

津幡町

地域公共交通計画

2024～2028
【2025年度改訂版】



津

幡

町

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画の策定趣旨	2
2. 計画の区域	3
3. 計画の目標年次	3
4. 計画の策定体制	3
5. 計画書の構成	4
第2章 公共交通を取り巻く現況の整理	5
1. 地勢及び人口	6
2. 移動に関する現況	14
3. 町内公共交通の現況	20
4. 現況のまとめ	34
第3章 公共交通に関するニーズ把握	36
1. 町民アンケート調査概要	37
2. 調査結果のまとめ	37
第4章 関連計画の整理	39
1. 本町における上位関連計画	40
2. 国や石川県・石川中央都市圏における関連計画	46
3. 上位関連計画を踏まえた方向性	50
第5章 公共交通に関する課題整理	53
第6章 地域公共交通計画の施策体系	57
1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割	58
2. 本町における地域公共交通計画の基本方針	58
3. 施策目標値	60
4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	61
5. 公共交通網形成イメージ	63
6. 目標達成に向けた事業及び実施主体	65
第7章 計画の推進体制と進捗管理	79
1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制	80
2. 計画の進捗管理	80
3. 計画実施のための財源確保	80
参考	81
1. 策定の経緯	82
2. 委員名簿	83
3. 町民アンケート調査詳細	84

第1章 はじめに

1. 計画の策定趣旨

(1) 背景及び目的

津幡町は、県都金沢へ通じる幹線交通である鉄道などの公共交通機関を軸に、路線バス、町営バスにより構成される公共交通網が広がっており、町内小中学校への登下校や高齢者等の通院・買物に利用されています。近年、自家用車の普及と少子高齢化により、本町の公共交通機関の利用者は、特に町営バスにおいてはピーク時の平成 11 年度と比べて平成 28 年度では約 65%も減少し、平成 21 年には民間の路線バスも 1 路線が廃止になるなど、継続的な安定運営も危惧されています。

しかし、今後の人口減少や少子高齢化の進展などの社会情勢の変化に対応した移動手段の確保や、快適な居住と活発な市民活動を支える都市の重要なインフラとして、公共交通の役割はますます重要になると考えられます。

平成 25 年に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとしています。その上で、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。これに基づき、平成 26 年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（以下「活性化・再生法」という。）が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

さらに、かねてから本町の最大の懸案事項でもある、線路により分断され、ほぼ未開発である町東部地区の発展のために、町民からの要望である津幡駅東口の整備や、津幡駅-倶利伽羅駅間での新駅の設置も含め、津幡町東部地区※を中心としたまちづくりについても重点的に構想を策定しているところです。

こうした社会的な情勢と将来のまちづくりの方向性を踏まえ、公共交通の実態や将来的に見込まれる情勢を把握し、公共交通ネットワークのあり方とそれを実現する方策を示すために、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として「津幡町地域公共交通計画」を策定します。この計画に基づき、鉄道、路線バス、町営バス等の各交通機関ネットワークを面的に見直し、公共交通のサービスレベルを更なる高みへ引き上げることを目的とします。

※津幡町都市計画マスタープランにおける地域区分の南部地域のうち津幡駅から東側及び東部地域の地区

(2) 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「津幡町総合計画」に掲げる基本目標の 1 つである「快適で安全・安心を実感できるまち」を実現するための方針「住み良い都市基盤づくり」の中で施策の内容として挙げられている「公共交通の利便性向上と利用促進」を明らかにする公共交通施策の基本的計画として位置づけます。

また、本計画の作成においては、交通政策がまちづくりや観光振興、健康、福祉、環境等様々な分野と密接に関係することから、他分野の計画との整合も図ります。特に、まちづくり施策の基本的計画である、「都市計画マスタープラン」との連携が必要となります。

2. 計画の区域

計画の区域は、津幡町全域とします。

3. 計画の目標年次

計画の対象期間は、2024年度から2028年度までの5年間とし、必要に応じて随時見直します。

4. 計画の策定体制

(1) 策定主体

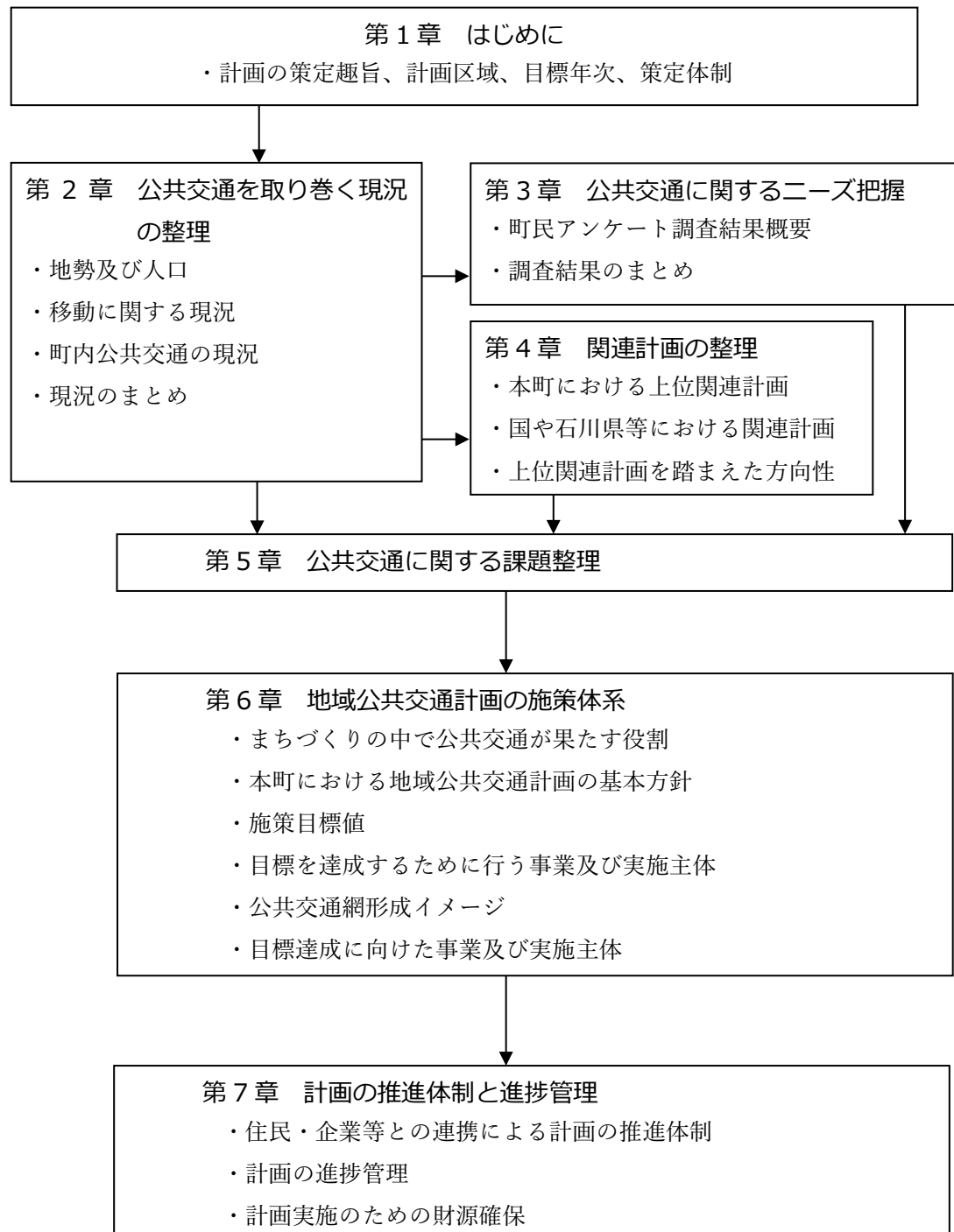
津幡町

(2) 作成及び実施主体

津幡町地域公共交通活性化協議会

5. 計画書の構成

本計画の内容及び構成は下記の通りです。



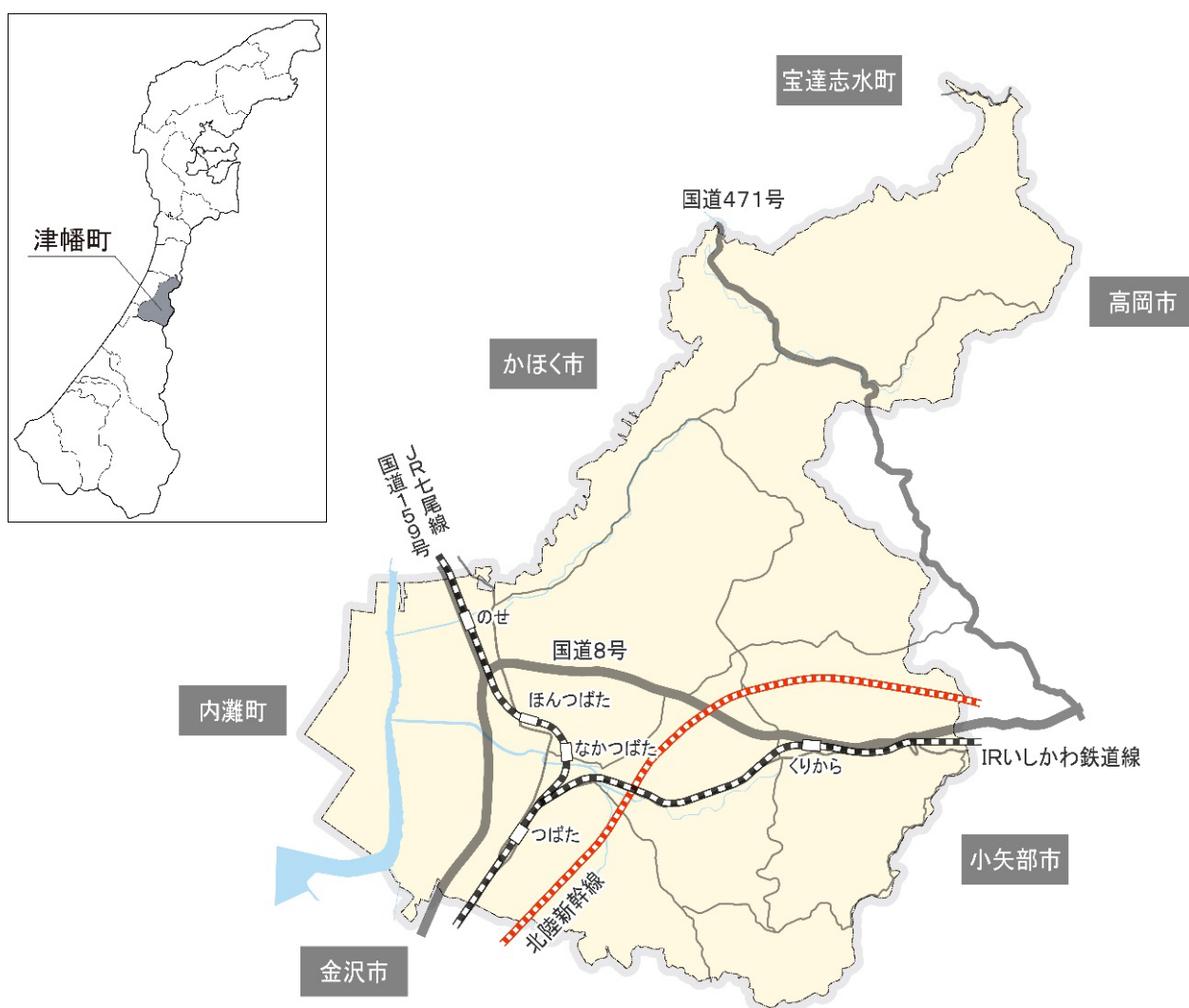
第2章 公共交通を取り巻く現況の整理

1. 地勢及び人口

(1) 地勢

本町は石川県のほぼ中央に位置し、金沢市、かほく市、内灘町、宝達志水町、富山県高岡市、小矢部市と接しており、古くから加賀・能登・越中の三国を結ぶ交通の要衝として発展してきました。また、本町は、I R いしかわ鉄道線 2 駅や J R 七尾線 3 駅を有しており、国道 8 号や国道 159 号などの主要な道路から容易にアクセスできるほか、北陸自動車道金沢東 I C、金沢森本 I C、のと里山海道白尾 I C 等にも近接しており、恵まれた交通環境にあります。

面積は 110.59km² であり、その約 3 分の 2 が豊かな緑に抱かれています。北部に河合山（標高 417m）、三国山（標高 323m）、東部に倶利伽羅山（標高 277m）や城ヶ峰などの丘陵性山地が連なり、その中に本州屈指の規模を誇る石川県森林公園があります。さらに、西部の平坦地には市街地と優良な農地が広がるほか、河北潟東部承水路には日本海側随一のコースを持つ石川県津幡漕艇競技場があります。

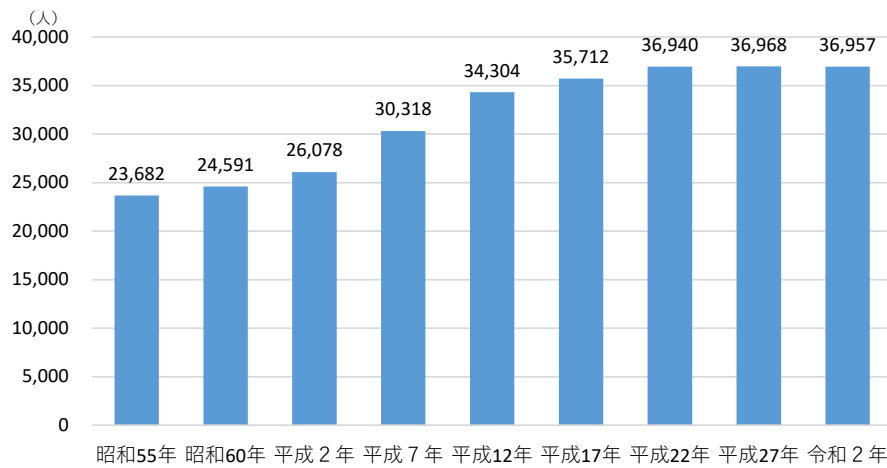


< 本町の地勢図 >

(2) 人口の推移（町全体）

① これまでの人口推移

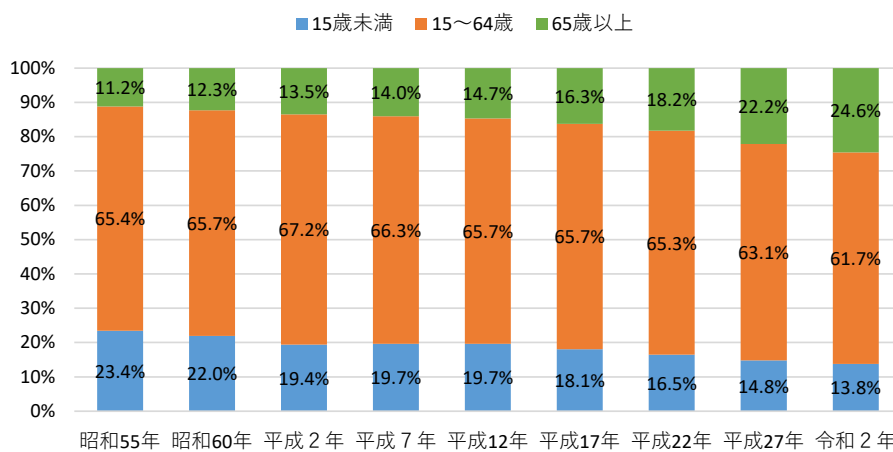
・総人口は平成27年まで増加傾向、以降は概ね同水準で推移しています。



< 総人口の推移 >

出典：国勢調査

・昭和55年以降、人口構成は高齢者割合（65歳以上）が増加し、年少人口割合（15歳未満）と生産年齢人口割合（15～64歳）が減少しています。令和2年の高齢化率は24.6%であり、石川県平均30.0%（令和2年、国勢調査）よりも低い状況にありますが、高齢化は進行しています。

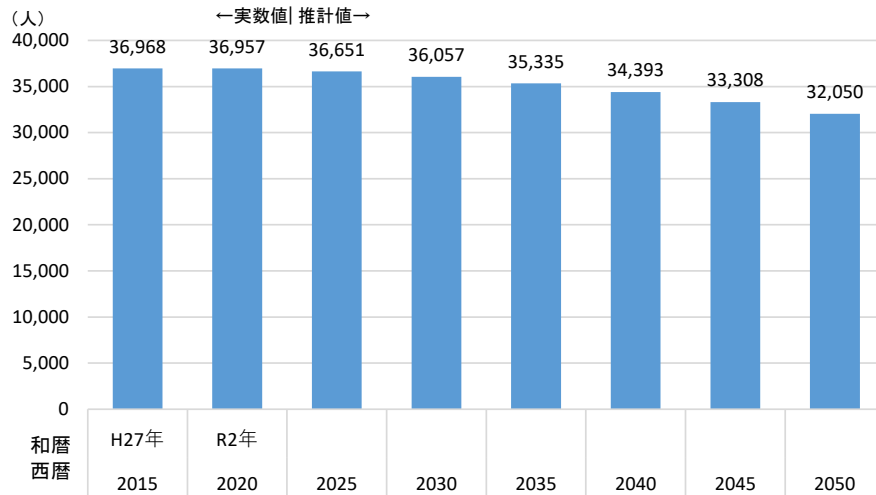


< 年齢三区分人口構成の推移 >

出典：国勢調査

② 将来人口の予測

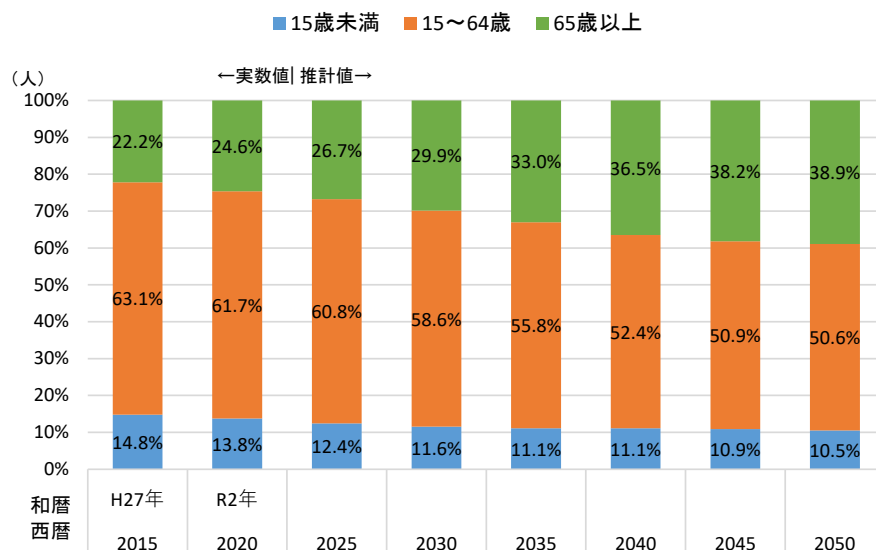
- ・総人口は、平成 27 年（国勢調査）をピークに減少が進行しており、2050 年の将来人口は 32,050 人と予測されています。



< 将来人口の推移 >

出典：日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

- ・今後も高齢化が進行し、2050 年には高齢化率が約 39%に達することが予測されています。
 - ・年少人口（15 歳未満）及び生産年齢人口（15 歳～64 歳）は減少の継続が予測されています。
- 高齢者の公共交通利用増加及び生産年齢人口が担うべき公共交通の運転手の減少が予測され、これらへの対応が今後の課題と言えます。

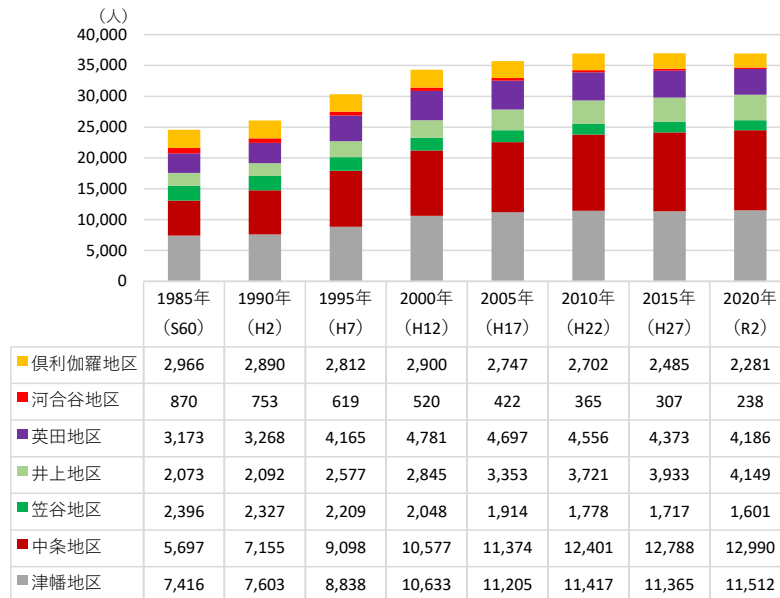


< 将来人口構成の推移 >

出典：日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

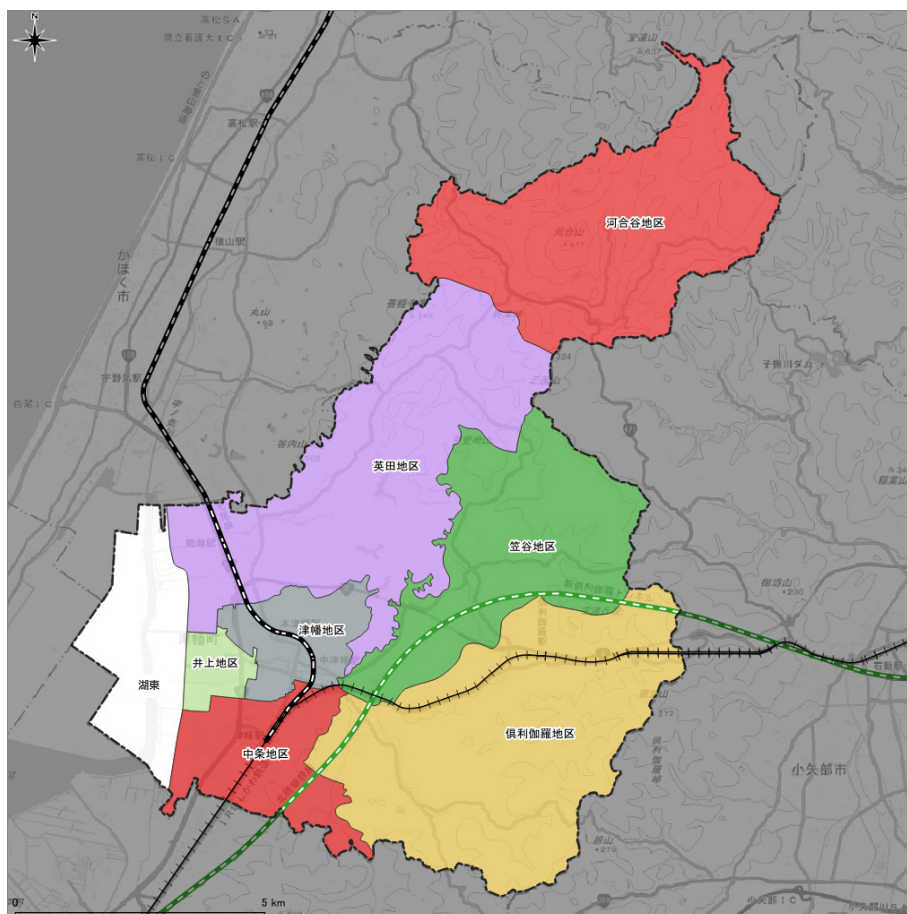
(3) 人口の推移（地区別）

- ・津幡地区、中条地区、井上地区は増加傾向にあります。
- ・英田地区は増加傾向にありましたが、直近では減少傾向にあります。
- ・倶利伽羅地区、河合谷地区、笠谷地区などの中山間地は一貫して減少傾向にあります。



< 地区別人口の推移 >

出典：国勢調査

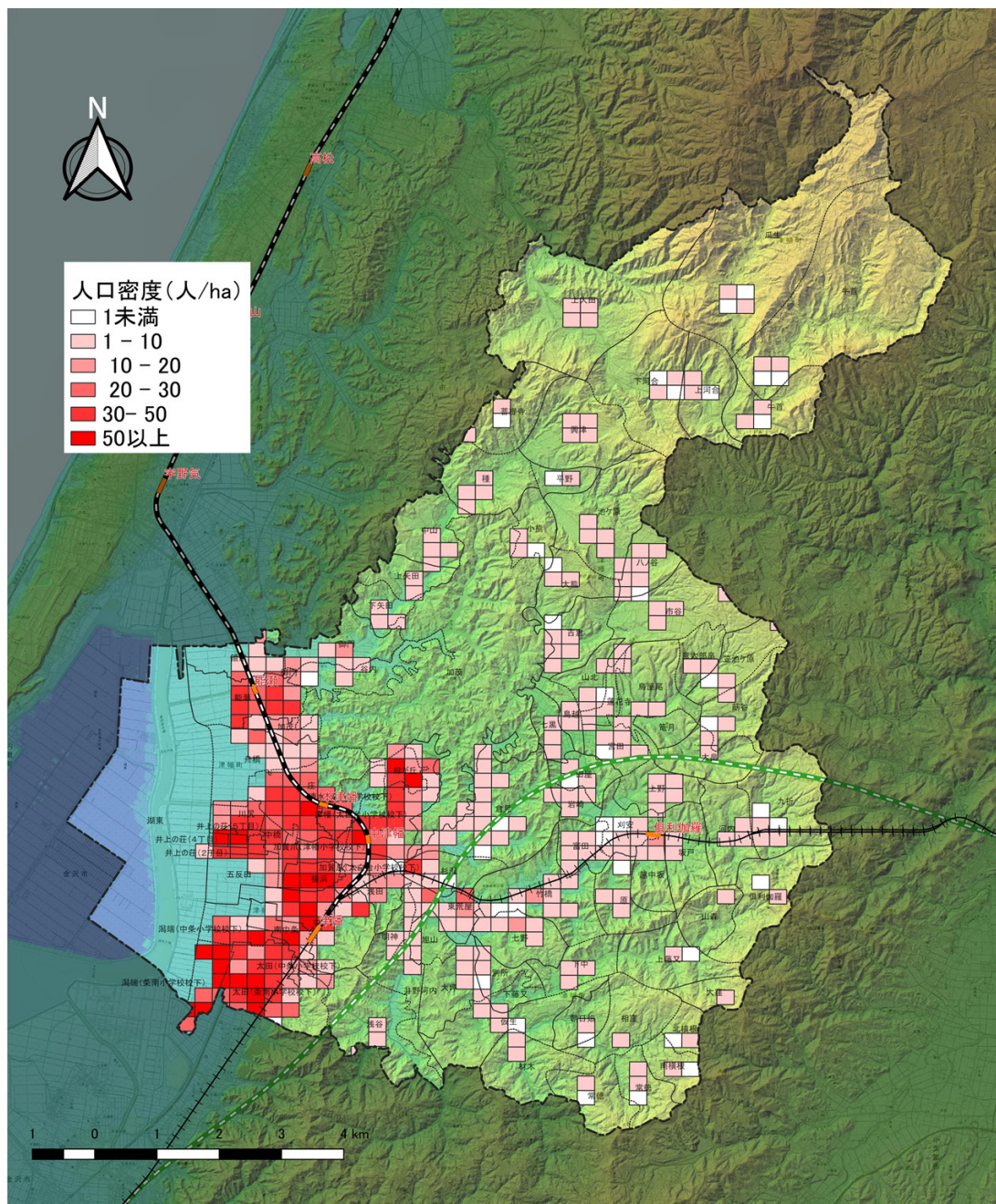


※湖東は居住者がいないため対象外

< 地区範囲 >

(4) 人口密度分布

- ・ J R ・ I R いしかわ鉄道線周辺及び以西の平野部に人口密度の高いエリアが集中しています。
- ・ その他に鉄道線沿い（津幡駅-倶利伽羅駅間）や、中山間地の谷筋に沿って人口が分布しています。

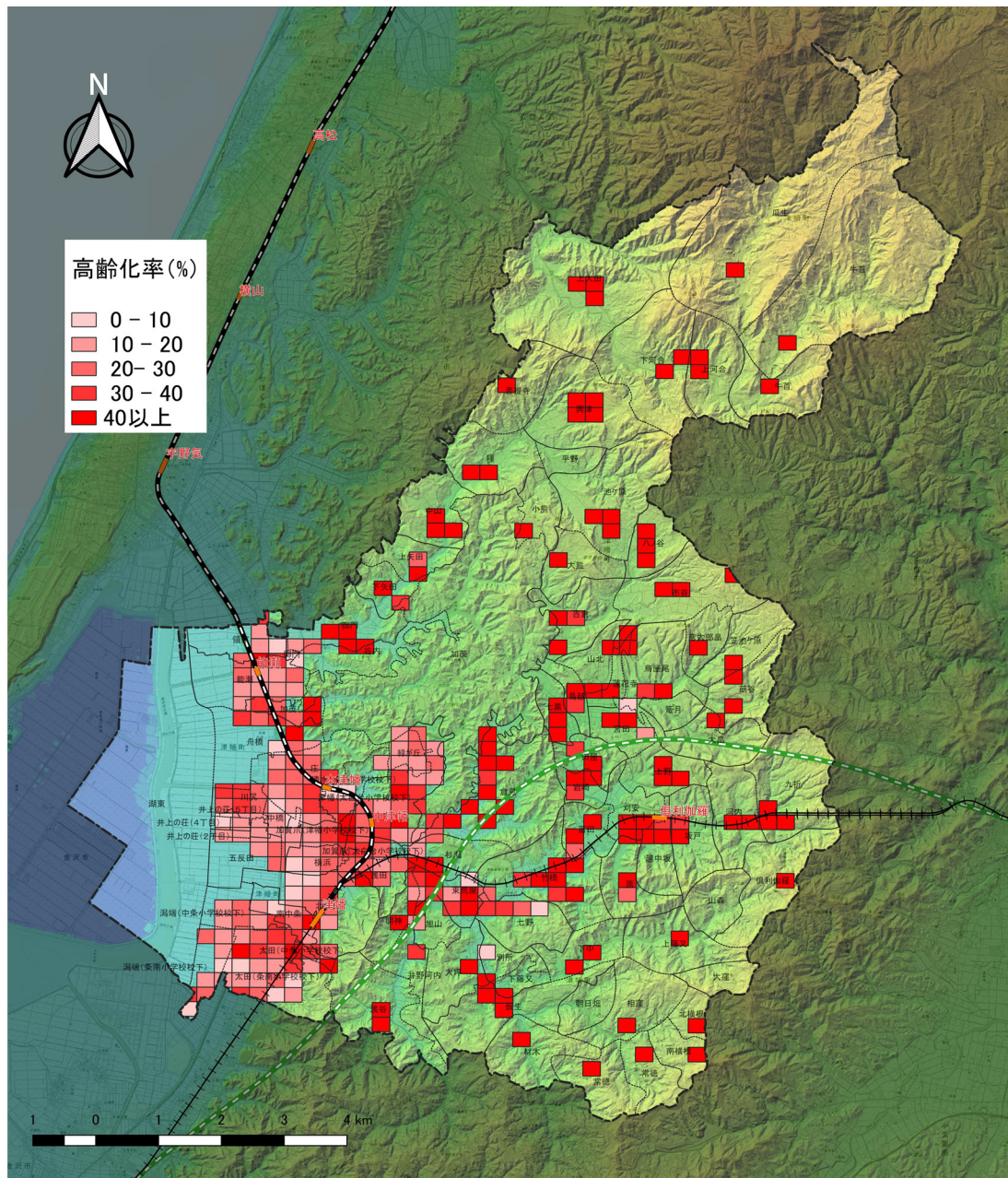


<人口密度（令和2年）>

出典：令和2年国勢調査（250mメッシュ）

(5) 高齢化率分布

- ・町平均の高齢化率は24.6%（令和2年）ですが、北部・東部の中山間地では高齢化率が40%を超えるエリアが多くみられます。
- ・鉄道線以西の平野部でも、一部の新興住宅地において高齢化率が40%以上のエリアがみられます。

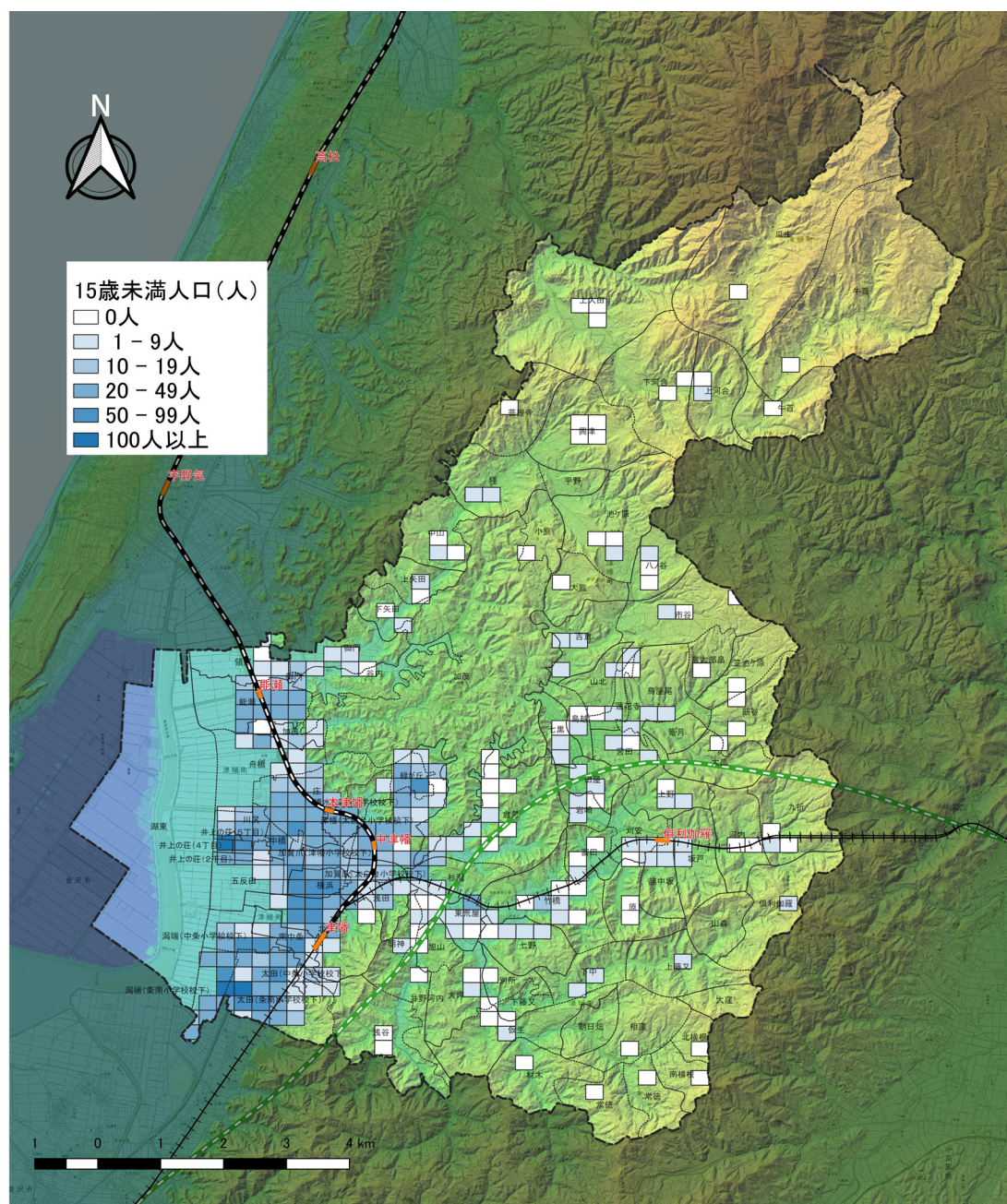


< 高齢化率（令和2年） >

出典：令和2年国勢調査（250m メッシュ）

(6) 15 歳未満人口分布

- ・ 15 歳未満の若年人口は、J R・I R いしかわ鉄道線以西の平野部に集中しています。
- ・ 中山間地にも一部若年人口の分布がみられますが、1 メッシュあたり 10 人未満がほとんどとなっています。

