

金沢市の公共交通を巡る現状と交通政策

金沢市の基本情報

金沢市の概要

- 本州のほぼ中心に位置し、歴史・文化の蓄積により形成された自然豊かな都市。
- 石川県の県庁所在地として交通網や商工業も発達し、北陸有数の都市でもある。



面積 468.81 km²
人口 463,254 人
世帯数 207,520 世帯

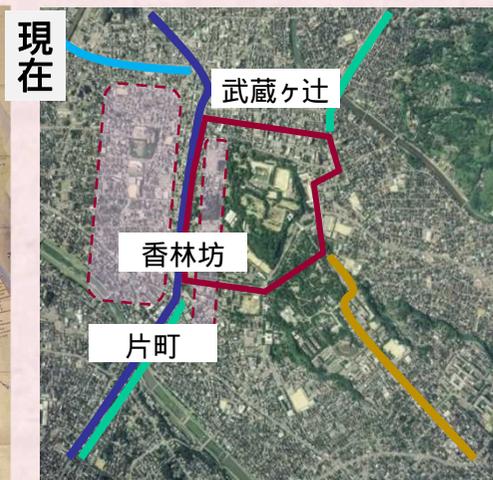
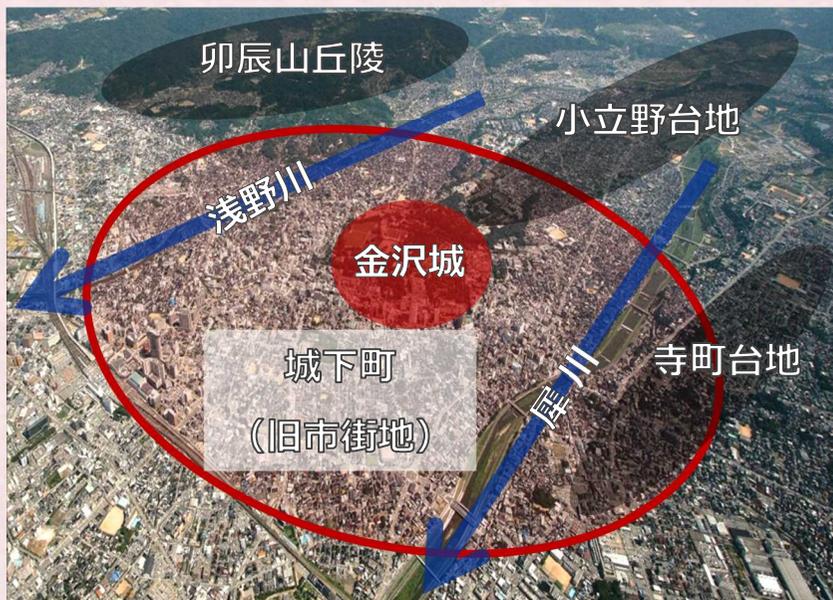
出典: R4年金沢市勢要覧



地形と由来

- 2つの清流（犀川・浅野川）、3つの台地・丘陵（卯辰山・小立野・寺町）により形成。
- 両河川に挟まれた小立野台地の先端に築かれた金沢城を中心に都市が構築された。

地形 現在も残る藩政期のまちなみ



現在の街路を寛文年間（1661～1672年）の絵図に重ねると約180kmが一致

歴史 城下町の形成

- 1488年 加賀の一向一揆
- 1546年 金沢御堂（城郭寺院）の建設
- 1580年 佐久間盛政が金沢城建設開始
- 1583年 前田利家が金沢城入城

「百姓の持ちたる国」

1680年頃に近世城下町が構築

以降400年以上にわたり、戦災や大災害を受けずまちが継承される

保全と開発の調和

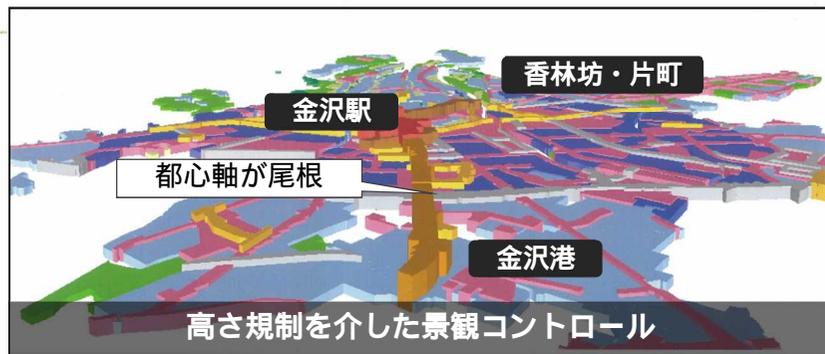
- 平成元年に制定された都市景観条例において「区分けの理論」が示される。
- 保全と開発をゾーニングにより明確化し、その後のまちづくりに引き継がれている。

まちなか 旧市街地

- 都心軸沿い 近代化（高い建物）
- その背後 保全（低めの建物）

副都心 駅西新市街地

- 金沢駅～金沢港の連結（新しい都心軸）を背骨とした副都心を形成し、都心で不足する近代的都市機能の受け皿とした。
- 近年のホテルラッシュも、都心軸沿線で基本的にカバーできているのもこの成果。



