

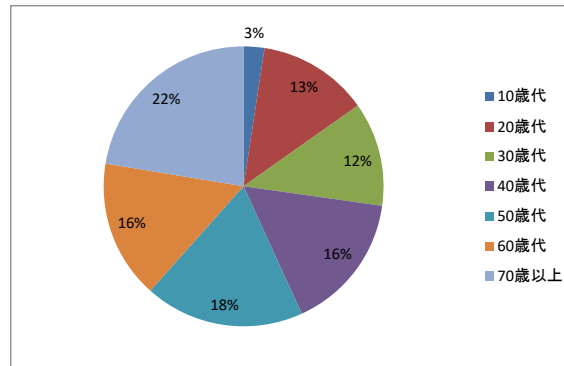
第6回 交通行動に関する実態と意識調査

【アンケート実施期間】 令和7年8月22日～9月8日

【アンケートの目的】 移動に関するデータの利活用を行う事業の中で、市民の交通行動に関するアンケートを取り、公共交通の利用促進に繋げる。

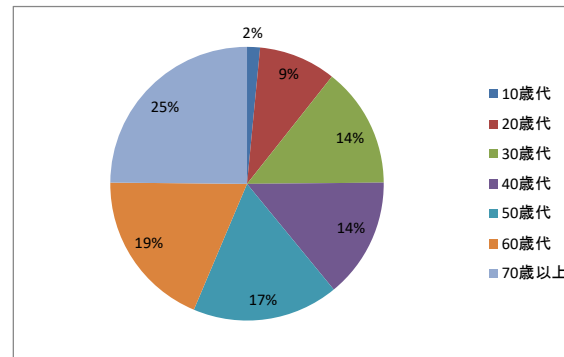
【対象者数】 250 名

内訳	人数	%
10歳代	6	2.4
20歳代	32	12.8
30歳代	30	12.0
40歳代	40	16.0
50歳代	46	18.4
60歳代	40	16.0
70歳以上	56	22.4
計	250	100.0



【回答者数】 197 名

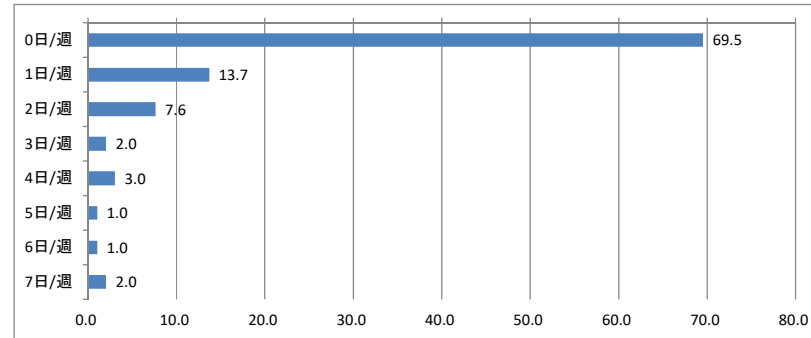
内訳	人数	%
10歳代	3	1.5
20歳代	18	9.1
30歳代	28	14.2
40歳代	28	14.2
50歳代	34	17.3
60歳代	37	18.8
70歳以上	49	24.9
計	197	100.0



【回答率】 78.8%

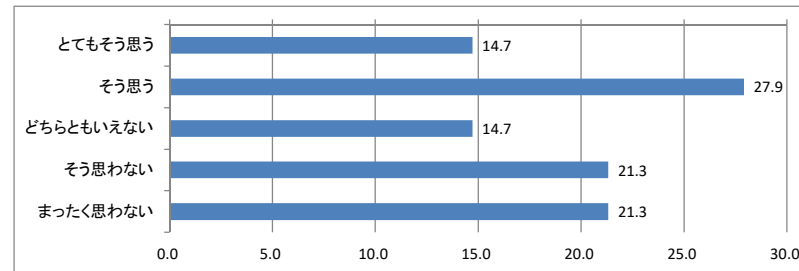
問1 現在の1週間の公共交通（バス、電車、タクシー、まちのり（公共シェアサイクル））の利用日数はどのくらいですか

回答	人数	%
0日/週	137	69.5
1日/週	27	13.7
2日/週	15	7.6
3日/週	4	2.0
4日/週	6	3.0
5日/週	2	1.0
6日/週	2	1.0
7日/週	4	2.0



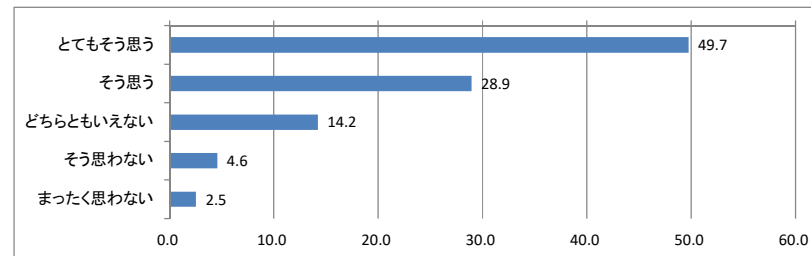
問2 日常生活において、お住まいの地区は「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」だと思いますか

回答	人数	%
とてもそう思う	29	14.7
そう思う	55	27.9
どちらともいえない	29	14.7
そう思わない	42	21.3
まったく思わない	42	21.3



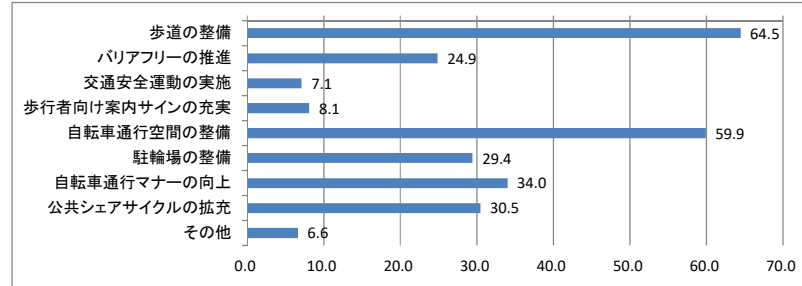
問3 お住まいの地区において、将来的に「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」を実現する必要があると思いますか

回答	人数	%
とてもそう思う	98	49.7
そう思う	57	28.9
どちらともいえない	28	14.2
そう思わない	9	4.6
まったく思わない	5	2.5



問4 「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、「徒歩・自転車」に関し、必要なものは何だと思いますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
歩道の整備	127	64.5
バリアフリーの推進	49	24.9
交通安全運動の実施	14	7.1
歩行者向け案内サインの充実	16	8.1
自転車通行空間の整備	118	59.9
駐輪場の整備	58	29.4
自転車通行マナーの向上	67	34.0
公共シェアサイクルの拡充	60	30.5
その他	13	6.6