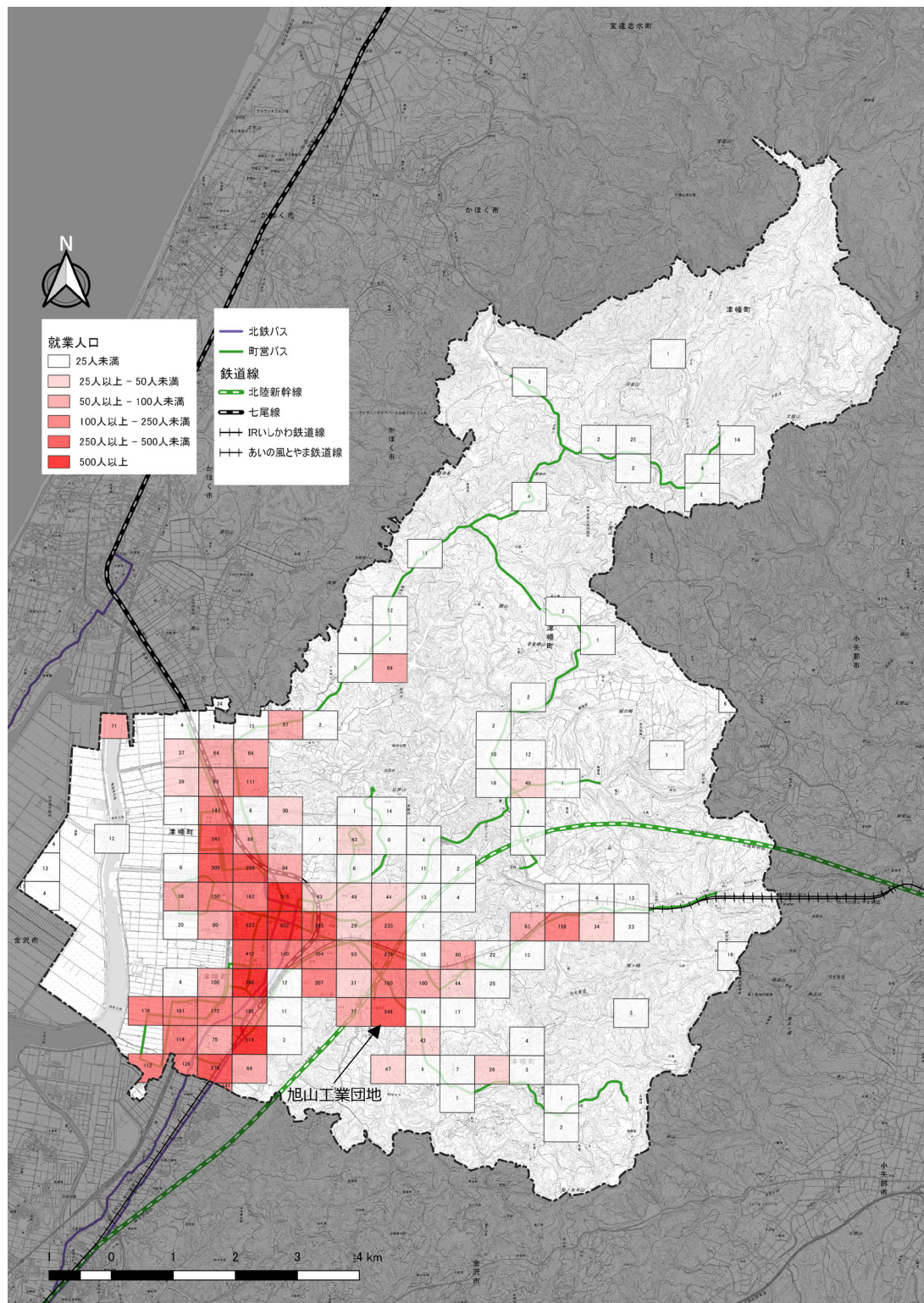


< 15 歳未満人口（令和 2 年） >

出典：令和 2 年国勢調査（250m メッシュ）

(7) 就業人口分布

- ・ 中心市街地やＪＲ・ＩＲいしかわ鉄道線沿いの就業人口が多くなっています。
- ・ その他、上記以外でも一部就業人口が多いエリアがあります。(旭山工業団地)



< 就業人口 (平成 26 年) >

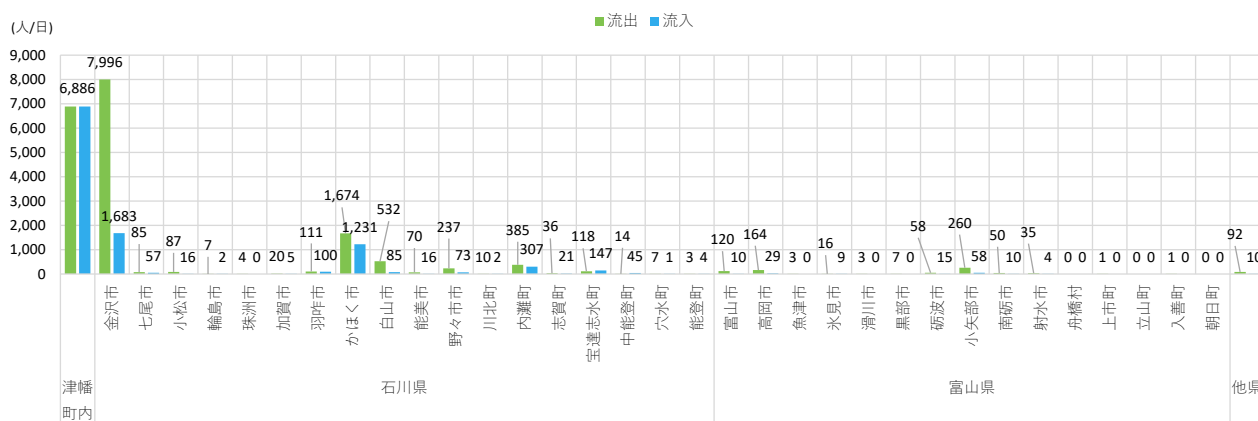
出典：平成 26 年経済センサス (500m メッシュ)

2. 移動に関する現況

(1) 通勤・通学目的の人の動き

① 通勤

- ・ 15 歳以上就業者（通勤者）の流出をみると、本町から金沢市への流出が 7,996 人/日と最も多く、町内に通勤する 6,886 人/日より多くみられます。それ以外では隣接するかほく市、内灘町、鉄道アクセス可能な白山市や富山県内各市への流出がみられます。
- ・ 流入については、金沢市からの流入が多く、1,683 人/日となっていますが、流出と比較すると少なくなっています。

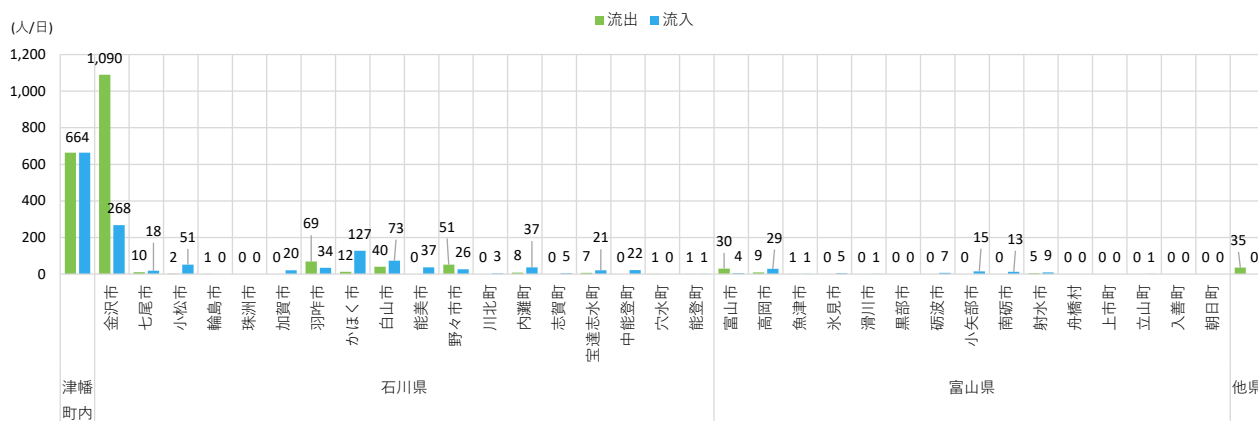


< 15 歳以上就業者（通勤者）の流動 >

出典：令和 2 年国勢調査

② 通学

- ・ 15 歳以上通学者の流出をみると、本町から金沢市への流出が 1,090 人/日と最も多く、町内に通学する 664 人/日より多くみられます。
- ・ 流入については、金沢市からの流入が多く、268 人/日となっています。

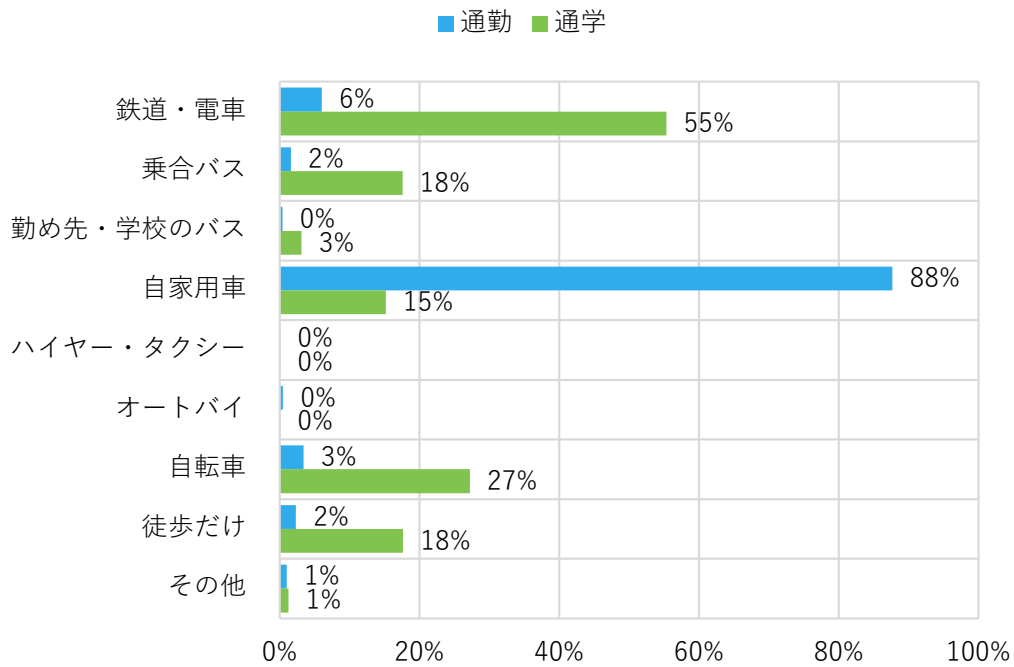


< 15 歳以上通学者の流動 >

出典：令和 2 年国勢調査

(2) 居住者の通勤・通学時の利用交通手段

- ・通勤時の利用交通手段をみると、自家用車の利用が88%と最も多く、ついで鉄道・電車、自転車と続きます。
 - ・通学時の利用交通手段をみると、鉄道・電車の利用が55%と最も多く、ついで自転車、乗合バスと続きます。
- (自家用車利用には、鉄道駅までの送迎での利用も含みます。)



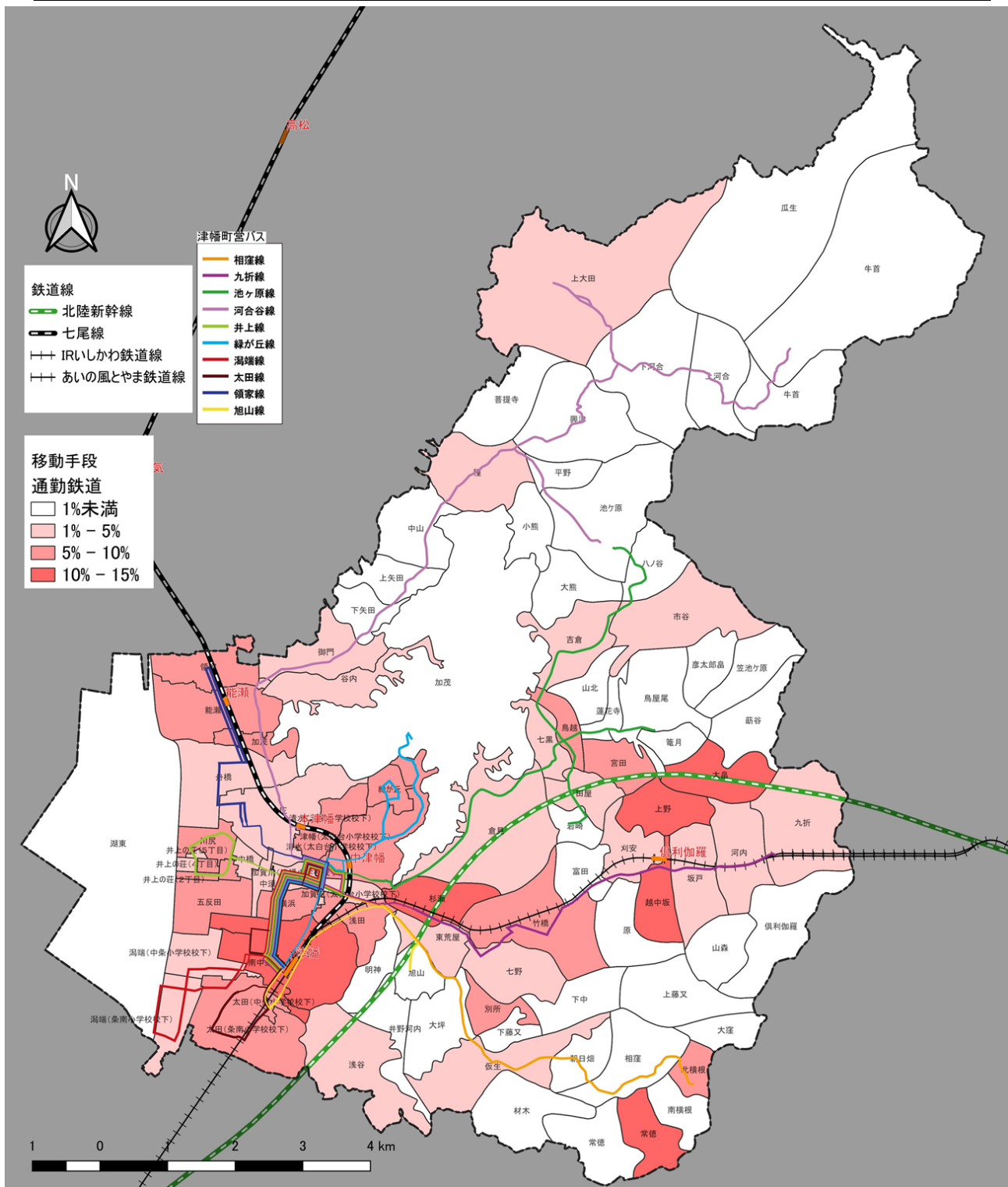
< 通勤・通学における利用交通手段（複数回答） >

出典：令和2年国勢調査

(複数の交通手段を乗り継ぐ場合も含むため、合計は100%を超える)

① 通勤時の地域別鉄道利用率

- ・通勤時において、鉄道は津幡駅及び倶利伽羅駅周辺で利用率が高くなっています。
- ・そのほか、J R・I Rいしかわ鉄道沿線においてやや高い地区がみられます。

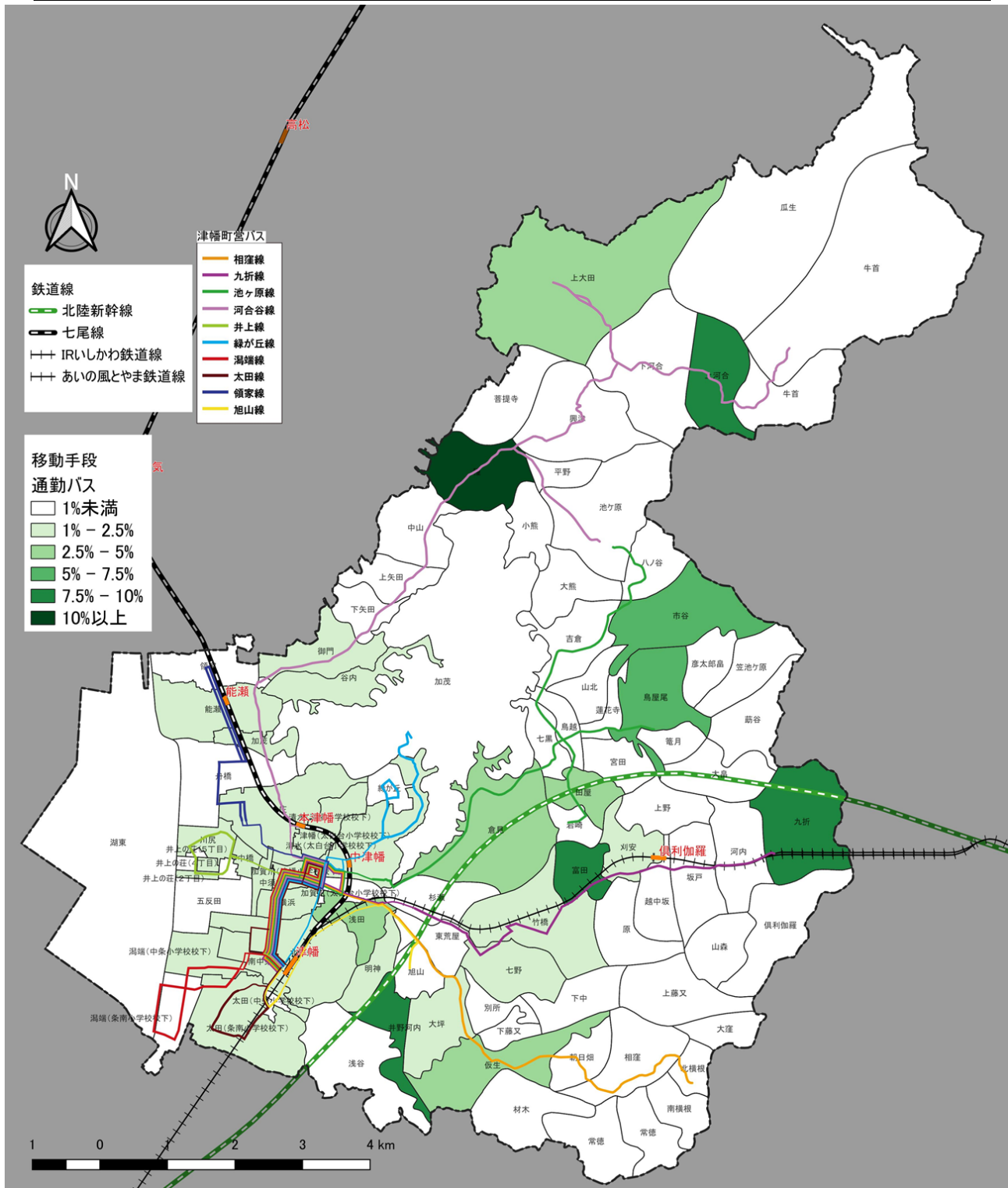


< 居住者の通勤時の鉄道利用率 >

出典：令和2年国勢調査（交通手段の複数回答含む）

② 通勤時の地域別バス利用率

- ・ 中山間地で部分的に利用率が高い地区がみられます。
- ・ 平野部については、薄く広く利用が広がっています。

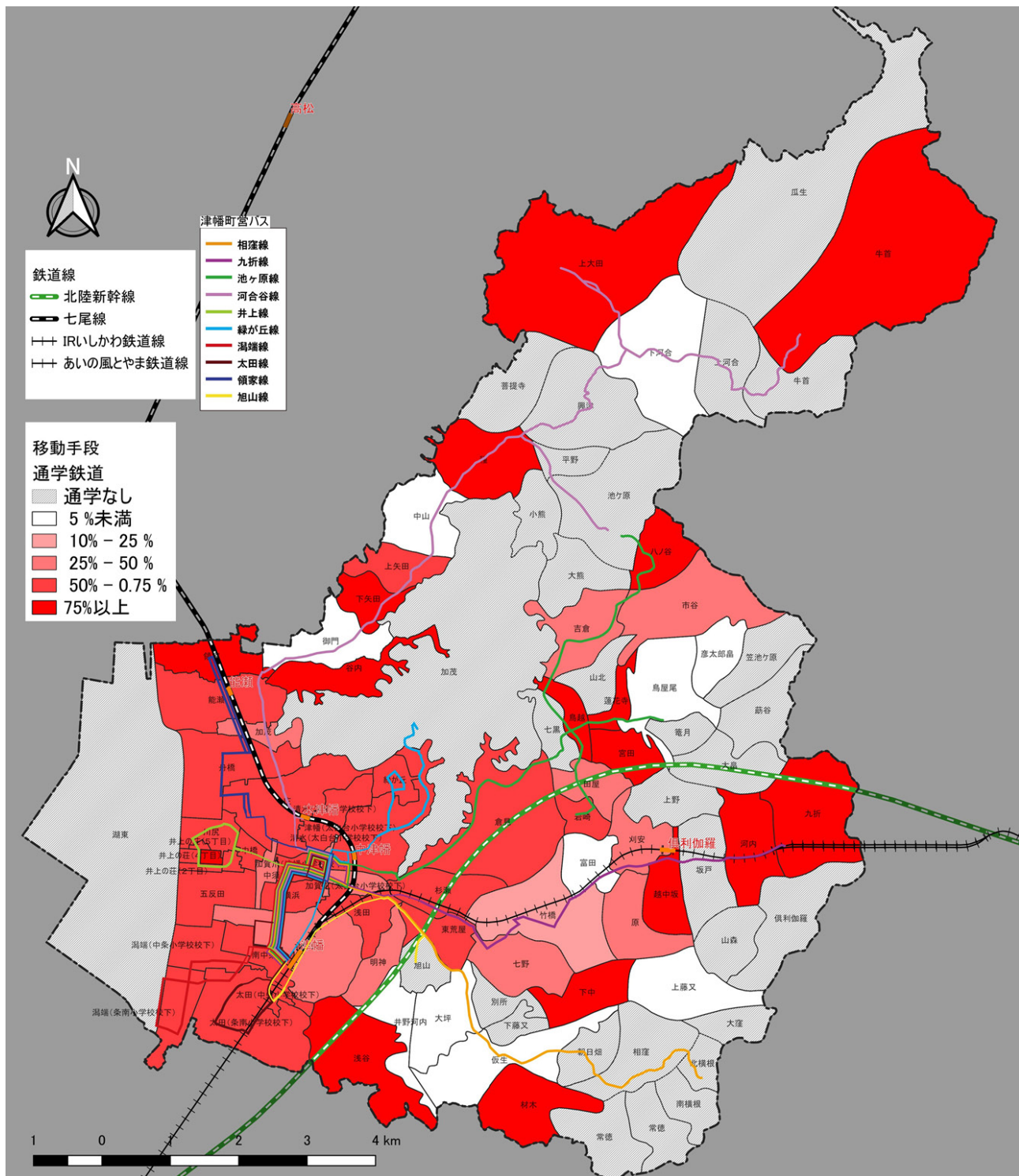


< 居住者の通勤時のバス利用率 >

出典：令和2年国勢調査（交通手段の複数回答含む）

③ 通学時の地域別鉄道利用率

・通学のある地区は、多くの地区で鉄道利用率が高くなっています。

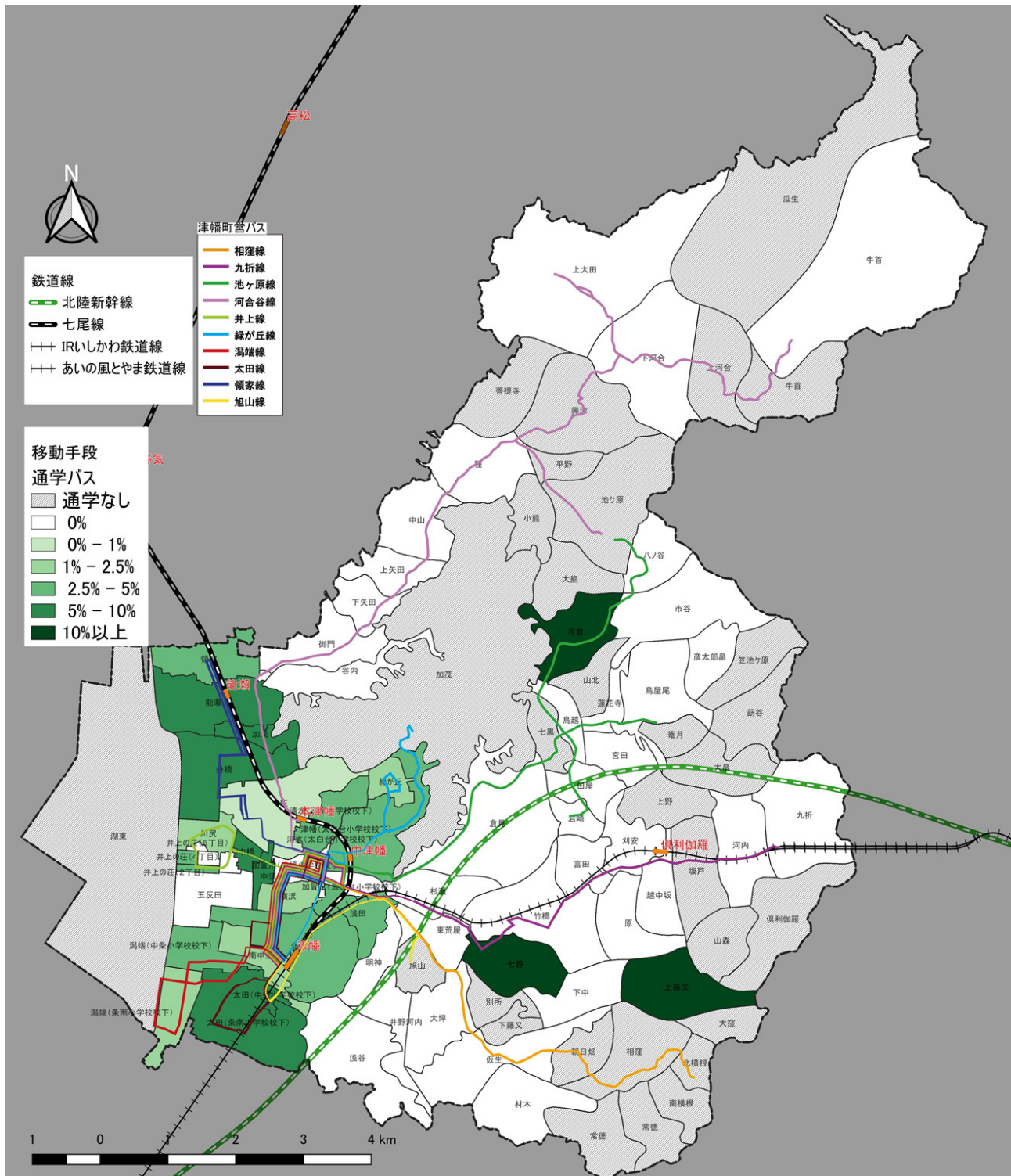


< 居住者の通学時の鉄道利用率 >

出典：令和2年国勢調査（交通手段の複数回答含む）

④ 通学時の地域別バス利用率

・通学時のバス利用率が高い地区が部分的にみられます。



< 居住者の通学時のバス利用率 >

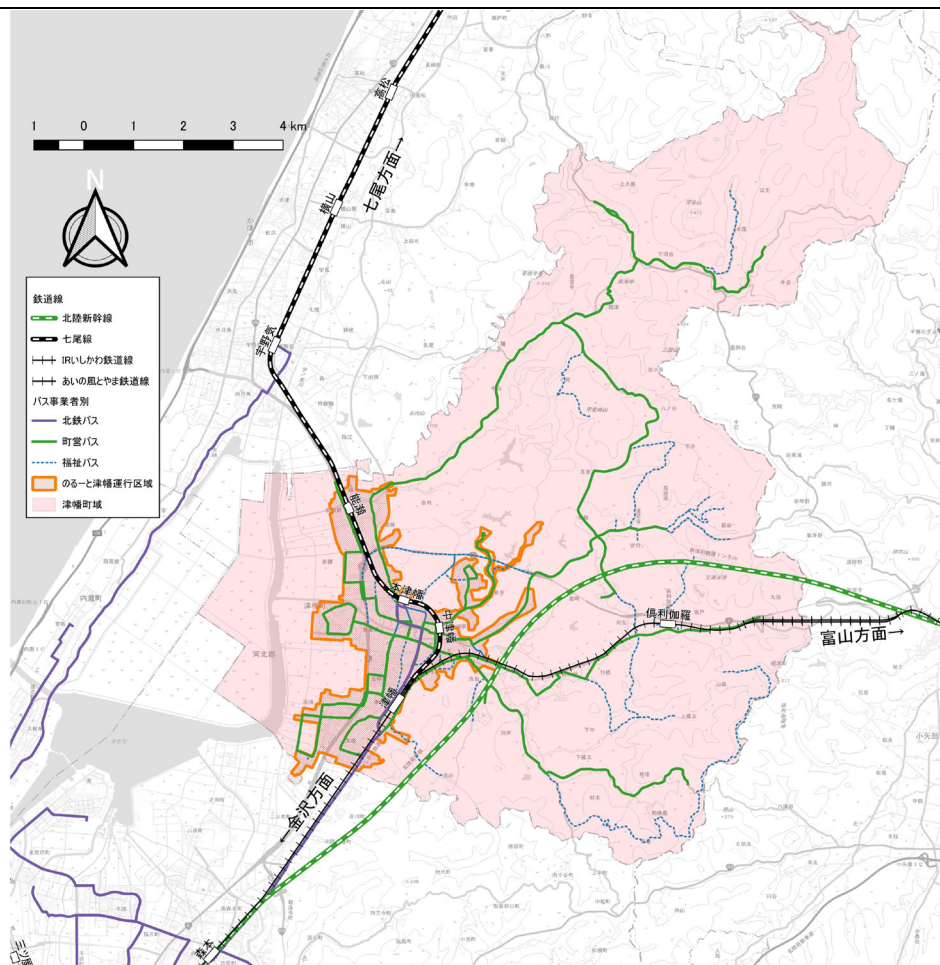
出典：令和2年国勢調査（交通手段の複数回答含む）

3. 町内公共交通の現況

(1) 概要

① 公共交通路線網

- ・ I R いしかわ鉄道は、北陸新幹線の金沢開業に伴い、旧 J R 西日本北陸本線を引き継ぐ並行在来線として、県外及び県内各市町を結ぶ輸送を担っています。本町からは金沢方面、富山方面につながっています。津幡駅と倶利伽羅駅の2駅が町内にあります。
- ・ J R 七尾線は、I R いしかわ鉄道線から津幡駅で分岐し、七尾方面に向かう路線です。なお、J R 七尾線は並行在来線に当たらないため、北陸新幹線開業後も引き続き J R 西日本(株)が運営しています。中津幡駅、本津幡駅、能瀬駅の3駅が町内にあります。
- ・ 町内と金沢市内を結ぶ路線バスとして、北陸鉄道(株)の[87]津幡線が運行されており、本津幡駅から町内を通り、金沢方面に向かい、金沢市の中心部にあたる兼六園下または野町駅に至る路線となっています。
- ・ 町内において、上記の鉄道線及び路線バスを面的に補完する形で町営バスが運行されています。さらに市街地エリアを AI オンデマンドバス「のるーと津幡」が令和5年12月より運行しています。
- ・ 町内には2つのタクシー事業者（おやどタクシー(株)、(株)津幡観光社）があります。



< 町内を通る公共交通路線の概要 >

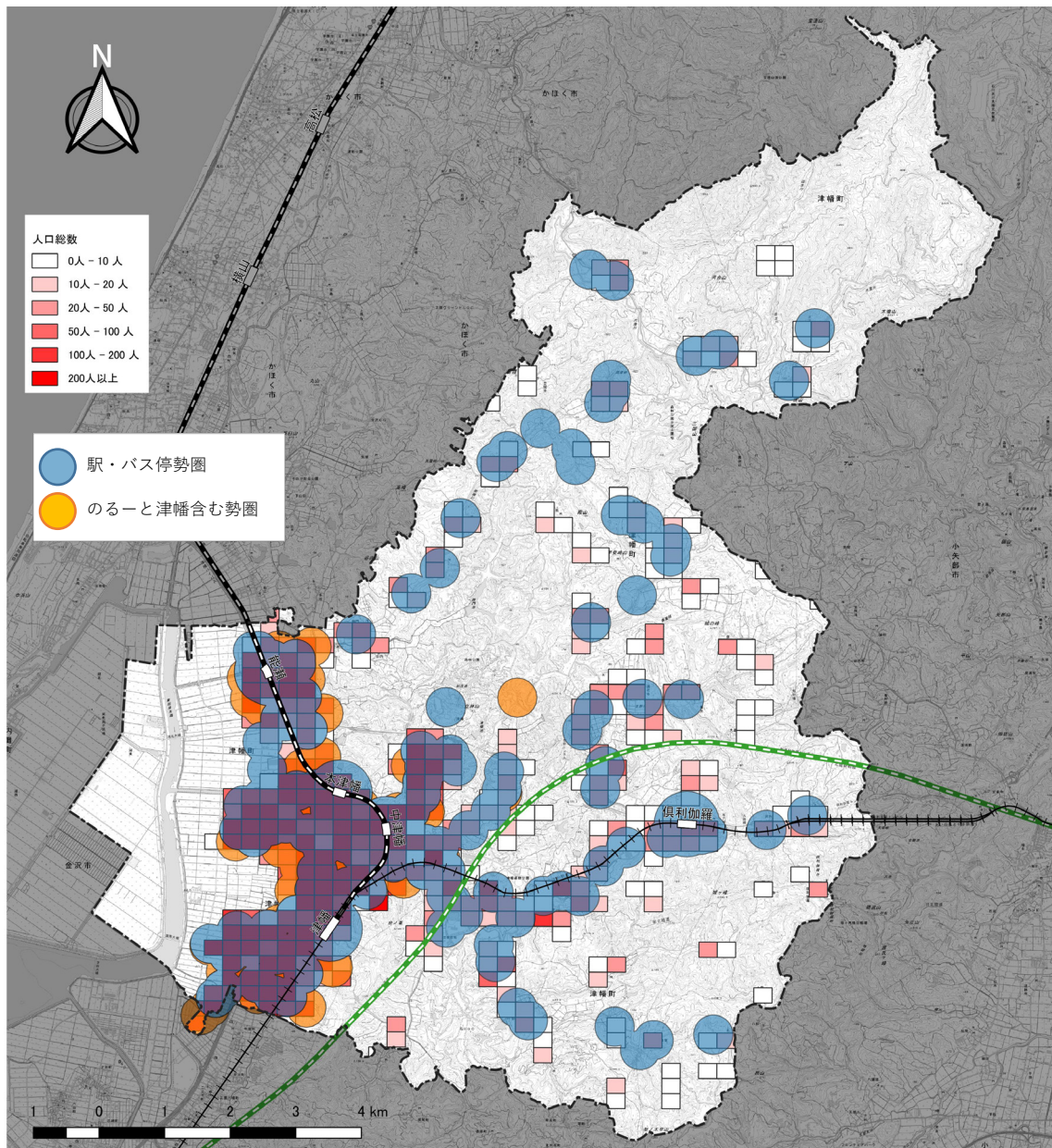
② 鉄道・バス人口カバー率

- ・ 駅勢圏を駅から半径 500m 圏、バス停勢圏をバス停留所から半径 300m 圏と定義すると、鉄道・バスによる全人口に対するカバー率は 89.7% となっています。
- ・ 上記にさらに「のるーと津幡」の停留所から半径 300m 圏を含めた場合、全人口に対するカバー率は 95.0% まで上昇し、多くの町民がなんらかの公共交通を利用できる状況といえます。

<鉄道・バスのネットワークによるカバー率>

	人口（人）	人口カバー率(%)
津幡町全体	36,957	
駅・バス停勢圏	33,148	89.7%
のるーと津幡含む駅・バス停勢圏	35,105	95.0%

人口の出典：令和2年国勢調査



<総人口に対する鉄道・バスカバー状況>

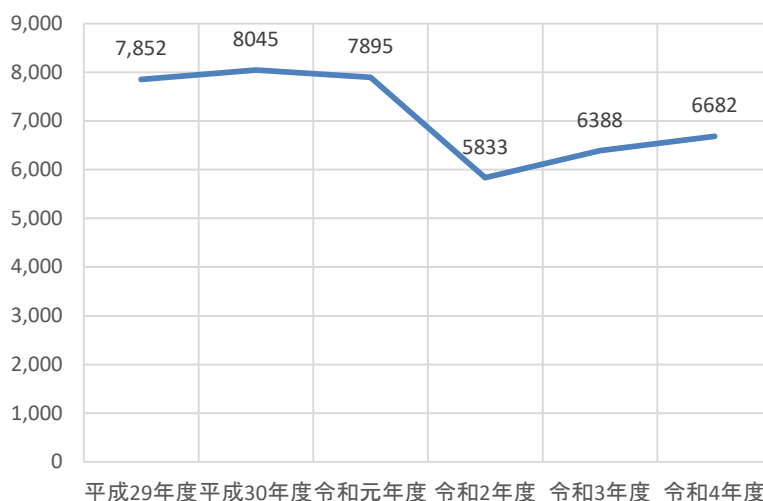
(2) JR・IRいしかわ鉄道

① 町内のJR・IRいしかわ鉄道各駅の利用状況

- ・令和元年度までは、利用者数は概ね約8,000人/日前後で横ばい傾向となっていました
が、コロナ禍の影響を受けた令和2年度は5,833人/日まで減少しました。
- ・その後コロナ禍の沈静化とともに徐々に回復傾向にありますが、直近の令和4年度でも
6,682人/日と、コロナ禍前の水準まではまだ回復していない状況です。

<町内のJR・IRいしかわ鉄道各駅乗降客数の推移>

駅名		平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)
JR七尾線	能瀬	614	606	572	404	400	426
	本津幡	744	768	814	650	644	650
	中津幡	1,288	1,314	1,238	1,024	928	902
IRいしかわ鉄道線	倶利伽羅	208	256	257	189	173	256
	津幡	4,998	5,101	5,014	3,566	4,243	4,448
合 計		7,852	8,045	7,895	5,833	6,388	6,682



