

第3次

金沢交通戦略

[都市・地域総合交通戦略／地域公共交通計画]



令和5年3月

(令和6年9月変更)

金沢市

はじめに

加賀藩の城下町として発展した金沢市は、400年以上にわたって戦禍や大規模災害を免れてきたことから、歴史的街路や、まちなみ・文化が継承され、魅力的な空間を有する都市となっています。その反面、まちなかは細街路が多く、道路環境は他都市と比べ制約があります。市民の快適な暮らしの実現、そして、このまちの次世代への継承という、大きな使命を果たすためには、限られた道路空間の中で公共交通を活かしたまちづくりが欠かせません。

公共交通は、通勤・通学・通院・買物など、市民の日常的な移動を支える大切な存在ですが、単に移動手段としての役割だけでなく、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も担っています。

こうした中、本市は平成19年に「新金沢交通戦略」、平成28年に「第2次金沢交通戦略」を策定し、自家用車に過度に依存しない歩行者と公共交通有優先のまちづくりを目指して様々な取組を行い、北陸新幹線の開業効果も相まって来訪者が増加し、本市の公共交通利用者数も増加傾向が見られました。

しかしながら、人口減少・超高齢化等による利用者の減少、近年のコロナ禍による移動需要の激減、運転手不足や燃料価格の高騰の影響により、公共交通を取り巻く状況は一気に厳しさを増しました。その結果、既存路線の廃止や減便が続き、市民生活を支える公共交通の維持・確保が喫緊の課題となっています。

こうした状況を踏まえ、これまでの交通戦略での考え方「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」を引き継ぎながら、新たに「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を加え、危機的な状況となっている公共交通の利用回復を図り、持続可能な交通ネットワークの構築を実現するため、都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画としての役割を担う「第3次金沢交通戦略」を策定しました。

本戦略の実施には市民や地域・団体、交通事業者、行政等の関係者との協力が不可欠です。関係者の皆様には格別のご理解とご協力をお願い申し上げます。

本戦略の策定に当たり、活発なご議論をいただきました「都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会」の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見やご指導をいただきました皆様に心から感謝を申し上げますとともに、今後の施策推進についても、幅広いご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年（2023年）3月
金沢市長 村山 卓

目次

第1章 はじめに	1
1 策定の背景・目的	1
2 計画の区域と期間、位置づけ	5
(1) 計画の区域	5
(2) 計画の期間	5
(3) 計画の位置づけ	5
3 これまでの交通まちづくりの評価・課題（現在の姿）	7
4 これからの交通まちづくりに求められる視点（目指す姿）	8
第2章 基本方針	9
1 基本的な考え方	9
2 目指す公共交通ネットワーク	11
3 基本方針	13
4 計画の目標と成果指標	17
5 具体化に向けた施策展開	19
6 各エリアにおける主な取組	22
第3章 具体的な施策	25
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～	25
1－(1) 公共交通重要路線の利便性向上	25
1－(2) 鉄道線の利用促進・利便性向上	28
1－(3) 新しい交通システム（第1段階）の整備	32
1－(4) 郊外の移動手段の確保	35
1－(5) 公共シェアサイクル「まちなり」の充実	38
1－(6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実	40
1－(7) 公共交通の担い手の確保	42
1－(8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実	44
2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～	46
2－(1) 金沢Ma a Sの推進	46
2－(2) わかりやすい交通案内の充実	48
2－(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実	50
2－(4) ユニバーサルデザインの推進	55
3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～	56
3－(1) 走行環境等の充実	56
3－(2) 渋滞緩和策の実施	58
3－(3) 高齢者や障害のある方への移動支援	60
3－(4) タクシーの利用環境向上	61
3－(5) 荷捌きの円滑化	62

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～	63
4- (1)	歩けるまちづくりの推進	63
4- (2)	自転車利用環境の向上	65
4- (3)	金沢ふらっとバスの利便性向上	68
4- (4)	自家用車等の流入抑制	69
4- (5)	駐車場の適正な配置	71
5	交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～	72
5- (1)	モビリティマネジメントの推進	72
5- (2)	公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実	74

第4章 戦略の実現に向けて 76

1	計画の推進体制	76
2	計画の進捗管理	76

参考資料

参考資料1	現況分析及び課題の整理	参考-1
参考資料2	第2次金沢交通戦略のフォローアップ	参考-38
参考資料3	目標指標の設定根拠	参考-50
参考資料4	委員名簿	参考-59
参考資料5	第3次金沢交通戦略の検討経緯	参考-60

第1章 はじめに

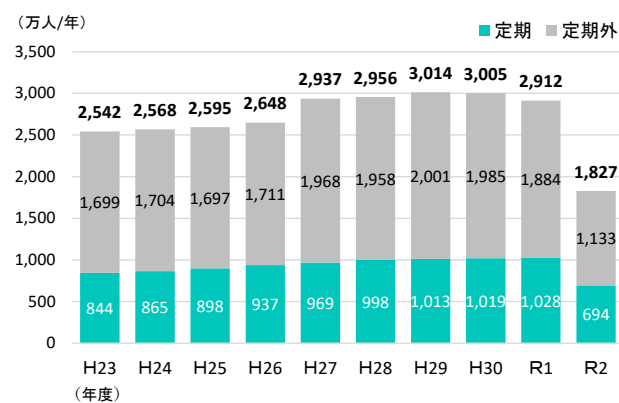
1 策定の背景・目的

人口減少や少子高齢化、自家用車移動の定着、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、鉄道や路線バスをはじめとする公共交通の利用者は減少し、それに伴う路線の廃止や縮小等により、さらに利用者が減少する悪循環が見られるなど、公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなっています。近年はこれらの問題に加え、新型コロナウイルス感染症による影響から、暮らしや働き方に大きな変化（密の回避や非接触、オンライン化の定着等）が生じており、それらに起因して人々の移動量が減り、公共交通の運営をより厳しいものとしています。

一方、公共交通は、自ら自家用車を運転できない子どもや高齢者、通勤等の日常の移動を支えることのみならず、環境や健康、交通安全などの様々な分野にも寄与しており、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）をもたらすことから、取組の充実が求められています。

本市においても、公共交通は児童・生徒・学生の通学や通勤に多く利用されており、今後も引き続き毎日の通勤・通学の移動手段として維持・充実を図る必要があります。また、高齢化の進行から自動車運転免許証の返納者数が増加しており、今後もこの傾向はさらに続くと想定され、運転免許証を返納した後、過度に自家用車に依存せずに移動ができる環境を整備していく必要があります。

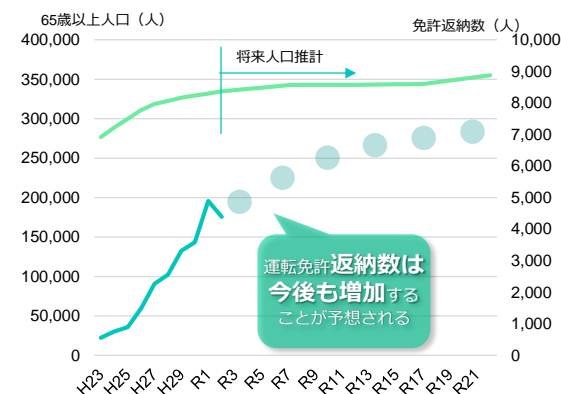
【路線バスの利用者数(定期・定期外)の推移】



※市内線・市外線の合計

出典:金沢市統計書

【65歳以上人口と運転免許証返納者数の推移】



※点線は将来イメージ

出典:人口(H23~R2) 石川県の人口と世帯(年)(石川県)
人口(R2~) 石川県の将来推計人口

(H30年国立社会保障・人口問題研究所)
免許返納数 運転免許統計(石川県、警察庁交通局)

さらに、本市は非戦災都市であることから、藩政期から連綿と受け継ぐ歴史都市として他都市にはない魅力を有する一方、特にまちなかでは、都心軸や主要道路以外は細街路が多く、道路環境は制約があります。そのため、限られた道路空間を効果的に活用し、まちの魅力をさらに高め、賑わいあるまちづくりを发展させていくためには、自家用車と徒歩・自転車・公共交通の共存が必要な都市構造となっています。

【本市の都市構造の特徴と公共交通活用の必要性】

藩政期から継承したまちなかは唯一無二の財産

藩政期

北国街道

金石街道

金沢城

現在

武蔵ヶ辻

香林坊

片町

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

他都市に比べて道路空間は制約

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

快適な暮らしを実現する

歴史あるまちを守る

都心軸は4車線

都心軸の裏は細街路

出典：京都市HP

京都市 四条通

フランス メッスBRT

フランス ボルドーLRT

人口密度 (可住地面積当たり)

市	人口密度 (人/km ²)
金沢市	2,420
富山市	889
福井市	1,224

人口密度が高い

道路延長 (人口1人当たり)

市	道路延長 (m/人)
金沢市	5.2
富山市	9.1
福井市	9.4

道路空間は狭い

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

都心軸 通過車両の台数 (朝ピーク時)

バス	自動車
149台	1,653台

都心軸を通過する車両の大半は自動車

都心軸 通過人数 (朝ピーク時)

バス	自動車
6,297人	2,480人

朝の通過人員を全て自動車で運ぶ場合、都心軸を10車線の道路とする必要

通過人員の7割はバスが輸送

都心軸の通過人数8,777人をそれぞれの交通機関で運ぶ時に必要な台数

バス	連節バス	LRT	自動車
117台	76台	57台	5,851台

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

そのため、これまで本市ではまちなかの慢性的な交通渋滞の解消に向け、内・中環状や外環状をはじめとした道路整備に加え、観光期・通勤時等のパーク・アンド・ライドの導入、バス専用レーンやバス接近表示システム、公共交通優先信号（PTPS）の導入、金沢ふらっとバスの運行など、ハード・ソフト両面から公共交通を優先した交通体系の実現に向けた取組を全国に先駆けて展開してきました。

平成 19 年に策定した新金沢交通戦略では、「歩行者と公共交通を優先したまちづくり」への転換を目標として掲げ、鉄道や主要なバス路線を公共交通重要路線として位置づけ、まちなかと各地域との移動の定時性・速達性等のサービスレベルの確保を図るとともに、平成 27 年の北陸新幹線金沢開業に向けた二次交通の充実やわかりやすい案内、利用環境の改善を図ってきました。また、歩けるまちづくり条例に基づく歩けるまちづくり協定地区の拡大や歩行者ネットワークの整備などのほか、自転車走行環境の整備・充実や公共シェアサイクル「まちなか」の導入などの自転車施策も推進してきました。

さらに、平成 28 年に策定した第 2 次金沢交通戦略では、「歩行者と公共交通を優先したまちづくり」を継承するとともに、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を新たに掲げ、公共交通重要路線のさらなる充実や、都心軸への新しい交通システムの導入に向けた検討及びその実現に向けた交通実験の実施、郊外における地域住民による移動手段の確保などの取組を進めてきました。また、まちなかを中心とした歩けるまちづくりの推進や自転車利用環境の向上をさらに進めるとともに、公共シェアサイクル「まちなか」のリニューアルによる市民・来訪者の利用促進など、自家用車から公共交通への転換に向けた総合的な取組を推進してきました。

【本市におけるこれまでの主な交通政策】

（実施時期）	（主な取組）	（主な交通計画）
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4年	都心軸裏通りの荷捌き車の駐車禁止規制の緩和	
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	←新金沢総合交通計画の策定 （平成 13 年度～22 年度）
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）	←金沢圏交通円滑化総合計画 の策定（平成 14 年度～18 年度）
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	←新金沢交通戦略の策定 （平成 19 年度～27 年度）
平成19年	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・まちなかスタート	
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	
令和2年	バス専用レーン時間帯拡大	←第 2 次金沢交通戦略の策定 （平成 28 年度～令和 4 年度）
令和3年	金沢MaaSコンソーシアム設立	

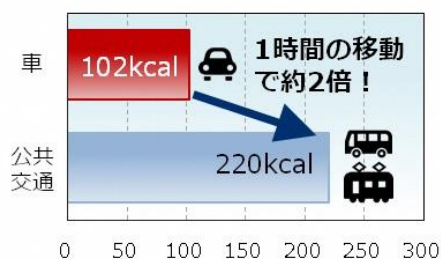
このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和2年11月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や地域における輸送資源を総動員することにより、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されました。さらに時代の変化とともに、SDGs^{※1}やSociety5.0^{※2}をはじめとしたこれからの持続可能な社会の形成に向け、新たな概念や技術が生まれ、交通分野においてもMaaS^{※3}という新たなサービスが注目されるなど、大きな変革の時代が訪れています。また、日本全体として2050年（令和32年）のカーボンニュートラルの実現に向け、運輸部門においても脱炭素に向けた取組が求められています。

このように、本市の歴史都市としての特徴やこれまでの取組を継承・発展するとともに、時代の変化に対応した交通体系が求められています。

そこで、市民や地域・団体、交通事業者、行政等の関係者が一体となり、コロナ禍で激減した公共交通利用の回復を図り、ウィズコロナ・アフターコロナ時代に対応した持続可能な交通ネットワークの構築に向け、地域公共交通計画を兼ねた第3次金沢交通戦略を策定します。

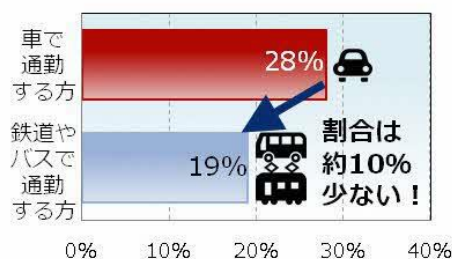
【公共交通のメリット】

<健康面：移動手段と消費カロリー>



出典：第6次改訂日本人の栄養所要量

<健康面：通勤手段と肥満の人の割合>



出典：モビリティ・マネジメント教育のすすめ

<環境面：輸送量当たりのCO₂排出量>



出典：国土交通省(2016年度)

<交通安全面：移動手段別年間事故死者数>



出典：(車・鉄道)平成30年版交通白書

(バス)自動車運送事業用自動車事故統計年報(平成28年)

出典：青梅市 HP

※1 SDGs (Sustainable Development Goals) : 17のゴール・169のターゲットから構成され、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標 (外務省)

※2 Society 5.0 : サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (内閣府)

※3 MaaS (Mobility as a Service) : 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る検索・予約・決済等を一括で行うサービス (国土交通省)

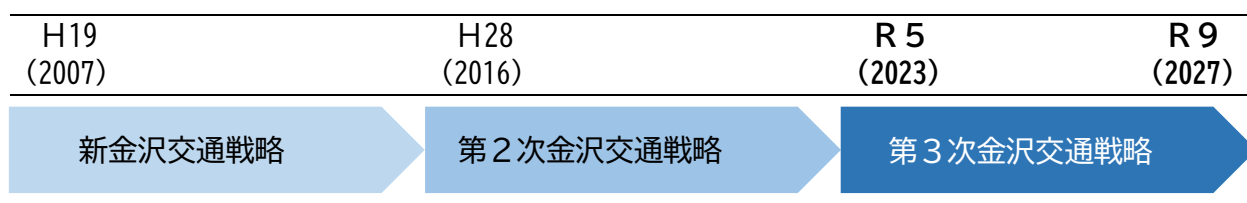
2 計画の区域と期間、位置づけ

(1) 計画の区域

計画の区域は、金沢市全域とします。

(2) 計画の期間

計画の期間は、令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）の5年間とします。
なお、時代の変化や上位関連計画の見直しなど、必要に応じて随時見直すこととします。



(3) 計画の位置づけ

本計画の策定に当たっては、上位計画となる「金沢市都市計画マスタープラン」との連携や本計画と「金沢市集約都市形成計画」を両輪としたまちづくりの実現、SDGsやゼロカーボンシティなどの関連計画と調整・整合を図るとともに、「石川中央都市圏地域公共交通計画」と連携し、本市の交通まちづくりを推進します。



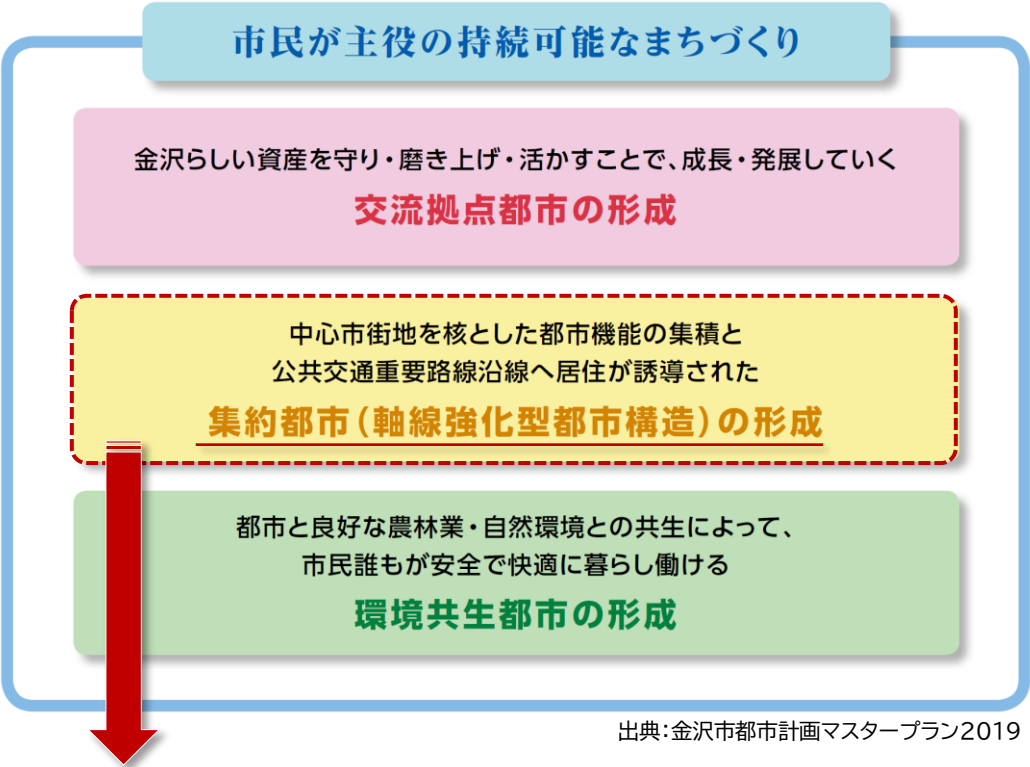
※本市では、令和5年度中にも新たな都市像を策定するとともに、都市像の実現に向けた行動計画を策定する予定であることから、当該計画の中で、本計画との整合を図ることとします。

<参考> 本市が目指す都市の将来像

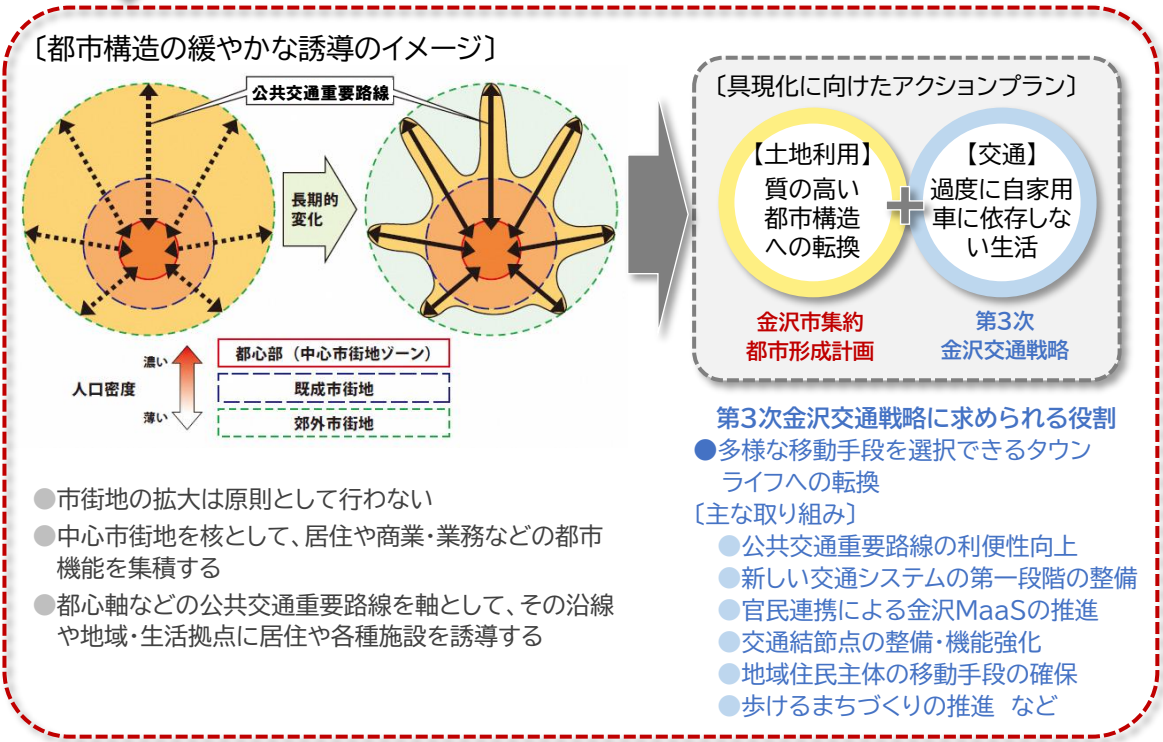
◆ 都市の将来像

**市民とともに つくりあげる
持続的に成長する成熟都市**

◆ 基本方針



出典:金沢市都市計画マスタープラン2019



- 市街地の拡大は原則として行わない
- 中心市街地を核として、居住や商業・業務などの都市機能を集積する
- 都心軸などの公共交通重要路線を軸として、その沿線や地域・生活拠点に居住や各種施設を誘導する

- 第3次金沢交通戦略に求められる役割**
- 多様な移動手段を選択できるタウンライフへの転換
- 【主な取り組み】**
- 公共交通重要路線の利便性向上
 - 新しい交通システムの第一段階の整備
 - 官民連携による金沢MaaSの推進
 - 交通結節点の整備・機能強化
 - 地域住民主体の移動手段の確保
 - 歩けるまちづくりの推進 など

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、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

4 これからの交通まちづくりに求められる視点（目指す姿）

視点① まちづくりを継承する

～まちなかを核とした歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境に転換する～

歴史都市の魅力を継承し、発展させるため、特に道路空間の限られるまちなかにおいては、歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境づくりを推進するとともに、都心軸における新しい交通システムの段階的な整備や公共交通重要路線の利便性の向上により、まちなかと郊外を円滑につなぐ公共交通ネットワークを形成し、地域の特性に応じて過度に自家用車に依存せず暮らせる集約都市の形成が求められています。

視点② 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる

～過度に自家用車に頼らなくても誰もが移動しやすい交通環境を地域と協働でつくる～

地域との協働によるきめ細かな交通サービスの提供により、子どもから高齢者まで、誰もが自家用車に過度に頼らなくても移動できる交通ネットワークを多様な輸送資源を総動員して構築するとともに、駅や主要なバス停等の乗換環境の向上により、様々な移動手段を選択しながら、快適に移動できる交通環境の形成が求められています。

視点③ 新たな公共交通の利用スタイルを提案する

～文化都市金沢にふさわしい観光・交流環境を創造する～

Ma a Sやシェアモビリティ、自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスを実装し、市民や国内外からの来訪者の利用環境の向上を図るとともに、交通結節点における案内機能の充実やSNS・アプリなどの多様な手段・媒体を用いた公共交通の利用を促す情報発信のさらなる充実が求められています。

視点④ 時代の要請に応える

～交通面から環境・社会・経済の持続性を高める～

金沢市SDGs未来都市計画の推進にむけ、モビリティマネジメントの推進による自家用車から公共交通などへの転換による環境負荷の低減や、移動に制約がある方などの移動手段の確保、ユニバーサルデザインに配慮した交通環境の整備による社会参加の促進等を図り、交通面から持続的な都市の成長を支える取組が求められています。

視点⑤ 公共交通の持続可能性を高める

～ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた交通環境を守りつなぐ～

コロナ禍による公共交通利用の激減や、燃料価格高騰に対応し、将来世代も安心して暮らせる交通環境を維持するため、新しい生活様式にも対応した公共交通の利用環境の確保や利用促進策の実施等を通じて需要の回復・創出を図るとともに、公共交通の担い手の確保や持続可能性の確保に向けた必要な措置などが求められています。

第2章 基本方針

1 基本的な考え方

人口減少や高齢化が進む中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の減少により、鉄道・バスなどの利用が減少したことで、公共交通は危機的な状況にあります。一方、公共交通は、自ら自家用車を運転できない子どもや高齢者、通勤等の日常の移動を支えることのみならず、環境や健康、交通安全などの様々な分野にも寄与しており、ウェルビーイングや都市の持続性の観点からも取組の充実が求められています。

本市においては、藩政期から連綿と受け継ぐ歴史都市としての魅力を有する一方、道路環境は他都市に比べ制約があることから、まちの魅力をさらに高め、賑わいあるまちづくりを発展させていくためには、自家用車と徒歩・自転車・公共交通の共存が必要な都市構造となっています。

そのため、本市の様々なまちづくりを支える“移動”をより充実かつ活発にするためには、地域に応じて異なるニーズに対し、過度に自家用車に頼ることなく、多様な交通手段を選択できるよう、AIやIoTなどの新たな技術を活用しながら、便利で快適な移動サービスを提供することが重要です。

第3次金沢交通戦略では、これまで進めてきた「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」を引き続き基本としつつ、交通事業者や民間企業、地域住民等と行政が連携し、市民や来訪者の移動ニーズを踏まえ、「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を目指すことで、文化都市・金沢の実現を交通面から推進します。

〔第2次交通戦略以降の取組を踏まえた視点〕

- 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

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

〔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(集約都市の形成等)
- 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

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

〔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

拡充

交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

新規

〔SDGs との関連〕



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



3. すべての人に健康と福祉を

3.6：2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。



9. 産業と技術革新の基盤をつくろう

9.1：全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。

9.4：2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセス導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



11. 住み続けられるまちづくりを

11.1：2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。

11.2：2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



13. 気候変動に具体的な対策を

13.2：気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。

13.3：気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓蒙、人的能力及び制度機能を改善する。



17. パートナーシップで目標を達成しよう

17.14：持続可能な開発のための政策の一貫性を強化する。

17.17：さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

出典：JAPAN SDGs Action Platform(外務省)

2 目指す公共交通ネットワーク

本計画が目指す公共交通ネットワークは、「新しい交通システム（第1段階）」を想定し、その実現に向け、本市の都市構造を考慮して「まちなか」、「居住誘導区域*」、「郊外」における公共交通ネットワークを次の通り位置づけます。

※居住誘導区域：都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として策定した「金沢市集約都市形成計画」で定める区域であり、中長期的な人口減少を見据え持続的に成長する都市の実現に向け、公共交通重要路線等の沿線に居住の誘導を図る区域

【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

【交通結節点とモビリティハブの定義】

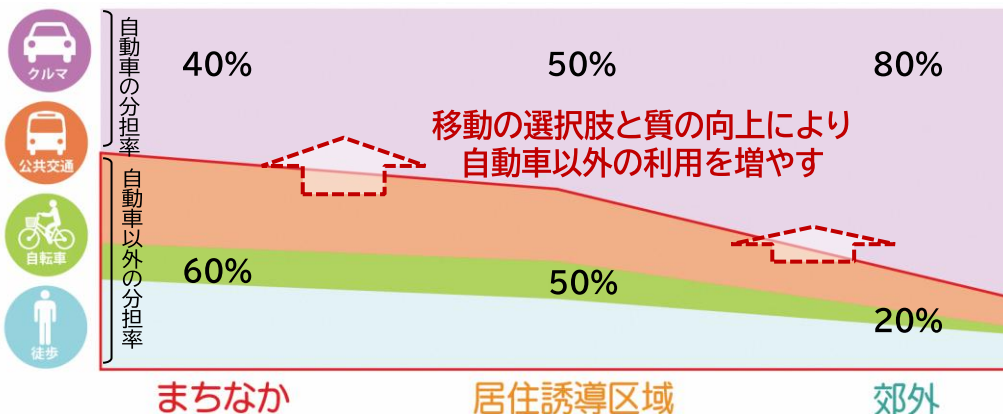
交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーベイ等	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※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

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

【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]

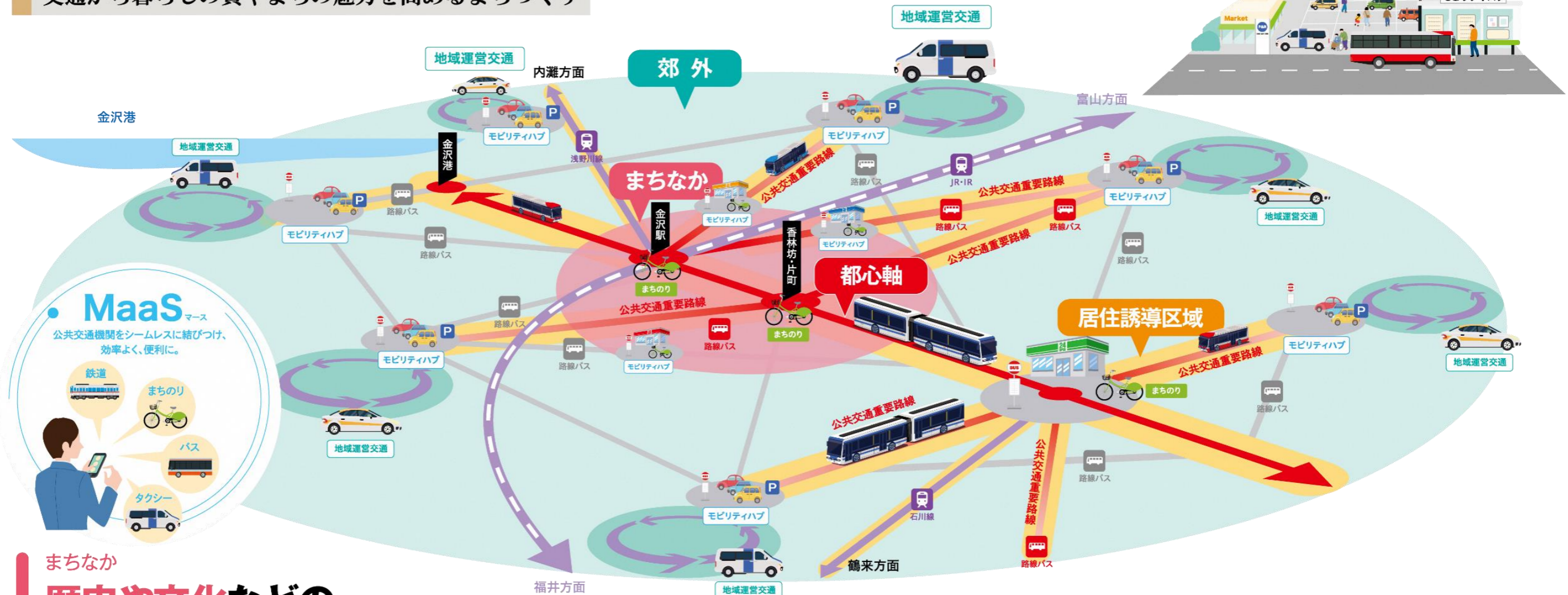
歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

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

さまざまな交通手段が集約した利用拠点



3 基本方針

本市の交通まちづくりに関する基本的な考え方や、目指す公共交通ネットワークの実現に向けた交通政策の基本方針を次の通り設定します。

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～

コロナ禍で減少した公共交通の利用を回復させ、持続的な交通ネットワークを形成するために、まちなかを核とした幹線となる公共交通ネットワークを充実させるとともに、地域に応じた交通ネットワークを再構築していく必要があります。

まちなかを拠点に郊外の各方面をつなぐ公共交通ネットワークについては、これまで進めてきた公共交通重要路線のさらなる利便性向上のため、交通事業者や関係機関と連携し、走行空間の強化やバス待ち空間の整備等の利用環境の向上を図ります。また、特に都心軸においては、環境・社会・経済面からも効果が期待できる「新しい交通システム」の段階的な導入に向けて、導入空間確保に向けたバス専用レーンの拡充や連節バスの導入等の交通実験のほか、沿道施設等と連携したバス待ち環境の向上、MaaS等の新たな技術を活かした乗換環境の向上等を一体的に検討し、可能な施策より順次、整備に着手します。

さらに、公共交通重要路線である北陸鉄道石川線・浅野川線については、県や沿線市町と連携し、大量輸送機関としての機能を維持するために、持続的な運営方法等を検討するとともに、JR及びIRいしかわ鉄道については、北陸新幹線敦賀開業を見据えた機能強化と利用促進を図ります。

郊外地域における生活に必要な移動については、地域自らが運営する公共交通の拡充に向け、地域への働きかけや試験運行等の支援を積極的に行い、地域の実情に応じた移動手段の確保を図ります。

さらに、市民・来訪者の利用ニーズに対応した公共シェアサイクル「まちなり」のさらなる充実や、金沢駅からの二次交通及びスポーツ等の大規模なイベントに対応した公共交通手段の確保、商業施設と駅などを結んで運行されるシャトルバスとの連携を検討するとともに、石川中央都市圏や能登・加賀、隣県等とのさらなる交流の活性化に向けた連携を進めます。

これらの取組と合わせ、鉄道・バス・タクシーなどの交通事業者等への支援やイメージアップを図るとともに、地域で公共交通を支える人材の育成など、公共交通の担い手の確保を進め、持続的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

■ 施策（※太字は重点的な取組）

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| (1) 公共交通重要路線の利便性向上 | (6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実 |
| (2) 鉄道線の利用促進・利便性向上 | (7) 公共交通の担い手の確保 |
| (3) 新しい交通システム（第1段階）の整備 | (8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実 |
| (4) 郊外の移動手段の確保 | |
| (5) 公共シェアサイクル「まちなり」の充実 | |

2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～

市民や国内外の来訪者が、それぞれの移動目的に応じて、多様な交通モードを安全・安心かつ円滑に利用できるよう、物理的・心理的な障壁の解消を目指す必要があります。

鉄道、バス、タクシー、シェアサイクルなどのあらゆる公共交通機関を、シームレスに結びつけ、市民や来訪者が効率よく、かつ便利に利用できるように、自宅から目的地までの最適な移動手段等の情報検索や予約・支払いなどが一括して行えるよう、金沢Ma a Sの取組をさらに推進します。また、これまで効率的に整備されてきた公共交通網が頻繁に利用しない人にはわかりにくい経路や案内となっている部分もあるため、市民や来訪者などの誰もがわかりやすい交通案内となるよう、ハード・ソフト両面から充実を図ります。

さらに、まちなかや公共交通重要路線を中心として、多様な交通モードの接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備を沿道の土地利用と連携し進めるとともに、これまで進めてきた駅やバス停等の交通結節点における利用環境の充実や、石川中央都市圏の各市町と連携したパーク・アンド・ライド駐車場の整備及び利用促進策の拡充など、自家用車との共存を図りつつ、郊外からまちなかへ公共交通を利用してアクセスしやすい環境整備を推進します。

これらの実現に当たっては物理的なバリアフリー化を進めるとともに、高齢者、障害のある方をはじめ、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての方が、安心して移動できるように、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備等を推進します。

■ 施策（※太字は重点的な取組）

(1) 金沢Ma a Sの推進

(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

(2) わかりやすい交通案内の充実

(4) ユニバーサルデザインの推進

3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

藩政期から続く本市のまちなかはかけがえのない財産である一方、道路空間は他都市に比べ制約があるため、限られた空間の中で、市民や来訪者が便利で快適に移動できるよう、歩行者・自転車・バス・自家用車などが共存する交通環境の形成を目指す必要があります。

また、新しい交通システム（第1段階）として、バス専用レーンの拡充・合理化や、市内全域での自転車走行空間の整備、安全な歩行空間の整備をさらに進めるとともに、中心部の交通渋滞の緩和に向けた海側幹線・山側幹線等の環状道路の整備や主要渋滞ポイントの渋滞緩和対策の強化に取り組みます。

さらに、高齢者や障害のある方が安心して公共交通を利用し移動ができるよう、様々な輸送手段を確保するとともに、利用しやすい環境づくりを進めます。加えて、タクシーや荷捌き車両等は、都市の経済活動上必要不可欠な交通であるため、特に都心軸の利用環境について、新しい交通システム（第1段階）の導入と併せて改善策を検討します。

■ 施策

(1) 走行環境等の充実

(4) タクシーの利用環境向上

(2) 渋滞緩和策の実施

(5) 荷捌きの円滑化

(3) 高齢者や障害のある方への移動支援

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～

本市のまちなかは、金沢城や兼六園などに代表される歴史・文化の継承・発展の場としての役割に加え、商業・業務・観光・行政等の多様な機能が集積し、伝統環境と近代的都市環境が調和する、他都市では決して味わえない多様な魅力が集積しており、これが十分に発揮されるためには、歩行者・自転車・公共交通の利用環境を充実させ、乗ってみたいくなる公共交通に進化させるとともに、人が中心となる交通環境を目指す必要があります。

公共交通の利便性が高いまちなかにおいては、これまで行ってきた歩けるまちづくりの推進や自転車の利用環境の向上など、人が中心となるまちづくりを引き続き進め、良好な歩行環境の整備、自転車通行空間や駐輪場の整備、公共シェアサイクル「まちなか」の拡充、金沢ふらっとバスの利便性向上や地域と連携した利用促進を図ります。

さらに、まちなかの魅力向上と併せて、過度な自家用車利用を抑制するため、環状道路の整備やパーク・アンド・ライドを推進するとともに、駐車場については、都市機能や住民の生活を阻害することのないよう適正な配置を一層促進します。

■ 施策

- | | |
|--------------------|----------------|
| (1) 歩けるまちづくりの推進 | (4) 自家用車等の流入抑制 |
| (2) 自転車利用環境の向上 | (5) 駐車場の適正な配置 |
| (3) 金沢ふらっとバスの利便性向上 | |

5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

歩行者・自転車・公共交通優先の交通まちづくりを実現するためには、一人ひとりが健康や交通安全、コミュニティ、環境、観光、経済等の幅広い視点に立ち、より持続的な交通のあり方を考え、実践する必要があります。

公共交通は、市民や来訪者の移動を支えるだけでなく、自家用車に比べ環境にやさしく、高齢者等の交通事故の防止や外出促進による健康増進に寄与するなど、様々な効果が期待されており、欧州委員会が示した「持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP)」という指針の中でも「生活の質 (QoL) の向上」の観点から重要な要素であるとされています。このため、本市においても、学校・企業・地域などとの連携によりモビリティマネジメントを推進し、過度な自家用車利用から徒歩・自転車・公共交通への利用転換を図ります。

また、コロナ禍で激減した公共交通の利用を早期に回復し、公共交通の持続可能性を確保するため、地域住民や企業・各種団体などと連携しながら、日常生活の移動ニーズだけでなく、スポーツ・音楽・文化等のイベントに起因した新たな移動ニーズにも対応するため、公共交通の利用促進策を講じるとともに、多様な媒体を用いて情報発信・周知を図ります。

■ 施策

- | |
|--------------------------|
| (1) モビリティマネジメントの推進 |
| (2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実 |

【第3次金沢交通戦略の基本的な考え方・基本方針】

〔第2次交通戦略以降の取組を踏まえた視点〕

- 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

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

〔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(集約都市の形成等)
- 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

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

〔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

拡充

交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

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

4 計画の目標と成果指標

公共交通は、日常生活などの移動手段としての役割だけでなく、公共交通利用による交通渋滞の解消や環境負荷の低減、運動不足解消による健康増進、交通事故の減少、移動手段のない方の外出機会の創出や社会参加の促進など、多面的な効果（クロスセクター効果）があります。

そのため、公共交通を維持・充実し、サービスレベルや利便性の向上による利用促進を進め、持続的な交通ネットワークを確立することにより、関連する各種まちづくりの取組が促進され、持続可能なまちづくりの推進につながります。

本計画は、これらの観点から、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）を設定します。

【公共交通の多面的な効果(クロスセクター効果)のイメージ】



出典:国土交通省近畿運輸局(H30.3)
「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」

【基本方針の評価の考え方】

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~

持続可能な交通ネットワークの形成に向け、公共交通の分担率を高め、公共交通重要路線沿線の人口密度を維持し、公共交通の利用者をコロナ禍以前に回復させることを目指すと同時に、運行の継続に向けた多様な支援を行い、公共交通の持続性を確保します。

【関連する成果指標】

公共交通の利用者数の増加、市内の公共交通分担率の上昇、居住誘導区域の人口密度の維持、公共交通の収支率の改善、公的資金投入額の維持、バス・鉄道運転手の採用者数の増加

2. 交通機能の連携強化 ~便利で円滑な交通の実現~

駅・停留所やモビリティハブなどの交通結節機能を高めるとともに、多様な交通をシームレスに利用できるよう金沢MaaSの取組をさらに拡充し、市民の移動に関する満足度や公共交通分担率を高め、まちなかや居住誘導区域では、移動の際に徒歩・自転車・公共交通が選ばれる交通環境を目指します。

【関連する成果指標】

住まいの地区の移動満足度、市内の公共交通分担率の上昇、公共交通の利用者数の増加

3. 交通利用環境の向上 ~快適で安全な利用環境づくり~

歩行者・自転車・バスの利用環境の充実を図るとともに、自家用車やタクシー、荷捌き車両などの都市活動に必要な移動の円滑化も併せて行うことで、市民の移動に関する満足度や公共交通分担率を高め、便利で快適に移動できる交通利用環境を目指します。

【関連する成果指標】

住まいの地区の移動満足度の上昇、市内の公共交通分担率の上昇、公共交通の利用者数の増加

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~

歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境をさらに充実させるとともに、市民も来訪者もまちなかに来たくなるまちづくりを官民連携で進め、まちなかの公共交通分担率や歩行者通行量の増加により、人が中心となるまちなかの形成を目指します。

【関連する成果指標】

まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率の上昇、まちなかの歩行者通行量の増加

5. 交通行動の転換 ~公共交通の利用促進と普及啓発~

子どもから高齢者まで、様々なモビリティマネジメントの取組や積極的な情報発信などにより市内の公共交通分担率を高め、過度に自家用車に依存する生活から、目的や場面等に応じて徒歩・自転車・公共交通を適度に利用する生活への転換を目指します。

【関連する成果指標】

市内の公共交通分担率の上昇、公共交通の利用者数の増加、居住誘導区域の人口密度の維持

【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

公共交通のカバー率
■現況値: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
■現況値: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
■現況値:4件/年 →維持・増加を目指す

モビリティハブの整備数
■現況値:0箇所 →増加を目指す

パーク&ライド利用者数・設置台数
■現況値:613人、1,296台 →増加を目指す

金沢MaaS取組件数
■現況値:5件/年 →維持・増加を目指す

歩けるまちづくり協定地区数
■現況値:6地区 →維持・増加を目指す

交通事故死者数・重傷者数
■現況値:死者4人、重傷者95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
■現況値:40.4km →60km以上(R11)

モビリティマネジメント事業の実施件数
■現況値:3件/年 →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
■現況値:0台 →増加を目指す

施策の達成状況を評価

【成果指標(アウトカム)】 (詳細は参考資料3を参照)

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

住まいの地区の移動満足度
■移動満足度の上昇を目指す
現況(R3) 26% → 目標(R9) 30%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

まちなかの歩行者通行量(休日)
■休日の主要箇所における通行量の増加を目指す
現況(R3) 7.6万人/日 → 目標(R9) 12.0万人/日以上

まちなか区域/居住誘導区域の人口密度^{※3}
■公共交通の利用環境や居住環境をさらに高め、人口減少下においても現状維持を目指す
(まちなか区域) 現況(H27) 70.3人/ha → 目標(R22) 70.3人/ha
(居住誘導区域) 現況(H27) 62.9人/ha → 目標(R22) 62.9人/ha

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

公共交通の公的資金投入額^{※1}
■必要な行政負担を確保する
現況(R3) 4.2億円/年 → 目標(R5-9) 平均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)^{※1}
■採用者数の増加を目指す
現況(R3) 11人/年 → 目標(R5-9) 平均19人/年以上

注) □の指標は国ガイドラインで位置づける「標準指標」

※1 石川中央都市圏地域公共交通計画(R5.3策定)の目標と整合を図り設定

※2 第2次金沢交通戦略の考え方を踏襲し、アフターコロナを見据えた長期的な目標を設定

※3 金沢市集約都市形成計画(H29.3策定)の目標と整合を図り設定

5 具体化に向けた施策展開

(1/3)

