

議案

金沢市地域公共交通利便増進実施計画の変更、令和８年度「地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業に係る計画（別紙）」の策定及び令和７年度「地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業に係る計画（別紙）」の変更

令和５年４月から本格運行をする地域運営交通「チョイソコかなざわ」について、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（以下「国庫補助金」という。）を継続して活用するため、別紙のとおり、金沢市地域公共交通利便増進実施計画を変更し、及び令和８年度「地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業に係る計画（別紙）」を策定する。

〔概要〕

１．金沢市地域公共交通利便増進実施計画の変更

当該運行に国庫補助金を継続して活用するため、必要箇所を変更する。詳細は別紙１のとおり。

２．令和８年度「地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業に係る計画（別紙）」を策定

令和７年１０月から令和８年９月の運行に国庫補助金を活用するため、申請に必要な本計画を策定する。詳細は別紙２のとおり。

３．令和７年度「地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業に係る計画（別紙）」を変更

上記２の前年度計画である令和６年１０月から令和７年９月の運行に関して、運行事業者の変更に伴い、計画を変更する。詳細は別紙３のとおり

〔備考〕

- ・上記における国への申請の際の書類補正は、事務局に一任いただきます。

別紙 1

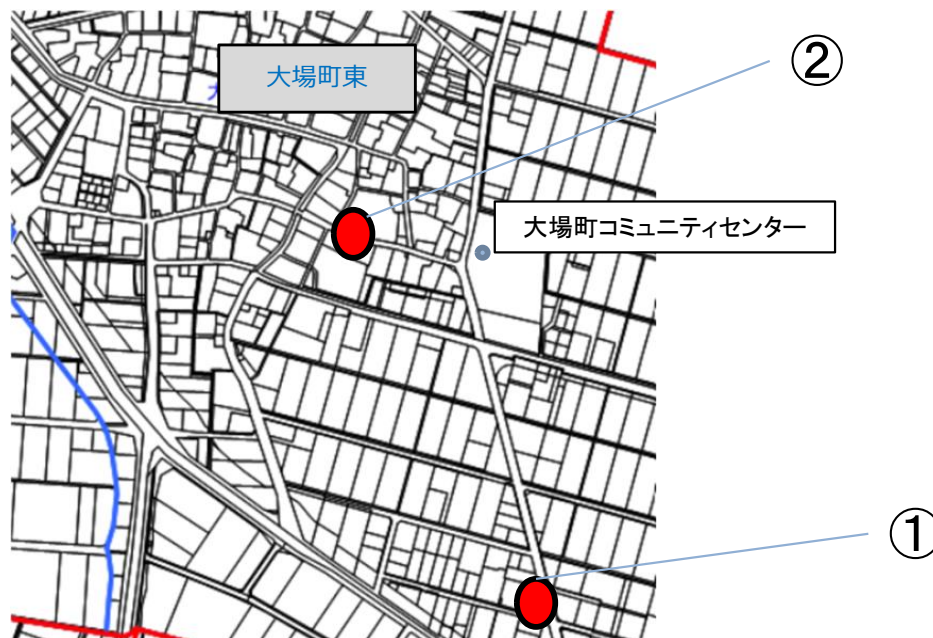
1 金沢市地域公共交通利便増進実施計画の変更

【概要】

(1) 停留所追加 2 件 (257箇所⇒259箇所) (令和 6 年 1 1月～)

| | 区分 | 停留所名 | 住所 | 停留所区分 | 利用可能地区 |
|---|------|-----------------------|----------|--------|--------|
| ① | 新規追加 | 518_湖南19_(株)ヒノキ・ワークス前 | 大場町東767先 | 住宅地停留所 | 湖南 |
| ② | 新規追加 | 519_湖南20_常念寺駐車場 | 大場町東181 | 住宅地停留所 | 湖南 |

〔位置図〕



(2) 運行事業者の変更 (令和 7 年 1 月～)

| 変更理由 | 運行事業者(変更前) | 運行事業者(変更後) |
|---------|------------|------------|
| 事業統合のため | なるわ交通株式会社 | 株式会社富士タクシー |

※ 営業所の位置に変更なし

| 変更（案） | 現行 |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 修正箇所はP2、11のみ | |
| 金沢市地域公共交通利便増進実施計画 | 金沢市地域公共交通利便増進実施計画 |
| 令和5年3月策定 (令和7年6月変更) 金沢市 | 令和5年3月策定 (令和6年1月変更) 金沢市 |

目次

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. 計画の概要 | 1 |
| (1) 目的 | 1 |
| (2) 計画の位置づけ | 1 |
| (3) 計画の枠組み | 2 |
| (4) 第3次金沢交通戦略における利便増進事業の位置づけ | 3 |
| 2. 事業の内容・実施主体 | 7 |
| 3. 実施予定期間 | 10 |
| 4. 地方公共団体による支援 | 10 |
| 5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法 | 10 |
| 6. 事業の効果 | 11 |
| (1) 利便増進事業の実施による効果 | 11 |
| (2) 第3次金沢交通戦略の目標に対する利便増進事業の位置づけ | 11 |
| 7. 利便増進事業に関連して実施する事業 | 12 |

目次

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. 計画の概要 | 1 |
| (1) 目的 | 1 |
| (2) 計画の位置づけ | 1 |
| (3) 計画の枠組み | 2 |
| (4) 第3次金沢交通戦略における利便増進事業の位置づけ | 3 |
| 2. 事業の内容・実施主体 | 7 |
| 3. 実施予定期間 | 10 |
| 4. 地方公共団体による支援 | 10 |
| 5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法 | 10 |
| 6. 事業の効果 | 11 |
| (1) 利便増進事業の実施による効果 | 11 |
| (2) 第3次金沢交通戦略の目標に対する利便増進事業の位置づけ | 11 |
| 7. 利便増進事業に関連して実施する事業 | 12 |

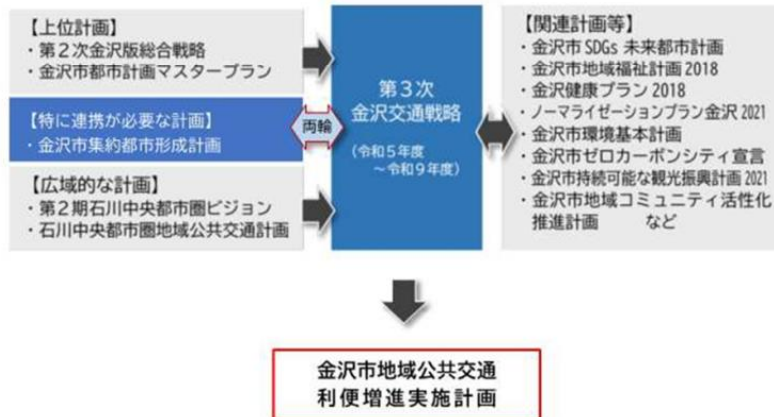
1. 計画の概要

(1) 目的

令和5年3月に策定した「第3次金沢交通戦略（地域公共交通計画）」に基づき、確実な事業の実施及び地域住民の利便性の向上に資する地域旅客運送サービスの実現を図るため、北部6地区におけるフィーダー交通（地域運営交通「チョイソコかなざわ」）の導入等に関して示す「金沢市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、「金沢市都市計画マスタープラン」などの上位計画や「金沢市集約都市形成計画」、SDGs、ゼロカーボンシティなどの関連計画と調整・整合を図るとともに、「石川中央都市圏地域公共交通計画」と連携し、本市の交通まちづくりを示す「第3次金沢交通戦略」を具体化するための実施計画として位置付ける。



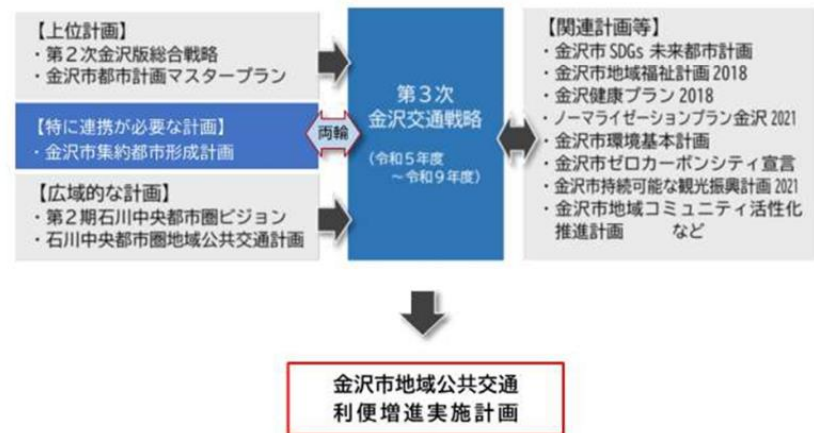
1. 計画の概要

(1) 目的

令和5年3月に策定した「第3次金沢交通戦略（地域公共交通計画）」に基づき、確実な事業の実施及び地域住民の利便性の向上に資する地域旅客運送サービスの実現を図るため、北部6地区におけるフィーダー交通（地域運営交通「チョイソコかなざわ」）の導入等に関して示す「金沢市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、「金沢市都市計画マスタープラン」などの上位計画や「金沢市集約都市形成計画」、SDGs、ゼロカーボンシティなどの関連計画と調整・整合を図るとともに、「石川中央都市圏地域公共交通計画」と連携し、本市の交通まちづくりを示す「第3次金沢交通戦略」を具体化するための実施計画として位置付ける。



(3) 計画の枠組み

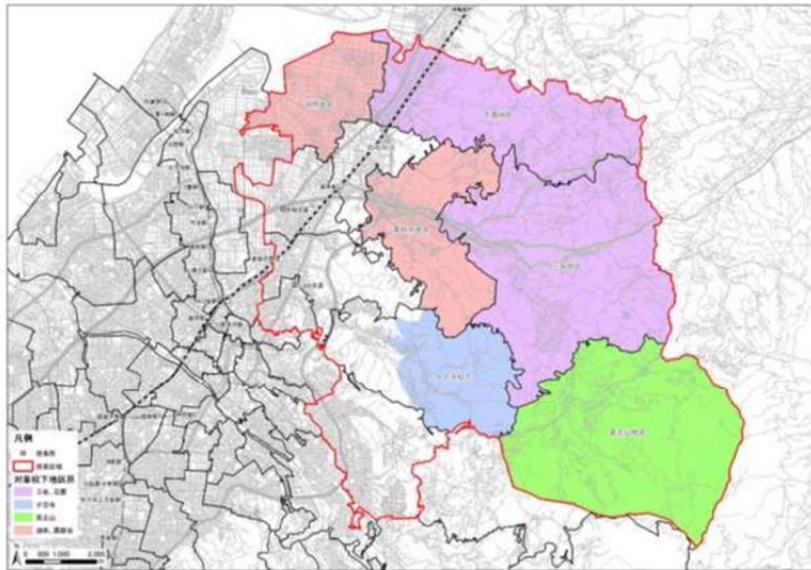
①計画期間

令和5年度(2023年度)から令和9年度(2027年度)の5年間

②実施区域

金沢市内

・北部6地区(湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺の町会連合会の区域)におけるフィーダー交通(地域運営交通「チョイソコかなざわ」)の導入区域を本計画の利便増進事業(以下「利便増進事業」という。)の対象とする。



