

令和7年度 第2回 石川県能登地域公共交通協議会

次 第

日時： 令和7年12月25日(木) 13:30～

場所： のと里山空港 42・43会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 報告案件

(1) 石川県能登地域公共交通計画（第二次計画）素案の概要について

資料1

(2) 「交通空白」解消パイロット・プロジェクトについて

資料2

(3) 「のと鉄道」車両デザインの決定について

資料3

4 意見交換

5 議事案件

(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）について

資料4

(2) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）について

資料5

6 閉 会

令和7年度 第2回 石川県能登地域公共交通協議会 出席者一覧

所属	氏名	備考
公立小松大学 サスティナブルシステム科学研究所教授	高山 純一	会長
石川県企画振興部長	矢後 雅司	【WEB参加】
七尾市副市長	星野 弘幸	
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	山森 博司	
宝達志水町参事兼総務課長	金田 成人	
中能登町副町長	池田 正明	
穴水町副町長	宮崎 高裕	
能登町総務課長	山下 栄治	
北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課長	大村 進太朗	【WEB参加】(代理) 交通企画課 課長補佐 柏 寿人
北陸信越運輸局石川運輸支局長	開田 慎	
北陸地方整備局金沢河川国道事務所長	五十川 泰史	

所属	氏名	備考
北陸地方整備局能登復興事務所長	杉本 敦	(代理) 建設専門官 中村 圭弘
石川県土木部道路整備課長	松尾 和弘	
石川県警察本部交通部首席参事官	遠藤 英之	【WEB参加】(代理) 交通規制 課 参事官兼交通政策課長 舟津 敬雄
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	(代理) 地域共生室 次長 塚本 大輔
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	(代理) 総務部長 星野 泰明
一般社団法人石川県タクシー協会専務理事	宮崎 芳信	
石川県交通運輸産業労働組合協議会	大脇 貴之	
公益財団法人石川県老人クラブ連合会	干場 昌明	(代理) 常務理事兼事務局長 山崎 一郎
石川県高等学校PTA連合会	新谷 智子	欠席
石川県高等学校PTA連合会	西谷 愛	
一般社団法人能登半島広域観光協会	刀祢 秀一	欠席
輪島商工会議所女性会	澤田 珠代	欠席

※敬称略、順不同

令和7年度 第2回 石川県能登地域公共交通協議会 座席図

日 時：令和7年12月25日(木)13:30～
会 場：のと里山空港 42・43 会議室

公立小松大学
高山 純一 会長

随 行 者 席	七尾市 星野 弘幸	○				○	石川県老人クラブ 連合会 山崎 一郎	隨 行 者 席
	輪島市 中山由紀夫	○				○	石川県高等学校 PTA連合会 西谷 愛	
	珠洲市 金田 直之	○				○	西日本旅客鉄道 塙本 大輔	
	羽咋市 川口 哲治	○				○	のと鉄道 中田 哲也	
	志賀町 山森 博司	○				○	北陸鉄道 高橋 航	
	宝達志水町 金田 成人	○				○	能登島交通 星野 泰明	
	中能登町 池田 正明	○				○	県タクシー協会 宮崎 芳信	
	穴水町 宮崎 高裕	○				○	県交運労協 大脇 貴之	
	能登町 山下 栄治	○				○	石川運輸支局 開田 慎	
	金沢河川国道事務所 五十川泰史	○				●	県警察本部 舟津 敬雄	
県道路整備課 松尾 和弘	○					●	北陸信越運輸局 柏 寿人	

県企画振興部長
矢後 雅司 (事務局)三林 直慶

※敬称略
※●WEB参加

事	務	局
○	○	○
記	者	席

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

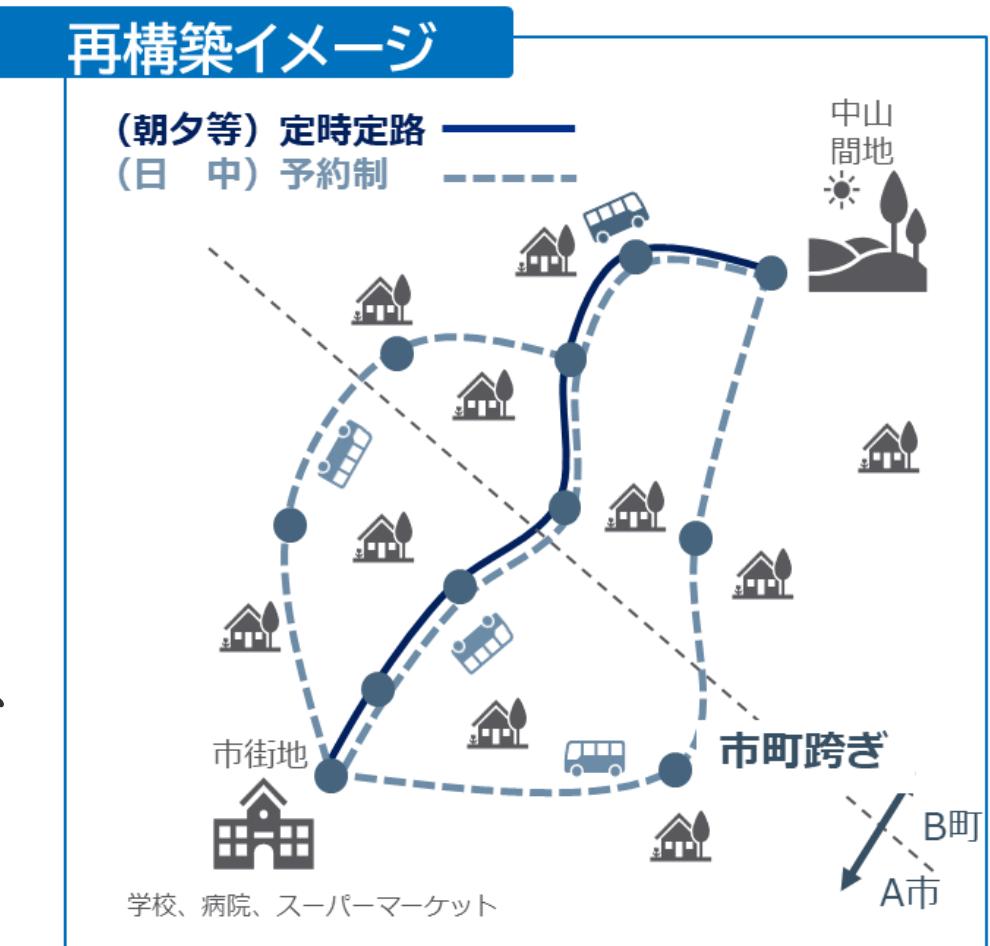
輸送資源の総動員による地域公共交通（地域幹線交通・地域内交通）の再構築



- 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

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

(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

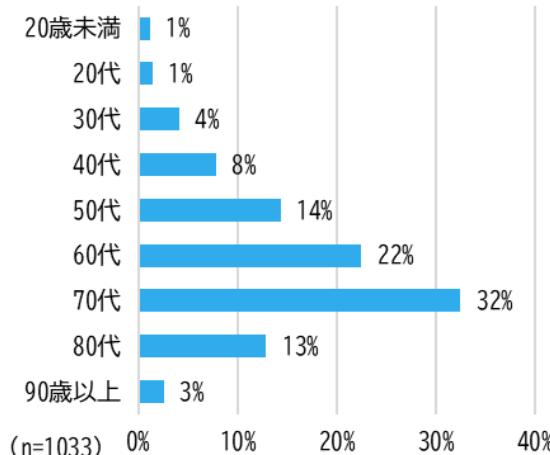
【自家用車の保有状況】

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%

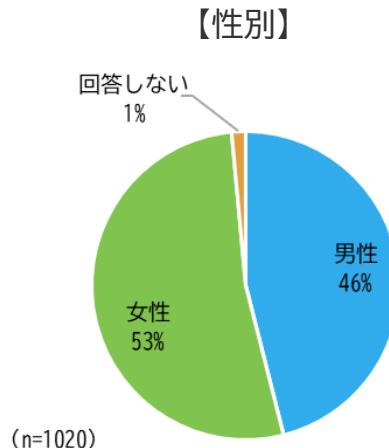
【運転免許の有無】

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%

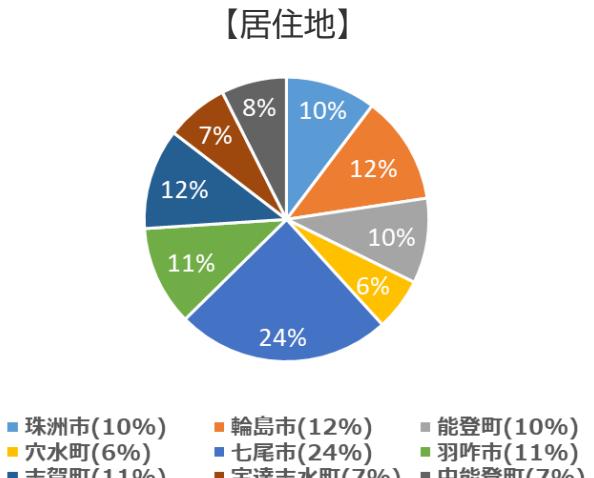
【年齢】



【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%

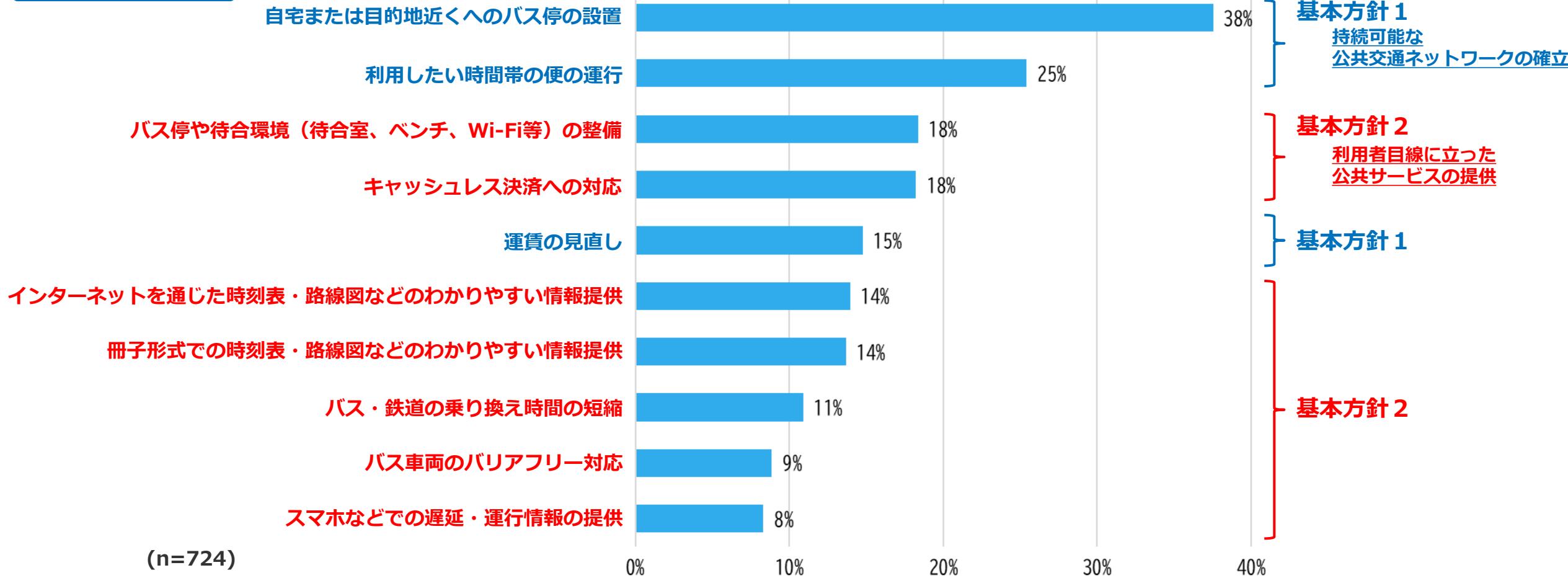
【日常的な家族の送迎について】

○ 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

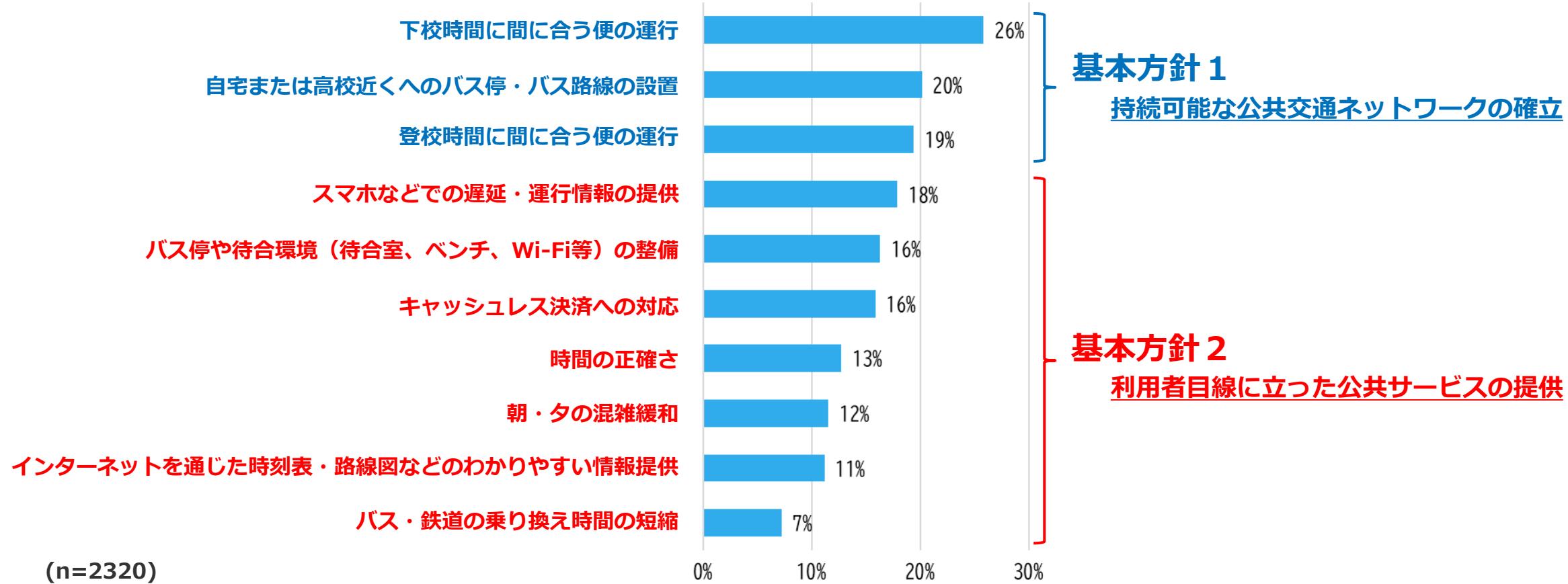
→（登校）能登高校（バ：39%、家：70%）、飯田高校（バ：35%、家：68%）、穴水高校（バ：42%、鉄：7%、家：55%）
(下校) 能登高校（バ：39%、家：70%）、飯田高校（バ：38%、家：70%）、穴水高校（バ：26%、鉄：7%、家：52%）

●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

『交通空白』解消パイロット・プロジェクト

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

○奥能登2市2町では、タクシー事業者の廃業や路線バスの減便など大変厳しい状況

→2市2町共通のAIオンデマンド交通導入プロジェクトが、国交省のモデル事業に採択

事業内容

① AIオンデマンド交通のための共通システム導入

〈AIオンデマンド交通〉

利用者の予約に応じてAIが最適なルートを決定し、乗合でタクシーやバスを運行

② 広域運営体制づくりの検討

イメージ例



朝夕等：路線バス等を維持

日中等：通院・通学等のニーズに応じてAIオンデマンド交通等を運行（予約制）
※市町間の移動にも対応

今回のプロジェクトを通じて、

能登の地域公共交通の再構築を図り、能登の復興に繋げていく

「交通空白」解消パイロット・プロジェクト

①AIオンデマンド交通のための共通システム導入

【スケジュール】

- ・来年秋頃を目途に各市町内で実証運行を開始できるよう作業を実施

【内容】

- ・市町等とともに、運行エリアや乗降場所の設定などの検討や運行事業者との調整

②広域運営体制づくりの検討

【内容】

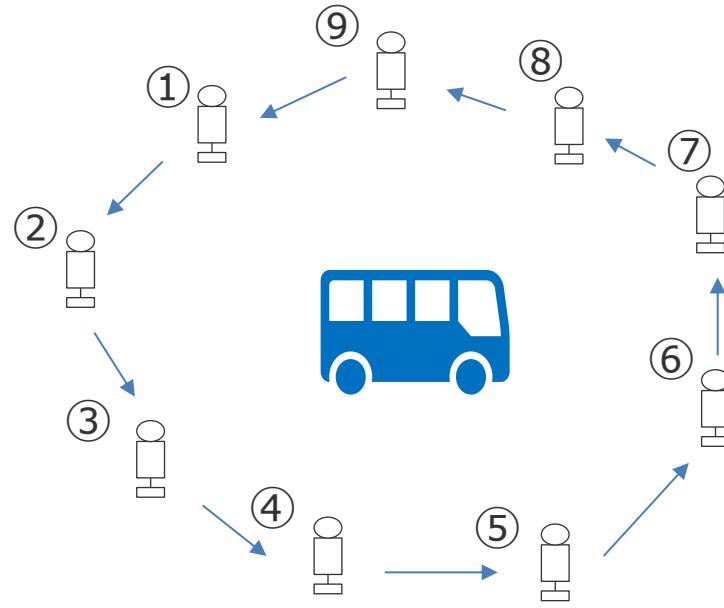
- ・広域化の事例勉強会を開催（9月）
- ・既存事務の整理、新規事務の整理
- ・広域で運用することによって効率的なものを整理
- ・実施を想定する業務に応じた組織形態の検討

【例】AIオンデマンド交通システムの導入メリット

市街地におけるフルデマンド型導入の場合

▶ 一般的にAIオンデマンド交通は密集エリアである市街地で最も効果を發揮しやすい

【従来】

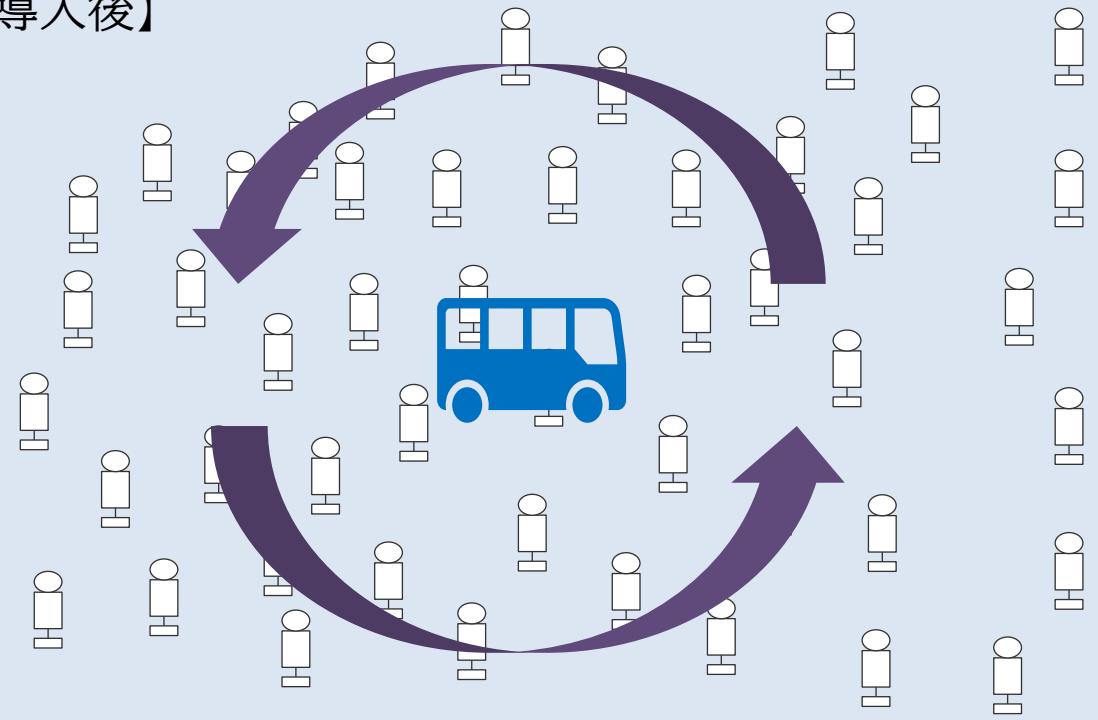


- ・定時定路線での運行

- (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

【例】AIオンデマンド交通システムの導入メリット

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

【郊外】

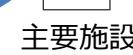


出発



出発

【市街地】



主要施設



【郊外】



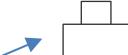
出発



出発

【市街地】

【市街地】



主要施設

○行:到着時間固定
○帰:出発時間固定

- ・定時定路線での運行

(例)1日2往復、週2回1往復など

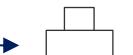
- ・路線から遠い方は利用しにくい

【郊外】



出発

【市街地】



主要施設



【郊外】



出発



出発

【市街地】

【市街地】



主要施設

○行:到着時間固定
○帰:出発時間固定

- ・定時定路線での運行

(例)1日2往復、週2回1往復など

- ・路線から遠い方は利用しにくい

- ・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回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

「のと鉄道」車両デザインの決定について

令和 7 年 1 2 月 2 5 日

令和 7 年度 第 2 回 石川県能登地域公共交通協議会

「のと鉄道」新型車両デザインの決定について

投票概要

投票期間：令和7年8月1日～8月31日

投票方法：インターネット投票及び穴水駅での紙投票

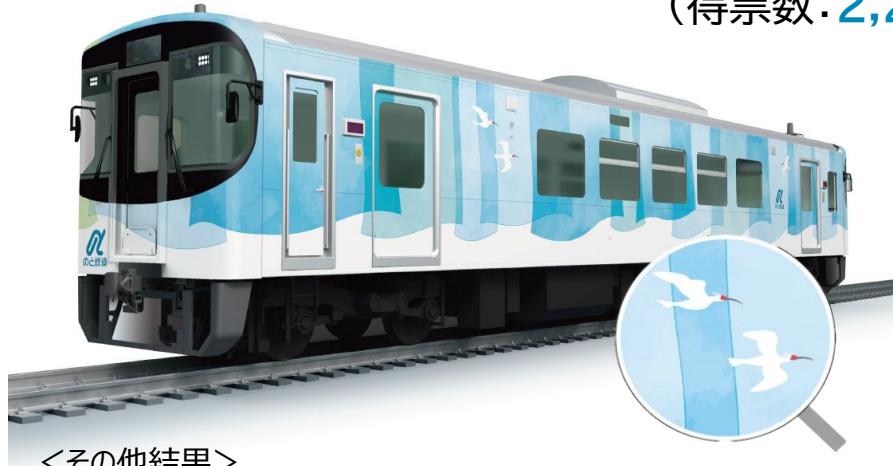
投票総数：5,630票（県内47%、県外53%）

新デザイン

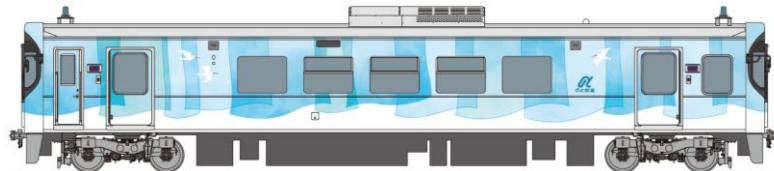
風が吹き抜け朱鷺が舞う能登の里山里海【A案】

（得票数：2,227票、得票率：39.6%）

年齢や性別にかかわらず
幅広い層から支持



海 側



山 側



＜その他結果＞

【B案】里山と里海が調和するやすらぎの能登の原風景
(1,446票、25.7%)



【C案】点描で表現した朱鷺が人の思いと未来を乗せ翔ぶ
(619票、11.0%)



【D案】桜色と建具模様で受け継ぐトリコロール
(1,338票、23.8%)



スケジュール

令和8年度に3両を導入(営業運転は令和9年春頃の見込み)
令和9年度、10年度に各2両を導入

※新型車両は電気式気動車を採用

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名:石川県能登地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通計画等の 計画策定等に向けた方針
<p>・能登地域の公共交通の復興に向けた調査及び分析(住民アンケート・高校生アンケート)の実施 能登地域の地域公共交通について、地震発生後約1年後の「住民・高校生」の交通に関する移動実態を把握するためアンケートに調査・分析を実施</p> <p>・能登半島地震における交通網の被害及び復旧状況の整理 今般の能登半島地震における鉄道・道路及び公共交通(バス・タクシー)の被害状況及びその後の復旧状況について、既存発表資料及び関係者へのヒアリング等を実施</p> <p>・各公共交通機関の運行状況及び利用実態の整理 各交通機関(鉄道、特急バス、一般路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等)における直近(震災後)の運行実績及び利用実績を整理</p> <p>・地域公共交通に觸れる関係者ヒアリング 能登地域における公共交通事業者に対して、能登半島地震約1年後の利用状況や今後の持続的な運行確保(担い手の確保等を含む)、利便性向上、利用促進等に関する意見収集を実施</p> <p>・地域公共交通計画(第二次計画)(案)の検討・取りまとめ 現況調査などの結果をもとに、持続可能な公共交通網の形成にあたっての問題点や課題を整理し、上位計画や関連計画を踏まえつつ、地域にとって望ましい公共交通網のあり方についての基本方針を取りまとめ。 また、基本方針に沿って、持続可能な公共交通網の形成に向けた目標、事業の実施主体、スケジュール等を具体的に反映させた計画を取りまとめ。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p>	<p>計画の素案に対する協議会の意見を取り入れたものでパブリックコメントを実施し、寄せられた結果を整理し、協議会で協議、計画策定をしていきたい。</p>

令和7年12月25日

地域公共交通確保維改善事業に関する事業評価の実施について

1. 事業評価の目的

地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持国庫補助金）は、毎年度、協議会等自らによる補助対象事業の実施状況の確認、評価を行い、その結果を国へ報告するとともに、公表することとされている。

