



第3次金沢交通戦略 フォローアップについて

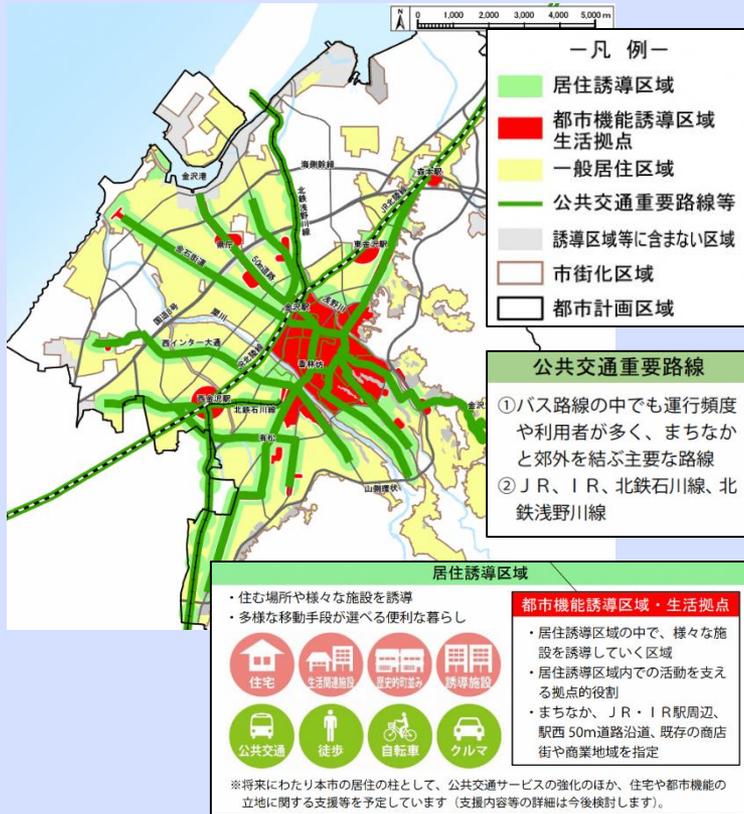
令和6年8月

本市におけるこれまでの交通まちづくり

- 平成27年度に策定した「第2次金沢交通戦略」では、**鉄道・路線バス等の利便性が高い「公共交通重要路線」を軸として、その沿線に居住や各種施設を中長期的に緩やかに誘導すること**による集約都市の形成を目指し、定住促進策等を進めてきた。

公共交通の方向性（第2次金沢交通戦略）

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



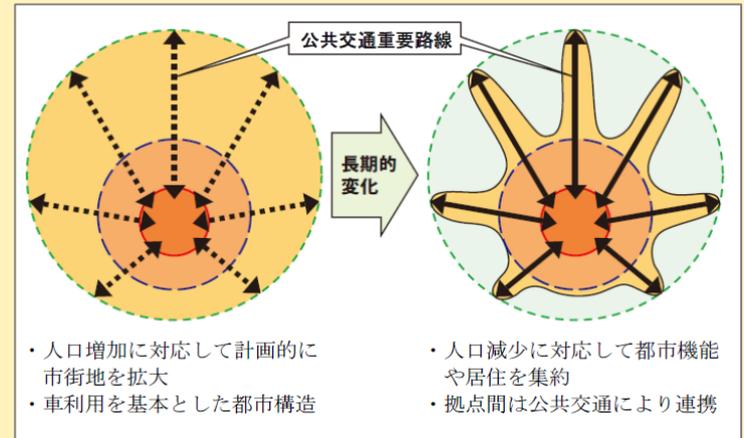
まちづくりの方向性

（都市計画マスタープラン・集約都市形成計画）

- 人口減少・超高齢社会に対応した「質の高い都市構造」への転換
- 土地利用・交通の両面から都市の使い方を見直す



持続的に成長する都市構造の実現



第3次金沢交通戦略①

■本市の交通政策の現況・課題

【本市の交通の特徴】

- 藩政期から受け継ぐ歴史都市であり、まちなかは細街路が多く、道路環境は他都市に比べ制約がある
- 限られた道路空間を有効活用するためには自家用車と徒歩・自転車・公共交通の共存が必要

