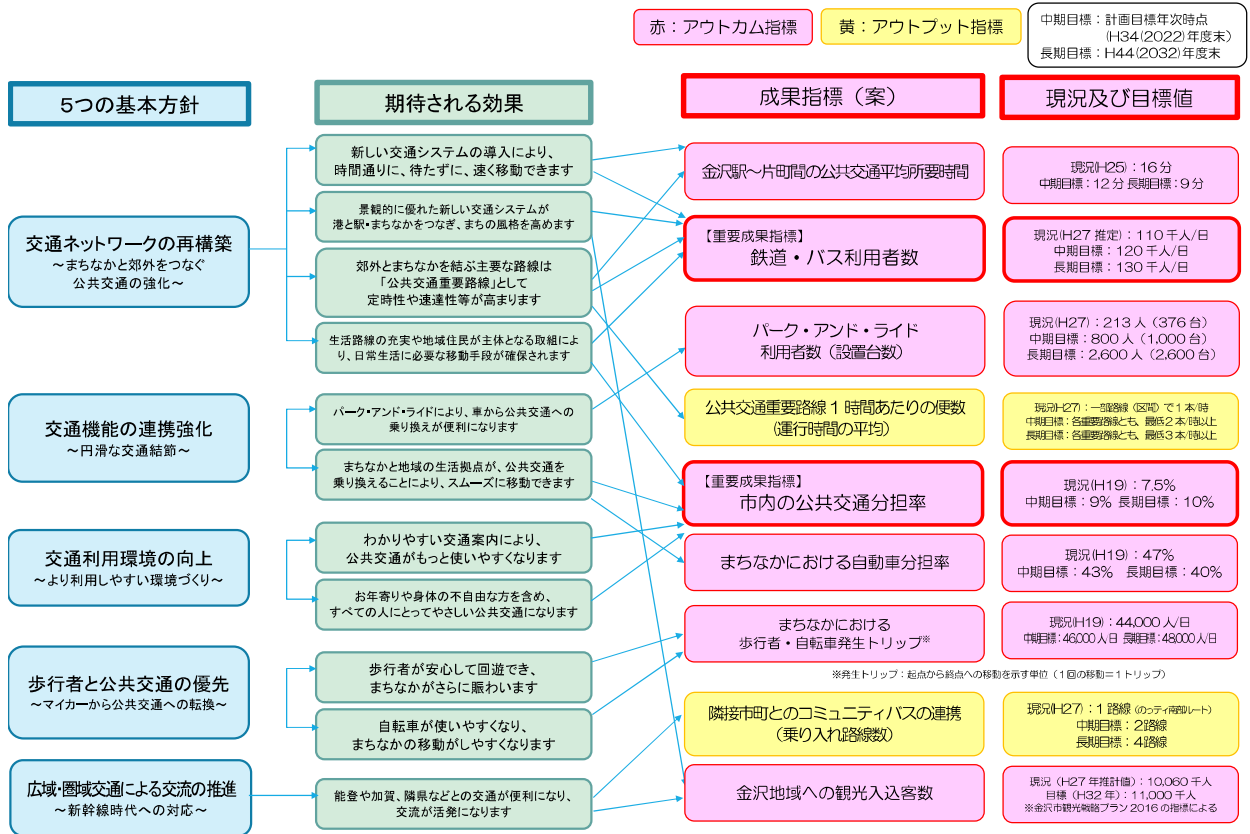


参考資料2 第2次金沢交通戦略のフォローアップ

1 フォローアップの検討内容

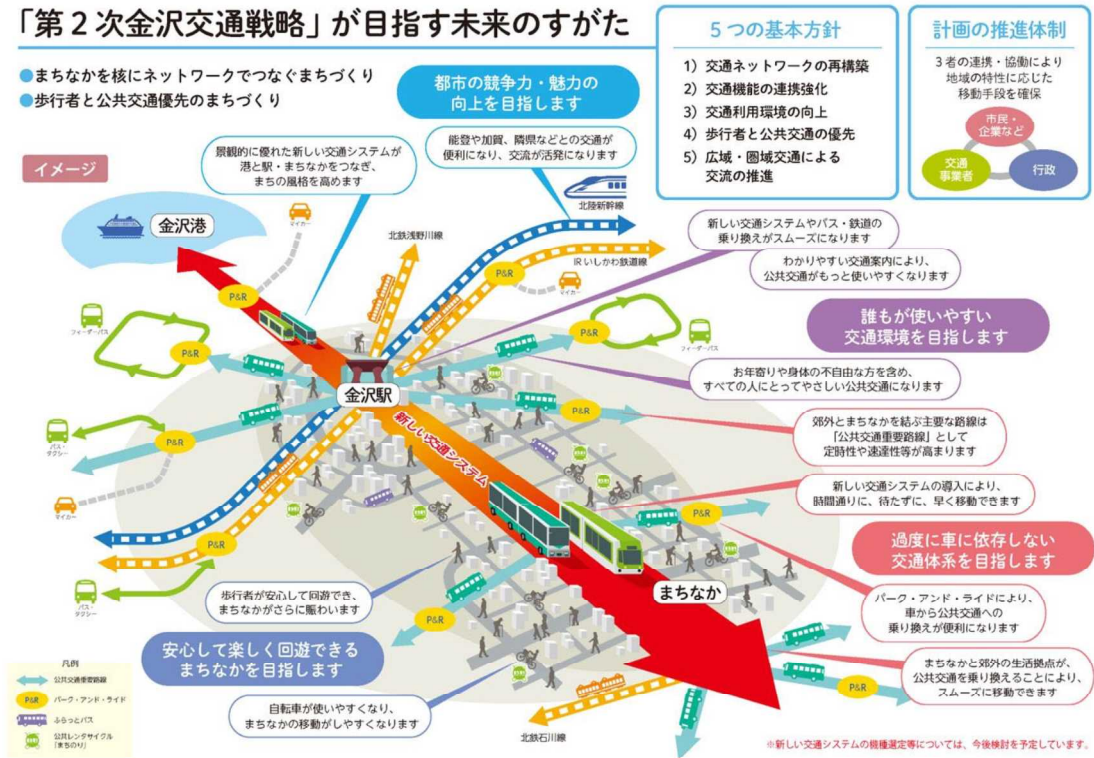
本章では、第2次金沢交通戦略（平成28年3月策定）で位置づけた施策の達成状況の評価（アウトプット）と施策効果の評価（アウトカム）を組み合わせることで総合的に評価を行った。

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

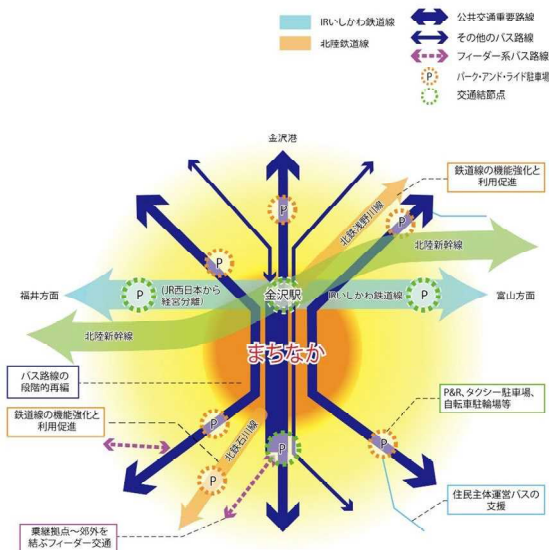
第2次金沢交通戦略は、超高齢社会、人口減少の進展を踏まえ、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」「歩行者と公共交通優先のまちづくり」の実現のため、5つの基本方針とその具体化に向けた各種施策を位置づけた（計画期間：H28年度～R4年度）。



