

輪島市地域公共交通会議 第2回協議会

日 時 令和5年5月25日(水) 午後2時より

場 所 輪島市役所 本館3階大会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

議案第1号 輪島市地域公共通計画について

3. その他

【事例紹介】金沢市におけるデマンド交通について

4. 閉 会

第2回 輪島市地域公共交通会議 議事録

日時：令和5年5月25日（木）

午後2時00分～午後3時30分

場所：輪島市役所本館3階大会議室

【輪島市地域公共交通会議 委員 20名】

（出席：17名）

- ・[会長] 輪島市長 坂口 茂 委員
- ・[副会長] 輪島市社会福祉協議会 上島 忠雄 委員
- ・輪島市区長会長会 久保 敬夫 委員
- ・輪島市区長会長会 竹林 耿郎 委員
- ・輪島市民生委員児童委員協議会 谷 由夫 委員
- ・国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局 高橋 良一 委員
- ・国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局 高橋 岳大 委員
- ・石川県企画振興部新幹線・交通対策監室交通政策課 石黒 祐介 委員
- ・石川県警輪島警察署交通課 坂本 謙太 委員
- ・一般社団法人北陸SDGs総合研究所 武田 幸夫 委員（代理出席 皆口氏）
- ・輪島商工会議所 久岡 政治 委員（代理出席 坂下氏）
- ・門前町商工会 沢田 隆 委員
- ・北鉄奥能登バス株式会社 越山 誠 委員
- ・輪島市タクシー事業者会 町元 和夫 委員（代理出席 町元氏）
- ・へぐら航路株式会社 藤田 健市 委員
- ・輪島市健康福祉部 刀称 真裕美 委員
- ・市立輪島病院 河崎 国幸 委員

（欠席：3名）

- ・石川県土木部奥能登土木総合事務所維持監理課 細川 恒延 委員
- ・輪島市建設部 福尾 原悟 委員
- ・輪島市教育委員会 柿本 二美代 委員

（関係者）

- ・損害保険ジャパン株式会社 橋本 剛 氏

【事務局】

- ・輪島市企画振興部 企画課：木下部長、田中課長、浅野主幹

【第2回 輪島市地域公共交通会議 会議次第】

- 1 開会
- 2 議事
議案第1号 輪島市地域公共交通計画について
- 3 その他
【事例紹介】金沢市におけるデマンド交通について
- 4 閉会

〔開会挨拶〕（挨拶：坂口会長）

本日は大変な中、第2回輪島市地域公共交通会議にご出席を頂きまして誠にありがとうございます。前回の第1回協議会では地域の現状や公共交通の現状について審議し、アンケート調査を実施することについてお話ししました。本日は、アンケート調査の結果の報告と合わせて、地域公共交通の課題の整理、基本的な方針、計画の目標、達成に向けた施策について皆様にご審議していただきたいと思っております。皆様もご存じの通り、高齢化が進行しています。輪島市においては、地域公共交通は非常に大切な課題ではありますが、課題の解決が難しいという側面もあります。何卒皆様のお力を頂きながら、輪島市として、誰もが住み慣れた地域で安心して、暮らせるように、地域公共交通の充実を進めていきたいと考えています。是非とも忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。よろしくお願い致します。

	<p>[2. 議事 議案第 1 号 輪島市地域公共交通計画について : 質疑・意見交換]</p> <p>(事務局 資料説明)</p>
町元委員 代理：町元氏	住民意向調査の結果にタクシーの料金の見直しとあるが、料金を下げてほしいという要望なのか。
事務局	料金が高いという要望だと思う。
町元委員 代理：町元氏	タクシー料金を平成 20 年に値上げしているが、それ以降は基本料金の変更はしていない。
事務局	住民意向調査の意見として、ご理解頂きたい。
上島副会長	路線バス、離島航路、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性の向上とあるが、離島航路との乗り継ぎについてなのか。
事務局	離島航路とコミュニティバスが結節することが理想であるが、資料にはバス同士の利便性向上について記載している。
上島副会長	地域住民のボランティアドライバーの互助による輸送とは具体的にどのようなものか。
事務局	現在、門前の浦上地区で実施している乗合公助の一つである。地域住民の方がボランティアで公民館まで送迎している。社会福祉協議会を通じて、送迎に利用する車の保険料の補助を行って実施してもらっている。
町元委員 代理：町元氏	第 2 回協議会資料の 14、15 頁に公共交通への公的資金投入など支援について記載があるが、タクシーを含めた大きな輪の中での支援という認識でよいか。
事務局	<p>タクシーも公共交通に位置づけている。公共交通毎に役割があると思う。それぞれを有機的に繋げネットワーク化することで公共交通を維持していければよいと考えている。</p> <p>公的資金の導入に関しては、離島航路や路線バスは赤字収支の補</p>

<p>坂口会長</p>	<p>填をしている。タクシーについては、福祉サービスの中でチケットの配布や利用対象者を限定し、サービスを展開するなど様々な方策を検討できるので、総合的に対応していきたいと思う。</p> <p>第2回協議会資料の8頁に、路線バスが令和3年で損益が3億3,000万円の赤字、離島航路も損益が6,800万円赤字である。これらを黒字化するように国からの指導もあるが難しい。</p> <p>路線バスの運行について、事業者は努力しているが、利用者増加のために利便性を高めるとコストがかかり、利便性が悪くなると利用者が減少するため、赤字の解消は難しい。また、会社の将来性が無くなると新しい運転手を雇用できず、運転手が集まりにくくなる。赤字補填は行っているが、路線バスが廃止になっている現状があるため、サービスの低下は防ぎたい。</p> <p>タクシーについても対策を充実させていく必要があると考えている。</p>
<p>河崎委員</p>	<p>第2回協議会資料の16頁の目標1の1-3担い手（ドライバー）の確保と記載されているが、ドライバーの高齢化が進み、ドライバーが減少していく見込みに対して、今後のドライバーの必要数はどれくらいなのか。また、ドライバーの育成とは二種免許取得を補助するという事なのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>現在の担い手と将来的な見込みについては、今後調査をしていきたいと思っている。</p> <p>担い手にふさわしいドライバーの育成は、マナー面を想定している。利用者からは公共交通の事業者への苦情がある。特に観光客からが多い。それらは今後観光客を呼び込む要因にも繋がると思うので、担い手のマナーに取り組んでいきたいと思っている。</p> <p>二種免許取得の実態も把握しながら、必要であれば検討していきたいと思う。</p> <p>タクシー事業者には愛のりバス（スクールバス）の搬送業務等でご協力をいただいている。ドライバーの高齢化により、運行できる車両台数やドライバー数が限界ということも聞いている。ドライバー確保については、広報による募集や、誰でもすぐにドライバーになれるわけではないので、教育も含めて、事業者の協力のもとドライバーの育成が必要だと思う。バス事業者も同様である。離島航路も船員の確保も課題になっていると思う。それぞれの交通形態にお</p>

<p>坂口会長</p>	<p>いて、課題となっているので、実情をもとに計画の詳細を検討し、調整を図っていきたいと思う。</p> <p>自動運転が実現すれば、問題は解決すると思うが、実現するには時間がかかる。</p> <p>離島航路の船員も高齢化が進み、次世代を育成しなければならず、大変な思いをしながら育成しているのが現状である。</p>
<p>沢田委員</p>	<p>ウォークアブルシティ輪島とはどのようなものか。</p>
<p>坂口会長</p>	<p>輪島市は、コンパクトなまちであることから、歩けるまちづくりを行うことで魅力を感じてもらえるのではないかという構想である。それらも踏まえて、公共交通を検討していくことだと思う。</p> <p>MaaSは検討するのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>広域観光協会で能登広域 MaaS を検討していたが、現在は止まっている。輪島市単独での導入はもう少し調査が必要だと思っている。</p>
<p>坂口会長</p>	<p>MaaS は、様々なデータが必要なため、広域的に各事業者と協力のもと進めていければよいと思う。</p> <p>他に意見が無ければ、議案第 1 号は承認するという事でよいか。</p> <p>(一同、承認)</p>
<p>坂口会長</p>	<p>議案第 1 号は、承認された。</p>
<p>武田委員 代理：皆口氏</p>	<p>[3. その他 【事例紹介】金沢市におけるデマンド交通について ：質疑・意見交換]</p> <p>(AI オンデマンド交通の紹介 (チョイソコ))</p>

