

白山市地域公共交通計画

令和7年3月
(令和8年2月変更)



白 山 市

目 次

1 はじめに	1
1) 計画策定の趣旨及び位置付け	1
2) 計画の区域.....	2
3) 計画の期間.....	2
2 地域特性に関する現況整理	3
1) 本市の地域特性及び社会経済情勢	3
3 白山市における公共交通の現状	12
1) 公共交通路線図.....	12
2) 各公共交通機関の運行及び利用概況	14
3) 公共交通の面的カバー状況	20
4 過去5年間における公共交通の主な動き	23
1) I Rいしかわ鉄道線への移管及び西松任駅開業.....	23
2) 北陸鉄道石川線のあり方について	24
3) バス乗務員等の不足の状況	25
4) 前回計画で定めた目標数値の達成状況	26
5 市民アンケート調査結果	28
1) 市民アンケート調査概要	28
2) 調査結果.....	29
6 地域公共交通計画の基本的な方針	48
1) 白山市における地域公共交通の現状課題	48
2) 地域公共交通が目指す姿	50
7 計画目標・K P I（重要成果指標）	54
8 目標達成のために実施する事業	57
目標達成に向けた基本方針に基づく施策・事業の一覧.....	57
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.....	60
基本方針2：生活に必要な公共交通の持続的な運行継続	65
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.....	70
9 計画の進捗管理	75
1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制.....	75
2) 計画の進捗管理.....	75
3) 計画実施のための財源確保	75
参考資料	76
1) 白山市地域公共交通協議会委員名簿	76
2) 計画策定にかかる白山市地域公共交通協議会の開催経過	77

1 はじめに

1) 計画策定の趣旨及び位置付け

(1) 計画策定の背景と趣旨

白山市地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の主体的な取組や創意工夫を推進する「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」）に基づき策定するものです。地域交通法は、人口減少や少子高齢化が進行する中で、地域住民の日常生活に必要不可欠な公共交通を持続可能な形で確保することを目的として制定されました。同法では、市町村に対し地域公共交通計画の策定に向けた努力義務が課されており、地域の実情に即した交通ネットワークの構築が求められています。

国が地域公共交通計画の策定を求めている背景には、全国的な公共交通の危機的な状況があります。人口減少や少子高齢化に伴い、公共交通の利用者は減少傾向にあり、その結果として多くの地域で路線の縮小や廃止が進行しています。また、交通事業者の経営環境の悪化や、住民の移動手段の確保が難しい状況が広がっていることが問題視されています。このため、地域における公共交通の維持・改善に向けて、計画的な取組が重要視されています。

白山市では、令和元年8月に「白山市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域公共交通の利便性向上と持続可能性の確保に努めてきました。しかしながら、その後の5年間で社会情勢や交通環境は大きく変化しています。例えば新型コロナウイルス感染症の流行により、外出頻度の減少など市民の生活様式が大きく変わり、その結果、鉄道・バスの輸送人員の減少といった影響が顕著となっています。また、北陸新幹線の敦賀延伸と並行在来線であるIRいしかわ鉄道線の県内全線開業など、交通体系の変化もあります。

こうした背景を踏まえ、本計画は、令和6年度に計画最終年次を迎える「白山市地域公共交通網形成計画」の見直しを行い、地域住民の生活に欠かせない公共交通を、持続可能な形で維持・発展させることを目的としています。本計画においては、昨今の社会情勢や交通環境の変化を的確に反映し、新たな課題に対応するための実効性のある施策を打ち出すことで、公共交通を地域社会の基盤として位置づけ、住民が安心して暮らせる白山市の実現を目指すものです。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、市の上位計画である第2次白山市総合計画に基づくものとし、本市における「望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする地域公共交通施策の基本的計画として位置づけます。この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、様々な公共交通を網羅したネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させるために達成すべき目標を定め、その目標達成のために行う事業内容、実施スケジュール等並びに住民・交通事業者・行政の役割等を明らかにするものです。

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及び立地適正化計画と協調し、より効率的で利便性が高く、かつ、持続性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指すものとしします。

2) 計画の区域

本計画の区域は、白山市全域とします。

3) 計画の期間

本計画の対象期間は、令和7年度から令和11年度までの5年間とし、必要に応じて随時見直します。

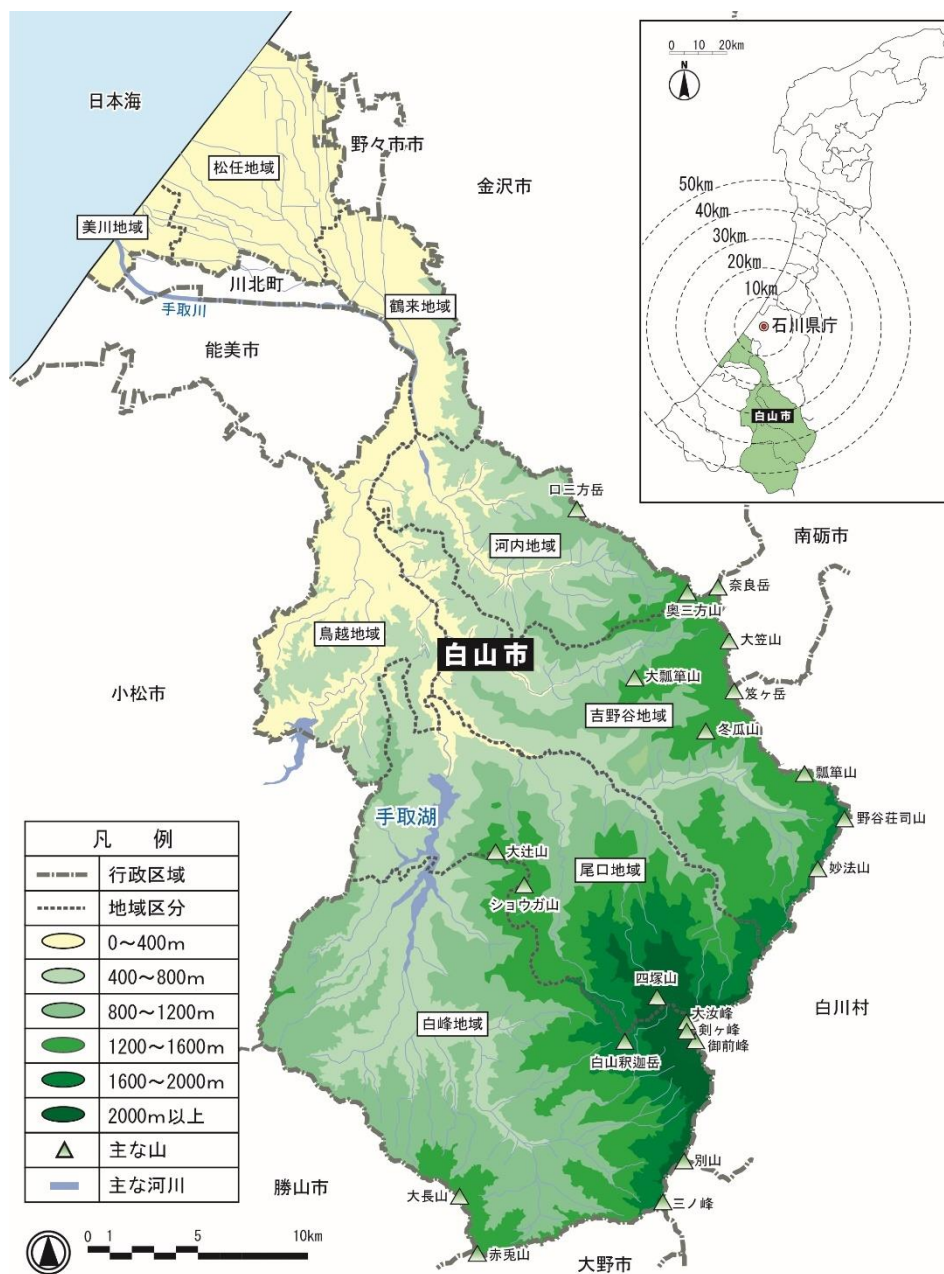
2 地域特性に関する現況整理

1) 本市の地域特性及び社会経済情勢

(1) 地勢

本市は、石川県加賀地方の中央部、県都金沢市の南西部に位置しています。白山国立公園や、県内最大の流域を誇る手取川、日本海など豊かな自然に恵まれた地域であり、令和5年5月に白山手取川ジオパークが日本で10か所目となるユネスコ世界ジオパークに認定されました。海岸部から山頂までおよそ2,700mの標高差があり、市域は南北55.6km、東西34.8kmにわたり、総面積は754.92km²と県内各市町の中で最大の面積となっています。このような広大な市域の中で公共交通網を維持していくことが課題となっています。

【白山市の地形・水系】

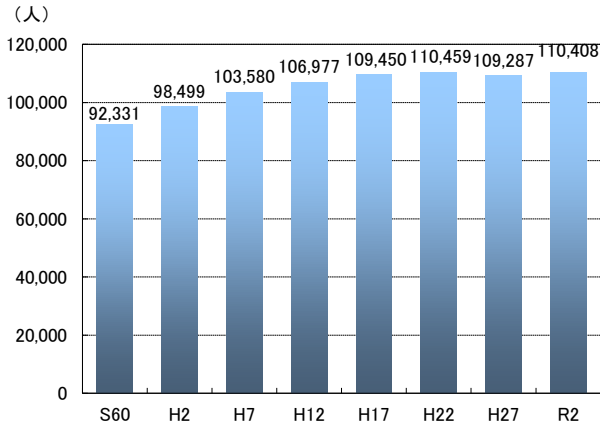


(2) 人口

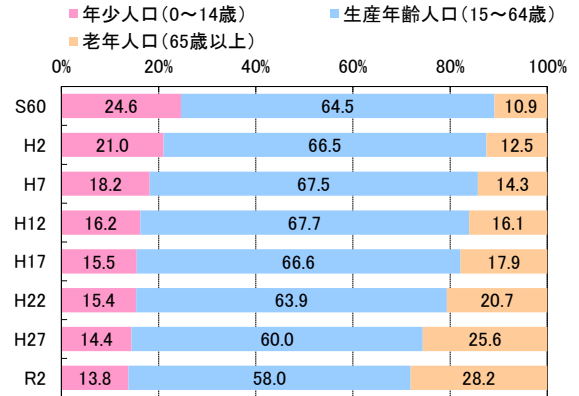
① 人口の推移

白山市の人口は令和2年で110,408人であり、平成17年からほぼ横ばい傾向です。年齢区分別人口の推移では、老年人口の増加が続いており、高齢化の進行が続いている状況です。

【人口の推移】



【年齢区分別人口割合の推移】



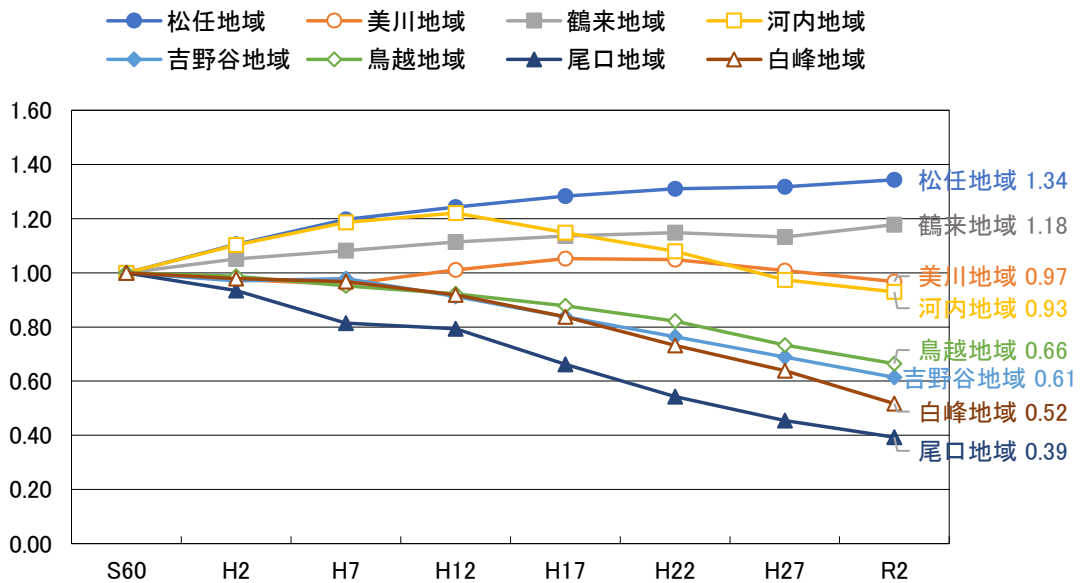
出典：国勢調査

② 地域別人口の推移

地域別の人口は、松任・鶴来地域は増加傾向にありますが、美川地域は平成27年以降減少しています。

白山ろく地域は、河内地域は平成2年から平成12年まで増加傾向にありましたが、その後減少に転換し、吉野谷・鳥越・尾口・白峰地域は昭和60年から継続して減少しています。

【地域別の人口推移(昭和60年=1.0とした場合)】



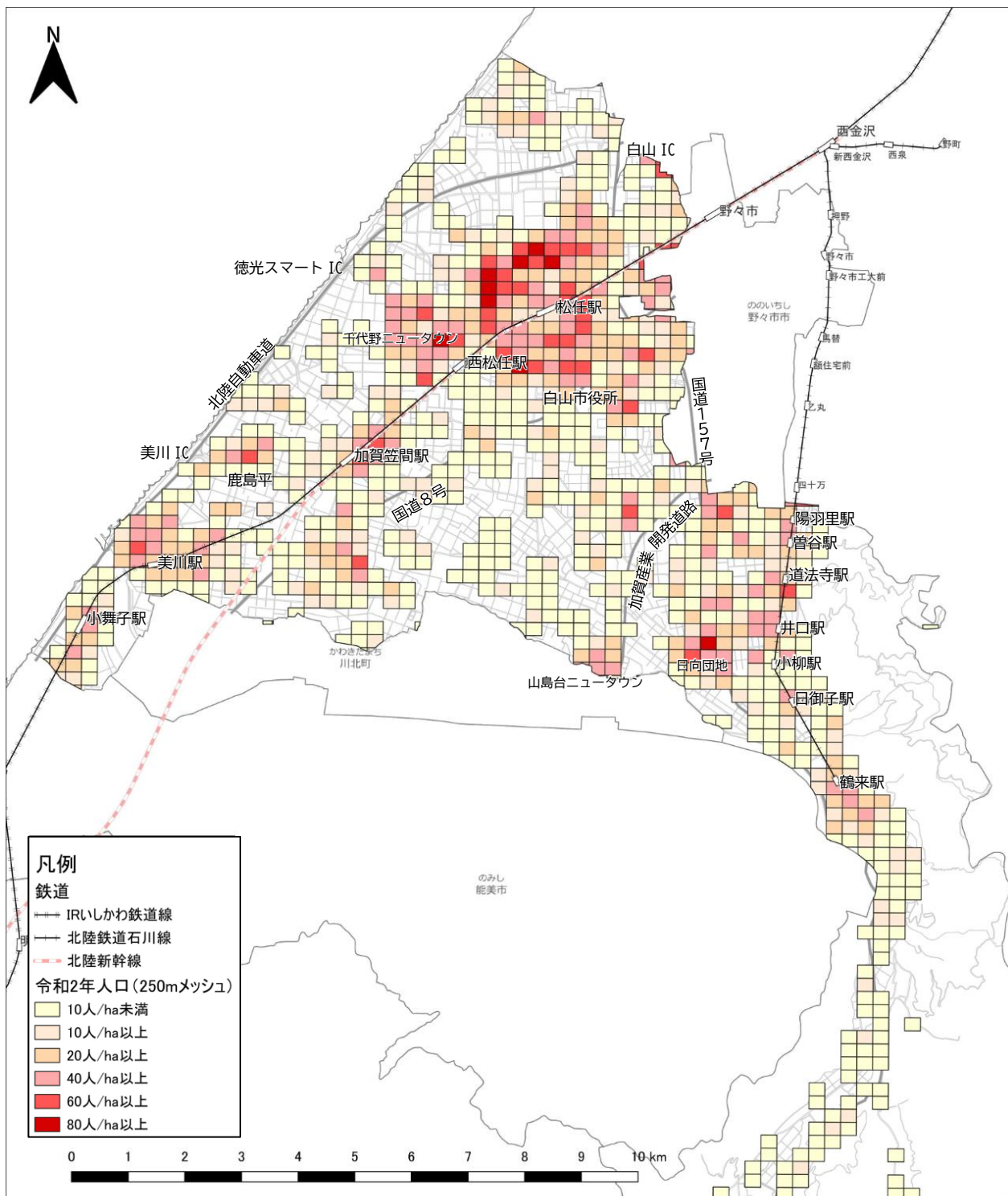
出典：国勢調査

③ 人口分布

令和2年における人口分布は、IRいしかわ鉄道線の松任、西松任、加賀笠間、美川、小舞子の各駅周辺及び北陸鉄道石川線の鶴来、道法寺の各駅周辺において人口の集中が見られます。

一方で、鉄道駅周辺以外の郊外部においても、千代野ニュータウン、山島台ニュータウン、鹿島平、日向団地など、幹線道路沿いに人口の集中が見られます。

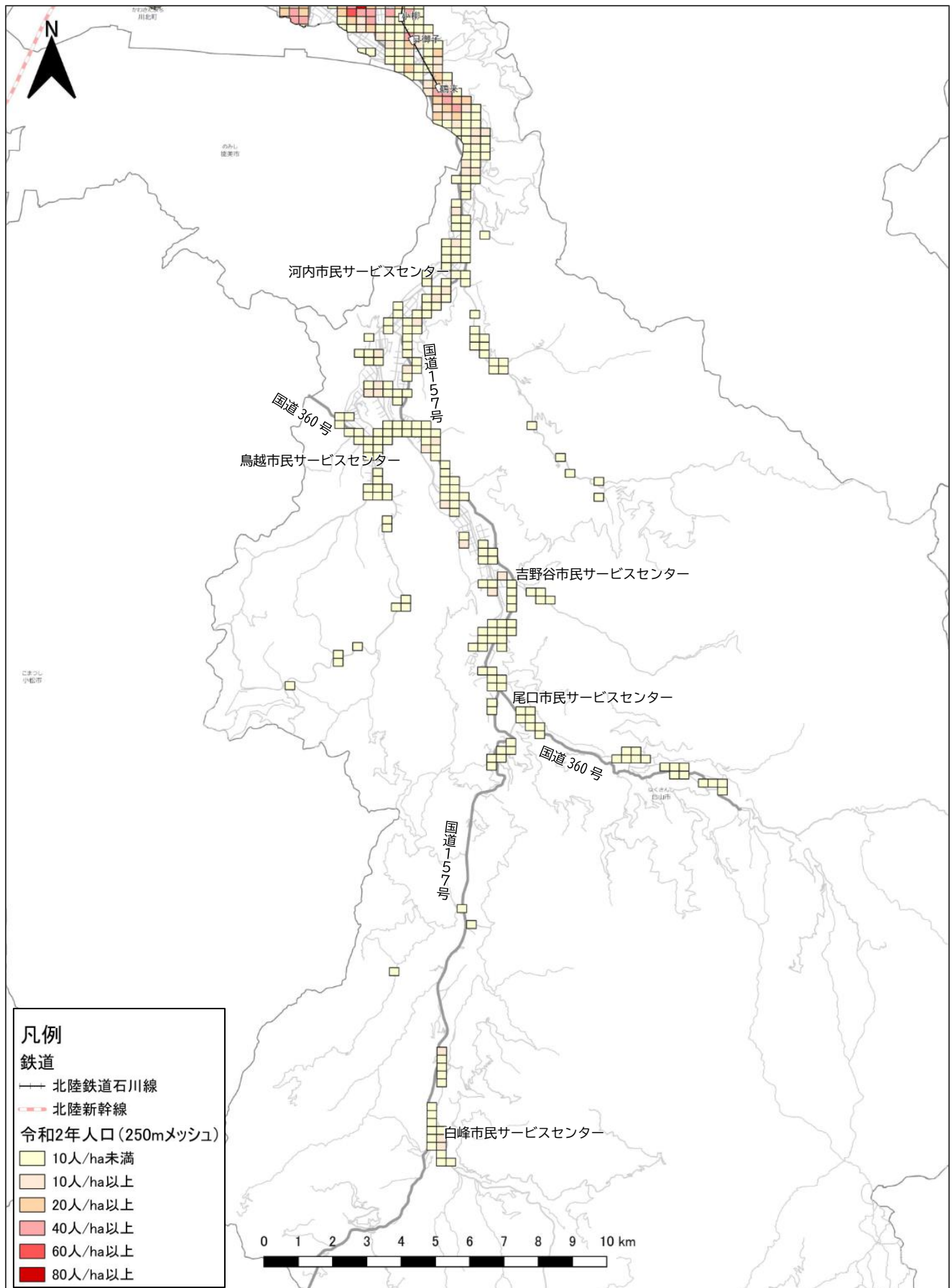
【人口の分布(250mメッシュ、令和2年)】



出典：国勢調査

白山ろく地域では、国道沿いに人口の分布が見られます。

【人口の分布(白山ろく:250mメッシュ、令和2年)】

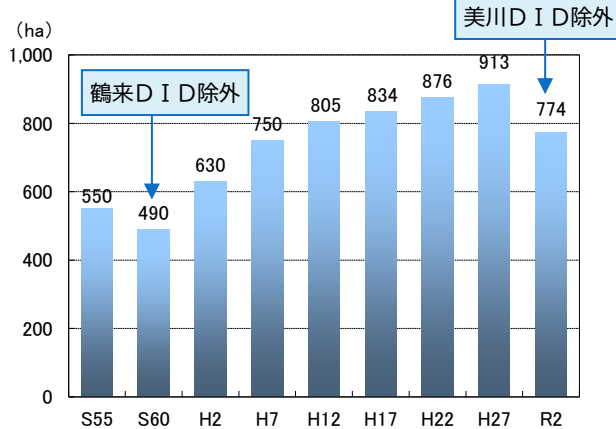


出典：国勢調査

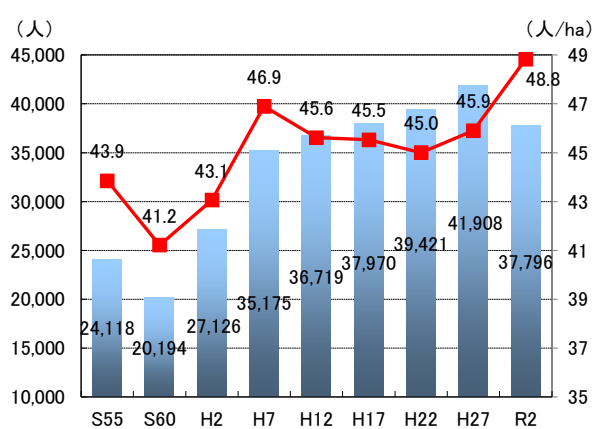
④ DID^{*}の推移

DID面積は昭和60年以降、増加が続いていましたが、直近の令和2年には美川地域のDID除外に伴いDID面積及び人口が減少に転じています。

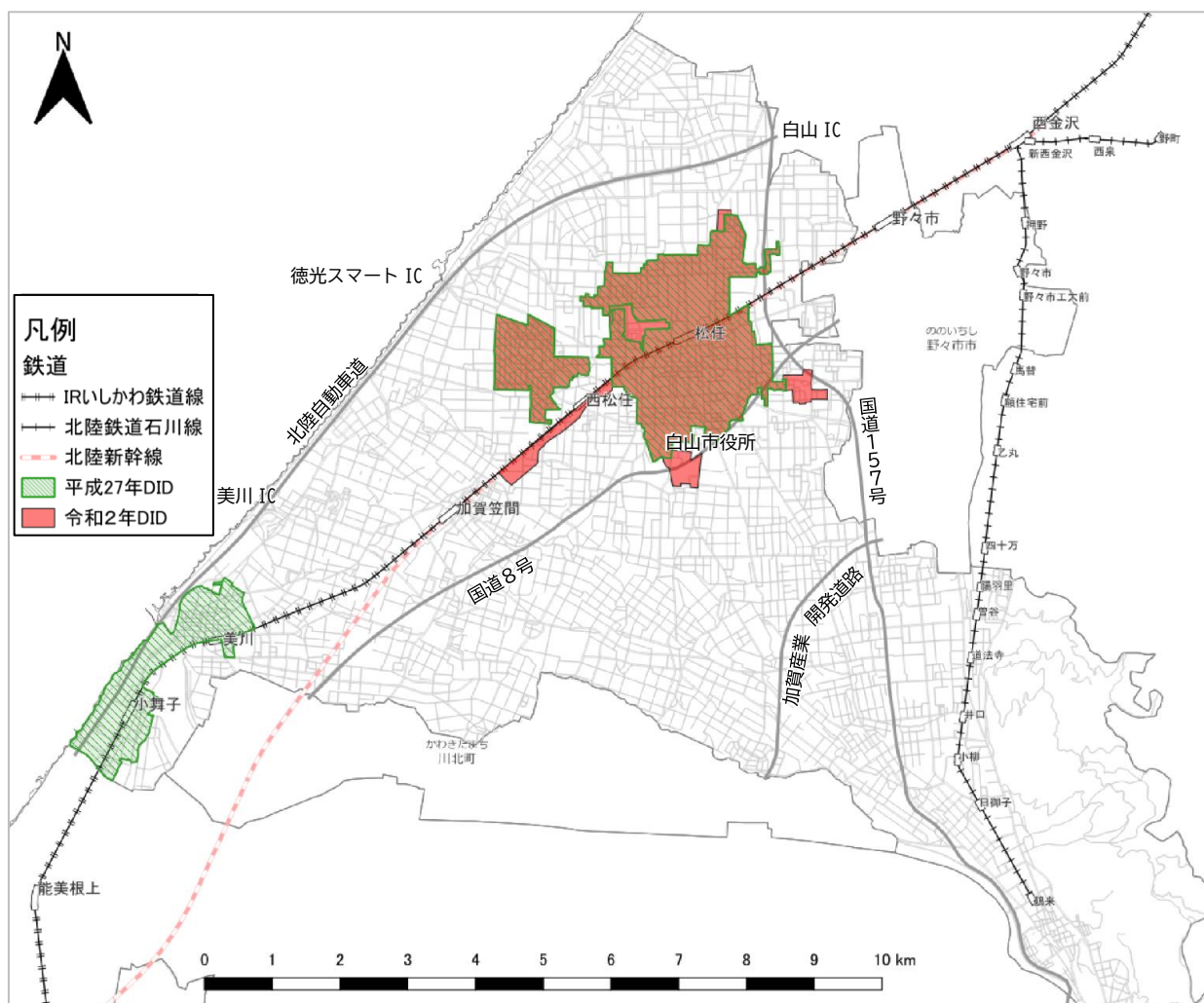
【DID面積の推移】



【DID人口及び人口密度の推移】



【DIDの分布(平成27年及び令和2年)】

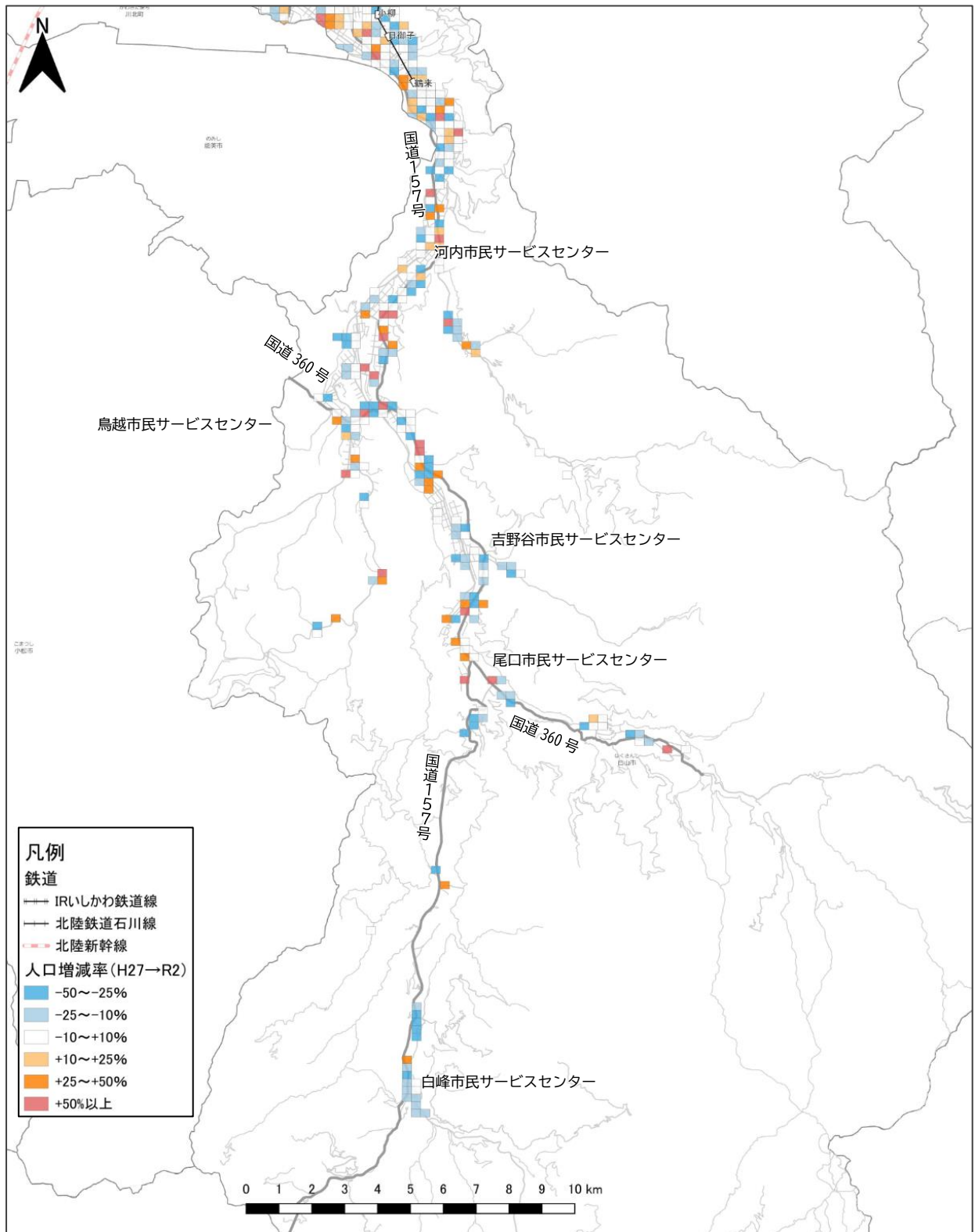


出典：国勢調査

^{*}DID：人口集中地区“Densely Inhabited District”を略して「DID」と呼ぶ。国勢調査において設定される地区であり、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区に設定される。

