

輪島市地域公共交通計画（案）

令和5年8月

輪 島 市

目 次

序. はじめに	1
序-1 計画策定の趣旨	1
序-2 計画の位置づけ	2
序-3 計画の区域	2
序-4 計画の期間	3
序-5 策定スケジュール	3
1. 地域の現状等	4
1-1 地勢・地理	4
1-2 社会状況・経済状況	5
2. 上位・関連計画の整理	12
2-1 輪島市新交通ネットワーク計画（平成 27 年 3 月策定）	12
2-2 第 2 次輪島市総合計画_後期基本計画（令和 4 年 3 月策定）	15
2-3 輪島市都市計画マスタープラン（平成 24 年 6 月策定）	16
2-4 輪島市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定）	17
2-5 輪島市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月策定）	18
2-6 輪島市過疎地域持続的発展計画（令和年 12 月策定）	18
2-7 石川県離島振興計画（平成 25 年 4 月策定）	19
3. 公共交通の現状等	20
3-1 本市のバス路線の新設・廃止・延伸等の動向	20
3-2 公共交通の整備状況	21
3-3 各公共交通の整備・利用状況	23
3-4 地区別の公共交通の整備状況	33
3-5 人口カバー状況（バス）	38
3-6 乗り継ぎ利便性の状況	44
4. 住民意向調査	51
4-1 既往アンケート調査要旨（輪島市新交通ネットワーク計画 H26.10）	51
4-2 住民意向調査の概要	52
4-3 地区代表アンケート調査	61
5. 各種取り組みの進捗状況	62
5-1 各種助成制度等の利用状況	62
5-2 現行計画の達成状況	64
6. 地域公共交通の役割と課題整理	67
6-1 各指標からの公共交通の課題整理	67

6-2 公共交通の課題と課題解決の方向性.....	71
7. 地域公共交通計画の基本的な考え方.....	72
7-1 基本的な考え方.....	72
7-2 基本方針.....	73
7-3 公共交通の整備方針.....	75
8. 計画の目標.....	80
8-1 計画の目標、主な取り組み、数値指標の設定.....	80
8-2 目標値の設定.....	83
9. 目標達成のための施策・事業及び事業主体.....	91
9-1 施策・事業の体系整理の考え方.....	91
9-2 施策・事業.....	91
10. 計画達成状況の評価.....	102
10-1 計画の推進体制.....	102
10-2 計画の進捗管理.....	102

序. はじめに

序-1 計画策定の趣旨

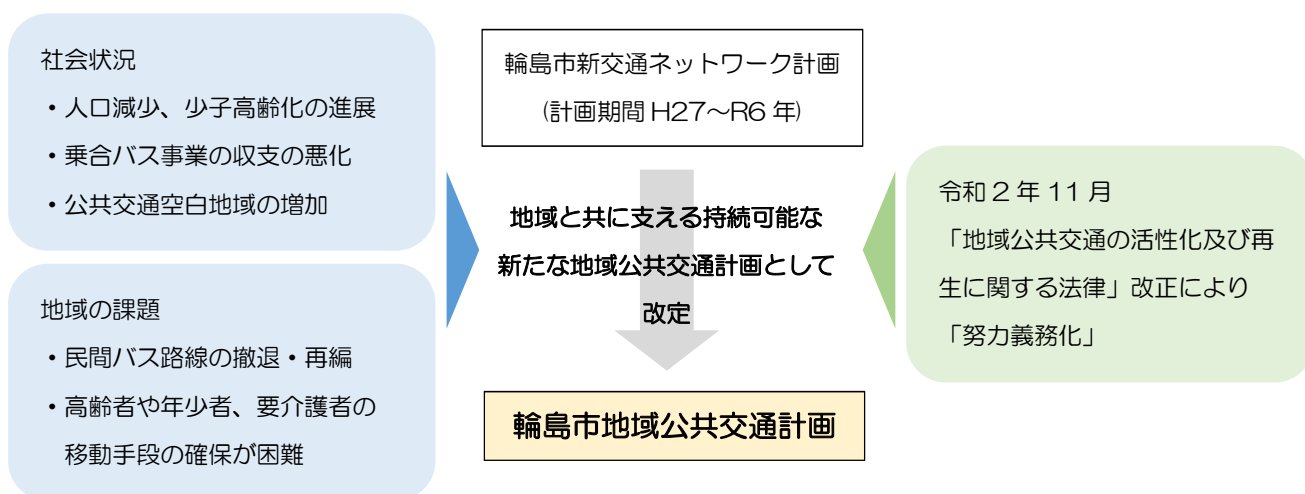
令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の改正に伴い、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていることなどの社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間交流の促進及び交通に係る環境負荷の低減を図るため、その基盤となる地域における旅客運送に関するサービスの提供を確保するために、地域の公共交通における“マスタープラン”となる「地域公共交通計画」の策定が、全ての地方公共団体に対して「努力義務化」となりました。

「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」に加えて、「地域の多様な輸送資源」も計画に位置づけることにより、持続可能な旅客サービス提供の確保を目的としています。

輪島市では平成27年3月に「輪島市新交通ネットワーク計画（計画期間平成27年（2015年）～令和6年（2024年））」を策定し、本市の公共交通政策の指針として望ましいあり方を取りまとめ、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに『つながる』よう、次代に引き継ぐ、持続可能な公共交通システムの構築に取り組んでいます。

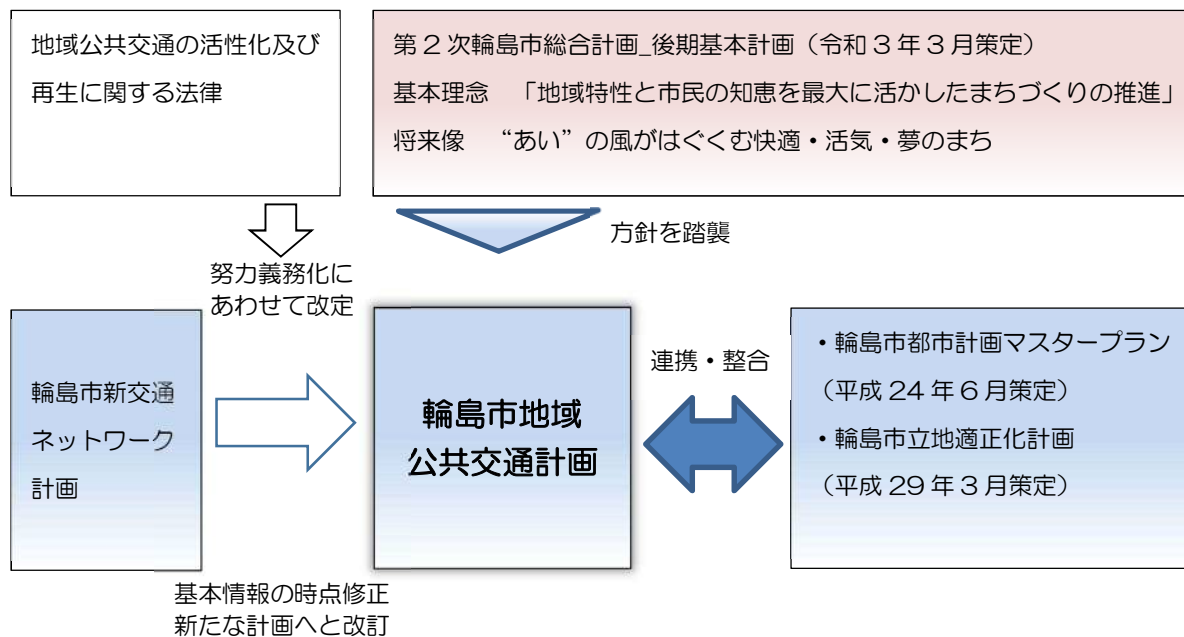
しかしながら、公共交通にあっては民間バス路線の撤退や再編などにより維持・確保が厳しい中、高齢者や年少者、要介護者等の移動手段の確保がますます重要になっています。

計画期間の満了を迎えるにあたり、「第2次輪島市総合計画 後期基本計画（令和4年3月策定）」を受けて、地域特性と市民の知恵を最大限に活かしたまちづくりを推進し、安全・安心・快適で持続可能なまちづくりを実現するため、交通ネットワークの整備・更新と公共交通機関の維持を示す、地域と共に支える持続可能な運送サービスを提供するため、新たに「輪島市地域公共交通計画」として策定を行うものです。



序-2 計画の位置づけ

策定にあたっては「第2次輪島市総合計画 後期基本計画」のほか、特に地域公共交通計画に関してはまちづくりの指針となる「輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）」で示された課題と方針を踏まえます。また「輪島市立地適正化計画（平成29年3月策定）」では現行の「輪島市新交通ネットワーク計画」が公共交通ネットワークの方針とされていることから、改定にあたっては**連携・整合**を図ります。



序-3 計画の区域

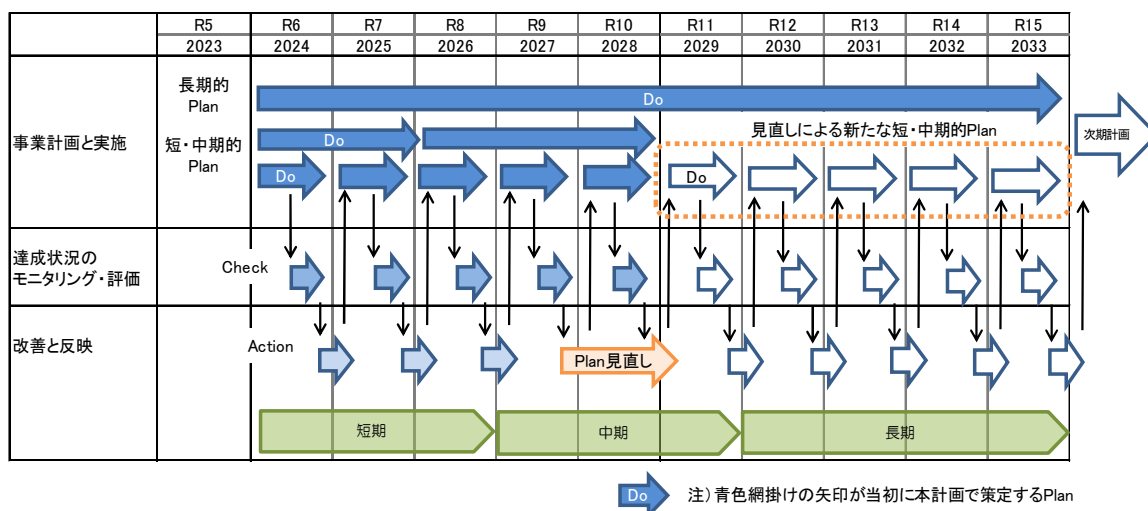
計画の区域は輪島市全域を対象とします。

序-4 計画の期間

計画の期間は令和6年～令和15年までの10カ年とし、5年毎の見直しを行います。

2～5年程度のスパンで取り組み、着実に成果を上げる公共交通に関する短・中期的目標と総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画と連動したまちづくり全体に関する長期的目標（10年程度）の2段階で取り組みます。

【計画達成状況評価のイメージ】



序-5 策定スケジュール

第1回協議会（令和5年1月31日）

- 1 地域の現状等
- 2 上位・関連計画の整理
- 3 公共交通の現状
- 4 住民意向調査（実施方針）

第2回協議会（令和5年5月25日）

- 4 住民意向調査（結果）
- 5 各種取り組みの進捗状況
- 6 地域公共交通の課題整理
- 7 地域公共交通計画の基本的な方針
- 8 計画の目標
- 9 目標達成のための施策
- 10 計画達成状況の評価手法

第3回協議会（令和5年7月25日）

- 8 計画の目標

1. 地域の現状等

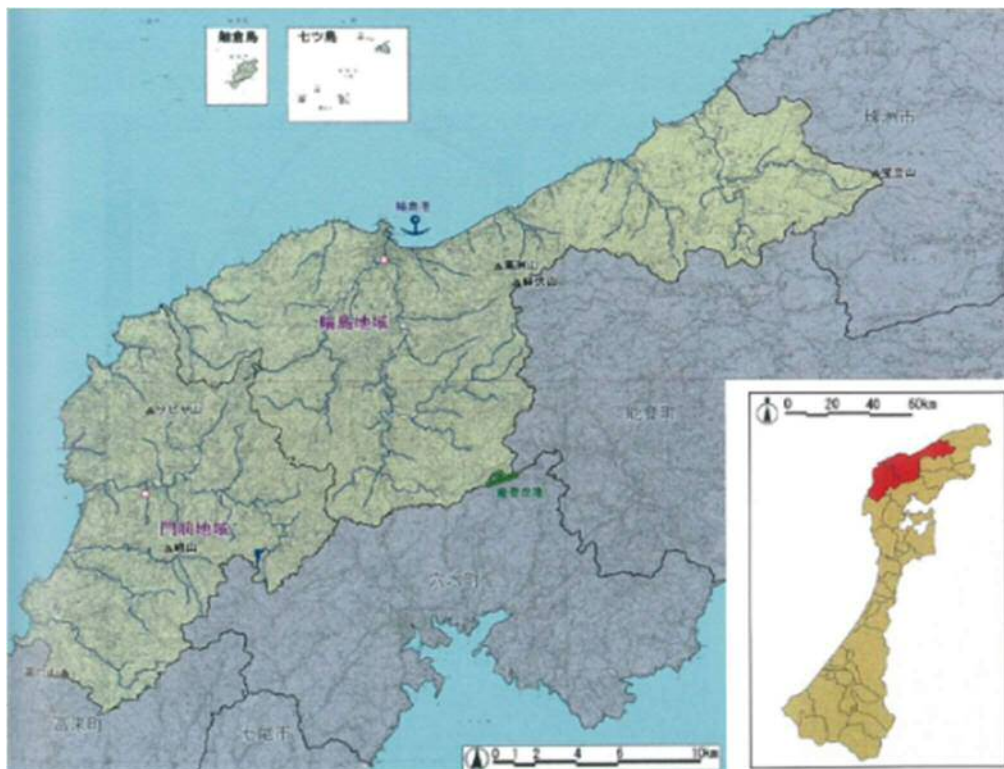
1-1 地勢・地理

能登半島の北西部に位置する本市は、東を珠洲市、能登町、南を穴水町、志賀町に接し、東西約 42km、南北約 31km、面積は約 426k m² を有し、市の中心部から県都金沢へは約 120 km、車で約 2 時間を要する距離にあります。

地形は、東部から宝立山(471m)・鉢伏山(544m)・高洲山(567m)・高爪山(341m)等が連なり、80 km余の海岸線は能登半島国定公園に指定されています。

また、北方海上に位置する七ツ島(23 km沖)、舳倉島(48 km沖)は、沿岸漁業の拠点となっています。

平成 15 年 7 月には、中南部の木原岳周辺に、本市と穴水町、能登町にまたがって立地する能登空港が開港し、羽田空港との間を 1 日 2 往復の航空便が運行しています。



1-2 社会状況・経済状況

(1) 人口・世帯数

輪島市人口集計表によると令和3年度（令和4年4月1日現在）の人口は24,442人、世帯数は11,752世帯であり、平成25年度に比べて人口は約17.2%、世帯数は約7.5%減少しています。

一方、国勢調査による都市計画区域内の人口割合は平成12年では47.3%、令和2年では51.6%と、人口は減少しているものの都市計画区域内の人口割合は増加しています。



【出典：輪島市人口集計表 各翌年4月1日現在】を基に作成

【出典：国勢調査】を基に作成

(2) 年代別人口

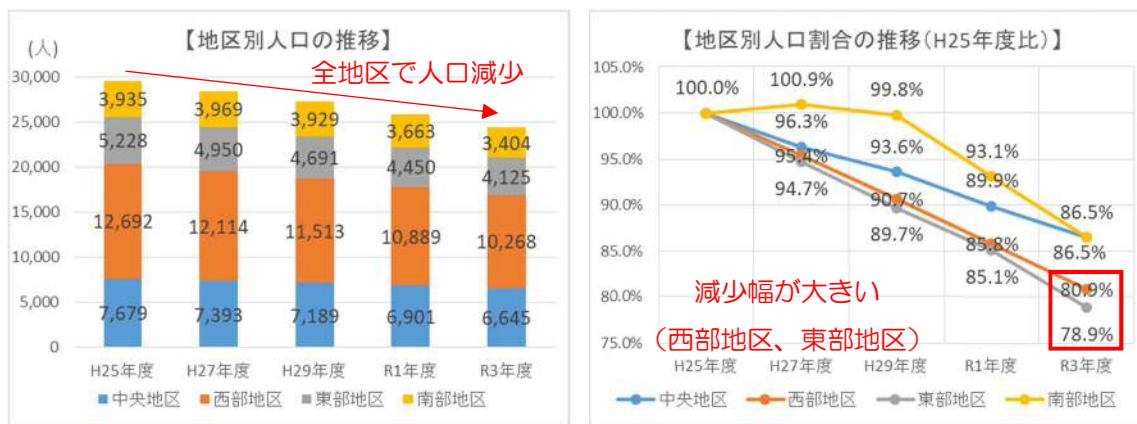
年代別人口では、全ての年代で人口が減少している中、全人口に占める65歳以上の割合は年々増加し、令和3年度では46.8%となっています。一方、20～65歳未満、20歳未満の割合は年々減少しそれぞれ41.2%、12.0%となっており、少子高齢化が進展しています。



【出典：輪島市人口集計表 各翌年4月1日現在】を基に作成

(3) 地区別人口

地区別の人口は、全ての地区で減少していますが、平成25年度比で輪島中央地区及び輪島南部地区では86.5%、輪島西部地区で80.9%、輪島東部地区で78.9%となり、西部地区、東部地区で減少幅が大きくなっています。



※輪島中央地区は、輪島のみ（鶴巣・大屋・河原田の一部を含んでいない）
【出典：輪島市人口集計表 各翌年4月1日現在】

〔地域区分〕

本計画では、輪島市都市計画マスタープランにおける地区区分に準拠します。

都市計画マスタープランにおける地区区分は、全体構想を具現化するとともに、実現に向けた方策として、地域の特性を踏まえた「地域別構想」を策定するための基本単位です。

当該計画における地域区分の設定は、①コミュニティ活動の基本的な活動単位として小学校区を基本とする、②地域としての一体性や成り立ち等を考慮する、③個々の地域が持つ特徴や個性を考慮する、を踏まえ、以下の4地域に区分しています。

地区の名称	地域の範囲
輪島中央地区	都市計画区域（輪島、鶴巣・大屋・河原田の一部）
輪島西部地区	門前周辺（西保、七浦、浦上、本郷、諸岡、門前、黒島、阿岸、仁岸、大屋の一部）
輪島東部地区	町野周辺（町野、南志見、鶴巣の一部）
輪島南部地区	能登空港周辺（三井、河原田の一部）



【出典：輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）】

(4) 定住人口（将来人口）

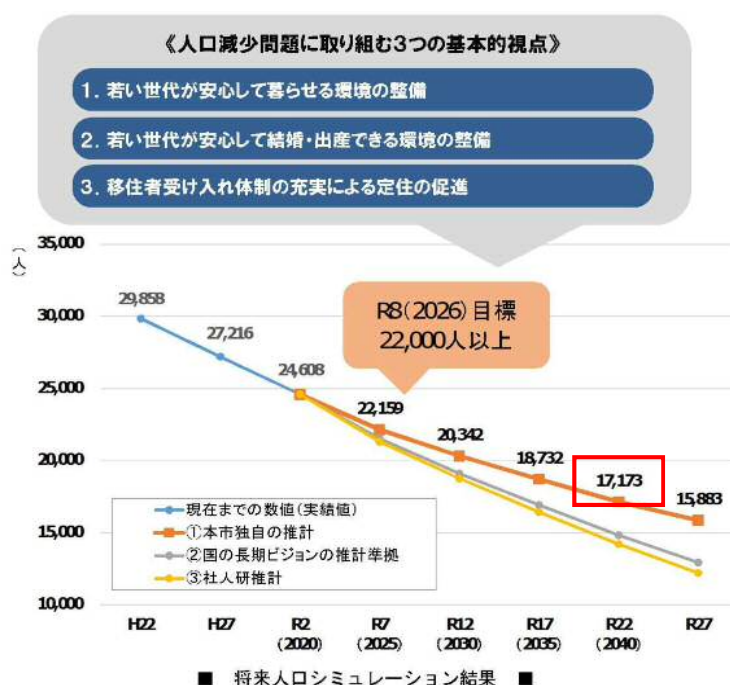
本市の人口は、令和 2 年（2020 年）国勢調査によると 24,608 人であり、前回国勢調査時と比べると 9.6%減少しています。ただし、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計手法（国勢調査結果を基準人口とするコーホート要因法）による推計（以下、「社人研推計」）では、平成 27 年（2015 年）を基準年とした場合、令和 2 年（2020 年）時点では 24,125 人と推計されており、これと比較した場合は 483 人上回る結果となっています。

しかし、依然として人口減少を抜本的に解消する状況には至っていません。社人研及び国の長期ビジョンでの推計においても、引き続き人口が減少する結果となっています。

そこで、本市では、「第 2 次輪島市総合計画_後期基本計画」において、以下に示す「人口減少問題に取り組む 3 つの基本的視点」に掲げる諸施策を計画的に推進することで、合計特殊出生率を令和 17 年（2035 年）に「2.07」、また、純移動数については、令和 7 年（2025 年）に「0」、令和 12 年（2030 年）以降は「微増」することを目指しています。

以上を踏まえ、令和 2 年（2020 年）国勢調査結果を基準とした推計を行い、令和 8 年（2026 年）時点で「22,000 人以上」の維持を将来人口の目標値として設定しています。

さらに、長期目標である令和 22 年（2040 年）時点の将来人口は「17,000 人以上」を目指しています。



【出典：第 2 次輪島市総合計画_後期基本計画】

(5) 交流人口（観光客入込概数）

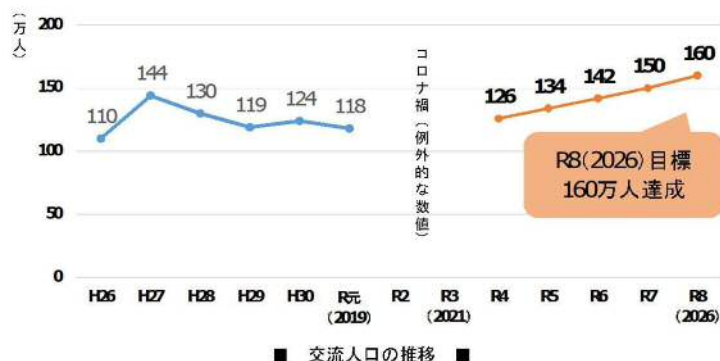
本市のまちづくりにおける重要な指標のひとつである「交流人口」については、令和元年度（2019年度）に発生した新型コロナウイルス感染症拡大により、インバウンド需要や首都圏をはじめとする大都市圏からの誘客が大きく落ち込んだ影響で、令和2年度については、入り込み客数、宿泊客数及び舢倉島定期船利用客数ともに約半数に落ち込み、極めて例外的な数値となっています。

「第2次輪島市総合計画_後期基本計画」によると、このような状況下においても、決して希望を失うことなく、ウィズ・コロナ、アフター・コロナの視点に立ち、新しい生活様式に適合した観光施策を推進することで、令和8年度（2026年度）の交流人口160万人の達成を目指すこととしています。

加えて、地域と多様に関わる人々を指す「関係人口」の創出・拡大に努めることで、地域外の人材が地域づくりの担い手として活躍する、将来にわたって魅力と活力のある輪島市を目指しています。



【出典：令和3年発行 輪島市統計書】を基に作成



【出典：第2次輪島市総合計画_後期基本計画】

(6) 生活圏（通勤・通学）

輪島市における通勤・通学による1日移動をみると、流入人口は 1,328 人、流出人口は 1,195 人と流入人口が若干多くなっています。

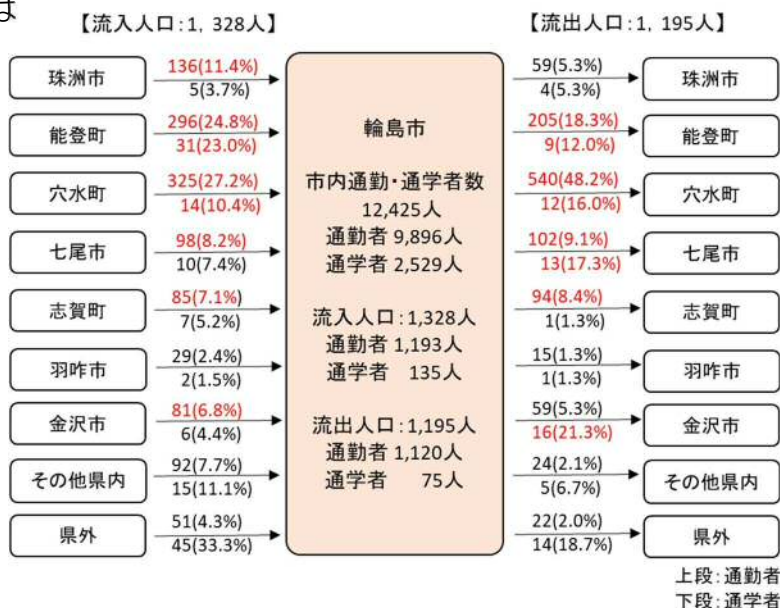
通勤者で見ると、流入は穴水町からが 27.2%と最も多く、次いで能登町、珠洲市など隣接市町からの流入が多く、七尾市、志賀町、金沢市からも同数程度見られます。

一方、流出は穴水町が 48.2%と約半数を占め、次いで能登町、七尾市、志賀町となっており、通勤者では穴水町をは

じめ隣接する市町とのつながりが強くなっています。

通学者で見ると、流入は能登町からが 23.0%と最も多く、次いで穴水町となっています。

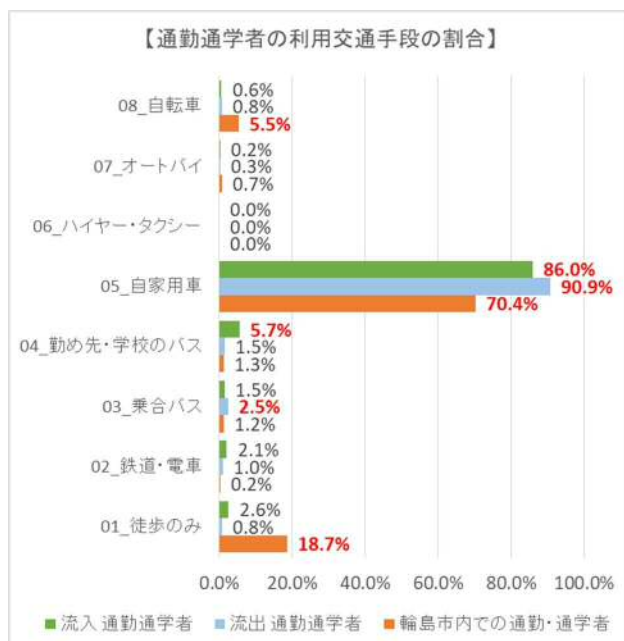
一方、流出は金沢市が 21.3%と最も多く、次いで七尾市、穴水町、能登町となっており、通学者では金沢市、七尾市など人口の多い市とのつながりが強くなっています。



【出典：令和2年国勢調査】を基に作成（※不詳除く）

通勤通学者の利用交通手段をみると、輪島市内での通勤通学者は自家用車が 70.4%と最も多く、徒歩のみ 18.7%、自転車 5.5%もみられます。

流入、流出通勤通学者では自家用車が約9割(流入 86.0%、流出 90.9%)と大半を占める一方、勤め先・学校のバス、乗合バスも若干みられます。

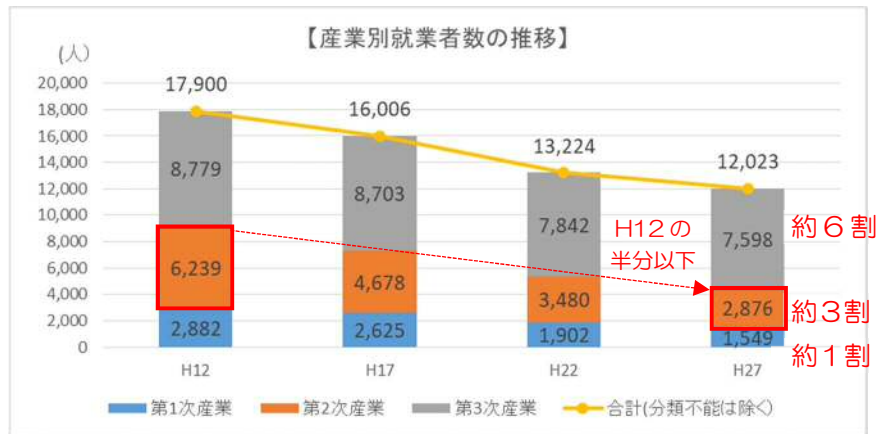


【出典：令和2年国勢調査】を基に作成（※不詳除く）

(7) 産業

産業別就業者数の推移をみると、各産業とも減少しており、特に第2次産業の就業者数は平成27年では平成12年の半分以上となっています。

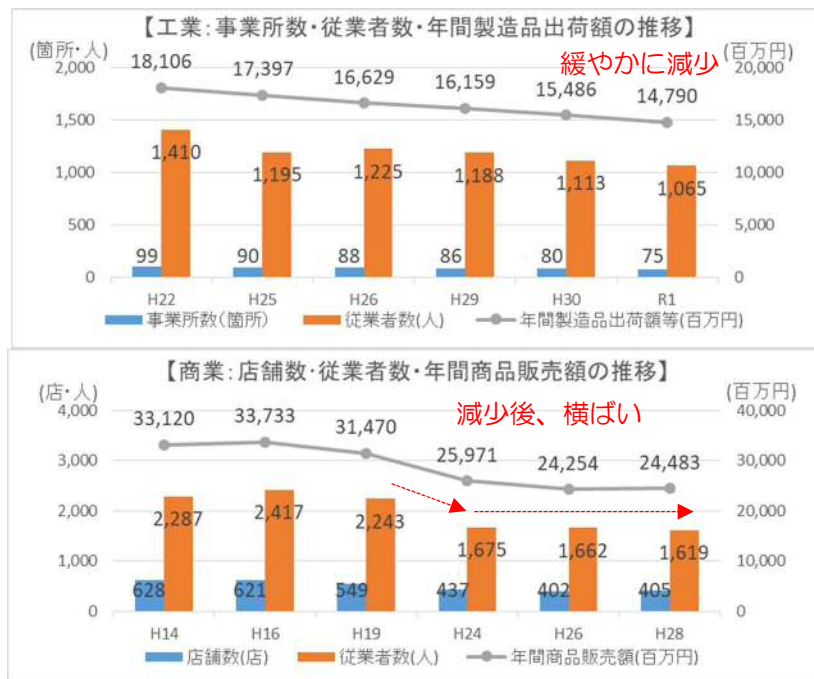
平成27年の就業者数に占める割合では約6割が第3次産業に就業しており、第1次産業が約1割と最も少なくなっています。



【出典：輪島市統計書 資料：石川縣市町要覧】を基に作成

工業では事業所数、従業者数、年間製造品出荷額ともに緩やかに減少しています。前記第2次産業就業者数の推移を鑑みると、個人から事業所で従業する就業者にシフトしていると推察されます。

商業では平成19年から平成24年にかけて従業者数、年間商品販売額ともに減少していますが、その後はほぼ横ばいの傾向にあります。

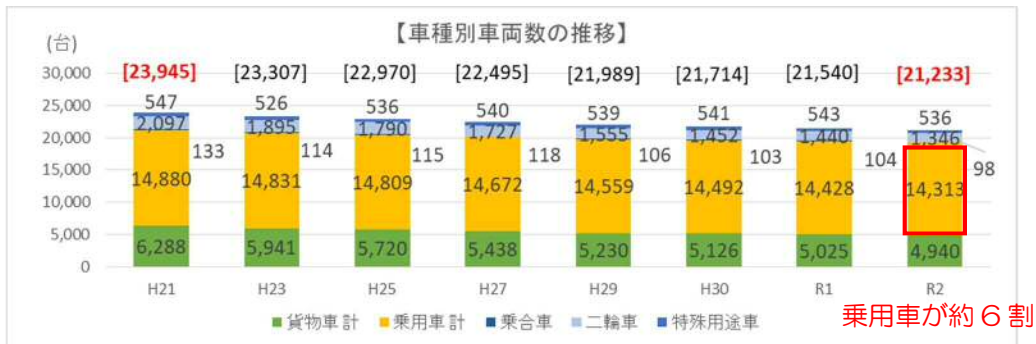


【出典：石川縣市町要覧】を基に作成

(8) 自動車保有台数等

車両数の推移を見ると、総車両数は年々減少し平成 21 年の約 23,900 台から令和 2 年では約 21,000 台となっています。

また、車種別でみると乗用車が最も多く、全体の約 6 割を占めています。



【出典：令和 3 年発行 輪島市統計書 資料：北陸信越運輸局石川運輸支局】を基に作成

運転免許の保有数は、全国、石川県の傾向と同様に輪島市においても年々減少し、令和 3 年では約 16,000 人となっています。

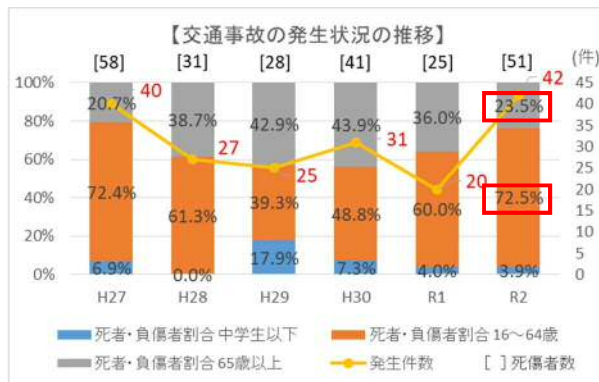
高齢者運転免許自主返納支援制度の利用者数は令和元年にかけて増加し、その後は若干減少・横ばいで、全国値と同様の傾向となっています。



【出典：運転免許統計 警察庁交通局運転免許課・令和 3 年発行 輪島市統計書 資料：輪島警察署】を基に作成

事故の発生件数は年ごとに増減はあるものの、年間 20 から 40 件程度で推移しています。

死者・負傷者数は年間 30 から 50 人程度で推移し、令和 2 年度における年代別の死者・負傷者数割合は、16～64 歳が約 7 割と最も多く、65 歳以上は約 2 割となっています。



【出典：輪島市統計書 資料：輪島警察署】を基に作成

2. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画における公共交通の位置づけ、公共交通施策概要は以下の通りです。

