

6 地域公共交通計画の基本的な方針

1) 白山市における地域公共交通の現状課題

(1) 交通機関別の課題

● 鉄道（I R いしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線）

I R いしかわ鉄道線は市内外の隣接市町を結ぶ重要な広域幹線交通であり、県及び沿線市町と連携して利便性を上げつつ、利用促進に取り組む必要があります。

北陸鉄道石川線は、「みなし上下分離方式※」による鉄道事業再構築を目指すこととなりますが、官民が連携して北陸鉄道石川線の利便性を上げつつ、さらなる利用増による経営の安定化が必要です。

駐車場や待合環境の整備、アクセスのしやすさ向上及びバリアフリー化など、一層の利用を促す施策が必要です。

● バス（一般路線バス、コミュニティバス「めぐーる」）

全国的に乗務員不足が顕在化している中、一般路線バスは減便等が相次いでいますが、市内外の、鉄道や他交通機関との役割分担のもと必要な路線の維持に向けて取り組む必要があります。

コミュニティバス「めぐーる」については、土曜日運行の開始や高齢者無料乗車制度の導入により利用者が増加しており、今後も継続的な見直しにより、市民生活に必要な移動手段を提供する必要があります。

一方、白山ろく地域においては、スクールバスとしての機能も合わせ持つ運行となっていますが、児童生徒数の減少及び一般利用者の低迷が続いている中、将来にわたって持続可能かつ一定の利便性を持つ移動手段の確保が必要です。

(2) 市民の移動ニーズから見た課題

現在の市民の移動実態は、その大部分を自動車に依存しており、公共交通の利用割合は高くありません。

一方で、約2割程度の人が月1回以上電車・バスを利用していることから、電車・バスは市民生活に必要な移動を支える重要な交通であり、市民の潜在的なニーズも高いものと言えます。

市内移動では松任中心部へ集まる交通が多いほか、金沢市・野々市市への移動の結び付きが強いことから、両市との連携を引き続き進めて行く観点から、I R いしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線及び一般路線バスの利便性確保が重要です。

一方、オンデマンド交通については、現在のコミュニティバス利用者から、導入に慎重な意見が多く寄せられました。

※みなし上下分離方式：鉄道事業の経営体を変えないまま、鉄道設備や線路などの維持費を自治体が実質的に負担する方式。これにより、鉄道事業の経営の安定化を図るためのもの。

