

『交通空白』解消パイロット・プロジェクト

【プロジェクト名】

能登地域における複数自治体連携による
持続可能な地域交通の実現

令和8年2月

石川県能登地域公共交通協議会

目次

- I. プロジェクトの背景・目的・目指す姿
- II. プロジェクトの内容
- III. 共通AIオンデマンド交通システム
- IV. 広域運営体制づくりの検討

I. プロジェクトの背景・目的・目指す姿

- 震災や豪雨被害による人口減少の加速化、さらなる利用者減と担い手不足により、学生や高齢者等が必要とする生活路線の縮小の懸念に直面しており、自治体単独では公共交通の確保が困難な状況
- 復旧・復興の状況を見据えながら、中長期的に、市町や事業者など様々な関係者の垣根なく、地域の輸送資源を最大限活用して、『共同化・協業化』の観点から、持続可能な公共交通の確保を目指す

〔被災を機に発生または加速した問題点〕

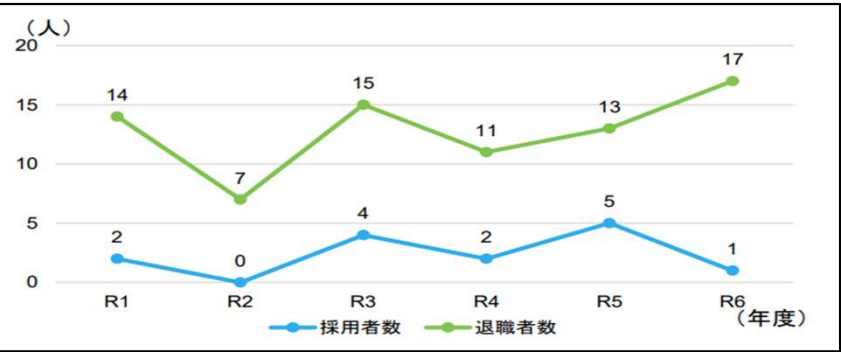
 利用者・住民	・被災により人口流出が加速 ・移動手段を失った被災者（交通弱者）が増加 ・路線の長期運休による通学や通院等の生活の足への影響
 交通事業者	・被災に伴う利用者減により、さらなる路線縮小・廃止の悪循環に陥る懸念 ・運転士自身の被災・避難による運転士不足の深刻化 ・被災による施設等の甚大な被害、復旧に多額の費用が発生
 行政・地域	・コミュニティバス等の自治体での単独維持が困難になり、交通空白の拡大が懸念 ・復興まちづくりに合わせた移動手段の確保 ・観光振興など地域活性化に向けた移動手段の確保

〔人口の推移（震災前後）〕

市町	R6.1.1	R8.1.1	増減	増減率
輪島市	21,903人	18,404人	▲3,499人	▲16%
珠洲市	11,721人	9,572人	▲2,149人	▲18%
穴水町	7,312人	6,616人	▲696人	▲10%
能登町	14,277人	12,844人	▲1,433人	▲10%
合 計	55,213人	47,436人	▲7,777人	▲14%

（参考）石川県の人口と世帯

〔路線バス事業者の採用者数・退職者数の推移（4市5町）〕



（参考）石川県能登地域公共交通計画

〔公共交通を利用している年齢層（4市5町）〕

頻度	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
週5日以上	42%	0%	17%	25%	0%	8%	8%
週3～5日	0%	0%	0%	0%	0%	20%	80%

（参考）令和7年度第2回川県能登地域公共交通協議会

Ⅱ. プロジェクトの内容

- 石川県においては、県内では初めて県が主導する形で、**能登地域公共交通協議会を設置し、地域公共交通計画の策定**を進めている（1次計画：能登・金沢間の交通、2次計画：能登地域内の交通）
- パイロットプロジェクトについては、2次計画と連動させる形で、市町の行政単位に捉われず公共交通の持続可能性の確保を図るため、**奥能登4市町共通のAIオンデマンド交通システムの導入、広域運営体制づくりの検討**を実施