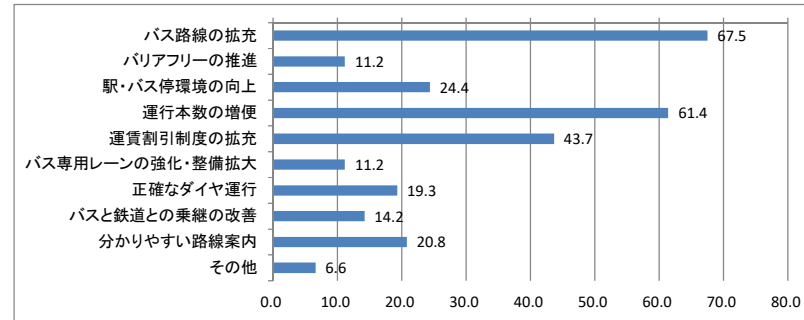


「その他」の回答

バス停の整備 天候防ぐ
市内の外出、買い物は公共バスなどがありますが、山環沿いの住宅は自家用車が必要、公共循環バスが運行されれば、かなり改善できるのではないのでしょうか。
弥生の陸上競技場でのシェアサイクルのポート設置
自動車優先なドライバーの運転マナー改善
坂が多いから自転車はきつい
公共交通機関の強化(増便駅を増やす等)
歩行者に向けた車のマナー向上
自転車道路の凹凸を可能な限り無くしてほしい。
冬は雪が降るので自転車に頼るのは不可能
全天候型屋根みたいなやつ
無料で少し休憩できる場所
スマホ運転や携帯使用運転が酷いので取締の強化
車の運転マナーをよくする(横断歩道一時停止など)

問5 「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、「バス・鉄道」に関し、必要なものは何だと思いますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
バス路線の拡充	133	67.5
バリアフリーの推進	22	11.2
駅・バス停環境の向上	48	24.4
運行本数の増便	121	61.4
運賃割引制度の拡充	86	43.7
バス専用レーンの強化・整備拡大	22	11.2
正確なダイヤ運行	38	19.3
バスと鉄道との乗継の改善	28	14.2
分かりやすい路線案内	41	20.8
その他	13	6.6

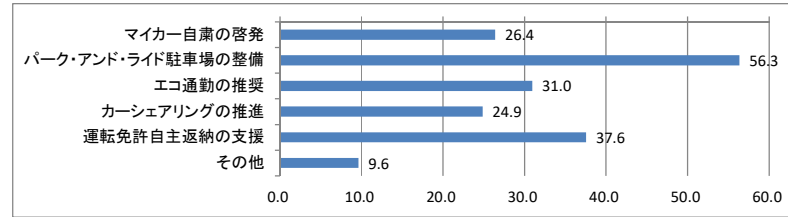


「その他」の回答

全国規模の交通系ICカードが利用できること
路線にこだわらないオンデマンドなバス
弥生の陸上競技場でのバス停設置
大学に行く方が時間かからないのに、駅に行くより運賃が高いなど、不明瞭な料金設定
観光客との差別化
歩く健康支援のためウォーキングコース整備
バス運転手の確保と教育
ふらっとバス
バス停に座れる椅子を設置してほしい。香林坊や武蔵ヶ辻などの主要なバス停には、屋内で座れる待合室が欲しい。夏や冬は外で待つのは大変。
既存交通機関では解決できないため新交通機関の導入が必要
運行時間帯を拡げる
第三の交通手段の開始
高齢者への優遇バス

問6 「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、「自動車と公共交通の賢い使い分け」に関し、必要なものは何だと思えますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
マイカー自粛の啓発	52	26.4
パーク・アンド・ライド駐車場の整備	111	56.3
エコ通勤の推奨	61	31.0
カーシェアリングの推進	49	24.9
運転免許自主返納の支援	74	37.6
その他	19	9.6

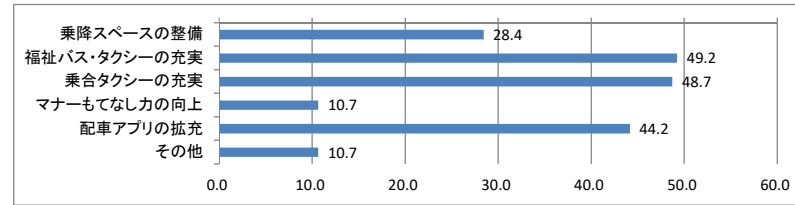


「その他」の回答

問5の内容 (全国規模の交通系ICカードが利用できること)
市電が利用出来る街なら、車には乗らない
バス専用レーンによる、渋滞時にマイカーを上回る移動速度
高齢者に対する公共交通機関利用割引制度の確立
公共交通のお得な点を宣伝する
道路の拡幅
バスの運賃を安くして、バス路線の停留所を示した見やすい表が欲しい
LTR
公共交通機関の充実
公共機関の充足
バス代等の補助
ふらっとバスの充実
バスの増便 街中にあるフラットバスを郊外にも拡充して欲しい、羨ましいです
商業施設では車利用者には駐車料金割引があるが公共交通機関利用者には、特典がない。以前のように買物特典としてバス電車料金の券配布など特典があれば利用する人が増えると思う
テレワーク推進
公共交通機関の利便性を上げる以外方法は思いつきません
バス路線の拡充
いろいろな店が郊外に行かなくてもいける。近くに充実すること
公共交通機関のデメリットは停留所まで赴かねばならないこと。そのデメリットを超える経済的に得だと宣伝するのが一番効果的だと思う。

問7 「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、「タクシー」に関し、必要なものは何だと思えますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
乗降スペースの整備	56	28.4
福祉バス・タクシーの充実	97	49.2
乗合タクシーの充実	96	48.7
マナーもてなし力の向上	21	10.7
配車アプリの拡充	87	44.2
その他	21	10.7

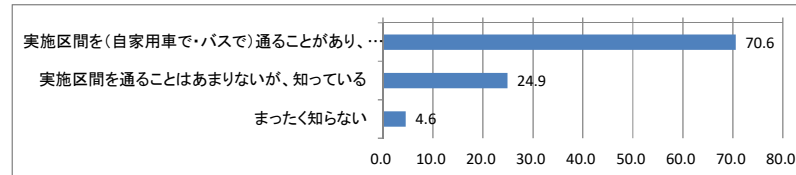


「その他」の回答

金額の補助
運賃が軽減される制度
タクシー運転マナーの向上
ライドシェア
適切な台数の調整
低価格化
天候不良の日などタクシーを利用したいが、配車を受付してくれないのを改善してほしい
低価格
タクシー代金の補助
日本のタクシーは高すぎる。
料金を安く
もっと値段を安くして欲しい。特に病院での診察などの大事な用事に安く気軽にタクシーが使える値段にして欲しいです。じゅ
金額の補助
気軽に利用できる料金設定
第三の交通の利用開始
タクシー乗り場を増設
料金がなくて利用の持続ができないのでそれを何とかする施策
金額の安さ、誰が運転するタクシーに乗っても距離で固定の料金
乗務員の教育。碌な運転手にあわない
運賃の安さ
料金の補助

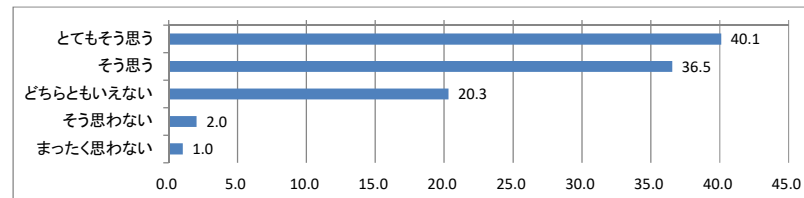
問8 金沢市のバス専用レーンについてご存じですか

回答	人数	%
実施区間を（自家用車で・バスで）通ることがあり、知っている	139	70.6
実施区間を通ることはあまりないが、知っている	49	24.9
まったく知らない	9	4.6