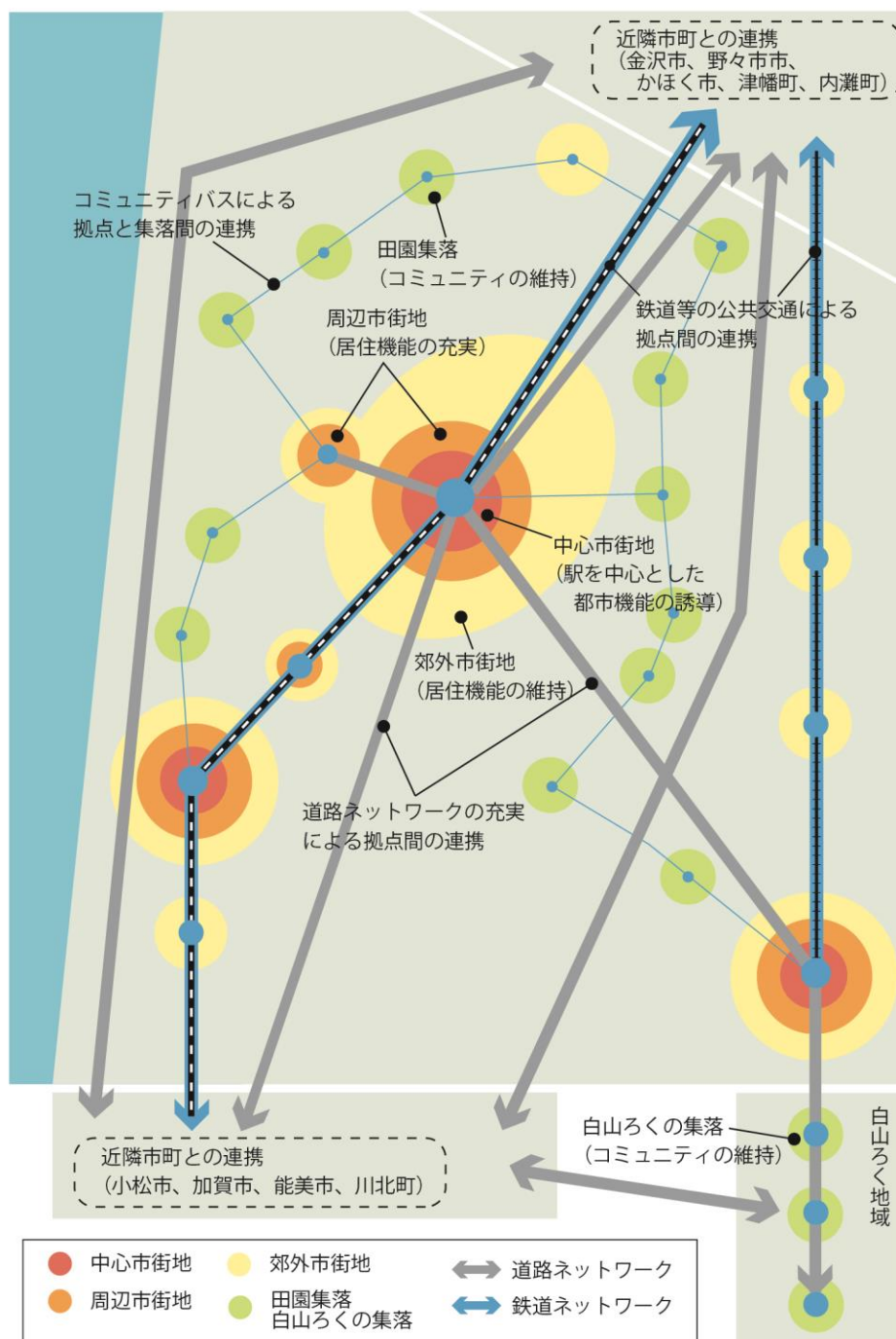
(3) 行政課題・まちづくりから見た課題（立地適正化計画等から）

人口の伸びは近年鈍化しており、高齢化も進行しているため、高齢化に対応した市街地の形成が必要です。

鉄道駅と路線バス・コミュニティバスが市内をほぼ網羅した運行状況となっており、今後も利用者数の向上とサービスの維持を図っていく必要があります。

生活利便施設の多くが郊外へと分散しており、中心部への集約化が必要ですが、市内各地域の中心部は鉄道駅を中心に形成され周辺市との連携性に優れており、今後も駅を中心とした公共交通ネットワークの維持・充実を図っていく必要があります。