2. 評価対象

○評価対象

系統名	起点・終点	関係市町	バス事業者
富来	富来・羽咋駅	羽咋市、志賀町	北鉄能登バス(株)
曲	能登総合病院・のとじま臨海公園	七尾市 (旧 七尾市、能登島町)	能登島交通(株)
能登方面特急 (輪島特急)	金沢駅西口・輪島駅前	金沢市、内灘町、かほく市、志賀町、穴水町、輪島市	北鉄能登バス(株) 北鉄金沢バス(株)
能登方面特急 (珠洲接続)	のと里山空港・すずなり館前	輪島市、能登町、珠洲市	北鉄能登バス(株)
能登方面特急 (宇出津接続)	のと里山空港・内浦総合支所前	輪島市、能登町	〃

※R7年度事業（R6.10～R7.9）について評価を行う

○石川県能登地域公共交通計画で定めた評価方法（1日当たりの利用者数・収支率等）により評価を行う

3. 今後の流れ

本協議会による事業評価を基に、北陸信越運輸局において、学識経験者等の有識者及び運輸局担当部長等により構成される第三者評価委員会を経て二次評価を行う。

評価結果は協議会等に対し通知され、必要に応じて生活交通確保維持改善計画又は事業計画の見直し等に関する助言をいただく。また、北陸信越運輸局HPにて二次評価の結果が公表される。

<議案第2号>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

協議会名:石川県能登地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
北鉄能登バス株式会社 北鉄金沢バス株式会社	系統名:輪島特急 運行区間:輪島駅前～のと里山空港～金沢駅西口	下記の取組みにより利用者の利便性確保を図った。 ・能登方面特急バス(輪島、珠洲、宇出津)の重複区間(金沢～のと里山空港)を整理・統合し、のと里山空港を拠点とした、ハブ＆スパート型の路線ネットワークに再編することにより、金沢～奥能登地域の便数を震災前と同程度以上に確保した持続可能性と利便性の高い特急バスネットワークに再構築した。 ・乗降データから、奥能登各地域から、沿線の金沢医科大学病院および石川県立中央病院へのアクセスを考慮したダイヤを設定し、利便性向上を図った。	B 補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかつた。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B 路線集約により金沢～奥能登間の往来回数を維持拡大した。また沿線の病院へのアクセスを考慮したダイヤを設定した。 震災後:輪島市4往復→再編後:6往復 震災後:珠洲市1往復→再編後:4往復 震災後:能登町1往復→再編後:3往復 ダイヤ例:金沢駅行き→すずなり館前発6時45分。能登町役場前発6時30分。 輪島特急線や穴水珠洲C線に使用する特急車両11台にタッチ決済を導入した。	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。
北鉄能登バス株式会社	系統名:穴水珠洲C0A(宇出津接続) 運行区間:内浦総合支所前～能登町役場前～のと里山空港	・クレジットカードタッチ決済を導入した。 ・補助金を活用して運行していることを車内放送でご理解いただくことを通しての利用促進啓発を行う。	B 補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかつた。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B 【収支率】 ・輪島特急線58.44% ・穴水珠洲C0A(宇出津接続)12.15% ・穴水珠洲C0B(珠洲接続)17.14% 輪島特急、穴水珠洲C0A、穴水珠洲C0B3路線を合わせた収支率38.43%	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。
	系統名:穴水珠洲C0B(珠洲接続) 運行区間:すずなり館前～内浦駅渡～のと里山空港	志賀町と富来線のあり方について協議し、利用者の利便性確保を図った。	B 補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかつた。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B 【1日あたりの利用者数】 輪島特急線:139人 穴水珠洲C0A(宇出津接続):18人 穴水珠洲C0B(珠洲接続):33人 輪島特急、穴水珠洲C0A、穴水珠洲C0B3路線を合わせた1日あたりの利用者数:190人	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。
	系統名:富来 運行区間:富来～高浜～羽咋駅	志賀町と富来線のあり方について協議し、利用者の利便性確保を図った。	A 計画どおり実施された。	B 県内路線バス利用者数の維持 (R5.10～R6.9)125,333人 →(R6.10～R7.9)119,359人 ※減少理由 ・令和6年能登半島地震によって利用が低迷したため。 B 収支率対前年1%以上の増加 (R5.10～R6.9)38.29% →(R6.10～R7.9)43.64% ※利用者数に反して収支率が上がっている理由:需要に応じたダイヤ見直しを実施したため。	引き続き沿線自治体と協議し、利用者の利便性確保を図る。
能登島交通株式会社	系統名:曲 運行区間:公立能登総合病院～七尾駅前～のとじま臨海公園	地元利用者へは65歳以上対象の割引回数券や島内施設利用での運賃割引など七尾市の制度を利用し、観光客へは1日券の販売継続で利便性の維持を図った。 HPやSNSによる情報発信の継続。路線バスでアクセスできる観光スポットや観光施設への入場割引券を路線バスに設置した。	B 計画通り実施したが、地元住民、観光客共に減少しており、利便性は維持できいても利用者増にはつながっていない。	B 県内路線バス利用者数の維持 (R5.10～R6.9)37,029人 →(R6.10～R7.9)32,774人 ※減少理由 かねてよりの人口減少に地震の影響で加速度的に拍車がかかったため。 B 収支率対前年1%以上の増加 (R5.10～R6.9)27.15% →(R6.10～R7.9)20.10% ※利用者の減少や運転手不足、物価高騰に伴う人件費や修繕費の負担増などで収支率を改善できる余地がない。	地元利用者へは65歳以上対象の割引回数券や島内施設利用での運賃割引など七尾市の制度を利用し、観光客へは1日券の販売継続で利便性を維持していく。 HPやSNSによる情報発信の継続。路線バスでアクセスできる観光スポットや観光施設への入場割引券を路線バスに設置する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

協議会名 :	石川県能登地域公共交通協議会
評価対象事業名 :	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>石川県内の生活バス路線は、地域住民の日常生活を支える交通手段として、重要な役割を果たしている。乗合バス事業者は、病院へのアクセスを考慮したダイヤ設定や、SNSを活用した観光客の利用促進策など、利用者増加に向けた経営改善に努めているものの、地域の人口減少・能登半島地震により利用者の減少傾向は続いている。このため、不採算路線の廃止や減便等が進んでいるが、県としては、地域住民に必要とされる生活バス路線を維持確保していくことが重要であると考える。</p> <p>今回の計画の対象となっている生活バス路線については、地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、広域的公共団体である県が国とともに補助し、存続させていくことが必要である。</p>

石川県能登地域公共交通計画 (第二次計画) (素案)

令和8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. アンケート調査結果の概要	32
4. 地域公共交通の現状のまとめ及び問題点	42
5. 能登地域の地域公共交通において解決すべき課題	43
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	44
2. 将来像の実現に向けた基本方針	45
3. 計画の構成（第一次計画、第二次計画）	47
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	48
IV 第二次計画における施策体系	
1. 輸送資源の総動員による地域公共交通の再構築に係る基本方針	50
V 将来像の実現に向けた施策・取組	
1. 施策体系	51
2. 基本方針1：持続可能な公共交通ネットワークの確立	52
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	56
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	58
VI 計画の達成状況の評価	
1. 達成状況の評価	60
2. 評価指標と目標の考え方	61
VII 参考資料	
1. 石川県能登地域公共交通協議会名簿	62
2. 計画策定の経緯	63
3. アンケート調査結果	64

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。

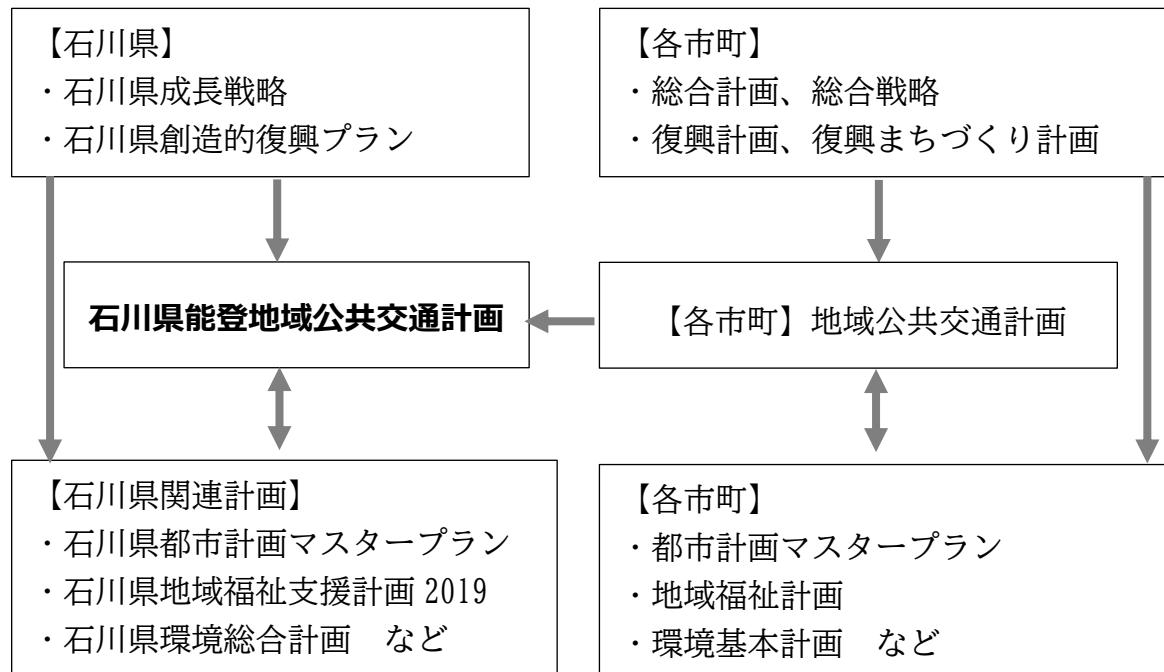
鉄道やバスが走ることで、観光に来てもらえる。新たな交流が生まれる。

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靭化、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

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60,188棟にのぼり、その内訳は、全壊5,977棟、半壊17,428棟、一部破損36,722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7年11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	2,311	3,971	4,352			10,634	199	11,709
珠洲市	1,756	2,108	1,746			5,610	71	6,670
穴水町	387	1,289	1,647			3,323	28	2,475
能登町	293	1,025	4,502			5,820	25	4,210
七尾市	538	5,088	11,498			17,124	14	5,622
羽咋市	62	488	3,440			3,990	61	569
志賀町	562	2,470	4,419	6	5	7,462	6	3,982
宝達志水町	12	79	1,790			1,881		167
中能登町	56	910	3,378			4,344	1	1,649
計	5,977	17,428	36,772	6	5	60,188	405	37,053

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220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箇所で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1,901棟にのぼり、そのうち全壊82棟、半壊659棟、床上浸水74棟、床下浸水927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7年11月20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	68	590	68	55	470	1,251	18	443
珠洲市	14	65	15	19	235	348		139
穴水町								2
能登町		4	76		218	298		19
七尾市					4	4		
羽咋市								
志賀町								
宝達志水町								
中能登町								
計	82	659	159	74	927	1,901	18	603

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62報）

また、発災直後には能越自動車道の穴水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箇所で通行止めが発生しました。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

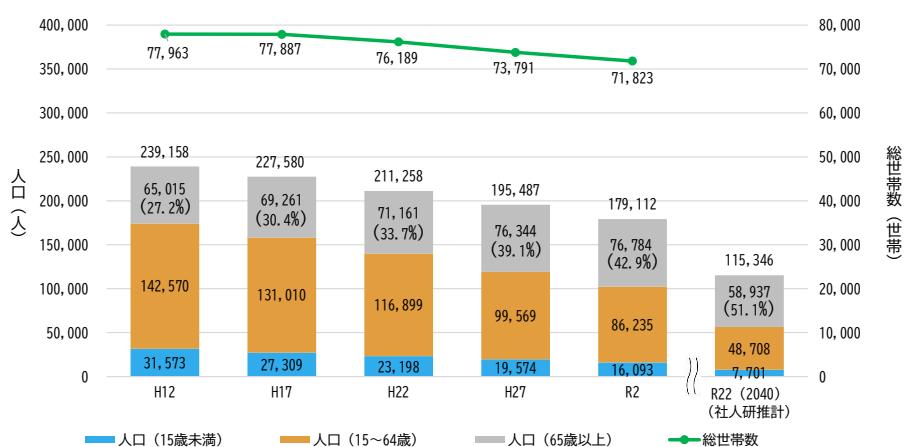
2) 人口特性

(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）。

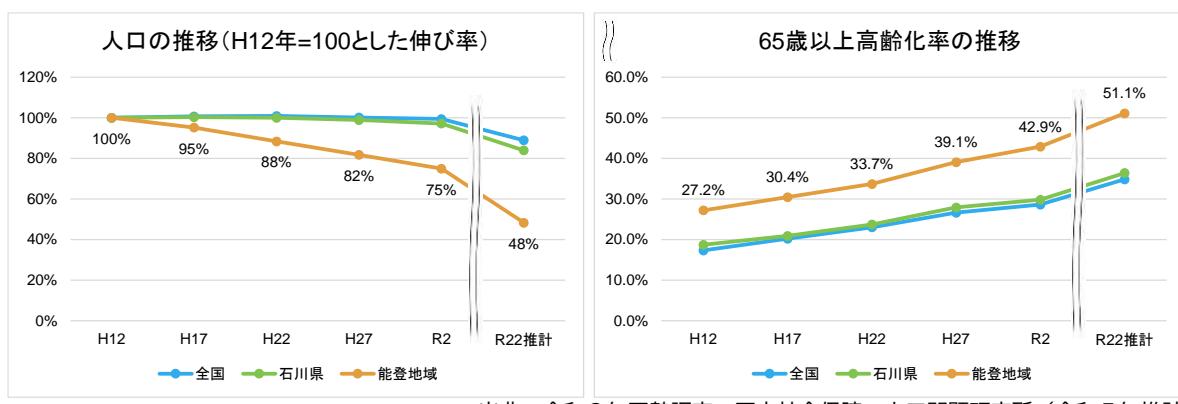
高齢化率は、平成12年の27.2%（6.5万人）から令和2年には42.9%（7.7万人）に増加しており、令和22年には51.1%（5.9万人）に増加すると予測されています。

【能登地域の年齢別人口（高齢化率）・世帯数の推移】



※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）



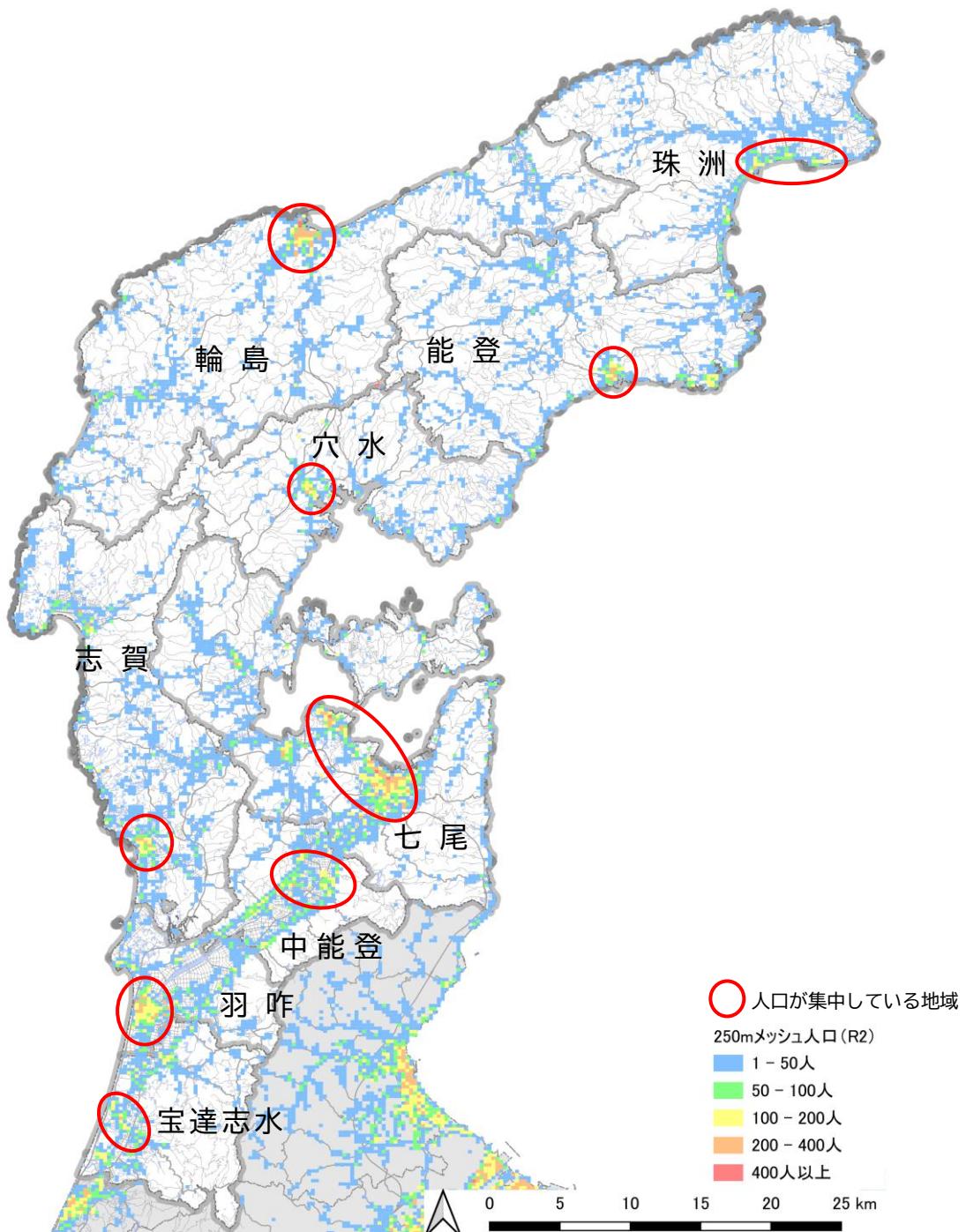
出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計）

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

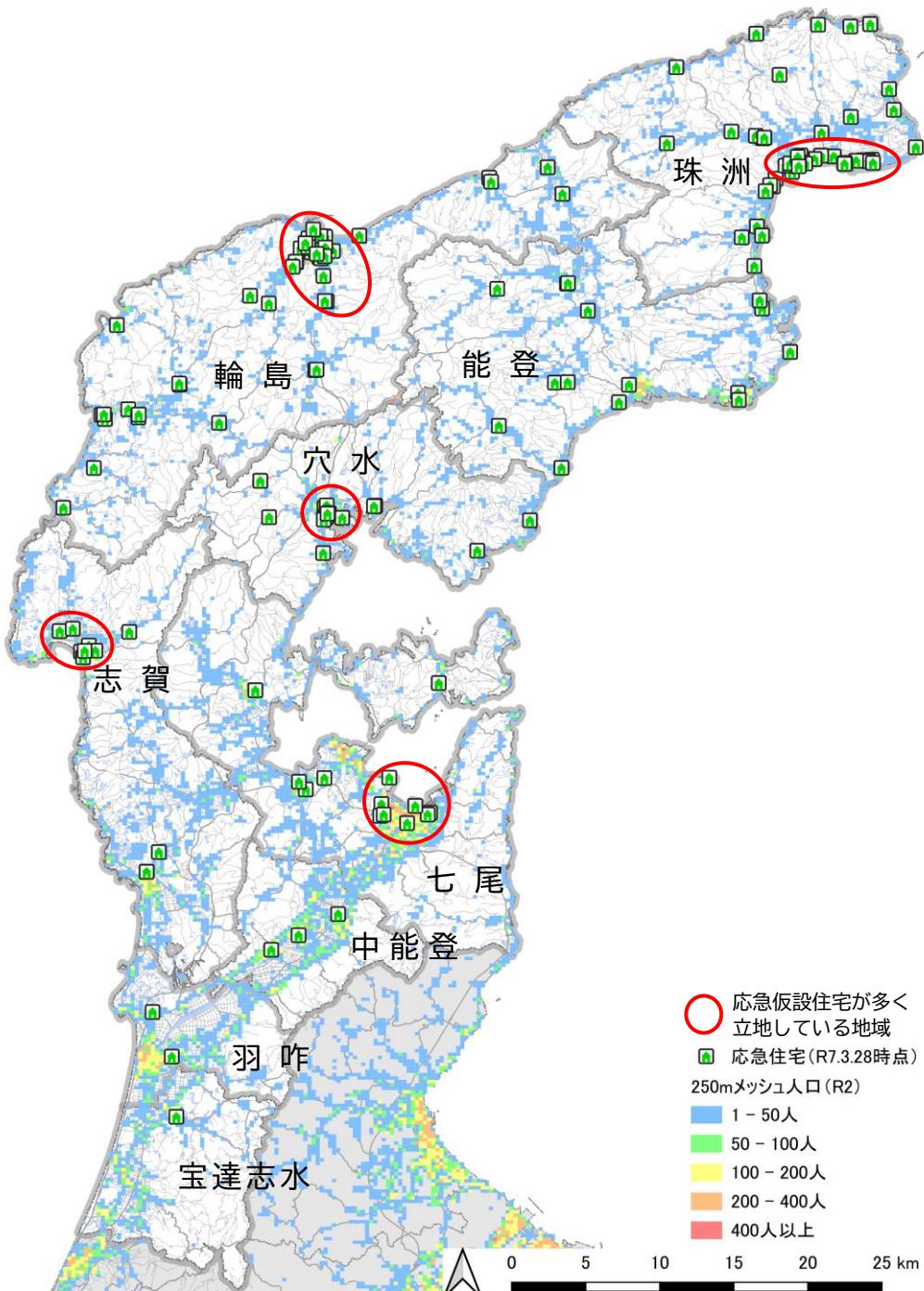
Point：各市町の中心部に人口が集中しているが、沿岸部や山間部の集落にも人口が点在しており、公共交通網の縮小による交通空白地域の拡大が懸念される。

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状況（令和7年3月28日時点）】

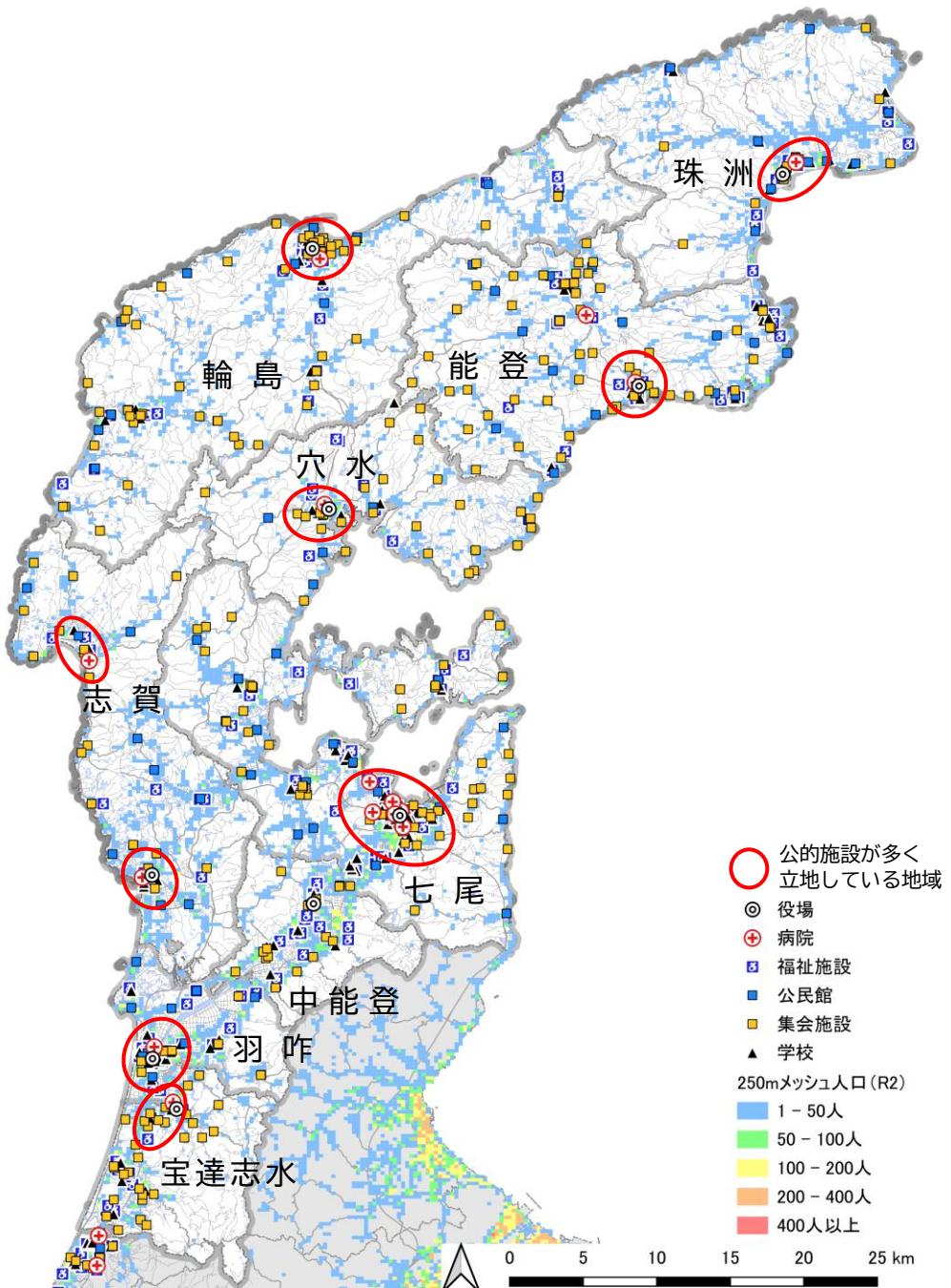


出典：石川県資料、令和2年国勢調査

(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

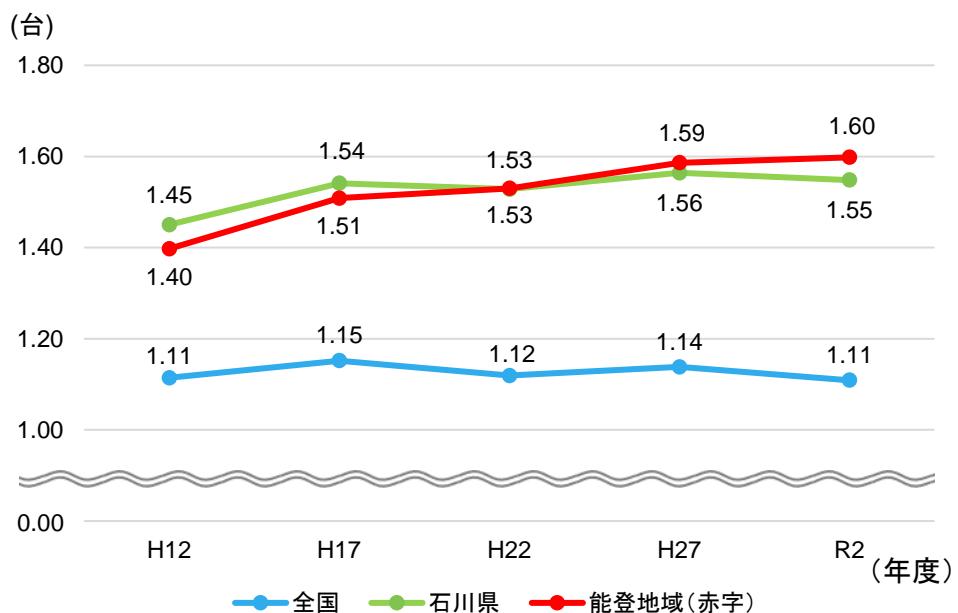
Point: 応急仮設住宅や公的施設は、沿岸部や山間部の集落にも立地しており、交通手段の確保が課題。

