

# 加賀市地域公共交通計画

令和4年4月



## 目 次

<b>1章 はじめに</b>	1
1) 計画策定の趣旨及び位置づけ	1
2) 計画の区域	2
3) 計画の期間	2
<b>2章 地域特性及び公共交通に関する現況整理</b>	4
1) 本市の地域特性及び社会経済情勢	4
2) 本市における公共交通サービスの提供状況	13
3) 各公共交通機関の運行及び利用概況	14
4) 公共交通の人口カバー状況	31
<b>3章 市民ニーズ調査の概要</b>	37
1) 市民アンケート調査	37
2) 利用者ニーズ調査	48
3) 加賀 MaaS 実証事業の概要と評価	52
4) 市民ニーズ調査のまとめ	54
<b>4章 上位計画・関連計画の整理</b>	56
1) 上位・関連計画における公共交通の位置づけ（概要）	56
<b>5章 地域公共交通の課題の整理</b>	58
1) 市域全体における公共交通の現状整理	58
2) 公共交通の課題と方向性	61
<b>6章 地域公共交通計画の理念及び方針</b>	62
1) 計画の基本理念	62
2) 持続可能な地域公共交通網の実現に向けた基本方針	63
3) 地域公共交通の再編・整備方針	64
4) 実現に向けた評価指標	69
<b>7章 目標を達成するために行う事業及び実施主体</b>	73
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	73
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	76
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	80
基本方針3：多様な来街者の周遊を促す利用環境の充実	83
基本方針4：地域公共交通を使って支える風土づくり	86
<b>8章 計画の進捗管理</b>	90
1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制	90
2) 計画の進捗管理	90
3) 計画実施のための財源確保	91
<b>参考資料</b>	
1) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 委員名簿	92
2) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会の開催経過	92

# 1章 はじめに

## 1) 計画策定の趣旨及び位置づけ

### (1) 計画策定の背景と趣旨

平成 25 年に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとしています。また、令和 3 年 5 月に「第 2 次交通政策基本計画」が発出され、人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、地域公共交通の維持・確保、MaaS やバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしています。

地方公共団体においては、令和 2 年 11 月に一部改正した「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、人口減少により厳しさを増す地域の公共交通サービスの維持・確保のため、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスターplanとなる計画を策定することとし、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組むこととなっています。

本市では、市内交通体系の拡充に向け「KAGA あんしんネット」を構築し、各地域を有機的に結ぶ地域公共交通の充実・高齢者や自ら移動する手段を持たない人の通院や買物、通学手段の確保に努めてきました。しかし、全国的に急速に進行する少子高齢化により、多極分散型の都市構造のために分散する本市の社会インフラ・生活インフラの維持はより困難になってきており、市民の生活の質 (QOL : Quality Of Life) の低下が懸念されます。そのため、令和 2 年 3 月に「加賀市スマートシティ宣言」を行い、AI や IoT、ロボットなどの先端技術の実装により新規事業の創出などを行うことで、様々な地域課題を解決して人口減少に歯止めをかけられるよう取組を進めており、交通分野ではデジタルを活用した利便性向上を図るため、MaaS の推進に取り組んでいます。

「加賀市地域公共交通計画」は、こうした社会的な要請に基づき、市内の公共交通の現状や課題を把握し、本市における地域特性やニーズ、目標に合った持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的として策定するものです。

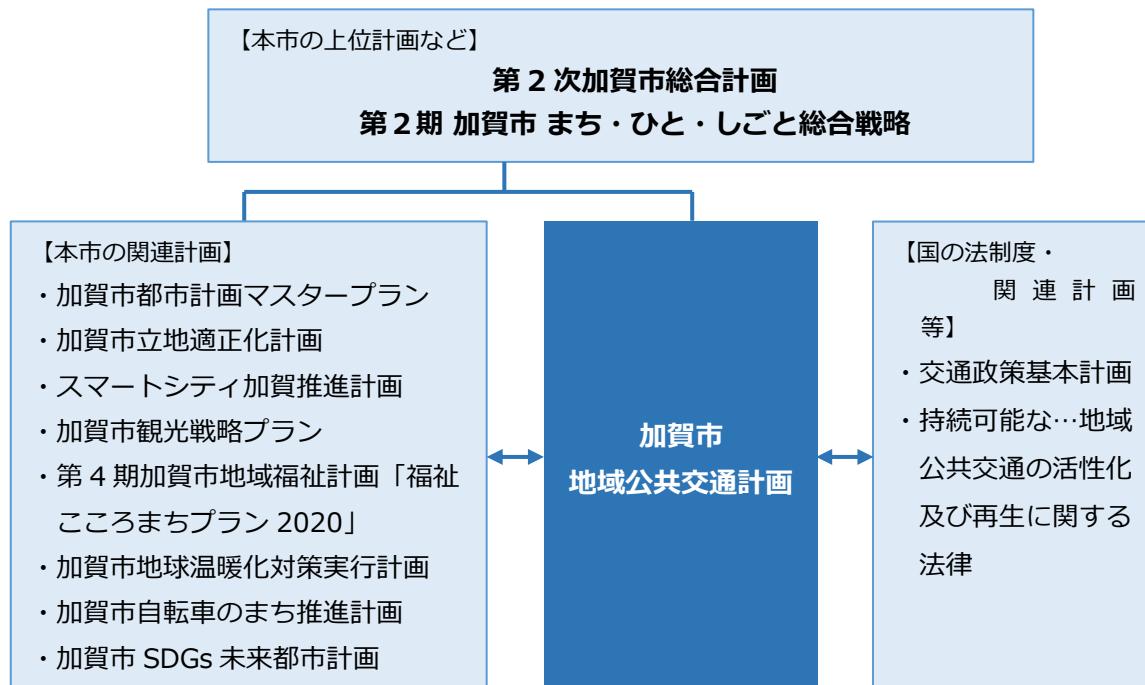
MaaS … 交通を一つのサービスとして捉え、個別の交通手段を連携させて、利便性を高める新しい概念です。

## (2) 計画の位置づけ

本計画は、市の上位計画である「第2次加賀市総合計画」及び「第2期 加賀市 まち・ひと・しごと総合戦略」に基づくものとし、加賀市スマートシティ推進に関する取組を受け、「望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする地域公共交通施策の基本的計画として位置づけます。また、本計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、様々な公共交通を網羅したネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させるために達成すべき目標を定め、その目標達成のために行う事業内容、実施スケジュール等ならびに住民・交通事業者・行政の役割等を明らかにするものです。

なお、公共交通政策は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等の様々な分野と密接な関係を有していることから、他の分野の計画との整合を図ります。

特に、まちづくり施策の基本的計画である「加賀市都市計画マスタープラン」と協調し、より効率的で利便性が高く、かつ、持続性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指すものとします。



## 2) 計画の区域

計画の区域は、加賀市全域とします。

## 3) 計画の期間

本計画の対象期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とし、必要に応じて随時見直します。

## ◆第2次交通政策基本計画（令和3年5月） 計画期間：令和3年度～令和7年度

・国の第1次交通政策基本計画（平成26～令和2年度）では、地方公共団体を中心となつて人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に取り組むとともに、まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワークの再構築を目指してきました。第2次交通政策基本計画（令和3～令和7年度）では、新型コロナウイルス感染症の影響、モビリティ革命やデジタル化などを更に踏まえ、地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティを実現し、「誰もが、自ら運転しなくとも、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」の実現を目指しています。

### 【基本の方針・施策の目標】(一部抜粋)

#### 【基本の方針】(抜粋)

A. 誰もが、自ら運転しなくとも、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保

#### 【新たに取り組む施策 等】(抜粋)

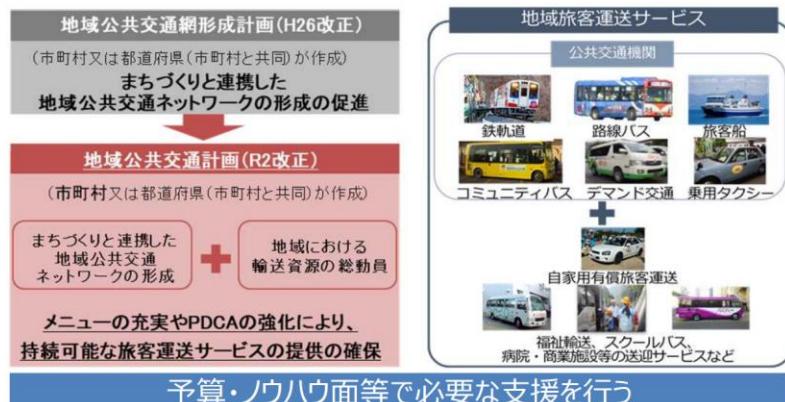
- ・地域公共交通の持続可能性の確保
- ・モビリティサービスの「質」の向上

#### 【基本計画における施策の目標】

- ①地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- ②まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- ③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- ④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

### 【施策イメージ】(一部抜粋)

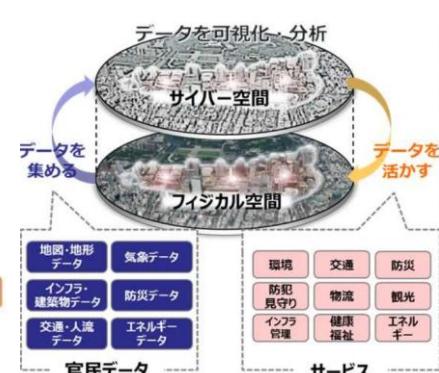
#### ◆地域公共交通の持続可能性の確保



#### ◆MaaSの全国での実装



#### ◆「スマートシティ」の創出



## 2章 地域特性及び公共交通に関する現況整理

### 1) 本市の地域特性及び社会経済情勢

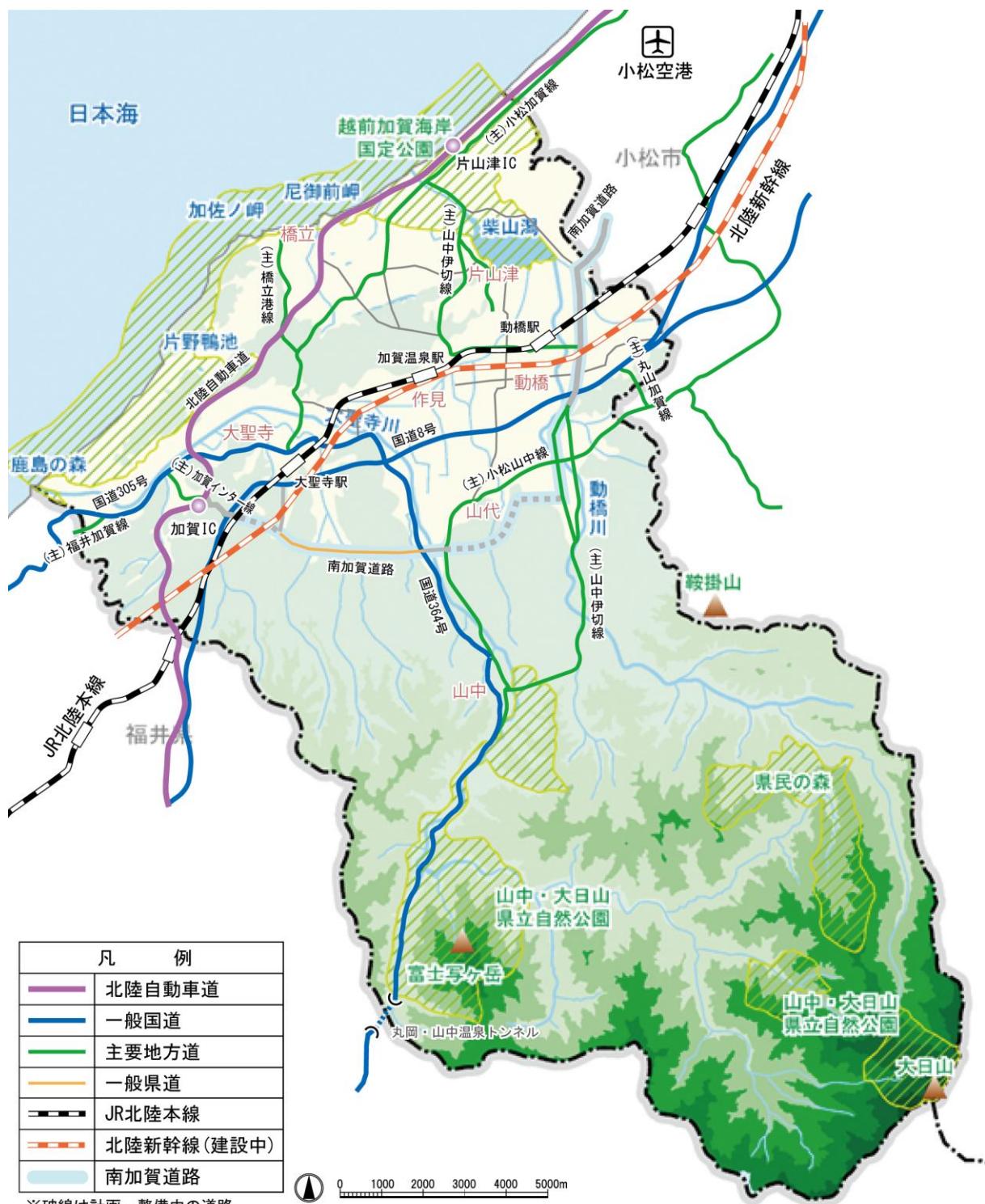
#### (1) 地勢

本市は、県都金沢市より約 50km 離れた石川県の南端に位置し、北部の海岸線は越前加賀海岸国定公園に指定され、南東部に位置する大日山（標高 1,368m）に源を発する大聖寺川・動橋川が日本海に注ぎ、それぞれの流域に開けた森や水に恵まれた地域です。

本市の土地利用は、南部が山林で中央部から北部に市街地や集落、農地が広がっており、藩政期からの行政の中心地である大聖寺地域、山代地域・山中地域・片山津地域の 3 つの温泉地、宿場町のおもかげを残す動橋地域、漁業で栄える橋立地域のほか、新しい市街地が JR 加賀温泉駅周辺に集積する作見地域が分散して立地しています。都市計画マスターplanにおいても、この 7 地域で区分し、地域別構想が定められています。また、各市街地を連絡するように交通軸が形成され、沿線には商業施設や事業所が立地しています。

本市の道路網は、北陸自動車道の片山津・加賀両インターチェンジをはじめ、隣接市を連絡する国道 8 号・305 号・364 号、市内各地域を結ぶ主要地方道山中伊切線などにより幹線道路網が形成されています。また、南加賀道路は国道 8 号のサブルート化及び山代温泉や山中温泉などへのアクセス向上を目的に、現在、整備が進められています。

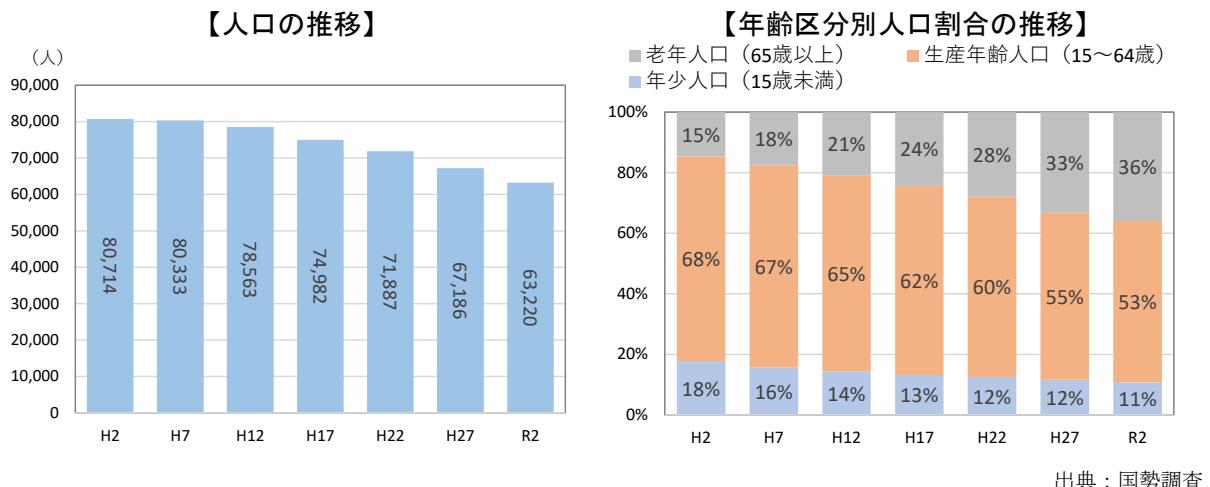
## 【本市の地形・水系】



## (2) 人口

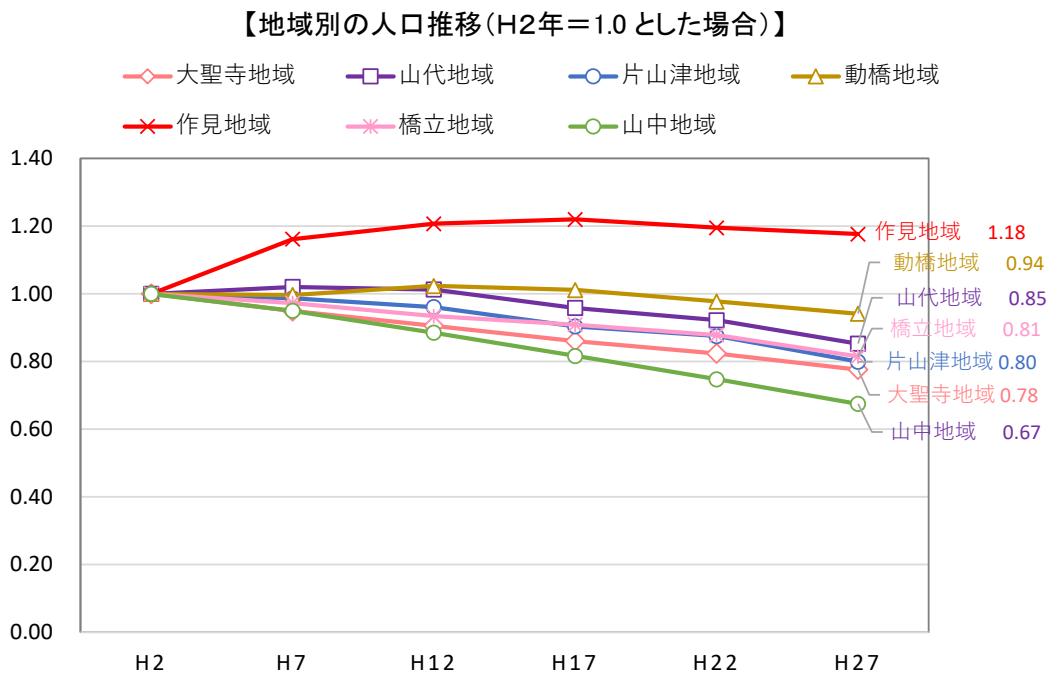
### ① 人口の推移

本市の人口は令和2年で 63,220 人であり、平成7年から減少傾向となっています。年齢区分別人口の推移では、老人人口の増加が続いているおり、高齢化の進行が続いている状況です。



### ② 地域別人口の推移

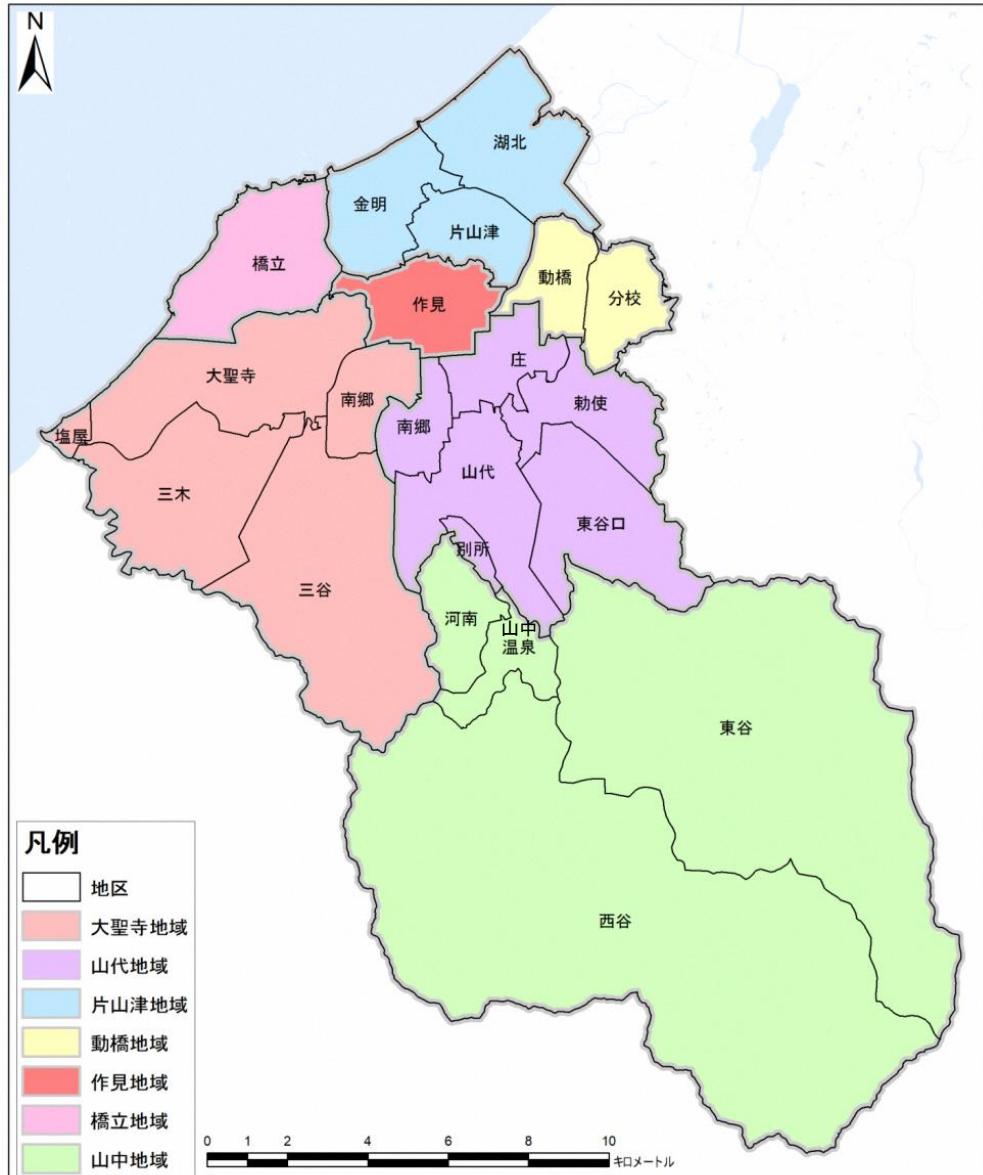
地域別の人口は、作見地域は平成2年から平成17年まで増加傾向にあり、その後減少に転じていますが、25年間で2割近く増加しました。その他の地域はすべて減少傾向で、動橋地域は減少率が低いですが、山代地域、橋立地域、片山津地域、大聖寺地域は25年間で2割前後減少、山中地域は3割強減少しています。



【7地域の区分の内訳】

地域	地区・町	地域	地区・町
大聖寺	大聖寺地区 南郷地区 (南郷・下河崎・上河崎・吸坂町) 三谷地区 三木地区 塩屋地区	片山津	片山津地区 金明地区 湖北地区
山代	山代地区 勅使地区 東谷口地区 庄地区 南郷地区 (黒瀬・保賀・中代町) 別所地区	動橋	動橋地区 分校地区
		作見	作見地区
		橋立	橋立地区
		山中	山中温泉地区 河南地区 西谷地区 東谷地区

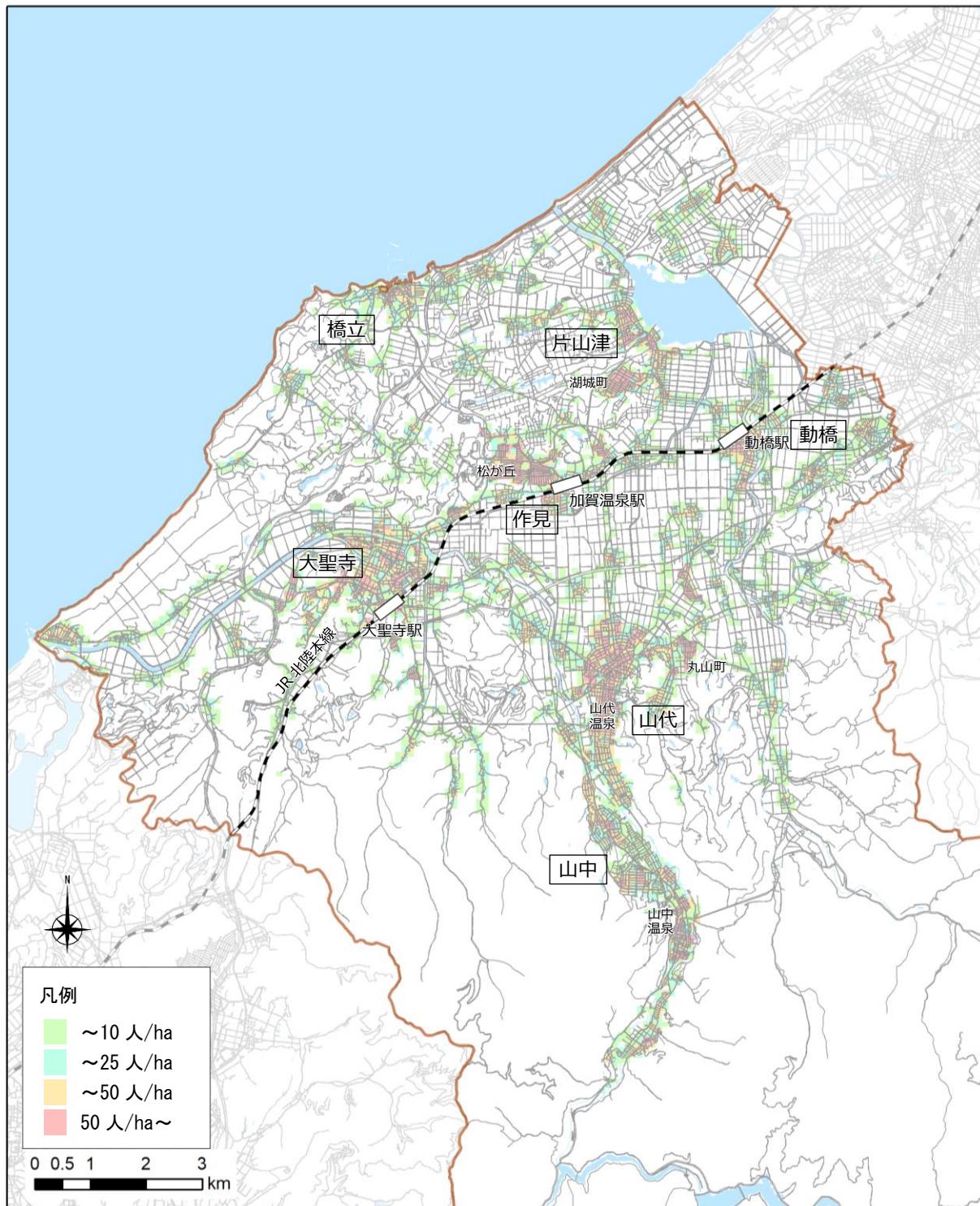
※南郷地区は大聖寺地域と山代地域にまたがる



### ③ 人口分布

人口が多いエリアは7地域の中心部に多く集中しています。その他、作見地域の松が丘、山代地域の山代温泉地域や丸山町、片山津地域の湖城町などにも集中がみられます。

【人口の分布(100mメッシュ、平成 27 年)】

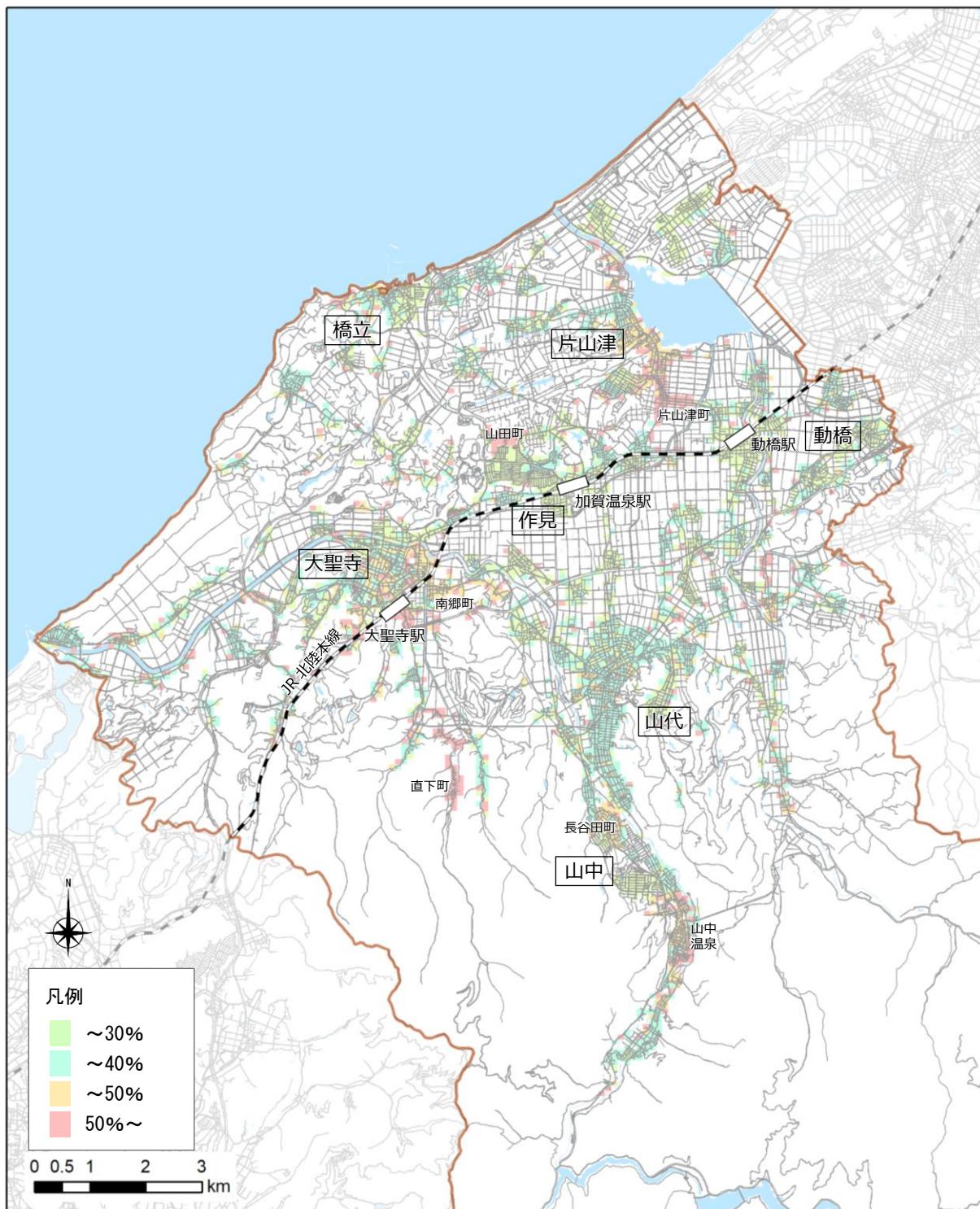


背景図出典：H27 国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツール V2 で 100m メッシュ化）