平成29年度 平成30年度 令和元年度 令和2年度 令和3年度 令和4年度

出典：IRいしかわ鉄道(株)及びJR西日本(株)金沢支社提供資料

② 駅施設

- ・駐輪場については全ての鉄道駅に整備されています。
- ・駐車場に関しては、鉄道定期券利用者を対象とした公設月極駐車場が3駅で整備されているほか、津幡駅では時間貸しの駐車場もあります。また、民間による月極駐車場もあります。

→パーク&ライドやサイクル&ライドによる鉄道の利用環境は比較的整っていると言えます。今後新たに駅関連設備を整備する場合も、これらの施設の充実が鉄道利用促進に効果的と考えられます。

< 駅駐車場・駐輪場整備状況 >

駅名	駐車場		駐輪場 (全て公設)
	公設※ ¹ (津幡町)	民間※ ²	
能瀬	-	-	あり
中津幡	-	-	あり
本津幡	月極 (17 台)	月極 (7 台)	あり
倶利伽羅	月極 (駅前：24 台、駅西：12 台)	-	あり
津幡	月極 (16 台)、時間貸し	月極 (20 台：IR いしかわ鉄道株) 月極 (計 109 台：その他民間)	あり

※1 公設の月極駐車場は、鉄道定期券利用者のみ登録可

※2 駅改札から半径 100m 以内が対象

(3) 町営バス

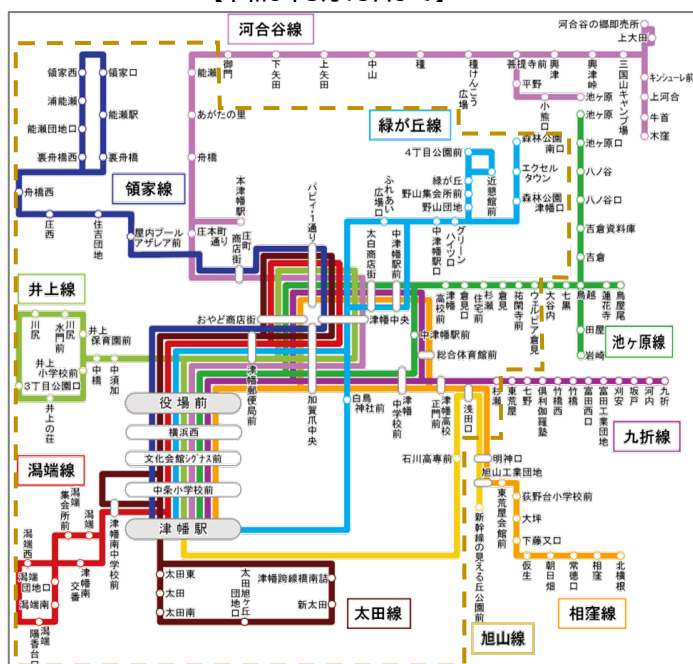
① 運行路線の概要

- ・町営バスは、民間路線バスの撤退を受けて平成3年から本町により開設されました。
- ・町内各地区と町中心部の主要施設とを結ぶ10の路線があります。いずれの路線も、中心市街地（津幡駅、役場、商店街等）と各地区を結ぶ路線として設定されています。
- ・なお、10路線のうち井上線、緑が丘線、渦端線、太田線、領家線の5路線は、令和6年3月16日からは「のるーと津幡」に完全移行します。

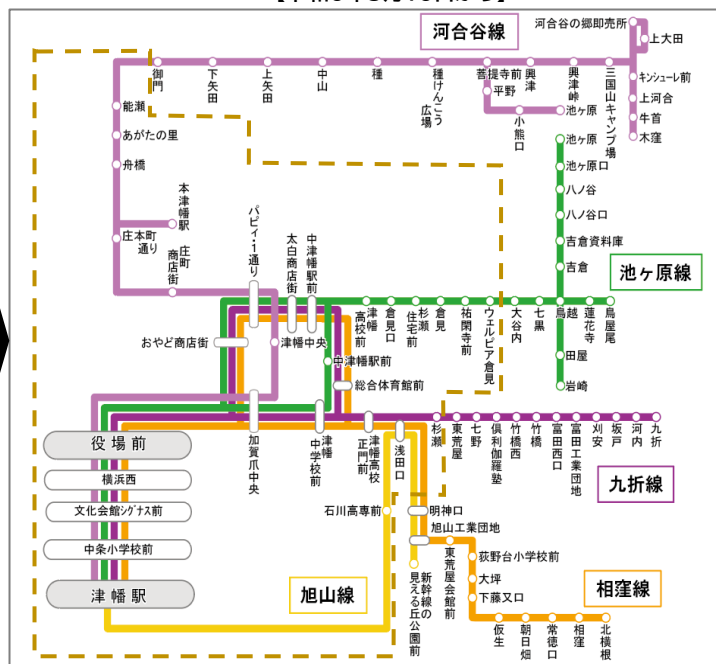
<各路線の区間概要>

路線	区間	備考
相窪線	津幡駅～役場～相窪～北横根	
九折線	津幡駅～役場～倶利伽羅塾～九折	
池ヶ原線	津幡駅～役場～鳥越～池ヶ原	
河合谷線	津幡駅～役場～能瀬～上河合～木窪	
井上線	津幡駅～役場～井上小学校～津幡駅	令和6年 3月16日からは 「のるーと津幡」に 完全移行
緑が丘線	津幡駅～役場～緑が丘～森林公園南口	
渦端線	(役場～) 津幡駅～渦端～津幡駅 (～役場)	
太田線	役場～津幡駅～大田～津幡駅	
領家線	津幡駅～役場～領家口～裏舟橋	
旭山線	津幡駅～石川高専前～旭山公園前	

【令和6年3月15日まで】



【令和6年3月16日から】



「のるーと津幡」
運行範囲

<路線概要>

② 運行本数

- ・いずれの路線も往復各2便以上ずつ設定されています。
- ・また、いずれの路線も津幡駅での鉄道接続を考慮したダイヤ設計となっています。
- ・ただし、時刻表パンフレットでは各便ごとの接続先の鉄道時刻を掲載していないため、情報提供面の鉄道接続の強化が課題と言えます。

< 運行本数概要（平日） >

路線	本数（津幡駅方面）	本数（各地域方面）	本数計
相窪線	4	3	7
九折線	5	6	11
池ヶ原線	6	6	12
河合谷線	6	6	12
井上線	3	2（+循環：2）	7
緑が丘線	4	5	9
潟端線	（循環路線）		6
太田線	2	3	5
領家線	3	2	5
旭山線	2	2	4

③ 運賃

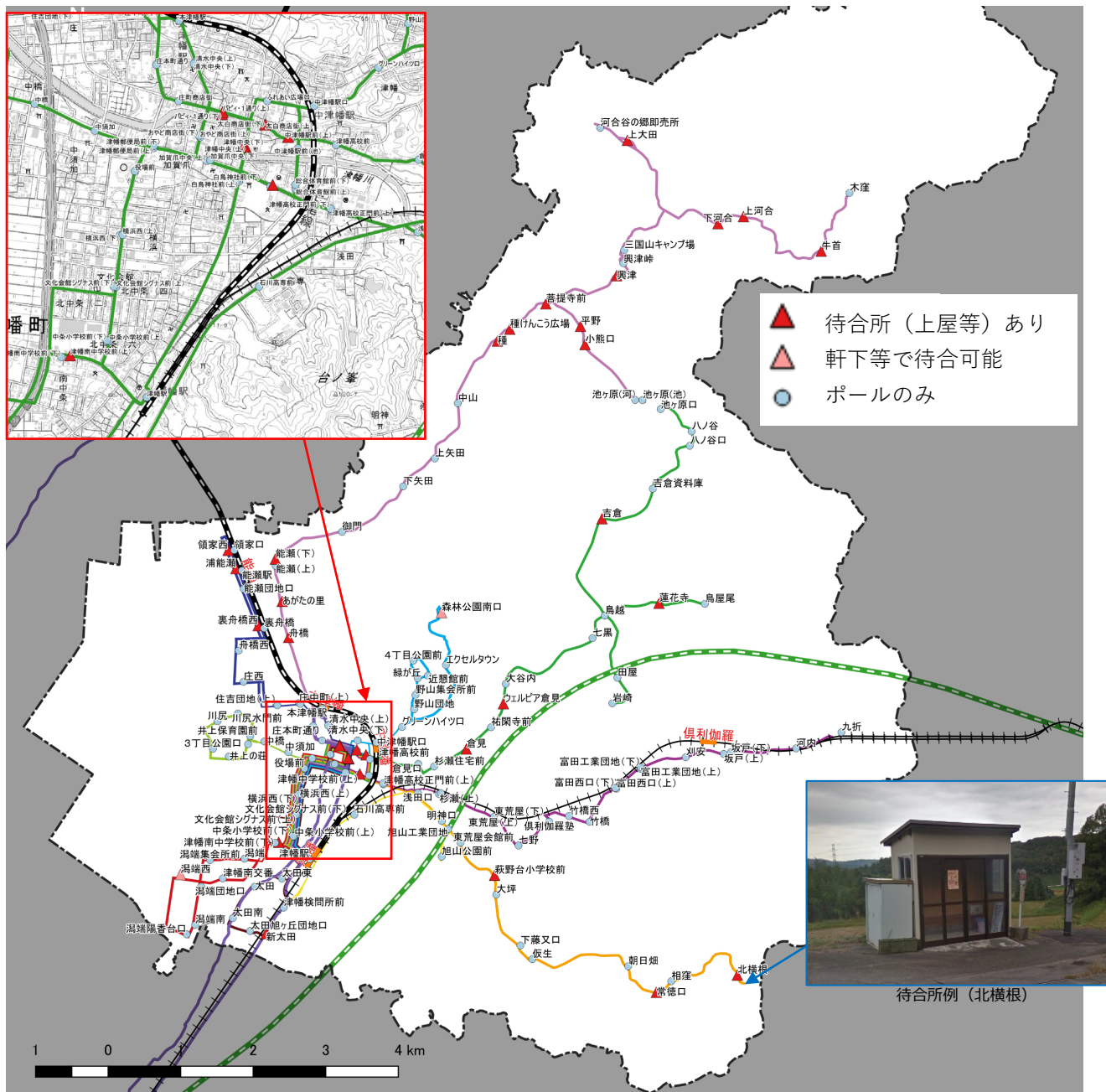
- ・民間路線バスの廃止代替としての性格をもつ相窪線、九折線、池ヶ原線、河合谷線は区間運賃制となっています。
- ・その他の路線は、160円を基本としています。
- ・なお津幡駅-役場間など、近距離の移動は100円で利用できます。

< 運賃概要 >

路線	最小運賃（円）	最大運賃（円）
相窪線	100	300
九折線	100	300
池ヶ原線	100	300
河合谷線	100	400
井上線	100 または 160 円	
緑が丘線	100 または 160 円	
潟端線	100 または 160 円	
太田線	100 または 160 円	
領家線	100 または 160 円	
旭山線	100 または 160 円	

④ 待合環境

- ・全町営バス停の約4分の1の停留所で待合環境が整備されています。
- ・郊外方面はスペースを確保しやすいことから、比較的整備されています。



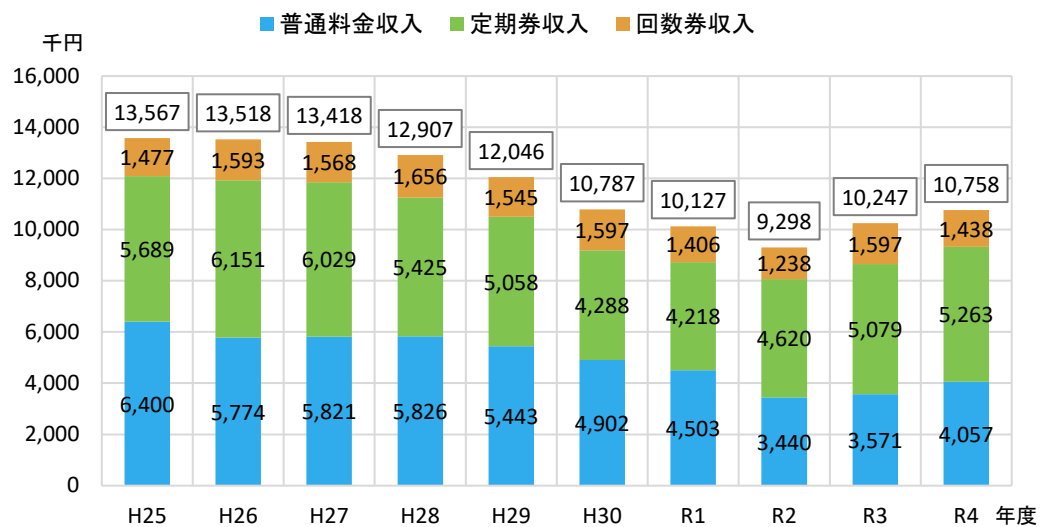
< 町営バス待合環境 >

⑤ 町営バスの利用状況

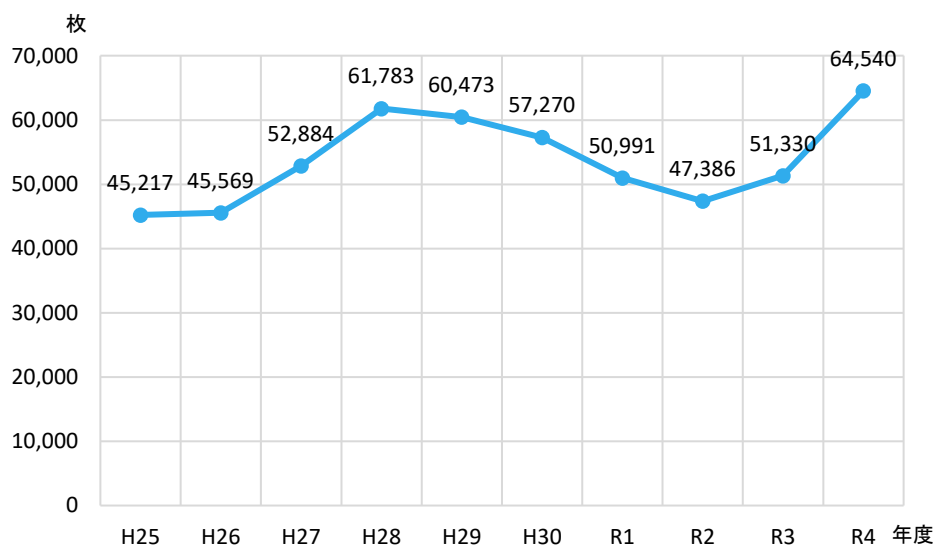
経年変化

- ・ 運賃収入を見ると、平成 25 年以降減少傾向が続いており、コロナ禍にあった令和 2 年度には 9,298 千円まで落ち込んでおり、これは平成 25 年度の 13,567 千円と比較すると、約 3 分の 2 程度まで落ち込んでいます。その後、回復傾向となっていますが道半ばの状況といえます。
- ・ (参考) 整理券の発行枚数から推測した年間の町営バス乗車人数は 50,000 人から 60,000 人の間で推移しています。コロナ禍にあった令和 2 年度までは減少傾向でしたが、令和 4 年度にはピークであった平成 28 年度を上回っています。収入が微減傾向でコロナ禍以降も回復しきってないにもかかわらず乗車人数が増加傾向にあるのは、町営バス無料回数利用券※の利用増加が一因と考えられます。(詳細次頁)

※高齢者運転免許自主返納支援事業にて交付（1 回の申請で 50 枚、追加交付可）



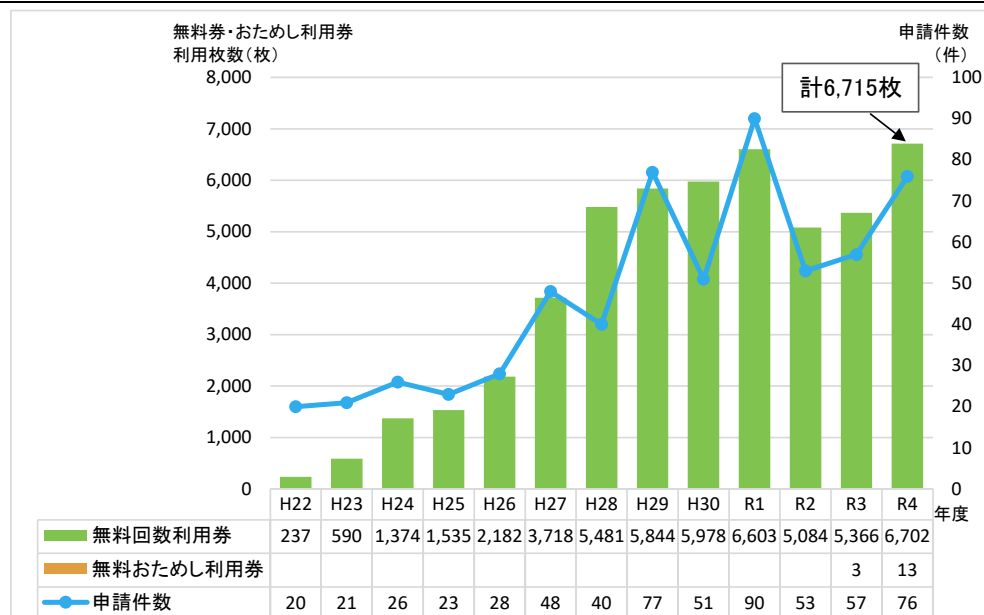
< 町営バス運賃収入 >



< 参考：整理券発行枚数（乗車人数の推測値に相当） >

無料利用券利用者数

- 生活交通の確保維持と町営バスの利用促進のため、本町では運転免許自主返納者への町営バス無料回数利用券の交付（50枚交付、随時追加交付可）及びおためし利用券（初回申請時5枚交付、追加交付不可）（令和3年度より）を実施しています。
- 事業を開始以降利用はコロナ禍を除き継続的に増加傾向にあり、令和4年度には6,715枚の利用がありました。
- 登録者数としては津幡地区が最も多く、ついで中条地区が続きます。町全体では674人の登録があります（令和5年12月末時点）。



<町営バス無料回数利用券・おためし利用券の利用枚数及び申請件数>

地区	件数
津幡地区	234
中条地区	189
笠谷地区	63
井上地区	40
英田地区	52
河合谷地区	30
俱利伽羅地区	66
計	674

<運転免許自主返納登録者数>
(令和5年12月末時点)



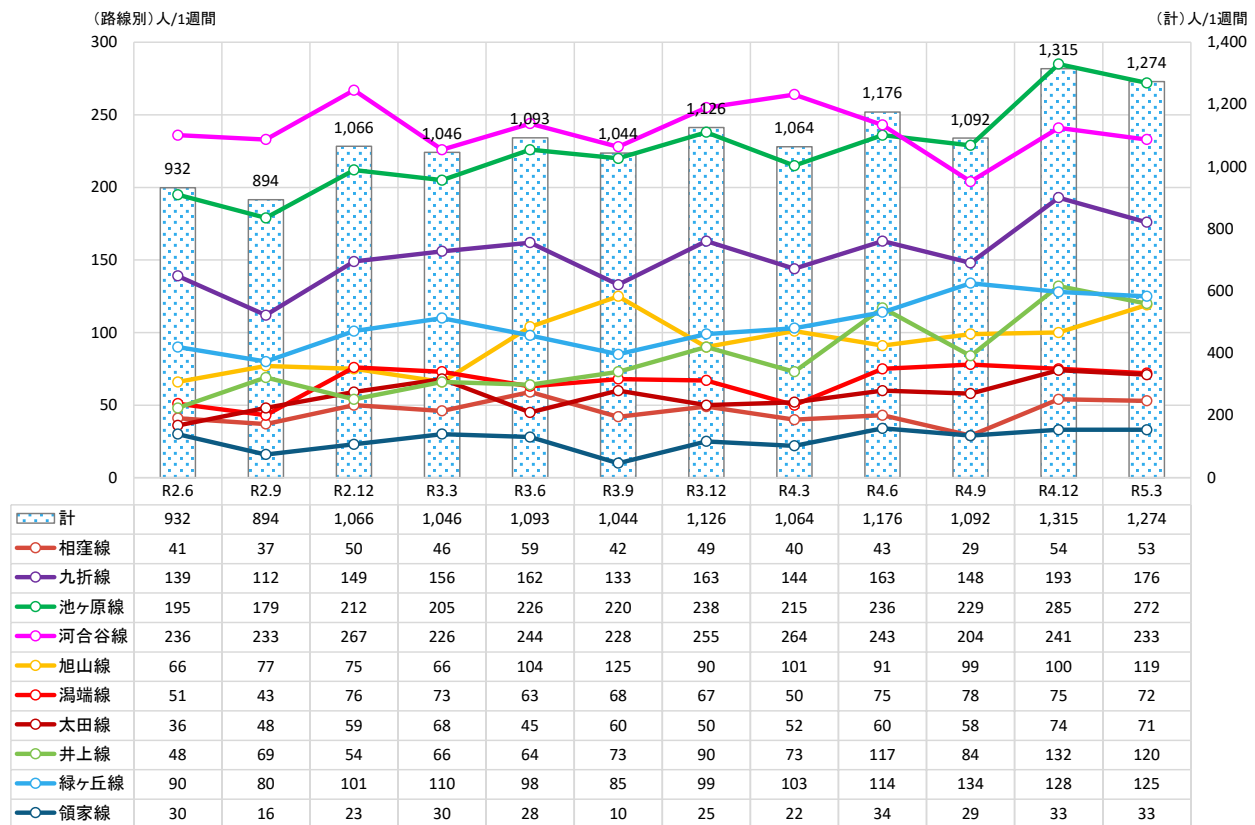
<町営バス無料回数利用券>

路線別利用者数

- ・本町では、毎年3か月ごとに、町営バス乗降調査（調査期間：1週間）を実施しています。
- ・合計の利用者数は令和2年以降、季節変動はあるものの、微増傾向となっています。
- ・路線別にみると、山間部路線の利用が多く、最も利用の多い河合谷線は横ばい傾向、次に利用の多かった九折線、池ヶ原線は微増傾向となっています。また平野部路線については、旭山線、井上線、緑が丘線は微増傾向がみられます。

→概ねどの路線もコロナ禍から徐々に回復しつつあると言えます。

- ・なお、コロナ禍前に最も利用が多かった平成28年3月の利用は1,456人/1週間であり、この水準まではまだ回復しきっていないといえます。



<路線別利用者数（乗降調査結果）>

⑥ 町営バスの運行負担金

- ・収支について、車両の購入（備品購入費）を反映し、年度ごとに変動はありますが、30,000 千円程度の赤字となっており、人件費や燃料費の上昇を反映している委託料の増加により徐々に増加傾向にあります。
- ・直近の令和 4 年度には、車両の購入（備品購入費）を伴ったことから約 42,000 千円の負担となりました。

< 町営バス運行収入及び支出の推移 >

歳入

	H29年度決算	H30年度決算	R元年度決算	R2年度決算	R3年度決算	R4年度決算
1.利用料収入	12,046,344	10,786,870	10,127,337	9,298,032	10,247,229	10,757,648
普通料金収入	5,443,334	4,902,120	4,502,607	3,440,242	3,571,369	4,057,038
定期券収入	5,058,210	4,288,250	4,218,240	4,619,950	5,078,960	5,263,110
回数券収入	1,544,800	1,596,500	1,406,490	1,237,840	1,596,900	1,437,500
2.国庫補助金	6,595,000	5,989,000	5,898,000	9,542,000	9,726,000	10,564,000
3.県補助金	16,261,000	17,138,000	16,453,000	15,574,000	15,488,000	20,513,000
運行費補助	16,261,000	17,138,000	16,453,000	15,574,000	15,488,000	15,513,000
車両購入費補助	0	0	0	0	0	5,000,000
利用促進費補助	-	-	-	-	-	-
4.利子及び配当金	52,892	215,834	144,592	9,708	15,372	14,966
5.一般会計繰入金	19,127,736	19,182,600	19,348,590	17,925,960	16,107,537	17,158,600
民生費	12,954,000	12,998,000	12,998,000	11,860,000	9,870,000	10,300,000
教育費	4,956,000	4,989,000	5,000,000	5,100,000	5,100,000	5,500,000
衛生費	-	-	-	-	43,537	-
総務費	1,217,736	1,195,600	1,350,590	965,960	1,094,000	1,358,600
6.繰越金	3,077,587	3,470,596	3,725,109	3,413,720	3,826,690	3,060,267
7.雑入	1,090,976	1,524,417	176,760	1,020,906	82,800	109,200
雑入	1,009,136	1,390,737	15,160	977,706	0	0
広告掲載料	81,840	133,680	161,600	43,200	82,800	109,200
8.バス事業債	19,300,000	-	18,300,000	0	0	20,600,000
9.物品売払収入	-	154,560	-	-	-	-
10.寄附金	-	-	8,000	0	0	0
計	77,551,535	58,461,877	74,181,388	56,784,326	55,493,628	82,777,681

歳出

	H29年度決算	H30年度決算	R元年度決算	R2年度決算	R3年度決算	R4年度決算
8.旅費	-	-	-	-	-	-
10.需用費	19,922,885	22,207,163	20,101,870	19,337,722	22,167,352	23,276,529
11.役務費	3,574,413	3,803,019	3,004,858	3,566,341	3,709,268	3,795,769
12.委託料	51,039,100	50,932,975	52,521,816	55,673,269	51,816,782	56,329,668
13.使用料及び賃借料	128,952	156,492	54,432	55,440	55,440	55,440
14.工事請負費	-	-	-	-	-	-
17.備品購入費 庁用器具費	24,015,900	-	21,546,000	-	-	29,308,752
21.補償補填及び賠償金	-	-	-	-	-	-
22.償還金利子及び割引料 償還金	-	-	3,700	-	-	-
24.積立金	3,130,479	3,686,430	3,877,701	3,423,428	3,842,062	3,075,233
26.公課費	497,200	331,700	734,600	295,200	1,350,300	805,500
22.償還金利子及び割引料 元金	1,995,996	4,431,249	6,623,291	6,044,080	7,536,118	7,541,672
22.償還金利子及び割引料 利子	97,014	200,740	219,400	200,756	185,039	155,204
計	104,401,939	85,749,768	108,687,668	88,596,236	90,662,361	124,343,767

収支（歳入－歳出）	▲ 26,850,404	▲ 27,287,891	▲ 34,506,280	▲ 31,811,910	▲ 35,168,733	▲ 41,566,086
-----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

(4) のるーと津幡

① 運行概要

- 公共交通の利便性向上と効率性向上による持続可能性確保のため、時刻表や決まった運行ルートがなく、予約状況に応じて最適な運行ルートを考えながら走る新しい乗合バスサービスとして、AI 活用型オンデマンドバス「のるーと津幡」を令和5年12月4日より新たに運行開始しました。
- 運行概要は下図の通りとなっています。

● 運行時間

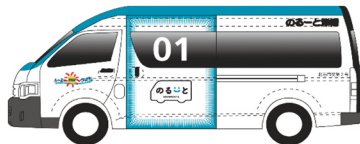
7:00～19:00

● 運休日

1月1日・2日

● 車両／定員

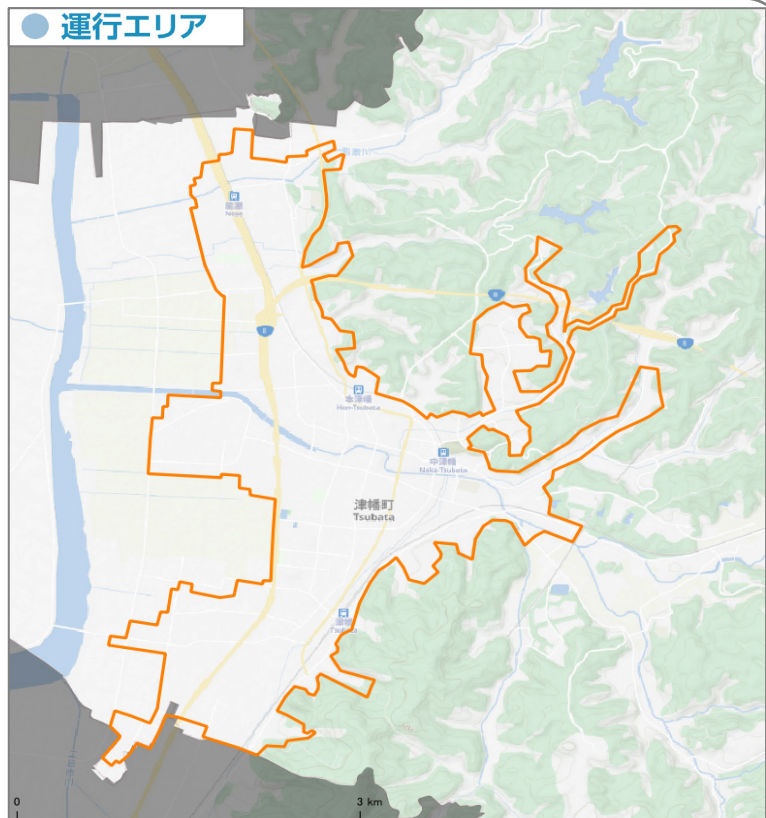
ワンボックスカー／定員8名



● 運賃

大人	200円
小児(小学生)	100円
幼児・乳児(未就学児)	無料 大人1名につき1名まで
障がい者	100円
介護者	100円 同伴障がい者1名につき1名まで

● 運行エリア

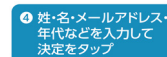
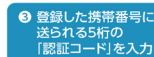
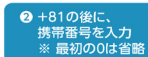


「のるーと」専用アプリ ご利用方法

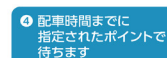
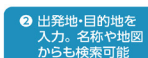
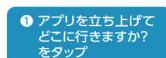
① 専用アプリ(無料)のダウンロード方法



② 専用アプリ(無料)登録方法

簡単!
4つのステップで登録可能

③ 専用アプリ(無料)ご利用方法

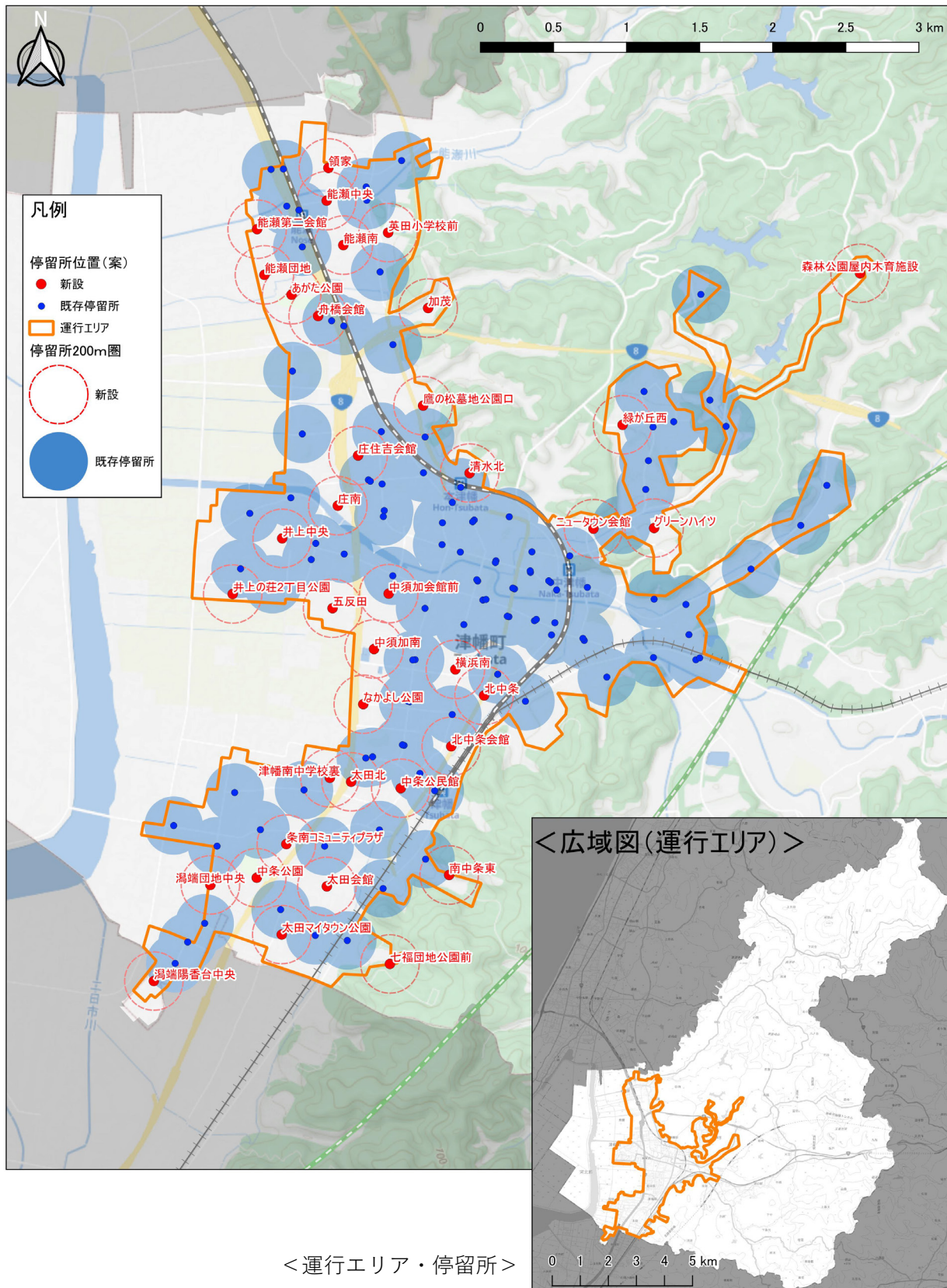


スマートフォンをお持ちでない方は、お電話でのご予約も可能です

< 運行概要 >

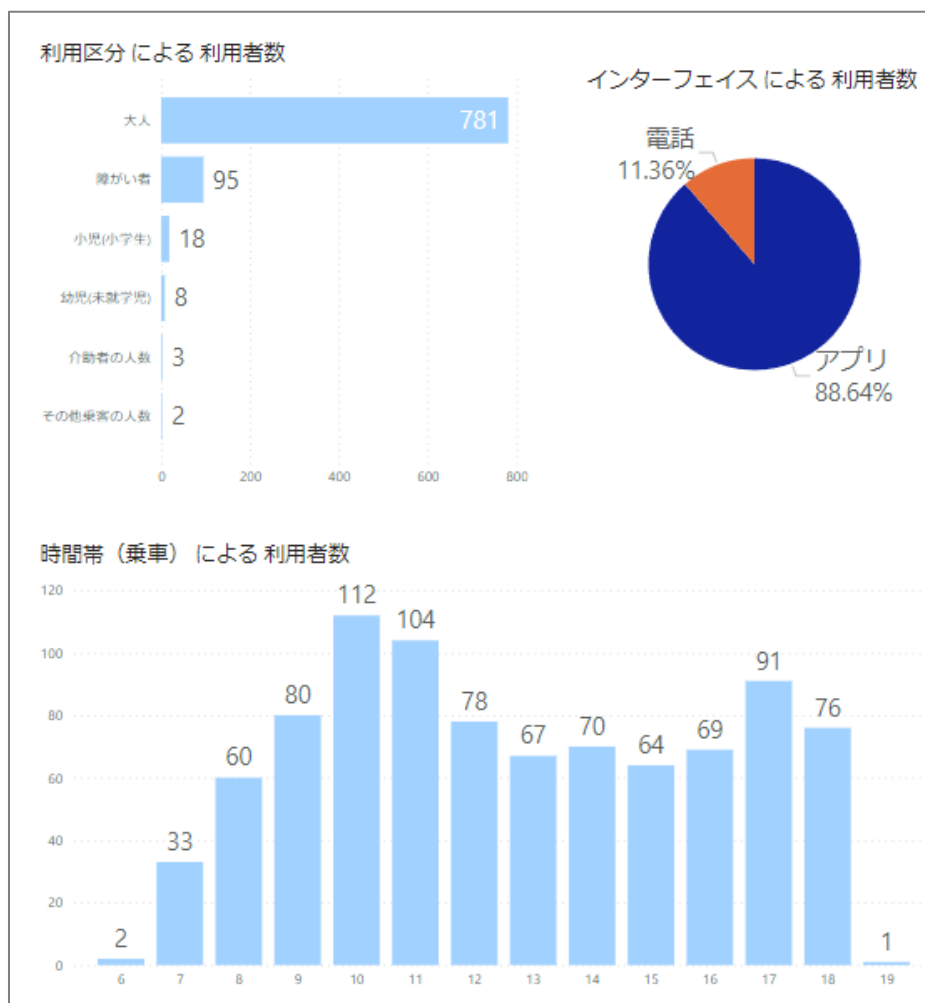
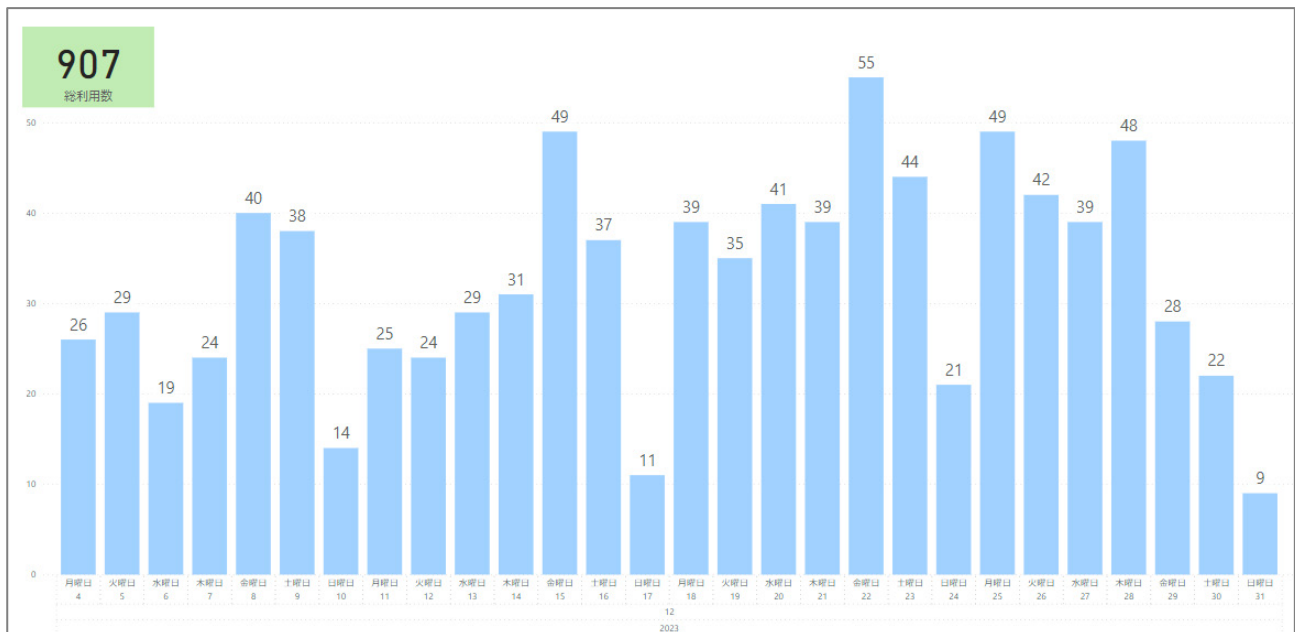
② 運行エリア・停留所

