

# 石川県の地域公共交通に係る取組について

令和8年4月27日

# 目次

- 1.生活バス補助制度について
- 2.担い手確保対策について
- 3.能登地域公共交通協議会について
  - ・「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
  - ・新たな交通モード導入に向けた研究会
  - ・能登地域公共交通計画

# 1. 生活バス補助制度について

## 【県補助概要（運行欠損）】

	地域間幹線系統	一般・特例生活路線
対象路線	<p>次の要件を満たす系統            (温泉山中A・H、津幡、内灘、富来、曲、能登方面特急)</p> <p>①複数市町村にまたがる            ②1日の運行回数3往復以上            ③輸送量15～150人/日            ④広域行政圏の中心市町村等にアクセス            ⑤地域公共交通計画に記載</p> <p>等</p> <p>※R7年度は以下に補助            加賀周辺：温泉山中A、温泉山中H            金沢周辺：津幡、内灘、(南砺金沢)            能登周辺：富来、曲、珠洲接続、宇出津接続</p>	<p>国庫補助対象外の赤字路線            (高速・特急、定期観光バス、コミュニティバスは除く)</p> <p>※以下の路線(特例生活路線)はコミュニティバス等も対象            (1) 廃止代替路線            →補助していた一般生活路線の廃止に伴い、市町や事業者が代わりに運行する路線            (2) 奥能登地域の西日本JRバス撤退路線に伴う代替路線            →R7年度から該当無し            (3) のと鉄道穴水・蛸島間廃止に伴う代替路線            →H17に廃止したのと鉄道能登線の代替としての路線</p>
補助対象経費	<p>経常費用(見込)－経常収益(見込)＝<b>運行欠損(見込)</b>            ※費用・収益の見込は過去3カ年平均から算出            例)R8の場合はR4・R5・R6実績の平均</p>	<p>経常収益－経常費用(実車走行キロ×キロ当たり単価)            ※キロ単価には上限設定(査定要件)            ※実績額で計算</p>
補助率	<p>国 1/2、県 1/2 (国庫と同額補助)            ※能登方面特急は別途計算</p>	<p>県 1/3、市町 1/3以上            (のと鉄道転換バス路線は、県1/2 市町1/2)</p>

# 1. 生活バス補助制度について

## 【県補助概要（車両購入・利用促進）】

	車両購入	利用促進
補助対象事業	県が市町とともに運行欠損補助を行う路線を運行する車両の購入費 ※申請期限：11月10日	県が国や市町とともに運行費補助を行う路線への利用促進策に資する取り組み ※申請期限：1月31日
補助対象経費	1か2のいずれか少ない額 1.低床型車両：10,000千円 その他の車両：5,000千円 2.実費購入費から備忘価額として1円を控除した額	1.住民自ら地域の公共交通を守り育てていく意識の醸成に要する経費 2.マイカー等から公共交通への転換を促す取り組みに要する経費 3.異なる交通モードの連携に要する経費 4.地域に最適な交通体系構築に要する経費
補助率	県1/2、市町1/2以上	1/2
補助上限	5,000千円	500千円

