

輪島市地域公共交通会議 令和4年度第1回協議会

日 時 令和5年2月22日(水) 午後1時30分より

場 所 輪島市役所 新館2階中会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

議案第1号 会長の選任について

議案第2号 副会長の選任について

議案第3号 輪島市地域公共交通計画の策定について

3. その他

4. 閉 会

第1回 輪島市地域公共交通会議 議事録

日時：令和5年2月22日（水）

午後1時30分～午後2時30分

場所：輪島市役所新館2階中会議室

【輪島市地域公共交通会議 委員 20名】

（出席：15名）

- ・[会長] 輪島市長 坂口 茂 委員
- ・[副会長] 輪島市社会福祉協議会 上島 忠雄 委員
- ・国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局 打越 利子 委員
- ・輪島市区長会会長会 久保 敬夫 委員
- ・北鉄奥能登バス株式会社 越山 誠 委員
- ・門前町商工会 沢田 隆 委員
- ・石川県企画振興部新幹線・交通対策監室交通政策課 島内 理名 委員
（代理出席 鈴木氏）
- ・輪島商工会議所 久岡 政治 委員 （代理出席 坂下氏）
- ・へぐら航路株式会社 藤田 健市 委員
- ・石川県土木部奥能登土木総合事務所維持監理課 細川 恒延 委員
- ・輪島市タクシー事業者会 町元 和夫 委員 （代理出席 町元氏）
- ・輪島市健康福祉部 田方 利彦 委員
- ・輪島市建設部 湊 栄三 委員
- ・輪島市教育委員会 柿本 二美代 委員
- ・市立輪島病院 河崎 国幸 委員

（欠席：5名）

- ・国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局 高橋 洋一 委員（欠席）
- ・一般社団法人北陸SDGs総合研究所 武田 幸夫 委員（欠席）
- ・輪島市区長会会長会 竹林 耿郎 委員（欠席）
- ・輪島市民生委員児童委員協議会 谷 由夫 委員（欠席）
- ・石川県警輪島警察署交通課 柳浦 大志 委員（欠席）

【事務局】

- ・輪島市企画振興部 企画課：木下部長、上野課長、浅野主幹

【第1回 輪島市地域公共交通会議 会議次第】

- 1 開会
- 2 議事
 - 議案第1号 会長の選任について
 - 議案第2号 副会長の選任について
 - 議案第3号 輪島市地域公共交通計画の策定について
- 3 その他
- 4 閉会

〔議案第1号 会長の選任について〕（挨拶：坂口会長）

皆様、改めて本日はお忙しい中お越しいただきまして、誠にありがとうございます。会長という大任を仰せつかりました。会長就任にあたり、一言ご挨拶をさせていただきたいと思っております。当初は1月31日に予定していましたが、豪雪対策のために延期させていただきました。皆様方には、ご迷惑をおかけしたことをこの場をお借りいたしまして、心からお詫び申し上げます。

公共交通は生活していく上で、必要不可欠なものであります。本市では、今後高齢化が益々進むものと予想されております。そうしたなかで、住民が住み慣れた地域で安心して暮らしていく、まちづくりを進めていくためには、今後より一層、公共交通のあり方、公共交通の充実が大切になってくると思っております。

令和2年の法改正により、全ての自治体で地域公共交通計画を策定することが努力義務となりました。本市では、平成26年度に輪島市新交通ネットワーク計画を策定しました。これに基づき、愛のりバスなどの運行を行ってきました。一方で、昨今の公共交通の環境を考えますと過疎化、少子高齢化などによる利用者の減少、交通の担い手の確保が新たな課題となっている状況であります。そのため、本協議会では将来も持続可能な公共交通のあり方を検討し、様々な交通手段が連携して、市民の利便性向上に寄与する、という計画の策定を目指していきたいと考えております。計画を策定して終わりではなく、それを実践し、評価も行いながら、さらなる改善を目指していきたいです。そのようなことが必要であり、本協議会は非常に重要な役割を担うと思っております。

本日は、地域公共交通計画の策定方針についてご審議をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。この後は着座の上で説明させていただきます。それでは、議事を続けさせていただきます。円滑な議事進行にご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

[議案第 2 号、副会長の選任について] (司会進行：坂口会長)

委員の互選で決定することとなっておりますので、自薦または推薦する委員がおりましたら、ご発言をお願いします。特に無ければ、私の方から上島委員を指名したいと思いますが、いかがでしょうか。

(一同異議無し)

続きまして、[議案第 3 号、輪島市地域公共交通計画の策定について] 事務局から説明を求めます。

[議案第 3 号 輪島市地域公共交通計画の策定について：質疑・意見交換]

	(事務局 資料説明)
打越委員	資料 1 頁の序-4 計画の期間について、指針では 5 年計画とあるが、計画の期間 10 年は長いのではないか。計画の期間を 10 年にした理由や大きな目標があるのか。
事務局	本日は計画策定の意義や計画をこのような形で策定していくことを示した。本来は第 1 回協議会の開催後に、住民意向調査を行うはずであるが、先行して住民意向調査を実施している。住民意向調査の結果を踏まえ、次回の協議会に示す予定である。長期的にインフラ整備等については時間かかることもあるため、まずは 10 年の計画期間を設けている。その中で、前期後期という分け方もあるし、5 年をさらに短い期間で検討することになるかもしれない。
打越委員	公共交通の改善はなるべく早い方が良いのではないか。5 年でも気が遠くなる時間だと思う。昨今、公共交通を維持するのは、バス事業者、タクシー事業者であり、とても大変なことである。技術革新によって、5 年前では考えられないものが生まれたりするため、のんびり構えているよりも目標に向かって進んでいくのがよいのではないか。自治体によっては、温度差があるため、5 年、10 年にとらわれずに上位計画と両輪で進めてほしいと思う。
事務局	計画的に進めていきたいと思う。打越委員の意見の通り、時代の変化が早く、10 年先に目標を達成すればよいということではなく、できることを速やかに実施していきたいと思う。

坂口会長	<p>10年前に策定した計画によって、その後の地域の公共交通が良くなったかというところでもない部分もある。現在の公共交通のあり方は、高齢化も進む中で、非常に大切である。迅速に様々なことを行うということは、事務局は大変かもしれないが、計画を実現していくためには、計画期間10年よりも短いスパンで検討してみてもどうか。</p>
事務局	<p>計画期間についても検討していきたいと思う。</p>
沢田委員	<p>門前地区で運営する鳳南タクシーに話を聞くと、輪島地区以外の利用者はほとんど固定化されているとのこと。タクシー業者の意見も参考にさせていただければと思う。</p>
事務局	<p>利用者や事業者の意見は、公共交通を検討する上で非常に重要である。需要がどのようなところにあるか、どのような利用形態なのかは参考になるので、意見を取り入れていきたいと思う。</p>
打越委員	<p>資料1頁の序-5 スケジュールについてで、令和5年度7月上旬には計画策定となっているが、全体の地域公共交通計画の策定の目標スケジュールはどのように考えているのか。</p>
事務局	<p>資料1頁のスケジュール通りで、第3回協議会を令和5年度7月に開催する予定である。第3回協議会では計画の中身を示し、最終的な案としてお諮りしていただくとと思う。第3回協議会の中でお示した内容に委員の皆様にご同意をいただけるのであれば、それをもって計画とさせていただきたいと思っている。策定期間は具体的に示すににくいですが、本年の夏頃には策定したいと考えている。</p>
打越委員	<p>パブリックコメントは行うのか。それともこの協議会で計画を決めてしまうのか。</p>
事務局	<p>計画策定にあたって、現在市民にアンケートを行い、広く意見を募っている。こちらに関しては、計画の素案ができた時点で、市民から意見をいただくため、パブリックコメントを予定している。</p>

打越委員	<p>市報で住民アンケートの配布後、回収はどのように行うのか。前回のアンケートでもこのようなやり方で行ったので今回も同じように行うのか。</p>
事務局	<p>アンケートの回収は、市の広報に折り込んだ際に、別紙でそれを折り込むと返信用の封筒となるものを添付している。郵送料に関しては、市の負担ということで対応をしている。また今回から Web アンケートも実施している。QR コードをスマホ等で読み込むと、直接回答ホームにつながる。現在の回答の状況は、紙での回答は約 140 部、Web での回答は約 130 部で、合計は約 300 部である。引き続き、回答がもらえるように周知を図っていきたいと思う。</p>
坂口会長	<p>先程、打越委員の方からスケジュールについての意見があったが、スケジュールは適切なのか。</p>
事務局	<p>できるだけタイトなスケジュールを組んでいる。少しでも早く実証実験や来年度の予算等を受けて、夏頃にはある程度の計画を策定しなければ、実際の計画の運行や運営が遅れることになる。各委員の皆様にはタイトなスケジュールで申し訳ないが、行政側としては速やかに皆様からいただいた意見を反映させ、実施したいと思っている。</p>
越山委員	<p>バスについては、ドライバー不足が問題である。県外でも運転手不足ため、運行ダイヤが無くなり、金沢市でも金沢大学等の西金沢あたりの路線の運行ダイヤが無くなった。</p> <p>我が社もかなり高齢化しており、3月末に3名が辞める予定である。そのため、輪島市の媒体で運転手募集をかけていきたいと思う。</p>
事務局	<p>利用者の意見、公共交通を担う事業者の課題も、今回の計画の中では対応していきたいと考えている。人材の確保も大切な問題なので、検討していきたいと思う。</p>
坂口会長	<p>他に質問がなければ、議案第3号は承認していただけるか。</p> <p>(一同、承認)</p> <p>本協議会で付託された議案については以上となる。せっかくの機</p>