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】



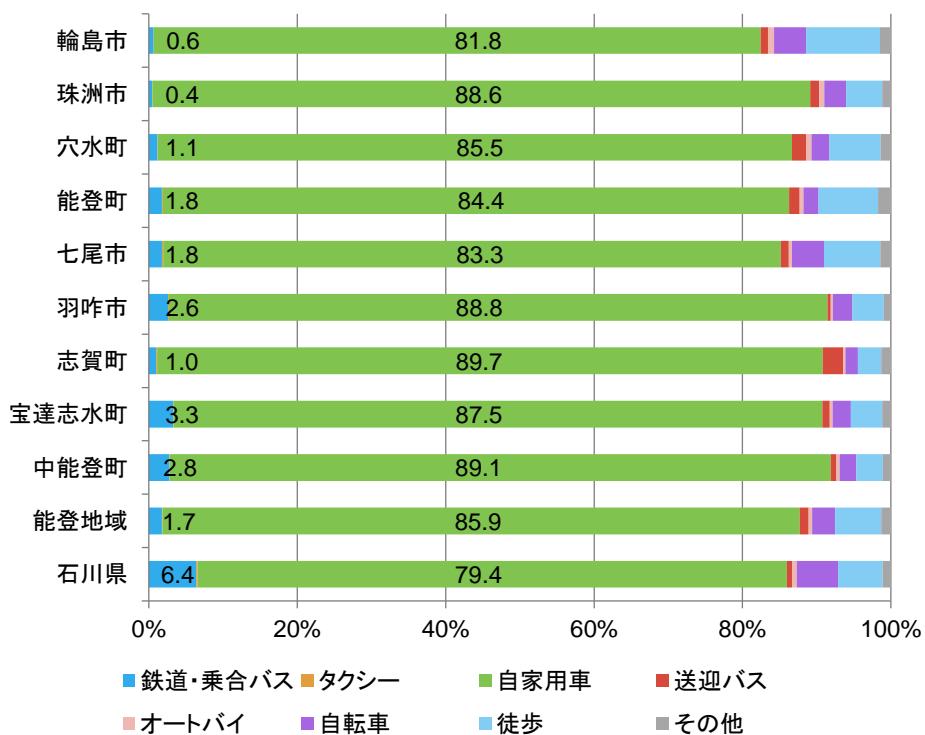
出典：石川県統計書、北陸信越運輸局統計、日本自動車整備振興会連合会統計

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を続けています。

(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】



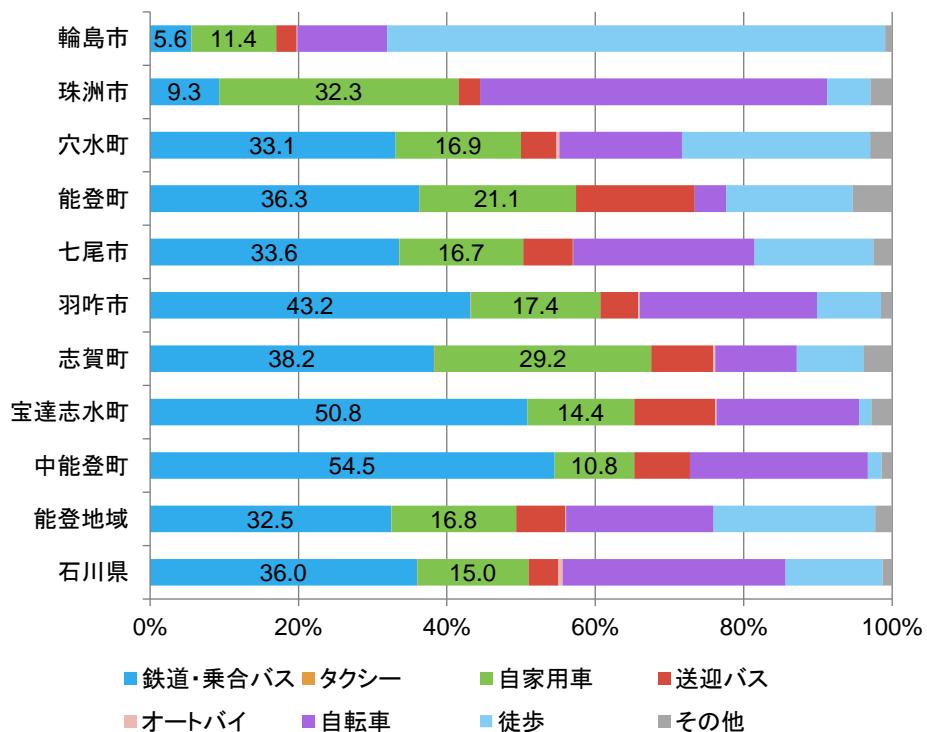
※グラフ内の数値は、鉄道・乗合バスと自家用車の割合となっている。

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

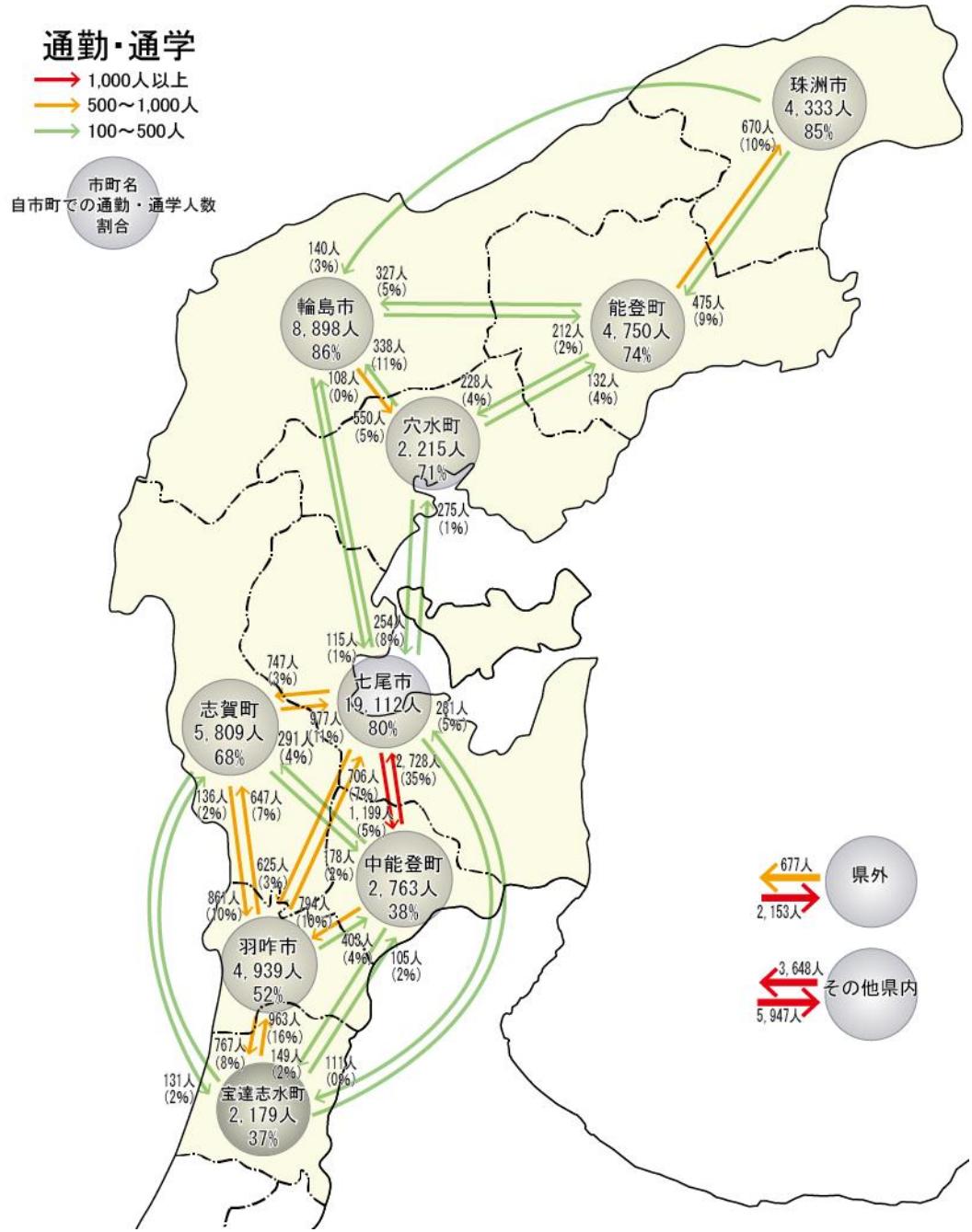
Point: 通学時は鉄道・乗合バス等の公共交通の利用が多く、通学需要にあった交通手段の確保が必要。一方で保護者の送迎により通学している生徒・児童も一定数存在し、保護者の送迎負担の軽減が課題。

