

議事 3 資料①（幹線・フィーダー共通）

6章 地域公共交通計画の理念及び方針

1) 計画の基本理念

地域公共交通は、日常生活における通勤・通学、通院、買物などの移動手段として重要な社会資本であり、近年の自動車運転免許返納者の増加への対応や、本市が進める集約型のまちづくりに向けた地域拠点間の連携強化のためにも、公共交通ネットワークの充実が欠かせません。また、令和5年度末の北陸新幹線敦賀延伸やコロナ禍の収束による国内外からの観光客等への対応として、公共交通の重要性が一層増すと考えられます。

本市では、JR北陸本線、路線バス、キャンバス、のりあい号がそれぞれの役割のもと運行しており、持続的な運行に向けて利用者数の維持・増加が欠かせません。そのため、市民や観光客等の利用実態やニーズを踏まえながら、持続的で幅広い利用者に対応した利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、市民・観光客等の利用環境の充実、利用促進に向けた利用意識の醸成や多様な情報発信が必要です。

本計画においては、「KAGA あんしんネット」の考え方を踏襲しながら、MaaSなどの新たな技術の活用や各種まちづくり分野との連携により、本市に暮らす安心感や訪れた際の体験の質を高める、持続可能な公共交通の実現を目指します。

<基本理念>

KAGA スマート あんしん ネット

～ヒトとデジタルの融合による 誰もが移動しやすい地域公共交通の構築～

【KAGA スマート あんしん ネットの概念イメージ】



2) 持続可能な地域公共交通網の実現に向けた基本方針

公共交通の課題と方向性を踏まえ、計画の基本理念「KAGA スマート あんしん ネット」の実現に向け、次の4つの基本方針を設定します。

＜公共交通ネットワーク＞

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

- (1) 公共交通の持続的運営に向けた取組
- (2) 地域の実情等に応じた柔軟な運行
- (3) 公共交通間の接続改善

＜市民の利用環境＞

新たな技術の導入による便利で快適な利用環境の整備

- (1) MaaS 事業の推進
- (2) デジタル活用による最適な利用環境の整備
- (3) 交通結節機能の強化

＜観光客等の利用環境＞

多様な来街者の周遊を促す利用環境の充実

- (1) 回遊性向上に向けた公共交通の見直し
- (2) 加賀温泉駅における観光案内機能の強化

＜利用促進・情報発信＞

地域公共交通を使って支える風土づくり

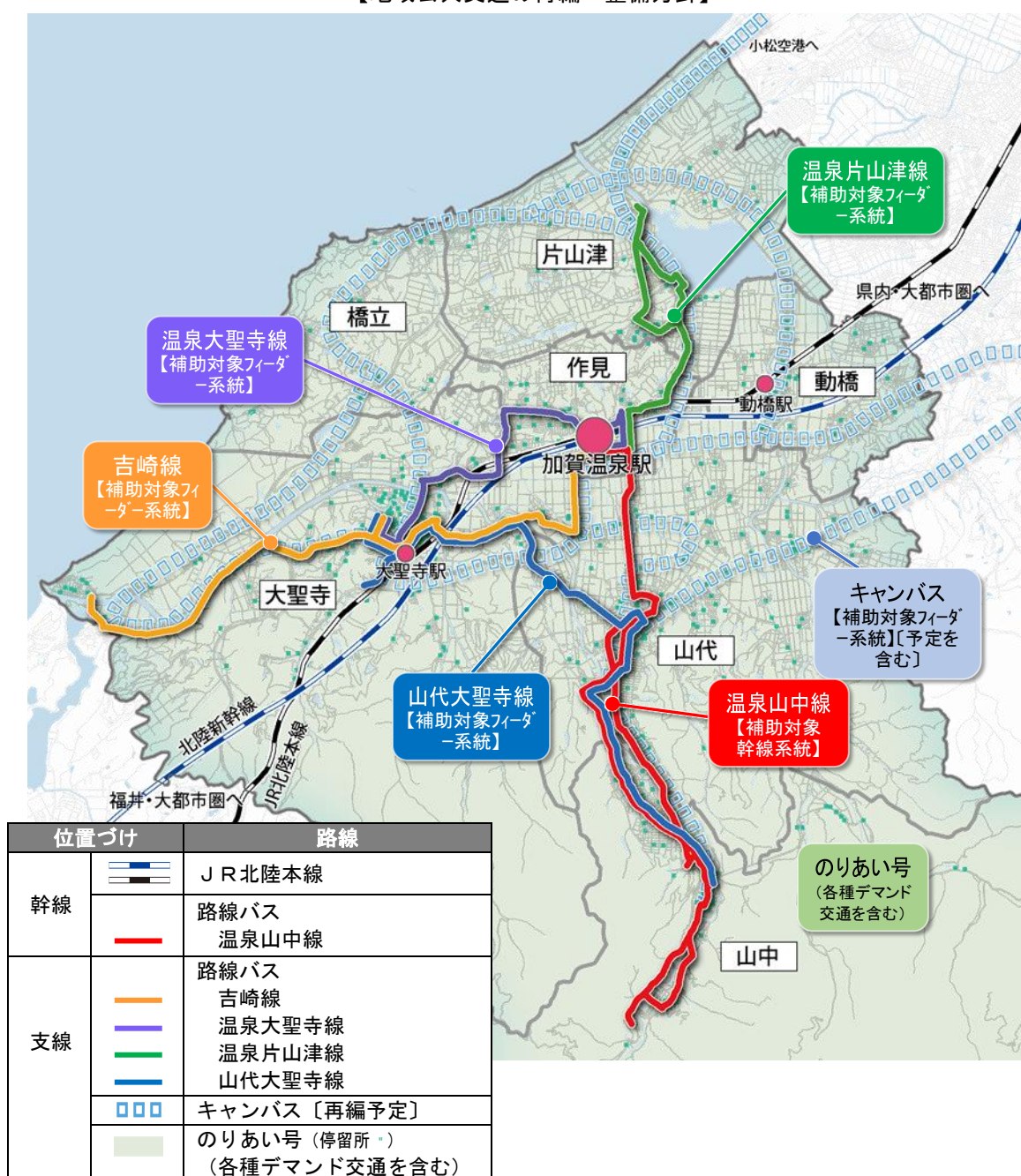
- (1) 公共交通の情報発信の強化
- (2) 幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組
- (3) 地域公共交通の事業者支援

