

# 志賀町地域公共交通計画

令和 7 年 3 月

志賀町

## 目次

1	はじめに .....	1
1-1	計画の目的 .....	1
1-2	計画の区域 .....	1
1-3	計画の期間 .....	1
2	上位・関連計画と地域公共交通計画の位置づけ .....	1
3	人口の現状 .....	2
3-1	人口減少と高齢化の現状 .....	3
3-2	人口の分布 .....	4
4	町民の公共交通の状況 .....	5
5	地域公共交通の現状と課題 .....	7
6	地域公共交通計画の基本的な方針 .....	15
7	地域公共交通計画の目標指標 .....	16
8	目標達成のための施策と事業 .....	17
9	取組施策の概要 .....	18
	基本方針1 多様な地域公共交通を再編することで効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する ..	18
	基本方針2 日々のお出かけを支える地域公共交通の利便性の向上を図る .....	25
	基本方針3 利用状況に応じた効率的な運行を行い、限られた資源の有効な活用を行う ..	26
	基本方針4 地域公共交通を利用する風土をつくる .....	27
	基本方針5 まちづくりとの連携を図る .....	30
10	計画の推進体制と進捗管理 .....	32

# 1 はじめに

## 1-1 計画の目的

志賀町では、平成30年度に志賀町地域公共交通網形成計画を策定し、コミュニティバスの改編、予約制のりあい交通の導入、周知活動等に取り組んできました。しかし、志賀町の公共交通利用者は減少の一途を辿り、運行に係る経費も増大しています。限られた財源の中で現在の公共交通の利便性や効率性の向上を図るとともに、令和6年能登半島地震からの復興に向けたまちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築するため、地域公共交通網形成計画に引き続き地域公共交通計画の策定を行います。

## 1-2 計画の区域

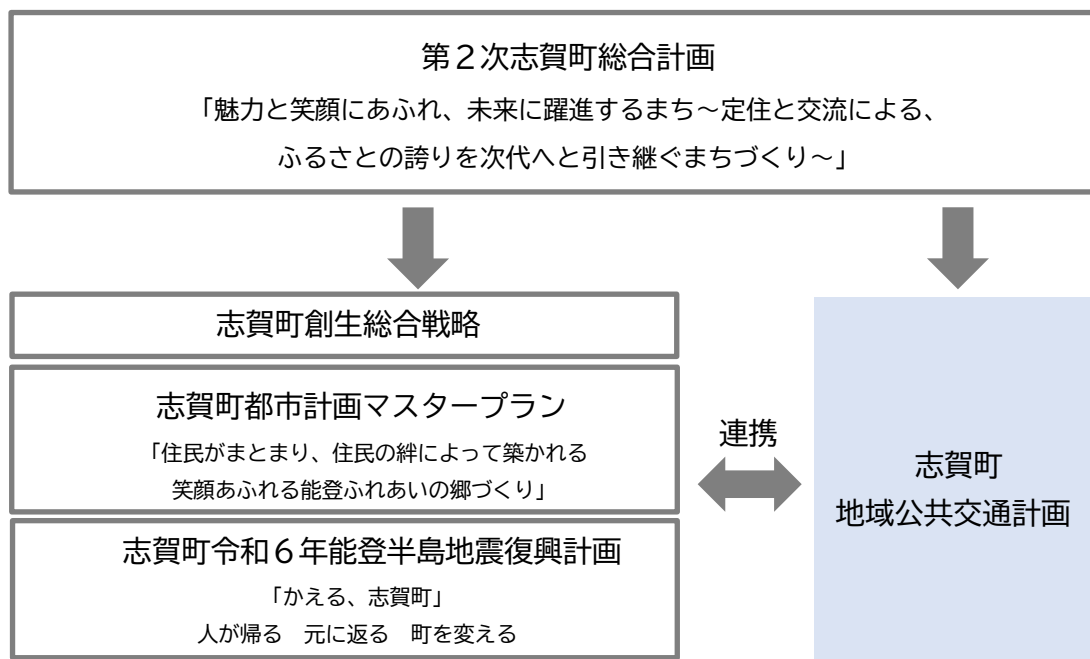
志賀町全域とします。

## 1-3 計画の期間

令和7年度から令和11年度までの5年間とします。

# 2 上位・関連計画と地域公共交通計画の位置づけ

地域公共交通計画は、本町のまちづくりの総合的指針である「第2次志賀町総合計画」（2017～2026年度）を上位計画とし、まちづくり施策と一体的かつ効果的に交通施策を推進するため、「第2期志賀町創生総合戦略」（2020～2024年度）や「志賀町都市計画マスタープラン」（2014年～おおむね20年間）、「志賀町令和6年能登半島地震復興計画」（2024～2028年度）と連携を図ることとします。



第2次志賀町総合計画	
計画期間	2017年度～2026年度
将来像	魅力と笑顔にあふれ、未来に躍進するまち～定住と交流による、ふるさとの誇りを次代へと引き継ぐまちづくり～
公共交通の位置づけ	基本方針 6. 安全で美しく住みよいまちづくり 公共交通の充実を目指し、コミュニティバスと路線バスの利便性の向上、需要に応じたデマンド交通の導入の検討が示されています。

第2期志賀町創生総合戦略	
計画期間	2020年度～2024年度
目指す姿	魅力と笑顔にあふれ、未来に躍進するまち
公共交通の位置づけ	鉄道がない志賀町において、バス交通が重要な交通手段となっているとし、コミュニティバスを中心とした地域公共交通の利便性向上と利用促進を図るため、生活バス路線維持対策事業、コミュニティバス運行事業、地域公共交通活性化事業に取り組むこととしています。

志賀町都市計画マスタープラン	
計画期間	2014年度～おおむね20年間
都市計画の基本理念	住民がまとまり、住民の絆によって築かれる 笑顔あふれる能登ふれあいの郷づくり
公共交通の位置づけ	都市整備方針において、公共交通の充実を目指し、コミュニティバスと路線バスの利便性の向上、需要に応じたデマンド交通の導入の検討が示されています。

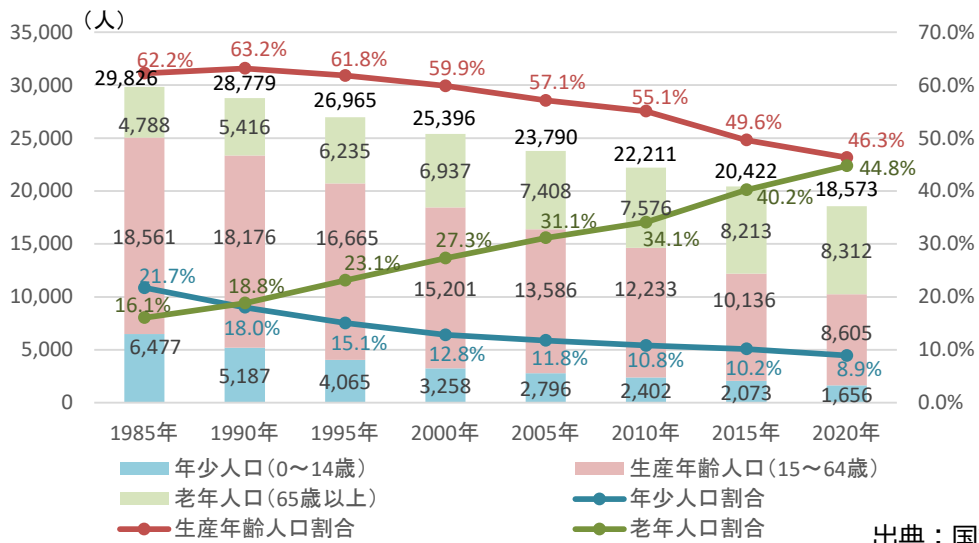
志賀町令和6年能登半島地震復興計画	
計画期間	2024年度～2028年度
計画の趣旨	令和6年1月1日に発生した能登半島地震は、死者を含む人的被害や町民の生活基盤、産業基盤などに甚大な被害を与えました。地域特性を活かし、将来にわたり持続的発展を実現させていくための「創造的復興」に向けて、基本的な方針が示されています。
復興に向けた基本理念	「かえる、志賀町」 ○人が帰る（町民に帰ってきてもらう）、○元に戻る（正常な暮らしと生業を取り戻す）、○町を変える（新しい町を創造する）
公共交通の位置づけ	施策2-（3）地域ブランド価値の向上③交通分野との連携 魅力ある自然景観や観光資源の活性化を図るため、二次交通の充実化に向けた検討を行うこととなっています。 施策4-（3） 持続可能な地域公共交通の確保 より利用者の利便性・安全性を確保し、より効率的・効果的な交通サービスの提供に向け、①A Iを活用したデマンド交通の導入と②ライドシェアの導入検討が示されています。

