

# 第4回 羽咋市地域公共交通協議会 資料

令和3年3月  
羽咋市



## 目次

I. 地域公共交通計画策定に向けた検討内容とスケジュール .....	1
II. 地域公共交通の現状、課題の整理 .....	2
III. 上位・関連計画の追加「第6次羽咋市総合計画」 .....	4
IV. 基本理念・基本方針・目標値 .....	7
1. 基本理念 .....	7
2. 基本方針 .....	7
3. 目標値 .....	8
参考：施策案 .....	10

# I. 地域公共交通計画策定に向けた検討内容とスケジュール

		協議会	事務局
令和 元年度	2月		3月初旬 ○各種調査実施 市民アンケート、ヒアリング ○調査取りまとめ
	3月		
令和 2年度	4月		○他近隣自治体の取組状況把握 ○法定協議会メンバー選定・依頼・委嘱 ○スケジュール検討(事務局)
	5月		
	6月		
	7月	8月法定協議会への改組 第1回協議会の開催 ・公共交通会議の発展的改組 ・策定スケジュール ・計画策定に向けての概要	7月上旬：2次募集 → 9月末交付決定通知
	8月		○公共交通アンケート調査業務仕様・入札(8/5) ○ " " 調査開始(9/1) ○ " " 調査回収完了(9月末)
	9月		
	10月		10月 入札 ○コンサル選定
	11月	12月：第2回協議会の開催 ・事業計画などに関する議論 ・地域及び公共交通の現状に関する議論(中間報告) ・地域及び公共交通の課題に関する議論(中間報告)	上位・関連計画等との整理 地域公共交通の課題の整理 市内公共交通の効率的見直し案の検討 地域公共交通計画基本方針の策定
	12月		
	1月		
	2月	1月：第3回協議会の開催 ・地域及び公共交通の現状に関する議論 ・地域及び公共交通の課題に関する議論	2月 ○課題解決のための基本的な方針・目標の案作成
3月	3月：第4回協議会の開催 ・課題解決のための基本的な方針・目標に関する議論	3月 ○計画の骨子案作成 ○推進施策・フォローアップ体制案作成	
令和 3年度	4月		【AIデマンドタクシー実証実験】 ・補助金申請→契約(システム、運行事業者) ・事業者や町会との調整 ・利用者及び事業者講習会
	5月	5月：第5回協議会の開催 ・計画の骨子案に関する議論 ・推進施策・フォローアップ体制案に関する議論	
	6月		
	7月		
	8月	9月～11月 AI デマンドタクシー実証実験 ・利用実態分析、課題洗い出し	
	9月	10月：第6回協議会の開催 ・地域公共交通計画に関する議論	11月 ○パブコメ実施
	10月		11月中旬 ○議会全員協議会報告
	11月	11月以降の実装への調整	11月末 ○計画の決定
12月	次年度予算編成への反映	12月 ○国への送付	

