

能登半島地震からの復興における 公共交通移動モデルの構築支援に 関する調査等業務

報 告 書

令和 8 年 3 月

国土交通省北陸信越運輸局
株式会社日本海コンサルタント

報告書目次

1	業務概要	1
(1)	業務概要	1
(2)	業務目的	1
(3)	業務内容	2
(4)	業務実施方針	3
2	地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷の整理	8
(1)	震災2年目のフェーズにおける地域公共交通へのニーズ	8
(2)	地域公共交通にかかる自治体及び交通事業者の意向	18
(3)	本章のまとめ	44
3	公共交通の広域運営体制の設立に向けた具体的な検討	46
(1)	検討の概要	46
(2)	広域運営体制検討の背景と必要性	47
(3)	市町が担う公共交通関連事務の棚卸し	63
(4)	広域運営体制に求められる役割・機能	68
(5)	組織形態の比較検討	71
(6)	能登地域における広域運営体制の方向性	75
(7)	まとめ	81
4	新たな交通モード（広域的なデマンド交通）の仕様検討	85
(1)	検討概要	85
(2)	交通モードの類型整理	87
(3)	AI デマンド交通の特性と適用範囲	89
(4)	広域でAI デマンド交通を導入することの必要性	93
(5)	エリア特性に応じたデマンド運行方式の方針	96
(6)	エリア特性に応じた交通モードの選定方針	98
(7)	各市町におけるデマンド交通導入プラン	100
(8)	検討のまとめ	106
5	シンポジウムの運営支援	108
(1)	開催概要	108
(2)	発表資料	112
(3)	開催結果	138
6	本業務の成果と課題	148

第 1 業務概要

1 業務概要

(1) 業務概要

- ・業務名 能登半島地震からの復興における公共交通移動モデルの構築支援に関する調査等業務
- ・業務期間 令和7年7月7日～令和8年3月31日
- ・業務内容
 - 1) 地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷の整理 一式
 - 2) 地域公共交通移動モデルの構築支援 一式
- ・業務委託料 2,959,000 円（うち消費税及び地方消費税の額 269,000 円）
- ・発注者
国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課
- ・受注者
株式会社日本海コンサルタント 新潟支店
〒950-0965 新潟県新潟市中央区新光町 19 番地 8
パブリシティ・フレックスビル 506 号室
TEL: 025-282-5813
担当：社会事業本部計画研究室
〒921-8042 石川県金沢市泉本町 2 丁目 126 番地
TEL: 076-243-8287

(2) 業務目的

奥能登地域においては、令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震において、最大震度7を記録する甚大な被害を受け、また、同年9月には令和6年奥能登豪雨が発生し、復旧・復興への道半ばで更なる被害をもたらした。令和6年能登半島地震の発生から1年が経過したが、鉄道やバス等の地域公共交通は、道路の復旧に合わせて順次運行を再開しているものの、一部路線では運休や迂回等が続いている状況であり、対応の長期化が想定される。

また、昨今では、人口減少やコロナ禍の影響等による利用者の減少や運転者不足等の影響により、全国各地で路線の廃止や減便等が相次ぎ、いわゆる「交通空白」の状態となる地域も生じている中で、能登地域においては、従前からのこれらの課題も相まって、発災以降、タクシー事業者の休廃止や路線バスの減便が加速化し、公共交通の確保・維持がより厳しい状況となっている。

こうした課題がある中、県が中心となり能登地域における持続可能な地域交通への再構築に向けた検討は着実に進められ、令和6年度末に「石川県能登地域公共交通協議会」において、「第一次能登地域公共交通計画」が策定され、広域基幹交通の確保維持として、のと鉄道の再構築や特急バスの確保維持に関する方策等が取りまとめられ、さらに、二次計画として、市町を跨ぐ広域的な地域交通のあり方についても令和7年度内に取りまとめていく方針が示された。

北陸信越運輸局において令和6年度に実施した「地域公共交通の復興における対応手法・移動

モデルの構築に関する調査等業務」においては、令和6年能登半島地震において被災した奥能登2市2町における被災状況を整理し、過去の被災事例における被災パターンとの類似点の調査・分析や復興のフェーズに応じて変化する地域課題を踏まえ、移動手段の確保に関する対応手法を整理し、事業スキームモデルや移動モデルの構築に係る支援を行った。また、今後の災害対応に生かすことを目的として、発災以降の地域公共交通に係るニーズ・対応の変遷について調査・整理を行った。

上記を受け、本業務では、常に変化する奥能登被災地の状況を踏まえて、発災から2年目における地域公共交通に係るニーズ・対応の変遷について、令和6年度調査結果のアップデートを行うとともに、能登地域の一次計画や、今後策定となる二次計画と連携を図りながら、奥能登2市2町の地域公共交通の確保維持に向けた公共交通移動モデルの構築支援を行い、今後の奥能登地域における持続可能な地域公共交通の再構築に向けた検討への一助となることを目的に実施したものである。

(3) 業務内容

① 地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷の整理

奥能登2市2町（珠洲市、輪島市、能登町、穴水町）において、震災2年目のフェーズにおける地域公共交通へのニーズ及び自治体や交通事業者における対応状況の変遷について、自治体へのヒアリングや公表資料等を参考について整理を行った。

整理した内容については、(3)②における地域公共交通移動モデル構築支援における検討や同様の災害発生時の対応への基礎資料として活用することを目的とした。

② 地域公共交通移動モデルの構築支援

令和6年度調査事業では、奥能登地域での持続可能な地域公共交通の構築に向けて、地域全体でのリソース共有による運行効率性の向上を目指した広域運営組織の設立や新たな交通モード（広域的なデマンド交通）の導入について提言を行った。その内容を受け、本業務においては、広域運営体制の設立に向けた具体的な検討や、新たな交通モード（広域的なデマンド交通）の仕様の検討等、地域公共交通移動モデルの構築に向けて、石川県、奥能登2市2町、事業者等と連携・調整を図りながら、伴走支援等も含めたより踏み込んだ支援を行った。

また、本業務の実施にあたっては、必要に応じて、県・奥能登2市2町・交通事業者等の関係者を交えたシンポジウムを企画・開催する等、関係者と密に情報共有を図りながら実施した。

- 1) 公共交通の広域運営体制の設立に向けた具体的な検討
- 2) 新たな交通モード（広域的なデマンド交通）の仕様検討
- 3) 能登地域公共交通シンポジウムの開催

(4) 業務実施方針

業務の目的を踏まえて、本業務は以下の方針に従って実施した。

◆令和6年度調査結果から見た能登地域の交通課題

【バス・タクシー運転士不足の深刻化と人材確保難】運転士人材の高齢化と震災をきっかけとした地域外流出により、運転士の安定的確保が困難な状況が続いています。

【市町をまたぐ広域的な移動手段の確保・維持の困難さ】通院や通学など実質的に市町境を越える移動が不可欠な一方で、バス路線の撤退により、運行エリアが断片化される懸念があります。

【既存公共交通の再編に向けた費用対効果と利便性の両立】限られた財源の中で、住民の満足度と運行コストのバランスを取る必要があります。

【市町単位での対応の限界、広域運営体制の必要性】地理的・人的資源の制約により、単独市町では持続可能な運営が難しくなっています。

【住民ニーズの変化（通院・買物・送迎等）への即応体制の確立】震災以降の住環境・施設配置の変化に対応した柔軟なサービス提供が求められています。

◆調査全体の着眼点

- **震災2年目以降における公共交通ニーズと実態の変化を定量的・定性的に把握**：並行して実施予定の石川県能登地域公共交通計画策定のプロセスと密接に連携し、データと住民の声の双方からニーズの変遷を捉え、政策判断の基礎資料とします。
- **既存交通資源・人材の広域的活用による効率化の具体化**：バス・運転士などの既存資源の再配置・共用を検討し、デマンド交通や支え合い型交通を含む多様な移動手段について、地域特性に応じて実効性あるモデルを模索します。
- **広域運営組織の設立と持続的運営に向けた制度設計・運営支援**：中長期的な運営スキームの構築に向けて、先進事例等を元に制度面・財源面の支援策を検討します。
- **公共交通利用者・送迎負担者双方の満足度を高める交通ネットワーク設計**：利便性・アクセス性の高い移動手段による、移動における送迎負担の軽減をめざします。

◆本業務の実施方針

実施方針1：能登の復興と定住支援を見据えた地域実態に寄り添った交通体系再構築
：住民の実生活に密着した移動支援により、地域の復興と居住継続を後押しします。

実施方針2：石川県、2市2町、交通事業者との協働による交通計画づくりの推進
：交通利用者や地域関係者の声を反映しながら、共創型の計画策定を行います。

実施方針3：中立的かつ専門的知見を持つ立場で制度設計・実証支援まで一貫して実施
：調査から制度構築・運用支援まで一体的に対応する体制を整備します。

(1) 地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷の整理

●検討の着眼点

POINT
1

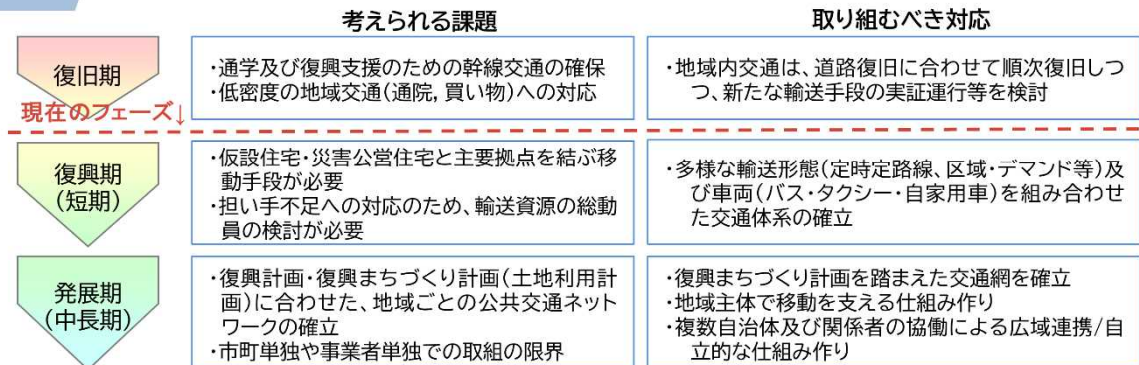
復旧期・復興期・発展期で変化する移動ニーズの時間軸分析

各市町で策定された復興計画や住宅整備方針も踏まえ、変遷する移動ニーズの変化として考えられる項目を時系列で整理いたします。（図1）

POINT
2

公共交通の担い手となる運転士・事業者等の充足状況及び見通し

交通サービス提供の持続可能性を支える担い手となる交通事業者（バス・タクシー）のヒアリング結果を通して、輸送リソースの充足状況を把握します。



【図1】能登地域における復興フェーズごとの公共交通の対応手法（イメージ）

●情報収集項目と分析・活用方法

- ・各種既存資料から地域ニーズと実態の全体像を抽出するとともに、事業者の現状を把握し、実現可能な運行体制の検討に役立てます。
- ・定性調査（ヒアリング）と定量データ（アンケート、実績）を組み合わせ、主観的判断と客観データとの整合性を確認しながら、次ステップの移動モデル構築支援につなげます。

情報収集項目	分析方法	活用方法
市町の公共交通交通計画及び復興(まちづくり)計画	将来交通ネットワーク及び震災後の復興計画における公共交通の位置付け等を抽出	交通モード別再編、運行計画作成の前提となる上位計画として活用
公共交通ネットワーク及び運行本数(震災後～R7年時点最新)	GISを活用した施設アクセス分析	震災後の需要・供給変化を受けた最新の交通ネットワーク図をもとに、交通再編案を検討
仮設住宅や商業施設の立地状況		
住民・高校生アンケート結果(石川県が別途実施予定)	住民の移動特性の集計結果をもとに、移動需要等の追加分析	住民・高校生の移動の生活圈を把握し、特に市町をまたぐ交通の必要性を検討する
各路線バスの利用実績(バス事業者が実施した動態調査)	曜日別、時間帯別・便別・区間別の車内人数・乗車密度を集計	路線バスが必要または車両のダウンサイズが可能な路線・区間の抽出
タクシー事業者の車両数・人員状況及び交通再編に係る参加意向	各社のヒアリング調査結果に基づき事業者ごとに比較整理	新しい移動手段検討にあたっての事業者の輸送リソースを把握する

(2) 地域公共交通移動モデルの構築支援

1. 公共交通の広域運営体制の設立に向けた具体的な検討

① 解決すべき課題

運営基盤の脆弱性と持続性の確保

- ・各市町が個別運営を行うことで非効率性が生じ、**運営コストの負担が増大**しています。
- ・**運転者不足**により路線維持が困難になっている状況が深刻化しています。市町境界をまたぐ**広域移動ニーズに適切に対応できなくなる**ことが懸念されます。
- ・災害復旧過程において自治体**職員が復興業務に忙殺**され、公共交通政策への対応力が不足することが懸念されます。

事業者間の連携・調整の必要性

- ・**タクシー事業者の休廃業**が加速化していることにする必要があります。
- ・**既存交通事業者との役割分担**を明確化するとともに、自家用有償運送との協調体制を構築する必要があります。

② 検討の着眼点

持続可能な財政・運営モデルの構築

- ・市町負担の公平性と透明性を確保した仕組みを構築し、国・県補助制度を最大限活用しつつ、運営効率化によるメリットが享受出来るモデルを提案します。

段階的実装による実現可能性の確保

- ・**導入メリットの高いエリア**から**段階的に拡大**していくことで実現可能性を高めます。
- ・**既存システムとの整合性**を保ちながら、地域特性に応じた**柔軟な運営形態**を許容することで地域に適合したシステムを構築します。

③ 具体的な提案

- ・下記のフェーズに合わせて、段階的に広域運営体制の構築に向けて合意形成を進めます。

フェーズ

1

広域運営体制に向けた基盤整備

- ・**広域運営組織の法的枠組みを検討**します（法定協議会を土台とした緩い組織づくりから、将来的に一部事務組合、社団法人化等の比較検討）。
- ・自治体への意向調査を実施しながら、**事務分担及び財政負担スキームの設計**を行います。

フェーズ

2

広域運営パイロット事業実施を契機とした広域運営の試行準備

- ・**パイロット事業の実施計画を今後具体化**していく中で、スケールメリットを生かした運営効率化や、統一的な情報発信について検討していきます。

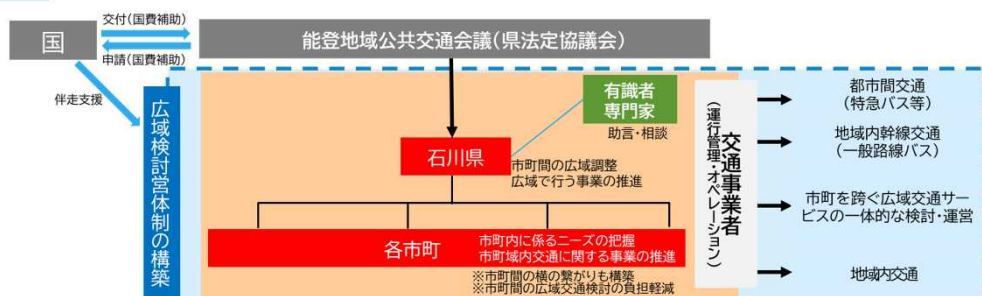


図:能登地域における地域公共交通の復興対応手法・移動モデル構築体制イメージ

2. 新たな交通モード（広域的なデマンド交通）の仕様検討

①解決すべき課題

利用者ニーズと運行効率性の両立

- 一般的にデマンド交通は、限定されたエリア内で高密度に運行することにより利便性を高めることが出来ますが、能登地域におけるAIデマンドは、その**対象エリアが広域すぎる**ことにより、AIデマンド交通としてのメリットである**効率性が低下**する懸念があります。
- **フルデマンド**方式と、予約が要らない**定時定路線**交通（≒バス路線）との**適切なバランスを図る**必要があります。**特に、高齢者にとっての分かりやすさ、利用しやすさ**を確保する必要があります。

既存交通との競合・重複回避

- **定時定路線バスとの適切な役割分担を明確化**する必要があります。（輸送力・想定需要に合わせた交通モードの選択）
- **一般乗用タクシー事業との共存・協調**を図る必要があります。
- 路線バス及びAIデマンド交通の**二重投資によるコスト増大を回避**する必要があります。

②検討の着眼点

ハイブリッド型交通システムの設計

- 路線特性（現行交通の利用数）に応じて交通モードを最適配置します。
- 利用者が理解しやすい予約方式、運行ルートなどのサービス体系を設計します。

技術導入の段階的アプローチ

- 市街地部など、**AIデマンド交通が最も効果的なエリア**を中心に、AI配車システムを**段階的に導入**し、効果検証をしながら段階的に拡大していくアプローチを提案します。

③具体的な提案（県・市町の伴走支援の内容）

• 下記のとおり、能登地域の広範かつ人口低密度のエリアにふさわしい広域的なデマンド交通の実現に向けて、地理条件や人口分布に応じた柔軟な交通導入に向けて、県及び市町、事業者との検討について技術的助言などの伴走支援を行います。

1) 交通モード設計

- **主要幹線**（特に市町またぎの路線）は基本的に**定時定路線**（一般バス）を維持するものとし、**昼間時間帯**においては**需要に応じてAIデマンドによる代替**も視野に入れます。
- **市街地部**においては、時刻を定めず、停留所（乗降ポイント）を密に配置した「**フルデマンド交通**」とし、乗合率向上が期待出来るエリアを中心に導入します。
- **市町をまたぐ郊外路線**において、特に谷筋や一本道など距離が長い区間においては、フルデマンド交通では逆に効率が低下することから、市街地への着時刻（ダイヤ）を指定した「**準デマンド交通（着時刻指定型デマンド）**」を導入し、需要の分散を防ぎながら、利用者の予約に応じた柔軟なルート設定を行います。

2) 車両・人員配置計画

- 輪島市、穴水町、能登町、珠洲市それぞれにおいて、将来的に3～4台ずつ（合計15～16台程度）のデマンド交通の導入を視野に入れつつ、**導入当初は市街地部からのスモールスタート**とします。

3) 予約・配車システム仕様

- 2市2町**共通のAI配車システムの導入**を目指し、県及び市町でのシステム仕様選定に向けて技術的助言等の伴走支援を行います。広域的に複数の事業者が無理なく連携できる運用環境に向けた助言を行います。

④関係者との意見交換会の内容

• 移動モデル構築支援においては、**国、県、市町及び交通事業者との密接な意見交換**が必須であることから、下記の内容にて現地での意見交換会の実施を提案します。

1) 意見交換の主なテーマ

- 広域運営体制構築に向けた**業務分担、費用負担、実証運行の実施時期**に関する調整
- AIデマンド交通など新たな輸送手段にあたっての**制度設計、運行ルート、サービス提供内容**
- 市町が**共同で取り組むことが出来る事業**（PRなど利用促進の取組等）の事業内容

2) 意見交換会のタイミング

- 9月：**AIデマンド交通に係る骨子**の確定に向けた議論
- 2月：**AIデマンド交通のパイロット事業実施計画**の詳細、**広域運営体制の確立**に向けた意見交換（上記以外にも、必要に応じて随時県及び市町と協議するものとします）

第 2 地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷 の整理

2 地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷の整理

奥能登2市2町（珠洲市、輪島市、能登町、穴水町）において、震災2年目のフェーズにおける地域公共交通へのニーズ及び自治体や交通事業者における対応状況の変遷について、自治体へのヒアリングや公表資料等を参考について整理を行った。

(1) 震災2年目のフェーズにおける地域公共交通へのニーズ

① 各市町の復興計画における地域公共交通の位置付け

奥能登地域4市町の復興計画では、令和6年能登半島地震からの復興において、地域公共交通が住民の定住・交流を支える重要な基盤として位置付けられている。以下、各市町の特徴的な施策方針を各市町復興計画における地域公共交通の記載内容から整理した。

(ア) 輪島市

輪島市は、従来、市街地を循環するコミュニティバス「のらんけバス」が運行されていたが、発災後に運行休止となった。その後、被災者の移動ニーズに対応するため、仮設住宅からの移動需要を含めたデマンド交通等の新規運行に取り組んでおり、令和6年8月よりデマンド交通「のらんけプラス」を実施している。今後の施策として、災害時の機動的な交通手段の確保と、新たな交通手段の導入による持続可能な公共交通体系の構築を特徴としている。

1-2-4 持続可能な公共交通の確保

取組内容								
行政の取組					市民や事業者等の取組（イメージ）			
運行形態やダイヤを地域の実情に応じて見直し、安心して暮らせるまちづくりを支える交通ネットワークを構築するとともに、市民による公共交通の積極的な利用を促します。					「乗って残す」必要があるという意識の下、自ら公共交通を積極的に利用して路線の維持に協力します。			
復旧期			再生期	創造期	想定する事業、補助メニュー または具体的な取組等	実施主体（●主体、○関係）		
令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	(概ね4年程度)	(概ね4年程度)		市	県	国 市民・ 事業者等
					- バス路線維持対策事業 - 路線バス運賃助成事業	●		○

1-2-5 新たな交通手段の導入

取組内容								
行政の取組					市民や事業者等の取組（イメージ）			
人工知能（AI）を活用したオンデマンド方式やライドシェアの導入等により、快適で利便性の高い公共交通を構築し外出機会の拡大を促します。					サービス向上のためのフィードバックや市民ドライバーとして公共交通を担う一員となります。			
復旧期			再生期	創造期	想定する事業、補助メニュー または具体的な取組等	実施主体（●主体、○関係）		
令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	(概ね4年程度)	(概ね4年程度)		市	県	国 市民・ 事業者等
					- デマンドバス運行事業 - ライドシェア運行事業	●		○

(イ) 珠洲市

珠洲市の復興計画では、「持続可能な地域公共交通のあり方の検討」を基本方針として掲げ、バス・タクシーなどの公共交通基盤の再構築に取り組むこととしている。また、自動運転バスの導入を検討しており、これは人口減少下での運転士不足への対応と、持続可能な交通体系の実現を目指すものである。

大施策2-6 地域公共交通の再建

中施策(1) 持続可能な地域公共交通のあり方の検討

【事業】持続可能な地域公共交通の取組〔企画財政課〕

市無料バス事業を継続するとともに、ライドシェア事業に関する検討を行い、本格実施に向けた取り組みを進めます。

事業内容	短期（～R7 末）	中・長期（～R11 末）		
市無料バス事業	事業の継続（無料バス）			
ライドシェア事業	ニーズ調査、事業者と検討、先進地視察	実証実験	本格導入	

中施策(2) 公共交通等交通基盤の充実

【事業】自動運転バスの導入〔企画財政課〕

自動運転バスの技術、コスト等を検証し、導入可能な場合、運行の実現化を進めます。

事業内容	短期（～R7 末）	中・長期（～R11 末）				
自動運転バスの導入	技術、機材の検討 運行スキームの作成 コストの検証	判断	実証実験	【可能な場合】 L2 実証実験	L4 実証実験	本格運行

(ウ) 穴水町

穴水町は奥能登の広域的な玄関口としての穴水駅を有する利点を活かし、穴水駅周辺整備及び地域の特性を活かした新たな交通手段の確保を位置付けている。

(4) 奥能登の玄関口再生プロジェクト



今回の地震により、特に大きな被害を受けた穴水駅及びその周辺の再整備が必要となります。

のと鉄道や北鉄奥能登バスの運行の維持存続に加え、穴水駅を起点に広がる公共交通体系の再整備に合わせた新たな交通手段の確保や、駅から続く町商店街の再生と活性化の他、新たな住まいの確保や物流拠点としての面的整備などが必要不可欠です。

また、穴水駅やその周辺だけではなく、施設が持つ機能の見直しや移転なども視野に入れた形で「奥能登の玄関口 穴水」から「目的地 穴水」となるような、魅力に溢れる再生プロジェクトを実施していきます。



4 奥能登の玄関口再生プロジェクト

■ 実施内容

① 穴水駅周辺の再生

● 穴水駅舎及び周辺施設の再整備

関係機関や関係団体と協議しながら「奥能登の玄関口」から「目的地 穴水」となるような穴水駅舎及び周辺施設（駐車場や宿泊施設、観光案内所など）の再整備に取り組みます。

● にぎわい創出に向けた商店街等の再生

にぎわい創出を図るため商店街などの再生に取り組みます。

● 町全体の機能の再配置

町民のニーズを把握し、アクセスや利便性を考慮した、行政や医療など町全体の機能の再配置を推進します。また、居住誘導区域の見直しも行い、宅地整備に取り組みます。

② 公共交通機関や新たな交通手段の整備

● 海の玄関口としての活用

平時は水上タクシーの運航など海路を新たな観光資源とし、災害時には廃棄物などの輸送手段としての活用を目指します。

● 地域の特性を活かした公共交通機関の再整備

地域の課題やニーズに合わせた公共交通機関の再整備を推進します。

● 新たな観光列車の再整備

のと鉄道株式会社と連携した「語り部列車」などを継続して運行することで、震災の記憶を後世に伝えるとともに、町のにぎわいの創出を推進します。

● 二次交通の機能強化の推進

奥能登の玄関口という立地条件を活かしたハブ機能と二次交通の強化を図ります。

(エ) 能登町

持続可能な地域公共交通に向けて、過疎地域における高齢化とスクールバス・予約制乗合タクシー等の3つの公共交通が混在している現状を踏まえ、地域公共交通の見直しと利用促進、のと里山空港の利用促進を特徴としている。

1 インフラの早期再生と強靱化

<1-4>

方向性4 持続可能な地域公共交通の検討

現状と課題

- ・本町では、路線バス、住民混乗スクールバス、予約制乗合タクシーの3つの公共交通が運行しています。
- ・路線バスは、発災とともに全線で運転を見合わせましたが、道路の復旧状況に応じて順次再開されています。今後は、応急仮設住宅の入居などに伴う利用者ニーズの変化への対応、市街地等の復旧・復興にあわせた路線の見直し、カーシェアリング等の新たな交通手段の確保を進める必要があります。
- ・のと里山空港も甚大な被害を受けました。空港及び周辺の機能強化を図るとともに、奥能登の中心に位置する空港の利便性向上に向け、増便や能登各地との移動手段の確保が必要です。

町民アンケート、次世代アンケートの主な分析結果

- ・能登町から移転した、または移転したい理由として「交通の便が悪く通勤・通学が不便」と回答した人が35.3%となっている。

復興に向けた主な取組

施策編P5参照

① 公共交通の復旧

- ・町民の生活の足となる移動手段を確保するために事業者支援をします。

② 地域公共交通等の見直し、利用促進

- ・利用者のニーズの変化やまちの復旧・復興にあわせた地域公共交通等の見直しなど、公共交通の在り方について検討を行うとともに、事業者、関係機関、町民、町が一体となった利用促進の取組を進め、持続可能な公共交通体系を構築します。
- ・応急仮設住宅等における交通弱者の日常生活を支援するため、コミュニティ・カーシェアリングの導入を進めます。

③ のと里山空港の利用促進

- ・県やのと里山空港利用促進協議会等と連携し、のと里山空港の拠点機能の強化や増便、新規就航を働きかけるとともに、空港までのアクセス性の向上や地元住民・県外利用者への助成により利用促進を図ります。

タイムライン

復興に向けた主な取組	復旧期 (R6～R7)	再生期 (R8～R10)	創造期 (R11～R14)
公共交通の復旧	事業者に対する支援による町民の移動手段の確保		
地域公共交通等の見直し、利用促進	計画の見直し、利用の促進		
のと里山空港の利用促進	地元住民・県外からの誘客への利用促進		

意見交換会や対話会、アンケートなどによる主な意見

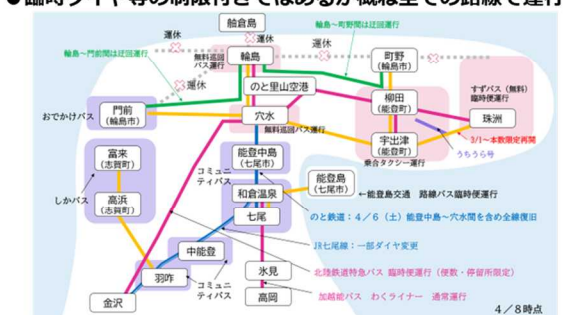
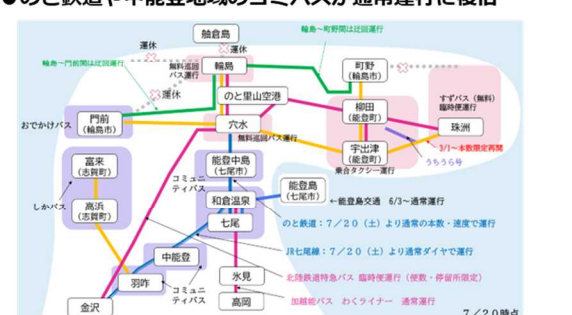
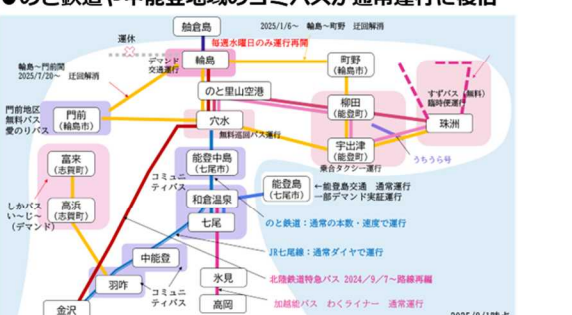
- ・バスの本数を増やしてほしい。買い物のバス、タクシーを復活させてほしい。
- ・スクールバスや路線バスなどによる高校通学の利便性を向上させてほしい。
- ・町内を周遊する公共交通や、お酒を飲んでも帰ることができるような仕組みができないか。
- ・みんなで飛行機利用を促進し、増便につなげたい。

方向性4 持続可能な地域公共交通の検討

復興に向けた 主な取組	事業名	事業概要	事業 主体	事業時期			担当課
				復 旧 期	再 生 期	創 造 期	
公共交通の復 旧	バス待合所整備事業	応急仮設住宅、災害公営住宅を設置する際に、付近にバス待合所がない住宅に対してバス待合所の設置を支援する。	民間等	●	●		企画財政課
	生活路線バス利用促進事業	路線バス事業者に対し、現状の路線網を維持・確保できるよう経営を支援する。	民間等	●	●	●	企画財政課
	予約制乗合タクシー運行補助事業	デマンドタクシー運行事業者に対し、運行費を支援する。	民間等	●	●	●	企画財政課
地域公共交通 等の見直し、 利用促進	仮設住宅等カーシェアリング事業	コミュニティ・カーシェアリングを導入し、地域における交通弱者の日常生活を支援する。	民間等	●	●		復興推進課
	バス待合所整備事業【再掲】	応急仮設住宅、災害公営住宅を設置する際に、付近にバス待合所がない住宅に対してバス待合所の設置を支援する。	民間等	●	●		企画財政課
	生活路線バス利用促進事業【再掲】	路線バス事業者に対し、現状の路線網を維持・確保できるよう経営を支援する。	民間等	●	●	●	企画財政課
	予約制乗合タクシー運行補助事業【再掲】	デマンドタクシー運行事業者に対し、運行費を支援する。	民間等	●	●	●	企画財政課
	能登町地域公共交通協議会	町の公共交通施策について協議するほか、地域公共交通計画の見直しを行う。	民間等	●	●	●	企画財政課
のと里山空港 の利用促進	のと里山空港利用促進事業	地元住民や首都圏等からの誘客に対し、のと里山空港の利用を促進する。	民間等	●	●	●	企画財政課

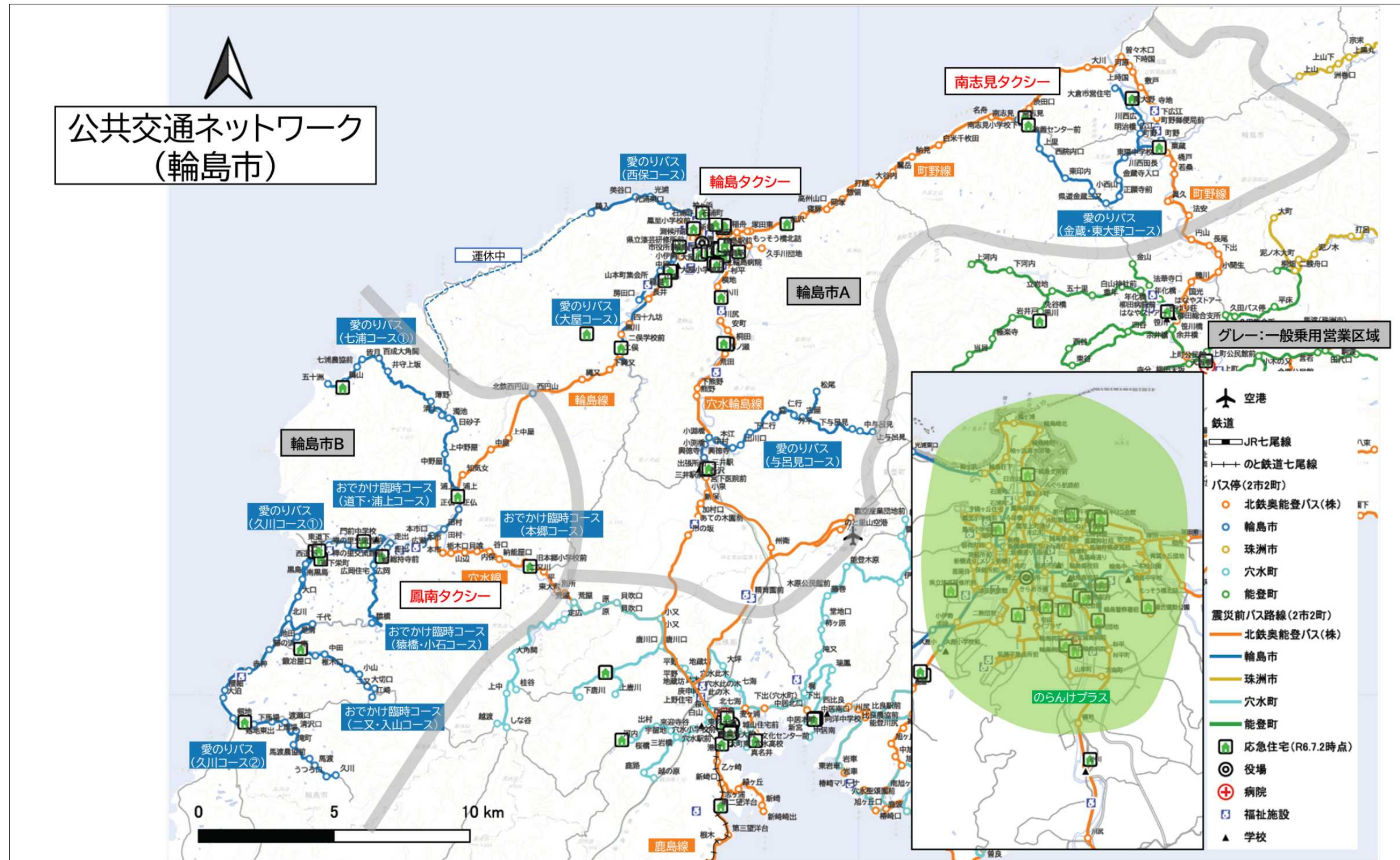
② 震災後の交通事業者における復旧対応状況

震災復興前後の交通事業者の対応を震災直後から令和7年度現在までの推移として取りまとめた。

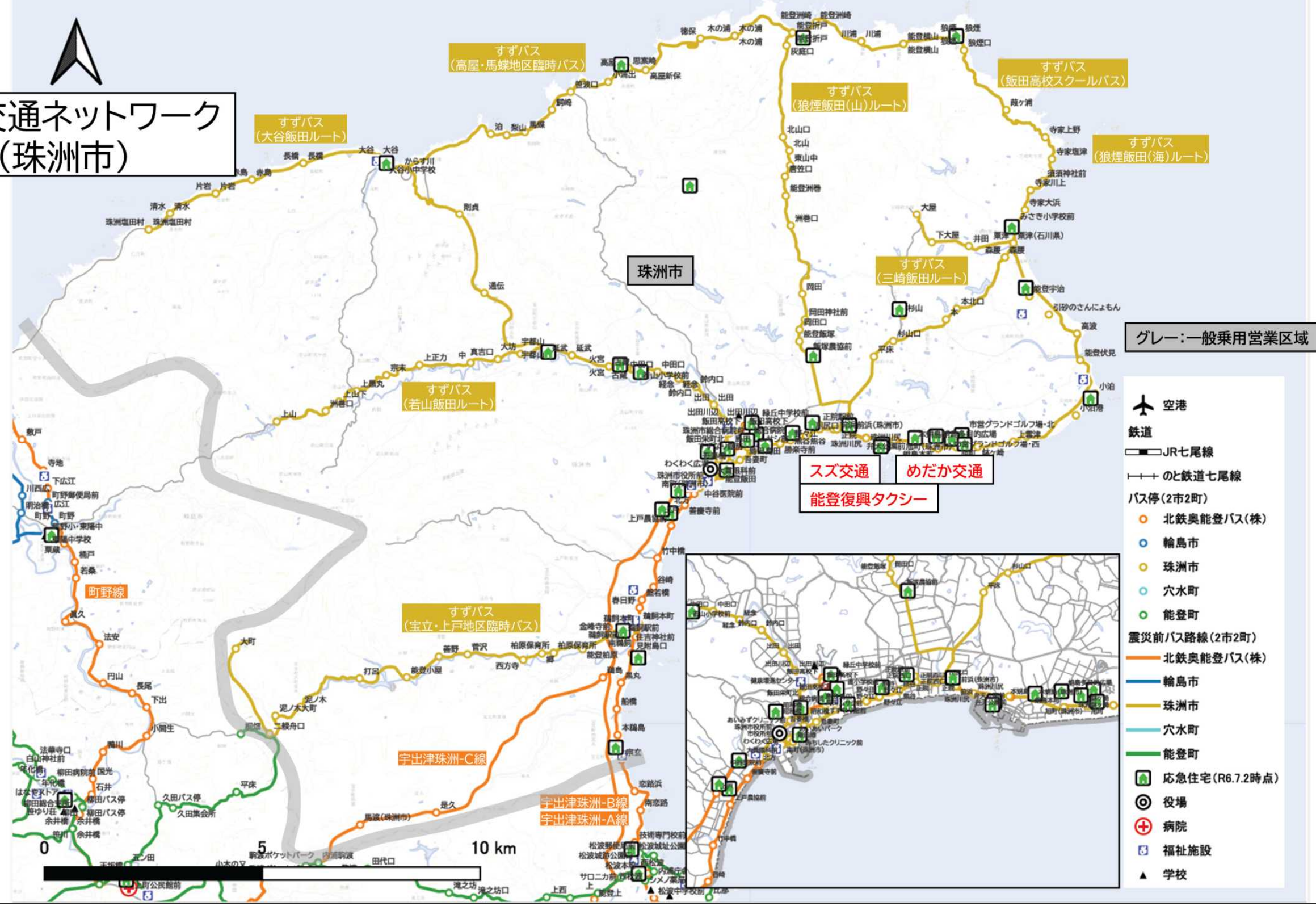
	令和6年能登半島地震被災直後（発災～2週間）	被災後（約3カ月後）	被災後（約6カ月後）	被災後（R7.7現在）
路線網	●すべての公共交通が運休し、公共交通が機能していない 	●臨時ダイヤ等の制限付きではあるが概ね全ての路線で運行 	●のと鉄道や中能登地域のコミバスが通常運行に復旧 	●のと鉄道や中能登地域のコミバスが通常運行に復旧 
広域交通	▲のと鉄道 ▲輪島線 ▲穴水線 ▲穴水輪島線 ▲鹿島線 ▲町野線 ▲宇出津珠洲A線 ▲宇出津珠洲B線 ▲宇出津珠洲C線 ▲穴水珠洲B線 ▲穴水珠洲C線 ▲穴水宇出津A線 ▲穴水宇出津B線 ▲穴水宇出津C線 ▲穴水東部線 ▲富来線 ▲後山線 ▲高浜線 ▲羽七東線 ▲崎山循環線 ▲脇線 ▲和倉線 ▲三階線 ▲満仁線	○のと鉄道 ○輪島線 ○穴水線 ○穴水輪島線 ○鹿島線 ○町野線 ○宇出津珠洲A線 ○宇出津珠洲B線 ○宇出津珠洲C線 ○穴水珠洲B線 ○穴水珠洲C線 ○穴水宇出津A線 ○穴水宇出津B線 ○穴水宇出津C線 ○穴水東部線 ○富来線 ◎後山線 ◎高浜線 ◎羽七東線 ◎崎山循環線 ◎脇線 ◎和倉線 ◎三階線 ◎満仁線	◎のと鉄道 ○輪島線 ○穴水線 ○穴水輪島線 ○鹿島線 ○町野線 ○宇出津珠洲A線 ○宇出津珠洲B線 ○宇出津珠洲C線 ○穴水珠洲B線 ○穴水宇出津A線 ○穴水宇出津B線 ○穴水宇出津C線 ○穴水東部線 ○富来線 ◎後山線 ◎高浜線 ◎羽七東線 ◎崎山循環線 ◎脇線 ◎和倉線 ◎三階線 ◎満仁線	◎のと鉄道 ◎輪島線 ◎穴水線 ◎穴水輪島線 ◎鹿島線 ◎町野線(路線分割) ◎宇出津珠洲A線 ◎宇出津珠洲B線 ◎宇出津珠洲C線 ◎穴水珠洲C線 (特急接続) ◎穴水宇出津A線 ◎穴水宇出津B線 ◎穴水宇出津C線 ◎穴水東部線 ◎富来線 ◎後山線 ◎高浜線 ◎羽七東線 ◎崎山循環線 ◎脇線 ◎和倉線 ◎三階線 ◎満仁線
地域交通	【輪島市】 ▲のらんけバス（コミュニティバス） ▲愛のりバス（スクール混乗） ▲おでかけバス（自家用有償） 【珠洲市】 ▲すずバス（許可又は登録を要しない運送） ▲空白地域輸送（許可又は登録を要しない運送） 【穴水町】 ▲四村線（町営バス） ▲巡回バス（まちなか100円バス） ▲外出支援バス（デマンド型交通） ▲町内バス（うちうら線） 【能登町】 ▲住民混乗スクールバス ▲予約制乗合タクシー 【七尾市】 ▲まりん号（コミュニティバス） ▲やまびこ号（コミュニティバス） ▲ぐるっとセブン（コミュニティバス） ▲田鶴浜地域バス（コミュニティバス） ▲中島げんきバス（コミュニティバス） ▲能登島地域バス（能登島交通） 【羽咋市】 ▲るんるんバス（コミュニティバス） 【志賀町】 ▲しかバス（コミュニティバス） 【宝達志水町】 ▲コミュニティバス ▲南北シャトル便 ▲デマンドタクシー 【中能登町】 ▲おりひめバス（コミュニティバス） ▲デマンドタクシー	○のらんけバス（コミュニティバス）→無料巡回バス ○愛のりバス（スクール混乗）※西保、七浦コース制限 ○門前地区無料バス（自家用有償） ○すずバス（許可又は登録を要しない運送） ※狼煙大谷ルート等運休 ▲空白地域輸送（許可又は登録を要しない運送） ▲四村線（町営バス）→外出支援バスとして運行 ○巡回バス（まちなか100円バス）→無料巡回バス運行 ◎外出支援バス（デマンド型交通） ◎町内バス（うちうら線） ○住民混乗スクールバス（久田線等運休） ◎予約制乗合タクシー ○まりん号（コミュニティバス）※一部コース変更 ○やまびこ号（コミュニティバス）※一部バス停乗降不可 ◎ぐるっとセブン（コミュニティバス） ○田鶴浜地域バス（コミュニティバス）※一部迂回 ○中島げんきバス（コミュニティバス）※一部運休 ○能登島地域バス（能登島交通）※一部バス停乗降不可 ○るんるんバス（コミュニティバス）※一部バス停休止 ○しかバス（コミュニティバス）※一部バス停乗降不可 ○コミュニティバス※仮バス停で運行 ○南北シャトル便※仮バス停で運行 ◎デマンドタクシー ◎おりひめバス（コミュニティバス） ◎デマンドタクシー	○AIデマンド交通「のらんけ+（プラス）」 ○愛のりバス（スクール混乗）※西保コース制限 ○門前地区無料バス（自家用有償） ○すずバス（許可又は登録を要しない運送） ※狼煙大谷ルート等運休 ▲空白地域輸送（許可又は登録を要しない運送） ▲四村線（町営バス）→外出支援バスとして運行 ○巡回バス（まちなか100円バス）→無料巡回バス運行 ◎外出支援バス（デマンド型交通） ◎町内バス（うちうら線） ○住民混乗スクールバス（久田線等運休） ◎予約制乗合タクシー ◎まりん号（コミュニティバス） ◎やまびこ号（コミュニティバス） ◎ぐるっとセブン（コミュニティバス） ◎田鶴浜地域バス（コミュニティバス） ○中島げんきバス（コミュニティバス）※一部運休 ◎能登島地域バス（能登島交通） ◎るんるんバス（コミュニティバス） ◎のるまいカー（デマンド型交通） ○しかバス（コミュニティバス）※一部バス停乗降不可 ◎コミュニティバス ◎南北シャトル便 ◎デマンドタクシー ◎おりひめバス（コミュニティバス） ◎デマンドタクシー	◎AIデマンド交通「のらんけ+（プラス）」 ○愛のりバス（スクール混乗）※西保コース運休 ○おでかけバス（門前） ○すずバス（許可又は登録を要しない運送） ※狼煙大谷ルート、宝立ルート運休 ▲空白地域輸送（許可又は登録を要しない運送） ▲四村線（町営バス）→外出支援バスとして運行 ◎市街地巡回バス ◎見守りバス（予約型）◎外出支援バス（予約型） ◎町内バス（うちうら線） ○住民混乗スクールバス（久田線等運休） ◎予約制乗合タクシー ◎まりん号（コミュニティバス） ◎やまびこ号（コミュニティバス） ◎ぐるっとセブン（コミュニティバス） ◎田鶴浜地域バス（コミュニティバス） ◎中島げんきバス（コミュニティバス） ◎能登島地域バス（能登島交通） ◎るんるんバス（コミュニティバス） ◎のるまいカー（デマンド型交通） ◎しかバスい〜じ〜（AIデマンド） ◎コミュニティバス ◎南北シャトル便 ◎デマンドタクシー ◎おりひめバス（コミュニティバス） ◎デマンドタクシー ◎復旧し運行 （ただし減便あり） ○一部運休ルートあり ▲運休

