

第1章 金沢市における交通課題

1 - 1 計画策定の背景

本市では、モータリゼーションの進展などにより、鉄道やバスの利用者数は減少の一途をたどり、全国的にみても先進的といわれる各種交通政策を実施しても、この傾向になかなか歯止めがかからないのが現状である。

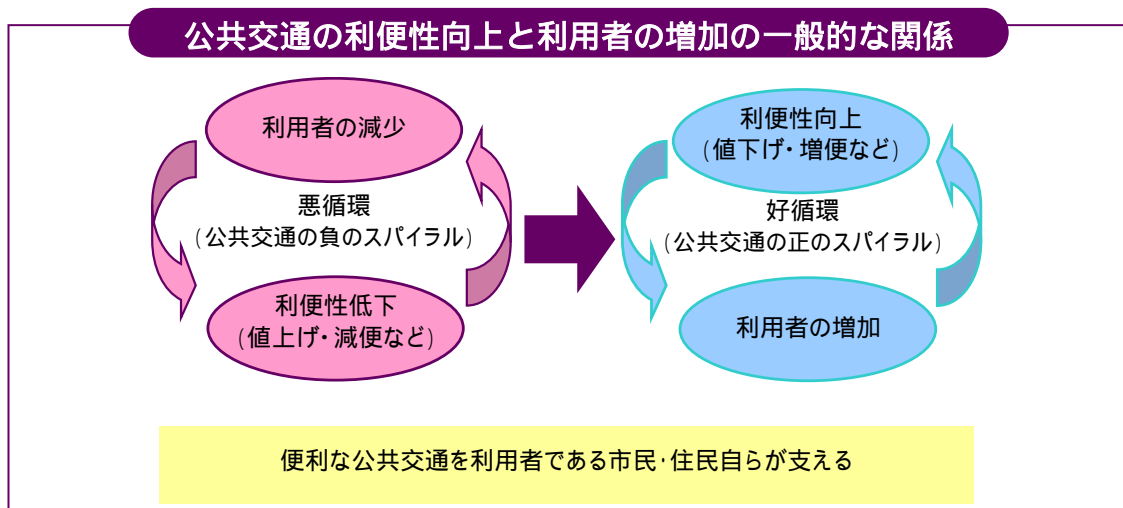
この要因としては、まず行政の問題がある。真に市民のニーズを反映した取り組みを実施できていたか、公共交通の利便性向上を最終的には事業主体である民間の交通事業者任せにしてこなかったかなど、反省すべきところは多い。

次に、交通事業者については、サービスの購入者である利用者（市民）のニーズを的確に把握し、それに見合ったサービスを提供するという努力を行えば、まだまだ需要は喚起できたものと考えられる。

また、利用者である市民の側でも、公共交通を利用する努力をしてきたか、過度にマイカーに依存した生活をすごしていないかなど、反省すべき点もあるのではないだろうか。

このように、行政、交通事業者、市民という交通に関係する三つの主体が、それぞれ問題を抱えているがために、公共交通の負のスパイラルとも言うべき悪循環が生じてきたものと考えている。

この計画は、このような問題意識のもと、市民、交通事業者、行政が協働してこの問題に取り組み、「公共交通の利便性向上」と「市民による利用者数の増加」という好循環を実現しようとする取り組みである。



1 - 2 計画の区域

この計画の対象区域は金沢市全域とする。

1 - 3 計画期間

平成 26 年度までには北陸新幹線が金沢開業を迎えるなど、本市を取り巻く交通環境の変化にも適切に対応する必要があることを踏まえ、計画期間を平成 20 年度（2008 年度）から平成 27 年度（2015 年度）までとする。

