

令和5年度

第1回加賀市地域公共交通会議

第1回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

議事録

日時	令和5年6月28日(水) 午後3時00分～4時30分
場所	アビオシティ加賀研修室2

令和5年度  
第1回加賀市地域公共交通会議  
第1回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

日時 令和5年6月28日(水)  
午後3時00分～4時30分  
場所 アピオシティ加賀研修室2

## 出席者

委員 12名

## 要旨

- (1) 令和4年度 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会事業報告及び歳入歳出決算について(協議会)
- (2) 令和5年度 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 事業計画及び歳入歳出予算について(協議会)
- (3) 「加賀市地域内フィーダー系統確保維持計画」(案)について(協議会)
- (4) キャンバス路線の一部修正について(会議)

## 詳細内容

- 1 開会 (略)
- 2 委員紹介 (略)
- 3 会長及び副会長の互選 (略)
- 4 議事

## 事務局

現在の状況説明より

資料1ページ

加賀市公共交通の現状であるが、路線バスは「北鉄加賀バス」と「キャンバス」の2社運行している。

北鉄加賀バスは「温泉山中線、吉崎線、温泉片山津線、山代大聖寺線、温泉大聖寺線」の5路線あり一番多く運行している路線が「温泉山中線」の1日42便である。

右の地図のピンクのライン加賀温泉駅から山中温泉を結ぶ主要な幹線で、もともと旧加賀市と旧山中町を接続する利用者が多い重要な路線である。加賀温泉駅を中心に各拠点に向かって走っているという状況で、路線によっては利用人数に差があるが、地域のみなさんの足をにう重要な公共交通機関であるので、これらをしっかりと維持していきたいと考えている。

路線バスのもう1社はキャンバスで、「日本海観光バス」が運行し、「まちづくり加賀」が企画をしている。

昨年12月16日から、路線を再認し、

「片山津橋立循環線、橋立動橋線、海まわり線 山まわり線 小松空港線、加賀越前線、加賀小松線」という

形になっている。もともと観光の周遊バスという名目の路線バスで観光客メインだったが、地域住民の方も利用しているという現状、地域交通の位置づけとして、同様に利用してもらいたいということで取り組んでいる。黄色文字の山まわり線については、今も現状、観光客メインで使用している路線なので、こちらは地域公共交通という観点から除外をしている路線である。

## 2 ページ

バス路線で移動が確保できない、バス路線が走っていない地域に向けては市が運行する「のりあい号」がある。

「のりあい号」は今年の委託先である「加賀第一交通株」で運行している。

3つのエリアに分け、そこを一日11便、土日に5便走っている。

路線バスとの違いは、「予約のあったところだけをつなげて回る」「予約式」形式で、時刻表の記載はあるが、予約がない場合、そこは通過して回る。

4車両が走っており、1号車は大聖寺から橋立エリア 2号車は金明地区を出て、湖北を經由し加賀温泉をまわるという便である。3号車は西谷地区を出て、そのまま加賀温泉駅をまわる、緑ラインを走る線で、オレンジラインの線は4号車で東谷地区を出て、加賀温泉駅までまわる便になっている。

経路地は予約状況によって日々変更するので、詳細の運行ルートは当日にならないと分からない。

各町に2~4つの停留地点を設けているので、だいたい、200m 遠くても3、400m歩けばどこの街からも公共交通からアクセスできるものになっている。

## 利用状況より

### 3 ページ

#### 北鉄加賀バスの利用状況より

左表は月平均の乗車人数を路線ごとに数字で表示

令和4年度

【温泉山中線】1万5千440人 【温泉片山津線】3654人 【吉崎線】3017人 【山代大聖寺線】2718人  
【温泉大聖寺線】1013人という結果である。

昨年対比でみると、111.9%で、令和3年から比べると回復傾向だが、新型コロナウイルス前の令和元年と比べると、まだまだ少ないというのが現状。

続いて、今まで、キャンバスは地域公共交通路線として、

【片山津橋立循環線】および【橋立動橋線】の2路線を特に高校生の通学路線として、報告していたが、2月16日の路線改線を受け、今回から全路線分を報告する。

片山津橋立循環線は1日平均639人、橋立動橋線8人、海まわり線2199人、小松空港線549人、加賀小松線1143人、加賀越前線295人、山まわり線989人。合計で平均2156人。