2-1 輪島市新交通ネットワーク計画（平成 27 年 3 月策定）

■計画期間

2015 年（平成 27 年）から 2024 年（令和 6 年）

■基本理念

本市における市民の通院や通学、買物など、日常生活の足となり、今後の交流人口拡大により更なる増加が期待される来訪者に対する市内移動の主要な交通手段を目指します。そのために、行政や交通事業者だけでなく、市民や企業等も活動の『輪』に参画し、新たな発想を取り入れつつ、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに『つながる』よう、次代に引き継ぐ（つなぐ）、持続可能な公共交通システムを構築します。

みんなで「つなぐ」、公共交通の輪

本市においては、人口減少や少子・高齢社会の進展、分散する集落と中心市街地等の連絡強化、地球環境問題への対応など、公共交通を取り巻く課題を解決していくために、持続的な公共交通システムの維持・拡充に向けて、公共交通利用への積極的な転換を図ることが重要となります。

また、免許を持たない若年層や高齢者等を含む移動制約者の生活交通の確保や、本市の来訪者の主要な市内移動手段としても、今後とも、公共交通を維持していくことが求められます。

そのためには、公共交通を、移動手段の確保や環境負荷の低減として捉えるだけでなく、社会資本の一つとしての市民意識を高め、まちづくりとも連動しつつ、快適・利便性の向上を地域が協働で取り組み、本市の都市力向上を目指します。

【公共交通に関する基本方針・基本施策】

基本方針	概要・基本施策
<p>基本方針１： サービス水準向上と ローコスト運行への転換</p>	<p>市民の利用者ニーズは、「運行時間帯」や「運行経路」等の利便性向上に対するものであり、高齢者や通学者、さらには今後のさらなる利用増加を目指す来訪者等に対して、リピーターにつながるサービス水準の向上に取り組めます。</p> <p>また、行政と交通事業者だけでなく、市民や関係団体等の多様な主体の参画を得ることで、柔軟な対応によるローコスト運行への転換を図ります。</p>
<p>①利便性向上と 公平性の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通網を見直し、市民や来訪者などがリピーターとなるよう、利用者の利便性向上につながる施策を展開します。 ・公共交通システムを維持するために必要な費用について、利用者が納得して利用できるよう、利用料金の設定方法を確立し、運行費用の公平性を高めます。
<p>②協働で支える公共交通 (公共交通空白地の解消)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・集落分散型の都市構造を前提とした公共交通システムを維持するため、行政と交通事業者にとどまらない、住民や関係団体等の多様な主体が参画できる運行体制等を整えます。 ・公共交通の維持・増進に向けて、多様な主体の参画を得ることにより、それぞれに「自ら支えている」という実感が醸成されていくことを目指します。
<p>基本方針２： 持続可能な公共交通への転換</p>	<p>少子・高齢社会の進展は、行財政運営にも影響するものであり、世界農業遺産を構成する本市における環境に配慮した取組やまちのにぎわい・活力の創出などにつなげることにより、経済効果の顕在化を図ることはもとより、都市イメージの向上につなげます。</p> <p>また、持続可能な公共交通への転換は、高齢者の外出支援や健康増進等にもつながることが期待されることから、単に公共交通施策としてだけでなく、総合的な施策展開を図ります。</p>
<p>①公費縮減につながる 運行モデル構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の運行にあたり、複数の行政施策（行政サービス）を一体的に進めることで、公共交通の運行費用のマイナス分を補てんする以上の成果を一方の施策で上げ、結果的に公費の縮減につなげます。
<p>②環境負荷の低減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民や来訪者の市内移動手段を自動車中心から公共交通へと転換し、過度に自動車へ依存することのない生活が実現されるような動機づけにつながる事業の実施や意識啓発、市民や来訪者に身近な公共交通システムの導入に取り組めます。 ・更新時期を迎えたバス等を中心に、環境に配慮した車両を導入するとともに、低炭素社会の実現につながる新たなバス運行システムの導入を検討します。

【公共交通に関する基本目標】

基本目標	内容
基本目標 1： 公共交通の利便性向上と 持続可能な公共交通ネット ワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> 市民の通院や買物、通勤・通学等の日常生活を支える利用しやすい公共交通サービスを提供するために、関係主体が『協働』で、需要に対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークを構築します。
基本目標 2： 交通空白地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズに沿って公共交通サービスが利用できない交通空白地域を解消し、安心して快適に生活できるよう、交流人口の受皿ともなる魅力的な地域づくりにもつながる、公共交通の環境を整備します。 事業者と利用者、事業者と行政の関係等に象徴される従来型の公共交通を支える仕組みだけでなく、市民参加型による新たな公共交通のモデルの構築に取り組みます。
基本目標 3： 人にも環境にもやさしい 交通体系の整備	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の車両や結節点等のバリアフリー化、誰もがわかりやすい情報提供など、全ての人が利用しやすい交通環境を整備します。また、過度なクルマ利用を抑制するための公共交通活用施策の推進により、環境にやさしいまちづくりを行います。 自動車へ依存した生活から公共交通を上手に利用する生活へ行動変化をもたらし、地球環境問題へ対応するため、公共交通の利用促進施策及び意識改革を図る施策を実施していきます。

2-2 第2次輪島市総合計画_後期基本計画（令和4年3月策定）

■計画期間

2017年（平成29年）から2026年（令和8年）

■基本理念・将来像

基本理念 地域特性と市民の知恵を最大に活かしたまちづくりの推進

将来像 “あい”の風がはぐくむ快適・活気・夢のまち

【公共交通に関する基本方針・基本施策】

基本方針	概要・基本施策
I. 安全・安心・快適なまちづくり I-1 持続可能なまちづくり 4. 交通ネットワークの整備・更新と公共交通機関の維持	人口減少に伴い、民間のバス路線の撤退や再編が懸念される中、のと里山空港や金沢市との連携強化とともに、市民や来訪者の足として重要な役割を担う陸海の公共交通機関の利便性・快適性の向上を目指します。 そのため、民間の路線バスとの連携強化、コミュニティバス等のきめ細やかな運行により、地域を網羅する高密度の公共交通ネットワーク形成に取り組みます。 また、海上交通においても既存の離島航路の維持に取り組みます。
(1)のと里山空港の利用促進	○のと里山空港利用促進助成金など、利用客増加につながる様々な施策を展開します。 ○旅行事業者と連携し、チャーター便の増便や、のと里山空港を利用した旅行商品の企画など、更なる利用促進に取り組みます。
(2)バス輸送の維持	○市民の生活路線として重要な役割を果たしている民間路線バスについて、関係機関との協働により、その運行維持に取り組みます。 ○コミュニティバス及び市営有償運送バスのニーズに合わせた運行及びサービス水準の向上に取り組みます。
(3)安全・安心な移動手段の確保と持続可能な公共交通への転換	○「輪島市新交通ネットワーク計画」に基づき、交通事業者や住民等の理解を得ながら、様々な公共交通施策を実施するとともに、「地域公共交通活性化再生法」の改正（令和2年11月）によって努力義務化された、輪島市地域公共交通計画の策定を検討し、地域における輸送資源を総動員した、持続可能な運送サービスの提供に努めます。 ○地理的条件を背景とする交通弱者及び免許を返納した高齢者等に対し、公共交通機関の提供による安全・安心な移動手段の確保に取り組みます。 ○市民の足として、バスの運行維持や新たな交通手段の導入等、効率的・公正な公共交通の維持を推進します。
(4)海上輸送の充実	○へぐら航路の経営改善策を検討し、引き続き関係機関との協議により、航路の維持存続に取り組みます。
(5)交通結節点の機能強化	○航空、バス、海上航路等の交通結節点における乗り継ぎの円滑化を図るとともに、施設のバリアフリー化を推進します。 ○金沢駅等の特急バス・鉄道の乗り継ぎ等の利便性向上に取り組みます。 ○地域資源の掘り起こしやブラッシュアップ等を推進し、市内の交通需要の喚起に取り組みます。

2-3 輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）

■計画期間

計画の基準年次は2010年（平成22年）、目標年次は2030年（平成42年）

■基本理念・基本目標

基本理念 市民がつくる“あい”のまち輪島

基本目標1 郷土への愛着と生きがいを持ち、安心して暮らせるまちづくり

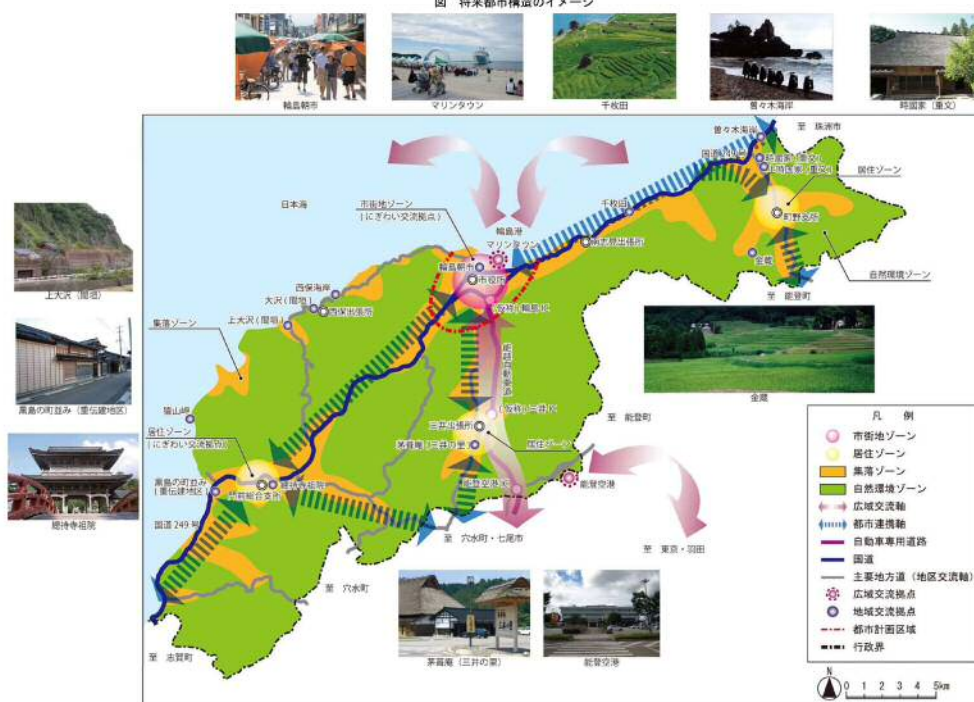
基本目標2 多様な地域資源の魅力を活かし、個性とうるおいあるまちづくり

基本目標3 連携と交流による、協働のまちづくり

【公共交通に関する基本方針・基本施策】

基本方針	概要・基本施策
広域交通ネットワークの形成	①能越自動車道の整備促進および広域交通ネットワークの形成 ②能登空港とのネットワーク形成 ③港湾機能の充実と日本海航路への発展 ④広域バス交通による周辺市町とのネットワーク化
生活交通ネットワークの形成 （ウォーカブルシティ輪島をめざして）	①ウォーカブルシティ輪島の推進 ②市街地への通過交通の抑制と道路体系の整備 ③生活道路の整備 ④歩行者ネットワークの整備とバリアフリー化の推進
公共交通整備の方針	①バス 既存バス路線の維持と需要に対応したバス交通の充実を推進します。また、市内拠点施設と集落地を連絡する路線や主要施設を巡回するコミュニティバスの拡充を図ります。 一方、バス関連施設のバリアフリー化を推進するとともに、バス停の案内表示の整備、上屋整備等を進め、バスの利便性向上を図ります。

図 将来都市構造のイメージ



2-4 輪島市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定）

■計画期間

計画の基準年次は 2015 年（平成 27 年）、目標年次は 2035 年（平成 47 年）

■立地適正化計画の基本方針

（1）持続可能なまちづくりの方針

都市部の中心拠点と山間部の地域拠点の交流を支える公共交通ネットワークの構築により、都市部と山間部を共存させ、輪島市特有の拠点的な都市構造を維持しながら地域の持続可能性と自立を支えるまちづくりを推進するものとします。

（2）立地適正化の基本方針

中心拠点における利便性を確保するため、現在の都市計画区域内の公共交通ネットワークを維持していくとともに、全ての市民が都市的サービスを楽しむよう、中心拠点と都市計画区域外の地域拠点を結ぶアクセス基盤を維持していくものとします。

【公共交通に関する基本方針・基本施策】

基本方針	概要・基本施策
居住誘導のための施策 公共交通利便性の向上	<p>本市の公共交通の基本的な計画である「輪島市新交通ネットワーク計画」に基づき、既存路線の再編とダイヤの見直しによる公共交通網の再編とサービスの向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス及びコミュニティバスの再編 ・ スクールバスの活用検討 ・ 乗合タクシーの拡充 ・ 地域住民による自主運行バスの試行（観光誘客と連動した「まちづくりワゴン」の運行）

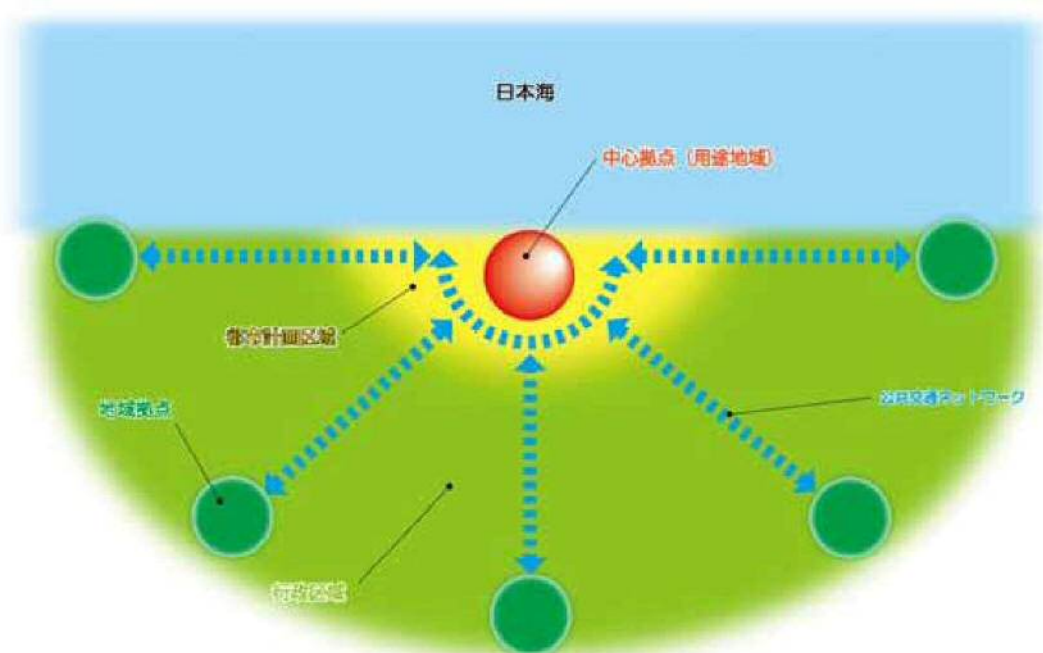


図. 輪島市立地適正化計画の概念図

2-5 輪島市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月策定）

■計画期間

計画の基準年次は 2016 年（平成 28 年）、計画期間は 2055 年（平成 67 年）

■公共施設等維持管理上の課題（公共交通に関する記載を抜粋）

単なる公共施設の面積削減とせず、同種目的施設の集約・統合や他目的施設も含めた複合化により市民サービスの向上を図るとともに、公共交通機関を活用したアクセスの充実や情報通信技術の活用を含めた利便性の向上に努めることが必要となります。

2-6 輪島市過疎地域持続的発展計画（令和年 12 月策定）

■計画期間

令和 3 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日までの 5 年間

■交通施設の整備、交通手段の確保（公共交通に関する記載を抜粋）

地域公共交通については、地域の人口減少や自家用自動車の普及に伴い日常生活における公共交通機関の利用者が年々減少し、公共交通事業者は厳しい経営を強いられ、バス路線維持が厳しい状況にある。また、公共交通の空白地域においては高齢者、障害者等が気軽に社会に参画できる公共交通を構築するためには路線バスだけでは不十分であり、交通弱者の通学や通院、買い物など日常生活における交通手段の確保に取り組まなければならない。また、本市は離島（舳倉島）を有し、唯一の交通手段として離島航路を運航しており、島民の生活に必要な航路の維持と安定的な運航に努めている。

加えて、本市をはじめ世界農業遺産「能登の里山里海」が広がる能登半島全体の観光資源により今後の交流人口の拡大が期待されることから、のと里山空港の安定就航、能越自動車道の整備をはじめ観光客の交通アクセスの利便性向上に取り組む。

イ. 交通手段の確保

【自動車等】

輪島市新交通ネットワーク計画に基づき、市街地等における利用者に優しい交通手段を充実させ、市民や観光客の利用に供し、商店街の活性化を図るとともに通勤、通学、買い物その他の日常生活に必要な移動手段を確保し、交通弱者対策を進める。また、バス運行会社が運行に必要な車両購入に対する支援や、市所有バスの適切な時期の更新により、安心して安全な公共交通を提供する。

また、住民の生活交通を確保するため、市内全域での交通体制整備の検討、採算の取れないバス路線に対して路線を維持するため運行費の支援等を実施する他、互助による輸送の浸透を図る。

さらに、高齢者、障害者等の外出機会の確保、市民の利便性の向上、観光客の回遊性を高

めるため、路線バスを補完するコミュニティバスの運行、タクシーやバス利用助成事業等を実施、のと里山空港の利活用策として利用する市民に対しての運賃補助や首都圏からの誘客に係る施策、その他の各種対策を総合的に実施する。

【渡船施設】

国境離島の維持、漁業基地として住民の生活交通を確保するため、運航経費等の支援を行い、離島航路維持を図る。

2-7 石川県離島振興計画（平成 25 年 4 月策定）

■計画期間

平成 25 年度～34 年度

■離島振興に向けた施策・整備の方針（公共交通に関する記載を抜粋）

本土からの唯一の交通機関である定期船の維持や島内の市道整備により、住民の生活交通を確保し、道路は島内の整備だけでなく、島から首都圏等へのアクセスの観点から、市内の幹線道路網等も整備する。

本土と離島及び島内の交通通信の確保

住民の足でもある定期船は、平成 9 年に導入されたが耐用年数を超過していることから、代替する新船の建造を検討する必要がある。

定期船を運航する(株)へぐら航路は、原油価格の高騰等により、その経営は厳しい状況にある。物資の流通・住民の生活交通の確保のため、引き続き経営を支援し、その運航の維持に努める。

舳倉島の振興に当たっては、情報発信により、島の魅力の周知・認知度を高め、来訪者を増やすことが重要となるが、観光の開発、来訪者の増加のためには、交通網の整備が必要である。平成 15 年 7 月に能登の住民の悲願であった能登空港が開港し、首都圏から能登へのアクセスは格段に向上したところである。島内の道路は、必要に応じて整備・補修するが、島内の整備だけでなく、島から首都圏等へのアクセスの観点から、市内の幹線道路網等の整備を進める。

3. 公共交通の現状等

3-1 本市のバス路線の新設・廃止・延伸等の動向

公共交通の拡充を目指して、平成 22 年まで行政によるバス路線の新設が次々と行われました。

一方で、平成 23 年以降は民間の路線バスや特急バスの廃止が複数の路線で見られ、行政のバス（愛のりバス、おでかけバス）による代替運行が行われています。

【バス路線の新設・廃止・延伸等の経緯】

平成 13 年	4 月	のらんけバス(海・鯨・档・漆コース)運行開始
平成 14 年	4 月	のらんけバス城兼コース運行開始 愛のりバス運行開始
平成 22 年	8 月	おでかけバス運行開始
平成 23 年	9 月	北鉄バス三井線廃止
	10 月	愛のりバス与呂見コース運行開始(北鉄バス三井線廃止による代替)
平成 24 年	3 月	北鉄バス飯田線曾々木口～上山間廃止 愛のりバス与呂見コース減便(日曜日運休へ) 愛のりバス内屋・坂田コース運行開始 おでかけバス安代原・西円山路線変更(山岸医院の近くを通るように変更)
	4 月	路線バスの市立輪島病院への乗入開始 北鉄バス飯田線町野～上山間廃止 のらんけバス城兼コースの久手川乗入
	9 月	愛のりバス西山コース路線小変更(延伸)
平成 25 年	3 月	北鉄バス西保線細田経由廃止
平成 26 年	2 月	愛のりバス与呂見コース路線小変更(松尾乗入)
	3 月	北鉄バス輪島和倉特急廃止
	5 月	愛のりバス東山・忍コース路線小変更(東山バス停移動)
	6 月	北鉄バス輪島特急曾々木方面廃止
平成 29 年	3 月	北鉄バス門前急行・特急廃止 北鉄バス小山線廃止
平成 30 年	3 月	北鉄バス西保線廃止
	4 月	愛のりバス西保コース運行開始
平成 31 年	3 月	北鉄バス空熊線廃止
	4 月	愛のりバス空熊コース運行開始
令和 2 年	3 月	北鉄バス久川線、皆月線廃止
	4 月	愛のりバス久川コース・七浦コース運行開始
令和 4 年	3 月	北鉄バス大谷線廃止 すずバス大谷飯田ルート、狼煙大谷ルート運行開始(珠洲市)

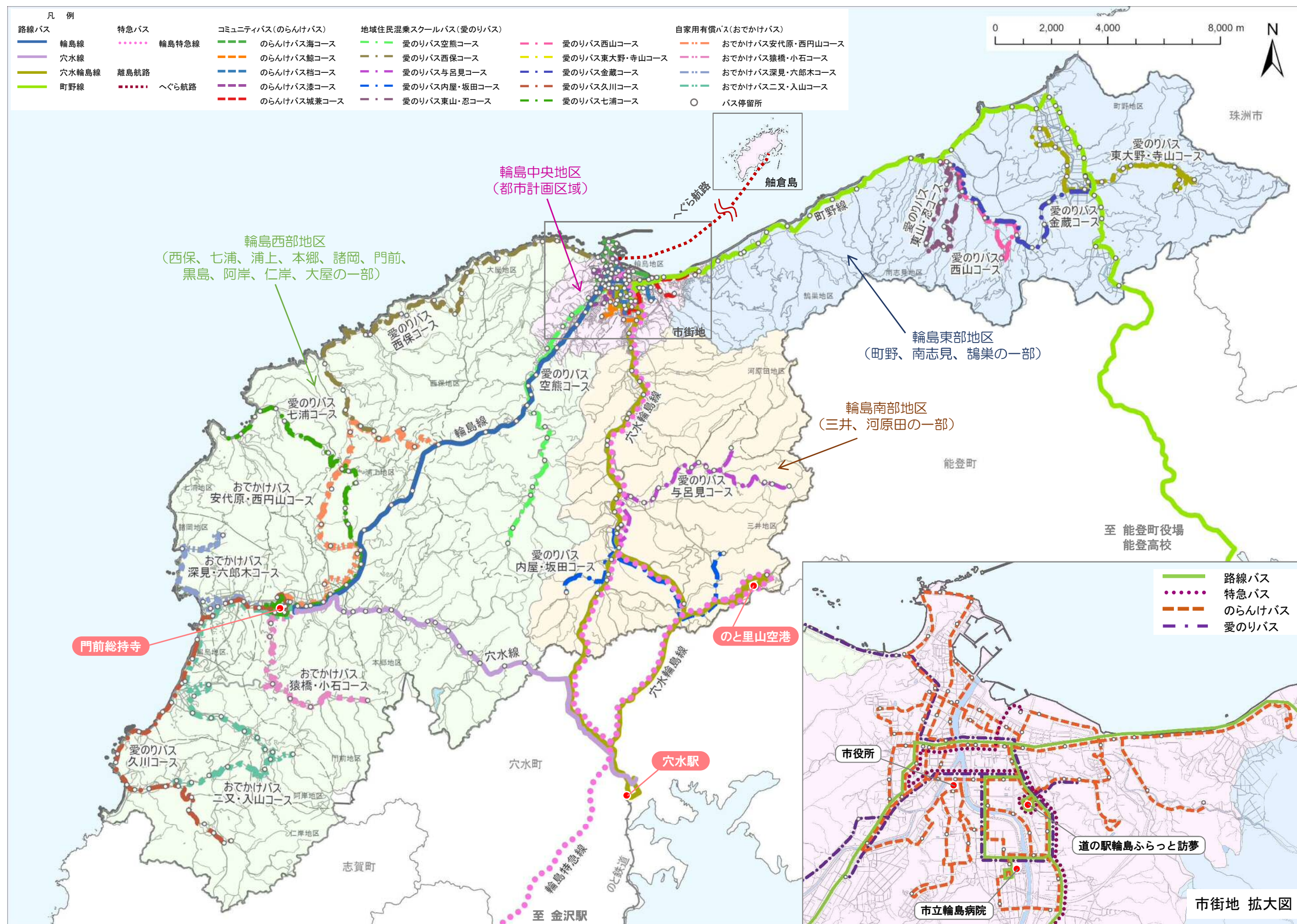
3-2 公共交通の整備状況

本市の公共交通は、平成13年（2001年）にのと鉄道七尾線（穴水～輪島間）が廃止され、現在、陸上交通では、路線バス、特急バス、コミュニティバス（のらんけバス）、地域住民混乗スクールバス（愛のりバス）、自家用有償バス（おでかけバス）、福祉有償バス、市内を走るタクシーのほか、のと里山空港ふるさとタクシーが運行されています。

また、海上交通では舳倉島を結ぶ離島航路（舳倉航路フェリー）が運航されています。各公共交通の概要は以下の通りです。

- ① 路線バス
 - ・ 輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線（4路線 定期巡回）
 - ・ 市内在住市民に対し回数券、定期券購入費の1/2補助
- ② 特急バス
 - ・ 輪島特急線（定期巡回）
- ③ コミュニティバス（のらんけバス）
 - ・ 海・鯨・档・漆・城兼（5コース 定期巡回）
 - ・ 100円均一料金（未就学児無料）
- ④ 地域住民混乗スクールバス（愛のりバス）
 - ・ 内屋・坂田（港タクシー）、与呂見（輪島みい観光）、東大野・寺山（港交通(株)）、金蔵（町野観光タクシー）、東山・忍（南志見タクシー）、西山（南志見タクシー）、西保（輪島タクシー）、空熊（輪島みい観光）、久川（鳳南タクシー）、七浦（鳳南タクシー）（10コース 定期巡回）
 - ・ 100円均一料金（高校生以下無料）
- ⑤ 自家用有償バス（おでかけバス）
 - ・ 安代原・西円山、猿橋・小石、深見・六郎木、二叉・入山（4コース 1日3往復、週3日定期巡回）
 - ・ 100円均一料金（未就学児無料）
- ⑥ 福祉有償バス
- ⑦ タクシー（市内一般）
 - ・ 港タクシー、輪島みい観光、港交通(株)、町野観光タクシー、南志見タクシー、輪島タクシー、鳳南タクシー
- ⑧ のと里山空港ふるさとタクシー
- ⑨ 離島航路（定期運航）
- ⑩ レンタサイクル（楽輪々）

3-2 公共交通の整備状況



3-3 各公共交通の整備・利用状況

(1) 路線バス（運行事業者：北鉄奥能登バス(株)）

①運行状況

市内の路線バスは輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線（定期巡回）の4路線が運行されています。

輪島線は輪島中央地区の市立輪島病院と輪島西部地区（旧門前町）の門前総持寺を往復し、平日12便、土日祝日10便が運行されています。

穴水線は輪島西部地区（旧門前町）の門前総持寺と隣接する穴水町の穴水総合病院、穴水駅を往復し、平日12便、土日祝日8便が運行されています。

穴水輪島線は輪島中央地区の道の駅輪島（ふらっと訪夢）から輪島南部地区を経由し、隣接する穴水町の穴水総合病院、穴水駅を往復し、平日22便、土日祝日21便が運行されています。

町野線は輪島中央地区の市立輪島病院から輪島東部地区を経由し隣接する能登町の能登高校を往復し、平日18便、休日12便が運行されています。

【平日】

路線名	起点	終点	運行本数(往路、起点→終点)				運行本数(復路、終点→起点)				合計(便)
			始発～8時台	9～16時台	17時～終発	計(便)	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	計(便)	
輪島線 ※1	門前総持寺前	市立輪島病院 (輪島駅前)	2	2	2	6	1	3	2	6	12
穴水線 ※2	穴水総合病院 (穴水駅前)	門前総持寺前	1	4	1	6	1	3	2	6	12
穴水輪島線 ※3	穴水総合病院 (穴水駅前)	輪島駅前	3	6	2	11	4	5	2	11	22
町野線 ※4	市立輪島病院	能登高校南	2	4	3	9	2	4	3	9	18

【土日祝】

路線名	起点	終点	運行本数(往路、起点→終点)				運行本数(復路、終点→起点)				合計(便)
			始発～8時台	9～16時台	17時～終発	計(便)	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	計(便)	
輪島線 ※1	門前総持寺前	市立輪島病院 (輪島駅前)	2	2	1	5	1	3	1	5	10
穴水線 ※2	穴水総合病院 (穴水駅前)	門前総持寺前	0	3	1	4	0	3	1	4	8
穴水輪島線 ※3	穴水総合病院 (穴水駅前)	輪島駅前	3	6	2	11	3	5	2	10	21
町野線 ※4	市立輪島病院	能登高校南	1	3	2	6	1	3	2	6	12

※ 北鉄奥能登バス(株)運行

※1 時間帯によって終点は輪島駅前止まりの便がある

※2 時間帯によって起点は穴水駅前発の便がある

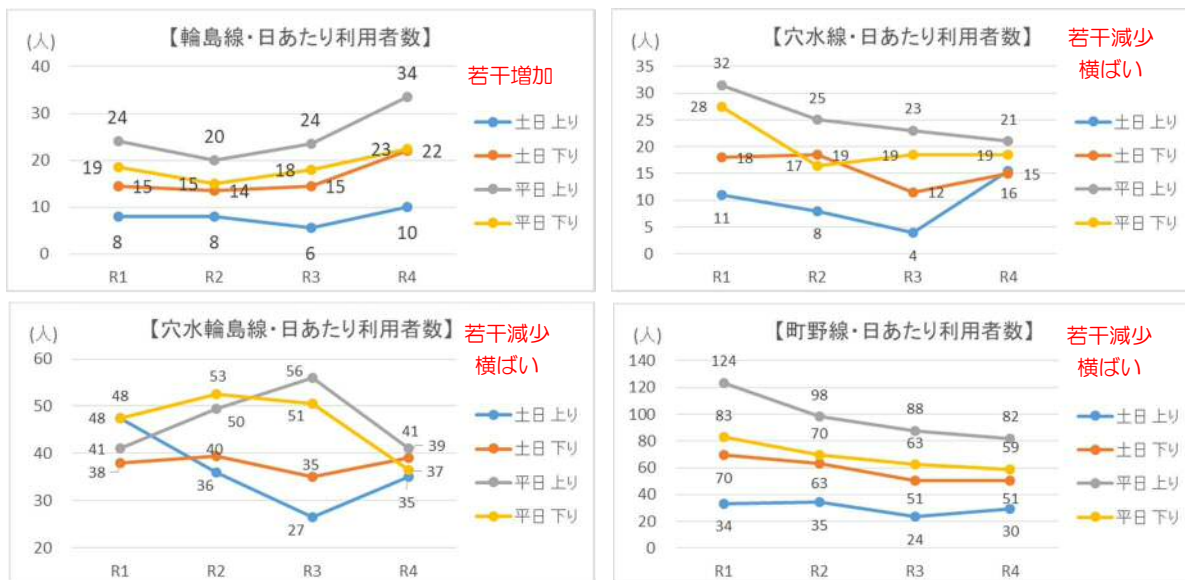
※3 時間帯によって起点は穴水駅前発の便がある

※4 時間帯によって起点は名舟、輪島駅前、町野、終点は能登町役場前、柳田の便がある

【出典：2022年4月1日現在 北陸鉄道バス時刻表】を基に作成

②利用状況

日あたり利用者数は、輪島線で若干増加傾向にある一方、穴水線、穴水輪島線、町野線は土日（2日間平均）及び平日（月水2日間平均）とも若干減少・横ばい傾向で推移しています。



利用者数の減少に伴い、経常収益も減収傾向となっている一方、運航経費は約 4 億 5,000 万円前後とほぼ一定に推移し、損益は令和 3 年度でマイナス約 3 億 3,000 万円となっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

(2) 特急バス（運行事業者：北鉄奥能登バス(株)、北鉄金沢バス(株)）

①運行状況

本市と市外を結ぶ特急バスは輪島中央地区のマリントウンからのと里山空港、穴水町を經由し金沢駅までを往復する輪島特急線（定期巡回）が平日、土日祝日とも16便が運行されています。

【平日・土日祝】

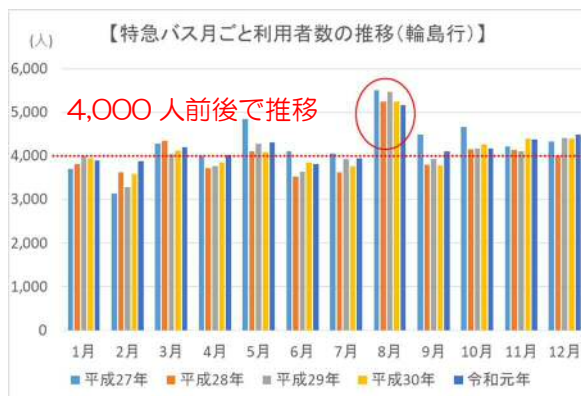
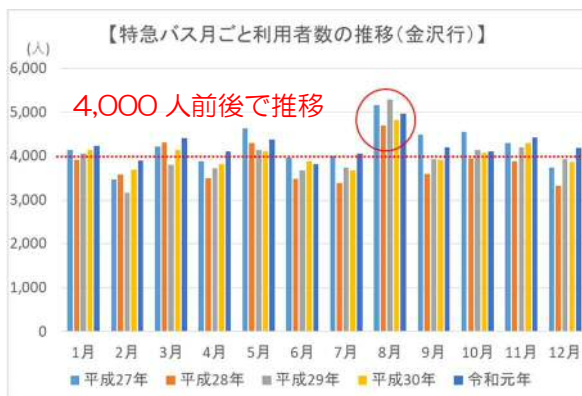
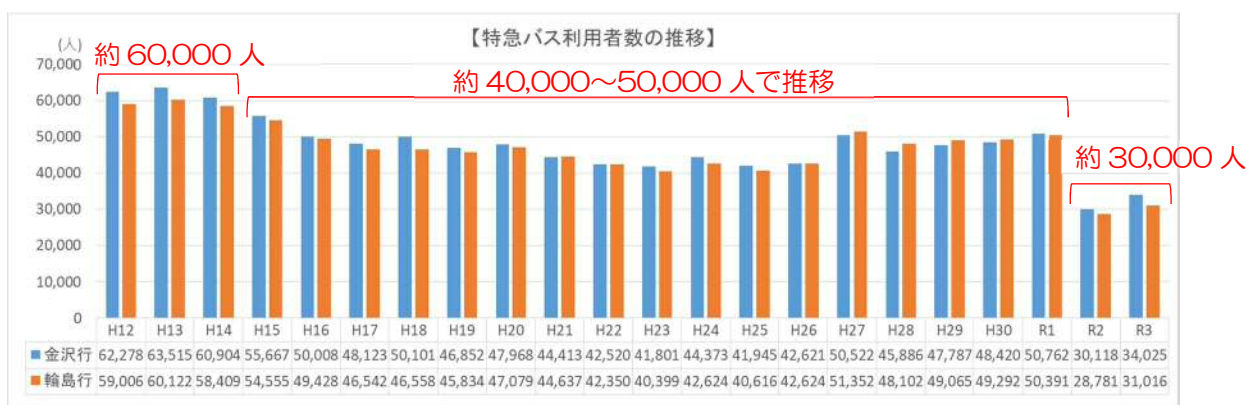
路線名	起点	終点	運行本数(往路、起点→終点)			運行本数(復路、終点→起点)			合計(便)
			始発～8時台	9～16時台	17時～終発	始発～8時台	9～16時台	17時～終発	
輪島特急線 ※1	金沢駅西口	輪島マリントウン	1	5	2	3	4	1	8
									16

