

第3次金沢交通戦略（金沢市地域公共交通計画） 【素案】

令和4年12月

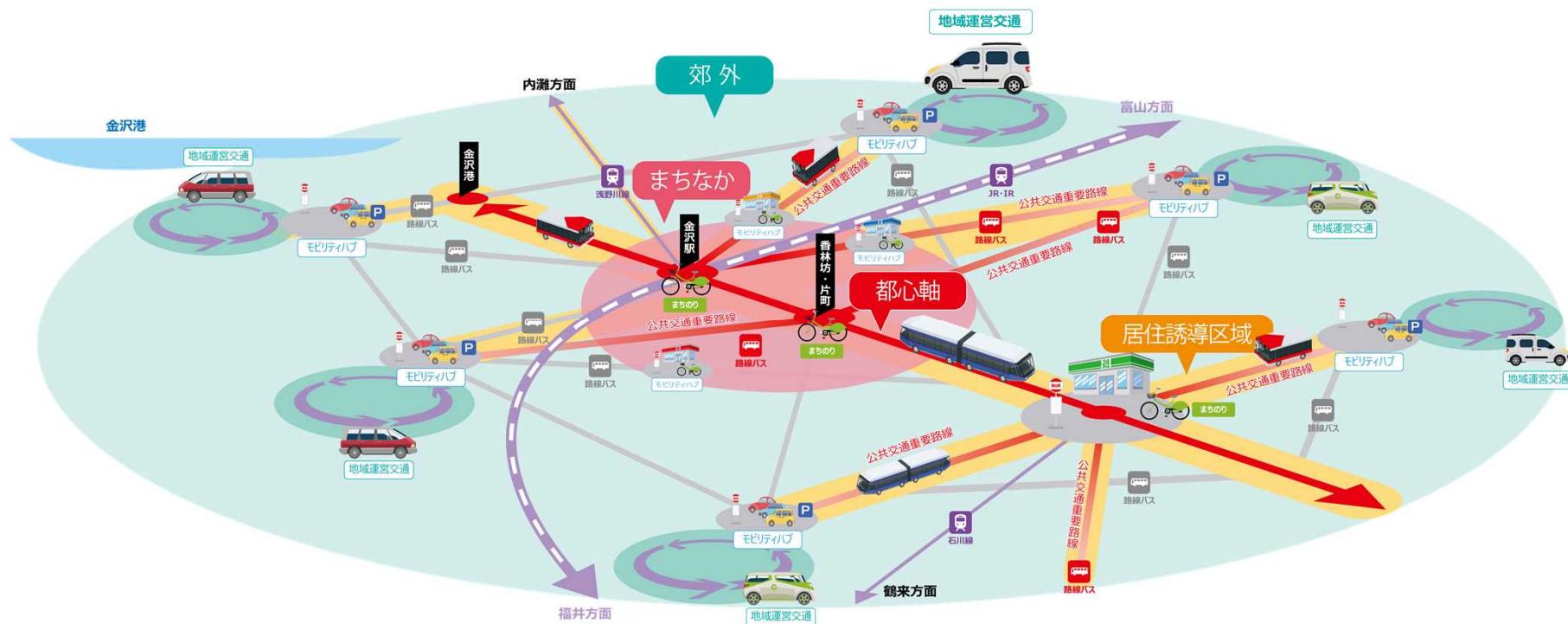
金沢市都市政策局交通政策課

目次

1. 第3次金沢交通戦略策定の目的
2. 第3次金沢交通戦略の基本的な考え方
3. 計画の目標と成果指標
4. 具体的な施策の内容

1. 第3次金沢交通戦略策定の目的

- 人口減少、超高齢社会、運転手不足といった課題に加え、コロナ禍による生活スタイルの変化により、私たちの「移動」のあり方は変化しつつあります。一方、通勤・通学・通院・買い物などの日常的な移動や、旅行・出張も引き続き存在しています。
- また、公共交通は、こうした移動を支える単なる手段としての役割だけでなく、外出機会の創出、運動不足解消による健康増進、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和など、個人にとっても社会にとっても好ましい効果（ウェルビーイング）をもたらす存在としての役割もあります。
- こうした認識のもと、市民や来訪者の移動を支える公共交通などの目指すべき姿を「第3次金沢交通戦略」において定めるものです。