### 3 人口の現状

#### 3-1 人口減少と高齢化の現状

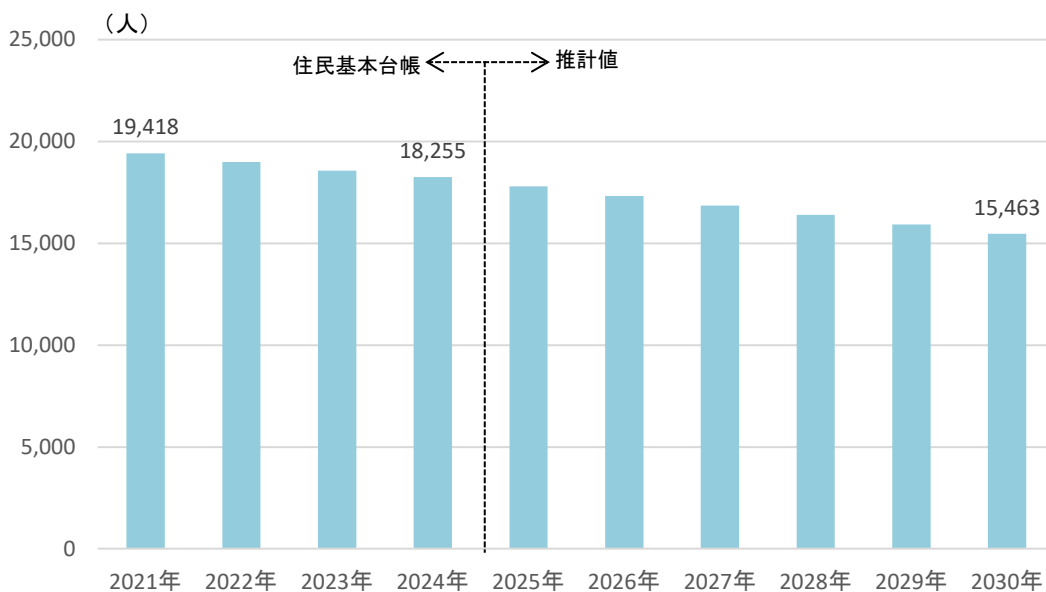
本町の総人口は減少傾向が続き、1985年から2020年の35年間で約11,300人（約38%）が減少しました。また、特に年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口が増加する傾向が続いており、少子高齢化が進んでいます。2020年では、年少人口割合が8.9%、生産年齢人口が46.3%、老年人口割合が44.8%となっています。

図 人口の推移



住民基本台帳人口は2021年（3月末時点）に19,418人、震災前の2024年（2023年12月末時点）の人口は18,255人となっております。その後、2025年以降も緩やかに人口が減少すると予想されており、2030年には15,463人になると推計されています。

図 人口の推計

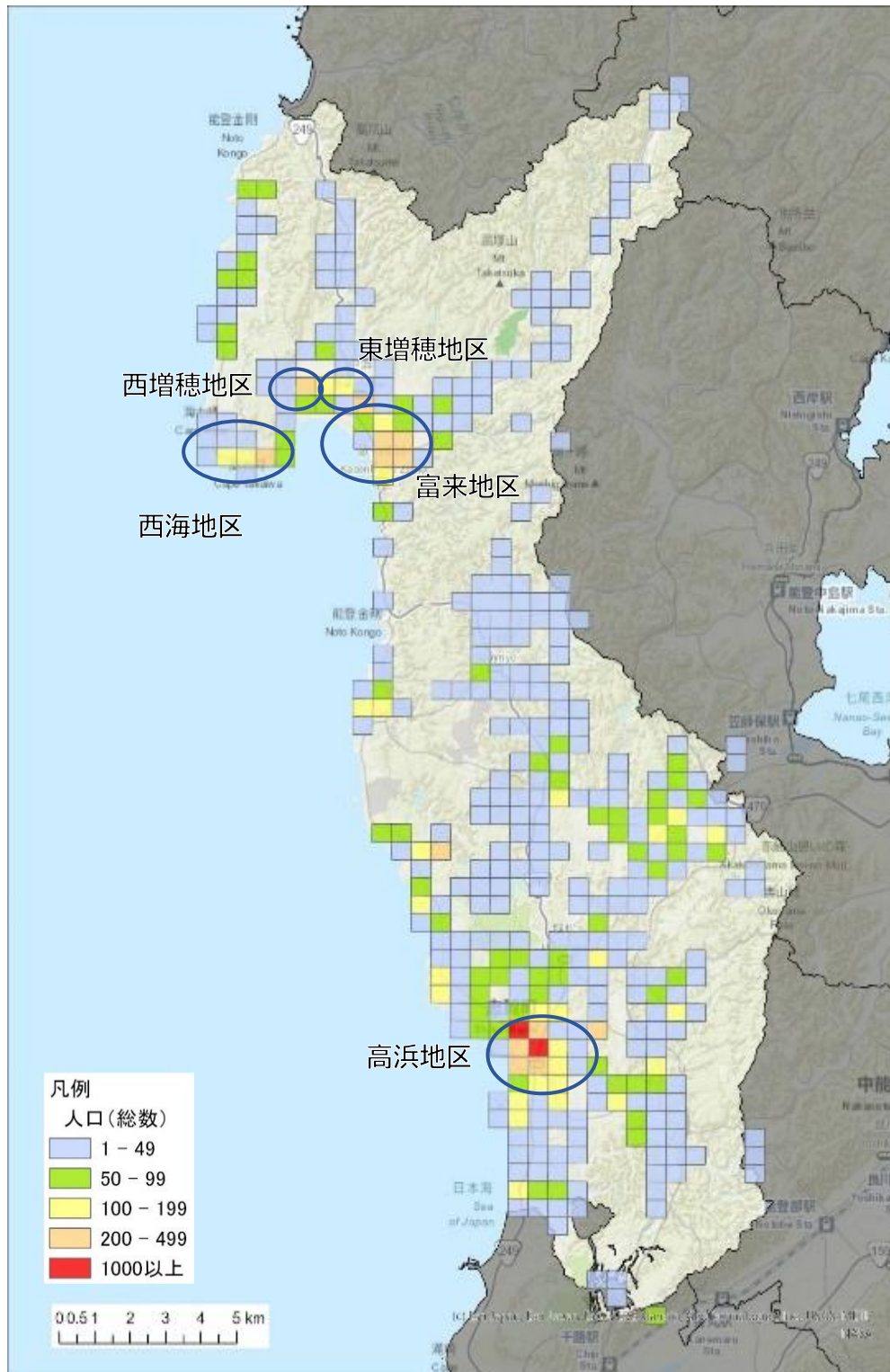


出典：2024年までは住民基本台帳（各年3月末時点であるが、2024年は地震発生前の2023年12月末時点）  
 2025年以降の推計値は令和2年志賀町人口ビジョン（改定版）を基に志賀町令和6年能登半島地震復興計画の人口の見通しを加味したもの（暫定値）

### 3-2 人口の分布

本町の総人口の500mメッシュ図をみると、志賀地域では高浜地区に1,000人以上（■）や200人以上（■）の分布がみられ、富来地域では富来地区や東増穂地区、西増穂地区、西海地区の沿岸部に200人以上（■）の分布がみられ、どちらも人口が集中しています。一方、山間部は50人未満（■）の分布がみられ、地区ごとに差がある状況です。

図 志賀町人口メッシュ図



出典：国勢調査

## 4 町内の地域公共交通の状況

町内には、路線バス4路線と、町内を運行するコミュニティバス12路線、定時定路線の予約制のりあい交通1路線が運行しており、また、町内をタクシー事業者が運行しています。

路線バスは、令和4年度までは高浜急行線（令和3年度までの富来急行線）が運行されていましたが、令和5年度より廃線となりました。

コミュニティバスは、志賀地域と富来地域それぞれにおいて、中心部と周辺部を結ぶように運行しています。令和元年10月の改編によって、富来地域では、住民の要望が多かった富来病院への通院利便性向上のため、病院の受付時間を考慮した病院利用便の運行が開始しました。志賀地域では、路線バスが撤退したため、志加浦線と加茂線が代替として他のコミュニティバスの路線より便数を多くして運行しています。

コミュニティバスが運行していたときに利用が少なかった増穂線は、平成30年から予約制のりあい交通として運行しています。

表 町内の地域公共交通

種類	路線名	区間	便数/日	運賃	
路線バス	高浜線	七尾中学校-志賀中学校	17便	—	
	富来線	羽咋駅前-富来	27便	—	
	後山線	高浜-能登部駅前	8便	—	
コミュニティバス	志賀地域	まちなか循環線(里山ルート)	西山台-高浜市街地	6便	100円
		まちなか循環線(里海ルート)	高浜市街地内	4便	100円
		まちなか循環線(志賀の郷ルート)※	志賀の郷-高浜市街地	5便	100円
		志加浦線	志加浦地区-高浜市街地	9便	100円
		加茂線	加茂地区-高浜市街地	8便	100円
		土田東回り線	土田地区-高浜市街地	4便	100円
		土田西回り線	土田地区-高浜市街地	4便	100円
		堀松・上熊野線	堀松地区・上熊野地区-高浜市街地	4便	100円
		下甘田線	下甘田地区-高浜市街地	3便	100円
	中甘田・甘田線	中甘田・甘田地区-高浜市街地	3便	100円	
	富来地域	福浦線(病院利用便含む)	福浦地区-富来市街地	4便	100円
		熊野線(病院利用便含む)	熊野地区-富来市街地	4便	100円
		稗造線(病院利用便含む)	稗造地区-富来市街地	4便	100円
		西海・西浦線(病院利用便含む)	西海・西浦地区-富来市街地	5便	100円
	予約制のりあい交通	増穂線	増穂地区-富来市街地	4便	200円

