

令和 8 年度
第 2 回 加賀市地域公共交通会議
第 2 回 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

日時 令和 8 年 6 月 2 4 日（水）

午前 10 時から

場所 加賀市市民会館 13 会議室

1 開 会

2 議 事

〔【会議】 ⇒地域公共交通会議関連の議事
【協議会】⇒地域公共交通活性化・再生協議会関連の議事〕

- （1） 令和 7 年度協議会事業報告及び決算について【協議会】
- （2） 令和 8 年度協議会事業計画及び予算について【協議会】
- （3） 加賀市地域公共交通計画（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）の認定申請について【協議会】
- （4） 加賀市地域公共交通計画の変更について【協議会】
- （5） 加賀市生活交通改善事業計画の策定について【協議会】
- （6） キャンバスの料金体系の追加について【会議】

3 報 告

4 閉 会

令和8年度

第2回 加賀市地域公共交通会議

第2回 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

資 料

日時：令和8年6月24日（水） 午前10時～

議事（１）

令和７年度加賀市地域公共交通活性化・再生協議会
事業報告及び歳入歳出決算について

令和７年度事業報告

事業名	概要
公共交通利用促進事業	(１) 路線バスや乗合タクシーの運行経路やダイヤなどを掲載したパンフレット「加賀市の公共交通ご利用ガイド」を作成。 市広報誌に折り込みし、配布するとともに、公共施設、市内の高校などに配布をして利用促進を図った。

令和7年度歳入歳出決算

(歳 入)

(単位:円)

科目	決算額	摘要
1 負担金 負担金	836,610 836,610	加賀市負担金 836,610
2 補助金 補助金	7,039,000 7,039,000	石川県補助金 500,000 国補助金 6,539,000
3 諸収入 諸収入	512 512	預金利子
4 前年度繰越金 前年度繰越金	7,539 7,539	
歳入計	7,883,661	

(歳 出)

(単位:円)

科目	決算額	摘要
1 事業費 事業費	1,338,810 1,336,610 2,200	公共交通利用促進事業費 公共交通パンフレット作成 1,336,610 その他 振込手数料 2,200
2 負担金 負担金	6,539,000 6,539,000	地域公共交通活性化・再生協議会負担金 6,539,000
2(3) 予備費 予備費	0 0	
歳出計	7,877,810	

歳入決算額 7,883,661 円－歳出決算額 7,877,810 円＝差引残額 5,851 円(繰越)

監 査 書

加賀市地域公共交通活性化・再生協議会の令和7年度における歳入歳出に係る会計諸帳簿について、厳正に監査した結果、その内容は適正なものと認める。

令和8年 6 月 18 日

監査委員

中 屋 明

議事（２）

令和８年度加賀市地域公共交通活性化・再生協議会
事業計画及び歳入歳出予算について

令和８年度事業計画

事業名	概要
１ 公共交通利用促進パンフレット作成	市内の公共交通の運行経路やダイヤなどを掲載したパンフレットを作成し、全世帯や各施設に配付、設置する。
２ 加賀市地域公共交通計画策定	令和８年度末をもって、計画期間が終了する現行の交通計画の次期計画の策定を行う。

令和8年度歳入歳出予算

(歳 入)

(単位：千円)

科目	予算額		摘要
1 負担金 負担金	2,618	2,618	加賀市負担金 2,618 ・公共交通パンフレット作成 900 ・加賀市地域公共交通計画策定 1,718(加賀市交通計画策定費 3,000 千円 から国庫補助額 1,282 千円を控除した額)
2 補助金 補助金	8,321	8,321	石川県補助金 500 ・パンフレット作成費 500 国補助金 7,821 ・フィーダー系統補助金 6,539(R7 年度同額で予算計上) ・地域公共交通調査事業 1,282(交付決定済み額)
3 諸収入 諸収入	0	0	
4 前年度繰越金 前年度繰越金	6	6	
歳入計		10,945	

(歳 出)

(単位：千円)

