

令和2年度
金沢市都心軸交通環境整備検討委員会
資料

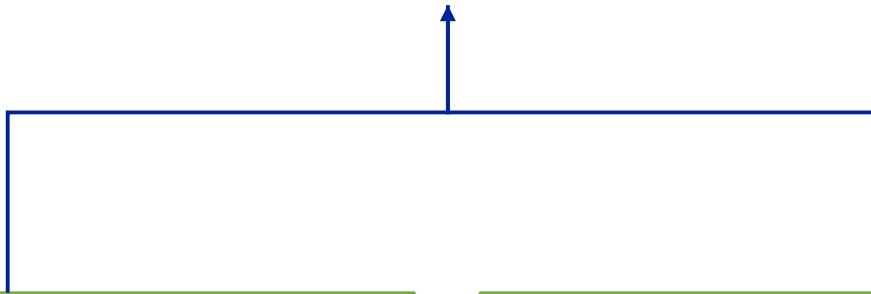
令和3年2月16日
金沢市交通政策課

本委員会の目的

金沢市都心軸交通環境整備検討委員会

都心軸の交通環境の改善に向けて、渋滞緩和施策等の道路環境の改善やマイカー流入抑制策などの公共交通利用促進を検討

(検討結果報告等)



交通環境整備部会

都心軸の渋滞緩和施策等、道路環境の改善に向けて専門的な見地での検討

公共交通利用推進部会

公共交通の利用促進に向け、利用しやすい環境の改善策や市民の意識醸成を図る各種施策等を検討

- 1 公共交通モニタリング調査の結果
- 2 モビリティ・マネジメントの取組
- 3 バス専用レーン時間帯拡大実験及び本格実施
- 4 都心軸等の交通量調査結果
- 5 携帯位置情報データを用いた移動需要の分析

1 公共交通モニタリング調査の結果

■実施概要

- 概要：石川中央都市圏（金沢市、白山市、野々市市、かほく市、津幡町および内灘町）に居住されている方より無作為抽出し、郵送により10,000部を配布（うち金沢市6,000部）
- 調査期間：令和2年7月 6日（月）～ 7月20日（月）
- 有効回答数：2,351部
(石川中央都市圏すべて
回収率23.5%)
(うち金沢市回収分
1,381部 回収率23.0%)

II. 一日の移動について

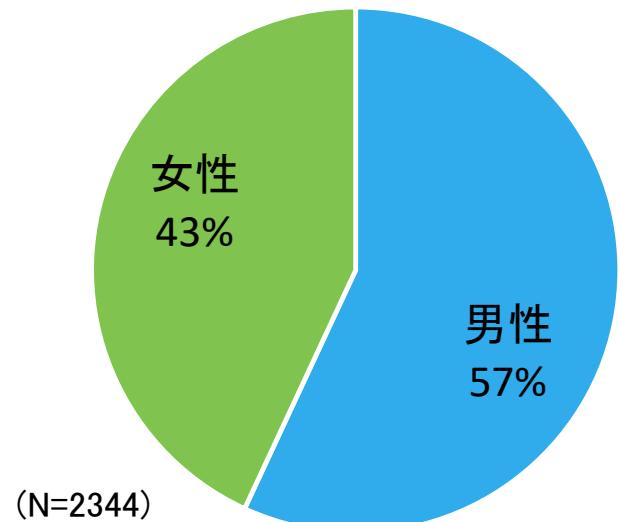
問2 あなたの一日の移動についてお答えください。（7月6日（月）～7月20日（月）の間）

(ア) 平日の移動 (月～金)		緑枠内が回答記入箇所です
記入する日付をお書き下さい→ 月 日 (曜日) の移動		
自宅	B. 移動時刻	
↓	↓	↓
1番目の移動		
A. 目的地の住所	B. 移動時刻	C. 移動の目的 (1つだけ○)
市町_____町・丁目 または施設名 _____	時 分 出発	1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他 ()
↓	↓	【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】 乗車した駅・停留所 () 降車した駅・停留所 ()
2番目の移動		
A. 目的地の住所	B. 移動時刻	C. 移動の目的 (1つだけ○)
市町_____町・丁目 または施設名 _____	時 分 出発	1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他 ()
↓	↓	【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】 乗車した駅・停留所 () 降車した駅・停留所 ()
3番目の移動		
A. 目的地の住所	B. 移動時刻	C. 移動の目的 (1つだけ○)
市町_____町・丁目 または施設名 _____	時 分 出発	1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他 ()
↓	↓	【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】 乗車した駅・停留所 () 降車した駅・停留所 ()
4番目の移動		
A. 目的地の住所	B. 移動時刻	C. 移動の目的 (1つだけ○)
市町_____町・丁目 または施設名 _____	時 分 出発	1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他 ()
↓	↓	【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】 乗車した駅・停留所 () 降車した駅・停留所 ()

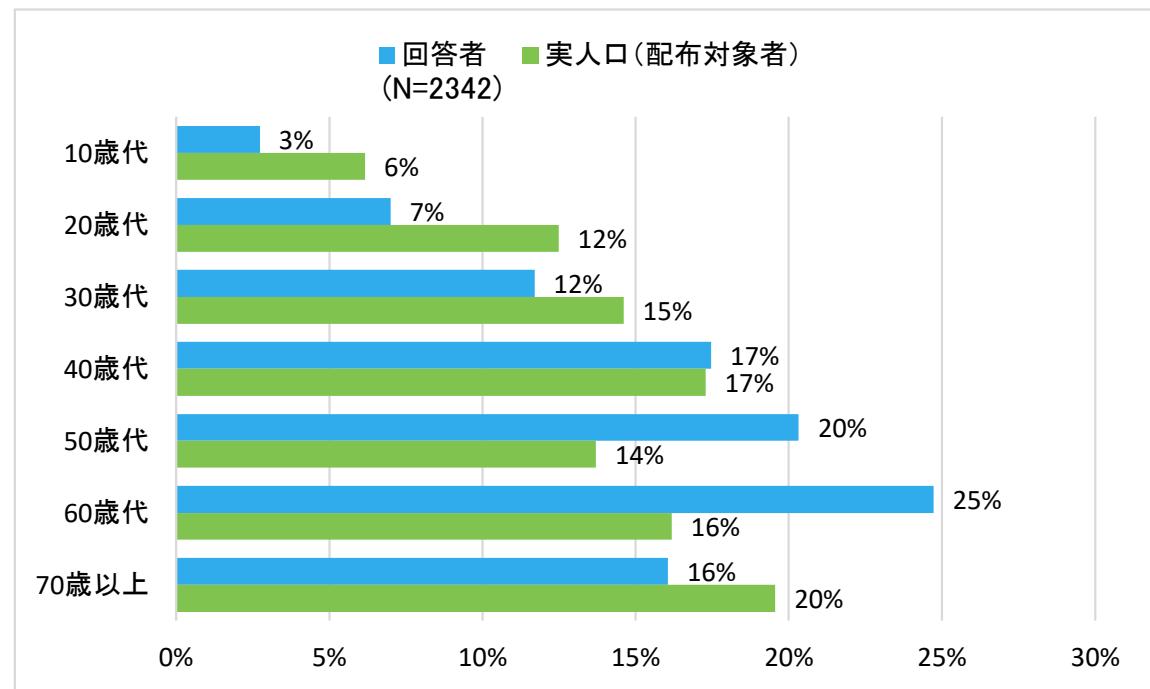
2ページ

モニタリング調査回答者属性

【男女比】



【年齢層】

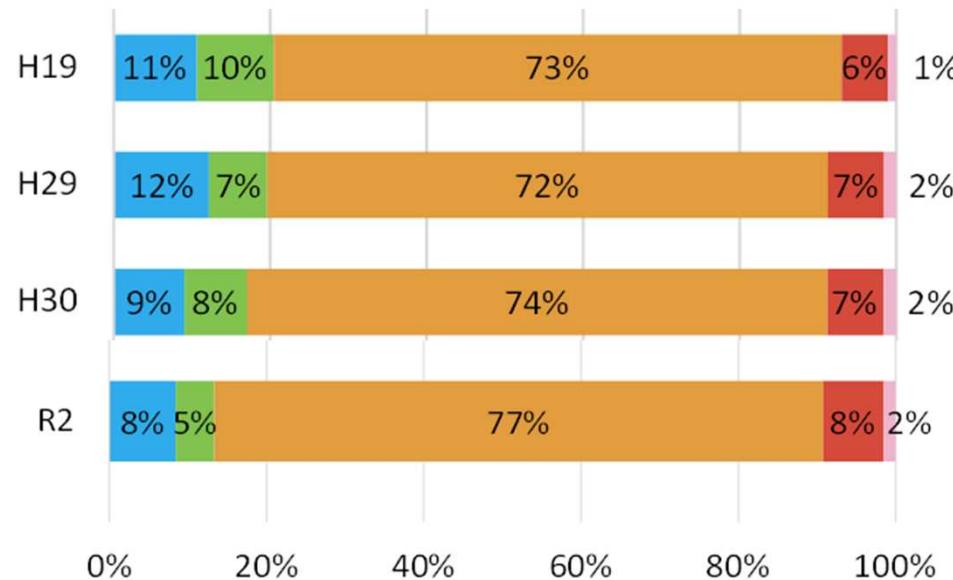


※石川中央都市圏すべての回答数

移動手段分担率（1）

【市内交通手段分担率】 ※市内回収分を集計

■ 徒歩 ■ 二輪 ■ 自動車 ■ 路線バス ■ 鉄道



- ・自動車の交通手段分担率が8割弱と高く、微増している。
- ・公共交通は約1割で、ほぼ横ばいである。
- ・歩行+自転車の分担率は1割強で、減少している。

移動手段分担率（2）

【まちなか交通手段分担率】 ※市内回収分を集計

■ 徒歩 ■ 二輪 ■ 自動車 ■ 路線バス ■ 鉄道



- 市内交通手段分担率に比べ、自動車分担率が低く、公共交通と徒歩・二輪の割合が高い。
- 自動車の交通手段分担率が5割弱と高く、微増している。
- 公共交通は約2割で、ほぼ横ばいである。
- 徒歩+二輪の分担率は約3割で、減少している。

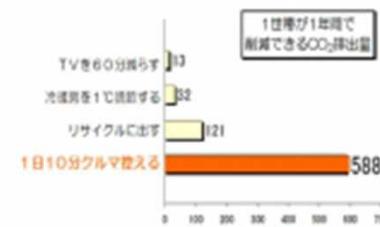
公共交通利用の意識啓発に関する設問（1）

下記の「情報提供」をご覧いただいた上でご回答ください。

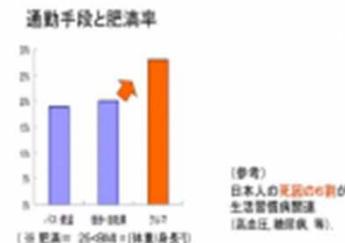
【情報提供1：クルマの利用はほどほどに】

- クルマは大変に便利なものですし、クルマを使う「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。しかし、よく考えてみると、クルマばかりの暮らしでは、たくさんのものを失っているかもしれません。
- 「買い物は自転車を使うようにする」「週に一回は電車で通勤する」「週末の外出は、クルマを使わないようにする」ということから、始めてみませんか？

「クルマを控える」事が、最大のエコ行動！



クルマで通勤は「肥満」の原因



クルマは（想像以上に）オカネがかかる！

一日あたりの維持費（保険・税金・油料費・車両代…）は…
・1000cc程度のクルマの場合
… 1,500円～2,000円/日
55万円～75万円/年
・事故・罰金、もつといいクルマの場合…
… 3,000円～5,000円/日以上
100万円～185万円/年以上

バス+自転車+タクシーの方が経済的！

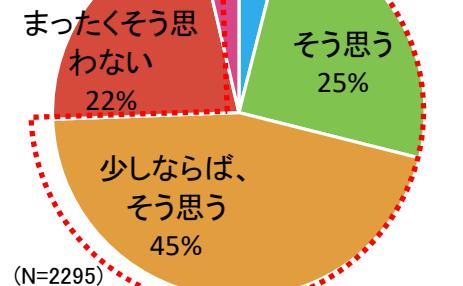
参考：日本モビリティ・マネジメント会議（JCOM）資料

クルマは（想像以上に）危険な乗り物！

「クルマの死亡事故」…滅多に無いことなのでしょうか？
（1万4千台/年、50年間平均…）
100人に1人が …… 死亡事故を起こす
300人に1人が …… 事故死
250人に1人が …… 死亡事故の加害者

【「クルマ」の利用を控えるべきか】 (左図による情報提供を受けて)

クルマをまったく・ほとんど利用していない
4%



(N=2295)

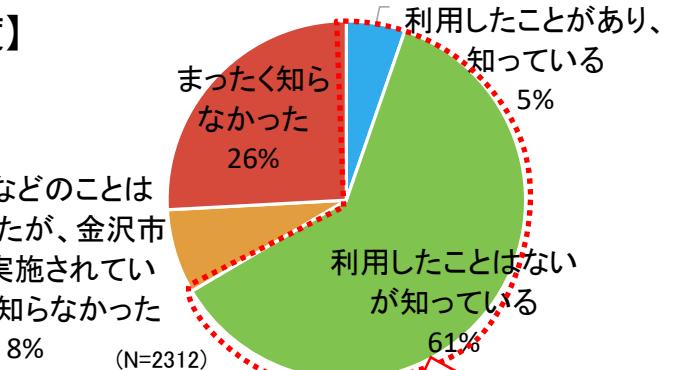
7割以上の方は、
クルマ利用を控える
ことに対して共感

・市民に改めてクルマ利用を控えることを認識していただく機会となった。

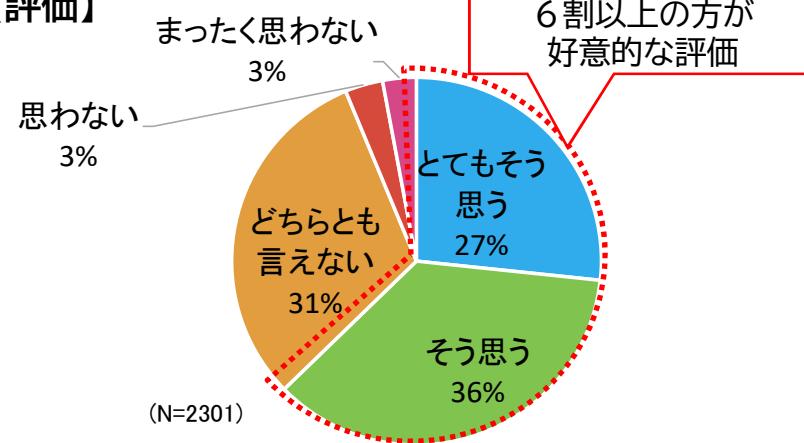
公共交通利用の意識啓発に関する設問（2）

【パーク・アンド・ライドについて】

【認知度】



【評価】



- ・パーク・アンド・ライドについて、6割以上の方が認知されている。
 - ・約4割が金沢市周辺で実施されていることを認知されておらず、また、「利用したことがないが知っている」の回答が約6割を占めている。

