

穴水町地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月

穴水町地域公共交通協議会

目次

序章. 計画の目的など	1
1. 背景と目的	1
2. 対象区域	2
3. 計画期間	2
1章. 穴水町の現状	3
1. 位置	3
2. 人口・高齢化率	4
3. 移動特性	9
4. 公共公益施設等	11
5. 公共交通機関	13
2章. 住民意向調査結果	20
1. 調査概要	20
2. 調査結果のまとめ	22
3章. 公共交通の課題	26
4章. 上位関連計画	27
5章. 地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標	28
1. 将来像と基本方針	28
2. 目標の設定	30
6章. 目標を達成するために行う事業	32
1. 地域特性に応じた公共交通網の再編	32
2. 利用しやすい環境づくり	35
3. 地域が公共交通を守りはぐくむ活動の支援	40
7章. 先導的に実施する施策	46
1. バス路線の再編	46
2. 利用者へのサービス向上	48
3. 利用促進に向けた意識啓発活動	50
8章. 実現化に向けて	51
1. 町民・企業などとの連携による施策の具体化・実施	51
2. 計画の進捗管理や見直しなど	51

序章.計画の目的など

1.背景と目的

穴水町は、その位置的関係から、古くから奥能登の玄関口として鉄道やバスの中継地点となり、交通の要衝の位置を占めています。

しかしながら、平成 17 年現在の人口が約 10,500 人（国勢調査）であり、急速に少子高齢化と人口減少が進んでおり、高齢者のみの世帯や一人暮らしの世帯が増加すると想定されています。

のと鉄道は、穴水-輪島間（平成 13 年）と穴水-蛸島間（平成 17 年）の廃止により、「穴水駅」が終着駅となりましたが、駅前広場の整備が不十分なため、バスとの乗り継ぎが分かり難く、遠方からの来訪者にとって不便な環境にあります。

また、路線バスについては、通勤・通学や高齢者の通院、買い物の移動手段として利用されています。しかしながら利用者は少なく、穴水以北の鉄道廃止にともなう鉄道廃止転換バスが運行されましたが、東部地域では海岸部と内陸部のバス運行経路が複雑となっています。

その他の地域では一般生活路線バスが運行され、利用者の少ない地域においては町営のコミュニティバスや福祉バスを運行していますが、それぞれの運行経路が一部重複しています。

さらに、平成 15 年には市街地から車で約 15 分の位置に能登空港が開港され、ふるさとタクシーが空港と周辺市町間を運行しています。

地域の身近な移動手段である公共交通は、住民のモビリティ（移動のしやすさ）の確保、高齢化社会への対応、環境負荷の軽減、コンパクトなまちの形成などの都市の構成の見直しなどの観点から、重要な役割を担うことが期待されています。

その一方で、町では公共交通の運行に対する補助金などを負担しており、財政負担の低減が課題となっています。

平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、公共交通の問題を地域の問題として捉え、市町村が中心となって関係者とともに総合的に検討し、合意形成を図り、長期的に持続できる公共交通の実現に向けて取り組むことが重要であるという基本的な考え方を示しており、そのような取り組みに対して国も支援するとしています。

このような状況を踏まえ、穴水町では、地域住民はもとより交通事業者、商工関係者、関係行政機関、学識経験者など多くの関係者による穴水町地域公共交通協議会を設置し、地域の実態にあった公共交通、将来にわたって持続可能な公共交通の仕組みを検討することとしました。

この穴水町地域公共交通総合連携計画は、第 4 次穴水町総合計画に即しつつ、長期的な視野にたって町のあるべき公共交通の将来像を描き、住民や地元企業との協働を促しつつ、持続可能な公共交通を実現していくことを目的としています。

2.対象区域

穴水町全域の公共交通の課題を解決するため、本計画の対象区域は穴水町全域とします。

3.計画期間

本計画の目標年次は、5年後の平成25年とし、住民ニーズや社会経済情勢の変化などに柔軟に対応するため、逐次見直しを行なうこととします。

計画期間：平成21年4月～平成26年3月

第1章. 穴水町の現状

1. 位置

- ・能登半島の中央に位置しており、標高 409m 桑塚山を頂点に 200 ~ 300m の山並みが連なり、町の大部分は丘陵地及び台地となっています。
- ・市街地は、七尾北湾の入り組んだ海沿いに形成されている。その他の集落は、海沿いや谷あいに点在しています。
- ・能登有料道路およびのと鉄道の終点に位置しており、奥能登地域の玄関口として、交通の要衝となっています。このほか国道 249 号が中央部を通り、近隣の市町と結ばれている。また、穴水町市街地は、能登空港から最も近い市街地となっています。

位置図



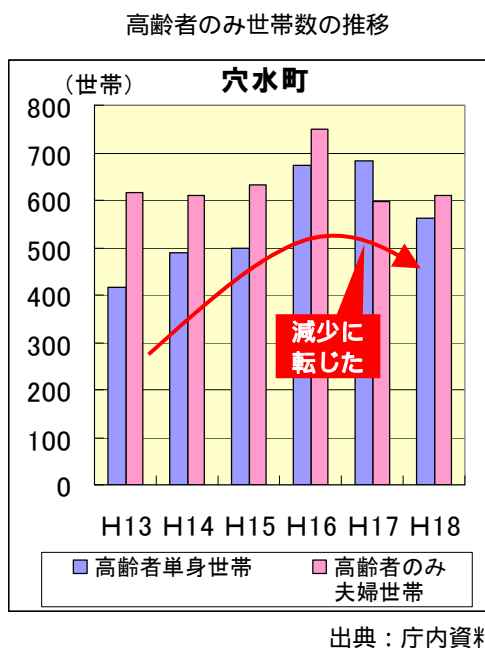
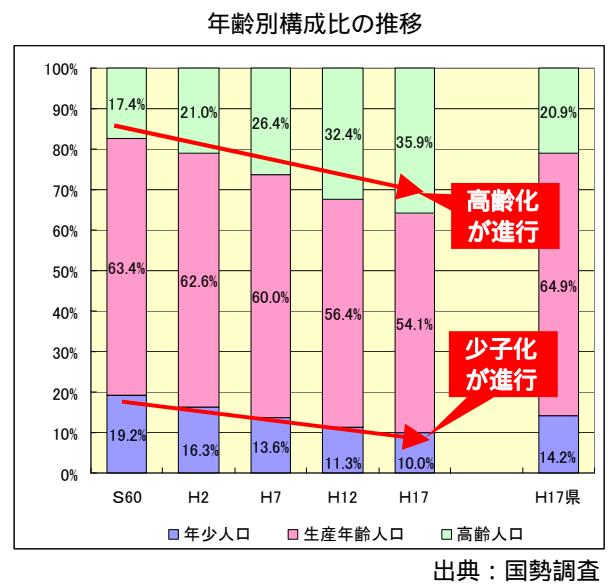
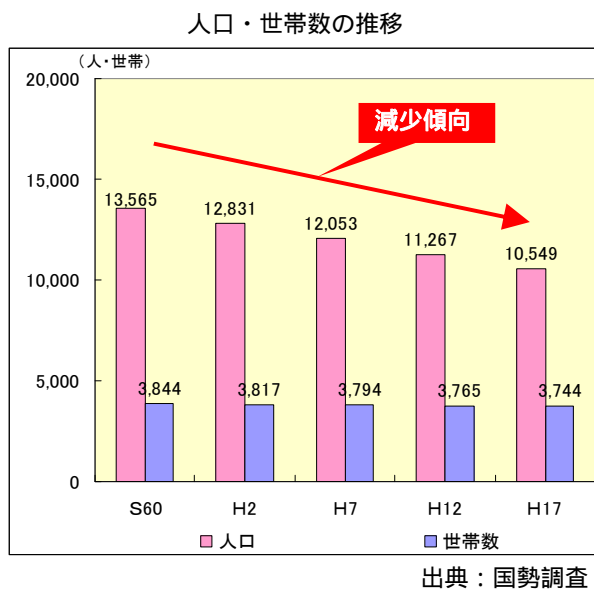
地形・交通網図



2.人口・高齢化率

(1)人口・高齢化率

- ・穴水町の人口（H17）は10,549人で、前回調査（H12）と比べて約7%減少となっています。
- ・高齢化率は35.9%であり、県平均（20.9%）を大きく上回っており、少子高齢化が進行しています。
- ・高齢者のみ夫婦世帯と高齢単身世帯は、高齢化の進行にともない増加傾向にありましたが、人口減少により減少傾向に転じています。

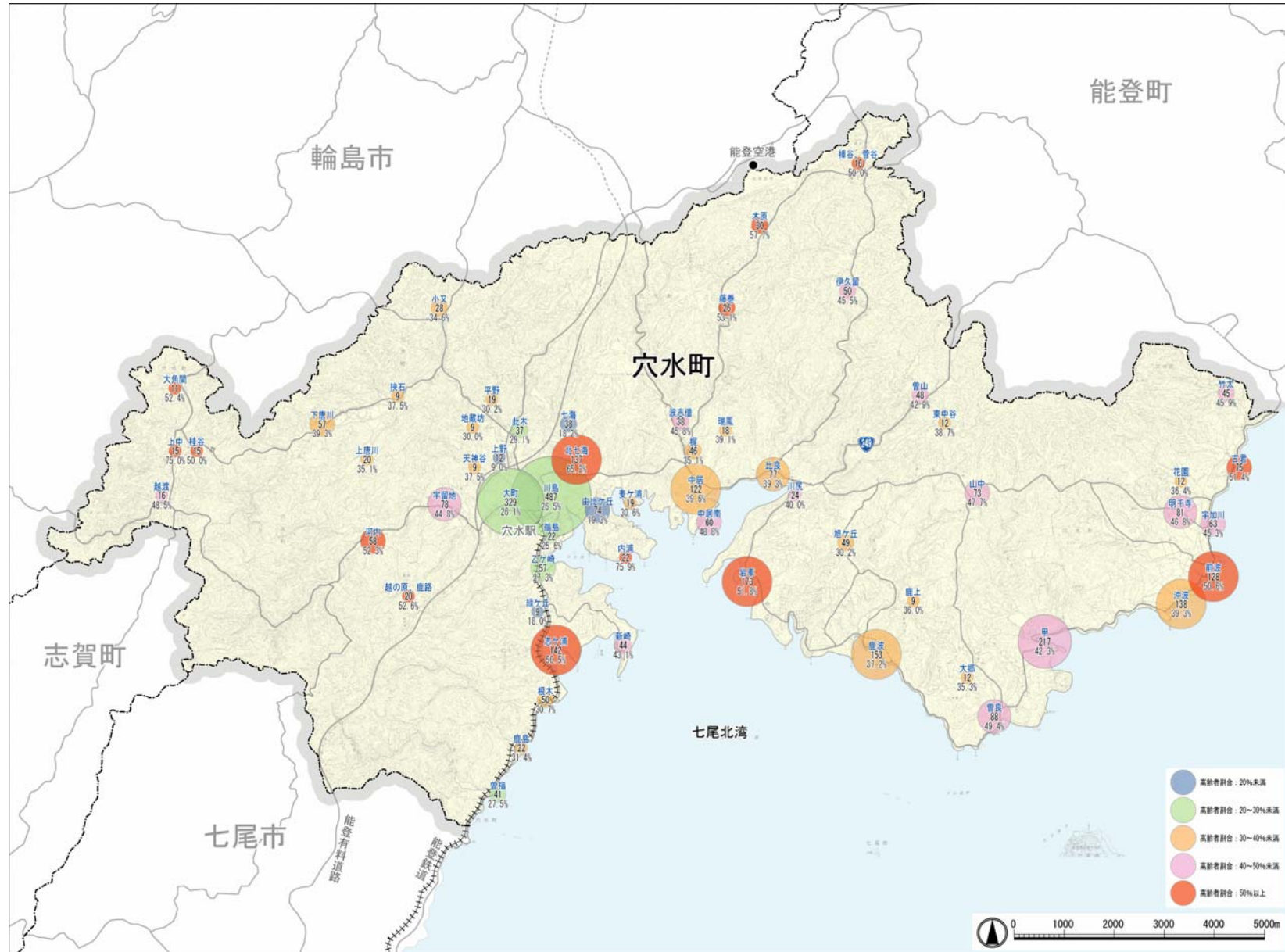


高齢者単身世帯：住宅に住む65歳以上の単身世帯
 高齢者のみ夫婦世帯：住宅に住む夫婦ともに65歳以上の世帯

(3) 高齢者（65歳以上）分布

- ・高齢化率が50%以上の集落が町全体に分布しており、特に西部の中山間地域では高齢化が進行しています。また、市街地周辺の「北七海」や「内浦」などにおいても、高齢化率が50%を超えています。
- ・市街地は、他の地域に比べ、高齢化率が20%台と低くなっています。