科目	予算額		摘要
1 事業費 事業費	4,400	1,400	公共交通利用促進事業費 公共交通パンフレット作成 1,400
		3,000	加賀市地域公共交通計画策定費 3,000
2 負担金 負担金	6,539	6,539	地域内フィーダー系統維持・確保負担金 6,539
3 予備費 予備費	6	6	
歳出計		10,945	

議事（３）

加賀市地域公共交通計画（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）の認定申請について

１．概要

令和９年度(令和８年１０月～令和９年９月)において、国の補助金である「地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統）」を活用するため、対象路線の認定に向けた確保維持計画の認定申請についてお諮りし、ご協議いただくものです。

○加賀市では、令和６年度から国の指針に基づき、「地域公共交通計画」及び「地域公共交通計画（別紙）」に必要事項を記載する運用としています。

これら計画本体および別紙については、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会等において毎年６月末までに協議を経たうえで、国土交通省へ提出することが義務付けられています。

地域公共交通計画(本体)		地域公共交通計画(別紙)
・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(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割 ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性 ・補助系統に係る事業及び実施主体の概要 ・地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法※	 内容の整合	・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細 ・補助系統の概要及び運送予定者 ・補助系統に関する定量的な目標・効果およびその評価手法・測定方法 ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額 ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統のみ）

２．計画の認定申請から補助金交付までのスケジュール

R8.6	令和９年度地域公共交通計画別紙の作成・協議・認定申請
R8.9	令和９年度地域公共交通計画の認定
R8.9～R9.10	令和９年度事業期間
R8.11	令和８年度補助金交付申請(申請者：協議会)
R9.1	令和８年度事業に係る自己評価・事業評価書提出
R9.3	令和８年度補助金交付

3. 協議事項

- 1) 地域公共交通計画別紙および関連資料
別冊資料 1 ページ～9 ページ
- 2) 「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」と認めることについて
別冊資料 10 ページ～12 ページ
- 3) 地域幹線系統における生産性向上の取組について
別冊資料 13 ページ
- 4) 包括的な合意について
別冊資料 14 ページ

議事（４）

加賀市地域公共交通計画の変更について

１．概要・主旨

市では、乗合タクシーの利便性向上に向け、令和７年６月２６日から令和８年１月３１日までの期間において、定期券の実証運行を実施しました。その結果、利用件数および新規利用者数の増加という明確な成果を確認することができました。

この成果は、定期券の導入により乗合タクシーのサービス水準が向上し、市民の移動利便性が改善されたことを示すものです。つきましては、この取り組みを国の「地域内フィーダー系統補助」の新規認定に不可欠な「新規性要件」を満たすものと捉え、乗合タクシーを新たに同補助金の対象となるフィーダー系統として位置付けることとします。

フィーダー系統への位置付けに伴い、「加賀市地域公共交通計画」および「同計画（別紙）」等の記載内容を変更する必要があるため、本協議会にお諮りし、ご協議いただくものです。

２．変更点

地域公共交通計画等において、乗合タクシーをフィーダー系統として新たに位置付け、その役割や今後の維持・確保策等について必要な事項を追記・変更します。

【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	・ <u>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用</u> 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	・ <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用</u> 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〕		・ <u>定額制運賃の導入により、利便性を向上させ、面的交通の中心として、主に交通弱者を対象とした需要を確保し、維持可能な運行を目指す。</u> <u>（地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用）</u>
	乗合タクシー のりあい号 （各種デマンド交通を含む）		

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、乗合タクシーがあり、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。	
	のりあい号	加賀第一交通	市内全域を区域運行する。	令和7年度に実施した定期券実証運行の実績を元に、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す

○ 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。

○ キャンパス海まわり系統（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。

○ キャンパス小松空港系統（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。

○ のりあい号（フィーダー）

市内全域を区域運行し、市域全体を柔軟かつきめ細かく移動できる地域交通を面的に支える役割を担う。路線バスとタクシーの中間の位置付けであり、学生や高齢者や自動車を運転できない方にとって、重要な交通モードである。定額制の運賃を導入することで、利便性を高め、高齢者の外出機会の創出、子育て世帯の送迎負担の軽減、障がい者等の社会参画の推進を図る。