問9 バス専用レーンはまちなかを訪問する人にとって良い取組だと思いますか

回答	人数	%
とてもそう思う	79	40.1
そう思う	72	36.5
どちらともいえない	40	20.3
そう思わない	4	2.0
まったく思わない	2	1.0

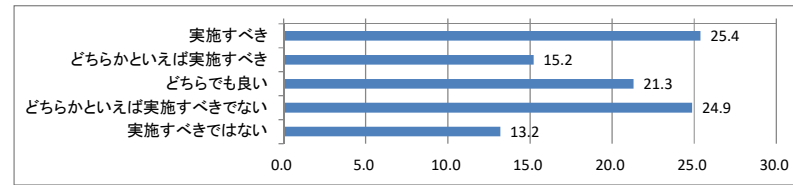


問10 現在、朝夕に実施しているバス専用レーンの時間帯を、現在実施していない昼間の時間帯にも拡大していくことについて、どのように思いますか（実施すべきではないと回答いただいた場合は、理由もお答えください）

【現在のバス専用レーン時間帯（野町広小路～武蔵）】平日7：30～9：00、17：00～19：00 土日祝 15：00～19：00

【時間帯拡大例】 平日・土日祝 7：30～19：00

回答	人数	%
実施すべき	50	25.4
どちらかといえば実施すべき	30	15.2
どちらでも良い	42	21.3
どちらかといえば実施すべきでない	49	24.9
実施すべきではない	26	13.2



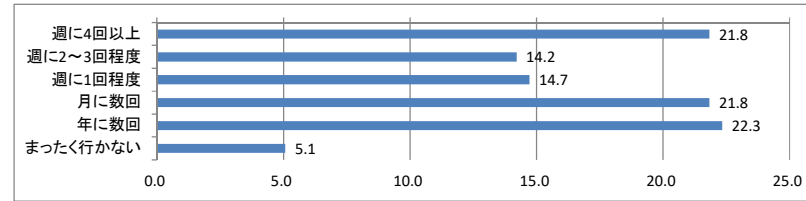
「実施すべきではない」と回答いただいた理由

不便だから
昼間までは必要ない 拡幅が優先
バスレーンがどのように役立っているかわからない
今の時間帯だけで問題ないと思う。昼は専用レーンが必要なほど混んでいるとは思わない
日常生活での移動に不便。そこまで昼間の交通量が多いと感じていない
自動車が大変 渋滞の解消を同時に考えるべき
荷物の配達環境が整っていないのに拡充すると物が届かなくなる
交通渋滞が頻発する。
つかわないから
昼は利用者が少いし、又バスレーンが有ると運転し難い。
車のレーンの混雑が必須
平日の昼間は、バスの本数も少ないし、その時間帯に車を利用している人達は子育て中か高齢者の人達が多いと思うので空いているレーンを使用できなくするメリットがあまり感じられない かえって危険では
昼間の時間帯は道も混んでないので実施する必要はないと思う
今まで以上に道路が混み渋滞する為
自家用車、タクシーのバスレーンでのマナーを改善させる前に実施しても、渋滞を過剰に招くだけだから。
仕事してる人にとっては不便だから
通勤時間帯のみでいいと思います
車を使うものとして、混んでない時間にその道が空いているのに通れないのは、時間と空間の無駄なんじゃないかなと思います。今のままでいいと思います。
バス停の拡充、本数の増加ができていないのに行くべきではない。逆に車の渋滞が発生する。
現行のバスの運行状況ではバスの利用は大変不便である
車線数が少ないのにバスレーンを設けても混雑が悪化する
周知徹底が現状でも疑わしいと思われるので
混雑 渋滞
道が混む
昼は過剰に混雑しているわけではないので不要だと思う。
自家用車レーンの渋滞が非常に悪化する。その結果バスレーンへ一般車が流れ込みバスレーンの体をなさなくなる。それを防ぐ為の警備員を配置するとコストが大幅に掛かる

問11 まちなかへの通勤・通学・おでかけの頻度はどのくらいですか

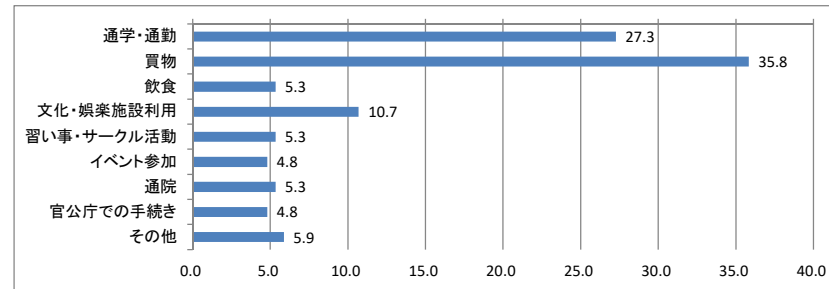
ここで言う「まちなか」とは、金沢駅、武蔵、香林坊、片町、広坂、兼六園周辺のことを指します。

回答	人数	%
週に4回以上	43	21.8
週に2~3回程度	28	14.2
週に1回程度	29	14.7
月に数回	43	21.8
年に数回	44	22.3
まったく行かない	10	5.1



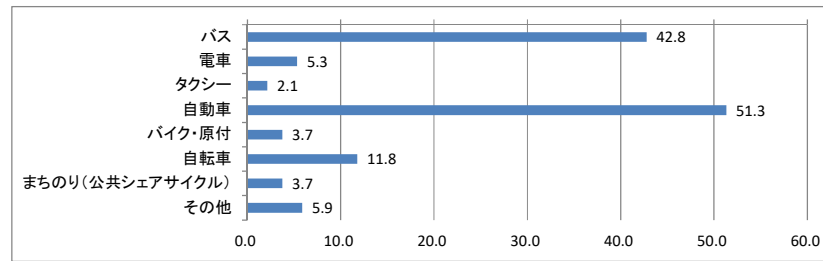
問12 質問12~15は質問11でまちなかにおでかけすると回答した方にお尋ねします。主にどのような目的でまちなかに訪れますか

回答	人数	%
通学・通勤	51	27.3
買物	67	35.8
飲食	10	5.3
文化・娯楽施設利用	20	10.7
習い事・サークル活動	10	5.3
イベント参加	9	4.8
通院	10	5.3
官公庁での手続き	9	4.8
その他	11	5.9



問13 まちなかへの通勤・通学・おでかけは主にどの交通機関を利用していますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
バス	80	42.8
電車	10	5.3
タクシー	4	2.1
自動車	96	51.3
バイク・原付	7	3.7
自転車	22	11.8
まちなり(公共シェアサイクル)	7	3.7
その他	11	5.9

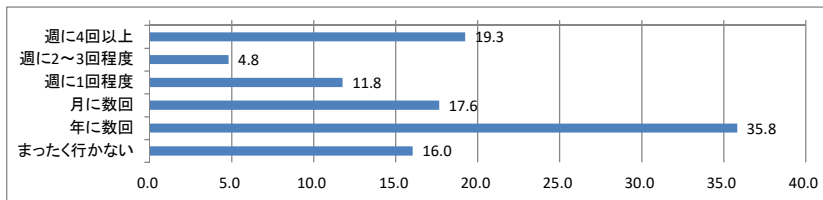


「その他」の回答

町中に住んでいるので香林坊から駅、武蔵
自家用車です。
徒歩 (7件)
1人なら徒歩、金沢駅から香林坊ぐらいなら歩く
歩き (往復5km)