高齢者の分布図



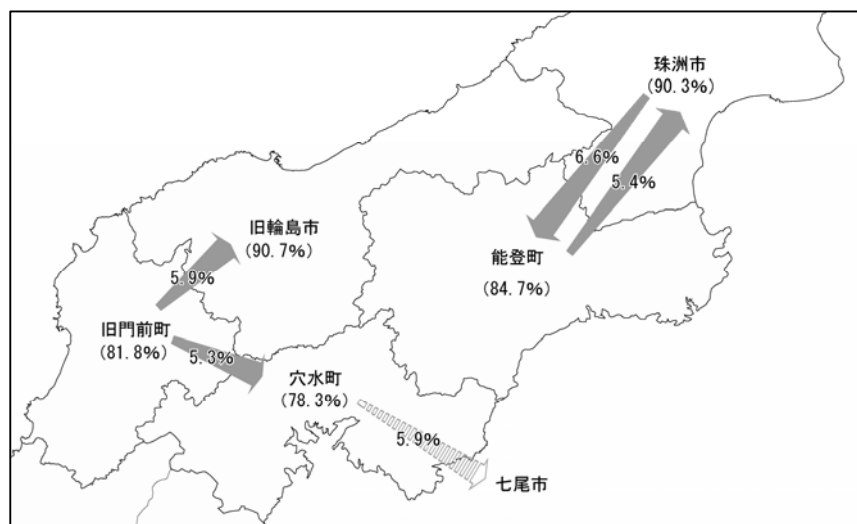
出典：国勢調査（H17）

3. 移動特性

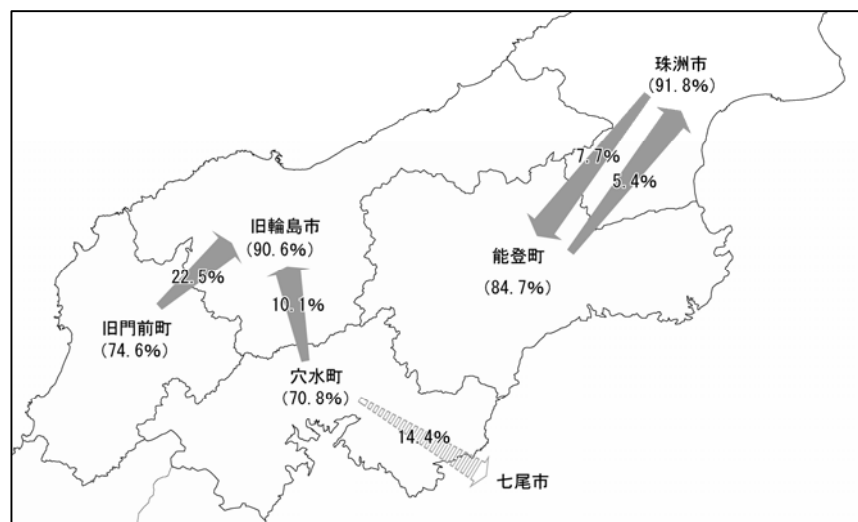
(1) 通勤・通学

- ・地元での通勤・通学者の割合は7割以上と県平均よりも高くなっています(15歳以上自
市町で就業者・通学者の割合：県平均61.3%)。
- ・通学者の約2割は、隣接する輪島市・七尾市の高校へ通学しています。

通勤の状況



通学の状況



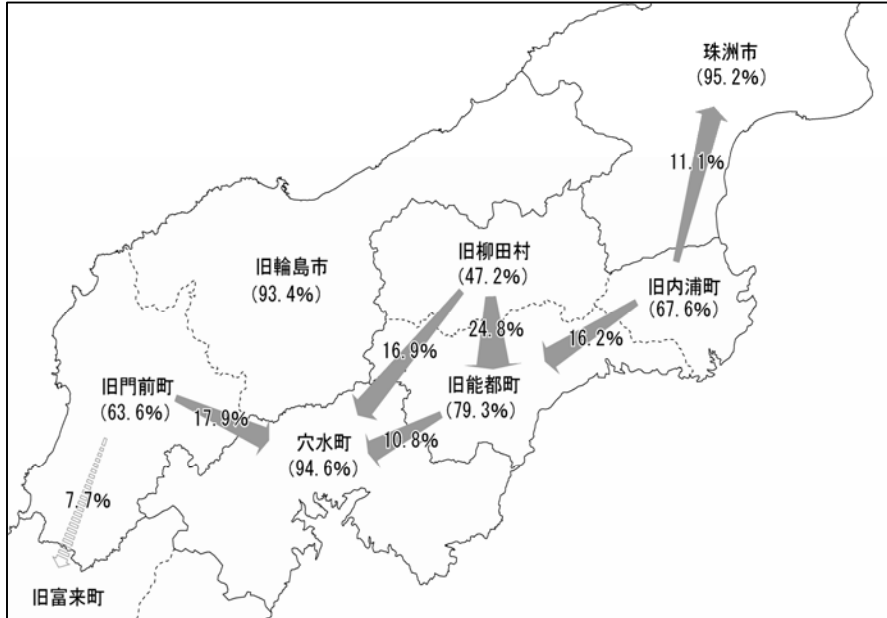
出典：国勢調査（H17）

調査時点（H17.10）での市町区分とする。

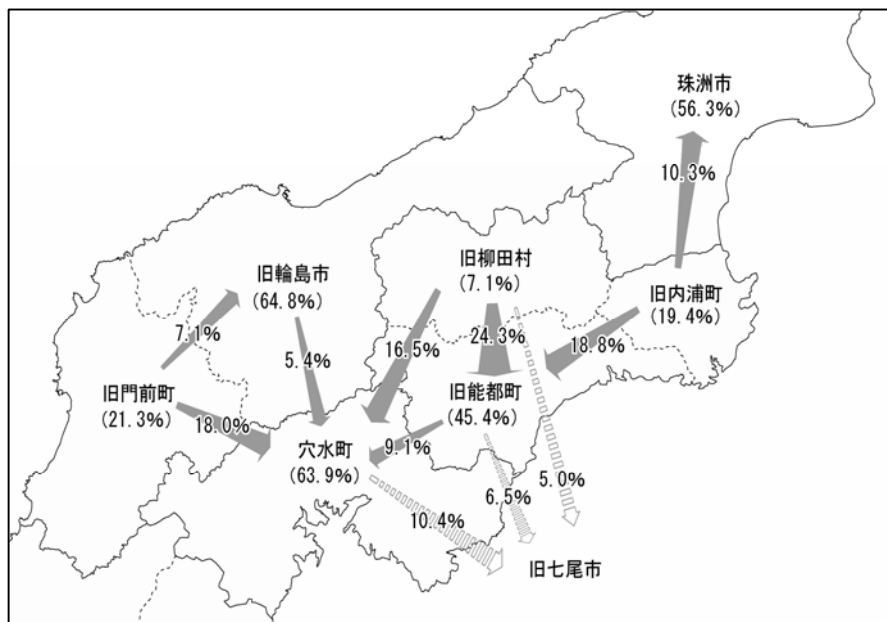
(2) 買い物

- ・地元購買率は、最寄品で9割以上、買回品で6割以上となっています（最寄品：県平均58.0%、買回り品：県平均26.5%、県平均＝県内各市町の地元購買率の合計／市町数）

消費者購買動向（最寄品）



消費者購買動向（買回品）



出典：消費者購買動向（H14）
調査時点（H14）での市町村区分とする。5%以上の移動を表示。

- 最寄品：日常的に高頻度で購入される商品（野菜・魚・肉・日用雑貨品など）
- 買回品：商品を買うために複数の店を見て回り、価格、性能などを比較して決める商品（家具や電化製品など）

4 . 公共公益施設等

- ・ 公共施設としては、穴水町役場、穴水総合病院、保健センターなどが市街地周辺に位置しているほか、能登有料道路終点となる此木周辺には、大型家電小売店、スーパーマーケット、ホームセンターなどの商業施設が集中して立地しています。
- ・ 小学校は、平成 20 年 4 月の 4 校合併により 2 校となり、小学生の 43%にあたる 167 人が、路線バスを通学手段としています。

公共公益施設位置図



公共施設等一覧

施設名	利用者数 (人/年)	施設名	利用者数 (人/年)
穴水町役場	-	角歯科医院	-
公立穴水総合病院	-	北川内科クリニック	-
老健施設 あゆみの里	-	まるおかクリニック	-
穴水町保健センター	-	ホームセンター コメリ	-
児童館	-	家電ショップ 百万ポルト	-
保養センターキャッスル真名井	-	スーパー どんたく	-
のとふれあい文化センター	-	スーパー イロハ	-
まない歯科医院	-	スーパー モンゼンヤ	-
館歯科医院	-		

児童・生徒数

(小学校)

H19

	生徒数 (人)	通学手段(人)※カッコは(%)				
		徒歩	自転車	路線バス	スクールバス	その他
穴水小学校	298	191	0	102	5	0
向洋小学校	87	18	4	65	0	0
合計	385	209(54)	4(1)	167(43)	5(1)	0

穴水小学校は、向洋小学校区を除く全て(見込み)、向洋小学校は、穴水小学校区を除く全て(平成20年4月)

(中学校)

H19

	生徒数 (人)	通学手段(人)※カッコは(%)				
		徒歩	自転車	路線バス	スクールバス	その他
穴水中学校	253	145	23	85	0	0
合計	253	145(57)	23(9)	85(34)	0(0)	0(0)

(高等学校)

H19

	生徒数 合計 (人)	※カッコは(%)						通学手段 ※カッコは(%)			
		町内 在住	市町外在住					徒歩	自転車	路線 バス	その他
			珠洲市	輪島市	能登町	穴水町	その他				
穴水高等学校	166	134	-	9	8	-	15	56	21	42	47
合計	166	134 (81)	-	9 (5)	8 (5)	-	15 (9)	56	21	42	47

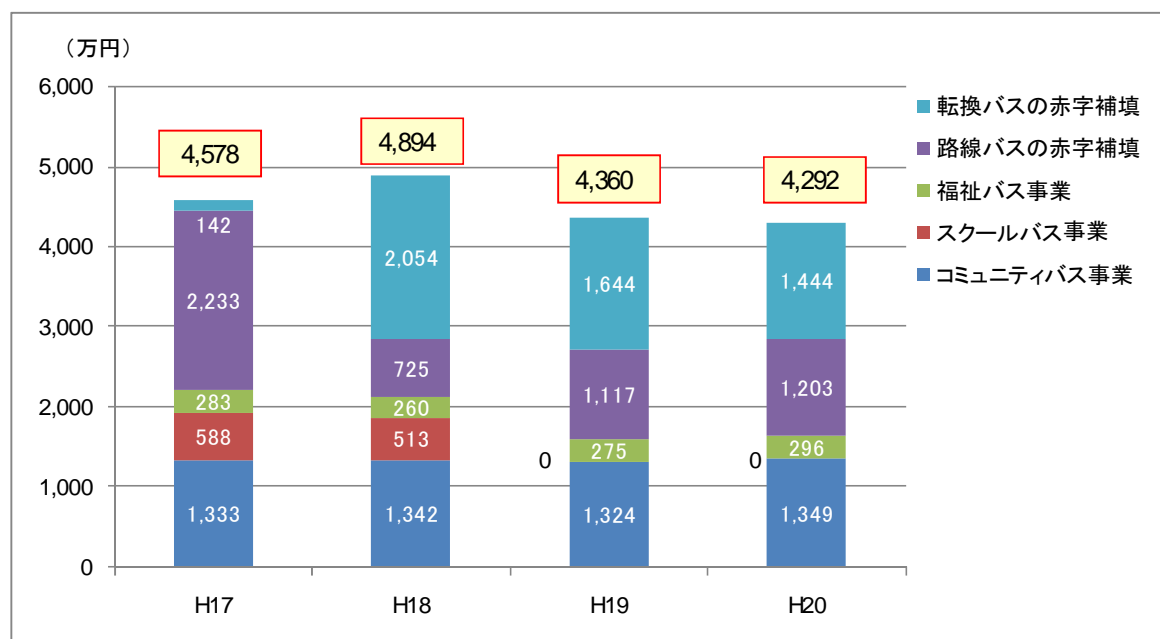
5 . 公共交通機関

(1) バス運行状況

バス事業に関する支出

- ・路線バスに対する赤字補填が増加しているものの、転換バスや町が運営しているコミュニティバス、スクールバス、福祉バス事業の支出が減少傾向にあり、H20 年の総額は減少しています。

