

金沢市地域公共交通利便増進実施計画 (公共交通サービス高度化)

令和6年9月

(申請者) 金沢市

1. 実施区域

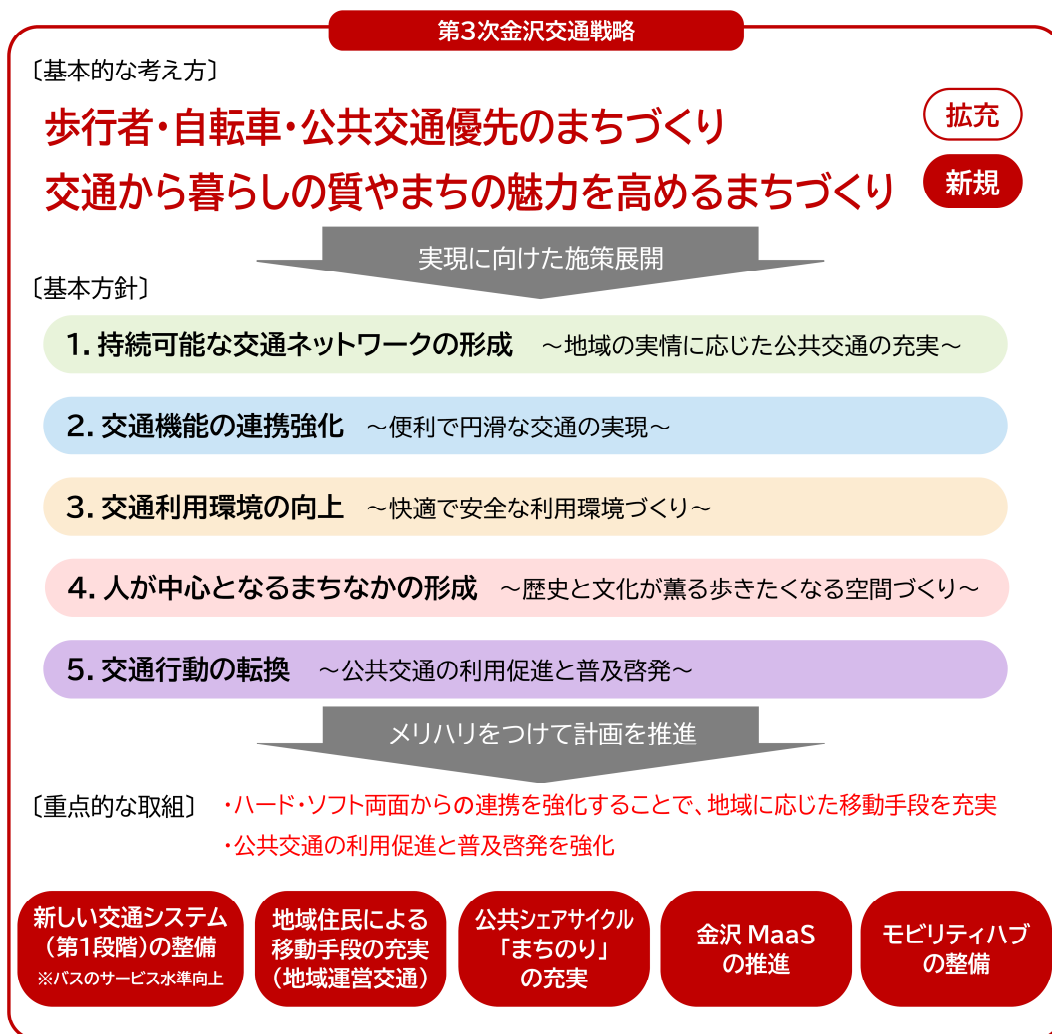
金沢市の区域を、本計画の利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）の対象とする。

2. 事業の内容・実施主体

金沢市は、持続可能な交通ネットワークの形成に向け、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」と「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を基本的な考え方とした「第3次金沢交通戦略（地域公共交通計画）」を令和5年3月に策定した。