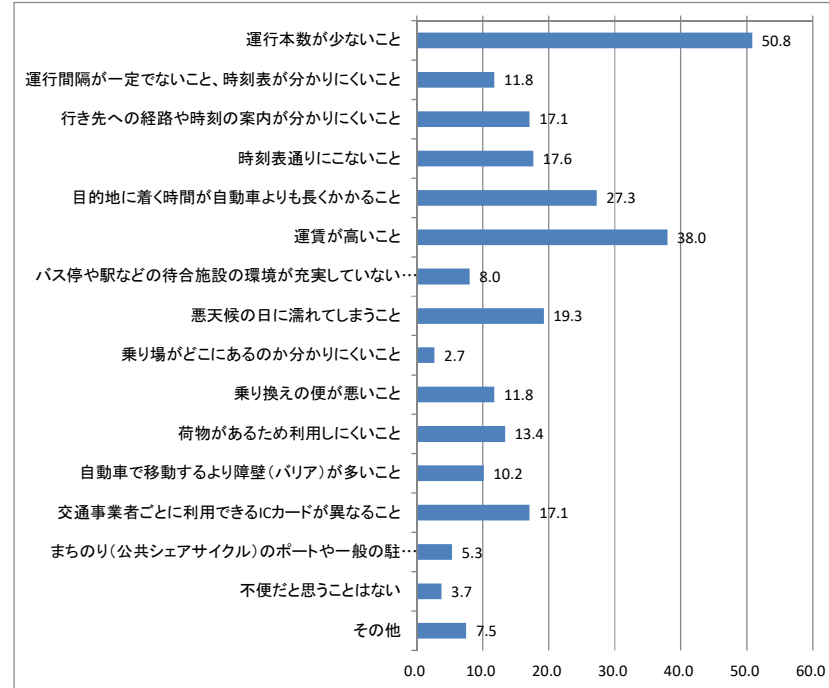
問14 まちなかへの公共交通の現在の利用頻度はどのくらいですか  
ここで言う「公共交通」とは、バス、電車、タクシー、まちなり(公共シェアサイクル)のことを指します。

回答	人数	%
週に4回以上	36	19.3
週に2~3回程度	9	4.8
週に1回程度	22	11.8
月に数回	33	17.6
年に数回	67	35.8
まったく行かない	30	16.0



問15 まちなかへの公共交通を利用して移動することについて、不便だと思うことはなんですか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
運行本数が少ないこと	95	50.8
運行間隔が一定でないこと、時刻表が分かりにくいこと	22	11.8
行き先への経路や時刻の案内が分かりにくいこと	32	17.1
時刻表通りにこないこと	33	17.6
目的地に着く時間が自動車よりも長くなること	51	27.3
運賃が高いこと	71	38.0
バス停や駅などの待合施設が充実していないこと	15	8.0
悪天候の日に濡れてしまうこと	36	19.3
乗り場がどこにあるのかが分かりにくいこと	5	2.7
乗り換えの便が悪いこと	22	11.8
荷物があるため利用しにくいこと	25	13.4
自動車で移動するより障壁(バリア)が多いこと	19	10.2
交通事業者ごとに利用できるICカードが異なること	32	17.1
まちなか(公共シェアサイクル)のポートや一般の駐輪場が近隣にないこと	10	5.3
不便だと思わない	7	3.7
その他	14	7.5

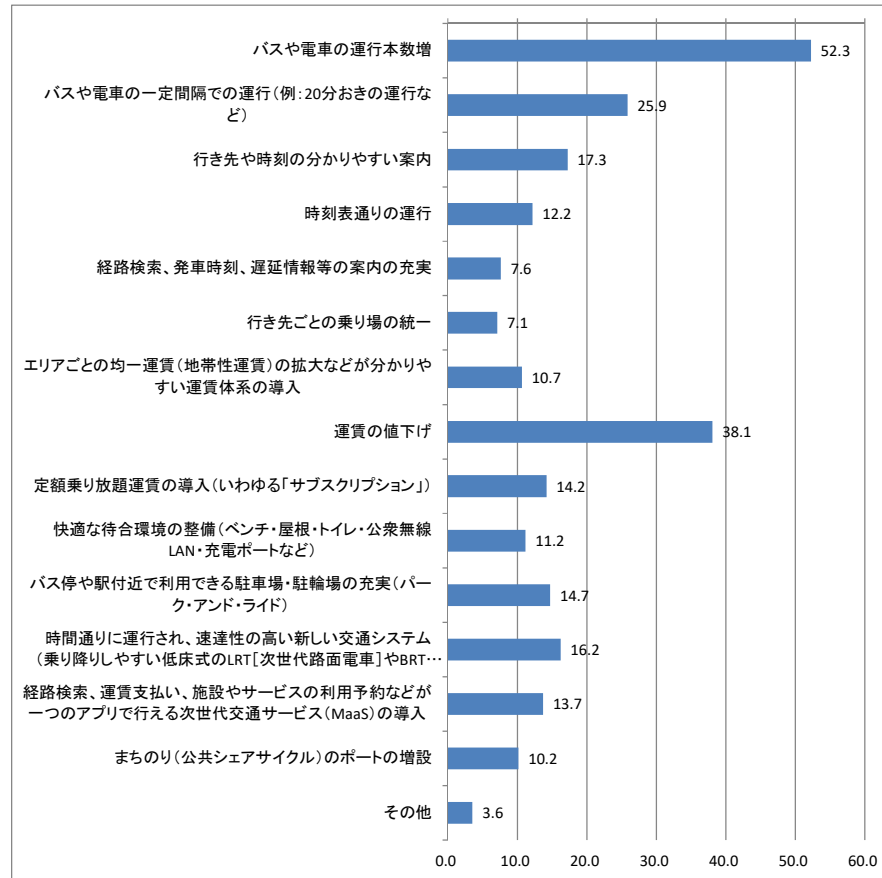


「その他」の回答

新札や電子決済に対応してくれない。
終バスの時間が早いこと
夏は暑い。
よく似た町名もあるので経路が分かりにくい
子どもが沢山いるため1人だと連れてバスに乗るのが大変
同じ名前の乗り場がたくさんあること
アイカを廃止し交通系IC導入を希望。他県に通勤したり出張の際に石川県だけが使えないと知り残念に思います
バス停で利用客が並ばない
単純往復ならいいが、仕事帰りに買い物とか行くことを考えるとバスは不便。
自宅付近にバス停がない事
ワット?バス利用してます。この質問はポイントが合いません。
路線が存在しない
まちなかに住んでいるので、まちなかへの交通機関の不便さは特にわかりませんが、まちなかから行きたい行き先のバスがないのには、本当につかりします。
車椅子