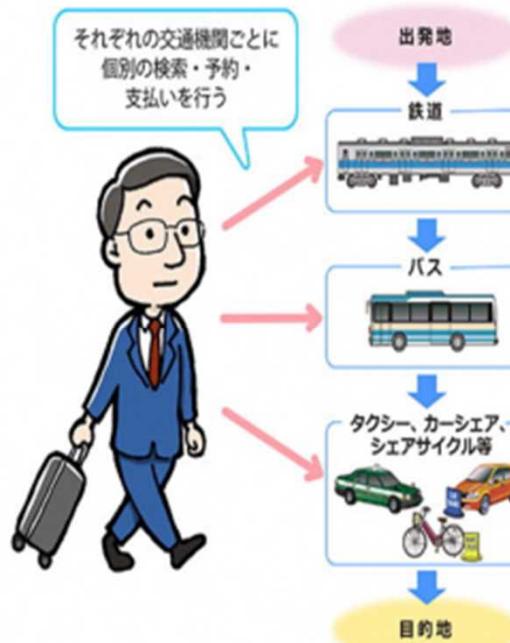
新たな移動サービス（MaaS）について（1）

下記の「情報提供」をご覧いただいた上でご回答ください。

【情報提供4：マイカーに頼らない自由な移動の確保に向けた新たなサービスについて】

- マイカーに頼らない自由な移動の確保に向けて、ICT（情報通信技術）を活用した新たな取組が国内外で行われています。
- これは、マイカー以外の様々な交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、検索・予約・支払いなどを一体的に利用できるようにするものであり、「MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）」とも呼ばれています。

【これまでの移動サービスのイメージ】



【新たなサービス（MaaS）のイメージ】

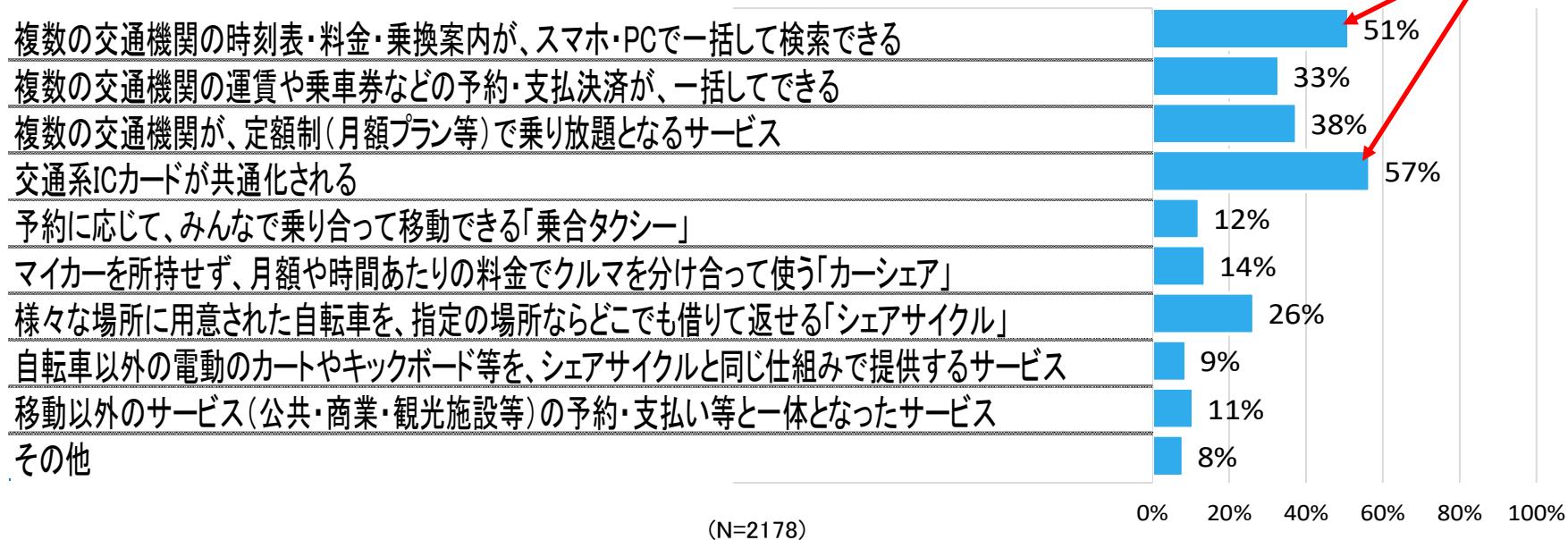


イメージ図：政府広報オンラインより引用

新たな移動サービス（MaaS）について（2）

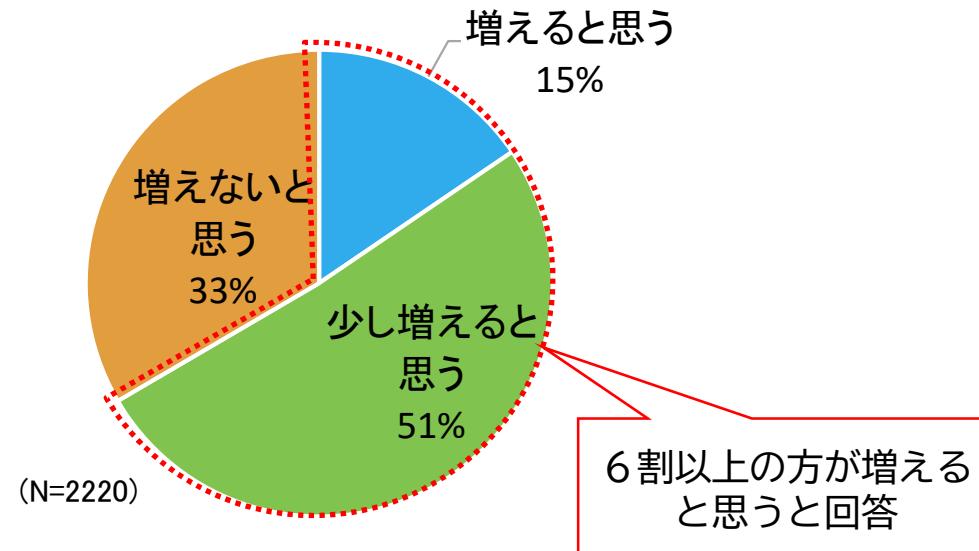
【「あつたら良いと思う」サービス】

交通系 IC カードの共通化や、料金・乗換案内の一括化など、取組として想像しやすいものの回答割合が高い。



新たな移動サービス（MaaS）について（3）

【上記で回答したサービスが充実すれば、マイカー以外で
通勤・通学やお出かけをする機会が増えると思うか】



- ・新たな移動サービス（MaaS）について認識していただく機会となった。
- ・移動サービスが充実することにより、マイカー以外での移動が増えるとの回答が6割以上ある。

まとめと今後の取組方針

【まとめ ➔ 今後の取組方針】

- ・移動手段分担率は、新型コロナウイルスの影響により、交通行動に変化があった可能性がある。
➔ 移動手段の変化を確認するため、継続して調査を実施していく。
- ・公共交通モニタリング調査を通じ、クルマ利用を控えることについて認識していただく機会となった。
➔ アンケート調査を通じた意識啓発は重要であると考え、継続して実施していくことにより、公共交通の利用促進を図っていく。
- ・パーク・アンド・ライドについて、6割以上の方が認知されている。
➔ 約4割が金沢市周辺で実施されていることを認知されていないため、取組を幅広く周知するとともに、「利用したことがないが知っている」の回答が約6割あり、利用されていない理由の調査・利用促進策の検討が必要である。
- ・新たな移動サービス（MaaS）について認識していただく機会となった。
➔ 移動サービスが充実することにより、マイカー以外での移動が増えるとの回答が多いことから、今後はMaaSなどによる新たな利便性向上施策を検討し、利用促進を図っていく。

2 モビリティ・マネジメントの取組 カーフリーデー・トランジットモール

■開催概要（カーフリーデー4回目、トランジットモール2回目）

【主 催】 金沢市、金沢市交通まちづくり協議会

【協 力】 北陸信越運輸局石川運輸支局、IRいしかわ鉄道(株)、(一社)石川県タクシー協会、(公社)石川県バス協会、西日本ジェイアールバス(株)、北陸鉄道(株)

【日 時】 令和2年10月3日（土） 11時～15時

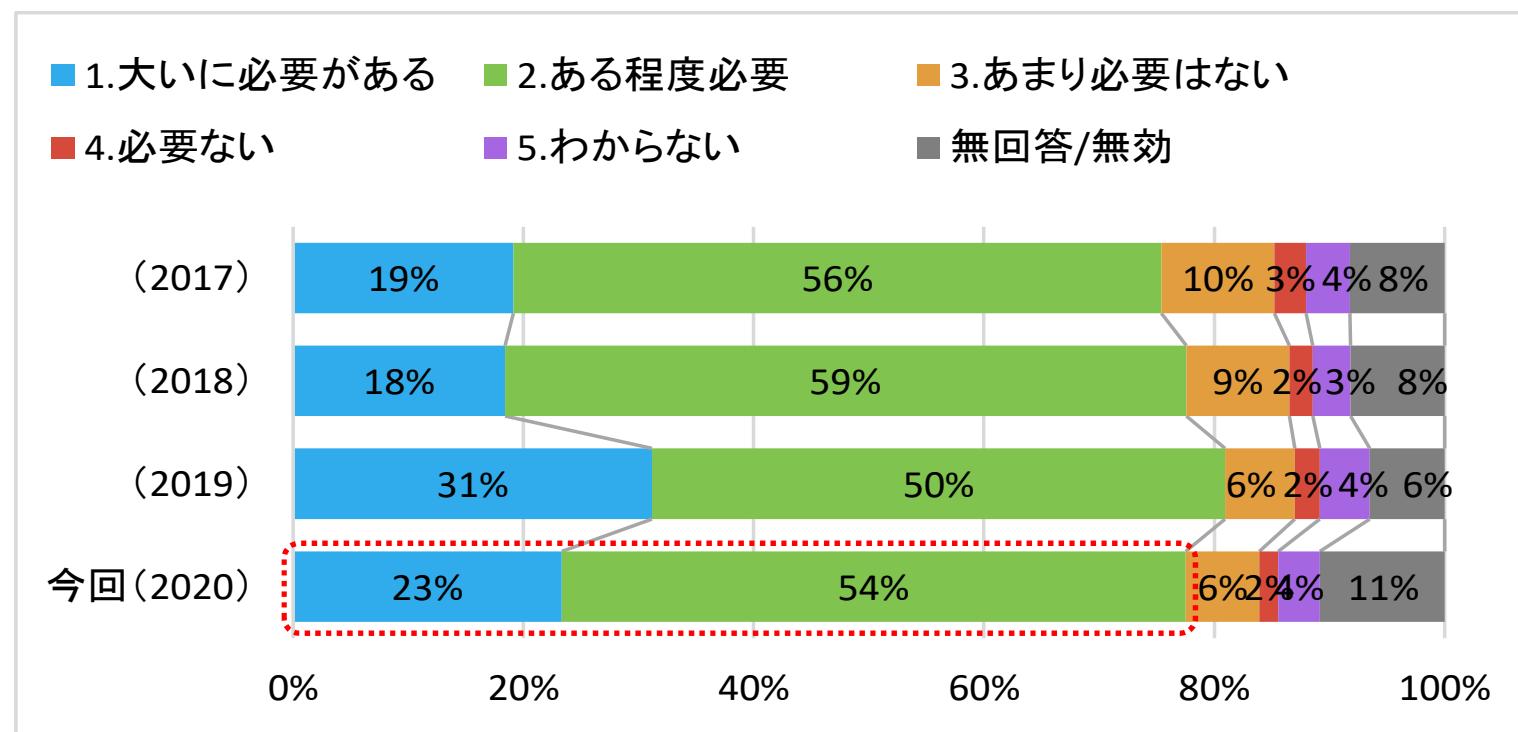
【会 場】 市庁舎前広場及び広坂通りトランジットモール区間



・カーフリーデーの来場者数は約5,100人と、多くの方で賑わった。
(一昨年度：約4,000人（晴天）、昨年度：約4,500人（雨天）、昨年度比約13%増)