町元委員 代理：町元氏	料金設定はどうなっているのか。
武田委員 代理：皆口氏	金沢市の例では、一人 300 円、又は地域によっては 400 円と設定している。相乗りだから安くなるわけではない。
町元委員 代理：町元氏	チョイソコの停留所の範囲はどのくらいか。
武田委員 代理：皆口氏	地域によって範囲は様々である。約 5km 範囲内を 1 台で運行し、金沢市の場合は、さらに広範囲で運行している。人口密度、車両数、地域の広さを勘案して設定している。
事務局	<p>例えば、曾々木口から市内までとなると公共バスが運行しているため、長距離での運行は想定していない。</p> <p>車両 1 台でカバーできる範囲は地域によって異なると思う。のらんけバスは停留所が決まっているが、チョイソコであれば協賛していただいた事業者の施設がバス停となるメリットがある。</p>
町元委員 代理：町元氏	<p>輪島市の市内は狭く、コミュニティバスも運行しているが、郊外では在所から路線バスまでの移動手段が無い。</p> <p>門前では路線バス、愛のりバス等の便数が少なく、門前町内での移動手段が無く困っているという話を聞いているので、そのような場所にチョイソコがあればよいのではないかと思った。</p>
事務局	<p>郊外には、公共交通の空白地帯になっている箇所が多くあり、そのような場所の移動手段を確保できればと思う。</p> <p>計画には令和 6 年度に実証実験を記載している。場所は検討中ではあるが郊外で行いたいと思う。</p>
坂口会長	<p>計画策定にあたって、実証実験を行いたいと思っている。そこから、課題を整理しながら検討していきたいので、先進事例・オンデマンド交通を紹介させてもらった。</p> <p>実証実験の場所や規模は、事務局で検討させていただきたい。実証実験の成果等の情報を共有しながら、公共交通の充実を図ってきたい。</p>

高橋（岳）委員	第2回協議会資料の14頁の目標の数値目標は次回提示するのか。
事務局	6月中にご意見等があればいただければと思う。それを整理し、第3回協議会で諮りたい。数値目標は次回提示する。
高橋（岳）委員	国のフィーダー補助を2路線利用しているが、来年度も補助を継続するのであれば、第2回協議会資料の11頁に記載が必要である。次回の協議会で提示してほしい。
事務局	案が出来次第、国交省と個別に相談させてもらう。

以上



輪島市地域公共交通計画（第2回協議会資料）

目次

序-4 計画の期間（第1回協議会資料 再掲）	1
序-5 スケジュール（第1回協議会資料 再掲一部修正）	1
4 住民意向調査	1
4-1 住民意向調査の概要（次頁に記載）	1
4-2 地区代表者アンケート調査	4
5 各種取組みの進捗状況	5
5-1 各種助成制度等の利用状況	5
5-2 現行計画の達成状況	6
6 地域公共交通の役割と課題整理	8
6-1 各指標からの公共交通の課題整理	8
6-2 公共交通の課題と課題解決の方向性	9
7 地域公共交通計画の基本的な考え方	10
7-1 基本的な考え方	10
7-2 基本方針	10
7-3 公共交通の整備方針	11
8 計画の目標	14
9 目標達成のための施策・事業及び事業主体	16
10 計画達成状況の評価	20
10-1 計画の推進体制	20
10-2 計画の進捗管理	20

令和5年5月25日

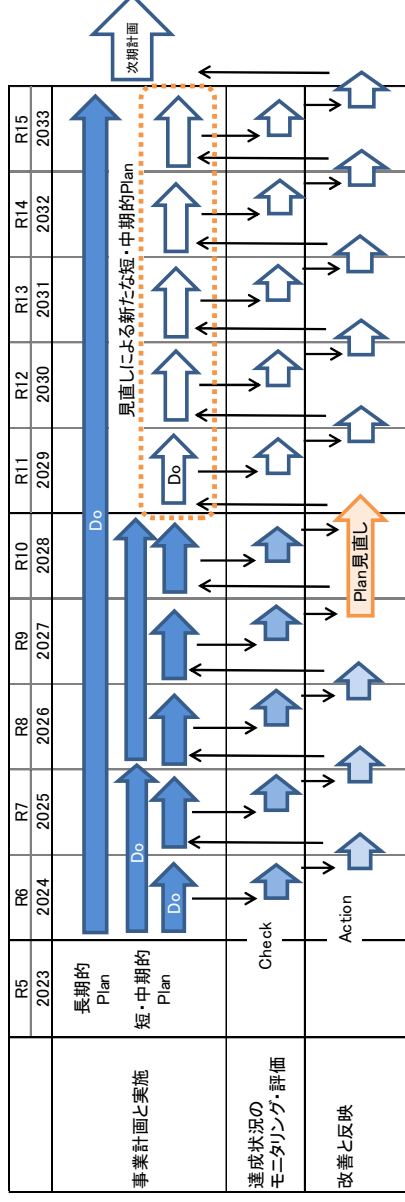
輪 島 市

序-4 計画の期間（第1回協議会資料 再掲）

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の全体に関する長期的目標（10年程度）の2段階で取り組めます。

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
輸島市地域公共交通計画													
新交通ネットワーク計画(現行)													
第2次輸島市総合計画													
輸島市都市計画マスタープラン													
輸島市立地適正化計画													

【計画達成状況評価のイメージ】



注) 青色網掛けの矢印が当初に本計画で策定するPlan

序-5 スケジュール（第1回協議会資料 再掲一部修正）

第1回協議会 (令和5年2月22日)	第2回協議会 (令和5年5月25日)	第3回協議会 (令和5年7月)
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)	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	計画案審議・策定

4 住民意向調査

4-1 住民意向調査の概要（次頁に記載）

輪島市地域公共交通計画 市民アンケート結果概要

【目的】

輪島市地域公共交通計画策定にあたり、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、アンケート調査を実施しました。

【アンケートの調査方法】

対象：全世帯(11,752世帯、人口24,442人)を対象に調査票を配布
 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

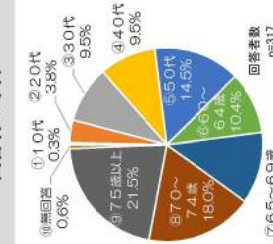
【アンケートの設問内容】

- ・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
- ・目的(通勤・通学、通院、買い物、観光) ことの利用交通手段、利用頻度
- ・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
- ・公共交通毎の改善要望 ・公的費用負担への考え方 ・公共交通のあり方について
- ・公共交通の維持や利用促進に対する取り組みについて