問16 まちなかへの移動について、もっと良くするために公共交通に何を希望しますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
バスや電車の運行本数増	103	52.3
バスや電車の一定間隔での運行 (例: 20分おきの運行など)	51	25.9
行き先や時刻の分かりやすい案内	34	17.3
時刻表通りの運行	24	12.2
経路検索、発車時刻、遅延情報等の案内の充実	15	7.6
行き先ごとの乗り場の統一	14	7.1
エリアごとの均一運賃(地帯性運賃)の拡大などが分かりやすい運賃体系の導入	21	10.7
運賃の値下げ	75	38.1
定額乗り放題運賃の導入(いわゆる「サブスクリプション」)	28	14.2
快適な待合環境の整備(ベンチ・屋根・トイレ・公衆無線LAN・充電ポートなど)	22	11.2
バス停や駅付近で利用できる駐車場・駐輪場の充実(パーク・アンド・ライド)	29	14.7
時間通りに運行され、速達性の高い新しい交通システム(乗り降りしやすい低床式のLRT[次世代路面電車]やBRT[出入口が多い大型の連接バス])のまちなかへの導入	32	16.2
経路検索、運賃支払い、施設やサービスの利用予約などが一つのアプリで行える次世代交通サービス(MaaS)の導入	27	13.7
まちなか(公共シェアサイクル)のポートの増設	20	10.2
その他	7	3.6

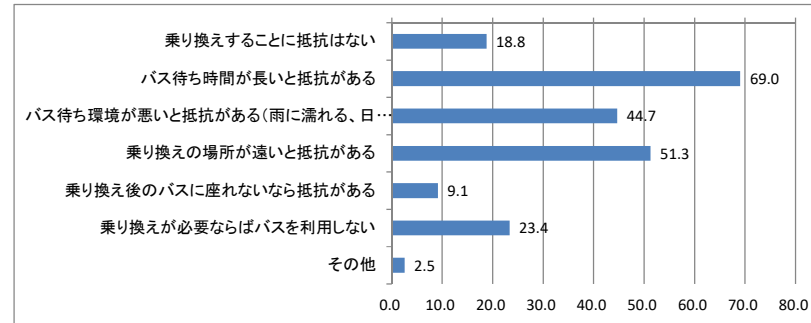


「その他」の回答

なし
移動可能エリアの拡充
バス停が遠い
自宅付近にバス停を作る事
第三の交通手段の確保
Suicaとか使えるように
インバウンド客が大きなスーツケースごと移動すると乗れない、また運賃支払いでのトラブルや観光案内的な対応による遅れなどがあるのでスムーズにするための運転手やバス会社任せではない市からの施策があってもよいのでは

問17 バスからバスへの乗り換えについて、どのように思いますか  
(複数回答あり)

回答	人数	%
乗り換えすることに抵抗はない	37	18.8
バス待ち時間が長いと抵抗がある	136	69.0
バス待ち環境が悪いと抵抗がある (雨に濡れる、日に当たるなど)	88	44.7
乗り換えの場所が遠いと抵抗がある	101	51.3
乗り換え後のバスに座れないなら抵抗がある	18	9.1
乗り換えが必要ならばバスを利用しない	46	23.4
その他	5	2.5

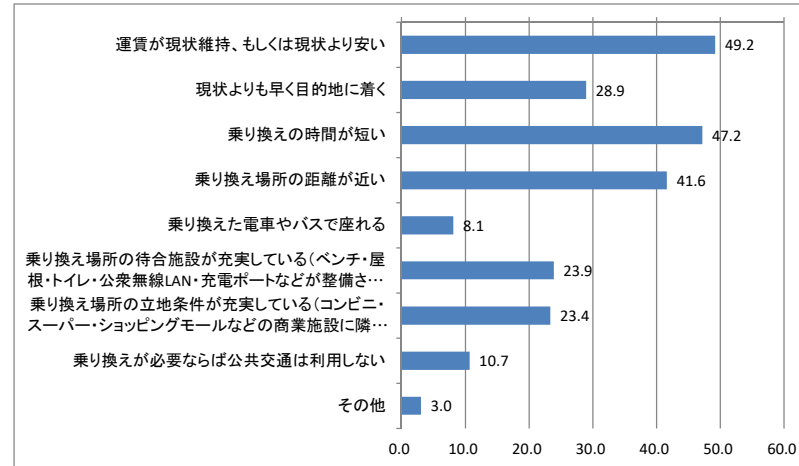


「その他」の回答

わかりにくい
乗り換えによる費用高
乗り継ぎが必要なのに一回ずつ料金がかかること
15分以上ロスタイムが発生するならばバスは移動手段から外す。
乗り換えて2倍3倍の運賃を払うのは納得いかない

問18 公共交通の乗り換えについて、どのような条件であれば許容できますか。  
(複数回答あり)

回答	人数	%
運賃が現状維持、もしくは現状より安い	97	49.2
現状よりも早く目的地に着く	57	28.9
乗り換えの時間が短い	93	47.2
乗り換え場所の距離が近い	82	41.6
乗り換えた電車やバスで座れる	16	8.1
乗り換え場所の待合施設が充実している(ベンチ・屋根・トイレ・公衆無線LAN・充電ポートなどが整備されている)	47	23.9
乗り換え場所の立地条件が充実している(コンビニ・スーパー・ショッピングモールなどの商業施設に隣接している)	46	23.4
乗り換えが必要ならば公共交通は利用しない	21	10.7
その他	6	3.0



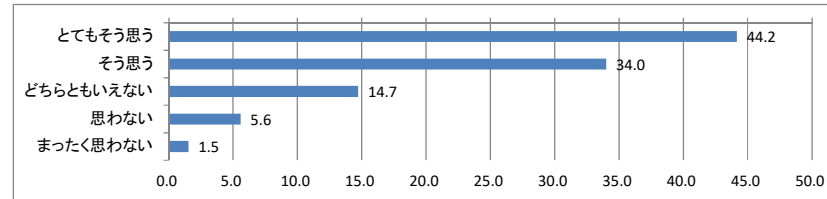
「その他」の回答

無理のない乗り換えのスケジュールがネットですぐに確認できる
乗り継ぎの場所、時間の徹底
乗換割引の導入
乗換割引運賃など
乗り換えがあっても始点?目的地まで一度の支払いで行けること
東京の地下鉄のように乗り換えても、目的地によって料金が決まっているなら

問19 情報提供をご覧いただいたうえでご回答ください。私たちの大切な移動手段を将来世代まで確保していくため、これまで以上に公共交通の利用を増やそうと思いませんか  
【情報提供】

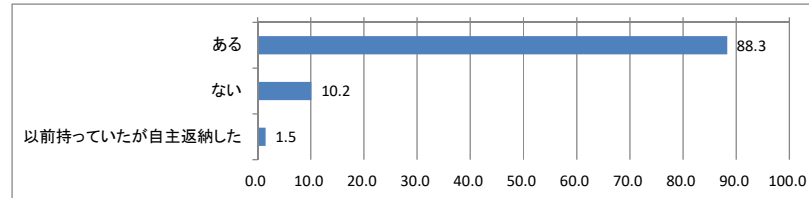
- 自動車は大変に便利なものですし、自動車を使う「習慣」を持っている人は、なかなか生活習慣を変えることは難しいものです。
- 一方で自動車は、同じ人数を運ぶにもバス等の公共交通に比べ、多くの道路空間を占有するため、渋滞による環境負荷など問題も多く抱えます。
- また、仮に公共交通が利用しづらくなり自動車への過度な依存が進めば、道路混雑にもつながることから、現在の公共交通利用者だけでなく、自家用車ユーザーの方にも大きな影響を及ぼさうる状況に繋がります。