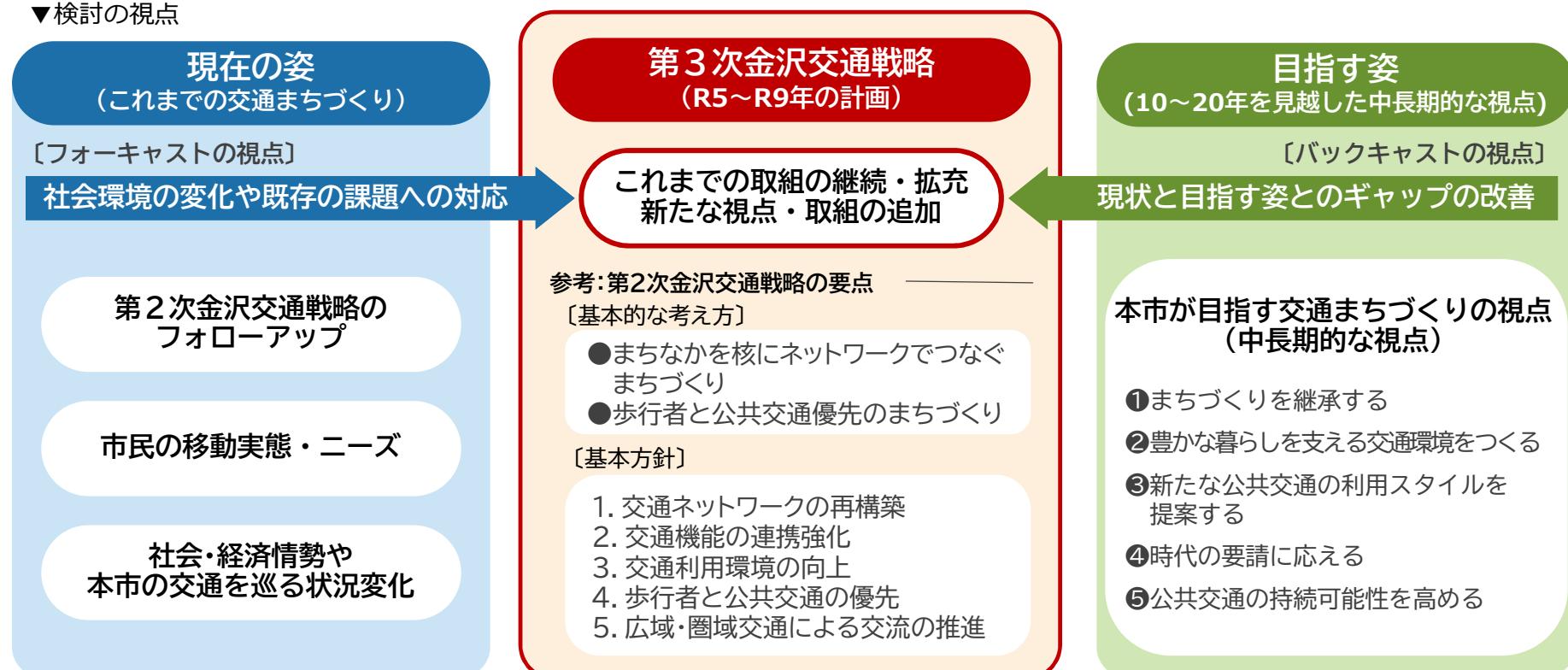


2. 第3次金沢交通戦略の基本的な考え方

1) 第3次金沢交通戦略の検討の視点

- これまでの検討では、第2次金沢交通戦略のフォローアップや市民の移動実態・ニーズ等を踏まえた「現在の姿」を整理するとともに、本市が目指すまちづくりやこれからの交通まちづくりに求められる視点を踏まえた「目指す姿」を整理。
- 第3次金沢交通戦略の基本的な考え方・基本方針等は、「現在の姿」で抱える課題等の改善や「目指す姿」と「現在の姿」のギャップを埋めるための新たな視点・取組を踏まえ検討。

▼検討の視点



1) 本市が目指す交通まちづくりの視点（中長期的な視点）

目指す姿：10～20年を見越した中長期的な視点

視点1 まちづくりを継承する

歴史都市、歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

視点2 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる

健康な暮らし、通勤・通学・買い物・通院などにおいて過度に自家用車に依存しない社会

視点3 新たな公共交通の利用スタイルを提案する

MaaS、公共交通のサブスク的利用、シェアモビリティ、自動運転

視点4 時代の要請に応える

環境負荷の軽減、ユニバーサルデザインの推進、社会参加の機会確保

視点5 公共交通の持続可能性を高める

将来世代も安心して暮らせる社会の実現、公共交通の利用回復

〔参考〕これまでの交通まちづくりの課題

現状の姿：これまでの交通まちづくり（第2次金沢交通戦略）の課題

■第2次金沢交通戦略のフォローアップ

〔基本的な考え方〕

- ・歩行者と公共交通優先のまちづくり
- ・まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり

〔フォローアップ〕

【基本方針①】交通ネットワークの再構築

→短期的な利用回復策を行った上で、公共交通重要路線を中心としたサービスレベルの向上など、公共交通ネットワークの強化及び再構築が必要

【基本方針②】交通機能の連携強化

→各方面における交通結節点の整備や乗継抵抗（料金・時間・環境等）の軽減など、円滑な交通結節機能の強化に向けた取組が必要

【基本方針③】交通利用環境の向上

→新しい生活様式に対応した誰もがわかりやすく利用しやすい交通環境に改善し、自家用車からの転換を促す取組が必要

【基本方針④】歩行者と公共交通の優先

→まちなかの魅力向上と合わせた、歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境を作り、外出を促す取組が必要

【基本方針⑤】広域・圏域交通による交流の推進

→ウィズコロナ・アフターコロナ時代の都市圏内や県内外の移動・交流を支える公共交通の充実が必要

■市民の移動実態やニーズ

- ・まちなかの移動を含め、市民の移動は大半が自動車
- ・コロナ禍で移動が激減し、公共交通利用も減少
- ・将来的に過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまちの必要性は半数以上が認識
- ・公共交通の利用促進には「増便」「わかりやすいダイヤ設定」「運賃の値下げ」が必要との意見が多い

→過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまちの実現に向け、市民ニーズに対応した取組が必要

■社会・経済情勢や本市の交通を巡る状況変化

- ・コロナ禍における輸送需要の激減や燃料価格高騰への対応
- ・輸送資源を総動員した公共交通サービスの維持・提供
- ・公共交通の運転手不足への対応
- ・新たな技術を活用した公共交通利用促進の取組の推進（MaaS、AI、パーソナルモビリティなど）
- ・新しい交通システムの段階的な整備

→社会・経済情勢の変化に対し、公共交通の持続性を高めるため、新たな技術を活用した利用促進が必要

2) 基本的な考え方・基本方針

【これまでの】交通まちづくり

(第2次金沢交通戦略)の課題】

- 第2次金沢交通戦略の評価と課題への対応
- 市民の移動実態とニーズの反映
- 国・県が目指す方向性や本市の交通をめぐる状況変化への対応

社会環境の変化や
既存の課題への対応

【これから】本市が目指す交通まちづくりの視点

(中長期的な視点)】

- まちづくりを継承する
- 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる
- 新たな公共交通の利用スタイルを提案する
- 時代の要請に応える
- 公共交通の持続可能性を高める

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

第3次金沢交通戦略

[基本的な考え方]

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

拡充

新規

[基本方針]

実現に向けた施策展開

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ~地域の実情に応じた公共交通の充実~
2. 交通機能の連携強化 ~便利で円滑な交通の実現~
3. 交通利用環境の向上 ~快適で安全な利用環境づくり~
4. 人が中心となるまちなかの形成 ~歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり~
5. 交通行動の転換 ~公共交通の利用促進と普及啓発~

[重点的な取組] 地域に応じた移動手段を充実し、ハード・ソフト両面から連携を強化する

新しい交通システム
(第1段階)の整備
※バスのサービス水準向上

P18

郊外の移動手段の
確保

P19

公共シェアサイクル
「まちのり」の充実

P20

金沢MaaS
の推進

P22

モビリティハブの
整備

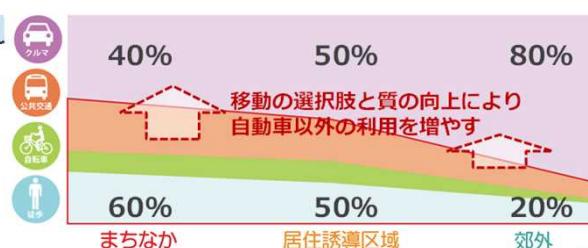
P23

3) 目指す公共交通ネットワーク

■公共交通ネットワークの考え方

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
- 地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自動車に頼らず移動できる環境の確保

▼各エリアにおける交通モードの利用イメージ



まちなか

- 自動車の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人を中心の空間を形成
- 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

居住誘導区域

- まちなかと郊外を結ぶ公共交通重要路線について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
- 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自動車からの転換を目指す