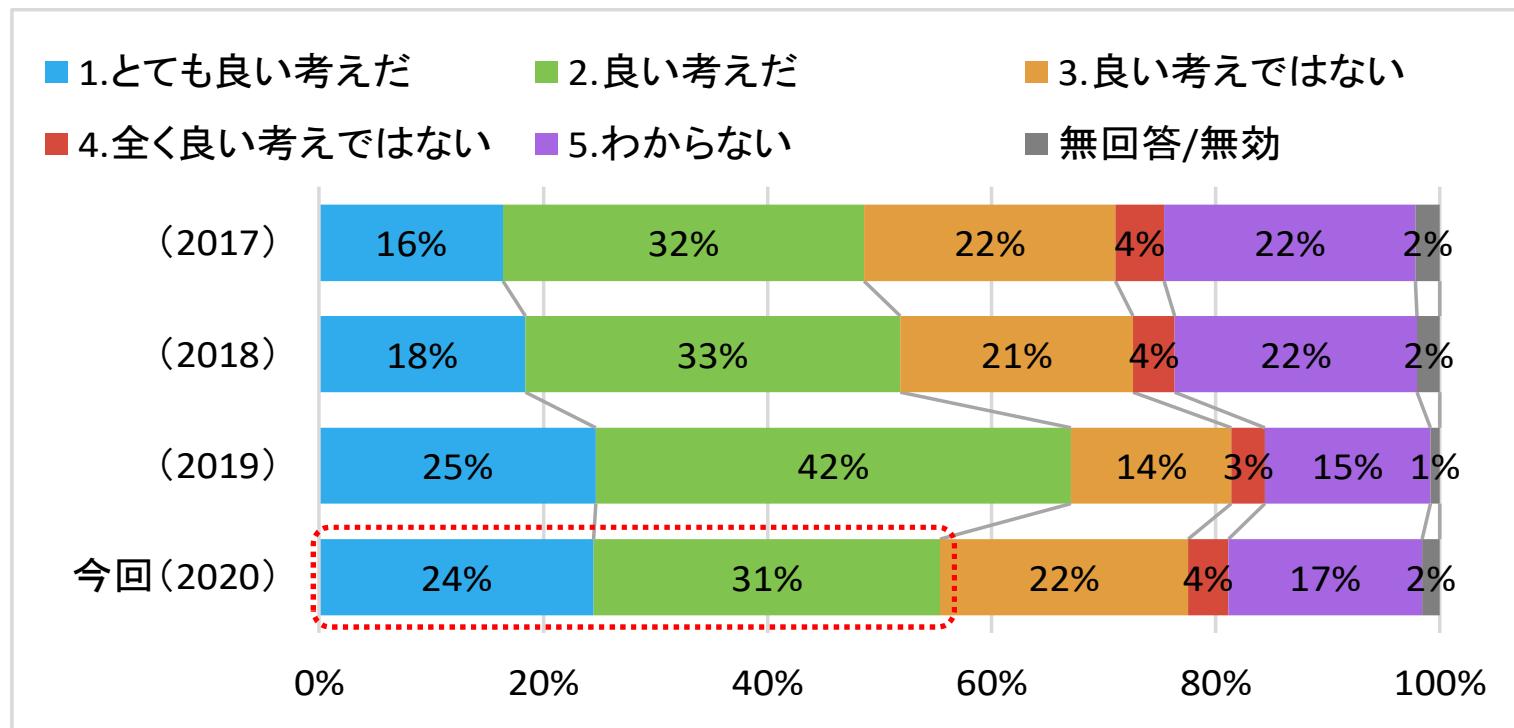
来場者アンケート結果（1）（回答者数：249名）

問1：中心市街地の公害や渋滞、交通問題を減らすためには、
自動車の利用を抑制（交通規制など）する必要があると
思いますか
→ 約8割の方が必要性があると回答



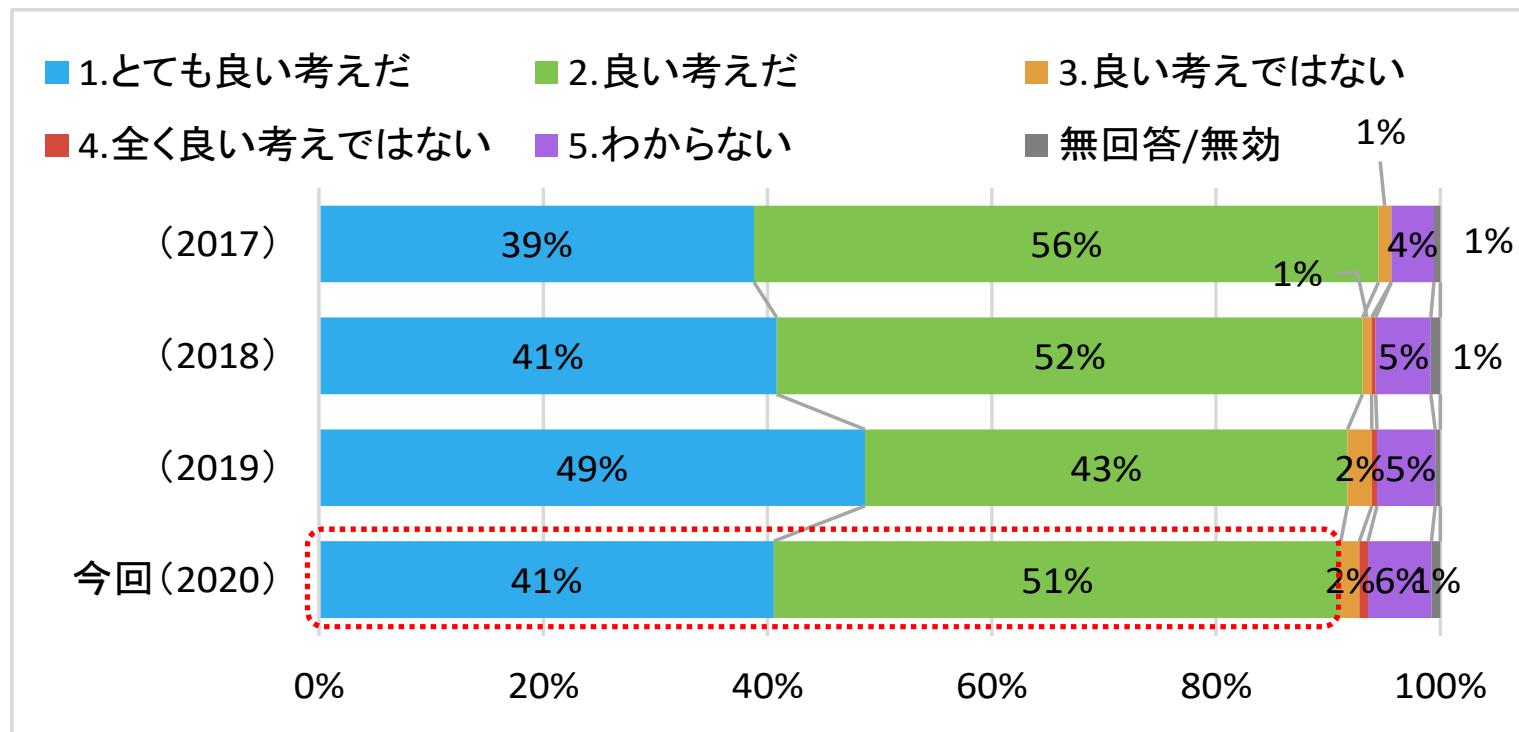
来場者アンケート結果（2）（回答者数：249名）

問2：公共交通機関や自転車を使いやすくするために自動車のための道路スペースを減らすことは良いと思いますか
→ 約6割の方が良い考えだと回答



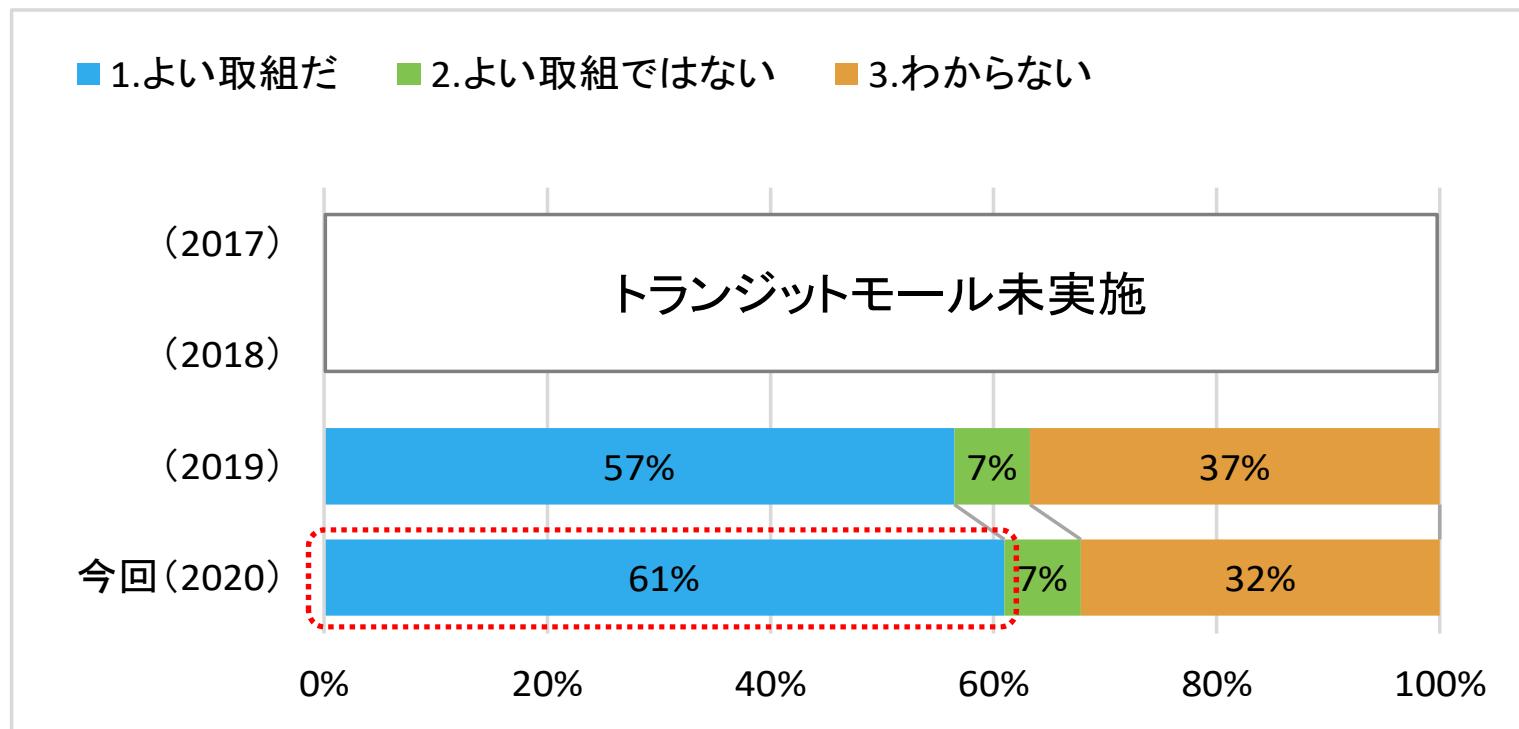
来場者アンケート結果（3）（回答者数：249名）

問3：「カーフリーデー」についてどのようにお考えですか
→ 約9割の方が良い考えだと回答



来場者アンケート結果（4）（回答者数：249名）

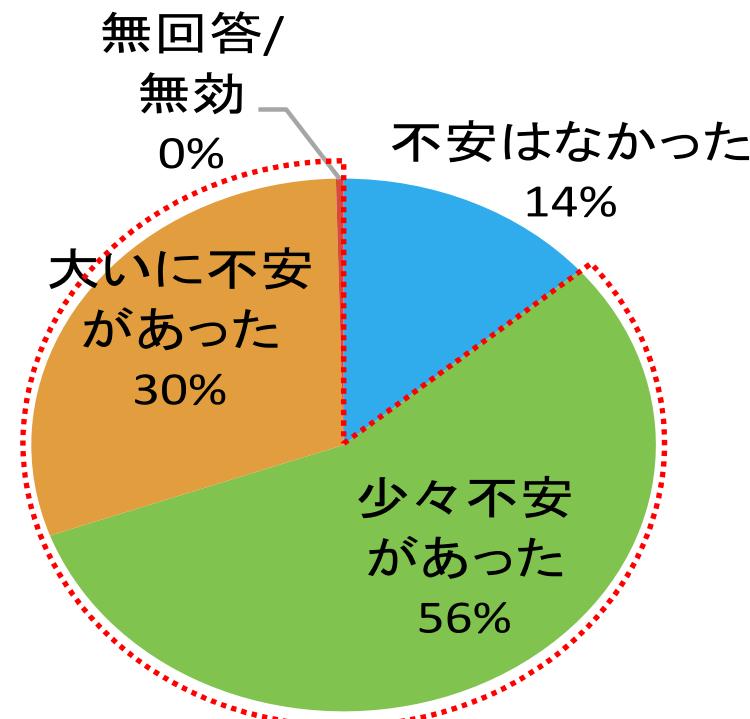
問4：「トランジットモール」についてどのようにお考えですか
→ 約6割の方が良い取組だと回答



来場者アンケート結果（5）（回答者数：249名）

【新型コロナウイルスに関する設問】

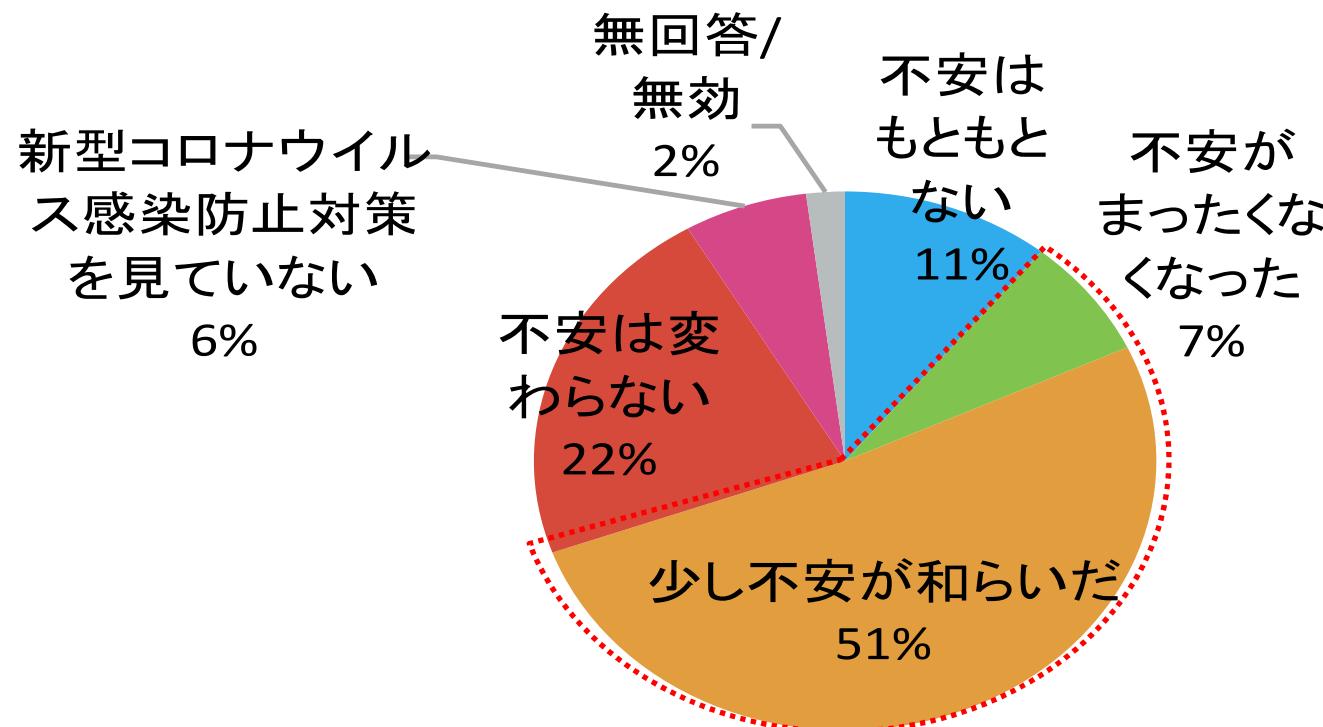
問5：新型コロナウイルスが発生してから公共交通機関の利用に不安を感じていましたか
→ 8割以上の方が不安があったと回答