<p>上島委員</p>	<p>会なので、公共交通について、利用者の立場、公共交通を運営する立場を併せて、どのような意見、質問でも構わないので、発言していただけたらと思う。</p> <p>商工会議所でカート而走らせていたと思うが、その後はどうなったのか。また、カートは市の公共交通に組み込むことはできるのか。</p>
<p>久岡委員 代理：坂下氏</p>	<p>商工会議所では、平成 22 年度から将来の乗り物として、人と環境に優しいということで自主研究を始めた。平成 26 年にナンバーを取得し、公道を走らせた。そのような先進的な取り組みをし、全国に先駆けて地方でトライする課題が先行してクローズアップされた。その後、国からの補助金や補助事業ができ、各地で運行されている。全国的には成功事例だったと思う。地方の現状に当てはめると、運営主体や誰が安定的に動かすのかというところが非常に大きな課題となっている。路線バスや観光客のリクエストに応える、福祉の機敏なリクエストに応えるような体制を組むのは難しく、現在は休止状態となっている。計画に記載できるかは分からないが、何か使い方があるのかもしれないので、ご指導いただければと思う。</p>
<p>上島委員</p>	<p>カートがあるので、将来公共交通でも使えるような形で考えてみればよいのではないと思う。</p>
<p>町元委員 代理：町元氏</p>	<p>輪島市のタクシーの代表として出席している。商工会議所の無料のカートと、市が運営しているコミュニティバスが市内をくまなく走っている。輪島市のコミュニティバスは、本数もコースも石川県内一ぐらいにカバーしている。そこにカートが加わった。タクシーの業績は右肩下がり、利用者、売上の減少、ドライバーも辞めていく。売上が減っているため、人員の補充はできない。商工会議所や輪島市に話をしたが、なかなか取り入れてもらえなかった。コロナ禍で、さらにカートも走っていたら、タクシーは無くなっていただかもしれない。</p> <p>現状のタクシーを利用するお客様は、固定化している。お客様自体、高齢で介護が必要である。足が上がらないため、プリウスなどに乗れず、昔の主流であったコンフォートのタクシーをお願いするお客様が多い。タクシーに乗れる状態ではない方が増えている。介護事業者にでもならなければ、介護の料金をいただくことができない</p>

<p>坂口会長</p>	<p>い。実例で言うと、迎えに行ったお客様を自宅の部屋の廊下から介助しながらタクシーに乗せ、病院に着けば車椅子を取りに行き受付に行くまでを介助する。タクシーの乗車時間よりも、乗車する前後の介助サービスの時間の方が長くなっている。</p> <p>タクシーは、安全に運行しているだけではなく、見守りや、夜に街中走っているだけでも犯罪の抑止になっていると思う。</p> <p>また、公共交通のこのあり方にしても、輪島市は広く、地区によって求められているものが異なり、市街地と郊外で分けて考えなければ、お客様が望んでいることとかけ離れたものになってしまうのではないかと思う。</p> <p>利用者の形態は様々で、モビリティもそれぞれの役目があると思う。タクシー業界もなくてはならないものである。そのようなことを含め、新しい公共交通のあり方を考えていかなければならないと思う。</p>
<p>久岡委員 代理：坂下氏</p>	<p>タクシーの方には、2年間に渡ってご指導いただいた。商工会議所で、カート専用の積立基金がある。カートはドライバーを含めて、数人のお客様しか乗れず、タクシーの代替にはならないと思う。何か日常的に売上げがあり、それをどのように活かすのかという数ある中の一つの問題にしかならないと思う。カートには、観光客や高齢者の方も喜んで乗っていた。それを有償にし、タクシーの営業外かどうかはわからないが、カートも運用することができるのではないかと思った。</p>
<p>事務局</p>	<p>既存の運行状態を知ることが大切で、対策のために把握していこうと思う。資料2頁に地区区分を設定している。輪島市は市域が広く、どうカバーするのか、そこには既存の交通形態等があり、各地区の結び方、各地区内での移動手段をどうするのかなど、様々な課題があり、検討している。計画の中で、どのように対応していくのかを計画策定にあたって進めていきたいと思う。各事業者や利用者の意見を反映させ、利用しやすく、輪島市にとって必要な交通形態を策定していきたいと思っている。</p>
<p>坂口会長</p>	<p>公共交通のあり方というのは、全国的にこれから生活する上での重要な課題となっている。市民の生活の中で、最も重要な課題の一つだと思う。全国でも色々な取り組みが行われている。先進的な事</p>

	例も踏まえて、各業界が Win-Win となるような公共交通の計画を立てていただければと思う。
--	---

以上



輪島市地域公共交通計画（第1回協議会資料）

目次

序. はじめに.....	1
序-1 計画策定の趣旨.....	1
序-2 計画の位置づけ.....	1
序-3 計画の区域.....	1
序-4 計画の期間.....	1
序-5 スケジュール.....	1
1. 地域の現状等.....	2
1-1 社会状況・経済状況.....	2
2. 上位・関連計画の整理.....	5
2-1 輪島市新交通ネットワーク計画（平成27年3月策定）.....	5
2-2 第2次輪島市総合計画_後期基本計画（令和4年3月策定）.....	5
2-3 輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）.....	5
2-4 輪島市立地適正化計画（平成29年3月策定）.....	5
2-5 輪島市公共施設等総合管理計画（平成29年3月策定）.....	6
2-6 輪島市過疎地域域持続的発展計画（令和3年12月策定）.....	6
2-7 石川県離島振興計画（平成25年4月策定）.....	6
3. 公共交通の現状等.....	6
3-1 本市のバス路線の新設・廃止・延伸等の動向.....	6
3-2 公共交通の整備状況.....	6
3-3 各公共交通の整備・利用状況.....	8
3-4 人口カバリー状況（バス）.....	11
4. 住民意向調査（実施方針）.....	13
4-1 既往アンケート調査（輪島市新交通ネットワーク計画H26.10）.....	13
4-2 住民意向調査の概要（案）.....	13

令和5年1月31日

輪 島 市

序. はじめに

序-1 計画策定の趣旨

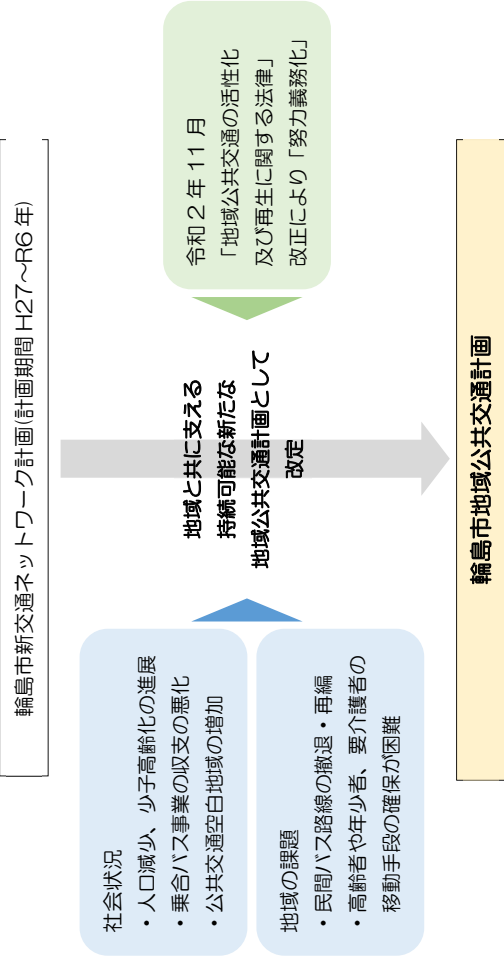
令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正に伴い、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の嗜好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービスの提供を確保するため、地域の公共交通における“マスタープラン”となる「地域公共交通計画」の策定が、全ての地方公共団体に対して「努力義務化」となりました。

「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」に加えて、「地域の多様な輸送資源」も計画に位置づけることにより、持続可能な旅客サービス提供の確保を目的としています。

輪島市では平成27年3月に「輪島市新交通ネットワーク計画（計画期間平成27年（2015年）～令和6年（2024年））」を策定し、市の指針となる公共交通政策の望ましいあり方を取りまとめ、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに「つながる」よう、次代に引き継ぐ、持続可能な公共交通システムの構築に取り組んでいます。