③ 奥能登地域の交通ネットワーク図

奥能登地域の震災2年目（令和7年度時点）の交通ネットワーク（一般路線バス、コミュニティバス等、タクシー営業区域）を市町ごとに図示した。その内容は下記のとおりである。



公共交通ネットワーク (珠洲市)



公共交通ネットワーク (能登町)

柳田住民利用スクールバス (金山十郎原線)
柳田住民利用スクールバス (柳田線)
柳田住民利用スクールバス (久田線)
柳田住民利用スクールバス (合鹿線)
柳田タクシード
柳田住民利用スクールバス (中斉線)
能登交通
予約型乗合タクシー

鳳珠郡A
鳳珠郡B

宇出津珠洲-C線
うちら線
宇出津珠洲-B線
宇出津珠洲-A線
穴水珠洲-A線
穴水宇出津-C線
穴水宇出津-B線
穴水東部線

恋路観光バス
宇出津タクシー

グレー：一般乗用営業区域

空港
鉄道
JR七尾線
のと鉄道七尾線
バス停(2市2町)
北鉄奥能登バス(株)
輪島市
珠洲市
穴水町
能登町
震災前バス路線(2市2町)
北鉄奥能登バス(株)
輪島市
珠洲市
穴水町
能登町
応急住宅(R6.7.2時点)
役場
病院
福祉施設
学校

0 5 10 km

(2) 地域公共交通にかかる自治体及び交通事業者の意向

① 自治体ヒアリング結果

(ア) 能登地域公共交通市町ヒアリングメモ（輪島市）

日 時：令和7年6月12日（木）16：00～17：15

場 所：輪島市役所

参加者：輪島市復興推進課 田中課長

北陸信越運輸局・新倉交通企画課長、新田旅客課長、石川運輸支局 小林首席運輸
企画専門官

石川県交通政策課・早松担当部長、佐藤氏、岡山主任主事

日本海コンサルタント：塩土

<意見交換>

■公共交通体系のイメージについて

- ・市街地の夜間と東部地区に公共ライドシェアを導入予定。
- ・東部地区は南志見タクシーが運行管理する形で公共ライドシェアを実施し、システムを導入せずにアナログで対応する予定。ドライバーは、東部地区エリア内は町野ボランティアのドライバーが引き続き対応し、東部～市街地便については南志見タクシーが直接運行を担う予定。
- ・市街地の夜間は石川交通の運行管理によるライドシェアを導入予定で、既にドライバー募集をかけている。ドライバーは石川交通の雇用。夜間の需要がどれだけあるか実証しながら、将来的に3号ライドシェアに移行出来れば。（→石川交通に本格参入いただけないか）
- ・ドライバーは、賃金云々よりも地域支援という心持ちで時給1,000円でも応募頂いている状況。市街地6人、東部地区8人が登録されている。1日5時間×週5日（火曜～土曜）かつ週20時間までの勤務制限で、6人でローテーションを回す形で運行してもらう予定。
- ・市街地の昼間は引き続き「のらんけプラス」としてSWATのシステムで運用。2市2町の共通システムの必要性は認識しているが、今年度の導入は難しい。来年以降の移行を検討。
- ・なお、輪島市街地の夜間ライドシェアは、門前地区には入らない。鳳南タクシーが夜間営業を行っているため、門前行きは鳳南タクシーへの予約を案内する予定。

■路線バス（特に町野線）の課題

- ・町野線が、欠損金の2/3が県・市補助、1/3が事業者負担となっているため、事業者が運行を辞めたいと言っている。デマンドにするかどうかはさておいて、市跨ぎの部分はどう考えるかを検討頂けないか。
→コンサル）高校生の通学需要があり、特に能登町側は一定の需要が見られるため、定時定路線が必要。北鉄撤退時は、輪島側を例えば南志見タクシー、宇出津側を恋路観光バスに受

け持ってもらえることも考えられる。

→輪島市) ただ、南志見タクシーは朝時間帯はスクールバス(愛のりバス)の運行もあるため、ドライバー不足である。

- ・ 何らか、宇出津に行ける足を今と同等に確保出来るのであれば、町野線で今出している補助金の中で何とかやりくり出来れば。町野は定時定路線がふさわしいと思っており、その分を南志見タクシーにお願いできれば。
 - ・ 町野の人はほぼ能登町に生活圏がある。
 - ・ 穴水輪島線、穴水線、輪島線は欠損分の事業者負担なしなので、補助が続く限り、ドライバーが確保出来る限りは運行を続けられると思われる。
 - ・ ただ、北鉄の対応はどちらかというと消極的で、フェードアウトしていくのかなという感触。ダイヤを変えてもらう要望も一苦労であり、イチイチ組合と交渉しているなど、機動力はない。市町・行政がもう少し束になって交通事業者に要望などが出来れば良い。
- コンサル) 北陸鉄道との協力関係構築が課題。広域行政組織での検討の場に北陸鉄道も参加させ、建設的な対話を目指すことが出来れば。

■その他地区の検討について

- ・ 門前地区の西側(仁岸地区)は志賀町富来に生活圏があるが、路線バス(外浦線)が廃止されており、現在は足がない状況。需要はあると思われるが、地域から特段の声は上がっていない。
- ・ 三井地区についてはまだ考えられていない状況。

■AI デマンド交通システムの検討

- ・ AI デマンドの導入可能性があるのは市街地ぐらいで、門前・三井ではデマンド化は難しいという感触。(ただし、市街地部を三井まで拡大することは考えられる?)
 - ・ ネクストモビリティのシステムは、先日説明を受け、システム的には良い印象。ふるさとタクシーとの統合も含め印象は良い感触。
 - ・ アイシン(チョイソコ)も営業に来られたが、ランニングコストが高い印象。また、登録が必要なのがネックで、東部地区のチョイソコも登録の手間がネックとなって、今回の「のらんけプラス」でSWATに切り替えた経緯。費用対効果を考慮する必要がある。
- プロポーザルでは、ランニングコストの見積もりも重視している。(石川県岡山)
- ・ 現在のSWATのランニングコスト(システム+コールセンター)は、2台で月88万円程度。
- 年間で1台当たり500万円程度。津幡はもう少し安い。(コンサル)
- ・ 高齢者にとってアプリの利用が難しい可能性があり、登録手続きも課題となっている。

■タクシー事業者の状況

- ・ 輪島タクシーは、現在の昼間の乗用タクシーの需要で十分食べていける状況であり、夜間及びデマンドの参入意欲が低い。本来は夜間も民間事業として輪島タクシーがやってくれば良いのだが、夜間の酔客対応とか(輪島は行儀がよくない)もあり、敬遠されている。のらんけプラス導入のときも難しかった。何かにつけ行政に対して文句を言ってくる。
- ・ 門前地区のコミュニティバスは鳳南タクシーに委託しているが、鳳南タクシーはデマンド

導入に懐疑的。主に新しいことに対する抵抗があるほか、自社タクシー業との棲み分けも気になっており、一般乗用の仕事が減ることについても抵抗がある模様ではあるが、輪島タクシーとは違って市とは協力的ではある。

以上

(イ) 珠洲市

日 時：令和 7 年 6 月 9 日（月）13：00～14：15

場 所：珠洲市役所

参加者：珠洲市・石尾主幹、池ノ上専門員

北陸信越運輸局・新倉交通企画課長、新田旅客課長、開田石川運輸支局長、小林首席運輸企画専門官

石川県交通政策課・早松担当部長、佐藤氏、岡山主任主事

日本海コンサルタント：神納

<意見交換>

■公共交通体系のイメージについて

- ・現時点のイメージでは、デマンドを入れるのであれば、乗車人員が少ないルートや空白地にデマンドを入れたと考えている。（宝立や大谷－狼煙の沿線周辺）
- ・狼煙飯田海ルートのような乗降者が多いところはマイクロが必要かと思うが、そこまで多くないルートであればハイエース等の車が良いのかと思う。
- ・ただ、すずバスを無料運行しているので、利便性を高めすぎると他の公共交通（タクシー）への影響が大きく、ドアツードアの運行は考えていない。
- ・市町またぎの移動は能登高校や飯田高校への通学と市町境界に住んでいる人の通院・買い物移動が想定される。
- ・通院については、病院規模の関係もあり、能登町から珠洲市総合病院に行くケースはあるが、珠洲市から宇出津病院に行く人はほぼいない。
- ・長期休暇期間中、児童生徒はバスに乗車しない。また、利用者は固定されており、季節変動等はない。
- ・珠洲市としては市内の移動をベースに需要に応じてデマンド導入するイメージかと思う。
- ・国補助を活用してイニシャルの負担を抑えつつ、ランニングは県や関係市町と協力しながら、コスパよく進められれば良い。
- ・先週、突然NM社が営業に来たが、ごり押し感はなく。市町の意向に合わせた提案をするような雰囲気であった。
- ・NM社からは県に対して能登に人を配置するような話もあった。
- ・プロポーザルでマンパワー不足の解消になるような提案があると良い。
- ・県からのシートに基づき、優先順位を持って幅広にデマンド運行の条件を検討する。

■市内のタクシー事業者の状況について

- ・市内のタクシー事業者は 21 時過ぎまで運行している。
- ・めだか交通については、最近、七尾や金沢への貸切が忙しいためか、見かけない。
- ・すず交通は、恋路観光の子会社になってから話をするのではない。経営的にはやっていけないような雰囲気はない。
- ・めだか交通は、すずバスの一部運行や能登町のスクール等も委託を受けているから、安定

的な収入はあるのではないか。

- ・のと復興タクシーは最近（数か月前）から運行し始め、早速、副市長に補助の依頼話をしてきた。（市からは実績をつけてから相談するように話をしたところである）
- ・珠洲市は県内においてもタクシー1台あたりの売り上げは多く、みんなで乗りあって移動している。タクシーを利用する文化があるのかもしれない。

■すずバスの利用状況や改善点や要望について

- ・利用状況は震災前と比べて、肌感覚で6割程度であり、市外に転居していることや子どもが減っていることが影響していると思われる。
- ・若山飯田ルートにおいては小学校や中学校の児童生徒が多く、にぎわっている印象。
- ・自家用車で移動がメインであり住民からの要望等はなく、無料バスで満足されている。
- ・要望があったとしても固定の利用者である。
- ・市上層部からも公共交通に対する強い意見はない。

■運行事業者について

- ・市としては、ドライバーと車両の手配が課題と認識している。
- ・現在のすずバスの運転手は普通免許のみの方と大型免許も持っている方がいる。
- ・今後、運転手の募集を考えるのであれば、ハイエース等にダウンサイジングし、普通免許所有者が運転できる環境にしておくほうが良い。
- ・交通空白地域の解消に関する補助の2次募集があり、この補助を活用して、先に車両更新をご検討いただくことも可能かと思う。

■広域の運行組織について

- ・現在、補助申請等の事務作業は無いので、大きな負担はない。
- ・集約された路線図やデザインの統一化は広域運行組織ができるのであれば担ってほしい。

■地域公共交通計画について

- ・以前、珠洲市は地域公共交通計画の策定を考えていないとのことであったが、国補助と連動する事業が増えてきている。
- ・すずバスが対象になる補助もあり、地域公共交通計画の策定（予定を含む）が要件になっている。補助要件になった場合から動いていても遅くなる。
- ・市として必要であれば策定するつもりでいるが、地域公共交通計画のアウトプットイメージが思い浮かばない。
- ・適宜、国から情報提供を行いつつ、相談する。

■GTFSについて

- ・珠洲市としてはあればよいが、更新の手間等が不安に感じる。
- ・ほかの市町も集まるときに勉強会をしてもよいかもしれない。

■その他

【補助】

- ・ 県からの事業者支援メニューに対象は、運賃を見直そうとした時に大がかりな運賃の改定が想定される事業者となっており、すずバスや貸切事業者は対象になっていない。
- ・ 安定的な支援としてフィーダー補助がある。
- ・ すずバスを自家用有償運送として登録し、住民は無料、来訪者は有料とするようなやり方もある。将来的な委託費が増えるのであれば検討の余地はあると思う。

【乗降データ】

- ・ すずバスはバス停別の乗降者数は記録しているが、データ化されているかはわからない。
- ・ 乗降データがあるのであれば分析はしておいたほうが良いため、コンサルと調整する。

以上

(ウ) 穴水町

日 時：令和 7 年 6 月 2 日（月）15：30～17：15

場 所：穴水町役場

参加者：穴水町・牛谷課長補佐

北陸信越運輸局・猿谷自動車交通部長、新倉課長、高橋主席運輸企画専門官
石川県交通政策課・早松担当部長、佐藤氏、岡山主任主事
日本海コンサルタント：神納

<意見交換>

■町としての公共交通体系のイメージについて

- ・令和 5 年度に公共交通計画の策定作業を進めており、デマンドに切り替える方向性で検討は進めていたが、震災があり、それ以降はストップしている。
- ・震災後は、無料の市街地循環バスと見守りバス（セレナ）を運行し、市街地と仮設住宅の移動を支援している。
- ・年間の公共交通にかかる経費は 1 億円近くになっているほか、マンパワーが不足しており、奥能登広域圏事務として運営することには賛成である。
- ・何が正解か見えていないが、100 点のものは難しい。
- ・北鉄奥能登バスがいつまで路線を維持してくれるのか先行きが見通しにくい状況にあるが、必要な幹線は維持してもらい、一部路線は AI-ODB に切り替え、経費を下げつつも、満足度の維持向上できればと思っている。
- ・路線を AI-ODB に切り替えることで幹線の利便性があがると良い。
- ・現時点のイメージとなるが、AI-ODB＋北鉄路線（穴水宇出津線（海沿い）、輪島線、穴水線）＋100 円バスを運行するイメージであり、ライドシェアではなく、デマンドがベターと考えている。
- ・ドアツードアがベストだと思うが、どのようになるか具体イメージはもっていない。

■運行事業者について

- ・見守りバスは予約性になっており、シルバー人材センターに運行を依頼している。
- ・令和 6 年 6 月から市街地循環バスは恋路観光に運行してもらい赤字分を補填している。
- ・恋路観光は能登町の会社であるが、珠洲市や穴水町の交通も担っているためか人手が不足している状況。

■小学生の通学について

- ・町内には穴水小学校と向洋小学校の 2 校がある。
- ・穴水小学校の通学支援として町がシルバー人材センターに依頼し、四村線（市街地北部→穴水小学校）を運行している。
- ・向洋小学校の通学支援として通学運賃補助（教育委員会で僻地対象の国補助メニュー）をいれて、北鉄の路線バスで通学してもらっている。そのため、東部に AI-ODB を入れるので

あれば、通学への配慮は必要ない。

- ・ 東部山間部から通う児童がいる場合は、シルバー人材で対応しているが、都合がつかない場合は町職員が運行している。
- ・ 短縮事業があった場合などは、臨時の貸切バスで対応している。

■AI-ODB のドライバーについて

- ・ デマンドを担ってくれる事業者がどこになるのかが見えていない状況にあり、最終的な課題は担い手になると想定している。
- ・ 現時点でシルバー人材のドライバーは2人であり、いつまでできるか、不安はある。
- ・ シルバー人材の2人には引き続き運行を依頼し、会計年度任用での採用もありえないか。
- ・ また、市街地循環バスは恋路観光で運行しているのであれば、市街地循環バスも AI-ODB に置き換えることでプロのドライバー1人は確保でき、1種免許と2種免許の組み合わせで検討していくこともできる。

■具体的な運行内容について

- ・ 予約方法にはアプリがあるが、高齢者がすぐに利用することは難しい。
- ・ DX の関係で高齢者向けのスマホ教室を開催しているが、状況は厳しくコールセンターとの併用が現実的。
- ・ さらに具体化を図るため、県作成のシートを埋めて検討を進める。
- ・ AI-ODB が担うエリアを優先順位と合わせて検討してもらい、6月末には関係市町と一緒に話し合いができればと思う。
- ・ 土日の運行は不要であり、高齢者は早朝に病院に行き、その後、買い物をして午前中で外出は完了する。
- ・ 以前、穴水高校の通学に使えるよう、授業に終わってすぐに帰宅する生徒、部活を終えて帰宅する生徒も利用できるように100円バスのダイヤを組んだが、だれも乗っていなかった。逆にICPの学生が乗車していた。
- ・ 現在、郊外エリアから穴水高校に通学する生徒は保護者送迎がメインであると思われるがデマンドになったら利用は増える可能性がある。
- ・ 基本的には高齢者の通院・買い物、学生の通学がボリュームゾーンになると思う。

■共同配車について

- ・ 全面的に賛成である。現在、シルバー人材センターには無理をいってコールセンター業務を依頼している。
- ・ 震災で働く意欲が下がっているシルバーの方が多くいるように感じており、何かきっかけがあればと思う。
- ・ うまく復興に絡めて、モチベーションを高める仕組みがあるとよい。

■庁内調整等について

- ・副町長が協議会の会長であるため、公共交通については、適宜、話して進めることになるが、今回の話はまだ、副町長には話をしていない。
- ・今年度は6月20日までに協創補助金の交付申請し、8月に実証運行を行う見込みである。
- ・昨年度は見守りバスの車両（セレナ）購入と運行経費を計上、今年度は外出支援バスと見守りバスと市街地循環バス統合の運行経費を申請予定でいる。

以上

(エ) 能登町

日 時：令和 7 年 6 月 3 日（火）14：15～15：10

場 所：能登町役場

参加者：能登町企画財政課・綱屋氏

北陸信越運輸局・猿谷自動車交通部長、新倉交通企画課長、開田石川運輸支局長、
高橋首席運輸企画専門官

石川県交通政策課・早松担当部長、佐藤氏、岡山主任主事

日本海コンサルタント：塩土

<意見交換>

■町としての公共交通体系のイメージについて

- ・本町には柳田の住民混乗スクールバス、うちうら線、予約制乗合タクシーと何種類もあるのを一つにまとめたいというところはある。ただ、それで給与を払っている事業者もいる中で、一気に効率化は難しい面はある。
- ・あと、事業者ごとのエリア分けを要検討。山側の利用が減って海側の利用が増えているので、現状では宇出津タクシーが一人勝ちであるが、事業者同士の仲が良くないので、強引にやっても難航すると思う。

めだか交通が柳田混乗スクールバスを落札した時も他 2 者が最低制限以下で札入れして、という状況もある。事業者で集まって話をさせると、罵り合いがはじまったりするので悩ましい。

→（運輸局）事業者同士の仲の悪さは以前よりは緩和されているかもしれない（猿谷）

■個別路線ごとの再編について

○うちうら線

- ・うちうら線の恋路観光バスは、J Rバス撤退後の交通という位置付けで担って頂いている。が、年間 1,000 人台しかない利用に対して補助金が年間 600 万円を越えている中、残す意義は薄い。デマンドに組み込んでも良いとは思いますが、ずっと運行してきた路線でもあり、丁寧に説明していく必要がある。
- （運輸局）現状でうちうら線の利用のメインはどういう層か。
- ・うちうら線は内浦地区住民のパチンコ屋通いの利用が多い。
- ・実証実験として、うちうら線もデマンドの運行区域に入れておくという整理が妥当か。

○柳田混乗スクールバス

- ・柳田混乗スクールバス（めだか交通）も年間 1,600 人しかいかで、年間 1,000 万をこえる支出は厳しいものがある。ただ、スクールバスとしての運行は残ることになるが、R8 年の再編にあわせて再編しても良いかなとも思う。
- ・柳田混乗の一般客はほとんどいないし、収入も微々たるもの。
- （運輸局）柳田についてはスクールバスが残るのであれば、メダカ交通に対しては仕事

が残るのであまり考えなくてもいいかも知れない。

○北鉄路線バス（町野線、宇出津珠洲線）

- ・北鉄町野線の宇出津～町野間が、北鉄が撤退しがっているのであれば、そこを恋路観光またはめだか交通による準定時デマンドに変えることも一案。
→（運輸局）北鉄で走っている路線の撤退に備えて裏で準備していくというのはいりうる。
- ・一方、北鉄バスの飯田方面はある程度の量を運べないといけけないので、北鉄に引き続きお願いするとしても、昼間はデマンドで賄えるのかもしれない。
- ・町野線は、町内で通学利用として 20 人程度柳田まで乗っている。その先町野まではほぼ利用がない。ただし町野から宇出津への利用は少しいらっしゃるかも知れないが、町野→宇出津の運賃が 1,000 円近くかかってしまうのもネック。
- ・（運輸局）北鉄の路線の考え方については、北鉄と会話していかないとけない。仮に一部路線をデマンドで引き取って撤退したとしても、北鉄能登バスには別途しっかり必要な路線を残してもらう交渉はしていきたい。
- ・北鉄の思いとしては、鉄道代替ではない（≡補助金額が少ない）町野線は手放したいのではと思われる。
- ・通学需要について、震災後の能登高校への通学は横ばいか少し減っている？飯田高校への通学が復活しているが、それ以上に金沢など能登以外への転出が目立ってきている。
- ・将来的には、飯田高校への通学需要は落ちると思う。そもそも能登町での出生が年間 50 人ぐらいまで落ちている状況。

■デマンド交通の具体案について

- ・宇出津を中心に、東西方向のデマンド区域をどこまで広げていくか要検討。現状、松波の及び柳田に点在する医院への通院が見られる。
- ・実験期間として、現在の路線と並走してデマンド実証を行うには車両も運転手も足りない。
→コンサル）予約制乗合タクシーについては実験中は休止して AI デマンドに切り替えても、さほど影響はないのではないかな。一方で定路線のうちうら線は実験中も並走が必要だとは思う。
- ・（運輸局）（クルマが足りなければ）珠洲にも車両を持っている事業者から融通してもらって一時的に車両を借りるというのはいりうる。
- ・事業者からしたら、AI デマンドという新しい形に慣れてもらえるかどうか。平均年齢 70 歳以上という状況なので、新しいシステムに慣れるのは難しいかもしれない。
→そもそも AI という名称からして毛嫌いされている雰囲気もあるので、「かんたん予約システム」みたいな、とっつきやすい名前と呼んだほうが良いかもしれない。
- ・AI デマンドの運行経費の積算方法も検討が必要。メーター精算にするのか借り上げになるのか。また、仮に 6 エリアを委託として年間借り上げた場合の費用なども積算が必要。町長は議員出身でもあり、これまでも巡回バスやら自動運転やら言っているが、これまであまりお金のことは考えてなかった風でもあるものの、最終的には町長の判断を仰ぐ必要がある。

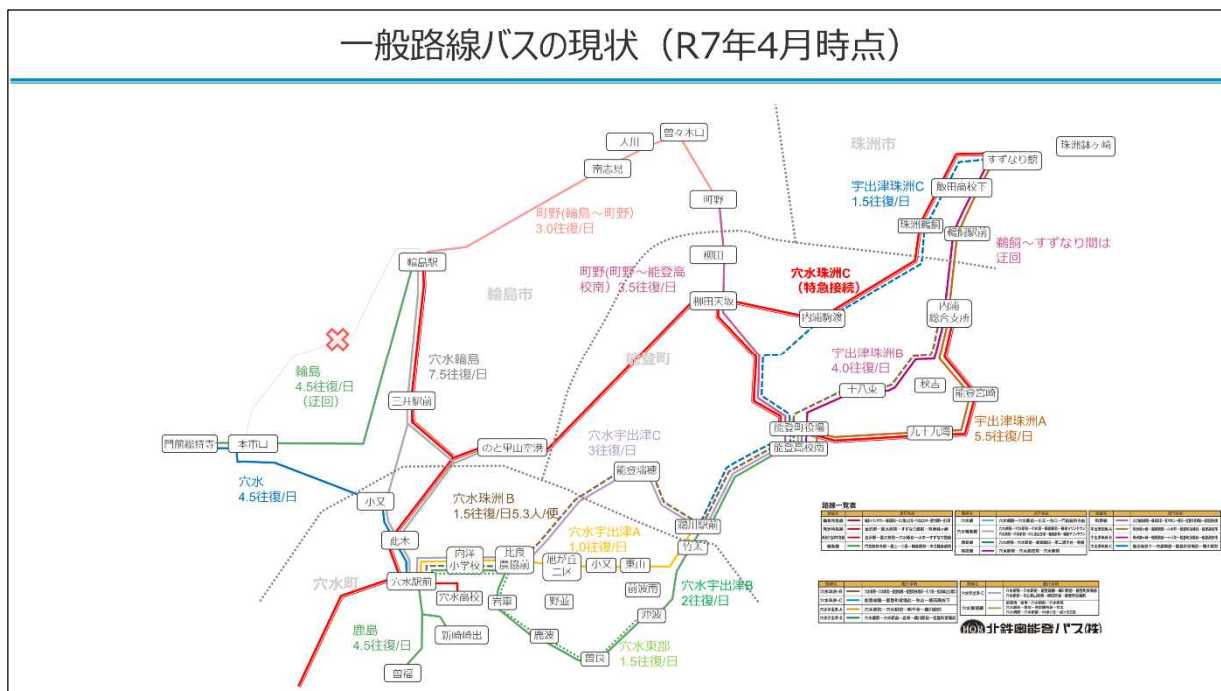
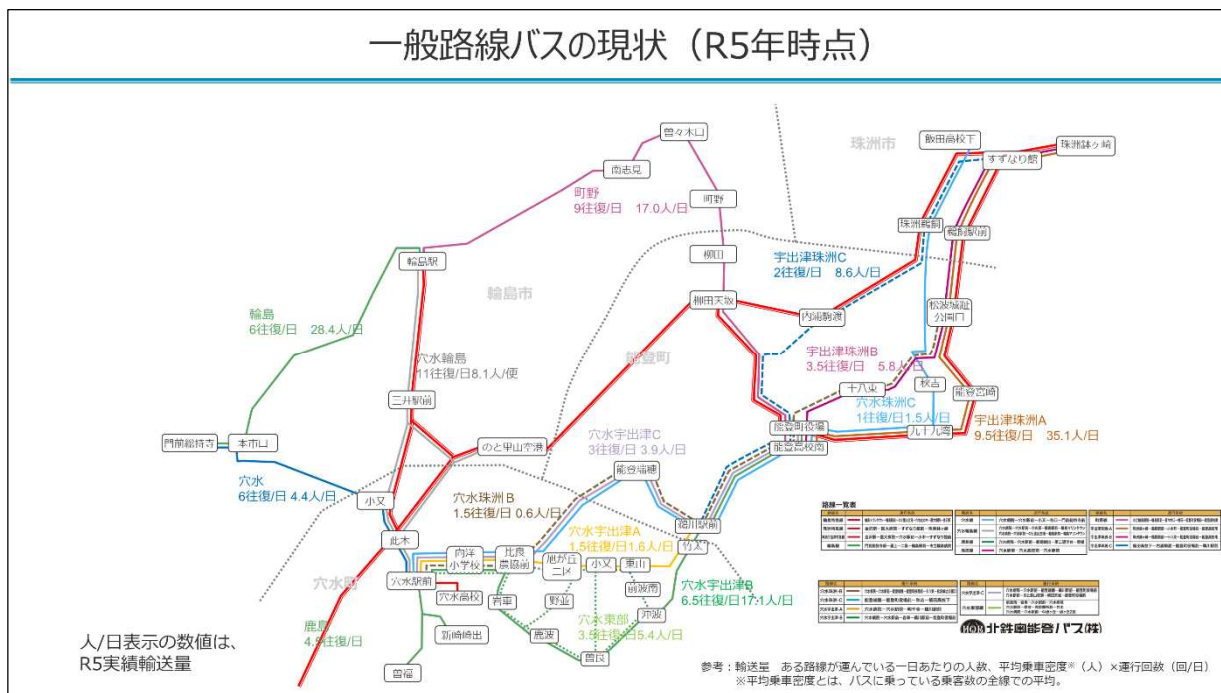
■今後の検討について

- ・県からお渡しした AI デマンド交通の要件定義の表について、能登町において埋めていただき、引き続き議論する。質問あれば県でもコンサルでも相談頂ければ幸い。

以上

② 一般路線バスの利用実績

北鉄能登バスから提供された乗降実態調査の数値を用いて、北鉄能登バスにおける曜日別、時間帯別・便別・区間別の車内人数・乗車密度を集計し、路線バスが必要または車両のダウンサイズが可能な路線・区間の抽出を行った。



奥能登地域における交通ネットワーク見直しの観点（案）

市町間を結ぶ一般バス路線の課題

- ・震災前より**路線・ダイヤとも漸減傾向**であり、震災後の道路復旧及び復興のフェーズに合わせて、その傾向が加速すると予想。
- ・一方で、高校生の通学や高齢者等クルマを運転できない方の生活交通として使われている実態もあり、**利用者の利便性が損なわれないように再編**していく必要。
- ・ネットワーク全体が機能不全に陥る（＝共倒れになる）前に、**大量輸送が必要な路線・時間帯を分析**し、路線バスとして利便性向上の上で、存続させる路線、他の交通（デマンド交通やスクールバス等との統合）に置き換えるべき**路線等を仕分け**していく必要。

一般バス路線の主な利用者としてのターゲット（案）

下記 2 点に主たるターゲットを絞り、メリハリのある輸送を実現。

- ①**若手世代の定住**を支えるため、**高校生の通学及び帰宅に重点**を置いた路線・ダイヤを指向。
- ②仮設・災害公営など**居住拠点と隣接地区の都市施設**（病院・買物等）を結ぶ路線・ダイヤ
※時間制約のより強い通学輸送（上記①）の利便を優先した路線・ダイヤを確保していく。
（現在のダイヤ編成も同様の考えに基づくものと思われるが、今後もその考え方を踏襲）

3

奥能登地域における交通ネットワーク見直しの観点（案）

代替交通またはダウンサイジングの方向性

- ・輸送量の小さい路線が多く、バス運転士数が限られる中では**全ての路線を残していくのは困難**と考えられる。
- ・加えて、一般路線バスに対する県・市町の補助額も増大している中で、利用実態を踏まえて、**代替交通の検討は不可避**。



- ・朝の通学時間帯、**大量輸送（10人以上/便）**が必要な路線は、**定時定路線**で引き続き運行することを
- ・日中は、路線・エリアの特性等を見ながら、代替交通の導入を図る。
- ・エリアは、**市町の域にとらわれず生活圏**を中心に形成し、広域的な観点で共同運営方式による広域デマンド化や公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）、スクールバス等との混乗などを模索。
- ・基本的には、エリア内移動で賄えるようにエリアを形成

→次ページより、

- ①路線別・時間帯別乗車数
 - ②路線別・便別通過人員
- を分析して、路線別の見直しの方向性の参考とする。

4

路線別・時間帯別乗車数（平日）

- ・ 朝6～7時台及び帰宅時間帯の16～17時台に10人/便以上と多くの利用が見られるが、9～15時台（路線によってはその以降も）については10人/便未満と利用が少ない。

平日 (2回調査)

合計 / 人数		下り													下り 計 上り													上り 総計			
		6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	18	19	6	7	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19				
平日																															
2025/06/09																															
[936]	鹿島線		8			1			2	0					11	0					1			2	2	1			6	17	
[942]	町野	2	19	2			2	2			2	2			31	1	25				5	2			13	1			47	78	
[943]	宇出津線A	22			11		8	3		5			6	55	29			10		5		3						6	53	108	
[945]	宇出津線B		9		2	2				2				15		8		1	0				3				14	23	38		
[948]	宇出津線C	20												20		0												18	18	38	
[960]	穴水輪島		9	3		6		6	1	0	3		1	29		5		2		7		0	5	5		4	28	57			
[961]	穴水平出津A													1		2												2	3		
[969]	穴水平出津B				3				1					6		3	4		3		3						6	14	6		
[972]	穴水		0		1			4			1			6		3		4		2		0					9	15			
[973]	輪島		1	1			0			2				0	4	3		1				0			0	0	4	4	8		
[974]	穴水東部		2	19							5		19		24		40											40	64		
[983]	穴水平出津C		2	19										24		5					2				8		15	39			
2025/06/09 全計		26	85	6	17	8	11	12	10		7	16	4	20	6	228	30	91	7	13	3	21	4	0	10	20	10	18	251	479	
2025/06/11																															
[936]	鹿島線		7			1			0	0					8	0					0		2	0	0			2	10		
[942]	町野	1	16	3			2	1			3	0			26	2	22			4	0			0	0			26	54		
[943]	宇出津線A	19			2		10		10		5		9	55	32			5		5		3					7	52	107		
[945]	宇出津線B		17		3	0						1		21		7		1	0							14	22	43			
[948]	宇出津線C	20												20			6										16	22	42		
[960]	穴水輪島		12	3		4		1	0	2	1		2	25		4		4		5		0	4	8		1	26	51			
[968]	穴水平出津A													3		2												2	5		
[969]	穴水平出津B				5				16					21			2			7							9	30			
[972]	穴水		4	0	0				1		2			7		2	1		3		7		0		0		6	13	6		
[973]	輪島		0	0			0	1			1			2		2			0			0			0		6	10			
[974]	穴水東部										6		3		9		37										37	46			
[983]	穴水平出津C		2	25							2			29		5					3				5		13	42			
2025/06/11 全計		22	101	6	10	4	13	3	29	5	17	1	5	10	226	34	87	9	10	3	21	3	0	9	8	5	15	23	227	453	

時間帯別乗車数(人/時)

空白のセルは、その時間帯の運行がないこと、ゼロ表示のセルは、運行しているが利用がないことを示す。

(2025年北鉄調査)
(輪島特急及び穴水珠洲C線は除く)

路線別・時間帯別乗車数（土休日）

- ・土曜日については、朝6～7時台及び昼11～13時に一部路線において10人/便以上の利用がある路線があるが、それ以外の時間はいずれも10人/便を下回っている。
- ・日曜日については、全ての路線、便において、10人/便を下回っている状況。

土・日曜日

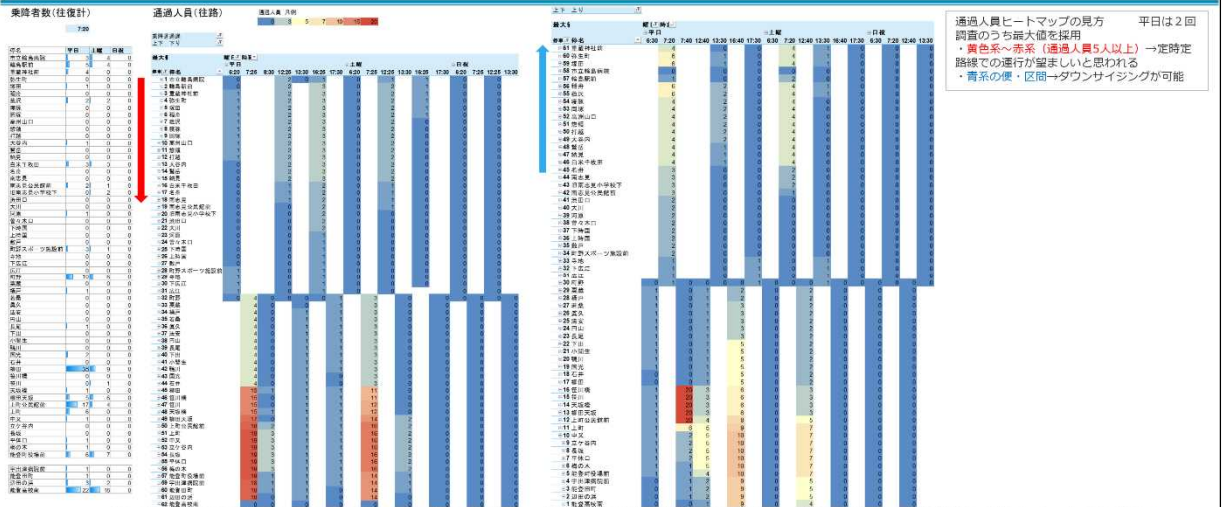
合計 / 人数		下り																	下り上り																	上り総計																
		6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	18	6	7	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18																											
土曜																																																				
2025/06/14																																																				
	[936] 鹿島線		0				0							0			0			0							0	0																								
	[942] 町野		0	16			2	2				1	0		21	0	4			8	2			0	0		14	35																								
	[943] 宇出津珠洲 A	13			3				9			5			30	16			5				8				36	66																								
	[945] 宇出津珠洲 B		4		2	0					0				6		5		0		7						5	11																								
	[948] 宇出津珠洲 C		12												12			0	3						10		10	22																								
	[960] 穴水輪島		3			6		0		0	1	0		0				7	3		3	0	2	4			12	22																								
	[969] 穴水宇出津 B				7				7						14				3		6						13	27																								
	[973] 穴水		3		0			1			1				5		1	1	2		6				0	4	9																									
	[973] 輪島		1	0			0				1				2				0		1				0	2	4																									
	[974] 穴水東部									2					2												5	7																								
	[983] 穴水宇出津 C		2	15							1				18		4								6		10	28																								
土曜 集計		15	54	0	12	6	2	3	16		2	10	0	0	120	16	20	8	8	2	24	2	1	10	4	16	0	111	231																							
日祝																																																				
2025/06/15																																																				
	[942] 町野		0	0			0	0							0	0	0			0	0						0	0																								
	[943] 宇出津珠洲 A		8			3				3					14	1			1		8			4			14	28																								
	[945] 宇出津珠洲 B			4	0	1									5		2		0								2	7																								
	[948] 宇出津珠洲 C			2											2			0	1						1		1	3																								
	[960] 穴水輪島		3			8		2		0	2		1	16					2		1	6	4				14	30																								
	[969] 穴水宇出津 B				2				4						6					6							8	14																								
	[973] 穴水				0	1			0						1		3		1					0		0	2	6																								
	[973] 輪島			0	0			1			0				1				1			0					2	3																								
	[974] 穴水東部									0					0												3	3																								
	[983] 穴水宇出津 C		0	7							0				7									4		2	2	9																								
日祝 集計		8	16	0	6	9	1	2	7	0	0	2	1	52	1	7	5	2	2	16	0	1	10	4	3		51	103																								

時間帯別乗車数(人/時)

(2025年北鉄調査)
(輪島特急及び穴水珠洲C線は除く)

路線別通過人員分析（町野線）

通過人員 凡例
0 3 5 7 10 15 20



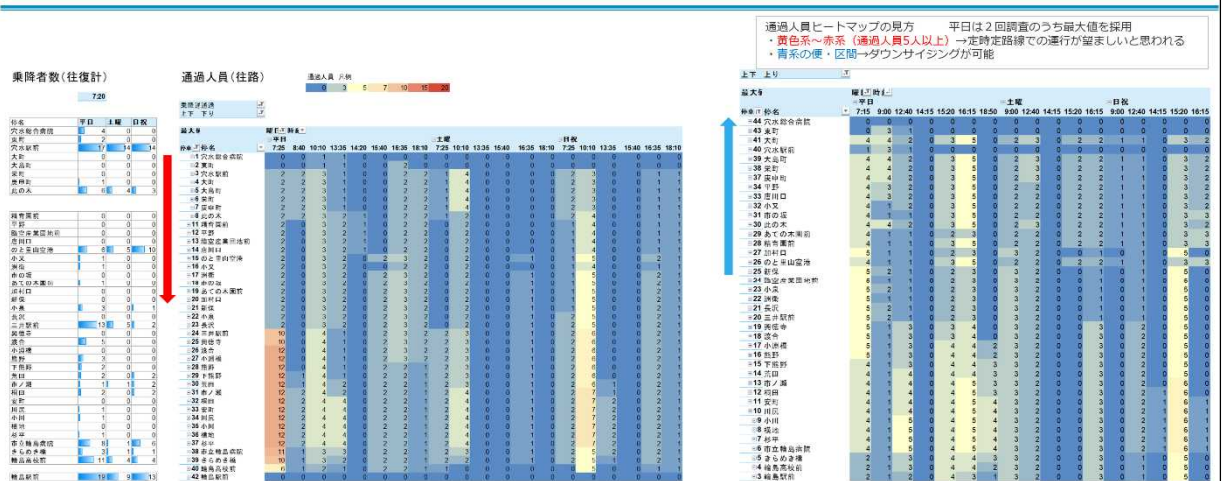
- 多くの利用が見られるのは、朝夕の柳田→能登高校及び朝の上町→柳田（小中学校生？）で、これらは定時定路線としての運行が引き続き必要と思われる。ただし昼間の利用が僅少。
- 輪島側は朝の輪島市街地方面のみで、利用ゼロの便・区間も多い。
- 土曜日は平日と同様の傾向で利用が見られるが、日曜日の利用はほぼ皆無。

(2025年北鉄調査)

7

路線別通過人員分析（穴水輪島線）

通過人員 凡例
0 3 5 7 10 15 20

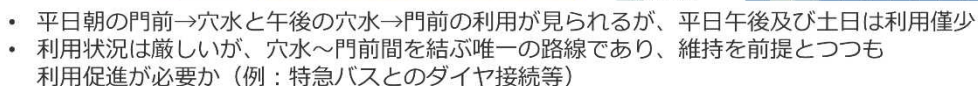


- 朝の三井駅→輪島、輪島→穴水とその帰宅利用が見られるが、5人/便以下の便も多い
- のと里山空港での乗降も見られる（航空機接続と思われる）
- 3～5人程度の利用が多く、利用ゼロの便も散見され、利用のない便は減便やむなしとしつつ、定時定路線としては存続が妥当か

(2025年北鉄調査)

8

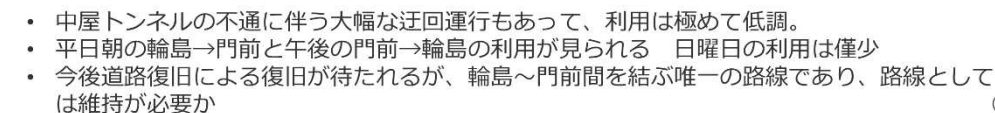
通過人員 凡例



(2025年北鉄調査)

g

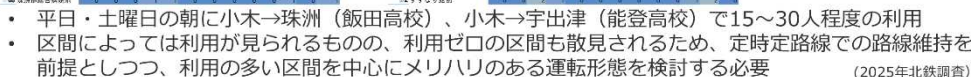
通過人員 凡例



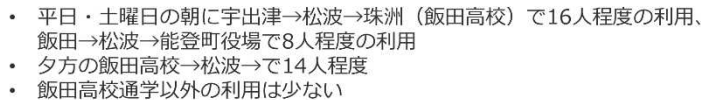
(2025年北鉄調査)

10

通車人員 凡例



通過人數 凡例



12

路線別通過人員分析（宇出津珠洲C線（柳田経由））

通過人員 凡例
0 3 5 7 10 15 20

通過人員ヒートマップの見方 平日は2回調査のうち最大値を採用
・黄色系～赤系（通過人員5人以上）→特定路線での運行が望ましいと思われる
・青系の便・区間→ダウンサイジングが可能

乗降者数(往復計)

通過人員(往路)

通過人員 凡例
0 3 5 7 10 15 20

7:20

駅名	平日	土曜	日祝
柳川駅前	0	0	0
柳川口	0	1	0
能登橋本	5	0	0
能登七見	0	0	0
なごみ	0	0	0
矢波弁天	0	0	0
三波	0	0	0
浪並駅前	0	0	0
能登間島	0	0	0
健民テニスコート前	0	0	0
柳波駅口	1	0	0
辺田の浜	0	0	0
能登田町	3	0	0
宇出津病院前	3	0	0
能登町役場前	18	9	2
柳田上町	12	5	1
上町	4	5	0
柳田緑物公園口	0	0	0
内浦駒渡	0	1	0
馬渡	0	0	0
足久	0	0	0
鶴島	0	0	0
珠洲輪銅	0	1	0
上戸	0	0	0
昭和橋	1	0	0
すずなり館前	0	0	0
飯田栄町	0	0	0
飯田高校下	36	22	3

乗降通過
上下 下り

駅名	平日	土曜	日祝
最大値	7:20	7:20	7:20
駅名	7:20	7:20	7:20
1 能登町役場前	9	6	1
3 柳田上町	20	11	2
4 柳田緑物公園口	20	12	2
5 内浦駒渡	20	12	2
6 馬渡	20	12	2
7 足久	20	12	2
8 鶴島	20	12	2
9 珠洲輪銅	20	12	2
10 上戸	20	12	2
11 飯田栄町	20	12	2
12 飯田高校下	0	0	0

乗降通過
上下 上り

駅名	平日	土曜	日祝
最大値	8:30	19:00	8:30
駅名	8:30	19:00	8:30
26 柳川駅前	0	0	0
25 柳川口	0	0	0
24 能登橋本	0	0	0
23 能登七見	6	2	0
22 なごみ	6	2	0
21 矢波弁天	6	2	0
20 三波	6	2	0
19 浪並駅前	6	2	0
18 能登間島	6	2	0
17 健民テニスコート前	6	2	0
16 柳波駅口	6	2	0
15 辺田の浜	6	3	0
14 能登田町	6	3	0
13 宇出津病院前	1	3	0
12 能登町役場前	1	6	0
11 上町	0	17	0
10 柳田緑物公園口	0	17	0
9 内浦駒渡	0	17	0
8 馬渡	0	17	0
7 足久	0	17	0
6 鶴島	0	17	0
5 珠洲輪銅	0	17	0
4 上戸	0	17	0
3 昭和橋	0	17	0
2 すずなり館前	0	17	0
1 飯田高校下	0	17	0