【これまでの交通まちづくりの課題】

- 第2次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
- 社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応

【これからの交通まちづくりに求められる視点】

- 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

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

■第3次金沢交通戦略の施策体系

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

実現に向けた施策展開

【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～

メリハリをつけて計画を推進

【重点的な取組】

- ・ハード・ソフト両面からの連携を強化することで、地域に応じた移動手段を充実
- ・公共交通の利用促進と普及啓発を強化

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

地域住民による
移動手段の充実
(地域運営交通)

公共シェアサイクル
「まちのり」
の充実

金沢 MaaS
の推進

モビリティハブ
の整備

第3次金沢交通戦略②

第3次金沢交通戦略が目指す姿

[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

郊外

地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
- 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



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。



まちなか 歴史や文化などの 魅力が楽しめる人中心の 移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心軸中心に導入
- 人中心のウォークラブルな空間の整備
- 自転車走行指導帯やまちのりの充実
- 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動



居住誘導区域 公共交通で 便利に移動ができる 移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
- モビリティハブによる交通連携
- MaaSによりスムーズにバス・まちのりなどを利用

Mobility Hub
モビリティハブ
さまざまな交通手段が集約した利用拠点



第3次金沢交通戦略③

【第3次交通戦略で目指す公共交通ネットワーク】

- 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家用車に頼らず移動できる環境の確保

【各エリアにおける考え方】

- まちなか**
- 自家用車等の流入を抑制し、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中心の空間を形成する
 - 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、自家用車からの転換を目指す

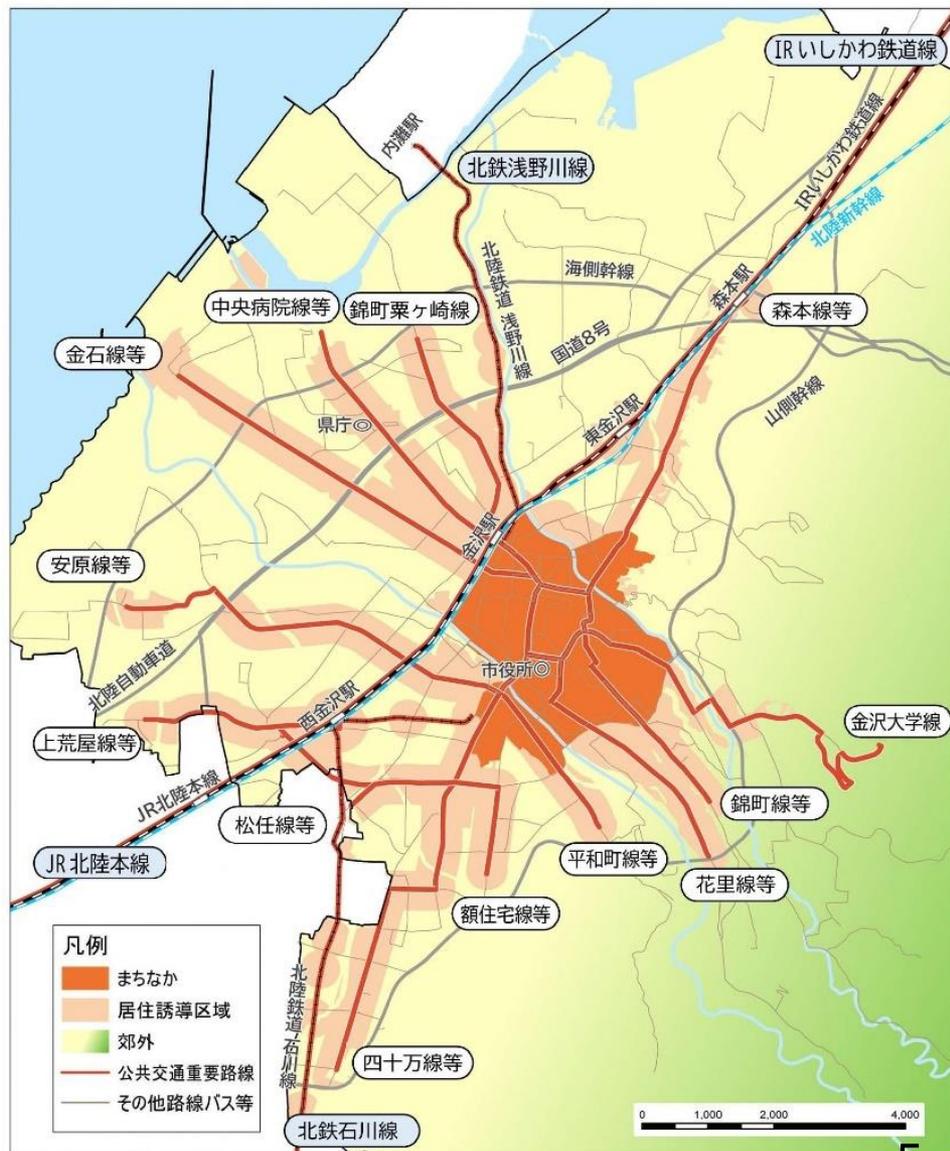
- 郊外**
- 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィードア交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

