

石川県能登地域公共交通計画

令和7年3月

石川県能登地域公共交通協議会

石川県・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

目 次

I	はじめに	
1.	計画の目的	1
2.	位置づけ	2
3.	計画の区域	2
4.	計画期間	2
5.	(参考) 上位計画(石川県創造的復興プラン(令和6年6月))の概要	3
II	能登地域の公共交通を取り巻く現状及び問題点	
1.	能登地域の概況	4
2.	地域公共交通の現状	19
3.	地域公共交通の現状のまとめ及び問題点	32
4.	能登地域の地域公共交通において解決すべき課題	33
III	能登地域の公共交通が目指す将来像及び基本方針	
1.	能登地域の公共交通が目指す将来像	34
2.	将来像の実現に向けた基本方針	35
3.	計画の構成(第一次計画、第二次計画)	37
4.	将来像実現のために地域が目指す公共交通ネットワーク	38
IV	第一次計画における施策体系	
1.	広域基幹交通の構築に係る基本方針	40
V	将来像の実現に向けた施策・取組	
1.	施策体系	41
2.	基本方針1:持続可能な公共交通ネットワークの確立	42
3.	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	46
4.	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	49
VI	計画の達成状況の評価	
1.	達成状況の評価	52
2.	評価指標と目標の考え方	52
VII	参考資料	
1.	石川県能登地域公共交通協議会名簿	53
2.	計画策定の経緯	54

I はじめに

1. 計画の目的

令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震は、最大震度7を観測し、広範囲にわたり住家や道路、上下水道等のインフラ施設等に甚大な被害をもたらしました。発災直後、すべての公共交通が運休し、公的な移動手段を確保できない状況が続きましたが、被災からの一日でも早い復旧・復興を目指し、順次公共交通の運行が再開されました。

しかし、その後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、さらなる被害をもたらしました。令和6年末時点においても、路線バスの一部区間等において運行再開の目処が立っていない状況です。

従来から抱えていた人口減少及びコロナ禍の影響等による利用者の大幅な減少やそれに伴う交通事業者の収支悪化、バスやタクシーの運転士不足といった課題が被災により深刻化したほか、新たにタクシー事業者の休廃業や路線バスの減便・迂回を強いられるなど、能登地域の公共交通を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあります。

能登地域では住民や来訪者の移動を支えるため鉄道、特急バス、一般路線バス、タクシー、各市町運営のコミュニティバス等の地域公共交通が運行されていますが、これまで運行はそれぞれの運行主体に任せられ、必ずしも十分な相互連携が図れていませんでした。これからは、通学・通院・買い物など日常生活の足としてのほか、観光・ビジネス・交流人口の拡大などに重要な役割を果たす地域公共交通を維持・確保するため、国、県、市町、交通事業者、利用者など地域が一丸となり、輸送資源を最大限に活かして、地域の実情に応じた新たな輸送手段の導入や持続可能な仕組みを創りあげていくことが求められます。

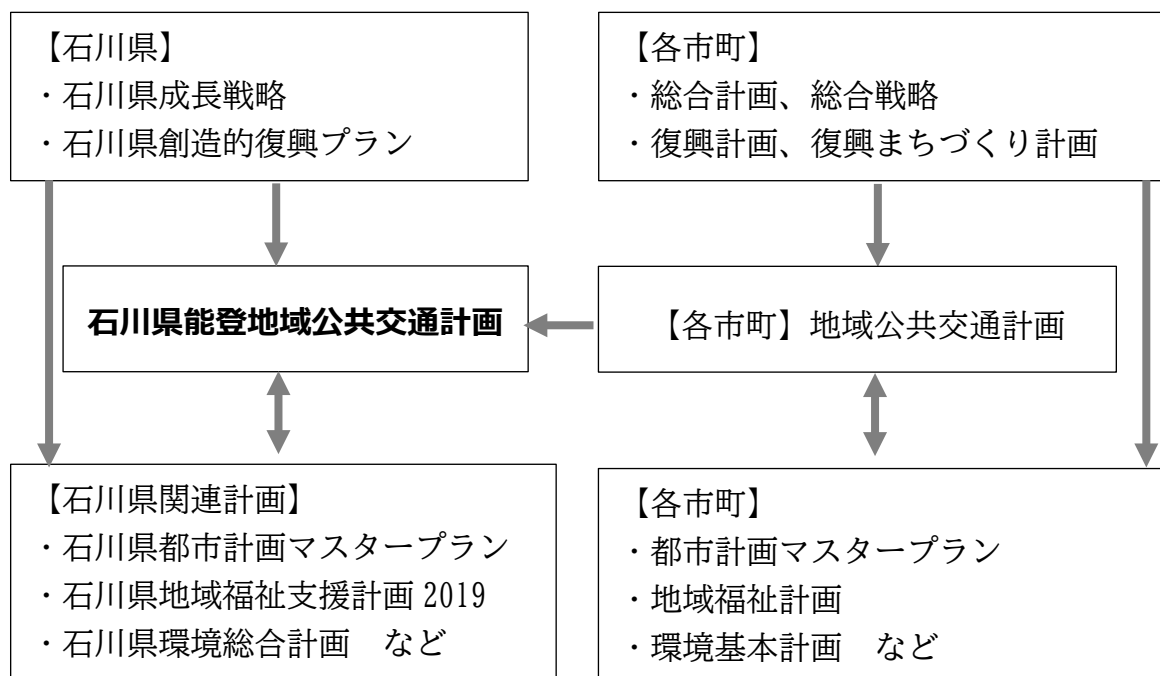
上記を踏まえ、石川県能登地域公共交通計画（以下、本計画）は、令和6年能登半島地震及び令和6年奥能登豪雨からの復旧・復興の姿を見据え、能登地域における利用者目線に立った持続可能な公共交通の再構築を目的に策定します。なお、本計画においては、第一次計画として「広域基幹交通の構築」、第二次計画として「輸送資源の総動員による地域公共交通の再構築」に向けた方針や施策等を定めることとします。

**地域公共交通は、暮らしを支える基盤であり、
災害後の生活再建や能登の創造的復興に欠かせない存在。**

鉄道やバスが走ることで、誰もが通学・通院・買い物ができる。
これにより安心して能登に定住できる。コミュニティや街が発展する。
鉄道やバスが走ることで、観光に来てもらえる。新たな交流が生まれる。
公共交通を育てることは、私たちの地域と暮らしを育てること。
だからこそ、みんなで創造したい。支えたい。

2. 位置づけ

本計画は上位関連計画等との整合を図りつつ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく法定計画として石川県と石川県能登地域の各市町との共同により策定します。



3. 計画の区域

計画区域は石川県能登地域を対象とします。

(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)

4. 計画期間

第一次計画（主に広域基幹交通に係る計画）の計画期間は令和7年4月から令和15年3月までとします。

第二次計画（主に地域幹線交通及び地域内交通に係る計画）の計画期間は令和8年4月から令和15年3月までとします。

5.（参考）上位計画（石川県創造的復興プラン（令和6年6月））の概要

創造的復興のスローガン

能登が示す、ふるさとの未来 Noto, the future of country

能登は、人々にとっての特別な地です。私たちが当たり前のものと思ってきた能登の美しい自然、そして歴史が培った文化は、世界にも誇れる未来に継承すべき唯一無二の財産です。また能登は、多くの課題を抱える日本にとっての様々な課題の先進地でもあります。

そんな能登に、年の始まるその日に発生した大震災。この痛みと悲しみを乗り越え、これを未来へと続く新たな始まりとしたい。能登が創造的復興を成し遂げ、自然と文化が真に共生する持続的な地域の姿を示すことは、大切な能登を未来に紡ぐだけでなく、日本、そして世界中のあらゆるふるさとの希望の光となります。

能登が持つ自然や文化の普遍的な価値に新たな価値を融合し、全国そして世界から再び注目を集め、理想とされる能登の未来を創り上げることを目指す、という決意を表しています。

施策の4つの柱

1 教訓を踏まえた災害に強い地域づくり

インフラや施設の早期復旧と強靱化、災害廃棄物の処理促進、復旧事業者や支援者への支援、復旧・復興を通じた関係人口の拡大 など

2 能登の特色ある生業（なりわい）の再建

被災した事業者の早期再建に向けた支援、農林水産業の再建、伝統工芸産業や商店街の再建、観光産業の再建、新たなビジネスの創出 など

3 暮らしとコミュニティの再建

暮らしと住まいの再建、祭りや文化財の再建、文化・スポーツの力の活用、地域公共交通の再建、デジタル活用などスマートな生活の実現 など

4 誰もが安全・安心に暮らし、学ぶことができる環境・地域づくり

医療・福祉・子育て支援体制の充実強化、学びの環境の再建、豊かな自然環境を活かした能登の魅力の向上、被災者・被災地支援の充実、危機管理対応の充実と震災の検証 など

このうち、創造的復興の象徴的プロジェクトを「**創造的復興リーディングプロジェクト**」と位置づけ

創造的復興リーディングプロジェクト（抜粋）

（取組7）利用者目線に立った持続可能な地域公共交通

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

<内容>

○自家用有償旅客運送やAIオンデマンド型交通、自動運転などの導入 など



（写真）小松市提供

（小松市で運行されている自動運転バス）

II 能登地域の公共交通を取り巻く現状及び問題点

1. 能登地域の概況

1) 能登地域における被災の概要

(1) 令和6年能登半島地震

令和6年1月1日に発生した能登半島地震は、奥能登地域の輪島市、珠洲市、穴水町、能登町、そして中能登地域の七尾市、志賀町の6市町を中心に、県内に甚大な被害をもたらしました。住家被害は能登地域全体で58,881棟にのぼり、その内訳は、全壊5,888棟、半壊17,026棟、一部破損35,956棟等となっています。

【令和6年能登半島地震による住家被害の概要（令和6年12月10日時点）】

市町名	住家被害(棟)					非住家被害(棟)	
	全壊	半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水	合計	公共建物 その他
輪島市	2,301	3,926	4,286			10,513	199 11,558
珠洲市	1,748	2,082	1,747			5,577	調査中 6,147
穴水町	388	1,294	1,658			3,340	調査中 2,437
能登町	253	971	4,526			5,750	25 3,801
七尾市	512	4,835	11,066			16,413	調査中 3,988
羽咋市	61	486	3,247			3,794	61 461
志賀町	558	2,452	4,430	6	5	7,451	6 3,982
宝達志水町	12	78	1,752			1,842	
中能登町	55	902	3,244			4,201	1 1,452
計	5,888	17,026	35,956	6	5	58,881	292 33,969

出典：令和6年能登半島地震による被害等の状況について（第177報）

道路、河川、砂防、港湾などの公共土木施設（県・市町管理）については、約3,900箇所被害が確認されています。幹線道路である国道249号やのと里山海道においては、道路の亀裂や崩落など甚大な被害が発生しました。

公共交通機関は、金沢と能登を結ぶJR七尾線及びのと鉄道において甚大な被害を受け、発災直後から運休しましたが、令和6年2月15日までにJR七尾線の全線及びのと鉄道の七尾～能登中島間で運行が再開され、その後4月6日には、のと鉄道全線で運行が再開されました。路線バスにおいても鉄道と同様、発災直後は運休していましたが、発災3ヶ月後には、迂回路や運行本数等の制限がありつつも概ね運行が再開されました。のと里山空港においては、発災後は滑走路に多数のひび割れが発生したことにより全便欠航となりましたが、1月27日より能登・羽田便の運航が再開されました。

【道路の崩落（のと里山海道）】



【道路の寸断（珠洲道路）】



出典：石川県「石川県創造的復興プラン」

(2) 令和6年奥能登豪雨

令和6年9月20日から同月23日までの間の豪雨は、輪島市、珠洲市、能登町を中心に甚大な被害をもたらしました。豪雨とそれに伴う土砂崩れや河川の氾濫により、住家被害は能登地域で1,803棟にのぼり、そのうち全壊111棟、半壊588棟、床上浸水51棟、床下浸水936棟等となっています。

仮設住宅も被害を受け、輪島市や珠洲市の仮設住宅6団地で床上浸水が発生しました。

【令和6年奥能登豪雨による住家被害の概要（令和6年12月10日時点）】

市町名	住家被害(棟)						非住家被害(棟)	
	全壊	半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水	合計	公共建物	その他
輪島市	99	522	81	38	518	1,258	18	172
珠洲市	12	61	7	13	184	277	調査中	115
穴水町								2
能登町		5	29		231	265		13
七尾市					3	3		
羽咋市								
志賀町								
宝達志水町								
中能登町								
計	111	588	117	51	936	1,803	18	302

出典：令和6年奥能登豪雨による被害等の状況について（第34報）

また、発災直後には能越自動車の穴水IC～のと里山空港ICと七尾IC～七尾大泊ICの下りが通行止めになり、県管理道路では最大25路線48箇所で行き止まりが発生しました。砂防については、がけ崩れ13件、土石流等22件、地すべり4件の発生が確認されています。

公共交通機関は、JR七尾線の高松駅-和倉温泉駅間とのと鉄道の全線で一時運転を見合わせましたが、9月23日には全線で運行が再開されました。

【土砂崩れによる被害（輪島市町野町）】



【土石流による被害（珠洲市大谷地区）】



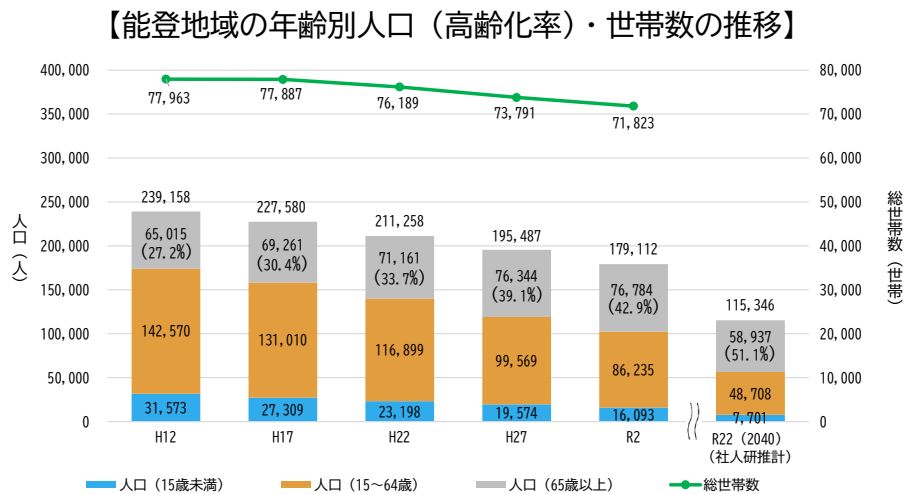
出典：石川県ホームページ

2) 人口特性

(1) 人口の推移

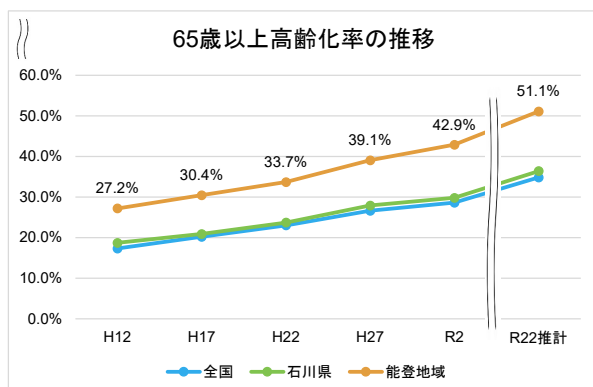
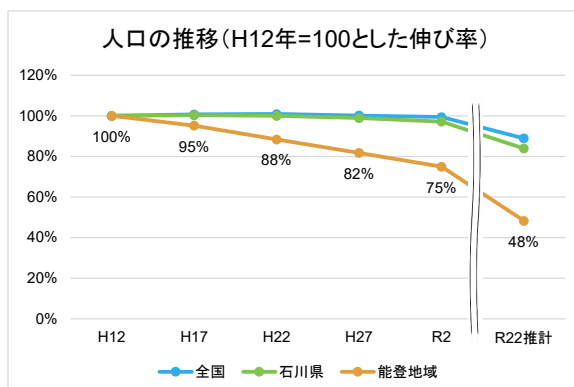
能登地域においては被災前より人口・世帯数ともに減少傾向にあり、平成12年時点の23.9万人、7.8万世帯から、令和2年には17.9万人、7.2万世帯まで減少しています。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和22年には令和2年からさらに約36%減少となる11.5万人と予測され、これは全国及び石川県全体と比較しても急激なスピードで減少（平成12年人口の約48%相当まで減少）すると予測されています。これは被災前の予測ですが、被災の影響で、さらに人口減少が加速している状況です（令和6年1月1日から同年11月1日までの10ヶ月で、能登地域全体の人口が約4%減少）。

高齢化率は、平成12年の27.2%（6.5万人）から令和2年には42.9%（7.7万人）に増加しており、令和22年には51.1%（5.9万人）に増加すると予測されています。