※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用

図 町内の公共交通ネットワーク図



※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用



## 5 地域公共交通の現状と課題

令和4年度（令和4年4月から令和5年3月まで）の地域公共交通の利用状況等から、以下の2つの視点に基づいて課題を挙げます。

なお、令和5年度の地域公共交通の利用状況は、令和6年1月1日に発生した能登半島地震の影響を受け、長期の運行休止期間を含むため、令和4年度の利用状況に基づくとします。

視点1 地域公共交通を通して、  
町民の生活の満足度向上を目指す

視点2 利便性の向上を図りながら、  
経営の効率化を図る

### 課題1 町内全域で効果的・効率的なネットワークを構築することが必要

●路線や便の利用者数、児童・生徒数の推移、多様な移動手段を加味しながら、町全体での効果的・効率的なネットワークを構築することが必要です。

- ・ コミュニティバスの利用者は路線によって大きく異なり、志加浦線と西海・西浦線では3人/便以上と多くなっている一方で、まちなか循環線（里海ルート）、福浦熊野病院利用便、稗造線病院利用便では1人未満/便と少なくなっています。
- ・ 便別の利用状況を見ると、便ごとに利用者のばらつきが見られます。また、便数が多い路線に利用者数が多い傾向が見られ（志加浦線、志賀の郷ルート、加茂線、西海・西浦線）、利用者が少ない路線は便数が少なく不便なためと想定されます（下甘田線、中甘田・甘田線）。
- ・ コミュニティバス12路線のうち2路線が志賀中学校の生徒の通学に利用されており、コミュニティバスの利用者数のなかでも高い割合を占めています。しかし、今後、児童・生徒数は減少することが予想されるため、コミュニティバスの利用者が大きく減少すること、現在小学生のみを輸送しているスクールバスに余裕ができるものと想定されます。
- ・ 平成30年10月から運行を開始した増穂線の予約制のりあい交通では、登録者数はコミュニティバスを常時利用していた8人よりも多くなり、利用も安定しています。

表 コミュニティバス路線別利用者数 令和4年度

地域	路線	中学生 通学利用	便数 (便) ※	年間乗車数 (人)	1便/日あたり (人/便)
志賀 地域	まちなか循環線(里山ルート)		6	3,185	1.47
	まちなか循環線(里海ルート)		4	501	0.35
	まちなか循環線(志賀の郷ルート)		5	3,597	1.99
	志加浦線	○	9	11,004	3.74
	加茂線	○	8	7,382	2.80
	土田東回り線		4	1,786	1.30
	土田西回り線		4	3,473	2.58
	堀松・上熊野線		4	3,298	2.42
	下甘田線		3	2,006	1.87
	中甘田・甘田線		3	1,171	1.09
富来 地域	福浦線		3	2,766	2.56
	熊野線		3	1,280	1.19
	福浦熊野病院利用便		1	141	0.52
	うち福浦区間		1	133	0.49
	うち熊野区間		1	8	0.03
	稗造線		3	1,363	1.28
	稗造線病院利用便		1	33	0.12
	西海・西浦線		4	5,661	4.14
	西海・西浦病院利用便		1	414	1.52
	うち西浦区間		1	183	0.82
うち西海区間		1	231	0.69	

：1便/日の利用者が3人以上、：1便/日の利用者が1人未満

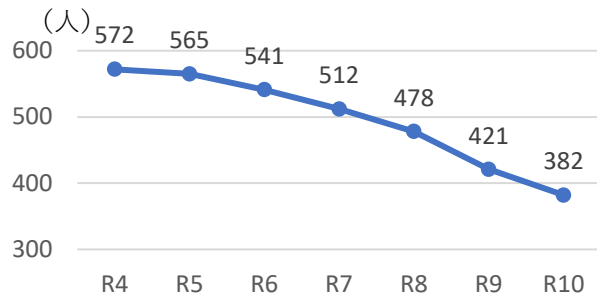
※富来地域は病院利用便を含めると最低でも1日4便が運行

表 コミュニティバス路線別便別利用者数 令和4年度

地区	路線	上り						下り				
		第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
志賀 地域	まちなか循環線(里山ルート)	4.08	0.28	0.46	0.53	0.77	2.68	-	-	-	-	-
	まちなか循環線(里海ルート)	-	0.29	0.11	0.10	0.88	-	-	-	-	-	-
	まちなか循環線(志賀の郷ルート)	-	0.64	0.95	1.96	0.83	5.56	-	-	-	-	-
	志加浦線	0.15	10.29	6.42	2.40	-	-	3.83	3.15	4.98	1.56	0.94
	加茂線	7.57	4.34	0.82	-	-	-	3.96	1.33	2.75	0.86	0.74
	土田東回り線	1.64	0.68	-	-	-	-	1.66	1.22	-	-	-
	土田西回り線	3.24	1.44	-	-	-	-	1.99	3.64	-	-	-
	堀松・上熊野線	3.44	1.82	-	-	-	-	2.19	2.23	-	-	-
	下甘田線	2.27	-	-	-	-	-	2.87	0.46	-	-	-
	中甘田・甘田線	1.67	-	-	-	-	-	1.27	0.35	-	-	-
富来 地域	福浦線	3.64	-	-	-	-	-	3.72	0.32	-	-	-
	熊野線	2.13	-	-	-	-	-	1.20	0.25	-	-	-
	福浦熊野病院利用便	0.52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	稗造線	-	2.22	-	-	-	-	1.17	0.44	-	-	-
	稗造線病院利用便	0.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	西海・西浦線	5.93	3.16	-	-	-	-	4.16	3.29	-	-	-
	西海・西浦病院利用便	1.52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

：1便/日の利用者が3人以上、：1便/日の利用者が1人未満

図 志賀地域の児童・生徒数の推計（スクールバス対象地域に限る）



出典：住民基本台帳

図 志賀地域の中学生以下の利用割合 令和3年度～令和4年度

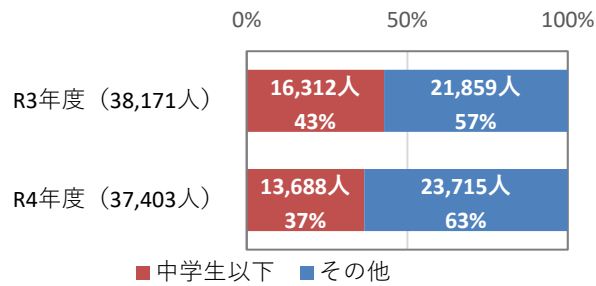
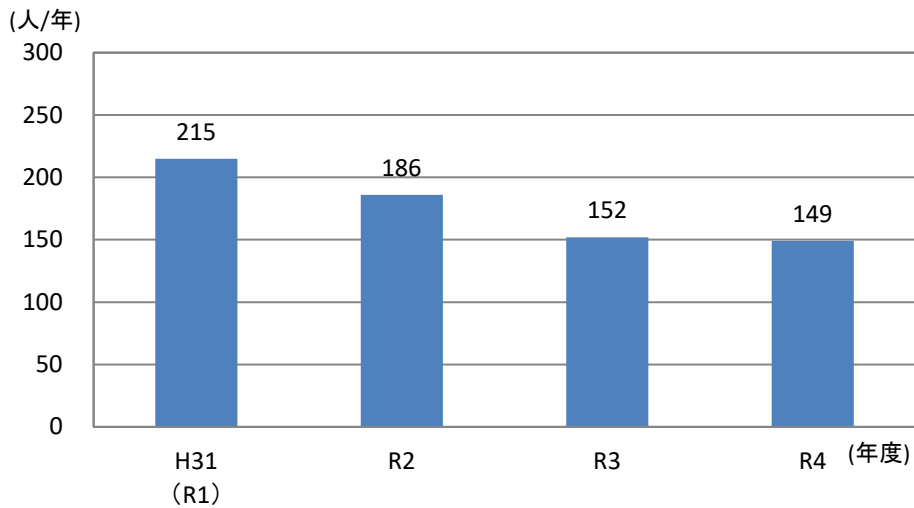