本計画では、上記戦略で掲げた基本的な考え方に基づく交通によるまちづくりの推進をするため、事業の内容、実施主体等を取りまとめたものである

【第3次金沢交通戦略の基本的な考え方、基本方針】



第3次金沢交通戦略において、これまでの交通まちづくりの評価・課題、市民の移動実態やニーズ、社会・経済情勢や交通をめぐる状況変化への対応の方向性を整理。

3 これまでの交通まちづくりの評価・課題（現在の姿）

①第2次金沢交通戦略の評価と課題

- ・コロナ禍で激減した公共交通の利用について、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適切な輸送力の確保・サービスレベルの向上のための公共交通ネットワークの再構築が必要
- ・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
- ・新しい生活様式に対応し、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
- ・まちなかの魅力向上と併せた、歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境づくりを推進し、外出を促す取組が必要
- ・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

②市民の移動実態やニーズの反映

- ・市民の移動は、まちなかを含め大半が自家用車の利用ではあるものの、通勤・通学・通院などの移動には公共交通が一定数利用されており、公共交通の必要性を認識している市民も多い
- ・コロナ禍で移動が激減し、公共交通利用も大きく減少
- ・「過度に自家用車に頼らなくても移動しやすいまち」としての現状の満足度は若い年齢ほど低いが、将来的な必要性は年齢に限らず半数程度は認識
- ・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（特に若い年齢ほど増便に対する意見が多い）

③社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応の方向性

- ・コロナ禍における移動需要の激減や燃料価格高騰への対応
- ・従来からの公共交通を活かしつつ、必要な場合は他の交通手段により補完しながら、輸送資源を総動員して公共交通サービスを提供
- ・SDGsやゼロカーボンシティの実現に向けた施策展開
- ・路線バスをはじめとした公共交通の運転手不足への対応
- ・新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

また、各施策の方針・具体的な取組を以下のとおり戦略に記載。

1- (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

■方針・具体的な取組

大量輸送機関としての公共交通は、地域にとって今後も必要であり、北陸鉄道から要望のあった上下分離方式の導入も含め、行政として何らかの対応策を検討する必要があります。鉄道線（石川線・浅野川線）の存続のほか、特に輸送人員の減少している石川線については、バス転換やBRT[※]化などの選択肢も検討します。

上記の検討結果を踏まえ、石川線・浅野川線の安全及び安定運行の確保のための支援を関係機関とともに継続的にを行います。

また、持続的な運行には利用促進が欠かせないことから、IR線、IRいしかわ鉄道線、路線バス、シェアサイクルなど、他の交通機関との連携強化を図り、石川中央都市圏地域公共交通協議会での検討状況も踏まえ、IR線やバスなどとの乗継が必要な方の利便性を高めるための取組のあり方についても検討します。

■石川線・バスの乗継円滑化実験



3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

3- (1) 走行環境等の充実

■方針・具体的な取組

道路空間が限られている中で、渋滞緩和や日常的にバスを利用される方の移動手段を確保する観点から、バス専用レーンを走行できない一般車両との関係も考慮しつつ、バス専用レーンの強化等に向け、道路管理者や交通管理者などと連携し検討します。特に都心軸においては、バス専用レーンの時間帯拡大や終日化に向けた交通実験を通じて、関係機関との協議・検討を行い、バス専用レーンの明示化や公共交通優先信号（PTPS）の強化、遵守に向けた取組の強化を推進します。また、郊外部でバス専用レーンの必要性が低下している路線については、規制の見直しを併せて実施するなど、合理化も図ります。

自転車の走行環境については、「金沢市自転車活用推進計画」や関連計画との整合を図りつつ、近隣市町とも連携した継続的な自転車通行空間の整備を推進し、自転車が安全で快適に通行できる環境の創出や安全対策を推進します。また、自転車事故多発箇所においては、交通安全対策の充実を図るとともに、「金沢市における自転車の安全な利用促進に関する条例」の改正に伴い、自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務がすべての自転車利用者にも拡大されることから、警察や関係団体等と連携して啓発普及に取り組みます。