#### ④ 高齢者の分布

高齢化率が高いエリアは市内に分散しており、特に大聖寺、山中、片山津の中心部に集中しています。中心部以外にも、各地域間や山間部に高齢化率の高いエリアがあります。

### 【人口の分布(100mメッシュ、平成 27 年)】

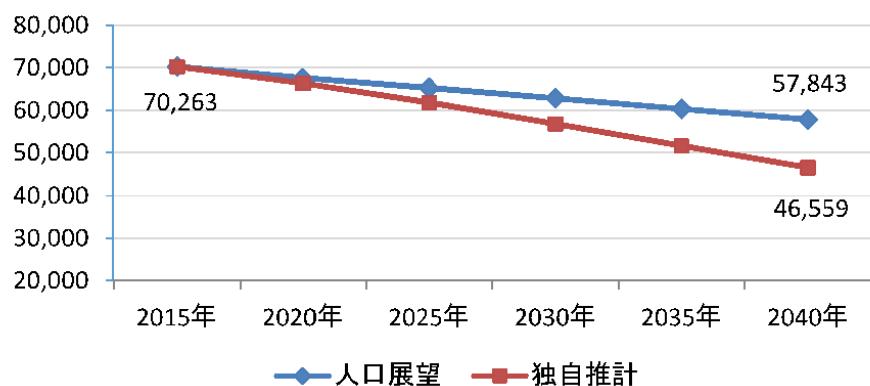


背景図出典：H27 国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツールV2 で 100m メッシュ化）

### (3) 将来人口

「加賀市人口ビジョン」によると、本市の人口の将来展望は、「転出の際立っている 20～30 代の若者の流出を抑えるために、安定した雇用を創出すること」「地域経済の縮小を抑えつつ新たな活力を生み出すために、本市への新しいひとの流れをつくること」「年少人口の減少を抑えるために、若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえること」「人口減少社会に対応した地域の活力を維持するために、時代に合った地域をつくること」を積極的に推進し、その効果を想定した推計を行った結果、2040 年では 57,843 人となると予測しています。

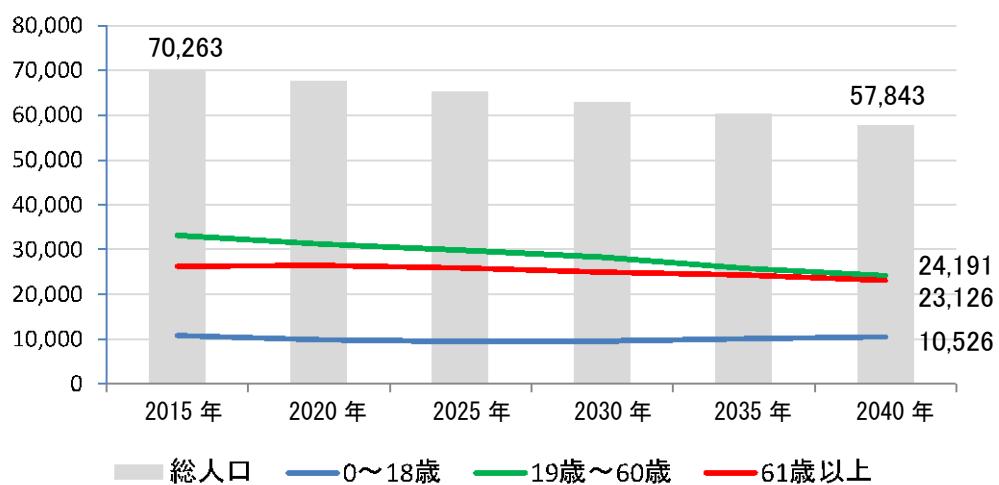
【本市の人口の将来展望】



出典：加賀市人口ビジョン

年齢構成は、本市の人口ビジョンによる推計（出生率の改善及び転出抑制と転入促進による効果を想定した推計）によると、0～18 歳人口が 2025 年頃から徐々に増加するとともに、2035 年頃から 19～60 歳も下げ止まり、人口構成が安定すると予測されます。

【年齢 3 区別人口の将来展望】



出典：加賀市人口ビジョン

## (4) 産業

### ① 産業別人口

第1次産業は減少が続いていましたが、平成22年から27年にかけて増加がみられています。第2次産業、第3次産業は減少傾向となっています。

【産業別人口の推移】

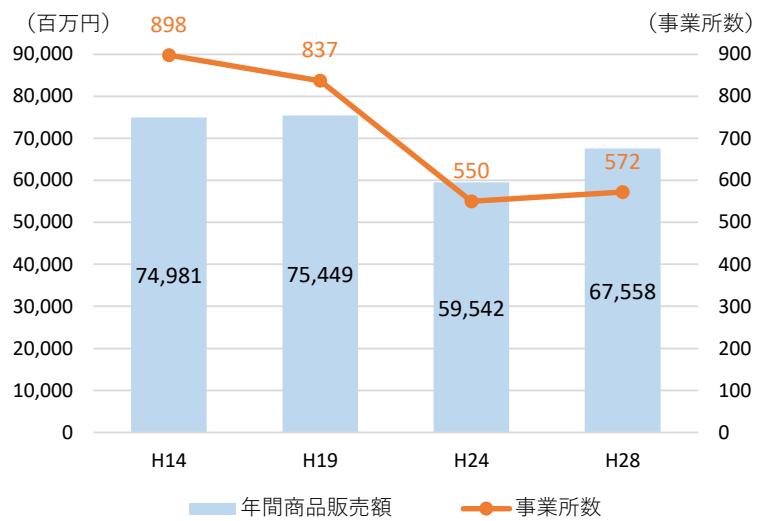


出典：国勢調査（合計には「産業分類不能」を除く。）

### ② 商業

事業所数、年間商品販売額ともに平成19年から24年にかけて大きく減少していますが、年間商品販売額は平成24年から28年にかけて増加しています。1事業所あたりの年間販売額は、平成14年が83百万円（75億円/898事業所）、平成28年が118百万円（68億円/572事業所）で、買い物が小規模店舗から大規模商業施設などへとシフトしていることが推察されます。

【小売店年間販売額・事業所数の推移】



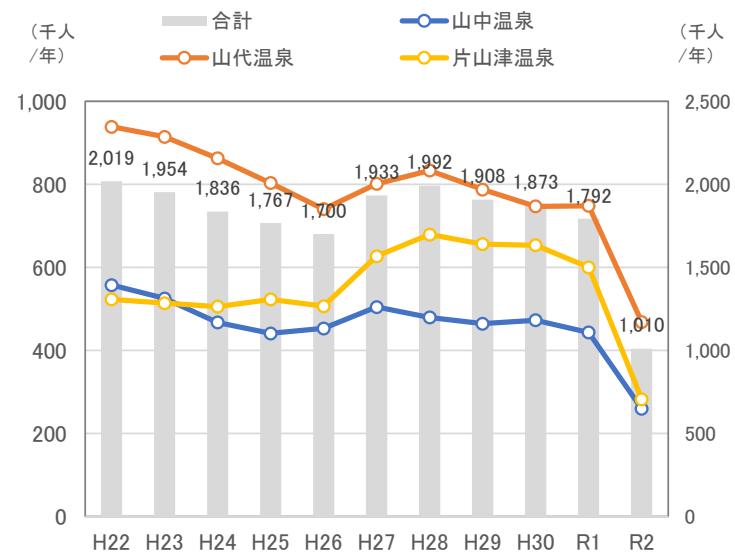
出典：商業統計・経済センサス

### ③ 観光業

市内3温泉地の観光入り込み客数（宿泊・日帰り）は、北陸新幹線金沢開業（平成27年3月）を契機に増加に転じましたが、平成28年以降は減少傾向で、令和2年はコロナ禍の影響で大きく減少しています。

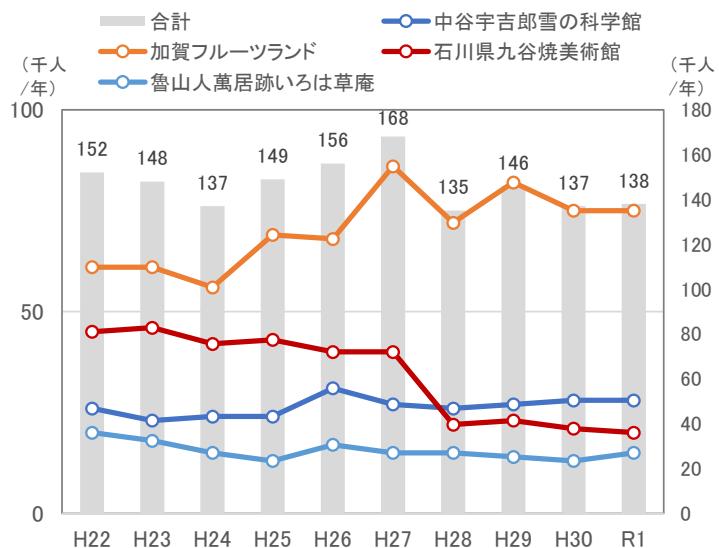
市内主要観光施設の入り込み客数は、全体では増減を繰り返しており、「加賀フルーツランド」が増加傾向で、「中谷宇吉郎雪の科学館」「魯山人萬居跡いろは草庵」は横ばいです。

【市内3温泉地の観光入り込み客数(宿泊・日帰り)の推移】



出典：加賀市観光統計

【市内主要観光施設の入り込み客数の推移】



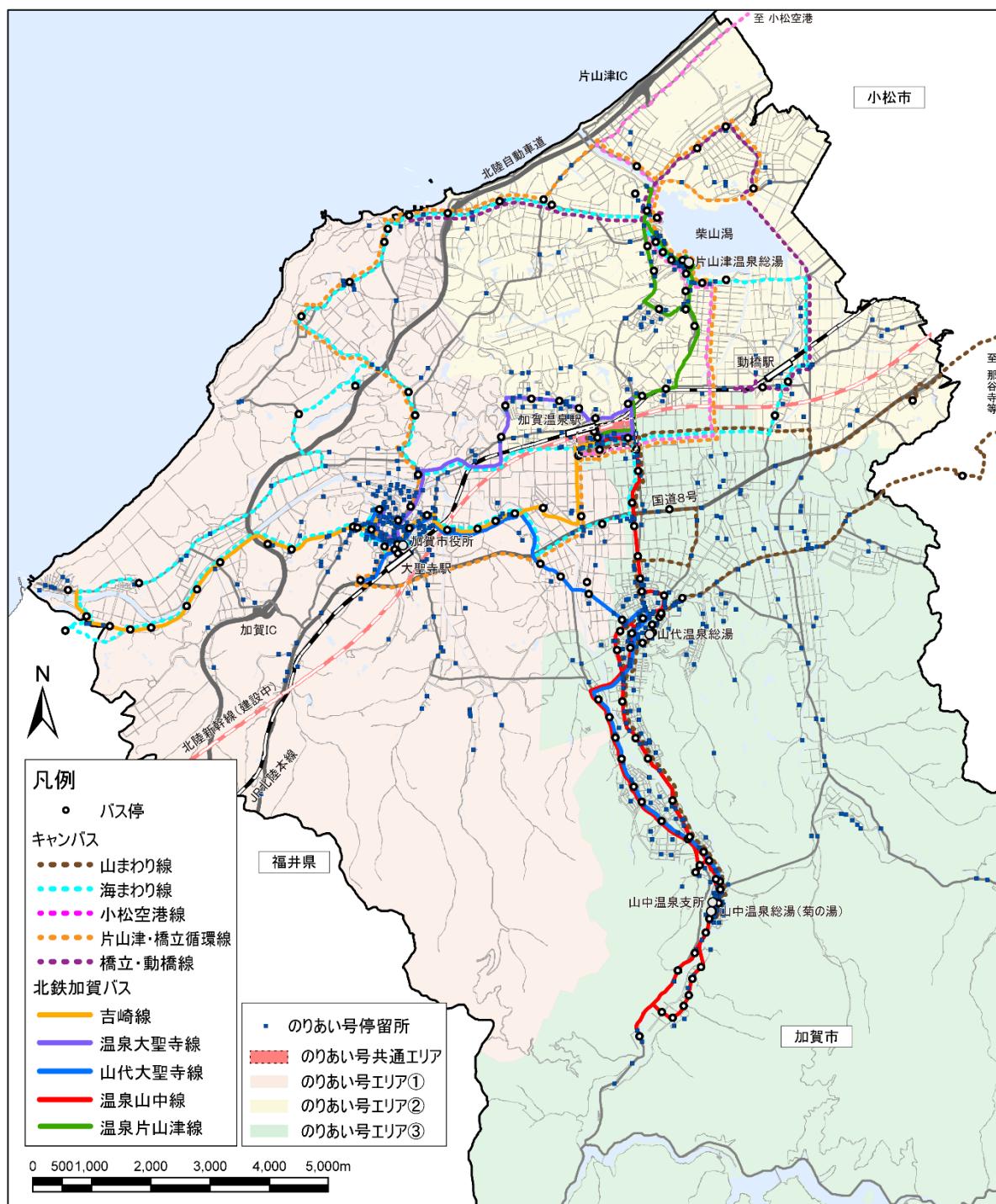
出典：石川県ホームページ

## 2) 本市における公共交通サービスの提供状況

### (1) 公共交通路線の全体図

市内で運行する公共交通網は以下の通りです。

【市内公共交通の全体図】



### 3) 各公共交通機関の運行及び利用概況

### (1) JR北陸本線

## ① 運行概況

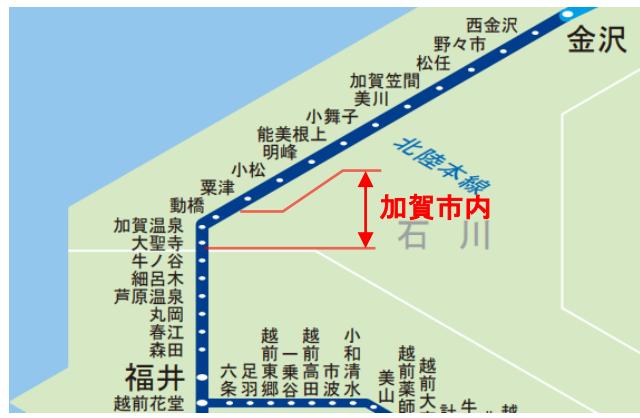
本市には、動橋駅、加賀温泉駅、大聖寺駅が設置されています。

普通列車の運行状況は、朝時間の金沢方面は1時間あたり2本以上、それ以外は1本程度が運行しています。主要区間の料金は、加賀温泉駅 - 金沢駅間で770円、加賀温泉駅 - 小松駅で240円です。

特急列車が停車する加賀温泉駅は本市の玄関口で、「サンダーバード」(大阪～金沢・和倉温泉間)が上り15本、上り下り各15本停車します。

令和5年度末の北陸新幹線の金沢～敦賀間開業により、特急列車での輸送が北陸新幹線に移行し、加賀温泉駅ではJR北陸本線と南口側駅前広場との間に新幹線ホームが設けられます。また、県内のJR北陸本線はJR西日本から経営分離され、IRいしかわ鉄道に継承される予定です。(運行本数は令和3年11月現在)

### 【JR北陸本線路線図】



出典：JR西日本ホームページ

【普通列車の運行便数表(市内3駅共通、令和3年11月現在)】

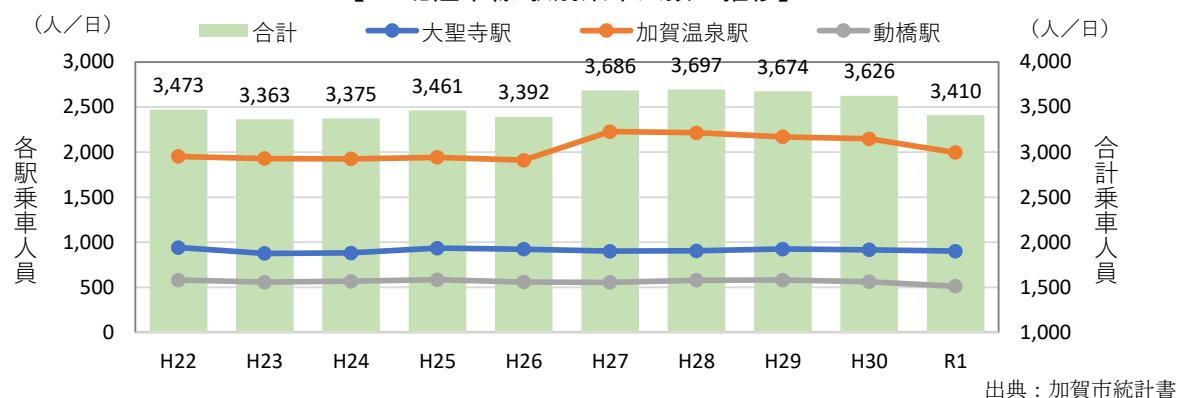
各運行本数(運行便数表)(平日・月曜日・木曜日)								
	金沢方面				小松方面			
	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	合計	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	合計
平日	7 (2.3)	9 (1.1)	6 (1.0)	<b>22 (1.2)</b>	5 (1.7)	8 (1.0)	11 (1.6)	<b>24 (1.3)</b>
土日祝	7 (2.3)	9 (1.1)	6 (1.0)	<b>22 (1.2)</b>	5 (1.7)	8 (1.0)	11 (1.6)	<b>24 (1.3)</b>

※ () 内は1時間あたりの本数

## ② 利用概況

市内各駅の乗車人員は、北陸新幹線が開業した平成 27 年に加賀温泉駅で増加していますが、徐々に減少し、令和元年には平成 22 年と同程度となっています。大聖寺駅と動橋駅では大きな増減はありません。

### 【JR北陸本線 駅別乗車人数の推移】



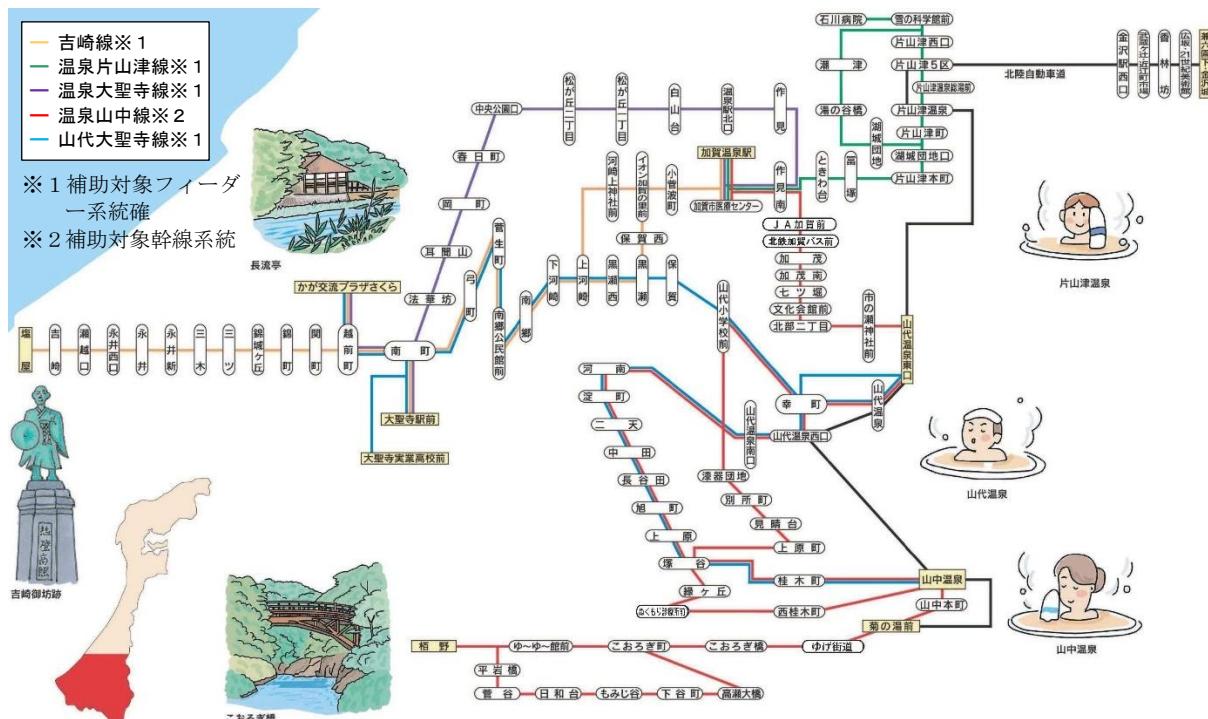
## (2) 路線バス

### ① 運行概況

市内には、北鉄加賀バス(株)が運行する路線バスが6路線運行（市内のみの運行は5便）しています。加賀温泉駅を発着するものが4路線（地域公共交通確保維持事業の補助対象幹線系統である温泉山中線、補助対象フィーダー系統である吉崎線・温泉片山津線・温泉大聖寺線）、加賀温泉を経由せずに大聖寺地域と山代地域を結ぶ路線が1路線（補助対象フィーダー系統である山代大聖寺線）、3温泉郷と金沢市内を結ぶ高速バスが1路線あります。

各線の便数は、加賀温泉駅と山代地域、山中地域を結ぶ「温泉山中線」が平日22便/日と充実していますが、「温泉山中線」以外は、日中に1時間あたり1便が確保されておらず、「山代大聖寺線」は夕方以降の便がない状況です。（※以下、路線を指す場合に、単に「北鉄加賀バス」と標記します。）

【本市内的一般路線バス運行系統図及び運行便数】



出典：北鉄加賀バス(株)ホームページより作成

【運行便数表】

【平日】

路線名	起点	主な経由地	終点	運行本数 往路→				復路←			
				始発～8時台	9～16時台	17時～終発	合計	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	合計
吉崎線	加賀温泉駅	大聖寺駅前・かが交流プラザさくら・永井新	塩屋		3	1	4	2	2		4
温泉片山津線	加賀温泉駅	富塚・片山津温泉・湖城団地	加賀温泉駅（循環）	2	6	2	10				—
温泉大聖寺線	加賀温泉駅	松が丘・大聖寺駅前	かが交流プラザさくら	1	3	1	5	1	3	1	5
温泉山中線	加賀温泉駅	山代温泉東口・山中温泉	柏野	4	12	6	22	5	12	3	20
山代大聖寺線	山中温泉	河南・山代温泉東口・大聖寺駅前	かが交流プラザさくら	1	3		4	1	5	1	7
温泉特急線	菊の湯前	山代温泉東口・片山津温泉・金沢駅	兼六園下（金沢市）		2		2		2		2

【土日祝】

路線名	起点	主な経由地	終点	運行本数 往路→				復路←			
				始発～8時台	9～16時台	17時～終発	合計	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	合計
吉崎線	加賀温泉駅	大聖寺駅前・かが交流プラザさくら・永井新	塩屋		3	1	4	2	2		4
温泉片山津線	加賀温泉駅	富塚・片山津温泉・湖城団地	加賀温泉駅（循環）	2	6	2	10				—
温泉大聖寺線	加賀温泉駅	松が丘・大聖寺駅前	かが交流プラザさくら	1	3	1	5	1	3	1	5
温泉山中線	加賀温泉駅	山代温泉東口・山中温泉	柏野	4	12	5	21	5	12	3	20
山代大聖寺線	山中温泉	河南・山代温泉東口・大聖寺駅前	かが交流プラザさくら	1			1				0
温泉特急線	菊の湯前	山代温泉東口・片山津温泉・金沢駅	兼六園下（金沢市）		2		2		2		2

出典：北鉄加賀バス(株)ホームページより作成

各路線の代表的な区間の運賃は次の通りです。

#### 【路線バスの主な区間の運賃(片道)】

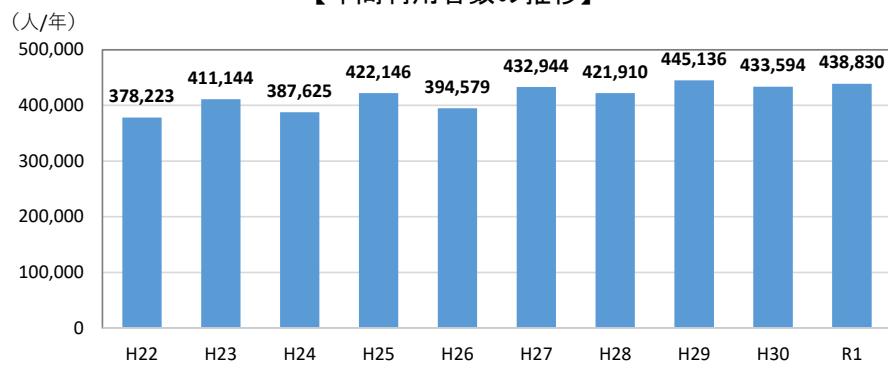
路線	区間	運賃(片道、円)
吉崎線	塩屋～大聖寺駅	350
	塩屋～加賀温泉駅	490
温泉片山津線	湖城団地口～加賀温泉駅	220
	片山津町～加賀温泉駅	250
温泉大聖寺線	大聖寺駅～加賀温泉駅	300
	中央公園～大聖寺駅・加賀温泉駅	240
温泉山中線	山代東口～加賀温泉駅	250
	山中温泉～加賀温泉駅	430
山代大聖寺線	山代東口～大聖寺駅	330
	山中温泉～大聖寺駅	450

出典：加賀市の公共交通ご利用ガイドより作成

#### ② 利用概況

市内路線バスの利用者数の合計は、平成 27 年度以降は 40 万人/年を突破し、近年は 44 万人/年前後で推移しています。

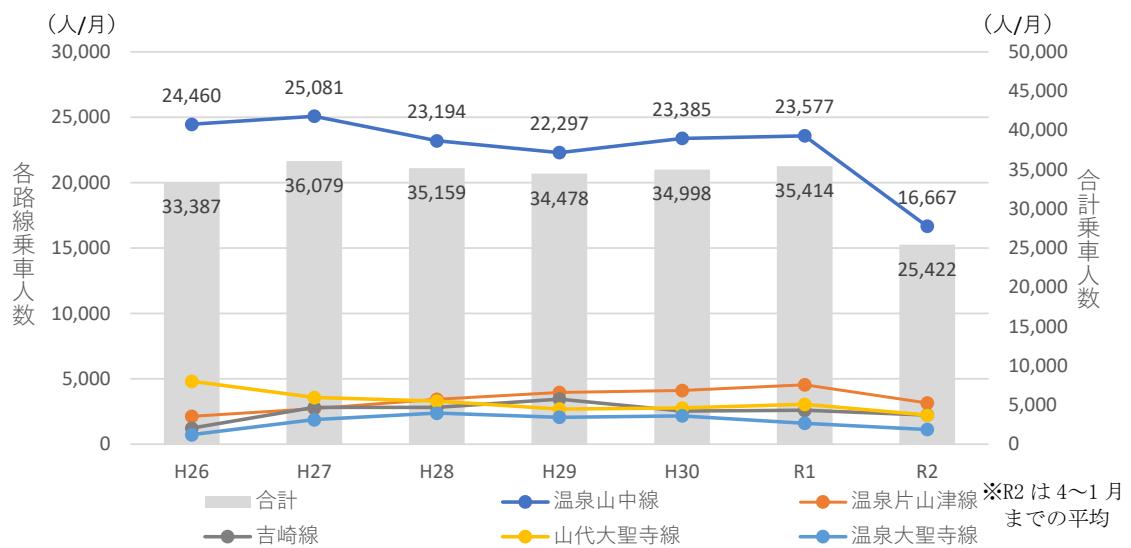
#### 【年間利用者数の推移】



出典：加賀市統計書

路線別のバス利用者数は、令和 2 年度はコロナ禍の影響で減少がみられます、山代大聖寺線を除き平成 26 年度から 27 年度にかけて増加し、温泉片山津線は継続的に増加、他路線は微減もしくは横ばいとなっています。

#### 【路線別利用者数の推移(月平均)】

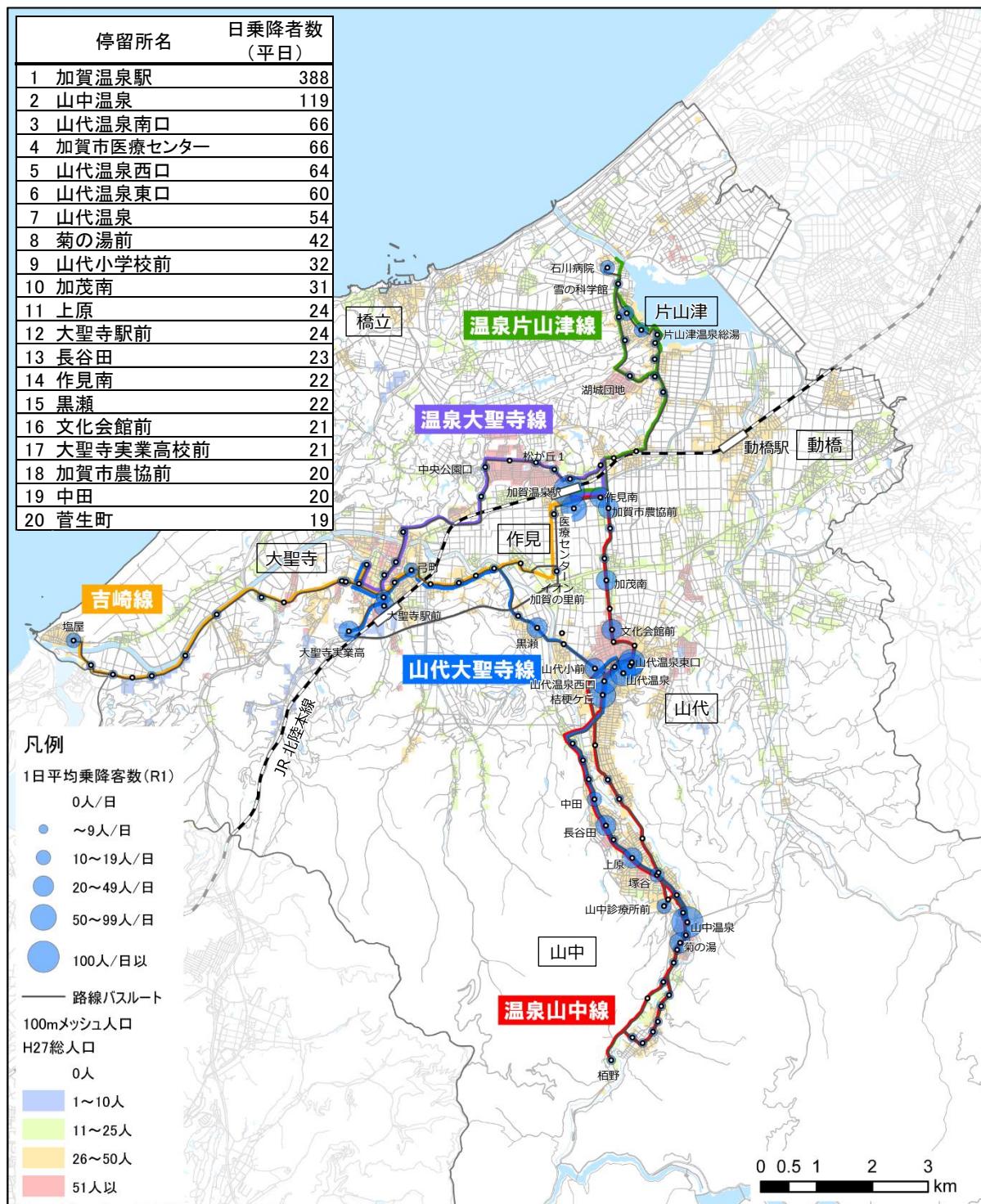


※加賀市地域公共交通活性化・再生協議会資料より作成

平日 1 日の乗降回数は、加賀温泉駅が最も多く、山中地域や山代地域のバス停が上位になって います。また、加茂南は人口が多いエリアはありませんが、上位に入っています。

一方、人口が集中する松が丘、湖城団地、大聖寺市街地において、上位 10 位以内の停留所が みられません。また、利用が多い山代地域の市街地においても、山代温泉東口～文化会館前間での利用は多くありません。