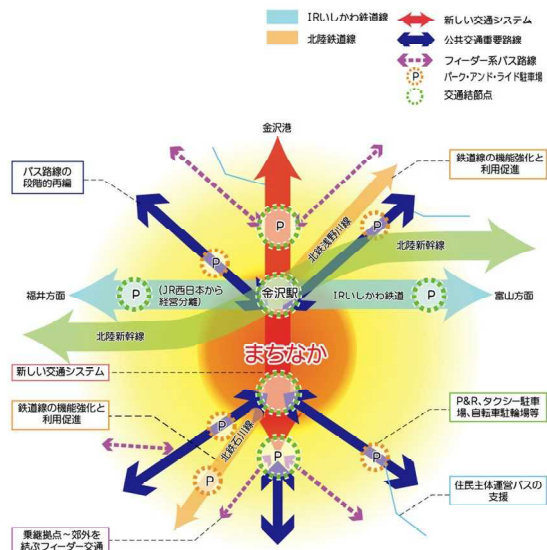
中長期的な公共交通ネットワークとして、都心軸への「新しい交通システムの導入」や「まちなかにおける歩行者と公共交通の優先」「(郊外部を含め)公共交通相互やマイカーと公共交通の連携強化」「鉄道線の機能強化」などを次の通り示している。

▼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、コロナ禍の状況を乗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JR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IC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「まちなか」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

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

武蔵～片町間の 公共交通平均所要時間	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)	
	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）

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・バス利用者数	現況 (H27年度)	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	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

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

パーク・アンド・ライド利用者数 (設置台数)	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)	
	213人 (376台)	603人 (1,367台) [+390人 (+991台)]		800人 (1,000台)

出典：金沢市調べ

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

公共交通重要路線1時間当たりの便数 (運行時間の平均)	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)	
	一部路線(区間)で 1本/時	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

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

市内の公共交通分担率	現況 (H19)	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)	
	7.5%	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

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	現況 (H19)	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)	
	47%	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

まちなかにおける 歩行者・自転車発生トリップ	現況 (H19)	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)	
	44,000人/日	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

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の連携 (乗り入れ路線数)	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)	
	1路線	1路線 [±0路線]		2路線

