

[付属資料]

石川中央都市圏地域公共交通計画（案）

石川中央都市圏地域公共交通計画

未定稿

※現時点での案であり、関係機関との協議により今後変更する可能性があります。

令和5年●月

石川中央都市圏地域公共交通協議会

金沢市・白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の概要	2
1) 計画区域	2
2) 計画期間	2
3) 計画の位置づけ	3
第2章 都市圏の現状分析と公共交通の課題	4
1. 上位関連計画の整理	4
1) 県・圏域における上位関連計画の整理	4
2) 各市町における地域公共交通計画等の策定状況	7
2. 石川中央都市圏の現況	8
1) 人口・世帯数や移動状況	8
2) 公共交通の実態	16
3. 圏域住民のニーズ（公共交通モニタリング調査）	30
1) 調査の概要	30
2) 調査結果	31
4. 石川中央都市圏の課題	40
1) 利用者の減少による公共交通の減便・廃止	40
2) 金沢市中心市街地における交通渋滞（過度な自動車依存の抑制）	40
3) アフターコロナを見据えた多様な利用者への対応	40
4) バス事業等の地域公共交通の担い手不足	41
5) 環境・健康・交通安全などの各種まちづくりとの連携	41
第3章 計画の基本的な考え方	42
1. 基本理念	42
2. 基本方針	43
3. 公共交通ネットワークの将来像	44
第4章 施策と主な取組	46
基本方針1 超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築	48
1) 広域的な幹線路線の維持・充実	48
2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）	54
3) 交通不便地域の解消	56
基本方針2 分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善	58

1) 交通結節点の整備・機能強化	58
2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	62
基本方針 3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成	68
1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成	68
2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備	71
3) 運転手や地域の担い手の確保	73
第5章 数値目標の設定と推進体制	75
1. 目標指標と数値設定	75
1) 施策・主な取組の達成指標	76
2) 施策・主な取組の効果指標	78
2. 目標達成のための推進体制	83
1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制	83
2) 計画の進捗管理	83
3) 計画実施のための財源確保	84
参考資料	85
1. 策定の経緯	85
2. 石川中央都市圏地域公共交通協議会委員名簿	86
3. 石川中央都市圏地域公共交通協議会規約	87

第1章 はじめに

1. 計画の目的

金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町の4市2町で構成する「石川中央都市圏」においては、日本海、白山、河北潟等豊かな自然環境に恵まれ、戦災を受けなかった歴史あるまちが多く所在しているとともに、高等教育機関が集積するなど、全国に誇るべき独自の地域資源を有しています。

これまで石川中央都市圏では、平成28年3月に連携協約を締結するとともに、金沢市が主体となって策定した石川中央都市圏ビジョンに基づき、圏域の個性や強みを活用しながら、多様な分野の連携に取り組んできました。

結びつきの強い石川中央都市圏では、市町をまたぐ移動が多く、令和2年には4市2町の公共交通担当部局による協議の場を設置し、パーク・アンド・ライド駐車場（Kパーク）の拡大などに取り組んできました。移動の利便性を確保しつつ、先人から受け継いだまちを将来世代へ継承することは重要な課題であり、歴史あるまちの限られた道路空間を有効利用できる公共交通の役割は大きなものとなっています。

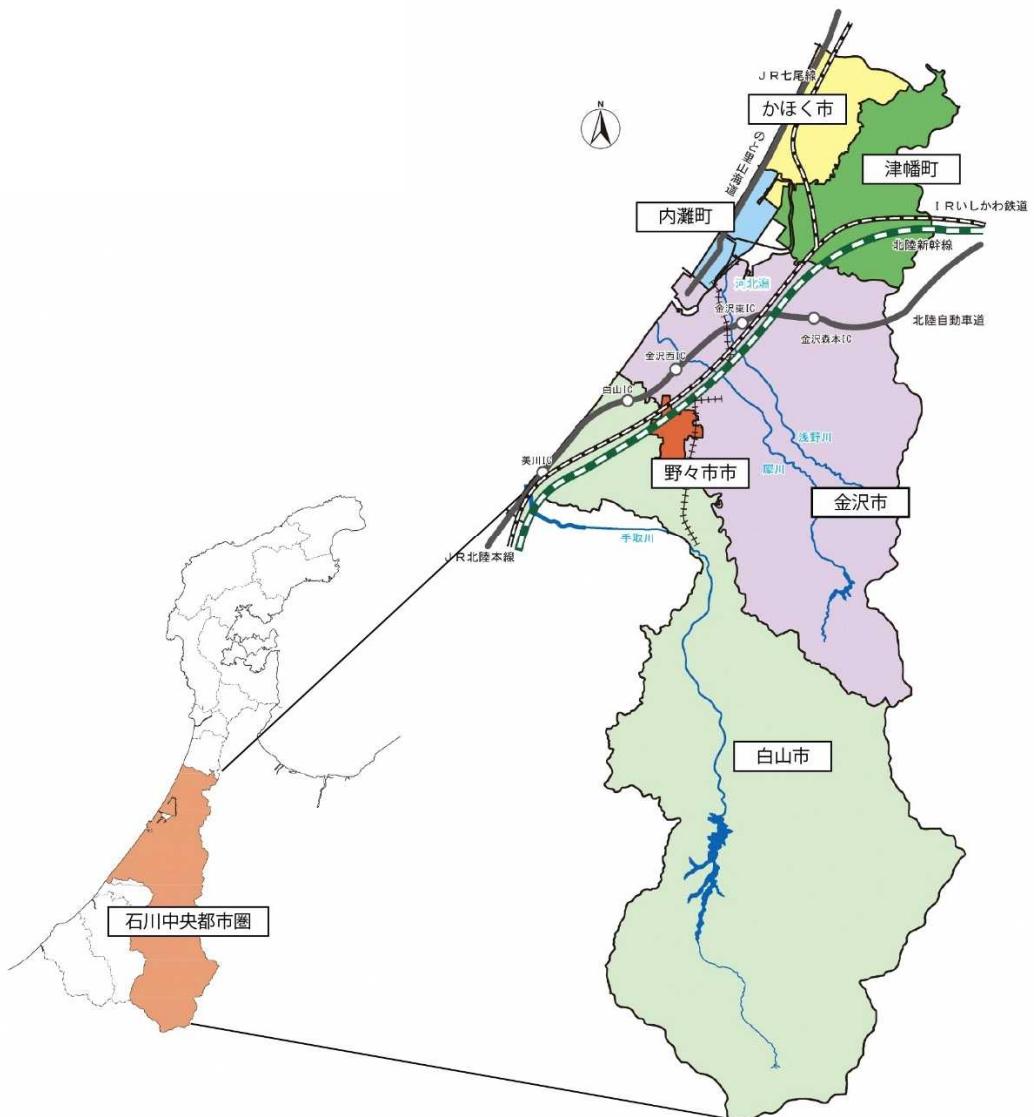
しかしながら、昨今、コロナ禍や燃料価格高騰などにより、住民の不可欠な移動手段である鉄道・バス等の広域交通は危機に瀕しており、その持続性を早急に確保することが必要な状況にあります。

以上を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会として「石川中央都市圏地域公共交通協議会（以下「法定協議会」という。）」を設置し、圏域内をスムーズに移動できる交通サービスの実現や広域的な公共交通網の構築に向け、石川中央都市圏地域公共交通計画を策定します。

2. 計画の概要

1) 計画区域

計画の区域は、石川中央都市圏を構成する4市2町（金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町）全域とします。



2) 計画期間

計画の期間は、2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）の5年間とします。

3) 計画の位置づけ

石川中央都市圏では、活力ある地域経済の維持や住民が安心して快適な暮らしを営むことができる圏域の形成を目指し、平成28年3月に連携協約を締結し、圏域の個性や強みを活用しながら、公共交通など多様な分野の連携に取り組んできました。

本計画は、「石川中央地域 広域都市圏マスタープラン」や「石川中央都市圏ビジョン」、各市町の地域公共交通計画や関連する計画と整合を図り定めるものとします。



第2章 都市圏の現状分析と公共交通の課題

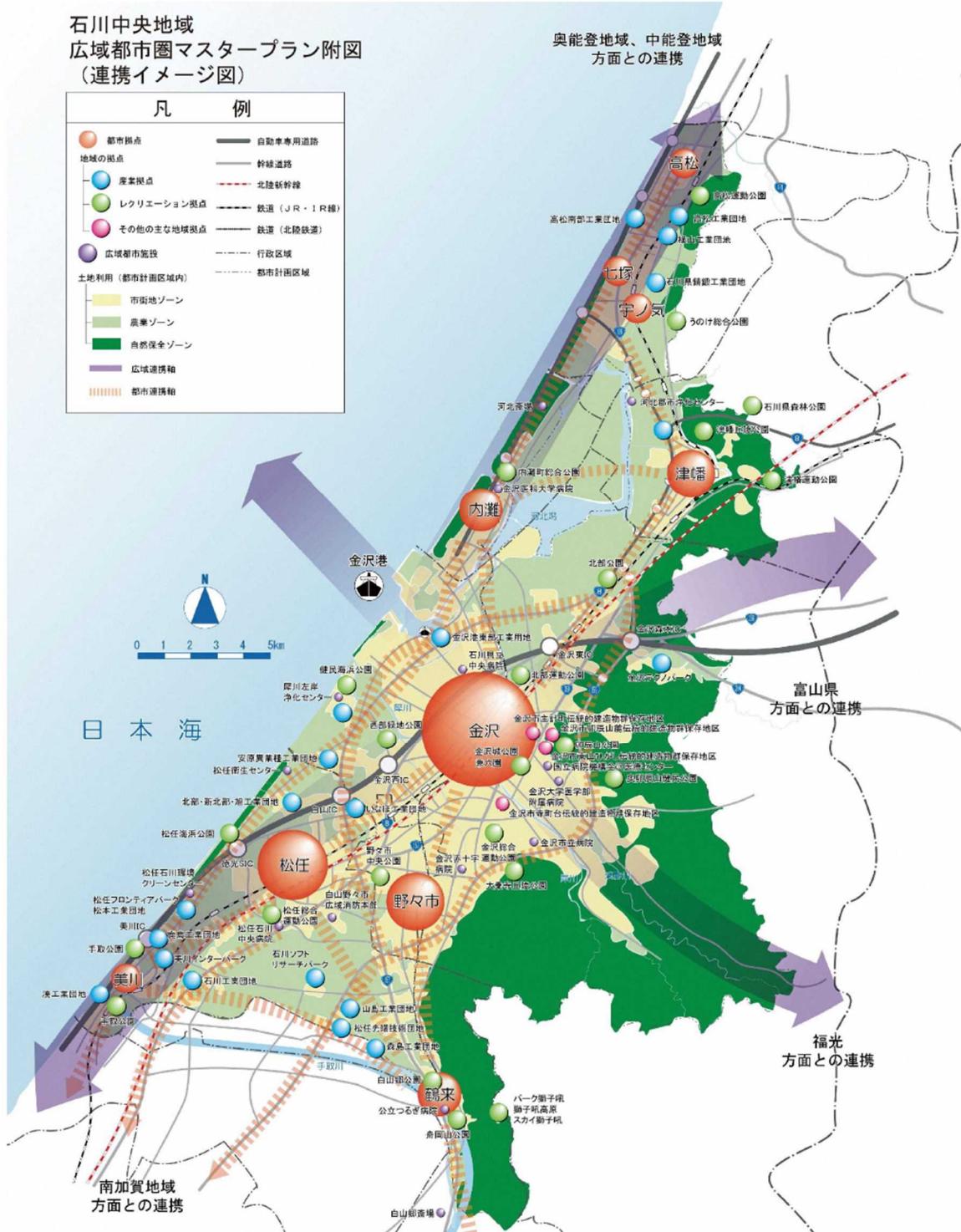
1. 上位関連計画の整理

1) 県・圏域における上位関連計画の整理

①石川中央地域 広域都市圏マスターplan	
策定年次	平成30年7月
計画期間	おおむね20年後
策定主体	石川県
基本テーマ	交流と連携による歴史・文化・産業を活かした集約型のまちづくり
基本理念	1.にぎわいと魅力あふれる持続可能なまちづくり 2.広域交流を支える交通環境づくり 3.豊かな自然環境と地域の強みを活かした産業環境づくり 4.成熟社会に対応した安全・安心で集約型のまちづくり 5.多様な主体による地域主体のまちづくり
目指す姿	<p>【拠点となる都市】</p> <p>①金沢</p> <p>金沢では、石川県の中心都市として高次都市機能を備えた中核都市の形成を図る。</p> <p>特に、金沢港から金沢駅を経て金沢市片町に至る一帯を本地域の都市機能集積ゾーンとして位置付け、再開発事業等の活用により空き家・空きビルといった既存ストックの利活用と都市機能の集積・高度化を図るとともに、中心市街地の活性化とまちなか定住の促進を図る。</p> <p>②白山</p> <p>白山(松任、鶴来、美川)では、金沢外環状道路海側幹線、加賀海浜産業道路などの利用により、既存工業団地周辺での産業集積を図り、本地域における産業の拠点を目指すとともに、都市機能の集積による中心市街地の活性化と良好な居住環境の形成を図る。</p> <p>また、白山ろくは、豊かな自然や歴史・伝統・文化を活かした地域資源の保全・活用により交流拠点の形成を図る。</p> <p>③野々市</p> <p>野々市では、今後も一定の人口増加が見込まれるため、受け皿整備を図るとともに、将来的な人口減少や高齢化を見据え、商業業務機能をはじめ、都市機能のまちなか集積による利便性の高い都市拠点の形成を図る。</p> <p>④かほく</p> <p>かほく(七塚、宇ノ気、高松)では、豊かな自然資源の活用を図りながら良好な住宅地を形成するとともに、日常生活に必要な都市機能の充実により、暮らしやすい居住環境の形成を図る。また、交流人口の拡大に向けて、地域文化の継承・創造と合わせたふるさと交流拠点の形成を図る。</p> <p>⑤津幡</p> <p>津幡では、歴史や自然をはじめとした地域資源を活かし、良好な住宅地と日常生活に必要な都市機能の充実による定住促進を図るとともに、交流人口の拡大に向けて、地域資源を活かした快適なふるさと交流拠点の形成を図る。</p> <p>⑥内灘</p> <p>内灘では、恵まれた地域資源と地理的な特性を活かし、良好な住宅地と日常生活に必要な都市機能の充実による定住促進を図るとともに、交流ネットワークの強化による交流拠点の形成を図る。</p>