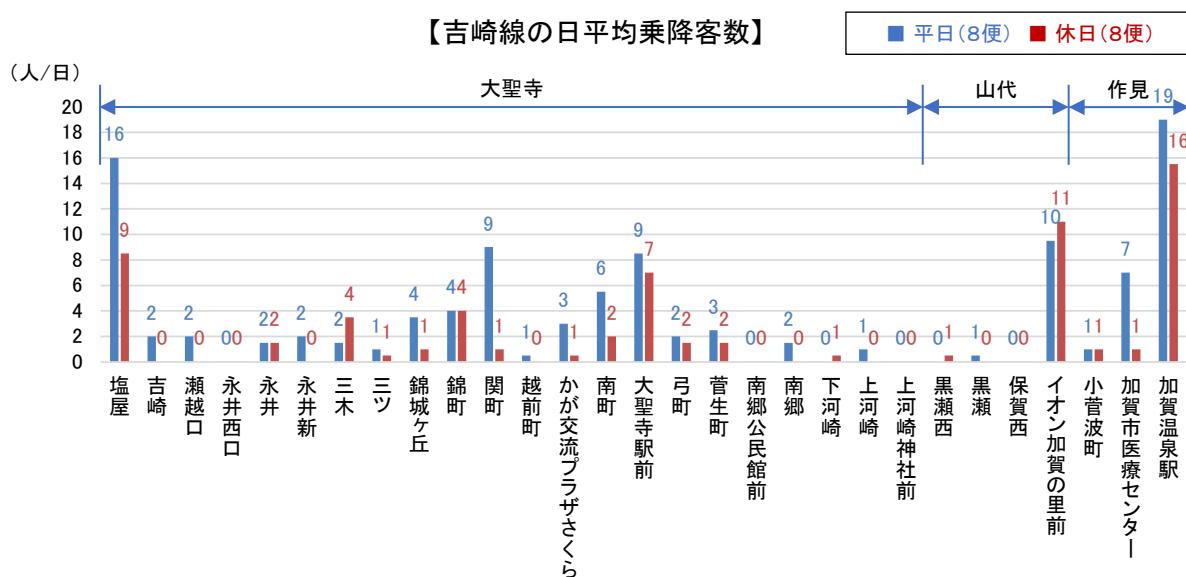
【乗降所別の乗降回数(R1、日乗降客数[平日平均])】



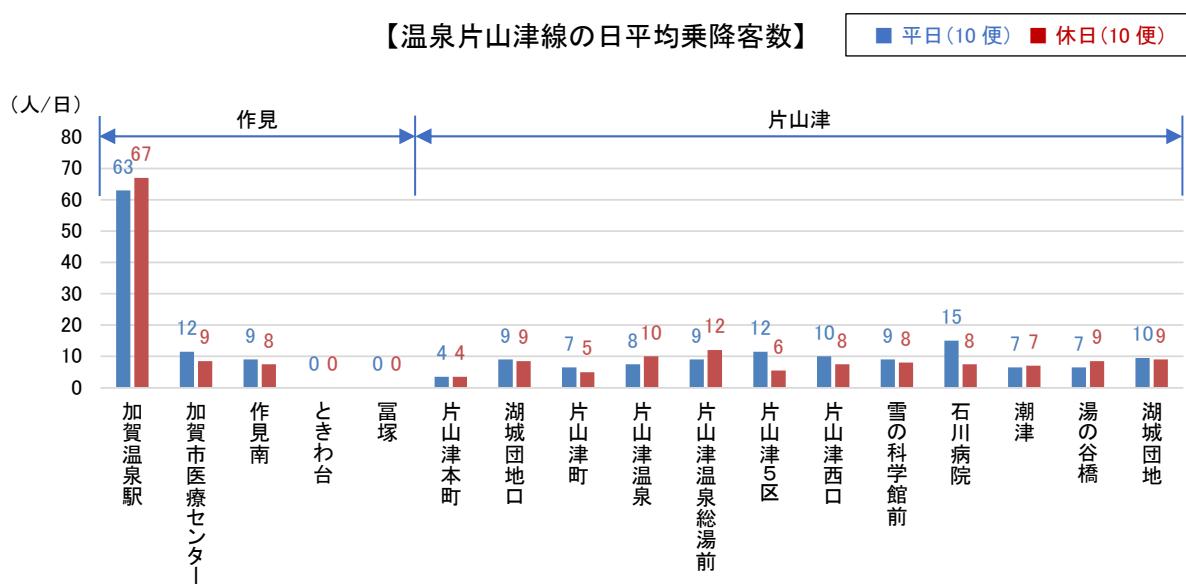
※日乗降客数〔平日平均〕は、令和元年6月の4日間（平日、休日各2日）の乗降調査結果の平日分を日平均したもの  
背景図出典：H27 国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツールV2で100mメッシュ化）

※各路線の停留所別乗降客数について、日平均乗降客数〔令和元年6月の4日間（平日、休日各2日）の乗降調査結果を平日・休日で平均化〕で整理しています。

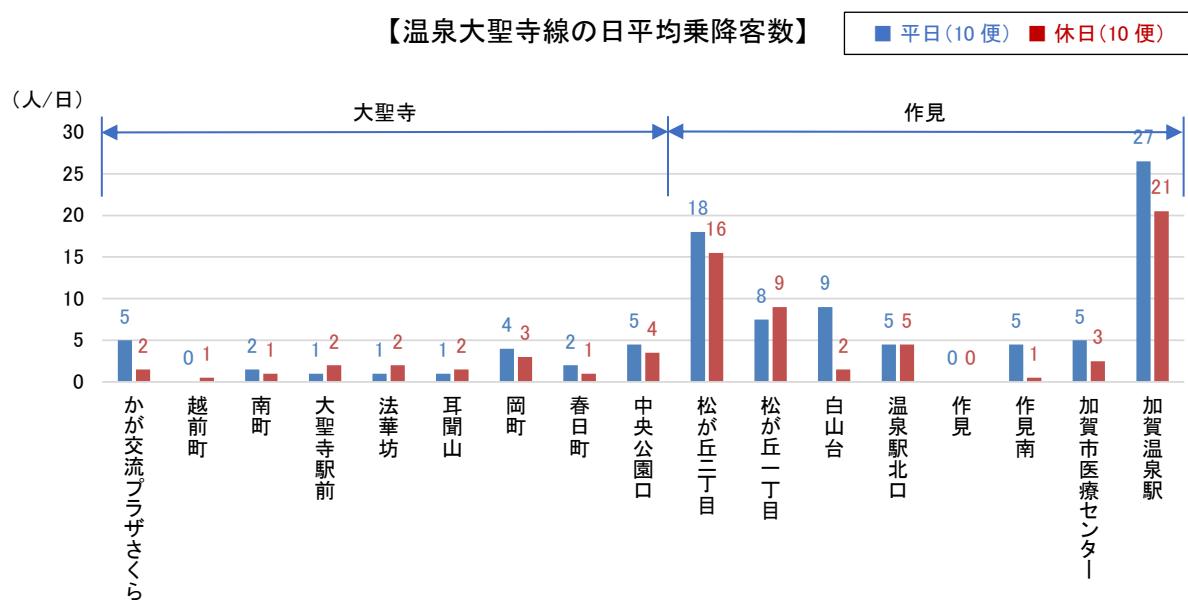
平日の吉崎線の停留所別乗降客数は、加賀温泉駅で最も多く、塩屋、イオン加賀の里前が続きます。平日・休日を比較すると、塩屋、関町、加賀市医療センターは平日の乗降が多くなっています。



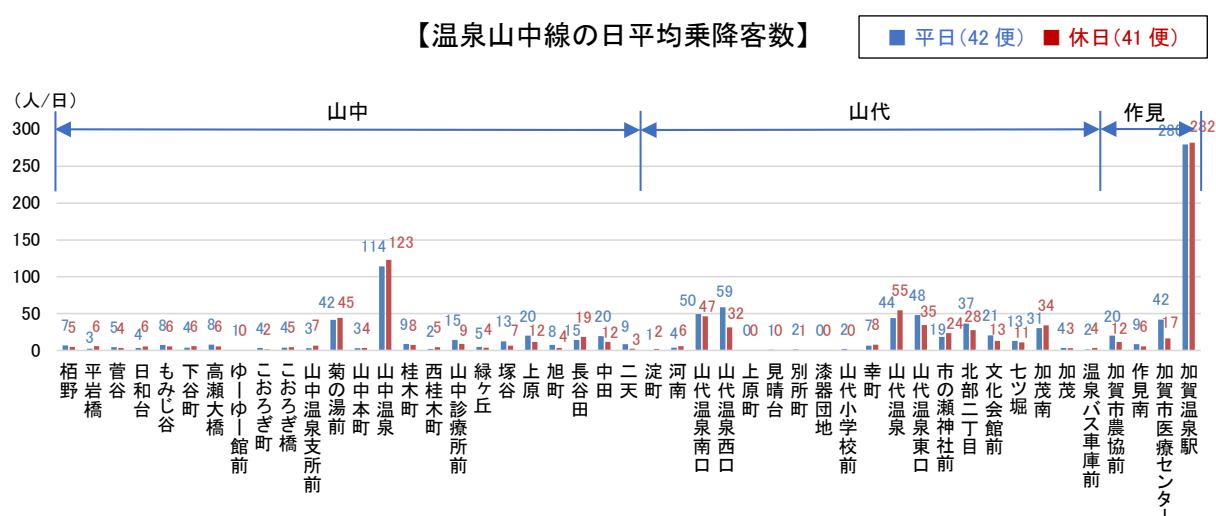
平日の温泉片山津線の停留所別乗降客数は、加賀温泉駅で最も多く、石川病院、加賀市医療センター、片山津5区が続きます。一方、ときわ台、富塚の乗降は平日・休日ともに見られません。



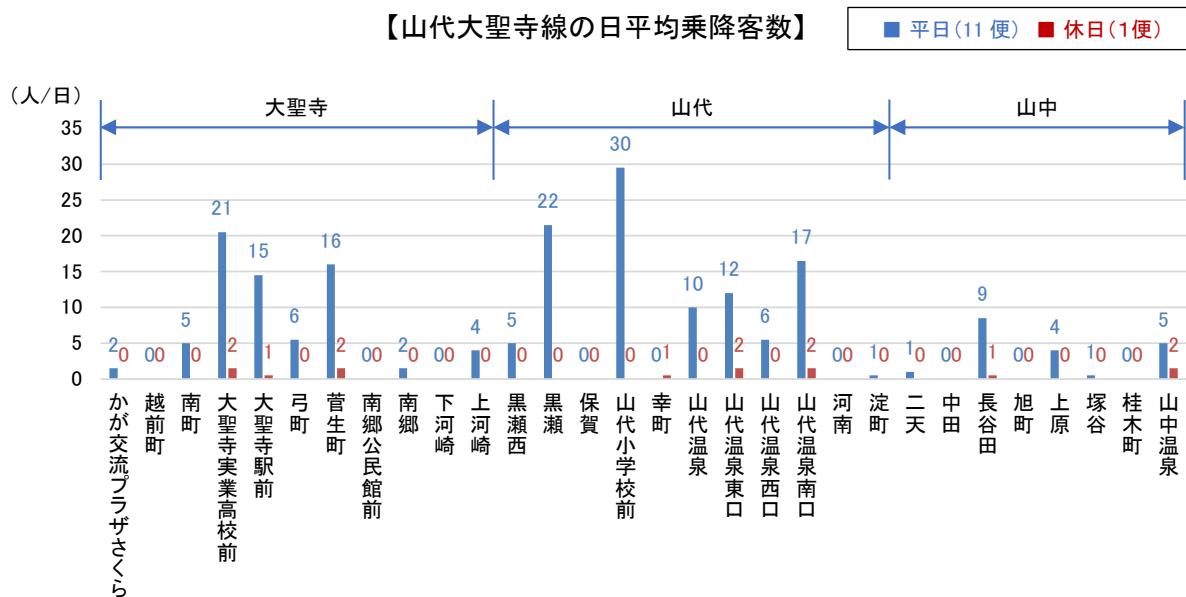
平日の温泉大聖寺線の停留所別乗降客数は、加賀温泉駅で最も多く、松が丘二丁目、白山台が続きます。地域別では、大聖寺地域の乗降が作見地域と比較して少なくなっています。



平日の温泉山中線の停留所別乗降客数は、加賀温泉駅で最も多く、山中温泉、山代温泉西口が続きます。一方、上原町～山代小学校前間の乗降は平日・休日ともに少なくなっています。



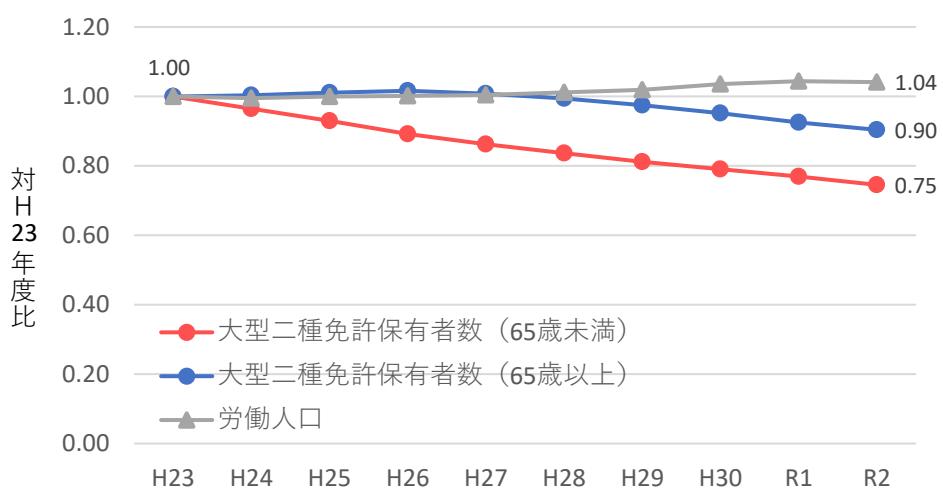
山代大聖寺線の停留所別乗降客数は、山代小学校前で最も多く、黒瀬、大聖寺実業高校前が続きます。休日は1便しか運行していないため、乗降客数が少なくなっていますが、平日においても乗降がない停留所もあります。



#### 参考：運転者不足により困難さを増す持続的なバス運行

全国的にバス事業の厳しい経営環境、労働時間の長時間化、高齢化や大型二種免許取得者の減少などを背景として、運転者の要員不足が深刻な問題となっており、他都市では運転者不足を原因とした運行回数の削減といった事例も見られます。国土交通省では平成25年に「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を開催して検討を進めていますが、慢性的な運転者が続いている、更なる経営環境や労働環境の改善、新たな運転者の確保、新技術の導入による効率的な運行などが求められます。

#### 【65歳未満における大型二種免許保有者数の減少状況】



### (3) キャンバス (周遊バス、生活路線)

(株)まちづくり加賀が運行するキャンバスは、観光客の市内周遊を目的とした路線と市民の日常生活を支える生活路線があります。

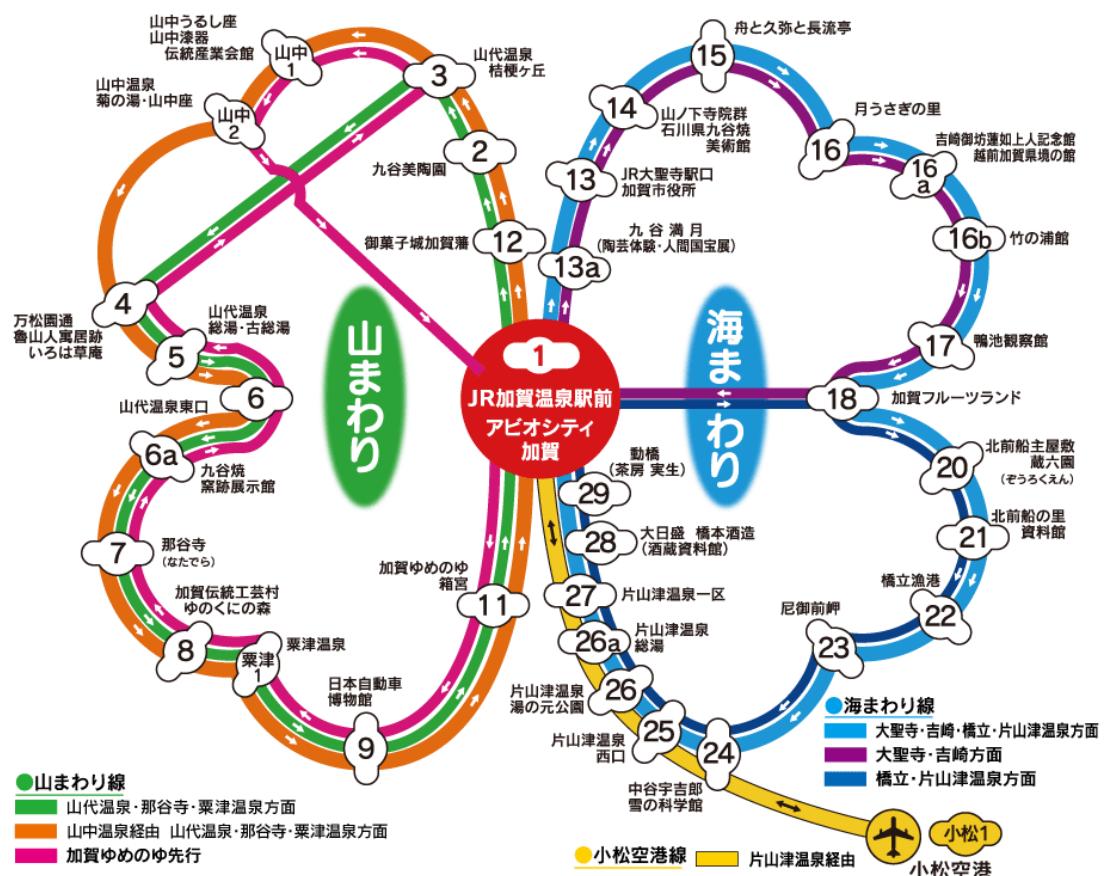
### (3)-1 周遊バス（山まわり、海まわり、小松空港線）

## ① 運行概況

周遊バスは3ルートあり、JR加賀温泉駅を起点に加賀温泉郷の見どころを巡回運行する「山まわり」「海まわり」、JR加賀温泉駅と小松空港を結ぶ「小松空港線（地域公共交通確保維持事業の補助対象フィーダー系統）」があります。

各ルートの所要時間は、「山まわり」「海まわり」が1周約90分、「小松空港線」が片道30分です。また、周遊乗車券（大人1日1,100円、大人2日1,300円、小松空港線利用は大人1回550円）のほかに、温泉施設などと連携したチケットが販売されています。

## 【「キャンバス」路線概要(山まわり・海まわり・小松空港線)】



【所要時間】	
山まわり線	1周約70分（山中温泉経由便は1周約90分）
海まわり線	大聖寺・吉崎・橋立・片山津温泉方面 1周 約90分 橋立・片山津温泉方面 1周 約60分
小松空港線	片道30分

出典：キャンバスホームページ

運行便数はコロナ禍により減便・運休しており、令和3年4月のダイヤでは「山まわり」「海まわり」が各4便/日（減便前は各7便/日）、「小松空港線」が運休（減便前は片道5便/日）しています。

【JR 加賀温泉駅発のダイヤ】（カッコ内はコロナ禍前）

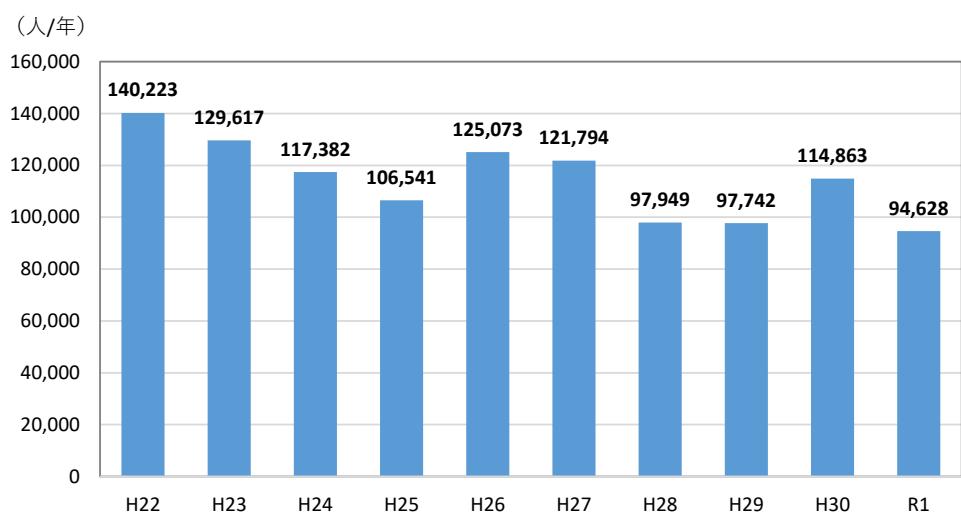
時間	山まわり	海まわり	小松空港線	参考：小松空港 発着便数※（R2.2）
7時台				発：2 着：2
8時台	1	1 (1)		発：2 着：2
9時台	(1)	(1)	(1)	発：1 着：3
10時台	1 (1)	1 (1)	(1)	発：1 着：1
11時台	(1)			発：2 着：2
12時台	1 (1)	(1)		発：2 着：2
13時台		1 (1)	(1)	発：1 着：2
14時台	1 (2)	1 (1)		発：2 着：2
15時台		(1)	(1)	発：2 着：1
16時台	(1)		(1)	発：2 着：1
17時台～				発：5 着：5
計	4 (7)	4 (7)	(5)	—

※曜日により発着時間が異なる国際線の便は重複して計上

## ② 利用概況

周遊バスの利用者数の合計は、平成22年度から25年度にかけて大きく減少しており、それ以降は、北陸新幹線の金沢開業（平成27年度）前後などで増加がみられますが、概ね横ばいの傾向となっています。

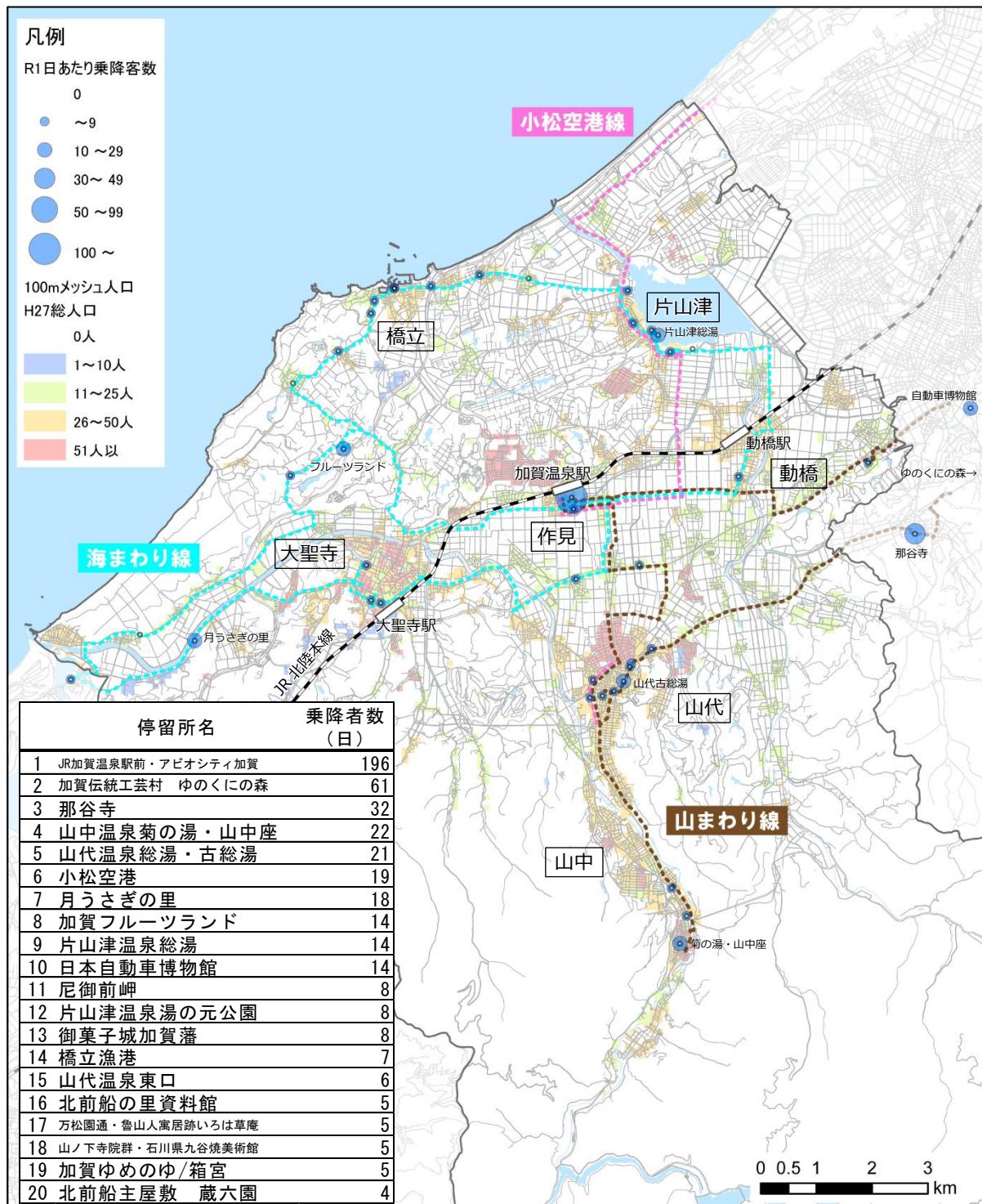
【年間利用者数の推移】



出典：加賀市統計書

日平均の乗降者数が多い停留所は、起終点であるJR加賀温泉駅前・アビオシティ加賀が最も多く、続く2位、3位は小松市の観光地になっています。続いて、中山温泉菊の湯・中山座、山代温泉総湯・古総湯が続き、月うさぎの里や加賀フルーツランドなどの郊外の観光地も上位となっています。

【乗降所別の乗降回数(R1、日平均)】



背景図出典：H27 国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツールV2で100mメッシュ化）

### (3)-2 生活路線（片山津・橋立循環線、橋立・動橋線）

## ① 運行概況

生活路線は、「片山津・橋立循環線」と「橋立・動橋線」の2路線あります。「片山津・橋立循環線」は、加賀温泉駅を起終点に国道8号以北を巡回し、令和3年度より運行する「橋立・動橋線」は、橋立地域を起点に、金明、湖北、片山津、動橋駅周辺を経由し、加賀高校前を終点とします。

運行便数は1日1往復で、通学・下校時間時間帯に運行しており、所要時間は「片山津・橋立循環線」は1周約1時間、「橋立・動橋線」は起点から終点までで約30分です。

運賃は300円/回で、回数券と定期券があります。

## 【「キャンバス」路線概要(橋立・動橋線)】

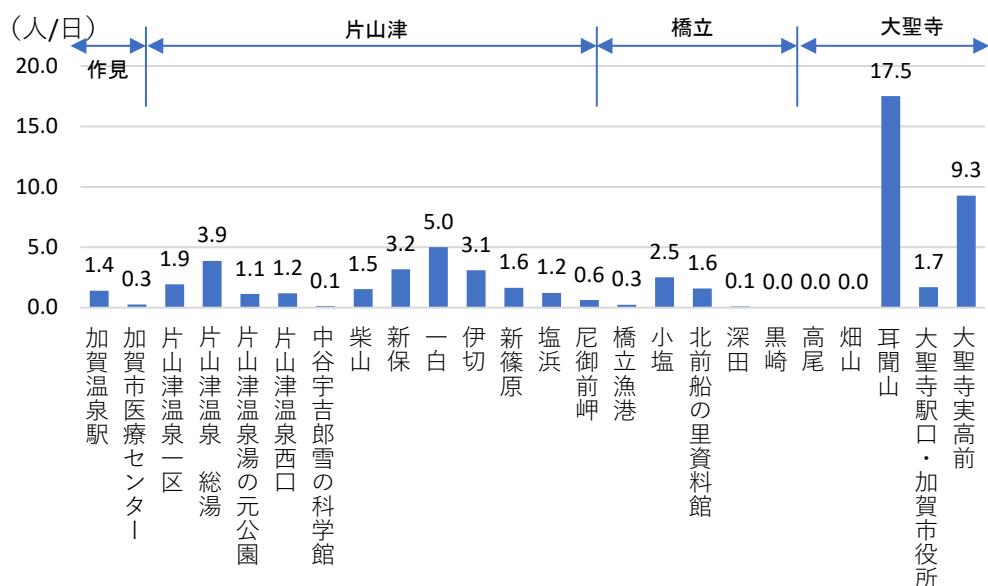


出典：加賀市ホームページより作成

## ② 運行概況

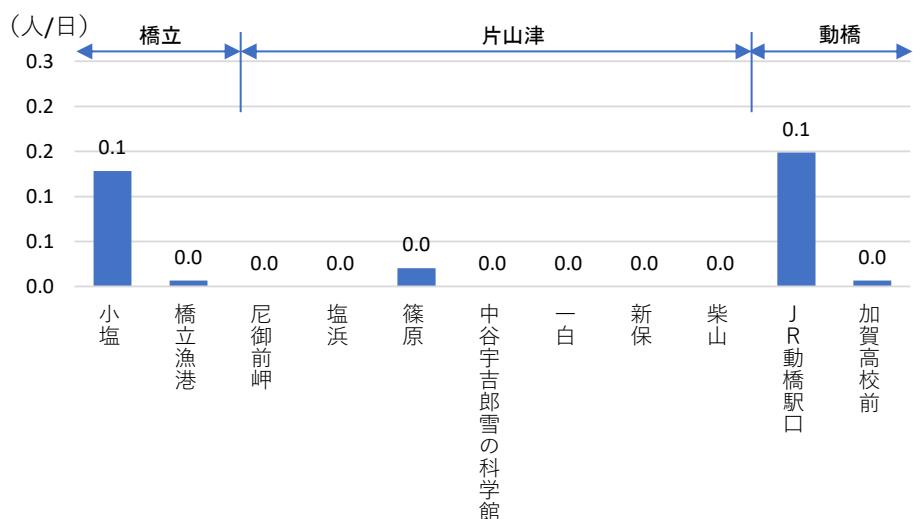
片山津・橋立循環線の乗降客数は、耳聞山で最も多く、大聖寺実高前、一白が続きます。地域別では、片山津地域では比較的乗降がみられますが、作見地域や橋立地域では少なくなっています。

【片山津・橋立循環線の日平均乗降客数(R3.4-9)】



橋立・動橋線の各停留所の日平均乗降客数は、1人/日以下と利用が少なく、小塩、JR動橋駅口で利用がみられるものの、片山津地域でほとんど利用がみられません。

【橋立・動橋線の日平均乗降客数(R3.4-9)】



## (4) 乗り合いタクシー「のりあい号」

### ① 運行概況

乗り合いタクシー「のりあい号」は、市内 449 か所の停留地点と任意の市内目的地を結ぶもので、事前に予約をすることで、すべての市民が利用できる予約制・乗り合い移動サービスです。

令和3年 10月より、平日ダイヤが調整（通勤・通学時間帯の増便）されてエリア内で片道5便/日、また、他エリア間に乗り継ぎなしで移動できるエリア横断便 7便/日が運行しています（それ以前は、エリア横断便がなく、共通エリアで乗り継ぎ）。

