

石川県能登地域公共交通計画の概要及び パイロットプロジェクトの成果について

令和8年3月26日

石川県能登地域公共交通協議会
(石川県)

目次

1. 石川県能登地域公共交通計画について

| P01

- (1) 計画策定の目的・計画の位置づけ
- (2) 能登地域の公共交通の現状及び問題点
- (3) 能登地域の公共交通が目指す将来像
- (4) 将来像の実現に向けた基本方針
- (5) 広域基幹交通（第一次計画）における施策体系
- (6) 地域幹線交通及び地域内交通（第二次計画）策定の概要
- (7) 地域幹線交通及び地域内交通（第二次計画）における施策体系
- (8) 石川県能登地域公共交通計画における施策体系
- (9) 地域公共交通計画特定事業について
- (10) 能登方面特急バス利便増進実施計画
- (11) のと鉄道の鉄道事業再構築実施計画

2. パイロットプロジェクトの成果について

| P15

- (1) プロジェクトの背景・目的・目指す姿
- (2) プロジェクトの内容
- (3) 共通AIオンデマンド交通システム
- (4) 広域運営体制づくりの検討

1. 石川県能登地域公共交通計画について

1. (1) 計画策定の目的・計画の位置づけ

目的・背景

- 能登地域の地域公共交通は、令和6年能登半島地震以前から、人口減少、新型コロナ等により、**利用者が大きく減少**
- 震災により、**タクシー事業者の休廃業や路線バスの減便・迂回**を強いられる等、さらに厳しい状況
- 今後、能登が本格的な復興を果たしていくためには、将来の能登の姿を見据え、**持続可能なものとして再構築**していく必要
- 今般、協議会を設置し、4市5町における**広域的な地域公共交通計画**を策定

創造的復興プラン（抜粋）

（取組7）利用者目線に立った持続可能な地域公共交通

地域住民の生活の足として、さらに能登の交通結節点であるのと里山空港・のと鉄道からの二次交通としても重要な地域公共交通のあり方について、市町や交通事業者などと連携し、利用者のニーズを丁寧に汲み取りながら、将来の能登の姿を見据えた、地域公共交通のリ・デザイン（再構築）に向けた協議を行います。

<内容>

- 自家用有償旅客運送やAIオンデマンド型交通、自動運転などの導入 など



（写真）小松市提供

（小松市で運行されている自動運転バス）

位置づけ

計画区域

4市5町（七尾市、輪島市、珠洲市、羽咋市、志賀町、宝達志水町、中能登町、穴水町、能登町）

計画期間（石川県成長戦略及び復興プラン目標年次）

（第一次）令和7年度～14年度

（第二次）令和8年度～14年度

計画の位置づけ

県の上位計画や各市町地域公共交通計画等と整合を図る

石川県能登地域公共交通計画






石川県（上位計画）

- ・ 石川県成長戦略
- ・ 石川県創造的復興プラン

各市町

- ・ 地域公共交通計画
- ・ 復興プラン

1. (2) 能登地域の公共交通の現状及び問題点

	被災前から抱えていた問題点	被災を機に発生または加速した問題点
 利用者・住民	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少・少子高齢化による利用者の減少 ● 通学の足が限られ、保護者の送迎が負担 ● 高齢者の通院や買い物の移動サービスの低下・喪失 	<ul style="list-style-type: none"> ● 被災により<u>人口流出が加速</u> ● 移動手段を失った被災者（交通弱者）が増加 ● 路線の長期運休による通学や通院等の生活の足への影響
 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者減少及び採算悪化に伴う路線縮小・廃止の悪循環 ● 慢性的な運転士不足 	<ul style="list-style-type: none"> ● 被災に伴う利用者減により、さらなる<u>路線縮小・廃止の悪循環に陥る懸念</u> ● 運転士自身の被災・避難による<u>運転士不足の深刻化</u> ● 被災による施設等の甚大な被害、復旧に多額の費用が発生
 行政・地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部地域で交通空白が見られ、面的な輸送サービス提供が困難 ● 公共交通に係る<u>行政負担経費が増大</u> ● 通学や通院等の生活の足が確保されないことが、<u>中長期的な人口流出及び地域衰退の遠因</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバス等の<u>自治体での単独維持が困難</u>になり、交通空白の拡大が懸念 ● <u>復興まちづくりに合わせた移動手段の確保</u> ● <u>観光振興など地域活性化に向けた移動手段の確保</u>

1. (3) 能登地域の公共交通が目指す将来像

利用者目線に立った持続可能な地域公共交通 地域公共交通をみんなで支え、ともに創る復興まちづくり

能登地域の暮らしと生業が将来にわたって持続し、被災の前よりもさらに魅力ある地域となるため、利用者目線で公共交通を再生し、能登の創造的な復興を交通で支える

利用者目線に立った持続可能な地域公共交通が実現したら・・・

若者・子育て世代にとっては・・・

- 学生が、行きたい学校に通い、部活動にも参加できるようになります
- 保護者にとっても送迎の負担が軽減されます
- 若者・子育て世代が通学環境の心配なく地域に住み続けることができます

高齢者世代にとっては・・・

- 運転に不安を抱えるお年寄りは、安心して通院できます
- 送迎に頼っていたお年寄りは、好きなときに買い物に行けます
- クルマなしで移動できることで、住み慣れた地域で快適に安心して暮らしていくことができます

能登と他地域との往来は・・・

- クルマを運転できなくても、鉄道・バス・飛行機を利用して能登から金沢・全国へ移動できます
- 観光等で能登を訪れた人が能登の隅々まで行き来し、新たな交流が生まれ、交流人口の創出・拡大につながります

1. (4) 将来像の実現に向けた基本方針

将来像の実現に向けて、下記の基本方針で計画を策定。

なお、地震の影響により従来の公共交通網の姿が大きく変化している中で、昨年度は**県都金沢と各市町を結ぶ広域基幹交通の構築**を「**第一次計画**」として取りまとめ、今年度は**復興公営住宅の建設**など恒久的な住まいの再建に合わせて**輸送資源の総動員による能登地域内の公共交通の再構築**を「**第二次計画**」として取りまとめた。