5 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

5- (1) モビリティマネジメントの推進

■方針・具体的な取組

子ども、学生、青年、中年、高齢者等の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します。

金沢における多様な交通モードを活かした“かしこい”移動方法の発信や、市民や学校、団体、企業等と連携した各種モビリティマネジメント施策の取組を推進します。

また、交通に関するイベント等を多様な団体と連携して行うことにより、交通まちづくりを考える機会を創出します。

さらに、バス等のEV化や運転手一人当たりの輸送力が高い連節バスなどの環境に配慮した車両の導入、公共シェアサイクル「まちなかのり」の再生可能エネルギーの活用などによる低炭素化と資源の有効活用を推進するとともに、これらを市民に広く発信し、環境負荷の低減に向けた意識を醸成します。

■大学生モビリティマネジメント



【事業内容及び実施内容等】事業名	事業の内容	実施主体	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における位置づけ
■共通乗車船券の発行（北陸鉄道鉄道線と市内路線バスの連携）			
石川線－金沢まちなかマル得きっぷ（共通乗車船券の発行）	バスと鉄道（石川線）との乗継利便性向上のため、「石川線-金沢まちなかマル得きっぷ」を販売。令和7年度以降継続実施する。（令和6年度は実証実験）	北陸鉄道(株)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号ロ（3）
■バス走行環境の充実			
バスレーンの強化	バス所要時間短縮に向けたバスレーン社会実験の実施	金沢市	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号ハ、同法施行規則第9条の3第7号
■その他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置			
金沢ふらっとバスEV化	市内中心部を走行するコミュニティバスのEV化	金沢市	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号ハ、同法施行規則第9条の3第5号

(1) 共通乗車船券の発行（北陸鉄道石川線と市内路線バスの連携）

指定する石川線各駅～野町駅までの電車、野町駅～金沢駅までの路線バス（城下まち金沢周遊バス除く）が利用開始から8時間乗り放題になる乗車券を発行する。（指定区内であれば、利用の発地・着地は任意）

発売期間	令和7年4月～
利用	ご利用当日の始発便から最終便の間で利用開始してから8時間
区間	北陸鉄道石川線 鶴来～西泉間の各駅から野町駅經由 北陸鉄道グループバス 野町駅～金沢駅または金沢駅西口間の各駅・バス停相互間が乗り放題
発売金額	500円～750円（小児260円～380円） ※デジタルチケットで発売、割引金額は最大5割引
有効期限	購入日を含めて4日間