来場者アンケート結果（6）（回答者数：249名）

【新型コロナウィルスに関する設問】

問6：今回のカーフリーデーでは各交通事業者が新型コロナウィルス感染防止策を紹介していますが、左記の不安について変化がありましたか
→ 約6割の方が不安が和らいだ都会等



その他の取組（1）

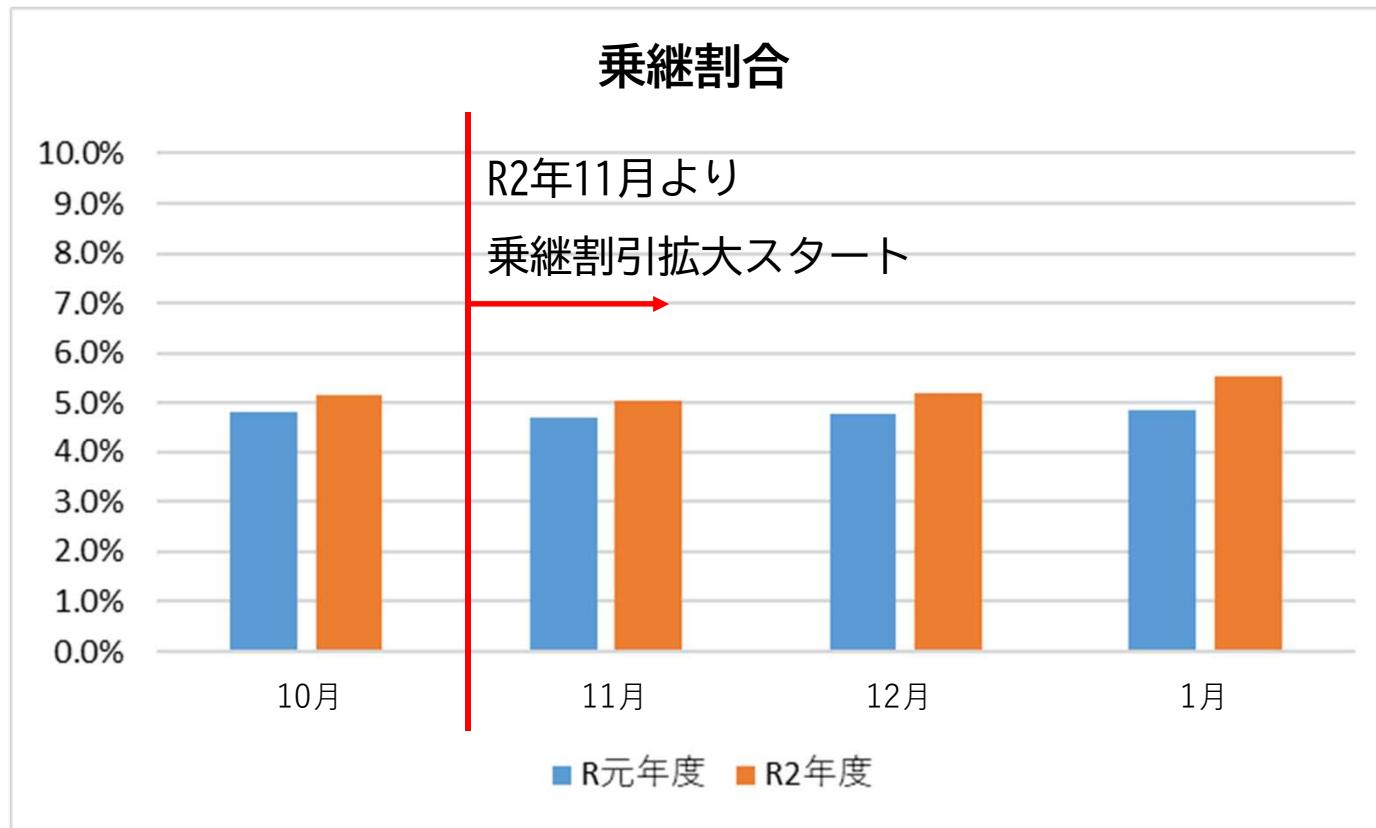
乗継割引の拡大（北鉄バス ICa 乗継割拡大キャンペーン）

- 【概要】** 路線バスの利用促進のため、北陸鉄道グループの路線バスに ICa を利用して30分以内に乗り継いだ場合に通常30円割引を、最大100円割引に拡大
- 【期間】** 2020年11月1日（日）～2021年3月31日（水）
- 【その他】** 乗継を伴う交通行動について、ICaデータを利用して分析を実施



その他の取組（1）

乗継割引の拡大（北鉄バス I C a 乗継割拡大キャンペーン）



算出方法：乗継人数／Ica利用人数（定期外）

- ・昨年とほぼ同程度の割合で乗継割引が利用されている。
- ・11月から乗継割引拡大したが、利用割合に大きな変化は見られていない。

その他の取組（2）

お帰り乗車券

【概要】公共交通の利用促進、回遊性の向上ならびに渋滞緩和を目的として、まちなかの対象店舗又は商店街で、2,000円（税別）以上の買い物や飲食された方に、300円分のお帰り乗車券を配布

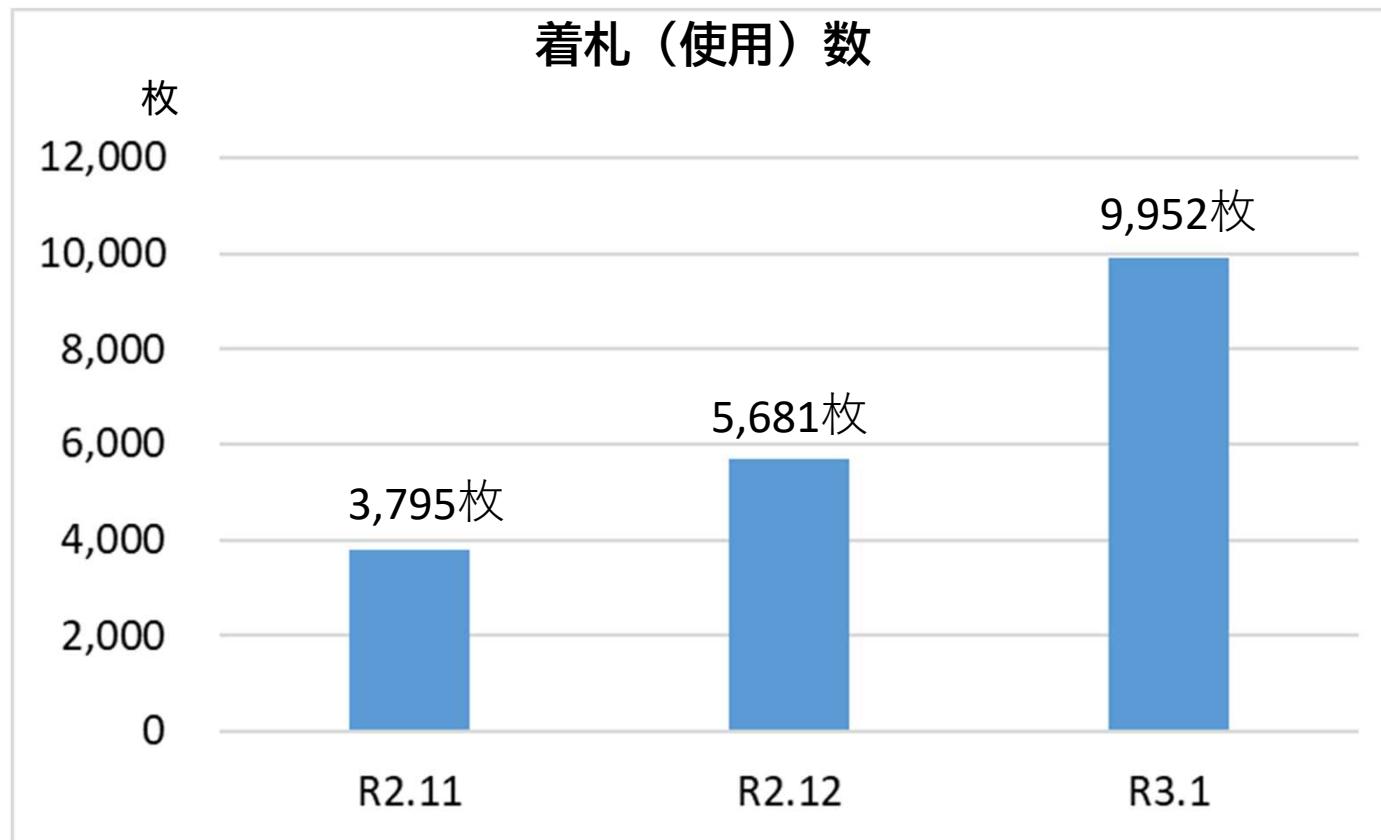
【配布期間】2020年11月1日（日）～2021年3月31日（水）までの土日祝及び年末年始（12月29日～1月7日）

【利用期間】2020年11月1日（日）～2021年3月31日（水）までの全日において利用可能



その他の取組（2）

お帰り乗車券



・年末年始の買い物により、乗車券の使用数が大幅に増加している。

まとめと今後の取組方針

【まとめ ➔ 今後の取組方針】

- ・カーフリーデーへの来場者は年々増加しており、イベントとしての集客力が向上している。
➔ 意識啓発の効果をより高めるため、内容を充実させたカーフリーデーを継続的に実施し、まちなかの賑わいへの貢献及び公共交通に対する市民意識の向上を図る。
- ・来場者アンケートの結果、多くの方が公共交通の意義や利用環境の向上、カーフリーデーへの取組へ共感している一方で、コロナ禍における公共交通に対する不安が見られた。
➔ コロナ禍、コロナ後における公共交通利用促進を図るうえで、感染防止策をより強く情報発信する必要がある。
- ➔ 今後もお帰り乗車券などの公共交通の利用促進の取組を実施していく。

3 バス専用レーン時間帯拡大実験および本格実施

■実施概要

都心軸における平日・土休日バス専用レーンの時間帯拡大実験

現状 平日 17:00～18:30 → 拡大後 17:00～19:00 (朝は変更なし 7:30～9:00)
現状 土休日 15:00～18:30 → 拡大後 15:00～19:00

実験期間

令和2年

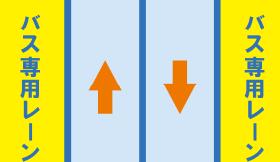
10月1日(木)～31日(土)

本格実施

11月1日(日)～(実施予定)

拡大箇所
武藏交差点
↓
野町広小路交差点間

至 武藏交差点



至 野町広小路交差点

約1,800m

※駐車禁止の時間延長も併せて下記の時間帯に拡大します。

※実験期間の状況を踏まえ、本格実施が中止、延期となることもあります。

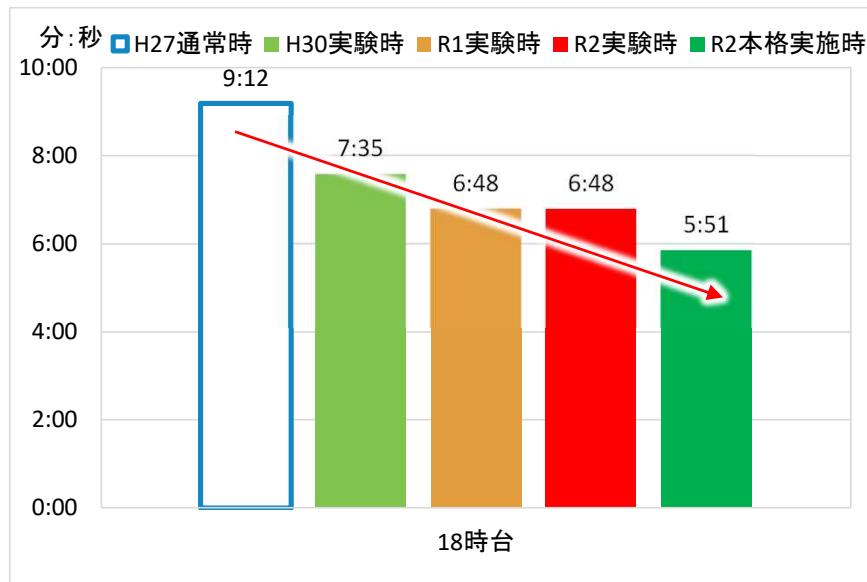


バスの走行性（平日）

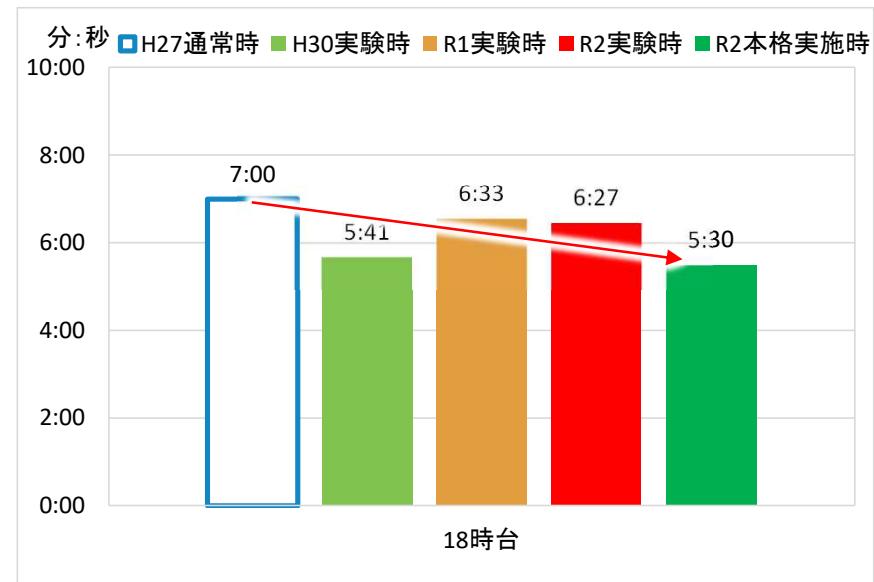
都心軸に平日・土休日バス専用レーンの時間帯拡大実験

現状 平日 17:00～18:30 → 拡大後 17:00～19:00 (朝は変更なし 7:30～9:00)
現状 土休日 15:00～18:30 → 拡大後 15:00～19:00

