

石川県能登地域公共交通計画 (第二次計画) 素案の概要

令和7年12月25日

令和7年度 第2回 石川県能登地域公共交通協議会

目 次

1. 石川県能登地域公共交通計画の概要

（1）計画策定の目的・計画の位置づけ | P02

（2）能登地域の公共交通の現状及び問題点 | P03

（3）能登地域の公共交通が目指す将来像 | P04

（4）将来像の実現に向けた基本方針 | P05

（5）第二次計画の検討に向けた課題・視点 | P06

2. 第二次計画策定に向けた方向性 | P07

3. 第二次計画策定の概要 | P09

4. 施策体系 | P10

5. 【参考】アンケート結果 | P13

1. (1) 計画策定の目的・計画の位置づけ

目的・背景

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

創造的復興プラン（抜粋）

(取組7) 利用者目線に立った持続可能な地域公共交通

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

〈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

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

(第一次) 令和7年度～14年度

(第二次) 令和8年度～14年度（石川県成長戦略及び復興プラン目標年次）

計画の位置づけ

県の上位計画や各市町地域公共交通計画等と整合を図る

石川県能登地域公共交通計画



石川県（上位計画）

- 石川県成長戦略
- 石川県創造的復興プラン

各市町

- 地域公共交通計画
- 復興プラン

1. (2) 能登地域の公共交通の現状及び問題点

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

1. (3) 能登地域の公共交通が目指す将来像

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

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

利用者目線に立った持続可能な地域公共交通が実現したら・・・

若者・子育て世代にとっては・・・

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

高齢者世代にとっては・・・

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

能登と他地域との往来は・・・

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

1. (4) 将来像の実現に向けた基本方針

将来像の実現に向けて、下記の基本方針で計画を策定。

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

基本方針1 | 持続可能な公共交通ネットワークの確立

基本方針2 | 利用者目線に立った公共交通サービスの提供

基本方針3 | 能登の創造的復興と活性化に資する公共交通の実現

第一次計画 **広域基幹交通の構築 (R6年度取りまとめ)**

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）

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）の具体的な課題

- 被災前より路線・ダイヤとも漸減傾向であり、震災後の道路状況や運転士不足の深刻化により、その傾向が加速化し、特に奥能登地域において被災前の全ての路線を維持することは困難な状況
- 一方で、高校生の通学や高齢者の通院等のクルマを運転できない方の生活交通として利用されている実態を踏まえると、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
- 具体的には、能登地域の公共交通ネットワーク全体が機能不全に陥る前に、大量輸送が必要な路線・時間帯を分析し、路線バスとして存続させる路線、代替手段（AIオンデマンド交通やコミュニティバス等との統合）により存続させる路線等を検討していく必要がある



検討における視点（案）

- 限られた輸送資源において、メリハリのある輸送の実現を検討
 - 定住を支えるため、高校生の通学・高齢者の通院に重点を置いた路線・ダイヤ
 - 仮設・復興公営住宅など新たな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
- 特に、時間制約のより強い朝の通学輸送（上記①）の利便を優先した路線・ダイヤの確保を検討（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）