- ・ 町内の市街地部を運行エリアとして設定しています。
- ・ 停留所は、エリア内の既存の町営バス・福祉バス停留所を全て活用しつつ、半径 200m 圏でカバーしきれないエリアに、新たに 37 か所の停留所を追加しています。既存停留所と合わせて、150 か所を停留所として設定しています。



③ 利用状況（令和5年12月分）

- ・本格運行開始後の12/4～12/31にかけての総利用者数は、907人（日平均32人）となっています。曜日変動はありますが、徐々に利用が増加傾向にあります。
- ・アプリによる利用者が約89%と非常に高くなっています。
- ・登録者数（事前登録期間11/6以降）は12/31までで、1,277名となっています。



4. 現況のまとめ

(1) 社会情勢

- ・本町の人口については、総人口は平成 27 年まで増加傾向、以降は概ね同水準で推移していますが、その後は人口減少が予測されており、まちのにぎわいの喪失や中山間地における過疎化の進行が懸念されています。
 - ・高齢化率は県平均よりも低いものの、確実に上昇しており、中山間地や一部の新興住宅地ですでに顕在化しています。
- 高齢者の公共交通利用増加及び生産年齢人口が担うべき公共交通の運転手の不足が予測され、これらへの対応及び超高齢社会※にふさわしい交通体系の確立が喫緊の課題といえます。
- 就業地としては、鉄道線以西の平野部の他、旭山工業団地に集中しており、積極的な企業誘致に向けて、これらの地域に対する公共交通利用環境の向上が求められます。

※65 歳以上の人口の割合が全人口の 21%以上を占めている社会

(2) 人々の移動

- ・通勤・通学ともに、町内の移動と同程度以上に金沢方面とのつながりが強く、特に津幡町内から金沢方面への流出移動が多くなっています。
 - ・現状、鉄道沿線の公共交通利用率が高いことから、今後の鉄道のサービス向上が公共交通の利用促進に大きくつながることが想定されます。
- 通勤・通学の町内外への移動利便性を確保するため、鉄道や路線バスを軸に町営バス(定時定路線及びのるーと津幡)により補完する公共交通網が求められます。

(3) 公共交通全体の状況

- ・本町は主要な施設や駅が町の中心部に集中しており、公共交通網もこれに合わせて各地域から町の中心部に向かう設定となっています。
- ・鉄道・バスによる人口カバー率は約90%と比較的高く、さらに「のるーと津幡」を含めたカバー率は95%まで向上しました。
- ・鉄道（JR・IR いしかわ鉄道）の利用者数は、令和元年度までは利用者数は概ね約8,000人/日前後で横ばい傾向でしたが、コロナ禍の影響を受けた令和2年度は5,833人/日まで減少しました。その後徐々に回復傾向ですが、直近の令和4年度でも6,682人/日と道半ばの状況です。

(4) 町営バスの状況

- ・町営バスの利用者数については、料金収入は減少傾向ですが、高齢者運転免許自主返納支援事業における町営バス無料回数利用券の利用が伸びており、全体的な利用者数はコロナ禍前までは増加傾向となっていました。
 - ・路線別には、もともと利用が多い中山間方面路線（河合谷線、九折線、池ヶ原線）は人口減少の影響をうけて利用が減少傾向となっています。一方、平野部の路線は横ばいまたは微増傾向にあります。旭山工業団地への通勤を担う旭山線は増加傾向です。
- 朝夕の通勤・通学（町内←→町外両方向）、昼間の買物や通院目的をはじめ、鉄道とバスの適切な乗り継ぎ時間の確保及び乗り継ぎ情報の提供など、町民ニーズを踏まえた路線及びサービスの改善が求められます。

第 3 章 公共交通に関するニーズ把握

1. 町民アンケート調査概要

町民の交通に関する移動実態やニーズを把握し、地域公共交通計画の策定に必要な基礎資料とすることを目的とし、町民 1,000 世帯を対象として、日常生活の移動や頻度、公共交通に対する満足度や改善要望等の調査を実施しました。

2. 調査結果のまとめ

※詳細は参考資料 P84「町民アンケート調査」参照

(1) 通勤・通学

- ・自家用車による移動が 85%と最も高く、次いで鉄道(J R・I R)による移動が 12%となっています。
 - ・通勤・通学ともに金沢市への移動が多くなっています。
 - ・通勤時の公共交通の利用は金沢市方面へは一定の利用がみられます。金沢市方面は鉄道や北鉄路線バス津幡線が運行しており、比較的利便性が高いためと考えられます。
- 引き続き鉄道線及び路線バスを中心とした町外への移動を担う公共交通網の維持・強化が求められます。

(2) 日常の移動

① 買物

- ・自家用車の移動が 88%と非常に高く、次いで家族による送迎が 10%となっています。
 - ・目的施設としては、PLANT-3 津幡店、アルプラザ津幡、A コープつばた店、カジマートみなみ店などの利用が多くなっています。
 - ・公共交通を利用しない理由としては、「運行本数が少ない」が最も多くみられます。
 - ・利用しない理由が改善された場合、公共交通に切り替え可能な人は 38%となっています。
- 各地区から目的地への自由は公共交通アクセスの確保や、運行本数にしばられない希望時間での運行を確保するためにも、のるーと津幡の活用が有効と考えられます。

② 通院

- ・自家用車の移動が 82%と非常に高く、ついで家族送迎が 12%となっています。
 - ・目的施設は、ほぼ全ての町営バスの路線が通る河北中央病院が最も多くなっています。その他の通院は町内の各病院等に分散していますが、町内の病院に関してはのるーと津幡のエリア内に立地しています。
- 引き続き町営バス(定時定路線・のるーと津幡)を中心とした通院の足の確保が求められます。
- ・公共交通を利用しない理由としては、「運行本数が少ない」が最も多くみられます。

・利用しない理由が改善された場合公共交通に切り替え可能な人は47%となっています。

→買物・通院ともに、各地区から目的地への自由は公共交通アクセスの確保や、運行本数にしばられない希望時間での運行ができるのーと津幡の活用により、潜在的には公共交通への切り替え可能と考えている約4割の人への利用促進が求められます。

(3) 公共交通満足度

・「満足」「まあまあ満足」と答えた人はJ R・I Rいしかわ鉄道で70%となっています。

・一方、路線バスは50%、町営バスは41%にとどまっています。

→のーと津幡も活用して、他交通機関と比較して相対的に満足度の低い町営バスの満足度を高めていくことが求められます。

(4) 今後のマイカーの利用意向

・公共交通を利用し、できるだけマイカー利用を抑えることに対し、「マイカーを利用しない生活は考えられない」との回答が62%となっています。一方、なんらか控えようと考えている人は34%となっています。

・将来的に、あるいは高齢者運転免許自主返納支援事業の充実により、マイカー運転をやめたいとの意向がある人は64%となっています。

→今現在マイカーを抑えることはできませんが、将来的には公共交通が必要と考えている人が多いと考えられます。将来的に公共交通を残すために、「乗って公共交通を支える」との意識付けが強く求められます。

(5) のーと津幡利用意向^{※運行開始前}

・「乗ってみたい」が31%、「自家用車や家族送迎等があるので、乗ろうとは思わない」が30%、「どのような交通か理解できていないため回答できない」が31%となっています。

→期待は比較的高いと言えますが、一方で利用方法の説明等が引き続き求められると考えられます。

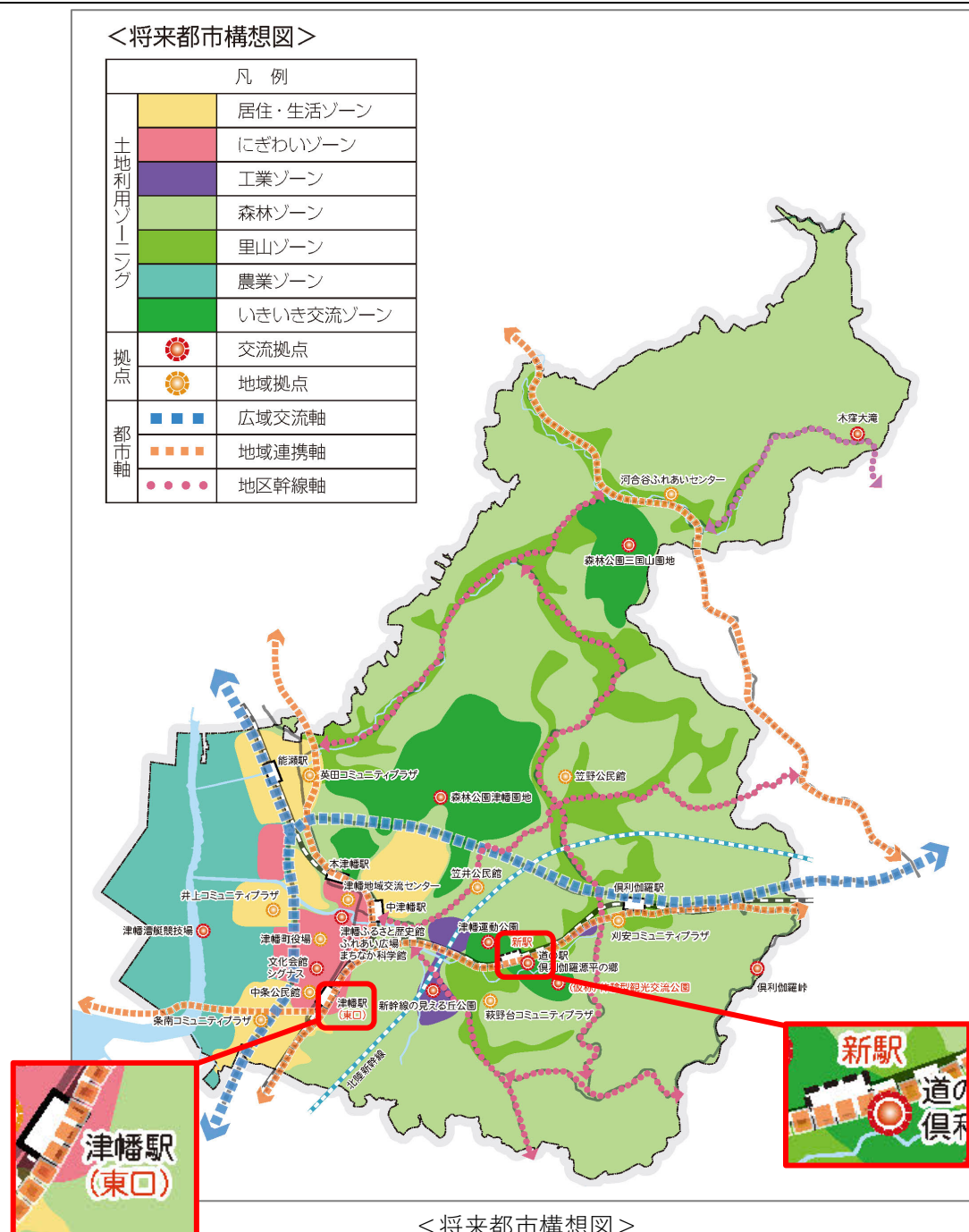
第4章 関連計画の整理

1. 本町における上位関連計画

(1) 第5次津幡町総合計画（令和3年3月改定）

① 概要

- ・まちづくりの将来像として、「住んでみたい、ずっと住みたい ふるさと つばた」を掲げています。
- ・上記を実現するにあたっての、公共交通にかかる特に重要な構想として、津幡駅東口の整備と新駅の設置（津幡駅-倶利伽羅駅間）が挙げられます。

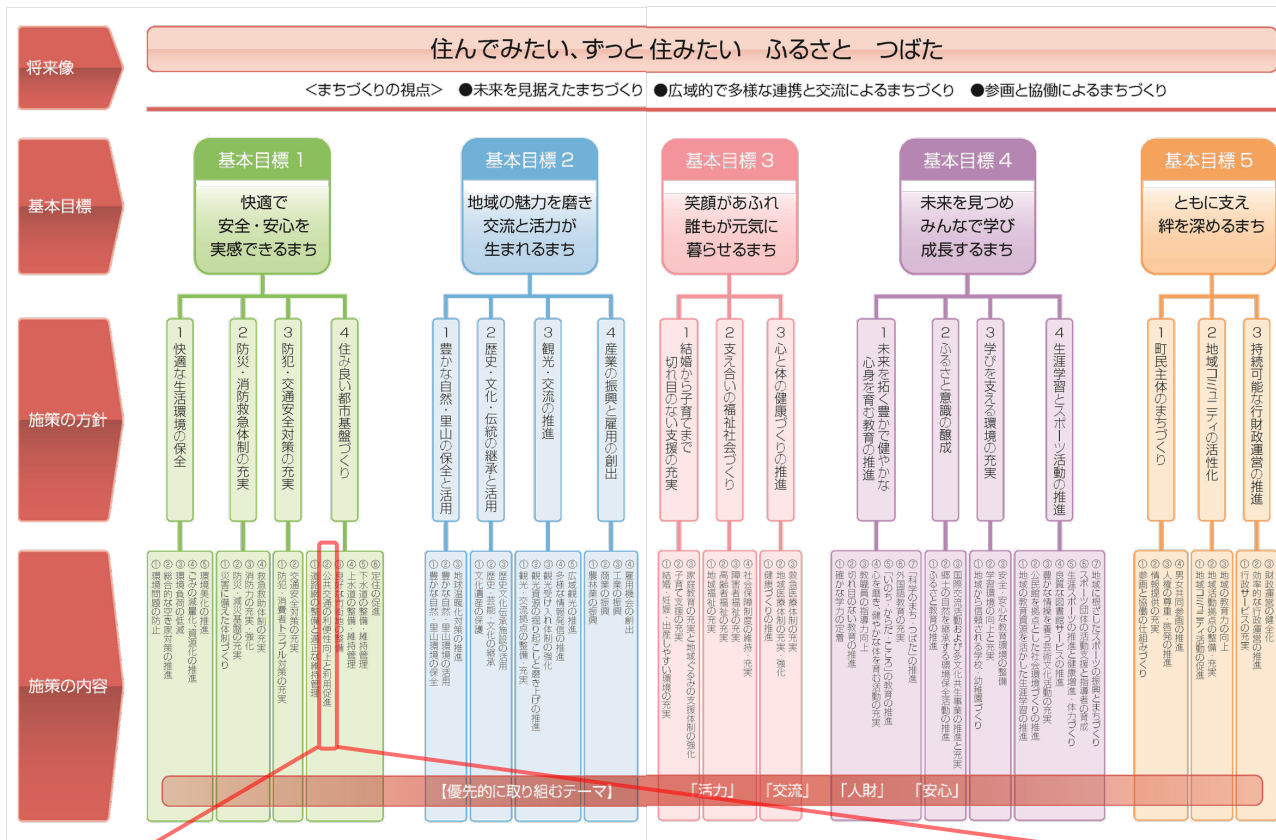


＜将来都市構想図＞

出典：第5次津幡町総合計画

② 公共交通にかかる施策・取組

- ・施策大綱の中の1施策として、「公共交通の利便性向上と利用促進」が掲げられており、これの具体的な内容及び取組について、下図のとおり定められています。



② 公共交通の利便性向上と利用促進

- 鉄道利用者の利便性向上と増加に向け、新たな駅の設置や津幡駅東口の整備を推進します。
- 鉄道やバスなどの公共交通相互の連携強化や、利便性および効率性の高い運行に努め、公共交通の利用促進を図ります。
- 町民や商店街、各種団体などと連携し、公共交通を地域で守り育てる仕組みづくりを推進します。
- IRいしかわ鉄道線やJR七尾線、路線バスなどの広域交通は、町民の日常生活において欠かすことのできない移動手段であるため、適切な運行支援を行います。
- 金沢駅から本町への来訪を促進するため、周遊バスや観光タクシーの導入検討など、二次交通の充実を図ります。
- 地域公共交通の課題解決に向けて、周辺自治体と連携して取り組みます。

施策の内容	取り組み(★は総合戦略にも位置づけている取り組み)
②公共交通の利便性向上と利用促進	・津幡駅と倶利伽羅駅の間に新たな駅の整備★ ・津幡駅東口の整備★ ・ニーズに応じた利便性や効率性の高い町営バスの運行★ ・津幡町地域公共交通網形成計画に基づく町営バスの利用促進★ ・IRいしかわ鉄道線の利用促進、運行支援★ ・路線バスの赤字負担に対する支援★ ・二次交通手段の充実★

< 施策大綱・施策内容・取組(抜粋) >

出典：第5次津幡町総合計画

(2) 津幡町都市計画マスタープラン（令和3年3月）

① 津幡町の将来像

まちづくりの理念

～住んでみたい、ずっと住みたい ふるさと つばた～

まちづくりの目標

まちづくりの目標1 生活利便性が高く、職住バランスのある住みよいまちづくり

安定的かつ多様な就労の場の確保、市街地での都市機能の集約化や住環境の充実、良好な街並みの形成などにより、本町への定住を促進します。

まちづくりの目標2 町民が安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくり

ハード・ソフト両面から災害予防や対策を講じるとともに、感染症などについても、国や県と連携しながら迅速に対応できるまちづくりを推進します。

まちづくりの目標3 多様な資源を活かした交流促進と道路・公共交通の充実したまちづくり

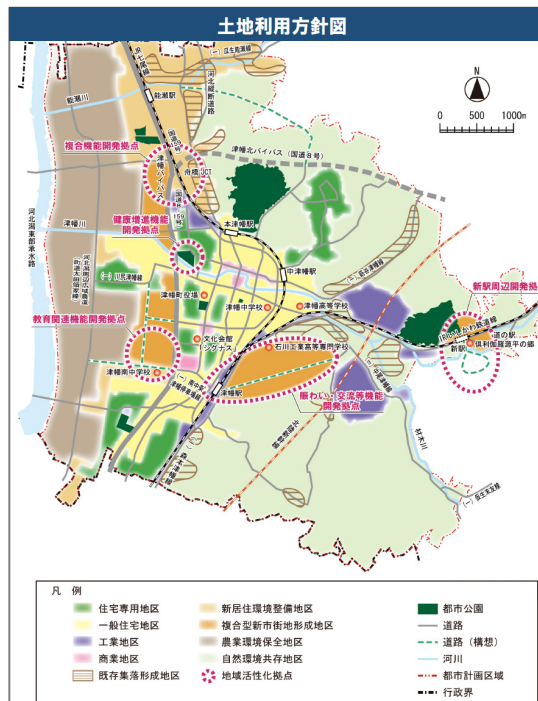
本町の優れた資源にさらに磨きをかけながら、観光を含めた町内外の交流の促進に努めます。また、町内や他都市への移動など、町民の日常的な交通利便性の向上を図ります。

まちづくりの目標4 都市環境と森林・里山の自然環境が共生したまちづくり

緑豊かな自然環境と触れ合える空間として適切な維持管理による保全を図るなど、様々な環境対策の取り組みを進めることにより、都市と自然が共生したまちづくりを進めます。

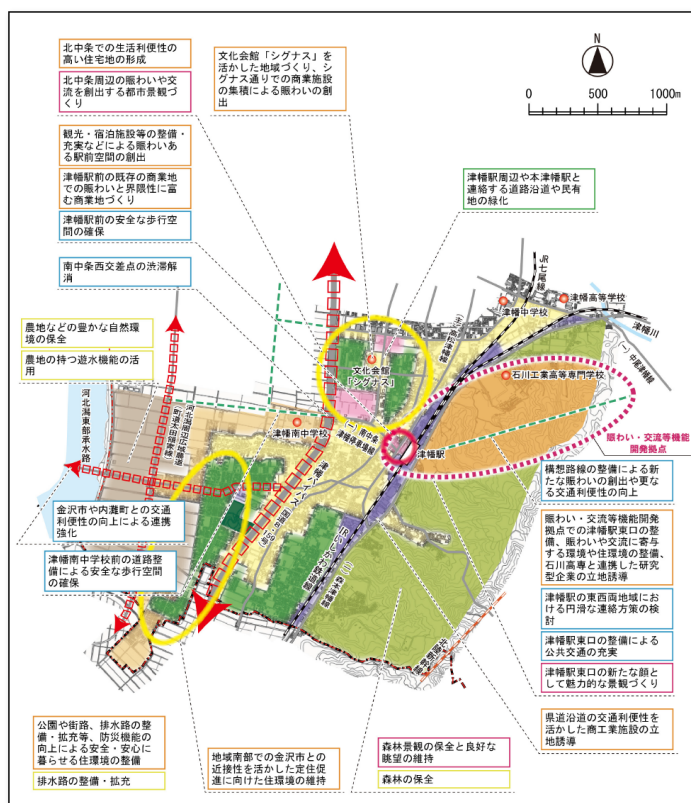
まちづくりの目標5 全町民で取り組む参画と協働や、広域連携によるまちづくり

町民の「まちづくりへの参画」と「協働意識」の醸成に向け、町民と行政が連携・協力し合うパートナーシップによるまちづくりを進めるとともに、町民同士が支え合い強い絆でまちづくりを進める取り組みの支援や、国・県・隣接市町との広域的な連携体制の強化を図ります。



② 津幡駅周辺の土地利用・まちづくりに関する方針

- ・津幡駅周辺は賑わい・交流等機能開発拠点とされており、津幡駅東口の整備等が掲げられています。

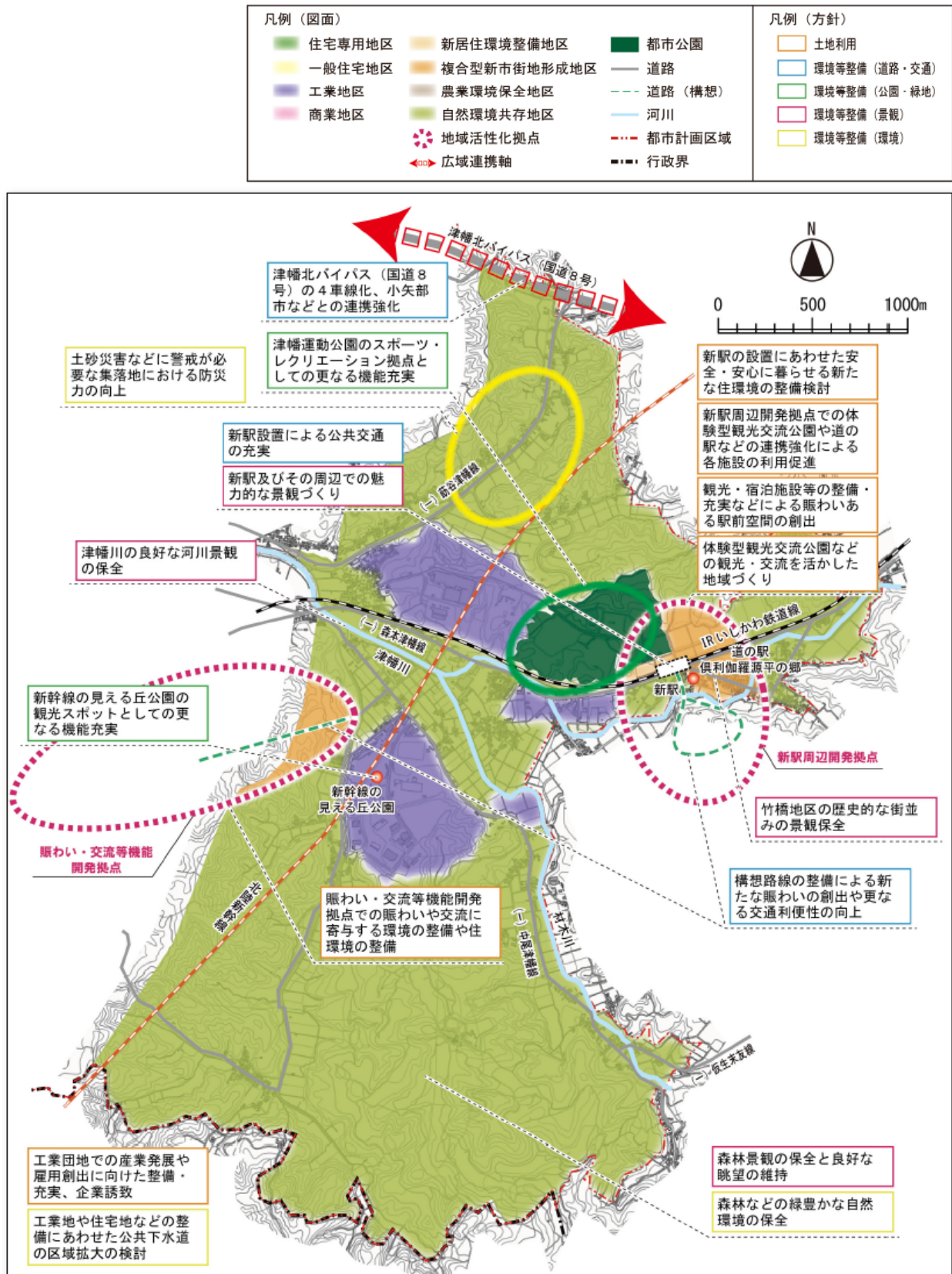


<津幡町都市計画マスタープラン（抜粋）>

出典：津幡町都市計画マスタープラン

③ 新駅候補地周辺の土地利用方針

・新駅候補地周辺は、「複合型新市街地形成地区」と位置づけられており、住環境の整備検討に加えて体験型観光交流公園施設等の整備を検討するとされています。



<津幡町都市計画マスタープラン（抜粋）>

出典：津幡町都市計画マスタープラン

(3) 第2期津幡町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年2月）

・平成26年11月に制定された「まち・ひと・しごと創生法」に基づいた「津幡町まち・ひと・しごと創生総合戦略」における公共交通に係る取組・事業としては、鉄道の利用環境向上や町営バス等の運行の向上が挙げられています。

基本目標1 安定した雇用を創出する「活力創生戦略」

<講ずべき施策の方針>

- (1) 活力を生み出す地域産業の振興
- (2) 雇用機会の創出

基本目標2 新しいひとの流れをつくる「交流創生戦略」

<講ずべき施策の方針>

- (1) 地域の魅力を活かした観光・交流の促進
- (2) 津幡町への移住・定住の促進

基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえとともに、津幡町を愛し未来を拓くひとを育む「人財創生戦略」

<講ずべき施策の方針>

- (1) 結婚・妊娠・出産・子育ての切れ目のない支援
- (2) ふるさと「津幡」の未来を担う人づくり

基本目標4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する「安心創生戦略」

<講ずべき施策の方針>

- (1) 健康で、支え合い、安心して生活し続けることができる社会づくり
- (2) 確かな暮らしを営み続けられる機能的・効率的なまちづくり

(2) 津幡町への移住・定住の促進

③ 住み良い暮らしを支える基盤づくり

- ・新たな住宅需要に応えるため、良好な市街地を整備します。
- ・空き家バンク制度を充実させ、利用可能な空き家の利活用を促進します。
- ・津幡駅東口や新駅の整備、ニーズに応じた町営バス等の運行など、公共交通等の利用環境を向上させます。また、幹線道路の更なる整備を図り、住みよい暮らしを支えます。

取組み・事業

□ 良好な市街地の整備

- 定住・移住の受け皿として津幡駅東側の整備
- 無秩序な市街地の抑制および都市機能の適切な配置による計画的な土地利用の推進
- 地籍調査の推進
- 町営住宅の計画的な改修

□ 利用可能空き家の有効活用

- 空き家所有者等への空き家バンク登録制度の周知と登録促進
- 空き家でのくらしを検討する人と所有者とのマッチングの支援
- 空き家バンクに登録された空き家を自己居住用に利用するために、購入又は賃借した方への支援

□ 鉄道の利用環境の向上

- 津幡駅と俱利伽羅駅の間に新たな駅の整備
- 津幡駅東口の整備
- IRいしかわ鉄道の利用促進、運行支援

□ 町営バス等の運行の向上

- 町民ニーズや利用者ニーズに応じた利便性や効率性の高い町営バスの運行
- 路線バスの赤字負担に対する支援

□ 幹線道路等の整備・充実

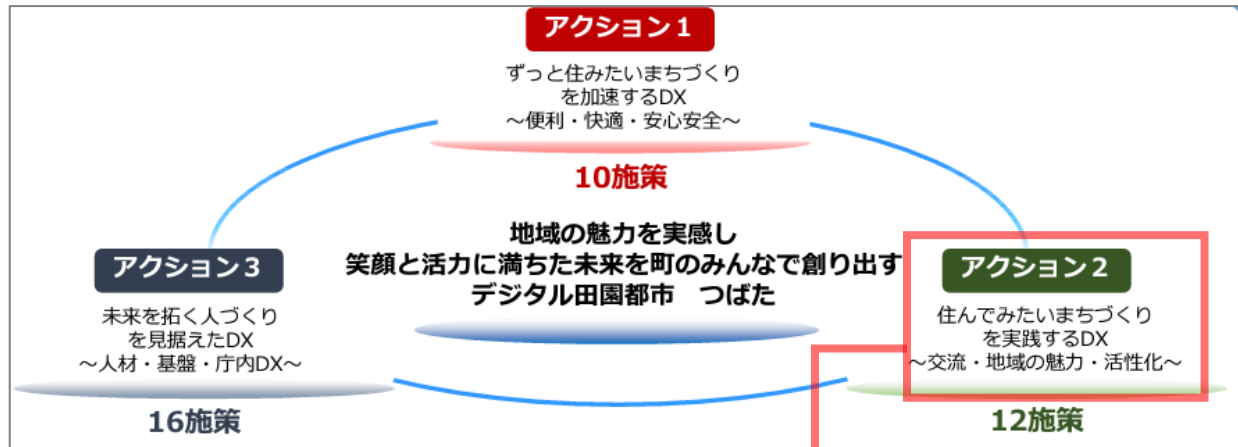
- 国道8号の4車線化やバイパスなどの整備、機能強化の促進
- バリアフリー化や自転車道の整備など、歩行者や自転車が安全で快適に移動できる環境整備

<公共交通に係る取組・事業（抜粋）>

出典：津幡町まち・ひと・しごと創生総合戦略

(4) 津幡町 DX 推進計画（令和5年5月）

- ・国の掲げるデジタル社会のビジョンの実現のため策定された「津幡町 DX 推進計画」においては、デジタルサイネージによる情報発信、AI オンデマンドバスシステム、バスロケーションシステムが具体的なアクションとして挙げられています。



アクション2-②デジタルサイネージによる情報発信



- 施策概要：公共施設や人が行き交うポイントにデジタルサイネージを設置し、さまざまな情報を発信します。
- 期待効果：自ら情報を取得できない方や観光客等に対し、情報発信を行うことができます。

アクション2-⑧AIオンデマンドバスシステム



- 施策概要：AIを活用したオンデマンドバスを配備します。
- 期待効果：町民の生活スタイルが大きく変化するとともに、乗り合わせによるCO2排出量の削減が見込まれます。

アクション2-⑨バスロケーションシステム



- 施策概要：定時路線バス内に設置したGPSで位置情報を捕捉し、乗車・到着予定時刻を可視化します。
- 期待効果：到着時刻の正確な把握が期待されます。

< 津幡町 DX 推進計画（抜粋） >

出典：津幡町 DX 推進計画

2. 国や石川県・石川中央都市圏における関連計画

(1) 第2次交通政策基本計画（令和3年5月）

- ・人口減少の深刻化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大、デジタル革命の加速、自然災害の激甚化・頻発化、グリーン社会の実現に向けた動きなど、社会情勢が大きく変化する中で、交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき、令和3年度から令和7年度までの交通政策の基本的な方向性を示す交通政策基本計画（第2次計画）が閣議決定されました。
- ・人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本的方針を定め、地域公共交通の維持・確保、MaaSやバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしています。

第2次交通政策基本計画の概要（令和3年度～令和7年度）



＜令和3年5月28日閣議決定＞

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機
（需要縮小による経営悪化、人手不足等）
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
（自然災害、老朽化、重大事故等）
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

（旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引（EC）市場の進展、防疫意識の浸透 等）

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たにに取り組む政策等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発（TOD）
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及（小型電動モビリティ、電動車いす等）等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たにに取り組む政策等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たにに取り組む政策等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組（港湾・海事・航空分野、物流・人流分野）等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

＜第2次交通政策基本計画の概要（抜粋）＞

出典：国土交通省 HP

(2) 石川県都市計画マスタープラン（平成30年7月改定）

- ・石川県では、将来の都市づくりの指針として、「石川県の都市計画に関する基本的な方針」と県内を4地域に分けた「広域都市圏マスタープラン」及び県内の都市計画区域ごとに「都市計画区域マスタープラン（整備、開発及び保全の方針）」を策定しています。
- ・本町に関しては「津幡都市計画区域マスタープラン」が策定されています。公共交通に関連する記載としては、広域連携によるまちづくり、駅や中心商店街及びこれらを結ぶ都心軸をにぎわい拠点・軸とすること、各交通機関の連携などが謳われています。



津幡都市計画区域マスタープラン※H30.5 改定 公共交通に関連する記載抜粋

(2) 地域毎の市街地像

(都) 住ノ江北中条線周辺一帯に配置する都市拠点を中心としたまとまりのある市街地の形成を図るとともに、都市拠点と富山県方面、七塚宇ノ気・能登方面、金沢方面を連携する都市連携軸を位置付け、広域連携によるまちづくりを推進する。本区域におけるおおむね20年後の地域毎の市街地像は、以下に示す通りである。

① 市街地ゾーン

a 商業・業務ゾーン

津幡駅、本津幡駅、中津幡駅周辺、中心商店街を商業・業務ゾーンとして位置付け、賑わいと楽しみの拠点づくりを進める。

津幡バイパスと津幡北バイパスの結節点となる舟橋ジャンクション周辺を複合機能開発ゾーンとして位置付け、流通や商業の集積立地を進める。

(都) 住ノ江北中条線を本区域の都心軸として位置付け、周辺一帯を都市拠点とし、津幡駅と中心商店街を結ぶ新しい賑わいと楽しみの創出できる区域として整備を進める。

(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定等の方針

① 交通施設

a 基本方針

交通体系の整備の方針

本都市計画区域は金沢都市圏と能登地域及び富山県とを結ぶ結節点であり、県土の広域交通のネットワーク化を支援するべく、津幡バイパスや津幡北バイパス、河北縦断道路の整備促進を進める。

また、幹線及び準幹線の町道を計画的に整備推進することにより、集落と市街地の連絡を円滑にし、地域住民の日常生活の利便性向上を図る。

さらに、各交通機関の連携を強化するために、本津幡駅、中津幡駅についてバリアフリー化に配慮した上で、交通広場や公共駐車場の整備を行う。

<津幡都市計画区域マスタープラン（一部抜粋）>

出典：石川県都市計画マスタープラン

(3) 石川中央都市圏地域公共交通計画（令和5年3月）

- ・金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町の4市2町で構成する「石川中央都市圏」においては、市町をまたぐ移動が多いなど強い結びつきがあり圏域内をスムーズに移動できる交通サービスの実現や広域的な公共交通網を構築する必要があることから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として、令和5年3月に石川中央都市圏地域公共交通計画を策定しました。
- ・圏域内を結ぶ「地域間幹線系統」として津幡町内を通るものとしては、「津幡線（北鉄金沢バス）」も位置づけられており、地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線として地域住民にとって必須の路線であるとされています。