図 増穂線 予約制のりあい交通 利用者数推移



## 課題2 利便性の向上、新規利用者の獲得が必要

●地域公共交通の利用者数は減少傾向です。また、固定客の高齢化に伴い、さらに利用者数が減少することが予測されるため、利便性の向上や新たな利用者の確保が必要です。

- ・ 路線バスの利用者数（高浜線、富来線、高浜急行線、後山線）は、平成25年度から令和4年度にかけて減少傾向であり、約 84.6 人/日、29%の減少となっています。近年は、新型コロナウイルスの影響により、特に減少が著しくなっています。
- ・ コミュニティバスの利用者数は、平成25年度から令和4年度にかけて路線バスと同様に減少傾向にあり、約 25,000 人、34%の減少となっています。
- ・ 平成27年から令和2年の人口減少率は9%であり、現在運行している路線バスとコミュニティバスの利用者数の減少率はいずれも27%と大きく上回っています。
- ・ 事業者ヒアリングから、コミュニティバスの利用者の減少の理由として、固定利用している方の高齢化が挙げられており、現在利用が多い路線でも、固定客の方の利用がなくなると一気に利用者数が減ることが懸念されます。
- ・ 課題1でも記載したように、利用が少ない路線や便があり、利便性が低いことが想定されます。

図 年度毎の路線バス乗車数推移

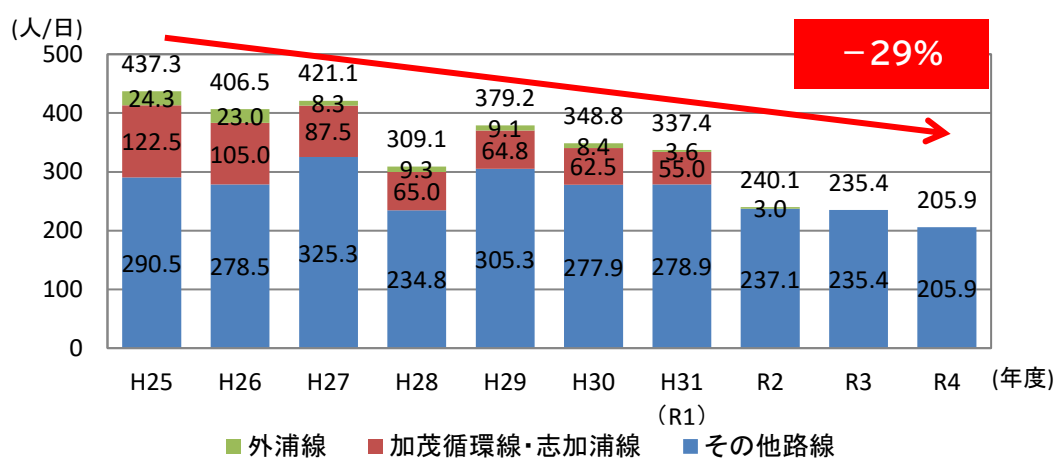
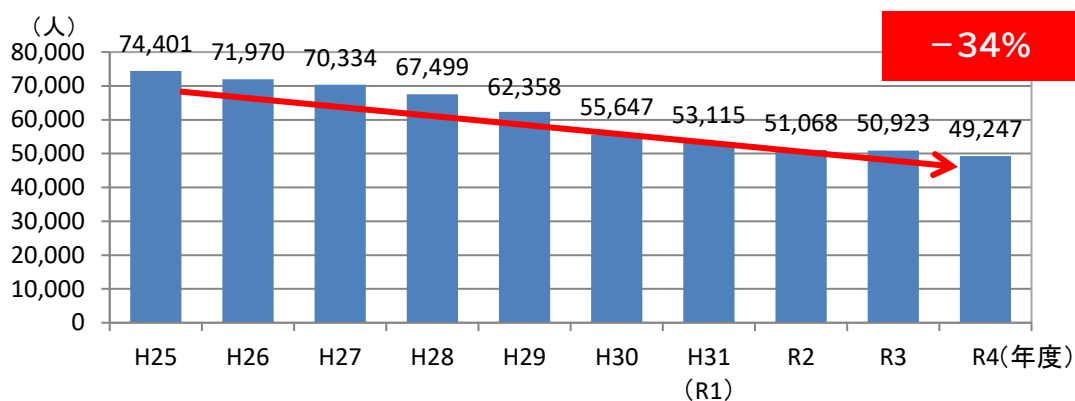


図 全路線 コミュニティバス利用者数推移

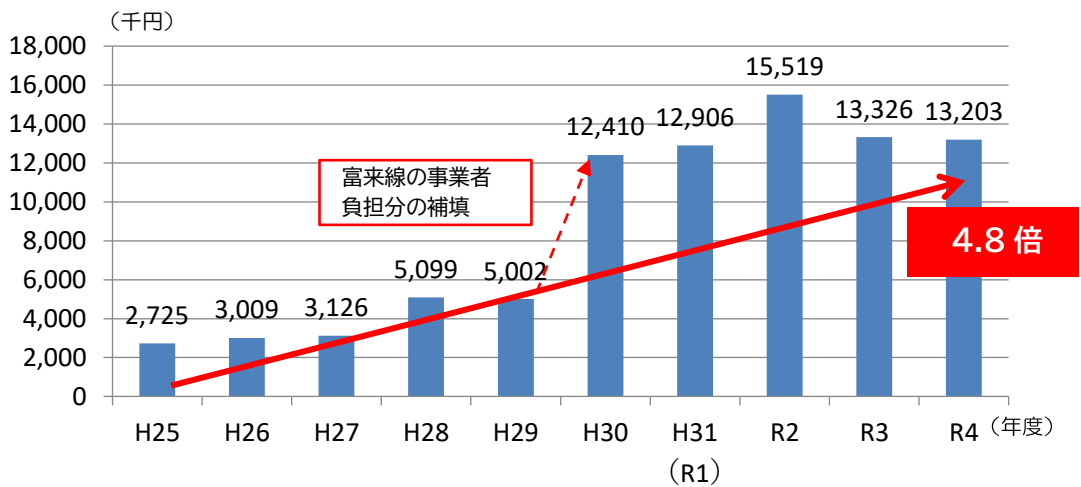


### 課題3 財政負担額増大への対応が必要

●利用者の減少や補助の負担の増加等により財政負担が増加しており、持続可能な地域公共交通の維持のための対応が必要です。

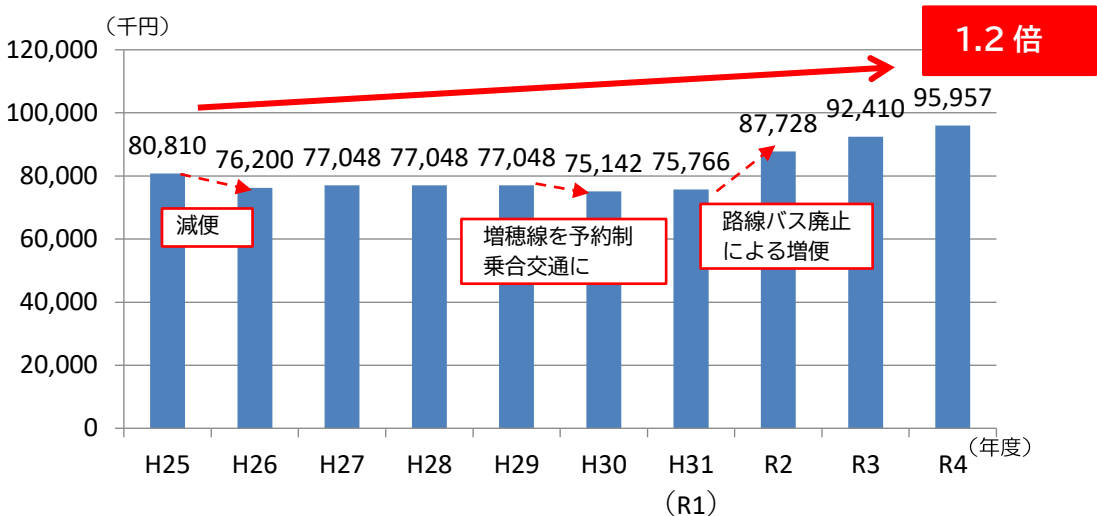
- ・ 路線バス維持のための補助は、令和4年度は約1,320万円となっています。平成25年度から令和4年度まで増加傾向であり、約1,050万円、4.8倍の増加となっています。平成30年度以降は、富来線における国庫補助路線の事業者負担分の補填したことにより、大幅に増加しています。