なお、【橋立動橋線】は金明地区から加賀高校、それから電車に乗り換えて小松方面に向かう、高校生の利用を見込んで設置したのものだが、加賀高校の到着にいたるまでには、電車利用が早い時間になってしまう現状があり、利用が伸びていない状況。こちらについては引き続き検討をしていく。

#### 乗合タクシーの利用状況より

1か月平均

エリア① 573人、エリア② 178人、エリア③ 519人、エリア横断便 1人、全体平均 1271人 104.7%

昨年からの回復状況ではあるが、昔からの課題のエリア②の利用客数であるが、昨年からはずいぶん増加し

たが、他と比べると少ない状況で、また、エリア横断便はオーダーがあった時しか費用発生がないので、そういった意味でコスト的なところは大丈夫であるが、それにしても利用効果は薄いというのが現状。

#### 4 ページ

各路線の平均利用状況をグラフ化したもの

北鉄加賀バスは昨年、一昨年からは回復しているのですが、それでもコロナ前には足りていない状況で、引き続き利用の促進を図る。

#### 会長

3 ページで、北鉄加賀バスでは温泉山中線は便数も多いが、コロナから令和4年度では一か月平均が他に比べたら戻っていないようで、一方、温泉片山津線はコロナ前より増加変動があり、落ち込んでないように感じるが、路線によって違いが大きく、特に温泉山中線では回復が遅い。

やはり観光客がたくさん、温泉山中線に乗っていて影響が大きいということなのだろうか。追加で説明をお願いします。

#### 委員

【温泉山中線】は輸送規模が大きいため、一度落ち込むとなかなか戻らない。地元利用者が乗車するので、観光客利用の比率が高いということが数値の傾向になっていると考えられる。

【温泉片山津線】も加賀温泉駅と温泉地を結ぶ路線となっているので、温泉山中線に比べて本数が少ないこと、さらにはコロナ前においても輸送規模は【温泉山中線】に比べると、かなり少ない路線で、落ち込んだといえども【温泉山中線】程の大きな落ち込みではない。令和2年～4年はそのような傾向での数字の推移であると考える。

#### 委員

今回からキャンバスにおける7路線、すべて、フィーダーか何かに該当している、そういう説明か？

#### 事務局

フィーダー系統として認定を受けている路線は「海まわり線、小松空港線、加賀小松線、加賀越前線」の4線【片山津橋立循環線】及び【橋立動橋線】についてはもともと、高校生の通学目的で設置された路線で、従来のとおり市独自で補助を出すこととしている。

また、山まわり線は、観光要素が強い路線なので、フィーダー路線として認定は受けていない。

### (1) 令和4年度 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会事業報告及び歳入歳出決算について

#### 事務局

#### 5ページ

令和5年度は3つ事業がある。

1つめ、公共交通利用促進啓発支援事業

「路線バスのふれあい体験教室」、主にバスの利用促進という観点から、昨年、市で作成した「MaaS アプリの

利用促進チラシの作成」また、「MaaS アプリの利用を通じたバス等の利用促進」、の計 3 事業を載せている。

バス教室は、動橋小学校の路線バスの乗車に関わる知識・マナー等の体験を実施する体験教室  
実際には温泉山中線の路線を同行して、山代地区まで乗って、  
運賃表の見方・運賃の支払い・乗車の仕方・乗車中のマナーなどを解説。

2つめ、マースアプリ関連資料のマースアプリのチラシ作成

マースアプリ活用による、加賀市ではチケットをキャッシュレスで乗車する機能がなかったため、  
マースアプリを使って、キャッシュレスで北鉄加賀バス、キャンバス、のりあい号と1日ワンデイフリーチケット  
の販売を開始。その他アプリの機能を紹介する内容。

3つ目として、アプリ活用とバスの利用促進という観点で、北鉄加賀バスで関連の手続き事務・普及啓発等を  
委託し、これら事業計で、88万円を計上。

次に、公共交通利用促進パンフレットは毎年、制作していて、4月の広報加賀に入れ込んで、全世帯配布を  
している。こちらにはバス、鉄道、のりあい号の情報が掲載されている。費用は1,190,660円。  
令和5年度はデザインを刷新して、キャンバス路線の二つの変更路線分も掲載している。