	<p>【連携軸】</p> <p>①広域連携軸 北陸自動車道やのと里山海道、金沢福光連絡道路、北陸新幹線等の利用により、三大都市圏及び富山県、奥能登、中能登、南加賀地域との広域的な連携を強化する。</p> <p>②都市連携軸 一般国道8号、一般国道157号、一般国道159号、一般国道359号、一般国道360号、一般国道471号、金沢外環状道路、加賀産業開発道路、加賀海浜産業道路等の幹線道路の利用により、本地域内の各拠点間の交流・連携を強化し、地域の一体性を高める。 また、地域間を結ぶ自転車道の整備・充実によりさらなる交流の拡大を図る。</p>
--	--

▼石川中央地域の目指す姿



②第2期 石川中央都市圏ビジョン	
策定年次	令和3年3月(令和4年3月改訂)
計画期間	令和3年度～令和7年度
策定主体	金沢市
将来像	都市と自然、仕事と生活が調和する“住みやすさ”日本一の圏域 ～交流と連携により、全てのひとが輝き続ける石川中央都市圏～
方向性 ※□は公共交通に関する方向性	<p>I. 圏域全体の経済成長のけん引</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 産学金官民一体となった経済成長の推進 2. 新規創業の促進及び地域産業の振興 3. 地域資源を活用した地域経済の裾野拡大 4. 戦略的な観光施策の推進 <p>II. 高次の都市機能の集積・強化</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高度な医療・救急サービスの提供 2. 高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築 3. 高等教育・研究開発の環境整備 <p>III. 圏域全体の生活関連機能サービスの向上</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域医療及び介護・福祉サービスの充実 2. 教育・文化・スポーツの振興 3. 広域的な土地利用・地域振興 4. 災害対策 5. 環境対策 6. 地域公共交通の充実 7. 道路・ICT等社会インフラの整備 8. 地産地消の推進 9. 地域内外の住民との交流・移住促進 10. 人材の育成とネットワーク構築
公共交通 に関する主 な具体的 な取組(ビジ ョン)	<p>■ II-2-①金沢駅周辺等の高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通コンシェルジュの拡充 <p>■ II-2-②広域的公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しい交通システムの導入に向けた段階的整備 ・コミュニティバスの相互乗り入れ ・圏域の交通課題について対応策を検討 ・地域公共交通計画策定に向けた協議 ・北陸鉄道線の施設・設備整備の推進 ・IR いしかわ鉄道の運行支援 <p>■ III-6-①地域公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤時 P&R の駐車場拡充と利用拡大 ・カーフリーダー共同開催の企画・実施 ・バス事業者や運転手のイメージアップの企画・実施 ・公共交通機関におけるキャッシュレス化を支援

各市町における地域公共交通計画等の策定状況

※地域公共交通計画等を策定している市町のみ掲載

①第2次金沢交通戦略	
策定年次	平成28年3月
計画期間	平成28年度～令和4年度
基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と公共交通優先のまちづくり ・まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.交通ネットワークの再構築 2.交通機能の連携強化 3.交通利用環境の向上 4.歩行者と公共交通の優先 5.広域・圏域交通による交流の推進
備考	「第3次金沢交通戦略」を地域公共交通計画として策定予定(令和4年度)
②白山市 地域公共交通網形成計画	
策定年次	令和元年8月
計画期間	令和元年度～令和6年度
基本理念	<p>市民・交通事業者・市が役割分担のもと、持続可能な交通体系をめざし 市民や来訪者の生活と交流を交通面から支える</p>
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.鉄道を軸とした公共交通網形成 2.路線バス・コミュニティバスの持続的な運行継続 3.公共交通のさらなる利用を通じた外出機会の増加と交流の促進
③津幡町 地域公共交通網形成計画	
策定年次	平成31年2月
計画期間	令和元年度～令和5年度
基本理念	<p>鉄道駅をハブとした公共交通網による 自動車に過度に頼らず暮らせる、通えるまち・津幡町の実現</p>
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.鉄道駅を拠点とした、新たなまちづくりと連携した交通結節機能強化 2.町民の生活を支える持続可能かつ利便性の高い公共交通網の形成 3.公共交通の維持に向けた積極的な利用を促すための情報提供と利用促進
④内灘町 地域公共交通計画	
策定年次	令和3年3月
計画期間	令和3年度～令和7年度
基本理念	地域公共交通で、豊かな生活を送りつづけることができる地域を目指す
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.多様な公共交通を総合的に活用した地域公共交通ネットワークの構築 2.内灘駅を拠点とした分かりやすく効率的なコミュニティバスの再編 3.地域公共交通を利用し支える風土づくり

2. 石川中央都市圏の現況

1) 人口・世帯数や移動状況

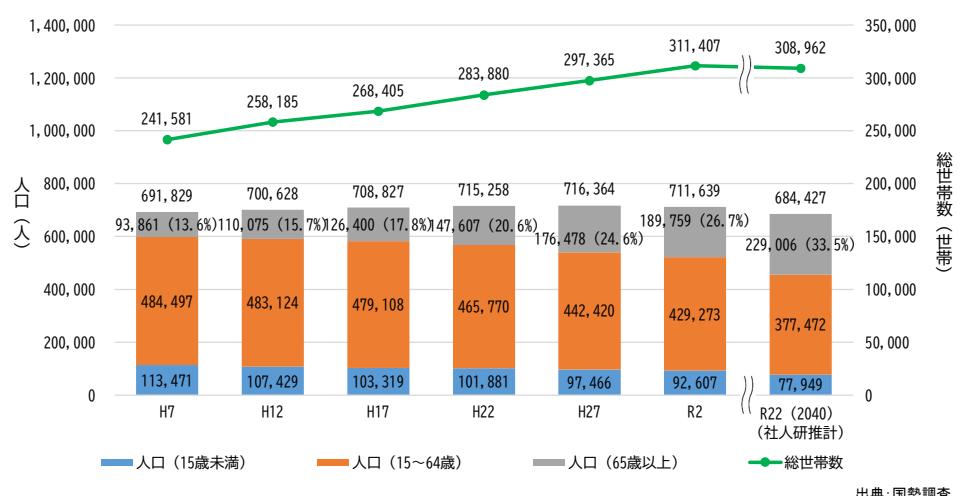
①人口・世帯数

人口・世帯数は平成 27 年時点で 71.6 万人、29.7 万世帯であり、いずれも増加していましたが (H27-H7 : +2.5 万人、+5.6 万世帯)、令和 2 年には人口が減少に転じました。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和 22 年には 68.4 万人に減少すると推計されています。

高齢化率は平成 7 年の 13.6% から令和 2 年には 26.7% に増加し、令和 22 年には 33.5% に増加すると予測されています。

転入・転出状況は、石川中央都市圏全体でみると、約 1 万人の転入超過となっています。また、都市圏内での転入・転出は約 3 割となっていますが、金沢市を除く 5 市町では、都市圏内の転入・転出が約 4 ~ 6 割を占め、都市圏内での転入・転出が金沢市に比べ多くなっています。

▼石川中央都市圏の年齢別人口（高齢化率）・世帯数の推移



出典:国勢調査

▼石川中央都市圏の転入・転出状況（令和 2 年時点）

■転入		(人)									
転入前 住まい	金沢市	白山市	かほく市	野々市市	津幡町	内灘町	その他 県内	県外	合計	都市圏内	都市圏外
金沢市		2,303	813	2,223	990	883	5,867	33,218	46,297	7,212 16%	39,085 84%
白山市	3,473		92	1,576	130	72	1,495	3,597	10,435	5,343 51%	5,092 49%
かほく市	1,054	78		89	314	133	963	1,041	3,672	1,668 45%	2,004 55%
野々市市	3,304	1,204	87		92	89	1,133	6,390	12,299	4,776 39%	7,523 61%
津幡町	1,316	91	244	98		126	586	1,109	3,570	1,875 53%	1,695 47%
内灘町	914	79	101	61	75		285	1,073	2,588	1,230 48%	1,358 52%
合計	10,061	3,755	1,337	4,047	1,601	1,303	10,329	46,428	78,861	22,104 28%	56,757 72%

■転出		(人)									
転入後 住まい	金沢市	白山市	かほく市	野々市市	津幡町	内灘町	その他 県内	県外	合計	都市圏内	都市圏外
金沢市		3,473	1,054	3,304	1,316	914	3,729	28,987	42,777	10,061 24%	32,716 76%
白山市	2,303		78	1,204	91	79	1,302	3,146	8,203	3,755 46%	4,448 54%
かほく市	813	92		87	244	101	331	948	2,616	1,337 51%	1,279 49%
野々市市	2,223	1,576	89		98	61	696	4,248	8,991	4,047 45%	4,944 55%
津幡町	990	130	314	92		75	281	1,067	2,949	1,601 54%	1,348 46%
内灘町	883	72	133	89	126		152	870	2,325	1,303 56%	1,022 44%
合計	7,212	5,343	1,668	4,776	1,875	1,230	6,491	39,266	67,861	22,104 33%	45,757 67%

