

議事 3 別冊資料

地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統確保維持計画

令和8年6月24日

(名称) 加賀市公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

加賀市においては、人口集中地域や病院・商業施設・学校等の生活関連施設が「多核分散」的に分布する中、IRいしかわ鉄道線が3つの駅を置いて東西に横断し、また、生活路線バスが5路線で運行されている。

平成28年4月の加賀温泉駅前での統合新病院（現 加賀市医療センター）開院に向けて、平成25年から市内の交通体系を見直し、新たな地域交通体系「KAGAあんしんネット」の構築を進めてきた。「KAGAあんしんネット」では、車を運転できない高齢者等の移動手段を確保するため、「幹線ネットワーク」としての生活路線バス及び鉄道の充実、「面的ネットワーク」としての乗合タクシーの運行、この2本柱で市内の交通体系を整えることとした。

本市の公共交通については、市の玄関口となっている加賀温泉駅と山代・片山津・山中の3つの温泉地区を生活路線バス「温泉山中線（地域間幹線）」、「温泉片山津線（地域内フィーダー系統）」が結んでいる。平成27年3月には、「KAGAあんしんネット」に定める「幹線ネットワーク」の充実として、加賀市医療センターへの通院対応のため、「温泉大聖寺線（地域内フィーダー系統）」の新設と「吉崎線（地域内フィーダー系統）」の延伸を行った。官公庁施設や高校がある大聖寺地区へは「山代大聖寺線（地域内フィーダー系統）」も運行する。

キャンバスは、「海まわり線」、「山まわり線」に加えて平成27年4月から「動橋・橋立循環線」（現「片山津・橋立循環線」）を運行し、また、「小松空港線（地域内フィーダー系統）」が小松空港と片山津温泉・加賀温泉駅を結び、地域住民の貴重な移動手段となっていることに加え、観光振興においても効果があるものとなっている。

さらには、「KAGAあんしんネット」に定める「面的ネットワーク」として、平成27年10月からは、市が実施主体となる「加賀市乗合タクシー」の本格運行を市内全域で開始し、生活バス路線やキャンバスの路線から離れている空白地域を解消し、市内いずれの地域においても公共交通による移動手段を確保した。

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の維持はより困難になってきており、市民の生活の質の低下が懸念される。本市では、単なる「移動手段の確保」を超え、「移動そのものが暮らしの質を向上させ、市の持続可能性を支えるインフラ」へと深化させる。これにより、市民等が安全・安心・便利に移動できる「持続可能な交通体系」の整備を推進する。

多極分散型の都市構造を公共交通ネットワークやデジタル技術で連携させつつ、加賀温泉駅周辺（作見地域）を中心拠点と位置づけ、立地適正化計画と連動した利便性の高い都市形成を図る方針である。

この将来像を実現するため、鉄道、バス、タクシーといった既存の交通モードに加え、乗合タクシーやライドシェアなどのデマンド交通を適切に組み合わせ、利用者がストレスなく移動できるシームレスな環境を構築する。

交通分野においては、令和元年にのりあい号の予約システムの改修により待ち時間の改善を図ったほか、令和6年3月から7月までの期間における実証運行を経て、同年8月からは、AIオンデマンド交通システムを本格導入するなど、公共交通の経済性と利便性の向上に取り組んだ。令和7年度には、「顔認証アプリ（PASS）」を活用した実証を行ったが、運用ルールが複雑で高齢層の利用者にとってハードルが高かったこと、システムの認証精度が想定に達しなかったことなどから、実装フェーズへの移行を見送ることとした。一方で、顔認証の実証と併せて実施した定額制運賃の実証運行に関しては、利用者の関心も非常に高く、利用件数および利用人数ともに大きく底上げする契機となった。この成果を踏まえ、令和8年7月からは、定額制運賃を地域公共交通利便増進事業として位置づけ、本格導入する。あわせて、乗合タクシーを国の補助対象となる地域内フィーダー系統として新たに位置づけ、今後も地域公共交通の維持・改善に取り組んでいく。

地域公共交通確保維持事業については、加賀市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・観光客等の利用環境の充実・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。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

生活路線バスにおいては利用者の減少が続いているが、このような減少傾向に歯止めをかけ、利用者数を維持していく必要があるため、令和9事業年度の目標としては、令和元年度比同程度の利用者確保に向けた対策を講じていく。

※加賀市地域公共交通計画 69 ページ参照

令和9事業年度においてフィーダー系統を維持確保することにより、自動車を運転できない高校生や高齢者の移動手段を確保し、バス以外の移動手段がない地域でも、通学や通院などの日常生活が問題なく送れるようにする。