- 飯田高校通学に特化した輸送形態。朝の宇出津→柳田上町→飯田高校で20人、帰宅便は17人

(2025年北鉄調査)

13

路線別通過人員分析（穴水宇出津A線（東山経由））

通過人員 凡例
0 3 5 7 10 15 20

通過人員ヒートマップの見方 平日は2回調査のうち最大値を採用
・黄色系～赤系（通過人員5人以上）→特定路線での運行が望ましいと思われる
・青系の便・区間→ダウンサイジングが可能

乗降者数(往復計)

通過人員(往路)

通過人員 凡例
0 3 5 7 10 15 20

7:20

駅名	平日	土曜	日祝
穴水総合病院	0	0	0
東山	0	0	0
大島町	0	0	0
大町	0	0	0
穴水駅前	2	0	0
穴水小字校前	0	0	0
大町東	0	0	0
城山住宅前	0	0	0
穴水高校口	0	0	0
北七海	0	0	0
美ヶ瀬	0	0	0
下出	1	0	0
中居北口	0	0	0
中居南口	1	0	0
西比良	1	0	0
比良島前	0	0	0
比良駅前	0	0	0
堀ヶ丘2区	0	0	0
串の磯	1	0	0
小文	0	0	0
北島川	0	0	0
東山	0	0	0
明千寺	0	0	0
千加川	0	0	0
花園口	0	0	0
古君集会所前	0	0	0
古君中町	0	0	0
太田川	0	0	0
竹太	0	0	0
能登駅前	0	0	0
柳川口	1	0	0
能登橋本	1	0	0
能登七見	0	0	0
なごみ	0	0	0
矢波弁天	0	0	0
三波	0	0	0
浪並駅前	0	0	0
能登間島	0	0	0
健民テニスコート前	0	0	0
柳波駅口	0	0	0
辺田の浜	0	0	0
能登田町	1	0	0
宇出津病院前	0	0	0
能登町役場前	1	0	0

乗降通過
上下 下り

駅名	平日	土曜	日祝
最大値	14:30	14:30	14:30
駅名	14:30	14:30	14:30
1 穴水総合病院	2	2	2
2 東山	2	2	2
3 大島町	2	2	2
4 大町	2	2	2
5 穴水駅前	2	2	2
6 穴水小字校前	2	2	2
7 大町東	2	2	2
8 城山住宅前	2	2	2
9 穴水高校口	2	2	2
10 北七海	2	2	2
11 美ヶ瀬	2	2	2
12 下出	1	1	1
13 中居北口	1	1	1
14 中居南口	1	1	1
15 西比良	1	1	1
16 比良島前	0	0	0
17 比良駅前	0	0	0
18 堀ヶ丘2区	0	0	0
19 串の磯	0	0	0
20 小文	0	0	0
21 北島川	0	0	0
22 東山	0	0	0
23 明千寺	0	0	0
24 千加川	0	0	0
25 花園口	0	0	0
26 古君集会所前	0	0	0
27 古君中町	0	0	0
28 太田川	0	0	0
29 竹太	0	0	0
30 能登駅前	1	1	1
31 柳川口	1	1	1
32 能登橋本	1	1	1
33 能登七見	0	0	0
34 なごみ	0	0	0
35 矢波弁天	0	0	0
36 三波	0	0	0
37 浪並駅前	0	0	0
38 能登間島	0	0	0
39 健民テニスコート前	0	0	0
40 柳波駅口	0	0	0
41 辺田の浜	0	0	0
42 能登田町	1	1	1
43 宇出津病院前	0	0	0
44 能登町役場前	0	0	0

乗降通過
上下 上り

駅名	平日	土曜	日祝
最大値	7:30	7:30	7:30
駅名	7:30	7:30	7:30
46 穴水総合病院	0	0	0
45 東山	0	0	0
44 大島町	1	1	1
43 大町	1	1	1
42 穴水駅前	1	1	1
41 穴水小字校前	2	2	2
40 大町東	2	2	2
39 城山住宅前	2	2	2
38 穴水高校口	2	2	2
37 北七海	2	2	2
36 美ヶ瀬	2	2	2
35 下出	2	2	2
34 中居北口	2	2	2
33 中居南口	2	2	2
32 西比良	2	2	2
31 比良島前	1	1	1
30 比良駅前	1	1	1
29 堀ヶ丘2区	1	1	1
28 串の磯	0	0	0
27 小文	0	0	0
26 北島川	0	0	0
25 東山	0	0	0
24 明千寺	0	0	0
23 千加川	0	0	0
22 花園口	0	0	0
21 古君集会所前	0	0	0
20 古君中町	0	0	0
19 太田川	0	0	0
18 竹太	0	0	0
17 能登駅前	0	0	0
16 柳川口	0	0	0
15 能登橋本	0	0	0
14 能登七見	0	0	0
13 なごみ	0	0	0
12 矢波弁天	0	0	0
11 三波	0	0	0
10 浪並駅前	0	0	0
9 能登間島	0	0	0
8 健民テニスコート前	0	0	0
7 柳波駅口	0	0	0
6 辺田の浜	0	0	0
5 能登田町	0	0	0
4 宇出津病院前	0	0	0
3 能登町役場前	0	0	0
2 半出津病院前	0	0	0
1 能登町役場前	0	0	0

- 平日一往復だけの運行。
往復とも2人しか利用がない状況で
何らかの見直しは不可避か

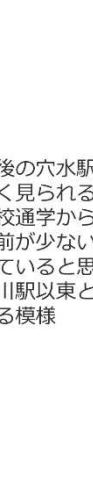
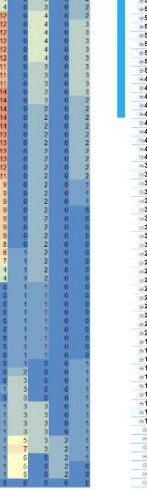
(2025年北鉄調査)

14

通過人員 凡例

0 3 5 7 10 15 20

- ・黄色系～赤系（通過人員5人以上）→ 一定時定路線での運行が望ましいと思われる
- ・青系の便・区間→ ダウンサイジングが可能



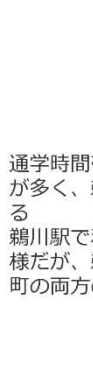
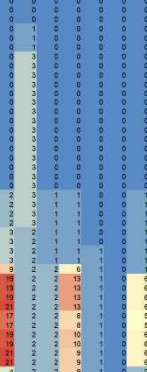
- ・ 午後の穴水駅→中居→沖波 の利用が多く見られる（穴水市街地及び向洋小学校通学からの帰宅）
- ・ 午前が少ないが、穴水東部線を利用されていると思われる
- ・ 鶴川駅以东と以西で利用が分断されている模様

15

通過人員 凡例

通過人員 凡例

- ・黄色系～赤系（通過人員5人以上）→ 一定時定路線での運行が望ましいと思われる
- ・青系の便・区間→ ダウンサイジングが可能



- 通学時間帯の運行は鶴川→能登町が多く、鶴川→穴水が少し見られる
- 鶴川駅で利用が分断されている模様だが、鶴川地区では穴水、能登町の両方の移動が見られる

16

通過人員 凡例

乗降者数(往復計)

病名	平日	土曜	日曜
六本総合病院	3	0	0
栄町	0	0	0
六本町	0	0	0
大町	0	0	0
六本町南	22	4	1
赤坂	0	0	1
麻布住吉	0	0	1
六本町北	17	3	1
赤坂	0	0	0
赤坂	0	0	0
六本町	1	1	1
中野北口	1	0	0
中野南	6	0	0
向洋小学校	13	0	0
赤坂	0	0	0
赤坂農林館	1	0	0
向洋中学校	0	0	0
赤坂川原	1	0	0
赤坂	1	0	0
赤坂	2	0	0
六本堂公園	0	0	0
赤坂マリナ	0	1	1
赤坂口	0	0	0
赤坂口	1	0	0

通過人員(往路)

[illegible]

通過人員 凡例

[illegible]

- 朝夕のみの運行、沖波→甲→向洋小学校→穴水高校→穴水間の通学利用と穴水総合病院への通院利用が見られる

(2025年北鉄調査)

17

通過人員 凡例

乗降者数(往復計)

	平日	土曜	日祝
停車場	3	0	
鹿島鹿島	1	0	
鹿島	1	0	
根木	2	0	
第三望洋台	1	0	
第二望洋台	6	0	
志ヶ浦	1	0	
新崎	0	0	
新崎崎出	0	0	
緑ヶ丘	1	0	
新崎崎出	0	0	
乙ヶ崎	0	0	
穴水小学校前	3	0	
穴水駅前	10	0	
新町	0	0	
穴水 総合病院	1	0	

通過人員(往路)

乗降道通過
上下 下

最大値

停車 停車名

- 1 曾福
- 2 熊登鹿島
- 3 鹿島
- 4 根木
- 5 第三望洋台
- 6 第二望洋台
- 7 志ヶ浦
- 8 乙ヶ崎
- 9 穴水小学校前
- 10 穴水駅前
- 11 東町
- 12 穴水総合病院

通過人員 凡例

	0	3	5	7	10	15	20
≡土曜							
5	15.35	16.35	7.43	12.35			
0	1	0	0	0	0	0	0
1	0	1	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0	0
1	1	0	0	0	0	0	0
1	1	2	0	0	0	0	0
1	1	2	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0

停車(下) 停名

- 19 曾福
- 18 能登
- 17 鹿島
- 16 根木
- 15 第三
- 14 第二
- 13 志ヶ
- 9 新崎
- 8 新崎
- 7 緑ヶ
- 6 新崎
- 5 乙ヶ
- 4 穴水

- 第二望洋台～穴水小学校間の通学需要が見られるが、それ以外の利用は僅少。

(2025年北鉄調査)

18

路線別通過人員分析（輪島特急＋穴水珠洲C）

通過人員 凡例



通過人員ヒートマップの見方 平日は2回調査のうち最大値を採用
 ・黄色系～赤系（通過人員5人以上）→特定路線での運行が望ましいと思われる
 ・青系の便・区間→ダウンサイジングが可能

乗降者数(往復計)

7:20

駅名	平日	土曜	日祝
駅西口降車	87	107	113
駅西口乗車	31	41	3
中央病院	10	10	7
奥平前	2	2	2
戸水西	1	5	3
尚陽台	31	41	2
鹿大病院	35	17	14
高松S A	1	0	2
西山P A	41	1	0
此の水	3	2	7
精養軒前	0	0	0
のと里山	35	42	58
小泉	1	0	7
三井駅前	1	3	0
市ノ瀬	0	0	0
輪島駅前	41	52	53
のと里山	37	41	55
精養軒	0	0	0
市ノ瀬	0	0	0
輪島駅前	41	52	53
上町	0	0	0
長浜	0	0	0
能登町役所	8	13	10
いやはか広場	4	1	2
湯島山公園	1	1	0
羽根湯池	0	0	1
本小湊	0	0	0
城文真盛温泉口	3	1	3
小湊	7	2	3
九十九湾	0	1	0
越後	3	2	1
能登客橋	0	0	0
内浦輪渡	2	2	1
内浦輪渡	0	0	0
輪島	0	0	1
珠洲駅前	1	3	1
上戸	5	5	5
珠洲市役所前	41	2	2
すずなり	12	15	27

通過人員(往路)

乗降・通過

下り (表の上から下)

最大値/人数

	平日 時刻					土曜					日祝						
●●● 駅名	平日 7:20	10:20	12:00	13:30	15:40	17:20	10:20	12:00	13:30	15:40	17:20	7:20	10:20	12:00	13:30	15:40	17:20
1 金沢駅西口【7】	17	18	18	18	17	17	16	16	15	16	17	17	17	17	17	17	17
2 駅西口降車	18	19	19	19	18	18	17	17	16	17	18	18	18	18	18	18	18
3 中央病院	19	19	19	19	17	17	17	17	16	18	19	19	19	19	19	19	19
4 奥平前	19	19	19	19	17	17	17	17	16	18	19	19	19	19	19	19	19
5 戸水西	19	19	19	19	18	18	18	18	16	19	20	20	20	20	20	20	20
6 尚陽台	19	19	19	19	18	18	18	18	16	19	20	20	20	20	20	20	20
7 鹿大病院	19	19	19	19	18	18	18	18	16	19	20	20	20	20	20	20	20
8 高松S A	19	19	19	19	18	18	18	18	16	19	20	20	20	20	20	20	20
9 西山P A	19	19	19	19	18	18	18	18	16	19	20	20	20	20	20	20	20
10 穴水駅前	19	19	19	19	15	15	15	15	12	12	12	12	12	12	12	12	12
11 此の水	19	19	19	19	13	13	13	13	11	11	11	11	11	11	11	11	11
12 精養軒前	19	19	19	19	13	13	13	13	11	11	11	11	11	11	11	11	11
13 のと里山温泉	9	9	9	9	7	7	7	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4
14 小泉	9	9	9	9	7	7	7	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4
15 三井駅前	8	8	8	8	7	7	7	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4
16 市ノ瀬	8	8	8	8	7	7	7	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4
17 輪島駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
18 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
19 中央病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
20 奥平前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
21 戸水西	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
22 尚陽台	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
23 鹿大病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
24 高松S A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
25 西山P A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
26 穴水駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
27 此の水	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
28 精養軒前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
29 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
30 小泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
31 三井駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
32 市ノ瀬	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
33 輪島駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
34 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
35 中央病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
36 奥平前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
37 戸水西	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
38 尚陽台	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
39 鹿大病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
40 高松S A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
41 西山P A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
42 穴水駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
43 此の水	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
44 精養軒前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
45 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
46 小泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
47 三井駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
48 市ノ瀬	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
49 輪島駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
50 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
51 中央病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
52 奥平前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
53 戸水西	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
54 尚陽台	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
55 鹿大病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
56 高松S A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
57 西山P A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
58 穴水駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
59 此の水	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
60 精養軒前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
61 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
62 小泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
63 三井駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
64 市ノ瀬	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
65 輪島駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
66 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
67 中央病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
68 奥平前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
69 戸水西	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
70 尚陽台	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
71 鹿大病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
72 高松S A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
73 西山P A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
74 穴水駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
75 此の水	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
76 精養軒前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
77 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
78 小泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
79 三井駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
80 市ノ瀬	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
81 輪島駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
82 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
83 中央病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
84 奥平前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
85 戸水西	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
86 尚陽台	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
87 鹿大病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
88 高松S A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
89 西山P A	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
90 穴水駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
91 此の水	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
92 精養軒前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
93 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
94 小泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
95 三井駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
96 市ノ瀬	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
97 輪島駅前	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
98 のと里山温泉	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
99 中央病院	10	10	10	10	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6
1																	

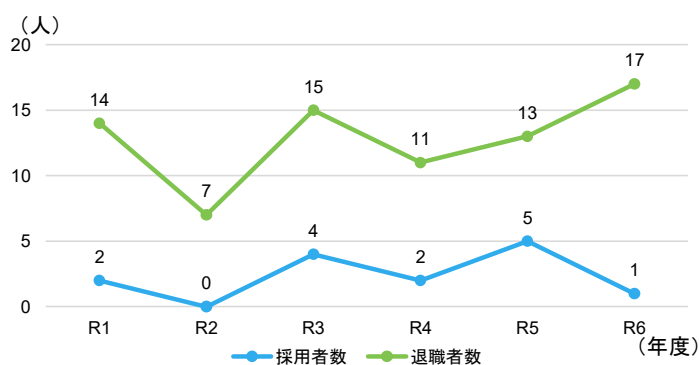
③ 交通事業者における担い手確保の状況

(ア) バス運転士数

北鉄奥能登バス、北鉄能登バス、能登島交通の採用者数、退職者数の推移を見ると、毎年採用者数よりも退職者数の方が多くなっている。また、令和7年時点での運転士の充足状況を見ると、すべての事業者で欠員が発生しており、運転士不足の状況が続いている。

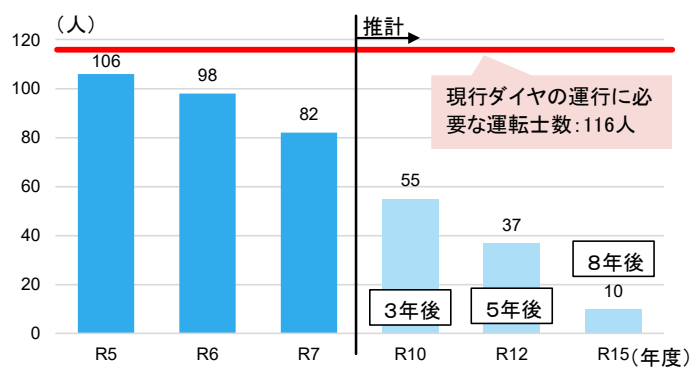
また、今後もこれまでと同様の人数が採用・退職すると仮定した場合、令和15年度には能登地域全体の運転士数が10人となり、深刻な運転士不足に陥ると推測される。

【路線バス事業者の採用者数、退職者数の推移】



出典：各社提供データ

【路線バス事業者の運転士数の推計】



出典：各社提供データをもとに事務局推計

(イ) タクシー

能登地域では、令和7年10月1日時点で合計27事業者がタクシーを運行しており、令和6年能登半島地震の影響もあり、休業中または廃業している事業者がある。また、能登地域のタクシー事業者全体で、被災前はタクシー車両を合計193台保有していたが、被災後は合計167台となっており、保有台数が減少していて、特に輪島市では半減している。

【能登地域のタクシー事業者の被災前後での比較】

営業区域	項目	被災前	被災後
輪島市	事業者数	8	5
	車両数	38	18
珠洲市	事業者数	2	3
	車両数	10	12
穴水町	事業者数	3	3
	車両数	11	10
能登町	事業者数	3	3
	車両数	16	15
七尾市	事業者数	5	5
	車両数	72	68
羽咋市	事業者数	2	2
	車両数	15	14
志賀町	事業者数	3	3
	車両数	13	14
宝達志水町	事業者数	1	1
	車両数	9	7
中能登町	事業者数	2	2
	車両数	9	9
能登地域 計	事業者数	29	27
	車両数	193	167

※事業者数は、被災前は令和5年3月31日時点、被災後は令和7年10月1日時点での状況

※車両数は、被災前は令和5年3月31日時点、被災後は令和7年3月31日時点での状況

出典：北陸信越運輸局資料

④ 交通事業者ヒアリング結果

一般路線バスを運行している北鉄能登バス（株）に対して、乗務員雇用の状況や今後の路線バスネットワークのあり方等について意見交換を行った。概要は以下の通りである。

日 時：令和7年10月15日（金） 10:00～11:00

場 所：Web 会議

出席者：北陸鉄道（株） 高橋取締役自動車部長

北鉄能登バス（株） 西宮社長、角支配人、

石川県交通政策課 石黒課長補佐、岡山主任主事

北陸信越運輸局 猿谷自動車部長、大村交通企画課課長及び運輸局・支局各位
（株）日本海コンサルタント 塩士

（北鉄能登バスから資料説明）

能登バス：町野線、鹿島線については、来春廃止意向を穴水町と輪島市及び能登町に伝えたと
ころ、代替手段が整わないということで、春には廃止しないで欲しいということと言
われている。ただ、再来年の春には廃止ということをお願いしている。

石川県：能登バスの中で他に廃止が決まったなどの方向性はあるのか。

能登バス：決まっていない。来年度も現在の路線は運行する予定。そう簡単にやめられないと
は思っており、運転士推移については、再雇用や今後の新規採用も入ってくることも
加味して、出来れば維持していきたい。運転士の年齢が65歳を超えると、適性診断、
健康診断の結果を見ながら毎年再雇用の判断をしている。まだまだ働く意欲のある方
はいらっしゃる。

運輸局：町野線については、輪島～町野間の道路状況が良くないと認識しているが、状況如何。

能登バス：現在は旧・のらんけバスで使っていたハイエースで運行しており、小型・中型バス
では厳しいと認識している。町野での乗り継ぎには問題はない。

能登バス：いずれにしても、町野線及び鹿島線の2路線については、間違いなく2027.3には
廃止の方向で持っていきたい。市町の意向として、代替手段の検討が必要ということ
で言われている。

運輸局：町野線・鹿島線については来年10月頃、つまり半年前の廃止届出ということで考え
ているか。

能登バス：出来れば、半年前の廃止届出という手法ではなく、各市町の地域公共交通会議で廃
止について承認を得ていただきたい。

運輸局：通学及び帰宅の足の確保について、特に町野線の町野～宇出津間については能登町（町
長及び教育部局）としても危機感を持っている。何らか手を打っていく必要があると
いう認識。

運輸局：現在の各市町とは、AI デマンド型交通の導入に向けて協議を続けており、基本的には
現在市町が独自で運行している交通機関を AI デマンドに切り替えていくことを想定
している。ただし、現在北鉄能登バスが運行している路線については、今後の状況を
勘案して、万が一廃止になった場合にどのような代替をしていくかを検討していく必

要がある。

運輸局：町野線・鹿島線以外の路線は廃止に向けた協議をしているのか。

能登バス：他路線については廃止の協議はしていないので、個別路線のことを記載した本資料は取扱注意でお願いしたい。ダイヤを守ってほしいということも言われているが、部活終わりへの対応までは難しい。雇用については健康状態も勘案して出来れば維持していきたい思い。

石川県：行政負担の問題もあり、調整には難儀することが予想されるので、時間的猶予は出来れば確保出来るようお願いしたい。運転士は70歳ぐらいが上限ということであれば、新規採用について、北鉄グループの中でも、能登バスが一番難儀しているのか。

北陸鉄道：能登バスのほか、加賀バスも苦戦している。新規・中途採用がほぼゼロ。年1人採用できれば良い方。

石川県：金沢周辺の会社には少なくとも採用はあるが、能登・加賀の採用が少ない理由は何が考えられるか。

北陸鉄道：居住環境の問題が大きいのではないかと感じている。

石川県：待遇は金沢と能登・加賀は違うのか。

北陸鉄道：賃金の差はあれど、採用条件は全く一緒。

石川県：そうすると、子育ても含めた居住環境としての問題が大きい、ということで認識した。

石川県：では、今後、町野線・鹿島線については今後なくなるかも、というニュアンスで協議して良いか。

能登バス：もう再来年春には廃止で、代替手段の検討をお願いしたい。これは毎年申し上げているがずっと変わらない。

石川県：具体の期限を切って言うということか。

能登バス：その通り。行政側のスタンスとして、道路・住宅復旧に比べて公共交通政策が後回しになっている気がしていて、私共が話をしても中々取り合って頂けない。行政のそういう事情は分からないでもないが、私共としても人員繰りはギリギリやっている状況。

運輸局：今後、来年度以降も含めて市町とも対応策を協議しながら、適宜御社とも協議させていきたい。

以上

(3) 本章のまとめ

① 本章で明らかになったこと

奥能登2市2町における震災2年目のフェーズでは、地域公共交通が復興における住民の定住・交流を支える重要な基盤として各市町の復興計画に明確に位置付けられている。例えば、輪島市のデマンド交通「のらんけ+（プラス）」の導入、珠洲市の自動運転バス検討、穴水町の駅周辺整備と新たな交通手段確保、能登町の公共交通再編と利用促進など、それぞれの地域特性に応じた施策を展開しようとしている。

しかし、北鉄能登バスにおける運転士数の深刻な減少傾向、タクシー事業者の休廃業と車両数の大幅減少など、交通事業者における担い手不足と事業縮小が顕著である。また、各市町では無料バスやデマンド交通の運行に多額の経費を要するなど、財政負担も課題となっている。自治体ヒアリングからは、AI デマンドシステム導入への期待がある一方で、高齢者のアプリ利用への不安、ドライバー確保の困難性、タクシー事業者との調整の難しさなど、具体的な課題も浮き彫りになった。

② 今後の検討に資する課題

公共交通の広域運営体制の検討に向けては、①各市町が個別に抱える財政負担の軽減、②AI デマンドシステムの共同導入によるランニングコスト削減と運行効率化、③事務の共通化による各市町のマンパワー不足の解消、④広域での路線図やデザインの統一化などによる利用者利便性向上、⑤交通事業者との建設的対話の場の構築が求められる。

新たな輸送モデルの検討においては、①定時定路線バスとデマンド交通の最適な組み合わせ、②利用者が少ない区間の車両ダウンサイジングやデマンド化、③普通免許で運転可能なハイエース等への車両転換などによる多様な担い手の活用、⑤コールセンターとアプリの併用による高齢者の利用しやすさへの配慮、⑥タクシー事業者の既存営業との棲み分けと協力関係構築などが重要な検討課題である。

第3 公共交通の広域運営体制の設立に向けた 具体的な検討

3 公共交通の広域運営体制の設立に向けた具体的な検討

(1) 検討の概要

本章では、第2章で整理した地域公共交通に係るニーズ及び課題を踏まえ、奥能登2市2町における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた広域運営体制の設立について検討を行った。具体的には、広域運営体制の必要性、先進事例の整理、求められる役割・機能の検討、組織形態の比較検討を経て、能登地域にふさわしい広域運営体制の方向性を提示する。

① 解決すべき課題

○運営基盤の脆弱性と持続性の確保

- ・ 各市町が個別運営を行うことで非効率性が生じ、運営コストの負担が増大している。
- ・ 運転者不足により路線維持が困難になっている状況が深刻化している。市町境界をまたぐ広域移動ニーズに適切に対応できなくなることが懸念される。
- ・ 災害復旧過程において自治体職員が復興業務に忙殺され、公共交通政策への対応力が不足することが懸念される。

○事業者間の連携・調整の必要性

- ・ タクシー事業者の休廃業が加速化している。
- ・ 既存交通事業者との役割分担を明確化するとともに、自家用有償運送との協調体制を構築する必要がある。

② 検討の着眼点

○持続可能な財政・運営モデルの構築

- ・ 市町負担の公平性と透明性を確保した仕組みを構築し、運営効率化によるメリットが享受出来るモデルを提案する。

○段階的実装による実現可能性の確保

- ・ 導入メリットの高い施策から段階的に拡大していくことで実現可能性を高める。
- ・ 既存システムとの整合性を保ちながら、地域特性に応じた柔軟な運営形態を許容することで地域に適合したシステムを構築する。

③ 具体的な提案

- ・ 広域運営組織の法的枠組みを検討する（法定協議会を土台とした緩い組織づくりから、将来的に一部事務組合、社団法人化等の比較検討）。

(2) 広域運営体制検討の背景と必要性

① 現状の課題

第2章で整理したとおり、奥能登2市2町における地域公共交通は、令和6年能登半島地震からの復興過程において、以下のような構造的な課題に直面している。

- 各市町が個別に公共交通施策を実施していることに伴う非効率性
 - 各市町において年間1億円規模の財政負担が発生
 - デマンド交通システムや配車センター機能の個別整備による重複投資
 - 市町間を跨ぐ移動ニーズへの対応の困難性
- 交通事業者における深刻な担い手不足
 - 路線バス運転士数の急激な減少（令和15年度には10人まで減少する推計）
 - タクシー車両数の大幅減少（被災前193台→被災後167台）
- 各市町における公共交通運営のマンパワー不足
 - 復興業務との並行による公共交通政策への専任性の低下
 - 交通事業者との個別調整の困難性

これらの課題は、各市町が個別に対応するには限界があり、広域的な連携による解決が求められる状況にある。

② 広域連携の必要性

奥能登2市2町における公共交通の広域運営体制の構築は、以下の観点から必要性が高いと考えられる。

(1) 市町境を越えたシームレスな移動の実現

現状では市町ごとに異なる交通システムが運行されており、市町境での乗り継ぎが必要となるなど、利用者にとって不便な状況にある。広域運営体制の構築により、市町境を意識することなくシームレスな移動が可能となり、通学・通院・買い物等の生活移動の利便性が大幅に向上する。特に、輪島市と能登町を結ぶ町野線沿線や、珠洲市と能登町を結ぶ宇出津珠洲線沿線など、市町を跨ぐ移動需要が存在する区間において効果が期待されるが、これらの検討においては、市町それぞれの検討にとどまらず、広域での連携が不可欠である。

(2) 限られた運転士・車両の効率的活用

運転士不足が深刻化する中、広域的な運行管理により、限られた運転士と車両を最も効率的に配置・運用することが可能となる。また、広域組織として雇用条件や労働環境を整備することで、運転士の確保・定着にも寄与することが期待される。さらに、普通免許で運転可能な車両への転換を広域的に進めることで、シルバー人材センターや会計年度任用職員など多様な担い手の活用も促進される。

(3) スケールメリットによる効率化

2市2町が共同で導入を検討しているデマンド交通システムでは、システム開発費やランニングコストを大幅に削減できる可能性がある。また、配車センター機能を統合することで、人員配置の効率化と専門性の向上が期待できる。将来的には、車両の広域的な運用により、需要の時間的・空間的な偏りに柔軟に対応することが可能となる。

(4) 交通事業者との効果的な連携

各市町が個別に交通事業者と調整を行うのではなく、広域運営組織が窓口となることで、交通事業者との建設的な対話が促進される。特に、バス事業者との路線再編の協議や、タクシー事業者との役割分担の調整において、広域的な視点から総合的な調整を行うことが可能となる。また、複数の交通事業者に対して公平な受託機会を提供することで、健全な競争環境の醸成にもつながる。

(5) 専門人材の確保と知見の蓄積

各市町の限られた人員では、公共交通に関する専門的な知見の蓄積や最新技術への対応が困難である。広域運営組織として公共交通の専門人材を配置することで、データ分析に基づく運行計画の策定、AI デマンドシステムの効果的な運用、利用促進策の企画・実施など、より高度な交通サービスの提供が可能となる。また、蓄積された知見を2市2町で共有することで、地域全体の公共交通サービスの質の向上が期待される。

③ 先進事例の整理

広域運営体制の具体的な検討に向けて、全国における公共交通の広域連携に関する先進事例を整理した。特に、複数市町村による共同運営、組織形態の選択、運営体制の構築プロセス等に着眼し、能登地域への示唆を得ることを目的とした。

(ア) 湖東圏域公共交通活性化協議会（滋賀県）

- ・ 構成自治体：彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町（1市4町）
- ・ 組織形態：湖東定住自立圏構想に基づき、平成20年度に彦根市単独で「彦根市公共交通活性化協議会」を設立後、平成21年度に1市4町による「湖東圏域公共交通活性化協議会」に拡大発展させた。交通事業者、住民代表、学識経験者、運輸支局、県・警察などで構成。
- ・ 主な取組：予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」の運行：15路線が運行中。利用者は乗車1時間前までに予約。すべての路線が総合病院、スーパー、鉄道駅に接続し、1時間に1便のダイヤ設定。
- ・ 路線バスの見直し・ダイヤ改善：複数市町協働で路線バスの見直しを実施。工業団地への直行系統新設など。これらは地域公共交通再編実施計画として実施。
- ・ 市町協働での利用促進施策：総合時刻表の全戸配布、駅チカ100円区間設定、高校生向け「青春フリー定期券」、公共交通ニューズレター発行（通算23号）。
- ・ 情報共有体制：幹事会・担当者会議を定期開催し、行政・バス・タクシー事業者・コンサルタントが密に連携。
- ・ 事務局：彦根市が法定協議会事務局を担当し、各市町から集まった課題や要望を集約している。

湖東圏域公共交通活性化協議会（滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）

定住自立圏構想に基づき、1市4町による「湖東圏域公共交通活性化協議会」を設立し、**市町間の連携による広域交通ネットワークを形成**。また、**路線バスと乗合タクシーの役割分担見直し等**による再編で、**市街地回遊性の向上と交通空白地の解消を実現するとともに、ドライバー不足にも対応**。利用促進にも取り組み、7年間で**路線バス利用者は30%増、乗合タクシー利用者は3倍以上増加**。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 1市4町による湖東定住自立圏構想に基づき、圏域全体の公共交通の活性化とネットワーク化を図るため、**既存の法定協議会を「湖東圏域公共交通活性化協議会」として拡大発展**。

2. 創意工夫

(1) 交通ネットワーク再編による効率性・利便性向上

- 平成30年度、**路線バスと予約型乗合タクシーの役割分担見直しによる効率化、市街地回遊性の向上**を目的として、「湖東圏域地域公共交通再編実施計画」の認定を受け（近畿初）、以下の取組を実施。
 - ◇ 需要の高い路線の増便や主要施設を効率的に経由するよう路線の見直し
 - ◇ 路線バスと乗合タクシーの競合区間解消 ◇ 著しく利用者の少ないバス路線の乗合タクシーへの移管

(2) 予約型乗合タクシーの利便性向上

- 予約型乗合タクシーについて、一部市町が独自に運行していたものを**運行範囲を圏域全体に拡大し、市町間での移動を可能にする**とともに、**システム・運賃制度を統一**
- 相乗りで利用すれば運賃が半額になる「ふく割」や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施、定期券・回数券の発売など、利便性向上に向けた取組を展開。**乗合率は導入時の1.22人／台から1.59人／台に上昇**。

(3) 利用者増に向けた取組

- このほか、利用促進に向けた以下のような取組を実施した結果、平成30年度の**路線バス利用者は約30%増加し、予約型乗合タクシー利用者は3倍以上に増加**（平成23年度比）
 - ・協議会での取組や公共交通の利用状況等を記事にしたニューズレターの全戸配布
 - ・小学生向けのバスの乗り方教室 ・公共交通を利用した家族での外出促進キャンペーン

3. 自立性・継続性

(1) 圏域将来ビジョンとの連携

- 圏域全体の将来ビジョンを定めた定住自立圏共生ビジョンに、具体的取組として「**圏域全体を見据えた公共交通ネットワークの構築**」を位置づけ。また、**市町間で協定を締結し**、圏域内での連携した取組体制を確立。

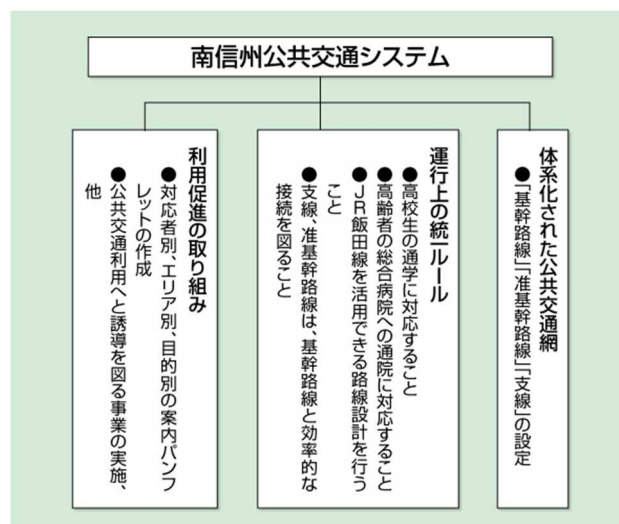
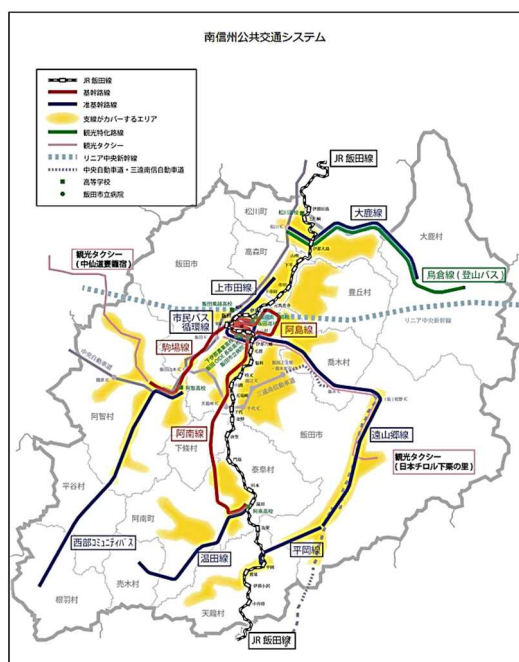
(2) ドライバー不足への対応・公共交通空白地の解消

- バス路線再編による運行効率化の結果、**路線バスの運行に必要な車両数及び乗務員数が減少し**、バス事業者の**ドライバー不足に対応**。再編により廃止された路線は、乗合タクシーに移管することで**圏域内の交通空白地をほぼ解消**。



出典：近畿運輸局 HP <https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/kotokenniki.pdf>

- 構成自治体：飯田市を中心とした 15 市町村（飯田市、下伊那郡の複数町村）
- 組織形態：平成 19 年 12 月に信南交通の路線バス撤退表明を受け、「南信州地域交通問題協議会」を設立。地域住民代表、公共交通事業者、福祉・環境関係者、国・県などで構成。飯田市が定住自立圏の中心市として先導的役割を担う。
- 主な取組：「南信州公共交通システム」の構築：「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定し、圏域全体の公共交通ネットワークを体系化。
- 階層的ネットワーク：JR 飯田線を軸に、飯田市中心部と各地域を結ぶ放射線状の路線バス網を構築。各市町村が個別に路線運行を担当しつつ、協議会で調整。
- 方面別乗継時刻表の作成：周辺地域から中心部への移動が多いため、JR 飯田線との接続を重視した時刻表を作成。
- 継続的な調査・検証：協議会で圏域の公共交通課題を継続的に調査し、バス路線等の効率的運行について総合的に調整。
- 事務局：南信州広域連合内に専門担当者を設置して各種調整を実施。



50

④ 先進事例ヒアリング

広域運営体制のもと先駆的に取組を実施している、長野県南信州地域の担当者に対して、オンラインでヒアリングを実施した。その内容は以下の通りである。

■南信州広域連合・能登地域意見交換会

日 時：令和7年9月8日（月）10:00～

場 所：オンライン

参加者：関係機関 27 名

南信州広域連合、北陸信越運輸局、北陸信越運輸局石川運輸支局、石川県（交通政策課）、石川県内能登地域市町、ネクストモビリティ、日本海C

【資料説明】（資料は後述）

＜南信州広域連合（有吉氏）からの説明概要＞

- 南信州広域連合には、県からの出向はいない。
- 公共交通に関しては、H19 に主要バス事業者の営業路線からの撤退を受けて、圏域全体で検討することとなった。
- まずは重複路線の統廃合からスタートし、うまくいっているように見えるかもしれないが、実際は統合しきれていない。
- 各市町間で各路線の位置づけを定義（支線、準基幹、基幹）し、ネットワークの考え方を共有できた点は成果と思う。
- H20 の連携計画策定当時に事務の集約等も行いたかったが、道半ばで失敗している。
- 費用負担については一定整理でき、複数市町またぎ路線の費用負担については各市町キロ案分などでルール化を行い、法定計画にも掲載して運用している。協議会運営の事業予算は均等割と人口割で合意できている。
- 一方で利害調整は難しかった。14 市町村で現状認識が異なり、足並みを揃えることが困難だった。
- 現状はアドバイザー的な機能を強く打ち出し、フィーダー系統は路線見直し案を作成して提示している。
- 各市町の合意形成が難しく、まずは事務レベルの担当者会議から議論し、その感触を確認し、幹事会で合意を得、協議会を開催という流れで進めており、運営面が複雑である。
- そのような手順を踏んでも最終的な承認を得られない場合もある。
- 特に担当者会議では意見が割れる傾向があり、各市町村で実情（熱量）が異なりまとまらない場合がある。また、職員自体が不足してきており、その場合は上席に相談する必要がでてきている。

- さらに、計画の実効性が弱くなっている。圏域1つで法定計画を持っているが、このメリットは市町村ごとに計画を持たなくても良くコスト低減を抑えられるという利点があるが、その後、担当が3年ごとにかわるため、都度教育していく負担が事務局に発生している。
- 今回のパイロットプロジェクトでは平成20年に実行しようとしたことの焼き直しに近い。当時とは単独市町村での対応が難しくなってきたというのが社会情勢の変化としてある。まず公務員の数自体が減ってきており、労力を投入できない。
- 交通自体は分散した状況にありながらも、足を確保しないといけない状況。不効率な運行になっており、コストも膨らんでいる状況にある。
- 民間も限界が来ており、コロナ禍も経て衰退モード。特に南部エリアでは3事業者で運転士が5人ぐらいしかおらず、事業承継も考えて行くと運行形態の見直しが必須であり、リソースの共同化を模索していかないといけない。
- 事業者の体制についての意見を聞きながらも、すべてを鵜呑みせず、事務局で最適案を考えていかないといけない。
- 市町単位の路線網の構築は限界にきており、市町をまたいだ生活圏単位で路線を考えていく方向で検討している。
- 事務は統合したいと考えており、行政事務だけでなく、タクシー事業者の運行管理業務の統合も検討している。特に、エリア運行管理組織による共同運営化をパイロット事業で検討を始めたところ。
- 南部は基本の幹線は残しつつ、フィーダーは一体的な運行管理、時間を決めた運行サービスを行うことを考えている。
- 5町村のリソースをどのように当て込むかがポイントであり、パイロットプロジェクトでの調査は「交通資源（運転手と車の動き）」「業務量調査（公務員の投入労力量）」「交通品質等の考えの確認（どの水準で交通を維持するか）」を予定している。
- 業務量調査は業務内容の項目を洗い出し、時系列で投入労力（時間・人工）を整理している。

<北陸信越運輸局（大村交通企画課長）からの説明概要>

- 能登においても単独市町村では限界が出てきている。広域で運営体制を構築し、リソースの共有、効率化を進めていく。
- 能登については石川県、各市町、北陸信越運輸局、ネクストモビリティ、日本海コンサルタント、バス・タクシー事業者等で議論しながらプロジェクトを進めている。

- 今年度にシステムの要件定義を終え、次年度から各市町村内での運行を始めたいと考えている。ゆくゆくは市町跨ぎの運行も見据えていきたい。
- 同時に公益を含めた体制の構築についても、検討を進めている。ただ、既存の公益事務組合を使うべきなのか、あるいは別の組織を立ち上げるべきなのか、そのような視点も今後検討していく必要があると考えている。

【意見交換】

- 石川県（岡山氏）：タクシーの配車一元化に対する事業者からの意見をお聞きしたい。
- 有吉氏：青丸のところが、まちなかで配車を一つにするのは難しいが、郊外エリアは配車も含めて統合しても大丈夫かと思う。人口密度的に寡占状態になっており、社長が運転しながら配車を受けているような状況にある。それであれば、スキームに乗ったほうが良いということになる。飯田エリアの街の部分は各社、運行管理区分は置かないで良いとの認識。運行管理者試験が難しいということ、会社経営的にも、まとめてしまったほうが効率的だろうということかと思う。また、会社そのものについてはタクシー事業者のプライドもあり、統合は難しい。
- 石川県（岡山氏）：競争がある部分は、やはりタクシー事業者の競争を促すことが重要かと思った。また、能登も同様に会社によってプライドを持っている。事務の一括化に向けてネックになっている点を教えていただきたい。
- 有吉氏：広域事務組合の立場では、施策を強行的に推し進めるのは難しい。私は飯田市から出向しているが、市町の顔をみながらやっていかねばならないことが難しい。また市町村のやる気の程度も大きな要因であり、暖簾に腕押しの面もある。それに対して調整に時間を使ってしまうところがある。公共交通以外の仕事もある中で全体の2割が公共交通の仕事となっている。この調整については、各市町村の思いが無いとまとまらない。地域の細かな部分の把握などは役割分担しながら進めていければと検討している。
- 石川県（岡山氏）：事務組合としては市町村の意向を受けて動いているので、ある意味市町に任せた（任された）ほうが動きやすいということか。
- 有吉氏：バス停を置きたいといった要望や路線を見直したい等の具体的な意見を持ってきてほしい。ただ、どういう町にしたいか、は各市町に考えて貰わないといけず、その役割分担が難しい。
- 北信越運輸（大村課長）：各市町の考えを明確にしないと進まない。広域事務組合においては、権限的な問題でどこまで裁量があるかも課題なのかと思った。

- 有吉氏：広域事務組合もプロパー職員がいれば良いが、出向職員が対応している。専門性はさておき、ある程度の専任制がないと効率的な運営は難しい。
- 北信越運輸（大村課長）：出向者は2年程度で異動となり、新任者への教育も必要になり、負担となっていると思う。
- 能登町（綱屋氏）：マップのなかで赤丸が交通区域になっていると思うが、料金設定は同額か。
- 有吉氏：そこが課題となっている。最初は統一の料金設定が理想だったが出来なかった。結局、市町村ごとの福祉高齢者サービスの水準が違うというところがある。今回はデマンドサービスとの関係性や距離を考慮して設定することが妥当かと思っている。
- 能登町（綱屋氏）：各市町村に法定協があり、その縛りがやりにくくしているのか。
- 有吉氏：現状の体制で実施するのは難しいと思う。市町村は市域等を意識するが、住民は関係ない。エリア的に考えていこうと話をしている。
- 能登町（綱屋氏）：各市町は負担金ということだったが、事務組合運営の負担金であって、交通維持の負担は別に各市町村から交通事業者に支払われているのか。
- 有吉氏：その通りである。幹線系統は持つべきだという意見もあるが、各市町村で路線についても検討することになる。路線分担については案分比率を決めてということは最低やっているの、そこは新しい路線になっても同様の考え方でうまく回せられるかと思う。
- 日本海C（塩土）：交通関係の事務分担について、作業項目を棚卸ししていると思うが、統合したほうが各市町村の事務分担が軽減される見通しがあるか。
- 有吉氏：フィーダー補助の事務が効率化できる。手を動かしてみると、さほどの作業量ではなく汎用性がある。一方で、協議会運営については効率化が難しい。協議会委員などの選定は最たるものであり、市町村で決めてもらう必要がある。もしくはエリア的に運用するかのいずれかになると思う。バス停位置をどこに置くか、緑ナンバーの経路やバス停位置については各市町村の協議会でとなっているが、広域連合でやるとなるとどのような手続きになるのか確認が必要になる。
- 日本海C（塩土）：市町村と広域の事務局のバランスが難しい。
- NM（堤氏）：広域連合の部署は多くあると思うが、どのような変遷があったのか。