白山ろく地域では、宅地開発等が実施された周辺において局所的に増加がみられていますが、その他は減少傾向がみられます。

【人口増減率(白山ろく:250mメッシュ、平成27年→令和2年の5年間)】



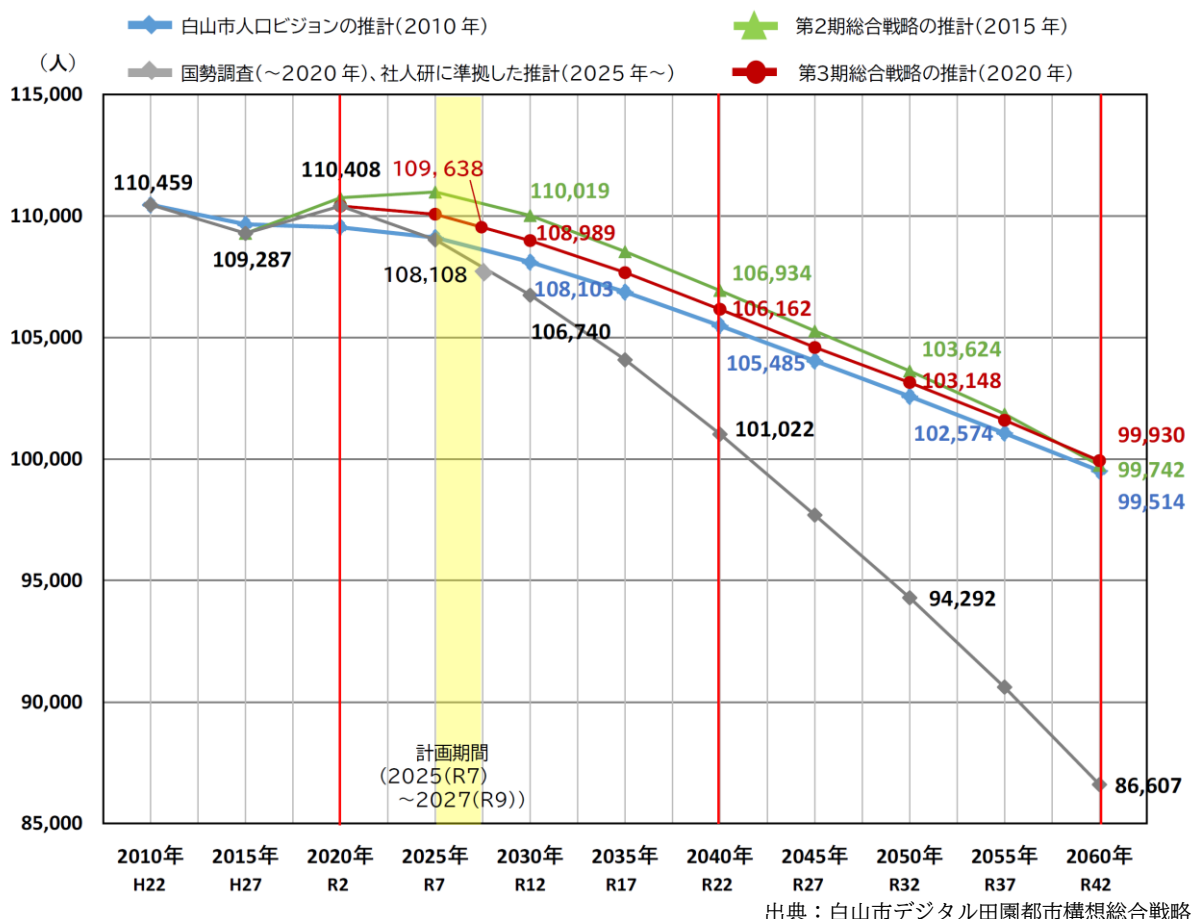
出典：国勢調査

(3) 将来人口

本市の第3期地方版総合戦略となる「白山市デジタル田園都市構想総合戦略」(以下、「第3期総合戦略」)では、国における出生率の上昇に向けた取り組みに加え、本市においては人口減少の抑制を目指し、企業誘致や土地区画整理事業の促進、移住・定住施策の推進など、各種施策・事業を推進することで、令和42(2060)年に10万人の人口確保を目指すものとしています。

最新の国勢調査(令和2(2020)年)の結果では、当初の白山市人口ビジョンの推計を上回るものの、「第2期白山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」(以下、「第2期総合戦略」)の予測を若干下回る人口(人口ビジョン予測:109,534人、第2期総合戦略予測:110,752人、実績:110,408人)となっています。「白山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」(第1期総合戦略)等の取組により人口は増加傾向となり、その後コロナ禍(令和2(2020)年以降)の影響がありつつも、令和42(2060)年には、当初の人口ビジョンや第2期総合戦略とほぼ同程度の人口(99,930人)が予測されています。

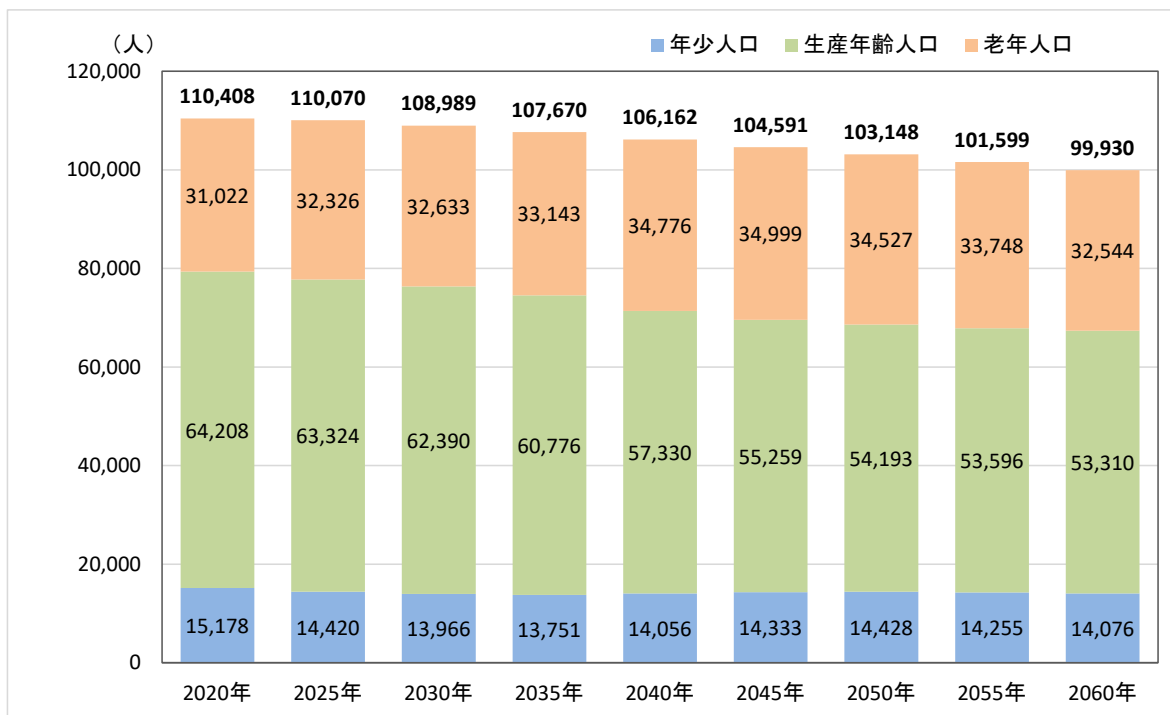
【白山市の人口の将来展望】



年齢構成は、第3期総合戦略によると、老年人口（65歳以上）は2045年には2020年比で113%に増加すると予測される一方で、年少人口（0-14歳）、生産年齢人口（15-64歳）については、2025年頃以降徐々に減少すると予測されます。

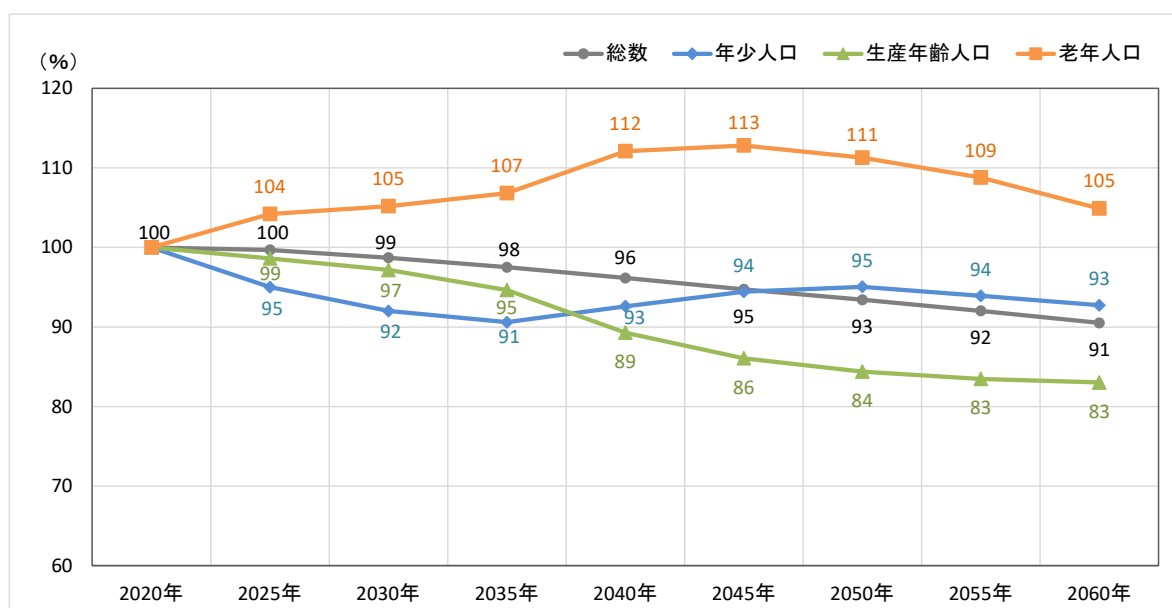
今後、公共交通に対するニーズが高い高齢者の増加が予想される一方、生産年齢人口の長期的な減少に伴い、バス乗務員など公共交通を支える担い手の不足が懸念されます。

【年齢3区分別人口の将来展望】



出典：白山市デジタル田園都市構想総合戦略

【年齢3区分別人口の将来展望(2020年=100とした場合)】



出典：白山市デジタル田園都市構想総合戦略

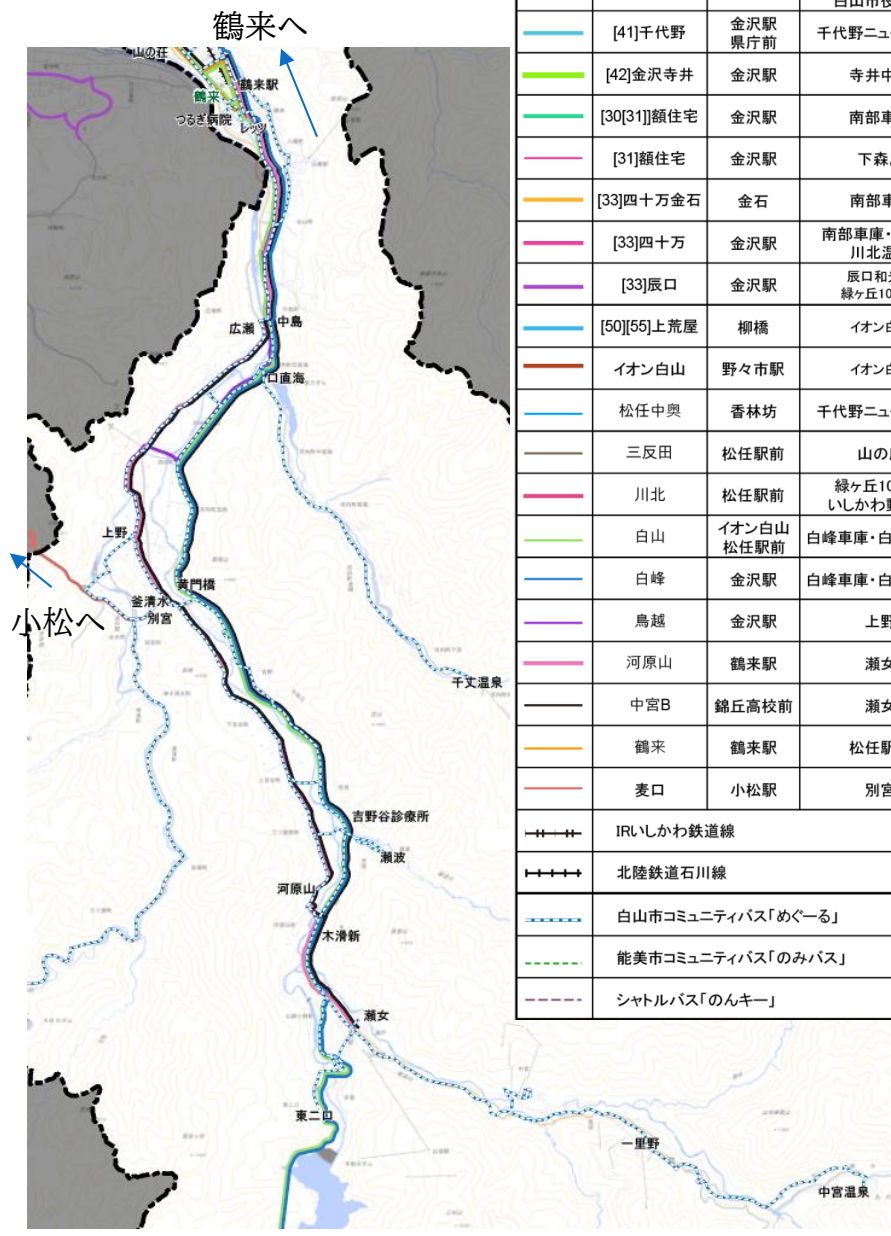
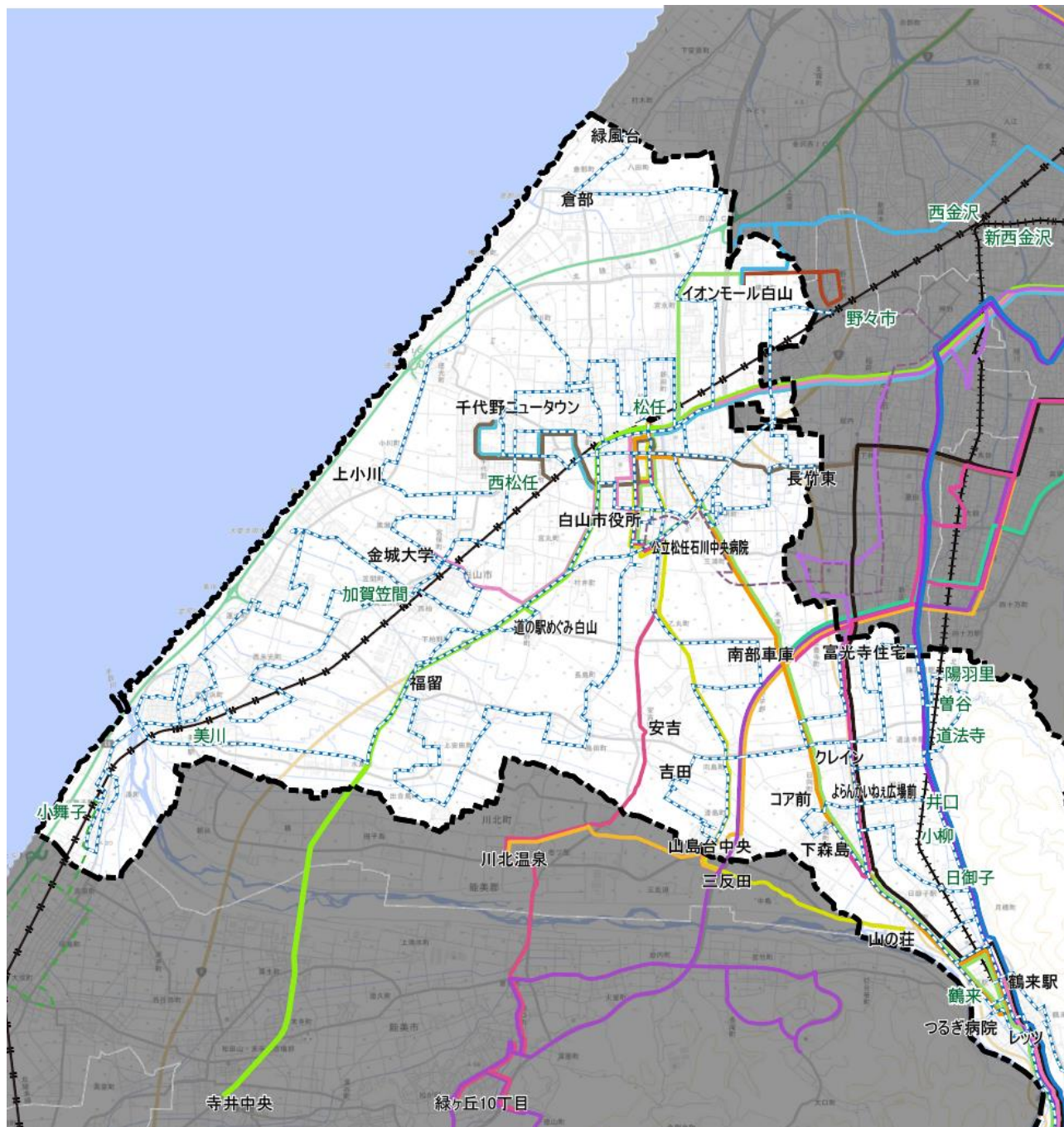
3 白山市における公共交通の現状

1) 公共交通路線図

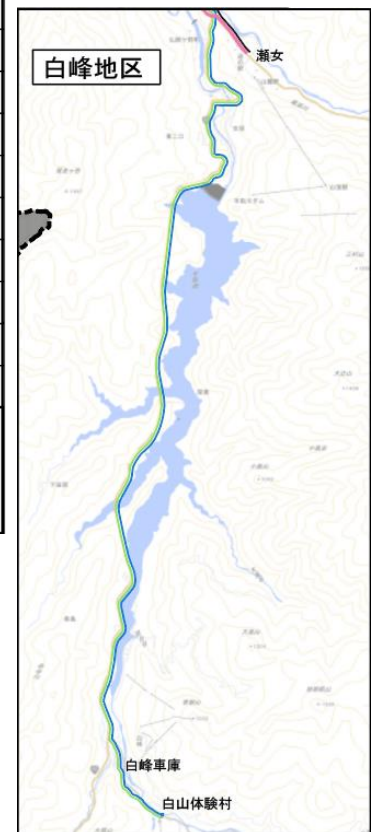
① 全体図

白山市の公共交通は、鉄道2路線（IRいしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線）及び北陸鉄道グループバス（北陸鉄道、北鉄金沢バス、北鉄白山バス、北鉄加賀バス）、白山市コミュニティバス「めぐーる」等により、ネットワークが構成されています。

【白山市内における公共交通ネットワーク（令和6年4月現在）】



凡例	路線名	起点	終点	運行事業者	平日 運行本数
	[40]松任	金沢駅	金城大学 白山市役所前	北陸鉄道 北鉄白山バス	9
	[41]千代野	金沢駅 県庁前	千代野ニュータウン	北陸鉄道 北鉄白山バス	36
	[42]金沢寺井	金沢駅	寺井中央	北陸鉄道 北鉄白山バス	25
	[30][31]額住宅	金沢駅	南部車庫	北陸鉄道	32
	[31]額住宅	金沢駅	下森島	北陸鉄道	6
	[33]四十万金石	金石	南部車庫	北陸鉄道	17
	[33]四十万	金沢駅	南部車庫・山島台 川北温泉	北陸鉄道	40
	[33]辰口	金沢駅	辰口和光台 緑ヶ丘10丁目	北鉄白山バス	14
	[50][55]上荒屋	柳橋	イオン白山	北鉄金沢バス	31
	イオン白山	野々市駅	イオン白山	北鉄金沢バス	36
	松任中興	香林坊	千代野ニュータウン	北鉄金沢バス	5
	三反田	松任駅前	山の庄	北鉄白山バス	6
	川北	松任駅前	緑ヶ丘10丁目 いしかわ動物園	北鉄白山バス	10
	白山	イオン白山 松任駅前	白峰車庫・白山体験村	北鉄白山バス	18
	白峰	金沢駅	白峰車庫・白山体験村	北鉄白山バス	3
	鳥越	金沢駅	上野	北鉄白山バス	4
	河原山	鶴来駅	瀬女	北鉄白山バス	15
	中宮B	鶴丘高校前	瀬女	北鉄白山バス	3
	鶴来	鶴来駅	松任駅前	北鉄白山バス	5
	麦口	小松駅	別宮	北鉄加賀バス	5
	IRいしかわ鉄道線			IRいしかわ鉄道	95
	北陸鉄道石川線			北陸鉄道	54
	白山市コミュニティバス「めぐーる」			白山市 (北鉄白山バス)	
	能美市コミュニティバス「のみバス」			能美市 (北鉄白山バス)	
	シャトルバス「のんキー」			ののいちバス	

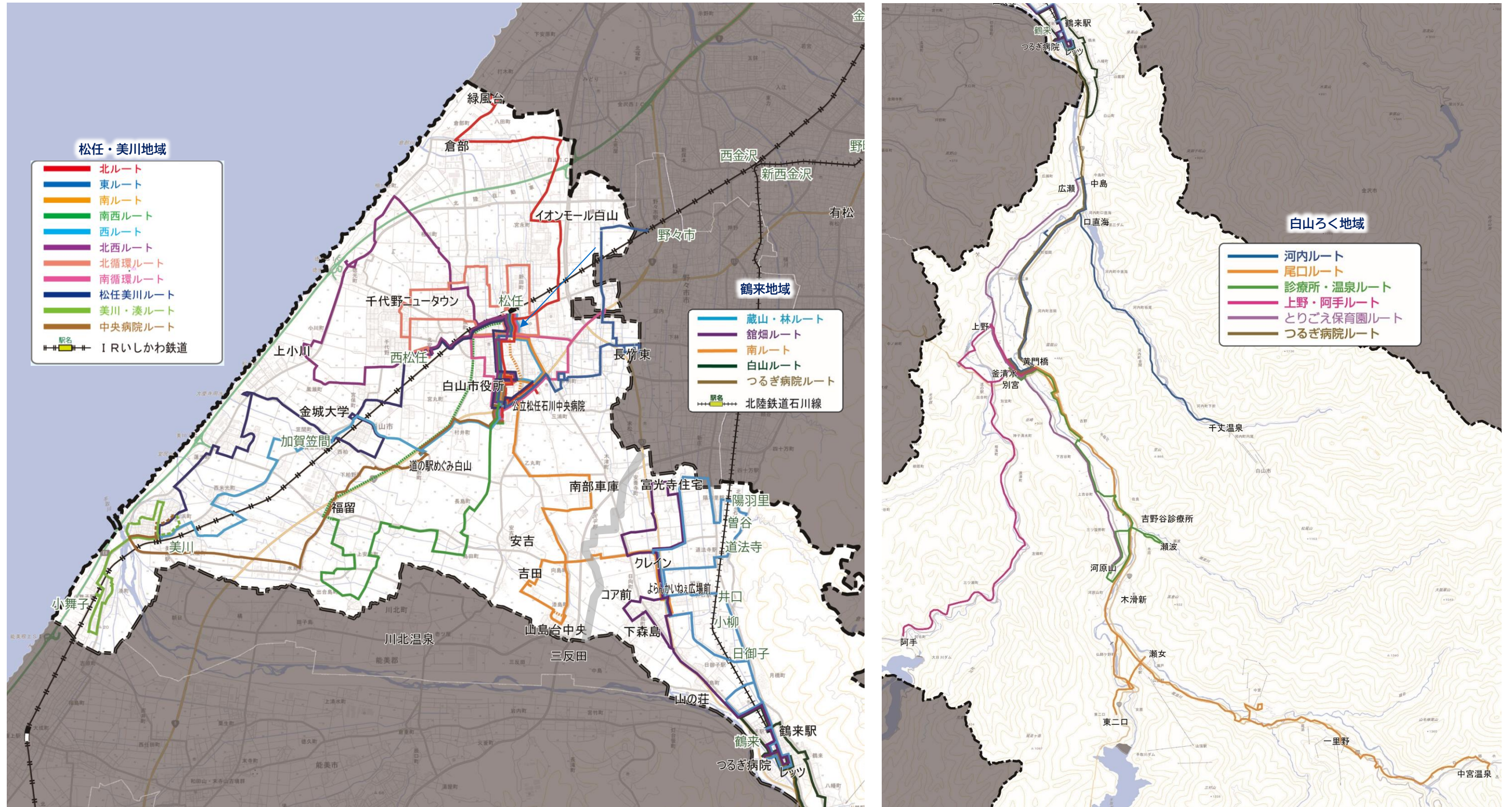


白山ろくへ 白峰へ

② コミュニティバス路線別全体図

白山市コミュニティバス「めぐーる」は、松任・美川、鶴来、白山ろく地域（白峰地区を除く）の各地域において、全 20 路線が運行されています。

【白山市コミュニティバス「めぐーる」路線図（令和6年4月現在）】

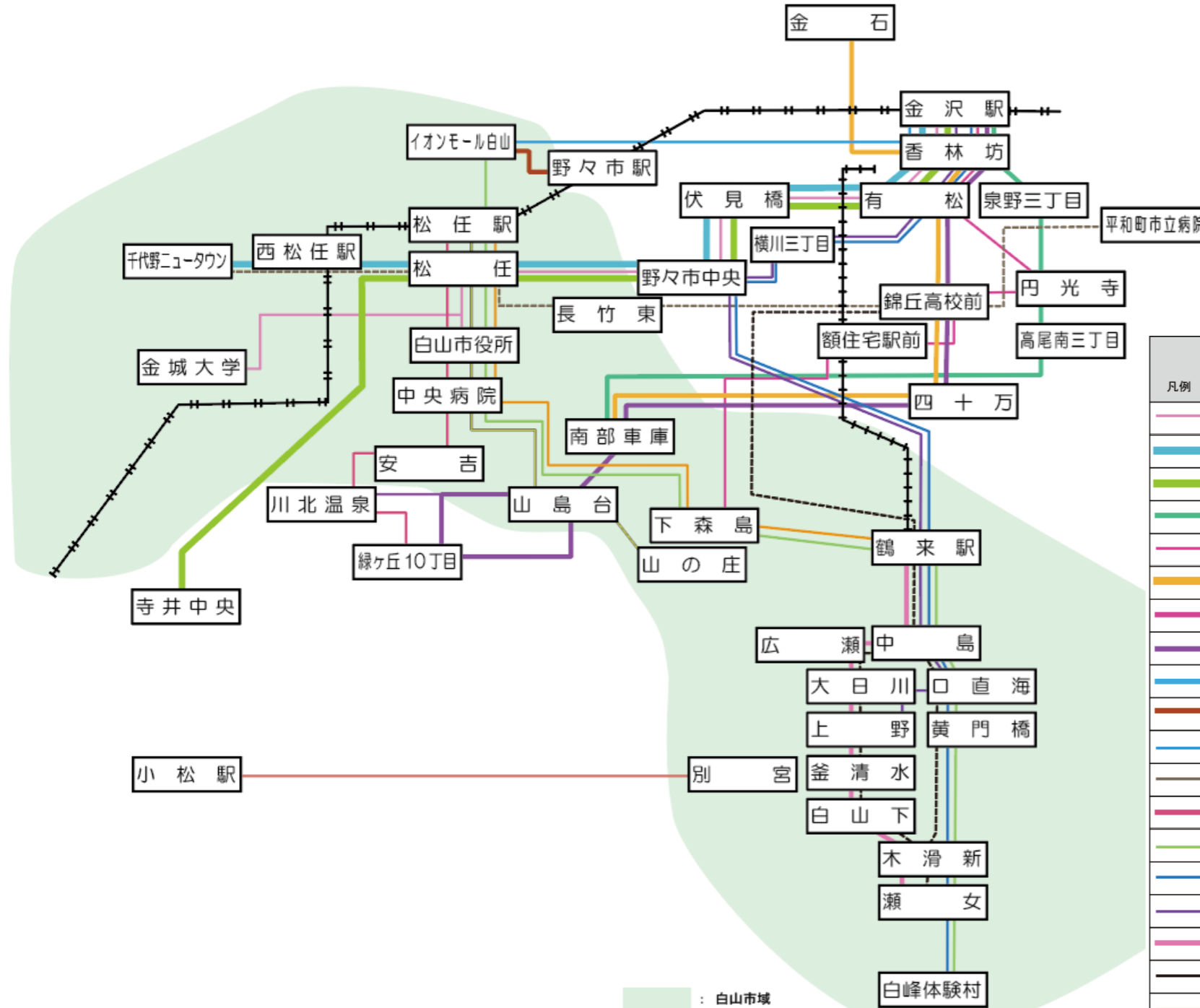


(3) 路線バス

① 運行概況

市内においては、路線バス 20 路線が運行しています。直近5年では、新たに開業したイオンモール白山へのアクセスのため、鶴来・松任方面及び金沢市内、野々市駅からの便が運行を開始したほか、南部車庫関連の路線（額住宅線、四十万線等）の運行見直しが行われました。一方、鉄道線と並行する松任線、千代野線、金沢寺井線の減便や、白山市内の一部路線の土日運休など、近年の乗務員不足に対応した運行本数見直しが行われています。