2. 第二次計画策定に向けた方向性

R7.8.27
令和7年度第1回協議会資料

【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

※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）

◇ 基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの確立

検討の方向性	アンケート結果/委員意見
<p>① 定時定路線バスの維持・改善</p> <p>例) ・一般バス路線の維持・改善 ・コミュニティバス等の維持・改善</p>	<p><u>＜アンケート（住民）＞</u></p> <p>○公共交通および家族等による送迎で移動する割合は年齢が上がるほど上昇傾向 自家用車を利用している方の40%以上が70歳以上 公共交通を利用する割合は通学・通勤や高齢者の通院・買い物の割合が多い ⇒ 将来的に公共交通を利用する可能性も含め、公共交通の必要性は高い（①②）</p> <p>○市町をまたぐ移動が相当程度見られる ⇒ 市町の相互移動手段の確保の必要性は高い（①②）</p> <p>○日常的に家族を送迎している方の45%が送迎に負担感あり うち、6割の方が公共交通のサービス改善次第の利用可能性あり（①②）</p> <p>○「自宅または目的地近くへのバス停の設置」、「利用したい時間帯の便の運行」への要望が多い（①②）</p>
<p>② 新たな交通モード・制度の導入による移動手段の確保</p> <p>例) ・AIオンデマンド交通の導入 ・公共ライドシェア等の導入</p>	<p><u>＜アンケート（高校生）＞</u></p> <p>○回答者の約半数（51%）が居住する自治体以外に所在する高校に通学（①） ⇒ 通学の時間帯は輸送力を安定的に発揮できる定時定路線のバス・鉄道の維持が重要</p> <p>○通学手段は「公共交通」が最も多く約6割、次いで「家族等による送迎」が約5割 ⇒ 自家用車での送迎への依存が高く、保護者等の負担は大きいと推察されるため、若い世代の定住を維持するためにも、送迎に頼らず通学できることが重要（①②）</p> <p>○「登下校時間に間に合う便の運行」、「自宅または高校近くへのバス停・バス路線の設置」への要望が多い（①②）</p>
<p>③ 広域的な公共交通運営組織の設立</p> <p>例) ・複数市町共同での取り組み</p>	<p><u>＜委員意見＞</u></p> <p>○予約・配車等の共通の仕組みを構築できないか（③）</p> <p>○減便はさらなる利用者の利便性減少を招くことから、利便性確保のためダイヤの維持に努めてほしい（①）</p> <p>○公共ライドシェアの導入を、広域連携で検討したい（②③）</p>

2. 第二次計画策定に向けた方向性

R7.8.27
令和7年度第1回協議会資料

◇ 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

検討の方向性	アンケート結果/委員意見
<p><u>① 分かりやすく利用しやすい環境の整備</u></p> <p>例) ・列車待ち・バス待ち環境の改善 ・交通DX（キャッシュレス化の推進） ・住民や来訪者に対する 一元的な分かりやすい情報提供</p>	<p><u><アンケート（共通）></u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停や待合環境（待合室、ベンチ、Wi-Fi等）の整備（住:18%、高:16%）（①） ・キャッシュレス決済への対応（住:18%、高:16%）（①） ・インターネットを通じた時刻表・路線図など分かりやすい情報提供（住:14%、高:11%）（①） ・バス・鉄道の乗り換え時間の短縮（住:11%、高:7%）（①②） ・スマホなどでの遅延・運行情報の提供（住:8%、高:18%）（①） <p><u><アンケート（住民）></u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・冊子形式での時刻表・路線図などのわかりやすい情報提供（14%）（①） ・バス車両のバリアフリー対応（9%）（①） <p><u><アンケート（高校生）></u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間の正確さ（13%）（①） ・朝・夕の混雑緩和（12%）（①） <p><u><委員意見></u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎの待ち時間を快適に過ごせるようにして欲しい（①）
<p><u>② 新たな交通モード・制度の導入による移動手段の確保【再掲】</u></p> <p>例) ・AIオンデマンド交通の導入 ・公共ライドシェア等の導入</p>	

◇ 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

検討の方向性	アンケート結果/委員意見
<p>① 創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携</p>	<p><u><委員意見></u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の能登地域の活性化を考えると、人を呼び込む施策と併せて考えていくべき（①②）
<p>② 地域等と連携した取組による交流人口の拡大</p>	