回答	人数	%
とてもそう思う	87	44.2
そう思う	67	34.0
どちらともいえない	29	14.7
思わない	11	5.6
まったく思わない	3	1.5



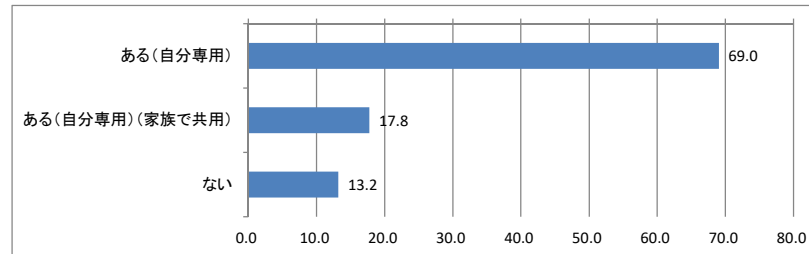
問20 自動車運転免許の有無を教えてください

回答	人数	%
ある	174	88.3
ない	20	10.2
以前持っていたが自主返納した	3	1.5



問21 自由に使える車の有無を教えてください

回答	人数	%
ある(自分専用)	136	69.0
ある(自分専用)(家族で共用)	35	17.8
ない	26	13.2



市町内の公共交通の利用促進や利便性の向上につながるご意見がありましたら、入力してください

バスは時間通りにこない、バス停がどこにあるのかわかりにくい、支払い方法などわかりにくい等ハードルが高く感じる。もっとわかりやすくなればいいと感じる。
金沢市内のバスで交通系ICカードが使えるようにしてほしい
金沢中心部の交通混雑に対処する新しいシステムの導入が必要
かかる費用や年月は莫大だと思いますが、路面電車の復活や地下鉄ができると、今より断然便利になると思います。
「公共」交通の視点を観光業者から交通弱者に
行政主導でバス等の公共交通機関を整備することにより、自動車への依存を下げるのが期待できます。一方で、金沢は冬の降雪、積雪の問題があり、徒歩や自転車による移動がしづらいという点で、自動車への依存が下がらない点もあると思います。公共交通期間の整備と冬場の道路確保の両方に対応する必要があり、道路行政は難しいと感じます。
冬場は特に公共交通機関が混む。自動車用の道路も混む。降雪時は早急な除雪を願う。
私は3年前に自分専用の車を手放し、家族で共用の車のみになりました。2週間もすれば生活に慣れるので、問題なく生活できています。車の維持にかかる無駄な出費を抑えられ、電車・バス・タクシーを必要に応じて使い分けているのでとても生活が充実しています。電車の最新決済への対応、バスの帝国時間通りの運行、タクシーの高価格などが今後の市政の取り組みで少しでも改善されるのであれば、もっと公共交通機関利用を利用するメリットをPRして利用者を増やすことは可能だと考えます。車を運転することは、交通死亡事故の加害者になる可能性も十分にあることや車の維持費にかかる費用の算出など、もっとメリットデメリットを多角的に市民に説明できるような取り組みになると見直す人も増えていくのではないかと考えます。
自転車が通行しやすい道路を増やしてほしいです。車道の端に自転車マークが書いてあるだけでは不十分だと感じています。
市中心部でのイベントに合わせた、公共交通機関を利用した特典などを行う
日中、中央病院方面のバスの本数が少なすぎてとても不便です。
大野町に住んでいると最寄りのコンビニ、スーパーにも徒歩で20分30分はかかり、街中に出るバスの本数も限られているため、車なしでの生活は現実的ではないと考えています。
将来的に老後は免許返納したくても交通手段がなさすぎます。バスの本数が少なすぎて、とてもじゃないけど自由には使えません。免許返納して欲しいような運転の高齢者沢山いますが、この不便さでは仕方ないような気持ちにもなります。何とかならないのかなとはずっと思っています。
バスに対する一般車の路駐や発信妨害、割り込み等の交通違反取り締まり強化。社会に公共交通は弱者ではなく、最優先で守られていかなければならないと普及させていく。
金沢市は歩道、車道に関わらず、本当に整備の遅れている街だと思っています。ちょっとした隆起や陥没が至る所に。また、自転車通路も曖昧で後ろから失速されて怖い思いも度々。点字ブロックもあってないような状況のように感じています。意識の改革も大切ですが、環境整備をお願いしたいです。
お盆休みやGWだけではなく もっと パーク・アンド・ライド駐車場を設ける日を増やせば良いと思う。
都会と違い表示が分かりにくく字が見にくい
北陸鉄道は行政に甘えている路線は左右折しないで一本道で進むと路線がわかりやすい金沢市内均一料金で利用者増を図ってほしい
駅西は大きな通り以外の道にはバスがなかったり、本数が少ないため利用しにくいです。
中心部に住んでいるので逆に郊外へ行く公共の交通機関の少なさを感じます。(バスの本数、最終時間が異常に早い、シェア自転車のポートがない)
バスがないところにこそ、市営の公共交通が必要と思う。既存のバス路線と被るところには必要がないと思う。
相対的に、マイカーの利便性を悪くさせる(渋滞時間のバス通行の優遇)ことも、必要と思っています
郊外に居住しているため、自動車などは不可欠なものであるが、更なる老後を助案すると、大通りばかりの公共交通だけでなく、多少、路地を通るような公共交通も利便性が増すような気がする。
高齢者に対する公共交通機関の利用補助制度の確立
公共交通も大切だと思うが、自転車専用の道も整備した方がいいと思います。金沢市にはシェアサイクルがあり使用するが道が狭く危ないし怖い。フィンランドには歩行者専用の道くらいの幅の自転車専用道がある。車道に自転車道を作ってるのでもなく、歩道に作ってるわけでもない。観光で来ている人も安全に使える道。環境にも優しいまちづくりをお願いしたいです
山手環状線に公共バスの運行はかなり自家用車の使用が半減するのではないのでしょうか。
この10年間、バス便は減る一方でどんどん不便になります。バリアフリーの公共交通機関を増やし年寄の利用しやすい環境を整えて欲しいです。最寄りのバス停にも屋根が欲しいです。兼六園下のバス停裏に県営駐車場がありますがガラス張りなのでバスを待つ時に利用したいのにドアがあるのに開閉出来ないようになっていますが何故ですか？特に天候の悪い時には利用したいです。
自転車が車道を守るルールに変わったが、道路が今までと同じなので危険で心配している。自転車道の整備をしてほしい、もしくは自転車道が整備されていない道では可能ならルールを緩めてほしい。近所のバスは減便し続けていて、土日の運行もなくなってしまった。バスがもう少し元気ならいいのと思う。バス運転手の待遇改善が必要なのではと思う。車があった方が生きやすい町なのは確かだと思う。好きな時間に一人で出かけられる自由があるから。未来において自動運転車が普及すれば高齢者の自動車事故が減るだろうと思うので、それまではタクシーなどでつなぐしかないかもしれない。高齢者がタクシーのアプリをうまく使えるようになるといいなと思う。
利用者が少ない便はバスを小型化する
自宅の最寄り駅から職場へのシャトルバス運行などがあれば、渋滞などの混雑緩和が見込めると思う。現在の職場がテクノパーク内にあり、沢山の方が働きに来ているため、事業所毎にバスなどが出れば、出退勤時の渋滞緩和につながると思った。
LRTを導入の方がよい
弥生の陸上競技場にぜひバス停やシェアサイクルのポートの設置をお願いします。
座席がほとんど優先席で、長距離で使用しない限り後ろの席に座らないのでいつも立っている。混雑していると立つのも大変だ。観光客が多く使用するエリアのため、大きな荷物を持った観光客がグループで乗り込んでくると大変。観光客用のバスを設けて、市民が乗車しやすいようになりたい
夕方でもまちのりが大学から使えるようにしてほしい