基本理念及び基本方針

「“住みやすさ”日本一の圏域の実現を支えるひと中心の持続可能な交通ネットワークの構築」

基本方針1

超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

- ・超高齢・人口減少社会においても、広域的な公共交通網を構築していくことで、人々の円滑な移動を支え、活発な交流や連携を促進します。
- ・商業施設と駅などを結んで運行されているシャトルバスとも連携して地域公共交通ネットワークを考えていきます。

基本方針2

分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

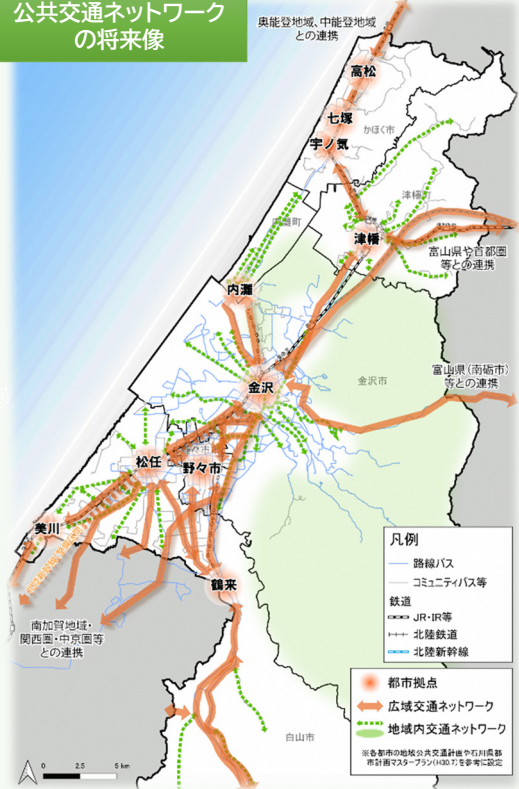
- ・交通結節点となる駅や主要バス停における待合環境の向上や、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充により、公共交通利用のハードルを下げ、自動車交通からの転換や新規需要の創出を図ります。
- ・MaaSの推進やユニバーサルデザイン、無人駅等のバリアフリー化などにより、公共交通の利用しやすさ・分かりやすさを向上させることで、子どもやお年寄り、障害のある方なども含め、誰もが利用しやすい環境を整備し、持続可能な社会の実現を目指します。

基本方針3

公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

- ・モビリティマネジメントやマイレール・マイバス意識の醸成など、公共交通の意義や魅力を効果的・積極的に発信し、公共交通のあり方を自分事として捉えてもらうことで、愛着心を高め、公共交通の自発的な利用を促進します。

公共交通ネットワークの将来像



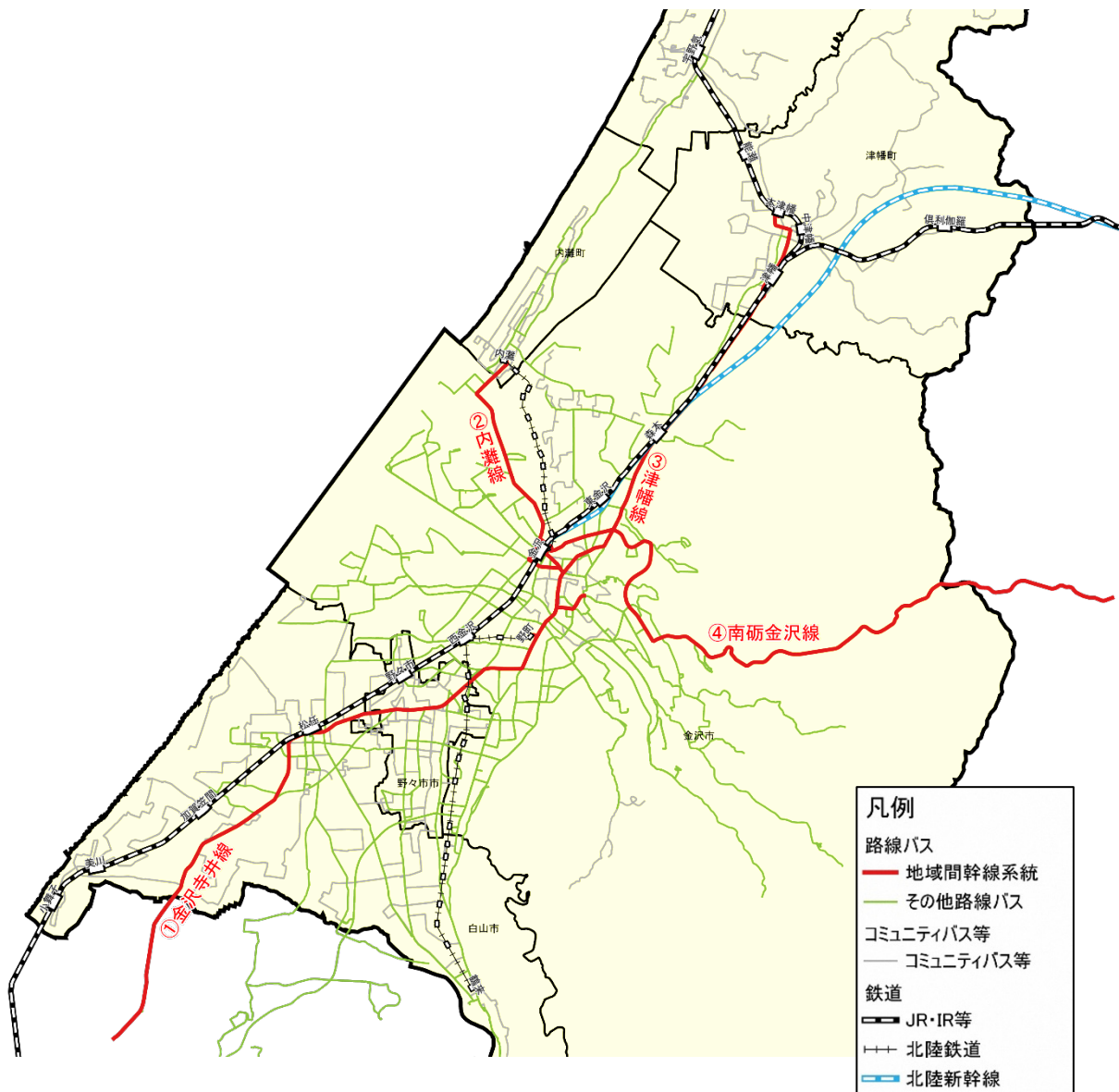
< 石川中央都市圏地域公共交通計画の概要（一部抜粋） >

出典：石川中央都市圏地域公共交通計画【概要版】

▼地域間幹線系統の地域の公共交通における位置づけ・役割

番号	事業者名	系統名	運行区間			関係市町	位置づけ・役割
			起点	経由	終点		
①	北鉄金沢バス	金沢寺井線	金沢駅	香林坊 松任	寺井中央	・金沢市 ・野々市市 ・白山市 ・川北町 ・能美市	金沢駅から寺井中央への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。
②	北鉄金沢バス	内灘線	金沢駅	県庁前・ 緑台二丁目	内灘駅	・金沢市 ・内灘町	兼六園下から内灘方面への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。
③	北鉄金沢バス	津幡線	本津幡駅	八幡	兼六園下	・金沢市 ・津幡町	本津幡駅から兼六園下への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。
④	加越能バス	南砺～金沢線	井波	金沢大学	金沢駅	・金沢市 ・南砺市	南砺市から金沢駅への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。

▼地域間幹線系統対象路線図（令和5年4月1日見込み）



< 地域間幹線系統の位置づけ >

出典：石川中央都市圏地域公共交通計画

3. 上位関連計画を踏まえた方向性

(1) 交通とまちづくりにかかる課題と取組方針

① 公共交通機能の利便性向上と利用促進

- ・本町では、自動車利用を基本としたライフスタイルの定着や少子化による児童生徒の減少などにより、鉄道・バス利用者が長期的に減少し、更に利便性の悪化につながるといった悪循環が懸念されており、公共交通の利用促進を図る必要があります。

【取組方針】

- ・津幡駅東口の整備
- ・津幡駅と倶利伽羅駅の間に新たな駅の整備
- ・I R いしかわ鉄道線の利用促進、運行支援

② 観光交流機能の強化

- ・本町においては、北陸新幹線金沢開業を契機として、観光客の増加や交流人口の拡大による町のにぎわい創出への期待が高まっています。
- ・しかしながら、現状では、自然・歴史・文化などの魅力ある地域資源を観光面に十分有効活用できているとは言い難い状況であり、上位計画では都市部に近接する農村空間の魅力を活かした新たな観光・交流基盤の整備も重要であると述べられています。

【取組方針】

- ・体験型観光交流公園の整備
- ・観光拠点の形成
- ・竹橋のまちなみ保全

③ 企業誘致等による工業の振興

- ・国内では、災害リスク対策として都市圏から地方へ移転する企業が増えているほか、北陸新幹線金沢開業による移転機運の高まりもみられます。本町においても交通利便性の高さを活かした企業誘致のさらなる推進が求められています。

【取組方針】

- ・研究型企业の立地誘導
- ・工場敷地の機能向上

④ 自然環境の保全

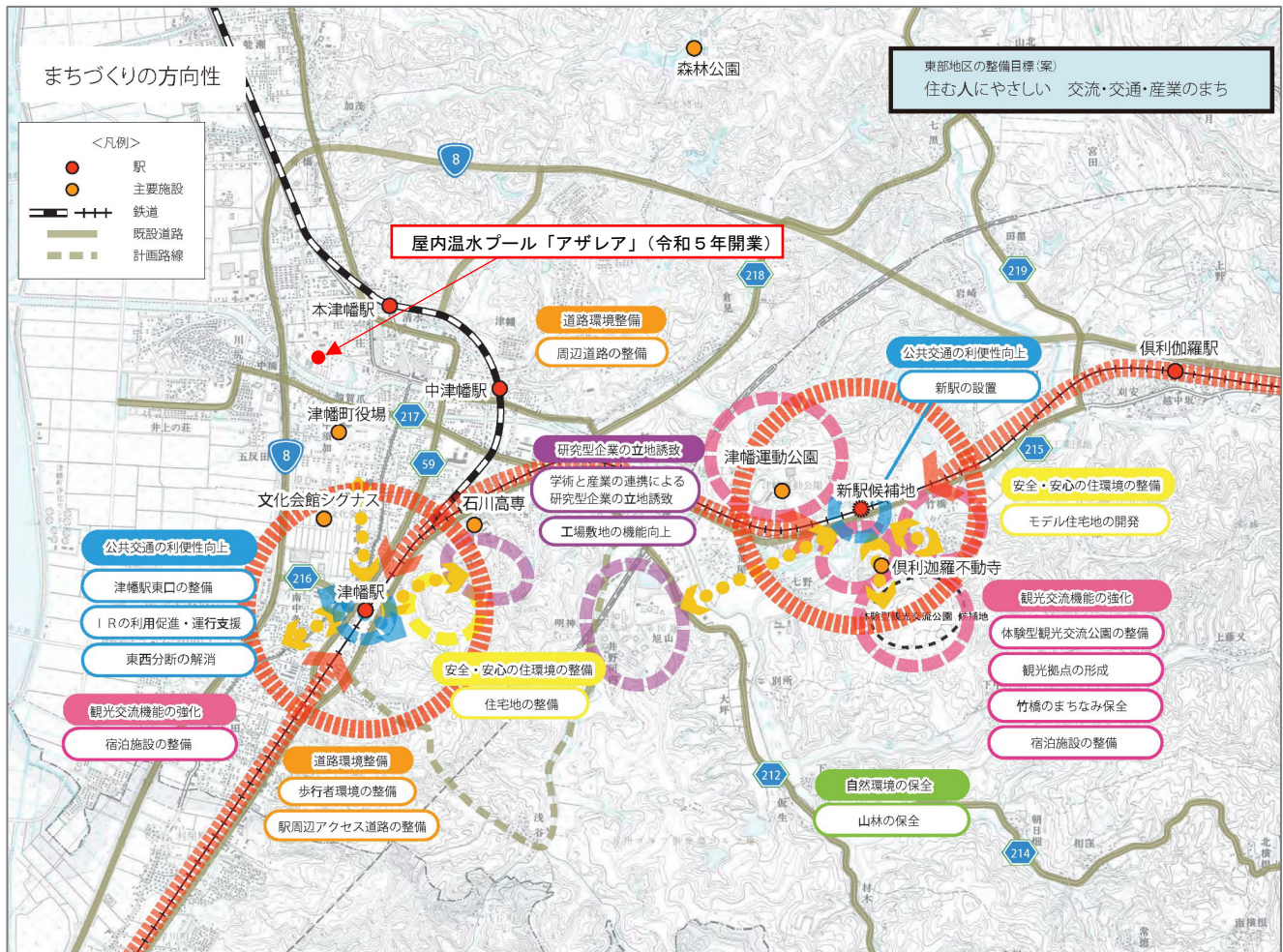
- ・近年、産業構造の変化や人口減少・少子高齢化の進行などを背景に、里山の適切な管理が困難になってきており、里山環境の悪化が懸念されています。
- ・豊かな自然環境や里山環境を適切な保全により次世代に継承するとともに、町の活性化や交流人口拡大の起爆剤として有効に活用していく必要があります。

【取組方針】

- ・山林の保全

(2) まちづくりの方向性

- ・前項で述べた4つの課題解決に向けては、いずれも津幡町東部地区*のまちづくりが重要となります。
- ・公共交通網の形成にあたっては、この将来のまちづくりを見据えつつ、利便性の向上と利用促進を推進する必要があります。



<交通とまちづくりの方向性>

※東部地区とは、津幡町都市計画マスタープランにおける地域区分の南部地域のうち津幡駅から東側及び東部地域の地区をいう

(平成28年度「津幡町東部地区まちづくり協議会」において定義)

第 5 章 公共交通に関する課題整理

津幡町における交通の現況

● 社会情勢

- ・総人口は平成 27 年（国勢調査）まで増加傾向、以降は概ね同水準で推移
- ・高齢化率は県平均よりも低いが確実に上昇しており、中山間地や一部の新興住宅地ですでに顕在化
- ・高齢者の公共交通利用増加及び生産年齢人口が担うべき公共交通の運転手の不足が予測され、これらへの対応が喫緊の課題

● 人々の移動

- ・通勤・通学に関しては、町内の移動と同程度以上に金沢方面とのつながりが強い
- ・鉄道沿線の公共交通利用率が比較的高く、鉄道のサービス向上が公共交通利用促進に大きく寄与できると想定

● 公共交通全体の状況

- ・本町は主要な施設や駅が町の中心部に集中し、公共交通網も合わせて各地域から町の中心部に向かう設定
- ・鉄道・バスによる人口カバー率は約 90%と比較的高く、さらに「のろーと津幡」を含めたカバー率は 95%まで向上
- ・鉄道利用者について、令和元年度までは、利用者数は概ね約 8,000 人/日前後で横ばい傾向だったが、コロナ禍の影響を受けた令和 2 年度は 5,833 人/日まで減少。その後徐々に回復傾向だが、直近の令和 4 年度でも 6,682 人/日と道半ば

● 町営バスの状況

- ・町営バスの利用者数について、料金収入は減少傾向だが、高齢者運転免許自主返納支援事業における町営バス無料回数利用券の利用が伸びており、全体的な利用者数はコロナ禍前までは増加傾向
- ・路線別には、もともと利用が多い中山間方面路線（河合谷線、九折線、池ヶ原線）は人口減少の影響をうけて利用が減少傾向、平地部の路線は横ばいまたは微増傾向、旭山工業団地への通勤を担う旭山線はコロナ禍前までは増加傾向

公共交通へのニーズ（町民アンケート分析結果）

● 通勤・通学

- ・自家用車による移動が 85%と最も高く、次いで鉄道（J R・I R）による移動が 12%
- ・通勤・通学ともに金沢市への移動が多い

● 日常生活の移動（買物・通院）

- ・自家用車による移動が買物は 88%、通院は 82%と非常に高い
- ・町中心にある施設（アルプラザ津幡、A コープつばた店、カジマートみなみ店、河北中央病院）の利用が多いほか、プラント 3 など、やや町中心から離れた施設の需要も高い
- ・公共交通を利用しない理由としては、「運行本数が少ない」「目的地へ向かう路線が少ない」といった理由が多い
- ・利用しない理由が改善された場合、公共交通に切り替え可能な人は約 4 割

● 公共交通満足度

- ・利用者満足度（「満足」「まあまあ満足」と答えた方）は、鉄道で 70%、路線バスは 50%、町営バスは 41%
- ・公共交通全体平均の満足度は 54%

● 今後のマイカーの利用意向

- ・今現在マイカーを控えることはできないが、将来的には公共交通が必要と考えている方が 64%と多い。将来的に公共交通を残すために、「乗って公共交通を支える」との意識付けが強く求められる

● のろーと津幡利用意向※運行開始前

- ・「乗ってみたい」が 31%、「自家用車や家族送迎等があるので、乗ろうとは思わない」が 30%、「どのような交通か理解できていないため回答できない」が 31%
- 期待は比較的高いと言えるが、利用方法説明等が引き続き求められる

関連計画における公共交通とまちづくり

● 関連計画における交通とまちづくりにかかる課題

- ・「公共交通機能の利便性向上と利用促進」「観光交流機能の強化」「企業誘致等による工業の振興」「自然環境の保全」が上位関連計画における課題として挙げられている

● 関連計画における交通とまちづくりにかかる課題

- ・デジタル革命の加速や新型コロナ禍を経て、「交通 DX」等により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」していくことが掲げられている

● 津幡町東部地区のまちづくりと交通

- ・上位関連計画における課題に関して、いずれも津幡町東部地区のまちづくりが重要。具体的には、「津幡駅東口の整備」「新駅の設置」を核に、町内外の公共交通利用者のさらなる利便性の向上を図ることとしている
- ・公共交通網の形成にあたっては、この将来の津幡町東部地区のまちづくりを見据えつつ、利便性の向上と利用促進を推進する必要がある

本町の公共交通に係る課題整理

1. 新たなまちづくりと町内外の移動に関する課題

- ・津幡町東部地区においては今後新たなまちづくりが予定されていますが、当該地区は現状やや公共交通が手薄となっています。
- ・通勤・通学の町内外への移動ニーズは高いものの、利用者にとっての利便性（満足度）は高める余地がある状況となっています。

2. 町内の日常移動と持続的な運行継続に向けた課題

- ・高齢化がますます進む中で、日常移動の移動ニーズにより合致した形に公共交通を整理する必要があります。
- ・人口減少社会にあり今後公共交通の担い手不足が顕在化していく中で、公共交通の持続可能性の確保のため、「交通 DX」等も積極的に推進することで、効率性のより高い運行形態に移行していく必要があります。

3. さらなる利用促進に向けた課題

- ・高齢化社会を迎える中で、将来に渡り車に頼らなくても安心して移動できる社会を実現するために、現時点からの公共交通利用促進が必要です。
- ・町民の移動意向は「今現在マイカーを控えることはできないが、将来的には公共交通が必要」となっており、現時点の問題意識は低くなっています。

第 6 章 地域公共交通計画の施策体系

1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割

公共交通は、町民及び来訪者の町内外の移動と生活を支え、環境負荷が小さく、だれもが利用できる「重要な社会資本（インフラ）」であるとの認識にたち、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた各種施策を展開します。

また、本町の本来持つ強み（隣接した地域との交通アクセスが良好）及び今後の新たなまちづくりを踏まえた、町民及び町内外の交流を支えるまちの骨格としての役割が公共交通ネットワークには求められます。

2. 本町における地域公共交通計画の基本方針

（1）基本理念

将来的に想定される人口減少や少子高齢化の進展等により都市経営の効率化が求められている中、集約的なまちづくりや効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成が今後より一層重要性を増すものと考えられます。

本町は古くから加賀・能登・越中の三国を結ぶ場所に位置しており、近代以降は公共交通がこれらの地域へとつながる交通の要衝（ハブ※）として町の発展を支えてきました。現在では本町においては移動の多くを自動車に依存していますが、このような公共交通は、大切な社会資本であり、町民共有の貴重な財産である鉄道、路線バス、町営バス等が相互に連携して町民や内外の人の往来を支えるものです。

将来的に予測される更なる高齢化を踏まえ、公共交通ネットワークを持続的に発展させるためには、都市機能及び居住エリアを駅及び主要バス路線の沿線に誘導していくとともに、過度な自動車依存から公共交通での移動を主体とした暮らしに転換していくことで、町民や来訪者が更に安全・快適に生活できる環境を目指します。

上記の観点から、地域公共交通計画で目指す理念を

鉄道駅をハブとした公共交通網による

自動車に過度に頼らず暮らせる、通えるまち・津幡町の実現

とします。

※ハブ：各種交通機関の路線が集中する場所・拠点。ネットワークの核

(2) 基本方針

前章でまとめた、本町における公共交通に係る3つの課題に対応するため、下記の基本方針を定めます。

基本方針1：鉄道駅を拠点とした、新たなまちづくりと連携した交通結節機能強化

- ・津幡町東部地区の新たなまちづくりに対応するための公共交通の充実のため、「津幡駅東口の整備」「新駅の設置」を見据えた新たな公共交通網を形成します。
- ・通勤・通学の町内外への移動利便性を確保するため、町内各鉄道駅の整備による駅勢圏の拡大及び鉄道や路線バスを軸に町営バス（のるーと津幡含む）により補完する公共交通網を形成します。
- ・上記により、公共交通の利用者数のコロナ禍前以上の水準への回復を目指します。

【主な施策】

- ・鉄道の拠点機能強化（津幡駅東口整備、各駅のパーク&ライド、サイクル&ライド※1強化、サイクルトレインへの対応）
- ・新駅設置（津幡-倶利伽羅間）及び新駅と体験型観光交流公園の一体的な開発
- ・町営バス（のるーと津幡含む）の鉄道駅及び路線バスへの接続強化
- ・工業団地方面へのアクセス確保・強化

基本方針2：町民の生活を支える持続可能かつ利便性の高い公共交通網の形成

- ・津幡町内の各施設と居住地間のアクセス利便性の向上と、人口減少社会にあっても持続可能な効率的な公共交通網の両立を目指します。鉄道・路線バス・町営バス・のるーと津幡を最適に使い分けることで上記を実現します。
- ・上記により、公共交通の再編（のるーと津幡導入等）により町営バスの収支差額改善を目指します。

【主な施策】

- ・町営バス（定時定路線）とのるーと津幡の利便性・効率性の最大化
- ・町営バス・のるーと津幡の施設の計画的な更新（バス車両、バス停（ポール、待合所））

基本方針3：公共交通の維持に向けた積極的な利用を促すための情報提供と利用促進

- ・将来的に予測される更なる高齢化を踏まえ、車を運転しなくなった人も安心して移動できる環境をつくるため、行政が地域と連携した公共交通の確保・維持・改善を図ります。
- ・将来的に公共交通を残すために、「乗って公共交通を支える」との意識付けを目指します。
- ・上記及び基本方針1と2により、公共交通に対する利用者の満足度の向上を目指します。

【主な施策】

- ・情報提供の強化（モデル時刻表作成、WEB経路検索への対応、各種メディアへのPR）
- ・高齢者運転免許自主返納支援事業を活かした利用促進及び公共交通のPR
- ・MM（モビリティ・マネジメント）※2の考え方を取り入れた各種施策

※1 パーク&ライド、サイクル&ライド：自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車（自転車を利用した場合はサイクル&ライド）を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、目的地に向かうシステム。

※2 MM（モビリティ・マネジメント）：渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。

3. 施策目標値

基本理念である、「鉄道駅をハブとした公共交通網による自動車に過度に頼らず暮らせる、通えるまち・津幡町の実現」の度合いをはかるアウトカム指標として、「鉄道の日平均利用者数」「町営バスの年間利用者数」「町営バスの財政負担額（収支差額）」「公共交通全体の利用者満足度」「町営バスの利用者満足度」を設定します。

目標 (基本方針)	数値指標	データ 取得方法	現況値	目標値 2028 年度
1.鉄道駅を拠点とした、新たなまちづくりと連携した交通結節機能強化	鉄道の日平均利用者数	鉄道事業者保有データより町内の駅における乗降数の合計を取得し、毎年計測	6,682 人/日 2022 年度	8,000 人/日 (約 1,300 人/日の増加)
	町営バス(のるーと津幡含む)の年間利用者数	町営バス：整理券発行枚数、のるーと津幡：システム出力から取得し、毎年計測	64,540 人/年 2022 年度	77,000 人/年 (約 12,000 人/年の増加)
2.町民の生活を支える持続可能かつ利便性の高い公共交通網の形成	町営バス(のるーと津幡含む)の財政負担額(収支差額)	会計決算により毎年計測	▲35,169 千円 2021 年度※ ※バス車両購入を伴わない最新値	▲37,000 千円 (公共交通を再編しない場合の予測値(▲38,400 千円)から-4%)
3.公共交通の維持に向けた積極的な利用を促すための情報提供と利用促進	公共交通全体の利用者満足度	計画最終年度(2028)に実施するアンケート調査において「満足している」「やや満足している」の回答割合を計測	54% 2023 年度	65% (約 2/3 が満足)
	町営バス(のるーと津幡含む)の利用者満足度		56% 2023 年度	65% (約 2/3 が満足)

4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

☆：津幡町地域公共交通利便増進実施計画において利便増進実施事業として位置づけるもの

基本方針	事業名		具体的な内容	実施主体(太字)、 関係主体	スケジュール					アウトプット指標 【現況値→目標値】 ※【】の記載のないものは実施有無
					2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	
基本方針1： 鉄道駅を拠点とした、 新たなまちづくりと連 携した交通結節機能 強化	① 鉄道の拠点機能強化	津幡駅東口整備	津幡駅東口の供用に向けた整備	津幡町、交通事業者	工事着手	→	工事完了	供用開始		津幡駅東口の供用開始
		各駅のパーク&ライド、サイクル&ラ イド強化	町内各駅の駐車場や駐輪場の調査・整備を実施	津幡町、交通事業者	現況・ニーズ 調査	→	適地検討	→	設置	駐輪・駐車台数 【津幡駅東口検討に合わせ数値を 今後設定】
		サイクルトレインへの対応	鉄道線沿線関係自治体が進める検討や社会実験と協調してサイク ルトレインへの対応策を検討	津幡町、交通事業者	社会実験・ 課題調査等			→	本格実施	津幡駅におけるサイクルトレインへ の正式対応
	② 新駅設置に向けた 取組	新駅設置(津幡-倶利伽羅間)及 び新駅と体験型観光交流公園の 一体的な開発	新駅設置(津幡-倶利伽羅間)の検討及び新駅周辺で開発が予定 されている体験型観光交流公園の一体的な開発に向けた検討を実 施	津幡町、交通事業者	各種調査検 討			関連機関との 調整	基本計画作 成	新駅の設置着手
		新駅設置に向けた各種調査検討	新駅設置に向け、周辺施設や居住地における需要調査等を実施	津幡町、交通事業者	順次必要な調査を実施					調査の実施
	③ 町営バスの鉄道駅及 び路線バスへの接続強 化	駅接続ダイヤの見直し	町営バスの全便について、可能な限り津幡駅での接続を考慮した ダイヤを毎年の鉄道ダイヤ改正に合わせて作成	津幡町	ダイヤ改正に 合わせて実 施	(以降毎年の調 整を実施)				町営バス-鉄道10分以内接続便率 【63%→70%】
		乗り継ぎ情報の提供	町営バスの津幡駅における鉄道への乗り継ぎ情報を、町営バスの 時刻表にて提供 鉄道駅の待合所などにも町営バスへの乗り継ぎ情報を掲載 町内の鉄道・バス沿線企業への周知	津幡町、交通事業者	手法検討・関 連機関との調 整	時刻表への乗 り継ぎ情報掲 載 鉄道駅待合所 における乗り 継ぎ情報提供	(以降毎年掲載)	(以降毎年掲載)		乗り継ぎ情報の時刻表での提供
	④ 工業団地方面へのアクセス確保・強化		開発が進む旭山工業団地付近へのニーズに応じた増便及び延 伸、のるーと津幡の乗入を検討、津幡駅東口の整備に合わせた旭 山線の東口発着ダイヤの検討	津幡町、関係企業	詳細なニーズ 調査	地域住民・企 業との意見交 換など	→	見直し計画 立案	見直し実施	津幡駅-旭山工業団地間便数 【4便/日→5便/日】 または当該エリアへののるーと津幡 の乗入
基本方針2： 町民の生活を支える 持続可能かつ利便性 の高い公共交通網の 形成	① 町営バス(定時定路 線)とのるーと津幡の利 便性・効率性の最大化	町営バス及びのるーと津幡の キャッシュレス化への対応	町営バス(定時定路線)及びのるーと津幡のキャッシュレス決済につ いて、最適な手法を検討し実装	津幡町	のるーと津幡 のキャッシュ レス対応	町営バスの キャッシュレ ス対応検討			全ての町営公 共交通のキャッ シュレス対応	町営公共交通のキャッシュレス対応
		☆AIオンデマンドバス「のるーと津 幡」の運行区域拡大及び町営バス 路線の一部再編	のるーと津幡の現行エリアでの利用動向、及び定時定路線とAIオン デマンドバス双方のメリット・デメリットを勘案し、エリア拡大	津幡町	拡大エリアの 需要及び適 地調査	→	検討結果を 踏まえ順次エ リア拡大			エリア拡大による、のるーと津幡含 む公共交通カバー率向上 【95%→100%】
		☆町営交通(町営バス・のるーと津 幡)のネーミングライツ停留所の設 置	商業施設名を含む停留所の設置とそれに伴う広告(時刻表への掲 載等)による収入確保(ネーミングライツ)及び施設敷地内への乗り入 れを検討・協議し、可能なものから順次実施	津幡町、関係企業	対象施設の 検討及び交 渉	検討・交渉を 踏まえ順次設 置				ネーミングライツ停留所の設置 【0か所→3カ所以上】
		☆町営バス及びのるーと津幡の共 通1日周遊券の発行及び情報提 供の連携による利用促進	情報提供の連携(定時路線時刻表でのるーと津幡も案内)や、定時 定路線←→のるーと津幡の乗継券等の実施検討	津幡町	定時路線時 刻表でのるー と津幡も案内	乗継制度に 関する事例 調査・検討	検討結果を 踏まえ乗継制 度を新設			町営バス・のるーと津幡の乗継制度 の実装
	② 町営バス・のるーと津 幡の施設の計画的な更 新	バス車両更新計画の立案及び計 画的な更新	町営バス:総合的なコストパフォーマンスを最大化(積み残しの発生 しない範囲での車両の小型化、車両の対応年数を考慮) のるーと津幡:エリア拡大に伴う増車や福祉対応車両の導入検討	津幡町	現況把握及 びコスト算出	更新計画の 策定	順次更新			更新計画の策定 及び計画に基づく車両更新
		バス停(ポール、上屋、待合所)の 整備改修	老朽化した町営バスのポールや待合所を順次更新(上屋や待合所 については、住民からの要望がある場合には、新設を支援)	津幡町、地域住民	現況調査	→	地域住民との 意見交換な ど	順次更新	→	上屋やベンチの設置 【調査及び住民要望に基づき今後 整備目標を設定】
基本方針3： 公共交通の維持に向 けた積極的な利用を 促すための情報提供 と利用促進	① 情報提供の強化	町営バスのWEB経路検索への対 応	「標準的なバス情報フォーマット」に基づき、時刻表情報をインター ネットで検索できるようデータ整備・更新を継続的に実施	津幡町、WEB経路検索 サービス提供企業	データ整備・ 随時更新					毎年の町営バスダイヤ改正時の検 索対応WEBサイトへの確実な反映
		買物・通院・通学・観光モデル時刻 表作成	地域ごとに、買物・通院・通学における町営バスでの往復推奨ダイ ヤを示したモデル時刻表を作成し、配布	津幡町	検討	→	作成・配布	(以降毎年更新・ 配布)		モデル時刻表の作成及び配布
		のるーと津幡の各種メディアへの PR	各種メディアや町ホームページ・公式SNSなどでのるーと津幡のPR 活動を継続的に実施	津幡町	媒体ごとに効 果的なPR策 を検討	(以降継続実施)				PR活動の継続的な実施
	② 高齢者運転免許自主返納支援事業を活かした利用促進 及び公共交通のPR		制度の周知・PR、町内における運転免許自主返納時のインセンティ ブの付与(町営バス無料券の配布等)の充実	津幡町、津幡警察署、 交通事業者、地域住民	周知・PR強化	インセンティブ 付与の更なる 充実検討	施策継続			運転免許自主返納登録者数 【674人→800人】
	③ MM(モビリティ・マネジ メント)の考え方を取り入 れた過度なクルマ依存か らの脱却を図るための各 種施策	町営バス乗車体験イベントの開催	町内各小学校において、バスの乗り方体験イベント(出前授業)や 社会科見学における町営バスを利用したルート検討 高齢者運転免許自主返納者への乗車体験イベントの開催	津幡町、各小学校	関係機関との 調整・協議	順次実施				イベント等の開催 【10回/年(各小学校で毎年実施(9 回)+高齢者向け(1回))】
		「のるーと津幡」運行説明会の開催	希望する町会や団体にに対し、のるーと津幡の利用方法等の説明会 を開催	津幡町、地域住民	ホームページ 等で常時開 催希望受付	(希望に応じて随時実施)				「のるーと津幡」運行説明会の開催 【1回/年以上】
		住民、学校、転入者等に対する MM(モビリティ・マネジメント)の実 施	公共交通利用を促す情報提供冊子を配布	津幡町、地域住民、学 校	検討	作成・配布	(以降必要に 応じて内容を改善し、毎年配布)			MM冊子の配布
			町内のイベントの案内に公共交通の利用を促進する情報を提供 (町営バスの臨時運行や無料体験乗車等も実施可能性について検 討)	津幡町、交通事業者、 観光施設、民間企業 (イベント関連)	他事例の調 査	関係者との意 見調整	(以降毎年実施)			イベントにおける公共交通利用促進 情報提供

5. 公共交通網形成イメージ

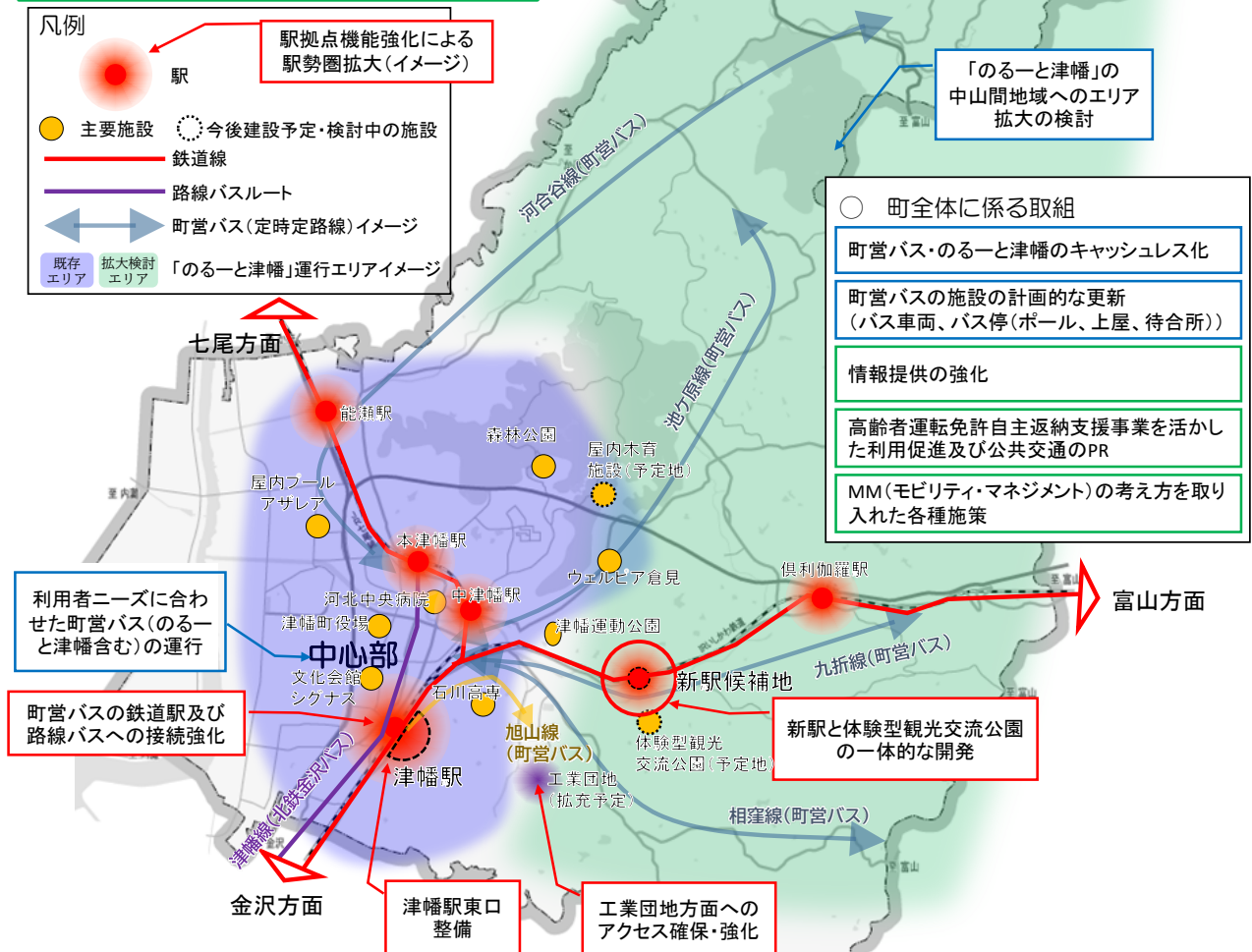
■ 基本理念

鉄道駅をハブとした公共交通網による
自動車に過度に頼らず暮らせる、通えるまち・津幡町の実現

基本方針1: 鉄道駅を拠点とした、新たなまちづくりと連携した交通結節機能強化

基本方針2: 町民の生活を支える持続可能かつ
利便性の高い公共交通網の形成

基本方針3: 公共交通の維持に向けた積極的な
利用を促すための情報提供と利用促進



位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道線	町内外の広域交通を担う	「石川中央都市圏地域公共交通計画」に基づき関係市町及び交通事業者と連携し確保・維持に努める
地域内幹線	津幡線 (北鉄金沢バス)	本津幡駅を発着地として、町内及び金沢市方面への移動を担う	
支線	町営バス(相窪線、池ヶ原線、河合谷線、九折線)	各地区から町中心部への移動を担う	生活バス路線維持対策事業(県補助)を活用し持続可能な運行を目指す 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助【車両購入費補助の活用を見込む】)を活用し、持続可能な運行を目指す
	町営バス(旭山線)	津幡駅-工業団地の移動を担う	
	のーと津幡 (区域運行)	運行エリア内の自由かつ効率的な移動を担う	

