

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

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

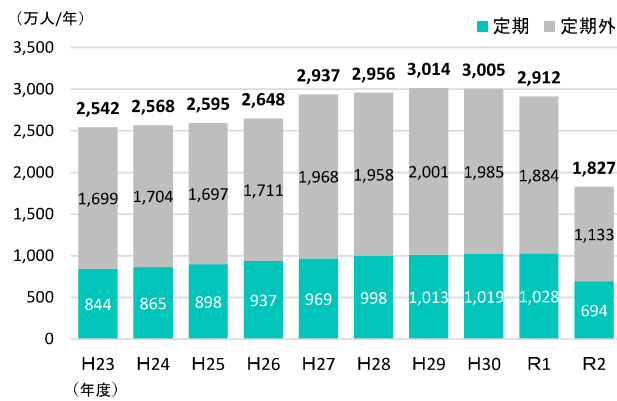
1 策定の背景・目的

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。

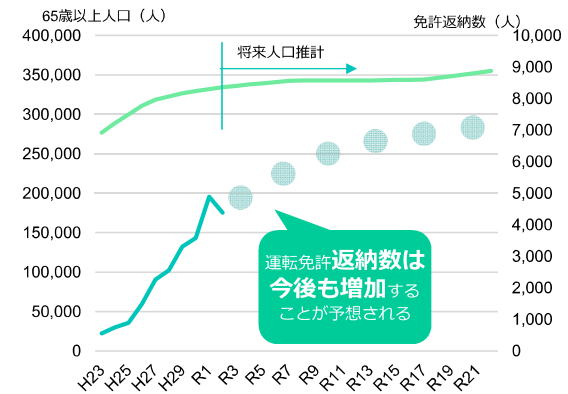
【路線バスの利用者数(定期・定期外)の推移】



※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。

【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

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

快適な暮らしを実現する
環境問題にも対応した持続可能なまちづくりを推進する

歴史あるまちを守る

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: 高岡市エコライフ研究会、土井勉 (「公共交通トリセツ」ホームページ)

交通機関	必要車両数
自動車	50台
公共交通 (バス・LRT)	1両

都心軸の通過車両の台数 (朝ピーク時)

交通機関	台数
バス	149台
自動車	1,653台

都心軸を通過する車両の大半は自動車

都心軸の通過人数 (朝ピーク時)

交通機関	人数
バス	6,297人
自動車	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

交通機関	必要台数
バス	117台
連節バス	76台
LRT	57台
自動車	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。

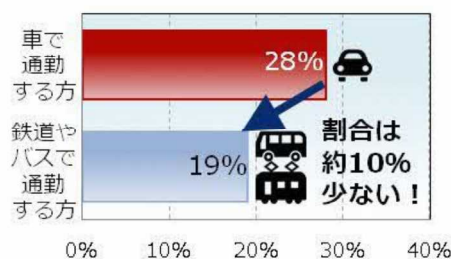
【公共交通のメリット】

<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)

