

第1回石川県能登地域公共交通協議会 議事概要

日 時：令和6年8月27日（火）13：30～

場 所：のとふれあい文化センター2階学習室

出席者：会議資料のとおり

1.開会

（高橋企画振興部長）

本日はご多忙の中ご参集頂き感謝申し上げます。能登地域の公共交通は地域住民だけでなく観光客の移動を支えてきたが、能登半島地震の影響により一部バス路線の変更や減便を余儀なくされているほか、タクシーも休・廃業があり厳しい状況に陥っている。そのような中、今後、能登の本格復興のためには地域交通を再構築することが求められている。

そのため、県復興プランにおいてはリーディングプロジェクトの1つとして利用者目線に立った地域公共交通の再構築を掲げており、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を設立した。本日お集まりの皆様には持続可能な公共交通に向けて忌憚のない意見をいただきたい。

2.会長挨拶

（高山会長）

能登地域で今般、宝達志水町以北の4市5町において地域公共交通協議会が出来たことは大変嬉しく思っている。以前から県全体でこのような協議会を設けるべきと話していたが、今回、地域全体の公共交通を考える場が開かれることは素晴らしいことであると感じている。近隣の富山県、福井県、長野県にも県域の交通協議会があり、広域交通に対する議論がなされている。石川県では石川中央都市圏公共交通協議会において、県にも参加いただき、石川線の存続に向けた「みなし上下分離」の議論を進めている。能登地域においても、復興プランに合わせた形で計画を立てることになると思うが、南加賀方面においても同様の計画を作っていただきたい。

石川県は縦長の地形であることもあり、地域公共交通の担う役割は非常に重要であるものの、人口減少問題や公共交通事業者の経営が厳しい状況で、現状でも最低限のサービスしかできておらず、地域の方にとっては不便な状況にある中、住民が安心できる足の確保を図っていく必要がある。

今日はそれぞれの市町や利用者代表、交通事業者にも集まって頂いているので、忌憚のないご意見を賜ることができれば幸いである。

3.議事等

- （1）石川県能登地域公共交通計画の策定について
- （2）能登方面特急バスの臨時ダイヤ変更について

4.意見交換

（脇田委員）

人口減少は致し方ないが、その中で、どうやって公共交通を維持していくかが課題。1つは穴水町と共同で、のと鉄道回数券助成による需要創出や、去年の国文祭をきっかけとした観光客の

需要創出の取組などを実施している。交通事業者にはこのような需要を取り込んでほしいし、地域住民の移動に際して利便性があるダイヤを是非維持してほしい。いったん減便になると負の連鎖に陥って利便性が低下する。自治体としても色々な施策を実施しているので、交通事業者にもご理解いただきたい。

仮設住宅については用地確保を優先せざるを得ない事情から、市街地から離れた所に立地しているところが実情であるが、商業施設のご協力により日用品などの出張販売をしていただいている。今後、仮設住宅の入居者からの希望があれば、ルートを決めないデマンド交通を導入することも考えたい。

(中山委員)

発災直後から御支援いただき、感謝申し上げます。まず、金沢方面への特急バスであるが、輪島市では医療機関の通院などで金沢への移動があるものの、震災後は便数が少なく使いにくいとの声があった。今回のダイヤ改正で便数も増え所要時間が2時間40分になるとのことであるが、観光利用がメインではある一方で生活の足でもあるので、震災前以上に利用しやすいものにしてほしい。

隣接市町間との移動の課題であるが、国道249号線の寸断によって、能登町方面の通学ができない状況となっており、通学や通院に支障が出ている。また、門前地区は志賀町方面を走っていた外浦線が廃止になって久しいが、この路線の復活の声がある。

市街地においては、8/1から、AIオンデマンド交通を開始した。1日あたり31人が利用しており好評を得ている。

一方では、夜間や休日の移動手段の確保が課題。営業エリアの問題はあるが、2市2町と連携しながら、運行を持続できる方策を考えていきたい。

(金田委員)