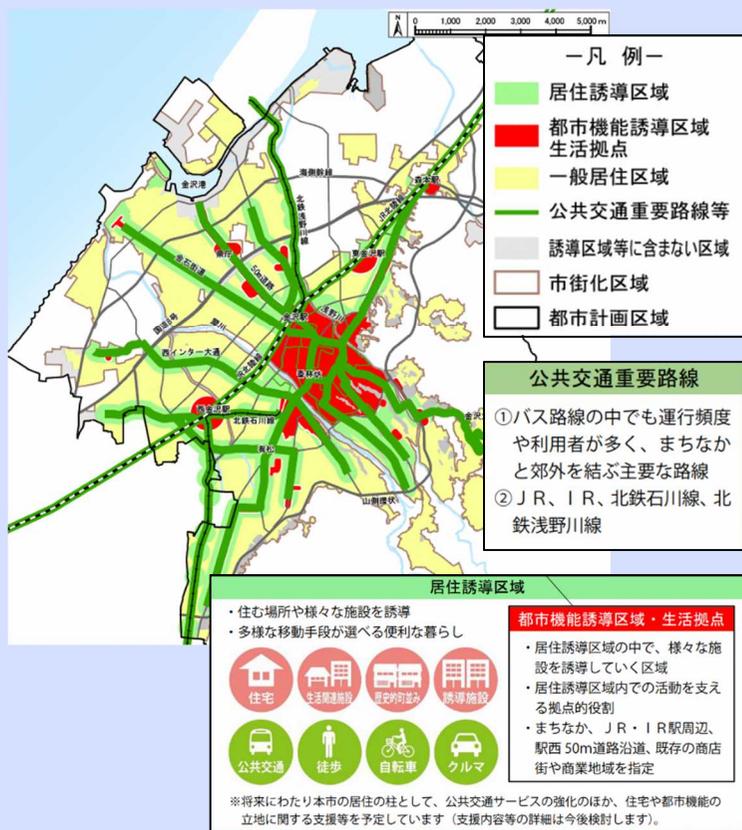
金沢市の交通まちづくり

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

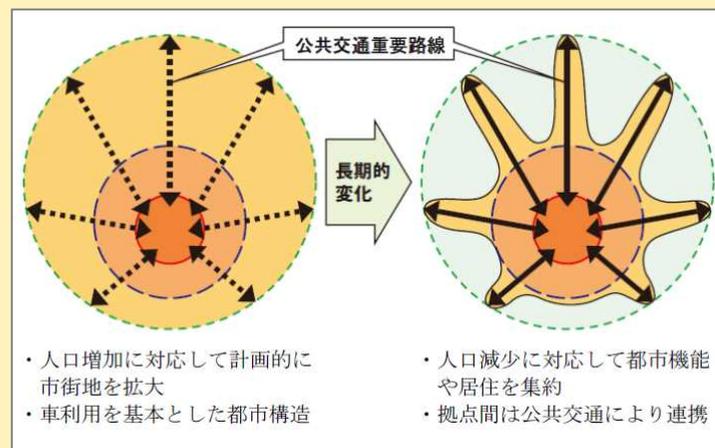
(都市計画マスタープラン・集約都市形成計画)

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



これまでの交通政策

- モータリゼーションの進展に伴い路面電車が廃止される中、金沢のまちでは昭和40年代から公共交通を優先したまちづくりが進められてきた。

昭和42年	金沢市内路面電車の廃止（北陸鉄道）
昭和46年	バス専用レーン導入
昭和59年	バス接近表示システム導入
昭和63年	観光期パーク・アンド・ライド（P&R）本格実施
平成6年	リバーシブルレーン本格実施
平成8年	通勤時P&R本格実施
平成11年	金沢ふらっとバス運行開始
平成14年	公共交通優先信号（PTPS）本格導入
平成15年	歩けるまちづくり条例制定
平成16年	ICカード乗車券（ICa）導入（北陸鉄道）
平成17年	金沢駅東広場供用開始
平成18年	山側環状道路の開通
平成19年	新金沢交通戦略策定
	金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例
平成24年	郊外地域運営バスの導入（地域運営交通） 高齢者公共交通利用促進事業・ まちのりスタート
平成25年	IRいしかわ鉄道（並行在来線）設立
平成27年	北陸新幹線開業
平成28年	集約都市形成計画・第2次金沢交通戦略策定
令和2年	バス専用レーン時間帯拡大
令和3年	金沢MaaSコンソーシアム設立
令和4年	北部地域でAIデマンド交通「チョイソコかなざわ」運行開始



金沢駅東広場



わかりやすいバス案内表示板

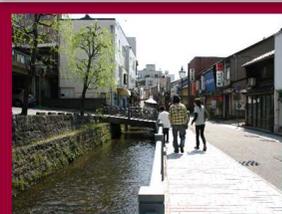


金沢ふらっとバス

車中心から人中心のまちなかへ

- 藩政期から400年以上続く金沢のまちは、かけがえのない、そして唯一無二の財産であるが、代償として道路空間は他都市に比して制約がある。
- 市民が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場としてさらに進化させるためには、限られた道路空間を車中心から人中心の空間に再編する必要がある。

藩政期から継承したまちなかは唯一無二の財産



都心軸の裏は細街路

他都市に比べて道路空間は制約

人中心のまちへ

限られた道路空間を公共交通で有効活用

政策課題

保全と開発の調和

快適な暮らしを実現する

歴史あるまちを守る

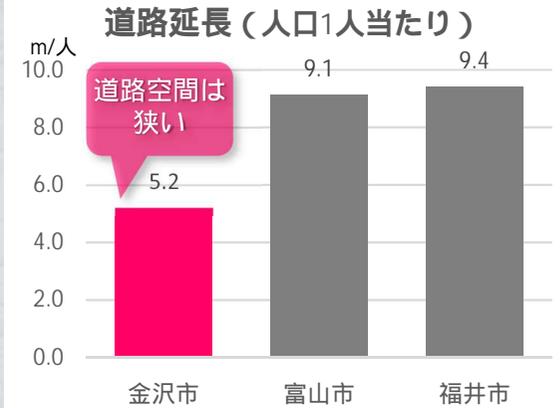
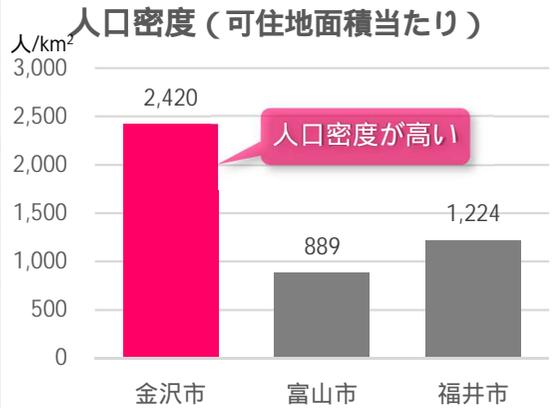
環境問題にも対応した持続可能なまちづくりを推進する