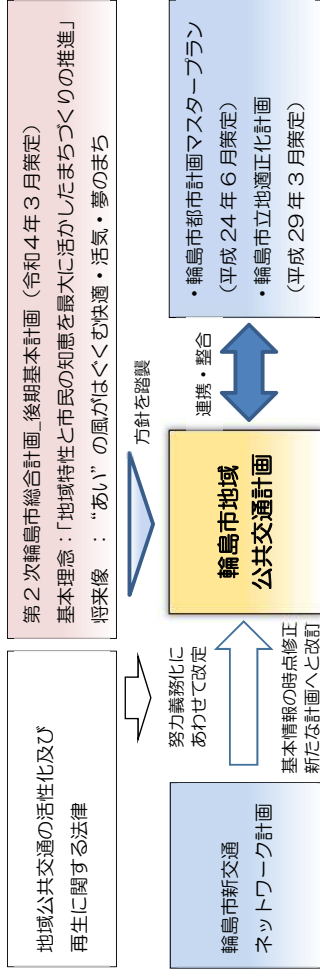
しかしながら、公共交通においては民間バス路線の撤退や再編などにより維持・確保が厳しい中、高齢者や年少者、要介護者等の移動手段の確保がますます重要になっています。

計画期間の満了を迎えるにあたり、「第2次輪島市総合計画 後期基本計画(令和4年3月策定)」を受けて、地域特性と市民の知恵を最大限に活かしたまちづくりを推進し、安全・安心・快適で持続可能なまちづくりを実現するため、交通ネットワークの整備・更新と公共交通機関の維持を示す、地域と共に支える持続可能な**新たな地域公共交通計画**として策定を行うものです。



序-2 計画の位置づけ

策定にあたっては「第2次輪島市総合計画 後期基本計画」のほか、特に地域公共交通計画に関してまちづくりの指針となる「輪島市都市計画マスタープラン(平成24年6月策定)」で示された課題と方針を踏まえます。また「輪島市立地適正化計画(平成29年3月策定)」では現行の「輪島市新交通ネットワーク計画」が公共交通ネットワークの方針とされていることから、改定にあたっては**連携・整合**を図ります。



序-3 計画の区域

計画の区域は輪島市全域を対象とします。

序-4 計画の期間

計画の期間は**令和6年～令和15年**までの10カ年とし、**5年毎の見直し**を行います。
(※指針では5年計画)

序-5 スケジュール

第1回協議会(令和5年1月31日)	1. 地域の現状等	2. 上位・関連計画の整理等	3. 公共交通の現状	4. 住民意向調査(実施方針)
第2回協議会(令和5年4月下旬)	4. 住民意向調査(結果)	5. 地域公共交通の課題整理	6. 地域公共交通計画の基本的な方針	
第3回協議会(令和5年7月上旬)	7. 計画の目標	8. 目標達成のための施策	9. 計画達成状況の評価手法	

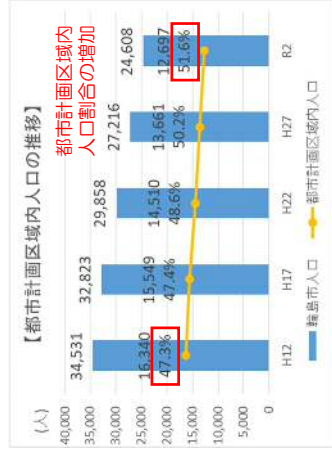
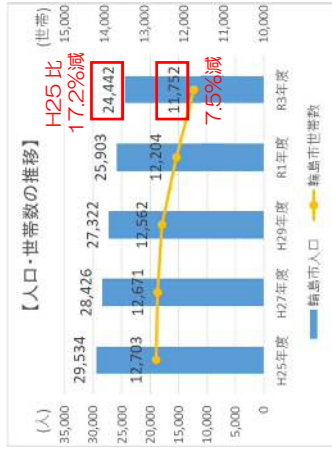
1. 地域の現状等

1-1 社会状況・経済状況

(1) 人口・世帯数

輪島市人口集計表によると令和3年度（令和4年4月1日現在）の人口は24,442人、世帯数は11,752世帯であり、平成25年度に比べて人口は約17.2%、世帯数は約7.5%減少しています。

一方、国勢調査による都市計画区域内の人口割合は平成12年では47.3%、令和2年では51.6%と、人口は減少しているものの都市計画区域内の人口割合は増加しています。

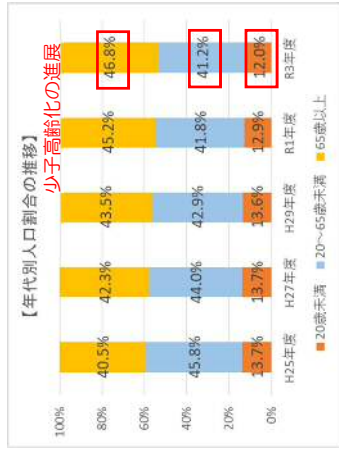


【出典：輪島市人口集計表 各翌年4月1日現在】を基に作成

【出典：国勢調査】を基に作成

(2) 年代別人口

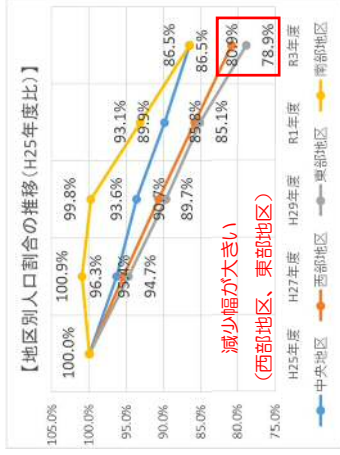
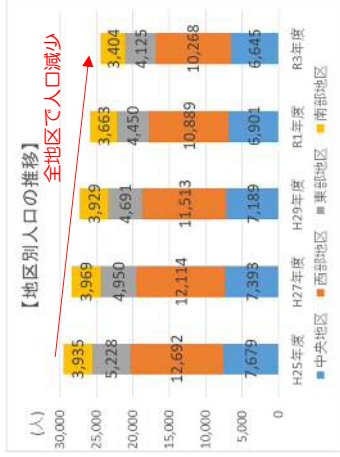
年代別人口では、全ての年代で人口が減少している中、全人口に占める65歳以上の割合は年々増加し、令和3年度では46.8%となっています。一方、20～65歳未満、20歳未満の割合は年々減少しそれぞれ41.2%、12.0%となっており、少子高齢化が進展しています。



【出典：輪島市人口集計表 各翌年4月1日現在】を基に作成

(3) 地区別人口

地区別の人口は、全ての地区で減少していますが、平成25年度比で輪島中央地区及び輪島南部地区では86.5%、輪島西部地区で80.9%、輪島東部地区で78.9%となり、西部地区、東部地区で減少幅が大きくなっています。



※輪島中央地区は、輪島のみ（鶴巣・大屋・河原田の一部を含んでいない）
【出典：輪島市人口集計表 各翌年4月1日現在】を基に作成

【地区区分の設定について】

本計画の地区区分は、輪島市都市計画マスタープランにおける地区区分に準拠します。

地区の名称	地域の範囲
輪島中央地区	都市計画区域（輪島、鶴巣・大屋・河原田の一部）
輪島西部地区	門前周辺（西保、七浦、浦上、本郷、諸岡、門前、黒島、阿岸、仁岸、大屋の一部）
輪島東部地区	町野周辺（町野、南志見、鶴巣の一部）
輪島南部地区	能登登港周辺（三井、河原田の一部）



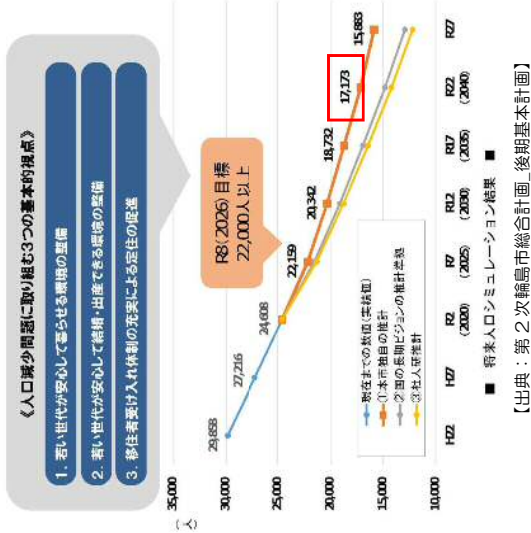
【出典：輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）】

(4) 定住人口（将来人口）

本市の人口は、令和2年（2020年）国勢調査によると24,608人であり、前回国勢調査時と比べると9.6%減少しています。

本市では、「第2次輪島市総合計画_後期基本計画」において、以下に示す「人口減少問題」に取り組む3つの基本的視点に掲げる諸施策を計画的に推進することで、令和8年（2026年）時点まで「22,000人以上」の維持を将来人口の目標値として設定しています。

長期目標である令和22年（2040年）時点の将来人口は「17,000人以上」を目指します。



(5) 交流人口（観光客入込概数）

本市のまちづくりにおける重要な指標のひとつである「交流人口」については、「第2次輪島市総合計画_後期基本計画」で令和8年度（2026年度）の交流人口160万人の達成を目指すこととしています。

