

# 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。

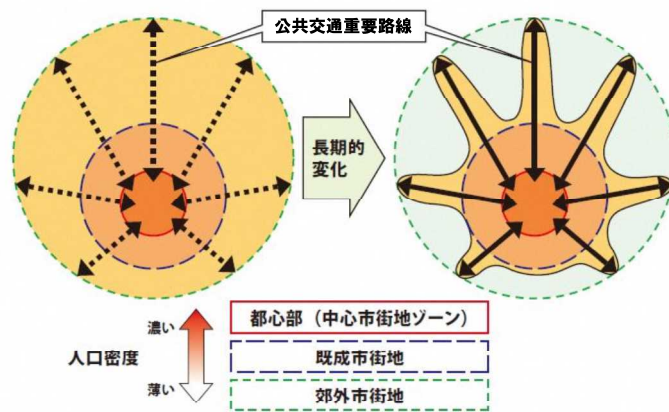
このバス路線の中において、特に利便性が高く利用者が多い路線を「公共交通重要路線」と設定し、高水準の公共交通のサービスを確保するために、これまでバス専用レーンの拡充や遵守啓発活動等による定時性の確保や、スマートバス停をはじめとしたバス待ち環境の充実などの施策を行ってきました。これらの取組や民間交通事業者の営業努力などにより、利用者数は北陸新幹線金沢開業以前から微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は数にして約1,000万人、約4割減少（コロナ禍前の平成30年度比）となりました。