※世帯数は令和2年までのデータを記載

出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計）



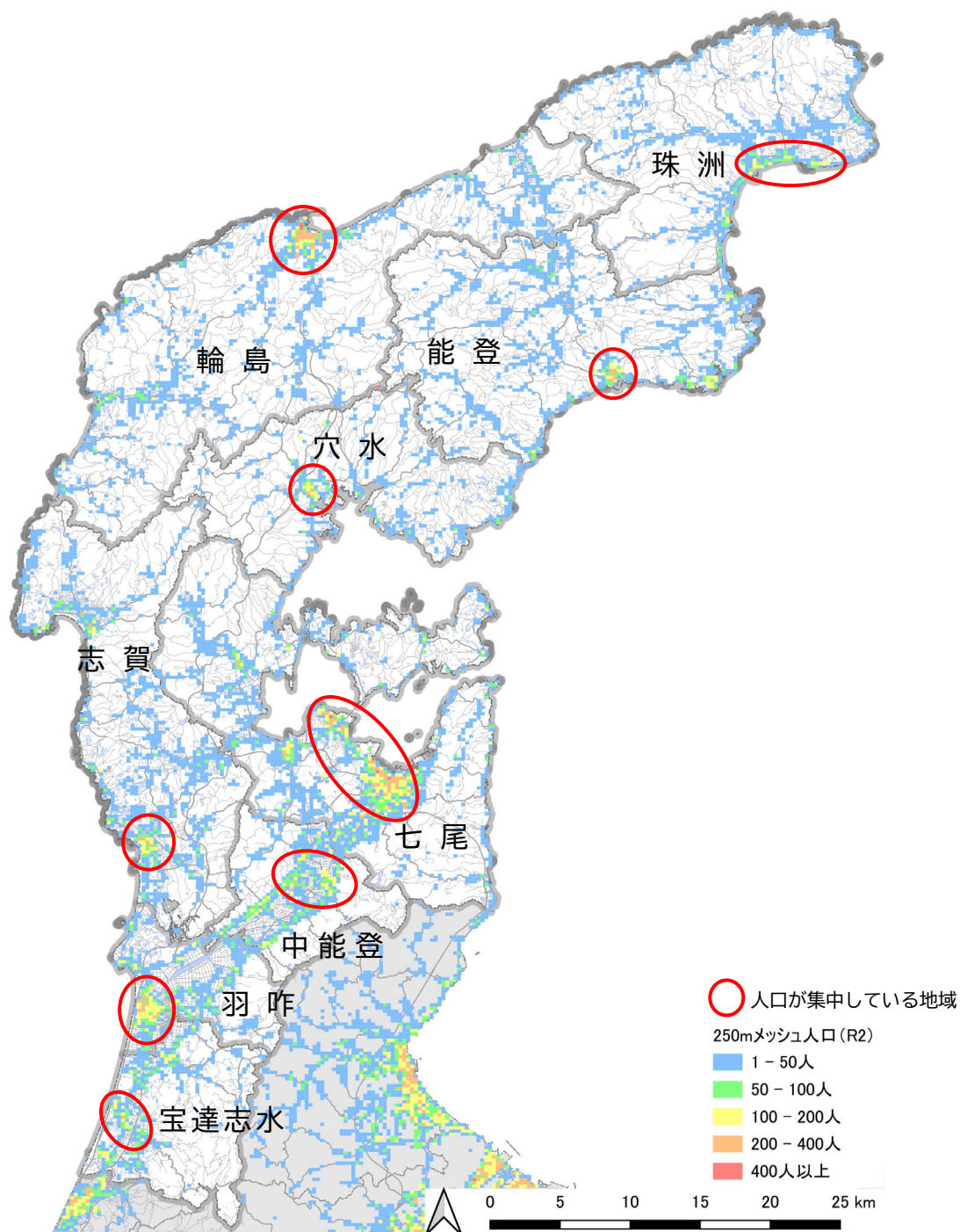
出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計）

Point：被災前から人口・世帯数ともに大きく減少傾向にあり、被災の影響でさらなる人口減少が見られる。また、石川県平均に比して急速な高齢化も進展。

(2) 人口分布

人口分布を見ると、各市町の中心市街地に人口が集中していますが、沿岸部や山間部の集落にも人口が点在しています。

【能登地域の人口分布】



出典：令和2年国勢調査

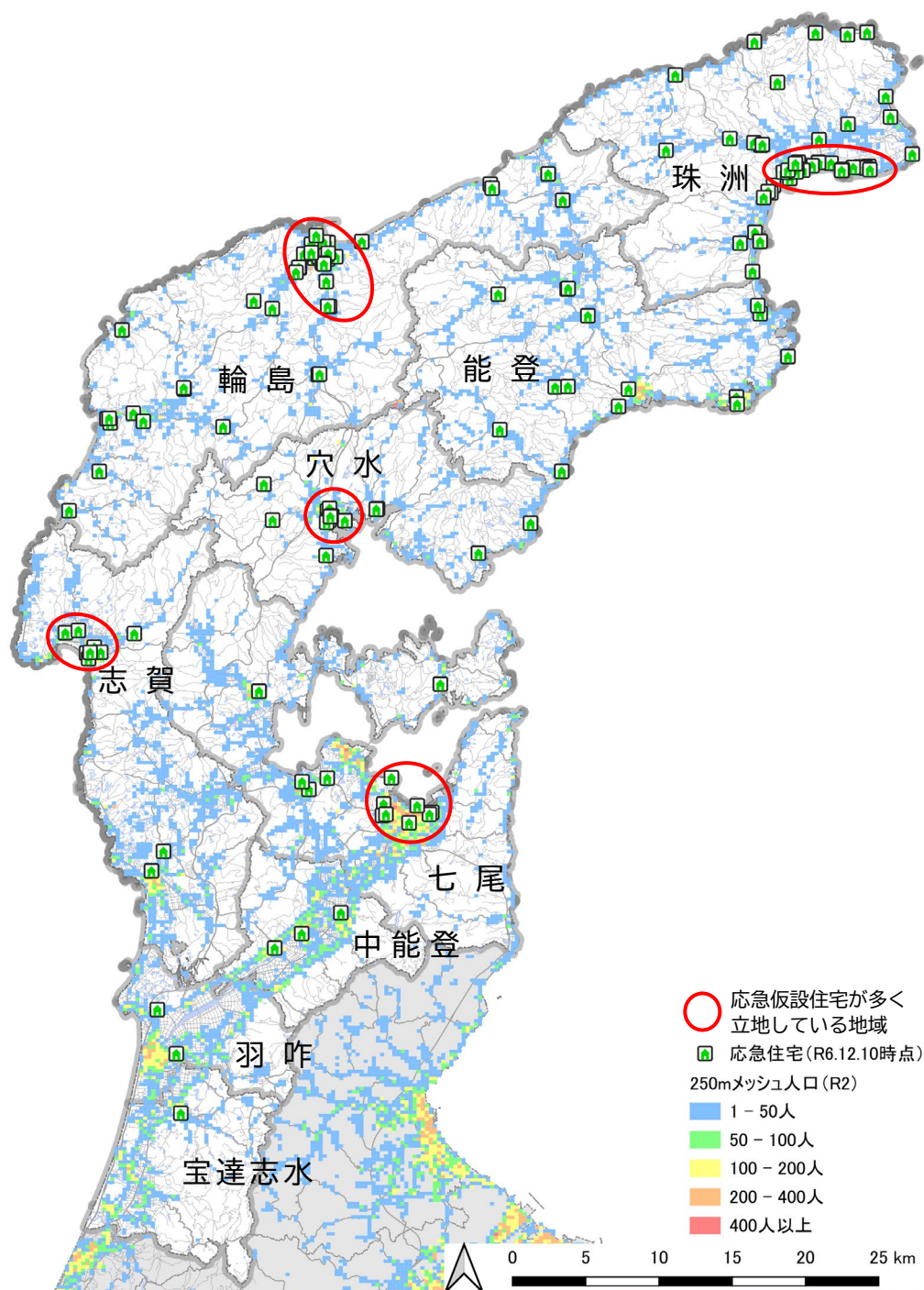
Point：各市町の中心部に人口が集中しているが、沿岸部や山間部の集落にも人口が点在しており、公共交通網の縮小による交通空白地域の拡大が懸念される。

3) 施設分布

(1) 応急仮設住宅

応急仮設住宅は、主に人口が集中している市街地に建設されていますが、沿岸部や山間部の集落にも一部、建設されています。

【応急仮設住宅の建設（予定含む）状況（令和6年12月10日時点）】

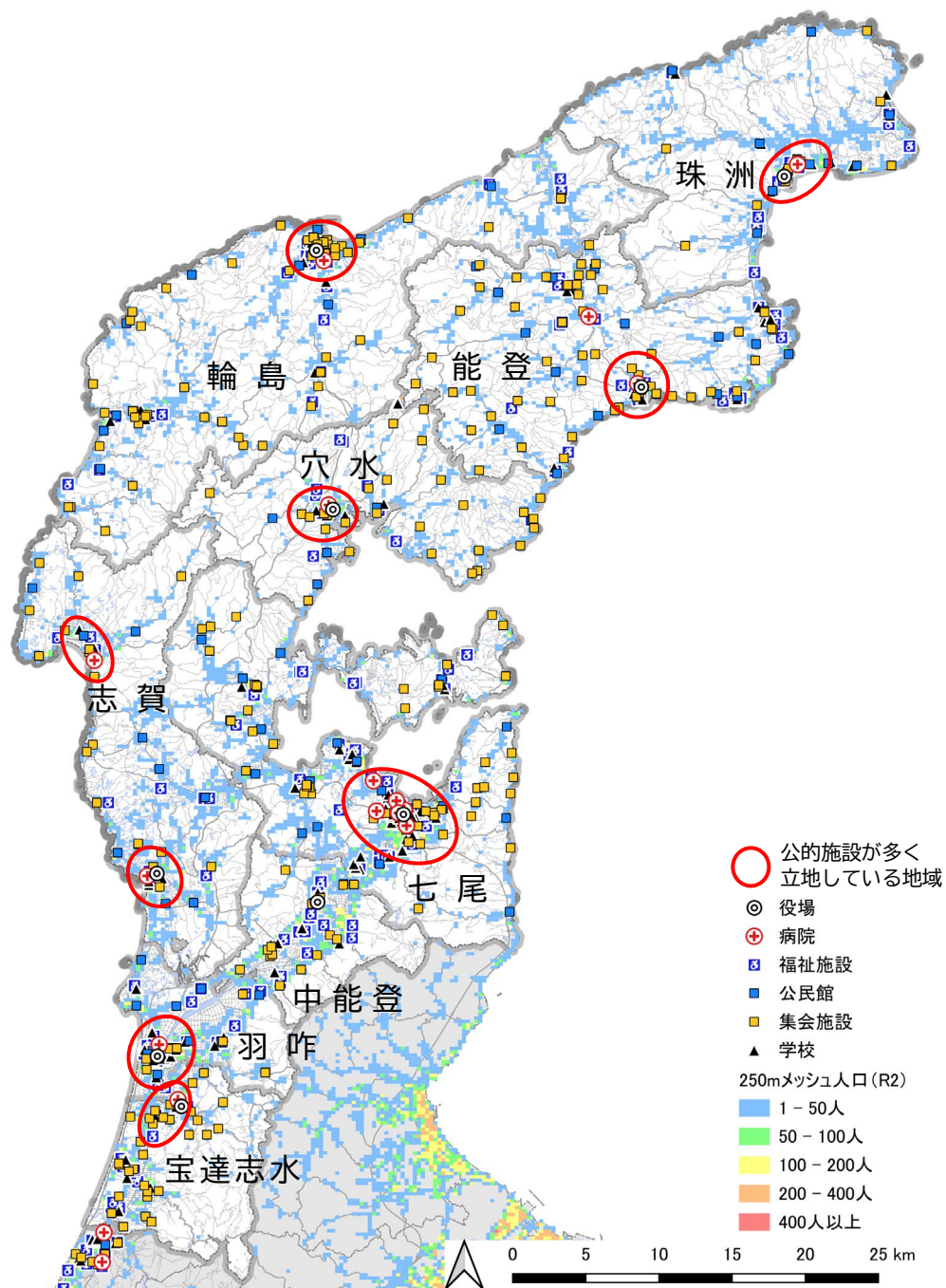


出典：石川県資料、令和2年国勢調査

(2) 公的施設

役場や病院、学校は人口が集中している地域に多く立地していますが、公民館や集会施設、福祉施設は分散して立地しています。

【公的施設の立地状況】



出典：国土数値情報（役場：平成14年データ、病院：令和2年データ、福祉施設・学校：令和5年データ、公民館・集会施設：令和4年データ）

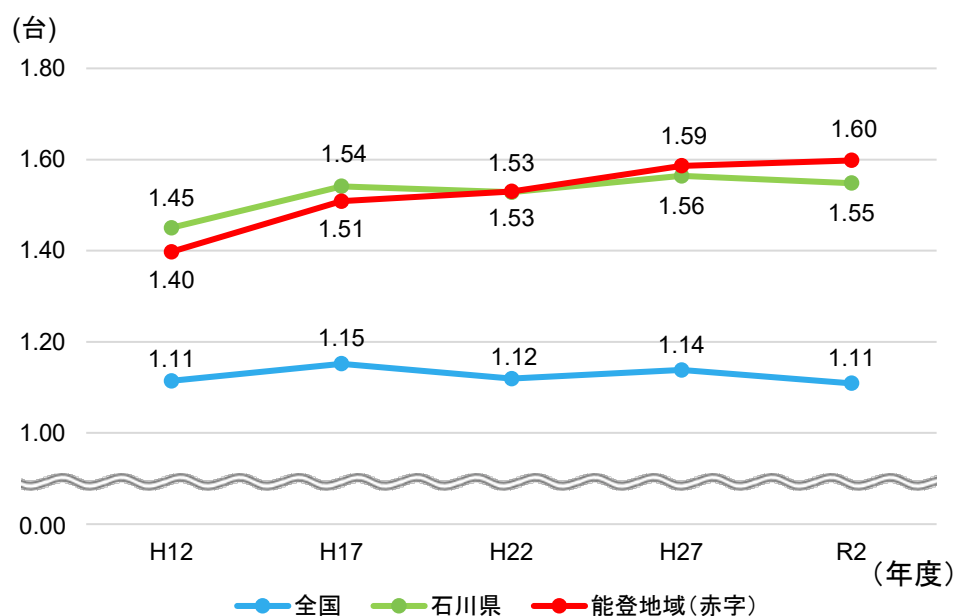
Point：応急仮設住宅や公的施設は、沿岸部や山間部の集落にも立地しており、交通手段の確保が課題。

4) 移動状況

(1) 1世帯当たりの自家用車保有台数

1世帯当たりの自動車保有台数を見ると、能登地域は平成22年以降、石川県全体及び全国よりも高い保有台数となっています。

【1世帯当たりの自動車保有台数の推移】



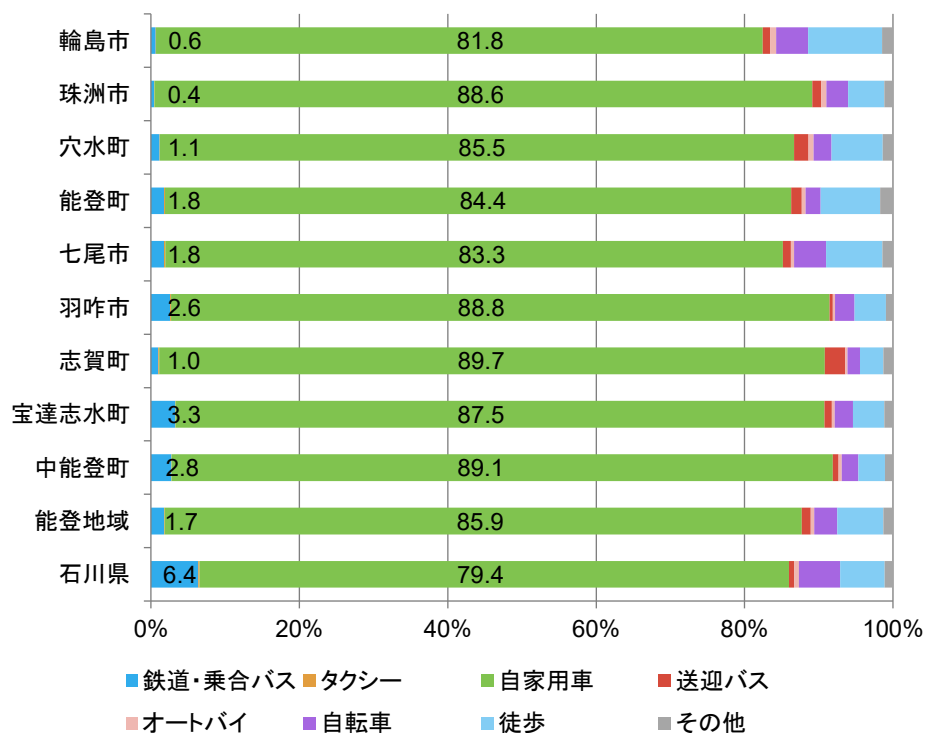
出典：石川県統計書、北陸信越運輸局統計、日本自動車整備振興会連合会統計

Point：能登地域における1世帯当たりの自家用車保有台数は全国平均より大幅に高く、自家用車への依存は右肩上がり続けている。

(2) 通勤・通学の交通分担率

「通勤時」の交通分担率は、自家用車の割合が能登地域全体で 85.9% を占め、石川県全体 (79.4%) よりも高い値となっています。一方で、鉄道・乗合バスの割合は、能登地域全体で 1.7% と、石川県全体 (6.4%) よりも低い値となっています。