バス事業に関する支出の推移



出典：庁内資料

高速バス

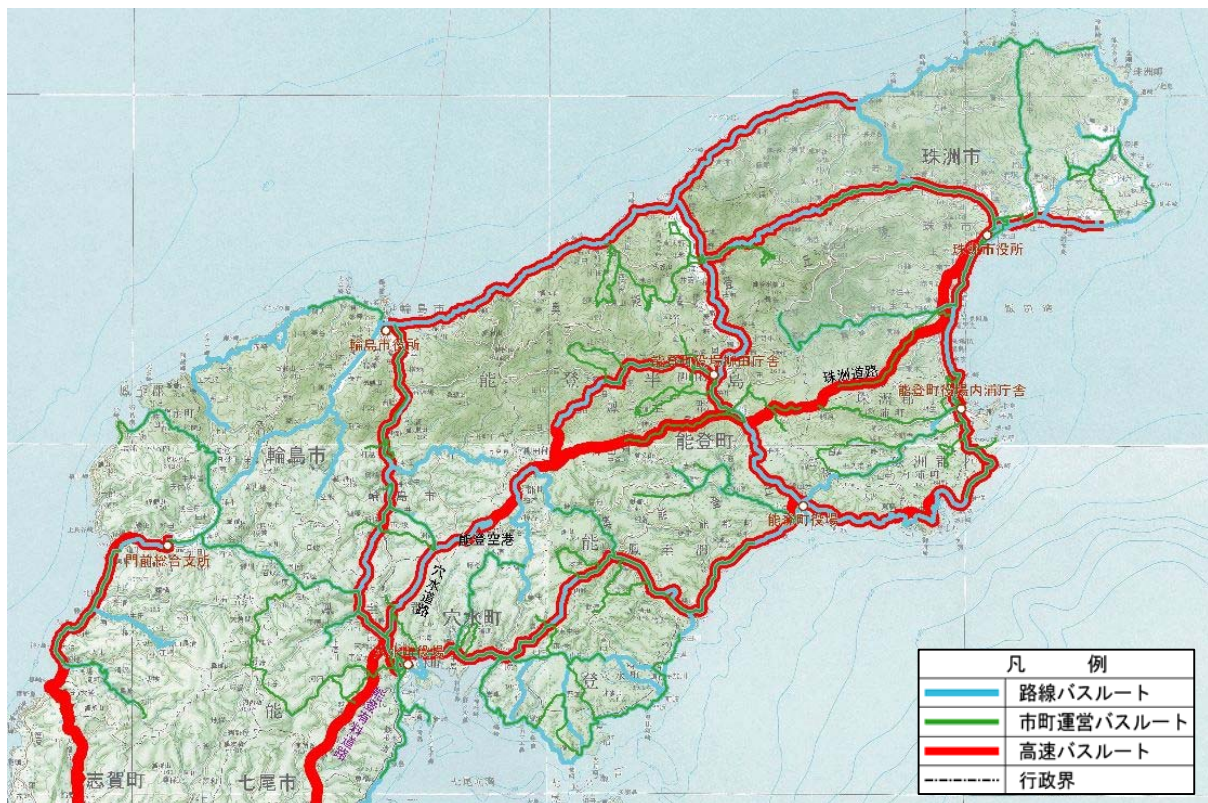
- ・穴水町を通過する高速バスは6路線・44便/日あり、金沢や奥能登との広域間の移動手段として利用されています。

高速バスの概要

H19 現在

路線数	便数	備考
6	44便/日	輪島特急（兼六園下 能登空港 曾々木口）22便 珠洲特急（兼六園下 能登空港 珠洲鉢ヶ崎）8便 大谷特急（兼六園下 能登空港 大谷）2便 珠洲若山特急（兼六園下 能登空港 飯田車庫）2便 真脇特急（兼六園下 能登空港 宇出津駅前 飯田車庫）4便 輪島・和倉特急（輪島駅前 和倉温泉）6便 平日 （別途、門前急行・特急（金沢駅 門前）13便がある）

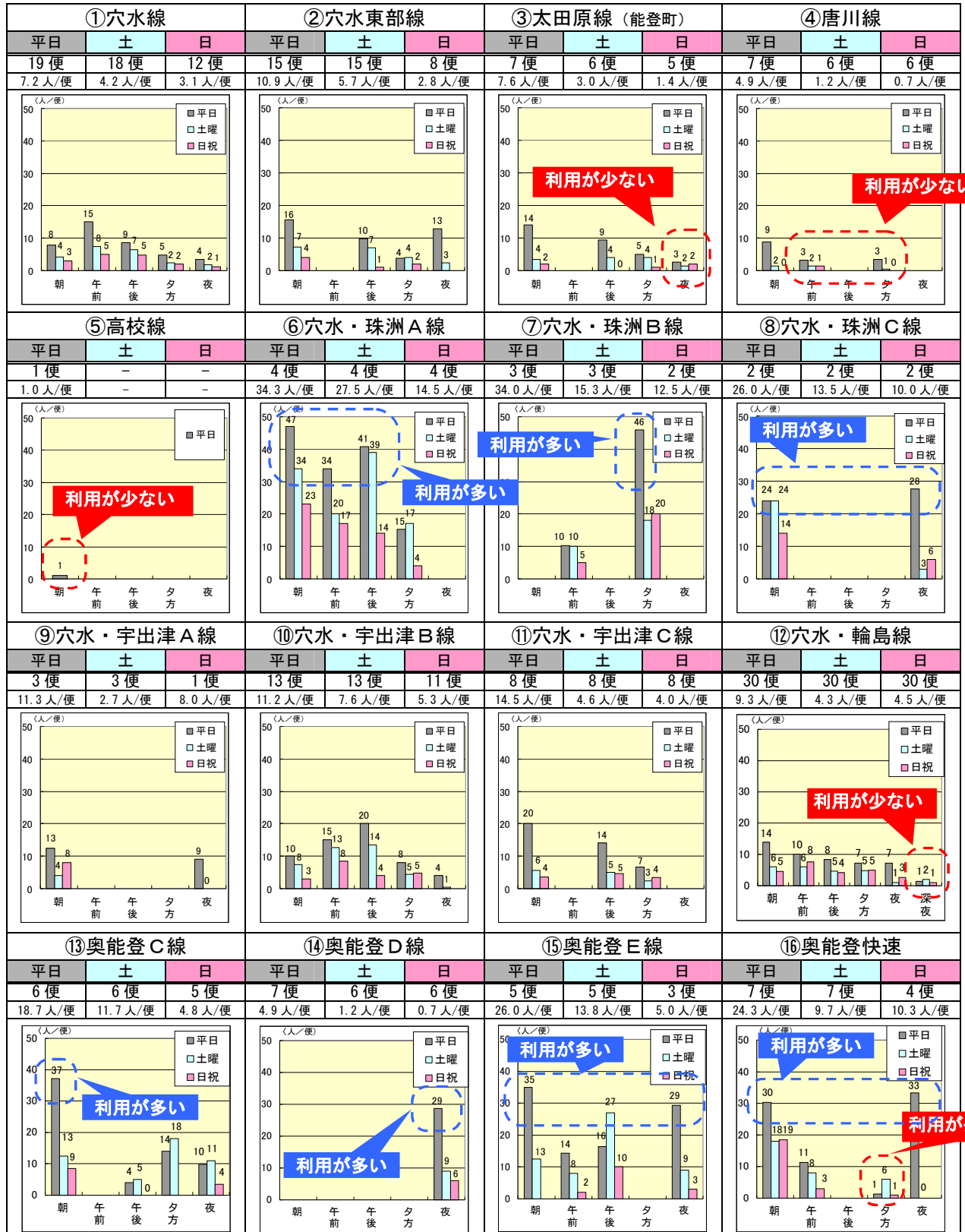
高速バスなどのルート図



③路線バス

- ・路線バスは複数の市町村を広域的に結ぶ「穴水・珠洲線」と「奥能登線」の利用が多くなっています。
- ・山間集落と市街地とを結ぶ「唐川線」、穴水駅と穴水高校を結ぶ「高校線」などの利用は少なく、その他の路線でも利用が少ない時間帯があります。
- ・各路線ともに、平日に比べ、土曜、日・祝の利用が少なくなっています。

■ 路線バス時間帯別利用状況（上段：運行本数（便/日）、下段：1便あたりの乗降客数（人/便））H19.6 ■



（朝：～9時、午前：9～12時、午後：12～15時、夕方：15～18時、夜：18～21時、深夜：21～）

出典：バス事業者調査

町営バス

- ・コミュニティバスは、3路線運行しており、うち1路線は利用者が36人/日程度あるものの、残り2路線は10~20人/日程度と利用者が少なくなっています。
- ・福祉バスは、4路線で運行し、各路線週1回運行しています。運行本数は3便/日、20~40人/日程度の利用があります。

町営バスの現状

(コミュニティバス) 運賃：140円~420円(6歳未満無料、小学生は半額)

運行本数・利用者数は、H18 平日のみ運行

路線	運行本数 (便/日)	乗車人数 (人/日)	運行目的	運行上の問題点・課題	今後の 予定
鹿島線 (能登中央バス株)	11	41	J Rバスの廃止代替	利用者が少ない	利用促進活動の推進
河内線(宍三交バス)	5	13			
四村地区循環線 (穴水町)	4	12	交通空白地域の解消		

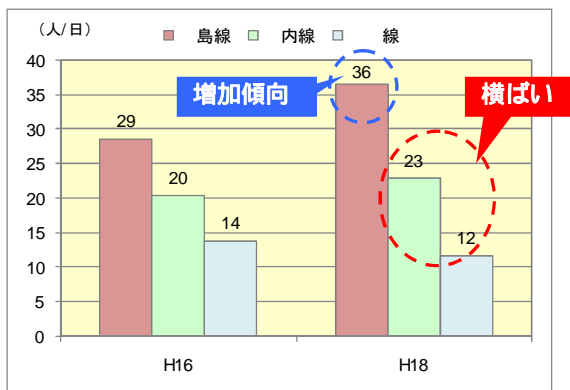
四村線には、一部フリー乗降区間あり

(福祉バス) 運賃：200円 運行本数・利用者数は、H18 運行は各線週1回 フリー乗降

路線 (穴水町)	運行本数 (便/日)	乗車人数 (人/日)	運行目的	運行上の問題点・課題	今後の 予定
竹太線	3	37	一般の交通機関を利用することが困難な高齢者の交通手段の確保	フリーバスの特性を活かし対象地区の拡大	-
黒崎線	3	34			
東山線	3	30			
越の原線	3	21			

H16より運行開始

コミュニティバス利用状況の推移

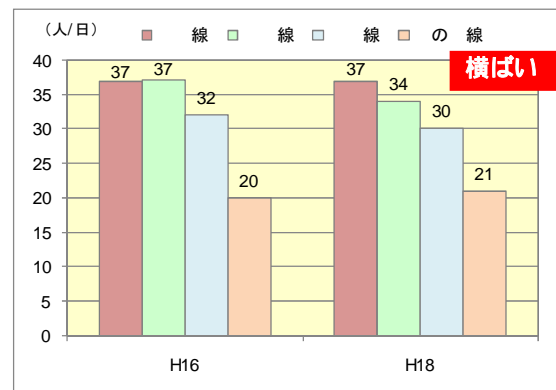


コミュニティバス



(河内線 29人乗り)