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。

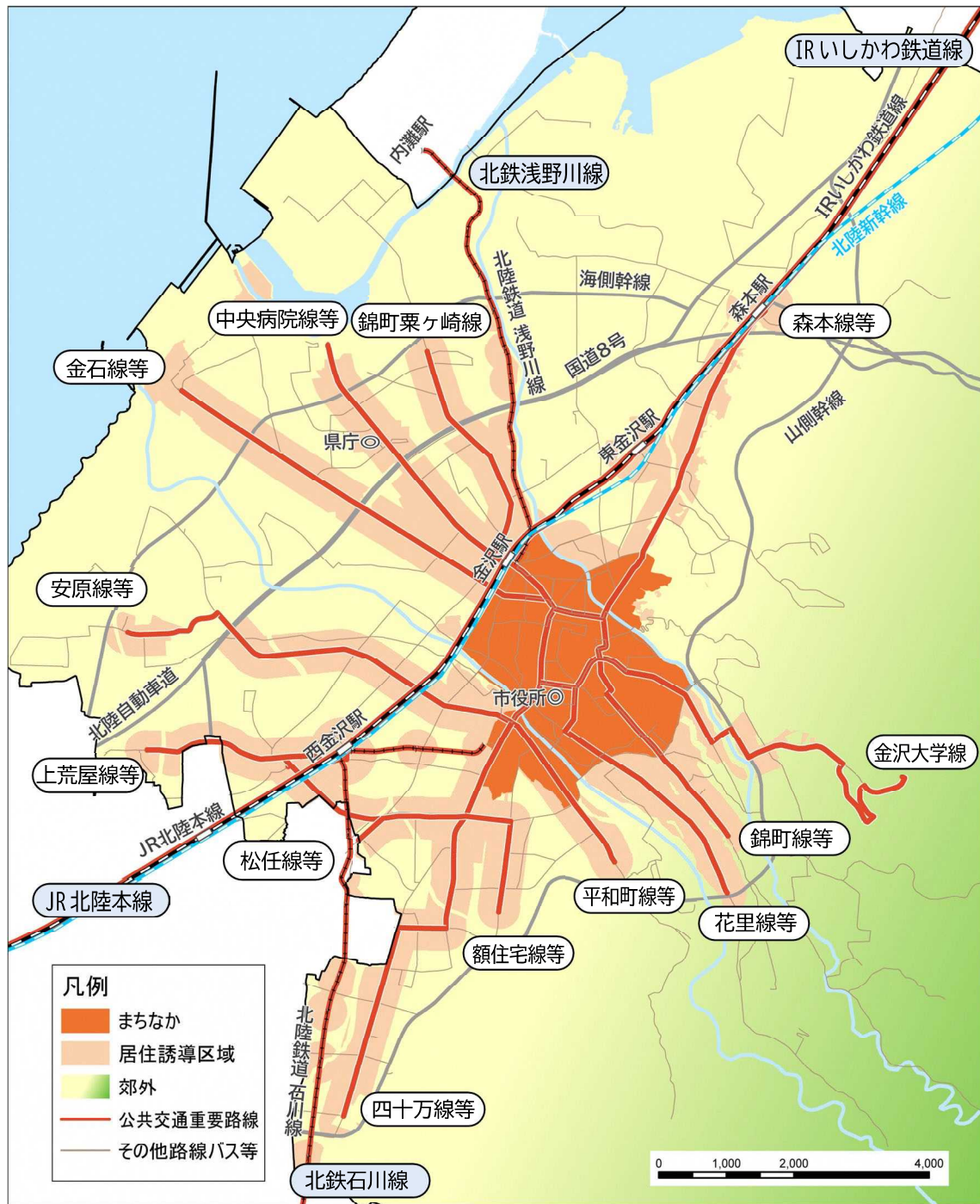
### A. 公共交通重要路線の定時性の確保

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>				
	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"> <li>・ 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）。</li> <li>・ 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。</li> </ul>				
	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<sup>※</sup>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 乗継きっぷ  
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  
渋滞の影響を受けにくく  
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>				
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"> <li>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。</li> </ul>				
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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<sup>\*</sup>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



<sup>\*</sup>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"> <li>・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。</li> <li>・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を行います。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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となる移動手段の導入

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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）。</li> </ul>				
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
取組内容	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"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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
取組内容	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. 地域住民による移動手段の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> </ul>				
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				





## 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スイスイ走ろう！ 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た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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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。

### ■ 金石・大野周遊シャトルバス



### ■ 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。



### 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"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> </ul>				
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	取組の実施・充実			

## 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"> <li>・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。</li> </ul>				
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				

### 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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
	継続的な取組の実施				





### 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"> <li>・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。</li> <li>・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】</li> <li>・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】</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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 (アィカ)	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	○	×	×	×
	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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>				
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"> <li>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）。</li> <li>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。</li> </ul>				
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>				
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

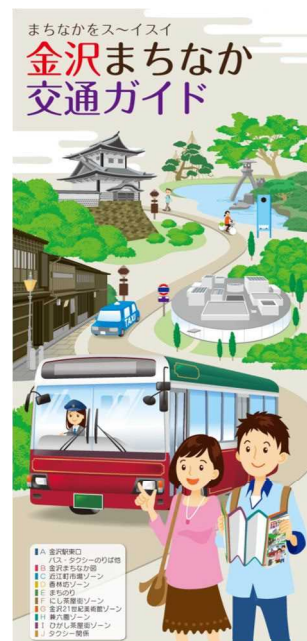
### ■ 現況・課題

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"> <li>・ 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、ルートの一・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）。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>				
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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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）。</li> </ul>				
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"> <li>・ 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。</li> </ul>				
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)	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	タクシーハイ等	
自転車	駐輪場・ポート	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ：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"> <li>・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）。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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】</li> </ul>				
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"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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）。</li> </ul>				
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Maas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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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				