3) 地域公共交通の再編・整備方針

本市の地域公共交通の体系は、都市間交通ネットワークの幹線としてＪＲ北陸本線（北陸新幹線・並行在来線）を位置づけ、交通結節点となる加賀温泉駅を拠点とします。また、鉄道駅が最寄りになく、人口が多い山代地域・山中地域については、加賀温泉駅と接続する幹線の路線バス（地域公共交通確保維持事業の補助対象幹線系統）により接続し、地域間のまとまった移動ニーズに対応します。

地域内や地域間の移動については、加賀温泉駅からの支線として、人口が多い大聖寺地域・作見地域・片山津地域・山代地域を結ぶ路線バス（補助対象フィーダー系統）及びキャンパス（路線や運行方法等の見直し、補助対象フィーダー系統として運行予定）を位置づけます。その他、生活交流ネットワークとして、市域全体をきめ細かく移動できるデマンド交通により、市民の日常生活の移動を支えます。

【地域公共交通の再編・整備方針】



【公共交通の位置づけ・役割等】

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
幹線	各鉄道路線	・都市拠点から市外への広域交通を担う	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
	乗合バス（路線バス） 温泉山中線	・加賀温泉駅を起点とし、平成13年3月31日時点で複数の自治体間（旧加賀市、旧山中町）を跨ぎ、各拠点を連絡する	・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し維持可能な運行を目指す
支線	乗合バス（路線バス） 吉崎線、温泉大聖寺線 温泉片山津線、山代大聖寺線	・市内各拠点を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し維持可能な運行を目指す
	乗合バス キャンバス〔海回り線、小松空港線〕		
	乗合タクシー のりあい号 （各種デマンド交通を含む）		・交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保し、維持可能な運行を目指す。（今後地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を検討）

地域公共交通確保維持事業の補助対象となる系統は、路線バス5路線とキャンバスがあり、通勤や通学、買い物、通院等の日常生活に必要な施設を連絡する地域住民の貴重な移動手段として、また、観光振興においても効果があるものとなっています。

【幹線】

位置付け	系統名	実施主体	役割	確保・維持策
地域間	温泉山中A	北鉄加賀バス	加賀温泉駅を発着して、山代地区を経由して、旧山中町の中心部までの各拠点を連絡する	地域公共交通確保維持対策事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	温泉山中H		加賀温泉駅を発着して、山代地区を経由して、旧山中町の栢野地区までの各拠点を連絡する。	

○ 温泉山中A系統（幹線）

旧山中町の中心部から、山代地区を経由して、加賀温泉駅にアクセスできる路線であり、主に、山代・山中地区の高校生の通学、加賀市医療センターなどへの通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ 温泉山中H系統（幹線）

旧山中町の栢野地区から、山代地区を経由して、加賀温泉駅にアクセスできる路線であり、

主に、山代・山中地区の高校生の通学、加賀市医療センターなどへの通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

【支線】

位置付け	系統名	実施主体	役割	確保・維持策
地域内	吉崎	北鉄加賀バス	加賀温泉駅を発着して、大聖寺地区を経由して、塩屋地区を連絡する。	地域公共交通確保維持対策事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	温泉片山津		加賀温泉駅から、富塚地区、片山津温泉、湖城団地を経由して加賀温泉駅に循環して連絡する。	
	温泉大聖寺		加賀温泉駅から、松が丘地区を経由して大聖寺駅までを連絡する。	
	山代大聖寺		大聖寺駅を発着して、山代地区を経由して、旧山中町の中心部までの各拠点を連絡する。	
	キャンパス海まわり	日本海観光バス	加賀温泉駅から大聖寺地区、片山津温泉を経由して加賀温泉駅に循環して連絡する。	
	キャンパス小松空港		加賀温泉駅から、片山津温泉を経由して、小松空港までの各拠点を連絡する。	
	乗合タクシー	加賀第一交通	市内を区域運行し連絡する。	実証事業の実績を元に、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を目指す。