出典：京都市HP



限られた道路空間と「歩いて暮らせるまちづくり」

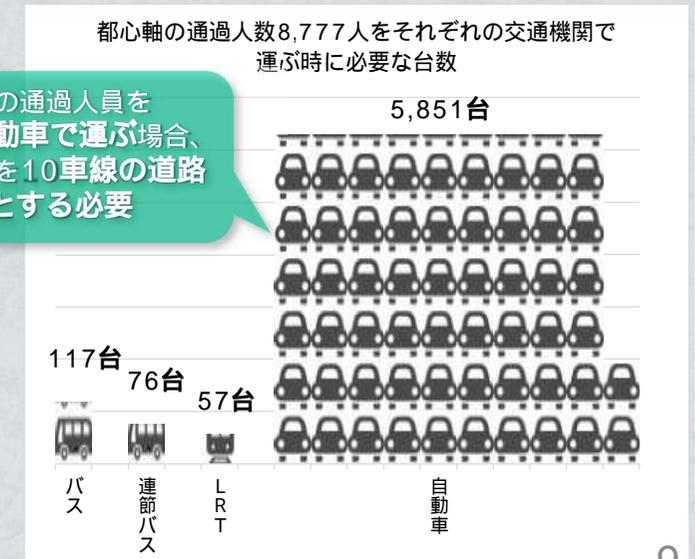
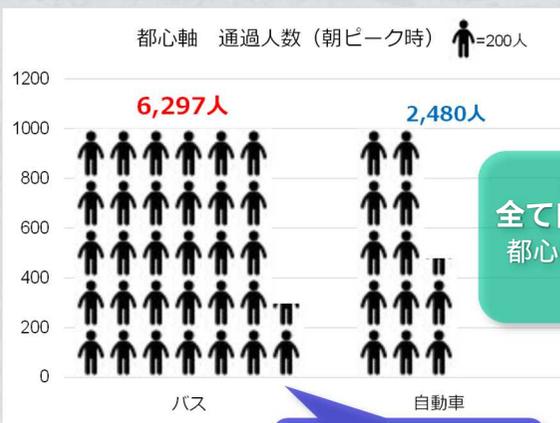
- 藩政期より受け継いだ金沢のまちなかの道路空間は他都市より限定。
- 現在のまちなかの移動を全て自家用車で賄うことは不可能であり、輸送力が大きい公共交通機関に如何に転換するかが今後のまちづくりに重要。



50人を運ぶために必要な車両数

出典：高岡市エコライフ撮影会、土井勉（「公共交通トリセツ」ホームページ）

自動車50台 公共交通（バス・LRT）1両



バス通過人員：交通事業者ICカードデータより集計（南町～香林坊間）H26年平日平均
 自動車交通量：警察トラカンデータより集計（尾山神社前交差点付近）R1年平日平均
 自動車平均乗車人員：道路交通センサスOD調査より、自動車1台あたり1.5人乗車（金沢市に本拠のある自動車で集計）

都市機能が集約されている「まちなか」では公共交通を活かしたまちづくりが特に効果的

第3次金沢交通戦略における自転車の位置付け

- 限られた道路空間を車中心から人中心の空間に再編するためには、**輸送力の大きい鉄道・バス等の公共交通のさらなる活用が必要**である。
- 他方、出発地から目的地までの「ドア to ドア」の移動ができる自家用車と比べると、**鉄道・バス等はきめ細やかな輸送を得意としない**ことから、**出発地・目的地と幹線である鉄道・バス等の公共交通ネットワークとを結ぶ「小回りの利く移動手段」との連携が不可欠**となる。
- そこで、第3次金沢交通戦略（地域公共交通計画）では、「**歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり**」を掲げて、**自転車と公共交通とを連携させた交通まちづくりに取り組むこと**としている。

自家用車

得意 出発地から目的地までのドアtoドアの移動

苦手 大量輸送 皆が自家用車を使うと道路混雑



鉄道・バスのみだとドアtoドアの移動は困難な場合も

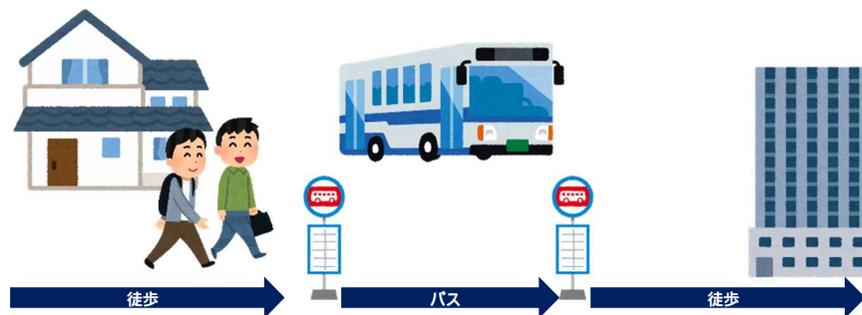
交通結節点(モビリティハブ)を整備し、小回りの利く移動手段(自転車等)と組み合わせれば、鉄道・バス等も利用しやすくなる！