基本方針 1 | 持続可能な公共交通ネットワークの確立

基本方針 2 | 利用者目線に立った公共交通サービスの提供

基本方針 3 | 能登の創造的復興と活性化に資する公共交通の実現

(第一次計画) **広域基幹交通の構築 (R6年度取りまとめ)**

JR七尾線、のと鉄道及び金沢と能登を結ぶ特急バスを広域基幹交通と位置付け、確保・維持及び利用の拡大を図ります

(第二次計画) **輸送資源の総動員による地域公共交通^(※)の再構築 (R7年度取りまとめ)**

県、市町、交通事業者が連携し、利用者のニーズを丁寧に汲み取りながら、地域公共交通の再構築を検討します

※地域公共交通：地域幹線交通（市町間を結ぶ一般バス路線）及び地域内交通（各市町運営コミュニティバス等）

1. (5) 広域基幹交通（第一次計画）における施策体系（1/2）

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの確立

<p>施策 01</p>	<p>JR七尾線・のと鉄道の持続性確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安全運行の確保 2. 業務効率化等による経営安定化 3. のと鉄道の鉄道事業再構築事業の実施 4. のと鉄道の普通列車の新型車両への更新 	<p>広域基幹交通の維持・確保</p> <p>金沢への特急バス</p> <p>J R 七 尾 線</p> <p>の と 鉄 道</p> <p>北陸鉄道特急バス</p>
<p>施策 02</p>	<p>特急バスの持続性確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 移動ニーズを踏まえた運行体系の見直し 2. 国・県・市町協調による路線維持への支援 3. 業務効率化等による経営安定化 	
<p>施策 03</p>	<p>旅客運送事業者の担い手の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 関係機関が連携した担い手確保の推進 	
<p>施策 04</p>	<p>公共交通を利用するライフスタイルへの転換</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通の利用に対する意識の醸成 2. 定期利用者等に対するインセンティブの充実 3. 運転免許証の自主返納者に対する支援 	

1. (5) 広域基幹交通（第一次計画）における施策体系（2/2）

基本方針2 利用者目線に立った交通サービスの提供

施策
01

交通結節点の機能強化

1. 鉄道駅における列車待ち環境の改善
2. 主要バス停におけるバス待ち環境の改善
3. のと鉄道穴水駅及び周辺の再整備
4. パーク&ライドの推進

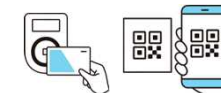


(例) ラクナはくい内バス待合室

施策
02

わかりやすく利用しやすい環境の整備

1. 交通DX（キャッシュレス化等）の推進
2. 住民や来訪者に対する一元的なわかりやすい情報提供
3. 各交通機関の連携による利便性の向上
4. バリアフリー化の推進



基本方針3 能登の創造的復興と活性化に資する公共交通の実現

施策
01

創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

1. 復興フェーズに合わせた誘客の推進
2. 復興まちづくりと連携した取組の推進
3. 観光列車「花嫁のれん」「のと里山里海号」の運行再開・魅力向上



(例) のと鉄道「語り部列車」

施策
02

地域等と連携した取組による交流人口の拡大

1. 駅周辺の賑わいづくりや企画列車・企画乗車券等の充実
2. 多様な媒体を活用した沿線の観光資源等の発信
3. 能登地域への観光誘客等に向けたPR推進



(例) のと鉄道の取組

1. (6) 地域幹線交通及び地域内交通（第二次計画）策定の概要

輸送資源の総動員による地域公共交通（地域幹線交通・地域内交通）の再構築



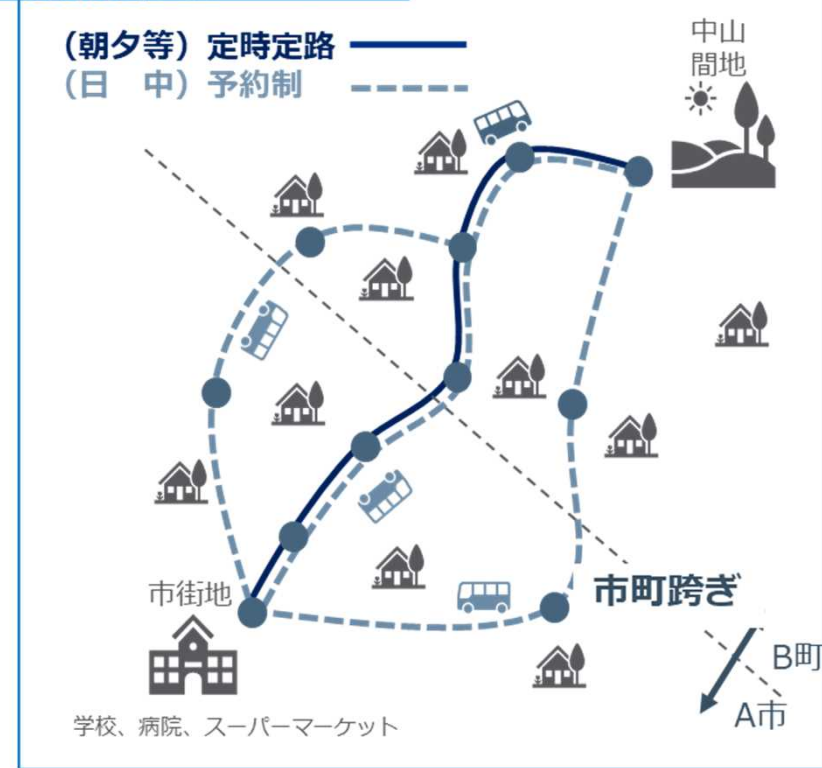
- 輸送実績等: 持続可能性を高めるためにより住民の利用実態に応じた運行形態の検討が必要
- アンケート : 将来的に公共交通を利用するニーズは高く、利便性の向上を要望する声が多い

▶ 現役世代の定住を支えるため、**通学需要の確保を優先し、朝・夕の通学など大量輸送（概ね10人以上/便）が必要な路線・時間帯**については、
現状の規模で**定時定路線のバスを維持する**

▶ **大量輸送が不要ない路線・時間帯**においても、
高齢者等の通院・買物へのアクセスを確保するため、適切な車両規模への見直しやAIオンデマンド交通など新たな交通モードの導入等を検討し、
公共交通の持続性・利便性の向上を図る

※今後の観光需要や復興公営住宅、奥能登公立4病院の再編・統合など復興まちづくりも考慮したうえで、引き続き検討していくことが必要

再構築イメージ



1. (7) 地域幹線交通及び地域内交通（第二次計画）における施策体系（1/2）

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの確立

施策
01

定時定路線バスの維持・改善

1. 移動ニーズを踏まえた運行体系の見直し
2. 国・県・市町協調による路線維持への支援
3. 業務効率化による経営安定化
4. 災害時における臨時ダイヤなどの柔軟な対応

例) 利用者数が多い路線バス



施策
02

輸送手段の総動員による面的交通ネットワークの実現

1. 行政・交通事業者の連携による持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現
2. 奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通の導入
3. A I オンデマンド交通など新たな交通モードの導入支援