特に無し
電車との乗り継ぎの時間見直してください。西金沢駅、野々市駅の電車との乗継。
利用促進策は問の中に大体書かれている。
兼六園下のバス停(小将町方面行き)が交差点から離れていて屋根やベンチもなく不便 是非改善していただきたい
カード乗車制度の簡素化(事業者によって違うのを統一すること。)バスの走行中、小窓を開けて走らない事。
飲酒した時にまちなかから帰る時がありますが、最終バスの時刻が早すぎて不便です
北鉄バスの運転が荒い時が乗ってるとき、こちらが車を運転していて感じるが多々あります。それで、バス乗らないです。バスは、ほぼ独占的で、競争手がないから、サービルの向上への努力が足りないかと思えます。
金沢市全体で歩いて健康に繋げる取組みがあるといいですね。寺町から朝バスに乗っても座れない為、犀川河川敷を片町バス停まで歩いて片町からバスに乗ると大抵座れます。同時に健康的な通勤スタイルに変わりました。
渋滞緩和のために道路の拡幅工事新たな道路の建設通勤に車は必須
歩道が地震以降ガタガタです またもともと自転車には危ないところも多いです 学生の意見を市政にもっと取り入れていただきたい
石引から杜の里のイオンにいくバスがないのが非常に不便です
大きな病院への公共交通機関の充実を望む。高齢者は免許証を返納するようになるから。
バスに関してはまちなか以外の場所にバス停が少なすぎて利用しろと言われても最寄りのバス停まで徒歩20分はかかるため話にならない。 電車バス共に本数も少なすぎて子供以外は自家用車を使う選択肢しか取れない。
現状レンタルサイクルを増やしても観光客以外はほぼ利用しないのでは？と思います。 利用促進をして欲しいならなぜ現状が自家用車利用ばかりなのか、公共交通機関の発達している地域と比較して何がダメなのか真剣に考え検討して欲しいです。
車の運転マナーが悪く、歩行や自転車での移動が危なく感じている。もっと歩行者や自転車が安心して利用できるような、交通システムになればよい。バスレーンみたいに、自転車レーンができたり、歩道をずっと繋げたりしてほしい。
都会のように電車や地下鉄等が充実していれば車を持たずに公共機関を使いたいと思うが金沢では公共交通が中途半端で車の方が動きやすいのが事実である。東京や大阪では車に乗りたいたいと思わないので、それくらい便利でないと難しいと思う。
兎に角、バスの本数が少な過ぎること、冬に雪が降って本数が減となり、道路が雪で狭くなるなど、雪対策をしてほしい。
利便性向上への意見ではないですが、子供と移動するときには、何かと公共交通機関は不便なので、子育て世代には自家用車の移動が最適かと思えます。
老後の公共交通機関利用が心配、 バスよりタクシー券などの公的補助などを充実した方が使い勝手がいいと思います。
まちなか以外は通常バスのルートが増えない。鞍月地区は住宅地が増えているのに通常ルートが増えない。まちなかについても、ふらっとバスのルートが増えておらず、高齢者に優しくないと思う。高齢社会になるにつれて、ふらっとバスなど地域を循環する乗り物が充実していれば、免許返納も進むはず。生活できないと思うから、高齢者は免許返納できずにいる。
時間通りにこないことが日本一と何かで見ました。県外のバスを利用するとよくわかります。改善しようと思わないのがわかりません。
自宅付近にバス停が無いので乗りたくても乗れない。
地下道の拡充などして欲しいです
鉄道ではクレジットカード決済が可能になる路線も出てきたので、バスでもそれができると便利だと思います。
郊外から街中へ行くバスの運賃が高い!
運転手の質の向上 以前バスに乗ろうとした時ドアに挟まれた。それがトラウマになってバスに乗れなくなりました
バスが減便されて益々不便になった。金沢駅まで直通の便が増えれば使用回数が増えると思う
バスレーンを作るには道が狭すぎると思います。特に有松～片町にかけて、朝の混雑は相当なものです。もう一車線あれば良いのにと思います。
市内へのバス路線を増やして欲しい(現在、マイカーを利用し、移動していますが、高齢につき、近い将来、免許返納する予定なので、高柳町～市中心部へ、乗り換え無しで行ける路線バスが、必要→高齢者にとっては、乗り換え乗り継ぎは、体力的・精神的に、とても苦痛です。)
特にありません
①年金生活者、低所得者に優しい仕組みを作る。東京都では年に千円、払うだけでどの路線も無料で使える。乗り換え???による料金加算の心配ないですね。優先席に対する乗客のマナーが とても良い。②つまり、社会的弱者への市民の意識が高いと思います。私は、免許証は70歳で自主返納ではなく自発的に失効させました。なお、フラットバスに感謝してます。料金にも納得、目黒区との2拠点生活の可能性を模索中です。社会福祉の観点から住民登録場所を考察中です
以前よりもバスの運行本数が減り使い難くなりました。経営上、難しいとは思いますが、生活者目線で考えて欲しいと思います。特に高齢者の免許返納を推進するならば、こちらも考えて欲しいと思います。
以前住んでいた平和町と比べるとバスの本数は少ないのですが、帰宅するときに乗りたいバスの時間を決めておけばその間にゆっくりお買い物ができるので不便には思いません。バスの運賃の支払い方法も拡充されたので便利になったと感じています。
大型バスによる交通手段ではなく、街乗りのミニバスを増加させる検討が欲しい。特に、県施設や市の施設を利用するのに路線が無い為に自動車を利用するしかない。また、利用を諦める事になる。 金沢駅から多くのバスが出ているが、そこまで1.5kmを歩くしかない。その結果バスの利用が激減していると感じる
バス本数がだんだん減っています。これ以上減ると支障が。金沢市北部地区です。 乗り継ぎ割引があるといい
コミュニティバスなどでバスの無い(少ない)地域からバス停のある路線や駅まで簡単に出来るようになればもっと利用が増えると思う