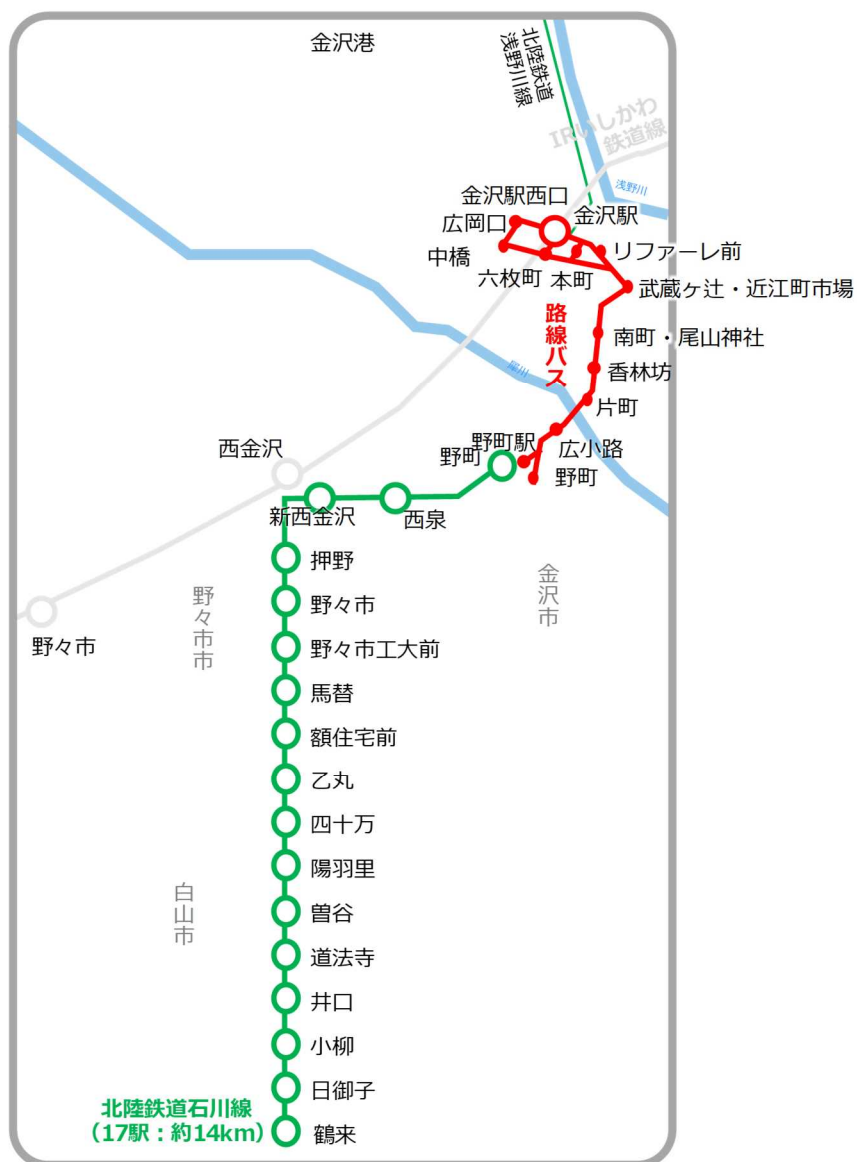


図 通用区間（上記記載の駅・バス停相互間が8時間乗り放題）

表 各駅からの発売額（5割引きの価格）

区間	発売金額	参考：割引前の往復運賃（各駅～金沢駅までの往復鉄道・バス運賃の合計）
鶴来駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1500円 (小児760円)
日御子駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1500円 (小児760円)
小柳駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1420円 (小児720円)
井口駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1420円 (小児720円)
道法寺駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1340円 (小児680円)
曾谷駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1340円 (小児680円)
陽羽里駅～金沢駅	750円(小児 380円)	1340円 (小児680円)
四十万駅～金沢駅	650円(小児 330円)	1300円 (小児660円)
乙丸駅～金沢駅	650円(小児 330円)	1220円 (小児620円)
額住宅前駅～金沢駅	650円(小児 330円)	1220円 (小児620円)
馬替駅～金沢駅	650円(小児 330円)	1060円 (小児540円)
野々市工大前駅～金沢駅	550円(小児 280円)	1040円 (小児530円)
野々市駅～金沢駅	550円(小児 280円)	900円 (小児460円)
押野駅～金沢駅	550円(小児 280円)	900円 (小児460円)
新西金沢駅～金沢駅	500円(小児 260円)	840円 (小児440円)
西泉駅～金沢駅	500円(小児 260円)	820円 (小児420円)

(2) バスレーンの強化

公共交通の利便性・速達性向上のため、バスレーン社会実験を実施するとともに、実験結果を踏まえ、交通管理者、道路管理者、交通事業者等協議の上でバスレーンの規制の在り方について検討を行っていきます。

(主な検討・実施内容)

- ・ 都心軸区間（上下）の平日日中時間帯のバス優先レーン化

(実施期間)