公共交通

得意 大量輸送 バスなら1台で50人輸送可能
自家用車1台(4~6人程度)の約10倍

環境負荷低減 1人当たりの負荷は自家用車の5割程度

苦手 きめ細やかな輸送 鉄道・バス等のみでのドアtoドアの移動は困難な場合も



第3次金沢交通戦略

第3次金沢交通戦略が目指す姿

[基本的な考え方]

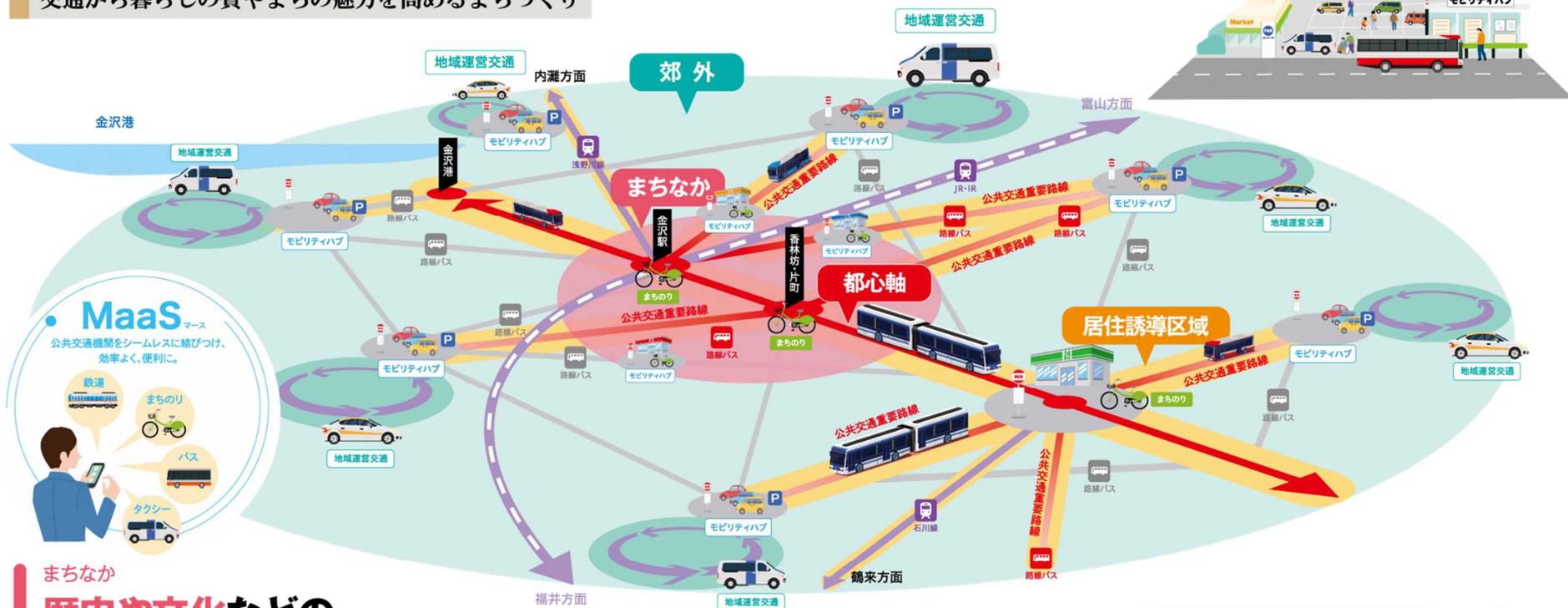
歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