基本方針	施策 (●は重点的な取組)	具体的な取組	実施主体				実施スケジュール					
			行政	交通事業者	企業・団体等	住民	R5	R6	R7	R8	R9	
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)公共交通重要路線の 利便性向上	A 公共交通重要路線の定時性の確保	●	●			強化・合理化に向けた交通実験の実施	継続的な実施・改善				
		B 乗継環境の整備・充実	●	●	●	●	モビリティハブの整備、継続的な乗継環境の改善					
	(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	A 北陸鉄道線の大量輸送機関としての機能維持	●	●			鉄道のあり方検討	大量輸送機関としての機能維持			
			B 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	●	●			国、県、沿線市町と連携し、安全性及び安定運行を継続確保				
		C 他の交通モードとの連携強化による利用促進	●	●	●	●	路線バス・鉄道等との連携検討 キャッシュレス化の検討 など		利用促進策の充実			
	②J R線及び I Rいしか わ鉄道線の 利用促進	A 利用者の運賃負担の軽減や企画乗車券の発行などによる サービス向上	●	●			取組の充実					
		B パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進	●	●			取組の実施・充実					
	(3)新しい交通システム (第1段階)の整備 ●	A 新しい交通システム(第1段階)の導入に向けた整備計画 の作成	●	●			整備計画の検討	継続的な検討の実施				
		B わかりやすく乗ってみたいとなる移動手段の導入	●	●			条件検討や交通実験の実施	本格導入				
		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	●	●	●		交通実験や段階的な条件整備の検討					
		D 沿道施設と連携したバス待ち環境の向上	●	●	●	●	デザインや整備方法の検討	順次整備の実施				
		E キャッシュレス化の推進	●	●			導入方針の検討	「のりまっし金沢」の充実、キャッシュレス化の推進				
	(4)郊外の移動手段の確保 ●	A 地域住民による移動手段の充実	●	●		●	導入地区の拡充・利用促進					
		B 郊外のバスネットワークの確保	●	●			継続的な支援の維持					
		C 福祉輸送等の確保	●		●		継続的な支援の維持					
	(5)公共シェアサイクル 「まちなり」の充実 ●	A バス・鉄道と連携した相互利用の促進	●	●	●	●	取組の実施・充実	第3期運営に移行				
		B 第3期運営に向けた条件等の検討	●	●	●	●	第2期運営内容の分析・評価	第3期「まちなり」の開始				
	(6)観光やスポーツ等のイベ ントに対応した交通の充実	A 金沢駅・金沢港からの二次交通の充実	●	●			需要を踏まえた二次交通の充実 / 新たなモビリティの導入検討					
		B スポーツ等の大規模イベントと連携した公共交通の運行	●	●	●		需要を踏まえた 取組の検討	取組の実施・充実				
	(7)公共交通の担い手の確保	A 生産性向上に向けた新たなモビリティの導入検討やネット ワークの効率化	●	●			取組の実施・充実					
B 交通事業者の採用活動などへの支援		●	●			継続的な取組の実施						
C 公共交通や運転手のイメージアップへの支援		●	●	●	●	継続的な取組の実施						
(8)石川中央都市圏等の公共 交通ネットワークの充実	A 都市圏内の公共交通ネットワークの充実	●	●			取組の実施・改善(北陸鉄道、J R線及びI Rいしかわの取組:1-(2)参照)						
	B 広域的な交通ネットワークの充実	●	●			北陸新幹線全線開業に向けた働きかけ、需要を踏まえた取組の充実						

基本方針	施策 (●は重点的な取組)	具体的な取組	実施主体				実施スケジュール						
			行政	交通事業者	企業・団体等	住民	R5	R6	R7	R8	R9		
2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～	(1)金沢Ma a Sの推進 ●	A 金沢Ma a Sコンソーシアムの活動推進	●	●	●		関係機関の連携強化と取組の拡充機能拡充の方針検討	連携の推進(商業・観光等)					
		B キャッシュレス化の推進【再掲】	●	●			導入方針の検討	「のりまっし金沢」の充実、キャッシュレス化の推進					
		C G T F Sデータ及びオープンデータ化の推進	●	●	●		導入方針の検討						
	(2)わかりやすい交通案内の充実	A 利用者に応じたわかりやすい案内方法の検討	●	●			内容検討	取組の実施・改善					
		B 案内表示や交通案内の充実	●	●			取組の実施・充実						
		C 金沢駅における交通案内の充実	●	●			取組の実施・充実						
	(3)官民連携による交通結節点の整備・充実	①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実 ●	A モビリティハブの整備	●	●	●		導入箇所・方法の検討	順次整備の実施				
			B 鉄道駅とその周辺における機能充実	●	●			デザインや整備方法の検討	順次整備の実施				
			C 都心軸沿道バス停等における重点的な環境整備	●	●	●		デザインや整備方法の検討	順次整備の実施				
			D 主要なバス停におけるバス待ち環境の整備	●	●			順次整備の実施					
		②パーク・アンド・ライドの推進	A パーク・アンド・ライド駐車場の整備及び乗継環境の向上	●	●	●		新たな駐車場候補地の調査・整備の実施					
			B 利用促進策の充実	●	●	●	●	取組の実施・改善					
			C 通勤時や休日、観光期、年末年始など臨時パーク・アンド・ライドの実施	●	●	●		継続的な取組の実施					
	(4)ユニバーサルデザインの推進	A 駅、バス停のユニバーサルデザインの配慮やノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援	●	●			継続的な整備・支援の維持						
	3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～	(1)走行環境等の充実	A バス走行環境の充実	●	●			社会実験等を通じた取組の充実					
			B 自転車走行環境の充実及び交通安全対策の推進	●				順次整備・取組の実施					
C 歩行環境の充実及び交通安全対策の推進			●				順次整備・取組の実施						
(2)渋滞緩和策の実施		A 金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施	●	●	●		取組の実施						
		B 環状道路の整備による渋滞緩和	●				順次整備の推進						
		C 適正な駐車場運営等による渋滞緩和	●		●		取組の実施・充実						
(3)高齢者や障害のある方への移動支援		A 高齢者等への移動の支援	●	●	●	●	継続的な整備・支援の実施						
(4)タクシーの利用環境向上		A タクシーの多機能化・マナー向上及び乗降環境の段階的な整備	●	●	●		取組の実施・充実 / 段階的な条件整備の検討						
(5)荷捌きの円滑化		A 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保(共同荷捌き駐車場等)	●		●		取組の検討・実施						

基本方針	施策	具体的な取組	実施主体				実施スケジュール				
			行政	交通事業者	企業・団体等	住民	R5	R6	R7	R8	R9
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～	(1)歩けるまちづくりの推進	A まちなかにおける歩けるまちづくりの推進	●		●	●	新規地区の掘り起こし、既存地区のフォローアップの実施				
		B 魅力ある歩行空間の創出	●		●	●	順次整備の実施				
	(2)自転車利用環境の向上	A 自転車走行環境の充実【再掲】	●				順次整備の実施				
		B 便利で使いやすい駐輪環境の創出	●				順次、整備や取組の実施・充実				
		C 自転車のルールの遵守・マナーの向上	●		●	●	取組の実施・充実				
		D 誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりの推進	●	●	●	●	取組の実施・充実				
	(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	●	●			継続的な見直し・改善				
	(4)自家用車等の流入抑制	A まちなかの通過交通の抑制	●				道路整備などの実施 / 自家用車等乗り入れ抑制方策の検討				
		B 中心地の魅力向上と併せた公共交通利用促進策の推進	●	●	●		商店街との連携強化・取組の拡充 / 社会実験を通じた取組の充実				
	(5)駐車場の適正な配置	A 駐車場整備の誘導及びパーク・アンド・ライドの推進	●	●	●		取組の検討・充実				
5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～	(1)モビリティマネジメントの推進	A 交通環境学習（モビリティマネジメント教育）の推進	●	●	●	●	取組の実施・充実				
		B 環境に配慮した車両・施設の導入	●	●			連節バスや車両更新に併せ導入				
		C 交通まちづくりを考える機会の創出	●	●	●	●	取組の実施・充実				
	(2)公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実	A 過度な自家用車利用の自粛の啓発やエコ通勤の推進	●		●	●	取組の実施・充実				
		B 地域住民や企業・利用者組織等との連携による利用促進	●	●	●	●	継続的な取組の実施・充実				
		C 多様な媒体によるわかりやすい情報発信	●	●	●		取組の実施・充実				

6 各エリアにおける主な取組

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



〔主な取組〕

※各取組の詳細は該当ページを参照ください

● 都心軸を中心にトータルデザインされた新しい交通システム（第1段階）を導入

➔ **新しい交通システム（第1段階）の整備**：新しい交通システム（第1段階）の導入に向けた整備計画の作成、わかりやすく乗ってみたいくなる移動手段の導入（連節バスなど）、バス専用レーンの拡充などの交通実験の検討・実施、沿道施設と連携したバス待ち環境の向上〔P.32-34〕

● 人中心のウォークアブルな空間の整備

➔ **歩けるまちづくりの推進**：まちなかにおける歩けるまちづくりの推進、魅力ある歩行空間の創出〔P.63-64〕

● 公共シェアサイクル「まちなか」や自転車走行指導帯の充実

➔ **公共シェアサイクル「まちなか」の充実**：バス・鉄道と連携した相互利用の促進、第3期運営に向けた条件等の検討〔P.38-39〕

➔ **走行環境等の充実**：自転車走行環境の充実及び交通安全対策の推進〔P.56-57〕

➔ **自転車利用環境の向上**：便利で使いやすい駐輪環境の創出、自転車のルールの遵守・マナーの向上、誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりの推進〔P.65-67〕

● 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動

➔ **金沢Ma a Sの推進**：デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の機能拡充、キャッシュレス化の推進〔P.46-47〕

➔ **わかりやすい交通案内の充実**：利用者に応じたわかりやすい案内方法の検討、案内表示や交通案内の充実、金沢駅における交通案内の充実〔P.48-49〕

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



〔主な取組〕

※各取組の詳細は該当ページを参照ください

●専用レーンによりバス移動をスムーズに

➔公共交通重要路線の利便性向上：公共交通重要路線の定時性の確保、乗継環境の整備・充実
〔P.25-26〕

➔新しい交通システム（第1段階）の整備：わかりやすく乗ってみたいくなる移動手段の導入（連節バスなど）、バス専用レーンの拡充などの交通実験の検討・実施、沿道施設と連携したバス待ち環境の向上 〔P.32-34〕

●モビリティハブによる交通の連携

➔モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実：モビリティハブの整備、鉄道駅とその周辺における機能充実、都心軸沿道バス停等における重点的な環境整備、主要なバス停におけるバス待ち環境の整備 〔P.50-51〕

➔パーク・アンド・ライドの推進：パーク・アンド・ライド駐車場の整備及び乗継環境の向上、利用促進策の充実、通勤時や休日、観光期、年末年始など臨時パーク・アンド・ライドの実施 〔P.52-54〕

●M a a Sによりスムーズにバス・まちなりなどを利用

➔金沢M a a Sの推進：デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の機能拡充、キャッシュレス化の推進 〔P.46-47〕

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



〔主な取組〕

※各取組の詳細は該当ページを参照ください

- 地域運営交通等を使って、住民が地域の病院・スーパーに車がなくても移動できる

➡**郊外の移動手段の確保**：地域住民による移動手段（地域運営交通）の充実、郊外バスネットワークの確保、福祉輸送などの確保〔P.35-37〕

- 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、まちなかに便利に移動できる

➡**モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実**：モビリティハブの整備、鉄道駅とその周辺における機能充実、都心軸沿道バス停等における重点的な環境整備、主要なバス停におけるバス待ち環境の整備〔P.50-51〕

➡**パーク・アンド・ライドの推進**：パーク・アンド・ライド駐車場の整備及び乗継環境の向上、利用促進策の充実、通勤時や休日、観光期、年末年始など臨時パーク・アンド・ライドの実施〔P.52-54〕

- M a a Sにより乗り換えがスムーズになる

➡**金沢M a a Sの推進**：デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の機能拡充、キャッシュレス化の推進〔P.46-47〕

第3章 具体的な施策

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- (1) 公共交通重要路線の利便性向上

■ 現況・課題

本市のバス路線は民間バス事業者が運営しており、コロナ禍前は1日約8万人（令和元年度）を輸送し、まちなかにおける公共交通分担率は22%（令和3年金沢市モニタリング調査）を超えるなど、バス交通は本市の交通機関として重要な役割を担っています。

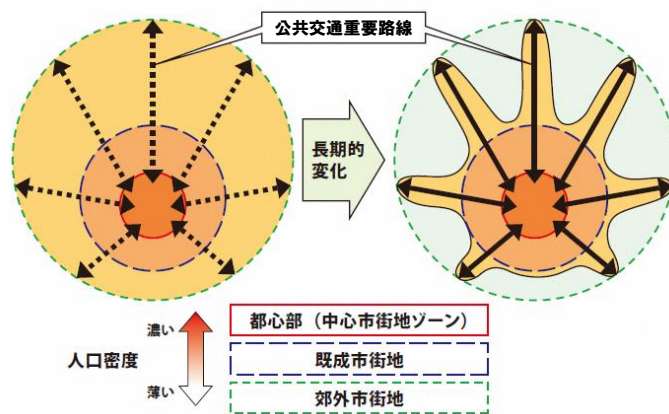
このバス路線の中において、特に利便性が高く利用者が多い路線を「公共交通重要路線」と設定し、高水準の公共交通のサービスを確保するために、これまでバス専用レーンの拡充や遵守啓発活動等による定時性の確保や、スマートバス停をはじめとしたバス待ち環境の充実などの施策を行ってきました。これらの取組や民間交通事業者の営業努力などにより、利用者数は北陸新幹線金沢開業以前から微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は数にして約1,000万人、約4割減少（コロナ禍前の平成30年度比）となりました。

また、本市では、平成29年3月に策定した「金沢市集約都市形成計画」において、超高齢化や人口減少社会に対応し、持続的に成長する成熟都市の実現に向け、土地利用と交通から都市の使い方を見直し、集約都市の形成を目指すこととしています。ここでは、第2次金沢交通戦略で位置づけた「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で、まちの活力を強化することを基本としています。

超高齢化・人口減少にコロナ禍が加わり、公共交通は危機的な状況にありますが、公共交通の持続可能性を確保するため、まずはその根幹を担う公共交通重要路線の利便性向上に向けた具体的な取組を進める必要があります。

■ 都市構造の集約化のイメージ



出典：金沢市集約都市形成計画

■ 方針・具体的な取組

公共交通重要路線のさらなる利便性向上と定時性の確保を目指し、都心軸におけるバス専用レーンの終日化に向けた交通実験の検討や、都心軸以外では現在の交通状況に応じた必要な見直しについても検討します。また郊外部では、主要道路の渋滞対策やパーク・アンド・ライドの推進により、渋滞緩和に向けた取組を推進します。

また、公共交通重要路線に位置づけられる鉄道・路線バスと、シェアサイクルや地域運営交通等の他の公共交通との接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備や乗継の改善に取り組みます。

将来的には、集約型都市への移行と歩調を合わせ、公共交通重要路線沿線に居住や都市機能を誘導し、公共交通が便利で暮らしやすいエリアとして、さらなる公共交通の利用促進を図ります。

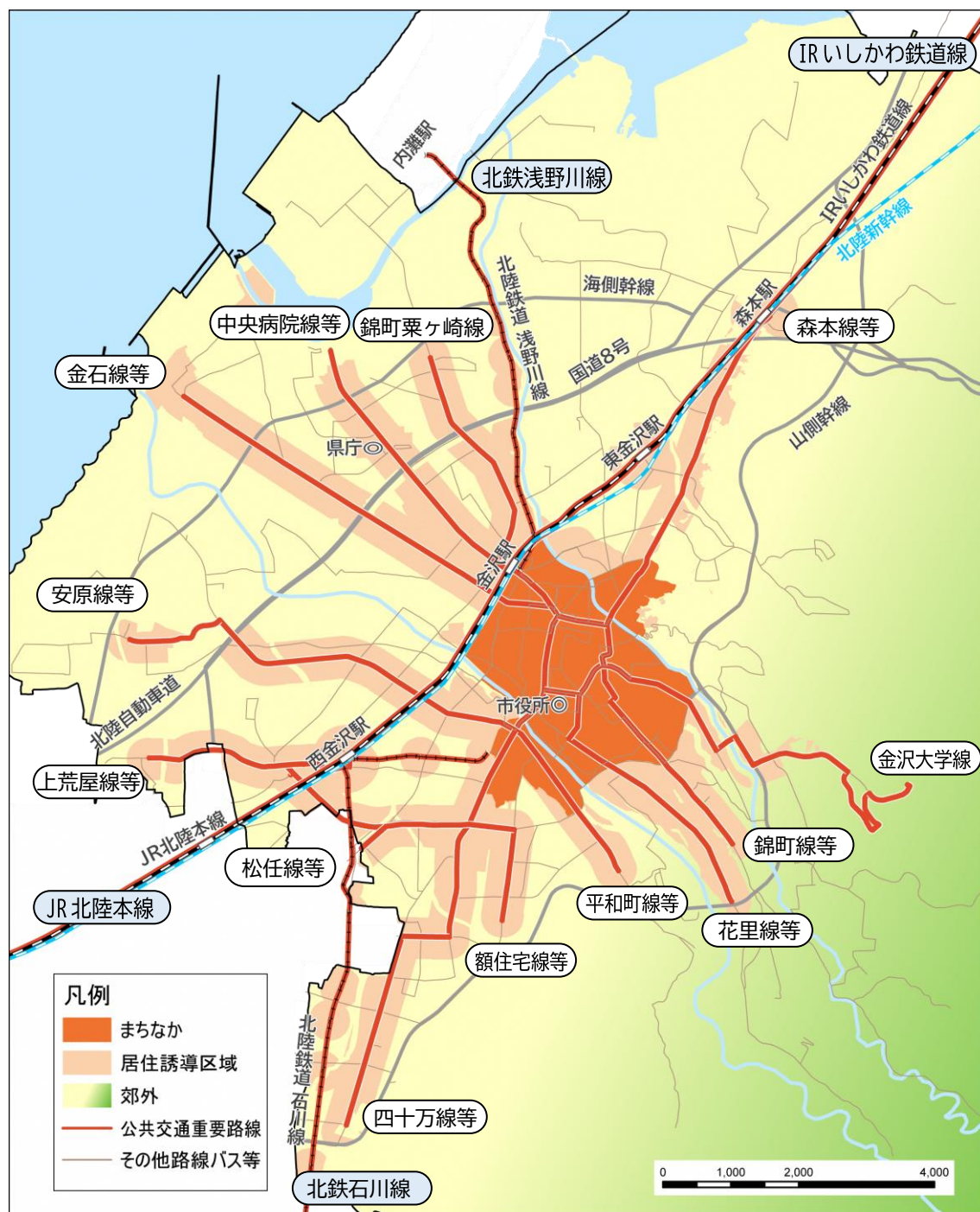
A. 公共交通重要路線の定時性の確保

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性の確保のため、都心軸におけるバス専用レーンの終日化に向けた交通実験の検討とともに、都心軸以外では、現在の交通状況に応じた必要な見直しについても検討するなど、バス専用レーンの適切な運用を関係機関と連携しながら検討します。 ・郊外部での渋滞緩和に向け、主要道路におけるピンポイント渋滞対策（交差点改良等）やパーク・アンド・ライドのさらなる推進を図ります。 				
	実施主体				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	強化・合理化に向けた交通実験の実施		継続的な実施・改善		

B. 乗継環境の整備・充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通重要路線に指定される駅・バス停において、シェアサイクルやタクシー、地域運営交通、パーク・アンド・ライド駐車場などを合わせた接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備を推進します（詳細は2-(3)参照）。 ・利用者の多いバス停などでは、十分な上屋を持ち、わかりやすい行先・経路案内など、必要な情報を入手できるスマートバス停やシェルター・ベンチなどの整備やバリアフリー化を進め、バス待ち環境の向上を図ります（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 				
	実施主体				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	モビリティハブの整備、継続的な乗継環境の改善				

■ 第3次金沢交通戦略における公共交通重要路線



■ 公共交通重要路線における目標運行本数

時間帯	早朝 ～7時	朝 7時～9時	日中 9時～17時		夕方 17時～21時	夜間 21時～23時	深夜 23時～
方向	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)
目標運行便数	20～30分 に1便	5～10分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	20～30分 に1便	1時間あたり 1便以上
主たる利用目的	中心部への 通勤・通学	中心部への 通勤・通学	中心部への 買物等の私用	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅

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

■ 現況・課題

北陸鉄道の石川線・浅野川線は、金沢市内及び近隣の野々市市、白山市、内灘町を結んでおり、通勤・通学をはじめ、沿線住民の日常生活に必要な交通手段となっています。

一方で、香林坊などのまちなかへの移動は、バスなどに乗り継ぐ必要があるというネットワーク上の課題があるため、鉄道が本来持つ速達性が十分に活かされていない状況があります。

利用者数は、北陸新幹線の開業による人流の活発化や利用促進の取組が功を奏し微増傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は数にして約100万人、約3割減少（コロナ禍前の平成30年度比）し、民間事業としての持続性が課題となっています。一方、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ることから、厳しい状況を踏まえて県や沿線市町と連携し必要な対応が講じられるよう検討します。

また、石川線・浅野川線の両線については、安全確保のため平成24年度から、国、県及び沿線3市1町が協調し、老朽化した施設整備に対する支援を行っています。しかしながら、車両・変電設備等の老朽化が進んでおり、今後も、安全確保のための取組が必要です。

■北陸鉄道石川線



■ 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、JR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、JR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

鉄道・バスが
8時間乗り降り自由

のりまっし金沢
石川線-香林坊 待乗継きつぷ
スタート!

石川線沿線 ←→ まちなかの移動が

お得
チケットレスで
8時間乗り降り自由
※指定区間のみ
普通運賃より
最大約3割引

スムーズ
野町駅から香林坊への
接続バスは1日33本!
※平日
渋滞の影響を避けにくく
スピーディ
いつでもどこでも
購入可能

*BRT:Bus Rapid Transitの略 連節バスやPTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム

A. 北陸鉄道線の大量輸送機関としての機能維持

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の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。 なお、整備に当たっては国の補助事業（上下分離方式の導入：鉄道事業再構築事業、BRT化：道路運送高度化事業、サービス面の改善：地域公共交通利便増進事業等）の活用を想定し、県や沿線市町、交通事業者などと連携し、具体的方針を検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道）				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	鉄道のあり方検討	大量輸送機関としての機能維持			

B. 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の大きな使命である安全及び安定運行の確保のため、引き続き設備投資を支援します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道）				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	国、県、沿線市町と連携し、安全性及び安定運行を継続確保				

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。 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想定）。 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
	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			

② J R線及び I Rいしかわ鉄道線の利用促進

■ 現況・課題

広域的な基幹交通である J R線及び I Rいしかわ鉄道線は、将来にわたり、日常生活に欠くことのできない重要な交通手段です。また、今後は北陸新幹線敦賀開業と同時に金沢駅以西の J R線が I Rいしかわ鉄道線に引き継がれることから、さらなる経営の効率化と利用者の増加を図る必要があります。

一方、新型コロナウイルス感染症の影響により、全国的な県外旅行などの移動の自粛や、オンライン技術の普及によるリモートワークやオンライン授業の増加、出張回数の減少なども相まって、令和 2 年度の市内の利用は、約 4 割減少（コロナ禍前の平成 30 年度比）するなど、厳しい状況となっています。今後は沿線市町が連携し、日常生活における鉄道利用の促進に向けた取組が必要となっています。

■ 方針・具体的な取組

I Rいしかわ鉄道線の利用促進に向け、運行支援基金を活用した利用者の運賃負担の軽減を図るとともに、各種イベントや他の事業者等との連携による企画乗車券の発行に取り組めます。

また、パーク・アンド・ライド駐車場の確保や利用促進を図るとともに、鉄道線や路線バス、シェアサイクル等との連携により乗継抵抗を軽減し、自家用車から公共交通への利用転換を図ります。

■ J R線



■ I Rいしかわ鉄道線



A. 利用者の運賃負担の軽減や企画乗車券の発行などによるサービス向上

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・運行支援基金を活用した乗継割引制度により、利用者の運賃負担を軽減し、サービス向上に継続して取り組みます。 ・さらなる鉄道の利用促進のため、関係者連携のもとで、利用者ニーズに即した企画乗車券（1日フリー切符や記念切符、北陸鉄道線等と連携した乗車券等）の販売も検討します（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）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	取組の充実				

B. パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進に向け、沿線市町と連携した情報発信を行うとともに、企業等に対してパーク・アンド・ライドを利用したエコ通勤への転換を働きかけます。 ・パーク・アンド・ライド駐車場の利用や他の交通モードとの連携促進などにより、利便性向上を図ります。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、シェアサイクル）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	取組の実施・充実				

1 - (3) 新しい交通システム（第1段階）の整備

■ 現況・課題

新しい交通システムについては、通勤・通学をはじめ日常的に公共交通で移動する方に加え、子どもや高齢者など自家用車を運転できない方や、来訪者などの市内での移動の利便性を高めることで、まちの魅力と拠点性を向上させ、内外の都市との交流の拡大にも寄与することを目指し、これまで導入の可能性について議論が行われてきました。また、人口減少社会に対応した集約都市の形成、環境負荷の低減、バス事業の生産性向上などといった社会課題への対応も見据え、検討が行われてきました。具体的には、「金沢市新しい交通システム検討委員会」（平成29年2月）からの提言で、「金沢港から金沢駅を経て北陸鉄道石川線野町駅に至るルートを基本として、地上における専用走行空間を有するLRT*やBRTが適当であり、様々な課題の解決により導入に向けた環境を整えていくべきである」との方向性が示されました。

こうした経緯を踏まえて設置された「新しい交通システム導入検討委員会」では、令和3年5月より中長期的な導入機種の方角性についての検討が始まりましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や燃料価格の高騰等により、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増したため、「第1段階として、バスのサービス水準向上の取組を推進し、第2段階でLRT又はBRT整備へと進むのが望ましい」との公共交通を巡る危機的状況を踏まえた新しい交通システム導入に関する提言書（令和4年9月）が提出されました。

今後は、第1段階としてのバスのサービス水準向上の取組を推進するとともに、行政や交通事業者だけでなく、企業や市民一人ひとりと問題意識を共有して、関係者一丸となった取組を進め、公共交通を大切にしたまちを共に作り育てていく必要があります。

■ 方針・具体的な取組

新しい交通システムが目指す姿は、定時性・速達性・輸送力・景観に優れた輸送機関として都心軸における幹となるものであり、その導入に当たっては道路空間の再配分やバス路線の再編とともに、交通結節点の整備やフィーダー交通の確保などと一体的に取り組む必要があります。

そのため、まずは第1段階として、バスのサービス水準の向上を進める必要があります。交通事業者や関係機関などと連携し、わかりやすく乗ってみたい連節バスの導入や、バス専用レーンの強化、沿道施設と連携したバス待ち環境の充実などの取組を推進します。

これらの取組やその結果を広く発信することで、公共交通の利用を促進するとともに、市民一人ひとりの公共交通に対する意識の醸成を図り、新しい交通システムの導入に向けた機運を高め、市民が必要とする交通システムの具体化を図ります。

■ 連節バスの運行社会実験



*LRT:Light Rail Transitの略 軽量軌道用車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システム

A. 新しい交通システム（第1段階）の導入に向けた整備計画の作成

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や関係機関等と連携し、第1段階（バスのサービス水準の向上）の具体化に向けたアクションプランとしての整備計画を作成します。 第1段階の取組の進捗や利用状況、市民意向などを踏まえながら、第2段階（LRT・BRTの導入）を見据えた検討を継続的に行います。 都心軸エリアで実施するバスのサービス水準向上の内容を具体化するとともに、市民等にわかりやすい愛称の付与を検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗					

B. わかりやすく乗ってみたいくなる移動手段の導入

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> まちの新たなシンボルとなる洗練されたデザインで、輸送力が高く、環境負荷の小さな連節バスなどの導入を検討します（道路運送高度化事業、地域公共交通利便増進事業等の活用を想定）。 乗降の円滑化に向けた運賃収受（信用乗車制度や路上係員による収受等）の条件を検討し、連節バスの導入と合わせ一部路線において交通実験を行います。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗					

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道路標識などによる明示化、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（詳細は3-(1)参照）。 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	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗					

D. 沿道施設と連携したバス待ち環境の向上

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・都心軸を中心として、バス車両や停留所などをトータルデザインし、沿道施設の土地利用とも連携しながら、悪天候時も安心して利用できる環境整備を検討します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 ・バスベイの効果的な配置やバリアレス縁石等の導入を検討し、乗降の円滑化や安全性を確保します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 ・鉄道や路線バス、シェアサイクル、タクシーなどの他の公共交通やパーク・アンド・ライド駐車場等との接続を強化するため、モビリティハブの整備を推進します（詳細は2-(3)参照）。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス、タクシー、シェアサイクル）、沿道施設所有者等				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
実施スケジュール	デザインや整備方法の検討		順次整備の実施		

E. キャッシュレス化の推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・全国共通交通系 I Cカードやクレジットカード決済、二次元コード決済などによるキャッシュレス化や、地域連携 I Cカードなどの新たなサービスの動向も踏まえた利便性向上を検討していきます（詳細は2-(1)参照）。 ・一定期間、定額料金で気軽に公共交通が利用できるサブスクリプションの導入を検討します（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、タクシー、シェアサイクル）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
実施スケジュール	導入方針の検討		「のりまっし金沢」の充実、キャッシュレス化の推進		

1 - (4) 郊外の移動手段の確保

■ 現況・課題

郊外をはじめ、まちなかに近い既成市街地等にあっても、生活に必要な鉄道や路線バスなどの公共交通が十分に確保されていない地域が存在します。これらの地域では、子どもや高齢者などの自家用車を自由に使えない人にとっては、通院や買物などの日常生活の移動が満足に行える状況にはありません。一方、民間の交通事業者においては、採算面からバス路線の維持が図れない、または維持が図られたとしても1日に数便程度の運行にとどまらざるを得ない状況にあり、交通サービスとしては不十分な地域もみられ、移動手段の確保が必要となっています。さらに、今後は人口減少やバス運転手不足などの要因から、バスによる輸送が困難になる地域も増加すると予想され、地域に応じた交通手段を確保する必要があります。

本市では、これらの公共交通の不便な地域において、住民の通院や買物などの日常生活に必要な移動手段を確保するため、既存のバス路線と競合しないように配慮しながら、地域住民自らがつくり・育て・守る持続可能な地域内交通として、地域運営交通の支援を行っています。これまでに、大浦・川北地区、内川地区において地域運営交通が運行され、北部地区（6連合町会）ではAIデマンドシステムを活用した乗合タクシーの試験運行が令和4年度から行われており、今後も地域と連携しながら運行地域の拡大を図る必要があります。

また、既存の路線バスや金沢メルシーキャブなどの福祉輸送についても、地域の日常生活を支える重要な移動手段であるため、これらの輸送資源を総動員して、郊外の移動手段を確保していく必要があります。

■北部地区 地域運営交通
「チョイソコかなざわ」



■ 方針・具体的な取組

現に、鉄道やバスでの移動が不便な地域だけでなく、将来的な人口減少等により、今後、民間の交通事業者がバス路線を維持できなくなる恐れのある地域においても、地域が主体となった地域運営交通の導入を計画から本格運行まで積極的に支援するとともに、運営の持続性を確保するため、できるだけ地元負担が軽減されるよう制度の見直しを検討します。一方で、公共交通重要路線を有する地域とそれ以外の地域では、公共交通サービスの享受に差が生じることから、導入地域に応じた支援内容となるよう、見直しを図ります。

こうした地域運営交通の導入により、地域内や近接する公共交通重要路線と接続する移動しやすい公共交通ネットワークの充実を図るだけでなく、地域住民をはじめ交通事業者や地域内外の企業などと連携した利用促進を図り、住民の外出機会を創出し、元気で健康な地域づくりを支援します。

また、郊外の生活を支える路線バスや福祉輸送については、運行の継続に向けた支援や周知を行い、利用促進を図ります。

A. 地域住民による移手段の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が不便な地域における地域運営交通の導入拡大に向け、計画策定から試験運行、本格運行まで、技術面・財政面を含め一体的に支援します（地域公共交通利便増進事業等の活用を想定）。 ・導入地区では、地域住民が主体となり、交通事業者や企業等と連携した利便性向上や利用促進等の取組を支援するとともに、地元負担の軽減に向けた制度の見直しを検討します。 ・地域運営交通の導入に当たっては、鉄道駅や公共交通重要路線等の地域間幹線系統と接続する場合等においては、国の補助事業（地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統））の活用を検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス、タクシー）、町会連合会				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	導入地区の拡充・利用促進				

B. 郊外のバスネットワークの確保

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・山間部などの郊外における住民の生活に必要な不可欠なバス路線に対する支援を継続します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	継続的な支援の維持				

C. 福祉輸送等の確保

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害のある方などの外出を支援するため、金沢メルシーキャブの運行継続に加え、周知に努め、利用促進を図ります。 				
実施主体	行政、社会福祉協議会				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	継続的な支援の維持				

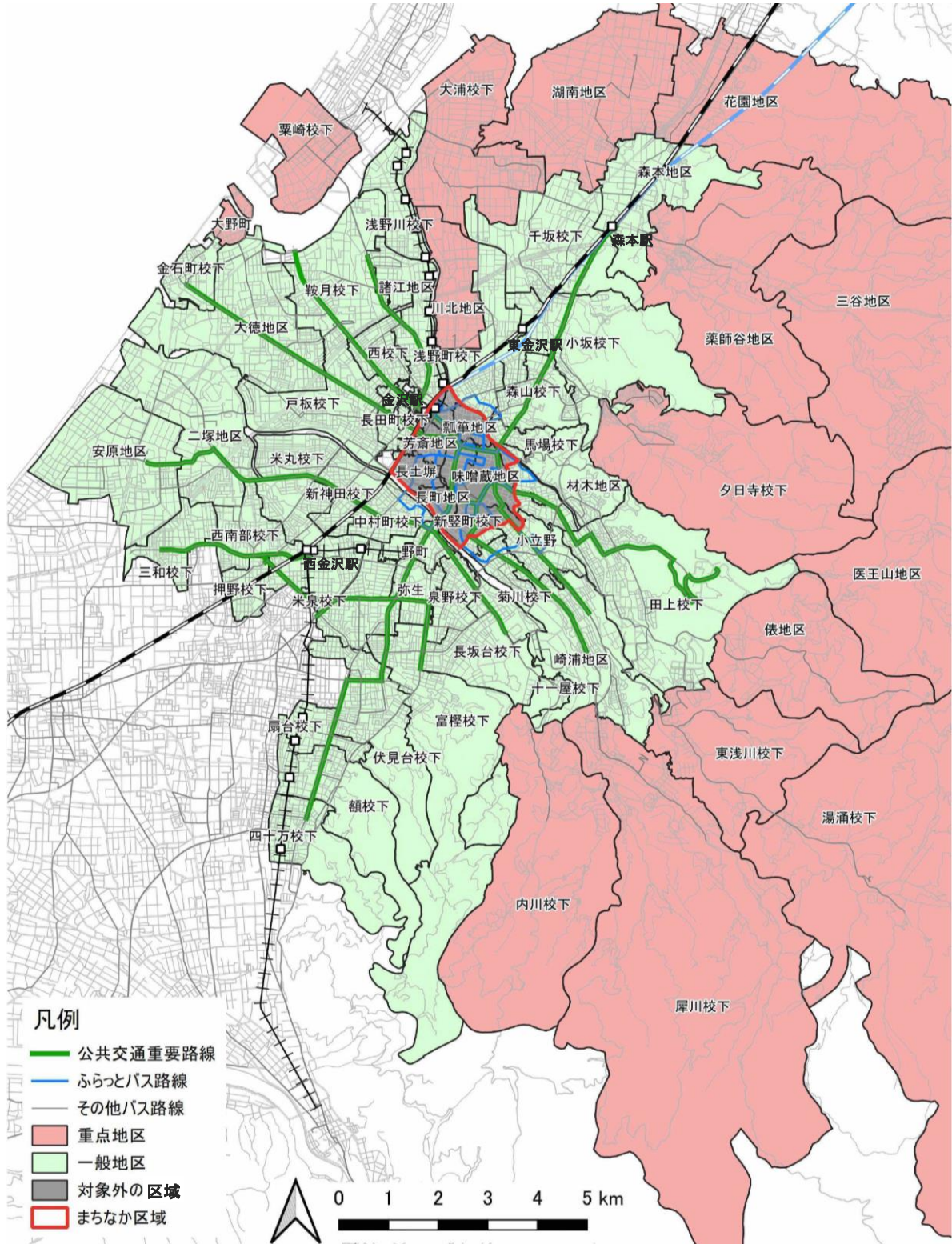
■ 国の補助系統（地域内フィーダー系統）の概要

系統	起点	終点	必要性	役割	事業区分	運行形態
北部6地区 地域運営交通 (チョイソコ かなざわ) 【事業主体： 町会連合会】	湖南・花園・ 薬師谷・三 谷・医王山	森本駅等	自家用車を運転できな い高齢者等の通院・買 物等の日常生活の移動 手段として、路線バス 撤退後の地域公共交通 として確保・維持が必 要である	森本駅・東金沢駅や春日町バス停な どを乗継拠点とし、山間部区間をデ マンド交通により代替する地域公共 交通利便増進事業を実施すること で、これまでの定時定路線運行では 満たすことのできなかつたきめ細や かな移動ニーズも含めて対応し、公 共交通を利用しやすい環境を整備す る	道路 運送法 第4条 乗合	区域 運行
	夕日寺	東金沢駅、 田上(杜の 里)等				

■ 地域運営交通の対象区域と重点区域の設定

地域運営交通の対象区域は「まちなか区域」を除く区域を対象とし、その中でも既存の鉄道や路線バス等の利便性が高い公共交通重要路線沿線等を含まない地区を「重点地区」と設定し、積極的な支援を行います（対象地区のうち、重点地区を除く地区を「一般地区」とします。）。

▼ 地域運営交通の対象区域と重点区域



1 - (5) 公共シェアサイクル「まちなり」の充実

■ 現況・課題

平成24年にスタートした公共シェアサイクル「まちなり」は、北陸新幹線の金沢開業に伴う観光客の増加に伴い、利用者が大幅に増加し、来訪者の二次交通として、まちなかの回遊性向上に寄与してきました。

また、令和2年3月には、自転車を500台、サイクルポートを約50か所に拡充するとともに、全ての車両を電動アシスト自転車にリニューアルし、第2期の運営を開始しました。その後、民間施設と連携したサイクルポートの増設や地域の祭りやスポーツイベントと連携した利用促進を展開するなど、地域の賑わい創出に向けた様々な取組を実施しています。これらの取組とともに、コロナ禍による交通行動の転換も相まって、市民生活に欠かせない公共交通の一翼を担う交通手段として確立されつつあります。

今後は、鉄道やバスなどの他の公共交通とのさらなる連携を図るとともに、それぞれの特徴を活かした役割分担を行い、市民利用・観光利用の両面からサービスの拡大が求められています。

■ 公共シェアサイクル「まちなり」



■ 方針・具体的な取組

県や民間事業者などと連携しながら利用環境の向上を図るとともに、地域や各種イベントと連携したさらなる利用促進策を継続的に企画・実施します。

また、次期「まちなり」のあり方について、利用実態の分析やアンケート調査のほか、必要に応じて実証実験などを行い、次期運営に関する基本方針を検討し、需要に応じてエリアの拡充やポートの増設を検討することで、市民・来訪者にとって小回りの利く利便性の高い公共交通としての運営を目指します。

■ まちなりツアー案内



カーフリーデー、電動アシスト自転車ですいスイ走ろう！ // 2022 9.17(土)開催

金沢市役所庁舎から石川県立図書館まで「まちなり」でサイクリングを開催します。電動アシスト自転車の乗り心地をお試しください！

※石川県立図書館の見学を兼ねる30分の自由行動時間があります。

開催日	2022年9月17日(土)	参加費無料 /
集合場所	金沢市役所庁舎前広場	事前予約 お申し込み締切
プログラムと 参加人数	午前の部 (11:00-) 6名 午後の部 (14:00-) 6名	9.11(日) まで

参加特典
HUM&GO#
テイクアウトドリンク

お申し込みは「まちなり事務局」までご連絡ください。
メール: info@machi-nori.jp | お電話: 076-255-1747

出典：まちなりHP

A. バス・鉄道と連携した相互利用の促進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バス等と連携した利用しやすい運賃企画や利便向上策として、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」を活用した連携や、ポートの増設などを検討します。 ・地域と連携したイベントの実施や臨時ポートの設置、サイクリングツアーの開催など、利用促進を図ります。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、シェアサイクル）、ポート用地提供者、民間事業者、町会など				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実		第3期運営に移行		

B. 第3期運営に向けた条件等の検討

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・第2期（令和2年から令和6年）の運営内容を分析・評価し、第3期運営に向けた課題と対策を整理・検討した上で、次期基本方針を検討します。 ・本計画や金沢市自転車活用推進計画等の関連計画との整合を図りつつ、石川中央都市圏の市町などとの広域連携、金沢M a a Sとの連携などについて検討します。 ・利用者の移動経路やポートの稼働状況などを踏まえ、需要に応じたエリアの拡充やポートの増設などを検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（シェアサイクル）、ポート用地提供者、民間事業者、町会など				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	第2期運営内容の分析・評価		第3期「まちなり」の開始		

1 - (6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実

■ 現況・課題

本市では、北陸新幹線の金沢開業を契機として、国内外からの来訪者が急増し、その多くが観光や買物などを目的としていることから、城下まち金沢周遊バスやまちバスなど、金沢駅とまちなかをつなぐ二次交通の充実を図ってきました。

また、金石・大野地区では、本市の新たな海の玄関口として「金沢港クルーズターミナル」が令和2年6月にオープンし、港周辺の賑わいを創出するとともに、日本遺産「北前船寄港地・船集落」として地区の歴史や文化に対する人気が高まっており、金沢駅発着の『金石・大野周遊シャトルバス』の運行実験も行われ、金沢駅からのアクセス向上も図られてきました。

一方、西部緑地公園や城北市民運動公園等の郊外の施設においては、大規模なスポーツや音楽等のイベントが実施されていますが、各施設への公共交通によるアクセス環境が十分とは言えない状況であるため、イベント参加者は自家用車による移動が大半を占めています。

さらに、金沢大学工学部跡地に整備された石川県立図書館など、まちなかから離れた目的地については、市民や来訪者が公共交通を使って、より便利にわかりやすく移動できる環境を整備する必要があります。

今後、ウィズコロナ・アフターコロナ時代においては、国内旅行や海外旅行の需要が高まることが期待されるだけでなく、リモートワークが定着する中で健康増進や気分転換などのための外出促進（芸術文化の鑑賞、ショッピングや飲食など）や都市の多様な魅力を体験する「都市観光」への対応も求められていることから、まちなかだけでなく、郊外に立地する観光地やスポーツ、音楽、歴史・文化等の目的地まで、わかりやすい交通案内や二次交通のルート・ダイヤ・輸送力の見直しなど、ニーズに合った改善を図ることが必要です。

また、鉄道やバスなどの移動手段そのものについて『乗ってみたい、見てみたい』と感じていただけるよう取り組むことで、公共交通の利用促進だけでなく、金沢の都市としての魅力向上にもつなげます。

■ 方針・具体的な取組

ウィズコロナ・アフターコロナを見据え、金沢駅や金沢港を拠点とする二次交通の継続的な見直しを行い、公共交通サービスの充実を図るとともに、まちなかだけでなく、郊外の観光地を巡り、市民や来訪者の双方にとって利用しやすく乗ってみたいくなるような、新たな公共交通の導入によるアクセスの充実について検討します。

また、スポーツや音楽、コンベンションなどの大規模なイベントについては、交通事業者やイベント主催者などと連携し、既存の公共交通の利用促進を含め、過度に自家用車に頼ることなく移動できる環境づくりを検討します。

■ 金石・大野周遊シャトルバス



A. 金沢駅・金沢港からの二次交通の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢駅・金沢港とまちなかななどの間の二次交通の充実に向けてバスの利便性向上を図るとともに、普段公共交通をあまり利用しない方（ライトユーザー）や来訪者でも理解できるわかりやすい経路・行先案内のあり方を検討します（詳細は2-(2)参照）。 ・金石・大野エリアをはじめ、郊外の観光地等を巡る新たな公共交通（乗ってみたいくなるバスやグリーンスローモビリティ等）の導入によるアクセスの充実について検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	需要を踏まえた二次交通の充実 新たなモビリティの導入検討				

B. スポーツ等の大規模イベントと連携した公共交通の運行

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・西部緑地公園や城北市民運動公園等の郊外で開催される大規模イベントについては、過度に自家用車に頼らなくても移動ができるよう、交通事業者やイベント主催者と連携した移動手段の確保や、既存の公共交通の周知やデジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携の可能性などを検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）、イベント主催者				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	需要を踏まえた取組の検討				