福祉バス利用状況の推移



福祉バス

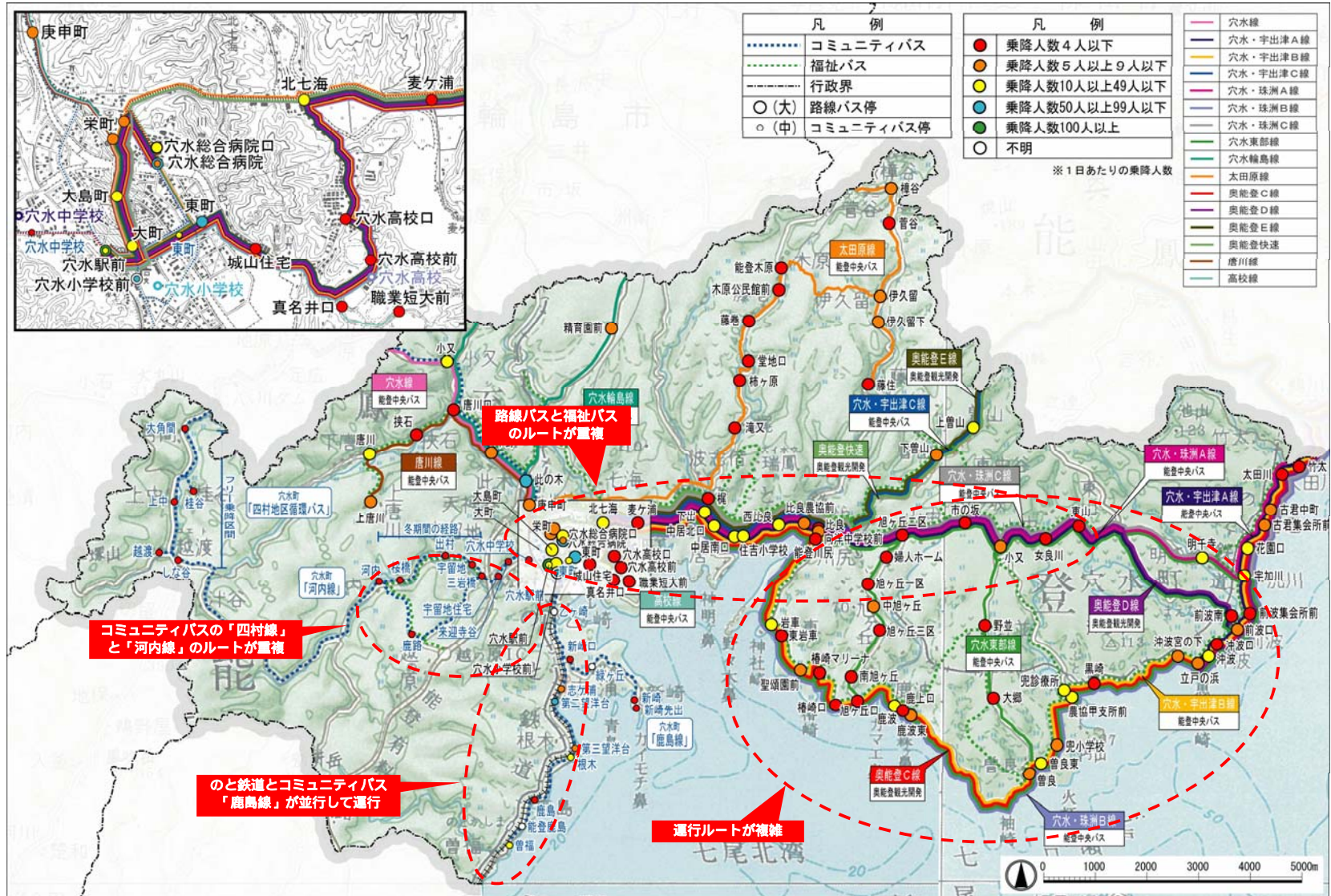


(26人乗り)

バスの運行ルートと停留所ごとの乗降客数

- ・路線バスルートは、主に市街地から東部の海岸線を沿うように走るルートと、町域東西を横断するルート、市街地と町域北部の山間地域の集落とを結ぶルートなどがあります。町が運営するコミュニティバスは、市街地と町域西部の山間集落部、町域南部の集落部とを結ぶルートが運行されており、山間集落部を走る、「四村線」「河内線」は重複している区間があります。
- ・路線バスと福祉バスが重複する区間が多く存在しています。
- ・町域東部の路線が複雑な運行ルートとなっています（穴水東部線など）。
- ・停留所ごと乗降客数を見ると、10人/日以下の停留所が多くなっていますが、市街地の「東町」や「穴水総合病院」、「穴水小学校前」などのほか、町域南部の「第二望洋台」停留所などにおいて利用が多くなっています（50人/日以上）。

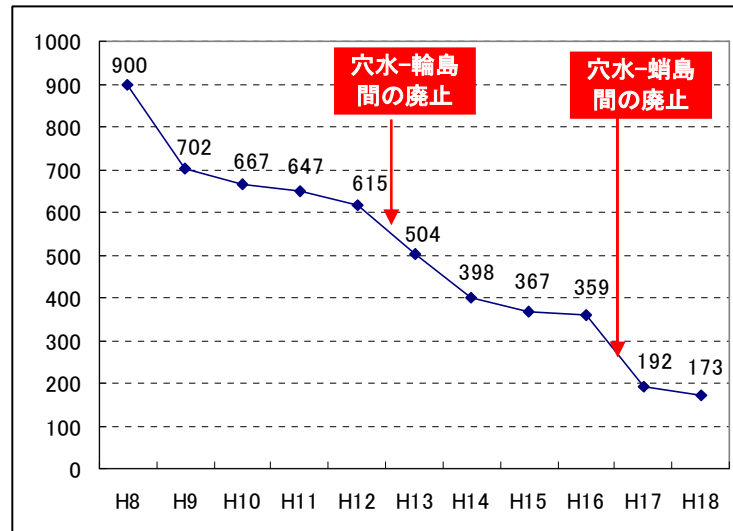
バスルート・バス停別利用状況図



(2) のと鉄道

- ・のと鉄道は、平成 13 年 4 月に穴水～輪島間（約 20km）、平成 17 年 4 月に穴水～蛸島間（約 60km）が廃止されました。
- ・利用者は、減少傾向が続いており、平成 18 年の乗車人数（173 人/日）は 10 年前の 1/5 にまで減少しています。

■ 穴水駅の 1 日平均乗車人数（人/日） ■



出典：石川県統計者

■ 穴水駅 ■



■ 能登鹿島駅 ■



(3) タクシー事業者

- ・50～80 代の中高齢層の利用が多く、利用時間帯は午前中もしくは夜間の利用が多くなっています。また、利用目的は駅利用や通院、此木店舗集積地等への買物、金融機関等への利用などとなっています。

■ タクシー事業者 ■

	保有車両台数(台)				営業範囲
	大型	マイクロ	普通 (1BOX)	普通車 (セダン)	
能登観光自動車株式会社	0	0	0	8	-
マルゼンタクシー	0	0	0	3	-
穴水交通株式会社	1	3	0	5	-

出典：町実施アンケート調査による

第2章.住民意向調査結果

1. 調査概要

(1) 調査対象など

- ・民間事業者が運行している路線バスや町営バス、のと鉄道について、利用状況をはじめ評価や改善点など、町民や学生の意向を把握するためにアンケート調査を実施しました。
- ・有効な回答者数は世帯主が1,413名、高校生が181名、中学生が229名であり、有効回収率は世帯主が38.3%、高校生が71.3%、中学生が95.8%となりました。
- ・調査方法などは、以下の通りです。

調査対象： 世帯主（施設入居者、高校生以下を除く）
 高校生（1世帯に2人以上いる場合は1人のみ回答）
 中学生

調査方法： 、 郵送による発送回収
 中学校を通じ、直接配布回収

調査日：平成20年11月22日～12月7日（12日到着分まで集計）

個人属性が未記入の場合、地域特性などの分析ができないため無効票としました。

アンケートの配布・回収数（各アンケート別）

	配布数	回収数	回収率	有効回答数	有効回収率
世帯主	3,693	1,470	39.8%	1,413	38.3%
高校生	254	192	75.6%	181	71.3%
中学生	239	239	100.0%	229	95.8%
合計	4,186	1,901	45.4%	1,823	43.5%

高校生の配布数は全生徒数としました。

有効回答数とは、回収数のうち、個人属性が無記入のアンケートを除いたものとなっています。

（ただし、高校生については、性別、通学先が無記入のものが多いため、住まいが無記入のアンケートを除いたものを有効回答数としました…クロス集計は不可）

アンケートの配布・回収数（地域別、世帯主）

	配布数	有効回答数	有効回収率
市街地地域	1,375	505	36.7%
主要路線バス沿線地域	1,280	559	43.7%
鹿島線沿線地域	314	106	33.8%
西部中山間地域	387	134	34.6%
東部中山間地域	337	109	32.3%
合計	3,693	1,413	38.3%

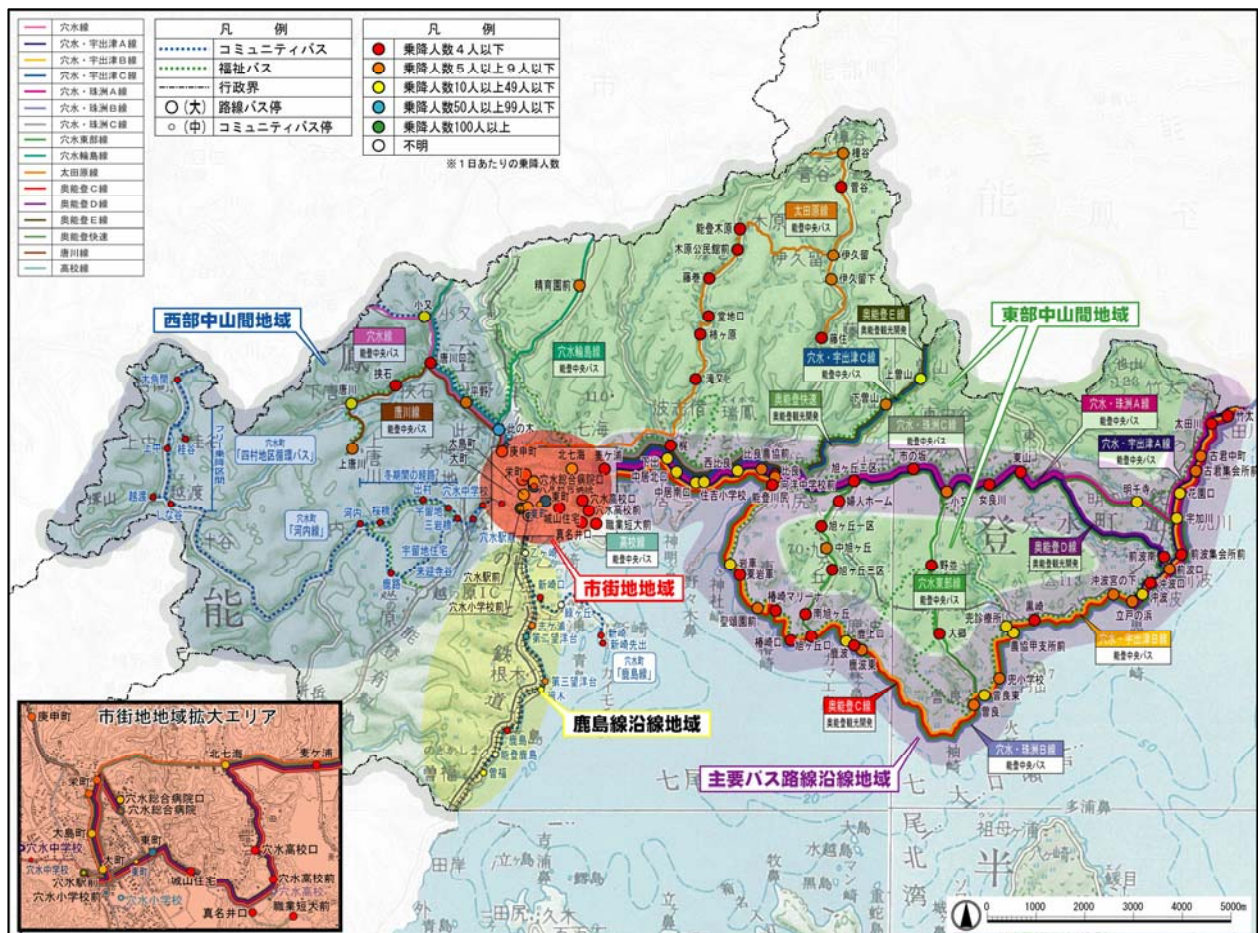
対象数3,801世帯（H20.10.31現在の住基データより）のうち、施設などを除いた世帯（3,693）に配布しました。