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



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

【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】

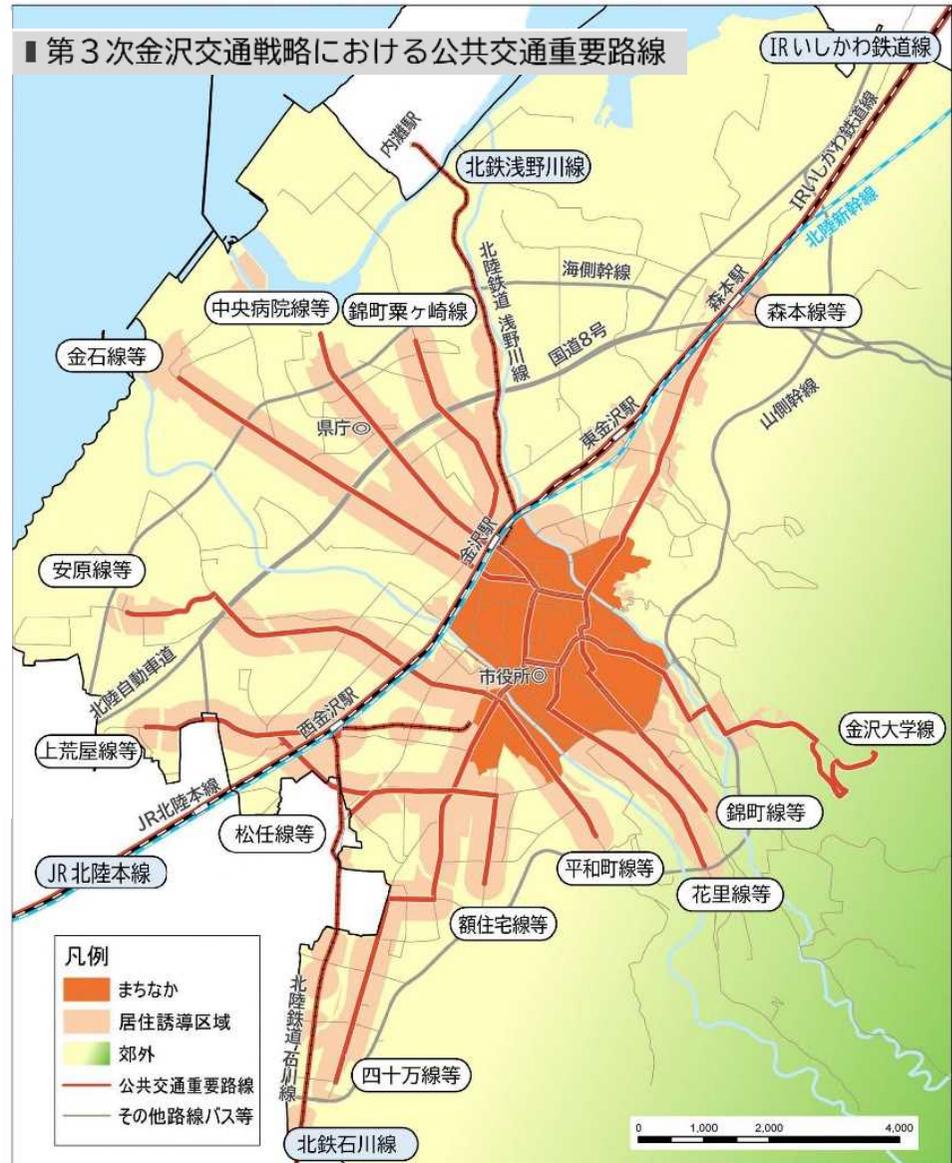
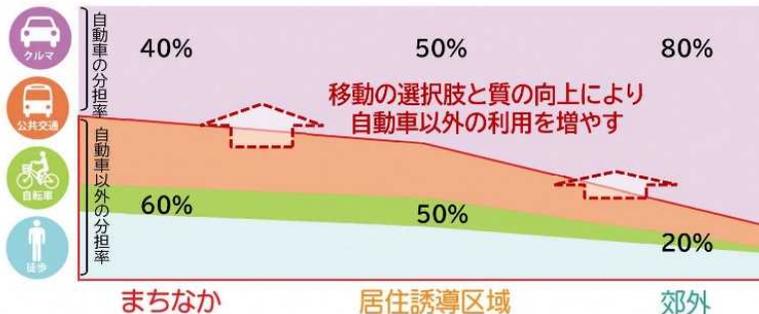
- まちなか**
- 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
 - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める
- 居住誘導区域**
- まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
 - 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブ[※]の整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す
- 郊外**
- 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ダー交通の導入を進め、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) 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	
タクシー	タクシーベイ等	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
自転車	駐輪場・ポート	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

【各エリアにおける交通モードの利用イメージ】



第3次金沢交通戦略における「まちなり」の位置付け

- 「歩行者・自転車・公共交通を優先したまちづくり」や「交通から暮らしやまちの魅力を高めるまちづくり」を進めるための**重点的な取組**として、**公共シェアサイクル「まちなり」の充実**を掲げている。

〔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～

〔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
「まちなり」
の充実

金沢MaaS
の推進

モビリティハブ
の整備

金沢市自転車活用推進計画と「まちのり」

金沢市自転車活用推進計画

- **移動に係る環境負荷の低減**に加え、**市民の健康増進にも寄与する自転車利用を進める**ため、平成23年に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」、令和2年には「金沢市自転車活用推進計画」を策定。
- 市民の**ライフスタイルに自転車**が浸透し、**誰もが安全・快適に自転車を利用できるまちを創る**ことを目指し、移動手段としてだけでなく、健康・観光など多様な視点で自転車を活用。

金沢市自転車活用推進計画の概要



【はしる】安全で快適な自転車通行環境を創出する

＜方針①＞ 自転車通行空間整備の推進

＜方針②＞ 自転車事故多発箇所における交通安全対策の推進

＜方針③＞ 自転車通行空間整備済み路線におけるフォローアップの実施



【いかしひろめる】誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりを推進する

＜方針①＞ 市民の健康的なライフスタイルの実現に向けた自転車の活用推進

＜方針②＞ 観光やまちの賑わいへの自転車の活用推進

＜方針③＞ シェアサイクル「まちのり」の利用促進

＜方針④＞ 災害時における自転車の活用

＜方針⑤＞ 自転車活用のための情報の発信



【とめる】便利で使いやすい駐輪環境を創出する

＜方針①＞ 駐輪場の利用環境の向上

＜方針②＞ 長期駐輪及び路上放置対策の強化

＜方針③＞ 新たな駐輪施設の整備



【まもる】自転車のルール遵守・マナー向上を図る

＜方針①＞ ライフステージ別の交通安全教育の充実

＜方針②＞ 自転車の安全な利用の促進に関する条例の周知

＜方針③＞ 来街者、外国人へのルール遵守・マナー向上の啓発



自転車活用推進計画の指標

自転車活用推進計画の指標			基本方針			
指標名	目標値 (R11年度)	現状値	は し る	と め る	ま も る	ひ ろ め る い か し
自転車通行空間整備延長	60km以上	36.4km (R元年度)				
自転車関連事故件数	100件以下	184件 (R元年)				
長期駐輪移動台数	1,400台以下	1,531台 (H30年度)				
路上放置自転車撤去台数	200台以下	327台 (H30年度)				
自転車損害賠償保険の加入率 (アンケート調査より)	80%以上	64.9% (R元年度)				
自転車ルール認知度 (アンケート調査より)	90%以上	市民86% 高校生84% (R元年度)				
自転車利用頻度(月に数回以上利用) (アンケート調査より)	60%以上	市民:48% (R元年度)				
市民のまのり利用経験者の割合 (アンケート調査より)	30%以上	9% (R元年度)				
まのり利用者数	10万人以上	63,284人 (H30年度)				