(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。

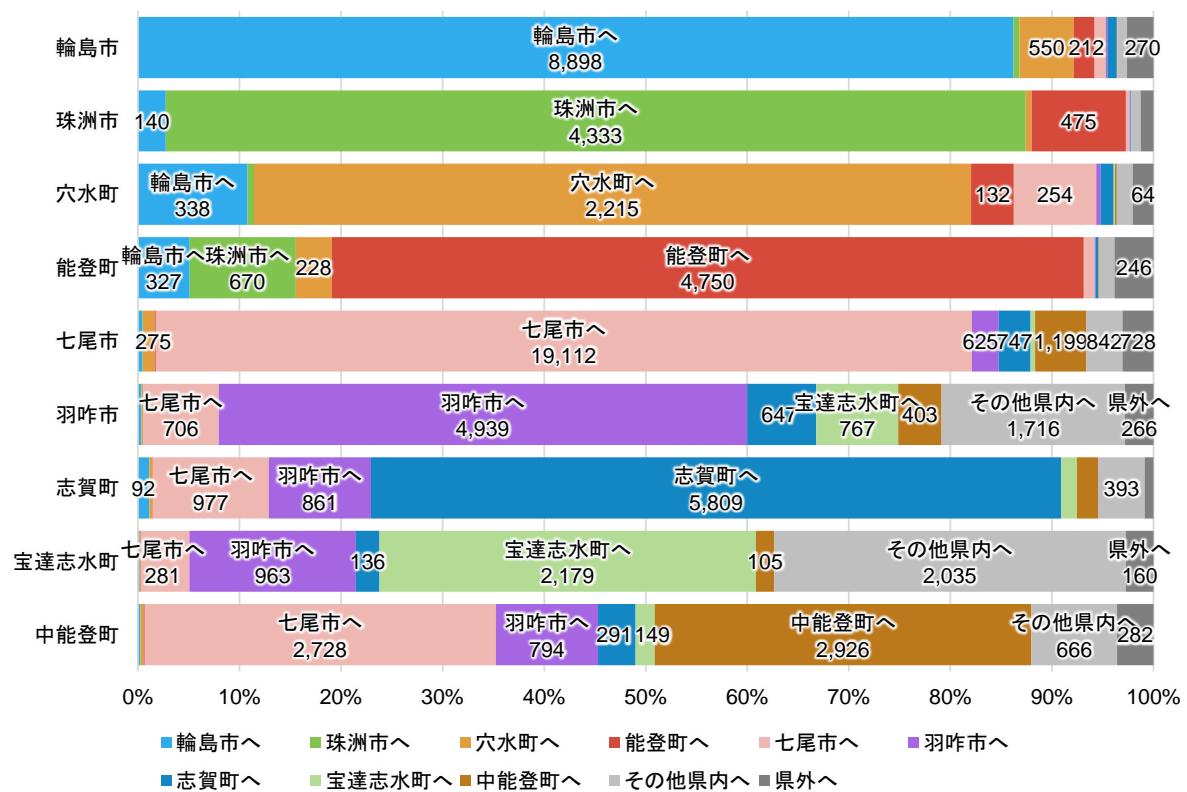
中能登地域では、通勤・通学とともに市町間をまたぐ移動が多くなっています。

【通勤・通学の移動状況】



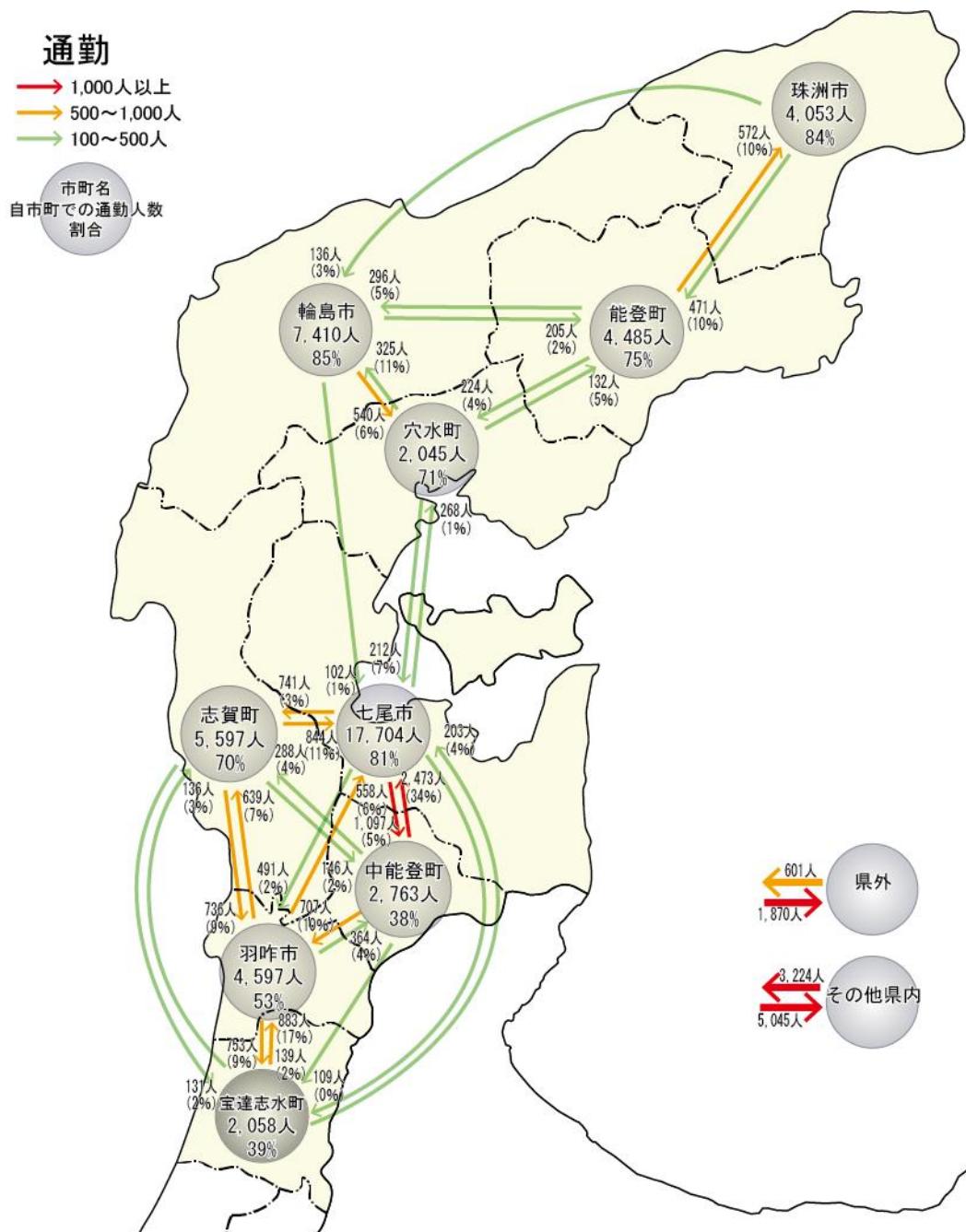
出典：令和2年国勢調査

【通勤・通学者の内訳】



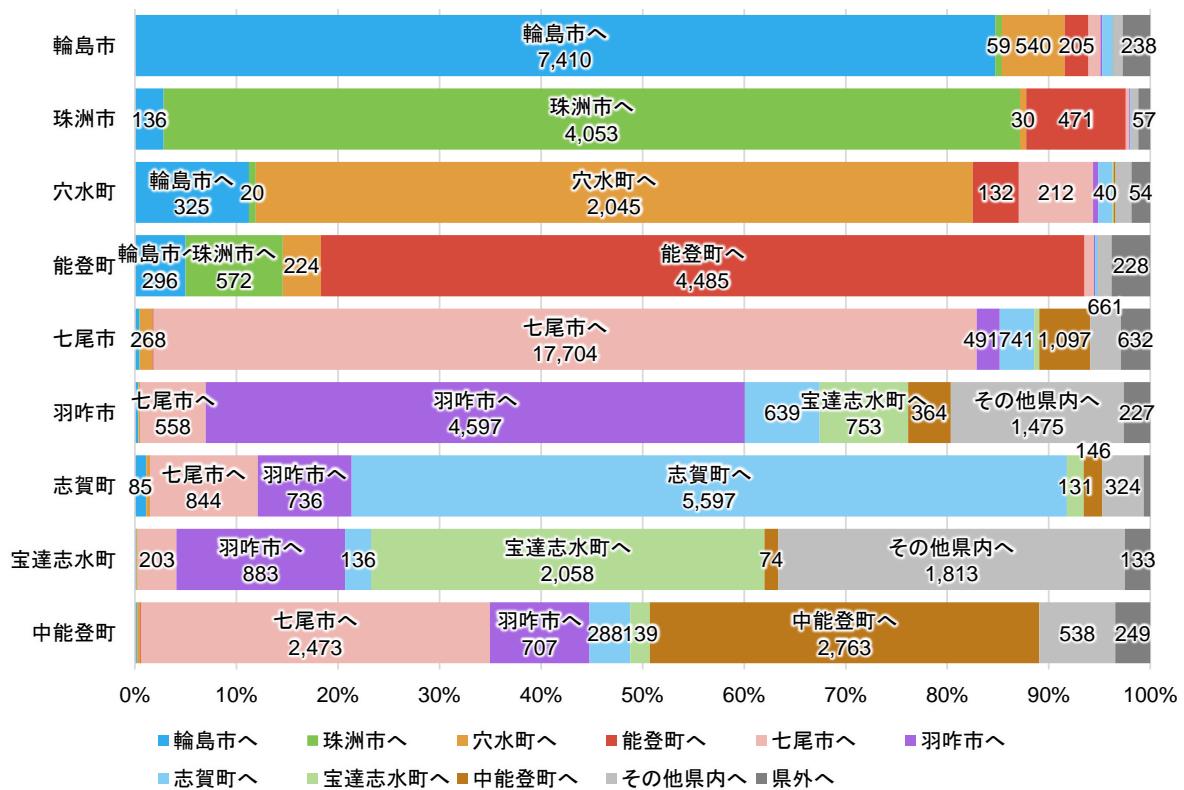
出典：令和2年国勢調査

【通勤の移動状況】



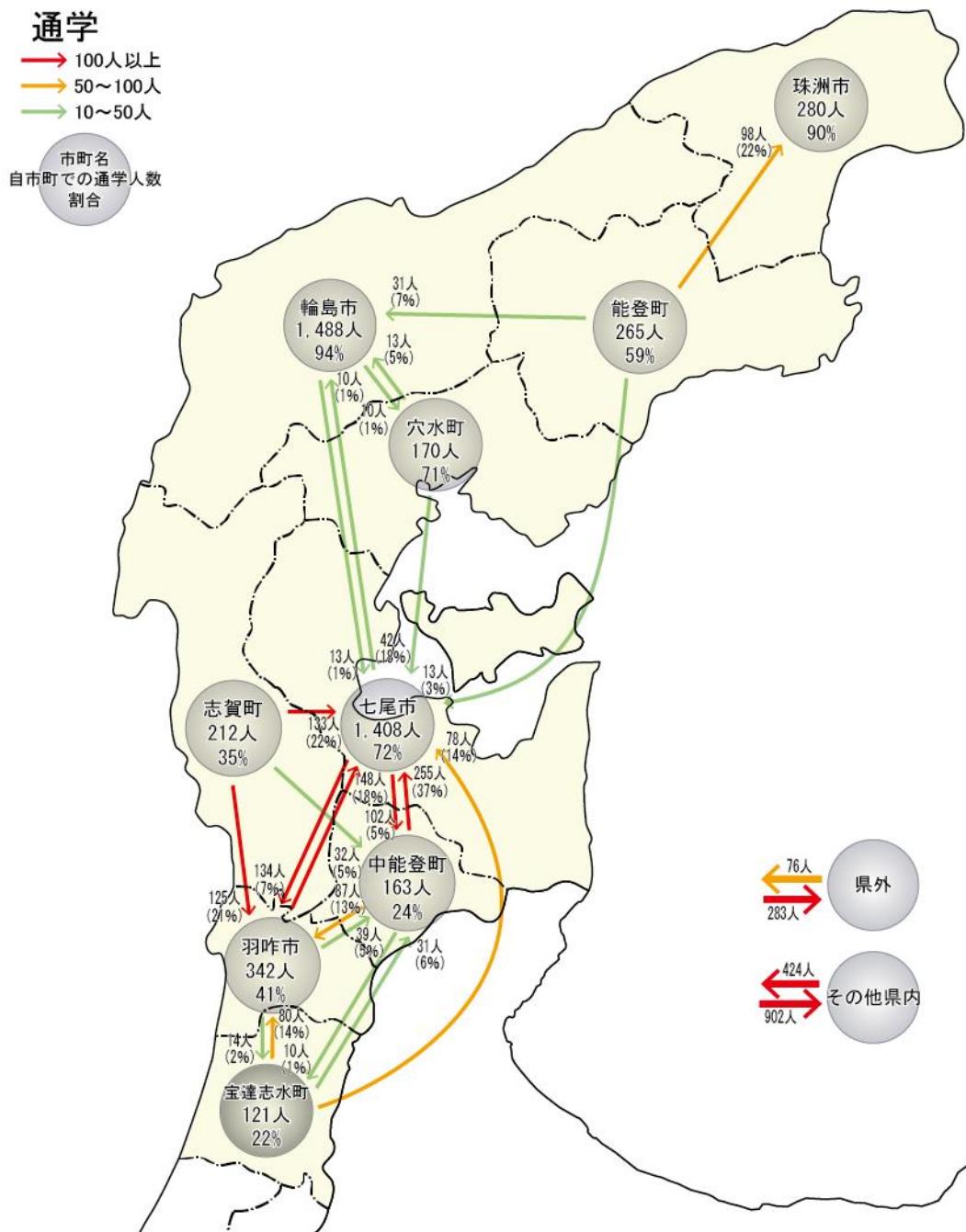
出典：令和2年国勢調査

【通勤者の内訳】



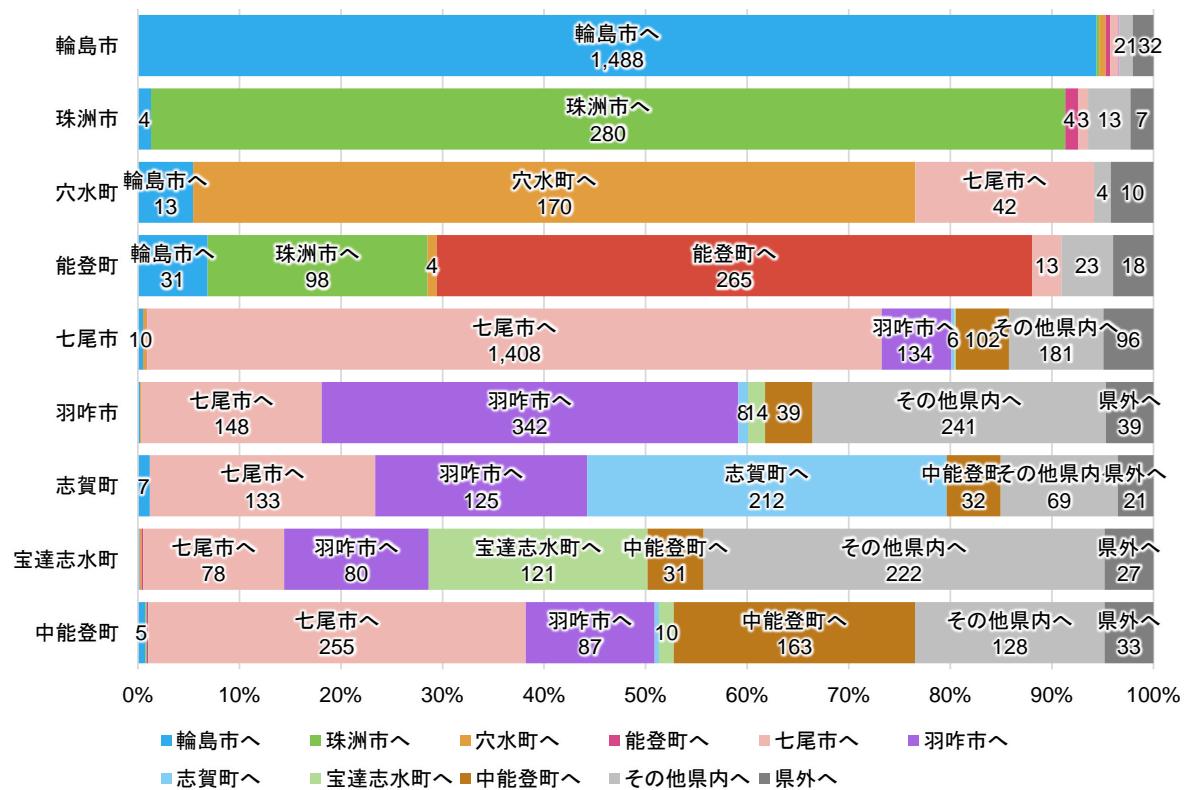
出典：令和2年国勢調査

【通学の移動状況】



出典：令和2年国勢調査

【通学者の内訳】

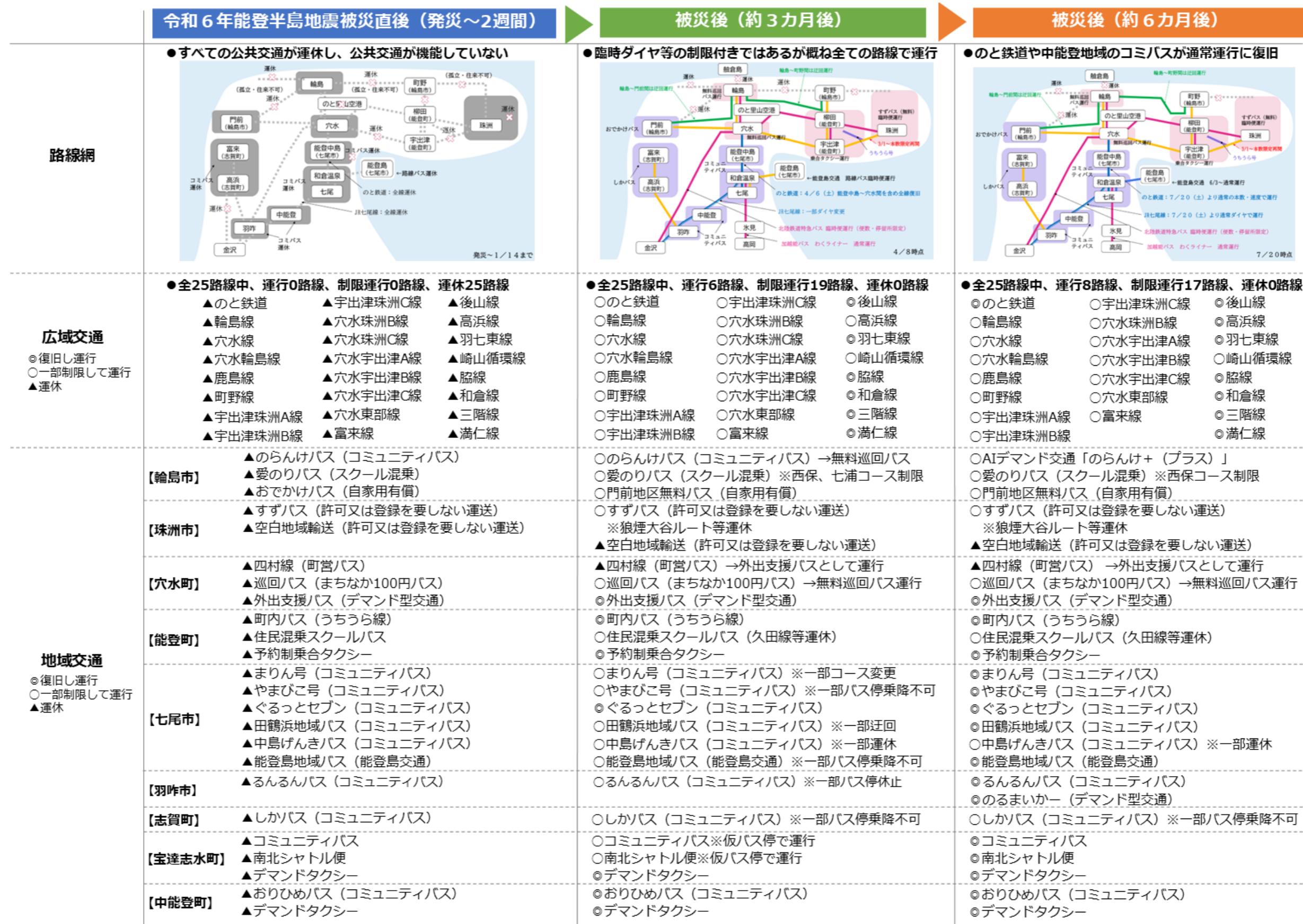


出典：令和2年国勢調査

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



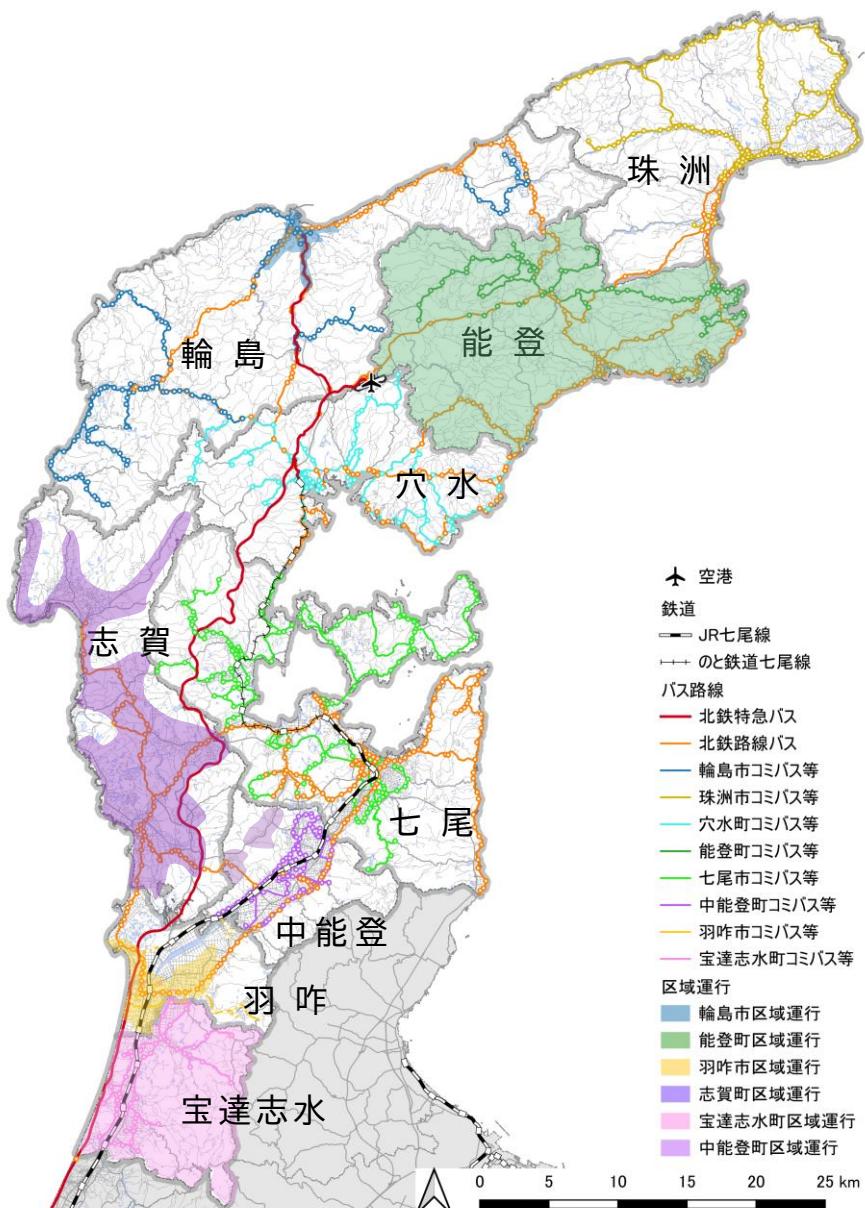
2) 公共交通ネットワーク

(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7年12月3日時点）】



※令和7年12月3日時点での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	-	輪島特急線	金沢駅	のと里山空港	輪島駅前	
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	小又	門前總持寺前	
	-	穴水輪島線	穴水病院	市の坂	輪島駅前	
	-		穴水病院	のと里山空港	輪島駅前	
	-	鹿島線	穴水病院	新崎崎出	曾福	
	-	町野線	市立輪島病院	曾々木口・柳田	能登高校南	
	-	宇出津珠洲A線	すずなり館前	小木町	能登高校南	
	-	宇出津珠洲B線	すずなり館前	十八束	能登高校南	
	-	宇出津珠洲C線	飯田高校下	内浦駒渡	鵜川駅前	
	-	穴水珠洲C線 (特急バス珠洲接続・ 宇出津接続)	のと里山空港	能登町役場前	内浦総合支所前	
	-	穴水宇出津A線	穴水病院	明千寺	能登町役場前	
	-	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	
	-	穴水東部線	宇加川	岩車	穴水病院	
北鉄能登バス	-	富来線	羽咋駅	高浜	富来	
	-	後山線	志賀中学校	高浜	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 鹿島	羽咋駅	
	-	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	七尾中学校	サンビーム日和ヶ丘	
能登島交通	-	満仁線	七尾駅	七尾中学校	吉田・七原口	
	-	曲線	公立能登総合病院	大橋駐車場	のとじま臨海公園	
	-	南線	大橋駐車場	田尻・久木	マリンパーク島の湯	
輪島市	のらんけ+(プラス)	-	-	-	-	区域運行
	愛のりバス	七屋コース	二俣町仮設住宅	輪島市役所	市立輪島病院	
		西保コース	鵜入	光浦東口	市立輪島病院	
		与呂見コース	上与呂見	松尾	三井駅	
		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	
		久川コース	久川	池田	門前中学校	
		七浦コース	五十洲	浦上	門前中学校	
	おでかけバス	道下・浦上コース	鹿磯	總持寺前	浦上公民館	
		猿橋・小石コース	總持寺前	館	猿橋	
		本郷コース	總持寺前	二又川	原	
		二又・入山コース	總持寺前	鍛冶屋口	江崎	
	スクールバス	西保方面	-	-	-	無償運行
		熊野方面	-	-	-	無償運行
		南志見～市内	-	-	-	無償運行
		山本方面	-	-	-	無償運行
		繩又方面	-	-	-	無償運行
		本郷方面	-	-	-	無償運行
		七浦方面	-	-	-	無償運行
		久川方面	-	-	-	無償運行
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	飯田わくわく広場前	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	大谷小中学校前	飯田わくわく広場前	無償運行
		若山飯田ルート	上山	真吉口	飯田わくわく広場前	無償運行
		宝立ルート	-	-	-	運休中
飯田高校スクールバス	高屋・馬縄地区臨時バス	大谷小中学校前	馬縄・高屋	飯田わくわく広場前	無償運行	
	宝立・上戸地区臨時バス	見附ドーム	飯田わくわく広場前	珠洲市総合病院前	無償運行	
	狼煙飯田(海)ルート	狼煙	飯田高校下	飯田わくわく広場前	無償運行	
	大谷飯田ルート	珠洲塩田村	飯田高校下	飯田わくわく広場前	無償運行	
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
	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

【公共交通ネットワークの一覧 (2/2)】

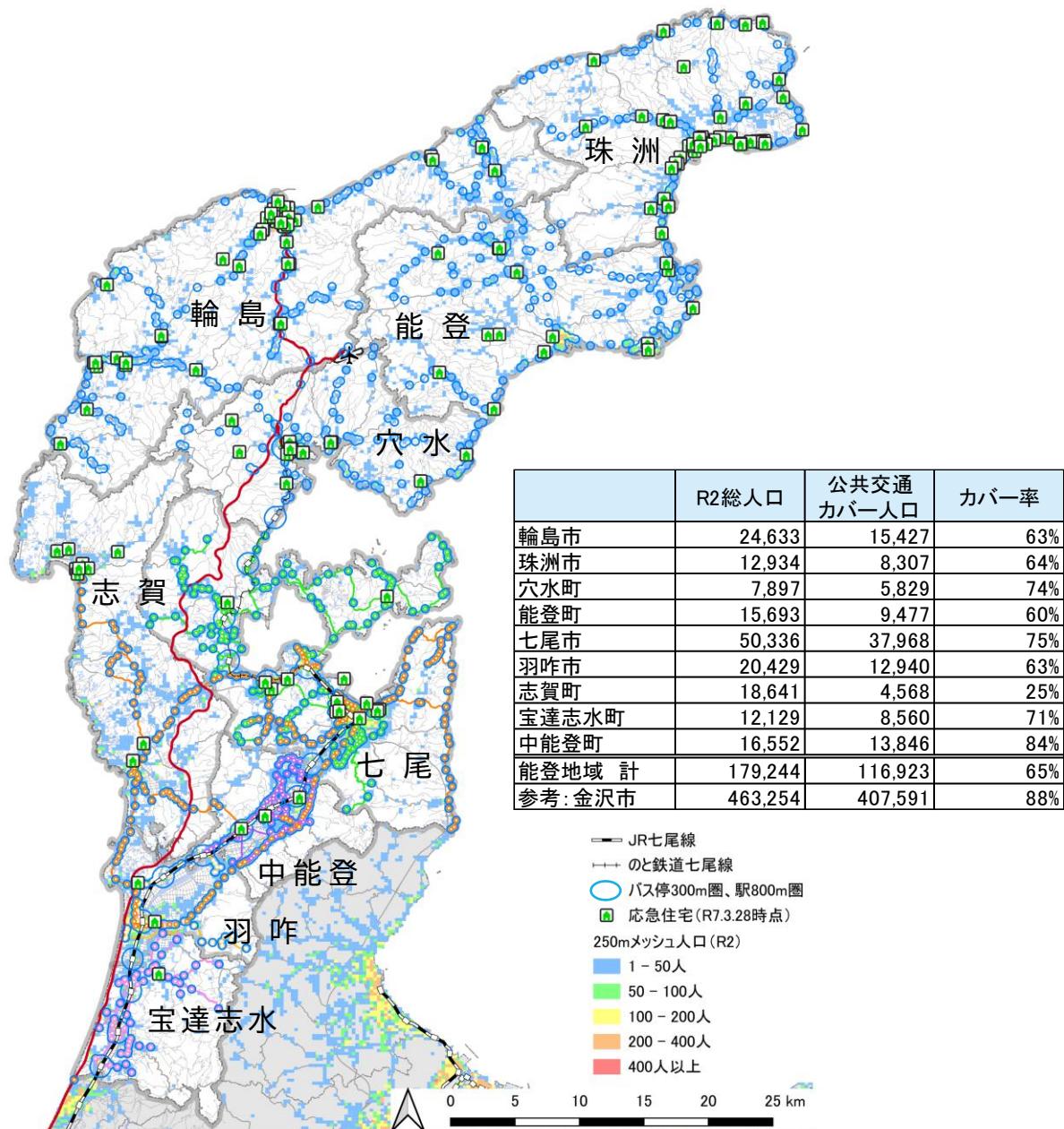
事業者名	路線名		運行区間			備考
	愛称	系統名	起点	経由	終点	
能登町	町内バス	うちうら線	四方山	松波	駒渡ポケットパーク	
		中斎線	中斎丑屋地	寺分	笹ゆり荘	
		合鹿線	駒渡ポケットパーク	上町	笹ゆり荘	
		久田線	桐畑	久田	笹ゆり荘	
		柳田線	尻田谷内	立岩地	笹ゆり荘	
		金山十郎原線	金山	西谷	笹ゆり荘	
	予約制乗合タクシー	上長尾・合鹿エリア	上長尾・合鹿エリア	-	宇出津	区域運行
		当目・柳田エリア	当目・柳田エリア	-	宇出津	区域運行
		柏木・中斎・宮地・鶴町エリア	柏木・中斎・宮地・鶴町エリア	-	宇出津	区域運行
		瑞穂・鶴川・三波・ふじなみエリア	瑞穂・鶴川・三波・ふじなみエリア	-	宇出津	区域運行
	スクールバス	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
		宇出津小学校	-	-	-	無償運行
		鶴川小学校	-	-	-	無償運行
七尾市	中島げんきバス	松波小学校	-	-	-	無償運行
		能登中学校	-	-	-	無償運行
		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ひこ荘	七尾駅
		ぐるっとセブン 西	-	七尾駅	西三階	七尾駅
	スクールバス	ぐるっとセブン 東	-	七尾駅	中挾町	七尾駅
		田鶴浜地域バス	-	田鶴浜駅	伊久留七原口	田鶴浜駅
		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	
羽咋市	スクールバス	鉋打・熊木方面	すこやか	鉋打高齢者センター	すこやか	
		西岸方面	すこやか	西岸駅	すこやか	
		いやしの湯直行便	すこやか	-	いやしの湯	
		中島小学校	-	-	-	無償運行
		朝日小学校	-	-	-	無償運行
		田鶴浜小学校	-	-	-	無償運行
	スクールバス	能登島小学校	-	-	-	無償運行
		東湊小学校	-	-	-	無償運行
		七尾東部中学校	-	-	-	無償運行
		能登香島中学校	-	-	-	無償運行
志賀町	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	羽咋駅	鹿島路ふれあい	大町農村公園	
		神子原コース	羽咋駅	千石神社前	菅池町	
	のるまいかー	-	-	-	-	区域運行
		瑞穂小学校	-	-	-	無償運行
		邑知小・中学校	-	-	-	無償運行
	スクールバス	羽咋中学校	-	-	-	無償運行
		しかばす	-	-	-	区域運行
		志賀小学校	-	-	-	無償運行
		富来小学校	-	-	-	無償運行
宝達志水町	コミュニティバス	志賀中学校定期券	-	-	-	無償運行
		北回りルート	走入	宝達志水病院	宝寿荘	無償運行
		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
	南北シャトル便	山側ルート	坪山	宝達駅東口	羽咋病院	
		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
		-	-	-	-	無償運行
中能登町	おりひめバス	とりやコース	道の駅織姫の里	古墳公園とりや	道の駅織姫の里	
		ろくせいコース	道の駅織姫の里	鹿西駐在所前	道の駅織姫の里	
		なかのと	なかのと		なかのと	
		かしまコース(こじ)	道の駅織姫の里	旧越路小前	道の駅織姫の里	
		かしまコース(みおや)	道の駅織姫の里	曾祢	道の駅織姫の里	
	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
	スクールバス	鹿島小学校	-	-	-	無償運行
		中能登中学校	-	-	-	無償運行
		鹿西小学校	-	-	-	無償運行
		鳥屋小学校	-	-	-	無償運行

※ネットワーク一覧とその運休状況は、令和7年12月3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※（区域運行を除く）は、116,923人で、カバー率は65%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）、3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7年12月3日時点）】



出典：令和2年国勢調査

Point：3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。

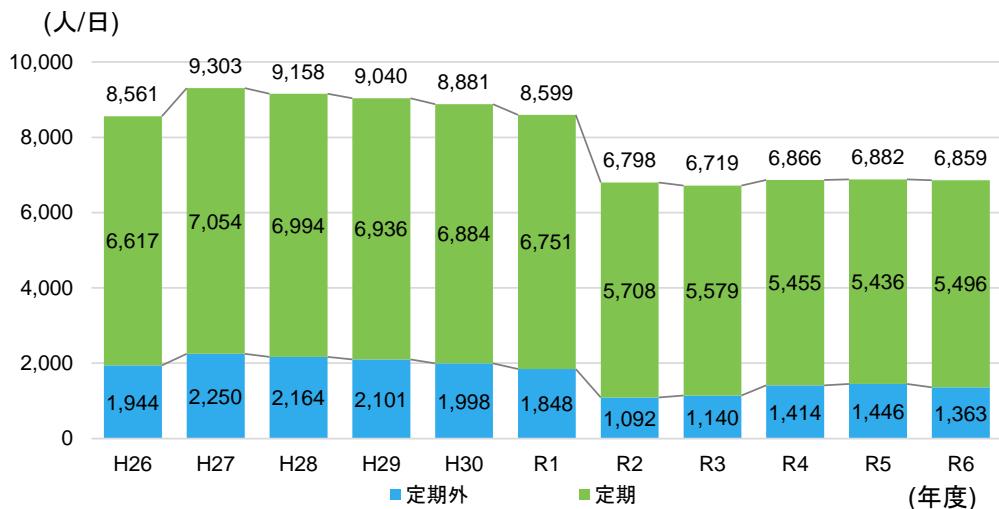
3) 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

① JR七尾線

JR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。

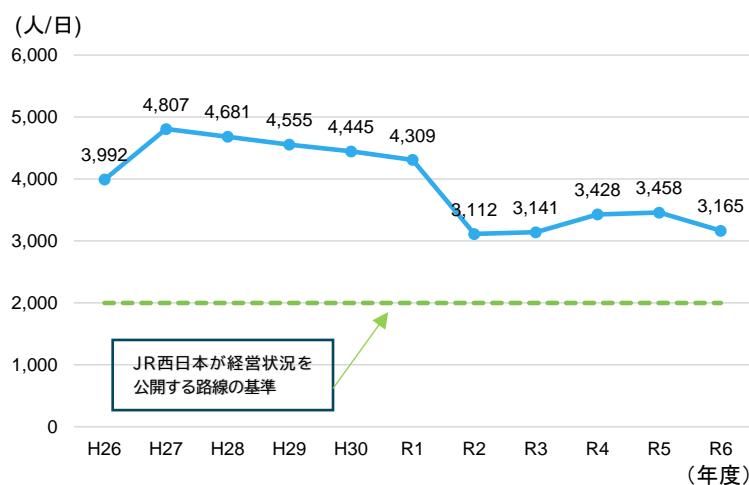
【JR七尾線の年度別・券種別利用者数の推移】



出典：JR西日本提供データ

JR七尾線の輸送密度の推移を見ると、JR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。

【JR七尾線の年度別・輸送密度の推移】

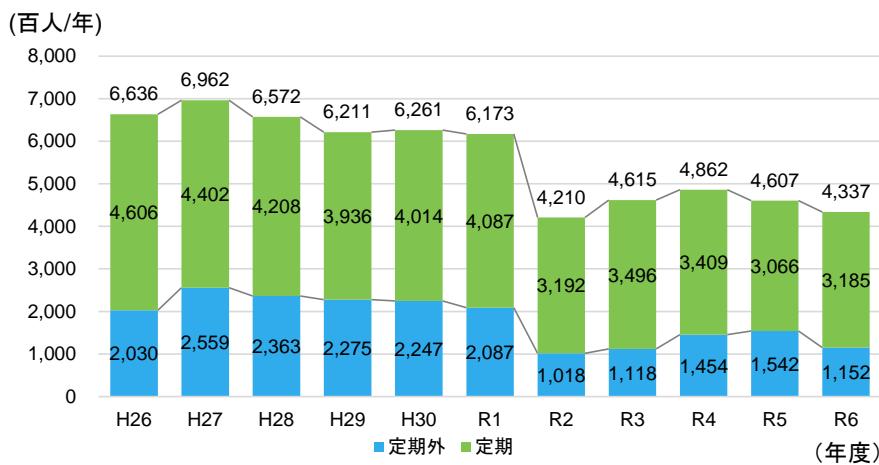


出典：JR西日本提供データ

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年度以降は、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】



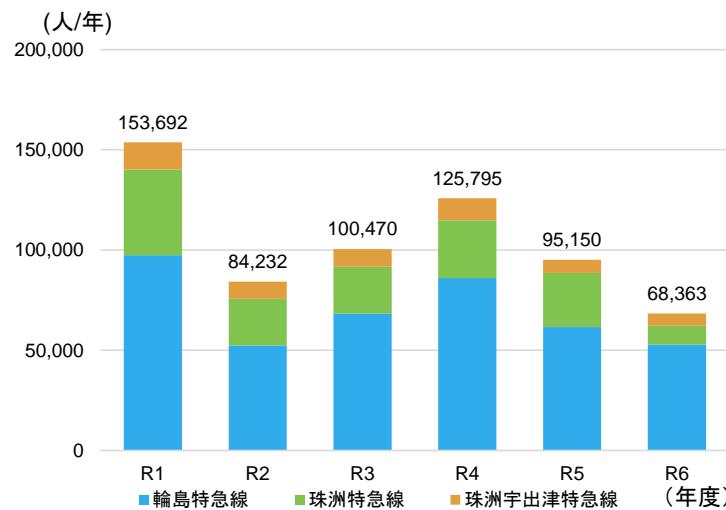
出典：石川県提供データ

Point：JR七尾線、のと鉄道とともに、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年度以降は、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：北鉄能登バス提供データ

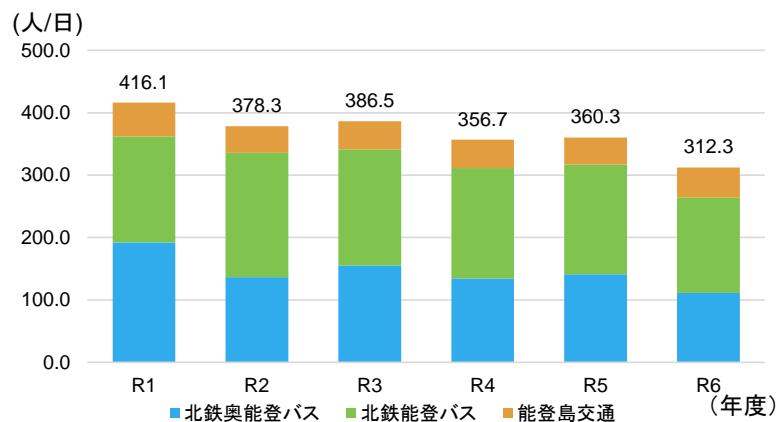
※令和6年度の珠洲特急線及び珠洲宇出津特急線は、穴水錫C線（珠洲接続、宇出津接続）の利用者数を敵む。