【交通結節点とモビリティハブの定義】

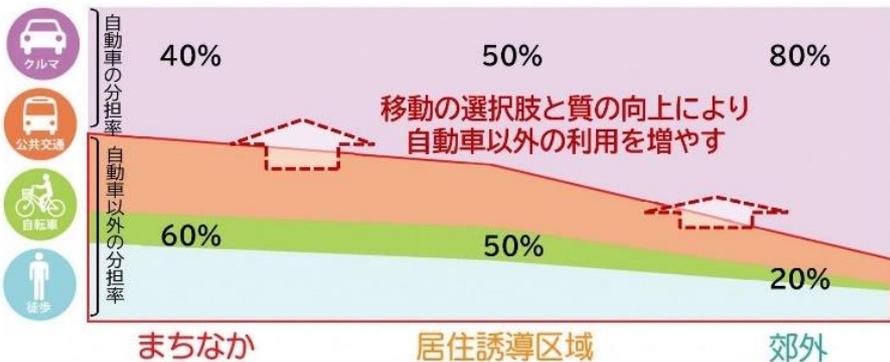
交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
	タクシースタンド等	
タクシー	タクシースタンド等	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ: 鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

第3次金沢交通戦略における公共交通重要路線



【各エリアにおける交通モードの利用イメージ】

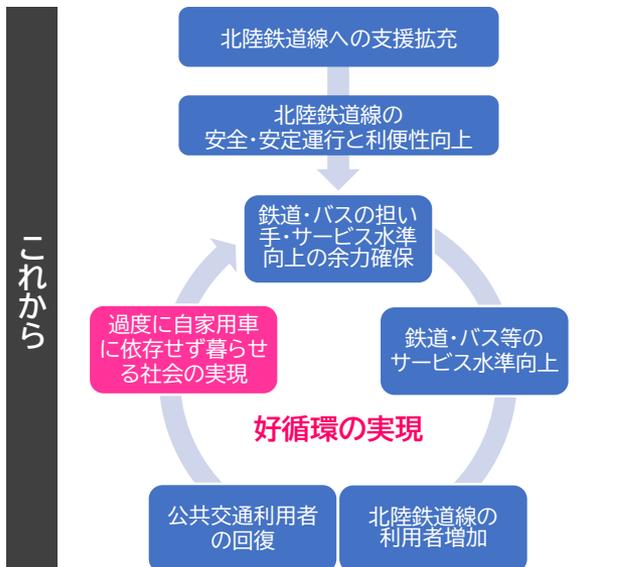
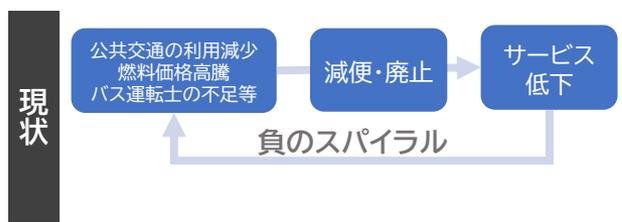
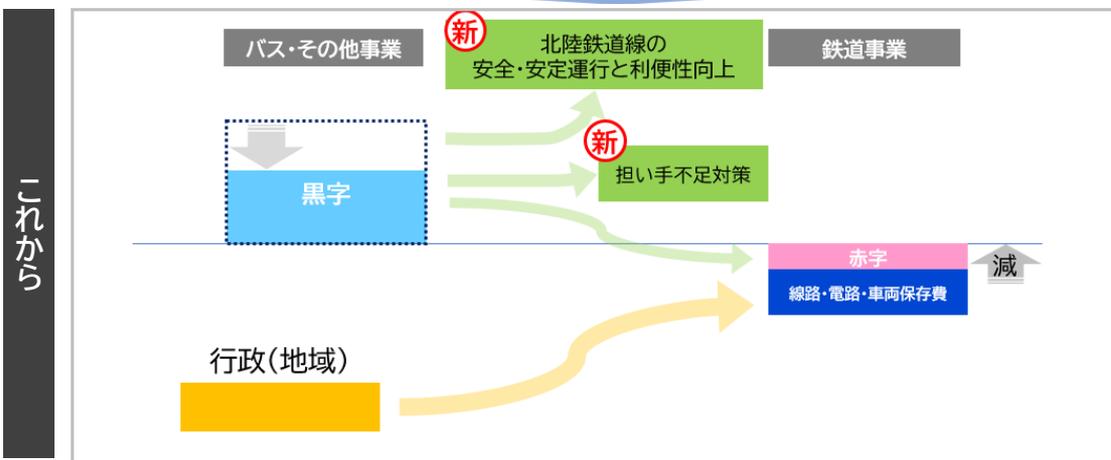
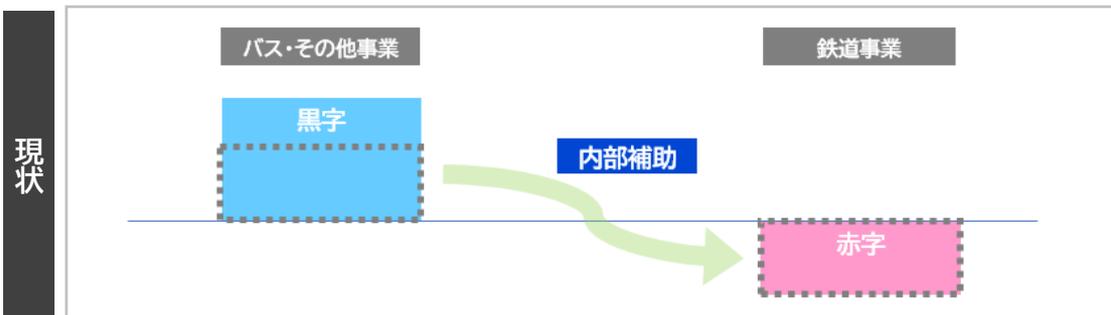


北陸鉄道線鉄道事業再構築①

- 沿線自治体は、令和5年3月に石川中央都市圏地域公共交通計画を策定するとともに、特に状況の厳しい石川線のBRT化なども含めたあり方の検討を行い、令和5年8月、**石川線の鉄道線としての存続を決定**。
- 能登半島地震により、一時協議が中断となったが、令和6年5月に沿線自治体首長による知事要望を経て、国の支援制度を活用し、「**みなし上下分離方式**」による北陸鉄道への支援を決定。