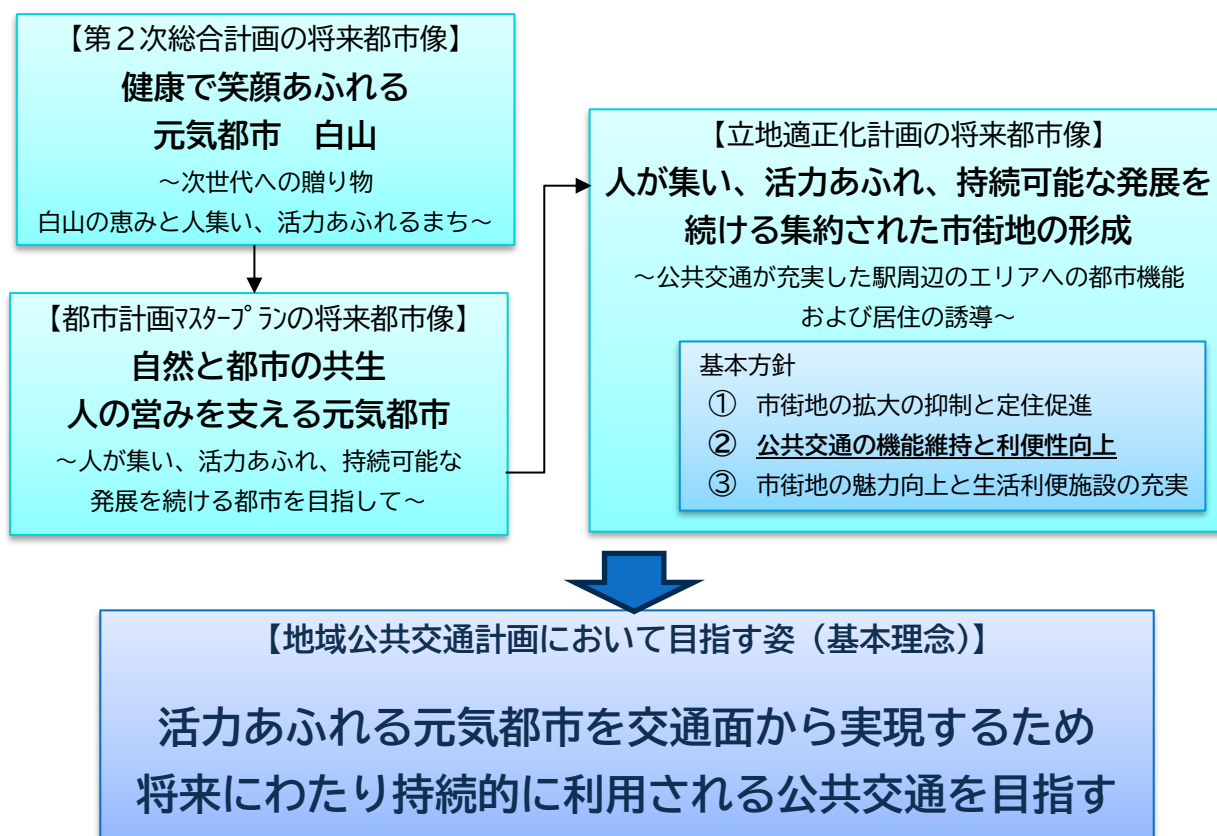
参考：白山市立地適正化計画における市街地の概念図



2) 地域公共交通が目指す姿

(1) 本市の地域公共交通が目指す姿（基本理念）

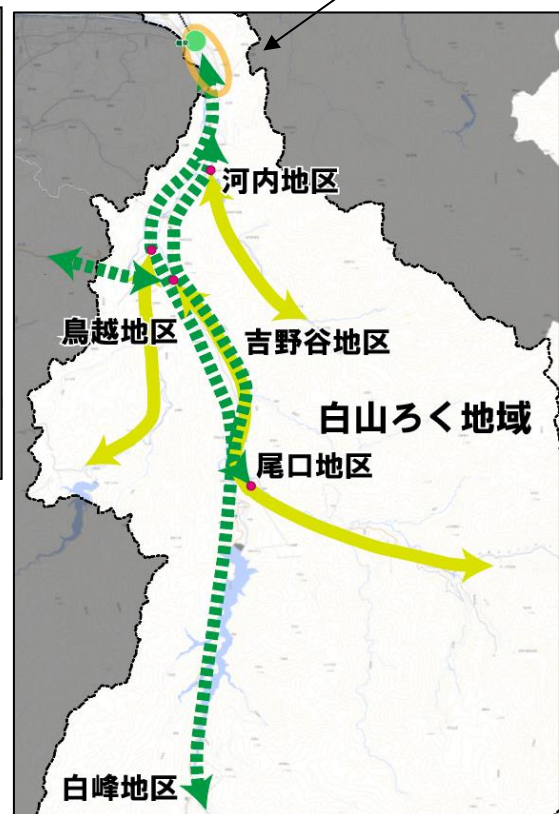
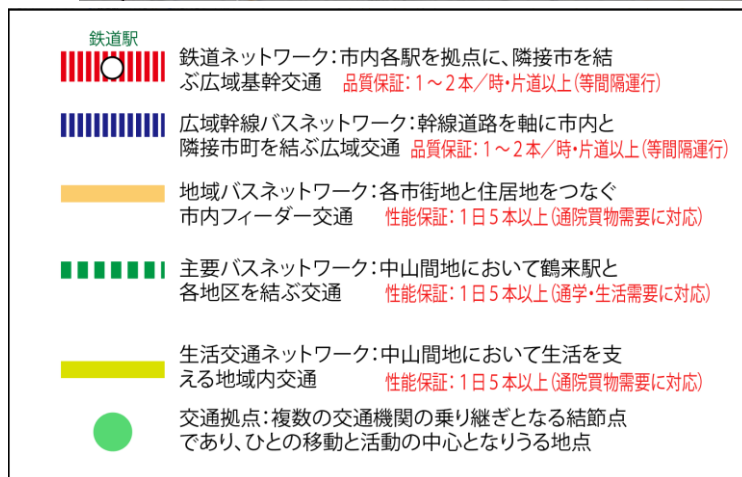
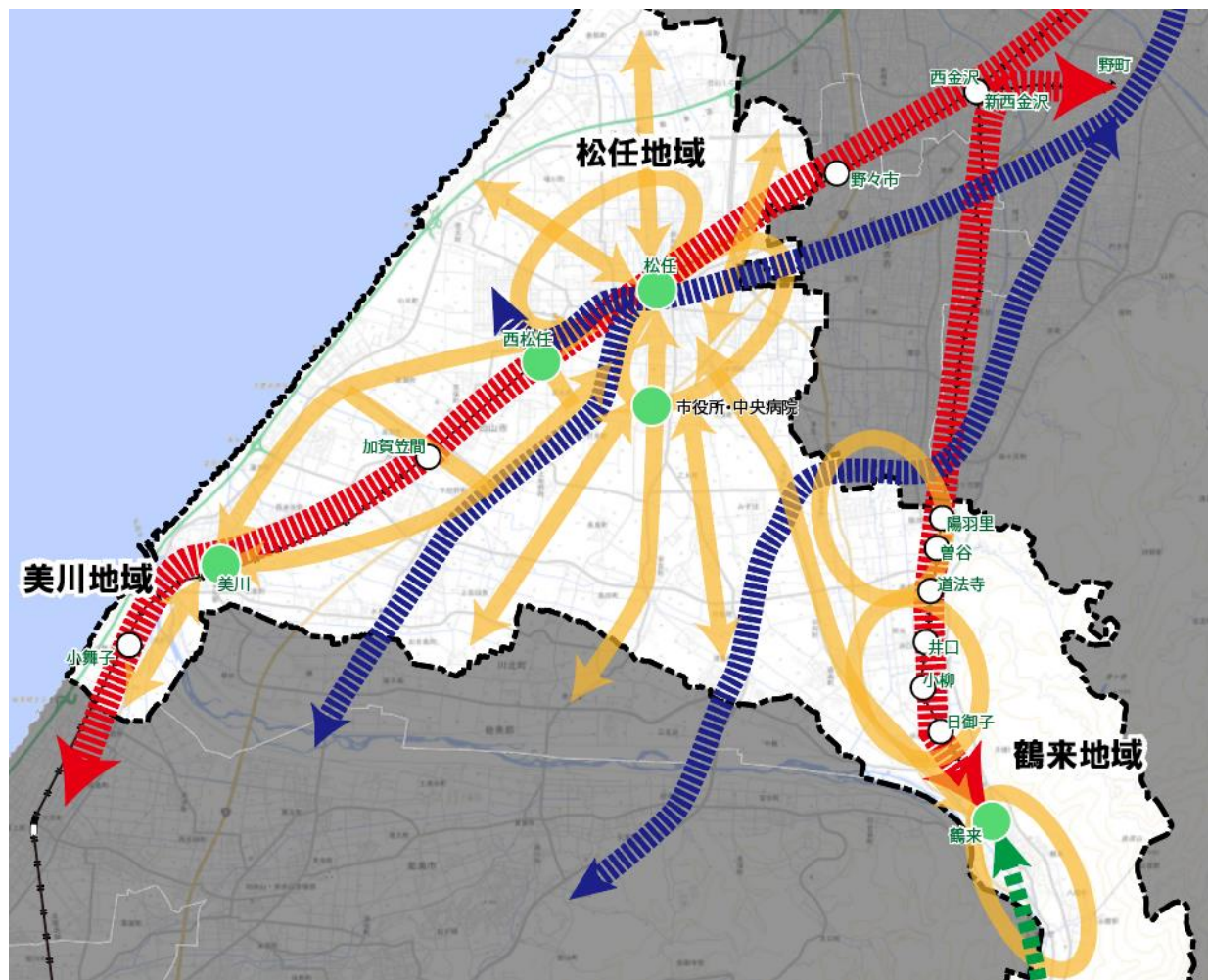
第2次総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画における将来都市像をもとに、本市の地域公共交通が目指す姿（基本理念）を以下のように定めます。



公共交通の充実による、将来の都市像に与える効果（イメージ）

- ・ 鉄道（IRいしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線）及び駅を中心とした公共交通ネットワークにより市内外の移動の利便性を確保することで、将来にわたっての人口維持や来訪者の増加を通じた活力ある地域経済が期待できます。
- ・ 通勤・通学の足を将来にわたり維持していくことで、若者世代・子育て世代の定住が促進されます。
- ・ クルマを持たない方にとって、通院や買物などの生活に必要な地域公共交通が確保されることにより、外出機会の増加、健康増進などが期待されます。
- ・ 運転免許証を返納される方の代替交通手段が確保されることにより、クルマに頼らず生活でき、安全・安心な交通環境の確立へ寄与します。