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、R5年度の数字には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。

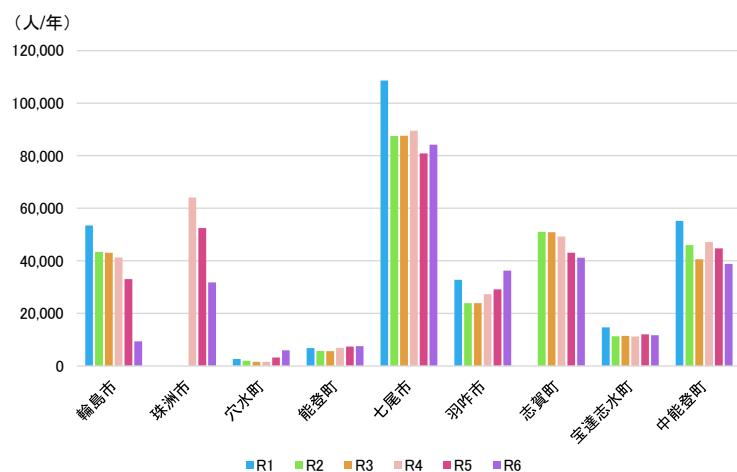
出典：各社提供データ

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年度以降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

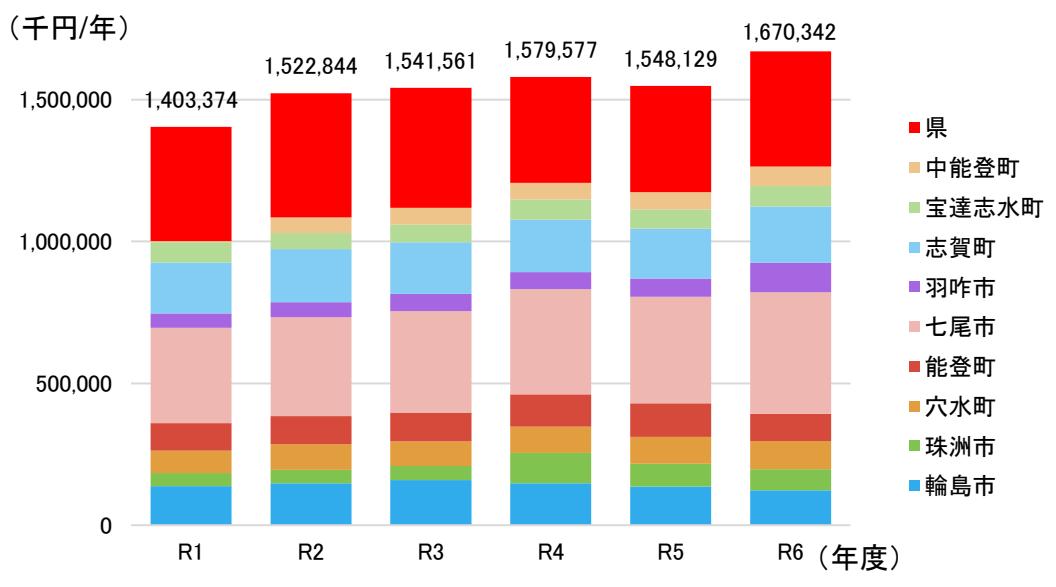
出典：各市町提供データ

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行政負担額の合計は、年間 15~17 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行政負担額の推移】



出典：県・各市町提供データ
一般路線バスは県・市町負担分のみを計上

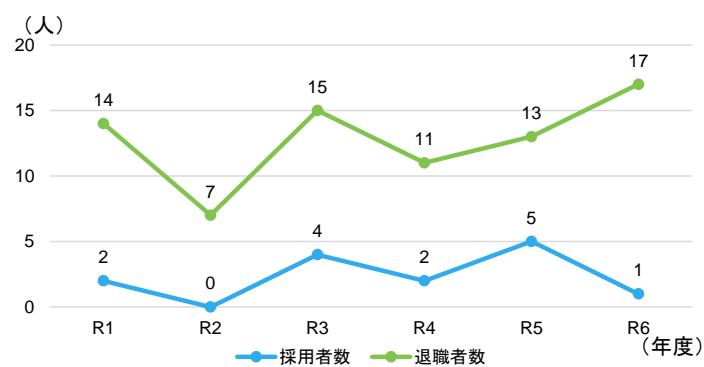
Point：公共交通の利用者数が減少している中で、一般路線バスやコミュニティバス等に対する県・市町の負担が増大していることから、持続可能かつ効率的な運行を模索していく必要がある。

(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。

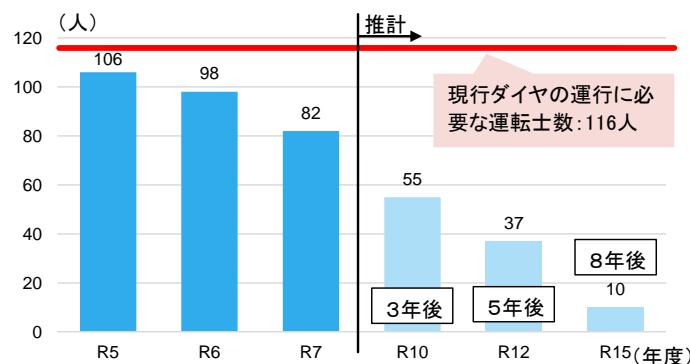
また、今後もこれまでと同様の人数が採用・退職すると仮定した場合、令和15年度には能登地域全体の運転士数が10人となり、深刻な運転士不足に陥ると推測されます。

【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ます、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ります。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167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	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

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. アンケート調査結果の概要

1) 住民アンケート

(1) 住民アンケートの調査概要

調査方法	配布・回収
・郵送により調査票の配布・回収 (1世帯あたり3票配布)	・2,600世帯×3=7,800票を配布 ・回収世帯数 722世帯(回収率 28%)
・郵送又はWebによる回収	・回収数 1,041票

(2) 住民アンケートの調査結果(主な結果) ※全ての結果は参考資料VII-3に掲載

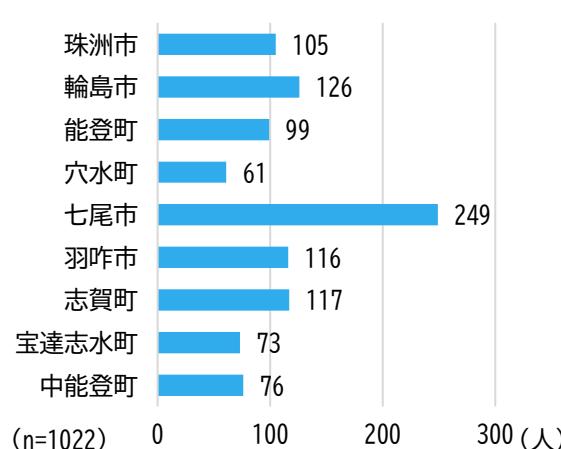
※各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数(100%)として各選択項目の回答数の割合を示しています。

※パーセンテージについて、整数で表記されているものは、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致しません。

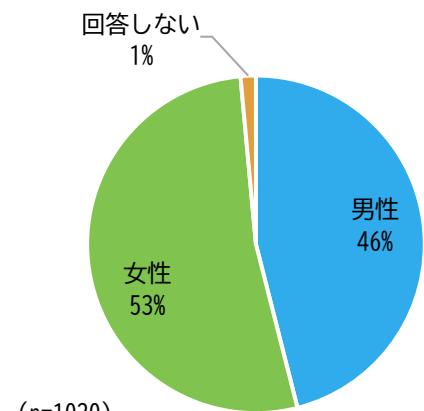
【回答者属性】

- ・居住地は、「七尾市」が249人と最も多く、次いで「輪島市」が126人となっています。
- ・性別は、「男性」が46%、「女性」が53%となっています。
- ・年齢は、70歳以上が約5割となっています。
- ・運転免許の有無では、「ある」が85%となっています。
- ・自家用車の保有状況は、「ある(本人専用)」が、72%となっています。

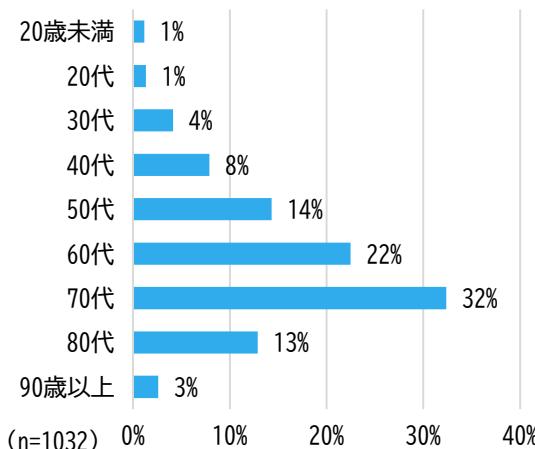
【居住地】



【性別】



【年齢】



【運転免許の有無】

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

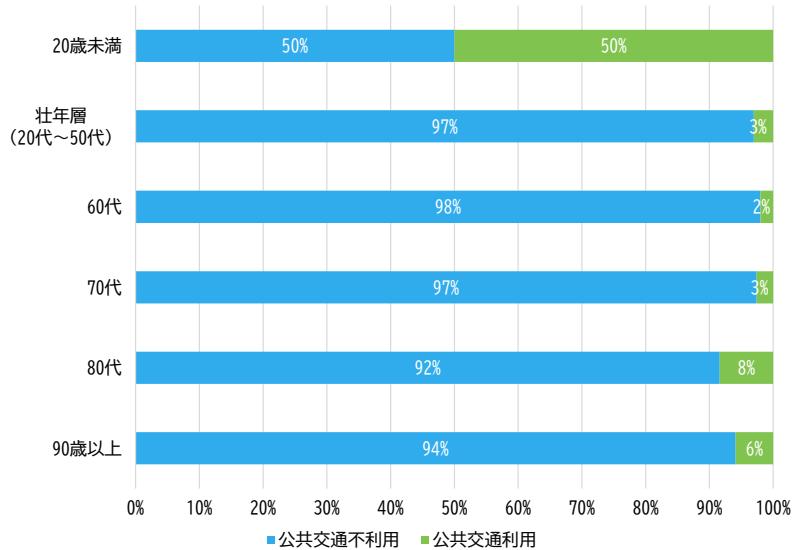
【自家用車の保有状況】

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%

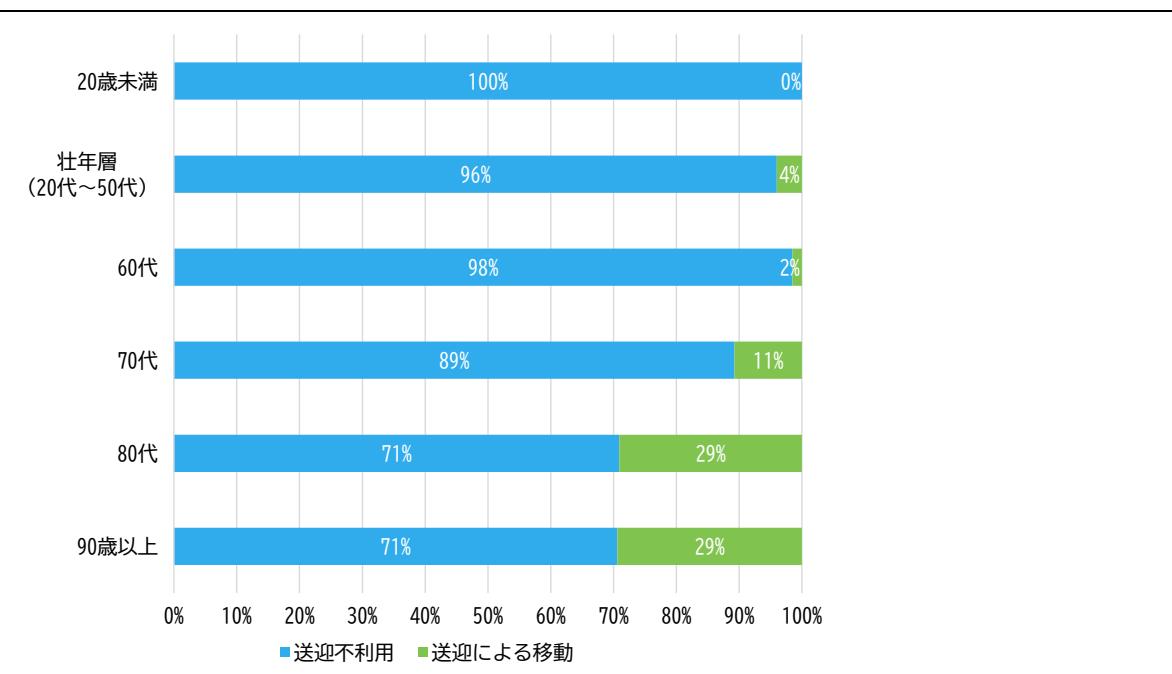
【日常生活上の移動手段】

- 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にあります。

【公共交通の利用割合】

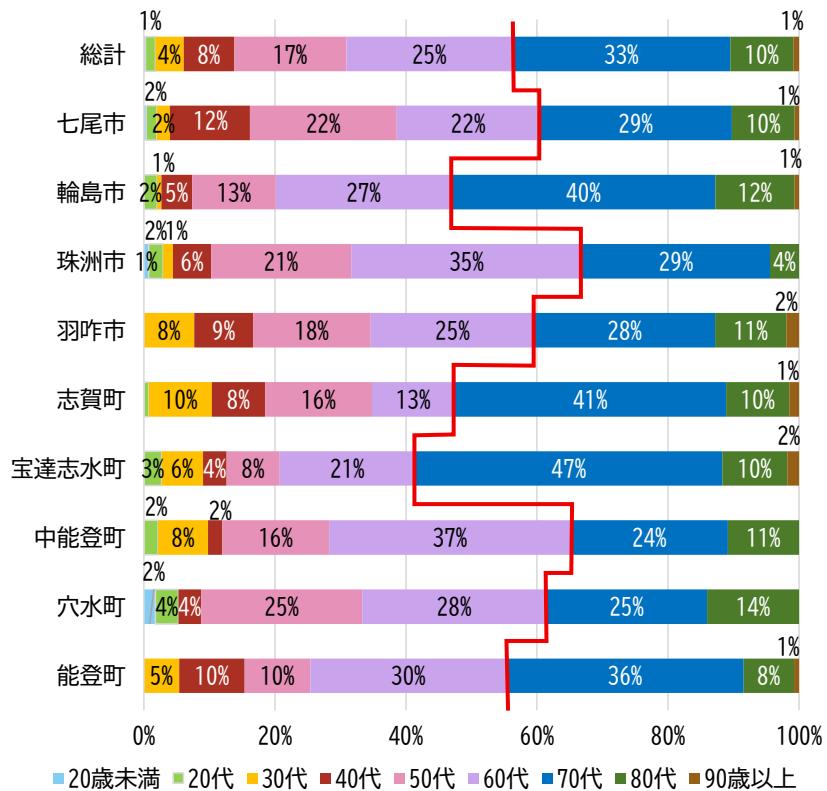


【家族等による送迎の利用割合】



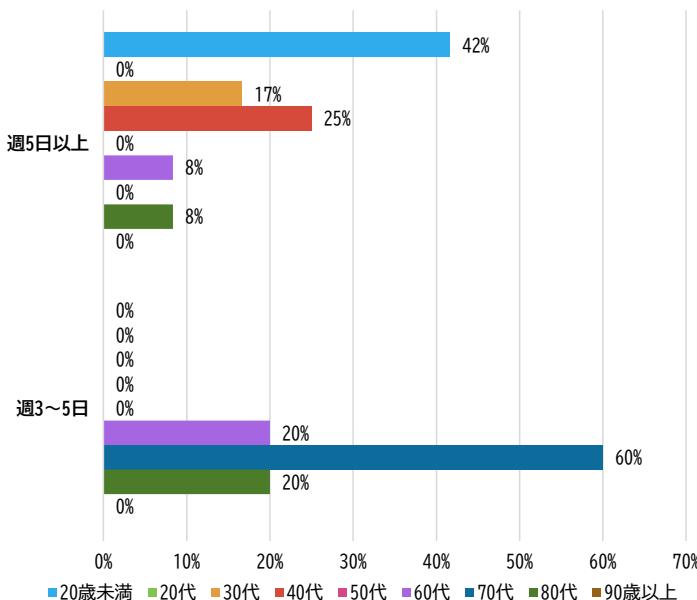
- 自家用車を利用している方の40%以上が70代以上であり、これらの方々は、将来的に公共交通を利用する可能性があります。

【自家用車を利用している年齢層】



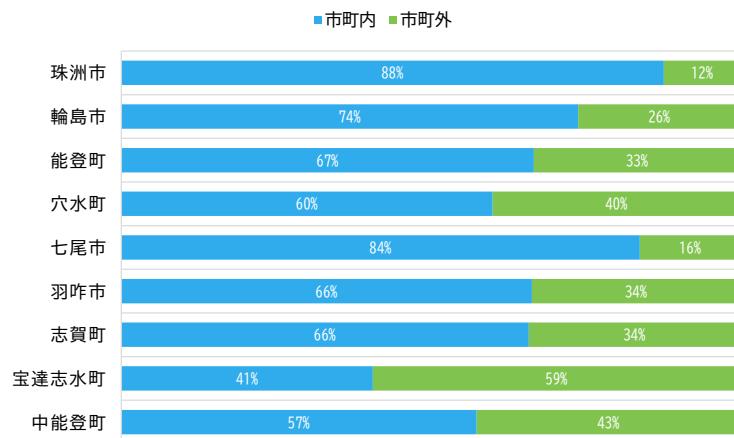
- 公共交通を利用している人のうち、週5日以上の利用は、20歳未満が42%、30代が17%、40代が25%と高くなっています。通勤・通学等で公共交通を利用していると考えられます。
- 週3～5日の利用は、60歳以上で100%となっており、通院や買物等に利用されていると考えられます。

【公共交通の高頻度利用者の年齢層】



・パーソントリップ調査※によると、市町をまたぐ移動が相当程度見られます（宝達志水町 59%～珠洲市 12%）。

【発着地別移動割合】

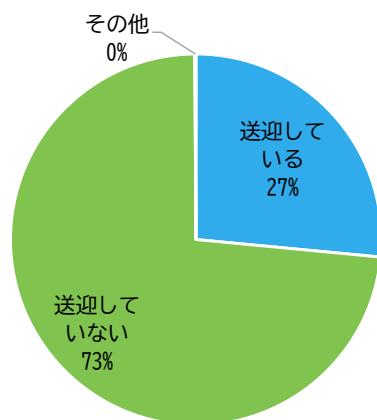


※パーソントリップ調査：属性と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する調査

【日常的な家族の送迎】

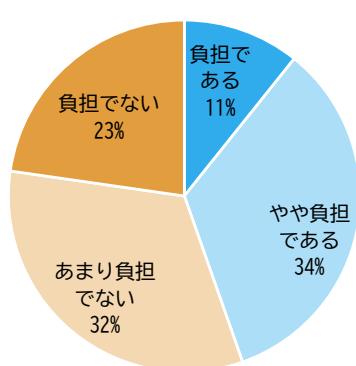
・日常的に家族を送迎している方の45%が送迎に負担感を覚えており、6割の方は、サービスの改善次第で公共交通を利用すると答えています。

【送迎の有無】



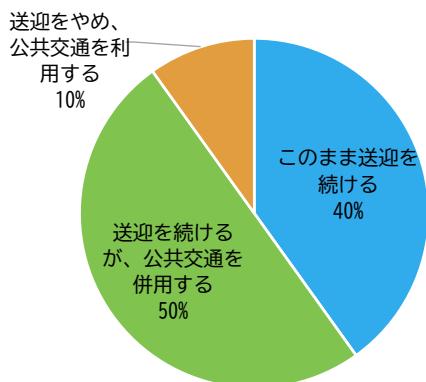
(n=928)

【送迎への負担感】



(n=242)

【サービスが改善された場合の送迎意向】

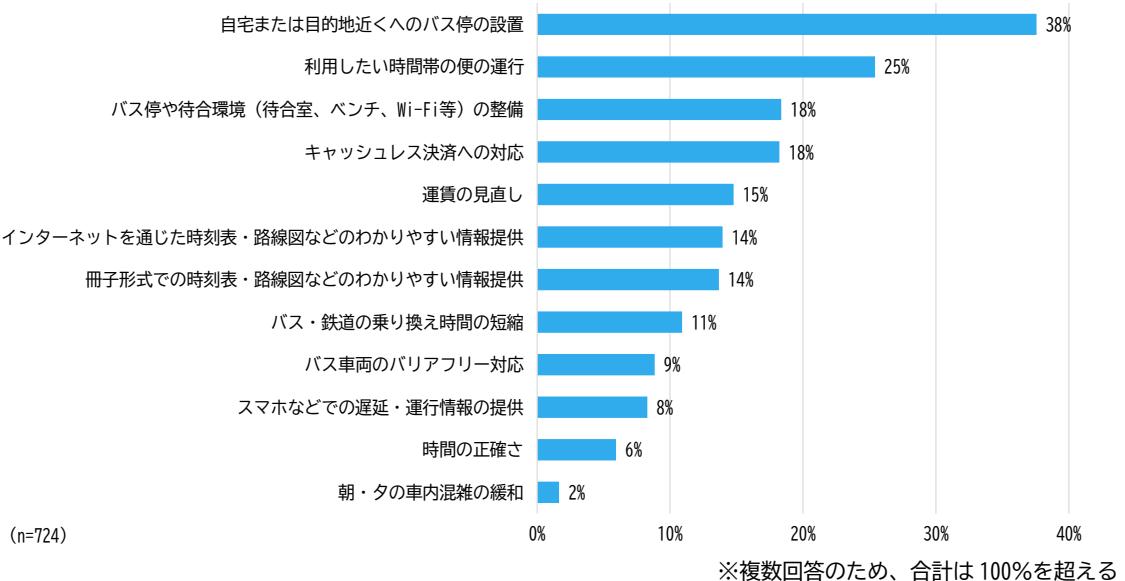


(n=202)

【地域公共交通の改善】

- ・「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」の要望が特に多く、その他では「バス停や待合環境の整備」「キャッシュレス決済への対応」等の要望が多くなっています。

【地域公共交通に対する改善要望事項】



2) 高校生アンケート

(1) 高校生アンケートの調査概要

調査方法	配布・回収
・各高校の協力のもと、Webによる回収	・回収数 2,320票 (回収率 73%)

(2) 高校生アンケートの調査結果（主な結果）※全ての結果は参考資料VII-3に掲載

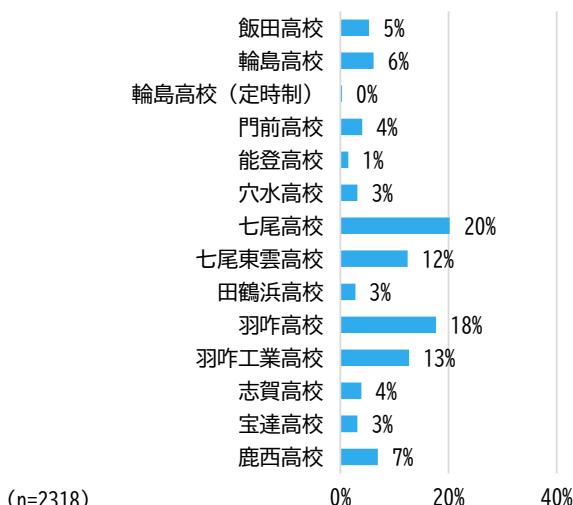
※各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数（100%）として各選択項目の回答数の割合を示しています。

※パーセンテージについて、整数で表記されているものは、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致しません。

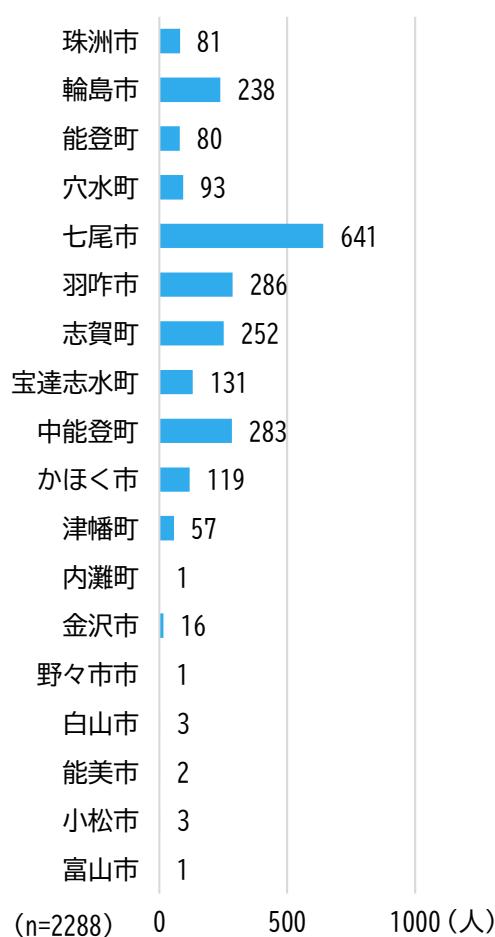
【回答者属性】

- ・学校は、「七尾高校」が20%と最も多く、次いで「羽咋高校」が18%、「羽咋工業高校」が13%となっています。
- ・学年は、「3年生」が35%と最も多く、次いで「2年生」が34%、「1年生」が31%となっています。
- ・居住地は、「七尾市」が641人と最も多く、次いで「羽咋市」が286人、「中能登町」が283人となっています。

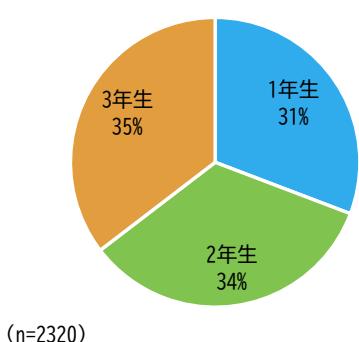
【学校】



【居住地】



【学年】



【登下校の移動手段】

- 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しています。
- 奥能登地域では、「穴水町→七尾高校」や「能登町→飯田高校」といった市町をまたぐ移動があり、中能登地域では、「居住自治体→七尾市・羽咋市の高校」への市町をまたぐ移動があります。