【白山市内の一般路線バス運行系統図及び運行便数(令和6年4月現在)】

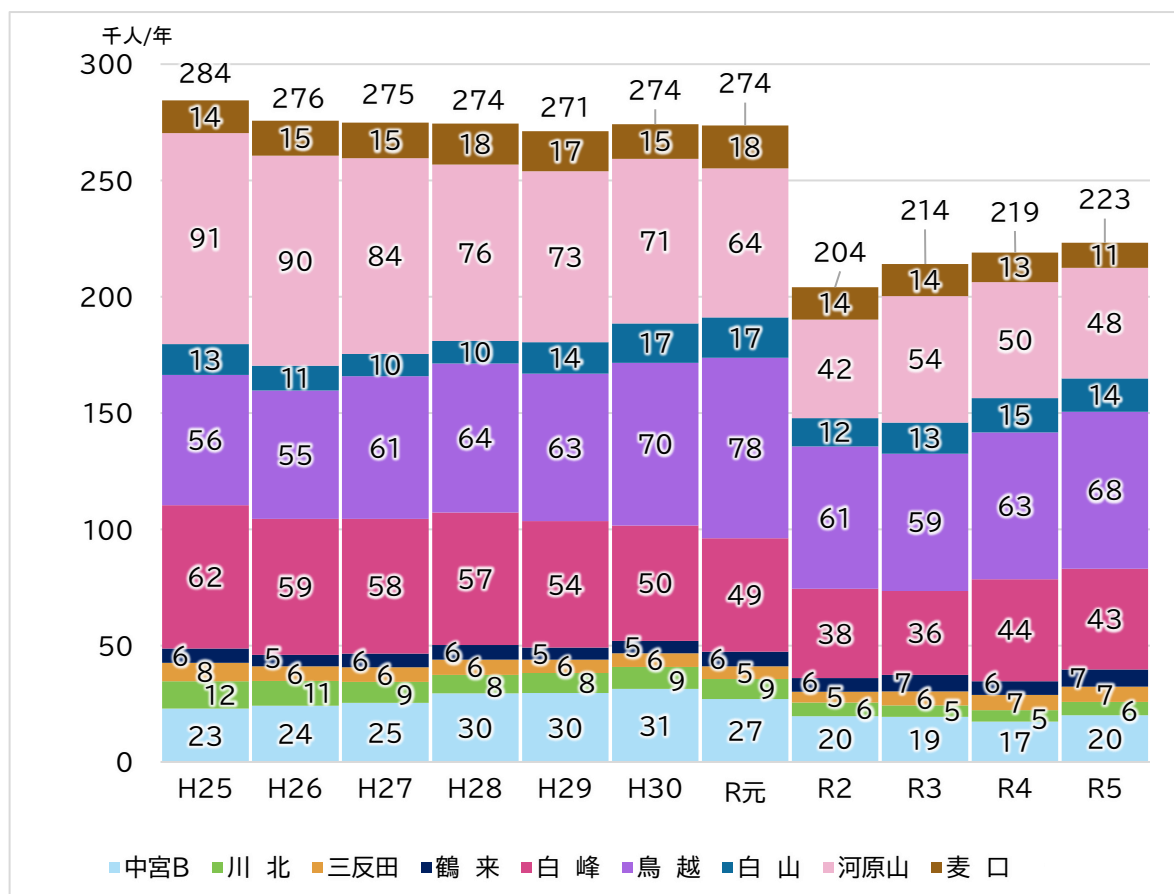


凡例	路線名	起点	経由地	終点	運行事業者	平日運行本数(白山市内)			土日祝運行本数(白山市内)		
						H30年	R6年	本数増減	H30年	R6年	本数増減
[40]	松任	金沢駅	香林坊・有松・野々市中央・松任	金城大学 白山市役所前	北陸鉄道 北鉄白山バス	32	9	-23	7	8	+1
[41]	千代野	金沢駅 県庁前	香林坊・有松・野々市中央・松任	千代野ニュータウン	北陸鉄道 北鉄白山バス	52	36	-16	60	37	-23
[42]	金沢寺井	金沢駅	香林坊・有松・野々市中央・松任	寺井中央	北陸鉄道 北鉄白山バス	31	25	-6	26	27	+1
[30][31]	額住宅	金沢駅	泉野三丁目/有松 円光寺・高尾南三丁目	南部車庫	北陸鉄道	19	32	+13	14	19	+5
[31]	額住宅	金沢駅	有松・円光寺 額住宅前駅	下森島	北陸鉄道	10	6	-4	7	5	-2
[33]	四十万金石	金石	香林坊・寺地 四十万	南部車庫	北陸鉄道	53	17	-36	40	9	-31
[33]	四十万	金沢駅	香林坊・寺地 四十万	南部車庫・山島台 川北温泉	北陸鉄道	17	40	+23	8	25	+17
[33]	辰口	金沢駅	香林坊・寺地 四十万・南部車庫	辰口和光台 緑ヶ丘10丁目	北鉄白山バス	17	14	-3	13	11	-2
[50][55]	上荒屋	柳橋	香林坊・新神田 上荒屋	イオン白山	北鉄金沢バス	0	31	+31	0	26	+26
	イオン白山	野々市駅		イオン白山	北鉄金沢バス	0	36	+36	0	36	+36
	松任中奥	香林坊	平和町・錦丘高校前 長竹東・松任	千代野ニュータウン	北鉄金沢バス	5	5	±0	0	0	±0
	三反田	松任駅前	松任中央病院 三反田・中島東	山の庄	北鉄白山バス	6	6	±0	4	0	-4
	川北	松任駅前	松任中央病院 安吉	緑ヶ丘10丁目 いしかわ動物園	北鉄白山バス	10	10	±0	6	0	-6
	白山	イオン白山 松任駅前	鶴来駅・黄門橋 瀬女	白峰車庫・ 白山体験村	北鉄白山バス	7	18	+11	3	4	+1
	白峰	金沢駅	横川三丁目・鶴来駅 黄門橋・瀬女	白峰車庫・ 白山体験村	北鉄白山バス	3	3	±0	3	3	±0
	鳥越	金沢駅	横川三丁目・鶴来駅 大日川	上野	北鉄白山バス	4	4	±0	2	2	±0
	河原山	鶴来駅	白山下	瀬女	北鉄白山バス	15	15	±0	7	8	+1
	中宮B	錦丘高校前	明倫高校前・鶴来駅 黄門橋・白山下	瀬女	北鉄白山バス	3	3	±0	0	0	±0
	鶴来	鶴来駅	下森島・木津	松任駅前	北鉄白山バス	6	5	-1	1	0	-1
	麦口	小松駅	西軽海	別宮	北鉄加賀バス	4	5	+1	4	3	-1

② 利用概況

市内を運行する 20 路線のうち、主に松任地域及び白山ろく地域を運行する 9 路線に対し、路線維持のための助成を県・沿線市で行っています。その利用者数は、コロナ禍により令和 2 年度以降 25% 程度と大きく減少し、その後回復基調ですが、コロナ禍前の水準にまでは至っていません。

【補助対象路線利用者数の推移】



出典：白山市資料

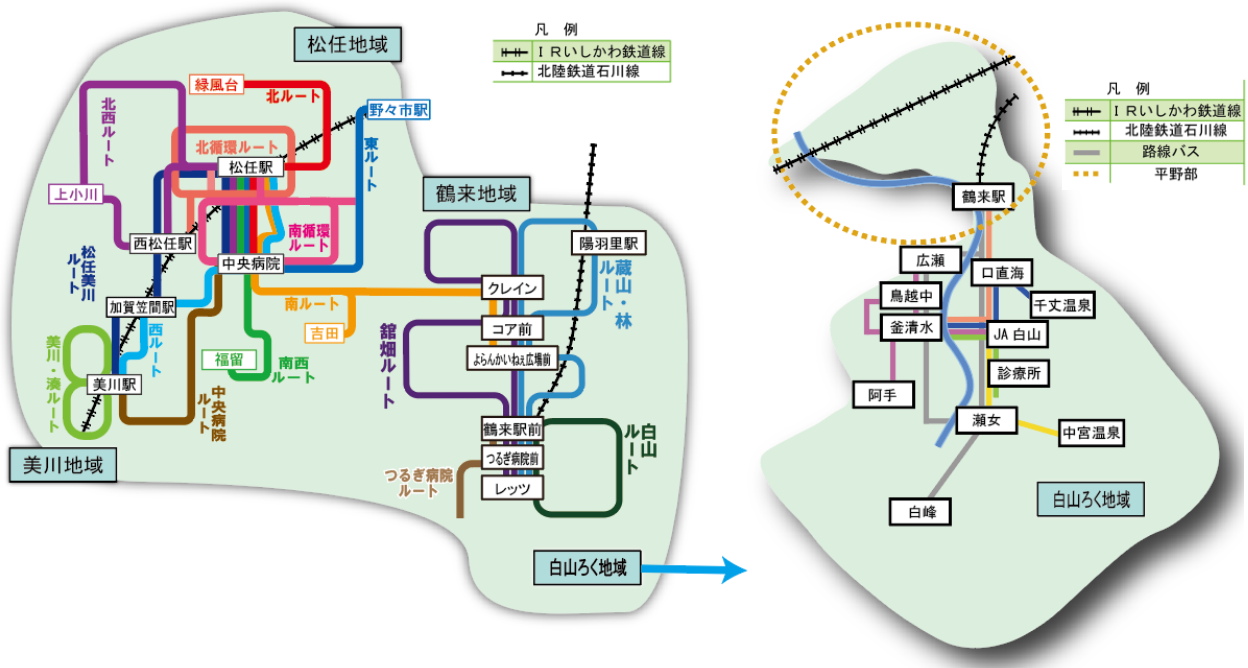
※ バス事業年度 10月1日～9月30日
 鳥越線は平成 26 年及び令和 3 年から令和 5 年のみ補助対象
 平成 29 年 4 月から、白峰線の一部を白山線に系統替え
 麦口線は北鉄加賀バス（株）、その他は北鉄白山バス（株）による運行
 各路線の利用者数は他市町の利用分を含む。

(4) コミュニティバス「めぐーる」

① 運行の概要

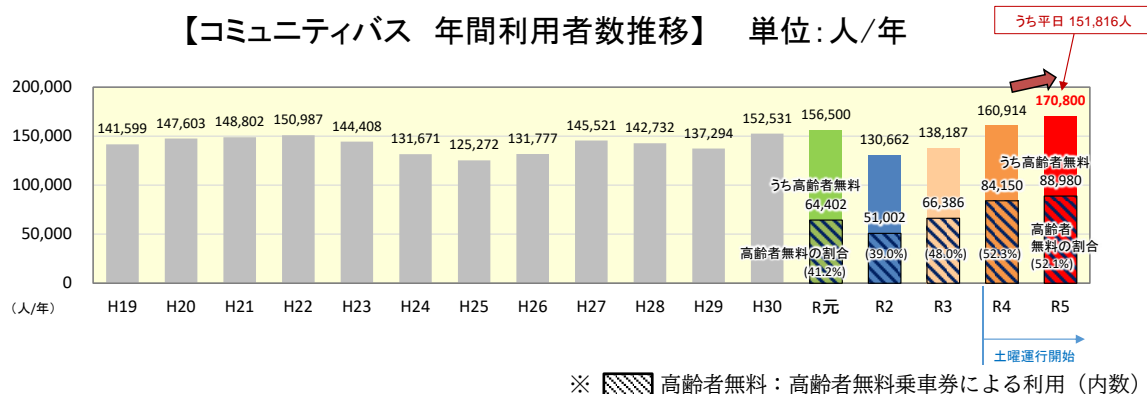
- ・白山市コミュニティバス「めぐーる」は、松任・美川、鶴来、白山ろく地域（白峰地域を除く）において、全 20 路線が運行されています。
- ・令和 4 年 4 月より、新たに土曜日も運行しています。（一部の便を除く）。
- ・松任・美川地域は、中核病院（公立松任石川中央病院）への「通院」を中心に、「買物」などに利用できるよう設定しています。令和 6 年 3 月より、西松任駅や白山市立高速鉄道ビジターセンター「トレインパーク白山」開業にあわせてルート及びダイヤを一部見直しました。
- ・鶴来地域は、白山、館畑、蔵山・林ルートに加え、松任地域から「南ルート」が、白山ろく地域から「つるぎ病院ルート」が乗り入れています。
- ・白山ろく地域は、河内、診療所・温泉、上野・阿手、つるぎ病院、とりごえ保育園、尾口ルートなどの 6 路線が運行しています。スクールバスや保育園送迎バスを兼ねており、「通学・通園」を主な目的に、路線バスと競合しないよう設定しています。

【「めぐーる」路線概要】



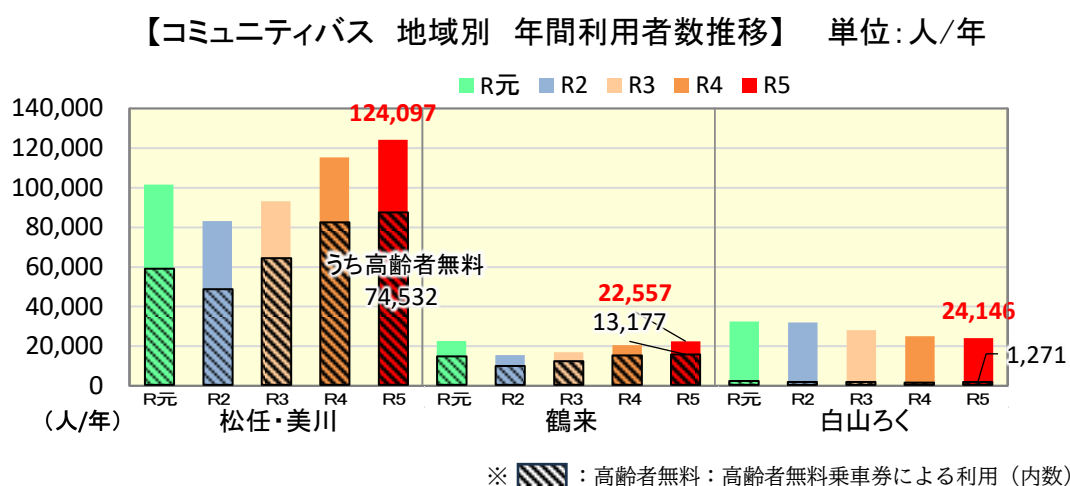
② 利用者数の推移

「めぐーる」の年間利用者数は、直近の令和5年度において170,800人となり過去最多となりましたが、これは令和4年度から土曜日運行を開始したことによるもの及びコロナ禍で抑制された外出機会が前年度よりさらに増加したことが挙げられます。平日に限ると151,816人であり、平日運行の最高値である令和元年度(156,500人)より3%程度下回っていますが、高齢者無料乗車券の交付対象者が増加していることから、コロナ禍前に近い利用者数まで回復しています。



令和5年度の地域別の利用者数を見ると、松任・美川地域が124,097人（対前年度から8%増）、鶴来地域が22,557人（対前年度から10%増）、白山ろく地域が24,146人（対前年度から4%減）となっています。

松任・美川地域及び鶴来地域においてはコロナ禍からの回復や高齢者無料乗車券による利用の増加が見られますが、白山ろく地域においてはバス利用の園児・児童・生徒の減少と、土曜日の利用者数のごく僅かであることにより、利用が減少傾向となっています。

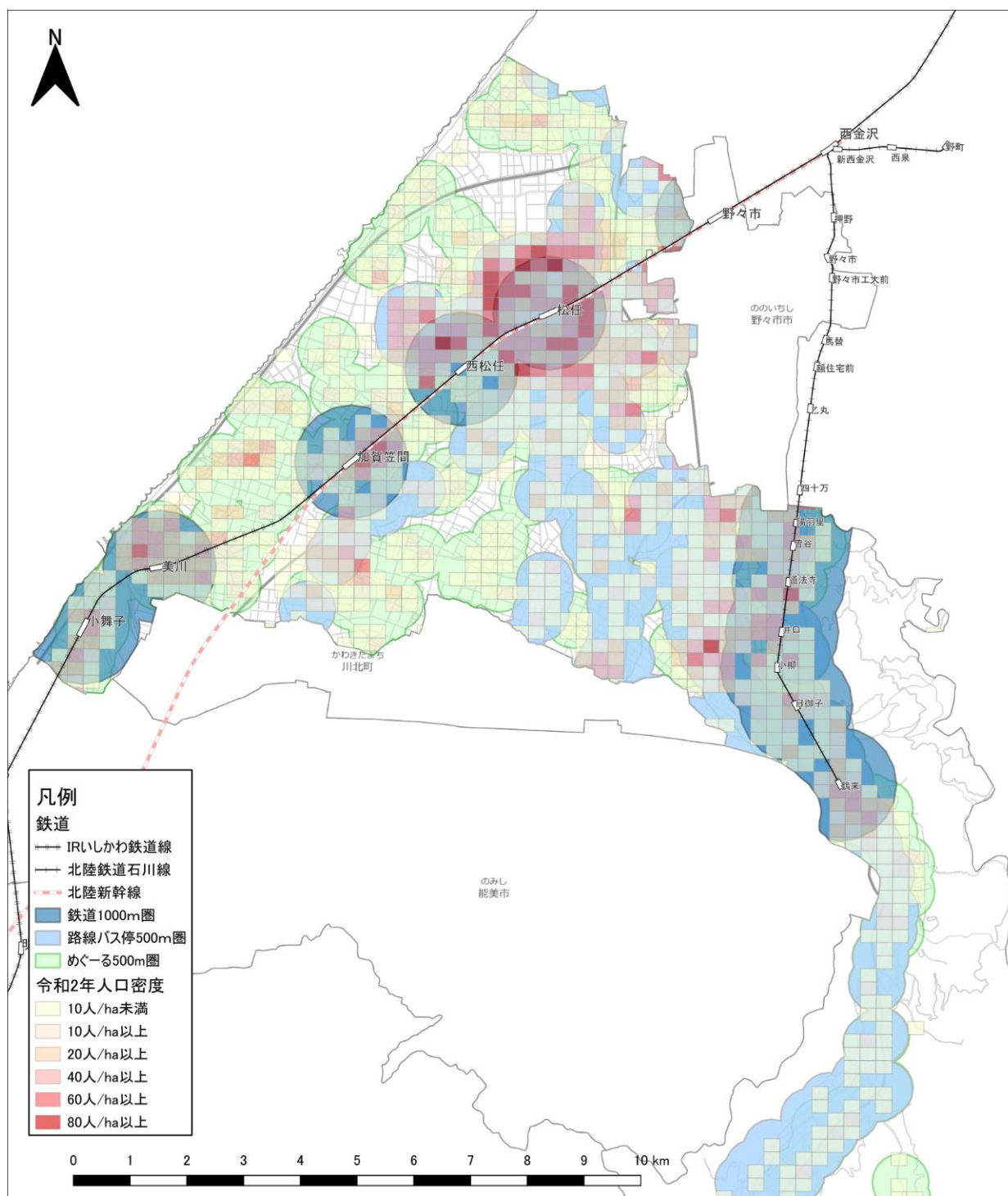


3) 公共交通の面的カバー状況

(1) 公共交通（鉄道・バス）の分布状況

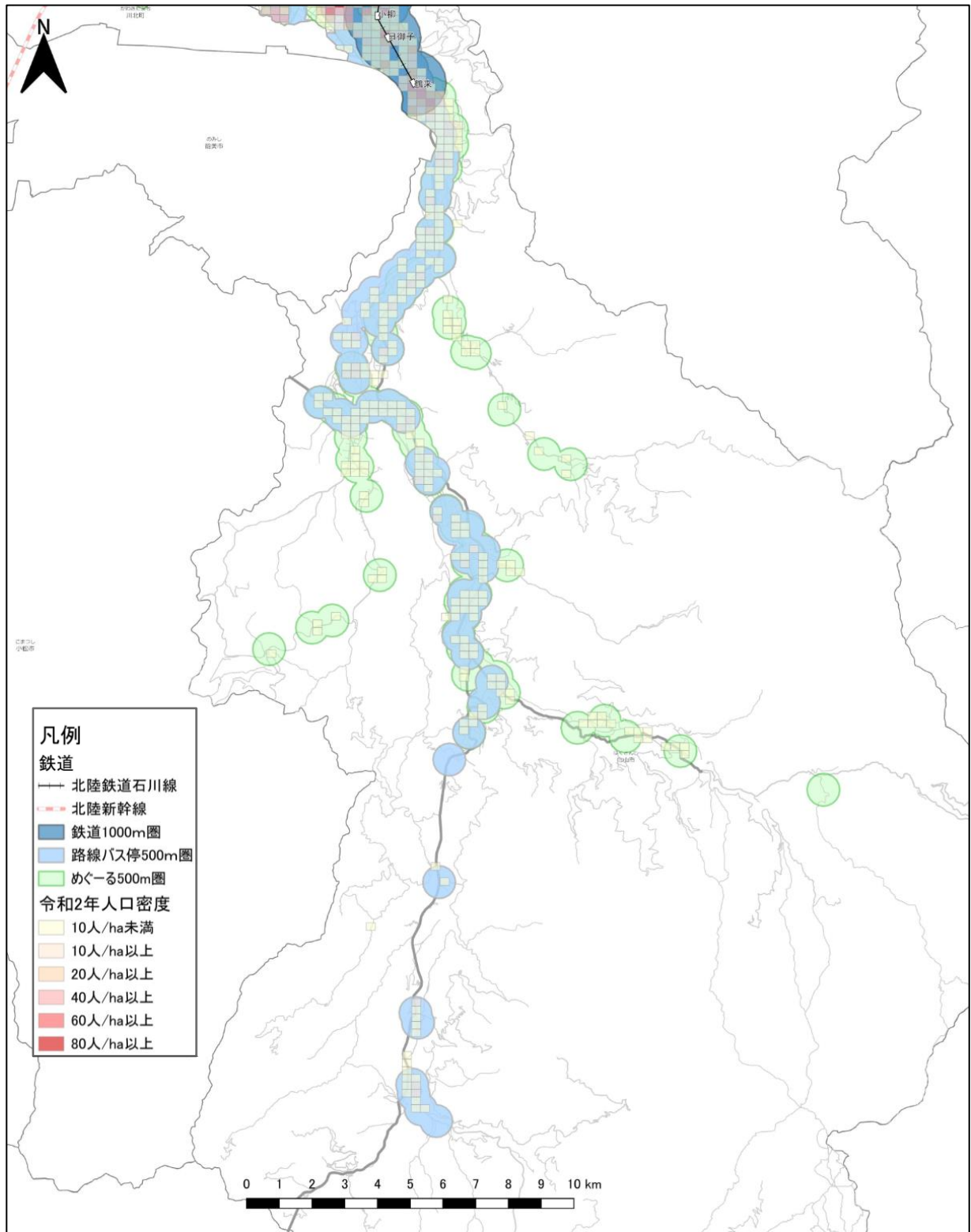
公共交通（鉄道駅及びバス停）の徒歩圏域（駅から1,000m、バス停から500m）の分布状況は、以下のようになっています。人口が分布しているところは、ほぼ公共交通でカバーされています。

【公共交通（鉄道駅・バス停）の分布状況と人口分布（250mメッシュ）（平野部）】



出典：令和2年国勢調査、鉄道駅・バス停は令和6年現在

【公共交通(鉄道駅・バス停)の分布状況(白山ろく)】



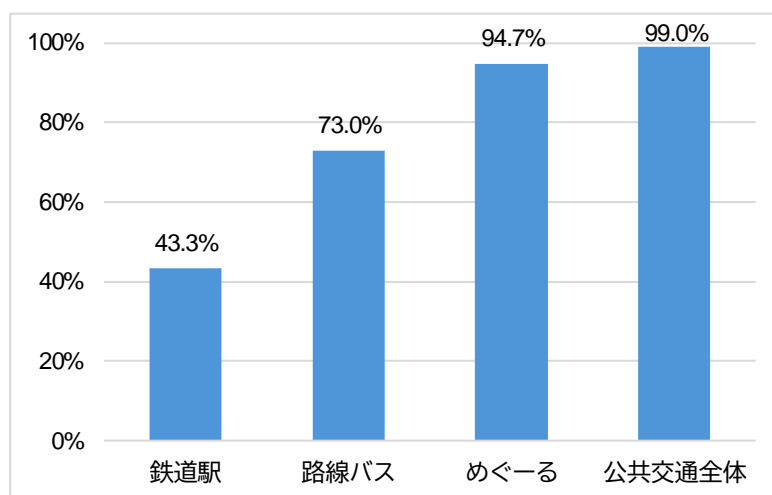
出典：令和2年国勢調査、鉄道駅・バス停は令和6年現在

(2) 公共交通の人口カバー率

公共交通の徒歩圏域における人口カバー率については、鉄道駅（1,000m）、バス停（500m）とした場合、鉄道駅で約 43%、路線バスで約 73%、「めぐーる」で約 95%、公共交通全体としての人口カバー率は、約 99%とほぼすべての人口をカバーしています。

【各施設の人口カバー率】

施設	人口カバー率	
	人口	割合
鉄道駅（1,000m）	47,833人	43.3%
路線バス（500m）	80,581人	73.0%
「めぐーる」（500m）	104,601人	94.7%
公共交通全体	109,340人	99.0%



2) 北陸鉄道石川線のあり方について

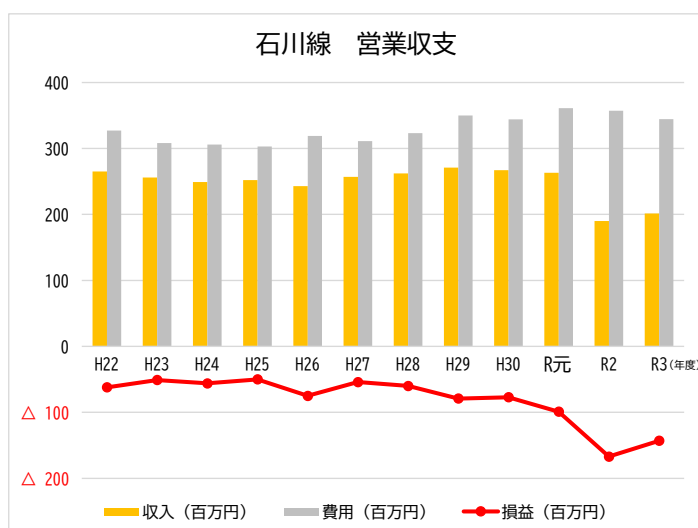
北陸鉄道石川線における北陸鉄道の鉄道事業収支は、従前より厳しい状況が続いていたものの、令和元年度まで利用は増加していましたが、コロナ禍の影響により、利用は3割近く減少しました。

そうした中、コロナ禍や燃料価格高騰による影響を受け、高速バス等の収益で赤字の鉄道線を維持する経営スタイル（内部補助）が成立しなくなる一方、地域にとって鉄道線が必要であるとの観点から、北陸鉄道から沿線自治体に対して、「上下分離方式による鉄道存続」の要望が出され、そのあり方について沿線市町（石川中央都市圏）で議論が続けられました。

沿線自治体では、大量輸送機関としての公共交通は、地域にとって今後も必要であり、バス乗務員不足などの状況を踏まえるとBRT（Bus Rapid Transit）^{※1}化は難しいことから、鉄道として存続させるとともに、住民の利用を促すための取組を行うこととしました。

そして、北陸鉄道石川線の存続にあたっては、国の制度を迅速かつ最大限に活用できる「みなし上下分離方式」を導入し、用地及び鉄道施設^{※2}の保有並びにこれらの維持管理については、北陸鉄道が引き続き担いますが、鉄道施設及び車両（以下「鉄道施設等」という。）の整備費及び鉄道施設の修繕費については石川県及び沿線市町がその全額を負担し、鉄道施設の修繕費を除く鉄道施設等の維持管理費については一定の金額を上限として沿線市町が負担することで、官民が連携して北陸鉄道石川線の持続可能性の確保に努めることとなりました。