【通勤時の交通分担率】



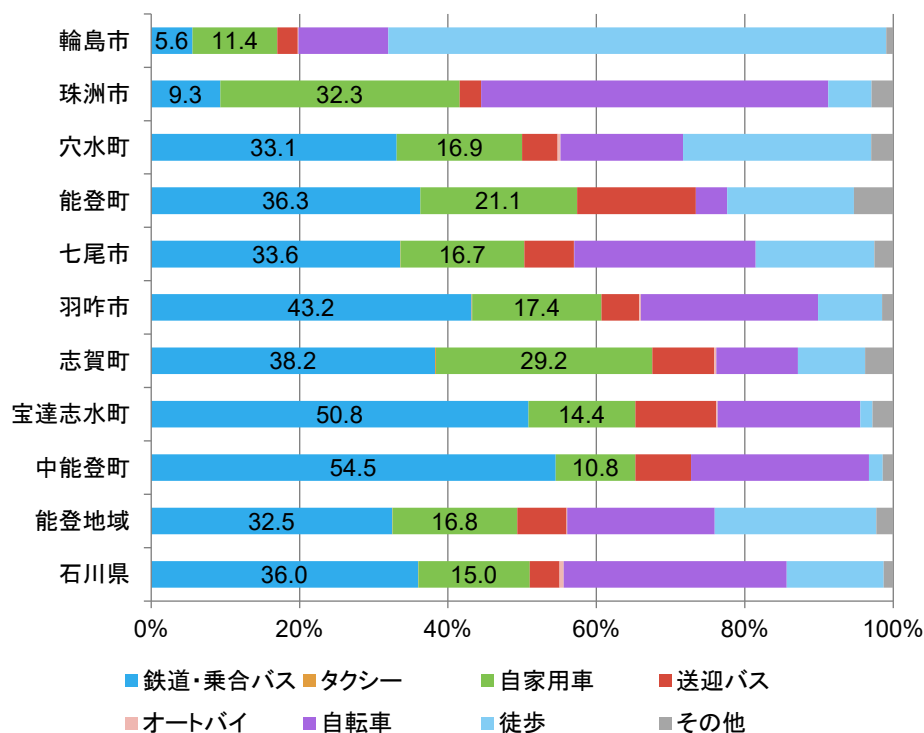
※グラフ内の数値は、鉄道・乗合バスと自家用車の割合となっている。

出典：令和2年国勢調査

Point：通勤時における自家用車の依存度は高く、特に奥能登地域では、鉄道・乗合バス等の公共交通への依存度が著しく低い。

「通学時」の交通分担率は、鉄道・乗合バスの割合が能登地域全体で 32.5% と多くを占めていますが、自家用車の割合も能登地域全体で 16.8% となっており、これは保護者の送迎により通学しているものと考えられます。

【通学時の交通分担率（15 歳以上）】



※グラフ内の数値は、鉄道・乗合バスと自家用車の割合となっている。

出典：令和2年国勢調査

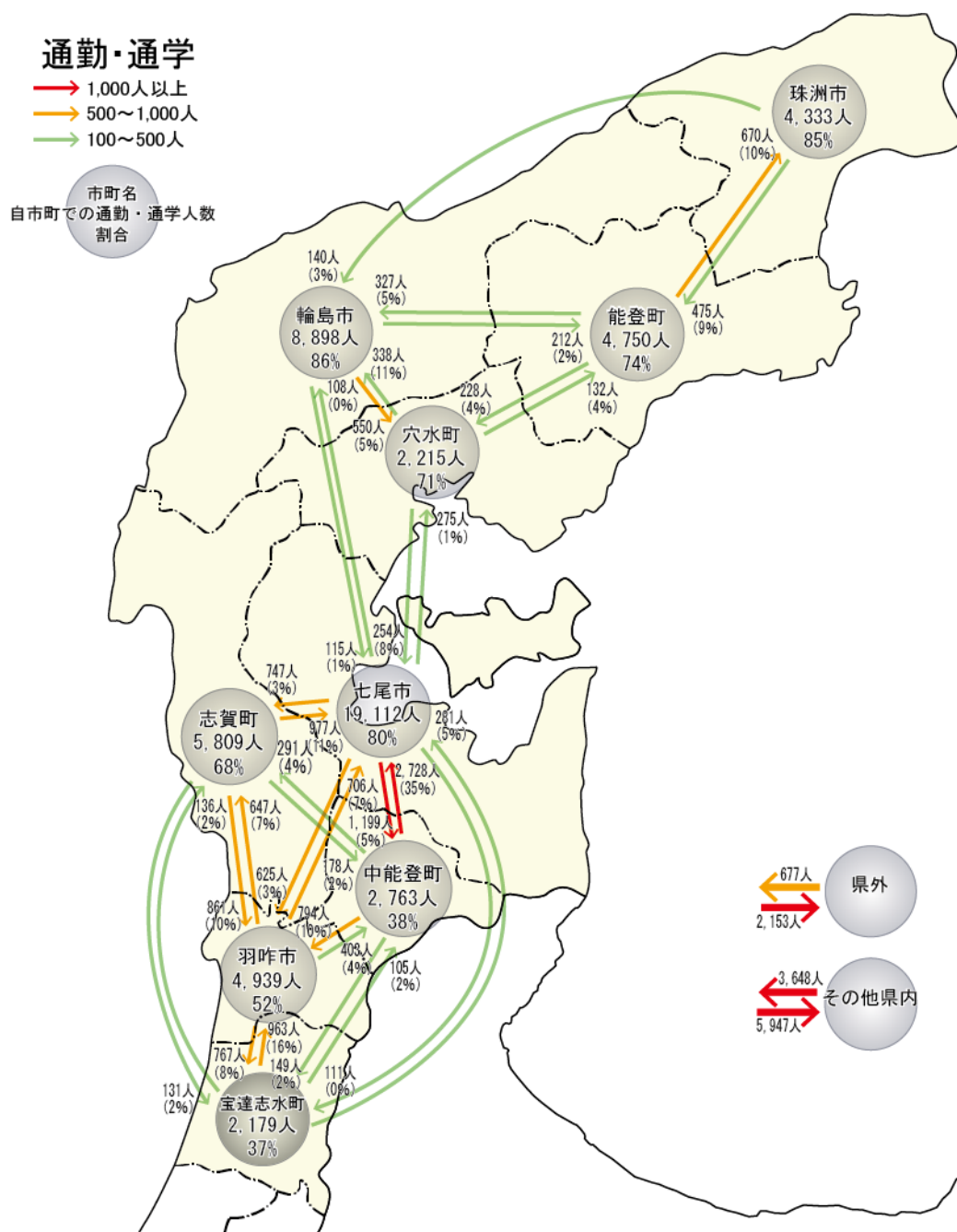
Point：通学時は鉄道・乗合バス等の公共交通の利用が多く、通学需要にあった交通手段の確保が必要。一方で保護者の送迎により通学している生徒・児童も一定数存在し、保護者の送迎負担の軽減が課題。