3つめ、大聖寺駅前のタクシーの標識整備。

大聖寺駅前のタクシー乗り場の標識の白線が消えており、非常に分かりにくいという苦情が多かったため、  
通常はタクシー会社に請求となるが、大聖寺駅前が非常に公共性の高い場所であるから、協議会で請求。  
白線の復旧ということで、49,500円。

以上合計で、その他事業費を含み 2,121,570円。

## 6 ページ

歳入歳出の内訳より

歳入：前年度繰越金 9円 加賀市負担金 1,222,001円、補助金として石川県から 900,000円  
預金利子が 0円で 2,122,010円。

歳出：歳入計 2,122,010円より 事業費 2,121,570円を差し引き 440円 が来年度の繰越となる。

## 7 ページ

監査書読み上げ

加賀市地域公共交通活性化・再生協議会の令和4年度における歳入歳出に係る会計諸帳簿について、  
厳正に監査した結果、その内容は適正なものと認める

### (2) 令和5年度加賀市地域公共交通活性化・再生協議会事業計画及び歳入歳出予算について

事務局

## 8 ページ

令和5年度の計画は、令和4年度に引き続き、公共交通利用促進啓発支援事業として、バス教室・マースアプリの啓発・デジタル乗車券の利用促進の予算額に、100万円を計上。まだ小学校は決まっていないが、どちらかの沿線、希望する小学校を募り、マース教室実施を検討。マースアプリは特に2、3月の利用が非常に伸びたということで、引き続き利用を普及するための策を講じる。

公共交通利用促進パンフレット作成については、1,340,000円で、来年度もパンフレットの制作を行い、令和6年の4月の広報に折込むことを検討。新幹線開業のタイミングでもあるので、バス等の改正も考えられ、その辺も含む正しい情報の発信に努める。

## 9 ページ

令和5年度歳入歳出予算より

加賀市負担金は1,340,000円 石川県からの補助金が1,000,000円、前年度繰越金が1,000円、合計 2,341,000円。

事業費歳出としては事業費2,341,000円が計上。

### 会長

白線の復旧の件で、市やタクシー会社所有の土地ではないなら、駅前なのでJRの土地ということになるのか？

### 事務局

JRが土地所有者であるが、厳密には道路上の管理物はJRの管理下にあるという解釈となるが、修繕を誰が行うかどうかということについては別途、相談しながら進めていった。

### 委員

会長がおっしゃったことは、私も申し上げようと思っていた。交通機関の横断歩道とか交差点のラインが消えていることが多々ある。消えていると年配者の安全面に繋がらない。様子をうかがっていると、やはり、とまどっている場面もあり、きちんと対応いただくことで安全安心につながり、交通事故も少なくなるということと思っている。予算のこともあるが、その辺をご理解の上改善していただきたい。大体、雪解けの3月頃にチェーンを装着してラインを踏んで消えるということは終わり、ここ近年では鉄のチェーンが少なく、プラスチックが多くなっているので、そういう面からもお願いしたい。

### 副会長

町内会長も活動するのが4月1日で、あちこちで白線が消えたので修繕してほしいという要望書が何枚もきているので、気づいたらまたお知らせ願いたい。

### 委員

アプリのノルデイはいつから開始し、現在の登録者数と費用回数は？

#### 事務局

正確な数字は、また委員にお伝えさせていただきます。

現状の登録者数は 1000 名越えで、登録者が利用できる状況である。最多利用回数は 1 か月 800~900 回、利用された月があり、利用する月、しない月の差があり、少ない月で 100 位というペースである。導入時期は 2022 年 11 月から導入。

#### 会長

アプリを利用した公共交通の利用促進をはかったというのは昨年の登録者に対してということか。

#### 事務局

利用促進事業は、このちらし作成・配布ということを事務局である北鉄加賀バスさんが中心に担っている。アプリでは北鉄さんのチケットだけではなくて、他の、例えばキャンバスさん、のりあい号も含めて、販売されており、その取りまとめ、事務対応、お客様対応、販促等費用として計上したもの。