加えて、地域と多様に関わる人々を指す「関係人口」の創出・拡大に努め、地域外の人材が地域づくりの担い手として活躍する、将来にわたって魅力と活力のある輪島市を目指しています。



(6) 生活圏（通勤・通学）

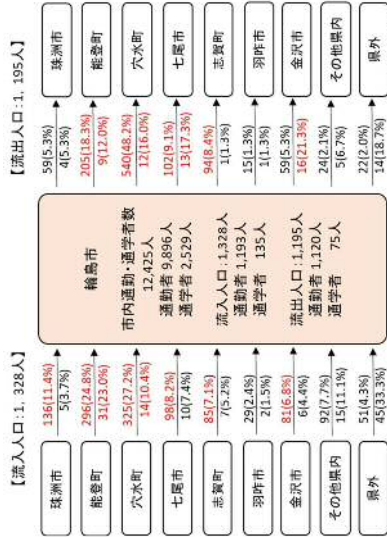
輪島市における通勤・通学による1日移動をみると、流入人口は1,328人、流出人口は1,195人と流入人口が若干多くなくなっています。

通勤者で見ると、流入は穴水町からが27.2%と最も多く、次いで能登町、珠洲市など隣接市町村からの流入が多く、七尾市、志賀町、金沢市からも同数程度見られます。

一方、流出は穴水町が48.2%と約半数を占め、次いで能登町、七尾市、志賀町となっており、通勤者では穴水町をはじめ隣接する市町村とのつながりが強くなっています。

通学者で見ると、流入は能登町からが23.0%と最も多く、次いで穴水町となっています。

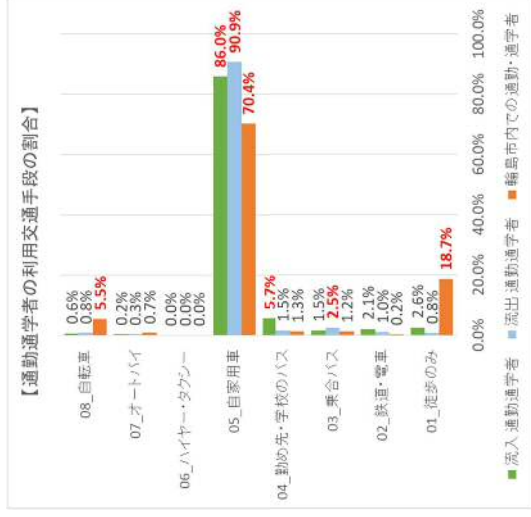
一方、流出は金沢市が21.3%と最も多く、次いで七尾市、穴水町、能登町となっており、通学者では金沢市、七尾市など人口の多い市町村とのつながりが強くなっています。



【出典：令和2年国勢調査】を基に作成 ※不詳除く

通勤通学の利用交通手段をみると、輪島市内での通勤通学者は自家用車が70.4%と最も多く、徒歩のみ18.7%、自転車5.5%もみられます。

流入、流出通勤通学者では自家用車が約9割（流入86.0%、流出90.9%）と大半を占める一方、勤め先・学校のバス、乗合バスも若干みられます。



【出典：令和2年国勢調査】を基に作成 ※不詳除く

(7) 産業

産業別就業者数の推移をみると、各産業とも減少しており、特に第2次産業の就業者数は平成27年では平成12年の半分以下となっています。

平成27年の就業者数に占める割合では、約6割が第3次産業に就業しており、第1次産業が約1割と最も少なくなっています。

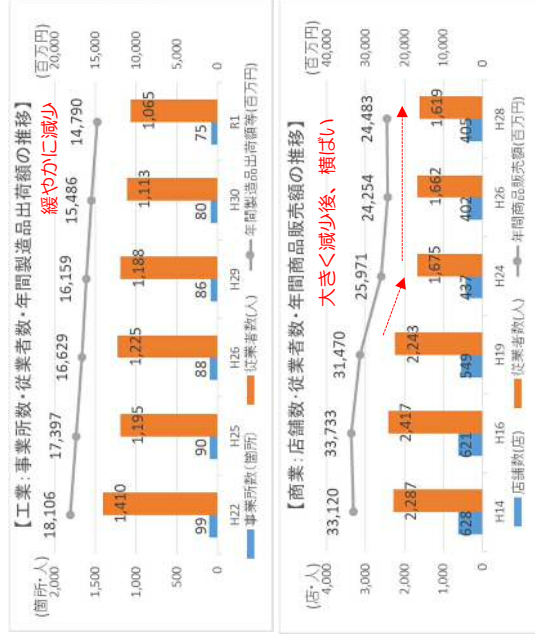


【出典：福島市統計書 資料：石川市町要覧】を基に作成

工業では事業所数、従業員数、年間製造品出荷額とも緩やかに減少しています。

前記第2次産業就業者数の推移を鑑みると、個人から事業所で従業員とする就業者にシフトしていると推察されます。

商業では平成19年から平成24年にかけて従業員数、年間商品販売額とも大きく減少していますが、その後はほぼ横ばいの傾向にあります。



【出典：石川市町要覧】を基に作成

(8) 自動車保有台数等

車両数の推移を見ると、総車両数は年々減少し平成21年の約23,900台から令和2年では約21,000台となっています。

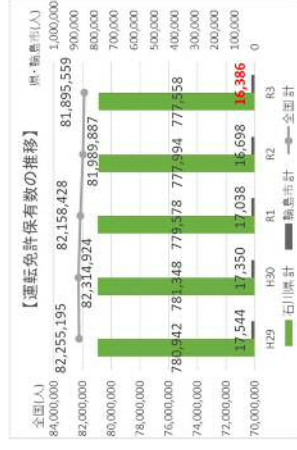
また、車種別で見ると乗用車が最も多く、全体の約6割を占めています。



【出典：令和3年版 福島市統計書 資料：北陸信越運輸局石川運輸支局】を基に作成

運転免許の保有数は、全国、石川県の傾向と同様に福島市においても年々減少し、令和3年では約16,000人となっています。

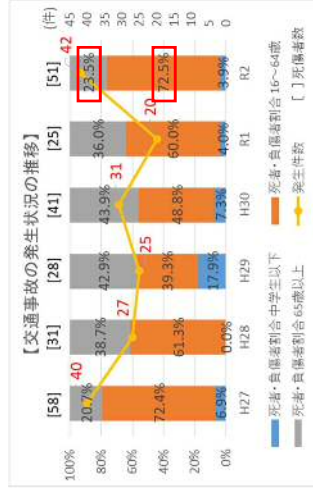
高齢者運転免許自主返納支援制度の利用者数は令和元年にかけて増加し、その後は若干減少・横ばいで、全国値と同様の傾向となっています。



【出典：運転免許統計 警察庁交通局運転免許課・令和3年発行 福島市統計書 資料：福島警察署】を基に作成

事故の発生件数は年ごとに増減はあるものの、年間20から40件程度で推移しています。

死者・負傷者数は年間30から50人程度で推移し、令和2年度における年代別の死者・負傷者割合は16~64歳が約7割と最も多く、65歳以上が約2割となっています。



【出典：福島市統計書 資料：福島警察署】を基に作成

2. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画における公共交通の位置づけ、公共交通施策概要は以下の通りです。

- ・輪島市新交通ネットワーク計画（平成27年3月策定）
- ・第2次輪島市総合計画_後期基本計画（令和4年3月策定）
- ・輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）
- ・輪島市立地適正化計画（平成29年3月策定）
- ・輪島市公共施設等総合管理計画（平成29年3月策定）
- ・輪島市過疎地域持続的発展計画（令和3年12月策定）
- ・石川県離島振興計画（平成25年4月策定）

2-1 輪島市新交通ネットワーク計画（平成27年3月策定）

■計画期間：2015年（平成27年）から2024年（令和6年）

■基本理念

みんなで「つなぐ」、公共交通の輪

本市においては、人口減少や少子・高齢社会の進展、分散する集落と中心市街地等の連絡強化、地球環境問題への対応など、公共交通を取り巻く課題を解決していくために、持続的な公共交通システムの維持・拡充に向けて、公共交通利用への積極的な転換を図ることが重要となります。

また、免許を持たない若年層や高齢者等を含む移動制約者の生活交通の確保や、本市の来訪者の主要な市内移動手段としても、今後とも、公共交通を維持していくことが求められます。

そのためには、公共交通を、移動手段の確保や環境負荷の低減として捉えるだけでなく、社会資本の一つとしての市民意識を高め、まちづくりとも連動しつつ、快適・利便性の向上を地域が協働で取り組み、本市の都市力向上を目指します。

【公共交通に関する基本方針】

基本方針	
1	サービス水準向上とローコスト運行への転換
	①利便性向上と公平性の確保
	②協働で支える公共交通（公共交通空白地の解消）
2	持続可能な公共交通への転換
	①公費縮減につながる運行モデル構築
	②環境負荷の低減

【公共交通に関する基本目標】

基本目標	
基本目標1	公共交通の利便性向上と持続可能な公共交通ネットワークの構築
基本目標2	交通空白地域の解消
基本目標3	人にも環境にもやさしい交通体系の整備