⇒ 令和7年度から15年間の、鉄道施設・車両の更新、維持管理に係る計画事業費約141億円について、自治体負担分は県・沿線市町で協調支援

- 「**鉄道事業再構築実施計画(案)**」を石川中央都市圏地域公共交通協議会(令和6年7月30日開催)にて提示し、内容について委員の賛同を得たところであり、今後、計画案をもとに「**鉄道事業再構築実施計画**」をとりまとめ、国へ申請する。



北陸鉄道線鉄道事業再構築②

		国・自治体負担対象 事業費	北陸鉄道負担対象 事業費
鉄道施設等の更新			
主な基幹事業	線路設備更新	約113.4億円	—
	電路設備更新		—
主な効果促進事業	車両更新		—
	キャッシュレス対応強化		負担あり
その他(駐車場の整備・鶴来車両工場改修など)			—
利便性向上策の実施			
鉄道施設等の整備	キャッシュレス対応強化(再掲)	上記(113.4億円)の内数	負担あり
増便、運賃低減、企画乗車券の造成等	増便	—	
	運賃低減、企画乗車券の造成等	—	
鉄道施設等の維持管理			
線路保存費・電路保存費(修繕費)		約18.9億円	—
線路保存費・電路保存費(修繕費除く)			約8.7億円
車両保存費			
運転費、案内宣伝費、一般管理費等		—	約73億円