図 生活バス路線維持対策費補助金推移



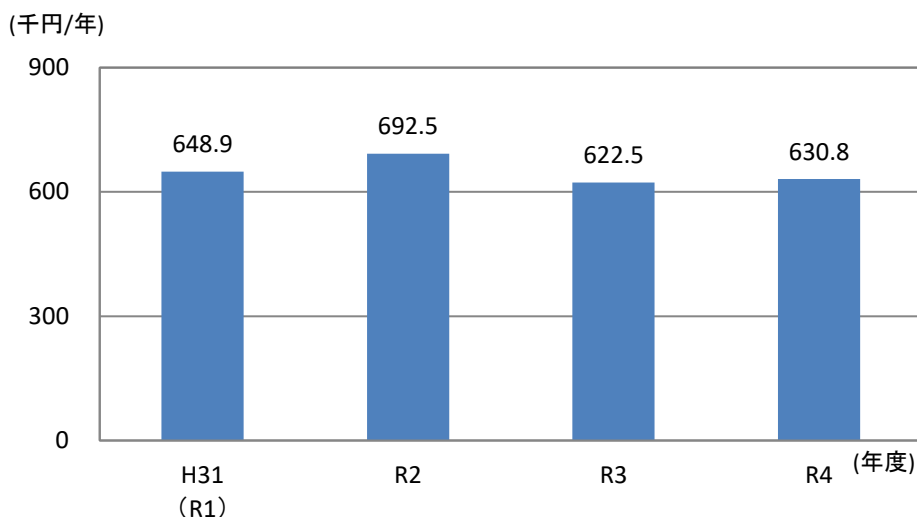
- ・ コミュニティバスの運行委託経費は、令和4年度は約9,600万円となっています。平成25年度から令和元年度までほぼ横ばいでしたが、令和元年度から令和2年度に路線バスの志加浦線と加茂循環線の廃止を受け、コミュニティバスを増便したことから、約1,200万円増加しました。平成25年度から令和4年度で、約1,510万円、約1.2倍の増加となっています。

図 コミュニティバス運行委託経費推移



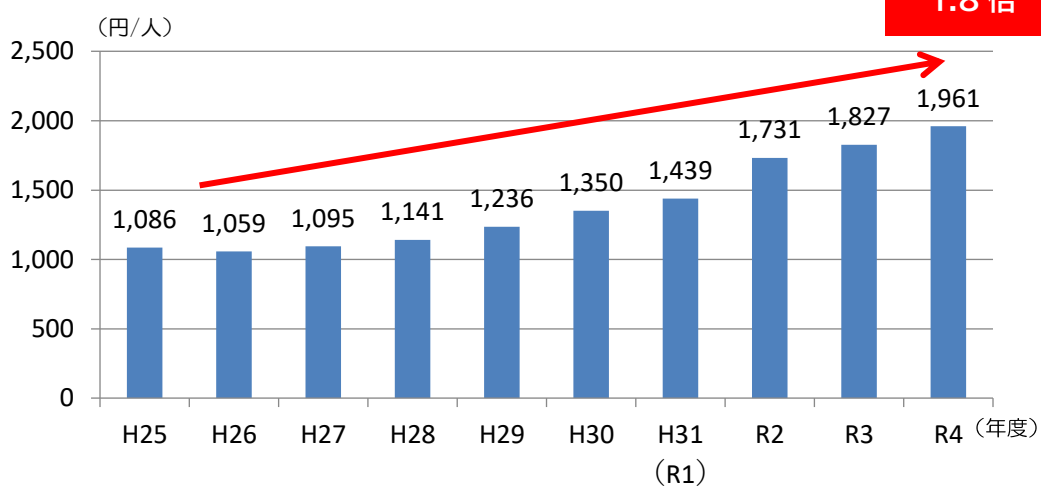
- ・ 予約制のりあい交通の運行経費は、令和4年度の1年間で 630,840 円となっています。コミュニティバスでの運行時は、年間約 380 万円かかっており、支出が抑えられています。

図 増穂線 予約制のりあい交通 運行経費推移



- ・ コミュニティバスと予約制のりあい交通の利用者1人あたりの運行経費は、令和4年度は 1,961 円/人となっています。平成25年度から平成27年度まではほぼ横ばいでしたが、平成28年度以降は増加しており、平成25年度から令和4年度で 875 円/人、約 1.8 倍の増加となっています。

図 利用者1人あたりの運行経費推移



## 課題4 将来に向けてみんなでバス利用の意識醸成が必要

●地域公共交通は利用者がいなければ成り立たないものであり、地域公共交通を維持していくためには、現在バスを利用していない人も含めて、意識してバスを利用する意識づくりが必要です。

- これまで、広報しかやしかチャンネル等を通じて、コミュニティバスの利用状況や特急バスとコミュニティバスの乗換ダイヤ及び改善箇所等について周知を図ってきたものの、利用者数は減少傾向であり、このままでは、路線の維持が難しくなることが懸念されます。

図 広報しか「地域公共交通だより」(上:2018・1月号、下:2020・9月号)

### 地域公共交通だより

その4

企画画財政課  
 ふるさと創生室  
 ☎32-9301

**コミュニティバス  
路線別概要と利用者数  
(平成28年度実績)**

昨年度のコミュニティバス1便あたりの利用者数が最も多い路線は、市街地循環線(Aコース)で8.3人、次いで、西海・西浦線(その1)の6.3人、加茂循環線の5.8人、西浦線の5.5人でした。  
 一方、最も利用の少ない路線は、増穂線の0.8人で、他の路線と比較しても極端に利用が少なくなっています。

	路線名	便数/日		運賃 (中学生以下無料)	利用者数	
		平日	日曜		年間	1便あたり
富来地域	福浦線	4便	2便	100円	3,751人	2.8人
	熊野線	3便	2便	100円	2,178人	2.1人
	稗造線	4便	2便	100円	3,215人	2.4人
	増穂線	4便	2便	100円	1,114人	0.8人
	西海・西浦線(その1)	3便		100円	6,806人	6.3人
	西海・西浦線(その2)	2便	0便	100円	2,045人	3.3人
志賀地域	西浦線	1便		100円	1,994人	5.5人
	市街地循環線(Aコース)	3便		無料	8,975人	8.3人
	市街地循環線(Bコース)	3便		無料	4,641人	4.3人
	志加浦線	4便	2便	100円	5,456人	4.0人
	土田東回り線	4便	2便	100円	4,609人	3.4人
	土田西回り線	4便	2便	100円	3,526人	2.6人
	上熊野線	4便	2便	100円	4,064人	3.0人
	加茂循環線	4便	2便	100円	7,706人	5.8人
	下甘田線	3便		100円	2,789人	2.6人
	中甘田・甘田線	4便	2便	100円	4,629人	3.5人

: 1便あたり5人以上の利用者数、 : 1便あたり3人以下の利用者数

### 地域公共交通だより

その12

企画画財政課 ふるさと創生室  
 ☎32-9301

まちなか循環線 五山ルートは北陸鉄道特急バスに接続しています

#### 高浜 ↔ 金沢

バス ターミナル

買い物や通院に  
金沢へのお出かけに便利です

**西山パーキングで接続**

運賃(片道) 100円 (中学生以下無料)

しかばす

北陸特急バス 1,230円 (小学生 670円)

北陸特急バスに関する問い合わせ  
北陸交通バス株式会社 ☎0768-22-2311

行き		戻り	
高浜バスターミナル	西山パーキング(上り)	西山パーキング(下り)	高浜バスターミナル
7:25	7:39	7:51	8:15
8:45	8:59	9:05	9:29
北陸特急バス		しかばす 高浜まちなか循環線 五山ルート	
高浜バスターミナル	西山パーキング(下り)	西山パーキング(上り)	高浜バスターミナル
14:15	15:39	15:42	15:54
16:00	17:17	17:27	17:39

のと里山街道

## 課題5 町民、交通事業者、行政の連携強化が必要

- 町民、交通事業者、行政の連携は進んできたものの、地域公共交通のみならず、商業施設、医療機関、福祉施設、学校等への相乗効果につなげるため、さらなる連携強化が必要です。
- ・ 地域公共交通の利用者の外出目的は、通院や買い物、福祉施設の利用、通学が大多数を占めるため、外出目的となる商業施設、医療機関、福祉施設や学校等の団体と連携することが必要です。また、主な利用者となる高齢者や高校生との連携も必要となります。
- ・ コミュニティバス改編を機に、老人会の「羽衣大学」での地域公共交通相談会の開催、コミュニティバスのダイヤと福祉施設の教室の開催時間を合わせる、医療機関での来院者調査等、さまざまな連携を進めてきました。また、継続して運行事業者と利用状況を共有し、問題点や課題を検討・共有してきました。

図 老人会羽衣大学での相談会の様子



図 店舗のご協力により設置されたベンチ（左：ロッキー志賀の郷店、右：どんたく高浜店）





## 6 地域公共交通計画の基本的な方針

課題を解決するため、下記の基本方針を定めます。

### 基本方針1

#### 多様な地域公共交通を再編することで効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する

- ・ 地域全体を見渡し、地域公共交通の役割分担を明確にして総合的に見直すことで、最適化を図ります。
- ・ 児童・生徒数の減少から、志賀中学校の生徒の志賀小学校のスクールバス混乗を検討します。

### 基本方針2

#### 日々のお出かけを支える地域公共交通の利便性の向上を図る

- ・ 運行時間内で利用したい時間帯に利用が可能となるA I オンデマンドシステムを使用する予約制乗合交通を導入します。
- ・ 自家用車を活用し、一般ドライバー等が乗客を運ぶライドシェアの導入の検討を行います。