(2) 各地域の位置など

地域名	1.市街地地域	2.主要バス路線沿線地域	3.鹿島線沿線地域	4.西部中山間地域	5.東部中山間地域
公共交通など	<ul style="list-style-type: none"> 穴水・宇出津ABC線 穴水・珠洲ABC線などを含む民間路線バス14路線 鹿島線、河内線等(コ) 福祉バス のと鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> 穴水・珠洲ABC線 穴水・宇出津AB線 奥能登CD線 穴水東部線(海岸部) 	<ul style="list-style-type: none"> 鹿島線(コ) のと鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> 穴水線 唐川線 河内線(コ) 四村地区循環バス(コ) 福祉バス 	<ul style="list-style-type: none"> 穴水輪島線 太田原線 穴水・宇出津C線 奥能登E線 穴水東部線(中山間部) 奥能登快速

(コ): コミュニティバス、その他は路線バス

アンケートの配布地域図



2. 調査結果のまとめ

(1) 世帯主

全般

【個人属性】

- ・世帯主の年齢が「60歳代以上」が約2/3を占め、「夫婦のみ(約4割)」や「二世帯同居(約3割)」の家族構成が多くなっています。
- ・送迎が必要な方がいる世帯が約6割を占めています。
- ・自動車の保有台数は、1世帯当たり平均で2.0台(原付・バイクは0.7台/世帯、自転車は1.4台/世帯)となりました。

【バスの利用状況】

- ・「バスはほとんど利用しない」が約4割を占める一方、週に1回以上利用する割合が約3割を占めています。

～車を運転できない家族の移動目的別利用状況～

目的	年齢	場所	交通手段	利用頻度
通院	60歳代以上が9割以上	役場・駅周辺が約7割 町外は約1割	家族等が運転する車に便乗が約4割 路線バスが約3割	週に1回以上の利用が約4割
買物	60歳代以上が約9割	役場・駅周辺が約5割 此木周辺が約4割 町外は約1割	家族等が運転する車に便乗が約5割 徒歩が約2割	ほとんど毎日が約1割 週に1回以上の利用が約7割
通勤	50歳代が約4割 60歳代が約3割	役場・駅周辺が約5割 此木、比良・川尻周辺が約4割 町外は約2割	家族等が運転する車に便乗が約6割 徒歩が約2割	ほとんど毎日が約2割
温浴施設	60歳代以上が8割以上	役場・駅周辺が約4割 七尾市、能登町が各2割	家族等が運転する車に便乗が約8割	週に1回以上の利用が約4割

「自分で運転する車」との回答があるが、本アンケートを世帯主が記入するため、世帯主が送迎した場合の記入ミスと想定され、「家族・知人が運転する車に同乗」に合わせて分析した。

- ・バス利用促進に向けた改善案としては、「高齢者に対する割引を実施」「市街地に循環バスを運行」「鉄道とバスの乗り継ぎを改善」が高い割合を占めています。
- ・今後のバスの維持については、「町の経費を現行水準で維持して、サービスの現状確保に努める」と「町の経費に加えて、病院、商店、企業などから協賛金を募り、サービスの維持・向上を図る」がそれぞれ約3割を占めています。

【鉄道について】

- ・のと鉄道の利用状況は、「ほとんど利用しない」が半数以上を占め、週に1回以上利用する割合は1割未満となっています。
- ・のと鉄道の改善点は、「金沢駅まで直通運転の実施」が約6割と最も多くっており、次いで「割引切符の導入」「利用者拡大のためのPRの実施」となっています。

地域別

【市街地地域】

- ・送迎が必要な方がいる世帯が、約5割を占めています。
- ・通院の交通手段は、「家族・知人が運転する車に同乗」及び「徒歩・自転車」がそれぞれ約3割と高くなっています。
- ・買物の交通手段は、「徒歩・自転車」が約6割を占め、週1回以上利用する割合も約9割となっています。
- ・バス利用促進に向けた改善点は、「市街地に循環バスを運行」「鉄道とバスの乗り継ぎを改善」が必要とする割合がそれぞれ約3割と高くなっています。
- ・のと鉄道の利用促進に向けた改善点は、「各種イベントとセットにした企画切符の販売」が必要とする割合が他地域に比べ約1割高くなっています。

【市街地地域以外の地域】

- ・送迎が必要な方がいる世帯が、約7割を占めています。
- ・1世帯当たりの自動車などの保有台数が「3台以上」とする割合が、市街地地域に比べ2倍以上となっています。
- ・週に1回以上バスを利用する割合が3~4割を占め、市街地地域の2倍以上となっています。

《 主要路線バス沿線地域 》

- ・通院は「役場・駅周辺」以外に兜診療所のある「甲周辺」、買物は「此木周辺」や「甲周辺」などへ、「路線バス」を利用して移動する割合が他地域に比べ高くなっています。
- ・「バスの改善は必要ない」とする割合が市街地地域の3倍以上を占めています。

《 鹿島線沿線地域 》

- ・バス利用促進に向けて、「市街地に循環バスを運行」「日中の通勤や買物時間帯のバスの増発」が必要とする割合が他地域に比べ約1割高くなっています。
- ・のと鉄道を利用する割合が他地域に比べ1~2割高いものの、週に1回以上利用する割合は約1割となっています。
- ・のと鉄道の利用促進に向けた改善点は「新たな駅の整備」とする割合が他地域の2倍となっています。

《 西部・東部中山間地域 》

- ・通院や買物の交通手段は、「家族・知人が運転する車に同乗」が6~7割を占めています。
- ・バス利用促進に向けた改善点は、「バスが運行していない地域でのバスの運行」が必要とする割合が他地域に比べ2倍以上となっており、また東部中山間地域では「バス停を快適にする」が必要とする割合が他地域に比べ約1割高くなっています。

(2) 高校生

全般

【バスの利用状況】

- ・「バスはほとんど利用しない」が約 4 割を占める一方、通学などにより「ほとんど毎日」が約 3 割を占め、週に 1 回以上利用する割合が約 4 割となっています。

～移動目的別利用状況～

目的	場所	交通手段	利用頻度
通院	役場・駅周辺が約 7 割 町外は約 1 割	家族等が運転する車に便乗 が約 6 割 徒歩・自転車が約 3 割	月に 1～2 回程度利用が約 3/4
買物	此木周辺が約 6 割 役場・駅周辺が約 1 割 町外は約 2 割	家族等が運転する車に便乗 が約 7 割	週に 1 回以上の利用が約 4 割
通学	穴水高校が約 4 割 町外の高校が約 6 割	鉄道・バスなどの公共交通の利用が約 6 割 家族が運転する車で送迎してもらう割合が約 2 割	
趣味など	此木周辺が約 5 割 町外が約 3 割	家族等が運転する車に便乗 が約 6 割	土日のみ利用が約 4 割 週に 1 回以上の利用が約 2 割

- ・バス利用促進に向けた改善案としては、「鉄道とバスの乗り継ぎを改善」「朝夕の通勤・通学や帰宅時間帯のバスの増発」が高い割合を占めています。
- ・今後のバスの維持については、「町の経費を現行水準で維持して、サービスの現状確保に努める」が約 2 割を占めています。

【鉄道について】

- ・のと鉄道の利用状況は、「ほとんど利用しない」が約 4 割を占める一方、「ほとんど毎日」が約 3 割を占めています。
- ・のと鉄道の改善点は、「金沢駅まで直通運転の実施」が最も多く、次いで「割引切符の導入」「朝夕の通勤・通学や帰宅時間帯の列車の増発」となっています。

地域別

【市街地地域】

- ・買物は、「七尾市」などの町外へ行く割合が他地域の 2 倍以上となっており、交通手段としては、他地域では回答のない「のと鉄道」の利用も見られます。
- ・通学時の交通手段は、「鉄道・バス」が約 5 割、「徒歩・自転車」が約 3 割を占めています。

【主要路線バス沿線地域】

- ・通学時の交通手段に「鉄道・バス」が 7 割以上を占めています。

(3) 中学生

全般

【バスの利用状況】

- ・「バスはほとんど利用しない」が約 6 割を占める一方、週に 1 回以上利用する割合が約 3 割を占めています。

～移動目的別利用状況～

目的	場所	交通手段	利用頻度
通院	役場・駅周辺が約 6 割 町外は約 2 割	家族等が運転する車に便乗 が約 7 割	月に 1~2 回程度利用が約 8 割
買物	此木周辺が約 6 割 役場・駅周辺が約 1 割 町外は約 1 割	家族等が運転する車に便乗 が約 7 割	週に 1 回以上の利用が約 5 割
通学	学校まで徒歩・自転車で行く割合が約 5 割 学校まで家族が運転する車で送迎してもらう割合が約 2 割		
趣味など	役場・駅周辺が約 4 割 此木周辺が約 3 割	家族等が運転する車に便乗 が約 4 割	週に 1 回以上の利用が約 5 割

- ・バス利用促進に向けた改善案としては、「バス停を快適にする」「朝夕の通勤・通学や帰宅時間帯のバスの増発」が高い割合を占めています。
- ・今後のバスの維持については、「町の経費を現行水準で維持して、サービスの現状確保に努める」が約 2 割を占めています。

【鉄道について】

- ・のと鉄道の利用状況は、「ほとんど利用しない」と「年に数回利用」を合わせると約 9 割を占めています。
- ・のと鉄道の改善点は、「金沢駅まで直通運転の実施」が最も多く、次いで「割引切符の導入」「車内への自転車の持ち込み」となっています。

地域別

【市街地地域】

- ・施設（通院、買物、通学、趣味など）への交通手段は、「徒歩・自転車」の割合が高くなっています。

【主要路線バス沿線地域】

- ・バスの利用頻度が高く、施設（通院、通学、趣味など）への主な交通手段となっています。
- ・買物は「七尾市」などの町外の利用割合が高く、「家族・知人が運転する車に便乗」を利用して移動する割合が高くなっています。

【その他の地域】

- ・買物は「此木周辺」へ「家族・知人が運転する車に便乗」する割合が高くなっています。
- ・鹿島線沿線では、のと鉄道を「ほとんど毎日」利用する方がいるものの、週 1 回以上の利用約 1 割となっています。

第3章.公共交通の課題

- 現 状 -

位置

- ・奥能登地域の玄関口として交通の要衝

人口

- ・少子高齢化・人口減少が進行

移動特性

- ・通勤通学、買い物ともに町内移動が多い

公共公益施設

- ・中心市街地に各種施設が集積
- ・此木に商業施設が立地

バス

- ・バス事業に関する財政支出総額は横ばい
- ・穴水町を經由する高速バスは6路線運行
- ・路線バスは、本町と他市町とを結ぶ路線が多く、山間集落と中心市街地とを結ぶ路線は少ない
- ・路線バスでは、利用者の少ない時間帯・バス停がある
- ・コミュニティバスは3路線、福祉バスが4路線運行し、利用者は横ばい
- ・路線が複雑または重複している区間・地域が多い
- ・中心市街地の「穴水総合病院」や「穴水小学校」、商業集積がある「此木」町域南部の「第二望洋台」における利用が多い