一方で、運送収入のみでは運行の維持は難しいが、福祉要素が強く、他の移動手段を確保するにはより多額の経費が発生する見込みとなる。そのため、利用状況を分析しながら、必要最小限のコストで最大の運行効率を目指しながら、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。

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。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・維持していく必要があります。

【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	フィーダーシステム
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	フィーダーシステム
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	フィーダーシステム
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	フィーダーシステム
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	フィーダーシステム
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	フィーダーシステム
のりあい号		加賀市内		4条乗合	区域運行	交通事業者	フィーダーシステム

令和7年6月12日 承認
 令和7年10月8日 変更
 令和8年3月13日 変更
 令和8年6月24日 変更

(名称) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会

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JR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、統合新病院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、「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」の実証運行を、平成28年4月からは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ことから、スマートシティを目指して先端技術の活用を進めながら多角的に取り組んでいる。

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

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8～9年度の間の目標としては、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8～9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。

温泉片山津線（1日10便） 12人
 山代大聖寺線（1日8便） 8人
 温泉大聖寺線（1日8便） 5人
 吉崎線（1日8便） 11人
 キャンバス「海まわり線」（1日4便） 8人
 キャンバス「小松空港線」（1日5便） 5人
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）
(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：各行政機関）
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
運行系統の概要及び運行予定者（表1）のとおり
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 温泉片山津線 20,660千円 山代大聖寺 10,178千円 温泉大聖寺線 11,570千円 吉崎線 17,824千円 キャンバス「海まわり線」 11,975千円 キャンバス「小松空港線」 14,523千円 乗合タクシー 19,193千円(R8.7～R8.9)
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ホただし書に基づき、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】
→該当なし。
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】
→該当なし。
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) 事業内容及び地域内フィーダー系統確保維持計画等について協議、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) キャンバ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) キャンバ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。 (キャンバス片山津・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。 ・キャンバスの路線を再編し、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ニ 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) 0761-72-7831

(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。

変更前

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(地域内フィードーシステム)

R8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特 例措置	運送継続特 例措置	地域内フィードーシステムの基準適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 別表9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保 (別表7のみ)
加賀市	北鉄加賀バス(株)	(1) 温泉片山津線H	加賀温泉駅	石川病院	加賀温泉駅	往 13.4km 「循環」	365日	3650回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域 間幹線系統 温泉 山中線に結節
	北鉄加賀バス(株)	(2) 山代大聖寺線C	山代温泉東口	上河崎	大聖寺駅前	往 6.4km 復 6.4km	238日	357回			路線定期運行	①	山代温泉東口で地 域間幹線系統 温 泉山中線に結節
	北鉄加賀バス(株)	(3) 温泉大聖寺線A	加賀温泉駅	大聖寺駅前	大聖寺駅前	往 9.6km 復 9.6km	365日	1396.5回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域 間幹線系統 温泉 山中線に結節
	北鉄加賀バス(株)	(4) 吉崎線	加賀温泉駅	大聖寺駅前	塩屋	往 14km 復 14km	365日	1395.5回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域 間幹線系統 温泉 山中線に結節
	日本海観光バス(株)	(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	往 40.8km 「循環」	365日	1460回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域 間幹線系統 温泉 山中線に結節
	日本海観光バス(株)	(6) キャンバス小松空港線	加賀温泉駅	小松空港	小松空港	往 16.8km 復 16.8km	365日	810回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域 間幹線系統 温泉 山中線に結節
	日本海観光バス(株)	(7) キャンバス小松空港線(ショート)	加賀温泉駅	小松空港	小松空港	往 16.3km 復 16.3km	365日	1015回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域 間幹線系統 温泉 山中線に結節

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィードーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィードーシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運送予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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（地域内フィードバックシステム）