まちのり導入の経緯

- 金沢のまちなかは、近代建築や藩政期から残る城下町の風情といった新旧の文化を楽しめる観光資源が多数存在しているが、**これまでの観光スタイルでは、兼六園などの主要観光地を中心とした限定的な回遊行動が主流であった。**
- 来街者の観光需要に配慮したまちなかの**回遊性向上**、平成27年の北陸新幹線金沢開業を控えた**金沢駅からの二次交通の充実**などへの対応のため、平成24年3月から「まちのり」の運営がスタート。
- 令和2年3月には、**都市内交通の充実**や**さらなる観光需要への対応**のため、電動アシスト車を導入。75か所のポート・500台の自転車で運営中。
- 来街者のほか住民の利用も多くみられ、**令和4年度には年間利用者数が25万人**となり目標10万人を大幅に上回った。

運営方式

実施主体 : 金沢市
 運営 : 日本海コンサルタント

運営の総括、ポート用地確保、機器整備・運営の一部費用負担
 自転車・駐輪機器の整備、料金徴収・自転車再配置等

利用実績

年度	利用者数
令和2年度	10万3,785人
令和3年度	16万3,666人
令和4年度	25万3,345人



ドコモ・バイクシェアアプリ

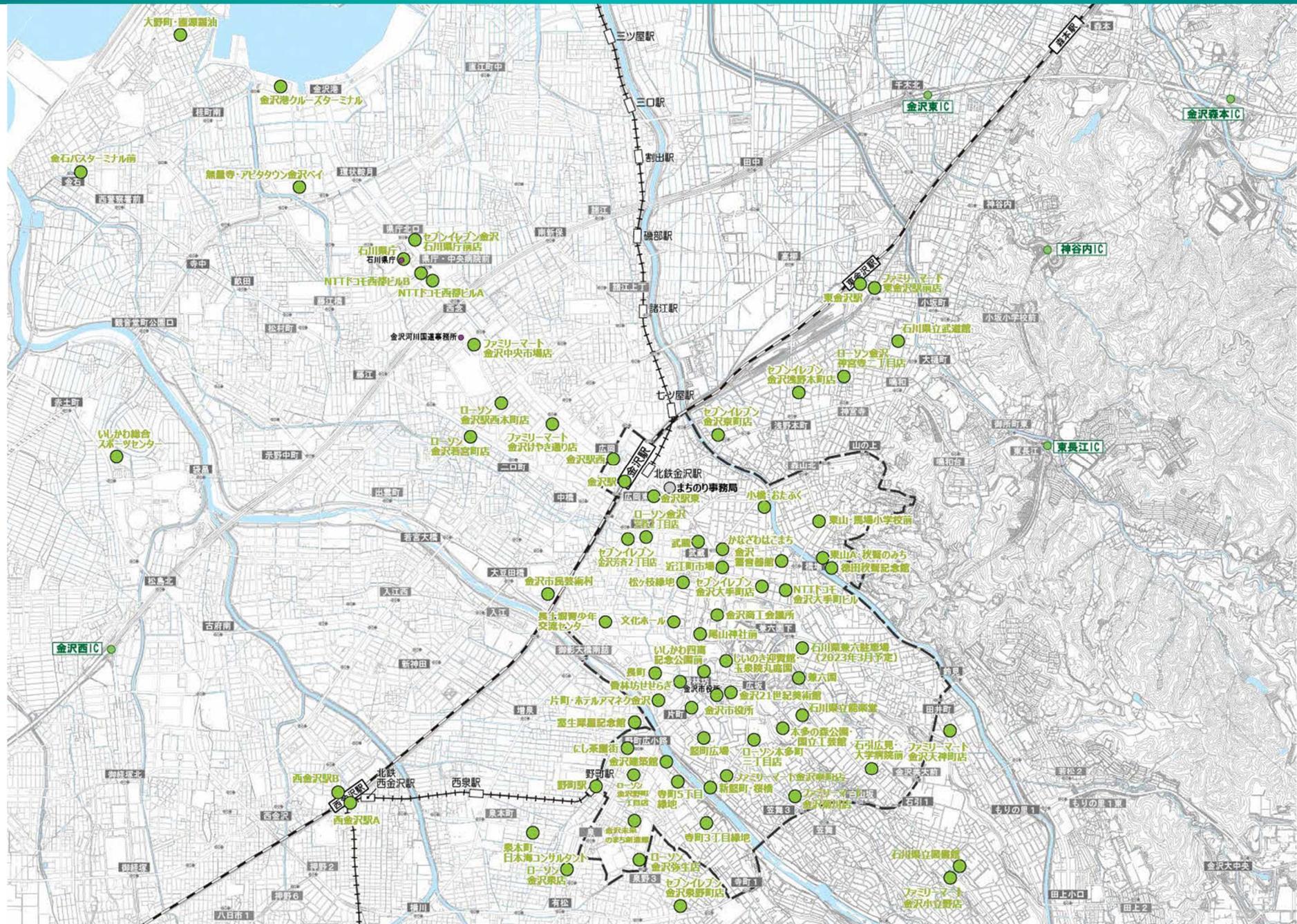
- 130万人以上のドコモ・バイクシェア利用者が「まちのり」を利用可能
- 金沢で登録したユーザーは、各都市のドコモ・バイクシェアを利用可能