### 基本方針3

#### 利用状況に応じた効率的な運行を行い、限られた資源の有効な活用を行う

- ・ 希望があった場合に運行し、その際利用客を最適な経路で運ぶA I オンデマンドシステムを使用する予約制乗合交通を導入します。

### 基本方針4

#### 地域公共交通を利用する風土をつくる

- ・ 地域公共交通のわかりやすい情報提供、利用者数や運行経費等を公開し、地域公共交通を身近に感じて利用したくなる環境をつくれます。

### 基本方針5

#### まちづくりとの連携を図る

- ・ 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、地域コミュニティ等、多岐にわたる分野に関係しています。関係する施設や団体と連携し、町全体で地域公共交通を利用して支える仕組みをつくれます。

## 7 地域公共交通計画の目標指標

基本方針の達成度を把握するため、以下の指標と目標値を設定します。

指 標	現況値（令和4年度）	目標値（令和11年度）	評価年
町内の公共交通利用者数	118,597人/年*	現状より改善	毎年

【評価方法等】志賀町が各交通事業者より利用者数データを収集し試算する。路線バス、A I デマンド予約制乗合交通の年間利用者数の合計。北鉄能登バス（株）の路線は利用者数調査より試算。

※令和4年度の路線バス（利用者数調査の日平均を年間試算。ただし、令和5年度より廃線の高浜急行線を除く、高浜線、富来線、後山線の合計値を用いた）及びコミュニティバス、予約制のりあい交通の利用者数の合計。

指 標	現況値（令和4年度）	目標値（令和11年度）	評価年
A I デマンド予約制乗合交通収支率	3.8%*	12.9%	毎年

【評価方法等】A I デマンド予約制乗合交通の運賃収入÷運行費用。

※令和4年度のコミュニティバスの収支率（コミュニティバス収入（運賃・広告）÷コミュニティバス運行委託経費）。

指 標	現況値（令和4年度）	目標値（令和11年度）	評価年
地域公共交通にかかる財政負担額	109,782千円/年*	92,100千円/年	毎年

【評価方法等】路線バスの補助とA I デマンド予約制乗合交通の業務委託費用の合計。志賀町が金額をまとめる。

※令和4年度の路線バス補助額（生活バス路線維持対策費補助金）、コミュニティバス運行委託経費及び予約制のりあい交通の運行経費の合計。

## 8 目標達成のための施策と事業

基本方針達成のための取組施策、事業及び実施主体を以下に示します。

基本方針	施策	事業	実施主体
<b>基本方針1</b> 多様な地域公共交通を再編することで効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する	1-1 ネットワーク再編に向けた公共交通の推進	①A I デマンド予約制乗合交通の導入	運行事業者、志賀町
		②志賀中学校生徒の志賀小学校スクールバス混乗	志賀町
		③広域幹線の新たな交通モードや制度の導入検討	石川県、能登地域(4市5町)
<b>基本方針2</b> 日々のお出かけを支える地域公共交通の利便性の向上を図る	2-1 新しい公共交通の導入による利便性の向上	①A I デマンド予約制乗合交通の志賀地域、富来地域への相互乗入れ	運行事業者、志賀町
		②A I デマンド予約制乗合交通の停留所の増設の検討	運行事業者、志賀町
		③A I デマンド予約制乗合交通の仮設住宅・災害公営住宅への停留所の増設	運行事業者、志賀町
		④ライドシェア導入の検討	志賀町
2-2 路線バスの利便性向上	①町民ニーズにあった路線バスの改編	運行事業者、志賀町	
	<b>基本方針3</b> 利用状況に応じた効率的な運行を行い、限られた資源の有効な活用を行う	3-1 町民の移動の効率化	①A I デマンド予約制乗合交通の導入(再掲)
3-2 中学生の移動の効率化	②志賀中学校生徒の志賀小学校スクールバス混乗(再掲)	志賀町	
	<b>基本方針4</b> 地域公共交通を利用する風土をつくる	4-1 町民へのわかりやすい情報提供	①わかりやすい案内や利用の手引きの作成
4-2 地域公共交通利用のための意識醸成		②住民説明会の開催	システム事業者
		①各種団体と連携した地域公共交通利用促進	町内施設、志賀町
②広報媒体による継続的な情報提供		志賀町	
<b>基本方針5</b> まちづくりとの連携を図る	5-1 震災復興	①A I デマンド予約制乗合交通の仮設住宅・災害公営住宅への停留所の増設(再掲)	志賀町
	5-2 観光との連携	①二次交通の充実化に向けた検討	民間事業者、運行事業者、志賀町
	5-3 商業・病院との連携	①A I デマンド予約制乗合交通の停留所の増設の検討(再掲)	商業施設、病院、運行事業者、志賀町
	5-4 民間支援の活用	①A I デマンド予約制乗合交通の車両のラッピング	民間事業者、運行事業者、志賀町

## 9 取組施策の概要

### 基本方針1 多様な地域公共交通を再編することで効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する

コミュニティバスの利用者が減少し続け、燃料費の高騰などによる運行経費が増加している中、利便性が高く、持続可能な公共交通の実現のため、定時定路線のコミュニティバスを廃止して、志賀地域内と富来地域内、そして2つの地域間を運行するA I デマンド予約制乗合交通※を令和7年4月から導入します。

町内の移動の利便性向上に配慮しながら、路線の位置づけと利用状況に基づき効率化を図るとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用することで、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。

A I デマンド予約制乗合交通は、地域内の日常的な移動を支え、広域幹線や地域拠点に接続する重要な役割を担います。また、志賀地域と富来地域を結ぶ地域幹線移動も担います。ただし、自治体や事業者の運営努力だけでは今後の路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持していく必要があります。

以下に、将来的な志賀町の地域公共交通の役割と確保・維持のための方策を示します。

※A I デマンド予約制乗合交通の詳細については、P22 に記載

表 地域公共交通の位置づけと確保・維持策

位置づけ	役割	路線名	確保・維持策
広域幹線	地域拠点から都市間の広域的な移動を支える路線	・路線バス各路線	交通事業者と連携し、需要の確保を行う
地域間幹線・支線	地域内の日常的な移動を支えるとともに、志賀地域と富来地域の地域間の移動を担う路線 地域拠点に接続	・A I デマンド予約制乗合交通	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

図 志賀町地域公共交通ネットワーク図

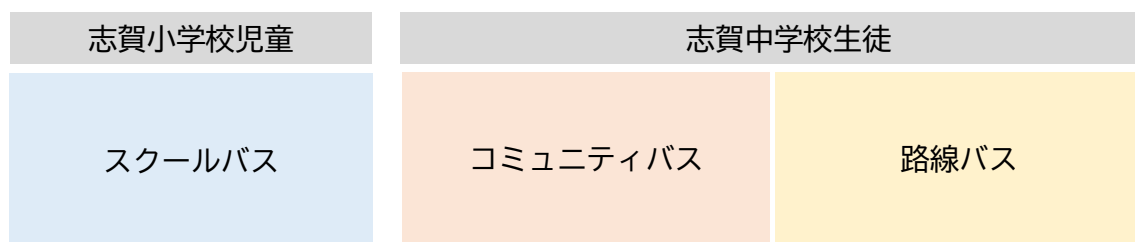


コミュニティバスを廃止してA I デマンド予約制乗合交通を導入する場合、志賀地域で現在コミュニティバスを利用して通学している志賀中学校の生徒の通学手段が課題となりますが、児童・生徒数の減少から、志賀小学校の児童を送迎しているスクールバスに余裕ができるため、コミュニティバスを利用して通学している志賀中学校の生徒が志賀小学校のスクールバスに混乗することで、志賀中学校への通学が可能となります。