- ・ 令和6～9年度（各年度内で1～2カ月程度を予定）



(3) 金沢ふらっとバスのEV化

温室効果ガスの削減に向けた対策の一環として、市中心部を走るコミュニティバス「金沢ふらっとバス」に電気自動車を導入します。

なお、走行ルートについては「此花ルート」(下図の青ルート)とします。

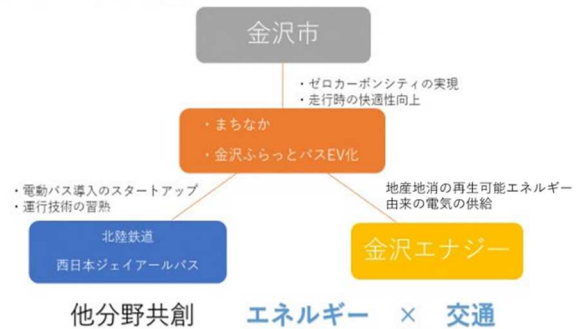
(導入時期)

- ・令和7年3月(予定)



ふらっとバス EV 車両 (画像はイメージです)

金沢ふらっとバスの電動 (EV) 化を核とした、運輸部門におけるゼロカーボンシティの実現



3. 地方公共団体による支援の内容

金沢市は、公共交通の持続可能性の確保に向け、利便性向上等に係る施策について、社会資本整備総合交付金等を活用し、北陸鉄道と共同し取り組む。

事業名	事業の内容	実施主体
■共通乗車船券		
石川線－金沢まちなかマル得きっぷ（共通乗車船券の発行）	石川線と「石川線-金沢まちなかマル得きっぷ」を販売。令和7年度以降継続実施する。（令和6年度は実証実験）	北陸鉄道(株)
■バス走行環境の充実		
バスレーンの強化	バス所要時間短縮に向けたバスレーン社会実験の実施	金沢市
■その他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置		
金沢ふらっとバス EV 化	市内中心部を走行するコミュニティバスの EV 化	金沢市

支援 内容	【活用を想定する交付金、補助金】 ・社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業） ・ // （地域公共交通再構築事業） ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（共創モデル実証プロジェクト） など
----------	--

4. 実施予定期間

令和6年9月～令和10年3月

5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

事業名	必要な資金の額	調達方法および金額（想定）	実施年度
■共通乗車船券			
石川線－金沢まちなかマル 得きっぷ（共通乗車船券の 発行）	【令和7年度】 4,000千円 【令和8年度以降】 4,000千円	【令和7年度】 ・北陸鉄道㈱ 4,000千円 【令和8年度以降】 ・北陸鉄道㈱ 4,000千円	R7～
■バス走行環境の充実			
バスレーンの強化	【令和6年度】 8,000千円 【令和7年度以降】 10,000千円	【令和6年度】 ・国交付金 （社会資本整備総合交付金） 4,000千円 ・金沢市 4,000千円 【令和7年度以降】 ・国交付金 （社会資本整備総合交付金） 5,000千円 ・金沢市 5,000千円	R6～
■その他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置			
金沢ふらっとバス EV化	【令和6年度】 72,100千円	【令和6年度】 ・国交付金 （社会資本整備総合交付金） 8,400千円 ・国補助金 （地域公共交通確保維持改善事業費補助金） 22,000千円 ・金沢市 41,700千円	R6