※1 北鉄奥能登バス(株)運行、一部北鉄金沢バス(株)運行

【出典：2022年4月1日現在 北陸鉄道バス時刻表】を基に作成

②利用状況

利用者数は、平成12年～14年にかけては年間約60,000人で推移していましたが、平成15年～令和元年にかけては若干減少・横ばい傾向の40,000～50,000人で推移し、令和2、3年ではコロナ禍の影響もあり約30,000人に減少しています。月ごとの利用者数をみても8月に他の月より多いものの、毎月4,000人前後で推移しており、定期的にご利用されていると推察されます。



【出典：輪島市資料】を基に作成

(3) コミュニティバス（のらんけバス 運行事業者：北鉄奥能登バス(株)）

①運行状況

高齢者の外出支援と市街地活性化を目的として、輪島中央地区の輪島市街地を循環する市運営の「のらんけバス」が平成 13 年に海・鯨・档・漆コースの 4 路線で運行を開始し、その後、平成 14 年に輪島市街地の東に位置する城兼団地と市立輪島病院を往復する城兼コースを設定しました。



市街地を循環する 4 路線は、道の駅輪島（ふらっと訪夢）を起終点とし、海→鯨→海の順に運行する車両と、档→漆→档の順に運行する車両の計 2 台で、各コース一周およそ 30 分で 1 日 6 便、毎日運行しています。

一方、城兼コースは、月曜日から土曜日に 1 日 1 往復で、循環する 4 路線の車両とは異なる車両を 1 台使って運行を行っています。コミュニティバスは 3 台ともに 12 人乗りの車両を使用しています。

運賃は 1 回 100 円の均一料金で利用できます。（未就学児無料）

路線名	起点	主な経由地	主な経由地	運行本数			
				朝	昼(11~13時台)	午後	計(便)
海コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※1	鴨ヶ浦	輪島キリコ会館	2	2	2	6
鯨コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※2	気勝平団地	保健所	2	2	2	6
档コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※3	青葉ヶ丘団地	朝市通り	2	2	2	6
漆コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※4	夕陽ヶ丘団地	輪島漆芸研修所	2	2	2	6
城兼コース	城兼団地-市立輪島病院 ※5	久手川団地	道の駅ふらっと訪夢	1	1	0	2

※ 運賃1回100円
道の駅輪島ふらっと訪夢を起点に毎日運行
全てのコースは市立輪島病院を経由
※1.2 海コース、鯨コースは乗り継ぎが可能
※3.4 档コース、漆コースは乗り継ぎが可能
※5 朝は城兼団地を起点に市立輪島病院終点、昼は逆方向に運行

【出典：輪島市資料】を基に作成

②利用状況

利用者数は平成 26 年度の約 56,000 人から、令和 3 年度では約 27,000 人と半分以下にまで減少しています。

一方、運行経費（経常費用）は、約 1,900 万円前後とほぼ一定に推移しており、損益は令和 3 年度でマイナス約 1,650 万円となっています。



※のらんけバスの利用者数は（料金収入÷1 回利用料金 100 円）で算出、無料乗車人数はカウントされていない

【出典：輪島市資料】を基に作成

(4) 地域住民混乗スクールバス(愛のりバス)

(運行事業者: 港タクシー、輪島みい観光、港交通(株)、町野観光タクシー、南志見タクシー、輪島タクシー、鳳南タクシー)

①運行状況

平成14年に児童生徒が利用するスクールバスに100円を支払うことで地域住民も利用ができる形態の市運営のバスを導入しました。

以降、路線バスの廃止に伴い行政の代替バスとして順次追加され、平日2~4往復の定期巡回で運行しています。

輪島西部地区では西保、空熊、七浦、久川の4コース、輪島東部地区では東大野・寺山、金蔵、東山・忍、西山の4コース、輪島南部地区では内屋・坂田、与呂見の2コースの全10コースを運行しています。

運賃は、一般利用者は1回100円の均一料金、高校生以下は無料で乗車できます。



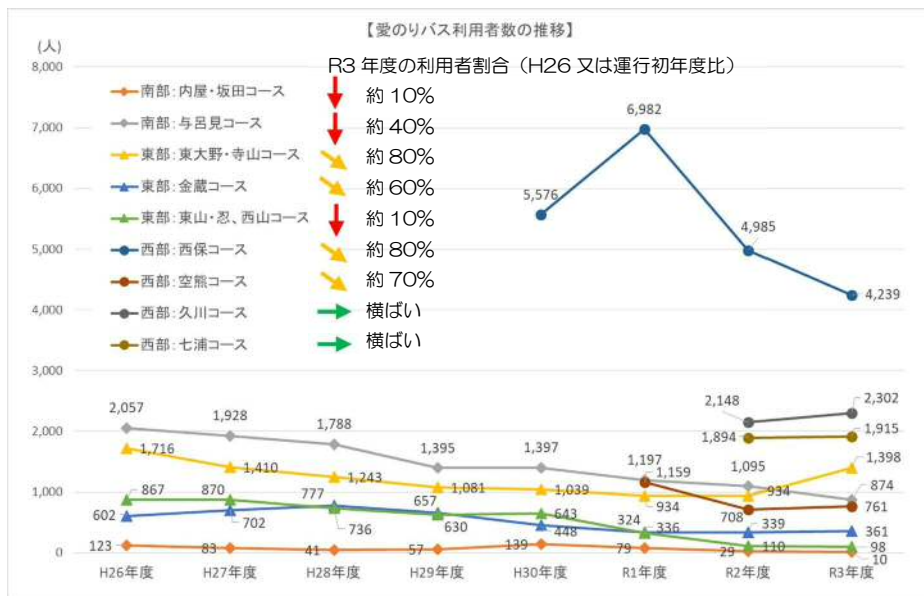
路線名	起点	経由	運行本数(往路、起点-終点)				運行本数(復路、起点-終点)				合計(便)	
			朝	昼(11~13時台)	午後	計(便)	朝	昼(11~13時台)	午後	計(便)		
東大野・寺山コース (町野小学校) (東陽中学校)	※1	東陽中学校	町野郵便局	1	1	2	4	循環運行			0	4
金蔵コース (町野小学校) (東陽中学校)	※2	改善センター	町野郵便局	1	1	2	4	循環運行			0	4
東山・忍コース (南志見小学校)	※3	南志見	東山	1	0	2	3	循環運行			0	3
西山コース (南志見小学校)	※4	南志見	西山	1	0	2	3	循環運行			0	3
与呂見コース (三井小学校)	※5	上与呂見	三井駅	1	0	2	3	0	1	4	5	8
内屋・坂田コース (三井小学校)	※6	内屋	三井駅	1	1	1	3	0	1	2	3	6
西保コース (西保小学校) (輪島中学校) (輪島高校)	※7	雑座	市立輪島病院	2	1	0	3	0	1	2	3	6
空熊コース (大屋小学校) (輪島中学校)	※8	空熊	輪島中学校	1	1	0	2	0	1	1	2	4
久川コース (門前中学校)	※9	久川	門前中学校	1	1	1	3	0	1	2	3	6
七浦コース (門前東小学校) (門前中学校)	※10	五十洲	門前中学校	2	1	1	4	1	1	2	4	8

- ※ 運賃1回100円(中学生以下は無料)
- ※1 日・祝日は運休
- ※2 日・祝日は運休
白米~南志見小学校区間及び午後1便はスクールバス専用で運行
- ※3 日・祝日は運休
- ※4 日・祝日は運休
- ※5 日・祝日は運休
土曜日の三井駅行きは朝1便、昼1便の計2便で運行
土曜日の上与呂見行きは昼1便、午後2便の計3便で運行
小淵橋~上与呂見間はフリー乗降可
- ※6 土日祝日運休
月・水曜日は4便、火・木・金曜日は3便で運行
木曜日は三井駅~内屋~坂田で運行
- ※7 日・祝日は運休
土曜日の市立輪島病院行きは朝1便、午後1便の計2便で運行
土曜日の雑座行きは昼1便、午後1便の計2便で運行
袖ヶ浜~上山間はフリー乗降可
- ※8 土日祝日運休
別所谷~空熊間はフリー乗降可
- ※9 日・祝日運休
土曜日の門前中学校行きは朝1便で運行
土曜日の久川行きは昼1便で運行
久川~鶴地はフリー乗降可
- ※10 日・祝日運休
土曜日の門前中学校行きは朝1便で運行
土曜日の五十洲行きは昼1便で運行
五十洲~浦上間はフリー乗降可

【出典: 輪島市資料】を基に作成

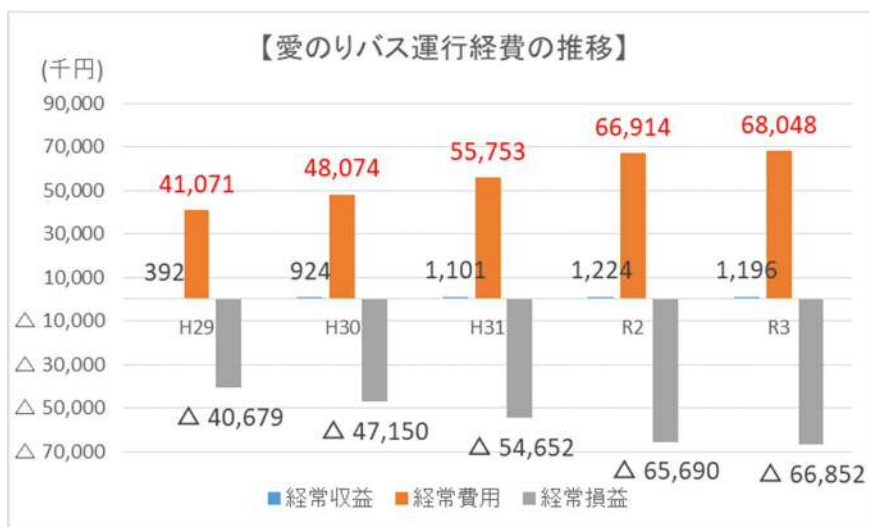
②利用状況（一般利用者）

コース毎に利用者推移に違いがあり、令和3年度の利用者数は南部地区の「内屋・坂田」「与呂見」、東部地区の「東山・忍、西山」コースは10～40%程度（平成26年度比）と減少が大きく、西部地区の「久川」「七浦」コースはほぼ横ばい（運行初年度令和2年度比）、その他のコースは60～80%程度（平成26年度又は運行初年度比）の利用となっています。



※愛のりバスの利用者数は一般利用者数のみを集計（学生の無償利用者数は含まない）

一方、運行にかかる費用は平成29年度以降、年々増加し、令和3年度の損益はマイナス約6,700万円となっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

(5) 自家用有償バス（おでかけバス 運行事業者：輪島市（鳳南タクシー(株)に委託）

①運行状況

平成 22 年に旧門前町域内の沿岸部や山間部の公共交通空白地域に向けて、市運営のコミュニティバス「おでかけバス」の運行を開始しました。



「おでかけバス」は、すべて門前中心部を起点とし、安代原・西円山、猿橋・小石、深見・六郎木、二叉・入山の 4 コースを運行しています。

10 人乗りの車両 2 台で、1 日 3 往復、週 3 日の定期巡回で運行されています。運賃は 1 回 100 円の均一料金（未就学児無料）で、コース上であればバス停以外のフリー乗降が可能です。

路線名	起点	経由	運行本数(往路、起点-終点)			運行本数(復路、起点-終点)			合計(便)		
			朝	昼(11~13時台)	午後	計(便)	朝	昼(11~13時台)		午後	計(便)
安代原・西円山コース ※1	門前バスターミナル	西円山	1	1	1	3	1	1	1	3	6
猿橋・小石コース ※2	門前バスターミナル	小石	1	1	1	3	1	1	1	3	6
深見・六郎木コース ※3	門前バスターミナル	六郎木	2	0	1	3	1	0	2	3	6
二叉・入山コース ※4	門前バスターミナル	入山	2	0	1	3	2	0	1	3	6

- ※ 運賃1回100円
週3日、1日3往復運行
コース上であればフリー乗降可
- ※1 火・木・土運行
- ※2 月・水・金運行
- ※3 火・木・土運行
- ※4 月・水・金運行

【出典：輪島市資料】を基に作成

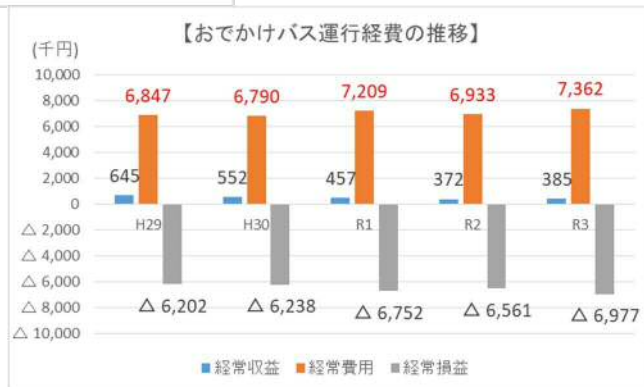
②利用状況

利用者数は平成 29 年度をピークに減少傾向にあり、令和 3 年度ではコロナ禍の影響もあり、ピーク時の約 6 割程度に減少しています。

一方、運行にかかる費用は平成 29 年度以降、約 700 万円前後で推移しており、令和 3 年度の損益はマイナス約 700 万円となっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成



(6) 福祉有償バス（社会福祉協議会）

①運行状況

バス、タクシー等の公共交通機関を利用する事が困難な身体障害者、要介護者等を自宅から医療機関までの送迎を行うことを目的として運行しています。

輪島市民であり、他人の介助に頼らずには移動することが困難と認められ、単独での公共交通機関等を利用することが困難な方を対象者としています。

運送の範囲は出発地又は到着地が輪島市内であれば、輪島市福祉課へ利用の申し込みを行い、運賃は5kmまで800円、以降5km毎に200円加算され、限度額5,000円で利用することができます。

②利用状況

利用者数は平成30年度をピークに減少傾向にあり、令和3年度ではコロナ禍の影響もあり、ピーク時の約7割に減少しています。

一方、運行に係る費用は平成26年度から減少し、平成29年度以降は年間300万円前後で推移しており、損益は令和3年度でマイナス約200万円となっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

(7) タクシー（運行事業者：港タクシー、輪島みい観光、港交通(株)、町野観光タクシー、南志見タクシー、輪島タクシー、鳳南タクシー）

①運行状況

タクシーは、輪島市内に7事業者あり、旧輪島市域内で6事業者、旧門前町域内で1事業者が運行しています。

(8) のと里山空港ふるさとタクシー（運行事業者：のと里山空港利用促進協議会）

①運行状況

のと里山空港からは予約制の乗合タクシー「のと里山空港ふるさとタクシー」が能登地方を中心に5ゾーンで運行されています。電話又はインターネットで予約し、旧輪島市域は一人900円、旧門前町域は一人1,300円で利用できます。

【出典：のと里山空港HP】



(9) 離島航路（運行事業者：へぐら航路(株)）

①運行状況

昭和 35 年に能登商船(株)が、輪島市本土と舳倉島との間を結ぶ貨客船の運航を開始し、昭和 47 年より通年運航が始まりました。昭和 55 年に現在のへぐら航路(株)に経営が移管され、輪島と舳倉島を結ぶ島への唯一の公共交通機関として、住民の生活必需品や島で獲れた漁獲物、海産物も輸送しています。

定期航路として「希海」が 1 日 1 往復運航しており、輪島・舳倉島区間を 1 時間 25 分で結びます。

旅客定員数は 93 名、大人 4,600 円、小人 2,300 円（往復料金）で乗船できます。



路線名	起点	終点	往路		復路		
			発	着	発	着	
輪島・舳倉島定期航路	4/1~10/31 ※1	輪島	舳倉島	9:00	10:25	15:00	16:25
				11/1~3/31	9:00	10:25	14:00

※ 1日1往復
片道85分

【出典：へぐら航路株式会社 HP】

②利用状況

利用客は住民のほか、5月、10月はバードウォッチング、7月、8月は夏休みの観光客で賑わっています。年間の運行日数は、令和2、3年は新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだものの、概ね 200 日前後で推移しています。

定期船の利用者数は、平成 26 年から令和元年にかけては、年間 8,000 人前後で推移していましたが、令和 2、3年は新型コロナウイルス感染症の影響もあり約 5,000 人に落ち込んでいます。

利用者の内訳では島民の利用は経年を通して 800 人前後と一定の利用者数を維持しています。島民の利用は総利用者数の 1 割程度で、島民以外の利用が大半を占め、全体の利用者数の増減に影響を与えています。

一方、収益は利用者数に左右されるものの、9,000 万円～1 億円で推移しており、損益は令和 3 年度でマイナス約 6,800 万円となっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

3-4 地区別の公共交通の整備状況

公共交通の整備状況を地区別に示します。

【地区区分】

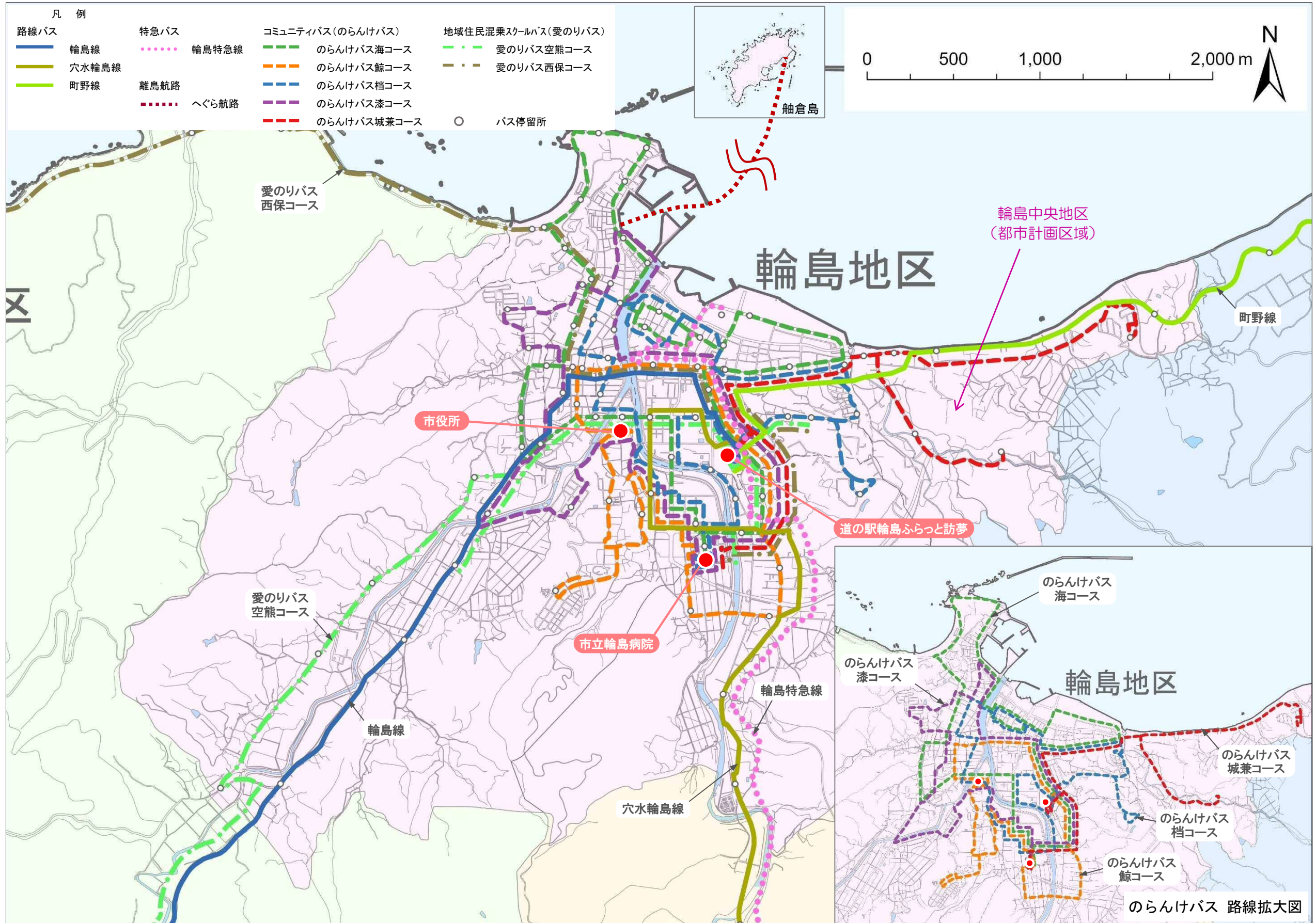
地区の名称	地域の範囲
輪島中央地区	都市計画区域（輪島、鵜巣・大屋・河原田の一部）
輪島西部地区	門前周辺（西保、七浦、浦上、本郷、諸岡、門前、黒島、阿岸、仁岸、大屋の一部）
輪島東部地区	町野周辺（町野、南志見、鵜巣の一部）
輪島南部地区	能登空港周辺（三井、河原田の一部）

【地区で運行されている公共交通】

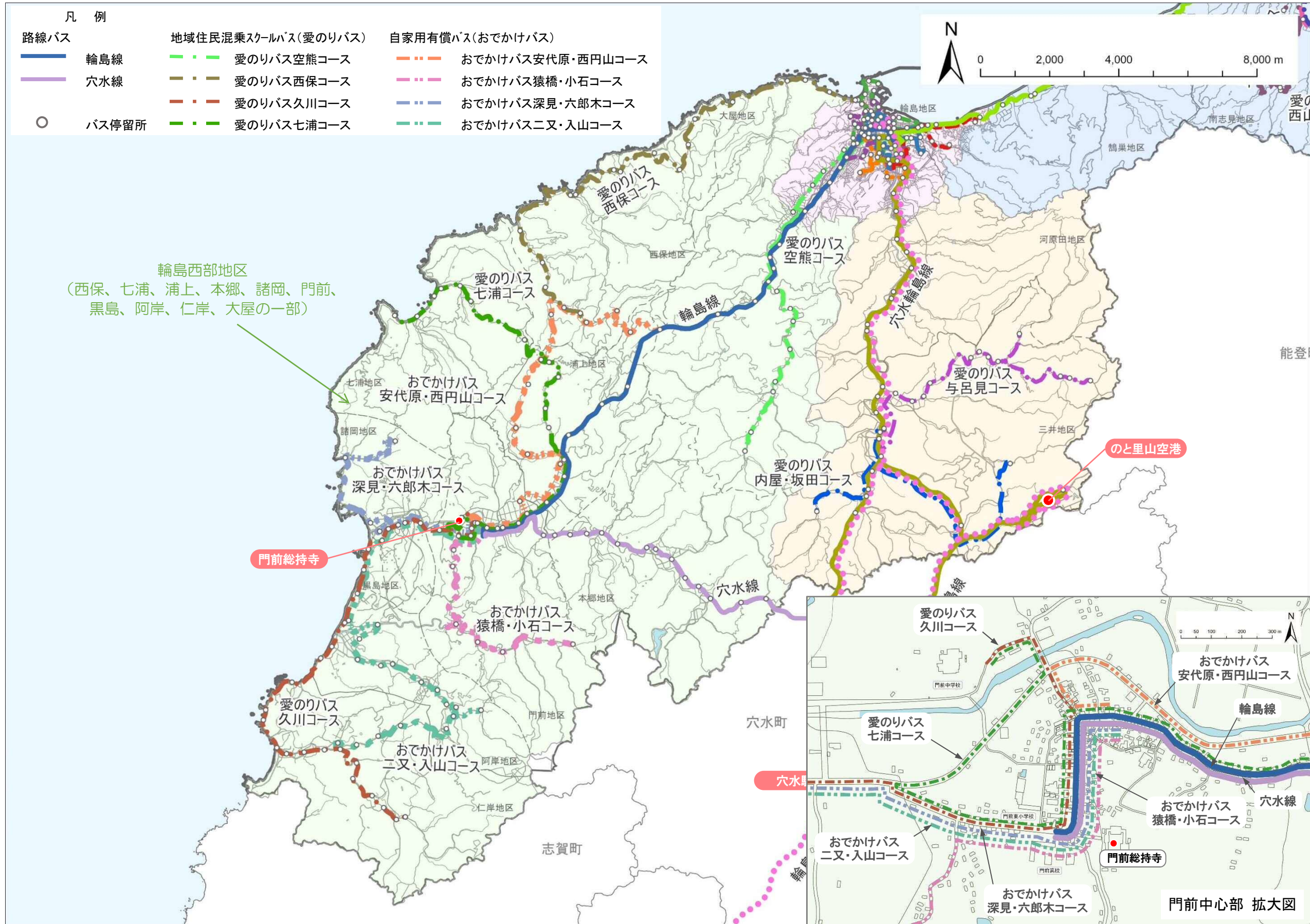
地区の名称	種類
輪島中央地区	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス（輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線） ・特急バス（輪島特急線） ・のらんげバス（海、鯨、档、漆、城兼コース） ・愛のりバス（空熊、西保コース） ・へぐら航路 ・レンタサイクル （道の駅輪島ふらっと訪夢、海の駅マリントウン）
輪島西部地区	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス（輪島線、穴水線） ・愛のりバス（空熊、西保、七浦、久川コース） ・おでかけバス （安代原・西円山、猿橋・小石、深見・六郎木、二又・入山コース） ・レンタサイクル（禅の里交流館）
輪島東部地区	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス（町野線） ・愛のりバス （東山・忍、西山、金蔵、東大野・寺山コース） ・レンタサイクル（ふるさと体験実習館）
輪島南部地区	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス（穴水輪島線） ・特急バス（輪島特急線） ・愛のりバス（与呂見、内屋・坂田コース）

・のと里山空港
 ふるさとタクシー
 ・市内タクシー
 ・福祉有償バス

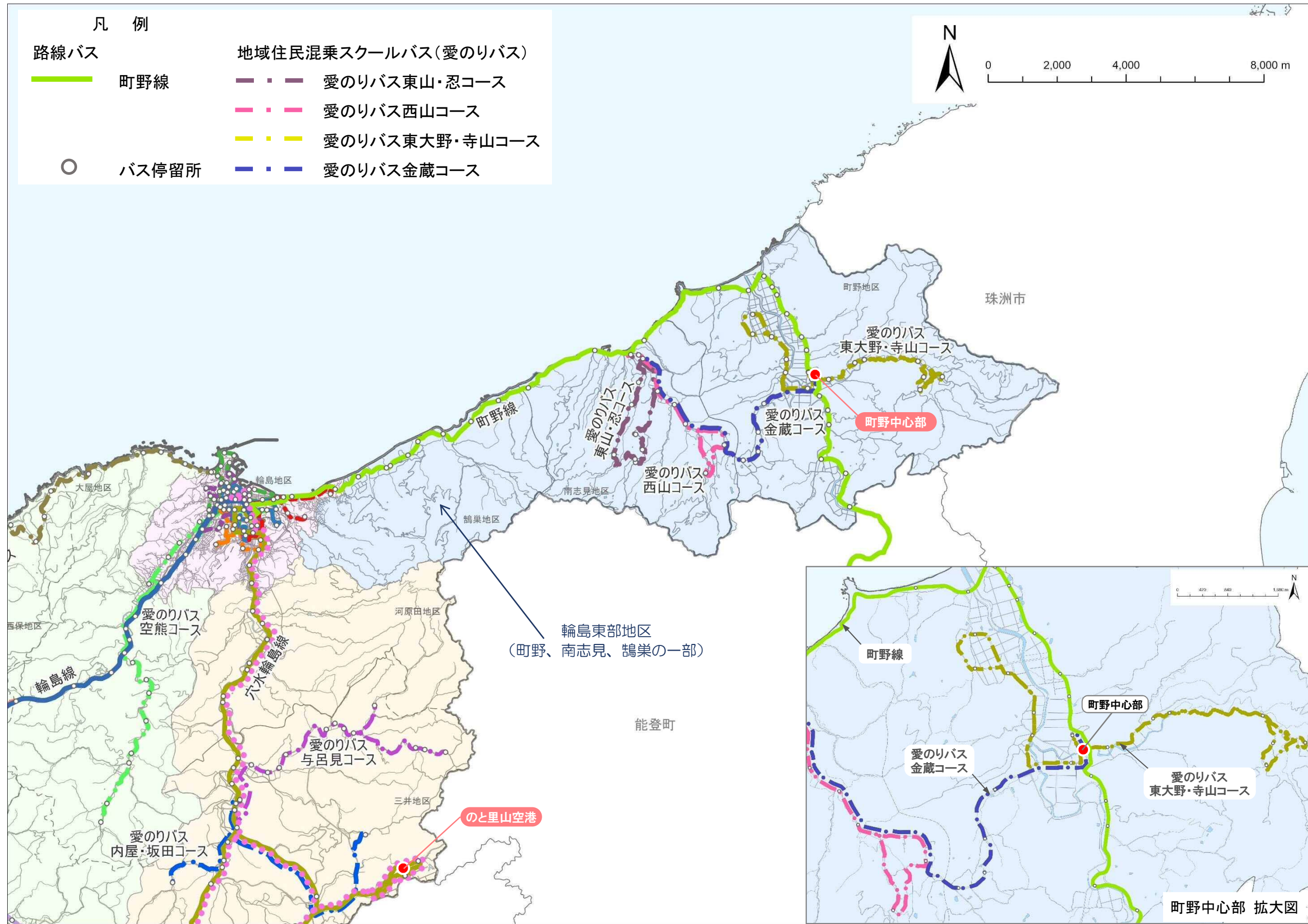
(1) 輪島中央地区路線図



(2) 輪島西部地区路線図



(3) 輪島東部地区路線図



(4) 輪島南部地区路線図



3-5 人口カバー状況（バス）

バス路線・バス停の配置状況と人口メッシュから、バスの利用圏域に含まれている人口を推定します。

（1）バス停圏域の設定

バスの利用圏域は、高齢者や年少者、身体障害者など交通弱者へきめ細やかなサービスを提供することを目的に、バス停から半径 250m 圏内としました。

（2）バス停圏域内人口の推定方法

バス停圏域内の人口は、バス停から 250m 圏に含まれる 250m メッシュ人口を対象としました。なお、250m メッシュ内にバス停 250m 圏の境界がある場合は、面積で按分した人口を集計しています。

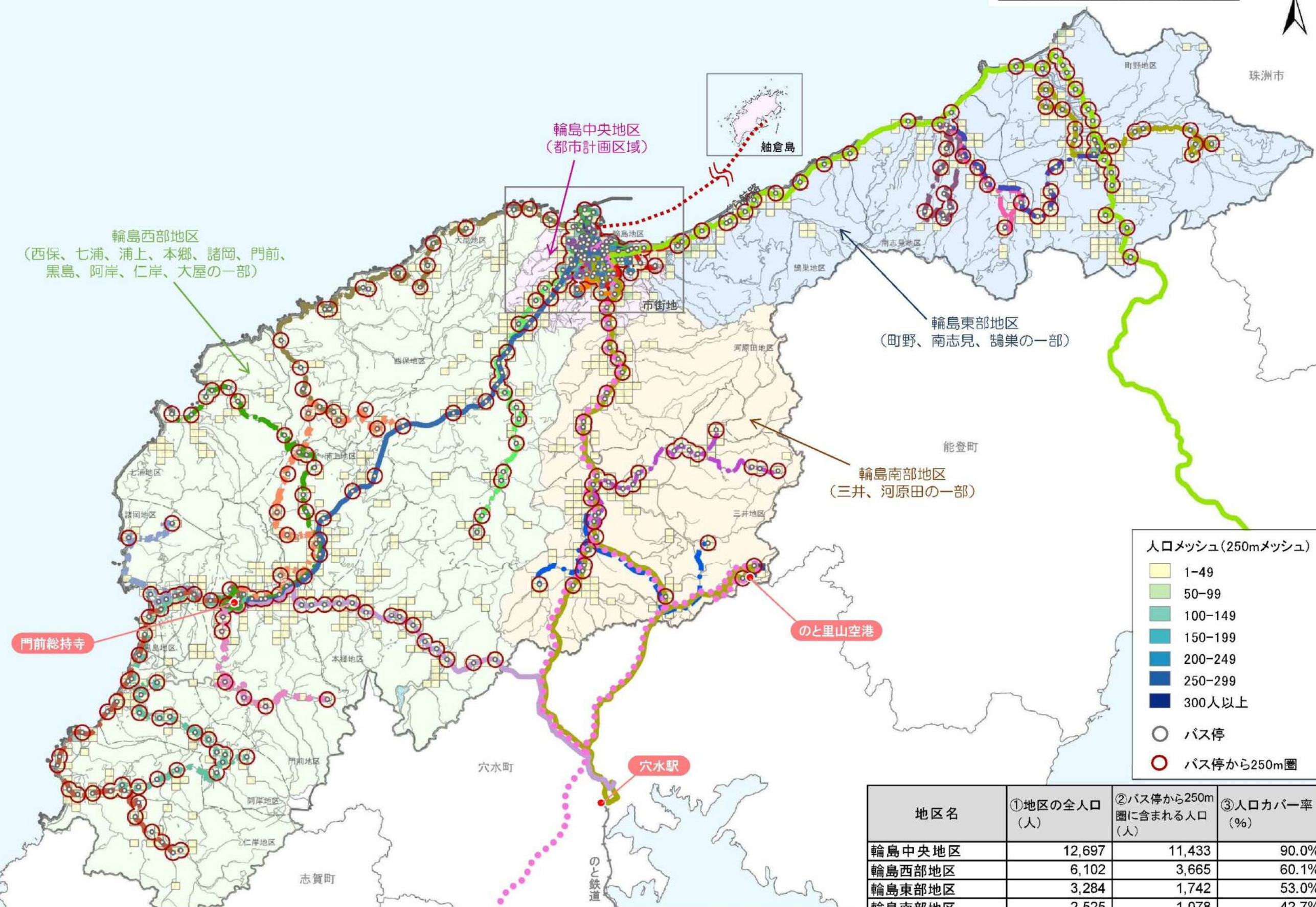
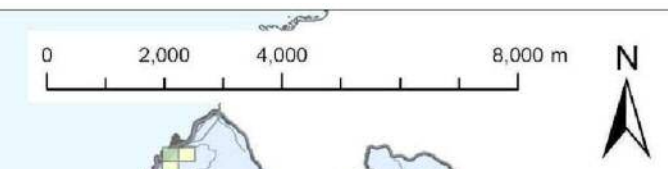
（3）人口カバー率