バスの所要時間は実験を重ねるごとに短縮されており、本格実施後も同様の結果であった。



武藏→片町（南行）



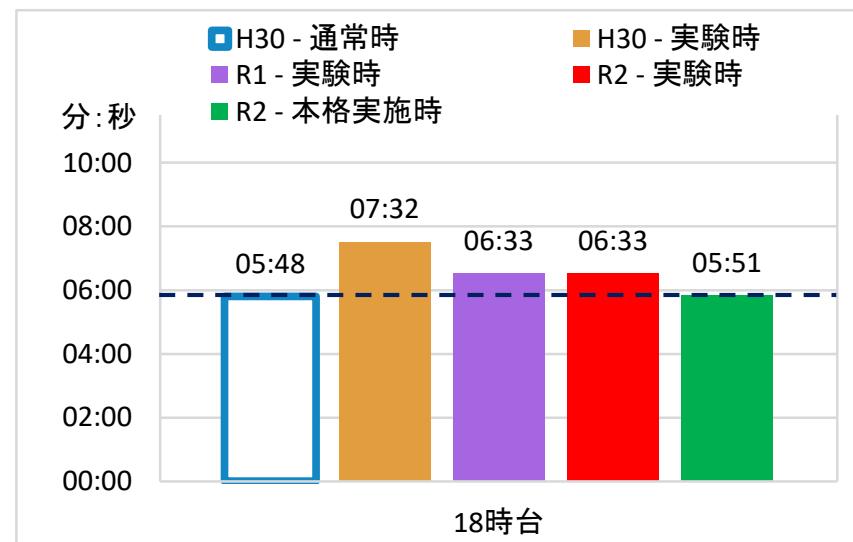
片町→武藏（北行）

一般車の走行性（平日）

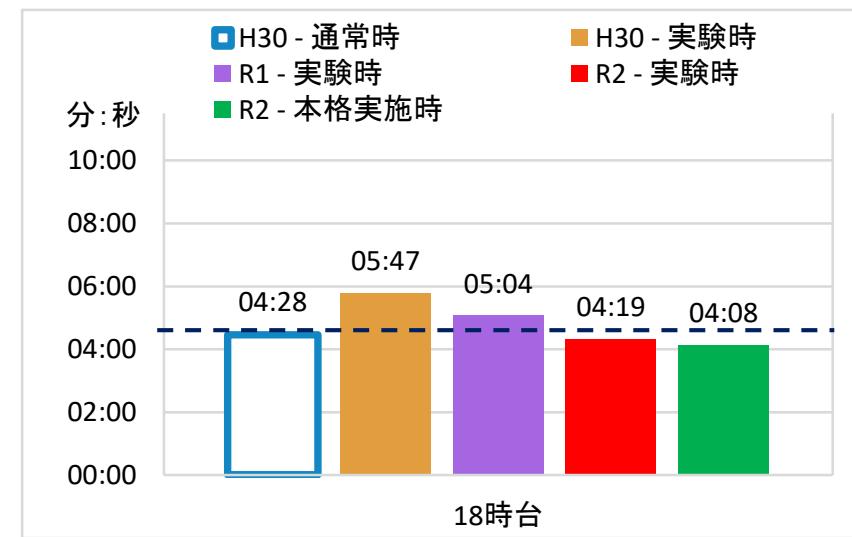
都心軸に平日・土休日バス専用レーンの時間帯拡大実験

現状 平日 17:00～18:30 → 拡大後 17:00～19:00 (朝は変更なし 7:30～9:00)
現状 土休日 15:00～18:30 → 拡大後 15:00～19:00

実験による一般車への影響は見られず、本格実施後も影響は見られなかった。



武蔵→片町（南行）



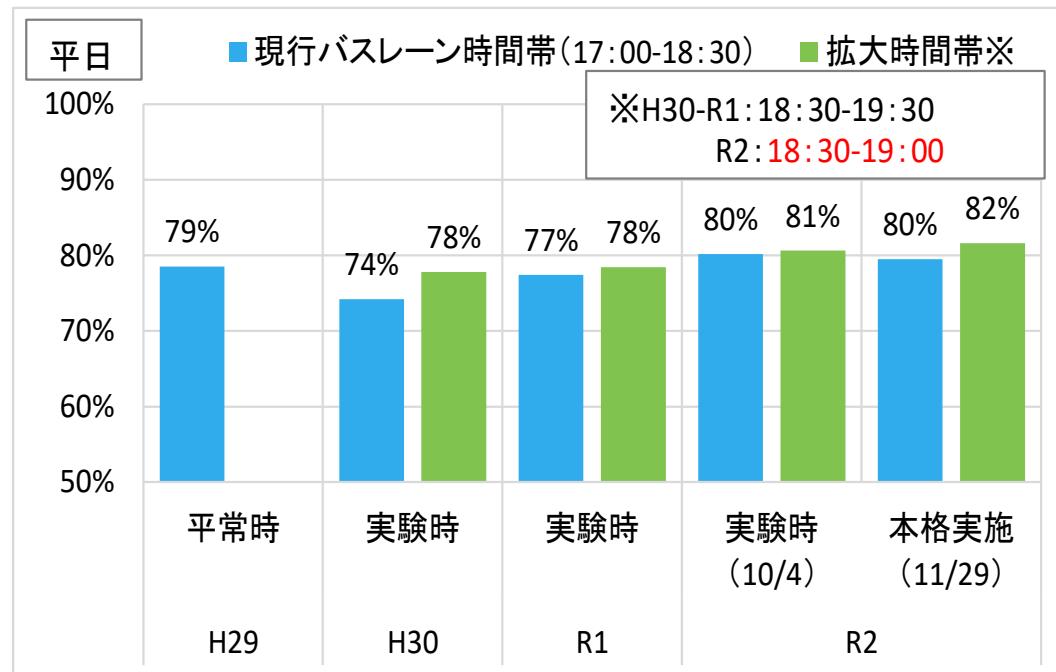
片町→武蔵（北行）

遵守率（第2車線走行率）（平日）

都心軸に平日・土休日バス専用レーンの時間帯拡大実験

現状 平日 17:00～18:30 → 拡大後 17:00～19:00 (朝は変更なし 7:30～9:00)
現状 土休日 15:00～18:30 → 拡大後 15:00～19:00

バス専用レーンの遵守率は年々微増傾向にあり、拡大時間帯においても通常バスレーン時間帯と同程度に遵守されており、本格実施後も同様の結果であった

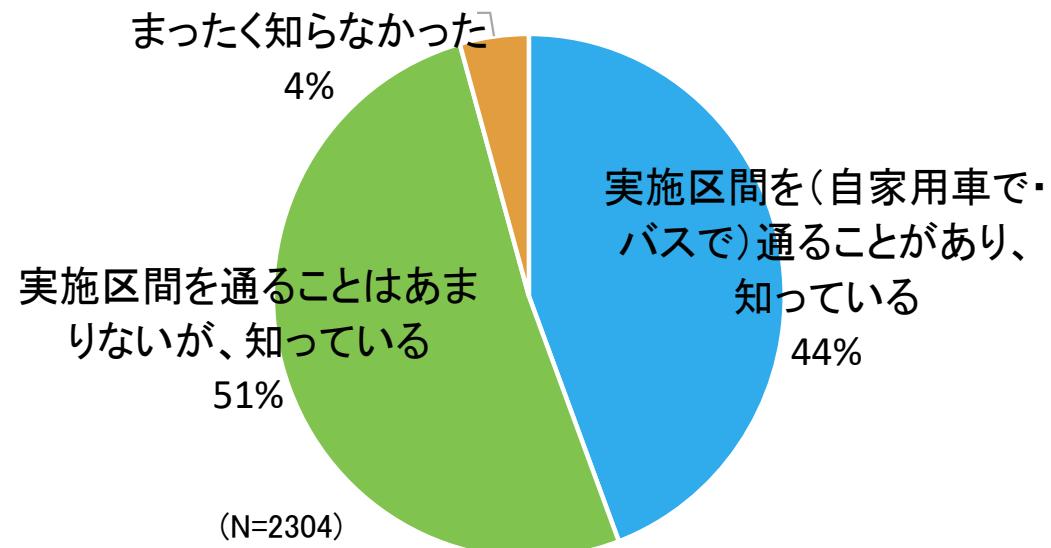


【R2調査日】 実験時：10/5（月） 本格実施時：11/30（月）

【調査断面】 南町（南町－尾山神社前交差点間）、片町（片町きらら前）の両方向平均値

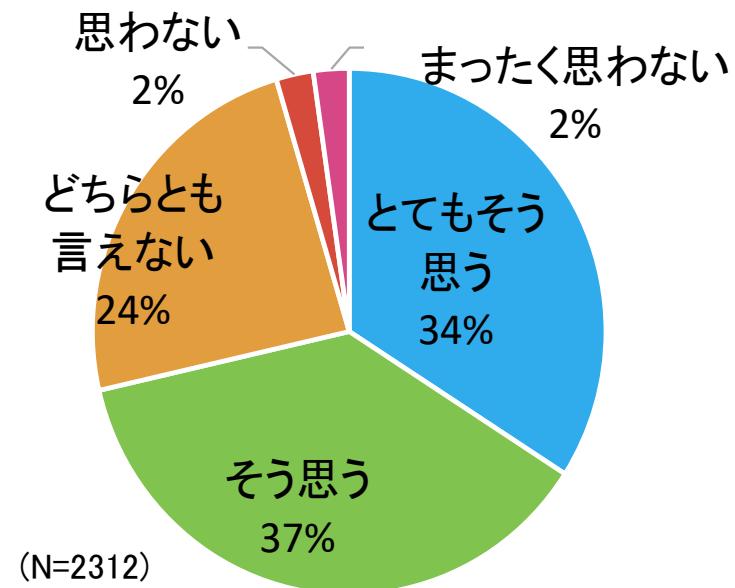
バス専用レーンに対する住民の評価（モニタリングアンケート結果より）

【認知度】



9割以上がバス専用レーンについて認知

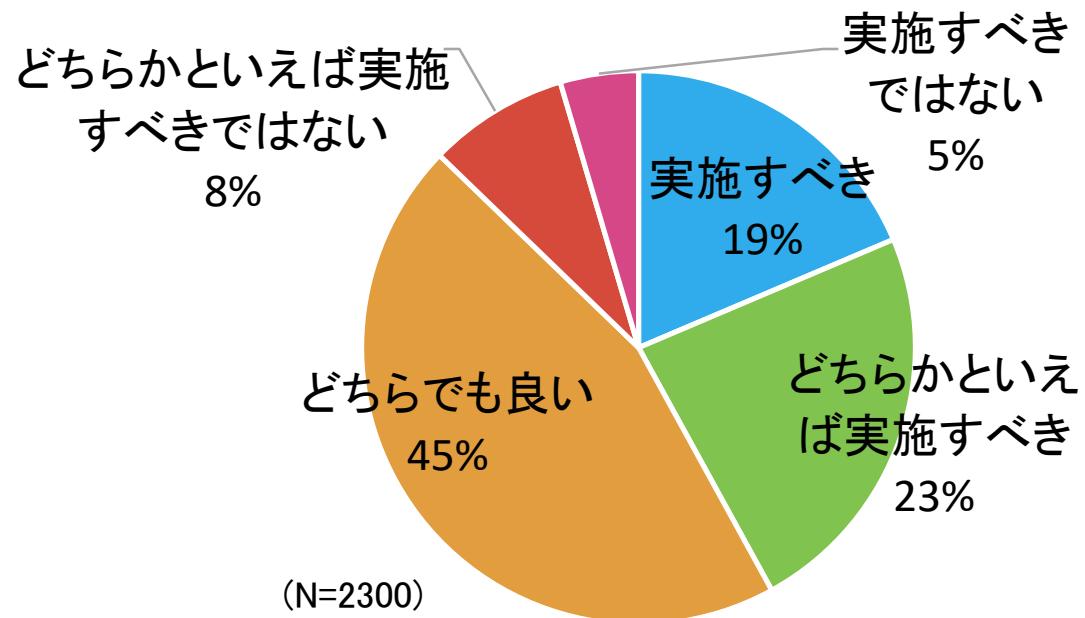
【よい取組と思うか】



7割以上が良い取組と評価

バス専用レーンに対する住民の評価（モニタリングアンケート結果より）

【時間帯拡大について】



- ・「実施すべき」「どちらかといえば実施すべき」が合わせて4割以上
- ・実施に否定的な意見は1割程度と少数

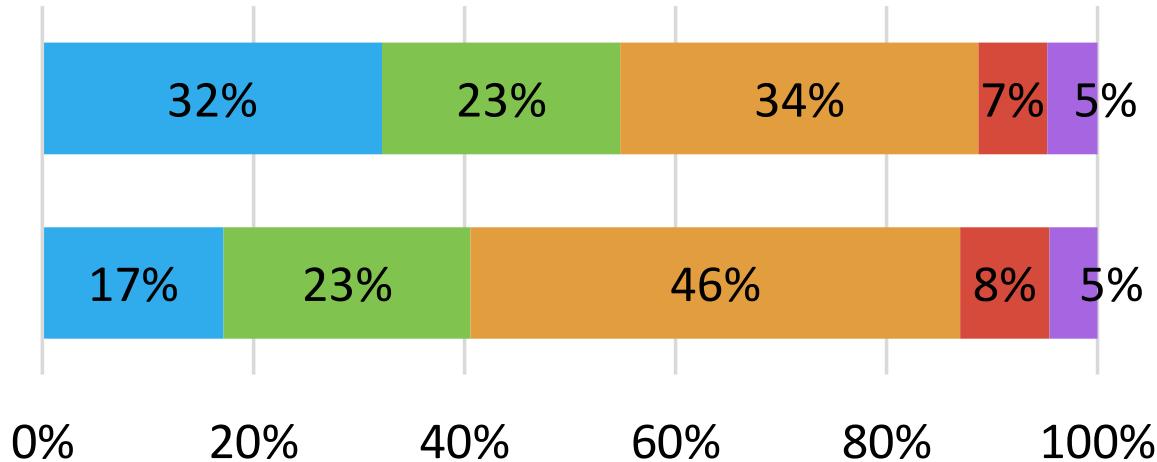
バス専用レーンに対する住民の評価（モニタリングアンケート結果より）

【時間帯拡大について（公共交通利用頻度別）】

■バス専用レーンの時間帯拡大

- 実施すべき
- どちらでも良い
- 実施すべきではない
- どちらかといえば実施すべき
- どちらかといえば実施すべきではない

公共交通を日常的に利用
(週2, 3回以上)
(N=230)