○ 吉崎系統（フィーダー）

塩屋地区から、大聖寺駅を経由して、加賀温泉駅にアクセスできる路線であり、主に、塩屋地区の高校生の通学、加賀市医療センターなどへの通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ 温泉片山津系統（フィーダー）

片山津地区から、富塚地区、片山津温泉、湖城団地を経由して、加賀温泉駅にアクセスできる路線であり、片山津地区の高校生の通学、加賀市医療センターなどへの通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ 温泉大聖寺系統（フィーダー）

大聖寺地区から、松が丘地区を経由して加賀温泉駅にアクセスできる路線であり、大聖寺地区の高校生の通学、加賀市医療センターなどへの通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ 山代大聖寺系統（フィーダー）

旧山中町の中心部から、山代地区を経由して、大聖寺駅にアクセスできる路線であり、主に、山代・山中地区の高校生の通学、また、通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ キャンバス海まわり系統（フィーダー）

加賀温泉駅から大聖寺地区、片山津温泉を経由して、加賀温泉駅にアクセスできる路線であり、主に、大聖寺地区、片山津地区からの加賀市医療センターなどへの通院、買い物などの利用が多く見られ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ キャンバス小松空港系統（フィーダー）

加賀温泉駅から、片山津温泉を経由して、小松空港までの各拠点を連絡する路線であり、主に地域住民の空港への交通手段となっている。特に、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持確保事業により運行を維持・確保する必要がある。

○ デマンド交通（フィーダー）

市民や観光客等の多様なニーズに対応した公共交通網を確立・維持することで、公共交通全体の利便性を向上し、利用促進を図ることが重要であることから、一定の移動需要を支える乗合バスだけでなく、市域全体を柔軟かつきめ細かく移動できるデマンド交通（のりあい号、ライドシェア）についても、今後地域内フィーダー系統としての位置づけを検討する。

これらの公共交通は、自動車を運転できない高齢者の通院・買い物、中高校生の通学などにおいて必要不可欠な交通として機能することでコミュニティの発展に寄与するほか、観光客の周遊による地域の発展にも寄与しており、確保や維持が重要です。しかし、人口減少と自家用車の普及により利用者が大きく減少するなか、収支の悪化と運転手の担い手不足が深刻であり、事業者にとってその維持が困難な状況となっています。さらに、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、利用者の低迷が続いています。そのため、地域公共交通確保維持事業により、生活バス路線、乗合タクシー等の公共交通を確保・維持していくことが必要です。

【補助系統の概要】

【幹線】

系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
温泉山中線	加賀温泉駅	山代温泉	塚谷	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助

【支線】

系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
吉崎線	加賀温泉駅	大聖寺駅前	塩屋	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー系統
温泉大聖寺線	加賀温泉駅	大聖寺駅前	かが交流プラザさくら	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー系統
温泉片山津線	加賀温泉駅	石川病院	加賀温泉駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー系統
山代大聖寺線	山中温泉東口	山代温泉	大聖寺駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー系統
キャンバス海まわり線	加賀温泉駅前	片山津温泉	加賀温泉駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー系統
キャンバス小松空港線	加賀温泉駅前	片山津温泉	小松空港	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー系統
のりあい号		加賀市内		4条乗合	乗合タクシー	交通事業者	フィーダー系統(予定)
ライドシェア	市内全域 (エリア横断便もあり)			78条 自家用 有償	区域運行	加賀市 観光交流機構	なし

4) 実現に向けた評価指標

本章で示した基本理念に基づく本市における公共交通網の形成に向けた定量的な目標として、下記の指標を掲げます。各指標は「加賀市地域公共交通会議」において毎年確認し、進捗を管理します。（令和2年度はコロナ禍の影響があるため、令和元年度を基準と設定）

(1) 公共交通利用者の維持

令和元年度		令和8年度
■市内公共交通の利用者 路線バス・のりあい号の計 455,330 人/年	 (評価方法) 事業者保有の乗降データにより毎年計測	■市内公共交通の利用者 路線バス・のりあい号の計 481,000 人/年※ ¹
■J R 北陸本線の乗車人数 市内3駅の1日あたり乗車人数 3,410 人/日		■北陸新幹線・並行在来路線の乗車人数 市内3駅の1日あたり乗車人数 4,400 人/日※ ¹

(キャンパスの目標値は、次年度以降の運行形態の検討時に設定)

(2) 市内公共交通事業の収支率

令和元年度		令和8年度
路線バス・のりあい号合計の収支率 47% ※H28～R1の平均	 (評価方法) 普通会計決算より毎年整理	路線バス・のりあい号合計の収支率 51%※ ¹

(キャンパスの目標値は、次年度以降の運行形態の検討時に設定)

(3) 市内公共交通の公的負担額

令和元年度		令和8年度
路線バス・のりあい号の計 98.9 百万円/年	 (評価方法) 普通会計決算より毎年整理	路線バス・のりあい号の計 104.5 百万円/年※ ¹