③実施体制

金沢市、町会連合会、関係する交通事業者等により事業を実施する。

(3) 計画の枠組み

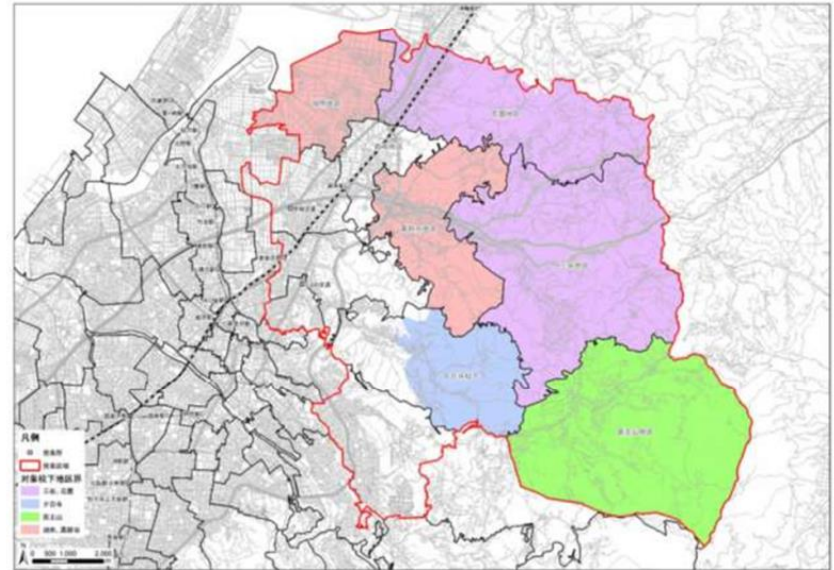
①計画期間

令和5年度(2023年度)から令和9年度(2027年度)の5年間

②実施区域

金沢市内

・北部6地区(湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺の町会連合会の区域)におけるフィーダー交通(地域運営交通「チョイソコかなざわ」)の導入区域を本計画の利便増進事業(以下「利便増進事業」という。)の対象とする。



③実施体制

金沢市、町会連合会、関係する交通事業者等により事業を実施する。

(4) 第3次金沢交通戦略における利便増進事業の位置づけ

「利便増進事業」については、「第3次金沢交通戦略」における具体的な施策・取組の中に位置づけられており、関連する施策・取組とともに、利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組む。

①これまでの交通まちづくりの評価・課題

第3次金沢交通戦略において、本市の交通まちづくりの課題を以下のとおり整理している。

①第2次金沢交通戦略の評価と課題

- ・コロナ禍で激減した公共交通の利用について、短期的な利用回復策を行った上で、公共交通重要路線を中心とした適切な輸送力の確保・サービスレベルの向上のための公共交通ネットワークの再構築が必要
- ・各方面における交通結節点の整備や乗継抵抗（料金・時間・環境等）の軽減など、円滑な交通結節機能の強化に向けた取組が必要
- ・新しい生活様式に対応し、誰もがわかりやすく利用しやすい交通環境に改善し、自家用車からの転換を促す取組が必要
- ・まちなかの魅力向上と併せた、歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境づくりを推進し、外出を促す取組が必要
- ・ウィズコロナ・アフターコロナ時代の都市圏内や県内外の移動・交流を支える公共交通の充実が必要

②市民の移動実態やニーズの反映

- ・市民の移動は、まちなかを含め大半が自家用車の利用ではあるものの、通勤・通学・通院などの移動には公共交通が一定数利用されており、公共交通の必要性を認識している市民も多い
- ・コロナ禍で移動が激減し、公共交通利用も大きく減少
- ・「過度に自家用車に頼らなくても移動しやすいまち」としての現状の満足度は若い年齢ほど低いが、将来的な必要性は年齢に限らず半数程度は認識
- ・公共交通の利用促進には、「増便」、「わかりやすいダイヤ設定」、「運賃の値下げ」が必要との意見が多い（特に若い年齢ほど増便に対する意見が多い）

③社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応の方向性

- ・コロナ禍における移動需要の激減や燃料価格高騰への対応
- ・従来からの公共交通を活かしつつ、必要な場合は他の交通手段により補完しながら、輸送資源を総動員して公共交通サービスを提供
- ・SDGsやゼロカーボンシティの実現に向けた施策展開
- ・路線バスをはじめとした公共交通の運転手不足への対応
- ・新技術を活用した公共交通利用促進の取組の推進（MaaS、AI、パーソナルモビリティなど）
- ・新しい交通システムの段階的な整備

(4) 第3次金沢交通戦略における利便増進事業の位置づけ

「利便増進事業」については、「第3次金沢交通戦略」における具体的な施策・取組の中に位置づけられており、関連する施策・取組とともに、利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組む。

①これまでの交通まちづくりの評価・課題

第3次金沢交通戦略において、本市の交通まちづくりの課題を以下のとおり整理している。

①第2次金沢交通戦略の評価と課題

- ・コロナ禍で激減した公共交通の利用について、短期的な利用回復策を行った上で、公共交通重要路線を中心とした適切な輸送力の確保・サービスレベルの向上のための公共交通ネットワークの再構築が必要
- ・各方面における交通結節点の整備や乗継抵抗（料金・時間・環境等）の軽減など、円滑な交通結節機能の強化に向けた取組が必要
- ・新しい生活様式に対応し、誰もがわかりやすく利用しやすい交通環境に改善し、自家用車からの転換を促す取組が必要
- ・まちなかの魅力向上と併せた、歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境づくりを推進し、外出を促す取組が必要
- ・ウィズコロナ・アフターコロナ時代の都市圏内や県内外の移動・交流を支える公共交通の充実が必要

②市民の移動実態やニーズの反映

- ・市民の移動は、まちなかを含め大半が自家用車の利用ではあるものの、通勤・通学・通院などの移動には公共交通が一定数利用されており、公共交通の必要性を認識している市民も多い
- ・コロナ禍で移動が激減し、公共交通利用も大きく減少
- ・「過度に自家用車に頼らなくても移動しやすいまち」としての現状の満足度は若い年齢ほど低いが、将来的な必要性は年齢に限らず半数程度は認識
- ・公共交通の利用促進には、「増便」、「わかりやすいダイヤ設定」、「運賃の値下げ」が必要との意見が多い（特に若い年齢ほど増便に対する意見が多い）

③社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応の方向性

- ・コロナ禍における移動需要の激減や燃料価格高騰への対応
- ・従来からの公共交通を活かしつつ、必要な場合は他の交通手段により補完しながら、輸送資源を総動員して公共交通サービスを提供
- ・SDGsやゼロカーボンシティの実現に向けた施策展開
- ・路線バスをはじめとした公共交通の運転手不足への対応
- ・新技術を活用した公共交通利用促進の取組の推進（MaaS、AI、パーソナルモビリティなど）
- ・新しい交通システムの段階的な整備

②基本的な考え方・基本方針

第3次金沢交通戦略において、本市の交通まちづくりに関する基本的な考え方、目指す公共交通ネットワークの実現に向けた交通政策の基本方針を以下のとおり設定している。

【第3次金沢交通戦略の基本的な考え方・基本方針】

〔第2次交通戦略以降の取組を踏まえた視点〕

- 第2次交通戦略の評価と課題への対応
- 市民の移動実態とニーズの反映
- 社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

〔これからの交通まちづくりに求められる視点〕

- まちづくりを継承する（集約都市の形成等）
- 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる
- 新たな公共交通の利用スタイルを提案する
- 時代の要請に応える
- 公共交通の持続可能性を高める

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

第3次金沢交通戦略

〔基本的な考え方〕

歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

拡充

新規

実現に向けた施策展開

〔基本方針〕

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～
2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～
3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～
4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～
5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

メリハリをつけて計画を推進

〔重点的な取組〕 ・ハード・ソフト両面からの連携を強化することで、地域に応じた移動手段を充実
・公共交通の利用促進と普及啓発を強化

新しい交通システム
（第1段階）の整備
※バスのサービス水準向上

地域住民による
移動手段の充実
（地域運営交通）

公共シェアサイクル
「まちのり」
の充実

金沢 MaaS
の推進

モビリティハブ
の整備

②基本的な考え方・基本方針

第3次金沢交通戦略において、本市の交通まちづくりに関する基本的な考え方、目指す公共交通ネットワークの実現に向けた交通政策の基本方針を以下のとおり設定している。

【第3次金沢交通戦略の基本的な考え方・基本方針】

〔第2次交通戦略以降の取組を踏まえた視点〕

- 第2次交通戦略の評価と課題への対応
- 市民の移動実態とニーズの反映
- 社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

〔これからの交通まちづくりに求められる視点〕

- まちづくりを継承する（集約都市の形成等）
- 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる
- 新たな公共交通の利用スタイルを提案する
- 時代の要請に応える
- 公共交通の持続可能性を高める

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

第3次金沢交通戦略

〔基本的な考え方〕

歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

拡充

新規

実現に向けた施策展開

〔基本方針〕

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～
2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～
3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～
4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～
5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

メリハリをつけて計画を推進

〔重点的な取組〕 ・ハード・ソフト両面からの連携を強化することで、地域に応じた移動手段を充実
・公共交通の利用促進と普及啓発を強化

新しい交通システム
（第1段階）の整備
※バスのサービス水準向上

地域住民による
移動手段の充実
（地域運営交通）

公共シェアサイクル
「まちのり」
の充実

金沢 MaaS
の推進

モビリティハブ
の整備

③目指す公共交通ネットワーク

第3次金沢交通戦略において、本市が目指す公共交通ネットワークは、「新しい交通システム（第1段階）」を想定し、その実現に向け、本市の都市構造を考慮して「まちなか」、「居住誘導区域」、「郊外」における公共交通ネットワークを次のとおり位置づけている。

※居住誘導区域：都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として策定した「金沢市集約都市形成計画」で定める区域であり、中長期的な人口減少を見据え持続的に成長する都市の実現に向け、公共交通重要路線等の沿線に居住の誘導を図る区域

【第3次交通戦略で目指す公共交通ネットワーク】

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
- 地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保