1 - (7) 公共交通の担い手の確保

■ 現況・課題

バス事業者においては、運転手の高齢化と、新規採用者数の減少が続いたことにより、運転手の年齢層は40代、50代が多く、年齢構成に偏りがみられるほか、女性の割合も低くなっています。今後、退職者数に応じた採用者数が確保できなければ、運転手不足はさらに深刻化し、その結果バス路線の便数維持が難しくなるおそれがあります。

運転手の確保が困難となっている要因の一つとして所定外労働時間の長さが指摘されており、全国の全職業平均に比べて約3倍長いにも関わらず、賃金は全国の全職業平均と同等と厳しい状況となっていることに加え、令和6年度からは自動車運転手の労働時間規制が強化されることから、状況はより一層厳しくなることが予想されます。

また、タクシー事業者においても同様に担い手不足が進んでいます。タクシーは利用者のニーズに応じたきめ細かい移動を実現できるだけでなく、路線バスの運行が難しい地域における移動手段（乗合タクシー）としても活用が進んでおり、公共交通の持続性を確保するためにも、事業の生産性向上や、採用者の確保などの課題に対する早急な対策の実施が必要です。

■ 方針・具体的な取組

鉄道やバス、乗合タクシーの生産性向上に向け、運転手数が限られる中で持続可能性を確保するため、運転手一人当たりの輸送力の高い「連節バス」や自動運転、AIオンデマンド交通などの新たな技術の活用を検討し、交通ネットワークの運行効率を高めます。

また、行政と民間の就職支援会社の連携による情報発信や採用活動への支援の検討、乗務教育等について継続して実施するとともに、子どもから大学生まで、それぞれの世代に応じた見学会の開催等や公共交通の利用促進イベント等を通じ、公共交通の意義や運転手の魅力などをPRします。

■ 運転体験会



A. 生産性向上に向けた新たなモビリティの導入検討やネットワークの効率化

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手一人当たりの輸送力が高い「連節バス」や自動運転、A I オンデマンド交通などの新たな技術の活用について研究・検討し、運転手数が限られる中で、公共交通の持続可能性を確保します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	取組の実施・充実				

B. 交通事業者の採用活動などへの支援

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・合同企業説明会、職場見学会、大型バスの運転体験会等に対する広報費助成及び市公報（新聞公報）への掲載などの採用活動への支援の可能性を検討します。 ・大型第二種免許の取得、運転基礎教育、乗務教育等について支援を検討します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	継続的な取組の実施				

C. 公共交通や運転手のイメージアップへの支援

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもから大学生まで、それぞれの世代に応じた運転手体験、バス車両見学、出前講座などを実施し、公共交通の役割や重要性についての情報を発信します。 ・公共交通の利用促進イベント等において、交通事業者のブースを出展し、車両の展示や公共交通の意義、運転手の魅力などをPRします。 ・行政と民間の就職支援会社の連携による情報発信や、広報の活用、公共交通利用促進イベントのタイアップ等を推進します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、就職支援会社、児童・生徒				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	継続的な取組の実施				

1 - (8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実

■ 現況・課題

金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町の4市2町からなる石川中央都市圏では「第2期石川中央都市圏ビジョン（令和3年3月策定）」に基づき、近隣市町と連携し、圏域の強みである住みやすさに磨きをかけ、住民が安心して快適に暮らしを営むことができるよう、総合的な施策を展開しています。交通分野においては、石川中央都市圏交通ネットワーク強化推進協議会を設置し、圏域の交通課題への対応策を議論しています。

これまでの取組としては、国、県及び関係市町が連携し、広域的な交通を担う鉄道や路線バスの利用促進や渋滞緩和策の実施、通勤時のパーク・アンド・ライドを推進してきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者が大幅に減少し、鉄道・バスの存続が厳しい状況にあります。

そのため、石川中央都市圏として広域交通ネットワークを確保・充実させていくため、石川中央都市圏地域公共交通協議会を設置し、「石川中央都市圏地域公共交通計画」を令和4年度中に策定し、「“住みやすさ”日本一の圏域の実現を支える ひと中心の持続可能な交通ネットワークの構築」の実現を目指すこととしています。

■ 方針・具体的な取組

広域的な公共交通網の構築に向け、交通事業者と連携しながら鉄道・バスの維持・充実を図るとともに、沿線自治体や企業・団体、住民が連携し、マイレール・マイバス意識の醸成などの広域的な利用促進等に取り組みます。特に、コロナ禍により利用が低迷している北陸鉄道石川線・浅野川線は、大量輸送機関としての存続に向けて関係市町と引き続き検討していきます。

また、利用者のニーズに対応し、主要駅やバス停等の交通結節点の整備及び機能強化を図るとともに、キャッシュレス決済の導入や広域的なMaaSの推進など、石川中央都市圏全体でわかりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善に取り組みます。

さらに、県内外との交流促進に向け、北陸新幹線全線整備を促進するとともに、延伸を見据えた観光MaaSの取組や情報発信・PRを推進します。また、能登・加賀方面への広域観光周遊を促すため、高速バス路線を充実するなど、交通手段の確保とアクセス強化策を促進します。

■ 小松空港リムジンバスデジタル乗車券

小松空港リムジンバス デジタルチケット スタート

スマートで乗るだけ

小松空港 ↔ 金沢

金沢市中心部と小松空港を乗り換えなしで、ダイレクトに結ぶリムジンバス

デジタル乗車券のメリット

- 乗車券のデジタル化による利便性の向上
- 乗車券のデジタル化による利便性の向上
- 乗車券のデジタル化による利便性の向上

お問い合わせ先

北陸鉄道株式会社 金沢支店

TEL: 076-237-5119(9)~1400

TEL: 076-237-8008

TEL: 076-237-3338(1)~(17) (1)

出典：北陸鉄道(株)

A. 都市圏内の公共交通ネットワークの充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線路線である鉄道線・路線バスの維持・充実に向け、関係機関と連携し、運行支援を継続するとともに、マイレール・マイバス意識の醸成や企業・団体、商店街、住民等と連携した利用促進に取り組みます。 ・北陸鉄道線の大量輸送機関としての持続可能性の確保に向けた方策を検討します。【再掲】 ・パーク・アンド・ライドの拡充などの交通結節点の整備・機能強化を図るとともに、金沢M a a Sと連携したデジタル交通サービス「のりまっし金沢」の広域展開の推進など、わかりやすく使いたくなる利用環境の改善を図ります。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	取組の実施・改善（北陸鉄道、JR線及びIRいしかわの取組：1-(2)参照）				

B. 広域的な交通ネットワークの充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線全線整備に向け、関係機関への働きかけなどを強力的に展開します。 ・北陸新幹線敦賀開業やさらなる延伸を見据え、観光M a a Sの取組を推進します。 ・高速バス等により、金沢から能登・加賀方面（小松空港）等の広域的な都市間交通手段の充実を図ります。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
取組の進捗	北陸新幹線全線開業に向けた働きかけ、需要を踏まえた取組の充実				

2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～

2-(1) 金沢Ma a Sの推進

■ 現況・課題

本市には、鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル、レンタカー、カーシェアなど、複数の交通事業者が移動手段ごとにサービスを提供しており、乗換や料金等の連携は一部に限定され、市民や来訪者にとっての利便性をさらに向上させていくことが必要です。自家用車を運転することができない子どもや高齢者の大切な移動手段を確保するため、また、道路空間が限定される城下町における渋滞の緩和・人中心のまちづくりを進めるため、公共交通の利便性を高めて多くの方にご利用いただくことで持続可能性を高めることが必要です。このような中、コロナ禍による鉄道・バスの利用者の激減によって公共交通は危機的な状況に置かれたことから、公共交通の利便性向上は喫緊の課題となっています。

こうした課題を克服すべく、AIやIoT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で、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ため、官民連携による「金沢Ma a Sコンソーシアム」を設立（令和3年8月）しました。

金沢Ma a Sコンソーシアムのプロジェクトとして、交通事業者や金沢市等が協力して令和3年10月からデジタル交通サービス「のりまっし金沢」の運営を開始し、まずは紙券で販売されていたバスの1日フリー乗車券のデジタル化などを行いました。スマートフォンがあればいつでも乗車券を購入できることから、来訪者だけでなく、市民の皆様にも公共交通を定額運賃（サブスクリプション）でご利用いただく機会を提供しやすくなりました。

今後は、関係者間の協力関係を強化しながら、「のりまっし金沢」の機能強化に向けた様々な交通モードや多分野との連携強化を進め、情報検索から予約・決済まで、多様な交通手段をシームレスにつなぐ新たな仕組みを構築するなど、市民をはじめ誰もが公共交通を利用しやすい環境づくりが必要です。

■ 市内を運行する主な鉄道・バスの支払方法

		全国交通系 ICカード	ICa (アイカ)	二次元 コード決済	クレジット カード決済
鉄道	JR北陸本線	○	×	×	×
	IRいしかわ鉄道線	○	×	×	×
	北陸鉄道線	×	▲	×	×
バス	路線	×	○	×	×
	バス	○	×	×	×
	北陸鉄道	×	○	×	×
	西日本JRバス	○	×	×	×
	城下まち金沢周遊バス	○	×	×	×
まちバス	○	×	×	×	
ふらっとバス	▲	▲	×	×	

※▲は一部のみ利用可

■ 方針・具体的な取組

過度に自家用車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、交通事業者や関係機関、行政が一体となり、金沢Ma a Sコンソーシアムの活動を推進します。特に、「のりまっし金沢」については、交通モードや分野・機能・エリア等の拡充を図り、より利便性の高い「市民必携のアプリ」となるよう、金沢Ma a Sの取組を推進します。

これらの取組と合わせ、キャッシュレス化や定額運賃などの取組を進め、利用環境の向上を図るとともに、公共交通や関連するデータを整備し、オープン化することで、官民が連携した新たなサービスの企画・実装を目指します。

■ 「のりまっし金沢」



のりまっし金沢の3つのメリット

- いつでも(時間)、どこでも(場所)、**キャッシュレス**で購入可能
- スマートフォンの提示で、**チケットレス乗降**が可能
- 人数分の乗車券を一括購入**し、利用が可能

A. 金沢MaaSコンソーシアムの活動推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性向上のため幅広い関係者間で連携強化を図りつつ、データに基づく効果的な交通まちづくりを推進します。 交通情報とともに目的地周辺の観光情報の提供や、店舗情報やクーポンの発行など、商業・観光分野等の多分野との連携により、公共交通の利用促進にとどまらず、まちの賑わい創出にも取り組みます。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル） MaaS関連企業				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	関係機関の連携強化と取組の拡充機能拡充の方針検討		連携の推進（商業・観光等）		

B. キャッシュレス化の推進【再掲】

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 全国公共交通系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による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、交通事業者と連携し総合的に検討します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 定額運賃（サブスクリプション）も活用しながら、気軽に様々な公共交通を利用できる環境整備を図ります。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル）				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	導入方針の検討		「のりまっし金沢」の充実、キャッシュレス化の推進		

C. GTFS※データ及びオープンデータ化の推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 時刻表データ等のGTFS化やオープンデータ化により、スマートフォン等からリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの拡大等を図り、様々な交通モード間の乗継や、経路検索がよりスムーズに行えるような環境を整備します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 デジタル交通サービス「のりまっし金沢」について、パーク・アンド・ライドやシェアサイクル等の情報を含んだ機能拡充を図ります（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）、経路検索事業者				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	導入方針の検討				

※GTFS: General Transit Feed Specificationの略 経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準のデータフォーマット

2-(2) わかりやすい交通案内の充実

■ 現況・課題

本市では、観光やビジネス等の来訪者に対応するため、金沢駅兼六園口（東口）において総合交通案内板や交通コンシェルジュを配置するとともに、金沢まちなか交通ガイドを発行（8言語）しており、交通事業者においては多言語ガイドシステム・翻訳機（ポケトーク）を導入し、多様な交通ニーズに対して情報を提供しています。

また、主要なバス停について、バスロケーションシステムや周辺案内地図などを掲示した総合的な交通案内板の設置を進めているほか、新たにデジタル交通サービス「のりまっし金沢」のスマートフォンアプリの提供を開始し、バス時刻表に加え、チケットの購入やクーポン・イベント情報が入手できるようになるなど、ハード・ソフト両面で交通案内の充実が進んでいます。

一方、普段公共交通をあまり利用しない市民の皆様の利用の障壁を下げることも重要であり、今後はこうした方々が安心して利用できるよう取組を一層強化する必要があります。

■ 金沢まちなか交通ガイド



出典：金沢市観光協会HP

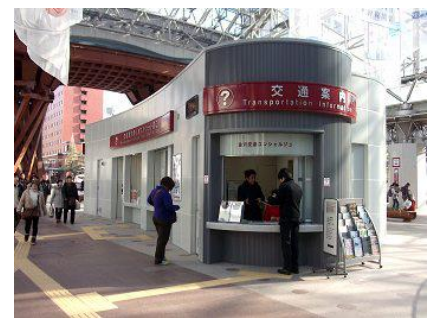
■ 方針・具体的な取組

普段あまり公共交通を利用しないライトユーザーをはじめ、観光客やヘビーユーザーにもわかりやすい行先案内表示等のあり方について検討します。

また、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた外国人等の増加も見据え、市民・来訪者が利用しやすいアプリ等の機能拡充や多言語化による案内の充実を推進します。

本市の玄関口となる金沢駅では、北陸新幹線金沢開業に合わせて観光案内所及び交通コンシェルジュを配置していますが、さらに交通案内機能を高めるため、様々な利用者への対応など運営状況や課題を把握し、改善に取り組みます。

■ 交通コンシェルジュ(金沢駅)



A. 利用者に応じたわかりやすい案内方法の検討

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普段あまり公共交通を利用しないライトユーザーに対しては、まちなかの主要拠点を經由するバス路線をわかりやすく経路案内するよう、交通事業者と連携しながら、ルート統一・単純化や愛称の工夫などを検討します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 ・ 観光客に対しては、目的地までの移動手段について、初見でもわかりやすい案内方法を検討するとともに、まち歩きに必要な情報を提供します。 ・ ヘビーユーザーに対しては、方面や路線別のイメージカラーを活用し、利用路線の情報がより認知されるよう周知を図ります。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	内容検討		取組の実施・改善		

B. 案内表示や交通案内の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ わかりやすい表示案内に関するデザインマニュアルの作成を検討します。 ・ 金沢Ma a Sと連携し、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の機能拡充を推進するとともに、普及拡大を図ります。 ・ 交通案内マップ（8言語）の活用やデジタル化を図り、多言語による案内の充実を図ります（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、タクシー）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

C. 金沢駅における交通案内の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通コンシェルジュによる金沢らしい「もてなし」のさらなる向上を推進するとともに、総合交通案内板の内容の更新や充実を図ります。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

2-(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

① モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

■ 現況・課題

全国的にシェアサイクルやカーシェアなどのシェアモビリティの普及が進むとともに、MaaSの普及や自動運転技術の進展が見込まれる中、これらのモビリティの変化に対応する交通結節点の整備が重要となっています。

本市においては、これまで鉄道駅や主要なバス停などにおいて、パーク・アンド・ライド駐車場や駐輪場を整備し、交通結節機能を強化してきました。今後は、鉄道駅や主要なバス停などの大量輸送機関の接続・乗継拠点に限らず、地域の実情に応じて多様な交通モードの接続・乗継拠点となる「新たな交通結節点（モビリティハブ）」の整備が必要となっています。

また、JR線、IRいしかわ鉄道線は、都市圏や都市間をつなぐ大量輸送機関として、また、多様な交通モードが集まる主要な乗継拠点であるため、様々な利用者が安心して円滑に移動ができるよう、継続的な施設の維持管理や整備が求められます。

さらに、バス停においては道路の制約上、待合環境が十分に設けられない箇所もあることから、まちなかの一部バス停では、沿線施設の土地利用と連携しながら、雨や雪などの悪天候時も安心して利用でき、発車時刻や乗継情報、周辺地図など必要な情報が入手しやすい環境を整備しています。今後も、利用者が多いバス停や公共交通重要路線のバス停などを中心とし、バス待ち環境の向上を図る必要があります。

■モビリティハブのイメージ



出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

■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	タクシーバイ等	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要 ↓ 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：バス・タクシー・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

■方針・具体的な取組

まちなかや公共交通重要路線沿線においては、自家用車等と徒歩・自転車・公共交通などの多様な交通モードを状況に応じて選択できる交通環境の形成に向け、鉄道・バス等の大量輸送機関とシェアモビリティやパーク・アンド・ライド駐車場が接続・乗継できるモビリティハブの整備を推進します。特に、まちなかやその周辺においては、沿線の商業施設などと連携しながら、バスと「まちなか」などのシェアモビリティとの接続・乗継を想定し、公共交通重要路線の末端部においては、バスとパーク・アンド・ライド駐車場や地域運営交通などとの接続・乗継を想定するなど、地域の実情に応じたモビリティハブの整備を推進します。

また、鉄道駅においては、バリアフリー化などの機能向上や、パーク・アンド・ライド及びサイクル・アンド・ライドの推進により、利用環境の向上を図ります。

都心軸においては、新しい交通システム（第1段階）の導入と合わせトータルデザインされたバス停を沿道施設と併せて整備するとともに、その他の利用の多いバス停においては、待合環境を改善するため、上屋・シェルター・ベンチ・案内装置等の整備を推進します。

■バス待ち環境（ラモーダ前）



A. モビリティハブの整備

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかや公共交通重要路線を中心として、バス、鉄道、シェアサイクル、タクシー、パーク・アンド・ライド（自家用車）などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点となるモビリティハブについて、地域の実情に応じた整備を推進します（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、タクシー、シェアサイクル）、沿道施設所有者等				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	導入箇所・方法の検討		順次整備の実施		

B. 鉄道駅とその周辺における機能充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駅や周辺のバリアフリー化等の機能向上に取り組みます。 ・他の交通手段との連携を強化するため、パーク・アンド・ライド駐車場やサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を推進します。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	デザインや整備方法の検討		順次整備の実施		

C. 都心軸沿道バス停等における重点的な環境整備

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい交通システム（第1段階）の導入に合わせ、都心軸のバス停などを中心として、車両・バス停等を一体的にデザインし、木の文化都市としての近代的な都市空間の形成を図ります（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 ・バス停の整備に当たっては、沿道施設の土地利用と連携し、悪天候時でも安心して快適に利用できる待合環境の充実や観光等の案内機能の向上を図ります（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）、沿道施設所有者等				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	デザインや整備方法の検討		順次整備の実施		

D. 主要なバス停におけるバス待ち環境の整備

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の多い主要なバス停や公共交通重要路線沿線のバス停などでは、待合環境改善のため、スマートバス停やシェルター・ベンチ・案内装置等を計画的に整備・更新します。また、木の文化都市として、ベンチや上屋などには地元産材を利用した、ぬくもりとコミュニケーションが促進される環境を目指します（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	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	順次整備の実施				

②パーク・アンド・ライドの推進

■ 現況・課題

パーク・アンド・ライドは、自家用車と公共交通を組み合わせる交通手法であり、自家用車の削減による道路交通渋滞の抑制や環境負荷の低減などのほか、利用者にとっては交通事故リスク低減、費用負担の軽減などのメリットがある取組です。

本市では、近年の環状道路の整備により、まちなかの通過交通は減少していますが、道路空間には限りがあることなどから、金沢市中心市街地周辺では依然として渋滞箇所が存在しており、公共交通の活用が重要となっています。一方、まちなかには土地の利用効率が低い平面時間貸し駐車場が増加しており、まちなかの魅力の低下や空洞化などの課題が生じています。

これらの課題に対応するため、平成 18 年 4 月に「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」を施行し、「パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針(平成 18 年策定、平成 28 年改訂)」に基づき、駐車場の整備や利便性の向上、利用促進に向けた取組を展開しています。

これまで、全国に先駆けて民間商業施設等との連携による通勤時のパーク・アンド・ライド駐車場を確保し、利用者・駐車場提供者・交通事業者のいずれにもメリットがある仕組みとして「K パーク」を運用してきました。これらの取組を通じて一定数の駐車場を確保しましたが、近年は公共交通重要路線沿線の駐車場適地が減少していることから、平成 28 年には東金沢駅西口に本市初の公設パーク・アンド・ライド駐車場を開設し、令和 3 年 4 月には森本駅東口にも駐車場を開設しました。今後は、新しい交通システム(第 1 段階)の導入等に合わせ、より効果的なパーク・アンド・ライド駐車場の確保・整備が必要となっています。

また、駐車場の確保とともに、利用促進に向けた周知やバス定期券の割引などによるインセンティブ施策を実施していますが、利用者が伸び悩んでおり、バスの定時性や走行環境の向上とともに、利用者・駐車場提供者・交通事業者が相互にメリットを享受できる仕組みの見直しが必要となっています。



■パーク・アンド・ライド駐車場(東金沢駅)

■ 方針・具体的な取組

歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくりに向け、まちなかへの自家用車の流入を抑制し、公共交通の利用を促進するため、石川中央都市圏の市町との連携をさらに強化し、商業施設の既設駐車場の利用のみならず、民間駐車場の活用や公設駐車場の整備を検討します。

また、雨や雪の多い北陸の気象条件を考慮し、パーク・アンド・ライド駐車場に近接するバス停のバス待ち環境を改善し、自家用車から公共交通機関への乗継環境の向上を図ります。

そのほか、利用者・駐車場提供者・交通事業者が相互にメリットを享受できるインセンティブ施策を検討するとともに、金沢M a a Sの取組と連携し、鉄道やバス、シェアサイクルなどの既存の公共交通との連携をさらに強化します。

観光期や年末年始、イベント時等において、まちなかでの渋滞を防ぎ良好な交通環境を保つため、臨時パーク・アンド・ライドに継続的に取り組みます。

A. パーク・アンド・ライド駐車場の整備及び乗継環境の向上

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・石川中央都市圏の市町と連携し、公共交通重要路線沿線等において、通勤時パーク・アンド・ライド駐車場の整備に向け、商業施設をはじめとした民間事業者への働きかけを継続するとともに、民間駐車場の活用や公設駐車場の整備を検討します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 ・パーク・アンド・ライド駐車場に隣接するバス停において、シェルターやベンチ、駐輪場、案内装置等の整備に取り組みます（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）、駐車場提供者、商業施設				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	新たな駐車場候補地の調査・整備の実施				

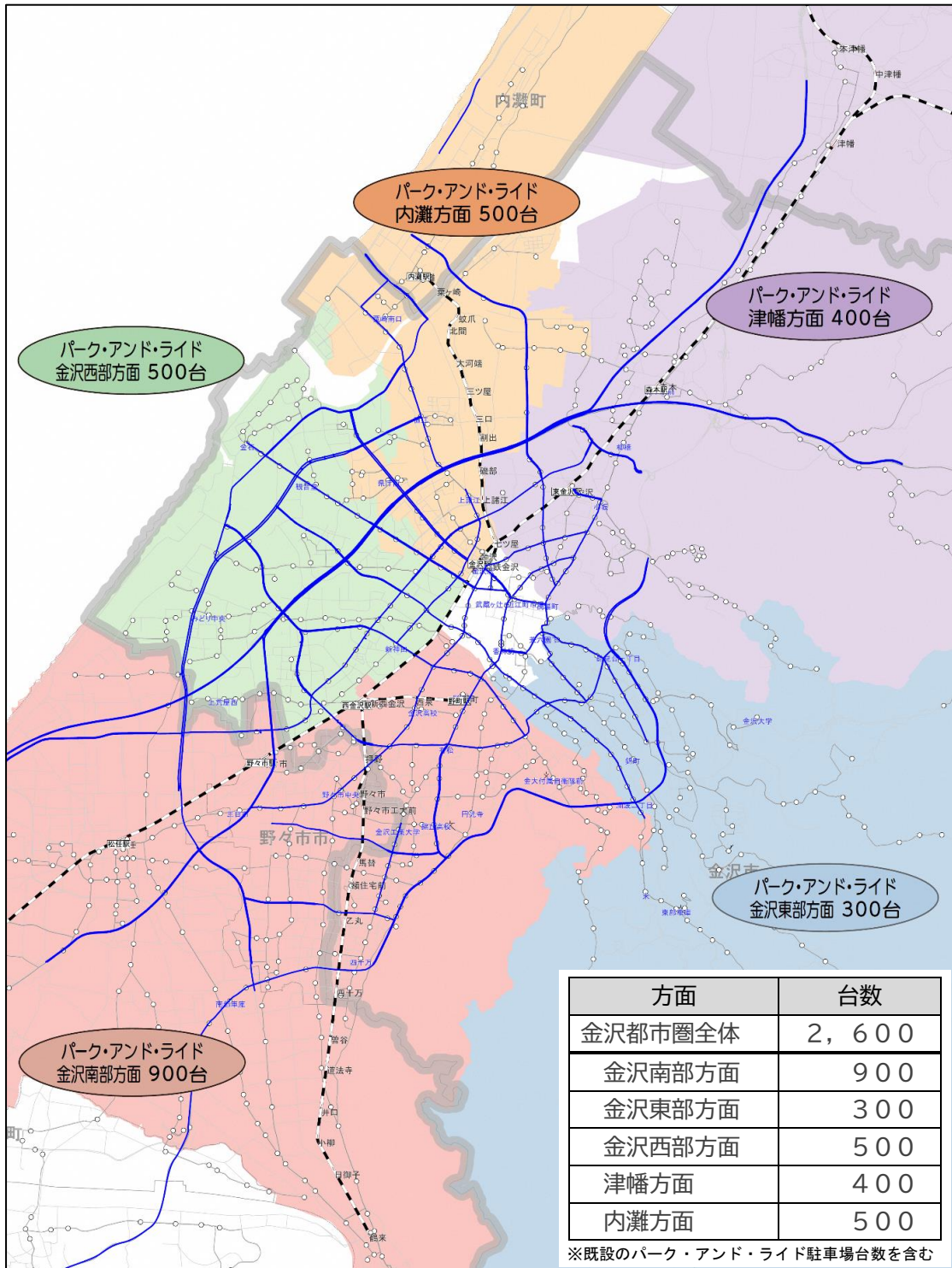
B. 利用促進策の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク・アンド・ライド駐車場の利用者、駐車場提供事業者、交通事業者のいずれにもメリットがあるインセンティブ施策をさらに充実し、利用促進を図ります。 ・鉄道やバス、シェアサイクルなどの他の公共交通との乗継の円滑化や利用促進に向け、金沢M a a Sとの連携を進めます。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、シェアサイクル）、商業施設 パーク・アンド・ライド駐車場利用者				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・改善				

C. 通勤時や休日、観光期、年末年始など臨時パーク・アンド・ライドの実施

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの少ない地域であっても、自家用車と組み合わせて公共交通を利用しただけのよう、市民の意識啓発や企業への働きかけを通じて、通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及や利用促進活動を継続的に行います。 ・観光期、年末年始及びイベント時等において、まちなかでの渋滞を防ぎ良好な交通環境を保つために、臨時パーク・アンド・ライドを継続的に実施します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、シェアサイクル）、民間事業者				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	継続的な取組の実施				

■ 通勤時パーク・アンド・ライド駐車場の整備目標



■ 駐車場位置選定の条件

バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス便数が多いこと（新規路線の開設、増便等によりバス便数を増やすことが可能な場合を含む） ・駐車場からバス停までの距離が近いこと（おおむね 200m以内） ・幹線道路からの自動車によるアクセスが容易であること ・渋滞が発生している区間の外側であること ・バス専用レーンのある区間においては、その外側であること
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅の周辺であること ・幹線道路からの自動車によるアクセスが容易であること ・渋滞が発生している区間の外側であること

2-(4) ユニバーサルデザインの推進

■ 現況・課題

我が国では全国的に高齢化が進行しており、より一層のバリアフリーの推進が求められています。本市においても、高齢化に対応するため、ノンステップバスや福祉タクシー車両の導入に対して継続的に支援するとともに、バス停上屋の整備や駅ホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの整備など、駅及びバスターミナルなどのバリアフリー整備を推進してきました。

■金沢メルシーキャブサービス



車いす利用者をはじめ、歩行困難者や障害のある方、高齢者、妊婦、乳幼児同伴の方、ベビーカー使用者などあらゆる利用者に対して、スムーズな移動ができるよう、引き続き公共交通の利用環境の改善が必要です。

さらに、高齢者、障害のある方等が安心して日常生活や社会生活が送れるようにするためには、市民一人ひとりがこれらの問題を認識し、交通移動弱者も含めた誰もが社会参加できる機会を確保するため、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備が必要です。

市民誰もが社会参加できる機会を増やすため、ハード・ソフト両面において、さらなる取組が必要です。

■ 方針・具体的な取組

ノンステップバスについては、近隣市町とも連携しながら、全車両への導入を目指し、今後も引き続き支援します。また、福祉部局や道路管理者等とも連携しながら、移動の円滑化を推進します。

バリアフリー法に基づき、交通事業者の協力を得ながら、誰もが快適で生活しやすいユニバーサルデザインに配慮した公共交通環境を目指します。

A. 駅、バス停のユニバーサルデザインの配慮やノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駅における視覚障害者誘導用ブロックや音声案内の整備、バス停における上屋・シェルター、バリアレス縁石の設置など、ユニバーサルデザインに配慮した公共交通環境の整備を推進します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 ・ノンステップバス及び福祉タクシーの車両導入を促進するため、支援を継続します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	継続的な整備・支援の維持				

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

■ 現況・課題

本市では、朝夕の時間帯にまちなかの幹線道路においてバス専用レーンが整備（20 区間、22.3km）され、交通量が多い時間帯におけるバスの定時性確保の一助となっています。また、バス専用レーンの時間帯拡大実験を行うなど、バス専用レーンの拡充に向けた取組を進めています。バス専用レーンの整備や取締りの実施により徐々に周知が図られ、バス専用レーンの遵守率やバスの走行性が向上していることから、さらに公共交通の走行性を高めるための取組強化が必要となっています。一方、一部の郊外路線においては、環状道路の整備の進捗等により、朝方の自動車交通量が減少し、バス専用レーンが形骸化している路線も見受けられることから、市内におけるバス専用レーンのあり方を再検討する必要があります。

■バス専用レーン



自転車利用については、「金沢市自転車活用推進計画（令和元年度策定）」に基づき、自転車通行空間の整備を進めており、国・県・警察と密に連携を図ることで41.8kmが整備（令和4年1月時点）され、今後もさらなる整備が計画されています。また、「自転車の安全な利用の促進に関する条例」を施行（平成26年4月）し、自転車の安全な利用を促進しています。これらの自転車利用環境向上の総合的な取組により、自転車関連の交通事故件数は減少傾向にありますが、事故全体に占める自転車事故の割合が高くなっており、引き続き自転車が安全快適に移動できる環境づくりが必要となっています。

歩行環境については、歩行者が安心して安全に歩ける環境づくりとして、まちなかを中心に、歩道の整備やバリアフリー化による歩行者ネットワークの整備を進めています。また、通学路合同点検・安全対策や「保育施設お散歩コース」の緊急合同点検・安全対策などを行ってきました。しかしながら近年、登下校中の児童生徒が交通事故に巻き込まれ死傷する事故が相次いで発生しており、小中学校の通学路における安全確保が喫緊の課題となっています。

■ 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めます。

高齢者や子ども、障害のある方など、市民の誰もが安全かつ快適に歩ける環境づくりに向けて、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した歩行環境の確保を推進します。また、車両対歩行者、自転車対歩行者事故を減らすために、道路管理者や警察など関係機関と連携し、事故の検証・分析・対策を実施していきます。

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道路鋏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
	社会実験等を通じた取組の充実				

B. 自転車走行環境の充実及び交通安全対策の推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 金沢自転車ネットワーク協議会において選定されている自転車ネットワークを対象として、継続的な自転車通行空間の整備を推進します。また、通勤や通学の自転車利用者を考慮し、近隣市町と連携した継続的な広域ネットワークの形成に向け検討、調整を行います。 ヘルメット着用の効果を周知し、自転車利用者への安全な利用を推進します。 自転車事故多発箇所においては、事故原因を分析し、路面表示や看板設置による交通安全対策を実施します。 世代に応じた体系的な交通安全教育を実施するとともに、市民参加による取組を進め、関係機関、団体と連携した交通安全活動を継続的に展開します。 				
	実施主体 行政				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	順次整備・取組の実施				

C. 歩行環境の充実及び交通安全対策の推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備やバリアフリー化などによる歩行者ネットワークの整備を推進します。 車両対歩行者、自転車対歩行者事故の削減を目指し、道路管理者や警察など関係機関と連携し、事故の検証・分析・対策に取り組みます。 電動キックボードなどの新たなパーソナルモビリティの安全利用について、警察との協議や他都市の状況を踏まえ、安全利用啓発を図ります。 世代に応じた体系的な交通安全教育を実施するとともに、市民参加による取組を進め、関係機関、団体と連携した交通安全活動を継続的に展開します。 				
	実施主体 行政				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	順次整備・取組の実施				

3-(2) 渋滞緩和策の実施

■ 現況・課題

石川中央都市圏では自動車分担率が依然として高く、環状道路の整備により、金沢市中心部を通る自動車台数が減少し、まちなかの混雑が緩和されてきている一方、休日やGW等の繁忙期には多数の来訪者が訪れ、主要な観光地や金沢駅周辺等において交通混雑が顕著となる事例も見られるほか、主要な幹線道路の交差点を中心に依然として渋滞箇所・区間が存在しています。

海側幹線IV期区間（大河端-福久）が暫定2車線で開通し、国道8号、中心部など市内の道路のさらなる混雑緩和が期待できますが、引き続き渋滞緩和に向けた継続的な取組が必要です。

■ まちなかの渋滞状況



■ 方針・具体的な取組

関係機関との連携により、主要渋滞ポイントにおける渋滞緩和のための取組を検討・実施します。環状道路の整備やボトルネック交差点及び区間等の改良を進めるとともに、パーク・アンド・ライド駐車場などを通じた公共交通への誘導により、まちなかの渋滞緩和策を推進します。

また、駐車場の入庫待ちに起因する渋滞については、駐車場の適正な配置に関する条例に基づき、都心軸に面した駐車場の出入口の位置を指導するほか、駐車場管理者が主体となり、駐車場案内システムの高度化を通じて駐車場の満空情報を共有し、連携して適正な誘導と効率的な駐車場運営を実施することにより、既存ストックの有効活用と交通渋滞の解消を図ります。さらに、附置義務駐車場の緩和と併せた公共交通の利用を促進します。

主要観光地等においては、観光バス駐車場の適切な配置について検討します。

A. 金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかにおける渋滞緩和の取組を関係機関と協議・検討・実施します。 ・道路管理者や交通管理者と連携し、ハード整備を含めた渋滞緩和策を推進します。 				
実施主体	行政、交通事業者（バス、タクシー）、金沢駅周辺渋滞緩和連絡協議会				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施				

B. 環状道路の整備による渋滞緩和

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・山側幹線の4車線化や海側幹線IV期区間の4車線化及び本線部整備を推進するほか、主要渋滞ポイントにおける渋滞緩和策を実施します。 				
実施主体	行政				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	順次整備の推進				

C. 適正な駐車場運営等による渋滞緩和

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場案内システムの機能充実を図り、適正な誘導と効率的な駐車場運営を実施します。また主要観光地等においては、観光バス駐車場の適切な配置について検討します。 ・パーク・アンド・ライド駐車場の拡大及び利用促進により公共交通へ誘導を図り、まちなかの渋滞緩和策を推進します。【再掲】 				
実施主体	行政、駐車場管理者				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

3- (3) 高齢者や障害のある方への移動支援

■ 現況・課題

高齢化の進展に伴い 65 歳以上の人口は 27%、75 歳以上は 13%（令和 2 年国勢調査）に上昇しており、高齢者が第一当事者（加害者）となる交通事故が増加しています。そのため、高齢者が過度に自家用車に依存せずとも移動できる交通環境の整備が求められています。

本市では、運転免許証自主返納者など運転免許証を持たない高齢者の方を対象に、バス・鉄道の定期券等の購入費の助成を行っています。また、地域内の交流促進や団体の育成を目的としたバスの借上利用に対して、借上料の一部を助成する「いきいき福祉バス」制度を実施しているほか、地域の移動手段の確保に向けた地域運営交通の支援を行っており、高齢者の運転による交通事故防止及び高齢者の気軽な外出と健康増進を支援しています。さらに、高齢者等の外出促進や市街地の活性化及び商業振興を図るため、商業施設等と連携した各種優待制度「金沢元気わくわくクーポン」を実施しています。

このほか、日常的に車いすを利用している方の移動支援として、車いすに乗ったまま目的地に移送する「金沢メルシーキャブサービス」を実施しており、約 180 名（令和 2 年度）が会員登録しています。

■ 方針・具体的な取組

運転免許証自主返納者など運転免許証を持たない高齢者の方を対象に、高齢者公共交通乗車券購入費助成制度を拡充し、さらなる利用促進を図ります。

近年、NPO 等による福祉有償運送事業も普及してきていますが、「金沢メルシーキャブサービス」は、通院や買物等、利用目的を制限せず、利用者のニーズに合ったサービスが提供できるため、その充実・周知に努め、利用者の増加を図ります。

これまでの各種バリアフリー化の支援を継続して実施するとともに、重点的に整備すべき駅・バス停を定め、より一層のバリアフリーをはじめ、ユニバーサルデザイン化を推進します。さらにノンステップバスについては、近隣市町とも連携しながら、全車両への導入を目指し、今後も引き続き支援します。

A. 高齢者等への移動の支援

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者公共交通乗車券購入費助成制度を拡充し、さらなる利用促進を図ります。 ・地域運営交通の導入を進め、郊外の移動手段を確保し、お出かけの促進による健康増進やコミュニティの維持等を図ります。【再掲】 ・「いきいき福祉バス」や「金沢メルシーキャブサービス」の充実・周知に努め、利用者の増加を図ります。【再掲】 ・駅・バス停・バリアレス縁石などの一体的なバリアフリー化を推進するとともに、ノンステップバス及び福祉タクシーの導入を支援します。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、社会福祉協議会、町会連合会など				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
実施スケジュール	継続的な整備・支援の実施				

3-(4) タクシーの利用環境向上

■ 現況・課題

タクシーは、鉄道、バスといった大量輸送機関とは性格が異なるものの、市民や観光客のきめ細かいニーズに対応した移動を提供する役割を担っています。また、バス路線の利用しづらい地域における乗合タクシーの導入や、昨今のコロナ禍における修学旅行の生徒の移動手段としての利用など、新しい利用スタイルも広がっています。

本市や周辺市町からなる金沢交通圏では、平成14年2月の規制緩和以降、一時的にタクシーが過剰となりましたが、平成27年8月にタクシー適正化・活性化法に基づく特定地域の指定を受け、事業者各社の経営統合を含めタクシーの減車が進められ、平成31年4月に準特定地域に移行しました。また、タクシーの多機能化やマナー・もてなし力の向上(クレジットカード対応、スマホ配車アプリの導入、小型翻訳機器を配備、UD^{*}研修の実施)についても取組が進められています。

金沢駅西口では、スムーズな乗車を実現するため、予約・迎車用と通常利用との乗車を分けたタクシーの乗降環境を整備しています。今後は、都心軸やその周辺において、バス専用レーンの見直しに合わせ、スムーズな交通の実現に向けたタクシーの乗降環境の改善が求められます。

■金沢駅西広場



■ 方針・具体的な取組

北陸新幹線敦賀開業やウィズコロナ・アフターコロナの対応を見据え、タクシーのマナー及びもてなし力の向上に向け取組を継続的に実施します。

また、新しい交通システム(第1段階)の導入に向けたバス専用レーンの時間帯拡大等により、タクシー車両に影響が生じることから、都心軸やその周辺において、タクシーベイの利用時間の見直しなどの対応案について検討します。

A. タクシーの多機能化・マナー向上及び乗降環境の段階的な整備

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーのマナーやもてなし力の向上に向けた取組を継続的に実施します。 ・新しい交通システム(第1段階)の導入と合わせ、都心軸やその周辺におけるタクシー乗降環境の段階的な条件整備について検討します。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者(タクシー)、タクシー協会				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9

※UD研修:ユニバーサルドライバー研修の略 お客様の多様なニーズや特性の理解、円滑なコミュニケーションの確保など、タクシー乗務員の接遇と介助の向上を目指し、タクシー事業者団体が業界を挙げて実施しているもの

3-(5) 荷捌きの円滑化

■ 現況・課題

まちなかには本市の商業・業務機能をはじめ多様な機能が集積しており、それに伴い荷捌き車両が多く必要となります。特に、コロナ禍におけるEコマース（インターネットショッピングなどの電子商取引）の一層の需要拡大などにより、物流の重要性はますます高まっています。一方、これらの車両が幹線道路に停車することにより、道路交通を阻害する場面も散見されます。

こうした課題解決は、現状における道路交通の状況改善のためのみならず、将来的なバス路線再編・新しい交通システムの導入に際しても必要です。

このため、都心軸周辺における荷捌きスペースの確保や、違法駐車防止啓発員による違法駐車指導の実施、タクシー乗場の一部を荷捌きとして供用するなどの取組が進められてきており、都心軸における荷捌きルールの遵守は定着しつつあります。今後は荷捌きの円滑化を図るため、共同集配システム等の検討が必要となっています。


■ 方針・具体的な取組

荷捌きベイ、無料荷捌き駐車場、荷捌き車駐車禁止解除路線の活用などにより、関係団体と連携しながら荷捌き車両による交通渋滞の緩和を図ります。

違法駐車等防止重点地域（国道157号武蔵交差点～犀川大橋北詰）においては、違法駐車防止啓発員による違法駐車防止の啓発活動を徹底し、幹線道路沿いの荷捌き駐車場の排除を行います。荷捌き関係者に対しては、荷捌き駐車に関する意識啓発を行うほか、荷捌きスペースやルールの周知を図るため、積極的なPRを推進します。

今後、新しい交通システム（第1段階）の導入に向けたバス専用レーンの時間帯拡大等により、荷捌き車両に影響が生じることから、関係団体、沿線事業者等と協議・連携し、時間貸し駐車場や裏通りを活用したさらなる荷捌きスペースの確保、荷捌きルールの策定等、まちなかにおける効率的な物流システムの導入について検討します。

A. 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保（共同荷捌き駐車場等）

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 都心軸周辺において、荷捌きスペースの確保に向けた実験を行い、共同荷捌き駐車場等の整備やルールの策定を検討するとともに、積極的に荷捌き駐車に関する意識啓発やルールの周知を図ります。 まちなかにおける物流をより抜本的に効率化するため、共同集配システムなどの導入を検討します。 荷捌きスペースの確保やタクシー乗降場などの段階的な条件整備について検討します。【再掲】 				
実施主体	行政、トラック業界				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	<div style="background-color: #cccccc; padding: 5px; display: inline-block;">取組の検討・実施</div> 				

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-（1） 歩けるまちづくりの推進

■ 現況・課題

近年、道路空間をこれまでの車中心から“人中心”の空間へと再構築する「ウォークブルな空間形成」の取組が全国各地で進められており、他都市に比べ道路空間の制約がある本市においてもその取組の推進が求められています。

これまで本市では、市民が本市の自然、歴史、文化等を背景としたまちの個性に親しみながら、安全かつ快適に歩くことが出来るまちづくりについて、市、市民及び事業者が一体となって歩けるまちづくりを総合的に推進するため、金沢市歩けるまちづくり基本方針に基づいて、歩行環境の整備や交通規制の導入による通過交通の排除など、歩行者が安心して安全に歩ける環境づくりを進めてきました。

また、市民がまちを歩く意識を醸成させるため、トランジットモールの社会実験や自家用車を使わない公共交通優先の社会形成のPRイベントの実施とともに、まちの回遊性向上を図るため、都心軸にアートベンチを設置してきました。

さらには、歩行環境の改善に向け、歩道のバリアフリー化やベンチ等の環境整備による歩行者ネットワークの整備、歩行者向けの案内サインの充実も進めています。

今後も継続した歩けるまちづくりの推進のため、ハード・ソフト両面から良好な歩行環境の整備が必要です。

■トランジットモール社会実験



■ 方針・具体的な取組

公共交通の利便性が極めて高いまちなかでは、歴史や文化、商業などの多様な機能が集積する魅力を安心して十分に味わえるよう、まちの回遊性向上に努め、まちづくりと連携したトランジットモールの取組や、小規模駐車場の無秩序な土地利用の抑制を含めた駐車場の適正な配置などを併せて展開することで、ウォークブルなまちづくりを推進します。