3. 第二次計画策定の概要

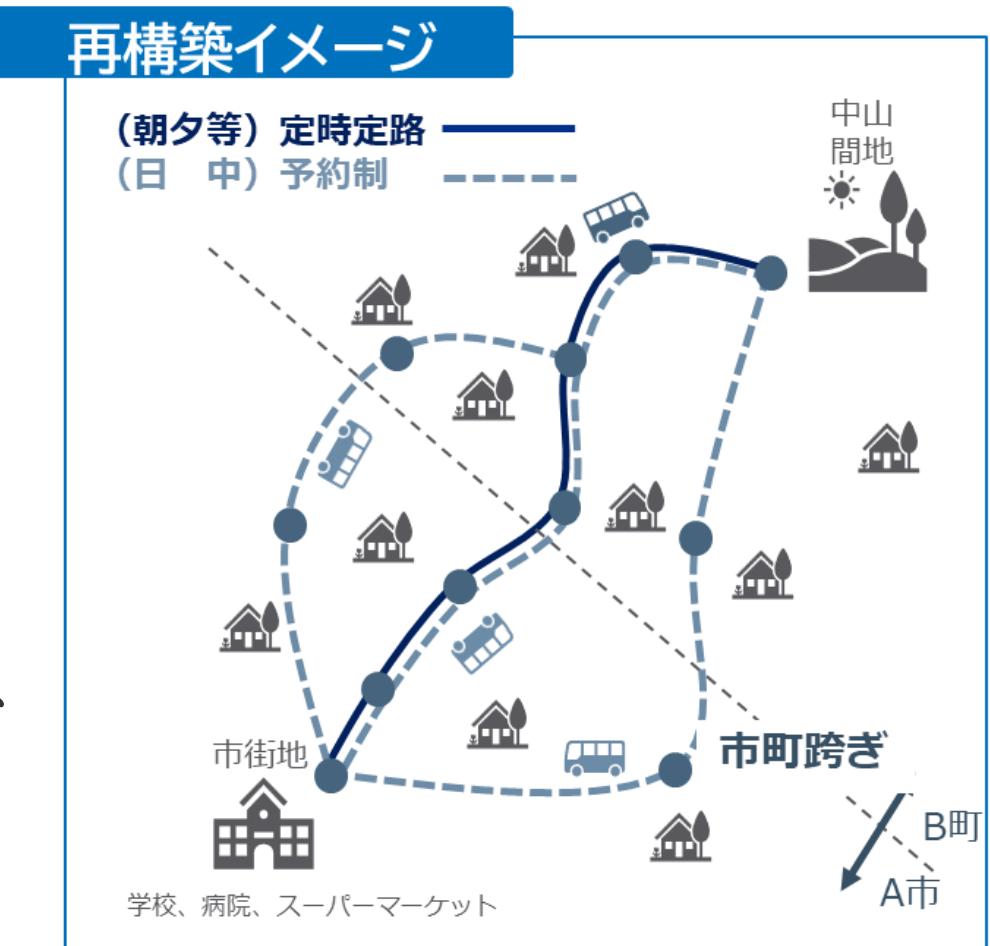
輸送資源の総動員による地域公共交通（地域幹線交通・地域内交通）の再構築



- 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



4. 第二次計画における施策体系 (1/2)

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの確立

施策
01

定時定路線バスの維持・改善

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

例)利用者数が多い路線バス



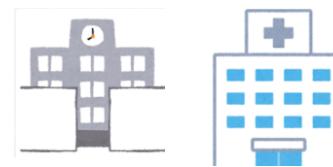
従来どおり、大量輸送が必要

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

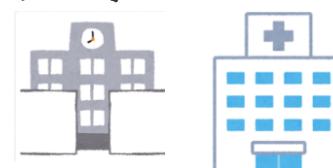
1. 行政・交通事業者の連携による持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現
2. 奥能登2市2町共同でのAIオンデマンド交通の導入
3. AIオンデマンド交通など新たな交通モードの導入支援

例)利用者数が少ない路線バス



車両規模の適正化も検討

例)コミュニティバス・AIオンデマンド交通・タクシー等



路線バスを補完

施策
03

担い手の確保

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

施策
04

広域運営体制の確立

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

4. 第二次計画における施策体系 (2/2)