出典：各運営市町HP

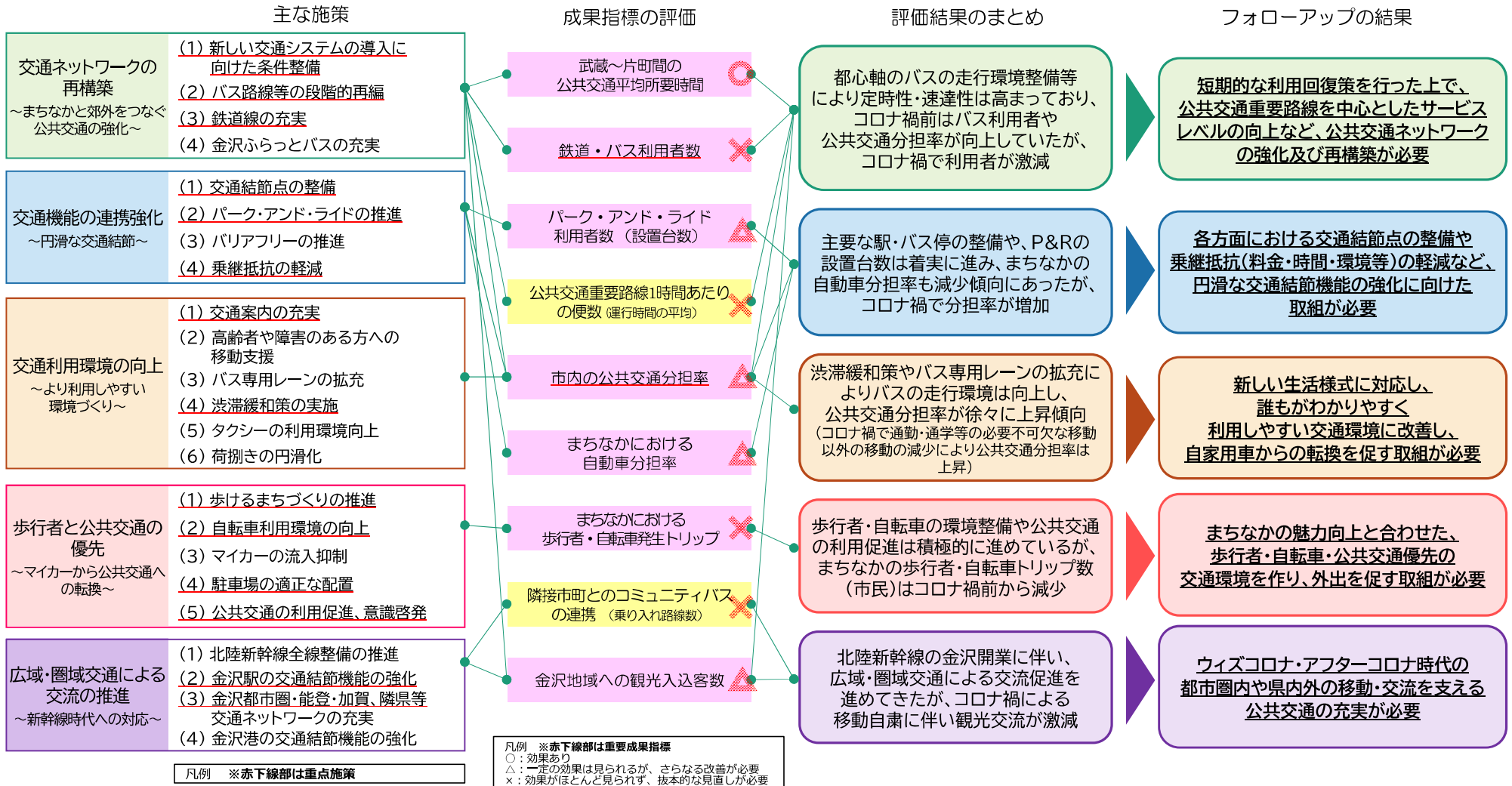
隣接市町とのコミュニティバス連携本数は横ばい

金沢地域への観光入込客数	現況 (H27)	実績【達成状況】		目標 (H32)
		コロナ禍前 (R1)	コロナ禍 (R2)	
	10,064千人	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

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。

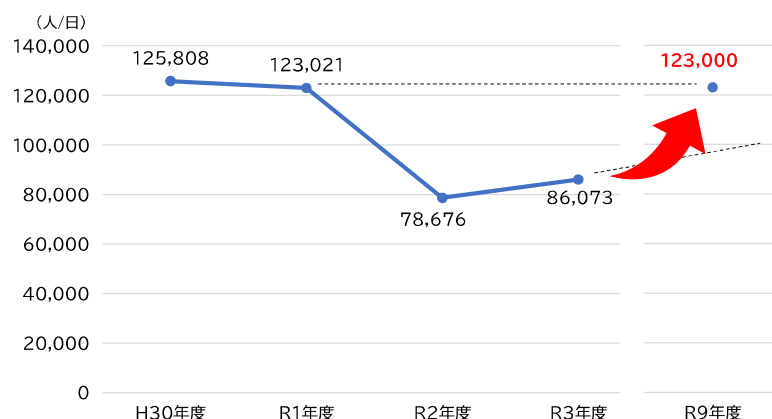
■目標値：コロナ禍前の利用者まで回復を目指す

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。

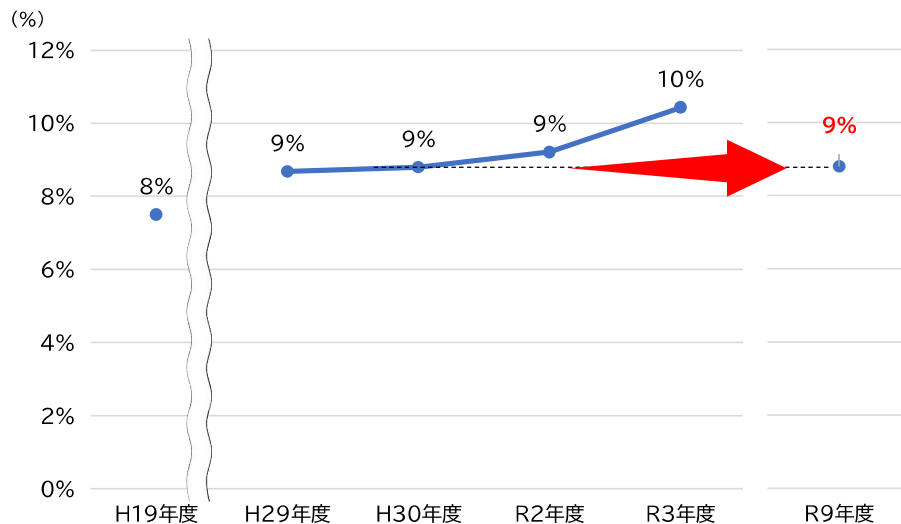
^{*}令和 2 年度、令和 3 年度にも同様の調査を実施していますが、コロナ禍で不要不急の外出が減少した結果、趣味、余暇活動等の移動（徒歩、自転車等）が特に減少し、公共交通分担率が上昇する状況にあることから特異値と判断し、基準となる現況を平成 30 年度としました。