のと鉄道

- ・利用者は、減少傾向が続いており、10年間で1/5にまで減少

タクシー

- ・中高年齢層による駅や通院、買い物などのための利用が多い

課 題

町内外を移動できる

交通手段の確保

今後増加する移動制約者（高齢者など）の生活を支える交通手段の確保

中山間地で安心して暮らし続けられる環境を維持するための交通手段の確保

各地域から各種施設が集中する穴水市街地への交通手段の維持

七尾市・輪島市をはじめとする周辺市町間を移動できる、広域的な交通手段の維持

運行の効率化と

利用しやすい環境の提供

低利用の区間・時間帯の見直しによる運行の効率化

複雑な路線や重複路線などの合理化

公共交通利用を促進するための運行内容の改善やバス停などの施設の充実

利用者ニーズを踏まえた各種サービスの検討

住民の理解と協力を

得るための意識啓発

利用者数の維持・増加に向けた情報発信

マイカーを利用する高齢者に対する事故予防としての利用推進

環境面への配慮から、適切な交通手段の選択に対する意識啓発

第4章.上位関連計画

第4次穴水町総合計画

基本構想

(2) 交通体系

能登空港及び能越自動車道を能登半島の地域振興の鍵として位置付けるとともに、公共交通機関について持続可能な体制の構築を目指します。

能登空港及び能越自動車道は、首都圏及び富山県へのアクセスを生み出し、能登半島及び本町に地域振興のチャンスを生み出してくれるものと期待できます。

町内交通については、交通弱者（児童生徒、高齢者）に対し、広い面積、集落の散在という本町の特性から、通学、通院、買物等の足を安定的に確保する必要があると考えます。

基本計画：交通政策プロジェクト

能登空港がもたらす首都圏への交通アクセスは、能登半島の観光のみならず文化・産業面への地域振興のチャンスを生み出してくれるものとして、定期便の確保に努めます。

のと鉄道及び路線バスについて、交通弱者（児童生徒、高齢者）の通学、通院、買物等の足を安定的に確保する必要があるため、持続可能な体制の構築を図ります。

(1) 能登空港利用促進運動の展開

関係機関、関係市町と連携し、住民の能登空港の利用を促進します。

(2) のと鉄道利用促進運動の展開

関係機関、関係市町と連携し、住民ののと鉄道の利用を促進します。

(3) のと鉄道及び町内バス路線の運行支援

能登及び穴水町における鉄道及びバス路線は採算性が厳しい条件であるため、のと鉄道及びバス会社の運行を支援します。

(4) バス会社と連携した効率的バス路線の検討

バス運行の採算性と住民の利便性をふまえた効率的バス路線をバス会社と連携して検討します。

(5) バス運行に適した道路の整備

上記「バス会社と連携した効率的バス路線」で検討した効率的バス路線が運行する道路を国県と連携して整備します。

第5章. 地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標

1. 将来像と基本方針

(1) 将来像

地域の自立を支え、人とまちを元気にする 持続可能な公共交通の実現

人口減少・少子高齢化が進行しているなかで、公共交通の利用者低迷と町の財政負担増加といった悪循環を断ち切るとともに、家族等による送迎の負担低減を図るために、公共交通の機能強化と住民の積極的な利用が必要となっています。

鉄道・バスなどの公共交通相互の連携強化により、主要な公共施設が集約された中心市街地へのアクセス性向上、町内外における地域間移動の利便性向上を図ることによって、住民が元気に暮らし続けることができる環境づくりを推進します。

誰もが安全に外出できる足（交通手段）の確保は、高齢になっても安心していきいきと暮らせ、精神的・肉体的な健康の増進にもつながります。住民・事業所（鉄道・バス事業者、商店街、企業など）・行政が連携して公共交通を育て、住民が公共交通を利用してまちに出かけることによって、地域間交流やまちの活性化を促進します。

(2) 基本方針

地域の自立を支える公共交通の実現

地域の高齢化が進行しているなかで、住民が買い物や通院などの日常生活を営む上で必要な公共交通サービスを提供して、住民が住み慣れた地域で元気に暮らし続けることができる交通環境の構築が必要です。

行政と交通事業者・地域が協働で公共交通を確保することにより、住民の地域活動に参加できる機会を拡大して、住民が生きがいや心の豊かさを得られ、ひいては各地域や中心市街地の活性化に貢献します。

公共交通相互、自転車やマイカーと公共交通など、誰もが複数の交通機関を円滑に乗り継ぎ、町内をスムーズに移動できるように、社会実験 などによる検証を行いながら、時代の変化にも柔軟に対応して計画的かつ段階的に施策を推進します。

社会実験：場所や期間を限定して施策を試行するとともに、試行結果の評価を行い、施策を本格的に実施するか否かの判断材料を得ること。

住民や地域活性化を支える公共交通の実現

穴水町では、人口が減少傾向にあります。安全・安心な生活を確保し、地域の活力を維持・向上させるためには、住民や観光客の活動（移動）の活発化が不可欠であり、その実現のために移動し易い交通環境の確保が必要です。

鉄道やバスなどの公共交通は、学生や高齢者などの移動制約者の円滑な移動手段の確保のみならず、家族の送迎負担などを肩代わりし、沿線地域の定住促進や観光客の増加による地域活性化など、まちづくりを支援する役割を担っており、穴水町の自立的発展に大きく貢献するものです。

産業・福祉・環境なども含めた総合的な施策展開により、高齢者の外出支援による健康増進・生きがいづくり、マイカー交通量の抑制と交通事故の防止、中心市街地や観光地の活性化、CO₂ 排出量の抑制による地球温暖化防止、児童・生徒の登下校の利便性・安全性の確保など、人と地球にやさしい社会を創出します。

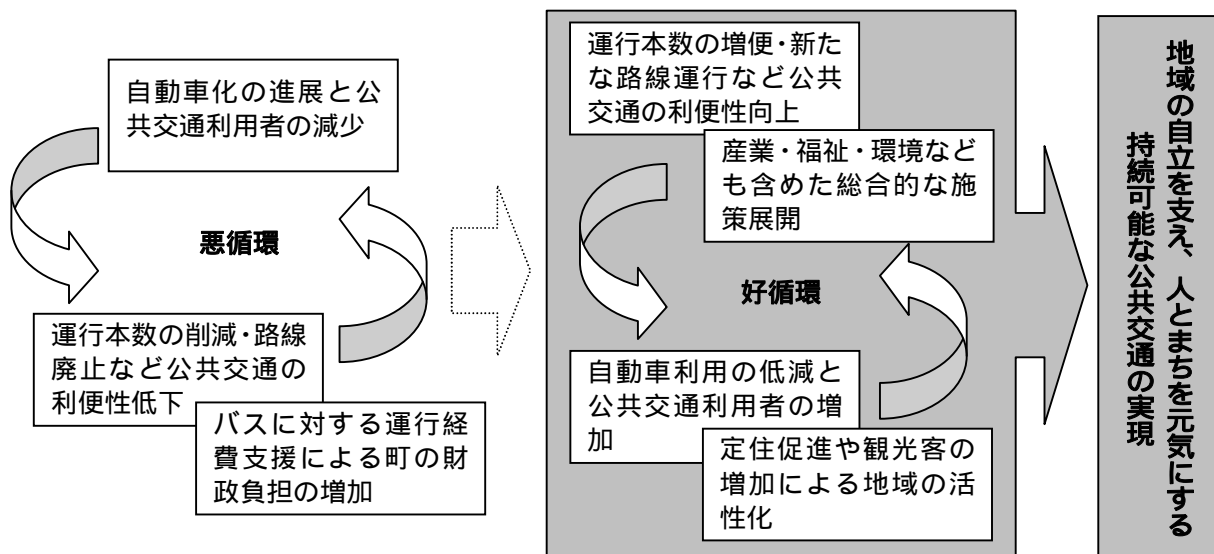
持続可能な公共交通の実現

マイカー利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通を活用したコンパクトな都市構造へ誘導するには、自ずとマイカー利用から公共交通への転換が図れるように、各種分野の政策との連携が必要です。

鉄道やバス事業者の自助努力、および行政支援も限界があるなかで、鉄道とバスなどの連携強化とあわせて、産業・福祉・環境なども含めた総合的な施策展開により、公共交通の利用者増加と輸送経営の安定化による良好な循環を図ります。

これまでの公共交通の利用促進に向けた啓発活動に加えて、住民が地域の公共交通を自らの力で維持し育てていく意識の醸成を支援します。

マイカー依存の“悪循環”から、マイカーと公共交通との共存による“好循環”へ



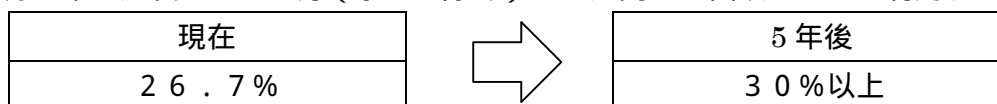
2.目標の設定

目標1：地域特性に応じた公共交通網の再編

住民や観光客が金沢や能登空港などから快適に移動できるように、穴水市街地を中心とした3方向（七尾、輪島、珠洲・能登）の放射状の公共交通幹線軸を基本として、のと鉄道と高速バス・広域路線バスによる効率的なバス交通網を維持します。

人口減少や少子高齢化が進むなか、住民が安心して暮らし続けられるように、目的・役割に応じた適切な交通手段を提供して、持続可能なシビルミニマムとしての地域公共交通サービスを確保します。

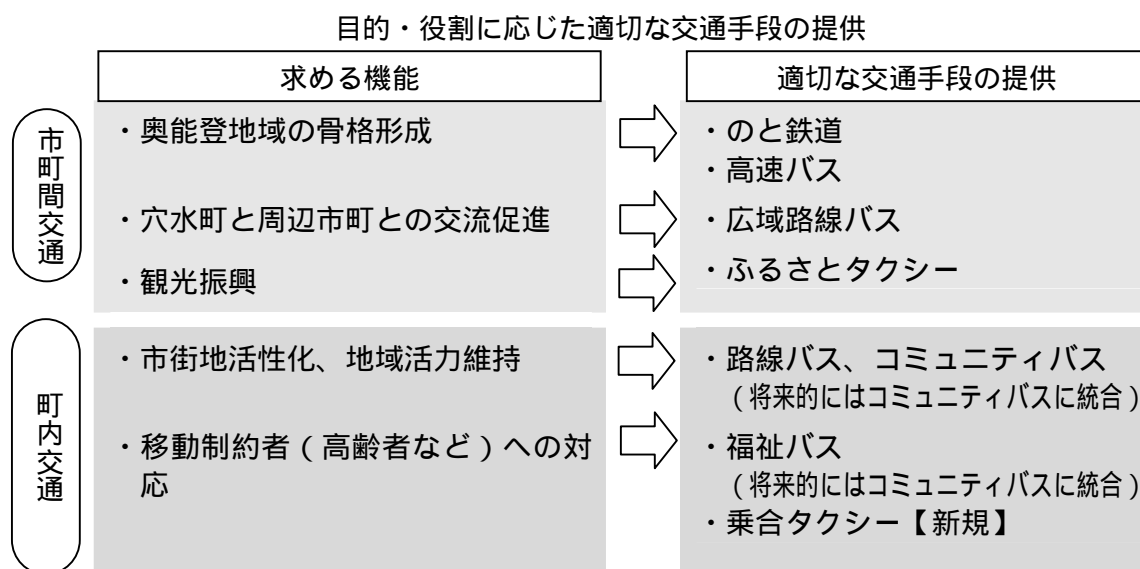
自分で車を運転できない方（学生を除く）が1週間に1回以上バスを利用する割合



資料：世帯主アンケート調査

【施策】

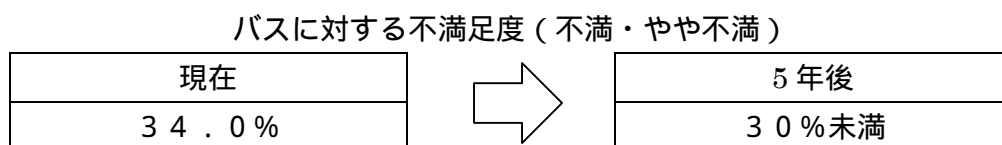
- のと鉄道と広域的なバスによる公共交通幹線軸などの維持
- 路線バス・コミュニティバス・福祉バスの再編による効率化
- 利用者需要に応じた予約型乗合タクシーの導入
- 能登空港ふるさとタクシーの機能維持



目標 2：利用しやすい環境づくり

中心市街地活性化策との連携を図り、住民に「利用してみよう、外出しよう」と思ってもらえる魅力あるサービスの提供を図ります。

総合計画を踏まえた産業・福祉・環境なども含めた総合的な政策を考慮しつつ、限られた財源の中で高い効果が得られるよう、「選択と集中」により「緊急性・即効性」が高い公共交通サービスを最優先・重点的に提供します。



資料：石川県による住民ニーズ調査（H20.2実施、町東部の一部地域）

【施策】

- 乗車割引や乗継割引などのサービス提供による利用促進
- 公共交通マップの作成・配布による情報提供
- 穴水駅での円滑な乗継環境の整備
- バス停などの待合所や駐輪場の整備推進
- ITを活用したサービスの導入可能性の検討
- 人や環境にやさしい低床型・低公害型車両の導入促進

目標 3：地域が公共交通を守り育む活動の支援

地域の活性化や環境対策ならびに交通事故予防の視点から、住民と交通事業者・行政の連携体制を強化するとともに、住民に対する啓発活動や地域への支援活動を行い、一層の公共交通利用を促します。