また、北陸鉄道においては、将来にわたって公共交通サービスが提供されるよう、鉄道・バス事業に係る現場職員の勤務環境改善や担い手確保のための所要の措置を講じることとされました。



出典：石川中央都市圏地域公共交通計画

※1 BRT（Bus Rapid Transit）：バス車両、バス専用道、バス専用車線、バス優先信号などの公共車両優先システム（PTPS）などを組合せることで、速達性・定時性を確保し、輸送力を強化した新しい大量輸送システムのこと。日本語では「バス高速輸送システム」とも呼ぶ。

※2 鉄道施設：鉄道線路、停車場（駅・信号場・操車場）、車庫及び車両検査修繕施設、運転保安設備（信号保安・保安通信・踏切保安）、変電所設備（変電所・配電所ほか）、電路設備（送電・配電・き電線路ほか）をいう。

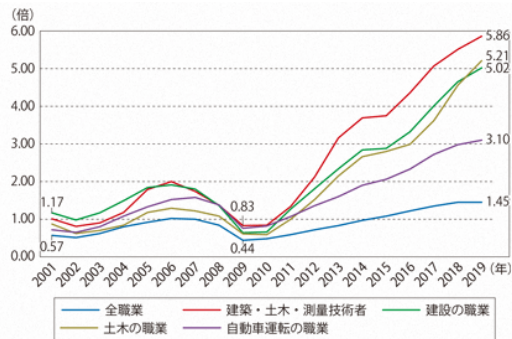
3) バス乗務員等の不足の状況

我が国では、全国的に自動車運転の職業は有効求人倍率が高く、全職業平均の2倍以上となっており、乗務員不足が大きな課題となっています。特に、道路旅客運送業（バス、タクシー乗務員等）は55歳以上の就業者の割合が61.2%と全産業平均（30.5%）に比べ著しく高くなっています。市内のバス事業を担う北陸鉄道グループにおいても、乗務員の高齢化が進んでおり、充足率は90%を下回る予想です。

タクシー乗務員についても同様に、全国のタクシー乗務員が15年間で約40%減少しています。

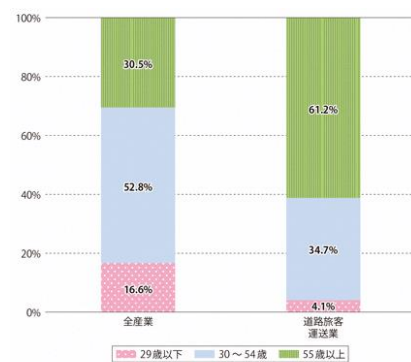
さらに、令和6年度よりバス労働者の拘束時間や休息期間が見直され、労働環境改善のために、より多くの乗務員の確保が必要となります。

▼道路旅客運送業の有効求人倍率



(注) パートタイムを含み、新規学卒者及び新規学卒者求人を除く常用に係る数字。
資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

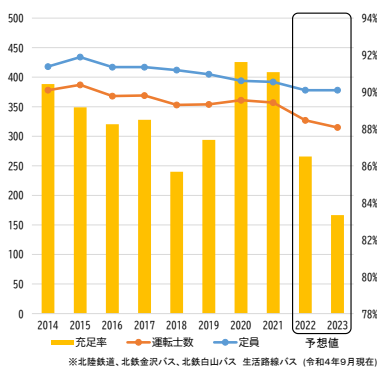
▼道路旅客運送業の就業者の年齢構成



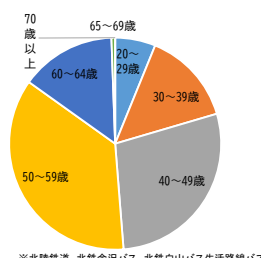
資料) 総務省「労働力調査」より国土交通省作成

出典：国土交通省 国土交通白書 2020

▼北陸鉄道グループにおける乗務員数の推移・充足率及び年齢構成



※北陸鉄道、北鉄金沢バス、北鉄白山バス 生活路線バス (令和4年9月現在)

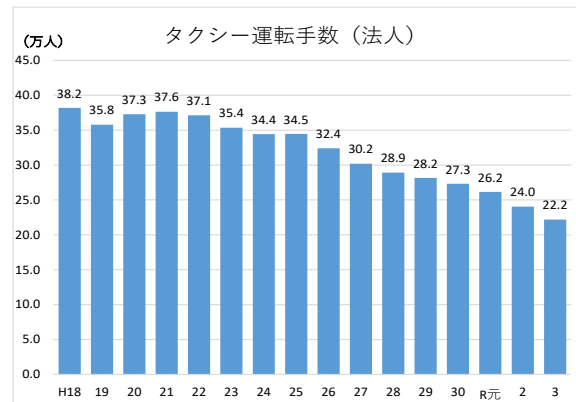


※北陸鉄道、北鉄金沢バス、北鉄白山バス 生活路線バス (令和4年3月31日現在)

出典：北陸鉄道(株)

出典：国土交通省「ラストワンマイル・モビリティの現況について」

▼全国のタクシー乗務員数の推移



▼バス運転者の労働時間等の改善基準告示の見直し

	現行	改正後(案)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> 原則1日13時間以下、最長1日16時間まで延長可能 1日15時間を超える拘束ができるのは週2回まで 年間上限3380時間(バス) 	<ul style="list-style-type: none"> 原則1日13時間以下、最長1日15時間まで延長可能 1日14時間を超える拘束ができるのは週3回まで 年間上限3300時間
1日の勤務間インターバル	<ul style="list-style-type: none"> 8時間以上義務 	<ul style="list-style-type: none"> 9時間以上が義務、11時間以上が努力義務

出典：労働政策審議会労働条件分科会 自動車運転者労働時間等専門委員会バス作業部会資料をもとに作成

以上、出典は石川中央都市圏地域公共交通計画

4) 前回計画で定めた目標数値の達成状況

本市における公共交通網形成を実現していくための定量的な目標として前回計画で定めた目標数値に対する達成状況は、下記のとおりです。

利用者数の実績については、いずれの公共交通機関についても、コロナ禍の影響により、令和5年度時点では目標を下回っている状況です。

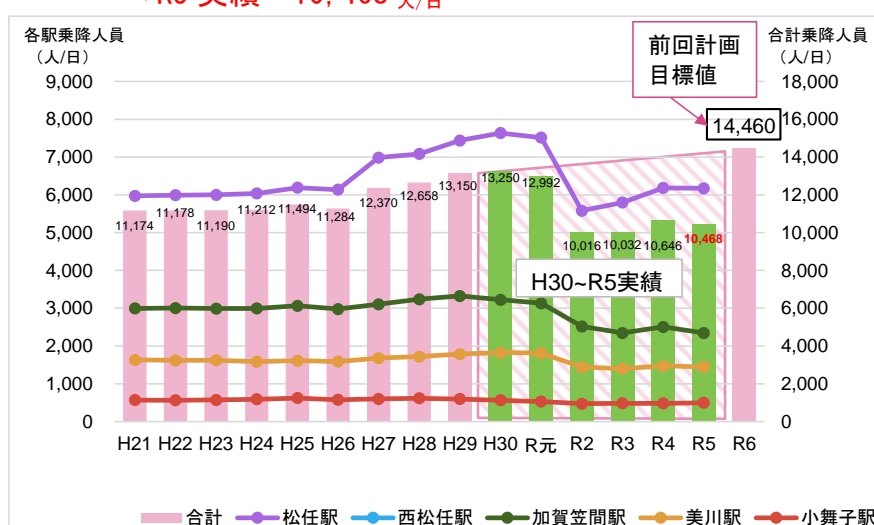
1. 公共交通利用者の増加を目指します。

■鉄道（市内各駅の1日あたり乗降人員の合計）

・JR北陸本線

(H29 : 13,150 人/日 → R6 目標 : **14,460** 人/日 (既存駅 13,360 人/日 + 新駅純増分 1,100 人/日) 【+10%】)

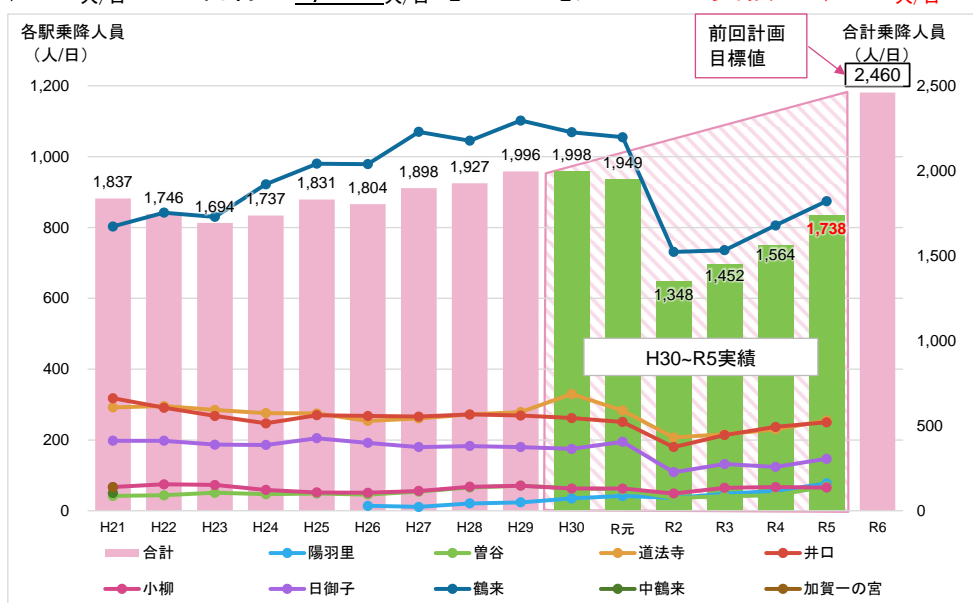
⇒R5 実績 10,468 人/日



注) R5年度はJR北陸本線(R6.3.15)までの数値、R6年度はIRいしかわ鉄道線(R6.3.16以降~R6.5月度まで)の数値。

・北陸鉄道石川線

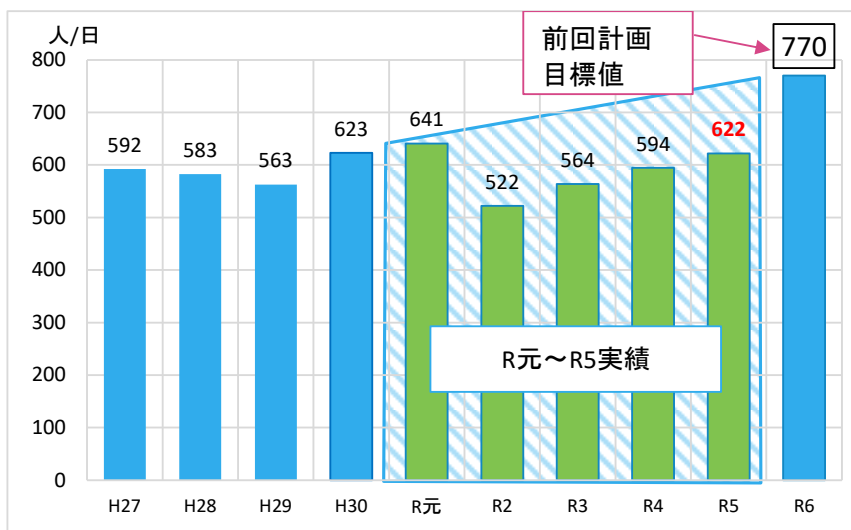
(H29 : 1,996 人/日 → R6 目標 : **2,460** 人/日 【+15%】) ⇒R5 実績 1,738 人/日



■バス

- ・コミュニティバス（平日1日あたりの利用者数）

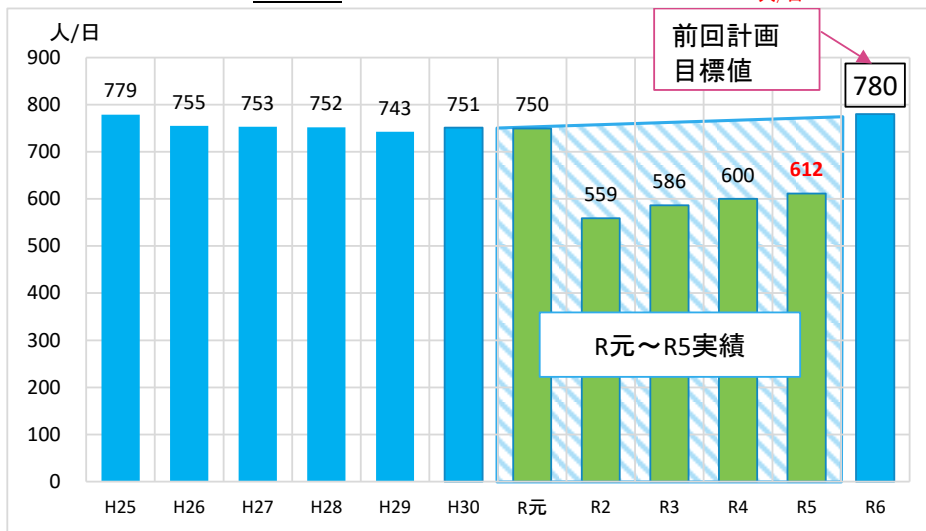
（H30：623人→R6：770人【+24%】） ⇒R5実績 622人/日



参考：R4年度以降の平日及び土曜日を含めた1日あたりの利用者数
⇒R5実績 579人/日

- ・路線バス（補助対象路線）（1日あたりの利用者数）

（H29：743人→R6：780人【+5%】） ⇒R5実績 612人/日



2. 公共交通の利用頻度（月1回以上利用する方の割合）の増加を目指します。

- ・電車・バスのいずれかを月1日以上利用している人の割合

（H30：21%→R6：25%） ⇒R6実績：17%

3. 公共交通に対する利用者の満足度向上を目指します。

- ・満足・やや満足・普通の割合

（全公共交通機関平均、使わないのでわからないを除く）

（H30：66%→R6：80%） ⇒R6実績：64%

5 市民アンケート調査結果

1) 市民アンケート調査概要

(1) 調査の目的

白山市地域公共交通計画の策定に必要な市民の移動実態やニーズを把握し、日常生活の移動方法や頻度、公共交通に対する満足度や改善要望などの調査を行い、市域全体や、地域の課題を把握するためのものです。

(2) アンケート調査の実施概要

① 調査時期

- ・ 令和6年8月30日（金）発送
- ・ 調査対象期間：令和6年9月2日（月）～9月6日（金）
- ・ アンケート回収締め切り：令和6年9月10日（火）

② アンケート配布手法

- ・ 住民基本台帳から無作為抽出により5,000世帯を抽出しました。
- ・ 各アンケートには、個人調査票を3枚同封（下図の通り）することでサンプル数の確保及び幅広い年齢のサンプルを確保しました。
- ・ 郵送により配布を行い、調査セットに返信用封筒（切手不要）を同封し、郵送により回収しました。また、調査票に二次元バーコードを印刷し、WEB（インターネット）での回答も可能としました。



図 1 調査セットイメージ

2) 調査結果

※以下、すべての集計において「不明・無回答」は回答母数から除く。

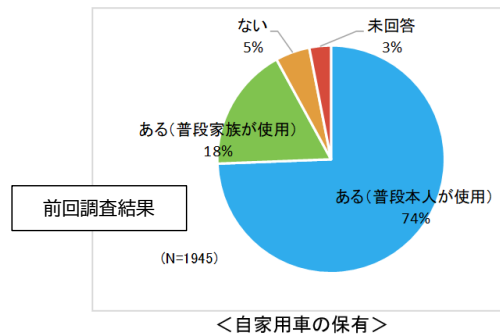
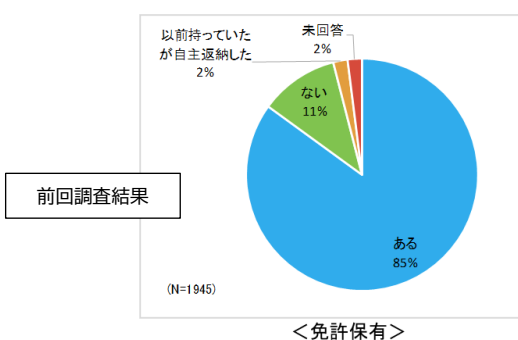
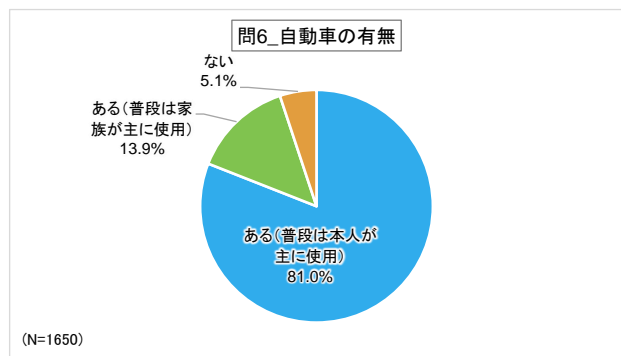
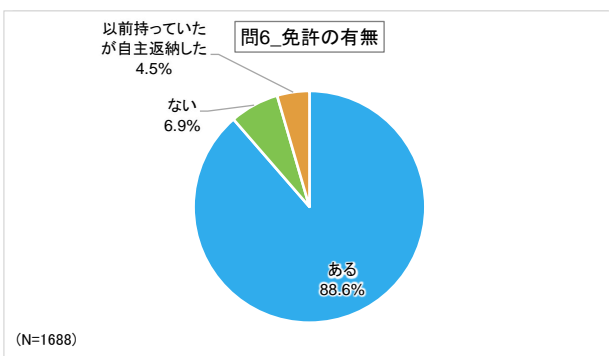
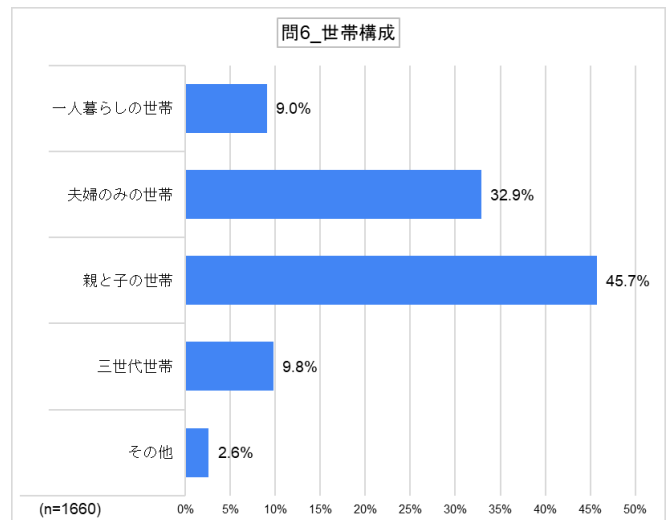
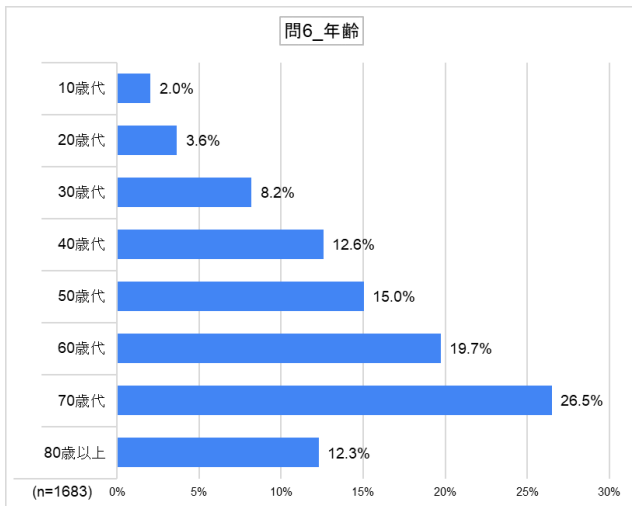
回収世帯数	1,183 世帯
回収票数	1,702 票
回収率	24% (1,183 世帯回収 ÷ 5,000 世帯配布)
世帯当たり票数	1.44 票/世帯 (1,702 票 ÷ 1,183 世帯)

注：以下の集計では、設問順序によらず分析の観点から有用な順序で集計している。
各設問ごとに無回答は集計から除外している。
端数処理の関係上、単回答設問でも合計数値が100%とならない場合がある。

(1) 個人属性

○年齢に関しては、60～70 歳代の回答が比較的多くなっています。

○免許保有率は 89%、自家用車（普段本人が使用）が 81%と、自家用車の運転が可能な人の割合が非常に高くなっており、いずれも前回（5 年前）調査よりも増加しています。



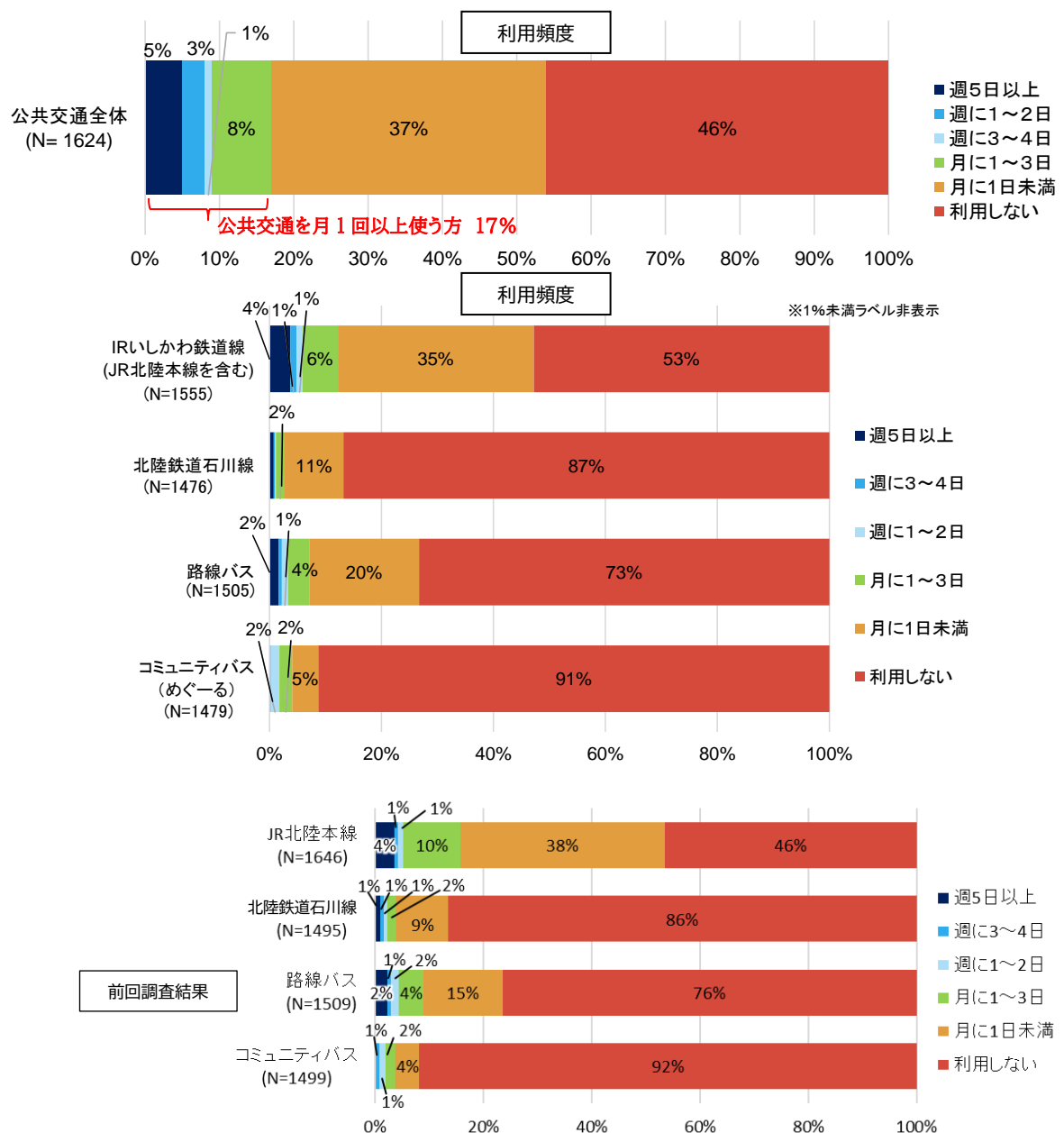
(2) 公共交通の利用状況等

① 利用頻度

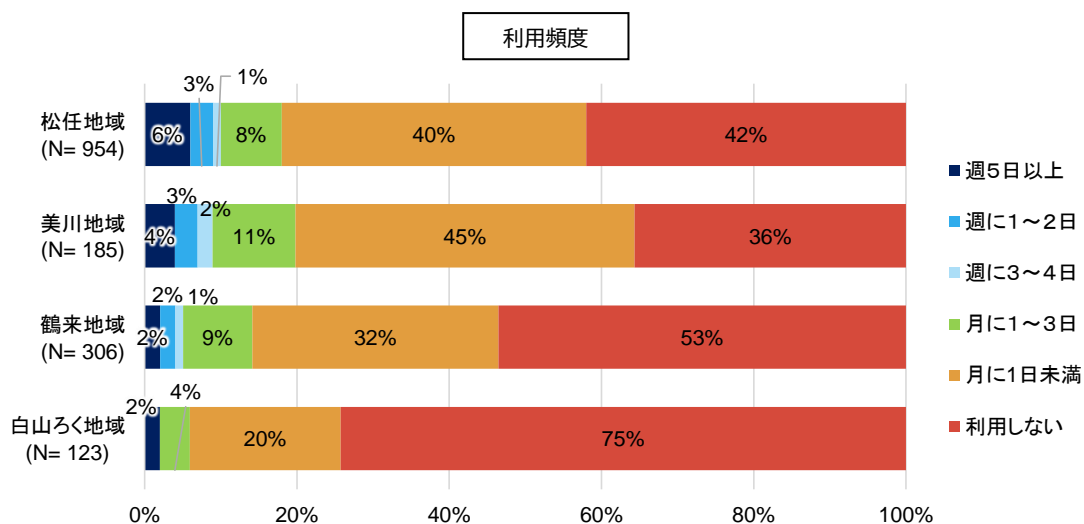
○電車・バスの定期的な利用者（月に1日以上利用）は17%であり、前回調査（21%）より減少しています。個別に見ても、IRいしかわ鉄道線で12%、北陸鉄道石川線で3%、路線バスで7%、コミュニティバスで4%となっており、いずれも前回調査から減少しています。

○一方、電車・バスを全く利用しない人は公共交通全体で46%（前回43%より増加）となりました。IRいしかわ鉄道線で53%（前回より増加）、北陸鉄道石川線で87%（前回より増加）、路線バスで73%（前回より減少）、コミュニティバスで91%（前回より減少）となっています。

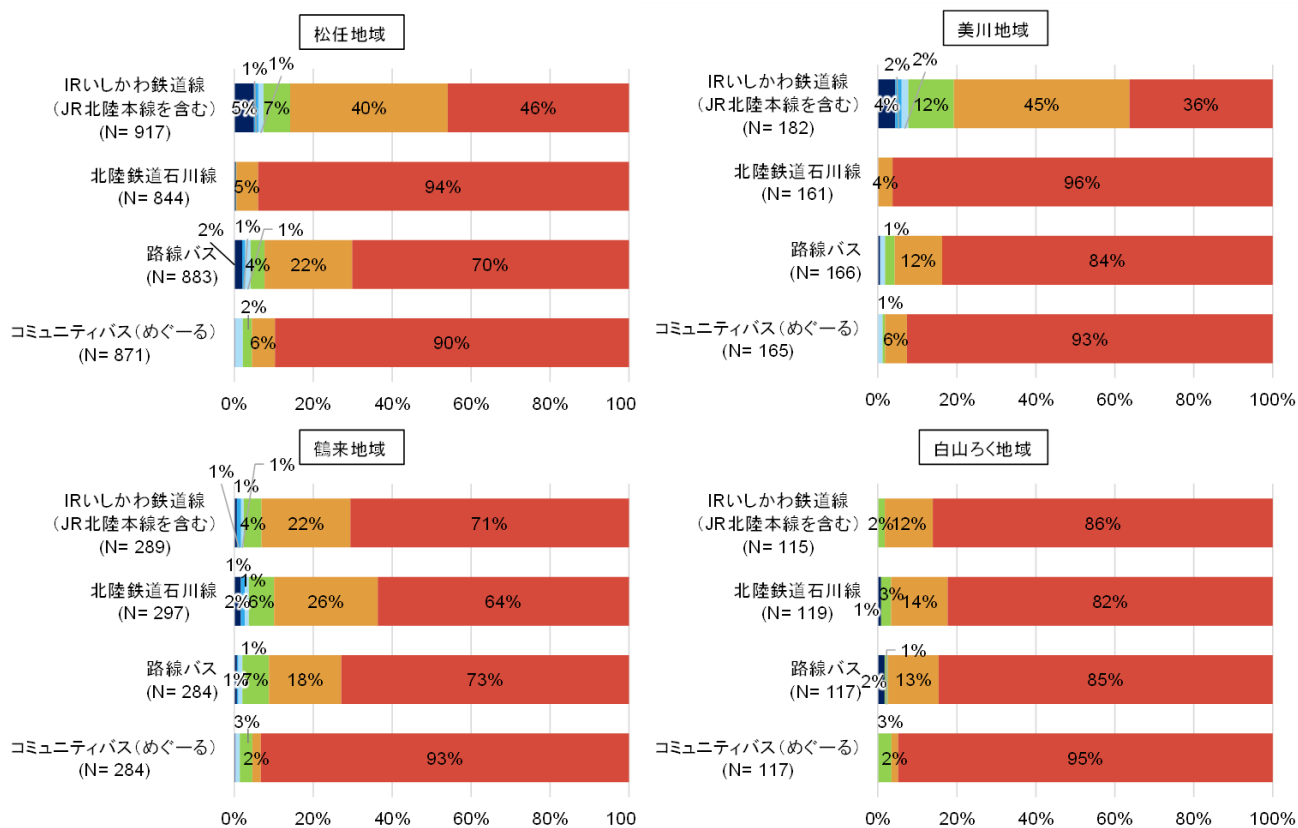
○令和2年以降のコロナ禍により公共交通全体の利用が大きく減少しており、この公共交通利用頻度の減少にも反映されていると考えられます。