市全体の人口に占めるバス停圏域内の人口の割合（＝人口カバー率）は、72.8%となっています。

【人口カバー率】

地区	①地区の全人口 (人)	②バス停 250m 圏 域に含まれる人口 (人)	③人口カバー率 ②/①(%)
輪島中央地区	12,697	11,433	90.0%
輪島西部地区	6,102	3,665	60.1%
輪島東部地区	3,284	1,742	53.0%
輪島南部地区	2,525	1,078	42.7%
合計	24,608	17,918	72.8%

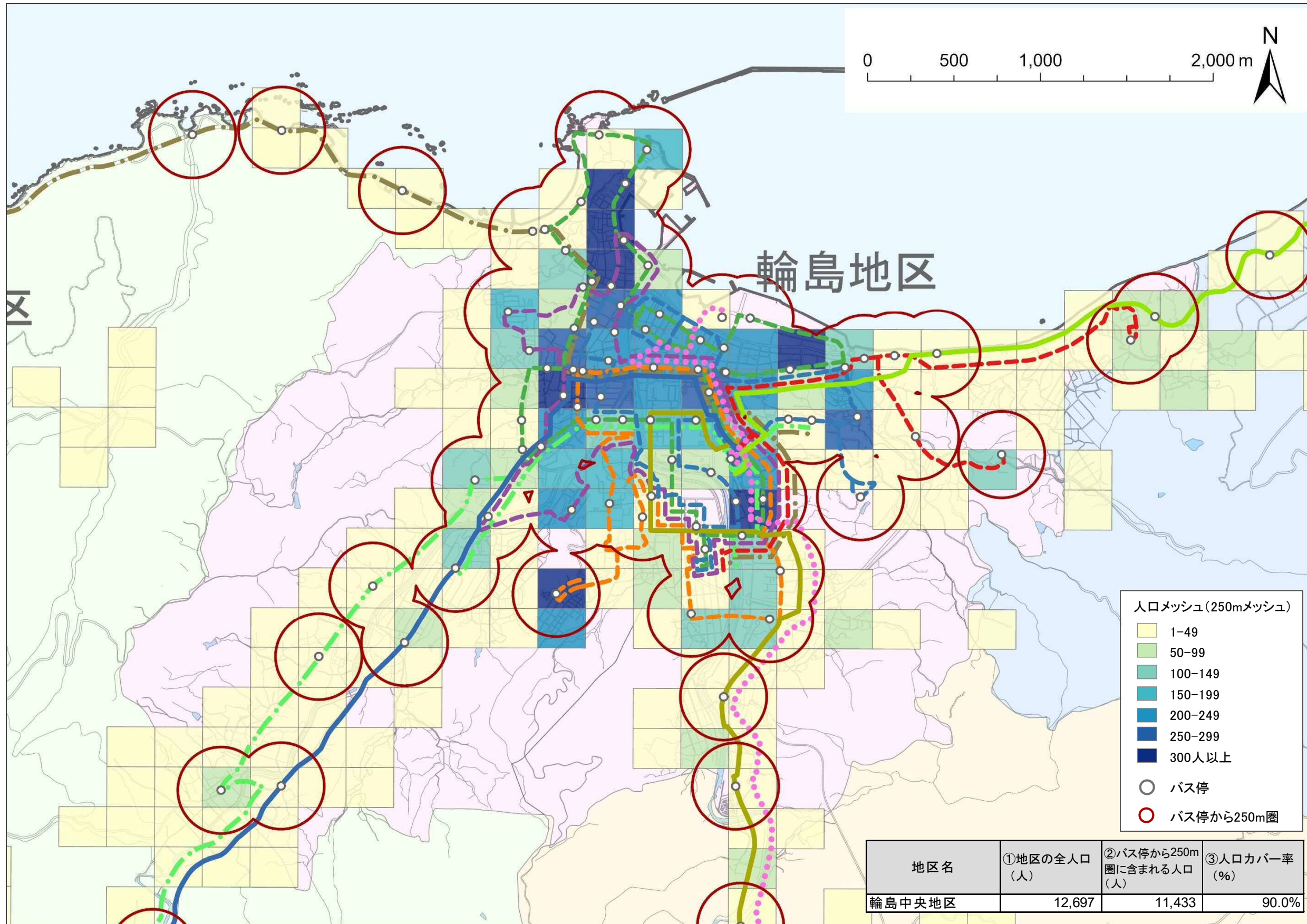
[人口カバー状況 (バス)]



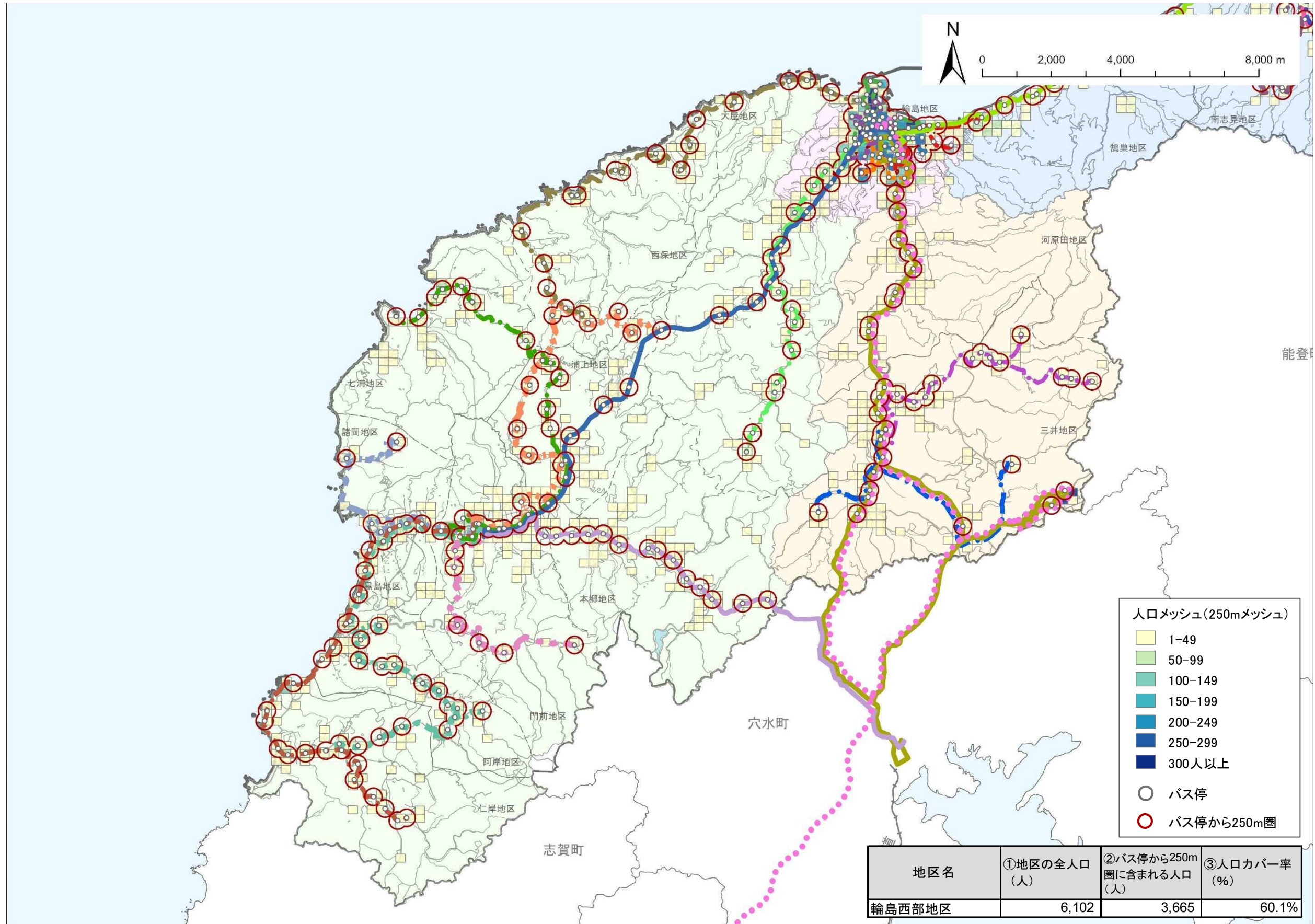
地区名	①地区の全人口 (人)	②バス停から250m 圏に含まれる人口 (人)	③人口カバー率 (%)
輪島中央地区	12,697	11,433	90.0%
輪島西部地区	6,102	3,665	60.1%
輪島東部地区	3,284	1,742	53.0%
輪島南部地区	2,525	1,078	42.7%
計	24,608	17,918	72.8%

データ出典：総務省統計局国勢調査(2020)、国土交通省国土数値情報バスルート・バス停留所データ ※現状と異なる点は編集

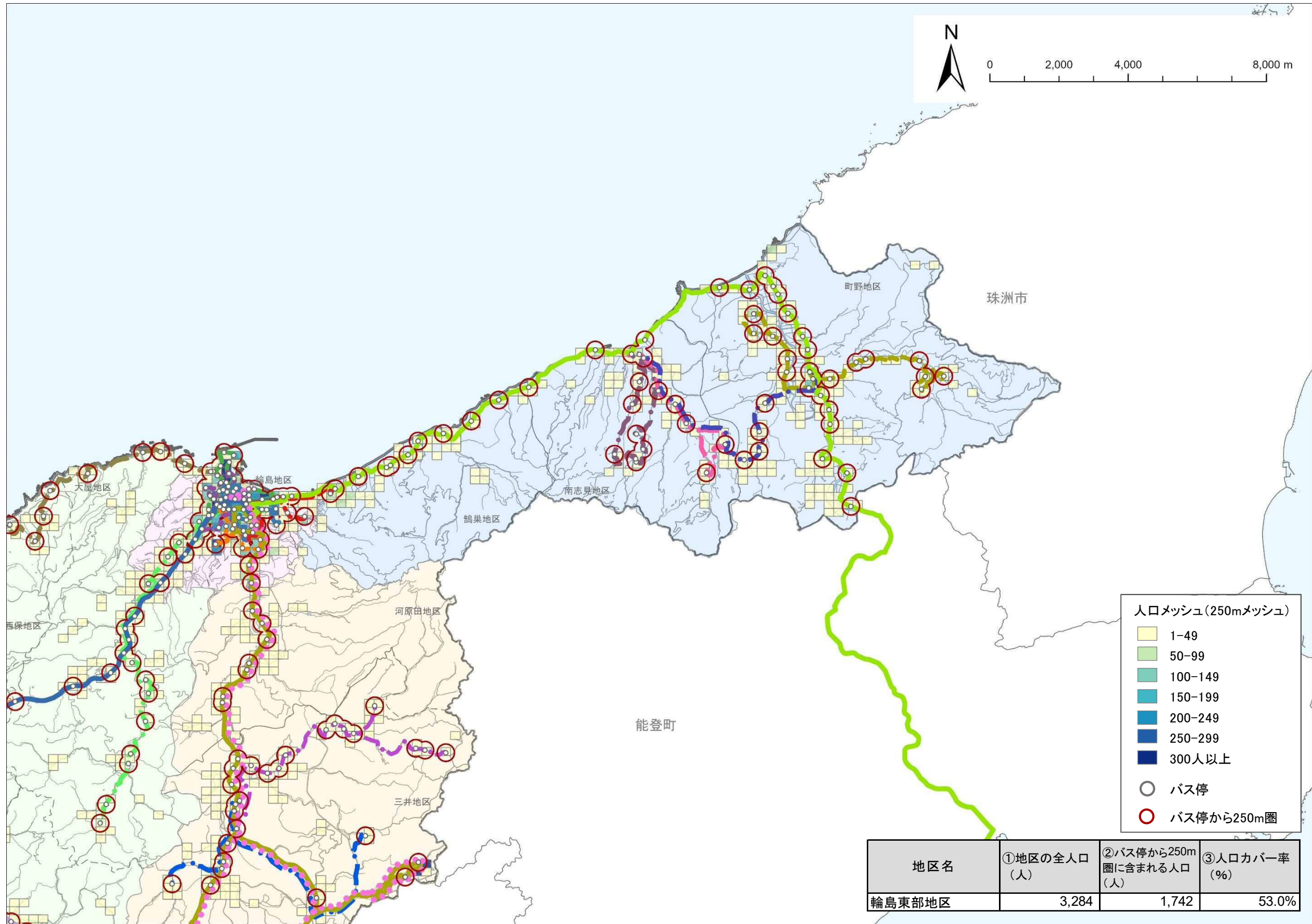
輪島中央地区の人口カバー状況（バス）



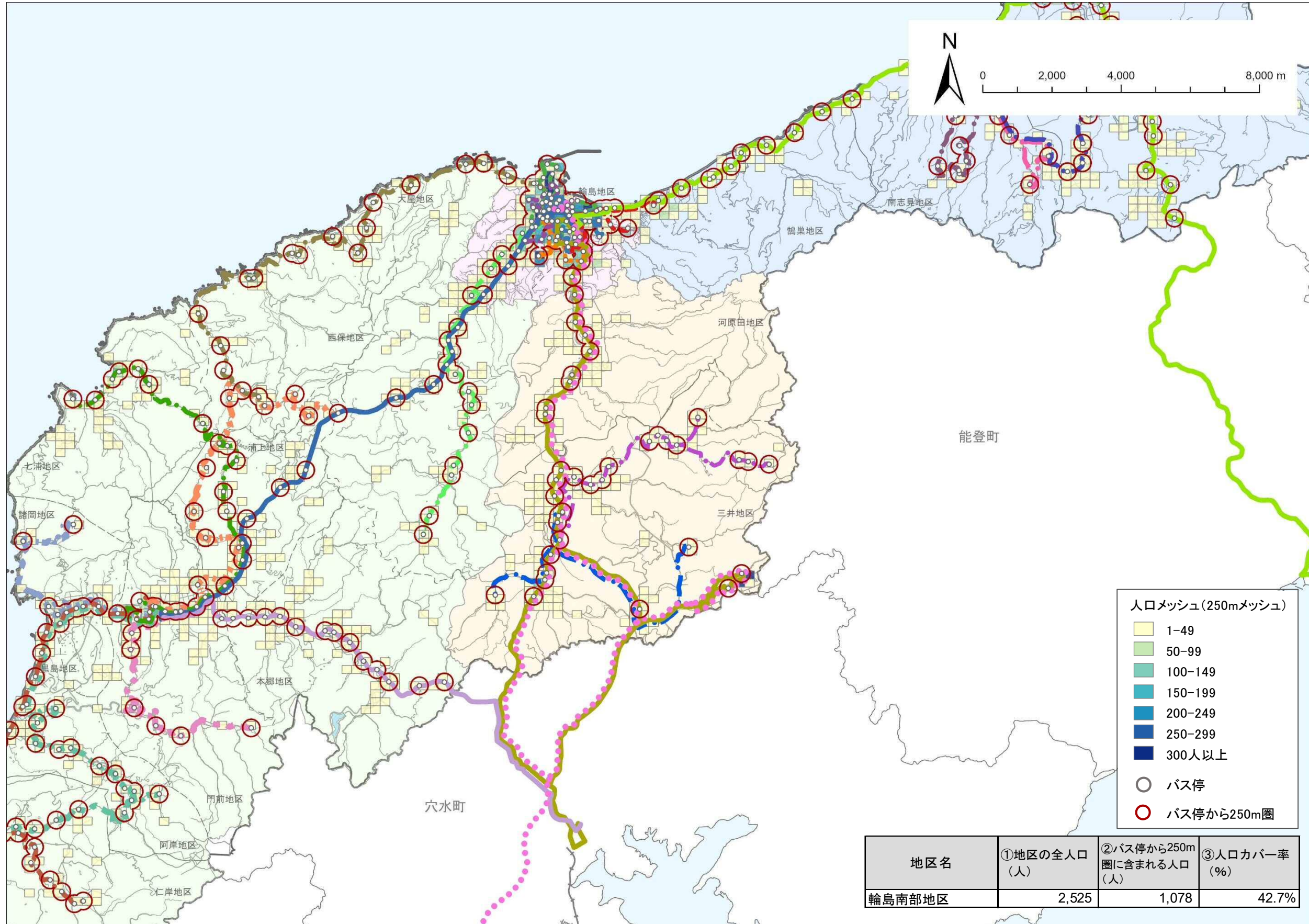
輪島西部地区の人口カバー状況（バス）



輪島東部地区の人口カバー状況（バス）



輪島南部地区の人口カバー状況（バス）



3-6 乗り継ぎ利便性の状況

住民アンケートで不満・改善要望として挙げられている乗り継ぎの利便性について、利用頻度の高い「1 市立輪島病院（行き 8 時前後、帰り 12 時前後）」及び「2 特急バス」への路線バス、各コミュニティバスの接続状況を検証します。

■住民アンケート要旨

- のらんけバスを病院の受付（8:15～）に間に合うようにしてほしい（西部地区大屋）
- 門前地区の特急バスを復活してほしい、穴水此の木での乗り継ぎが不便（西部地区）

1 市立輪島病院への公共交通の接続状況

(病院受付時間 8:15~11:30、13:00~15:30)

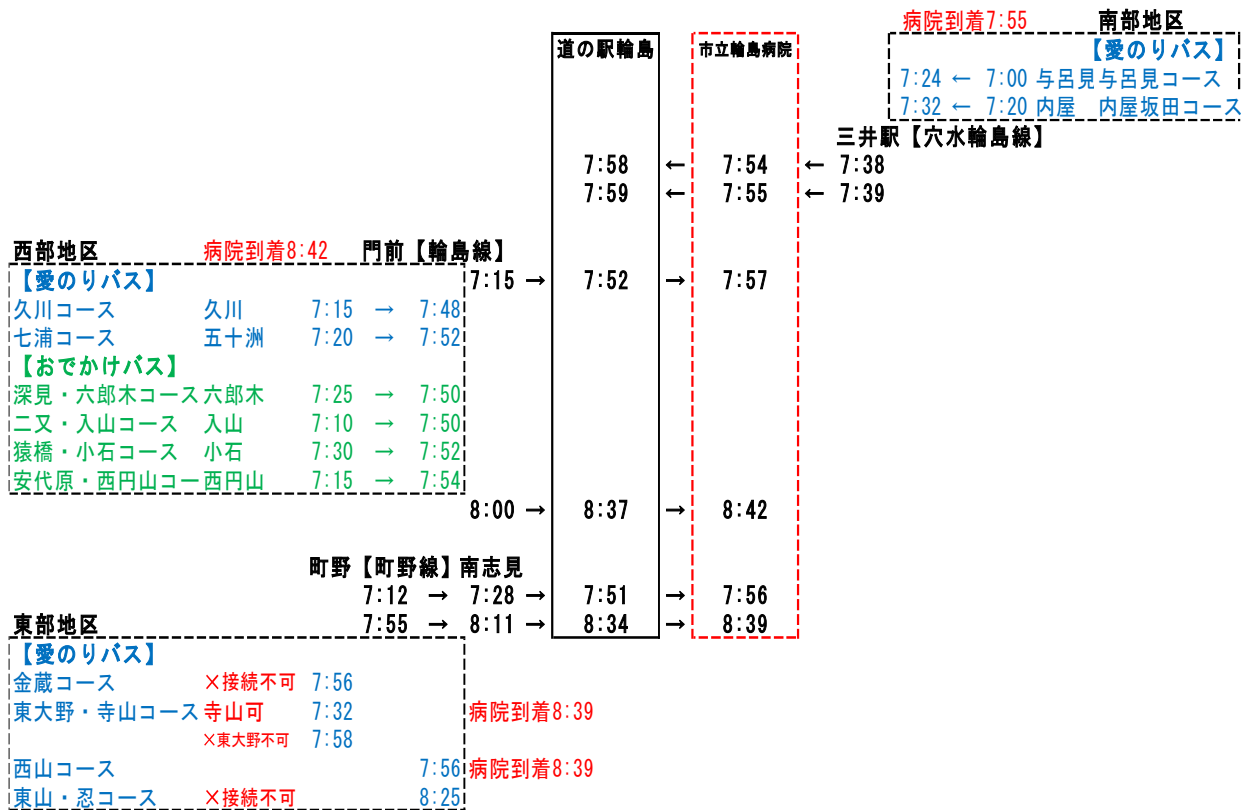
1-1 市立輪島病院への通院（行き 8 時前後）の接続状況

1-1-1 路線バスと愛のりバス、おでかけバスの接続状況

○西部地区は「愛のりバス」、「おでかけバス」が「輪島線（8:00 発、病院 8:42 着）」に接続している。

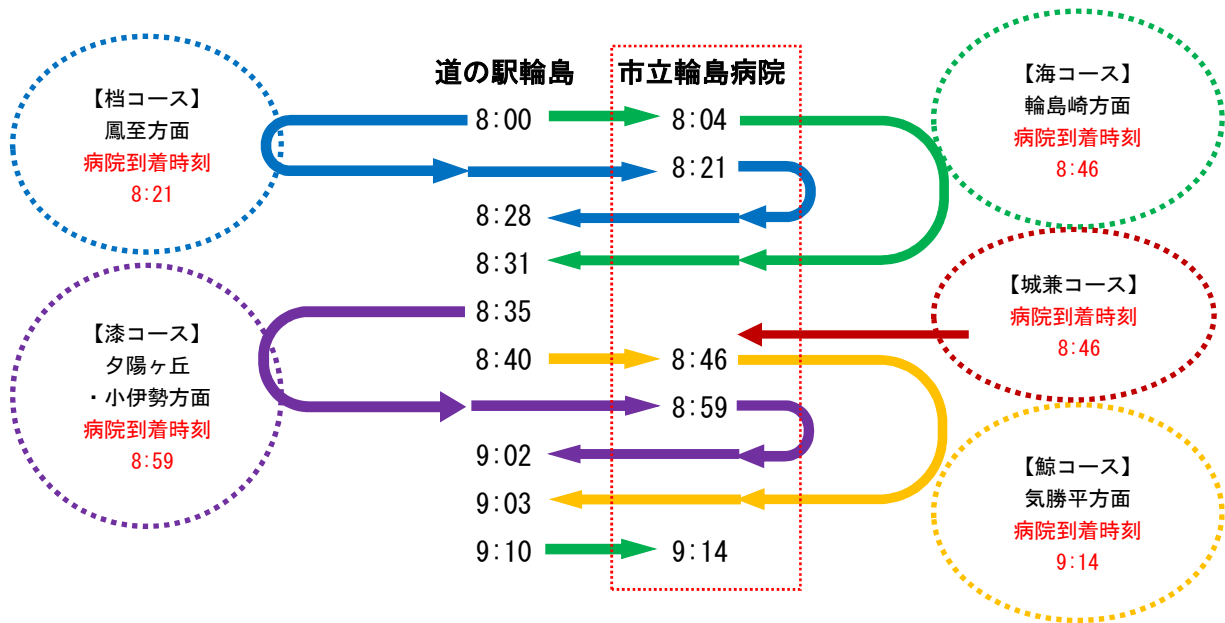
○東部地区は「愛のりバス」東大野・寺山コースの寺山地区および、西山コースのみ「町野線（7:55 発、病院 8:39 着）」に接続しているが、その他地区は接続ができていない。

○南部地区は「愛のりバス」が「穴水輪島線（7:38,7:39 発、病院 7:54,7:55 着）」に接続している。



1-1-2 のらんけバスの接続状況

- 「档・海・城兼コース」は病院に8時半前後に接続している。
- 「漆コース 夕陽ヶ丘・小伊勢方面」「鯨コース 気勝平方面」は9時前後の接続となっている。



1-1-3 愛のりバスの接続状況

- 病院に直接接続する「愛のりバス」は8時前後に接続している。

	道の駅輪島	市立輪島病院
西保コース 雑座	7:10 → 7:56	→ 8:01
空熊コース 空熊	7:25 → 7:59	→ 8:04

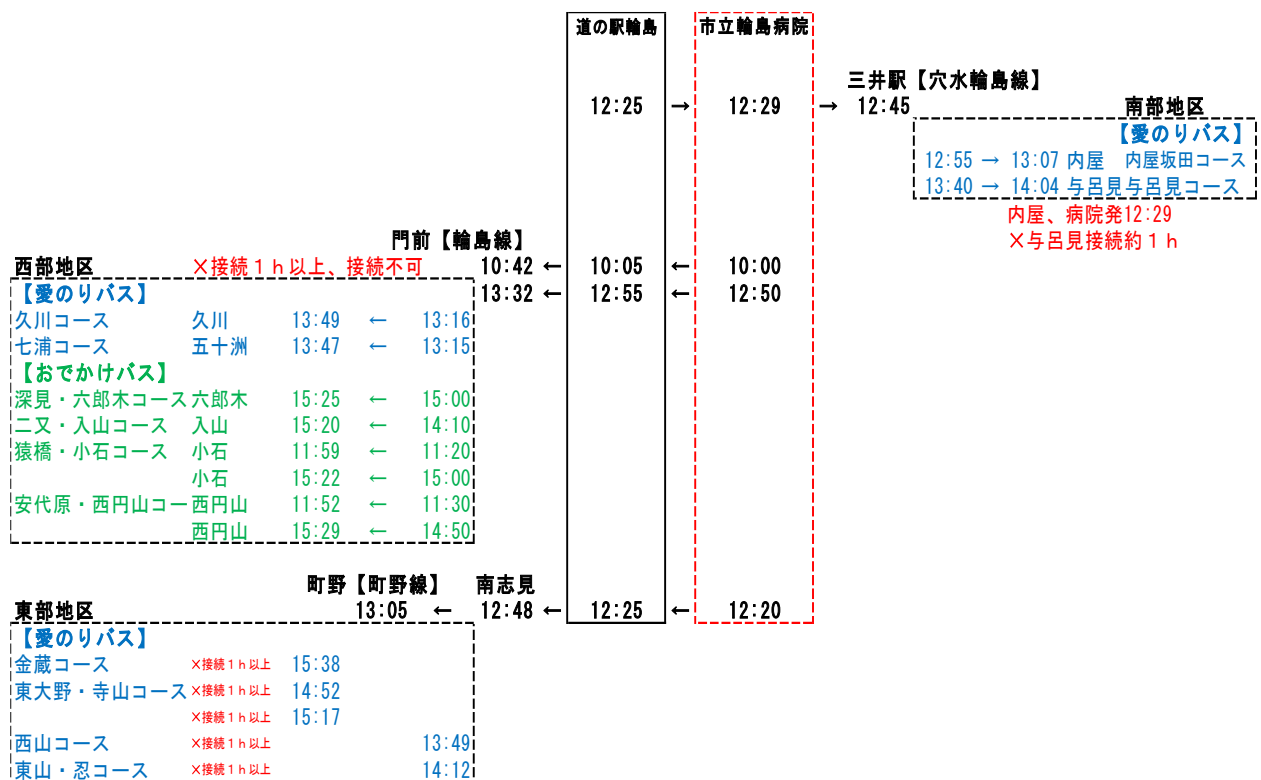
1-2 市立輪島病院への通院（帰り 12 時前後）の接続状況

1-2-1 路線バスと愛のりバス、おでかけバスの接続状況

○西部地区は「輪島線（病院 10:00、12:50 発）」に「愛のりバス」、「おでかけバス」が接続できていない。（接続不可、又は 1 時間以上の待ち）

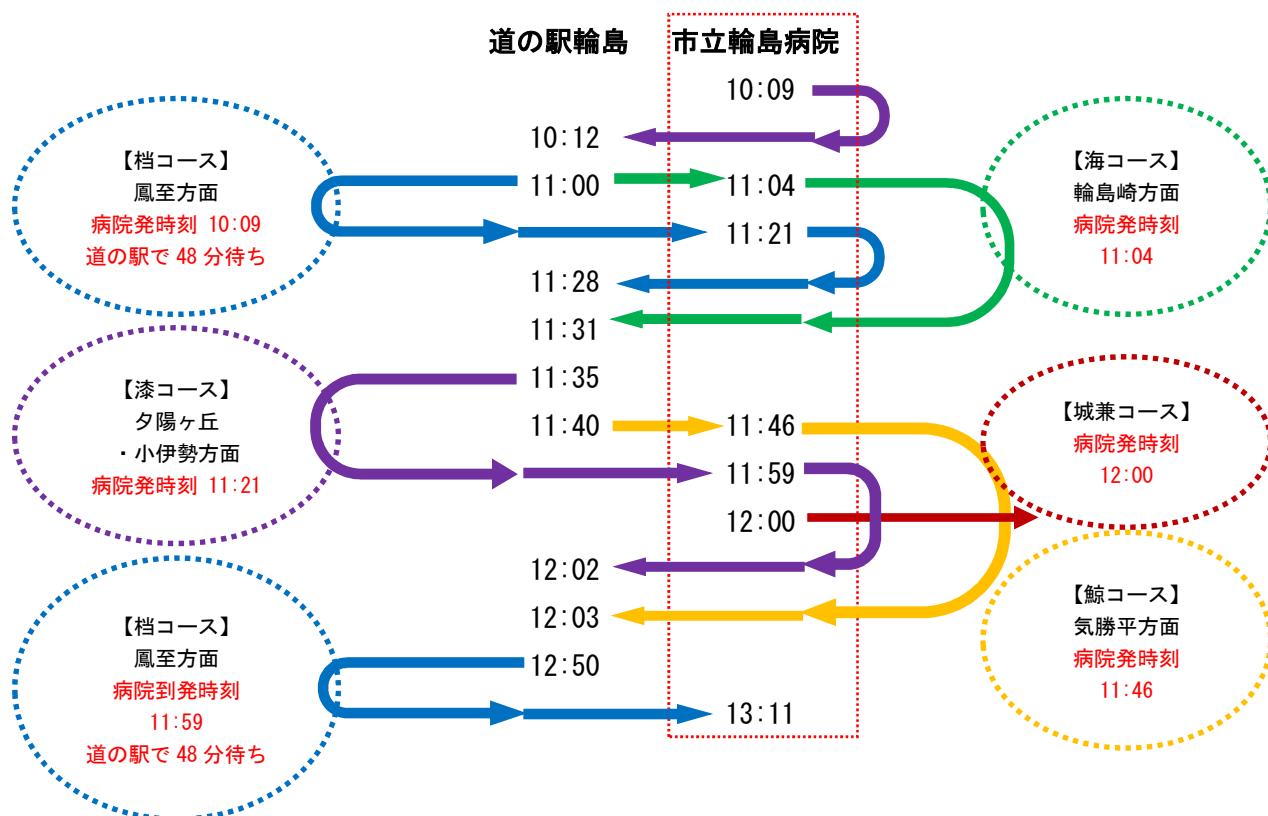
○東部地区は「町野線（病院 12:30 発）」に「愛のりバス」が接続できていない。（1 時間以上の待ち）

○南部地区は「愛のりバス 内屋・坂田コース」が「穴水輪島線（病院 12:29 発）」に接続している。（与呂見は 1 時間の待ち）



1-2-2 のらんけバスの接続状況

- 「漆・海・鯨・城兼コース」は病院発に 11 時～12 時前後に接続している。
- 「档コース 鳳至方面」は病院発 10 時、12 時前後に接続しているが、道の駅で 48 分の待ちとなっている。



1-1-3 愛のりバスの接続状況

- 病院に直接接続する「愛のりバス」は 12 時前後に接続している。

	道の駅輪島	市立輪島病院
西保コース 雑座	12:47 ←	12:00 ←
空熊コース 空熊	12:48 ←	12:18 ←

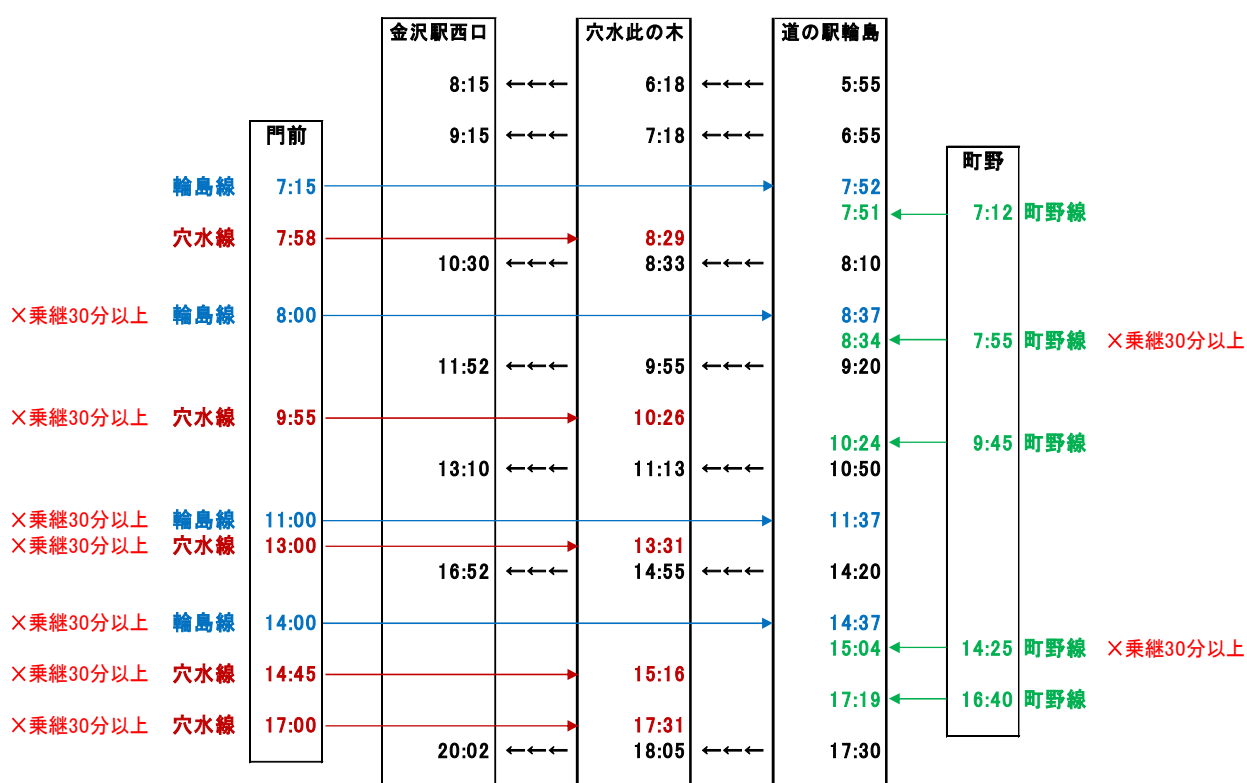
2 特急バス（輪島特急線）の接続状況

2-1 輪島特急線（輪島→金沢方面）と路線バスの接続状況

○特急バス全 7 便の内、西部地区・門前方面からの路線バス（輪島線、穴水線）では、道の駅輪島（8:10 発）の 1 便のみに接続している。その他 6 便へは路線バスが接続されていない又は 30 分以上の待ち時間が必要な状況。