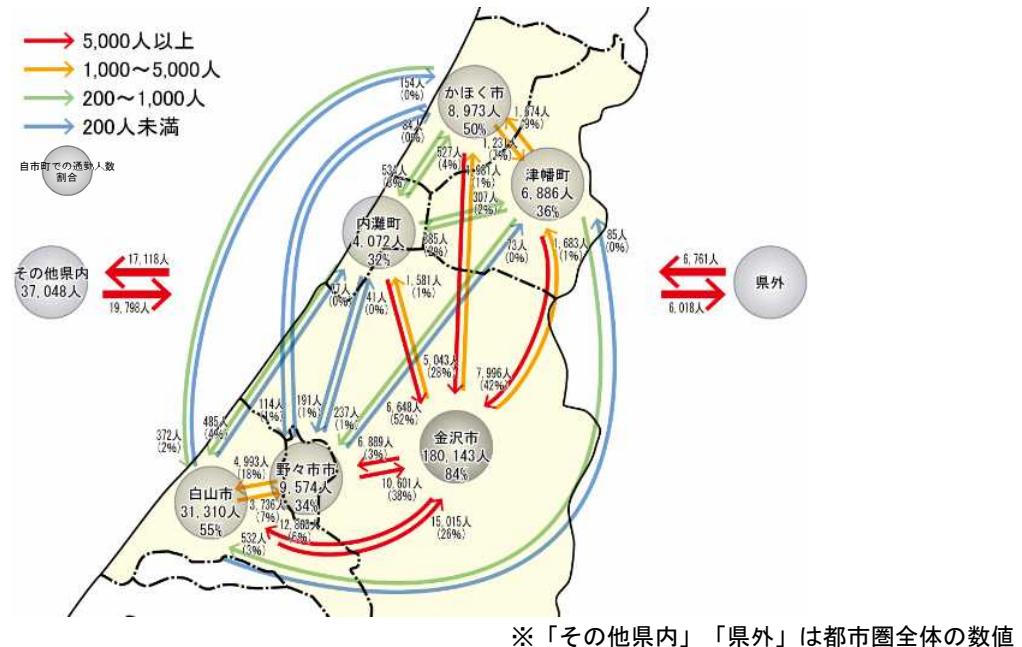
※「不詳」は除く

出典:国勢調査

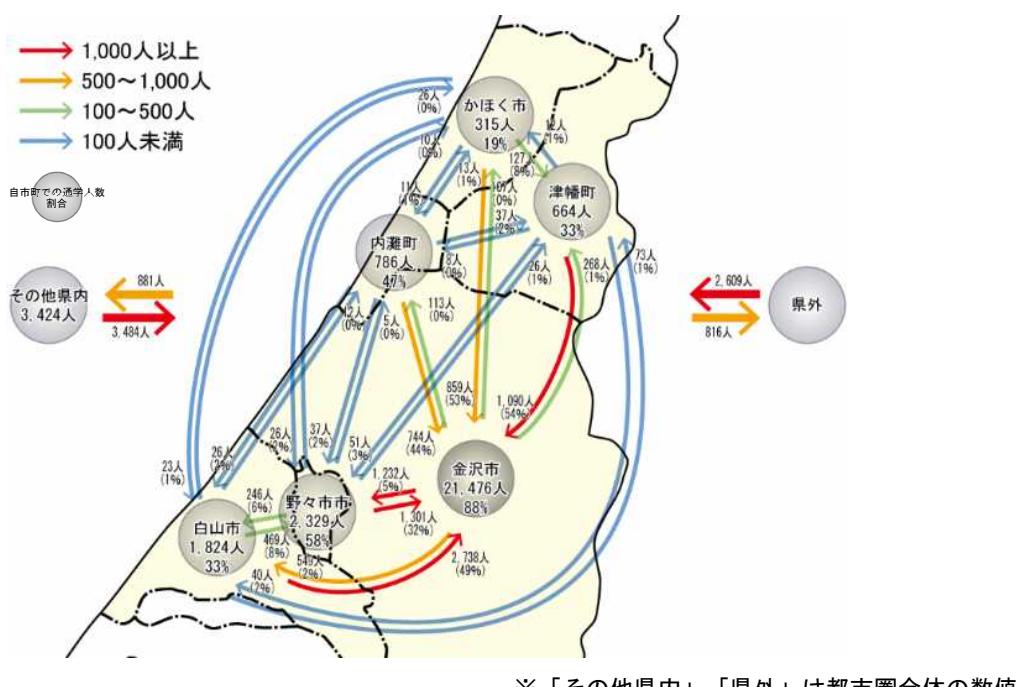
②移動状況

「都市圏内」の通勤・通学をみると、金沢市（自市を含む）への通勤・通学が最も多くなっています（5,000人を超える通勤：白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町→金沢市、金沢市→白山市・野々市市）。その他としては、野々市市と白山市の通勤が約4,000～5,000人、かほく市と津幡町の通勤が1,000人を超え、他の移動に比べ多くなっています。

▼通勤状況（令和2年時点）



▼通学状況（令和2年時点）



代表交通手段（令和2年時点）は、「自家用車」が70.5%と最も多く、「公共交通（鉄道・電車、乗合バス、勤め先・学校のバス）」は7.6%となっています。

▼石川中央都市圏の代表交通手段（令和2年時点）

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

※常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数、「不詳」は除く

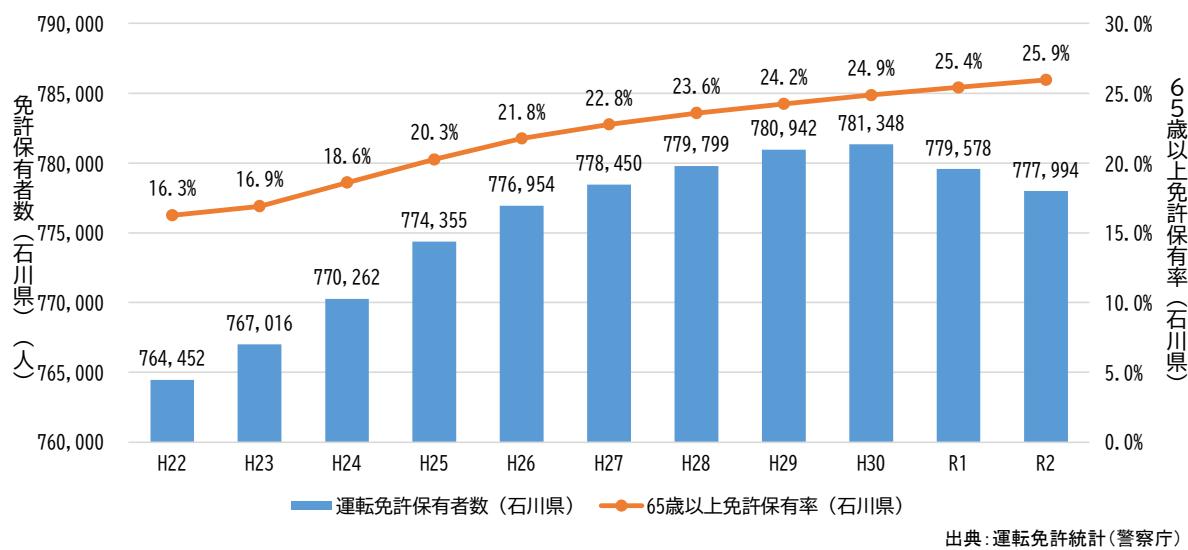
出典:国勢調査(R2)

③運転免許及びマイカーの保有状況

石川県全体の運転免許保有者数はこれまで増加し続け、平成 30 年は 78.1 万人となりましたが、令和元年に減少し、令和 2 年には 77.8 万人に減少しています。

一方、65 歳以上の免許保有率は平成 22 年の 16.3% から増加し続けており、令和 2 年には 25.9% まで増加しています。

▼石川県の免許保有率

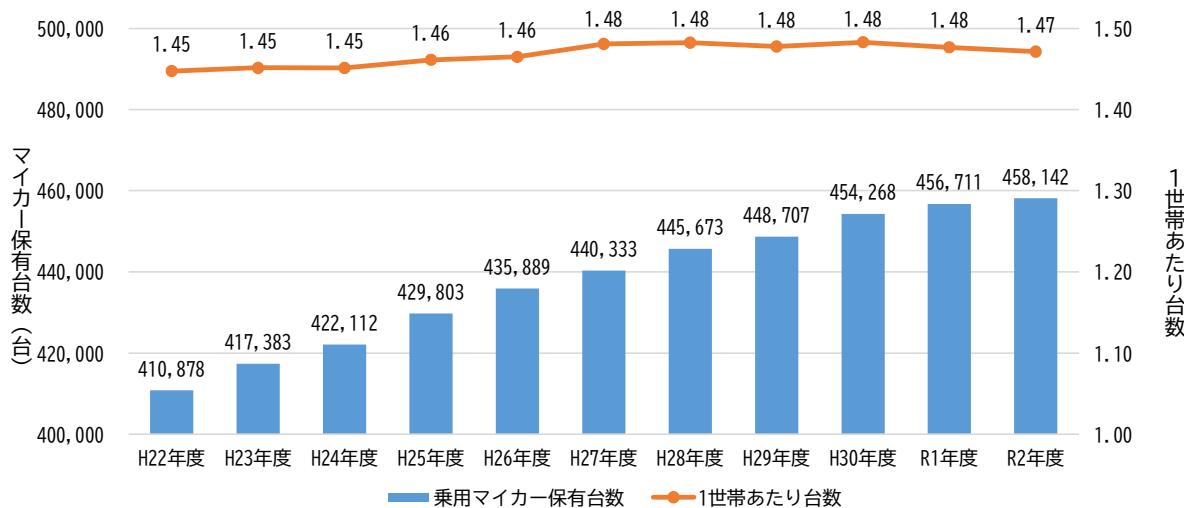


出典:運転免許統計(警察庁)

乗用マイカー保有台数は年々増加しており、令和2年度は45.8万台まで増加しています。

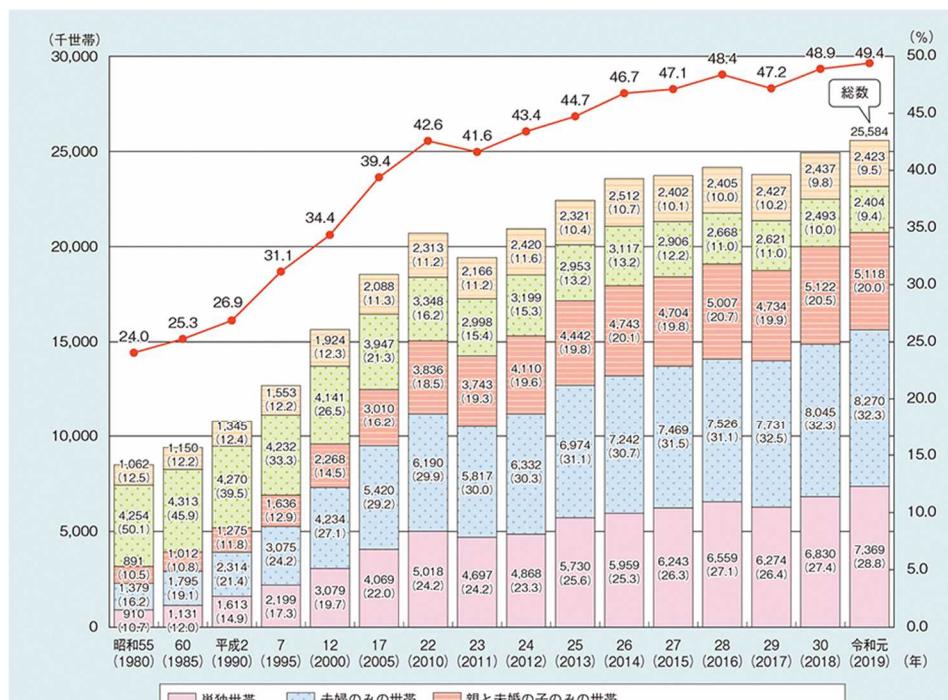
一方で、全国的に65歳以上の者のいる世帯の割合（特に単独世帯や夫婦のみの世帯）が増えていますが、1世帯あたり乗用マイカー保有台数は近年横ばいで推移しています。

▼石川中央都市圏の乗用マイカー保有率



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

(参考) 65歳以上の者のいる世帯数及び構成割合(世帯構造別)と全世帯に占める65歳以上の者がいる世帯の割合



資料：昭和60年以前の数値は厚生省「厚生行政基礎調査」、昭和61年以降の数値は厚生労働省「国民生活基礎調査」による
(注1) 平成7年の数値は兵庫県を除いたもの、平成23年の数値は岩手県、宮城県及び福島県を除いたもの、平成24年の数値は福島県を除いたもの、平成28年の数値は熊本県を除いたものである。
(注2) () 内の数字は、65歳以上の者のいる世帯総数に占める割合 (%)
(注3) 四捨五入のため合計は必ずしも一致しない。

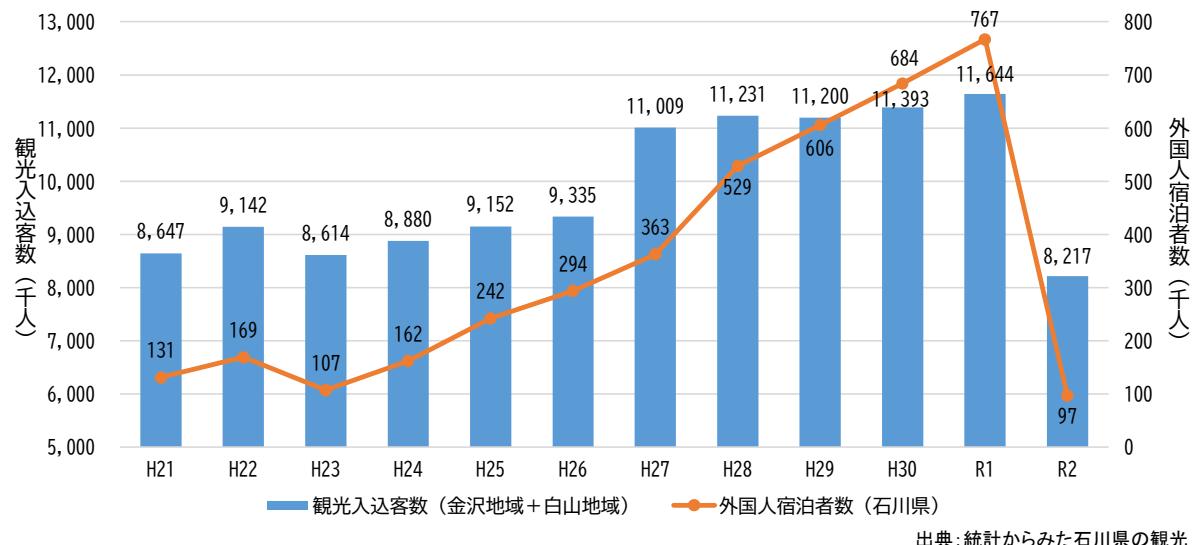
出典：内閣府 令和3年版高齢社会白書

④観光入込客数

観光入込客数（金沢地域＋白山地域）は増加傾向にあり、平成 21 年の 865 万人に対し、令和元年には 1,164 万人に増加（+300 万人、+35%）していましたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、令和 2 年に 822 万人に減少しました。