公共交通を、日常生活の貴重な足としての機能だけでなく、コミュニティ空間の1つとして考え、鉄道やバスに対する愛着を高める工夫を行います。

【施策】

- 穴水町地域公共交通協議会での検討やパブリックコメントの実施
- 定期的な利用状況の把握や満足度調査の実施
- モビリティ・マネジメントなどによる意識啓発
- 協力団体などへの支援や活動の紹介
- NPO有償輸送サービスなどの設立支援と運行委託
- 利用者に愛される魅力ある列車・バスづくり
- 商店・事業所との連携による利用促進と支援

(3) 利用者需要に応じた予約型乗合タクシーの導入

限られた財源の中で公共交通サービスを維持するため、路線バスやコミュニティバスの利用者の少ない区間は、需要量に応じた予約型乗合タクシーに運行を転換することにより、効率化を進めます。転換に際しては、鉄道・バス・乗合タクシーの相互連携強化と併せて行うなど、運行形態の変更による利便性低下を極力回避します。

集落が点在する中山間地域では、集落の活力を維持するために、住民・町・運行事業者が相互理解のもと、新規に予約型乗合タクシーを導入することにより、公共交通空白地域（公共交通が未運行の地域）の解消を目指します。

【事業】

利用者の少ない路線バス・コミュニティバスの予約型乗合タクシー化
公共交通空白地域への予約型乗合タクシーの運行

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
		 (実験)	 (実施)			北鉄奥能登バス	穴水町
		 (実験)	 (実施)				穴水町

(4) 能登空港ふるさとタクシーの機能維持

「能登空港ふるさとタクシー」は、高速バスとあわせて観光客の重要な移動手段であり、今後も首都圏におけるPR活動を継続していきます。

【事業】

能登空港ふるさとタクシーのPR活動の継続

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	 (継続)					タクシー協会	穴水町

2. 利用しやすい環境づくり

(1) 乗車割引や乗継割引などのサービス提供による利用促進

住民ニーズの高い「高齢者に対する割引」をはじめ、公共交通サービスの地域格差が無いように、また公共交通全般の利用を促進するために、利用者に対するサービスの充実を図ります。

また、七尾市や金沢市などへの広域な移動に欠かせない「のと鉄道」とバスとの連携強化によるサービスの充実を検討します。

【事業】

高齢者などが路線バス・コミュニティバスを福祉バス相当の料金で利用できる割引券の発行

コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎによる利用料金の地域格差の縮小に向けた乗換割引券の発行

高齢者に対する鉄道の割引乗車券の発行

お得な鉄道・路線バス乗継定期券の発売の検討

運転免許自主返納制度の創設と返納者への支援制度の検討

利用者が少ない日中の時間帯でのサイクルトレイン の実施の検討

サイクルトレイン：自転車を鉄道車両内に輪行袋などに詰め込まず、走れる状態のまま持ち込むことができるサービス

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	■ ■ ■ ■ ■ (実験)	————— (実施)	—————				穴水町
	■ ■ ■ ■ ■ (検討)	————— (実施)	—————				穴水町
		■ ■ ■ ■ ■ (検討)	————— (実施)			のと鉄道	穴水町
		■ ■ ■ ■ ■ (検討)	————— (実施)			のと鉄道、北鉄奥能登バス	
		■ ■ ■ ■ ■ (検討)	————— (実施)				穴水町
	■ ■ ■ ■ ■ (検討)	————— (実施)	—————			のと鉄道	




(2) 公共交通マップの作成・配布による情報の提供

公共交通の再編にあわせて交通事業者ごとに作成している時刻表を一冊にまとめ、穴水町の鉄道・バスなどの全路線の図面と合せて乗継情報を分かりやすく掲載した「あなみず交通マップ」の作成を検討します。

町民の公共交通機関を利用した外出を促進するため、各地域から穴水市街地へ出かける際によく利用する時間帯の時刻表を掲載した携帯用の「マイ時刻表」を作成・配布します。

【事業】

「あなみず交通マップ」の作成・配布
携帯用「マイ時刻表」の作成・配布

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	 (作成)					のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
	 (検討)	 (作成)					穴水町

(3) 穴水駅での円滑な乗継環境の整備

穴水駅は、本町および奥能登の玄関口として相応しい駅前広場として、バス・タクシー停車スペース、一般車両の一時停車スペースの配置を見直すとともに、駅前広場の整備について検討します。

住民および来訪者が鉄道・バスを円滑に乗り継いで移動できるように、乗換情報がひとめで分かる総合電子案内板を設置します。

環境面への配慮から、パーク＆ライド（駅にクルマを止めて鉄道で通勤など）の活用により公共交通利用を一層促していくため、駅周辺における駐車場の整備を検討します。

誰もが快適に駅を利用できるように、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づき、駅舎や駅周辺の道路などのバリアフリー化（段差などの解消）を推進します。

【事業】

穴水駅前の停車スペースの配置見直し

穴水駅前広場の整備の検討

鉄道・バスの総合電子案内板の設置

駅周辺での駐車場の確保の検討

駅前及び周辺地域のバリアフリー化

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	→ (配置見直し)					のと鉄道	穴水町
	→ (検討)	→ (実施)	→			のと鉄道	穴水町
	→ (実施)					のと鉄道	穴水町
		→ (検討)	→ (実施)			のと鉄道	穴水町
			→ (実施)			のと鉄道	穴水町

(4) バス停などの待合所や駐輪場の整備推進

バス利用者のバス待ち抵抗を緩和してバス利用を促進するために、交通幹線軸・補助幹線軸（高速バス、広域路線バス）につながる支線ルート（コミュニティバス）の乗換拠点など、利用者が多く用地に余裕のある箇所から順に、バス停上屋やベンチを整備します。

バス停から遠い人でも、バス停まで自転車で来て、バスを利用することができるように、利用者が多いバス停には駐輪場の整備を検討します。

【事業】

バス停上屋および駐輪場の整備

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	 (可能な箇所から逐次)					北鉄奥能登バス	穴水町

(5) ITを活用したサービスの導入可能性の検討

乗車予定のバスが現在どこを走っているのか、携帯電話やパソコンなどで確認できるシステム（バスロケーションシステム）や、バス停での接近表示器など、情報技術（IT）を活用したサービスの導入を検討します。

利便性向上と利用促進を図るため、鉄道とバスの共通ICカード（交通費清算電子カード）の導入を検討します。

【事業】

利用者が多いバス停での接近表示器の整備の検討

パソコンや携帯電話による運行案内システムの導入を検討

共通交通ICカードの導入を検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
			 (検討)			北鉄奥能登バス	穴水町
			 (検討)			北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
			 (検討)			北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町

(6) 人や環境にやさしい低床型車両や低公害型車両の導入促進

運行車両を更新する際は、誰もが年齢や身体的ハンディキャップを意識することなく利用できる、ユニバーサルデザインの低床型バスなどを導入します。

環境にやさしいまちづくりを実現するために、低公害車バス（バイオディーゼル・天然ガス、ハイブリッド）への転換を検討します。

【事業】

誰もが乗降しやすい低床型バスの導入

環境にやさしい低公害車の導入の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	 (可能な路線から逐次)					北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
	 (可能な路線から逐次)					北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町

3 . 地域が公共交通を守りはぐくむ活動の支援

(1) 穴水町地域公共交通協議会での検討やパブリックコメントの実施

今後、多くの住民の理解と協力を得ながら地域交通を存続させていくために、住民代表・行政・交通事業者などで構成する「穴水町地域公共交通協議会」において、公共交通に関する計画・事業について継続的な検討を行います。

これからのまちづくりは住民と行政が目標を共有し、ともに力をあわせていく、“住民参画と協働”が欠かせないことから、穴水町地域公共交通協議会が検討した計画などに対するパブリックコメント を実施し、地域の声の反映と透明性を保持します。

パブリックコメント：計画などの素案をまず公表し、その案に対する住民の意見を考慮のうえ計画決定を行う手続

【事業】

穴水町地域公共交通協議会による各種交通施策の検討の継続
パブリックコメントの実施による計画への住民意向の反映

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
				区町会、 老人会、 婦人会	商工会、 観光協会	のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
				全世帯			穴水町

(2) 定期的な利用状況の把握や満足度調査の実施

施策の検証と更なる改善をマネジメントサイクル の視点で図るため、公共交通の利用実態調査や利用者に対する満足度調査などを定期的の実施し、データの収集・分析を継続的に行います。

マネジメントサイクル：事業などを PLAN（計画） DO（実施） CHECK（評価） ACTION（調整・改善）の流れで考え、実施結果を評価して次の改善に結びつける考え方

【事業】

- 各駅・バス停での利用実態調査の実施
- 公共交通に対する町民の満足度調査の実施

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	—————→					のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
		(継続)					
	—————→			全世帯			穴水町
		(継続)					

(3) モビリティ・マネジメントなどによる意識啓発

地域の公共交通を守るためには、住民が地域の公共交通を支える1人であることの自覚を持ち、みんなで乗り合う輪を広げることが不可欠です。今後、モビリティ・マネジメントなどにより、多様な媒体や機会を活用して、公共交通のメリットをはじめ、利用マナーや他地域での成功事例など各種情報提供を行い、公共交通への関心を高め、住民自ら利用したくなるような環境づくり・意識づくりを図ります。

モビリティ・マネジメント：過度にマイカーに依存したライフスタイルから、“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルへ、行動の変化を期待するコミュニケーションを中心とした交通政策

【事業】

- 公共交通利用促進のシンポジウムなどの開催
- モビリティ・マネジメントの実施

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	—————→			全世帯	商工会、 観光協会	のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
		(実施)					
	■■■■■→	—————→		全世帯			穴水町
	(検討)	(実施)					

(4) 協力団体などへの支援や活動の紹介

駅舎・バス停の清掃・美化などを実施するボランティアや協力団体、ならびに沿線の地域資源を活用した鉄道・バスの利用による地域活性化活動を行う団体の活動を促進します。

ボランティアや協力団体に対して、活動に必要な備品の貸与・支給などの支援制度の創設を検討します。

また、協力団体などの活動を広報やインターネットで紹介して、住民の公共交通に対する理解の普及や利用促進を図ります。

【事業】

清掃ボランティアなどの活動促進

協力団体などに対する支援制度の検討

広報やインターネットを利用した活動紹介の実施

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21 ~ 23)	中期 (H24 ~ 25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
				各種団体	商工会、 観光協会	のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
	 (検討)	 (実施)					穴水町
	 (実施)						穴水町

(5) N P O有償輸送サービスなどの設立支援と運行委託

地域の高齢者のニーズに応じた自主的な公共交通サービスを検討している住民団体に対しては、NPO 法人などの設立の検討に、検討段階から町が参画・支援します。

過疎地有償輸送サービスを行うNPO法人などに対して、運転手の新たな雇用創出に貢献するための公用車の貸与や、住民の外出回数の増加を支援するための運行費用補助に関する制度創設を検討します。

【事業】

過疎地有償輸送サービスを行うNPO法人設立に向けた支援活動

地元雇用を創出するための町営バスのNPO委託の検討

自主運行乗合タクシーなどに対する運行費用の補助制度の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	 (可能性のある団体へ逐次支援)			各種団体			穴水町
		 (NPO設立を見据え検討)		NPO			穴水町
		 (NPO設立を見据え検討)		NPO			穴水町

(6) 利用者に愛される魅力ある列車・バスづくり

本町のイメージや開催イベントに応じたラッピング列車・バスの運行をはじめ、季節に応じたイベント列車・バスの運行や駅舎・車内の装飾を実施して、魅力ならびに話題性・知名度のアップと利用促進を図ります。

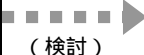
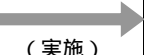

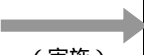
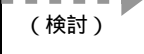
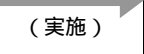
駅やバス停付近の保育園をはじめ、小中学校や高校の児童・生徒の協力により、車内での児童絵画展、駅舎・バス停上屋などの装飾（七夕・クリスマスなど）を行い、公共交通に対する住民の愛着を高めます。

【事業】

地域特性を反映したラッピング列車・バスの運行

季節に応じたイベント列車の運行や飾りつけの実施

駅舎や列車・バスへの児童園児などの絵画展示による交流促進

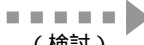

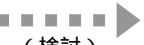
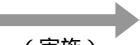
事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
		 (検討)	 (実施)		商工会、 観光協会	のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	
		 (検討)	 (実施)	全世帯、 学校、保育園	商工会、 観光協会	のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	
		 (検討)	 (実施)	学校、保育園		のと鉄道、 北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	