【回収数】 紙返信 162 + WEB 返信 155 = 合計 317

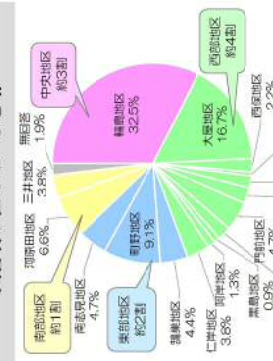
【アンケート結果】

回答者の年代



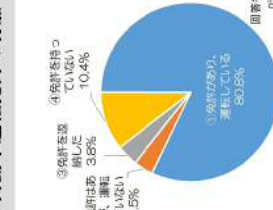
75歳以上が21.5%と最も多く、次いで70~74歳が18.0%となっている。

回答者が住んでいる地域



輪島地区が32.5%と最も多く、次いで大湊地区が16.7%となっている。中央地区は約3割、西部地区は約4割、東部地区は約2割、南部地区は約1割

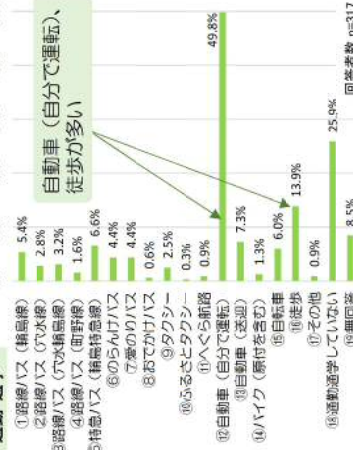
自動車運転免許の有無



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。

通勤・通学、通院、買い物、観光の利用交通手段について

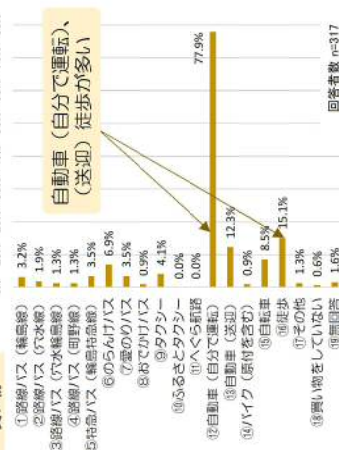
通勤・通学



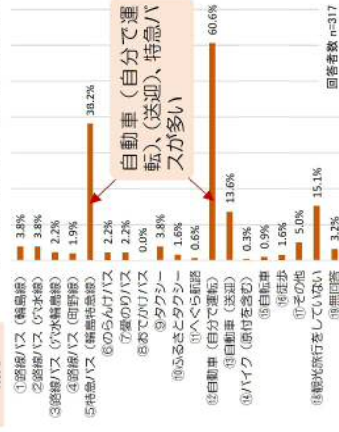
通院



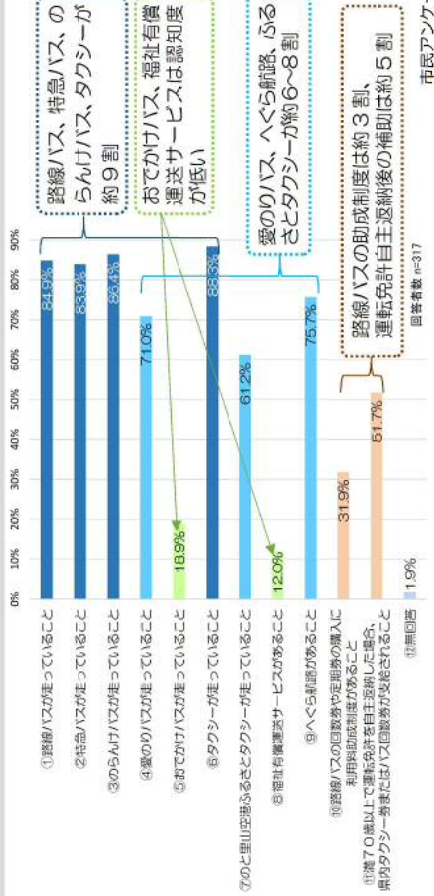
買い物



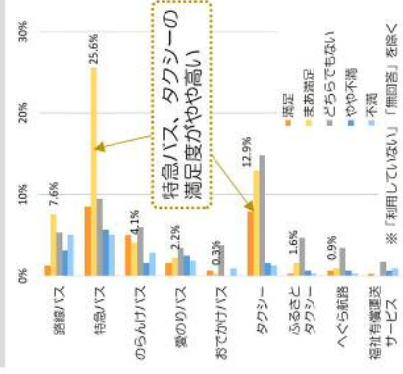
観光



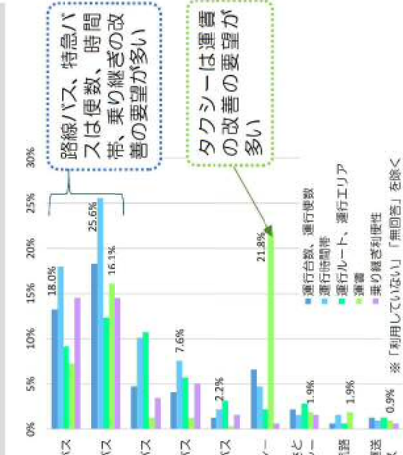
知っている公共交通について



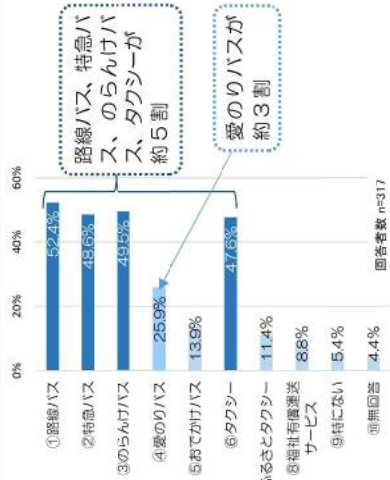
利用交通手段ごとの満足度



利用交通手段ごとの改善項目



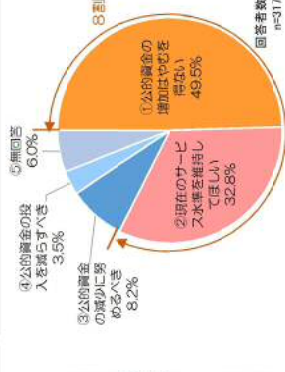
今後利用していきたい公共交通について



路線バス、特急バス、のらんげバス、タクシーが約5割

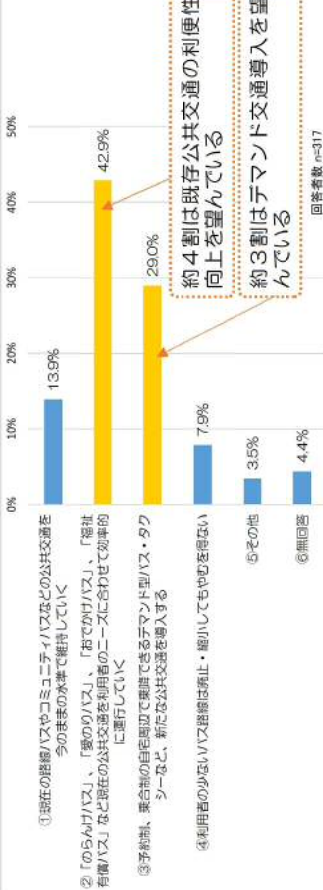
愛のりバスが約3割

公共交通への費用負担



約8割は公的負担を行ってサービスを維持してほしい傾向がある

今後の公共交通のあり方について



約4割は既存公共交通の利便性向上を望んでいる

約3割はデマンド交通導入を望んでいる

自由意見（地区別）

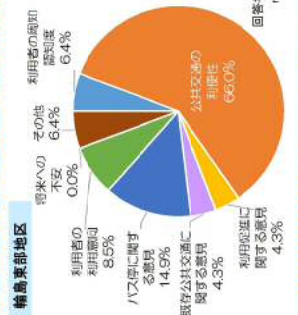
■周知認知度に関する意見が約2割
 →知らない・分らない、利用方法が分からない、バス停が分からない
 →周知不足、SNSで広報が必要
■利便性に関する意見が約4割
 →運行ダイヤ・ルートの見直し（のらんげバス、特急バス（金沢行））
 →新システムの導入（キャッシュレス化、デマンド交通導入）
■利用促進に関する意見が約2割
 →観光利用（観光周遊ルートの作成）



■周知認知度に関する意見が約1割
 →知らない・分らない、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）、のらんげバス、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
 →タクシードライバー不足で予約がとれない



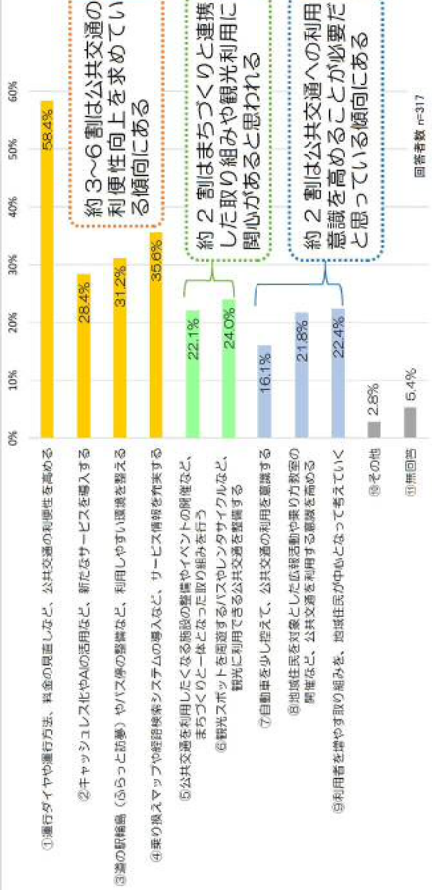
■周知認知度に関する意見が約1割
 →利用方法が分からない
■利便性に関する意見が約7割
 →運行ダイヤ・ルートの見直し（路線バス、のらんげバス、愛のりバス、運動通学通院に合わせる）
 →バス停に関する意見が約1割
 →バス停が遠い、待合所などがほしい
■利用者の利用意向に関する意見が約1割
 →将来的に利用予定



■周知認知度に関する意見が約1割
 →知らない・分らない
■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、のらんげバス、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



公共交通の維持・利用促進への取り組みについて



約3〜6割は公共交通の利便性向上を求めている傾向にある

約2割はまちづくりと連携した取り組みや観光利用に関心があると思われる

約2割は公共交通への利用意識を高めることが必要だと思っている傾向にある

4-2 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論議的意見・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。