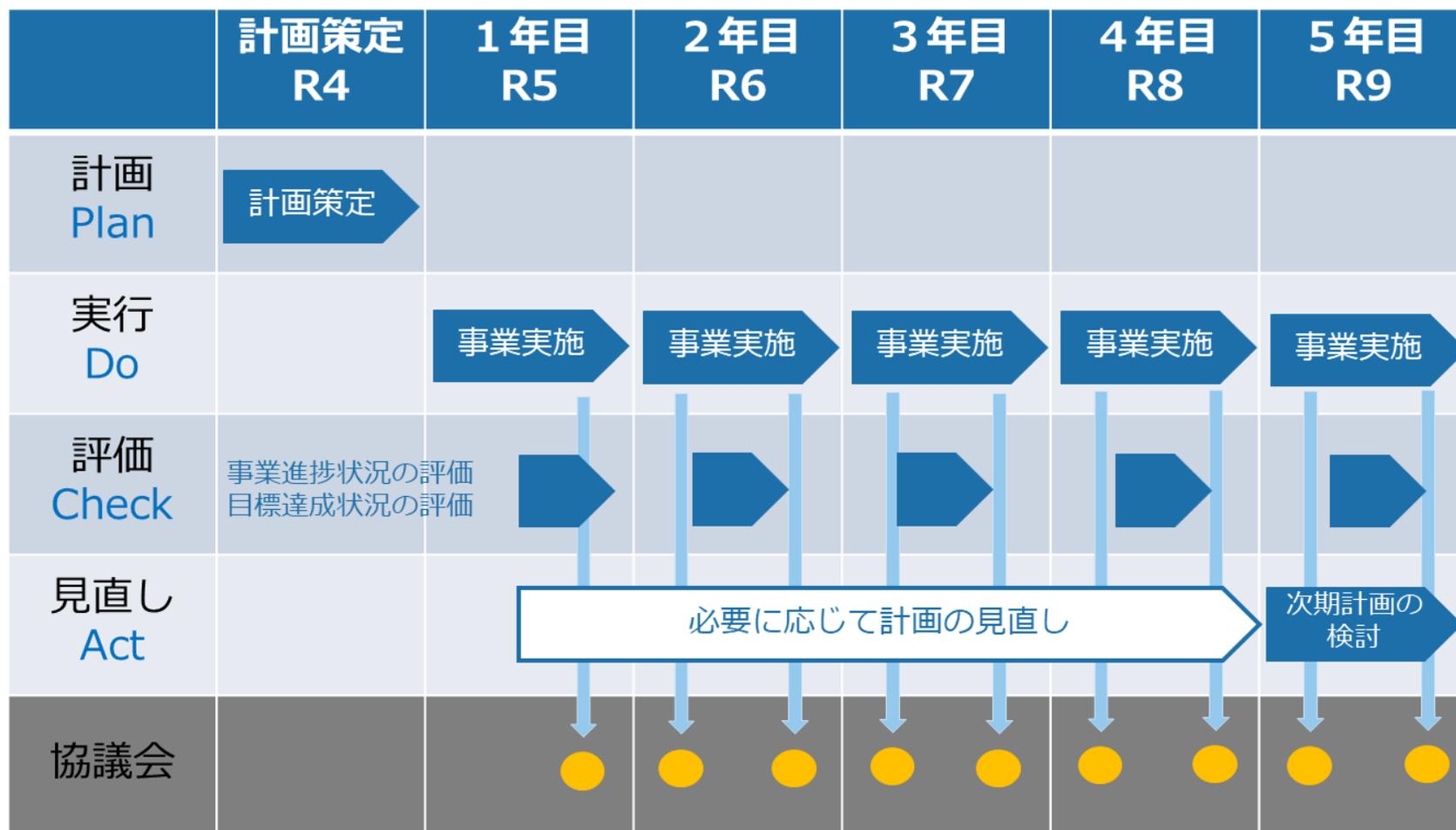
北陸鉄道線鉄道事業再構築③

◆利便性向上策

	施 策	実施時期
鉄道を中心とした 広域公共交通ネットワークの利便性向上	・新型鉄道車両の導入	R10～12
	・軌道の改良	R7～
	・石川線の増便・ダイヤ変更	R10～ (R6より先行実施)
	・駅の待合環境やアクセス性向上、駅のコミュニティ拠点化	R7～
	・二次交通との接続強化	R7～
	・パーク・アンド・ライドの利用促進	R7～
	・多言語化対応等の外国人旅行者の受入環境整備	R7～
	・タッチ決済システムの導入	R7～
	・乗車券のデジタル化	R8～
	・多分野連携	R7～
	・サイクルトレインの拡充	R8～
利用者が鉄道を利用しやすくするために 実施する措置	・企画乗車券の充実	R7～
	・学生などへの支援	R7～
	・こども無料化	R7～
	・駅カルテの作成	R7～
	・鉄道の観光資源化	R8～
	・鶴来・白山エリアの活性化(着地型観光・レンタサイクル連携)	R7～
	・プロモーションの展開	R7～
	・沿線企業や住民等と連携した利用促進	R7～
抜本的な利便性向上に係る 中長期的な調査検討	・石川線のIRいしかわ鉄道(金沢駅方面)線への乗り入れ	等
	・石川線鶴来駅の駅西側からのアクセス向上	
	・石川線の香林坊方面への延伸	
	・浅野川線内灘駅の交通機能の強化や利便性の向上、交流・賑わい機能の確保	
	・新駅の設置	