郊 外

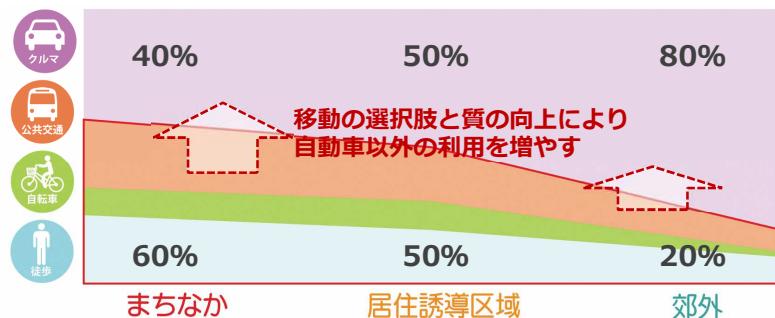
- 自動車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通（地域運営交通）の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自動車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

3) 目指す公共交通ネットワーク

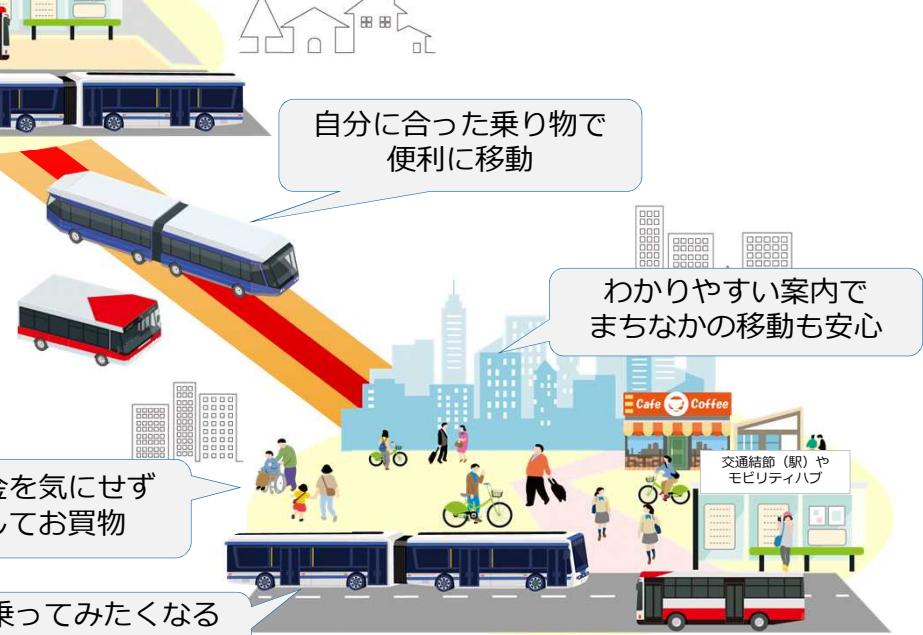
郊外



▼各エリアにおける交通モードの利用イメージ



居住誘導区域



まちなか

• MaaS

マース

公共交通機関をシームレスに結びつけ、効率よく、便利に。



公共交通やお得で便利な情報が一括して分かる

3. 計画の目標と成果指標

1) 公共交通が果たす役割

- 公共交通は、日常生活の移動手段としての役割だけでなく、公共交通利用による交通渋滞の緩和や環境負荷の低減、運動不足解消による健康増進、交通事故の減少、移動手段のない方の外出機会の創出など、多面的な効果（クロスセクター効果）がある。
- 公共交通の利用促進を進めることで持続的な運行が可能となり、その結果、多様な分野の取組が促進され、持続可能なまちづくりに寄与すると考えられる。

▼公共交通政策と関連する行政分野（＝公共交通の多面的な効果(クロスセクター効果)）



2) 成果指標の設定

- 計画の達成状況を評価するため、進捗管理としての観測指標（アウトプット）と、これらの取り組みによる成果指標（アウトカム）を次の通り設定する。

基本方針

1 持続可能な交通 ネットワークの形成

～地域の実情に応じた
公共交通の充実～

2 交通機能の連携強化

～便利で円滑な交通の実現～

3 交通利用環境の向上

～快適で安全な利用環境づくり～

4 人が中心となる まちなかの形成

～歴史と文化が薫る
歩きたくなる空間づくり～

5 交通行動の転換

～公共交通の利用促進
と普及啓発～

施策の達成状況を評価

観測指標(アウトプット)

- 公共交通の平均所要時間
(16分 → 短縮を目指す)
- 公共交通のカバー率
(84% → 維持・拡充を目指す)
- 公共交通重要路線1時間あたり便数
(1時間に1本以上 → 維持・増加を目指す)
- 運転手確保の支援事業実施数
(4件/年 → 維持・増加を目指す)
- モビリティハブの整備数
(0箇所 → 増加を目指す)
- パーク＆ライド利用者数・設置台数
(613人、1,296台 → 増加を目指す)
- 金沢MaaS取組件数
(5件/年 → 維持・増加を目指す)
- 歩けるまちづくり協定地区数
(6地区 → 維持・増加を目指す)
- 交通事故死者数・重症者数
(死者7人 → 7人以下
重傷者95人 → 90人以下を目指す)
- 自転車走行指導帯の整備延長
(40.4km(R4.3) → 60km以上(R11))
- モビリティマネジメント事業の実施件数
(1件/年 → 維持・増加を目指す)
- 環境配慮車両(連節バス・EV等)の導入台数
(0台 → 増加を目指す)

施策の効果を評価

成果指標(アウトカム)

※目標値は検討中

■公共交通の利用者数

(口口ナ禍前の利用者数まで回復を目指す)

■市内の公共交通分担率

(市全体の自動車以外の分担率の上昇を目指す)

■住まいの地区の移動満足度

(アンケート調査に基づく移動満足度の上昇を目指す)

■まちなかの公共交通分担率

(まちなかの自動車以外の分担率の上昇を目指す)

■まちなかの歩行者交通量

(休日の主要断面における交通量の増加を目指す)

■居住誘導区域の人口密度

(公共交通の利用環境や居住環境をさらに高め、
人口減少下においても現状維持を目指す)

■公共交通の収支率

(利用を促進し収支率を高め、持続的な運行を目指す)

■公共交通の公的資金投入額

(必要な行財政負担を確保する)

■バス・鉄道運転手の採用者数

(採用者数の増加を目指す)

※赤字:新規、黒字:継続

下線:国ガイドラインで位置づける「標準指標」

4. 具体的な施策の内容

施策体系

- 本市が目指す交通ネットワークの実現に向け、「新しい交通システム」「次世代型交通サービス」「石川中央都市圏の交通連携強化」などの検討状況を勘案し、施策の見直し及び新たな施策を次の通り設定する。