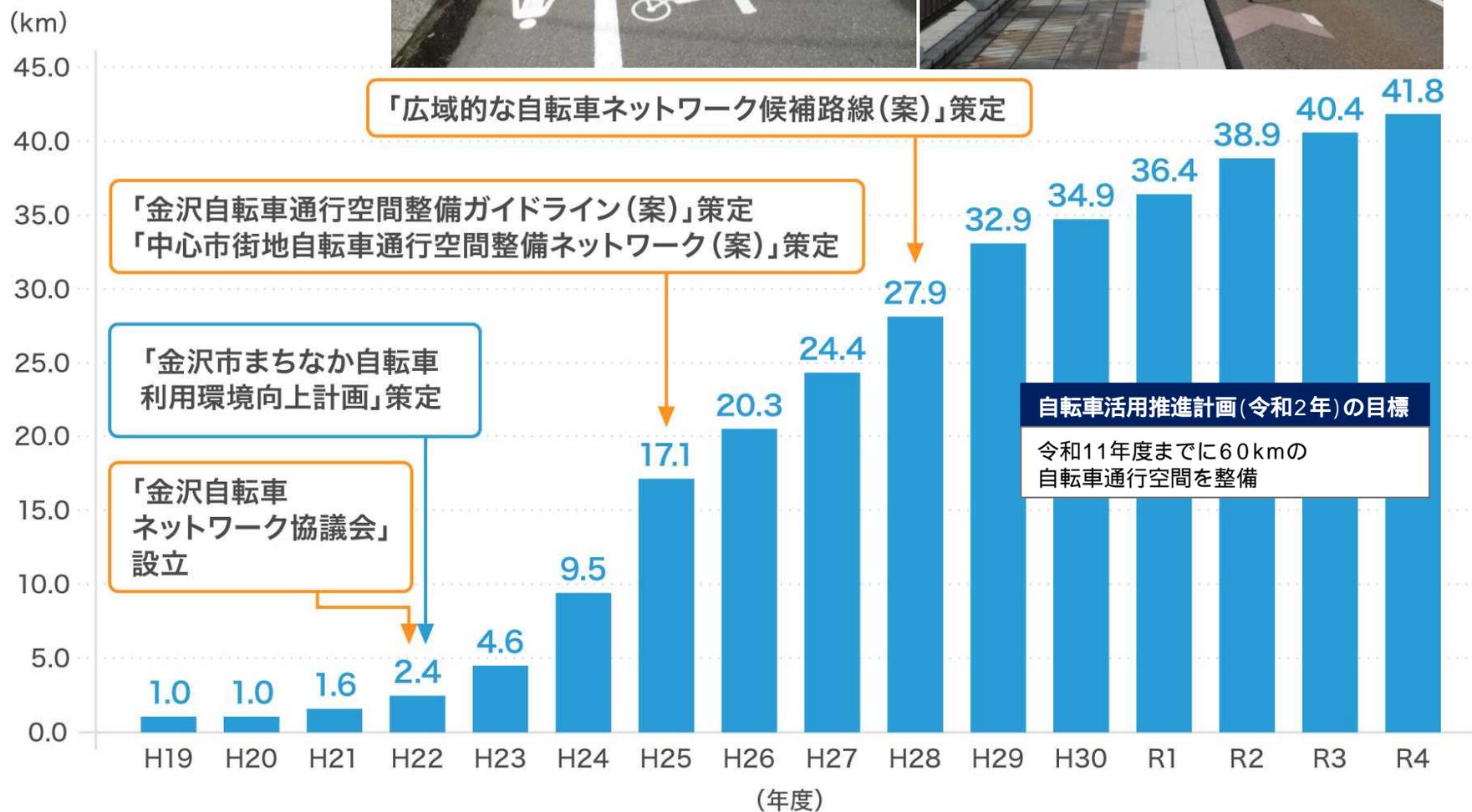
災害時の利用

- 金沢市、日本海コンサルタント、ドコモ・バイクシェアの3者で災害時のまちのりの使用に関する協力協定を締結(令和2年)
- 地震等が発生した際、被害状況の調査に当たる職員が無償で利用可能

まちのりポート位置図



金沢市における自転車通行空間整備延長の推移



金沢MaaSの推進 Mobility as a Service サービスとしての移動

令和2年度 金沢市次世代交通サービスのあり方検討会

- マイカーに過度に依存することなく、シームレスかつ自由に移動できる次世代交通サービスの実現に向け、令和2年8月より検討会を設置し、本市にふさわしい交通サービスのあり方について議論し、令和3年2月に金沢大学名誉教授の高山会長より市長へ提言がなされた。
- 「金沢MaaS」という概念の下、IoTやAIが可能とする新たなモビリティの導入を含め、多様な移動手段による移動を、シームレスに1つのサービスとして提供することにより、全ての市民等が自由、かつ、最適に移動できる状態を目指すべきとされた。

4つの基本方針

1. 誰もが自由に移動できる移動環境の実現

複数の移動手段をシームレスにつなげ高い利便性を創出する

2. 多分野との連携による付加価値の高い移動サービスの提供

移動サービスを中心に観光・商業・福祉・医療等への展開を図る

3. 持続可能な交通ネットワークの構築

新たなモビリティの導入により、公共交通等を充実しながら持続可能な交通ネットワークの構築を図る

4. 安全・安心に移動でき、環境に優しい移動手段の推進

安全・安心して歩けるまちづくりを進めるとともに、移動による環境負荷を低減する新たなモビリティの導入を推進する

MaaSアプリ「Whim」のイメージ



1つのアプリでバス、タクシー、自転車シェア、カーシェアなど様々な交通手段を組み合わせ、最適な移動体験を提供する交通サブスクリプションモデル（定額制）を導入（出典：Whim WEBサイト）