例) 利用者数が少ない路線バス

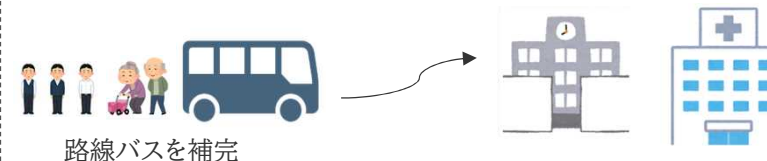


施策
03

担い手の確保

1. 旅客運送事業者の担い手確保の推進
2. 公共ライドシェア等の制度を活用した担い手の確保

例) コミュニティバス・AI オンデマンド交通・タクシー等



施策
04

広域運営体制の確立

1. 市町共同でのA I オンデマンド交通における効果的な運営
2. 広域連携による公共交通の効果的な運営体制の構築

1. (7) 地域幹線交通及び地域内交通（第二次計画）における施策体系（2/2）

基本方針2 利用者目線に立った交通サービスの提供

施策
01

わかりやすく利用しやすい環境の整備

1. 住民や来訪者に対する一元的なわかりやすい情報提供
2. 各交通機関の連携による利便性の向上
3. 市町共同でのA I オンデマンド交通におけるスマホアプリによる予約システムやコールセンターの導入
4. 利便性向上のためのインフラ整備（結節点強化）
5. 交通DX（キャッシュレス化等）の推進



施策
02

輸送手段の総動員による面的交通ネットワークの実現【再掲】

1. 行政・交通事業者の連携による持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現【再掲】
2. 奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通の導入【再掲】
3. A I オンデマンド交通など新たな交通モードの導入支援【再掲】

基本方針3 能登の創造的復興と活性化に資する公共交通の実現

施策
01

創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

1. 復興公営住宅や奥能登公立4病院の再編・統合など復興まちづくりに合わせた取組の推進
2. 観光周遊での公共交通活用の促進

施策
02

地域等と連携した取組による交流人口の拡大

1. 地域の復興イベント等と連携した取組の推進

1. (8) 石川県能登地域公共交通計画における施策体系

目指す
将来像

地域公共交通をみんなで支え、ともに創る復興まちづくり
利用者目線に立った持続可能な地域公共交通

基本方針 1

持続可能な
公共交通
ネットワークの確立

(第一次)施策 1 J R 七尾線・のと鉄道の持続性確保

取組①：安全運行の確保
取組②：業務効率化等による経営安定化
取組③：のと鉄道の鉄道事業再構築の実施
取組④：のと鉄道の普通列車の新型車両への更新

(第一次)施策 2 特急バスの持続性確保

取組①：移動ニーズを踏まえた運行体系の見直し
取組②：国・県・市町協調による路線維持への支援
取組③：業務効率化等による経営安定化【再掲】

(第一次)施策 3 旅客運送事業者の担い手の確保

取組①：関係機関が連携した担い手確保の推進

(第一次)施策 4 公共交通を利用するライフスタイルへの転換

取組①：公共交通の利用に対する意識の醸成
取組②：定期利用者等に対するインセンティブの充実
取組③：運転免許証の自主返納者に対する支援

(第二次)施策 1 定時定路線バスの維持・改善

取組①：移動ニーズを踏まえた運行体系の見直し
取組②：国・県・市町協調による路線維持への支援
取組③：業務効率化による経営安定化
取組④：災害時における臨時ダイヤなどの柔軟な対応

(第二次)施策 2 輸送手段の総動員による面的交通ネットワークの実現

取組①：行政・交通事業者の連携による持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現
取組②：奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通の導入
取組③：A I オンデマンド交通など新たな交通モードの導入支援

(第二次)施策 3 担い手の確保

取組①：旅客運送事業者の担い手確保の推進
取組②：公共ライドシェア等の制度を活用した担い手の確保

(第二次)施策 4 広域運営体制の確立

取組①：市町共同でのA I オンデマンド交通における効果的な運営
取組②：広域連携による公共交通の効果的な運営体制の構築

基本方針 2

利用者目線に立った
公共交通
サービスの提供

(第一次)施策 1 交通結節点の機能強化

取組①：鉄道駅における列車待ち環境の改善
取組②：主要バス停におけるバス待ち環境の改善
取組③：のと鉄道水駅及び周辺の再整備
取組④：パーク＆ライドの推進

(第一次)施策 2 わかりやすく利用しやすい環境の整備

取組①：交通DX（キャッシュレス化等）の推進
取組②：住民や来訪者に対する一元的なわかりやすい情報提供
取組③：各交通機関の連携による利便性の向上
取組④：バリアフリー化の推進

(第二次)施策 1 わかりやすく利用しやすい環境の整備

取組①：住民や来訪者に対する一元的なわかりやすい情報提供
取組②：各交通機関の連携による利便性の向上
取組③：市町共同でのA I オンデマンド交通におけるスマホアプリによる予約システムやコールセンターの導入
取組④：利便性向上のためのインフラ整備（結節点強化）
取組⑤：交通DX（キャッシュレス化等）の推進

(第二次)施策 2 【再掲】輸送手段の総動員による面的交通ネットワークの実現

取組①：【再掲】行政・交通事業者の連携による持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現
取組②：【再掲】奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通の導入
取組③：【再掲】A I オンデマンド交通など新たな交通モードの導入支援

基本方針 3

能登の創造的復興と
活性化に資する
公共交通の実現

(第一次)施策 1 創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

取組①：復興フェーズに合わせた誘客の推進
取組②：復興まちづくりと連携した取組の推進
取組③：観光列車「花嫁のれん」「のと里山里海号」の運行再開・魅力向上

(第一次)施策 2 地域等と連携した取組による交流人口の拡大

取組①：駅周辺の賑わいづくりや企画列車・企画乗車券等の充実
取組②：多様な媒体を活用した沿線の観光資源等の発信
取組③：能登地域への観光誘客等に向けたPR推進

(第二次)施策 1 創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

取組①：復興公営住宅や奥能登公立4病院の再編・統合など復興まちづくりに合わせた取組の推進
取組②：観光周遊での公共交通活用の促進

(第二次)施策 2 地域等と連携した取組による交流人口の拡大

取組①：地域の復興イベント等と連携した取組の推進

1. (9) 地域公共交通計画特定事業について

- 地域公共交通計画に定める事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される「地域公共交通特定事業」について、実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けた場合、関係法律の特例による支援措置を受けることができる

石川県能登地域公共交通計画

のと鉄道鉄道事業再構築実施計画

大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な路線（全部又は一部の区間）を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者利便の確保を図る事業

能登方面特急バス利便増進実施計画

地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業

1. (10) 能登方面特急バス利便増進実施計画

- 「石川県能登地域公共交通計画」の下に位置付けられる特定事業計画として策定
計画の認定により国の地域間幹線補助(欠損補填)の輸送量要件が緩和 (通常:15人以上/日 ⇒ 特例:3人以上/日)
- 具体的に、利便増進事業として、特急バス路線をのと里山空港を拠点としたハブ&スポーク型に再編することともに、乗継拠点であるのと里山空港のバス待ち環境の改善、キャッシュレス決済の活用など、公共交通サービス向上について、さらなる検討を実施