利用料金は 500 円/回で、回数券も販売しています。

【「のりあい号」路線概要(令和3年 10月より)】

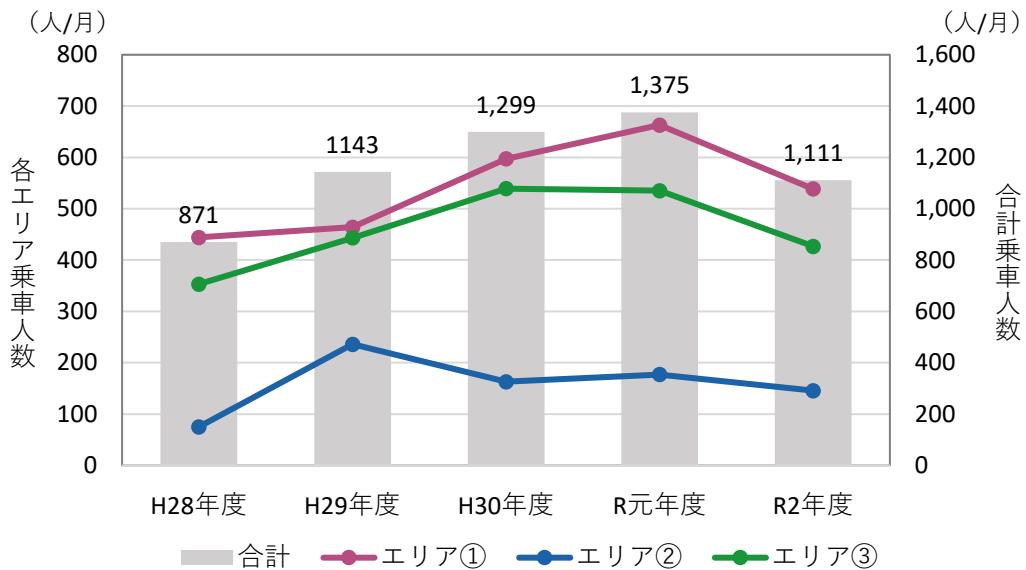


## ② 利用概況

のりあい号の合計乗車人数は、令和2年度はコロナ禍の影響もあり減少しているものの、令和元年度にかけて継続的に増加（H28-R1 比で1.6倍）しています。

エリア別の乗車人数は、エリア①（橋立、大聖寺など）は令和元年度にかけて継続的に増加しているのに対し、エリア②（片山津、作見など）は平成29年度以降が横ばい、エリア③（山代、山中など）は平成30年度と令和元年度が横ばいとなっています。

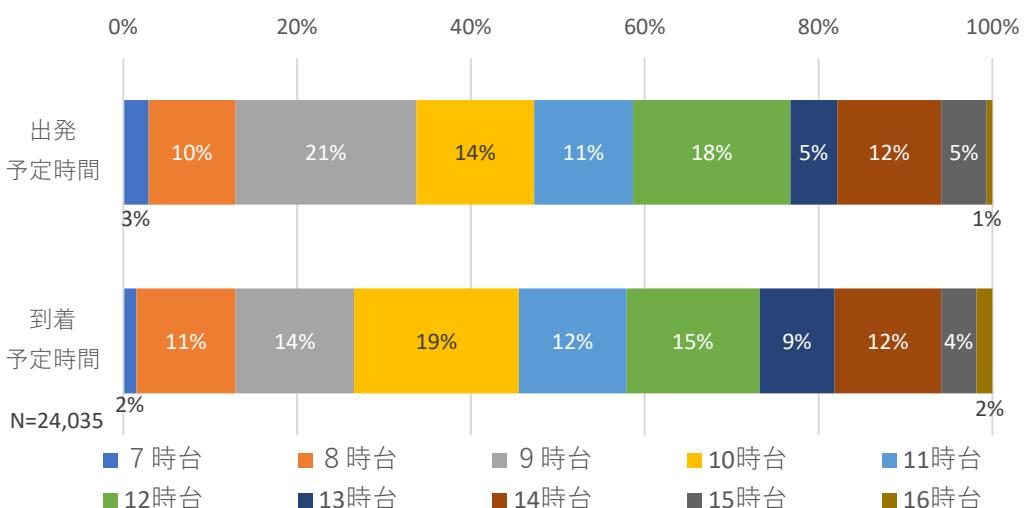
【年間利用者数の推移】



※加賀市地域公共交通活性化・再生協議会資料より作成

利用予約が多い時間帯は、出発時間では9時台、12時台、10時台の順で多く、9～11時台で約半分（計46%）の利用があります。

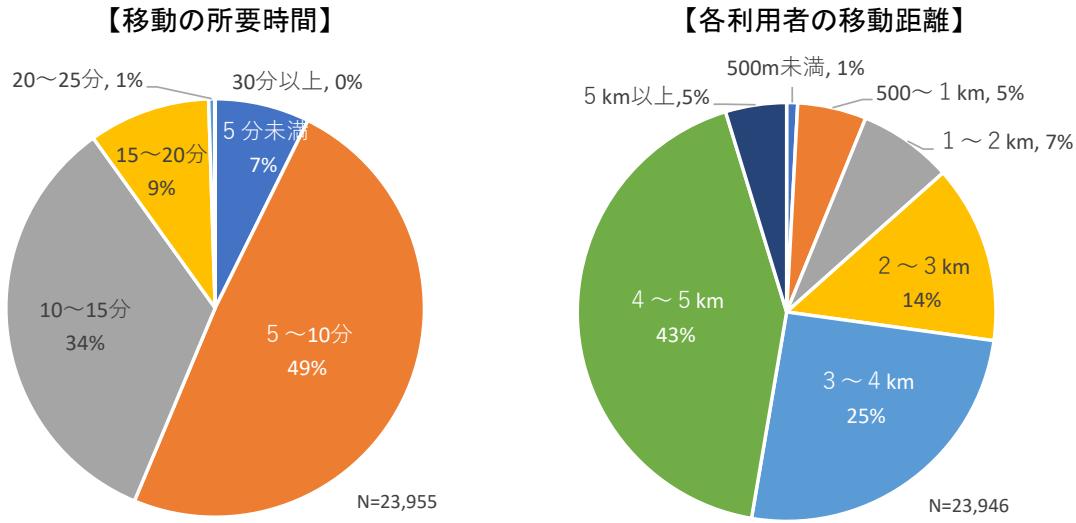
【利用時間帯(予約時の予定時間)】



※のりあい号のシステム更新をしたR1.8～R3.3の1年8カ月分の利用実績、また、実績値ではなく予約時の予定時間を整理

のりあい号の乗車時間は、「5～10分」「10～15分」「15～20分」の順に多く、15分未満の方が90%となっています。

各利用者の移動距離は、「4～5km」「3～4km」「2～3km」の移動が多くなっています。  
(4～5kmのイメージ例として、加賀温泉駅から大聖寺駅間が県道145号経由で4.7km)



※のりあい号のシステム更新をしたR1.8～R3.3の1年8カ月分の利用実績

1日あたりの利用回数を地点別に整理すると、出発地では「作見町」「白鳥町」「大聖寺南町」、到着地では「作見町」「大聖寺南町」「白鳥町」が上位になっています。

利用者の居住地別では、「白鳥町」「三木町」「大聖寺本町」(すべて大聖寺地域)の方が、1日1回以上利用しています。

【出発地・到着地・居住地別の利用回数(統計区単位)】

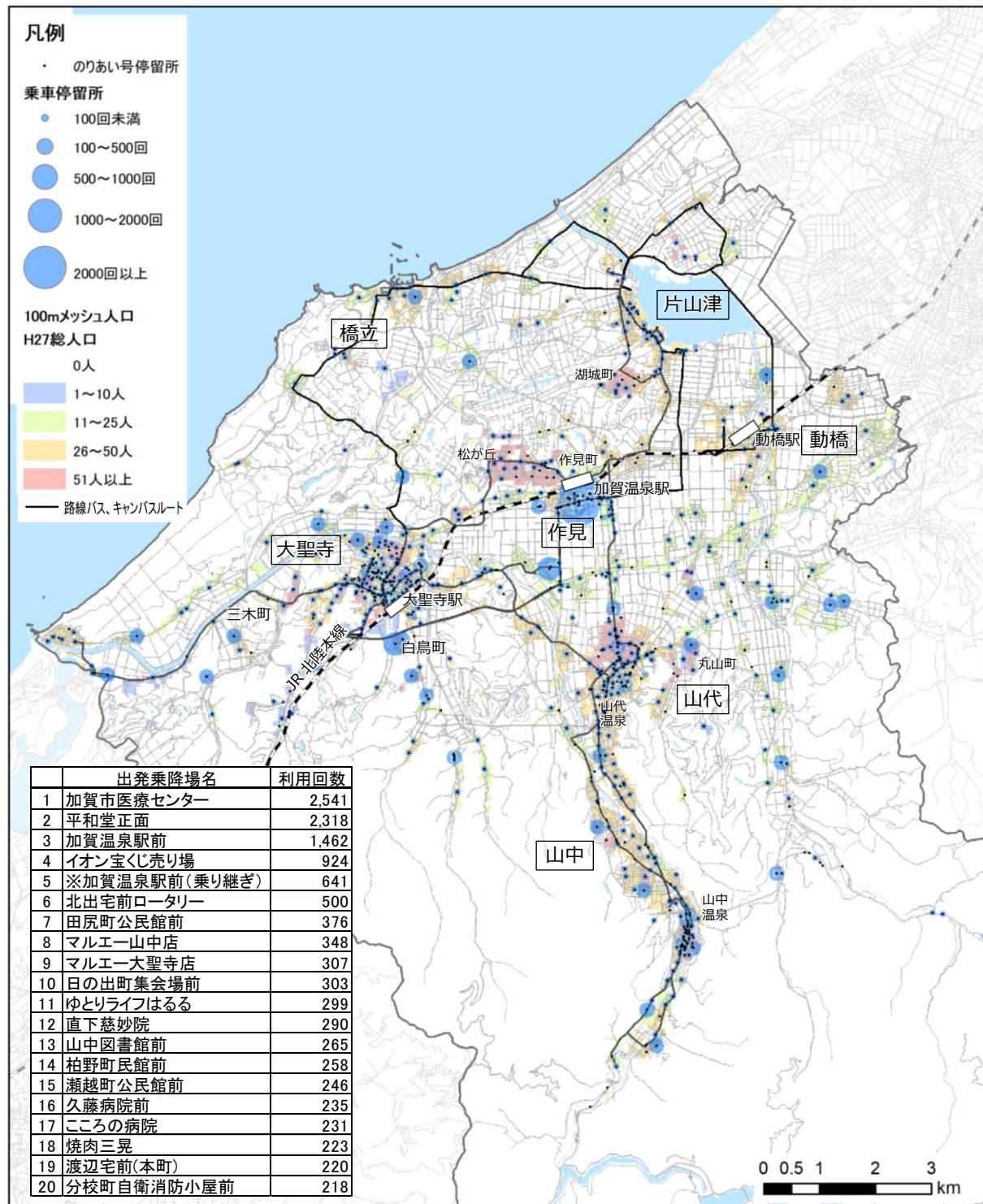
順位	出発地	日出発回数 (出発地率)	到着地	日到着回数 (到着地率)	利用者の 居住地	日利用回数 (利用率)
1	共通エリア	10.03(25.4%)	共通エリア	10.54(26.7%)	白鳥町	1.9(4.8%)
2	作見町	3.98(10.1%)	作見町	3.34(8.4%)	三木町	1.48(3.7%)
3	白鳥町	1.03(2.6%)	大聖寺南町	1.07(2.7%)	大聖寺本町	1.28(3.2%)
4	大聖寺南町	0.75(1.9%)	白鳥町	0.91(2.3%)	直下町	0.99(2.5%)
5	大聖寺本町	0.68(1.7%)	三木町	0.89(2.2%)	柏野町	0.9(2.3%)
6	田尻町	0.68(1.7%)	大聖寺永町	0.69(1.7%)	田尻町	0.83(2.1%)
7	三木町	0.67(1.7%)	大聖寺本町	0.68(1.7%)	分校町	0.76(1.9%)
8	山中温泉本町一	0.61(1.5%)	分校町	0.55(1.4%)	宇谷町	0.75(1.9%)
9	分校町	0.55(1.4%)	直下町	0.51(1.3%)	横北町	0.73(1.9%)
10	直下町	0.52(1.3%)	柏野町	0.46(1.2%)	山中温泉東町二	0.73(1.8%)
11	山中温泉日の出団地	0.5(1.3%)	熊坂町	0.43(1.1%)	熊坂町	0.67(1.7%)
12	山中温泉東町二	0.49(1.2%)	山中温泉本町二	0.41(1%)	七日市町	0.63(1.6%)
13	山中温泉西桂木町	0.46(1.2%)	横北町	0.36(0.9%)	山中温泉加美谷台	0.62(1.6%)
14	柏野町	0.45(1.1%)	山代温泉14区の5	0.35(0.9%)	大聖寺瀬越町	0.61(1.5%)
15	大聖寺永町	0.43(1.1%)	宇谷町	0.35(0.9%)	山中温泉日の出団地	0.59(1.5%)

※利用者の居住地での回数は、区域内の居住者が市内の利用回数の合計となる  
※のりあい号のシステム更新をしたR1.8～R3.3の1年8カ月分の利用実績

乗車の利用回数が多い停留所は、加賀温泉駅周辺の施設が上位3位までを占め、「イオン宝くじ売り場（大聖寺地域上河崎町）」「北出宅前ロータリー（大聖寺地域白鳥町）」が続きます。その他、病院やスーパーが上位になっています。

乗車が多い停留所の分布は、大聖寺駅北西側や山代温泉、山中温泉周辺の市街地に多く集まり、人口が集中するエリアでなくても利用が多い停留所が分散しています。

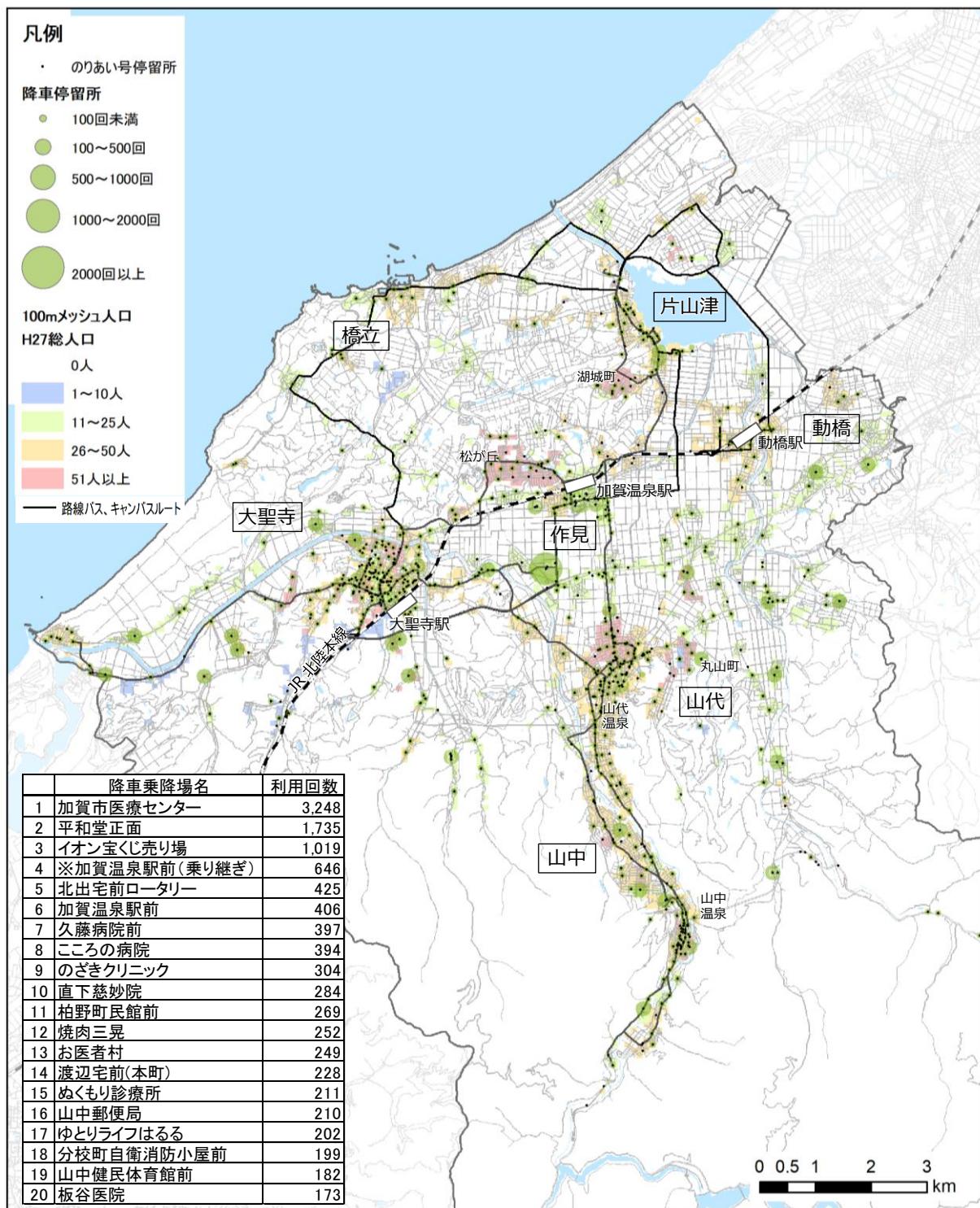
### 【乗車停留場の利用回数】



降車の利用回数が多い停留所は、加賀温泉駅周辺の施設が上位2位で、「イオン宝くじ売り場（大聖寺地域上河崎町）」「北出宅前ロータリー（大聖寺地域白鳥町）」「加賀温泉駅前」が続きます。その他は病院が多く、乗車で上位にあったスーパーはありません。

降車が多い停留所の分布は、大聖寺駅北西側や山代温泉、山中温泉周辺の市街地に多く集まり、人口が集中するエリアでなくても利用が多い停留所が分散しています。

### 【降車停留所の利用回数】



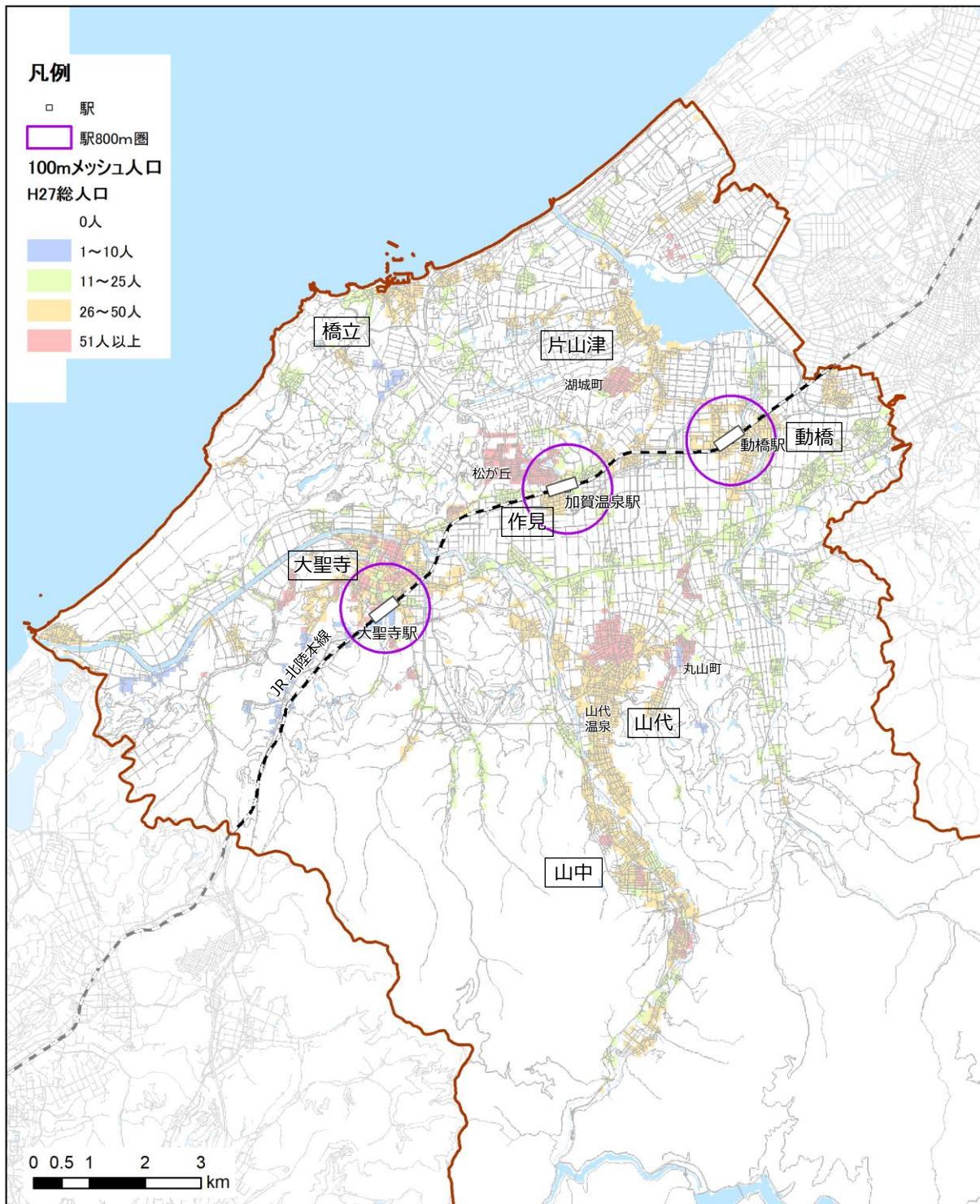
※のりあい号のシステム更新をしたR1.8～R3.3の1年8カ月分の利用実績  
背景図出典：H27国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツールV2で100mメッシュ化）

## 4) 公共交通の人口カバー状況

### (1) 鉄道駅

JR北陸本線の3駅の人口カバー率は15.7%（10,523人）で、各駅のカバー人口は加賀温泉駅3,135人、大聖寺駅4,375人、動橋駅3,013人となっています。

【鉄道駅の分布状況と人口分布（100mメッシュ）（平野部）】



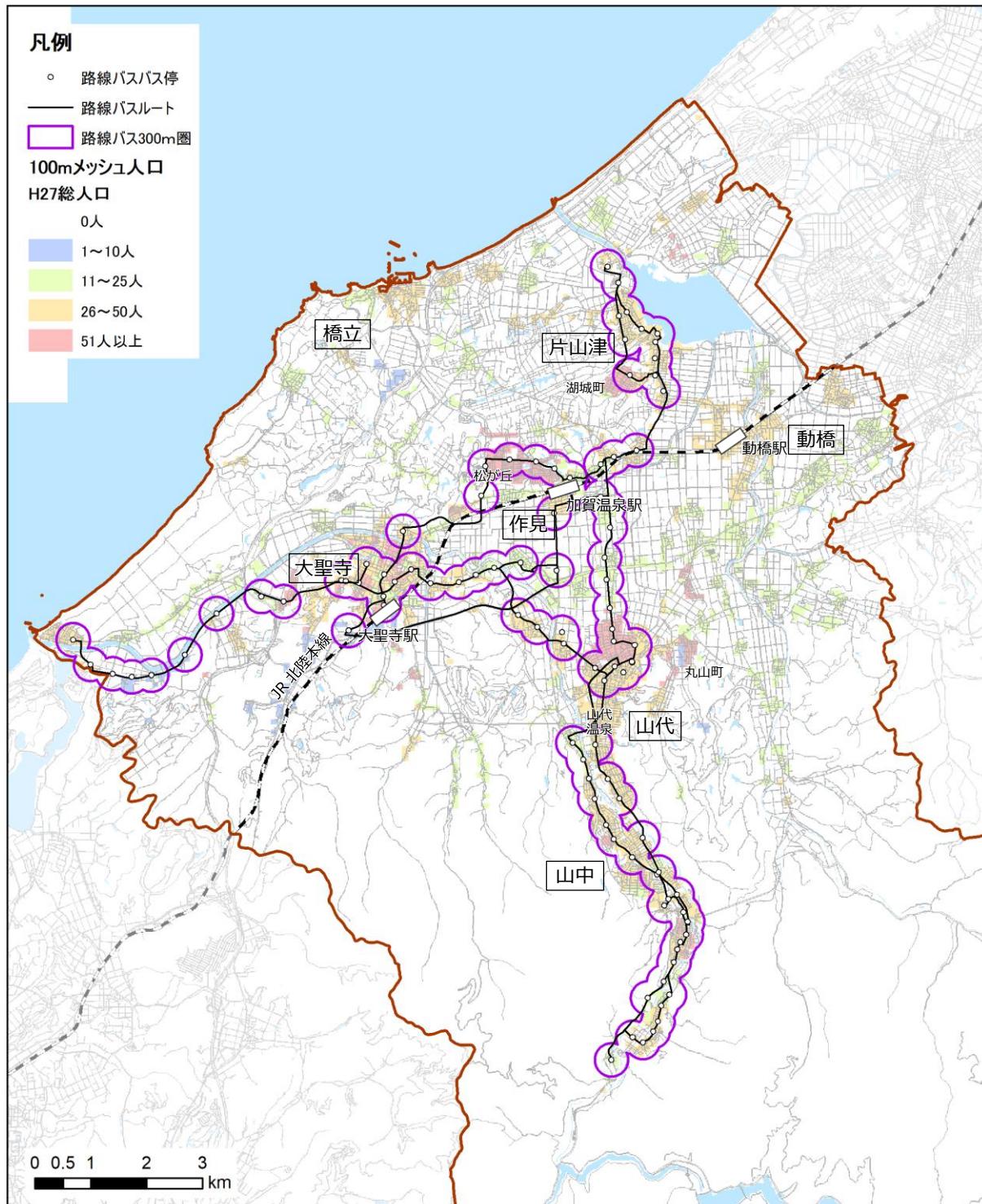
出典：平成27年国勢調査及び都市計画基礎調査

※圏域は、『都市構造の評価に関するハンドブック』を参考に駅半径800m、バス停半径300mとして設定している

## (2) 路線バス停

路線バスの人口カバー利率は 54.0% (36,269 人) で、市民の半数をカバーしています。バス路線がある地域の人口の多いエリアは、山中地域や作見地域では概ねカバーされていますが、山代地域の郊外部や大聖寺中心部の外延部でカバーしきれていないエリアがみられます。

【路線バス停の分布状況と人口分布 (100m メッシュ)】



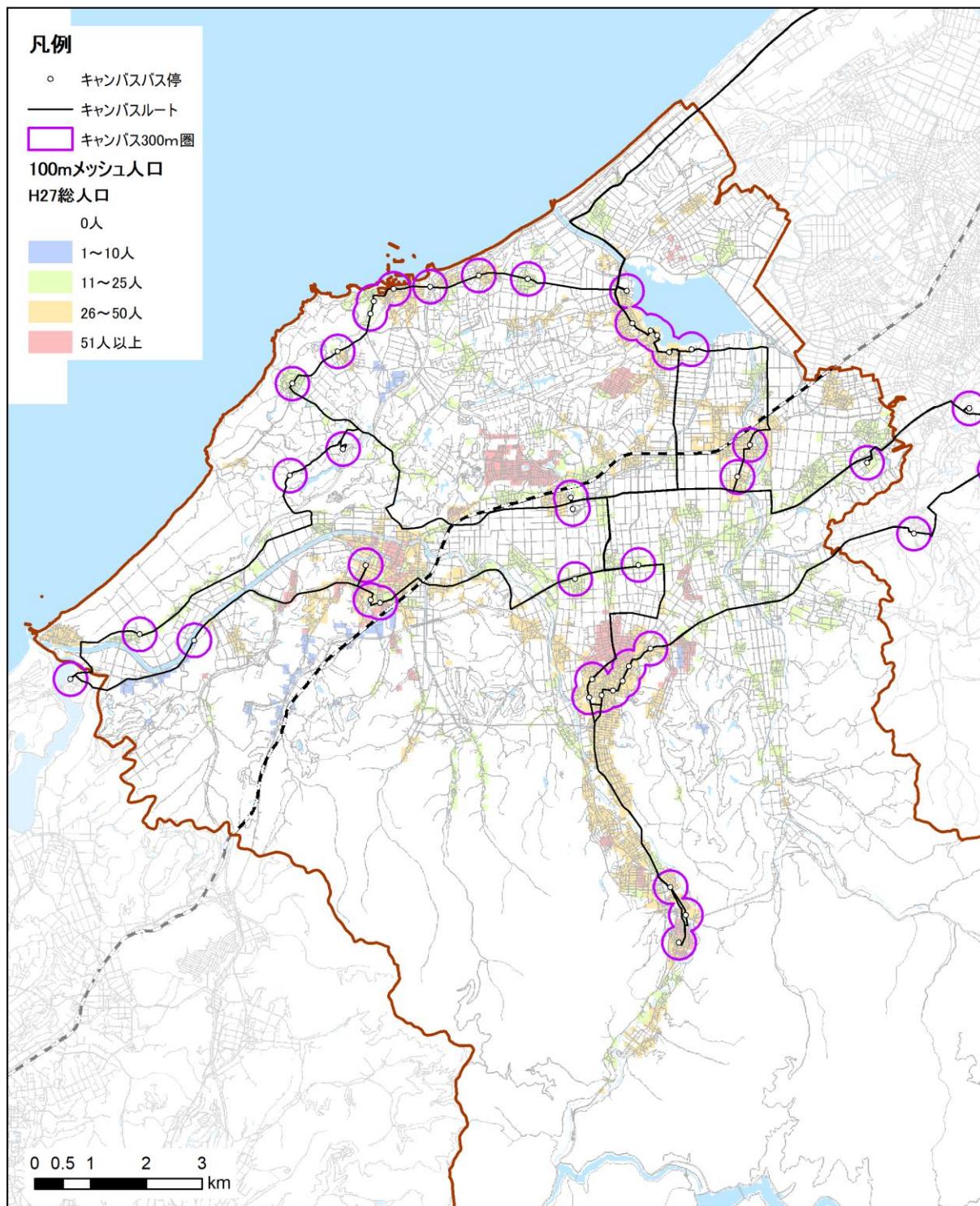
背景図出典 : H27 国勢調査 (国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツール V2 で 100m メッシュ化)