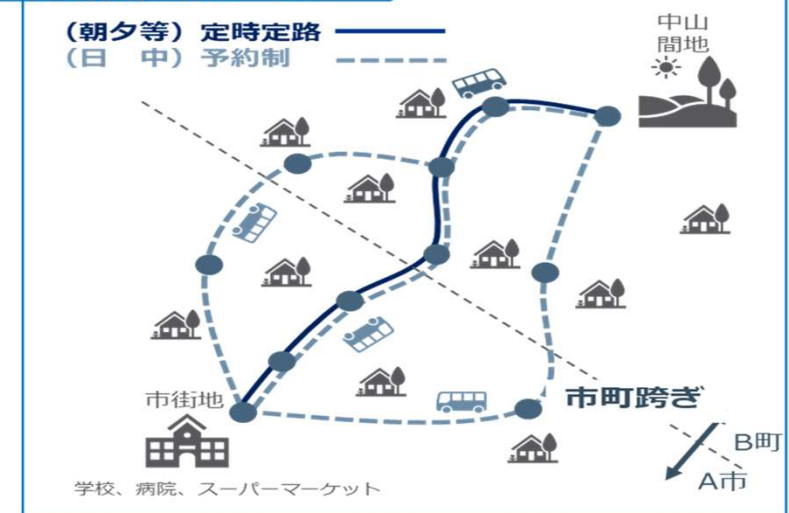
〔奥能登4市町共通のAIオンデマンド交通システムの導入〕

- ▶ 各市町の個別ニーズや広域的な移動など
様々な要望に対応できるシステムを構築・導入することで、
利用実態に見合った効率的で持続可能な公共交通の実現

〔広域運営体制づくりの検討〕

- ▶ 将来にわたり持続可能な公共交通を維持・確保するため、
広域運営体制を調査・検討

再構築イメージ

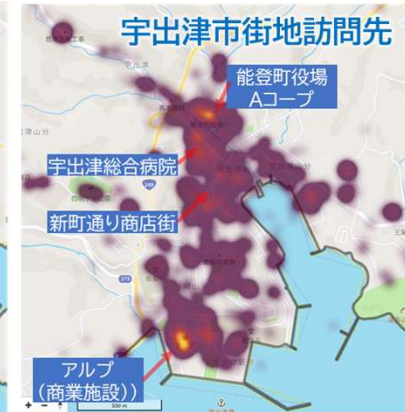
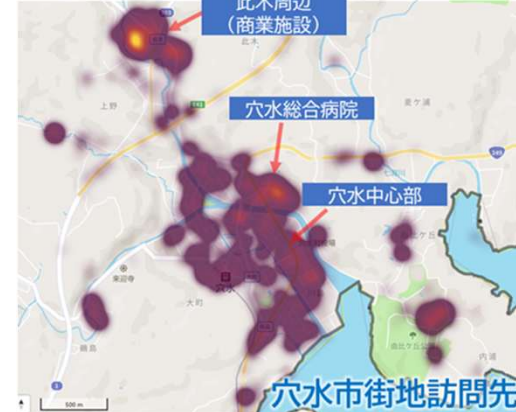
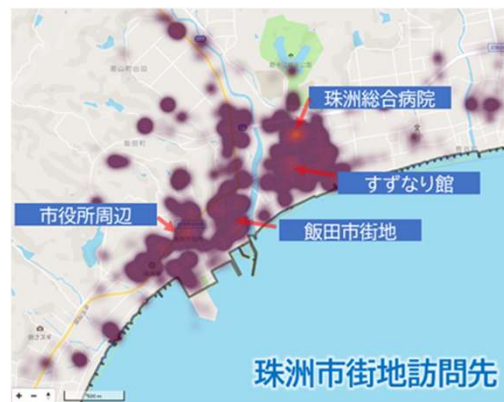
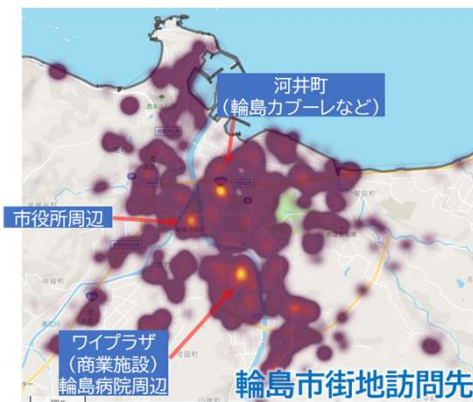