# 1. 生活バス補助制度について（査定要件の検討）

## 【事業概要】

地域住民の生活の足を確保するため、生活バス路線の運行欠損について補助を行う

### 1. 地域間幹線系統（国庫協調）

国庫補助を受ける地域間幹線系統の運行欠損について、国とともに補助（補助率：1/2）

### 2. 県単独補助

国庫補助が入らない路線の運行欠損について、市町とともに補助

→補助率：県 1/3、市町・事業者 2/3（のと鉄道廃止代替路線は、県 1/2、市町 1/2）

補助額 = [(340円 or 事業者キロあたり単価 × 実車走行キロ) - 収入] × 1/3

・ただし、県単独補助においては、事業者の経営努力を促すため、県独自の補助要件を設定（= 入口要件、査定要件）

< 補助要件（県単独補助） >

「入口要件」 = 1キロあたりの費用が高い事業者を除外

→ 500円 or 国キロ単価のいずれかを超える場合、補助対象から除外

「査定要件」 = 事業者の費用を制限

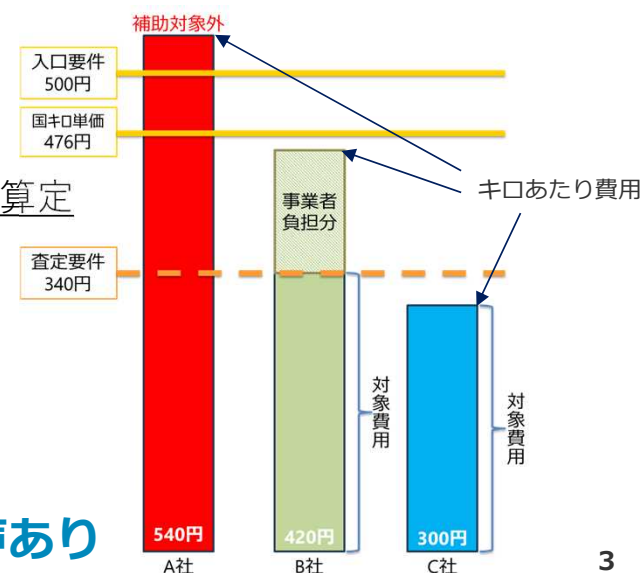
→ 340円 or 1キロあたり費用の低い方に、実走行キロを乗じて費用を算定

例：1キロあたり費用が異なる3社を比較した場合 ※右図参照

A社（540円/キロ）⇒ 補助対象外（入口要件×）

B社（420円/キロ）⇒ 一部補助対象（入口要件○、査定要件△）

C社（300円/キロ）⇒ 全額補助対象（入口要件○、査定要件○）



➡ 人件費・物件費の高騰により、事業者からは補助の増額を求める声あり

## 2. 担い手確保対策について

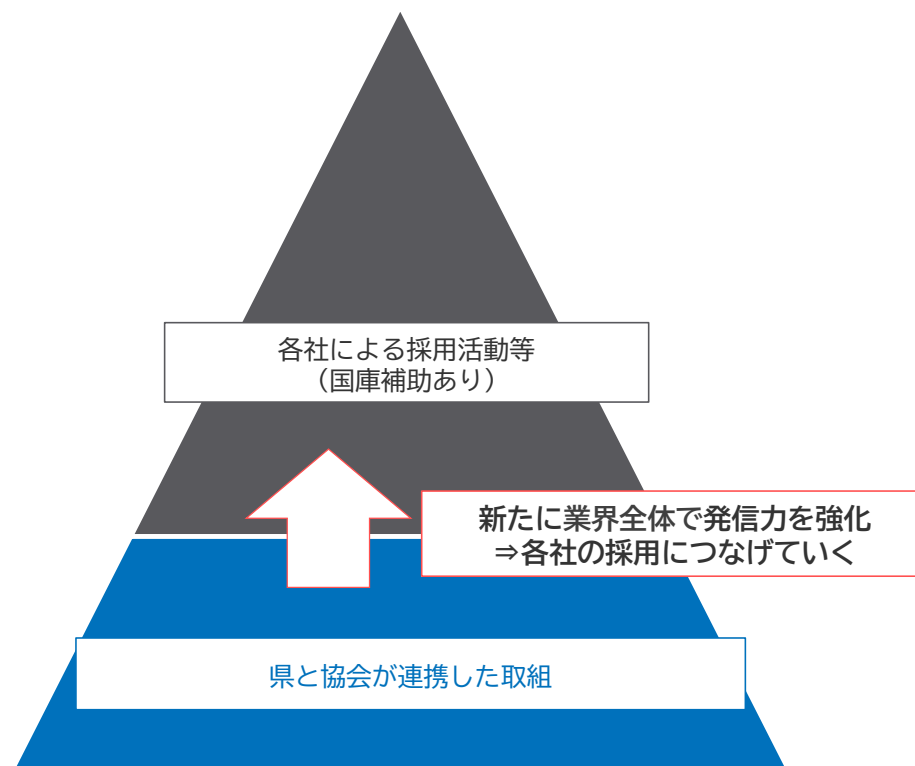
深刻な運転士不足に対応するため各協会等と連携しながら、新たに業界全体の合同企業説明会の開催や運転体験会を開催し、就職希望者と事業者のマッチング機会を創出するとともに、業界のイメージアップ等を行い、県としても、運輸業界の担い手確保に正面から取り組む