2-2 第2次輪島市総合計画_後期基本計画（令和4年3月策定）

■計画期間：2017年（平成29年）から2026年（令和8年）

■基本理念・将来像

基本理念：地域特性と市民の知恵を最大に活かしたまちづくりの推進

将来像： “あい” の風がはぐくむ快適・活気・夢のまち

【公共交通に関する基本方針】

基本方針	
1.	安全・安心・快適なまちづくり I-1 持続可能なまちづくり
4.	交通ネットワークの整備・更新と公共交通機関の維持
	(1)のと里山空港の利用促進
	(2)バス輸送の維持
	(3)安全・安心な移動手段の確保と持続可能な公共交通への転換
	(4)海上輸送の充実
	(5)交通結節点の機能強化

2-3 輪島市都市計画マスタープラン（平成24年6月策定）

■計画期間：計画の基準年次は2010年（平成22年）、目標年次は2030年（平成42年）

■基本理念・基本目標

基本理念 市民がつくる “あい” のまち輪島

基本目標1 郷土への愛着と生きがいを持ち、安心して暮らせるまちづくり

基本目標2 多様な地域資源の魅力を活かし、個性といるおいあるまちづくり

基本目標3 連携と交流による、協働のまちづくり

【公共交通に関する基本方針】

基本方針	
	広域交通ネットワークの形成
	生活交通ネットワークの形成（ウォーカーブルシティ輪島をめざして）
	公共交通整備の方針

2-4 輪島市立地適正化計画（平成29年3月策定）

■計画期間：計画の基準年次は2015年（平成27年）、目標年次は2035年（平成47年）

■立地適正化計画の基本方針

(1) 持続可能なまちづくりの方針

都市部の中心拠点と山間部の地域拠点を支える公共交通ネットワークの構築により、都市部と山間部を共存させ、輪島市特有の拠点的な都市構造を維持しながら地域の持続可能性と自立を支えるまちづくりを推進するものとします。

(2) 立地適正化の基本方針

中心拠点における利便性を確保するため、現在の都市計画区域内の公共交通ネットワークを維持していくとともに、全ての市民が都市的サービスの享受できるよう、中心拠点と都市計画区域外の地域拠点を結ぶアクセス基盤を維持していくものとします。

【公共交通に関する基本方針】

基本方針	
	・居住誘導のための施策
	・公共交通利便性の向上

【バス路線の新設・廃止・延伸等の動向】

時期	動向
平成 13 年 4 月	のらんげバス・湯・峠・岩・漆コース運行開始
平成 14 年 4 月	のらんげバス城東コース運行開始 愛のりバス運行開始
平成 22 年 8 月	おでかけバス運行開始
平成 23 年 9 月	北鉄バス三井線廃止
平成 24 年 3 月	愛のりバスと呂見コース運行開始北鉄バス三井線廃止による代替 北鉄バス飯田線昔々木口～上山間廃止 愛のりバスと呂見コース廃止(日曜日運休へ) 愛のりバス内屋・坂田コース運行開始 おでかけバス安代原・西田山路線変更(山岸医院の近くを通るように変更) 路線バスの市立輪島病院への乗入開始
4 月	北鉄バス飯田線可野～上山間廃止
9 月	のらんげバス城東コースの久手川乗入
平成 25 年 9 月	愛のりバス西山コース路線小変更(延伸)
平成 26 年 2 月	北鉄バス西京線細田線廃止
3 月	愛のりバスと呂見コース路線小変更(松尾乗入)
5 月	北鉄バス輪島和倉特急廃止
6 月	愛のりバス車山・高コース路線小変更(東山バス停移動)
平成 29 年 3 月	北鉄バス輪島特急豊々木方面廃止 北鉄バス門前急行・特急廃止 北鉄バス小川線廃止
4 月	おでかけバスニヌ・入山コース運行開始
平成 30 年 3 月	北鉄バス西京線廃止
4 月	愛のりバス西呂コース運行開始
平成 31 年 3 月	北鉄バス空線線廃止
4 月	愛のりバス空線コース運行開始
令和 2 年 3 月	北鉄バス又川線、皆月線廃止
4 月	愛のりバス又川コース・七浦コース運行開始
令和 4 年 3 月	北鉄バス又谷線廃止 すずバス又谷飯田ルート、狼煙又谷ルート運行開始(珠洲市)

3-2 公共交通の整備状況

本市の公共交通は、平成 13 年(2001 年)にのと鉄道七尾線(穴水～輪島間)が廃止され、現在、陸上交通では、路線バス、特急バス、コミュニティバス(のらんげバス)、地域住民混乗スクールバス(愛のりバス)、自家用有償バス(おでかけバス)、市内を走るタクシースのほか、のと里山空港ふるさとタクシースが運行されています。

また、海上交通では船倉島を結ぶ離島航路(船倉航路フェリー)が運航されています。各公共交通の概要は以下の通りです。

- (1) 路線バス(北鉄興能登バス(株))
- (2) 特急バス(北鉄興能登バス(株)、北鉄金沢バス(株))
- (3) コミュニティバス(のらんげバス 北鉄興能登バス(株))
- (4) 地域住民混乗スクールバス(愛のりバス)
- (5) 自家用有償バス(おでかけバス 鳳南タクシース(株))
- (6) 福祉有償バス(輪島市社会福祉協議会)
- (7) タクシース(市内一般)
- (8) タクシース(のと里山空港ふるさとタクシース)
- (9) 離島航路(へぐら航路(株) 定期運航)

2-5 輪島市公共施設等総合管理計画(平成 29 年 3 月策定)

- 計画期間：計画の基準年次は 2016 年(平成 28 年)、計画期間は 2055 年(平成 67 年)
- 公共施設等維持管理上の課題(公共交通に関する記載を抜粋)
単なる公共施設の面積削減とせず、同種目的施設の集約・統合や他目的施設の集約も含めた複合化により市民サービスの向上を図るとともに、公共交通機関を活用したアクセスの充実や情報通信技術の活用を含めた利便性の向上に努めることが必要となります。

2-6 輪島市過疎地域持続的発展計画(令和 3 年 12 月策定)

- 計画期間：令和 3 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日までの 5 年間
- 交通施設の整備、交通手段の確保(公共交通に関する記載を抜粋)
地域公共交通については、地域の人口減少や自家用自動車の普及に伴い日常生活における公共交通機関の利用者が年々減少し、公共交通事業者は厳しい経営を強いられ、バス路線維持が厳しい状況にある。また、公共交通の空白地域においては高齢者、障害者等が気軽に社会に参画できる公共交通を構築するためには路線バスだけでは不十分であり、交通弱者の通学や通院、買い物など日常生活における交通手段の確保に取り組みなければならない。また、本市は離島(船倉島)を有し、唯一の交通手段として離島航路を運航しており、島民の生活に必要な航路の維持と安定的な運航に努めている。
- 加えて、本市をはじめ世界農業遺産「能登の里山里海」が広がる能登半島全体の観光資源により今後の交流人口の拡大が期待されることから、のと里山空港の安定就航、能越自動車道の整備をはじめ観光客の交通アクセスの利便性向上に取り組む。

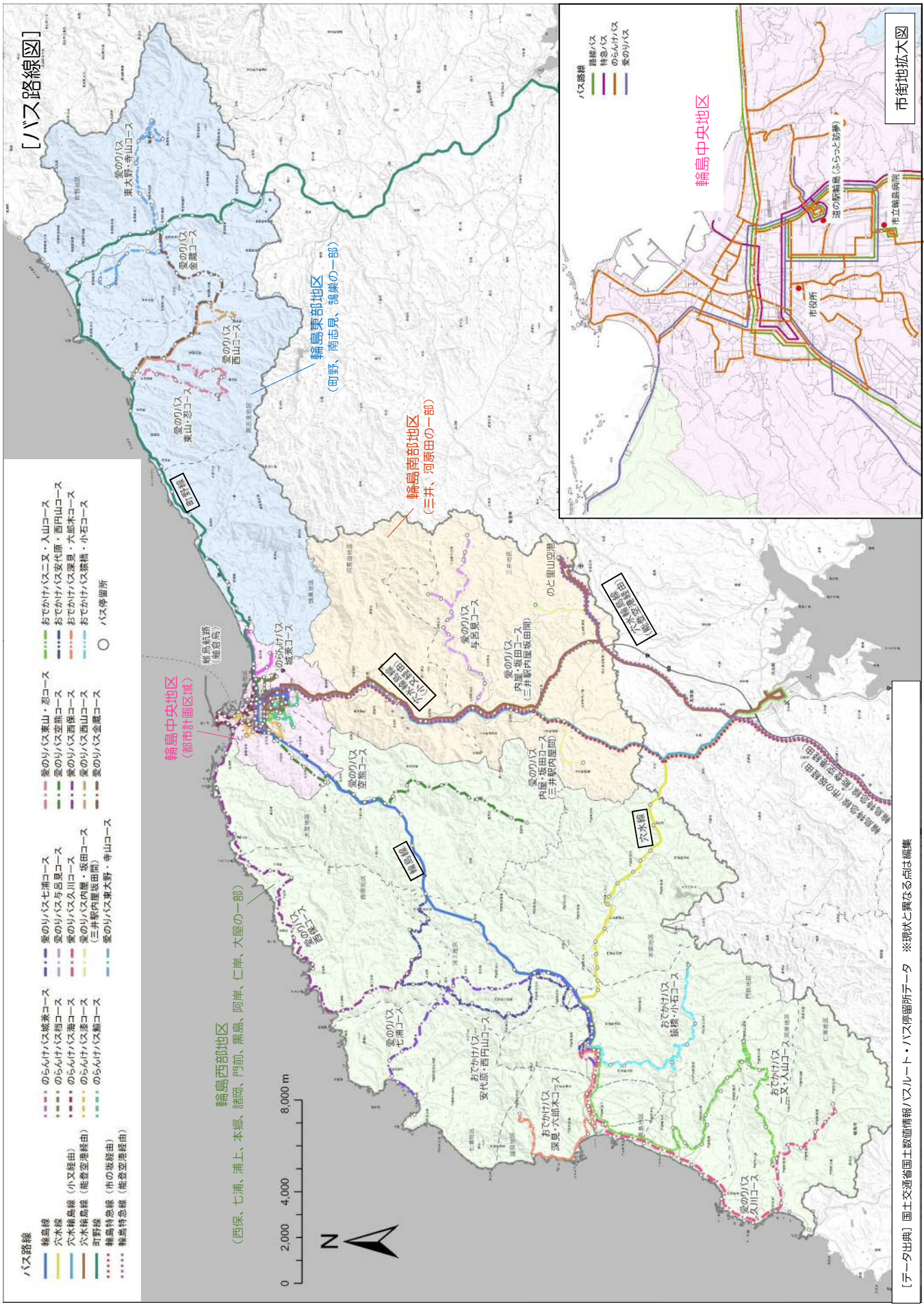
2-7 石川県離島振興計画(平成 25 年 4 月策定)