	短期（～R7年度末）		中期（～R10年度末）	長期（～R14年度末）
	R6年度	R7年度	R8～10年度	R11～14年度
【能登4市5町】 第一次計画	金沢と能登地域への 広域移動手段の確保	JR七尾線・のと鉄道・特急バスの運行・維持・利用拡大		
【能登4市5町】 第二次計画	新たな交通手段の活用を含めた 路線バス、コミュニティバス等の再構築を検討		実証運行	実証実験の結果を 踏まえて運行
【奥能登2市2町】 パイロット・プロジェクト		※反映 共通AIオンデマンド交通システム導入 広域運営体制づくりの検討		

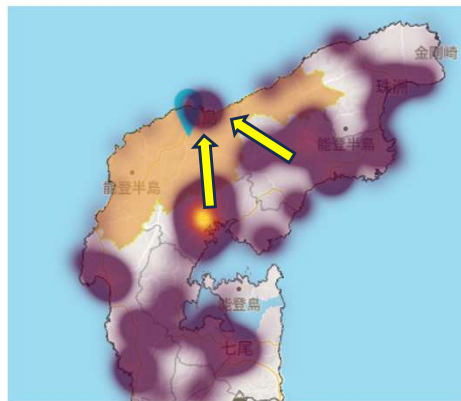
Ⅲ. 共通 A I オンデマンド交通システム（能登地域における人流）

- 奥能登地域は市町内移動が多く、特に行政施設・大型商業施設・病院・中心商店街への移動需要がある
 - ・市町内移動率：輪島市 84%、珠洲市 85%、穴水町 64%、能登町 81%
- 市町を跨ぐ移動も約 2～3割見られ、今後も復興プロセスの中で人流の変化も想定されることから、広域的な公共交通ネットワークの構築が必要
 - ▶ 生活交通の要となる市町内の公共交通の確保を図った上で、市町を跨ぐ移動についても再構築を進める

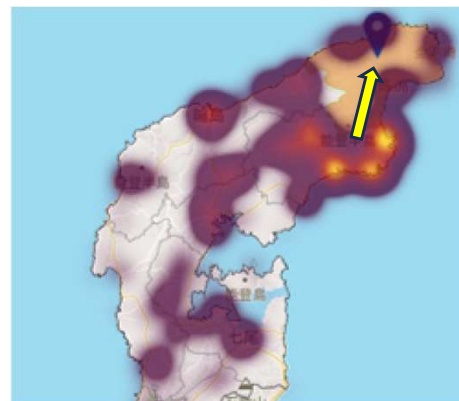
①市街地における主要な目的地分析 ⇒ 行政施設・大型商業施設・病院・中心商店街などに多く移動