ハブ&スポーク型への再編

▼ 重複区間の整理

限られた人的・物的資源を効率的に活用するため、輪島特急、珠洲特急及び珠洲宇出津特急が重複して運行されている金沢駅西口～穴水間を輪島特急に一本化

▼ 運行頻度の確保

重複区間の整理により捻出された資源(運転士や車両)を活用し、運行頻度を確保

サービス向上

▼ バス待ち環境の改善

- のと里山空港における乗継情報や遅延情報などの情報発信の充実
- ベンチの増設、トイレや売店など施設の案内表示の充実

▼ キャッシュレス決済の活用

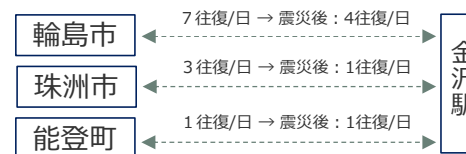
- スムーズな乗降による定時性の確保
- 企画乗車券の設定による利用喚起

事業の効果

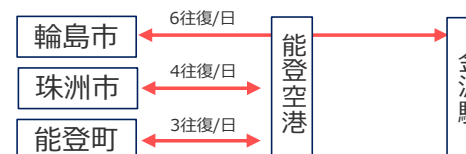
平均乗車密度の維持 R6:10.8人 ⇒ R14:10.8人(輪島特急)
収支率の維持 R5:72% ⇒ R14:72%

ハブ&スポーク型のイメージ

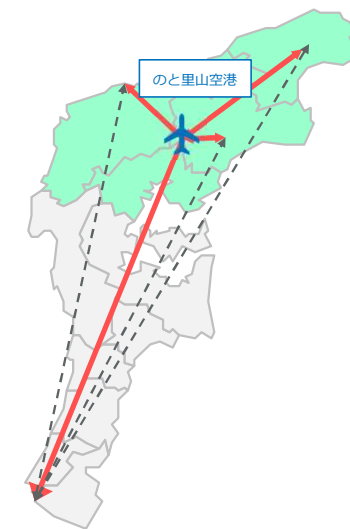
従来：各奥能登市町と金沢駅の直行便を運行



▶ 路線集約により、
双方向からの往来回数を維持・拡大



乗継拠点(ハブ化)



※R6年度末時点

【活用を想定する国の財政支援】

- 地域公共交通確保維持改善事業補助金(運行欠損支援)
- 社会資本整備総合交付金(バス待ち環境整備支援) など

策定主体：石川県、金沢市、輪島市、珠洲市、かほく市、内灘町、志賀町、穴水町、能登町
 期 間：R7年4月～R15年3月

1. (11) のと鉄道の鉄道事業再構築実施計画

のと鉄道の経営安定化・持続可能性確保を図るため、「石川県能登地域公共交通計画」の下に位置付けられる特定事業計画として、石川県、七尾市、輪島市、珠洲市、穴水町、能登町、JR西日本、のと鉄道で策定(国の認定により、国支援が拡充 (補助率1/3→1/2))

■ 計画案の概要 (計画期間: R7.7.1~R17.3.31)

対象路線	のと鉄道 七尾線 (七尾~穴水間:33.1km) R4輸送密度:606人/日	事業構造の変更の内容	鉄道施設の整備費・修繕費の全額負担に関するのと鉄道と地方公共団体との協定の締結(活性化再生法施行規則第9条第2項)
-------------	---	-------------------	---

利用者の利便の確保に関する事項

1. 鉄道施設等の更新による利便性向上

- 普通列車の新型車両への更新(R8~R10)
- 既存設備の改良(レール・まくら木等)



普通列車(現行)

2. 駅施設等における利便性向上

- デジタル乗車券の導入(キャッシュレス化対応)
- 列車待ち環境の改善
- 二次交通との接続強化
- バリアフリー対策の推進(ホームかさ上げ等)



3. 創造的復興に向けた利用促進

- 「語り部列車」のPR強化
- 「ポケモン列車」を活用したイベント実施
- 「のと里山里海号」の本格運行再開・魅力向上
- サイクルトレインの導入検討



語り部列車

4. 沿線企業や住民等と連携した利用促進

- 沿線施設等と連携した企画列車・企画乗車券の充実
- メディアを活用した沿線の見どころのPR
- 駅イベントの実施等による賑わい創出
- 地元利用者への運賃割引(定期利用者等)
- マイレール意識の向上(児童無料乗車体験等)



児童無料乗車体験

事業費計	約74億円 (計画期間計) (主な内訳) 設備投資 44億円(うち車両関係34億円) 維持修繕等 26億円 など
-------------	---




事業の効果 (R16年度)	①利用者数 46.5万人(再構築事業を実施しない場合:42.4万人) ②収支の均衡 (再構築事業を実施しない場合:約▲1,500万円)
----------------------	--

2. パイロットプロジェクトの成果について

2. (1) プロジェクトの背景・目的・目指す姿

- 震災や豪雨被害による人口減少の加速化、さらなる利用者減と担い手不足により、学生や高齢者等が必要とする生活路線の縮小の懸念に直面しており、自治体単独では公共交通の確保が困難な状況
- 復旧・復興の状況を見据えながら、中長期的に、市町や事業者など様々な関係者の垣根なく、地域の輸送資源を最大限活用して、『共同化・協業化』の観点から、持続可能な公共交通の確保を目指す

〔被災を機に発生または加速した問題点〕

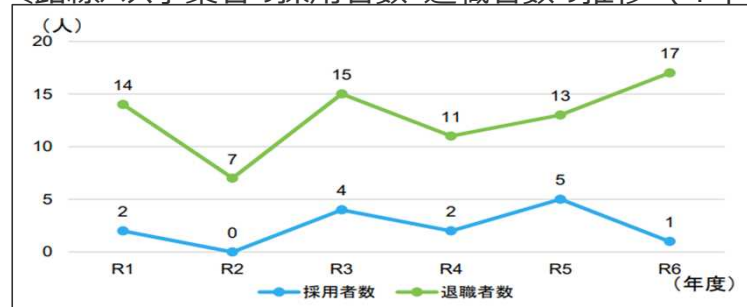
 <p>利用者・住民</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・被災により人口流出が加速 ・移動手段を失った被災者(交通弱者)が増加 ・路線の長期運休による通学や通院等の生活の足への影響
 <p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・被災に伴う利用者減により、さらなる路線縮小・廃止の悪循環に陥る懸念 ・運転士自身の被災・避難による運転士不足の深刻化 ・被災による施設等の甚大な被害、復旧に多額の費用が発生
 <p>行政・地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス等の自治体での単独維持が困難になり、交通空白の拡大が懸念 ・復興まちづくりに合わせた移動手段の確保 ・観光振興など地域活性化に向けた移動手段の確保

