

計画達成状況の評価

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

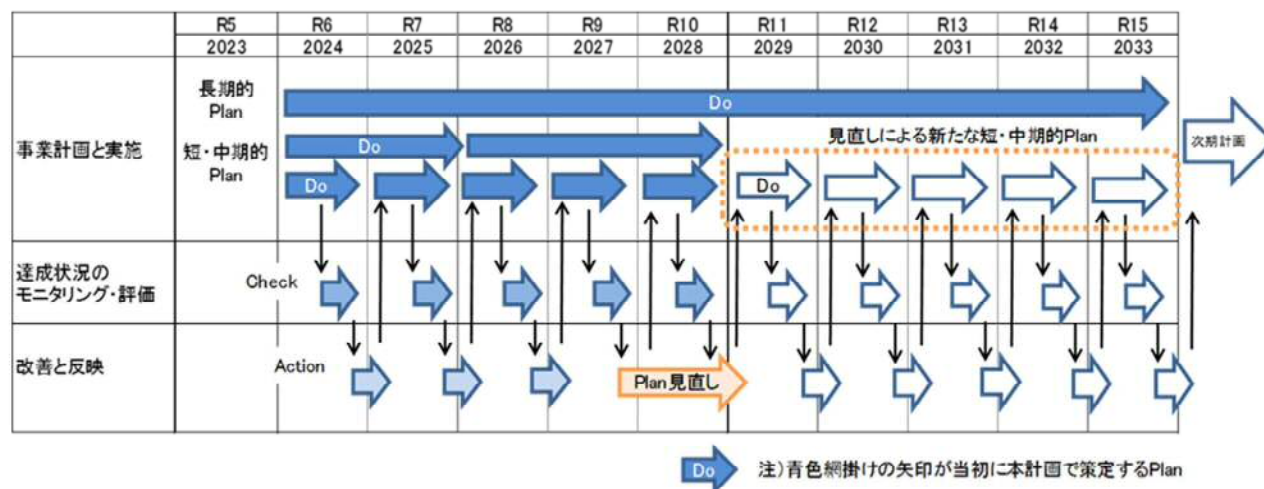
緊密に連携し、協働で取り組み＝「共創」

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。



輪島市地域公共交通計画（概要版）



令和5年8月
 (計画期間 令和6年(2024)～令和15年(2033))
 輪島市

(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で検索・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・風土や働き方を革新し、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)

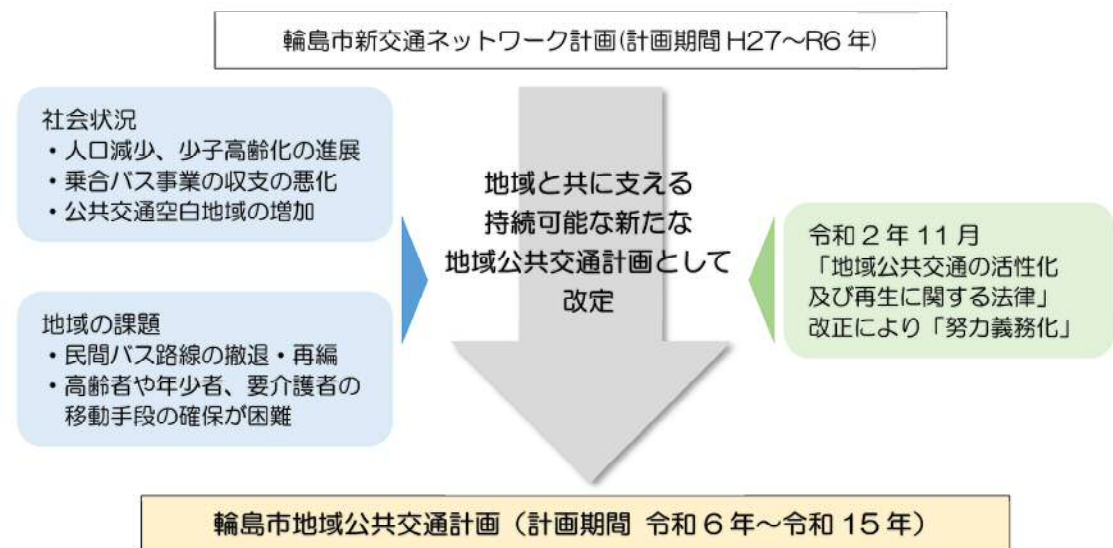
地球温暖化や環境破壊、気候変動などを引き起こす温室効果ガスの排出を削減し、環境改善と共に経済社会システムの改革を行う対策