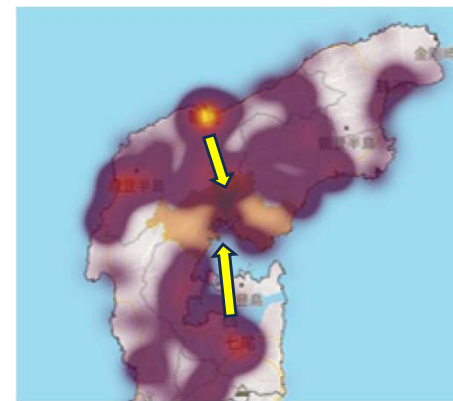
②市町を跨ぐ移動も相当程度確認



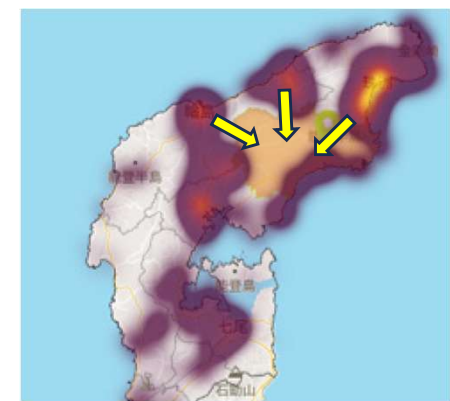
輪島市への移動
(穴水町・能登町からの移動が多い)



珠洲市への移動
(能登町からの移動が多い)



穴水町への移動
(輪島市・七尾市からの移動が多い)



能登町への移動
(輪島市・珠洲市からの移動が多い)

Ⅲ．共通 A I オンデマンド交通システム（運行形態）

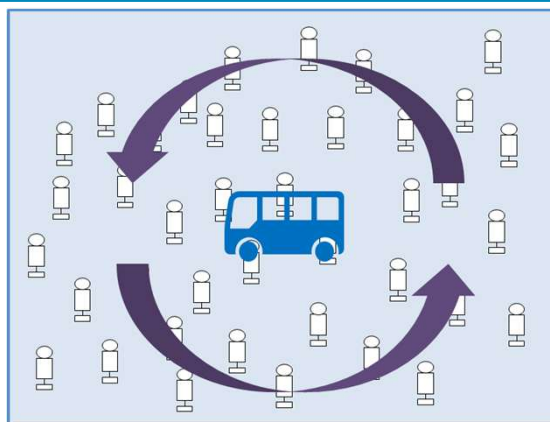
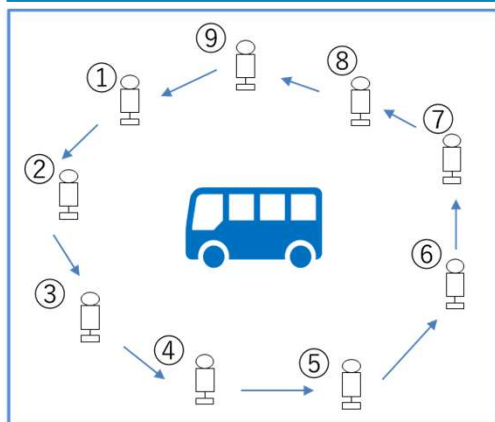
○ 市街地の運行エリアではフルデマンド型を導入

- ・市街地内の停留所の増設による利便性の向上と利用者ニーズに応じた効率的な配車・運行が可能に

○ 郊外と市街地を結ぶ運行エリアでは市街地における着発時間を固定する運行を導入

- ・郊外の主要地点における停留所の増設により郊外の利便性も確保しつつ、市街地内の主要施設に集中する住民の移動ニーズも考慮したうえで、運行の効率化が可能

市街地におけるフルデマンド型導入の場合の運行要件



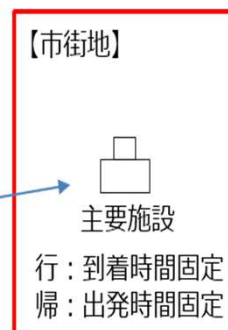
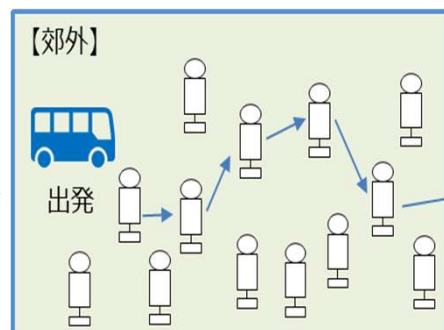
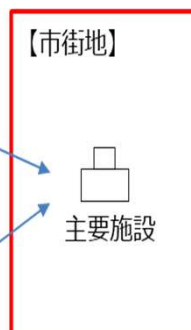
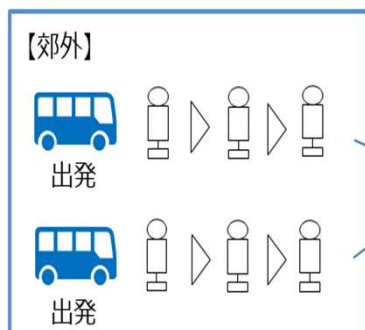
【従来】