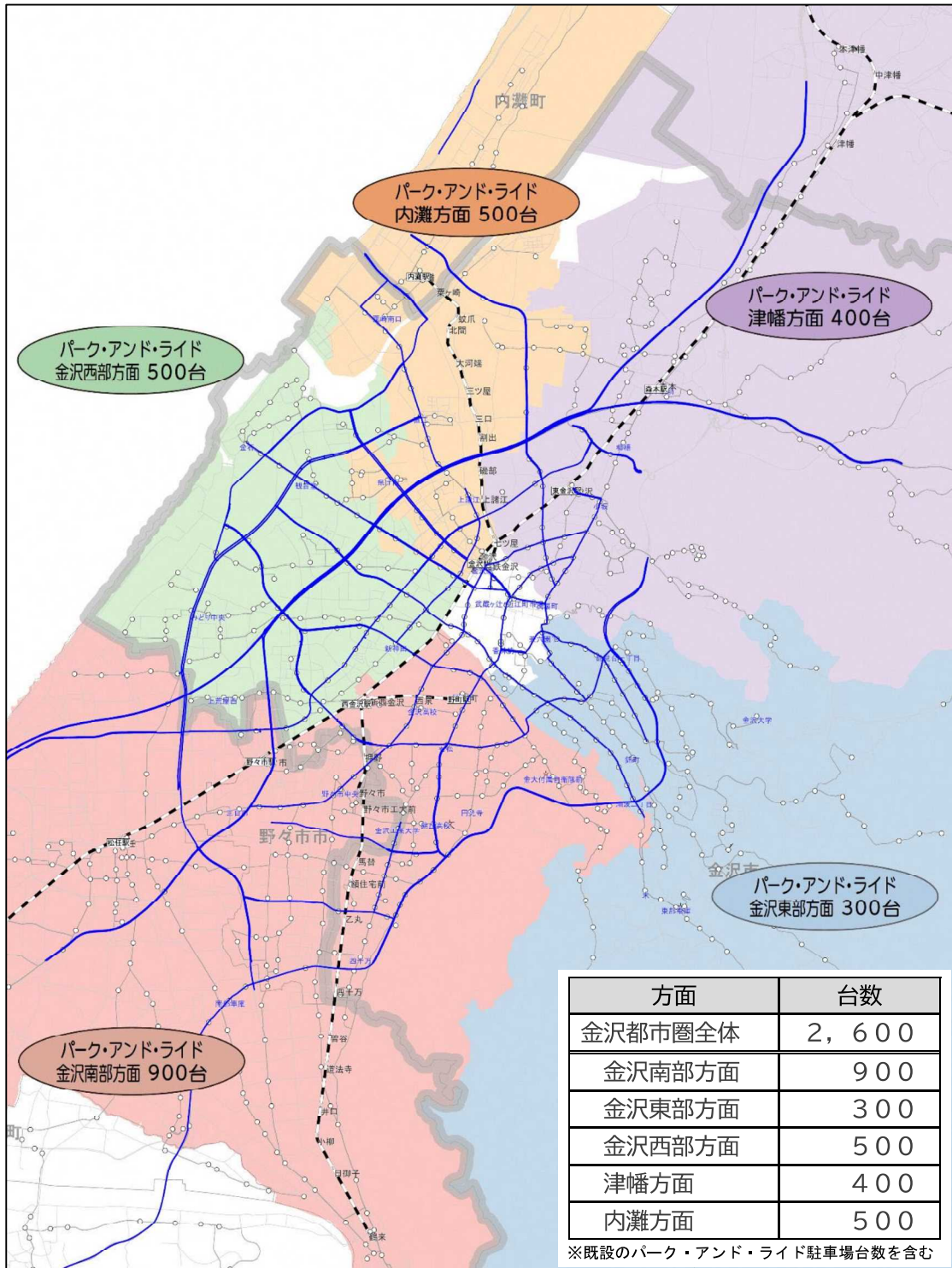
### B. 利用促進策の充実

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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Ma a Sとの連携を進めます。【再掲】</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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</li> <li>・渋滞が発生している区間の外側であること</li> <li>・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</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅の周辺であること</li> <li>・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</li> <li>・渋滞が発生している区間の外側であること</li> </ul>

## 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"> <li>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）。</li> <li>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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・都心軸を中心に、カラー舗装・LED道路鋸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。</li> </ul>				
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
進捗状況	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
実施主体	行政				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
進捗状況	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
実施主体	行政				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
進捗状況	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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】</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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】</li> <li>・「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】</li> <li>・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】</li> </ul>				
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
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<sup>\*</sup>研修の実施)についても取組が進められています。

■金沢駅西広場



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。

#### ■ 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"> <li>・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。</li> <li>・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】</li> </ul>				
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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】</li> </ul>				
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の整備を進めます。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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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】</li> <li>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】</li> </ul>				
<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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>				
	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"> <li>・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】</li> <li>・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。</li> <li>・多様な情報提供による交通モードの転換を図ります。</li> </ul>				
実施主体	行政				
実施スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	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"> <li>・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。</li> <li>・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】</li> <li>・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】</li> </ul>				
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	R5	R6	R7	R8	R9
	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場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きます。

#### 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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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】</li> </ul>				
	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

バスやシェアサイクルを金大生・美大生 R3年度 モニター大募集 お得に使ってみよう! ~大学生モビリティマネジメント事業~

先着50名 6/30まで

★ICa 5,000円分積み増し! 北陸鉄道連節バス、金沢みらっとバス（朝川ルート・北花ルート）で、ICa（アイカ）カードが利用可!

モニター期間 9/1 11/30

★まちのりリカード貸し出します! 30分以内にポートに返却すれば、返却料を無しでまちのり乗り放題

### 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。				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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】</li> </ul>				
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>				
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】

	計画策定 R4	1年目 R5	2年目 R6	3年目 R7	4年目 R8	5年目 R9	
計画 Plan	計画策定						
実行 Do		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	
評価 Check	事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価						
見直し Act		必要に応じて計画の見直し					次期計画の検討
協議会		●	●	●	●	●	