計画策定の趣旨

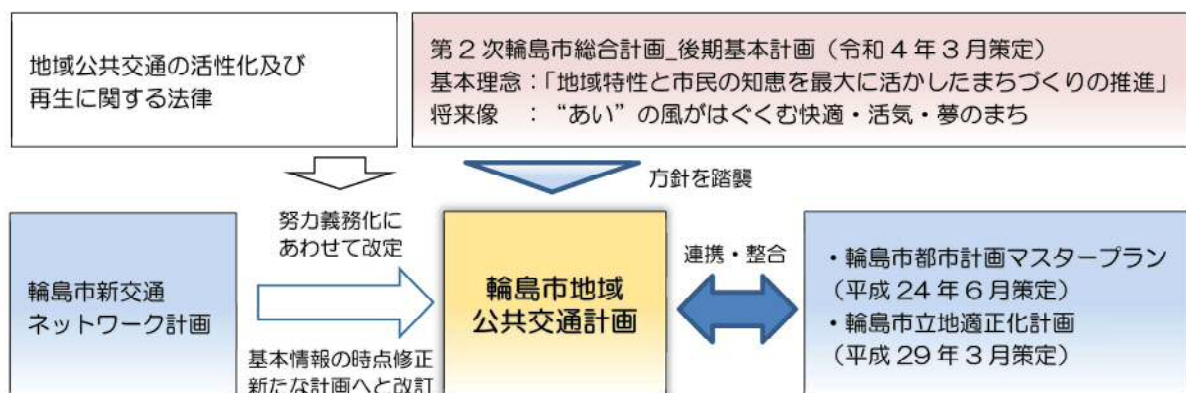
輪島市では平成27年3月に「輪島市新交通ネットワーク計画(計画期間平成27年(2015年)～令和6年(2024年))」を策定し、本市の公共交通政策の指針として望ましいあり方を取りまとめ、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに『つながる』よう、次代に引き継ぐ、持続可能な公共交通システムの構築に取り組んでいます。