▼町営バス（旭山線）における地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の必要性について

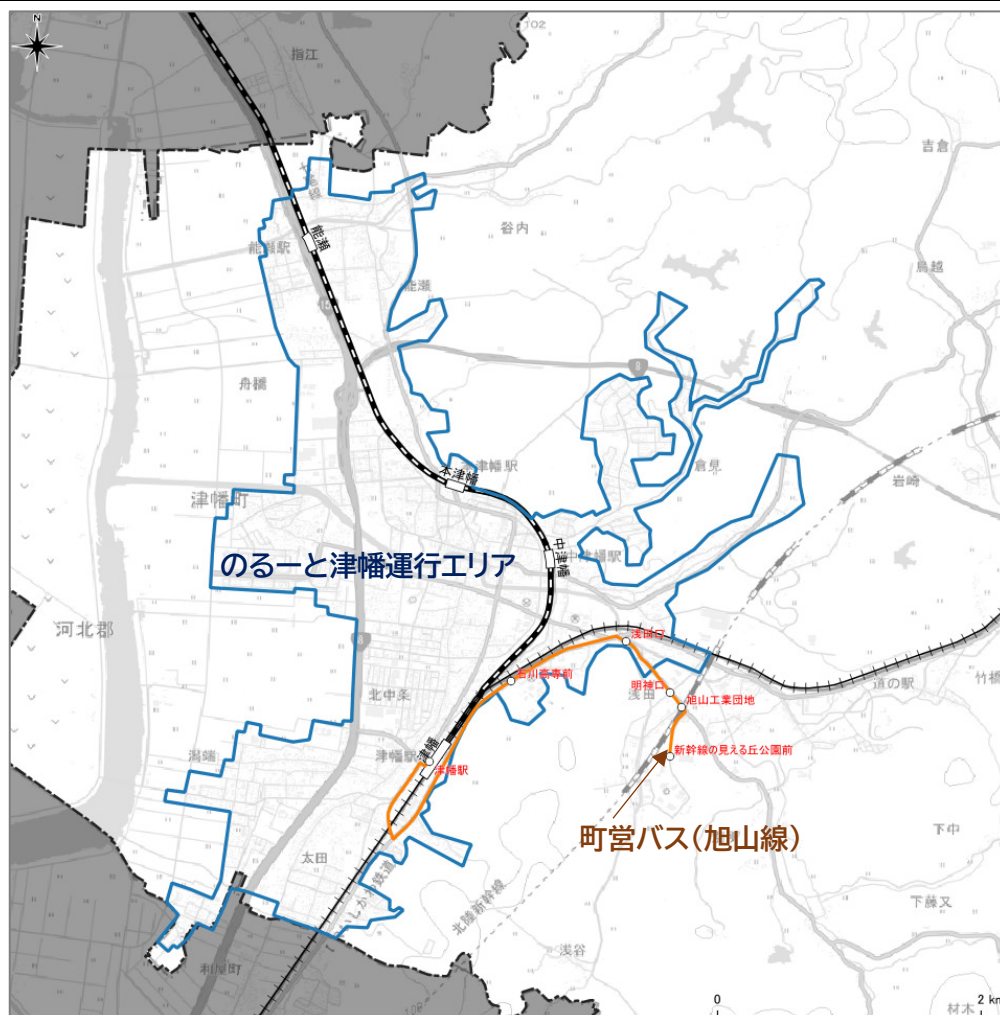
- ・町営バス（旭山線）は、津幡駅を起点とし、石川高専を経由して旭山工業団地方面へ向かう、**通勤・通学需要を担う重要な交通手段**であり、工業団地の開発に伴って、近年需要が高まっています。また、本町の一層の産業振興を後押しするために、公共交通アクセスの強化が求められます。
- ・一方で、本路線は、**自治体の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。**

▼のるーと津幡における地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の必要性について

- ・住民の移動、特に児童生徒の通学や高齢者の移動を支える重要な役割を町営バスは担ってきましたが、特に、スクール需要の少ない**平野部路線**（湯端、太田、領家線等）にて利用減少が進んでいます。
- ・他方、技術の進展によって「AI オンデマンドバス」が登場し、AI 技術を活用した従来の交通にはない高い移動の自由度及び効率性が得られる可能性が出てきています。本町においても、**AI オンデマンドバス「のるーと津幡」の導入により、「利便性の向上による利用促進」及び「効率性の向上による継続的な運行の確保」、さらには「環境負荷の軽減の可能性」を図っていくためにも、「のるーと津幡」の運行維持は非常に重要となっています。**
- ・一方で、のるーと津幡についても、**自治体の運営努力だけでは運行の維持が難しく、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・維持する必要があります。**

▼地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）補助系統に係る事業及び実施主体

系統名	運行区域	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
町営バス （旭山線）	起点:津幡駅 経由地:石川高専前 終点:新幹線の見える丘公園前	自家用有償旅客運送 （道路運送法 78 条） 【交通空白地有償運送】	路線定期運行	津幡町	フィーダー補助 【車両購入費補助 の活用を見込む】
のるーと津幡	津幡町市街地 （下図の通り）		区域運行		



6. 目標達成に向けた事業及び実施主体

基本方針1：鉄道駅を拠点とした、新たなまちづくりと連携した交通結節機能強化

① 鉄道の拠点機能強化

現況と課題

- 通勤・通学ともに、町内の移動と同程度以上に金沢方面とのつながりが強く、特に本町内から金沢方面への流出移動が多くなっています。
- 現状、鉄道沿線の公共交通利用率が比較的高いことから、鉄道をより利用しやすい環境を整え、駅勢圏を拡大することで、利用者数の増加に大きくつながることが想定されます。また、上位関連計画で打ち出されている、津幡町東部地区における新たなまちづくりを見据えた鉄道の拠点機能強化が求められます。

課題解決に向けた取組方針

- 津幡駅東口の整備により、津幡町東部地区からの鉄道アクセス時間の短縮を図ります。
- 津幡駅だけでなく、町内各駅の利便性向上を図るため、パーク&ライド、サイクル&ライドの強化に向けた調査を実施し、現状の駐車・駐輪に不足があると判断される場合には増設等を検討します。
- 鉄道沿線関係自治体及び事業者と協調し、サイクルトレインへの対応策を検討します。

▼サイクルトレイントライアル運行パンフレット (出典：IR いしかわ鉄道 HP)

富山県発 石川コース
サイクルトレイン トライアル運行
 石川の隠れた魅力を発見！いしかわ里山里海サイクリング

＜富山県・石川県連携事業＞

ご出発日
10/9 (月・祝)
 日帰り

旅行代金
2,500円
 (税込)

お申し込み条件
 中学生以上の方(18歳未満は保護者同伴)
 ロードバイク・クロスバイク等!!
 ヘルメット**を当日ご持参できる方
 ※1: 軽自動車(重量2100kg以下)の自動車
 ※2: お持ちでない場合は、事務局でご借頂きます。

お申込方法
 下記のQRコードあるいはURL内の
 Formページからお申し込みください。

URL: <http://www.ishikawa-rihama.jp/info/718>

募集定員
 先着**20名**
 最少参加人数: 10名

募集締切
9/14 (木)

送 迎 員
 同行しませんが、(ただし、サイクリングガイドが到着と退場を案内いたします。)

旅行代金に含まれるもの
 サイクルトレイン乗車代金、昼食代、軽食・お土産代

旅行代金に含まれないもの
 集合場所までの交通費、個人的な諸費用(昼食時の飲料等)

サイクリングガイド付 特別コース

富山駅北口 8:30集合

サイクルトレイン
 (貸切・IRいしかわ鉄道)

津幡駅 10:30発

(約30分) 両県連携サイクリング

道の駅内瀬 昼食
 (約20分) (お持ちでない場合は、事務局でご借頂きます。)

いしかわ里山里海
 サイクリングルート

石川(前田)県境多摩
 記念駅等 見学

津幡駅 15:00着

サイクルトレイン
 (貸切・IRいしかわ鉄道)

富山駅北口 17:00解散

記念撮影

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
津幡駅東口整備	津幡駅東口の供用に向けた整備		津幡町、交通事業者	津幡駅東口の供用開始	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	工事着手	→		工事完了	供用開始

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
各駅のパーク&ライド、 サイクル&ライド強化	町内各駅の駐車場や駐輪場の調査・整備を実施		津幡町、交通事業者	駐輪・駐車台数 【津幡駅東口検討に合わせ数値を今後設定】	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	現況・ニーズ調査	→		適地検討	→

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
サイクルトレインへの対応	鉄道線沿線関係自治体が進める検討や社会実験と協調してサイクルトレインへの対応策を検討		津幡町、交通事業者	津幡駅におけるサイクルトレインへの正式対応	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	社会実験・課題調査等	→			

② 新駅設置に向けた取組

現況と課題

- 津幡町東部地区においては今後新たなまちづくりが予定されていますが、当該地区は現状やや公共交通が手薄であると言えます。
- 上位計画で示されている新駅設置の候補地近辺は、倶利伽羅塾や津幡運動公園など町民だけでなく町外からの利用者也想定される施設が立地しており、更には体験型観光交流公園の新設が予定されているなど、町内外の移動を担う鉄道新駅の設置は、町内外の交流をより促進することが期待されます。

課題解決に向けた取組方針

- 新駅の設置に向けた各種調査、検討を進め、新駅の設置に向けた取組を推進します。
- 体験型観光交流公園と新駅との一体的な開発に向けた各種検討を進めます。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
新駅設置（津幡-倶利伽羅間） 及び新駅と体験型観光交流公園 の一体的な開発	新駅設置（津幡-倶利伽羅間）の検討 及び新駅周辺で開発が予定されて いる体験型観光交流公園の一体的 な開発に向けた検討を実施		津幡町、 交通事業者	新駅の設置着手	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	各種調査検討				関連機関との 調整

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
新駅設置に向けた各種調査検討	新駅設置に向け、周辺施設や居住地における需要調査等を実施		津幡町、交通事業者	調査の実施	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	順次必要な調査を実施				

③ 町営バスの鉄道駅及び路線バスへの接続強化

現況と課題

- 町民の公共交通利用ニーズは、鉄道を利用しての町内外の移動が多いため、町営バスのダイヤは津幡駅での鉄道接続に可能な限り配慮したものとなっています。また、町外からの町内各企業への通勤利用者也、鉄道から町営バスに乗り継いで利用が見られます。
- 一方で、そのことが十分に利用者に伝わっていない可能性もあります。

課題解決に向けた取組方針

- 町営バスの津幡駅での鉄道接続により一層配慮したダイヤ見直しを毎年継続します。
- 乗り継ぎ情報の町営バス時刻表（全戸配布）への掲載や、鉄道駅での掲示、町内の鉄道・バス沿線企業への周知により、積極的な情報提供に努めます。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容			実施主体、 関係主体	アウトプット指標
駅接続ダイヤの見直し	町営バスの全便について、可能な限り津幡駅での接続を考慮したダイヤを毎年の鉄道ダイヤ改正に合わせて作成			津幡町	町営バス-鉄道 10分以内接続便率【63%→70%】
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	ダイヤ改正に合わせて実施	(以降毎年の調整を実施)			

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
乗り継ぎ情報の提供	町営バスの津幡駅における鉄道への乗り継ぎ情報を、町営バスの時刻表にて提供 鉄道駅の待合所などにも町営バスへの乗り継ぎ情報を掲載		津幡町、交通事業者	乗り継ぎ情報の時刻表での提供	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	手法検討・関連機関との調整	時刻表への乗り継ぎ情報掲載 関係企業への周知	(以降毎年掲載)		
鉄道駅待合所における乗り継ぎ情報提供			(以降毎年掲載)		

④ 工業団地方面へのアクセス確保・強化

現況と課題

- 工業団地の開発に伴って、近年通勤需要が高まっています。
- 町営バスの旭山線の利用もコロナ禍前までは増加傾向が続いていました。
- 本町の一層の産業振興を後押しするために、公共交通アクセスの強化が求められます。

▼町営バス旭山線の路線図・時刻表



課題解決に向けた取組方針

- 工業団地の新たな開発に合わせた町営バスの停留所の増設や、ニーズに応じて増便を検討（旭山線の延伸、相窪線の工業団地迂回系統の検討等）、またのりーと津幡の当該エリアへの乗り入れを検討します。
- 津幡駅東口の整備に合わせて、旭山線の東口発着ダイヤについても検討します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
工業団地方面への アクセス確保・強化	開発が進む旭山工業団地付近へのニーズに応じた増便及び延伸、のりと津幡の乗入を検討、津幡駅東口の整備に合わせた旭山線の東口発着ダイヤの検討		津幡町、関係企業	津幡駅-旭山工業団地間便数 【4便/日→5便/日】 または当該エリアへののりと津幡の乗入	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	詳細なニーズ調査	地域住民・企業との意見交換など	→		見直し計画立案

基本方針 2：町民の生活を支える持続可能かつ利便性の高い公共交通網の形成

① 町営バス（定時定路線）とのるーと津幡の利便性・効率性の最大化

現況と課題

- 昨今の公共交通離れ及びコロナ禍による町営バスの利用者の減少への対応、公共交通の利便性向上と効率性向上による持続可能性確保のため、AI 活用型オンデマンドバス「のるーと津幡」を令和 5 年 12 月 4 日より新たに運行開始しました。
- 運行開始から 1 か月の時点で登録者数が 1,000 人を超えるなど、すでに利用が進みつつある一方で、キャッシュレス対応や中山間部エリアなどへの拡大などが課題となっています。中山間部エリアでは、スクール利用が見られることから定時定路線が望ましい路線・便もあることから、最適な使い分けの検討が求められます。

課題解決に向けた取組方針

- 町営交通(定時定路線、のるーと津幡)のキャッシュレス対応及びのるーと津幡のエリア拡大など、利便性の向上策を検討し可能なものから実施します。
- ネーミングライツ停留所の設置や、定時定路線とのるーと津幡の乗継制度など、交通の使い分けによるさらなる利便性の向上と収益性・効率性の向上により、持続可能性の確保を目指します。

▼のるーと津幡 車両



☆：津幡町地域公共交通利便増進実施計画において利便増進実施事業として位置づけるもの

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
町営バス及びのーと津幡のキャッシュレス化への対応	町営バス(定時定路線)及びのーと津幡のキャッシュレス決済について、最適な手法を検討し実装		津幡町	町営公共交通のキャッシュレス対応	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	のーと津幡のキャッシュレス対応	町営バスのキャッシュレス対応検討			

事業名	具体的な内容			実施主体、関係主体	アウトプット指標
☆AI オンデマンドバス「のーと津幡」の運行区域拡大 及び町営バス路線の一部再編	のーと津幡の現行エリアでの利用動向、及び定時定路線と AI オンデマンドバス双方のメリット・デメリットを勘案し、エリア拡大			津幡町	エリア拡大による、のーと津幡含む公共交通カバー率向上【95%→100%】
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	拡大エリアの需要及び適地調査	→		検討結果を踏まえ順次エリア拡大	→

事業名	具体的な内容			実施主体、関係主体	アウトプット指標
☆町営交通（町営バス・のーと津幡）のネーミング・ライト停留所の設置	商業施設名を含む停留所の設置とそれに伴う広告(時刻表への掲載等)による収入確保(ネーミング・ライト)及び施設敷地内への乗り入れを検討・協議し、可能なものから順次実施			津幡町、関係企業	ネーミング・ライト停留所の設置 【0 か所→3 か所以上】
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	対象施設の検討及び交渉	検討・交渉を踏まえ順次設置			

事業名	具体的な内容			実施主体、関係主体	アウトプット指標
☆町営バス及びのーと津幡の 共通 1 日周遊券の発行及び情報 提供の連携による利用促進	情報提供の連携(定時路線時刻表でのーと津幡も案内)や、定時定路線⇄のーと津幡の乗継券等の実施検討			津幡町	町営バス・のーと津幡の乗継制度の実装
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	定時路線時刻表でのーと津幡も案内	乗継制度に関する事例調査・検討	検討結果を踏まえ乗継制度を新設		

利便増進実施事業の概要

事業名	事業の内容	実施主体
(1) AI オンデマンドバス「のるーと津幡」の運行区域拡大及び町営バス路線の一部再編	公共移動手段が極めて乏しい下中、上藤又地区に「のるーと津幡」をエリア拡大することにより、町民の移動利便性の向上を図る。 あわせて効率化のために町営バス路線の一部再編を検討・実施する。	津幡町
(2) 町営バス及びのるーと津幡の共通 1 日周遊券の発行等による利用促進	現在町内には、定時・定路線の町営バスとのるーと津幡の 2 つの町営交通がありそれぞれの乗車料金がかかるところ、これらの 1 日周遊券発行などにより、相互の乗り継ぎ利用の促進や、観光利用の促進を図る。あわせて情報提供の連携も実施する。	津幡町
(3) 町営交通（町営バス・のるーと津幡）のネーミングライツ停留所の設置	ネーミングライツ停留所等の導入により、移動目的地となる施設内等へのバス停を新設する。	津幡町、施設管理者（民間事業者含む）

② 町営バス・のるーと津幡の施設の計画的な更新

現況と課題

- 町営バスの車両については、一部で老朽化が進んでおり、順次更新していく必要があります。また、需要に合わせ、初期費用の安い小型車両の導入の検討も求められます。また、のるーと津幡のエリア拡大に伴う増車及び福祉対応車両の導入も合わせて検討が必要です。
- バス停（ポール、待合所）についても、一部劣化が見られ、問題のないものについても今後経年劣化が進むため、これらの更新により待合環境を維持・改善していく必要があります。

▼劣化の進んだ
バス停ポールの例
(時刻表視認性の悪化)



課題解決に向けた取組方針

- 既に老朽化が進んでおり、早期の車両更新が必要なバスに関しては、初期費用の安い小型車両の導入を検討します。また、のるーと津幡のエリア拡大に伴う増車及び福祉対応車両の導入検討も踏まえ、総合的なコストパフォーマンスを最大化するための車両更新計画を立案します。
- 老朽化した町営バスのポールや待合所を順次更新します。また、上屋や待合所については、住民からの要望がある場合には、新設を支援します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
バス車両更新計画の立案 及び計画的な更新	町営バス：総合的なコストパフォーマンスを最大化（積み残しの発生しない範囲での車両の小型化、車両の対応年数を考慮）		津幡町	更新計画の策定及び計画に基づく車両更新	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	現況把握及びコスト算出	更新計画の策定	順次更新		

事業名	具体的な内容		実施主体、 関係主体	アウトプット指標	
バス停（ポール、上屋、 待合所）の整備改修	老朽化した町営バスのポールや待合所を順次更新（上屋や待合所については、住民からの要望がある場合には、新設を支援）		津幡町、 地域住民	上屋やベンチの設置 【調査及び住民要望に基づき今後整備目標を設定】	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	現況調査	→		地域住民との 意見交換など	順次更新

基本方針 3：公共交通の維持に向けた積極的な利用を促すための 情報提供と利用促進

① 情報提供の強化

現況と課題

- 現在、町営バスのダイヤ改正に合わせ時刻表冊子が全戸配布されているほか、町のホームページにおいて時刻表が PDF 形式で掲載されています。鉄道、路線バスについてもそれぞれ各事業者のホームページで個別に情報提供がされています。
- また、鉄道、路線バス、町営バスはそれぞれ主要な WEB 経路検索サービスに対応しており、乗継検索も可能な状態となっています。
- 一方で町営バスを利用したことのない人にとっては、町営バスを利用して買物や通院することがイメージできず、新たな利用促進の妨げとなっている可能性があります。
- のるーと津幡についても、さらなる潜在需要の掘り起こしのため、様々な媒体を活用し PR 活動を実施することが求められます。

課題解決に向けた取組方針

- 町営バスを WEB 経路検索に引き続き対応させ、随時更新することにより、各公共交通機関をまたいだ一体的な乗り継ぎ情報の提供を実現します。
- 買物・通院・通学・観光モデル時刻表を作成し、紙面での配布や町ホームページへ掲載し、町営バスを利用したことのない人に対しても便利に使えることを認識してもらい、利用促進につなげます。

▼グーグルマップにおける乗継検索例

The screenshot shows a Google Maps interface with a transit search. The origin is '金沢駅、〒920-0858 石川県金沢市木ノ新' and the destination is '津幡町役場、〒929-0325 石川県河北郡津幡'. The search results show three transit options:

出発時刻	到着時刻	所要時間	経路
8:12 (火曜日)	8:36	24 分	IRいしかわ鉄道線 > 池ヶ原線
8:12 (火曜日)	8:45	33 分	IRいしかわ鉄道線 > 徒歩
7:57 (火曜日)	8:23	26 分	IRいしかわ鉄道線 > 河合谷線

The map on the right shows the route from Kanazawa Station to Tsunahime Town Office, highlighting the transit lines and walking segments.

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容			実施主体、 関係主体	アウトプット指標
町営バスの WEB 経路検索への 対応	「標準的なバス情報フォーマット」に基づき、時刻表情報をインターネットで検索できるようデータ整備・更新を継続的に実施			津幡町、 WEB 経路検索サービス提供企業	毎年の町営バスダイヤ改正時の検索対応 WEB サイトへの確実な反映
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	データ整備・ 随時更新				

事業名	具体的な内容		実施主体、 関係主体	アウトプット指標	
買物・通院・通学・観光モデル 時刻表作成	地域ごとに、買物・通院・通学における町営バスでの往復推奨ダイヤを示したモデル時刻表を作成し、配布		津幡町	モデル時刻表の作成及び配布	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	検討	→作成・配布		(以降毎年更新・配布)→	

事業名	具体的な内容		実施主体、 関係主体	アウトプット指標	
のーと津幡の各種メディア への PR	各種メディアや町ホームページ・公 式 SNS などでのーと津幡の PR 活動を継続的に実施		津幡町	PR 活動の継続的な 実施	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	媒体ごとに効 果的な PR 策 を検討	(以降継続実施)			

② 高齢者運転免許自主返納支援事業を活かした利用促進及び公共交通の PR

現況と課題

- 高齢運転者が増加を続ける中、高齢運転者が関与する交通事故の増加が懸念されています。引き続き運転免許証の自主返納を促すための施策の充実により、安全な交通環境の実現が必要です。
- 現在実施している、高齢者運転免許自主返納支援事業の登録者数は町全体で 670 人を超えており、これにより町営バス無料回数利用券の利用が大きく伸び、町営バス全体の利用者数の増加に大きく貢献しています（P27、28 参照）。このことから、高齢者運転免許自主返納支援事業を活かした公共交通の利用促進・PR が有効であると考えられます。

▼運転免許自主返納支援事業の概要

町営バス利用助成（運転免許自主返納支援）	
対象者	※次の条件を全て満たす方 （運転免許の取消の日から60日以内に申請） ○津幡町の住民基本台帳に記載されている方 ○満65歳になって以降、有効期限内の全ての運転免許を自主返納された方
支援内容	①「運転免許自主返納証」（5年更新）の交付 ②「町営バス無料回数利用券」の交付【本人利用】 （1回の申請で50枚、追加交付可） ③「町営バス無料おためし券」の交付【家族利用】 （初回の申請で5枚、追加交付なし）

課題解決に向けた取組方針

- 警察と連携し、高齢者運転免許自主返納支援事業（町営バス無料回数利用券配布）の積極的な周知・PR に加え、その他にも町内における運転免許自主返納時のインセンティブの付与の充実を図ります。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
高齢者運転免許自主返納支援事業を活かした利用促進及び公共交通のPR	制度の周知・PR、町内における運転免許自主返納時のインセンティブの付与(町営バス無料券の配布等)の充実		津幡町、津幡警察署、交通事業者、地域住民	運転免許自主返納登録者数 【674人→800人】	
	スケジュール				
	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
	周知・PR強化	インセンティブ付与の更なる充実検討	施策継続		

③ MM（モビリティ・マネジメント）の考え方を取り入れた過度なクルマ依存からの脱却を図るための各種施策

現況と課題

- 町民の移動意向は「今現在マイカーを控えることはできないが、将来的には公共交通が必要」となっており、現時点での問題意識が低い状況であると言えます。
- 将来的に予測される更なる高齢化を踏まえ、将来に渡り車に頼らなくても安心して移動できるよう将来的に公共交通を残すために、「乗って公共交通を支える」との意識付けを推進することが求められます。

課題解決に向けた取組方針

- モビリティ・マネジメント（MM）※の考え方を取り入れた各種取組を実施し、町民の自発的な行動転換（過度な自動車依存からの脱却）を図ります。
- 幅広い背景を持った人に広く働きかけるための具体的な事業を実施します。
- また、のるーと津幡の運行説明会も、公共交通利用の働きかけの機会として有効と考えられます。

※MM（モビリティ・マネジメント）：渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。

▼小学校における町営バス乗車体験会の様子



具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
町営バス乗車体験イベントの開催	町内各小学校において、バスの乗り方体験イベント（出前授業）や社会科見学における町営バスを利用したルート検討		津幡町、各小学校	イベント等の開催【10回/年（各小学校で毎年実施（9回）＋高齢者向け（1回））】	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	関係機関との調整・協議	順次実施			

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
「のるーと津幡」運行説明会の開催	希望する町会や団体に対し、のるーと津幡の利用方法等の説明会を開催		津幡町、地域住民	「のるーと津幡」運行説明会の開催【1回/年以上】	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	ホームページ等で常時開催希望受付	(希望に応じて随時実施)			

事業名	具体的な内容		実施主体、 関係主体	アウトプット指標	
住民、学校、転入者等に対する MM（モビリティ・マネジメント） の実施	公共交通利用を促す情報提供冊子を配布		津幡町、 地域住民、 学校	MM 冊子の配布	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	検討	作成・配布	(以降必要に応じて内容を改善し、毎年配布)		

事業名	具体的な内容		実施主体、関係主体	アウトプット指標	
イベントとタイアップした公共交通の利用促進	町内のイベントの案内に公共交通の利用を促進する情報を提供（町営バスの臨時運行や無料体験乗車等も実施可能性について検討）		津幡町、交通事業者、観光施設、民間企業（イベント関連）	イベントにおける公共交通利用促進情報提供	
	スケジュール				
	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
	他事例の調査	関係者との意見調整	(以降毎年実施)		

第 7 章 計画の推進体制と進捗管理

1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制

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の実現に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

公共交通の施策の実現は、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、国や石川県、交通事業者及び周辺市町と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた事業を展開していきます。

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、沿線住民や町会・自治会などからの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

2. 計画の進捗管理

PDCA の考え方に基づき、本計画で定めた計画（Plan）を実行（Do）し、その進捗や成果を評価（Check）し、適宜見直し・改善（Action）を実施します。

具体的には、事業内容の進捗状況は本計画で設定した「アウトプット指標」に基づき管理し、毎年開催する地域公共交通活性化協議会に報告することとします。

また、事業の成果については「アウトカム指標」として設定した毎年の鉄道乗客数、バス利用者数などの継続的な収集や駅乗降調査を実施し、毎年開催する地域公共交通活性化協議会によって効果を定量的・客観的に分析・評価し、かつ、国の制度の変更や社会経済状況の変化を勘案しつつ、必要に応じて柔軟に見直しを行っていくものとします。

また、最終年次においては、町民アンケート調査を実施し、公共交通利用満足度や評価、引き続きの改善要望を把握するものとします。

3. 計画実施のための財源確保

施策の具体化に必要な財源については、国の地域公共交通確保維持改善事業による支援などを受けながら町の予算を適宜確保していきます。

本計画で示した施策の具体化が完了し、持続可能な公共交通網が形成された後は、利用者の増加による収入の増加を踏まえたサービスの向上を通じて更なる利用者の増加につなげる「公共交通の正のスパイラル（循環）」の実現を目指すこととし、このことにより、人口減少社会にあっても公共交通の利用者数を維持しつつ、将来にわたって、本計画で示した公共交通サービスレベルの維持に努めます。

参考

1. 策定の経緯

時期	内容
令和5年 12月13日	第3回津幡町地域公共交通活性化協議会 ・津幡町における交通の現況の整理 ・関連計画における公共交通とまちづくりの確認 ・公共交通へのニーズ・公共交通に係る課題整理 ・地域公共交通計画の基本理念、基本方針、目標の設定 ・目標を達成するために行う事業の検討 ・計画（素案）の提示（パブリックコメント提示案）
令和6年 1月22日～2月5日	パブリックコメント ・計画（素案）について、津幡町役場での閲覧・配布、 またHP上に掲載し、町民より意見を収集
令和6年 2月20日	第4回津幡町地域公共交通活性化協議会 ・パブリックコメント結果報告（意見整理及び計画への反映） ・地域公共交通計画の策定

2. 委員名簿

区分	委員
活性化再生法第6条 第2項第1号の委員	津幡町 副町長
活性化再生法第6条 第2項第2号の委員	西日本旅客鉄道株式会社
	IR いしかわ鉄道株式会社
	北鉄金沢バス株式会社
	おやどタクシー株式会社
	株式会社津幡観光社
	国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 計画課長
	石川県県央土木総合事務所 津幡土木事務所 維持管理課長
	津幡町 産業建設部長
活性化再生法第6条 第2項第3号の委員	津幡警察署 交通課長
	津幡町区長会代表
	津幡町シニアクラブ連合会代表
	津幡町立津幡中学校教諭
	津幡町身体障害者福祉協議会代表
	石川工業高等専門学校 環境都市工学科教授
	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課長
	国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局 首席運輸企画専門官 (企画調整担当)
	石川県 企画振興部新幹線・交通対策監室主幹
	学識経験者
	津幡町政策アドバイザー (産業振興)
	津幡町 健康福祉部福祉課長
	津幡町 産業建設部都市建設課長

3. 町民アンケート調査詳細

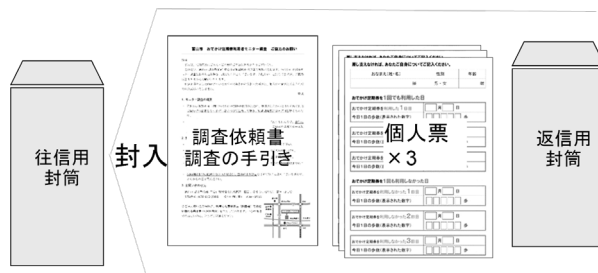
(1) 実施概要

① 調査時期

- ・ 発 送 日：令和5年11月10日（金）
- ・ 締め切り日：令和5年11月30日（木）

② 配布方法

- ・ 住民基本台帳から無作為抽出により 1,000 世帯を抽出
- ・ 各アンケートには、個人票を 3 枚同封（下図の通り）



<調査セットイメージ>

- ・ 小学校区別集計に必要なサンプル数が確保されるよう抽出（下表の通り）

配布数(S)		1,000	世帯
想定回収率(x)		30%	票/人

小学校区	人口(15歳未満除く)	世帯総数	世帯比	配布数(調整前)	配布数(調整後※)	平均世帯人員(15歳未満除く)	1世帯平均回答数	想定回収票数
(単位)	人	世帯	%	世帯	世帯	人/世帯	票/世帯	票
	a	b	c b/Σb	d c×S	e d±調整	f a/b	g f×x	h e×g
津幡小学校	5,433	2,358	18.8%	188	183	2.30	0.69	126
太白台小学校	4,732	1,917	15.3%	153	149	2.47	0.74	110
中条小学校	4,602	1,893	15.1%	151	147	2.43	0.73	107
条南小学校	6,016	2,402	19.2%	192	187	2.50	0.75	141
井上小学校	3,224	1,250	10.0%	100	98	2.58	0.77	76
笠野小学校	942	327	2.6%	26	35	2.88	0.86	30
英田小学校	4,115	1,548	12.4%	124	121	2.66	0.80	96
刈安小学校	742	273	2.2%	22	37	2.72	0.82	30
萩野台小学校	1,517	544	4.3%	43	43	2.79	0.84	36
計	31,323	12,512	100%	1,000	1,000	2.59	0.78	753

※ 最低想定回収票数が30以上になるように調整

<小学校区別配布計画>

③ 設問項目及び設問意図

調査項目	設問内容の概要	設問意図及び計画における分析の視点
問1. 個人属性	・ 郵便番号／性別／年齢／免許の有無／家庭における自動車の有無	・ 以後の設問における、個人属性ごとのクロス集計分析等に活用
問2. 通勤・通学移動	・ 通勤・通学の有無	・ 通勤・通学の有無の確認及び、左記が無い方の回答負担軽減
	・ 通勤・通学先	・ 目的地の把握(町外含む)
	・ 移動手段 (鉄道・バス利用者は乗車駅・停留所まで) (送迎移動者は送迎先まで)	・ 移動手段の把握
	(自家用車、送迎移動者) ・ 鉄道・バスを利用しない理由 ・ 利用しない理由が改善した場合の転換意向	・ 鉄道・バスの改善すべき点の把握及び移動手段の転換意向の把握 ・ 上記は通勤・通学先及び移動手段とのクロス集計が可能
問3. 日常生活の移動(買物、通院等)	・ 定期的な移動(買物、通院等)の有無	・ 定期的な移動の有無の確認及び左記が無い方の回答負担軽減
	・ 定期的な移動(買物、通院、その他)先	・ 目的地の把握(町外含む)
	・ 移動手段 (バス鉄道利用者は乗車駅・停留所まで)	・ 移動手段の把握
	(自家用車、送迎移動者) ・ 鉄道・バスを利用しない理由 ・ 利用しない理由が改善した場合の転換意向	・ 鉄道・バスの改善すべき点の把握及び移動手段の転換意向の把握 ・ 上記は移動目的、移動先及び移動手段とのクロス集計が可能
問4. 公共交通(町内を通る公共交通)の利用状況について	・ 利用頻度(鉄道、路線バス、町営バス)	・ 各機関別の全体的な利用頻度、満足度、改善点の把握 ・ 計画策定後に実施を想定するフォローアップ調査で、利用頻度や満足度が上昇したかどうかの確認への利用も想定
	(電車、バス別) ・ 利用満足度 ・ 改善が必要と思われる事項について	
問5. マイカー利用の今後の利用意向について	・ マイカーの利用を控えることに対する考え	・ マイカーの利用に対する問題意識の有無や、将来的な公共交通への転換意向について把握
	・ マイカーの運転を今後も続けたいか	
問6. のるーと津幡の利用意向について	・ のるーと津幡を利用したいと思うかどうか(アンケート実施時点:運行開始直前)	・ のるーと津幡の利用意向(アンケート実施時点:運行開始直前)を把握
問7. 自由意見	・ その他公共交通に対する自由意見	・ 上記設問内では当てはまらない要望等の把握

④ 回収数

345 世帯 (回収率 35%)、595 票 (平均回答票数 1.7 票/世帯)

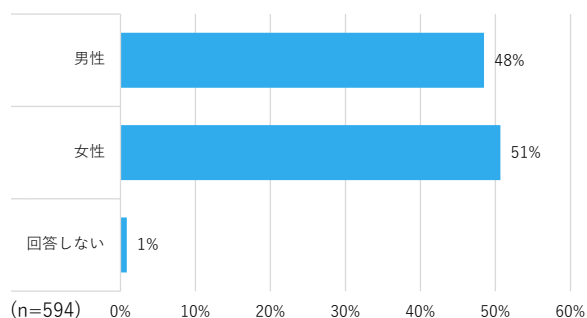
(2) 調査結果

※以降のグラフや表において、端数処理の関係上、各項目の合計値が100%とならない場合があります。

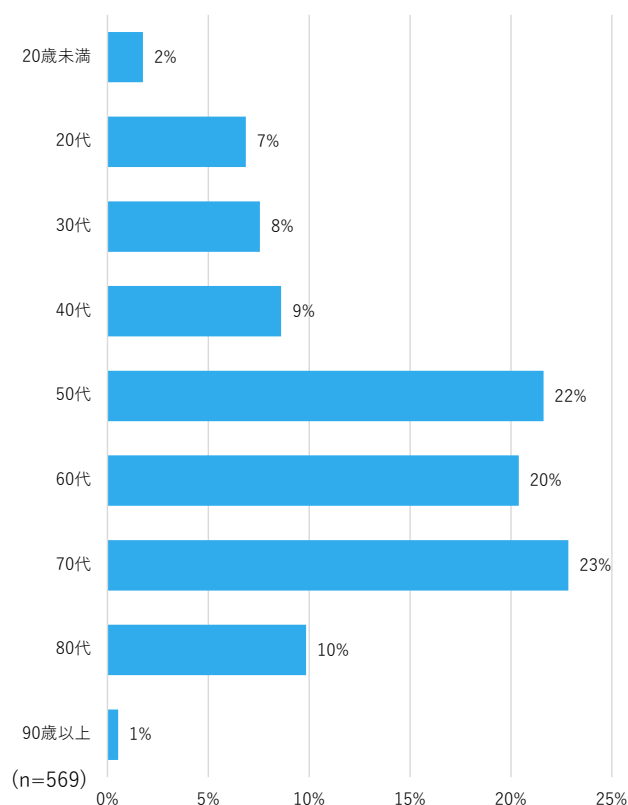
① 個人属性

- ・アンケート回答者の個人属性は下記の通りとなっています。
- ・年齢に関しては、50代以上の回答が多くなっています。
- ・免許保有率は88%、自家用車（主に本人用）が80%と、自動車による自由な移動が可能の方の割合が非常に高くなっています。