MaaS：Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの（出典：国土交通省）

金沢MaaSコンソーシアム 設立の経緯



- 多様な移動手段による移動と、移動の目的である買い物などの多分野のサービスがシームレスに提供される環境を整備し、**市民等が便利・自由・快適に移動できるまちづくりを官民連携で進める**ため、金沢市や交通事業者により令和3年8月に金沢MaaSコンソーシアムを設立。現在の会員数30者、オブザーバー2者。
- これまで、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」を通じた公共交通の利便性向上、データ連携基盤を活用した公共交通利用促進策の検討などを実施。
- 今後も、**プロジェクトごとに参加メンバーを募り、多分野の連携による政策課題解決を図る**。

現在の状況

人口減少・超高齢化やゼロカーボンの推進など、持続可能な社会の実現のため、**歩行者と公共交通を優先したまちづくりの重要性は高い**

さらに、**コロナ禍で激減した公共交通の利用回復を図る**ためにも、ソフト・ハードの施策を総動員した公共交通の**利便性向上は喫緊の課題**

のりまっし金沢 デジタル乗車券 取扱券種 令和5年5月時点

- バス**
 - ・金沢市内 1日フリー乗車券
 - ・金沢ふらっとバス専用回数乗車券
 - ・小松空港リムジンバス乗車券
- 鉄道**
 - ・鉄道線全線 1日フリー乗車券
 - ・土日祝限定 1日フリーエコきっぷ 石川線・浅野川線
 - ・新西金沢駅マル得半額きっぷ
- 鉄道バス**
 - ・石川線 - 金沢まちなかマル得乗継きっぷ



今後の進め方

第1段階

「のりまっし金沢」を市民や来街者の**移動のコンシェルジュとなるポータルサイト**とする

デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の機能強化を図り、「いつでも・どこでも」、「キャッシュレス」という利点を活かし**公共交通の利用回復、「移動サービスのサブスク的利用」の普及**を図る

第2段階

① 利用者データの利活用を図る
プラットフォームの構築、支払システムの検討
② 多分野連携（市民向けの総合アプリとの連携等）を図る

	短期 2021~2022	中期 2023~2026
全体	スモールスタート	本格実装
組織	コンソーシアム設立	プラットフォーム構築
データ	活用策検討	政策実施・政策連携
設計	ユニバーサルデザインへの対応	
アプリ	のりまっし金沢	機能拡大 社会実装
連携	商業連携	観光連携
新たなモビリティ	連節バス検討 実験 導入・拡大 自動運転車両検討 実験 導入・拡大 AIオンデマンド交通実験 導入・拡大	
参加	体験・シンポジウム・モビリティマネジメント	

活動の状況 令和5年4月時点

会員数 : 30者
これまでのプロジェクト数 : 10件
コンソーシアムにおいて作業部会を設置した事業の数



参考

公共交通とは何か

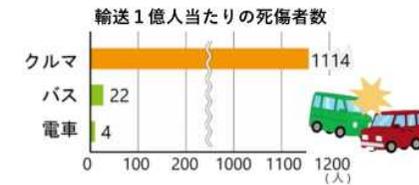
- **公共交通は、通勤・通学・通院・買物などの市民の日常的な移動を支える大切な存在。**
- 金沢市においては、公共交通の多くは民間事業者により運営されている。
- 公共交通が存在することで、外出機会の創出、運動不足解消による健康増進、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和など、**個人にとっても社会にとっても望ましい効果（ウェルビーイング）をもたらすという重要な役割**を担っている。



出典：国土交通省近畿運輸局(平成30年)「地域公共交通 赤字 = 廃止でいいの？」

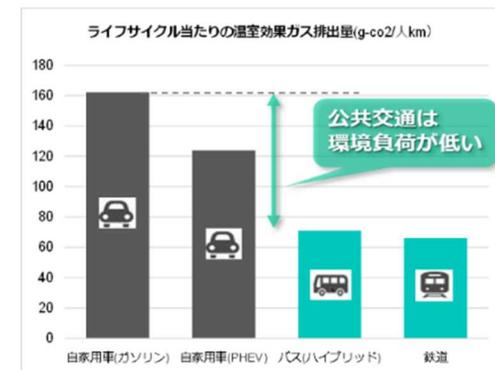
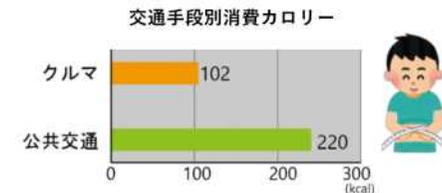
◆ 交通安全

交通事故の危険性が減り、安全に通勤できます。



◆ 健康増進

公共交通通勤は、車通勤の2倍以上のカロリーを消費し、運動不足の解消につながります。



金沢周辺の公共交通①

地域鉄道

JR北陸本線

路線距離 19.6km
駅数 7駅(金沢～小舞子)



北陸鉄道浅野川線

路線距離 6.8km
駅数 12駅(北鉄金沢～内灘)



北陸鉄道石川線

路線距離 13.8km
駅数 17駅(野町～鶴来)



地域鉄道

JR七尾線

路線距離 14.4km
駅数 6駅(津幡～高松)



IRいしかわ鉄道線

路線距離 17.8km
駅数 6駅(金沢～倶利伽羅)



地域間幹線バス

金沢寺井線

運行 北陸鉄道グループ
区間 金沢駅 - 松任 - 寺井中央

津幡線

運行事業者 北陸鉄道グループ
区間 本津幡駅 - 森本駅 - 兼六園下

内灘線

運行事業者 北陸鉄道グループ
区間 内灘駅 - 兼六園下



(注) 地域間幹線バス
複数市町を結び、広域的・幹線的な性格を持つ
系統で、国庫補助対象路線の候補となるもの。



金沢周辺の公共交通② 金沢周辺