また、既存の歩けるまちづくり協定地区のフォローアップを実施するとともに歩行回遊ルートを整備を進めます。このルート上では、歩道などの整備による歩行者ネットワークの連続性の確保、公園・緑地等の整備、用水の開渠化、電線類の地中化、わかりやすい誘導サインの設置、ベンチの整備などに努めるほか、沿道緑化や沿道に彫刻作品等を展示する等の賑わい創出を行うなど、全庁横断的な取組を実施します。さらに、道路の形態や地域の特性などに応じて、通過交通の抑制等による歩行環境の改善など、歩行者にやさしい交通環境を整備します。

A. まちなかにおける歩けるまちづくりの推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな歩けるまちづくり協定地区の掘り起こしを通して、歩く意識の醸成と地域住民が主体の安全で快適なまちづくりを推進するとともに、まちの回遊性向上に努めます。 ・街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築するため、駐車場附置義務条例やまちづくり協定などによる駐車場の適正な配置など、ウォーカブルなまちづくりに向けた取組を推進します。 				
実施主体	行政、協定締結地区企業・住民				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	新規地区の掘り起こし、既存地区のフォローアップの実施				

B. 魅力ある歩行空間の創出

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・人優先の安心な歩行空間の実現に向けて、道路標識や標示の整備、バリアフリーに対応した歩道の整備を推進します。 ・ウォーカブル推進都市としてソフト・ハード様々な観点から地元・関係課・有識者などの意見をもとに歩行空間の創出に努めます。 				
実施主体	行政、商店街、町会、まちづくり協議会				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	順次整備の実施				

4-(2) 自転車利用環境の向上

■ 現況・課題

本市では、平成23年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、自転車利用環境の整備を展開してきましたが、これまでの施策に加え、多様な視点での自転車活用の推進を目的とした、「金沢市自転車活用推進計画」を令和2年3月に策定しました。

市内の自転車通行空間については、国・県・警察等関係各団体で構成される「金沢自転車ネットワーク協議会」において選定される路線を対象として整備を進めており、今後もさらなる整備が計画されています。また、駐輪環境の向上に向けて、長期駐輪及び路上放置対策の強化やサイクル&バスライド駐輪場の整備などを進めています。

自転車ルール遵守やマナー向上に向けては、交通安全教育や街頭指導を継続的に行っており、加えて、平成30年度には「金沢市における自転車の安全な利用の推進に関する条例」の改正により、自転車損害賠償保険の加入を義務化し、自転車安全利用促進事業連携企業・団体と連携しながら、加入促進や安全利用の啓発を行っています。

このほか、公共シェアサイクル「まちなか」については、令和2年にリニューアルを行い、サイクルポートの拡充や電動アシスト自転車の導入など利用者の利便性向上を図るとともに、地元の祭りやスポーツイベントと連携した企画など、地域の賑わい創出に向けた多様な取組も実施しています。

これまでの自転車利用環境向上の総合的な取組により、自転車関連の交通事故及び路上放置自転車台数が減少するなどの効果が見られています。今後は、渋滞緩和や環境保全、健康増進、観光振興など多様な視点で自転車の活用が求められており、各関連計画との整合性を図りつつ、自転車施策を展開する必要があります。

■ 自転車走行指導帯



■ 方針・具体的な取組


人中心の交通体系を目指し、歩行者の通行空間確保を最優先にした上で、「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、「はしる・とめる・まもる・いかし ひろめる」の4つの視点から、総合的な取組を推進します。

自転車が安全で快適に通行できるよう、自転車ネットワークを対象とした継続的な自転車通行空間整備を推進するとともに、駐輪場の利用環境の向上や路上駐輪対策等の強化を図ります。


自転車ルールやマナーを知り、理解する機会を創出するなど、関係機関と連携し、子どもから高齢者まで幅広い年齢層や団体に対し、ルール遵守・マナー向上を図ります。

これまでの移動手段としての利用に加え、健康、観光、防災などの多様な観点で環境にも優しい自転車の活用を推進するとともに、利用者にとって必要な情報を広く発信します。


A. 自転車走行環境の充実【再掲】

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢自転車ネットワーク協議会において選定されている自転車ネットワークを対象として、継続的な自転車通行空間整備を推進します。また、通勤や通学の自転車利用者を考慮し、近隣市町と連携した連続的な広域ネットワークの形成に向け検討、調整を行います。 ・自転車事故多発箇所においては、事故原因を分析し、路面標示や看板設置による交通安全対策を実施します。 				
	実施主体 行政				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	順次整備の実施 				


B. 便利で使いやすい駐輪環境の創出

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪需要に応じた利用時間の弾力運用や駐輪場への適切な案内の充実、防犯カメラの設置促進やLED照明への更新等により、駐輪場の利用環境の向上を図ります。 ・長期駐輪及び路上放置対策を強化するほか、自転車等放置禁止区域拡大や駐輪場附置義務等について検討します。 ・サイクル・アンド・ライドを促進するとともに、観光地周辺等においては、駐輪需要に応じた駐輪場の整備や臨時駐輪場の設置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				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	順次、整備や取組の実施・充実 				

C. 自転車のルールへの遵守・マナーの向上

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ライフステージごとの交通安全教育のポイントを整理したプログラムを確立し、切れ目のないルール・マナー教育を実施します。 ・関係団体との連携による街頭指導の実施や自転車の定期的な点検の必要性などについて周知します。 ・自転車損害賠償保険の加入及びヘルメット着用の必要性を周知、啓発し、保険への加入やヘルメットの着用を促進します。 				
	実施主体 行政、街頭交通推進隊、地元町会、市PTA、自転車安全利用促進事業連携企業・団体				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実 				

D. 誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりの推進

<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 生活習慣病の予防や健康増進に効果があり、環境負荷の低減にも寄与する自転車の利用をPRしていきます。 市民や観光客がサイクリングを楽しめるイベントを開催し、サイクルツーリズムの推進を図ります。サイクリングマップの作成・配布へ支援を行うほか、サイクルトレインの実施に向け、関係機関との連携を図ります。 公共シェアサイクル「まちなり」については、市民・観光客のさらなる利用促進に向けた情報発信やイベントやまちづくりと連携した取組を進めます。【再掲】 まちなかや公共交通重要路線を中心として、バス、シェアサイクル、タクシー、パーク・アンド・ライド（自家用車）などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点となるモビリティハブについて、地域の実情に応じた整備を推進します。【再掲】 				
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者（鉄道・バス）、民間企業、自転車関連団体、観光協会、自転車利用者</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>R 5</p>	<p>R 6</p>	<p>R 7</p>	<p>R 8</p>	<p>R 9</p>
<p>取組の実施・充実</p>					

4-(3) 金沢ふらっとバスの利便性向上

■ 現況・課題

金沢ふらっとバスは、まちなかに存在していた公共交通空白地域・不便地域の解消を図るとともに、まちなかの活性化につなげることを目的に導入されており、特に高齢者の移動に必要な不可欠な移動手段として地域に根付いています。

一方で、運行開始から20年以上が経過した現在、運行事業者における運転手不足や、車両の老朽化など、運行を取り巻く環境は大きな変化を見せており、今後も持続可能な運行を継続するための取組が必要となっています。

このため、令和3年度よりキャッシュレスシステムやバスの位置情報を提供するシステムを導入するなど、利便性の向上に取り組んできました。

今後、さらなる利便性向上のための取組を展開し、金沢ふらっとバスの利用促進を図ることが必要となっています。

■ 金沢ふらっとバス回数券のデジタル化



■ 方針・具体的な取組

金沢ふらっとバスは、高齢化が進むまちなかの交通不便地域の生活を支える交通手段であるとともに、「都市の装置」の一部として、他の公共交通機関とのネットワークにより、来訪者の利便性を向上させ、中心市街地の活性化を図るために、将来も維持すべき貴重な生活バス路線です。そのため、利用実態や路線沿線の住民の意識等を定期的に調査・把握するとともに、金沢Maasの取組と連携した利便性向上や利用促進を図ります。

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Maas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
	継続的な見直し・改善				

4 - (4) 自家用車等の流入抑制

■ 現況・課題

本市では、まちなかの通過交通を抑制するため、環状道路及び放射道路による放射・環状道路ネットワークの整備を推進してきました。また、中心商店街と連携した「お帰り乗車券」事業の実施や、パーク・アンド・ライドを推進するなど、自家用車等の乗り入れ抑制に向けて取組を進めてきました。

しかしながら、朝の通勤・通学時間帯や、休日・GW等の繁忙期には交通混雑が顕著となるなど、依然としてまちなかへの自家用車等の流入が多くなっています。

今後は、環状道路の整備推進に加え、中心商店街等との連携による公共交通の利用促進など、さらなる自家用車等の乗り入れ抑制に向けた対策が求められています。

■ 方針・具体的な取組

新しい交通システム（第1段階）の整備によるバスのサービス水準向上とあわせ、道路空間の特に限られるまちなかでの自家用車等の利用比率を抑えることで、ウォークアブルで、歩行者・自転車・公共交通中心のまちづくりを進める必要があります。そのため、まちなかにおける通過交通の抑制（環状道路の整備・誘導、パーク・アンド・ライドの活用促進等）や、公共交通利用者に対する優遇策などについて、順次実施・拡充していきます。

A. まちなかの通過交通の抑制

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 山側幹線の4車線化や海側幹線IV期区間の4車線化及び本線部整備を推進します。【再掲】 公共交通利用環境や歩行環境の向上のため、まちなかの通過交通や自家用車等の乗り入れを抑制する方策を検討・実施します。 多様な情報提供による交通モードの転換を図ります（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。 				
実施主体	行政				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	道路整備などの実施 自家用車等の乗り入れ抑制方策の検討				

B. 中心地の魅力向上と併せた公共交通利用促進策の推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進とともにまちなかの活性化を促すため、中心商店街と連携し、「お帰り乗車券」の取扱店を拡充します。 バス専用レーンの時間帯拡大・終日化に向け関係機関と協議します。【再掲】 パーク・アンド・ライド駐車場の拡大及び利用促進により、公共交通の利用へ誘導を図ります。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス）、中心商店街				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	商店街との連携強化・取組の拡充 社会実験を通じた取組の充実				

4-(5) 駐車場の適正な配置

■ 現況・課題

本市では、平成 18 年 4 月から「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」を施行し、「まちなか駐車場区域」や「まちなか駐車場設置基準」を定めて、一定規模以上の駐車場の新設や変更に対し、届出の義務づけと基準に基づく助言や指導を行っています。

平成 30 年 4 月には、「金沢市駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画（第 3 次）」に計画を見直すとともに、「まちなか駐車場区域」の拡大及び「まちなか駐車場設置基準」の改定を行い、土地利用と連携した駐車場整備の誘導やパーク・アンド・ライド駐車場の確保などに取り組んできました。

この結果、金沢駅西地区では開発による駐車台数は増加していますが、駅東地区は抑制されています。駐車場設置の傾向として、時間貸し駐車場が増加するとともに、小規模化が進行しており、まちなかの住宅地における空き家、空き地等の駐車場化は、都市化の活力と生活空間における交通の安全性を低下させる要因にもなっています。これらの様々な課題の解消に向けて、駐車場の配置や利用等について適正に対応していく必要があります。

■ 方針・具体的な取組

まちなかの駐車場の整備や適切な管理・運営を行い、公民連携のもと、駐車場の集約化、立体化、運営の効率化、適正配置等に努めるとともに、土地の有効活用を図るべくまちづくりと連携した駐車場施策を展開していきます。

建築物の新築、増築等に一定量以上の駐車台数の整備を義務付ける附置義務制度は、一定の駐車場の確保に加えて、路上駐車や周辺道路の渋滞緩和につながるなど有効な制度であり、平成 31 年度の附置義務原単位緩和可能区域及び隔地制度の運用の見直しによる効果も見られるため、今後も制度の運用を継続します。

また、計画的なパーク・アンド・ライド駐車場の確保に向け、周辺自治体と連携した駐車場の設置等について検討を進めるとともに、利用者・交通事業者・駐車場提供者の双方にメリットがある仕組みを検討し、公共交通への転換を求めています。

A. 駐車場整備の誘導及びパーク・アンド・ライドの推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> まちなかの駐車場配置の適正化に向け、FRINGE駐車場の整備検討やまちづくり協定等の活用を進めます。 附置義務制度の運用については、隔地での駐車場確保や交通政策との連携を前提に附置義務の緩和など取組を継続し、適正化を進めます。 パーク・アンド・ライド駐車場の拡大及び利用促進により、公共交通の利用へ誘導を図ります。【再掲】 				
	実施主体				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の検討・充実				

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

■ 現況・課題

石川中央都市圏全体における自動車分担率は約7割と高く、公共交通分担率は長期的に減少傾向が続いており、過度に自家用車に依存した生活が定着しています。これらを一因として、交通渋滞や交通事故のような交通問題や環境問題などを引き起こしています。

また、コロナ禍の影響により、鉄道やバスの車内は不安な場所として認識され、利用者数が大幅に減少しており、これまでに行われてきた公共交通における感染症対策や安全性の検証結果について、利用者に十分に理解されていない可能性があります。このため、行政・交通事業者・研究機関・地域コミュニティが連携して安全性を積極的にPRし、安心して公共交通を利用できる環境を整備する必要があります。

また、公共交通の需要が減少することで、公共交通ネットワークの縮小や、必要なタイミングでの利用が困難という事態を回避するためにも、“公共交通を利用し守る”意識啓発を図り、公共交通を利用する生活への転換を促す「きっかけ」を提供する必要があります。

■ 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

A. 交通環境学習（モビリティマネジメント教育）の推進

取組内容	・幅広い世代を対象に、それぞれのライフステージに応じたモビリティマネジメント教育を継続して実施します。				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル） 各種団体・企業、市民				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

B. 環境に配慮した車両・施設の導入

取組内容	・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「まちなり」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	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	連節バスや車両更新に併せ導入				

C. 交通まちづくりを考える機会の創出

取組内容	・交通に関するイベントを多様な団体と連携することにより、交通まちづくりを考える機会を創出します。				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル） 各種団体・企業、市民				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

5 - (2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実

■ 現況・課題

公共交通を持続的に維持していくためには、移動手段を公共交通に頼らざるを得ない高齢者や子ども・学生等だけでなく、自家用車利用者も含めて、市民が皆で公共交通を使って支えていくという意識を持つことが不可欠です。

これまでに、本市では、「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19年4月施行）」に基づき、行政や交通事業者だけでなく、市民・事業者等の様々な主体が連携し、自家用車利用自粛の啓発やカーフリーデーなどの啓発活動を実施してきたほか、SNSやHP等の多様な情報発信媒体を活用した利用促進の取組を行ってきており、今後も積極的な情報発信による効果的な利用促進・意識啓発の継続が必要です。

■カーフリーデー



■ 方針・具体的な取組

本市には、地域やコミュニティで互いに支え合う文化が残っています。この金沢の良き文化を活かし、市民が一体となって公共交通を支えるという意識を醸成するとともに、徒歩・自転車・公共交通の利用により得られる環境負荷低減や健康増進、道路混雑緩和等の多様な効果を広く呼びかけ、自家用車の代わりに公共交通の利用を促すなど、積極的な啓発活動に取り組みます。

市民や企業に対し、コロナ禍における公共交通利用の安全性・公共交通の持続可能性確保の必要性を発信しつつ、「エコ通勤」について、環境改善・健康増進・費用削減などのメリットを具体的に明示し、インセンティブも検討しながら推奨していきます。また、金沢市役所（第一本庁舎・第二本庁舎）が「エコ通勤優良事業所」の認証を国から受け、自家用車通勤の原則禁止や時差出勤制度の導入、通勤時パーク・アンド・ライドシステムや公共シェアサイクル「まちなり」などの多様な通勤手段の周知に努め、金沢SDGsパートナーズ企業にエコ通勤の導入を呼びかけるなど、積極的な公共交通の利用を図ることとしています。

さらに、県や鉄道沿線自治体、地域住民、企業・利用者組織等との連携による利用促進を図るとともに、ふるさと納税制度の活用について検討します。

公共交通を身近で親しみやすいものと感じてもらうため、マスメディアやSNS、HPなどの多様な媒体を通じて公共交通の利用促進キャンペーンを実施し、自家用車から公共交通への利用転換の啓発（環境への意識を高める取組、ノーマイカーデー等のきっかけづくり）を行っていきます。

■金沢市のSNSアカウント



A. 過度な自家用車利用の自粛の啓発やエコ通勤の推進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・環境意識の向上及び健康増進の観点から、市民の過度の自家用車利用の自粛と公共交通利用に関する啓発を行います。 ・ノーマイカーデーの実施やノーマイカーデーと併せた公共交通の運賃割引等の取組について、県や石川中央都市圏の自治体と連携し検討します。 ・金沢SDGsパートナーズ企業等に対して、エコ通勤優良事業所認証制度を紹介するなど、エコ通勤を推奨します。 				
実施主体	行政、各種団体・企業、市民、市外通勤者等				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

B. 地域住民や企業・利用者組織等との連携による利用促進

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・県や周辺自治体と連携して、学校、企業などに積極的な利用を働きかけていくとともに、利用促進に向けた市民等の活動に対して支援します。 ・県や石川中央都市圏の自治体と連携し、企業版ふるさと納税制度の活用を検討します。 ・観光やスポーツ等のイベントと連携した移動手段の確保や、既存の公共交通の周知やデジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携などの可能性を検討します。【再掲】 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル） 各種団体・企業、沿線住民等				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	継続的な取組の実施・充実				

C. 多様な媒体によるわかりやすい情報発信

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・マスメディアやSNS、HPなどの多様な媒体を通じて公共交通の利用促進キャンペーンを実施し、自家用車から公共交通への利用転換の啓発を行います。 ・インフルエンサーを起用し、公共交通を利用した金沢観光の魅力や公共交通を使った魅力的な暮らしなどを発信します。 				
実施主体	行政、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル） 各種団体・企業				
実施スケジュール	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	取組の実施・充実				

第4章 戦略の実現に向けて

1 計画の推進体制

本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後はこの基本方針に基づき、各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

次年度以降においては、行政（国・県・石川中央都市圏の6市町）や交通事業者、市民・企業等が連携・協力するとともに、まちづくりや福祉、環境、観光政策などとも連携を図りながら、自家用車依存型の社会から、歩行者・自転車・公共交通優先の社会への転換に向け、ハード・ソフト両面から施策を実施します。なお、これまで推進してきた交通施策のそれぞれについて設置された既存の組織体制は引き続き継承し、各施策の推進を図るための体制として、それぞれ施策を着実に推進することとします。

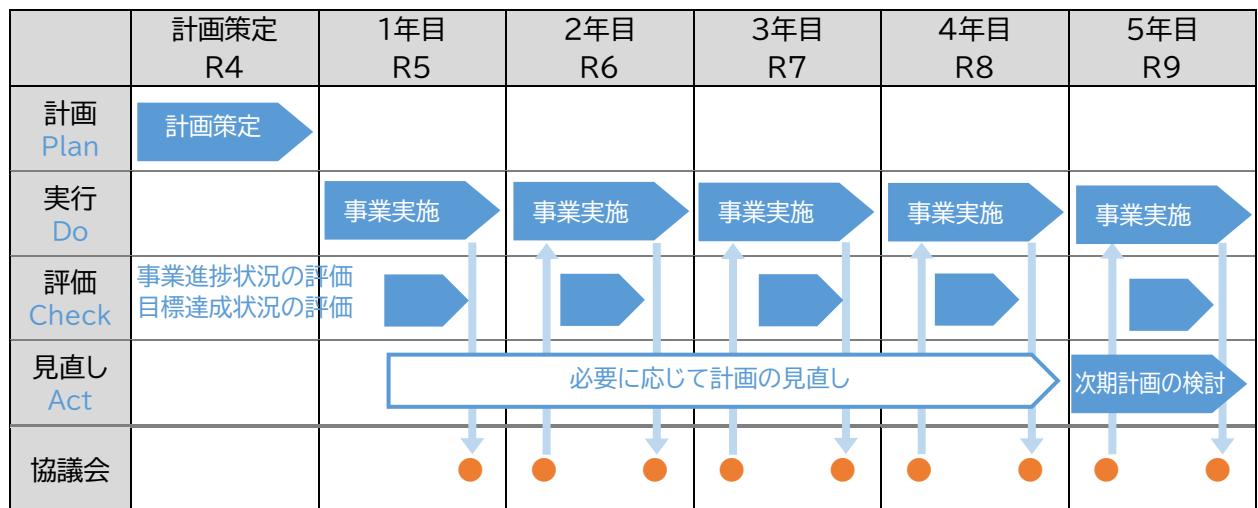
また、施策の具体化に必要な財源については、国や県による支援等を受けながら、予算を適宜確保し、将来にわたって必要な公共交通サービスの維持・充実に努めます。

2 計画の進捗管理

本市では、行政、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民代表等から構成された「金沢市交通まちづくり協議会」が設置されており、同協議会において事業の進捗状況や目標指標の達成状況进行评估し、必要に応じて計画を見直すものとします。特に、ウィズコロナ・アフターコロナの公共交通を巡る状況は大きく変化すると想定されることから、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせ、これまで以上に柔軟に対応すべく、関係者と協議・検討しながら臨機応変に計画や事業の見直しを含め、必要な対応を図るものとします。

評価に当たっては、定期的に調査する既存統計などを活用するほか、交通手段分担率や市民満足度等については、最終年次においてモニタリング調査を実施する等の手法により、定量的な効果を把握するとともに、交通ニーズの継続的な把握に努めます。

【進捗管理(PDCA サイクル)の進め方】



參考資料

参考資料 1 現況分析及び課題の整理

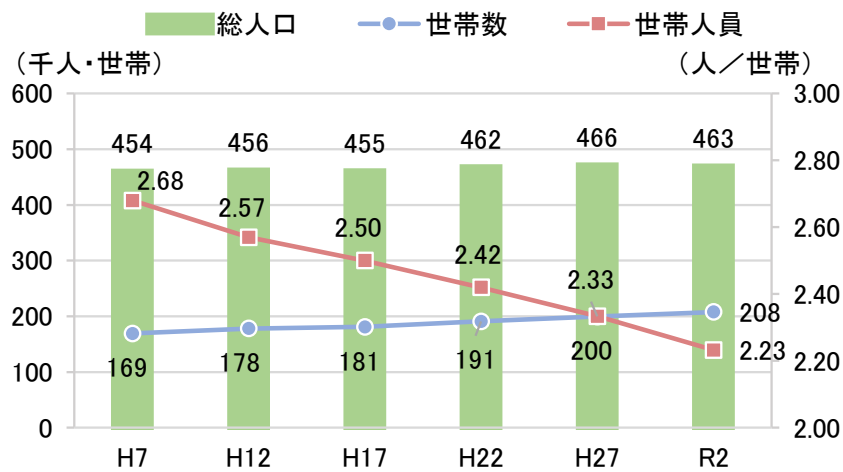
1 人口分布や市街地の変化

(1) 人口・世帯

1) 人口・世帯数・年齢別人口

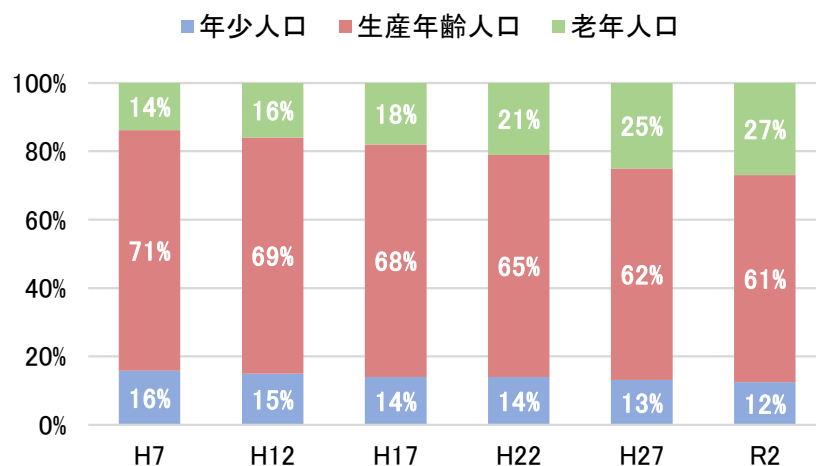
- ・金沢市の人口（国勢調査）は、R 2 年では 46.3 万人であり、H27 年に比べ約 3 千人減少したが、世帯数は 208 千世帯と一貫して増加している。
- ・年齢別人口では、少子高齢化が進行しており、特に郊外や中山間地域で高齢化率 50% を超えているほか、中心部でも高齢化率が高くなっている。

▼人口・世帯数・世帯人員の推移



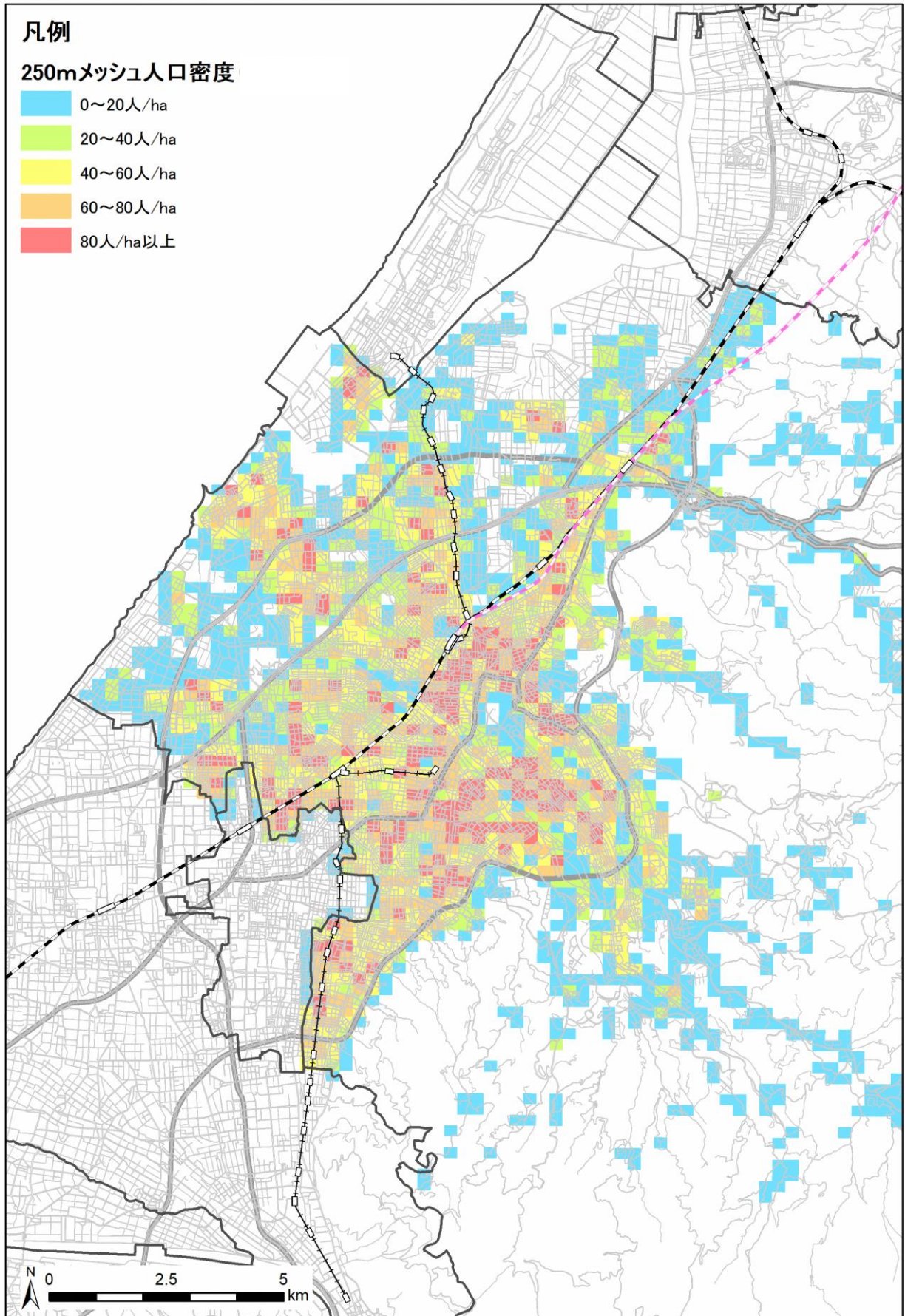
出典：国勢調査

▼年齢別人口の推移



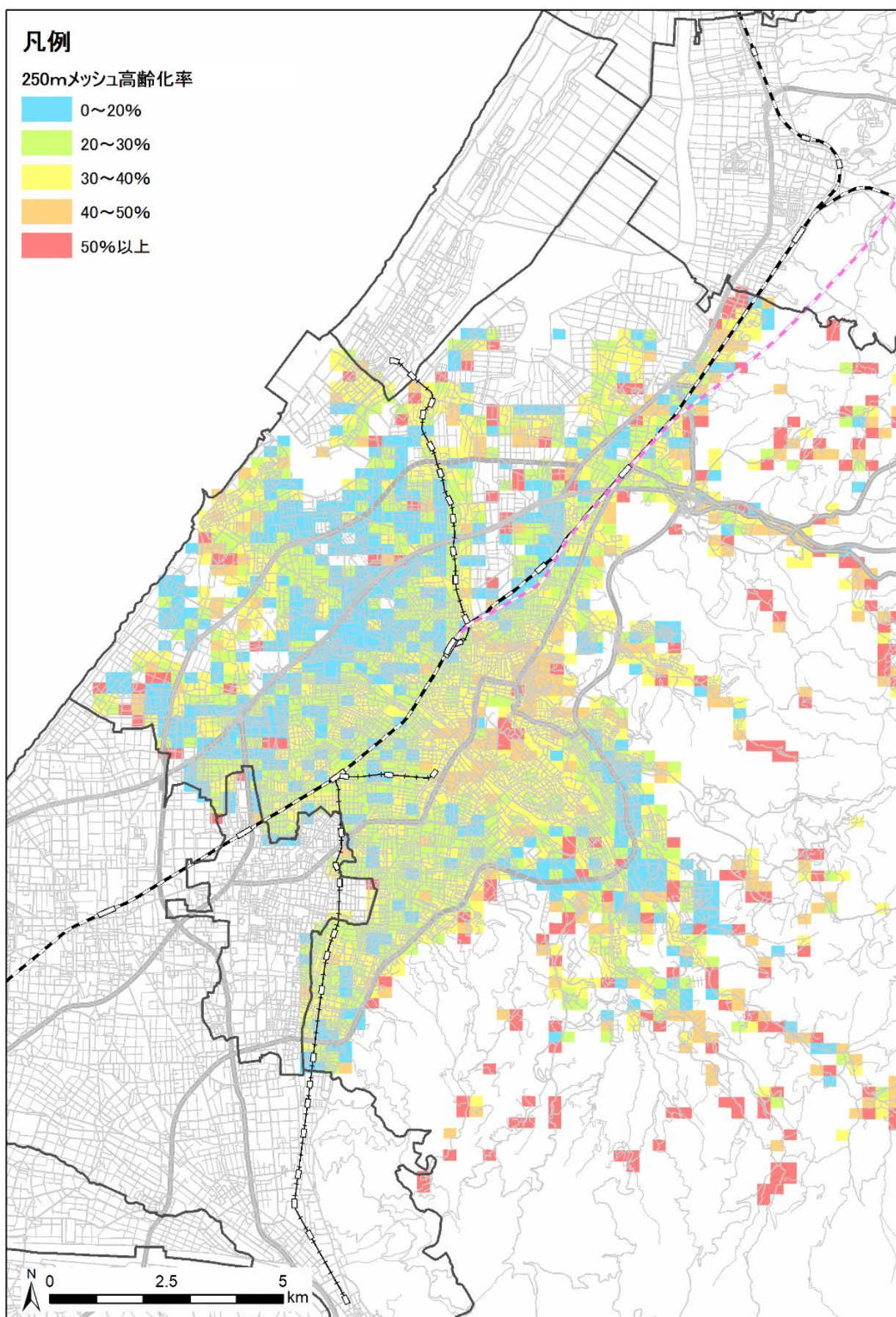
出典：国勢調査

▼人口密度分布（R2.4時点）



出典：住民基本台帳データを基に集計

▼高齢化率（R2.4時点）

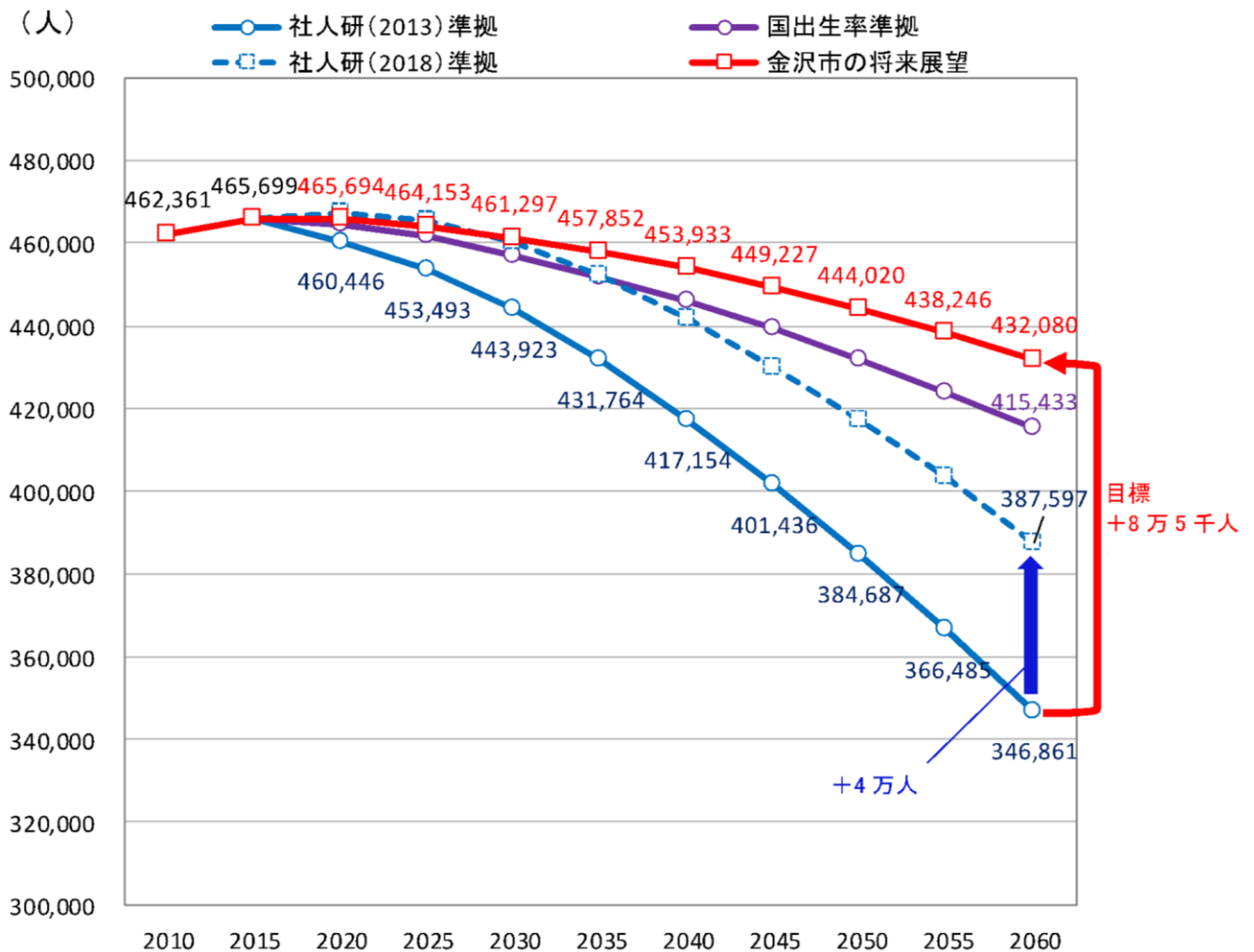


出典：住民基本台帳データ

2) 将来人口

- ・金沢市人口ビジョン（R2.3）では、自然動態・社会動態の両面において、市独自の施策を講じることにより、2060年の本市の人口を社人研推計（2013年）準拠より8.5万人増の43.2万人とすることを目指すとしている（10年後の2030年は46.1万人）。
- ・小学校区別の将来の人口密度は、このままの状況が続いた場合（社人研推計準拠）、まちなか・郊外ともに低下し、JR・IR線以北では40人/ha未満になる小学校区もみられる一方、65歳以上の高齢者は多くの小学校区で増加すると予測されている。

▼人口の長期見通し



人口推計 算出のための仮定

社人研推計（2013）準拠に対し、施策効果として下記の条件を仮定しシミュレーションを実施

○国出生率準拠（＝ビジョン当初策定時（H27）におけるパターン①）

- （i）合計特殊出生率が2020年に1.6、2030年に1.8、2040年に人口置換水準（人口を長期的に一定に保てる水準の2.07）まで上昇

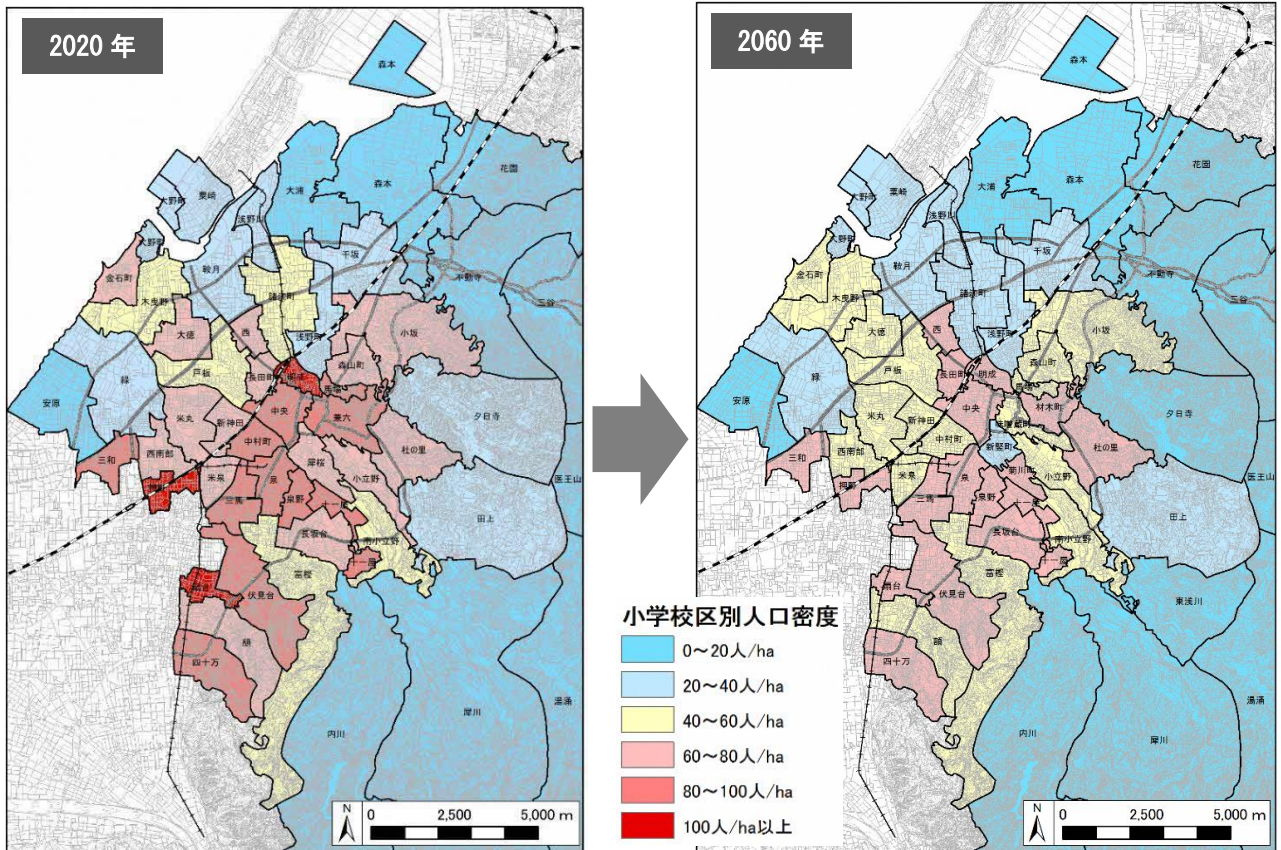
○金沢市の将来展望（＝ビジョン当初策定時（H27）におけるパターン②）

上記（i）に加えて、下記を参入し推計

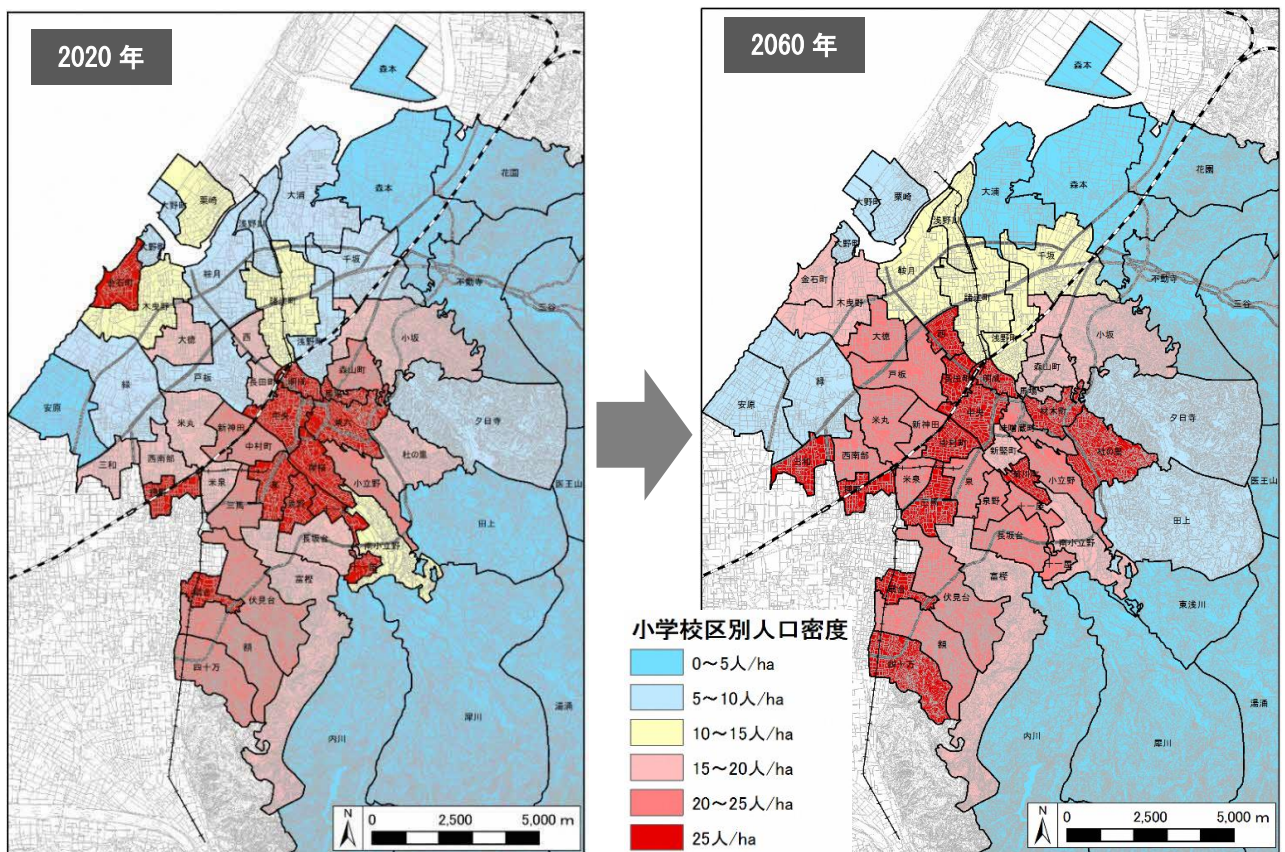
- （ii）20-24歳及び25-29歳の転出を200人/年 抑制
- （iii）20代後半（25-29歳）の夫婦+子ども1人の世帯を10世帯 転入促進