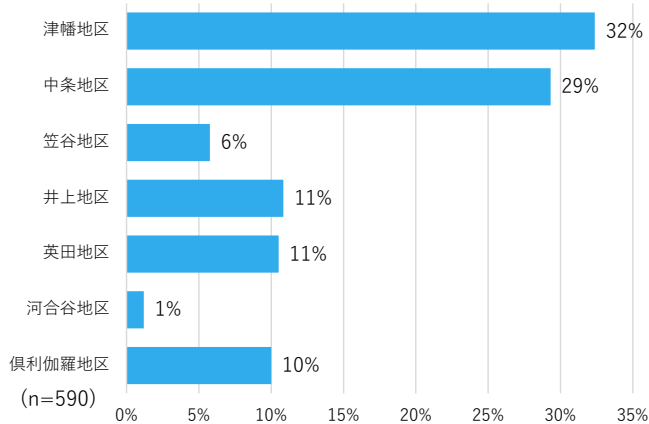
性別



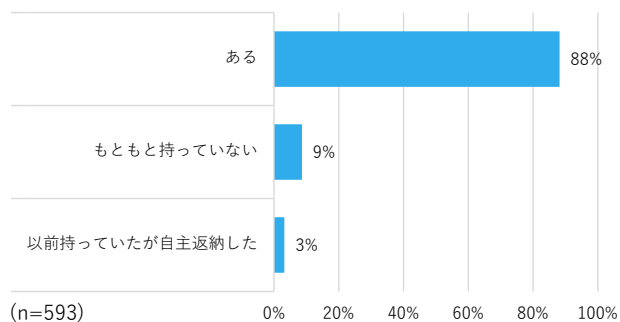
年齢



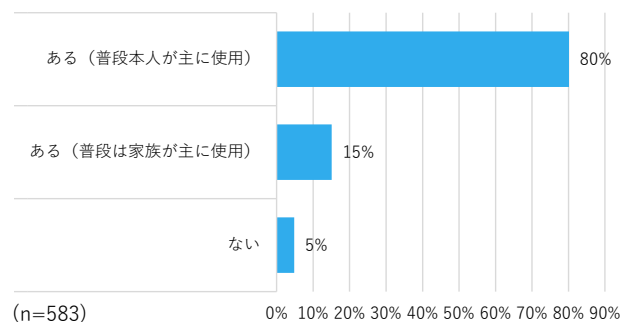
居住地



運転免許有無



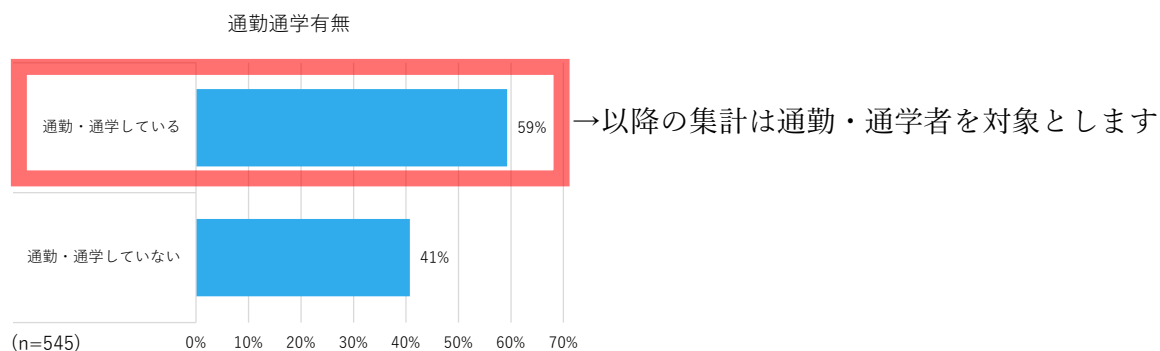
自動車有無



② 通勤・通学移動

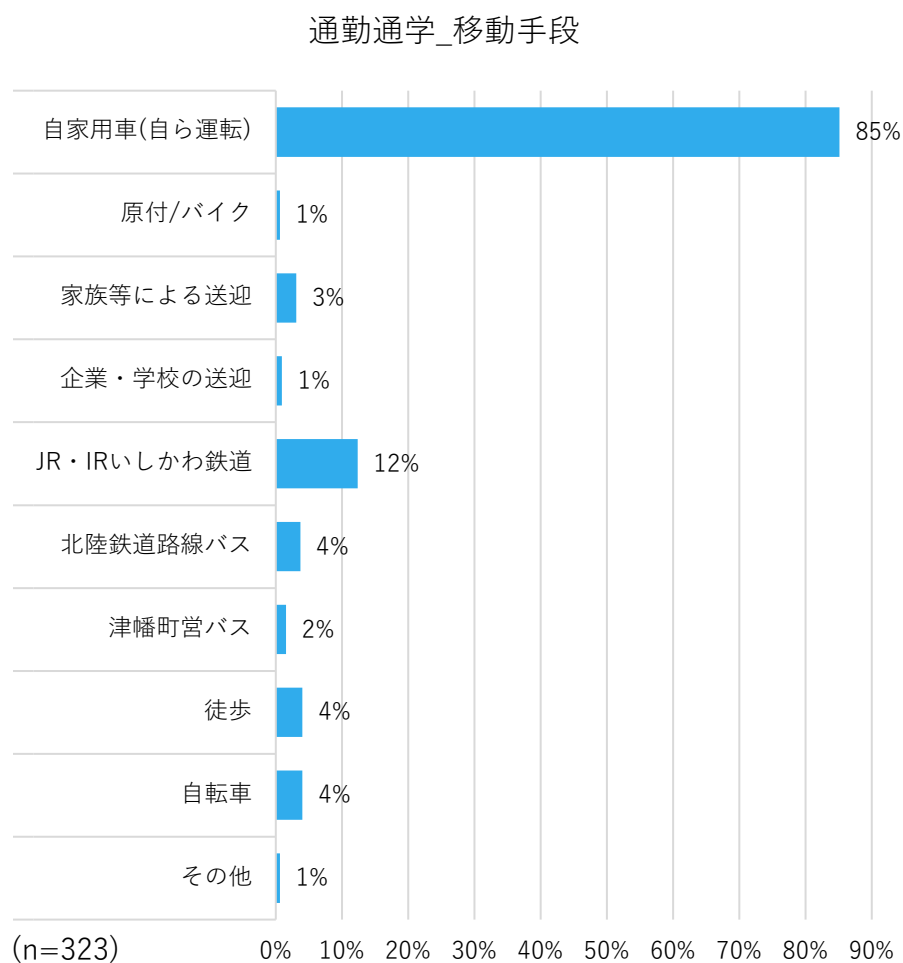
通勤通学・通学有無

- ・約6割の方が通勤・通学しています。



移動手段

- ・自家用車による移動が85%と最も多くなっています。
- ・J R・I Rによる移動が12%とついで多くなっています。

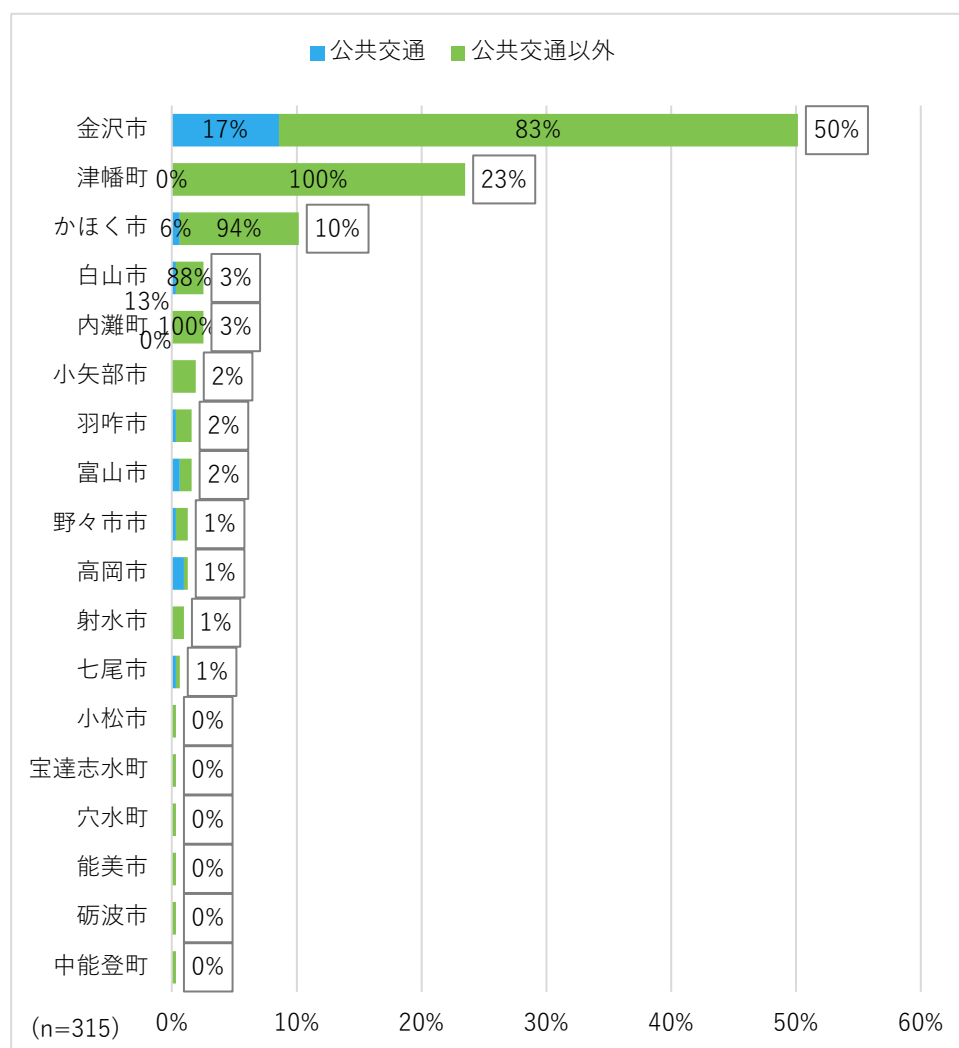


通勤・通学先

- ・通勤先としては、金沢市が50%と最も多く、ついで津幡町内が23%、かほく市が10%となっています。
- ・金沢市への通勤は、公共交通利用率が17%となっています。

→通勤・通学については、金沢市方面は鉄道や北鉄路線バス津幡線が運行しており、比較的利便性が高いことから、一定の公共交通利用がみられ、引き続き鉄道線及び路線バスを中心とした町外への移動を担う公共交通網の維持・強化が求められます。

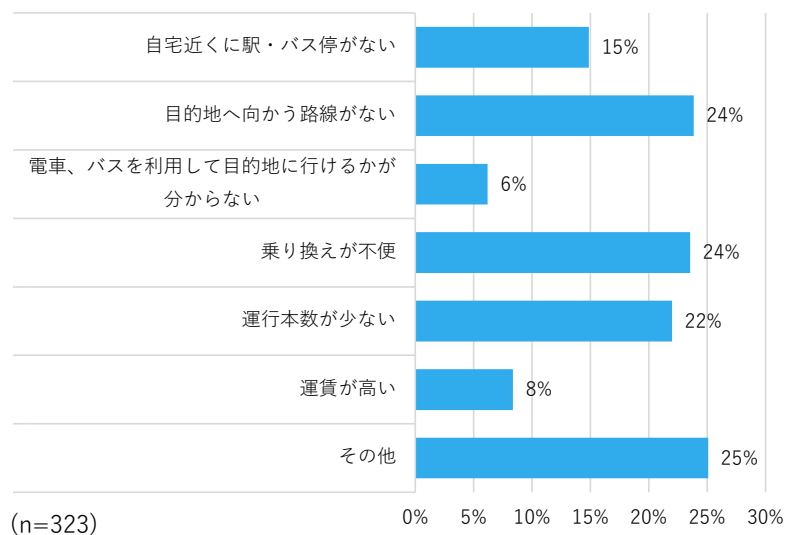
通勤通学先



公共交通を利用しない理由

- ・「目的地への路線がない」「乗り換えが不便」「運行本数が少ない」などの公共交通の運行や連携に関する意見が多くなっています。

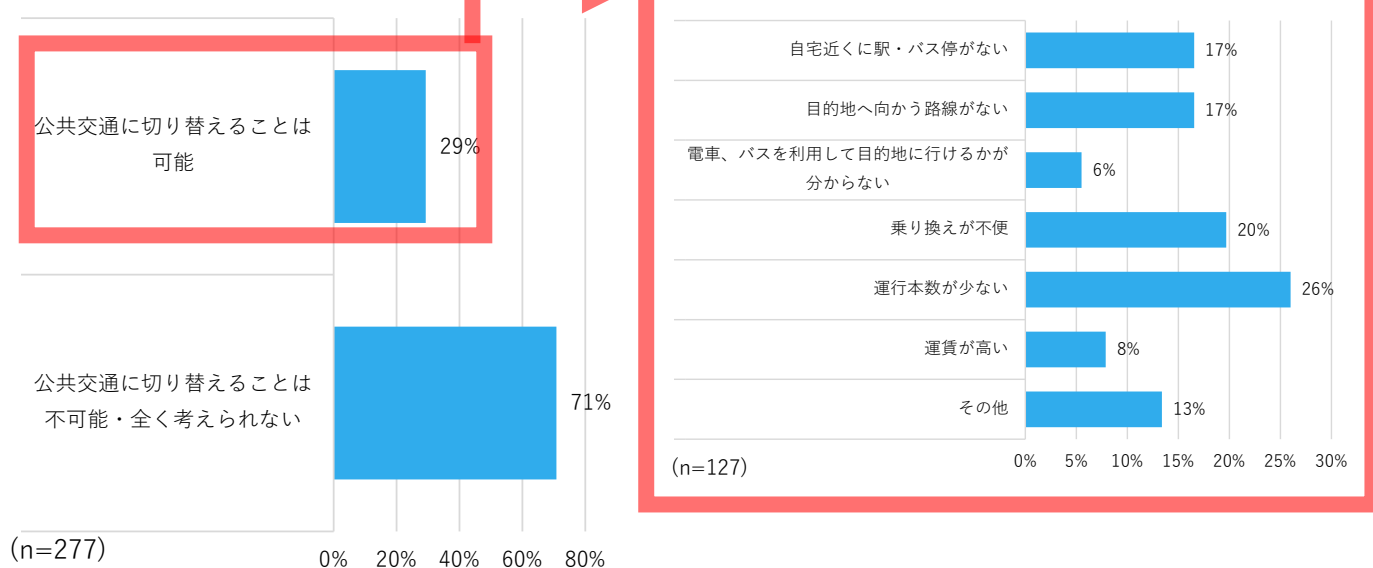
通勤通学_電車バス利用しない理由



上記が改善された場合の公共交通への切り替え意向

- ・公共交通を利用しない理由が改善された場合、公共交通に切り替え可能な人は29%となっています。
- ・切り替え可能と回答した人の公共交通を利用しない理由は、「運行本数が少ない」が最も多くなっています。

通勤通学_改善された場合の利用

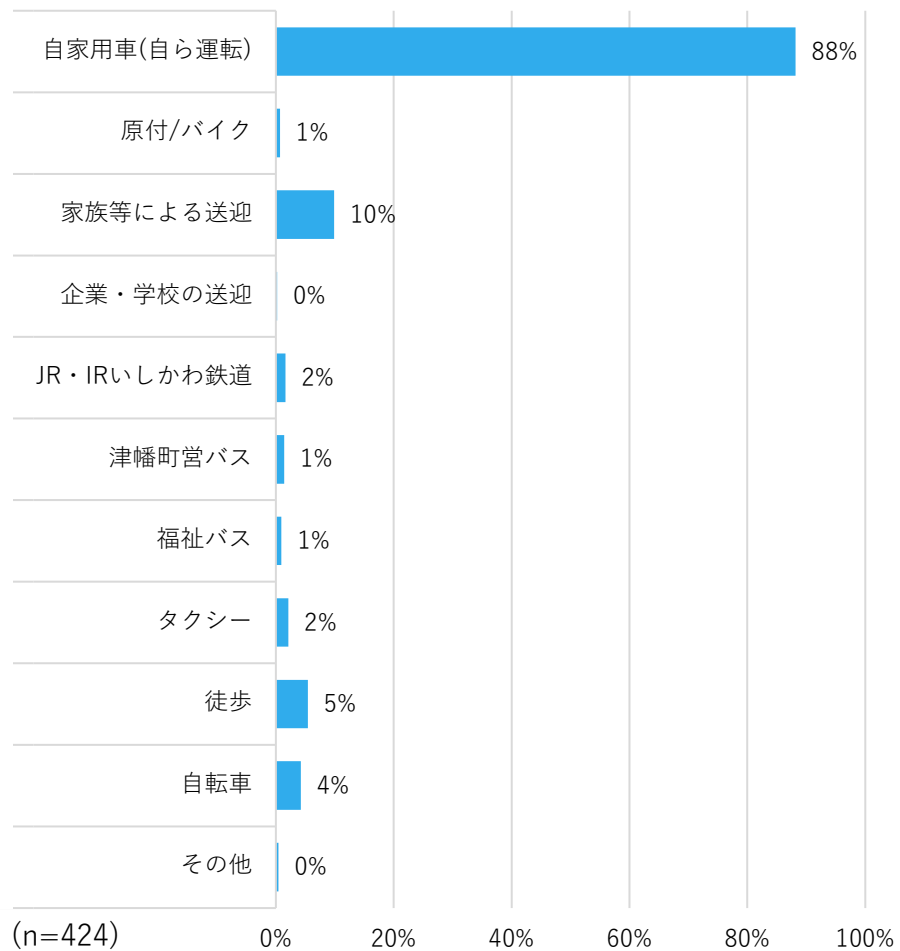


③ 日常生活の移動（買物）

移動手段

・ 自家用車の移動が 88% と非常に高く、ついで家族送迎が 10% となっています。

買物_移動手段

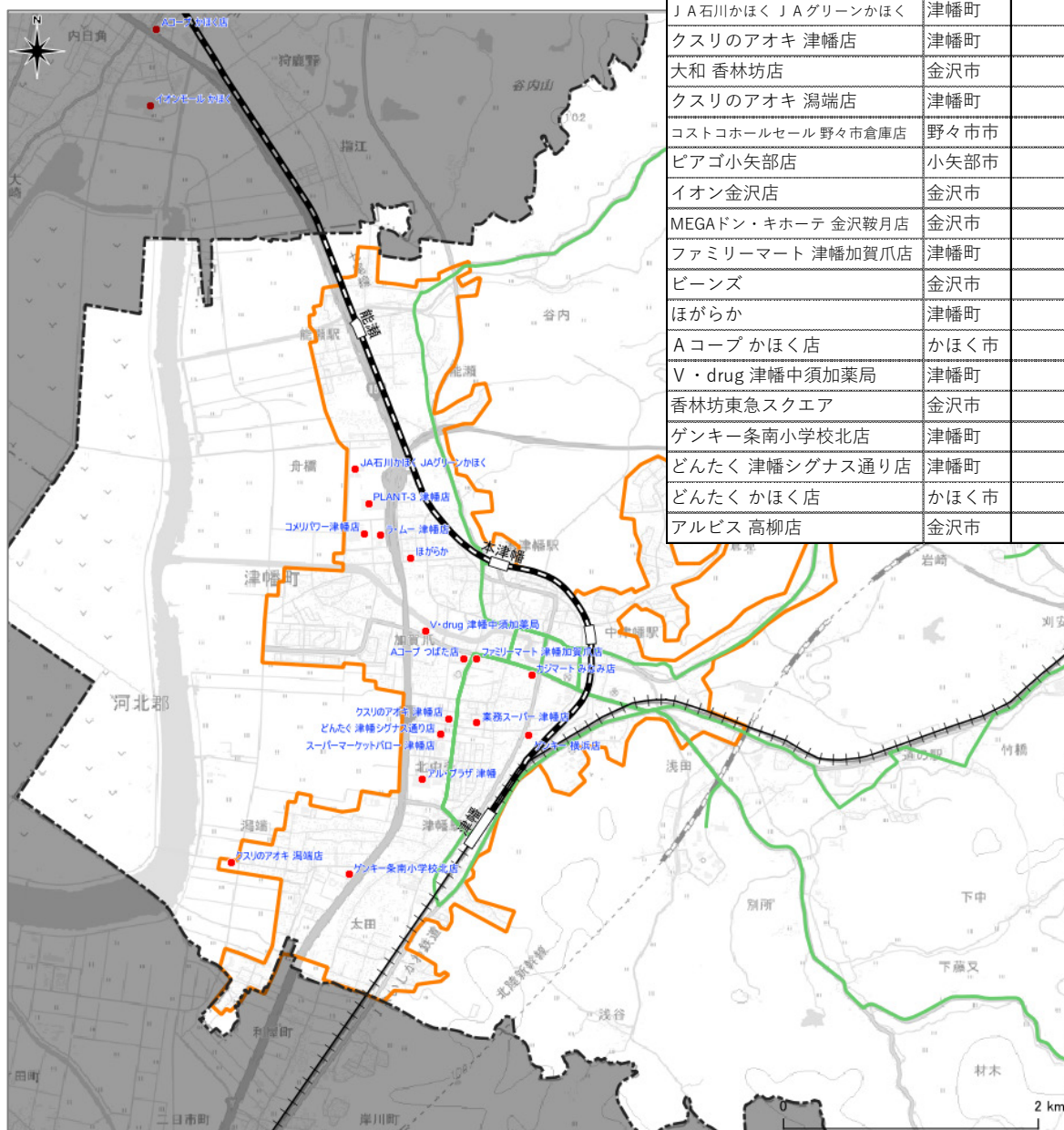


目的地

- ・ PLANT-3 津幡店の利用が最も多くなっており、アルプラザ津幡、A コープつばた店、カジマートみなみ店と続きます。

→これらの施設は、現況でも公共交通の利用が見られ、のるーと津幡のエリア内であることから、のるーと津幡の活用による一層の公共交通利用促進が求められます。

施設名	市町	公共交通	公共交通以外	計
PLANT-3 津幡店	津幡町	2	98	100
アル・プラザ 津幡	津幡町	4	95	99
A コープつばた店	津幡町	5	69	74
カジマート みなみ店	津幡町	3	38	41
イオンモール かほく	かほく市	1	21	22
コメリパワー津幡店	津幡町	0	17	17
スーパーマーケットパロー 津幡店	津幡町	0	13	13
ゲンキー 横浜店	津幡町	0	11	11
ラ・ムー 津幡店	津幡町	0	8	8
業務スーパー 津幡店	津幡町	0	6	6
J A 石川かほく J A グリーンかほく	津幡町	1	4	5
クスリのアオキ 津幡店	津幡町	0	4	4
大和 香林坊店	金沢市	0	4	4
クスリのアオキ 湯端店	津幡町	0	3	3
コストコホールセール 野々市倉庫店	野々市市	0	2	2
ピアゴ小矢部店	小矢部市	0	2	2
イオン金沢店	金沢市	0	2	2
MEGAドン・キホーテ 金沢月店	金沢市	0	1	1
ファミリーマート 津幡加賀爪店	津幡町	0	1	1
ビーンズ	金沢市	0	1	1
ほがらか	津幡町	0	1	1
A コープ かほく店	かほく市	0	1	1
V・drug 津幡中須加薬局	津幡町	0	1	1
香林坊東急スクエア	金沢市	0	1	1
ゲンキー条南小学校北店	津幡町	0	1	1
どんたく 津幡シグナス通り店	津幡町	0	1	1
どんたく かほく店	かほく市	0	1	1
アルビス 高柳店	金沢市	0	1	1

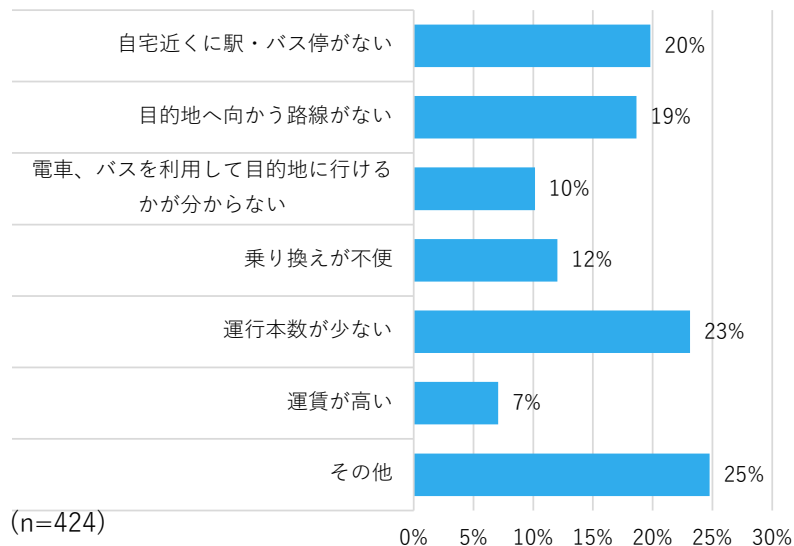


< 目的地（津幡町周辺のみ表示） >

公共交通を利用しない理由

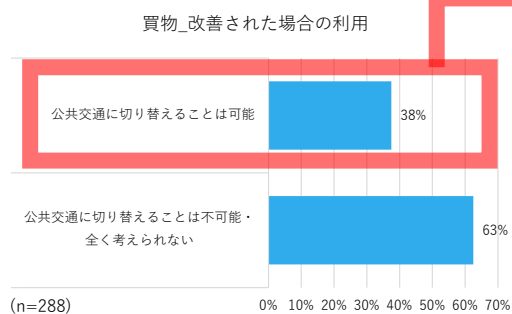
- ・「運行本数が少ない」「自宅近くに駅・バス停がない」などの公共交通の運行に関する意見が多くなっています。

買物_電車バス利用しない理由

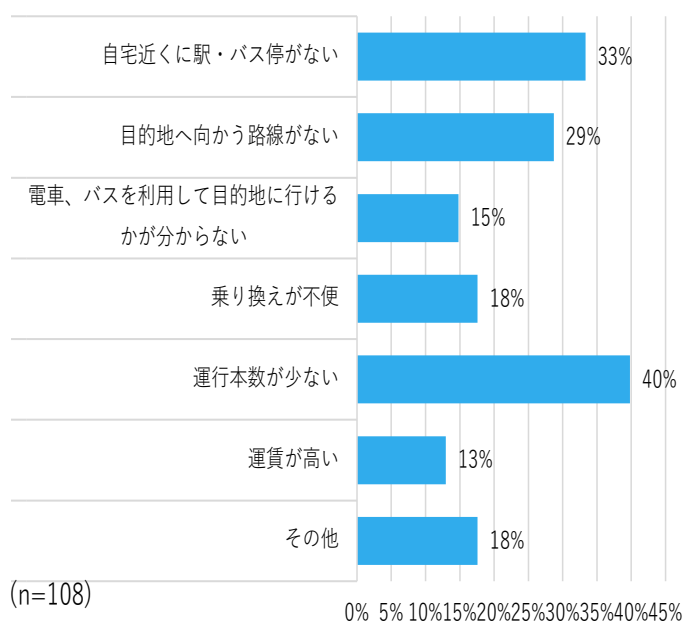


上記が改善された場合の公共交通への切り替え意向

- ・公共交通を利用しない理由が改善された場合、公共交通に切り替え可能な方は 38% となっています。
- ・切り替え可能と回答した人の公共交通を利用しない理由は、「運行本数が少ない」が最も多く、ついで「自宅近くに駅・バス停がない」との意見が続きます。



買物_電車バス利用しない理由

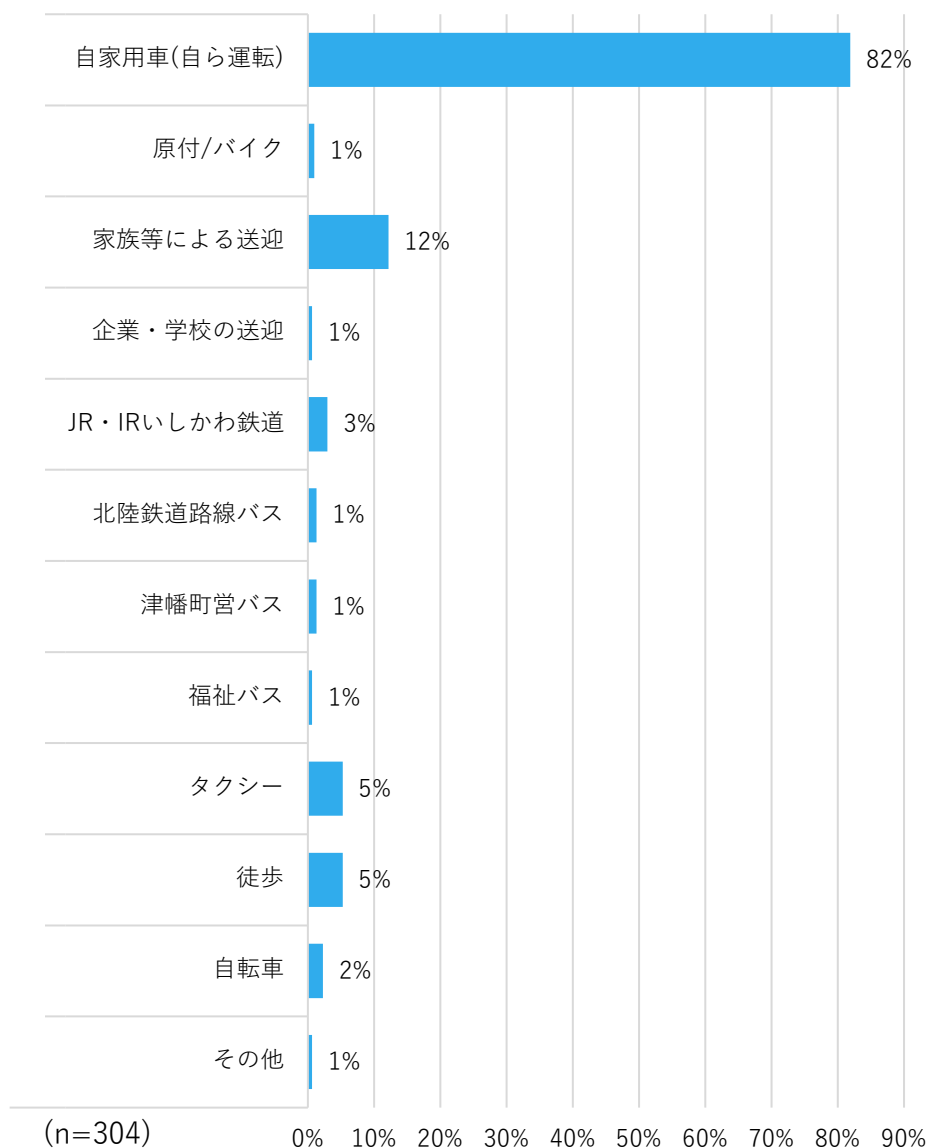


④ 日常生活の移動（通院）

移動手段

- ・ 自家用車の移動が 82% と非常に高く、ついで家族送迎が 12% となっています。
- ・ 公共交通の利用に関しては、いずれも数%程度となっています。

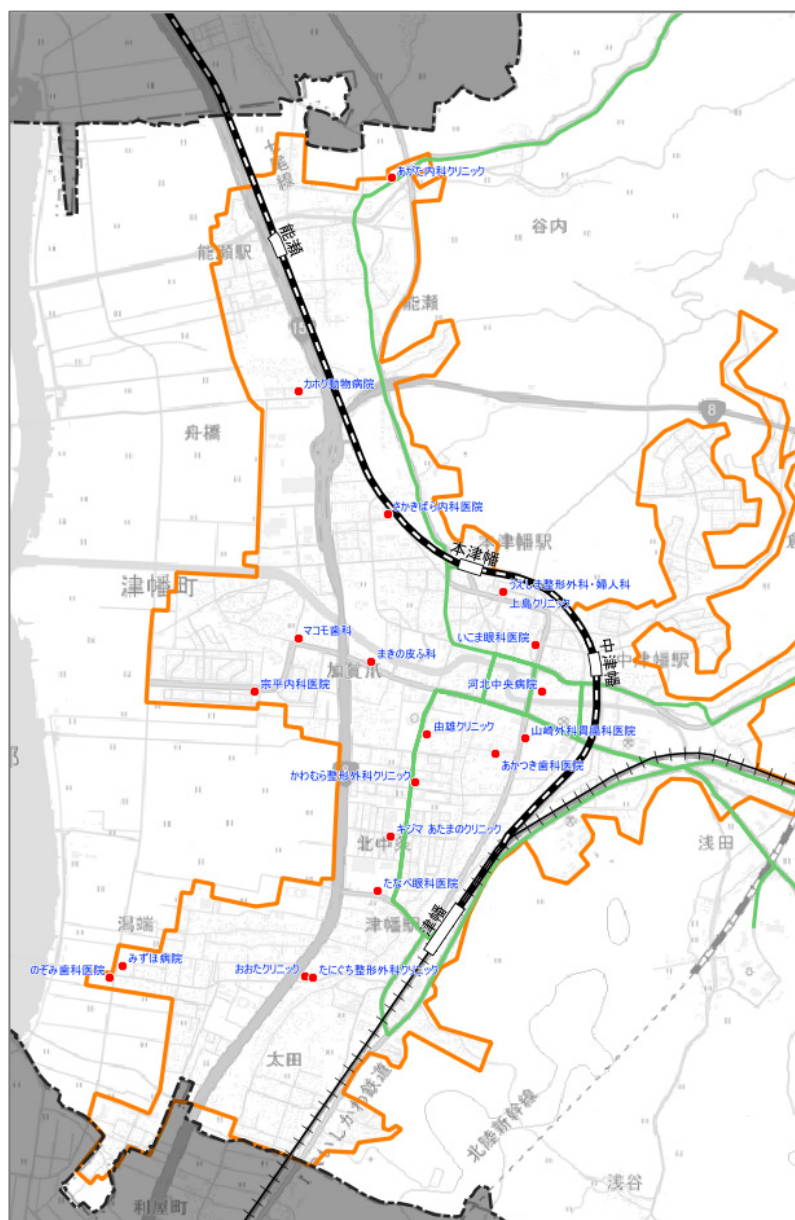
通院_移動手段



目的地

- ・河北中央病院の利用が最も多くなっています。ついで金沢医科大学病院、その他町内の医院が利用されています。
- ・公共交通の利用に関しても、ほぼ全ての町営バスの路線が通る河北中央病院（最寄りバス停：津幡中央）が最も多くなっています。
- ・その他の通院は町内の各病院等に分散していますが、町内の病院に関してはのーと津幡のエリア内に立地しています。

施設名	市町	公共交通	公共交通以外	計
河北中央病院	津幡町	3	42	45
金沢医科大学病院	内灘町	0	39	39
宗平内科医院	津幡町	0	12	12
山崎外科胃腸科医院	津幡町	0	10	10
石川県立中央病院	金沢市	1	9	10
金沢大学附属病院	金沢市	0	10	10
あがた内科クリニック	津幡町	0	10	10
浅ノ川総合病院	金沢市	1	8	9
由雄クリニック	津幡町	1	7	8
みずほ病院	津幡町	0	7	7
松岡医院	津幡町	0	6	6
かわむら整形外科クリニック	津幡町	0	6	6
キジマ あたまのクリニック	津幡町	0	5	5
おおたクリニック	津幡町	0	4	4
うえしま整形外科・婦人科	津幡町	0	4	4
心臓血管センター金沢循環器病院	金沢市	0	4	4
あかつき歯科医院	津幡町	0	4	4
地域医療機構 金沢病院	金沢市	1	2	3
木島病院	金沢市	0	3	3
さかきばら内科医院	津幡町	0	3	3
いこま眼科医院	津幡町	0	3	3
近藤クリニック	金沢市	0	3	3
たなべ眼科医院	津幡町	0	2	2
田中医院	内灘町	0	2	2
上島クリニック	津幡町	0	2	2
あずきさわ内科クリニック	金沢市	0	2	2
いそべ糖尿病内科クリニック	金沢市	0	2	2
荒井内科クリニック	金沢市	0	2	2
たにぐち整形外科クリニック	津幡町	0	1	1
まだち歯科医院	金沢市	0	1	1
なぎさこどもクリニック	かほく市	1	0	1
おおくぼ眼科クリニック 金沢市の神経眼科 院内 白内障	金沢市	0	1	1
くらち眼科医院	金沢市	0	1	1
金沢こころクリニック	金沢市	0	1	1
つねファミリークリニック	内灘町	0	1	1
マコモ歯科	津幡町	0	1	1
藤田整形外科クリニック	かほく市	0	1	1
金沢市立病院	金沢市	0	1	1
カホク動物病院	津幡町	0	1	1
金沢西病院	金沢市	0	1	1
城北診療所	金沢市	0	1	1
アンジュレディースクリニック	金沢市	0	1	1
つちや眼科クリニック	金沢市	0	1	1
富山厚生連 高岡病院	高岡市	0	1	1
太田病院	小矢部市	0	1	1
北山整形外科・手のクリニック	金沢市	0	1	1
かないわ病院	金沢市	0	1	1
まきの皮ふ科	津幡町	0	1	1
額内科クリニック	金沢市	0	1	1
さがら整形外科医院	金沢市	0	1	1
のぞみ歯科医院	津幡町	0	1	1
国立病院機構 金沢医療センター	金沢市	1	0	1
桜ヶ丘病院	金沢市	0	1	1
映寿会みらい病院	金沢市	0	1	1