基本方針	施 策	
1 持続可能な交通 ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた 公共交通の充実～	(1)公共交通重要路線の利便性向上 (2)鉄道線の利用促進・利便性向上 (3)新しい交通システム （第1段階）の整備 (4)郊外の移動手段の確保	(5)公共シェアサイクル「まちのり」の充実 (6)観光やスポーツ等の イベントに対応した交通の充実 (7)公共交通の担い手の確保 (8)石川中央都市圏等の 公共交通ネットワークの充実
2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～	(1)金沢MaaSの推進 (2)わかりやすい交通案内の充実	(3)官民連携による交通結節点の 整備・充実 (4)ユニバーサルデザインの推進
3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～	(1)走行環境の充実 (2)渋滞緩和策の実施 (3)高齢者や障害のある方への移動支援	(4)タクシーの利用環境向上 (5)荷捌きの円滑化
4 人が中心となる まちなかの形成 ～歴史と文化が薫る 歩きたくなる空間づくり～	(1)歩けるまちづくりの推進 (2)自転車利用環境の向上 (3)金沢ふらっとバスの利便性向上	(4)自動車の流入抑制 (5)駐車場の適正な配置
5 交通行動の転換 ～公共交通等の利用促進 と普及啓発～	(1)モビリティマネジメントの推進	(2)公共交通の利用促進と 情報発信・周知の充実

1 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～ (1/6)

(1) 公共交通重要路線の利便性向上

- 公共交通重要路線のさらなる利便性向上と定時性の確保に向けた取り組みを総合的に展開
- 将来的には、公共交通重要路線沿線にゆるやかに居住や都市機能を誘導し、さらなる公共交通の利用促進を図る

A. 公共交通重要路線の定時性の確保 新規・拡充

〔主な取組内容〕

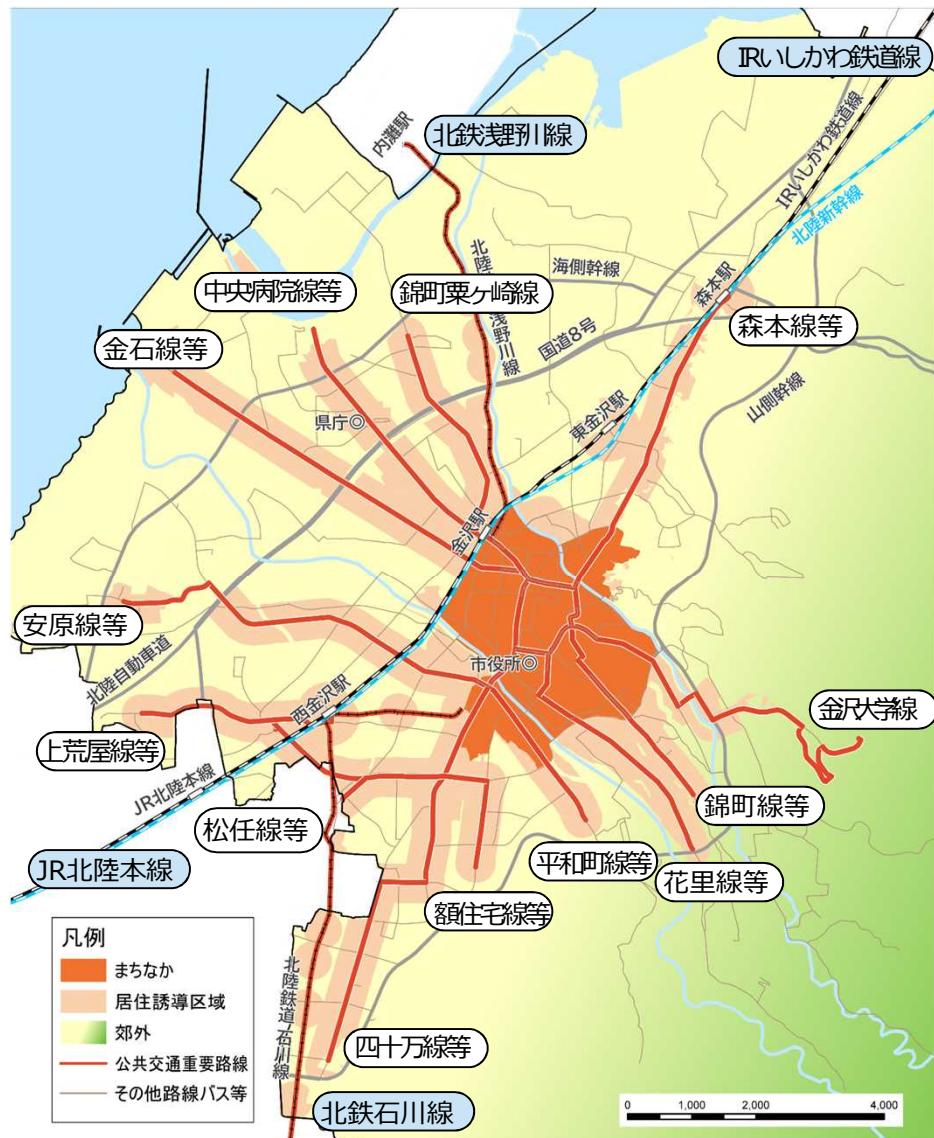
- 都心軸におけるバス専用レーンの強化に向けた交通実験の検討、都心軸以外では交通状況に応じた見直しを検討
- 主要道路におけるピンポイント渋滞対策（交差点改良等）
- パーク・アンド・ライドのさらなる推進

B. 乗継環境の整備・充実 新規・拡充

〔主な取組内容〕

- モビリティハブの整備【P39参照】
- 利用者の多いバス停等におけるバス待ち環境の向上（スマートバス停の整備、シェルター・ベンチの整備等）

■第3次金沢交通戦略における公共交通重要路線（案）



1 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～ (2/6)

(2)鉄道線の利用促進・利便性向上

①北陸鉄道線の持続可能性の確保

- 大量輸送機関としての存続や、特に輸送人員の減少している石川線のバス転換やBRT化も含めた選択肢の検討
- 他の交通機関との連携強化による利便性向上や利用促進



A. 大量輸送機関としての機能維持

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 上下分離を含めた鉄道線の存続のほか、輸送人員の減少している石川線におけるバス転換やBRT化などの選択肢も含めた検討
※整備にあたっては国の補助事業（鉄道事業再構築事業、道路運送高度化事業等）の活用を想定

B. 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備

〔主な取組内容〕

- 安全・安定運行のため引き続き設備投資を支援

C. 他の交通モードとの連携強化による利用促進

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- JR線やIR線、バス等との接続を強化し利便性を高める取組の検討
- 路線バス・鉄道間の乗継割引の拡充
- 交通モードを横断した1日フリー乗車券等の発行
- パーク・アンド・ライド駐車場やサイクル・アンド・ライド駐輪場、シェアサイクルポートの整備推進
- 新たなサービス動向も踏まえキャッシュレス化を検討

②JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進

- 広域的な基幹交通として、経営の効率化と利用者増加に向けた取組を展開
- 他の交通機関との連携強化による利便性向上や利用促進を実施



A. 利用者の運賃負担の軽減や企画乗車券の発行などによるサービス向上

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 乗継割引制度による運賃負担の軽減
- 利用者ニーズに即した企画乗車券（1日フリー切符や記念切符、北陸鉄道線等と連携した乗車券等）の販売を検討

B. パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 沿線市町と連携した情報発信や企業等に対するエコ通勤への転換の働きかけ
- 金沢Maasと連携し、パーク・アンド・ライドと公共交通の1日フリー乗車券等の発行



1 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～ (3/6)

(3)新しい交通システム(第1段階)の整備

- ・第1段階として、バスのサービス水準の向上に向け、交通事業者や関係機関などと連携し、わかりやすく乗ってみたい連節バスの導入やバス専用レーンの強化、沿道施設と連携したバス待ち環境の充実などの取組を推進
- ・これらの取組やその結果を広く発信することで、公共交通の利用促進や、市民一人ひとりの公共交通に対する意識の醸成を図り、新しい交通システムの導入に向けた機運を高め、市民が必要とする交通システムの具体化を図る

A. 新しい交通システム（第1段階）の導入に向けた整備計画の作成

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・第1段階（バスのサービス水準の向上）の具体化に向けたアクションプランとしての整備計画を作成
- ・第2段階（LRT・BRTの導入）を見据えた継続的な検討
- ・バスのサービス水準向上の内容を具体化するとともに、市民等にわかりやすい愛称の付与を検討

B. わかりやすく乗ってみたくなる移動手段の導入

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・まちの新たなシンボルとなる輸送力が高く、環境負荷の小さな連節バスの導入に向けた検討
- ・乗降の円滑化に向けた運賃収受の条件を検討

C. 導入空間確保に向けたバス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・バス専用レーンの強化などに向け協議（バス専用レーンの時間帯見直し、明示化、PTPSの強化）
- ・都心軸や周辺におけるタクシー乗降場や荷捌きスペースの確保に向けた段階的な条件整備について検討

D. 沿道施設と連携したバス待ち環境の向上

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・沿道施設の土地利用と連携した利用環境整備を検討
- ・バスベイの効果的配置やバリアレス縁石等の導入検討
- ・モビリティハブの整備を推進【再掲】

E. キャッシュレス化の推進

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・全国共通交通系ICカードやクレジットカード決済、二段階コード決済などのキャッシュレス化の検討
- ・サブスクリプションの導入の検討

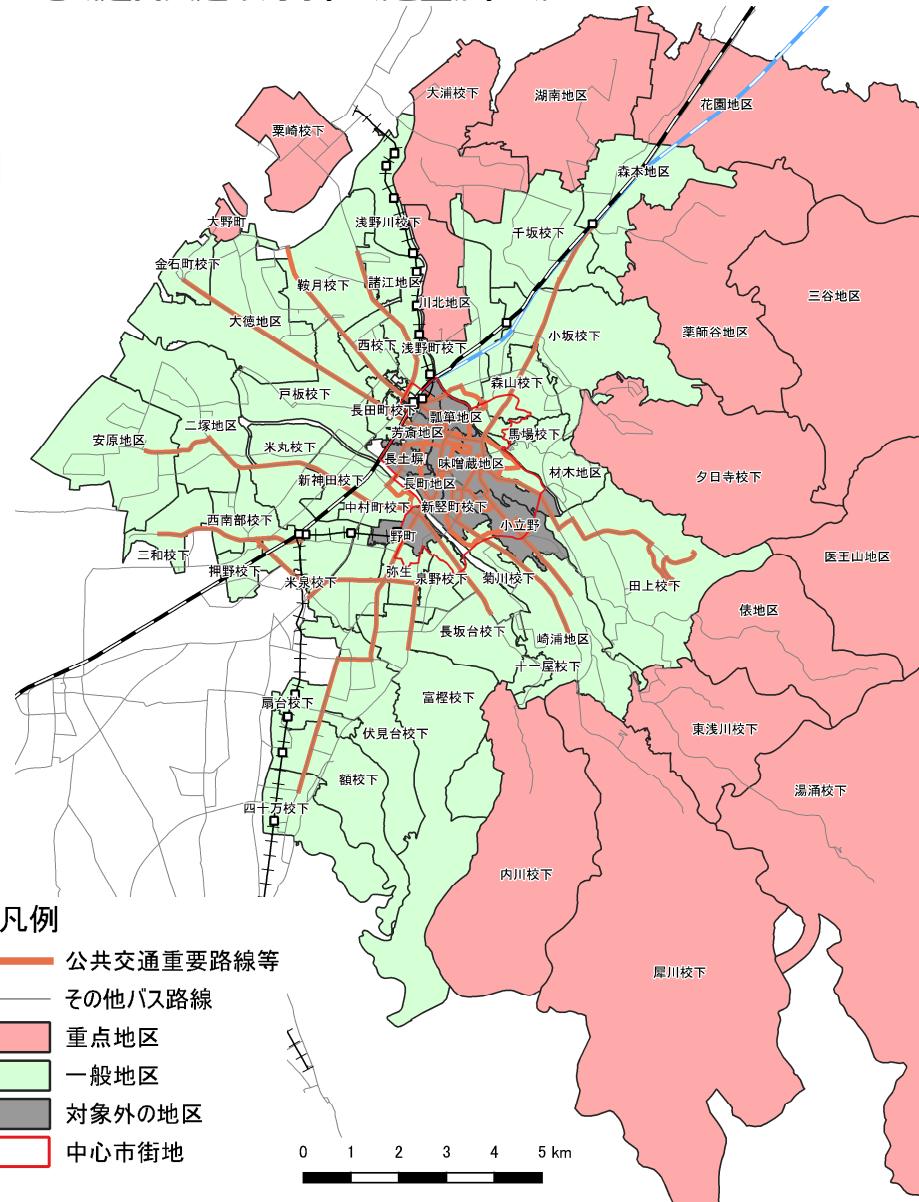
1 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～ (4/6)

(4)郊外の移動手段の確保

- 鉄道やバスでの移動が不便な地域において、地域が主体となった地域運営交通の導入を積極的に支援し、移動しやすい公共交通ネットワークの充実を図る
- 既存の路線バスや福祉輸送などの輸送資源を総動員して、郊外の移動手段を確保



■ 地域運営交通の対象区域と重点区域



A. 地域住民による移動手段の充実

新規・拡充

[主な取組内容]

- 地域運営交通の導入地区拡大に向け、計画策定から運行実験、本格運行まで、技術面・財政面を含め一体的に支援
- 特に公共交通が不便な地域※を重点区域と位置付け導入を支援するとともに、地域運営交通を導入している地区的住民負担の軽減に向けた制度の見直しを検討
※区域内に公共交通重要路線が存在しない連合町会
- 導入地区においては、地元負担の軽減に配慮しながら、地域住民が主体となり、利便性向上や利用促進等の取組を支援

B. 郊外のバスネットワークの確保

[主な取組内容]

- 山間部などの郊外における住民の生活に必要不可欠なバス路線に対する支援を継続

C. 福祉輸送等の確保

[主な取組内容]

- 金沢メルシーキャブの運行継続や周知による利用促進

1 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～ (5/6)