出典：金沢市人口ビジョン【改訂版】（R2.3）

▼将来の人口密度 ※このままの状況が続いた場合の推計（社人研推計準拠）



▼将来の老年人口密度 ※このままの状況が続いた場合の推計（社人研推計準拠）



出典：金沢市集約都市形成計画（R5.3）

(2) 市街地の状況

1) DID (人口集中地区) の推移

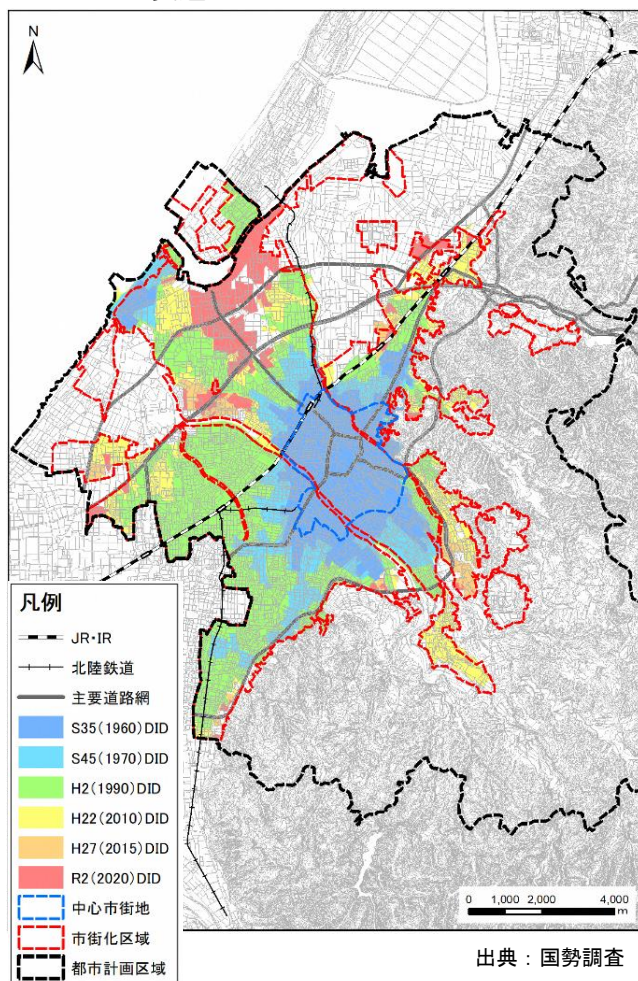
- ・人口増加の受け皿として、土地区画整理事業により市街地 (D I D) が拡大してきたが、人口の増加に対して面積が大幅に拡大したため、D I Dの人口密度は低密度化している。

D I D人口 : S40 2,316 百人 ⇒ R2 3,992 百人 (+1,676 百人、+72%)

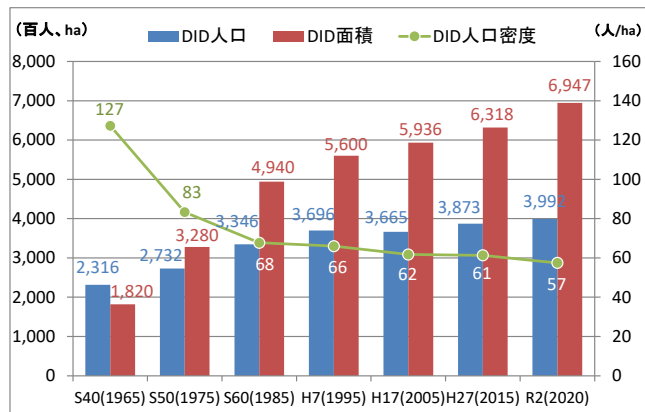
D I D面積 : S40 1,820 ha ⇒ R2 6,947 ha (+5,127ha、+282%)

D I D密度 : S40 127 人/ha ⇒ R2 57 人/ha (-70 人/ha、-55%)

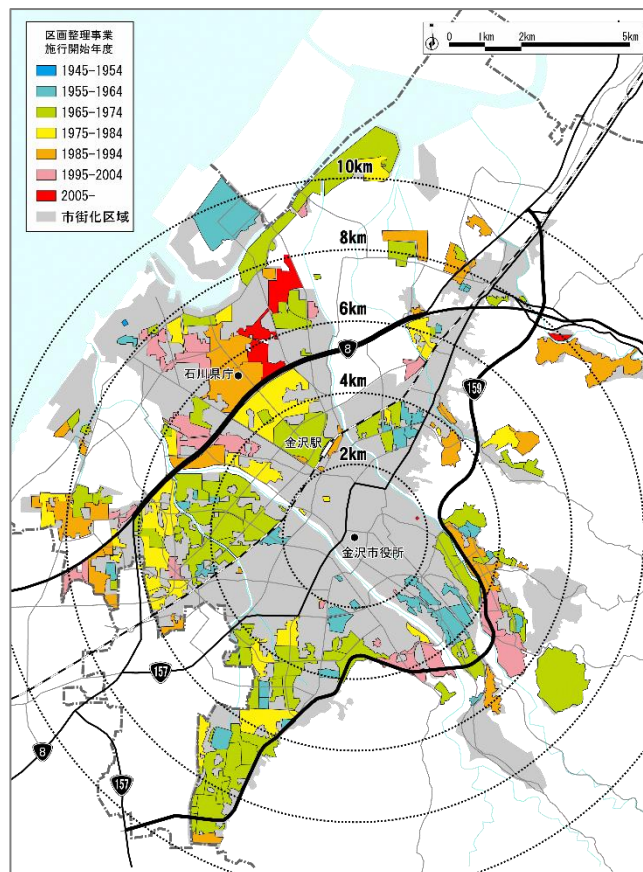
▼D I Dの変遷



▼D I D人口・面積の推移



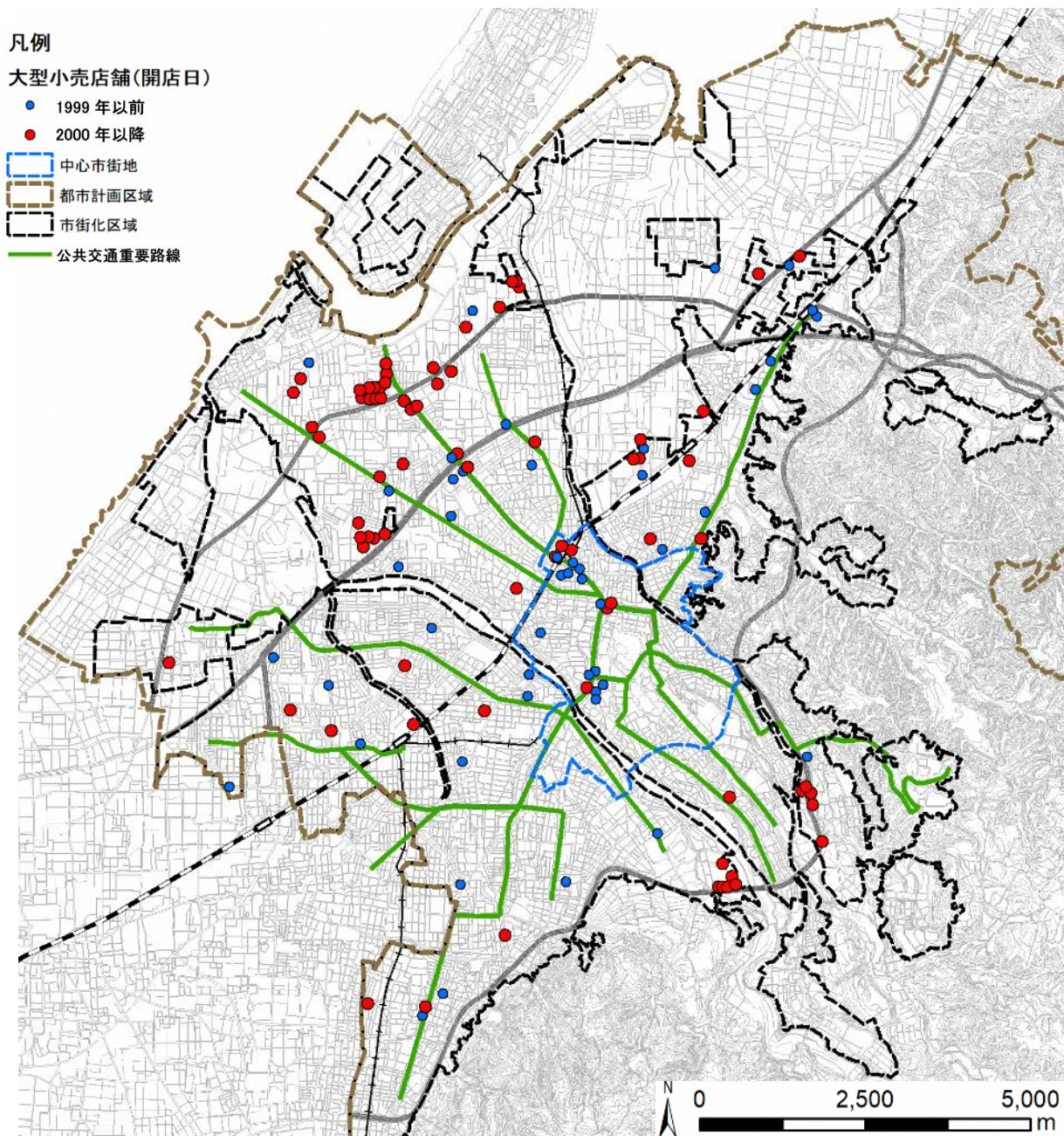
▼土地区画整理事業の変遷



2) 大規模小売店舗の立地状況

・大規模小売店舗の立地を見ると、近年はまちなかよりも、金沢外環状道路（海側幹線・山側幹線）や国道8号などの郊外への立地が進んでいる。

▼大規模小売店舗の立地状況



出典：「大規模小売店舗一覧(R3.2.1現在)」を基に作成

2 交通の状況

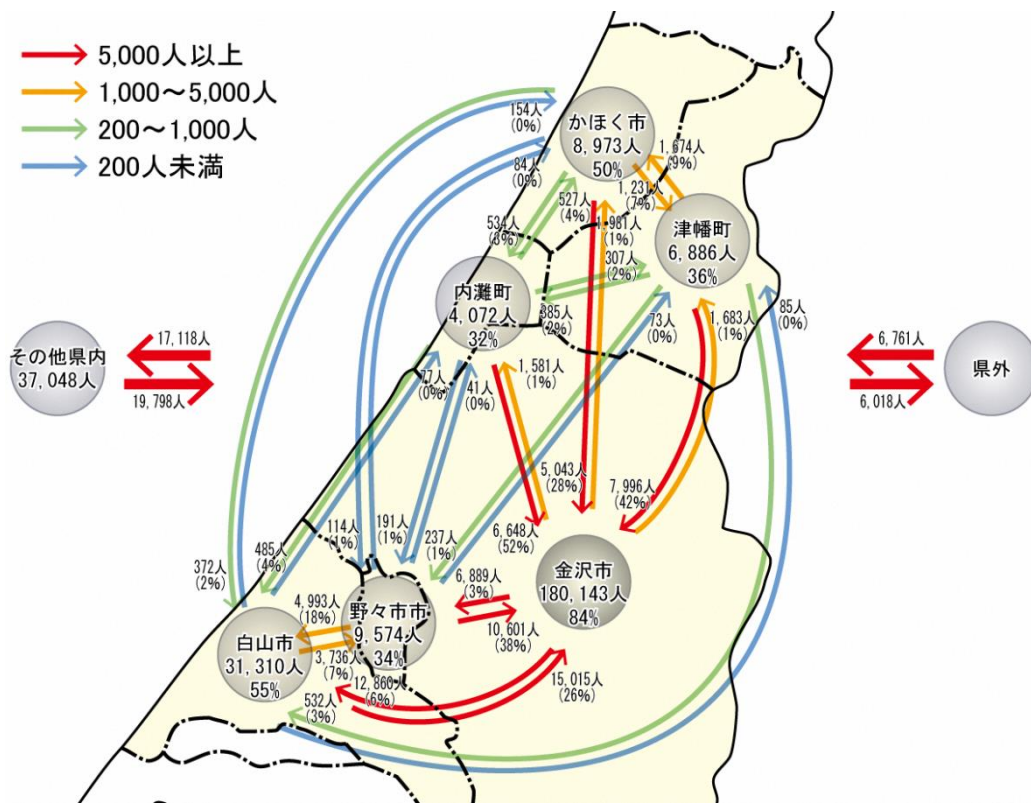
(1) 移動状況

1) 通勤・通学

- ・本市在住者の通勤・通学先は、「自市町内」が80%を超え、「都市圏内」が約10%（白山市、野々市市が多い）、「都市圏外」が5%以下となっている。
- ・代表交通手段（R2年）は、「自家用車」が約66%と最も多く、「公共交通（鉄道・バス、乗合バス、勤め先・学校のバス）」は約9%となっている。

▼通勤状況（R2）

※「其他県内」「県外」は都市圏全体の数値



▼石川県中央都市圏の通勤・通学状況（R2）

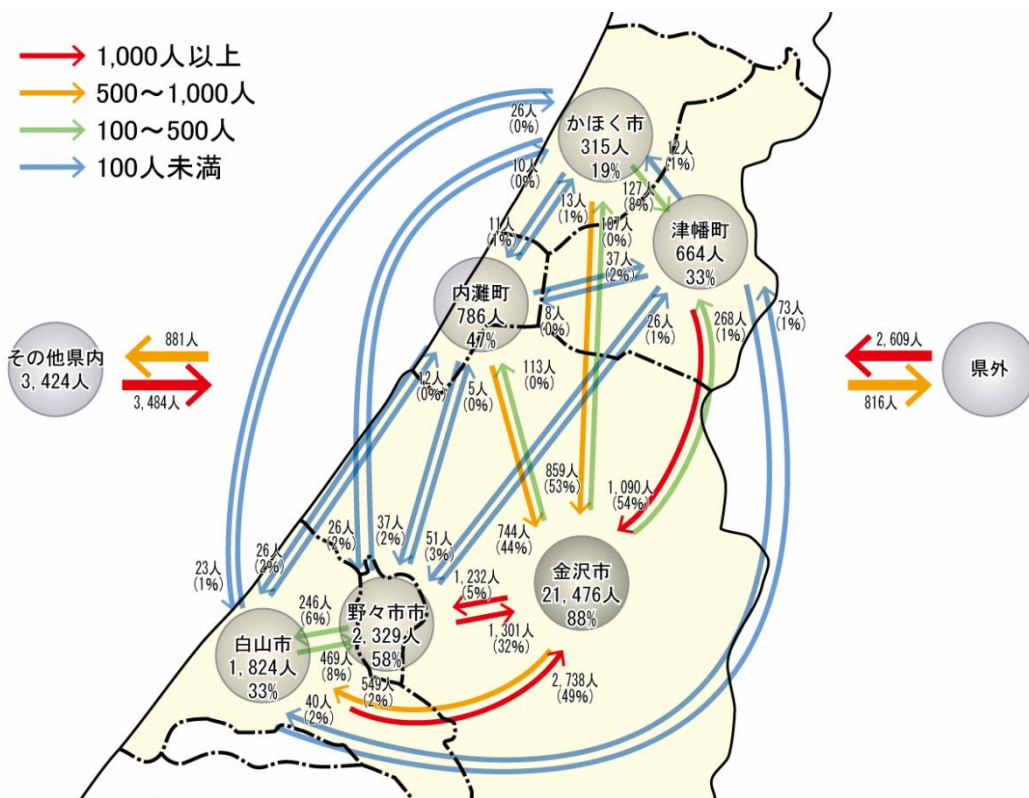
住まい	通勤通学先	通勤通学先								合計	通勤通学先					
		金沢市	白山市	かほく市	野々市市	津幡町	内灘町	其他県内	県外		自市町内	都市圏内	都市圏外			
金沢市	通勤	180,143	12,860	1,981	6,889	1,683	1,581	6,294	3,744	215,175	180,143	84%	24,994	12%	10,038	5%
	通学	21,476	549	107	1,232	268	113	176	490	24,411	21,476	88%	2,269	9%	666	3%
白山市	通勤	15,015	31,310	154	3,736	85	77	6,488	571	57,436	31,310	55%	19,067	33%	7,059	12%
	通学	2,738	1,824	26	469	73	12	321	140	5,603	1,824	33%	3,318	59%	461	8%
かほく市	通勤	5,043	372	8,973	114	1,231	534	1,306	293	17,866	8,973	50%	7,294	41%	1,599	9%
	通学	859	23	315	26	127	11	237	38	1,636	315	19%	1,046	64%	275	17%
野々市市	通勤	10,601	4,993	84	9,574	73	41	2,137	400	27,903	9,574	34%	15,792	57%	2,537	9%
	通学	1,301	246	10	2,329	26	5	43	46	4,006	2,329	58%	1,588	40%	89	2%
津幡町	通勤	7,996	532	1,674	237	6,886	385	572	810	19,092	6,886	36%	10,824	57%	1,382	7%
	通学	1,090	40	12	51	664	8	91	80	2,036	664	33%	1,201	59%	171	8%
内灘町	通勤	6,648	485	527	191	307	4,072	321	200	12,751	4,072	32%	8,158	64%	521	4%
	通学	744	26	13	37	37	786	13	22	1,678	786	47%	857	51%	35	2%
合計	通勤	225,446	50,552	13,393	20,741	10,265	6,690	17,118	6,018	350,223	240,958	69%	86,129	25%	23,136	7%
	通学	28,208	2,708	483	4,144	1,195	935	881	816	39,370	27,394	70%	10,279	26%	1,697	4%

※「不詳・外国」は除く

出典：国勢調査

▼通学状況（R2）

※「その他県内」「県外」は都市圏全体の数値



▼代表交通手段（R2）

	金沢市	白山市	かほく市	野々市市	津幡町	内灘町	合計	
I 利用交通手段が1種類	徒歩だけ	20,253 9.1%	2,271	916	2,066	787	1,188	27,481 7.6%
	鉄道・電車	3,573 1.6%	1,814	934	756	1,026	363	8,466 2.3%
	乗合バス	15,208 6.8%	499	23	735	42	107	16,614 4.6%
	勤め先・学校のバス	1,563 0.7%	338	123	204	85	95	2,408 0.7%
	自家用車	146,662 65.9%	46,579	14,221	21,343	15,625	10,297	254,727 70.5%
	ハイヤー・タクシー	278 0.1%	13	1	18	2	3	315 0.1%
	オートバイ	1,363 0.6%	134	42	99	32	47	1,717 0.5%
	自転車	17,453 7.8%	2,836	367	2,815	556	463	24,490 6.8%
その他	2,492 1.1%	484	156	267	165	148	3,712 1.0%	
II 利用交通手段が2種類	11,841 5.3%	2,785	695	1,399	1,186	679	18,585 5.1%	
III 利用交通手段が3種類以上	1,725 0.8%	498	120	187	221	122	2,873 0.8%	
総数(利用交通手段)	222,411 100.0%	58,251	17,598	29,889	19,727	13,512	361,388 100.0%	

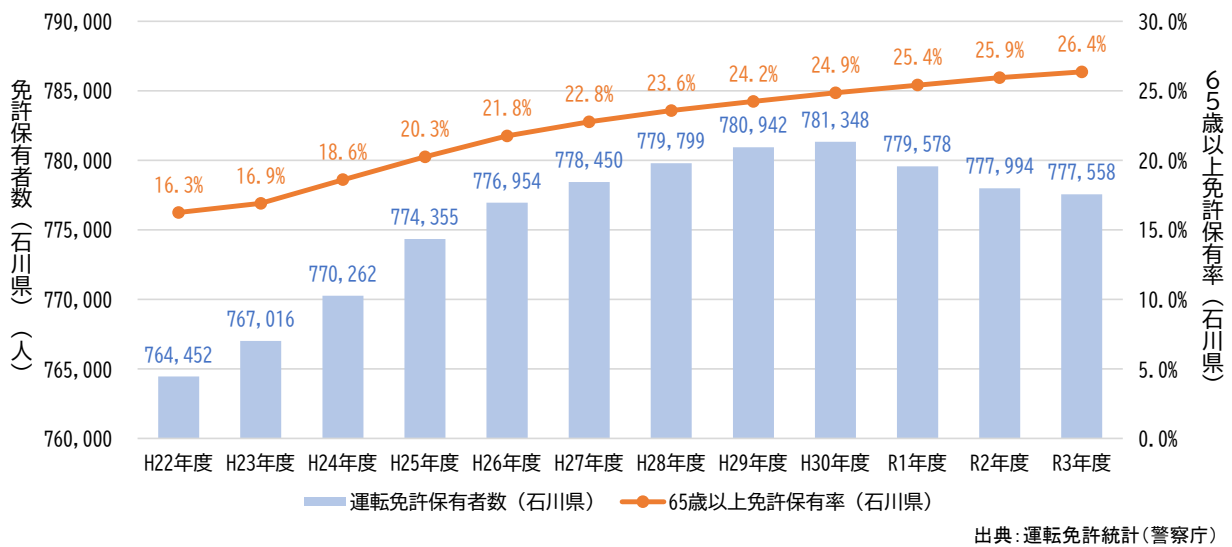
※常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数、「不詳」は除く

出典: 国勢調査(R2)

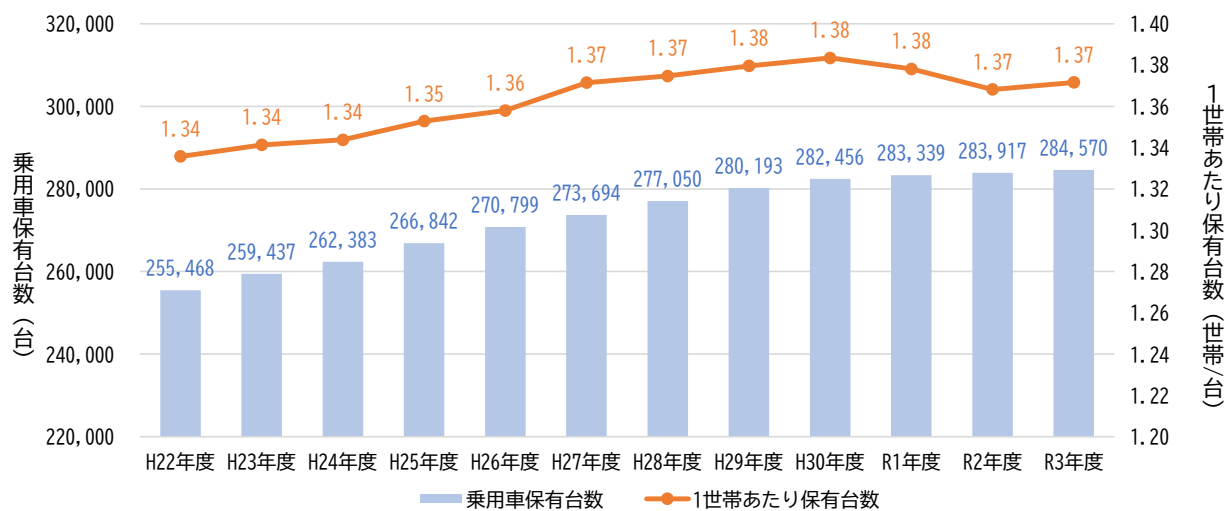
2) 運転免許・乗用車の保有状況

- ・石川県全体の運転免許保有者数はこれまで増加し続け、H30年度は78.1万人となったが、R3年度には77.8万人に減少している。一方、65歳以上の免許保有率はH22年度の16.3%から増加し続けており、R3年度には26.4%まで増加している。
- ・乗用車保有台数は年々増加しており、R3年度は28.5万台まで増加している。一方、全国的に65歳以上の高齢者がいる世帯の割合（特に単独世帯や夫婦のみの世帯）が増えており、世帯の高齢化が進んでいるが、1世帯当たり乗用車保有台数は近年横ばいで推移している。

▼運転免許保有率（石川県）



▼乗用車保有状況

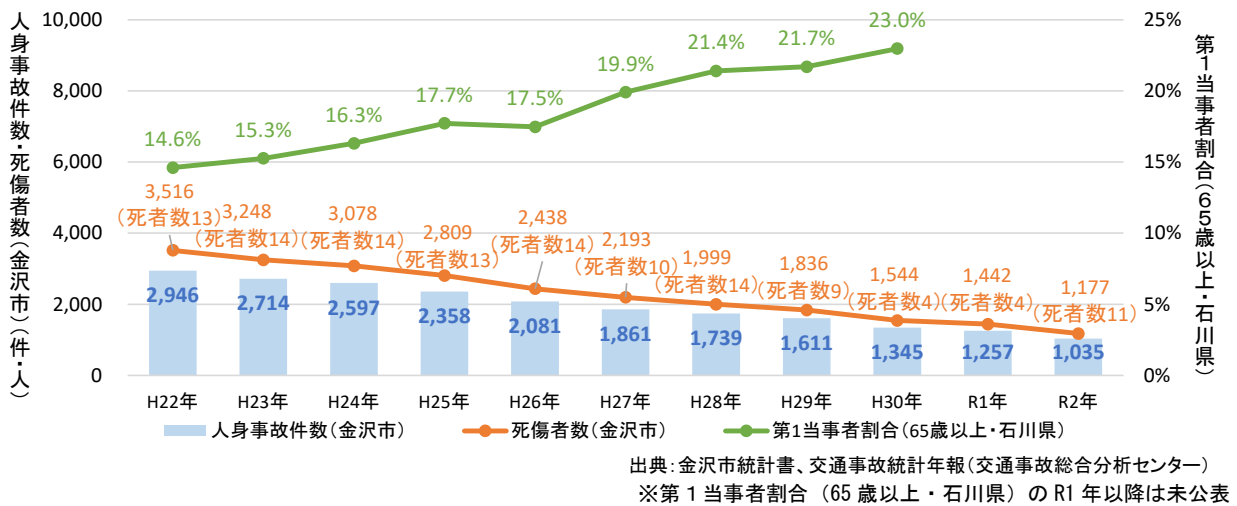


出典：石川州市郡別・車種別・用途別の保有車両数（石川運輸支局）、石川県の人口と世帯（石川県）
 ※乗用車＝乗用普通車（自家用）＋乗用小型車（自家用）＋乗用軽自動車

3) 交通事故の発生状況

・本市の人身事故件数・死傷者数は年々減少傾向にあり、R2年には1,035件、1,177人（うち、死者11人）となっている。また、県内の人身事故の第1当事者における65歳以上の割合は年々増加し、H30年には23%となっている。

▼交通事故発生状況の推移

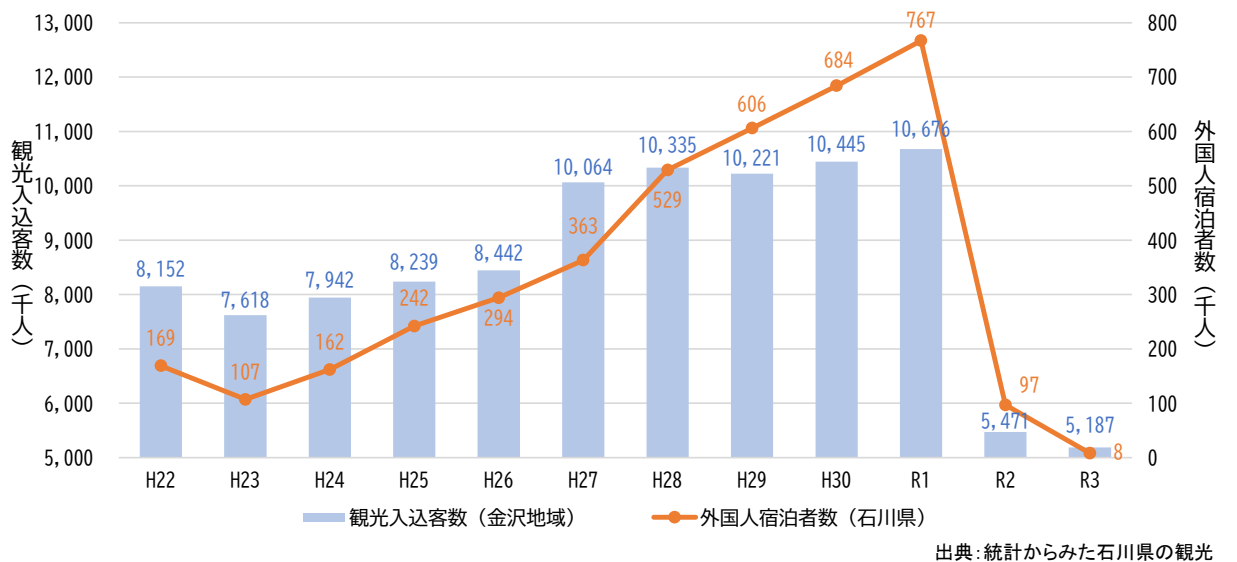


4) 観光入込客数

・観光入込客数(金沢地域)は増加傾向にあり、H22年の815万人に対し、R1年には1,068万人に増加(+252万人、+31%)しているが、R2年以降はコロナ禍の影響で大きく減少し、R3年時点で519万人となっている。

・石川県における外国人宿泊者数も年々増加しており、H22年の16.9万人に対し、R1年には76.7万人に増加(+59.8万人、約4.5倍)しているが、R2年以降はコロナ禍の影響で大きく減少し、R3年時点で0.8万人となっている。

▼国内観光客、訪日外国人観光客の推移



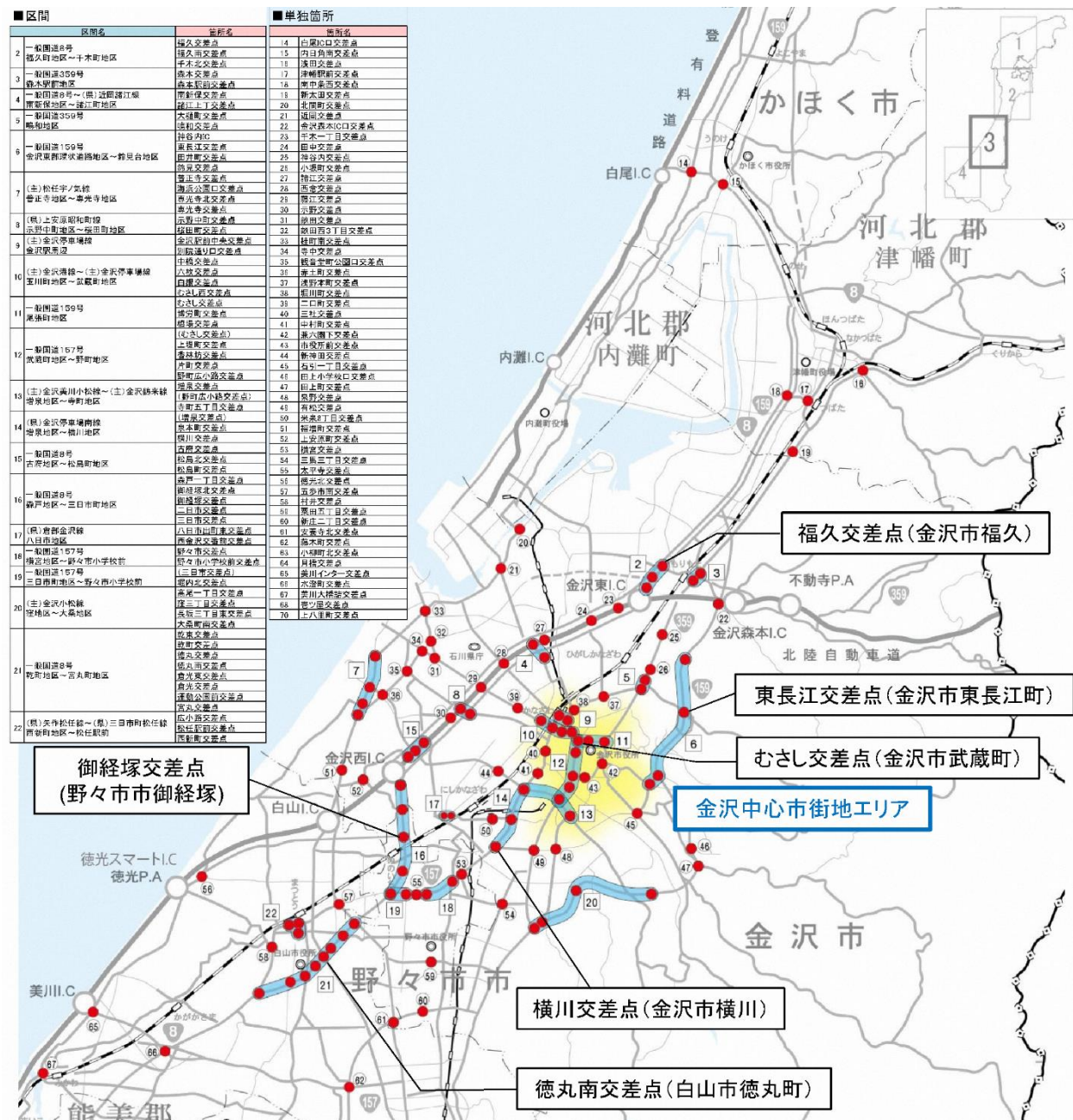
(2) 道路交通

1) 自動車交通量・道路混雑状況

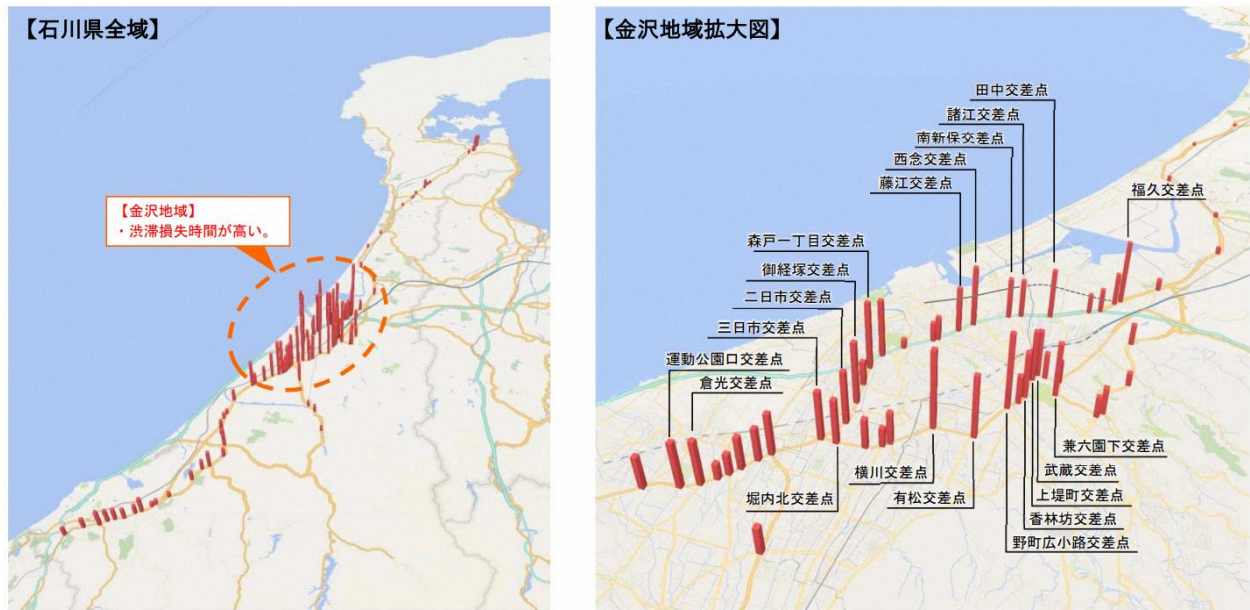
- ・ 県内の主要渋滞箇所*は 152 箇所特定されており、その多くが金沢都市圏に存在し、特に金沢市中心市街地エリアや国道 8 号に集中している。
- ・ 県内における直轄国道の渋滞損失時間は、金沢地域(金沢市～白山市)が高くなっており、県内合計の約 8 割が集中している。
- ・ 平日のコロナ禍前後 (R1 年、R2 年) における断面交通量は、金沢市中心市街地 (国道 157 号 金沢市南町) においてもっとも減少率が大きく、R4 年 5 月時点においても回復しきっていない。

※「石川県道路安全・円滑化検討委員会」において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討し、道路利用者が実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定している。

▼主要渋滞箇所 (金沢都市圏)

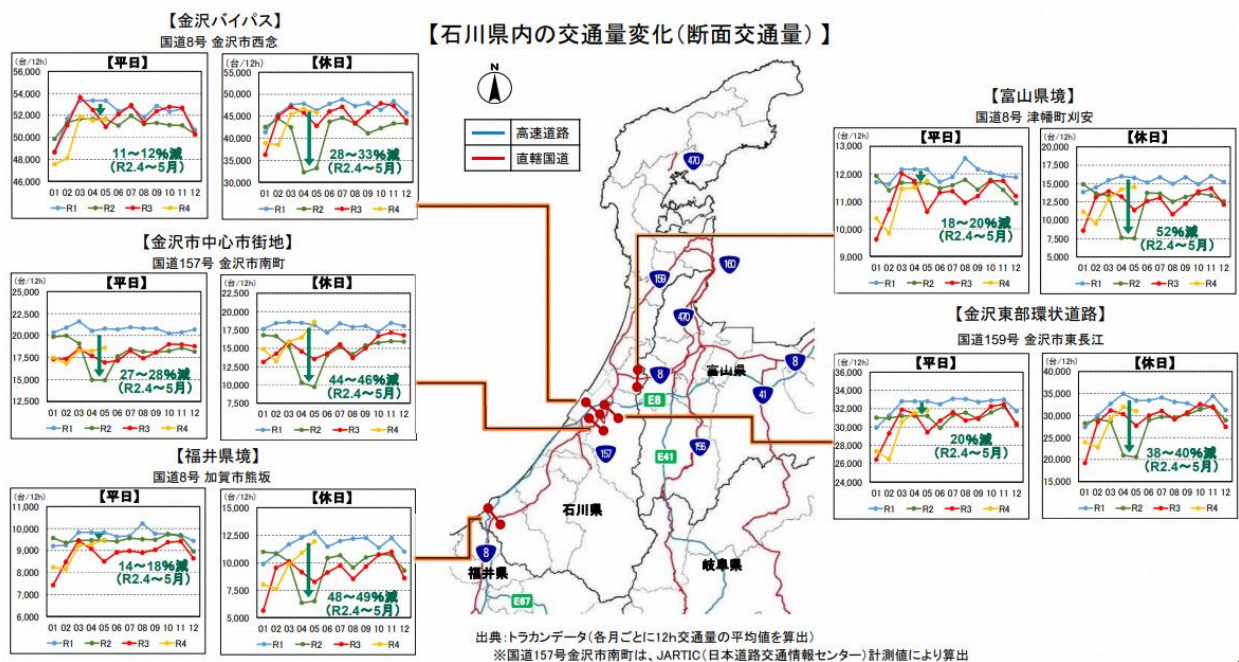


▼石川県内直轄国道の交差点損失時間分布図



出典：第23回 石川県道路安全・円滑化検討委員会資料（R4. 8）

▼石川県内の交通量変化（断面交通量）

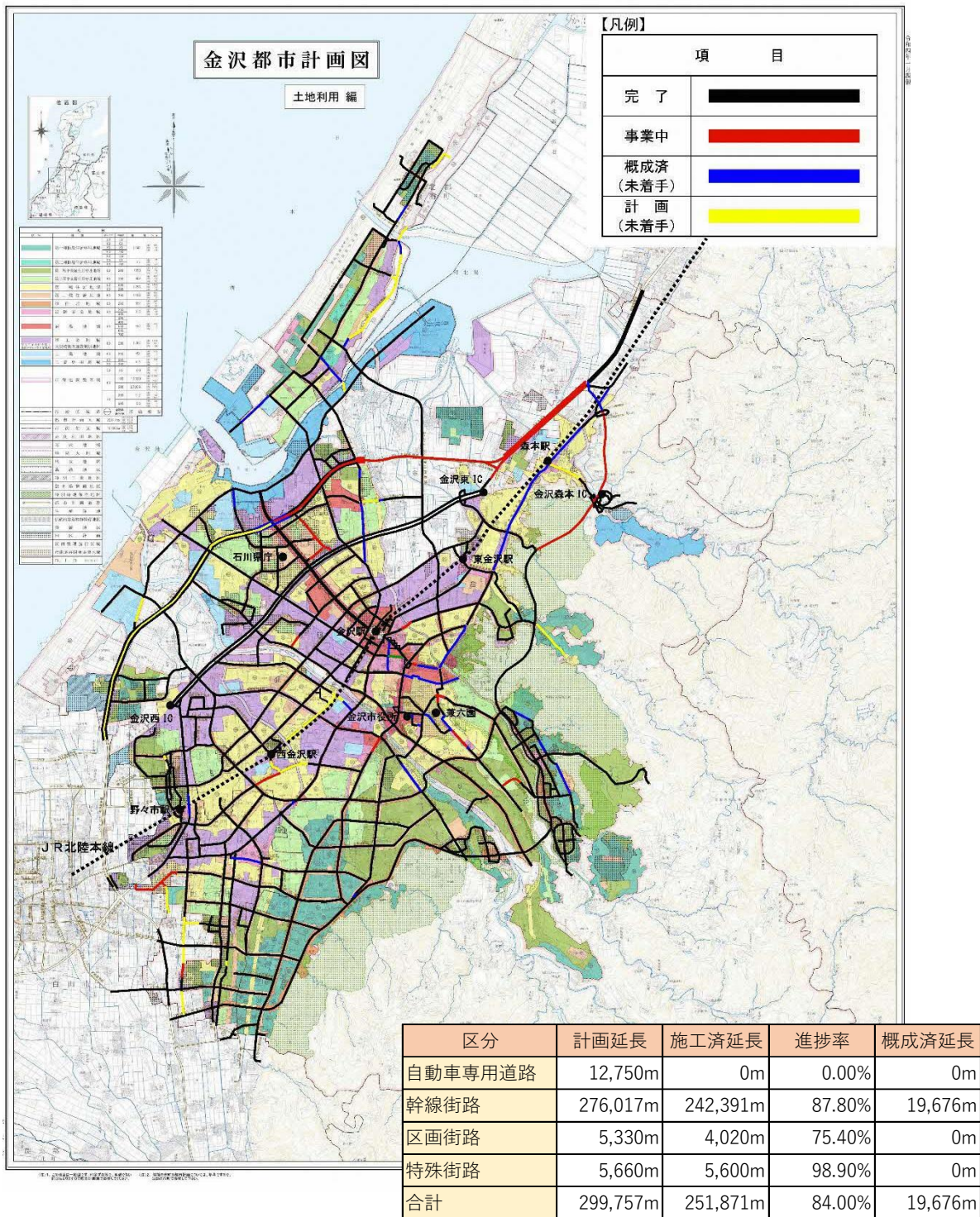


出典：第23回 石川県道路安全・円滑化検討委員会資料（R4. 8）

2) 都市計画道路の整備状況

・都市計画道路の整備状況（R 4. 3. 31 時点）は84%に達し、骨格となる道路網はほぼ整備されている。

▼都市計画道路整備状況図（R 4. 3. 31 時点）



出典：金沢市

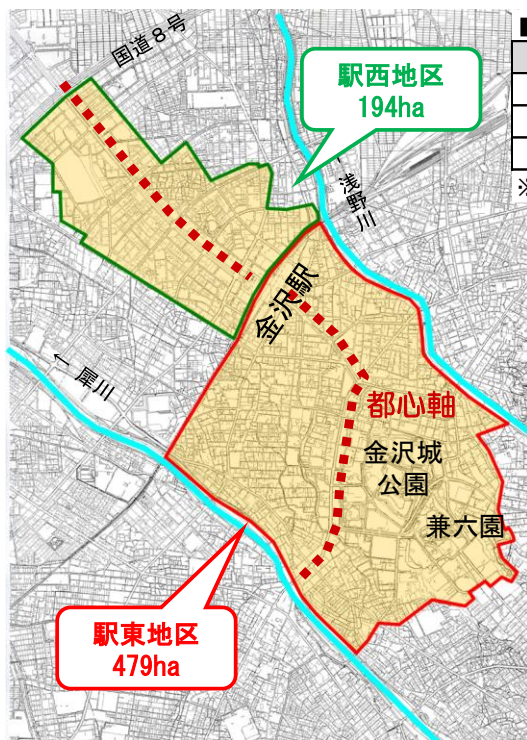
3) 駐車場の整備状況

- ・金沢市の駐車場整備地区内の駐車場整備台数は、R4年時点で6.9万台であり、駅西地区の開発等によりH28年に比べ約3,000台増加している。
- ・一方、R14年(2032年)の必要台数は4.1万台と推計され、将来の駐車需要に対しても対応可能と考えられ、駐車場の適正配置を推進する必要がある。

▼駐車場整備台数

	種別	2016年(H28) 実績	2022年(R4) 実績	増減台数	増減率
JR・IR 以西地区	時間貸し	3,244	5,155	1,911	58.9%
	月極	6,262	5,322	-940	-15.0%
	専用	14,719	16,999	2,280	15.5%
	計	24,225	27,476	3,251	13.4%
JR・IR 以东地区	時間貸し	10,721	11,755	1,034	9.6%
	月極	14,665	12,503	-2,162	-14.7%
	専用	15,941	16,768	827	5.2%
	計	41,327	41,026	-301	-0.7%
JR・IR以西 + JR・IR以东	時間貸し	13,965	16,910	2,945	21.1%
	月極	20,927	17,825	-3,102	-14.8%
	専用	30,660	33,767	3,107	10.1%
	計	65,552	68,502	2,950	4.5%

▼駐車場整備地区及びまちなか駐車場地区の範囲



■2022年(R4)の整備台数と2032年の推計必要台数の比較

	2022年(R4)整備台数	2032年推計必要台数
JR・IR以西	約27,500台	約11,700台
JR・IR以东	約41,000台	約29,000台
合計	約68,500台	約40,700台

