

はじめに

地方都市における公共交通（鉄道、乗合バス、タクシーなど）は危機的な状況にある。これは本市も例外ではない。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。

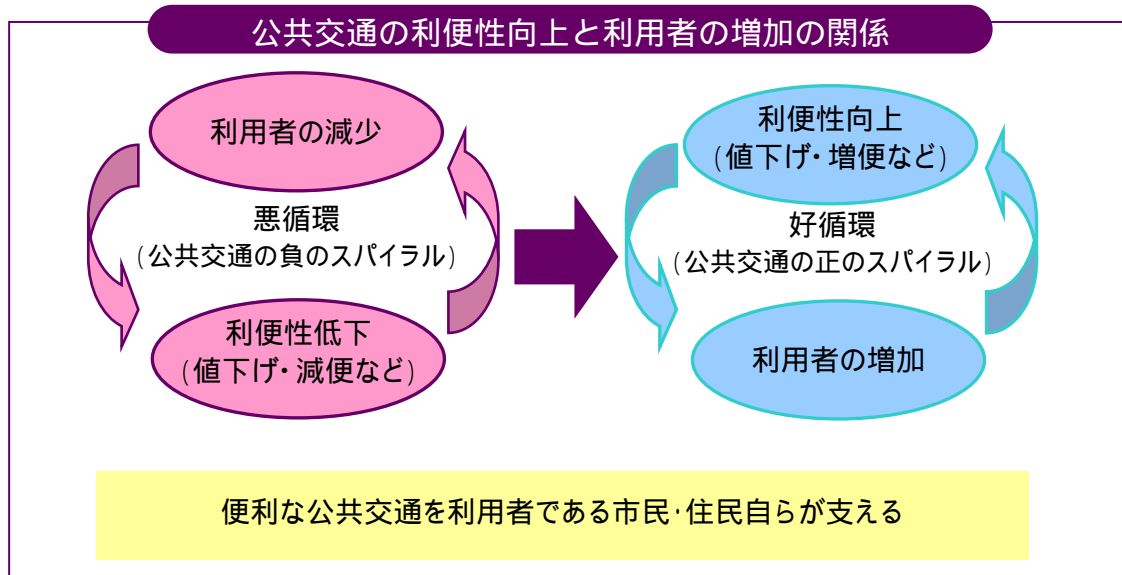
この要因としてはいろいろ考えられるが、まずは行政の問題がある。各種交通施策や実験を実施してきたが真に市民のニーズを反映した取り組みを実施できていたか、公共交通の利便性向上を最終的には事業主体である民間の交通事業者任せにしてこなかったかなど、反省すべきところは多い。

次に、交通事業者にも問題はあった。一般の民間企業が販路拡大等のために消費者ニーズを懸命に把握しようとしているのに対し、交通事業の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十分行ってきたかという点で、そのような努力を行えば、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、公共交通の利便性を要求する一方で、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、これまで、「公共交通の利用者の減少が、交通事業者による値上げや減便等を招き、それがさらなる利用者の減少を生じさせる」という、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。このような状況が続けば、市民全員が自家用車でしか移動できないような生活ともなりかねない。

この新金沢交通戦略は、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。



なお、この戦略については、以下の点に留意する必要がある。

市民のモビリティ（移動利便性）を高めるために本市として実施することが望ましいと考える施策を取りまとめたもので、施策の中には実施主体が市でないものも含まれている。本市としては各施策の実現に向けて最大限の努力をするが、是非、関係者や市民の皆様にも理解と協力をお願いしたい。

公共交通の維持・利便性向上に向けて、行政や交通事業者も努力をするのは当然であるが、公共交通は究極的には利用することでしか支えられず、その意味で公共交通を最終的に支えることができるのは利用者である市民のみである。このことを十分ご理解いただき、利便性確保のためにも市民の積極的な利用をお願いしたい。

山側環状の完成など交通基盤（ハード）の整備は一定の進捗が見られる一方で、財政事情によりハードへの更なる大幅な投資が見込めない状況にあることを踏まえ、本市としては必要なハード整備は引き続き進めつつも、この戦略では、都市の規模・都市の個性に相応しいきめ細やかなソフト施策を、その中核に位置づけている。適切なソフト施策により交通基盤を有効に機能させることができれば、投資効率が上がり、財政面でも極めて有効であると考えている。