交付決定  
実行可能

補助金  
活用

## II. 地域公共交通の現状、課題の整理

### 地域公共交通の改善の視点1

地域公共交通を通して、市民の生活の満足度向上を目指す

### 地域公共交通の改善の視点2

利便性の向上を図りながら、経営の効率化を図る

区分	現状	課題	詳細
交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>御坊山町、島出町、千里浜町、兵庫町の一部が公共交通空白地域となっている。</li> <li>バス停 300m 圏域の人口カバー率は 74.6%、バス停 200m 圏域の 65 歳以上人口カバー率は 50.7%に留まる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的に公共交通空白地域を解消するため、既存の公共交通だけではなく、AI オンデマンド交通などの多様な交通手段の導入を検討するため、来年度運行実験を行うなど、地域公共交通を俯瞰的、総合的な視点で最適化を行う必要がある。</li> </ul>	—
公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バスとるんるんバス               <ul style="list-style-type: none"> <li>るんるんバスと路線バス富来線、羽七東線においてルートと運行時間帯が一部重複している。るんるんバスの利用者は、路線バスと一部同じ目的地を利用している。</li> </ul> </li> <li>●路線バスとスクールバス               <ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバスとして路線バスを活用することで路線バスの維持と児童・生徒の社会性の向上が図られる。</li> </ul> </li> <li>●るんるんバスと老人福祉センターバス               <ul style="list-style-type: none"> <li>老人福祉センターバス（曜日ごとに 1 地区 2 便/日、毎日羽咋駅-老人福祉センター間 4 便/日）は、地域のニーズに柔軟に対応して運行しており、比較的自宅近くまで送迎し、運行時間も短いため、るんるんバスに乗ることができない高齢者に利用されている。ーるんるんバス市内循環コース（7 便/日）でも老人福祉センターを経由しており重複している。</li> <li>老人福祉センターバスの羽咋駅-老人福祉センターのルートは、市内循環コースを除く他のるんるんバスのコースと乗り継ぎがほとんどの便でできない。</li> </ul> </li> <li>●るんるんバスと羽咋病院バス               <ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環コースを除くるんるんバスは羽咋病院を経由している。また、羽咋病院による送迎バスが羽咋駅から運行（15 便/日）しているが、運転手の確保が年々難しくなっている。</li> </ul> </li> <li>●公共交通網全体               <ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査では、平日るんるんバス利用者のうち片道が別の交通手段が 27.3%であり、うち片道が J R 七尾線利用は 13.6%、送迎は 9.1%であり、るんるんバス利用者は、るんるんバス以外の交通手段を組み合わせている。</li> <li>路線バス、るんるんバス、タクシーの公共交通全体として便利に利用でき、またどの公共交通も持続可能になることが求められている。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス、るんるんバス、老人福祉センターバス、羽咋病院バス、タクシーの役割分担の明確化と、地域公共交通全体で考えた利便性向上と効率化を図ることが必要である。</li> <li>その際、ルートや時間が重複している区間については、効率化を図る必要があるとともに、福祉的な役割が大きい交通手段については慎重に検討を行う必要がある。</li> <li>併せて、現在は経由していないが市民の利用が多い場所などへ運行することで、利便性の向上を図る。</li> <li>AI オンデマンド交通など新たな交通手段については、実験を実施しながら、地域公共交通全体のなかでの役割について精査していくことが必要である。</li> </ul>	資料①
J R 七尾線	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤになっておらず、他の公共交通との乗り継ぎしづらい状況になっている。</li> <li>複線化によるスピードアップや運行本数の増加が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>七尾線は単線であり、すれ違いを考慮しなければいけないため、パターンダイヤは難しい。乗り継ぎを考慮して、路線バスやるんるんバスなどの他の公共交通のダイヤを設定することが必要である。</li> </ul>	—
J R 羽咋駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス、るんるんバス、老人福祉センターバスや羽咋病院バス等の他の公共交通の接続があまり多くなく、路線バス富来線への乗り継ぎは少し見られるものの、乗り継ぎはあまりされていない。乗り継ぎの案内もされていない。</li> <li>羽咋駅を出てからバス停までの案内がわかりづらい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点として、他の公共交通機関との乗り継ぎの利便性向上を図るとともに、乗り継ぎの案内やバス停までの分かりやすい案内が必要である。</li> </ul>	資料②
	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの設置がされておらず、高齢者や観光客などの利用が不便になっている。</li> <li>観光案内所やロッカーがなく、観光客にとってわかりづらく不便。</li> <li>夕方の時間帯にロータリーが送迎車で渋滞になり危ないときもある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の利便性を向上することが課題である。</li> <li>ロータリーの安全確保が課題である。</li> </ul>	—
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベンチを置く、屋根を設置するなどのバス待ち環境改善を求める意見がある。</li> <li>バス停の付近に屋根付きで自転車を置けるようにしてほしいとの要望がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス待ち環境の向上を検討する必要がある。</li> </ul>	—
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベンチを置く、屋根を設置するなどのバス待ち環境改善を求める意見がある。</li> <li>バス停の付近に屋根付きで自転車を置けるようにしてほしいとの要望がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス待ち環境の向上を検討する必要がある。</li> </ul>	—
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝夕の通学利用が多く、昼間の時間帯の利用が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線維持のために、昼間の時間帯の利用促進が必要である。</li> </ul>	—