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。

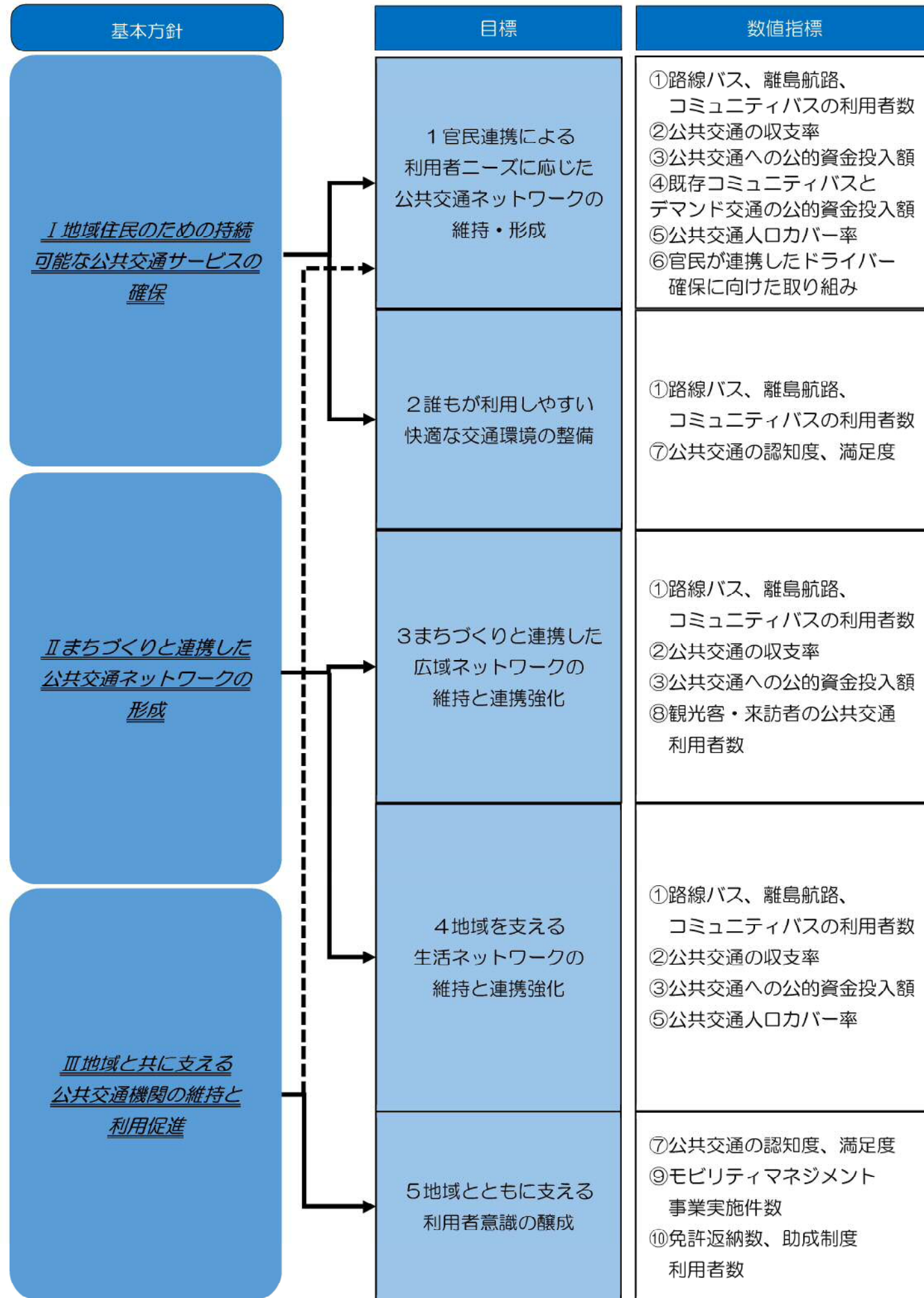


策定にあたっては「第2次輪島市総合計画 後期基本計画」のほか、特に地域公共交通計画に関してはまちづくりの指針となる「輪島市都市計画マスタープラン(平成24年6月策定)」で示された課題と方針を踏まえます。また「輪島市立地適正化計画(平成29年3月策定)」では現行の「輪島市新交通ネットワーク計画」が公共交通ネットワークの方針とされていることから、改定にあたっては**連携・整合**を図ります。