【各エリアにおける考え方】

- まちなか**
- 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
 - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

- 居住誘導区域**
- まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る

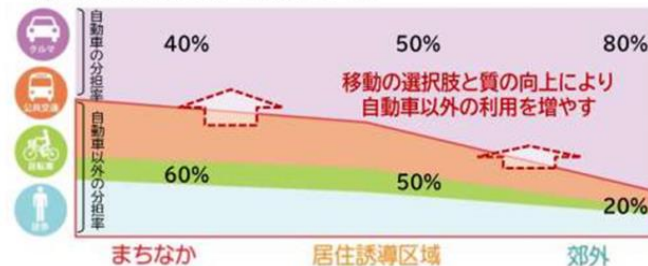
- 金沢版モビリティハブの定義**
- 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

| 交通モード | 交通結節点 | 本市の状況 |
|-----------|-------------|-------------------------------|
| 鉄道 | 駅(JR・IR) | 多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備 |
| | 駅(北陸鉄道) | |
| バス、地域運営交通 | バス停留所 | それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要 |
| タクシー | タクシーベイ等 | |
| 自転車 | 駐輪場・ポート | |
| 自動車 | パーク・アンド・ライド | |

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

- 郊外**
- 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

【各エリアにおける交通モードの利用イメージ】



③目指す公共交通ネットワーク

第3次金沢交通戦略において、本市が目指す公共交通ネットワークは、「新しい交通システム（第1段階）」を想定し、その実現に向け、本市の都市構造を考慮して「まちなか」、「居住誘導区域」、「郊外」における公共交通ネットワークを次のとおり位置づけている。

※居住誘導区域：都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として策定した「金沢市集約都市形成計画」で定める区域であり、中長期的な人口減少を見据え持続的に成長する都市の実現に向け、公共交通重要路線等の沿線に居住の誘導を図る区域

【第3次交通戦略で目指す公共交通ネットワーク】

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
- 地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保

【各エリアにおける考え方】

- まちなか**
- 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
 - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

- 居住誘導区域**
- まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る

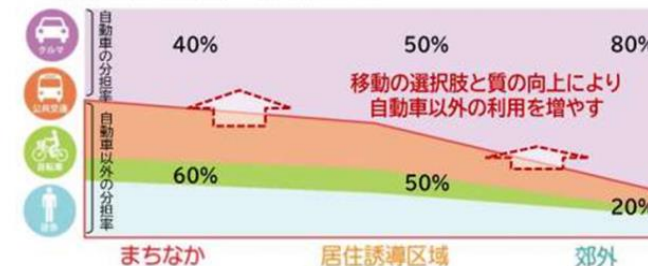
- 金沢版モビリティハブの定義**
- 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

| 交通モード | 交通結節点 | 本市の状況 |
|-----------|-------------|-------------------------------|
| 鉄道 | 駅(JR・IR) | 多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備 |
| | 駅(北陸鉄道) | |
| バス、地域運営交通 | バス停留所 | それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要 |
| タクシー | タクシーベイ等 | |
| 自転車 | 駐輪場・ポート | |
| 自動車 | パーク・アンド・ライド | |

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

- 郊外**
- 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

【各エリアにおける交通モードの利用イメージ】



第3次金沢交通戦略が目指す姿

【基本理念を再掲】

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保

- 地域実情に合わせ、住民が地域の課題・ニーズに柔軟に対応できるように
- 地域実情に合わせた公共交通の提供・利用促進を図る
- モビリティハブで乗り換え・待ち時間を短縮し、まちの魅力を高める
- MaaSにより乗り換え・待ち時間を短縮し、まちの魅力を高める



④施策・具体的な取組

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～

コロナ禍で減少した公共交通の利用を回復させ、持続可能な交通ネットワークを形成するために、公共交通重要路線の利便性向上や新しい交通システム（第1段階）の整備などにより、まちなかを核とした幹線となる公共交通ネットワークを充実させるとともに、地域自らが運営する公共交通の拡充などによる地域に応じた交通ネットワークの再構築を目指す。

■ 施策（※太字は重点的な取組）

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| (1) 公共交通重要路線の利便性向上 | (6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実 |
| (2) 鉄道線の利用促進・利便性向上 | (7) 公共交通の担い手の確保 |
| (3) 新しい交通システム（第1段階）の整備 | (8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実 |
| (4) 郊外の移動手段の確保 | |
| (5) 公共シェアサイクル「まちのり」の充実 | |

【利便増進事業を位置づけた施策・具体的な取組】

- 1 - (4) 郊外の移動手段の確保
- A. 地域住民による移動手段の充実

第3次金沢交通戦略が目指す姿

【基本理念を再掲】

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保

- 地域実情に合わせ、住民が地域の課題・ニーズに柔軟に対応できるように
- 地域実情に合わせた公共交通の提供・利用促進を図る
- モビリティハブで乗り換え・待ち時間を短縮し、まちの魅力を高める
- MaaSにより乗り換え・待ち時間を短縮し、まちの魅力を高める



④施策・具体的な取組

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～

コロナ禍で減少した公共交通の利用を回復させ、持続可能な交通ネットワークを形成するために、公共交通重要路線の利便性向上や新しい交通システム（第1段階）の整備などにより、まちなかを核とした幹線となる公共交通ネットワークを充実させるとともに、地域自らが運営する公共交通の拡充などによる地域に応じた交通ネットワークの再構築を目指す。

■ 施策（※太字は重点的な取組）

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| (1) 公共交通重要路線の利便性向上 | (6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実 |
| (2) 鉄道線の利用促進・利便性向上 | (7) 公共交通の担い手の確保 |
| (3) 新しい交通システム（第1段階）の整備 | (8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実 |
| (4) 郊外の移動手段の確保 | |
| (5) 公共シェアサイクル「まちのり」の充実 | |

【利便増進事業を位置づけた施策・具体的な取組】

- 1 - (4) 郊外の移動手段の確保
- A. 地域住民による移動手段の充実

2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～

市民や国内外の来訪者が、それぞれの移動目的に応じて、多様な交通モードを安全・安心かつ円滑に利用できるよう、金沢Ma a Sの取組のさらなる推進や、わかりやすい交通案内の充実、多様な交通モードの乗継・接続拠点となるモビリティハブの整備、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備の推進等を通じ、物理的・心理的な障壁の解消を目指す。

■ 施策（※太字は重点的な取組）

- | | |
|-------------------|------------------------|
| (1) 金沢Ma a Sの推進 | (3) 官民連携による交通結節点の整備・充実 |
| (2) わかりやすい交通案内の充実 | (4) ユニバーサルデザインの推進 |

3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

藩政期から続く本市のまちなかはかけがえない財産である一方、道路空間は他都市に比べ制約があるため、限られた空間の中で、市民や来訪者が便利で快適に移動できるよう、走行環境や渋滞対策の充実を図るとともに、タクシーの利用環境の向上や荷捌きの円滑化のほか、高齢者や障害のある方への移動支援等を通じ、歩行者・自転車・バス・自家用車などが共存する交通環境の形成を目指す。

■ 施策

- | | |
|----------------------|-----------------|
| (1) 走行環境等の充実 | (4) タクシーの利用環境向上 |
| (2) 渋滞緩和策の実施 | (5) 荷捌きの円滑化 |
| (3) 高齢者や障害のある方への移動支援 | |

4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～

本市のまちなかには、歴史・文化に加え、商業・業務・観光・行政等の多様な機能が集積し、伝統環境と近代的都市環境が調和する、他都市では決して味わえない多様な魅力が集積しています。この魅力が十分に発揮されるためには、歩行者・自転車・公共交通の利用環境を充実させ、乗ってみたいとなる公共交通に進化させるとともに、自家用車等の流入抑制や駐車場の適正な配置をさらに推進し、人が中心となる交通環境を目指す。

■ 施策

- | | |
|--------------------|---------------|
| (1) 歩けるまちづくりの推進 | (4) 自動車の流入抑制 |
| (2) 自転車利用環境の向上 | (5) 駐車場の適正な配置 |
| (3) 金沢ふらっとバスの利便性向上 | |

5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

一人ひとりが健康や交通安全、コミュニティ、環境、観光、経済等の幅広い視点に立ち、より持続的な交通のあり方を考え、実践するため、学校・企業・地域などとの連携によりモビリティマネジメントを推進し、過度な自家用車利用から徒歩・自転車・公共交通への利用転換を図るとともに、公共交通の利用促進や情報発信・周知の充実により、歩行者・自転車・公共交通優先の交通まちづくりの実現を目指す。

■ 施策

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| (1) モビリティマネジメントの推進 | (2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実 |
|--------------------|--------------------------|

2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～

市民や国内外の来訪者が、それぞれの移動目的に応じて、多様な交通モードを安全・安心かつ円滑に利用できるよう、金沢Ma a Sの取組のさらなる推進や、わかりやすい交通案内の充実、多様な交通モードの乗継・接続拠点となるモビリティハブの整備、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備の推進等を通じ、物理的・心理的な障壁の解消を目指す。

■ 施策（※太字は重点的な取組）

- | | |
|-------------------|------------------------|
| (1) 金沢Ma a Sの推進 | (3) 官民連携による交通結節点の整備・充実 |
| (2) わかりやすい交通案内の充実 | (4) ユニバーサルデザインの推進 |

3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

藩政期から続く本市のまちなかはかけがえない財産である一方、道路空間は他都市に比べ制約があるため、限られた空間の中で、市民や来訪者が便利で快適に移動できるよう、走行環境や渋滞対策の充実を図るとともに、タクシーの利用環境の向上や荷捌きの円滑化のほか、高齢者や障害のある方への移動支援等を通じ、歩行者・自転車・バス・自家用車などが共存する交通環境の形成を目指す。

■ 施策

- | | |
|----------------------|-----------------|
| (1) 走行環境等の充実 | (4) タクシーの利用環境向上 |
| (2) 渋滞緩和策の実施 | (5) 荷捌きの円滑化 |
| (3) 高齢者や障害のある方への移動支援 | |

4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～

本市のまちなかには、歴史・文化に加え、商業・業務・観光・行政等の多様な機能が集積し、伝統環境と近代的都市環境が調和する、他都市では決して味わえない多様な魅力が集積しています。この魅力が十分に発揮されるためには、歩行者・自転車・公共交通の利用環境を充実させ、乗ってみたいとなる公共交通に進化させるとともに、自家用車等の流入抑制や駐車場の適正な配置をさらに推進し、人が中心となる交通環境を目指す。

■ 施策

- | | |
|--------------------|---------------|
| (1) 歩けるまちづくりの推進 | (4) 自動車の流入抑制 |
| (2) 自転車利用環境の向上 | (5) 駐車場の適正な配置 |
| (3) 金沢ふらっとバスの利便性向上 | |