- 有吉氏：何か問題が生じた際に都度部署を増やしていった。最初はゴミだけだったが、環境セクションが増え、介護関係もまとめたようである。現在は総務、介護連携、ゴミ、消防関係の部署で運営している。
- NM（堤氏）：現在の組織体制に至る要因として各市町村からの要望があったのか。
- 有吉氏：最初は首長からの指示や提案で動いていたが、様々なことをやっていく中で、効率的に出来るところは協調してやっていくという流れになったと思う。
- NM（堤氏）：構成員は基本的には出向者なのか。
- 有吉氏：これが問題であり、ほとんどの部署で職員は1人しかいない。
- NM（堤氏）：プロパーが少ないのは積極的な採用をしなかったのか、採用活動をしたが集まらなかったのか。
- 有吉氏：両方である。飯田市の余力がある形なので飯田市から人員を出しているかたちになっている。
- NM（堤氏）：普段の業務の中で、例えば予算の流れについては、基本的に市町村から要望があり、予算を含めて広域連合で検討・調整して、市町村に提案し、実施は各市町村が行うというイメージで問題なかったか。
- 有吉氏：市町村要望を受けて調整することも、多くあるが、全体最適として負担少なく実施できる方法で調整することに取り組んでいる。パイロットは典型的な例である。
- NM（堤氏）：運行負担金について、案分は人口割合なのか出発地・到着地で決めているのか。
- 有吉氏：負担金の話だと思うが、人口で計算しているものは減ってきており、大体キロで案分している部分が多い。
- NM（堤氏）：人口で計算している場合は、広域連合が仲介して3社で決めるのか。
- 有吉氏：少し昔に決まったものの例では、該当市町村間で決めたようである。
- 有吉氏：南信州は県の出向がいらない。他の広域組合は県から出向がある中、特殊である。県の目線から、横断組織に県が関与することで二の足を踏むような観点があれば教えてほしい。
- 石川県（小林課長）：ケースバイケースである。市町から要望があった場合は、行政（人事組織課）と相談することになり、前例などを見て判断していくことになる。能登は人員が厳しい状況であることは理解しているが、県も潤沢に人員がいるわけではない。要望に応じて検討することになる。ただ、これまで事例がないわけ

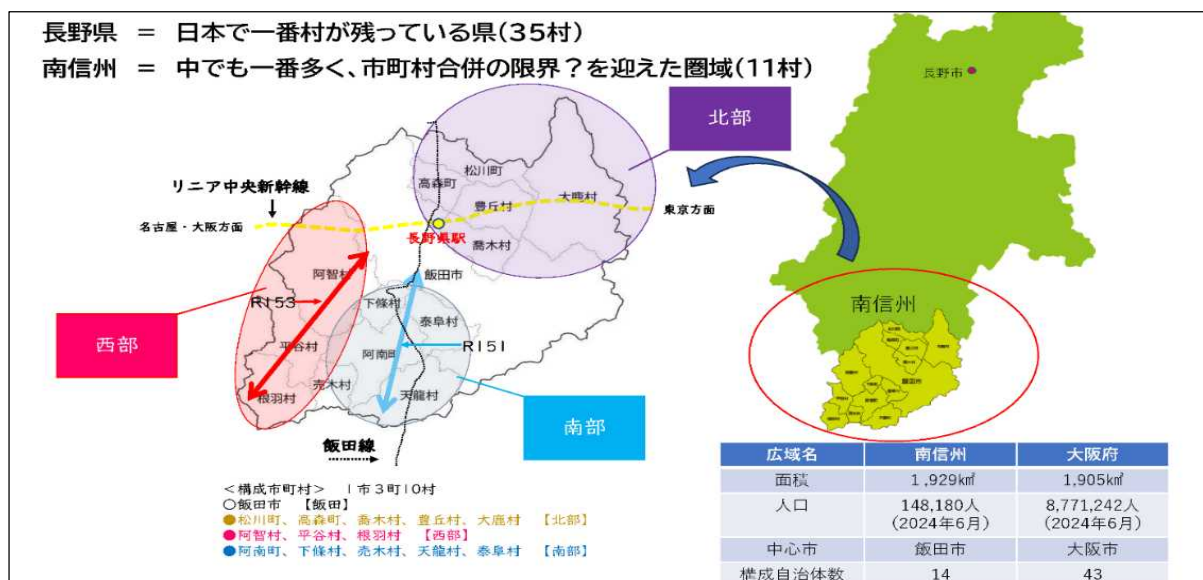
ではなく、たとえばRDF など大きなものを作るときは県から職員を派遣するなどの対応をしている。私が予算担当であれば事例を調べつつ相談するかと思う。

● 有吉氏：答えづらいことを回答いただき感謝申し上げます。県で新しい支援制度（幹線補助の発展型で、県の計画上でその路線の重要性を鑑みて支援する制度）が出てきた。組合としては、お金を頂けるのは良いが、一緒にやっていきませんかという思いがある。県と市町村が一本化したほうが負担を抑えられると思い、質問させていただいた。

● 石川県（小林課長）：今の状況は、この勉強会も踏まえて、色々な事例も見ながら、勉強していかなければいけないと思っている。今後、能登では統合病院を整備する等の話もある。大人数の人的サポートは難しい面があるかもしれないが、何かしらのサポートはしていくことが必要になると思っている。

以上

【南信州広域連合から提供された資料】



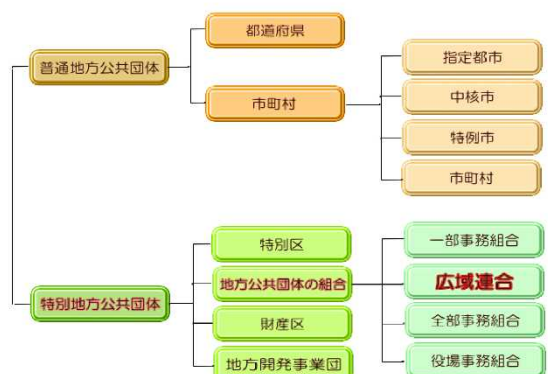
広域連合について

本来、個々の市町村で行うべき行政の一部を、必要に応じて複数の自治体が経費を分担して効率的に共同処理する広域行政組織が「広域連合」

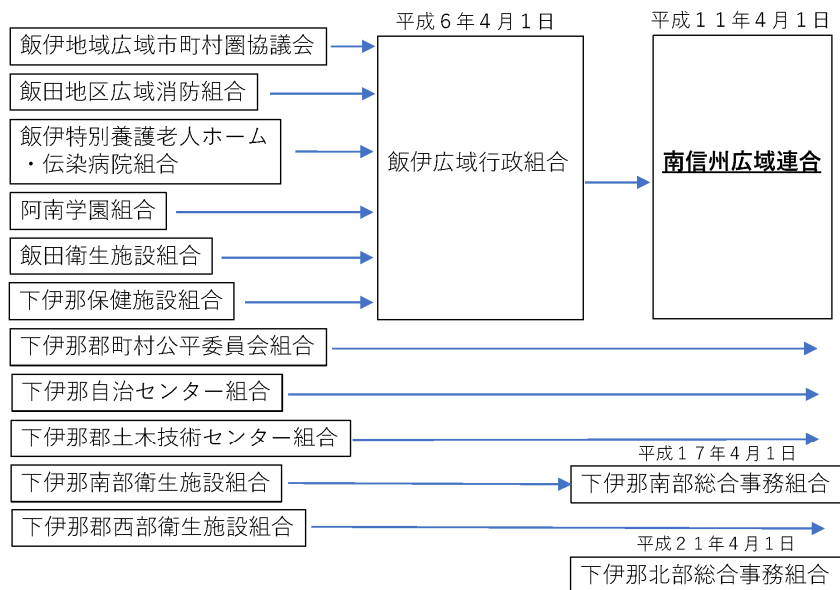
広域連合は、法律上、「特別地方公共団体」に該当し「地方公共団体の組合」と位置づけられています。

南信州の場合は、中核市である飯田市からの出向がほとんどで、県職出向はいません。

※根拠法令
○地方自治法
第1編 総則
(地方公共団体の種類)
第1条の3 地方公共団体は、普通地方公共団体及び特別地方公共団体とする。
② 普通地方公共団体は、都道府県及び市町村とする。
③ 特別地方公共団体は、特別区、地方公共団体の組合及び財政区とする。
第3編 特別地方公共団体
第3章 地方公共団体の組合
(組合の種類及び設置)
第284条 地方公共団体の組合は、一部事務組合及び広域連合とする。



南信州地域における一部事務組合等の遷移



3

南信州地域交通問題協議会 (公共交通についてはH19から)



◇設立年月 平成20年3月

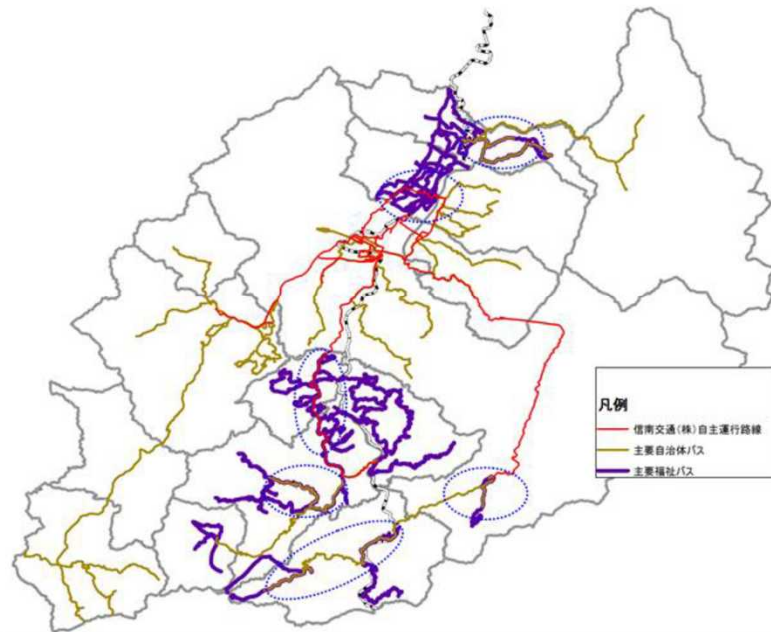
◇構成員 41名

住民代表、国土交通省飯田国道事務所、長野県飯田建設事務所、下伊那地方事務所、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、東海旅客鉄道(株)飯田支店、信南交通(株)、伊那バス(株)、長野県タクシー協会下伊那支部、大新東(株)、飯田市社会福祉協議会、下伊那地区高等学校長会、飯田商工会議所、南信州観光公社、飯田警察署、名古屋大学大学院環境学研究科准教授 等



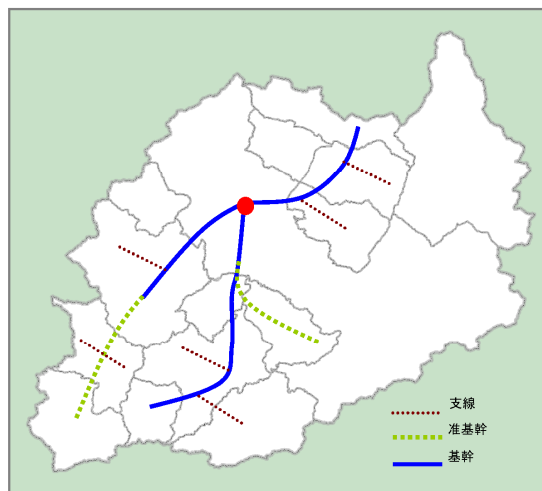
4

重複路線の統廃合 ⇒ 数路線については整理済



5

- 市町村間で基本的な考え方の共有はできました。
各市町村で支線をマネジメントするが、基幹・准基幹に
接続するよう支線を作るという理解を共有⇒基本的考えに

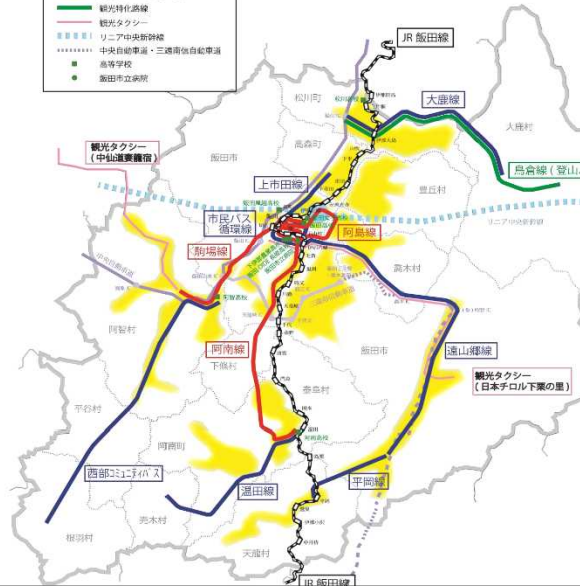


調整の場として

年に1度バスダイヤ調
整会議等を開く
(広域連合主催)

6

南信州公共交通システム



路線体系	役割	備考
基幹路線	飯田市と他町村を結び、かつ複数の町村を運行する基幹的な公共交通	4路線
准基幹路線	複数の市町村を運行し、かつ基幹路線に接続する公共交通、または、他の基幹路線・准基幹路線と接続して当地域全体からの利用が多い施設等へのアクセスを確保する公共交通	8路線(平岡線は路線定期運行と区域運行)
支線	主に市町村の地域内を運行し、基幹路線・准基幹路線に接続する路線	55路線
観光特化路線	主に観光客を対象として運行する路線	1路線
その他の運行	基幹路線・准基幹路線・支線とは別に、これらを補完するもの、あるいは特定の目的を持った運行	

連携計画策定当時（H20）における留意点・課題 ⇒ 令和の今でも悩んでいます

【連携計画の重層化】

○南信州地域においては、南信州地域交通問題協議会以外に5つの地域公共交通活性化・再生法定協議会が存在するという二層構造になっている。

各法定協議会は、対象エリア内の路線に関する協議を行い連携計画を策定する一方、南信州地域公共交通総合連携計画は、南信州全域を視野に入れた連携計画であり、他の法定協議会が策定する連携計画と矛盾が生じないように努めた。なお、各法定協議会及び各市町村は、南信州地域公共交通総合連携計画が地域全体のグランドデザインを描くものであることから、当協議会の連携計画との整合に配慮し、交通施策を実施することとしている。

【事業実施における費用負担】

○南信州地域交通問題協議会の事務局を南信州広域連合に置いているが、自主財源を持っていないこともあり、南信州地域公共交通総合連携計画に示される事業の多くは、市町村を通じて行う形となる。

南信州地域交通問題協議会として利用促進事業等を実施する場合は各市町村に負担金を求める必要があるが、直接的な影響を受けない町村もあるため、負担割合等については配慮が必要となる。

【利害関係の調整】

○南信州地域は面積が広く、14もの市町村で構成しており、地域によって公共交通に対する現状認識が異なることに伴い、各自自治体の公共交通の維持・整備に対する取り組みも異なってくる。地域の利害関係もあるため、役割分担を明確に設定するまでには至らなかったが、広域的な計画策定では避けては通れない課題であり、策定過程で役割分担を明確にする方法を組み込む必要がある。

【協議会における合意形成力】

○南信州全域にわたる課題になると抽象度が高くなるため、各論に比べ議論が深まらない傾向が見られた。課題の克服には、広域的な課題が地域課題に直結していることを理解してもらう必要がある。

【計画の実効における脆弱性】

○南信州地域公共交通総合連携計画は当地域全体の計画であり、市町村が単独または連携して交通施策を実施する場合の指針やルールも定めている。

しかし、これらの指針やルールは義務ではないため、地域課題を優先した場合、遵守されないことも想定される。広域的な計画を策定する前の段階において、計画の実効に向けた理解と協力を確認しておく必要がある。

南信州地域交通問題協議会

今は8つの協議会が存在。
各協議会のキャッチアップが大変

clear

協議会事業予算は均等割(10%)・人口比割(90%)で合意。路線については各市町村間で按分比率については早い段階で合意し運用を継続

これまでの数回の計画改定では、明確にできなかった。(調整できなかったと聞く)

市町村によって熱量の差もあり、市町村からは横断的取組については提案がまず出てこない。こちらから振っても議論が深まらず、結局首長らに諮ることも。

担当が3年で変わるため、都度教育と意思疎通・調整する必要がある。なので守られない場合もあったと聞く。

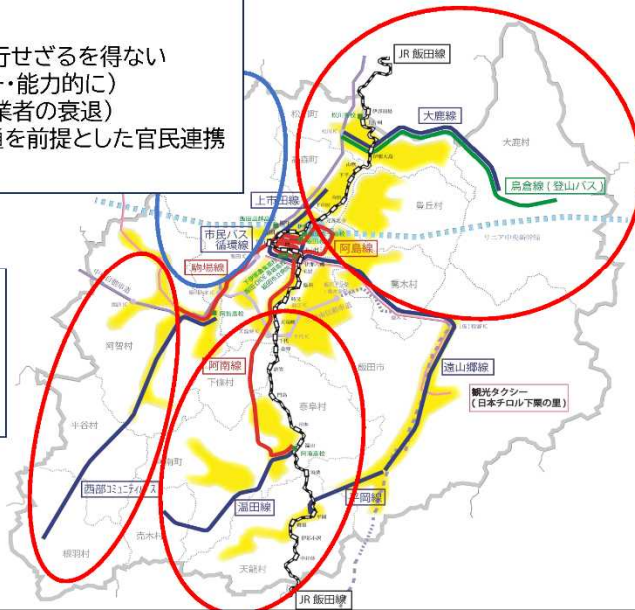
新交通計画上の基本的な考えの裏側

①単独町村の取組の限界
⇒エリア的に取り組む形へ移行せざるを得ない
(村と町の公務員のマンパワー・能力的に)
②民も限界(バス・タクシー事業者の衰退)
⇒リソースの共同化・共同融通を前提とした官民連携
ができないか？



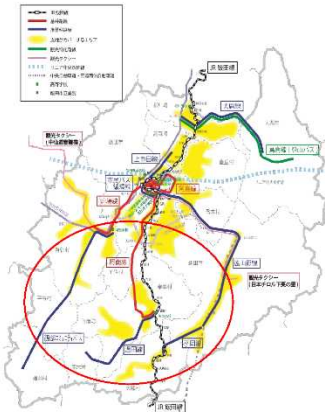
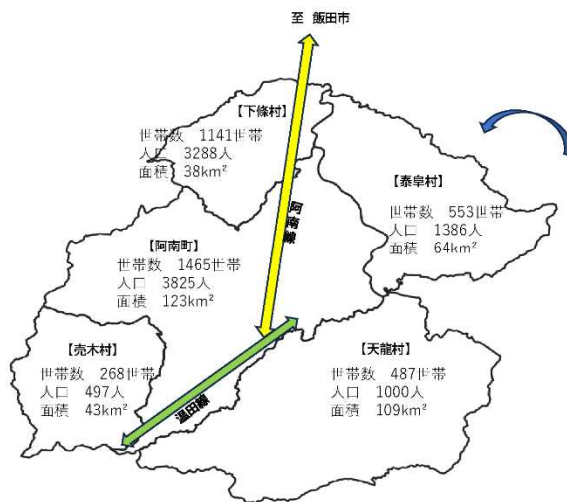
①生活圏単位の路線網構築
②事務だけは合流できないか

という視点で改めて考える必要が出てきた



Title 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト実証事業 南信州圏域における交通エリアマネージメント先行実証事業（仮）		様式F
Area R7年度 実証地域	Project Members 事業主体、パートナー企業・団体、関係省庁など	
長野県南信州圏域内 (飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村)	事業主体 市町村間広域調整、広域事業推進、広域交通計画策定 南信州地域交通問題協議会 事務局：南信州広域連合 助言・提言相談・支援等各種協力 ↑ 長野県、有識者 各分野ステークホルダー 公共交通事業者 ①交通計画に基づく事項の実施協力 ②路線ルールの遵守（「幹線車」の接続） ↓ 14市町村 飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村 ↓ 運行委託 ↓ 自主運行 圏域内外バス事業者 圏域内タクシー事業者 運行 南信州圏域の方針に基づく運行網（各市町村及び自主路線において反映）＝ 南信州公共交通システムの構築	
Background プロジェクト実施の背景	Outline プロジェクト概要 ※将来的な構想（案）含む	
・南信州では市町村の枠を超えた広域的な視点に立った地域づくりに取り組むとして、H21に定住自立圏形成協定を14市町村で締結。 ・人口減に伴う公共交通利用者の減少、交通事業者が置かれる厳しい経営環境と運転手のなり手不足、数年で異動する行政職員が担う職務の専門性の上昇と仕事量の増加等が懸案事項となっている。	エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進 交通に係る地域経営資源であるヒト・モノを集約し共同運営化することで、個別市町村の事情に応じたサービスを実施しつつも、人員・車両の効率化（スケールメリット）やエリアの取組（エリアデマンド及びその受注・配車等）を行える体制及び組織体の構築を目指す。先行取組として、南部エリアでは実証に向けた協議を進める。	
Effect 想定される効果	Plan 今後の展開（他地域への事業展開構想・見通し）	
・地域経営資源の共同活用による効率化・省力化 ・「地域の足」や「観光の足」の継続確保（最低保証） ・エリア的取組による地域住民の利便性の向上	共同運営化への段階的な移行や経営資源の他分野への投入拡大（福祉・観光等） ⇒運行組織体の運用ノウハウ等を圏域外に提供可	

南部 = 特に人的面で厳しいエリア



公共交通サービス見直しの方向性

幹線: 南部公共バスの維持

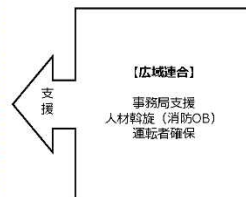
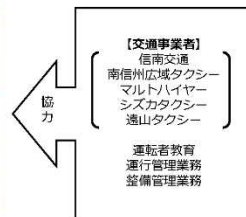
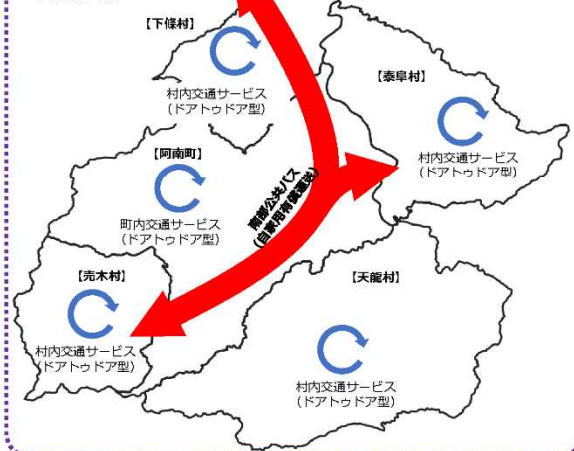
支線: 各町村内の福祉バス等をドアトゥドア型(オンデマンド交通)サービスへと見直し

個別の事情に応じたサービスを実施しつつ、

一体的に運営することで人員・車両の効率化(スケールメリット)

南部公共交通運営組織(仮) ※

一体的な運行管理、運転者管理
予約受付・配車



※運営組織ではデイスサービス・スクールバス等の運行業務請負も視野

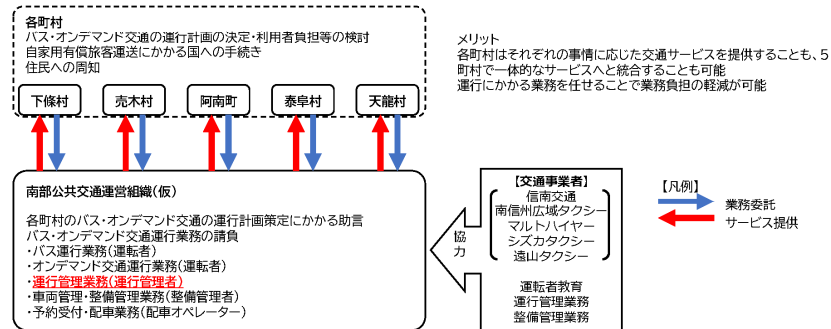
※中長期的には運賃体系やサービスの統合も視野に入れる

※町村内交通サービスは、定時定路線、乗合タクシー、タクシー助成などを地域の状況に応じて実施

南部公共交通運営組織構想の概要

南部公共バスおよび各町村における移動サービス運行の持続可能性向上を目的として、南部地域の公共交通の運営(運転・運行管理・整備管理・予約配車・人材育成など)を一元的に担う組織として「南部公共交通運営組織(仮)」を設置する

【組織と各町村の関係の概念図】



【期待される効果】

- ①スケールメリット 車両・人員を一元管理することにより、運転者・車両の共用、人材確保(運行管理者・運転者)を容易に(病欠・車両不具合への対応も容易に)
- ②雇用確保 バス・タクシー運行の担い手の確保を通じて、地域内の雇用・定住促進に寄与(消防職員OB、高卒など若年層の雇用の受け皿)
- ③サービス向上 高齢者を中心に要望のあるオンデマンド交通を共同運行・共同配車する担い手となり得る
- ④交通事業者への効果 人材育成・車両整備等への協力を得ることで収益向上。運転者のステップアップも期待される

【実施時期(目標)】 令和〇年4月1日を目指して、関係町村、事業者と調整を実施

13

PP上の調査の方向性

●どうやれば交通資源(ヒト・モノ・カネ)を抑えて、交通網を維持できるかor省力できるかに注力して整理中

- ①交通資源調査(運転手とクルマの動き)
- ②業務量調査(公務員の投入労力量)
- ③交通品質等の考えの確認(どの水準で交通を維持するか)
(PP調査外で実施済み)

これらの情報を基に、町村間・部局を越えての再構築提案中。

(3) 市町が担う公共交通関連事務の棚卸し

ここでは、現在、奥能登2市2町が行っている公共交通関連の行政事務について、その内容とボリュームを調査するため、アンケート方式により整理した。
具体的には市町ごとに、下記に示す担当事務を行っている場合に「1」を記載。また、事務量については、最も事務量が多いと思われる輪島市へのヒアリング結果を例として年間事務量を定量化した。

業務名	作業	作業概要・補足	輪島市	珠洲市	穴水町	能登町	コンサルコメントのコメント 赤:基本共通化 紫:一部共通化 緑:各市町対応	事務一回あたりの 事務量 (人日単位)	年間あたり 発生回数	年間事務量 (人日)	ジャンル
運行委託路線入札手続き	企画立案	運行を委託する内容、条件等を策定する	1	1	1	1	路線バス補助関連事務→各市町の出納・支出関係以外は共通化出来るかも →能登法定協が一式で受皿になって、各市町は、その他支出と合わせて分担金という形で支出することが可能か？	2	0.2	0.4	運行関連
	資料作成、実施伺い	入札実施のための資料作り、起案	1	1	1						運行関連
	入札通知	該当事業者用への資料作成、参加事業者への案内送付	1	1	1						運行関連
	委託先決定、通知	受託先として決定した者への通知	1	1	1						運行関連
一般乗合旅客自動車運送事業補助金_交付決定	書類作成	交付申請に必要な書類を作成する	1		1	1		1	1	1.0	補助金業務
	書類データ送付	事務局で作成した交付申請書を運行事業者へデータ送付する	1		1	1					補助金業務
	交付申請書受付	運行事業者より押印された交付申請書の提出を受ける	1		1	1					補助金業務
	起案	一般乗合旅客自動車運送事業補助金の交付決定について起案する	1		1	1					補助金業務
	伝票作成	決裁後、支出負担行為書を作成する	1		1	1					補助金業務
	通知	一般乗合旅客自動車運送事業補助金の交付決定通知を発行する	1		1	1					補助金業務
一般乗合旅客自動車運送事業補助金_概算払い	年間支払計画作成	概算払いの年間計画を作成する			1	1		1	1	1.0	補助金業務
	請求書作成	請求書を作成する			1	1					補助金業務
	請求書データ送付	作成した請求書データを運行事業者へメールする			1	1					補助金業務
	請求書受付	押印された請求書を事業者から受け付ける			1	1					補助金業務
	伝票作成	概算払いの支出命令書を作成する			1	1					補助金業務
一般乗合旅客自動車運送事業補助金_精算	実績報告書作成	実績報告書を作成する	1		1	1	フィーダー補助関連事務→各市町の出納・支出関係以外は共通化出来るかも →フィーダー補助を、能登法定協で一括して受けることが出来れば	2	1	2.0	補助金業務
	請求書作成	補助金請求書を作成する	1		1	1					補助金業務
	事業者へデータ送付	実績報告書と請求書のデータを運行事業者へ送付し内容確認を求める	1		1	1					補助金業務
	受付	事業者から提出された実績報告書と請求書を受け付ける	1		1	1					補助金業務
	確定起案	補助金の確定について起案する	1		1	1					補助金業務
	伝票作成	当初の負担行為を変更するため、負担行為書（変更）の伝票を作成する	1		1	1					補助金業務
	伝票作成	概算払いに対して精算を行うため、精算命令書（概算）の伝票を作成する	1		1	1					補助金業務
	伝票作成	概算払いを精算後、不足する補助金を支払うため、支出命令書を作成する	1		1	1					補助金業務
	伝票作成	概算払いの返還が発生した場合は、精算部書書兼戻入部書書（概算）を作成する	1		1	1					補助金業務
	通知	事業者へ補助金の確定通知を送送する	1		1	1					補助金業務
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金_認定	書類作成	認定申請に必要な書類一式を作成する	1		1	1		1	1	1.0	補助金業務
	起案	認定申請書類一式の提出について起案する	1		1	1					補助金業務
	提出	決裁後、運輸支局へデータ提出する	1		1	1					補助金業務
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金_交付	事業者へ作成依頼	事業者が作成する書類について依頼する	1		1	1	細かい臨時のお知らせは市町担当のほうが良いかも	2	1	2.0	補助金業務
	書類作成	交付申請に必要な諸水一式を作成する	1		1	1					補助金業務
	起案	交付申請書類一式の提出について起案する	1		1	1					補助金業務
	提出	決裁後、運輸支局へデータ提出する	1		1	1					補助金業務
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金_事業	事業評価書作成	事業評価書を作成する	1		1	1		2	1	2.0	補助金業務
	起案	地域公共交通会議or法定協議会にて事業評価を実施してより起案する	1		1	1					補助金業務
	提出	地域公共交通会議or法定協議会の承認後、運輸支局にデータ提出する	1		1	1					補助金業務
バス運行に関する各種届出（運輸局・支局）	書類作成	地域公共交通会議or法定協議会承認後、協議が調ったことを証する書類を作成する	1		1	1		1	1	1.0	運行関連
	起案	書類の発行について決裁をとる	1		1	1					運行関連
	書類送付	運輸支局へ書類を送付する	1		1	1					運行関連
イベント等による運行変更のお知らせ	運休、運行変更案内作成、起案	案内の作成（広報記事、メディア用案内）、起案	1	1	1	1		0	0		運行関連
	ウェブサイト記事作成	ウェブサイト記事の作成、処理	1	1	1	1					運行関連
運休のお知らせ	運休、運行変更案内作成、起案	案内の作成（広報記事、メディア用案内）、起案	1	1	1	1		1	0.5	0.5	運行関連
	ウェブサイト記事作成	ウェブサイト記事の作成、処理	1	1	1	1					運行関連
	掲示用フミネット案内の作成	バス停留所用案内の作成（フミネット加工）	1	1	1	1					運行関連
	案内掲示、撤去	バス停への案内掲示、撤去作業	1	1	1	1					運行関連
運行実績の処理	報告様式作成	今年度使用する実績報告の様式を作成する	1	1	1	1	AIデマンドは広域で共通化 各市町単独の運行手段は各市町？	0.5	12	6.0	運行関連
	報告様式送付	様式を各運行事業者へメール送付する	1	1	1	1					運行関連
	実績報告受付	運行事業者からの実績報告を受け付ける	1	1	1	1					運行関連
	実績入力	実績報告を一覧表に入力する	1	1	1	1					運行関連
通学費補助関係（路線バス運賃助成事業、無料乗車	乗車券等の券面作成			1		1	教育局がからむので共通化難しい？	1	12	12.0	行政業務
	利用申し込み受付、交付			1		1					行政業務
	利用済み乗車券等の精算（枚数集計）		1	1		1					行政業務
	利用済み乗車券等の精算（支払起案）		1	1		1					行政業務
	伝票作成等		1	1		1					行政業務

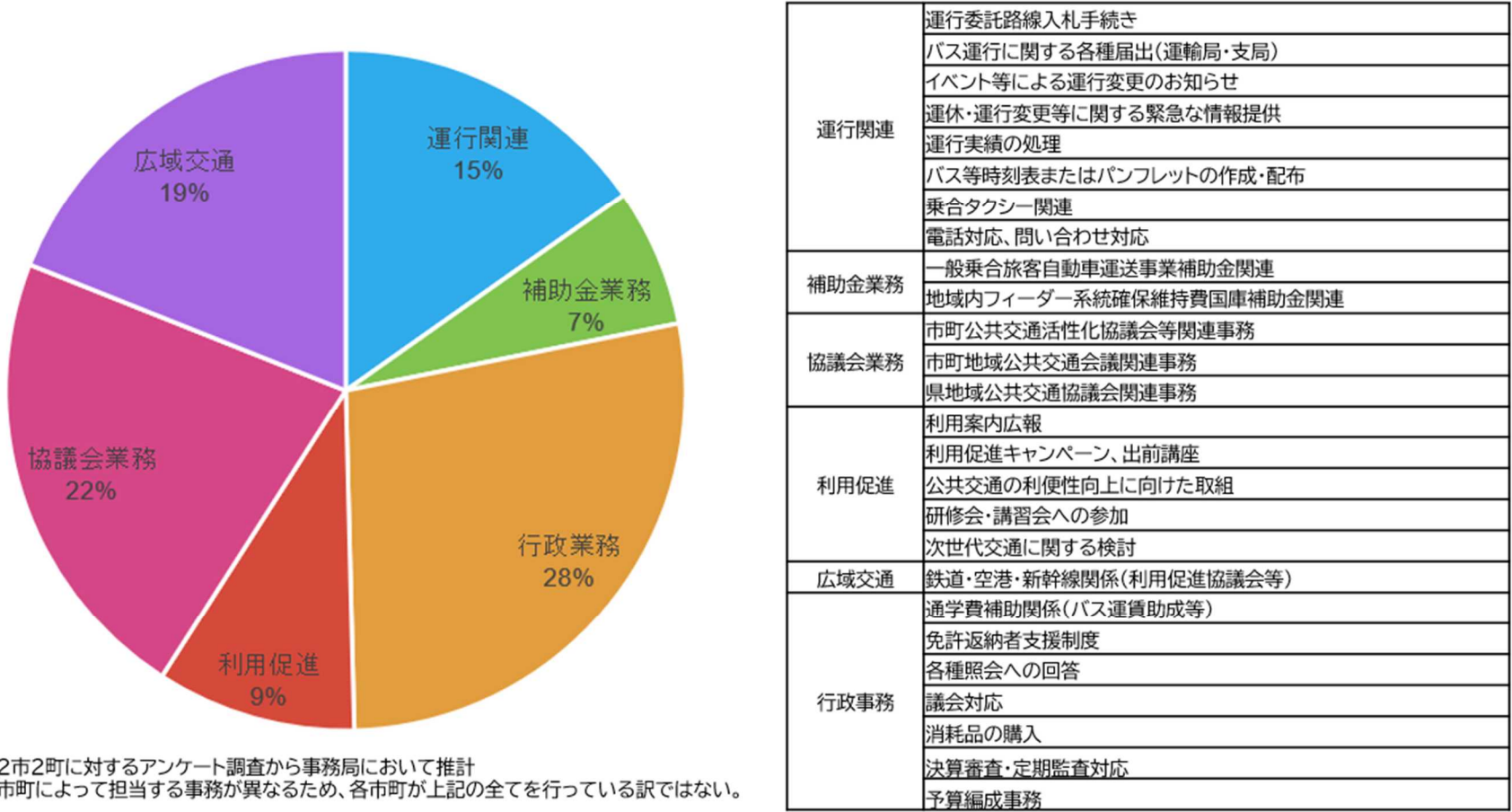
業務名	作業	作業概要・補足	輪島市	珠洲市	穴水町	能登町	コンサルコメントのコメント 赤:基本共通化 紫:一部共通化 緑:各市町対応	事務一回あたりの 事務量 (人日単位)	年間あたり 発生回数	年間事務量 (人日)	ジャンル
	支出負担行為変更	精算を終え、支出負担行為書(変更)を起票する	1	1		1					行政業務
利用案内広報	広報資料作成、起案	広報内容の作成、起案	1	1	1	1	広報・利用促進関係は共通化出来る？ (利用促進キャンペーンは輪島市しかやってないように見えるが、この際一緒に取り組められれば)	0	0		利用促進
	ウェブサイト記事作成	広報内容の作成、起案	1	1	1	1					利用促進
利用促進キャンペーン	企画立案	キャンペーン内容、実施手順等の策定	1					2	0.5	1.0	利用促進
	資料作成	事業者向け説明会に向けた資料作成									利用促進
	広報資料作成、起案	キャンペーン内容に関する周知、案内の作成	1								利用促進
	広報資料印刷	チラシ等の印刷	1								利用促進
	ウェブサイト記事作成	ウェブサイト記事の作成	1								利用促進
	周知	実施内容の周知	1								利用促進
バス等時刻表またはパンフレットの作成・配布	納品日、入稿日の決定	来年度の時刻表の納品日と入稿日を業者と相談しながら決定する	1	1			AIデマンドは広域で共通化 各市町単独の運行手段は各市町？	1	1	1.0	運行関連
	ダイヤ確認	バス時刻表へ掲載する内容の確認	1	1	1	1					運行関連
	他市町確認	他市町へ運行変更について確認する	1	1							運行関連
	修正箇所の確定	今年度の時刻表から修正する部分を確定し、業者へ修正を依頼する。	1	1	1						運行関連
	印刷部数の確定	バス、乗合タクシーそれぞれの印刷部数を確定する		1							運行関連
	印刷依頼	業者へ印刷の依頼をする		1							運行関連
	納品	納品された時刻表を換取する		1	1						運行関連
	配布	配布先一覧表をもとに、各所へ配布する	1	1	1	1					運行関連
	支払	時刻表印刷代について、市町公共交通活性化協議会・公共交通協議等の会計から支払う		1	1						運行関連
	時刻表の作成	担当者が時刻表を作る				1					運行関連
	時刻表の印刷	担当者が時刻表を印刷				1					運行関連
	時刻表の修正	事故やトラブルがあった時に時刻表を修正する				1					運行関連
	修正した時刻表の周知	web、有線TV、告知放送、公式LINEで周知、終了時も周知				1					運行関連
	修正した時刻表を貼り付け	時刻表の修正があったバス停に貼り付け				1					運行関連
	時刻表の回収	事故・トラブルの対処が終了したらバス停の時刻表回収				1					運行関連
のと里山空港関連	県空港企画課・のと里山空港との調整		1	1	1	1	各市町が何をやっているのか次第だが 出納関係以外は共通化出来る？	0.5	12	6.0	広域交通
	ふるさとタクシー関連の事務		1	1	1	1					広域交通
	のと里山空港利用助成金制度関連		1	1	1	1		1.5	12	18.0	広域交通

業務名	作業	作業概要・補足	輪島市	珠洲市	穴水町	能登町	コンサルコメントのコメント 赤:基本共通化 紫:一部共通化 緑:各市町対応	事務一回あたりの 事務量 (人日単位)	年間あたり 発生回数	年間事務量 (人日)	ジャンル
乗合タクシー・AIデマンド交通関連(輪島市・能登町)	会員管理・登録		1			1	AIデマンドは広域で共通化	1	12	12.0	運行関連
	運行事業者との各種事務調整		1			1					運行関連
	運行事業者との会計精算(委託費、または欠損補助)		1			1					運行関連
	運行日報関係の事務(作成・受領)		1			1					運行関連
	利用実績の集計(日計表・月報など)		1			1					運行関連
	ドライバーほかの運行連絡会		1								運行関連
	会員名簿の更新	亡くなった方、転出した方を名簿から外す				1					運行関連
	会員登録	新規会員登録時に住基と照合、受付窓口とタクシー事業者に連絡				1					運行関連
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_総会	企画立案	前年度の運行内容や協議の結果を踏まえ、協議事項、報告事項を策定する	1	1	1	1	法定協・交通会議関連は 能登地域で共通化し 奥能登部会(＋各市町部会)を設置して 各種権限を移譲してはどうか (各市町で閉じた案件であれば市町で)	10	2	20.0	協議会業務
	会計監査受検	前年度の協議会会計について監査を受ける	1			1					協議会業務
	資料作成、実施伺い	総会実施のための資料作り、起案	1	1	1	1					協議会業務
	通知、連絡調整		1	1	1	1					協議会業務
	会議事前準備	会場設営、資料印刷等	1	1	1	1					協議会業務
	会議運営	総会の実施	1	1	1	1					協議会業務
	会議録作成		1	1	1	1					協議会業務
	ウェブサイト公開					1					協議会業務
	委員報酬の源泉徴収票作成	所得税を差し引いた源泉徴収票作成				1					協議会業務
	源泉徴収票の送付	作成した源泉徴収票を委員、市町村、税務署に送付				1					協議会業務
	団体の申告書作成	所得税の申告書作成、送付				1					協議会業務
	連帳管理	管理・決算・支出伝票決済				1					協議会業務
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_負担金	交付申請書作成	負担金の交付申請書を作成する			1	1	同上	1	1	1.0	協議会業務
	交付申請書提出	申請書を提出する			1	1					協議会業務
	概算払い請求書作成	負担金の概算払い請求書を作成する			1	1					協議会業務
	概算払い請求書提出	請求書を提出する			1	1					協議会業務
	入金確認	協議会の通帳にて入金を確認する			1	1					協議会業務
	実績報告書作成	協議会の活動について実績報告を作成する			1	1					協議会業務
	実績報告書提出	報告書を提出する			1	1					協議会業務
	納付書受領	余った負担金を返納するための納付書を受け取る			1	1					協議会業務
	負担金返納	納付書にて負担金の返納手続きを行う			1	1					協議会業務
	日計表作成	協議会会計の日計表を作成する			1	1					協議会業務
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_負担金	交付申請書受付	負担金の交付申請書を受け付ける			1	1		1	1	1.0	協議会業務
	起案	負担金の交付決定について起案する			1	1					協議会業務
	交付決定通知	負担金の交付決定について通知する			1	1					協議会業務
	支出負担行為	支出負担行為書を起票する			1	1					協議会業務
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_負担金	概算払い請求書受付	負担金概算払い請求書を受け付ける			1	1		1	1	1.0	協議会業務
	伝票作成	概算払いの支出命令書を作成する			1	1					協議会業務
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_負担金	実績報告書受付	実績報告書を受け付ける			1	1		1	1	1.0	協議会業務
	起案	負担金の金額確定について起案する			1	1					協議会業務
	負担金確定通知	負担金の金額確定について通知する			1	1					協議会業務
	伝票作成	概算払いの返還が発生した場合は、精算部寄書兼戻入部寄書(概算)を作成する。			1	1					協議会業務
	納付書交付	納付書を交付する			1	1					協議会業務
	入金確認	負担金が返納されたか確認する			1	1					協議会業務
	支出負担行為変更	精算を終え、支出負担行為書(変更)を起票する			1	1					協議会業務
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_会計	会計監査日程調整	監事の日程調整を行う			1	1		1	1	1.0	協議会業務
	起案	監査実施について起案する			1	1					協議会業務
	会計監査実施通知	監査実施日について監事へ通知する			1	1					協議会業務
	監査資料作成	監査資料を作成する			1	1					協議会業務
	会計監査実施	監査を受ける			1	1					協議会業務
市町公共交通活性化協議会・公共交通会議等_委員	出席回数確認	各会議への出席回数を確認する	1		1	1		1	1	1.0	協議会業務
	口座確認	委員の講座情報を確認する	1		1	1					協議会業務
	起案	委員報酬の支払いについて起案する	1		1	1					協議会業務
	伝票作成	支出命令書を起票する	1		1	1					協議会業務