○東部地区・町野方面からの路線バス（町野線）では、道の駅輪島（8:10、10:50、17:30 発）の 3 便に接続している。

その他 4 便へは路線バスが接続されていない又は 30 分以上の待ち時間が必要な状況。

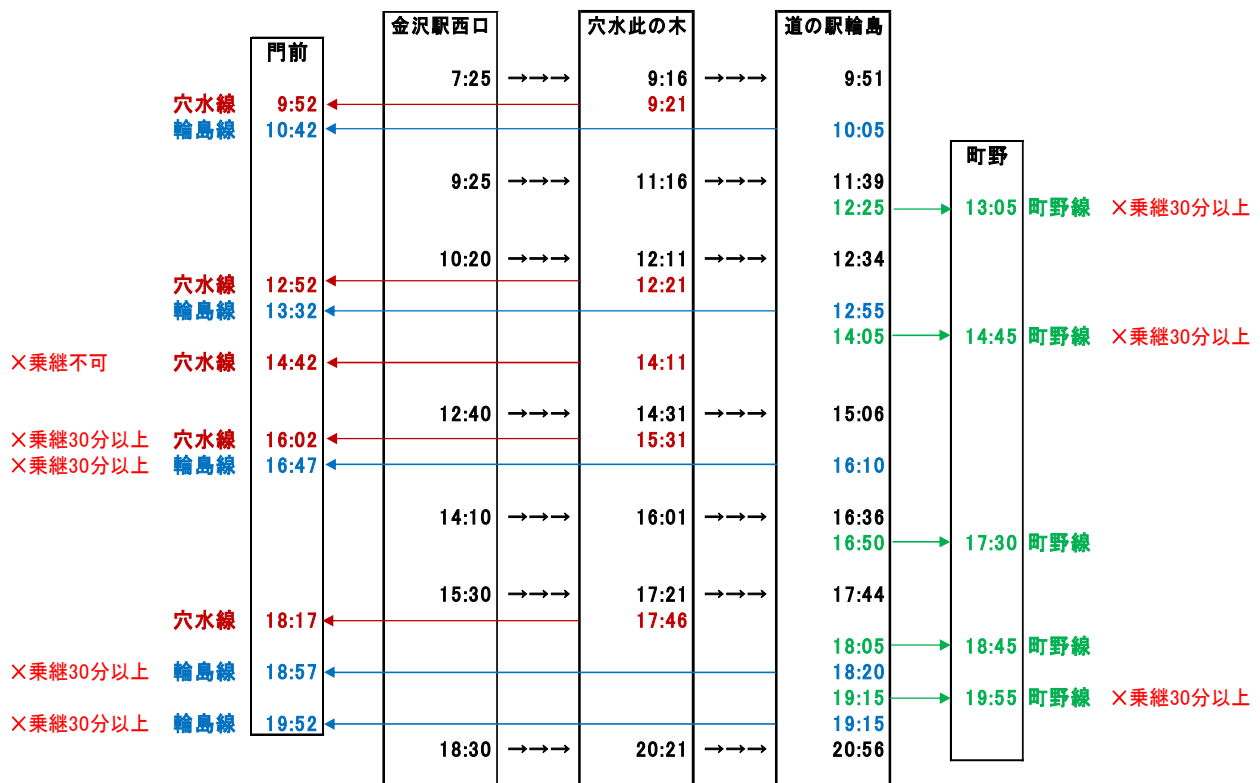


2-2 輪島特急線（金沢→輪島方面）と路線バスの接続状況

○特急バス全7便の内、西部地区・門前方面への路線バス（輪島線、穴水線）では、道の駅輪島（9:51、12:34、17:44 着）の3便に接続している。その他4便からは路線バスが接続されていない又は30分以上の待ち時間が必要な状況。

○東部地区・町野方面への路線バス（町野線）では、道の駅輪島（16:36、17:44 着）の2便が接続している。

その他5便からは路線バスが接続されていない又は30分以上の待ち時間が必要な状況。



4. 住民意向調査

4-1 既往アンケート調査要旨（輪島市新交通ネットワーク計画 H26.10）

（1）調査要旨

バスを中心とした公共交通に関する市民の利用動向や改善希望点、今後予測されるニーズ、今後の公共交通維持への考え方などを把握するために実施しました。

（2）調査結果概要

平成 26 年に行った公共交通に関する住民アンケート調査結果の概要は以下の通りです。

回答者 N=398 人（内訳 65 歳以上が 70%、高校生以下 N=3 人）

①移動手段

- ・主な移動手段は自動車・バイクが 50%超、特に輪島西部南地区で 65%と高い
- ・バス利用者は年代が上がるにつれて利用割合が高い

②バスの利用状況

- ・利用目的は通院 78%、買い物 57%
- ・利用頻度は月に 1～3 回が 47%
- ・のらんげバスは週 3 回以上の定期的な利用が 30%前後と路線バスに比べ高い

③タクシーの利用状況

- ・移動手段別の利用割合は 6%
- ・タクシー利用者は通院にバスとタクシーを併用している人が多い

④バス運行の改善要望

- ・運行時間帯に対する改善要望は 35%、輪島西部南地区で 60%と特に高い
内訳は通院目的の利用者が多い、
- ・運行経路に対する改善要望は 27%、自宅からバス停までの距離が遠い
- ・運賃設定に対しては 8%と低い
- ・回答者の内、改善要望する人の割合は輪島地区で 30%、他地区では 50%前後

⑤今後のバス利用意識（バスを利用していない人への設問）

- ・約半数が今後積極的にバスを利用したいと回答
- ・自動車・バイクの利用率の高い、輪島西部南地区、西部中央地区で高い

⑥公共交通の維持について

- ・現在の水準を維持 30%
- ・地域と市による運行 25%
- ・デマンドバスの導入 22%

4-2 住民意向調査の概要

輪島市では平成 27 年 3 月に「輪島市新交通ネットワーク計画（計画期間平成 27 年（2015 年）～令和 6 年（2024 年）」を策定し、市の指針となる公共交通政策の望ましいあり方を取りまとめ、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに『つながる』よう、次代に引き継ぐ、持続可能な公共交通システムの構築に取り組んでいます。

しかしながら、公共交通にあっては民間バス路線の撤退や再編などにより維持・確保が厳しい中、高齢者や年少者、要介護者等の移動手段の確保がますます重要になっています。

計画期間の満了を迎えるにあたり、**地域住民の意見・要望を反映し、地域と共に支える持続可能な公共交通計画へと改定**するため、住民意向調査を実施しました。

（1）住民アンケート調査

①基本情報（令和 3 年度 輪島市人口集計表 R4.4.1 現在）

世帯数 11,752 世帯

人口 24,442 人（男性 11,524 人、女性 12,918 人）

15 歳以上人口 22,685 人（男性 10,629 人、女性 12,056 人）

②アンケートの調査方法

対象 : 全世帯を対象に調査票を配布

回答者が複数人の場合は WEB で回答してもらいます

配布方法 : 広報により配布

回収方法 : 郵送による返信又は WEB による回答

期間 : 令和 5 年 2 月 1 日～令和 5 年 2 月 28 日

③設問内容

【あなた自身のことについて】

- ・性別、年代、職業、居住地域、自動車運転免許の有無
- ・公共交通の認知度

【公共交通の利用状況】

- ・目的（通勤・通学、通院、買い物、観光）ごとの利用交通手段、利用頻度

【公共交通の満足度】

- ・利用交通手段ごとの満足度、改善項目
- ・公共交通の今後の利用意向

【改善要望】

- ・公共交通毎の改善要望
- ・公的費用負担への考え方
- ・公共交通の維持や利用促進に対する取り組みについて

④アンケート回収数

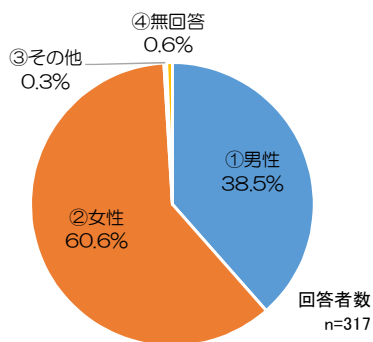
回収数 : 紙返信 162 + WEB返信 155 = 合計 317 票

住民アンケート調査結果をもとに、地区代表者へのアンケートにより地区ごとの状況や総論的意見・要望等を把握します。「4-3 地区代表者アンケート調査 参照」

⑤アンケート結果

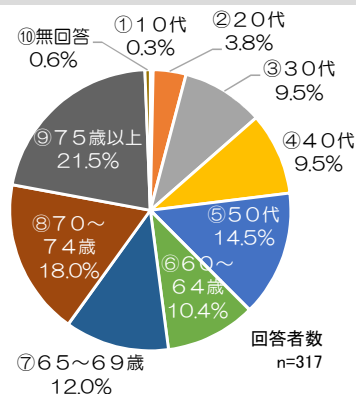
【回答者の属性】

問 1 回答者の性別



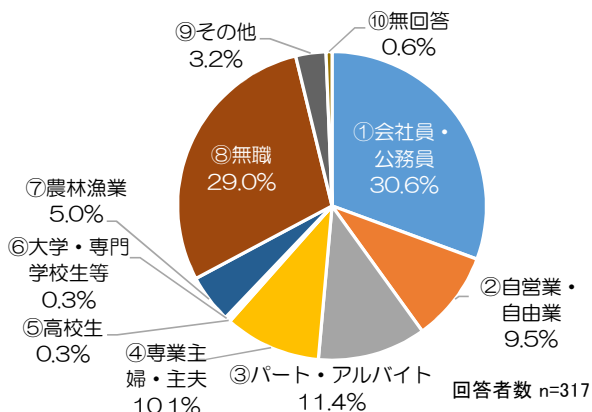
性別は「男性」が 38.5%、「女性」が 60.6%、「その他」が 0.3%である。

問 2 回答者の年代



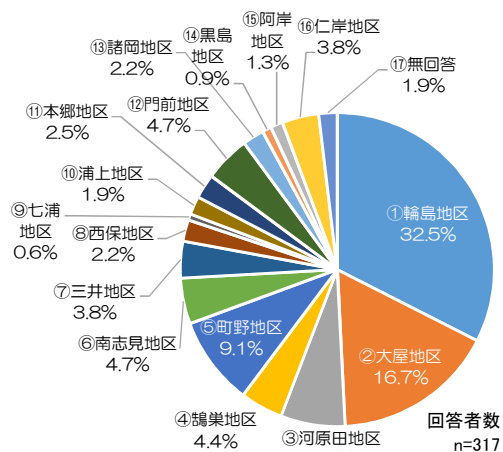
75歳以上が 21.5%と最も多く、次いで 70~74歳が 18.0%となっている。

問 3 回答者の職業



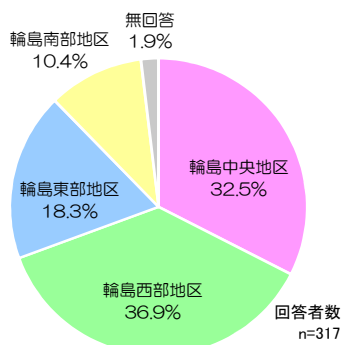
会社・公務員が 30.6%と最も多く、次いで無職が 29.0%となっている。

問 4 回答者が住んでいる地域



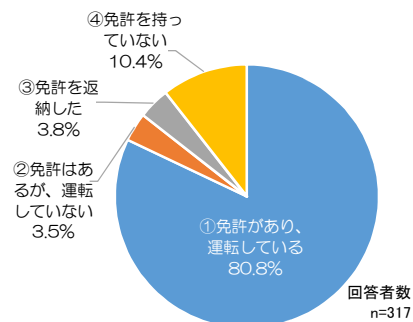
輪島地区が 32.5%と最も多く、次いで大屋地区が 16.7%となっている。

問 4 回答者が住んでいる地域（地区別）



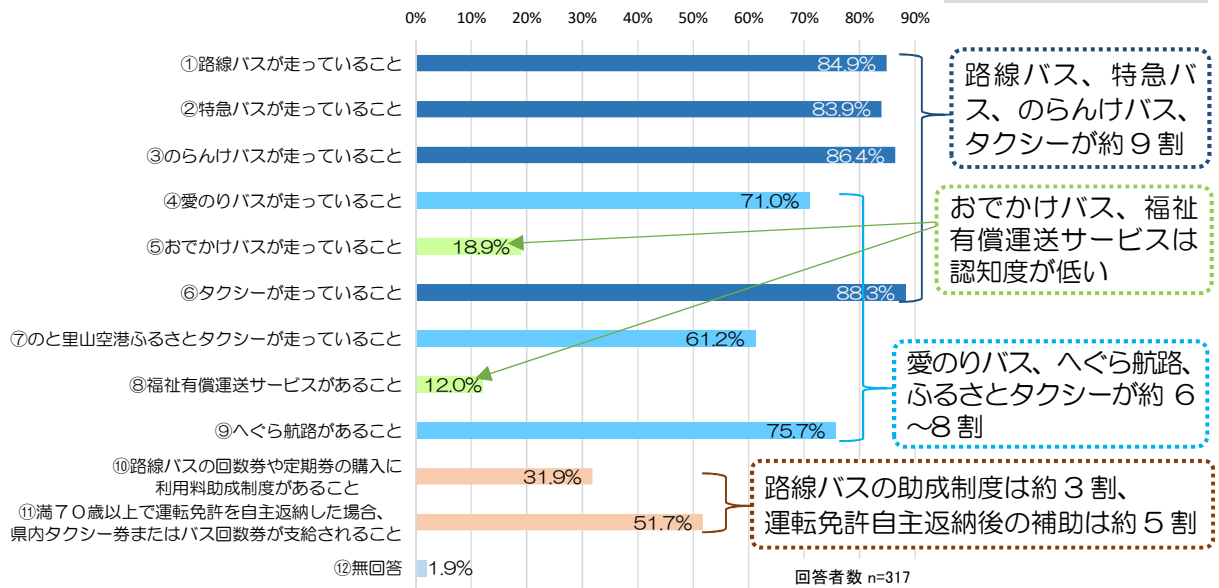
「輪島西部地区」が 36.9%と最も多く、次いで「輪島中央地区」が 32.5%となっている。

問 5 自動車運転免許の有無

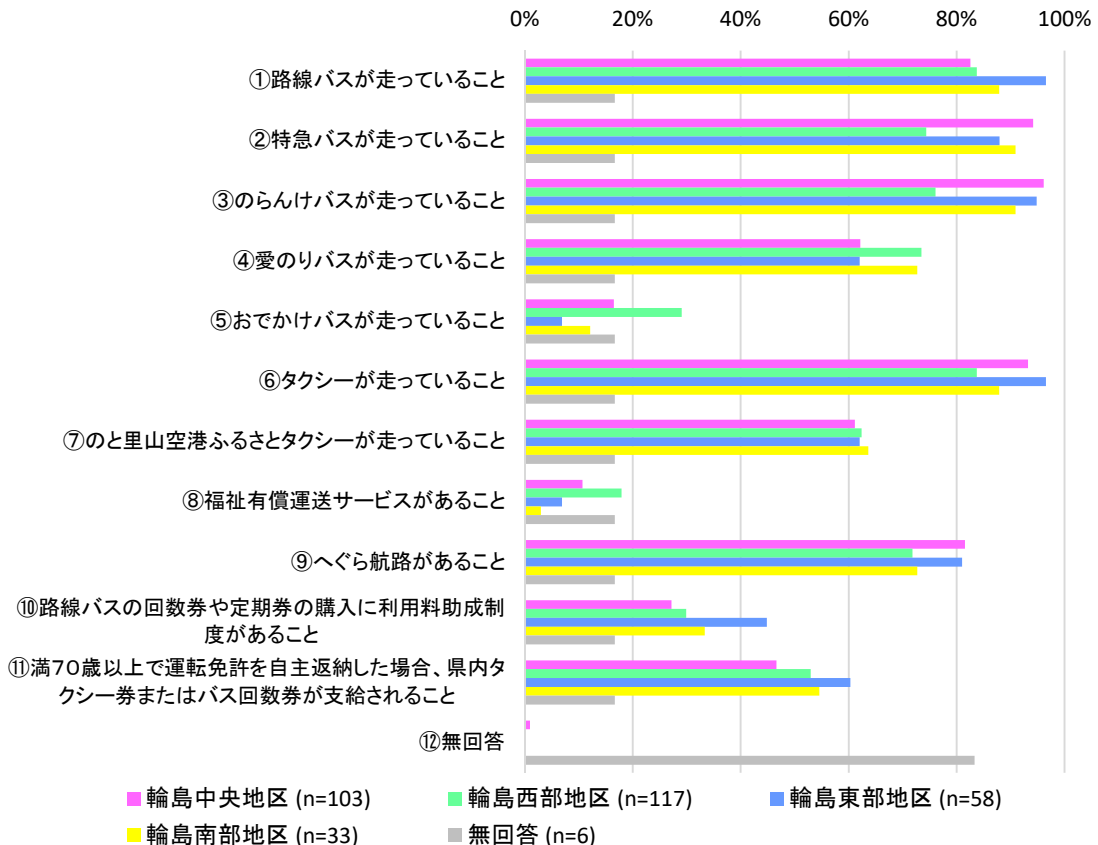


免許あり、運転しているが 80.8%と最も多く、次いで免許を持っていないが 10.4%となっている。

問 6 知っている公共交通について



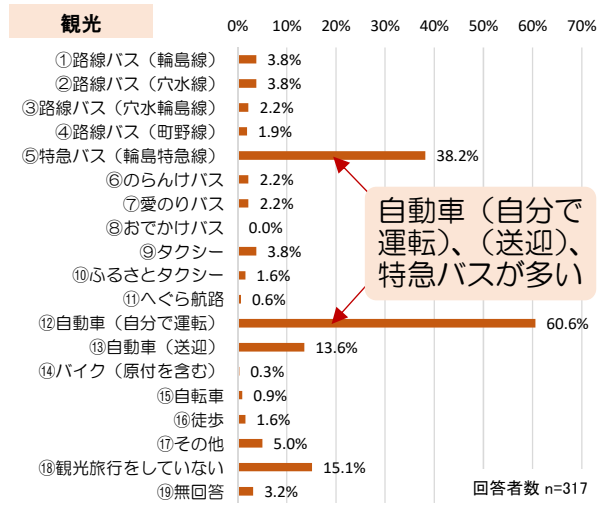
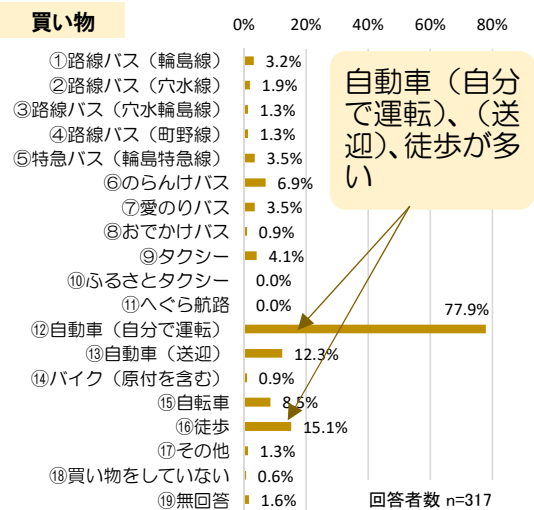
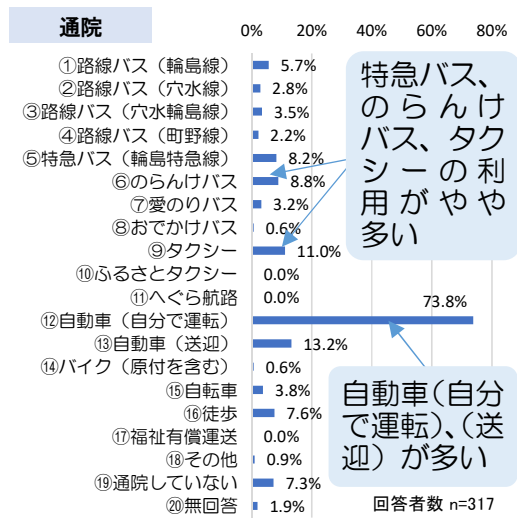
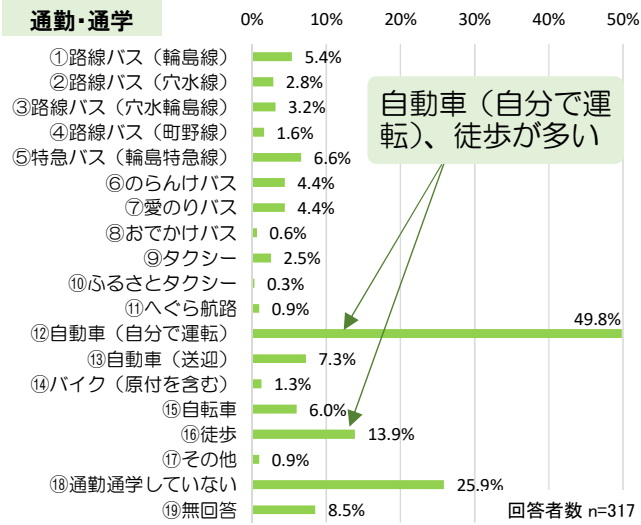
(公共交通について知っていること)×(住んでいる地域)



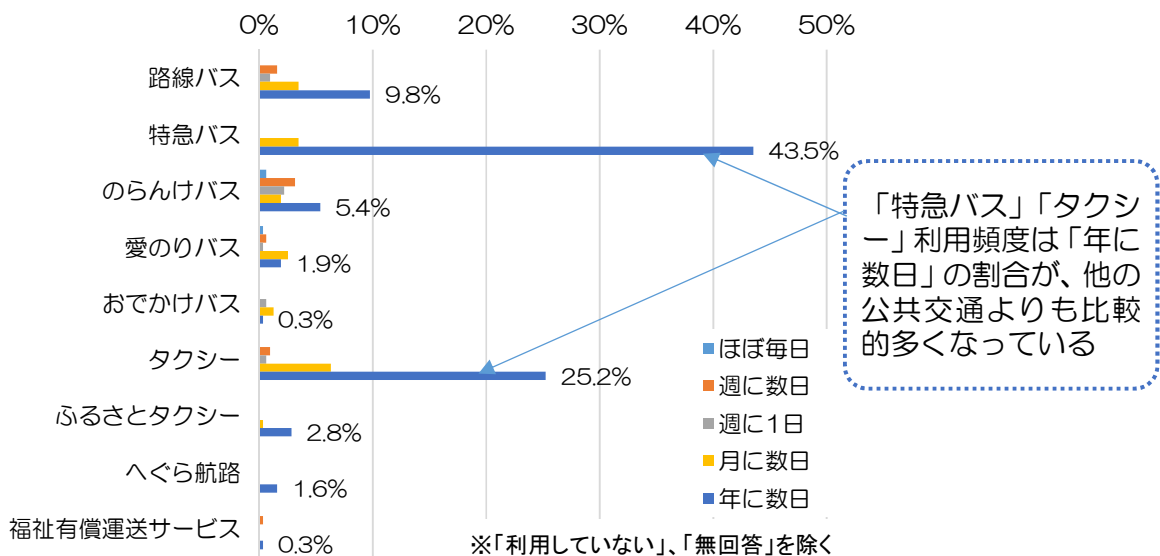
- ・「路線バス」「特急バス」「のらんげバス」「タクシー」は、全ての地区で認知度が高い傾向が見られる
- ・西部地区で運行している「おでかけバス」は他の地区より認知度が若干高いが、西部地区でも約30%と低い

【公共交通の利用状況】

問 7 通勤・通学, 問 8 通院, 問 9 買い物, 問 10 観光の利用交通手段について

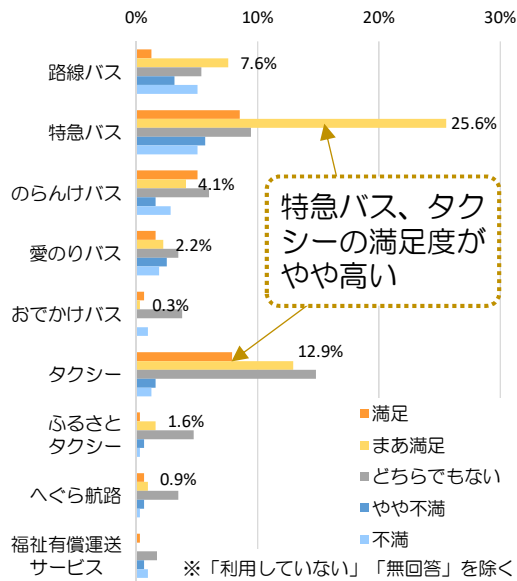


問 11 公共交通の現在の利用頻度

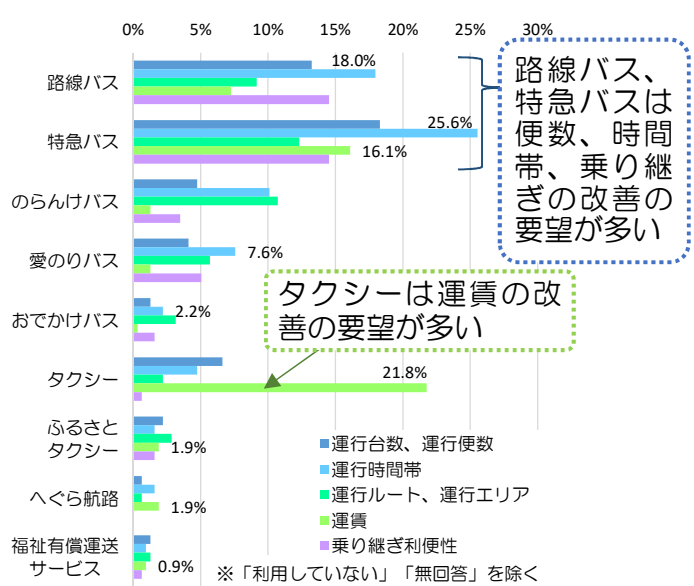


【公共交通の満足度】

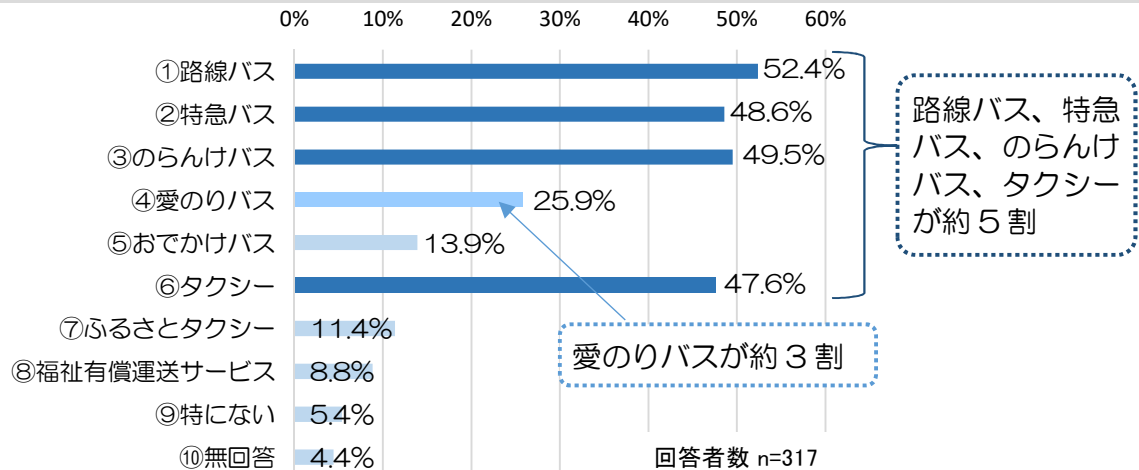
問 12 利用交通手段ごとの満足度



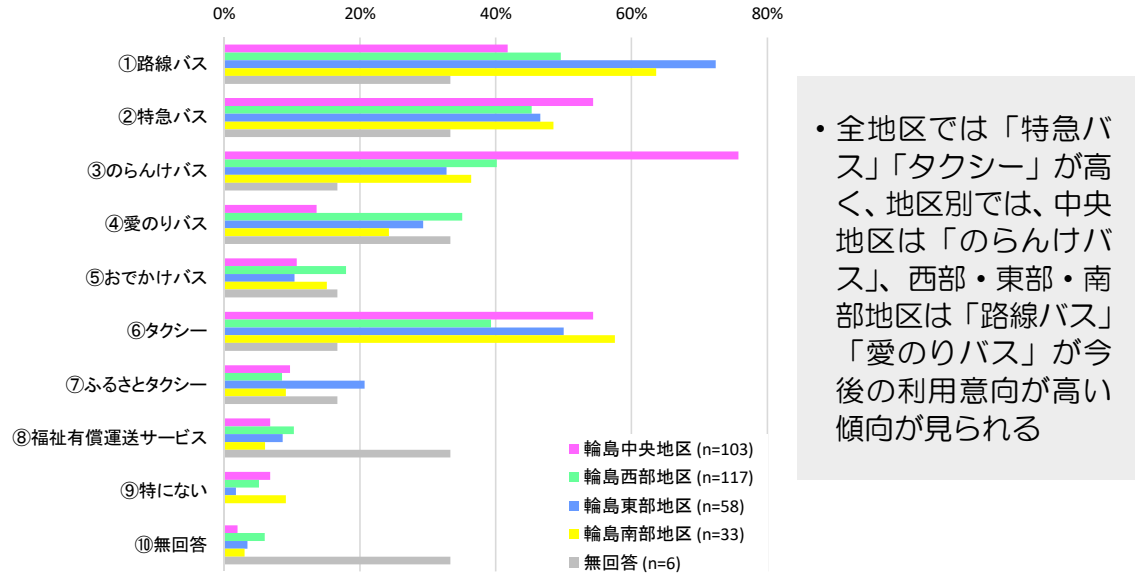
問 13 利用交通手段ごとの改善項目



問 15 今後利用していきたい公共交通について



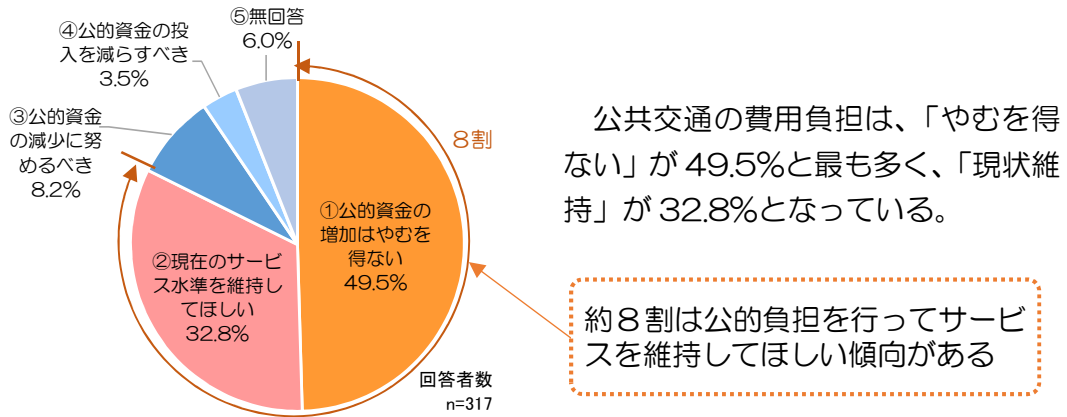
(今後利用したい公共交通)×(住んでいる地域)



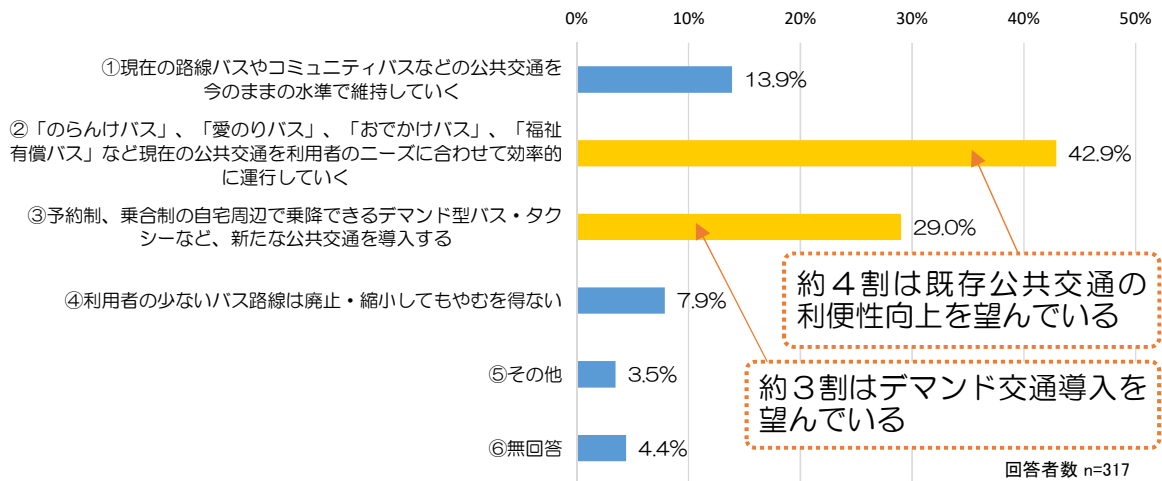
・全地区では「特急バス」「タクシー」が高く、地区別では、中央地区は「のらんけバス」、西部・東部・南部地区は「路線バス」「愛のりバス」が今後の利用意向が高い傾向が見られる