5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

一人ひとりが健康や交通安全、コミュニティ、環境、観光、経済等の幅広い視点に立ち、より持続的な交通のあり方を考え、実践するため、学校・企業・地域などとの連携によりモビリティマネジメントを推進し、過度な自家用車利用から徒歩・自転車・公共交通への利用転換を図るとともに、公共交通の利用促進や情報発信・周知の充実により、歩行者・自転車・公共交通優先の交通まちづくりの実現を目指す。

■ 施策

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| (1) モビリティマネジメントの推進 | (2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実 |
|--------------------|--------------------------|

2. 事業の内容・実施主体

本計画において定める利便増進事業については、令和4年7月の西日本ＪＲバスの路線減便・一部廃止、令和5年4月の北陸鉄道バスの路線一部廃止を受け、第3次金沢交通戦略に基づき、森本駅・東金沢駅や春日町バス停などを乗継拠点とし、当該路線のうち需要の少ないエリアをデマンド交通により代替することで、これまでの定時定路線運行では満たすことのできなかったきめ細やかな移動ニーズも含めて対応し、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図る。

■事業概要

| | |
|-------|--|
| 事業内容 | 北部6地区における地域運営交通「チョイソコかなざわ」の導入 |
| 事業主体 | 湖南地区町会連合会、薬師谷地区町会連合会、三谷地区町会連合会、花園地区町会連合会、医王山地区町会連合会、夕日寺校下町会連合会 |
| 運営主体 | 次世代型交通システム推進協議会 |
| 運行事業者 | 金城交通株式会社、株式会社富士タクシー |
| 事業の種類 | 一般乗合旅客自動車運送事業 |
| 運行の態様 | 区域運行 |
| 実施区域 | 北部6地区（湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺の町会連合会の区域） ※対象路線概要図のとおり ※花園地区（旭日除く）は令和5年7月から実施（運行開始）予定 |
| 停留所数 | 259箇所 |
| 運行日時 | 月曜から金曜、8時から15時まで ただし、土曜、日曜、祝日及び年末年始（12月29日から1月3日）を除く |
| 運賃 | 【共通】 湖南地区及び薬師谷地区の住民が利用する場合：1乗車当たり300円 三谷地区、花園地区、夕日寺校下（5町会※）及び医王山地区の住民が利用する場合：1乗車当たり400円 非会員が会員に同行し同乗する場合：会員と同額の運賃 【定期（令和5年7月運用開始予定）】 湖南地区及び薬師谷地区の住民が利用する場合： 1箇所月定期券 4,000円、3箇所月定期券 11,000円 三谷地区、花園地区、夕日寺校下（5町会※）及び医王山地区の住民が利用する場合： 1箇所月定期券 5,000円、3箇所月定期券 14,000円 ※夕日寺町町会、伝燈寺町町会、牧町町会、小二又町町会及び釣部町町会 |
| 運行車両 | ジャンボタクシー5台（乗車定員（運転席・助手席除く）8名） 小型タクシー1台（乗車定員（運転席除く）4名） |
| その他 | ・地域間幹線系統 津幡線（本津幡駅-八幡-兼六園下）と森本駅、春日町で接続 ・令和4年7月から令和5年3月まで実証運行 |

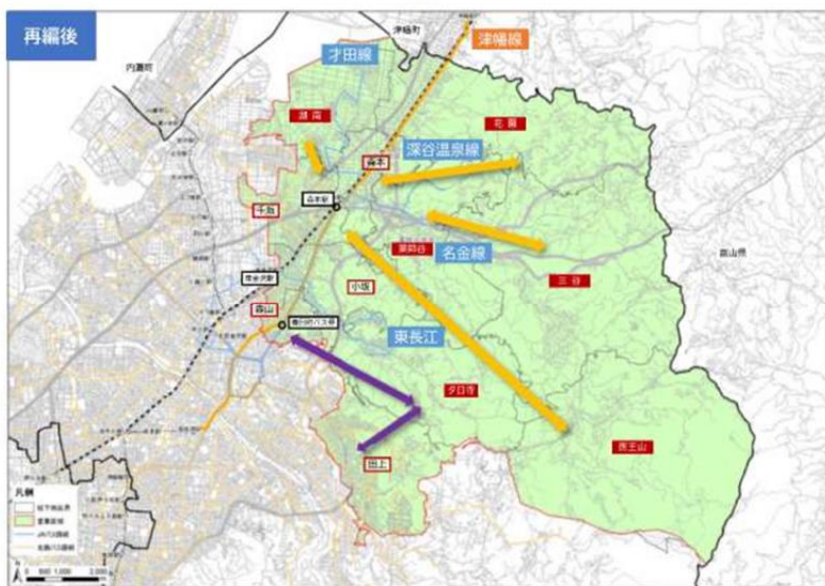
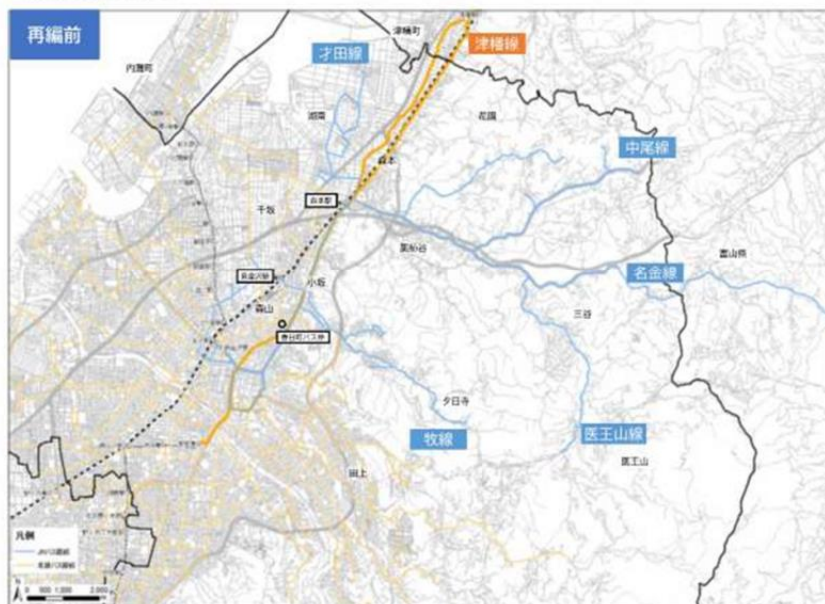
2. 事業の内容・実施主体

本計画において定める利便増進事業については、令和4年7月の西日本ＪＲバスの路線減便・一部廃止、令和5年4月の北陸鉄道バスの路線一部廃止を受け、第3次金沢交通戦略に基づき、森本駅・東金沢駅や春日町バス停などを乗継拠点とし、当該路線のうち需要の少ないエリアをデマンド交通により代替することで、これまでの定時定路線運行では満たすことのできなかったきめ細やかな移動ニーズも含めて対応し、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図る。

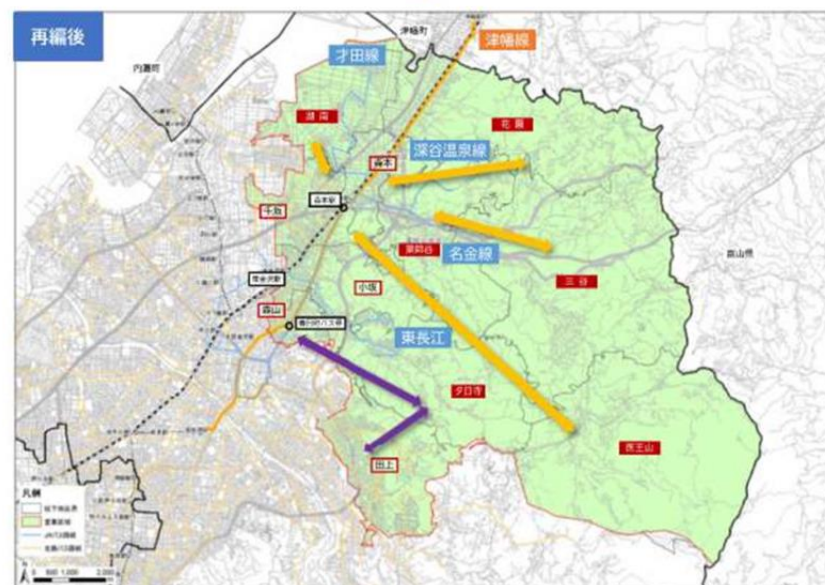
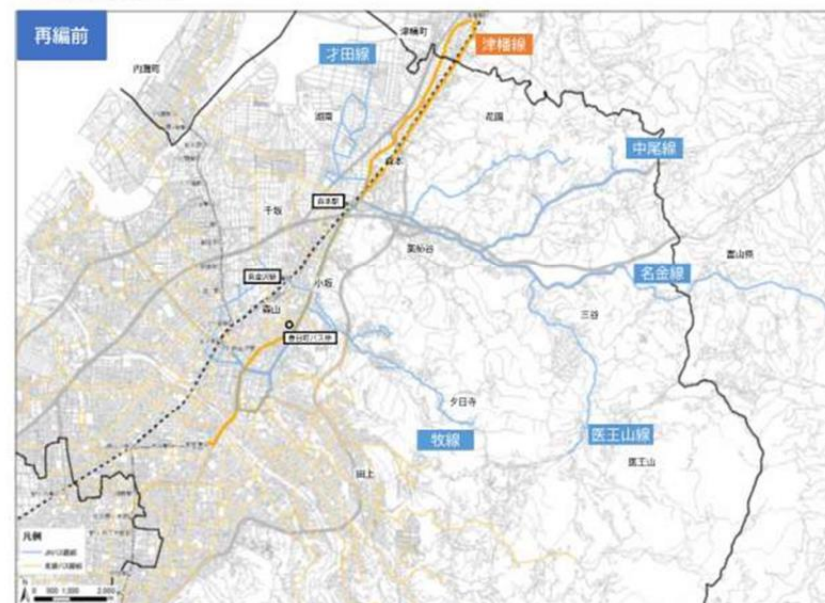
■事業概要

| | |
|-------|--|
| 事業内容 | 北部6地区における地域運営交通「チョイソコかなざわ」の導入 |
| 事業主体 | 湖南地区町会連合会、薬師谷地区町会連合会、三谷地区町会連合会、花園地区町会連合会、医王山地区町会連合会、夕日寺校下町会連合会 |
| 運営主体 | 次世代型交通システム推進協議会 |
| 運行事業者 | 金城交通株式会社、なるわ交通株式会社 |
| 事業の種類 | 一般乗合旅客自動車運送事業 |
| 運行の態様 | 区域運行 |
| 実施区域 | 北部6地区（湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺の町会連合会の区域） ※対象路線概要図のとおり ※花園地区（旭日除く）は令和5年7月から実施（運行開始）予定 |
| 停留所数 | 257箇所 |
| 運行日時 | 月曜から金曜、8時から15時まで ただし、土曜、日曜、祝日及び年末年始（12月29日から1月3日）を除く |
| 運賃 | 【共通】 湖南地区及び薬師谷地区の住民が利用する場合：1乗車当たり300円 三谷地区、花園地区、夕日寺校下（5町会※）及び医王山地区の住民が利用する場合：1乗車当たり400円 非会員が会員に同行し同乗する場合：会員と同額の運賃 【定期（令和5年7月運用開始予定）】 湖南地区及び薬師谷地区の住民が利用する場合： 1箇所月定期券 4,000円、3箇所月定期券 11,000円 三谷地区、花園地区、夕日寺校下（5町会※）及び医王山地区の住民が利用する場合： 1箇所月定期券 5,000円、3箇所月定期券 14,000円 ※夕日寺町町会、伝燈寺町町会、牧町町会、小二又町町会及び釣部町町会 |
| 運行車両 | ジャンボタクシー5台（乗車定員（運転席・助手席除く）8名） 小型タクシー1台（乗車定員（運転席除く）4名） |
| その他 | ・地域間幹線系統 津幡線（本津幡駅-八幡-兼六園下）と森本駅、春日町で接続 ・令和4年7月から令和5年3月まで実証運行 |