基本方針2 利用者目線に立った交通サービスの提供

施策
01

わかりやすく利用しやすい環境の整備

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



施策
02

輸送手段の総動員による 面的交通ネットワークの実現【再掲】

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

基本方針3 能登の創造的復興と活性化に資する公共交通の実現

施策
01

創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

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

施策
02

地域等と連携した取組による交流人口の拡大

1. 地域の復興イベント等と連携した取組の推進

4. 能登地域公共交通計画における施策体系

目指す
将来像

地域公共交通をみんなで支え、ともに創る復興まちづくり

基本方針 1

持続可能な
公共交通
ネットワークの確立

(第一次)施策 1 JR七尾線・のと鉄道の持続性確保

取組①：安全運行の確保
取組③：のと鉄道の鉄道事業再構築の実施
取組④：のと鉄道の普通列車の新型車両への更新

(第一次)施策 2 特急バスの持続性確保

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

(第一次)施策 3 旅客運送事業者の担い手の確保

取組①：関係機関が連携した担い手確保の推進

(第一次)施策 4 公共交通を利用するライフスタイルへの転換

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

(第二次)施策 1 定時定路線バスの維持・改善

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

(第二次)施策 2 輸送手段の総動員による面的交通ネットワークの実現

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

(第二次)施策 3 担い手の確保

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

(第二次)施策 4 広域運営体制の確立

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

(第一次)施策 1 交通結節点の機能強化

取組①：鉄道駅における列車待ち環境の改善
取組③：のと鉄道穴水駅及び周辺の再整備
取組④：パーク＆ライドの推進

(第一次)施策 2 わかりやすく利用しやすい環境の整備

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

(第二次)施策 1 わかりやすく利用しやすい環境の整備

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

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

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

(第一次)施策 1 創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

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

(第一次)施策 2 地域等と連携した取組による交流人口の拡大

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

(第二次)施策 1 創造的復興に向けたまちづくりや観光施策との連携

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

(第二次)施策 2 地域等と連携した取組による交流人口の拡大

取組①：地域の復興イベント等と連携した取組の推進

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

調査概要

- 調査目的
- 能登地域の住民の移動実態と公共交通の改善に向けた意見を把握するため、能登地域内の2,600世帯を対象に無作為抽出によるアンケート調査を実施
- 調査方法
- 郵送による調査票の配布・回収
 - 1世帯あたり3票（2,600世帯×3枚=計7,800票）を配布
- 調査期間
- 令和7年5～6月
- 回収
- 回収世帯数：722世帯（回収率：28%）
 - 回収票数：1,041票

回答者属性

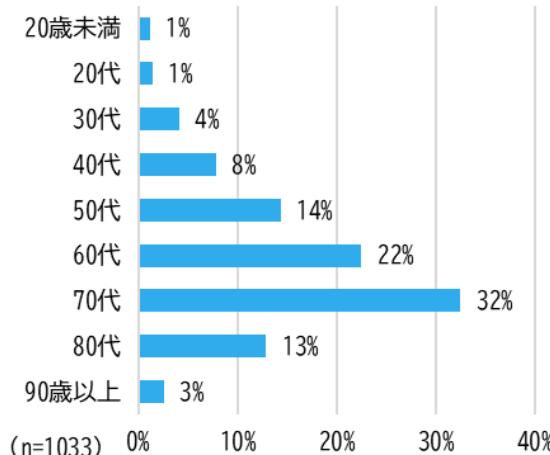
【自家用車の保有状況】

自家用車保有状況	人数	構成比
ある（本人専用）	739人	72%
ない（家族保有）	213人	21%
ない	78人	8%
計	1,030人	100%

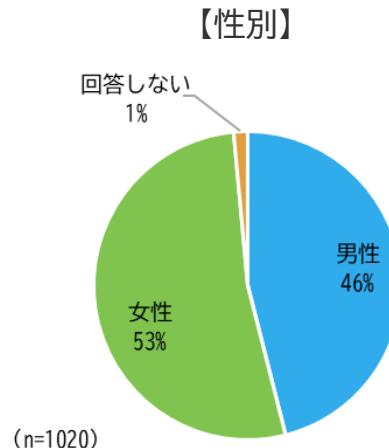
【運転免許の有無】

運転免許の有無	人数	構成比
ある	880人	85%
以前持っていたが自主返納した	60人	6%
もともと持っていない	97人	9%
計	1,037人	100%

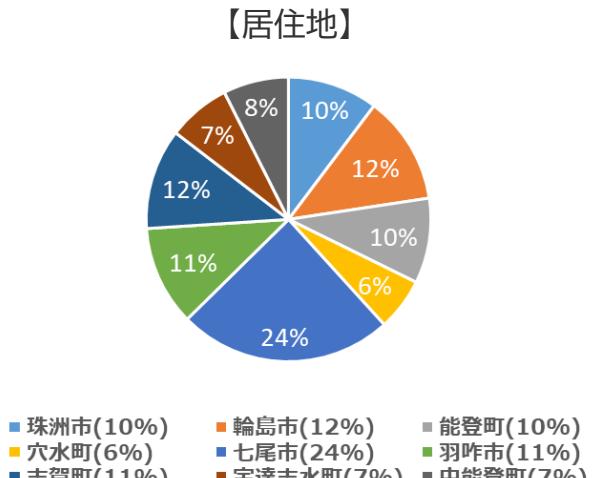
【年齢】



【性別】



【居住地】



【日常生活上の移動手段について】

○ 公共交通および家族等による送迎で移動する割合は年齢が上がるほど上昇傾向

- 公共交通の利用割合 (20~50代: 3%、60代: 2%、70代: 3%、80代: 8%、90歳以上: 6%)
- 家族等による送迎の利用割合 (20~50代: 4%、60代: 2%、70代: 11%、80代: 29%、90歳以上: 29%)