新金沢交通戦略の位置づけ

本市では、平成 13 年に、平成 22 年（2010 年）を目標年次とする新金沢市総合交通計画を策定している。その基本理念や目標を実現するためには、道路、鉄道等の交通基盤（ハード）を有効に活用するための方策（ソフト施策）を中心に、より具体的な行動計画の策定が必要であると考え、これを「新金沢交通戦略」（以下「戦略」という。）として策定することとした。

この戦略の目標年次は、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、平成 27 年度（2015 年度）とする。

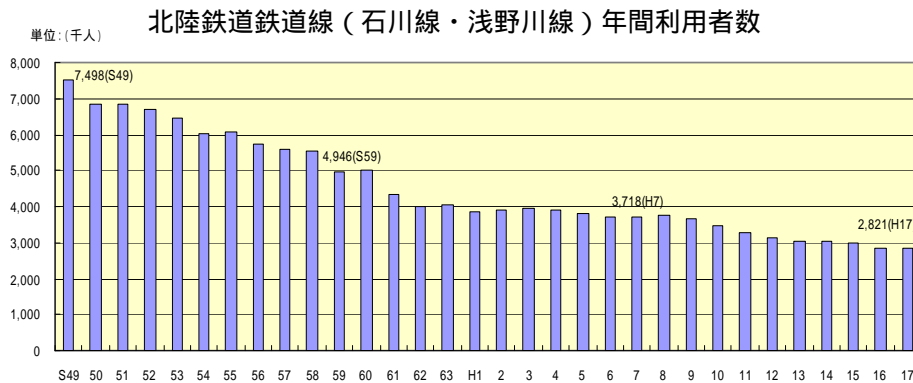
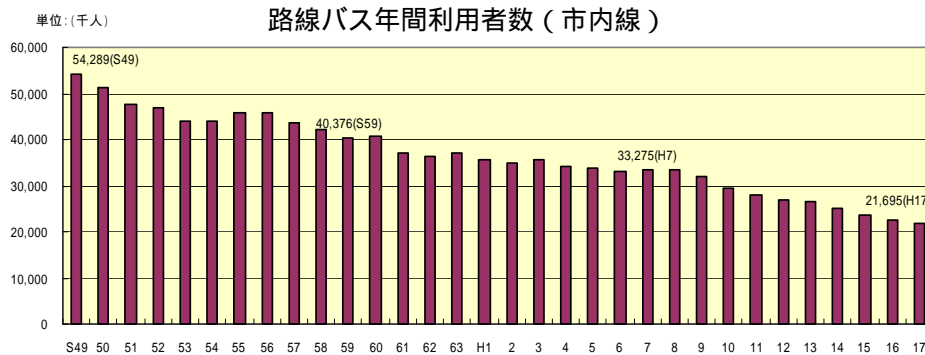
基本的な考え方

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

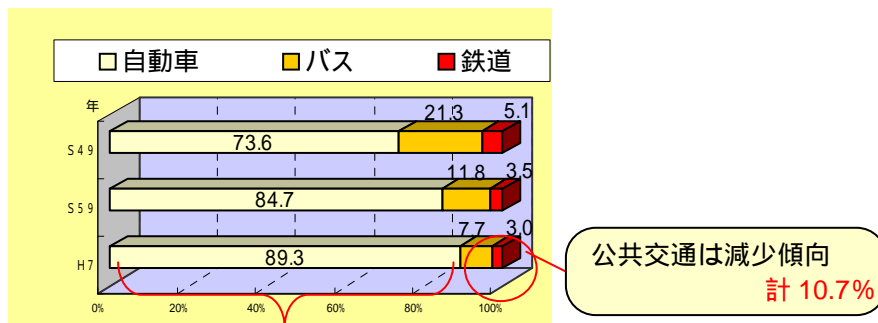
- ・昭和49年と比較して平成17年は、路線バス利用者数は40.0%、鉄道利用者数は37.6%まで減少している。



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)



自動車は増加傾向 約9割を占める

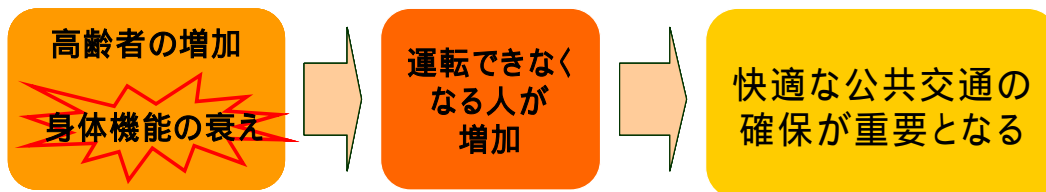
金沢都市圏とは金沢市、旧松任市、旧鶴来町、野々市町、津幡町、内灘町をいう

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、10年後の平成27年には現在の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。