区分	現状	課題	詳細
るんるんバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物施設が多く立地している市道 286 号線沿線（鶴多町～石野町）への直行を求める希望が多くみられる。買物希望時間帯は午前中である。</li> <li>・老人福祉センターへの直行を求めている意見がある。</li> <li>・市内循環コースと乗り継ぎ時間が長く、まちなかへのアクセスが不便になっているコースがある。（粟ノ保コース、余喜・鹿島路・越路野コース・神子原コース）</li> <li>・利用者は高齢者が多く足腰が弱い方もいるため、バス停までが遠い、羽咋駅での乗り継ぎが不便であるという意見がある。</li> <li>・利用者は高齢者が多くトイレに不安がある方もいるため、所要時間が長いという意見がある。</li> <li>・運行便数を多くしてほしいという意見がある。</li> <li>・行きと帰りの利用者数に差があり、行きに比べ帰りの利用が少ない路線（粟ノ保コース、余喜・鹿島路・越路野コース、西北台コース）がある。帰りはるんるんバスを利用できていないことが想定される。（※参考：アンケート調査では、平日るんるんバス利用者のうち片道が別の交通手段が 27.3%であり、うち片道がJR利用は 13.6%、送迎は 9.1%である。）</li> <li>・るんるんバス利用の移動者の移動の困りごとは、「使いたい時間にバスが走っていない」、「鉄道との乗り継ぎが悪い」、「バス停が家の近くにない」の意見が多い。</li> <li>・一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤではないため、利用者にとってわかりづらく覚えづらい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各公共交通の役割分担を明確にした上で、以下の視点で検討を行う必要がある。</li> <li>①買物施設や老人福祉センターなどへのアクセス性向上</li> <li>②JR七尾線・路線バスとの連携や乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>③市内循環コースと他のるんるんバスのルートの乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>④デマンドタクシーなど、るんるんバス以外の方法での運行の検討を行う</li> <li>⑤利用者にとって使いやすくわかりやすいコースやダイヤを検討</li> </ul>	資料③
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者にとって乗り降りしづらい車両となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者に配慮した車両・運行方法を検討する必要がある。</li> </ul>	—
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・態度が悪い・運転の荒い運転手がいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進を図るうえで人材育成が必要である。</li> </ul>	—
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手の高齢化に伴い、今後の事業継続のためには運転手が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスやタクシーなどの他の公共交通の資源を活用することを検討する必要がある。</li> </ul>	—
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送人員数の減少がみられる。</li> <li>・タクシー券の補助を受けている方が、以前に比べ給付枚数が半分程度に減ってしまい困っているという意見がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーを含む公共交通全体での利用促進を図ることが課題である。</li> </ul>	—
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォンへの情報提供が求められている。</li> <li>・「そろそろ公共交通を利用しないと」と思った人が、情報を得られるようにする。</li> <li>・路線バス・るんるんバスのバス停の時刻表では、地域のことを知らない方、バスを利用したことがない方には、どこに行くのかがわかりづらい。</li> <li>・るんるんバスの市内循環コースと他のるんるんバスのコースとの乗り継ぎの情報がわかりやすく提供されていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルート、便利な使い方、乗り継ぎ案内などが整理して情報提供することが必要である。</li> <li>・情報がすぐに得られるような工夫が必要である。</li> </ul>	—
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通と保育園・老人会・施設などが連携して、双方の利益になるような連携が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の団体と連携を図り、双方の利用促進につなげる必要がある。</li> </ul>	—
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況や収支状況など、「公共交通だより」など広報で情報を提供していくことが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報などで公共交通に係る情報を提供することが必要である。</li> </ul>	—
道路空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広い歩道と街灯の整備、バス停近くの横断歩道の信号機設置等、通学路の安全確保が必要。</li> <li>・運転免許を返納した高齢者が、自転車で安心して走れる道路の整備が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全確保に向けて、整備を検討する必要がある。</li> </ul>	—
まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽咋駅周辺の賑わい創出のため、JR羽咋駅周辺（旧マルシェ跡地）の整備を令和 6 年度完了に向けて進めている。</li> <li>・地域公共交通を利用しながら歩ける環境の整備を進めるため、無人バスの実証実験、ウォーキングイベントの開催やウォーキングアプリの導入が検討されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽咋駅周辺整備が完了する令和 6 年度を見据えた、地域公共交通計画を検討する必要がある。</li> <li>・無人バスの実証実験の検討を進めるとともに、ウォーキングイベントなどの市民のお出かけ促進のための取り組みとの連携を図ることが課題。</li> </ul>	—
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通運行維持にかかる負担額が増加傾向である。また、路線バス運行事業より、新型コロナウイルス感染拡大に伴う減収により、補助拡大の要望があり、今後更なる負担額増加が想定される。</li> <li>・全般として、公共交通の利用者数の減少がみられ、公共交通の利用状況は路線バス 5.4%、るんるんバス 4.0%に留まる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的で、多くの方に利用していただく公共交通網が必要である。</li> </ul>	—