### 補助対象

公益社団法人 石川県バス協会  
 一般社団法人 石川県タクシー協会  
 一般社団法人 石川県トラック協会

### 補助内容

- 複数社による合同企業説明会等開催費
- 業界全体のイメージアップに係る広報費 など



## 2. 担い手確保対策について

### R7年度の取組

業界団体が実施する合同企業説明会の開催等に対する支援を実施



・運輸事業の合同企業説明会  
実施回数 3回  
参加者 56名



・コンビニでの広報動画  
(県トラック協会)

### R8年度の取組

○合説・セミナーと合わせ、業界団体と一体となって運転士の仕事の魅力PRに取り組み、未経験者の業界参入を図る  
⇒ 石川県運輸担い手確保協議会(仮称)(構成員:バス協、トラ協、タク協、県など)を立ち上げ、一体となって取り組む

主な対象者		魅力発信	マッチング	事業者の採用力強化
経験者	-	-		
未経験者等	ハローワークやILACに訪れる人	<b>新</b> <u>ハローワーク、ILAC向けセミナー</u> <b>新</b> <u>リーフレットの作成 (HW職員等が活用)</u>	<b>合同企業説明会</b> 求職者と事業者のマッチングの場を創出する	<b>事業者向けセミナー</b> 事業者自身の採用力の底上げを図る
	自己就職者	<b>新</b> <u>特設HP・ネット広告等による魅力発信</u>		

### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

- 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、地域公共交通計画を策定**（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

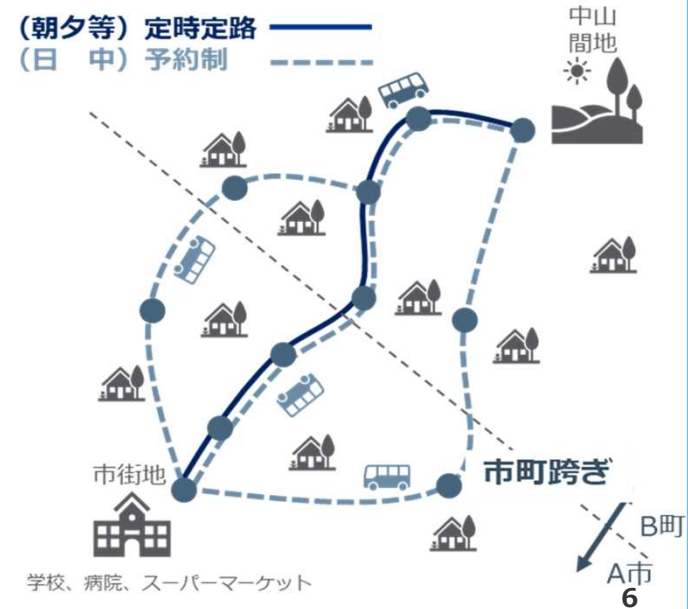
#### 〔奥能登4市町共通のAIオンデマンド交通システムの導入〕

- ▶ 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

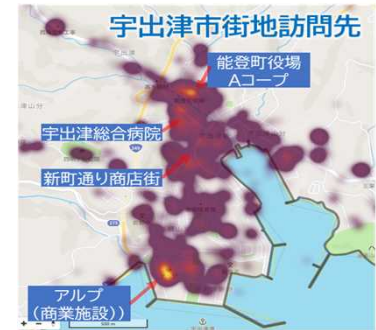
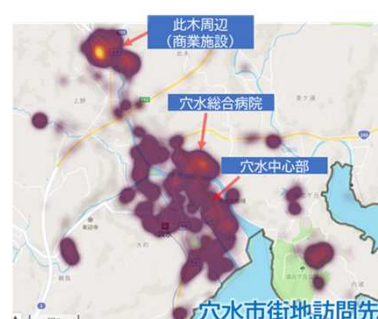
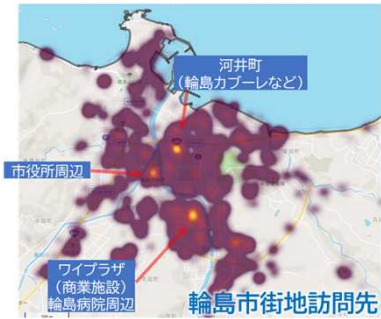