石川県における外国人宿泊者数も年々増加しており、平成 21 年の 13.1 万人に対し、令和元年には 76.7 万人に増加（+63.6 万人、約 6 倍）していましたが、同じく新型コロナウイルスの感染拡大による入国制限により、令和 2 年に 9.7 万人に減少しました。

▼国内観光客、訪日外国人観光客の推移



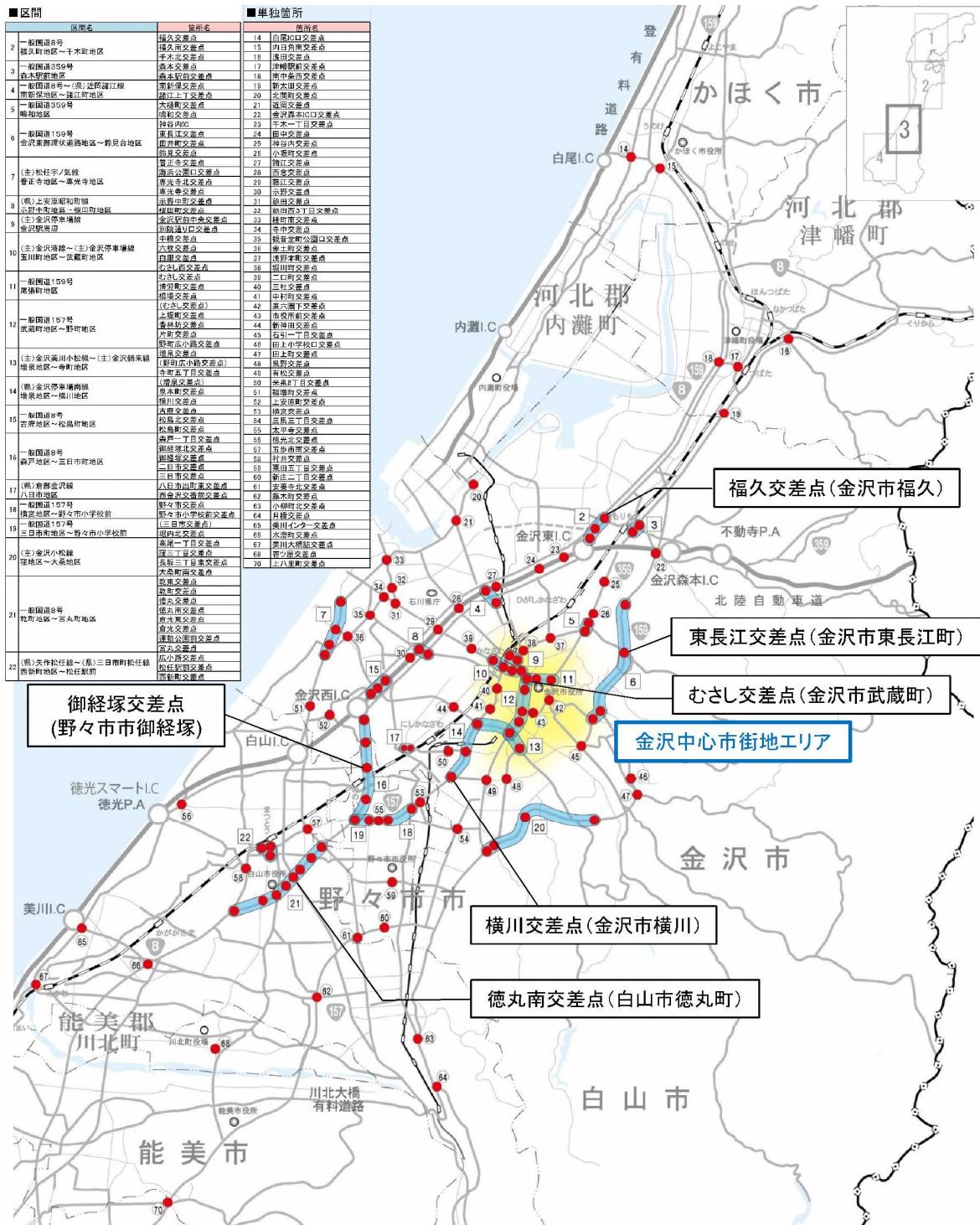
出典：統計からみた石川県の観光

⑤道路交通

県内の主要渋滞箇所※は152箇所特定されており、その多くが金沢市及び周辺市町に存在し、特に金沢市中心市街地エリアや国道8号に集中しています。

▼主要渋滞箇所（金沢地区）

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

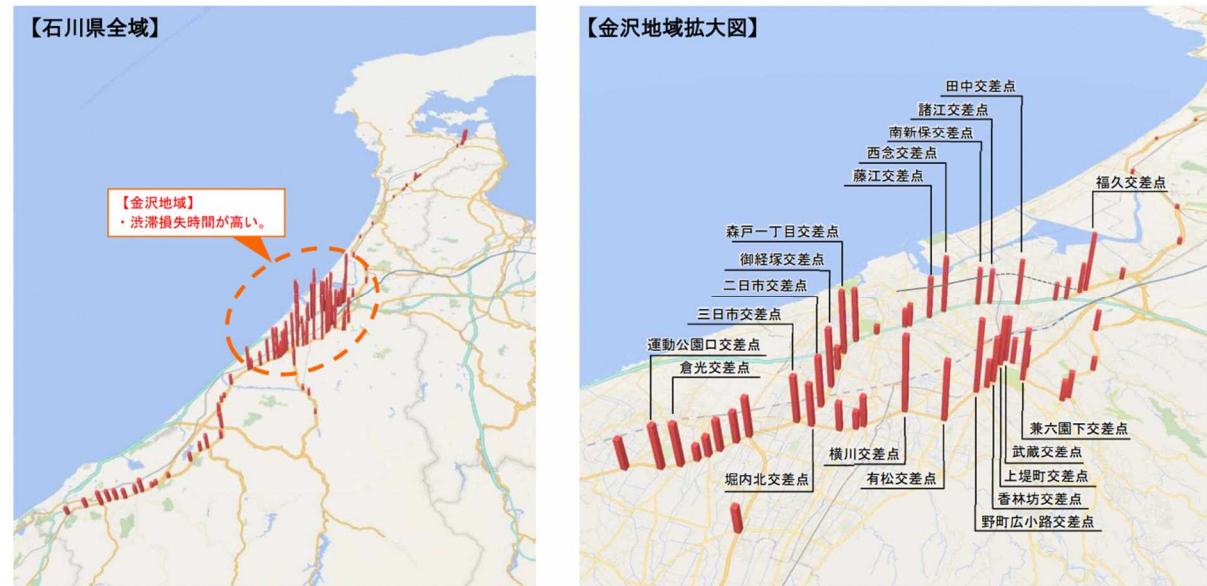


出典：石川県道路安全・円滑化検討委員会資料（R 4. 4 現在）

石川県内の直轄国道では、金沢地域（金沢市～白山市）において渋滞損失時間の上位 20箇所が集中しているなど、渋滞損失時間が高くなっています。

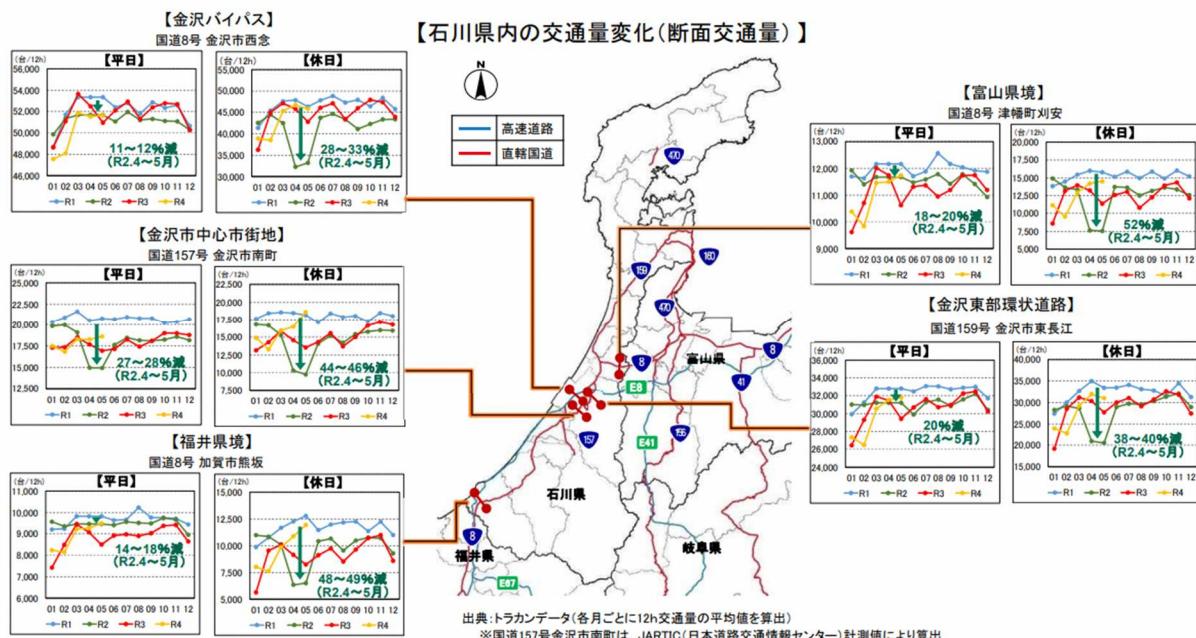
石川県内の主要幹線道路における緊急事態宣言中（令和2年4月16日～5月14日）の交通量は、前年に比べ大きく減少（金沢市中心市街地では平日で27～28%減少）していますが、令和4年5月時点の交通量は、R元年時の状況に戻りつつあります。

▼石川県内直轄国道の交差点損失時間分布図



出典：第23回 石川県道路安全・円滑化検討委員会資料（R4.8）

▼石川県内の交通量変化（断面交通量）



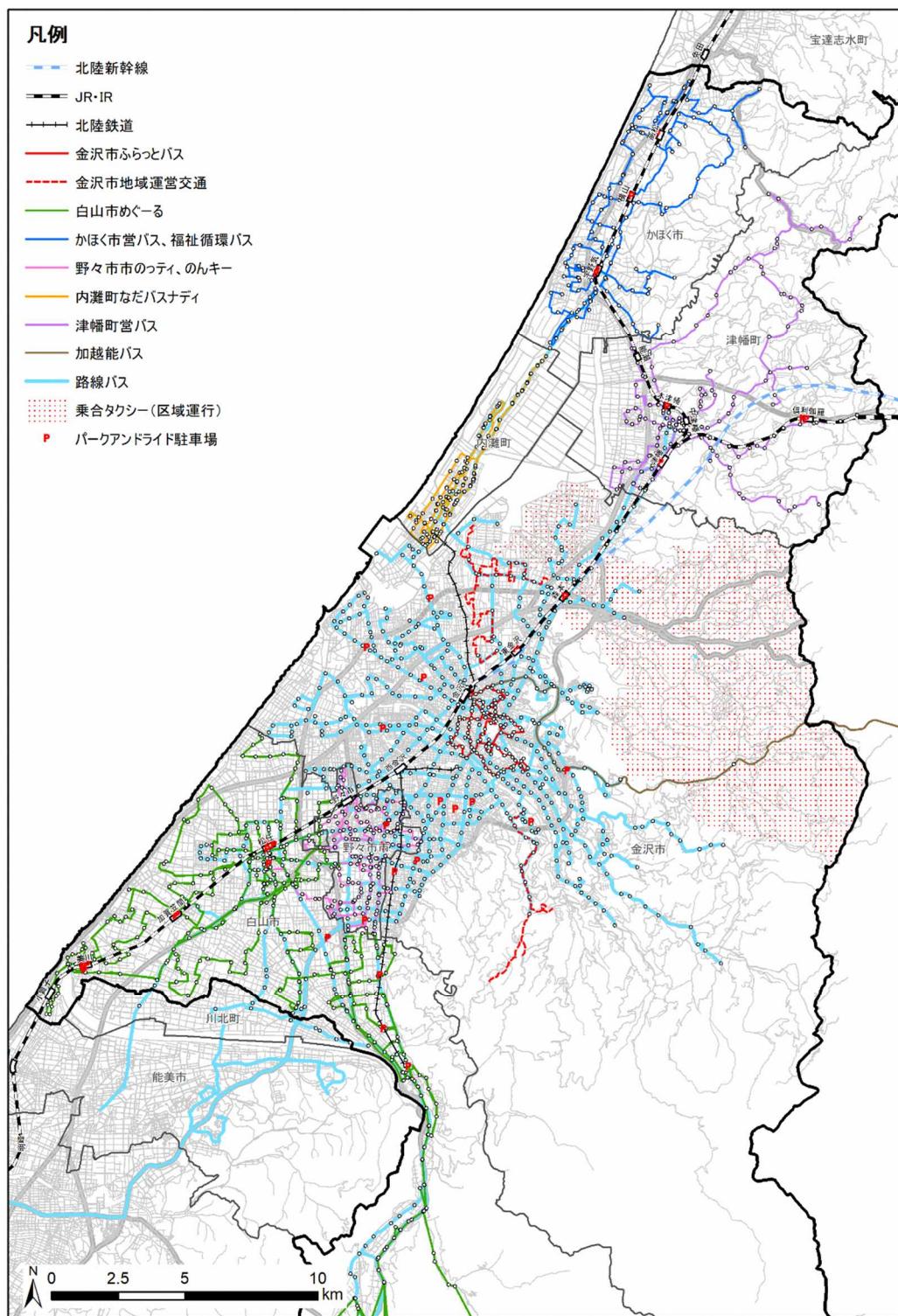
出典：第23回 石川県道路安全・円滑化検討委員会資料（R4.8）

2) 公共交通の実態

①公共交通の現状

石川中央都市圏内では、北陸新幹線やJR線（北陸本線・七尾線）、IRいしかわ鉄道線や北陸鉄道線（石川線・浅野川線）が運行されているほか、金沢市中心部から放射状に都市圏を結ぶバス路線網が形成されているとともに、コミュニティバスが路線バスを補完する移動手段となっています。