### III. 上位・関連計画の差替え「第6次羽咋市総合計画」

- ・現在、令和3年3月の策定を目指し第6次羽咋市総合計画（計画期間:令和3年度～令和12年度）が検討中であり、素案が公表された。
- ・まちづくりの基本を「ひとづくり」とし、羽咋市のことを思い、羽咋市のために主体的・積極的に活動し、新しい羽咋市を創造しようという志を持った人「はくいびと」を育てることを最重要と捉え、5つの「ひと・まちづくりの基本目標」に基づき、施策を設定している。
- ・また、5つの「ひと・まちづくりの基本目標」を支える仕組みとして、人口減少社会に適応するため、AI（人工知能）やIoT（モノのインターネット）などの活用によるデジタル化を進め、市民サービスの向上や行政事務の効率化を図ることとしている。

基本目標3 希望を持ち、助け合い、活躍できる ひと・まちづくり

#### 2. 超高齢社会への対応充実

##### ●現況と課題

##### ・生きがいづくりと社会参加の促進

高齢者が健康で生きがいを持って日常生活を送ることができるように、老人クラブの活動支援や老人福祉センター機能の充実などにより、外出機会を増やし、閉じこもり防止に努めることが求められている。

高齢者が培ってきた経験や技術などを地域の中に活かしていく仕組みづくりや、運転免許証を返納した高齢者が社会参加できるよう、公共交通機関の充実をはじめ、生活の利便性向上を図っていく必要がある。

##### ・健康づくりや介護予防の総合的な推進

##### ・介護支援体制の充実

##### ・地域支えあい活動の推進

##### ●施策の方針

##### ・生きがいづくりと社会参加を促進します

【施策の内容】生きがいづくりと社会参加の促進

##### 地域公共交通の充実

##### ・健康づくりや介護予防を総合的に推進します

##### ・介護支援体制の充実に努めます

##### ・地域の支えあい活動を推進します



基本目標 4 多様な交流と賑わいあふれる ひと・まちづくり

3. まちなかの都市機能の充実による賑わい創出

●現況と課題

- ・コンパクトシティの推進
- ・羽咋駅周辺整備の推進
- ・新たな時代に対応した地域公共交通の確保

人口減少や自家用車の普及に伴う公共交通利用減少により、公共交通サービスの利便性の低下が懸念されている。

公共交通の利便性の向上を図るため、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの再構築が必要とされている。