〔人口の推移(震災前後)〕

市町	R6.1.1	R8.1.1	増減	増減率
輪島市	21,903人	18,404人	▲3,499人	▲16%
珠洲市	11,721人	9,572人	▲2,149人	▲18%
穴水町	7,312人	6,616人	▲696人	▲10%
能登町	14,277人	12,844人	▲1,433人	▲10%
合計	55,213人	47,436人	▲7,777人	▲14%

(参考)石川県の人口と世帯

〔路線バス事業者の採用者数・退職者数の推移(4市5町)〕



〔公共交通を利用している年齢層(4市5町)〕

頻度	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
週5日以上	42%	0%	17%	25%	0%	8%	8%
週3~5日	0%	0%	0%	0%	0%	20%	80%

2. (2) プロジェクトの内容

- 石川県においては、県内では初めて県が主導する形で、**能登地域公共交通協議会を設置し、地域公共交通計画の策定**を進めている（1次計画：能登・金沢間の交通、2次計画：能登地域内の交通）
- パイロットプロジェクトについては、2次計画と連動させる形で、市町の行政単位に捉われず公共交通の持続可能性の確保を図るため、**奥能登4市町共通のAIオンデマンド交通システムの導入、広域運営体制づくりの検討**を実施

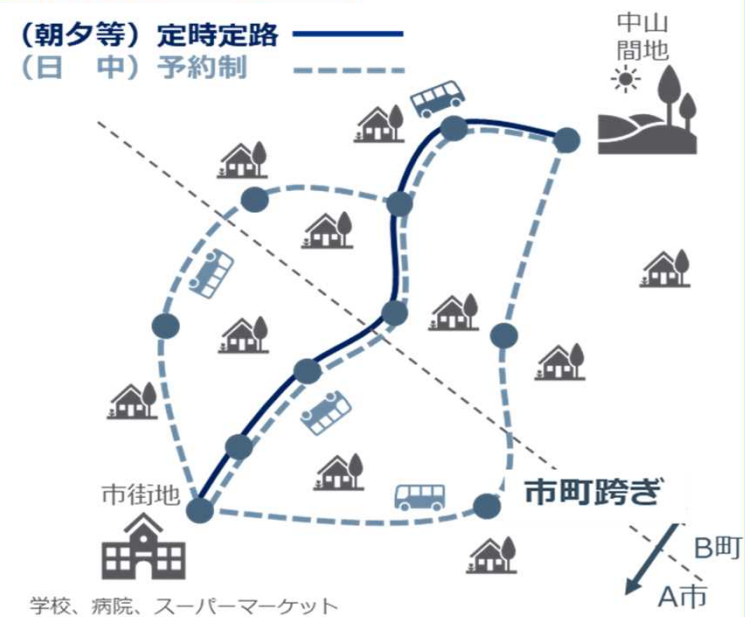
〔奥能登4市町共通のAIオンデマンド交通システムの導入〕

- ▶ 各市町の個別ニーズや広域的な移動など様々な要望に対応できるシステムを構築・導入することで、利用実態に見合った効率的で持続可能な公共交通の実現

〔広域運営体制づくりの検討〕

- ▶ 将来にわたり持続可能な公共交通を維持・確保するため、広域運営体制を調査・検討

再構築イメージ

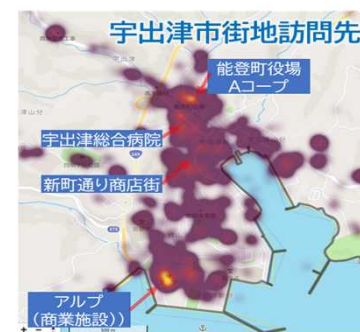
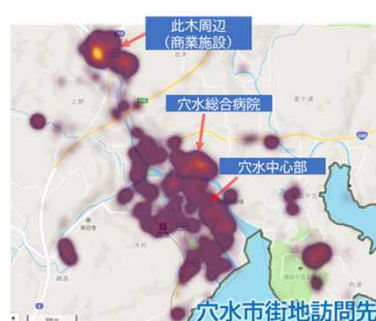
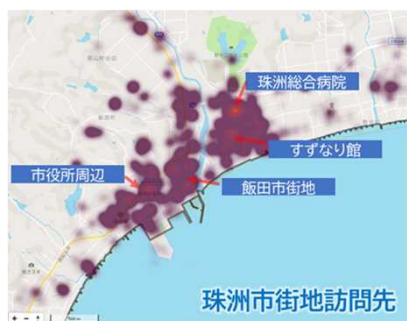
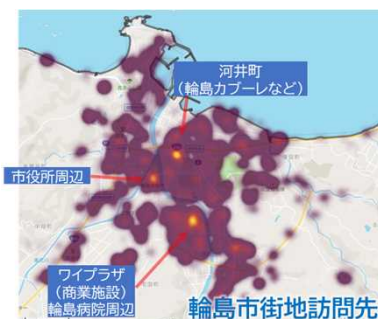


	短期（～R7年度末）		中期（～R10年度末）	長期（～R14年度末）
	R6年度	R7年度	R8～10年度	R11～14年度
【能登4市5町】 第一次計画	金沢と能登地域への 広域移動手段の確保		JR七尾線・のと鉄道・特急バスの運行・維持・利用拡大	
【能登4市5町】 第二次計画	新たな交通手段の活用を含めた 路線バス、コミュニティバス等の再構築を検討		実証運行	実証実験の結果を 踏まえて運行
【奥能登2市2町】 パイロット・プロジェクト		※反映 共通AIオンデマンド交通システム導入 広域運営体制づくりの検討		

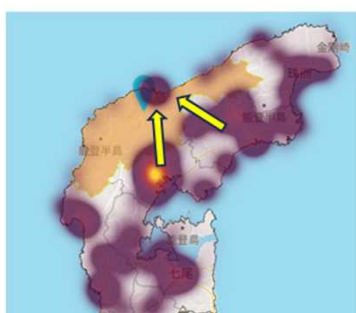
2. (3) 共通 A I オンデマンド交通システム (能登地域における人流)

- 奥能登地域は**市町内移動が多く、特に行政施設・大型商業施設・病院・中心商店街への移動需要がある**
 - ▶ 市町内移動率：輪島市 84%、珠洲市 85%、穴水町 64%、能登町 81% ※人流データはR7年6月の1か月間の平日1日平均の流動を分析
- 市町を跨ぐ移動も約 2～3割見られ、今後も復興プロセスの中で人流の変化も想定されることから、広域的な公共交通ネットワークの構築が必要
 - ▶ **生活交通の要となる市町内の公共交通の確保を図った上で、市町を跨ぐ移動についても再構築を進める**