なお、現在路線バスを利用して通学している志賀中学校の生徒は、変更なく路線バスで通学し、路線バスの維持を図ります。

図 志賀小学校と志賀中学校の児童・生徒の通学手段の変化

○現況



○改編後（令和7年4月より開始予定）

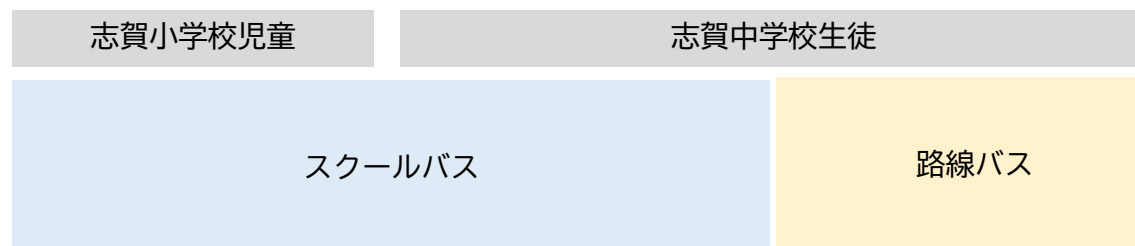
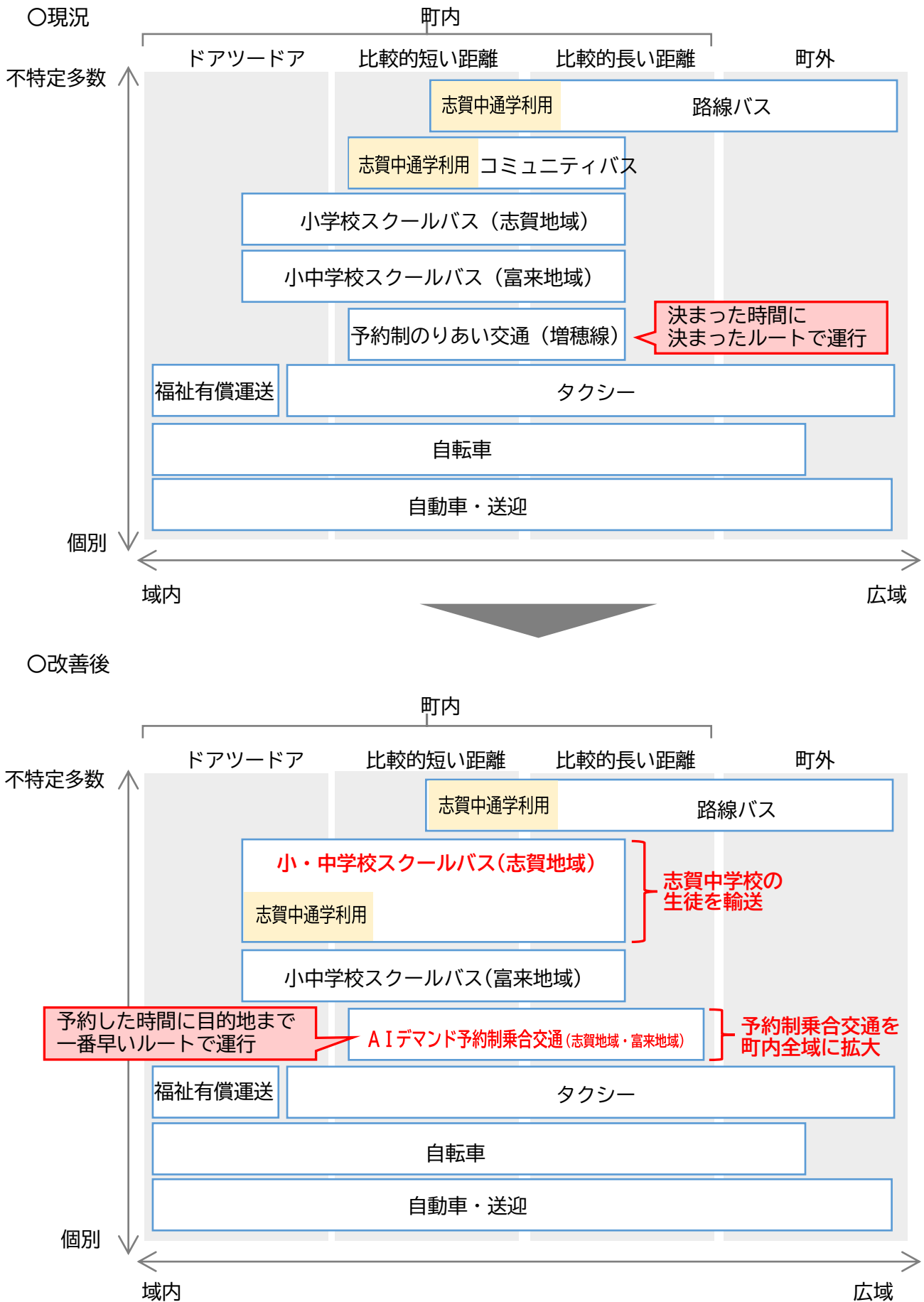


図 現況と改編後の地域公共交通ネットワークの役割分担



## 施策1-1 ネットワーク再編に向けた公共交通の推進

### 1-1-① AIデマンド予約制乗合交通の導入

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・志賀地域内、富来地域内、及び両地域間を運行するAIデマンド予約制乗合交通（道路運送法4条乗合）を導入し、各地域拠点へのアクセス性の強化と両地域への移動を可能にします。</li> <li>・予約があったときにだけ運行するため、運行の効率化が期待されます。</li> <li>・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。</li> </ul>				
	実施主体：運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施

#### ●AIデマンド予約制乗合交通とは

AIデマンド予約制乗合交通とは、利用者から乗車依頼を受付し、最適な乗合せと経路を計算し、目的地まで乗合で送迎する仕組みです。

図 AIデマンド予約制乗合交通とは

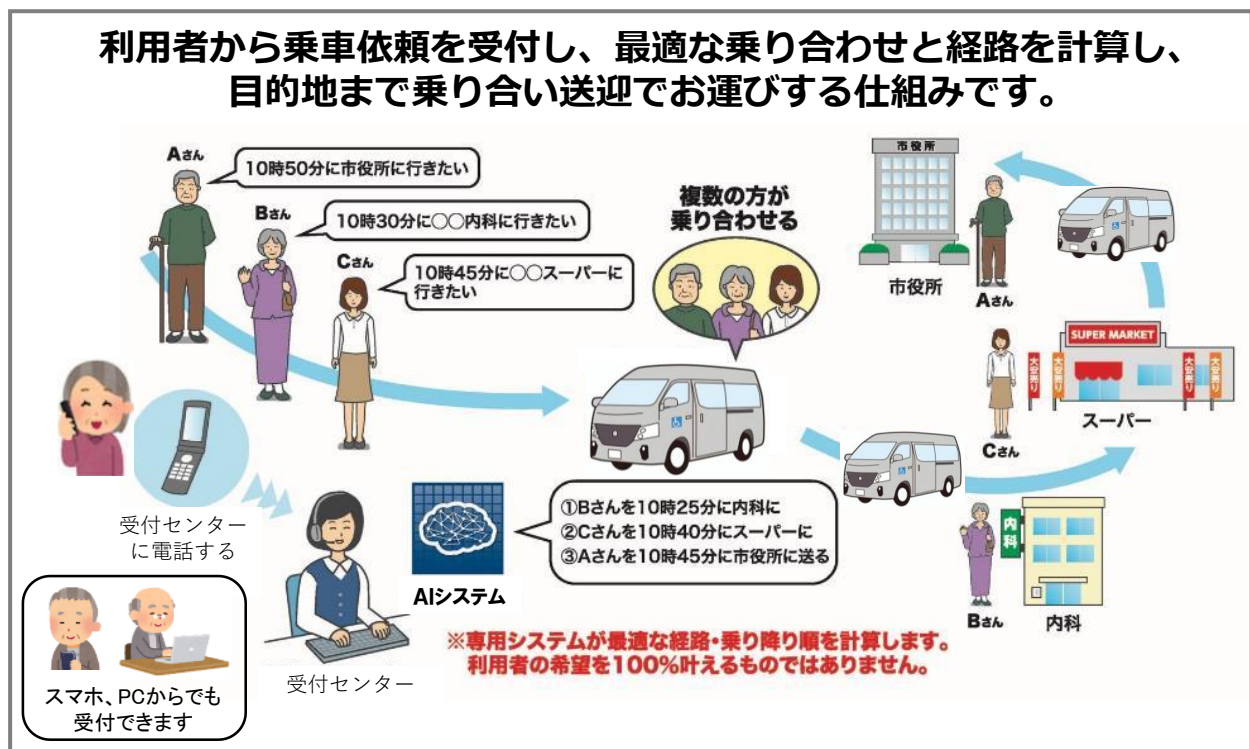




表 現在の予約制のりあい交通とA I デマンド予約制乗合交通の違い

	予約制のりあい交通（増穂線）	A I デマンド予約制乗合交通
乗降場所	コミュニティバスのバス停	コミュニティバスのバス停 ゴミステーション 等も設定可能
乗合	乗合	乗合
乗降時間	決められた時刻から選択（コミュニティバスと同様4便から選択）	予約した時刻
ルート	定路運行	A I が最適なルートを分析 状況に応じたルートを選択

昨今では、デマンド交通にA I を用いて効率的な配車を行うA I デマンド予約制乗合交通を導入する自治体が増えており、石川県内では、金沢市、津幡町、輪島市、羽咋市、加賀市で導入されています。

表 周辺自治体導入事例

自治体名	システム事業者※	運行時間	運行日	利用料金	減免等	予約締切時間
金沢市	チョイソコ	8時～15時	月～金	300円～400円	なし	1週間～30分前
津幡町	のりーと	7時～19時	平日及び土日祝 (1/1～1/2は運休)	大人200円 (小学生以下100円) 未就学児無料 (2人目から100円)	障害者100円 介護者100円	6日～0分前
輪島市 (実証運行)	SWAT Mobility	8時～16時	平日	料金は実証運行につき当面無料	なし	1週間～1時間前
羽咋市	NTTドコモ	8時～17時	平日及び土日祝 (12/29～1/3は運休)	大人300円 未就学児無料	65歳以上200円 65歳以上免許返納者100円(1年間) 障害者・妊婦無料	1週間～1時間前
加賀市	SWAT Mobility	6時半～17時半(17時半までの乗車であれば17時半を過ぎても目的地までお送りします)	平日及び土日祝 ※年中無休	1回500円 未就学児無料(座席を利用する場合は有料)	障がい者手帳等をお持ちの方、その他介添者の方250円	1週間～30分前