(5) 公共シェアサイクル「まちのり」の充実

- 鉄道やバスなどの公共交通との連携強化により、小回りの利く利便性の高い公共交通として次期「まちのり」のあり方を検討
- 県や民間事業者との連携による利用環境の向上や、地域・イベントと連携した利用促進を展開



A. バス・鉄道と連携した相互利用の促進

〔主な取組内容〕

- デジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携やポート増設の検討
- まちづくりと連携したイベントの実施、臨時ポートの設置、サイクリングツアーや開催などによる利用促進

新規・拡充



B. 第3期運行に向けた条件等の検討

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 第2期の運行結果を分析・評価し、令和7年度からの第3期運行に向けた課題と対策を整理・検討した上で方針・条件等を検討
- 石川中央都市圏の市町などとの広域連携や金沢MaaSとの連携
- 需要に応じたエリア拡充やサイクルポートの増設などを検討

(6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実

- ウィズコロナ・アフターコロナを見据え、金沢駅や金沢港を拠点とする二次交通の継続的な見直しや郊外の観光地を巡る乗ってみたくなる新たな公共交通の導入を検討
- スポーツや音楽、コンベンションなどの大規模なイベントへの公共交通の利用を促進



A. 金沢駅・金沢港からの二次交通の充実

〔主な取組内容〕

- 金沢駅・金沢港とまちなかなどをつなぐ二次交通の充実
- 金石・大野エリアをはじめ、郊外の観光地等を巡る乗ってみたくなる新たな公共交通の導入を検討



B. スポーツ等の大規模イベントと連携した公共交通の運行

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 郊外で開催される大規模イベントへの公共交通でのアクセス環境の確保
- デジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携の可能性などを検討

1 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～ (6/6)

(7)公共交通の担い手の確保

- 鉄道・バス・タクシーの担い手不足に対応するため、採用活動への支援やイベント等を通じた運転手の魅力のPR
- 運転手1人当たりの輸送力向上に向け、輸送力の高い連節バスや新たな技術の活用を検討



A. 生産性向上に向けた新たなモビリティの導入 検討やネットワークの効率化

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- AIオンデマンド交通や輸送力の高い「連節バス」の導入
- 自動運転などの新たな技術の活用を検討

B. 交通事業者の採用活動などへの支援

〔主な取組内容〕

- 職場見学会、運転体験会等の広報や採用活動への支援
- 免許取得、運転基礎教育、乗務教育等の支援を検討

C. 公共交通や運転手のイメージアップへの支援

〔主な取組内容〕

- 世代に応じたイベント・講座等により情報を発信するとともに、公共交通の意義や運転手の魅力等をPR

(8)石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実

- 広域的な公共交通網の構築のため、石川中央都市圏の各種取組と連携
- 路線バスルート・ダイヤの見直しや、金沢MaaSの広域展開を推進

▼石川中央都市圏における公共交通ネットワークの将来像



A. 都市圏内の公共交通ネットワークの充実

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 金沢MaaSの取り組みと連携し、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の広域展開を推進
- 路線バスのルートやダイヤの見直しによる利便性向上

B. 広域的な交通ネットワークの充実

〔主な取組内容〕

- 北陸新幹線全線整備に向け、関係機関への働きかけなどを強力に展開
- 金沢から能登・加賀方面（小松空港）等の広域的な都市間交通手段の充実

2 交通機能の連携強化～便利で円滑な交通の実現～ (1/4)

(1) 金沢MaaSの推進

- 自動車に過度に依存しない市民生活の実現に向け、金沢MaaSコンソーシアムの活動を推進
- キャッシュレス化や定額制運賃等による利用環境の向上を図るとともに、公共交通のデータ整備・オープン化による官民が連携した新たなサービスの企画・実装を目指す



A. 金沢MaaSコンソーシアムの活動推進

〔主な取組内容〕

新規・拡充

- 公共交通の利便性向上、気軽に利用できる環境整備のため幅広い関係者間で連携強化を図る
- データに基づき効果的な交通まちづくりを推進
- 多分野との連携によるまちの賑わい創出
- 市民生活向けアプリとして「のりまっし金沢」の利便性を向上

B. キャッシュレス化の推進

〔主な取組内容〕

新規・拡充

- 交通事業者と連携したキャッシュレス化の推進
- 定額制運賃（サブスクリプション）で様々な公共交通を利用できる環境の整備

C. GTFSデータ及びオープンデータ化の推進

〔主な取組内容〕

新規・拡充

- GTFSデータ化、バスロケーションシステムや乗継・経路検索の利便性向上の検討
- 広域MaaSアプリとの役割分担・連携強化

(2) わかりやすい交通案内の充実

まちなかルートのご案内



A. 利用者に応じたわかりやすいバスの案内方法の検討

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ルートの統一・単純化や愛称の工夫などを検討
- 観光客が初見でもわかりやすい案内方法を検討
- 方面や路線別カラーにより認知されるよう周知を図る

B. 案内表示や交通案内の充実

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- わかりやすい表示案内に関するデザインマニュアルの作成を検討
- 「のりまっし金沢」の機能拡充

C. 金沢駅における交通案内の充実

〔主な取組内容〕

- 交通コンシェルジュによる金沢らしい「もてなし」のさらなる向上、総合交通案内板の内容の更新や充実を図る

2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～ (2/4)

(3)官民連携による交通結節点の整備・充実

①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

- まちなかや公共交通重要路線沿線では地域の実情に応じモビリティハブの整備を推進
- 鉄道駅ではバリアフリー化などの機能向上や、パーク・アンド・ライド（P & R）及びサイクル・アンド・ライド（C & R）の推進により、利用環境の向上を図る
- 都心軸では新しい交通システム（第1段階）の導入と合わせたバス停の整備や、利用の多いバス停における上屋・シェルター・ベンチ・案内装置等の整備を推進



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

A. モビリティハブの整備

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- まちなかや公共交通重要路線を中心に、バス、シェアサイクル、タクシー、P & Rなど多様な交通モードとの接続・乗換拠点となるモビリティハブについて、地域の実情に応じた整備を推進



C. 都心軸沿道バス停における重点的な環境整備

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 新しい交通システム（第1段階）の整備に合わせ、都心軸のバス停などを中心として、車両・バス停等を一体的にデザインし、近代的な都市空間の形成を図る
- バス停の整備は沿道施設の土地利用と連携し、悪天候時でも安心して快適に利用できる待合環境の充実や観光等の案内機能の向上を図る

B. 鉄道駅とその周辺における機能充実

〔主な取組内容〕

- 駅や周辺のバリアフリー化等の機能向上
 - 他の交通手段との連携を強化するため、P & R駐車場やC & R駐輪場の整備を推進
- 【再掲】



D. 主要なバス停におけるバス待ち環境の整備

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 利用者の多い主要なバス停や公共交通重要路線沿線のバス停などでは、待合環境改善のため、スマートバス停やシェルター・ベンチ・案内装置等を計画的に整備・更新
- ベンチや上屋などに地元産木材を利用し、ぬくもりとコミュニケーションが促進される環境を整備し、木の文化都市の形成を推進