御支援賜り感謝申し上げます。また、今般、広域公共交通の会議ができて良かったと考えている。

特急バスの臨時ダイヤについて、新幹線金沢開業前あたりから増便の議論は続けられてきた。今般、地震がきっかけとはなったが、珠洲市・能登町方面からの便数の確保をしていただき、北鉄奥能登バスはじめ関係者に感謝する。

今後、公共交通のいろいろなテーマがある中、広域での議論は難しい面もあるが、参考までに紹介すると、珠洲の路線バスは運転手不足や、SDGsへの課題の対策のため、無償によるバスを運行している。一般社団法人を立ち上げ、安全管理もしながらドライバーを確保して運行をしている。2年前にスタートして、利用者が3割増えたということが効果としてあげられる。発災後は、2月頃から運行を再開したが、(無償であるため)協議なしで柔軟に運行している。もともと8路線あったものが、現在は6路線となり運行をしている。この先の人口減少社会を見据えると他の地域でも同じスキームによる運行もあり得ると考えている。

既存公共交通を補完する新たな移動手段については、小松市で自動運転バスがスタートしたようだが、珠洲市においてもかねてより検討してきたものの、現在の道路状況では自動化は難しいところ。一方でようやく確保したドライバーは依然として高齢者であることを考えると、完全自動運転ではないが、高齢者ドライバーであっても安心できるような運行が出来ることを期待している。

(川口委員)

羽咋市内にはJR駅が3駅あり、年間50万人の利用がある。定期券利用が8割を越え、多くが通勤通学の利用となっているが、利用者からは増便を求める声が多い。

羽咋市では今年3月に地域公共交通再編実施計画を策定し、新たな交通体系としてAIデマンドタクシーの導入をスタートした。市街地を中心に運行しており、平日50人程度の利用がある。AIデマンド交通の利用者の声は、停留所数が増えた、時刻が柔軟など概ね好意的であり、今後エリア拡大を考えていきたい。

その他、郊外ではこれまで通りコミュニティバスを運行しているが、車両を小型化し便数も増やすなど、利便性の確保に努めている。ほか、路線バスやタクシー助成により、地域の足を支えている。隣接市町への運行は、コミュニティバスでは、宝達志水町の商業施設や中能登町の金丸駅へも乗り入れをしている。

デマンド交通はタクシー、コミュニティバスはバス会社で運行しているが、どちらも人手不足が今後の大きな課題。今後、単独市町では交通手段の確保が難しく、県域での協議会には期待を申し上げるところ。計画区域が4市5町となっているので全体で取り組むべきことと、細かな単位で取り組むことを議論できれば良いと考えている。

震災によって大きな課題があるが、住民にとって大きく直面している課題には早急に対応すべきと考えているが、今後の能登地域の活性化を考えると、インバウンドをはじめ人を呼び込む施策と合わせて考えていくべきだと思う。

(庄田委員)

本町では鉄道がないため、路線バス・コミュニティバスに頼っているところ、とりわけ富来地域では金沢近郊への急行路線は廃止している。そのため必ず高浜で乗り換えが生じる状況のほか、特急バス(西山PA)の利用に限られ、高齢者にとって不便な状況となっている。

現在本町ではコミュニティバスを来年4月からAIオンデマンドに切り替えて利便性を高めることを考えている。しかし、富来～志賀間は路線バスであるが、AIデマンドを導入すると広域路線の廃止が懸念され、通勤・通学交通の確保が課題となる。

事務局案にある市町をまたぐオンデマンドがあれば非常に利便性が高まると思われ、能登地域全体で考える必要がある。能登地域の課題が山積している中、新たな交通手段の観点は非常に重要。このような大きい会議はそうそう開けないため、担当実務者レベルでの勉強会を立ち上げて議論することを提案する。

(松榮委員)