1 便あたりの乗車人数を次のとおりとする。

温泉山中線（1 日 39 便） 12 人（R8 乗降調査実績を元に算出）

温泉片山津線（1 日 10 便） 8 人（R8 乗降調査実績を元に算出）

山代大聖寺線（1 日 6 便） 6 人（R8 乗降調査実績を元に算出）

温泉大聖寺線（1 日 6 便） 5 人（R8 乗降調査実績を元に算出）

吉崎線（1 日 6 便） 19 人（R8 乗降調査実績を元に算出）

キャンバス「海まわり線」（1 日 5 便） 5 人（R7 実績を元に算出）

キャンバス「小松空港線」（1 日 5 便） 8 人（R7 実績を元に算出）

乗合タクシー 1 日 85 人（R7 実績を元に算出）

(2) 事業の効果

北鉄加賀バスの運行する路線バスでは、地域間幹線としての「温泉山中線」、地域内フィーダー系統としての「温泉片山津線」、「山代大聖寺線」、「吉崎線」及び「温泉大聖寺線」を維持することにより、3 温泉地区及び大聖寺・塩屋・作見地区における高齢者、中・高校生等の日常生活並びに来訪者の観光等での移動手段が確保される。

また、従来観光周遊路線バスとして運行してきたキャンバスの路線を大きく改め、地域住民が日常生活に利用できる路線として、「海まわり線」「小松空港線」の2路線をフィーダー系統として運行する。このことにより、市民・観光客の移動手段が強化される。

乗合タクシーでは、市内全域を面でカバーする公共交通として、生活バス路線から離れている地域の高齢者等の交通弱者の移動手段が確保される。

これらの交通手段が結節することにより、効果的かつ効率的な地域交通体系を実現できるとともに、更には、人の流れが活発になることによる地域活性化の効果も生まれる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

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

・キャンバス路線を見直し、2 路線をフィーダー系統地域路線として運行する（事業主体：日本海観光バス）。

(2)地域の実情等に応じた柔軟な運行

・模索、検討中につき記載なし

(3)公共交通間の接続改善

・公共交通間の円滑なダイヤ接続をめざし改善に努める。（各運行事業者）

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)デジタル活用による最適な利用環境の整備

・デジタルチケットの導入及び普及（実施主体：加賀市、各運行事業者）

(2)交通結節機能の強化

・模索、検討中につき記載なし

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 ・各路線バスが加賀温泉駅を結節とした送客の連携に努める（実施主体：北鉄加賀バス・日本海観光バス） (2)加賀温泉駅における観光案内機能の強化 ・模索、検討中につき記載なし 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 ・公共交通ご利用ガイドの更新（実施主体：協議会） (2)幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組 ・運転免許証自主返納への乗合タクシーチケットの配布（実施主体：加賀市・加賀市交通安全協会） ・市内高等学校への交通施策の紹介、探求の時間を利用し、「地域交通」をテーマとした提案を生徒とともに作成 (3)地域公共交通の事業者支援 ・持続的な維持のため運行事業者への支援を行う。（実施主体：加賀市）	4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表 1 を添付	5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
加賀市生活バス路線維持等対策事業補助金交付要綱に定める路線であって、維持を図る路線については、「(補助対象経常費用－運送収入、運送雑収入及び営業外収益)の80%」＋「補助対象期間中の運行実績による平均乗車密度×補助対象期間中の片道運行回数×500円×20%×乗車密度改善係数×運行便数改善係数」の額から国庫及び県補助金を差し引いた差額分を市が負担している。 加賀市生活バス路線維持等対策事業補助金交付要綱に定める路線であって、実証運行を行う路線については、「経常費用－経常収益」の額から国及び県補助金を差し引いた差額分を市が負担している。 その他の路線については「経常費用－経常収益」の額から国及び県補助金を差し引いた差額分を運行事業者が負担している。 乗合タクシーの運行業務は、加賀第一交通株式会社に委託している。委託費の内訳は、車両単価に基づく運行経費および予約センター費用等で構成される。 なお、乗車回数券等の運賃収入については受託者の収益とし、各月の運行経費から当該収入額を差し引いた額を、市が委託料として負担（清算）する仕組みとしている。 補助系統の運行に要する総額 温泉山中線 84,317 千円 温泉片山津線 21,553 千円 山代大聖寺 9,114 千円 温泉大聖寺線 10,415 千円 吉崎線 14,620 千円 キャンバス「海まわり線」 20,912 千円 キャンバス「小松空港線」 16,915 千円 加賀市乗合タクシー 75,840 千円	
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法	
利用者数や収支について、OD調査等により数値化された指標によるモニタリング・評価を実施する。	
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】	
※該当なし	