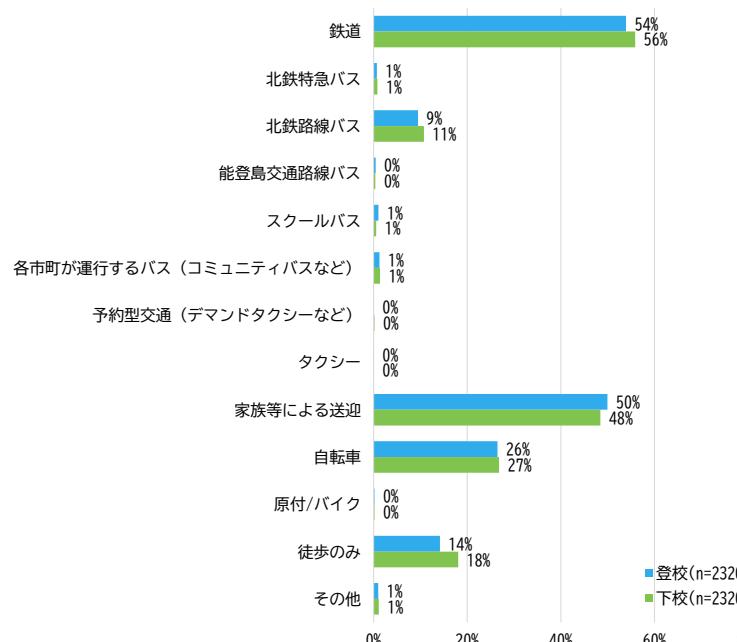
【居住地別通学先】

居住地	飯田	輪島	門前	穴水	能登	七尾	七尾東雲	田舎浜	羽咋	志賀	宝達	鹿西	合計	居住地外	構成比	
珠洲市	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	0	0%	
輪島市	2	142	83	4	0	3	1	3	0	0	0	0	238	13	5%	
穴水町	0	1	2	63	0	22	1	0	3	1	0	0	93	30	32%	
能登町	39	1	0	2	32	5	0	0	1	0	0	0	80	48	60%	
七尾市	0	1	0	4	0	219	176	28	38	96	2	3	74	641	218	34%
羽咋市	0	0	0	0	0	65	18	4	103	54	5	16	21	286	129	45%
志賀町	0	0	0	0	0	41	4	4	63	41	79	0	19	251	172	69%
宝達志水町	0	0	4	0	0	23	6	1	28	34	0	26	8	130	104	80%
中能登町	0	0	0	0	0	65	68	2	64	48	3	2	31	283	252	89%
加賀地区他	0	0	0	0	0	20	9	19	107	18	1	26	3	203	203	100%
合計	122	145	89	73	32	463	283	61	407	292	90	73	156	2286	1169	51%

※赤枠：同市町内移動

- 通学手段は「公共交通（鉄道・バス）」が最も多く約6割を占め、次いで「家族等による送迎」が約5割となっています。

【通学手段】



※複数回答のため、合計は100%を超える

- ・鉄道線沿線の高校は、鉄道利用の割合が高くなっています。
- ・奥能登地域の高校は、特にバス利用と家族送迎の割合が高くなっています

【学校別の交通手段（登校時）】

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	総計			
高校名	飯田高等学校	輪島高等学校（定時制）	門前高等学校	能登高等学校	穴水高等学校	七尾高等学校	七尾東雲高等学校	田鶴浜高等学校	羽咋工業高等学校	志賀高等学校	宝達高等学校	鹿西高等学校			
移動手段															
鉄道	1%	0%	0%	0%	0%	7%	59%	90%	72%	62%	73%	3%	64%	89%	54%
北鉄特急バス	2%	1%	0%	1%	0%	3%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	1%
北鉄路線バス	27%	4%	29%	8%	33%	22%	2%	1%	5%	15%	11%	33%	0%	4%	9%
能登島交通路線バス	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
スクールバス	0%	0%	0%	1%	3%	5%	0%	0%	2%	0%	0%	6%	15%	0%	1%
各市町が運行するバス（コミュニティバスなど）	6%	0%	0%	1%	3%	12%	0%	1%	2%	0%	0%	1%	0%	1%	1%
予約型交通（デマンドタクシーなど）	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
タクシー	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
家族等による送迎	68%	63%	29%	37%	70%	55%	53%	47%	36%	47%	41%	53%	41%	55%	50%
自転車	29%	30%	14%	63%	0%	14%	26%	25%	5%	17%	49%	14%	14%	22%	26%
原付/バイク	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
徒歩のみ	11%	39%	57%	13%	30%	30%	13%	5%	48%	9%	12%	28%	5%	6%	14%
その他	0%	0%	0%	0%	3%	1%	0%	1%	6%	0%	2%	0%	1%	0%	1%

【学校別の通学手段（下校時）】

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	総計			
高校名	飯田高等学校	輪島高等学校（定時制）	門前高等学校	能登高等学校	穴水高等学校	七尾高等学校	七尾東雲高等学校	田鶴浜高等学校	羽咋工業高等学校	志賀高等学校	宝達高等学校	鹿西高等学校			
移動手段															
鉄道	0%	0%	0%	0%	0%	7%	60%	97%	86%	63%	74%	2%	66%	93%	56%
北鉄特急バス	5%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	1%
北鉄路線バス	28%	4%	0%	8%	39%	22%	3%	1%	9%	16%	13%	34%	0%	9%	11%
能登島交通路線バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
スクールバス	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	11%	0%	1%
各市町が運行するバス（コミュニティバスなど）	5%	0%	0%	4%	0%	7%	1%	0%	3%	1%	0%	4%	0%	1%	1%
予約型交通（デマンドタクシーなど）	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
タクシー	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
家族等による送迎	70%	58%	29%	34%	70%	52%	51%	45%	33%	45%	41%	56%	41%	54%	48%
自転車	29%	32%	29%	65%	0%	15%	26%	23%	6%	17%	50%	16%	15%	21%	27%
原付/バイク	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
徒歩のみ	13%	51%	43%	18%	39%	45%	15%	8%	48%	13%	12%	37%	7%	10%	18%
その他	0%	0%	14%	0%	3%	0%	0%	2%	6%	0%	2%	0%	3%	0%	1%

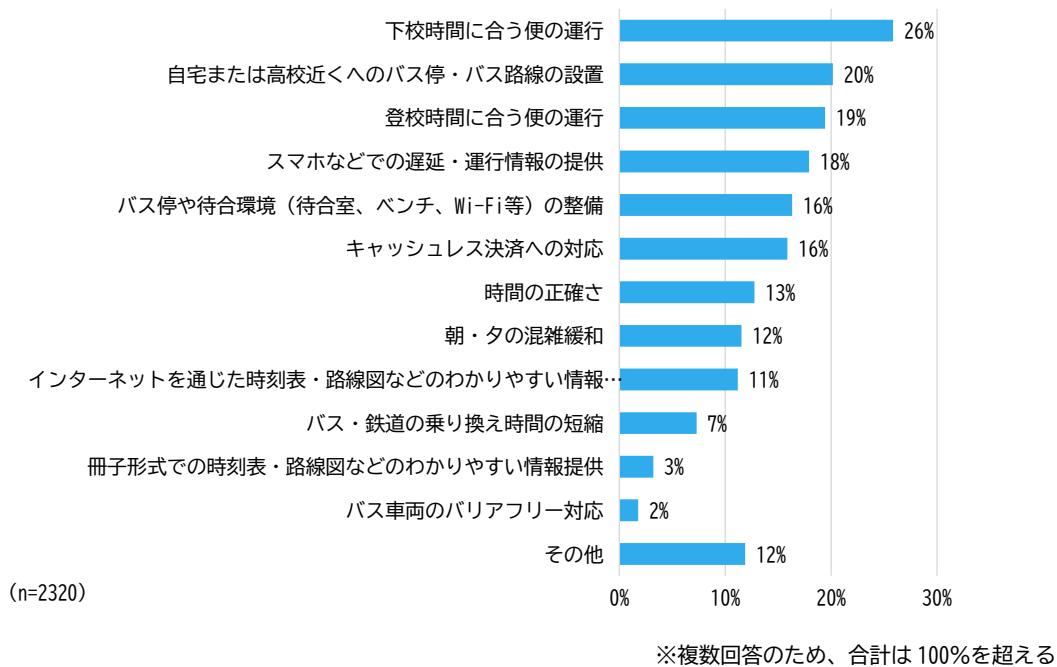
※赤枠：鉄道線沿線の高校

青枠：奥能登地域の高校

【地域公共交通の改善】

- ・「登下校に間に合う便の運行」の要望が特に多く、その他では「自宅又は高校近くへのバス停・バス路線の設置」「スマホなどでの遅延・運行情報の提供」「バス停や待合環境の整備」等の要望が多くなっています。

【地域公共交通に対する改善要望事項】



3) アンケート調査結果のまとめ

(1) 普段の移動（住民アンケート）

- 公共交通を利用する目的として、通勤・通学や高齢者の通院・買い物の割合が多く、さらに自家用車で移動する高齢者も相当程度見られるため、将来的に公共交通を利用する可能性も含め、[公共交通を社会インフラとして確保](#)することは必要です。
- 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を確保](#)することは必要です。
- 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ます。

(2) 通学等（高校生アンケート）

- 居住地以外の高校への通学も多くみられることから、[輸送力を安定的に発揮できる公共交通](#)の維持が必要です。
- 送迎への依存度が非常に高く、生徒は不便さを自覚していないものの、保護者等の負担は大きいと推察されることから、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環境に向けて[公共交通間の接続](#)が重要です。

(3) 地域公共交通の改善要望（住民・高校生アンケート）

- 公共交通の改善意向を鑑みると、バス停の密度の増加や自由な移動時間を設定によっては可能となる[デマンド交通を一部活用](#)することもひとつの選択肢と考えられます。

4. 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<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>となります 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

5. 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、[移住者や観光客等を呼び込む](#)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ことし、令和7年度にかけて、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）

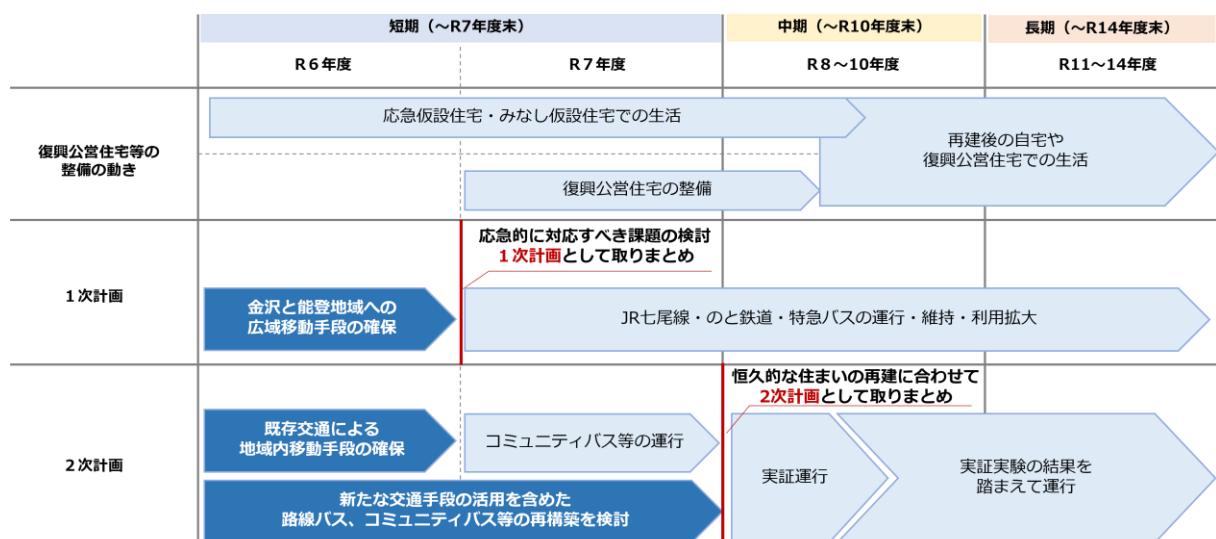
能登地域の公共交通が目指す将来像を実現するため、南北の「大動脈」となる広域基幹交通の構築を最優先課題とします。JR七尾線、のと鉄道及び金沢と能登を結ぶ特急バスを広域基幹交通と位置付け、その確保・維持及び利用の拡大を図ります。

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リ・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。

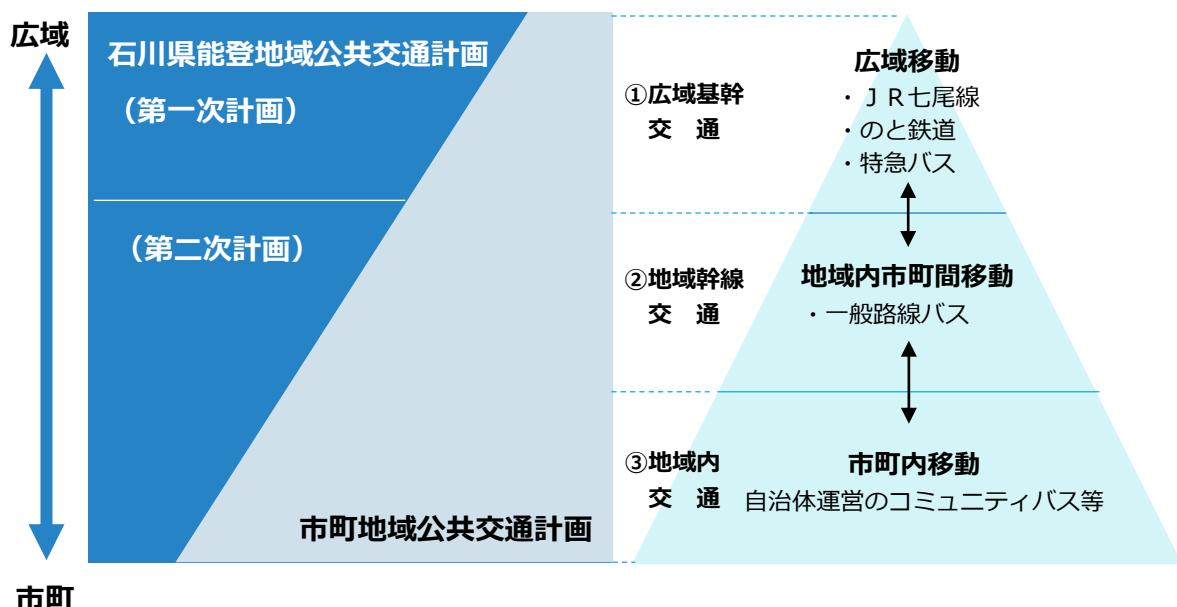
【第一次計画・第二次計画の位置づけ】



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公共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）	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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～珠洲鵜飼～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～のとじま臨海公園	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、補助系統の必要性等を記載。

IV 第二次計画における施策体系

1. 輸送資源の総動員による地域公共交通の再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

能登地域の各市町相互間を結ぶ定時定路線バスは、主に通学や高齢者等クルマを持たない人の通院・買物などに資する貴重な移動手段であり、多世代が定住するのに不可欠です。

そのため、現役世代の定住を支えるためにも、まずは通学需要の確保を優先し、朝・夕の通学など大量輸送が必要な路線・時間帯については、現状の規模での維持を図ります。大量輸送が必要のない路線・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定時定路線バスを補完する形で移動の実情に合わせ、A I オンデマンド交通などの新たな交通モードの導入等を検討し、公共交通の持続性・利便性の向上を図ります。

これら公共交通ネットワークの維持に向けて、広域で連携しながら効率性・利便性の両立を図った公共交通運営を目指します。

(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、新たな交通モードの導入と合わせて、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を一元的に行うことにより、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、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

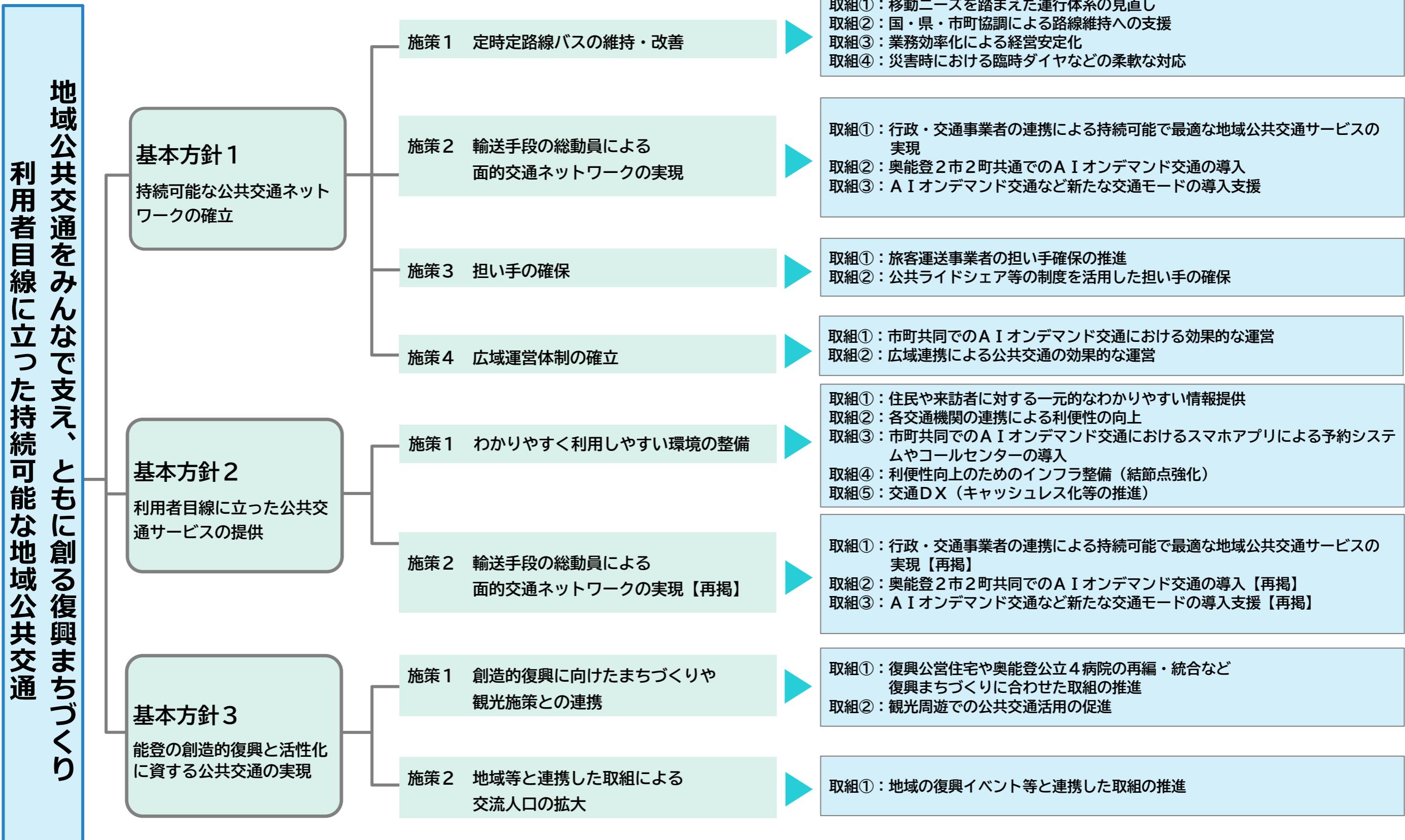
地域公共交通を持続的に維持・確保していくためには地域全体で支えあい、まちづくりと合わせて柔軟に創りあげていくことが必要です。そのため、復興公営住宅や奥能登公立4病院の再編・統合など復興まちづくりや観光施策と公共交通の連携を図るため、第一次計画では広域基幹交通である特急バスや七尾線、のと鉄道を活用して観光誘客の施策に取組むこととしており、第二次計画では住民に加え、観光等を目的とした来訪者にも地域公共交通を活用していくいただき、公共交通需要を下支えして頂くことを目指します。

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 定時定路線バスの維持・改善

【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

- ・高校生や高齢者等の移動を支えている路線バスは、利用状況や移動ニーズ等に応じてダイヤやルート、車両規模等を見直し、継続的な運行に努めます。
- ・各市町の復興の進捗状況に合わせ、住民ニーズの移動ニーズの変化を踏まえた運行体系の見直しを行います。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
-	○	●	●	-				路線の維持・見直し	

取組②：国・県・市町協調による路線維持への支援

- ・路線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	R8年度	R9	R10	R11	R12
●	●	●	○	-			継続実施		

取組③：業務効率化による経営安定化

- ・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、適切な車両規模への見直し等に取り組み、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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	●	-			継続実施		

取組④：災害時における臨時ダイヤなどの柔軟な対応

- ・災害発生時は、被害状況と交通規制を速やかに把握し、安全の確保を最優先するとともに、臨時ダイヤでの運行や迂回ルートの設定など柔軟に対応できるよう、計画・準備を進めます。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	●	-					災害時に備えた計画・準備

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

【具体的な取組】

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

- ・持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現のため、適宜、能登地域公共交通協議会やワーキンググループ等を開催し、路線バス・タクシー・コミュニティバス・A I オンデマンド交通など輸送手段を総動員した能登の公共交通のあり方について継続して協議を行います。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
○	●	●	●	○	協議会・ワーキンググループの開催				

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

- ・国のモデル事業を活用し、奥能登2市2町において、予約に応じてA I が最適なルートを決定し乗合でタクシー等を運行するA I オンデマンド交通について、共通のシステムを構築し、令和8年秋頃からの実証運行を目指します。
- ・地域住民に向けてA I オンデマンド交通の利用方法等の説明会を開催し、積極的な利用を促進します。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
●	●	●	●	○	実証運行	本格運行（奥能登2市2町）			

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

- 各市町では、地域公共交通の状況を踏まえ、定時定路線バス等を補完するA I オンデマンド交通や公共ライドシェアなど新たな交通モードの導入や制度の導入・活用支援に取り組みます。
- 国・県等が連携し、奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通で導入における実績やノウハウを活かし、新たな交通モードの導入や制度の導入・活用を支援します。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
●	●	●	●	-	情報提供・支援等				→

施策3 担い手の確保

【具体的な取組】

取組①：旅客運送事業者の担い手確保の推進

- 担い手の確保に向け、関係機関が連携し、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に取り組みます。
- 行政においては、事業者や業界が取り組む担い手確保に向けた広報活動や第二種運転免許取得費負担などの取り組みを支援します。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
●	●	●	●	○	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

- 運転士不足により路線バスやタクシーが不足している地域において、一般ドライバーによる自家用有償旅客運送を行う公共ライドシェアなどの導入・促進に取り組むことで、公共交通の担い手の確保を図ります。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	○	○	担い手確保の推進				→

施策4 広域運営体制の確立

【具体的な取組】

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

- ・奥能登地域が共同で導入するA I オンデマンド交通について、広域運営組織において、共通予約システムやコールセンター等の運営に係る業務を行います。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	○	-		コールセンター・予約システムの導入			

取組②：広域連携による公共交通の効果的な運営

- ・能登地域全体における効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの構築を図るべく、各市町や交通事業者等が広域で連携した公共交通運営体制の確立を目指します。
- ・共同での路線計画の立案や、A I オンデマンド交通などサービスの導入・管理業務、利用促進や情報発信等の広報活動、運転手の確保、予算・収支管理などを広域で一元化して行うことを検討し、効率的・効果的な運営体制の構築を図ります。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	○	-		広域で連携した公共交通運営			

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：わかりやすく利用しやすい環境の整備

【具体的な取組】

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

- 能登地域の地域公共交通に関する情報等を一元的にまとめたホームページ等による情報提供を行うほか、バス停におけるデジタル案内板や音声案内等に取り組むなど、住民及び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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	●	●	●	○			検討・実施		

取組②：各交通機関の連携による利便性の向上

- 路線バス、特急バス、鉄道、コミュニティ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、交通事業者や市町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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	●	-			ダイヤ調整・交通機関連携企画乗車券の検討		

取組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

- A I オンデマンド交通の予約システムとして、奥能登地域で共通のコールセンターやスマホアプリを導入するなど、誰もが使いやすいシステムの整備を推進し、利用者・来訪者の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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	●	●	●	-			コールセンター・予約システムの導入		

取組④：利便性向上のためのインフラ整備（結節点強化）

- 交通結節点において、バス停への照明や駐輪場の整備、待合室へのWi-Fi環境の整備を行うなど、バス待ち環境の改善を図るとともに、バス車両のバリアフリー化を促進し、誰もが安全で快適にバスを利用できる環境を整備します。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	●	-			検討・整備		

取組⑤：交通DX（キャッシュレス化等）の推進

- 運賃支払いのキャッシュレス化（クレジットカード決済等）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	R8年度	R9	R10	R11	R12
●	●	●	●	○			施策の検討・実施		

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【再掲】

【具体的な取組】

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【再掲】

- 持続可能で最適な地域公共交通サービスの実現のため、適宜、能登地域公共交通協議会やワーキンググループ等を開催し、路線バス・タクシー・コミュニティバス・A I オンデマンド交通など輸送手段を総動員した能登の公共交通のあり方について継続して協議を行います。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	●	●	●	○	協議会・ワーキンググループの開催				

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【再掲】

- ・国のモデル事業を活用し、奥能登2市2町において、予約に応じてA I が最適なルートを決定し乗合でタクシー等を運行するA I オンデマンド交通について、共通のシステムを構築し、令和8年秋からの実証運行を目指します。
- ・地域住民に向けてA I オンデマンド交通の利用方法等の説明会を開催し、積極的な利用を促進します。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
○	●	●	●	○	実証運行	本格運行（奥能登2市2町）			
						予約システム導入・説明会の開催			

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【再掲】

- ・各市町では、地域公共交通の状況を踏まえ、定時定路線バス等を補完するA I オンデマンド交通や公共ライドシェアなど新たな交通モードの導入や制度の導入・活用支援に取り組みます。
- ・国・県等が連携し、奥能登2市2町共同でのA I オンデマンド交通で導入における実績やノウハウを活かし、新たな交通モードの導入や制度の導入・活用を支援します。