(3) 通勤・通学の移動状況

能登地域内の通勤・通学の移動状況を見ると、奥能登地域では同一市町内の移動が比較的多いですが、通学時においては能登町から周辺市町への移動が見られます。

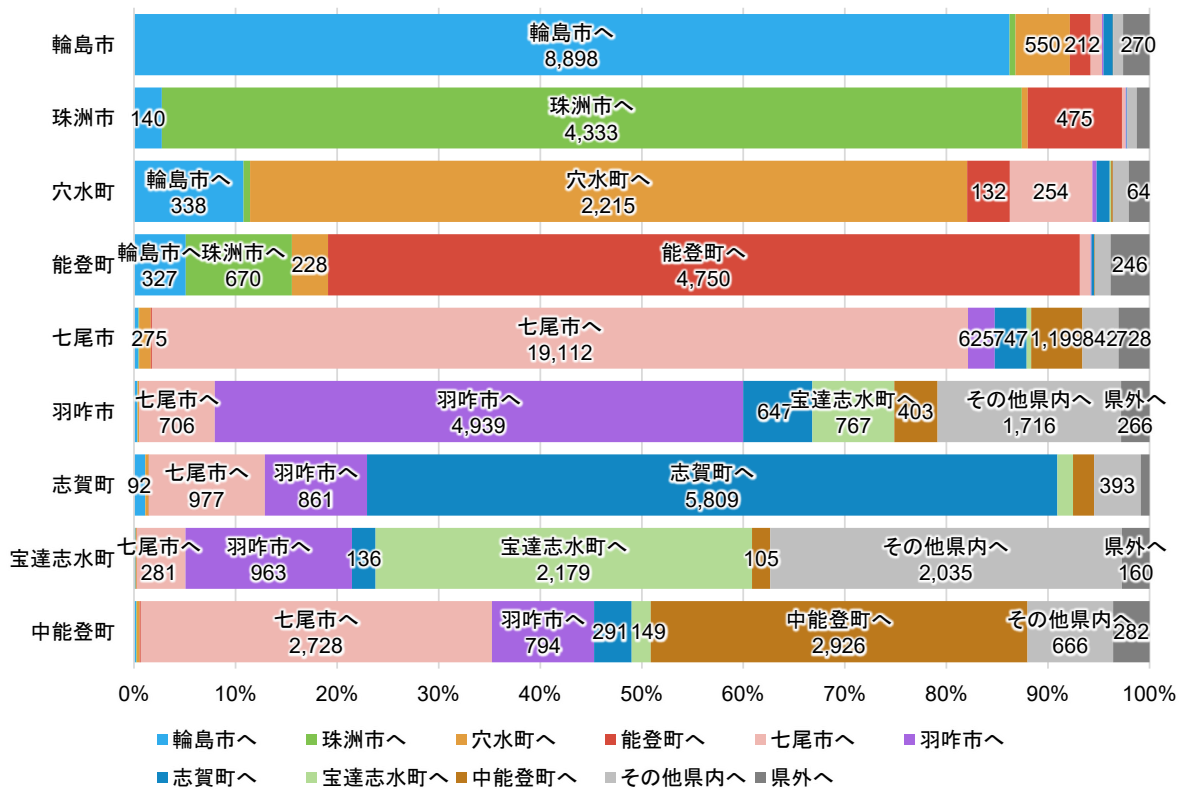
中能登地域では、通勤・通学ともに市町間をまたぐ移動が多くなっています。

【通勤・通学の移動状況】



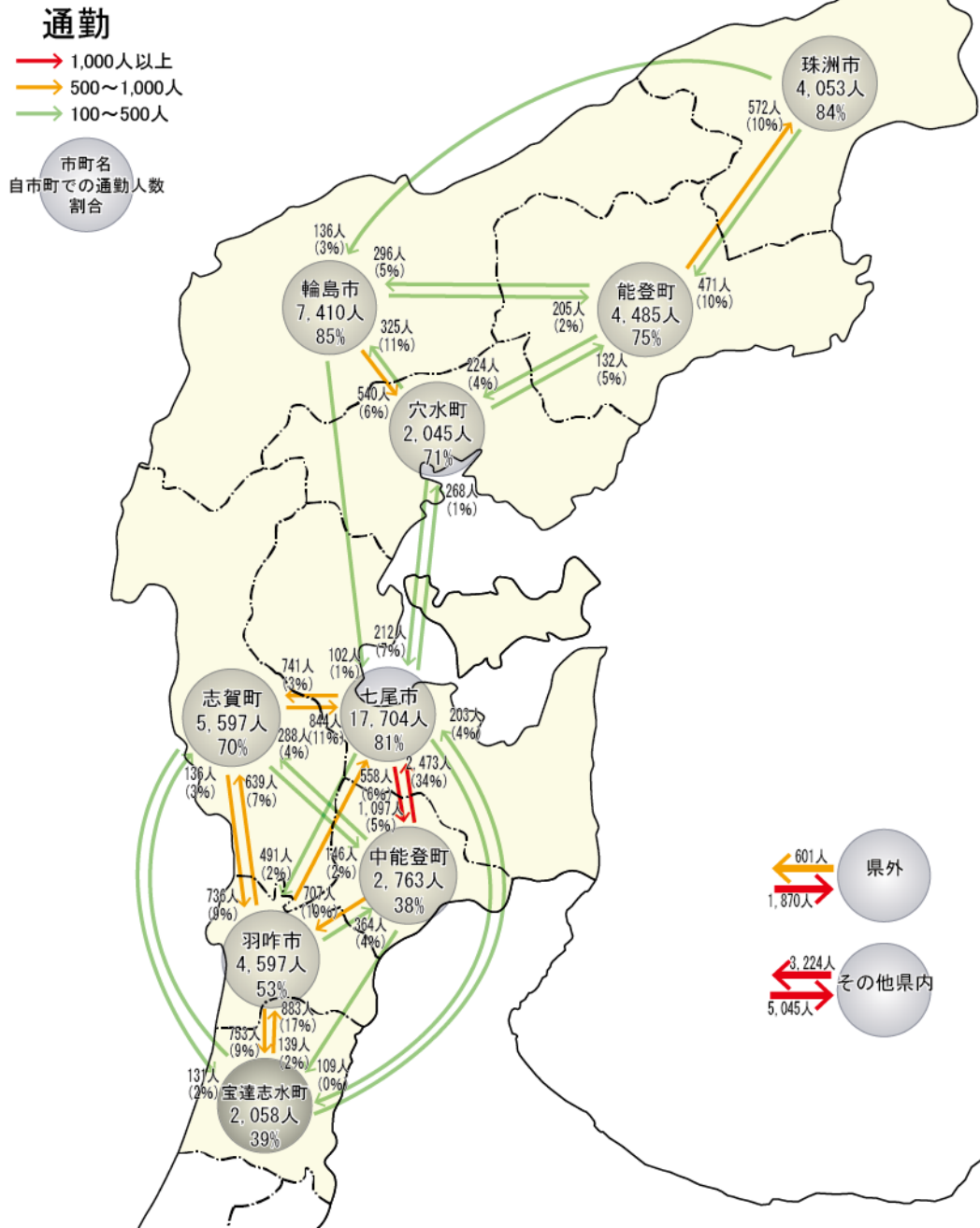
出典：令和2年国勢調査

【通勤・通学者の内訳】



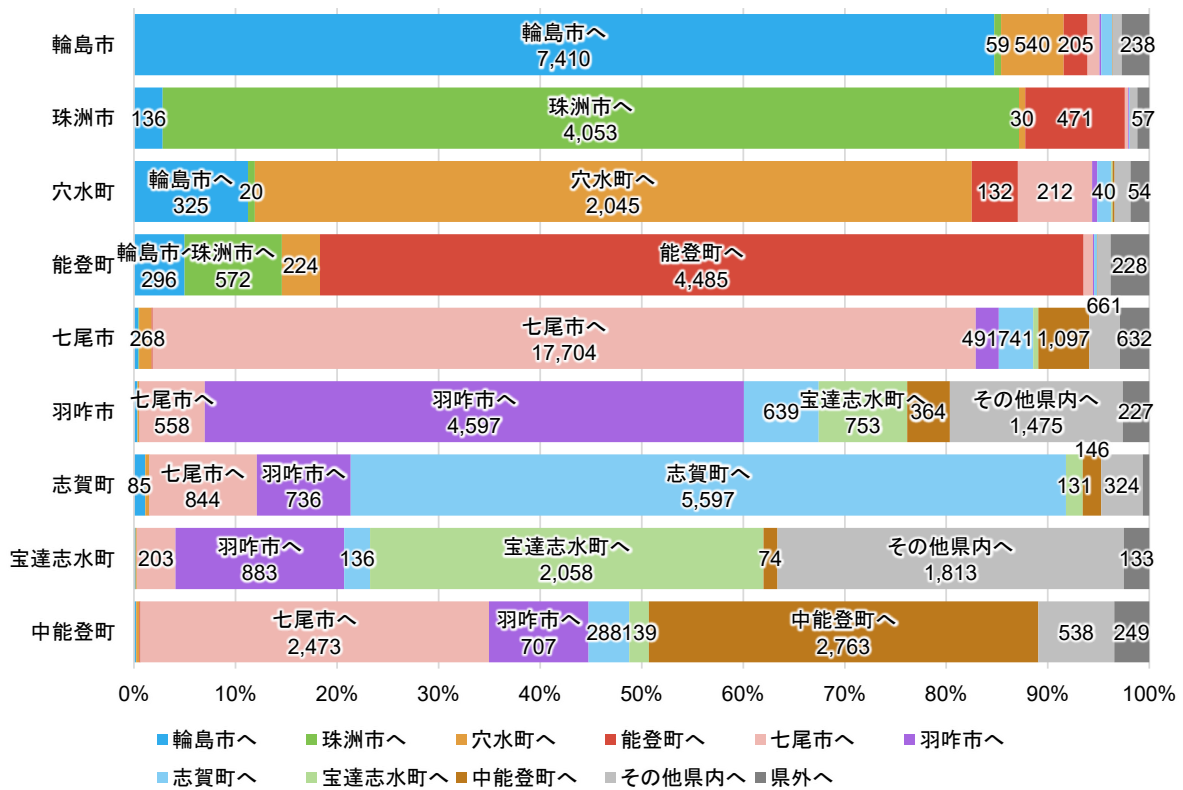
出典：令和2年国勢調査

【通勤の移動状況】



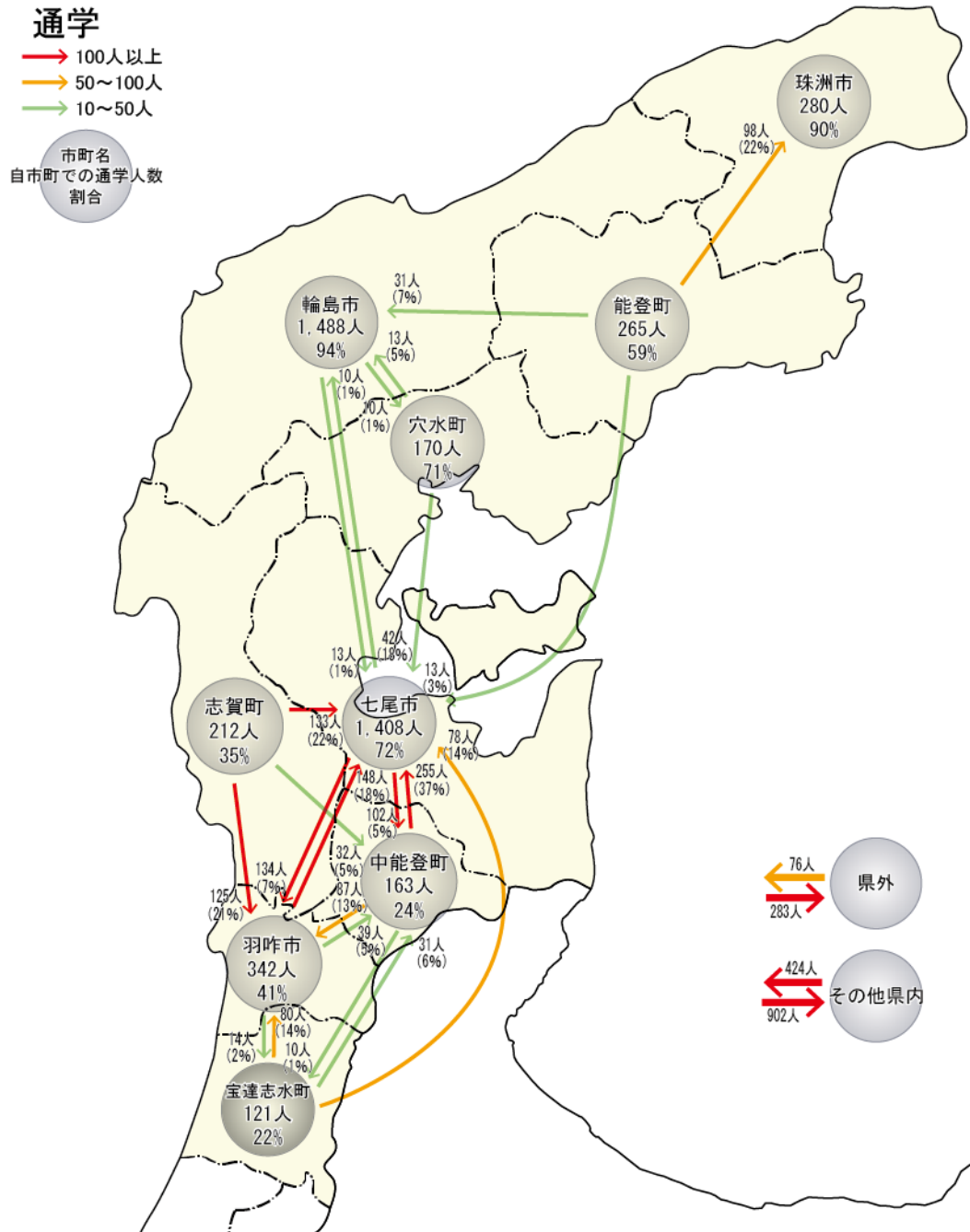
出典：令和2年国勢調査

【通勤者の内訳】



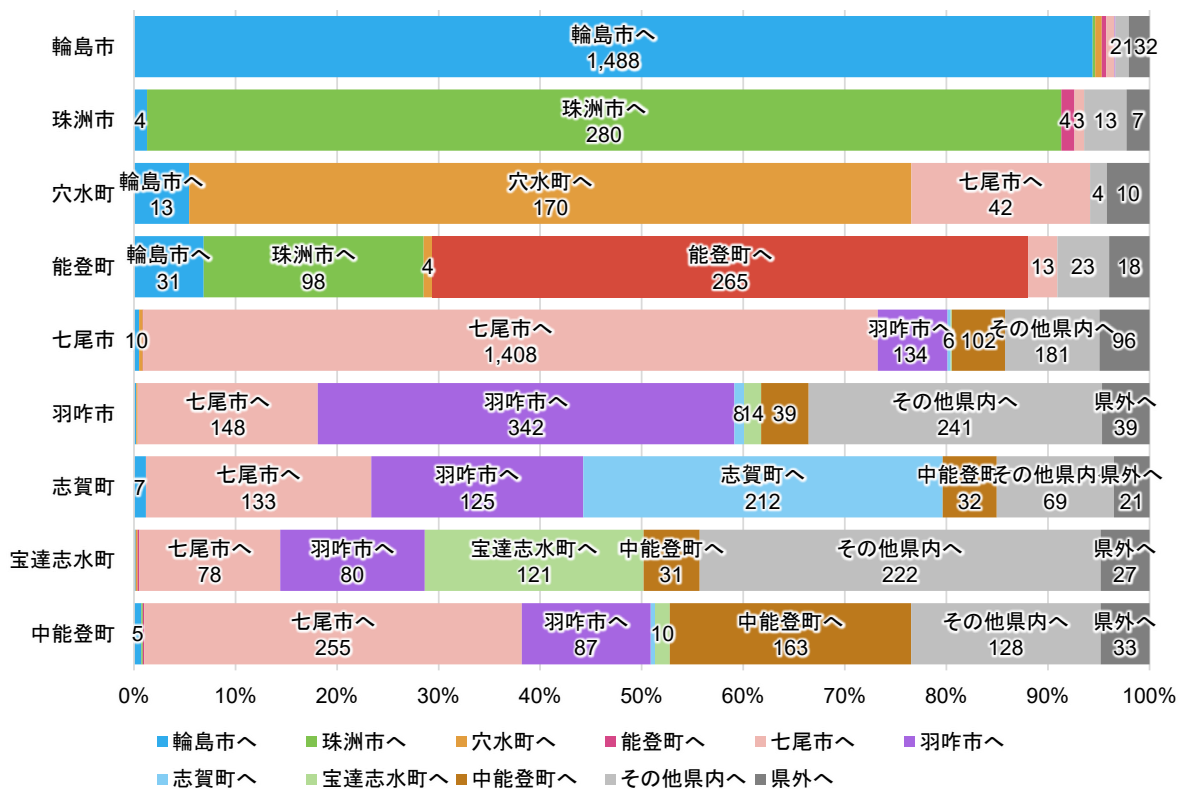
出典：令和2年国勢調査

【通学の移動状況】



出典：令和2年国勢調査

【通学者の内訳】

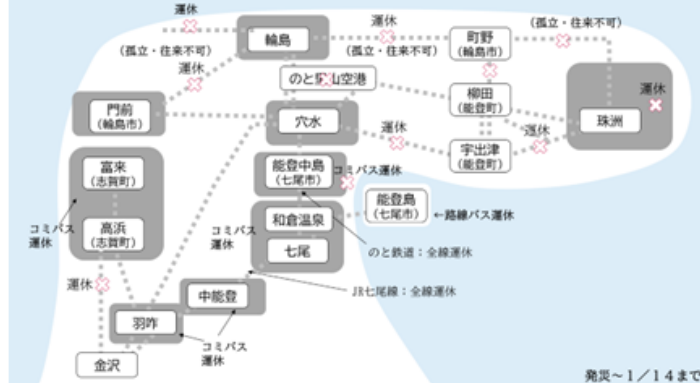
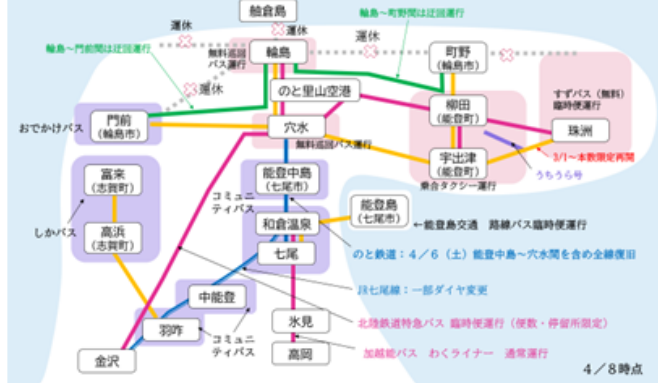
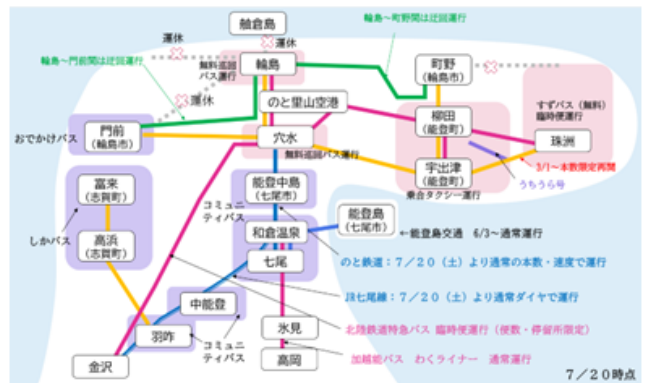


出典：令和2年国勢調査

Point：中能登地域では、市町間をまたぐ通勤・通学が比較的多く、複数市町をつなぐ交通手段の確保が必要。奥能登地域においては市町外への通勤・通学は少ないものの、通学時に市町間をまたぐ移動が見られるため、同じく市町をつなぐ交通手段の確保が必要。

2. 地域公共交通の現状

1) 能登地域における公共交通の復旧・復興の経過

	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）
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  発災～1/14まで	●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  4/8時点	●のと鉄道や中能登地域のコミバスが通常運行に復旧  7/20時点
広域交通	●全25路線中、運行0路線、制限運行0路線、運休25路線 ▲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 ◎復旧し運行 ○一部制限して運行 ▲運休	●全25路線中、運行6路線、制限運行19路線、運休0路線 ○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	●全25路線中、運行8路線、制限運行17路線、運休0路線 ◎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
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） 【能登町】 ▲町内バス（うちうら線） ▲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

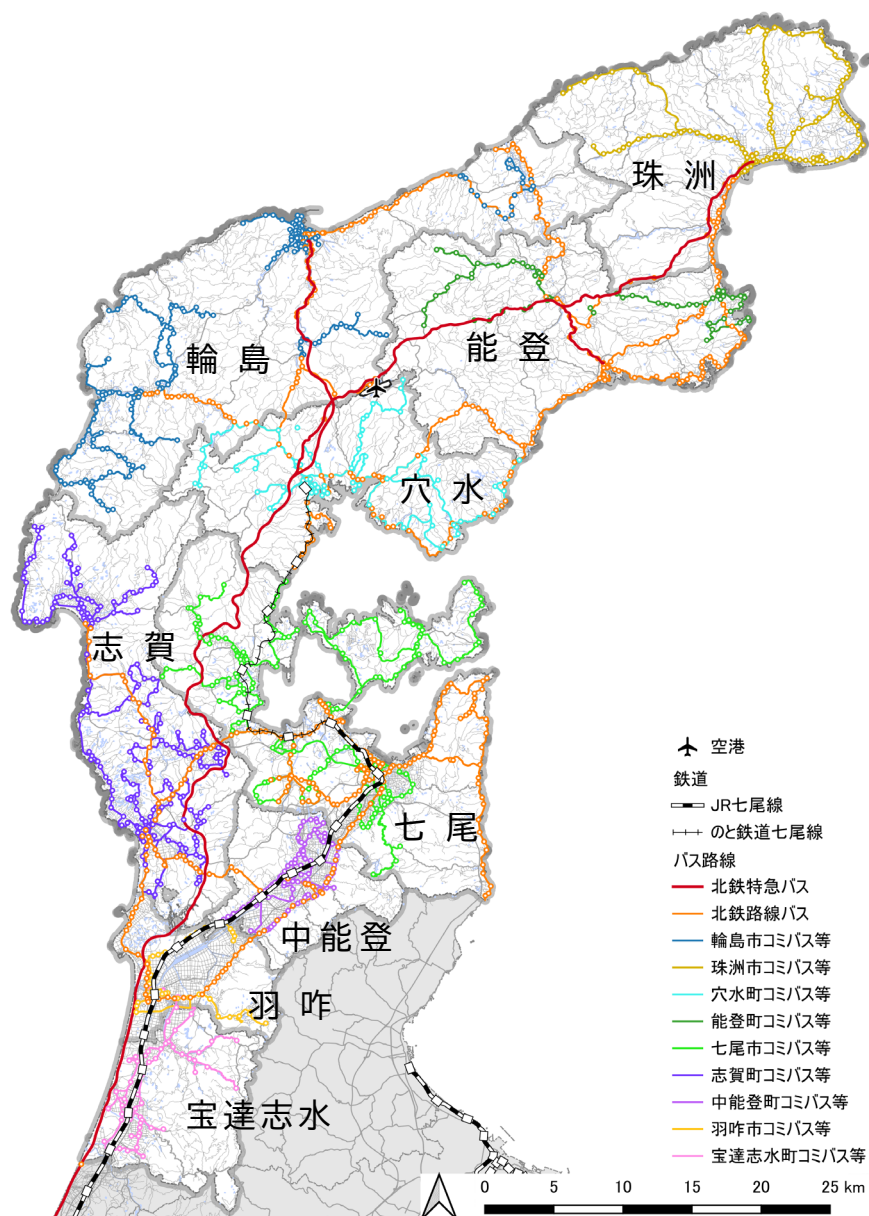
2) 公共交通ネットワーク

(1) 概要

能登地域では、JR七尾線やのと鉄道が運行されているほか、北鉄特急バスが金沢市と奥能登地域を結び、一般路線バスや各市町運営のコミュニティバス等がバス交通網を形成しています。

