

改 定

(28 ページ)

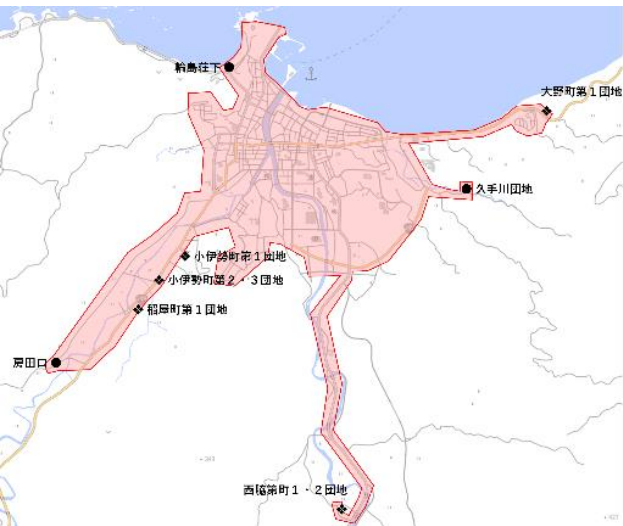
(3) のらんけ+ (のらんけプラス 運行事業者：まちづくり輪島)

①運行状況

令和 6 年に、市内の交通空白地域の解消及び外出機会の提供を目的として、輪島市及び民間事業者で組織するわじま次世代交通ネットワーク協議会が主体となり、国の補助を受けデマンド交通システム「のらんけ+ (プラス)」の試験運行を経て、本格運行を開始しました。

平日 (土・日・祝日・年末年始 12 月 29 日～1 月 3 日を除く) の 8 時から 16 時の間、車両 2 台で運行しています。利用するには、事前に会員登録が必要です。アプリ及び電話にて予約し、指定された運行エリア内 100 か所の停留所から乗降することができます。

運賃は、令和 7 年 6 月末まで無料、7 月 1 日から 1 乗車 200 円 (高校生以下は無料) で利用できます。



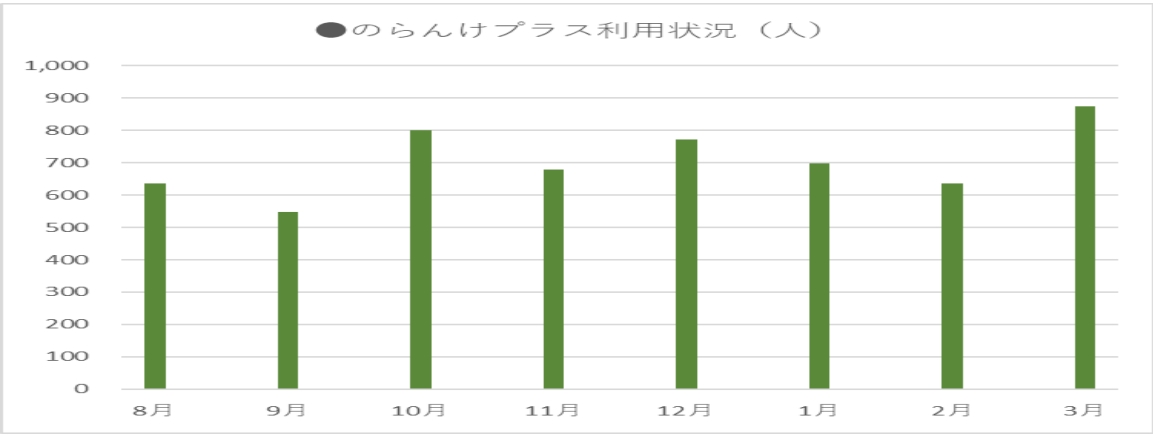
運行エリア



アプリ画面

②利用状況

令和 6 年 8 月 1 日から試験運行し、令和 7 年 3 月 31 日までの間、157 日運行しました。また、期間中のべ 5,643 人が利用し、1 日平均約 36 人の利用がありました。



現 行

(28 ページ)

(3) コミュニティバス (のらんけバス 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「のらんけバス」が平成 13 年に海・鯨・档・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、档→漆→档の順に運行する車両の計 2 台で、各コース一周およそ 30 分で 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。(未就学児無料)

路線名	起点	主な経由地	主な経由地	運行本数			
				朝	昼(11～13時台)	午後	計(便)
海コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※1	鴨ヶ浦	輪島キリコ会館	2	2	2	6
鯨コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※2	気勝平団地	保健所	2	2	2	6
档コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※3	青葉ヶ丘団地	朝市通り	2	2	2	6
漆コース	輪島駅前(市立輪島病院経由) ※4	夕陽ヶ丘団地	輪島漆芸研修所	2	2	2	6
城兼コース	城兼団地ー市立輪島病院 ※5	久手川団地	道の駅ふらっと訪夢	1	1	0	2