ライフスタイルの変化など、多様なニーズに対応する新たな交通移動手段の導入が求められている。

●施策の方針

- ・コンパクトシティの推進に努めます
- ・羽咋駅周辺整備の推進に努めます
- ・新たな時代に対応した地域公共交通の確保に努めます

【施策の内容】多様なニーズに対応した地域公共交通の確保

地域公共交通計画の作成

デマンドバスや MaaS などの新技術導入

新技術導入のための実証実験

地域公共交通の連携・サービス統合

●成果の目標

- ・居住誘導区域の人口密度 31.3 人（R 元年度） → 31.4 人（令和 6 年度）
- ・公共交通利用者数 839,333 人（R 元年度） → 851,000 人（令和 6 年度）

基本目標 4 多様な交流と賑わいあふれる ひと・まちづくり

5. 多彩な交流の推進

●現況と課題

- ・ニーズを「捉え」「創る」交流
- ・交通新時代の到来

平成 27 年 3 月の北陸新幹線金沢開業で、首都圏・信越圏との間に高速大量輸送の公共交通網が整備されたことを受け、本市の日帰りおよび宿泊の観光客数が、令和元年には約 1.5 倍となるなど、のと里山海道無料化や北陸新幹線の開業効果が本市にも波及していると考えられる。2024 年には北陸新幹線敦賀延伸が予定されており、新幹線開業の効果を継続させるとともに、さらなる波及効果につなげる取り組みが必要とされている。

国道 159 号羽咋道路および国道 415 号羽咋バイパスの整備が進み、鉄道やのと里山海道とも併せ東西南北の交通手段が多様化してきているため、広域的な連携による取り組みが求められている。

●施策の方針

- ・交流の拡大を推進します
- ・交通新時代への対応を進めます

【施策の内容】交通新時代に向けた対応

北陸新幹線の利用者誘導を目標とした施策の推進

道の駅および直売所を活用した施策の推進

鉄道やバスなど二次交通の充実と新たなモビリティ導入

- ・継続した情報発信に取り組みます



基本目標 5 学びと安心を高め合う ひと・まちづくり

6. 交通安全と防犯意識の向上

●現況と課題

・交通安全対策の推進

運転に不安のある高齢者には運転免許証の返納を勧めています。公共交通網の見直しや充実により、生活の足を確保し、返納しても安心して暮らせる体制づくりが必要です。

・防犯の見守りと防犯意識の高揚

●施策の方針

・交通安全対策を推進します

【施策の内容】地域公共交通の最適化

路線バスの運行支援

・防犯の見守りと防犯意識の高揚に努めます

●成果指標

・運転免許証返納件数 63人（R元年度） → 100人（令和6年度）

【5つの基本目標を支える仕組み】

～共創による「ひと・まちづくり」と新技術による市民サービスの向上～

将来都市像にも掲げたように、まちづくりの基本はひとづくりであり、いろいろな分野のいろいろな場面で、主体的、積極的にチャレンジしようとする市民を支援し、共創する社会を実現します。

また、人口減少社会に適応するため、AI（人工知能）やIoT（モノのインターネット）などの活用によるデジタル化を進め、市民サービスの向上や行政事務の高効率化を図ります。

そして、これからの地域を支える職員の人材育成と行政運営の最適化を図り、質の高いサービスの提供を進めるとともに、周辺自治体等との連携などにより地域の維持・活性化を図ります。

## IV. 基本理念・基本方針・目標値

### 1. 基本理念

#### 市民が育み、ともに創る、安全・快適・持続可能な地域公共交通

- ・羽咋市では、まちづくりの基本はひとつづくりであり、いろいろな分野のさまざまな場面で、主体的、積極的にチャレンジしようとする市民を支援し、共創する社会を目指している。
- ・地域公共交通は、医療、福祉、商業、交通安全、教育、観光、まちづくり、地域コミュニティなど様々な分野に関係しており、市民の生活への影響は大きい。
- ・持続可能で利便性の高い地域公共交通サービスの提供により、市民一人ひとりが自分の意志で移動できる機会が増え、主体的、積極的に生活することができ、より豊かな暮らしを送り続けることができる地域を目指す。