- 計画期間：平成 25 年度から 34 年度
- 離島振興に向けた施策・整備の方針(公共交通に関する記載を抜粋)
本土からの唯一の交通機関である定期船の維持や島内の市道整備により、住民の生活交通を確保し、道路は島内の整備だけでなく、島から首都圏等へのアクセスの観点から、市内の幹線道路網等も整備する。

3. 公共交通の現状等

3-1 本市のバス路線の新設・廃止・延伸等の動向

公共交通の拡充を目指して、平成 22 年まで行政によるバス路線の新設が次々と行われました。一方で、平成 23 年以降は民間の路線バスや特急バスの廃止が複数の路線で見られ、行政のバス(愛のりバス、おでかけバス)による代替運行が行われています。



[バス路線図]

- バス路線**
- 輪島線
 - 穴水線
 - 穴水輪島線 (小又経由)
 - 穴水輪島線 (能登空港経由)
 - 町野線
 - 輪島特急線 (市の坂経由)
 - 輪島特急線 (能登空港経由)
 - のらんけバス七浦コース
 - あのりバス七浦コース
 - あのりバス与呂コース
 - あのりバス久川コース
 - あのりバス内鹿・坂田コース (三井野内渡野田間)
 - あのりバス東大野・寺山コース
 - あでかけバス七浦コース
 - あでかけバス与呂コース
 - あでかけバス久川コース
 - あでかけバス内鹿・坂田コース (三井野内渡野田間)
 - あでかけバス東大野・寺山コース
 - あのりバス東山・忍コース
 - あのりバス空堀コース
 - あのりバス西保コース
 - あのりバス西山コース
 - あのりバス空堀コース
 - あでかけバス入山コース
 - あでかけバス安代原・西田山コース
 - あでかけバス深見・大畑木コース
 - あでかけバス深橋・小石コース
- バス停留所

輪島中央地区 (都市計画区域)

輪島西部地区 (西保、七浦、浦上、本郷、諸岡、門前、黒島、阿岸、仁岸、大屋の一部)



0 2,000 4,000 8,000 m

[データ出典] 国土交通省国土数値情報バスルート・バス停留所データ ※現状と異なる点は編集

市街地拡大図

輪島中央地区

3-3 各公共交通の整備・利用状況

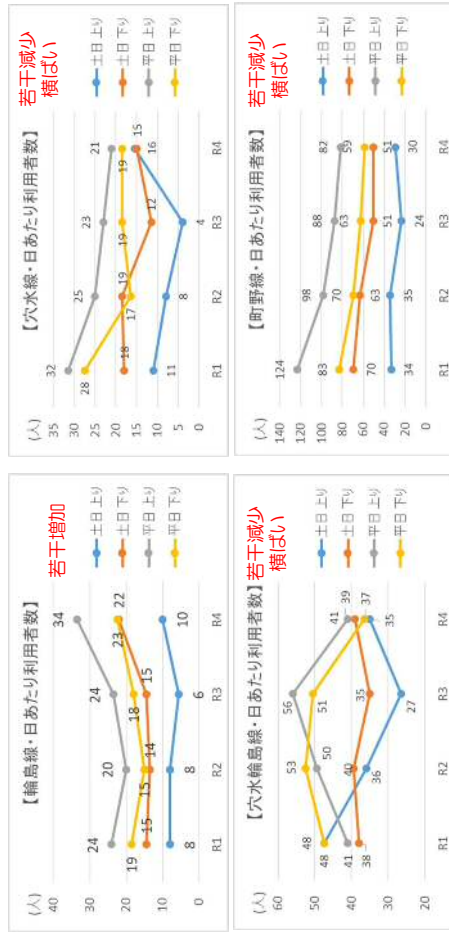
(1) 路線バス（運行事業者：北鉄奥能登バス(株)）

①運行状況

輪島線、穴水線、穴水輪島線、町野線（定期巡回）の4路線が運行されています。
 輪島線は、輪島中央地区の市立輪島病院と輪島西部地区(旧門前町)の門前総持寺を往復し、平日12便、土日祝日10便が運行されています。穴水線は、輪島西部地区(旧門前町)の門前総持寺と隣接する穴水町の穴水総合病院、穴水駅を往復し、平日12便、土日祝日8便が運行されています。穴水輪島線は、輪島中央地区の道の駅輪島(ふらっと訪夢)から輪島南部地区を経由し、隣接する穴水町の穴水総合病院、穴水駅を往復し、平日22便、土日祝日21便が運行されています。町野線は、輪島中央地区の市立輪島病院から輪島東部地区を経由し隣接する能登町の能登高校を往復し、平日18便、休日12便が運行されています。

②利用状況

日あたり利用者数は、輪島線で若干増加傾向にある一方、穴水線、穴水輪島線、町野線は土日(2日間平均)及び平日(月水2日間平均)とも若干減少・横ばい傾向で推移しています。利用者数の減少に伴い、経常収益も減収傾向となっている一方、運行経費は約4億5,000万円前後で推移し、損益は令和3年でマイナス約3億3,000万円となっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

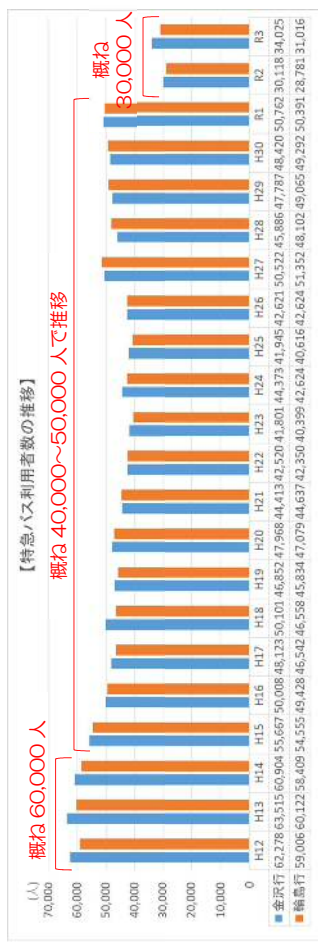
(2) 特急バス（運行事業者：北鉄奥能登バス(株)、北鉄金沢バス(株)）

①運行状況

本市と市外を結ぶ特急バスは輪島中央地区のマリンタウンからのと里山空港、穴水町を経由し金沢駅までを往復する輪島特急線（定期巡回）が平日、土日祝日とも16便が運行されています。

②利用状況

利用者数は令和2、3年ではコロナ禍の影響で約30,000人に減少していますが、平成12年～14年にかけての年間約60,000人から、それ以降は若干減少・横ばい傾向の40,000～50,000人で推移しています。
 月ごとの利用者数をみても8月に他の月より多いものの、毎月4,000人前後で推移しており、定期的に利用されていると推察されます。



【出典：輪島市資料】を基に作成

(3) コミュニティバス (のらんげバス 運行事業者：北鉄奥能登バス(株))

①運行状況

高齢者の外出支援と市街地活性化を目的として、輪島中央地区の輪島市街地を循環する市運営の「のらんげバス」が平成13年に海・鯨・杣・漆コースの4路線で運行を開始し、その後、平成14年に輪島市街地の東に位置する城兼団地と市立輪島病院を往復する城兼コースを設定しました。