地区区分	地区	意見の分類項目【凡例】： ■利用者の認知度 ■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 のらんげバスの増設、運行本数の見直し ポラティアドライブによる互助システムへの導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 特急バス のらんげバス 愛のりバス
	輪島地区	<ul style="list-style-type: none"> のらんげバスの増設、運行本数の増加 少子高齢化、過疎化へ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ポラティアドライブ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 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 	<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、乗の継ぎ利便性の見直し（路線バス、特急バス、愛のりバス、おでかけバス、のらんげバス） 利用しやすい公共交通に改善してほしい （分かれやすい運行経路、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
	黒島地区	<ul style="list-style-type: none"> 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 金沢の特急バスがなくなり、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 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、バスを利用しなれば、減便される事をアピールする 愛のりバス、のらんげバス、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 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 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"> 乗の継ぎ利便性、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）の導入を検討 	<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"> 高年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ほしい 特急バスも旧道を通った方が安全 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 	<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ほしい 特急バス（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			

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対しては通学に必要な範囲の定期券を支給し、その他の者に対しては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	2,300
	復路	940	
小人	往路	530	1,150
	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・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ド 券交付 他部局でのタクシード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 □乗合タクシード拡充 観光タクシード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際した料金体系の構築 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 ○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 □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) 「輸送元気タクシード」の運行

現行計画の施策内容	評価	主な取り組み内容
⑨ □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ドの運行で、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(現福祉課)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 □「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買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 □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"/> 事業者データ等の収集・分析・活用 施策の効果を検証するために必要な事業者デ 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"/> OPR 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、地域住民それぞれその役割と課題を整理**します。

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※1 第2次総合計画※2 都市計画MP※3 立地適正化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サービスの向上 	<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「ウォーカーフレンドリー輪島」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

(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)で補充 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ケーションの役割分担の検討 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の方針の検討

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
地域混乗かーパス 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、それぞれ別のニーズに応じたサービス形態・水準の検討
自家有償バス おでかけバス	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
福祉有償バス	<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 	<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
タクシー	<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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の維持と収益の改善
のと里山ふるさとタクシー	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 船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の方針の検討
離島航路 へぐら航路		

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段の確保 ○船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・タクシードライバー確保 ○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、それぞれに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

(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ヤマト型導入の要望が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「運行時間短縮」「便数、タクシーの「運賃」に対する改善 ・のらんバス時間の病院の診察時間にあわない ・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はばらつきがある ・のらん、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"> ○地域住民誰で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

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・確保が難しい中、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きます。

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。



【後期総合計画に示される公共交通に関するSDGsの視点】



(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ることで、乗客・予約・決済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

7-2 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輪島市の唯一の交通手段である既存の輪島航路の維持など、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実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「ウォーカーシティ輪島」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がります。

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。

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）、特急バス（輪島特急線）及び船倉島への唯一の離島航路（へぐら航路）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、穴水駅、穴水駅、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。

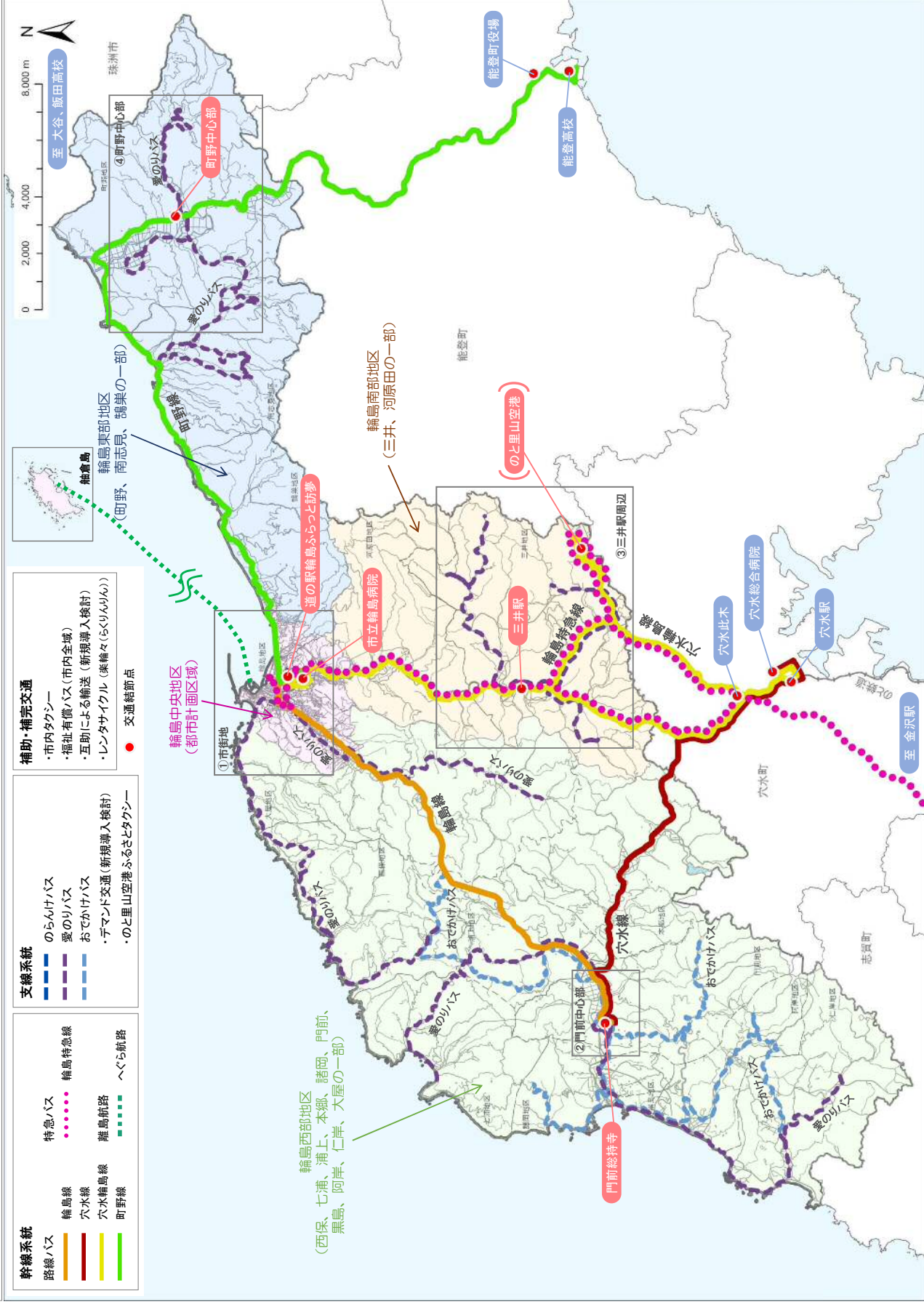
交通結節点を起点に地域内や地域間を移動する支線系統については、コミュニティバス（のらんげバス）、自家用有償バス（おでかけバス）、小中学校・路線バス停と各集落を連絡する地域混乗スクールバス（愛のりバス）、のと里山空港ふるさとタクシーを位置づけます。あわせて、新規導入を検討するデマンド交通により生活ネットワークを形成します。