【公共交通への改善要望】

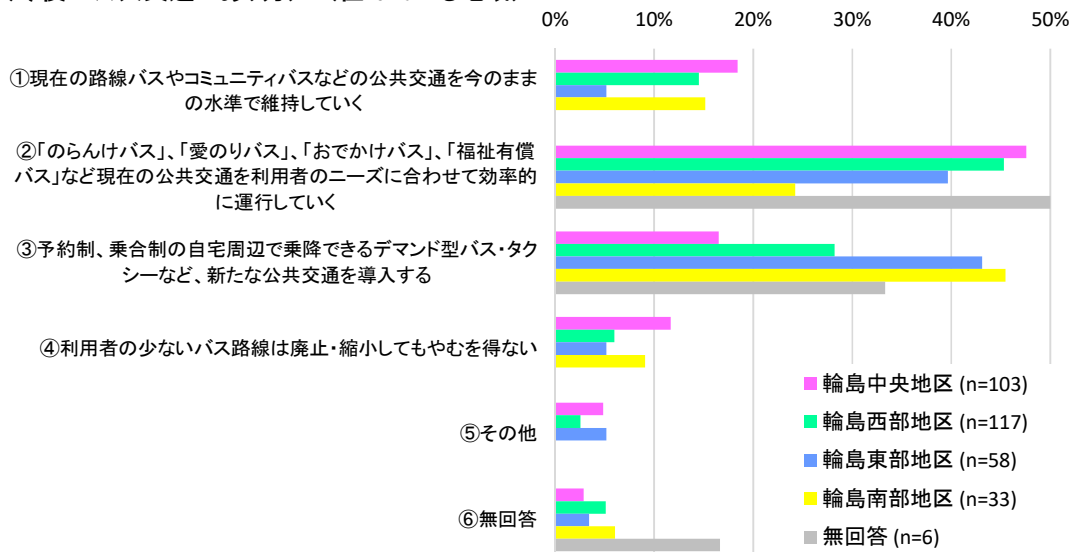
問 16 公共交通への費用負担



問 17 今後の公共交通のあり方について

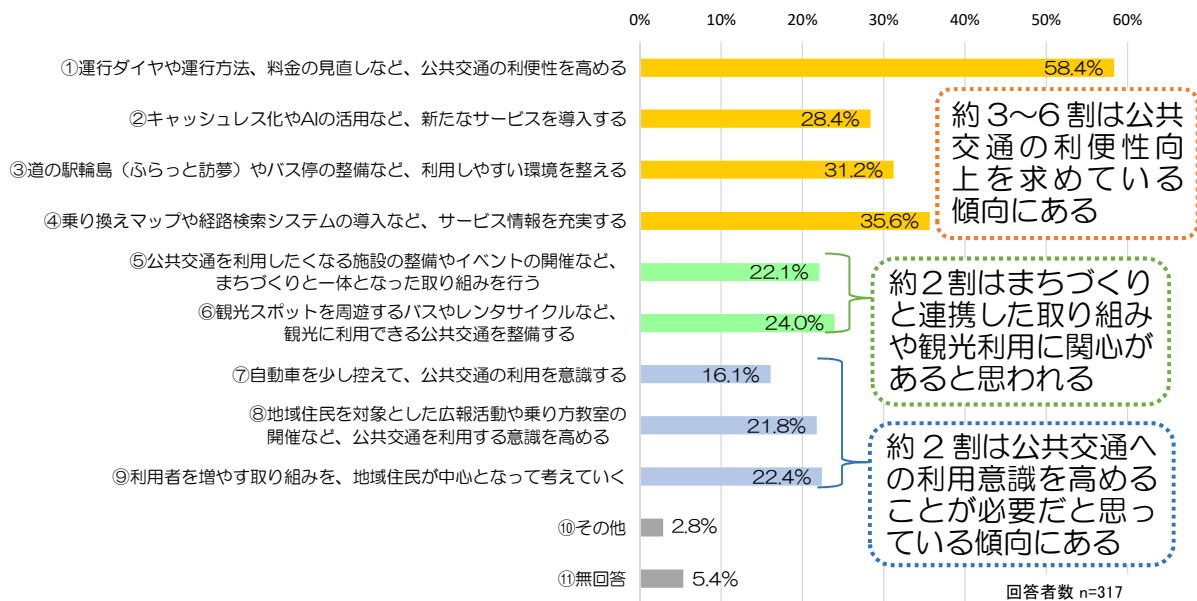


(今後の公共交通のあり方)×(住んでいる地域)

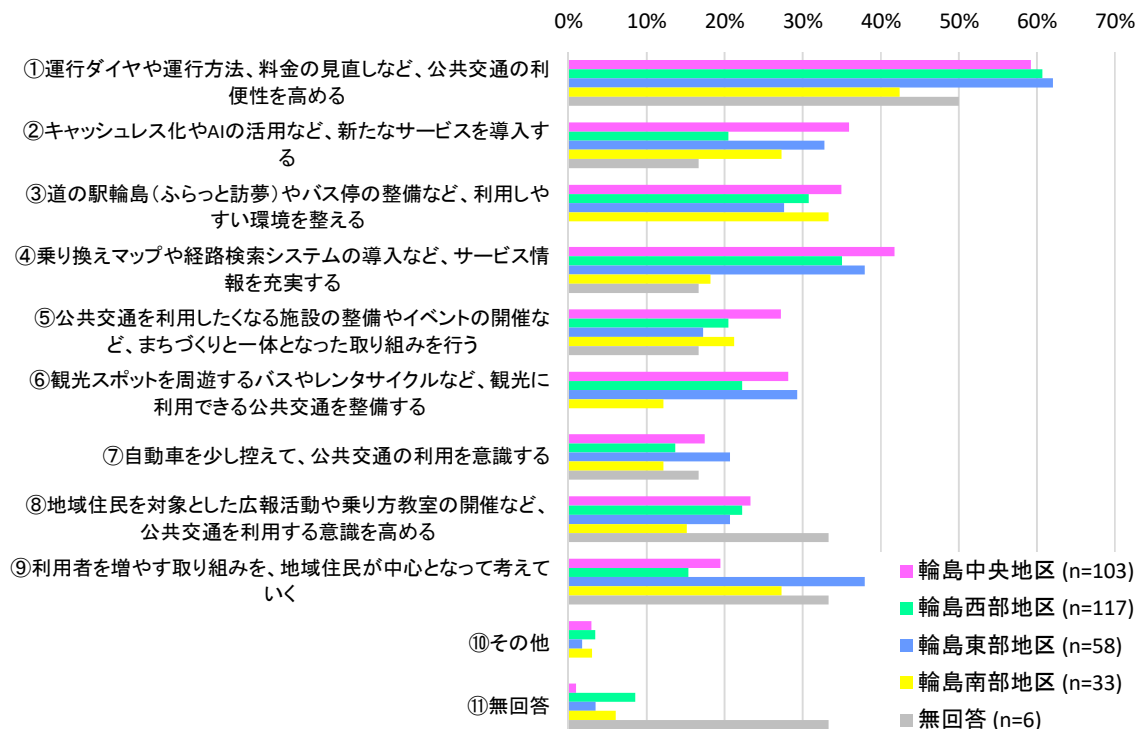


- ほとんどの地区で公共交通の利便性向上が望まれている傾向が見られる
- 「東部地区」「南部地区」でデマンド交通導入を望む傾向が見られる

問 18 公共交通の維持・利用促進への取り組みについて



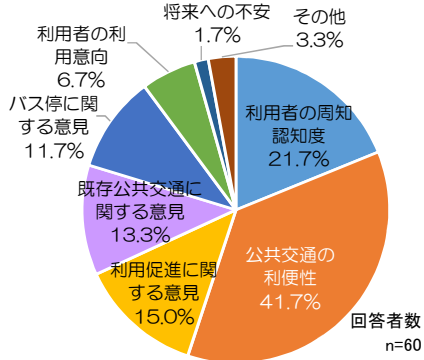
(公共交通の維持や利用促進に対する取り組みについて)×(住んでいる地域)



- ほとんどの地区で「既存公共交通の利便性向上」が望まれている傾向が見られる
- 「東部地区」「南部地区」は「公共交通への利用意識を高める」がやや高い傾向が見られる

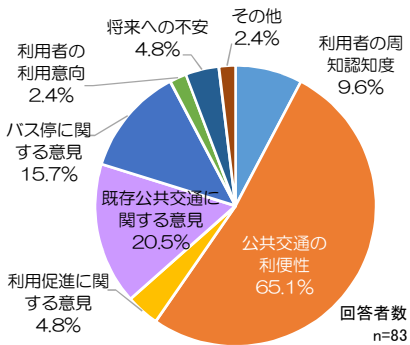
問 14, 問 19 自由意見（地区別）

輪島中央地区



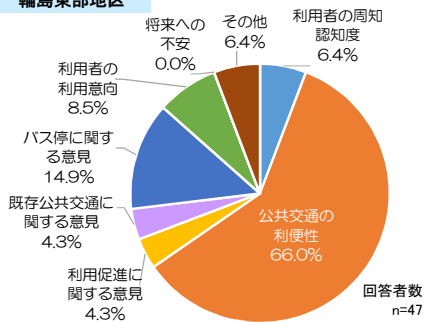
- 周知認知度に関する意見が約 2 割
→知らない・分からない、利用方法が分からない、バス停が分からない
→周知不足、SNS で広報が必要
- 利便性に関する意見が約 4 割
→運行ダイヤ・ルートの見直し（のらんけバス、特急バス（金沢行））
→新システムの導入（キャッシュレス化、デマンド交通導入）
- 利用促進に関する意見が約 2 割
→観光利用（観光周遊ルートの作成） 等

輪島西部地区



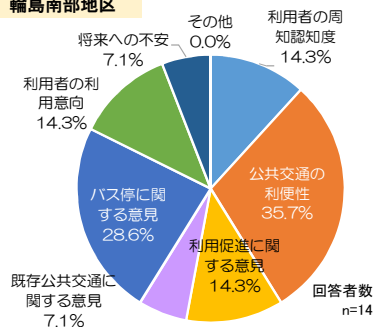
- 周知認知度に関する意見が約 1 割
→知らない・分からない、利用方法が分からない、バス停が分からない、おでかけバスの認知度が低い
→定期券の助成制度を広める
- 利便性に関する意見が約 7 割
→運行ダイヤ・ルートの見直し（路線バス、特急バスの復活（門前-金沢）、のらんけバス、愛のりバス）
→乗り継ぎ利便性の見直し（病院まで不便）
- 既存公共交通、バス停に関する意見が約 2 割

輪島東部地区



- 周知認知度に関する意見が約 1 割
→利用方法が分からない
- 利便性に関する意見が約 7 割
→運行ダイヤ・ルートの見直し（路線バス、のらんけバス、愛のりバス、通勤通学通院に合わせる）
→乗り継ぎ利便性の見直し
- バス停に関する意見が約 1 割
→バス停が遠い、待合所などがほしい
- 利用者の利用意向に関する意見が約 1 割
→将来的に利用予定 等

輪島南部地区



- 周知認知度に関する意見が約 1 割
→知らない・分からない
- 利便性に関する意見が約 4 割
→運行ダイヤ・ルートの見直し（路線バス、のらんけバス、愛のりバス）
- バス停に関する意見が約 3 割
→バス停が遠い、待合所などがほしい
- 利用者の利用意向に関する意見が約 1 割
→将来的に利用予定 等

4-3 地区代表者アンケート調査

住民アンケート調査結果をもとに、地区代表者へのアンケートにより地区ごとの状況や総論的意見・要望等を把握します。

地区の意見を項目ごとに分類し以下に示します。

意見の分類項目【凡例】： ■利用者の周知認知度 ■将来への不安 ■利用者の利用意向 ■公共交通の利便性 ■公共交通のあり方 ■利用促進に関する意見

地区区分	地区	地区ごとの意見概要	地区区分ごとの意見まとめ	現在運行しているバス（参考）			
中央地区	輪島地区	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、無免許者等の交通弱者におでかけバス、福祉有償運送サービス、利用助成制度があることの情報発信、周知が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者への運行サービスや助成制度の情報発信、周知が必要 のらんけバスのバス停の増設、運行本数の見直し ボランティアドライバーによる互助システムの導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 特急バス のらんけバス 愛のりバス 			
	輪島地区	<ul style="list-style-type: none"> のらんけバスの駐車場の増設、運行本数の増加 					
	輪島地区	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化、過疎化での公共交通確保が困難な中、通院・通学・買物の為の地域毎のボランティアドライバーによる互助システムを検討できないか 					
西部地区	浦上地区	<ul style="list-style-type: none"> 地区の約70%は高齢者で、ほとんど車を所有していない 一人暮らしの高齢者宅が50戸ほど点在している 地区の中心地からの距離が離れている 買物には、週2回のJAのバスを利用している人が多い 買物、通院、地区の行事、公民館活動等に支障をきたしている 公民館及びサークル活動の時には、地区として送迎（移動支援）を行っているが、利用者は少ない 通院、買い物、公民館活動など利用者の予定に合わせた運行時間帯に柔軟に対応して欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進んでいる 地区の中心地から距離がある 金沢への特急バスがなくなり、車以外の交通手段が無い為不安である 通院、買い物など今後の交通手段として公共交通は必要 運転免許返納後に公共交通を利用する予定である 運行ルート、運行時間帯、乗り継ぎ利便性を見直し（路線バス、特急バス、愛のりバス、おでかけバス、のらんけバス） 利用しやすい公共交通に改善してほしい（分かりやすい運行経路、低床バスの普及） 買物、通院の為の公共交通手段が不足している 地区による移動支援（互助による輸送）やJAバス、病院送迎バスを利用している 利用者の目的や予定に合わせた運行時間帯の見直しや運行形態の改善 バス車両の小型化の検討 新システムの導入（キャッシュレス化）の導入検討 利用促進キャンペーンの実施する 市職員による公共交通を通勤で利用する 公共交通への利用意識の向上を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 愛のりバス おでかけバス 			
	西保地区	<ul style="list-style-type: none"> 今後、免許証返納が進み、運転できない高齢者が増える 高齢者の割合が多い 現在運転している人は80%である 病院やショッピングセンターへの買物には公共交通が必要 					
	黒島地区	<ul style="list-style-type: none"> 金沢行の特急バスが無くなり、穴水経由の経路は複雑で時間がかかる 運転出来なくなった時、金沢に行くまでの交通手段が無く不安 大型バスではなく、小型マイクロバスでの運行はできないか 					
	本郷地区	<ul style="list-style-type: none"> バス利用で穴水へ買物に行ったが、帰りのバスの待ち時間が長い為、運行ダイヤを見直してほしい 低床バスの普及で利用しやすくしてほしい 免許証返納後は、公共交通機関を利用する予定 利用促進キャンペーン等を行い、利用促進を図る 市の職員等が通勤で公共交通を利用する 市民の意識向上を図り、バスを利用しなければ、減便される事をアピールする 					
	門前地区	<ul style="list-style-type: none"> 愛のりバス、のらんけバス、おでかけバスは必要であるが、利用者が少ない路線の減便は仕方無い。路線バス、特急バスを充実してほしい 					
	七浦地区	<ul style="list-style-type: none"> 愛のりバスの運行区域外に住む運転が出来ない高齢者には買物や通院等は不便 バス停まで行けない高齢者の為に、おでかけバスの運行を追加してほしい キャッシュレス化で乗降を簡単にしてほしい 					
	阿岸地区	<ul style="list-style-type: none"> JAの買い物バス、大和病院の送迎バス、おでかけバスを利用している 自分で車を運転しない人、送迎する人がいない方にはなくては困る、存続して欲しい 					
	東部地区	南志見地区			<ul style="list-style-type: none"> 愛のりバスの乗り継ぎ利便性や運行ダイヤの見直しが必要 市街地まで距離がある為、路線バスは今後も存続してほしい 愛のりバスも今後も存続してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ利便性、運行ダイヤの見直し（愛のりバス） 車が主な移動手段となっている 市街地から離れているため、公共交通を存続してほしい（路線バス、愛のりバス） 高齢化が進むため、新システム（デマンドタクシー）の導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 愛のりバス
	町野地区	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、愛のりバス、タクシーがあるが、多くは自家用車を利用し、中心市街地の輪島病院やショッピングセンターで買物 高齢化やバス利用者の減少で撤退等が危惧されるのでデマンドタクシーの導入の検討をしてほしい 					
	南部地区	河原田地区			<ul style="list-style-type: none"> 地域住民混乗スクールバス（愛のりバス）の運行を追加してほしい 公共交通利用者は高齢者、学生がほとんど 買物、通院のために公共交通は必要 雨天、冬期でも利用できるバス停を整備して欲しい 特急バスも旧道を通った方が安全 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者は高齢者、学生がほとんど 買い物、通院のためには公共交通は必要 混乗スクールバス（愛のりバス）の増便の検討 運行ルートの見直し（路線・特急バス） 雨天でも利用できるバス停の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 特急バス 愛のりバス
三井地区		<ul style="list-style-type: none"> 三井地区は愛のりバスでカバーしている 路線バスの運行ルートのうち、市の坂から三井経由で穴水へ運行してほしい 					

5. 各種取り組みの進捗状況

5-1 各種助成制度等の利用状況

本市における公共交通に関する各種助成制度等とその利用状況は以下の通りです。

(1) 高齢者運転免許証自主返納支援制度

市内に住民登録を有し、有効期限内の運転免許を自主返納した満70歳以上の方
次の公共交通機関利用券のうちいずれかの支給（2万円分・1回限り）

- ・ 県内タクシー券（石川県タクシー協会に加盟する会社で利用できます）
- ・ バス回数券（北鉄奥能登バスなど北陸鉄道グループが発行するバス回数券）

【利用状況】

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
件数	12	72	84	93	109	138	179	151	147

(2) 路線バス運賃助成制度

市内に住民登録を有し、路線バス（北鉄奥能登バス）の回数券、定期券の購入者

- ・ 回数券または定期券の購入費用の2分の1（10円未満切り捨て）

【利用状況】

	H30	R1	R2	R3
件数	1,300	1,939	1,342	1,264
金額(千円)	7,611	12,864	9,095	8,870

(3) 遠距離通学費補助

学校からの通学距離が一定以上ある児童生徒に対して通学費を補助

- ・ 児童にあっては通学距離が2km以上の者、生徒にあっては通学距離が3km以上の者
- ・ 路線バスを利用する者にあっては通学に必要な範囲の定期券を支給し、その他の者にあっては1月当たり1,000円を支給

【利用状況】

	H29	H30	R1	R2	R3
件数	276	243	153	145	161
金額(千円)	10,570	9,144	5,918	5,662	6,032

(4) 県立高等学校生徒通学支援 (※R4.4 開始)

公共交通機関を利用し市内の高校に通う生徒

- ・運賃の半額を補助

【利用状況】

	R4
件数	60
金額(千円)	4,328

(5) 離島航路運賃補助

島民 (島民カード保有者) を対象に運賃を割引

		島民割引運賃 (円)	通常運賃 (往復のみ) (円)
大人	往路	1,050	4,600
	復路	940	
小人	往路	530	2,300
	復路	470	

【利用状況】

	H29	H30	R1	R2	R3
件数	1,032	854	806	712	838
金額(千円)	178	148	140	125	145

5-2 現行計画の達成状況

現行計画での主要施策の進捗状況分析と評価を以下に示します。

○主要施策（◎重点施策）□検討課題

評価は実施状況によって判定します。

○=実施、△=一部実施、×=未実施

(1)公共交通網の再編とサービスの向上

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
① ◎既存路線の再編とダイヤの見直し 重複する路線の統合、運行方式の見直し により効率的な運行体制の移行に取り組む	△	1)おでかけバスニ又・入山コースの 再編 ⇒実施済み○ 2)おでかけバスの運行方式、ダイヤ の見直し⇒未実施× 3)愛のりバス内屋・坂田コースの昼 間運行削減⇒未実施×
② ◎スクールバスの活用 まだ混乗化されていないスクールバスを 混乗化させることにより、路線バスとの 路線統合を図る	○	現計画策定 H27.3 以降、民間路線 バスの代替運行として、愛のりバス 4 コース（西保、空熊、久川、七 浦）の運行開始（※全 10 コース）
③ □交通空白地域の住民へのタクシー 助成券交付 他部局でのタクシー助成制度の拡大を検 討し、交通空白地域の解消を目指す	×	未実施
④ □デマンド方式の採用路線への移行 利用者の特に少ない路線はデマンド方式 への移行により一定の利便性確保を検討	×	未実施
⑤ □乗合タクシー拡充 観光タクシーの回送時を住民の移送に利 用する仕組みの構築を検討	×	未実施

(2)運行評価システムと連動した運賃体系の構築

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑥ □運行コスト、路線維持の必要・重 要性等の路線評価に応じた料金体系 の構築 運営主体により差のある運賃を是正し、 適正な路線評価に基づく公平な運賃体系 の構築を検討	○	路線バス運賃助成制度を実施（H30 ～）

(3) 地域住民・団体等の公共交通手段確保への参画

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑦ <input type="radio"/> 地域住民による自主運行バスの試 行 利用者の運賃負担と行政の財政負担等で 支えられている公共交通に対し、多様な 主体により協働で支えていく仕組みづく りを行い試行	△	浦上地区で住民ドライバーによる公 民館等への輸送を実施 【今後に向けての課題】 ⇒ドライバー担い手不足
⑧ <input type="checkbox"/> 商店街や大規模商業施設、観光施 設、医療機関等との連携促進 市内の商業施設・観光施設・医療機関等 から協賛金を募り、協賛施設を巡回する バスの新設を検討	×	未実施

(4) 「輪島元気タクシー」の運行

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑨ <input type="checkbox"/> 介護予防目的の「保健体操教室」 開催に合わせた予約制タクシーの運 行で、医療費支出削減効果を運行経 費に還元、総合的に財政支出を縮減 健康推進課での介護予防事業・高齢者輸 送サービスに企画課も参加・協働するこ とによりサービス拡大を検討	×	未実施

(5) 公共交通利用特典企画の導入

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑩ <input type="checkbox"/> 「エコチケット」制度 公共交通の積極的な利用により商業施設 の割引券等が貰える制度の導入を検討 し、公共交通の利用促進を図る	×	未実施
⑪ <input type="checkbox"/> ノーマイカーデーの実施 自動車依存から公共交通へ、渋滞緩和や 環境負荷の低減に向け自発的な行動の変 化を促す	×	未実施

(6) マルチモビリティシステムの導入

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑫ <input type="checkbox"/> マルチモビリティシステムの導入 市内の様々なポートで自転車や電動カート等をレンタルできるシステムの導入を検討	△	レンタサイクルを一部で導入

(7) 環境配慮型車両への更新

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑬ <input type="checkbox"/> 環境配慮型車両の導入 市内を走行する自動車の台数削減と環境負荷の低減を目指し、環境配慮型車両の導入に向けた検討を行う	×	未実施
⑭ <input type="checkbox"/> 低炭素化社会対応のバス運行システムの導入 パークアンドライド施設を設置するなど、自動車から公共交通に誘導するシステムの導入を検討	×	未実施

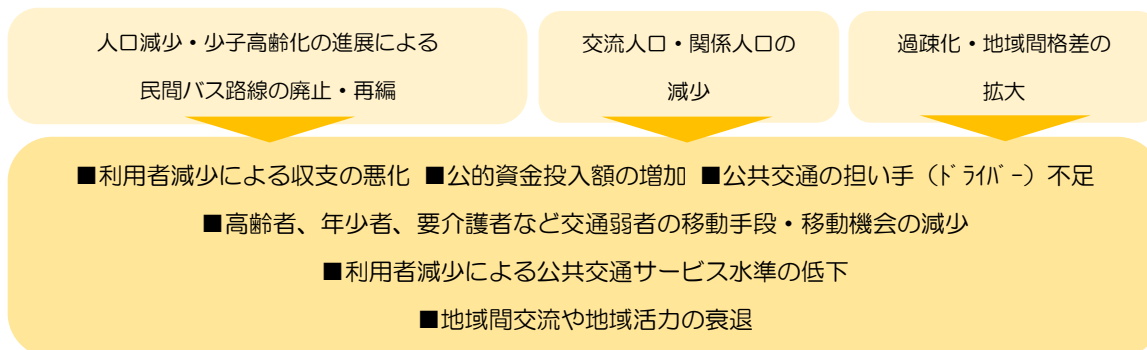
(8) その他

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑮ <input type="radio"/> 事業データ等の収集・分析・活用 施策の効果を検証するために必要な事業データ等の収集・分析・活用に努める	△	一部データの収集に留まる
⑯ <input type="radio"/> PR 市広報やシンポジウム等にて自主的な運転免許返納への支援策や試行・導入される公共交通事業の周知徹底を図る	△	支援制度を実施

6. 地域公共交通の役割と課題整理

社会情勢や上位計画の方針、公共交通の整備・利用状況などの現況調査、住民意向調査による住民ニーズから、**行政、交通事業者、地域住民それぞれの役割と課題を整理**します。

【公共交通を取り巻く問題点】



6-1 各指標からの公共交通の課題整理

(1) 社会情勢、上位関連計画の方針からの公共交通に求められる課題

現在の社会情勢下において、上位関連計画で示されている公共交通に関する方針の実現に向けて、今後の公共交通に求められる課題を以下に整理します。

社会情勢	上位計画の方針	公共交通に求められる課題
人口減少・少子高齢化の進展による 民間バス路線の廃止や再編	<ul style="list-style-type: none"> ・地域を網羅する高密度の公共交通ネットワーク形成 ・海上交通においても既存の離島航路の維持(※1) 	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者や年少者、要介護者等の日常生活における移動手段の確保 ○住民ニーズに合わせた運行及びサービス水準の向上
「交流人口」「関係人口」の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・市民や来訪者の足として重要な役割を担う陸海の公共交通機関の利便性・快適性の向上(※1) ・広域交通ネットワークの形成(※2) 	<ul style="list-style-type: none"> ○広域交通ネットワークの維持と強化 ○まちづくりと連携した公共交通の役割の明確化
過疎化、地域間格差の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の持続可能性と自立を支えるまちづくりを推進(※3) ・生活交通ネットワークの形成 中心市街地における「ウォーカーブルシティ輪島」の推進(※2) 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域拠点の交流を支える持続可能な公共交通の確保 ○安心して暮らせるまちづくりを支える生活ネットワークの構築

主な上位関連計画

※1 第2次輪島市総合計画_後期基本計画（令和4年3月策定）

※2 輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）

※3 輪島市立地適正化計画（平成29年3月策定）

(2) 公共交通の整備状況、利用状況からの整備課題

各種公共交通の整備・利用状況から、今後の公共交通の整備課題を以下に整理します。

種別	整備・利用状況	整備課題
全般	<ul style="list-style-type: none"> ・民間バス路線の廃止に伴い、行政による代替運行（愛のりバス、おでかけバス）で補完 ・担い手（ドライバー）不足 	<ul style="list-style-type: none"> ○民間バス路線・タクシーとコミュニティバス、福祉輸送の役割分担の検討 ○事業者のドライバー確保
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・4路線が運行（H23以降、9路線が廃止） ・回数券、定期券購入補助を実施 ・利用者数は各路線とも若干減少傾向 ・R3 損益は△3億3000万円 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線、利用者数の維持と収益の改善 ○利用者ニーズに応じたサービス水準の維持・向上
特急バス	<ul style="list-style-type: none"> ・輪島-金沢間、1路線が運行（H26以降、3路線が廃止） ・利用者数は年間4~5万人を維持していたが、コロナ禍で3万人に減少 ・一定の利用者を維持 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線、利用者数の維持 ○利用者ニーズに応じたサービス水準の維持・向上 ○市外利用者を含めた利用促進方策の検討
コミュニティバスのらんげバス	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地を循環する5コースで定期巡回運行 ・料金は100円均一 ・利用者数はH26の半分以下に減少 ・R3 損益は△1,650万円 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者数の維持と収益の改善 ○利用者ニーズに応じたサービス形態・水準の検討
地域混乗スクールバス 愛のりバス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの代替運行としてスクールバスに地域住民が混乗 ・中心部を除く、各地区、全10コースで定期巡回運行 ・料金は地域住民100円均一、中学生以下は無料 ・利用者数は減少傾向、コースによって減少幅に違い ・R3 損益は△6,700万円 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者（学生、一般利用者）、地区、それぞれのニーズに応じたサービス形態・水準の検討

<p>自家用有償バス おでかけバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・旧門前町域の交通空白地域に向けて、4 コースで定期巡回運行 ・料金は 100 円均一でフリー乗降可 ・利用者数はピーク時の 6 割に減少 ・R3 損益は△700 万円 	<p>○旧門前町域の特性・ニーズに応じたサービス形態・水準の検討</p>
<p>福祉有償バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者、要介護者の医療機関までの送迎として運行 ・市へ利用申し込みを行い、距離に応じて限度額 5 千円で利用 ・利用者数はピーク時の 7 割に減少 ・R3 損益は△200 万円 	<p>○利用者数の維持と収益の改善 ○利用者ニーズに応じたサービス形態・水準の検討</p>
<p>タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・旧輪島市域 6 事業者、旧門前町域 1 事業者で運行 ・H27 に比べ 1 事業者減 	<p>○利用者数の維持と収益の改善</p>
<p>のと里山ふるさと タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・のと里山空港への予約制乗合タクシーとして運行 ・料金は旧輪島市域 900 円、旧門前町域 1,300 円 	<p>○周辺市町と連携した市外利用者の利用促進策の検討</p>
<p>離島航路 へぐら航路</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1 日 1 往復の定期航路として運航 ・料金は大人 2,300 円、小人 1,150 円 ・利用者数は年間 8 千人を維持していたが、コロナ禍で 5 千人に減少 ・島民利用者は全体の約 1 割で島民以外が大半 ・R3 損益は△6,800 万円 	<p>○舳倉島への唯一の交通手段である離島航路の維持 ○利用者（島民、島民以外）それぞれのニーズに応じたサービス水準の検討 ○大半を占める市外利用者を含めた利用促進方策の検討</p>

(3) 住民意向調査からの住民ニーズに対する課題

住民意向調査による利用実態や要望等、住民ニーズに対する、今後の公共交通に求められる課題を以下に整理します。

意見・意向種別	内容	公共交通に求められる課題
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活（通勤通学、買い物、通院）に利用する交通手段は自動車が約6～8割、公共交通の利用は約1割程度 ・観光等では自動車の他、特急バスも利用 ・今後、将来の利用意向は路線・特急バス、のらんけバス、タクシーが4～5割 ・現在の公共交通の効率的な運行やデマンド型導入の要望が3～4割 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用目的・ニーズに応じた公共交通の役割分担の検討 ○利用目的・ニーズに応じたサービス形態・水準の検討 ○公共交通利用意識の醸成方策の検討
利便性に関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・路線・特急バスの「運行時間帯」「便数」、タクシーの「運賃」に対する改善 ・のらんけバスの時間が病院の診察時間に合わない ・タクシーは人手不足で予約できない ・キャッシュレス化、情報案内システムなど新技術の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者ニーズに応じたサービス水準の検討 ○利便性を高める新技術の導入検討 ○事業者のドライバー確保
施設整備に関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅輪島やバス停の整備 ・バス停上屋の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用しやすい環境整備の検討
周知に関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の種別により認知度にばらつきがある ・のらんけ、愛のり、おでかけバスを知らない、知らないから利用しない、周知して欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域住民誰もが分かりやすい周知方法への改善、検討
利用促進や将来・まちづくりに関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化、過疎化による将来への不安（特に旧門前町域） ・まちづくりや観光と連携した利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の実情に応じた公共交通網の検討 ○まちづくりと連携した公共交通網の構築

6-2 公共交通の課題と課題解決の方向性

各指標からの課題を「地域住民の日常生活に関する視点」「来訪者も含めた広域的な視点」「持続可能な公共交通のあり方に関する視点」の3つの視点から整理し、その解決に向けた方向性を示します。

視点	課題	課題解決の方向性
地域住民の日常生活に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者や年少者、要介護者等の日常生活における移動手手段の確保 ○舩倉島への唯一の交通手段である離島航路の維持 ○民間バス路線・タクシーとコミュニティバス、福祉輸送の役割分担の検討 ○利用目的・ニーズに応じた公共交通の役割分担の検討 ○交通事業者のドライバー確保 ○路線、利用者数の維持と収益の改善 ○利用者（学生、一般利用者）、地区、それぞれのニーズに応じたサービス形態・水準の検討 ○利用しやすい環境整備の検討 ○地域住民誰でもが分かりやすい周知方法への改善、検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 官民連携による地域住民の日常生活を支える陸上・海上交通手段の維持・確保 ➤ 利用目的・ニーズに応じた交通手段の役割の明確化とサービス水準の向上 ➤ 利用者ニーズと収益改善を目指したサービス形態への転換 ➤ 誰もが快適に利用できる交通環境への改善 ➤ 誰もが分かりやすい情報発信への改善
来訪者も含めた広域的な視点	<ul style="list-style-type: none"> ○広域交通ネットワークの維持と強化 ○まちづくりと連携した公共交通の役割の明確化と公共交通網の構築 ○市外利用者を含めた周辺市町と連携した利用促進策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 来訪者も含めた広域ネットワークの確保と周辺市町と連携した利用促進 ➤ まちづくりと連携したハード、ソフト両面からの公共交通施策の構築
持続可能な公共交通のあり方に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者のドライバー確保（再掲） ○路線、利用者数の維持と収益の改善（再掲） ○地域拠点の交流を支える持続可能な公共交通の確保 ○安心して暮らせるまちづくりを支える生活ネットワークの構築 ○地域の実情に応じた公共交通網の検討 ○公共交通利用意識醸成方策の検討 ○利便性を高める新技術の導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域間の交流を促進する、持続可能な公共交通網の構築 ➤ それぞれの地域が安心して暮らせるまちづくりを支える生活ネットワークの構築 ➤ 持続可能な公共交通を実現する利用者意識の醸成 ➤ 次世代に対応した公共交通サービスの実現

7. 地域公共交通計画の基本的な考え方

7-1 基本的な考え方

輪島市においても人口減少の本格化に伴い、公共交通にあっては民間のバス路線の廃止や再編などにより維持・確保が厳しい中、高齢者や年少者、要介護者等の移動手段の確保がますます重要になっています。

こうしたことから、「後期総合計画」の視点である SDGs（持続可能な開発目標）

「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」

「11. 住み続けられるまちづくりを」

の目標実現に向けて、多様な関係者と連携しながら公共交通の改善を図るとともに、持続可能な公共交通サービスの維持・確保に資する取り組みを推進します。

また、市民や来訪者の移動手段として重要な役割を担う陸海の公共交通機関の利便性・快適性の向上を目指すとともに、のと里山空港や金沢市との連携強化など、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成に取り組みます。



【後期総合計画に示す公共交通に関する SDGs の視点】

4. 交通ネットワークの整備・更新と公共交通機関の維持



7-2 基本方針

地域公共交通計画の「3つの基本方針と要旨」は以下のとおりです。

I 地域住民のための持続可能な公共交通サービスの確保

地域住民が日常生活を営む上において、生活を支える重要な役割を担う**陸上・海上公共交通サービス**を維持し、持続可能な公共交通を確保していきます。

民間路線バスの**運行維持・連携強化**やタクシー、コミュニティバス・福祉輸送バス、海上交通においても舢倉島への唯一の交通手段である既存の**離島航路の維持**など、**官民が連携し利用者の目的やニーズに応じた、きめ細やかな高密度の公共交通ネットワーク**形成に取り組みます。