令和6年能登半島地震の発災直後は、道路の寸断等により運休する路線がありましたが、道路の復旧や迂回運行の実施等により、一部を除き運行を再開しています。

【公共交通ネットワークの状況（令和6年9月6日時点）】



※令和6年9月6日時点で運休している路線は非表示。

出典：各市町提供データ、国土数値情報

Point: 奥能登地域の一部のバス路線では、道路の寸断による迂回運行が継続しており、通常運行の早期再開が課題。

【公共交通ネットワークの一覧 (1/2)】

事業者名	系統名		運行区間			備考
	愛称	系統	起点	経由	終点	
JR西日本	-	七尾線	津幡駅	七尾駅	和倉温泉駅	
のと鉄道	-	七尾線	七尾駅	和倉温泉駅	穴水駅	
北鉄特急バス	-	輪島特急線	金沢駅	のと里山空港	輪島マリンタウン	
	-	珠洲特急線	金沢駅	のと里山空港	珠洲鉢ヶ崎	運休中
	-	珠洲宇出津特急線	金沢駅	のと里山空港	すずなり館前	運休中
北鉄奥能登バス	-	輪島線	門前總持寺前	二俣	市立輪島病院	
	-	穴水線	穴水病院	荒屋	門前總持寺前	
	-	穴水輪島線	穴水病院	市の坂	輪島マリンタウン	
	-	鹿島線	穴水病院	のと里山空港	輪島マリンタウン	
	-	鹿島線	穴水病院	新崎崎出	曾福	
	-	町野線	市立輪島病院	町野・柳田	能登高校南	
	-	宇出津珠洲A線	珠洲鉢ヶ崎	小本町	能登高校南	
	-	宇出津珠洲B線	珠洲鉢ヶ崎	十八束	能登高校南	
	-	宇出津珠洲C線	飯田高校下	上町	鶴川駅前	
	-	穴水珠洲B線	穴水病院	十八束	松波城址公園口	
	-	穴水珠洲C線	能登瑞穂	小木港	飯田高校下	
	-	穴水宇出津A線	穴水病院	竹太・東山	鶴川駅前	
	-	穴水宇出津B線	穴水病院	岩車	能登町役場前	
	-	穴水宇出津C線	穴水病院	能登瑞穂	能登町役場前	
	-	穴水宇出津C線	穴水駅前	のと里山空港・柳田天坂	能登町役場前	
北鉄能登バス	-	穴水東部線	前波南	岩車	穴水病院	
	-	穴水東部線	穴水駅前	野並	竹太	
	-	穴水東部線	穴水病院	中旭ヶ丘	旭ヶ丘2区	
	-	富来線	羽咋駅	高浜	富来	
	-	後山線	志賀中学校	宿女	能登部駅前	
	-	高浜線	七尾中学校	大津口・高浜	志賀中学校	
	-	羽七東線	七尾中学校	七尾駅・アルプラザ	羽咋駅	
	-	羽七東線	七尾中学校	鹿島	羽咋駅	
能登島交通	-	崎山循環線	七尾駅	鹿渡島	七尾駅	
	-	脇線	七尾駅	花園口	脇	
	-	和倉線	七尾駅	食祭市場	和倉温泉	
	-	三階線	七尾駅	白馬口	サンビーム日和ヶ丘	
	-	満仁線	七尾駅	白馬口	吉田・七原口	
	-	曲線	公立能登総合病院	曲	のとしま臨海公園	
	-	南線	大橋駐車場	田尻・久木	マリンパーク島の湯	
	-	祖母ヶ浦線	マリンパーク島の湯	野崎口	祖母ヶ浦	
輪島市	のらんけ+ (プラス)	-	-	-	-	無償運行・区域運行
	愛のりバス	山本コース	房田口	輪島市役所	市立輪島病院	無償運行
		西保コース	雑座	鶴入	市立輪島病院	無償運行
		与呂見コース	上与呂見	松尾	三井駅	無償運行
		金蔵・東大野コース	改善センター前	町野郵便局前	改善センター前	無償運行
		久川コース	久川	池田	門前中学校	無償運行
		七浦コース	鶴山	浦上	門前中学校	無償運行
	おでかけバス	安代原・西円山コース	門前	安代原	北鉄西円山	
		猿橋・小石コース	門前	猿橋	小石	
		深見・六郎木コース	門前	深見	六郎木	
		二又・入山コース	門前	二又	入山	
珠洲市	すずバス	まちなかルート	すずなり館前	飯田小学校	すずなり館前	無償運行
		三崎飯田ルート	大屋	すずなり館前	飯田わくわく広場	無償運行
		狼煙飯田(海)ルート	木の浦	小泊港	飯田わくわく広場前	無償運行
		狼煙飯田(山)ルート	狼煙	岡田	飯田わくわく広場前	無償運行
		狼煙大谷ルート	-	-	-	運休中
		大谷飯田ルート	珠洲塩田村	大谷小中学校	飯田わくわく広場前	無償運行
		若山飯田ルート	北山	真吉口	飯田わくわく広場前	無償運行
		宝立ルート	-	-	-	運休中
穴水町	市街地循環バス	-	穴水駅	穴水総合病院	穴水駅	無償運行
	見守りバス	諸橋・兜・住吉ルート	穴水町役場	穴水総合病院	穴水町役場	無償運行
		下唐川・河内・志ヶ浦ルート	穴水町役場	穴水総合病院	穴水町役場	無償運行
		志ヶ浦ルート	穴水町役場	穴水総合病院	穴水町役場	無償運行
	外出支援バス	黒崎線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行
		竹太線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行
		伊久留線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行
		東山線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行
		唐川線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行
		四村線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行
		四村線	沿線地域	中心部クリニック	穴水総合病院	無償運行

【公共交通ネットワークの一覧 (2/2)】

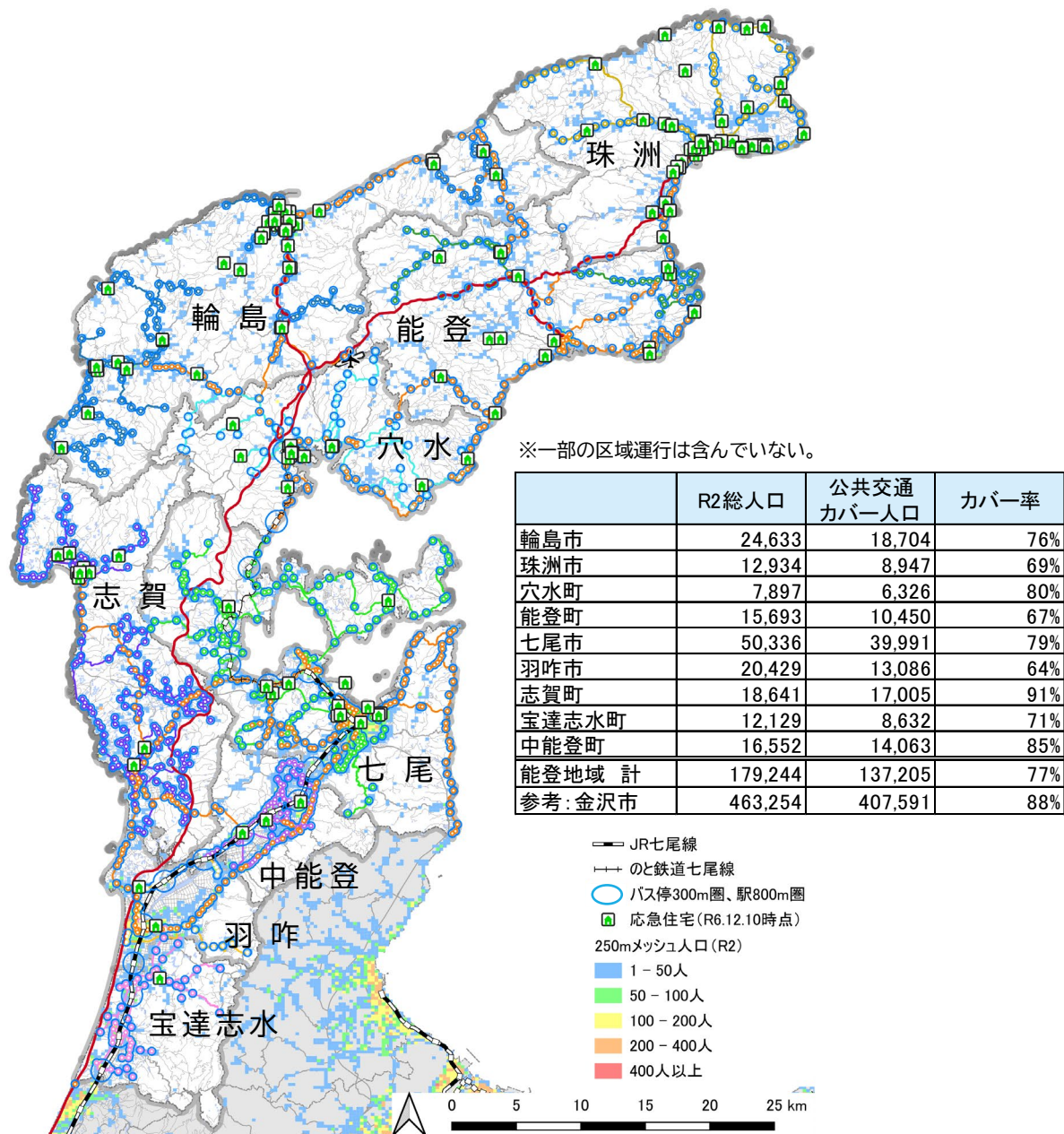
事業者名	路線名		運行区間			備考
	愛称	系統名	起点	経由	終点	
能登町	町内バス	うちうら線	四方山	松波	駒渡ポケットパーク	
	住民混乗 スクールバス	中斉線	中斉丑屋地	寺分	笹ゆり荘	運休中
		合鹿線	駒渡ポケットパーク	上町	笹ゆり荘	運休中
		久田線	桐畑	久田	笹ゆり荘	運休中
		柳田線	尻田谷内	上河内	笹ゆり荘	
		金山十郎原線	金山	西谷	笹ゆり荘	
	予約制乗合タクシー	上長尾・合鹿エリア	上長尾・合鹿エリア	-	宇出津	区域運行
		当目・柳田エリア	当目・柳田エリア	-	宇出津	区域運行
		柏木・中斉・宮地・鶴 町エリア	柏木・中斉・宮地・ 鶴町エリア	-	宇出津	区域運行
		瑞穂・鶴川エリア	瑞穂・鶴川エリア	-	宇出津	区域運行
		真脇・小木・白丸 エリア	真脇・小木・白丸 エリア	-	宇出津	区域運行
		不動寺・松波エリア	不動寺・松波エリア	-	宇出津	区域運行
七尾市	まりん号 順	-	七尾駅	ミナ. クル	七尾駅	
	まりん号 逆	-	ミナ. クル	七尾駅	ミナ. クル	
	やまびこ号	-	七尾駅	ふれあいセンター山 びこ荘	七尾駅	
	ぐるっとセブン 西	-	七尾駅	西三階	七尾駅	
	ぐるっとセブン 東	-	七尾駅	中挟町	七尾駅	
	田鶴浜地域バス	-	田鶴浜駅	伊久留七原口	田鶴浜駅	
	中島げんきバス	豊川方面	すこやか	萩谷	すこやか	
		笠師保方面	すこやか	笠師保駅	すこやか	
		鈍打・熊木方面	すこやか	鈍打高齢者センター	すこやか	
		西岸方面	すこやか	西岸駅	すこやか	
羽咋市	るんるんバス	市内循環コース	羽咋駅	道の駅のと千里浜	羽咋駅	
		余喜・鹿島路・越路 野コース	羽咋駅	鹿島路ふれあい センター	大町農村公園	
		神子原コース	羽咋駅	千石神社前	曾池町	
	のるまいかー	-	-	-	-	区域運行
志賀町	しかバス	まちなか循環線 志賀の郷ルート	志賀中学校前	総合体育館	高浜バスターミナル	
		まちなか循環線 里海ルート	高浜バスターミナル	西山台1丁目	高浜バスターミナル	
		まちなか循環線 里山ルート	高浜バスターミナル	文化ホール	高浜バスターミナル	
		志加浦線	福浦港	高浜バスターミナル	文化ホール	
		土田東回り線	徳田	高浜バスターミナル	文化ホール	
		土田西回り線	矢田集会所	高浜バスターミナル	文化ホール	
		堀松・上熊野線	長田	高浜バスターミナル	文化ホール	
		加茂線	出雲口	高浜バスターミナル	文化ホール	
		下甘田線	やすらぎ荘	高浜バスターミナル	文化ホール	
		中甘田・甘田線	高浜バスターミナル	志賀小学校前	文化ホール	
		福浦線	福浦郵便局前	富来バスターミナル	とぎ地域福祉センター	
		福浦熊野病院利用 便	荒屋	富来バスターミナル	富来病院	
		熊野線	和光台	富来バスターミナル	とぎ地域福祉センター	
		樺造線	切留	富来バスターミナル	とぎ地域福祉センター	
		樺造病院利用線	切留	富来病院	富来バスターミナル	
		西浦・西海線	前浜	富来支所	富来バスターミナル	
		西浦病院利用便	前浜	富来病院	富来バスターミナル	
		増穂線予約制 のりあい交通	高爪山口	富来バスターミナル	とぎ地域福祉 センター	
		北回りルート	走入	宝達志水病院	宝寿荘	無償運行
宝達 志水町	コミュニティバス	東回りルート	所司原	宝達志水病院	宝達駅西口	無償運行
		南回りルート	宝達葛会館	免田駅	アステラス	無償運行
		山側ルート	坪山	宝達駅東口	羽咋病院	
	南北シャトル便	海側ルート	免田駅	宝達駅西口	羽咋病院	
	デマンドタクシー	-	-	-	-	区域運行
中能登町	おりひめバス	とりやコース	道の駅織姫の里 なかのと	古墳公園とりや	道の駅織姫の里 なかのと	
		ろくせいコース	道の駅織姫の里 なかのと	鹿西駐在所前	道の駅織姫の里 なかのと	
		かしまコース(こしじ)	道の駅織姫の里 なかのと	旧越路小前	道の駅織姫の里 なかのと	
		かしまコース(みお や)	道の駅織姫の里 なかのと	曾祢	道の駅織姫の里 なかのと	
	デマンドタクシー	瀬戸・花見月コース	瀬戸・花見月地区	つくしの里	良川駅	区域運行
		上後山・下後山コ ース	上後山・下後山 地区	-	能登部駅前	区域運行

※ネットワーク一覧とその運休状況は、令和6年9月6日時点のもの

(2) 公共交通の人口カバー状況

能登地域の公共交通カバー人口※は、137,205 人で、カバー率は 77%に留ま
っており（参考：金沢市における公共交通カバー率 88%よりも低い）、2割強の
住民が、公共交通沿線ではない「公共交通空白地域」※に居住しています。

【公共交通の人口カバー状況（令和6年9月6日時点）】



出典：令和2年国勢調査

Point：2割強の住民が公共交通空白地域に居住しており、輸送サービスの縮小に伴うさらなる交通空白地域の拡大が懸念される。

※公共交通カバー人口及び公共交通空白地域：「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課）においては、「公共交通沿線地域」として鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については800m、バス停については300m）を定義していることを参考に、公共交通カバー人口を鉄道駅800m、バス停300m圏域に居住する人口として定義。また、この公共交通沿線地域以外の地域を、本計画では「公共交通空白地域」として定義する。

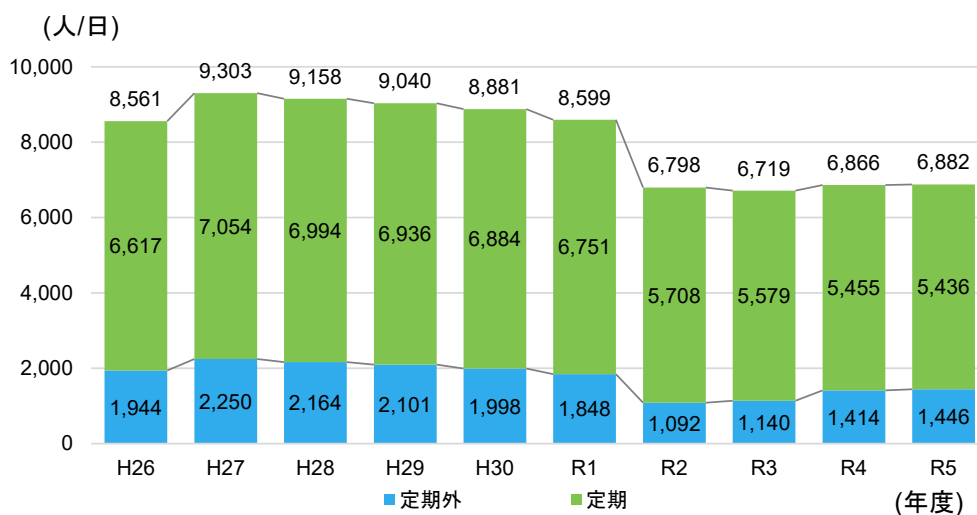
3) 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

① J R 七尾線

J R 七尾線の利用者数は、令和元年度までは緩やかな減少傾向にあり、令和2年度はコロナ禍の影響で大きく減少しました。その後の回復の動きは鈍い状況にあります。

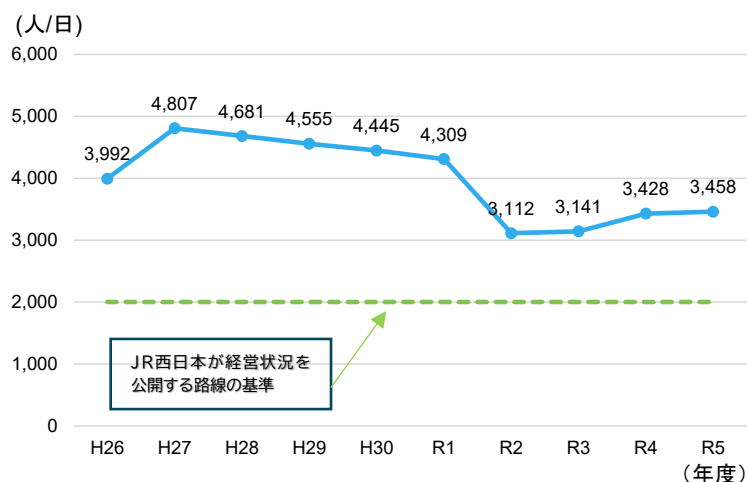
【J R 七尾線の年度別・券種別利用者数の推移】



出典：J R 西日本提供データ

J R 七尾線の輸送密度の推移を見ると、J R 西日本が経営状況を公開する路線の基準である 2,000 人/日は上回っているものの、コロナ禍以降の回復は鈍く、今後も人口減少等の影響に伴って減少が進んでいくことが懸念されます。