第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定） フォローアップについて

- 金沢市交通まちづくり協議会において、事業の進捗状況や目標指標の達成状況を評価
- 計画の達成状況を評価するため、進捗管理として観測指標(アウトプット)と、取組による成果指標(アウトカム)を設定



【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)】

- ▶公共交通平均所要時間(有松→武蔵区間)
- ▶公共交通のカバー率
- ▶公共交通重要路線1時間当たり便数
- ▶運転手確保の支援事業実施数
- ▶モビリティハブの整備数
- ▶パーク&ライド利用者数・設置台数
- ▶金沢MaaS取組件数
- ▶歩けるまちづくり協定地区数
- ▶交通事故死者数・重傷者数
- ▶自動車走行指導帯の整備延長
- ▶モビリティマネジメント事業の実施件数
- ▶路線バス等への環境配慮車両の導入台数

【成果指標(アウトカム)】

- ▶公共交通の利用者数
- ▶市内の公共交通分担率(平日)
- ▶住まいの地区の移動満足度
- ▶まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率(平日)
- ▶まちなかの歩行者通行量(休日)
- ▶まちなか区域／居住誘導区域の人口密度
- ▶公共交通の収支率
- ▶公共交通の公的資金投入額
- ▶バス・鉄道運転手の採用者数(石川中央都市圏全体)