R8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 （申請番号）	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィードバックシステムとの基準適合 （別表7・別表9・別表10）		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準に該当する要件 （別表7）	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保 （別表7のみ）
加賀市	北鉄加賀バス(株)	(1) 温泉片山津線H	加賀温泉駅	石川病院	加賀温泉駅	往 13.4km 「循環」	365日	3650回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	北鉄加賀バス(株)	(2) 山代大聖寺線C	山代温泉東口	上河崎	大聖寺駅前	往 6.4km 復 6.4km	238日	357回			路線定期運行	①	山代温泉東口で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	北鉄加賀バス(株)	(3) 温泉大聖寺線A	加賀温泉駅	大聖寺駅前	大聖寺駅前	往 9.6km 復 9.6km	365日	1396.5回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	北鉄加賀バス(株)	(4) 吉崎線	加賀温泉駅	大聖寺駅前	塩屋	往 14km 復 14km	365日	1395.5回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	日本海観光バス(株)	(5) キャンバス海まわり線	加賀温泉駅	橋立港	加賀温泉駅	往 40.8km 「循環」	365日	1460回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	日本海観光バス(株)	(6) キャンバス小松空港線	加賀温泉駅	小松空港	小松空港	往 16.8km 復 16.8km	365日	646回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	日本海観光バス(株)	(7) キャンバス小松空港線(ショート)	加賀温泉駅	片山津温泉駅	小松空港	往 16.3km 復 16.3km	365日	1179回			路線定期運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ③
	加賀第一交通(株)	(8) のりあい号		加賀市内			68日	7,599			区域運行	①	加賀温泉駅で地域間幹線系統 温泉山中線に結節 ①

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィードバックシステムに係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記す。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィードバックシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	加賀市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	50443
交通不便地域等	9574

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
7207	山中温泉区	過疎地域
3351	三谷村、東谷口村、西谷村、 東谷奥村	山村振興
984	(重複)	

地域公共交通計画、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
加賀市地域公共交通計画	令和4年4月1日	
地域公共交通利便増進実施計画	令和8年7月1日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

議案（５）

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）の策定について

１．概要・趣旨

本計画は、地域のニーズに応じた公共交通のバリアフリー化を推進するため、地域の協議会が必要性に応じて定めるものです。この計画の策定により、対象となる設備等の整備について、国の支援を受けることが可能となります。

今回は、市内の事業者等から、高齢者や障がいのある方をはじめとする多様な市民の移動手段を確保するため、福祉車両（ユニバーサルデザインタクシー、スロープ付きタクシー）を導入するにあたり、国の補助金を活用したいとの要望をいただきました。

つきましては、事業者が円滑に車両整備を進められるよう、新たに生活交通改善事業計画を策定することについて、本協議会にお諮りするものです。

２．策定日（予定）

令和８年６月２４日

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和 8 年 6 月 2 4 日

（名称） 加賀市地域公共交通活性化・
再生協議会

（代表者名） 会長 中山 晶一郎

1. 生活交通改善事業計画の名称
加賀市生活交通改善事業計画
2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性
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）の低下が懸念されている。 今後、高齢化社会の進展が見込まれている中で、高齢化や障がい等により自動車を運転できなくなる住民の社会進出への対応は重要な課題である。このような中で、ドア・ツー・ドアの運送、高齢者や障がい者等のニーズに迅速に対応できる安全で便利な福祉タクシーの車両を増加させることが求められている。
3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果
（１）事業の目標
高齢化率が高まっている状況で、地域内の福祉タクシー車両を増加（１１台から１７台）させることで、身体が自由に利きにくい方でも出かけやすい環境の整備を図る。
（２）事業の効果
スロープや、乗降しやすい補助ステップなどが設置された福祉タクシーの導入により、通院や買い物などでタクシーを利用する高齢者・車いす利用者のほか、妊産婦や子ども連れの方々等の乗降時等の負担が軽減され、移動の円滑化が図られることで利用の増加が期待される。
4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
（１）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）
・UD タクシー車両の導入（３台）：加賀第一交通株式会社 ・スロープ付タクシー車両の導入（２台）：有限会社石川相互自動車 ・スロープ付タクシー車両の導入（１台）：まるたけ
（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の３区分における運賃割引率について）
・加賀第一交通：身体・知的・精神 １割 ・石川相互自動車：身体・知的・精神 １割 ・まるたけ：身体・知的・精神 １割
（実施事業者（補助対象事業者）における特定地域での減休車の状況について ※特定地域外の事業者及び福祉限定事業者は記載不要）
（２）関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）
〈バス車両の導入に係る事業〉該当なし