業務名	作業	作業概要・補足	輪島市	珠洲市	穴水町	能登町	コンサルコメントのコメント 赤:基本共通化 紫:一部共通化 緑:各市町対応	事務一回あたりの 事務量 (人日単位)	年間あたり 発生回数	年間事務量 (人日)	ジャンル
出前講座	通知	会計課発行のバグキにて通知する	1		1	1					協議会業務
	周知用チラシ作成	出前講座の周知用チラシを作成する	1			1	チラシ等媒体は共通で作れば良いが 実際の実施は各市町か	0	0		利用促進
	周知	他部局会合にて事業をPR	1			1					利用促進
	依頼受付	出前講座の申込書を受け付け、申請者と開催日時や内容等を調整	1			1					利用促進
	資料作成	出前講座で使用する資料を作成する	1			1					利用促進
	出前講座実施	出前講座を実施する	1			1					利用促進
	記録作成	出前講座で出た意見・質問をまとめる	1			1					利用促進
	共有	記録を共有する	1			1					利用促進
免許返納者支援制度	窓口受付・相談	申請書を受け取り、内容を確認する		1			(珠洲市だけ)	1	1	1.0	行政業務
	情報入力・審査	エクセル表入力、簡便な審査		1							行政業務
	交付・説明	クーポン券の交付及び利用に関する説明		1							行政業務
県地域公共交通協議会	会議出席起家ほか、連絡調整	協議会からの通知等への対応	1	1	1	1	法定協事務は共通化だが 出席・復命書あたりはさすがに各市町で	1	4	4.0	協議会業務
	会議参加	会議への参加	1	1	1	1					協議会業務
	復命書作成	復命書作成	1	1	1	1					協議会業務
電話対応、問い合わせ対応	問い合わせ対応	運行等に関する外部からの問い合わせへの対応	1	1	1	1	AIデマンド関連は共通化、それ以外は各市町	0	0		運行関連
運行変更等に関する緊急な情報提供	突発的な案件に対する情報収集、連絡調整	庁内、事業者等関係者との連絡調整	1	1	1	1	イレギュラーは一旦各市町で対応か	0	0		運行関連
	突発的な運行変更に関する周知案内 (ウェブサイト記事)	運行変更に関する住民無言家周知	1	1	1	1					運行関連
公共交通の利便性向上に向けた取組	打合せ	庁内関係部署・事業者等との打ち合わせ	1	1	1	1	広域交通・AIデマンド関連は共通化 個別交通は各市町	1	12	12.0	利用促進
	他団体等の会合での説明	関係者への説明、懇談、聞き取りなど	1	1	1	1					利用促進
	ニーズの取りまとめ、情報収集	事業者との打ち合わせや会合、出前講座などから把握した要望等の情報を整理	1	1	1	1					利用促進
研修会・講習会への参加	受付	各種制度等に関する研修会への参加案内の受領、参加有無の判断および決裁	1	1	1	1	参加すること自体は各市町	0	0		利用促進
	講習会・研修会参加	各種制度等に関する研修会への参加	1	1	1	1					利用促進
各種照会への回答	回答作成	調査事項に応じた回答を作成	1	1	1	1	各種照会は市町対応	1	12	12.0	行政業務
	起案	起案	1	1	1	1					行政業務
	決裁	決裁	1	1	1	1					行政業務
	提出	回答を提出	1	1	1	1					行政業務
	保管	文書を保管	1	1	1	1					行政業務
議会対応	質問聞き取り	議員の質問内容を確認する	1	1	1	1	議会は各市町対応	2	4	8.0	行政業務
	資料作成	議会の答弁内容を作成する	1	1	1	1					行政業務
次世代交通に関する検討	打合せ	部課内および関係者との打ち合わせ	1	1	1	1	共通化、研修などは各市町も参加				利用促進
	情報収集	新たなモビリティに関する情報収集（研修や説明会等の参加含む）	1	1	1	1					利用促進

業務名	作業	作業概要・補足	輪島市	珠洲市	穴水町	能登町	コンサルコメントのコメント 赤:基本共通化 紫:一部共通化 緑:各市町対応	事務一回あたりの 事務量 (人日単位)	年間あたり 発生回数	年間事務量 (人日)	ジャンル
消耗品の購入	注文	必要な消耗品を注文する	1	1	1	1	各市町対応	0	0		行政業務
	検収	届いた品を確認する	1	1	1	1					行政業務
	請求書の受理	請求書を受け取る	1	1	1	1					行政業務
	伝票作成	財務会計システムで起票する	1	1	1	1					行政業務
	提出	会計課へ提出する	1	1	1	1					行政業務
決算審査対応	資料作成	資料作成	1	1	1	1		2	1	2.0	行政業務
	課内レク	資料の課内説明、打合せ	1	1	1	1					行政業務
	決算審査	決算審査への出席	1	1	1	1					行政業務
定期監査対応	資料作成	資料作成		1	1	1		0	0		行政業務
	課内レク	資料の課内説明、打合せ		1	1	1					行政業務
	定期監査	定期監査への出席		1	1	1					行政業務
予算編成事務	説明会参加	説明会に出席しスケジュール、方針、留意事項等について確認する		1	1	1		3	1	3.0	行政業務
	課内打合せ	スケジュール、方針、留意事項等について課内情報共有する	1	1	1	1					行政業務
	取りまとめ	根拠資料等の取り寄せ	1	1	1	1					行政業務
	システム入力	システムへの入力		1	1	1					行政業務
	資料作成	資料作成及び時点修正	1	1	1	1					行政業務
	起案	課内での内容確認（課長承認）	1	1	1	1					行政業務
のと里山空港関係利用促進協議会	負担金関連業務	市への負担金予算要求関係、請求等	1				空港・のと鉄道・新幹線関連（広域交通）は 恐らく4市町とも共通では？ 利用促進系は広域共通でやれるかもしれないが 予算・出納関係は各市町か	2	1	2.0	広域交通
	総会関連業務		1								広域交通
	企画旅行関連業務	企画立案、旅行会社との調整、チラシ作成	1								広域交通
	経理業務		1								広域交通
のと鉄道利用促進協議会 事務局	運営一般（のと鉄道株式会社とのやり取り含む）				1						広域交通
											広域交通
北陸新幹線	県空港企画課・のと里山空港との調整					1					広域交通
	ふるさとタクシー関連の事務					1					広域交通
	のと里山空港利用助成金制度関連					1					広域交通

結果の概要：奥能登2市2町の公共交通関連事務の内訳は以下の通り分類される。多岐に渡る業務を、少ない人員で、かつ他の企画系業務と兼務して実施していることが分かった。



(4) 広域運営体制に求められる役割・機能

広域運営体制の構築に向けて、2市2町の公共交通担当部局に対し、現在実施している主な業務内容と業務量について調査を実施した。その結果、以下のような課題が明らかになった。

(ア) 主な業務内容

各市町における公共交通関連業務は多岐にわたり、主に以下の業務が実施されている。

- **地域公共交通計画の策定・改定**：現況調査、ニーズ把握、計画素案作成等の一連の業務
- **法定協議会、地域公共交通会議の運営**：年間数回の協議会開催、資料作成等の事務局業務
- **運行事業者との調整・契約事務**：路線・ダイヤ改正の協議、運行委託契約の締結・管理
- **補助金申請・交付事務**：国庫補助の申請、実績報告等の事務処理
- **利用促進、情報提供、新たな企画立案等**：広報活動、利用促進イベントの企画・実施
- **行政事務（予算決算、議会、各種照会等）**：予算編成、議会对応、各種調査への回答等

(イ) 業務量棚卸し調査の結果

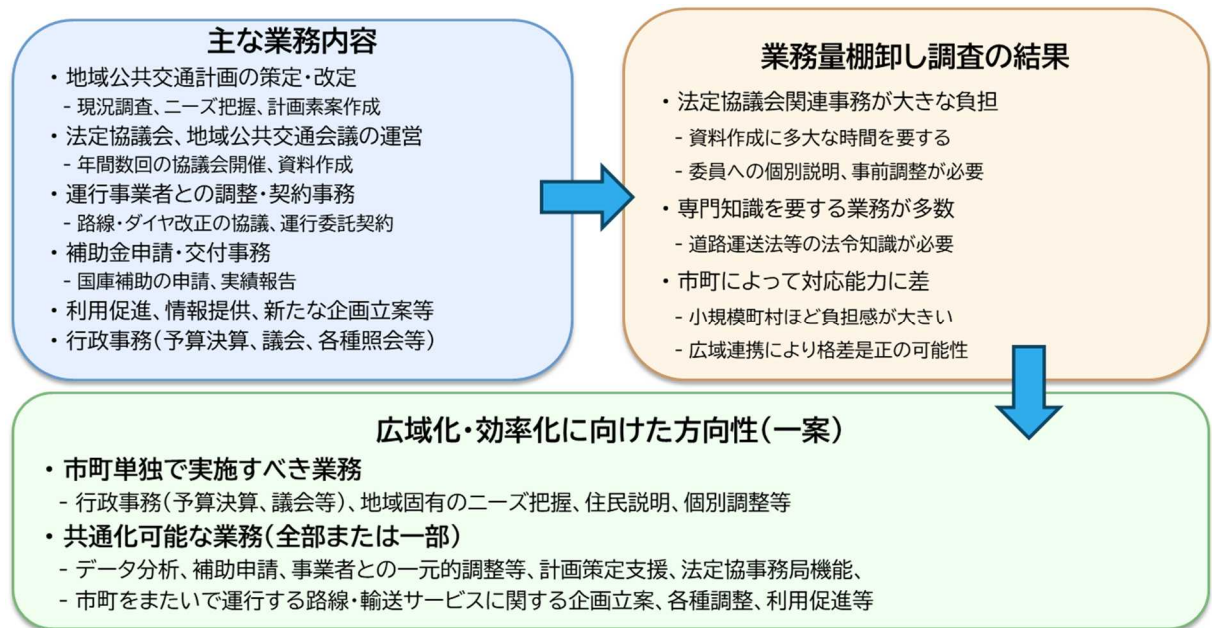
これらの業務について、各市町の業務量や対応状況を調査した結果、以下のような課題が浮き彫りになった。

- **法定協議会関連事務が大きな負担**となっており、資料作成に多大な時間を要している。特に、委員への個別説明や事前調整に多くの労力が必要とされている。
- **専門知識を要する業務が多数存在**しており、道路運送法等の法令知識が求められる場面が多い。専門的な知見を持つ職員の確保が困難な状況にある。
- **市町によって対応能力に差**があり、小規模町村ほど負担感が大きい状況にある。人員体制や専門性の面で、広域連携により格差是正の可能性がある。

(ウ) 広域化・効率化に向けた方向性（一案）

以上の調査結果を踏まえ、広域運営体制における業務分担の方向性として、以下の整理を行った。

- **市町単独で実施すべき業務**としては、行政事務（予算決算、議会等）、地域固有のニーズ把握、住民説明、個別調整等、地域の実情に応じたきめ細かな対応が求められる業務を位置付ける。
- 一方、**共通化可能な業務（全部または一部）**としては、計画策定支援、法定協議会事務局機能、データ分析、補助申請、事業者との一元的調整等、スケールメリットが発揮できる業務や専門性が求められる業務を広域組織が担うことが効果的である。また、市町をまたいで運行する路線・輸送サービスに関する企画立案、各種調整、利用促進等についても、広域組織が一元的に担うことで、シームレスな移動サービスの実現と業務効率化の両立が期待される。
- このように、各市町の業務負担を軽減しつつ、専門性の高い質の高いサービスを提供するため、業務の性質に応じて適切に役割分担を行うことが重要である。



② 具体的な広域連携機能

広域運営体制が担うべき機能を、「定型業務のアウトソース」「地域公共交通のマネジメント」「広域で取り組む交通の運営」の3つの柱に整理した。

(ア) 定型業務のアウトソース

各市町が個別に実施している定型的な業務を広域組織に集約することで、人員配置の効率化と専門性の向上を図る機能である。

① 補助金申請・実績報告等の事務処理

国や県への補助金申請、実績報告等の事務処理を広域組織が一元的に実施する。専門知識を要するこれらの業務を集約することで、各市町の事務負担を大幅に軽減するとともに、申請の質の向上と確実な補助金獲得を実現する。

② 運行事業者との契約・調整・補助金業務

運行事業者の募集・選定、運行委託契約の締結・管理、日常的な運行調整(車両・ドライバーの配置等)、運行品質の管理・評価等を実施する。広域組織が窓口となることで、事業者との公平・透明な関係を構築し、安定的な運行体制を確保する。

(イ) 地域公共交通のマネジメント

地域公共交通全体を戦略的にマネジメントし、持続可能な交通ネットワークを構築・維持する機能である。

① 情報発信・利用促進・広報活動の展開

2市2町全体での統一的な利用促進策や広報活動を実施する。統一ブランドの構築(名称、ロゴ、デザイン等)、パンフレット・時刻表等の作成・配布、利用方法の説明会・体験乗車会の開催、Webサイト・SNS等での情報発信を行う。広域での統一的な広報により、認知度向上とブランドイメージの確立を図り、利用者拡大につなげる。

② 広域的な運行計画の策定（法定協議会の事務）

2市2町全体を俯瞰した路線・運行計画を策定する。具体的には、市町を跨ぐ移動需要の把握と分析、幹線バス路線とデマンド交通の役割分担の検討、運行エリア・運行時間帯・車両配置等の計画策定、利用実績に基づく運行計画の継続的な見直しを実施する。各市町の意見を十分に聴取しつつ、広域的な最適化を図ることで、効率的かつ利便性の高い交通ネットワークを実現する。

この取組のため、地域公共交通会議や法定協議会の事務局機能を担い、会議開催、資料作成、委員との調整等を実施する。広域的な視点から2市2町全体の公共交通施策を俯瞰した資料作成が可能となり、各市町の個別対応に比べて効率的かつ質の高い運営が期待される。

③ 新たな施策提案に関する調査研究

各市町が取り組む地域公共交通政策について、それぞれの市町の課題意識をとりまとめつつ、地域の実情に合わせて施策提案や調査研究を共通して行うことで、専門性の向上を図る。

④ データ分析・評価とPDCAサイクルの推進

運行データを収集・分析し、サービス改善や政策立案に活用する。利用実績データの収集・整理、利用傾向の分析（時間帯別、区間別、属性別等）、効率性指標の算出・評価、分析結果に基づく改善提案を実施する。専門的なデータ分析により、EBPM（証拠に基づく政策立案）を推進し、継続的なサービス改善を図る。

⑤ 観光交通との連携（将来的な機能）

生活交通としての公共交通ネットワークを基盤として、観光客の移動需要にも対応したサービスを提供することが考えられる。観光施設や宿泊施設との連携により、観光需要の取り込みと収益性の向上を図る。震災からの復興過程において、観光振興と生活交通の維持を両立させる取組として重要な意義を持つ。

(ウ) 広域で取り組む交通の運営

市町を跨ぐ広域的な移動ニーズに対応する交通サービスを、広域組織が直接運営する機能である。

① 市町境を跨ぐAI デマンド交通の運営

2市2町全体で導入する想定 of AI デマンド交通を一体的に運営管理する。市町境を意識することなく予約・乗車が可能となり、通学・通院・買い物等の生活移動の利便性が大幅に向上する。将来的に、市町を跨ぐ移動需要が存在する区間へのAI デマンド交通の拡大のフェーズにおいて効果が期待される。

② 車両・人材等の経営資源の管理

デマンド交通に使用する車両を広域組織が一括して調達・管理することで、車両の広域的な融通、保守管理の効率化、デザインの統一による利用者の分かりやすさ向上を実現する。また、運転士の募集・採用、研修・安全教育の実施、労務管理・健康管理、交通事業者等の運行受託者との連携を行い、限られた人材を最大限活用する体制を構築する。

(5) 組織形態の比較検討

広域運営体制の具体的な組織形態について、複数の選択肢を比較検討した。検討に際しては、能登地域の実情、先進事例からの示唆、求められる機能等を総合的に勘案した。

① 組織形態の選択肢

広域運営体制の組織形態として、以下の4つの選択肢を比較検討の対象とした。

選択肢①:法定協議会方式

地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、2市2町が協議体として共同で公共交通施策を検討・実施する方式である。既に石川県能登地域公共交通協議会が設置されているため、この法定協議会が広域調整機能を担うものである(石川県交通政策課が事務局)。

なお、法定協議会自体は法人格を持たないため、実際の事業実施は各市町または事業者が担うことが必要。

選択肢②:一部事務組合方式

地方自治法に基づき、2市2町が設立した一部事務組合を活用し、公共交通事業を共同処理する方式である。組合は独立した法人格を持ち、独自の予算と職員を有する。現在、奥能登広域圏事務組合が存在し、その規約の中に、「広域公共交通に関すること。」が明記されているが、現在その機能は実施されていない。

選択肢③:民間組織(一般社団法人等)への委託方式

2市2町が共同で一般社団法人等の民間組織を設立し、公共交通事業の運営を委託する方式である。専門性の高い運営が期待できる反面、安定的な財源確保が課題となる。

選択肢④:広域連合方式

地方自治法に基づき、2市2町が広域連合を設立する方式である。一部事務組合よりも強い権限を有し、条例制定権や直接請求権等が認められる。

参考：地方自治法が規定する広域行政制度

種類	特徴等
一部事務組合 (第 286 条)	普通地方公共団体の事務の一部を共同処理するための制度で、法人格を持つ。奥能登地域では、消防、ごみ処理などの事務が共同で処理されている。
広域連合 (第 291 条の 2)	一部事務組合では「国、都道府県から直接に権限の移譲が受けられない」など、広域需要に適切に対応できない面があったことから、多様化した広域的政策・広域行政需要に適切かつ効果的に対応するようにするとともに、地方分権に対応するための制度として国または都道府県の権限に属する事務の配分の受け入れを可能とする体制の整備を含めて、平成 6 年に制度化されたもの。
法定協議会 (第 252 条の 2)	2 つ以上の地方公共団体が、その事務の一部を共同して処理するために設けるもの。設置には、議会の議決が必要。 法人格を有さず、財産の所有などの権利の主体やハード事業の主体になれないことから、計画策定などのソフト分野が主な事業となっている。 (※補遺：本表でいう「法定協議会」は地域交通法に基づくものではなく、地方自治法に基づくものを指す。)
組織や機関の共同設置 (第 252 条の 7)	地方公共団体の機関等を簡素化することにより、効率的・合理的な行政運営を維持することをその趣旨とし、複数の地方公共団体が、その執行機関、附属機関、職員等を共同で設置するもの。
事務の委託 (第 252 条の 14)	地方公共団体が協議により規約を定め、事務の一部の管理、執行を他の地方公共団体に委託するもの。

出典：秦野市 HP <https://www.city.hadano.kanagawa.jp/soshiki/1/1001/7/2692.html> を参考に加筆修正

② 評価の視点

各組織形態の評価に際しては、以下の視点を設定した。

- 設立の容易性：組織の設立に要する時間、手続きの複雑さ
- 実行力：事業を実施する権限の強さ、実効性
- 財政基盤：安定的な財源確保の可能性
- 専門性：専門人材の確保・育成の可能性
- 柔軟性：状況変化への対応の柔軟性
- 説明責任：住民や議会への説明責任の明確性
- 将来性：将来的な発展・拡大の可能性

③ 各選択肢の評価

選択肢①:法定協議会方式

【メリット】

- ・ 地域公共交通活性化再生法に基づく制度
- ・ 国の補助制度を活用しやすい（国庫補助金の受皿となる）
- ・ 交通事業者、住民代表等の多様な主体が会議体で参画できる
- ・ 既に能登地域で設置されている

【デメリット】

- ・ 協議会自体には法人格がなく、実際の事業実施権限は限定的
- ・ 配車センター運営等の実務を担うには別途組織が必要
- ・ 専門人材の確保が困難

選択肢②:一部事務組合方式

【メリット】

- ・ 独立した法人格を持ち、安定的な運営が可能
- ・ 独自の予算と職員を持ち、専門性の高い運営が可能
- ・ 2市2町からの負担金により安定的な財源確保が可能
- ・ 事業実施権限が明確
- ・ 住民や議会への説明責任が明確
- ・ 全国で多くの実績がある（消防、ごみ処理等）

【デメリット】

- ・ 設立後の変更（構成市町の変更等）に手続きを要する
- ・ 運営の柔軟性はやや低い

選択肢③:民間組織(一般社団法人等)への委託方式

【メリット】

- ・ 専門性の高い人材を登用しやすい
- ・ 柔軟で機動的な運営が可能
- ・ 民間的経営手法の導入が可能
- ・ 事業拡大（観光交通等）の自由度が高い

【デメリット】

- ・ 安定的な財源確保が課題（市町からの委託料に依存）
- ・ 住民や議会への説明責任がやや不明確
- ・ 公共性と経済性のバランスが難しい
- ・ 組織の継続性に不安がある

選択肢④:広域連合方式

【メリット】

- ・ 一部事務組合よりも強い権限を有する

- ・ 条例制定権、直接請求権等が認められる
- ・ 将来的な発展可能性が高い

【デメリット】

- ・ 設立のハードルが高く、時間を要する
- ・ 運営コストが高い
- ・ 公共交通事業のみを目的とするには過大な組織

【組織形態の比較表】

【組織形態の比較表】				
	法定協議会	一部事務組合	一般社団法人	広域連合
法的性格:任意組織 メリット:既存組織の活用、柔軟な運営が可能 デメリット:法的権限が弱い、事務執行力に限界		法的性格:特別地方公共団体 メリット:法的安定性、公的財源確保可、行政的意思決定可 デメリット:設立手続き複雑、運営の硬直性	法的性格:民間法人 メリット:機動的な運営、専門人材確保可 デメリット:財源確保が課題、公的性格が弱い	法的性格:特別地方公共団体 メリット:行政的意思決定可 デメリット:過大な組織、設立負担が大
評価項目	法定協議会	一部事務組合	一般社団法人	広域連合
法人格	なし	あり	あり	あり
法人としての契約締結権	× (個人名では契約可)	○	○	○
財産の所有	×	○	○	○
行政的意思決定	×	○	×	○
設立の容易性	○	△ (既存組織活用可)	△	×
能登における既存組織 (例)	能登地域公共交通協議会	奥能登広域圏事務組合	すずバス (珠洲市)	—

④ まとめ

広域運営組織として、既に設置されている法定協議会（能登地域公共交通協議会）によるゆるやかな連携から、一部事務組合または一般社団法人等による事務分担への移行が考えられる。

当初は法定協議会の枠組を活用しつつ広域的な事務から段階的に市町事務を移譲するなど、現実的な道筋をとることが考えられる。

(6) 能登地域における広域運営体制の方向性

以上の検討を踏まえ、能登地域における広域運営体制の具体的な方向性を提示する。

① 基本方針

能登地域における広域運営体制の構築に向けて、以下の基本方針を設定する。

方針１：段階的な体制構築

震災からの復興過程にある現状を踏まえ、当面は実現可能性の高い体制から着手し、実績を積み重ねながら段階的により強固な体制へと移行していく。拙速な体制構築により混乱を招くことを避け、着実な歩みを重視する。

方針２：スケールメリットの最大化

2市2町が共同で取り組むことのスケールメリットを最大化する。特に、AI デマンドシステムの共同運営等により、大幅なコスト削減を実現する。

方針３：地域の実情への配慮

広域的な運営を行う場合でも、各市町の実情や住民ニーズへのきめ細かな対応を重視するため、市町との連携及び役割分担を考慮する。画一的なサービスではなく、地域特性に応じた柔軟なサービス提供を行う。

方針４：既存事業者との連携

既存の交通事業者との良好な関係を構築し、共存共栄を図る。事業者の経営や雇用に配慮しながら、新たな役割分担を構築していく。

方針５：持続可能性の確保

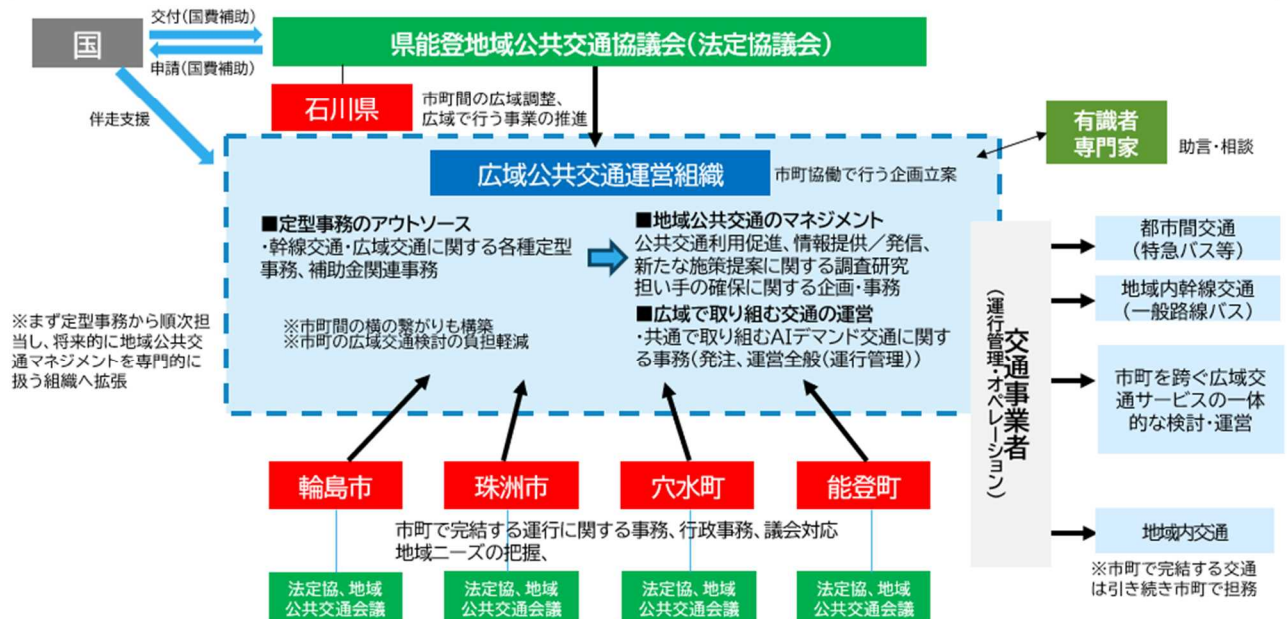
一時的な取組ではなく、長期的に持続可能な体制を構築する。安定的な財源確保、人材の確保・育成、PDCA サイクルによる継続的改善等により、持続可能性を確保する。

② 組織体制の方向性

能登域における将来的な広域運営体制の全体像を下図に示す。広域公共交通運営組織としては、「定型業務」のアウトソースからはじめ、段階的に地域公共交通のマネジメントが出来る組織へと発展していくことが考えられる。

将来の広域運営体制のイメージ

- 広域公共交通運営組織としては、「定型業務」のアウトソースからはじめ、段階的に地域公共交通のマネジメントが出来る組織へと発展していくことが考えられる。



(ア) 全体の枠組み

県が事務局として設置した「県能登地域公共交通協議会（法定協議会）」が広域連携の母体（会議体）となる。この協議会は、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会として、国の補助制度の活用を可能とするとともに、県・2市2町・交通事業者・有識者等が参画し、広域的な公共交通施策の方向性を協議・決定する場となっている。国からは、地域公共交通確保維持改善事業費補助（国費補助）を通じて財政的な支援を受けるとともに、市町間の広域調整や県が行う事業の推進に関する伴走支援を受ける体制とする。

(イ) 広域公共交通運営組織の役割

協議会の下に設置される「広域公共交通運営組織」は、2市2町が共同で設立する組織であり、以下の3つの機能を段階的に担っていく。

第1段階：定型業務のアウトソース

まずは定型業務から広域組織への移管を開始する。具体的には、幹線交通・広域交通に関する各種定型事務、補助金関連事務を集約する。これにより、各市町の事務負担を軽減するとともに、専門性の向上を図る。なお、この段階では定型業務が中心であり、将来的に地域公共交通マネジメントが出来る組織へと段階的に組織へ拡張することを想定している。

第2段階：地域公共交通のマネジメント

次の段階として、地域公共交通全体のマネジメント機能を担う。公共交通利用促進、情報

提供、データ分析、新たな施策検討等に関する調査研究を実施し、走り出した幹線路線や広域デマンド交通の継続的な改善を図る。また、市町間の横の繋がりを構築し、広域的な視点からの政策立案を推進する。

第3段階：広域で取り組む交通の運営

さらに発展的な段階として、市町を跨ぐ広域的な交通サービスの運営主体としての役割を担う。具体的には、共通で取り組むAIデマンド交通に関する事務（受注、運営全般（運行管理））を実施する。これにより、市町境を意識しないシームレスな移動サービスの提供が可能となる。

（ウ）各市町の役割

広域運営組織が広域的な業務を担う一方で、各市町（輪島市、珠洲市、穴水町、能登町）は、以下の役割を引き続き担う。

- ・ 市町で完結する道路に関する事務、行政事務、議会对応
- ・ 地域ニーズの把握
- ・ 法定協議会、地域公共交通会議への参画

これらの業務を通じて、地域の実情に応じたきめ細かな対応を行うとともに、広域運営組織と連携して公共交通施策を推進する。

（エ）連携する交通事業者

広域運営組織は、以下の交通事業者と連携してサービスを提供する。

- ・ 都市間交通（特急バス等）：金沢方面等への広域的な移動を担う
- ・ 地域内幹線交通（一般路線バス）：地域内の主要な移動を担う定時定路線の交通
- ・ 市町を跨ぐ広域交通サービス：広域デマンド交通等の新たなサービスの一体的な検討・運営
- ・ 地域内交通：市町で完結する交通については引き続き市町が主体となって運営

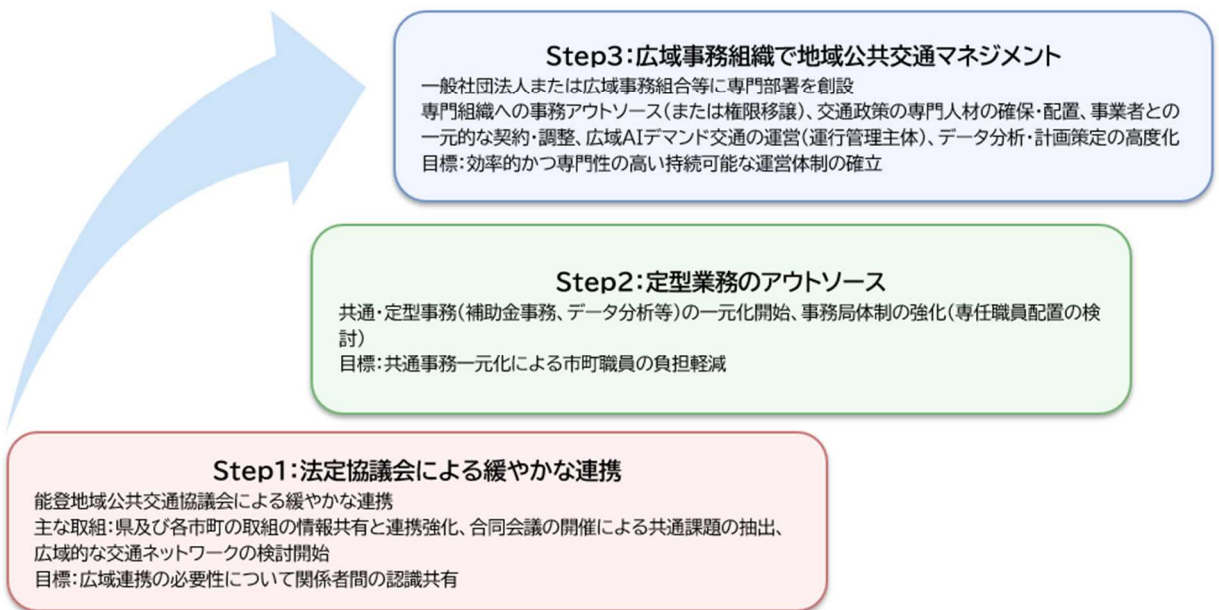
このように、広域運営組織を核として、県、市町、交通事業者、有識者等が連携し、能登地域全体で持続可能な公共交通ネットワークを構築していく体制を目指す。特に重要なのは、段階的なアプローチにより、無理なく着実に体制を発展させていくことである。初期段階から完璧な体制を目指すのではなく、定型業務の集約から始め、実績と信頼を積み重ねながら、徐々にマネジメント機能や運営機能を拡充していくことで、持続可能な広域運営体制を実現する。

③ 将来の広域運営体制の段階的な発展・構築イメージ

以上の比較検討を踏まえ、能登地域における広域運営体制の組織形態として、段階的なアプローチを推奨する。最初から法人格を持つ組織を設立するのではなく、法定協議会の枠組を活用しつつ広域的な事務から段階的に市町事務を移譲するなど、現実的な道筋が必要である。

将来の広域運営体制のイメージ

- ・ 最初から法人格を持つ組織を設立するのではなく、法定協議会の枠組を活用しつつ広域的な事務から段階的に市町事務を移譲するなど、現実的な道筋が必要。



【Step 1：法定協議会による緩やかな連携】

第1段階として、能登地域公共交通協議会による緩やかな連携体制が既に構築され始めている。この段階では、以下の取組を通じて広域連携の必要性について関係者間の認識共有を図る。

主な取組内容：

- ・ 県及び各市町の取組の情報共有と連携強化
- ・ 法定協議会及び部会（ワーキンググループ）の開催による共通課題の抽出
- ・ 広域的な交通ネットワークの検討開始

目標：広域連携の必要性について関係者間の認識共有を深め、次のステップへの基盤を構築する。

組織形態の特徴：法定協議会は地域公共交通活性化再生法に基づく制度であり、設立が比較的容易である。国の補助制度を活用しやすく、交通事業者、住民代表等の多様な主体が参画できる利点がある。ただし、協議会自体には法人格がなく、実際の事業実施権限は限定的であるため、あくまで関係者間の協議・調整の場としての位置付けとなる。

【Step2：定型業務のアウトソース】

第2段階として、共通・定型事務（補助金事務、データ分析等）の一元化開始、事務局体制の強化（専任職員配置の検討）に取り組む。

組織形態：法定協議会＋民間組織（一般社団法人等）への業務委託

実際の定型作業等の実務については、2市2町が共同で設立する一般社団法人または広域事務組合等に委託する。法定協議会は引き続き協議・調整の場として機能し、方針決定等を担う。

主な取組内容：

- ・ 共通・定型事務（補助金事務、データ分析等）の一元化
- ・ 配車センターの設置・運営開始
- ・ AI デマンドシステムの共同導入
- ・ 事務局体制の強化（専任職員配置）

目標：共通事務一元化による市町職員の負担軽減を実現する。定型業務の集約により、スケールメリットを発揮するとともに、各市町の公共交通担当職員が地域固有のニーズ把握や住民対応等のより重要な業務に注力できる環境を整える。

この段階での留意点：一般社団法人等の民間組織は、専門性の高い人材を登用しやすく、柔軟で機動的な運営が可能である反面、安定的な財源確保が課題となる。2市2町からの安定的な委託料の支出について、議会の理解を得ることが重要である。

【Step3：広域事務組織で地域公共交通マネジメント】

第3段階として、より安定的で持続可能な体制を構築する。

主な取組内容：

- ・ 専門組織への事務アウトソース（または権限移譲）
- ・ 交通政策の専門人材の確保・配置
- ・ 一元的な契約・調整、広域 AI デマンド交通の運営（運行管理主体）
- ・ データ分析・計画策定の高度化

目標：効率的かつ専門性の高い持続可能な運営体制の確立

④ 留意事項

広域運営体制の構築に向けて、以下の点に留意する必要がある。

(1) 関係者の合意形成

広域運営体制の構築には、2市2町の首長・議会の理解と合意が不可欠である。また、既存の交通事業者、住民等の理解も重要である。丁寧な説明と対話を通じて、関係者の合意形成を図る。

(2) 既存サービスとの調整

現在各市町が運行しているコミュニティバスやデマンド交通等との調整が必要である。利用者に混乱を与えないよう、丁寧な移行計画を策定する。

(3) 人材の確保

広域運営組織の事務局長や配車センター職員など、必要な人材を確保する必要がある。特に、公共交通の専門知識を有する事務局長の確保が重要であり、早期から人材確保に取り組む。

(4) 財源の確保

国・県の補助制度を最大限活用するとともに、県及び2市2町の予算措置が必要である。議会の理解を得て、必要な予算を確保する必要がある。

(5) 住民への周知

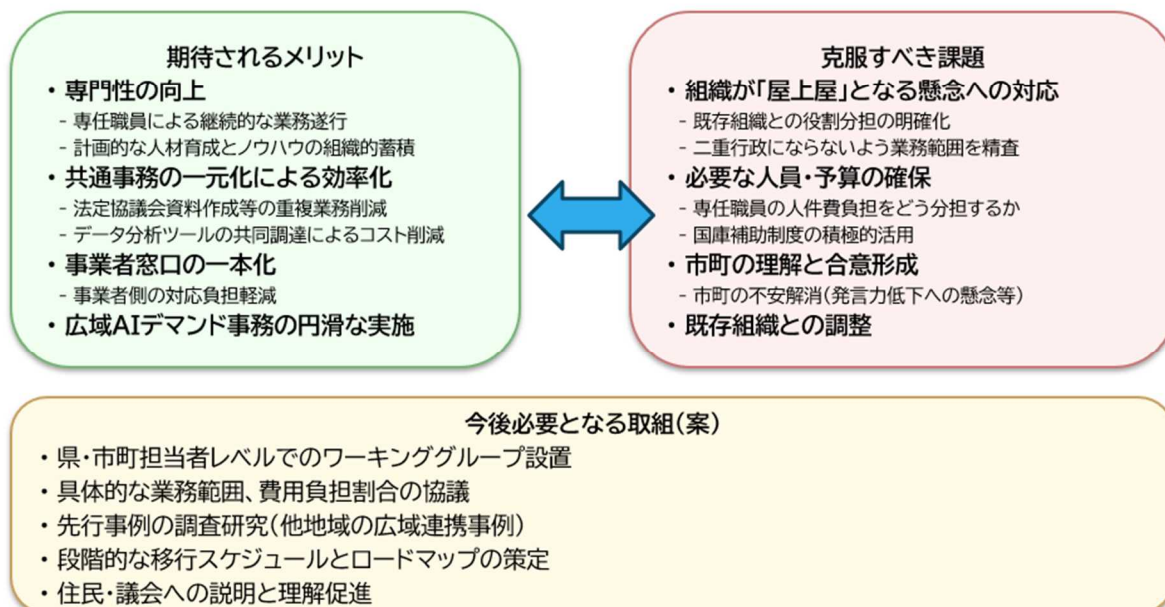
新たな公共交通システムの開始に際しては、住民への十分な周知が必要である。広報紙、説明会、体験乗車会等を通じて、利用方法や利便性を分かりやすく伝える。

(7) まとめ

本章では、奥能登2市2町における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた広域運営体制の設立について検討を行った。そのまとめを下記に示す。

将来の広域運営体制に向けた今後の対応

- ・ 広域化には多くのメリットがある一方、組織間の調整や財源確保等の課題も存在する。これらの課題を一つひとつ丁寧に解決しながら、段階的に広域化を進めていくことが重要。



15

① 本検討の成果

- ・ 第2章で整理した課題を踏まえると、各市町が個別に公共交通施策を実施することには限界があり、広域連携によるスケールメリットの発揮、市町境を越えたシームレスな移動の実現、限られた運転士・車両の効率的活用等が求められる状況にある。
- ・ 先進事例の分析からは、広域連携の組織形態として、法定協議会、一般社団法人、一部事務組合など複数の選択肢があり、それぞれにメリット・デメリットがあることが明らかになった。また、多くの事例において、当初は緩やかな連携から始め、実績を積み重ねながら段階的に連携を強化していくアプローチが採用されていることが確認された。
- ・ これらを踏まえ、能登地域における広域運営体制として、Step 1「法定協議会による緩やかな連携」、Step 2「定型業務のアウトソース」、Step 3「広域事務組織で地域公共交通マネジメント」という3段階のアプローチを推奨した。
- ・ 広域運営体制が担うべき機能としては、「定型業務のアウトソース」「地域公共交通のマネジメント」「広域で取り組む交通の運営」の3つの柱を整理した。特に、共同配車センター機能、AI デマンドシステムの共同導入・運営、広域的な運行計画の策定、運行事業者との調整等を重点機能として位置付けた。

② 期待されるメリットと克服すべき課題

広域化には多くのメリットがある一方、組織間の調整や財源確保等の課題も存在する。これらの課題を一つひとつ丁寧に解決しながら、段階的に広域化を進めていくことが重要である。

(ア) 期待されるメリット

専門性の向上

- ・ 専任職員による継続的な業務遂行が可能となり、公共交通施策の質が向上する
- ・ 計画的な人材育成とノウハウの組織的蓄積が実現する

共通事務の一元化による効率化

- ・ 法定協議会資料作成等の重複業務が削減され、各市町の事務負担が軽減される
- ・ データ分析ツールの共同調達によるコスト削減が実現する

事業者窓口の一本化

- ・ 事業者側の対応負担が軽減され、より建設的な関係構築が可能となる
- ・ 公平・透明な事業者選定プロセスの確立により、信頼関係が向上する

広域 AI デマンド事務の円滑な実施

- ・ 市町境を越えたシームレスな移動サービスの提供が実現する
- ・ 広域的な配車最適化により、効率的な運行が可能となる

(イ) 克服すべき課題

組織が「屋上屋」となる懸念への対応

- ・ 既存組織との役割分担を明確にし、重複や非効率を避ける必要がある
- ・ 二重行政にならないよう業務範囲を精査し、真に広域化が有効な業務に絞り込む

必要な人員・予算の確保

- ・ 専任職員の人件費負担をどう分担するか、2市2町間の協議が必要である
- ・ 国庫補助制度の積極的活用により、財政負担を軽減する方策を検討する

市町の理解と合意形成

- ・ 市町の不安解消（発言力低下への懸念等）に向けた丁寧な説明と対話が不可欠である
- ・ 各市町の実情やニーズが適切に反映される仕組みづくりが重要である

既存組織との調整

- ・ 既存の広域行政組合や交通事業者との役割分担を明確にする必要がある
- ・ 既存組織の機能を活用しつつ、新たな広域運営体制を構築する工夫が求められる

③ 今後必要となる取組（案）

広域運営体制の実現に向けて、以下の取組を段階的に進めていく必要がある。

県・市町担当者レベルでのワーキンググループ設置

実務レベルでの具体的な検討を進めるため、県及び2市2町の担当者によるワーキンググループを設置し、定期的に協議を行う。組織形態、業務範囲、財政負担等の具体的な論点について、実務的な観点から検討を深める。

具体的な業務範囲、費用負担割合の協議

広域運営組織が担う業務の具体的な範囲を確定するとともに、2市2町の費用負担割合について公平性・納得性のある基準を設定する。人口割、面積割、利用実績割、均等割等の組み合わせを検討する。

先行事例の調査研究（他地域の広域連携事例）

先進地域への視察や担当者との意見交換を通じて、組織運営のノウハウや課題解決の方策を学ぶ。特に、能登地域と類似した条件（中山間地域、震災復興等）の事例を重点的に調査する。

段階的な移行スケジュールとロードマップの策定

Step 1 から Step 3 への移行について、具体的なスケジュールとマイルストーンを設定する。各段階での達成目標、評価指標、次段階への移行判断基準等を明確にする。

住民・議会への説明と理解促進

広域運営体制の必要性、メリット、財政負担等について、住民や議会に対して分かりやすく説明し、理解と支持を得る。特に、「屋上屋」との懸念に対しては、既存組織との役割分担を明確に示し、広域化の実効性を丁寧に説明する必要がある。

実現に向けては、関係者の合意形成、既存サービスとの調整、人材の確保、財源の確保、住民への周知など、克服すべき課題は多い。しかし、震災からの復興という大きな転換期にある今こそ、従来の枠組みを超えた新たな公共交通体系を構築する好機である。2市2町が連携し、国・県の支援も得ながら、能登地域の実情に適した持続可能な広域運営体制の構築を目指すべきである。

また、財政面では、国・県の補助制度を最大限活用しつつ、2市2町が公平な負担割合に基づき財源を確保する仕組みを構築することが重要である。現在各市町が個別に支出している公共交通関連経費を広域運営に振り向けることで、追加的な財政負担を最小限に抑えることが可能である。

第4 新たな交通モード（広域的なデマンド交通） の仕様検討

4 新たな交通モード（広域的なデマンド交通）の仕様検討

(1) 検討概要

① 解決すべき課題

奥能登2市2町において広域的なデマンド交通を導入するにあたり、以下の課題を解決する必要がある。

(1) 利用者ニーズと運行効率性の両立

一般的にデマンド交通は、限定されたエリア内で高密度に運行することにより利便性を高めることができる。しかし、能登地域におけるAIデマンドは、その対象エリアが広域すぎるにより、AIデマンド交通としてのメリットである効率性が低下する懸念がある。

また、フルデマンド方式と、予約が要らない定時定路線交通（≒バス路線）との適切なバランスを図る必要がある。特に、高齢者にとっての分かりやすさ、利用しやすさを確保することが重要である。

(2) 既存交通との競合・重複回避

定時定路線バスとの適切な役割分担を明確化する必要がある。輸送力・想定需要に合わせた交通モードの選択が求められる。

また、一般乗用タクシー事業との共存・協調を図る必要がある。路線バス及びAIデマンド交通の二重投資によるコスト増大を回避しなければならない。

② 検討の着眼点

上記の課題を解決するため、以下の着眼点に基づき検討を行った。

(1) 路線特性に応じた交通システムの設計

路線特性（現行交通の利用数）に応じて交通モードを最適配置する。また、利用者が理解しやすい予約方式、運行ルートなどのサービス体系を設計する。

(2) 技術導入の段階的アプローチ

市街地部など、AIデマンド交通が最も効果的なエリアを中心に、AI配車システムを段階的に導入し、効果検証をしながら段階的に拡大していくアプローチを提案する。

③ 具体的な提案（県・市町における検討に対する伴走支援の内容）

能登地域の広範かつ人口低密度のエリアにふさわしい広域的なデマンド交通の実現に向けて、地理条件や人口分布に応じた柔軟な交通導入に向けた検討について、県及び市町、事業者との技術的助言などの伴走支援を行う。具体的には、以下の3つの観点から検討を進めた。

(1) 交通モード設計

主要幹線（特に市町またぎの路線）は基本的に定時定路線（一般バス）を維持するものとするが、昼間時間帯においては需要に応じてAIデマンドによる代替も視野に入れる。

市街地部においては、時刻を定めず、停留所（乗降ポイント）を密に配置した「フルデマンド交通」とし、乗合率向上が期待できるエリアを中心に導入する。

市町をまたぐ郊外路線において、特に谷筋や一本道など距離が長い区間においては、フル

デマンド交通では逆に効率が低下することから、市街地への着時刻(ダイヤ)を指定した「準デマンド交通(着時刻指定型デマンド)」を導入し、需要の分散を防ぎながら、利用者の予約に応じた柔軟なルート設定を行う。