#### 会長

(1) (2)につきましては承認するというので、よろしいでしょうか。意義などございませんでしょうか。特に意義などないようなので承認いたします。

### (3) 加賀市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について

#### 事務局

10 ページ

地域内フィーダー系統確保維持計画は法律で定められている。

地域間、フィーダー系統、フィーダーと言うのが、幹線系統に接続をしている地域にとって重要な路線という位置づけで、幹線系統が【温泉山中線】である。

路線に接続している地域にとって重要なバス路線というものを認定して、国、県、市で維持を務めるという制度である。

認定にあたり、毎年、計画にそって手続きをするという流れを取っている。この計画を出すのは地域公共交通活性化・活性協議会が主となって、提出するものであり、毎年 6 月、協議会で審議している。

10 ページ

計画は令和 6 年~8 年の期間。

地域公共交通確保維持事業については、加賀市の地域公共交通計画に基づき、公共交通ネットワークの維持・市民の利用環境の改善・観光客の利用環境の充実・利用促進、情報発信について定めた 4 つの基本方針に沿って、交通のネットワークの維持改善及び利便性の強化に努め持続可能な地域公共交通を目指すものである。

そのための維持が必要でしっかりと守っていくということを記載している。

## 11 ページ

地域公共交通確保維持事業の定量的な目標

昨年同様の目標を定めている。

便数に対しての利用人数ということで一便あたりの乗車人数を掲載している。

## 12 ページ

地域公共交通計画の中にも掲げているが、4つの目標をもっており、それぞれ主体を定め、取組みを進める。

1つ目 集約型まちづくりを支える効率的な地域公共交通網の形成

加賀温泉駅を中心として、各拠点が移動しやすい、

そういった公共交通をしっかりとつくっていかうという項目

2つ目 新たな技術の導入による便利で快適な利用環境の整備

昨年稼働したマースアプリとその他のデジタル技術で、今までにない、利用しやすい公共交通の利用環境を整備していかうというもの

3つ目 多様な来街者の周遊を促す利用環境の充実

コロナ禍の影響も落ち着いた中で、回遊性向上に向けた公共交通の見直しや、

その加賀温泉駅における観光案内機能強化をおこなうもの

4つ目 地域公共交通を使って支える風土づくりということで、もともとのりあい号に関しましても地元住民がメインなので、その方々の力になりつつ、そういった風土を作りながら、情報発信をして普及啓発に努めるもの

令和元年以降、運転免許証の返納がすごく進み、今も毎月、何十人も免許返納される高齢者がいる。

こういった方々の足をしっかりと維持し守っていきたい。

## 14 ページ 21 番 ~15 ページ

今までの加賀市の公共交通がどのように進められてきたかをこちらに記載。

令和4年度の各事業の取組みとして、チケットの販促、キャンパス路線図の改変、特に住民利用を見据えた路線強化を検討。

## 16~17 ページ

今の現状のフィーダー路線の系統図、系統の詳細。

フィーダーに認定を申請する、フィーダー系統はこれら8の路線で北鉄加賀バス4つ・キャンバス4つである。

## 30 ページ

フィーダー系統を図で表示

黒色の地域間幹線、温泉山中線に接続している路線、フィーダーに認定されている路線がこれらの路線になっている。

### 会長

17 ページで対象となっているフィーダーの件で、北鉄加賀バスにおいては、温泉山中線は入っていないということだったが、キャンバスの方はどういう状況でこの4つになったのか。

#### 事務局

北鉄加賀バスが運行している温泉山中線が地域間幹線系統で、枠組みは同じですが、2 つ以上の市をまたぐ、路線に対して補助をするもの。

30 ページの地域間幹線系統、黒色の温泉山中線は、県の方でとりまとめ、国に申請をしている。

これに接続するフィーダー系統については、各市町でとりまとめを行う。

温泉山中線は、もともと旧加賀市と旧山中町を結ぶ路線でしたので、平成 17 年、今の加賀市に合併されたが、地域間幹線の取り扱いを受けている。

#### 会長

山中線が幹線というのは理解している。

キャンバスは入っているか、入っていないか？その一部、市町村越えているようだが。

#### 事務局

キャンバスは幹線系統はなく、フィーダー系統がある。

もともと、山まわり線は、観光周遊を主目的とした路線ですので、フィーダーからは外している。

片山津橋立循環線、橋立動橋線については、確かに幹線には接続はしているが、そのフィーダー認定にはいろんな条件があり、まずは新規あるいは大幅に改定した路線であるということが条件で、市内の通学のために整備をした路線ということもあり、市が独自で補助するという形式のまま、とどめている。