2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～ (3/4)

(3)官民連携による交通結節点の整備・充実

①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

▼モビリティハブのイメージ



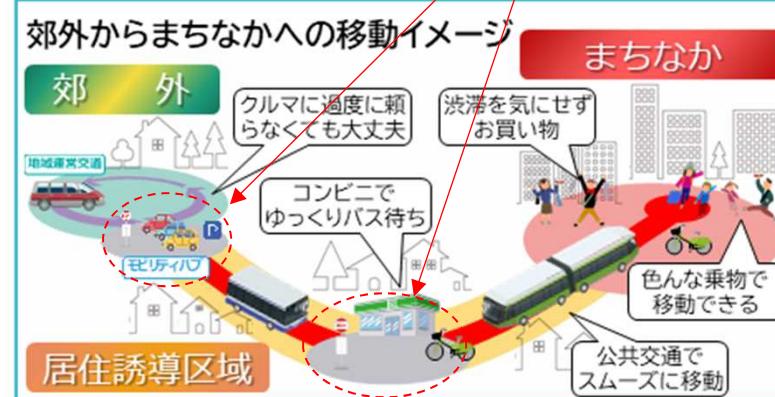
様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」

▼交通結節点と本市におけるモビリティハブの定義

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR) 駅(北陸鉄道)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーバイ等	
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

金沢版モビリティハブ
地域に応じて多様な交通モードを接続・乗継する拠点を整備



2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～ (4/4)

(3)官民連携による交通結節点の整備・充実

②パーク・アンド・ライドの推進

- パーク・アンド・ライド駐車場の確保に向け、民間駐車場の活用や公設駐車場整備の検討とともに、バス待ち環境の改善による乗継環境の向上
- インセンティブ施策の検討や既存の公共交通との連携強化



(4)ユニバーサルデザインの推進

- ノンステップバスは、近隣市町とも連携しながら、全車両への導入に向け今後も引き続き支援
- バリアフリー法に基づき、誰もが快適で生活しやすいユニバーサルデザインに配慮した公共交通環境を目指す



A. パーク・アンド・ライド駐車場の整備および乗継環境の向上

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 商業施設などの駐車場や公設駐車場を活用したパークを推進
- 駐車場に隣接するバス停において、シェルターやベンチ、駐輪場、スマートフォンなども活用した情報提供環境の整備に取り組む

B. 利用促進策の充実

〔主な取組内容〕

- 駐車場の利用者、駐車場提供事業者、交通事業者のいずれにもメリットがあるインセンティブ施策の充実を図る

C. 通勤時や休日、観光期、年末年始など臨時パーク・アンド・ライドの実施

〔主な取組内容〕

- 自家用車と組み合わせて公共交通を利用していただけるよう、通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及や利用促進活動を継続的に行う

A. 駅、バス停のユニバーサルデザインの配慮やノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 駅の視覚障害者誘導用ブロックや音声案内の整備、バス停の上屋・シェルター、バリアレス縁石の設置など、ユニバーサルデザインに配慮した公共交通環境の整備を推進



- ノンステップバス及び福祉タクシー車両導入への支援

3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～ (1/2)

(1)走行環境の充実

- 朝夕の時間帯にまちなかの幹線道路においてバス専用レーンを整備 (20区間、22.3km)
- バス専用レーンの時間帯拡大や合理化に向け、道路管理者や交通管理者などの関係機関と連携し検討



A. バス走行環境の充実

新規・拡充

- 〔主な取組内容〕
- バス専用レーンの時間帯拡大や合理化に向けた交通実験について、関係機関と検討
 - 都心軸を中心にバス専用レーンの明示化やPTPSの強化

(2)渋滞緩和策の実施

- 海側幹線（大河端-福久）が開通し、国道8号、中心部など市内の道路のさらなる混雑緩和が期待される
- 環状道路の整備やボトルネック交差点及び区間等の改良を進めるとともに、公共交通への誘導により、まちなかの渋滞緩和策を推進



A. 金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施

〔主な取組内容〕

- まちなかにおける渋滞緩和の取組を関係機関と協議・検討・実施
- 道路管理者や交通管理者と連携し、ハード整備を含めた渋滞緩和策を推進

B. 自転車走行環境の充実

〔主な取組内容〕

- 継続的な自転車通行空間の整備を推進
- 路面標示や看板設置による交通安全対策を実施

B. 環状道路の整備による渋滞緩和

〔主な取組内容〕

- 山側幹線の4車線化や海側幹線の本線整備を推進するほか、主要渋滞ポイントにおける渋滞緩和策を実施

C. 歩行環境の充実

〔主な取組内容〕

- 歩道の整備などによる歩行者ネットワークの整備を推進
- 通学路などの緊急合同点検及び安全対策整備を推進

C. 適正な駐車場運営等による渋滞緩和

〔主な取組内容〕

- 駐車場案内システムを活用し、適正な誘導と効率的な駐車場運営を実施

3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～ (2/2)

(3)高齢者や障害のある方への移動支援

- 運転免許証を持たない高齢者を対象に、鉄道・バスの定期券等の購入費の助成や「いきいき福祉バス」、「金沢メルシーキャブサービス」を実施
- 高齢者公共交通乗車券購入費助成制度の継続や「金沢メルシーキャブサービス」の充実・周知に努める

A. 高齢者等への移動の支援

〔主な取組内容〕

- 高齢者公共交通乗車券購入費助成制度の継続によるさらなる利用促進
- 「いきいき福祉バス」や「金沢メルシーキャブサービス」の充実・周知【再掲】
- 駅・バス停・バリアレス縁石などの一体的なバリアフリー化を推進するとともに、ノンステップバス及び福祉タクシーの導入を支援【再掲】



(4)タクシーの利用環境向上

- 金沢駅西口では予約・迎車用と通常利用との乗場を分けたタクシーの乗降環境を整備
- タクシーのマナー及びもてなし力の向上に向け取組を継続的に実施

A. タクシーの多機能化・マナー向上及び乗降環境の段階的な整備

〔主な取組内容〕

- タクシーのマナーやもてなし力の向上に向けた取組を継続的に実施

(5)荷捌きの円滑化

- 都心軸における荷捌きルールの遵守は定着しつつある
- 荷捌きベイや無料荷捌き駐車場、荷捌き車駐車禁止解除路線の活用により交通渋滞の緩和を図る

A. 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保
(共同荷捌き駐車場等)

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 荷捌き駐車に関する意識啓発やルールの周知
- バス専用レーンの強化に併せた都心軸での荷捌き実験の検討・実施
- 共同集配システムなどの導入を検討

4 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～ (1/3)