(参考) 地域別の公共交通全体の利用頻度

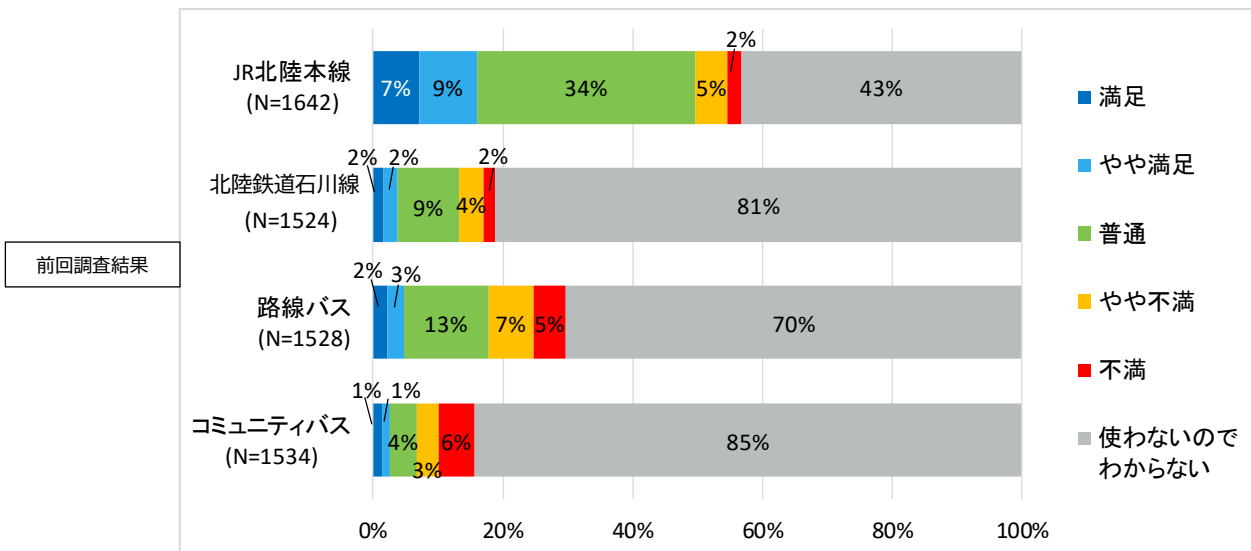
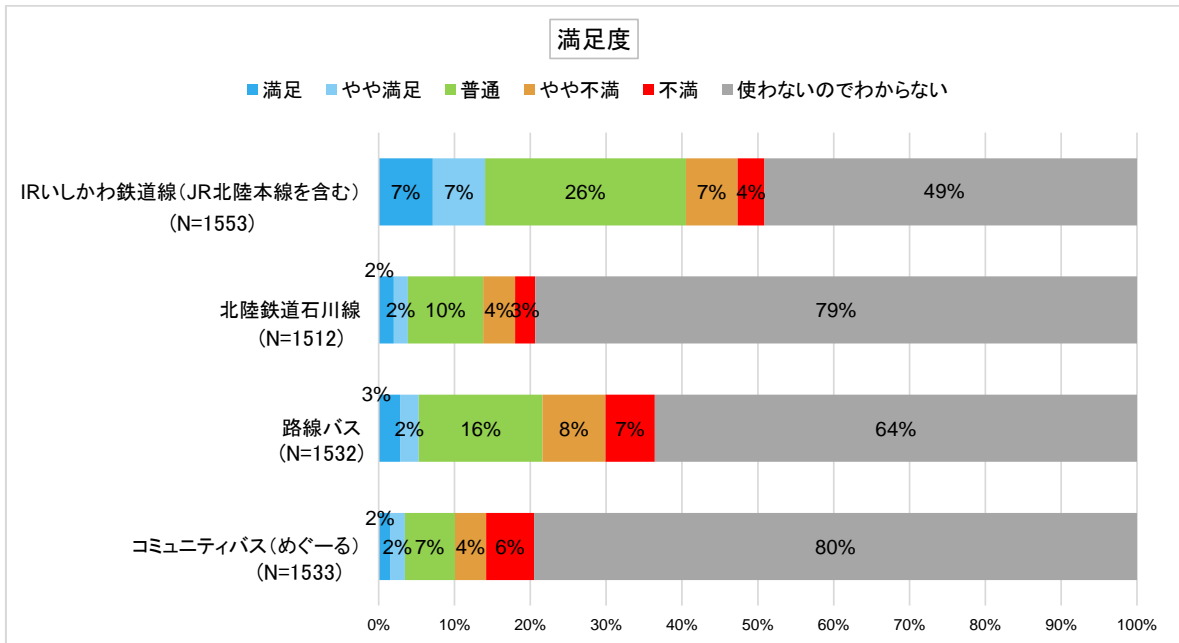


(参考) 地域別・交通機関別の公共交通利用頻度



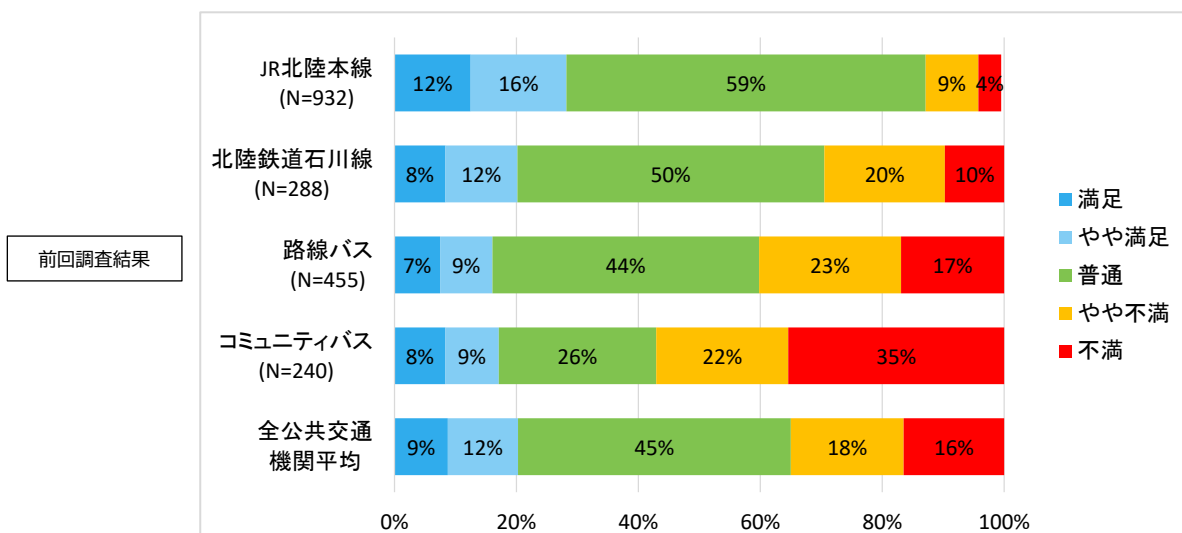
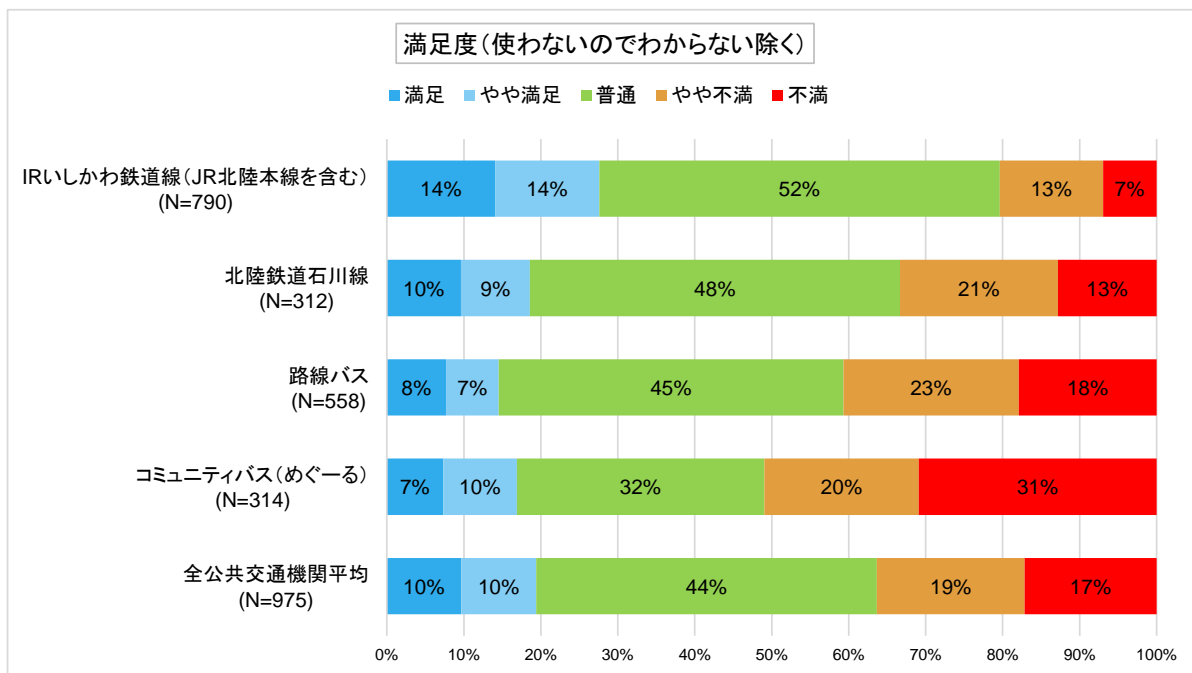
② 利用満足度

○「満足」「やや満足」「普通」と答えた人は、I Rいしかわ鉄道線で40%（前回より減少）、北陸鉄道石川線で14%（前回より増加）、路線バスで21%（前回より増加）、コミュニティバスで11%（前回より増加）となっています。コミュニティバスについては、高齢者無料乗車証の利用拡大や土曜日運行の開始による効果が若干反映されていることが考えられます。



○「使わないのでわからない」を除いて「満足」「やや満足」「普通」と答えた人は、IRいしかわ鉄道線で80%（前回より減少）、北陸鉄道石川線で67%（前回より減少）、路線バスで60%（前回と横ばい）、コミュニティバスで49%（前回より増加）となっています。

○コミュニティバスに関しては「不満」「やや不満」が半数を占めますが、その割合は前回調査よりもやや減少しています。

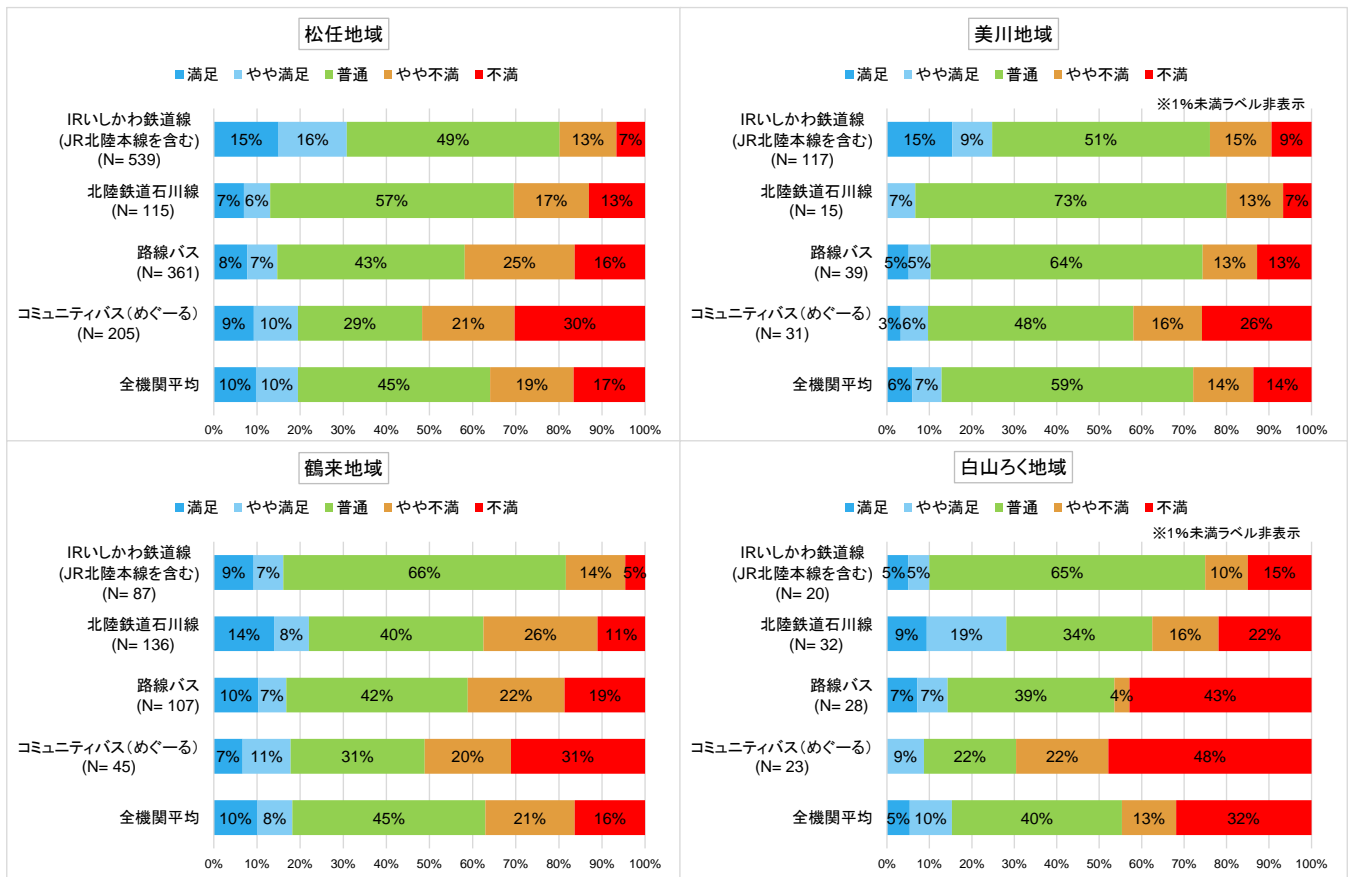


■白山市地域公共交通網形成計画における満足度指標

満足・やや満足・普通の割合(全公共交通機関平均、「使わないのでわからない」を除く)

→64%(前回調査 66%からやや減少)

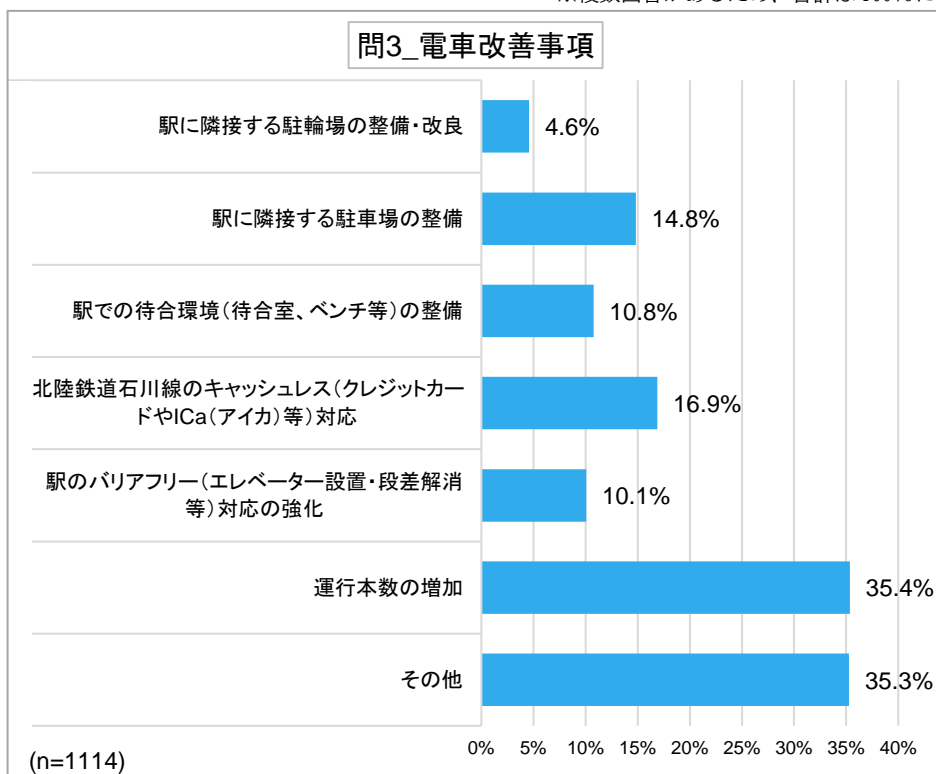
(参考) 地域別の公共交通に対する満足度



③ 改善が必要と思う事項（電車）

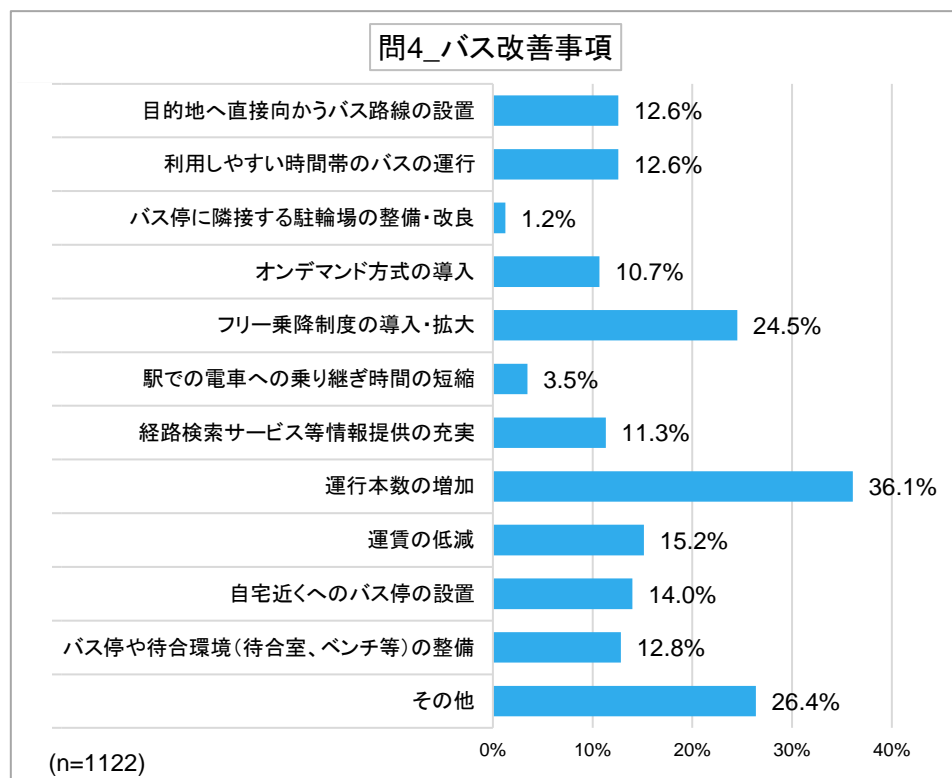
○「運行本数の増加」が最も多く、次いで「北陸鉄道石川線のキャッシュレス化対応」「駅に隣接する駐車場の整備」「駅での待合環境の整備」が続きます。

※複数回答があるため、合計は100%にならない。



④ 改善が必要と思う事項（バス）

○「運行本数の増加」が最も多く、次いで「フリー乗降制度の導入・拡大」「運賃の低減」「自宅近くへのバス停の設置」「バス停や待合環境の整備」などが続きます。

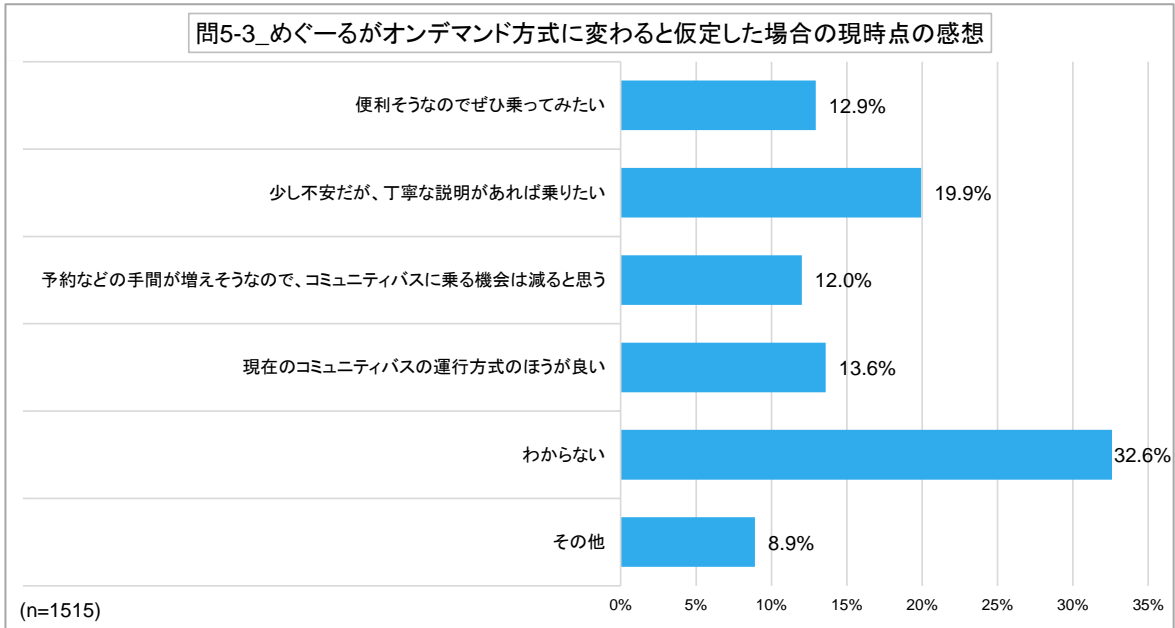


※複数回答があるため、合計は100%にならない。

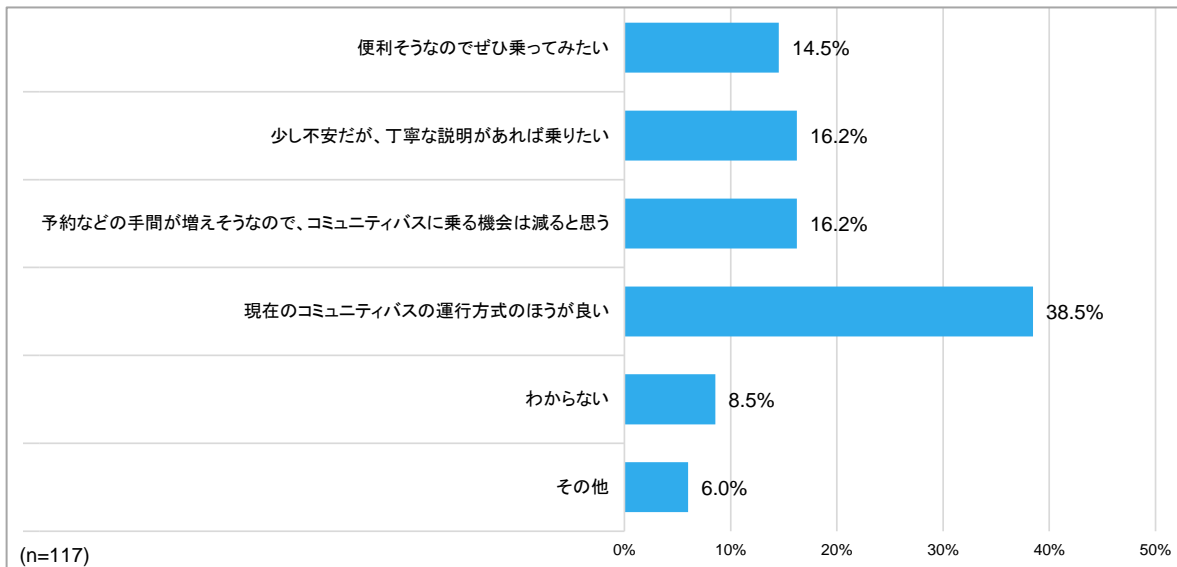
(3) オンデマンド方式の交通について

○コミュニティバスがオンデマンド方式（予約に応じて配車される乗合交通）に変わると仮定した場合の現時点の感想について、「わからない」とした回答が多い一方、「少し不安だが、丁寧な説明があれば乗りたい」とする回答が多くなっています。

○ただし、現在コミュニティバスを利用している人に絞ると、「現在のコミュニティバスの運行方式のほうが良い」との回答が多く、コミュニティバスの代替としてオンデマンド方式の導入については慎重な意見が多く寄せられています。

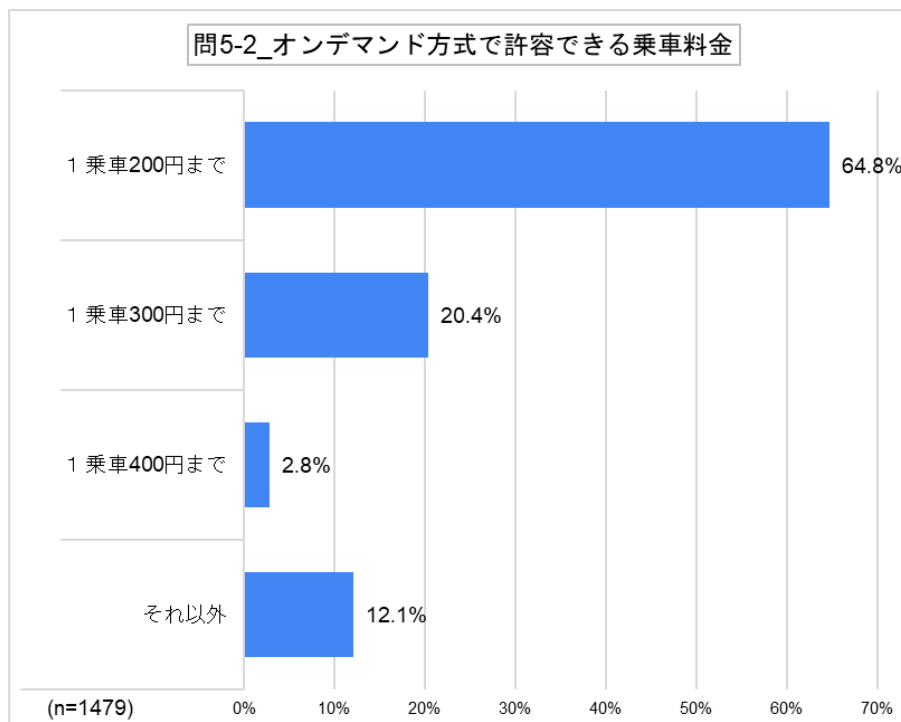
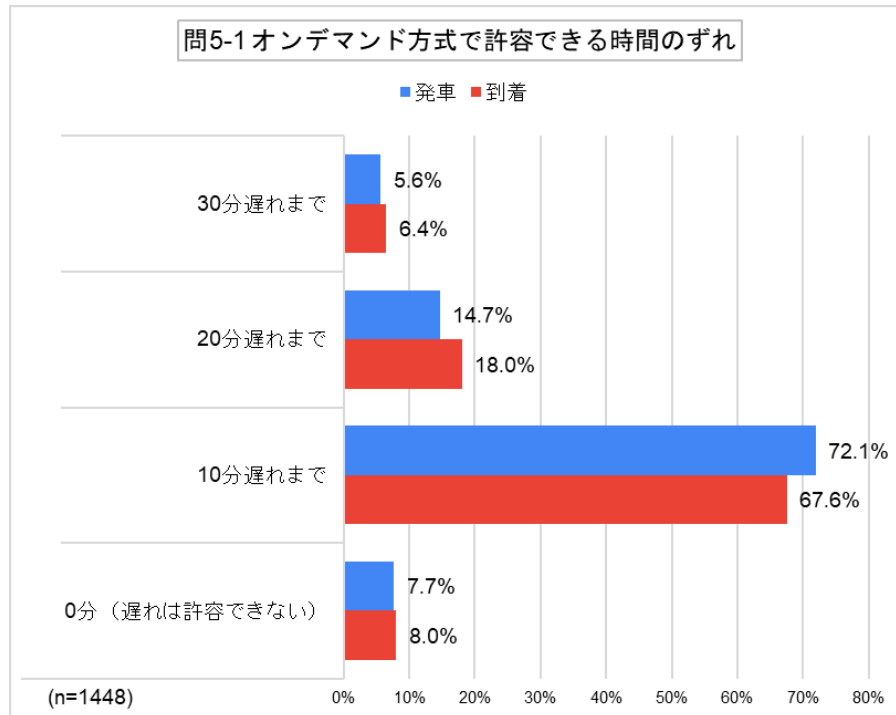