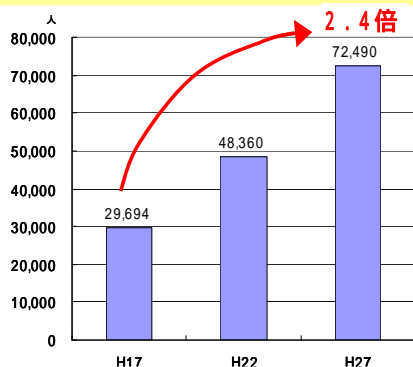
高齢者の増加にともない公共交通の確保が重要となる

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）

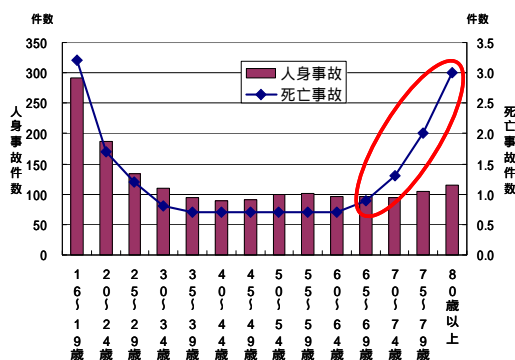
高齢者（65歳以上）の保有者はH27には2.4倍に増加



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

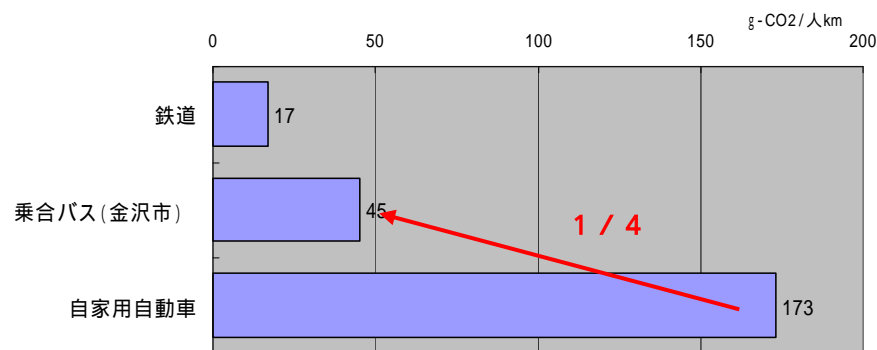
2. 環境問題への対応の必要性

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

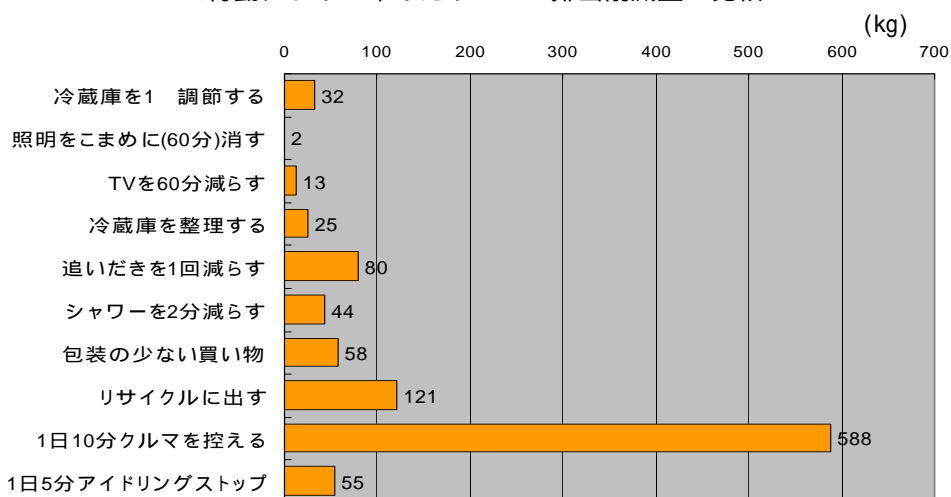
マイカーと公共交通の環境負荷比較

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

エコ行動により1年あたりのCO2排出削減量の比較



出典：東京工業大学大学院理工学研究科 藤井聡教授の資料より

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）

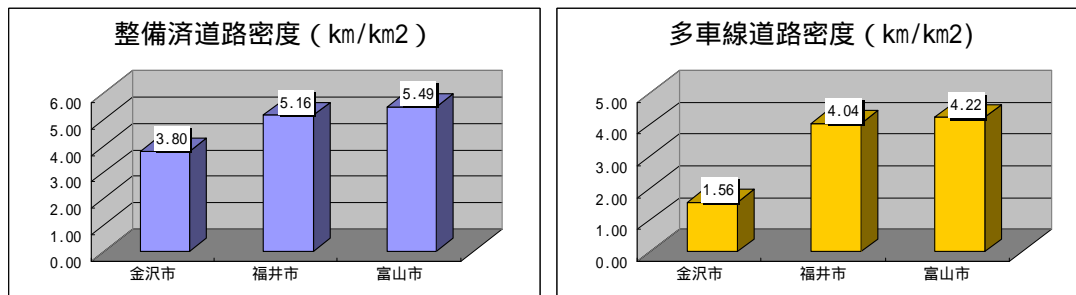