- ・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

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の運行要件



【従来】

- ・定時定路線での運行
（例） 1日2往復、週2日1往復など
- ・路線から遠い方は利用しにくい

【導入後】

- ・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日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
- ・予約が無い場合運行しないことで、効率化が可能

Ⅲ．共通 A I オンマンド交通システム（共同化による効果）

- 人口減少等により財政力に余裕があるとは言えない4市町において、共通の A I オンデマンド交通システムを導入（共同化）することで、初期構築・維持費用におけるスケールメリットを生み出すことが目的
- 共通システムでのオンデマンド交通の構築・運行を通して、地域交通の協業化の契機としても活用

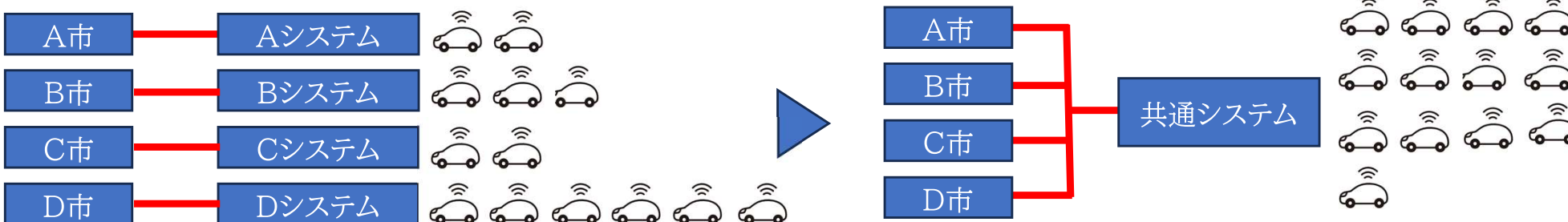
〔初期構築〕

項 目	削減率
運行管理システム ※エリア面積・仕様で変動	▲50%
導入支援費 ※エリア面積・仕様で変動	▲50%
コールセンター	▲50%
広報関連 ※チラシ・ポスターデザイン印刷・HP作成	▲25%
合計	▲48%

〔維持費用〕

項 目	削減率
運行管理システム費 ※台数/仕様で変動	▲66%
サポート費 ※台数/仕様で変動	▲80%
コールセンター	▲27%
合計	▲55%

〔イメージ〕



※ 1 自治体ごとに個別のシステムと必要の台数（2台～6台）を紐づけて導入する場合と4自治体で一つのシステムとして全車両数（13台）を紐づけた場合を比較

Ⅲ．共通 A I オンマンド交通システム（今後の取組）

- 奥能登 4 市町における既存の各交通モードからの新たな交通モードへの円滑な転換を図るため、目下、県もバックアップしながら各市町において、地域の関係者との調整を進めている
- 今後、被災地域かつ高齢化率が高い地域の特色を踏まえた丁寧な住民説明や、新たな交通モードの運営に参画いただく地域の事業者の方々への研修などを行い、令和 8 年秋頃実証運行を開始予定
- 奥能登公立 4 病院の統合など復興まちづくりの進展や観光復興に伴う広域的な移動ニーズも踏まえて、令和 9 年度以降、市町跨ぎの実証運行を開始予定