○ 自家用車を利用している方の40%以上が70代以上 ⇒ 今後、公共交通を利用する可能性大

- 20代: 1%、30代: 4%、40代: 8%、50代: 17%、60代: 25%、70代: 33%、80代: 10%、90歳以上: 1%

○ 公共交通を利用している人のうち、

- ・ 週5日以上の利用は20歳未満が42%、30代が17%、40代が25%と高い ⇒ 通学・通勤等で利用
- ・ 週3~5日の利用は60歳以上が100% ⇒ 通院や買物等に利用

→ ※全体では月1回以上が11%、月1回未満の利用が22%

○ 市町をまたぐ移動が相当程度見られる（宝達志水町59%～珠洲市12%）（パーソントリップ調査（※））

※パーソントリップ調査：属性と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する調査

- (奥能登) 珠洲市: 12%、輪島市: 26%、能登町: 33%、穴水町: 40%
- (中能登) 七尾市: 16%、羽咋市: 34%、志賀町: 34%、宝達志水町: 59%、中能登町: 43%

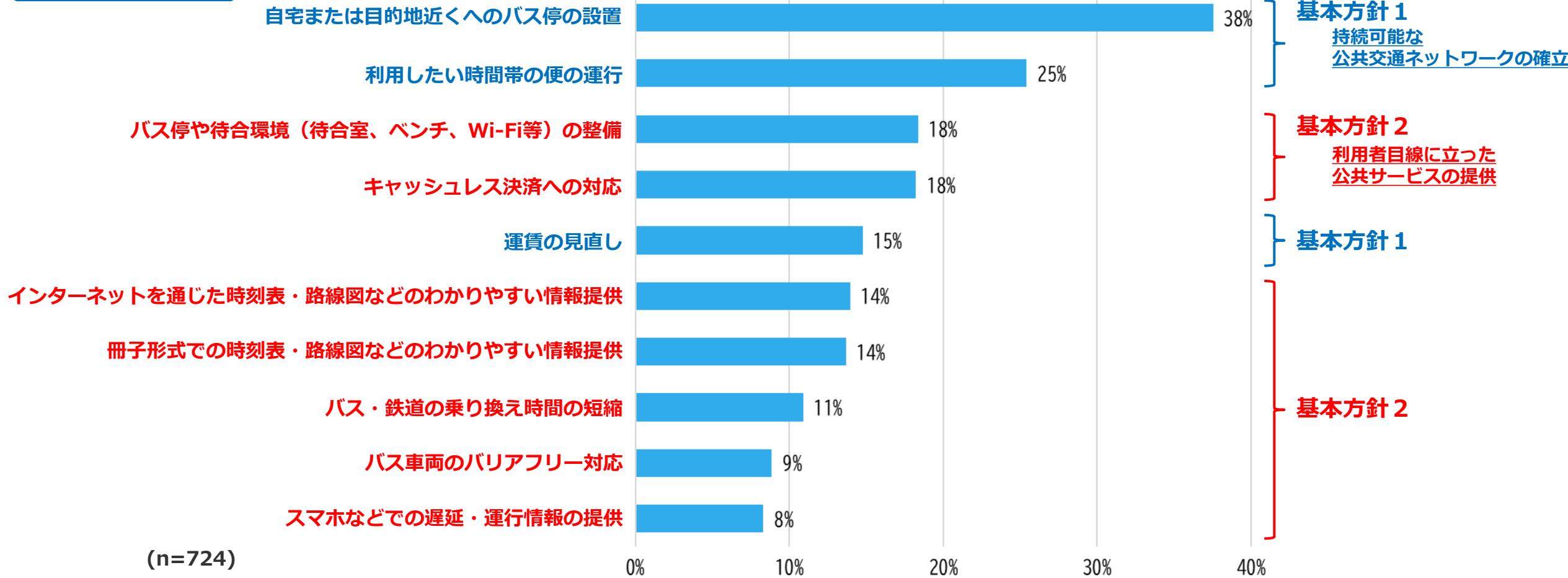
【日常的な家族の送迎について】

○ 日常的に家族を送迎している方の45%が負担感を覚えており、6割の方は、公共交通のサービス改善次第で利用の可能性あり

- 送迎の有無（あり: 27%、なし: 73%）、「あり」の方の送迎の負担感（負担: 11%、やや負担: 34%、あまり負担でない: 32%、負担でない: 23%）
- サービスが改善された場合の送迎意向（送迎を継続: 40%、併用: 50%、公共交通を利用: 10%）