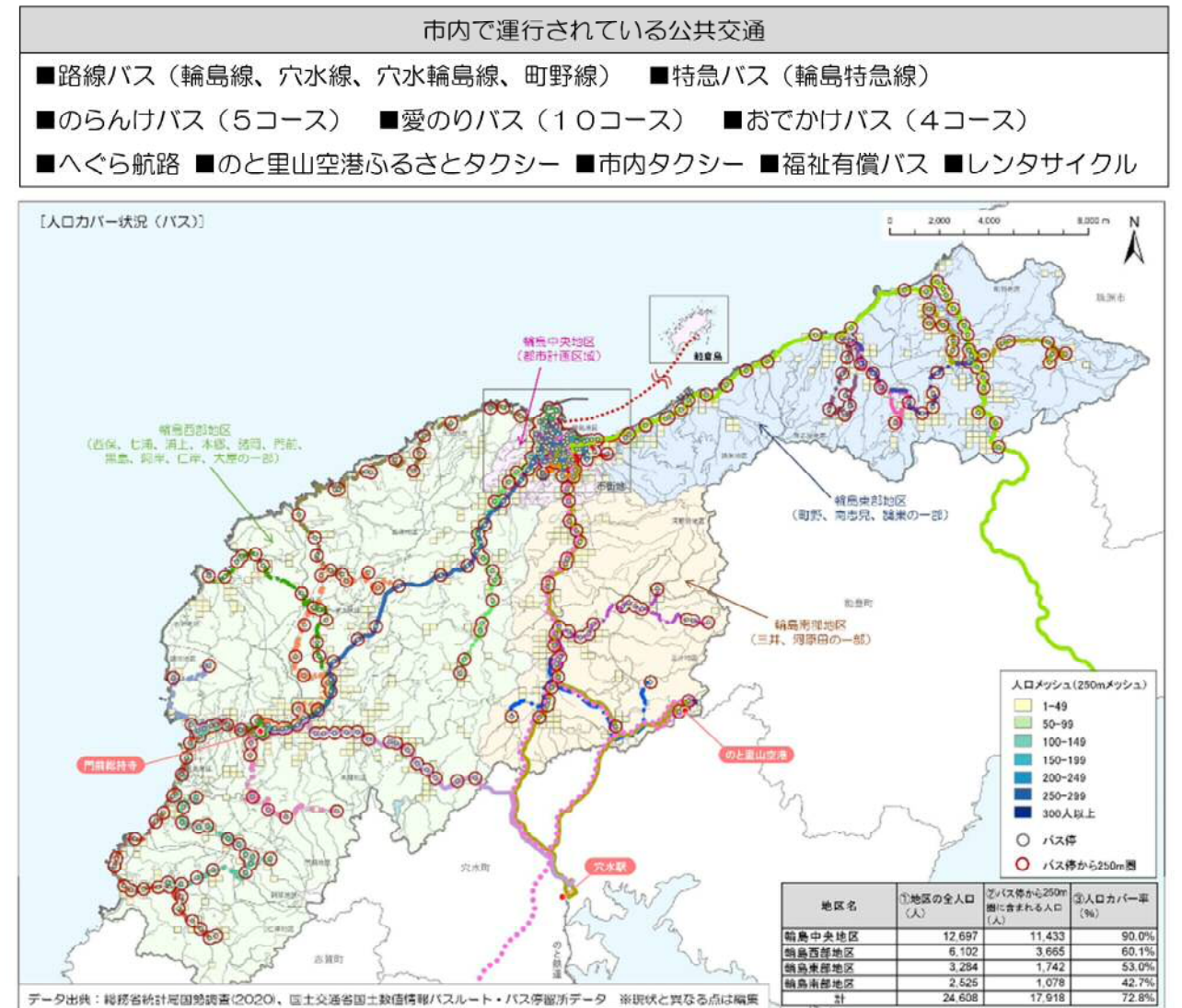


施策・取り組み

- 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) 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
- 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
- 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) 公共交通機関によるアクセス情報の充実
 - (2) 公共交通と連携した観光旅行商品の造成
 - (3) 公共交通とわじま観光デジタルマップの連携
 - (4) 公共交通、レンタサイクルを利用したイベント開催
- 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)
- 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