周知準備

【市町】

- 既存の交通モードを転換するに際しての関係者との調整

【市町・システムベンダー】

- 説明会や研修会の企画・立案（実施場所の確保、時期、頻度等を検討）

周知活動

【市町・システムベンダー】

- 住民説明会の開催
- チラシ・ポスターを用いた広報活動

【システムベンダー】

- 事業者向けの研修会の開催

実証運行

【市町】

- 令和 8 年秋頃から実証運行を開始（市町）

【県・市町・システムベンダー】

- 令和 9 年度以降の市町を跨ぐ実証運行に向け、引き続き検討
- 今後の観光需要や奥能登公立 4 病院の再編・統合などの広域的な移動ニーズへの対応を検討

IV . 広域運営体制づくりの検討

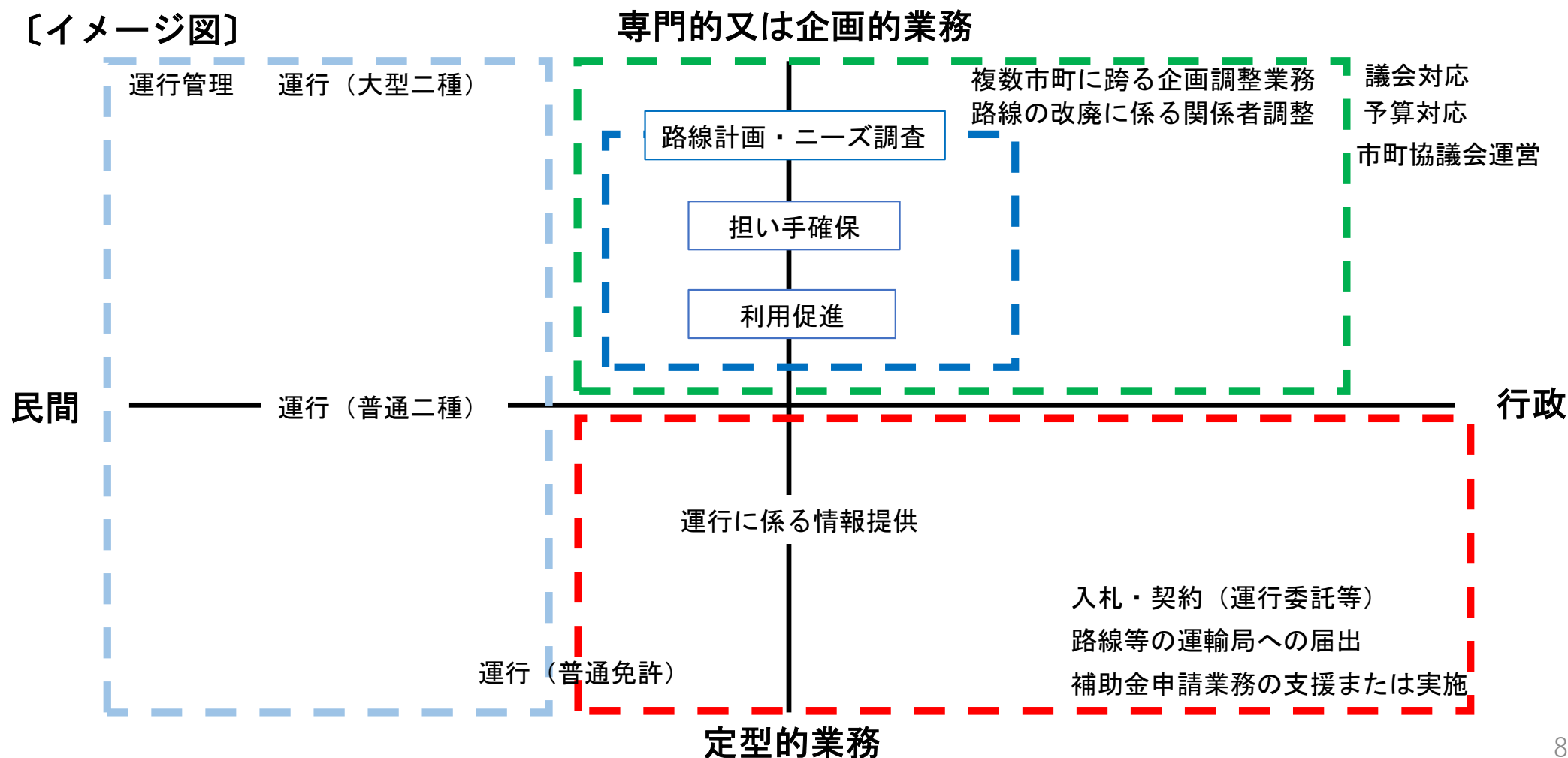
- 県・協議会、市町、事業者が役割分担している公共交通の運営業務について、連携・集約による企画調整機能やスケールメリットの向上、運営面での効率化を目的として、広域的な運営体制づくりを検討
- 現在、協議会(県)において広域での計画、企画、運行調整等を実施し、各市町約 1 ～2名が、他業務と兼務しながら、主に行政関連、申請、路線計画、路線改廃の調整、契務、運行情報の提供、利用促進等の業務に対応
- これらの業務について、広域性、住民サービスに係る調整・説明責任との関係、業務の性質(定型・企画・専門)、共通業務に係るノウハウの蓄積・効率化の効果などを基準として、業務の連携・集約について検討・調整