注）本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載の通り調達がなされない場合があり得る。

6. 事業の効果

事業名	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置付け
■共通乗車船券		
石川線－金沢まちなかマル得きっぷ(共通乗車船券の発行)	鉄道とバスの乗り継ぎ抵抗を下げることにより、利用者数の増加につなげる。	<p>【基本方針】</p> <p>1.持続可能な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の交通モードとの連携による利用促進 <p>鉄道、バス双方の利用者数増加を通じて、公共交通の利用者の増加、市全体の公共交通の分担率の上昇に寄与する。</p>
■バス走行環境の充実		
バスレーンの強化	企画乗車船券の対象区間である金沢市内の都心軸(国道157号線)において、バスの所要時間短縮に向けたバスレーン社会実験に実施により、バスの速達性向上を図り、利用増加につなげる。	<p>【基本方針】</p> <p>1.持続可能な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>3.交通利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス走行空間の充実 <p>公共交通の速達性向上により利用増加につなげ、公共交通の利用者の増加、市全体の公共交通の分担率の上昇に寄与する。</p>
■その他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置		
金沢ふらっとバスのEV化	企画乗車船券やバスレーンの社会実験等との事業との連携により、金沢⇄白山・野々市への移動の円滑化を図る。 また、変速ショックによる高齢者等の車内事故低減を図るとともに、環境にやさしい車両の導入により公共交通のブランド力を高め、利用の底上げにつなげる。	<p>【基本方針】</p> <p>4.人が中心となるまちなかの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに応じた運行の実施 <p>5.交通行動の転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した車両・施設の導入 <p>まちなかを走行する金沢ふらっとバスのブランド力向上により、まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率の向上に寄与する。</p>

前ページの事業を組み合わせることにより、公共交通のサービス水準向上、利用者増加・公共交通利用者の回復を図る。事業の効果は第3次金沢交通戦略における成果指標（アウトカム）等を参考に、下記のとおり新たに指標を設定する。なお、成果指標の目標設定についてはコロナ禍前の数値とした。

【本事業の実施による成果指標】

石川線一金沢まちなかマル得きっぷ販売枚数（利用者数）
 現況（R5） 1,648 枚/年 → 目標（R9） 1,750 枚/年

金沢ふらっとバス利用者数
 現況（R5） 1,633 人/日 → 目標（R9） 2,000 人/日以上

金沢ふらっとバス運行に係る公的資金投入額（運行負担金額）
 現況（R5） 103,102 千円 → 目標（R9） 98,000 千円以下
 ※運行経費は R5 を基準として算定

金沢ふらっとバス運行に係る収支率
 現況（R5） 37% → 目標（R9） 40%以上

以下参考（第3次金沢交通戦略より）

【成果指標（アウトカム）】

公共交通の利用者数^{※1} [重要成果指標]^{※2}

■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す
 現況(R3) 8.6 万人/日 → 目標(R9) 12.3 万人/日以上
 → 長期目標(R14) 13.0 万人/日以上

市内の公共交通分担率(平日)^{※1} [重要成果指標]^{※2}

■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す
 現況(H30) 9% → 目標(R9) 9%以上
 → 長期目標(R14) 10%以上

まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率(平日)

■歩行者・自転車・公共交通分担率の上昇を目指す
 現況(H30) 55% → 目標(R9) 55%以上

公共交通の収支率^{※1}

■利用を促進し収支率を高め、持続的な運行を目指す
 (都市圏全体) 現況(R3) 80% → 目標(R9) 100%以上
 (ふらっとバス) 現況(R3) 29% → 目標(R9) 40%以上

【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)

■現況値:16分 →短縮を目指す

路線バス等への環境配慮車両の導入台数

■現況値:0台 →増加を目指す

7. 地域公共交通計画に利便増進事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項

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-(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

C. 他の交通モードとの連携強化による利用促進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 石川線・浅野川線と各種路線バス・鉄道間の乗継抵抗を軽減するため、ダイヤ調整や乗継割引の拡充を行います。また、他の交通機関と連携強化を図り、石川中央都市圏地域公共交通協議会での検討状況も踏まえ、JR線やバスなどの乗継が必要な方の利便性を高めるための取組のあり方についても検討します。 金沢Ma a Sの取組を推進し、鉄道・路線バス・シェアサイクルなどの交通モードを横断した1日フリー乗車券等の発行など、利便性向上を図ります(地域公共交通利便増進事業の活用を検討)。 石川線・浅野川線の利用促進に向け、駅周辺におけるパーク・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を官民連携で推進します(地域公共交通利便増進事業の活用を想定)。 全国共通交通系ICカードやクレジットカード決済、二次元コード決済などのキャッシュレス化について、新たなサービスの動向も踏まえ検討します(地域公共交通利便増進事業の活用を想定)。 				
実施主体	行政、交通事業者(鉄道、バス、シェアサイクル)、駐車場提供者 パーク・アンド・ライド利用者等				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
実施スケジュール	路線バス・鉄道等との連携検討 P&R駐車場の整備 キャッシュレス化の検討		利用促進策の充実		