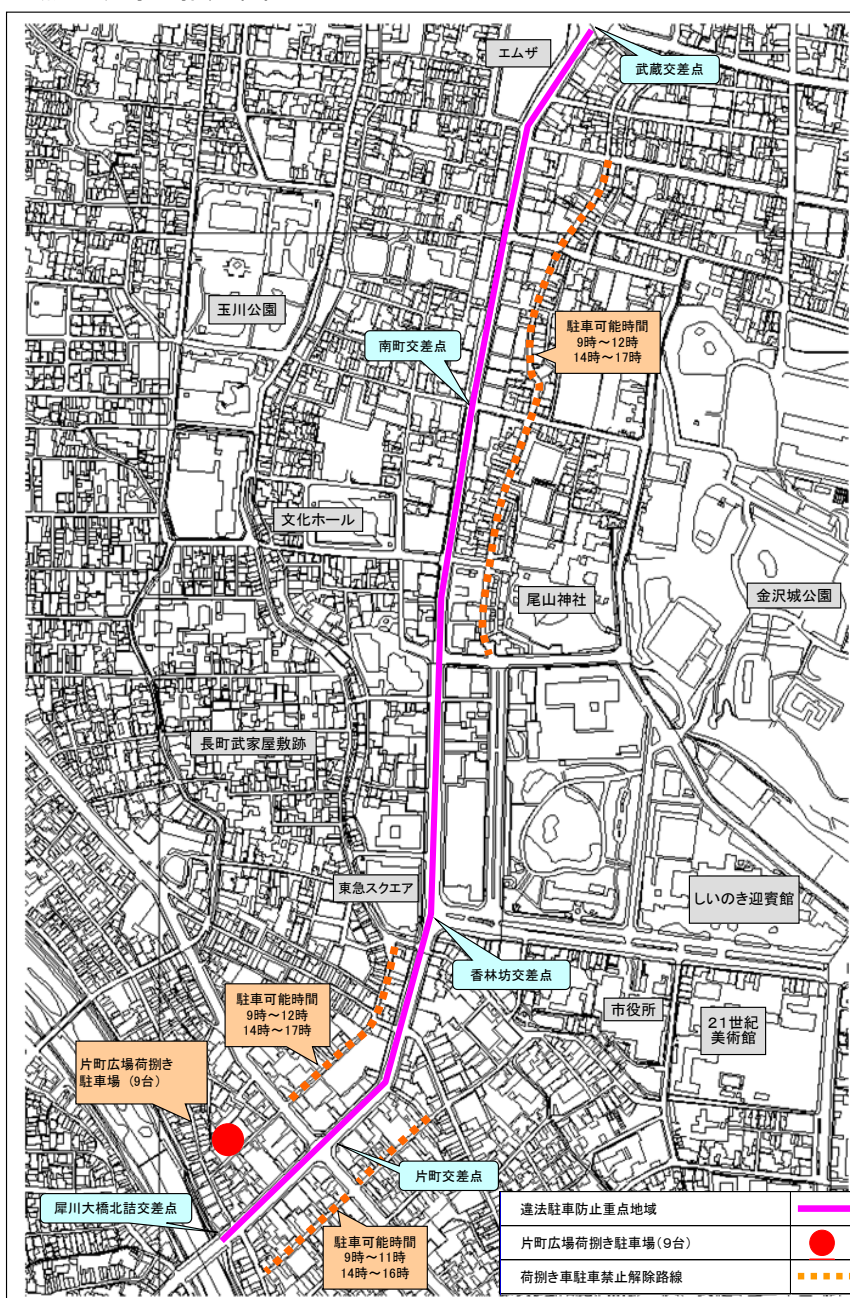
※効率的に活用されれば需要に対応できる目安となる駐車台数

出典：令和4年度 第1回金沢市駐車場適正配置審議会より

4) 荷捌き対策

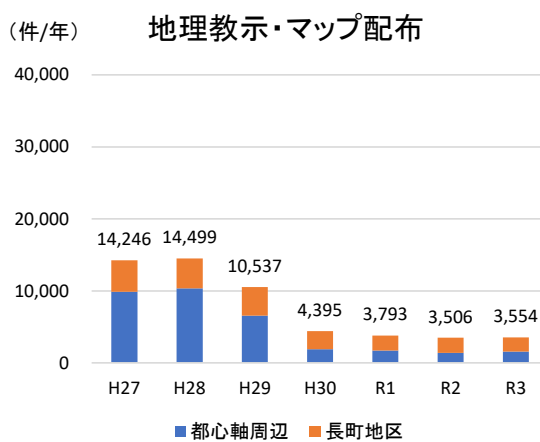
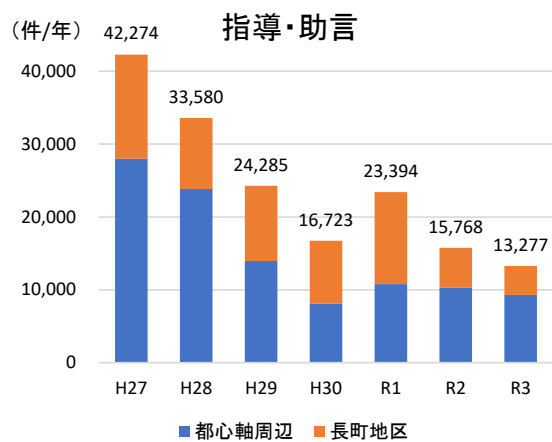
- ・本市では、都心部の国道 157 号の交通混雑を緩和するために、条例に基づく「違法駐車防止重点地域」を定め、交通指導員による違法駐車への減少を図るとともに、荷捌き車両の裏通りへの誘導を行っている。
- ・都心軸周辺や長町地区において継続的に違法駐車に対する指導・助言や地理教示・マップ配布を行ってきた。
- ・荷捌き需要が高い都心部において、市有地（片町広場）を共同荷捌き駐車場として整備を行った。片町広場駐車場の利用台数は年々減少傾向にある（R2年度、R3年度は新型コロナウイルスの影響で大幅に減少）。

▼違法駐車防止重点地域等の指定範囲



出典：金沢市

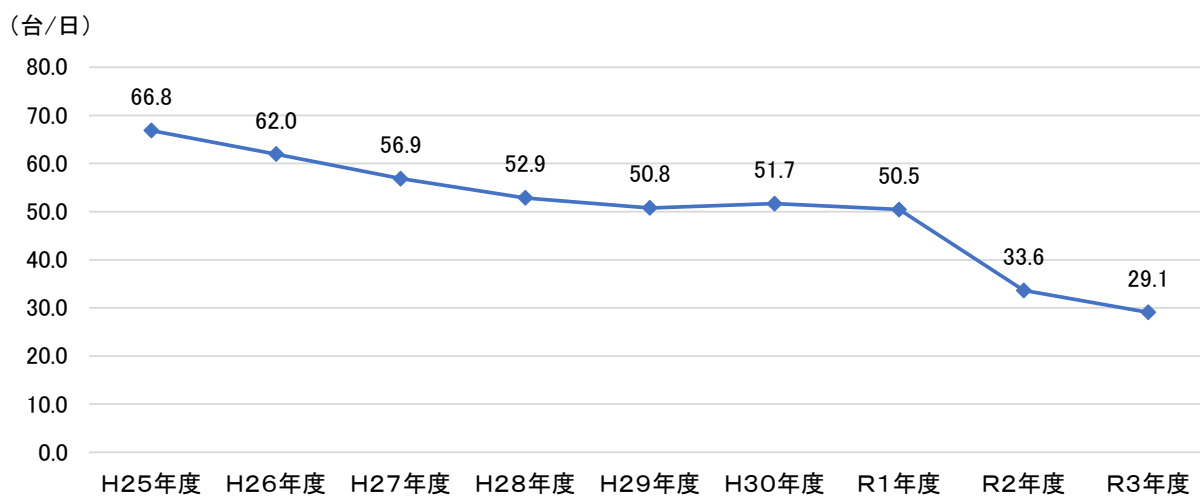
▼違法駐車年間対応件数



出典：金沢市調べ

※都心軸周辺の調査箇所は各年により異なる

▼片町広場荷捌き駐車場 1日平均利用台数（実駐車台数9台）



出典：金沢市調べ

(3) 地域公共交通の状況

1) 地域公共交通の概要

① 交通モードの概要

・市民等の日常生活の移動手段を確保するため、本市には鉄道、路線バス、ふらっとバス、地域運営交通、スクールバス、福祉バス、タクシーなどの様々な地域公共交通が運行している。

▼市内を運行する地域公共交通の概要

交通モード	名称	概要（駅・系統等）
鉄道	J R北陸本線	2 駅（金沢駅、西金沢駅）
	I Rいしかわ鉄道線	2 駅（森本駅、東金沢駅）
	北陸鉄道	浅野川線 12 駅（市内 11 駅） 石川線 17 駅（市内 4 駅）
バス	北陸鉄道	52 路線※ ¹ （金沢近郊含む）
	西日本 J Rバス	6 路線※ ¹ （金沢駅～才田、不動寺、東長江方面）
	ふらっとバス	4 系統（中心市街地）
	地域運営交通	8 地区（大浦・川北地区/内川地区/北部地区：湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺）
スクールバス・ スクールタクシー	スクールバス	三谷小学校：（さくら号、ささゆり号、みずばしょう号） 犀川小学校：（若あゆ号、東浅川号） 夕日寺小学校：（夕日寺号） 中央小学校芳斉分校：（はやて号、すぎのここうさ号、やませ号）
	スクールタクシー	不動寺小学校：（1 台） 田上小学校：（1 台）
福祉バス	市町村運営有償運送	金沢メルシーキャブサービス
	福祉有償運送	N P O 法人、医療法人等（22 事業者※ ² ）
タクシー		法人 33 者、個人 211 者（金沢交通圏）

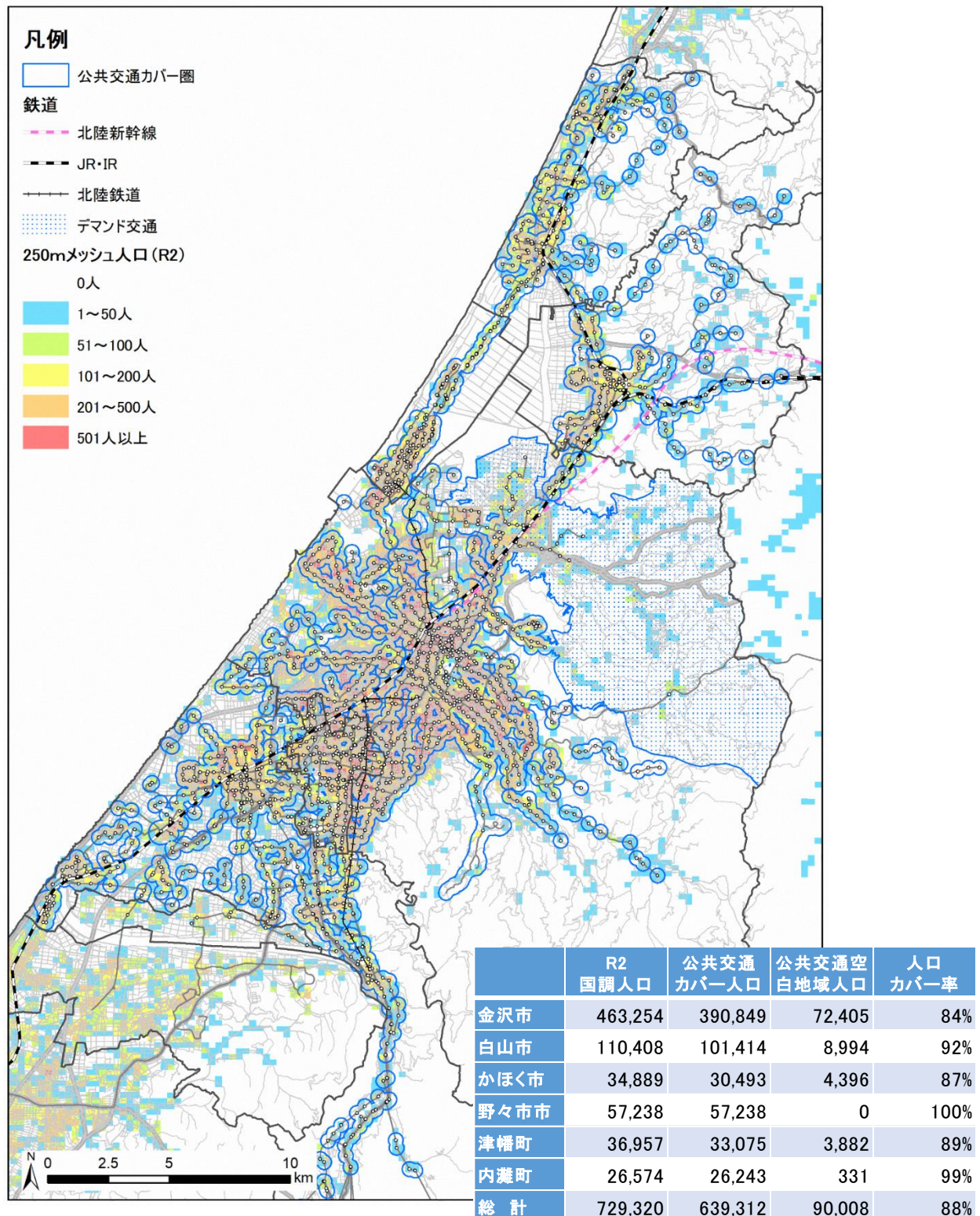
※¹ 各運行事業者HPのバス時刻表において掲載されている路線名を集計

※² 運行区域に金沢市を含む登録事業者を集計

② 交通不便地域

・国勢調査における都市圏（金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町、内灘町）全体の人口は 729,320 人（R2 年）であり、そのうち公共交通から徒歩圏*でカバーされる人口は 639,312 人となっており、人口カバー率は 88%となっている。

▼駅・バス停からの徒歩圏カバー範囲



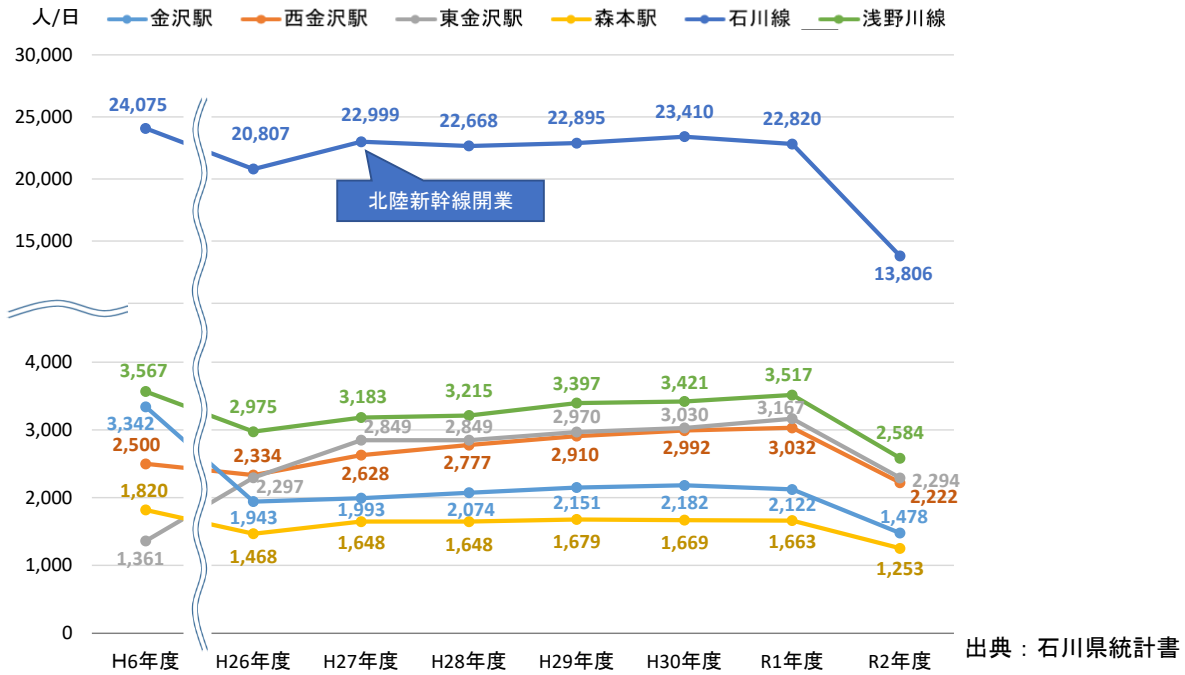
※鉄道駅が 500m、バス停は 300m とした

出典：国勢調査メッシュデータ（R2）

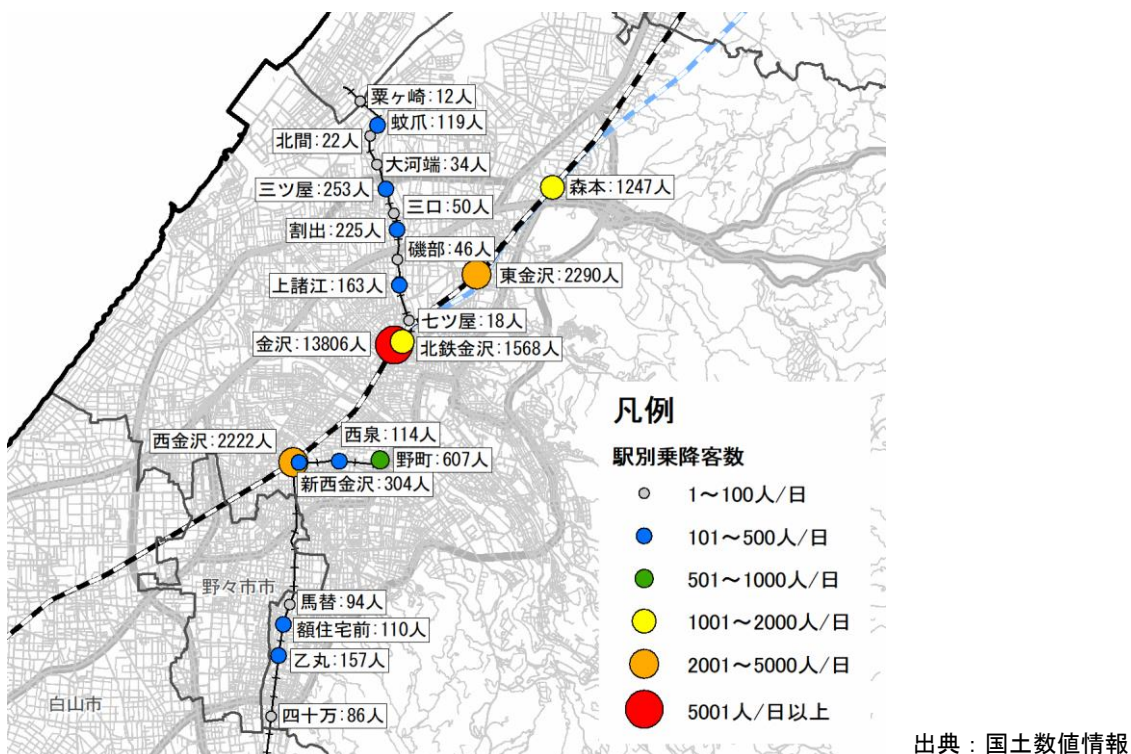
2) 鉄道

- ・本市にはJ R北陸本線（2 駅）及びI Rいしかわ鉄道線（2 駅）、北陸鉄道の石川線（全 17 駅のうち4 駅）、浅野川線（全 12 駅のうち 11 駅）が運行している。
- ・H27 年春の北陸新幹線金沢開業の影響等により、利用者は開業前に比べ増加傾向となっている（R 2 年度は新型コロナウイルスの影響で大幅に減少）。

▼路線別乗車人数の推移



▼駅別利用者数（R 2）

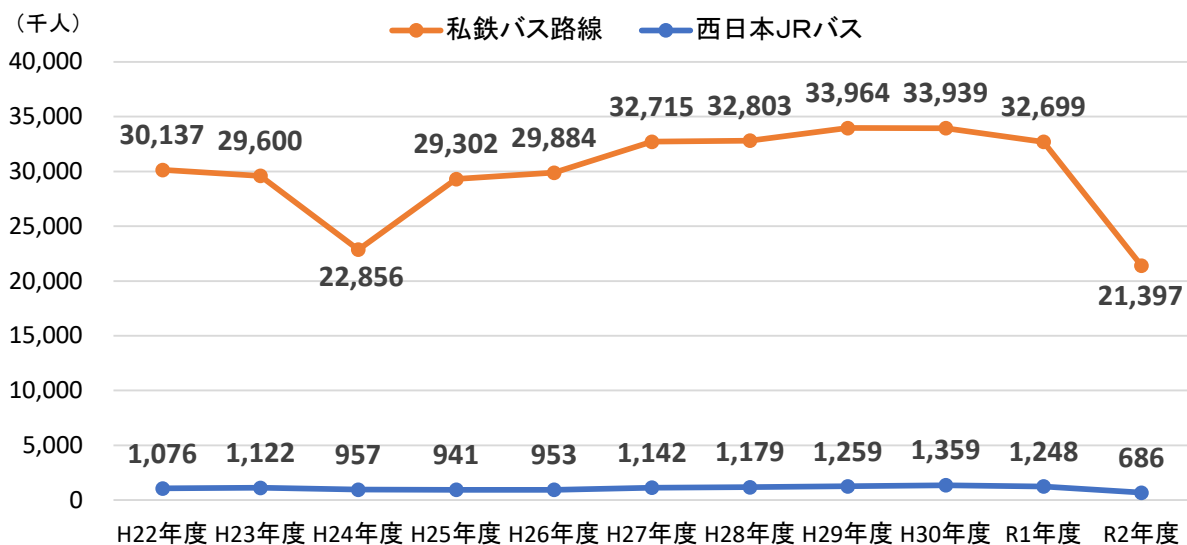


3) バス

① 路線バス

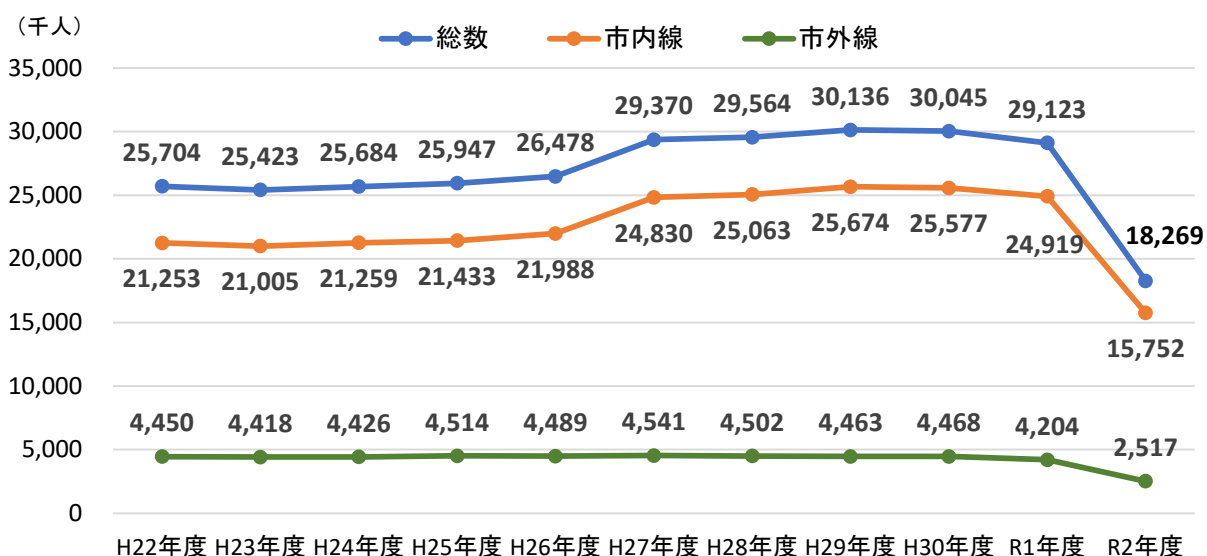
- ・路線バスは、主に金沢駅や香林坊を起点として、放射状に市内外をつないでおり、最もバス運行便数が多い香林坊では、1日約1,900便（上下合計）運行している。
- ・H27年春の北陸新幹線金沢開業等の影響もあり、近年は市内線で利用者が増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響で利用者が減少に転じた。

▼路線バスの利用者数の推移（石川県全域）



出典：石川県統計書

▼路線バスの利用者数の推移（金沢市関連）



「市内線」：金沢市内だけを走る路線
 「市外線」：金沢市内と他の市町村を結ぶ路線

出典：金沢市統計書

▼バス路線図

金沢近郊バス路線図

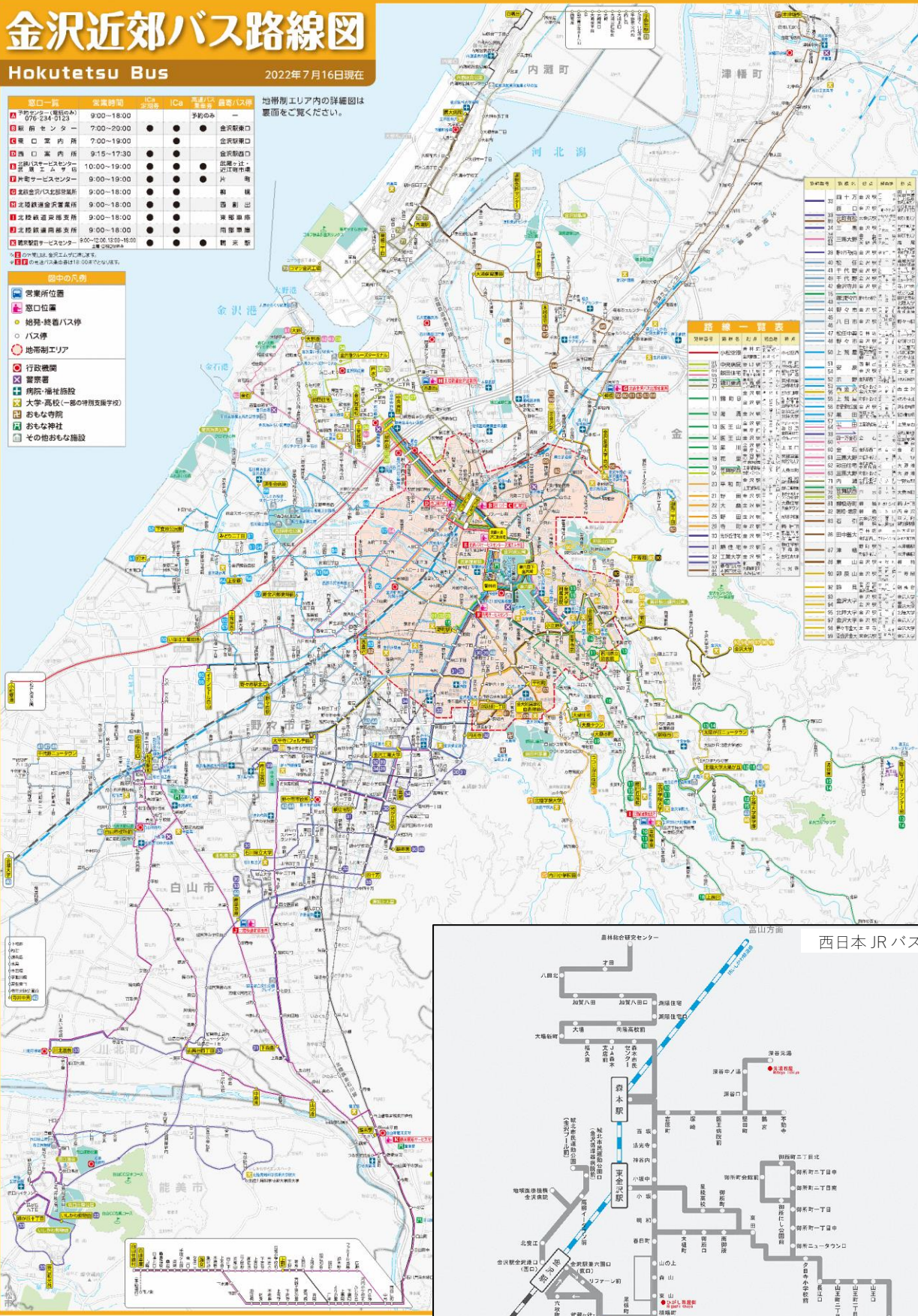
Hokutetsu Bus

2022年7月16日現在

窓口一覧	営業時間	ICa	乗車ICa	乗車バス停
A 予約センター(電話のみ)	07:54~19:23	●	●	●
B 駅前センター	7:00~20:00	●	●	●
C 東口案内所	7:00~19:00	●	●	●
D 西口案内所	9:15~17:30	●	●	●
E 出陣バスセンター	10:00~19:00	●	●	●
F 外灘バスセンター	9:00~19:00	●	●	●
G 北陸金沢バスセンター	9:00~18:00	●	●	●
H 北陸鉄道金沢営業所	9:00~18:00	●	●	●
I 北陸鉄道東港支所	9:00~18:00	●	●	●
J 北陸鉄道西港支所	9:00~18:00	●	●	●
K 観光駅前バスセンター	9:00~18:00 (19:00~18:00 土曜・日曜・祝日)	●	●	●

地帯別エリア内の詳細図は裏面をご覧ください。

- 図中の凡例
- 営業所位置
 - 窓口位置
 - 始発・終着バス停
 - バス停
 - 地帯別エリア
 - 行政機関
 - 警察署
 - 病院・福祉施設
 - 大学・高校(一部の特別支援学校)
 - おまな寺院
 - おまな神社
 - その他おまな施設



路線一覧表

路線番号	路線名	発着地	備考
1	中央通り線	中央通り	
2	東山線	東山	
3	西山線	西山	
4	北山線	北山	
5	南山線	南山	
6	東山線	東山	
7	西山線	西山	
8	北山線	北山	
9	南山線	南山	
10	東山線	東山	
11	西山線	西山	
12	北山線	北山	
13	南山線	南山	
14	東山線	東山	
15	西山線	西山	
16	北山線	北山	
17	南山線	南山	
18	東山線	東山	
19	西山線	西山	
20	北山線	北山	
21	南山線	南山	
22	東山線	東山	
23	西山線	西山	
24	北山線	北山	
25	南山線	南山	
26	東山線	東山	
27	西山線	西山	
28	北山線	北山	
29	南山線	南山	
30	東山線	東山	
31	西山線	西山	
32	北山線	北山	
33	南山線	南山	
34	東山線	東山	
35	西山線	西山	
36	北山線	北山	
37	南山線	南山	
38	東山線	東山	
39	西山線	西山	
40	北山線	北山	
41	南山線	南山	
42	東山線	東山	
43	西山線	西山	
44	北山線	北山	
45	南山線	南山	
46	東山線	東山	
47	西山線	西山	
48	北山線	北山	
49	南山線	南山	
50	東山線	東山	

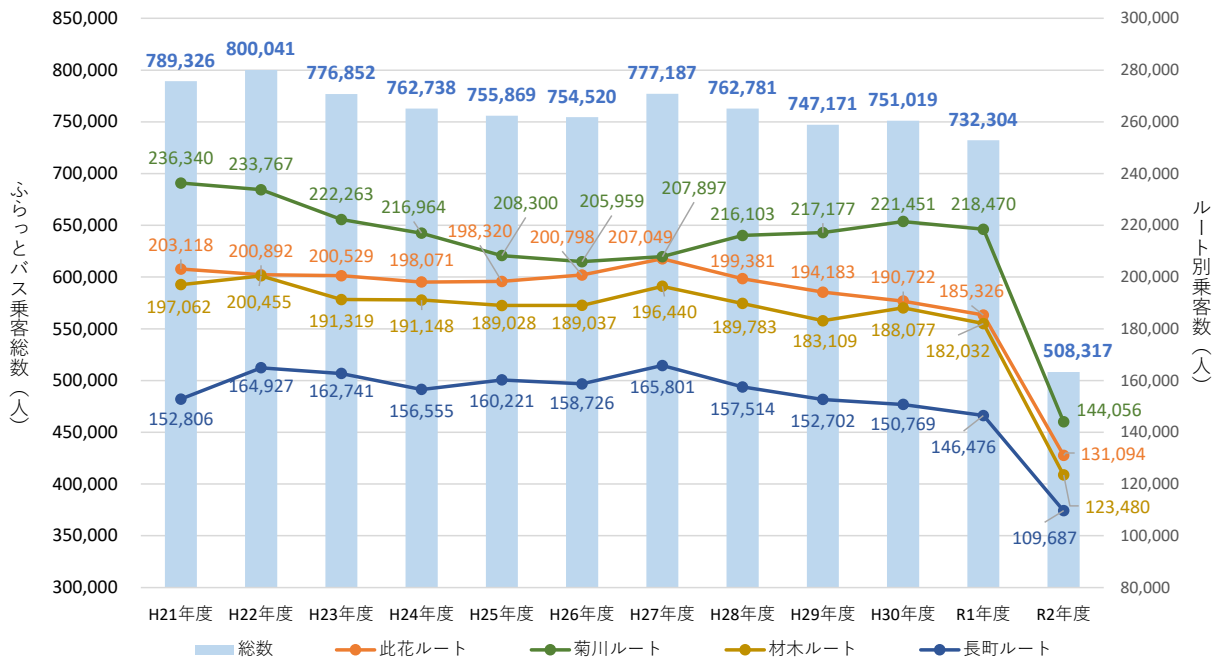


出典：北陸鉄道、西日本JRバス

② ふらっとバス

- ・H11年から運行を開始した金沢ふらっとバスは、4ルート（此花、菊川、材木、長町）を20分間隔で1日29便運行している（R2年までは15分間隔）。
- ・利用者は菊川ルートが最も多く、次いで此花ルート、材木ルート、長町ルートとなっており、乗客総数は減少傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響でR2年度に激減した（R1年度と比較し約3割減）。

▼ふらっとバスの乗客総数の推移



出典：金沢市統計書

▼ふらっとバスの運行ルート



出典：金沢市

4) 地域運営交通

- ・本市では、公共交通の不便な地域（中心市街地を除く地域）において、通院や買物など日常生活に必要な移動手段を確保するため、既存の公共交通と連携し、地域住民自らが持続的な運行が可能な地域内交通の導入を進めており、8地区（大浦・川北地区、内川地区、北部6地区）で運行している。北部6地区（湖南、薬師谷、三谷、花園、医王山、夕日寺地区）では、R5年度からの本格運行に向けて、R4年7月から乗り合い送迎サービス「チョイソコかなざわ」の試験運行を行っている。
- ・大浦・川北地区、内川地区ともに地域住民が自らのニーズを踏まえた運行の見直しを行った結果、徐々に利用者を増やしている（コロナ禍のR2～R3年度を除く）。

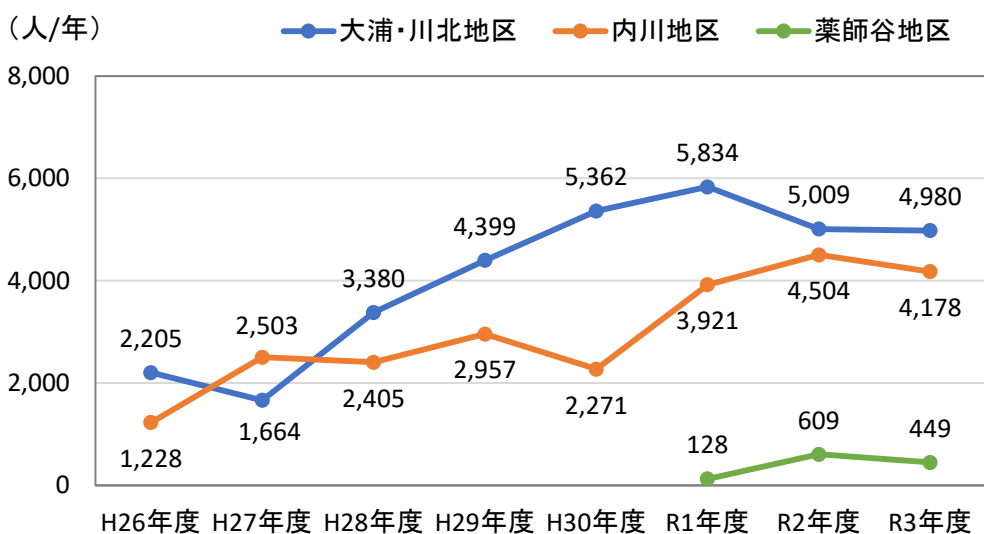
▼地域運営交通の運行概要

地区名・路線名	運行形態	運行日・運行便数	運賃
大浦・川北地区 「おおらっこ・かわきた号」	路線定期運行	毎週 火・金曜運行 1日3往復	年間1,000円/1世帯 (同世帯複数人乗車可)
内川地区 「青竹号」	路線定期運行、 路線不定期運行	平日運行、1日7便 (定期2便、予約5便)	1か月大人1,000円/人 小人500円/人
薬師谷地区 「やくし号」※1	路線不定期運行	毎週 火・金・土曜運行 1日6便(予約)	1か月1,000円/世帯
北部6地区 「チョイソコかなざわ」※2	区域運行	毎週 月曜～金曜運行	1乗車当たり 湖南・薬師谷：300円 三谷、花園、医王山、 夕日寺：400円

※1 薬師谷地区は令和4年7月から「チョイソコかなざわ」に移行

※2 「チョイソコかなざわ」は令和5年度より本格運行予定

▼地域運営交通の利用人数

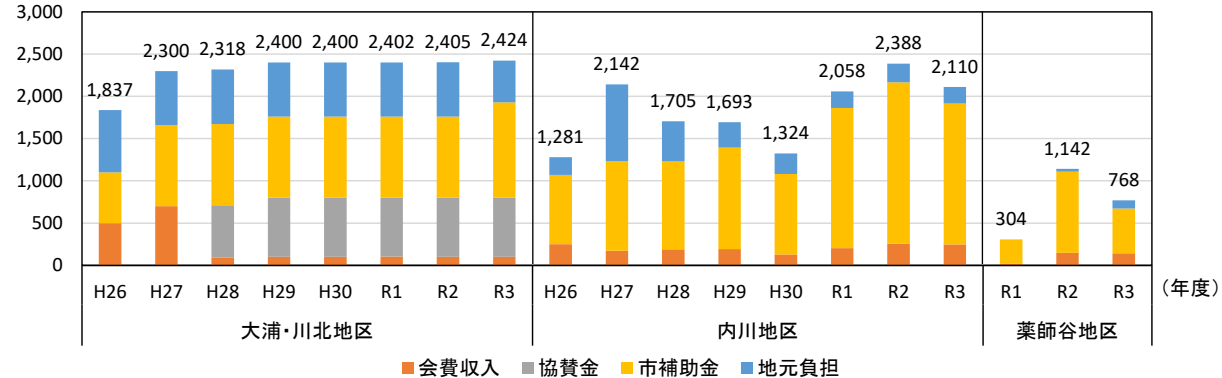


※薬師谷地区のR1年度は2-3月（試験運行）のみ運行

出典：金沢市調べ

▼地域運営交通の事業費

(千円)



※薬師谷地区のR1年度は2-3月（試験運行）のみ運行

出典：金沢市調べ

(4) その他の公共交通

1) スクールバス・スクールタクシー

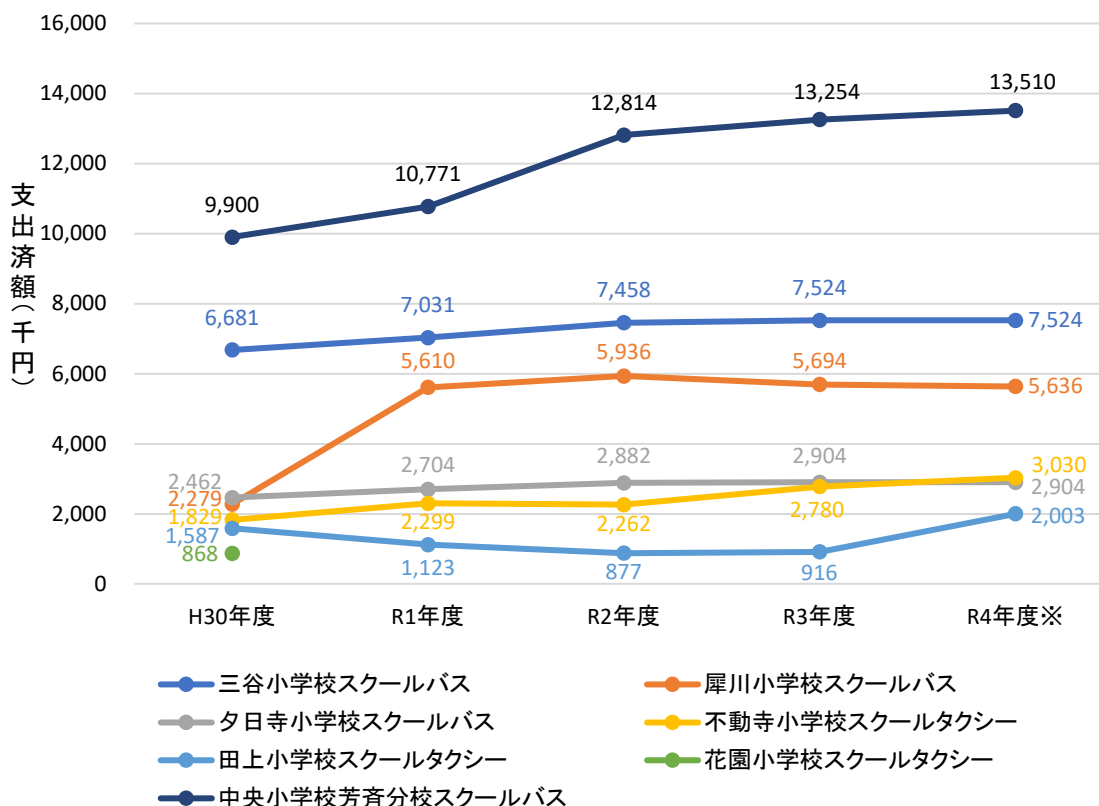
- ・本市では、学校の統廃合のあった校区に対し、個別に必要性を考慮した上で、スクールバス・タクシーを運行している。
- ・現在4学校（三谷小学校、犀川小学校、夕日寺小学校、中央小学校芳斉分校）でスクールバスを、2学校（不動寺小学校、田上小学校）でスクールタクシーを運行している。

▼スクールバス・スクールタクシーの運行概要

輸送形態	学校名	車両
スクールバス	三谷小学校	みずばしょう号、さくら号、ささゆり号
	犀川小学校	若あゆ号、東浅川号
	夕日寺小学校	夕日寺号
	中央小学校芳斉分校	はやて号、すぎのここうさ号、やませ号
スクールタクシー	田上小学校	
	不動寺小学校	

出典：金沢市調べ

▼スクールバス・スクールタクシーの支出済額



※R4年度は予算額

出典：金沢市調べ

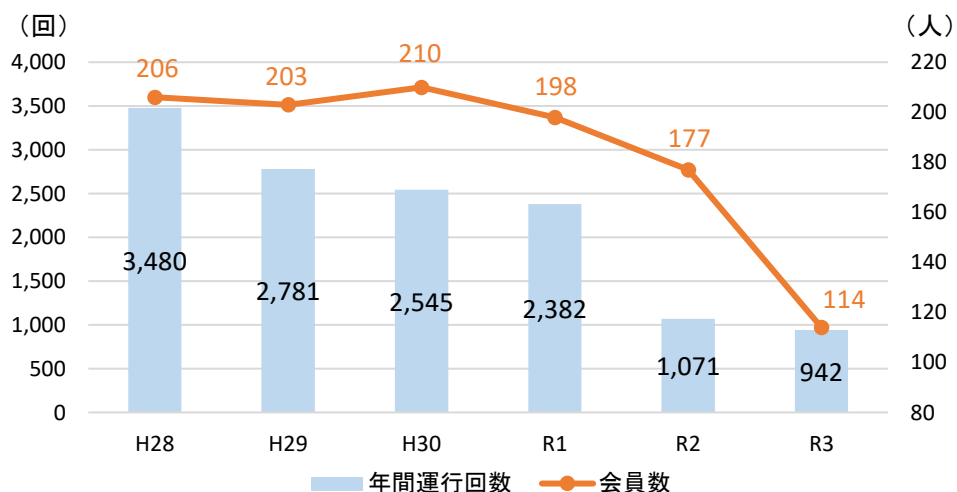
2) 福祉有償運送

- 本市では、金沢市社会福祉協議会が「市町村運営有償運送」（金沢メルシーキャブサービス）を行っているほか、NPO法人や医療法人、社会福祉法人等（22事業者）により「福祉有償運送」サービスが展開されている。