### 2. 基本方針

#### 基本方針 1

##### 地域公共交通を支え、ともに創る風土づくり

- ・地域公共交通を維持していくためには、地域で支えあい、ともに創りあげていくことが必要不可欠であり、市民による公共交通の運行等への支援や市民への情報提供及び意識の醸成を行う。
- ・福祉や観光のイベント等、まちなか活性化の取り組みと地域公共交通を連携させ、誰もが気軽におでかけしたくなるような環境を整え、地域公共交通の利用と市民の生活満足度を相乗的に高める。
- ・生活者負担の軽減を目的とした助成制度の拡充や創設をし、公共交通利用者の増加を図る。

#### 基本方針 2

##### JR羽咋駅を拠点として、多様な地域公共交通を活用した持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

- ・JR七尾線、路線バス、るんるんバス、羽咋病院バス、タクシー等、市内を運行している公共交通全般を一体的に捉え、市民や観光客などの移動ニーズに応えるよう、既存の役割にこだわらず、また異なる交通手段の連携なども含めて、地域公共交通ネットワークを再編する。
- ・JR羽咋駅を拠点としたまちなかの再生を目指し、地域公共交通ネットワークを形成する。
- ・市民のニーズにあった持続可能で利便性の高い地域公共交通サービスを提供する。

#### 基本方針 3

##### AI<sup>※1</sup>などの新技術を活用した地域公共交通ネットワークやサービスを導入

- ・AI デマンドバスや自動運転の実証実験の実施、MaaS<sup>※2</sup>の導入等を行い、多様なニーズに対応する新たな交通手段の導入を目指す。
- ・利用しやすい公共交通を目指し、デジタル社会に対応した情報発信の強化を図る。

※1 AI : 「Artificial Intelligence」の略語で、学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えたコンピューターシステムのこと。

※2 MaaS : 「Mobility as a Service」の略語で、一般的には自動車や自転車、バス、電車など、さまざまな交通手段を個別の移動手段としてではなく、人々が効率よく、かつ便利に使えるサービスで新たな移動手段の概念を指す。

### 3. 目標値

#### ▶ 主体的・積極的に生活できる地域に関する目標

指標	現況値（令和元年度）	目標値（令和8年度）	評価年
鉄道やバスなどの公共交通の満足度	-0.495	0.100	令和8年度
買い物施設・福祉施設等 <sup>※1</sup> の路線バスとるんるんバス利用者数	29,385人/年	30,099人/年 <sup>※2</sup>	毎年

※1 マックスバリュ（路：石野町バス停、る：マックスバリュバス停）、あだちジョイフル店（路：羽咋中央、る：羽咋中央（中央公園）バス停）、羽咋病院（る：羽咋病院バス停）、老人福祉センター（る：老人福祉センターバス停）、ユーフォリア千里浜（る：ユーフォリア千里浜バス停）、図書館（る：コスモアイル羽咋バス停）、旧マルシェ跡地（開業後）

※2 現況値に、総合計画の目標値の公共交通利用者数 R1年 839,333人→R8年 859,755人の増加割合（+102.43%）をかけた数値

#### ▶ 地域公共交通を支え、ともに創る風土に関する目標

指標	現況値（令和元年度）	目標値（令和8年度）	評価年
公共交通利用説明会の開催回数	0回/年	5回/年	毎年
地域住民を主体とした移動支援の実施	1団体	3団体	毎年

#### ▶ 地域公共交通の利便性に関する目標

指標	現況値（令和元年度）	目標値（令和8年度）	評価年
公共交通利用者数 <sup>※3</sup>	616,115人/年	631,087人/年 <sup>※2</sup>	毎年
路線バス1便あたり乗客数	3.89人/便	3.98人/便 <sup>※2</sup>	毎年
るんるんバス1便あたり乗客数	3.32人/便	3.40人/便 <sup>※2</sup>	毎年
65歳以上免許返納者のるんるんバスフリーパス申請率 <sup>※4</sup>	70% (平成26~30年度実績)	75%	毎年
高齢者運転免許証自主返納件数 <sup>※5</sup>	63人	100人（令和6年度）	毎年