<うち、コミュニティバス利用者の集計※>



※利用頻度設問にて「コミュニティバスを利用しない」と回答した方を除く集計

○オンデマンド方式が仮に導入された場合に許容できる利用料金の上限及び発車及び到着遅れ時間の許容範囲を聞くと、「10分遅れまでの遅れ許容」「1乗車200円まで」という声が多くなっています。



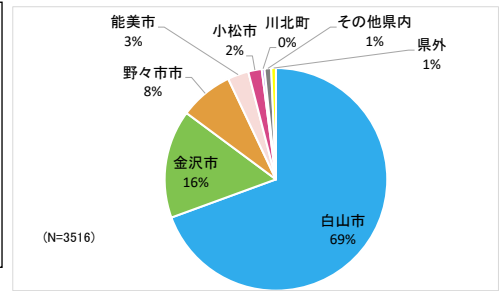
(4) 平日の1日の移動について (パーソントリップ調査)

① 目的地

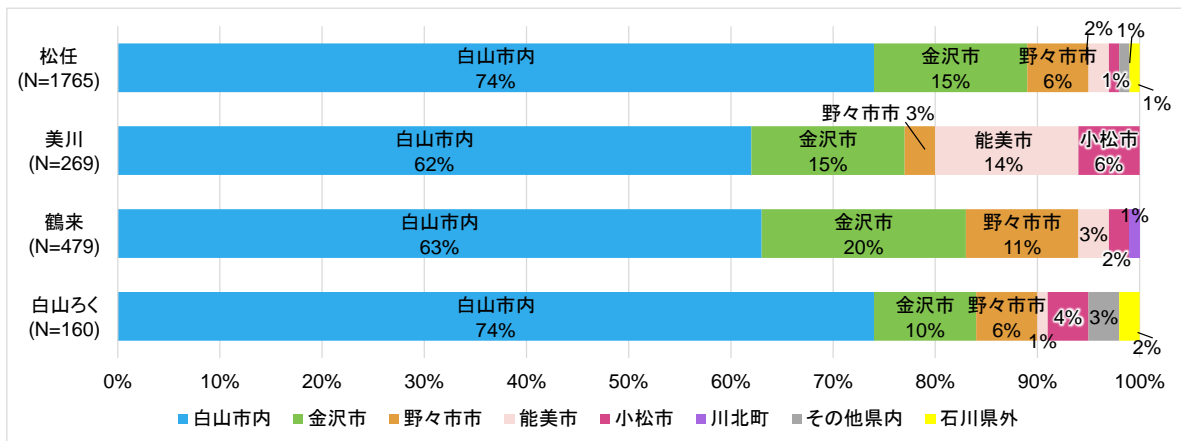
○白山市内の移動が69%となっており、次いで金沢市への移動が多くなっています。

○出発地の地域別に見ると、美川地域からは能美市、小松市への移動、鶴来地域からは野々市市への移動が他地域に比べ比較的多くなっています。

＜目的地の市町内訳＞



＜出発地別に見た目的地の市町内訳＞



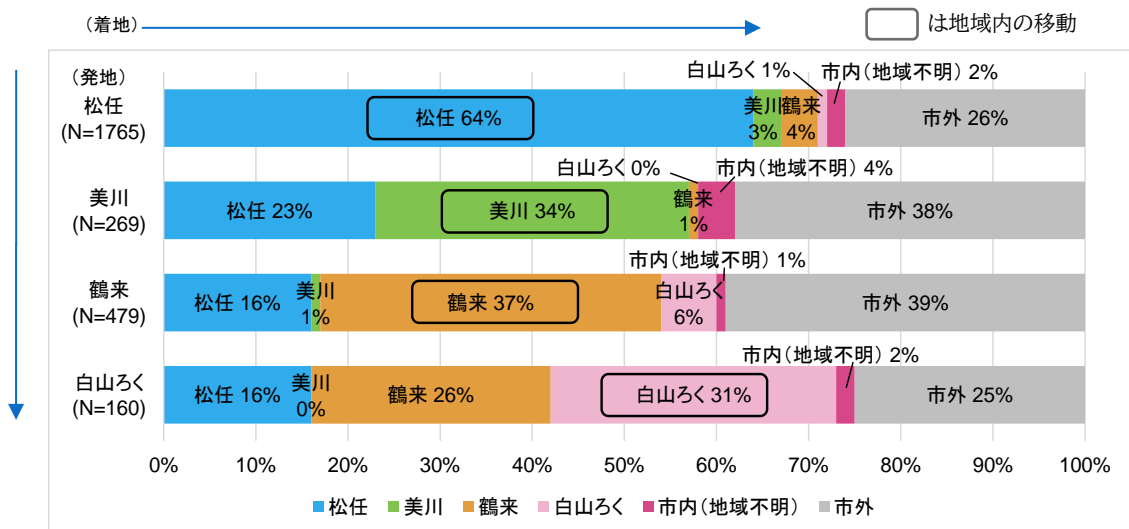
○松任地域発は地域内移動が64%を占めており、市内の他地域への移動は少ないです。

○美川地域発は地域内移動が34%、次いで松任地域への移動が23%を占めています。

○鶴来地域発は地域内移動が37%、次いで松任地域への移動が16%を占めています。

○白山ろく地域発は地域内移動が31%、鶴来地域への移動が26%、松任地域への移動が16%となっています。

＜出発地別に見た目的地の市内地域別内訳(縦軸=発地、横軸=着地)＞



※出発地及び目的地の不明・無回答を除く。

【地域、地区別移動の特徴】（全交通手段、ただし帰宅目的を除く）

- 松任地域：各地域から松任地区（松任駅周辺、市役所、中央病院等）へ移動が集中しているほか、出城地区（成、北安田等）、中奥地区（フェアモールアピタ松任店等）、林中地区（イオン松任店等）への移動及び金沢市への移動が見られます。
- 美川地域：美川地域内の移動のほか、松任地区、金沢市への移動も見られます。
- 鶴来地域：各地区から隣接する金沢市、野々市市への移動が見られます。鶴来地域北部（蔵山地区、林地区）においては、金沢市、野々市市への移動の割合が比較的高くなっています。

<発着地相互間移動数量(OD表)>（全交通手段、ただし帰宅目的を除く）

数値：回答数（件）

発地			着地																					総計																
			白山市														金沢市	野々市市	能美郡川北町	能美市	小松市	その他県内	県外																	
市町	地域	地区	松任																					美川			鶴来				白山ろく				地域不明					
			松任	石川	柏野	笠間	宮保	一木	出城	御手洗	旭	中奥	林中	郷	山島	千代野	加賀野	美川	蝶屋	湊	一ノ宮	鶴来	蔵山	林	館畑	河内	吉野谷	鳥越	尾口	白峰										
白山市	松任	松任	138	4	2	2	0	12	24	12	6	30	14	19	4	11	1	3	5	1	4	2	3	4	3	0	3	1	1	0	14	82	20	1	8	7	7	7	455	
		石川	7	12	4	1	0	4	3	1	1	3	11	1	0	1	0	1	2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	11	5	0	4	3	1	0	82
		柏野	3	1	2	0	0	1	1	1	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	20
		笠間	4	1	0	9	3	1	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0	37
		宮保	3	0	0	2	3	0	5	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2	0	1	2	0	0	35
		一木	13	0	0	0	0	12	9	0	0	5	3	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	9	6	1	0	0	0	65	
		出城	34	0	1	2	1	5	39	4	4	6	2	4	0	5	2	2	2	3	1	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	2	30	5	2	4	0	2	1	166
		御手洗	12	0	0	1	1	2	7	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	3	0	0	42	
		旭	21	1	1	0	1	2	5	0	29	6	0	8	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	26	7	0	1	3	1	0	118	
		中奥	29	1	0	1	0	3	2	1	1	23	3	4	0	2	1	1	1	1	0	0	1	2	0	2	0	0	0	1	0	3	25	22	1	2	1	2	1	136
		林中	17	2	0	0	0	2	1	0	0	9	10	2	5	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8	12	0	1	0	0	1	75
		郷	12	0	0	1	0	1	5	0	2	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	2	11	7	0	0	1	0	0	67
		山島	8	1	0	1	2	0	0	0	1	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	11	2	2	8	0	2	1	56
		千代野	18	2	0	0	0	1	17	3	1	3	2	2	1	7	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	11	0	1	1	0	97	
	加賀野	3	1	0	1	1	0	2	1	2	2	3	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	2	0	0	1	1	1	36		
	美川	美川	8	1	0	0	1	0	5	0	2	2	0	1	0	0	0	18	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	1	0	13	8	1	0	98	
		蝶屋	9	4	0	2	0	1	3	0	1	2	0	0	1	1	0	8	21	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	15	4	0	7	7	0	0	94	
		湊	2	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3	1	0	0	0	4	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	2	1	17	2	0	0	50	
	鶴来	一ノ宮	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	0	0	0	1	0	15	
		鶴来	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	1	12	0	10	3	0	1	3	0	0	3	16	12	0	3	2	0	0	73	
		蔵山	7	2	0	0	0	0	1	1	1	4	2	7	0	1	0	0	1	0	0	7	10	5	18	0	0	3	0	0	2	32	8	2	5	4	1	2	126	
白山ろく	林	4	0	0	1	0	1	3	1	0	2	0	1	1	0	0	0	1	0	2	5	5	13	10	1	1	1	0	0	0	28	19	1	2	4	0	0	107		
	館畑	7	1	0	2	0	3	1	1	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2	4	8	20	0	1	0	0	0	1	18	13	0	4	0	0	92			
	河内	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	1	2	1	1	0	0	0	6	1	0	1	1	0	0	23		
	吉野谷	6	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	0	11	2	1	0	1	3	1	0	1	1	0	36			
白山ろく	鳥越	2	0	0	1	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	7	5	1	3	0	6	12	0	0	2	5	4	0	0	5	4	1	65		
	尾口	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	0	12			
	白峰	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	9			
地域不明	2	0	0	1	0	2	1	0	0	3	0	0	0	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	5	2	0	1	1	0	1	34		
金沢市	23	0	0	1	2	2	11	0	8	11	4	11	3	8	3	6	0	0	0	6	4	8	6	1	1	2	0	0	4	93	30	2	2	3	1	3	259			
野々市市	16	0	0	0	0	3	1	1	2	3	6	4	2	3	0	2	1	1	0	1	2	7	7	0	1	1	0	0	6	15	56	0	2	2	1	1	147			
川北町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5			
能美市	6	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	4	2	2	0	0	2	3	2	0	1	0	0	0	2	3	4	1	14	2	0	0	53			
小松市	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	2	0	2	5	1	0	24			
その他県内	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	2	6	0	19			
県外	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	8			
総計			422	36	10	29	15	61	154	33	64	137	76	90	27	47	14	54	86	15	16	57	46	74	91	5	31	32	5	1	69	543	272	14	107	68	32	23	888	

※表示色は回答数（右の凡例によるグラデーション表示）

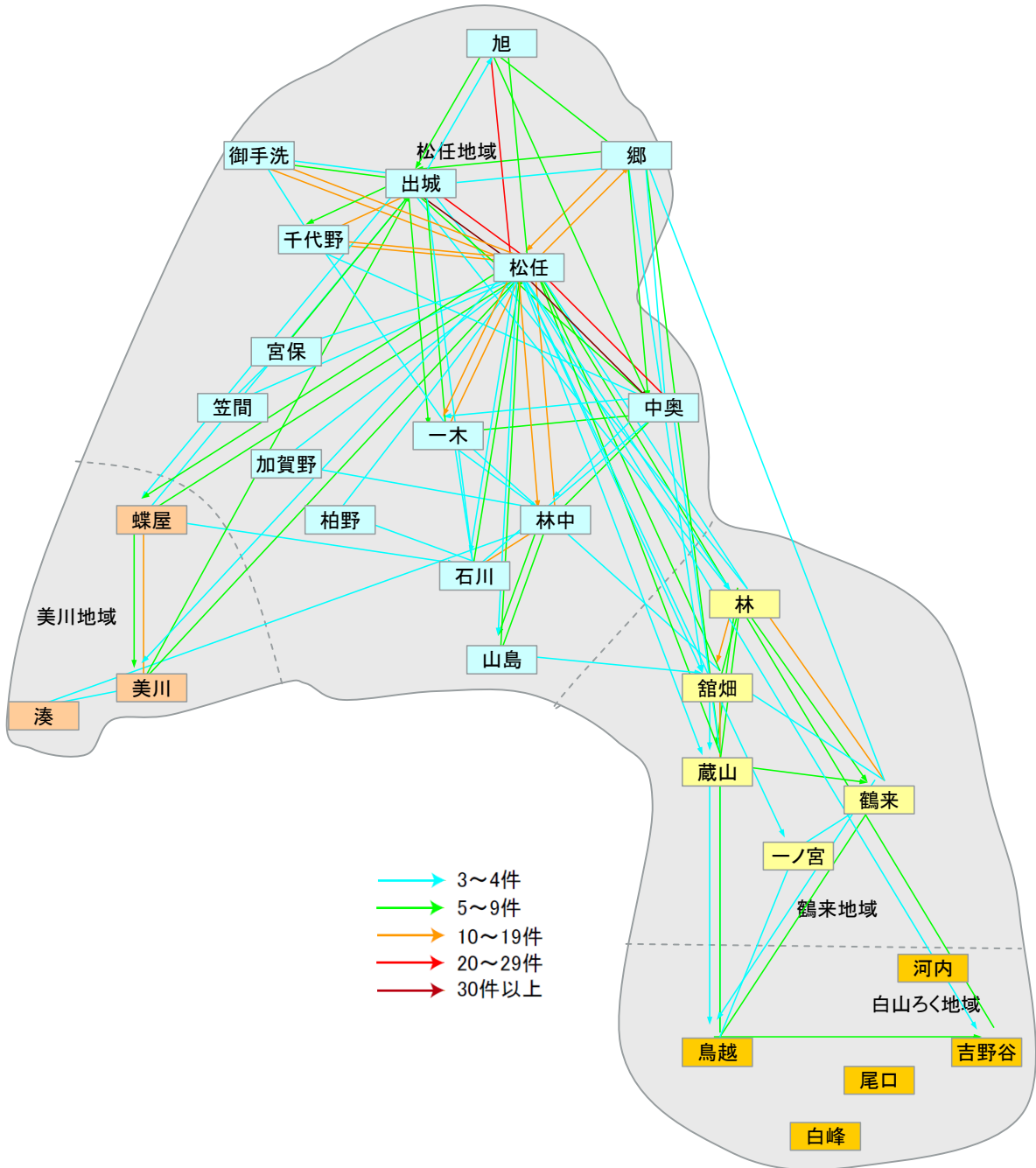
50以上
40
30
20
10
10未満

○市内移動について、特に松任地域については松任地区（松任駅周辺及び中心市街地）に移動が多く集まる構造となっています。

市内移動

<地域及び地区別移動図(OD)>

※発地の地区ごとに、3件以上のODを表示（帰宅目的及び同一地区内の移動を除く）

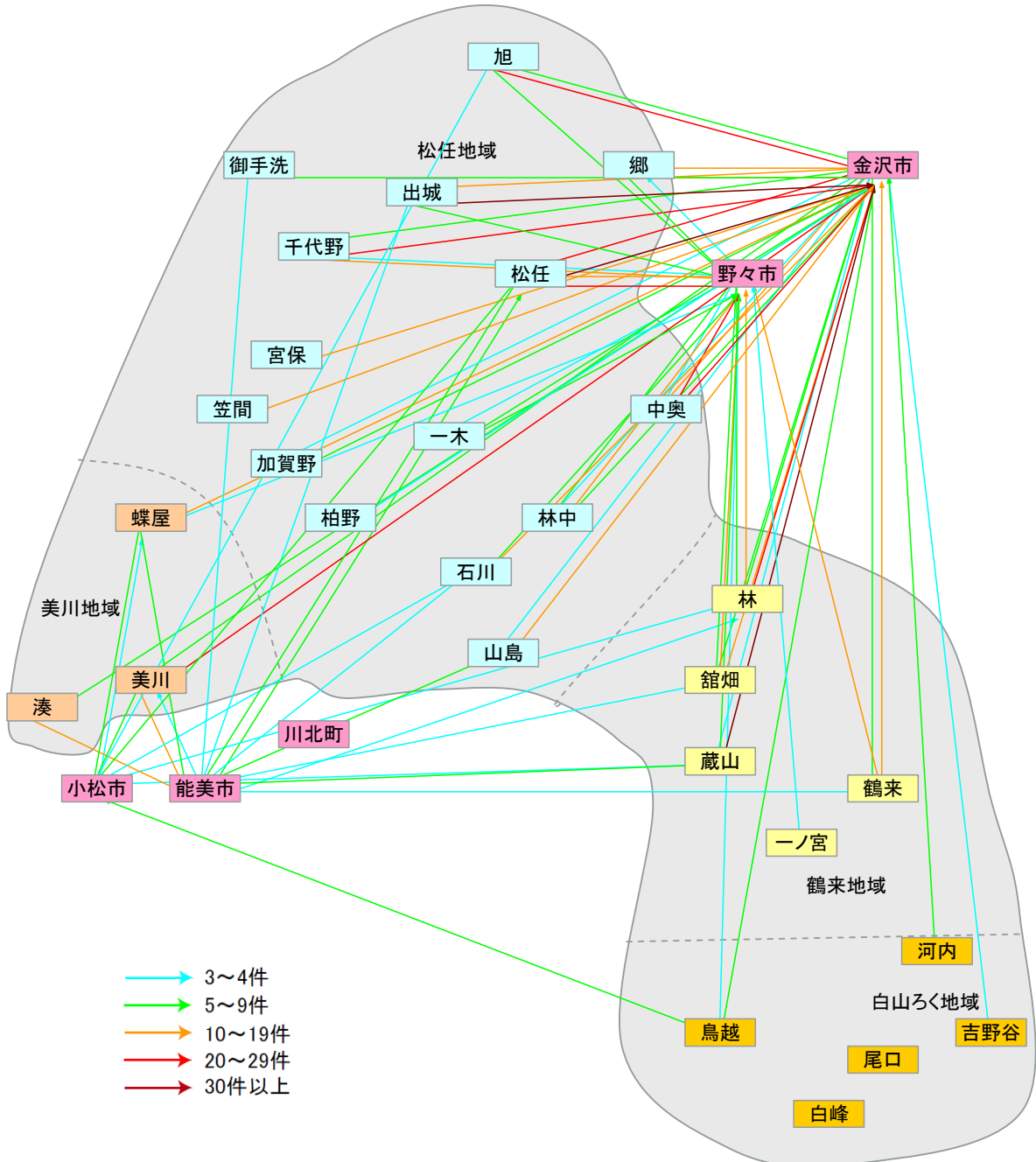


○市外への移動については、いずれの地区から金沢市及び野々市市への移動が多くを占めています。

市内→市外への移動

<地域及び地区別移動図(OD)>

※発地の地区ごとに、3件以上のODを表示(帰宅目的及び同一地区内の移動を除く)



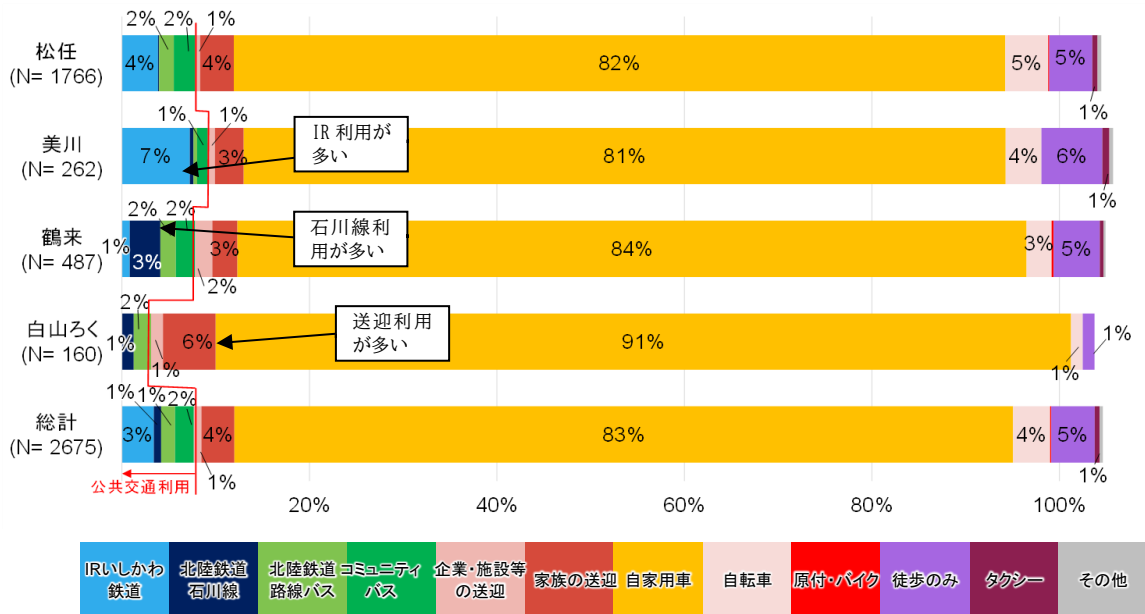
② 利用交通手段

● 出発地域別に見た個別交通手段の集計

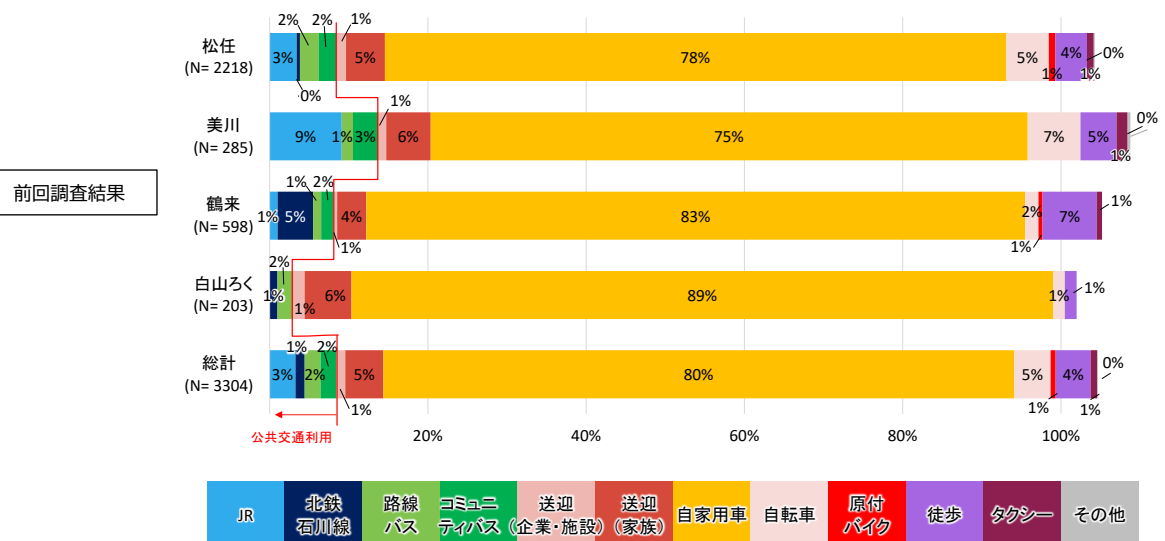
○各地域とも自家用車の利用が圧倒的に多い一方、美川地域においてはIRいしかわ鉄道線、鶴来地域においては北陸鉄道石川線の利用が見られます。また、家族による送迎も若干見られ、白山ろく地域ではその割合が他地域に比べ高くなっています。

○前回調査に比べると、美川地域、鶴来地域において公共交通利用率が若干減少しています。

＜出発地域別に見た利用交通手段＞（複数回答）



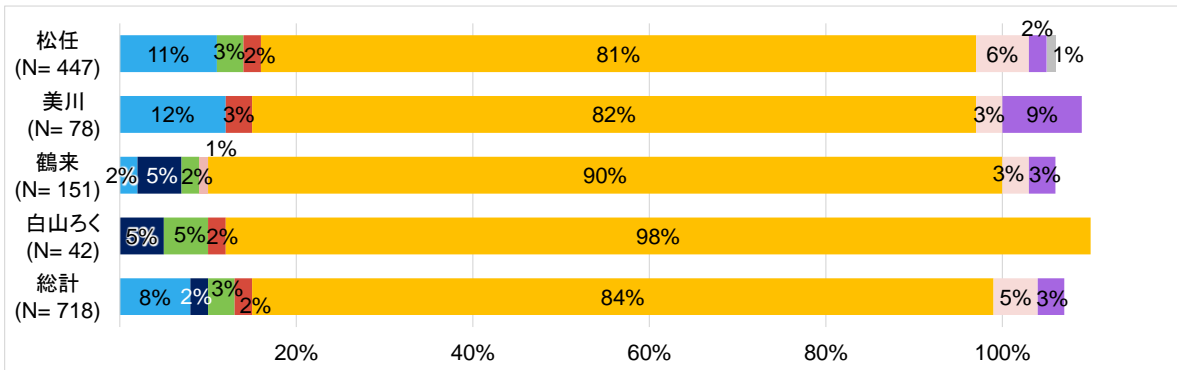
※複数回答可のため、合計は100%を超える。(例：鉄道とバスを乗り継ぎ移動する場合はそれぞれでカウント)
 ※市外発の移動は除く。
 ※白山ろく地域でコミュニティバスによる移動が見られないが、本アンケートの対象が15歳以上であり、15歳未満の児童の移動が含まれないため。



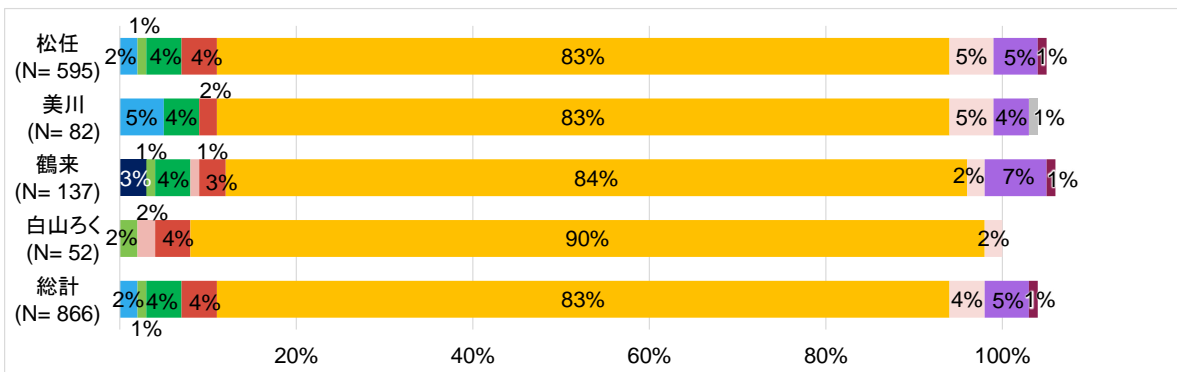
●出発地域別・移動目的別に見た個別交通手段の集計

○通勤・通学目的では、松任地域及び美川地域において I R いしかわ鉄道線の利用、鶴来地域及び白山ろく地域において北陸鉄道石川線の利用が見られます。
 ○買物・私用目的では白山ろく地域以外でコミュニティバスの利用割合が多くなっています。
 ○通院目的では家族の送迎による移動の割合が多く見られます。

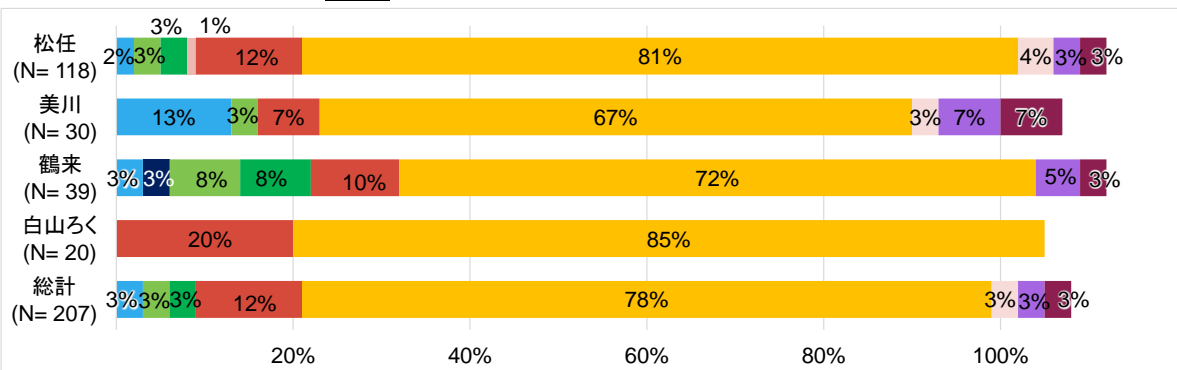
<通勤・通学目的 利用交通手段> (複数回答)



<買物・私用目的 利用交通手段> (複数回答)



<通院目的 利用交通手段> (複数回答)