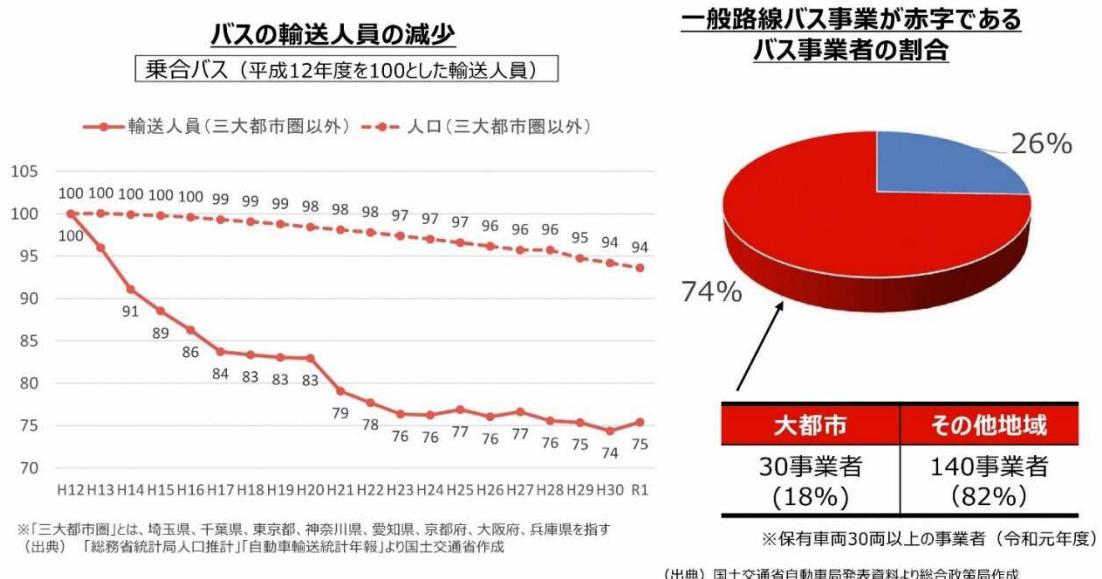
▼公共交通概要図（令和4年10月1日時点）



国土交通省によれば、乗合バス等の地域公共交通は、コロナ禍以前から続く「人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれている」とされています。

国内他地域と同様に、石川中央都市圏域内の公共交通事業者も大きな赤字を計上しており、令和3年度においても厳しい状況が続いている。

▼全国のバス輸送人員の推移と赤字バス事業者の割合



出典：国土交通省「第1回 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」

▼石川中央都市圏の交通事業者のコロナ禍における連結決算額

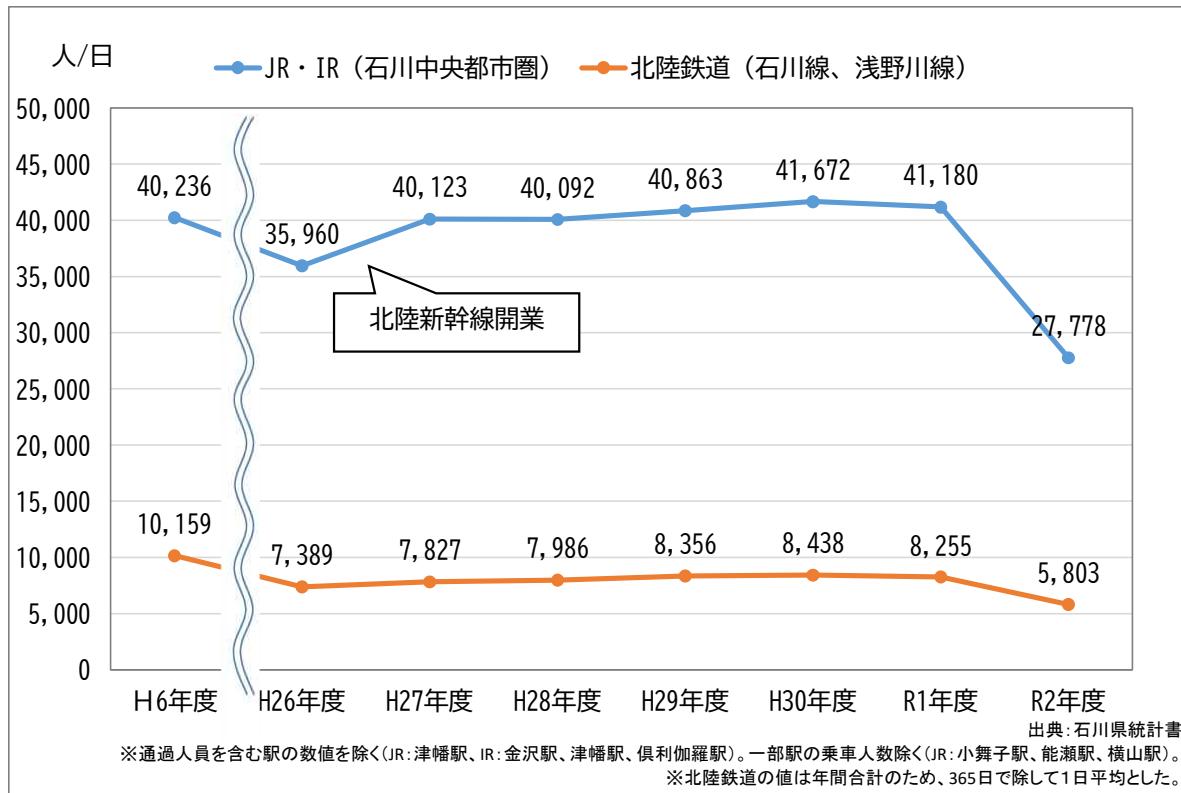
事業者	コロナ禍における連結決算額（億円）
JR 西日本	▲1,131 億円（令和3年度） ▲2,331 億円（令和2年度）
IR いしかわ鉄道	0.4 億円（令和3年度） ▲1.5 億円（令和2年度）
北陸鉄道	▲10.1 億円（令和3年度） ▲20.3 億円（令和2年度）
西日本 JR バス	▲11.2 億円（令和3年度） ▲29.7 億円（令和2年度）

②鉄道の状況

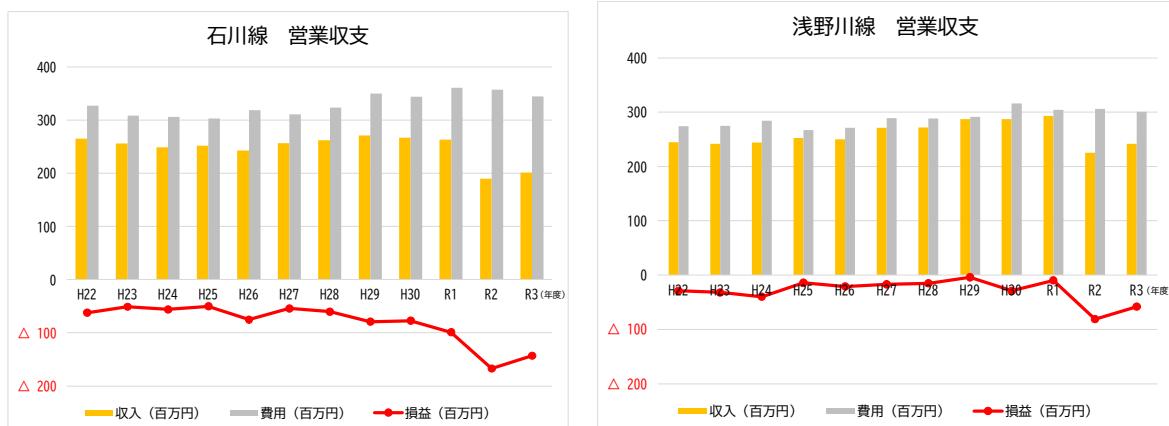
都市圏内には北陸新幹線の他に、JRの北陸本線と七尾線、並行在来線のIRいしかわ鉄道線、北陸鉄道線の石川線と浅野川線が運行されています。JR・IR及び北陸鉄道線の乗車人数は、北陸新幹線開業を契機に近年増加していましたが、新型コロナウイルスの影響により、3割近く減少しました。

北陸鉄道の鉄道事業における収支状況は、従前より赤字が続いていましたが、コロナ禍で赤字額が大きく増加し、令和2年度は2.5億円の営業損失を計上しました。令和3年度は需要回復及び減便等による経費節減で若干回復したものの、2.0億円の営業損失となっています。

▼乗車人数の推移



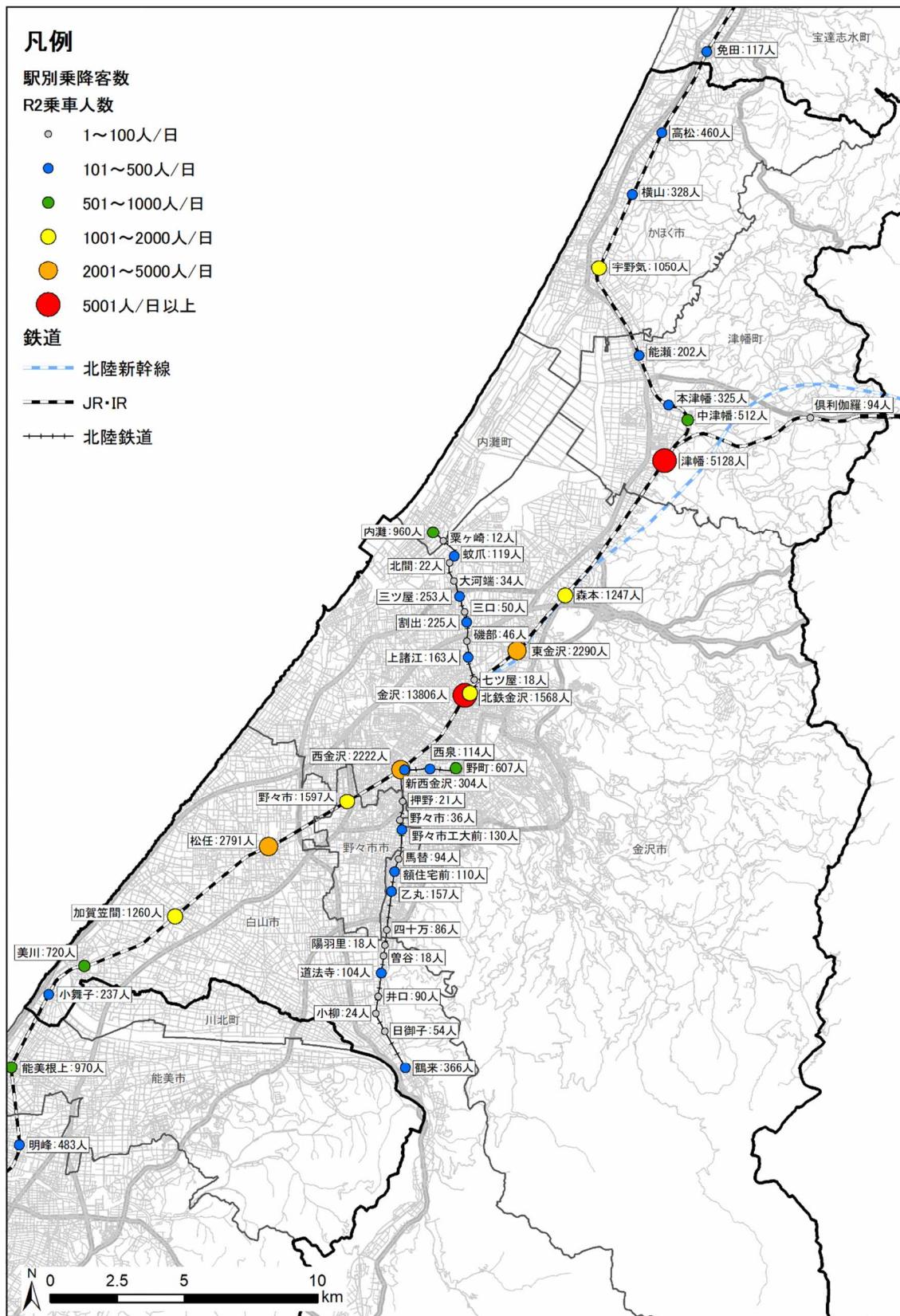
▼北陸鉄道 鉄道線の営業収支の推移



出典:北陸鉄道(株)