※システム事業者：予約配車サービスを提供している事業者

● A I デマンド予約制乗合交通運行内容案

運行内容案を以下に示します。

車両台数	志賀地域3台、富来地域2台
可能な移動	・現在のコミュニティバスと同様に志賀地域内、富来地域内の移動 ・志賀地域と富来地域の地域間の移動 ・既存のコミュニティバスのバス停間の移動
運行時間	8時30分～17時（1月1日～1月3日は運休）
予約締切時間	1週間～30分前
利用料金	200～300円で検討 参考：増穂線予約制のりあい交通 乗車一回 200円（中学生以下、障害者とその介助者無料）
使用車両	既存のハイエース通勤用車 5台
システム事業者	予約配車サービス：プロポーザル方式※により選定された事業者
運行事業者	運転手：町内の運行事業者

※複数の企業の中から最も優れた提案をした企業を契約の候補者として選定する方法

1-1-② 志賀中学校生徒の志賀小学校スクールバス混乗

事業概要	・ A I デマンド予約制乗合交通導入に際して廃止されるコミュニティバスの代替として、志賀小学校のスクールバスに志賀中学校の生徒を混乗させます。				
実施主体	志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施

1-1-③ 広域幹線の新たな交通モードや制度の導入検討

事業概要	・地域公共交通計画では、広域幹線（地域拠点から都市間の広域的な移動を支える路線）として路線バス各路線を位置づけており、今後も定住を支えるため、通学需要を担う定時定路線のバスの維持を目指します。ただし、通院や買い物等の移動需要が分散する日中の時間帯の広域幹線については、A I デマンド予約制乗合交通やライドシェア等の新たな交通モードや制度の導入の可能性を検討します。近隣市町と連携し、町の域にとらわれず生活圏を中心とする交通網を検討します。				
実施主体	石川県、能登地域（4市5町）				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	検討	検討	検討	検討	検討

## 基本方針2 日々のお出かけを支える地域公共交通の利便性の向上を図る

### 施策2-1 新しい公共交通の導入による利便性向上

2-1-① AI デマンド予約制乗合交通の志賀地域、富来地域への相互乗入れ					
事業概要	・ AI デマンド予約制乗合交通により、志賀地域と富来地域間の移動を可能にすることで、町民の移動の利便性向上を図ります。				
実施主体	運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施
2-1-② AI デマンド予約制乗合交通の停留所の増設の検討					
事業概要	・ AI デマンド予約制乗合交通導入時は、コミュニティバスの既存バス停を停留所としますが、利用状況等をみて、買い物施設や病院等、町民がよく利用する場所の停留所の増設を検討し、町民のおでかけの促進を目指します。				
実施主体	商業施設、病院、運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	検討	実施	実施	実施	実施
2-1-③ AI デマンド予約制乗合交通の仮設住宅・災害公営住宅への停留所の増設					
事業概要	・ 令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震の影響を受け、町内に仮設住宅が建設されています。既存のバス停では距離が遠く、利便性の悪い箇所については、停留所の増設を行います。また、今後建設される災害公営住宅への増設も行います。				
実施主体	運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	—	—	—
2-1-④ ライドシェア導入の検討					
事業概要	・ ライドシェアとは、バスやタクシーが不足する地域、時期、時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みです。町内での導入に向けて検討を行います。				
実施主体	志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	検討	検討	検討	実施	実施

## 施策2-2 路線バスの利便性向上

2-2-① 町民ニーズにあった路線バスの改編					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは、特に高校生にとって他市町間を移動する貴重な公共交通サービスです。町民ニーズにあった路線バスの運行に改編を行うため、町民の意見などをもとに、きめ細やかな路線バスの改編を行います。</li> </ul>				
実施主体	運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施

## 基本方針3 利用状況に応じた効率的な運行を行い、限られた資源の有効な活用を行う

### 施策3-1 町民の移動の効率化

3-1-① AI デマンド予約制乗合交通の導入（再掲）					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・志賀地域内、富来地域内、さらに両地域間を運行するAI デマンド予約制乗合交通を導入し、各地域拠点へのアクセス性の強化と両地域への移動を可能にします。</li> <li>・予約があったときにだけ運行するため、運行の効率化が期待されます。</li> <li>・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。</li> </ul>				
実施主体	運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施

### 施策3-2 中学生の移動の効率化

3-2-① 志賀中学校生徒の志賀小学校スクールバス混乗（再掲）					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AI デマンド予約制乗合交通導入に際して廃止されるコミュニティバスの代替として、志賀小学校のスクールバスに志賀中学校の生徒を混乗させます。</li> </ul>				
実施主体	志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施



4-1-② 住民説明会の開催					
事業概要	・ A I デマンド予約制乗合交通導入に際して、きめ細かく住民説明会を開催し、広く周知を図ります。				
実施主体	システム事業者				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	—	—	—	—

図 住民説明会の様子（チョイソコ資料）



## 施策4-2 地域公共交通利用のための意識醸成

4-2-① 各種団体と連携した地域公共交通利用促進					
事業概要	・ 福祉施設や公民館などと連携して、公共交通の利用の案内を行ったり、情報を提供したりします。				
実施主体	町内施設、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施

#### 4-2-② 広報媒体による継続的な情報提供

事業概要	・町民に公共交通利用への関心をもってもらうため、広報やホームページで地域公共交通の利用方法や利用者数等の情報の公表を行います。				
実施主体	志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施

図 広報しか「地域公共交通だより」(2018・1月号)



## 基本方針5 まちづくりとの連携を図る

### 施策5-1 震災復興

5-1-① AI デマンド予約制乗合交通の仮設住宅・災害公営住宅への停留所の増設（再掲）					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震の影響を受け、町内に仮設住宅が建設されています。既存のバス停では距離が遠く、利便性の悪い箇所については、停留所の増設を行います。また、今後建設される災害公営住宅への増設も行います。</li> </ul>				
実施主体	運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	—	—	—

### 施策5-2 観光との連携

5-2-① 二次交通の充実化に向けた検討					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の拠点である金沢駅や、のと里山空港から町内観光地への二次交通について、AI デマンド予約制乗合交通及びライドシェアの活用により充実化を図るとともに、サイクルツーリズムの導入も検討し、観光振興及び旅行者の利便性向上を目指します。</li> </ul>				
実施主体	民間事業者、運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	検討	検討	検討	実施	実施

### 施策5-3 商業・病院との連携

5-3-① AI デマンド予約制乗合交通の停留所の増設の検討（再掲）					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>AI デマンド予約制乗合交通導入時は、コミュニティバスの既存バス停を停留所としますが、利用状況等をみて、買い物施設や病院等、町民の方々がよく利用する場所の停留所の増設を検討し、おでかけの促進を目指します。</li> </ul>				
実施主体	商業施設、病院、運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施	実施	実施	実施	実施



## 施策5-4 民間支援の活用

5-4-① AI デマンド予約制乗合交通の車両のラッピング					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業広告などの目的で、バス全体にデザインやメッセージが描かれたバスをラッピングバスと言います。</li> <li>・AI デマンド予約制乗合交通の車両にラッピングを行い、広告収入を得ることで、持続可能な運行を目指します。また、広告を出す民間事業者のみならず、地域の企業のラッピング車両が町を走ることで、町民の公共交通への関心につながることを期待されます。</li> </ul>				
実施主体	民間事業者、運行事業者、志賀町				
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	検討	—	—	—	—

図 現在のコミュニティバスまちなか循環線のダイワハウスによるラッピング車両（ダイワハウスHPより）



## 10 計画の推進体制と進捗管理

本計画は、本町が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めます。また、公共交通施策の実施は、他分野の施策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、国や県並びに周辺市町、公共交通運行事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開します。また、住民・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域住民や町会等からの支援や協力を得て、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図るPDCAサイクルに基づき進捗を管理します。毎年、志賀町地域公共交通協議会によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価し、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

表 年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
志賀町地域公共交通協議会			①						②			
			昨年度評価・確保維持改善計				改編案検討・今年度評価					
実施事項	前年度の検証		今年度事業計画へ反映				次年度予算要求					
				今年度事業計画実施			今年度事業計画					
							中間評価					

目標や事業等の達成状況を評価するため、収集データと実施主体等は以下のとおりです。目標の数値の他に、利用者や運行事業者、システム事業者の意見も聞くことで、数値では把握しづらい課題や改善点等を把握します。

表 毎年収集する利用実績等

分類	収集データ	実施主体
路線バス	利用者数	北鉄能登バス(株)
A I デマンド予約制乗合交通	利用者数	システム事業者
	収支率	志賀町、運行事業者、システム事業者
地域公共交通にかかる町負担	地域公共交通の運行・補助費用	志賀町

表 収集する意見等

分類	収集データ	実施主体
利用者の意見	町民の意見	志賀町
運行事業者の意見	利用状況・運行上の課題や改善点	運行事業者、システム事業者