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	R8 年度	R9	R10	R11	R12
●	●	●	●	-		情報提供・支援等			

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

- ・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、商業施設や病院と住まいを結ぶ公共交通サービスの検討・導入を行うなどの取組を推進します。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	○	●	●	○			検討・実施		

取組②：観光周遊での公共交通活用の促進

- ・住民や観光客が周遊する際に、公共交通を利用してもらえるよう、観光スポット等を巡るモデルコース等の発信やSNSなど広報媒体を活用した公共交通で行ける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	R8年度	R9	R10	R11	R12
○	●	●	●	-			施策の検討・実施		

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：地域の復興イベント等と連携した取組の推進

- ・地域の復興イベント等の開催に合わせた臨時バスなどを運行することで地域住民や来訪者の公共交通の利用促進に繋げます。
- ・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利用特典の充実、その他利用促進キャンペーンの実施を検討します。

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	R8年度	R9	R10	R11	R12
-	○	●	●	●			施策の検討・実施		

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及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、本計画及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、計画期間中の取組及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

第二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 (R6)	目標値 (R14)	目標値の 考え方	計測方法
地域幹線交通及び 地域内交通の 人口あたり利用者数 (一般路線バス、コミュニティバス等 の地域内交通(AI オンデマンド交通 含む)。なお、スクールバスは除く)	8.8 人 (人口 一人当たり・年間)	8.8 人 (人口 一人当たり・年間)		
うち、一般路線バス	7.1 人 (人口 一人当たり・年間)	—	人口減少が見込まれる中でも、各取組 により、現状水準維持を目指します。	利用者数は バス事業者及び各 自治体の実績 により毎年計測 人口は「石川県の 人口と世帯」現況 値は R7.4.1 現在
うち、地域内公共交通 (コミュニティバス等の地域内交 通。なお、スクールバス、AI オンデ マンド交通は除く)	1.6 人 (人口 一人当たり・年間)	—		
うち、地域内公共交通 (AI オンデマンド交通)	0.1 人 (人口 一人当たり・年間)	—		
一般路線バスの 収支率	26%	26%	路線バスの持続的な運行を支えるた め、利便性向上による利用者数増の結 果としての運賃収入増加及びニーズに 合わせた効率的運行による路線バス の収支率の向上を目指します。	バス事業者の実績 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。)	1,670 百万円/年	1,670 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
	うち 路線バス 490 百万円/年	うち 路線バス 490 百万円/年		

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 サスティナブルシステム科学研究所教授	高山 純一	会長
石川県企画振興部長	矢後 雅司	
七尾市副市長	星野 弘幸	
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	山森 博司	
宝達志水町総務課長	金田 成人	
中能登町副町長	池田 正明	
穴水町副町長	宮崎 高裕	
能登町総務課長	山下 栄治	
北陸信越運輸局交通政策部交通企画課長	大村 進太朗	
北陸信越運輸局石川運輸支局長	開田 慎	
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	松尾 和弘	
石川県警察本部交通部首席参事官	遠藤 英之	
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	宮崎 芳信	
石川県交通運輸産業労働組合協議会	大脇 貴之	
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	新谷 智子	
石川県高等学校 PTA 連合会	西谷 愛	
一般社団法人能登半島広域観光協会	刀祢 秀一	
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
住民・高校生アンケートの実施	令和7年5月～6月	・日常生活上の移動や公共交通の利用状況、震災後の新しい交通のあり方について
第1回 奥能登ワーキンググループ	令和7年7月31日	・奥能登地域を運行する公共交通の分析について ・新たな輸送モードの検討
令和7年度第1回 石川県能登地域公共交通協議会	令和7年8月27日	・第二次石川県能登地域公共交通計画の策定について ・「交通空白」解消パイロット・プロジェクトについて ・のと鉄道の鉄道事業再構築実施計画について
第1回 中能登ワーキンググループ	令和7年10月23日	・中能登地域を運行する公共交通の分析について ・住民アンケートの市町ごとの分析について
第2回 奥能登ワーキンググループ	令和7年11月19日	・新たな輸送モードの検討 ・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
令和7年度第2回 石川県能登地域公共交通協議会	令和7年12月25日	・石川県能登地域公共交通計画第二次計画（素案）について
パブリックコメントの実施	令和8年 月 日～ 月 日	・石川県能登地域公共交通計画第二次計画（素案）について
令和7年度第3回 石川県能登地域公共交通協議会	令和8年3月 日	・石川県能登地域公共交通計画第二次計画（案）について

3. アンケート調査結果

1) 住民アンケートの調査結果

※各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数（100%）として各選択項目の回答数の割合を示しています。

※パーセンテージについて、整数で表記されているものは、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致しません。

（1）住民アンケートの調査概要

調査方法	配布・回収
・郵送により調査票の配布・回収 (1世帯あたり3票配布)	・2,600世帯×3=7,800票を配布 ・回収世帯数 722世帯(回収率 28%)
・郵送又はWebによる回収	・回収数 1,041票

【アンケート回収数と許容誤差】

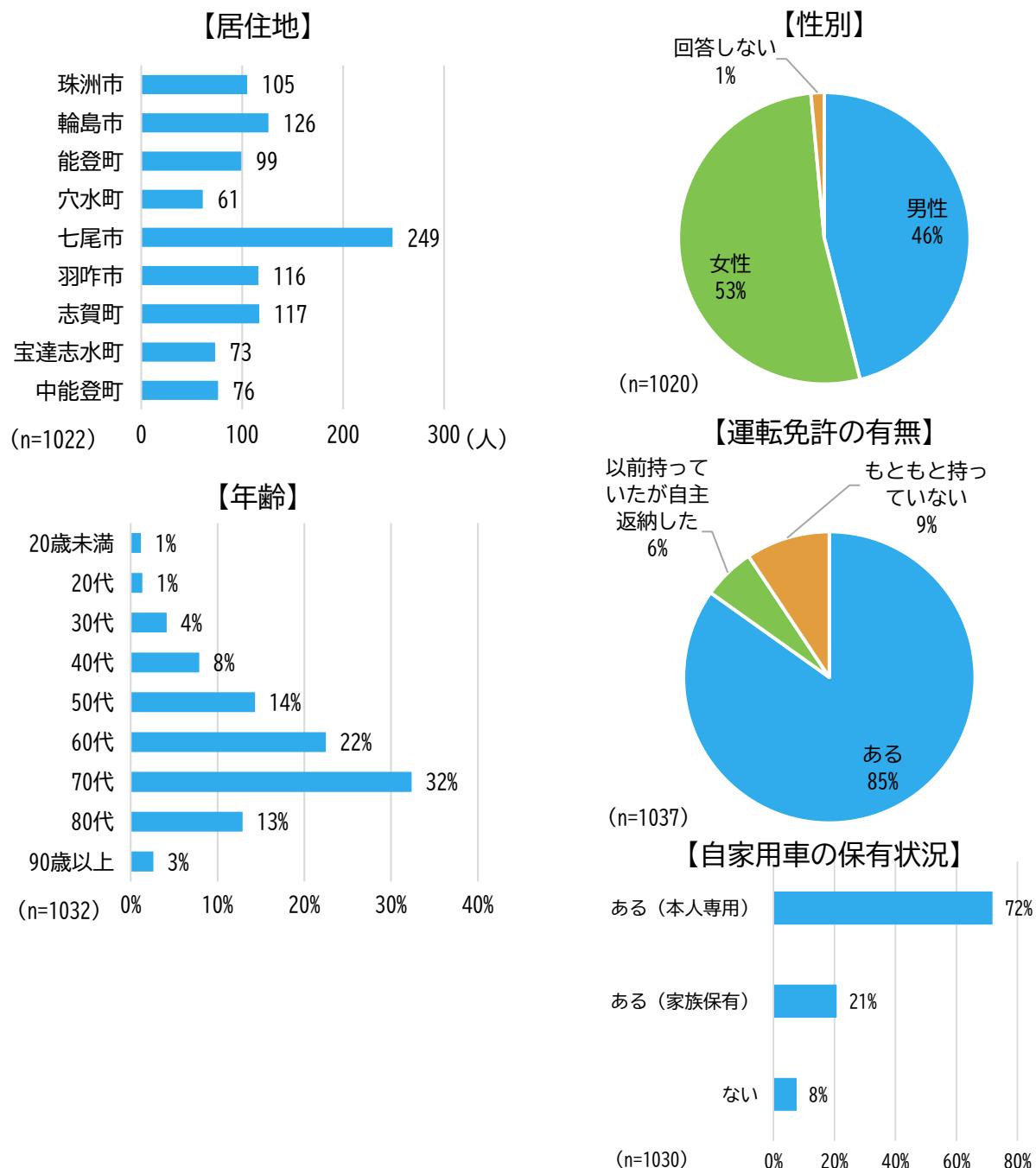
市町名	人口	世帯数	配布世帯	回収世帯数	回収数	許容誤差
珠洲市	11,232	5,430	280	70	105	9.6%
輪島市	20,716	10,312	344	91	126	8.7%
能登町	6,880	6,880	230	63	99	9.8%
穴水町	3,387	3,387	113	40	61	12.5%
七尾市	46,289	21,177	707	178	249	6.2%
羽咋市	19,530	8,499	284	84	116	9.1%
志賀町	17,544	7,717	258	74	117	9.1%
宝達志水町	11,816	4,901	164	50	73	11.5%
中能登町	16,486	6,590	220	53	76	11.2%
計	153,880	74,893	2,600	721	1,041	3.0%

※合計の値は市町が不明な回答も含むため、数が合わない場合がある

(2) 住民アンケートの調査結果

回答者属性

- ・居住地は、「七尾市」が249人と最も多く、次いで「輪島市」が126人となっています。
- ・性別は、「男性」が46%、「女性」が53%となっています。
- ・年齢は、70歳以上が約5割となっています。
- ・運転免許の有無では、「ある」が85%となっています。
- ・自家用車の保有状況は、「ある（本人専用）」が、72%となっています。



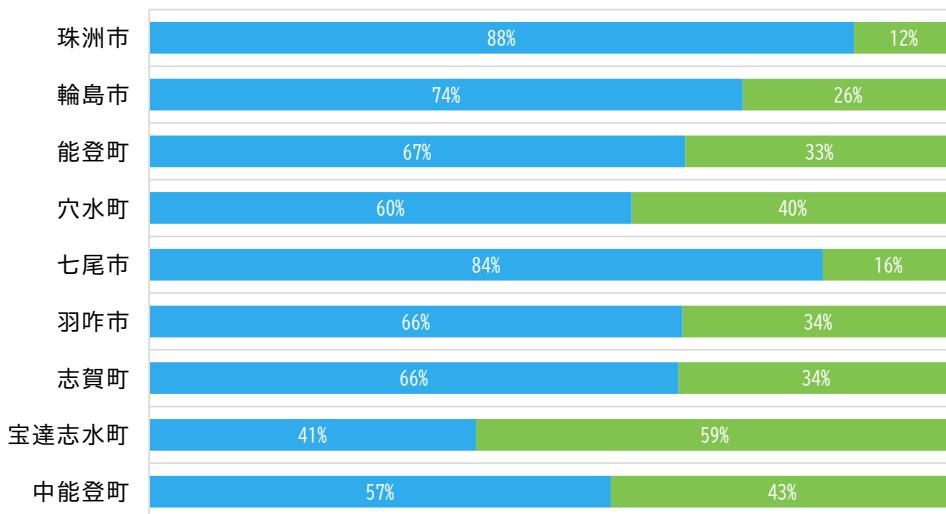
日常生活の移動状況（パーソントリップ集計）

- ・同市内の移動割合が比較的高い市もあるものの（珠洲市：88%、七尾市：84%）、6割程度の市町が多く見られます。
- 市町をまたぐ移動も一定数見られ、隣接市町での相互間移動手段の確保の必要性は高いと考えられます。

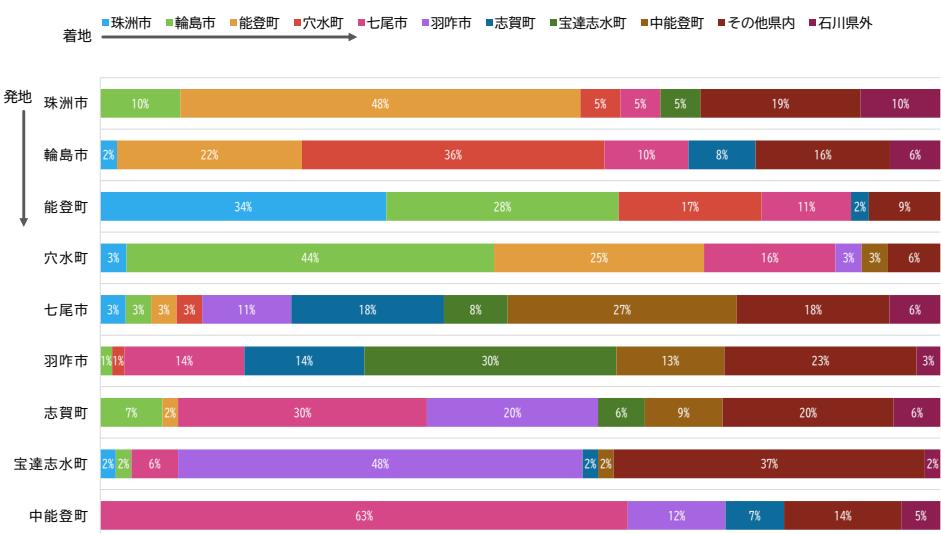
※パーソントリップ集計：一日の出発地から目的地への移動を足し上げて集計したもの

【発着地別移動割合（市町内・外）】

■市町内 ■市町外



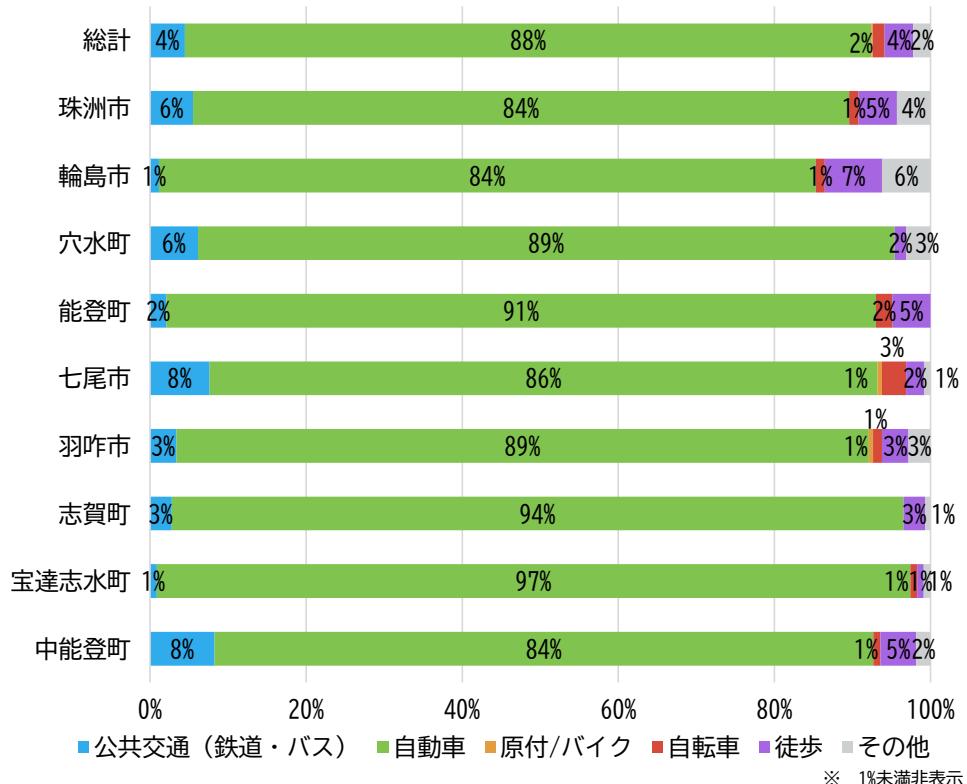
【発着地別移動割合（市町内外内訳）】



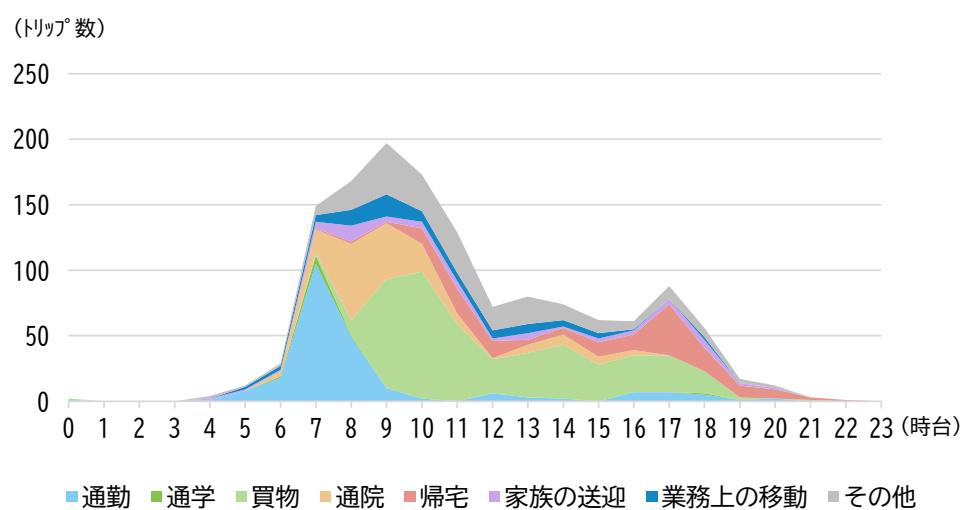
※1%未満の移動は数値非表示

- ・居住市町内での自家用車の移動が多い一方で、送迎、公共交通を利用した移動や近隣市町への移動が一定数存在しています。
- ・朝は通勤、午前中は通院、買物は午前～夕方までが多くなっています。

【居住地別交通手段】

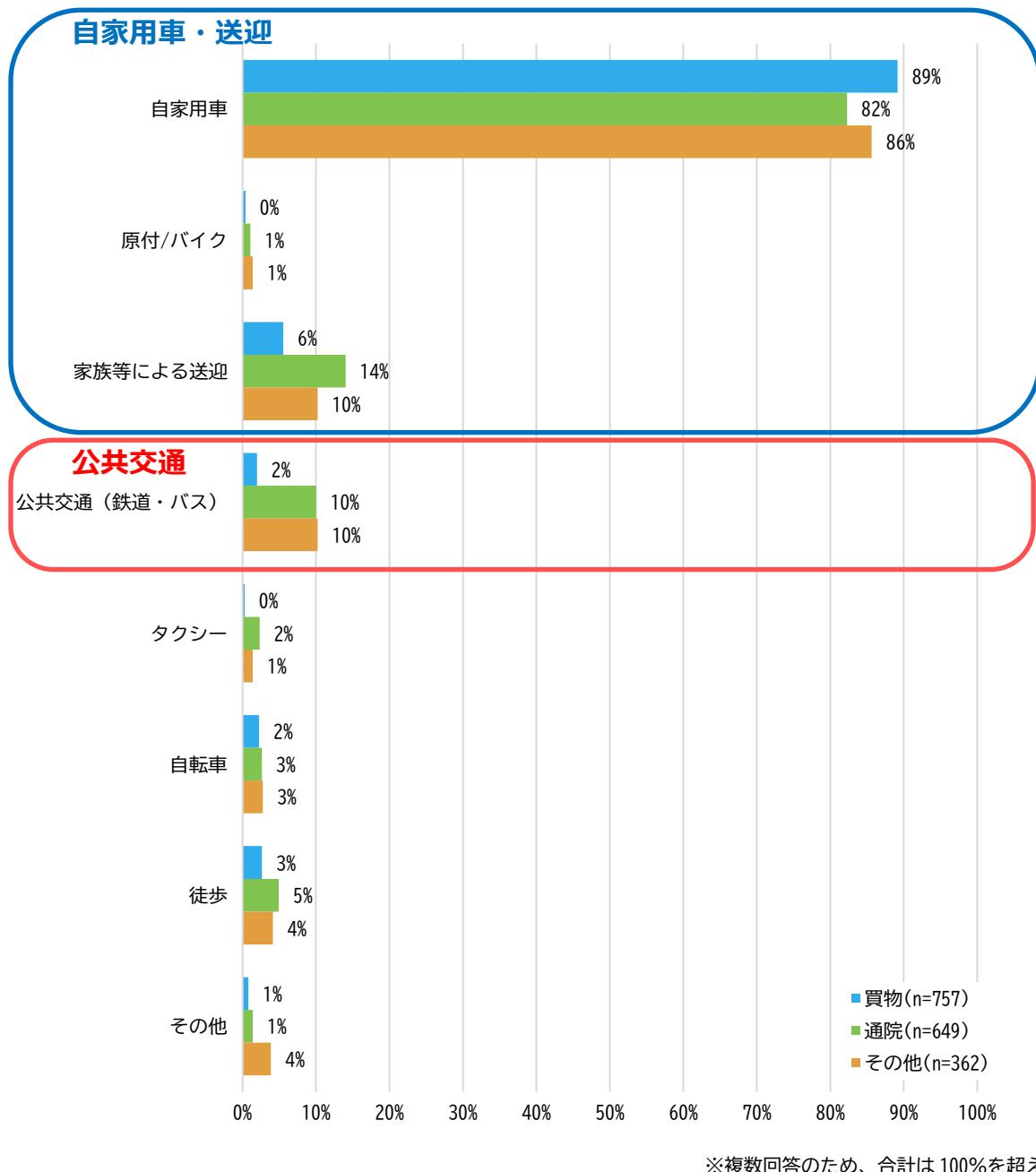


【移動目的別の移動時間】



目的（買物・通院・その他）別の移動手段

- ・自家用車の利用率は、いずれの目的も 80%以上を占めています。
 - ・家族等による送迎は、「通院目的」で 14%、「買物目的」で 6 %となっています。
 - ・公共交通の利用率は、各種鉄道やバスの利用率はいずれも 5 %以下ですが、合計すると 10%程度となっています。
- 公共交通と送迎を足した、自ら移動手段を持たない移動が2割程度存在しています。

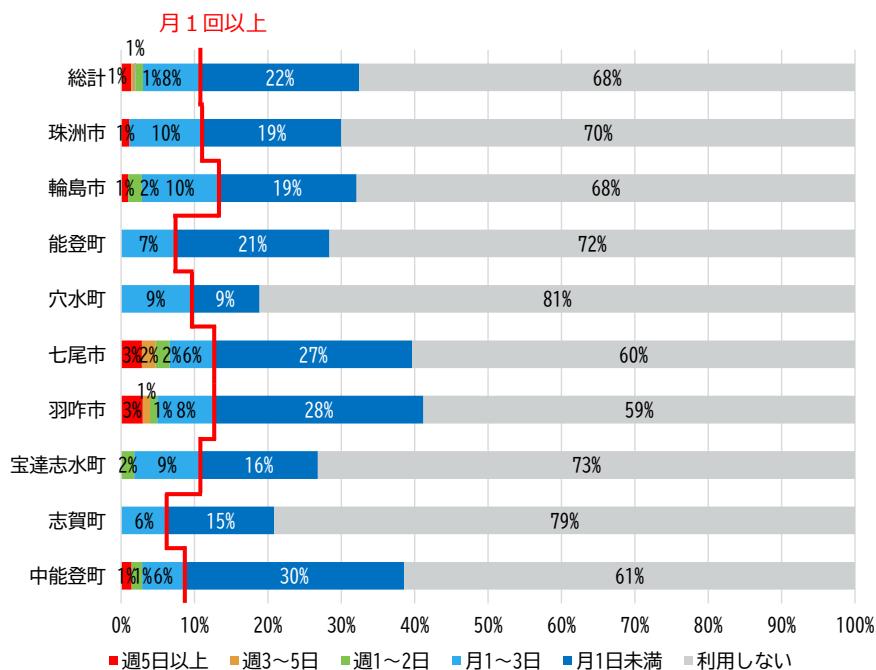


公共交通の利用頻度

・「月1回以上」公共交通を利用する人は全体の1割となっています。

(「月1回未満」を含めると3割は公共交通を利用しています。)

→自家用車中心の移動ではあるが、公共交通が全く使われない訳ではなく、社会インフラとして公共交通は必要です。

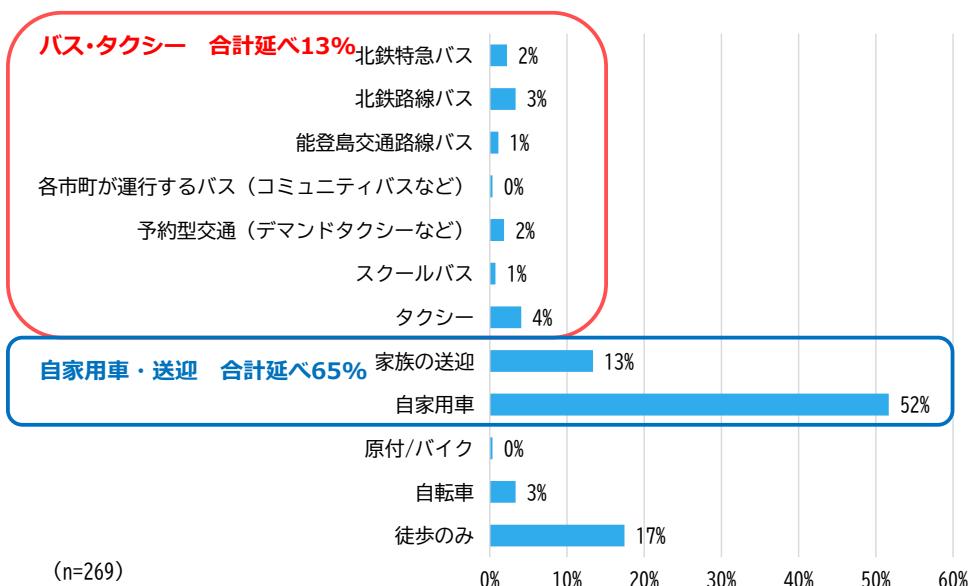


駅までの移動手段(鉄道利用者のみ)