	短期（～R7年度末）		中期（～R10年度末）	長期（～R14年度末）
	R6年度	R7年度	R8～10年度	R11～14年度
【能登4市5町】 <b>第一次計画</b>	金沢と能登地域への 広域移動手段の確保		JR七尾線・のと鉄道・特急バスの運行・維持・利用拡大	
【能登4市5町】 <b>第二次計画</b>	新たな交通手段の活用を含めた 路線バス、コミュニティバス等の再構築を検討		実証運行	実証実験の結果を 踏まえて運行
【奥能登2市2町】 <b>パイロット・プロジェクト</b>	※反映 共通AIオンデマンド交通システム導入 広域運営体制づくりの検討			

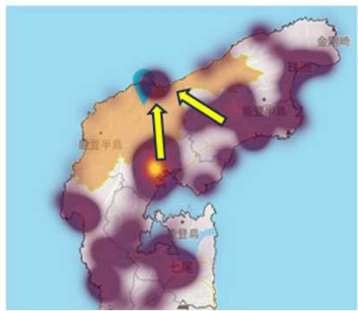
### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

- 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

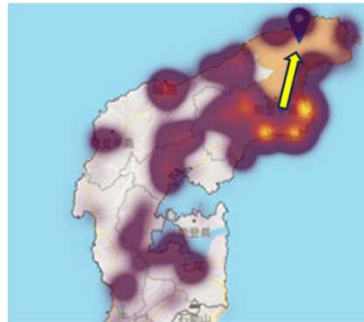
#### ① 市街地における主要な目的地分析 ⇒ 行政施設・大型商業施設・病院・中心商店街などに多く移動



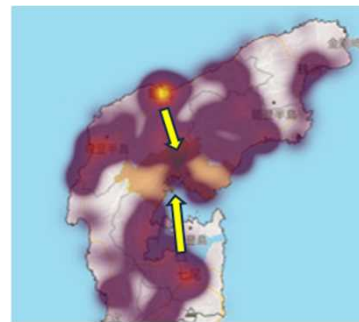
#### ② 市町を跨ぐ移動も相当程度確認



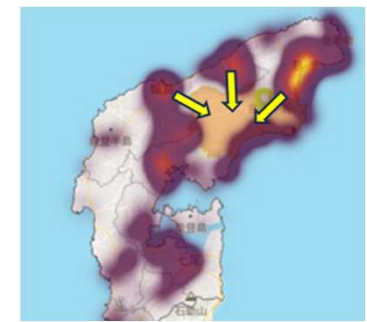
輪島市への移動  
(穴水町・能登町からの移動が多い)



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)

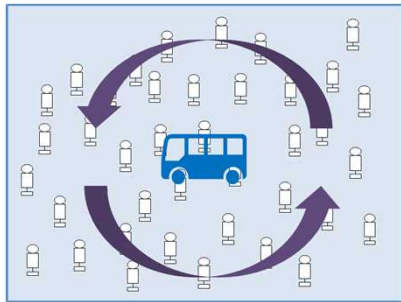
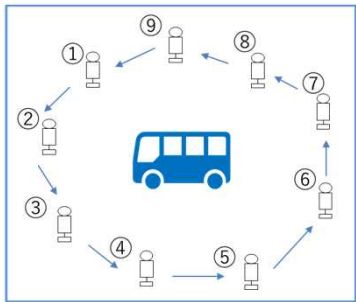


能登町への移動  
(輪島市・珠洲市からの移動が多い)

### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

- 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



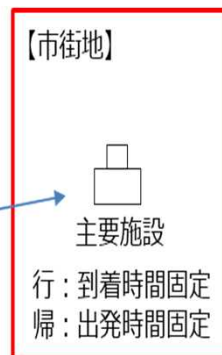
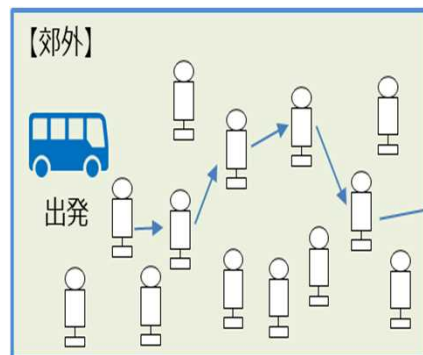
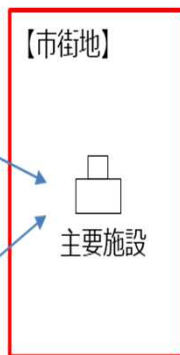
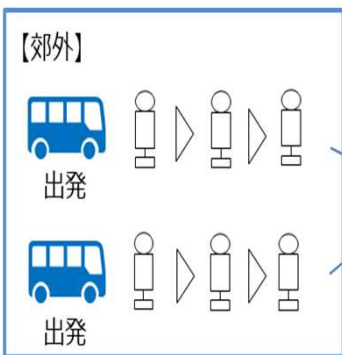
##### 【従来】