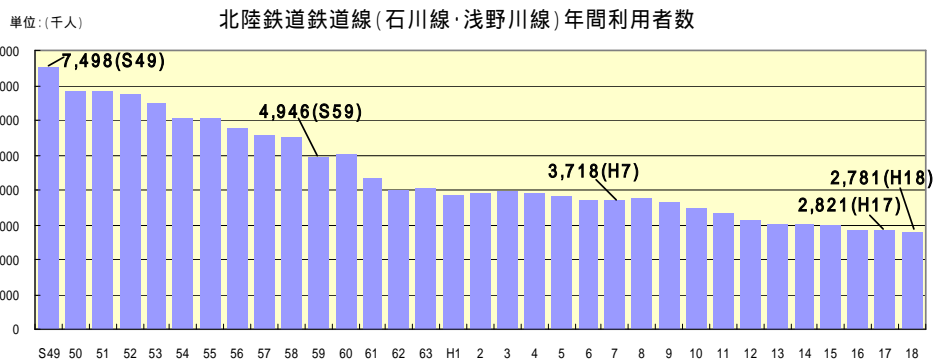
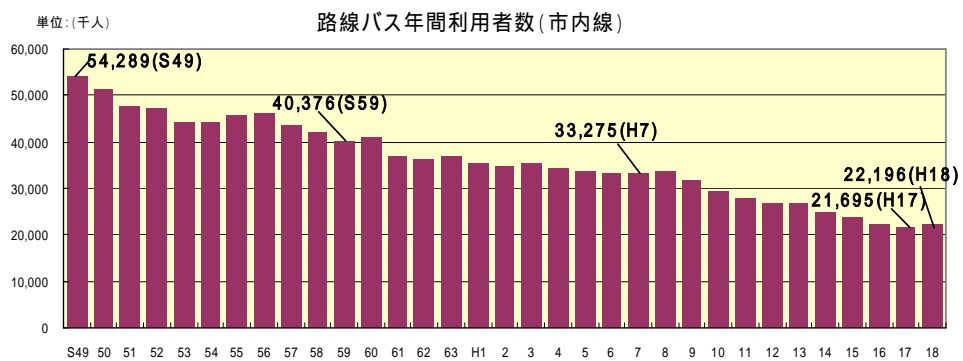
1 - 4 金沢市における交通課題

公共交通の利用者数は下図に示すとおり減少傾向にあるが、以下に掲げるような観点から、過度にマイカーに依存せず、公共交通を有効に活用することの重要性が一層高まってきている。

公共交通利用者数は減少傾向にある

公共交通利用者数の推移

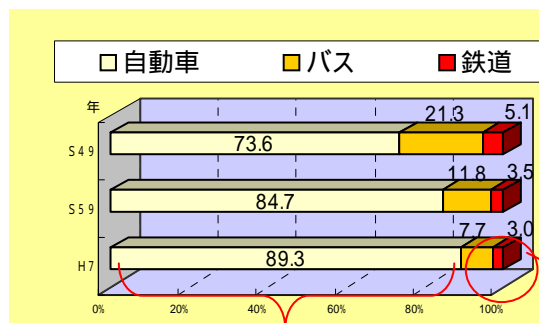
- ・昭和49年と比較して平成17年は、路線バス利用者数は40.0%、鉄道利用者数は37.6%まで減少している。



マイカー利用は増加しつつある

金沢都市圏における自動車分担率の増加傾向について

(パーソントリップ調査より)