・公共交通利用頻度が低い方でも、実施に否定的な意見が少ない

まとめと今後の取組方針

【まとめ】

これまでのバス専用レーン時間帯拡大実験は

平日：3回（平成30年～令和2年）

休日：5回（平成27年、平成29年～令和2年）

実施し、拡大する時間帯やその範囲・曜日などの検討を進めてきた。

これまでの取組の成果として

令和2年11月からバス専用レーン時間帯拡大（18:30→19:00）が本格実施された。

【今後の取組方針】

今後は遵守率をより向上させる取組を行うとともに、休日の時間帯拡大や終日化など、さらなる公共交通の利便性向上に向けて、引き続き交通実験の実施を検討していく必要がある。



バス専用レーン遵守状況（左平日・拡大時間帯 右：休日・拡大時間帯）

4 都心軸等の交通量調査結果 都心軸・昭和大通り・本多通り・50m道路の交通量（平日）

交通量の最新データの取得手法として、トラカンデータ※を用いた。



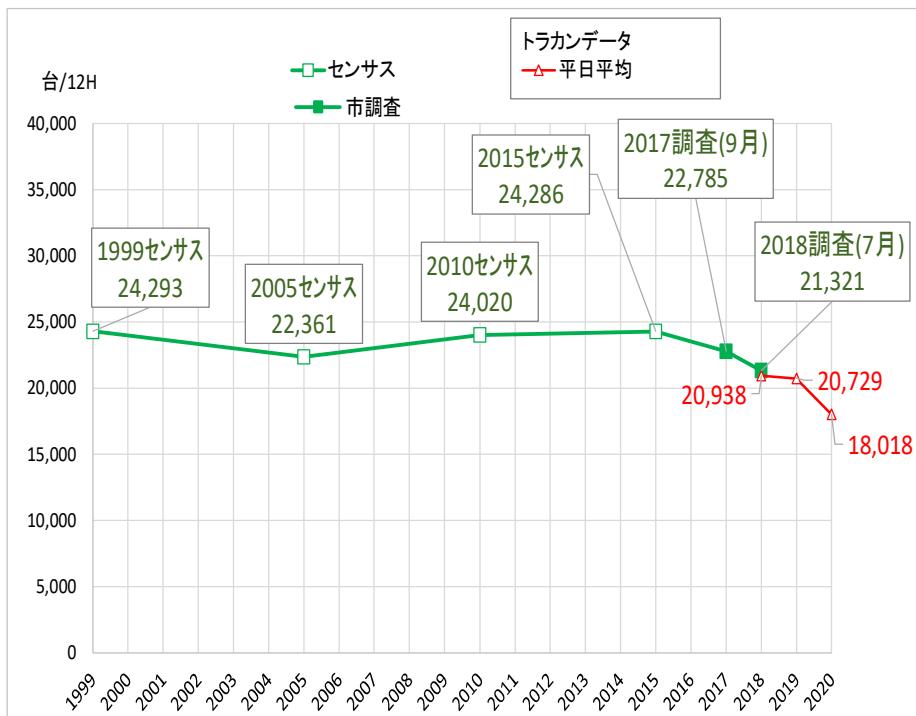
本多通り及び泉が丘通りについて：過去データとの比較については、センサス調査断面との比較のため※1断面を用い、トラカンデータ単独の集計（2018.6以降）では※2断面も用いる

■トラカンデータとは
季節変動や日変動（交通量の変動幅）を把握するため、日本道路交通情報センター（JARTIC）がオープンデータとしてWeb上に公開している感知器のデータ。データは2ヶ月遅れで更新され、365日24時間の断面交通量を5分間単位にて取得できる。

都心軸（片町断面・12時間※）※7:00～19:00

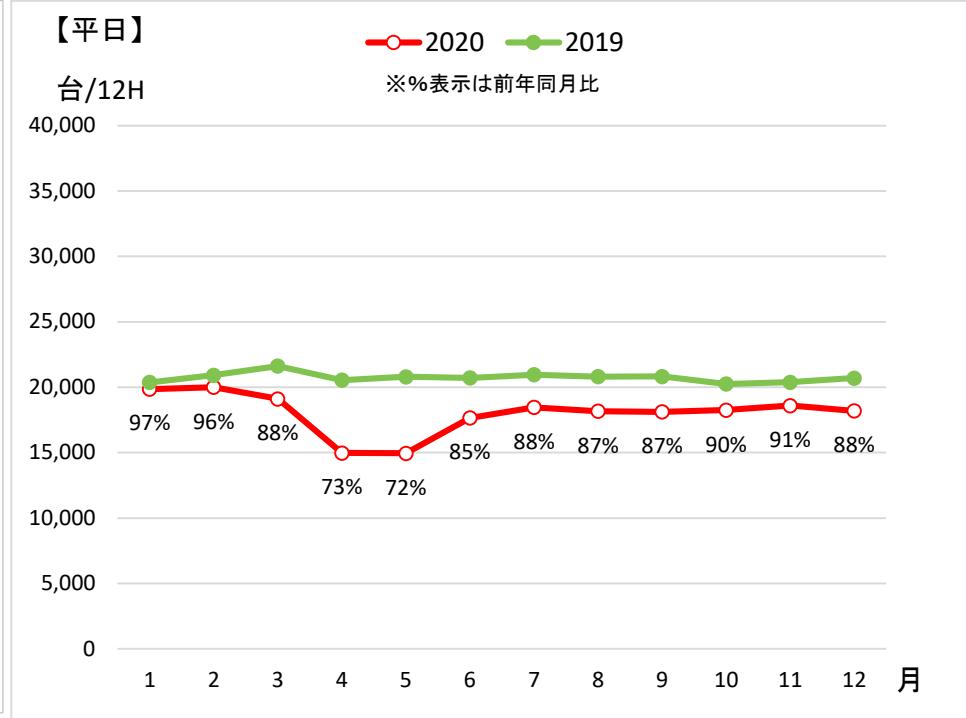


【経年変化】



- ・昨年までの交通量は減少傾向
- ・2020年は新型コロナウイルスの影響により減少

【季節変動・コロナ禍による変動】

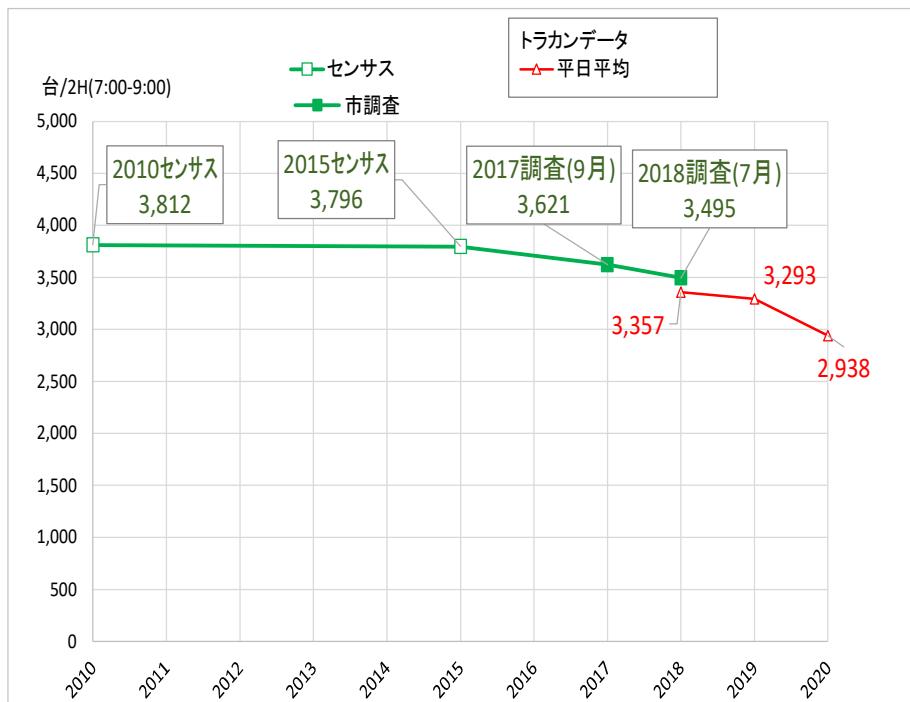


- ・4, 5月は約3割減だったが、7月以降は1割減程度まで回復している。

都心軸（片町断面・朝ピーク2時間※）※7:00～9:00

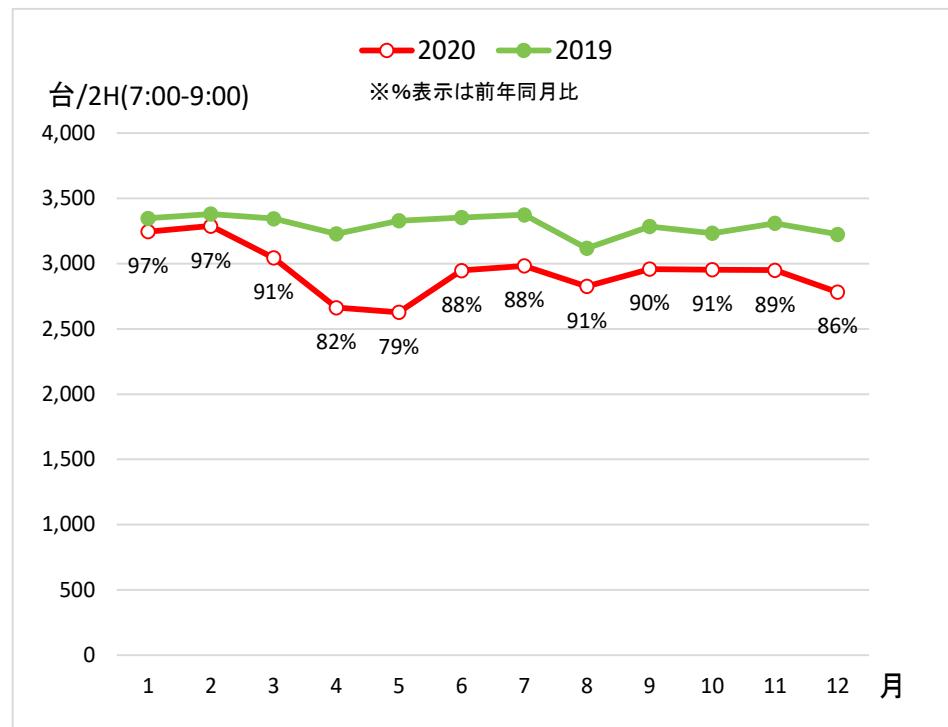


【経年変化】



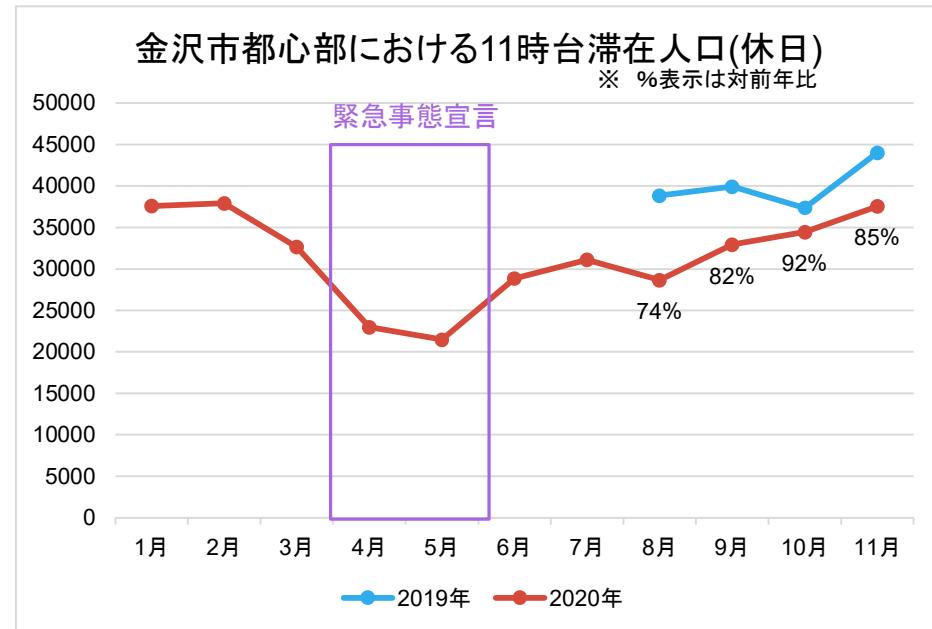
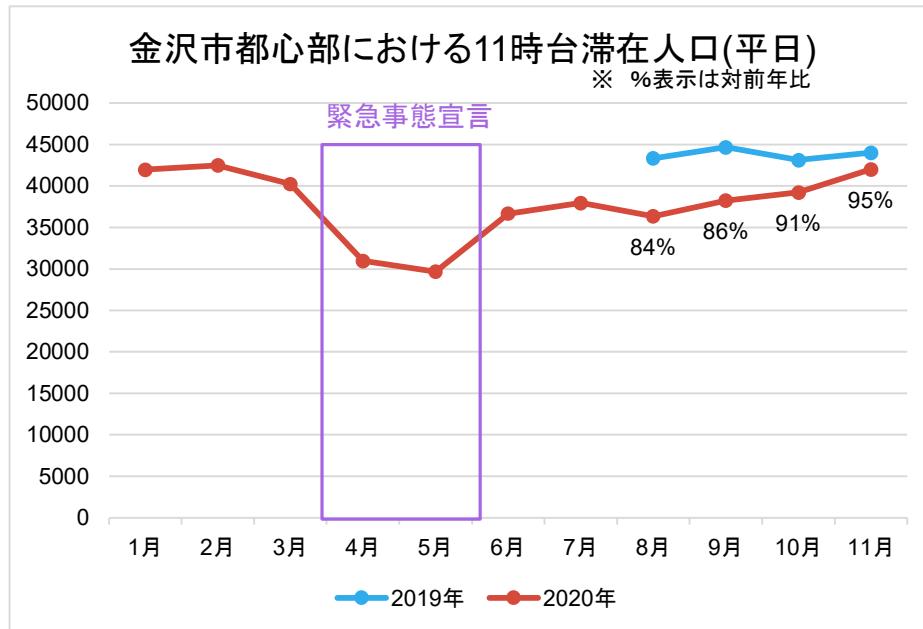
- ・昨年までの交通量は減少傾向
- ・2020年は新型コロナウイルスの影響により減少