鉄道、バスを使ってこの会場に来なければとも考えていたが、現状では難しく結局車で来た。今後色々な情報を教えて頂き、本町の交通体系にも反映させていただきたい。

本町から金沢へは、1日4,000人が通学通勤で移動しているが、通勤はほぼ自家用車で移動している一方で、通学手段としては、電車を利用される方が多い。

その一方で、交通の在り方としては高齢者の足を確保することが大きな課題である。中でもJR駅までの移動を確保することが必要である。町としてはJRの運行に合わせたコミュニティバスの運行が必要となるものの、現状できていない。

町内には病院が1つあるが、大型病院や商業施設は羽咋市にあり、羽咋市へのコミュニティバス乗り入れは好評を得ているものの、かほく市への乗り入れの声もあり検討を要する。新たな交

通手段については、正直コレというものは検討していないが、このような会議で取り組んでいることをお聞きし、本町にも反映できることを検討していきたい。

(横井委員)

金沢への移動については、中能登町にはJR駅が4駅あり、通勤通学で利用されている。ただし、クルマに乗れる方はクルマでの移動が多いため中々利用が伸びないという厳しい現実がある。

隣接市町との移動については、中能登町と七尾市、羽咋市とはJRや北鉄バスでの移動となる。利用目的としては、病院への通院や、買い物であるが、便数の問題で思うように移動できないという声があると承知している。

本町でもコミュニティバス、デマンドタクシーを運行しているが、羽咋への相互乗り入れ、連携が必要と考えている。課題は皆さんと共通していると思い、これからも連携して考えていきたい。

(小林委員代理)

金沢への移動については、他の市町と同様で医科大への通院などの需要が見られる。のと鉄道穴水駅の利便性向上が必要であり、アクセス強化や奥能登の玄関口の再生として駅舎及び周辺整備を柱の1つに位置付けている。

隣接市町への移動についてであるが、隣接市町へは民間バスでの移動となっている。仮設住宅から市街地への移動については、便数は少ないが、全ての仮設住宅から市街地へ移動できるように市街地循環バスを運行している。

新たな交通モードについては、乗客が少ない中でニーズに応える必要がある中、ライドシェアについては町内のタクシー会社の事情が課題としてあるが検討したい。

(大倉委員代理)

金沢への移動について、能登町からは自家用車の移動が多く、公共交通の利用者は高齢者や学生が多い。高齢者は金沢医科大病院や県立中央病院への移動などとなっている。鉄道の利用についてはのと鉄道にあわせた北鉄奥能登バスの接続便での利用となっているが時間がかかるということで、鉄道の利用は少ない。

隣接市町への移動は、主に通院、買い物、通勤通学であるが、高齢者や学生は地域公共交通に頼っており、珠洲市総合病院や飯田高校への通院通学で利用されている。バスの減便で支障が出ており、特に北鉄奥能登バスの終バスが16時30分～17時と早いため、部活帰りの高校生に支障がある。

既存の公共交通を補完する交通モードについては、北鉄バス減便に伴い、小学生の通学に利用できなくなっている地区がある。このため、柳田地区で運行していた5路線の住民混乗スクールバスのうち、3路線をスクールバス専用とし、一般客の混乗は休止している。

タクシーは、運転手があまり減っていないと聞いているが、利用は減っており、午後9時半以降は運行していない状況である。

新たな交通手段は特に取り入れてはいないが、将来的な取組について、自動運転への興味はあるが導入費用やランニング費用が課題になると考えている。ライドシェアは地元タクシー業からの反対の声も聴いており、自家用有償運送としてのハードルは高いと思われる。

今後、自動運転や広域運行などを検討し、能登全体の公共交通がよりよくなることを望んでいる。1自治体でどれだけ考えても前には進めない状況であり、こうした協議の場が出来たので、能登地域全体で考えれば進められると期待している。

(高山会長)

続いて利用者の方からご意見をいただきたい。

(吹上委員)

県立飯田高校のPTA委員をしている。私の住まいである能登町小木から飯田高校へ通っているが、ダイヤが合わずマイカー利用で通学している。

バス利用者にヒアリングしたところだが、通学に使っている路線バスの減便や、停車バス停の休止が多く、マイカーでの送り迎えがないとバス停がないので通えない。また、近隣で自転車での通学を考えても道路環境が良くなく、祖父母に送り迎えをお願いしている。