■対象路線概要図



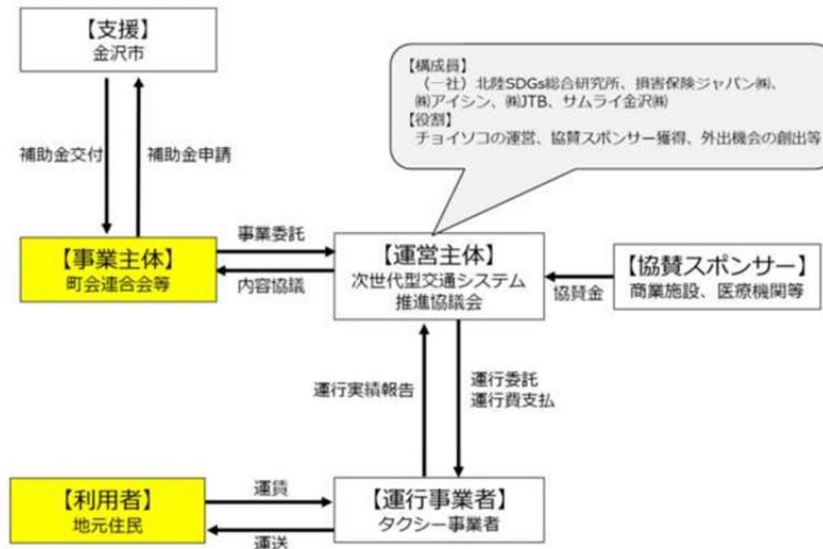
■対象路線概要図



■チョイソコ会員登録、予約方法



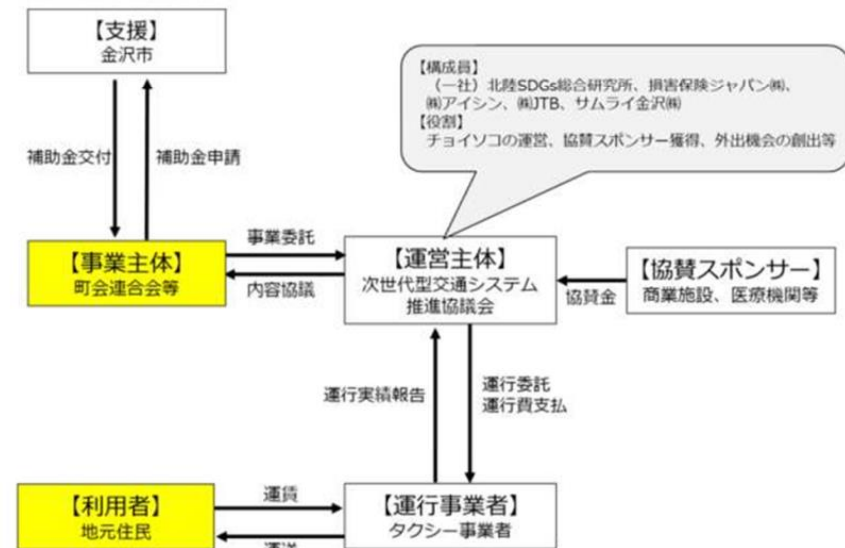
■チョイソコ運営方法



■チョイソコ会員登録、予約方法



■チョイソコ運営方法



3. 実施予定期間

利便増進事業の実施予定期間を以下に示す。

予定期間：令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）の5年間

| | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
|----------|--------------|-----|-----|-----|-----|
| 実施スケジュール | 導入地区の拡充・利用促進 | | | | |

4. 地方公共団体による支援

利便増進事業に対する支援内容を以下に示す。

| | |
|------|--|
| 支援内容 | ①運行費補助 地域運営交通運行費助成制度に基づき、運行経費から収入を控除した欠損部分に対し支援します。 ※補助金等の予算支援の詳細は「5. 実施事業に必要な資金の額・調達方法」参照 |
| | ②利用促進の取組の支援 地域住民が主体となって実施する交通事業者や企業等と連携した利便性向上や利用促進等の取組を支援します。 |
| | ③地元負担軽減策の検討 地元負担の軽減に向けた地域運営交通運行費助成制度の見直しを検討します。 |

第3次金沢交通戦略1－（4）Aに該当

5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり設定する。

| 項目 | 総事業費 (千円) | 調達方法（千円） | | | 実施時期 |
|------------------------------------|--------------|----------------|-----------------------|------------------------------|---------|
| | | 町会連合会 | 金沢市 | 国 | |
| | | 経常収益等 (運賃等) | 地域運営交通 運行費助成制 度 | 地域内フィーダー 系統確保維持 費国庫補助等 | |
| 北部6地区 地域運営交通 「チョイソコ かなざわ」 | 22,000 | 3,580 | 18,420 | 7,361 | R 5. 4～ |

※本表記載の補助金等の額については、令和5年3月時点の見込み額であり、記載のとおり調達がない場合があり得る。

3. 実施予定期間

利便増進事業の実施予定期間を以下に示す。

予定期間：令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）の5年間

| | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
|----------|--------------|-----|-----|-----|-----|
| 実施スケジュール | 導入地区の拡充・利用促進 | | | | |

4. 地方公共団体による支援

利便増進事業に対する支援内容を以下に示す。

| | |
|------|--|
| 支援内容 | ①運行費補助 地域運営交通運行費助成制度に基づき、運行経費から収入を控除した欠損部分に対し支援します。 ※補助金等の予算支援の詳細は「5. 実施事業に必要な資金の額・調達方法」参照 |
| | ②利用促進の取組の支援 地域住民が主体となって実施する交通事業者や企業等と連携した利便性向上や利用促進等の取組を支援します。 |
| | ③地元負担軽減策の検討 地元負担の軽減に向けた地域運営交通運行費助成制度の見直しを検討します。 |

第3次金沢交通戦略1－（4）Aに該当

5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり設定する。

| 項目 | 総事業費 (千円) | 調達方法（千円） | | | 実施時期 |
|------------------------------------|--------------|----------------|-----------------------|------------------------------|---------|
| | | 町会連合会 | 金沢市 | 国 | |
| | | 経常収益等 (運賃等) | 地域運営交通 運行費助成制 度 | 地域内フィーダー 系統確保維持 費国庫補助等 | |
| 北部6地区 地域運営交通 「チョイソコ かなざわ」 | 22,000 | 3,580 | 18,420 | 7,361 | R 5. 4～ |

※本表記載の補助金等の額については、令和5年3月時点の見込み額であり、記載のとおり調達がない場合があり得る。

6. 事業の効果

(1) 利便増進事業の実施による効果

利便増進事業の実施による効果を整理する。

| 項目 | 事業の効果 |
|--------------------------------|--|
| 北部6地区 地域運営交通 「チョイソコかなざわ」の導入 | <ul style="list-style-type: none"> ・西日本JRバスの路線減便・一部廃止及び北陸鉄道バスの路線一部廃止で生じた交通空白地域の解消、移動の選択肢の向上 〔西日本JRバスの路線廃止及び北陸鉄道バスの路線廃止後の各地区の公共交通の状況〕 湖南：1路線、薬師谷：2路線、三谷：0路線、花園：1路線、匠王山：1路線、夕日寺：1路線 ・地域内や近接する公共交通重要路線と接続する移動しやすい公共交通ネットワークの充実 ・住民の外出機会を創出し、元気で健康な地域づくりを支援 |

(2) 第3次金沢交通戦略の目標に対する利便増進事業の位置づけ

北部6地区における地域運営交通の導入に関する利便増進事業の実施により、利用者の利便性等が向上し、以下の第3次金沢交通戦略に掲げる成果指標の達成にも寄与する。

①公共交通の利用者数

目標値：コロナ禍前の利用者まで回復を目指す

| 現況(R3) | 目標(R9) | 長期目標(R14) |
|-----------|--------------|--------------|
| 86,073人/日 | 123,000人/日以上 | 130,000人/日以上 |

出典：交通事業者提供データ及び金沢市保有データ

※市内を運行するJR北陸本線・IRいしかわ鉄道線・北陸鉄道線（市内の駅）、路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、ふらっとバス、地域運営交通の利用者数

②市内の公共交通分担率（平日）

目標値：市全体の公共交通の分担率の向上を目指す

| 現況(H30) | 目標(R9) | 長期目標(R14) |
|---------|--------|-----------|
| 9% | 9%以上 | 10%以上 |

出典：公共交通モニタリング調査（金沢市実施）

※令和2年度、令和3年度にも同様の調査を実施していますが、コロナ禍で不要不急の外出が減少した結果、趣味、余暇活動等の移動（徒歩、自転車等）が特に減少し、公共交通分担率が上昇する状況にあることから特異値と判断し、基準となる現況を平成30年度としました。

6. 事業の効果

(1) 利便増進事業の実施による効果

利便増進事業の実施による効果を整理する。

| 項目 | 事業の効果 |
|--------------------------------|--|
| 北部6地区 地域運営交通 「チョイソコかなざわ」の導入 | <ul style="list-style-type: none"> ・西日本JRバスの路線減便・一部廃止及び北陸鉄道バスの路線一部廃止で生じた交通空白地域の解消、移動の選択肢の向上 〔西日本JRバスの路線廃止及び北陸鉄道バスの路線廃止後の各地区の公共交通の状況〕 湖南：1路線、薬師谷：2路線、三谷：0路線、花園：1路線、匠王山：1路線、夕日寺：1路線 ・地域内や近接する公共交通重要路線と接続する移動しやすい公共交通ネットワークの充実 ・住民の外出機会を創出し、元気で健康な地域づくりを支援 |