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
表 4 のとおり
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
「別紙 地域幹線系統における生産性向上の取組について」のとおり
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和7年6月12日開催 令和7年度第1回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会にて合意

令和7年10月8日書面開催 令和7年度第3回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会)キャンパスの小松空港線の運行内容の変更に関して協議、合意

令和8年3月13日書面開催 令和7年度第5回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会)キャンパスの小松空港線の運行内容の変更に関して協議、合意

令和8年6月24日開催 令和8年度第2回加賀市地域公共交通活性化・再生協議会にて協議、合意(予定)

19. 利用者等の意見の反映状況

▶平成25年から平成28年まで、統合新病院開院に向けて、市民の意見等を聞きながら市内の公共交通を見直し、新地域交通体系「KAGAあんしんネット」の構築を行った。平成29年度以降は各事業の改善を図っている。

- ・路線バスの充実

- ・乗合タクシーの運行

▶令和元年度における各事業の取り組み

(加賀温泉バス)

- ・地域公共交通利用者等の意見を反映し、路線バスのダイヤや便数について調整した。(キャンパス片山津・橋立循環線)

- ・市が実施したバスロケーション情報の公開実験に協力し、利便性向上の効果測定を実施。

(乗合タクシー)

- ・インターネットによる予約受付を開始し、予約締切時刻を出発の30分前に短縮した。

- ・同システムにより走行位置をインターネット経由で確認できるようにした。

- ・利用者アンケートを実施し集計した。

▶令和2年度における各事業の取り組み

加賀 MaaS 実証事業

- ・実験用 MaaS アプリを構築し、新規のデマンドの効果検証を通じてアプリの機能検証と連携体制の調整を進めた。令和3年度引き続き改良を進め、令和4年にサービス化が完了予定。

▶令和3年度における各事業の取り組み

- ・上記 MaaS アプリの改修の他、公共交通計画の作成を行い、標本調査及び利用者アンケートを実施した。

▶令和4年度における各事業の取り組み

- ・MaaS アプリのリリースとチケットの販促。利用促進に向けた関係の取り組みを実施。

- ・キャンパスの路線を再編し、住民利用を見据えた路線に改めた。

▶その他、地域公共交通利用者等の意見を反映した利用促進事業に取り組んでいる。

- ・小学生を対象としたバス教室の実施

- ・公共交通利用促進パンフレットの作成及び市内全世帯への配布

▶令和5年度における各事業の取り組み

- ・乗合タクシーの高度化実証事業を実施し、AI オンデマンド運行に切り替えることによる利便性向上に関して検討を実施

▶令和6年度における各事業の取り組み

- ・乗合タクシーの高度化実証事業を通じて、AI オンデマンド運行に切り替えることによる利便性向上が見られたため、令和6年8月からAI オンデマンド運行に切替を実施

- ・キャンパスの運行をワンマン化することで、経常費用の圧縮、経常収支の改善を図る実証運行を実施。令和7年2月からワンマン運行に切替。

▶令和7年度における各事業の取り組み

- ・乗合タクシーの利便性向上を図るため、定額制運賃導入に向けた実証運行を令和7年6月26日から令和8年1月31日までの期間で実施。利用者数が前年と比較して4割

増加した結果から、利用者の利便性が高まったものと分析。令和 8 年度からの本格導入に向けて、調整を開始

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 石川県加賀市大聖寺南町二 41 番地
 (所 属) 加賀市市民生活部地域振興課
 (氏 名) 上出 功貴
 (電 話) 0 7 6 1－7 2－7 8 3 1
 (e-mail) koutsu@city.kaga.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

都道府県名			市区町村名		協議会名	
石川県			加賀市		加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	