- ・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】

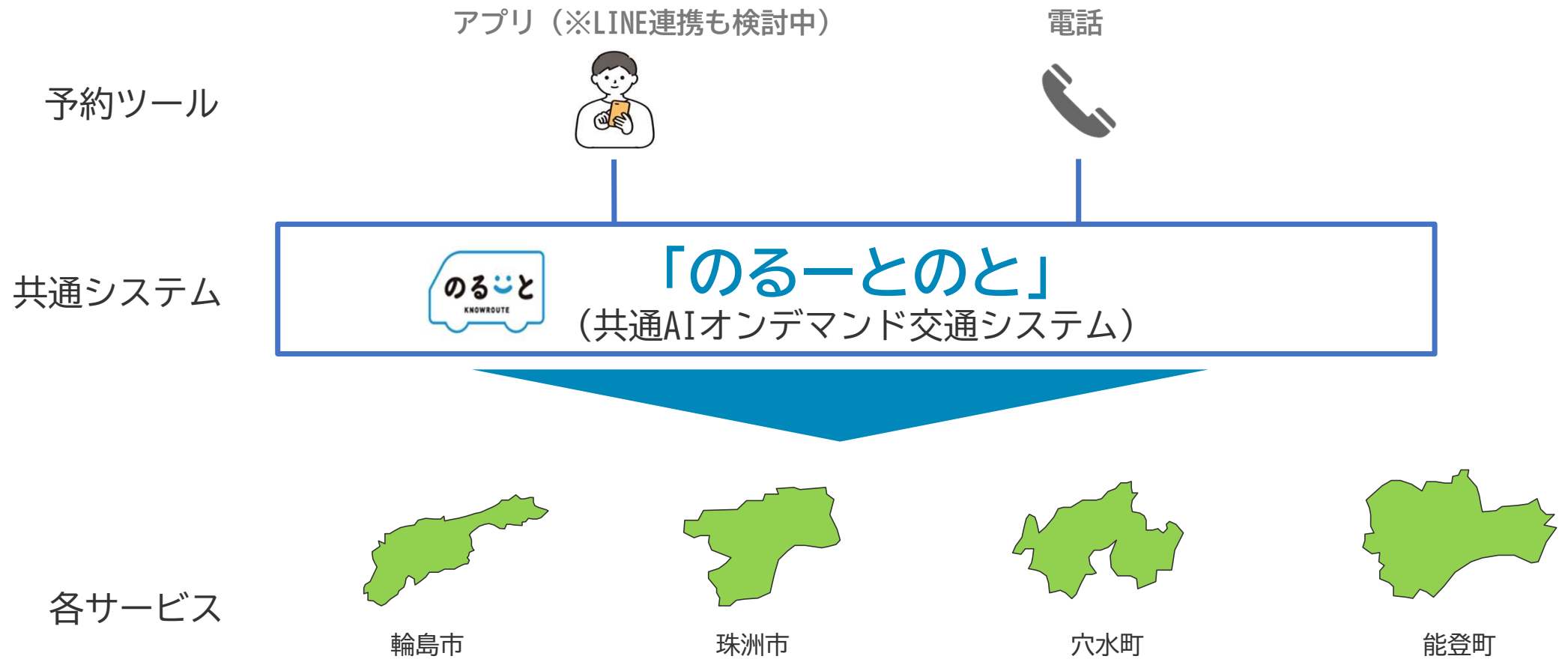
- ・定時定路線での運行（例）1日2往復、週2日1往復など
- ・路線から遠い方は利用しにくい

##### 【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

### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

共通AIオンデマンド交通システム（イメージ）



### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

- 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AI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〕