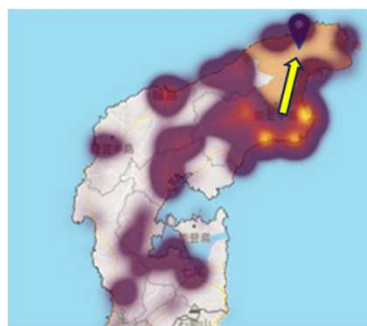
① 市街地における主要な目的地分析 ⇒ 行政施設・大型商業施設・病院・中心商店街などに多く移動



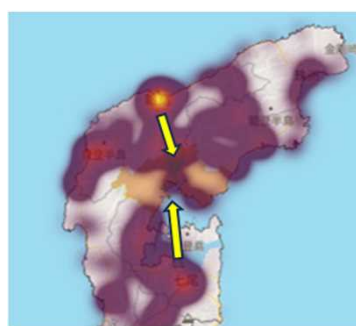
② 市町を跨ぐ移動も相当程度確認



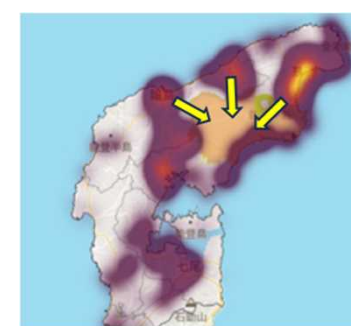
輪島市への移動
(穴水町・能登町からの移動が多い)



珠洲市への移動
(能登町からの移動が多い)



穴水町への移動
(輪島市・七尾市からの移動が多い)



能登町への移動
(輪島市・珠洲市からの移動が多い)

2. (3) 共通 A I オンデマンド交通システム (運行形態)

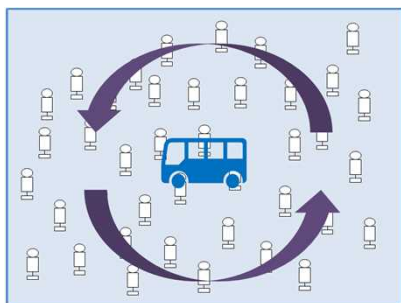
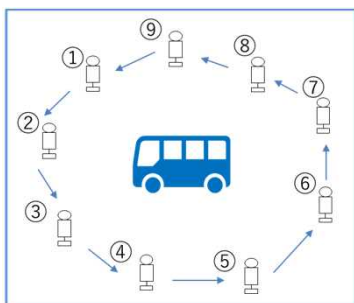
○ 市街地の運行エリアではフルデマンド型を導入

・市街地内の停留所の増設による利便性の向上と利用者ニーズに応じた効率的な配車・運行が可能に

○ 郊外と市街地を結ぶ運行エリアでは市街地における着発時間を固定する運行を導入

・郊外の主要地点における停留所の増設により郊外の利便性も確保しつつ、市街地内の主要施設に集中する住民の移動ニーズも考慮したうえで、運行の効率化が可能

市街地におけるフルデマンド型導入の場合の運行要件



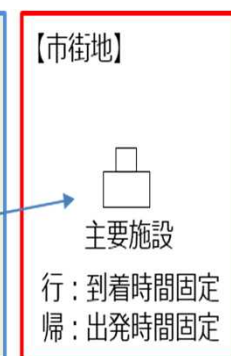
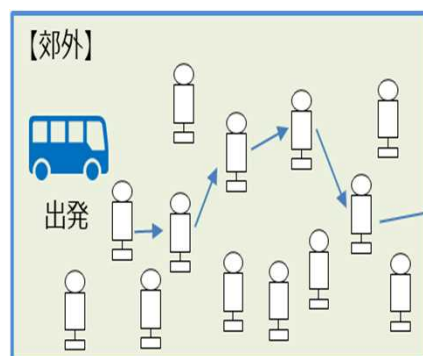
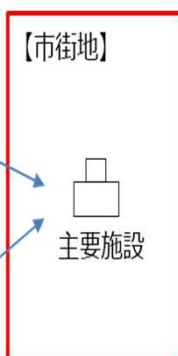
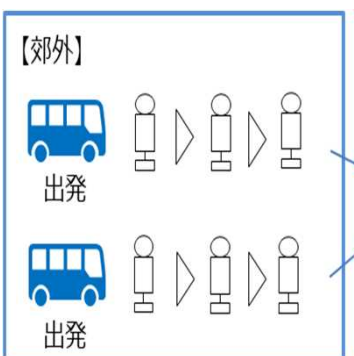
【従来】