(キャンパスの目標値は、次年度以降の運行形態の検討時に設定)

(4) 高齢者の社会参加の拡大

令和元年度		令和8年度
65歳以上の社会活動への参加率※² ボランティア参加者割合 12.5% スポーツの会参加者割合 17.5% 趣味の会参加者割合 22.7% 学習・教養サークル参加者割合 6.3% 通いの場参加者割合 11.5% 特技や経験を他者に伝える活動参加者割合 4.4%	 (評価方法) 次期加賀市介護保険事業計画・加賀市高齢者福祉計画の策定時に計測	65歳以上の社会活動への参加率※² ボランティア参加者割合 スポーツの会参加者割合 趣味の会参加者割合 学習・教養サークル参加者割合 通いの場参加者割合 特技や経験を他者に伝える活動参加者割合 基準年度より増加

※1 将来値の設定根拠は P66～P68 に記載

※2 加賀市介護保険事業計画・加賀市高齢者福祉計画で把握される、65歳以上の社会参加率（定期的かつ継続的に行われている活動に週1回以上参加している人の割合）

【参考】成果指標の設定について

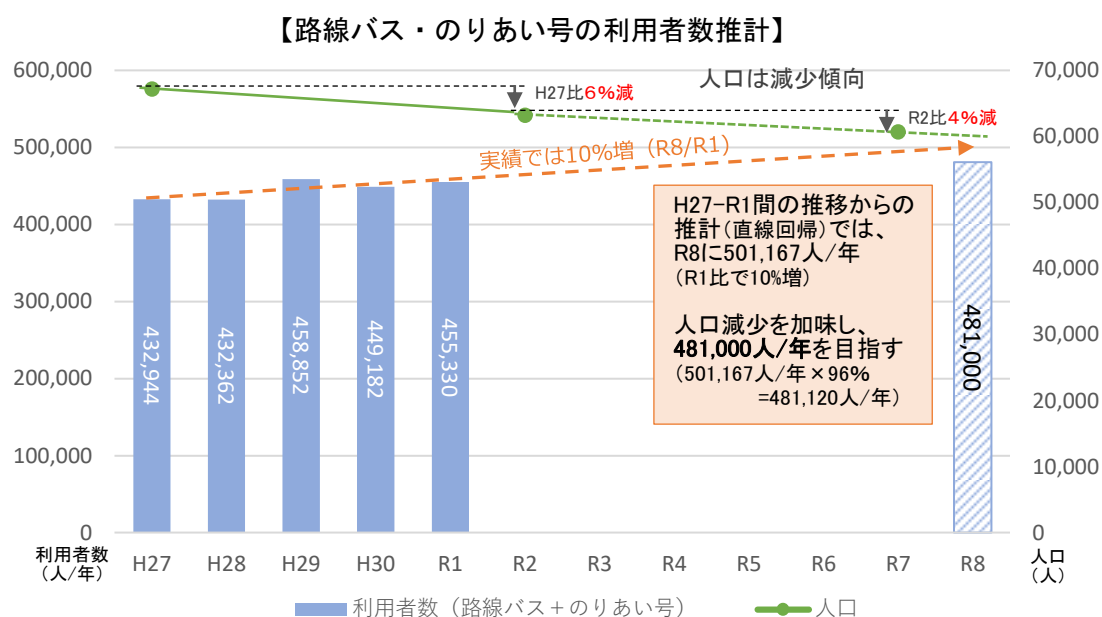
※コロナ禍の影響がある令和2年度は除いて将来値を整理

※将来人口の増減率（R2-8間）は、人口ビジョンの増減率を使用

（１）公共交通利用者の維持

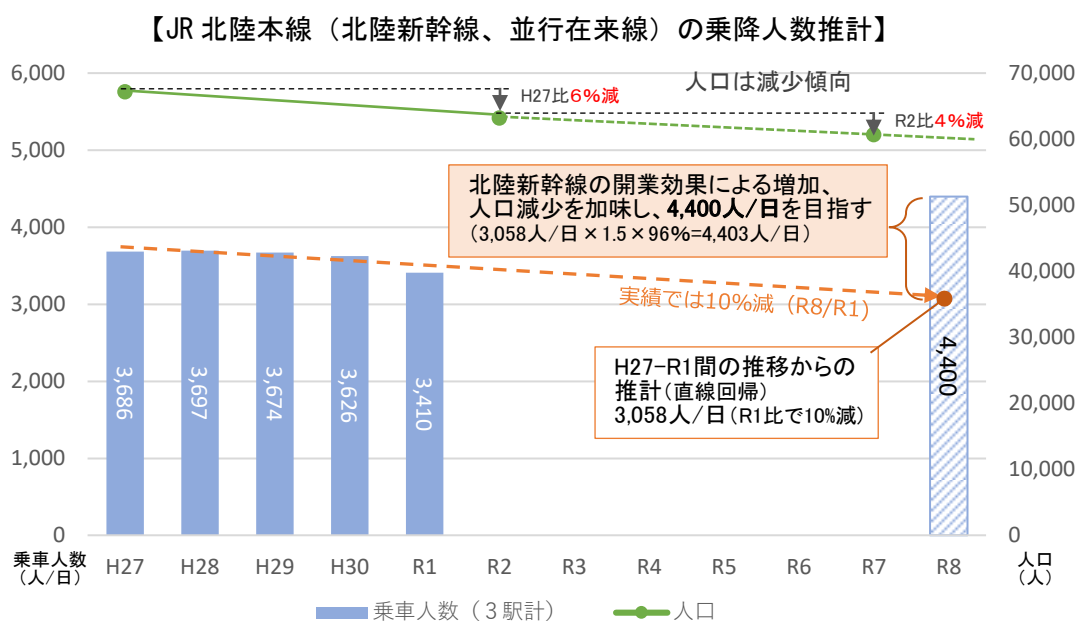
■路線バス・のりあい号

- ・路線バス・のりあい号の合計利用者は増加傾向で、過去5年間の推移で増加すると仮定すると、計画が完了する令和8年度には令和元年度比で10%の増加が予想されます。ただし、将来値は、人口減少等を考慮して設定します。