令和2年度の駅別乗車人数は、金沢駅が最も多く、次いで津幡駅、松任駅、東金沢駅、西金沢駅となっています。

▼駅別利用状況



注) データは乗降客数のため 1/2 の値を乗車人数とした

出典：駅別乗降客数データ（国土数値情報）

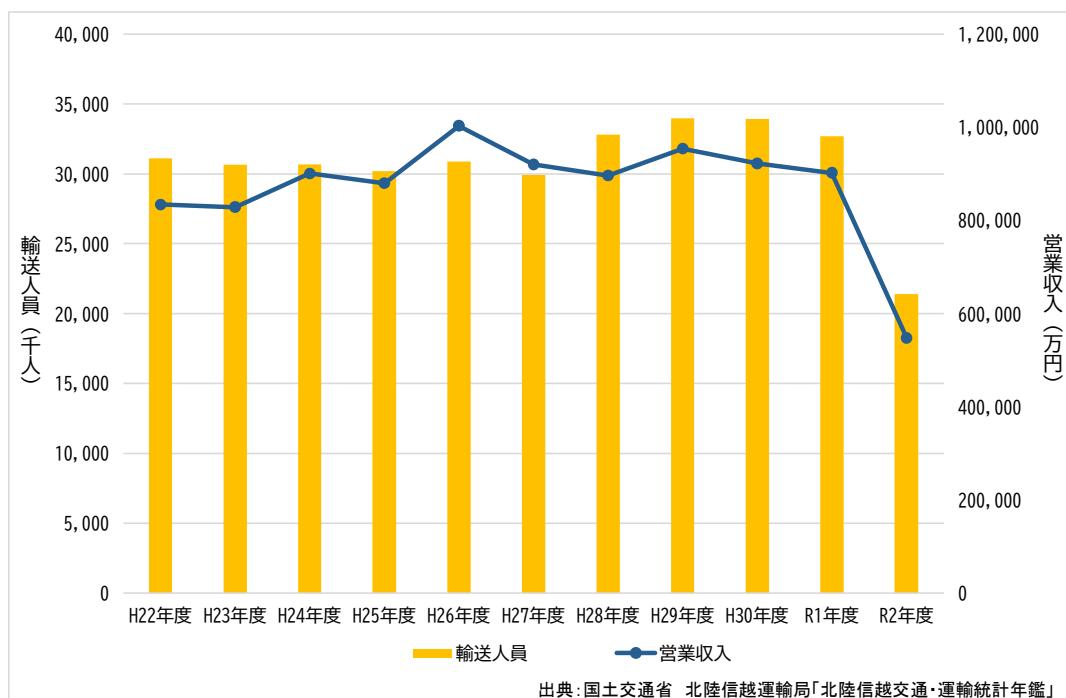
注) 国土数値情報のデータは、全国の鉄道事業者から収集した駅別乗降客数を整備したものであり、非商用のデータとなっています。

③路線バスの状況

石川県内の乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業者）輸送人員は、平成27年3月の北陸新幹線の開業効果もあり増加傾向にありましたが、コロナ禍により急減しました。

営業収入も同様の傾向にあり、利用者の回復が急務となっています。

▼石川県内の乗合バスの輸送人員と営業収入の推移

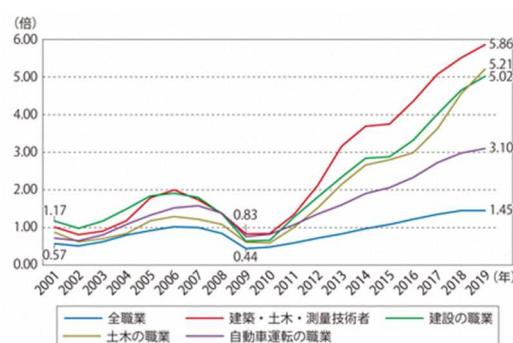


我が国では、全国的に自動車運転の職業は有効求人倍率が高く、全職業平均の2倍以上となっており、担い手不足が大きな課題となっています。特に、道路旅客運送業（バス、タクシー運転手等）は55歳以上の就業者の割合が61.2%と全産業平均（30.5%）に比べ著しく高くなっています。

石川中央都市圏のバス事業の多くを担う北陸鉄道においても、運転手の高齢化が進んでおり、充足率は90%を下回る予想です。

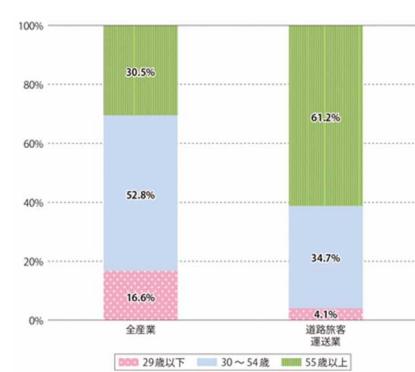
さらに、令和6年度よりバス労働者の拘束時間や休息期間が見直され、労働環境改善のために、より多くの運転手の確保が必要となります。

▼道路旅客運送業の有効求人倍率



(注) パートタイムを含み、新規学卒者及び新規学卒者求人を除く常用に係る数字。
資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

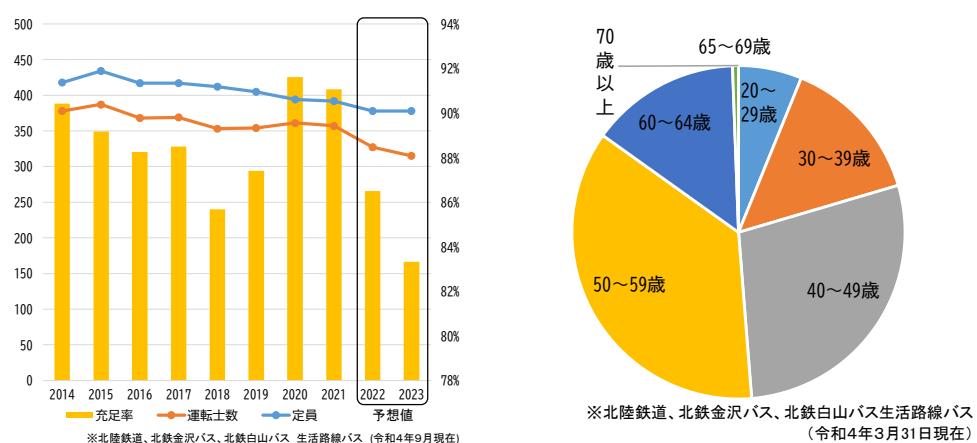
▼道路旅客運送業の就業者の年齢構成



資料) 総務省「労働力調査」より国土交通省作成

出典：国土交通白書 2020

▼北陸鉄道グループにおける運転手数の推移・充足率と年齢構成



出典：北陸鉄道（株）

▼バス運転者の労働時間等の改善基準告示の見直し

	現行	改正後（案）
拘束時間	・原則1日13時間以下、最長1日16時間まで延長可能	・原則1日13時間以下、最長1日15時間まで延長可能
	・1日15時間を超える拘束ができるのは週2回まで	・1日14時間を超える拘束ができるのは週3回まで
	・年間上限3380時間（バス）	・年間上限3300時間
1日の勤務間インターバル	・8時間以上義務	・9時間以上が義務、11時間以上が努力義務

出典：労働政策審議会労働条件分科会 自動車運転者労働時間等専門委員会バス作業部会

④コミュニティバスの状況

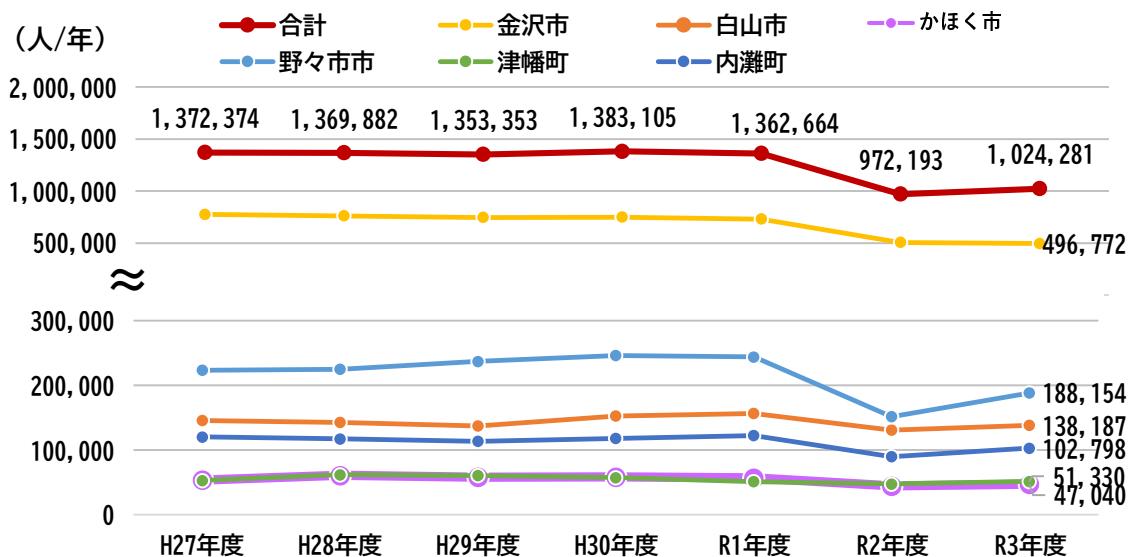
コミュニティバスの令和3年度の利用者数は、都市圏全体で年間約102万人（1日約2,800人）です。運行経費は、都市圏全体で年間約5億1,000万円、運賃収入は年間約9,400万円となっており、運行経費に対する運賃収入の割合は18%（3～40%）となっています。