本市は、幸いにして約420年間大きな戦災にあわず、それによって趣のあるまちなかを形成しているが、一方で、そのためにまちなかにおける、道路を始めとする交通基盤の整備には限界があるという特性がある。下図は、都心部の都市計画道路の整備状況について、本市と北陸の他都市（福井市、富山市）を比較したものであるが、本市の整備済み道路密度は他都市に比べ約7割、多車線道路となると約4割程度しかない。このような状況を踏まえると、限られたまちなかの道路容量を有効に活用するためには、まずは輸送効率の高い公共交通にそれをあてがうべきではないかと考える。

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

- ・金沢の整備済み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

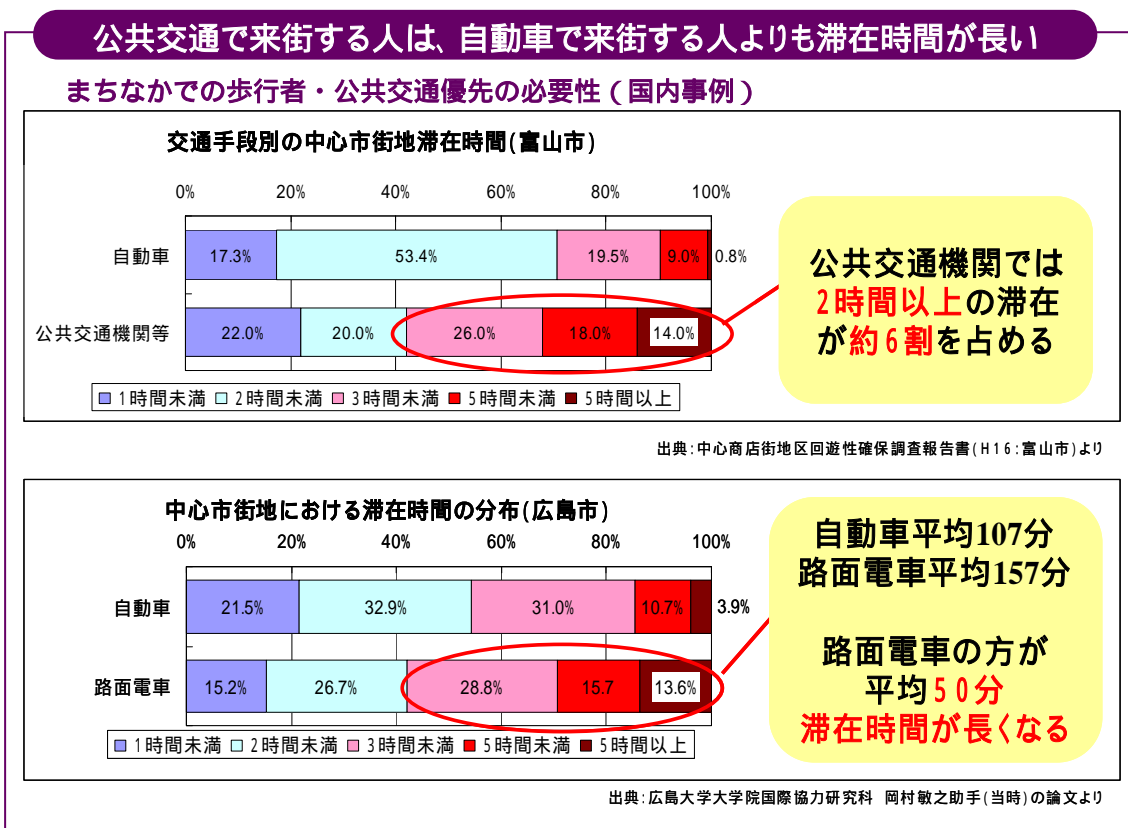
モータリゼーションが進展した現代においては、マイカーの利便性を高めなければ、まちなかであっても衰退してしまうのではないかと意見を聞くことが多い。しかし、次に示すとおり、必ずしもその意見が正しいとは言えない。一つ目は国内の事例であるが、いずれもまちなかまで公共交通機関で来た人の方が、マイカーで来た人よりも、滞在時間が長いことを示している。この結果は、買い物等による1～2時間程度の駐車場割引の時間が過ぎてしまえば、時を過ごせば過ごすほど駐車料金が加算されるマイカーでの来訪にくらべ、公共交通で訪れれば何時間まちなかにいても料金は同じということが要因と考えられ、実感とも合致するものである。