【J R 七尾線の年度別・輸送密度の推移】

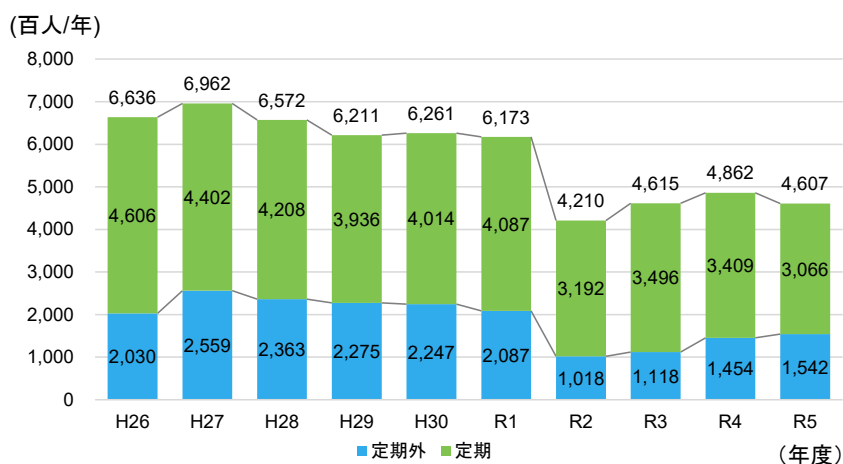


出典：J R 西日本提供データ

② のと鉄道

のと鉄道の利用者数は、令和元年度までは緩やかな減少傾向にあり、令和2年度はコロナ禍の影響で大きく減少しました。その後回復傾向が見られましたが、令和5年度は、令和6年能登半島地震の被災による運休等の影響で、再び減少に転じました。今後も人口減少等の影響に伴って利用者数の減少が進んでいくことが懸念されます。

【のと鉄道の年度別・券種別利用者数の推移】



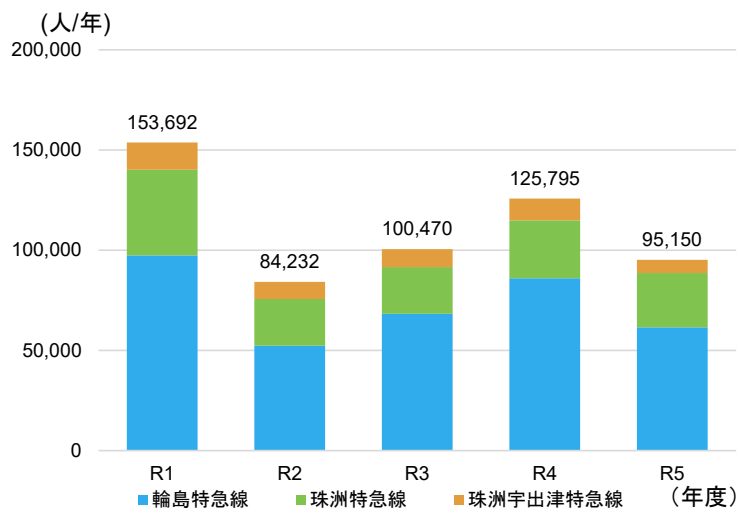
出典：石川県提供データ

Point：J R七尾線、のと鉄道ともに、コロナ禍の影響により、減少した利用者数の回復の動きは鈍く、今後も被災や人口減少等の影響に伴う利用者数の減少が懸念される。

(2) 特急バス

北鉄特急バスの利用者数を見ると、令和2年度はコロナ禍の影響で大きく減少しました。その後は徐々に回復傾向にありましたが、令和5年度は、令和6年能登半島地震の影響で運休が発生したため、再び減少しています。

【北鉄特急バスの年度別・路線別利用者数の推移】



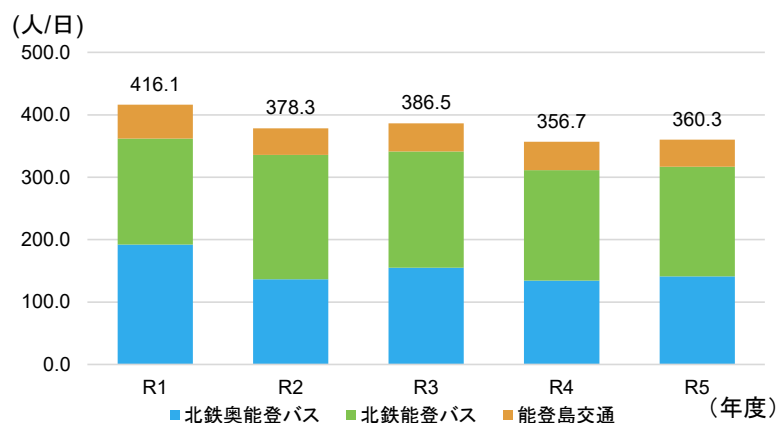
出典：北鉄奥能登バス提供データ

Point：コロナ禍の影響により、利用者数は半減。その後、回復傾向が見られたものの、今後は被災や人口減少等の影響に伴う利用者数の減少が懸念される。

(3) 一般路線バス

能登地域で路線バスを運行している、北鉄奥能登バス、北鉄能登バス、能登島交通の輸送量の推移を見ると、年々減少傾向にあります。

【路線バスの年度別・事業者別輸送量の推移】



※一般路線バスの集計年度は10～9月（例：R5年度の数値はR4.10～R5.9月）であるため、R6.1月発生の能登半島地震の影響が含まれていないことに留意。
輸送量とは、各路線が運んでいる旅客の人数（＝平均乗車密度×運行回数）を会社別に合計した値。

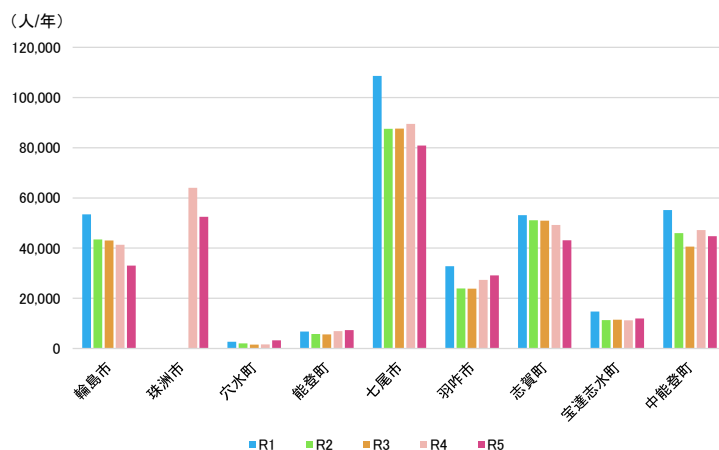
出典：各社提供データ

Point：利用者の減少傾向が見られ、今後も被災や人口減少等の影響に伴う利用者数の減少が懸念される。

(4) 各市町運営のコミュニティバス等

市町ごとのコミュニティバス等の利用者数を見ると、令和2年度以降はコロナ禍の影響により利用者数が減少している自治体が多くなっています。コロナ禍後の回復度合いは市町により傾向が異なりますが、令和6年能登半島地震の影響で、令和5年度に大きく減少した自治体も見られます。

【各市町運営のコミュニティバス等（スクールバス除く）の利用者数の推移】



※珠洲市は2022年からのデータ

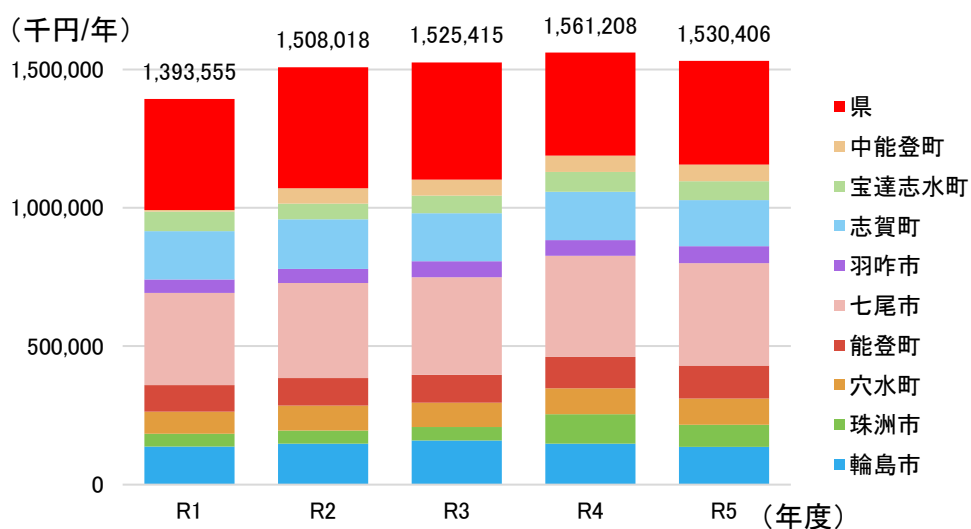
出典：各市町提供データ

Point：コロナ禍の影響により、利用者数が減少している市町が多い。今後、利用実態に合わせた持続的な運行維持が課題。

（５）公共交通に対する行政負担額

のと鉄道、能登地域で運行する一般路線バス（北鉄奥能登バス、北鉄能登バス、能登島交通）、各市町運営のコミュニティバス及びスクールバス等の県及び市町負担額の合計は、年間 15 億円程度となっており、年々増加傾向にあります。

【のと鉄道・一般路線バス・コミュニティバス等及びスクールバスの県・市町負担額の推移】



出典：県・各市町提供データ

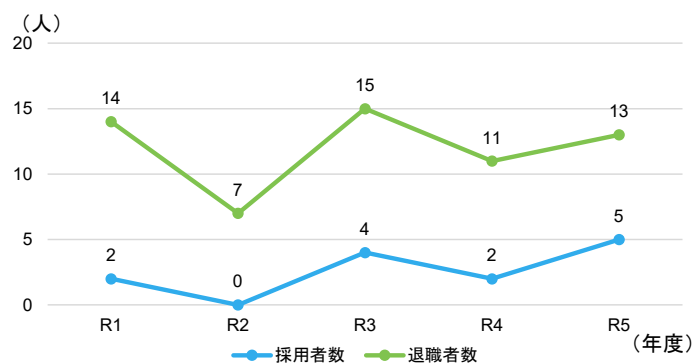
Point：公共交通の利用者数が減少している中で、一般路線バスやコミュニティバス等に対する県・市町の負担が増大していることから、持続可能かつ効率的な運行を模索していく必要がある。

(6) 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ます。また、令和6年6月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ます。

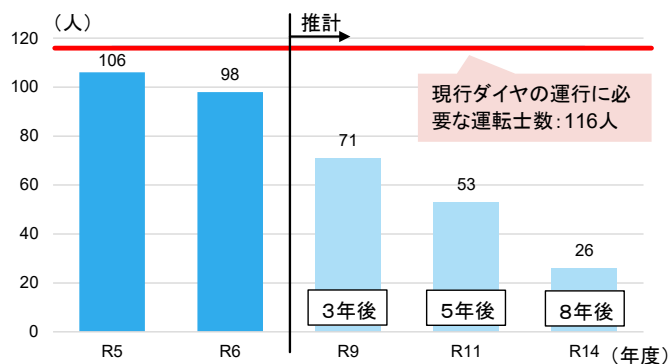
また、今後もこれまでと同様の人数が採用・退職すると仮定した場合、令和14年度には能登地域全体の運転士数が26人となり、深刻な運転士不足に陥ると推測されます。

【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

Point：路線バス事業者の深刻な運転士不足の状況が継続しており、今後さらに悪化すると予想される。運転士の確保とともに、他の輸送力も総動員していくことが必要。

(7) タクシー

能登地域では、令和6年10月1日時点で合計25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、6事業者が休業中または廃業しています。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台保有していましたが、被災後は合計173台となっており、保有台数が減少しています。特に輪島市では半減しています。

【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	4
	車両数	38	19
珠洲市	事業者数	2	3
	車両数	10	7
穴水町	事業者数	3	3
	車両数	11	10
能登町	事業者数	3	2
	車両数	16	19
七尾市	事業者数	5	5
	車両数	72	71
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	13
宝達志水町	事業者数	1	1
	車両数	9	9
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	25
	車両数	193	173

※被災前後で、6事業者が休業し、2事業者が新規許可を受けている。

※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6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6年3月31日時点での状況

出典：北陸信越運輸局資料

Point：地震の影響で複数のタクシー事業者が休業・廃業を余儀なくされており、サービスの低下が懸念される。

3. 地域公共交通の現状のまとめ及び問題点

能登地域の現状を踏まえ、被災前から抱えていた問題点と被災を機に発生または加速した問題点にわけて整理します。

	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・少子高齢化により、公共交通の利用者が減少を続けています ● 通学の足としての公共交通の便が限られ、保護者の送迎が負担となっています ● 路線の縮小等により、高齢者の通院や買い物等の移動サービスの低下・喪失が懸念されます	● 被災により<u>人口流出が加速</u>しています ● 被災により移動手段を失った被災者（交通弱者）が増加しています ● 道路の寸断等による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が懸念されます
 交通事業者	● 利用者減少及び採算悪化に伴い、生活に必要な公共交通路線の縮小・廃止の悪循環が生じています ● 路線バスの慢性的な運転士不足が継続しています	● 被災に伴う利用者減少によりさらなる<u>路線縮小・廃止の悪循環</u>が懸念されます ● 運転士自身の被災・避難による<u>運転士不足の深刻化</u>が懸念されます ● 被災により施設等に甚大な被害が生じ、復旧に多額の費用が発生しています
 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となっています ● 公共交通に係る<u>行政負担経費が増大</u>しています ● 通学や通院等の生活の足が確保されないことが、<u>中長期的な人口流出及び地域衰退の遠因</u>となり得ます	● 被災によりコミュニティバス等の<u>自治体での単独維持が困難</u>になり、交通空白の拡大が懸念されます ● <u>復興まちづくりに合わせた移動手段の確保</u>が必要です ● <u>観光振興など地域活性化に向けた移動手段の確保</u>が必要です

4. 能登地域の地域公共交通において解決すべき課題

前ページで示した問題点を踏まえ、能登地域における公共交通において解決すべき課題を下記5点に整理します。

1. 金沢市と各地域を結ぶアクセス向上が必要

南北に長い能登半島では、能登の各市町と金沢市や七尾市など中心地域とのアクセス向上が求められ、大動脈となる**広域基幹交通（鉄道及び特急バス）を確実に確保**することが、能登の創造的復興に必要不可欠です。また、市町間をまたぐ通学や通院等の住民の足としてのみならず来訪者の二次交通等として重要な役割を担う地域幹線交通の維持・確保も必要です。

2. 復興フェーズに合わせた移動手段の確保が必要

能登地域の広範囲に分布する中山間部や人口の少ない地域では、必ずしも公共交通が行き届いておらず、移動が困難な住民が存在しています。また、復興のフェーズに合わせて集落・住宅や公共施設立地など都市構造も変化することが考えられ、こうした**移動ニーズの変化にも柔軟に対応する移動手段の確保**が必要です。

3. 地域特性に応じた新たな交通システムの確立が必要

運転士不足を踏まえ、地域ごとの移動ニーズに応じた多様な交通手段を組み合わせた効率的な交通システムが必要です。特に、市町間をまたぐA I オンデマンド交通など**新たな交通手段**の導入について検討していく必要があります。

4. 関係自治体及び事業者の連携による持続可能な運行体制の構築が必要

能登地域の公共交通は、利用者の減少と運転士不足の状況の中で、一般路線バス、タクシー、各市町運営のコミュニティバス等の多様な交通手段が個別で輸送を行っている状況で、必ずしも十分な連携がなされていません。慢性的な運転士不足や行財政負担の増加に適切に対応するためには、自治体間の連携や民間事業者との協働による**広域的な交通マネジメント**により、効率的かつ持続可能な運行体制の構築が必要です。

5. 観光資源を活かした交通利便性の向上が必要

能登半島が元来持っている豊富な観光資源の復興に合わせ、**来訪者が利用しやすい公共交通**による周遊ルートや乗り換え拠点の整備、さらには交通拠点から観光地への二次交通の充実等を通じて、復興を下支えしていくことが必要です。

III 能登地域の公共交通が目指す将来像及び基本方針

1. 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交通が実現したら・・・

若者・子育て世代にとっては・・・

- 親の送迎が難しく、希望する学校への進学や部活動を諦めていた学生は、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
- 子どもやお年寄りの送迎をする時間が多かった保護者にとっても送迎の負担が軽減されます
- 小学校から高校まで公共交通で安心して通えることで、若者・子育て世代が通学環境の心配なくその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
- 買い物を家族の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
- 日常生活を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