免許証返納の優遇措置を充実して欲しい
送迎の関係で金沢駅まで行くことは多いです。個人的には、まちなかは観光地なので、ほほいかなくなっています。行くとすれば自転車で行きます。移動には時間とコストがかかるので、コロナ以後、まず行かなくてもいいように対策するのがもっぱらで、移動がかなり減っています。PCでできること、スマホでできること、拡大しています。昔なら、銀行や郵便局に自転車でしたが、いまはほぼPC、スマホで行い、どうしてもいかないといけないことだけですが、激減しました。まちなかイベントは観光客向けとして、参加しません。コロナで移動が激変したように思います。この時代を受けて、どう今後、変化するのか、それにどう対応するかが非常に難しい時代と感じます。
郊外でもふらっとバスのルートを作って、商業施設や公共施設をつなげれば短距離を車で移動する人が減るのではないのでしょうか
香林坊などへはバスで行くことは簡単ですが以前に帰りにどのバスに乗ればいいのかさっぱりわからず苦労したことがあります。〇〇行きと書かれていても〇〇がどこかわかりませんでした。なので今も苦手です。
子連れでの公共交通機関での移動にはとてハードルが高く感じる。乗り物への興味があるので、利用してみようとおもうが、家から最寄りのバス停も遠く1日2便しかない。そのため駅までいくと、駐車場がない。土日であれば駅の駐車場が開放されているが、それ以外の日にはお金を払っても止める場所がない。駐車場の整備もしくはバス停、バスの本数の増便をしてほしい。また、免許返納の観点からは、高齢者は足が悪いとバスも乗れず、タクシー券などの補助も少なすぎて返納がなかなか進まない(返納したくても返納できない)状況です。
金沢市では高齢者向けに定期券の補助が行われています。1か月6,500円の定期の採算が合う回数は260円区間であれば週4回以上程度です。ただ、この回数を超える利用ができる高齢者は少ないのではないのでしょうか。高齢者の心身の健康維持に加え、町中の活性化にもつながることを考えれば、富山市のように100円定期が使い勝手が良いと思います。
信号が多いから渋滞がおこる 自転車道路を走るには十分な道の広さがない 街中をとおらなくても迂回できるルートをつくらるとよい
特になし
バス停まで行くのが面倒。マイカー生活に慣れると15分歩いてバス停に行くくらいならマイカー使う。なかなか難しいと思う。
家の近くのバス停のバスはだんだん減り、使いづらい現状です。もっと長い距離まわる路線にして、1時間に1本くらいバスを走らせてほしい
東京から5年前に越してきて、公共交通の不便さに悲鳴をあげました。車社会の地方都市はどこでもそのようですが、車がないために、行けないところ参加できないことがたくさんあります。この事を考慮してまちなかにすんでいます。それでも人生が縮小してしまったようで、その一点だけでも東京に帰りたいたいです。私の周りの高齢者はみんな、免許返納したら買い物すら行けなく、身動きできない。と言っています。 そう言って車に依存し続けては公共交通機関が発展することもなく、事業として拡充は難しいと肌で感じています。多分人口の問題で不可能ですが、他県と繋ぐ地下鉄などが街中から住宅街、郊外まで繋げないと、公共交通機関ではこの不便さは解消しないと思われます。もしかしら実現できそうな出来ることと言えば、フラットバスのような小さめに地域を結ぶ路線をなるべく細やかに、地域を縦横に動けるように走らすことぐらいですかね。そして、料金も今のフラットバスくらいなら納得がいくかも。
仕方ないこととは思いますが運賃が高いと思います。医者に通うのに運賃のほうが高く困ります。
金沢市のようなバスが重要な交通手段である都市で、利便性の向上と経営は切り離して考えるべきか、利用者が少ないからという理由で、単純にバス路線の減本と結論づけるのはいかがなものかと思いました。 より不便になったし利用しづらくなりました。
街や駅にバスで行くことで得られるメリットがあればいいと思います。駅でいくら以上買ったら、バスの金額の補助券などがもらえるなどあれば、バスで行く人も増えると思います。
中心部にバス停は充実しているかもしれないが、少し離れるとバス停までがそもそも遠い。 終日の専用レーンも良いと思いますが、バスの本数バス停の数を充実させてからではないのでしょうか？
バス路線の増便や市外料金(市内ですが)をもう少し抑えていただくことで、公共交通の利用者が増えると思います。コロナ禍で利用者が減り、物価高騰や人件費、運転手不足といった課題も多いかと思いますが、郊外に住む者として、街中まで往復1人800円以上かかり、駅まで行く際は街中を通るため40分～1時間ほどかかります。このような状況では公共交通機関ではなく、車で移動せざるを得ません。今後、さらなる利便性向上と運賃軽減のご検討をお願いいたします。
バス代が車のガソリン代より安くなり、バス停が充実して近くのスーパーでもどこへでもいけて、遅れてきたときに今バスがどこにいるかわかり、そもそも到着時間を守る余裕のある時間設定にして、車社会前提の郊外に店を作るまちづくりをやめて、電車くらい時間に正確かつ運行本数が多くなると、なかなか車を脱却するのは無理だと思います
バスの運転手確保が厳しい状況は理解できるが、観光客に対する運転手としての応対マナーの教育を充実することが急がれる(観光客がバス停で「〇〇に行きますか?」と問う場面に「行かない」とぶっきらぼうに答える場面に何度も出会った。もう少し丁寧な応答もあると感じる)また、小学生が降車時に「ありがとう」と運転手に例を述べるが、運転手からの返事が無い。など、もちろん丁寧に対応する運転手もいるが、全体的にみて再教育が必要と考える。
少し違うかもしれませんが、原付2種(51～125cc)ユーザーです。金沢駅の市営駐輪場、ハイアット側の50cc専用がいつも空いているのに高架下のサイズ混合駐輪場はいつも混んでいる。ハイアット側の駐輪場を原付2種や小型バイク用に一部でも解放してもらえたら助かります。利用時間もハイアット側の方が長いのでバランス悪く感じます。
同じ金沢市でも金石の方はまったく交通機関が無い状態だと思います。また、コロナかによってバスの本数を減らされたと思いますが、高校近くなどはバスに乗れないぐらい人が多いのでその時間帯だけ増やすなどの工夫が必要だと思います。
バス路線のある近郊の通勤者は自家用車通勤使用を出来るだけ禁止すべきであり、またバスの運行数をもっと利用しやすいやり方に工夫をして欲しいです。
車がないと不便な地域の為、今後免許返納を考えると、公共交通をきたいする
根本的な解決には自動運転、LRT/BRTしか解決の方向性はないと思う。今すぐには技術・費用的に難しくても、ベツとしておいても良い領域だと考えます。
運行本数が少ないことがいちばんのネックです。免許証返納者への優遇を進めてほしい
エリアを増やすような事を検討してほしい(バス停が遠い)
自転車専用レーンの拡充とバス専用レーンを走る車の取り締まりを強化してほしい
バス時刻の定時化と休日の極端な減便を何とかして頂きたいと思います。併せて最終便の時刻繰り下げを切に希望します。
必ず座れると乗りたくなる。立ちんぼではよく揺れるので年寄には危険
運賃が安くなれば良いと思います。町へ車で行ったほうが駐車料金を払うほうが安いし、便利。
実感が薄い環境負荷の観点から公共交通の利用を促すのは難しいと思う。利便性においても自家用車に勝る部分はほほない。値段や特典など、公共交通を使うことで生じる経済的利得を与えないと、促進は難しいのではないか。
バス停がもっと増えたらええなと思います
片側2車線道路が交差点で一方が右左折専用となり、「実質1車線化」している路線が結構多い。コレを改善するだけでも無駄な渋滞をへらせるのではないのでしょうか 例:城南通有松交差点