市街地を循環する4路線は、道の駅輪島（ふらっと訪夢）を起終点とし、海→鯨→海の順に運行する車両と、杣→漆→杣の順に運行する車両の計2台で、各コース一周およそ30分、1日6便、毎日運行しています。

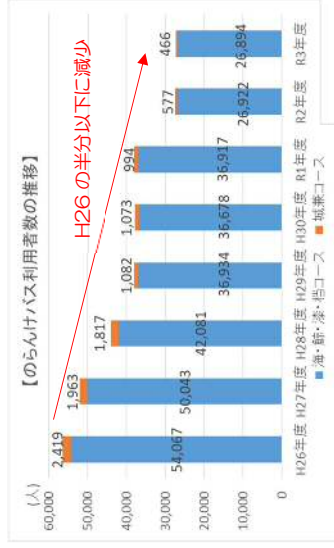
一方、城兼コースは、月曜日から土曜日に1日1往復で、循環する4路線の車両とは異なる車両を1台使って運行を行っています。コミュニティバスは3台ともに12人乗りの車両を使用しています。

運賃は1回100円の均一料金で利用できます。

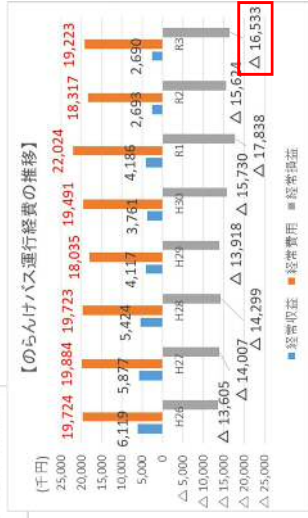
②利用状況

利用者は平成26年度の約56,000人から、令和3年度では約27,000人と半分以上にまで減少しています。

一方、運行経費（経常費用）は約1,900万円前後とほぼ一定に推移しており、損益は令和3年でマイナス約1,650万円となっています。



※のらんげバスの利用者数は
(料金収入÷1回利用料金100円)で算出
無料乗車人数はカウントされていない



【出典：輪島市資料】を基に作成

(4) 地域住民混乗スクールバス (愛のりバス)

(運行事業者：港タクシー、輪島みらい観光、港交通(株)、町野観光タクシー、南志見タクシー、輪島タクシー、鳳南タクシー)

①運行状況

平成14年、児童生徒が利用するスクールバスに100円を支払うことで地域住民も利用ができる形態の市運営のバスを導入しました。

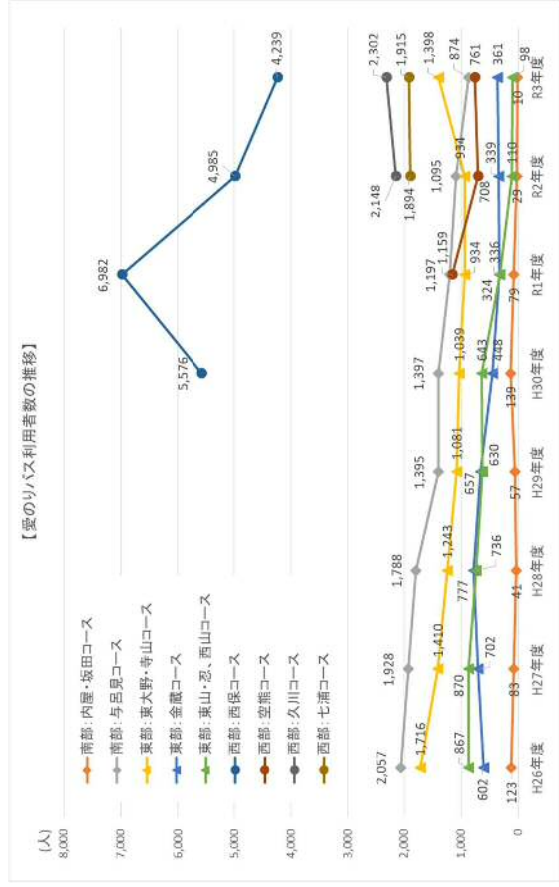
以降、路線バスの廃止に伴い行政の代替バスとして順次追加され、定期巡回で運行しています。

輪島西部地区では西保、空鯨、七浦、久川の4コース、輪島東部地区では東大野・寺山、金蔵、東山・忍、西山の4コース、輪島南部地区では内屋・坂田、与呂見の2コースの全10コースを運行しています。

平日2～4往復の定期巡回で運行されており、運賃は、一般利用者は1回100円の均一料金、中学生以下は無料で乗車できます。

②利用状況 (一般利用者)

コース毎に一般利用者推移に違いがあり、令和3年度の利用者は南部地区「内屋・坂田」と「与呂見」、東部地区「東山・忍、西山」コースで10～40%程度(平成26年度比)と減少が大きく、西部地区「久川」「七浦」コースはほぼ横ばい(令和2年度比)、その以外のコースは60～80%程度(平成26年度又は運行初年度比)の利用となっています。



※愛のりバスの利用者数は一般利用者数のみを集計(学生の無償利用者数は含まない)
【出典：輪島市資料】を基に作成



(5) 自家用有償バス（おでかけバス 運行事業者：鳳南タクシー(株)）

①運行状況

平成 22 年に旧門前町域内の沿岸部や山間部の公共交通空白地域に向けて、市運営のコミュニティバス「おでかけバス」の運行を開始しました。

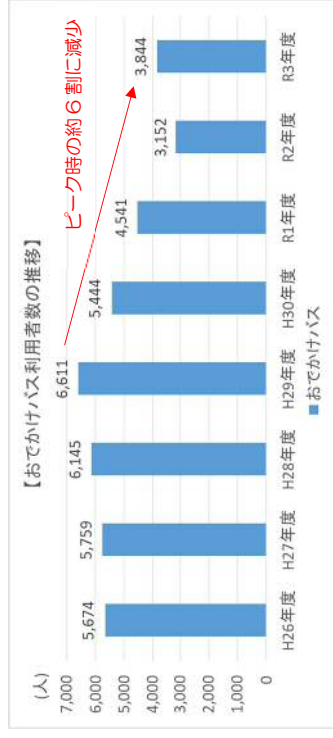
「おでかけバス」は、すべて門前中心部を起点とし、安代原・西円山、猿橋・小石、深見・六郎木、二又・入山の 4 コースを運行しています。

10 人乗りの車両 2 台で、1 日 3 往復、週 3 日の定期巡回で運行されています。運賃は 1 回 100 円の均一料金で、コース上であればバス停以外のフリー乗降が可能です。



②利用状況

利用者は平成 29 年をピークに減少傾向にあり、令和 3 年ではコロナ禍の影響もあり、ピーク時の約 6 割程度に減少しています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

(6) 福祉有償バス（社会福祉協議会）

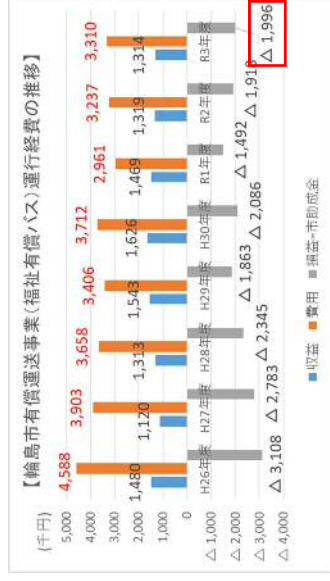
①運行状況

バス、タクシー等の公共交通機関を利用する事が困難な身体障害者、要介護者等を自宅から医療機関までの送迎を行うことを目的として運行しています。輪島市民であり、他人の介助に頼らずには移動することが困難と認められ、単独での公共交通機関等を利用することが困難な方を対象者としています。

運送の範囲は出発地又は到着地が輪島市内であれば、輪島市福祉課へ利用の申し込みを行い、運賃は 5 km まで 800 円、以降 5 km 毎に 200 円加算され、限度額 5,000 円で利用することができま

②利用状況

利用者は平成 30 年度をピークに減少傾向にあり、令和 3 年度ではコロナ禍の影響もあり、ピーク時の約 7 割に減少しています。一方、運行に係る費用は平成 26 年度から減少し、平成 29 年度以降は年間 300 万円前後で推移しており、損益は令和 3 年度でマイナス約 200 万円と なっています。



【出典：輪島市資料】を基に作成

3-4 人口カバー状況（バス）

バス路線・バス停の配置状況と人口メッシュから、バスの利用圏域に含まれている人口を推定します。

(1) バス停圏域の設定

バスの利用圏域は、「地域公共交通まちづくりハンドブック（H21 国土交通省）」の空白地域の捉え方を参考に、バス停から半径500m圏内としました。

※現計画のバス停圏域の設定：バス停から半径500m圏内

【空白地域の捉え方】
 駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方に幅が広がります。交通機関が充実している都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、**地方では、駅から半径1,000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域ととらえる場合も見られます。**地形の高差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。
 【出典：地域公共交通まちづくりハンドブック（H21 国土交通省）】