■JR北陸本線（北陸新幹線、並行在来線）

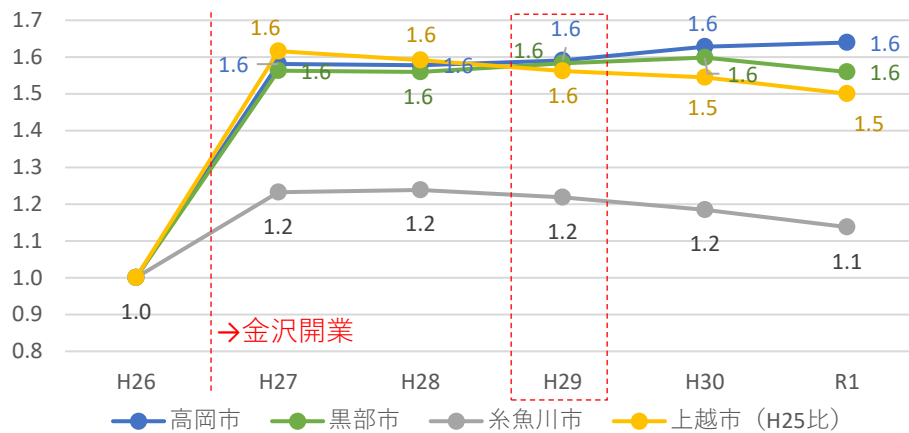
- ・JR北陸本線の市内3駅の乗降人数は減少傾向で、過去5年間の推移で減少する過程すると、計画が完了する令和8年度には令和元年度比で10%の減少が予想されます。ただし、将来値は、令和5年度末の北陸新幹線敦賀延伸による観光客等の増加（他都市実績より1.5倍）、人口減少等を考慮して設定します。



＜新幹線開業による公共交通利用者数への影響＞

- 令和5年度末の北陸新幹線敦賀延伸によって、鉄道や地域の公共交通利用者数がどのように変化するか推察するため、金沢開業前後における沿線自治体*の状況を確認しました。なお、敦賀延伸から本計画の完了年度の令和8年度までは3年間のため、金沢開業から3年間が経過した平成29年度の利用者数に着目して整理します。
※長野駅～金沢駅間の県庁所在地以外の駅の自治体において、ホームページで統計資料が確認できたものを整理
- 鉄道利用者数（自治体内の新幹線及び並行在来線の乗車人数）は、各自治体で増加しており、開業3年目は高岡市、黒部市、上越市で1.6倍、糸魚川市で1.2倍でした。
→北陸新幹線駅金沢開業により市内鉄道利用者数は1.5倍（4市平均）に増加

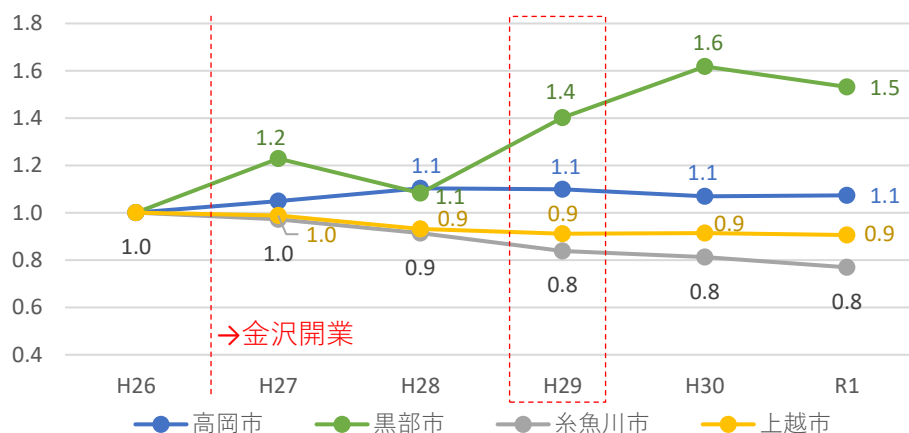
【市内鉄道利用者数の増減（H26を1として比較）】



※上越市は平成26年度のデータが一部不足したため、平成25年度で比較

- 路線バスの利用者数は、路線や便数を増加させた黒部市を除き、開業3年目で0.8～1.1倍と大きな変化はありません。
→北陸新幹線駅金沢開業により路線バス利用者数は大きく変化しない（現状維持）