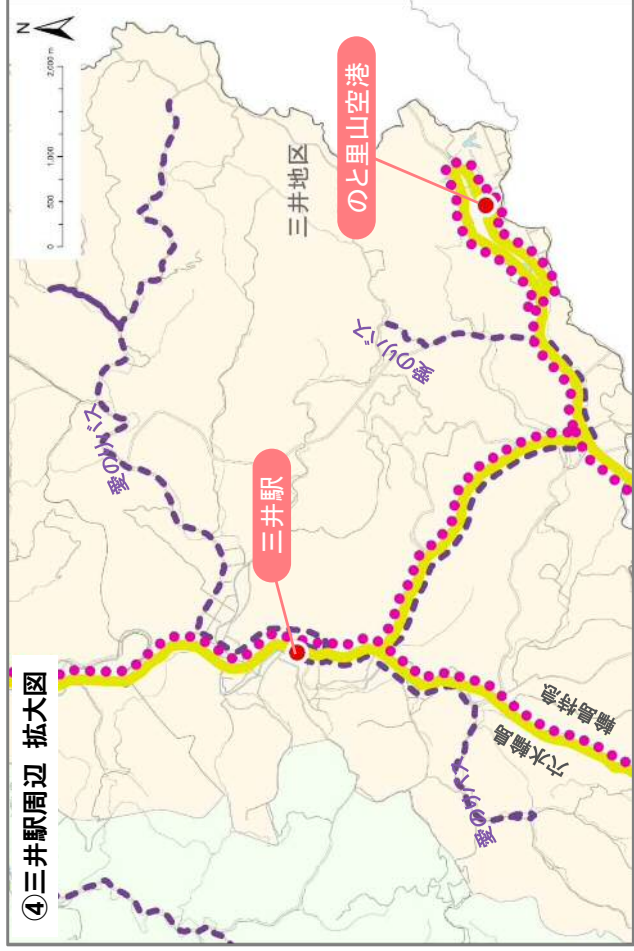
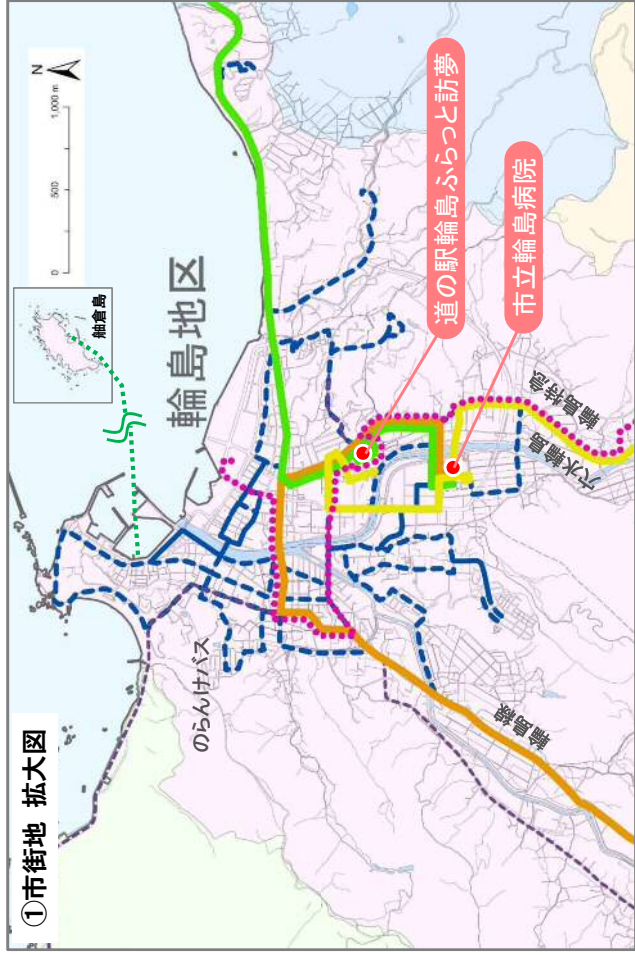
また、市内タクシーの面的運行や福祉有償バス、新規導入を検討する互助による輸送、レンタサイクルなど、目的・ニーズに応じたきめ細やかなサービスにより住民の生活を支えます。

【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
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
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
路線バス	輪島特急線	道の駅輪島・市立輪島病院～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
離島航路	へぐら航路	輪島港～船倉島	輪島港と船倉島を連絡する唯一の交通手段
支線系統			
コミュニティバス	のらんげバス	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
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
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
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充
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
補助・補完交通			
市内タクシー		市内全域	市域を面的に連絡
福祉有償バス		自宅～医療機関	身体障害者、要介護者の移動支援
互助による輸送（新規導入検討）		各集落～公民館、バス停	ポ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（マリタウン） 禅の里交流館（門前）、ふるさと体験学習館（町野）	観光客、来訪者、市民のまちなか周遊の促進
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

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対応するとともに、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。

【目標指標】

- 路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数
- 公共交通の収支
- 公共交通への公的資金投入額
- 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
- 公共交通人口カバー率
- 官民が連携したドライバー確保に向けた取り組み実施件数、採用者数

【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

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

【目標指標】

- 路線バス、コミュニティバスの利用者数
- 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

【目標指標】

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

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「ウォーカーシテイ輪島」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）

【目標指標】

- 路線バス、コミュニティバスの利用者数
- 公共交通の収支
- 公共交通への公的資金投入額
- 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

【目標指標】

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

9 目標達成のための施策・事業及び事業主体

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。

目標達成のための具体的な施策は、関係機関と連携し**実現可能な美効性のあ**
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

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全期を見直し

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、行政コミュニ ティバスの乗り継ぎ利便性向上	改善 運用	■	■	■	■	■	■	■	■	■
(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】										
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 (※)	実証実験 導入検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、民間事業者、市】										
(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(※)	実証実験 導入検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：地域住民、市】										
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	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、市】										
(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	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、市】										

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、事業全期を見直し

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	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、市】										
(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・運用	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、市】										
(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・運用	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、市】										
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・ふるさと訪夢） の機能強化の検討										
(1)文化会館・図書館と道の駅・ふるさと訪夢 と訪夢・公共交通との連携、利活用方策の 検討	検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、市】										
(2)交通結節点のバリアフリー化	検討	■	■	■	■	■	■	■	■	■
【実施主体：交通事業者、地域住民、市】										

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のと里山空運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】 (2)穴水線・町野線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】	運用 ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3-2観光客など来訪者の便・海上公共利用促進策の達成 (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】 (2)公共交通とわがま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】 (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 ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)
※計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断

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

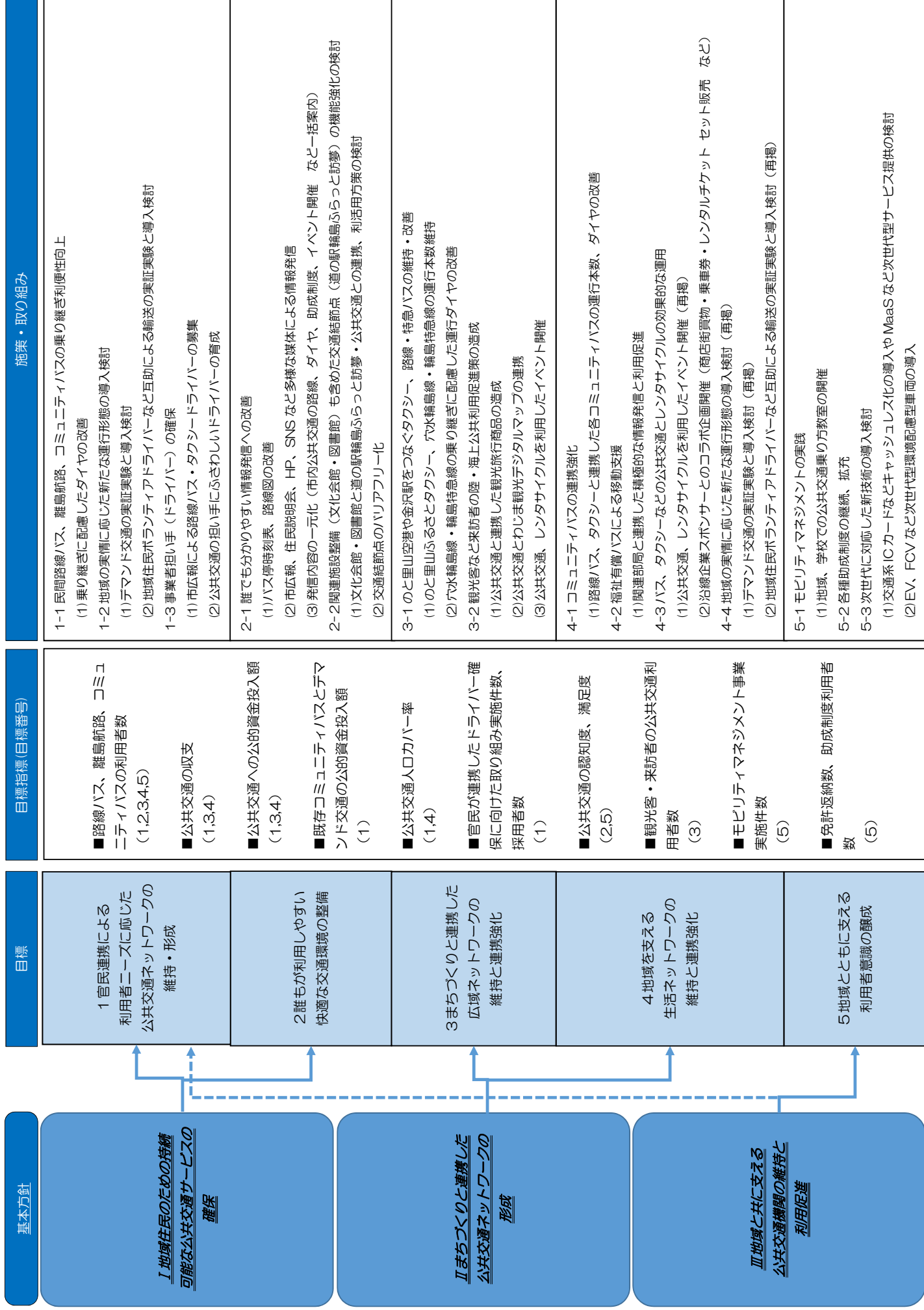
施策の方向性 具体的な取り組み	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15
4-1コミュニティバスの利便性向上 (1)各コミュニティバスの運行本数、ダイヤの改善(※) 【実施主体：交通事業者、市】	実施 ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4-2福祉有償バスによる移動支援 (1)関連部局と連携した積極的な情報発信と利用促進(※) 【実施主体：交通事業者、地域住民、市】	実施 ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4-3バス、タクシーなどの公共交通とレンタサイクルの効果的な運用 (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】 (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 ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4-4地域の実情に合わせた新たな運行形態の導入検討(再掲) (1)アムラ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】 (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】	実施 ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