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り上げの向上に資するものであると考えられる。

二つ目は海外の事例で、それをより如実にあらわしている。つまり、まちなかで歩行者・公共交通を優先する都市では、買い物目的の来訪者の増加、売り上げの増加、商店の空室率の低下などが生じている。

もちろん、全ての都市でこのようなまちなかを歩行者・公共交通優先とするまちづくりが成功するとは限らない。現に先進的といわれる欧州でさえ、このような施策を実施できていない都市はいくつもある。歩行者・公共交通優先としたから人が集まるようになったのか、元々まちなかに人を引き付ける魅力があったからマイカーで行けなくなっても人々がまちなかに集まるのかも定かではない。しかし、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ると、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。



歩行者・公共交通を優先する都市では、中心部が活性化している

まちなかでの歩行者・公共交通優先の必要性（海外事例）

フランス(ストラスブール市)

LRT導入にともない、中心部広場を歩行者専用ゾーンにしたところ、歩行者通行量が**20%増加**
 買い物目的の中心部への**移動回数が33%増加**
 （1997年ストラスブール広域共同体調査）



ストラスブール市

ドイツ(フライブルグ市、ハメルン市、ゴティンゲン市)

歩行者道化により、**71～85%の商店で売り上げが増加**
 （1980年代後半、フライブルグ市、ハメルン市、ゴティンゲン市の調査）



フライブルグ市

イギリス(レスター市)

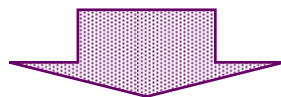
歩行者道化した区間は**商店の空き家率が最も低い**
 （レスター市内29区間、1992年）

自動車交通量	商店空き家率
0台(歩行者道化)	3.1%
200台/時未満	6.4%
200台以上500台/時未満	10.4%
500台/時以上	15.1%

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なか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。

以上のような、公共交通を確保していくことの重要性や、道路整備には限界があるという本市の都市の特性等を踏まえると、山側環状の開通により市内の自動車による交通負荷は大幅に軽減され、中心部でも自動車が通行しやすい状況になりつつあるものの、本市としては、むしろ過度なマイカー利用から脱却することで、自動車に依存したまちから、歩行者と公共交通を優先する、人と人、心と心が通じ合うまちづくりを目指す必要がある。



この「基本的な考え方」を実現するために、交通環境の違いに基づき本市を4つのゾーンに区分(次頁参照)した上で、各ゾーンやゾーン間の連携等の「基本方針」と、その基本方針に基づき概ね10年以内に実施すべき「具体的な施策」を以下に掲げる。

交通体系に関する基本的な考え方

・ 公共交通を利用することの重要性

少子高齢化の進展

環境対策の推進

まちの賑わい創出

・ 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

・ **北陸新幹線の金沢開業**を踏まえ、マイカーを利用しない来街者の移動手段を確保する必要性

・ 以上のような観点から、**歩行者と公共交通を優先**するまちづくりを目指す必要がある。



この「交通体系に関する基本的な考え方」を実現するために、

- ・ 交通環境の違いに基づき本市を**4つのゾーンに区分(別図参照)**
- ・ 各ゾーンやゾーン間の連携等の「**基本方針**」
- ・ 「基本方針」に基づき実施すべき「**具体的な施策**」 を掲げる