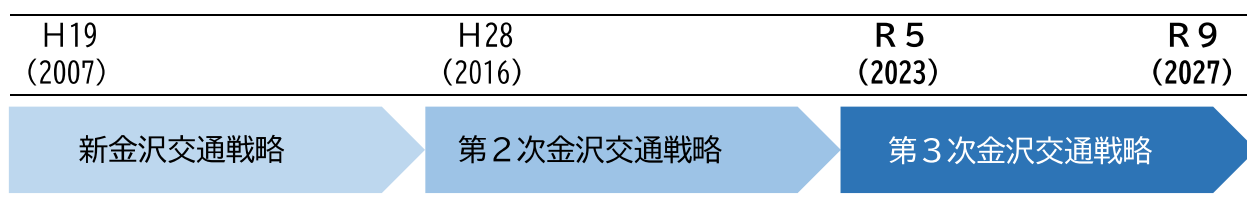
2 計画の区域と期間、位置づけ

(1) 計画の区域

計画の区域は、金沢市全域とします。

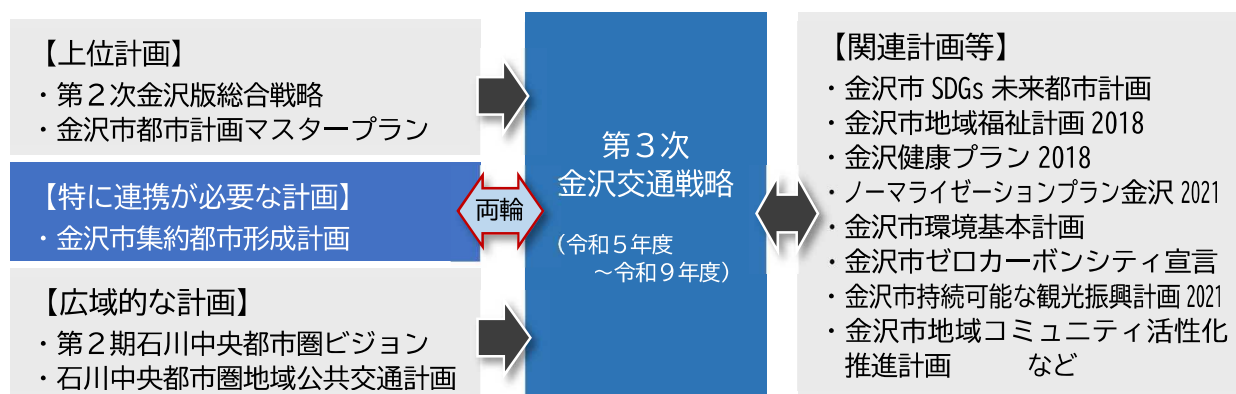
(2) 計画の期間

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

市民が主役の持続可能なまちづくり

金沢らしい資産を守り・磨き上げ・活かすことで、成長・発展していく

交流拠点都市の形成

中心市街地を核とした都市機能の集積と
公共交通重要路線沿線へ居住が誘導された

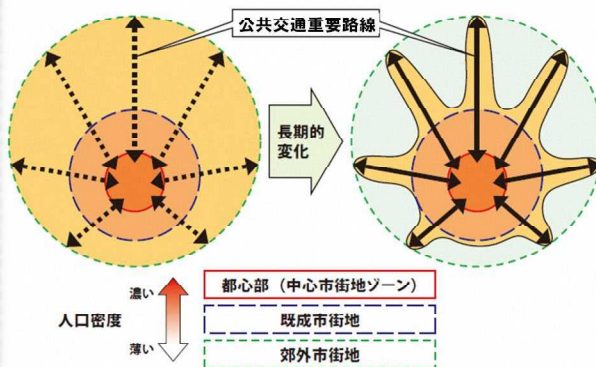
集約都市(軸線強化型都市構造)の形成

都市と良好な農林業・自然環境との共生によって、
市民誰もが安全で快適に暮らし働ける

環境共生都市の形成

出典:金沢市都市計画マスタープラン2019

〔都市構造の緩やかな誘導のイメージ〕



- 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

〔具現化に向けたアクションプラン〕

【土地利用】
質の高い
都市構造
への転換

【交通】
過度に自家用
車に依存しな
い生活

金沢市集約
都市形成計画

第3次
金沢交通戦略

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が、将来的な必要性は年齢に限らず半数程度は認識
- ・公共交通の利用促進には、「増便」、「わかりやすいダイヤ設定」、「運賃の値下げ」が必要との意見が多い（特に若い年齢ほど増便に対する意見が多い）

③社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応の方向性

- ・コロナ禍における移動需要の激減や燃料価格高騰への対応
- ・従来からの公共交通を活かしつつ、必要な場合は他の交通手段により補完しながら、輸送資源を総動員して公共交通サービスを提供
- ・SDGs やゼロカーボンシティの実現に向けた施策展開
- ・路線バスをはじめとした公共交通の運転手不足への対応
- ・新技術を活用した公共交通利用促進の取組の推進
（MaaS、AI、パーソナルモビリティなど）
- ・新しい交通システムの段階的な整備

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進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】