【季節変動・コロナ禍による変動】



- ・4, 5月は約2割減だったが、6月以降は1割減程度まで回復している。

都心部における人出のデータ



出典：モバイル空間統計（ドコモ・インサイトマーケティング）

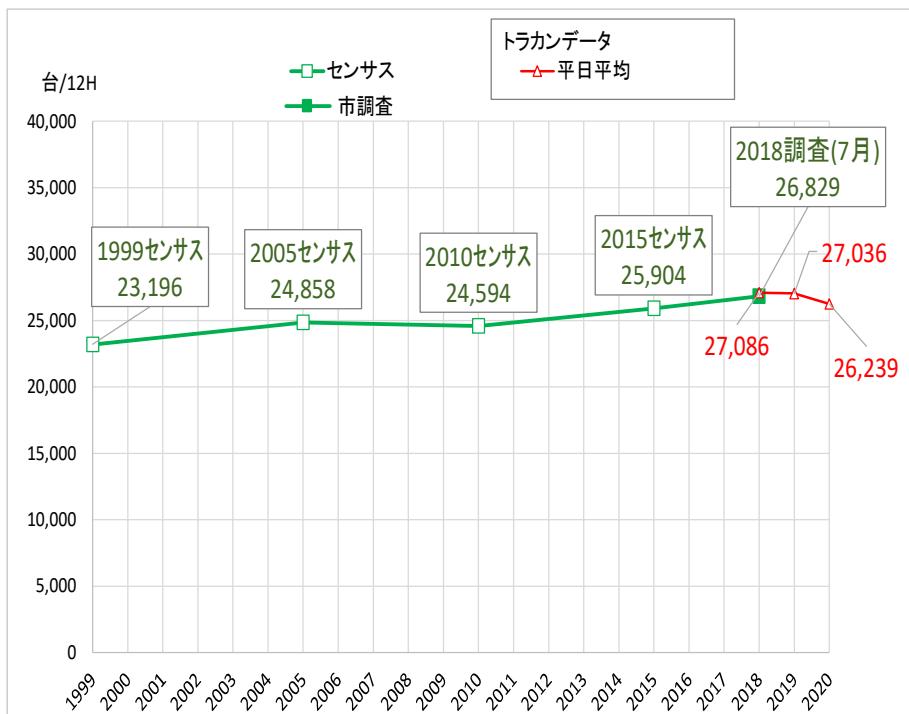
金沢市都心部エリア（金沢駅・武蔵・香林坊・片町周辺のメッシュ単位）における滞在人口（月平均、11時台）

・2020年における都心部の人出は、新型コロナウイルスの影響により減少（前年の9割程度まで回復）

昭和大通り（三社断面・12時間※）※7:00～19:00

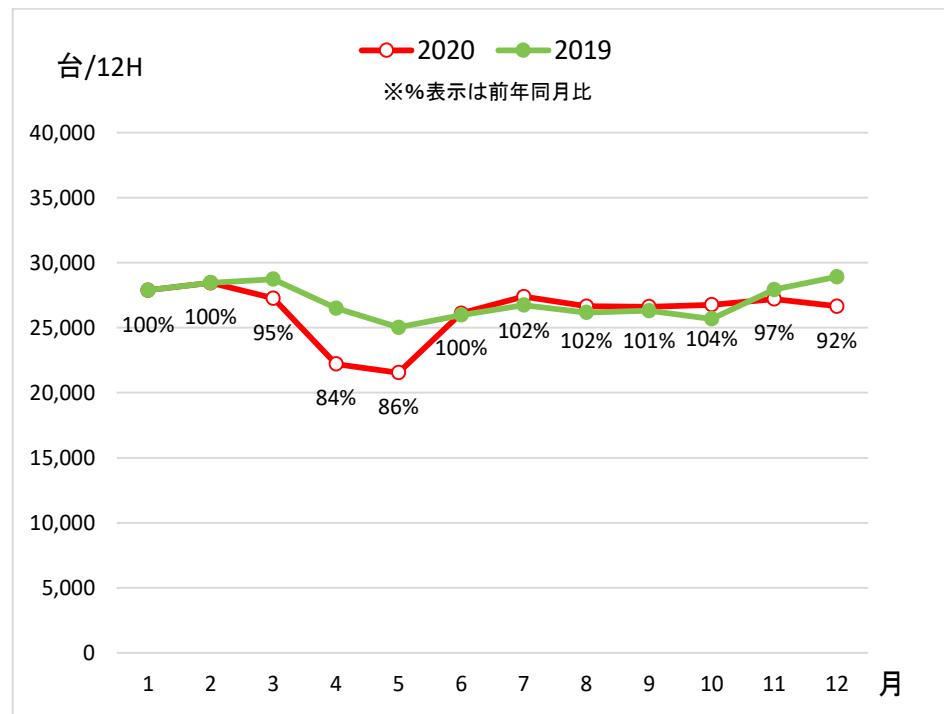


【経年変化】



- ・微増傾向が続いていたが、昨年は微減
- ・2020年は新型コロナウイルスの影響により減少

【季節変動・コロナ禍による変動】



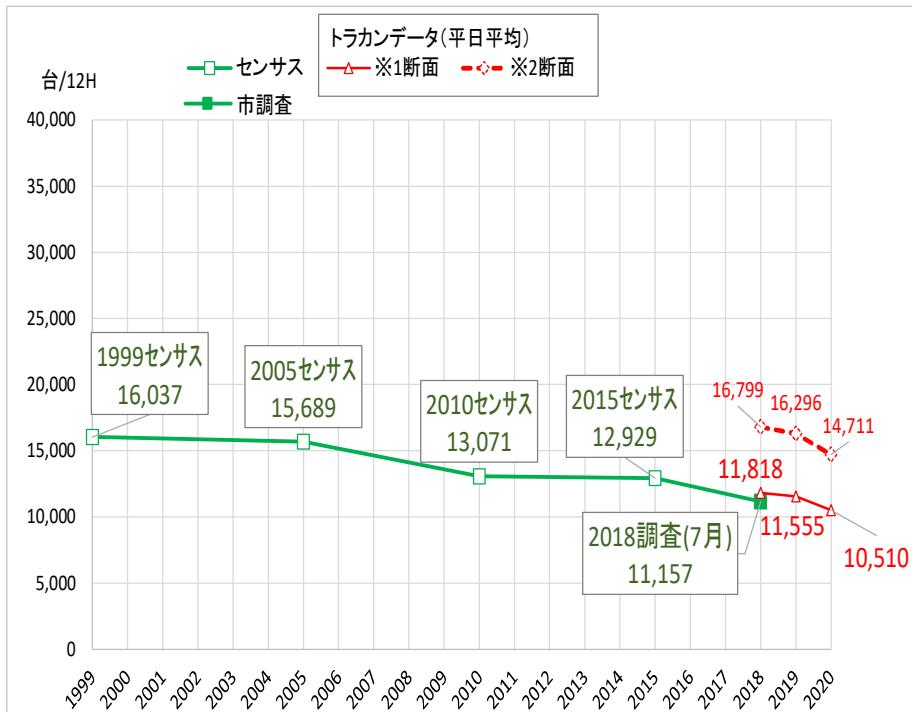
- ・4, 5月は約15%減だったが、6月以降は前年と同程度まで回復している。

本多通り・泉が丘通り（本多町3丁目・寺町5丁目断面・12時間※）

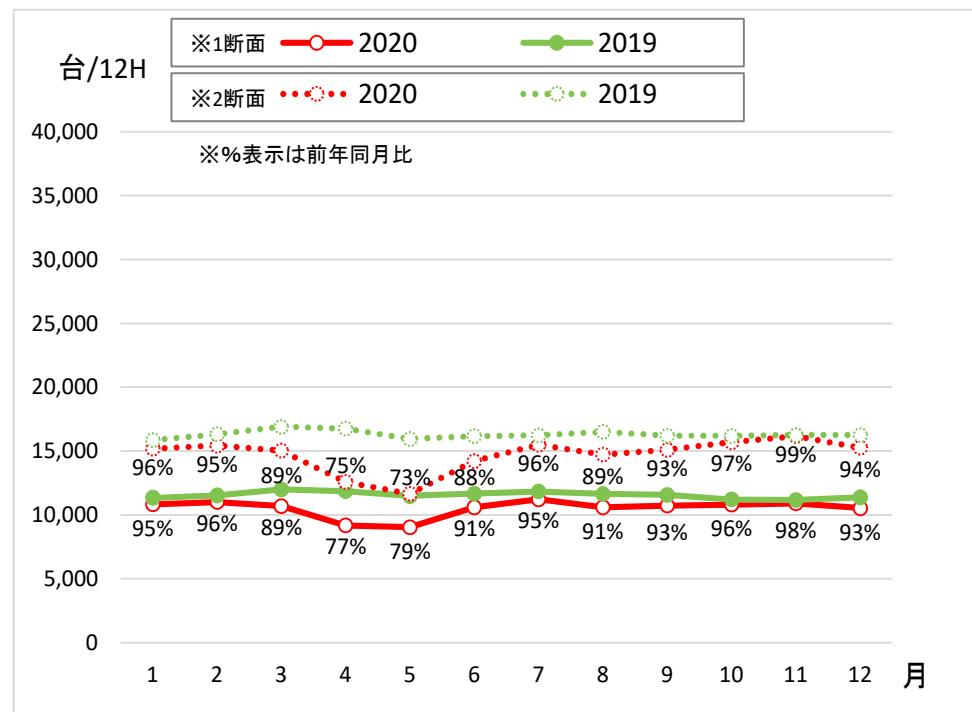
※7:00～19:00



【経年変化】



【季節変動・コロナ禍による変動】



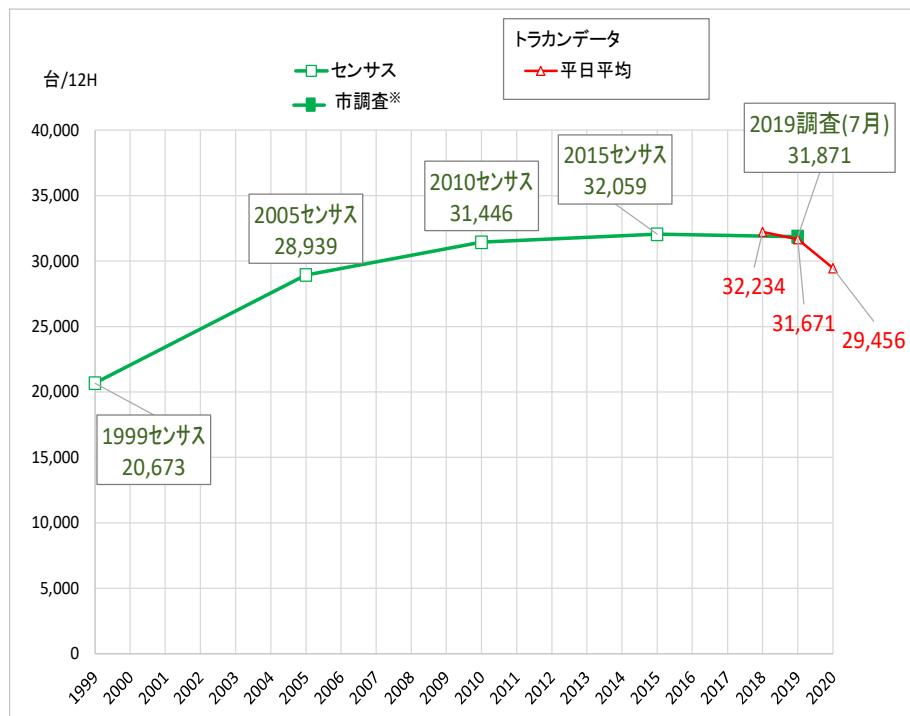
- ・昨年までの交通量は減少傾向
- ・2020年は新型コロナウイルスの影響により減少

- ・4, 5月は約2割減だったが、6月以降は前年と同程度まで回復している。

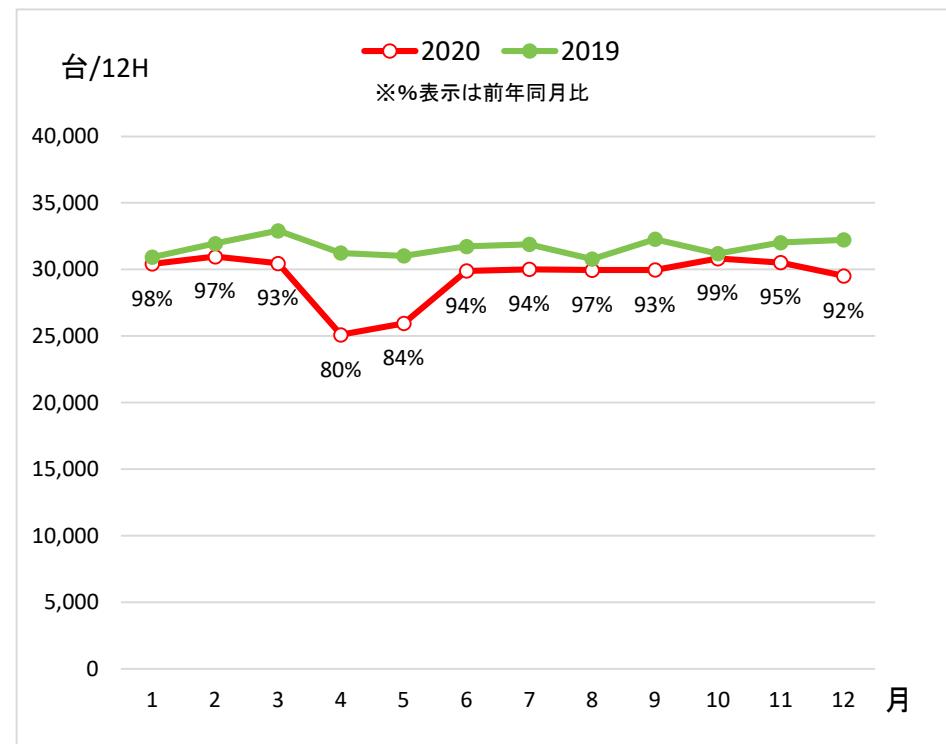
50m道路 (県庁前断面・12時間※) ※ 7:00~19:00



【経年変化】



【季節変動・コロナ禍による変動】



- 增加傾向が続いていたが、昨年は微減
- 2020年は新型コロナウイルスの影響により減少

- 4, 5月は約2割減だったが、6月以降は前年と同程度まで回復している。

まとめと今後の取組方針

【まとめ】

- ・昨年までの経年変化をみると、都心軸と泉が丘通りは減少傾向、昭和大通りと50m道路は横ばい～微減傾向にあった。
- ・緊急事態宣言前後（4, 5月）は、交通量が2～3割程度減少していたが、直近の交通量は、都心軸では1割減の状態で推移しており、昭和大通り、本多通り・泉が丘通り、50m道路は平常時とほぼ同程度まで回復している。