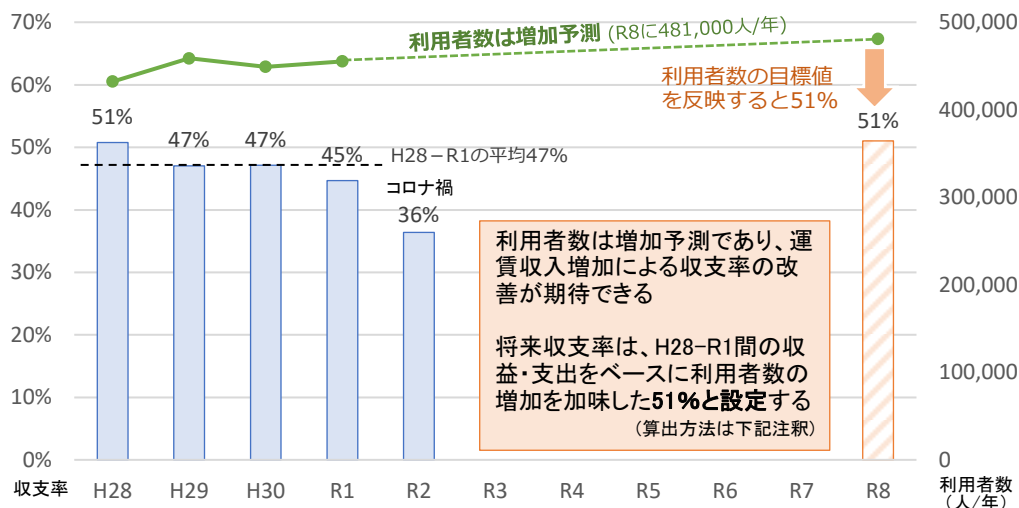
【路線バス利用者の増減（H26を1として比較）】



(2) 市内公共交通事業の収支率

- ・路線バス・のりあい号合計の収支率は、平成 28 年度～令和元年度において平均 47% となっています。将来の収支率は、利用者数の増加に伴う運賃収入の増加により改善が期待でき、利用者数の予測と現在の収益・支出状況より、51%と設定します。

【路線バス・のりあい号の収支率推計】

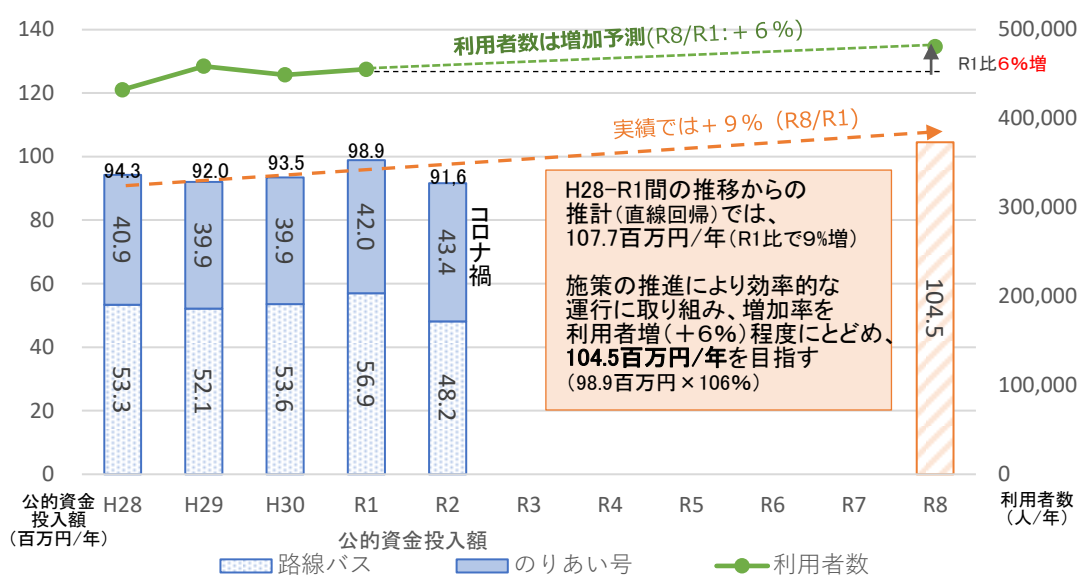


※将来収支率 51%は、収益（経常収益、運賃収入）を「目標利用者数（481 千人/年）×利用者 1 人あたり収入（H28-R1 平均 172 円/人）」、支出（経常費用、運行費）を「H28-R1 平均（約 163 百万円/年）」と仮定して算出

(3) 市内公共交通の公的負担額

- ・路線バス・のりあい号合計の公的資金投入額は増加傾向で、令和 2 年度を除く過去 4 年の推移で増加すると仮定すると、計画が完了する令和 8 年度には令和元年度比で 9%の増加が予想されます。ただし、目標値は効率的な運行などにより、利用者数増加分 6%程度の増加と設定します。