1-(3) 新しい交通システム(第1段階)の整備

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

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システムの導入空間確保に向け、バス専用レーンの時間帯見直しやカラー舗装・LED道路鋸などによる明示化、公共交通優先信号(PTPS)の強化など、バス専用レーンの強化を検討します。 バス専用レーンの終日化と合わせ、都心軸やその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します。 				
実施主体	行政、交通事業者(バス、タクシー)、運送事業者				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
実施スケジュール	交通実験や段階的な条件整備の検討				

3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

3- (1) 走行環境等の充実

A. バス走行環境の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> バス専用レーンの時間帯拡大、終日化及び合理化に向けた交通実験について、関係機関と検討します。 都心軸を中心に、カラー舗装・LED道路標識などによるバス専用レーンの明示化や公共交通優先信号（PTPS）の強化、バス専用レーンの遵守に向けたまちなか（国道157号等）での指導・啓発活動を強化します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
取組内容	社会実験等を通じた取組の充実				

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～

4- (3) 金沢ふらっとバスの利便性向上

A. 利用者ニーズに応じた運行の実施

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 利用者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や運転手の労働条件に配慮した運行を実施します。 利用者の利便性向上や利用促進に向け、金沢Ma a Sと連携したデジタル回数券の拡充などの取組を推進します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 都心軸上の商業施設との連携や、金沢ふらっとバス以外の交通手段との連携により、中心市街地における利用者の回遊性を向上させる施策を展開します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
取組内容	継続的な見直し・改善				

5 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

5- (1) モビリティマネジメントの推進

B. 環境に配慮した車両・施設の導入

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> バスのEV化や連節バスなどの環境に配慮した車両の導入、公共シェアサイクル「まちなか」の再生可能エネルギーの活用について検討します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス、シェアサイクル）				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
取組内容	連節バスや車両更新に併せ導入				

8. 地域公共交通計画に都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策、観光の振興に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項

金沢市集約都市形成計画 令和5年3月変更

下記のとおり、居住誘導区域において「公共交通重要路線の利便性向上」及び「金沢ふらっとバス EV化」の実施を計画している。

4章 誘導区域および誘導施策等の設定

2) 居住誘導区域および一般居住区域の設定

(1) 区域の設定方針

居住誘導区域は、第3次金沢交通戦略で位置づけた「公共交通重要路線」の沿線のほか、本市の根幹となる中心市街地や歴史的なまちなみを保存・活用する区域および後述する都市機能誘導区域を基本に設定します。

また、一般居住区域は、市街化区域のうち、居住誘導区域や災害リスクの高い区域を除く区域を基本に設定します。

<居住誘導区域および一般居住区域の設定方針>

位置づけ	区域設定の考え方（災害リスクの高い区域等を除く）
居住誘導区域	A. まちなか区域 ・「金沢市定住の促進に関する条例」で定める区域
	B. 第3次金沢交通戦略で位置づけた「公共交通重要路線」および「金沢ふらっとバス」 の徒歩圏内の区域 (以下、上記2路線の徒歩圏内を「公共交通重要路線等沿線区域」という。) ・徒歩圏は、JR・IRの駅から500m、北陸鉄道石川線・浅野川線の駅およびバス路線から300mとする
	C. 歴史文化居住区域 ・「伝統的建造物群保存地区」「こまちなみ保存区域」「文化的景観区域（景観計画）」などの金沢らしい歴史的なまちなみを保存・活用する区域
一般居住区域	D. 市街化区域内の居住誘導区域以外の区域（本市独自の任意の区域）