(2) 車両・人員配置計画

輪島市、穴水町、能登町、珠洲市それぞれにおいて、将来的に3～4台ずつ(合計15～16台程度)のデマンド交通の導入を視野に入れつつ、導入当初は市街地部からのスモールスタートとする。

(3) 予約・配車システム仕様

2市2町共通のAI配車システムの導入を目指し、県及び市町でのシステム仕様選定に向けて技術的助言等の伴走支援を行った。広域的に複数の事業者が無理なく連携できる運用環境に向けた助言を行った。

(2) 交通モードの類型整理

広域的なデマンド交通の検討にあたり、まず能登地域で導入すべき交通モードの類型を整理した。交通モードは、路線特性や需要特性に応じて、以下の4つの類型に分類される。なお、本表は参考であり、今後地域ごとの事情に合わせて選択されるべきものである。

【参考】輸送モードの変更にに関する特長・課題

本表は参考であり、今後地域ごとの事情に合わせて選択されるべきものである。

選択肢	主な特長	導入に当たっての課題
① 路線バス・コミュニティバス等(定時定路線)	- 運行ダイヤ・ルートが決まっており予約不要 - ITツールに抵抗のある高齢者を含む幅広い層に利用可能 広域・大量輸送に向いている。特に高校生の通学・帰宅手段としては輸送力が必要。	- 利用者減少時の運行コストが高い - 空席率が高い場合には非効率な運行 - 運行エリアが薄く広がる場合、運転者の確保・維持が大きな課題
①' スクールバス混乗	既存資源を活用できるため追加コスト低 - 安定した需要(学生利用)があるため継続負担低 - 地域住民と学生のふれあい増加で地域交流促進 - 教育予算も活用しながら運行可能 - スクールバスと他の交通が混在しているエリアについては混乗の検討の余地があり	- 安全基準やルート設定が複雑化 - 学生以外の利用時間・数が制約される可能性 - 運行時間が学校スケジュールに依存
② 乗合タクシー(区域運行・AIデマンド)	- 需要に応じた柔軟な運行が可能 - コスト効率が良く、利用者希薄地域に適合 小規模エリア、小ロットでの運行に最適 - スマートフォンアプリで簡単に予約可能 - 運行経路や利用状況のデータ活用による運行最適化に向けた検証が容易	- 予約システムが必須で事業者・利用者ともに手間 - 利用が集中した際の積残し、所要時間変動のリスク - AIシステムの場合、追加コスト(導入・維持) 輸送力に一定限界(概ね40人/日・台が目安とも) - エリアが広域すぎる場合、ドアtoドアのフルデマンド運行では、かえって非効率となる可能性
③ 一般タクシー(乗用)の活用	個別対応(ドアtoドア)が可能で利便性が高い - 運行車両数を調整しやすい - 地域の事業者活用により地域雇用・経済に貢献 - タクシー券補助などで施策実現コストが低(新たなシステム等の導入が不要)	- 輸送力に限りがあり、大量輸送には不向き - 補助がない場合は運賃が高く定期利用には不向き - 補助がある場合は利用されるほど行政負担が増大

(1) 路線バス・コミュニティバス等(定時定路線)

定時定路線型は、決まった時刻・決まったルートで運行する従来型の交通モードである。運行ダイヤとルートが明確に定められており予約が不要であるため、ITツールに抵抗のある高齢者を含む幅広い層が利用しやすい特長がある。また、広域・大量輸送に向いており、特に高校生の通学・帰宅手段としては一定の輸送力が必要となることから、このモードが適している。

さらに、既存の車両や運行体制を活用できるため追加コストが比較的低く、安定した需要(特に学生利用)がある場合(スクールバス(混乗))としての運行は、継続的な負担も抑えられる。地域住民と学生のふれあいを通じた地域交流の促進や、教育予算も活用しながらの運行が可能である点も利点である。スクールバスと他の交通が混在しているエリアについては、混乗の検討の余地がある。

一方で、利用者が減少した際の運行コストが高く、空席率が高い場合には非効率な運行となる課題がある。運行エリアが薄く広がる場合には運転者の確保・維持が大きな課題となり、安全基準やルート設定も複雑化する。また、学生以外の利用時間帯や対象が制約される可能性があり、運行時間が学校スケジュールに依存するという制約もある。

(2) 乗合タクシー(区域運行・AI デマンド)

乗合タクシー型は、予約に応じて柔軟に運行する交通モードであり、区域運行型とAI デマンド型に細分される。需要に応じた柔軟な運行が可能であり、コスト効率が良く、利用者希薄地域に適合する。小規模エリアや小ロットでの運行に最適であり、スマートフォンアプリで簡単に予約できる利便性がある。また、運行経路や利用状況のデータを活用することで、運行の最適化に向けた検証が容易に行える。

しかし、予約システムが必須となるため、事業者・利用者ともに一定の手間が発生する。利用が集中した際には積み残しが生じるリスクや、所要時間が変動するリスクがある。AI システムを導入する場合には、導入費用と維持費用の追加コストが発生する。また、輸送力には一定の限界があり(概ね 40 人/日・台が目安とも言われる)、エリアが広域すぎる場合、ドア to ドアのフルデマンド運行では、かえって非効率となる可能性がある点に留意が必要である。

(3) 一般タクシー(乗用)の活用

一般タクシーの活用は、個別対応(ドア to ドア)が可能で利便性が非常に高い交通手段である。運行車両数を需要に応じて調整しやすく、地域の既存事業者を活用することで地域雇用・経済に貢献できる。タクシー券補助などの施策を用いることで、新たなシステム等の導入が不要となり、施策実現コストを低く抑えることができる。

ただし、輸送力には限りがあり、大量輸送には不向きである。補助がない場合は運賃が高く定期利用には適さず、逆に補助がある場合は利用されるほど行政の財政負担が増大するというジレンマがある。

(4) 各交通モードの選択の考え方

これらの交通モードは、それぞれ異なる特長と課題を有しており、地域の状況や移動需要の特性に応じて適切に選択・組み合わせることが重要である。能登地域のように広域で人口密度が低く、移動需要が多様なエリアにおいては、単一の交通モードで全てに対応することは困難である。市街地部では乗合タクシー(AI デマンド)、郊外部では定時定路線や準デマンド型、個別の移動ニーズには一般タクシーの活用といったように、地域特性に応じたハイブリッド型の交通システムを構築することが求められる。

(3) AI デマンド交通の特性と適用範囲

前項で整理した交通モードのうち、本検討で中心的な役割を担う「AI デマンド交通」について、その特性と適用範囲を整理する。AI デマンド交通は万能ではなく、地域特性や移動需要の形態によって、効果を発揮できる場面と、逆に非効率となる場面が存在する。

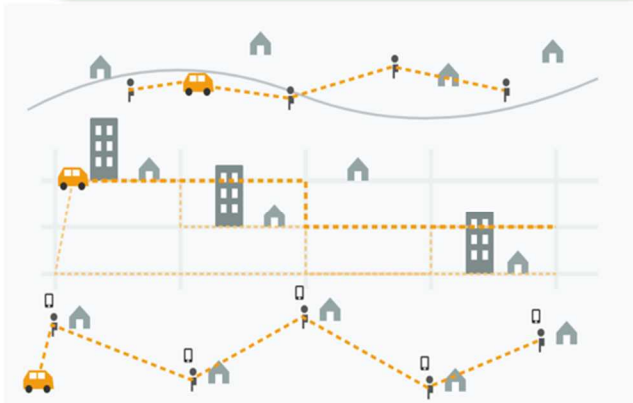
AIデマンド交通の特性と適用範囲

✓ AIデマンド交通の得意分野

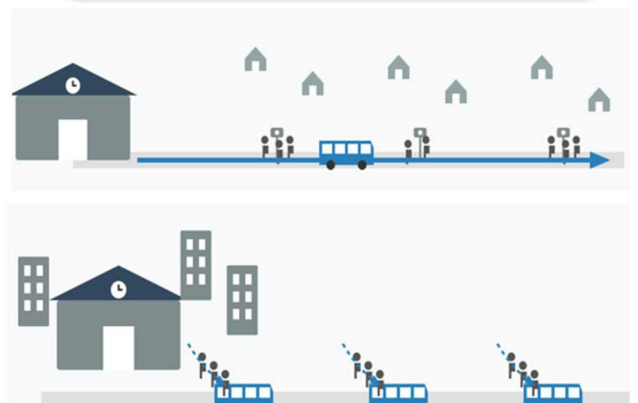
- ・低密度居住地域での効率的運行
 - 需要に応じて運行することで空気輸送を回避
- ・平地部・市街地部での運行経路最適化
 - 道路網が発達し迂回路が多いエリア
- ・予約に応じた柔軟な対応
 - 多様な移動ニーズに対応可能

✗ AIデマンド交通の不得意分野

- ・長距離移動
 - 所要時間の予測が困難(他の予約次第で変動)
- ・一本道区間
 - 迂回路がなく経路選択の余地がない
- ・需要の過度な集中時
 - 通勤通学の時間帯等は予約が殺到し対応困難



市街地部で、定路線型では経路が複雑になりすぎる場合（一筆書きが難しい場合、など）→AIデマンドが有効



郊外部、谷筋、山間部、など、経路選択の余地がない（AIを使うまでもない）→ 定路線型が有利

① AI デマンド交通の得意分野

AI デマンド交通が効果を発揮するのは、以下のような特性を持つ地域・場面である。

1. 低密度居住地域での効率的な運行

人口が分散している地域において、需要に応じて運行することで空気輸送を回避できる。定時定路線バスでは空席が多くなるような地域でも、予約に応じた運行により効率性を確保できる。

2. 平地部・市街地部での運行経路最適化

道路網が発達し迂回路が多いエリアでは、AI による最適ルート選択のメリットが大きい。複数の予約を効率的に拾っていきけるルートを AI が自動計算することで、運行効率を高めることができる。

3. 予約に応じた柔軟な対応が可能

多様な移動ニーズ(通院、買い物、公共施設への移動等)に対して、一つ一つの移動に柔軟に対応できる。定時定路線では対応しきれない個別のニーズに応えられることが強みである。

② AI デマンド交通の不得意分野

一方で、AI デマンド交通が効果を発揮しにくい、あるいは適さない場面も存在する。

1. 長距離移動に不向き

所要時間の予測が困難であり、他の予約の状況によって大きく変動するため、利用者にとって計画が立てにくい。長距離を移動する場合、定時性が重要となるため、定時定路線の方が適している。

2. 経路の選択肢が少ない一本道区間

迂回路がなく経路選択の余地がない区間では、AI による最適化のメリットがない。谷筋や半島部など、道路が一本しかないような地域では、ルート最適化の恩恵を受けられない。

3. 需要の過度な集中時

通勤通学の時間帯等、需要が時間的・空間的に集中する場合、予約が殺到し対応困難となる。このような場面では、輸送力のある定時定路線バスの方が適している。

③ 能登地域への適用の考え方

これらの特性を踏まえると、能登地域においては、市街地部で定路線型では経路が複雑になりすぎる場合(例えば一筆書きが難しい場合など)に AI デマンドが有効である。一方、郊外部の谷筋や山間部など、経路選択の余地がない一本道エリアでは、AI を使うまでもなく定時定路線型の方が有利となる。

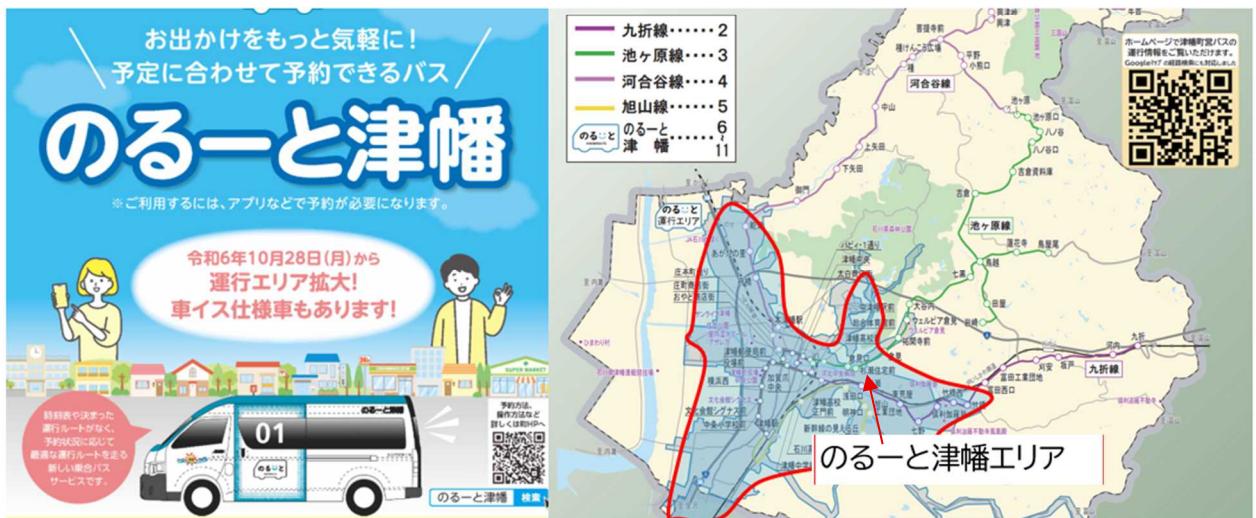
したがって、能登地域の広域的なデマンド交通においては、全てをフルデマンド型とするのではなく、エリア特性に応じて定時定路線型、準デマンド型(着時刻指定型)、フルデマンド型を適切に組み合わせるハイブリッド型のシステム設計が重要となる。

④ 先進事例：石川県津幡町の事例

AI デマンド交通の特性を活かした交通ネットワーク構築の先進事例として、石川県津幡町における「のるーと津幡」の取組を紹介する。津幡町は、能登地域と同様に平野部と山間部を有する地域であり、地域特性に応じた交通モードの使い分けという点で参考となる事例である。

先進事例(津幡町)

- ・ 津幡町「のるーと津幡」 平野部を運行する町営バス(定路線)を置換え、ワゴン車による運行
- ・ 山間部は引き続き定路線(通学需要への対応含む)とし、路線型(バス)と区域運行(乗合タクシー)の役割分担を実現(AIデマンドの特性を活かした交通ネットワークを実現)



(ア) 津幡町の取組の概要

津幡町では、従来運行していた町営バス(定路線)を見直し、令和5年度から「のるーと津幡」として新たな公共交通システムを導入した。この取組の特徴は、平野部と山間部で異なる交通モードを採用し、それぞれの地域特性に応じた最適なサービスを提供している点にある。

平野部：区域運行型 AI デマンド交通

平野部においては、従来の町営バス(定路線)を廃止し、区域運行型の AI デマンド交通「のるーと津幡」に全面的に転換した。平野部は道路網が発達しており、迂回路が多く存在するため、AI によるルート最適化のメリットを活かせる地域である。

利用者は予約(アプリまたは電話)により、行きたい場所・行きたい時間を指定することができ、AI が最適なルートと時刻を計算する。ワゴン車による運行とし、複数の利用者を効率的に乗り合わせることで、きめ細かなサービスと運行効率の両立を図っている。

「のるーと津幡」の運行エリアは、町の中心部を含む平野部全域をカバーしており、町役場、病院、商業施設、公共施設等への移動に対応している。従来の定路線バスでは停留所まで歩く必要があったが、デマンド交通できめ細かな停留所(ミーティング・ポイント)の設置により、自宅近くから目的地近くまでの移動が可能となり、高齢者等の利便性が大幅に向上した。

山間部：定時定路線バスの継続

一方、山間部については、引き続き定時定路線バスを運行している。山間部は谷筋に沿った一本道が多く、通学需要への対応も必要であることから、定時定路線型が適している。

具体的には、山間部から平野部(町中心部)への路線を、朝夕の通学時間帯を中心に運行している。定時性が確保されることで、学生が安心して通学に利用できるとともに、一般利用者也計画的な移動が可能となっている。

(イ) 路線型(バス)と区域運行型(デマンド交通)の役割分担の実現

津幡町の取組の最大のポイントは、AI デマンドの特性を活かした交通ネットワークを実現していることである。平野部においてはAI デマンド交通の得意分野である「道路網が発達したエリアでの効率的な運行」を活かし、山間部においては定時定路線バスの強みである「一本道での安定的な輸送」「通学需要への対応」を活かすという、明確な役割分担がなされている。

この役割分担により、全てを定時定路線バスで運行していた従来の方式と比べて、平野部では利便性が向上し、山間部では必要なサービス水準を維持しつつ、全体としての運行効率化とコスト削減を実現している。

(4) 広域で AI デマンド交通を導入することの必要性

能登地域において AI デマンド交通を導入するにあたり、各市町が個別にシステムを導入するのではなく、2市2町が広域的に連携して共同導入することが不可欠である。その必要性について、コスト面、移動特性、運営効率の観点から整理する。

① システム導入コストの大幅な削減

AI デマンド交通を導入する際には、AI 配車システムの導入費用(初期費用)とランニングコスト(システム利用料、保守費用等)が必要となる。これらのコストの多くは、車両台数や運行エリアの広さにかかわらず発生する「固定費」的な性格を持つ。

仮に各市町が個別にシステムを導入した場合、それぞれの市町でシステム導入費用、システム利用料、保守費用等が発生する。特に、システム開発費やカスタマイズ費用は各市町で重複して発生することになり、極めて非効率である。

一方、2市2町が共同で単一のシステムを導入すれば、システム導入費用、ランニングコストともにについても大幅な削減が期待できる。第3章で検討した広域運営体制のもとで共通システムを導入することにより、スケールメリットを最大限に発揮することが可能となる。

② 能登地域の移動特性と市町跨ぎ移動への対応

能登地域における人流ビッグデータを分析した結果、市町内移動だけでなく、隣接市町をまたぐ移動も一定数存在することが明らかになった。

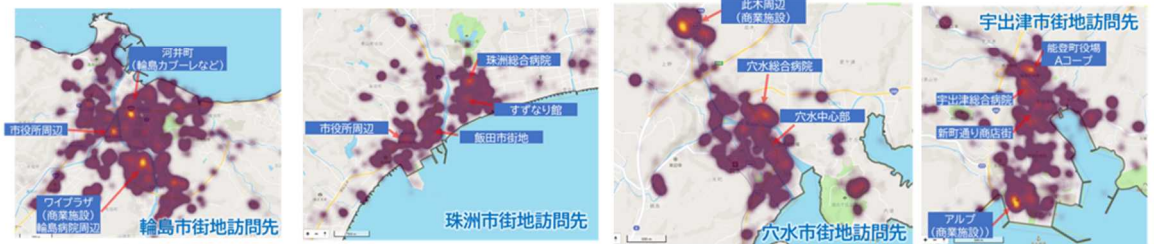
市街地における主要な目的地分析によれば、各市町の中心部(輪島市街地、珠洲市街地、穴水町市街地、能登町宇出津市街地)においては、行政施設・大型商業施設・病院・中心商店街など、多様な施設への移動需要が集中している。これらは主に市町内移動であるが、同時に隣接市町からの移動も見られる。

特に注目されるのは、市町を跨ぐ移動の存在である。データ分析の結果、以下のような市町跨ぎの移動が確認された。

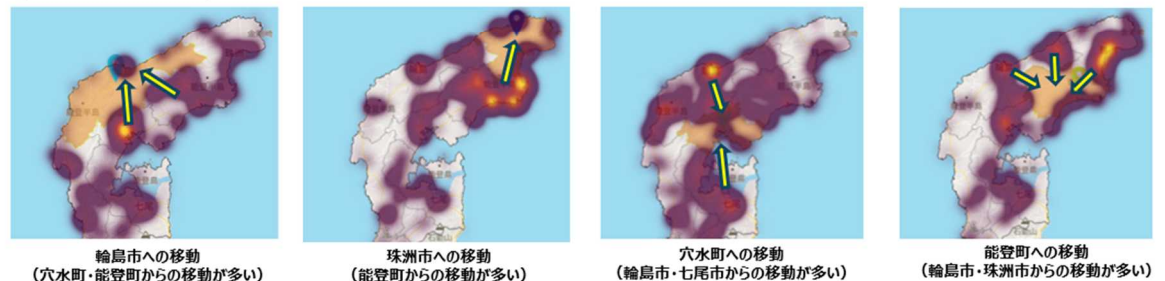
能登地域における移動特性(人流ビッグデータ)

- ・ 市町内移動では、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。
- ・ 一方、隣接市町をまたぐ移動も見られ、広域的な観点での交通ネットワーク構築が必要。

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 市町を跨ぐ移動も確認



これらの移動は、通学(高校への通学)、通院(市町境近くの住民が隣接市町の病院を利用)、買い物(より大きな商業施設のある市町への移動)等、住民の生活に不可欠な移動である。自家用車を持たない住民(高齢者、学生等)にとっては、隣接市町への移動が大きな負担となっている。

将来的に、広域的なAI デマンド交通を導入することにより、市町境を意識することなくシームレスな移動が可能となる。利用者は「輪島市から能登町まで」といった市町跨ぎの移動を、一つの予約で完結できるようになる。AI 配車システムが2市2町全体を一つのエリアとして最適配車を行うことで、効率的な運行が実現される。

③ 広域一体運営によるその他のメリット

広域的にAI デマンド交通を導入することのメリットは、コスト削減と市町跨ぎ移動への対応だけではない。第3章で検討した広域運営体制がもたらすメリットが、AI デマンド交通の運営においても発揮される。

1. 運行データの一元管理と分析

2市2町全体の運行データを一元的に収集・分析することで、地域全体の移動需要の傾向を把握できる。市町個別のデータでは見えてこない広域的な移動パターンを可視化し、運行計画の改善に活かすことができる。また、データに基づく政策立案(EBPM)を推進し、より効果的な公共交通施策を展開できる。

2. 運行事業者との一元的な調整

複数の市町が個別に事業者と契約・調整を行うのではなく、広域運営組織が窓口となることで、事業者側の負担も軽減される。また、公平・透明な事業者選定プロセスを構築しや

すくなり、複数事業者間の連携もスムーズに進めることができる。

3. 利用者にとっての分かりやすさ

2市2町で統一されたシステム、統一されたブランド(名称、ロゴ等)、統一された予約方法により、利用者は地域全体で同じ使い方ができる。市町ごとに異なるシステム・異なる予約方法となる場合と比べて、利用者の理解と利用促進が容易になる。

4. 専門人材の確保

AI デマンド交通の効果的な運営には、システムの理解、データ分析、運行計画の最適化等の専門知識が必要となる。各市町が個別に専門人材を確保することは困難だが、広域運営組織として専門スタッフを配置することで、質の高い運営が可能となる。

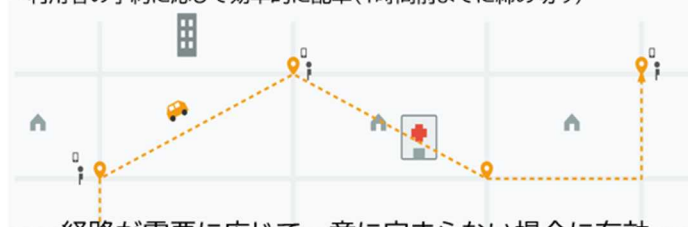
(5) エリア特性に応じたデマンド運行方式の方針

AI デマンド交通の運行方式については、自由度の高さからいくつか分類される。全国で多様な運行方式が考えられるが、ここでは能登地域で適用可能性がある2つの方式について検討した。

市街地部：フルデマンド方式

- ・ 停留所を多数設定し区域内を自由に運行
- ・ 予約に応じてAIが最適ルートを自動生成
- 期待効果：細かい移動需要に対応、外出機会増加

・ 利用者の予約に応じて効率的に配車(1時間前までに締め切り)



経路が需要に応じて一意に定まらない場合に有効
(各市町の中心部等)

郊外～市街地：着時刻指定デマンド

- 郊外集落から市街地の病院・商業施設等
- ・ 目的地の到着時刻を指定(病院の診療開始時刻等)
- ・ 郊外の複数集落からの予約を集約
- 期待効果：乗合率向上、運行コスト削減

・ 市街地の着発時間を固定し、予約に応じて配車
・ 路線の集約化で車両の減など運行効率化が可能



郊外～市街地を結ぶ比較的長距離の移動に有効
(着時刻を指定することで乗合率を高める)

7

① フルデマンド型

時刻もルートも定めず、予約に応じて完全に柔軟に運行する方式である。利用者は乗りたい時間帯と乗降場所を指定して予約し、AI 配車システムが最適なルートと時刻を提示する。市街地部など、比較的狭いエリア内で多様な移動需要がある場合に適している。

【適用場面】

- ・ 市街地部の移動(住宅地⇄商業施設、病院、公共施設等)
- ・ 比較的狭いエリア内での多様な移動ニーズ
- ・ 路線バスではカバーしきれない交通空白地域

【メリット】

- ・ 行きたい場所、行きたい時間を自由に選べる
- ・ 多様な移動ニーズに対応できる
- ・ AI 配車により効率的な運行が可能
- ・ 狭いエリアでは乗合率を高めることができる

【デメリット】

- ・ 迎えの時刻、到着時刻ともに予約状況により変動する
- ・ 広域では需要が分散し、乗合率が低下する

② 準デマンド型(着時刻指定型)

市街地への到着時刻は定時定路線のように指定されているが、途中のルートは予約に応じて柔軟に変更する方式である。利用者は「〇時〇分に市街地に到着する便」を選んで予約し、自宅近くまで迎えに来てもらうことができる。郊外から市街地への移動が主である地域において、効率性と利便性を両立できる。

【適用場面】

- ・ 郊外から市街地への通院・買い物需要が中心の路線
- ・ 谷筋や一本道など、線的な集落配置の地域
- ・ 市町を跨ぐ路線のうち、利用者数が比較的少ない路線

【メリット】

- ・ 到着時刻が明確なので、通院・買い物等の計画が立てやすい
- ・ 自宅近くから乗車できる
- ・ 需要の分散を防ぎ、乗合率を向上できる（運行経費の効率化につながる）
- ・ 予約状況に応じてルートを最適化し、効率的な運行が可能

【デメリット】

- ・ 迎えの時刻が予約状況により変動する

(6) エリア特性に応じた交通モードの選定方針

能登地域は広大な面積を有し、市街地部から郊外部まで多様なエリア特性を持つ。そこで、エリア特性に応じて最適な交通モードを選定する方針を以下のとおり整理した。

市街地部:フルデマンド方式

- ・ 停留所を多数設定し区域内を自由に運行
- ・ 予約に応じてAIが最適ルートを生動生成
- 期待効果:細かい移動需要に対応、外出機会増加

郊外～市街地:着時刻指定デマンド

- 郊外集落から市街地の病院・商業施設等
- ・ 目的地の到着時刻を指定(病院の診療開始時刻等)
- ・ 郊外の複数集落からの予約を集約
- 期待効果:乗合率向上、運行コスト削減

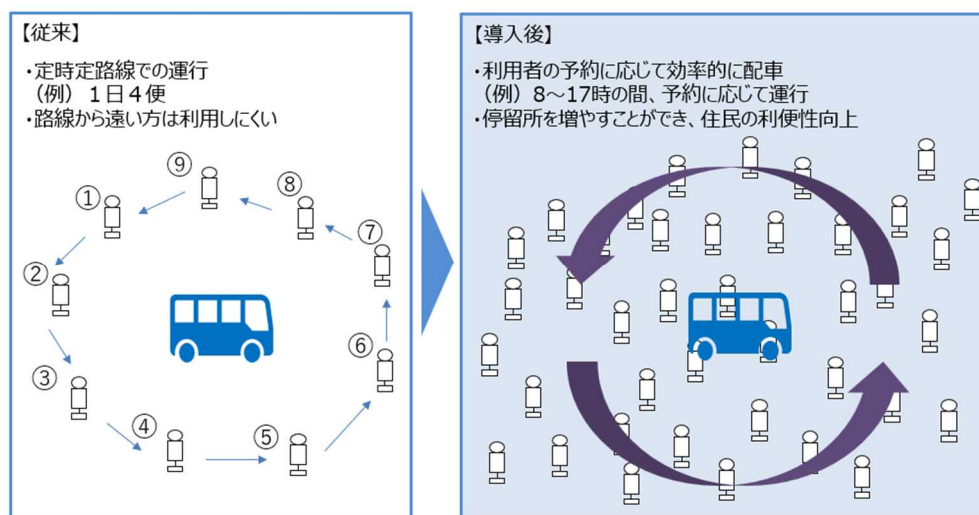
① 市街地部

【エリア特性】

- ・ 人口が比較的集中している
- ・ 商業施設、病院、公共施設等が集積している
- ・ 多様な移動ニーズが存在する
- ・ 移動距離は比較的短い

【推奨する交通モード】フルデマンド型

市街地部では、住宅地から商業施設、病院、公共施設等への多様な移動ニーズが存在する。これらのニーズに定時定路線で対応するのは困難であり、フルデマンド型により柔軟に対応することが効果的である。また、比較的狭いエリア内での移動が中心となるため、予約が集中すれば乗合率を高めることができ、効率的な運行が期待できる。



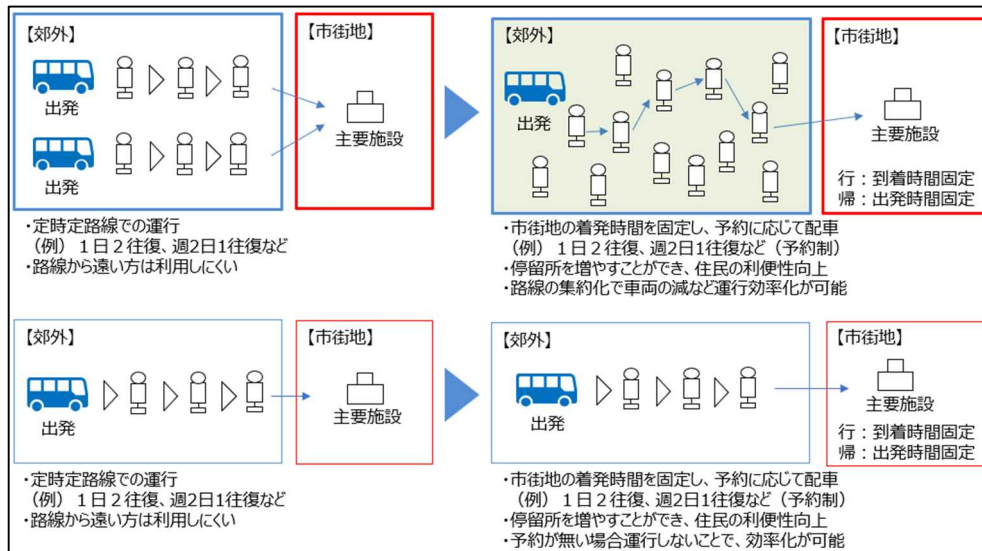
② 郊外部(谷筋・一本道型)

【エリア特性】

- ・ 集落が谷筋や幹線道路沿いに線的に配置されている
- ・ 市街地への移動が主である
- ・ 通院・買い物等の目的が中心
- ・ 移動距離が長い

【推奨する交通モード】 準デマンド型(着時刻指定型)

郊外部から市街地への移動が主であり、市街地での通院・買い物等の用務がある場合、到着時刻が重要となる。準デマンド型により到着時刻を指定することで、利用者は計画的に行動できる。また、谷筋や一本道では移動方向が限定されるため、同じ時間帯・同じ方向への需要を集約することで乗合率を高めることができる。フルデマンド型では需要が時間的・空間的に分散し、効率が低下する懸念があるため、準デマンド型が適している。



(7) 各市町におけるデマンド交通導入プラン

2市2町それぞれの地域特性を踏まえ、デマンド交通の導入プランを以下のとおり整理した。

① 輪島市

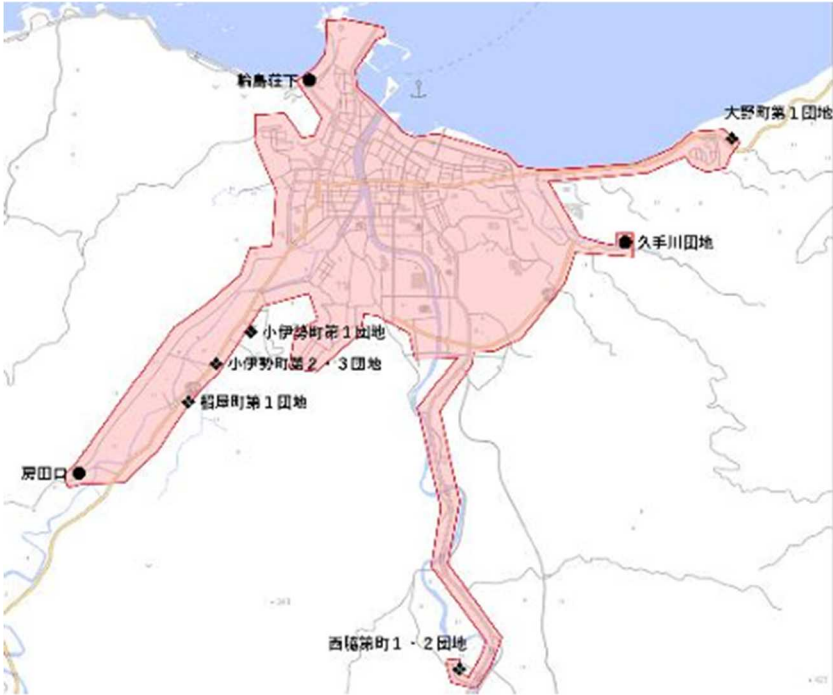
【地域特性】

- 市街地部と門前地区、三井地区、東部地区など複数のエリアに分かれている
- 既に市街地部でデマンド交通「のらんけプラス」を運行中
- 東部地区では町野ボランティアによる運行が行われている

【導入プラン】

市街地部：フルデマンド型の継続・拡充

現在運行中の「のらんけプラス」を広域 AI デマンドシステムに移行し、運行エリアの拡大や運行時間帯の延長等を検討する。仮設住宅等からの移動需要にも対応できる柔軟な運行を実現する。



運行エリア

エリア	輪島市街地
停留所	設置
運行方式	自由経路型デマンド（停留所 to 停留所）
運行日	平日
受付	乗車の1時間前まで
運賃	大人 200 円、高校生以下無料

② 珠洲市

【地域特性】

- ・ 市街地部と郊外の宝立、大谷、狼煙等の各地区に分かれている
- ・ 現在「すずバス」を無料で運行中
- ・ 能登町との境界部に移動需要が存在する

【導入プラン】

市街地部：フルデマンド型の導入

現在の「すずバス」のうち、市街地循環型の路線等をフルデマンド型に転換することを検討する。きめ細かな移動ニーズに対応するとともに、効率的な運行を実現する。

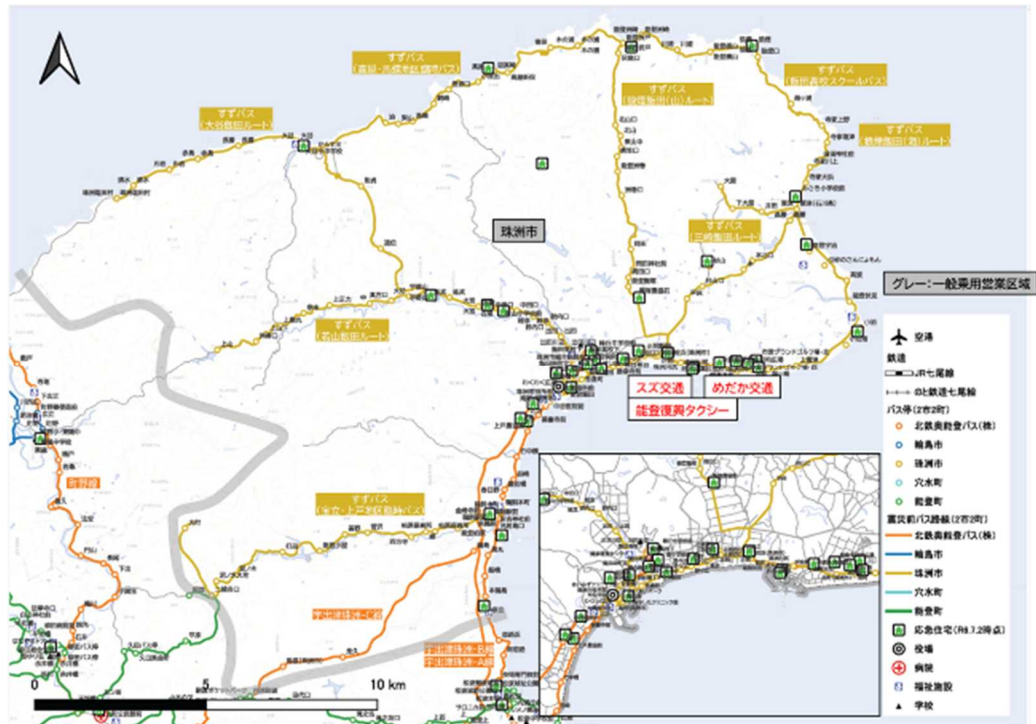
エリア	飯田市街地
停留所	設置
運行方式	自由経路型デマンド（停留所 to 停留所）
運行日	平日
受付	乗車の1時間前まで
運賃	無料

郊外部：準デマンド型（着時刻指定）型

利用者数の多い狼煙・飯田方面は現行の「すずバス」（定時定路線）を維持しつつ、利用者が少ない路線については準デマンド型への転換を検討する。市街地への到着時刻を指定することで、利用者の利便性を確保する。

エリア	高屋・馬縹地区 ⇄ 飯田市街地
停留所	設置
運行方式	定路線型デマンド（停留所 to 停留所） 往路：飯田市街地への到着時間を固定 復路：飯田市街地からの出発時間を固定
運行日	水曜日・金曜日
受付	乗車の1日前まで
運賃	無料

エリア	宝立・上戸地区 ⇄ 飯田市街地
停留所	設置
運行方式	自由経路型デマンド（停留所 to 停留所） 往路：飯田市街地への到着時間を固定 復路：飯田市街地からの出発時間を固定
運行日	火曜日・木曜日
受付	乗車の1日前まで
運賃	無料



図：珠洲市（導入前）



図：珠洲市（導入後）

③ 穴水町

【地域特性】

- 穴水駅を中心とする市街地部と、東部の向洋地区等に分かれている
- 現在、市街地循環バスと見守りバスを運行中
- 輪島市、能登町との境界に位置し、広域的な移動の結節点

【導入プラン】

市街地部：フルデマンド型の導入

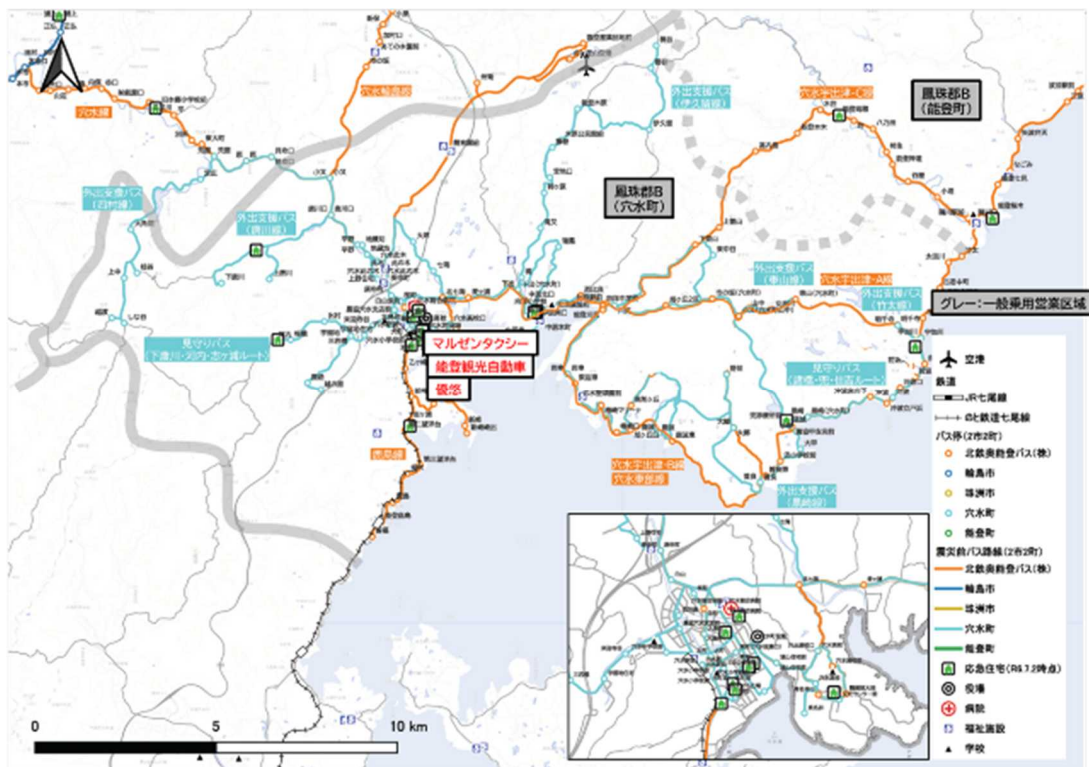
現在の市街地循環バスと見守りバスを統合し、フルデマンド型に転換することを検討する。
仮設住宅等からの移動需要にも柔軟に対応する。

エリア	穴水市街地
停留所	設置
運行方式	自由経路型デマンド（停留所 to 停留所） ※ 1 便目のみ通学・通勤に利用する定路線型
運行日	平日
受付	乗車の直前まで
運賃	100 円

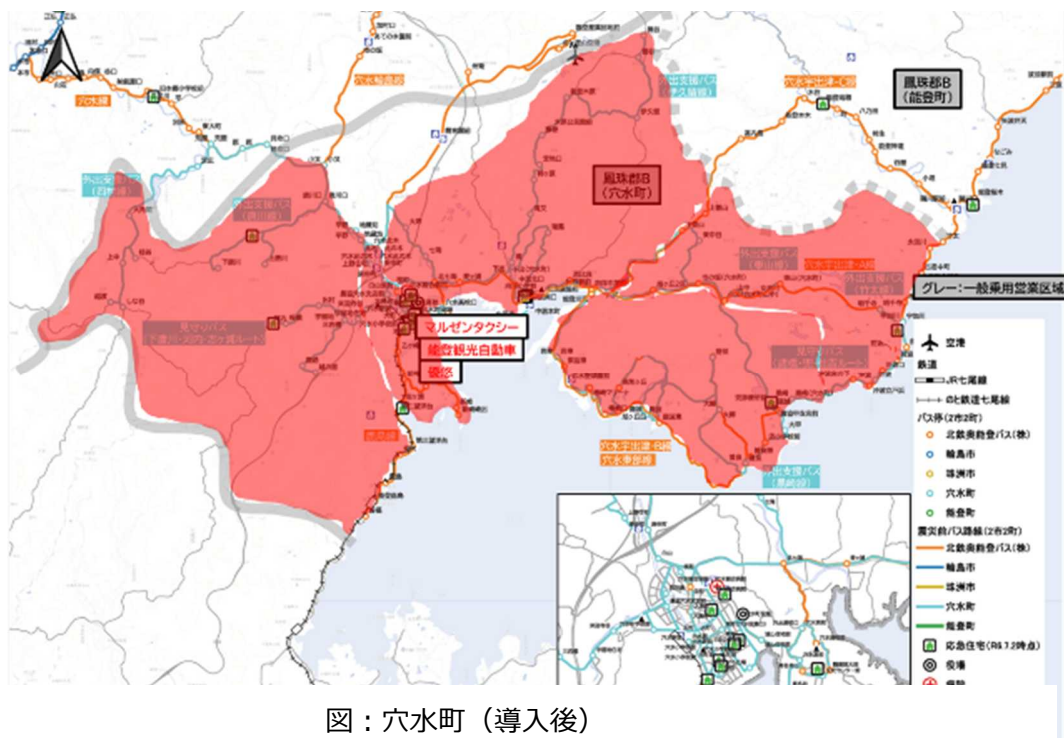
郊外地区：準デマンド型または既存路線バスの活用

郊外において、見守りバス及び外出支援バスの運行されているエリア及び交通空白地域を全域カバーする形で導入を検討する。なお、現在、北鉄能登バスの路線が運行されているが、利用状況に応じて準デマンド型への転換も視野に入れる。なお、通学需要への配慮が必要であり、棲み分けを図る必要がある。

エリア	郊外（4 エリア） ⇄ 穴水市街地
停留所	設置
運行方式	自由経路型デマンド（停留所 to 停留所） 往路：穴水市街地への到着時間を固定 復路：穴水市街地からの出発時間を固定
運行日	週 2 日／各エリア
受付	乗車の直前まで
運賃	200 円



図：穴水町（導入前）



図：穴水町（導入後）

④ 能登町

【地域特性】

- ・ 宇出津を中心とする市街地部と、柳田、内浦等の各地区に分かれている
- ・ 現在、予約制乗合タクシーやスクールバス混乗等、複数の交通手段が混在
- ・ 輪島市、珠洲市との境界部に移動需要が存在する