施策の効果を評価

観測指標の状況

観測指標		
公共交通平均所要時間(有松→武蔵区間)		
基準値(R4.12)	現況値(R5.12)	目標
16分	16分	短縮を目指す
公共交通カバー率		
<small>※徒歩圏は鉄道駅から500m、バス停から300m</small> <small>出典:国勢調査250メートルメッシュ人口</small>		
基準値(R4.10)	現況値(R6.3)	目標
84%	84%	維持・拡充を目指す
公共交通重要路線1時間当たり便数		
基準値(R4.4)	現況値(R5.7)	目標
1時間に1本以上	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		
基準値(R3年度)	現況値(R5年度)	目標
4件/年	9件/年	維持・増加を目指す

観測指標の状況

観測指標		
モビリティハブの整備数		
基準値(R4年度)	現況値(R5年度)	目標
0箇所	0箇所 (※R6年度より基本設計に着手)	増加を目指す
パーク・アンド・ライド利用者数(設置台数)		
※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数		出典:各市町提供データ
基準値(R4.10)	現況値(R6.3)	目標
613人(1,296台)	680人(1,373台)	増加を目指す
金沢MaaS取組件数		
基準値(R3年度)	現況値(R5年度)	目標
5件/年	13件/年	維持・増加を目指す
歩けるまちづくり協定地区数		
基準値(R5.3)	現況値(R6.8)	目標
6地区	6地区	維持・増加を目指す

観測指標の状況

観測指標

交通事故死者数・重傷者数

基準値(R3年)	現況値(R5年)	目標
死者4人、重傷者95人	死者5人、重傷者109人	死者7人以下、重傷者90人以下を目指す

自転車走行指導帯の整備延長

基準値(R4.2)	現況値(R6.3)	目標
40.4km	44.0km	60km以上(R11)

モビリティマネジメント事業の実施件数

基準値(R4年度)	現況値(R6年度)	目標
3件	3件	維持・増加を目指す

路線バス等への環境配慮車両の導入台数

基準値(R3年度)	現況値(R5年度)	目標
0台	0台 (※ふらっとバス導入予定)	増加を目指す

観測指標の状況 総括

- 公共交通平均所要時間、公共交通カバー率、公共交通重要路線1時間当たり便数については、路線バスの減便はあるものの、基準値(計画策定時の現況値)を維持している。
- 運転手確保の支援事業実施数、パーク・アンド・ライド利用者数・設置台数は順調に増加している。
- モビリティハブの整備数については、今年度より基本設計に着手する予定である。
- 金沢MaaS取組件数については、デジタル乗車券の充実等に伴い、計画策定時より大きく増加している。
- 交通事故死者数・重傷者数について、計画策定時より増加傾向にあり、交通安全対策のより一層の推進が求められる。
- 環境配慮車両の導入台数は0台ではあるが、昨年度の実証試験を踏まえ、今年度ふらっとバスに導入予定である。

観測指標について、各指標概ね基準値(計画策定時の現況値)を維持あるいは改善傾向にあり、**目標に向けて順調に推移している。**

(参考) 成果指標の状況

成果指標		基準値 (R3年度)	現況値 (R5年度)	目標値 (R9年度)
公共交通の利用者数		86,073人/日	123,452人/日	123,000人/日以上 【長期目標:R14年度】 130,000人/日以上
公共交通の 収支率	石川中央都市圏 (北陸鉄道線・路線バス)	80%	99%	100%以上
	ふらっとバス	29%	37%	40%以上
公共交通への公的資金投入額		4.2億円/年	4.1億円/年	平均(R5～9年度) 2.3億円/年程度を確保
バス・鉄道運転手の採用者数 (石川中央都市圏全体)		11人/年	28人/年	平均(R5～9年度) 19人/年 以上

※その他の成果指標(公共交通分担率、移動満足度等)は計画の最終年次において調査し把握することとしている。