(2) 第3次金沢交通戦略の目標に対する利便増進事業の位置づけ

北部6地区における地域運営交通の導入に関する利便増進事業の実施により、利用者の利便性等が向上し、以下の第3次金沢交通戦略に掲げる成果指標の達成にも寄与する。

①公共交通の利用者数

目標値：コロナ禍前の利用者まで回復を目指す

| 現況(R3) | 目標(R9) | 長期目標(R14) |
|-----------|--------------|--------------|
| 86,073人/日 | 123,000人/日以上 | 130,000人/日以上 |

出典：交通事業者提供データ及び金沢市保有データ

※市内を運行するJR北陸本線・IRいしかわ鉄道線・北陸鉄道線（市内の駅）、路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、ふらっとバス、地域運営交通の利用者数

②市内の公共交通分担率（平日）

目標値：市全体の公共交通の分担率の向上を目指す

| 現況(H30) | 目標(R9) | 長期目標(R14) |
|---------|--------|-----------|
| 9% | 9%以上 | 10%以上 |

出典：公共交通モニタリング調査（金沢市実施）

※令和2年度、令和3年度にも同様の調査を実施していますが、コロナ禍で不要不急の外出が減少した結果、趣味、余暇活動等の移動（徒歩、自転車等）が特に減少し、公共交通分担率が上昇する状況にあることから特異値と判断し、基準となる現況を平成30年度としました。

③住まいの地区の移動満足度

目標値：移動満足度の上昇を目指す

| 現況(R3) | 目標(R9) |
|--------|--------|
| 26% | 30%以上 |

出典：公共交通モニタリング調査（金沢市実施）

※『住まいの地区は、「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」だと思いますか』という問いに対し、「とてもそう思う」「そう思う」の合計

④公共交通の公的資金投入額

目標値：必要な行政負担を確保する

| 現況(R3) | 目標(R5～R9) |
|---------|----------------|
| 4.2億円/年 | 平均2.3億円/年程度を確保 |

出典：交通事業者提供データ及び金沢市保有データ

※公共交通への公的資金額は、下記の決算額・予算額としました。

- ①地方鉄道の安全・維持に関する経費
- ②路線バス（民間事業者）に対する補助（赤字補填、車両購入補助等）
- ③ふらっとバス、地域運営交通の運行（委託）費

7. 利便増進事業に関連して実施する事業

第3次金沢交通戦略に記載されている事業のうち、地域公共交通利便増進事業に関連する以下の事業について、実施を図っていく。

1－（1）公共交通重要路線の利便性向上

B. 乗継環境の整備・充実

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・公共交通重要路線に指定される駅・バス停において、シェアサイクルやタクシー、地域運営交通、パーク・アンド・ライド駐車場などを合わせた接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備を推進します（詳細は2-(3)参照）。 ・利用者の多いバス停などでは、十分な上屋を持ち、わかりやすい行先・経路案内など、必要な情報を入手できるスマートバス停やシェルター・ベンチなどの整備やバリアフリー化を進め、バス待ち環境の向上を図ります。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、沿道施設所有者等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | モビリティハブの整備、継続的な乗継環境の改善 | | | | |

③住まいの地区の移動満足度

目標値：移動満足度の上昇を目指す

| 現況(R3) | 目標(R9) |
|--------|--------|
| 26% | 30%以上 |

出典：公共交通モニタリング調査（金沢市実施）

※『住まいの地区は、「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」だと思いますか』という問いに対し、「とてもそう思う」「そう思う」の合計

④公共交通の公的資金投入額

目標値：必要な行政負担を確保する

| 現況(R3) | 目標(R5～R9) |
|---------|----------------|
| 4.2億円/年 | 平均2.3億円/年程度を確保 |

出典：交通事業者提供データ及び金沢市保有データ

※公共交通への公的資金額は、下記の決算額・予算額としました。

- ①地方鉄道の安全・維持に関する経費
- ②路線バス（民間事業者）に対する補助（赤字補填、車両購入補助等）
- ③ふらっとバス、地域運営交通の運行（委託）費

7. 利便増進事業に関連して実施する事業

第3次金沢交通戦略に記載されている事業のうち、地域公共交通利便増進事業に関連する以下の事業について、実施を図っていく。

1－（1）公共交通重要路線の利便性向上

B. 乗継環境の整備・充実

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・公共交通重要路線に指定される駅・バス停において、シェアサイクルやタクシー、地域運営交通、パーク・アンド・ライド駐車場などを合わせた接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備を推進します（詳細は2-(3)参照）。 ・利用者の多いバス停などでは、十分な上屋を持ち、わかりやすい行先・経路案内など、必要な情報を入手できるスマートバス停やシェルター・ベンチなどの整備やバリアフリー化を進め、バス待ち環境の向上を図ります。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、沿道施設所有者等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | モビリティハブの整備、継続的な乗継環境の改善 | | | | |

2-(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

① モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

A. モビリティハブの整備

| | | | | | |
|----------|--|-----|---------|-----|-----|
| 取組内容 | ・まちなかや公共交通重要路線を中心として、バス、鉄道、シェアサイクル、タクシー、パーク・アンド・ライド（自家用車）などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点となるモビリティハブについて、地域の実情に応じた整備を推進します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（バス、タクシー、シェアサイクル）、沿道施設所有者等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 導入箇所・方法の検討 | | 順次整備の実施 | | |

5-(1) モビリティマネジメントの推進

A. 交通環境学習（モビリティマネジメント教育）の推進

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・幅広い世代を対象に、それぞれのライフステージに応じたモビリティマネジメント教育を継続して実施します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、各種団体・企業、市民 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 取組の実施・充実 | | | | |

5-(2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実

A. 過度な自家用車利用の自粛の啓発やエコ通勤の推進

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・環境意識の向上及び健康増進の観点から、市民の過度の自家用車利用の自粛と公共交通利用に関する啓発を行います。 ・ノーマイカーデーの実施やノーマイカーデーと併せた公共交通の運賃割引等の取組について、県や石川中央都市圏の自治体と連携し検討します。 ・金沢SDGsパートナーズ企業等に対して、エコ通勤優良事業所認証制度を紹介するなど、エコ通勤を推奨します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、各種団体・企業、市民、市外通勤者等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 取組の実施・充実 | | | | |

2-(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

① モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

A. モビリティハブの整備

| | | | | | |
|----------|--|-----|---------|-----|-----|
| 取組内容 | ・まちなかや公共交通重要路線を中心として、バス、鉄道、シェアサイクル、タクシー、パーク・アンド・ライド（自家用車）などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点となるモビリティハブについて、地域の実情に応じた整備を推進します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（バス、タクシー、シェアサイクル）、沿道施設所有者等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 導入箇所・方法の検討 | | 順次整備の実施 | | |

5-(1) モビリティマネジメントの推進

A. 交通環境学習（モビリティマネジメント教育）の推進

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・幅広い世代を対象に、それぞれのライフステージに応じたモビリティマネジメント教育を継続して実施します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、各種団体・企業、市民 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 取組の実施・充実 | | | | |

5-(2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実

A. 過度な自家用車利用の自粛の啓発やエコ通勤の推進

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・環境意識の向上及び健康増進の観点から、市民の過度の自家用車利用の自粛と公共交通利用に関する啓発を行います。 ・ノーマイカーデーの実施やノーマイカーデーと併せた公共交通の運賃割引等の取組について、県や石川中央都市圏の自治体と連携し検討します。 ・金沢SDGsパートナーズ企業等に対して、エコ通勤優良事業所認証制度を紹介するなど、エコ通勤を推奨します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、各種団体・企業、市民、市外通勤者等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 取組の実施・充実 | | | | |

B. 地域住民や企業・利用者組織等との連携による利用促進

| | | | | | |
|----------|--|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・県や周辺自治体と連携して、学校、企業などに積極的な利用を働きかけていくとともに、利用促進に向けた市民等の活動に対して支援します。 ・県や石川中央都市圏の自治体と連携し、企業版ふるさと納税制度の活用を検討します。 ・観光やスポーツ等のイベントと連携した移動手段の確保や、既存の公共交通の周知やデジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携などの可能性を検討します。【再掲】 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、各種団体・企業、沿線住民等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 継続的な取組の実施・充実 | | | | |

C. 多様な媒体によるわかりやすい情報発信

| | | | | | |
|----------|--|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・マスメディアやSNS、HPなどの多様な媒体を通じて公共交通の利用促進キャンペーンを実施し、自家用車から公共交通への利用転換の啓発を行います。 ・インフルエンサーを起用し、公共交通を利用した金沢観光の魅力や公共交通を使った魅力的な暮らしなどを発信します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、各種団体・企業 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 取組の実施・充実 | | | | |

B. 地域住民や企業・利用者組織等との連携による利用促進

| | | | | | |
|----------|--|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・県や周辺自治体と連携して、学校、企業などに積極的な利用を働きかけていくとともに、利用促進に向けた市民等の活動に対して支援します。 ・県や石川中央都市圏の自治体と連携し、企業版ふるさと納税制度の活用を検討します。 ・観光やスポーツ等のイベントと連携した移動手段の確保や、既存の公共交通の周知やデジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携などの可能性を検討します。【再掲】 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、各種団体・企業、沿線住民等 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 継続的な取組の実施・充実 | | | | |

C. 多様な媒体によるわかりやすい情報発信

| | | | | | |
|----------|--|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・マスメディアやSNS、HPなどの多様な媒体を通じて公共交通の利用促進キャンペーンを実施し、自家用車から公共交通への利用転換の啓発を行います。 ・インフルエンサーを起用し、公共交通を利用した金沢観光の魅力や公共交通を使った魅力的な暮らしなどを発信します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）、各種団体・企業 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 取組の実施・充実 | | | | |

令和 7 年 6 月 26 日

（名称）金沢市交通まちづくり協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

金沢市においては、郊外からまちなか（金沢駅・香林坊）へ向かう放射状のバス路線網（北陸鉄道・西日本ジェイアールバス）が形成されているほか、金沢駅を起点として富山方面へはIRいしかわ鉄道、福井方面へはJR北陸線、七尾方面にはJR七尾線が運行しており、これら公共交通は通勤・通学利用や高齢者の通院・買い物において重要な役割を担っている。