【今後の取組方針】

- ・引き続きトラカンデータを活用し、新型コロナウイルスの影響を含め、都心軸及び周辺道路の交通状況を把握・分析し、都心軸の交通環境整備及び公共交通利用促進策を検討する。

5 携帯位置情報データを用いた移動需要の分析



モバイル空間統計[®] とは

モバイル空間統計とは、ドコモの携帯電話ネットワークのしくみを使用して作成される人口の統計情報です。1時間ごとの人口を、24時間365日把握することができます。



国内最大級

国内居住者

約8,000万台^(※1)

訪日外国人

約1,200万台^(※2)

今回の調査には含まない

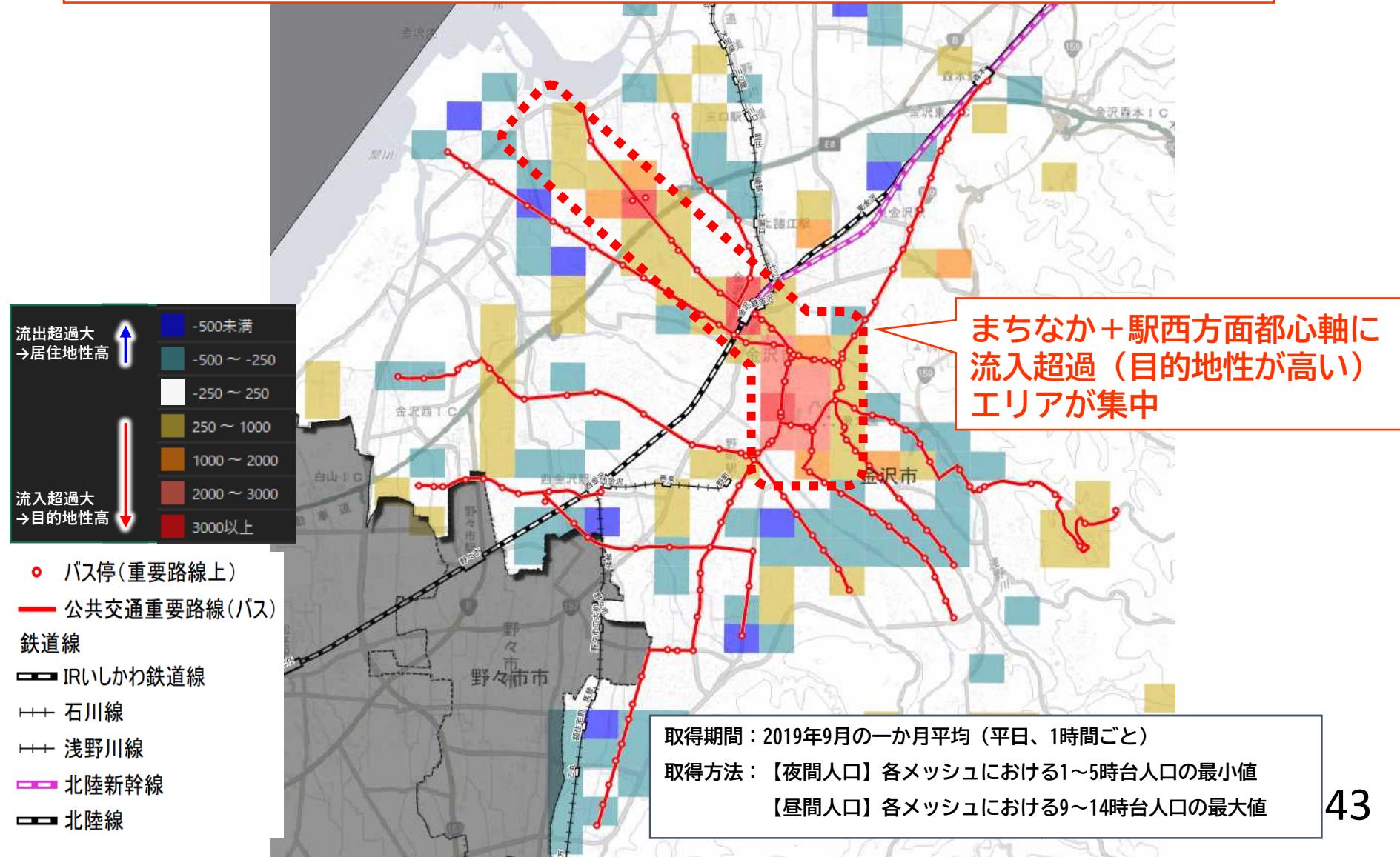
ドコモの普及率から
人口を推計

※1 2020年3月現在、本台数より法人名義やMVNOを除く

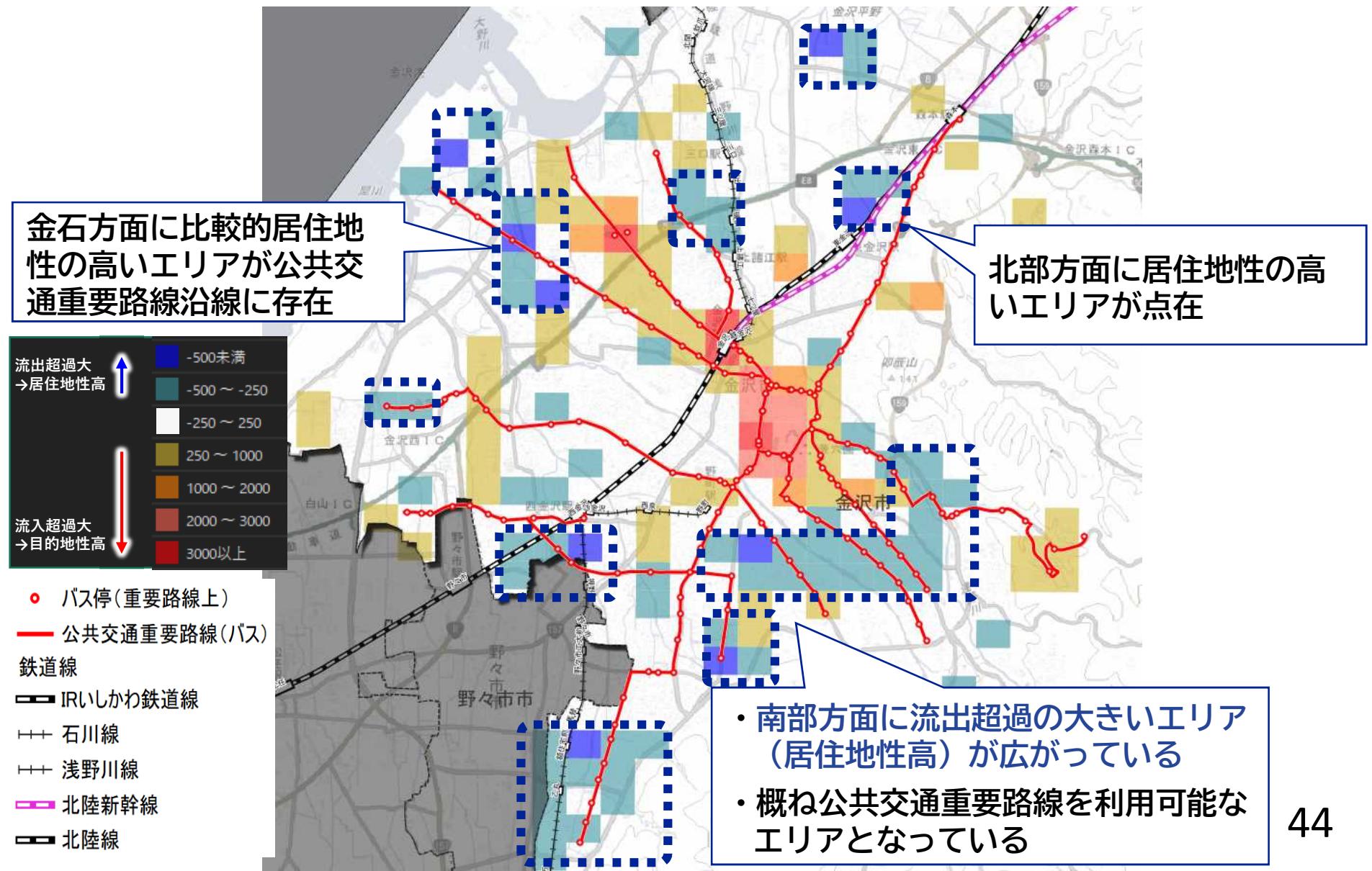
※2 2019年の年間実績

流入超過エリアの抽出

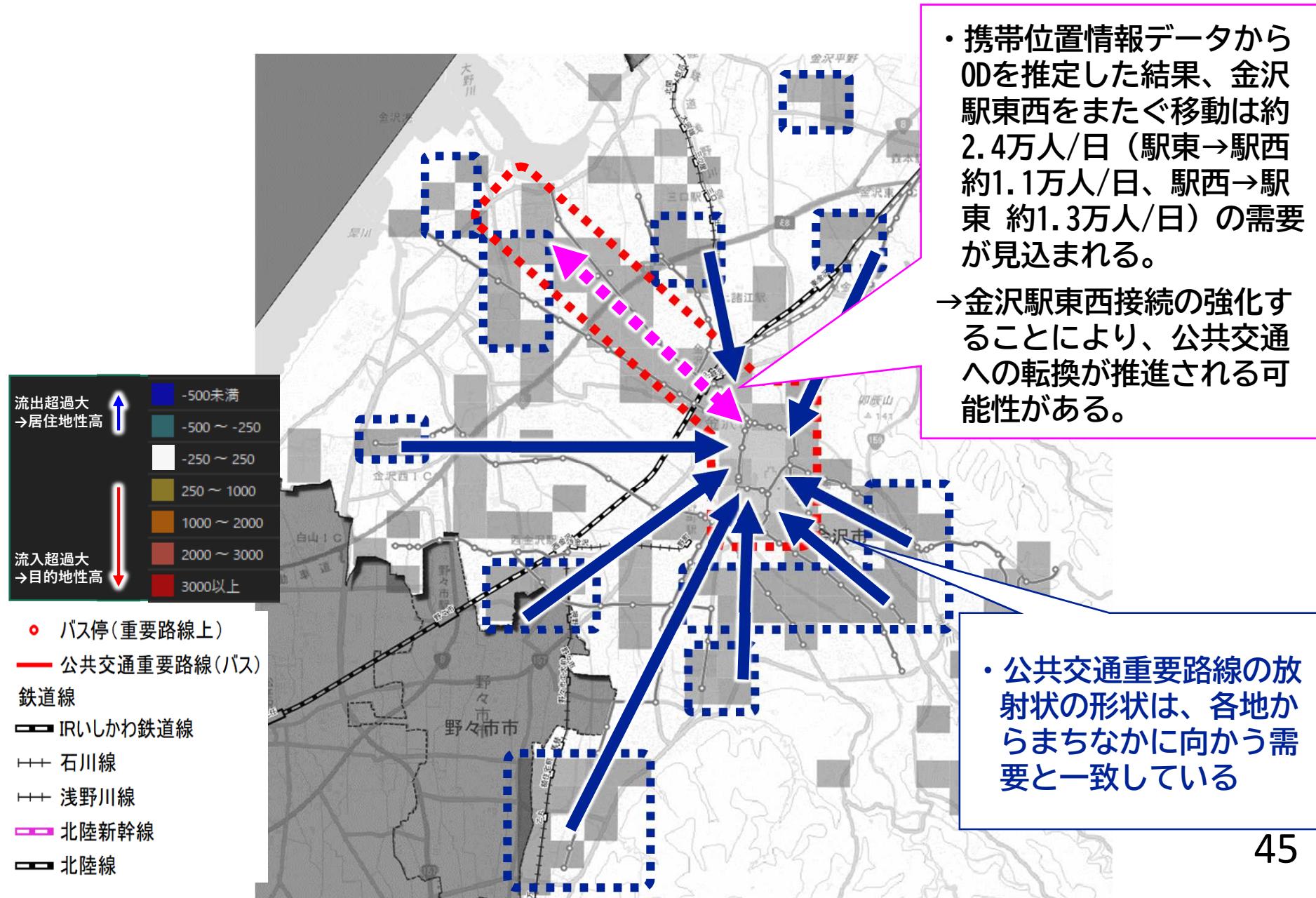
昼間人口と夜間人口の差分をとることで、流入超過（目的地性が高い）エリアと、流出超過（居住地性が高い）エリアを抽出した。



流出超過エリアの抽出



移動需要の分析



まとめと今後の取組方針

【まとめ ➔ 今後の取組方針】

- ・まちなか+駅西方面都心軸に流入超過（目的地性が高い）エリアが集中しており、移動需要が高い。
- ・各方面からまちなかへ向かう移動需要については、公共交通重要路線の放射状の形状と概ね一致している。
➔ 各方面からまちなかへ向かう移動需要については、公共交通重要路線の放射状の形状と概ね一致していることから、引き続き公共交通重要路線の利便性を高めていく。
- ・駅東西をまたぐ移動需要は、駅東→駅西で約1.1万人/日、駅西→駅東で約1.3万人/日と推測され、より公共交通への転換を推進するためには、金沢駅東西接続の強化が必要である。
➔ 駅東西をまたぐ需要が多く、公共交通の金沢駅東西接続の強化による利便性を向上させることにより、自家用車から公共交通への転換を図る。