- ・定時定路線での運行 (例) 1日4便
- ・路線から遠い方は利用しにくい

【導入後】

- ・利用者の予約に応じて効率的に配車 (例) 8~17時の間、予約に応じて運行
- ・停留所を増やすことができ、住民の利便性向上

郊外と市街地を結び、市街地における着発時間を固定する場合の運行要件



【従来】

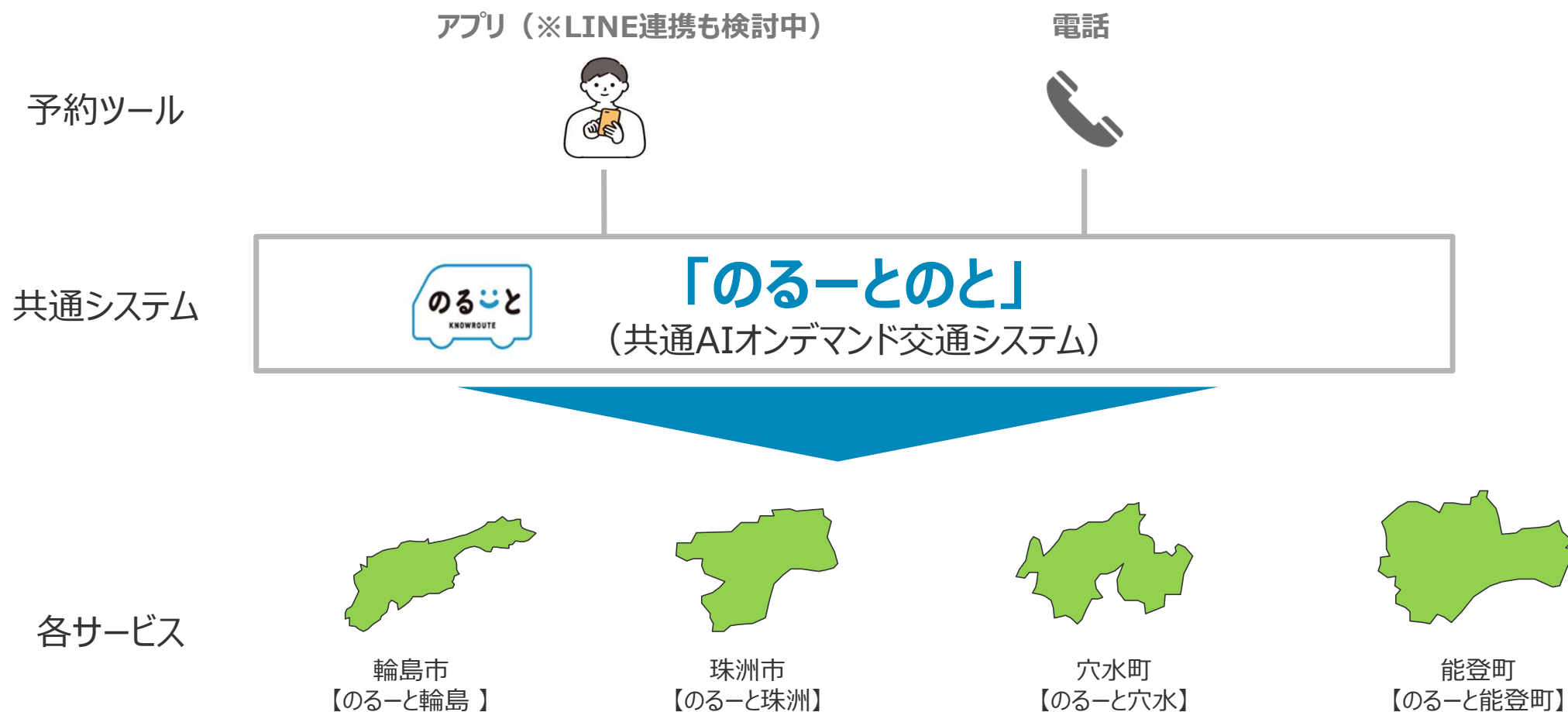
- ・定時定路線での運行 (例) 1日2往復、週2日1往復など
- ・路線から遠い方は利用しにくい

【導入後】

- ・市街地の着発時間を固定し、予約に応じて配車 (例) 1日2往復、週2日1往復など (予約制)
- ・停留所を増やすことができ、住民の利便性向上
- ・路線の集約化で車両の減など運行効率化が可能
- ・予約が無い場合運行しないことで、効率化が可能

2. (3) 共通AIオンデマンド交通システム（予約イメージ）

共通AIオンデマンド交通システム（イメージ）



2. (3) 共通 A I オンデマンド交通システム（共同化による効果）

- 人口減少等により財政力に余裕があるとは言えない4市町において、共通の A I オンデマンド交通システムを導入(共同化)することで、初期構築・維持費用におけるスケールメリットを生み出すことが目的
- 共通システムでのオンデマンド交通の構築・運行を通して、地域交通の協業化の契機としても活用

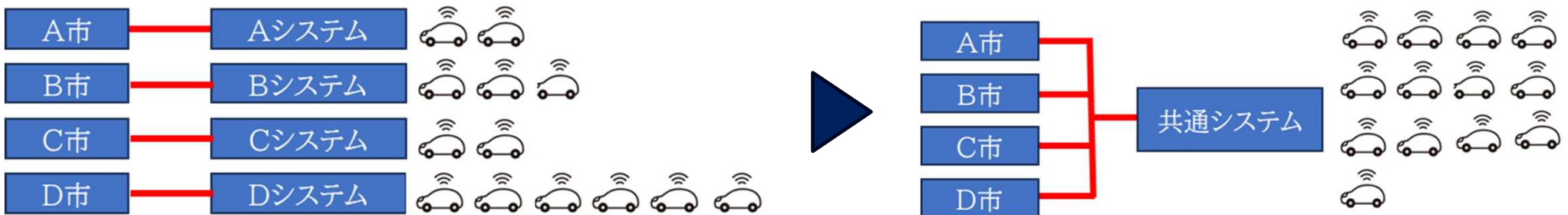
〔初期構築〕

項目	削減率
運行管理システム ※エリア面積・仕様で変動	▲50%
導入支援費 ※エリア面積・仕様で変動	▲50%
コールセンター	▲50%
広報関連 ※チラシ・ポスターデザイン印刷・HP作成	▲25%
合計	▲48%

〔維持費用〕

項目	削減率
運行管理システム費 ※台数/仕様で変動	▲66%
サポート費 ※台数/仕様で変動	▲80%
コールセンター	▲27%
合計	▲55%

〔イメージ〕 ※ 1自治体ごとに個別のシステムと必要の台数（2台～6台）を紐づけて導入する場合と4自治体で一つのシステムとして全車両数（13台）を紐づけた場合を比較



2. (3) 共通 A I オンデマンド交通システム（今後の取組）

- 奥能登 4 市町における既存の各交通モードからの新たな交通モードへの円滑な転換を図るため、目下、県もバックアップしながら各市町において、地域の関係者との調整を進めている
- 今後、被災地域かつ高齢化率が高い地域の特色を踏まえた丁寧な住民説明や、新たな交通モードの運営に参画いただく地域の事業者の方々への研修などを行い、令和 8 年秋頃実証運行を開始予定
- 奥能登公立 4 病院の統合など復興まちづくりの進展や観光復興に伴う広域的な移動ニーズも踏まえて、令和 9 年度以降、市町跨ぎの実証運行を開始予定