そのほか、市内まちなかでは金沢市が運営するコミュニティバス「金沢ふらっとバス」が運行しているほか、市内と郊外を結ぶ北陸鉄道の鉄道線（石川線・浅野川線）が運行している。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、市内北部地域において運行していた西日本ジェイアールバスが一部路線廃止・大幅な減便を実施したため、当該地域の住民の生活交通の確保が喫緊の課題となっている。

このため、IRいしかわ鉄道森本駅・東金沢駅や、北陸鉄道・西日本ジェイアールバスの春日町バス停などを乗継拠点とし、西日本ジェイアールバス名金線等を分割し、山間部区間をAIオンデマンド交通により代替することで、これまでの定時定路線運行では満たすことのできなかったきめ細やかな移動ニーズも含めて対応し、公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要である。

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**

- ・ チョイソコかなざわののべ利用者数を 1 箇月平均306人以上とする。
実証実験実績（令和 4 年 7 月～令和 5 年 3 月）： 2, 760 人（平均306人/月）
- ・ チョイソコかなざわに係る収支率（事業費に対する運賃収入割合）を 5 % 以上とする。
- ・ 利用者満足度を65%以上とする。

（２）事業の効果

AIデマンド交通の運行により、市内北部地域（湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺）の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保され、地域内や近接する公共交通重要路線と接続する移動しやすい公共交通ネットワークが実現できる。

また、住民の外出機会が創出され、健康増進や地域活性化にもつながる。

| |
|--|
| 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者のニーズに基づく停留所の設置 (金沢市、町会連合会、次世代型交通システム推進協議会、交通事業者) ・ 対象地区の住民を対象とした利用方法等の説明会 (金沢市、町会連合会) ・ 健康プログラム等と連携した外出機会の創出 (町会連合会、次世代型交通システム推進協議会) <p>(金沢市地域公共交通計画 P35、36 参照)</p> |
| 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 |
| 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るチョイソコかなざわについて、その運行に係る費用総額から運行収入を差し引いた差額分 (赤字分) に対し、金沢市は最大 9 割を負担することとしている。 |
| 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数や収支率について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・ 利用者アンケート (車内聞き取りアンケート等) ・ 住民ヒアリング (住民懇談会等) 等 |
| 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 を添付。 |
| 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 |

- ・平成20年3月21日 本協議会を設立
- ・毎年度末 本協議会を開催
- ・令和5年1月26日 本協議会でチョイソコかなざわの本格運行に係る関係者合意
- ・令和5年3月23日 本協議会で第3次金沢交通戦略（金沢市地域公共交通計画）、
金沢市地域公共交通利便増進実施計画及び
本計画（令和5年度分）を協議
第3次金沢交通戦略（金沢市地域公共交通計画）の策定
- ・令和5年5月12日～26日
本協議会（書面）で金沢市地域公共交通利便増進実施計画の
変更及び本計画（令和6年度分）を協議
- ・令和6年6月20日～28日
本協議会（書面）で本計画（令和7年度分）を協議
- ・令和6年12月13日～令和7年1月9日
本協議会（書面）で事業評価（令和6年度分）を協議
- ・令和7年6月17日～26日
本協議会（書面）で本計画（令和8年度分）を協議

19. 利用者等の意見の反映状況

実証実験中の令和4年10月に北部地域の全世帯を対象にアンケートを実施し、同年11月からの運行内容見直しに反映している。令和5年度の本格運行以降は、毎年度各自主運営主体へ定期運行診断を実施し、運行内容見直しを行う。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）石川県金沢市広坂1丁目1番1号

（所 属）金沢市 都市政策局 交通政策課

（氏 名）北川 輝

（電 話）076-220-2038

（e-mail）koutsuu@city.kanazawa.lg.jp

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)

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 | | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで該当 する要件 (別表7・9) | 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保 | 基準ホで該 当する要件 (別表7のみ) |
| 金沢市 | 金城交通(株) | (1) チョイソコかなざわ | | 金沢市内 | | 往 km 復 km | 240日 | 1,920回 | ○ | | 区域運行 | ① | 森本駅又は春日町で補助 対象地域間幹線系統津幡 線と接続 | |
| | (株)富士タクシー | (2) チョイソコかなざわ | | 金沢市内 | | 往 km 復 km | 240日 | 1,750回 | ○ | | 区域運行 | ① | 森本駅又は春日町で補助 対象地域間幹線系統津幡 線と接続 | |
| | | (3) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | | (4) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | | (5) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |

(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キロ程を記載し、もう片方の欄に「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、地域内フィーダー系統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「○」を記載す
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、地域内フィーダー系統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 | 金沢市 |
|-------|-----|

金沢市 (単位:人)

| | 人 口 |
|----------|------|
| 人口集中地区以外 | |
| 交通不便地域等 | 6924 |

交通不便地域等の内訳

| 人 口 | 対象地区 | 根拠法 |
|-------|-------|------|
| 378 | 旧湯涌谷村 | 山村振興 |
| 5,605 | 旧犀川村 | 山村振興 |
| 941 | 旧内川村 | 山村振興 |

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 |
|-------------------|-----------|----------|
| 金沢市地域公共交通計画 | 令和5年3月23日 | |
| 金沢市地域公共交通利便増進実施計画 | 令和5年3月23日 | 令和5年度 |

(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)⑪))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)

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)