(2) 地域公共交通ネットワークの将来像（イメージ）及び目標サービス水準



(参考)

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（国土交通省）においては、地域公共交通計画において将来像として示すネットワークに軸と拠点を定めるとともに、目標水準として「品質保証」「性能保証」の水準を定めるよう推奨されている。

○ 地域公共交通の持続可能性を確保するためには、ネットワーク上に「軸」と「拠点」を定めることが重要。

※ただし、地域事情によっては無理して定める必要がない地域も一部に存在

○ 「軸」については、地域が目指す姿から、生活から幅広い“お出かけ”まで需要側の様々な場面を想定し、公共交通軸ごとの目標水準を戦略的・階層的に設定し、施策展開することが有効。

○ 「公共交通軸」の目標水準としては、運行頻度・回数を設定（大量輸送から多頻度輸送へ）することとし、「生活需要」と「お出かけ需要」ごとに、以下にその設定例を示す。

※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足（運転手・車両等）や行政上のハードル（資金等）を乗り越える努力が必要。

品質保証
(お出かけ需要)

様々な外出需要に幅広く対応できる運行頻度・回数を確保

設定例：3～4本/時 以上

【パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル】

※主にB:地方都市（人口10万人以上）において設定されることを推奨。人口規模や時間帯等により、複数本/時以上の設定例もある。
また、定時性や始発時刻・終発時刻、混雑状況についても留意することも必要。

性能保証
(生活需要)

生活必需移動（通学・通院）の足を確保

設定例：1日3本（朝、昼、晩）

買い物など日常のお出かけに困ることがない運行頻度・回数を確保

設定例：2時間に1本 以上

特定の需要（通勤・通学等）に対応する運行頻度・回数を確保

設定例：ピーク時3本/時 以上

※地域の実情（高齢化率やこどもの居住割合等）を踏まえて、本数を増やすことも想定。

(3) 計画の基本方針（3本の柱）

基本方針1 鉄道軸及び主要駅を中心とした交通ネットワークの充実

- ・鉄道（I Rいしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線）は本市の基幹となる公共交通であることから、利便性の高い運行本数の確保に努めるとともに、まちの中心となる鉄道駅の拠点機能を強化します。
- ・北陸鉄道石川線においては、みなし上下分離方式による鉄道事業の再構築を目指し、将来にわたって安定的な輸送を実現するとともに、県、沿線市町及び交通事業者と連携して、利便性向上策の実施に努めます。
- ・市内各拠点と主要な鉄道駅を結ぶ交通体系を目指し、主要駅における複数交通機関の乗り継ぎが円滑になるようなダイヤ接続及び情報提供を行います。

基本方針2 生活に必要な公共交通の持続的な運行継続

- ・全国的に公共交通の担い手となる乗務員が不足している中で、将来にわたって市民や来訪者の移動手段を確保するため、一般路線バス及びコミュニティバスの継続運行に向けて取り組みます。
- ・コミュニティバスは限られた車両、人員及び予算の中、効率的な運用による利便性の改善を目指します。利用実態を継続的にモニタリングするとともに、市民や乗務員の意見を参考にしながら毎年のルート及びダイヤの見直しを実施し、複数交通機関の乗り継ぎに配慮した運行計画とします。
- ・将来、コミュニティバスでの運行維持が困難になった場合や市民ニーズに合わなくなった場合、地域からの要望も踏まえ、新しい運行形態（デマンド交通、公共ライドシェア※・ボランティア輸送等）への移行も含め、交通空白が生じないように努めます。

基本方針3 公共交通のさらなる利用を通じた外出機会の増加と交流の促進

- ・多様な媒体による公共交通のPRや情報提供によるわかりやすさ向上により、利用頻度の増加と公共交通に対する満足度の向上を図ります。
- ・公共交通の利用が健康づくりや外出促進を通じた地域の活性化と交流の促進につながることに鑑み、市民や来訪者の公共交通による移動の働きかけを行います。
- ・高齢者の免許証自主返納等の機会に合わせ公共交通の利用促進を図り、安全・安心して生活できる交通社会を実現します。

※公共ライドシェア：バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送（＝自家用有償旅客運送）。