【J R 北陸本線（北陸新幹線、並行在来線）の乗降人数推計】



7章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

目標達成に向けた基本方針に基づく施策・具体的な取組の一覧

基本方針 1：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						
施策	具体的な取組	実施スケジュール				
		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
(1) 公共交通の持続的運営に向けた取組	①交通版 EBPM の実施による継続的な改善	交通版 EBPM の実施				
	②路線バスの維持及び利用実態を踏まえた運行内容の見直し検討	路線網の維持・利用実態を踏まえた運行内容の見直し検討				
	③キャンパスの見直しと補助対象フィーダー系統としての新規指定				実証運行	利便増進事業の実施・継続運行⇒
(2) 地域の実情等に応じた柔軟な運行	①地域内移動を支える新たな A I デマンド交通の導入検討	A I デマンド交通の導入に向けた検討		加賀市版ライドシェアの運行		
	②送迎バスなどの遊休資産の活用検討	遊休資産の活用検討・実施				
(3) 公共交通間の接続改善	①公共交通間の円滑なダイヤ接続	ダイヤ接続の見直し・改善				
基本方針 1：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						
施策	具体的な取組	実施スケジュール				
		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
(1) 公共交通の持続的運営に向けた取組	①交通版 EBPM の実施による継続的な改善	交通版 EBPM の実施				
	②路線バスの維持及び利用実態を踏まえた運行内容の見直し検討	路線網の維持・利用実態を踏まえた運行内容の見直し検討				
	③キャンパスの見直しと補助対象フィーダー系統としての新規指定	新規指定	補助対象フィーダー系統として運行 ⇒			
(2) 地域の実情等に応じた柔軟な運行	①地域内移動を支える新たな A I デマンド交通の導入検討	A I デマンド交通の導入に向けた検討・実施				
	②送迎バスなどの遊休資産の活用検討	遊休資産の活用検討・実施				
(3) 公共交通間の接続改善	①公共交通間の円滑なダイヤ接続	ダイヤ接続の見直し・改善				
基本方針 2：新たな技術の導入による便利で快適な利用環境の整備						

施策	具体的な取組	実施スケジュール				
		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
(1) MaaS 事業の 推進	①MaaS アプリを活用した分かりやすい公共交通利用情報の整備・運用	MaaS アプリの整備・ サービス開始	運用・改善			
	②利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供	MaaS サービスの検討				
(2) デジタル活用による最適な 利用環境の整備	①新たな公共交通の利用を促す電子チケットの導入	運用・改善				
	②北鉄加賀バスにおけるゾーン制運賃の導入検討	実現可能性の検討	(導入状況に応じ) 運用・改善			
(3) 交通結節機能の強化	①加賀温泉駅におけるパーク&ライド、キス&ライド駐車場の整備・利用促進	駐車場の整備		パーク&ライド、キス&ライドの利用促進		
	②駅・停留所におけるバリアフリー化の促進	バリアフリー化の検討・改修				

交通版 EBPM … EBPM（証拠に基づく政策立案）の考え方を公共交通に活かして、データに基づいて効率的かつ効果的に公共交通を改善していくことです。

基本方針 3：多様な来街者の滞在を促す利用環境の充実
… 加賀市は、加賀市駅周辺に観光客の滞在を促す利用環境を整備し、そこから電車などの公共交通機関を利用して目的地に向かう交通手段のことです。

施策	具体的な取組	実施スケジュール				
		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
(1) 回遊性向上に 向けた公共交 通の見直し	①キャンパスの見直しと補助対象フィーダー系統としての新規指定（再掲）	新規指定	補助対象フィーダー系統として運行 ⇒			
	②小松空港行きのダイヤ改善	小松空港行のダイヤ改善・継続運行				
	③MaaS アプリを活用した分かりやすい公共交通利用情報の整備・運用（再掲）	※市民利用の拡大に合わせて、観光分野でも展開				
(2) 加賀温泉駅に おける観光案内機能の強化	①観光案内窓口・案内サインの充実	観光案内窓口・案内サインの整備		運用・改善		
	②外国人利用増に向けた情報発信の多言語化	情報の多言語化等の整備		運用・改善		

北陸新幹線加賀温泉駅開業

基本方針 4：地域公共交通を使って支える風土づくり

施策	具体的な取組	実施スケジュール				
		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
(1) 公共交通の情報発信の強化	①「加賀市の公共交通ご利用ガイド」等の継続更新	情報媒体の継続的な更新・周知				
	②MaaS アプリを活用した分	MaaS アプリの整備・	運用・改善			

	かりやすい公共交通利用 情報の整備・運用（再 掲）	サービス開 始	
(2) 幅広い世代の 市民に向けた 乗車機会拡大 への取組	①運転免許証自主返納支援 事業の拡充・周知	運転免許証自主返納支援事業の拡充・周知	
	②企業や地域イベントと連 携した公共交通の利用促 進	臨時バス・増便対応等の実施、乗車機会の創出	
	③サイクルトレイン、サイ クルバスの導入検討	サイクルトレイン、サイクルバスの導入検討	
	④公共交通に関するイベン ト・ノーマイカーデーの 実施	企画・実施・継続的な呼びかけ	
(3) 地域公共交通 の事業者支援	①交通事業者への支援	運行を維持するための支援の継続実施	