申請番号	市区町村名	運送予定者名	主たる業態	(申請番号) 運行系統名等	運行系統			計画運行回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合（別表 7・別表 9・別表 10）			
					起点	経由地	終点				運行形態 の別	補助開始年度	基準となる要件（別表 7・9）	基準外で該当する要件（別表 7のみ）
1	加賀市	北鈺加賀バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(1) 温泉片山津線 H	加賀温泉駅	石川病院	加賀温泉駅	循環	13.4km	365.0日	3,650.0回		① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
2	加賀市	北鈺加賀バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(2) 山代大聖寺線 C	山代温泉駅口	上河崎	大聖寺駅前	6.4km	241.0日	241.0回			① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
3	加賀市	北鈺加賀バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(3) 温泉大聖寺線 A	加賀温泉駅	大聖寺駅前	かが交流プラザくら	9.6km	337.0日	1,095.0回			① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
4	加賀市	北鈺加賀バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(4) 吉崎線	加賀温泉駅	大聖寺駅前	塩屋	14.0km	365.0日	909.0回			① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
5	加賀市	日本海観光バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(5) キャンバス海まわり線	加賀温泉駅	橋立漁港	加賀温泉駅	循環	40.4km	365.0日	1,825.0回		① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
6	加賀市	日本海観光バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(6) キャンバス小松空港線	加賀温泉駅	中谷亨吉前雪の科学館 片山津温泉総湯	小松空港	16.8km	365.0日	365.0回			① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
7	加賀市	日本海観光バス株式会社	バス事業者（市町村からの運行委託を除く）	(7) キャンバス小松空港線（ショート）	加賀温泉駅	片山津温泉総湯	小松空港	16.3km	365.0日	1,460.0回			① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
8	加賀市	加賀第一交通株式会社	事業者に運行委託 「乗合タクシーな ど」	(8) のりあい号		加賀市内		365.0日	30,243.0回		区域型		① 幹線接続	③ 前年度から引き続き運行
9														
10														
11														

年度
令和 9 年度

表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名	年度
石川県	加賀市	加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	令和 9 年度

	人 口
人口集中地区以外（人）	50,443 人
交通不便地域等（人）	9,574 人

交通不便地域等の内訳

人口（人）	対象地区	根拠法
7,207 人	山中温泉地区	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
3,351 人	三谷村、東谷口村、西谷村、東谷奥村	山村振興法
-984 人	（重複）	

地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
地域公共交通利便増進実施計画	令和8年7月1日	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和9年度

議事(4)

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
石川県	北鉄加賀バス	(1) 温泉山中線A	4,653.0	0
	北鉄加賀バス	(2) 温泉山中線H	4,125.0	0
		(3)		0
		(4)		0
		(5)		0
		(6)		0
		(7)		0
合 計			8,778	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合には、その旨を記載することにより、その旨を記載することにより、変更がないため省略するものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

「広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村」の認定について

国の要綱上、以下に記載するいずれかに接続する系統であることが地域間幹線系統確保維持費国庫補助要件となっています。

- ①県庁所在地
- ②国が指定する広域行政圏の中心市町村（金沢市、七尾市、小松市、輪島市、羽咋市）
- ③「広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村」として協議会が認定した市町村

加賀市公共交通活性化・再生協議会として、以下の「認定の考え方」に基づき、「加賀市」を「広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村」として認定することについて、ご審議のうえ、ご承認をいただくようお願いするものです。

【認定の考え方】

基本要件を参考にして、公共交通機関の接続・乗入状況や地域特性等を勘案し、総合的に判断します。

（基本要件）

- 1 昼夜間人口比率：通勤通学流動から拠点性が高いと認められること（昼夜間人口比率 100%超）
- 2 医療機関：総合病院、公的病院といった基幹的医療機関が所在すること
- 3 教育施設：高等学校といった広域的に利用される教育施設が所在すること
- 4 商業施設：卸売・小売業、飲食店・宿泊業の事業所数等が県内中位以上であること

認定理由	備 考
・基本要件2～4を満たす ・I Rいしかわ鉄道が他市町へ接続しており、地域交通における拠点性が高い	医療：加賀市医療センター 教育：大聖寺実業高校、大聖寺高校、加賀高校、加賀聖城高校 商業：県平均以上（事業所数、人口100人当たりの事業所数） 参考：昼夜間人口比率 97.4%