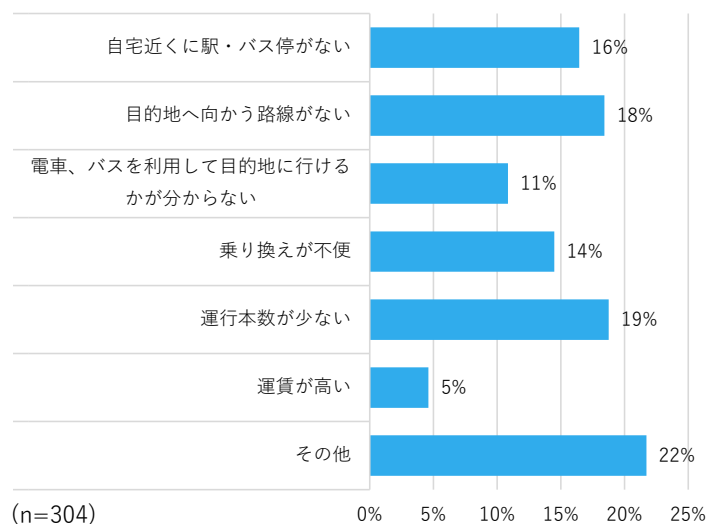


< 目的地（津幡町周辺のみ表示） >

公共交通を利用しない理由

- ・「運行本数が少ない」「目的地へ向かう路線がない」「自宅近くに駅・バス停がない」などの公共交通の運行に関する意見が多くなっています。

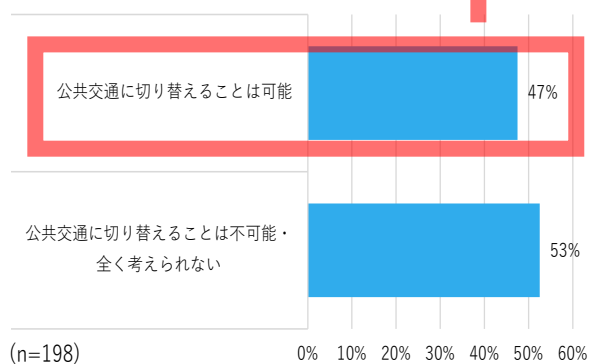
通院_電車バス利用しない理由



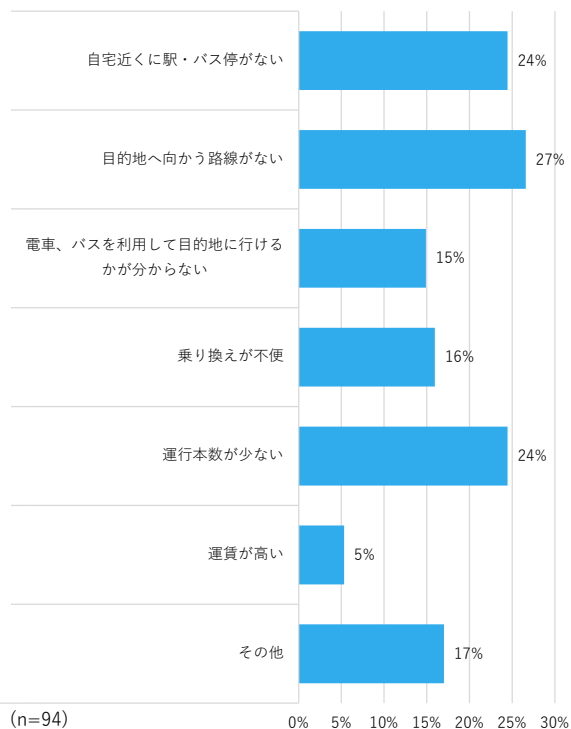
上記が改善された場合の公共交通への切り替え意向

- ・公共交通を利用しない理由が改善された場合、公共交通に切り替え可能な方は 47% となっています。
- ・切り替え可能な人の意見としては、「目的地へ向かう路線がない」「自宅近くに駅・バス停がない」「運行本数が少ない」などの公共交通の運行に関する意見が多くなっています。

通院_改善された場合の利用



通院_電車バス利用しない理由

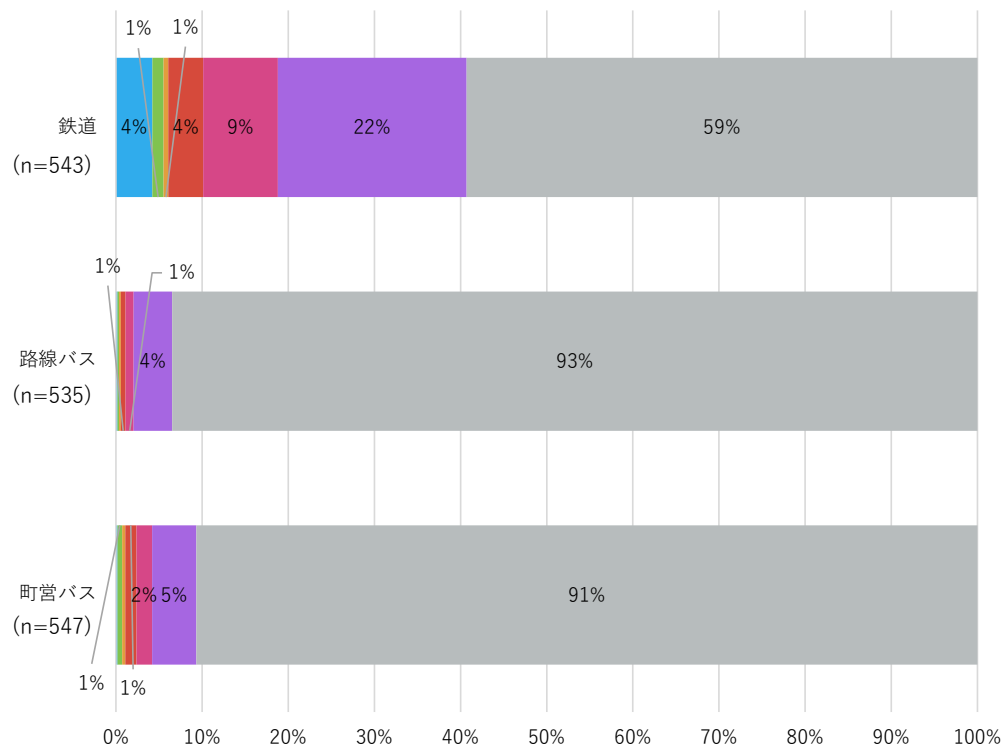


⑤ 公共交通（町内を通る公共交通）について

利用頻度

- ・ 全く利用しない人は J R ・ I R いしかわ鉄道が 59%、路線バスや町営バスで 9 割以上となっています。
- ・ 定期的な利用者（月に 1～3 日以上）は、J R ・ I R いしかわ鉄道が 10%、路線バスが 1%、町営バスが 2%となっています。

利用頻度



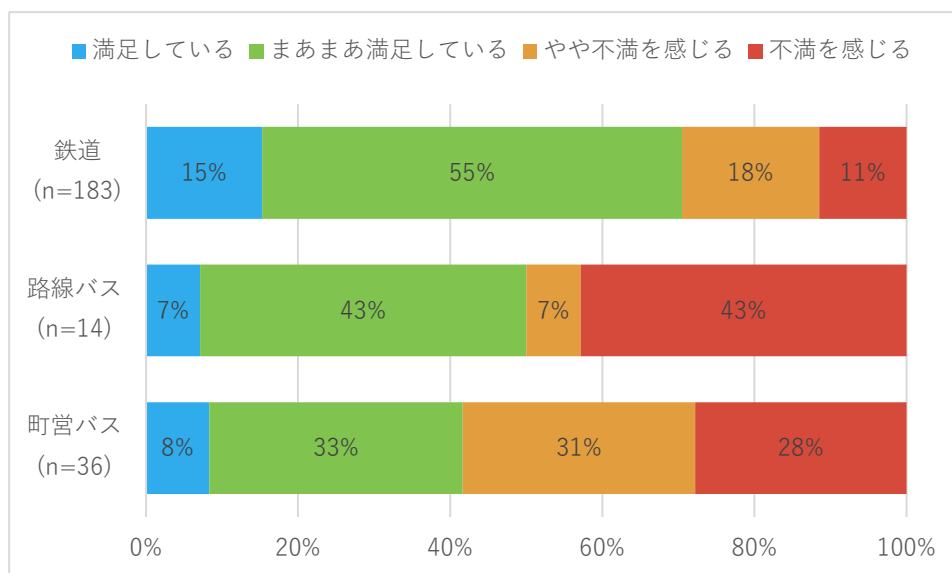
定期的な利用者 ↑

	町営バス	路線バス	鉄道
■ 週 5 日以上	0%	0%	4%
■ 週に 3～4 日	1%	0%	1%
■ 週に 1～2 日	0%	0%	1%
■ 月に 1～3 日	1%	1%	4%
■ 年に 6～11 日	2%	1%	9%
■ それ以下	5%	4%	22%
■ 全く利用しない	91%	93%	59%

満足度

※公共交通を全く利用しない人を除く

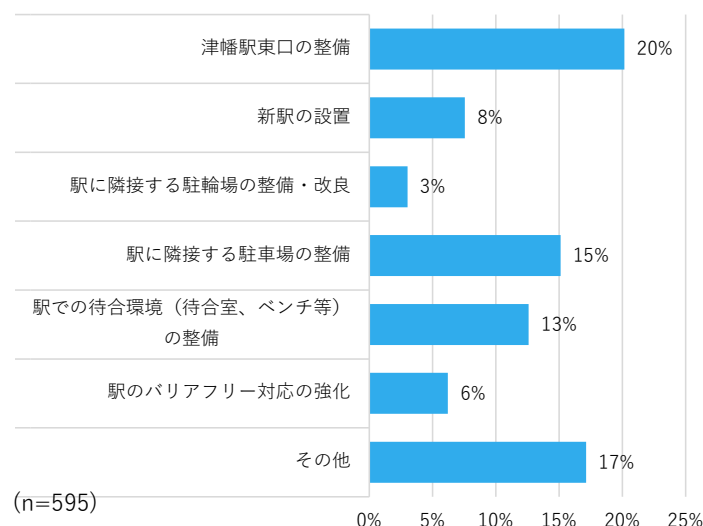
- ・「満足」「まあまあ満足」と答えた人は、J R・I Rいしかわ鉄道で70%となっています。
- ・一方、路線バスは50%、町営バスは41%にとどまっています。



鉄道改善事項

- ・「津幡駅東口の整備」が最も多く、ついで「駅に隣接する駐車場の整備」「駅での待合環境」が続きます。
- 駅の機能強化が求められています。

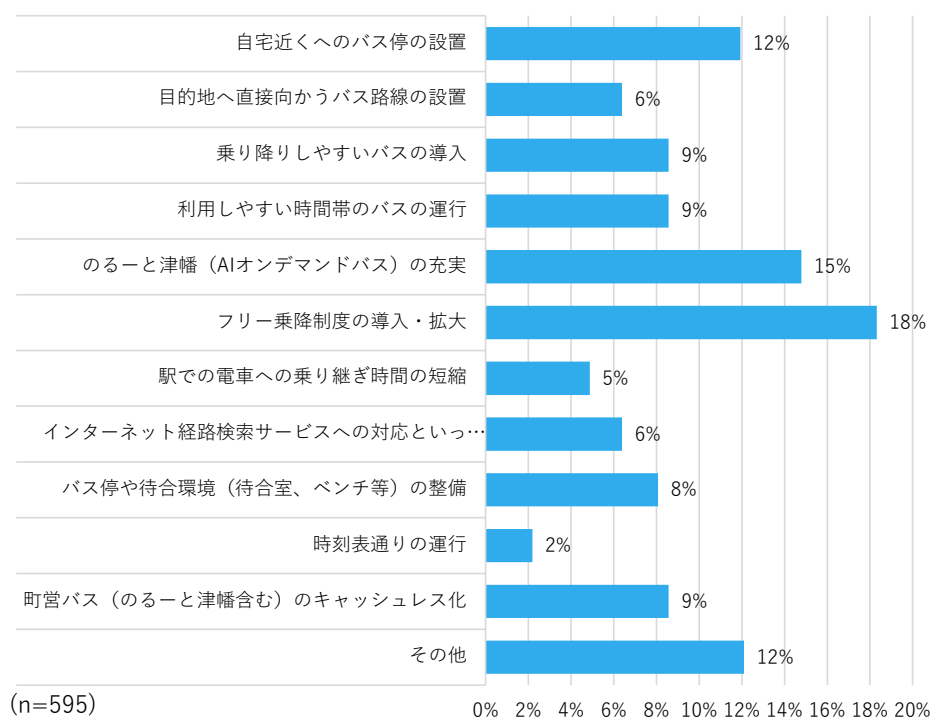
改善項目（鉄道）



バス改善事項

- ・「フリー乗降の導入・拡大」が最も多く、ついで「のるーと津幡（AI オンデマンドバス）の充実」が続きます。
- よりニーズに合致した柔軟な運行（のるーと津幡の活用等）が求められます。

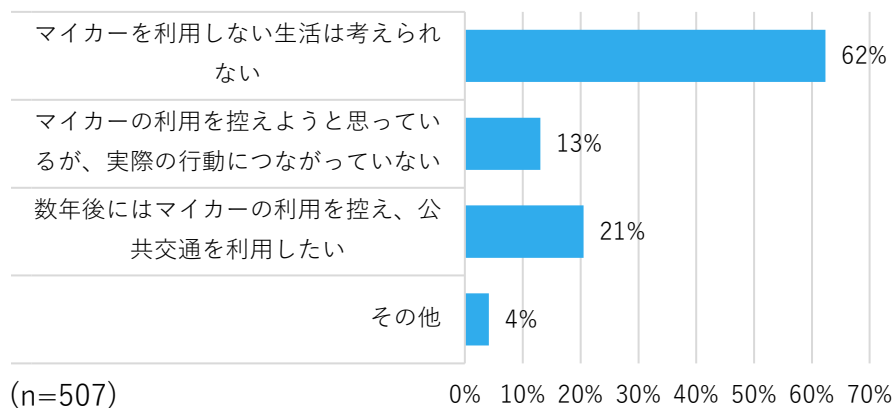
改善項目（バス）



⑥ マイカー利用の今後の利用意向について

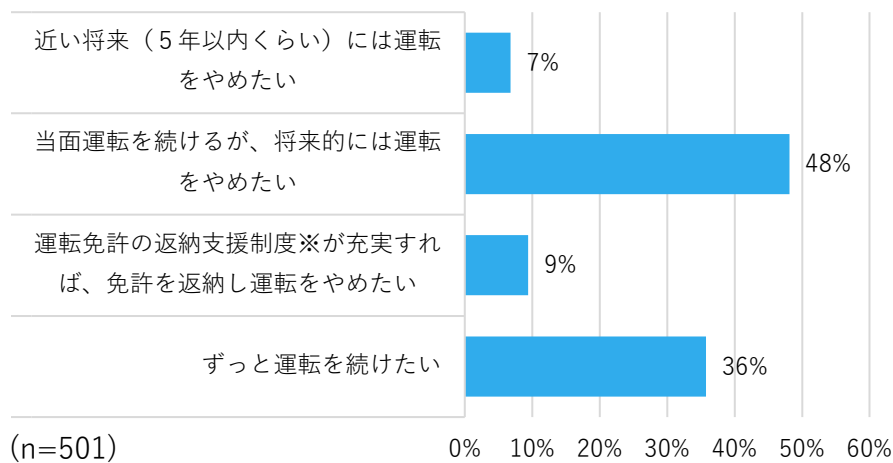
公共交通を利用し、できるだけマイカー利用を抑えることに対する考え

- ・「マイカーを利用しない生活は考えられない」との回答が62%となっています。
- ・一方、なんらかを抑えようと考えている人は34%となっています。



今後のマイカーの運転について

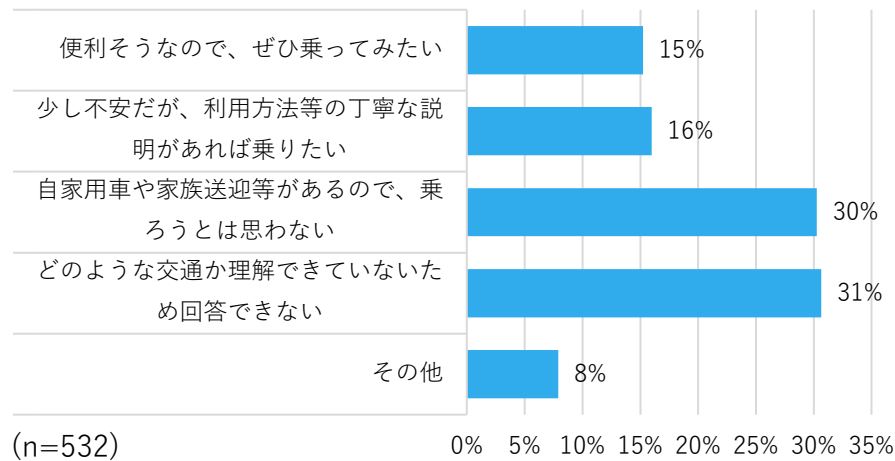
- ・将来的に、あるいは高齢者運転免許自主返納支援事業の充実により、マイカー運転をやめたいとの意向がある人は64%となっています。



⑦ のるーと津幡利用意向※運行開始前

・「乗ってみたい」が31%、「自家用車や家族送迎等があるので、乗ろうとは思わない」が30%、「どのような交通か理解できていないため回答できない」が31%となっています。

→期待は比較的高いと言えますが、一方で利用方法説明等が引き続き求められると考えられます。



⑧ 自由意見

・自由意見としては、運行本数に関する意見が多くみられたほか、のるーと津幡に対する期待の声も多く寄せられました。

<自由意見の分類>

	公共交通 全般	鉄道	バス（路 線、町営）	計
運行形態	1	0	7	8
運行本数	4	0	9	13
公共交通の充実	7	0	0	7
運行ルート	0	1	6	7
施設整備	0	3	4	7
広報・PR	1	0	3	4
利用者の増加	1	0	3	4
運転免許自主返納制度	5	0	1	6
運行料金	0	0	1	1
運転手の対応	0	0	2	2
将来公共交通を使いたい	8	0	0	8
良い評価・感謝等	2	0	1	3
のるーと津幡に対する期待				18
のるーと津幡に対する意見				8
その他				10

自由回答

運行形態に関する意見	
タクシーや自家用車と比べて自分勝手な行動はできない。10人10色です。私はミニスーパー車で本当にこまめに町内を時間を決めて運行した方が良いと思います。公共交通にも乗れない人がほとんどになると思います。運行は毎日休みなしです。食べることは休みがありません。高齢者食べられればそれで良いと思います。	公共交通全般
夜のバス運行を！！ビールが飲みたい！！	バス（路線、町営）
私は以前バス（路線、町営）の利用を時々していましたが、時間通りの運行がされていなかったり、津幡駅に到着したらすでにバスが発車していたり（PM6時の時間帯）、非常に不満を感じ町に訴えても何も改善されませんでした。今は転勤になりまったく利用していませんが、このアンケートも町民に無料券を配布した上で利用者に対しアンケートをとらないと、何の改善にもつながらないと思います。津幡町は体裁だけにこだわり、のるーと津幡もバス（路線、町営）と何も変わらない。	バス（路線、町営）
ほとんど人が乗っていない。通学時間帯と日中は乗合バスにしてもう少し小さなバスでいいのではないかな。	バス（路線、町営）
④フリー乗降制度の導入拡大やバリアフリーのバスを希望します。（高齢者の安心安全の為）	バス（路線、町営）
現在の中型バスの利用客、よく見る限り乗っている人が見られないので、10人程度乗用できるバスにしてはどうですか。経費の無駄ではありませんか。現在不自由していないので。不自由な人の不便はわかりかねます。	バス（路線、町営）
町内バスに関して①人員（運転者）確保のため賃金を多くし、乗降者からもバス賃を負担してもらったらよい。そして町内は老人が多くなるので、50才くらいまでの運転者を町の職員として人口が多い金沢市内から若い方を求めたらどうでしょう？②今のままでは町バスの運行本数が少なすぎて、100才まで自家用車を運転しなくてはならないのではないかと思います。（将来的に再考してみてください）	バス（路線、町営）
高齢者で運転が難しい、バス停が近くにない、時間帯が合わないなどの人をメインに考えてあげて下さい。今の人たちは若いので運転する人（70代）も多いと思います。後期高齢者等をメインに！いずれ私たちがその年齢になると利用したいと思います。	バス（路線、町営）
運行本数に関する意見	
荷物を持って移動。時間待たなければならぬ。雨や雪の中だともっと負担が増える。目的地は1つではなく2つ以上の目的地を回ると乗り継ぎも大変。公共交通は不便でしかない。駐車場の心配がある時だけ使います。やはりマイカーは手放せません。	公共交通全般
中高生の利用できる時間の本数が増えると安心できる。	公共交通全般
いつでもすぐに利用できるように発達するまでは、定年まではマイカーを使用する。近場に本屋が欲しい（書店）。	公共交通全般
区内を県道が走っています。町と富山県への通り道であり、近く工業団地も新工場が立ち、通行も増える場所にもかかわらず、のるーと津幡のバス停もなく現行のバスの本数、運行数が少なければ自家用車の通行ばかりが増え渋滞するだけなので、1・2時間に1本は往復便がほしい。そうすれば通常の客も増えると思います。	バス（路線、町営）
山間地であるため、ダイヤ本数の増えるのを望む。	バス（路線、町営）
山間地のため、ダイヤ本数が少ないため、自動車利用となる。（町単独で運用をせずに金沢市と協力の上運行すべきである）	バス（路線、町営）
山手の方の運行が数少ないという声をお聞きました。特に高齢者の多い地域のため、何か本数が多くなるような状態にぜひ検討お願い致します。	バス（路線、町営）
バス（路線、町営）の本数が少なすぎる。そのため電車站まで家族送迎が必要になる。駅の前道路が送迎車で混む。学生や会社員の帰宅時間、遅い時間帯こそ必要と思います。朝も7・8時台以降、津幡駅方面のバスがないのが大変不便です。	バス（路線、町営）
福祉バスの件、現在町に着くのが11時過ぎなので診察が間に合わなく、午後になると回診時間も遅くとても不便です。また木曜日は休診のところも多い。帰りの時間も遅く、冬になるとバス停も遠くなり暗くなる。	バス（路線、町営）
新幹線が大阪までつながらないので関西方面に行きにくくなります。夜行バスも本数が減り、旅行にも行きにくくなりました。在来線も本数が減るばかりでは利用者も増えないと思います。ただこんな風にアンケートをとって意見を聞いて下さることは嬉しいです。	公共交通全般
病院などの受付はAM9時頃なのでバスでも十分だが、終わる時間が不規則なので公共交通は利用しづらい。	バス（路線、町営）
③バス運行時間も最低1時間に1本くらい運行できるように希望します。	バス（路線、町営）
ほとんどバスに人が乗っていないように思えるので減便した方が良くと思う。お金の無駄に感じます。	バス（路線、町営）
公共交通の充実に関する意見	
車が無いと生活が難しい地域です。きめ細やかなサービスを期待しています。	公共交通全般
過疎地になかなか公共交通が充実していないので改善してほしい。	公共交通全般
大阪、箕面市での福祉タクシーサービス「オレンジゆずるタクシー」のようなサービスがあればとても助かります。	公共交通全般

高齢になると自家用車で移動ができなくなります。その時他の市町で言っているような白タクを制度化し、自宅から目的地に移動することができれば非常に便利です。その時は免許証を自主返納します。	公共交通全般
近所の知り合いたちが中・高生の子供たちの送迎でとても大変そうにしているのを見て、少しでも公共交通の利便性が増し、子育て世代の負担が減るようにその人たちの意見を吸い上げて反映して貰えたらうれしいです。自分の子供はまだ小学生ですが、何回も送迎しているのを見て、できるか不安です。部活で遅かったり習い事、兄の時間がバラバラとか。将来の為にお願いします。	公共交通全般
津幡の公共交通道路すべて子育てに適してないです。バスと電車の時間が合わない。歩道は自転車ですりにくい。ガタガタ。渦端や太田が人口が多いのにその辺への利便性が全くない。	公共交通全般
コロナ以降、公共交通機関での感染不安があります。何年後かには都会のように公共交通を気軽に安心して利用できる津幡町になっているといいです。そうなったときに利用するかもしれません。	公共交通全般
運行ルートに関する意見	
ルート及びバス停の数が少なすぎるため、バスを利用するという選択肢がないので、もう少し住民の声を聞いてほしい。高齢者がいないため、私自身のみの回答とさせていただきます。	バス（路線、町営）
近くにバス停があれば利用したい。	バス（路線、町営）
父が免許返納し、何かあれば私が乗せて連れて行ってます。アザレアに通いたいようですが、アザレア行きの無料バスがあれば、父の健康のためにも良いと思います。	バス（路線、町営）
山間地であり小矢部～国道があるが、この路線に沿って鉄道線の開設し活性化を図る。	鉄道
坂道が多いところに居住しているため、買い物などに行くにはマイカーを利用しないと不便です。	バス（路線、町営）
②バス停にほど良い距離感の設置を希望します。	バス（路線、町営）
津幡駅・中津幡駅の車送迎の環境が良くないので、バスで駅まで行けると便利に感じると思います。	バス（路線、町営）
施設整備に関する意見	
本津幡駅にエレベーターが欲しいです。特に金沢行の際、ベビーカーを持ちながらの階段移動は大変に感じます。	鉄道
津幡駅でみどりの窓口（JR）で使いたい。利用者がそれなりに多いと思うので玄関口としてもっと整備をしてほしい。	鉄道
津幡駅は利用者数が多いと思うが、周辺の整備が不足していると感じる。10時以降も10代、20代の若い女性が歩いて帰宅する姿をよく見るが、街灯の数が少なく危険だと感じる場所が多々ある。また駅舎自体が古いというよりは汚く清掃の行き届いてない状態が散見される。人員不足など理由は理解できるが、定期的に町民ボランティアによる駅舎清掃を催してもよいのではないだろうか。そのような催しがあれば私も参加したい。	鉄道
バスに乗る人は高齢者や身体の不自由な方が多いと思うので早めに行く。バス停にできるだけ椅子や屋根の設置に気を配ってほしい。	バス（路線、町営）
将来、運転しなくなったら利用すると思います。バス停は屋根付きの待合所設置が望ましい。	バス（路線、町営）
バス停で待ってる人を見かけるのですが、道に直に座っていたりしています。ベンチくらいあったら良いかと思います。できれば屋根も。	バス（路線、町営）
①バス停に関して、屋根付きの強風雨雪などに耐えられる待合室を希望します。	バス（路線、町営）
広報・PRに関する意見	
もっとわかりやすい説明が必要（年寄りにやさしく）。	バス（路線、町営）
もともと津幡町民ではないので、どこに行くか地名ではわからないので、主要の店とか建物が駅名になっていると利用しやすい。	バス（路線、町営）
運行エリアの地図全く分かりません。	バス（路線、町営）
わかりやすく説明しないと高齢者は利用もできないですね。津幡町のために頑張ってください！！ありがとうございます。	公共交通全般
利用者の増加に関する意見	
無駄な税金投入。いつも空気を運んでいるバスを見ているので運行の意味がない。	バス（路線、町営）
福祉バスは年配者を乗せるためにあるのに、時間帯が悪いので以前より利用者が減っていて、大きなバスにほとんど一人です。利用が増えるよう考えて下さい。お願いします。	バス（路線、町営）
土地がら公共交通には不便さを感じやすいです。駅前や駅内などが発展してくれば、利用率も高まるのではないかと思います。	公共交通全般
人が乗っていないのにバスが運行しているのはもったいない。町内の隅々までバスが通っていることは良いと思う。	バス（路線、町営）
運転免許自主返納制度に関する意見	
運転免許返納後、行動範囲が狭くなることが不安。30分以内で町内を移動できれば嬉しい。難しい課題ですが最適解を見つけてほしい。	公共交通全般
免許返納したらおおいに利用したい。	公共交通全般
運転に自信が無くなったら公共交通を利用したいと思っている。まだ子供の送迎、仕事などがあるのでマイカーを止めることはできない。津幡町のホームページはみにくいので、もう少し検索しやすくしてほしい。	公共交通全般

運転免許の返納支援制度のバス（路線、町営）無料回数券の交付はナンセンスすぎる。タクシーチケットの方がまだまし。ですが町内のタクシー会社の現状を町としてどう考えていますか？運転手の高齢化により、町内タクシーの存続は風前のともしびのように思われます。	バス（路線、町営）
高齢者で5年以内に免許を返納したいと考えています。	公共交通全般
高齢者で免許を返納したい人のため、買い物などの希望日を2日ほど申し出てそれらを集中管理して、配車（タクシーなど）予定表をたて4人ほど乗り合わせて送り迎えをして頂けたら、補助金までなくても1/4経費になるので、早めに免許を返納したいと思う。	公共交通全般
運行料金に関する意見	
100円で利用できるコミュニティバスが欲しい。	バス（路線、町営）
運転手の対応に関する意見	
スピードを出すバスがいるので注意！！	バス（路線、町営）
中学の時にバスが時間より早く出発したせいで学校に遅刻した。バスが停まっていたので走ったのに扉の前で絞められた。	バス（路線、町営）
将来の公共交通利用に関する意見	
運転をやめたら利用したいと思っています。	公共交通全般
今は自家用車があるので運転できなくなったら利用するだろう。	公共交通全般
将来時間的に余裕ができれば公共交通を利用したいと思っている。	公共交通全般
現在は運転免許があり、マイカーを運行でき、公共交通（IR）は飲み会等のみ利用している。今後ますます高齢、老齢したときのことを思うと不安はありますが。早く空飛ぶ自動車や自動運転自動車が一般的になり、買い物（近くのスーパー等）になれば公共交通は…いつの日か減少するかも。	公共交通全般
健康のためにいつも歩いています。歩くことができなくなりましたら、町営のバスかタクシーを利用しようと思います。	公共交通全般
自分の都合の良い時間に使用できれば乗ってもいいかも。	公共交通全般
自動運転のバスの導入があれば乗ってみたいと思う。	公共交通全般
特に買い物などは、たまに1-2時間かける場所でも行ってみたい。	公共交通全般
良い評価・感謝等	
日々津幡町が住みよくなるように努めて下さいましてありがとうございます。	公共交通全般
がんばってね。	公共交通全般
部落は年寄りばかりでとても寂しいけど、バスが来てくれるだけでとても明るい。畑にいても運転手さんに自然に頭が下がります。もう少ししたら乗せてもらわねばと心の中でつぶやいています。運転手さん1、2、3のバスに感謝しますね。	バス（路線、町営）
のる一と津幡に対する期待	
現在75才で将来（何年か先）運転できなくなることを考えたら、車を運転しないと買い物にも行けない場所に住んでいるため、とても不安で家をたんでマーケット近くのアパートに引っ越すか…と思ったが、老人の二人暮らしのため貸してくれるだろうか…。結局老人ホームに入るしかないかなと思っていましたが、「のる一と津幡」が運行開始というのを見て光明がさして来ました。「のる一と津幡」に期待しています。	
将来的に車の運転ができなくなると思いますので利用を考えております。その時食品などの買い物と病院、役場への移動手段がどうしても必要となると思います。のる一と津幡の充実に期待しております。	
のる一と津幡のようなものは、これからの時代に合っていると思います。世代などで公共交通の利用の仕方は変わってくるので、どの世代も利用しやすいことが大切だと思います。公共交通だけとかマイカーだけでなく、公共交通+マイカーという考えで良いと思います。NHKでやっていた「ひむバス」という番組は、ワンボックスカータイプの公共交通の参考になるかと見て思いました。	
環境のため、自身の健康のため、町内ならなるべく歩いて移動していますが、体調が万全でない時や天気が雨、風の日などはバス利用が便利だと感じます。現在のバス（路線、町営）では思い立った時に利用しにくいので（本数が少ない時間が合わない）、のる一と津幡にはとても期待しています！	
のる一との充実に期待しています。アプリはダウンロード済み。	
のる一と津幡が充実した町民の足として定着するといいなと思います。	
津幡駅まで歩いて35分なので、のる一と津幡が運用されればぜひ利用したい。金沢で食事会がある時など、夕方の時間帯に積極的に利用できると思います。交通の便が悪いとずっと思っていたので楽しみです。	
現在のバス（路線、町営）の運行を見ていると、空車で回っているのが目につく。「のる一と津幡」のような制度導入した方が、より効率的であると思います。	
のる一と津幡を山間部の方へ拡大してほしい。山間部の方が移動手段無く困っている人が多く需要があると思う。とはいえ石山橋まで来ることに驚きました。車が運転できない人も体力に自信がない人も、行きたい場所に行けるようお願いします。	
そもそも今のバスに乗ったことがなく乗る機会もない。AIバスなど面白そうだが乗り方もわからない。バスに乗る機会があれば乗りたい。新しい形のバスができれば説明をお願いしたい。	
気楽にのりたい。「のる一と津幡」に期待します。	
のる一と津幡は便利だと思います。普段運転してますが、返納後を考えて利用したいと思います。慣れておきたいです。	
旧道のバス路線が無くなり、通院などが不便になった。今度ののる一と津幡が通るとのことなので、買い物なども便利になりそうなので期待している。ぜひ住民説明会も参加したい。	
のる一に一定の期待感がありますが、若い世帯に使い勝手良いものに是非して頂きたい。新しく家を建てて津幡に引っ越してきた若い世帯が使いたい！と思うものにしてほしい。	

もうすぐ 80 才になる一人暮らしです。現在すべてバイクで買い物・通院しているので、あまり公共交通を利用していません。1 ヶ月に 1 度くらい金沢へ出かけますが、近くの津幡駅までバイクで行き、電車に乗って金沢まで出ます。嫁からはバイクに乗らないと言われていますが、便利なので止められませんが、いずれのる一と津幡を利用したいです。
高齢の両親と同居しているが、バス停や駅までの移動が難しいので利用したくても送り迎えがないと厳しい。のる一とはどのようなものか期待している。
夏休みや冬休みなどに子供たちが町のプールや体育館、図書館に気軽に利用できるように、AI オンデマンドバスの充実を図って頂きたいと思います。
のる一と津幡の拡充は本当に必要な世帯を見つけるところからだと思います。1 軒、1 軒必要であろう年齢層の世帯に足を運んでいただき、継続した事業としていけるよう期待しています。
のる一と津幡に対する意見
町民に対しては新しい（便利な）取り組みだと思いますが、利用者は一部の人だけで普及するまでにはかなりの時間を要すると思われます。（事前に説明会やアンケート実施されての取り組みだと思いますが）マイカー所有者や忙しく働いている者には響かない！！マイナスの意見で申し訳ないが、これは一個人の意見です。感想です。やる（実施する段階での意見アンケート）のが決まっているのにアンケートに疑問を感じます。車の免許返納したときに必要な時が来るかもしれませんね。
オンデマンドバスの案内は見たが、即対応できる時間がわからなかった。
オンデマンドバスやシェアタクシーが、どの程度町民の希望にこたえることができるかリサーチが必要だと思う。
子どもたちが使えたり、お姑さんが使えたら良いな～と思うんですが、スマホを持ってないので使えないのが…、と残念に思いました。
のる一とも運賃が高い。定期もないなんて…。毎日子供を駅まで送迎する大変さ分かりますか？といつも思っていたときにこのようなアンケートが届き、伝えるきっかけができました。津幡は高校生を持つ親にとっては最悪です。さらなる改善を求む！！
何か例をあげ、利用方法の説明が必要だと思う。
予約しないと乗れないのは、高齢になると忘れがちになると思うので使われないと思います。
倶利伽羅塾のお風呂をよく利用していますが、「のる一」バスでは利用できません。これを利用できる範囲、ルートがあることを望みます。

津幡町地域公共交通計画【2025 年度改訂版】

発 行 2025 年 9 月

発行者 津幡町町民生活部生活環境課

〒929-0393 石川県河北郡津幡町字加賀爪ニ 3 番地

T E L 076-288-6701 F A X 076-288-7935

E-mail seikatsukankyou@town.tsubata.lg.jp