また、利用者のニーズに応えるとともに、収益改善も視野に入れた**地域の实情に応じた新たな運行形態（デマンド交通など）**を検討しサービス水準の向上により、**行政・事業者も健全な状態で運行できる持続可能な公共交通サービス**を目指します。

あわせて、誰もが利用しやすい**交通環境整備**や**分かりやすい情報発信への改善**などにより利便性の向上を図り、**快適な交通環境**を目指します。

II まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

公共交通は地域住民とともに、**観光客など来訪者にとっても重要な役割**を担うサービスです。

のと里山空港や金沢駅をつなぐ**路線・特急バス**など、**周辺市町と連携した広域ネットワークの維持**を図り、**地域資源を活かした利用促進**に取り組みます。

空港・バス・海上航路等における乗り継ぎの円滑化（シームレス化）、施設のバリアフリー化など**交通結節点の機能強化・利便性向上**を図ります。

あわせて、県内でも有数の広い面積を有する本市はそれぞれの地域が連携し、交流していくことが重要です。

地域間の交流を促進するとともに、それぞれの地域が**安心して暮らせるまちづくりを支えるための生活ネットワークの構築**を目指します。

また、バス・タクシーとレンタサイクルを効果的に組み合わせるなど**まちなかへの誘客を推進**し、過度に自動車に頼らない「ウォークアブルシティ輪島」をめざし、ハード・ソフト施策両面から**魅力あるまちづくりに繋げます**。

Ⅲ 地域と共に支える公共交通機関の維持と利用促進

それぞれの地域が安心して暮らせる、生活基盤となる持続可能な公共交通を維持していくためには、官民が連携するとともに、利用者の協力も必要です。

「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと変えていくモビリティマネジメントにより、**市民の公共交通利用意識を醸成**し、まちづくりの取り組みと連携しながら、**地域とともに支える持続可能な公共交通**を目指します。

あわせて、キャッシュレス化や MaaS^(注1)の取り組み、環境に配慮した車両への更新など、交通分野における DX^(注2)、GX^(注3)を推進し新技術の導入による利用促進を検討すると共に、**次世代に対応した公共交通サービスの実現**を目指し、次世代に受け継ぎます。

(注1) MaaS (マース : Mobility as a Service)

利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス

(注2) DX (デジタル・トランスフォーメーション)

社会経済状況の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、国民のニーズを基に社会資本や公共サービスを変革すると共に、業務そのものや、組織、プロセス、文化・風土や働き方を変革し、インフラへの国民理解を促進すると共に、安全・安心で豊かな生活を実現する仕組み

(注3) GX (グリーン・トランスフォーメーション)

地球温暖化や環境破壊、気候変動などを引き起こす温室効果ガスの排出を削減し、環境改善と共に経済社会システムの改革を行う対策

7-3 公共交通の整備方針

本市の公共交通の骨格となる幹線系統として、金沢市や隣接市町の医療機関、高校を連絡する路線バス（輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線 一般生活路線補助）、特急バス（輪島特急線）及び舳倉島への唯一の離島航路（へぐら航路 地域公共交通確保維持改善事業の離島航路）を位置づけます。道の駅輪島ふらっと訪夢・市立輪島病院、門前総持寺、町野中心部、能登三井駅及び航空便との連絡拠点である、のと里山空港を交通結節点として、市外の交通結節点（金沢駅、穴水此木、穴水駅・穴水総合病院、能登町役場・能登高校）と連携し広域ネットワークを形成します。

これらの系統は、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけではなく、観光やビジネスなど多様な目的での周辺市町を含めた広域的な移動手段を担う重要な路線です。

一方で、人口減少や自家用車の普及により利用者が減少している中、さらに新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少は深刻な状況となっています。自治体や交通事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業及び一般生活路線補助により運行を確保・維持する必要があります。

交通結節点を起点に地域内や地域間を移動する支線系統については、コミュニティバス（のらんげバス 地域公共交通確保維持改善事業の補助対象フィーダー系統）、自家用有償バス（おでかけバス 地域公共交通確保維持改善事業の補助対象フィーダー系統）、小中学校・路線バス停と各集落を連絡する地域混乗スクールバス（愛のりバス）、のと里山空港ふるさとタクシーを位置づけます。あわせて、新規導入を検討するデマンド交通により生活ネットワークを形成します。

これらの系統は、小中学校への通学や買い物、通院など日常生活を支える移動手段として重要な役割を担うとともに、幹線系統と連絡し地域間の交流を促進する重要な路線です。

一方で、高齢者や年少者、要介護者などの交通弱者への移動手段の確保が求められる中、利用者減少による収支の悪化や交通事業者の担い手不足が深刻化しています。自治体や交通事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

また、市内タクシーの面的運行や福祉有償バス、新規導入を検討する互助による輸送、レンタサイクルなど、目的・ニーズに応じたきめ細やかなサービスにより住民の生活を支えます。

【補助系統に係る事業及び事業主体】

系統名	起点	経由地	終点	事業 許可 区分	運行形態	事業主体	補助事業 の活用
幹線系統							
路線バス 輪島線	市立 輪島病院	道の駅 輪島	門前 総持寺	4条 乗合	路線定期 運行	北鉄奥能登 バス(株)	一般生活 路線補助
路線バス 穴水線	門前 総持寺	穴水 此の木	穴水 総合病院	4条 乗合	路線定期 運行	北鉄奥能登 バス(株)	一般生活 路線補助
路線バス 穴水輪島線	道の駅 輪島	三井駅	穴水 総合病院	4条 乗合	路線定期 運行	北鉄奥能登 バス(株)	一般生活 路線補助
路線バス 町野線	市立 輪島病院	町野	能登 高校	4条 乗合	路線定期 運行	北鉄奥能登 バス(株)	一般生活 路線補助
特急バス 輪島特急線	輪島 マリソウ	のと里 山空港	金沢駅	4条 乗合	路線定期 運行	北鉄奥能登 バス(株)	なし
離島航路 へぐら航路	輪島港	—	舳倉島	4条 乗合	路線定期 運航	へぐら航路 (株)	離島航路
支線系統							
コミュニティバス のらんけバス	道の駅輪島を起点に循環運行 (市立輪島病院 経由)			4条 乗合	路線定期 運行	北鉄奥能登 バス(株)	フィーダー 補助 ※3
自家用有償バス おでかけバス	門前町中心部～各集落			78条	路線定期 運行	輪島市	フィーダー 補助 ※4
地域混乗 スクールバス 愛のりバス	小中学校、路線バス停 ～各集落			78条	路線定期 運行	ｸﾞﾗｰ事業者 ※2	なし
デマンド交通 (新規導入検討)	—			※1	予約制	わじま次世 代交通ネットワ ーク協議会	—
のと里山空港 ふるさと タクシー	のと里山空港～能登地域			4条 乗合	予約制	のと里山空 港利用促進 協議会	なし

※1 「4条乗合、21条、78条のいずれか」

※2 港タクシー、輪島みい観光、港交通(株)、町野観光タクシー、南志見タクシー、輪島タクシー、鳳南タクシー

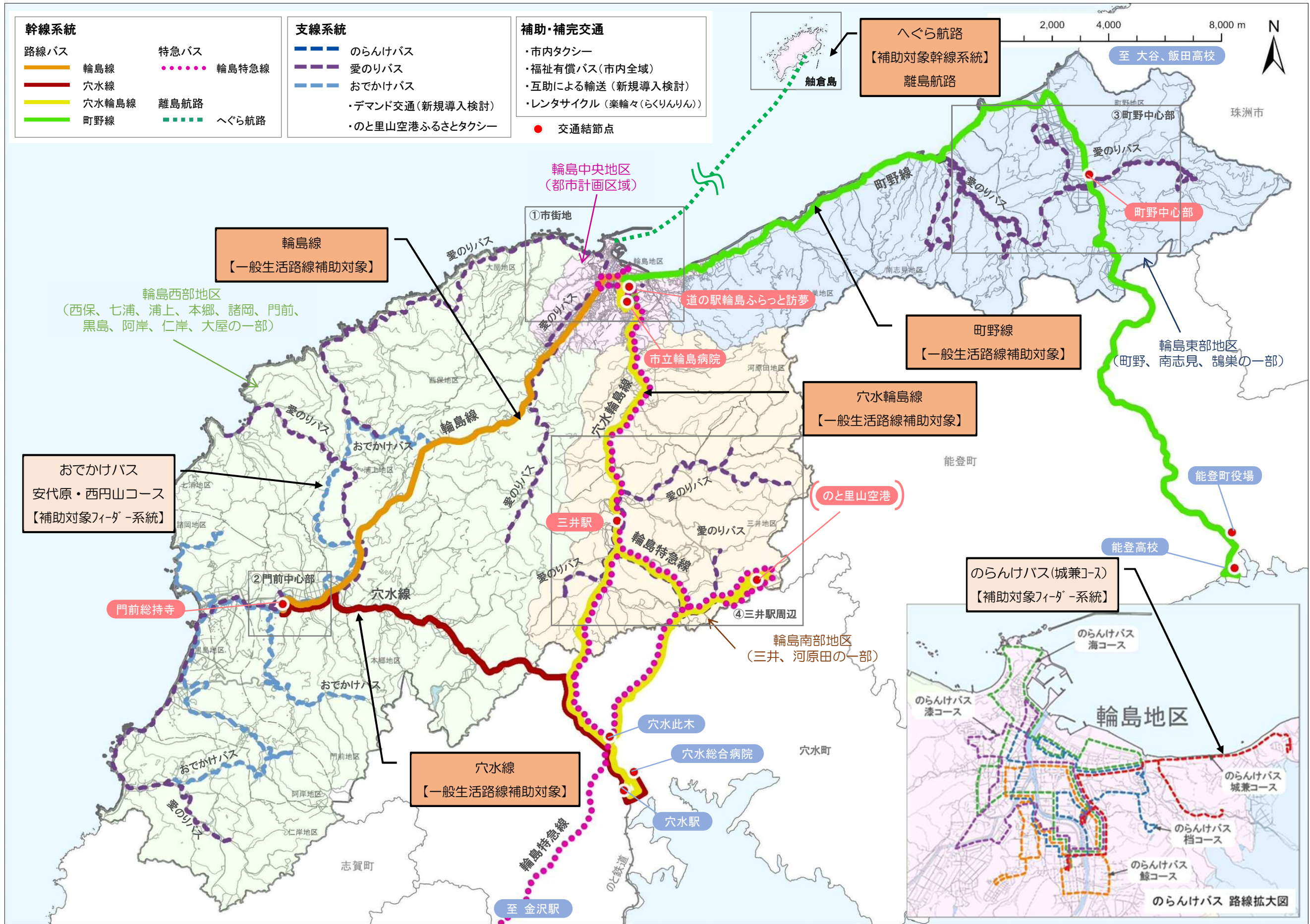
※3 城兼コースのみフィーダー補助を活用

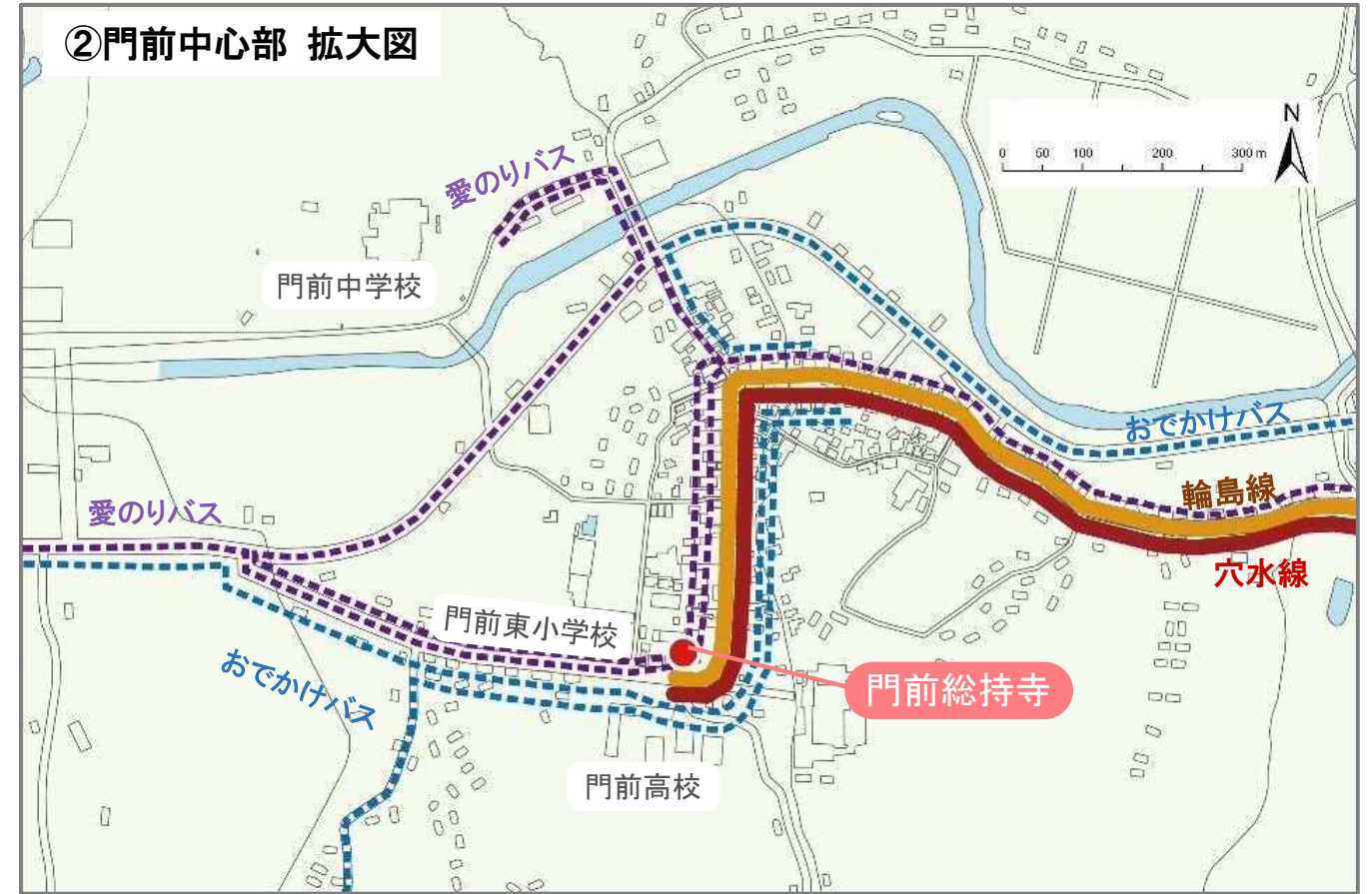
※4 安代原・西円山コースのみフィーダー補助を活用

【幹線系統、支線系統、交通結節点の位置づけ】

系統	起終点	役割	維持・確保策
幹線系統			
路線バス 輪島線	道の駅輪島・市立輪島病院～門前総持寺	輪島中央地区と輪島西部地区（旧門前町域）を連絡	一般生活路線補助を活用し維持可能な運行を確保
路線バス 穴水線	門前総持寺～穴水総合病院、穴水駅	輪島西部地区（旧門前町域）と隣接する穴水町の医療機関、鉄道駅を連絡	
路線バス 穴水輪島線	道の駅輪島・市立輪島病院～穴水総合病院、穴水駅	輪島中央地区、輪島南部地区と隣接する穴水町の医療機関、鉄道駅を連絡	
路線バス 町野線	道の駅輪島・市立輪島病院～能登高校、能登町役場	輪島中央地区、輪島東部地区と隣接する能登町の高校、役場を連絡	
特急バス 輪島特急線	輪島マリンタウン～金沢医科大学、県立中央病院、金沢駅	輪島中央地区、輪島南部地区と県庁所在地金沢駅を連絡	交通事業者等と連携した取組により運行を維持
離島航路 へぐら航路	輪島港～舳倉島	輪島港と舳倉島を連絡する唯一の交通手段	地域公共交通確保維持改善事業（離島航路）を活用し維持可能な運行を確保
支線系統			
コミュニティバス のらんけバス	道の駅輪島を起点に循環運行（市立輪島病院 経由）	幹線系統交通結節点（道の駅輪島）と輪島中心部を連絡	城兼コースは地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し維持可能な運行を確保 その他コースは交通事業者等と連携した取組により運行を維持
自家用有償バス おでかけバス	門前町中心部～各集落	幹線系統交通結節点（門前総持寺）と各集落を連絡	安代原・西円山コースは地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し維持可能な運行を確保 その他コースは交通事業者等と連携した取組により運行を維持
地域混乗スクールバス 愛のりバス	小中学校、路線バス停～各集落	小中学校、路線バス停と各集落を連絡	交通事業者等と連携した取組により運行を維持
デマンド交通（新規導入検討）		路線バス、コミュニティバス等を補完	
のと里山ふるさとタクシー	のと里山空港～能登地域	空港結節点（のと里山空港）と能登地域を連絡	交通事業者等と連携した取組により運行を維持
補助・補完交通			
市内タクシー	市内全域	市域を面的に連絡	交通事業者等と連携した取組により運行を維持
福祉有償バス	自宅～医療機関	身体障害者、要介護者の移動手段の確保	交通事業者等と連携した取組により運行を維持
互助による輸送（新規導入検討）	各集落～公民館、バス停	ボランティアドライバーによる交通空白地域の解消	
レンタサイクル 楽輪々(らくりんりん)	道の駅輪島ふらっと訪夢、海の駅（マリンタウン） 禅の里交流館（門前）、ふるさと体験実習館（町野）	観光客、来訪者、市民のまちなか周遊の促進	関係者等と連携した取組により活用
交通結節点			
道の駅輪島ふらっと訪夢・市立輪島病院、門前総持寺、町野中心部、能登三井駅 （のと里山空港）		各拠点に位置し、幹線系統と支線系統を連絡 （航空便との連絡）	
市外の交通結節点 （金沢駅、穴水此の木、穴水駅・穴水総合病院、能登町役場・能登高校）		幹線系統の市外拠点との連絡	関係市町と連携し交通結節機能を維持

整備方針図





8. 計画の目標

基本方針実現のために地域公共交通サービスのあるべき姿を具体的に目標として設定し、目標の達成状況を定量的・客観的に評価するための数値指標、目標値を設定します。

8-1 計画の目標、主な取り組み、数値指標の設定

以下に、目標ごとの主な取り組み、数値指標を設定します。

目標1 官民連携による利用者ニーズに応じた公共交通ネットワーク

の維持・形成

高齢者や年少者、要介護者の日常生活の移動手段の確保が求められる中、本市の骨格となる路線バス、タクシー、離島航路、コミュニティバスは維持していかなければなりません。

それぞれの公共交通の役割（整備方針）を明確にするとともに、官民が連携して公共交通ネットワークを維持していく必要があります。

各公共交通の乗り継ぎ利便性の向上や新たな運行形態の導入検討などにより利用者ニーズに応えるとともに、事業収支の改善を目指し、持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組んでいきます。

【主な取り組み】

- 1-1 民間路線バス、離島航路、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性向上
- 1-2 地域の実情に応じた新たな運行形態（デマンド交通、互助による輸送）の導入検討
- 1-3 官民連携による事業者担い手（ドライバー）の確保

【数値指標】

- ①路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数
- ②公共交通の収支率
- ③公共交通への公的資金投入額
- ④既存コミュニティバスとデマンド交通の公的資金投入額
- ⑤公共交通人口カバー率
- ⑥官民が連携したドライバー確保に向けた取り組み

目標2 誰もが利用しやすい快適な交通環境の整備

公共交通の利用者を増やしていくためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい交通環境が必要です。

分かりやすい情報発信など交通環境の整備を進めます。

また、交通結節点である道の駅輪島ふらっと訪夢に隣接する文化会館・市立図書館は老朽化に伴う新たな整備検討が進められています。公共交通の利用促進も含め、文化会館・図書館整備と連携しながら、道の駅輪島ふらっと訪夢の機能強化の方策を検討していきます。

【主な取り組み】

2-1 誰でも分かりやすい情報発信への改善

2-2 関連施設整備（文化会館・図書館）も含めた交通結節点（道の駅輪島ふらっと訪夢）の機能強化の検討

【数値指標】

- ①路線バス、コミュニティバスの利用者数
- ⑦公共交通の認知度、満足度

目標3 まちづくりと連携した広域ネットワークとの維持と連携強化

公共交通は地域住民とともに、観光客などの来訪者にとっても重要な役割を担うサービスです。のと里山空港や金沢駅をつなぐタクシー、路線・特急バスを維持するとともに、さらなる来訪者の利用促進策を検討し、広域ネットワークを維持、強化していきます。

【主な取り組み】

3-1 のと里山空港や金沢駅をつなぐタクシー、路線・特急バスの維持・改善

3-2 観光客など来訪者の陸・海上公共交通利用促進策の造成

【数値指標】

- ①路線バス、コミュニティバスの利用者数
- ②公共交通の収支率
- ③公共交通への公的資金投入額
- ⑧観光客・来訪者の公共交通利用者数

目標4 地域を支える生活ネットワークの維持と連携強化

地域住民の日常生活を支える身近な交通手段であるコミュニティバスは運行本数やダイヤの改善、車両の更新など利便性の向上を図り、福祉有償バスとあわせて、安心して暮らせる、地域を支える生活ネットワークを維持、強化していきます。

また、公共交通とレンタサイクルの効果的な運用やイベントの開催などにより、地域住民、来訪者問わず、まちなかへの誘客を促進し、まちづくりと連携した「ウォークアブルシティ輪島」を目指します。

【主な取り組み】

4-1 コミュニティバスの利便性向上

4-2 福祉有償バスによる移動支援

4-3 バス、タクシーなどの公共交通とレンタサイクルの効果的な運用

4-4 地域の実情に応じた新たな運行形態（デマンド交通、互助による輸送）の導入検討（再掲）

【数値指標】

- ①路線バス、コミュニティバスの利用者数
- ②公共交通の収支率
- ③公共交通への公的資金投入額
- ⑤公共交通人口カバー率

目標5 地域と共に支える公共交通利用者意識の醸成

公共交通を維持していくためには利用者意識の改革も重要です。地域や学校などでの乗り方教室の開催など、公共交通の利用意識を高めるモビリティマネジメントの実践により、地域と共に支える利用者意識の醸成を図ります。

あわせて、各種助成制度の継続・拡充など、利用しやすい取り組みを実施します。

また、キャッシュレス化やMaaSの取り組みなど、利便性を高める技術の導入や、環境に配慮した車両の導入など、次世代に受け継ぐ新たな公共交通のあり方も検討していきます。

【主な取り組み】

5-1 公共交通の利用意識を高めるモビリティマネジメントの実践

5-2 各種助成制度の継続、拡充

5-3 次世代に対応した新技術の導入検討

【数値指標】

- ⑦公共交通の認知度、満足度
- ⑨モビリティマネジメント事業実施件数
- ⑩免許返納数、助成制度利用者数

8-2 目標値の設定

目標の達成状況を定量的・客観的に評価するための数値指標の目標値を設定します。

各数値指標は毎年の継続的なモニタリングにより収集・分析し、「輪島市地域公共交通会議」で評価を行います。

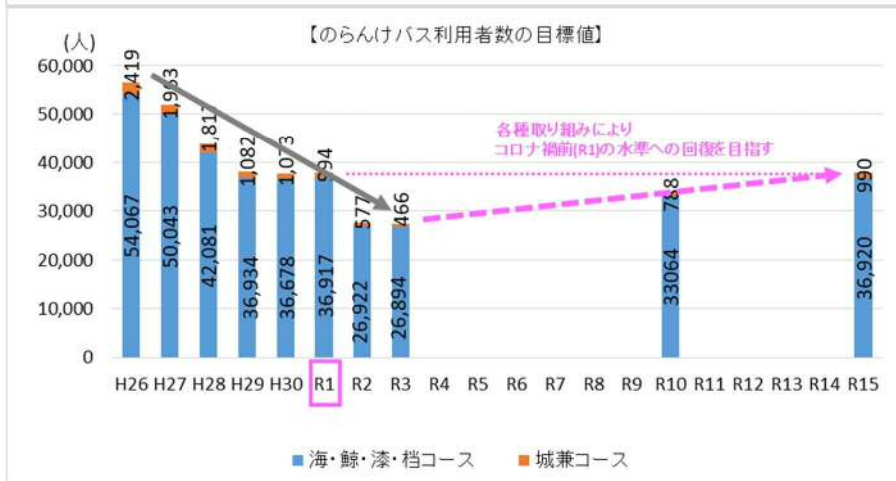
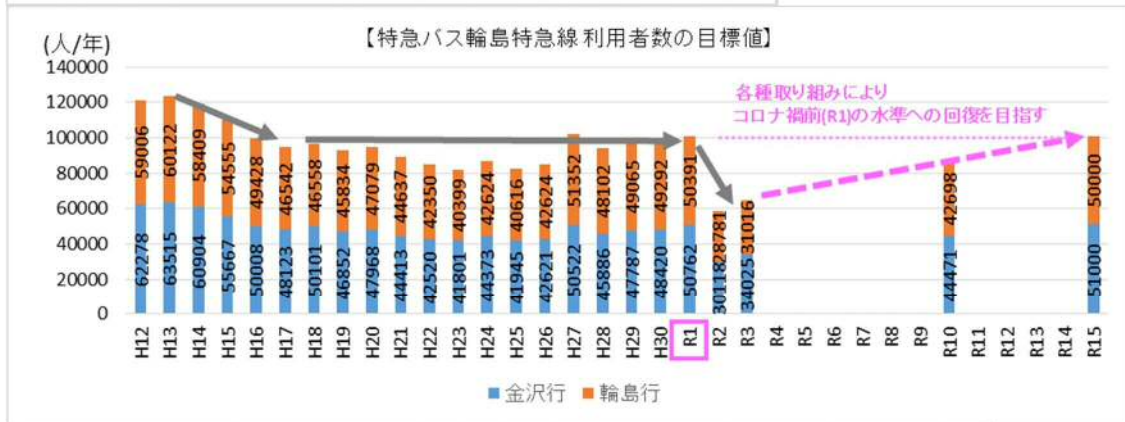
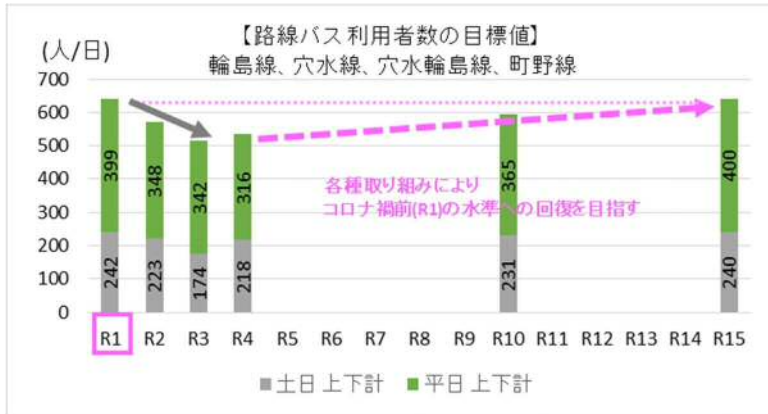
①公共交通の利用者数【対応する目標番号 1,2,3,4,5】

各公共交通の利用者数は各種取り組みにより、コロナ禍前（令和元年度）の水準への回復を目指します。

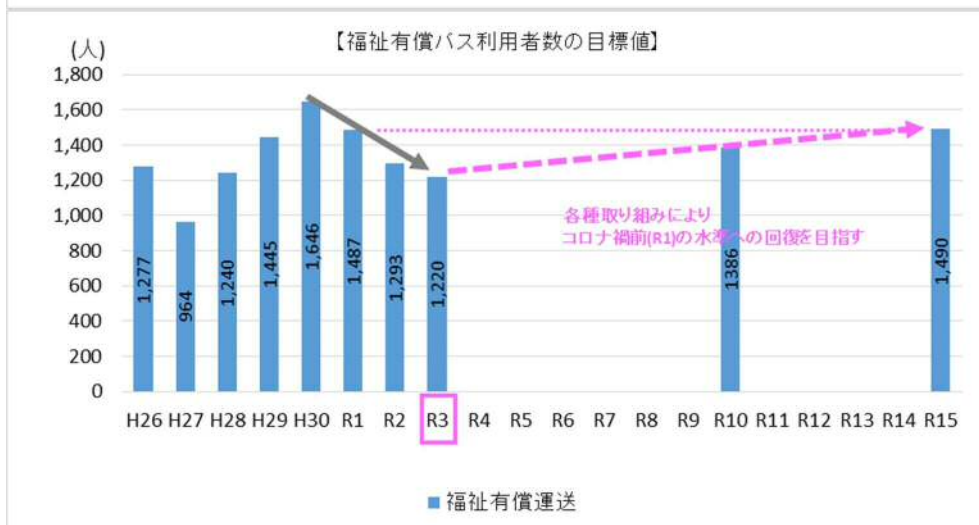
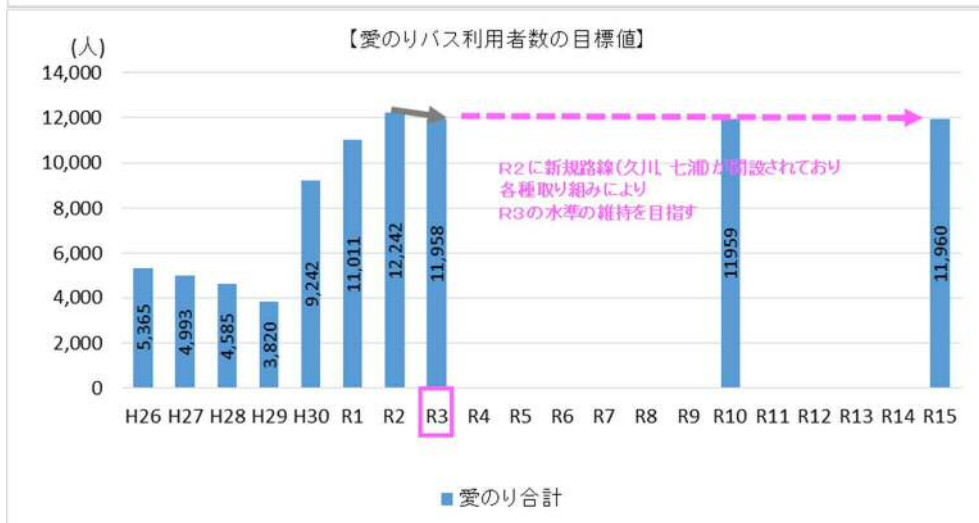
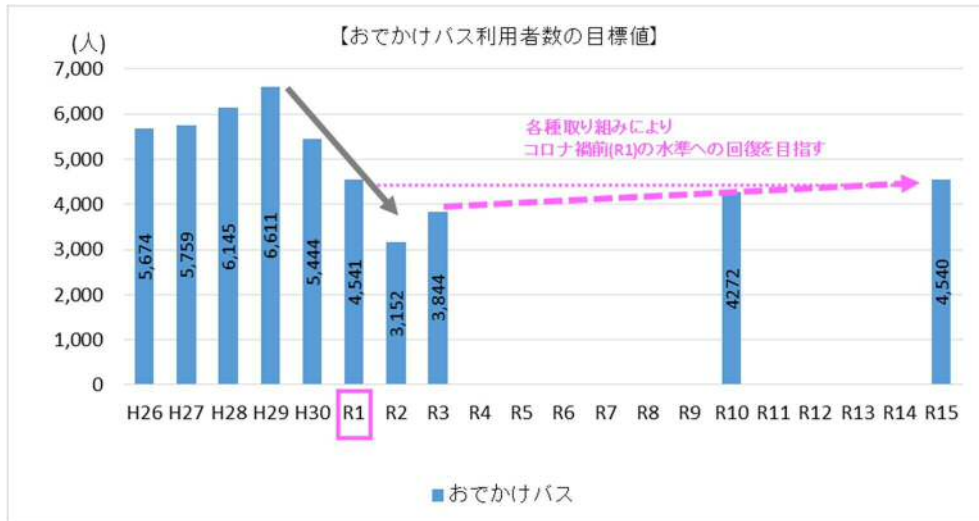
愛のりバスは令和2年に新規路線（久川、七浦コース）が開設されているため、各種取り組みにより令和3年の水準の維持を目指します。

種別 (路線名)	データ 取得方法	現況値 (年度)	R10年度 (中間年) 目標値	R15年度 (最終年) 目標値
幹線系統				
路線バス (輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線) 平日 上下線 合計	事業者保有 乗降データ により毎年 計測	316人/日 (R4)	365人/日	400人/日
路線バス (輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線) 土日 上下線 合計		218人/日 (R4)	231人/日	240人/日
特急バス (輪島特急線) 上下線 合計		65,041人/年 (R3)	87,169 人/年	101,000 人/年
離島航路 (へぐら航路)、島民+島民以外 合計		5,064人/年 (R3)	7,363人/年	8,800人/年
支線系統				
のらんけバス (海・鯨・漆・档コース)	事業者保有 乗降データ により毎年 計測	26,894人/年 (R3)	33,064 人/年	36,920 人/年
のらんけバス (城兼コース)		466人/年 (R3)	788人/年	990人/年
おでかけバス (4コース合計)		3,844人/年 (R3)	4,272人/年	4,540人/年
愛のりバス (10コース合計)、一般利用者のみ		11,958人/年 (R3)	11,959 人/年	11,960 人/年
補助・補完交通				
福祉有償バス (市内全域)	事業者保有 乗降データ により毎年 計測	1,220人/年 (R3)	1,386人/年	1,490人/年

【①利用者数目標値の設定方法(1)】



【①利用者数目標値の設定方法(2)】



②公共交通の収支率【対応する目標番号 1,3,4】

③公共交通への公的資金投入額【対応する目標番号 1,3,4】

各公共交通の収支率、公的資金投入額は各種取り組みにより、コロナ禍前（令和元年度）の水準への回復を目指します。

上段：②収支率（％）=収益／費用

下段：③公的資金投入額（万円/年）=損益

種別	データ取得方法	現況値 (年度)	R10年 (中間年) 目標値	R15 (最終年) 目標値
幹線系統				
路線バス (輪島線、穴水線、穴水輪島線、 町野線) 上下線 合計	事業者保有 収支データ により毎年 計測	24.7% 32,738 万円/年 (R3)	28% 32,161 万円/年	30% 31,800 万円/年
離島航路(※1) (へぐら航路)、 島民+島民以外 合計		29.5% 6,760 万円/年 (R3)	29% 6,662 万円/年	29% 6,600 万円/年
支線系統				
のらんけバス(※2) (海・鯨・漆・档・城兼 5コース合計)	事業者保有 収支データ により毎年 計測	14.0% 1,653 万円/年 (R3)	17% 1,682 万円/年	19% 1,700 万円/年
おでかけバス (4コース合計)	普通会計 決算より 毎年整理	5.2% 698 万円/年 (R3)	6% 687 万円/年	6% 680 万円/年
愛のりバス (10コース合計)、 一般利用者のみ	普通会計 決算より 毎年整理	1.8% 6,685 万円/年 (R3)	2% 5,956 万円/年	2% 5,500 万円/年
補助・補完交通				
福祉有償バス (市内全域)	事業者保有 収支データ により毎年 計測	39.7% 200 万円/年 (R3)	46% 169 万円/年	50% 150 万円/年

