

## 第3章 新交通ネットワーク構築の課題

### 3-1 公共交通の現状評価

#### (1) 公共交通の運行状況

##### ①運行内容

アンケート調査では、バス利用者は回答者の約3割、このうち、約8割が「通院」を目的に挙げ、利用頻度も利用者の約6割が月に3日以下と、現状の利用頻度は決して高くはありません。

しかし、今後、10年間に「積極的にバスを利用したい」とする割合は回答者の約半数を占めること、公共交通利用者の改善意向が「運行時間帯」や「運行経路」等の利便性向上にあること等から、今後は、公共交通の利用拡大のための、路線網や運行時間・本数の改善に関する事、さらには、空白地域、不便地域の解消・緩和に関する運行内容の見直しが求められます。

##### ②地域づくり、まちづくりとの連携

本市の10年後の人口は約22千人と平成22年現在の約3/4に減少、このうち、約半数が高齢者と推計される中で、上位計画である第一次輪島市総合計画では「市民の生活路線として重要な役割を果たしている民間路線バスについて、今後も運行確保を図る」こと、「のらんけバスの地域住民に対するより一層の利便性及びサービス水準の向上に努める」ことが挙げられています。

このように、交通の将来像と現況とのギャップに対し、今後は、交流人口の拡大による観光客に対する公共交通の利用促進策を展開することが、住民の利便性やサービス水準の向上につながることを踏まえた取組が重要と考えられます。現在、年間約100万人の観光客入込客数をさらに増加基調にのせ、市内の移動手段として優先的に公共交通利用を選択できる施策が求められます。

##### ③運営体制・運行方法

集落分散型都市構造の本市において、地域のコミュニティ維持等にもつながる公共交通施策を進める際には、地域特性に適した、運営体制・運行方法が重要となります。

アンケート調査においても、これからの公共交通について、無駄の排除や利用者数の少ない路線の縮小・廃止を容認する意見は回答者の1割に満たず、例えば、「予約制のデマンドバス（タクシー）の導入」や「地域と市による新たな公共交通の運行体制等を検討」することを支持する割合が半数近くに上るなど、公共交通の在り方に関する住民参画や公共交通相互、あるいは公共交通と自動車、徒歩、自転車との乗り換え利便性など、多様な運行方法の検討が求められます。

また、本市におけるコミュニティバス（のらんけバス）の運賃は、一律100円ですが、

県下のコミュニティバス料金の例をみても、区域による料金設定（小松市／こまち、野々市市／のんキー、津幡町／町営バス）を採用する例も見られることから、車両の規模縮小や運行形態の見直し等と合わせて、市民の理解を得た上で、必要に応じて料金設定を見直すことも検討する必要があります。

■ 石川県内のコミュニティバス運行概況 ■

自治体名／バス名称	運行概要 ①運行開始年度、②ルート・運行台数、③運賃等	備考
金沢市／ 金沢ふらっとバス	① 平成 11 年度 ② 市内観光地を中心として4ルート循環運行 ③ 全区間一律 100 円	
金沢市／ 城下まち金沢周遊バス	① 平成 6 年度 ② 市内観光地を中心として1ルートを双方向で循環運行 ③ 全区間一律 200 円・一日券大人 500 円	停留所に設置された『ビジュアルバスロケーション』で「城下まち金沢周遊バス」・「金沢ライトアップバス」・「兼六園シャトル」の現在地が確認可能。
金沢市／ 金沢ライトアップバス	① 平成 15 年度 ② 1ルートを一方向に 10 分間隔で運行 ③ 全区間一律 200 円	毎週土曜と特別運行日のみ運行。
金沢市／ 兼六園シャトル	① 平成 20 年度 ② 広坂区域を中心として1ルートを一方向に4車で循環運行 ③ 全区間一律平日 200 円・土日祝 100 円	
金沢市／ まちバス	① 平成 20 年度 ② 1ルートを一方向で循環運行 ③ 全区間一律 100 円	土日祝日のみ運行。
小松市／ こまち	① 平成 22 年度 ② 小松駅を中心として2台が双方向に循環運行する市内循環線 ③ 2つの区域で各一律 150 円・区域をまたいでの利用は一律 250 円	『バスサポこまつ（小松市路線バス情報検索システム）』で小松市内の路線バスのバス停毎に運行情報を検索・確認可能。
加賀市／ キャンバス	① 平成 12 年度 ② 加賀温泉駅を起点に2ルートを運行 ③ 一日券 1000 円・二日券 1200 円	
七尾市／ ぐるっと7	① 平成 16 年度 ② 七尾駅を中心に2ルート循環運行・西ルートのみ早朝便有 ③ 多区間料金制 170 から 360 円	
七尾市／ まりん号	① 平成 10 年度 ② 2ルートを双方向に循環運行 ③ 全区間一律 100 円	
七尾市／ やまびこ号	① 平成 15 年度 ② 1ルートを1日2便運行 ③ 全区間一律 300 円	元々スクールバスで運行していた。現在は混乗。
白山市／ めぐーる	① 平成 19 年度 ② 松任駅・美川駅・JA 白山手取支店をそれぞれ中心に計 17 ルート運行 ③ 全区間一律 100 円	白山麓地域は予約によって運行するデマンド便有。