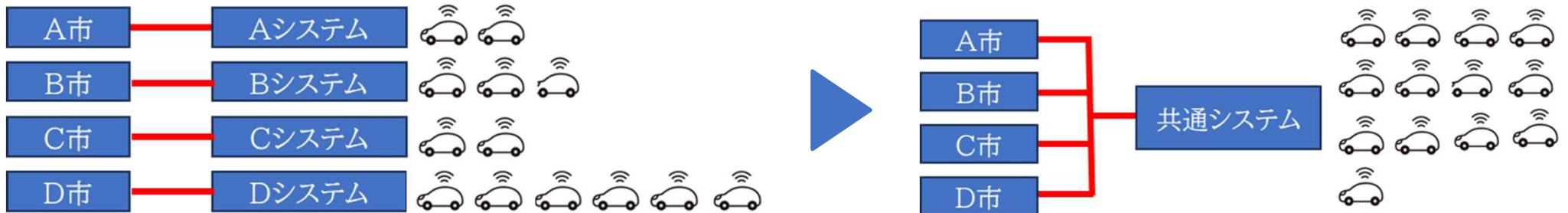
項目	削減率
運行管理システム ※エリア面積・仕様で変動	▲50%
導入支援費 ※エリア面積・仕様で変動	▲50%
コールセンター	▲50%
広報関連 ※チラシ・ポスターデザイン印刷・HP作成	▲25%
合計	▲48%