※複数回答可のため、合計は100%を超える。(例：鉄道とバスを乗り継ぎ移動する場合はそれぞれでカウント)
 ※市外発の移動は除く。



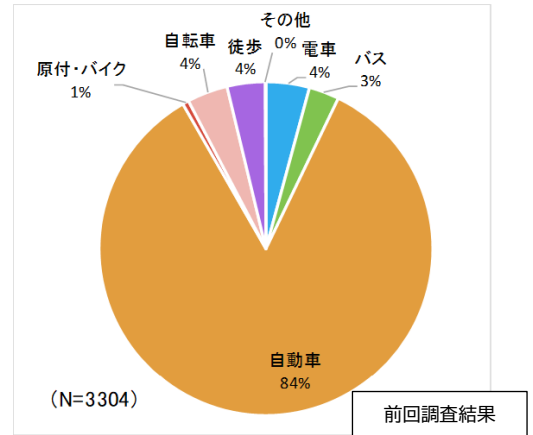
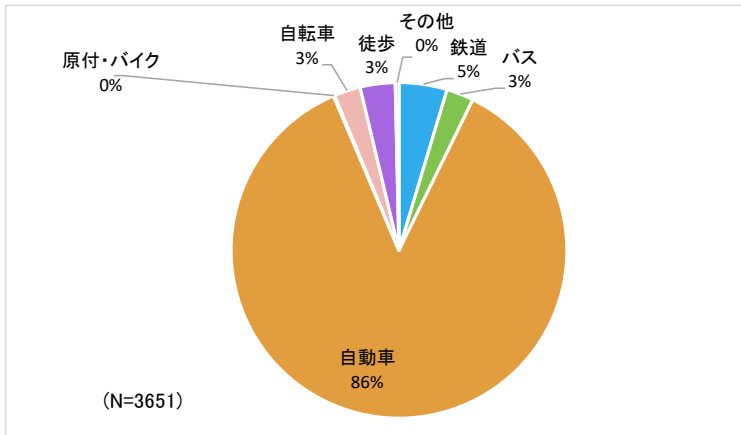
●代表交通手段※による集計

※個別交通手段の集計単位を束ね、合計が100%になるように調整した集計
鉄道・バスの乗り継ぎは鉄道に含む。

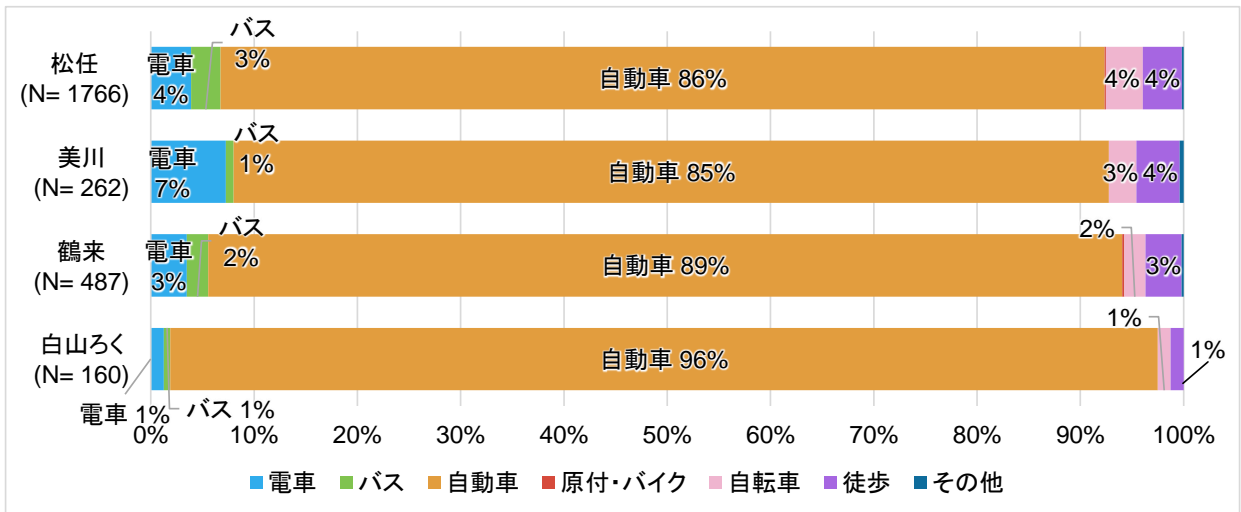
○移動の多くは自動車によるもので、公共交通（電車・バス）の利用は8%にとどまります。前回調査からの比較では傾向に大きな変化はありませんが、自転車、徒歩が減少しています。

○出発地の地域別に見ると、美川地域は電車の利用が他地域に比べ多くなっている一方、白山ろく地域は公共交通の利用がごくわずかとなっています。

<代表交通手段分担率>



<出発地別に見た代表交通手段内訳>



※市外発の移動は除く。

(5) 自由意見

○鉄道に関しては鉄道の存続、駅施設・バリアフリー化や、駐車場・駐輪場に関する意見が多く寄せられました。

○バスに関しては運行本数や時間帯の見直しに関する意見、バスの運行ルートまた自宅付近もしくは買物施設等への運行ルート見直しに関する意見が多く寄せられました。

○公共交通全体についてさらなる充実を求める意見や、将来への不安（クルマからの転換）、免許返納後の公共交通利用に関する意見も多く寄せられました。

		合計	松任	美川	鶴来	白山ろく	(不明)
鉄道関係	鉄道の本数・ダイヤ	9	7	1		1	
	IRと他交通機関との接続	6	4	1		1	
	鉄道の車両増結・混雑緩和・車内環境	5	3		1	1	
	新幹線・特急停車	7	4	3			
	駅施設・バリアフリー	11	4	7			
	駐車場・駐輪場・駅周辺	11	9	1	1		
	新線・新駅整備	4	1		2	1	
	鉄道の運休・遅延・雨雪対策	1		1			
	駅の無人化・券売機	4	3	1			
	鉄道の運賃・キャッシュレス	6	3		3		
	鉄道の存続	19	5		13	1	
バス関係	バスの運行ルート（自宅付近）	6	3		2	1	
	バスの運行ルート（買物施設・駅等）	12	4		5	2	1
	バスの運行ルート（病院）	5	1		2	2	
	バスの運行ルート（学校）	3	2			1	
	バスの運行ルート（見直し全般）	29	16		7	6	
	コミュニティバスの充実	11	9		1		1
	コミュニティバス不要	2	2				
	バス運行本数（本数の増減）	52	34	1	9	6	2
	バス運行本数（時間帯の見直し）	17	10		5	2	
	バス運行本数（最終便）	3	3				
	バスの土日運行	3	3				
	バスのフリー乗降	1			1		
	バスの他交通機関との接続	12	7	1	1	2	1
	バス停設置の要望	9	7		2		
	バス停施設（上屋・待合等）	15	10	1	2	2	
	バスの遅延対策・定時性向上	3	3				
	バスのICカード	5	4		1		
	バスのわかりやすさ・情報提供	14	11	1	1	1	
	バスの接遇・マナー	8	4	2		1	1
	バスの運賃	13	8		3		2
バスの運行コスト	2	1	1				
オンデマンド方式に関する意見	45	27	2	11	5		
公共交通全般・その他	公共交通全般の充実の必要性	38	22	1	10	5	
	将来への不安（車からの転換）	59	30	7	5	12	5
	免許返納後の公共交通利用	37	29	2	4	1	1
	公共交通の不便さ全般	19	5	2	6	4	2
	公共交通全般の本数・ダイヤ	15	4		7	3	1
	公共交通全般の高齢者・障害者対応	9	5	3		1	
	移動に対する補助の充実	18	12	3	1	1	1
	公共交通全般の安全対策	8	3		1	2	2
	充実している・満足	14	12	1	1		
	ペットの乗車可能	2	1		1		
	新たな移動サービス	10	6	2	1		1
運転手不足への対応	6	3		2	1		
道路整備	4	3		1			

(6) アンケート結果のまとめ

【日常生活の移動実態】 大部分が自動車による移動となっており、この傾向は5年前（前回計画策定時）と大きく変化はありません。市内移動では松任中心部へ集まる交通が多いほか、市外移動では金沢市、野々市市との結び付きが強くなっています。

【公共交通の利用頻度】 電車・バスを月1回以上利用する人は全体の17%となっており、5年前（前回調査）よりも減少しています。一方で46%の人は電車・バスを全く利用しておらず5年前（前回調査）よりも増加しています。

【公共交通に対する満足度】 「満足」「やや満足」と答えた人は、各交通機関とも約2割～3割程度います。IRいしかわ鉄道線は「満足」「やや満足」の回答が多い一方で、コミュニティバスは約半数強が「不満」「やや不満」と回答しています。

【電車に対する改善要望】 「運行本数の増加」が最も多く、次いで「北陸鉄道石川線のキャッシュレス化対応」「駅に隣接する駐車場の整備」「駅での待合環境の整備」が続きます。

【バスに対する改善要望】 「運行本数の増加」が最も多く、次いで「フリー乗降制度の導入・拡大」「運賃の低減」「自宅近くへのバス停の設置」「利用しやすい時間帯のバスの運行」「目的地へ直接向かうバス路線の設置」などが続きます。

【オンデマンド方式に対する意向】 コミュニティバスがオンデマンド方式（予約に応じて配車される乗合交通）に変わると仮定した質問に対する回答を見ると、「少し不安だが、丁寧な説明があれば乗りたい」とする回答が見られる一方、現在コミュニティバスを利用している人に絞ると、「現在のコミュニティバスの運行方式のほうが良い」との回答が多く寄せられています。



- 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、公共交通の利用度合いは高くありません。令和2年以降のコロナ禍により鉄道及び路線バスの乗車数が5年前（前回調査）より減少しており、その結果が公共交通の利用頻度減少にも表れていると考えられます。
- 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。
- 市民の移動の結び付きが強い金沢市・野々市市への移動を円滑にするため、両市との連携を引き続き進めて行く必要があります。
- 運行本数増加にかかる要望が多く寄せられている一方で、交通事業者の昨今の乗務員不足や経営環境を踏まえると、限られた輸送資源の中でどのように市民の移動環境を整えていくかが課題と言えます。

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。

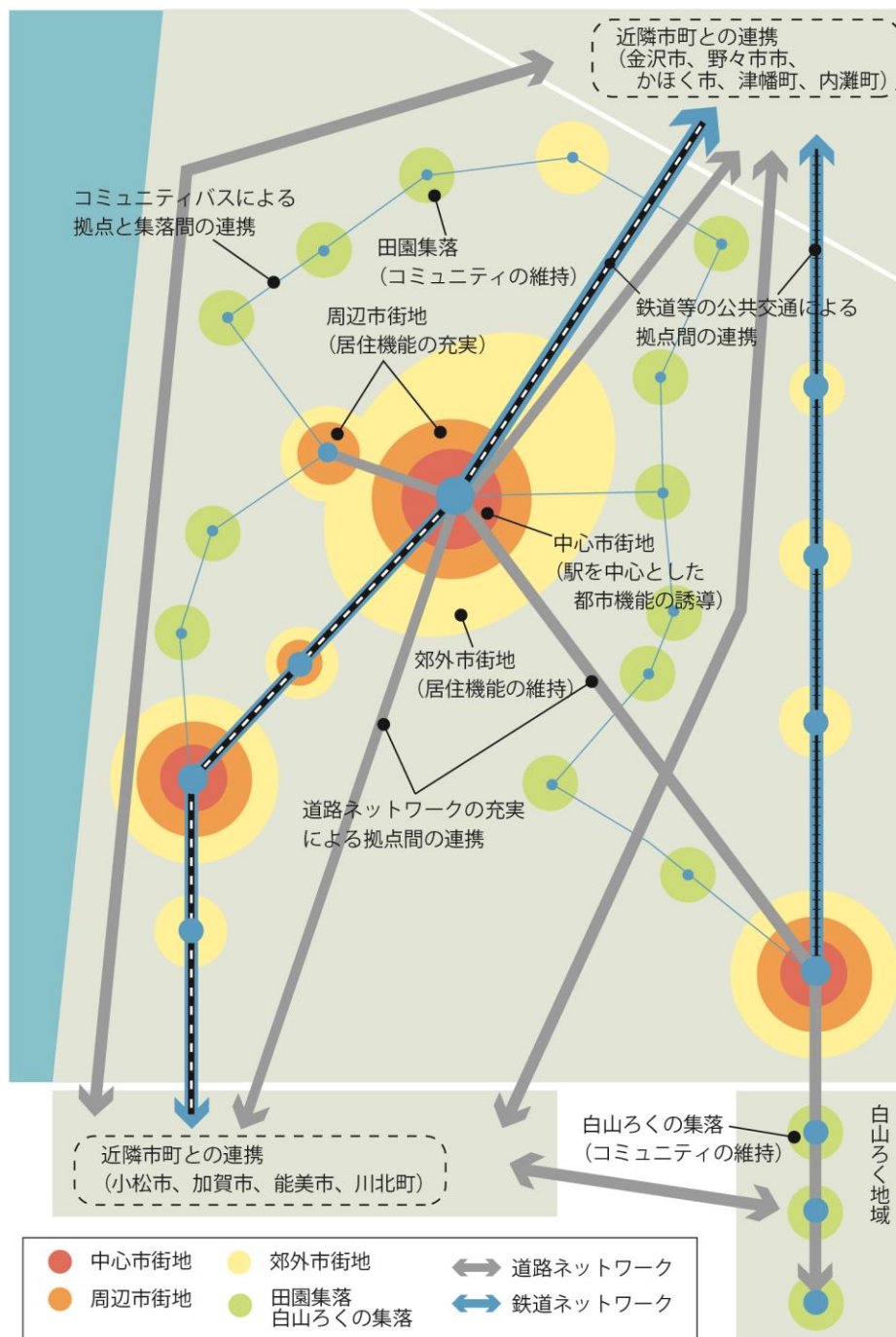
(3) 行政課題・まちづくりから見た課題（立地適正化計画等から）

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ことが必要です。

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。

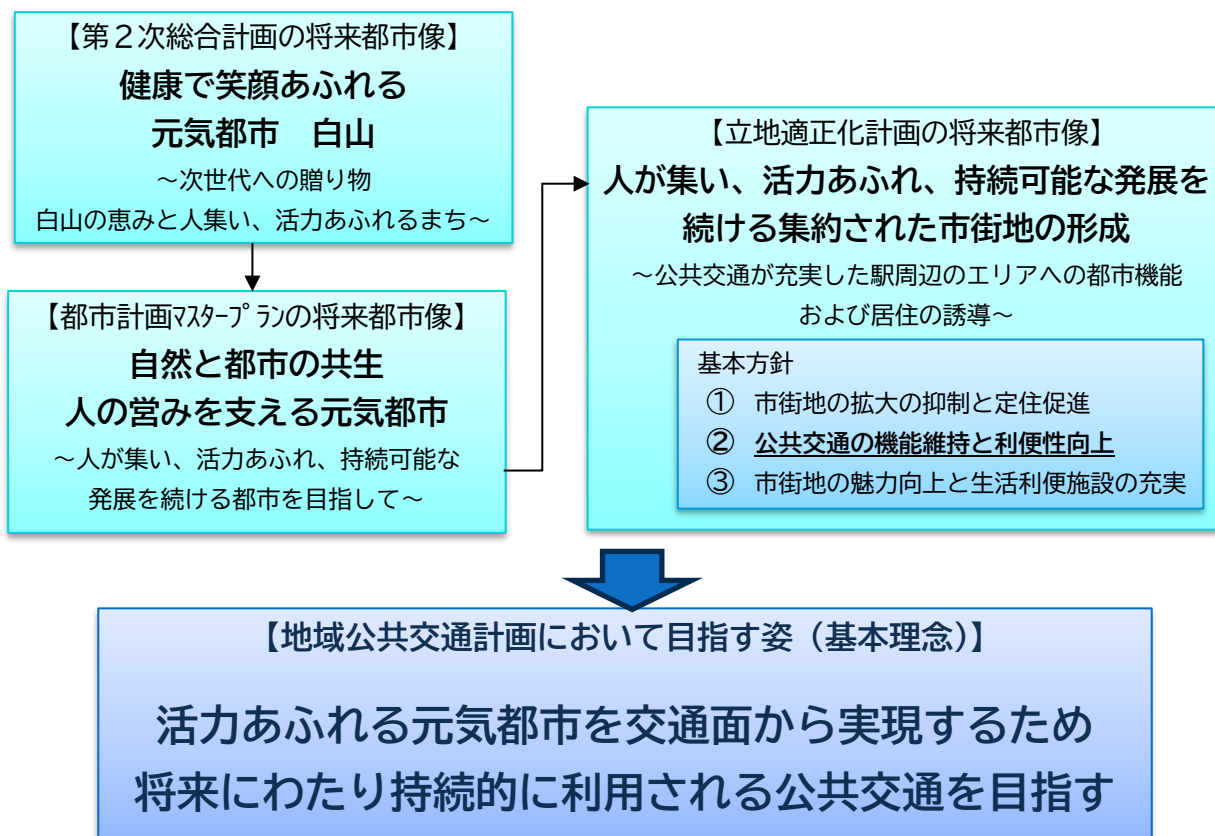
参考：白山市立地適正化計画における市街地の概念図



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）

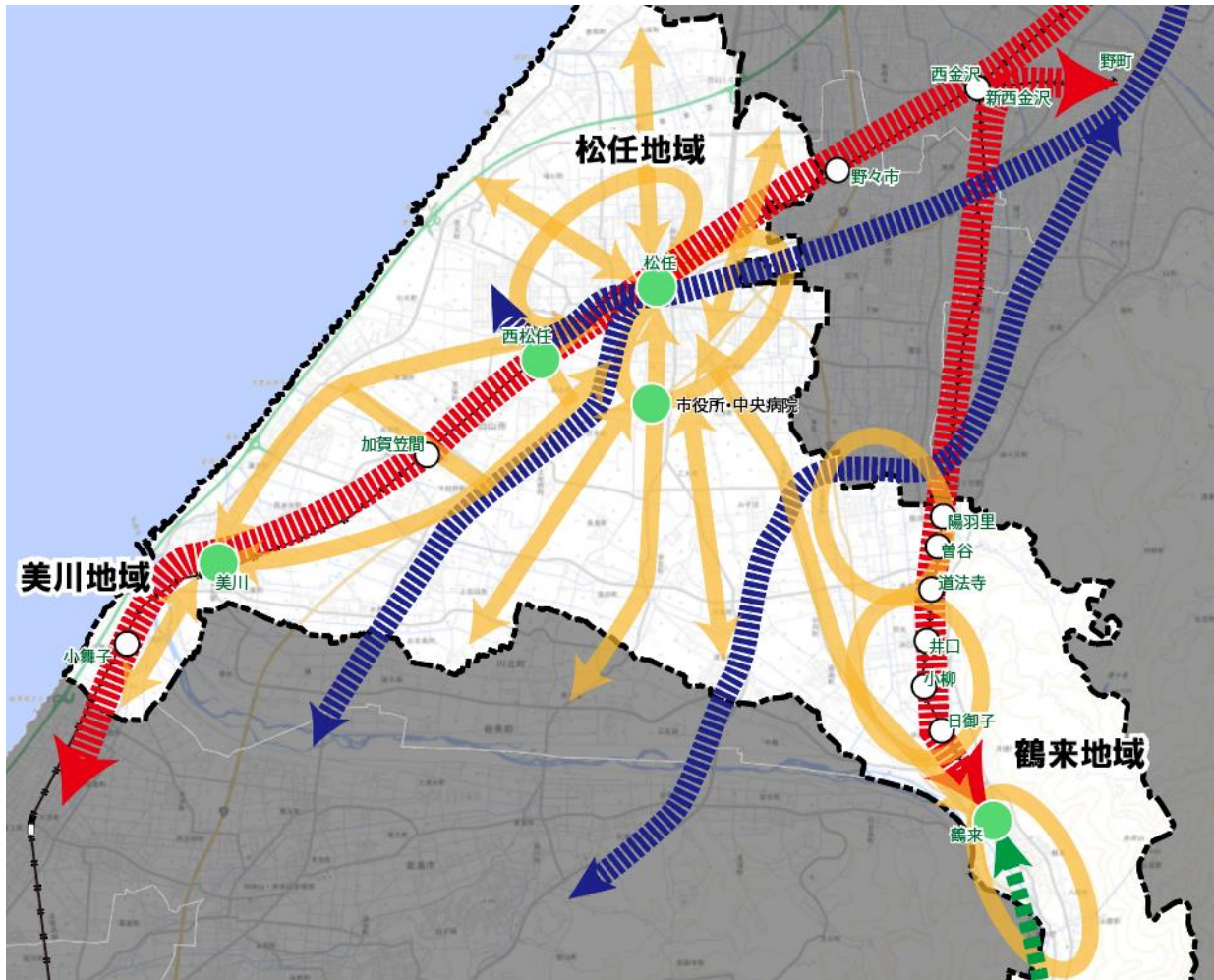
第2次総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画における将来都市像をもとに、本市の地域公共交通が目指す姿（基本理念）を以下のように定めます。









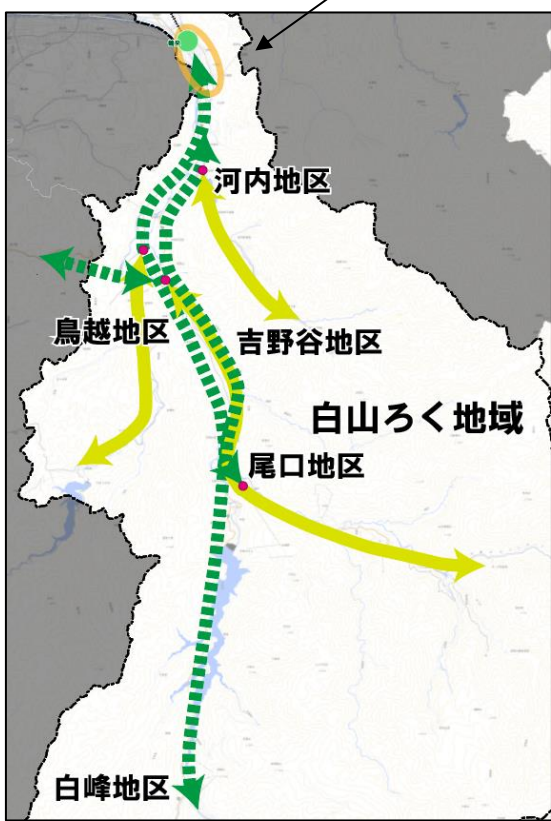
公共交通の充実による、将来の都市像に与える効果（イメージ）

- ・ 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



- 
鉄道駅
 鉄道ネットワーク: 市内各駅を拠点に、隣接市を結ぶ広域基幹交通 品質保証: 1~2本/時・片道以上(等間隔運行)
- 
 広域幹線/バスネットワーク: 幹線道路を軸に市内と隣接市町を結ぶ広域交通 品質保証: 1~2本/時・片道以上(等間隔運行)
- 
 地域バスネットワーク: 各市街地と住居地をつなぐ市内フィーダー交通 性能保証: 1日5本以上(通院買物需要に対応)
- 
 主要バスネットワーク: 中山間地において鶴来駅と各地区を結ぶ交通 性能保証: 1日5本以上(通学・生活需要に対応)
- 
 生活交通ネットワーク: 中山間地において生活を支える地域内交通 性能保証: 1日5本以上(通院買物需要に対応)
- 
 交通拠点: 複数の交通機関の乗り継ぎとなる結節点であり、ひとの移動と活動の中心となりうる地点



(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（IR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）。

7 計画目標・KPI（重要成果指標）

○計画の基本理念及び基本方針の達成に向けて継続的にモニタリングする指標としては、下記のとおりとします。

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

鉄道は本市における基幹交通であることから、着実に利用者数の増加を図るものとし、以下の目標指標を設定し、コロナ禍で落ち込んだ鉄道需要の回復を目指します。

・目標指標 I Rいしかわ鉄道線の乗降人員（松任～小舞子駅間の乗降人員計）

（R5：10,468人/日→R11：**13,000**人/日）

I Rいしかわ鉄道線においては、西松任駅開業効果の継続及び沿線利用促進により、コロナ禍前の水準への回復を目指します。

（参考：コロナ禍前の最大乗降人員（H30年度）13,250人/日）

北陸鉄道石川線の乗降人員（陽羽里～鶴来駅間の乗降人員計）

（R5：1,738人/日→R11：**2,000**人/日）

北陸鉄道石川線においては、鉄道事業再構築事業（後述）の確実な実施及び利便性向上施策の実施により、コロナ禍前の水準への回復を目指します。

（参考：コロナ禍前の最大乗降人員（H30年度）1,998人/日）

基本方針2 生活に必要な公共交通の持続的な運行継続

・目標指標 一般路線バス（補助対象路線）の1日当りの利用者数

(R5 : 311 人/日 → R11 : 410 人/日) 【令和8年2月変更】

路線バスについては、鉄道とともに本市の幹線を担う公共交通であることから、現在、補助対象となっている路線においても利用者確保し、持続的な路線維持を図るため、コロナ禍前の水準への回復を目指します。

コミュニティバスの1日当りの利用者数

(R5 : 579 人/日 → R11 : 650 人/日)

コミュニティバスは主に高齢者にとっての買物や通院等の生活の足及び通学の足として重要であり、将来の高齢者増加や免許返納への対応、さらに土曜日運行の定着を勘案し、毎年2%ずつの増加（計画年次5年間で12%の増加）を目指します。

コミュニティバス・一般路線バスの行政負担額

(R5 : 199,453 千円/年 → R11 : 199,453 千円/年)

コミュニティバス及び一般路線バスの運行維持については、県による支援等を受けながら市の予算を適宜確保し、人口減少社会にあっても施策目標の達成に向けて、将来にわたって公共交通サービスレベルの維持に努めます。そのため、計画年次において現状と同程度の行政負担を想定します。

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

- ・ 目標指標 公共交通の利用頻度（計画終了年次のアンケートで検証）
電車・バスのいずれかを月1日以上利用している人の割合

（R6：17%→R11：20%）

公共交通を使った外出頻度の増加を図ります。目標指標として、コロナ禍で一旦落ち込んだ公共交通の利用頻度を現在よりも高めることとし、計画終了年次のアンケートにおいて検証するものとします。

公共交通利用促進の発信・活動回数

（R6：3回/年→R11：5回以上/年）

様々な機会を通じて公共交通の利用を促すための活動を継続することとし、毎年ダイヤ改正や広報紙における情報提供、様々なイベント等における公共交通利用周知の取組等の発信を増やします。

8 目標達成のために実施する事業

目標達成に向けた基本方針に基づく施策・事業の一覧

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		
施策	事業名	主な取組内容
(1) 鉄道の拠点機能強化	交通結節点として、駅における乗り換え環境の整備	金沢都市圏パーク・アンド・ライドシステム実施協議会の枠組の中で、Kパーク事業を継続して実施する
	駅におけるバリアフリー化の促進	・加賀笠間駅自由通路については、令和8年度中の整備完了を目指す ・美川駅については、加賀笠間駅の整備の進捗に併せてバリアフリー化に向けて検討・整備を進める
(2) 北陸鉄道石川線の鉄道事業再構築に向けた取組	安全輸送・利用向上に向けた設備投資及びその支援	令和7年度から国の支援制度を活用しながら県及び沿線市町で鉄道施設等の整備費や維持管理費の全部又は一部を負担する
	利便性向上及び利用促進に向けた取組	北陸鉄道において利便性向上策の実施に努め、県及び沿線市町が利用促進策の支援を実施する
(3) 鉄道駅における鉄道と多様なモードの接続強化	駅接続ダイヤ及び運行ルートの見直し	毎年の鉄道ダイヤの改正に併せて、可能な範囲で主要鉄道駅における乗継を重視したコミュニティバスのダイヤへの見直しなどに取り組む
	乗り継ぎ情報の提供	・毎年のダイヤ改正に合わせて各種媒体（紙媒体、ホームページ掲載）の乗継情報を更新する ・「めぐーる」の情報を誰でも活用できるようにし、検索できる情報検索サイトの拡大に努める（運行時刻情報のオープンデータ化等）

基本方針2 生活に必要な公共交通の持続的な運行継続

施策	事業名	主な取組内容
(1) 路線バスの運行維持に向けた取組	路線バスの運行維持	補助対象路線は行政による運行補助を活用しながら維持。また、補助対象以外の路線はサービスを維持できるように利用者の確保に努める（総合時刻表における路線バス時刻の掲載等）
	利用実態を踏まえた改善	見直しや改善が必要な路線については、コミュニティバスとの役割分担に留意しつつ、バス路線分科会において協議を行う
(2) コミュニティバス「めぐーる」の継続的な運行	乗降調査による利用実態把握	ルート及びダイヤの見直しの参考とするために乗降調査を毎年実施し、次年度の改善につなげる
	利用実態を踏まえたルート及びダイヤの見直し	・乗降調査等の利用実態を踏まえ、また安全運行及び乗務員の労働環境改善等の観点から、ルート及びダイヤの見直しを毎年行う ・現行の土曜便は利用実態をモニタリングしながら維持する
	コミュニティバス車両の計画的な更新	コミュニティバス更新計画に基づき計画的に車両を更新する
	周辺市町のコミュニティバスとの連携	野々市市「のっティ」及び「のんキー」との相互乗り入れを継続する
(3) 利便性に優れた運行	路線バスとコミュニティバスとの接続改善	「めぐーる」の時刻表を見直す際は、路線バスとの接続に可能な範囲で配慮するとともに、地区別ののりかえ時刻表等で周知する
(4) 地域主体の新しい運行形態	デマンド交通や公共ライドシェア、ボランティア輸送等の地域主体の新しい運行形態を検討	地域主体の新しい運行形態に関する相談等があった場合は、必要な支援を行う