### (3) キャンバス

#### (3)-1 周遊バス（山まわり、海まわり、小松空港線）

周遊バス 3 系統の人口カバー率は 26.5% (17,812 人) となってています。

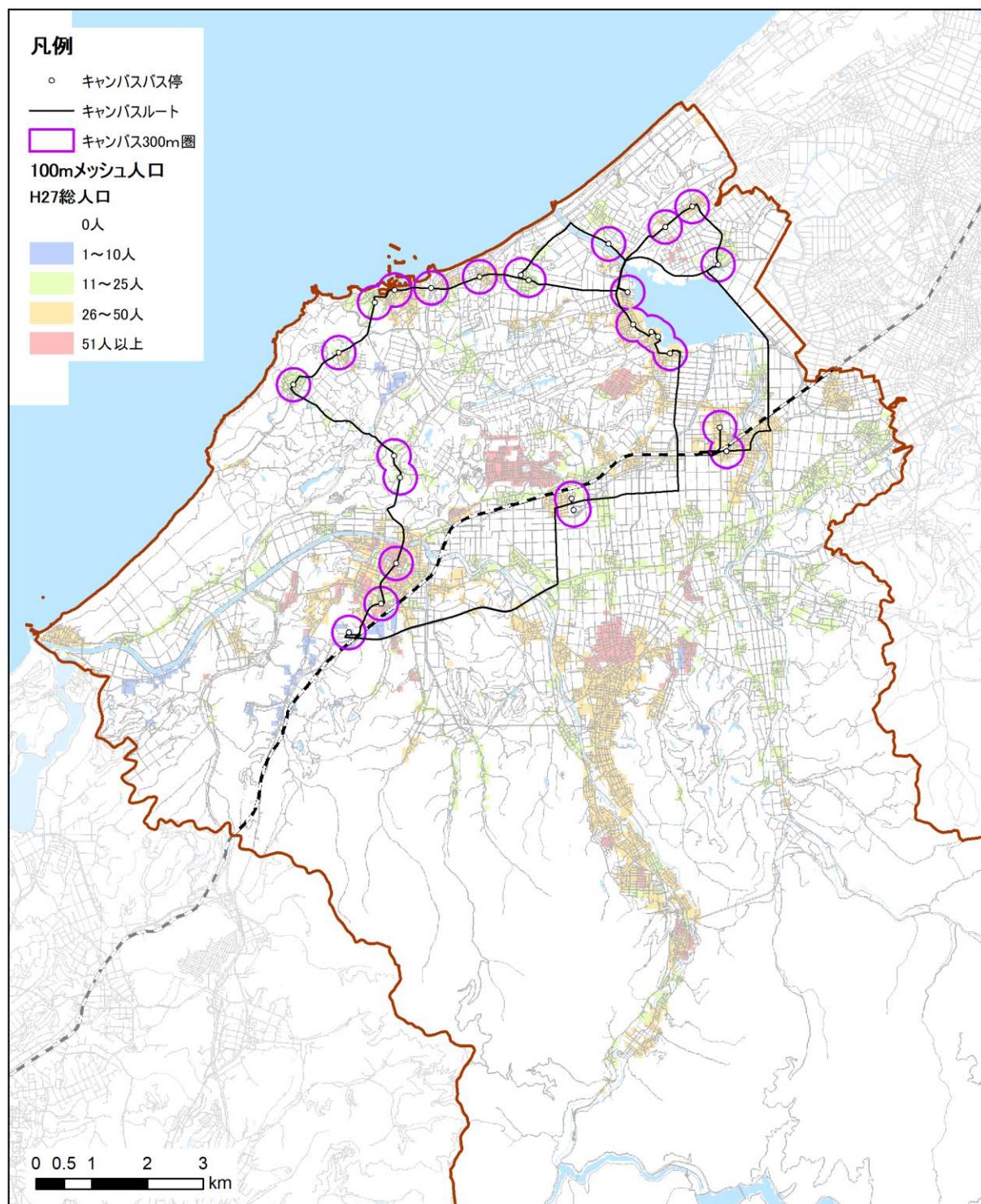
【「キャンバス 周遊バス」バス停の分布状況と人口分布(100m メッシュ)】



### (3)-2 生活路線（片山津・橋立循環線、橋立・動橋線）

生活路線の人口カバー率は 16.4% (11,041 人) となっており、路線バスがない動橋地域の一部、片山津地域の北部、橋立地域をカバーしています。

【「キャンバス 生活路線」バス停の分布状況と人口分布(100m メッシュ)】

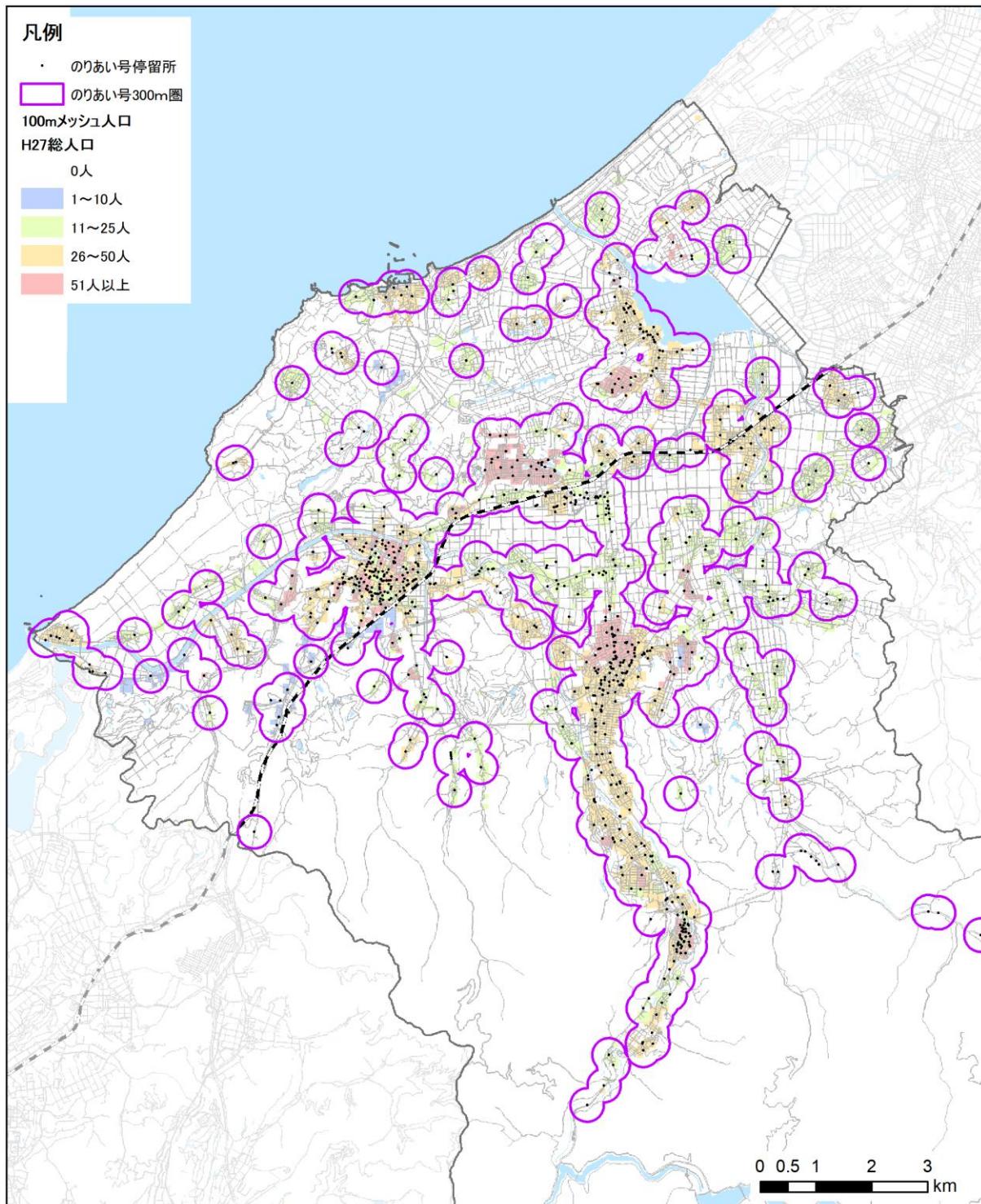


背景図出典：H27 国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツールV2 で 100m メッシュ化）

#### (4) 乗り合いタクシー「のりあい号」

のりあい号の人口カバー率は 96.1% (64,543 人) となっており、路線バスやキャンバスの運行がない動橋地域の一部、片山津地域の北部、橋立地域などを含め、市域を広くカバーしています。

【「のりあい号」バス停の分布状況と人口分布(100m メッシュ)】

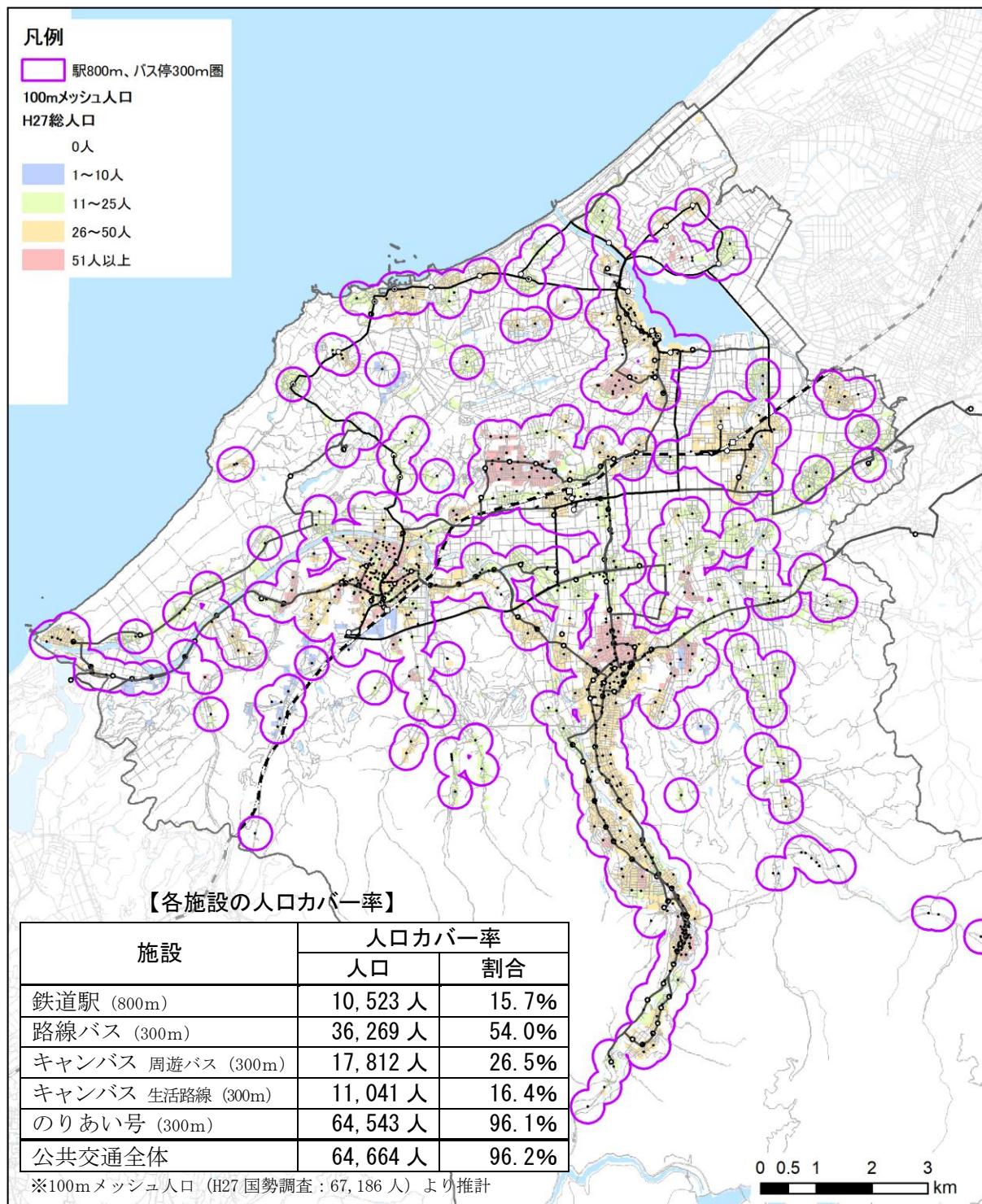


背景図出典：H27 国勢調査（国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツール V2 で 100m メッシュ化）

## (5) 公共交通の人口カバー率

公共交通（鉄道・バス全て）の人口カバー率は 96.2% (64,664 人) となっており、のりあい号により概ねの市民が公共交通を利用できる状況です。

【公共交通(鉄道駅・バス停)の分布状況と人口分布(100m メッシュ)】



出典：平成 27 年国勢調査及び都市計画基礎調査、バス停は平成 30 年 8 月 31 日現在

## 3章 市民ニーズ調査の概要

### 1) 市民アンケート調査

#### (1) 調査の目的

加賀市地域公共交通計画の策定に必要となる、市民の日常生活における移動手段や公共交通に対する満足度、改善要望などの調査を行い、市域全体や地域の課題を整理するためのものです。

#### (2) アンケート調査の実施概要

##### ① 調査手法

- 住民基本台帳から無作為抽出により 1,000 世帯を抽出し、郵送にて調査票を配布・回収しました。
- 配布時に個人調査票を 3 枚同封することで、世帯主以外の家族にも記入を依頼し、サンプル数の確保及び幅広い年齢のサンプルを確保できるよう努めました。
- また、インターネット上でも回答ができるよう QR コードを発行、アンケートの郵送から 2 週間後にお礼状兼催促状を発送することにより、回収率の向上に努めました。

##### 【調査セットのイメージ】



##### ② 配布・回収数

- 配 布 数 : 1,000 通 (調査票 3,000 票)
- 回 収 数 : 224 通 (調査票 415 票) ※インターネット回答が 49 票
- 世帯回収率 : 22.4% ※インターネット回答を 1 票 = 1 世帯とした場合

##### ③ 調査時期

- 発送日 : 令和 3 年 10 月 8 日
- 締切日 : 令和 3 年 11 月 9 日

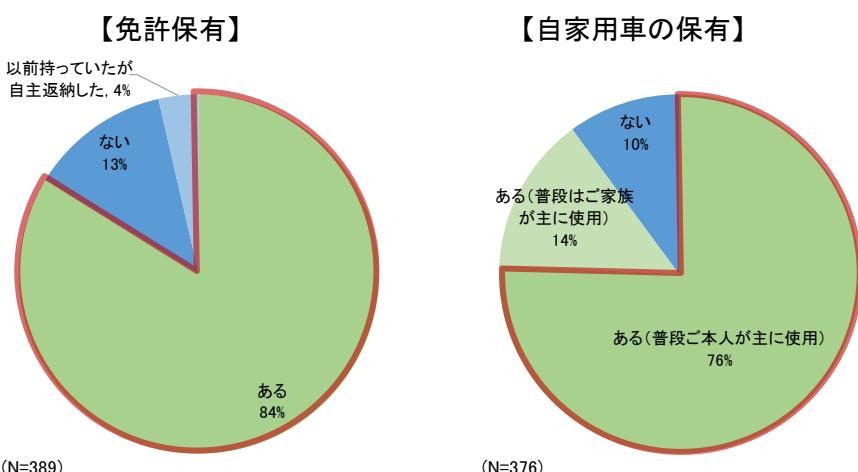
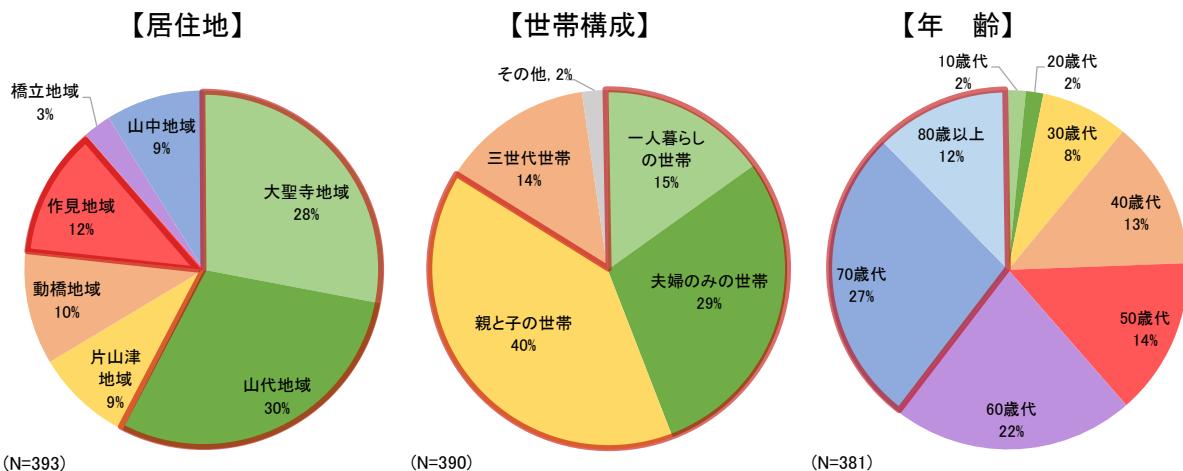
#### ④ 集計上の留意事項

- 各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数（100%）として各選択項目の回答数の割合を示します。
- パーセンテージについては、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致するとは限りません。
- 複数回答の設問は、有効回答者数を母数（100%）としているため、選択項目の回答数の割合は、合計すると100%以上となる場合があります。
- 「N」は有効回答数を表します。

### (3) 調査結果

#### ① 個人属性

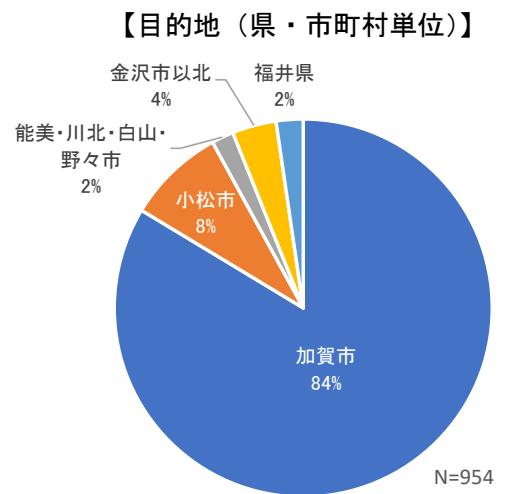
- 居住地については、「山代地域」が30%と最も多く、次いで「大聖寺地域」が28%、「作見地域」が12%となっています。
- 世帯構成については、「親と子の世帯」が40%と最も多く、次いで「夫婦のみの世帯」が29%、「一人暮らしの世帯」が15%となっています。
- 年齢については、「70歳代以上」の割合が約4割と多くなっています。
- 免許保有率は84%、「自家用車（普段本人が主に使用）」が76%と、自家用車の運転ができる割合が非常に高くなっています。



## ② 1日の移動について（パーソントリップ調査）

### ア. 出発地目的地（OD）

- 移動の目的地の割合は、84%が「市内」への移動、8%が「小松市」となっています。
- 地域・市町村間の移動では、「大聖寺地域内」「山代地域内」などの地域内での移動が多くなっています。また、「大聖寺地域・山代地域－作見地域間」、「大聖寺地域－山代地域間」の移動も多く見られます。市外の移動では、「各地域－小松市間」、「小松市内」での移動が、他市町に比べ多くなっています。
- 目的施設では、「アビオシティ加賀」「イオン加賀の里店」「加賀温泉駅」が上位3位で、スーパー・病院、駅が上位になっています。
- トリップ数が上位の目的施設は、概ね、路線バスやキャンバスのルート上にあります。

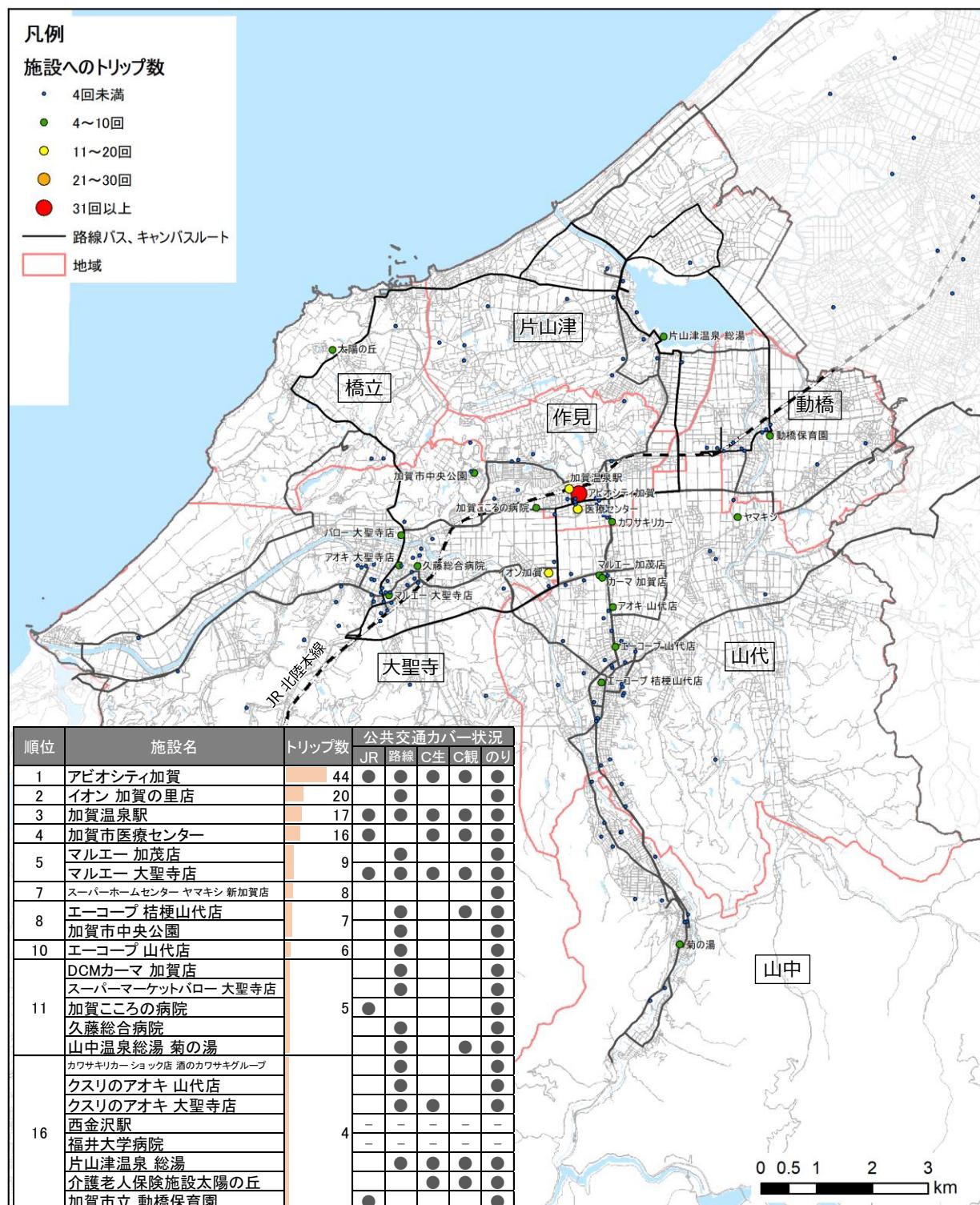


【地域別OD表（全移動）】

D到着地

○出発地	市町名	加賀市							県内他市町							福井県					総計	
		大聖寺地域	橋立地域	山代地域	山中地域	片山津地域	動橋地域	作見地域	小松市	能美市	川北町	白山市	野々市市	金沢市	内灘町	あわら市	坂井市	永平寺町	福井市	大野市	小浜市	
加賀市	大聖寺地域	111	3	31	7	12	4	43	12			2		9			3					237
	橋立地域	5	1	4		3		4								1						18
	山代地域	33	5	93	15	6	11	40	12			3	1	1	1		2	2			2	227
	山中地域	6		13	24	1		2	4	2				4		1	1	1				59
	片山津地域	11	4	5	1	24	4	8	12			1		1			1					72
	動橋地域	8		13		5	17	11	10					3				1				68
	作見地域	32	3	27	3	15	11	45	12	1			1	4		2	1	1				158
県内他市町	小松市	7		8	1	6	8	7	17					2								56
	能美市				1					3												4
	川北町	1																				1
	白山市	1		1	1				1			1		2								7
	野々市市			2																		2
	金沢市	5		1	3		2	6			1	2		9								29
	内灘町			1																		1
福井県	あわら市			1	1			1														3
	坂井市	2																	1			3
	永平寺町			2															1			3
	福井市			2	1		1	1										1				6
総計		222	16	204	58	72	58	168	80	6	1	9	2	35	1	4	4	4	7	1	2	954

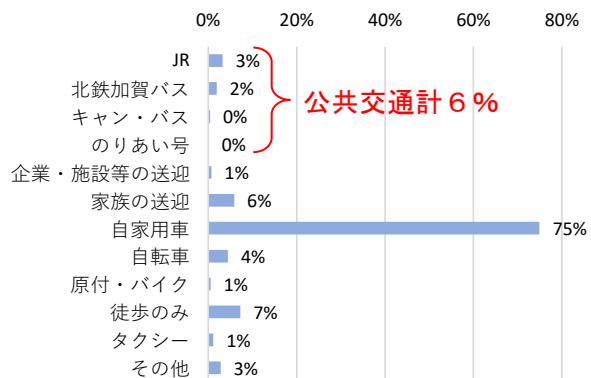
## 【目的施設（全移動、トリップ数で分類）】



## イ. 移動手段 (目的地別)

- 「自家用車」での移動が 75%を占め、「徒歩のみ」が 7%、「家族の送迎」が 6%と続きます。なお、公共交通の割合は計 6 %です。
- 各地域内・地域へ移動は「自家用車」がほとんどですが、大聖寺地域では「徒歩のみ」「自転車」が比較的多くなっています。自家用車での移動が多い地域は、「橋立地域」「山代地域」「小松市」となっています。

### 【移動手段 (全移動)】



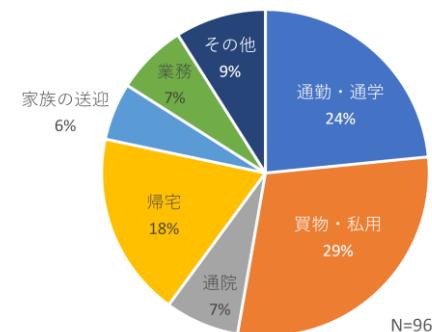
### 【移動手段 (目的地別のトリップ数)】

	目的地										計
	大聖寺地域	橋立地域	山代地域	山中地域	片山津地域	動橋地域	作見地域	小松市	能美・川北・白山・野々市	金沢市以北	
JR	5	0	0	1	0	5	6	5	1	6	2
北鉄加賀バス	0	0	3	2	1	1	5	1	0	5	19
キャン・バス	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	3
のりあい号	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
企業・施設等の送迎	0	0	1	1	3	0	2	0	0	0	7
家族の送迎	11	0	14	2	7	2	11	6	0	0	54
自家用車	156	14	148	42	48	43	121	69	13	19	692
自転車	12	0	7	6	0	4	5	4	0	0	39
原付・バイク	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	4
徒歩のみ	29	0	10	5	2	3	10	0	2	4	65
タクシー	2	0	1	0	0	1	3	0	0	1	8
その他	4	0	2	0	4	0	6	2	1	7	27
自家用車率	71%	93%	79%	70%	73%	73%	70%	79%	76%	45%	73%
											-

## ウ. 移動目的 (目的地別)

- 主な移動目的は、「買物・私用」が 29%、「通勤・通学」が 24%となっています。
- 各地域への移動目的は、買物・私用は「大聖寺地域」「山代地域」「作見地域」、通勤・通学は「大聖寺地域」「山代地域」「小松市」で多くなっています。

### 【移動目的 (全移動)】



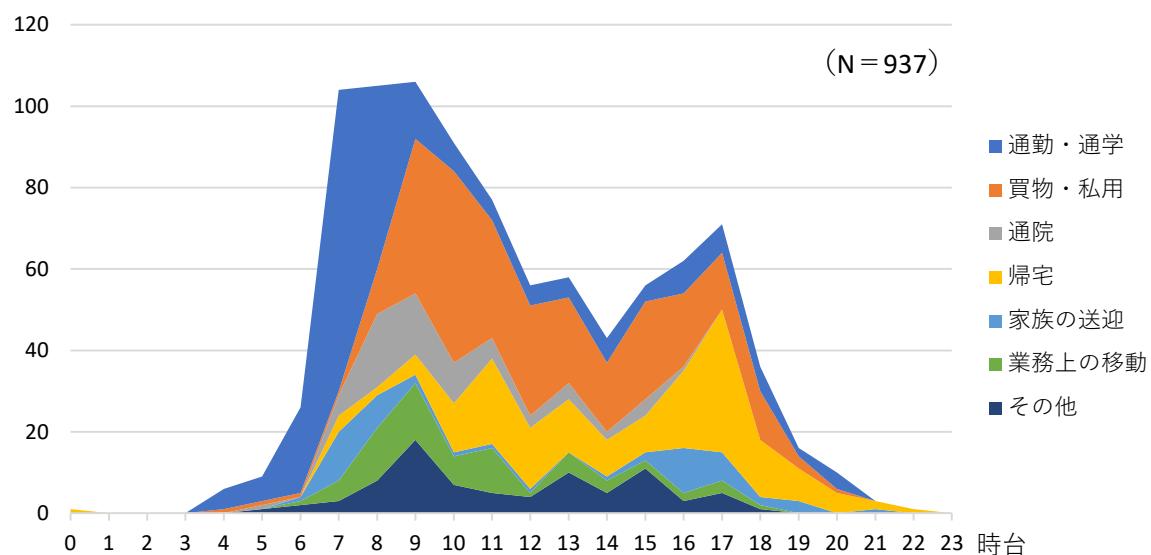
### 【移動目的 (目的地別のトリップ数)】

	目的地										計
	大聖寺地域	橋立地域	山代地域	山中地域	片山津地域	動橋地域	作見地域	小松市	能美・川北・白山・野々市	金沢市以北	
通勤・通学	49	12	34	10	14	15	22	31	7	14	10
買物・私用	64	1	63	12	9	8	66	22	6	10	3
通院	14	0	5	1	2	2	22	14	0	3	4
帰宅	41	1	51	12	11	16	22	1	0	1	0
家族の送迎	11	0	10	1	9	5	15	2	0	0	1
業務	15	0	9	3	10	5	8	3	1	9	2
その他	16	0	16	16	11	1	10	4	2	2	4
計	210	14	188	55	66	52	165	77	16	39	906

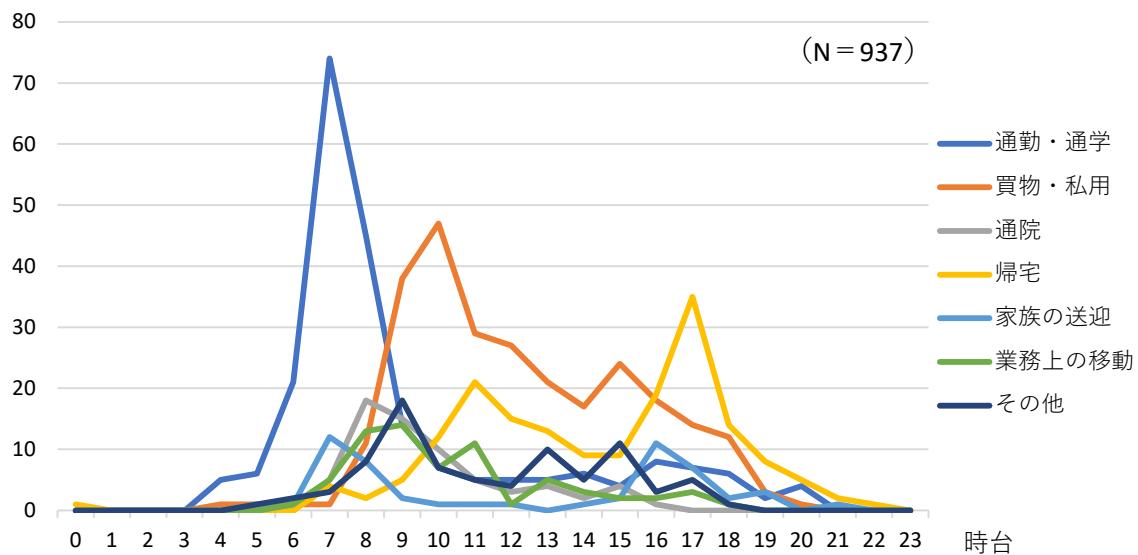
## 工. 移動時間帯

- 移動のピークは午前7～9時台で、「通勤・通学」は午前7～8時、「買物・私用」は午前9～10時が多くなっています。また、「帰宅」は11時台と17時台に増加しています。
- 15時台に「買物・私用」の増加がみられます、「帰宅」を除き、各目的ともに午前中の移動が多くなっています。