※昼夜間人口比率＝昼間人口／夜間人口×100

昼夜間人口比率が100を上回っているときは、通勤や通学による流入によって昼間人口が、夜間人口を上回っていることを示しており、拠点性が高いと言える。

広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村の認定について（参考）

広域圏	市 町	昼夜率		医療施設		教育施設		商業施設				要件 合致
		昼夜率が100% を超えていること		総合病院又は公的病院 が所在すること		高校又は高 専が所在すること		卸売・小売業、宿泊業・飲食サービス 業の事業所数等が県内中位以上である こと				
		(昼夜率) R2国勢調査		(施設数) R8. 4. 1現在		(施設数) R8. 4. 1現在		事業所数 R3経済センサス		人口100人当たり 事業所数		
奥能登	輪島市	○	100.5%	○	1	○	3	○	606	○	3.482	4
	珠洲市	○	100.9%	○	1	○	1	○	351	○	4.373	4
	能登町		96.0%	○	1	○	1	○	358	○	2.888	3
	穴水町	○	104.6%	○	1	○	1	○	210	○	3.264	4
七尾鹿島	七尾市	○	104.3%	○	2	○	5	○	1,196	○	2.745	4
	中能登町		83.4%		0	○	1		202		1.338	1
羽咋郡市	羽咋市		99.9%	○	1	○	3		335		1.789	2
	宝達志水町		86.2%	○	1	○	1		112		1.028	2
	志賀町		98.1%	○	1	○	1	○	318	○	2.028	3
石川中央	金沢市	○	107.5%	○	6	○	21	○	9,139	○	2.022	4
	白山市		97.9%	○	2	○	3	○	1,345		1.236	3
	野々市市		91.3%		0	○	1		877		1.497	1
	津幡町		76.0%	○	1	○	1		292		0.784	2
	かほく市		88.5%	○	1		0		465		1.290	1
	内灘町		75.4%	○	1	○	1		220		0.873	2
南加賀	小松市	○	101.1%	○	1	○	7	○	1,812		1.759	4
	加賀市		97.4%	○	1	○	4	○	1,183	○	2.033	3
	能美市		95.0%	○	2	○	1		582		1.204	2
	川北町		93.1%		0		0		47		0.800	0

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
石川県	南加賀	加賀市	総合病院、高等学校が所在し、商業施設の集積が県内平均以上。IRいしかわ鉄道が他市町へ接続しており、地域交通における拠点性は高い。

地域幹線系統における生産性向上の取組について

令和8年6月24日

(名称) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

事業者名：北鉄加賀バス株式会社

系統名：温泉山中A系統

運行区間：加賀温泉駅～河南～山中温泉

系統名：温泉山中H系統

運行区間：加賀温泉駅～河南～栢野

①取組内容

- ・他公共交通機関と連携のとれた利便性の高いダイヤ設定及びダイヤ変更の周知
- ・観光周遊企画乗車券への参画継続（ＥＣＯ乗りクーポン、デジタル乗車券）
- ・路線沿線の小学生の通学定期券補助
- ・モビリティマネジメントの実施（路線沿線の小学校近くのバス停から学童保育の近くのバス停までの「路線バスふれあい指導教室」の実施）
- ・キャッシュレス決済の拡充（北陸鉄道グループＩＣカード、クレジットカードによるタッチ決済をさらに拡充）

②実施主体

北鉄加賀バス（株）、北陸鉄道（株）、加賀市、（一社）加賀市観光交流機構

③効果目標

上記取組を実施することにより収支率の対前年１％以上の増加を目標とする

④スケジュール

- ・他公共交通機関と連携のとれた利便性の高いダイヤ設定及びダイヤ変更の周知

R8.5 利用実態調査

R9.3 ダイヤ改正

R9.4 加賀市全戸に「公共交通ご利用ガイド（加賀市内の公共交通機関の時刻表）」を配布

- ・観光周遊企画乗車券への参画継続（ＥＣＯ乗りクーポン、デジタル乗車券）

R9 年度も引き続き連携

- ・モビリティマネジメントの実施（路線沿線の小学校近くのバス停から学童保育の近くのバス停までの「路線バスふれあい指導教室」の実施）

R9.4 実施

- ・キャッシュレス決済の拡充（北陸鉄道グループＩＣカード、クレジットカードによるタッチ決済の周知の徹底）

R9.4～R10.3 実施

包括的な合意について

1. 趣旨

国の「地域公共交通確保維持改善実施要領」に基づき、運行状況や外部環境の変化に応じた柔軟なダイヤ調整等を迅速に行うため、一定の条件を満たす「軽微な変更」につきましては、あらかじめ本協議会において包括的な合意をいただくことで、その都度の協議会開催を経ずに手続きを行えるよう取り扱うものです。

2. 本市において想定される「軽微な変更」の具体例

- ・キャンバス各路線
→小松空港のダイヤ改正（年2回程度）に伴う「キャンバス小松空港線」の時刻表変更及びそれに連動して調整が必要となる他系統（海まわり、山まわり等）の変更

3. 実施要領における「軽微な変更」の基準（抜粋）

包括的合意の対象となるのは、以下の条件をいずれも満たす変更に限る。また、変更後は協議会への速やかな情報共有を行うものとする。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内、又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減