2. 将来像の実現に向けた基本方針

前述の課題を踏まえ、能登地域の公共交通が目指す将来像の実現のため、以下3点を基本方針として定めます。

1) 持続可能な公共交通ネットワークの確立

- 利用者の多様な移動ニーズに応える交通ネットワークの確立を目指します。特に、能登地域の南北を結ぶ鉄道や特急バスなどの広域基幹交通を確実に維持・確保し、金沢市や七尾市等との結びつきを保持します。これにより、市町間をまたぐ通勤・通学や医療・買い物といった日常生活の基盤を支えるだけでなく、観光客の誘致をはじめとする交流人口の創出・拡大につなげます。
- 地域幹線交通、地域内交通においても、利用実績データに基づく路線バスの再編、AI技術を活用したオンデマンド交通の導入、タクシーによるきめ細かな輸送、公共ライドシェアなど自家用車による輸送の提供といった新しい交通手段や制度も含め、地域内の輸送資源を最大限に活用して日々の移動手段を確保します。
- 交通事業者や複数の自治体が相互に協力し合うことで、持続可能な運営体制を確立します。これにより、広域かつ低人口密度の能登地域の特性を活かし、複数市町による共同運行及び運行体制の整備も含め、効率的かつ柔軟な交通体系を目指します。

2) 利用者目線に立った公共交通サービスの提供

- 高齢者や交通弱者を含む幅広い年齢層の住民が利用しやすい柔軟な仕組みを構築します。
- 来訪者にとっても直感的に利用可能な公共交通を整備し、利用者の視点に立った情報提供や乗り換え環境の改善を図ることで、日常生活と観光振興を両立する公共交通ネットワークの実現を目指します。
- 鉄道やバスの乗り継ぎ等公共交通同士をシームレスに接続する仕組みを導入し、住民と来訪者の双方にとって利便性を向上させます。
- さらに、公共交通が魅力あるものとして持続するには、住民自らが公共交通に慣れ親しみ、乗ってもらうことで地域の足を支えるという意識醸成が重要です。そのため、住民・利用者、交通事業者、行政の三者が共に公共交通を大事にし、育てていく機運を創っていきます。

3) 能登の創造的復興と活性化に資する公共交通の実現

- 能登地域の創造的復興と活性化には、地域特有の魅力を活かした観光誘客に資する公共交通が重要であることから、被災地域へのアクセス確保を進めるとともに、[交通拠点と観光資源を結ぶ公共交通ネットワークを整備](#)します。
- さらに、来訪者が移動しやすい環境を整えることで、地域の社会活動を活性化させ、[地域内外の人々が交わる機会を創出](#)します。住民の生活基盤を支えるだけでなく、地域外からの人流を誘発し、[移住者や観光客等呼び込む](#)ことで、能登の豊かな自然と文化を生かした[交流人口の拡大](#)など、新たな価値の創出を目指します。

3. 計画の構成（第一次計画、第二次計画）

被災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、令和6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」として取りまとめることとし、令和7年度にかけて、災害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地域公共交通の再構築を「第二次計画」として取りまとめます。

（1）広域基幹交通の構築（第一次計画）

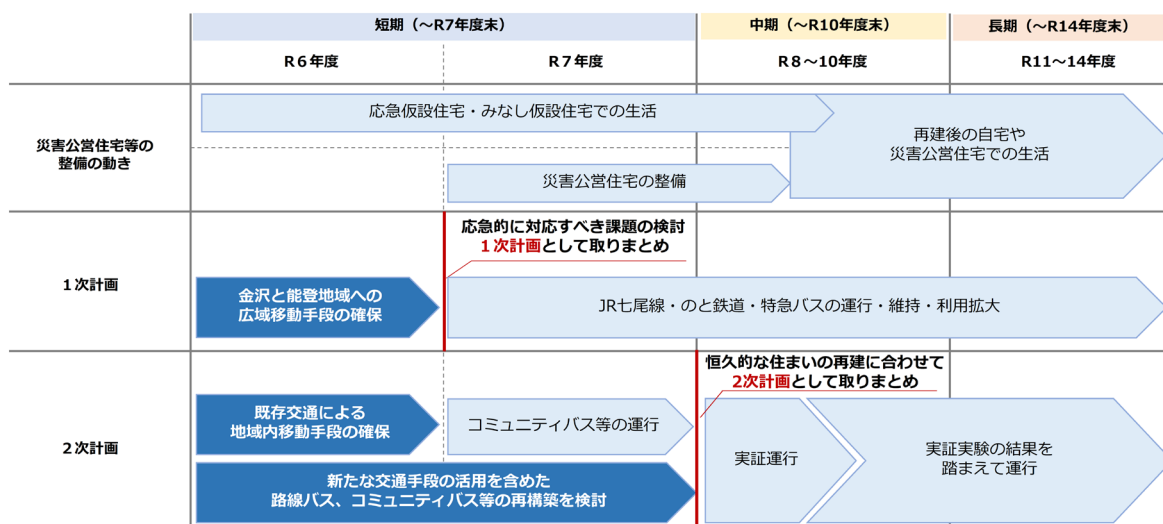
能登地域の公共交通が目指す将来像を実現するため、南北の「大動脈」となる広域基幹交通の構築を最優先課題とします。JR七尾線、のと鉄道及び金沢と能登を結ぶ特急バスを広域基幹交通と位置付け、その確保・維持及び利用の拡大を図ります。

この路線は、地域内外の主要生活拠点や交通結節点を結ぶだけでなく、金沢との直接的なアクセスを確保し、能登地域全体の社会・経済活動を支える重要な基盤です。利便性の高いダイヤ編成を行うことで、通勤・通学や買い物など住民の移動を支えるとともに、フィーダー路線との接続を強化し、周辺地域住民の利用機会も広げます。また、観光需要を取り込むため、沿線の観光資源を活かした施策を展開し、新たな利用者の掘り起こしを目指します。これらにより、広域基幹交通の構築を図ります。

（2）輸送資源の総動員による地域公共交通の再構築（第二次計画）

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及び広域基幹交通からの二次交通として、利用者のニーズを丁寧に汲み取りながら、能登の復旧・復興の姿を見据えた地域公共交通のり・デザイン（再構築）を行います。その際、能登地域における輸送資源を最大限活用するとともに、新たな交通手段による移動を確保し、住民や来訪者の移動ニーズに合わせた柔軟かつ機動的な地域公共交通の実現を図ります。

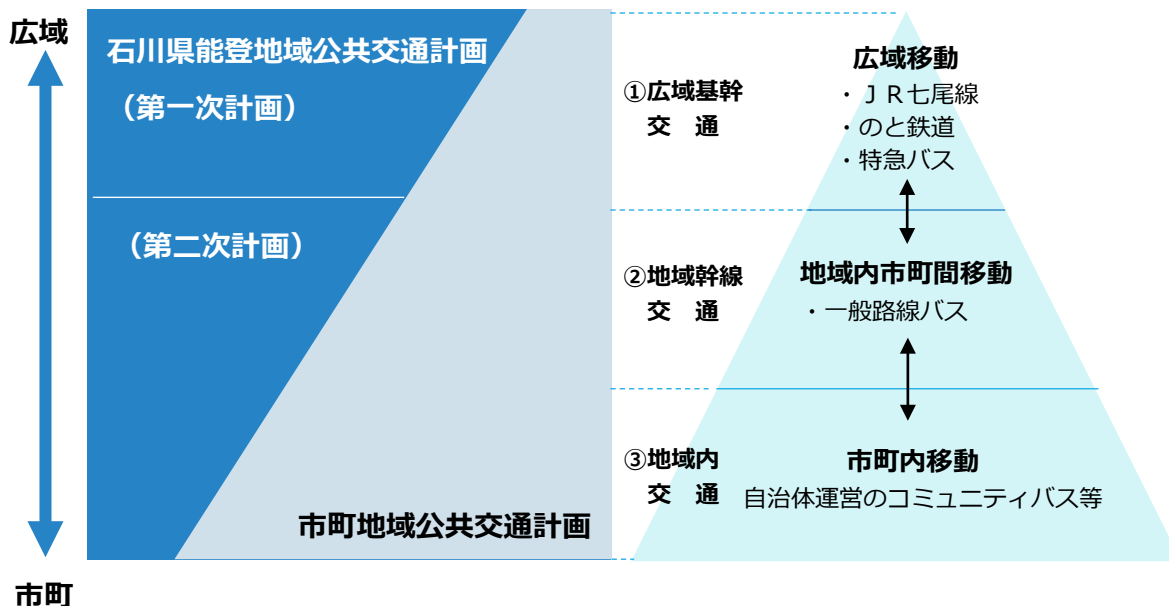
【第一次計画・第二次計画の位置づけ】



4. 将来像実現のために地域が目指す公共交通ネットワーク

将来像実現のために地域が目指す交通ネットワークを下記３点に整理し、持続性のある公共交通ネットワークの構築を目指します。

【公共交通ネットワークの階層構造及び計画の役割分担】



【関係者の主な役割】

主体	関係者の主な役割
国（運輸局）	・ 地域公共交通の維持・確保・改善及び新たな交通手段の導入検討等に向けた財政的な支援 ・ 地域公共交通の持続性を高めるための情報提供やアドバイス など
石川県	・ 広域基幹交通や地域幹線交通の維持・確保・改善に向けた施策の検討・実施 ・ 新たな交通手段の導入検討 ・ 広域基幹交通や地域幹線交通の関係者調整 など
市町	・ 地域幹線交通や地域内交通の維持・確保・改善に向けた施策の検討・実施 ・ 新たな交通手段の導入検討 ・ 広域基幹交通や地域幹線交通の維持・確保・改善に向けた調整・協力 ・ 地域内交通の関係者調整 など
交通事業者	・ 安全な運行の提供 ・ 担い手の確保及び労働環境向上等の取組推進 ・ 公共交通の利用促進のための企画運営等による新規需要の掘り起こし など
住民・関係団体	・ 日常生活や地元行事等における公共交通の積極的な利用・活用 ・ 多様な移動手段を確保するための取組への参加 ・ 市町や交通事業者等の関係者と連携した新たな交通手段の導入検討 など

【公共交通の位置づけ及び主な役割と方向性】

位置づけ	公共交通	主な役割と方向性
①広域 基幹交通	J R七尾線	地域内外の往来と通勤・通学をはじめとする広域移動を支える手段として、利便性の向上及び駅の機能強化等を図り、持続可能な運行を目指します。
	のと鉄道	地域内外の往来と通勤・通学をはじめとする広域移動を支える手段として、J R七尾線等との円滑な接続などの利便性向上及び駅の機能強化等を図り、持続可能な運行を目指します。
	特急バス	金沢から直接奥能登へ移動する唯一の交通手段であり、地域内外の往来や広域移動を支える交通手段として、のと鉄道等との円滑な接続などの利便性向上を図り、持続可能な運行を目指します。
②地域 幹線交通	一般路線バス (地域間幹線)	各市町の主要拠点（鉄道駅・商業施設・医療施設等）同士を結ぶ交通手段として持続可能な運行を目指すとともに、広域基幹交通との円滑な接続による利便性の向上を図ります。
	一般路線バス (上記以外)	各市町の主要拠点と集落・住宅地を結ぶ交通手段として持続可能な運行を目指すとともに、広域基幹交通や地域間幹線との円滑な接続による利便性の向上を図ります。
③地域内 交通	自治体運営の コミュニティ バス等	市町内や生活圏の移動を支える交通手段として持続可能な運行を目指すとともに、広域基幹交通及び地域幹線交通を補完する交通として可能な限りこれら交通との接続を図ります。

【地域間幹線系統における地域公共交通確保維持事業の必要性※】

事業者名	路線名	運行区間	位置づけ	必要性
北鉄奥能登バス	輪島特急線	金沢駅～のと里山空港～輪島駅前	広域基幹交通	金沢市からのと里山空港を通じて輪島市、穴水町、能登町及び珠洲市を結び、地域住民の生活交通及び地域外からの移動手段として重要な役割を担っている。地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
北鉄奥能登バス	穴水珠洲 C 線 (宇出津接続線)	穴水駅～のと里山空港～能登町役場前～すずなり館前	広域基幹交通	
北鉄奥能登バス	穴水珠洲 C 線 (珠洲接続線)	穴水駅～のと里山空港～珠洲鶴飼～すずなり館前	広域基幹交通	
北鉄能登バス	富来線	羽咋駅～高浜～富来	地域幹線交通	羽咋駅と富来を結ぶ路線であり、主に通学をはじめとする地域住民の生活交通として重要な役割を担っている。地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
能登島交通	曲線	公立能登総合病院～曲～のときま臨海公園	地域幹線交通	七尾市と能登島を結ぶ路線であり、主に沿線の通院をはじめとする地域住民の生活交通として重要な役割を担っている。地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

※国土交通省「地域公共交通確保維持事業」に基づく運行費等の支援のため、補助システムの必要性等を記載。

IV 第一次計画における施策体系

1. 広域基幹交通の構築に係る基本方針

(1) 基本方針1：持続可能な公共交通ネットワークの確立

J R七尾線、のと鉄道及び金沢と奥能登を結ぶ特急バスは、能登地域の各市町相互間及び金沢を結ぶ広域基幹交通であり、南北に長い能登半島における交通の骨格を形成しています。安全運行を確保するための取組を推進するとともに、業務効率化による経営安定化や交通を支える担い手の確保による、持続的な広域交通ネットワークを構築します。あわせて、国・県・市町が協調して、路線維持への支援を行います。

さらに、地域公共交通を支えるためにはクルマを持たない高齢者や高校生だけでなく、多くの人の利用が必要不可欠です。地域公共交通を身近に感じてもらうための意識啓発等を通じ、公共交通を利用するライフスタイルへの転換を図ることで公共交通ネットワークの持続性を高めます。

(2) 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

地域内外の移動を支える広域基幹交通の交通結節点となる七尾駅、穴水駅及びのと里山空港等は能登地域の主要拠点として、重要な役割を持っています。そのため、これら交通結節点においては、多様な交通が円滑に接続し、快適に利用できるよう駅及び主要バス停の待合環境の改善等による拠点化及び利便性向上を図ります。

また、デジタル技術等を活用しながら、交通手段同士のシームレス化（継ぎ目のない移動）の実現や住民や来訪者にとってわかりやすい情報提供、バリアフリー化、外国人観光客の受入環境整備等も含め、誰もが公共交通を利用しやすい環境づくりを推進することにより、広域基幹交通の利便性向上を図ります。

(3) 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

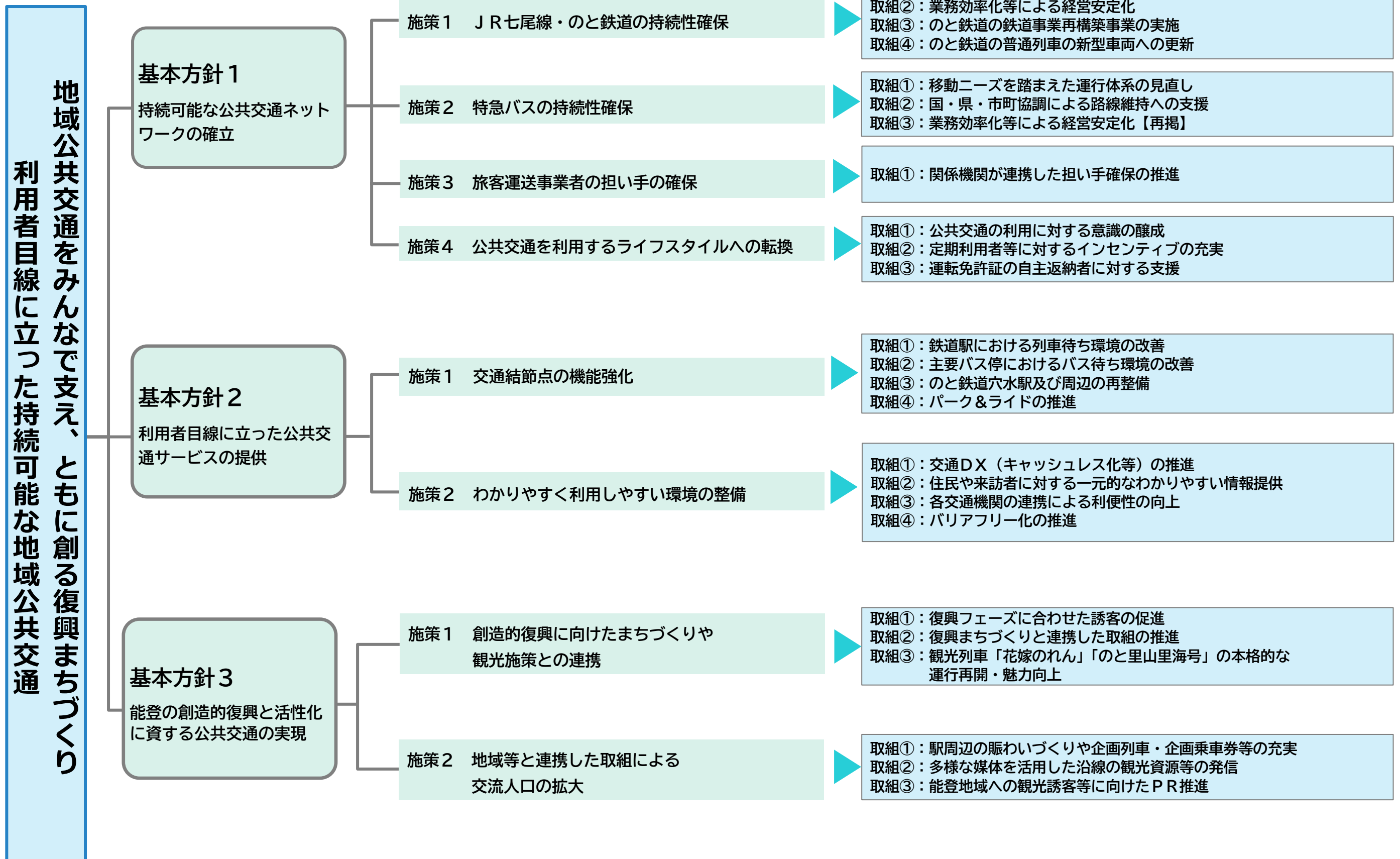
地域公共交通を持続的に維持・確保していくためには地域全体で支えあい、まちづくりと合わせて柔軟に創りあげていくことが必要です。そのため、復興まちづくりや観光施策と地域公共交通との連携を図ります。