周知準備

【市町】

- 既存の交通モードを転換するに際しての関係者との調整

【市町・システムベンダー】

- 説明会や研修会の企画・立案（実施場所の確保、時期、頻度等を検討）

周知活動

【市町・システムベンダー】

- 住民説明会の開催 ● チラシ・ポスターを用いた広報活動

【システムベンダー】

- 事業者向けの研修会の開催

実証運行

【市町】

- 令和 8 年秋頃から実証運行を開始（市町）

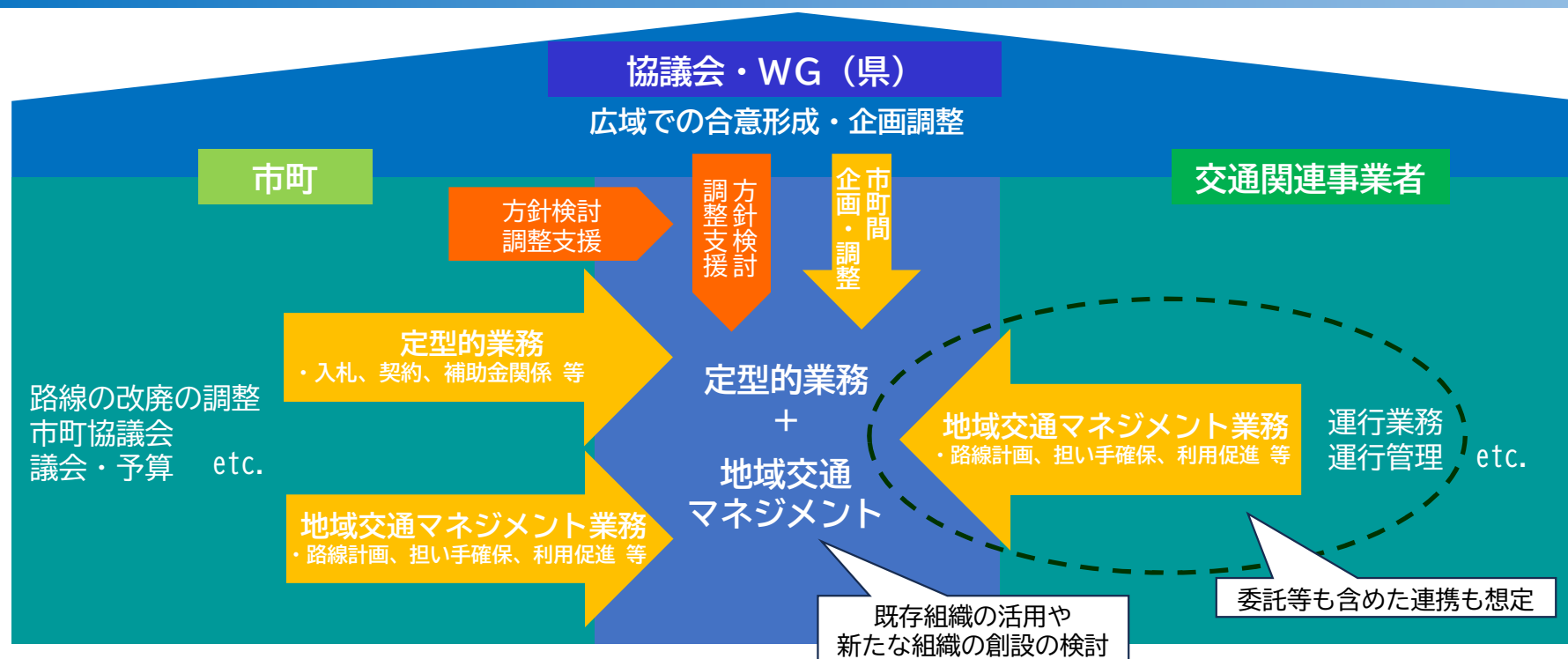
【県・市町・システムベンダー】

- 令和 9 年度以降の市町を跨ぐ実証運行に向け、引き続き検討
- 今後の観光需要や奥能登公立 4 病院の再編・統合などの広域的な移動ニーズへの対応を検討

2. (4) 広域運営体制づくりの検討

- 地域全体における効率的・効果的な公共交通ネットワークの構築を図るべく、広域運営体制づくりを検討
 - ◆ **協議会（事務局・県）**において、市町や交通事業者と**広域での合意形成・調整**
 - ◆ **各市町・交通関連事業者の業務**について、定型的業務（契約・補助金業務等）や、交通マネジメント業務（路線計画、担い手確保、情報発信等）の**連携・集約による効率化や機能強化を検討**
- ⇒ **協議会WGにおいて、具体的な検討を進めていく**

将来的な広域運営体制のイメージ



2. (4) 広域運営体制づくりの検討

- 県・協議会、市町、事業者が役割分担している公共交通の運営業務について、連携・集約による企画調整機能やスケールメリットの向上、運営面での効率化を目的として、広域的な運営体制づくりを検討
- 現在、協議会(県)において広域での計画、企画、運行調整等を実施し、各市町約1～2名が、他業務と兼務しながら、主に行政関連、申請、路線計画、路線改廃の調整、契務、運行情報の提供、利用促進等の業務に対応
- これらの業務について、広域性、住民サービスに係る調整・説明責任との関係、業務の性質(定型・企画・専門)、共通業務に係るノウハウの蓄積・効率化の効果などを基準として、業務の連携・集約について検討・調整

項目	業務内容	協議会(県)	市町	業務特性に応じた方向性
行政関連業務	議会对応・予算編成など		○	▶引き続き各自治体で対応
	市町公共交通活性化協議会・公共交通会議関連		○	
	複数市町に跨る行政関連業務(能登法定協・市町を跨ぐ運行の市町間調整・複数市町共通での公共交通運営等)	○		▶当面、協議会(県)で対応。今後、一部の市町間の調整業務は移管・集約の可能性あり
申請・交付業務	国補助事業・国補助金への申請等業務	○	○	▶申請業務の移管・集約は可能か
	運輸局・支局へのバス運行に関する各種届出		○	
	民間事業者への補助金業務		○	
路線計画	ニーズ調査、ルート・運行方式・ダイヤ等検討		○	▶住民サービス変更に係る調整・説明は市町で引き続き対応(路線改廃に係る関係者調整) ▶運行に係る定型業務(入札・契約・運行情報の提供)や利用促進は民間委託も活用しながら移管・集約が可能か ▶路線調査・計画は住民サービスの変更に関わるが、専門的・技術的な分野であるため移管・集約の可能性あり
路線改廃の関係者調整	市町や民間の運行路線の改廃に伴う関係者調整		○	
入札・契約	市町が運行している路線の入札・契約業務、共通オンデマンド交通システムの契約業務	○	○	
運行情報の提供	路線の周知・ダイヤ改正・運休・迂回情報など運行に関する情報提供		○	
利用促進	公共交通の利用促進策の立案・実施(イベントとの連携や利用者への補助など)		○	
運行に係る業務(民間)	路線計画、運行業務(受託路線・自社運行路線(市町内・市町跨ぎ))、運行管理、利用促進、担い手の確保、運行実績の整理、システム維持管理			▶専門性が高い業務は当面民間で対応。委託等により市町と民間が連携・実施している業務は移管・集約の可能性あり

2. (4) 広域運営体制づくりの検討

- 路線の改廃など住民サービスの調整に係る業務、複数市町に跨る困難な企画調整は、協議会や自治体で対応しつつ、単独市町や市町を跨る定型的な業務や民間と連携して実施している企画的業務を機能統合することなどについて、段階的に体制づくりをしていくことを想定
- 受け皿となる組織として、奥能登に既存組織のある「一部事務組合」や、「一般社団法人」等を候補として検討
- 業務の効率化・省力化という観点では、集約した業務に習熟する専門職員の充当・育成がカギ。将来的には地域の交通運営を担う人材となることが望ましい