#### 〔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



### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

- 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）

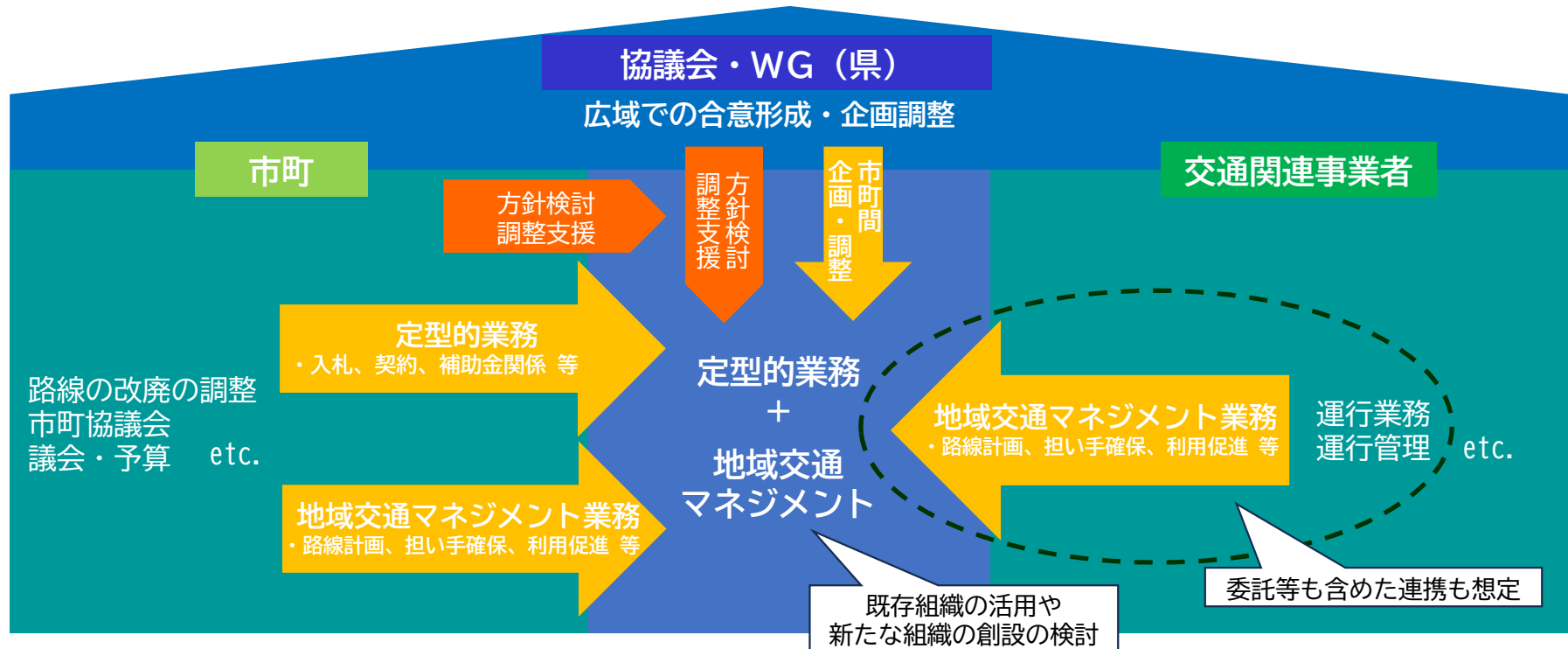
【県・市町・システムベンダー】

- 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

### 3. 能登地域公共交通協議会について（「交通空白」解消パイロット・プロジェクト）

- 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



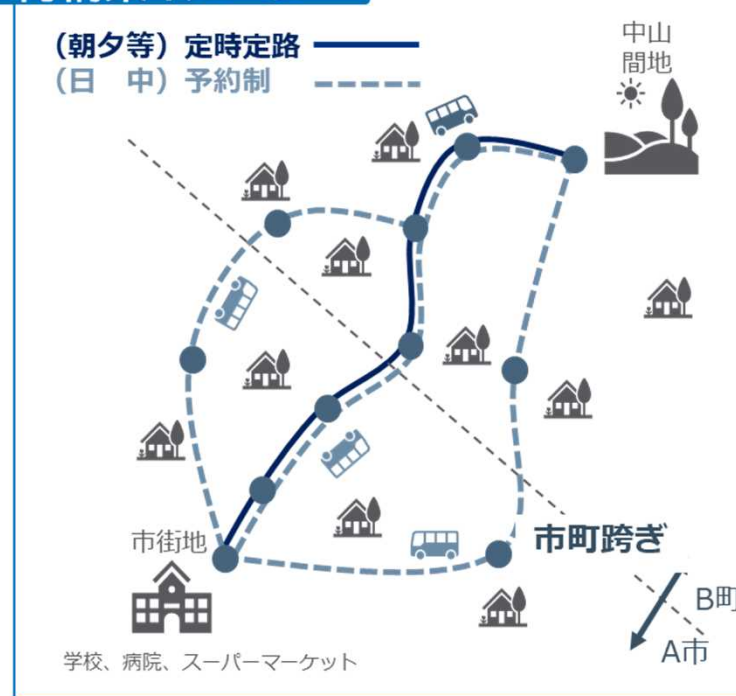
### 3. 能登地域公共交通協議会について（新たな交通モード導入に向けた研究会）

#### 【能登地域公共交通計画（地域幹線交通及び地域内交通）】

- ▶ 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



- ⇒ **国と連携し、新たな交通モード導入のノウハウや国の補助金の活用方法の研究会を協議会として開催**  
(内容) 新交通モード (AIオンデマンド交通、公共ライドシェア、自動運転等) の先進事例紹介  
各市町の取組共有、国補助制度の紹介 等

### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

#### 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
- **法定協議会を設置**し、4市5町における**広域的な地域公共交通計画**を策定

##### <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

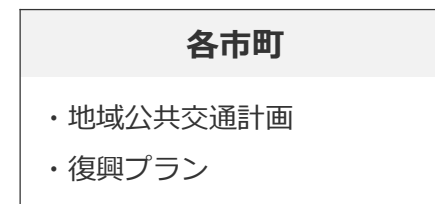
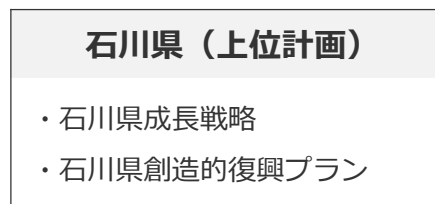


（写真）小松市提供

（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石川県創造的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



### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

目指す将来像及びその実現に向けた基本方針

#### 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

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）

J R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<sup>(※)</sup>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）

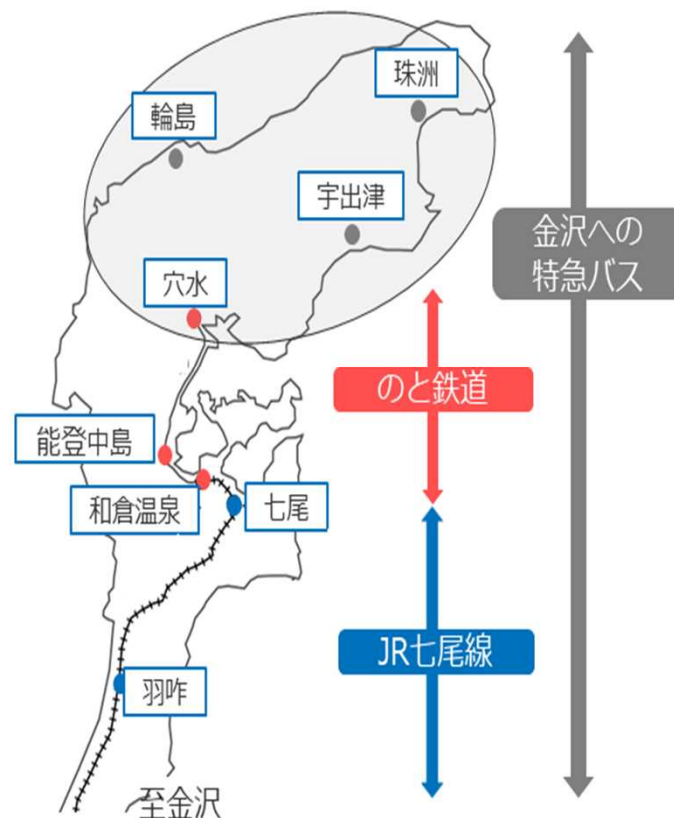
### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