・鉄道駅までの移動手段としては、「自家用車」及び「家族の送迎」が多くなっています。

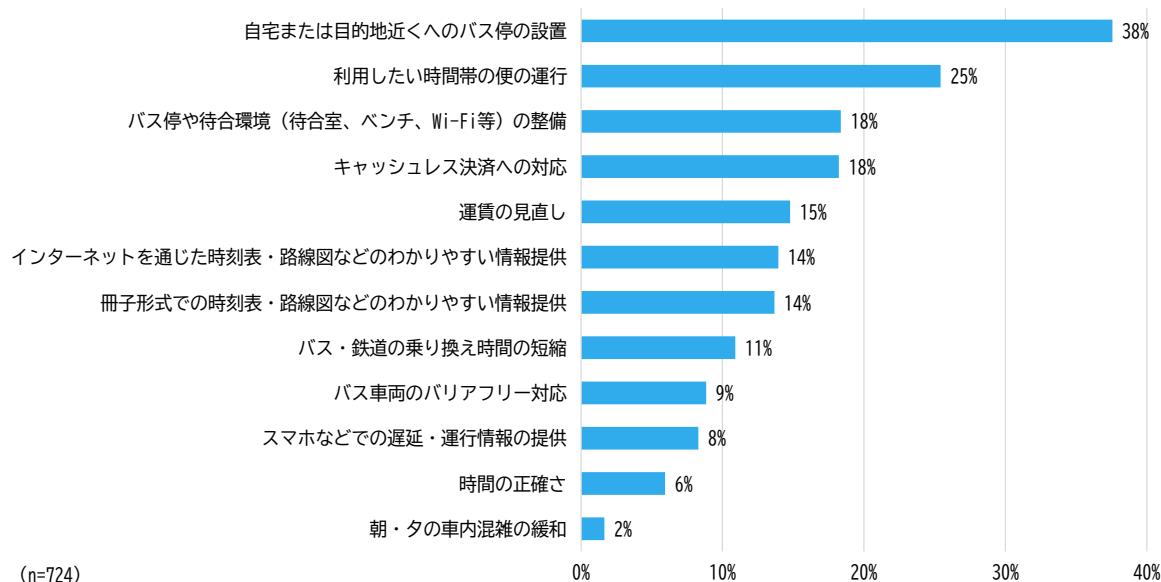
(いわゆる「パーク・アンド・ライド」や「キス・アンド・ライド」による移動)

→バス・タクシー利用は1割程度見られ、送迎に頼らず移動できる環境に向けて公共交通間の接続が重要です。



地域公共交通の改善事項

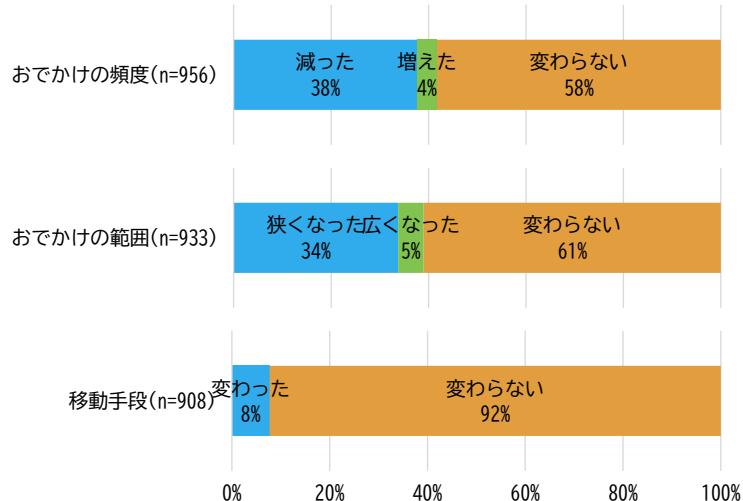
- ・主な改善事項として、「自宅または目的地近くへのバス停の設置」「利用したい時間帯の便の運行」が挙げられています。
→バス停の密度の増加や自由な移動時間を設定によっては可能となるデマンド交通もひとつの選択肢と考えられます。



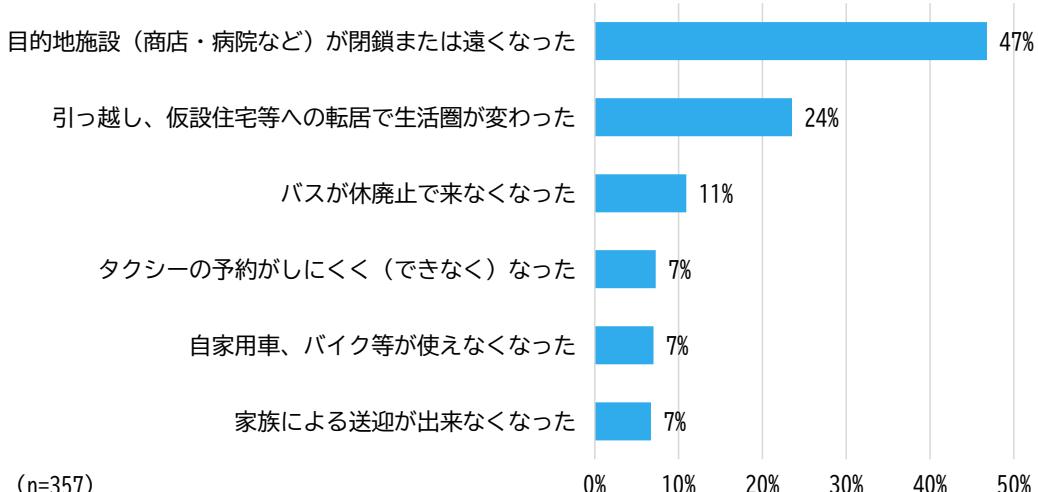
震災後の移動状況の変化

- ・全体の約6割が震災後に移動状況に変化があり、外出頻度の減少は約4割、外出範囲の縮小が4割となっています。
- ・震災後のライフスタイル等の変化に柔軟に対応できる公共交通が必要です。

【移動手段の変化】



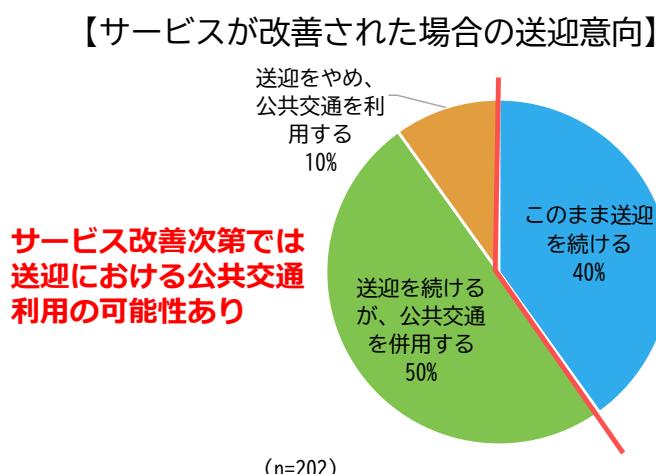
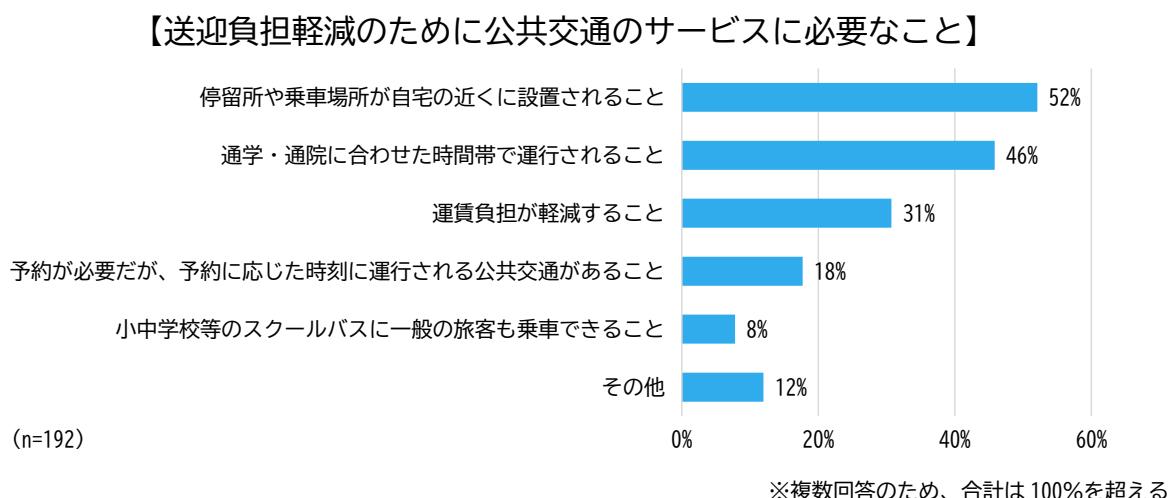
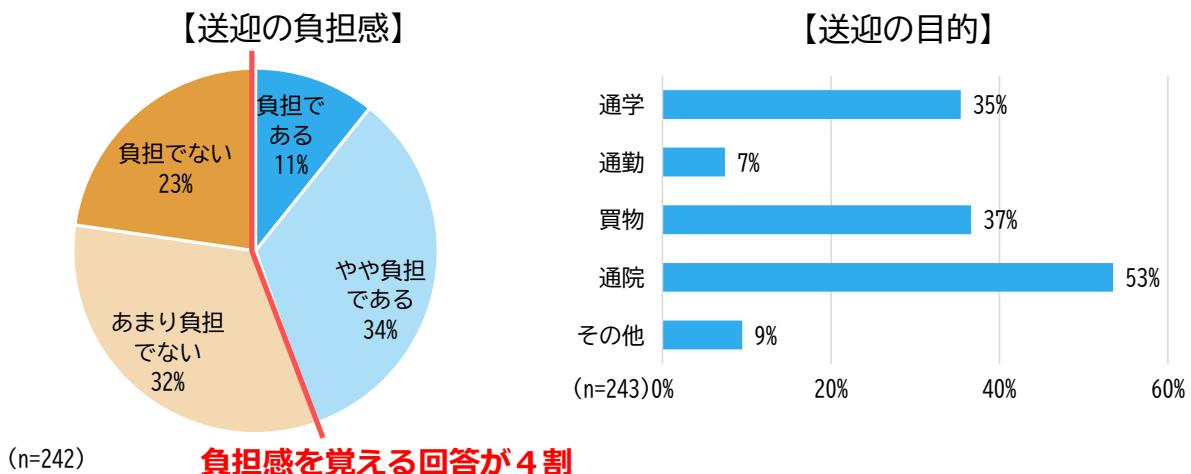
【移動手段が変化した理由】



※複数回答のため、合計は100%を超える

送迎負担の状況

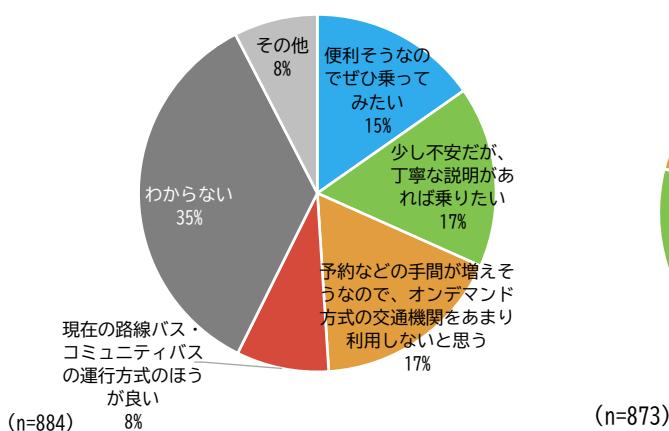
- ・全体の約4割が送迎負担ありと回答しています。
- ・送迎負担軽減には公共交通への転換が想定され、利用しやすい停留所の配置や運行時間帯等の整備が必要です。



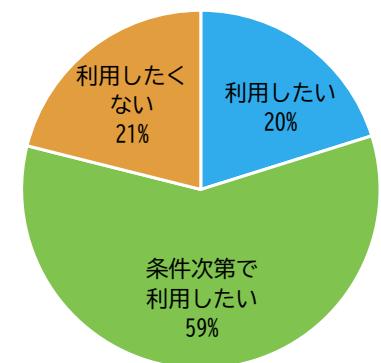
オンデマンド交通に対する意向

- ・オンデマンド交通の一般的な条件を説明した上で、約3割が利用に前向きである一方で、予約の手間や現在の路線バス等を希望する声も25%程度存在しており、利用意向が拮抗しています。
- ・利用条件が整った場合には、オンデマンド交通の利用意向は約8割程度に上がっています。
- ・オンデマンド交通を運行するにあたり、「医療機関」へ行くことを重視すべきが約9割と多くなっています。

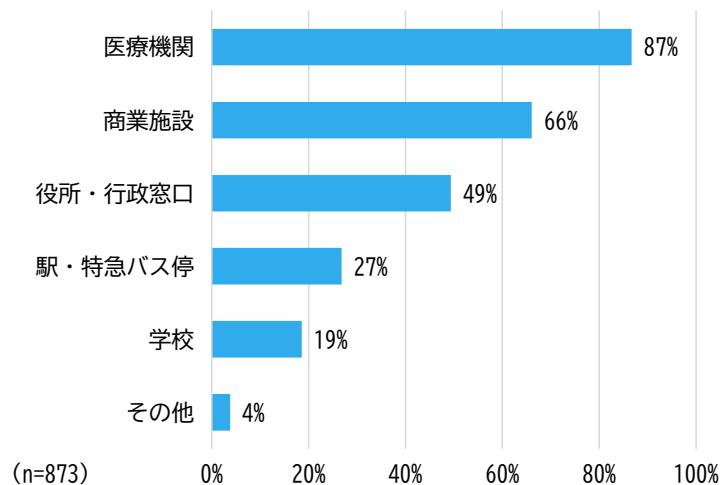
【一般的な条件においての
オンデマンド交通の感想】



【利用条件が整った場合の
オンデマンド交通の利用意向】



【重視する行先】



※複数回答のため、合計は100%を超える

2) 高校生アンケートの調査結果

※各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数（100%）として各選択項目の回答数の割合を示しています。

※パーセンテージについて、整数で表記されているものは、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致しません。

(1) 高校生アンケートの調査概要

調査方法	配布・回収
・各高校の協力のもと、Webによる回収	・回収数 2,320票（回収率 73%）

【参考：学校別のアンケート回収率】

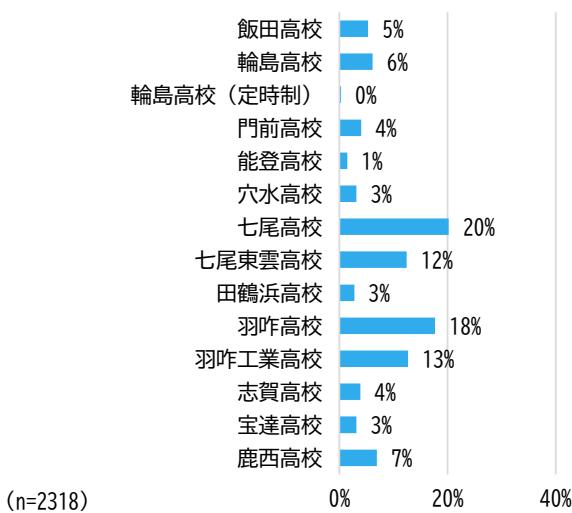
学校名	生徒数	回収数	回収率
飯田高校	183	123	67%
輪島高校	226	142	63%
輪島高校(定時制)	8	7	88%
門前高校	97	93	96%
能登高校	191	33	17%
穴水高校	87	73	84%
七尾高校	593	468	79%
七尾東雲高校	316	288	91%
田鶴浜高校	207	64	31%
羽咋高校	470	410	87%
羽咋工業高校	341	294	86%
志賀高校	102	90	88%
宝達高校	89	73	82%
鹿西高校	270	160	59%
総計(学校名不明を除く)	3180	2318	73%

(2) 高校生アンケートの調査結果

回答者属性

- ・学校は、「七尾高校」が20%と最も多く、次いで「羽咋高校」が18%、「羽咋工業高校」が13%となっています。
- ・学年は、「3年生」が35%と最も多く、次いで「2年生」が34%、「1年生」が31%となっています。
- ・居住地は、「七尾市」が641人と最も多く、次いで「羽咋市」が286人、「中能登町」が283人となっています。

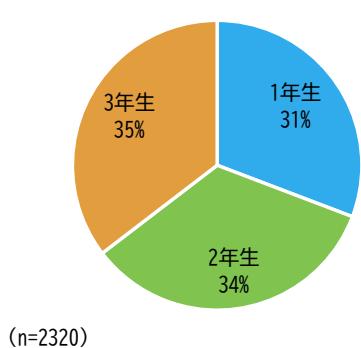
【学校】



【居住地】



【学年】



居住地別通学先

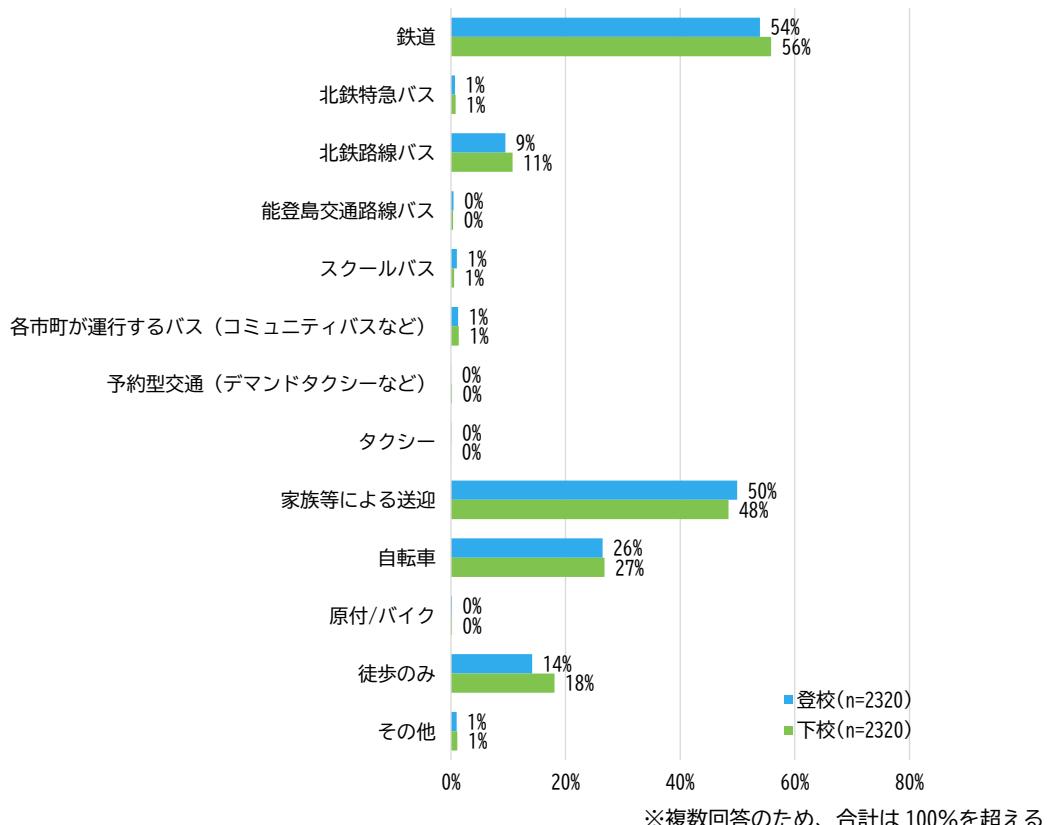
- 中能登地区の生徒は広い範囲で近隣市町の高校へ進学する一方で、奥能登地区の生徒は概ね進学先が限定的です。
- 具体的には、中能登地域は七尾・羽咋の高校、奥能登地域は穴水→七尾高校、能登町→飯田高校といった市町をまたぐ移動が見られます。

居住地	飯田	輪島	門前	穴水	能登	七尾	東雲	田鶴浜	羽咋	工業	志賀	宝達	鹿西	合計
珠洲市	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81
輪島市	2	142	83	4	0	3	1	3	0	0	0	0	0	238
穴水町	0	1	2	63	0	22	1	0	3	1	0	0	0	93
能登町	39	1	0	2	32	5	0	0	1	0	0	0	0	80
七尾市	0	1	0	4	0	219	176	28	38	96	2	3	74	641
羽咋市	0	0	0	0	0	65	18	4	103	54	5	16	21	286
志賀町	0	0	0	0	0	41	4	4	63	41	79	0	19	251
宝達志水町	0	0	4	0	0	23	6	1	28	34	0	26	8	130
中能登町	0	0	0	0	0	65	68	2	64	48	3	2	31	283
加賀地区他	0	0	0	0	0	20	9	19	107	18	1	26	3	203
合計	122	145	89	73	32	463	283	61	407	292	90	73	156	2286

※赤枠：同市町内移動

移動手段

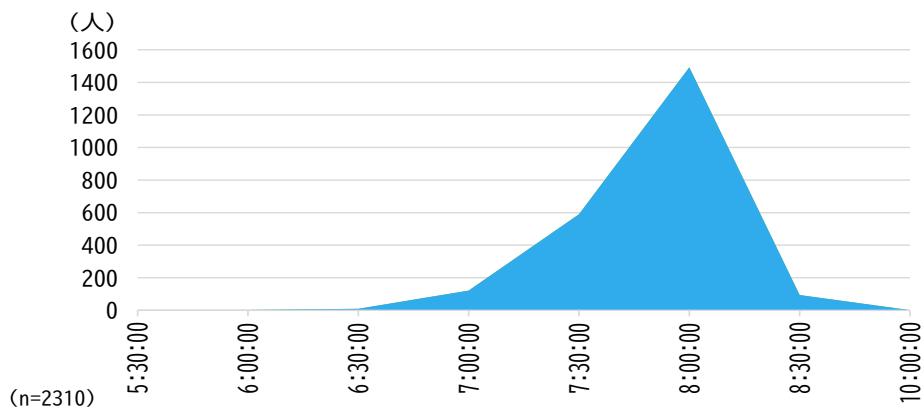
- 移動手段は「鉄道」「家族等による送迎」「自転車・徒歩」が多くなっています。



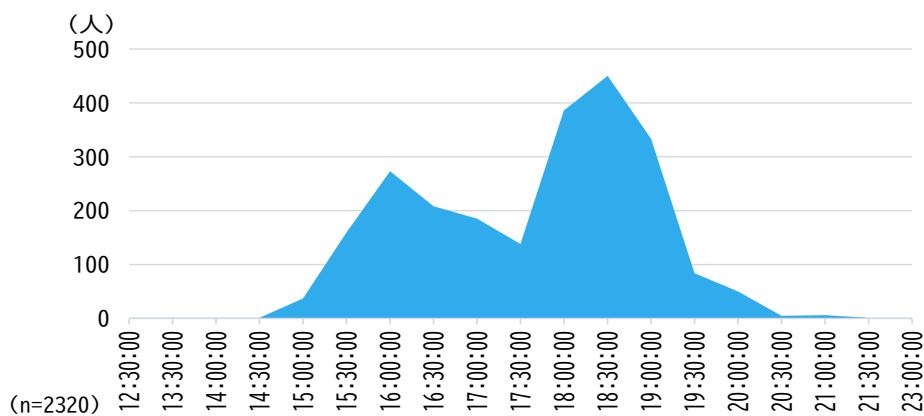
登校時間・下校時間

- ・主に「7時～8時」「15時～19時」に移動されています。

【登校時間】

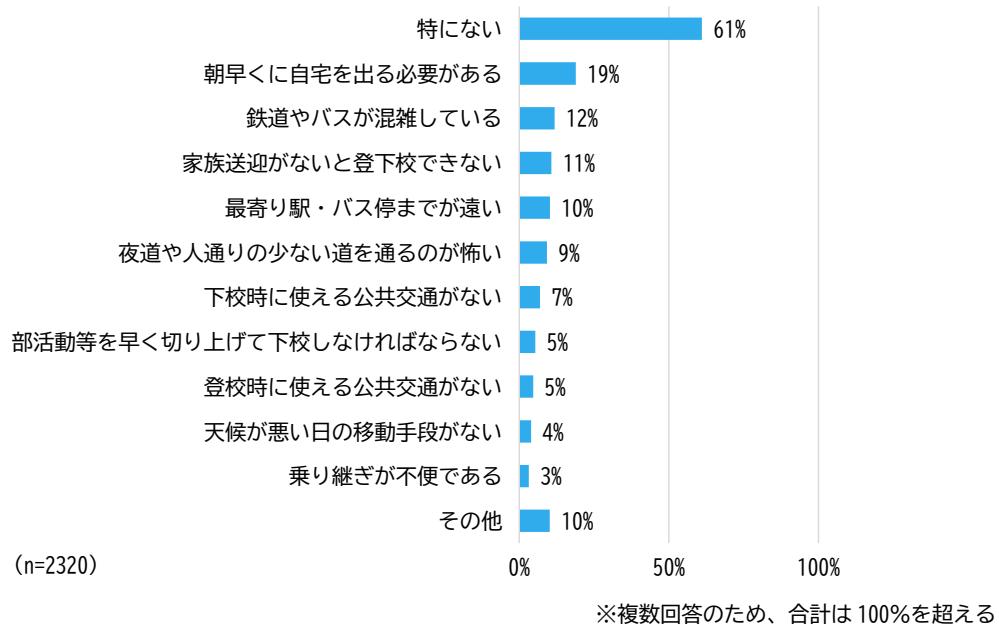


【下校時間】



登下校の際に不便と感じること

- ・移動の自由度が高い「家族等の送迎」が半数を占めているためか、主な不便点は「特になし」が最も多くなっています。
- 生徒が不便を自覚することなく移動できている一方で、保護者等の送迎負担が大きいことが想定されます。



地域公共交通の改善事項

- ・主な改善点として、「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」が挙げられています。
- 公共交通で登下校できる環境づくりによって、公共交通の利用促進と家族の負担軽減につながることが期待されます。