▼コミュニティバスの運行概要

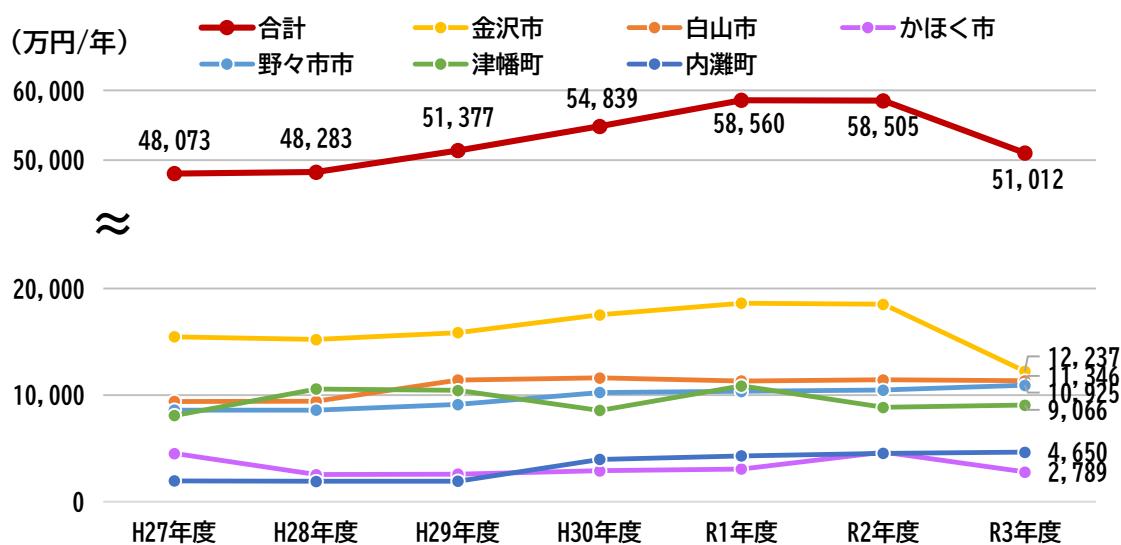
自治体名	名称	路線・ルート	運行日	運行便数	停留所数	運賃
金沢市	ふらつとバス	此花ルート	毎日	29	20	大人100円 子ども50円
		菊川ルート		29	24	
		材木ルート		29	25	
		長町ルート		29	24	
白山市	松任	北ルート	月～土	6	27	100円 ※つるぎ病院ルートのみ路線バスと同額
		東ルート		5	28	
		南ルート		8	34	
		南西ルート		5	25	
		西ルート		5	34	
		北西ルート		5	22	
		北循環ルート		5	25	
	めぐーる	南循環ルート		6	18	
		松任美川ルート		7	29	
		美川・湊ルート		5	26	
		中央病院ルート		5	20	
		白山ルート		6	20	
	鶴来	館畠ルート		5	32	
		蔵山・林ルート		5	34	
		河内ルート		25	20	
		診療所・温泉ルート		8	14	
	白山ろく ※デマンド便 を除く	上野・阿手ルート		10	20	
		尾口ルート		11	26	
かほく市	市営バス	看護大学線	毎日	14	17	150円
		大海線		12	17	150～240円
	福祉巡回バス (誰でも利用可能)	海回りルート	火、木 月、金 水、金 月、水	12	35	無料
		南回りルート		8	30	
		中央ルート		8	30	
		北回りルート		8	34	
野々市市	のっティ	北部ルート	毎日	16	32	100円
		中央ルート		16	32	
		南部ルート		16	33	
		西部ルート		16	24	
	のんキー	野々市駅南口～ 松任石川中央病院	毎日(12/31～ 1/3運休)	14+ α (最終:野々 市駅南口～野々 市市役所)	往路20 復路20	100～300円
津幡町	町営バス	相窪線	毎日	7	25	100～300円
		九折線	毎日	11	25	100～300円
		池ヶ原線	毎日	12	30	100～300円
		河合谷線	毎日	12	33	100～400円
		井上線	毎日	9	18	100～160円
		緑が丘線	毎日	9	22	100～160円
		潟端線	毎日	6	19	100～160円
		太田線	毎日	5	17	100～160円
		領家線	毎日	5	21	100～160円
		旭山線	月～金	4	6	100～160円
内灘町	なだバス ナディ	通勤通学 ライナー	月～金	8	21	100円
		白帆台ルート		10	10	
		全町ルート	毎日	5	67	
		南部ルート		9	37	
		にしルート		6	20	
		ひがしルート		6	28	

出典:各市町提供資料(R4年10月1日時点)

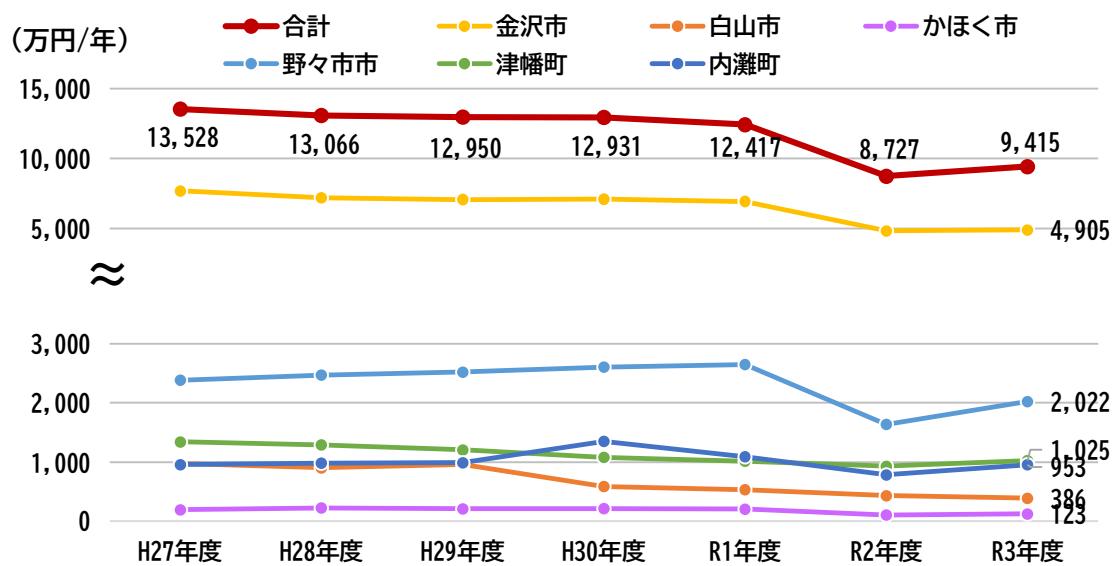
▼コミュニティバスの年間利用者数



▼コミュニティバスの運行経費



▼コミュニティバスの運賃収入



⑤鉄道・バスのカバー人口

国勢調査における都市圏全体の人口（令和2年）は729,320人であり、そのうち公共交通から徒歩圏※でカバーされる人口は639,447人となっており、人口カバー率は88%となっています。

※徒歩圏は鉄道駅から500m圏内、バス停（路線バス、コミュニティバス等）から300mと設定（下図参照）

▼各自治体の公共交通カバー人口

	R2総人口	公共交通カバー人口	カバー率
金沢市	463,254	390,849	84%
白山市	110,408	101,414	92%
かほく市	34,889	30,493	87%
野々市市	57,238	57,238	100%
津幡町	36,957	33,075	89%
内灘町	26,574	26,243	99%
合計	729,320	639,312	88%

注) 徒歩圏は鉄道駅が500m、バス停は300mとした

出典: R2国勢調査メッシュデータ

（参考）徒歩圏の設定

誘導区域等の設定にあたり、拠点や駅・バス停などから徒歩で移動ができる範囲（以下「徒歩圏」という。）を次の通り設定します。

- 一般成人が抵抗なく、高齢者も移動が可能な距離として徒歩圏は「300m」を基本とする
- JR・IR駅は徒歩圏を「500m」*とする
※公共交通重要路線の中でもサービスレベル（定時性・運行便数等）が高く、また駅前広場が整備され各種交通機関の重要な交通結節点として機能していること等を考慮して設定（同等の機能を有する場合は追加を検討する）

▼徒歩圏に関する指標（金沢市の事例研究）

＜徒歩による外出距離の平均＞

- 地区別平均：215m～514m
- 要介護者：358m、健康高齢者：481m

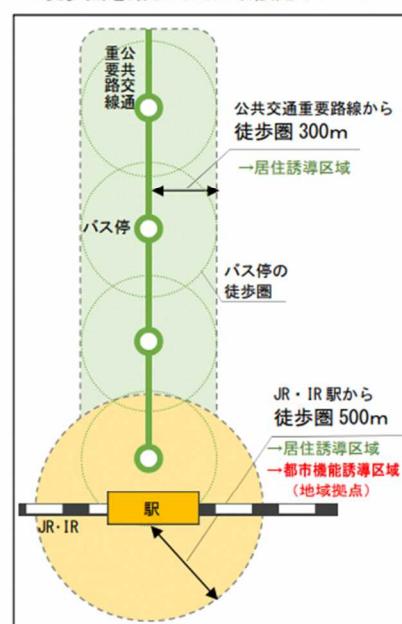
出典：西野辰哉・大森数馬（2014）、「一中学校区を基本とする日常生活圏域設定の妥当性検討-地方中核都市における高齢者福祉行政単位と高齢者の行動実態の比較考察-」、日本建築学会計画系論文集、No.699、pp.1109-1118

▼徒歩圏に関する指標（抵抗を感じない距離）

条件	一般的な人 (歩行速度80m/分)	高齢者等 (歩行速度40m/分)
90%の人が抵抗感なし（約3.5分）	300m	100m
大きな荷物がある（約2分）	150m	80m
雨（約2分）	150m	10m

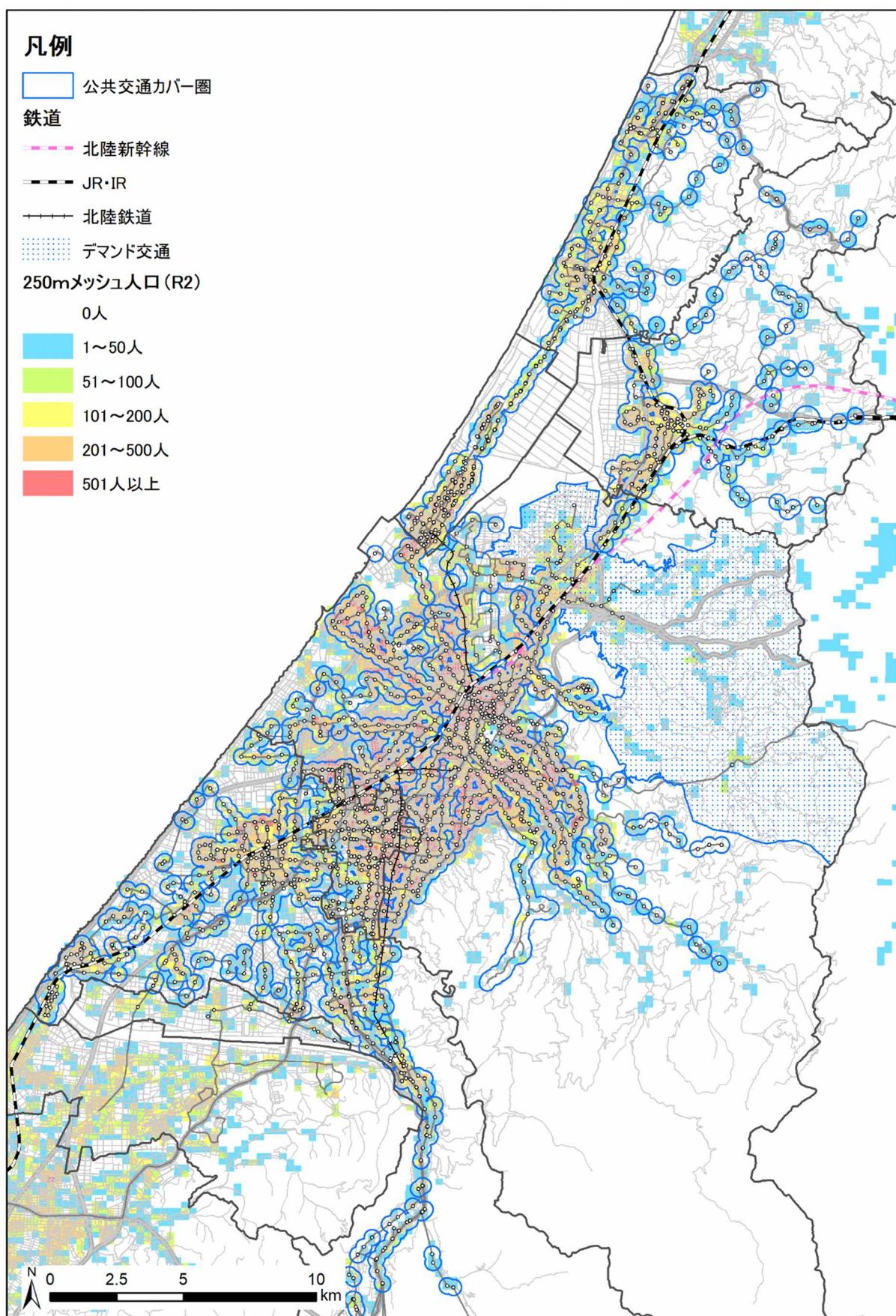
出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

▼徒歩圏を踏まえた区域設定イメージ



出典：金沢市集約都市形成計画（H29.3）

▼駅・バス停からの徒歩圏カバー範囲



出典：人口は R2 国勢調査メッシュデータ

⑥公共シェアサイクル等の状況

金沢市中心部に公共シェアサイクルが整備され、令和2年3月にリニューアルしてからは年間約16万人に利用されており、利用者数が増えています。また、白山市、野々市市、内灘町においても公共のレンタサイクルが一部で導入され、白山市では年間約2千人に利用されています。

▼公共シェアサイクル等の概要

自治体名	レンタサイクル名	設置場所(ポート名)	料金
金沢市	金沢市公共 シェアサイクル 「まちのり」	金沢市内 72ポート	<ul style="list-style-type: none"> ●1回会員：最初の30分 150円／回(税別) ●月額会員：基本料金 1,500円／月(税別) 最初の30分 0円／回 ※1回、月額とも、30分を越えると、100円(税別)ずつ追加) ●1日バス：コンビニ・WEB:1,300円／日(税別) 提携窓口:1,500円／日(税別)
白山市 (白山市観光連盟)	白山GOLレンタサイクル	白山市役所鶴来支所	<ul style="list-style-type: none"> ●普通自転車 300円／日 ●電動アシスト付き自転車 マウンテンバイク型 1000円／日 シティサイクル型 700円／日 ルイガノ 500円／日
かほく市	該当なし		
野々市市 (野々市市観光物産 協会)	1の1 NONOICHI レンタサイクル	にぎわいの里ののいち カミーノ	<ul style="list-style-type: none"> ●2時間 200円、4時間 500円 6時間 800円、8時間 1,000円 (支払いは前払い&現金のみ)
津幡町	該当なし		
内灘町 (内灘町観光協会)	レンタサイクル	内灘町観光案内所	3時間500円