自治体名／バス名称	運行概要 ①運行開始年度、②ルート・運行台数、③運賃等	備考
野々市市／のんキー	① 平成 24 年度 ② 1 ルートを双方向に運行 ③ 多区間料金制 170 円から 330 円	
野々市市／のっティ	① 平成 15 年度 ② 4 ルートをそれぞれ循環運行 ③ 全区間一律 100 円	『野々市市路線バス情報検索システム』で「のっティ」・「のんキー」を含む市内の路線バスについて、バスの現在地を確認可能。
志賀町／なびろバス	① 平成 14 年度 ② 7 ルート運行 ③ 全区間一律 100 円	
志賀町／富来地域コミュニティバス	① 平成 19 年度 ② 6 ルートを各 2 便運行 ③ 全区間一律 100 円	
志賀町／まごころバス	① 平成 14 年度 ② 市街地を中心として 2 ルートを各 3 便循環運行 ③ 無料	
中能登町／おりひめバス	① 平成 19 年度 ② 4 ルートを各 5 便運行 ③ 全区間一律 100 円	
内灘町／なだバス ナディ	① 平成 19 年度 ② 2 ルートを循環運行 ③ 全区間一律 100 円	
津幡町／津幡町営バス	④ 平成 4 年度 ⑤ 10 ルート運行 ⑥ 相窪線・九折線・池ヶ原線は多区間料金制 150-430 円、その他路線は全区間一律 150 円	

資料：平成 26 年 10 月末現在 事務局調べ

## (2) 公共交通の必要性

### ①高齢者の通院手段、高校生の通学手段

本市の人口減少傾向を踏まえると、今後の公共交通利用者層の中心は、高校生と高齢者と考えられます。

アンケート調査では、高齢者の公共交通利用目的の約 8 割が「通院」であることを考慮すれば、公共交通以外に選択肢がない需要層の生活の足としての公共交通の維持は非常に重要な役割を担っていることがわかります。

### ②まちづくりを支える重要な交通手段

本市の上位・関連計画には、まちづくりの将来像を実現していくために、公共交通の整備、利便性向上に関する方針が位置づけられています。このように、公共交通はまちづくりを支える上で非常に重要な手段であり、公共交通の利便性を向上させながら、本市の活性化につなげていくことが求められます。

### 3-2 新公共交通ネットワーク構築の問題点・課題

本市の公共交通は、全体的な利用者数の減少傾向が続く中、将来にわたって補助金に依存してサービスを維持・確保していくには厳しい状況が見込まれます。

また、モータリゼーションや少子化の進展・超高齢社会の到来、さらには点在する集落構造を前提とするサービスの提供等の社会的要因など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しつつあります。

その一方で、運転免許を持たない若年層や高齢者、障がい者等を含む移動制約者の生活の足としての機能や、マイカーが利用できない場合の市民生活を支える交通手段であること、さらには、本市の公共交通が、観光客の増大につなげるための観光振興やまちづくりに大きく関連することから、本市において、市民、団体、企業、交通事業者、行政が協働で守り抜くべき社会資本の一つであると考え、公共交通の維持・確保を進めていく必要があります。

本市における今後の公共交通のあり方について、どのような施策を展開すべきか検討する際の視点を上げると、以下の通りです。

#### <公共交通を取り巻く課題整理の視点>

- 少子・高齢社会への対応
- 集落分散型の都市構造への対応
- 多様な市民ニーズへの対応
- 安定・継続した公共交通サービスの提供
- 地球環境問題への対応

## (1) 少子・高齢社会への対応

本市の10年後は人口が約22,500人と2010年時点から25%減少することによる公共交通需要の減少、人口の約半数を高齢者が占め、今後も高齢者を中心とする移動制約者の増加が予想される中で、市民の誰もが利用しやすい移動手段の確保が必要となります。

本計画で実施した市民アンケート調査（以下、「アンケート調査」）では、中心市街地に比べて集落部の住民が公共交通（バス）を利用する割合が高くなっており、特に、高齢化率の高い集落部の公共交通空白地域では、日常生活における高齢者の移動手段の確保が重要な課題となります。

また、本市の人口が今後も減少し、少子高齢化がこれまで以上に進展していくとすれば、公共交通の通学需要の減少は不可避であり、さらには人口密度が比較的低い地域においては、従来の大型バスによる輸送力の大きい手段では非効率となることも想定されることから、新たな発想による公共交通手段を検討し、市民生活に悪影響が及ばないよう、生活の足の確保及び維持増進が求められます。