【移動時間帯（全目的積み上げ）】



【移動時間帯（移動目的別）】

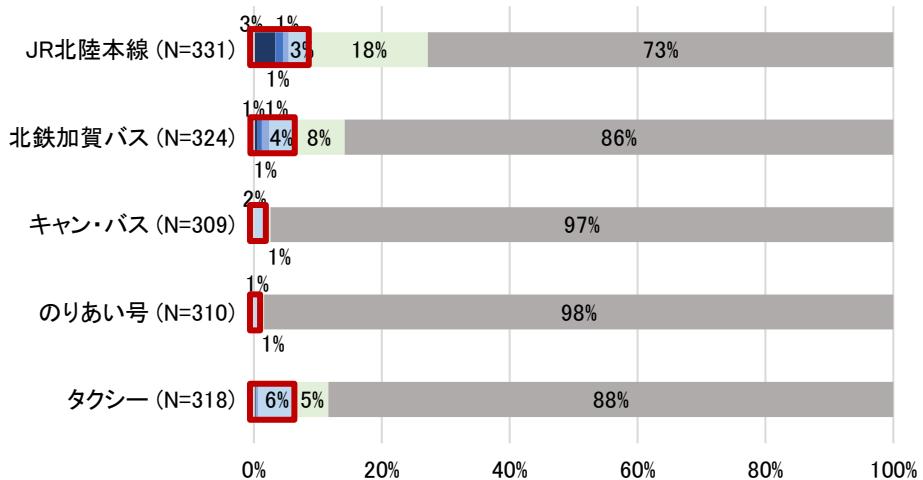


### ③ 市内を通る公共交通（電車、バス、のりあい号、タクシー）について

#### ア. 公共交通の利用頻度

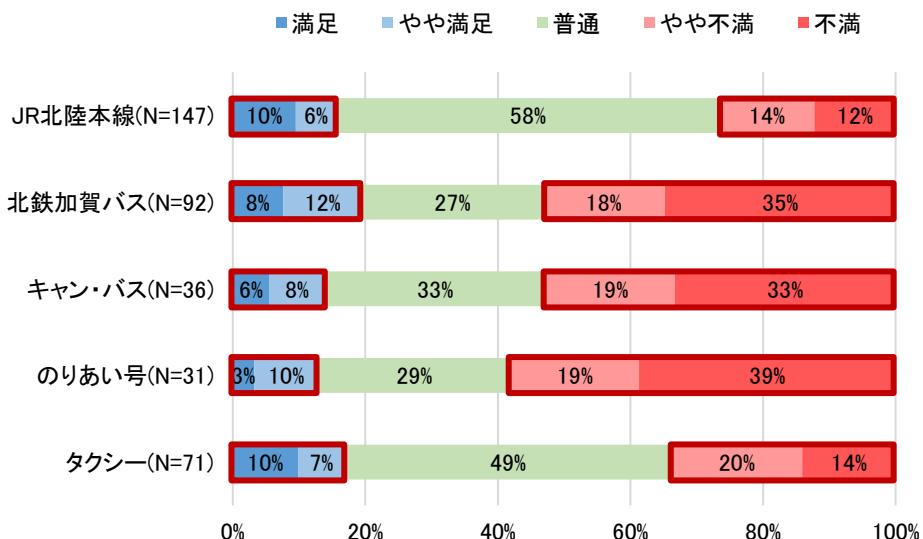
- 定期的な利用者（月に1日以上利用している方）は、JR北陸本線で9%、北鉄加賀バスで6%、キャンバスで2%、のりあい号で1%、タクシーで7%となっています。
- 公共交通を利用しない方は、JR北陸本線で73%、北鉄加賀バスで86%、キャンバスで97%、のりあい号で98%、タクシーで88%となっています。

■週5日以上 ■週に3～4日 ■週に1～2日 ■月に1～3日 ■月に1日未満 ■利用しない



#### イ. 公共交通の満足度

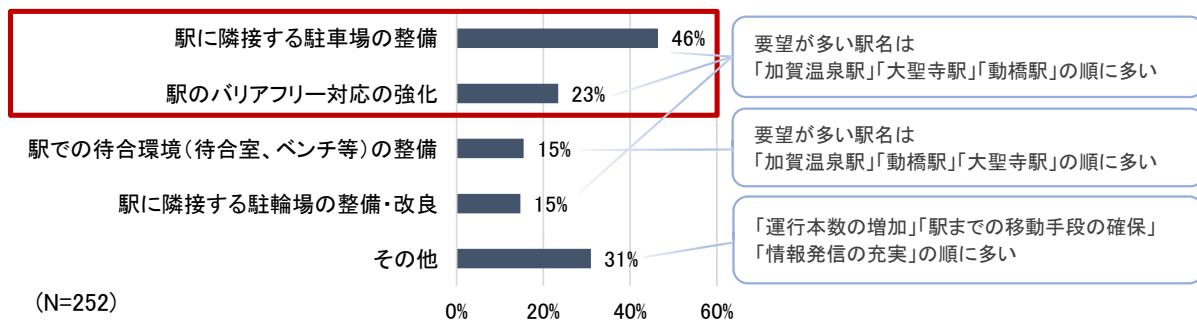
- 「満足」「やや満足」と回答した方は、JR北陸本線で16%、北鉄加賀バスで20%、キャンバスで14%、のりあい号で13%、タクシーで17%となっています。
- 「やや不満」「不満」と回答した方は、JR北陸本線で26%、北鉄加賀バスで53%、キャンバスで52%、のりあい号で58%、タクシーで34%となっています。



※「使わないのでわからない」は除いている

## ウ. 市内を通る電車（JR北陸本線）について改善が必要と思われる事項

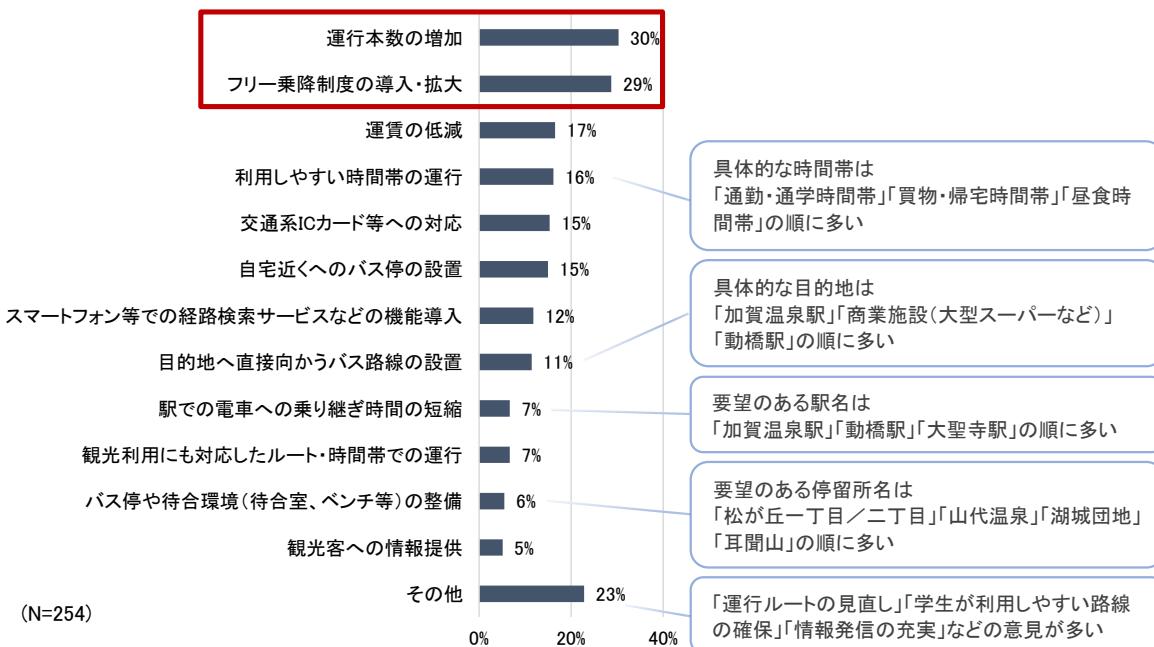
○ 「駅に隣接する駐車場の整備」が46%、「駅のバリアフリー対応の強化」が23%と、2割以上の市民が改善の必要性を感じています。



## エ. 市内を通る路線バス（北鉄加賀バス）について改善が必要と思われる事項

○ 「運行本数の増加」が30%、「フリー乗降制度の導入・拡大※」が29%と、約3割の市民が改善の必要性を感じています。

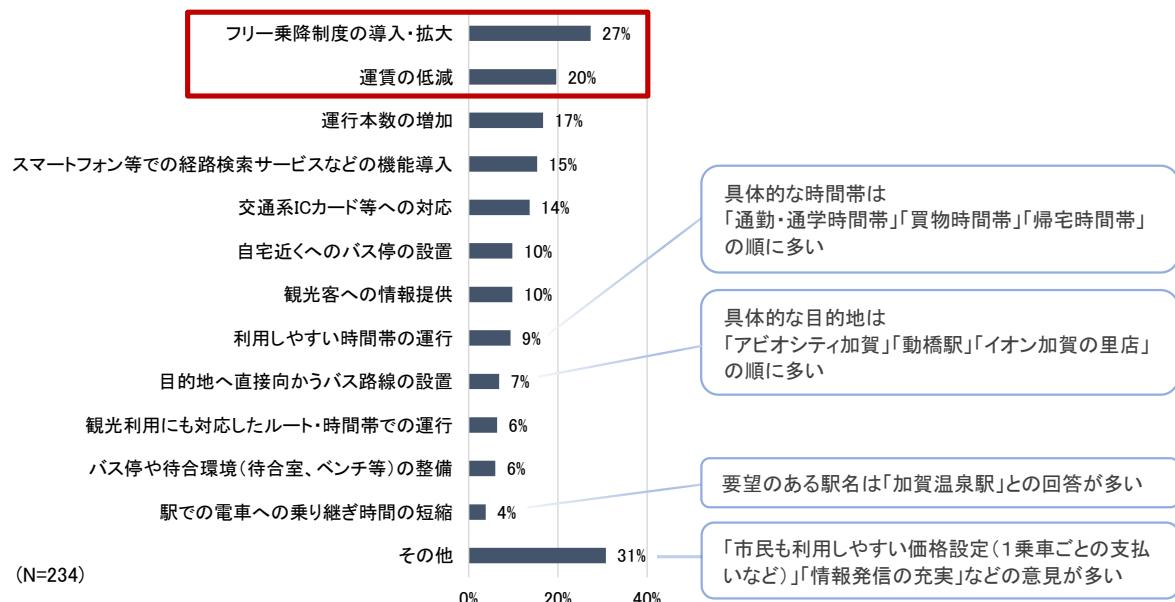
(※ 「フリー乗降制度の導入・拡大」が挙げられていますが、既存サービスやデマンド交通（のりあい号）で既に実施されていることから、これらの仕組みが十分に認識されていない可能性などが考えられ、市民への周知が課題と考えられます。)



## オ. キャンバスについて改善が必要と思われる事項

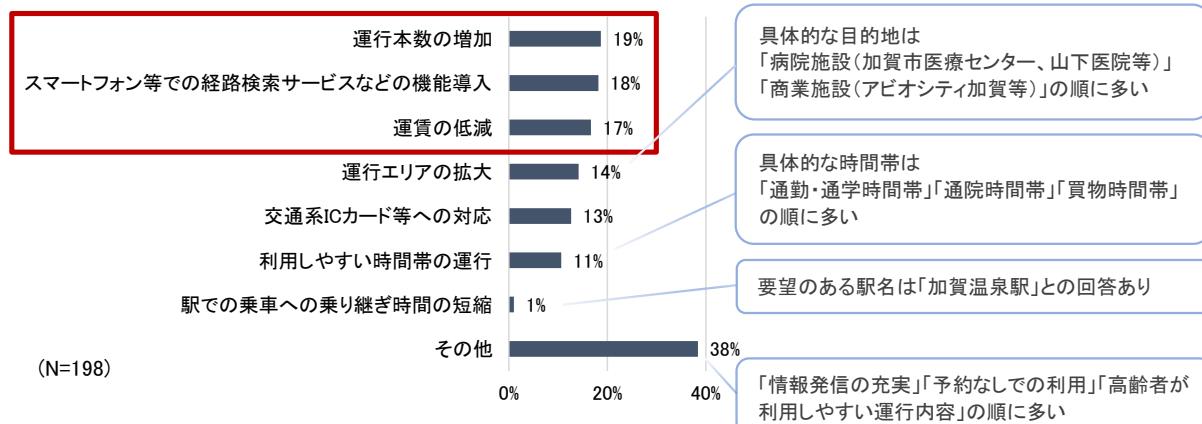
- 「フリー乗降制度の導入・拡大※」が 27%、「運賃の低減」が 20%と、2割以上の市民が改善の必要性を感じています。

(※ 「フリー乗降制度の導入・拡大」が挙げられていますが、既存サービスやデマンド交通（のりあい号）で既に実施されていることから、これらの仕組みが十分に認識されていない可能性などが考えられ、市民への周知が課題と考えられます。)



## オ. のりあい号について改善が必要と思われる事項

- 「運行本数の増加」が 19%、「スマートフォン等での経路検索サービスなどの機能導入」が 18%、「運賃の低減」が 17%と、約 2割の市民が改善の必要性を感じています。



## キ. タクシーについて改善が必要と思われる事項

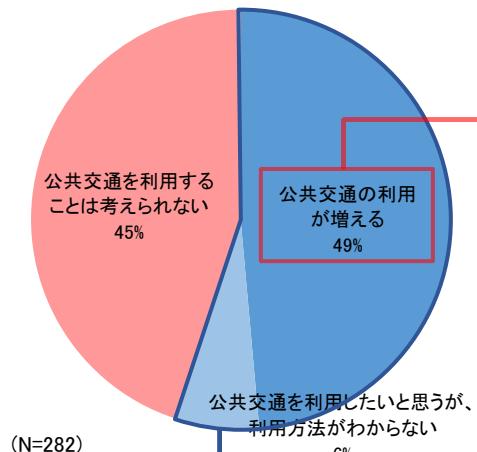
- 「運賃の値下げ」「運転手のマナー向上」について、市民は特に改善の必要性を感じています。

タクシーへの改善要望	回答数
運賃の値下げ	16
運転手のマナー向上	14
台数の増加	7
学生が利用しやすい運行内容	3
高齢者が利用しやすい運行内容	3
情報発信の充実	2
専用電話の設置(無人駅、商業施設)	2
その他(1件ずつの回答)	4

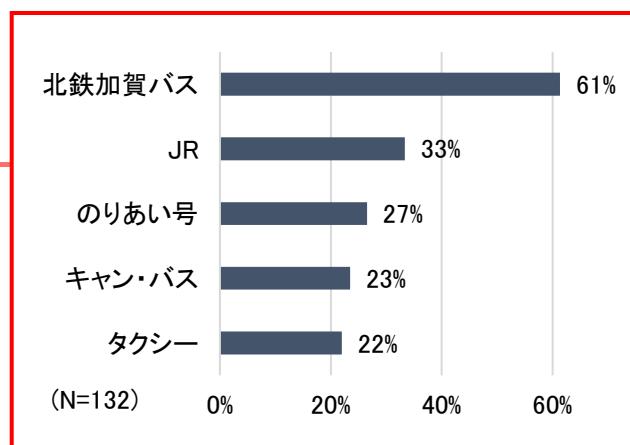
## ク. 「改善が必要と思われる事項」が改善した場合の公共交通の利用意向

- 前問での「改善が必要と思われる事項」が改善した場合、「公共交通の利用が増える」が多くなっていることから、改善次第で公共交通の利用を増やす潜在的なニーズがあると考えられます。その場合、利用が増える移動手段は「北鉄加賀バス」が61%と最も多くなっています。
- 「公共交通の利用が増える」「公共交通を利用したいと思うが、利用方法がわからない」と答えた方が55%となっており、切り替えることができる移動目的は「買物・私用」が74%と最も多くなっています。

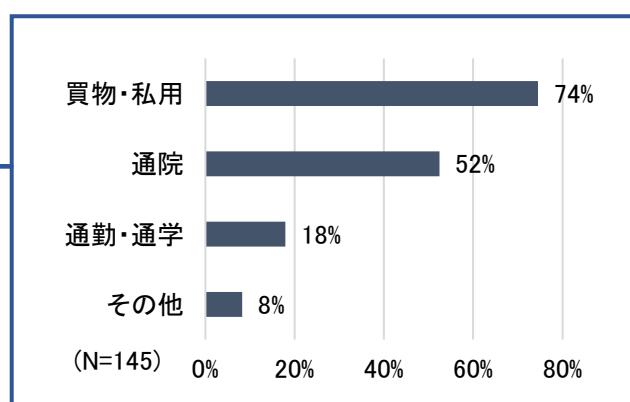
【改善後の公共交通の利用意向】



【利用が増える移動手段】

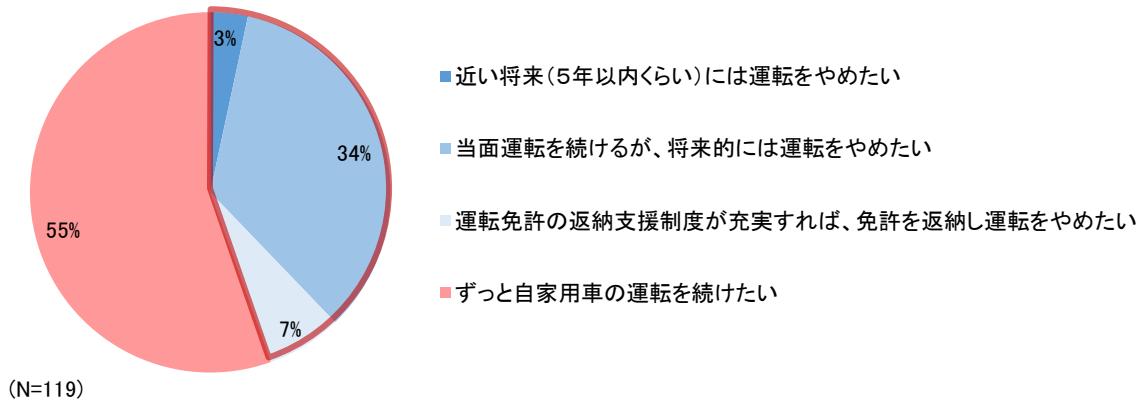


【切り替えることができる移動目的】



## ケ. 自家用車の今後の運転意向

○将来的に、あるいは、運転免許の返納支援制度の充実により、自家用車の運転をやめたいとの意向がある方は44%となっています。

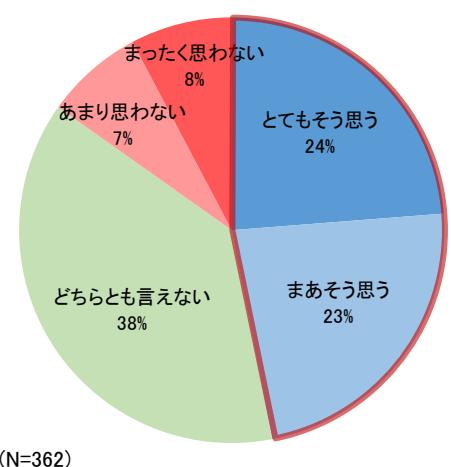


## コ. 将来的に「過度に自動車に頼らないまちづくり」を実現する必要性

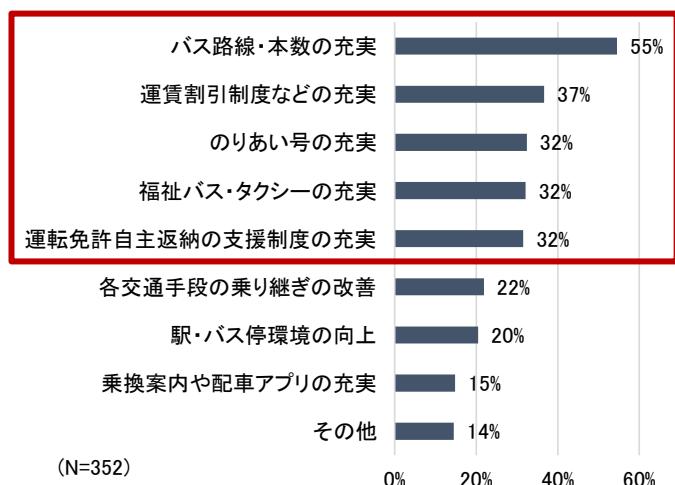
○将来的に「過度に自動車に頼らないまちづくり」を実現する必要がある（「とてもそう思う」「まあそう思う」と回答した方は、47%となっています。

○また、実現に向けて必要なことは、「バス路線・本数の充実」が55%と最も多く、次いで「運賃割引制度などの充実」「のりあい号の充実」「福祉バス・タクシーの充実」「運転免許自主返納の支援制度の充実」が約3割と多くなっています。

### 【実現する必要性】



### 【実現に向けて必要なこと】



## 2) 利用者ニーズ調査

---

### (1) 調査の目的

公共交通を実際に利用者している市民を対象に、日常生活における移動手段や公共交通に対する満足度、改善要望などの調査を行い、利用者の立場からの課題を整理するためのものです。

### (2) アンケート調査の実施概要

#### ① 調査時期

○令和3年10月11日～10月15日

※加賀温泉駅での配布は  
12日(火) 6時30分～15時に実施

#### ② アンケート配布手法

○加賀温泉駅やのりあい号でハガキ型調査票を配布し、調査員による直接回収または郵送により回収しました。

#### ③ 回収数

○配布数：393枚（加賀温泉駅での配布数）

○回収数：77枚（加賀温泉駅での配布分が70枚、のりあい号での配布分が7枚）

#### ④ 集計上の留意事項

○各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数（100%）として各選択項目の回答数の割合を示します。

○パーセンテージについては、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致するとは限りません。

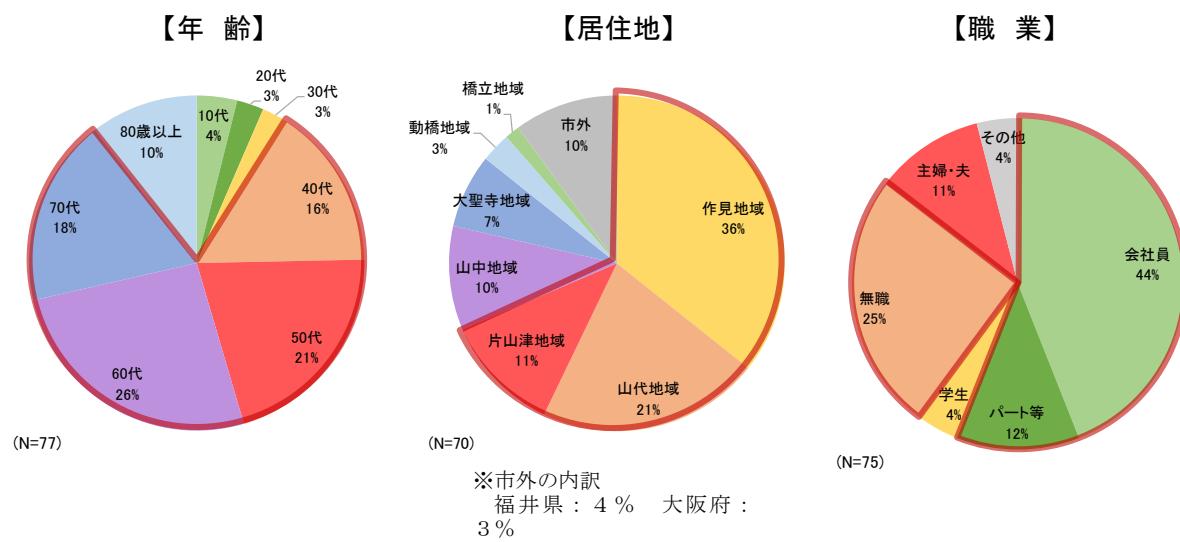
○複数回答の設問は、有効回答者数を母数（100%）としているため、選択項目の回答数の割合は、合計すると100%以上となる場合があります。

○「N」は有効回答数を表します。

### (3) 調査結果

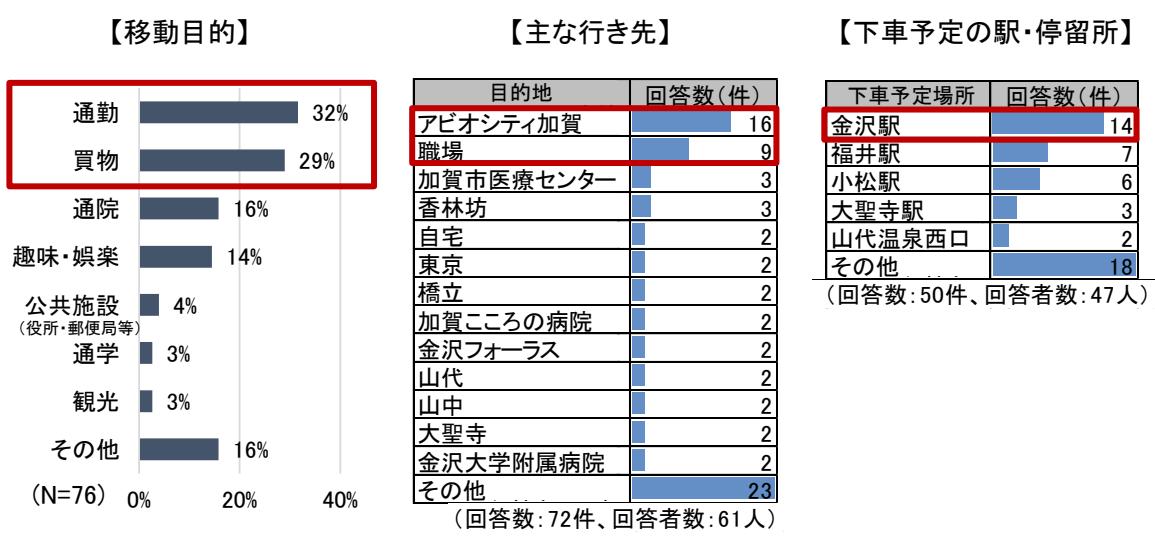
#### ① 個人属性

- 年齢については、「40代～70代」の回答が20%前後となっています。
- 居住地については、「作見地域」が36%と最も多く、次いで「山代地域」が21%、「片山津地域」が11%となっています。
- 職業については、「会社員」が44%と最も多く、次いで「無職」が25%、「パート等」が12%となっています



#### ② 移動目的と主な行き先

- 移動目的については、「通勤」「買物」が約3割と、特に多くなっています。
- 主な行き先については、「アビオシティ加賀」「職場」が特に多くなっています。
- 下車予定の駅・停留所については、「金沢駅」が特に多くなっています。



※主な行き先と下車予定の駅・停留所の「その他」は回答が1つのもの

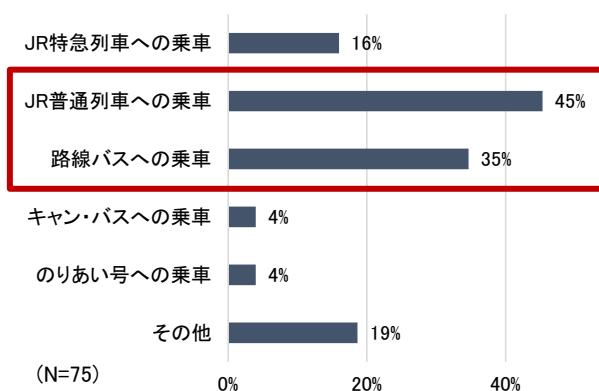
### ③ 加賀温泉駅の利用

○加賀温泉駅の利用目的については、「JR普通列車への乗車」が45%、「路線バスへの乗車」が35%と、特に多くなっています。

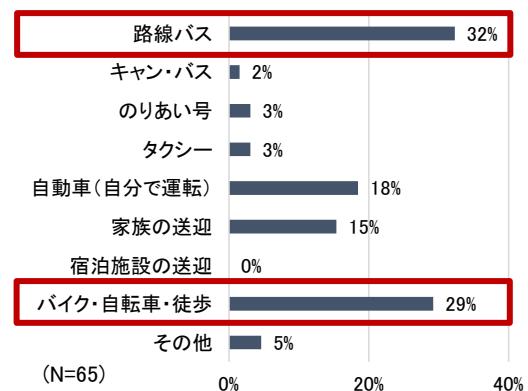
○加賀温泉駅までの移動手段については、「路線バス」「バイク・自転車・徒歩」が約3割、「自動車（自分で運転）」「家族の送迎」が約2割と多くなっています。

○加賀温泉駅の利用目的を移動手段別に見ると、「自動車⇒（加賀温泉駅）⇒JR」といったパーク＆ライドの利用、「路線バス⇒（加賀温泉駅）⇒JR、路線バスなどの公共交通」といった交通結節点としての利用が見られます。

【加賀温泉駅の利用目的】



【加賀温泉駅までの移動手段】

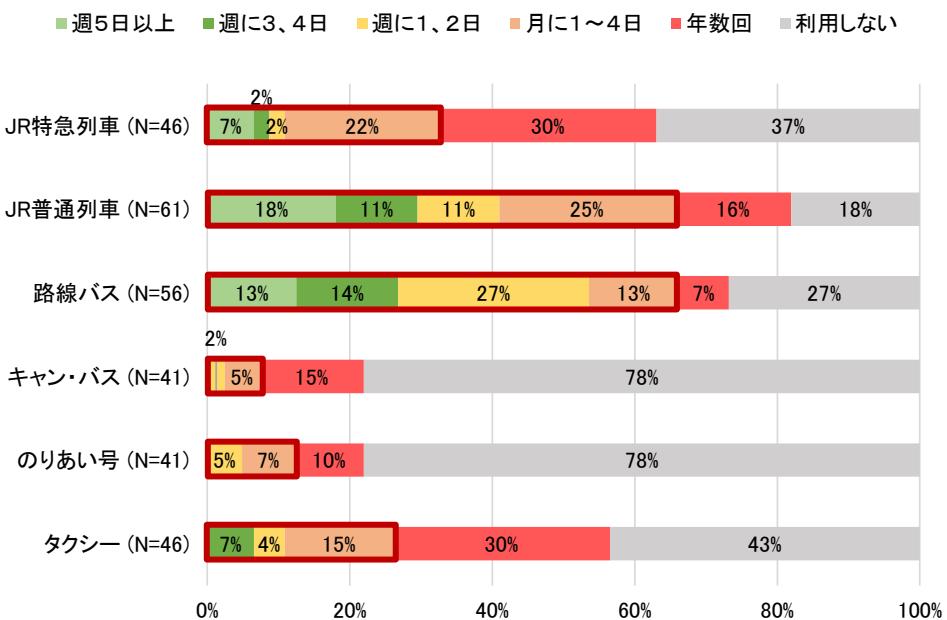


【加賀温泉駅における移動手段別の利用目的】

	路線バス	キヤン・バス	のりあい号	タクシー	自動車（自分で運転）	家族の送迎	バイク・自転車・徒歩	その他	合計
JR特急列車への乗車	3		1	1	2	5		1	13
JR普通列車への乗車	11				7	4	12	2	36
路線バスへの乗車	13			1			6	1	21
キヤン・バスへの乗車	2			1				1	4
のりあい号への乗車	2		1					1	4
その他	2	1	1		3	2	4		13
合計	33	1	3	3	12	11	24	4	91