利用したくてもバス停がないことも含めて悪循環が発生している。

下校時も、部活帰りは送迎が必須である。当然、市バスで通学できる人もいるが、高齢者主体のダイヤであり学校の通学にすべてフィットしてはるわけではなく支障がある。夏休みの補講でほぼ毎日飯田高校や能登高校への通学もあるが、これも送迎に頼らざるを得ない。

また、模擬試験や面接試験、就活会議で金沢に出る際に、七尾線で行き来して、帰りは七尾まで迎えに行くことがある。特急バス停車駅や仮設住宅へのバス停増設が急務ではないかと思う。

(井田委員代理)

中島町に住んでおり、子どもはのと鉄道とJRで通学している。発災直後は電車で通学できるか心配であったが、鉄道を早急に復旧してもらい、感謝申し上げる。

一方、子どもが鉄道を利用しているが、のと鉄道からJR線への乗り換えで30分の待ち時間が発生することがあるとのことで、乗り継ぎ時間の短縮の意見があった。そうでなくても待っているときに座っていただける場所など、快適に待つことができる場所があるとありがたい。

コミュニティバス(中島げんきバス)は、学生が多く利用しており、助かっている。ただ、運転士の高齢化が進んでいることを聞いており、これからどうしていくのか不安である。需要があるため、皆が快適に過ごせるようにしてほしい。

駅前には混雑する時間帯がある。車が乗り入れても回転できることが必要と感じている。

(多田委員)

かねてより各市町村を回って話を聞いている中、各市町単位ではなく能登半島一体で取り組む必要があると感じているが、各市町で悩みはあると感じている。

串と団子のイメージで、各市町をつなげて、隣町同士の接点が交通機関を作る上での必要な点である。本日これまで話を聞いた中では、病院、学校への通学と目的が明確であり、例えば金沢の病院に効率的に行く方法を示すことが重要と考える。市町のコミュニティバスが回りながら、その隣とつながるようなイメージをもって、能登半島の公共交通をつなげていけたら、住んでいる方にとっても良いのではないか。

観光協会としては、観光でお客様を呼び込むにあたり、能登半島の良さは自然、人、雰囲気などが挙げられるが、行く方法が実に少ない。穴水までは来れるが、その先はバスまたはレンタカーとなってしまう。金沢までは客が沢山来ているが、その方が能登までどうやって足を運んでいた

だけられるか、JR、のと鉄道という大きなラインを使って観光客にアピールできればと思う。九州では観光列車が多く存在しているが、能登半島に走る電車は観光列車ということ意識していただくと良い。通勤通学はプラスになるが、一般のお客さんが残念に思わないような仕掛けが必要となる。

能登は特別感があって全然違うよねという差別化施策をJRやのと鉄とタイアップして、サービスと車両を合わせてPRできると観光としては良い。その観光列車は観光客だけでなく通勤通学客も乗る。こんなに良い列車で移動できることが能登の良さである、ということも考えていただきたい。

(川上委員代理)

七尾線・のと鉄道運行再開については早期復旧に向けて私どもも最大限努力してきたところであるが、地域の皆様からのご支援をいただき、感謝申し上げます。一方で七尾線の利用は減少傾向となっており、ただ能登地域の早期復興及び持続可能な運行に資する路線として七尾線がなればと思う。一部ご要望もあったと認識しており、今日の課題の議論も踏まえながら、次につながる施策を検討していきたい。

(中田委員)

冒頭に4月6日の全線開業までにご不便をかけたが、地域のご協力もあり全線開通ができた。感謝申し上げます。

検討議題p.5に補足して話させて頂く。当社では、地域の基幹公共交通として不可欠な存在としてその使命を全うすると同時に、観光客の移動を支えていることを自負しており、この役割を誇りにまい進している。