- 公共交通を利用する割合は通学・通勤や高齢者の通院・買物の割合が多く、さらに自家用車で移動する高齢者も相当程度である ⇒ 将来的に公共交通を利用する可能性も含め、公共交通の必要性は高い
- 市町をまたぐ移動も相当程度見られ、市町の相互移動手段の確保の必要性は高い
- 家族等による送迎を利用している方も公共交通のサービス改善次第では公共交通を利用する可能性があり

改善要望事項



- 「自宅または目的地近くへのバス停の設置」や「利用したい時間帯の便の運行」の要望が多い
- 「バス停や待合環境の整備」や「キャッシュレス決済への対応」等の要望も多い

調査概要

調査目的

- 公共交通の主たる利用者と考えられる高校生の移動実態と公共交通の改善に向けた意見を把握するために、能登地域内の高校へのアンケート調査を実施

調査方法

- 各高校の協力のもと、WEBによるアンケート調査を実施

調査期間

- 令和7年5～6月

回収

- 回収票数：2,320票（回収率：55%）※能登4市5町の高校生 約4,200人

回答者属性

【居住地関係】

学校名	生徒数	回答数	回収率	構成比	珠洲市	輪島市	能登町	穴水町	七尾市	羽咋市	志賀町	宝達志水町	中能登町	その他	計	居住地外	構成比	
飯田高校	183人	123件	67%	5%	81人	2人	39人	—	—	—	—	—	—	—	122人	41人	34%	
輪島高校	226人	142件	63%	6%	—	142人	1人	1人	1人	—	—	—	—	—	145人	3人	2%	
輪島高校(定時制)	8人	7件	88%	0%														
門前高校	97人	93件	96%	4%	—	83人	—	2人	—	—	—	4人	—	—	89人	6人	7%	
能登高校	191人	33件	17%	1%	—	—	32人	—	—	—	—	—	—	—	32人	—	0%	
穴水高校	87人	73件	84%	3%	—	4人	2人	63人	4人	—	—	—	—	—	73人	10人	14%	
七尾高校	593人	468件	79%	20%	—	3人	5人	22人	219人	65人	41人	23人	65人	20人	463人	244人	53%	
七尾東雲高校	316人	288件	91%	12%	—	1人	—	1人	176人	18人	4人	6人	68人	9人	283人	107人	38%	
田鶴浜高校	207人	64件	31%	3%	—	3人	—	—	28人	4人	4人	1人	2人	19人	61人	33人	54%	
羽咋高校	470人	410件	87%	18%	—	—	1人	3人	38人	103人	63人	28人	64人	107人	407人	304人	75%	
羽咋工業高校	341人	294件	86%	13%	—	—	—	1人	96人	54人	41人	34人	48人	18人	292人	238人	82%	
志賀高校	102人	90件	88%	4%	—	—	—	—	2人	5人	79人	—	3人	1人	90人	11人	12%	
宝達高校	89人	73件	82%	3%	—	—	—	—	3人	16人	—	26人	2人	26人	73人	47人	64%	
鹿西高校	270人	160件	59%	7%	—	—	—	—	74人	21人	19人	8人	31人	3人	156人	125人	80%	
総計(学校名不明を除く)	3,180人	2,318件	73%	100%	81人	238人	80人	93人	641人	286人	251人	130人	283人	203人	2,286人	1,169人	51%	

【登下校の移動手段について】

○ 回答者の約半数（51%）が居住する自治体以外に所在する高校に通学

→（奥能登）「穴水町 → 七尾高校」、「能登町 → 飯田高校」といった市町をまたぐ移動がある
(中能登) 「居住自治体 → 七尾市・羽咋市の高校」への移動がある

○ 通学手段は「公共交通（鉄道・バス）」が最も多く約6割、次いで「家族等による送迎」が約5割である

→（登校）「鉄道：54%」「バス：12%」、「家族等による送迎：50%」、「自転車：26%」、「徒歩のみ：14%」
(下校) 「鉄道：56%」「バス：14%」、「家族等による送迎：48%」、「自転車：27%」、「徒歩のみ：18%」
→住民アンケートでは日常的に家族を送迎している方の45%が負担感を覚えており、うち6割の方は、公共交通のサービス改善次第で利用の可能性あり【再掲】