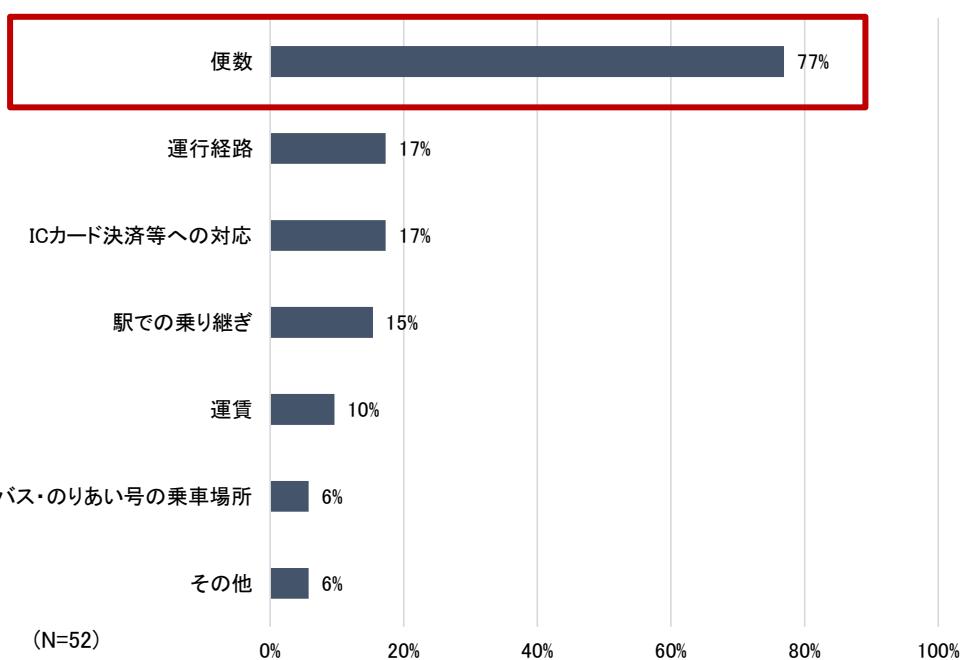
#### ④ 公共交通の利用頻度

○定期的な利用者（月に1日以上利用している方）は、JR特急列車で33%、JR普通列車で65%、路線バスで67%、キャンバスで7%、のりあい号で12%、タクシーで26%となっています。



#### ⑤ 公共交通で改善すべきこと

○「便数」が77%と、利用者からの改善要望が特に多くなっています。



### 3) 加賀 MaaS 実証事業の概要と評価

#### (1) 事業の概要

##### ① 事業の概要

MaaS を活用した実証事業として、市民の生活の質や観光客の移動満足度の向上を目的とし、交通サービス情報の充実、交通・商業・観光の分野連携、生活の負担を軽減するニーズに応じた運行など、4種類の移動サービスを提供して、評価しました。

##### ② 事業期間

○令和2年11月4日～令和3年3月31日

##### ③ 事業主体

○加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

##### ④ 事業内容

○実証1～3では、高齢者送迎、子どもの塾送迎、観光客送迎の3つをターゲットにして実証実験を実施し、モニター評価等を確認。

○実証4では、観光客に対してもわかりやすい公共交通の情報と店舗、観光・文化施設の情報及び予約の仕組みをMaaSアプリで提供し、モニター評価等を確認。

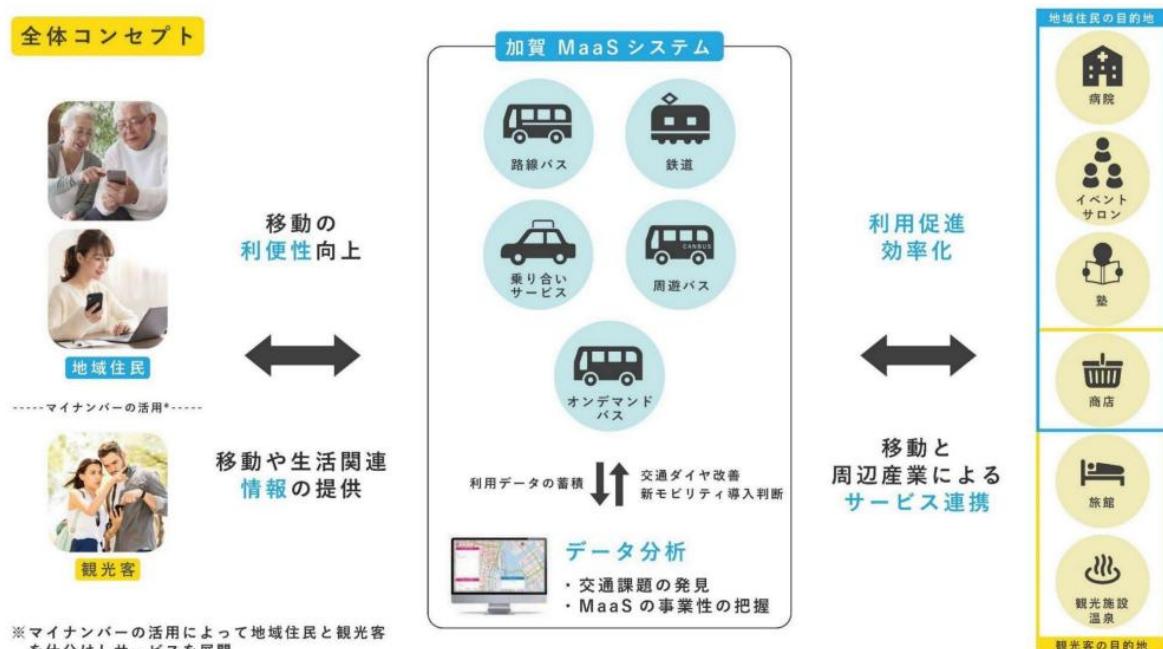
実証1：オンデマンド交通走行による高齢者送迎

実証2：オンデマンド交通走行による子どもの塾送迎

実証3：オンデマンド交通走行による観光客送迎

実証4：観光MaaSアプリの制作

#### 【実証事業の全体コンセプト】



## (2) 内容と評価の概要

### 実証1：オンデマンド交通走行による高齢者送迎

＜実証事業の概要＞（対象エリア：大聖寺内周遊～山代温泉、対象ユーザー：29名）

- ◆自身の運転に不安を感じて免許返納を検討する一方、自動車利用が多いモニターが多く、高齢者の日常的な移動の足として、余暇目的でのみ利用できる乗合タクシーを運行しました。

＜事業の結果・効果＞

- ◆モニターの7割が普段送迎してもらえる環境がないと答える中、9割が外出の頻度が増えたと回答しています。

＜今後の要望等＞

- ◆運転免許返納を想定するモニターが多く、サービスの継続を求める声があります。

### 実証2：オンデマンド交通走行による子どもの塾送迎

＜実証事業の概要＞（対象エリア：市内全域、対象ユーザー：15名）

- ◆モニターの8割が週2～3回の塾への送迎があり、送迎負担軽減などのため、塾～自宅を送迎するデマンド交通を運行しました。

＜事業の結果・効果＞

- ◆塾への送迎時間が30分～60分短縮され、仕事・家事・休憩などへ確保できる時間が増加しました。

＜今後の要望等＞

- ◆時間にゆとりが持てるようになった保護者が多く、サービスの継続を求める声があります。
- ◆子どもの安否確認ができる通知機能など、システムの改善を求める声があります。

### 実証3：オンデマンド交通走行による観光客送迎

＜実証事業の概要＞

- ◆自動車以外で市内をゆっくり観光や買物ができる機会が提供できるよう、市内旅館滞在者を対象にデマンド交通を提供しました。

＜事業の結果・効果＞

- ◆（本事業のように、）観光地が回遊できる場合のリピート率は約8割で、また、有償にした場合の支払い意向額については、約8割が500円との回答がありました。

＜今後の要望等＞

- ◆モバイル端末で完結できる機能の充実に向けた、システムの改善を求める声があります。
- ◆利用者が増加した場合、バス輸送との連携も検討する必要があるだろう（専門家ヒアリングより）。

### 実証4：観光MaaSアプリの制作

＜実証事業の概要＞

- ◆観光や公共交通の情報が一体的な情報提供、3密の回避が促せるツールとして、MaaSアプリを作成して提供しました。

- ◆アプリの機能としては、公共交通の情報提供・フリークレジット機能、観光文化施設の情報提供・デジタルチケット、店舗情報（混雑度などもあり）の提供等があります。

＜事業の結果・効果＞

- ◆アプリがあることで、モニターの約3割が公共交通を利用しやすくなったと回答しています。

＜今後の要望等＞

- ◆フリークレジット導入により行動範囲の拡大意向が高まり、現金支払いが不要になることも評価されています。また、クーポン情報などの店舗の情報提供により訪問機会の向上が期待されます。

- ◆時刻表や目的地情報、混雑情報などの提供については中立的な評価が多く、UI等の改善が必要です。

## 4) 市民ニーズ調査のまとめ

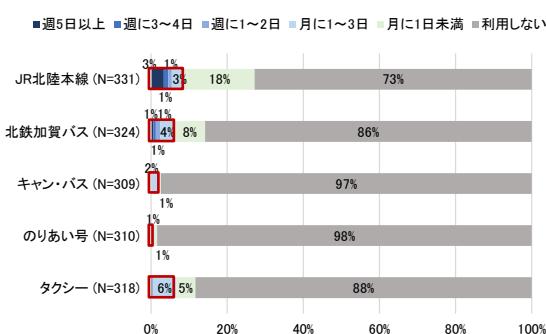
### ① 市民アンケート調査

#### 【日常生活での移動実態（OD調査）】

- 市内移動が多く、地域内や地域間では大聖寺・山代・作見地域への移動が多くなっています。
- 移動目的は買物・私用（大聖寺・山代地域へ）、通勤・通学（大聖寺地域、小松市へ）が多くなっています。トリップ数が多い施設は、作見地域に集中しています。（アビオシティ加賀、加賀温泉駅、加賀市医療センター等）
- 移動手段は自家用車がほとんどで、橋立・山代地域の移動で多く使われています。

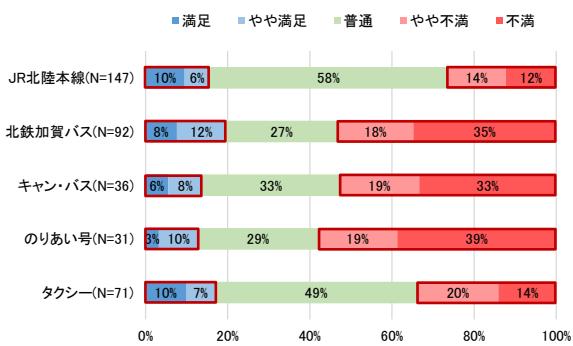
#### 【公共交通の利用頻度】

- どの公共交通も7割以上の方が利用していないものの、JRや北鉄加賀バスでは高頻度で利用している市民も一部見られます。



#### 【公共交通に対する満足度】

- 公共交通の大半については、約2割「満足」「やや満足」と回答がある一方、北鉄加賀バス及びキャンバス、のりあい号については、半数以上が「不満」「やや不満」と回答しています。



#### 【公共交通に対する改善要望・今後の利用意向】

	第1位	第2位	第3位	改善時に利用したい方の割合
JR北陸本線	駅に隣接する駐車場の整備	駅のバリアフリー対応の強化	駅での待合環境の整備／駅に隣接する駐輪場の整備・改良	33%
北鉄加賀バス	運行本数の増加	フリー乗降制度の導入・拡大※	運賃の低減	61%
キャンバス	フリー乗降制度の導入・拡大※	運賃の低減	運行本数の増加	23%
のりあい号	運行本数の増加	スマートフォン等での経路検索サービスなどの機能導入	運賃の低減	27%

※実施中の区間やのりあい号の活用などの方法があり、市民への周知が課題

#### 【自家用車の今後の運転意向】

- 将来的に、あるいは、運転免許の返納支援制度の充実により、自家用車の運転をやめたいとの意向がある人は約4割になります。

#### 【将来的に「過度に自動車に頼らないまちづくり」を実現する必要性】

- 将来的に実現する必要があると約5割が感じています。実現に向けて必要なことは、「バス路線・本数の充実」が約6割、「運賃割引制度などの充実」「のりあい号の充実」「福祉バス・タクシーの充実」「運転免許自主返納の支援制度の充実」が約3割と多くなっています。

## ② 利用者ニーズ調査

### 【加賀温泉駅の利用目的】

- 「JR普通列車への乗車」「路線バスへの乗車」が特に多くなっています。加賀温泉駅までの移動手段については、「路線バス」「バイク・自転車・徒歩」「自動車」の順に多くなっており、路線バス利用者が様々な交通手段に乗り換えての利用、パーク＆ライドでの鉄道利用がみられます。

### 【移動目的】

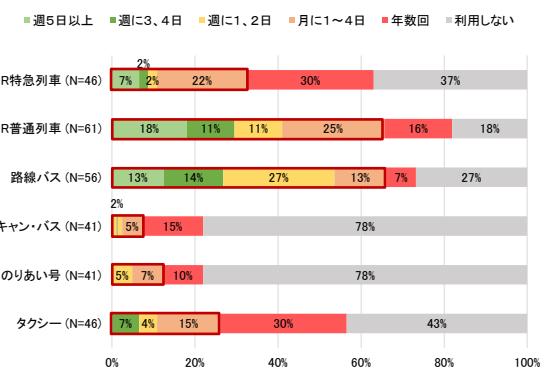
- 「通勤」「買物」が約3割と多く、行き先は「アビオシティ加賀」「職場」が特に多くなっています。

### 【公共交通に対する改善要望】

- 「便数」に関する改善要望が約8割と多くなっています。

### 【公共交通の利用頻度】

- 定期的な利用者（月に1日以上利用している方）は、JR普通列車、路線バスが約7割、JR特急列車、タクシーが約3割、キャンバス、のりあい号が約1割となっています。



## ③ 加賀 MaaS 実証事業

### 【オンデマンド交通走行による高齢者送迎】

- モニター高齢者の外出機会が増加し、サービス継続を期待する声があります。

### 【オンデマンド交通走行による子どもの塾送迎】

- 送迎時間の短縮により生活の質の向上が期待され、サービス継続、システムの改善要望があります。

### 【オンデマンド交通走行による観光客送迎】

- 回遊ができることでリピーター層の確保が期待でき、有償化しても利用が期待できます。
- システムの改善や需要拡大時のバス輸送との連携等の検討も求められます。

### 【観光 MaaS アプリの制作】

- フリー PAS導入により行動範囲の拡大意向が高まり、店舗情報の提供等で訪問機会の向上が期待されます。情報提供の方法については改善が必要です。

パーク＆ライド … 出発地から自家用車を運転して最寄りの駅または停留所まで行き、駐車させた後、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。

## 4章 上位計画・関連計画の整理

### 1) 上位・関連計画における公共交通の位置づけ（概要）

- 本市の上位計画である、第2次加賀市総合計画、第2期加賀市まち・ひと・しごと総合戦略、スマートシティ加賀推進計画（MaaS推進事業）において、以下に示すように公共交通ネットワークの強化やMaaSの推進などが掲げられています。
- 各種の関連計画においても、公共交通ネットワークの強化や利便性向上、利用促進の内容が掲げられています。

#### ●上位計画における公共交通施策

計画名	第2次加賀市総合計画
策定・期間	策定：平成28年12月 計画期間：平成29年度～令和8年度
概要	<p><b>【交通ネットワークの充実】</b> 歩行者や自転車利用者などにも配慮した交通の円滑化</p> <p><b>【地域公共交通の充実】</b> 「KAGA あんしんネット」の市内各地域を有機的に結ぶ地域公共交通としての充実／高齢者や自ら移動する手段を持たない人の通院や買い物、通学手段の確保</p> <p><b>【「データ駆動型のまちづくり」の推進】</b> MaaS推進事業</p> <p><b>【加賀温泉駅周辺等整備の推進】</b> 加賀温泉駅周辺等整備事業／加賀温泉駅前活性化対策事業</p>

計画名	第2期加賀市まち・ひと・しごと総合戦略
策定・期間	策定：令和2年2月 計画期間：令和2年度～令和6年度
概要	<p><b>【観光客受け入れ態勢の強化】</b> 地域内観光交通の充実化／旅行会社や交通事業者とのタイアップ、観光商品化事業</p> <p><b>【地域公共交通対策の推進】</b> 「KAGA あんしんネット」の充実／生活バス路線維持／活性化助成費／生活路線バス利用促進事業／MaaSの構築</p>

計画名	スマートシティ加賀推進計画（MaaS推進事業）
策定・期間	策定：令和3年3月 計画期間：令和3年度～令和7年度
概要	<p><b>【MaaSを活用した市内交通の最適化・回遊性の向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>MaaSアプリの導入と事業者等の利用環境の整備を進め、システム面から公共交通の利便性向上を図る。令和7年度までの目標として、交通事業者等が運行情報を直接配信し、情報取得や手続きを完結できるシステムを構築予定。</li></ul>

## ●その他関連計画における公共交通施策

### ◇加賀市都市計画マスターplan

策定：平成 31 年 4 月改定 計画期間：平成 27 年度～令和 17 年度

駅舎及び駅周辺のバリアフリー化、案内サインの充実、多言語化／（路線バス）ルート見直しなどによる利便性向上／（路線バス）円滑に乗り換え・接続できる運行体制の充実／（キャンバス）各観光地の滞在時間が拡大されるような運行の充実／（キャンバス）市民の日常生活の移動手段としての一般利用の促進／（のりあい号）自動車を運転できない高齢者の日常生活の移動手段を確保

### ◇加賀市立地適正化計画

策定：平成 31 年 4 月 計画期間：令和元年度～令和 17 年度

「KAGA あんしんネット」の充実／生活バス路線維持・活性化助成事業／生活路線バス利用促進事業

### ◇第 2 次加賀市観光戦略プラン

策定：平成 30 年 4 月 計画期間：平成 30 年度～令和 2 年度

加賀温泉郷周遊観光促進に向けた交通サービスの充実／周辺地域との交通アクセスの充実／利便性の高い交通機関利用場所や駐車場の整備

### ◇第 4 期加賀市地域福祉計画「加賀市福祉こころまちプラン 2020」

策定：令和 2 年 4 月 計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度

安全な移動の確保として公共交通体系の充実／市民の移動手段の利便性向上／交通環境の整備

### ◇加賀市地球温暖化対策実行計画

策定：令和 2 年 3 月 計画期間：令和 2 年度～令和 12 年度

公共交通の充実／モビリティマネジメントの実施／自転車の利用促進／MaaS の推進

### ◇加賀市自転車のまち推進計画

策定：平成 31 年 4 月改定 計画期間：平成 30 年度～令和 9 年度

公共交通と自転車の連携強化／ノーマイカーデーの実施

### ◇加賀市 SDGs 未来都市計画

策定：令和 2 年 8 月 計画期間：令和 2 年度～令和 4 年度

デジタル自治体プラットフォーム構築運用／「加賀 MaaS コンソーシアム」の開催／運行データの収集／観光需要の獲得

## 5章 地域公共交通の課題の整理

### 1) 市域全体における公共交通の現状整理

#### (1) 社会・経済状況から見た現状と課題

- 本市を取り巻く社会及び経済状況とそれに対する取組を踏まえ、現状と課題を整理します。

【社会・経済状況からの現状・課題】

分野	主な現状	課題
人口減少・少子高齢化へ対応したまちづくり	○人口減少・少子高齢化が進展するなか安心して暮らせる持続可能な都市づくりのため、平成31年4月に策定した「加賀市立地適正化計画」では、徒歩や公共交通を介して、住宅から生活利便施設まで容易にアクセスできる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の集約型のまちづくりに向けた誘導を推進している。	→地域内の拠点への移動や拠点間の移動が安心して便利に行えるよう、公共交通ネットワークの充実が不可欠である。
来訪者の増加への対応	○本市は歴史・文化や自然環境、温泉等の多くの地域資源を有しております、市内に分散した温泉郷や施設等を多くの観光客が訪問してきたが、コロナ禍の影響で大きく減少。しかし、令和5年度末の北陸新幹線敦賀延伸や今後のコロナ禍の収束等により、インバウンド観光も含めて増加が期待される。	→鉄道での来訪者やインバウンド観光客などの増加を念頭に、二次交通の充実や案内機能の強化が必要である。
進展する技術革新の活用	○本市が抱える地域課題の解決や人口減少に歯止めをかけるため、令和3年3月に「スマートシティ加賀推進計画」を策定し、交通分野では、市内交通の最適化・回遊性の向上のためMaaS推進事業として実証実験を実施。	→MaaSの活用を推進し、市民を中心に公共交通利用を定着させていく必要がある。

## (2) 公共交通の現状と課題

- 市内の公共交通の運行状況などから、公共交通の現状と課題を整理します。

### 【各交通手段の現状・課題】

交通手段	主な現状	課題
JR北陸本線	<ul style="list-style-type: none"> <li>関西・中京圏や金沢方面への特急列車、普通列車が1時間あたり1～2本運行。乗車人数は、加賀温泉駅では北陸新幹線金沢開業時に増加したが、令和元年度までに開業前の水準へ減少。その他2駅は横ばいで、令和元年度までの過去10年の鉄道利用者数に大きな変化がない。</li> <li>令和5年度末に北陸新幹線の金沢～敦賀間が開業する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車人数を維持できるよう、二次交通等の維持・充実を図る必要がある。</li> <li>北陸新幹線敦賀延伸による観光客等の増加に対応する必要がある。</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内を5路線が運行し、幹線系統の温泉山中線が便数、利用者数ともに多い。その他路線は、日中の便数や利用者数が限られ、収益悪化等が懸念される。令和元年度までの過去10年間では路線バス利用者は微増。</li> <li>バス運転手が全国的に不足し、路線バスの持続的運営の支障となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数を維持し、事業者の負担が低減できるよう、サービス水準を維持しつつも効率的な運行のため、ダイヤ見直し等をする必要がある。</li> </ul>
キャンバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>周遊バスは、山まわり・海まわり（1周約70分）と小松空港線（飛行機の一部発着便数に未対応）がある。利用者数は、北陸新幹線金沢開業までは減少し、開業以降は横ばい。</li> <li>生活路線は2路線あり、「橋立・動橋線」では利用者がほとんどいない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山まわり・海まわりとともに周回時間が長く、小松空港線の本数も限られており、観光客の移動ニーズに対応した見直しが必要である。</li> <li>「橋立・動橋線」の運行のあり方を見直す必要がある。</li> </ul>
のりあい号	<ul style="list-style-type: none"> <li>加賀温泉駅周辺を共通エリアとし、3エリアに分けたデマンドタクシーを運行。利用者数は令和元年度まで増加傾向。</li> <li>エリア間や朝便の運行が令和3年10月に開始し、利用拡大が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用層には偏りがみられ、幅広い市民に利用してもらう必要がある。</li> </ul>
全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ねの市民が自宅から公共交通で移動できる環境である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>より多くの市民が、公共交通を日常的に利用できる環境を維持していく必要がある。</li> </ul>

### (3) 市民ニーズの各調査から得られた現状と課題

・「3章 4) 市民ニーズ調査のまとめ」より、各調査から把握できた現状と課題を整理します。

【各調査における現状・課題】

調査	主な現状	課題
市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活での市民の移動（自家用車利用が7割以上）は、市内や各地域内が多く、地域間の市内移動では大聖寺、山代、作見が主に目的地となり、目的施設は作見に集中。 ※現在の公共交通ネットワークは作見地域を中心に主要地域を網羅して構成されており、概ねの移動ニーズに対応している</li> <li>○市民の公共交通の利用頻度が低く、JR北陸本線を除き公共交通利用者の半数程度が、利用環境に不満を感じている。公共交通の改善がされた場合の今後の利用意向は、路線バスで6割だがキャンバス、のりあい号は3割未満。</li> <li>○将来的に、あるいは、運転免許の返納支援制度の充実により、自家用車の運転をやめたいとの意向が4割強。また、自動車に頼らないまちづくりが必要であるとの意向が半数程度。</li> </ul>	<p>→移動先の中心である作見地域へのアクセス性を確保しつつ、地域内やその他地域への移動ニーズにも対応していく必要がある。</p> <p>→現状での公共交通の利用頻度は低いが、将来的に自家用車や家族の送迎に頼らずとも充実して生活できるよう、公共交通の充実・利用の周知等が必要である。</p> <p>利用拡大への支障として、加賀温泉駅を中心とした公共交通体系（加賀温泉駅以外を目的地とした場合の日常的な移動手段の不足等）、公共交通の割高さ（通勤・通学で利用を避ける可能性等）が考えられ、自家用車の代替機能の検討時は、速達性、コスト感、送迎負担との兼ね合いなどを意識する必要がある。</p>
利用者ニーズ調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤・通学、通院等で公共交通が日常的に利用され、また、公共交通の乗継やパーク＆ライド等の利用実態がある。公共交通の改善要望は、便数の確保が多い。</li> </ul>	<p>→公共交通のスムーズな乗継、便数の確保等のサービス向上に取り組む必要がある。</p>
MaaS実証事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和2年度の実証事業において、市民モニターからサービス継続やシステム改善等の要望がある。</li> </ul>	<p>→市民生活を中心に、市内交通の最適化・回遊性の向上のため、MaaS事業を展開する必要がある。</p>

## 2) 公共交通の課題と方向性

本市の公共交通の課題と方向性について、現状と課題を踏まえ、「公共交通ネットワーク」「市民の利用環境」「観光客の利用環境」「利用意識・情報発信等」の観点で整理します。

【公共交通の課題・方向性】

分野	課題	方向性
公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道の乗車人数を維持できるよう、二次交通等の維持・充実が必要</li> <li>○路線バスの利用者数を維持、事業者の負担低減に向けた、効率的な運行のための見直しが必要</li> <li>○市民の移動先の中心である作見地域へのアクセス性確保、地域内やその他地域への移動ニーズへの対応が必要</li> <li>○キャンバスの運行について、市民や観光客等のニーズに合わせた見直しが必要</li> <li>○公共交通のスムーズな乗継のため、各交通機関の見直しやサービス提供が必要</li> </ul>	 <span>公共交通の持続的運営に向けた取組</span>  <span>地域の実情等に応じた柔軟な運行</span>  <span>公共交通間の接続改善</span>
市民の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内交通の最適化・回遊性の向上のため、MaaS事業実施に向けた取組が必要</li> <li>○公共交通の運賃負担に対する抵抗感の緩和が必要</li> <li>○公共交通のスムーズな乗継のため、各交通機関の見直しやサービス提供が必要（再掲）</li> </ul>	 <span>MaaS事業の推進</span>  <span>デジタル活用による最適な利用環境の整備</span>  <span>交通結節機能の強化</span>
観光客の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○キャンバスの運行方法等について、市民や観光客等のニーズに合わせた見直しが必要（再掲）</li> <li>○鉄道での来訪者やインバウンド観光客などの増加を念頭に、二次交通の充実や案内機能の強化が必要</li> </ul>	 <span>回遊性向上に向けた公共交通の見直し</span>  <span>加賀温泉駅における観光案内機能の強化</span>
利用意識・情報発信等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○将来的に自家用車や家族の送迎にも頼らずとも充実して生活できるよう、公共交通の充実・利用の周知等が必要</li> <li>○のりあい号をより幅広い市民に利用してもらえるよう、周知等が必要</li> </ul>	 <span>公共交通の情報発信の強化</span>  <span>幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組</span>  <span>地域公共交通の事業者支援</span>

# 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は欠かせません。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

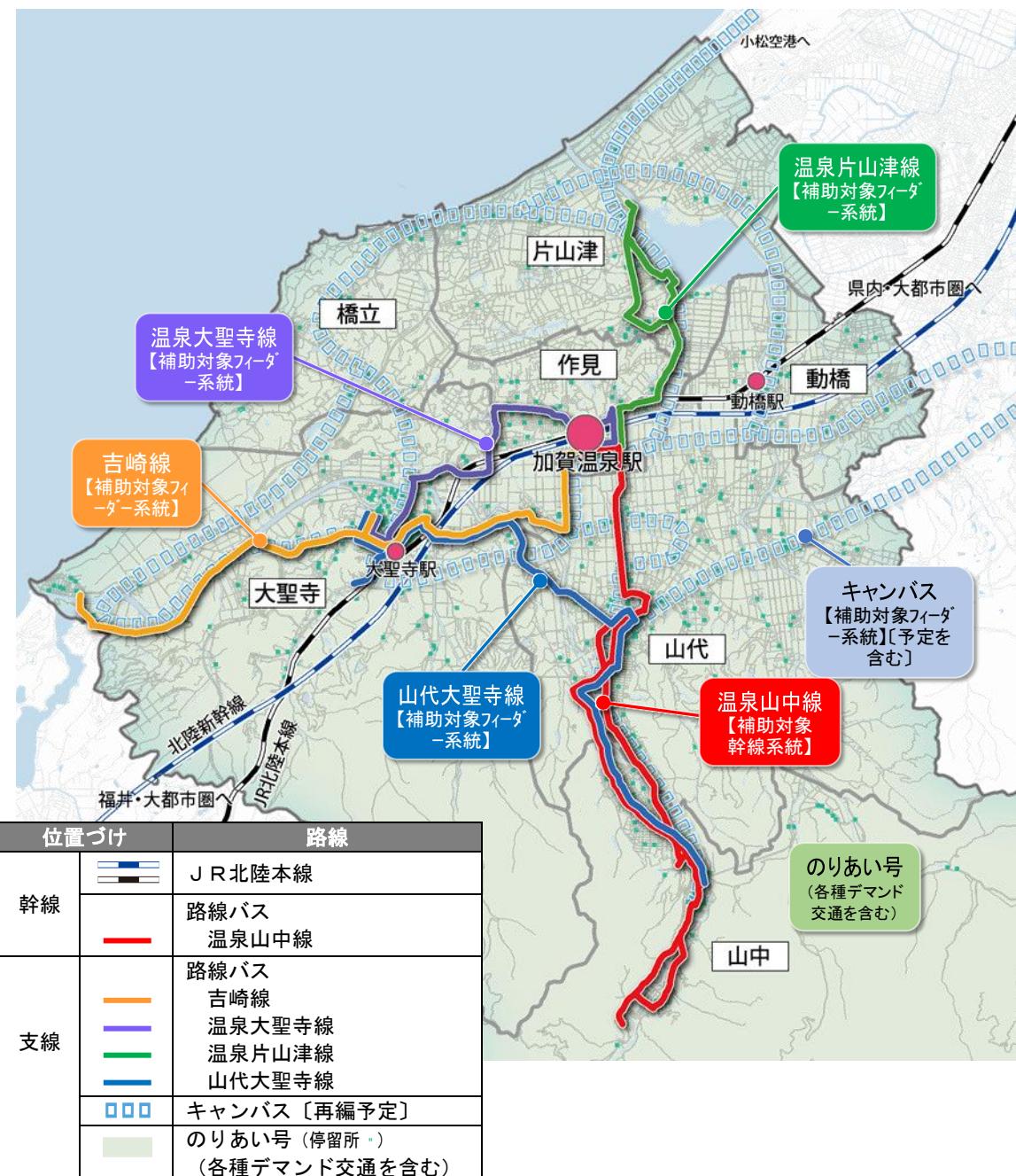
- (1) 公共交通の情報発信の強化
- (2) 幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組
- (3) 地域公共交通の事業者支援

### 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）及びキャンバス（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	<u>各鉄道線</u>	・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
	<u>乗合バス（路線バス）</u> 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	・ <u>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）</u> を活用し維持可能な運行を目指す
支線	<u>乗合バス（路線バス）</u> 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	・ <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</u> を活用し維持可能な運行を目指す
	<u>乗合バス</u> キャンバス〔海回り線、小松空港線〕		
	<u>乗合タクシー</u> 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 <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</u> 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
	温泉山中H		加賀温泉駅を発着して、山代地区を経由して、旧山中町の柏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）

旧山中町の柏野地区から、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。	
	キャンバス 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。	
	キャンバス 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 一	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る。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
<p>■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</p>	<p>■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<sup>※1</sup></p>
<p>■JR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</p>	<p>■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<sup>※1</sup></p>

（キャンバスの目標値は、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
<p>路線バス・のりあい号合計の収支率 47% ※H28～R1の平均</p>	<p>路線バス・のりあい号合計の収支率 51%<sup>※1</sup></p>

（キャンバスの目標値は、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
<p>路線バス・のりあい号の計 98.9百万円/年</p>	<p>路線バス・のりあい号の計 104.5百万円/年<sup>※1</sup></p>