(7) 商店・事業所との連携による利用促進と支援

バスなどの運行の財源確保や町内事業所（商店、民間病院、企業など）のPR支援などを図る観点から、バス停の命名権をはじめ、車内やバス停標識柱ならびに時刻表の広告掲示を募集します。

商業振興の視点から、商店街などの「加盟店」で一定額以上の買い物をすると乗車券をサービスする施策などを、商業団体と検討します。

【事業】
 車内広告やバス停広告の募集
 商工会と連携した乗車券引換券の発行を協議

事業	工程			役割分担			
	短期 (H21～23)	中期 (H24～25)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
	 (検討)	 (実施)			商工会	北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	穴水町
		 (検討)	 (実施)		商工会	北陸鉄道、 北鉄奥能登バス	

第7章.先導的に実施する施策

マイカーの普及にともない、公共交通機関の利用者は減少していますが、高齢者や障害をもつ人、ならびに小中学生など、自動車の利用が困難な住民にとって、公共交通機関は生活を支える移動手段として必要不可欠なものです。

公共交通機関の機能強化のため、「第6章.目標を達成するために行なう事業」で挙げた施策のうち、緊急性・即効性の高い事業を先導的に実施します。先導的に実施する事業として、バス路線の再編、利用者へのサービス向上、ならびに利用促進に向けた意識啓発を、相乗効果を高めるために総合的に実施します。

なお、事業は、公共サービスと町の財政（住民1人当たりの負担金）とのバランスを考慮しながら、本来の目的が達成できるように努めますが、事業費が膨大なものについては実証運行を通じて有効性を見極め、本格実施への移行有無を判断します。

1. バス路線の再編


運行経路が一部重複しているコミュニティバス「河内線・四村線」と運行経路が複雑で分かり難い路線バス「穴水東部線」、ならびにこれらと運行経路が重複する「福祉バス」は、路線再編に向けた実証運行を実施します。

路線再編については、地域住民との意見交換を通じて具体的な運行計画を立案します。


実証運行の期間中は、積極的な広報活動などによる利用促進を図る一方、運行時に定める基準（乗車人数など）に基づいて、利用者の多い路線では増便、利用者の少ない路線では車両の小型化や減便などを実施します。

一定期間の実証運行の後、利用者増加などの定量的評価や、アンケート調査で「外出回数が増えた」と回答する高齢者や移動制約者の定性的評価により、本格運行への移行を判断します。

(1) 運行経路が重複している「河内線」「四村線」の運行形態の見直し

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの廃止代替バスである「河内線」とスクールバスの一般混乗化からコミュニティバスとなった「四村線」の運行区間が一部重複しており、少子高齢化による河内以西の利用者減少により、路線の見直しが必要になりました。 <p>【概念図】</p> 
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「四村線」と「河内線」を統合して、児童の登下校便と利用者の少ない日中の便について、利用状況に応じた運行方式を導入します。
<p>事業主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・穴水町

(2) 運行路線が複雑な「穴水東部線」の運行形態・運行経路の見直し

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス「穴水東部線」は、穴水市街地と東部地域を繋ぐ路線が6系統設定され、行き先が分かり難くなっており、地域によって運行本数や運行時間帯が異なることから、路線の見直しが求められていました。 <p>【概念図】</p> 
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・穴水東部線は、路線バスの運行本数が多い沿岸部・内陸部の“旭ヶ丘2区、小又、旭ヶ丘口、曾良東”のバス停で路線バスに接続する、循環型のコミュニティバスに再編(向洋小学校スクールバス便を除く)します。
<p>事業主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・穴水町、北鉄奥能登バス



(3) バス路線の再編にともなう福祉バスのコミュニティバスへの統合

現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> 福祉バスの運行経路が、路線バス・コミュニティバスと一部重複しており、効率的な運行と支出低減が必要でした。
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 前述した「河内線・四村線」と「穴水東部線」の再編に向けた実証運行にあわせて、当該路線と重複している福祉バスの運行を停止します。 後述する「高齢者割引券」の発行により、高齢者が現在の福祉バスと同等料金で再編されたコミュニティバスを利用できる環境を構築し、利用者の利便性を確保します。
事業主体	<ul style="list-style-type: none"> 穴水町



2 . 利用者へのサービス向上

本町の玄関口である穴水駅でのバスの利用環境を改善して、バスの利用促進を図るとともに、「河内線・四村線」と「穴水東部線」の再編（実証運行）と同時にサービスの充実を行い、運行形態などの変更によるバス利用者の抵抗感を緩和します。

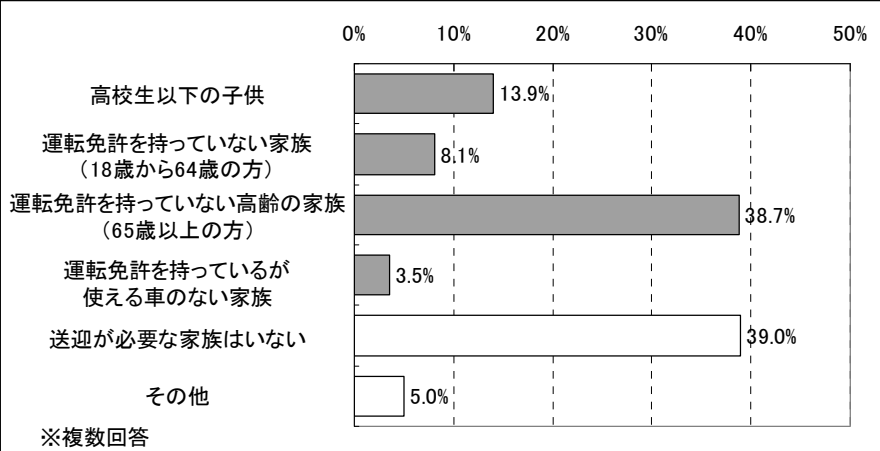
(1) 穴水駅での総合電子案内板の設置とバス乗降場の見直し

現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> 穴水駅前では、タクシー乗降場が駅舎正面にあり、これを挟むようにバス乗降場が方面別に3箇所に離れて設置され、初めての来訪者には分かり難く、バス利用者にとって不便な状況にあったことから、環境改善が求められていました。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>分離しているバス乗降場</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅舎正面のタクシー乗降場</p>  </div> </div>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> バスの優先化を前提とした乗降場の見直しにより、バス乗降場を駅舎前に3つ連続して設置します。 駅舎の壁面に「総合電子案内板」を設置して、バス利用者に対して分かりやすく運行情報（のりば、運行時刻）を提供します。
事業主体	<ul style="list-style-type: none"> 穴水町、のと鉄道

(2) コミュニティバス・路線バスの乗継バス停での上屋設置

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・穴水東部線の実証運行にあわせて、路線バスとコミュニティバスの乗り換え地点となる“旭ヶ丘2区、小又、旭ヶ丘口、曾良東”の各バス停では、バス利用者が乗り換えバスが来るまで安心して待つことが出来る環境の確保が必要になります。 <p style="text-align: center;">旭ヶ丘口バス停</p>  <p style="text-align: center;">小又バス停</p> 
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者が天候を気にすることなく、バスの待合時間を快適に過ごせるように、バス停上屋を設置します。 ・バス停上屋は、将来的に広域的な運行形態の見直しを見据えて、仮設の簡易施設とします。
<p>事業主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・穴水町

(3) バスと鉄道の各種情報を掲載した時刻表の作成・配布

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・世帯主アンケート調査では“送迎が必要な家族”のいる家庭が約6割あり、送迎が必要な方の大半を占める高齢者の方や穴水駅を訪れる観光客などから、「バスの運行経路や運行時刻が分かり難い」という声をお聞きしており、公共交通の利用に関する情報の提供が求められていました。 <p style="text-align: center;">送迎が必要な家族の有無（世帯主アンケート）</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・また、路線再編の実証運行による運行形態の変更（経路・時間・予約方法）に対する住民への周知が必要になります。
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに運行するコミュニティバスの運行ルート・時刻表のみならず、日中のコミュニティバスの予約方法、乗り継ぎ駅・乗り継ぎ拠点での「のと鉄道、北鉄奥能登バス」への乗り継ぎなど、バスの利用方法も含めた分かり易い時刻表を作成・配布します。
<p>事業主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・穴水町

(4) 高齢者に対するバス割引券の発行

現状と課題	・多くの高齢者の方が福祉バスを利用していますが、路線バス・コミュニティバスの路線再編にともなう福祉バスの運行停止による高齢者の負担（支出）増加を回避しなければなりません。
事業内容	・高齢者などが路線バスやコミュニティバスを福祉バス相当の料金で利用できる割引券の発行を、バス路線の再編に向けた実証運行と同時に実施します。
事業主体	・穴水町

3. 利用促進に向けた意識啓発活動

行きたい時に行きたい場所へ行けるマイカーは、大変便利な乗り物です。しかしながら、持続可能な公共交通とするためには、より多くの住民に利用されることが第一であり、住民一人ひとりが過度のマイカー依存から脱却して、「車を使う、バスも鉄道も使う」といった節度ある交通行動を選択することが必要です。

住民が、「バスに乗らなければ、バスはなくなる」という当事者意識を持ち、自主的に公共交通を利用するための意識啓発を行います。

現状と課題	<p>・世帯主アンケート調査では、自動車を運転できない家族の半数近い方が“バスをほとんど利用しない”と回答していることから、バスの利便性向上に向けたバス路線の再編にあわせて、住民のバス利用に対する意識啓発が必要です。</p> <p>自動車運転できない家族のバス利用頻度（世帯主アンケート）</p> <table border="1"> <caption>自動車運転できない家族のバス利用頻度（世帯主アンケート）</caption> <thead> <tr> <th>利用頻度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ほとんど毎日</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>週に3~4回程度利用</td> <td>6.3%</td> </tr> <tr> <td>週に1~2回程度利用</td> <td>18.3%</td> </tr> <tr> <td>月に1~2回程度利用</td> <td>23.4%</td> </tr> <tr> <td>年に数回利用</td> <td>13.3%</td> </tr> <tr> <td>バスはほとんど利用しない</td> <td>36.6%</td> </tr> </tbody> </table>	利用頻度	割合	ほとんど毎日	2.1%	週に3~4回程度利用	6.3%	週に1~2回程度利用	18.3%	月に1~2回程度利用	23.4%	年に数回利用	13.3%	バスはほとんど利用しない	36.6%
利用頻度	割合														
ほとんど毎日	2.1%														
週に3~4回程度利用	6.3%														
週に1~2回程度利用	18.3%														
月に1~2回程度利用	23.4%														
年に数回利用	13.3%														
バスはほとんど利用しない	36.6%														
事業内容	・バス路線再編の実証運行の周知と同時に住民にバスや鉄道の利用の可能性を考える機会として“シンポジウム”を開催し、住民の自発的な利用を促します。														
事業主体	・穴水町														

第 8 章 . 実現化に向けて

1 . 町民・企業などとの連携による施策の具体化・実施

本計画は、穴水町が目指す公共交通施策の方針を示したものであり、『公共交通の基本方針』に即して、各施策の実現化に向けた「方法・役割分担・予算化」などについて具体的な検討を進めていきます。

施策の実現は、他分野のまちづくりと一体的に取り組むことで効果を発揮するものもあり、庁内関係課のみならず、国や県ならびに周辺市町と緊密に連携しながら、将来の都市づくりを見据えた事業を展開していきます。

今後、地元住民との意見交換を通じて、具体的な運行方法や役割分担について検討し、地域の実情に応じた事業を進めていきます。

また、町民・企業と行政が協働して交通まちづくりを推進するという観点に立ち、沿線住民や商店街などからの支援や協力を得て、持続可能な公共交通としての維持や利用促進に努めます。

2 . 計画の進捗管理や見直しなど

本計画ならびに運行サービスなどは、地域公共交通協議会がマネジメントサイクル⁴⁰頁参照の視点にたち、定期的に進捗状況、導入効果などを確認するとともに、地域住民の代表による検討部会を新たに設置し、その意見を反映して見直しを行っていきます。

計画については、上位関連計画の変更や社会経済状況の変化などを勘案しつつ、総合計画基本計画の改訂にあわせて概ね 5 年毎に見直しを行い、時代にふさわしいプランとなるよう改善していきます。

運行サービスについては、乗降調査や町民アンケート調査などを定期的の実施してデータを収集・分析し、効果を定量的・客観的に評価して、常に改善していきます。