(計画全体見直しによる事業継続・変更・廃止を判断)
※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

▼上位計画、事業進捗達成状況に基づき、事業全般を見直し

2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15
施策の方向性 具体的な取り組み									
5-1公共交通の利用意識を高めるモビリティ マネジメントの実験									
実施		運用							
(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】									
5-2各種助成制度の継続、拡充									
実施		運用							
(1) 各種助成制度の継続、拡充(※) 【実施主体：市】									
5-3次世代に対応した新技術の導入検討									
検討				導入方策の検討					
(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の提供 の検討 【実施主体：交通事業者、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(※) 【実施主体：交通事業者、関係団体、市】									

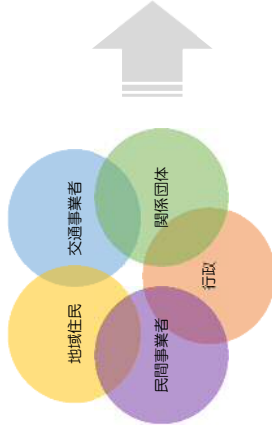


10 計画達成状況の評価

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。



持続可能な公共交通を実現

緊密に連携し、協働で取り組み「共創」

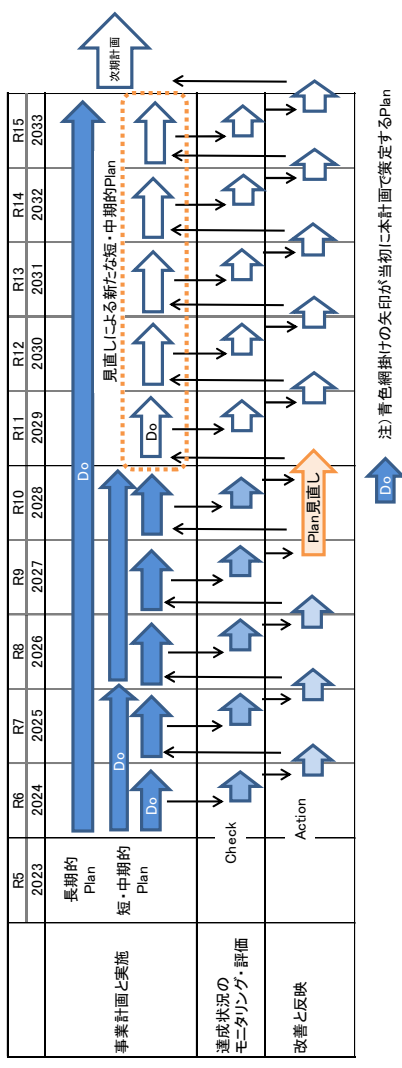
10-2 計画の進捗管理

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) 輸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り、**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、計画全体を事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。



健康増進のための乗り合い送迎サービス



チョイソコのご紹介

令和 5年5月25日

次世代型交通システム推進協議会
一般社団法人北陸SDGs総合研究所

構成メンバー
損保ジャパン
北陸SDGs総合研究所
アイシン
JTB
サムライ金沢

オンデマンド交通とバス、タクシーとの役割分担



大人数輸送、幹線道路沿い



少人数輸送、生活道路
まで入っていける。



ドアtoドアの便利性

チョイソコは既存の交通事業と補完関係にあります。

オンデマンド交通とバス、タクシーとの比較表

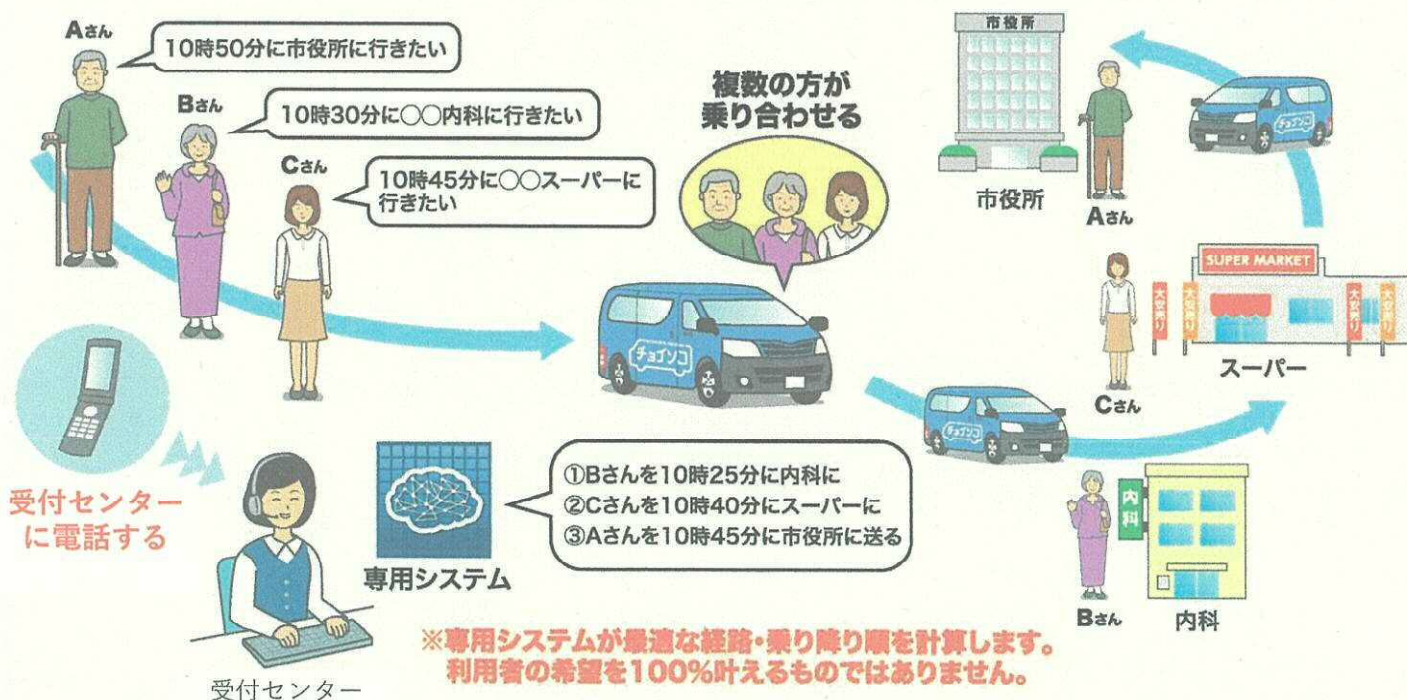
	オンデマンド交通		路線バス	タクシー
	チョイソコ	一般的		
運行エリア	一定エリア	一定エリア	一定エリア	不定
運行時間	地域で設定	地域で設定	バス運行会社が設定	24H
時刻表の有無	×	△	○	×
定まった路線	×	△	○	×
乗降場所	近所の停留所	近所の停留所	バス停	決まりなし
乗車人数	少数(乗合)	少数(乗合)	大人数	個人
利用方向(予約)	予約	予約	定時・定路線	予約
料金(運賃)	安い	安い	安い	高い
車両	小型・ワゴン	小型・ワゴン	バス	セダン
AIによる自動最適ルート計算	○	×	-	-
スポンサー(協賛)	○	×	×	×