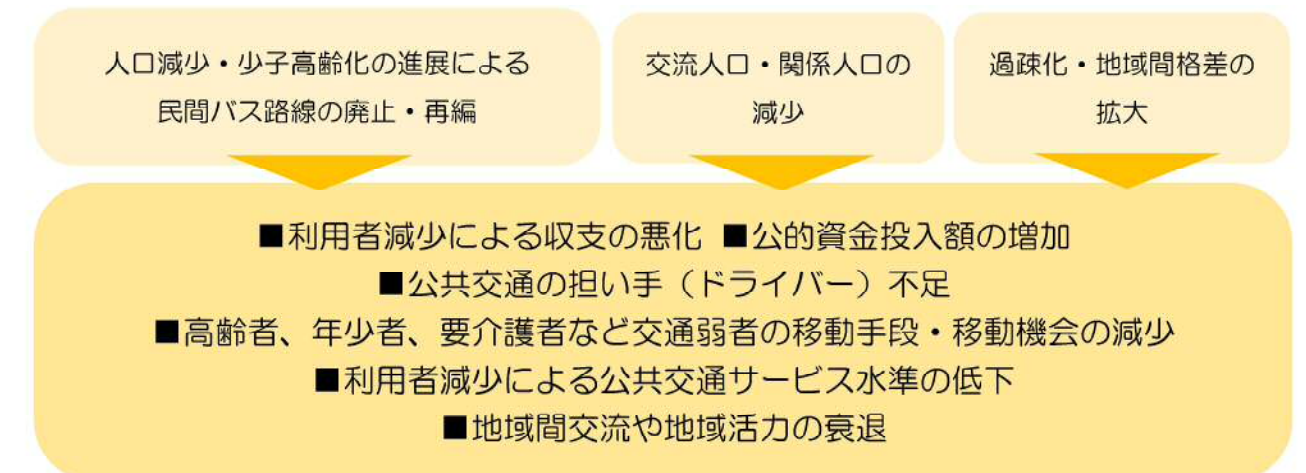


公共交通の現状と問題点



バス停から半径 250m 圏に含まれる人口（人口カバー率）は 72.8%となっています。（人口は R2 国勢調査による）

【公共交通を取り巻く問題点】



公共交通の課題と課題解決の方向性

本市の公共交通における課題を「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 ○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 |

数値指標と目標値

| 数値指標 | 現況値 (年度) | R15年度 (最終年) 目標値 |
|--|--|-----------------------------------|
| ①路線バス、離島航路、コミュニティバスの利用者数 ■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） ■のらんけバス ■おでかけバス ■愛のりバス ■離島航路（へぐら航路） | 各公共交通のR3年間利用者数（路線バスはR4日あたり利用者数） | コロナ禍前R1の利用者数 |
| ②公共交通の収支率 ■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） ■のらんけバス ■おでかけバス ■愛のりバス ■離島航路（へぐら航路） | 各公共交通のR3収支率 | コロナ禍前R1の収支率（離島航路はH30の収支率） |
| ③公共交通への公的資金投入額 ■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） ■のらんけバス ■おでかけバス ■愛のりバス ■離島航路（へぐら航路） | 各公共交通のR3公的資金投入額 | コロナ禍前R1の公的資金投入額（離島航路はH30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 | 実証実験において既存コミュニティバスと比較し導入を検討 | |
| ⑤公共交通人口カバー率 | 72.8%(R2) | デマンド交通、互助による輸送の実証実験により目標値を設定 |
| ⑥官民が連携したドライバー確保に向けた取り組み | 指標、目標値は初年度終了後の評価により設定 | |
| ⑦公共交通の認知度、満足度 (住民意向調査による割合) | 公共交通認知度 64.7% 助成制度認知度 41.8% (R5) | 80% |
| | 満足度は初年度終了後の評価により設定 | |
| ⑧観光客・来訪者の公共交通利用者数 | 初年度終了後の評価により設定 | |
| ⑨モビリティマネジメント事業実施件数 | 新規導入 | 2回/年 |
| ⑩免許返納数、助成制度利用者数 | 初年度終了後の評価により設定 | |

計画の目標

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。

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。

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。

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。

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。

地域公共交通計画の基本方針

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舳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めます。

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。

公共交通の整備方針