フィーダー路線としては外し、残りの 4 つの線がフィーダーに認定されたということである。

#### 会長

その他何かご意見ご質問とかございませんか？

そうしましたら、(3)につきましても、これで承認してもよろしいでしょうか。

特に意義もないということで、(3)も承認させていただきます。ありがとうございました。

#### (4) キャンバス路線の一部修正について

#### 委員

キャンバス小松空港線路線一部及び、石川県立航空プラザバス停の変更より

理由は小松市安宅新町地区において、これまで石川県道を走行していたが、新設された小松市道に路線を変更。これに伴い石川県立航空プラザバス停位置を変更する。

#### 37 ページ

黄ラインの A から B まで県道を走っていたが、赤ラインの A から B までが新設された路線となる。

黄ラインの路線は工事のために、走行不可で臨時的に迂回して運行。

工事終了を受けバス停も青の◎ 2カ所が航空プラザ横にあるが、この位置を航空プラザの中に黄の◎に移動する。実施時期は令和 5 年 8 月 1 日を予定している。

変更の詳細は、

バス停間が航空プラザの一つ手前は手塚山公園首洗い池で、ここから、改正前は8・5km、改正後は8. 6km。

バス停の時間、改正前は11分、改正後は11分に変更なし。

それから、石川県立航空プラザから小松空港までのバス停間の距離、これは改正前も改正後も結果、航空プラザの中を回る。時間も3分に変更なし。

新路線の申請区間の起点と終点、これはここの一覧に書いてあるとおりで、赤い路線が新設の路線で、これはAからBと航空プラザの中を回るというところで、100mであるが変更が生じる。

#### 会長

何かご意見・ご質問ございますでしょうか？

ご異議なしで、承認するというので、ありがとうございます。

### 5 報告 その他 報告事項 等

#### 委員

6月16日にのりあい号の利用者5名に集まっていたが、集まった5名の方は非常にのりあい号を利用されている方々だが、これらの方から良い点と改善が必要なことを直接伺った。

(良い点)

重宝している、これがなくなったら、移動ができなくなる。

それから運転手や非常に顔なじみのような方が多くいるので、非常に良いと喜んで利用しているという意見がある。

中にはのりあい号の中で知り合いになり、それがきっかけで交流が深まって、どこかで食事会なども楽しんでいるというご意見もある。

それから、のりあい号の場合、ひとつの町に大体2,3カ所停留所があるので、歩いて近くで乗っていけるから助かる。

それから最近ほとんど、携帯を持っているので、遅れても運転手または第一交通のオペレーターから連絡をもらえるので、楽だという意見。

また予約しておいて、その停留所にいなかったということで、運転手が探しまわったり、第一交通のオペレーターが電話して探したりとか、こういうケースもあった。

慣れない利用者の方は普通のタクシーと混同し、時間にすぐ来ないと言われるケースがあると聞いているが、これは説明不足からくることだろうと思われ、ちゃんと理解して使えば問題ない。

(改善してほしい点)

医療センターの予約で、8時半までに予約をしなければいけないのに、それまでに到着できない。

それから、10分以上の遅延で困惑したということ。予約が過剰に過密ということは少なく、遅れるといってもめったにないことなのではと思うが、そういう意見もみられた。

(ショッピングや通院の)帰りの便がかなり時間を待たなくてははいけない。ちょっと買い物するにしても、帰れない、1時間ぐらい待たなければならないという意見。

一部の停留所では屋根やら椅子がなく、待つのがつらいなどと言う意見も見られた。

それから、停留所が分かりづらいといった部分で、なかなか停留地点が分からないという欠点もある。

乗合タクシーのスタイルが理解できない、バスのようなタクシーのような初めての方には非常に分かりにくい

点も今後の課題。

ドライバーによるサービスの差、これはある程度やむを得ないかなという気はするが、ドライバーの経験の差なので、こちらは運行事業者の検討課題である。

もうひとつは予約センターに電話で問合せするという事になっているが、予約もしないのにいろいろのりあいタクシーについての質問は非常にしづらいというご意見があった。問合せ専門の電話番号を今後検討してほしい。