▼市町村運営有償運送（金沢メルシーキャブサービス）の概要

運営団体	社会福祉法人 金沢市社会福祉協議会
内容	日常的に車いすを利用している方を車いすに乗せたまま目的地に送迎するサービス
会員期間	1年間（4月1日から翌年の3月31日）
会員資格	日常車いすを使用し、バスやタクシーの利用が困難な方（金沢市内居住者）定員 250名
利用目的	特に制限なし
利用方法	電話予約制 予約受付期間：利用希望日の2ヶ月前から3日前まで 予約受付時間：月～金曜日（祝祭日、年末年始の6日間を除く）の午前9時～午後5時
利用回数	平日は1ヶ月5回まで（1日の往復は1回） ※土・日・祝日は平日の利用回数に関係なく何度でも利用可能
運行時間	午前8時～午後9時 （12月29日～1月3日を除き、毎日運行）
運行範囲	金沢市、白山市（合併前の旧松任市・旧鶴来町に限る）、野々市市、津幡町、内灘町、及び小松空港（小松空港からの乗車は不可）
料金	年会費：1,500円 利用料：30分ごと300円+1kmごと20円

▼市町村運営有償運送（金沢メルシーキャブサービス）の年間運行回数と会員数

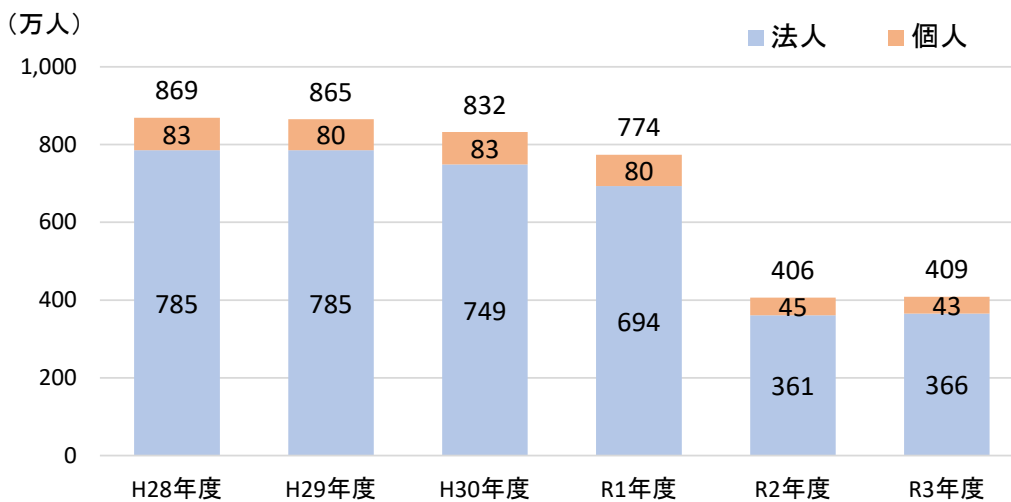


出典：金沢市調べ

3) タクシー

・金沢交通圏におけるタクシー輸送実績（法人33社、個人211社）は、H28年度の869万人をピークとして減少し、コロナ禍のR3年度はH28年度に比べ半数以下の利用になっている。

▼金沢交通圏におけるタクシーの輸送実績



出典：石川運輸支局提供資料

(5) 公共交通の利用環境向上に向けた取組

1) バス専用レーン

- ・バス通行の円滑化を図るため、市全体では20区間、22.3kmがバス専用レーンとして整備されている（夕方は平日が4区間3.6km、休日が3区間3.4km）。
- ・さらなるバス通行の円滑化に向けたバス専用レーン時間帯拡大（17:00～18:30→19:00）をH30年以降継続的に行った結果、バスの所要時間は実験を重ねるごとに短縮された。また、一般車への影響もみられず、バス専用レーンの遵守率も年々微増したため、R2年より本格実施となった。

▼バス専用レーンの整備状況



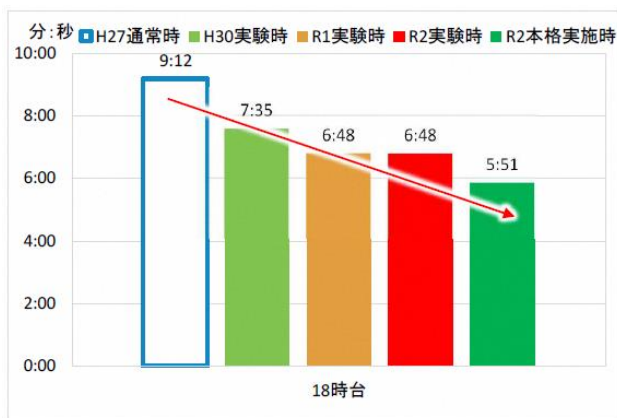
都心軸(野町広小路～香林坊～武蔵)におけるバス専用レーン

	朝		夕	
	7:30～9:00	15:00～17:00	17:00～19:00	
平日		規制なし		
土日祝	規制なし			

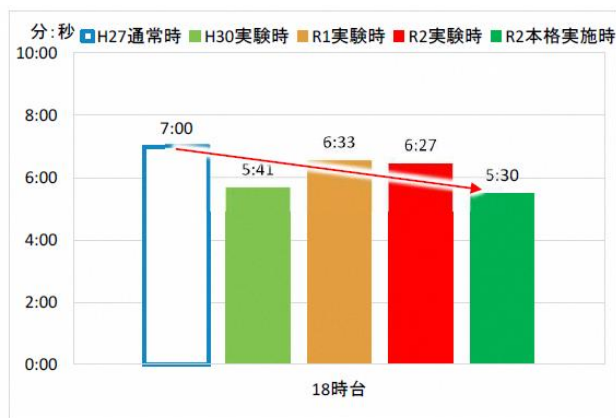
バス専用レーンを実施する時間帯	
終日	0:00～24:00
平日の朝	7:30～9:00
全日の夕 (武蔵～野町広小路)	平日 17:00～19:00 土日祝 15:00～19:00
平日の夕	17:00～18:30
交差点名	

出典：金沢市

▼バスの走行性（平日）



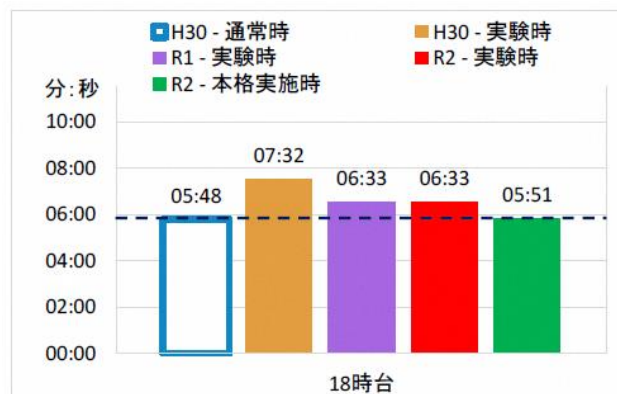
武蔵→片町（南行）



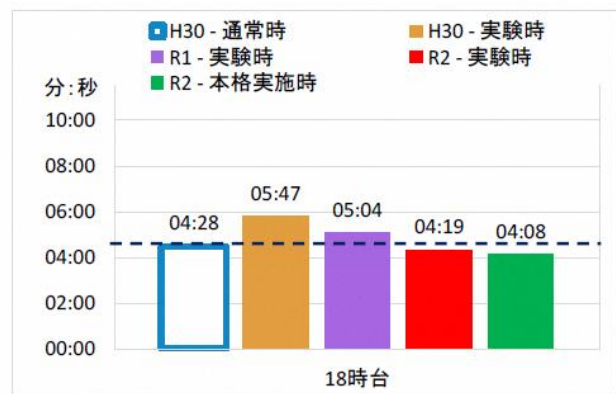
片町→武蔵（北行）

出典：金沢市

▼一般車への影響（平日）



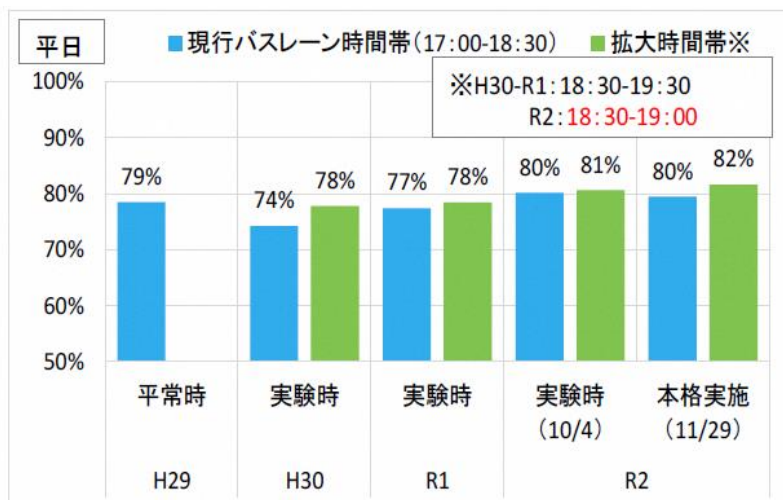
武蔵→片町（南行）



片町→武蔵（北行）

出典：金沢市

▼順守率（第2車線走行率：平日）



【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

出典：金沢市

2) パーク・アンド・ライドの整備・利用状況

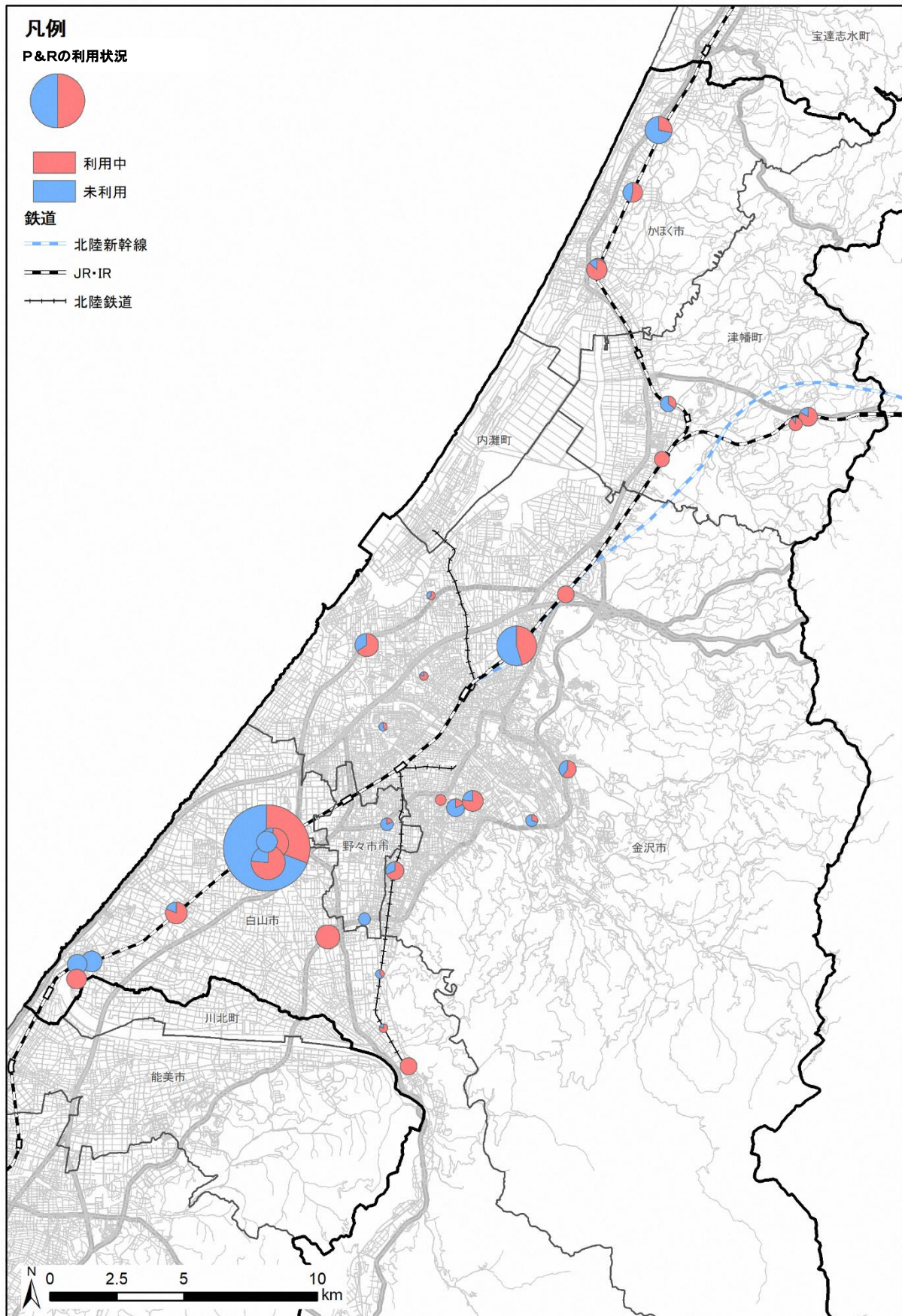
- ・金沢都市圏全体で整備を進めるKパークは収容台数が261台（R4年10月時点の利用率は65%）、Kパーク以外の既存P&Rは合計1,035台となっている。
 - ・Kパーク 17箇所、261台（利用台数170台、利用率65%）
 - ・Kパーク以外 16箇所、1,035台
- ・Kパーク及びKパーク以外の収容台数の合計1,296台に対し、金沢都市圏での通勤時パーク・アンド・ライドの目標駐車台数は2,600台（パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針、H28.2.8改正）であり、目標に対し50%となっており、さらなる拡充が必要となっている。

▼パーク・アンド・ライドの概要と利用状況

名称	自治体名	設置場所	収容台数	利用状況	料金
Kパーク	金沢都市圏 (石川県、金沢市、白山市、野々市市、かほく市、津幡町、内灘町)	大阪屋ショッピング近岡店	5	3	●システム料金 乗車券+駐車料金(商品券)3,000円/月 ※金沢市総合体育館、北陸鉄道南部車庫、額住宅駅前、白山市役所鶴来支所、林公民館、蔵山公民館、ゲンキー畝田店に限り駐車料金(商品券)は不要 ※Kパーク専用バス定期券は通常運賃の4割引(通常の定期券は3割引、鉄道の定期券は割引対象外)
		ゲンキー畝田店	38	25	
		マックスバリュ金沢駅西本店	5	4	
		マルエー間明店	5	2	
		イオンもりの里店	20	12	
		パロー有松店	8	8	
		金沢南総合運動公園暫定駐車場	22	4	
		金沢市総合体育館	30	23	
		パロー大桑店	10	3	
		北陸鉄道南部車庫	40	40	
		額住宅駅前	22	15	
		林公民館	5	2	
		蔵山公民館	5	4	
		白山市役所鶴来支所	20	20	
		イオンタウン野々市	5	0	
ウエルシア野々市横宮店	11	5			
イオン野々市南店	10	0			
		小計	261	170	65.1%
Kパーク以外の既存P&R駐車場	金沢市	森本駅東口P&R駐車場	20	20	R3.3月供用開始
		東金沢駅西口P&R駐車場	110	50	
	白山市	松任駅南複合型立体駐車場「マッソーレ」	233	-	管理者:名鉄協商 時間貸あり(有料)
			145	73	管理者:名鉄協商 平日のみ6,600円/月
			140	86	管理者:名鉄協商 全日8,800円/月
		松任駅北口駐車場	30	-	入庫後30分無料、以降1時間ごとに100円
		松任中央通駐車場	80	61	5,190円/月 時間貸あり(有料)
		美川駅日本海広場駐車場	30	-	時間貸有料200円/回
		美川駅白山広場駐車場	26	-	時間貸有料200円/回
		美川駅白山口駐車場	27	27	3,140円/月
		参考)新幹線高架下	66	54	管理者:JR 7,700円・8,250円/月
		参考)加賀笠間駅西口駐車場	39	31	管理者:JR 4,400円・5,500円/月
	かほく市	高松駅前駐車場	50	14	月極3,000円/月
		横山駅前駐車場	26	14	月極2,500円/月
		宇野気駅西口駐車場	20	20	月極2,500円/月
		宇野気駅西曙パーク駐車場	29	25	月極2,500円/月
	津幡町	本津幡駅前駐車場	17	6	4,100円/月
		俱利伽羅駅前駐車場	24	20	3,000円/月
		俱利伽羅駅西駐車場	12	11	1,500円/月
		津幡駅前駐車場	16	16	4,600円/月 別に時間貸し19台(100円/時、最初の30分無料、23~6時無料、1日上限1,000円)
		参考)IR津幡駅月極駐車場	34	-	IR所有の月極駐車場(34台)※10/1満車
		小計	1035	443	42.8%

出典:各市町提供資料(R4年10月1日時点)

▼パーク・アンド・ライドの利用状況



(6) 歩行者・自転車

1) 歩行者

① 歩行者通行量

・金沢市のまちなかの主な13地点における歩行者通行量は、H27～R1年にかけて平日は7～8万人程度で横ばい傾向に対し、休日はイベントの有無もあるがR1年は13万人を超える通行量と増加傾向であった。なお、R2年以降はコロナ禍のため平日は約3割、休日は約5割減少している。

<平日>

商店街名	調査地点	歩行者数(人)							R2/R3 増減率	R1/R3 増減率
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3		
1 金沢駅前	金沢百番街前 (金沢フォーラス前)	15,578	18,564	15,377	15,082	16,129	9,527	9,737	2.2	△ 39.6
	ガーデンホテル前	5,744	5,430	4,592	5,591	6,251	4,146	3,688	△ 11.0	△ 41.0
3 横安江町	コラボン前	1,537	1,693	1,251	1,523	1,642	1,324	1,577	19.1	△ 4.0
4 武蔵	めいてつエムザ 黒門小路前	6,803	9,431	5,155	6,155	6,777	5,019	4,513	△ 10.1	△ 33.4
5 近江町市場	パーキング口	3,444	2,414	2,576	3,344	3,035	1,986	1,564	△ 21.2	△ 48.5
6	エムザ口	7,455	6,751	7,260	7,414	7,982	5,009	3,942	△ 21.3	△ 50.6
7 尾張町	山田時計店前	1,047	1,086	978	943	1,165	751	590	△ 21.4	△ 49.4
8 広坂	能楽美術館前	3,062	4,352	2,956	2,868	3,053	2,110	2,092	△ 0.9	△ 31.5
9 香林坊	東急スクエア (東急ホテル前)	7,430	7,061	5,616	6,696	6,826	4,842	5,230	8.0	△ 23.4
10	アトリオ前(大和前)	7,787	8,822	7,735	7,247	6,642	4,492	3,609	△ 19.7	△ 45.7
11 柿木島	ウォークビル横	3,880	3,699	2,777	3,592	3,195	2,783	2,735	△ 1.7	△ 14.4
12 片町	プレーゴ前	6,147	6,777	6,130	5,779	5,780	3,811	4,183	9.8	△ 27.6
13 豎町	砂場ビル前	7,618	7,004	5,367	6,793	6,617	5,025	5,148	2.4	△ 22.2
13地点 合計		77,532	83,084	67,770	73,027	75,094	50,825	48,608	△ 4.4	△ 35.3
天候		晴れ時々曇り	晴れ時々曇り	曇りのち雨	晴れ	曇り	曇一時雨	晴れ時々曇り		

<休日>

商店街名	調査地点	歩行者数(人)							R2/R3 増減率	R1/R3 増減率
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3		
1 金沢駅前	金沢百番街前 (金沢フォーラス前)	24,199	28,509	24,461	24,790	26,863	12,799	12,343	△ 3.6	△ 54.1
	ガーデンホテル前	6,317	7,534	7,856	7,037	9,935	4,439	3,786	△ 14.7	△ 61.9
3 横安江町	コラボン前	1,879	1,592	2,572	1,613	2,141	2,475	1,574	△ 36.4	△ 26.5
4 武蔵	めいてつエムザ 黒門小路前	7,194	11,597	8,249	7,786	11,378	5,564	4,597	△ 17.4	△ 59.6
5 近江町市場	パーキング口	4,602	4,384	3,444	4,697	6,266	1,628	1,242	△ 23.7	△ 80.2
6	エムザ口	7,445	10,393	11,669	10,271	16,318	6,752	4,708	△ 30.3	△ 71.1
7 尾張町	山田時計店前	1,047	1,915	2,088	1,750	2,635	1,298	627	△ 51.7	△ 76.2
8 広坂	能楽美術館前	3,062	8,432	6,031	5,072	6,778	2,888	3,439	19.1	△ 49.3
9 香林坊	東急スクエア (東急ホテル前)	7,430	11,655	11,149	8,359	11,331	6,243	5,649	△ 9.5	△ 50.1
10	アトリオ前(大和前)	7,787	11,728	10,003	8,885	11,260	5,426	5,297	△ 2.4	△ 53.0
11 柿木島	ウォークビル横	3,880	6,861	6,161	4,314	6,823	4,283	3,775	△ 11.9	△ 44.7
12 片町	プレーゴ前	6,147	12,373	11,324	9,183	12,141	6,162	5,924	△ 3.9	△ 51.2
13 豎町	砂場ビル前	7,618	14,792	15,227	12,186	13,624	9,295	7,523	△ 19.1	△ 44.8
13地点 合計		88,607	131,765	120,234	105,943	137,493	69,252	60,484	△ 12.7	△ 56.0
天候		晴れ時々曇り	晴れ時々曇り	曇りのち雨	晴れ	曇り	曇一時雨	晴れ		

出典：歩行者通行量調査報告書（金沢市）

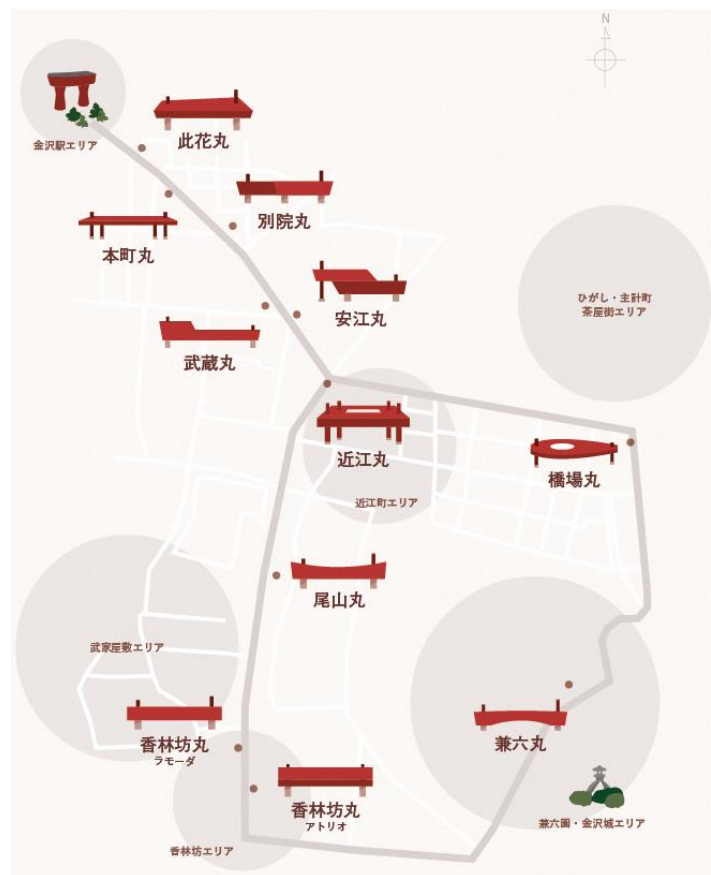
② 歩けるまちづくり

- ・「金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例（H16年）」や「金沢市歩けるまちづくり基本方針（H16年）」に基づき、歩けるまちづくり協定を6地区で締結するなど、取り組みを進めている。
- ・金沢美術工芸大学と連携し、金沢駅から武蔵が辻・香林坊・兼六園・橋場町などの計11か所に、11種類のベンチを設置する「かなざわ道の船」を実施し、まちなかの回遊性の向上を図っている。

▼歩けるまちづくり協定の締結地区

地区名	締結日
竪町商店街地区	H17. 10. 7
横安江町商店街地区	H18. 4. 14
主計町地区	H18. 7. 24
長町武家屋敷地区	H20. 10. 14
材木地区	H21. 10. 9
芳斉地区	H23. 7. 8

▼かなざわ道の船 ベンチ設置箇所



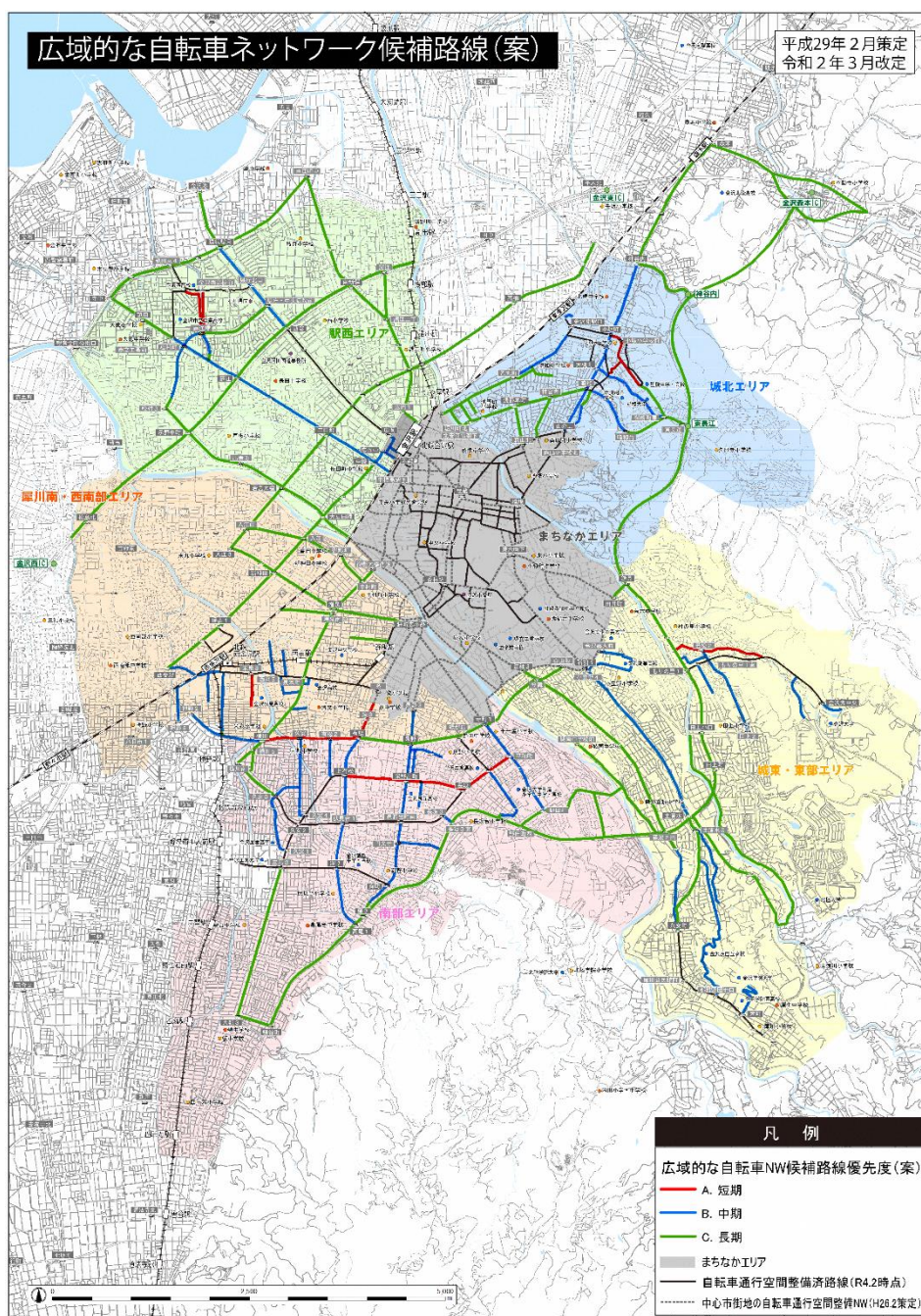
出典：金沢市

2) 自転車

① 自転車ネットワーク

- ・H22年度に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、総合的な自転車施策を展開し、自転車通行空間整備延長の増加や自転車事故の減少、路上放置自転車の減少、自転車ルールの認知度の向上、まちなか利用回数の数値目標達成などの効果が得られている。
- ・今後は、令和元年度に策定した「金沢市自転車活用推進計画」に基づき、「はしる」「とめる」「まもる」「いかし ひろめる」の4つの視点から、移動手段としての利用に加え、健康・観光など多様な視点で自転車の活用を広く推進することとしている。

▼金沢市内の自転車ネットワーク路線と整備済み路線（R4.2時点）



② 公共シェアサイクル「まちなり」

- ・「北陸新幹線金沢開業を見据えた二次交通の充実」と「市民の足としての都市内交通の充実」を目的として、H24年3月に開始した「まちなり」は、運営主体との協働により様々な利便性向上に取り組み、年間10万回の目標を大きく上回る利用となった。
- ・R2年3月には、自転車500台を全て電動アシスト自転車にするとともに、市内に68箇所のサイクルポートを設けるなど大幅な利便性向上に取り組み、リニューアル以降、市民を中心とする月額会員数は増加している。

▼まちなりの概要（R4.3時点）

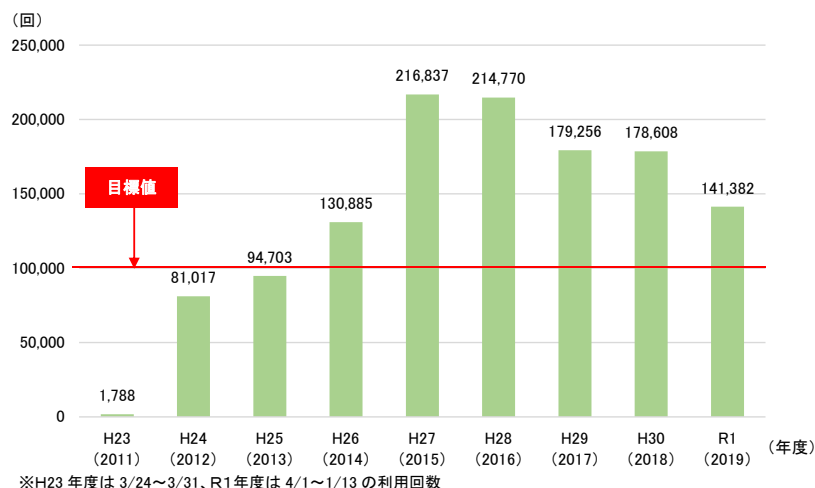
○ポート数：68箇所（西金沢駅、NTTドコモ西都ビルはそれぞれ2箇所。その他、イベントポートあり。）

○自転車：500台（電動アシスト自転車）

○料金プラン：1回会員 最初の30分165円/回 延長料金110円/30分

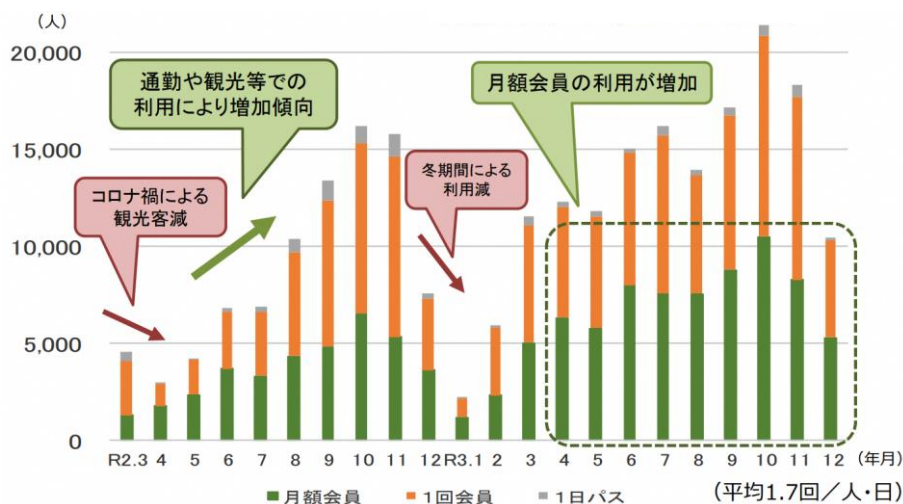
（税込み）月額会員 基本料金1,650円/月 最初の30分0円/回 延長料金110円/30分
1日パス WEBサイト 1,430円/日、事務局・提携窓口 1,650円/日

▼まちなりの利用回数の推移（年度別）



出典：第12回全国シェアサイクル会議 金沢市資料

▼まちなりの利用者数の推移（月別、会員別）



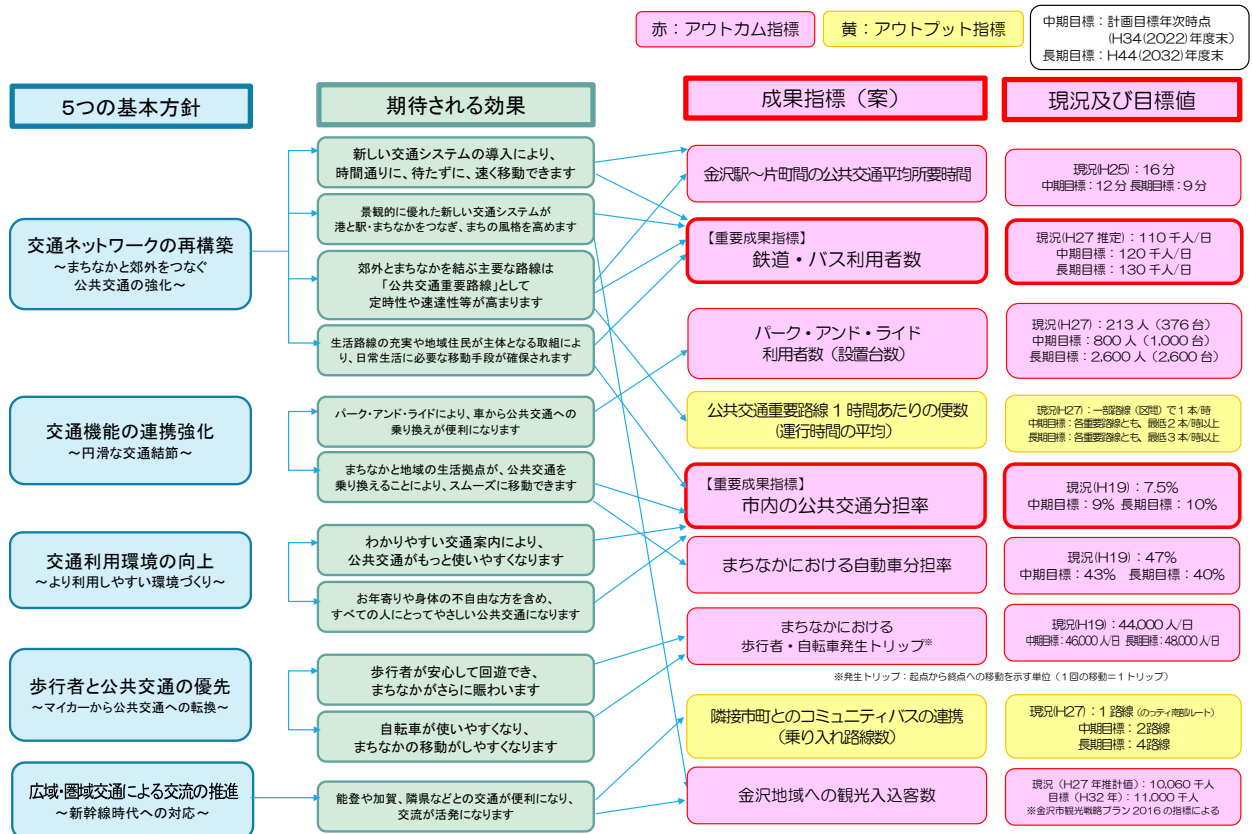
出典：第12回全国シェアサイクル会議 金沢市資料

参考資料2 第2次金沢交通戦略のフォローアップ

1 フォローアップの検討内容

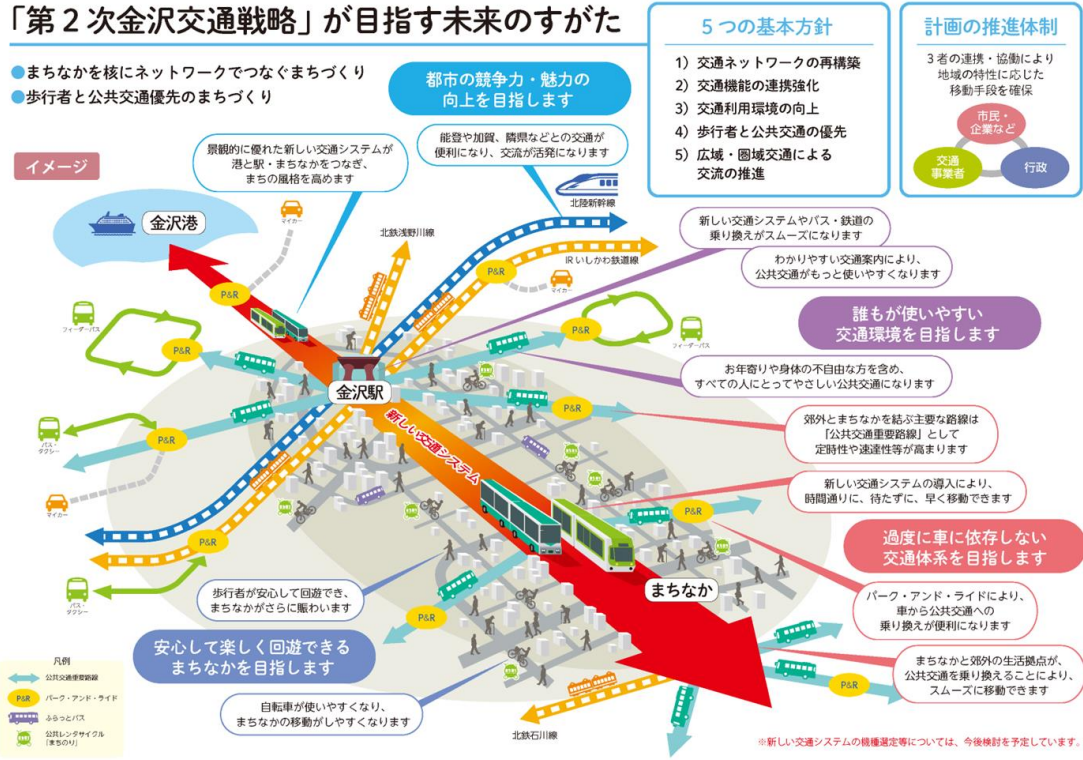
本章では、第2次金沢交通戦略（平成28年3月策定）で位置づけた施策の達成状況の評価（アウトプット）と施策効果の評価（アウトカム）を組み合わせることで総合的に評価を行った。

第2次金沢交通戦略で位置づけた成果指標は以下のとおりである。



2 第2次金沢交通戦略の概要

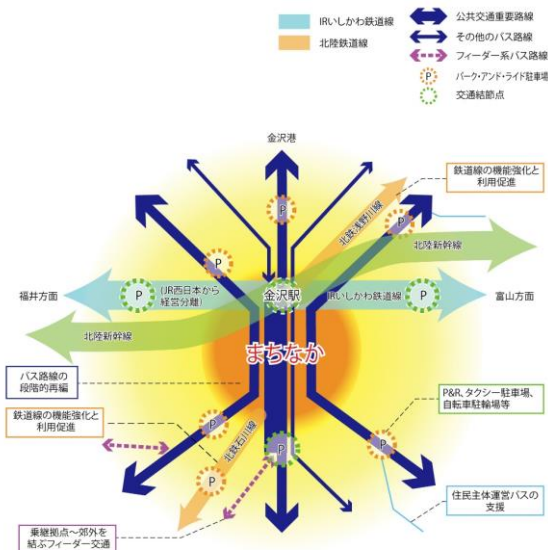
第2次金沢交通戦略は、超高齢社会、人口減少の進展を踏まえ、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」「歩行者と公共交通優先のまちづくり」の実現のため、5つの基本方針とその具体化に向けた各種施策を位置づけた（計画期間：H28年度～R4年度）。



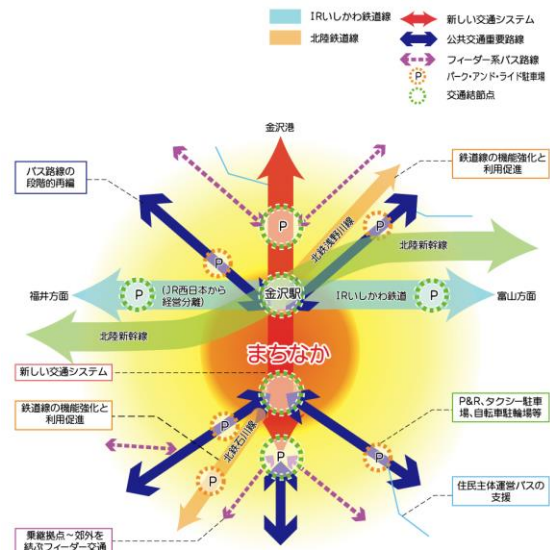
中長期的な公共交通ネットワークとして、都心軸への「新しい交通システムの導入」や「まちなかにおける歩行者と公共交通の優先」「(郊外部を含め)公共交通相互やマイカーと公共交通の連携強化」「鉄道線の機能強化」などを次の通り示している。

▼公共交通ネットワークのイメージ

【第2次金沢交通戦略目標年次におけるイメージ（～R4年度）】



【長期的なイメージ】



3 主な施策の取組状況

第2次金沢交通戦略における施策と具体的な取組を以下に示す。

(1) 交通ネットワークの再構築 ～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～

<凡例> ○：概ね実施 △：一部未実施 ×：未実施

1) 新しい交通システムの導入に向けた条件整備【重点施策】

- △新しい交通システムの導入に向けた具体的な検討
(有識者意見による公共交通の持続可能性確保のための取組を進め、新しい交通システムの導入を検討中)
- △市民参加による協議、合意形成
(交通まちづくりフォーラムの開催)
- △上下分離方式などの運営方針について交通事業者と協議
(北陸鉄道のあり方について沿線市町と協議開始)

新しい交通システムの導入に向け、委員会で具体化を検討しているほか、コロナ禍の状況を取り切り公共交通の持続可能性を確保するための取組を検討しており、今後は具体的な取組の展開が必要

2) バス路線等の段階的再編【重点施策】

- ①公共交通重要路線の利便性向上
△公共交通重要路線の強化、バス・鉄道の乗継改善など
(交通事業者と協力してバス専用レーン遵守啓発活動、スマートバス停実証実験の実施)
- ②郊外のバスネットワークの改善
○郊外における生活維持路線の支援、検討や構築など
(生活維持路線の赤字部分に対する支援)
- ③地域住民による移動手段確保に対する支援
○地域住民によるコミュニティバス運営の支援や新たな輸送サービスの提供
(地域運営交通運行費補助制度の拡充、デマンド型によりジャンボタクシー等を活用(薬師谷地区))

公共交通重要路線の啓発や郊外の地域運営交通などの取組は一部進んでおり、今後は新しい交通システムの導入に向けた検討と合わせ、公共交通重要路線のサービスレベルの向上やバス路線の段階的な再編が必要

3) 鉄道線の充実【重点施策】

- ①石川線・浅野川線の機能強化と利用促進
○石川線・浅野川線の安全及び安定運行の確保
(老朽化の著しい施設・設備の更新を支援)
- △石川線・浅野川線の利用促進
(Kパーク駐車場の整備(パークアンドレールライド52台)、電車・バス乗り継ぎ定期券・回数乗車券)
- ②JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進
○交通結節点の整備やP&R駐車場の利用促進
(東金沢駅西口P&R駐車場、森本駅東口P&R駐車場の開設、森本駅東広場の整備)
- △全国交通系ICカードの導入や企画乗車券などによるサービス向上
(ICOCAのサービス開始・拡大、JR・IRいしかわ鉄道回数券)

JR・IR線、石川線・浅野川線とも計画に沿って取組を進めてきたが、コロナ禍で利用が激減

特に、石川線・浅野川線については、今後のあり方や利用促進に関して関係自治体等で検討が必要

4) 金沢ふらっとバスの充実

△金沢ふらっとバスの利便性の向上

(北陸鉄道及び西日本 J Rバス発行の回数券が相互に使用可能、市内 1 日フリー乗車券が使用可能、全ルートで I Cカード利用可能、スマホで利用可能なバスロケ導入)

○地域との協働による利用促進

(大学生・高齢者モビリティマネジメントの実施、親子利用促進事業の実施)