■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

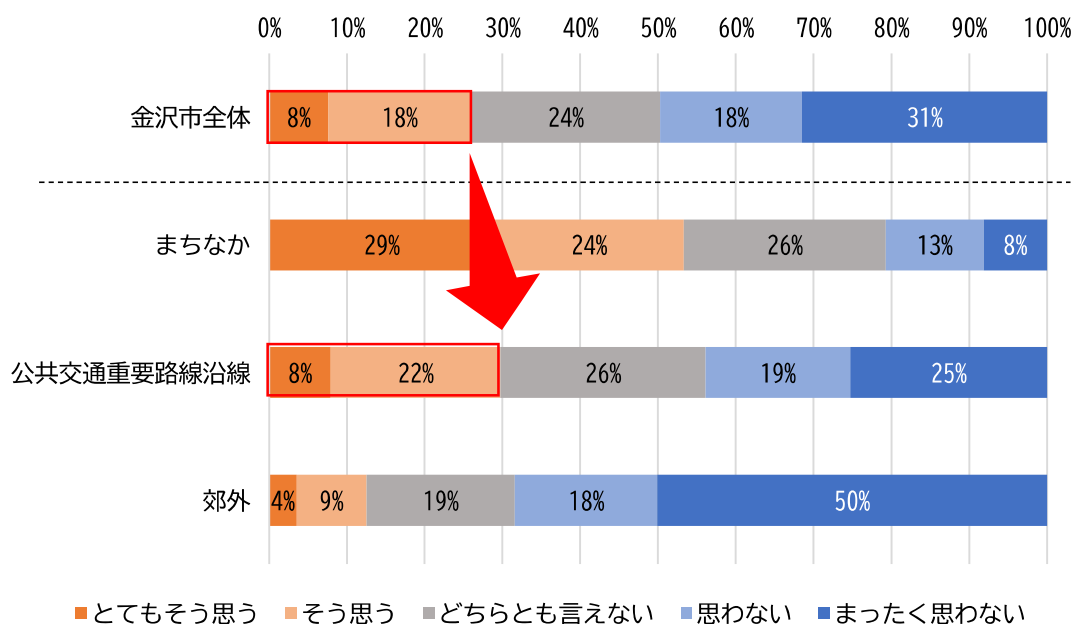
公共交通モニタリング調査（金沢市実施）より、住まいの地区の移動満足度*の現況（R3年度）を26%とします。