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

施策	事業名	主な取組内容
(1) 公共交通に関する情報提供の充実	コミュニティバス総合時刻表・携帯時刻表の発行継続及び改良	引続き毎年「めぐーる」の総合時刻表及び携帯時刻表を作成するとともに内容の改良に努める
	鉄道乗継時刻表の発行	市内各駅から金沢、小松方面及び新幹線への乗継時刻表を発行する
	地域別「のりかえ時刻表」の発行	通院・買物に便利なコミュニティバス・鉄道・路線バスののりかえ時刻表を作成する
	情報検索サイトによるコミュニティバス運行情報提供	「めぐーる」の情報を誰でも活用できるようにし、検索できる情報検索サイトの拡大に努める
	幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組	「めぐーる」の毎年2回の無料乗車期間の設置を継続するとともに、「まちかど市民講座」を通じて市民全体の乗車機会拡大に取り組む
	ニューズレターによる公共交通利用促進の発信	様々な媒体を活用し、公共交通の利用促進について発信する
(2) 交通事業者と連携したイベントPR	鉄道車両基地の一般公開等のイベント共催	交通事業者により一般公開の実施を検討する
	北陸鉄道石川線のイベント列車、観光企画PR	各種イベント列車を継続運行するなど鉄道の観光資源化に努める
(3) 地域・企業と連携した公共交通PR	地域イベントと連携した公共交通の利用促進	北陸鉄道のイベントと鶴来地域のイベントで連携し、利用促進に努める
	企業と連携した公共交通の利用促進PR	「めぐーる」バス停及び時刻表への広告掲載やバス停命名権の付与、車内にデジタルサイネージ(モニター)の設置を継続する
(4) 高齢者に向けた公共交通利用PR	コミュニティバスの高齢者無料乗車証の継続発行	高齢者無料乗車証の交付を継続する
	白山市高齢者運転免許自主返納支援事業	高齢者運転免許自主返納支援事業を継続する

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

(1) 鉄道の拠点機能強化

現況と課題

- 鉄道は本市の公共交通網における基幹交通であることから、鉄道をより利用しやすい環境を整えることにより、鉄道を中心とした交通ネットワークの形成が期待されます。令和6年3月に西松任駅が開業し、その役割はますます重要なものとなっています。これまで、西松任駅駅前広場において駐車場及び駐輪場の整備を行ったほか、令和6年度中にパーク・アンド・ライド駐車場の整備を予定しています。今後もソフト面・ハード面の両面から市内各駅の利用環境を向上させ、鉄道の拠点機能強化を図ることが求められます。

課題解決に向けた取組方針

- 交通結節点としての駅における乗り換え環境の整備を行います。
- 駅におけるバリアフリー施設の整備を促進します。
- 周辺市町や交通事業者と連携し、多様なモードが結節する鉄道駅等におけるパーク・アンド・ライド及びサイクル・アンド・ライドの利用促進を実施します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
交通結節点として、駅における乗り換え環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅におけるパーク・アンド・ライド及びサイクル・アンド・ライドの促進 ・ 金沢都市圏パーク・アンド・ライドシステム実施協議会の枠組の中で、Kパーク事業を継続して実施 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者、各企業等	令和7年度～令和11年度：必要性・改善策の検討と実施

事業名	事業の具体的な内容	
駅におけるバリアフリー化の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 加賀笠間駅自由通路については、令和8年度中の整備完了を目指す ・ 美川駅については、加賀笠間駅の整備の進捗に併せてバリアフリー化に向けて検討・整備を進める 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、IRいしかわ鉄道	加賀笠間駅自由通路：令和8年度中に整備完了 令和9年度～：美川駅バリアフリー化施策について検討し、可能な段階で実施

期待される効果

- だれもが使いやすい駅の利用環境が整い拠点機能が強化されることで、鉄道の利用促進のみならず、公共交通全体の利用環境の向上が期待されます。また、安全輸送・利用向上に向けた設備投資及びその支援が確立されることで、公共交通の最も重要な使命である安全な輸送を将来に渡り維持できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
市内各駅における1日あたり乗降人数(再掲)	IRいしかわ鉄道線 10,468人/日(R5) 北陸鉄道石川線 1,738人/日(R5)	IRいしかわ鉄道線 13,000人/日(R11) 北陸鉄道石川線 2,000人/日(R11)	コロナ禍前までと同程度の利用回復を目指す
市内におけるKパーク(※)利用者数	110台(R6)	120台(R11)	

※Kパーク事業は、金沢都市圏パーク・アンド・ライドシステム実施協議会が実施している事業。通勤・通学でマイカーを利用している人(要会員登録)を対象とし、指定駐車場にマイカーを駐車し、北陸鉄道グループの路線バス、北陸鉄道石川線、IRいしかわ鉄道線を利用してもらうシステム。全体で20箇所の駐車場があるうち、白山市内には6箇所110台分がある(北陸鉄道南部車庫、白山市役所鶴来支所、林コミュニティセンター、蔵山コミュニティセンター、イオンモール白山、アルビス北安田店)。

(2) 北陸鉄道石川線の鉄道事業再構築に向けた取組

現況と課題

- 北陸鉄道石川線はコロナ禍や燃料価格高騰による影響により、高速バス等の収益で赤字の鉄道線を維持する経営スタイル（内部補助）が成立しなくなった一方、地域にとって鉄道線が必要であるという認識から、北陸鉄道から沿線自治体に対して、「上下分離方式による鉄道存続」の要望があり、そのあり方について議論を続けてきました。
- 北陸鉄道石川線について、大量輸送機関としての公共交通は地域にとっても必要であり、鉄道として存続させるとともに、住民及び観光客等の利便性を向上させ、将来にわたって公共交通サービスが提供されるよう、関係者が一体となって取り組むことが必要です。

課題解決に向けた取組方針

- 北陸鉄道石川線の存続にあたっては、国の制度を迅速かつ最大限に活用できる「みなし上下分離方式」を導入するとともに、安全輸送及び利便性を確保するため、県、沿線市町と連携して設備投資等への支援を継続する（鉄道事業再構築）とともに、新たに県、沿線市町と協調して維持管理に係る経費についても支援を行います。
- 北陸鉄道が実施する鉄道線の利便性向上（鉄道事業再構築事業、地域公共交通利便増進事業）策について、県及び沿線市町と連携して協力し支援を実施します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
安全輸送・利用向上に向けた設備投資及びその支援	・令和7年度から国の支援制度を活用しながら県及び沿線市町で鉄道施設等の整備費や維持管理費の全部又は一部を負担する	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、石川県、沿線市町、北陸鉄道	令和7年度～：鉄道事業再構築実施計画に基づく事業実施
事業名	事業の具体的な内容	
利便性向上及び利用促進に向けた取組	・北陸鉄道において利便性向上策の実施に努め、県及び沿線市町が利用促進策の支援を実施	
	実施主体・関連主体	年次計画
	北陸鉄道、白山市、石川県、沿線市町	令和7年度～：鉄道事業再構築実施計画に基づく事業実施

期待される効果

- 安全・安心かつ定時性に優れた北陸鉄道石川線が持続的に運行され、利用されることで、地域に愛され、沿線地域の通勤・通学及び日常生活の足が確保されるとともに、観光客等の来訪者の利便性も向上し、ひいては定住促進や鉄道を軸とした魅力ある地域づくりに寄与します。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
石川線の市内各駅における1日あたり乗降人数(再掲)	北陸鉄道石川線 1,738人/日(R5)	北陸鉄道石川線 2,000人/日 (R11)	コロナ禍前までと同程度の利用回復を目指す

(3) 鉄道駅における鉄道と多様なモードの接続強化

現況と課題

- 路線バス・コミュニティバスは、市内各拠点や各地域から本市の基幹交通である鉄道の各駅への重要な移動手段であり、乗り継ぎ利便性の確保のためには適切なダイヤ接続及び情報提供が必要となります。鉄道と路線バス・コミュニティバスの一層の接続強化のためには、毎年の鉄道のダイヤ改正に合わせて、主要鉄道駅における乗り継ぎを重視したバスダイヤの見直しなどの取組を強化していくことが求められます。

課題解決に向けた取組方針

- I R いしかわ鉄道線と北陸鉄道石川線のダイヤを調整することにより、松任・美川地域と鶴来・白山ろく地域間の移動を円滑化します。
- 鉄道ダイヤ改正にあわせ、鉄道駅における路線バス・コミュニティバスの鉄道乗り継ぎダイヤの調整を継続実施します。
- 各種媒体を利用した鉄道とバスの乗り継ぎ情報を提供します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
駅接続ダイヤ及び運行ルートの見直し	・毎年の鉄道ダイヤの改正に併せて、可能な範囲で主要鉄道駅における乗継を重視したコミュニティバスのダイヤへの見直しなどに取り組む	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和7年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
乗り継ぎ情報の提供	・毎年のダイヤ改正に合わせて各種媒体（紙媒体、ホームページ掲載）の乗継情報を更新する ・「めぐーる」の情報を誰でも活用できるようにし、検索できる情報検索サイトの拡大に努める（運行時刻情報のオープンデータ化等）	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和7年度～：毎年のダイヤ改正に合わせて実施

期待される効果

- 鉄道と路線バス・コミュニティバスがスムーズに接続することにより、公共交通全体の利用促進が図られ、利用者数の増加と持続可能な交通ネットワークの形成が期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
乗り継ぎ情報発信の回数	1回/年(R6)	1回/年以上(R11)	

基本方針 2：生活に必要な公共交通の持続的な運行継続

(1) 路線バスの運行維持に向けた取組

現況と課題

- 市内路線バス 20 路線のうち 9 路線（令和 5 年度実績）に対し、路線維持のための助成を県・沿線市で行っていますが、これら 9 路線の利用者数はコロナ禍後大きく減少傾向となっています。
- 全国的にバス乗務員の不足が大きな課題となっている中、本市内を運行する路線バスにおいても、乗務員不足の問題から一部路線において、平成 31 年 4 月より土休日ダイヤの運休が行われるなど、路線バスの持続的な運行維持は困難な状況です。

課題解決に向けた取組方針

- 広い市域を有する本市において、平野部と白山ろく地域及び隣接市町を結ぶ路線バスは、主要な交通ネットワークとして重要な位置を占めているため、行政による運行補助を活用しながら将来にわたって維持していきます。
- 県、市の補助を受けていない路線バスは、引き続きバス事業者においてサービス維持に努めます。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
路線バスの運行維持	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助対象路線は行政による運行補助を活用しながら維持 ・ 補助対象以外の路線はサービスを維持できるよう利用者を確認（総合時刻表における路線バス時刻の掲載等） 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	バス事業者、白山市、石川県	令和 7 年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
利用実態を踏まえた改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ 見直し、改善が必要な路線については、コミュニティバスとの役割分担に留意しつつ、「地域公共交通協議会バス路線分科会」において協議し対応 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市地域公共交通協議会バス路線分科会	令和 7 年度～：継続実施

期待される効果

- 主要な交通ネットワークとしての路線バスが将来にわたって維持され、市内外の往來を確保することが出来ます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
路線バス(補助対象路線) 1日あたりの利用者数(再掲) 【令和8年2月変更】	311人(R5)	410人(R11)	コロナ禍前までと同程度の利用回復を目指す

(2) コミュニティバス「めぐーる」の継続的な運行

現況と課題

- コミュニティバス「めぐーる」は、各地域の生活に密着した公共交通として運行し、通勤、通学、買物、通院などに利用されるとともに、交通不便地域の解消に寄与しており、アンケート結果でも路線の維持を求める声が多く見られます。
- 近年の利用者数は、土曜日運行の開始や高齢者無料乗車制度の導入・拡大により利用者が増加している一方、白山ろく地域においては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。
- 乗務員不足の問題により運行の効率化が求められる一方、継続的な運行を実現するためには、車両の計画的な更新を行うとともに、隣接市町のコミュニティバスとの連携による交通網の形成が必要です。

課題解決に向けた取組方針

- コミュニティバスの路線網については、現状の路線網をベースとし、地域の特性や現状等を踏まえルート及びダイヤを見直しながら、継続的に運行するものとします。
- 利用実態把握のための乗降客数調査を定期的を実施し、見直しや改善が必要な路線がある場合は、利用実態を踏まえて適宜、市、バス事業者、地域住民、各種団体等の関係者で構成される「地域公共交通協議会バス路線分科会」において対応策を協議・検討します。
- コミュニティバス車両の計画的な更新を図ります。また、周辺市町のコミュニティバスとも連携を図ります。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
乗降調査による利用実態把握	・ルート及びダイヤの見直しの参考とするため毎年乗降調査を実施し、次年度の改善につなげる	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、バス事業者	令和7年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
利用実態を踏 まえたルート 及びダイヤの 見直し	<ul style="list-style-type: none"> 乗降調査等の利用実態を踏まえ、また安全運行及び乗務員の労働環境改善等の観点から、ルート及びダイヤの見直しを毎年実施 現行の土曜便は利用実態をモニタリングしながら維持する 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市地域公共交通協議会バス 路線分科会	令和7年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
コミュニティ バス車両の計 画的な更新	<ul style="list-style-type: none"> 走行距離や車両状況を勘案しながら、コミュニティバス更新計画に基づき計画的に車両を更新する 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市	令和7年度～：更新計画に基づ く計画的な更新

事業名	事業の具体的な内容	
周辺市町のコ ミュニティバ スとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 野々市市「のっティ」及び「のんキー」との相互乗り入れを継続する 	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、野々市市	令和7年度～：継続実施

期待される効果

- 利用状況に合わせたルート及びダイヤの見直しを継続的に行うことで、利用者のニーズに合った移動手段を持続的に確保することができます。
- 計画的な車両の更新により、快適にコミュニティバスを利用頂く環境を効率的に整えることができます。
- 周辺市町のコミュニティバスとの連携により、交通不便地域を解消することが期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
コミュニティバス 1日あたりの利用者数(再掲)	579人(R5)	650人(R11)	コロナ禍からの需要回復及び土曜日利用の定着を含めて年2%増加
運行改善に向けた乗降調査 の実施	年1回実施	年1回以上実施し、利用者の意見をルート及びダイヤ見直しに反映	

(3) 利便性に優れた運行

現況と課題

- アンケートにおける「市内を通るバスについて改善が必要と思われる事項」では、「運行本数の増加」が挙げられますが、一方で、交通事業者の昨今の乗務員不足や厳しい経営環境を踏まえると、限られた輸送資源の中でどのように市民の移動環境を整えていくかが課題です。
- コミュニティバスは、路線バスの補完機能として運行していることから、バスの利便性向上のためには両者のスムーズな接続が重要です。

課題解決に向けた取組方針

- 鶴来地域や白山ろく地域と松任・美川地域との移動には、路線バスとコミュニティバスが重要な役割を果たしていることから、両者の接続改善に努めます。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
路線バスとコミュニティバスとの接続改善	・「めぐーる」の時刻表を見直す際は、路線バスとの接続に可能な範囲で配慮するとともに、地区別ののりかえ時刻表等で周知する	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市地域公共交通協議会バス路線分科会	令和7年度～：継続実施

期待される効果

- 鶴来地域や白山ろく地域と松任・美川地域との移動のあり方を継続的に検討していくことで、住民ニーズにあった持続可能な交通体系の確立が期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
地域公共交通協議会バス路線分科会の開催	必要に応じて開催	毎年2回以上開催 (接続改善に向けた課題整理、取組)	

(4) 地域主体の新しい運行形態

現況と課題

- 白山ろく地域においては、公共交通の利用が少なく、現行の公共交通を将来にわたって維持していくことが難しい状況です。一方で、昨今、全国各地で導入が進められているオンデマンド交通について、本市におけるコミュニティバスの利用者からは導入に慎重な意見が多く寄せられています。
- まずは、既存の交通事業者の活用により、交通空白地が生じないよう取り組むことが第一ですが、既存の交通事業者によるサービス提供が困難な場合の対策として、地域の市民が主体となった移動手段を確保することを考える必要があります。

課題解決に向けた取組方針

- 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。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
デマンド交通や公共ライドシェア、ボランティア輸送等の地域主体の新しい運行形態を検討	・ 地域主体の新しい運行形態に関する相談等があった場合は、必要な支援を行う	
	実施主体・関連主体	年次計画
	市民、白山市、国土交通省、交通事業者	令和7年度～：国の制度設計を注視し実施を検討

期待される効果

- 郊外部における新しい運行形態のあり方を継続的に検討していくことで、交通空白地を生じさせない持続可能な交通体系の確立が期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
地域主体の新しい運行形態に関する地元との相談機会	—	計画年次内に、相談体制を確立	

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

(1) 公共交通に関する情報提供の充実

現況と課題

- 鉄道、バスは毎年ダイヤ改正が行われるため、公共交通の利用者増加につなげるためには、ダイヤ改正に合わせた適切な情報提供が必要です。
- これまでも毎年コミュニティバスのダイヤ改正時には、全戸配布による時刻表の発行を続けてきています。令和4年度からはそれまでの大判時刻表に代えて、冊子型の時刻表に変更し、より見やすさに配慮した改良を行っています。
- また、国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」に定めるデータ形式で、コミュニティバスの時刻表情報のオープンデータ化にも取り組んでおり、パソコンやスマートフォンなどによる時刻表検索に対応して、幅広い年代にコミュニティバスの運行情報を提供しています。

課題解決に向けた取組方針

- 引き続き紙媒体、WEB等の多様な媒体を通じた時刻情報の提供を行い、公共交通の利用を促します。
- 複数の公共交通機関を乗り継いでの移動を容易にするため、「鉄道乗継時刻表」や、コミュニティバスの「のりかえ時刻表」を発行します。
- 定期的に広報紙等の媒体で鉄道・バスの利用促進に向けた情報を発信します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
コミュニティバス総合時刻表・携帯時刻表の発行継続及び改良	・引続き毎年「めぐーる」の総合時刻表及び携帯時刻表を作成するとともに内容の改良に努める	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和7年度～：毎年のダイヤ改正に合わせて実施
事業名	事業の具体的な内容	
鉄道乗継時刻表の発行	・毎年の鉄道ダイヤ改正に合わせて、市内各駅から金沢、小松方面及び新幹線への乗継時刻表の発行	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和7年度～：毎年のダイヤ改正に合わせて実施

事業名	事業の具体的な内容	
地域別「のりかえ時刻表」の発行	・地域ごとに、買物や通院における路線バス・コミュニティバス及び鉄道での往復推奨ダイヤを示した「のりかえ時刻表」の発行	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市	令和7年度～：毎年のダイヤ改正に合わせて実施

事業名	事業の具体的な内容	
情報検索サイトによるコミュニティバス運行情報提供	・「めぐーる」の情報のオープン化により誰でも活用できるようにし、検索できる情報検索サイトの拡大に努める	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市	令和7年度～：毎年のダイヤ改正に合わせて実施

事業名	事業の具体的な内容	
幅広い世代の市民に向けた乗車機会拡大への取組	・「めぐーる」の毎年2回の無料乗車期間の設置を継続するとともに、「まちかど市民講座」を通じて市民全体の乗車機会拡大に取り組む	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和7年度～：事業効果を研究し、可能な段階で実施

事業名	事業の具体的な内容	
ニューズレターによる公共交通利用促進の発信	・広報はくさん、市HP等の様々な媒体を活用し、公共交通の利用促進について発信する	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和7年度～：継続実施

期待される効果

- 公共交通に関する様々な情報を市民に提供することで、さらなる利用促進につなげるとともに、市民の外出機会の増加や持続的な公共交通の維持が期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
公共交通の利用頻度(月1回以上利用する方の割合) (再掲)	17%(R6)	20%(R11)	
コミュニティバス無料体験の実施	年2回(R6)	年2回以上(R11)	

(2) 交通事業者と連携したイベントPR

現況と課題

- 本市には、北陸新幹線の白山総合車両所及び北陸鉄道の鶴来車輛工場の鉄道関連施設が立地しているほか、令和6年には新たに白山市立高速鉄道ビジターセンター「トレインパーク白山」が開業するなど、「鉄道のまち」を体感することができる環境にあります。
- 地域の鉄道輸送サービスを一層魅力あるものにしていくためには、地域住民・企業等と鉄道事業者とが連携しつつ、「自分たちの鉄道」という思いのもとに、地域が一丸となって支えていく取組が重要となります。

課題解決に向けた取組方針

- 2箇所車両基地が近接する「鉄道のまち」として各種PRを推進するなど、マイルール意識の高揚と観光誘客に取り組みます。
- 北陸鉄道石川線については、観光客向けの各種企画きっぷの発行及び観光部局等と連携したPR、企画列車の運行を通じて、北陸鉄道石川線に対する市民等の愛着を生み出すきっかけ作りを行います。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
鉄道車両基地の一般公開等のイベント共催	・ 交通事業者により一般公開の実施を検討する	
	実施主体・関連主体	年次計画
	鉄道事業者、白山市、市民	令和7年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
北陸鉄道石川線のイベント列車、観光企画PR	・ 各種イベント列車（ビール電車等）を継続運行するなど鉄道の観光資源化に努める	
	実施主体・関連主体	年次計画
	北陸鉄道、白山市、沿線市町	令和7年度～：継続実施

期待される効果

- 市民や観光客に鉄道をPRすることで「鉄道のまち」としてのブランド力の向上や、地元で愛される鉄道としての機運を醸成することが期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
鉄道車両基地の一般公開、北陸鉄道石川線の各種イベント	各交通事業者による開催	関連主体の協力体制の構築	

(3) 地域・企業と連携した公共交通PR

現況と課題

- 多くの市民にとって、日常の移動手段が自動車中心になっている中、市内で開催されるイベントなどを通して公共交通を身近に感じてもらうなど、公共交通にふれ合う機会を増加させることが必要です。

課題解決に向けた取組方針

- 市内で開催される各種イベントにおいて、公共交通利用促進の活動を実施します。
- 商業施設など沿線企業と連携して、コミュニティバスの利用促進を図りつつ収入にもつながる事業についても実施を検討します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
地域イベントと連携した公共交通の利用促進	・交通事業者主催のイベントと地域主催のイベントとの連携により、公共交通の利用促進に努める （例：「ほくてつ電車まつり」と鶴来地域のイベントとの連携企画）	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者、各企業・イベント主催者等	令和7年度～：継続実施
事業名	事業の具体的な内容	
企業と連携した公共交通の利用促進PR	・バス停及び時刻表への広告掲載やバス停のネーミングライツ（命名権）の付与等、企業との連携による利用促進 ・車内にデジタルサイネージ（モニター）の設置を継続する	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者、各企業等	令和7年度～：継続実施

期待される効果

- 地域の商業施設や企業との連携により、「地域で支える公共交通」という意識が芽生えるほか、市内における消費活動と公共交通利用促進の相乗効果が期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
コミュニティバスの広告掲載社数	40社 (R6)	42社 (R11)	

(4) 高齢者に向けた公共交通利用PR

現況と課題

- 全国的に高齢運転者が増加を続けており、本市においても高齢運転者が関与する交通事故の増加が懸念されます。運転に不安を覚える高齢者等の運転免許自主返納も徐々に増加している中、自動車や運転免許をもたない、若しくは運転免許を返納した高齢者が不自由なく外出できる環境を整えていくことは、高齢者の健康増進やまちの活性化の観点から重要です。

課題解決に向けた取組方針

- コミュニティバスの高齢者無料乗車証を継続して発行します。
- 運転免許を自主返納した高齢者に対する支援事業を継続して実施します。
- 高齢者が公共交通に親しみをもちてもらうための乗車体験を促進します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
コミュニティバスの高齢者無料乗車証の継続発行	・平成30年4月より実施している、コミュニティバスの高齢者無料乗車証（満70歳以上の白山市民及び満65歳以上の運転免許証を自主返納した白山市民）の継続発行	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市	令和7年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
白山市高齢者運転免許自主返納支援事業	・有効期限内の運転免許証を自主返納した高齢者に対する支援事業を継続する	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市	令和7年度～：継続実施

期待される効果

- 自動車に依存しすぎない社会の実現により、高齢者の交通事故の減少が期待できます。
- 高齢者の公共交通利用に対するハードルを下げ移動を促すことで、外出増加による健康増進のほか、消費の増加による地域経済の活性化が期待できます。

目標指標

指標	現況値	目標値	備考
コミュニティバス高齢者無料乗車証発行枚数	4,877枚 (R6)	6,000枚 (R11)	

9 計画の進捗管理

1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制

本計画は、本市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ていきます。

公共交通の施策・事業の実施は、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、鉄道・バス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ていきます。

市民・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、持続可能な公共交通網を形成します。

2) 計画の進捗管理

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。また、国の制度の変更や社会経済状況の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、公共交通利用者数の変化を継続的に収集・分析し、毎年の地域公共交通協議会において進捗状況や効果を定量的・客観的に評価して、必要に応じて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、市民アンケート調査を実施し、公共交通に対する評価、引き続きの改善要望を把握し、次期計画に反映するものとします。

毎年のPDCAに関する月間スケジュール

毎年6～8月	バス分科会(利用者数モニタリング、課題把握)	Check
毎年10～12月	バス分科会(課題に基づく次年度改善案)	Action
毎年2～3月	地域公共交通協議会(本年度の取組実績及び課題及び次年度の取組等の協議)	Check Plan
毎年3～4月	鉄道・バスダイヤ改正	Do

計画期間内の年次スケジュール

令和7年度	施策ごとのスケジュールに基づく事業実施 進捗管理は毎年の月間スケジュール(上記)に従い評価
令和8年度	
令和9年度	
令和10年度	
令和11年度	計画最終年次・アンケート調査実施・施策フォローアップ →次期計画見直し

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、国や県による支援等を受けながら市の予算を適宜確保していきます。このことにより、人口減少社会にあっても施策目標の達成に向けて、将来にわたって公共交通サービスレベルの維持に努めます。

参考資料

1) 白山市地域公共交通協議会委員名簿

役職及び氏名の下段（ ）内は前任者

区分	所属	役職	氏名
法第6条第2項 第1号委員	白山市	副市長	尾崎 誠
法第6条第2項 第2号委員	北陸鉄道(株)	取締役鉄道部長	城田 貴央
	北鉄白山バス(株)	代表取締役社長	谷口 透
	北鉄加賀バス(株)	代表取締役社長	新谷 良二
	石川県私鉄バス労働組合協議会	議長	的場 達也
	I Rいしかわ鉄道(株)	取締役総務企画部長	杉藤 信之
	(一社) 石川県タクシー協会	専務理事	宮崎 芳信 (廣瀬 道弘)
	国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所	副所長	太田 峰誉
	石川県石川土木総合事務所	所長	西道 正浩
法第6条第2項 第3号委員	白山警察署	交通第一課長	弓取 義和
法第6条第2項 第4号委員	公立小松大学	教授	高山 純一
	国土交通省北陸信越運輸局	交通政策部交通企画課長	新倉 孝礼
	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	入口 伸彦
	石川県	企画振興部交通総合対策監室 交通政策課長補佐	石黒 裕介
	能美市	企画振興部次長 兼企画地域振興課長	上戸 雄彦
	野々市市	建設部都市整備課長	石畝 朋宏
	川北町	総務課長	大山 恭功
	白山石川医療企業団 公立松任石川中央病院	総務部長	宇野 寛一
	白山市各種団体女性連絡協議会	監事	相馬 春美
	白山市老人クラブ連合会	鶴来地区老人クラブ連合会 女性委員長	西田 節子
	白山市町会連合会	理事	野作 千秋
	白山市身体障害者団体連合会	理事	山田 正義
	(一社) 白山市観光連盟	専務理事	喜多 悟史
	白山市	企画振興部長	宮本 郁夫

2) 計画策定にかかる白山市地域公共交通協議会の開催経過

回次	日時・場所	議 題
令和6年度 第1回	令和6年5月30日(木) 10時～ 白山市松任文化会館 4階401研修室	
令和6年度 第2回	令和6年8月2日(金) 14時～ 白山市松任文化会館 4階401研修室	(1) 白山市における公共交通の現状等について (2) 白山市地域公共交通網形成計画のフォローアップについて (3) 市民アンケート調査計画(案)について
市民 アンケート	令和6年8月30日(金) ～9月10日(火)	市民アンケート (調査対象期間: 令和6年9月2日(月) ～令和6年9月6日(金))
令和6年度 第3回	令和6年10月30日(水) 10時～ 千代女の里俳句館 2階研修室	(1) 市民アンケート調査結果について (2) 白山市地域公共交通計画骨子(案)について
令和6年度 第4回	令和6年12月16日(月) 14時～ 白山市役所本庁舎 4階402会議室	(1) 白山市地域公共交通計画(案)について (2) 白山市地域公共交通計画策定までのスケジュールについて
令和6年度 第5回	令和6年1月28日(火) (書面開催)	
パブリック コメント	令和7年1月 8日(水) ～1月21日(火)	白山市地域公共交通計画(案)にかかるパブリックコメント
令和6年度 第6回	令和7年3月 5日(水) 10時～ 白山市松任文化会館 3階301研修室	(1) 白山市地域公共交通計画の策定について