公共交通は減少傾向
計 10.7%

自動車は増加傾向 約9割を占める

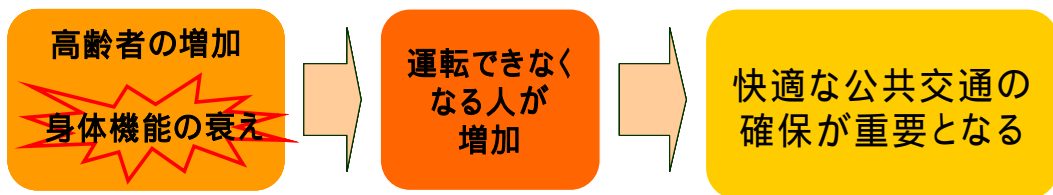
金沢都市圏とは金沢市、旧松任市、旧鶴来町、野々市町、津幡町、内灘町をいう

1. 少子・高齢社会での移動手段の確保

下図に示すとおり、本市の65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有者数は、平成27年には平成17年の2.4倍の約7万2千人になると推計されるが、一方で年齢別の第一当事者（加害者）としての人身・死亡事故件数を見ると、65歳以上で急激に死亡事故率が高まっている。このようなことを踏まえると、高齢者の中には、運転できなくなる人や、安全上の観点からするとむしろ車の運転を避けていただく方が望ましい人も増加するものと考えている。こうした状況になった場合、これら運転しなくなった高齢者にとっては、公共交通が日常の買い物や通院のための唯一の移動手段となり、なくなれば外出機会さえ奪われかねないことから、公共交通を維持・確保していく必要がある。また、運転免許を取得できない学生等にとっても、公共交通は貴重な移動手段である。これら高齢者・学生にとっても、便利で使いやすい公共交通のサービス水準を確保していくためには、高齢者や学生だけではなく、車を運転できる人も含めて社会全体でこれを支えあっていく必要がある。

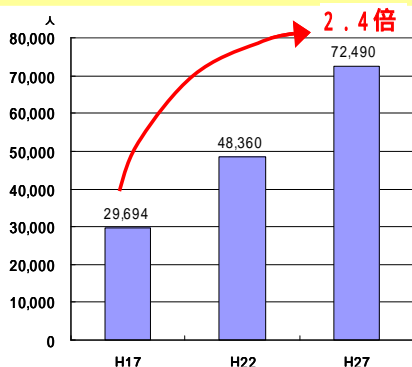
高齢者の増加にともない公共交通の確保が重要となる

高齢者の増加にともなう公共交通の重要性



高齢者（65歳以上）の自動車運転免許保有者数将来推計（金沢市）

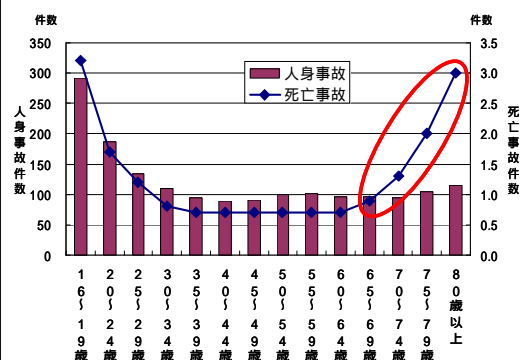
高齢者（65歳以上）の保有者はH27には2.4倍に増加



資料：金沢市基本構想第二次基本計画人口フレームから免許保有率の推移予測をもとに作成

年齢別免許保有者1万人当たり人身・死亡事故件数（第一当事者）平成14年度全国平均

高齢者（65歳以上）では死亡事故率が急激に増加



出典：（社）日本自動車工業会HP

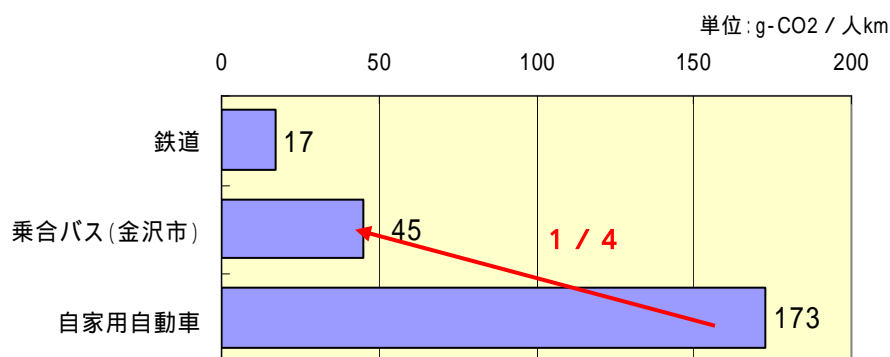
2. 環境問題への対応の必要性

地球温暖化の原因となる二酸化炭素排出量は、本市においては輸送部門からのものが最も多く、また、全国的に見てもマイカーや営業用貨物車からの排出量が増加傾向にあり問題となっている。下図に示すとおり、二酸化炭素の排出量は、マイカーに比べ、バスは約4分の1、鉄道では約10分の1となっており、地球温暖化防止といった環境対策を推進する観点からも、公共交通の利用促進は重要である。