医療センター・アビオ近辺では便利だが、その他はちょっと不便。

#### 事務局

会議では私も同席しており、のりあい号は交通弱者にとっては、本当に命綱のように大事だとあらためて認識した。のりあい号のコンセプトは、すべての加賀市民が買い物や病院に必ずアクセスできるようにしようというもので、加賀温泉駅へは4つエリアから到達できるようにしたもの。

経営などいろんなことを考えていくと、続かなくなるということもあるが、そういったこともふまえて、いろいろご意見を賜った。われわれもそのいただいた中で、すぐできることは当然すぐ処置し、こういった機会を多く設け、しっかりと生の声を聞いてどんどん良い方に改善していくように努めたい。

#### 委員

これは利用者の声であるが、初めて使う人にとって、どこに停留所があるのか、どうやって利用したらいいのか、タクシーなのかバスなのかという疑問点があり、初めての方には非常に分かりにくい。バスとかタクシーははっきりしているが、のりあい号の予約制のスタイルというのは初めての人には非常に分かりづらいので、こういうのがあった時にやはり面談で説明するくらいのやり方をしないと非常に利用しにくいというのが正直なところである。

小さな区域の範囲では、どこの誰が使うのだからと、非常に説明しやすいが、市全体となると、それは非常に難しくなるので、今の時代運転される方がすごく増えて、これからは免許返納をされてから初めて利用ということになるから、説明の機会や周知の在り方をもう一度、市で検討していただきたい。

#### 会長

議題の(1)(2)とか、今後の話もあって、こちらの方でも、なかなか紙媒体だと伝わらない部分とかもあると思う。伝え方の部分事務局はどう考えるか。

#### 事務局

予約者からの最初に電話を受けるのがオペレーターで、具体的にはオペレータの説明を丁寧に分かりやすいものに努めることが重要と思う。

また周知という意味では、いろんな機会の中での説明会を開き、そういうところもこちらから出向いて、ご説明をさせていただくというスタンスをとります。

停留所設置場所については、各町内会の中で、話し合い、誰もが分かりやすく、利用しやすい、なおかつ雨風がしのげるところ、ということで、町の方からのご提案であったが、多少の時間が経過しているので、そういったところの見直しの検討をする。

#### 会長

その他何かございますでしょうか？

**事務局**

こちらからは、追加報告事項はないのですが、議案(3)であげさせていただいたフィーダーの申請につきまして、軽微な変更等は、運輸局の指示の下事務局で修正させていただきたい。

**会長**

その他ございますか。

ご意見がないということで、最後に、副会長からご意見をいただきます。副会長よろしく願いいたします。

**副会長**

感想になるが申し上げる。

金沢でもドライバーが不足しており、バスを間引きしなきゃいけないというような事態になろうとしている。

加賀温泉駅でも新幹線が来春から開業するので、それについてどうするか、いろいろ話が出てくる。

一方、運転免許証の返納の件で、高齢者が車で出かけ買い物をしている。

また、加賀温泉駅から4km離れたところから、電動カートで買い物をしている方もいる。

これらさまざまな状況を考えてのりあい号を導入した当初とは状況が少し変わってきたように思う。

今後、公共交通の有り様ってどんな風になっていくのか、今非常に心配しながらみている。

少し話が変わるが、認知症の話をしていた際に、公共交通の課題はお年寄りの状況だけじゃなくて、ハンディキャップを持っている、公共交通に対して、足を期待している方が多いことを考えた。

これらのことから、今ある本質的な姿を意識した対応を常に考え、公共交通の体系も作り直さなければと考えており、今後の有り様と言うことを相談していきたい。

高齢化率が数年後には40%にいくような加賀市であるが、いよいよ公共交通の有り様をフィーダートランスフォーメーションとして考えていくときと認識している。

**会長**

ありがとうございました。そうしましたら、議事につきましては以上で終了いたしまして事務局に返却いたします。よろしく願いいたします。

**6 閉会**