＜居住や都市機能等の誘導に向けた施策＞ 〇既存の制度・事業（継続した取組）、★新たに取り組む制度・事業（10年以内の着手を想定）、◆今後検討を要する取組（社会経済情勢の変化等を踏まえて検討）

機能	区域	居住誘導区域		一般居住区域
		まちなか区域／歴史文化居住区域	公共交通重要路線等沿線	
		都市機能誘導区域等		
		都心拠点	地域拠点／特定機能地区／生活拠点	
交通	公共交通	〇金沢ふらっとバスの充実 ★新しい交通システムの第一段階の整備 〇公共交通重要路線の利便性向上 〇市民連携による金沢MaaSの推進 ★交通結節点の整備・機能強化（モビリティハブの整備等） ◆バス路線の段階的再編 〇地域住民主体の移動手段の確保に対する支援 〇公共交通の利用環境の改善【地域公共交通連携特設改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）等】 〇公共交通の走行環境の充実【ボトルネック交差点や幹線道路の整備等】 〇公共交通の利用促進【各種モビリティマネジメント、金沢市シルバー定期券購入費用助成制度等】		
	徒歩・自転車	〇歩けるまちづくりの推進【歩けるまちづくり協定の締結促進等】 〇服わいコアストリートの構築【まちづくりプラン等の策定等】 〇自転車利用環境の向上【自転車利用促進計画の推進】 〇公共シェアサイクル「まちなか」の充実【公共シェアサイクルの運営】	〇歩けるまちづくりの推進 〇自転車利用環境の向上【金沢市自転車活用推進計画の推進】	
	自動車	〇駐車場の適正配設（路外駐車場や附置義務駐車場の規制・誘導等）【駐車場適正化区域の指定・運用】 〇道路ネットワークの確立によるまちなかの通過交通の抑制【外環状道路整備事業】	〇P&R駐車場の利用促進 ※バス路線の段階的再編と併せて更なる整備を検討	
安全・安心	防災・減災	〇防災まちづくりの推進【防災まちづくり協定の締結の推進等】 〇災害に強い道路整備の推進【緊急輸送道路の機能確保、補強の耐震化、無電柱化の推進等】 〇各種ハザードマップの作成・更新 〇地域における防災・減災および防犯活動への支援【組織改編に関する支援、危険ノック解除補助、地域情報伝達システム整備補助等】 〇総合治水対策の推進【河川などの整備促進、雨水貯留・浸透施設の設置促進等】		
	防犯	〇地域における防犯活動への支援【防犯隊や防犯カメラの設置補助等】		
環境	オープンスペース・緑地・農地	〇交流や賑わいを創出する緑や水の空間の確保【市民農園公認受委託推進事業等】		★市民の暮らしと農業の振興に資する緑地や農地の保全と有効活用
	エネルギー	〇再生可能エネルギーの導入支援【再生可能エネルギー導入支援等】 〇低炭素都市づくりの推進【金沢市低炭素都市づくり行動計画の推進】		
コミュニティ	〇地域主体のまちづくりの推進【まちづくり協定等】 〇地域コミュニティの維持に向けた支援【町会連の会運営費補助事業等】 〇地域コミュニティの課題解決への支援【協働のまちづくりチャレンジ事業等】 ★地域コミュニティ活性化への支援【地域のコミュニティ活性化事業、地域コミュニティICT推進プロジェクト事業、市民活動サポートセンター事業等】			
行財政	〇公共施設の適正な維持管理 〇現代公共建築の継承【現代建築・ガラーナ継承事業】 ◆公的不動産（PRE）の有効活用、公共機能の再配置			

75

9. その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

該当なし