(1)歩けるまちづくりの推進

- 歩行環境の整備や交通規制により通過交通を排除する環境づくりを推進
- まちの回遊性向上に努め、トランジットモールの取組や駐車場の適正な配置などを併せて展開することで、ウォーカブルなまちづくりを推進



A. まちなかにおける歩けるまちづくりの推進

〔主な取組内容〕

- 歩く意識の醸成と地域住民が主体の安全で快適なまちづくりを推進するとともに、まちの回遊性向上に努める
- ウォーカブルなまちづくりに向けた取組を推進

B. 魅力ある歩行空間の創出

〔主な取組内容〕

- 道路標識や標示の整備、バリアフリーに対応した歩道の整備を推進

C. 地域の総合力による交通安全運動の展開

〔主な取組内容〕

- 世代に応じた体系的な交通安全教育を実施し、関係機関、団体と連携した交通安全運動を継続的に展開

(2)自転車利用環境の向上

- 自転車ネットワークの整備、自転車ルール遵守やマナー向上に向けての交通安全教育や街頭指導を継続的に実施
- 自転車が安全で快適に通行できる環境の創出や駐輪場の利便性向上を図る

A. 自転車通行空間整備及び交通安全対策の推進
【再掲】

〔主な取組内容〕

- 金沢自転車ネットワーク協議会で選定している自転車ネットワークを対象に、継続的な自転車通行空間の整備を推進
- 自転車事故多発箇所において、事故原因を分析し、路面標示や看板設置による交通安全対策を実施



B. 便利で使いやすい駐輪環境の創出

〔主な取組内容〕

- 利用時間の弾力運用や案内の充実、防犯カメラの設置促進、LED照明への更新等による駐輪場の利用環境を向上
- 自転車等放置禁止区域拡大や駐輪場附置義務等を検討

4 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～ (2/3)

(2)自転車利用環境の向上

(前頁からの続き)

C. 自転車のルールの遵守・マナーの向上

〔主な取組内容〕

- 交通安全教育を整理し、切れ目のない安全教育を実施
- 街頭指導の実施や自転車の定期的な点検の必要性を周知



D. 誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりの推進

〔主な取組内容〕

- 健康増進や環境負荷の低減にも寄与する自転車利用をPR
- サイクルツーリズムの推進



(3)金沢ふらっとバスの利便性の向上

- これまでキャッシュレス決済の導入、バスの位置情報の提供（バスロケ）などにより利便性を向上
- 利用実態や路線沿線の住民等の意識を把握するとともに、利用促進を図り、持続可能な運行を継続する



A. 利用者ニーズに応じた運行の実施

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- 利用者のニーズを踏まえながら、バス運転手の高齢化や新規採用者の減少等による担い手不足、運転手の労働条件にも配慮した運行を実施
- 金沢MaaSと連携したデジタル乗車券の拡充などの取組を推進



4 人が中心となるまちなかの形成 ~歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり~ (3/3)

(4)自動車の流入抑制

- 道路空間の限られるまちなかの通過交通を抑制するため、環状道路や幹線道路の整備、中心商店街と連携した「お帰り乗車券」事業などを実施
- まちなかでの自動車利用の比率を抑え、ゆとりを確保することで、ウォーカブルで、歩行者・自転車・公共交通中心のまちづくりを推進



A. まちなかの通過交通の抑制

〔主な取組内容〕

- 山側幹線の4車線化及び海側幹線の本線整備促進を図る【再掲】
- まちなかの通過交通や自動車の流入を抑制する方策を検討・実施
- 多様な情報提供による交通モードの転換を図る



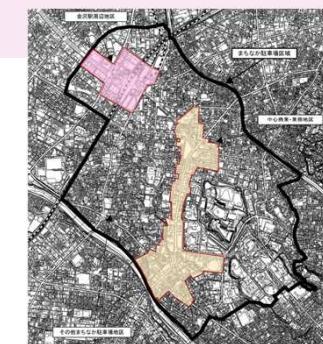
B. 中心地の魅力向上と併せた公共交通利用促進策の推進

〔主な取組内容〕

- 中心商店街等と連携し「お帰り乗車券」を配布
- バス専用レーンの強化・合理化に向け関係機関と協議【再掲】
- パーク・アンド・ライド駐車場の拡大及び利用促進により、公共交通の利用へ誘導を図る【再掲】

(5)駐車場の適正な配置

- これまで「まちなか駐車場区域」において、土地利用と連携した駐車場整備の誘導やパーク・アンド・ライド駐車場を確保
- 官民連携のもと、駐車場の集約化、立体化、運営の効率化、適正配置等に努め、まちづくりと連携した駐車場施策を展開



A. 駐車場整備の誘導及びパーク・アンド・ライドの推進

〔主な取組内容〕

- まちなかの駐車場配置の適正化に向け、フリンジ駐車場整備の検討やまちづくり協定等の活用を推進
- 隔地での駐車場確保や交通政策との連携を前提にした附置義務の緩和など、適正化を進める
- パーク・アンド・ライド駐車場の拡大及び利用促進により、公共交通の利用へ誘導を図る【再掲】

5 交通行動の転換～公共交通等の利用促進と普及啓発～

(1)モビリティマネジメントの推進

- ・ライフステージに応じた移動の選択と決定ができるように、幼少期からの教育をはじめとしたモビリティマネジメント教育を積極的に展開
- ・交通まちづくりを考える機会の創出や環境負荷低減に向けた車両導入を推進



(2)公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実

- ・市民が一体となって公共交通を支えるという意識の醸成を図るとともに、公共交通利用による多様な効果などの積極的な啓発活動を展開
- ・多様な媒体によるわかりやすい情報発信を実施



A. 交通環境学習（モビリティマネジメント教育）の推進

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・幅広い世代を対象に、それぞれのライフステージに応じたモビリティマネジメント教育を継続実施



A. 過度に自動車に依存しない暮らしの啓発やエコ通勤の推進

〔主な取組内容〕

- ・過度に自動車に依存しない暮らしと公共交通利用に関する啓発
- ・ノーマイカーデーの実施や公共交通の運賃割引等の取組
- ・エコ通勤優良事業所認証制度などのエコ通勤の推奨

B. 環境に配慮した車両・施設の導入

新規・拡充

〔主な取組内容〕

- ・ふらっとバスのEV化や「まちのり」への再生可能エネルギーの普及について検討

B. 地域住民や企業・利用者組織等との連携による利用促進

〔主な取組内容〕

- ・利用促進に向けた市民等の活動に対して支援
- ・県などと連携し、ふるさと納税制度の活用を検討

C. 交通まちづくりを考える機会の創出

〔主な取組内容〕

- ・交通に関するイベントを多様な団体と連携することにより、交通まちづくりを考える機会を創出



C. 多様な媒体によるわかりやすい情報発信

〔主な取組内容〕

- ・多様な媒体を通じて公共交通の利用促進キャンペーンを実施し、自動車から公共交通への利用転換を促進