※3 鉄道（市内駅）年間乗客数、路線バス（市内区間）年間乗客数（北鉄利用者数調査より試算）、るんるんバス年間乗客数の計

※4 立地適性化計画の目標値より算出 70%（H26~30年度）→100%（R17年）

※5 総合計画の目標値より

#### ▶ JR羽咋駅の拠点性に関する目標

指標	現況値（令和元年度）	目標値（令和8年度）	評価年
公共交通の羽咋駅乗客数 <sup>※6</sup>	508,988人/年	521,356人/年 <sup>※2</sup>	毎年

※6 羽咋駅の鉄道年間乗客数、路線バス年間乗客数（北鉄能登バス調べ）、るんるんバス年間乗客数の計

▶ 地域公共交通の持続可能性に関する目標

指標	現況値（令和元年度）	目標値（令和 8 年度）	評価年
るんるんバスの収支率	8.69%	現状より改善	毎年
地域公共交通にかかる市負担額 <sup>※7</sup>	41,631 千円	現状より減少	毎年

※7 鉄道、路線バス、るんるんバス、高齢者福祉タクシー、障害者福祉タクシーの市負担額計

▶ 新技術の活用に関する目標

指標	現況値（令和元年度）	目標値（令和 8 年度）	評価年
AI デマンドバス	－	運行	令和 8 年度
無人バスの実証実験	－	実証実験完了	令和 8 年度

基本方針	施策・事業	
	既存（立：立地適性化計画、戦：総合戦略、計：総合計画）	追加案
基本方針1 地域公共交通を支え、共に創る風土づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅および直売所を活用した施策の推進（計）</li> <li>・高齢者運転免許自主返納者支援など（立）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の施設や団体、イベントと連携したお出かけ促進</li> <li>・わかりやすい情報提供</li> <li>・乗り方説明会の実施</li> <li>・生活支援協議体への支援</li> </ul>
基本方針2 JR羽咋駅を拠点として、多様な地域公共交通を活用した持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーソナルモビリティの普及促進（立）</li> <li>・<b>広域的な交通整備実現に向けての分析（戦）</b></li> <li>・地域循環バスの運行形態の見直しの検討（戦）</li> <li>・路線バスや地域循環バスのダイヤ見直しによる利用促進など（立）</li> <li>・<b>北陸新幹線の利用者誘導を目標とした施策の推進（計）</b></li> <li>・鉄道やバスなど二次交通の充実と新たなモビリティ導入（計）</li> <li>・地域公共交通の連携・サービス統合（計）</li> <li>・鉄道と路線バス及び地域循環バスの連携強化（立）</li> <li>・<b>パーク&amp;レールライド・サイクル&amp;レールライドの整備による利用促進（立）</b></li> <li>・<b>パーク&amp;バスライド・サイクル&amp;バスライドの整備による利用促進（立）</b></li> <li>・歩行者空間の整備（立）</li> <li>・<b>狭隘道路の解消など（立）</b></li> <li>・路線バスの運行支援（計）</li> <li>・地域公共交通の充実（計）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地への輸送</li> <li>・羽咋駅の利便性向上</li> <li>・羽咋駅前のロータリーの安全確保</li> <li>・バス待ち環境の向上</li> <li>・高齢者も乗りやすい車両の導入</li> </ul>
基本方針3 AI※1などの新技術を活用した地域公共交通ネットワークやサービスを導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無人バスの実証実験（立）</li> <li>・ウォーキングイベントの開催（立）</li> <li>・ウォーキングアプリの導入（立）</li> <li>・ウォーキングコースの整備（立）</li> <li>・鉄道やバスなど二次交通の充実と新たなモビリティ導入（再掲）（計）</li> <li>・デマンドバスやMaaSなどの新技術導入（計）</li> <li>・新技術導入のための実証実験（計）</li> </ul>	

※赤字は現在まで未検討