Confidential

(一社)北陸SDGs総合研究所 作成 2

チョイソコの特徴① 高齢者利用に最適化された運行システム

チョイソコは会員登録された利用者から乗車依頼を受付け、最適な乗り合わせと経路を計算し、目的地まで乗り合い送迎でお運びするしくみです。



Confidential

3

チョイソコの特徴② エリアスポンサー協賛型のビジネスモデル

チョイソコは**地域の交通事業者と提携し**運行します。
 エリアスポンサー（自治体や事業者）からの**協賛・広告料**により、
 運営費用の一部を支えていただくことで
 これまでよりも採算性高く**運営を維持**することが可能です。



地域のタクシー会社などと提携し運行することで
既存公共交通とwin-winの関係を築く

スポンサー獲得は
 次世代型交通システム推進協議会が
 お手伝いいたします。

4

金沢北部地域の事例

エリアスポンサー停留所

例：「チョイソコかなざわ」の事業者停留所

金沢市北部地域の隣接地区に事業者・公共施設停留所を設置。
公共施設、病院・クリニック、金融機関、買い物店舗などの事業者様に
 エリアスポンサーになっていただいております。



5

チョイソコは会員登録制（無料）です。

①会員登録申込

②会員証

<p>チョイソコとよあけ 会員証</p> <p>会員番号: 000989</p> <p>お名前: 愛新花子様</p> <p>電話番号: 057-00-81194</p> <p>お客様の登録住所は 仙人数第3留置丁三丁目 です。</p>	<p>お電話でお伝えください</p> <p>① お名前と会員番号</p> <p>② 利用したい日・到着時刻</p> <p>③ 乗る場所・降りる場所</p> <p>④ 同乗者の有無・お名前</p> <p>受付時間: 8:30-15:30 運行時間: 9:00-16:00</p>
---	--

約1週間

一般的なカードのサイズ
表: 会員番号・氏名・最寄停留所
裏: お電話時に伝える内容

会員証が届いたら利用可能!

- ・世帯別ではなく個人別
- ・最寄りの停留所を記載
- ・緊急連絡先を記載
- ・返信用封筒有り（切手不要）



豊富な経験と、教育の徹底・マニュアル化を行い
利用者満足度の非常に高いオペレーションを実現

2023年4月時点

全国自治体約**50**ヶ所で運行

お話し上手なプロの
オペレーター設置

満足度 **94.6%**

豊明市令和3年2月実施アンケート結果

チョイソコには高齢者に優しいオペレーターが揃っています。

「チョイソコ」の全国の導入実例



豊明
金沢
延岡
手稲
福岡
宮古島
大三島
佐久
南房総・館山
袖ヶ浦
など

全国で約50の自治体に導入実績があります。
日本で一番選ばれている送迎サービスです。

Confidential

8

金沢北部地域の事例

チョイソコの特徴⑤ 地域密着型コミュニケーション

運行だけにとどまらず、
“お出かけしたくなる”様々なイベントの仕掛けを
自治体様やスポンサー様と協業で行っています。



メイク教室(花王)
対面で実施



足指体操(ASICS)
オンライン又は対面で実施

Confidential

9

ご利用方法とよくあるご質問

利用方法が分かりやすいように動画もご用意いたします

この度は【チョイソコカラタン】会員登録のお申し込みを頂き、誠にありがとうございました。会員証をお送りさせていただきます。



チョイソコご利用ガイド

※お電話の場合

チョイソコセンター 057-00-58712 (ゴージャブ) へ電話します。
「ナビダイヤルにおつなぎします…」の自動音声がかかります。

はい、チョイソコセンターです。

お聞きしたいこと

- ①会員登録・お名前 ②利用希望日・時刻 ③乗る場所・降りる場所
- ④回数や料額 お伝えください。

会員番号127 加藤花子です。
明日10時までに103番 次木公民館から
A001番 カラフルタウン(フードタウン側)へ
一人で行きたいです。

お調べしますので少しお待ちください。

電話をつないだまま、少しお待ち頂きます。

加藤様、9時30分のご出発では如何でしょうか？
少し早めの到着になります。
現在一番ご希望に近いお時間になります。

ご希望の時間通りにならないことがあります。

それをお願いします。

承知しました。それでは明日9時30分に
次木公民館をご出発となります。
5分前くらいに停留所でお待ちください。

*道路事情により、車両の到着時間は多少前後します。
また、他のお客様との乗り合いになる場合がございます。

よくあるご質問

- 行先や時間が確定されているのはなぜですか？
チョイソコは、より多くの顧客に役立つために、限られた時間帯、エリアで運行し、頻りに乗り合いのご利用頂くことで、低価格でのサービス実現を目指しています。
- 緊急で利用したいのですが、すぐ来てくれますか？
ご利用希望日時の30分前まで取り付けております。
他のお客様のご利用が先に入っている場合、ご希望に添えない場合がございます。
また、なるべく多くのお客様に乗り合いをさせて頂くため、到着時間が遅いとならないことがございます。お急ぎの場合は、タクシーなどの手段をご利用ください。
- 乗車時間に間に合わない場合は、待っていてくれますか？
次のお客様がいらっしゃる場合、お待ちすることができません。遅れそうな場合、お電話、もしくはWeb受付サイトからキャンセル・変更連絡をお願い致します。
行き遅いを防ぐためにも、携帯電話をご持参ください。
- 乗車申込み時間通りにお迎えに来ますか？
時刻は目安です。
乗り合いのため、お迎え時間が乗車受付時間から5分ほど前後する場合がございます。
停留所が階上にあるため、長い間停車することができませんので、
乗車受付時間の5分前に停留所にてお待ちください。
また、天候や渋滞などにより遅く運行が運ばれる場合、登録の電話番号にご連絡致します。
携帯電話をお持ち頂くことをご希望がスムーズです。
- 時間通りに目的地に到着しますか？
チョイソコは、効率的な運行を行うために到着予定時刻が多少前後する場合があります。
他の公共交通機関への乗り換えなどで目的地への到着時刻が遅れることができない場合は
オペレーターに余裕を持った到着希望時刻をお伝えください。
しかし、その場合でも天候・渋滞などの影響で到着が遅れる場合があります。
予めご了承ください。
- 運転手さんに乗車希望や変更をお願いできますか？
できません。チョイソコセンターにご連絡をお願い致します。
キャンセルはWeb受付でも可能です。
- 荷物や車いす、シルバーカーを載せることはできますか？
ご自分ご持てる量の荷物なら持ち込み可能です。車いすやシルバーカーはお載せできません。
また、安全確保において一人での乗降が困難とされる場合は、介助者の乗降が必要で、
介助タクシーと異なり、乗車介助もいたしませんのでご了承ください。