CO₂の排出量はマイカーに対し、バスは約1/4、鉄道は約1/10

マイカーと公共交通の環境負荷比較

1人を1km輸送する場合の輸送機関別CO₂排出量比較（2001年度）



出典：国土交通省資料に基づき金沢市で作成

3. 本市の都市構造上の問題への対応（道路容量の拡大には限界がある）

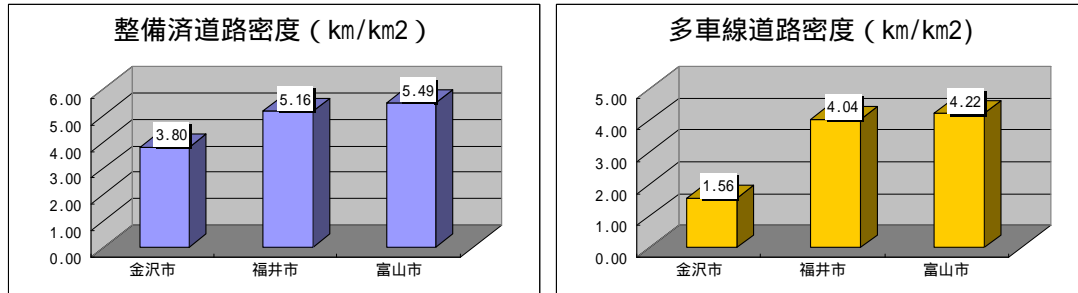
本市は、幸いにして約420年間大きな戦災にあわず、それによって趣のあるまちなかを形成しているが、一方で、そのためにまちなかにおける、道路を始めとする交通基盤の整備には限界があるという特性がある。右図は、都心部の都市計画道路の整備状況について、本市と北陸の他都市（福井市、富山市）を比較したものであるが、本市の整備済み道路密度は他都市に比べ約7割、多車線道路となると約4割程度しかない。このような状況を踏まえると、限られたまちなかの道路容量を有効に活用するためには、まずは輸送効率の高い公共交通にそれをあてがうべきではないかと考える。

非戦災都市である金沢では都心部の道路容量拡大には限界がある

都心部における道路状況の比較

- ・金沢の整備済道路密度は北陸の他都市に比べ約7割
- ・うち多車線道路では密度が他都市の約4割（金沢はほとんどが2車線（片側1車線））

金沢市と他都市との道路整備状況比較
（都市計画道路で算出）



多車線道路は幅員 20m以上の道路

出典：金沢都市圏新しい交通システム導入計画調査報告書（H10.3）

4. まちなかの賑わい創出

国内の事例では、まちなかまで公共交通機関で来た人の方が、マイカーで来た人よりも、滞在時間が長いという結果が出ている。これは、公共交通で訪れれば何時間まちなかにいても料金は同じということが要因と考えられる。まちなかでの滞在時間が長いということは、それだけまちの活気や売上げの向上に資するものであると考えられる。

また、海外の事例（ストラスブル、フライブルグ等）では、まちなかで歩行者・公共交通を優先することによって、買い物目的の来訪者の増加、売上げの増加、商店の空室率の低下などが生じている。

本市について言えば、幸いにして「歴史と文化に責任をもつまち」として、また、北陸有数の商業都市として、人を引き付ける魅力を有する一方で、「3」でも述べたようにまちなかでの道路容量の拡大には限界があり、いくらその拡大を図っても、自動車利用の利便性からいえばロードサイドの郊外店と競い合うことは難しい。

このような本市の特性を踏まえ、まちなかについては、歩行者・公共交通を優先した方が、まちなかの賑わい創出につながるものと考えている。

5. 北陸新幹線利用者の移動手段の確保

北陸新幹線の金沢開業を踏まえると、歩行環境の確保等により本市のまちの魅力を一層高める必要があるとともに、北陸新幹線を利用して本市を訪れる人はマイカーを利用できない状況にあることから、これらの来街者の移動手段として公共交通の利便性を高める必要がある。