(2) バス停圏域内人口の推定方法

バス停圏域内の人口は、バス停から500m圏に含まれる250mメッシュ人口を対象としました。なお、250mメッシュ内にバス停500m圏の境界がある場合は、面積で按分した人口を集計しています。

(3) 人口カバー率

市全体の人口に占めるバス停圏域内の人口の割合（＝人口カバー率）は、約92.6%となっています。現計画策定後にも民間の路線バスの廃止があるものの、人口カバー率は現計画（約91.8%）に比べて、やや増えています。

これには以下の要因が関係していると考えられます。

- ・廃止された路線バスの代替として、行政による愛のりバス、おでかけバスの運行
- ・人口減少かつ、都市計画区域内（バス路線の多い市中心部）の人口割合の増加

【人口カバー率】

	人口：①	バス停から500m圏内の人口：②	人口カバー率（%）：②/①
市全体	24,608人 (国勢調査2020(R2))	22,783人	約92.6%
市全体 (現計画H27.3)	29,915人 (国勢調査2010(H22))	27,453人	約91.8%

(7) タクシー（市内一般 運行事業者：港タクシー、輪島みい観光、港交通(株)、田野観光タクシー、南志見タクシー、輪島タクシー、鳳南タクシー）

○運行状況

タクシーは、輪島市内に7事業者あり、うち旧輪島市域内で6事業者、旧門前町域内で1事業者が運行しています。

(8) タクシー（のと里山空港ふささとタクシー 運行事業者：港タクシー(株)）

○運行状況

のと里山空港からは予約制の乗合タクシー「のと里山空港ふささとタクシー」が能登地方を中心に5ゾーンで運行されています。電話又はインターネットで予約し、旧輪島市域は一人900円、旧門前町域は一人1,300円で利用できます。
 【出典：のと里山空港HP】

(9) 離島航路（運行事業者：へぐら航路(株)）

①運行状況

昭和35年に能登商船(株)が、輪島本土と船倉島との間を結ぶ貨客船の運航を開始し、昭和47年より通年運航が始まりました。昭和55年に現在のへぐら航路(株)に経営が移管され、輪島と船倉島を結ぶ島への唯一の公共交通機関となっています。

定期航路として「希海」が1日1往復運航しており、輪島・船倉島区間を1時間25分で結びます。旅設定員数は93名、大人2,300円、小人1,150円で乗船できます。

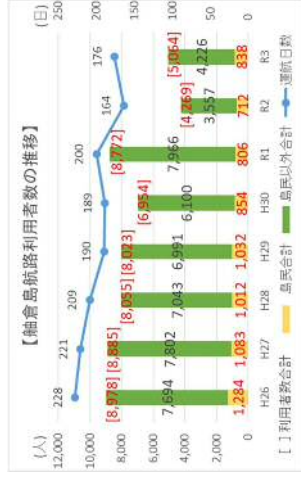
【出典：へぐら航路株式会社HP】を基に作成

②利用状況

利用客は住民のほか、夏季等は観光客で賑わっています。年間の運行日数は、コロナ禍の影響もあり令和2、3年は170日程度であったものの、概ね200日前後で推移しています。定期船の利用者数は、平成26年から令和元年にかけては、年間8,000人前後で推移していましたが、令和2、3年はコロナ禍の影響もあり約5,000人に落ち込んでいます。

利用者の内訳では島民は経年を通して800人前後と一定の利用者数を維持していますが、令和3年では島民は総利用者数の1割程度で、島民以外の利用が大半を占め、全体の利用者数の増減に影響を与えています。

一方、収益は利用者数に左右されるものの、運行に係る費用は9,000万円～1億円で推移しており、損益は令和3年でマイナス約6,800万円となっています。



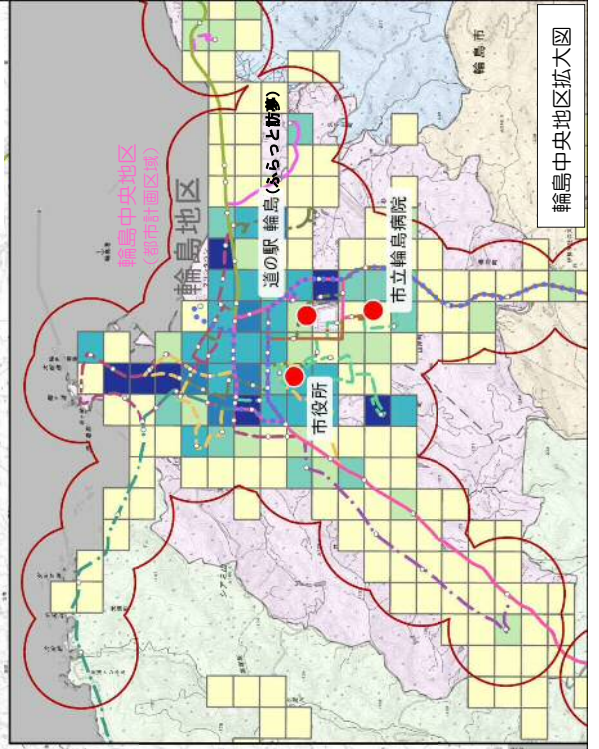
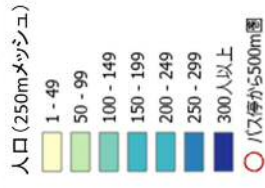
【出典：輪島市資料】を基に作成

[人口カバー状況 (バス)]

輪島西部地区
(西保、七浦、浦上、本郷、諸岡、門前、黒島、阿岸、仁岸、大屋の一部)

輪島中央地区
(都市計画区域)

輪島南部地区
(三井、河原田の一部)



[データ出典] 総務省統計局国勢調査(2020)、国土交通省国土数値情報バスルート・バス停留所データ ※現状と異なる点は編集

4. 住民意向調査（実施方針）

4-1 既往アンケート調査（輪島市新交通ネットワーク計画 H26.10）

(1) 調査要旨

バスを中心とした公共交通に関する市民の利用動向や改善希望点、今後予測されるニーズ、今後の公共交通維持への考え方などを把握するために実施しました。

(2) 調査結果概要

平成 26 年に行った公共交通に関する住民アンケート調査結果の概要は以下の通りです。

- ・回答者 N=398 人（内訳 65 歳以上が 70%、高校生以下 N=3 人）

①移動手段

- ・主な移動手段は自動車・バイクが 50%超、特に輪島西部南地区で 65%と高い
- ・バス利用者は年代が上がるにつれて利用割合が高い

②バスの利用状況

- ・利用目的は通院 78%、買い物 57%
- ・利用頻度は月に 1～3回が 47%
- ・のらんげバスは週 3 回以上の定期的な利用が 30%前後と路線バスに比べ高い

③タクシーの利用状況

- ・移動手段別の利用割合は 6%
- ・タクシー利用者は通院にバスとタクシーを併用している人が多い

④バス運行の改善要望

- ・運行時間帯に対しての改善要望は 35%、輪島西部南地区で 60%と特に高い
内訳は通院目的の利用者が多い
- ・運行経路に対しての改善要望は 27%、自宅からバス停までの距離が遠い
- ・運賃設定に対しては 8%と低い
- ・回答者の内、改善要望する人の割合は輪島地区で 30%、他地区では 50%前後

⑤今後のバス利用意識（バスを利用していない人への設問）

- ・約半数が今後積極的にバスを利用したいと回答
- ・自動車・バイクの利用率の高い、輪島西部南地区、西部中央地区で高い

⑥公共交通の維持について

- ・現在の水準を維持 30%
- ・地域と市による運行 25%
- ・デマンドバスの導入 22%

4-2 住民意向調査の概要（案）

計画期間の満了を迎えるにあたり、地域住民の意見・要望を反映し、地域と共に支える持続可能な公共交通計画へと改定するため、住民意向調査を実施します。

(1) 住民アンケート調査（案）

①基本情報（令和 3 年度 輪島市人口集計表 R4.4.1 現在）

世帯数 11,752 世帯
人口 24,442 人（男性 11,524 人、女性 12,918 人）
15 歳以上人口 22,685 人（男性 10,629 人、女性 12,056 人）

②アンケートの調査方法

対象 : 全世帯を対象に調査票を配布
回答者が複数人の場合は WEB で回答してもらいます。

配布方法 : 広報により配布

回収方法 : 郵送による返信又は WEB による回答

期間 : 1 ヶ月程度

③設問内容

【あなた自身のことについて】

- ・性別、年代、職業、居住地域、自動車運転免許の有無
- ・公共交通の認知度

【公共交通の利用状況】

- ・目的（通勤・通学、通院、買い物、観光）ごとの利用交通手段、利用頻度
- 【公共交通の満足度】

- ・利用交通手段ごとの満足度、改善項目

- ・公共交通の今後の利用意向

【改善要望】

- ・公共交通毎の改善要望
- ・公的費用負担への考え方
- ・公共交通の維持や利用促進に対する取り組みについて

(2) 地区代表ヒアリング調査（案）

住民アンケート調査結果をもとに、地区合同の意見交換会により地区ごとの状況や論議的意見・要望等を把握します。

- ・地区区分 : 16 地区