（キャンバスの目標値は、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
<p>65歳以上の社会活動への参加率<sup>※2</sup> 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%</p>	<p>65歳以上の社会活動への参加率<sup>※2</sup> 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</p>

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）

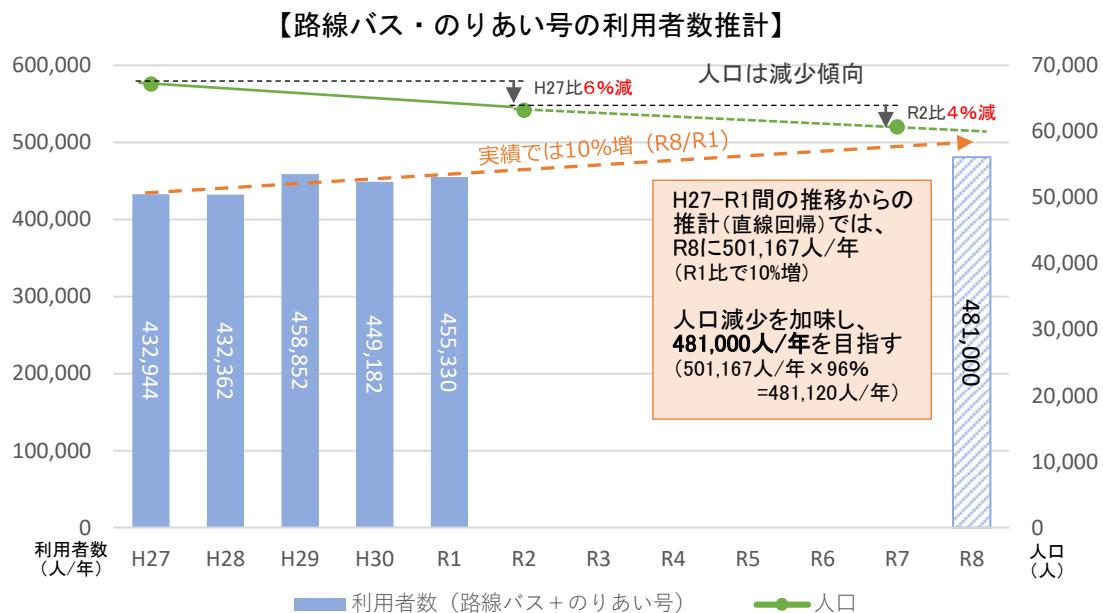
## 【参考】成果指標の設定について

※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

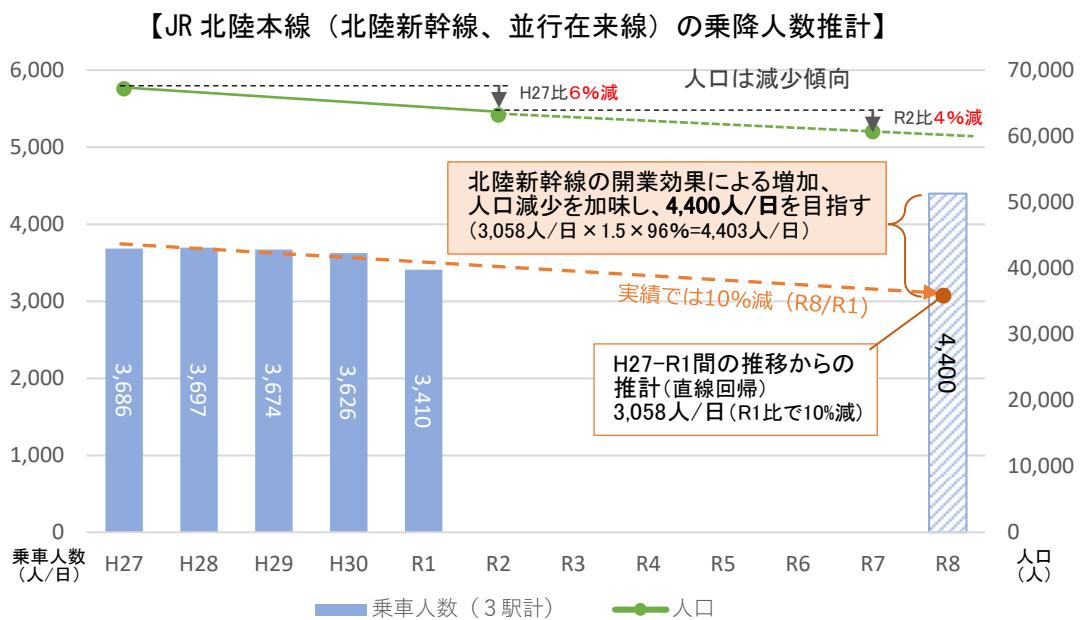
#### ■路線バス・のりあい号

- 路線バス・のりあい号の合計利用者数は増加傾向で、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）

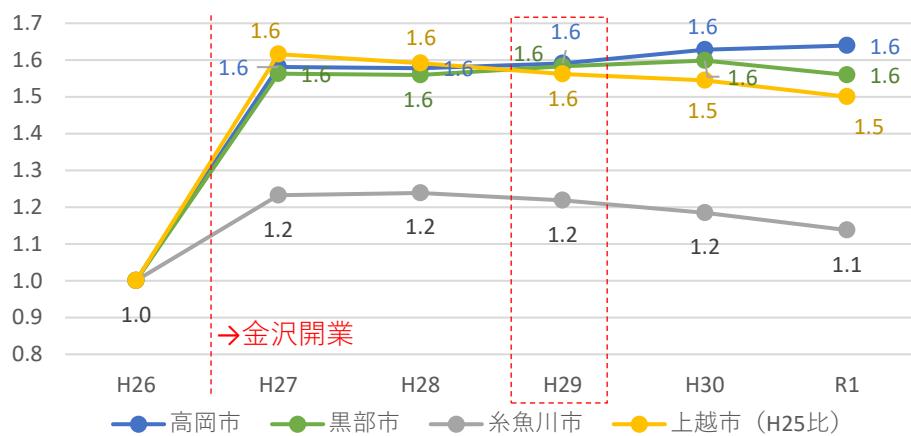
- JR北陸本線の市内3駅の乗降人数は減少傾向で、過去5年間の推移で減少する過程すると、計画が完了する令和8年度には令和元年度比で10%の減少が予想されます。ただし、将来値は、令和5年度末の北陸新幹線敦賀延伸による観光客等の増加（他都市実績より1.5倍）、人口減少等を考慮して設定します。



## ＜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

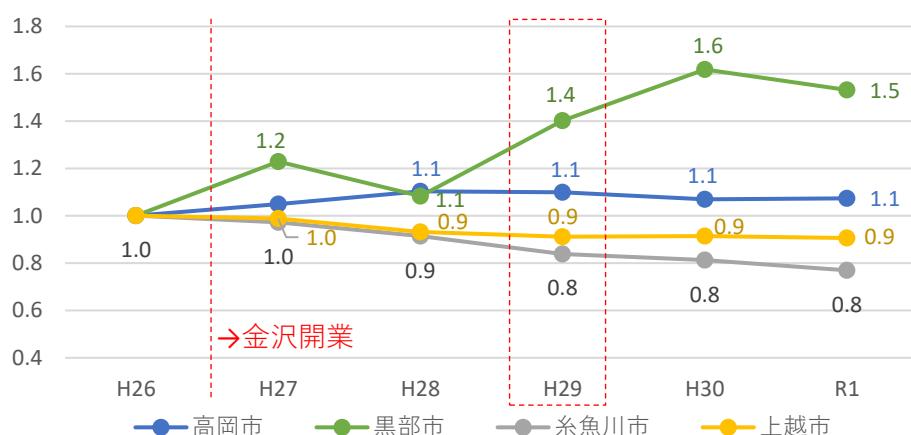
【市内鉄道利用者数の増減（H26を1として比較）】



※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）

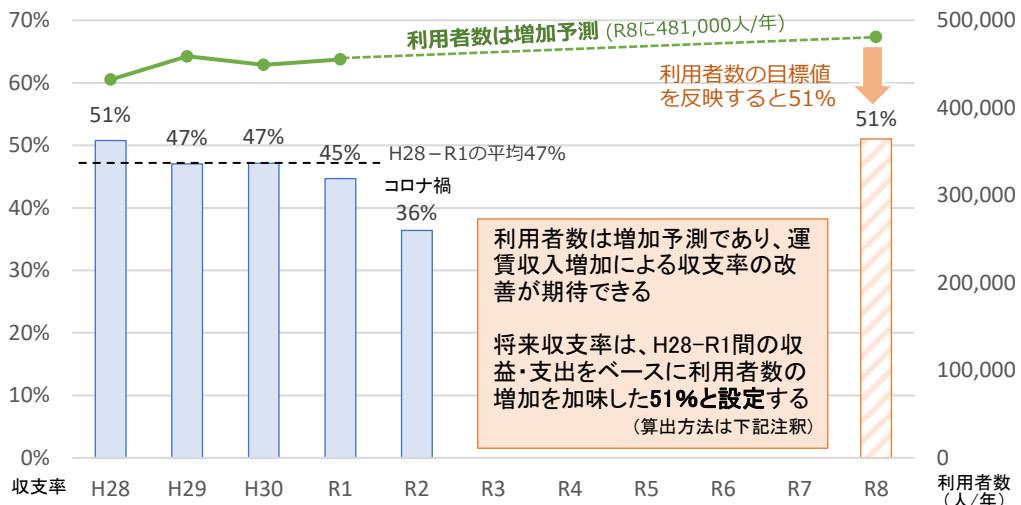
【路線バス利用者数の増減（H26を1として比較）】



## (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】

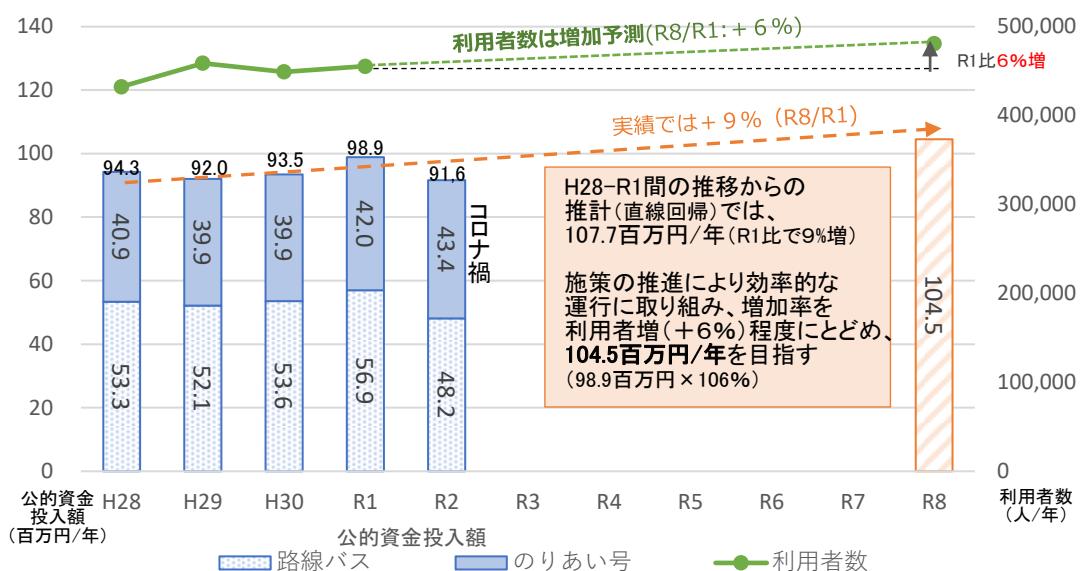


※将来収支率 51% は、収益（経常収益、運賃収入）を「目標利用者数（481 千人/年）×利用者 1 人あたり収入（H28-R1 平均 172 円/人）」、支出（経常費用、運行費）を「H28-R1 平均（約 163 百万円/年）」と仮定して算出

## (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。

【JR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)					
(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	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)					
(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	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・実施	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：多様な来歴者との回遊を促す利用環境の充実

てもらい、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（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、JR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。

### (3) 公共交通間の接続改善

#### 現状と課題

- 市民アンケート調査や公共交通利用者アンケート調査では、地域間移動をする市民が多く、また、公共交通間の乗継実態も把握されました。そのため、路線バスやキャンバスの見直しにおいては、乗継ニーズを把握しながら、接続性を確保していく必要があります。また、北陸新幹線敦賀延伸時など、鉄道ダイヤの変更に併せ、継続的に接続性を調整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

- 交通版 EBPM により乗継ニーズを把握しつつ、各公共交通の見直しに併せて継続的にダイヤ等を調整し、円滑な乗り継ぎ環境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 公共交通間の円滑なダイヤ接続

- ・公共交通間の乗継ニーズに応じて円滑な乗継が実現できるよう、ダイヤ接続を見直すなど公共交通間の連携を強化します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	ダイヤ接続の見直し・改善				

#### 期待される効果

- 乗り継ぎしやすいダイヤに見直すことで、公共交通の利便性向上が図られ、利用者数の維持・増加が期待できます。

## 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

### (1) MaaS 事業の推進

#### 現状と課題

- 市内には複数の公共交通により面的な公共交通網を提供していますが、公共交通の利用率が低く、満足度も高くありません。市民の生活の質の向上のため、日常的な外出の増加や自家用車での家族の送迎時間の削減などにつながるよう、より手軽でニーズにあった公共交通の利用環境を提供する必要があります。

#### 課題解決に向けた取組の方向性

- MaaS の推進により市内にある複数の公共交通が一体となり、市民が手軽に自身のニーズにあった移動ができる公共交通の利用環境を整備します。

#### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

##### ① MaaS 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 による公共交通を中心とした移動の最適化や利便環境の向上等にむけ、様々な交通モードが連携した経路検索や支払い、目的地周辺の施設情報の把握、多言語対応などが可能となるスマートフォンアプリを整備・運用します。

実施主体	交通事業者、民間事業者、市、加賀 MaaS コンソーシアム				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	MaaS アプリの整備			運用・改善	
	・サービス開始				

##### ② 利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供

- 令和 2 年度に実施した加賀 MaaS 実証事業の結果で得られた、高齢者、子育て世代、観光客のニーズなどを踏まえ、公共交通サービスの提供を検討・改善します。

実施主体	交通事業者、市、加賀 MaaS コンソーシアム				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
			MaaS サービスの検討		

#### 期待される効果

- MaaS の推進により公共交通の利便性が高まり、市民の生活の質の向上や公共交通に対する満足度の向上、利用者層の拡大などが期待できます。

## (2) デジタル活用による最適な利用環境の整備

### 現状と課題

- 本市では令和4年度にMaaSアプリのサービス開始を予定しており、アプリ内では交通事業者を跨いだ柔軟な運賃の支払いなどが、キャッシュレスで可能になります。一方、市民アンケート調査結果では、運賃の低減や支払い方法に対する意見があるため、MaaSアプリ等を活用し、手軽に公共交通を利用できる運賃体系に見直す必要があります。

### 課題解決に向けた取組の方向性

- MaaSアプリによる新たな運賃支払い方法や料金形態の見直しにより、市民がお得感を感じて公共交通が利用できる環境を目指します。

### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

#### ① 新たな公共交通の利用を促す電子チケットの導入

- MaaSアプリを活用して、複数の交通手段を組み合わせて使えるお得な電子チケットを導入し、新たな公共交通利用者の獲得や既存利用者のMaaSアプリへの意向を促します。なお、既存の各交通事業者が発行する紙の乗車チケットの活用も継続し、幅広い市民が手軽に公共交通が利用できる環境を維持します。

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

- 路線バスがより手軽で分かりやすく使えるよう、運賃がお得で分かりやすくなるゾーン制運賃の導入を検討します。

実施主体	北鉄加賀バス(株)、市、加賀MaaSコンソーシアム				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	実現可能性の検討		(導入状況に応じ)運用・改善		

### 期待される効果

- 支払いのキャッシュレス化やお得感のある運賃体系の導入により、新規の公共交通利用者が獲得でき、市民の生活の質の向上や公共交通に対する満足度の向上が期待できます。

### (3) 交通結節機能の強化

#### 現状と課題

- 市民アンケート調査結果では、駅に隣接する駐車場の整備や駅のバリアフリー対応の強化を求める声があります。また、北陸新幹線敦賀延伸に伴い、加賀温泉駅ではパーク＆ライドやキス＆ライドの利用がさらに増加すると想定されます。そのため、需要に応じた駐車スペースの確保や車両が円滑に移動できる駅前広場の整備が必要です。
- 高齢者等の交通事故の防止に向け、自動車運転免許の返納がより重要となることから、誰もが公共交通を利用しやすいと感じる環境づくりが求められます。

#### 課題解決に向けた取組の方向性

- 加賀温泉駅の駅前広場整備において、パーク＆ライド駐車場の確保や車両が円滑に移動できる施設配置とし、市民の移動ニーズに対応します。また、駅や停留所などにおいて、誰もが利用しやすい環境となるよう、バリアフリー化を進めます。

#### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

##### 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

- ・北陸新幹線敦賀延伸に併せ、駐車需要に対応したパーク＆ライド駐車場や、円滑にキス＆ライドができる駅前広場の整備を推進します。

実施主体	交通事業者、市				
	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
スケジュール	駐車場の整備		パーク＆ライド、キス＆ライドによる公共交通の利用促進		

##### ② 駅・停留所におけるバリアフリー化の促進

- ・駅や停留所などにおいて、通路やトイレ等のバリアフリー化を促進します。

実施主体	交通事業者、市				
	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
スケジュール	バリアフリー化の検討・改修				

#### 期待される効果

- 交通結節機能の強化により、高齢者、障害者、乳幼児連れ、観光客などが移動しやすい環境が確保されることで、公共交通の利用促進や市民生活の向上、観光客の回遊性向上が期待できます。

## 基本方針3：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

#### 現状と課題

- 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り、インバウンド観光を含めた観光需要の回復・拡大が期待され、交通結節点と宿泊施設や市内各所に点在する地域資源の間を観光客等が手軽に移動・回遊できるよう、移動手段の確保が必要です。

#### 課題解決に向けた取組の方向性

- 観光客等の移動ニーズに対応した公共交通の運行内容の見直しや二次交通の充実を図ります。
- 市民が利用するMaaSのサービスについては、市民への利用状況を踏まえ、段階的に観光分野での利用拡大を検討します。

#### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

##### ① 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（再掲）

- 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、新たな運行形態を検討します。
- 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、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 ⇒			

北陸新幹線加賀温泉駅開業

##### ② 小松空港行きのダイヤ改善

- 「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」における小松空港線の再編や再編後的小松空港行きの便について、飛行機ダイヤや利用状況を踏まえ、ダイヤ改善や便数増加を検討します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	小松空港行きのダイヤ改善・継続運行				

北陸新幹線加賀温泉駅開業

### ③ MaaS 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）

- ・MaaS による公共交通を中心とした移動の最適化や利便環境の向上等にむけ、様々な交通モードが連携した経路検索や支払い、目的地周辺の施設情報の把握などが可能となるスマートフォンアプリを整備・運用します。（市民利用の拡大に合わせて、観光分野でも展開）

実施主体	交通事業者、民間事業者、市、加賀 MaaS コンソーシアム				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	※市民利用の拡大に合わせて、観光分野でも展開				

北陸新幹線加賀温泉駅開業

### 期待される効果

- 二次交通の充実により観光客等の公共交通が拡大し、本市に対する満足感や再訪意向の向上が期待できます。

## (2) 加賀温泉駅における観光案内機能の強化

### 現状と課題

- 国内外から本市を訪れた観光客等が、スムーズに市内を移動するためには、玄関口となる加賀温泉駅の案内機能の充実が必要です。

### 課題解決に向けた取組の方向性

- 加賀温泉駅の観光案内窓口や案内サインについて、外国人観光客などの多様な来訪者に配慮しながら、分かりやすく情報発信ができるよう案内機能の充実を図ります。

### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

#### ① 観光案内窓口・案内サインの充実

- 加賀温泉駅の観光客案内窓口において、二次交通を含めて分かりやすく案内するほか、鉄道利用者が二次交通をスムーズに利用できるよう、案内サインを充実します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	観光案内窓口・案内サインの整備			運用・改善	

北陸新幹線加賀温泉駅開業

#### ② 外国人利用増に向けた情報発信の多言語化

- インバウンド観光客の増加に対応するため、公共交通に関する情報を多言語で案内し、誰もが市内を分かりやすく回遊できる環境を整備します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	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

### 期待される効果

- 観光案内機能を強化することで、観光客の円滑な移動や活動の幅が広がり、本市に対する満足感や再訪意向の向上が期待できます。

## 基本方針 4：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

#### 現状と課題

- 市民に公共交通を日々の移動手段として積極的に活用してもらうためには、市内で提供されているサービスを分かりやすく継続的に発信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

- 既存の情報媒体の継続更新、スマートフォンで簡単に確認できる仕組みづくりなどにより、分かりやすい情報発信を推進します。

#### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

##### ① 「加賀市の公共交通ご利用ガイド」等の継続更新

- ・公共交通の情報を一元的にまとめた「加賀市の公共交通ご利用ガイド」を継続的に更新及び情報発信するとともに、交通事業者と連携した乗換やバリアフリーなどの情報の充実を図ることで、市民や観光客等の公共交通利用を促進します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	情報媒体の継続的な更新・周知				

##### ② MaaS 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）

- ・MaaS による公共交通を中心とした移動の最適化や利便環境の向上等にむけ、様々な交通モードが連携した経路検索や支払い、目的地周辺の施設情報の把握などが可能となるスマートフォンアプリを整備・運用します。

実施主体	交通事業者、民間事業者、市、加賀 MaaS コンソーシアム				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	MaaS アプリの整備			運用・改善	
	・サービス開始				

#### 期待される効果

- 分かりやすい公共交通の情報提供により、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客の利用への抵抗感を軽減し、目的にあったサービスを把握できるようになり、新規利用者の獲得が期待できます。

## (2) 幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組

### 現状と課題

- 自動車運転免許の返納の増加や過度に自動車にたよらないまちづくりが求められるなか、市民の公共交通の利用率が低くなっています。今後、日常的に公共交通を利用してもらうために、幅広い世代の市民に向けて利用するきっかけを作り、公共交通の利便性や役割を理解してもらう必要があります。

### 課題解決に向けた取組の方向性

- 幅広い世代の市民に対して公共交通に乗るきっかけをつくるため、支援制度や情報発信等の充実を図ります。

### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

#### ① 運転免許証自主返納支援事業の拡充・周知

- 運転に不安を持つ高齢者が事故の当事者になることを防ぐため、運転免許証自主返納支援事業の拡充及び周知活動を実施し、高齢者の自発的な運転免許証の返納を支援します。

実施主体	市、警察				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	運転免許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

- 従業員の日々の通勤や地域のイベントなどにおいて、市民が移動手段として公共交通の利用を検討できるよう、企業などと連携し、運行情報の提供や公共交通の役割の周知などを行い、公共交通への利用転換を図ります。

実施主体	交通事業者、民間事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	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

- 本市では「自転車でつなぐ 楽しく 健康で 安全なまち」に向け自転車の利活用を推進しており、公共交通と自転車の連携策として、サイクルトレイン、サイクルバスの実現に向けた検討を進めます。電車やバスへの自転車持ち込み、鉄道駅周辺に自転車の組み立てや分解ができるスペースの確保に向けて、関係者と協議し検討します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	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

- 公共交通の役割を周知し、利用促進につなげるため、公共交通に関するイベントの開催やノーマイカーデーの実施を検討します。イベントについては、北鉄加賀バス(株)の協力のもと実施している、小学生を対象とした「路線バスふれあい体験教室」を継続的に開催できるよう支援します。ノーマイカーデーについては、自転車や公共交通機関等での通勤・通学を考えるきっかけづくりとして、交通事業者や市、市民（住民・企業）が連携しながら、実施を検討します。

実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
	企画・実施・継続的な呼びかけ				

## 期待される効果

- 公共交通に乗るきっかけを提供することで、利用者の増加のほか、公共交通の役割を理解して愛着を育み、公共交通を地域で支える風土の形成が期待できます。

### (3) 地域公共交通の事業者支援

#### 現状と課題

- コロナ禍による公共交通利用者の減少や、全国的なバス運転手の不足など、交通事業者にとって厳しい情勢が続いており、公共交通の持続的な運営に向けた対応が必要です。

#### 課題解決に向けた取組の方向性

- 交通事業者の効率的な事業推進のため、「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」での検討を踏まえながら、交通版 EBPM の実施による運行改善や利用促進策などを展開し、持続的に公共交通が運営できる環境づくりを進めます。

#### 具体的な取組・実施主体及びスケジュール

##### ① 交通事業者への支援

- ・利用回復・拡大に向けた取組や継続的に運行するために必要な取組に対する支援を継続的に行います。

実施主体	交通事業者、市				
	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
スケジュール	運行を維持するための支援の継続実施				

#### 期待される効果

- 公共交通の事業環境の向上により、本市での持続的な公共交通の運行が期待できます。

## 8章 計画の進捗管理

### 1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制

本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めています。

公共交通の施策・事業の実施は、他分野の施策と一体的に取り組むことで効果を発揮するものであり、府内関係課のみならず、国や県ならびに周辺自治体、交通事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開していきます。

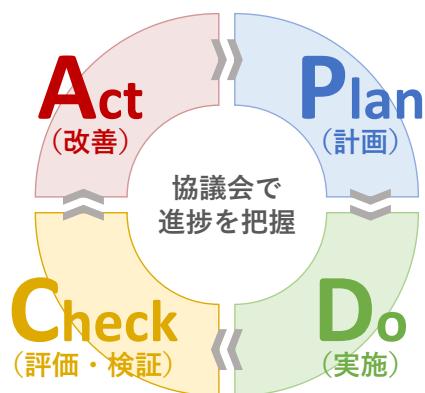
市民・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、市民からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

### 2) 計画の進捗管理

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る「PDCAサイクル」に基づき進捗を管理します。また、国の制度の変更や社会経済状況の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、公共交通利用者数の変化を継続的に収集・分析し、毎年の「加賀市地域公共交通活性化・再生協議会」によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価して、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

なお、中間年次にあたる令和6年度（2024年度）では、総合計画の見直しに合わせて市民の公共交通に対する意見や府内の施策の進捗状況等を確認し、必要に応じて中間見直しを実施します。最終年次においては、市民に対してアンケート調査を実施し、公共交通に関する満足度や改善要望等を把握します。

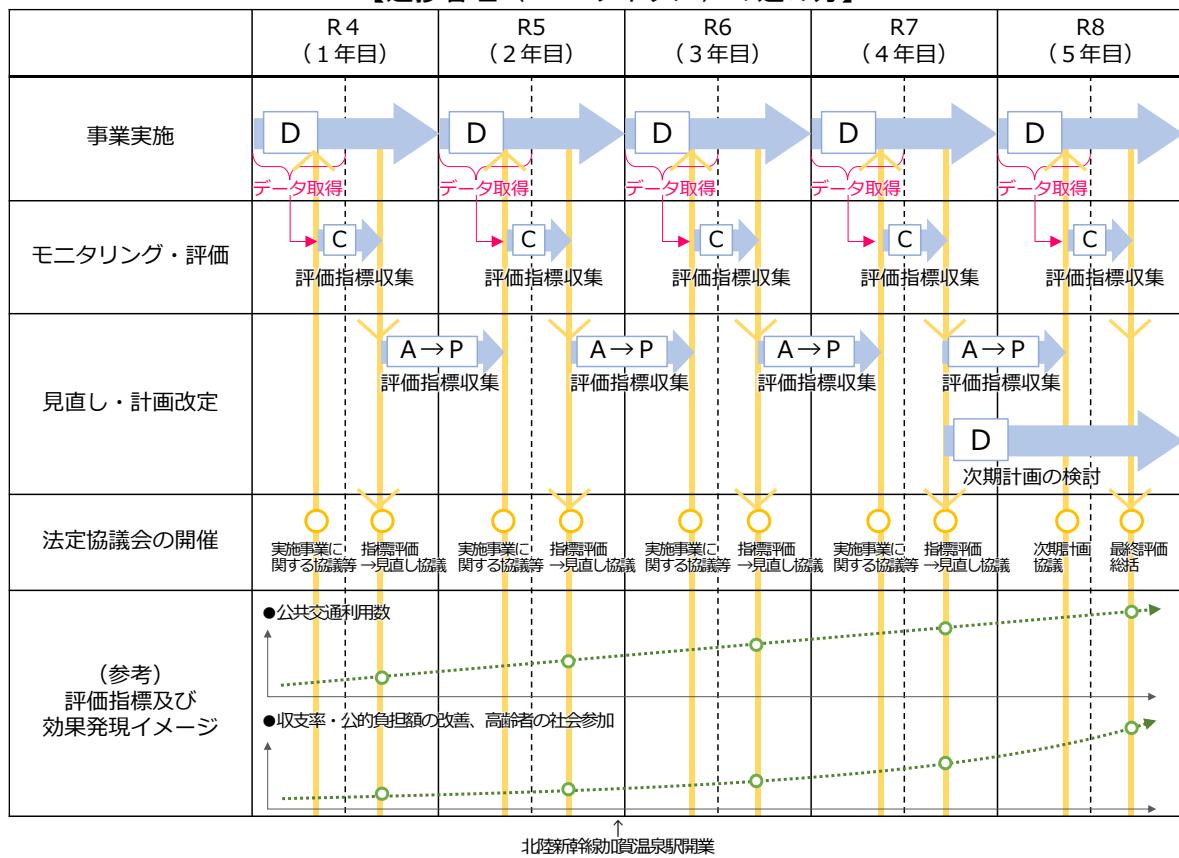
【PDCAサイクルのイメージ】



### 3) 計画実施のための財源確保

施策の具体化に必要な財源については、国や県による支援等を受けながら市の予算を適宜確保していきます。このことにより、人口減少社会にあっても施策目標の達成に向けて、将来にわたって公共交通サービスレベルの維持に努めます。

【進捗管理（PDCAサイクル）の進め方】



## 参考資料

### 1) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 委員名簿

団体名	職名	氏名	備考
北陸先端科学技術大学院大学 (株式会社四画面思考研究所)	非常勤講師 (代表取締役)	近藤 修司	会長
北陸信越運輸局石川運輸支局	首席運輸企画専門官	長谷川 寛和	
石川県企画振興部 新幹線・交通対策監室交通政策課	主任企画員	島内 理名	
石川県大聖寺警察署	交通課長	山谷 亮太	
旧勅使・東谷口乗合タクシー運行 協議会	元事務局長	廣田 久之	
北鉄加賀バス株式会社	代表取締役社長	新谷 良二	
加賀第一交通株式会社	所長代理	吉田 泰	
株式会社まちづくり加賀	代表取締役	大茂谷 啓一	
加賀市観光交流機構	専務理事	新滝 英樹	
市内の県立高等学校の代表	石川県立大聖寺実業高等学校長	六反田 雅宏	
加賀市	副市長	深村 富士雄	副会長
加賀市老人クラブ連合会	会長	石川 裕	
加賀市身体障害者福祉協会	会長	西野 忠夫	
加賀市区長会連合会	会長	西谷 伸一	
加賀市校長会	会長	桑原 豊行	
加賀商工会議所女性会	副会長	萬谷 和子	
全国自動車交通労働組合 石川ハイタク連合会	執行委員長	畠下 幹男	

### 2) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会の開催経過

開催日	地域公共交通計画に関する内容
令和3年 8月 20日	令和3年度 第2回 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 ・地域公共交通計画の策定について
令和3年 12月 27日	令和3年度 第3回 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 ・アンケート調査の結果概要について ・地域公共交通計画の基本方針の考え方（素案）について
令和4年 3月 1日	令和3年度 第4回 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 ・地域公共交通計画（案）について
令和4年 3月 4日～17日	パブリックコメントの実施
令和4年 3月 28日	令和3年度 第5回 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会 ・地域公共交通計画（案）について