• 鉄道線沿線の高校は鉄道の利用率が高い

→（登校）七尾東雲高校：90%、鹿西高校：89%、羽咋工業高校：73%、田鶴浜高校：72%、宝達高校：64%、羽咋高校：62%
(下校) 七尾東雲高校：97%、鹿西高校：93%、羽咋工業高校：74%、田鶴浜高校：86%、宝達高校：66%、羽咋高校：63%

• 奥能登地域の高校は特にバス・家族送迎が高い

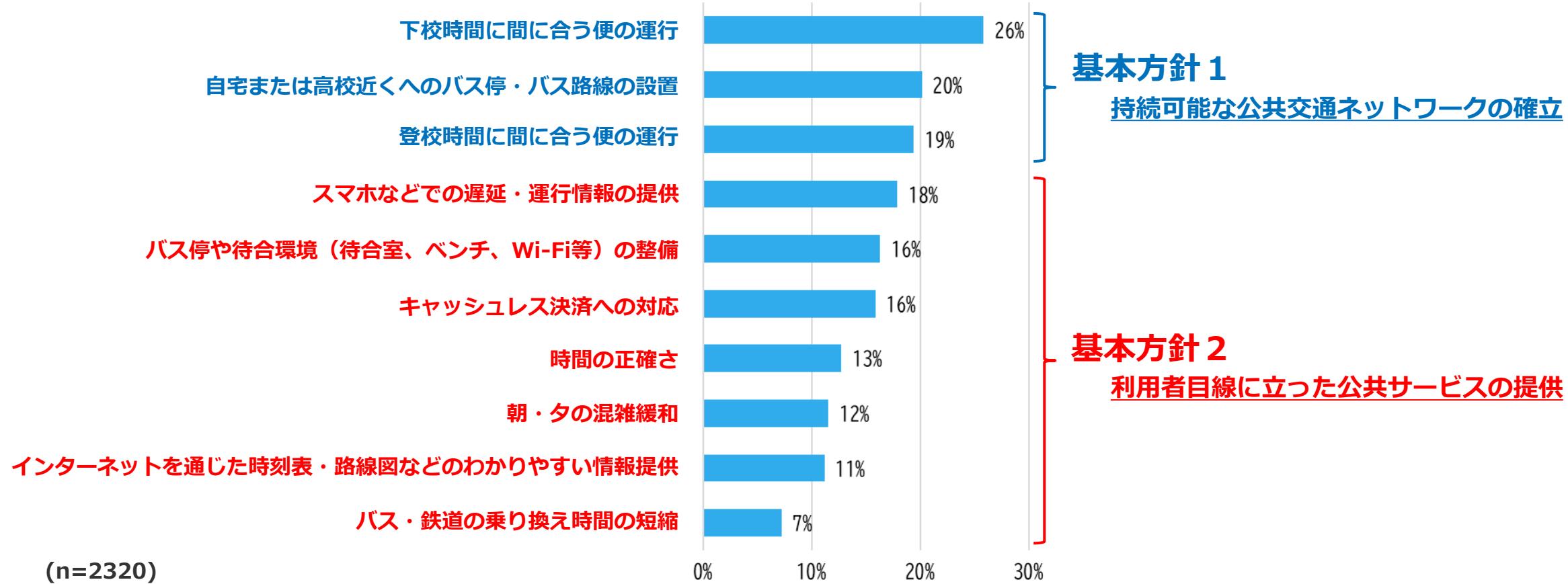
→（登校）能登高校（バ：39%、家：70%）、飯田高校（バ：35%、家：68%）、穴水高校（バ：42%、鉄：7%、家：55%）
(下校) 能登高校（バ：39%、家：70%）、飯田高校（バ：38%、家：70%）、穴水高校（バ：26%、鉄：7%、家：52%）

●居住する自治体以外の高校への通学も多く見られ、通学の時間帯は輸送力を安定的に発揮できる定時定路線のバス・鉄道の維持が重要

●自家用車での送迎への依存が高く、保護者等の負担は大きいと推察されるため、若い世代の定住を維持するためにも、送迎に頼らず通学できることが重要

改善要望事項

<基本方針との対応>



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サービスの提供

- 「登下校時間に間に合う便の運行」や「自宅または高校近くへのバス停・バス路線の設置」の要望が多い
- 「スマホなどでの遅延・運行情報の提供」や「バス停や待合環境の整備」等の要望も多い