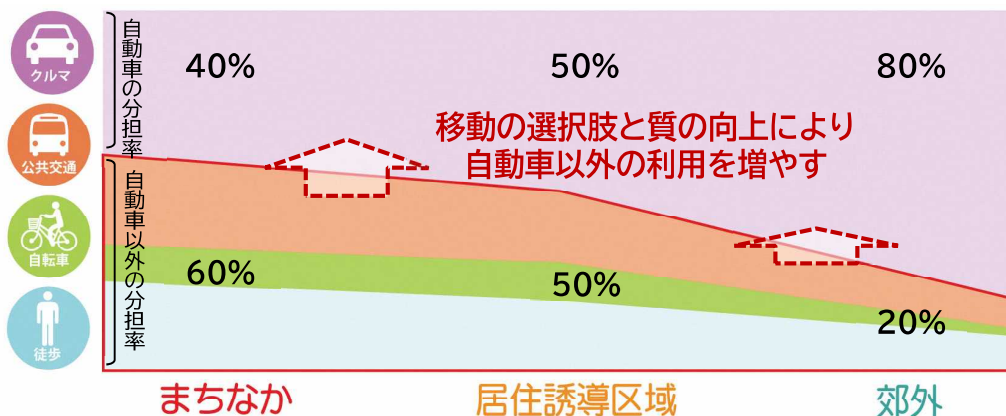
交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーベイ等	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※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]

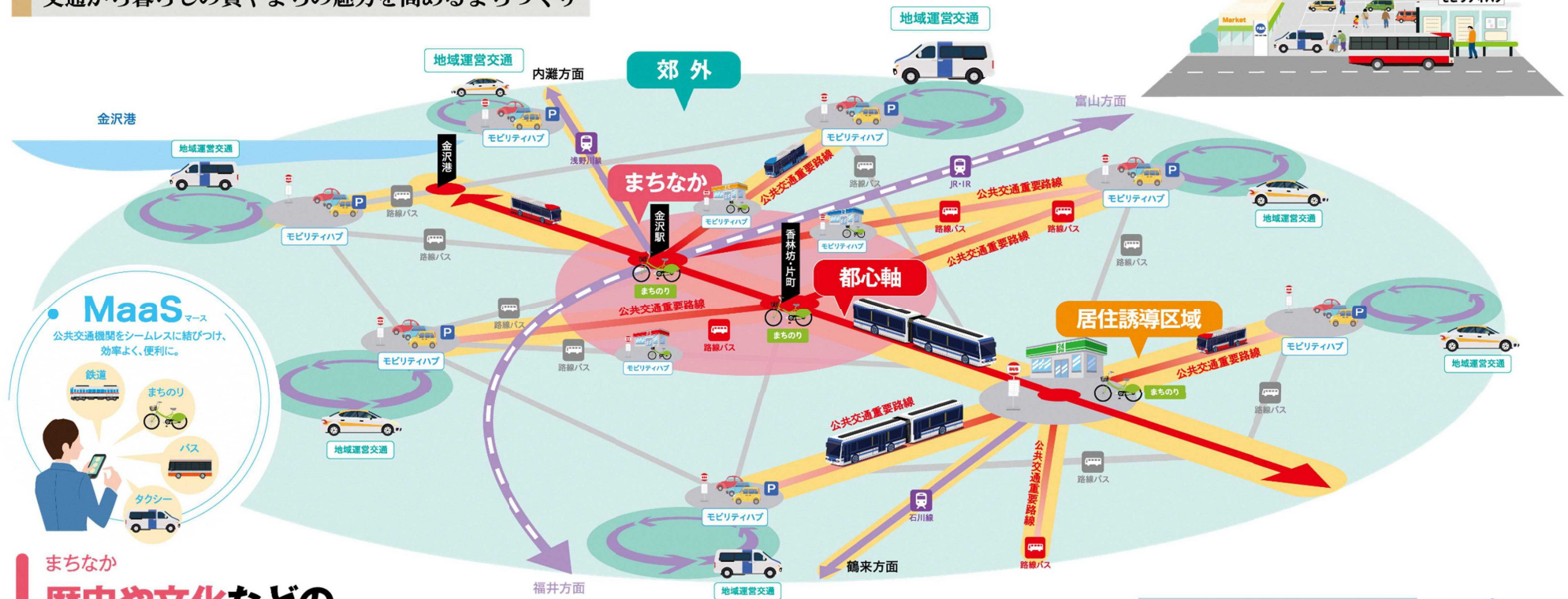
歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

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

地域の实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
- 人中心のウォークアブルな空間の整備
- 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ともに、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7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

施策の効果を評価

【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) 40% → 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			
		②JR線及び IR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 「まちのり」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「まちのり」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、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	●	●				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 自転車のルールへの遵守・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〕