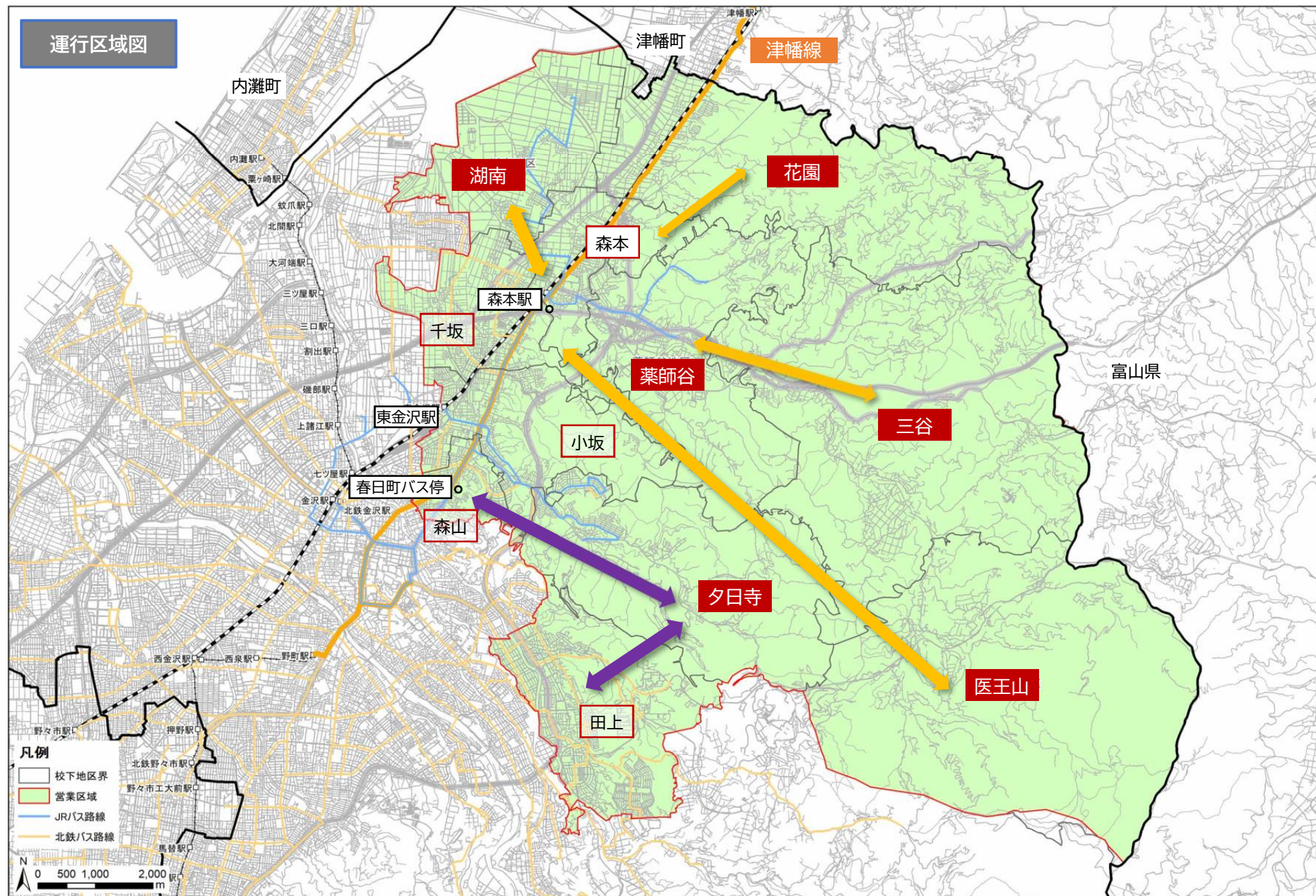
地域内フィーダー系統確保維持事業(区域型)運行便数算出表

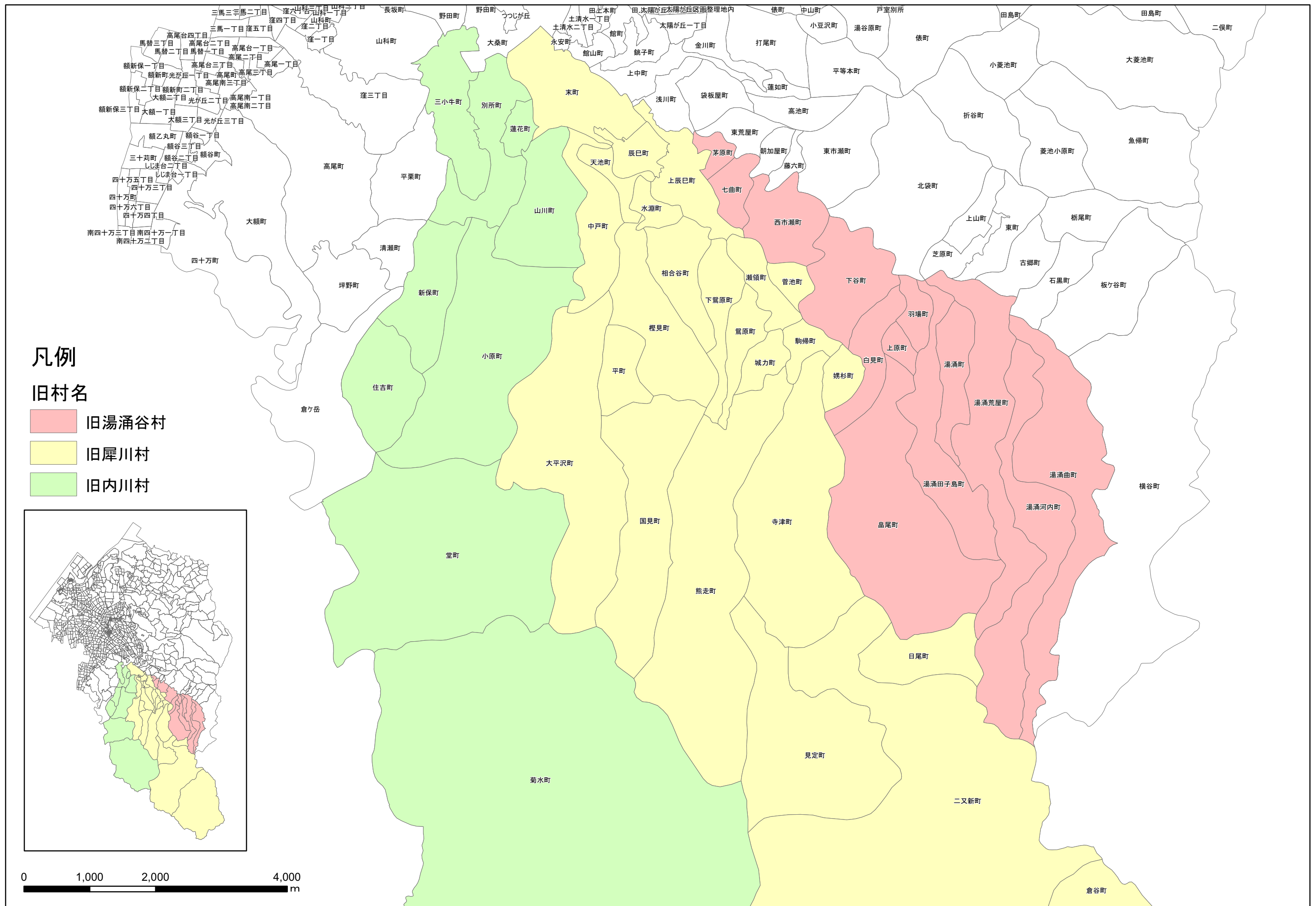
| 自治体名 | | 金沢市 | | | | 事業者名 | | | | 富士タクシ一 | | | | | | | | | | 申請番号 | | | | 運行系統名 | | | | チョイソコかなざわ | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|--------|-----|---|---|---|------|---|---|---|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|----|----|----|-------|----|----|----|-----------|------|--------|----------|-----|------|------|--|--|--|--|--|----|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 計画運行日数 | 240日 | 計画運行回数 | 1,750.0回 | | | | | | | | | | |
| | | :土曜 | | | | :日曜 | | | | :祝日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 合計 | |
| 2025 ~ 2026 | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | | | | | | |
| 10月 | 曜 日 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 154 | 154 | | | | | | | | |
| 11月 | 曜 日 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 196 | 350 | | | | | | | |
| 12月 | 曜 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | | | 140 | 490 | | | | | | | |
| 1月 | 曜 日 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 133 | 623 | | | | | | | |
| 2月 | 曜 日 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | | | | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | 126 | 749 | | | | | | | |
| 3月 | 曜 日 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 7 | 7 | | 147 | 896 | | | | | | | |
| 4月 | 曜 日 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 7 | 7 | | 7 | | 147 | 1043 | | | | | | | | |
| 5月 | 曜 日 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | | | | | | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 126 | 1169 | | | | | | | |
| 6月 | 曜 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 7 | 7 | | | 154 | 1323 | | | | | | | |
| 7月 | 曜 日 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | 7 | 7 | 7 | 7 | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 154 | 1477 | | | | | | | |
| 8月 | 曜 日 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | 7 | | 140 | 1617 | | | | | | | |
| 9月 | 曜 日 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | | 月計 | 累計 | | | | | | | |
| | 計画運行回数 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | | | 7 | 7 | | | 7 | 7 | 7 | | 133 | 1750 | | | | | | | |

◆地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請に使用する際の注意点
「申請番号」「運行系統の欄」については、申請する地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)に記載されたとおり転載すること。

◆**地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請に使用する際の注意点**
「申請番号」「運行系統の欄については、申請する地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)に記載されたとおり転載すること。

運行区域図





別紙3

令和7年度「地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業に係る計画（別紙）」 変更箇所抜粋

【変更内容】

事業統合による運行事業者の変更

旧 なるわ交通株式会社 ⇒ 新 株式会社富士タクシー

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）

R7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 | | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで該当 する要件 （別表7・9） | 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保 | 基準ホで該 当する要件 （別表7のみ） |
| 金沢市 | 金城交通(株) | (1) チョイソコかなざわ | | 金沢市内 | | 往 km 復 km | 243日 | 1,701回 | ○ | | 区域運行 | ① | 森本駅又は春日町で補助 対象地域間幹線系統津幡 線と接続 | |
| | ～1/30なるわ交通(株) 1/31～(株)富士タクシー | (2) チョイソコかなざわ | | 金沢市内 | | 往 km 復 km | 243日 | 1,458回 | ○ | | 区域運行 | ① | 森本駅又は春日町で補助 対象地域間幹線系統津幡 線と接続 | |
| | | (3) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | | (4) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | | (5) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |

（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キロ程を記載し、もう片方の欄に「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、地域内フィーダー系統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、地域内フィーダー系統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。

[illegible]

◆地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請に使用する際の注意点

1. 「申請番号」「運行事統名」の欄については、申請する地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）に記載されたとおり転載すること。
2. 各月については計画回数のみ記載すること。
3. 「1回当たりのサービス提供時間」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出すること。

1. 「申請番号」「運行系統名」の欄については、認定された地域公共交通計画又は生活交通確保保持改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)に記載されたとおり転載すること。

1－(4) 郊外の移動手段の確保

■ 現況・課題

郊外をはじめ、まちなかに近い既成市街地等にあっても、生活に必要な鉄道や路線バスなどの公共交通が十分に確保されていない地域が存在します。これらの地域では、子どもや高齢者などの自家用車を自由に使えない人にとっては、通院や買物などの日常生活の移動が満足に行える状況にはありません。一方、民間の交通事業者においては、採算面からバス路線の維持が図れない、または維持が図られたとしても1日に数便程度の運行にとどまらざるを得ない状況にあり、交通サービスとしては不十分な地域もみられ、移動手段の確保が必要となっています。さらに、今後は人口減少やバス運転手不足などの要因から、バスによる輸送が困難になる地域も増加すると予想され、地域に応じた交通手段を確保する必要があります。

本市では、これらの公共交通の不便な地域において、住民の通院や買物などの日常生活に必要な移動手段を確保するため、既存のバス路線と競合しないように配慮しながら、地域住民自らがづくり・育て・守る持続可能な地域内交通として、地域運営交通の支援を行っています。これまでに、大浦・川北地区、内川地区において地域運営交通が運行され、北部地区（6連合町会）ではA I デマンドシステムを活用した乗合タクシーの試験運行が令和4年度から行われており、今後も地域と連携しながら運行地域の拡大を図る必要があります。

また、既存の路線バスや金沢メルシーキャブなどの福祉輸送についても、地域の日常生活を支える重要な移動手段であるため、これらの輸送資源を総動員して、郊外の移動手段を確保していく必要があります。

■北部地区 地域運営交通
「チョイソコかなざわ」



■ 方針・具体的な取組

現に、鉄道やバスでの移動が不便な地域だけでなく、将来的な人口減少等により、今後、民間の交通事業者がバス路線を維持できなくなる恐れのある地域においても、地域が主体となった地域運営交通の導入を計画から本格運行まで積極的に支援するとともに、運営の持続性を確保するため、できるだけ地元負担が軽減されるよう制度の見直しを検討します。一方で、公共交通重要路線を有する地域とそれ以外の地域では、公共交通サービスの享受に差が生じることから、導入地域に応じた支援内容となるよう、見直しを図ります。

こうした地域運営交通の導入により、地域内や近接する公共交通重要路線と接続する移動しやすい公共交通ネットワークの充実を図るだけでなく、地域住民をはじめ交通事業者や地域内外の企業などと連携した利用促進を図り、住民の外出機会を創出し、元気で健康な地域づくりを支援します。

また、郊外の生活を支える路線バスや福祉輸送については、運行の継続に向けた支援や周知を行い、利用促進を図ります。

A. 地域住民による移動手段の充実

| | | | | | |
|----------|--|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が不便な地域における地域運営交通の導入拡大に向け、計画策定から試験運行、本格運行まで、技術面・財政面を含め一体的に支援します（地域公共交通利便増進事業等の活用を想定）。 ・導入地区では、地域住民が主体となり、交通事業者や企業等と連携した利便性向上や利用促進等の取組を支援するとともに、地元負担の軽減に向けた制度の見直しを検討します。 ・地域運営交通の導入に当たっては、鉄道駅や公共交通重要路線等の地域間幹線系統と接続する場合等においては、国の補助事業（地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統））の活用を検討します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（バス、タクシー）、町会連合会 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 導入地区の拡充・利用促進 | | | | |

B. 郊外のバスネットワークの確保

| | | | | | |
|----------|---|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・山間部などの郊外における住民の生活に必要な不可欠なバス路線に対する支援を継続します。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、交通事業者（バス） | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 継続的な支援の維持 | | | | |

C. 福祉輸送等の確保

| | | | | | |
|----------|--|-----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | ・高齢者や障害のある方などの外出を支援するため、金沢メルシーキャブの運行継続に加え、周知に努め、利用促進を図ります。 | | | | |
| 実施主体 | 行政、社会福祉協議会 | | | | |
| 実施スケジュール | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 |
| | 継続的な支援の維持 | | | | |

■ 国の補助系統（地域内フィーダー系統）の概要

| 系統 | 起点 | 終点 | 必要性 | 役割 | 事業区分 | 運行形態 |
|--|--------------------------|------|--|--|------------------------|----------|
| 北部6地区 地域運営交通 (チョイソコ かなざわ) 【事業主体： 町会連合会】 | 湖南・花園・ 薬師谷・三 谷・医王山 | 森本駅等 | 自家用車を運転できない 高齢者等の通院・買 物等の日常生活の移動 手段として、路線バス 撤退後の地域公共交通 として確保・維持が必要 である | 森本駅・東金沢駅や春日町バス停な どを乗継拠点とし、山間部区間をデ マンド交通により代替する地域公共 交通利便増進事業を実施すること で、これまでの定時定路線運行では 満たすことのできなかったきめ細や かな移動ニーズも含めて対応し、公 共交通を利用しやすい環境を整備す る | 道路 運送法 第4条 乗合 | 区域 運行 |