【導入プラン】

宇出津市街地部：フルデマンド型の導入

市街地部における多様な移動ニーズに対応するため、フルデマンド型を導入する。現在の予約制乗合タクシーを AI デマンドに統合することで、利便性向上と効率化を図る。

エリア	宇出津市街地
停留所	設置
運行方式	自由経路型デマンド（停留所 to 停留所）
運行日	平日
受付	乗車の 1 時間前まで
運賃	700 円

その他郊外地区：準デマンド型（着時刻指定型）

郊外部においては、現在の予約型乗合タクシーを踏襲する形で、準デマンド型（着時刻指定型）として導入を図る。

エリア	郊外（5 エリア） ⇔ 宇出津市街地 ※同一エリア内での乗降も可能
停留所	宇出津市街地のみ設置
運行方式	自由経路型デマンド（任意の乗降場所（郊外） to 停留所（宇出津市街地）） 往路：宇出津市街地への到着時間を固定 復路：宇出津市街地からの出発時間を固定 ※同一エリア内（任意の乗降場所 to 任意の乗降場所）
運行日	平日
受付	乗車の 1 時間前まで
運賃	700 円

(8) 検討のまとめ

本章では、奥能登2市2町における新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の仕様について検討を行った。

- 能登地域は広大な面積を有し、人口密度が低く、移動需要が分散しているという特性がある。このような地域において、従来型の定時定路線バスのみで対応することは効率が悪く、一方で完全なフルデマンド交通のみでは需要が分散し過ぎて乗合率が低下する懸念がある。
- そこで、本検討では、エリア特性に応じて交通モードを最適に配置する「ハイブリッド型交通システム」を提案した。具体的には、市街地部ではフルデマンド型、郊外部では準デマンド型(着時刻指定型)、主要幹線では定時定路線型を基本とし、需要に応じて柔軟に組み合わせる方式である。
- 特に、準デマンド型(着時刻指定型)は、能登地域の特性に適した新たな運行方式である。市街地への到着時刻を指定することで、利用者は計画的に行動でき、かつ同じ時間帯・同じ方向への需要を集約することで乗合率を高めることができる。郊外から市街地への移動が主である能登地域において、効率性と利便性を両立できる有効な方式と考えられる。
- 既存の路線バスやタクシー事業との関係については、明確な役割分担と共存・協調を基本方針とした。路線バスは需要が多い幹線や通学路線で維持し、需要が少ない路線はデマンド化する。地元タクシー事業者へデマンド交通の運行を委託することで、安定的な収入機会を提供するとともに、地域に精通したノウハウを活用することが可能である。
- AI 配車システムについては、2市2町で共通のシステムを導入することにより、スケールメリットを発揮するとともに、市町を跨ぐシームレスな配車を実現する。システムには、フルデマンド型と準デマンド型の両方に対応できる柔軟性、広域での最適化能力、高齢者への配慮等が求められる。
- 本検討で提案した広域的なデマンド交通は、能登地域の特性に適した新たな公共交通モデルである。第3章で検討した広域運営体制のもとで、本章で提案した交通モードを実現することにより、持続可能かつ利便性の高い公共交通ネットワークの構築が期待される。
- 今後は、2市2町、県、交通事業者等の関係者が連携し、具体的な導入に向けた詳細検討を進めていく必要がある。特に、運行計画の詳細化、財源の確保、住民への広報等、解決すべき課題は多い。しかし、震災からの復興という転換期にある今こそ、新たな公共交通モデルに挑戦する好機であり、関係者が一丸となって取り組むことで、能登地域の未来を支える公共交通ネットワークの実現を目指すことが期待される。

第5 シンポジウムの運営

5 シンポジウムの運営支援

(1) 開催概要

① シンポジウムの位置づけ

能登地域の AI オンデマンド交通導入・路線網再編が、今後、実証運行段階へ。あわせて、単一市町ごとの取組から、広域体制での公共交通運営へ中長期的に移行することが想定される。

石川県能登地域公共交通計画の策定が完了し、「パイロット・プロジェクト」による支援も終了する今後、関係者の協働のもと「能登地域における地域交通をいかに持続可能な形で育成するか」が課題。

そこで、運営体制確立後の実装段階における実践的課題や参考となる先進事例を共有。併せて、今後の能登地域における公共交通の更なる復興に向けた機運を醸成することとし、下記の内容でシンポジウムの企画を行った。

② 開催概要

日 時：2026 年 3 月 26 日（木）15:30～17:00（90 分）

※石川県能登地域公共交通協議会の終了後、同会場で開催

参加者：能登地域 9 市町（首長・交通担当課長）、県、AI デマンド運行ベンダー、運輸局

その他公共交通関係者（協議会委員など）

※ハイブリッドで、全国自治体コンサル含め広く対象

③ プログラム

時間	内容（予定）	対応者
15:30-15:35	開会挨拶	北陸信越運輸局 佐橋局長
15:35-15:50	石川県能登地域公共交通計画（第一次・第二次計画）、パイロットプロジェクトの成果について（15 分）	石川県
15:50-16:05	能登地域の公共交通移動モデルの構築支援に関する調査報告について（15 分）	運輸局
16:10-16:55	意見交換（ディスカッション）（45 分） ・地域公共交通計画やパイロットプロジェクトの成果の実装に向けた課題、今後の見通し ・AI デマンド交通など新たな交通に対する市町の期待と課題、他地域での先進事例 ・広域運営体制の実装段階での課題（人員配置、利用促進、財源確保等）	石川県 運輸局 AI ベンダー 4 市町（担当レベル）
16:55-17:00	まとめ	高山座長

④ 参加者が「持ち帰る」成果

- AI デマンド導入後の地域交通の役割像（3～5年後の姿）の意識共有
- 持続可能な運営体制の実装上の課題と対応の議論
- 市町広域連携の「能登モデル」の全国への発信
- 奥能登4市町間の協調体制の強化、中能登5市町に対する情報提供・意識醸成

能登地域の公共交通を考える シンポジウム

～創造的復興を支える地域公共交通の未来に向けて～

開催日時 2026年3月26日(木) 15:30-17:00 (開場15:10)

開催方式 現地対面及びオンラインのハイブリッド開催

対面会場 のとふれあい文化センター2階 会議室

(石川県鳳珠郡穴水町内浦5-28-3)

プログラム

第一部 15:30～16:05

- ・主催者挨拶：北陸信越運輸局長 佐橋 真人
- ・報告：「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」
石川県 企画振興部 交通総合対策監室 交通政策課長：小林 匡氏
- ・報告：「能登地域の公共交通移動モデルの
構築支援に関する調査報告」
北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長：大村 進太郎

第二部 16:10～16:55

- ・パネルディスカッション
能登地域の持続的な公共交通ネットワークについて
～能登の創造的復興を支える新しい交通体系への期待～

コーディネーター：公立小松大学教授：高山 純一氏
(石川県能登地域交通協議会会長)

パネリスト：石川県企画振興部 交通総合対策監室 交通政策課長 小林 匡氏

輪島市 復興推進課交通政策係長：赤田 直樹氏

珠洲市 企画財政課主幹：石尾 和久氏

穴水町 観光交流課課長補佐：牛谷 政樹氏

能登町 企画財政課主幹：綱屋 栄次郎氏

ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役副社長 兼 COO：西 倫三郎氏

北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長：大村 進太郎

上記の発表者及び内容等は事情により予告なく変更する場合がございます。ご了承ください。

主催：国土交通省北陸信越運輸局

定員：対面・30名 オンライン・300名

申し込み方法：申込専用フォームでの送信、またはメールで送付(別紙参照)

参加申込方法

下記のとおり、専用フォーム(フォームが使えない場合のみ、北陸信越運輸局交通政策部交通企画課あてのメール)でお申し込み下さい。

■申込サイト(Microsoft Forms)

<https://forms.office.com/r/jW7YyaywyD>

■申込アドレス(メールの場合)

上記フォームが使えない場合のみ、メールにて下記の要領でお申し込み下さい。

メール宛先→ hrt-noto-symposium@gxb.milt.go.jp

下記の内容をメール本文に記載してください。

- ・会社名(団体名)
- ・所属・役職
- ・ご氏名(参加者複数の場合は全員分)
- ・連絡先E-mail
- ・電話番号
- ・参加方法(現地対面またはオンラインのどちらか)

申込サイトQRコード



申込〆切日: 令和8年3月20日(金)

【穴水駅から会場までの経路】



地理院地図(<https://maps.gsi.go.jp/>)をもとに加工して作成

金沢からシンポジウム会場(のとふれあい文化センター)への公共交通でのアクセス

行き: 金沢駅西口⑦のりば 12:00発→穴水駅前 14:03着 穴水駅から徒歩30分またはタクシー7分
帰り: 穴水駅まで徒歩30分またはタクシー7分 穴水駅前②のりば 18:00発→金沢駅西口 20:13着

【問合せ先】

北陸信越運輸局交通政策部交通企画課

TEL:025-285-9151/FAX:025-285-9171

(2) 発表資料

① 当日プログラム

能登地域の公共交通を考える シンポジウム

～創造的復興を支える地域公共交通の未来に向けて～

開催日時 2026年3月26日(木) 15:30-17:00 (開場15:10)

開催方式 現地対面及びオンラインのハイブリッド開催

対面会場 のとふれあい文化センター2階 会議室

(石川県鳳珠郡穴水町内浦5-28-3)

プログラム

第一部 15:30～16:05

- ・主催者挨拶: 北陸信越運輸局長 佐橋 真人
- ・報告:「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」
石川県 企画振興部 交通総合対策監室 交通政策課長: 小林 匡氏
- ・報告:「能登地域の公共交通移動モデルの
構築支援に関する調査報告」
北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長: 大村 進太郎

第二部 16:10～16:55

- ・パネルディスカッション
能登地域の持続的な公共交通ネットワークについて
～能登の創造的復興を支える新しい交通体系への期待～

コーディネーター: 公立小松大学教授: 高山 純一氏
(石川県能登地域交通協議会会長)

パネリスト: 石川県企画振興部 交通総合対策監室 交通政策課長 小林 匡氏

輪島市 復興推進課交通政策係長: 赤田 直樹氏

珠洲市 企画財政課主幹: 石尾 和久氏

穴水町 観光交流課係長: 今井 ゆき氏

能登町 企画財政課主幹: 網屋 栄次郎氏

ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役副社長 兼 COO: 西 倫三郎氏

北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長: 大村 進太郎

主催: 国土交通省北陸信越運輸局

② 石川県能登地域公共交通協議会

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A I 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. (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）に向けた協議を行っています。

<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



（小松駅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

2

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	- 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	- 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
 交通事業者	- 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	- 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
 行政・地域	- 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 - 公共交通に係る行政負担経費が増大 - 通学や通院等の生活の足が確保されないことが、中長期的な人口流出及び地域衰退の要因	- 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

3

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

4

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

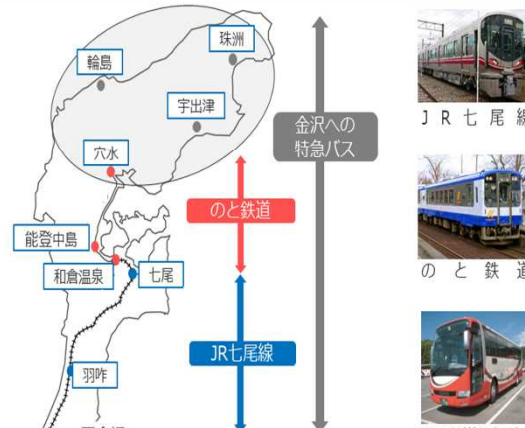
（第二次計画）輸送資源の総動員による地域公共交通^(※)の再構築（R7年度取りまとめ）

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）

5

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

施策 01 JR七尾線・のと鉄道の持続性確保 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	広域基幹交通の維持・確保 
施策 02 特急バスの持続性確保 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	
施策 03 旅客運送事業者の担い手の確保 1. 関係機関が連携した担い手確保の推進	
施策 04 公共交通を利用するライフスタイルへの転換 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	

6

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. のと鉄道水駅及び周辺の再整備
4. パーク＆ライドの推進

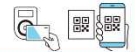


写真：ラクナはくい内バス待合室

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



写真：観光列車「花嫁のれん」

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



写真：駅周辺の賑わいづくりや企画列車・企画乗車券等の充実

7

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

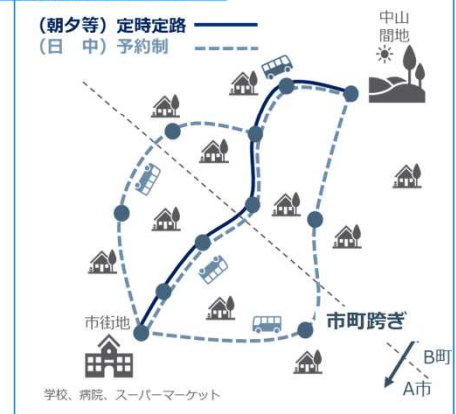


- 輸送実績等：持続可能性を高めるためにより住民の利用実態に応じた運行形態の検討が必要
- アンケート：将来的に公共交通を利用するニーズは高く、利便性の向上を要望する声が多い

- ▶ 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



8

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 - 移動ニーズを踏まえた運行体系の見直し - 国・県・市町協調による路線維持への支援 - 業務効率化による経営安定化 - 災害時における臨時ダイヤなどの柔軟な対応	例) 利用者が多い路線バス  従来どおり、大量輸送が必要
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 - 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 - 奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通の導入 - 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) 利用者が少ない路線バス  車両規模の適正化も検討
施策 03	担い手の確保 - 旅客運送事業者の担い手確保の推進 - 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・A I オンデマンド交通・タクシー等  路線バスを補完
施策 04	広域運営体制の確立 - 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 - 広域連携による公共交通の効果的な運営体制の構築	

9

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 - 住民や来訪者に対する一元的なわかりやすい情報提供 - 各交通機関の連携による利便性の向上 - 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 - 利便性向上のためのインフラ整備（結節点強化） - 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】 - 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】 - 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】 - 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 - 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 - 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 地域の復興イベント等と連携した取組の推進

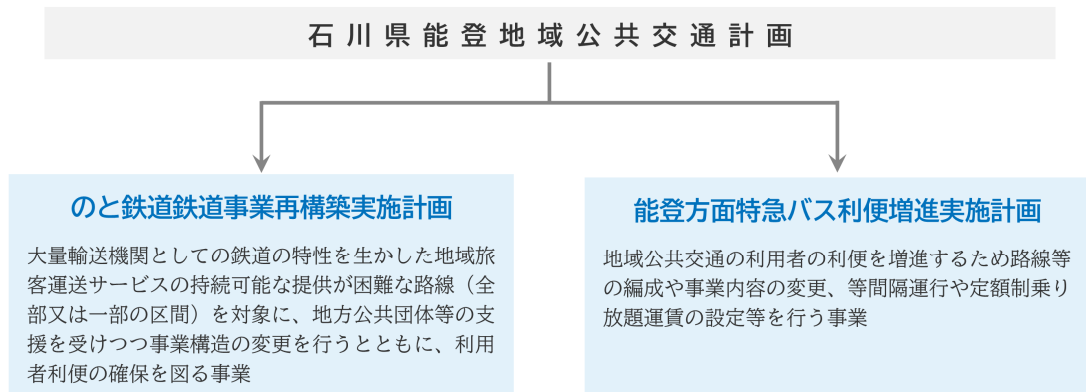
10

1. (8) 石川県能登地域公共交通計画における施策体系



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



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

13

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) 		
	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 		
	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) 		
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)

14

2. パイロットプロジェクトの成果について

15

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〕

 利用者・住民	・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
 交通事業者	・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
 行政・地域	・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%

16

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A I 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A I オンデマンド交通システムの導入】

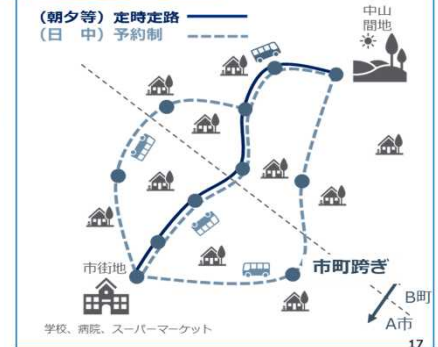
- ▶ 各市町の個別ニーズや広域的な移動など様々な要望に対応できるシステムを構築・導入することで、利用実態に見合った効率的で持続可能な公共交通の実現

【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

	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		R7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		共通A I 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		

再構築イメージ



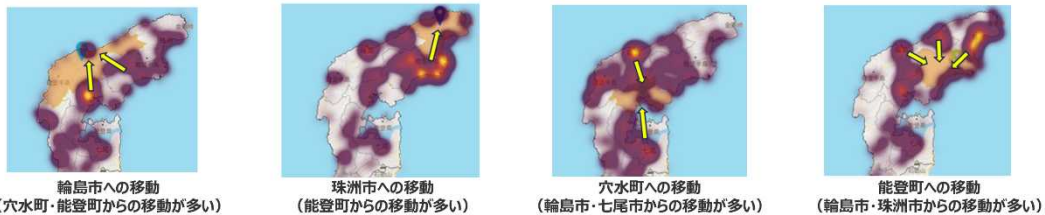
2. (3) 共通A I オンデマンド交通システム（能登地域における人流）

- 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



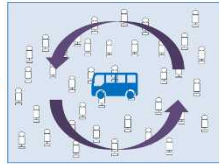
② 市町を跨ぐ移動も相当程度確認



2. (3) 共通AI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ト型導入の場合の運行要件



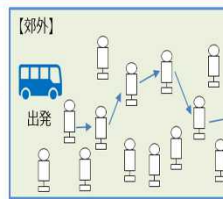
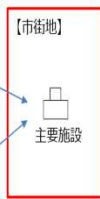
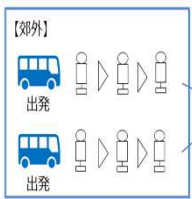
【従来】

- ・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

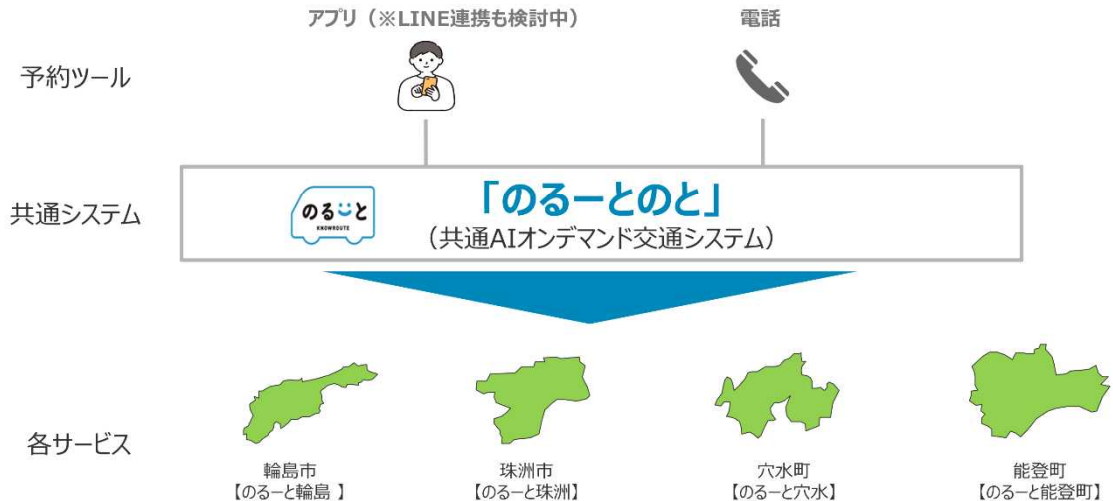
【導入後】

- ・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

19

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）



20

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

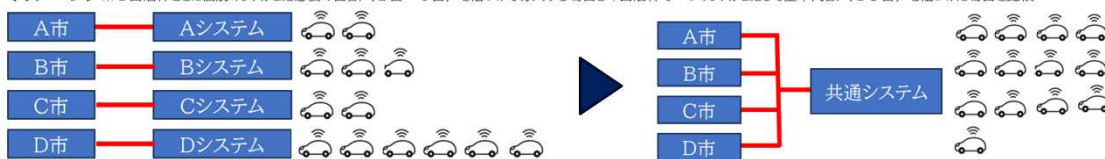
【初期構築】

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%

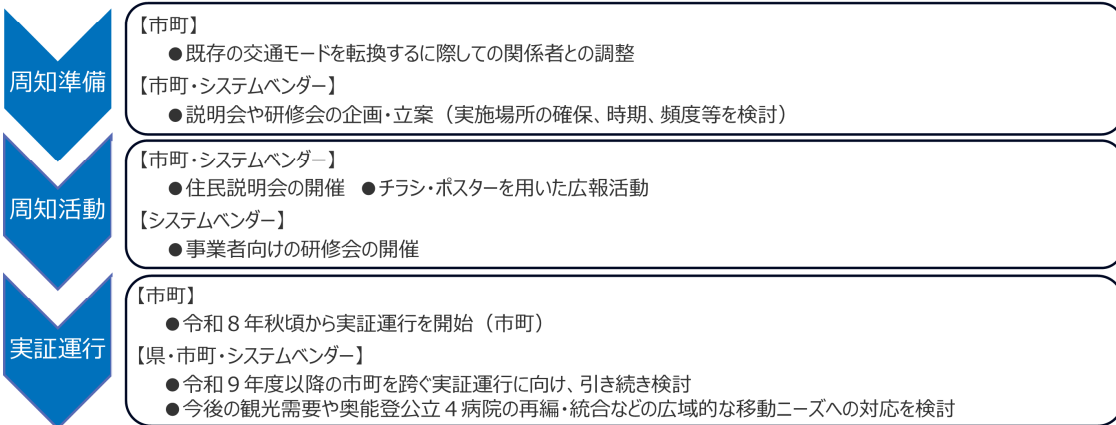
【イメージ】 ※1自治体ごとに個別のシステムと必要の台数（2台～6台）を紐づけて導入する場合と4自治体で一つのシステムとして全車両数（13台）を紐づけた場合を比較



21

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

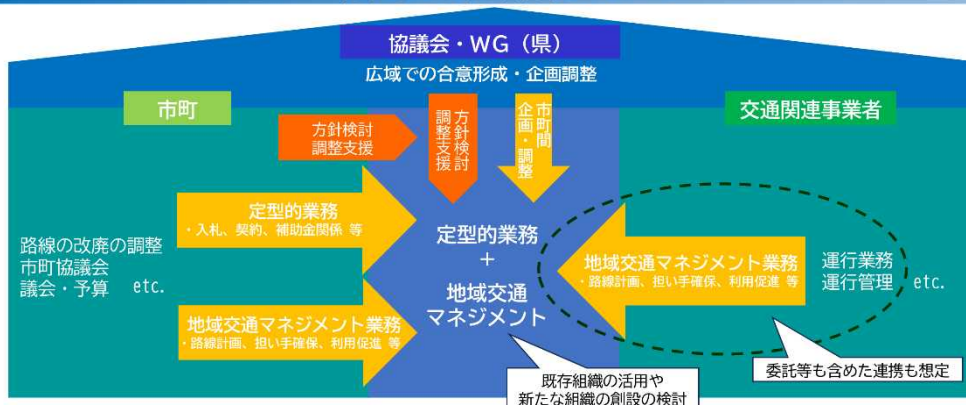


22

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



23

2. (4) 広域運営体制づくりの検討

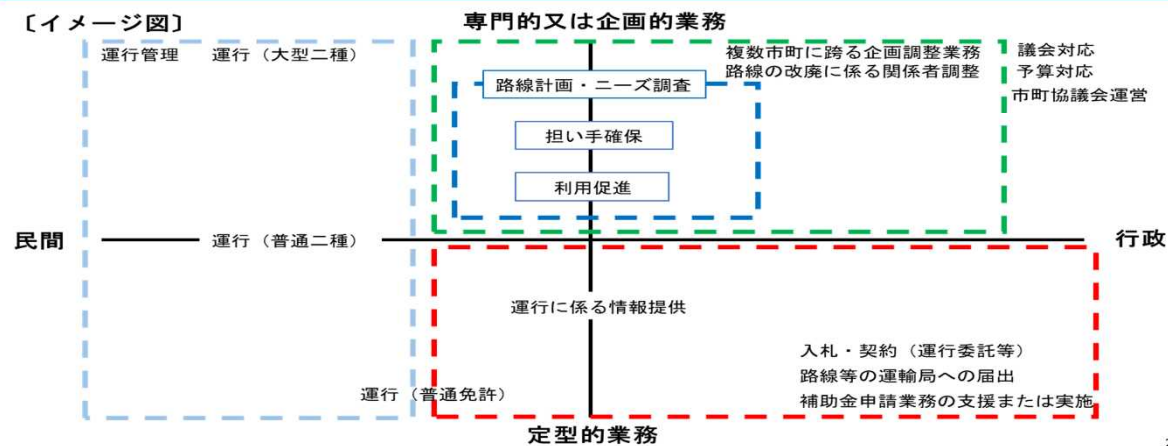
- 県・協議会、市町、事業者が役割分担している公共交通の運営業務について、連携・集約による企画調整機能やスケールメリットの向上、運営面での効率化を目的として、広域的な運営体制づくりを検討
- 現在、協議会(県)において広域での計画、企画、運行調整等を実施し、各市町約1～2名が、他業務と兼務しながら、主に行政関連、申請、路線計画、路線改廃の調整、契約、運行情報の提供、利用促進等の業務に対応
- これらの業務について、広域性、住民サービスに係る調整・説明責任との関係、業務の性質(定型・企画・専門)、共通業務に係るノウハウの蓄積・効率化の効果などを基準として、業務の連携・集約について検討・調整

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	議会対応・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關わるが、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

24

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



③ 北陸信越運輸局

能登地域における公共交通移動モデルの 構築支援に関する調査報告について

令和8年3月26日



受託事業者 (株)日本海コンサルタント

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

本調査の目的及び内容



◆能登半島地震後の能登地域の交通課題(令和6年度直轄調査結果より)

【バス・タクシー運転士不足の深刻化と人材確保難】運転士人材の高齢化と震災をきっかけとした地域外流出により、運行の担い手(ドライバー)の安定的確保が困難な状況が続く

【市町をまたぐ広域的な移動手段の確保・維持の困難さ】通院や通学など実質的に市町境を越える移動が不可欠な一方で、利用の減少により将来的に公共交通ネットワークの維持が困難となる懸念

【既存公共交通の再編に向けた費用対効果と利便性の両立】限られた財源の中で、住民の満足度と運行コストのバランスを取る必要

【市町単位での対応の限界、広域運営体制の必要性】地理的・人的資源の制約により、単独市町では持続可能な運営が難しくなることが懸念

【住民ニーズの変化(通院・買物・送迎等)への即応体制の確立】震災以降の住環境・施設配置の変化に対応した柔軟なサービス提供が求められる

本日お話する内容



奥能登2市2町を中心として…

1.公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

2.新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

① 公共交通の広域運営体制の設立に向けた調査研究

- ・ 市町個別運営の限界と広域連携の必要性
 - ・ 各市町における公共交通業務の棚卸しと共通化可能業務の抽出
 - ・ 広域運営組織の形態比較と段階的アプローチの提案
- 専門性の向上と効率化による持続可能な運営体制の構築

② 新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の調査研究

- ・ 能登地域の地理的特性に応じた交通手段の検討
 - ・ AIデマンド交通の導入可能性と既存交通との役割分担
 - ・ 利用者ニーズと運行効率性を両立する運行モデルの提案
- 高齢者にも分かりやすく利用しやすい交通サービスの実現

1.公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

2.新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

能登地域公共交通の現状と課題

- 能登半島地震及び奥能登豪雨により人口の流出減少・高齢化がさらに加速。
- 利用者減少、運転士不足により将来に交通ネットワークの維持が困難となることが予想。

能登半島の地域特性



- 広大な面積と低密度居住
 - 丘陵・山地が多い半島地形で、小規模の市街地・集落が点在
 - 可住地面積が限られ、居住地域が分散
 - 移動距離が長く、かつ交通需要密度が低い

- 急速な人口減少・高齢化の進展
 - 令和6年能登半島地震による被災で多くの方が地域外に転出
 - 震災以前から進行していた人口減少と高齢化がさらに加速
 - 交通弱者の増加と移動支援ニーズの高まり

能登半島における公共交通の課題

- 各市町による個別運営(連携不足)
 - 市町境界での路線分断、乗り継ぎの不便さ
 - 市町をまたぐ交通・移動の調整が複雑化
 - 広域的な視点での最適化が困難

- 担当職員の兼務体制と専門性・継続性の不足
 - 企画部門に限られた職員で交通政策を掛け持ち
 - 人事異動により蓄積したノウハウが継承されない
 - 専門知識を習得する時間的余裕がない

- 交通事業者の経営悪化と運転手不足
 - 利用者減による収支悪化が深刻化
 - 運転士の高齢化と新規採用の困難
 - 利用減と運転士不足で将来的なネットワーク断絶の危機

- 利用者ニーズと運行効率性のバランス
 - 限られた輸送資源で多様な利用者ニーズに応えることが困難に
 - 運行本数の削減と利便性低下の悪循環

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

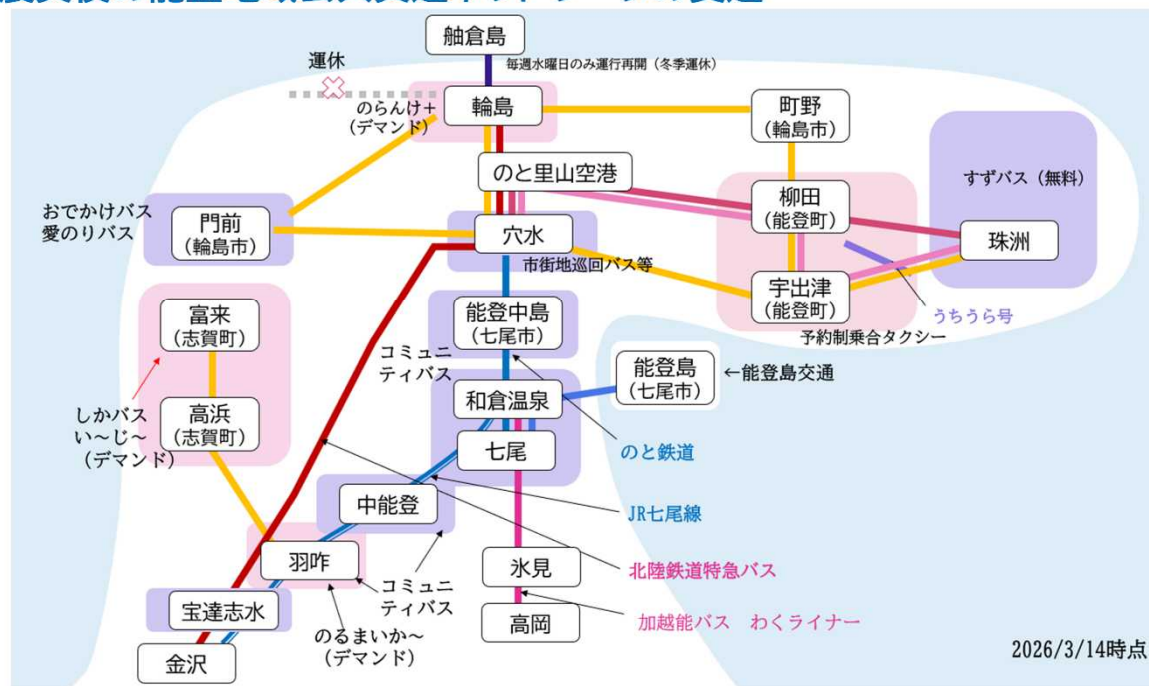
震災後の能登地域公共交通ネットワークの変遷

	令和6年能登半島地震被災直後(発災～2週間)	被災後(約3ヵ月後)	被災後(R7.7現在)
路線網	●すべての公共交通が運休し、公共交通が機能していない	●臨時ダイヤ等の制限付きではあるが概ね全ての路線で運行	
広域交通	△のと鉄道 △輪島線 △穴水線 △穴水輪島線 △鹿島線 △町野線 △宇出津線A線 △宇出津線B線 △宇出津線C線 △穴水東部線 △穴水線 △後山線 △高浜線 △羽七東線 △結山循環線 △和倉線 △三隅線 △清江線	○のと鉄道 ○輪島線 ○穴水線 ○穴水輪島線 ○鹿島線 ○町野線 ○宇出津線A線 ○宇出津線B線 ○宇出津線C線 ○穴水東部線 ○穴水線 ○後山線 ○高浜線 ○羽七東線 ○結山循環線 ○和倉線 ○三隅線 ○清江線	◎のと鉄道 ◎輪島線 ◎穴水線 ◎穴水輪島線 ◎鹿島線 ◎町野線(路線分断) ◎宇出津線A線 ◎宇出津線B線 ◎宇出津線C線 ◎穴水東部線 ◎穴水線 ◎後山線 ◎高浜線 ◎羽七東線 ◎結山循環線 ◎和倉線 ◎三隅線 ◎清江線
地域交通	▲のらんけバス(コミュニティバス) ▲愛のりバス(スクール混乗) ▲おでかけバス(自家用有償) ▲すバス(許可又は登録を要しない運送) ▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	○のらんけバス(コミュニティバス)→無料巡回バス ○愛のりバス(スクール混乗)※西保、七瀬コース制限 ○門前地区無料バス(自家用有償) ○すバス(許可又は登録を要しない運送) ※換乗大谷ルート等運休 ▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	◎AIデマンド交通「のらんけ+」(プラス) ○愛のりバス(スクール混乗)※西保コース運休 ○おでかけバス(門前) ○すバス(許可又は登録を要しない運送) ※換乗大谷ルート、空白ルート運休 ▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)
【輪島市】	▲のらんけバス(コミュニティバス)	○のらんけバス(コミュニティバス)→無料巡回バス	◎AIデマンド交通「のらんけ+」(プラス)
【珠洲市】	▲愛のりバス(スクール混乗)	○愛のりバス(スクール混乗)※西保、七瀬コース制限	○愛のりバス(スクール混乗)※西保コース運休
【穴水町】	▲おでかけバス(自家用有償)	○門前地区無料バス(自家用有償)	○おでかけバス(門前)
【能登町】	▲すバス(許可又は登録を要しない運送)	○すバス(許可又は登録を要しない運送)	○すバス(許可又は登録を要しない運送)
【七尾市】	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	※換乗大谷ルート等運休	※換乗大谷ルート、空白ルート運休
【羽咋市】	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)
【志賀町】	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)
【宝達志水町】	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)
【中能登町】	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)	▲空白地域輸送(許可又は登録を要しない運送)

輪島市、羽咋市、
志賀町で
AIデマンド交通導入

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

震災後の能登地域公共交通ネットワークの変遷



6

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

広域運営体制検討の背景と手法

- ・ 小規模自治体では交通政策の専門人材確保が困難であり、限られた職員が他業務と兼務しながら対応している現状がある。
- ・ 広域連携により、専門性の高い人材を共同で確保し、効率的な業務執行体制を構築することで、持続可能な公共交通運営が期待できる。

検討の背景

- ・ 市町単独での運営限界
 - 人口減少に伴う財政制約の強まり
 - 小規模自治体における体制維持の困難性
 - 広域的な移動ニーズへの対応不足
- ・ 専門人材の不足と業務の属人化
 - 交通政策に精通した職員の確保が困難
 - 特定の職員に業務が集中し、異動時に混乱
- ・ 広域的な交通ネットワーク形成の必要性
 - 生活圏が行政区域をまたぐ場合の調整



検討項目

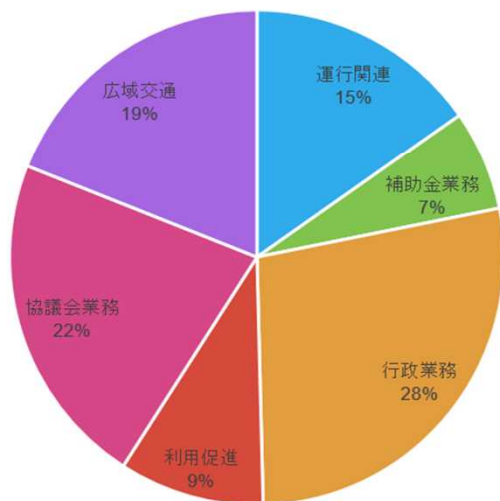
- ・ 市町における公共交通業務の棚卸し
- ・ 市町単独実施業務と共通化可能業務の仕分け
- ・ 広域運営組織の法人格と運営形態の比較検討
- ・ 段階的な実装アプローチとロードマップの策定

7

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

公共交通事務の棚卸し

- 奥能登2市2町の公共交通関連事務の内訳は以下の通り分類される。多岐に渡る業務を、少ない人員で、かつ他の企画系業務と兼務して実施している。



2市2町に対するアンケート調査から事務局において推計
市町によって担当する事務が異なるため、各市町が上記の全てを行っている訳ではない。

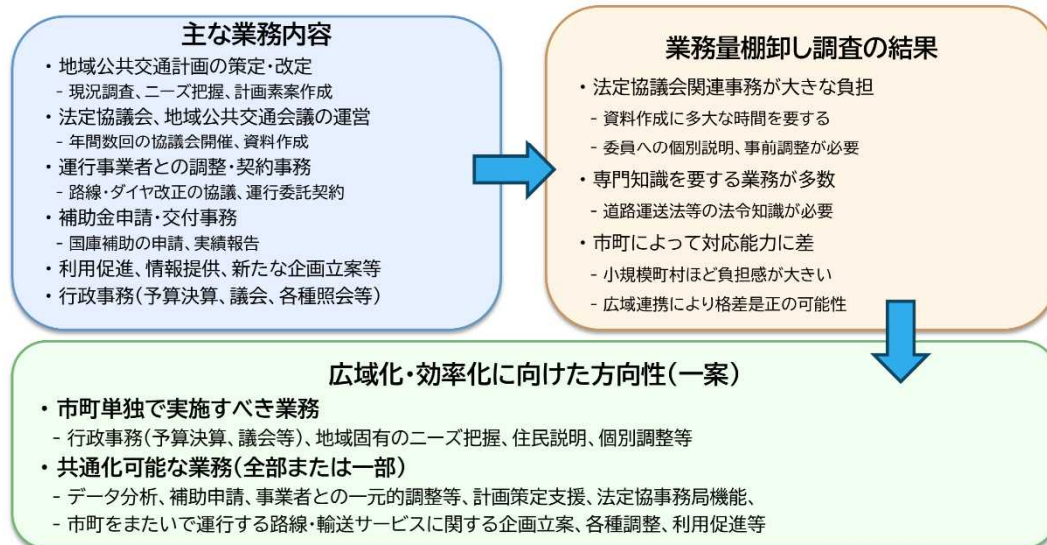
運行関連	運行委託路線入札手続き
	バス運行に関する各種届出(運輸局・支局)
	イベント等による運行変更のお知らせ
	運休・運行変更等に関する緊急な情報提供
	運行実績の処理
	バス等時刻表またはパンフレットの作成・配布
	乗合タクシー関連
補助金業務	電話対応、問い合わせ対応
	一般乗合旅客自動車運送事業補助金関連
協議会業務	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金関連
	市町公共交通活性化協議会等関連事務
	市町地域公共交通協議会関連事務
利用促進	県地域公共交通協議会関連事務
	利用案内広報
	利用促進キャンペーン、出前講座
	公共交通の利便性向上に向けた取組
広域交通	研修会・講習会への参加
	次世代交通に関する検討
行政事務	鉄道・空港・新幹線関係(利用促進協議会等)
	通学費補助関係(バス運賃助成等)
	免許返納者支援制度
	各種照会への回答
	議会対応
	消耗品の購入
	決算審査・定期監査対応
	予算編成事務

8

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

公共交通事務の棚卸し

- 業務の棚卸しにより、共通化可能な業務が相当量存在することが明らかになった。特に法定協議会の運営、計画策定支援、データ分析等の専門性を要する業務を広域で一元化することができないか。



9

南信州圏域における交通エリアマネジメント先行実証事業（南信州地域交通問題協議会）

長野県南信州圏域において、地域交通に係る経営資源（ヒト・モノ）を集約し、
圏域での運行関連業務等の共同化を推進する組織体の構築を検討
 次年度は先行して南部エリアにおいて共同運営の体制構築に本格着手予定

事業主体

南信州地域交通問題協議会
 （事務局：南信州広域連合）

◆ 南信州広域連合（14市町村）
 飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、
 平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、
 泰阜村、高木村、豊丘村、大鹿村で構成



広域運営化に向けた検討事項

南部、北部、西部、飯田市エリアごとに以下の流れで広域運営組織の構築を検討

地域交通に係る経営資源調査

- 「ヒト」の観点
 ● 運転手の動き調査
 ● 行政職員の業務実態調査
 ● ヒアリング調査
- 「モノ」の観点
 ● 車両の動き調査
 ※ 利用実態/流動実態調査等を含む
 ● ヒアリング調査

エリア再編案を検討

- 広域幹線路線、支線系統の在り方を検討し、支線系統については現状の移動需要に基づきデマンド化を検討

共同運営組織の運営コスト試算

- 共同運営組織における必要人員等を踏まえた運営コストを試算

検討を踏まえた組織体に求められる役割

- ① 運行関連業務の集約化と役割見直し
- ② 運行サービスの専門職員の設置・育成
- ③ 運行管理の共同化によるトータル省力化
- ④ 交通事業者が運行を担えない場合の受け皿（一定生活圏ごとに移動手段を継続的に確保）

広域運営 組織体イメージ

各自治体の意思決定のもと、主に公共交通サービスの実現調整（運行関連調整及び事務、場合によっては運行主体）の役割を担う【R8は南部エリアで本格着手予定、段階的にエリア拡充】



10

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

将来の広域運営体制組織体の検討

- ・ 広域運営組織として、既に設置されている法定協議会（能登地域公共交通協議会）によるゆるやかな連携から、一部事務組合または一般社団法人等による事務分担への移行が考えられる。
- ・ 当初は法定協議会の枠組を活用しつつ広域的な事務から段階的に市町事務を移譲するなど、現実的な道筋をとることが考えられる。

〔組織形態の比較表〕

法定協議会	一部事務組合	一般社団法人	広域連合
法的性格：任意組織 メリット：既存組織の活用、柔軟な運営が可能 デメリット：法的権限が弱い、事務執行力に限り	法的性格：特別地方公共団体 メリット：法的安定性、公的財源確保可、行政的意思決定可 デメリット：設立手続き複雑、運営の硬直性	法的性格：民間法人 メリット：機動的な運営、専門人材確保可 デメリット：財源確保が課題、公的性格が弱い	法的性格：特別地方公共団体 メリット：行政的意思決定可 デメリット：過大な組織、設立負担が大

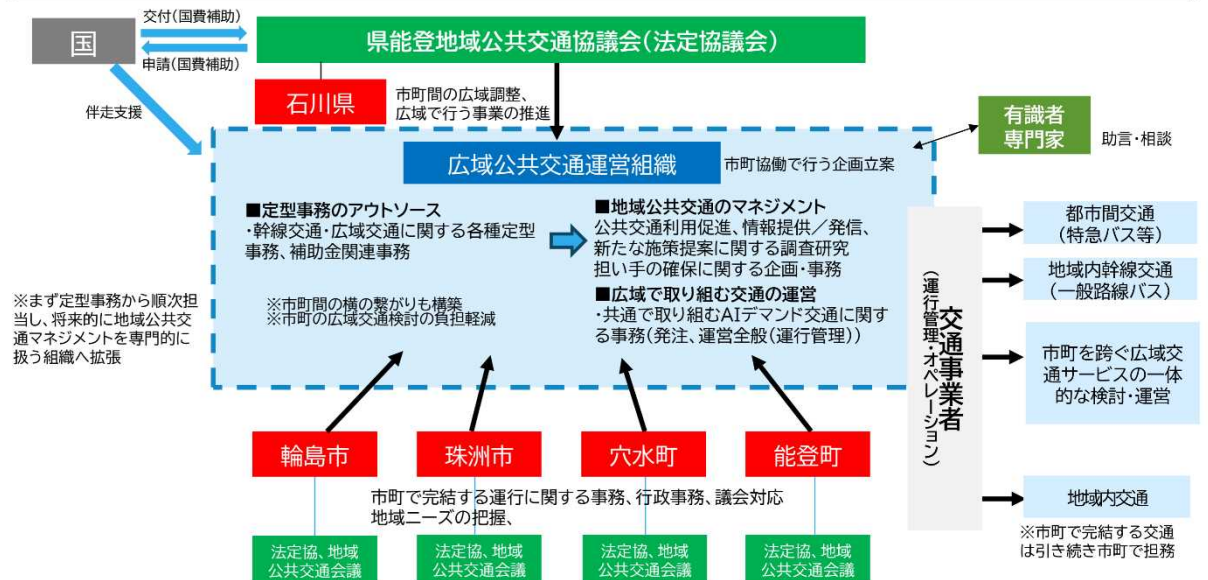
評価項目	法定協議会	一部事務組合	一般社団法人	広域連合
法人格	なし	あり	あり	あり
法人としての契約締結権	×	○	○	○
財産の所有	×	○	○	○
行政的意思決定	×	○	×	○
設立の容易性	○	△（既存組織活用可）	△	×
能登における既存組織（例）	能登地域公共交通協議会	奥能登広域圏事務組合	すずバス（珠州市）	—