〈福祉タクシー車両・共同配車センターに係る事業〉該当なし					
〈バスターミナルに係る事業〉該当なし					
5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
令和8年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
UD タクシー 導入	7,362 千円	1,200 千円	千円	千円	6,162 千円
	100%	16.2%	%	%	83.8%
福祉タクシ ー導入 (相互)	5,447 千円	1,200 千円	千円	千円	4,247 千円
	100%	22%	%	%	78%
福祉タクシ ー導入 (まるた け)	3,325 千円	600 千円	千円	千円	2,725 千円
	100%	18.0%	%	%	82.0%
合 計	16,134 千円	3,000 千円	千円	千円	13,134 千円
	100%	18.5%	%	%	81.5%
※総事業費については見込み額を記載。 ※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。					
令和9年度（翌年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
	千円	千円	千円	千円	千円
	100%	%	%	%	%
	千円	千円	千円	千円	千円
	100%	%	%	%	%
合 計	千円	千円	千円	千円	千円
	100%	%	%	%	%
※総事業費については見込み額を記載 ※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。					
6. 計画期間					
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載					
事業の名称	令和8年度				令和9年度
	4月	9月	12月	3月	4月 9月 12月 3月
					令和10年度
	4月	9月	12月	3月	4月 9月 12月 3月

UD タクシーの導入	交付決定日 以後着手  3 台 2 月 2 6 日完了		
福祉タクシーの導入	交付決定日 以後着手  3 台 2 月 2 6 日完了		
7. 協議会の開催状況と主な議論			
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・再生協議会において、協議・合意（予定）			
8. 利用者等の意見の反映			
加賀市地域公共交通計画の策定に係るアンケート調査において、福祉バス・福祉タクシーの充実の重要性について肯定的な意見が多く寄せられた。 乗合タクシーの利用者、利用検討者からも車椅子での乗車の可否の問い合わせがある。			
9. 協議会メンバーの構成員			
関係都道府県	石川県企画振興部交通総合対策監室交通政策課		
関係市区町村	加賀市市民生活部地域振興課		
交通事業者・交通施設管理者等	北鉄加賀バス(株)、加賀第一交通(株)、日本海観光バス(株)、全国自動車交通労働組合連合会石川ハイタク連合会		
地方運輸局	北陸信越運輸局石川運輸支局		
その他協議会が必要と認める者	学識経験者、石川県大聖寺警察署、加賀市区長会連合会、加賀市老人クラブ連合会、加賀市身体障害者福祉協会、加賀商工会議所女性会、（一社）加賀市観光交流機構、加賀市校長会、市内県立高校の代表、利用者（市民等）		

【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ニ 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）0761-72-7831

（e-mail）koutsu@city.kaga.lg.jp

キャンバスの料金体系の追加について

1. 概要・趣旨

キャンバスにおきまして、民間事業者が提供する乗換検索アプリ（ジョルダン等）や、JR西日本のMaaSアプリ「tabiwa by WESTER」等で購入可能なデジタルチケットを新たに導入するものです。

乗換検索アプリとの連携により、利用者が経路検索を行った際、画面上に表示されるチケットバナーから直接購入画面へ遷移することが可能となり、観光客をはじめとする利用者の利便性向上が図られます。また、デジタルチケットの導入に伴い、購入者の利用経路や発着地（加賀市までの移動経路）を把握できる「ODデータ（起終点データ）」の取得が可能となります。これにより、今後の路線再編やダイヤ改正における客観的な基礎データとして、有効に活用できるものと見込んでおります。

2. チケットの運賃及び種類

チケットの具体的な運賃及び種類につきましては、「運賃協議分科会」においてお諮りし、決定するものといたします。なお、今回導入を予定しているデジタルチケットは、現行で既に販売している「キャンバス1日乗車券（1,300円）」と同額での設定を想定しております。

3. 今後の運用について（包括的取扱）

デジタルチケットのサービス提供事業者は複数存在することから、今後、同様の仕組みを横展開して導入する場合につきましては、その都度本会議へお諮りすることはせず、運行事業者の判断において機動的に導入できるよう取り扱いたいと存じます。