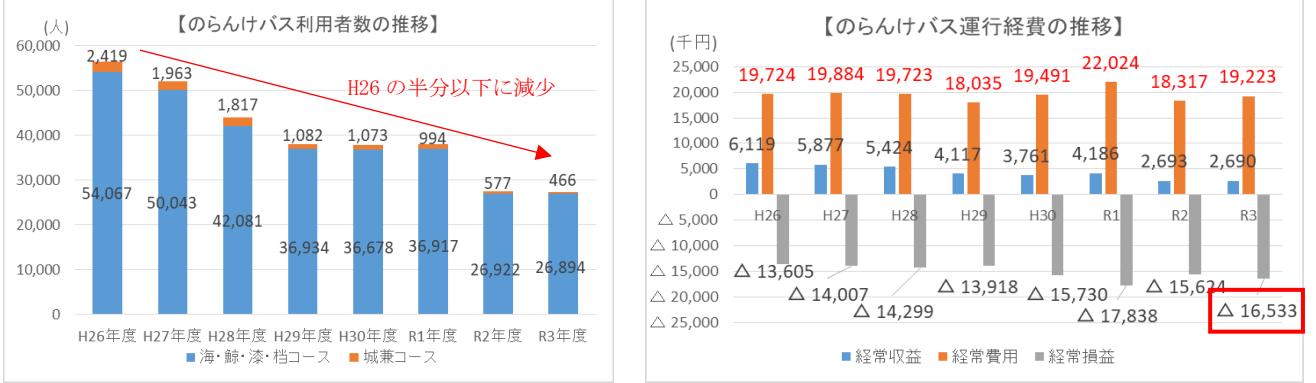
- ※ 運賃1回100円
道の駅輪島ふらっと訪夢を起点に毎日運行
全てのコースは市立輪島病院を經由
- ※1.2 海コース、鯨コースは乗り継ぎが可能
- ※3.4 档コース、漆コースは乗り継ぎが可能
- ※5 朝は城兼団地を起点に市立輪島病院終点、昼は逆方向に運行

【出典：輪島市資料】を基に作成

②利用状況

利用者数は平成 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 年度でマイナス約 1,650 万円となっています。



※のらんけバスの利用者数は (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

(77 ページ)

7-3 公共交通の整備方針

(中略)

交通結節点を起点に地域内や地域間を移動する支線系統については、自家用有償バス（おでかけバス 地域公共交通確保維持改善事業の補助対象フィーダー系統）、自家用有償バス（おでかけバス 地域公共交通確保維持改善事業の補助対象フィーダー系統）、小中学校・路線バス停と各集落を連絡する地域混乗スクールバス（愛のりバス）、のと里山空港ふるさとタクシーを位置づけます。あわせて、新規導入したデマンド交通（のらんけ+（プラス））については、国の地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統補助）を活用し、生活ネットワークを形成します。

(中略)

(79 ページ)

【幹線系統、支線系統、交通結節点の位置づけ】

系統	起終点	役割	維持・確保策
(中略)			
支線系統			
<u>デマンド交通（のらんけ+）</u>	<u>中心市街地（エリア運行）</u>	<u>路線バス、コミュニティバス等を補完</u>	<u>地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統補助）を活用し維持可能な運行を確保</u>
(中略)			

(85 ページ)

8-2 目標値の設定

(中略)

種別(路線名)	データ取得方法	現況値(年度)	R10 年度(中間年) 目標値	R15 年度(最終年) 目標値
(中略)				
支線系統				
<u>のらんけ+（プラス）</u>	事業者保有乗降データにより毎年計測	<u>5,643 人/年 (R6.8～R7.3)</u>	<u>8,460 人/年 (R10)</u>	<u>8,460 人/年 (R15)</u>
(削る)		(削る)	(削る)	(削る)
(中略)				

(77 ページ)

7-3 公共交通の整備方針

(中略)

交通結節点を起点に地域内や地域間を移動する支線系統については、コミュニティバス（のらんけバス 地域公共交通確保維持改善事業の補助対象フィーダー系統）、自家用有償バス（おでかけバス 地域公共交通確保維持改善事業の補助対象フィーダー系統）、小中学校・路線バス停と各集落を連絡する地域混乗スクールバス（愛のりバス）、のと里山空港ふるさとタクシーを位置づけます。あわせて、新規導入を検討するデマンド交通により生活ネットワークを形成します。

(中略)

(79 ページ)

【幹線系統、支線系統、交通結節点の位置づけ】

系統	起終点	役割	維持・確保策
(中略)			
支線系統			
<u>コミュニティバス のらんけバス</u>	<u>道の駅輪島を起点に循環運行（市立輪島病院 経由）</u>	<u>幹線系統交通結節点（道の駅輪島）と輪島中心部を連絡</u>	<u>城兼コースは地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し維持可能な運行を確保</u> <u>その他コースは交通事業者等と連携した取組により運行を維持</u>
(中略)			

(85 ページ)

8-2 目標値の設定

(中略)

種別(路線名)	データ取得方法	現況値(年度)	R10 年度(中間年) 目標値	R15 年度(最終年) 目標値
(中略)				
支線系統				
<u>のらんけバス</u> <u>(海・鯨・漆・档コース)</u>	事業者保有乗降データにより毎年計測	<u>26,894 人/年 (R3)</u>	<u>33,064 人/年</u>	<u>36,920 人/年</u>
<u>のらんけバス</u> <u>(城兼コース)</u>		<u>466 人/年 (R3)</u>	<u>788 人/年</u>	<u>990 人/年</u>
(中略)				