項 目	業務内容	協議会 (県)	市町	業務特性に応じた方向性
行政関連業務	議会対応・予算編成など		○	▶引き続き各自治体で対応
	市町公共交通活性化協議会・公共交通会議関連		○	
	複数市町に跨る行政関連業務（能登法定協・市町を跨ぐ運行の市町間調整・複数市町共通での公共交通運営等）	○		▶当面、協議会（県）で対応。今後、一部の市町間の調整業務は移管・集約の可能性あり
申請・交付業務	国補助事業・国補助金への申請等業務	○	○	▶申請業務の移管・集約は可能か
	運輸局・支局へのバス運行に関する各種届出		○	
	民間事業者への補助金業務		○	
路線計画	ニーズ調査、ルート・運行方式・ダイヤ等検討		○	▶住民サービス変更に係る調整・説明は市町で引き続き対応（路線改廃に係る関係者調整） ▶運行に係る定型業務（入札・契約・運行情報の提供）や利用促進は民間委託も活用しながら移管・集約が可能か ▶路線調査・計画は住民サービスの変更に関わるが、専門的・技術的な分野であるため移管・集約の可能性あり
路線改廃の関係者調整	市町や民間の運行路線の改廃に伴う関係者調整		○	
入札・契約	市町が運行している路線の入札・契約業務、共通オンデマンド交通システムの契約業務	○	○	
運行情報の提供	路線の周知・ダイヤ改正・運休・迂回情報など運行に関する情報提供		○	
利用促進	公共交通の利用促進策の立案・実施（イベントとの連携や利用者への補助など）		○	
運行に係る業務 (民間)	路線計画、運行業務（受託路線・自社運行路線（市町内・市町跨ぎ））、運行管理、利用促進、担い手の確保、運行実績の整理、システム維持管理			▶専門性が高い業務は当面民間で対応。委託等により市町と民間が連携・実施している業務は移管・集約の可能性あり

Ⅳ．広域運営体制づくりの検討

- 路線の改廃など住民サービスの調整に係る業務、複数市町にまたがる困難な企画調整は、協議会や自治体で対応しつつ、まずは、定型的な業務や民間と連携して実施している企画的業務を機能統合するなど段階的に体制づくりをしていくことを想定
- 受け皿となる組織として、奥能登に既存組織のある「一部事務組合」や、「一般社団法人」等を候補として検討
- 業務の効率化・省力化という観点では、集約した業務に習熟する専門職員の充当・育成がカギ。将来的には地域の交通運営を担う人材となることが望ましい