※『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。

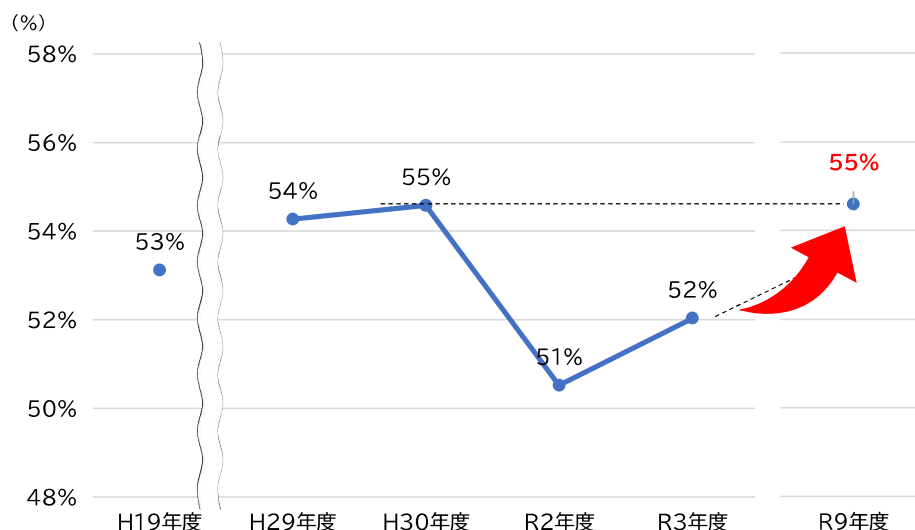
^{*}令和2年度、令和3年度にも同様の調査を実施していますが、コロナ禍で不要不急の外出が減少した結果、趣味、余暇活動等の移動（徒歩、自転車等）が特に減少し、公共交通分担率が上昇する状況にあることから特異値と判断し、基準となる現況を平成30年度としました。

■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

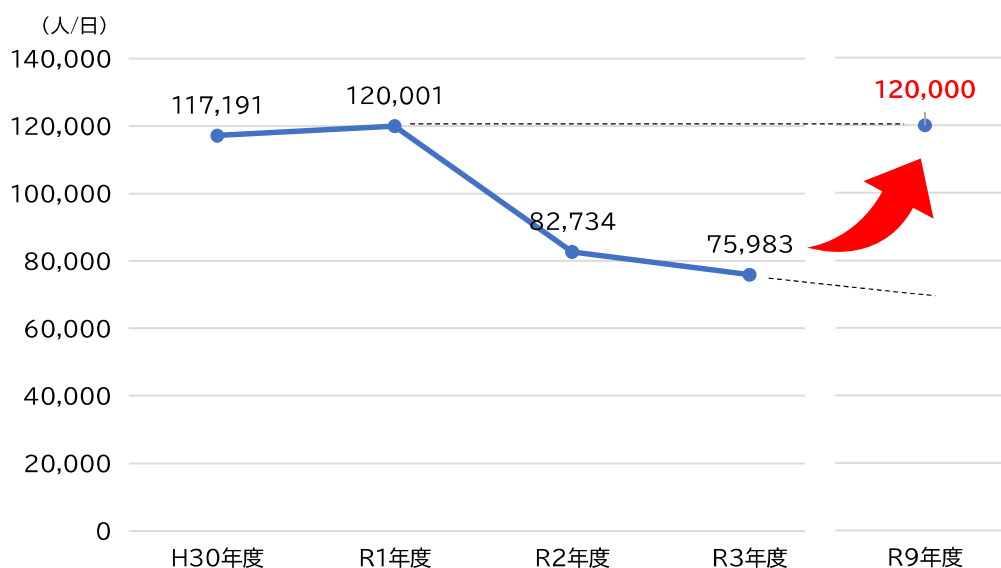
■現況値

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

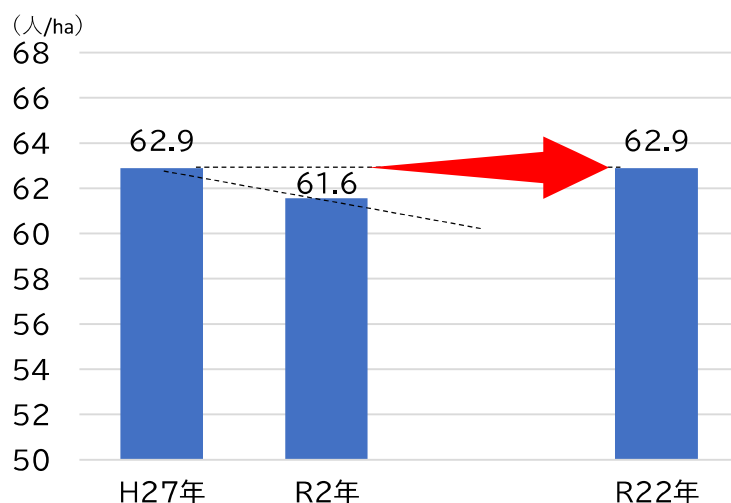
約都市形成計画で定める現況と同様に、まちなか区域及び居住誘導区域の人口密度（平成 27 年）をそれぞれ 70.3 人/ha、62.9 人/ha とします。