さらに、地域と連携した公共交通施策の展開により、地域内外の多くの人が楽しく外出したくなるような取組を推進し、能登地域における交流人口の拡大を図ります。

V 将来像の実現に向けた施策・取組

1. 施策体系

目指す将来像



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1 JR七尾線・のと鉄道の持続性確保

【具体的な取組】

取組①：安全運行の確保

- ・ 鉄道事業の根幹である安全対策の徹底を図るため、鉄道施設や車両の適切な更新・維持管理を進めるとともに、日常の社員教育や非常時を想定した訓練を着実に実施し、安全管理体制の維持に努めます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	継続実施				

取組②：業務効率化等による経営安定化

- ・ 輸送の安全性の確保を最優先に、安定的な運行と利便性の確保に配慮しながら、デジタル技術等も活用し、業務の効率化、省力化等に取り組み、長期にわたり安定した経営を維持できる体制を構築します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	継続実施				

取組③：のと鉄道の鉄道事業再構築事業の実施

- ・ のと鉄道が行う鉄道施設等の整備及び維持管理に要する経費を、国の支援を活用しながら県及び沿線市町で負担するほか、鉄道事業者、県及び沿線市町が連携し、利用促進・利便性向上に取り組みます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	●	●	●	-	実施計画に基づき実施				

取組④：のと鉄道の普通列車の新型車両への更新

- ・現在の液体式気動車に代わり、振動の抑制による乗り心地の改善、加速性能の向上による速達性の確保が期待でき、カーボンニュートラルの要請に応える環境性能にすぐれた電気式気動車を導入します。
- ・地域住民や観光客が愛着を持ち利用したくなる車両となるよう、車体にキャラクターをデザインしたラッピングを施す等の工夫を凝らします。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	製造	新型車両導入（順次運行）			

施策2 特急バスの持続性確保

【具体的な取組】

取組①：移動ニーズを踏まえた運行体系の見直し

- ・奥能登地域と金沢を直接結ぶ特急バスは、路線再編による双方向からの往来回数の維持に努めるとともに、需要が高い時期の直通便の運行を検討する等、利用状況や移動ニーズ等に応じて、ダイヤやルートを見直し継続的な運行に取り組めます。（地域公共交通利便増進事業）

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
-	●	●	●	-	見直し・運行				

取組②：国・県・市町協調による路線維持への支援

- ・特急バスの安全性や安定性、持続性を確保するため、国・県・市町が協調し、運行に要する経費を継続的に支援します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
●	●	●	○	-	継続実施				

取組③：業務効率化等による経営安定化

- ・輸送の安全性の確保を最優先に、安定的な運行と利便性の確保に配慮しながら、デジタル技術等も活用し、業務の効率化、省力化等に取り組み、長期にわたり安定した経営を維持できる体制を構築します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	継続実施				

施策3 旅客運送事業者の担い手の確保

【具体的な取組】

取組①：関係機関が連携した担い手確保の推進

- ・採用情報の発信力強化や業界全体のイメージアップに向けた広報活動等を関係機関が一体となって取り組みます。
- ・行政においては、第二種運転免許取得費に係る支援や就職説明会の開催費支援等を検討し、地域全体で公共交通の担い手確保を図ります。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
●	●	●	●	○	担い手確保の推進				

施策4：公共交通を利用するライフスタイルへの転換

【具体的な取組】

取組①：公共交通の利用に対する意識の醸成

- ・自家用車から公共交通への利用の転換を図るため、企業・学校などの多様な主体への働きかけや公共交通を使うメリット等の情報発信等を行います。
- ・児童を対象とした無料乗車体験の実施や地域住民の駅の環境美化活動への支援など、公共交通に対する愛着や親しみなど意識醸成につながる取組を推進します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	●	●	●	○	継続実施				

取組②：定期利用者等に対するインセンティブの充実

- ・定期券利用者等への既存の運賃割引を継続して実施するとともに、沿線企業等に対し、自家用車で通勤する社員の鉄道・バス利用を働きかけるなど、より一層地域住民向け利用促進に取り組みます。
- ・新たに ICOCA 定期券利用者への特典付与や行政による通勤費助成を検討し、さらなる地域住民の利用を促進します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
-	●	●	●	○	既存制度の継続実施・新たな制度検討・実施				

取組③：運転免許証の自主返納者に対する支援

- ・運転免許証返納者への支援制度の拡充や周知強化を図ることで、運転に不安を抱える高齢者の交通事故リスクを軽減するとともに、公共交通の利用を促進します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	●	○	○	支援制度の拡充・周知				

3. 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

施策1：交通結節点の機能強化

【具体的な取組】

取組①：鉄道駅における列車待ち環境の改善

- ・各駅において、列車運行状況の案内の充実や駅及び駅周辺施設における学習室やワークスペースの整備など、居心地の良い空間形成に取り組みます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	検討・整備				

取組②：主要バス停におけるバス待ち環境の改善

- ・鉄道駅や空港等の主要バス停におけるバス待ち環境の改善を図ります。
- ・特に、のと里山空港においては、地域住民だけでなく県内外から多くの来訪者が訪れる拠点となっており、待合スペースの確保やスマートバス停の導入等による案内の強化等を検討します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	検討・整備				

取組③：のと鉄道穴水駅及び周辺の再整備

- ・のと鉄道終着駅であり、奥能登の玄関口でもある穴水駅及び周辺施設の再整備を実施し、交通結節点としての機能強化及び利便性の向上を図ります。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	●	●	○	検討・整備				

取組④：パーク＆ライドの推進

- ・ 駅周辺等の公営駐車場料金の無料化又は軽減を図るとともに、駐車場情報の周知を強化することで、自家用車から鉄道等への乗り換えを促すパーク＆ライドを推進します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
-	○	●	○	-	駐車場料金の無料化又は軽減、情報発信				

施策2 わかりやすく利用しやすい利用環境の整備

【具体的な取組】

取組①：交通DX（キャッシュレス化等）の推進

- ・ 鉄道・バスにおけるキャッシュレス化（ICOCA、クレジットカードタッチ決済、デジタル乗車券等）や様々な移動サービスを最適に組み合わせて経路検索から予約、決済等を一括で行うMaaSアプリ等の普及、オープンデータ化等の交通DXを推進し、利用者の利便性向上に取り組めます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
●	●	●	●	-	交通DXの推進				

取組②：住民や来訪者に対する一元的なわかりやすい情報提供

- ・ 能登地域の地域公共交通に関する情報等を一元的に表した総合時刻表やマップ等の作成・配布のほか、車両や駅、バス停におけるデジタル案内板や音声案内、それらの多言語化に取り組むなど、住民及び国内外からの来訪者が公共交通でスムーズに移動できるよう、わかりやすい情報提供を行います。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	●	●	●	-	検討・実施				

取組③：各交通機関の連携による利便性の向上

- ・鉄道やバス等の各交通機関のスムーズな乗り継ぎを可能にするため、交通事業者間で相互にダイヤ調整を行い、利便性の向上を図ります。
- ・地域住民だけでなく、来訪者もシームレスに移動できるよう、交通機関が連携した企画乗車券の販売等を検討します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	ダイヤ調整、交通機関連携企画乗車券の検討				

取組④：バリアフリー化の推進

- ・高齢者や障がいのある方、妊娠中の方、子供連れの方など、全ての人が安全で快適に鉄道やバス等を利用できるよう、旅客施設や車両等のバリアフリー化に取り組めます。
- ・また、こうしたバリアフリー施設を使用した適切なサービスの提供や社員等に対する教育訓練等のソフト対策も併せて取り組めます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	バリアフリー化の推進				

4. 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1：創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

【具体的な取組】

取組①：復興フェーズに合わせた誘客の促進

- ・ 発災当時の状況や復興に向けた歩みを伝えるのと鉄道の企画列車「語り部列車」について、観光列車「のと里山里海号」を活用するなど、内容の磨き上げを図るとともに、旅行会社への営業を強化します。
- ・ JR七尾線の特急「能登かがり火」を活用した能登復興応援ツアーの造成や販売等に取り組み、「今行ける能登」への誘客を促進します。
- ・ 能登の観光地を巡る定期観光バスの運行について、被災地の復興の状況やニーズを踏まえ、検討します。
- ・ 能登半島沿岸部のサイクリングルートの復旧・復興に合わせて、サイクルトレインの導入を検討します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	施策の検討・実施				

取組②：復興まちづくりと連携した取組の推進

- ・ 奥能登の玄関口である穴水駅について、関係者間で協議しながら、周辺施設の再整備や商店街等の再生と合わせて、駅の機能強化を行い周辺と一体となった利便性向上や賑わいの創出を図ります。
- ・ 和倉温泉の創造的復興に向けたまちづくりの動向を踏まえ、主要拠点への最適な公共交通の確保や駅の交通結節点としての機能充実等、必要な対応を検討します。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	●	●	○	検討・実施				

取組③：観光列車「花嫁のれん」「のと里山里海号」の本格的な運行再開・魅力向上

- ・JR七尾線の観光列車「花嫁のれん」、のと鉄道の観光列車「のと里山里海号」について、被災地の復興の状況を踏まえて本格的な運行再開を目指すとともに、引き続き、各列車を組み込んだ旅行商品の造成に取り組めます。
- ・「のと里山里海号」については、車内サービス見直し等による魅力向上を図ります。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
○	○	○	●	-	旅行商品造成・サービス見直し等				

施策2：地域等と連携した取組による交流人口の拡大

【具体的な取組】

取組①：駅周辺の賑わいづくりや企画列車・企画乗車券等の充実

- ・駅前イベント等を開催し、賑わい創出を図り、鉄道利用による能登への来訪を促進します。
- ・新たな需要の創出に向けて、地域のイベントや沿線の観光施設・商業施設と連携した企画列車の運行、企画乗車券の充実、その他利用促進キャンペーンの実施を検討します。
- ・能登半島地震で被災した子どもたちに笑顔を届けるため、一般財団法人ポケモン・ウィズ・ユー財団の協力のもと導入した、のと鉄道のポケモン列車を活用し、企画列車の運行や周遊イベントの開催など、さらなる利用促進を行います。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
-	●	●	●	●	駅周辺の賑わいづくり、企画列車等の検討				

取組②：多様な媒体を活用した沿線の観光資源等の発信

- ・各種メディアやSNSなど広報媒体を活用した駅周辺の観光施設や立ち寄りスポット（見どころや店舗等）の情報発信を行う等、鉄道の利用促進につなげます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
-	●	●	●	-	多様な広報媒体を活用した情報発信				

取組③：能登地域への観光誘客等に向けたPR推進

- ・能登地域の被災からの復興の状況を踏まえながら、関係機関が連携し、三大都市圏を中心とした旅行会社への営業活動の実施や能登地域全体の魅力を発信していくなど、能登地域への観光誘客等に取り組みます。

実施主体 (●：主な主体、○：関連する主体)					スケジュール				
国	県	市町	交通事業者	地域住民等	R7 年度	R8	R9	R10	R11
-	●	●	●	○	能登地域の魅力発信、観光誘客				

VI 計画の達成状況の評価

1. 達成状況の評価

計画を進めるにあたっては、P D C A (Plan・Do・Check・Action) のサイクルによる継続的な取組を行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。

毎年、石川県能登地域公共交通協議会（以下、協議会という）を開催し、協議会において各取組の実施状況および目標の達成状況を分析・評価します。各取組について得られた結果のほか、今後の各市町における復興の進捗状況、公共交通の利用状況、交通に関する技術革新の動向等によっては、協議会での議論を通じて計画内容の更新、見直し等を行います。

市町・交通事業者等の各実施主体においては、本計画および協議会の内容を踏まえた着実な取組の展開を進めるとともに、展開した施策についての検証や数値目標などのモニタリングを行い、次年度以降の施策展開への反映や、必要に応じて実施内容の見直しを行います。

また、計画最終年度には、計画期間中の取組および目標に対する評価等を行いつつ、さらなる公共交通ネットワークの強化に向け、計画の改定を行います。

2. 評価指標と目標の考え方

第一次計画の達成状況を評価するため、期間中に達成すべき目標値を定めます。

【評価指標と目標値】

指標	現況値 (R5)	目標値 (R14)	目標値の 考え方	計測方法
広域基幹交通の 利用者数 (JR 七尾線、のと鉄道、特急バス)	8,416 人/日	9,300 人/日	人口減少が見込まれる中でも、各取組により、広域基幹交通の利用者の増加を目指します。	交通事業者保有の 乗降データにより 毎年計測
広域基幹交通の 収支率 (のと鉄道、特急バス)	のと鉄道 35% 特急バス 72%	のと鉄道 37% 特急バス 72%	のと鉄道は、鉄道事業再構築の各取組により利用者増を図り、収支率の改善を目指します。 特急バスは、人口減少が見込まれる中でも、路線再編などの各取組により、地震前の水準維持を目指します。	交通事業者保有の 収支データにより 毎年計測
公的財政負担額 (石川県と能登地域の市町(4市5町)の公共交通に対する公的財政負担額の合計)	1,530 百万円/年	1,530 百万円/年	人口減少が見込まれる中でも、各取組により利用者増を図り、公的財政負担額の現状水準維持を目指します。	県及び各市町 財政負担実績に より毎年計測

VII 参考資料

1. 石川県能登地域公共交通協議会名簿

所属	氏名	備考
公立小松大学 サステイナブルシステム科学研究科教授	高山 純一	会長
石川県企画振興部長	高橋 実枝	
七尾市副市長	脇田 明義	
輪島市副市長	中山 由紀夫	
珠洲市副市長	金田 直之	
羽咋市副市長	川口 哲治	
志賀町副町長	庄田 義則	
宝達志水町副町長	松榮 忍	
中能登町参事兼総務課長	横井 正之	
穴水町副町長	宮崎 高裕	
能登町副町長	田代 信夫	
北陸信越運輸局交通政策部交通企画課長	新倉 孝礼	
北陸信越運輸局石川運輸支局長	猿谷 克幸	
北陸地方整備局金沢河川国道事務所長	五十川 泰史	
北陸地方整備局能登復興事務所長	杉本 敦	
石川県土木部道路整備課長	小寺 基	
石川県警察本部交通部首席参事官	宮永 裕嗣	
西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社地域共生室長	鹿野 剛史	
のと鉄道株式会社代表取締役社長	中田 哲也	
北陸鉄道株式会社取締役自動車部長	高橋 航	
能登島交通株式会社代表取締役社長	青山 邦一	
一般社団法人石川県タクシー協会専務理事	広瀬 道弘	
公益財団法人石川県老人クラブ連合会	干場 昌明	
石川県高等学校 PTA 連合会	吹上 良江	
石川県高等学校 PTA 連合会	杉木 彩子	
一般社団法人能登半島広域観光協会	多田 邦彦	
輪島商工会議所女性会	澤田 珠代	

2. 計画策定の経緯

会議等名	年月日	主な協議事項
第1回 石川県能登地域公共交通協議会	令和6年8月27日	・石川県能登地域公共交通計画の策定について ・能登方面特急バスの臨時ダイヤ変更について
市町アンケート調査の実施	令和6年9月9日 ～ 9月25日	・各市町で運行または費用負担している公共交通及びその他の輸送手段（スクールバス等）の現状について
第1回 共通ワーキンググループ	令和6年10月31日	・自動運転について ・ラストワンマイル施策に関する制度について ・公共交通協議会の進捗について
第1回 奥能登ワーキンググループ	令和6年10月31日	・特急バスについて ・奥能登地域を運行する公共交通の分析について ・持続的に地域交通を運営していくための体制づくりについて
第1回 中能登ワーキンググループ	令和6年11月8日	・JR七尾線の利用促進について ・中能登地域を運行する公共交通の分析について ・持続的に地域交通を運営していくための体制づくりについて
第2回 石川県能登地域公共交通協議会	令和6年12月24日	・第一次石川県能登地域公共交通計画（案）について
パブリックコメントの実施	令和7年1月20日～ 2月21日	・第一次石川県能登地域公共交通計画（案）について
第3回 石川県能登地域公共交通協議会	令和7年3月25日	・第一次石川県能登地域公共交通計画（案）について