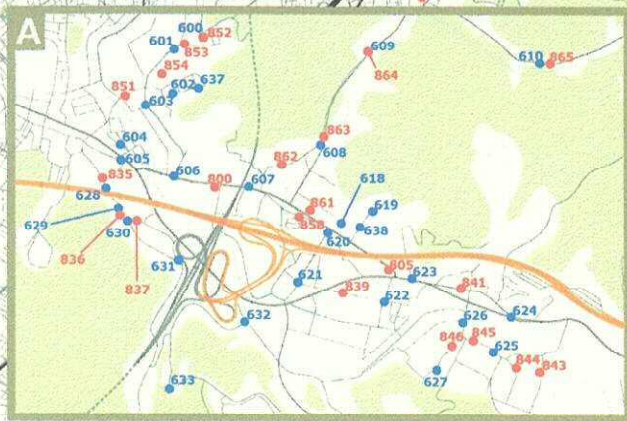
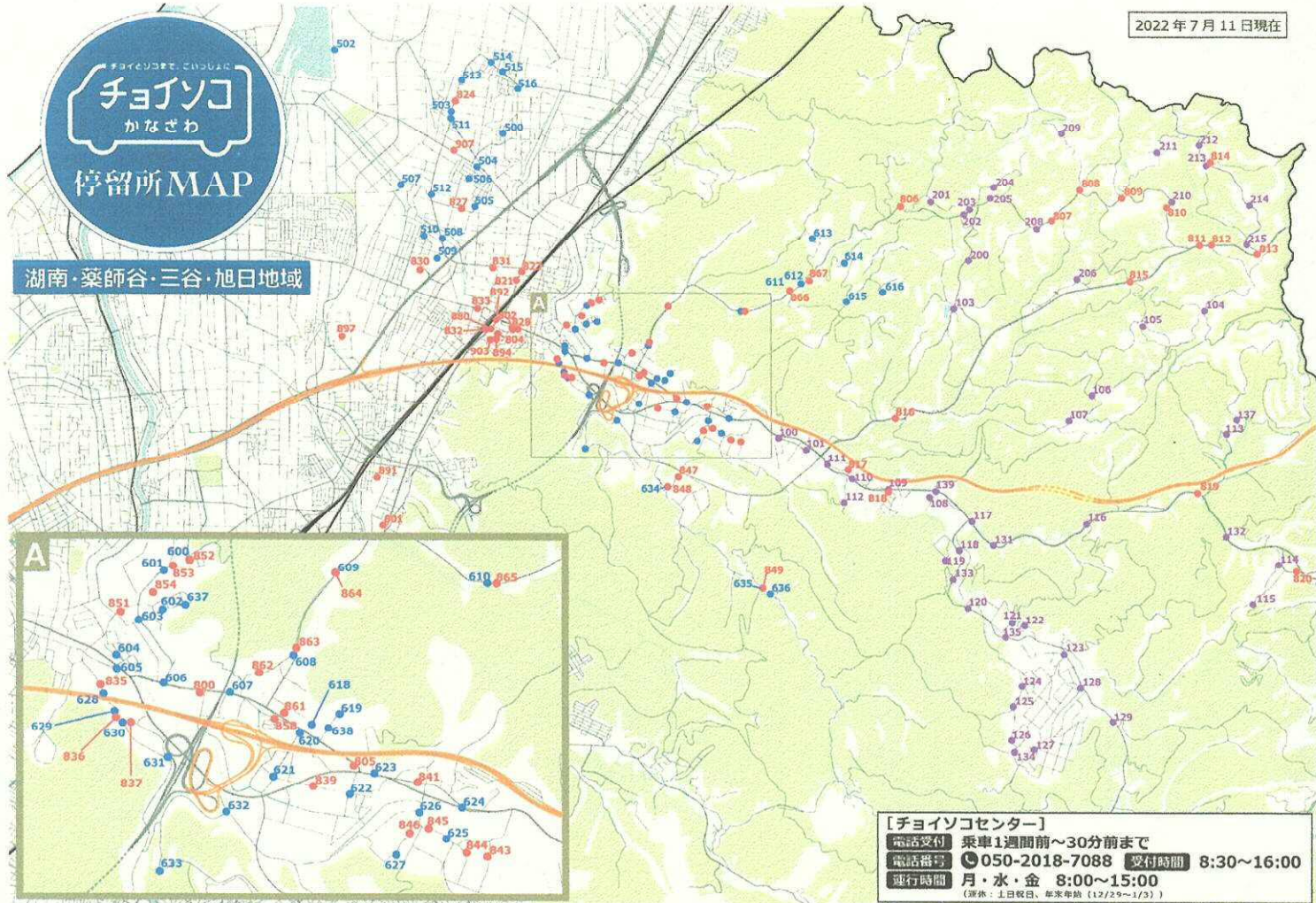
ご不明点がございましたら
チョイソコセンター ☎ 057-00-58712 までお問い合わせください。

ご清聴ありがとうございました。





湖南・薬師谷・三谷・旭日地域



【チョイソコセンター】
電話受付 乗車1週間前～30分前まで
☎050-2018-7088 受付時間 8:30～16:00
電話番号
運行時間 月・水・金 8:00～15:00
(路線: 上日曜日、年末年始(12/29~1/3))

© OpenStreetMap contributors

糸目の地

湖南・薬師谷・三谷・旭日地域

ゴミステーション

目的地停留所

- 800 800_前川医院
801 801_浅ノ川総合病院
802 802_なかた整形外科クリニック
804 804_マイモールモリモト
805 805_ローソン不動寺店
806 806_地代バス停
807 807_旭日公民館
808 808_飯塚バス停
809 809_北千谷バス停
810 810_南千谷バス停
811 811_千谷口バス停
812 812_松根口バス停
813 813_中尾バス停
814 814_上平町中央
815 815_今泉バス停
816 816_桐山バス停
817 817_三谷郵便局
818 818_三谷小学校
819 819_竹又バス停
820 820_東原町朝市前
821 821_森本公民館
822 822_森本市民センターバス停
824 824_湖南公民館
827 827_向陽高校前バス停
828 828_森本あおぞら薬局
830 830_オン金沢
831 831_JA金沢市森本支店
832 832_森本駅
833 833_森本郵便局
835 835_米沢製菓前
836 836_浦山順夫宅
837 837_村上茂宅
839 839_河原市町民会館
841 841_不動寺バス停
843 843_上島誠宅
844 844_寺原孝志宅
845 845_薬師会館
846 846_村中嘉一宅
847 847_浦田宅前
848 848_下湯波町会館
849 849_上浦波集会所前
851 851_宮田宅(ぶどう園隣)
852 852_岩出町緑地(林縁所)
853 853_永浜良輔宅
854 854_岩出町集会所
858 858_薬師谷集会所
861 861_薬師谷公民館
862 862_中島留治宅(聖田町会館)
863 863_深谷口バス停
864 864_深谷中の瀬バス停
865 865_深谷元瀬バス停
866 866_深谷牧バス停
867 867_四王寺バス停
880 880_金城タクシー
891 891_野口内科クリニック
892 892_的場医院
894 894_つちや眼科クリニック
897 897_千木病院
903 903_北越銀行 森本支店
907 907_しょうじ歯科医院

湖南住宅地停留所

- 500 500_湖南01
502 502_湖南03
503 503_湖南04
504 504_湖南05
505 505_湖南06
506 506_湖南07
507 507_湖南08
508 508_湖南09
509 509_湖南10
510 510_湖南11
511 511_湖南12(加賀八田バス停)
512 512_湖南13(大場町コミュニティセンター)
513 513_湖南14(八田北バス停)
514 514_湖南15
515 515_湖南16(才田バス停)
516 516_湖南17(才田口バス停)

薬師谷住宅地停留所

- 600 600_薬師谷01
601 601_薬師谷02
602 602_薬師谷03
603 603_薬師谷04
604 604_薬師谷05
605 605_薬師谷06
606 606_薬師谷07
607 607_薬師谷08
608 608_薬師谷09
609 609_薬師谷10
610 610_薬師谷11
611 611_薬師谷12
612 612_薬師谷13
613 613_薬師谷14
614 614_薬師谷15
615 615_薬師谷16
616 616_薬師谷17
618 618_薬師谷19
619 619_薬師谷20
620 620_薬師谷21
621 621_薬師谷22
622 622_薬師谷23
623 623_薬師谷24
624 624_薬師谷25
625 625_薬師谷26
626 626_薬師谷27
627 627_薬師谷28
628 628_薬師谷29
629 629_薬師谷30
630 630_薬師谷31
631 631_薬師谷32
632 632_薬師谷33
633 633_薬師谷34
634 634_薬師谷35
635 635_薬師谷36
636 636_薬師谷37
637 637_薬師谷38
638 638_薬師谷39

三谷住宅地停留所

- 100 100_三谷01
101 101_三谷02
103 103_三谷04
104 104_三谷05
105 105_三谷06
106 106_三谷07
107 107_三谷08
108 108_三谷09
109 109_三谷10
110 110_三谷11
111 111_三谷12
112 112_三谷13
113 113_三谷14
114 114_三谷15
115 115_三谷16
116 116_三谷17
117 117_三谷18
118 118_三谷19
119 119_三谷20
120 120_三谷21
121 121_三谷22
122 122_三谷23
123 123_三谷24
124 124_三谷25
125 125_三谷26
126 126_三谷27(不空町集会所)
127 127_三谷28
128 128_三谷29(小瀬バス停)
129 129_三谷30(加賀市瀬バス停)
131 131_三谷32(念仏道場前バス停)
132 132_三谷33(たけまた友妻の家バス停)
133 133_三谷34(宝乗寺前バス停)
134 134_三谷35
135 135_三谷36
137 137_三谷38
139 139_三谷40(加賀高坂バス停)

旭日住宅地停留所

- 200 200_旭日01
201 201_旭日02
202 202_旭日03
203 203_旭日04
204 204_旭日05
205 205_旭日06
206 206_旭日07
208 208_旭日09
209 209_旭日10
210 210_旭日11
211 211_旭日12
212 212_旭日13
213 213_旭日14
214 214_旭日15
215 215_旭日16



・現やくし号停留所並びにJRバスの既存・廃止バス停を便宜的に目的地停留所として記載しています。
・目的地停留所間の移動も可能です。
・停留所は現時点での情報です。今後、追加・修正する場合があります。