11

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

将来の広域運営体制のイメージ

- 広域公共交通運営組織としては、「定型業務」のアウトソースからはじめ、段階的に地域公共交通のマネジメントが出来る組織へと発展していくことが考えられる。

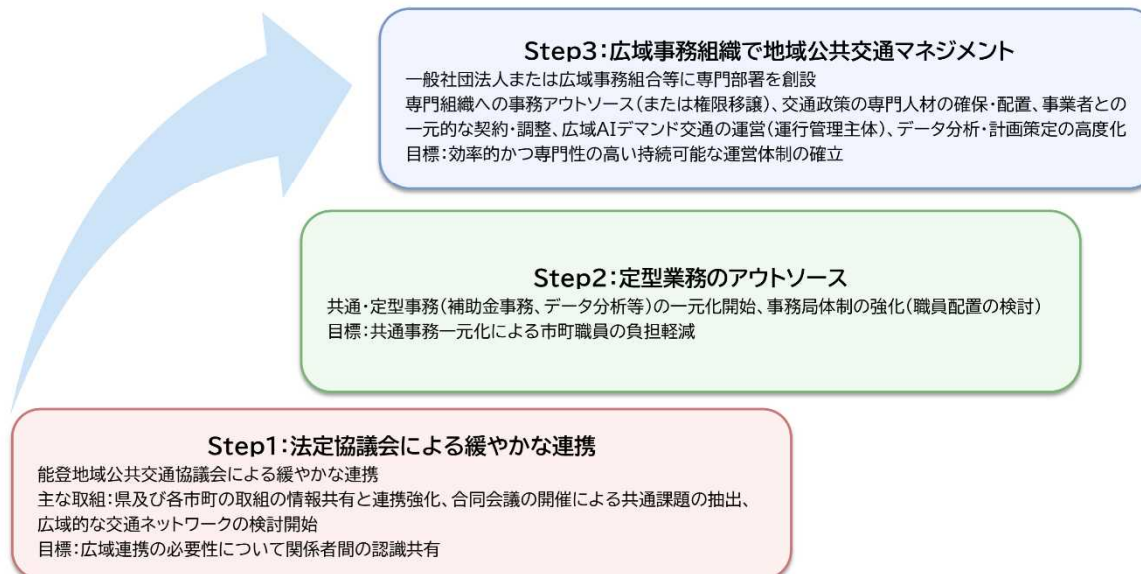


12

公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

将来の広域運営体制のイメージ

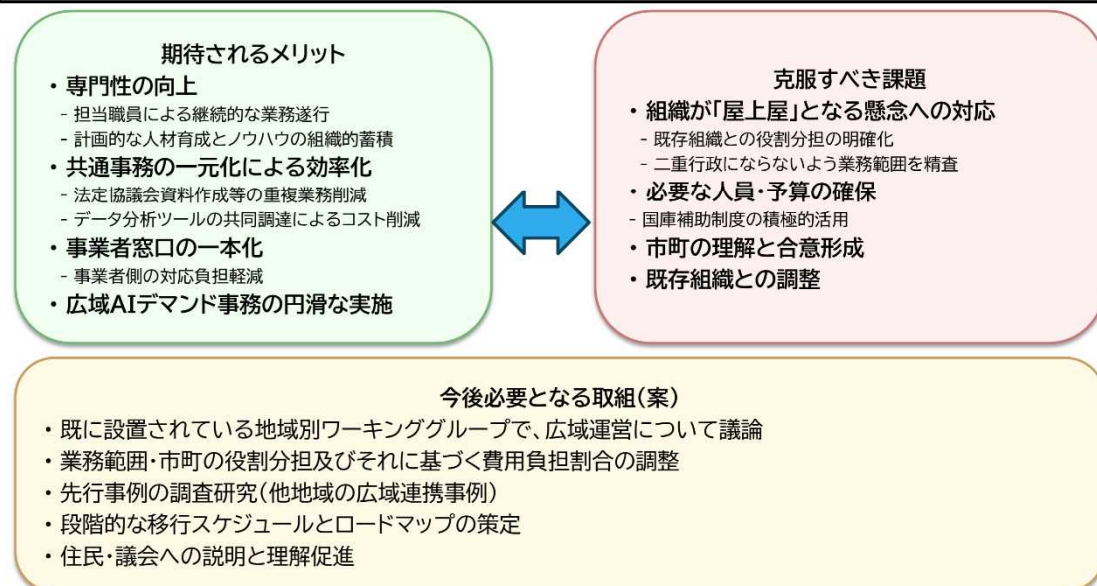
- 最初から法人格を持つ組織を設立するのではなく、法定協議会の枠組を活用しつつ広域的な事務から段階的に市町事務を移譲するなど、現実的な道筋が必要。



13

将来の広域運営体制に向けた今後の対応

- ・ 広域化には多くのメリットがある一方、組織間の調整や財源確保等の課題も存在する。これらの課題を一つひとつ丁寧に解決しながら、段階的に広域化を進めていくことが重要。



1.公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討

2.新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

AIデマンド交通導入の背景と目的

- AIデマンド交通は、低密度地域における効率的な移動手段として期待されている。能登地域の特性を踏まえ、既存交通との適切な役割分担のもと、高齢者にも使いやすいシステムとして導入することで、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す。

検討の背景

- 従来型の定時定路線バスの限界**
 - 低密度地域では空気を運ぶ非効率な運行
 - 固定的なダイヤ・ルートが利用者ニーズと合致しない
- 利用者ニーズの多様化**
 - 通院、買物等の目的地・時間帯が多様
 - 高齢化によりドア・ツー・ドアに近いニーズが増加
- デジタル技術の進展**
 - AIによる配車最適化技術の実用化
 - リアルタイムでの需要対応が可能に

AIデマンド交通とは

基本的な仕組み

- 利用者がスマートフォンや電話で予約
- AIが複数の予約を統合し最適な運行経路を自動生成
- 効率的な配車により運行コストを削減

期待される効果

- 乗合率の向上による運行コスト削減
- 利用者の希望時間・場所への柔軟な対応
- データに基づく継続的なサービス改善

検討のポイント

- 能登地域の広大なエリアと地理的特性への適合性
- 既存の定時定路線バス、一般のタクシーとの役割分担
- 高齢者にも分かりやすく利用しやすいシステム設計
- 持続可能な運営体制と費用負担のあり方

16

新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

【参考】輸送モードの変更に關する特長・課題

本表は参考であり、今後地域ごとの事情に合わせて選択されるべきものである。

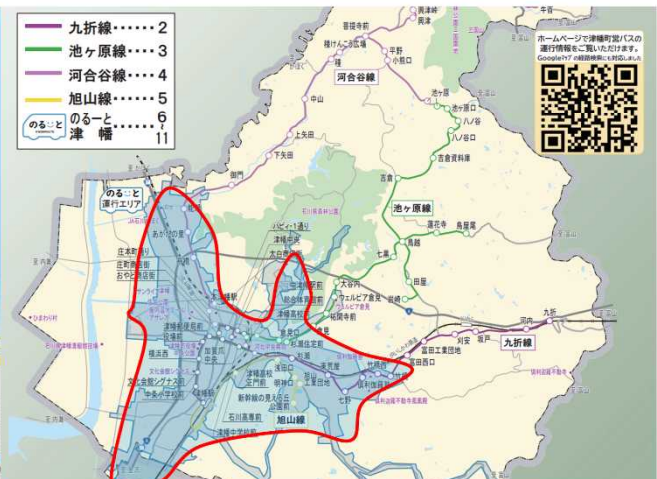
選択肢	主な特長	導入に当たっての課題
① 路線バス・コミュニティバス等(定時定路線)	- 運行ダイヤ・ルートが決まっており予約不要 - ITツールに抵抗のある高齢者を含む幅広い層に利用可能 - 広域・大量輸送に向いている。特に高校生の通学・帰宅手段としては輸送力が必要。	- 利用者減少時の運行コストが高い - 空席率が高い場合には非効率な運行 - 運行エリアが薄く広がる場合、運転者の確保・維持が大きな課題
①' スクールバス混乗	- 既存資源を活用できるため追加コスト低 - 安定した需要(学生利用)があるため継続負担低 - 地域住民と学生のふれあい増加で地域交流促進 - 教育予算も活用しながら運行可能 - スクールバスと他の交通が混在しているエリアについては混乗の検討の余地があり	- 安全基準やルート設定が複雑化 - 学生以外の利用時間・数が制約される可能性 - 運行時間が学校スケジュールに依存
② 乗合タクシー(区域運行・AIデマンド)	- 需要に応じた柔軟な運行が可能 - コスト効率が良く、利用者希薄地域に適合 - 小規模エリア、小ロットでの運行に最適 - スマートフォンアプリで簡単に予約可能 - 運行経路や利用状況のデータ活用による運行最適化に向けた検証が容易	- 予約システムが必須で事業者・利用者ともに手間 - 利用が集中した際の積残し、所要時間変動のリスク - AIシステムの場合、追加コスト(導入・維持) - 輸送力に一定限界(概ね40人/日・台が目安とも) - エリアが広域すぎる場合、ドアtoドアのフルデマンド運行では、かえって非効率となる可能性
③ 一般タクシー(乗用)の活用	- 個別対応(ドアtoドア)が可能で利便性が高い - 運行車両数を調整しやすい - 地域の事業者活用により地域雇用・経済に貢献 - タクシー券補助などで施策実現コストが低(新たなシステム等の導入が不要)	- 輸送力に限りがあり、大量輸送には不向き - 補助がない場合は運賃が高く定期利用には不向き - 補助がある場合は利用されるほど行政負担が増大

17

新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

先進事例(津幡町)

- ・ 津幡町「のるーと津幡」 平野部を運行する町営バス(定路線)を置換え、ワゴン車による運行
- ・ 山間部は引き続き定路線(通学需要への対応含む)とし、路線型(バス)と区域運行(乗合タクシー)の役割分担を実現(AIデマンドの特性を活かした交通ネットワークを実現)



のるーと津幡エリア

18

新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

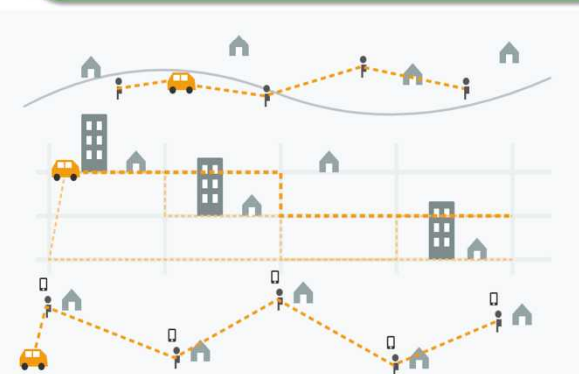
AIデマンド交通の特性と適用範囲

✓ AIデマンド交通の得意分野

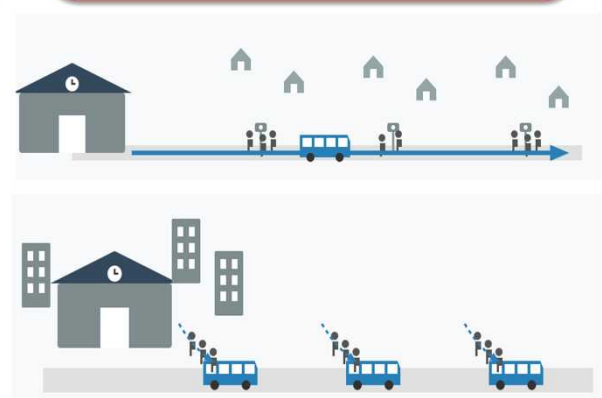
- ・ 低密度居住地域での効率的運行
 - 需要に応じて運行することで空輸送を回避
- ・ 平地部・市街地部での運行経路最適化
 - 道路網が発達し迂回路が多いエリア
- ・ 予約に応じた柔軟な対応
 - 多様な移動ニーズに対応可能

✗ AIデマンド交通の不得意分野

- ・ 長距離移動
 - 所要時間の予測が困難(他の予約次第で変動)
- ・ 一本道区間
 - 迂回路がなく経路選択の余地がない
- ・ 需要の過度な集中時
 - 通勤通学の時間帯等は予約が殺到し対応困難



市街地部で、定路線型では経路が複雑になりすぎる場合(一筆書きが難しい場合、など) → AIデマンドが有効



郊外部、谷筋、山間部、など、経路選択の余地がない(AIを使うまでもない) → 定路線型が有利

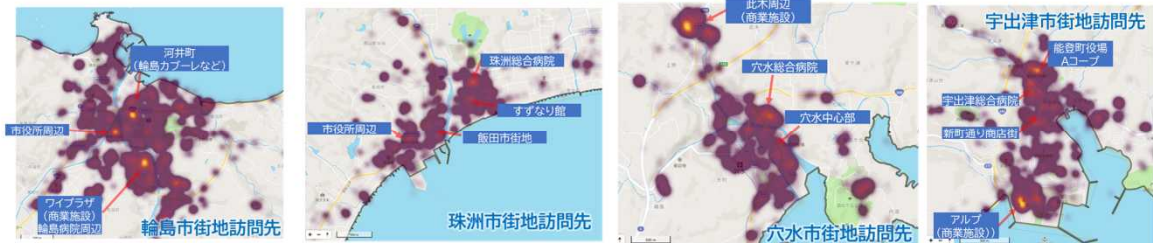
19

新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

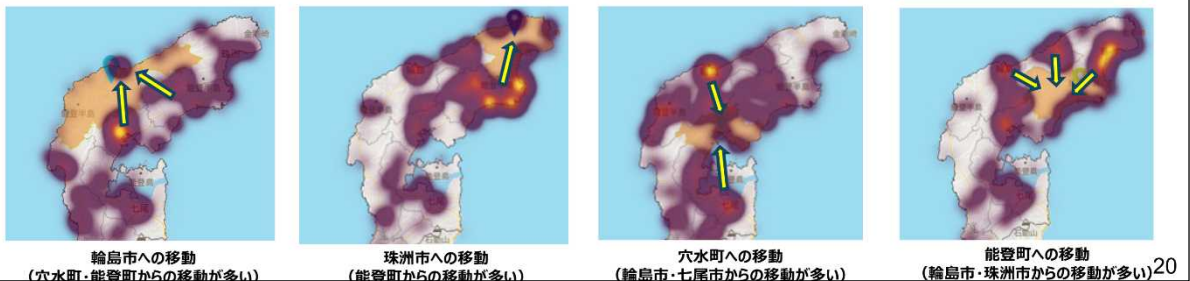
能登地域における移動特性(人流ビッグデータ)

- ・市町内移動では、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。
- ・一方、隣接市町をまたぐ移動も見られ、広域的な観点での交通ネットワーク構築が必要。

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市町を跨ぐ移動も確認



新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の検討

能登地域におけるAIデマンド交通

- ・能登地域の特性に応じて、市街地部ではフルデマンド、郊外～市街地では「着時刻指定デマンド」を導入し、基幹路線は定時定路線バスを維持することが一案として考えられる。

市街地部:フルデマンド方式

- ・停留所を多数設定し区域内を自由に運行
- ・予約に応じてAIが最適ルートを生動生成
- 期待効果:細かい移動需要に対応、外出機会増加

郊外～市街地:着時刻指定デマンド

- 郊外集落から市街地の病院・商業施設等
- ・目的地の到着時刻を指定(病院の診療開始時刻等)
- ・郊外の複数集落からの予約を集約
- 期待効果:乗合率向上、運行コスト削減

システムの使いやすさ

- ・予約方法:スマートフォンアプリ + 電話予約(オペレーター対応)
- ・分かりやすい案内:利用ガイドブック、講習会、実演
- ・運賃:距離に応じた分かりやすい設定、キャッシュレス決済対応

路線バスとの共存

- ・基幹路線は定時定路線バスを維持
 - 主要都市間を結ぶ路線
 - 一定の需要が見込まれる路線
- ・デマンド交通は支線・補完的役割
 - 路線バスの走らないエリアをカバー
- ・競合の極力回避
 - 統一的な情報提供(一体の時刻表・マップ)

(3) 開催結果

① 開催概要

日 時 : 令和8年3月26日(木) 15:30~17:00
場 所 : のとふれあい文化センター 2階 会議室
出 席 者 : 計50名(内訳: パネリスト8名、現地聴講者12名、WEB聴講者30名)

② 議事概要

(高山先生)

本日のパネルディスカッションの論点はいくつかあります。一つは能登地域における地域公共交通計画を実際に実装していくにあたっての課題、もう一つはAI デマンドの新しいシステムに対する市町の期待、最後にこの協議会を進めていく中での今後の見通しについてです。これらの論点について、皆様と議論を深めてまいりたいと思います。

本日のディスカッションを通じて、皆さんには三つの成果を持って帰っていただきたいと思っています。一つ目は、AI デマンドを導入しても、すぐにパラダイスができるわけではありません。

「3年後、5年後にこうなっていたらいいな」という見通しや姿を共有していただきたいと思います。二つ目は持続可能な運営体制をどう作り上げていくのか、そのための課題はどこにあるのか、対応策をどう考えていくのか、という点です。三つ目は市町をまたぐ広域連携である「能登モデル」が成功した際に、全国に情報発信できる方向性を見出すことです。

まず、パネリストの皆様に通りそれぞれの思いや課題についてご発言いただいた後に、フリーディスカッションの時間を取りたいと思います。

最初は石川県の小林課長にお伺いします。先ほど能登地域公共交通計画がまとまりました。今後、パイロット・プロジェクトを実装していくには、様々な課題があります。特に市町と連携した施策の協力体制、具体的には財政支援はどのようにお考えなのか、広域連携の調整にどこまで関与するのか、などについて話せる範囲でお話いただければと思います。

(石川県：小林交通政策課長)

まず、石川県は(地域公共交通に関しては)及び腰だと言われることがあります。一方で、市町の中の様々な交通は住民のニーズに基づいて提供されるものですので、住民に身近な市町が主役だと思っています。もちろん県は広域調整という立場ですので、様々なことに取り組み、取りまとめながら進めてまいります。しかしながら、やはり主役は市町や交通事業者の皆様です。県としては、それをしっかり最適化するという形で、課題があれば見つけに行き調整し、一緒に話し合っより良い答えにつなげていきたいと思っています。

財政支援についてですが、この2年間で協議会に2,000万円弱の費用が掛かっていますが、県が全額負担して参りました。また、国のパイロット・プロジェクト事業の支援を得るために、協議会事務局として補助金獲得についても尽力しております。その他、路線バスの運行欠損に対する県独自の補助制度を設け、支援を行っています。これ以上どこまでできるかはなかなか難しいところもありますが、復興に向けて県としてしっかりと取り組んでいきたいと思っています。

(高山先生)

ありがとうございます。県は広域調整の役割ということでした。

それでは、市町の皆さまに具体的にお伺いしたいと思います。当然ながら、地域の交通を実際に担っているのは市町の皆様です。それぞれの市町が現在抱えている交通の課題は何か、また AI デマンドと既存路線の役割分担をどうするのかは非常に重要な課題だと考えています。

最初に、これまでも市街地に AI デマンドを導入している輪島市からお伺いします。輪島市における交通の課題、AI デマンド導入による成果、住民への更なる浸透にどうしたらいいか、といったことをお話いただければと思います。

(輪島市：赤田交通政策係長)

輪島市では、もともと路線型のコミュニティバスを運行していました。しかしながら、震災の影響で道路が損壊し、倒壊した家屋が道路上に流れ込みました。また、仮設住宅ができ、人口配置も変わりました。変化した需要に対応するためには、定路線型では難しく、課題を解消するにはデマンド運行しかないという判断になりました。そこで、令和 6 年 8 月 1 日から国の共創モデル実証運行事業という補助を活用し、デマンド交通を開始しました。

輪島市では、既存路線との役割分担が大きなテーマとなっています。震災前におよそ 3 社あったタクシー事業者が、現在は 1 社になってしまいました。タクシー事業者を補完する形で、AI デマンドを運行しなければならないと考えていますが、非常に難しい調整が必要です。運行の最適化を考えると、持続可能なコストやそれに見合った運行本数などを決めていく必要があります。しかしながら、利用者ニーズの観点から「最適」という言葉を考えた場合は、そうではないと思います。そういった時間的な補完を AI デマンドの方で対応しています。

2 市 2 町の取組に対する期待として、配車予約システムの移行という側面もありますが、システム管理を 2 市 2 町共同で賄うことによるスケールメリットが大きいと思います。現在、観光客を受け入れられる状態ではありませんが、もともと奥能登 2 市 2 町は観光業が地元経済を支える大きな側面がありました。復旧が進み観光客が訪れるような復興フェーズに入った際には、市町をまたいで同じシステムを使える利便性が、将来的な市町連携を生むきっかけになるのではないかと期待しています。

次に AI デマンド導入による課題ですが、主に高齢者の方々に配車アプリを普及し、使い慣れていただくことが難しいという課題が浮き彫りになっています。今回 2 市 2 町のシステムでは、専用アプリに加え、自治体公式 LINE からも配車予約ができる形で構築していただいています。震災後に自治体公式 LINE が相次いで導入され、普及率も高いことから、専用アプリの操作を手間を感じる高齢者の方にも利用していただけるのではないかと期待しています。

最後に、全国の自治体どこも同様だとは思いますが、輪島市が抱える最大の課題は、二種免許を有するドライバーの確保が難しく、交通事業者全体の運行能力が弱まっている点です。そこで輪島市では、道路運送法第 78 条第 2 号に基づき、市が主体となって AI デマンドを運行しています。このような課題に対しては、AI デマンドが将来的に交通事業者のリソースの共同化・協業化のきっかけとなり、2 市 2 町の垣根を越えた取組への展開に繋がることに期待しています。また、自治体職員も減っている中で、交通政策にかかる多くの法的事務が整理され、効率化が図られることにも期待しています。

(高山先生)

ありがとうございます。既に AI デマンドを導入されている立場から、AI デマンドの課題や、自治体公式 LINE の活用などについてお話しいただきました。

続きまして、珠洲市にお伺いしたいと思います。珠洲市では無償の「すずバス」が運行されています。そこで得られている知見や課題についてお伺いしたい。また、AI デマンドを導入する際の、すずバスとの役割分担についてどのように考えているのか、お話しいただければと思います。

(珠洲市：石尾企画財政課主幹)

すずバスは令和 4 年 3 月の終わり頃から無償で運行を始めました。どこでも走れることが最大の強みだと考えています。二次避難の際には、大型車では道が悪く各避難所を回れないことがあります。すずバスは各避難所からミーティングポイントの道の駅「すずなり」までの運行を担ってきました。そこで得られた知見というほどでもないですが、運転手が市民の方であるため目線が近く、利用者の方の状況や道路の状況なども把握しやすいことがあります。

課題は、二種免許がいらないとはいえ、やはり人材不足です。大型免許を持っている方にお声がけしていますが、復旧・復興作業でも運転手が必要とされ、賃金面でそちらに流れてしまっているのが現状です。

AI デマンドと既存路線の役割分担は、今後ますます必要になると考えています。直近では、ご自宅を再建され、仮設住宅からご自宅に戻られる方が徐々に増えてきています。すずバスが仮設団地を回れるように停留所を設置していましたが、これからは仮設団地と従来の住宅地の両方をカバーする必要があります。AI デマンドは、仮設団地と従来の住宅街の両方をカバーするためにこそ必要となると思います。そのため役割分担というよりは、すずバスの中でその仕組みを取り入れていきたいと考えています。

外出機会の創出では、現在は北鉄能登バスと協力して市民の乗車運賃無料の取組を実施しています。震災前は北鉄能登バス、北國銀行、珠洲市で協力し、Visa タッチ決済後にトチポで還元する仕組みの構築を目指していましたが震災で断念しました。改めてこの取組の実現を検討しています。また、すずバスや市内事業者のタクシーに乗車した際に QR コードを読み取るとトチポやエコポイントが貰える仕組みも検討していました。こうした施策で外出機会を創出し、仮設住宅での閉じこもりによる問題が起きないようにしていきたいと考えています。

(高山先生)

ありがとうございます。二種免許が要らない無料のバスを運行していることで、ドライバーが確保できていると思っていました。復興事業の方が給料が高く、そちらに流れてしまっているということですので、しばらくは無理かもしれませんが、復興事業の仕事も終わり、人が戻ってくることに期待したいですね。

それでは続きまして、穴水町にお伺いしたいと思います。穴水町では一般路線バス、市街地循環バス、見守りバス、外出支援バスなど様々なバスが運行されています。それらを AI デマンドに統合するという話ですが、町民の方々の理解は得られているのでしょうか。今までの交通体系の方が良い、という意見も出てくるかと思います。どのように説明して統合していくのでしょうか。

(穴水町：今井観光交流課係長)

市街地循環バスは令和5年の初めに導入したもので、実装1年経たないうちに地震になってしまいました。見守りバスは震災後に運行開始したものです。震災前から継続して運行しているものは、福祉関係の外出支援バスのみです。これらを全て統合するのは、重複路線や空白地が多く見られる継ぎはぎの交通網になってしまっているためです。例えば、市街地循環バスでは1日のうちで全く人が乗らない路線があります。見守りバスや外出支援バスにおいても、乗車人数の偏りが見られます。しかしながら、全く乗られないわけではありません。したがって、そこを残しつつ、他の大勢の方を乗せるために時間を上手く使うには、区域型のAI デマンドで運行をする方が良いと考えております。

また、北鉄能登バスでも整理がなされ、穴水町を回っていた路線も実質2分の1程度の本数、もしくは全く走っていない路線があるという状態です。その穴埋めとしても、AI デマンドにはとても期待しております。

穴水町においても高齢者の方が多いため、観光客というよりもまずは地域の人の病院への足、買い物への足といった最低限の保護ネットを用意できる形にはしていきたいと思っています。AI デマンドについては、今まで重複路線で無駄になっていた時間や距離を、乗りたい人がいる地域に当てられるという点で、とても良いと思っています。

(高山先生)

ありがとうございました。様々な種類のバスがある状況下で、AI が得意な時間的な効率化や路線の最適化ができるという点で、非常にいいかもしれません。

それでは最後に能登町にお伺いいたします。能登町では従来の予約型の乗合タクシーが導入されており、その経験もあるかと思います。今回新たに AI デマンドを導入することを考えた時に、何を期待しているのか、あるいは路線バスとの役割分担をどのように考えているのか、お話いただければと思います。

(能登町：綱屋企画財政課主幹)

能登町の既存路線には、北鉄能登バスの路線バスと恋路観光バスの「うちうら線」、柳田地区を運行する自家用有償旅客輸送の「柳田地区混乗スクールバス」があります。最後にご紹介のあった予約型乗合タクシーで、既存路線が構成されており、ここに AI デマンドを導入します。既存路線の役割分担として、予約型乗合タクシーは年間約 5,000 人の利用があります。一方で、おそらく町内の9割以上の公共交通利用者が北鉄能登バスを利用しており、北鉄能登バスが圧倒的に利用されている状況です。予約型乗合タクシーは便利ではありましたが、自宅と宇出津地区を結ぶだけで、他の地区にある病院などには行けないという課題がありました。

また、利用者の平均年齢が82歳程度と高齢なため、利用者が予約を忘れてしまうことがありました。現状でも予約を忘れられ、迎えに行ってもおられないということが何件かあります。高齢者の方が予約を忘れて帰れなくなるという状況を防ぐため、帰りの予約は宇出津病院からに限定していました。そのため、タクシーで各施設から宇出津病院まで移動し、宇出津病院で予約型乗合タクシーに乗り換えていただいていた。AI デマンド導入後は、宇出津地区にバス停を何箇所か設け、宇出津病院以外からも乗れるという形にしようと考えています。AI デマンドであれば、

乗り場が指定され、運転手が見て回ることができるため期待しています。また、能登町の松波地区には個人の医院がありますが、これまでは宇出津病院に行くことをお勧めしていました。予約があれば行先が可視化されるため、運転手にも分かりやすく良いと思います。

既存路線の役割分担のところで、当町は公共交通利用者のうち北鉄能登バスの利用者が9割以上いるため、北鉄能登バスは基幹となる交通手段だと考えており、是非残ってほしいです。現在は市町をまたぐ移動の際には、北鉄能登バスに乗らないといけないという形ですが、今後もある程度は続いていくものと考えています。令和9年度以降に、AI デマンドで他市町への乗り入れを検討していくという計画にあり、もちろん考えていくべきだとは思いますが、しかしながら、能登半島の奥能登部分だけでも相当な広さがあり、デマンド型では他市町の遠い地域まで乗っていくのは難しいです。一旦行くと戻ってくる時間もさらにかかるため、路線型でなければ隣の市町の遠いところには行けないのではないかと思います。経済圏が被る地区ぐらいの行き来は今後必要になってくるとは思いますが、そこをどう担うかが課題だと思います。例えば、ドライバー不足で、そこまで回れないという交通事業者もいるため、そこをどうしていくのかが課題になってきます。

能登町では、ドライバーの平均年齢が70歳を超えており、潜在的にドライバーが不足しています。5年後・10年後にはドライバーが退職してしまうため、対応策を考えない場合は、物理的に公共交通の維持が困難になってしまいます。

また、現状の公共交通は最低限の水準でしかないと認識しています。住民の方々に我慢してもらい、なんとか朝と昼と夕方ぐらいを確保している状態です。利用者に無理して我慢して利用してもらっている中で、なんとか利用者が行きたい時に行けるような状況を作り出していきたいと考えています。ただ、どうしてもドライバーの不足、あとは面積が広過ぎてカバーができないという問題があります。AI デマンドに限らず、奥能登2市2町の交通協議会の中でも話し合うことで、担当レベルだけでなく、首長レベルの意識を合わせていくことが大事になってくるとは思います。そういった面でこの協議会やAI デマンドの将来性には期待しております。また、北鉄能登バスの今後の運行にも大変期待しております。

(高山先生)

ありがとうございます。自分で予約したことを忘れてしまうという事態は、AI デマンドでも起こり得るのではないのでしょうか。

(能登町：綱屋企画財政課主幹)

あり得るかと思いますが、避けては通れないところではあります。

(高山先生)

予約した場合は、直前にスマホに呼び出しが行くなどの対応をしなければ、忘れてしまうのは仕方がないのではないのでしょうか。

(能登町：綱屋企画財政課主幹)

自分では忘れたつもりはなくても、予約を忘れている方もいます。また、スマホを持たず電話のみで予約する方が、多くを占めるとは思います。そこにスマホへの通知だけではカバーできない

ため、今後の課題だと思います。

（高山先生）

非常に大きな課題だと思います。4市町の事情をお伺いして、たくさんの大きな課題があることが分かってきました。

それでは、この AI デマンドのシステムを作り上げているネクスト・モビリティにお伺いいたします。津幡町では非常に評判がいいと聞いております。その評判はどこから来ているのでしょうか。また、他により良い先進事例があればご紹介いただきたい。全国の先生方も聞いているため、我が社の売りはここだと、ぜひアピールをお願いします。

（ネクスト・モビリティ㈱：西副社長兼ＣＯＯ）

弊社は地域の公共交通、地域の足をしっかり守っていきたいという思いを、社員一同が持っております。我々は、システムを提供させていただく形で地域公共交通に関与させていただいております。一方で、それぞれの地域には、これまでの足を守ってきたバス事業者やタクシー事業者、そして鉄道事業者がいらっしゃいます。そういった方々や自治体も含め、いかに連携して取り組んでいけるかというところを大事にしております。その中で一番重要となるのは、地域の課題です。全く同じ課題はなかなかなく、似た課題に見えても、地理的にも住民の住んでいる密度も違います。道路形状も異なり、目的地などの位置関係も変わってきます。それらを加味した上で、その地域に合ったミーティングポイントの設定や台数、時間などを一緒に作っていくことが非常に重要だと思います。ここが津幡町様から良いお声をいただいている大きなポイントだと思っております。

また、AI デマンドの特性として、その柔軟性が一つ挙げられると思っております。本日の副題も創造的復興となっています。復興を続けていく中で、人の住んでいる場所が徐々に変わっていき、新しいところができます。そうすると、目的地も徐々に変化していきます。定時定路線の良い点は、非常に分かりやすく、輸送力があることです。一方で、ルートが変更しにくく、ダイヤ改正の際には住民への周知に大きな労力がかかるため、多くとも年2回程度のダイヤ改正にとどまってしまいます。オンデマンド化することによって、ミーティングポイントの柔軟な追加、利用されていない箇所を整理することができます。利用実績がデータ化されていくため、どのような場所で利用が多いのか、少ないのかが分かるような形になっています。当社のシステムは高い配車能力を有しており、一定の車両がダウンサイジングしたとしても、しっかりと輸送力を確保しながら足を守っていけるのが大きなポイントだと思います。

事例として、分かりやすさや利便性の良さから、利用が徐々に増加していくケースも出てきています。そうすると徐々に待ち時間が伸びてしまうため、なかなか悩ましいところです。一方で、乗車・降車場所が集中している場合には、定路線化した方がいいのではないかという声も出てきます。オンデマンドが一つの答えというよりも、定路線に戻すことで利用が増えるのであれば、将来的に定路線に戻すことも選択肢の一つとして考えられるのではと思っています。

また、観光客というような声もありました。個人的にモデルケースとして実現したいと考えているのは、朝夕は地域の方の通勤通学で支えつつも、日中は観光客の方がメインで利用し、総合的に地域の足が守られるというモデルです。このようなモデルをしっかり作り上げられれば、先

進的な成功事例になるのではと思っています。

まずは秋口から導入されるということで、しっかりと皆様の声を聞き、より良いものを作っていけるように密に連携を取らせていただけたらと思っています。

（高山先生）

ありがとうございます。地域地域に合った柔軟なシステムを組めることが一番の強みではないかと思います。将来的に私が希望するのは、ロサンゼルス自動運転タクシーのようなものが導入され、ドライバー不足の問題も解消されることです。高額になってしまうかもしれませんが、システムは国に面倒を見てもらえるようにして、地元ではランニングコストだけを頑張る。それが理想ではないかと、少し夢を見させていただきました。

それでは、国として、色々頑張っていることはよく知っております。先ほど少しだけ広域連携の事例として長野県の南信地区の話題がありましたが、全国的な事例はその他にもありますでしょうか。

（北陸信越運輸局：大村交通企画課長）

先ほど紹介した南信州地区のパイロット・プロジェクトの他には、茨城県の4自治体では、運行管理も含めて一括でマネジメント業務を共通の事業者へ委託し、他の事業者にまとめて卸している事例があります。運行管理も含め、民間事業者が前に出ている事例であるため、参考になると思います。

また、国のキーワードとして、交通空白解消と共同化・協業化を掲げています。しかし、予算措置や法改正をしたとしても、共通化したところを担える人材がそもそもいないため、なかなか難しい状況ではあります。一朝一夕に解決はできませんが、国としても予算や法改正も含めて支援をしているところです。

（高山先生）

ここからはフリーディスカッションということで、自由にご意見を頂戴したいと思います。いくつか課題はありますが、やはり私は、今ある既存の路線バスとAIデマンドをどう役割分担していくかが、非常に大きな課題の一つだと思っています。一つの考え方としては、先ほど提案がありましたように、朝夕は定路線の路線バスで対応し、日中の閑散期はAIデマンドでカバーできるようにするという考え方もあります。また、穴水町のように時間や曜日で上手く役割分担にするという考え方もあると思います。他にもっと良いアイデアがあれば、皆さんにお伺いしたい。例えば「こんな取組をやってみたい」「このシステムでこんなことは実現できるか」といった具体的なご意見はありますでしょうか。システムについて、お金がもう少しかかる場合には、県がお金を出してくれるかもしれませんが、いかがでしょうか。

（石川県：小林交通政策課長）

国と相談します。

（高山先生）

では、国の方にお伺いします。公共交通空白地域の対策は非常に重要であり、国も様々な仕組みを導入し、予算措置を取っています。今回のAI デマンドもその一つかと思いますが、他に取り組んでいることはあるのでしょうか。

（北陸信越運輸局：大村交通企画課長）

国として共同化・協業化をキーワードの中で、実際にどんどん踏み込んでいきたいのは、複数市町や複数事業者による車両や人材の共有です。奥能登地域の各市町にも、少なくはありますが複数のタクシー事業者がいらっしゃいます。例えば、そのようなところで車両人材の共有をゆくゆく見据えるというのは一つあるのではと思ってます。今回、AI デマンドを入れたことはその端緒になると思います。県からは、令和9年度以降に市町をまたぐ運行について検討していく旨の説明頂いています。その観点も取り入れつつ、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎バスなどを含めたドライバー・車両の共有化といった他分野連携についても手を出せればと思っています。引き続き局も一緒になり、これらを検討していきたいと思っています。

（高山先生）

ありがとうございます。私が少し関わっている能美市の地域公共交通協議会の中では、スクールバス運転手の空いている日中の時間帯を活用し、公共ライドシェアのドライバーを担っていただくというすごく良いアイデアが始まりました。利用者が少なく心配なところもありますが、空き時間を上手く有効利用する、スクールバスと上手くジョイントするという方法は、とても良い仕組みだと思います。国には、より多くの情報提供や最終的な支援をやっていただけたと思います。

（北陸信越運輸局：大村交通企画課長）

交通再構築関係予算という形での支援をまさに考えております。明日が申請期限となっており、当局にも様々なご相談をいただいております。スクールバスなどの遊休車両を活用し、共同化・協業化できないかといったところに、今後支援をしていく予定ですので、引き続きご支援させていただきたいと思っております。

（高山先生）

ありがとうございます。最後に石川県の決意と、来年度それ以降に向けての方針を伺いたと思います。

（石川県：小林交通政策課長）

能登では復興が更に進み、観光需要がまた高まってきます。また、のと里山空港ふるさとタクシーやのと鉄道もあります。そして、いつかわかりませんが、4病院の統合もありますが、アクセスの問題やバス運転手の不足により長期的な維持が難しいという課題があります。AI デマンドだけでなく、コミュニティバスなど様々な交通手段を上手く連携させ、住民や観光客にとって利

用しやすい交通網を作っていく必要があります。自治体、交通事業者、国などと協議し、これら
を一つ一つ解決していかなければならないと思います。来年度以降も研究会を開き、具体的な路
線の連携や再編について検討していきたいと考えています。

（高山先生）

ありがとうございました。小林課長の決意をお伺いできましたので、来年度からは大変明るい
将来が開けるのではないかと考えています。一方で、能登空港の事務所に交通担当者を、最低一
人は常駐させることが大事ではないかと思っています。時間が少しオーバーになりましたが、本日の
シンポジウム最後まで、お聞きいただきまして、ありがとうございました。これで締めたいと思
います。

以 上

③ 会場写真



第6 本業務の成果と課題

6 本業務の成果と課題

本業務では、令和6年能登半島地震からの復興過程にある奥能登2市2町において、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、「地域公共交通に係るニーズ及び対応の変遷の整理」「公共交通の広域運営体制の設立に向けた検討」「新たな交通モード(広域的なデマンド交通)の仕様検討」の3つの観点から検討を行った。本章では、本業務で得られた成果を総括するとともに、今後の取組の方向性を示す。

① 本業務の成果

(ア) 地域公共交通に係る現状と課題の明確化

第2章では、奥能登2市2町における震災2年目のフェーズでの地域公共交通へのニーズと対応状況を整理した。各市町の復興計画において地域公共交通が重要な基盤として位置付けられている一方で、交通事業者における深刻な担い手不足、各市町における財政負担とマンパワー不足、市町間を跨ぐ移動ニーズへの対応困難など、構造的な課題が明らかになった。

これらの課題は、各市町が個別に対応するには限界があり、広域的な連携による解決が不可欠であることを示している。

(イ) 広域運営体制の具体的な方向性の提示

第3章では、先進事例の分析と能登地域の実情を踏まえ、広域運営体制の具体的な方向性を提示した。

組織形態については、段階的なアプローチを推奨し、Step1「法定協議会による緩やかな連携」、Step2「定型業務のアウトソース」、Step3「広域事務組織による地域公共交通マネジメント」という3段階での体制構築を提案した。

広域運営体制が担うべき機能としては、「定型業務のアウトソース」「地域公共交通のマネジメント」「広域で取り組む交通の運営」の3つの柱を整理した。特に、共同配車センター機能、AI デマンドシステムの共同導入・運営、広域的な運行計画の策定等が重点機能として位置付けられた。

これらの検討により、2市2町の業務負担軽減、スケールメリットの発揮、市町境を越えたシームレスな移動の実現といった、広域連携の具体的な効果が期待できる。

(ウ) 地域特性に応じた新たな交通モデルの提案

第4章では、能登地域の特性に適した新たな交通モード(デマンド交通)の仕様を検討した。

重要な成果として、エリア特性に応じてデマンド交通の運行方式を最適化する「ハイブリッド型交通システム」を提案した。主要幹線では定時定路線型の通学交通との棲み分けを図ることを前提として、市街地部ではフルデマンド型、郊外部では準デマンド型(着時刻指定型)とし、地形や地域特性に応じて柔軟に組み合わせる方式である。

特に、準デマンド型(着時刻指定型)は、能登地域の特性に適した新たな運行方式として注目される。市街地への到着時刻を指定することで、利用者は計画的に行動でき、かつ同じ時間帯・同じ方向への需要を集約することで乗合率を高めることができる。郊外から市街地への移動が主である能登地域において、効率性と利便性を両立できる有効な方式である。

② 今後の取組の方向性

本業務で得られた成果を踏まえ、今後、市町、県、国(運輸局)、交通事業者が一体となって理解と協力をさらに深め、持続可能な能登地域公共交通の実現に向けて着実に前進していく必要がある。具体的には、以下の4つの方向性で取組を進めることが重要である。

(ア) 広域運営体制の構築ロードマップ(例示)

広域運営体制の構築に向けて、段階的なロードマップを設定し、着実に前進していくことが重要である。

Step 1：広域事務の統合に向けた検討・協議

まず、2市2町の担当者による実務協議を開始する。広域運営体制の必要性、組織形態の選択肢、業務範囲、財政負担等について、具体的な検討を深める。また、先進地域への視察や専門家からの助言を得ながら、能登地域にふさわしい体制を模索する。

Step 2：定型業務等の一元化・効率化

次の段階として、能登地域法定協議会(仮称)の設立、共通事務の一元化開始に取り組む。法定協議会を正式に設立し、2市2町及び県、国、交通事業者、住民代表等が参画する協議の場を整備する。並行して、補助金申請事務やデータ分析等の共通事務について一元化を開始し、各市町の負担軽減を図る。

Step 3：広域事務組織による交通マネジメント

中長期的には、一般社団法人または広域事務組合による運営体制を構築する。専門的な人材を配置し、地域公共交通のマネジメント機能を強化する。Step 2での実績を踏まえ、より安定的で持続可能な体制への移行を目指す。

(イ) AI デマンド交通の実装ロードマップ(例示)

広域的なAI デマンド交通の導入についても、段階的なアプローチが重要である。

令和8年度：実証実験の実施

まず、モデルエリアを選定し、実証実験を実施する。各市町の市街地部など、AI デマンド交通の効果が発揮されやすいエリアを選定し、システムの動作確認、利用者の反応把握、運行上の課題抽出を行う。導入にあたっては、利用促進キャンペーンや住民説明会を実施し、住民への浸透を図る必要がある。

令和9年度：本格導入

実証実験の結果を踏まえ、システムや運行計画を改善した上で、本格導入を行う。

本格導入後の運行実績を評価しながら、段階的にエリアを拡大していく。郊外部への展開、市町跨ぎ運行の拡充等を進め、最終的には、定時定路線のバス路線網と合わせて2市2町全域をカバーし「交通空白」解消を目指した広域的な交通ネットワークの完成を目指す。また、他の能登地域への展開も視野に入れる。

(ウ) 関係者の連携強化

持続可能な公共交通の実現には、関係者間の緊密な連携が不可欠である。

2市2町、石川県、北陸信越運輸局が、今後も定期的に協議の場を設定し、情報共有と課題解決に取り組む。特に、広域運営体制の構築やAI デマンド交通の導入といった大きな変革に際しては、三者が一体となって進めることが重要である。

(エ) 交通事業者との協力関係構築

北鉄能登バス、タクシー事業者等の既存交通事業者との協力関係を構築する。路線バスの再編、デマンド交通の運行委託等について、事業者の経営や雇用に配慮しながら、持続可能な運行体制の構築に向けて協議を進める。将来的には広域運営組織が窓口となり、建設的な対話を促進する。

(オ) 住民への丁寧な説明と理解促進

新たな公共交通システムの導入に際しては、住民への丁寧な説明と理解促進が不可欠である。広報誌やホームページでの情報発信、地域での説明会開催、体験乗車会の実施等を通じて、新しいシステムの利便性や利用方法を分かりやすく伝える。特に、高齢者に対しては、予約方法等を丁寧に説明し、安心して利用できる環境を整える。

③ 国の支援制度の積極的活用

財政面での持続可能性を確保するため、国の支援制度を積極的に活用する。

(ア) 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通計画に基づく事業については、国の地域公共交通確保維持改善事業による補助を活用する。特に、AI デマンドシステムの導入費用、車両購入費用、運行経費等について、補助制度を最大限活用し、市町の財政負担を軽減する。

(イ) 「交通空白」への支援

交通空白地域におけるデマンド交通の導入については、国の「交通空白」に関する支援制度を活用する。AI デマンドシステムの導入等への補助により、イニシャルコストの負担を軽減する。

(ウ) その他関連施策の活用

その他、地方創生推進交付金、デジタル田園都市国家構想交付金等、関連する国の支援制度についても積極的に活用を検討する。複数の制度を組み合わせることで、財政負担を最小化しつつ、質の高い公共交通サービスを提供する。

④ 結び

令和6年能登半島地震は、奥能登地域に甚大な被害をもたらした。しかし、この困難な状況は同時に、従来の枠組みを超えた新たな地域づくりに挑戦する機会でもある。

地域公共交通は、住民の生活を支える重要なインフラであり、地域の持続可能性を左右する基盤である。本業務で検討した広域運営体制と新たな交通モードは、震災からの復興を契機として、能登地域が持続可能な公共交通ネットワークを構築するための具体的な道筋を示すものである。

今後、2市2町、石川県、北陸信越運輸局、交通事業者、そして住民が一体となって、本業務の成果を着実に実現していくことが求められる。一つ一つの課題を丁寧に解決しながら、段階的に前進していくことで、能登地域の未来を支える公共交通ネットワークが実現されることを期待するものである。