基本方針 1：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

(1) 公共交通の持続的運営に向けた取組

現状と課題

- 本市では、J R 北陸本線、路線バス、キャンバス（周遊バス、小松空港線、生活路線）、のりあい号等の様々な公共交通が運行し、市民や観光客等の移動の足を支えています。
- 一方、公共交通の利用環境に対する改善要望などがみられるほか、将来的な公共交通での移動ニーズの拡大も見据え、持続的で利便性の高い地域公共交通網を形成していく必要があります。

課題解決に向けた取組の方向性

- 公共交通の持続性と利便性を確保するため、利用実績などのデータを積極的に収集・分析し、市民や観光客等のニーズにあったサービスを提供していきます。

具体的な取組・実施主体及びスケジュール

① 交通版 EBPM の実施による継続的な改善

- ・データに基づく効率的な交通体系を実現するため、既存のデータ（路線バスでの乗降調査など各事業者が収集するデータ）の収集のほか、MaaS アプリなどの新たな仕組みで収集できるデータも活用し、交通版 EBPM（データに基づいた公共交通の効率的で効果的な改善）による公共交通の改善に取り組みます。
- ・各交通事業者の改善にとどまらず、事業者の枠を超えたサービスを提供することができるよう、令和 3 年 11 月に「MaaS を活用した住民向けモビリティサービスと交通版 EBPM の実現に向けた連携協定」を民間事業者と締結して分析・検討体制を構築しており、市内交通事業者のデータを一括して分析し、地域公共交通の改善策を検討していきます。なお、改善策については、「加賀市地域公共交通会議」「加賀市地域公共交通活性化・再生協議会」において、議論していきます。

実施主体	交通事業者、市、加賀 MaaS コンソーシアム、民間事業者				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	交通版 EBPM の実施				

② 路線バスの維持及び利用実態を踏まえた運行内容の見直し検討

- ・路線バスの持続的な運行とサービス向上に向け、交通版 EBPM の実施により、鉄道との乗り継ぎを考慮し、バス待ち時間の短縮に資するダイヤの見直しなど、効率的かつ利便性の高いダイヤや路線網の形成を図ります（地域公共交通利便増進事業を活用）。

実施主体	北鉄加賀バス(株)、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	路線網の維持・利用実態を踏まえた運行内容の見直し検討				

③ キャンバスの見直しと補助対象フィーダー系統としての新規指定

- ・市民や観光客等のニーズに応じたサービスの実現に向け、利用実績や関係者の意見を踏まえながら、主要観光地等への運行ルートの見直しや増便、ゾーン制運賃の導入などによる利便性の向上に資する新たな運行を支援します（地域公共交通利便増進事業を活用）。
- ・幹線となる公共交通と一体的に利用できることを前提とし、持続的な運営に向けて地域公共交通確保維持事業の補助対象フィーダー系統としての新規指定を目指します。

実施主体	(株)まちづくり加賀、日本海観光バス(株)、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	新規指定	補助対象フィーダー系統として運行 ⇒			

期待される効果

- 交通版 EBPM の実現により、市民や観光客等のニーズに応じた効率的な地域公共交通網が形成され、持続的な運営に寄与します。

(2) 地域の実情等に応じた柔軟な運行

現状と課題

- 市民アンケート調査では、市民は地域内の移動が多いことから、日常的な外出を促すためにも、地域内をきめ細やかに移動できる手段が必要です。しかし、新たな移動手段の導入に当たっては、持続的な運行のために費用負担をできるだけ低減しながら、利便性を確保していく必要があります。

課題解決に向けた取組の方向性

- 利用ニーズに応じた効率的な運行が可能なA I デマンド交通について、MaaS の活用と連携させながら導入を検討します。また、民間事業者の遊休資産の活用も検討し、持続性や利便性の高い移動手段の確保を目指します。

具体的な取組・実施主体及びスケジュール

① 地域内移動を支える新たなA I デマンド交通の導入検討

- ・地域内の移動を支える交通手段として、乗りたいときに行きたい場所まで、自由に移動できるA I デマンド交通（のりあい号）を導入するとともに、効率的かつ持続的な運営に向けた仕組みや体制の構築に向けた検討や見直しを行います。
- ・市内公共交通を補完し、市民や観光客等の多様なニーズに対応した移動を支えるため、自家用車を活用した地域の助け合いによる「加賀市版ライドシェア」を導入します。

実施主体	交通事業者、市、加賀市観光交流機構				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	A I デマンド交通の導入に向けた検討		加賀市版ライドシェアの運行		

② 送迎バスなどの遊休資産の活用検討

- ・民間事業者が保有する送迎バスなどについて、稼働していない時間帯に公共交通の車両として活用できるよう、連携を検討します。

実施主体	民間事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	遊休資産の活用検討・実施				

期待される効果

- 持続性と利便性を確保したA I デマンド交通の導入や遊休資産の活用によって、地域内移動の活性化が期待できます。