金沢ふらっとバスの利用促進については、概ね計画通りに取組が進められており、今後は更なる利便性向上に向けた取組が必要

(2) 交通機能の連携強化 ～円滑な交通結節～

<凡例> ○：概ね実施 △：一部未実施 ×：未実施

1) 交通結節点の整備【重点施策】

- 交通結節点となる主要なバス停や、鉄道駅及びその周辺の環境整備
(森本駅東広場の整備、香林坊ラモーダ前バス停の設置、金沢駅西広場歩行環境整備)
- ×バス停の重要度のランク付け
(交通結節点となるバス停/主要バス停/その他)

交通結節点となるバス停や鉄道駅周辺の環境整備が進められており、今後はバス路線の段階的な再編と併せた計画的な交通結節点の整備が必要

2) パーク・アンド・ライドの推進【重点施策】

- ①パーク・アンド・ライド駐車場の確保・整備
△公共交通重要路線沿線等におけるP&R駐車場の整備
(公設P&R駐車場の整備(東金沢駅西口、森本駅東口)、Kパーク駐車場の新設)
- ②パーク・アンド・ライドの利用促進
△通勤時及び休日P&Rの普及
(東金沢駅P&R無料お試しキャンペーンの実施)
- 観光期、年末年始などにおける臨時P&Rの実施
(観光期のP&R駐車場の臨時開設)
- △隣接市町及び民間施設との連携強化
(Kパークの推進)

P&R駐車場は公設を含め整備が徐々に進んでおり、今後は都市圏全体での駐車場の確保や利用促進に向けた取組が必要

3) バリアフリーの推進

- 駅、バス停のバリアフリー整備
(バス停上屋の整備、東金沢駅・森本駅ホーム内方線付き点状ブロック整備)
- ノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援
(車両の導入を継続的に支援(ノンステップバス33台、福祉タクシー50台))

駅やバス停、車両のバリアフリー化に関する取組は概ね実施しており、引き続き誰もが利用しやすい環境整備が必要

4) 乗継抵抗の軽減【重点施策】

- 乗継に対応したバス運賃設計
(ICa乗継割の実施、市内1日フリー乗車券の対象に「西日本JRバス」「金沢ふらっとバス」追加、運賃收受方式の変更)
- 全国交通系ICカードの導入
(小松空港リムジンバス券売機10カード対応、ICOCAのサービス開始・拡大)

ICカードの導入や乗継割等の運賃軽減の取組が一部で実施されており、今後は更なる乗継抵抗の軽減に向けた交通モード間の乗継運賃の低減等の取組が必要

(3) 交通利用環境の向上 ～より利用しやすい環境づくり～

<凡例> ○：概ね実施 △：一部未実施 ×：未実施

1) 交通案内の充実【重点施策】

- 交通案内マップや総合交通案内板の多言語対応
(総合交通案内板ディスプレイの改修、金沢まちなか交通ガイドの発行(8言語))
- △バス停におけるわかりやすい案内機能の強化
(わかりやすいバス案内板(16箇所)を設置)
- △スマートフォン対応などICTの活用
(北鉄時刻表アプリ機能強化)

ハード・ソフト両面で交通案内の充実が進んでおり、今後はスマートフォンの活用などによるわかりやすい案内方法の検討が必要

2) 高齢者や障害のある方への移動支援

- 高齢者等に対する公共交通の利用支援
(シルバー定期券や公共交通乗車券の購入助成制度、高齢者モビリティマネジメント事業の実施)
- 障害のある方への移動支援の充実
(金沢メルシーキャブサービス事業の継続)

高齢者・障害のある方への移動支援に関する取組は継続的に行っており、今後は運転免許返納の促進などに向けた取組が必要

3) バス専用レーンの拡充

- 公共交通重要路線におけるバス専用レーンの拡大
(バス専用レーン時間帯拡大の実験及び本格実施)
- 公共車両優先システム(PTPS)の整備の推進
- バス専用レーンの遵守や拡充(実験)に関する取組
(バス専用レーン時間帯拡大の実験及び本格実施、取締りの不定期実施)

段階的なバス路線の再編と合わせ、バス専用レーンやPTPSの整備などによる更なる走行環境の向上が必要

4) 渋滞緩和策の実施【重点施策】

- まちなかにおける渋滞緩和策の実施
(P&Rの推進、バス専用レーンの拡大、主要幹線道路の整備)
- 駐車場案内システムの高度化・観光バス駐車場の適正配置・整備
(駐車場案内システムをリニューアル、兼六駐車場の整備(第二期完成予定))
- △P&Rの推進【再掲】 ((2)-2) 参照)

環状道路等の整備やバス専用レーンの拡充、まちなかの駐車場対策など、渋滞緩和に向けた総合的な取組の継続が必要

5) タクシーの利用環境向上

△タクシーの乗降環境整備

(予約・迎車用と通常利用と乗場を分け、スムーズな乗車を実現(金沢駅西口))

- タクシーの多機能化やマナー・もてなし力の向上
(クレジットカード対応、スマホ配車アプリの導入、小型翻訳機器を配備、UD研修の実施)

タクシーの多機能化等は進められており、今後は公共交通重要路線における乗降環境の整備等による利用環境の向上が必要

6) 荷捌きの円滑化

- 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保、ルールの遵守

(交通指導員による違法駐車指導の実施、タクシー乗場の一部を荷捌きとして供用)

- ×共同集配システムの導入などの検討

都心軸における荷捌きルールの遵守は定着しつつあり、今後は捌きの円滑化を図るため、共同集配システム等の検討が必要

(4) 歩行者と公共交通の優先 ～マイカーから公共交通への転換～

<凡例> ○：概ね実施 △：一部未実施 ×：未実施

1) 歩けるまちづくりの推進【重点施策】

- △歩行者ネットワークの整備
(歩道のバリアフリー化、通学路合同点検・安全対策、「保育施設お散歩コース」の緊急合同点検・安全対策)
- △歩行者向けの案内サインの充実
(観光案内板、立て札型サイン、路面標示の整備)
- △地域の総合力による交通安全運動の展開
(交通安全教室の実施、市民交通安全の集い・交通安全市民大会の開催)

歩けるまちづくりの推進のため、ハード・ソフト両面から歩行環境の更なる充実に向けた取組が必要

2) 自転車利用環境の向上【重点施策】

- 自転車通行空間等の整備
(自転車通行空間の整備継続)
- 自転車駐車場の整備や「まちなり」の拡充
(サイクル&バスライド駐輪場の整備、電動アシスト自転車の導入、ポートの拡大)
- 幅広い年齢層に対する交通安全に関する各種活動
(自転車損害賠償保険の加入義務化、定期的な街頭指導の実施)

自転車利用環境の向上については、概ね計画通りに取組が進められており、今後も継続的な取組の推進が必要

3) マイカーの流入抑制

- まちなかの通過交通の抑制
(海側幹線(大河端-福久間)の整備)
- △中心商店街と連携したマイカー乗り入れ抑制方策の検討
(「お帰り乗車券」事業の実施・期間拡大、P&Rの推進、バス専用レーンの拡大、主要幹線道路の整備)
- △バス専用レーン拡充【再掲】 ((3)-3) 参照)

お帰り乗車券など一部の取組は進んでおり、中心商店街等との連携による更なるマイカーの乗り入れ抑制に向けた対策が必要

4) 駐車場の適正な配置【重点施策】

- △土地利用と連携した駐車場整備の誘導等
(駐車場整備計画の見直し、まちなか駐車場区域の拡大及び設置基準の改定)
- △P&R駐車場の確保【再掲】 ((2)-2) 参照)

特にまちなかの土地利用と連携した駐車場整備の誘導やP&R駐車場の確保による駐車場の適正な配置の促進が必要

5) 公共交通の利用促進、意識啓発【重点施策】

- マイカー自粛の啓発や公共交通を支える利用者組織による各種活動
(カーフリーデーの開催、金沢市交通まちづくり市民フォーラムの開催、「明日の金沢の交通を考える市民会議」と連携した啓発活動の実施)
- △学校、企業等の団体向けの意識啓発や多様な媒体による情報発信
(大学生モビリティマネジメント事業の実施、SNS/HP等を活用した情報発信)
- 運転免許証自主返納の促進
(シルバー定期券購入助成制度、高齢者公共交通乗車券購入助成制度の改定)

多様な機会や媒体を活用した利用促進を行ってきており、今後も積極的な情報発信による効果的な利用促進・意識啓発の継続が必要

(5) 広域・圏域交通による交流の推進 ～新幹線時代への対応～

<凡例> ○：概ね実施 △：一部未実施 ×：未実施

1) 北陸新幹線全線整備の推進

- 金沢以西の早期開業に向けた取組
(北陸新幹線関係都市連絡協議会で金沢以西への早期開業を要望)

北陸新幹線全線整備の推進に向けた連携の推進が必要

2) 金沢駅の交通結節機能の強化【重点施策】

- 二次交通の拡充
(城下まち金沢周遊バスの利便性向上)
- 金沢駅における交通案内の充実【再掲】
(総合交通案内板ディスプレイの改修、金沢駅西口待合所内案内窓口の設置)

金沢駅の交通結節機能の強化については、概ね計画通りに取り組んでおり、引き続き多様な利用者ニーズに応じた移手段や案内の充実が必要

3) 金沢都市圏・能登・加賀、隣県等交通ネットワークの充実【重点施策】

- △隣接市町運営のコミュニティバスとの連携、道路インフラの整備・充実
(コミュニティバスの相互乗り入れなど広域ネットワークの充実を提言、金沢外環状道路の整備(東部環状道路、海側幹線))
- 高速バス等広域的な都市間交通手段の充実
(金沢駅発着能登周遊定期観光バス「能登路」運行開始(JRバス))
- △鉄道線の機能強化と利用促進
(1)-3) ①・②参照)

石川中央都市圏内の移動の円滑化や、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた広域的な交通ネットワークの更なる充実が必要

4) 金沢港の交通結節機能の強化

- △金沢港周辺整備に合わせた移手段の充実
(金石・大野周遊シャトルバスの運行)
- 交通ターミナル等の整備
(金沢港クルーズターミナルの開業)

金沢港の交通結節機能の強化については、概ね計画通りに取組を進めており、今後もニーズを把握しながら移手段の充実に向けた検討が必要

4 成果指標の評価

赤：アウトカム指標 黄：アウトプット指標

成果指標

成果指標	現況 (H27)	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍前 (R1)	コロナ禍 (R2)	
武蔵～片町間の公共交通平均所要時間	8:06	6:41 [1:25 短縮]	5:41 [2:25 短縮]	7:00
出典：金沢市調べ (平日 18 時台、北行・南行の平均)				
鉄道・バス利用者数	116 千人/日	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍前 (R1年度)	コロナ禍 (R2年度)	
		116 千人/日 [±0 千人/日]	74 千人/日 [-42 千人/日]	120 千人/日
出典：金沢市統計書・金沢市調査統計室				
パーク・アンド・ライド利用者数 (設置台数)	213 人 (376 台)	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍 (R2)		
		603 人 (1,367 台) [+390 人 (+991 台)]		800 人 (1,000 台)
出典：金沢市調べ				
公共交通重要路線 1 時間当たりの便数 (運行時間の平均)	一部路線 (区間) で 1 本/時	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍 (R2)		
		一部路線 (区間) で 1 本/時 [コロナ禍により減便]		各重要路線とも、 最低 2 本/時以上
出典：北陸鉄道時刻表				
市内の公共交通分担率	7.5%	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍前 (H30)	コロナ禍 (R2)	
		8.8% [+1.3 ポイント]	9.2% [+1.7 ポイント]	9.0%
出典：第 4 回パーソントリップ調査 (H19)、モニタリング調査 (H30、R2) ※パーソントリップ調査とモニタリング調査で調査条件が異なる				
まちなかにおける自動車分担率	47%	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍前 (H30)	コロナ禍 (R2)	
		45% [-2 ポイント]	49% [+2 ポイント]	43%
出典：第 4 回パーソントリップ調査 (H19)、モニタリング調査 (H30、R2) ※パーソントリップ調査とモニタリング調査で調査条件が異なる				
まちなかにおける歩行者・自転車発生トリップ	44,000 人/日	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍前 (H30)	コロナ禍 (R2)	
		31,000 人/日 [-13,000 人/日]	29,000 人/日 [-15,000 人/日]	46,000 人/日
出典：第 4 回パーソントリップ調査 (H19)、モニタリング調査 (H30、R2) ※パーソントリップ調査とモニタリング調査で調査条件が異なる				
隣接市町とのコミュニティバスの連携 (乗り入れ路線数)	1 路線	実績【達成状況】		中期目標 (R4年度末)
		コロナ禍 (R2)		
		1 路線 [±0 路線]		2 路線
出典：各運営市町 HP				
金沢地域への観光入込客数	10,064 千人	実績【達成状況】		目標 (H32)
		コロナ禍前 (R1)	コロナ禍 (R2)	
		10,676 千人 [+612 千人]	5,471 千人 [-4,593 千人]	11,000 千人

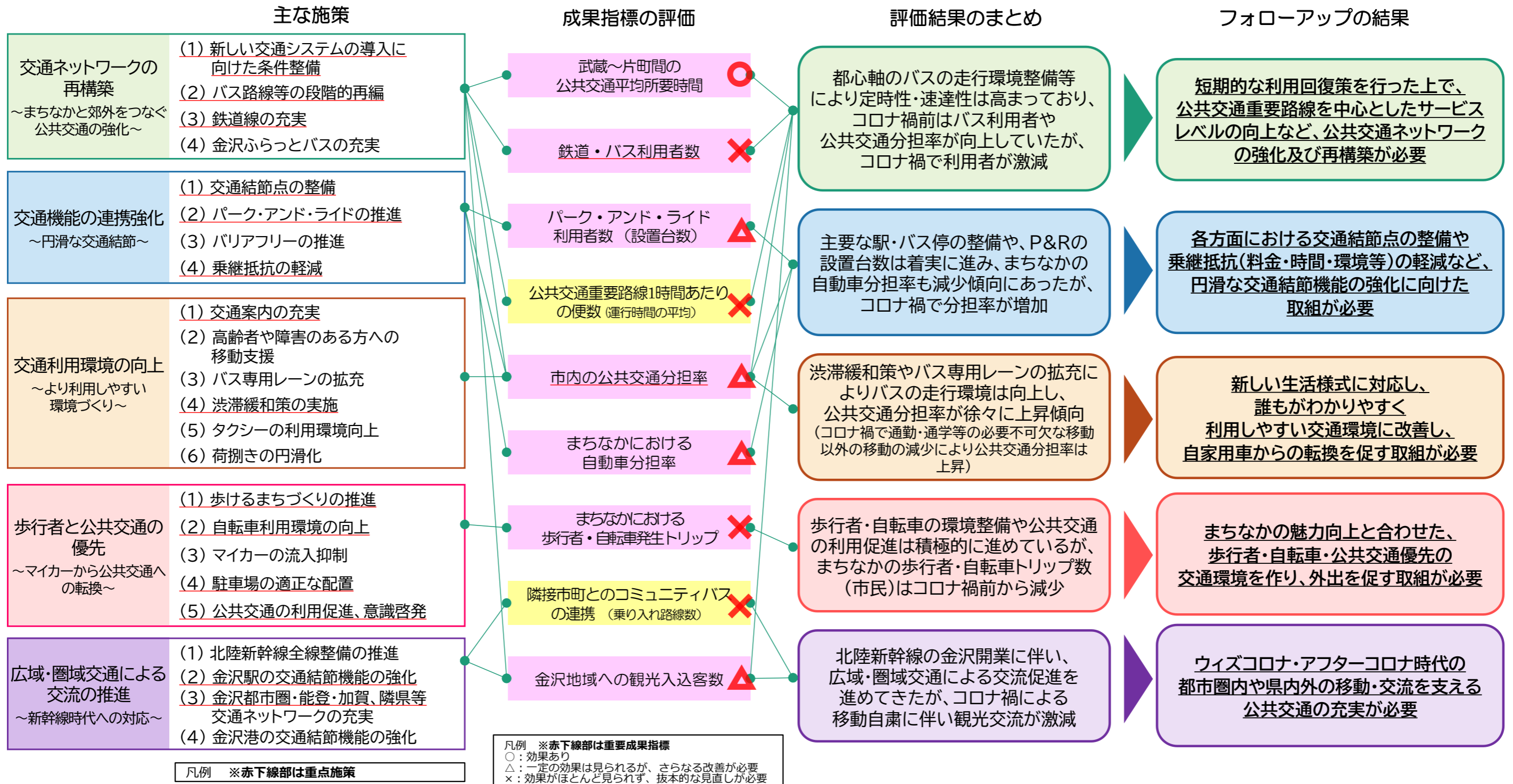
出典：統計からみた石川県の観光 ※目標数値は金沢市観光戦略プラン 2016 の指標による

凡例
○：効果あり
△：一定の効果は見られるが、さらなる改善が必要
×：効果がほとんど見られず、抜本的な見直しが必要

評価

- 新しい交通システムの導入に向けた走行空間の確保が進み、都心軸の定時性・速達性が向上
- 鉄道・バス利用者はほぼ横ばい傾向にあったが、コロナ禍により利用者が激減
- P&R 駐車場の設置台数は達成したが、P&R 利用者数は未達成
- コロナ禍による利用状況を踏まえた、深夜・日中を中心とした減便もあり、目標は未達成
- コロナ禍によって通勤・通学以外の移動が減ったこともあり、公共交通分担率は目標を達成
- まちなかにおける自動車分担率は減少傾向にあったが、コロナ禍により分担率が増加
- コロナ禍前からまちなかにおける歩行者・自転車の発生トリップ (市民) は減少しており、目標を未達成
- 隣接市町とのコミュニティバス連携本数は横ばい
- 北陸新幹線の金沢開業により観光入込客数は増加傾向にあったが、コロナ禍により激減

5 フォローアップの結果



参考資料3 目標指標の設定根拠

(1) 公共交通の利用者数

現況(R3)	目標(R9)	長期目標(R14)
86,073 人/日	123,000 人/日以上	130,000 人/日以上

■現況値

交通事業者提供データ及び金沢市保有データより、市内を運行するJR北陸本線・IRいしかわ鉄道線・北陸鉄道線（市内の駅）、路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、ふらっとバス、地域運営交通の利用者数を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出）し、現況（令和3年度）の公共交通利用者数を86,073人/日とします。

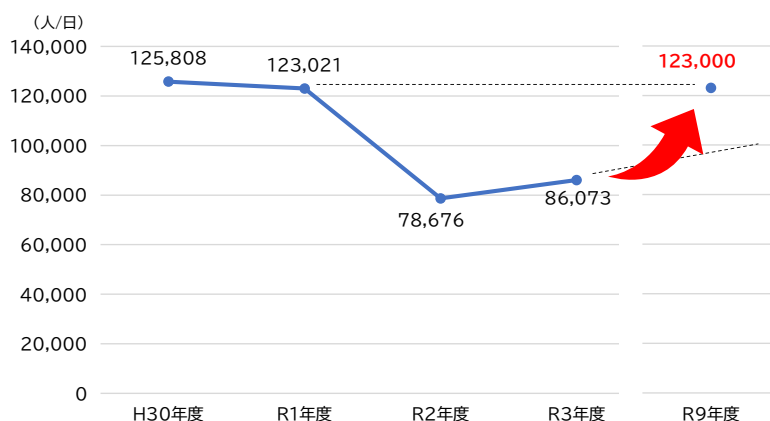
■目標値：コロナ禍前の利用者まで回復を目指す

2060年の本市の人口は、2020年から約11万人減少すると予想されていますが、65歳以上の高齢者は多くの小学校区で増加すると予測されています（社人研推計（2013年）準拠）。

また、ドイツでは、コロナ禍前の移動需要を取り戻す施策として、公共交通乗り放題（1ヶ月9ユーロ約1,300円）を実施し、公共交通機関を利用したことがなかった人の利用に繋がるなど目覚ましい成果をあげています。

当面は、増加が予想される高齢者等の移動手段を確保するとともに、公共交通の利用促進策や利便性向上策などによる需要創出を図ることで、令和9年度の鉄道・バス利用者数は、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを前提に、更なる需要創出による利用者数の増加を目指すことから、目標値を123,000人/日以上と設定します。

▼鉄道・バス利用者数



(人/日)	現況値				目標値
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
鉄道・バス	125,808	123,021	78,676	86,073	123,000

出典：交通事業者提供データ、金沢市保有データ

(2) 市内の公共交通分担率（平日）

現況(H30)	目標(R9)	長期目標(R14)
9%	9%以上	10%以上

■現況値

公共交通モニタリング調査（金沢市実施）より、現況（平成 30 年度）*の公共交通分担率を 9%とします。

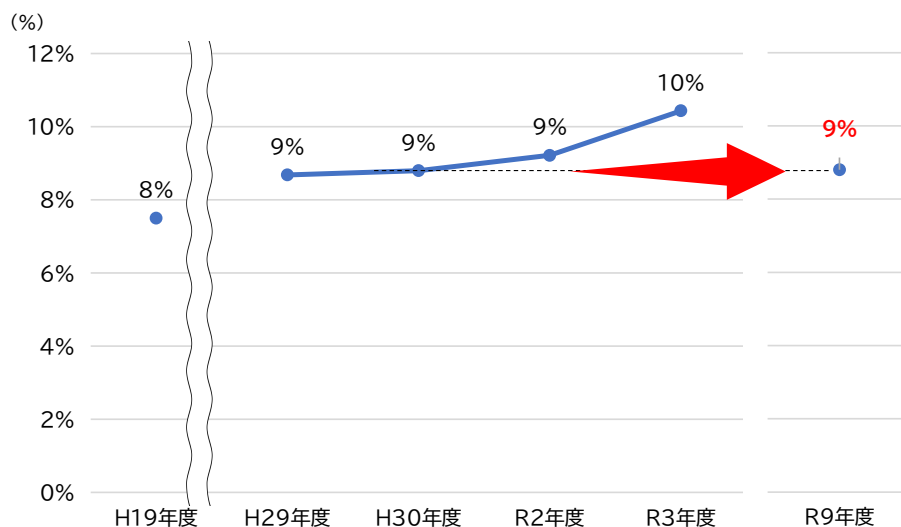
※令和 2 年度、令和 3 年度にも同様の調査を実施していますが、コロナ禍で不要不急の外出が減少した結果、趣味、余暇活動等の移動（徒歩、自転車等）が特に減少し、公共交通分担率が上昇する状況にあることから特異値と判断し、基準となる現況を平成 30 年度としました。

■目標値：市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す

過度に自家用車に頼りすぎない生活への転換とともに、持続的な公共交通の確立に向け、まずはコロナ禍前の公共交通分担率を上回ることを目指し、目標値を設定します。

具体的には、モニタリング調査からコロナ禍前（平成 30 年）の公共交通分担率 9%以上を確保するものとし、公共交通分担率の目標値を 9%以上と設定します。

▼市内の公共交通分担率（平日）



	現況値					目標値
	2007年度 H19年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
市内公共交通 分担率(平日)	8%	9%	9%	9%	10%	9%

出典：金沢都市圏パーソントリップ調査（H19）、金沢市モニタリング調査（H29～R3）

※R 1 年度は調査未実施

※四捨五入により積み上げ値と合計値が異なる

(3) 住まいの地区の移動満足度

現況(R3)	目標(R9)
26%	30%以上

■現況値

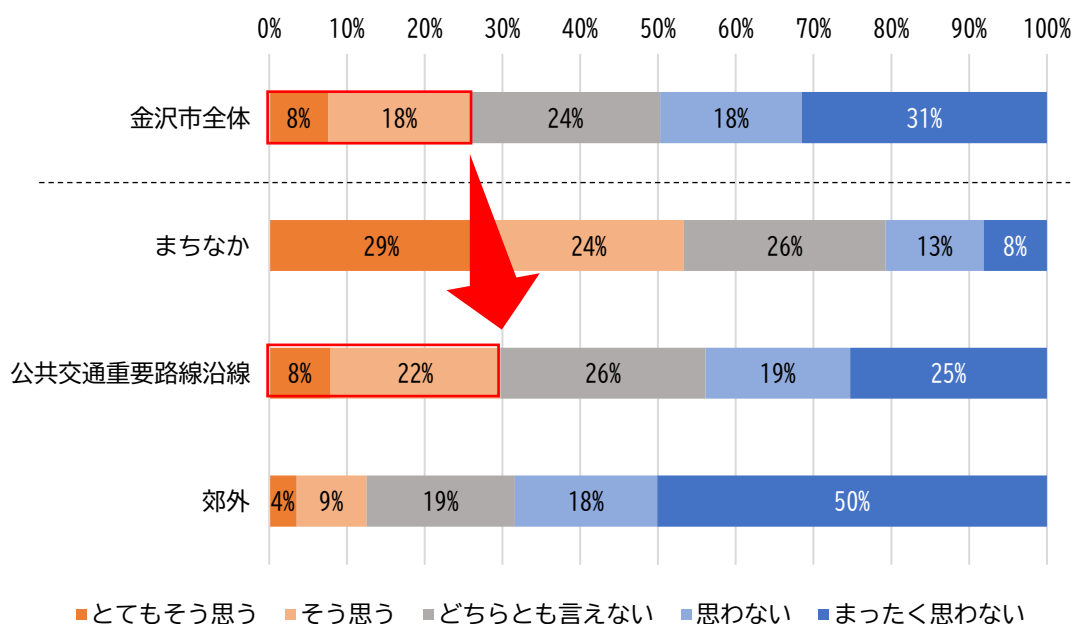
公共交通モニタリング調査（金沢市実施）より、住まいの地区の移動満足度*の現況（R3年度）を26%とします。

※『住まいの地区は、「過度に自家用車に頼らなくても移動しやすいまち」だと思いますか』という問いに対し、「とてもそう思う」「そう思う」の合計

■目標値：移動満足度の上昇を目指す

過度に自家用車に頼らなくても移動しやすい交通環境を形成し、交通面から暮らしやまちの魅力を高めることを目指し、住まいの地区の移動満足度の目標値は、公共交通重要路線沿線における満足度である30%以上と設定します。

▼住まいの地区の移動満足度（R3年）



出典：金沢市モニタリング調査

(4) まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率

現況(H30)	目標(R9)
55%	55%以上

■現況値

公共交通モニタリング調査（金沢市実施）より、現況（平成30年度）*のまちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率を55%とします。

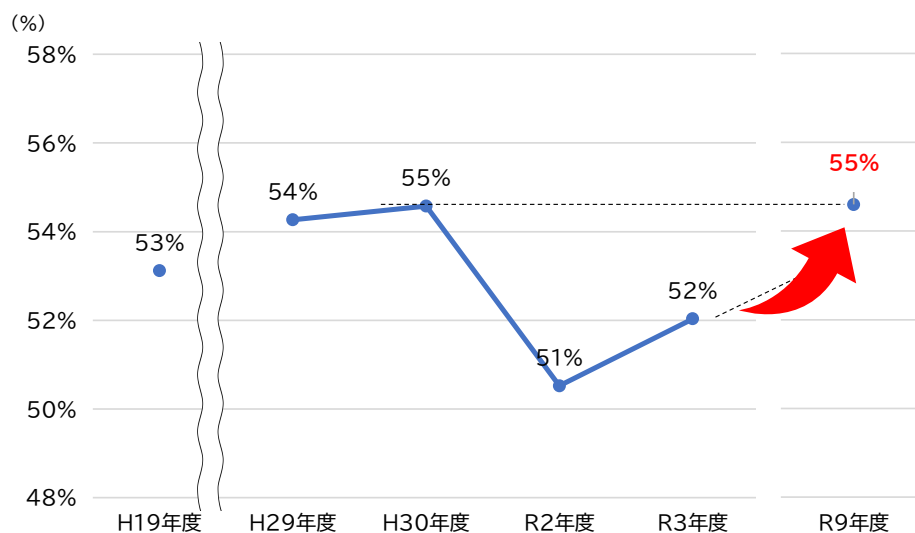
※令和2年度、令和3年度にも同様の調査を実施していますが、コロナ禍で不要不急の外出が減少した結果、趣味、余暇活動等の移動（徒歩、自転車等）が特に減少し、公共交通分担率が上昇する状況にあることから特異値と判断し、基準となる現況を平成30年度としました。

■目標値：まちなかの自動車以外の分担率の上昇を目指す

これまで進めてきた徒歩・自転車・公共交通を優先した交通まちづくりをさらに充実するとともに、アフターコロナを見据え、市民も来訪者も利用しやすい公共交通環境を創出することを目指し、目標値を設定します。

モニタリング調査からコロナ禍前（平成30年）の自動車以外の分担率55%以上を確保するものとし、まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率の目標値を55%以上と設定します。

▼まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率（平日）



	現況値					目標値
	2007年度 H19年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
まちなかの歩行者・自転車 公共交通分担率(平日)	53%	54%	55%	51%	52%	55%

出典：金沢都市圏パーソントリップ調査（H19）、金沢市モニタリング調査（H29～R3）

※R1年度は調査未実施

※四捨五入により積み上げ値と合計値が異なる

(5) まちなかの歩行者通行量（休日）

現況(R3)	目標(R9)
75,983 人/日	120,000 人/日以上

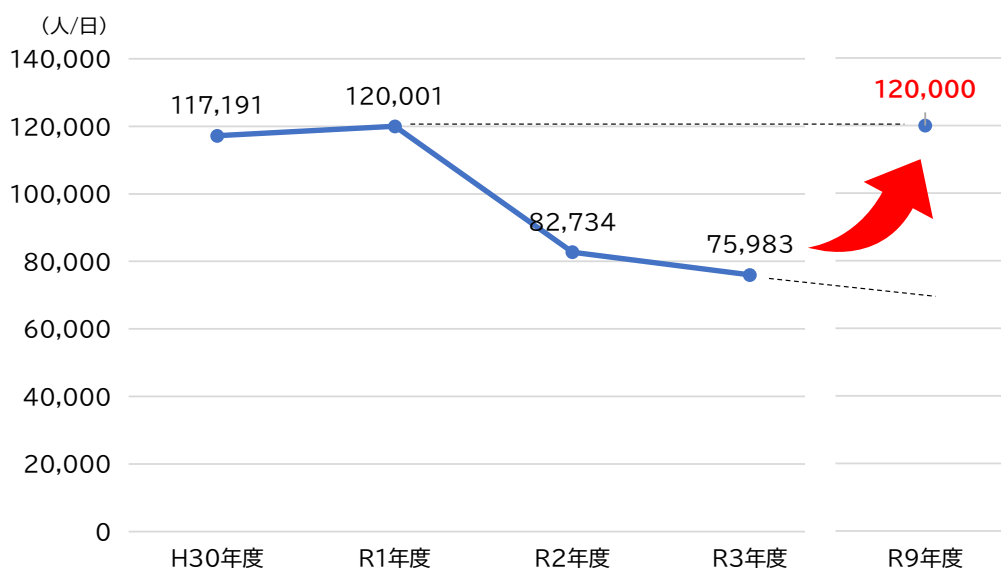
■現況値

金沢市歩行者通行量調査報告書より、まちなかの歩行者通行量を集計（金沢駅・片町・香林坊・広坂等の代表 10 地点の 1 日合計を算出）し、現況（令和 3 年度）の歩行者通行量を 75,983 人/日とします。

■目標値：休日の主要箇所における通行量の増加を目指す

本市のまちなかには、商業・業務をはじめ、藩政期から受け継がれる歴史・文化等の多様な魅力が集積されており、この魅力を日常生活の中で身近に体験できることが金沢に住む豊かさ、訪れる楽しさにつながっています。そのため、これまで取り組んできた歩けるまちづくり等をさらに推進することで、市民や観光客が、居心地が良く歩きたくなる移動環境を創出し、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを目指し、目標値を 120,000 人/日以上と設定します。

▼まちなかの歩行者通行量（休日）



(人/日)	現況値				目標値
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
歩行者通行量 (休日)	117,191	120,001	82,734	75,983	120,000

出典：金沢市歩行者通行量調査報告書

(6) まちなか区域／居住誘導区域の人口密度

	現況(H27)	目標(R22)
まちなか区域	70.3 人/ha	人口減少下においても 現状維持 (70.3 人/ha)
居住誘導区域	62.9 人/ha	人口減少下においても 現状維持 (62.9 人/ha)

■現況値

金沢市集

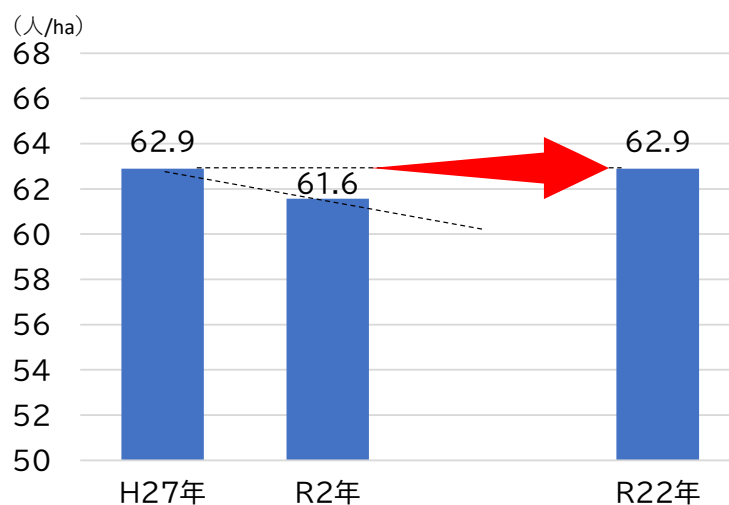
約都市形成計画で定める現況と同様に、まちなか区域及び居住誘導区域の人口密度（平成 27 年）をそれぞれ 70.3 人/ha、62.9 人/ha とします。

■目標値：公共交通の利用環境や居住環境をさらに高め、人口減少下においても現状維持を目指す

人口減少下においても、本市の将来における居住の柱として人口密度を維持することで、日常生活に必要な都市機能や一定水準の公共交通サービス等の多様な移動手段を確保し、自家用車での移動に頼ることなく、安全・快適に暮らすことができる環境を目指し、金沢市集約都市形成計画と同様に、目標指標をまちなか区域では 70.3 人/ha、居住誘導区域では 62.9 人/ha と設定します。

なお、令和 4 年度改訂時の評価では、人口密度（令和 2 年）が 61.6 人/ha に減少しており、居住誘導区域の基本となる、公共交通重要路線沿線におけるさらなる居住の推進が示されています。

▼公共交通重要路線の人口密度



出典：金沢市集約都市形成計画（R5.3）を基に作成

(7) 公共交通の収支率

	現況(R3)	目標(R9)
石川中央都市圏の公共交通収支率 (北陸鉄道線、路線バス)	80%	100%以上
ふらっとバスの収支率	29%	40%以上

■現況値

石川中央都市圏の公共交通収支率については、交通事業者・各市町提供データより、北陸鉄道線、石川中央都市圏に係る路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）の収支率を集計し、現況（令和3年度）の収支率を80%とします。

注）JR及びIRいしかわ鉄道は圏域での収支額の算出が困難であるため対象外、コミュニティバス等は各市町個別の要素が大きく、市町の地域公共交通計画で収支率を算出することを想定し対象外

ふらっとバスの収支率は、金沢市保有データを基に現況（令和3年度）の収支率を40%とします。

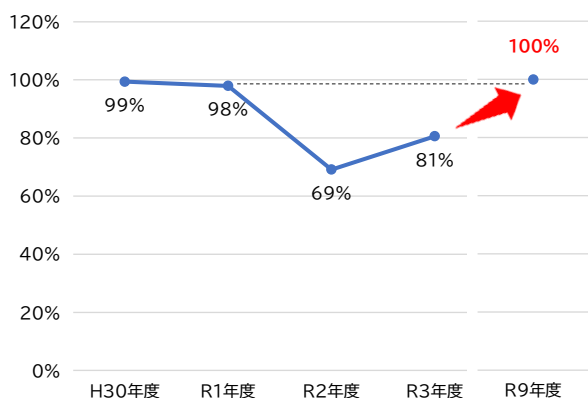
ふらっとバス収支率＝運賃収入額/運行経費額（人件費、燃料費、諸経費等）

■目標値：利用を促進し収支率を高め、持続的な運行を目指す

令和9年度の石川中央都市圏の公共交通の収支率は、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを前提に、更なる需要創出による利用者数の増加を目指すことから、目標値を100%以上と設定します。

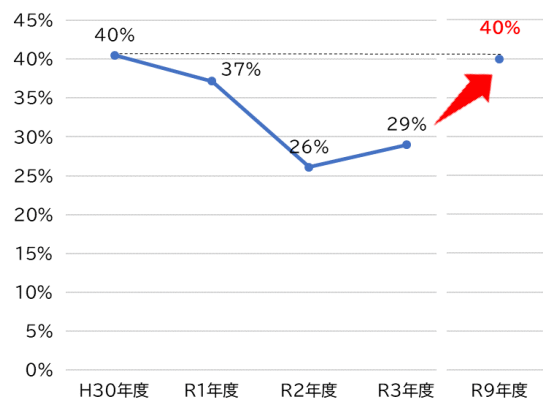
また、ふらっとバスの収支率は、利便性の向上等による利用促進を図り、持続的な運行を目指すことから、目標値を40%以上と設定します。

▼石川中央都市圏の公共交通収支率



	現況				目標値
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
北陸鉄道線・路線バス	99%	98%	69%	81%	100%

▼ふらっとバスの収支率



	現況				目標値
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
ふらっとバス	40%	37%	26%	29%	40%

(8) 公共交通の公的資金投入額

現況(R3)	目標(R5~R9)
4.2 億円/年	平均 2.3 億円/年程度を確保

■現況値

鉄道・路線バス・コミュニティバスへの公的資金投入額を集計し、現況（令和3年度）の公的資金投入額（予算額）を4.2億円とします。

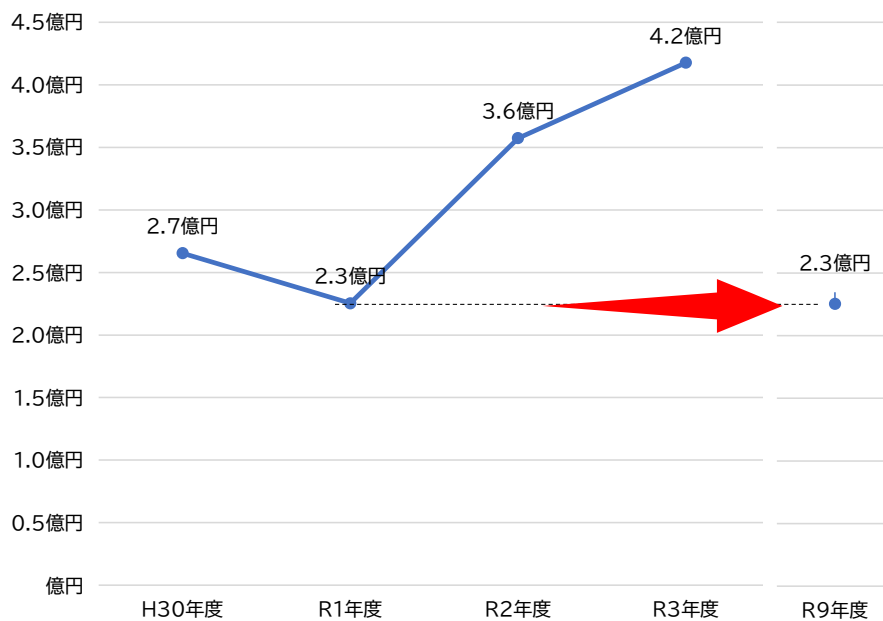
公共交通への公的資金額は、下記の決算額・予算額としました。

- ①地方鉄道の安全・維持に関する経費
- ②路線バス（民間事業者）に対する補助（赤字補填、車両購入補助等）
- ③ふらっとバス、地域運営交通の運行（委託）費

■目標値：必要な行政負担を確保する

令和9年度の公共交通への公的資金投入額は、公共交通を充実させることを前提に、コロナ禍前（令和元年度）の2.3億円程度を確保することを目標値として設定します。

▼公共交通への公的資金投入額



	現況値				目標値
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2027年度 R9年度
合計(①~③)	2.7億円	2.3億円	3.6億円	4.2億円	2.3億円

出典：金沢市

(9) バス・鉄道運転手の採用者数（石川中央都市圏全体）

現況(R3年度)	目標(R5～9年度)
11人/年	平均19人/年 以上

■現況値

交通事業者提供データより、北陸鉄道(株)および西日本 JR バス(株)におけるバス・鉄道運転手の採用者数を集計し(JRおよびIRいしかわ鉄道は、採用者のうちの一部を運転手として養成しているため除く)、現況（令和3年度）の採用者数を11人/年とします。

■目標値：採用者数の増加を目指す

公共交通の持続的な運行のため、現況と同程度以上の採用を継続することで、バス・鉄道の運転手を確保します。このため、直近4か年（平成30年度～令和3年度）の平均値を上回るよう、目標値を19人/年以上と設定します。

▼鉄道・バス運転手の採用者数

	現況値				目標値
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2023～2027年度 R5～9年度
鉄道・バス運転手の 採用者数(人)	19	29	16	11	19

出典：交通事業者提供データ

参考資料4 委員名簿

都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 名簿

【委員】

(敬称略)

役職名	委員名	前任者
金沢大学融合研究域融合科学系 教授	中山 晶一郎	
金沢工業大学工学部環境土木工学科 講師	片桐 由希子	
国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 調査第二課長	戸部 啓太郎	
国土交通省北陸信越運輸局交通政策部 交通企画課長	玉巻 史成	
石川県企画振興部新幹線・交通対策監室 交通政策課長	端根 豪男	
石川県土木部 都市計画課長	竹内 憲一	
石川県警察本部交通部 交通規制課長	小坂 裕	源 康晴
一般社団法人石川県タクシー協会 専務理事	宮崎 芳信	
一般社団法人石川県トラック協会 専務理事	端 岩男	
西日本旅客鉄道株式会社金沢支社 地域共生室企画課 交通企画室長	鹿野 剛史	
北陸鉄道株式会社 取締役企画開発部長	加藤 大勝	
西日本ジェイアールバス株式会社 北陸支店長	大久保 範繁	
IRいしかわ鉄道株式会社 総務企画部長	杉藤 信之	
金沢市町会連合会 副会長	外山 郁生	高野 健三
金沢市PTA協議会 副会長	和田 清児	
金沢市身体障害者団体連合会 会長	上地 成佳	
金沢市老人連合会 副会長	北川 雄一	
明日の金沢の交通を考える市民団体 代表	吉田 洋	
金沢まちづくり学生会議 代表	村山 愛乃	矢川 耕志
一般社団法人金沢経済同友会 副代表幹事	米沢 寛	
金沢商工会議所女性会 会長	富久尾 佳枝	
株式会社金沢商業活性化センター 常務執行役員	高本 泰輔	
一般社団法人金沢市観光協会 副理事長	八田 誠	

【オブザーバー】

(敬称略)

役職名	氏名	備考
公立小松大学 教授	高山 純一	

参考資料5 第3次金沢交通戦略の検討経緯

年	月日	検討内容
R 3	11月1日	第1回 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 (1) 第2次金沢交通戦略の概要 (2) 第2次金沢交通戦略策定以降の交通を巡る状況変化 (3) フォローアップの方向性 (4) 第3次金沢交通戦略の検討の方向性 (5) 今後の検討の方向性とスケジュール
R 4	2月	第2回 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 <small>※動画配信による開催</small> (1) 交通まちづくりの方向性 (2) 第2次金沢交通戦略のフォローアップ (3) 市民ニーズの整理 (4) 今後の検討の方向性とスケジュール
	7月7日	第3回 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 第3次金沢交通戦略（骨子案）について (1) 基本的な考え方・基本方針 (2) 目指すネットワーク (3) 具体的な施策の検討の方向性
	11月21日	第4回 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 第3次金沢交通戦略（素案）について (1) 第3次金沢交通戦略の基本的な考え方 (2) 計画の目標と成果指標 (3) 具体的な施策の内容
	12月19日 ～1月17日	パブリックコメント
	12月19日 ～2月7日	意見交換会（9地域）
R 5	2月7日	第5回 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 第3次金沢交通戦略（案）について (1) パブリックコメント・意見交換会での主な意見の概要と本市の考え方（案） (2) 基本的な考え方・基本方針と重点的な取組 (3) 計画の目標と成果指標 (4) 計画の推進体制と進捗管理
	3月23日	第3次金沢交通戦略策定

第3次金沢交通戦略

発行 令和5年3月

発行者 金沢市都市政策局交通政策課

〒920-8577 金沢市広坂1丁目1番1号

TEL : 076-220-2038 FAX : 076-220-2048

E-mail : koutsuu@city.kanazawa.lg.jp

金沢市ホームページ : <https://www4.city.kanazawa.lg.jp/>

第3次

金沢交通戦略

[都市・地域総合交通戦略 / 地域公共交通計画]