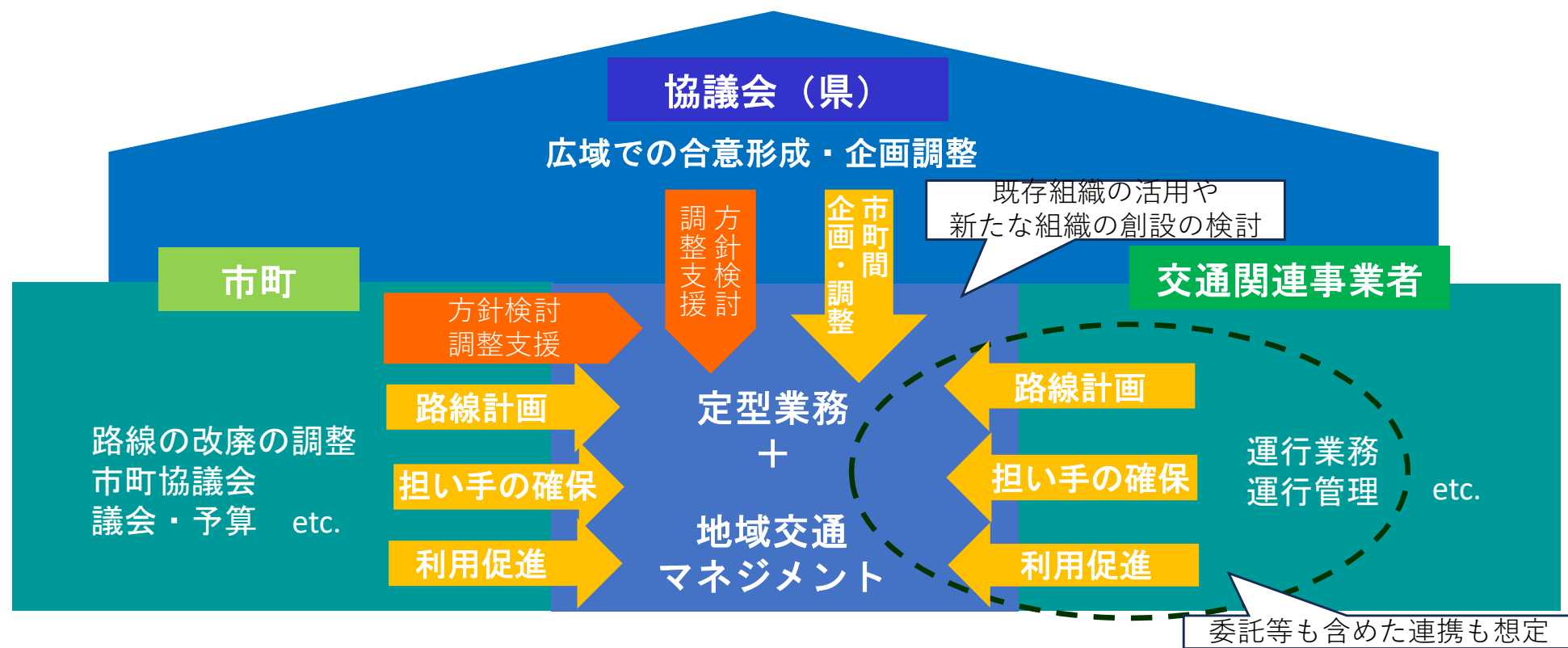
〔イメージ図〕



IV . 広域運営体制づくりの検討（今後の取組）

- 公共交通協議会・自治体による合意形成や調整機能によるバックアップを続けながら、各市町の定型的業務に加えて、路線計画、利用促進、担い手確保などの業務の連携・集約に向けた検討を進めていく
- 引き続き、協議会WGを活用して、市町や関係者との間で、現実の業務実態に即し、屋上屋を重ねることのないよう、連携・集約に係るメリット・省力化効果の精査、受け皿組織のあり方や人材の確保・育成等の課題への対応について、認識の共有及び調整を図る
- 今後も、復旧・復興のプロセスを通して、まちづくりや人口動態など地域の状況が大きく変化することが想定され、地域交通や運営のあり方も影響を受けざるを得ないことから、状況変化を見据えた体制づくりが重要

将来的な広域運営体制のイメージ



ご清聴ありがとうございました