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

#### 広域基幹交通の維持・確保



J R 七 尾 線



の と 鉄 道



北陸鉄道特急バス 16

### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

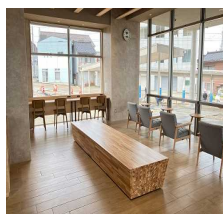
#### 広域基幹交通（第一次計画）における施策体系（2/2）

## 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

### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

地域幹線交通及び地域内交通（第二次計画）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



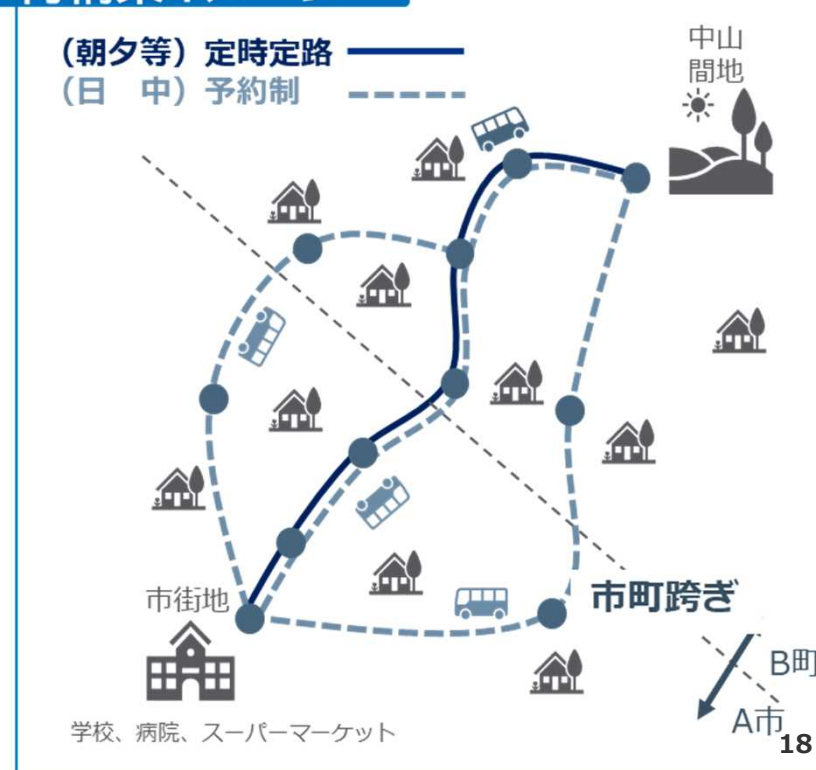
- 輸送実績等：持続可能性を高めるためにより住民の利用実態に応じた運行形態の検討が必要
- アンケート：将来的に公共交通を利用するニーズは高く、利便性の向上を要望する声が多い

▶ 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**

▶ **大量輸送が必要ない路線・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



### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

#### 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

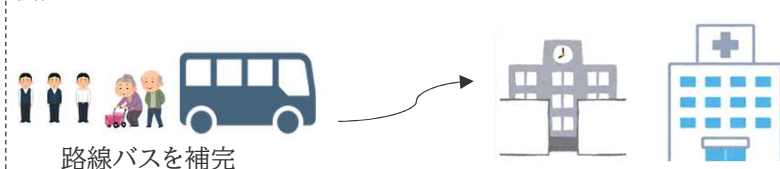


施策  
03

#### 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

### 3. 能登地域公共交通協議会について（能登地域公共交通計画）

#### 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D X（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