一方で人口減少やコロナのライフスタイル変化等によって経営が厳しさを増しており、税引後純損益は12期連続でマイナス、補助金等の特別損益計上前の経常損益ベースでは、会社設立以来37期中34期が赤字で、そのうち33期が連続で赤字となっている。

利用者数は平成3年に穴水～輪島間を承継した年に347万人を達成したがその後減少を続け、コロナ前のR1年度において61.7万人、昨年度は地震の影響もあり46万人まで減少した。

さらに昨今の資材高騰、車両老朽化等への対応のための設備投資及び修繕費の増大が重い負担となっている。特に普通列車7両については車体老朽化に加え、令和8年度にメーカーが示す寿命に達するほか、車両制御部品がメーカーの製造終了に伴い、更新が難しい状況である。そうしたことから、7両の車両更新が必要だが、多額の費用が必要であり、当社ではとても対応できない厳しい状況である。

加えて、近年の自然災害は大きなリスクとして顕在化している。令和6年能登半島地震では、のと鉄道最大の試練に直面した。4月6日に全線復旧したものの、穴水駅での復旧工事は続いている。こうした状況は経営の重大な脅威である状況である。

さらに経営にかかる課題については運転手の人材不足である。決して手をこまねいている訳ではないが事業の根幹に関わる深刻な状況である。

これまで県、沿線自治体からは多大な支援をいただいている。国におかれてもリ・デザインの推進の一貫として創設された新たな支援制度に深く感謝する。しかしながら、将来の経営基盤確保と地域の移動手手段の確保は、我々にとって存在の根幹を揺るがす課題であり、これからも自治体や国の支援が欠かせない。地域の総合的な公共交通体系の再構築、第三セクター鉄道の持続的な運営のためにはより強力な支援策が必要であり、何卒ご高配を賜りたい。

(高橋委員)

沿線自治体からもご指摘等をいただいたが、運転手不足は深刻な問題であり、これは金沢においても同様である。能登エリアの運転者数のグラフを見て頂くと、令和6年度で18人不足、令和9年で49人不足となる見通しである。新規採用が金沢ですら難しい状況で、このような厳しい予測となっている。

今般の公共交通協議会で未来に向けての交通網を創り上げる議論を進める上で、相当効率的な運行をしていく必要があると考えている。特急バスはのと里山空港をハブ化して幹線を維持するものであるが、運転士不足の中ではどこかに人を集める環境を作っていただき、そこをハブとしてバスを人数の限り走らせていく、ということ将来に向かって検討していきたい。協議会の中で議論させていただきたい。

なお、PTA連合会からのご意見について、9月7日から特急バスの話をしたが、裏の背景としては、奥能登バスにおいて、PTAの方からの意見もお聞きしてダイヤを見直した。9月7日に出来る限りのダイヤ変更をさせて頂き、震災前のダイヤの8割ぐらいのダイヤに戻すことを検討している。詳細は北鉄HPで発表する。

(青山委員)

能登島と七尾・和倉間を運行しているが、普段は和倉温泉の宿泊客や住民の方の移動を支えている。しかし震災後は和倉温泉の旅客が乗っていない状況である。一方、能登島にはのとじま水族館やガラス美術館など観光資源もあり、この路線を無くさないように取り組んでいく必要がある。

10年前から能登島の地域づくり協議会の活動を通じて色々な検討をしており、4年前から、トヨタとコラボをしているが、来月9月からデマンド実証実験を実施する。これからの交通をどのようにしていくかの実証として補助金申請したいのでよろしくお願いしたい。

(広瀬委員)

タクシー事業者の現状としては、資料3ページに奥能登2市2町のタクシー事業者の数が減っているとあるが、この数値は休業届や廃止届による報告がベースとなっていると思う。タクシー事業の実績報告を国交省にしているのだが、協会の会員に加盟している事業者はタクシー協会を通じて国に報告しているが、そのデータをみると輪島市が2事業者、珠洲市2事業者、穴水町2事業者、能登町2事業者で8事業者となっている。6月時点ではさらに少ない事業者となっているが、協会に加盟していない事業者も2社いるので、合計5事業者となっている。