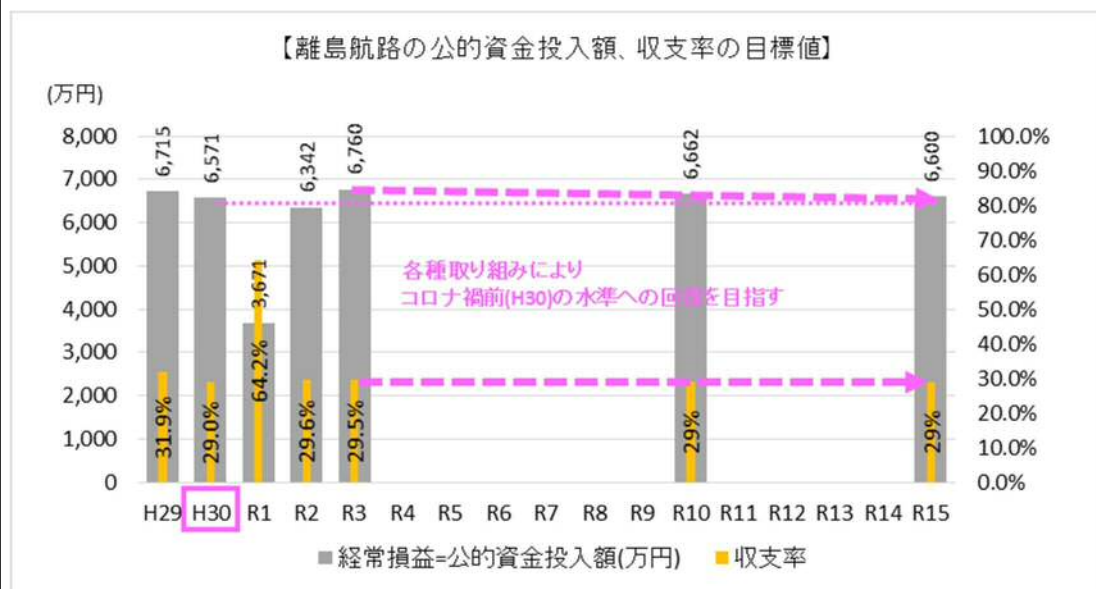
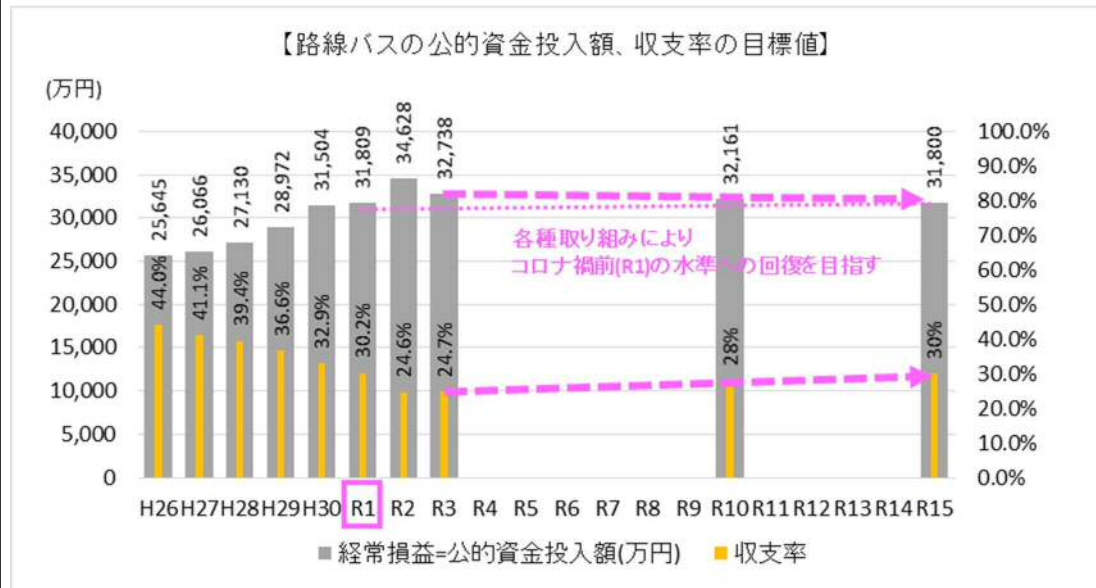
※1 離島航路

R1 の経常損益=公的資金投入額は施設売却により収支が改善したものであり、利用者数は R1 を目標値としつつ、公的資金投入額、収支率は H30 の水準を目指す。

※2 のらんけバス

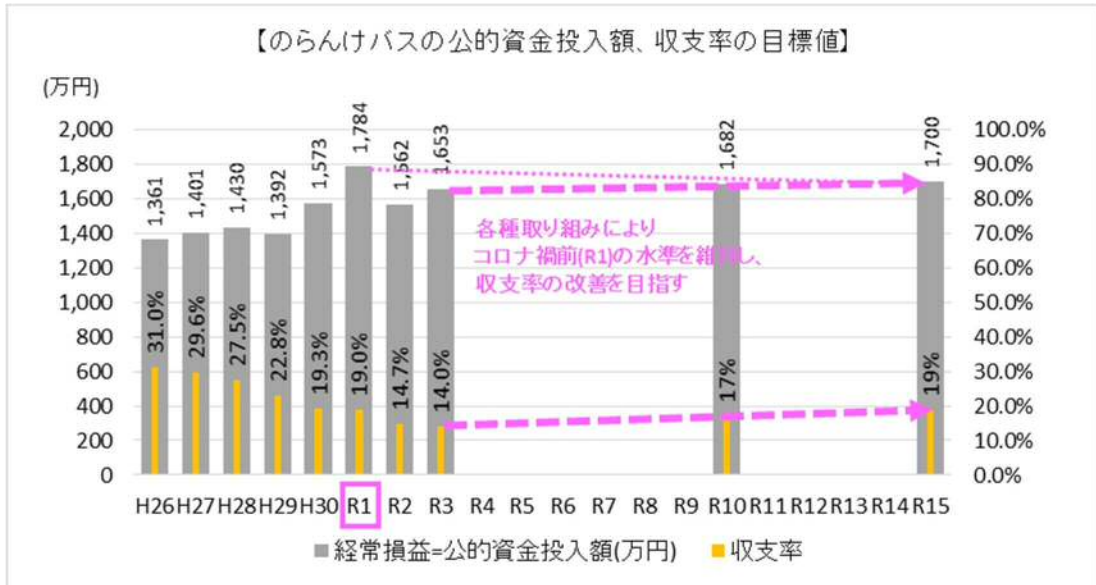
R1 は経常損益=公的資金額が 17,838 千円と R2,3 に比べて多いが、R1 は利用者数(36,920+990=37,910 人/年)も R2,3 に比べて多く、それに伴い公的資金投入額が多くなっている。利用者数は R1 の水準への回復を目標としており、利用増に伴う公的資金の投入増は R1 を下回るよう、収支率の改善を目指す。

【②収支率、③公的資金投入額目標値の設定方法(1)】



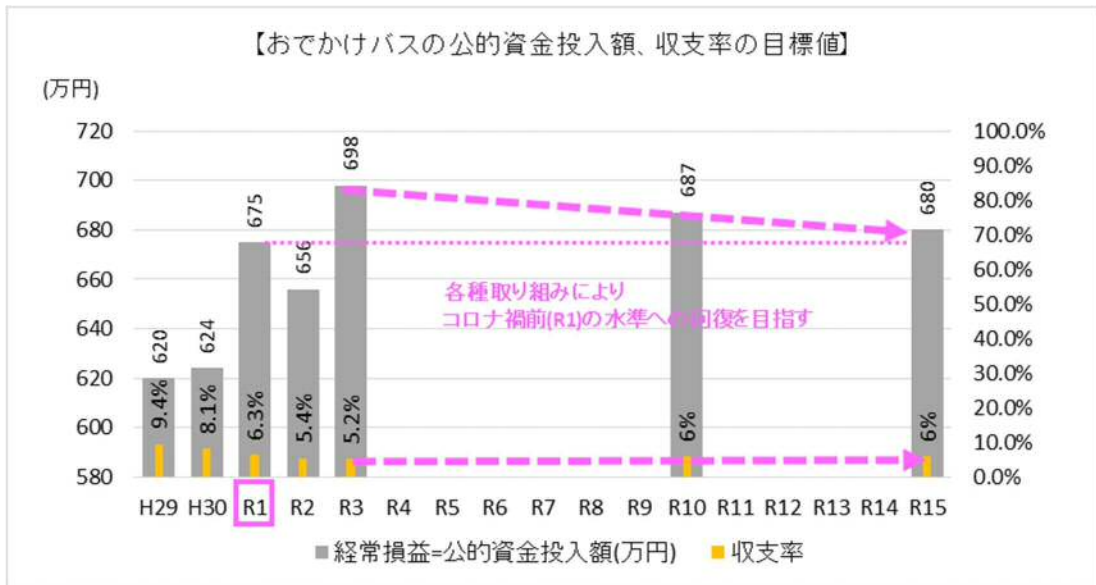
R1の経常損益=公的資金投入額は施設売却により収支が改善したものであり、利用者数はR1を目標値としつつ、公的資金投入額、収支率はH30の水準を目指す。

【②収支率、③公的資金投入額目標値の設定方法(2)】

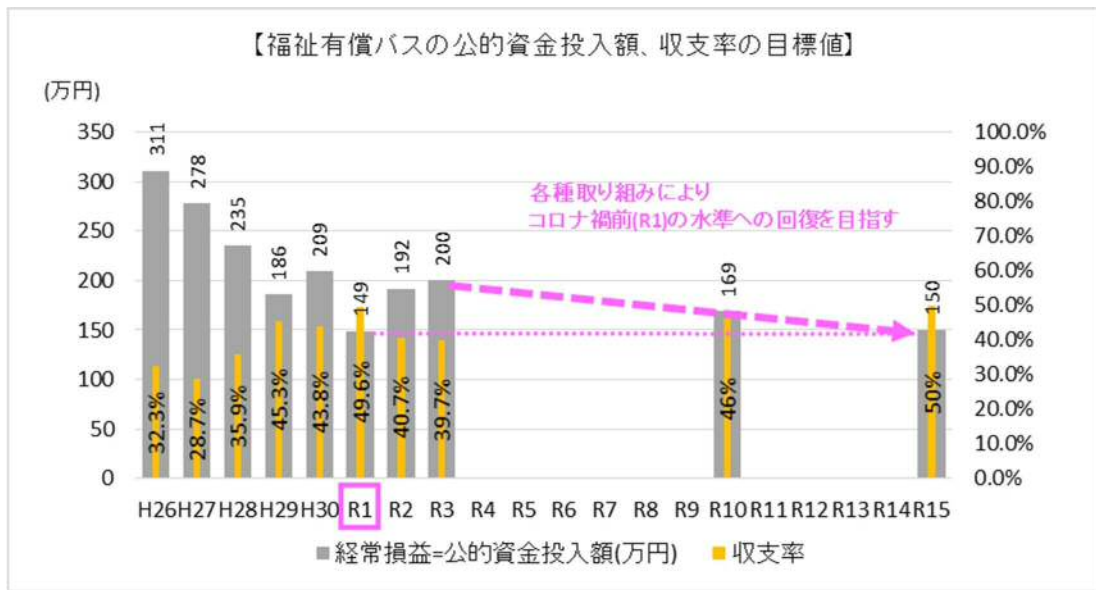
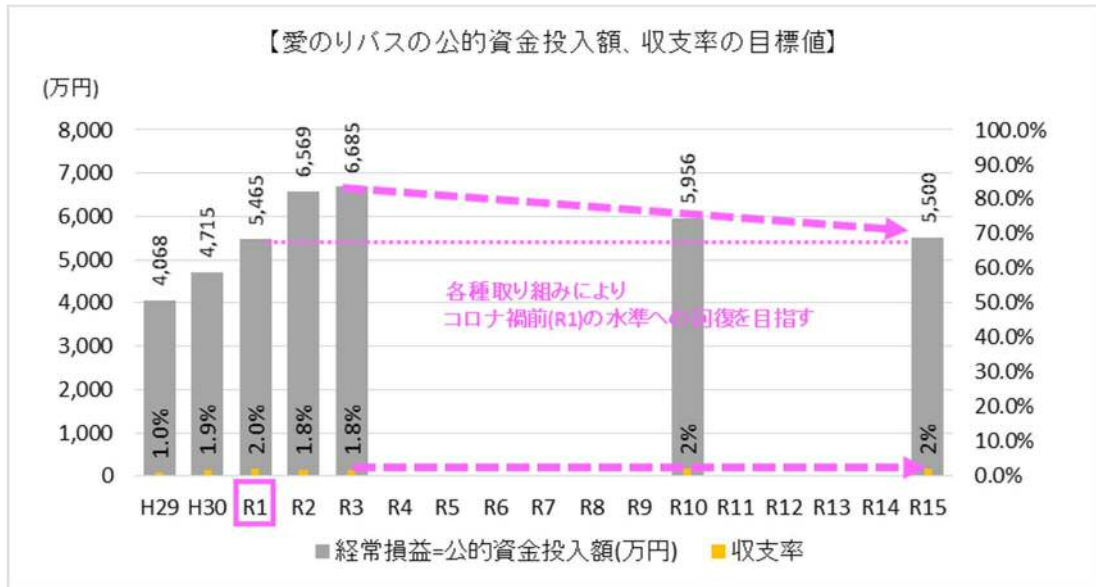


R1 は経常損益=公的資金額が 17,838 千円と R2,3 に比べて多いが、R1 は利用者数 (36,920+990=37,910 人/年) も R2,3 に比べて多く、それに伴い公的資金投入額が多くなっている。

利用者数は R1 の水準への回復を目標としており、利用増に伴う公的資金の投入増は R1 を下回るよう、収支率の改善を目指す。



【②収支率、③公的資金投入額目標値の設定方法(3)】



④既存コミュニティバスとデマンド交通の公的資金投入額【対応する目標番号 1】

実証実験において導入した場合の利用者数、料金収入、施設導入費等を推計し、既存のコミュニティバスとの費用比較を行い、導入の可否を検討します。

⑤公共交通人口カバー率【対応する目標番号 1,4】

デマンド交通、互助による輸送の実証実験を行い、導入方法や導入範囲等を検討し、目標値を設定します。

R2年人口カバー率=72.8%

⑥官民が連携したドライバー確保に向けた取り組み【対応する目標番号 1】

指標、目標値は初年度終了後の評価により設定します。

⑦公共交通の認知度、満足度【対応する目標番号 2,5】

種別 (路線名)	現況値 (年度)	R10年 目標値	R15 目標値
住民意向調査による、公共交通の認知度 (路線バス、コミュニティバス、タクシー、 離島航路の平均)	64.7% (R5)	73%	80%
住民意向調査による、公共交通に関する助 成制度の認知度 (定期券等購入補助、免許自主返納に関す る補助の平均)	41.8% (R5)	63%	80%

満足度は初年度終了後の評価により、目標値を設定します。

なお、データの取得は認知度・満足度調査等により計測します。

⑧観光客・来訪者の公共交通利用者数【対応する目標番号 3】

初年度に観光客・来訪者の公共交通利用者数を計測し、目標値を設定します。

⑨モビリティマネジメント事業実施件数【対応する目標番号 5】

新規導入、R15の目標値は実施件数2回/年とします。

⑩免許返納数、助成制度利用者数【対応する目標番号 5】

初年度終了後の評価により、目標値を設定します。

9. 目標達成のための施策・事業及び事業主体

9-1 施策・事業の体系整理の考え方

目標達成のための公共交通サービスの全体像を明らかにし、**方針毎に施策の方向性、具体的な取り組み、実施主体及びスケジュールを整理**します。

9-2 施策・事業

目標達成のための具体的な施策は、関係機関と連携し**実現可能な実効性のある短期的施策**と、まちづくりと連携し次世代に受け継ぎ将来にわたって**持続可能な公共交通を目指す中・長期的施策**を設定します。（※現行計画の継続・拡充施策）

目標1 官民連携による利用者ニーズに応じた公共交通ネットワークの維持・形成

1-1 民間路線バス、離島航路、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性向上

(1) 乗り継ぎに配慮したダイヤの改善(※)

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

道の駅輪島ふらっと訪夢など、交通結節点を中心に各公共交通の乗り継ぎに配慮した運行ダイヤへの改善を行います。

1-2 地域の実情に応じた新たな運行形態の導入検討

(1) デマンド交通の実証実験と導入検討(※)

【短・中期的施策】【実施主体：交通事業者、民間事業者、市】

地域内の効果的な移動や幹線系統への乗り継ぎなど効率的な接続を目的とするデマンド交通の実証運行を行い、導入の検討を行います。

(2) 地域住民ボランティアドライバーなど互助による輸送の実証実験と導入検討(※)

【短・中期的施策】【実施主体：地域住民、市】

愛のりバス、おでかけバスのバス停から離れた集落での効率的な輸送を目的に、地域住民ボランティアドライバーなど互助による輸送（許可・登録を要しない）の実証実験を実施し、導入の検討を行います。

1-3 事業者担い手（ドライバー）の確保

(1) 市広報による路線バス・タクシードライバーの募集

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

市広報、ホームページなど公共媒体により民間バス・タクシー事業者のドライバー募集を行い、ドライバーの確保を支援します。

(2) 公共交通の担い手にふさわしいドライバーの育成

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

利用者が快適に公共交通を利用できるように、民間バス・タクシー事業者のドライバーに対して、マナーの改善や更なるサービス向上のための講習会などを官民が連携して実施し、おもてなしの精神をもった、担い手にふさわしいドライバーの育成に取り組みます。

(※現行計画の継続・拡充施策)

目標1 官民連携による利用者ニーズに応じた公共交通ネットワークの維持・形成

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全般を見直し

施策の方向性 具体的な取り組み	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15
1-1 民間路線バス、離島航路、 コミュニティバスの乗り継ぎ利便性向上										
(1) 乗り継ぎに配慮したダイヤの改善(※) 【実施主体：交通事業者、市】	改善	運用	■	■	■	■	■	■	■	■
	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)									
1-2 地域の実情に応じた新たな運行形態の 導入検討										
(1) デマンド交通の実証実験と導入検討 (※) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、市】	実証実験	導入検討	■	■	■	■	■	■	■	■
	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)									
(2) 地域住民ボランティアドライバーなど 互助による輸送の実証実験と導入検討(※) 【実施主体：地域住民、市】	実証実験	導入検討	■	■	■	■	■	■	■	■
	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)									
1-3 事業者担い手（ドライバー）の確保										
(1) 市広報による路線バス・タクシー ドライバーの募集 【実施主体：交通事業者、市】	実施	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)									
(2) 公共交通の担い手にふさわしい ドライバーの育成 【実施主体：交通事業者、市】	実施	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)									

目標2 誰もが利用しやすい快適な交通環境の整備

2-1 誰でも分かりやすい情報発信への改善

(1) バス停時刻表、路線図の改善

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

乗り継ぎ案内なども含めて、地域住民や観光客にも分かりやすい時刻表や路線図に改善します。

(2) 市広報、住民説明会、HP、SNS など多様な媒体による情報発信(※)

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

公共交通に関する情報を市広報や住民説明会、市のホームページ、SNS など多様な媒体を利用して提供し、利用者への周知を図ります。

(3) 発信内容の一元化(※)

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

市内公共交通の路線図、運行ダイヤのほか公共交通の助成制度やイベント開催など、公共交通に関する情報を官民間わず、一括して案内します。

2-2 関連施設整備（文化会館・図書館）も含めた交通結節点（道の駅輪島ふらっと訪夢）の機能強化の検討

(1) 文化会館・図書館と道の駅輪島ふらっと訪夢・公共交通との連携、利活用方策の検討

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、地域住民、市】

交通結節点である道の駅輪島ふらっと訪夢に隣接する文化会館・市立図書館は老朽化に伴う新たな整備検討が進められています。公共交通の利用促進も含め、文化会館・図書館整備と連携しながら、道の駅輪島ふらっと訪夢の機能強化の方策を検討していきます。

(2) 交通結節点のバリアフリー化

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

交通結節点でのバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい環境を整えます。

(※現行計画の継続・拡充施策)

目標2 誰もが利用しやすい快適な交通環境の整備

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全般を見直し

施策の方向性 具体的な取り組み	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15
2-1誰でも分かりやすい情報発信への改善										
(1)バス停時刻表、路線図の改善 【実施主体：交通事業者、市】	実施		運用							
(2)市広報、住民説明会、HP、SNSなど 多様な媒体による情報発信(※) 【実施主体：交通事業者、市】	実施・運用									
(3)発信内容の一元化 市内公共交通の路線、ダイヤ、助成制度、 イベント開催 など一括案内(※) 【実施主体：交通事業者、市】	実施・運用									
2-2関連施設整備（文化会館・図書館）も 含めた交通結節点（道の駅輪島ふらっと 訪夢）の機能強化の検討										
(1)文化会館・図書館と道の駅輪島 ふらっと訪夢・公共交通との連携、 利活用方策の検討 【実施主体：交通事業者、地域住民、市】	検討			活用方策の実施						
(2)交通結節点のバリアフリー化 【実施主体：交通事業者、市】	検討			実施						

目標3 まちづくりと連携した広域ネットワークの維持と連携強化

3-1 のと里山空港や金沢駅をつなぐタクシー、路線・特急バスの維持

(1) のと里山空港ふるさとタクシー、穴水輪島線・輪島特急線の運行本数維持

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、関係団体、市】

路線バスの廃止が行われている中、広域的な結節点である金沢駅、のと里山空港へのアクセスを担う、のと里山空港ふるさとタクシー、路線バス穴水輪島線、輪島特急線の運行本数を維持します。

(2) 路線バスと輪島特急線の乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの改善(※)

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

広域的ネットワークを担う輪島特急線と路線バス（穴水線、町野線、輪島線）の乗り継ぎに配慮した運行ダイヤへ改善します。

(3) 近隣自治体との連携による速達手段の確保

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

近隣自治体と協力し、速達性を重視した乗り継ぎの効率化を図ります。

3-2 観光客など来訪者の陸・海上公共利用促進策の造成

(1) 公共交通と連携した観光旅行商品の造成(※)

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】

公共交通を利用した観光ルートマップの作成や旅行商品の造成など観光利用の促進を図ります。

(2) 公共交通とわじま観光デジタルマップの連携

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、関係団体、市】

市・観光協会が運営している「観光デジタルマップ」で公共交通を案内するなど、関係団体・部局と連携を図り、利用を促進します。

(3) 公共交通・レンタサイクルを利用したイベント開催(※)

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】

公共交通とレンタサイクルを利用したイベントの開催など、まちなか周遊を促進する取り組みを実施します。

(※現行計画の継続・拡充施策)

目標3 まちづくりと連携した広域ネットワークの維持と連携強化

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全般を見直し

施策の方向性 具体的な取り組み	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15	
3-1のと里山空港や金沢駅をつなぐ タクシー、路線・特急バスの維持・改善											
(1)のと里山空港ふるさとタクシー、 穴水輪島線・輪島特急線の運行本数維持 【実施主体：交通事業者、関係団体、市】	運用	■	■	■	■	■	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)
(2)路線バスと輪島特急線の乗り継ぎに 配慮した運行ダイヤの改善(※) 【実施主体：交通事業者、市】	実施	■	■	■	■	■	■	■	■	■	※計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断
(3)近隣自治体との連携による速達手段の 確保 【実施主体：交通事業者、市】	検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■	※計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断
3-2観光客など来訪者の陸・海上公共交通 利用促進策の造成											
(1)公共交通と連携した観光旅行商品の 造成(※) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】	検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■	活用方策の実施
(2)公共交通とわじま観光デジタルマップ の連携 【実施主体：交通事業者、関係団体、市】	実施	運用	■	■	■	■	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)
(3)公共交通・レンタサイクルを利用した イベント開催(※) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】	検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■	活用方策の実施

目標4 地域を支える生活ネットワークの維持と連携強化

4-1 コミュニティバスの利便性向上

(1)各コミュニティバスの運行本数、ダイヤの改善(※)

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、市】

のらんげ、おでかけ、愛のりバスから路線バスへの乗り継ぎや、病院診療受付時間との調整など、利用ニーズに応じた運行本数、ダイヤに改善します。

4-2 福祉有償バスによる移動支援

(1)関連部局と連携した積極的な情報発信と利用促進(※)

【短期的施策】【実施主体：交通事業者、地域住民、市】

利用者数向上のため、福祉、民生部局や地域民生委員と連携して周知を図り、利用を促進します。

4-3 バス、タクシーなどの公共交通とレンタサイクルの効果的な運用

(1)公共交通・レンタサイクルを利用したイベント開催(※) (再掲)

(2)沿線企業スポンサーとのコラボ企画開催(※)

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】

商店街買い物・公共交通乗車券・レンタルチケットのセット販売企画など、沿線、まちなかの商店街や企業スポンサーと協働での企画を検討・実施します。

4-4 地域の実情に応じた新たな運行形態の導入検討 (再掲)

(1)デマンド交通の実証実験と導入検討(※) (再掲)

(2)地域住民ボランティアドライバーなど互助による輸送の実証実験と導入検討(※)
(再掲)

(※現行計画の継続・拡充施策)

目標4 地域を支える生活ネットワークの維持と連携強化

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全般を見直し

施策の方向性 具体的な取り組み	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15
4-1コミュニティバスの利便性向上										
(1)各コミュニティバスの運行本数、 ダイヤの改善(※) 【実施主体：交通事業者、市】	実施		運用	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)		
4-2福祉有償バスによる移動支援										
(1)関連部局と連携した積極的な情報発信 と利用促進(※) 【実施主体：交通事業者、地域住民、市】	実施		運用	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)		
4-3バス、タクシーなどの公共交通と レンタサイクルの効果的な運用										
(1)公共交通・レンタサイクルを利用した イベント開催(※)(再掲) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】	検討			活用方策の実施	■	■	■	■	■	■
(2)沿線企業スポンサーとのコラボ企画 開催(※) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】	検討			活用方策の実施	■	■	■	■	■	■
4-4地域の実情に応じた新たな運行形態の 導入検討(再掲)										
(1)デマンド交通の実証実験と導入検討 (※)(再掲) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、市】	実証実験	導入検討	■	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)		
(2)地域住民ボランティアドライバーなど 互助による輸送の実証実験と導入検討 (※)(再掲) 【実施主体：地域住民、市】	実証実験	導入検討	■	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)		

目標5 地域とともに支える公共交通利用者意識の醸成

5-1 モビリティマネジメントの実践

(1) 地域、学校での公共交通乗り方教室の開催

【短・中期的施策】【実施主体：交通事業者、地域住民、市】

公共交通の乗り方教室の開催など、地域や学校教育を通して、公共交通の利用を促進するモビリティマネジメントを実施します。

5-2 各種助成制度の継続、拡充

(1) 各種助成制度の継続、拡充(※)

【短期的施策】【実施主体：市】

既存の助成制度の継続に加えて、県立高等学校生徒通学支援を実施するなど、制度の継続、拡充に取り組み利用者を支援します。

5-3 次世代に対応した新技術の導入検討

(1) 交通系 IC カードなどキャッシュレス化の導入や MaaS など次世代型サービス提供の検討

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】

利用者の利便性向上を図るため、交通系 IC カードなどキャッシュレス化の導入や MaaS など次世代型サービスの提供に向けた取り組みを検討します。

(2) EV、FCV など次世代型環境配慮型車両の導入検討(※)

【中・長期的施策】【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】

EV、FCV など次世代型の環境にも配慮した車両の導入を検討します。
また、観光客も含めて、利用しやすい車両への更新を検討します。

(※現行計画の継続・拡充施策)

目標5 地域とともに支える、公共交通利用者意識の醸成

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全般を見直し

施策の方向性 具体的な取り組み	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15
5-1公共交通の利用意識を高める モビリティマネジメントの実践										
(1) 地域、学校での公共交通乗り方教室の 開催 【実施主体：交通事業者、地域住民、市】	実施		運用	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)		
5-2各種助成制度の継続、拡充										
(1) 各種助成制度の継続、拡充(※) 【実施主体：市】	実施	■	■	■	■	■	■	(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)		
5-3次世代に対応した新技術の導入検討										
(1) 交通系ICカードなどキャッシュレス化 の導入やMaaSなど次世代型サービス提供 の検討 【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】	検討			導入方策の検討	■	■	■	■	■	■
(2) EV、FCVなど次世代型環境配慮型 車両の導入検討(※) 【実施主体：交通事業者、民間事業者、関係団体、市】	検討			導入方策の検討	■	■	■	■	■	■

基本方針	目標	数値指標	施策・取り組み
<p><u>I 地域住民のための持続可能な公共交通サービスの確保</u></p>	<p>1 官民連携による利用者ニーズに応じた公共交通ネットワークの維持・形成</p>	<p>①路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数 ②公共交通の収支率 ③公共交通への公的資金投入額 ④既存コミュニティバスとデマンド交通の公的資金投入額 ⑤公共交通人口カバー率 ⑥官民が連携したドライバー確保に向けた取り組み</p>	<p>1-1 民間路線バス、離島航路、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性向上 (1) 乗り継ぎに配慮したダイヤの改善 1-2 地域の実情に応じた新たな運行形態の導入検討 (1) デマンド交通の実証実験と導入検討 (2) 地域住民ボランティアドライバーなど互助による輸送の実証実験と導入検討 1-3 事業者担い手（ドライバー）の確保 (1) 市広報による路線バス・タクシードライバーの募集 (2) 公共交通の担い手にふさわしいドライバーの育成</p>
	<p>2 誰もが利用しやすい快適な交通環境の整備</p>	<p>①路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数 ⑦公共交通の認知度、満足度</p>	<p>2-1 誰でも分かりやすい情報発信への改善 (1) バス停時刻表、路線図の改善 (2) 市広報、住民説明会、HP、SNS など多様な媒体による情報発信 (3) 発信内容の一元化（市内公共交通の路線、ダイヤ、助成制度、イベント開催 など一括案内） 2-2 関連施設整備（文化会館・図書館）も含めた交通結節点（道の駅輪島ふらっと訪夢）の機能強化の検討 (1) 文化会館・図書館と道の駅輪島ふらっと訪夢・公共交通との連携、利活用方策の検討 (2) 交通結節点のバリアフリー化</p>
<p><u>II まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成</u></p>	<p>3 まちづくりと連携した広域ネットワークの維持と連携強化</p>	<p>①路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数 ②公共交通の収支率 ③公共交通への公的資金投入額 ⑧観光客・来訪者の公共交通利用者数</p>	<p>3-1 のと里山空港や金沢駅をつなぐタクシー、路線・特急バスの維持・改善 (1) のと里山空港ふるさとタクシー、穴水輪島線・輪島特急線の運行本数維持 (2) 路線バスと輪島特急線の乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの改善 (3) 近隣自治体との連携による速達手段の確保 3-2 観光客など来訪者の陸・海上公共交通利用促進策の造成 (1) 公共交通と連携した観光旅行商品の造成 (2) 公共交通とわじま観光デジタルマップの連携 (3) 公共交通、レンタサイクルを利用したイベント開催</p>
	<p>4 地域を支える生活ネットワークの維持と連携強化</p>	<p>①路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数 ②公共交通の収支率 ③公共交通への公的資金投入額 ⑤公共交通人口カバー率</p>	<p>4-1 コミュニティバスの連携強化 (1) 路線バス、タクシーと連携した各コミュニティバスの運行本数、ダイヤの改善 4-2 福祉有償バスによる移動支援 (1) 関連部局と連携した積極的な情報発信と利用促進 4-3 バス、タクシーなどの公共交通とレンタサイクルの効果的な運用 (1) 公共交通、レンタサイクルを利用したイベント開催（再掲） (2) 沿線企業スポンサーとのコラボ企画開催（商店街買物・乗車券・レンタルチケット セット販売 など） 4-4 地域の実情に応じた新たな運行形態の導入検討（再掲） (1) デマンド交通の実証実験と導入検討（再掲） (2) 地域住民ボランティアドライバーなど互助による輸送の実証実験と導入検討（再掲）</p>
<p><u>III 地域と共に支える公共交通機関の維持と利用促進</u></p>	<p>5 地域とともに支える利用者意識の醸成</p>	<p>⑦公共交通の認知度、満足度 ⑨モビリティマネジメント事業実施件数 ⑩免許返納数、助成制度利用者数</p>	<p>5-1 モビリティマネジメントの実践 (1) 地域、学校での公共交通乗り方教室の開催 5-2 各種助成制度の継続、拡充 5-3 次世代に対応した新技術の導入検討 (1) 交通系 IC カードなどキャッシュレス化の導入や MaaS など次世代型サービス提供の検討 (2) EV、FCV など次世代型環境配慮型車両の導入検討</p>

10.計画達成状況の評価

10-1 計画の推進体制

本計画に示す基本方針、計画の目標、目標達成のための施策・事業に即して、実施方法、役割分担、予算措置など、事業の実施に向けたより具体的な検討を進めていきます。

検討・推進にあたっては庁内関係課のみならず、庁内関連部局及び交通事業者、関係団体、民間事業者、地域住民など様々なステークホルダーと緊密に連携し、協働で事業を行うこと（共創）によって、より効果的な成果に繋げ、将来のまちづくりを見据えた持続可能な公共交通を実現していきます。



緊密に連携し、協働で取り組み＝「共創」

10-2 計画の進捗管理

各目標を達成するための事業は、2～5年程度のスパンで取り組み、着実に成果を上げる公共交通に関する短・中期的目標と総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画と連動したまちづくり全体に関する長期的目標（10年程度）の2段階で取り組みます。

計画期間はおおむね10年とするものの、**毎年の定期的なモニタリング**によるフォローアップを実施し、**5年ごとに計画全体を見直し**していくことを基本とします。

毎年の定期的なモニタリングにおいては、目標の達成状況を定量的・客観的に評価するための公共交通利用者数などの数値指標を継続的に収集・分析し、「（仮称）輪島市地域公共交通協議会」で評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行うことによって、**PDCAサイクルによるスパイラルアップ**を目指します。

また、中間年の令和10年度では総合計画などの上位計画の見直しと国の制度の変更や社会経済状況の変化、地域特性、利用状況及び計画の進捗状況を勘案し、計画全体を実態に即した実効性のある計画へと見直しを行い、次年度以降の計画に繋げていきます。