基本方針

1. まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）

- ・路線バス、ふらっとバス等により、ゾーン内についてはマイカーがなくても移動可能な、極めて高水準（便数・料金・快適性など）の域内モビリティを確保する。
- ・公共交通の利便性が極めて高いことから、ゾーン外からの来街やゾーン内での移動は、マイカーではなく公共交通の利用を原則とする。
- ・まちなかの賑わいは人々が歩いてこそ実現するという観点から、ゾーン内では歩けるまちづくりを推進する。

2. 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

- ・環状方向へのバス路線を確保することにより、現在の放射方向のみの路線体系から放射環状の路線体系を実現し、多方向へのモビリティを確保する。
- ・環状方向の路線創設に併せて、公共交通重要路線の創設など放射方向の路線の見直し・効率化を図ることにより、ゾーン全体としての域内及び域外のモビリティ（便数、方向など）の向上を図る。これにより、究極的には当ゾーンにおいても、マイカーがなくても移動可能な水準の公共交通の確保を目指す。
- ・当面はマイカーとの共存を図りつつも、比較的公共交通の利便性が高い地域であることを踏まえ、公共交通を可能な限り利用することを基本とする。特に「まちなかゾーン」への移動については公共交通の利用を原則とする。

3. 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）

- ・充実した道路基盤を活用して、ゾーン内での移動は公共交通とマイカーの両方の利用を前提とし、公共交通については公共交通重要路線までのアクセス等を中心に、需要に応じて適切な水準を確保する。

- ・当ゾーンから内側への移動は、公共交通重要路線上に配置するパーク・アンド・ライド（P & R）駐車場等を活用することにより、公共交通を利用することを基本とする。

4．郊外ゾーン（住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン）

- ・ゾーン全体としては、様々な工夫により、「外環状ゾーン」の公共交通重要路線までの移動手段を確保する。
- ・一定の需要があり民間事業者でも路線の採算性がある程度見込まれる地域においては、沿線住民の積極的な利用により、路線の維持を図る。
- ・民間事業者では路線の維持が図れない、又は維持が図れたとしても一日数便程度で極めて不便という地域については、スクールバスやジャンボタクシーなどの活用も視野に、地域住民が主体となって、需要の規模に見合った移動手段の確保を図ることも考えられる。市は地域と一緒にどのような方策が適切かの検討に参画するとともに、支援方策も検討し、その促進を図る。

5．ゾーン間の連携（公共交通重要路線の位置づけ）

- ・沿線人口、道路整備、既存の公共交通の運行・利用等の状況から、以上の4つのゾーン間の連携を図るために重要と考えられる路線を、公共交通重要路線と位置づける。また、必要に応じて、公共交通重要路線以外の路線については見直し、効率化を図る。
- ・公共交通重要路線では、以下のようなサービス水準の確保を目指す。（一方で、市民の積極的な利用も不可欠）
 - 朝の通勤時間帯においては、ほぼ待たずに利用可能（概ね5～10分間隔）
 - 夕方の帰宅時間帯においても、ほぼ待たずに利用可能（概ね10～15分間隔）
 - 昼間の時間帯においては、少ない待ち時間で利用可能（概ね10～20分間隔）
 - その他の時間帯についても、1時間当たり2～3便程度を確保
 - 早朝・深夜の利便性も確保（朝は6時頃から、夜は24時頃まで運行）
 - バス専用レーン、公共交通優先システム（PTPS）の導入、特急バスの運行等により、定時性・速達性を確保

バス利用環境の整備（バス位置情報提供システムによる情報提供を含む）
乗り継ぎ利便の確保（乗り継ぎ時間、乗り継ぎのための移動距離ほか）

- ・バスに比べても環境に優しく、輸送効率も高い鉄道線についても、公共交通重要路線と位置づけ、同様のサービス水準の確保を目指す。

6. 市域全体での取り組み

- ・ゾーンにかかわらず市域全体での取り組みとして、利用料金の低減、タクシーの有効活用等の公共交通利用促進策や、過度にマイカーに依存している状況を公共交通に転換するための意識啓発活動を実施する。

7. 広域・圏域交通の確保

- ・本市の北陸における拠点都市としての役割が一層高まっていることを踏まえ、北陸新幹線の金沢開業やそれを踏まえた圏域交通の確保を図るなど、広域・圏域交通の結節点としての機能の強化を図る。