ライドシェアという言葉が出てきているが、ライドシェアについては2通りあり、一つは自治体・NPO等が行う自家用有償（公共ライドシェア）、もう一つの日本版ライドシェアは今年4月から開始し、国の許可を要するが金沢市を中心に6事業者がライドシェアに携わっている。

市町の話で、タクシー事業者から反対の声があると聞いたが、タクシー事業の敵になるものではなく、人手の不足、車両不足を補う方法としてのライドシェアとなる。そのことを各事業者にも認識させていくことが必要と思っている。

日本版ライドシェアが実施出来る日は休日前（金曜）夕方～翌日朝まで、ということが決まっており、それはこの時間帯にタクシー不足があるとのことで時間帯が指定されている。果たしてその時間帯のみで、生業としてライドシェアをするのは厳しいのではないか。

(高山会長)

一通り、市町と利用者、交通事業者から意見を聞いた。その他、追加したいことや関係機関からもご意見があれば伺いたい。

(新倉委員)

各委員から貴重な意見をいただき感謝申し上げます。我々としても、地震を踏まえて公共交通が大きな課題となっていると認識している。各市町においては国補助金で運行しているということであったが、被災地の中での交通手段の確保という中で、共創Maasプロジェクトを活用して頂いている。こういったところから継続して支援したい。また、運輸局としても、能登地域の課題整理や新しい移動手段モデルの構築について、全国自治体事例の知見も踏まえ一緒に考えていきたい。

また、本日の議論で1点目として、交通結節点として能登空港や穴水駅を拠点とするということについては同感である。のと空港についてはハブアンドスポーク型となることや、今後は来訪者のことを考えると、のと空港を拠点とした二次交通が必要と考える。こういった中で広域連携の仕組みとして、ふるさとタクシー等の仕組みを活用した広域連携のあり方も必要と感じた。

広域連携について言えば、路線バス・デマンドバスの広域化の話もあったが、タクシー事業者を上手く使っていくことも重要である。本日のコメントの中でもあったように各事業者単体で実施することは難しく、共同化出来るところ（配車など）は共同化するとか、市町受託のコミュニティバス・デマンドも共通化などしていくことが重要である。そういった面からの事例や予算確保の支援もしていきたいので、議論にも参加させていただきたい。

(猿谷委員)

各市町・利用者の話も聞かせて頂き、課題感については共通したものを感じている。そういった中での通院、高校生の通学への対応をどうするか。

広域での運行については、バス輸送だけでは成し得ないところまで来ていると感じ、皆さんと検討をお願いしたい。担当者ベースで意見交換をしていきたい。

タクシーがなくなることにより危機感を持っており、以前から能登半島の厳しい環境の中、複数のタクシーが運行を続けていたことは良かったものの、被災以降、孤立集落となっていた事業者も複数いた。そういった意味で、地域に根ざすという意味でタクシー事業者の活用は特に市内・町内輸送では重要。課題は共有しながら進めていきたい。

最終的にライドシェアなど、取り組んだことがないものもあるが、空白地の輸送は各市町で取り組んでいた財産があるので、それを活用しながら解決に向けて検討したいし、タクシー型の福祉有償は全市町村で取り組んでいる仕組みもある。地域の事業者と相談しながら進めて頂ければ幸いである。

(高山会長)

今後の進め方について、出来れば、実務者レベルの勉強会か分科会などで具体的な検討をいただき、おそらく市町の交通担当の課長で構成した組織で検討したことをこの協議会で議論する方が、小回りが利いてより良い成果になると思うが如何か。

反対もないようなので、そういう二段構造で進めて行きたいが、事務局として如何か。

(事務局)
特に問題ない。

(高山会長)
最後に何かコメントあればご意見いただきたい。(一発言なし)意見が無いようであるので進行を事務局にお返しする。

5. 閉会

以 上