■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	40%	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。

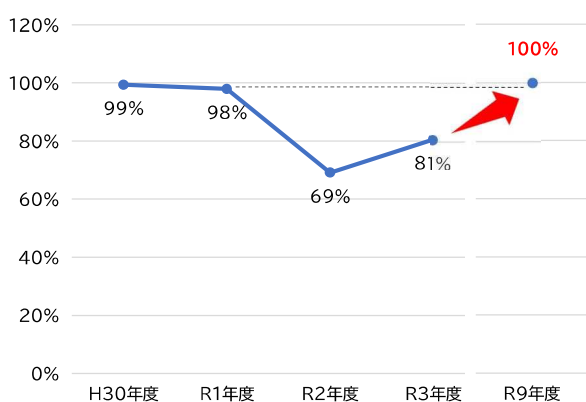
ふらっとバス収支率＝運賃収入額/運行経費額（人件費、燃料費、諸経費等）

■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。

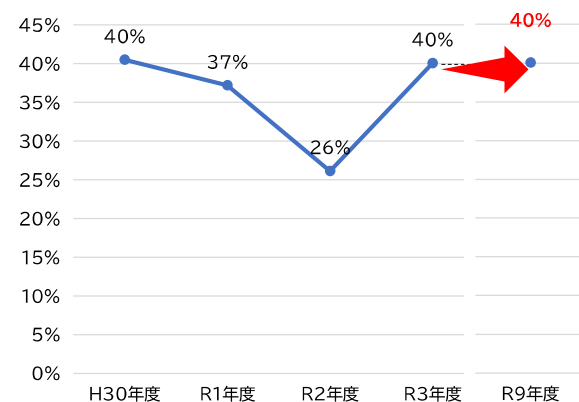
また、ふらっとバスの収支率は、利便性の向上等による利用促進を図り、持続的な運行を目指すことから、目標値を40%以上と設定します。

▼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
ふらっとバス	40%	37%	26%	40%	40%

出典：金沢市

(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。

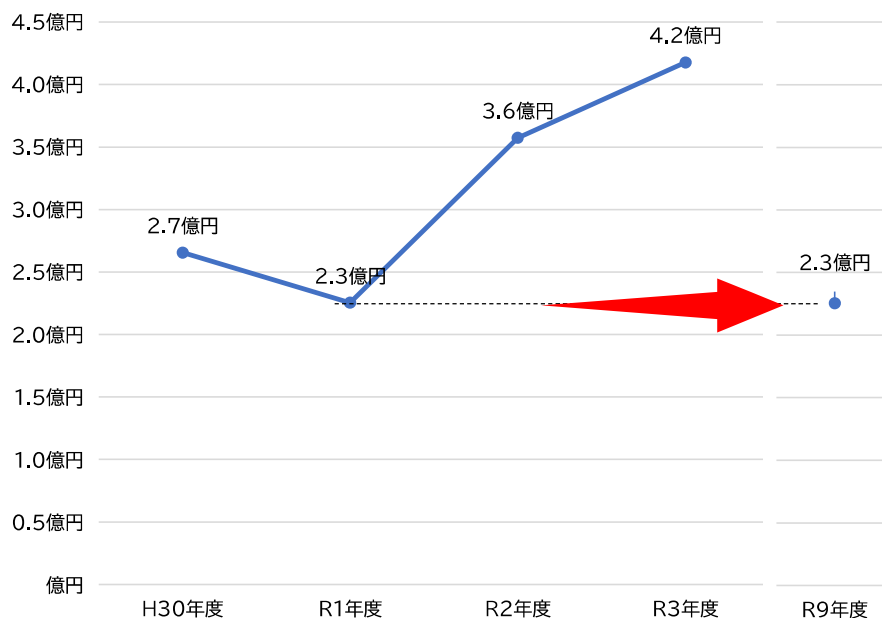
公共交通への公的資金額は、下記の決算額・予算額としました。

- 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	
I R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]