本市の公共交通施策が、市民のニーズにできるだけ応えられるよう、市民、団体、企業等、交通事業者、行政が一体となって、それぞれの立場で果たすべき責務と役割を分担しつつ、総合的かつ計画的な取組が求められます。

## (2) 集落分散型の都市構造への対応

本計画では、市内を6つの地区に区分する中で、各地区におい公平性の高い一定水準の公共交通サービスの提供、公共交通空白地を解消することが課題となります。アンケート調査の回答者のうち、65歳以上75歳未満の約6割、75歳以上の約1/3が自分で運転する自動車やバイクを主な交通手段とし、全体の3割を占めるバス利用者の利用目的の8割を「通院」が占める中では、公共交通は、市民の日常生活または社会経済活動の基盤であることから、社会経済情勢の変化に柔軟に対応しつつ、その機能の確保及び維持増進を図ることが求められます。

一方で、アンケート調査では、今後10年間に回答者の約半数が「積極的にバスを利用したい」と考えており、日常生活において誰もが自由に移動できる環境を整備することは、高齢化が進展し、運転免許を持たない人や運転免許を返納する人の増加が予想される中では喫緊の課題と考えられます。

本市の公共交通が、分散して立地する集落において効率・効果的に運行できるよう、各地区の拠点間を結ぶ交通手段としての公共交通の運行形態等を見直し、特に、山間部の集落では、集落の維持そのものが困難になることも予想され、市民生活を支える交通確保が一層、重要性を増すことが考えられます。

### (3) 多様な市民ニーズへの対応

公共交通の在り方を検討する際、現状の公共交通に対する不満の解消に努め、市民の生活を支えるために、地域に合った交通手段としていくことが必要です。

アンケート調査では、バスの運行に何らかの改善を求めている人の割合は全体の約半数を占め、その内容をみると「運賃設定」よりも「運行時間帯」や「運行経路」等の利便性向上を求める割合が高くなっています。

通院目的が約8割を占めるバス利用者においても、約6割は月に3日以下の利用、タクシー利用についても一部にはバスとタクシーの併用もみられますが、タクシー利用者は全体の1割に満たないなど、バス利用者の生活行動に即した運行対応が求められます。

公共交通の維持存続に向けては、利用促進が不可欠です。そのためには、利用者が使いやすいよう、各種生活活動に対応した運行時間帯、ルート、料金設定、乗り継ぎ環境、情報提供などの充実を図る必要があります。

今後は、さらに運転免許を持たない若年層や高齢者、障がい者等を含む移動制約者の生活交通の確保など、地区毎の不満解消に努め、それぞれの地域の生活実態やニーズに対応したサービスの改善と利用促進施策を展開していくことが求められます。

### (4) 安定・継続した公共交通サービスの提供

今後は、交通事業者だけの努力では、地域公共交通の維持は困難であり、地域や行政が主体となる総合的な交通政策の下で、市民の生活を支える公共交通を提供する必要があります。

また、市民の生活を支える公共交通環境を整備すると同時に、財政負担の抑制を考慮する必要があります。そのため、地形条件や居住形態等の違いを踏まえ、それぞれの条件下における需要に見合った交通サービスの提供が求められます。

人口減少など、公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中、市民と企業、行政がそれぞれの立場で公共交通を支える必要があります。そのため、公共交通の必要性や重要性についての共通理解を促すとともに、それぞれが公共交通を利用して支える意識の醸成や市民自らが運行主体として関わる活動などを推進する必要があります。

公共交通は、重要な社会基盤のひとつであり、今後のまちづくりの重要な要素であることを踏まえ、市民だけでなく他地域からの来訪者に向けた交通サービスの提供など、観光面でのアクセス交通の充実、市内の周遊性の強化、自転車等の他の交通手段との組み合わせなど、総合的な交通体系の充実を図ることが求められます。

### (5) 地球環境問題への対応

アンケート調査では、回答者の約半数が「自動車・バイクを自分で運転」と回答し、「自動車の送迎」を合わせると、約2/3が自動車中心の移動手段を選択しており、自動車への高い依存状況がうかがえます。

全国的にも地球環境問題への対応、環境負荷の少ない都市づくりが求められている中で、温室効果ガス排出量の削減は重要な取組であり、例えば、公共交通が利用者ニーズに合った利便性向上を図るとともに、自家用車から公共交通機関への転換を図ること等で、環境問題に寄与していくことが求められます。

今後の公共交通を維持するためには、市民や事業者の過度なマイカー利用を抑制させる社会環境の構築が必要となります。

温室効果ガス削減に向けて、マイカーへの過度な依存を軽減し、環境負荷の少ない地域づくりに向けた公共交通施策の推進が必要となります。