出典：まちのりHP、各市町提供資料(R4年10月1日時点)

▼公共シェアサイクル等の利用状況

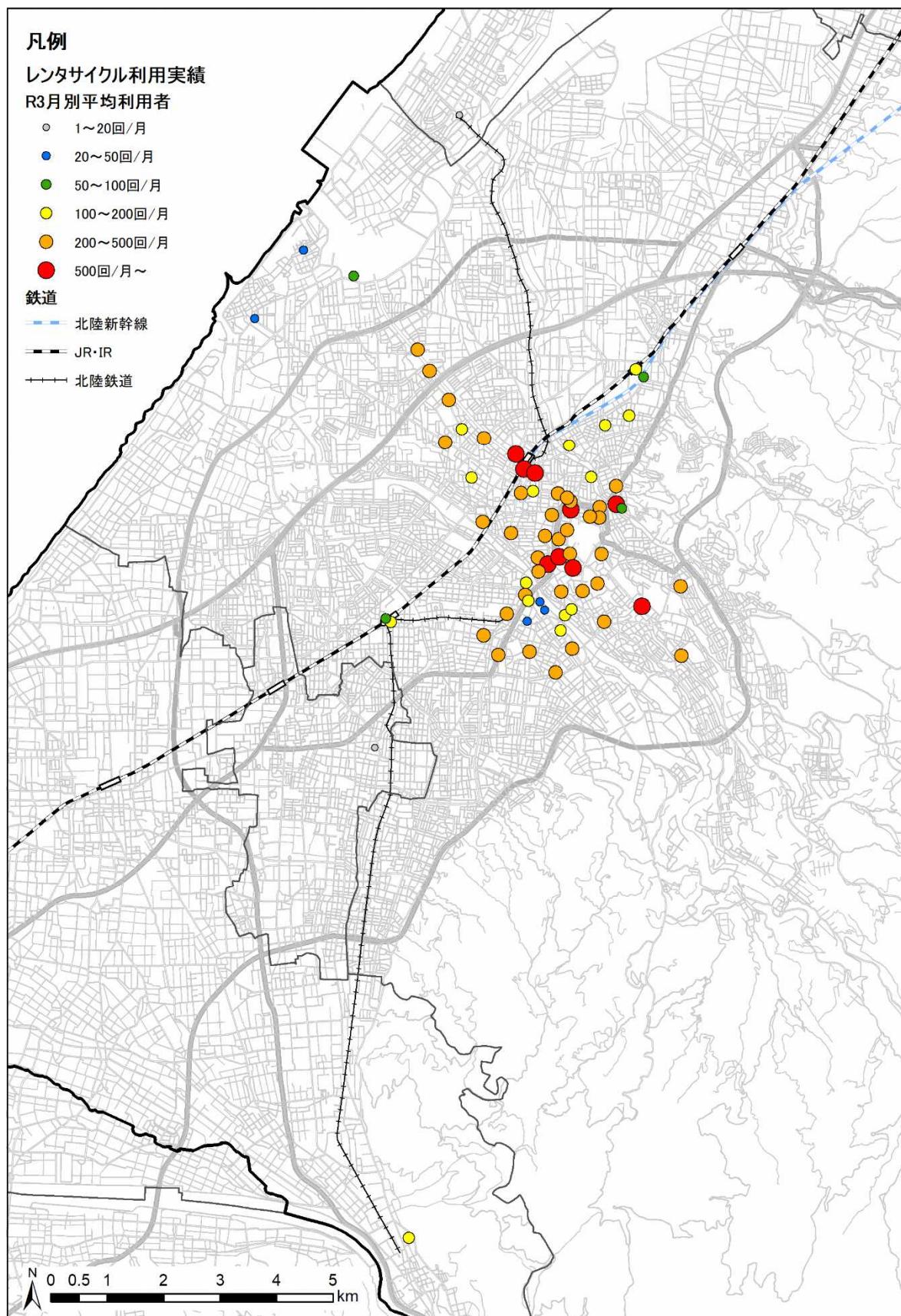
自治体名	レンタサイクル名	年間利用者数						
		H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
金沢市	金沢市公共シェアサイクル 「まちのり」	70,569	72,344	60,718	63,284	50,529	103,784	163,664
白山市 (白山市観光連盟)	白山GOLレンタサイクル	500	671	1,842	1,905	2,673	1,911	1,762
野々市市 (野々市市観光物産 協会)	1の1 NONOICHI レンタサイクル	-	-	-	-	22	31	34
内灘町 (内灘町観光協会)	レンタサイクル	4	5	83	174	172	161	187

出典：各市町提供資料

※金沢市「まちのり」のR1は4/1～1/13までの値

※金沢市「まちのり」はR2.3よりシステムをリニューアル（サイクルポート数：21箇所→50箇所、自転車台数：155台→電動アシスト自転車500台、その他利用料金や利用時間、システムを変更）

▼ポート別の月別利用状況



※R3 年度年間利用者数の月平均

⑦パーク・アンド・ライドの状況

都市圏で整備を進めるKパークは収容台数が261台（令和4年10月1日時点の利用率は約65%）、Kパーク以外の既存パーク・アンド・ライド駐車場収容台数は合計1,035台となっています。

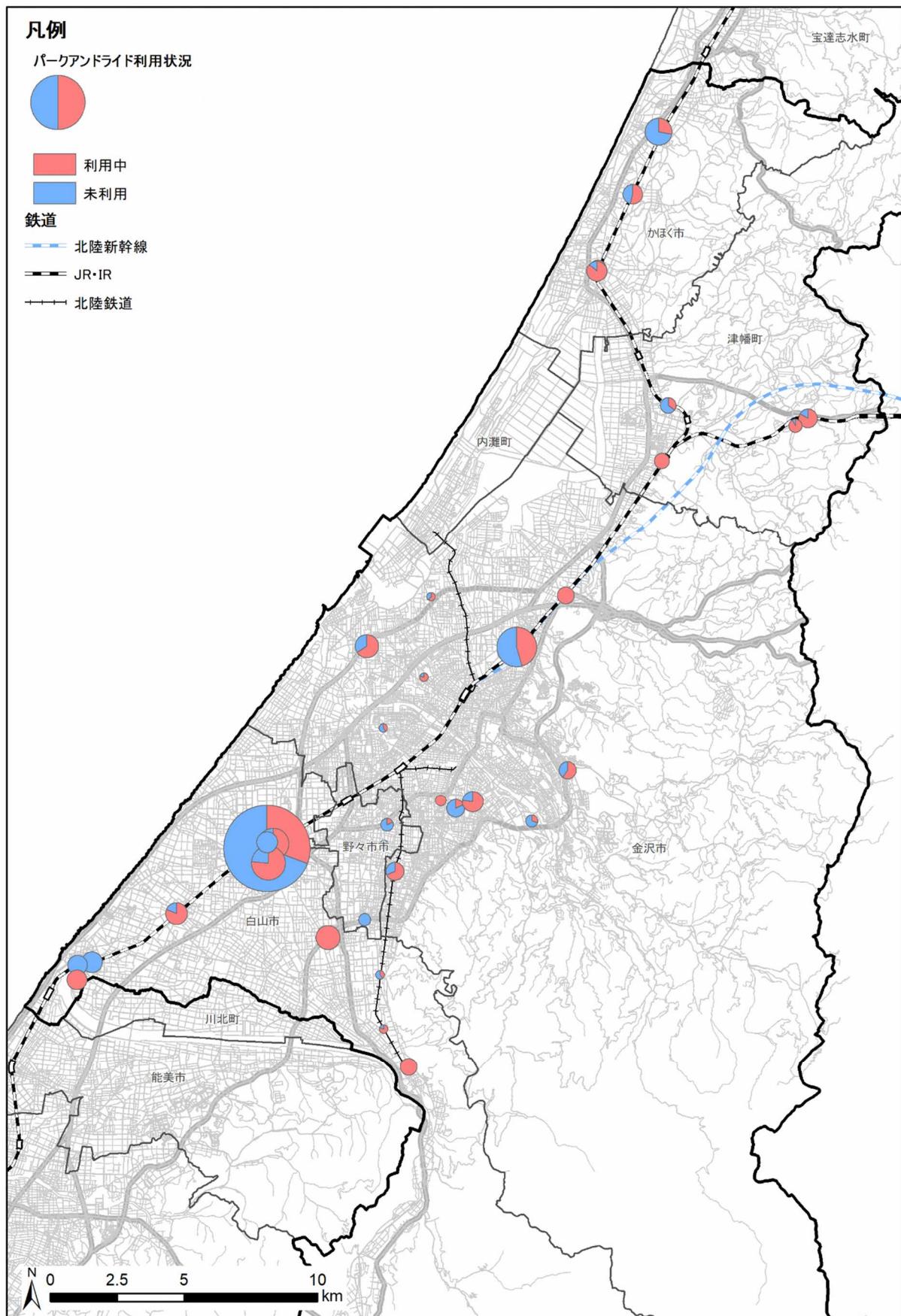
石川中央都市圏での通勤時パーク・アンド・ライドの目標駐車台数2,600台（パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針、H28.2.8改正）に対し、Kパーク及びKパーク以外の収容台数の合計は1,296台（目標台数の約50%）となっています。

▼P & Rの概要と利用状況

名称	自治体名	設置場所	収容台数	利用状況	料金
Kパーク	金沢都市圏 (石川県、金沢市、白山市、野々市市、かほく市、津幡町、内灘町)	大阪屋ショップ近岡店	5	3	<p>●システム料金 乗車券+駐車料金(商品券)3,000円/月</p> <p>※金沢市総合体育館、北陸鉄道南部車庫、額住宅駅前、白山市役所鶴来支所、林公民館、蔵山公民館、ゲンキー畠田店に限り駐車料金(商品券)は不要</p> <p>※Kパーク専用バス定期券は通常運賃の4割引(通常の定期券は3割引、鉄道の定期券は割引対象外)</p>
		ゲンキー畠田店	38	25	
		マックスバリュ金沢駅西本店	5	4	
		マルエ一間明店	5	2	
		イオンもりの里店	20	12	
		パロ一有松店	8	8	
		金沢南総合運動公園暫定駐車場	22	4	
		金沢市総合体育館	30	23	
		パロ一大桑店	10	3	
		北陸鉄道南部車庫	40	40	
		額住宅駅前	22	15	
		林公民館	5	2	
		蔵山公民館	5	4	
		白山市役所鶴来支所	20	20	
		イオンタウン野々市	5	0	
		ウエルシア野々市横宮店	11	5	
		イオン野々市南店	10	0	
		小計	261	170	65.1%
Kパーク以外 の既存 P&R駐車場	金沢市	森本駅東口P&R駐車場	20	20	R3.3月供用開始
		東金沢駅西口P&R駐車場	110	50	
	白山市		233	-	<p>管理者:名鉄協商 時間貸あり(有料)</p> <p>松任駅南複合型立体駐車場「マットーレ」</p> <p>松任駅北口駐車場</p> <p>松任駅中央通駐車場</p> <p>美川駅日本海広場駐車場</p> <p>美川駅白山広場駐車場</p> <p>美川駅白山口駐車場</p> <p>参考)新幹線高架下</p> <p>参考)加賀笠間駅西口駐車場</p>
			145	73	
			140	86	
			30	-	
			80	61	
			30	-	
			26	-	
			27	27	
			66	54	
	かほく市		39	31	
		高松駅前駐車場	50	14	<p>月極3,000円/月</p> <p>横山駅前駐車場</p> <p>宇野気駅西口駐車場</p> <p>宇野気駅西曙パーク駐車場</p>
			26	14	
			20	20	
	津幡町		29	25	
		本津幡駅前駐車場	17	6	<p>4,100円/月</p> <p>俱利伽羅駅前駐車場</p> <p>俱利伽羅駅西駐車場</p> <p>津幡駅前駐車場</p> <p>参考)IR津幡駅月極駐車場</p>
			24	20	
			12	11	
			16	16	
			34	-	4,600円/月 別に時間貸し19台(100円/時、最初の30分無料、23~6時無料、1日上限1,000円) IR所有の月極駐車場(34台)※10/1満車
		小計	1035	443	42.8%

出典:各市町提供資料(R4年10月1日時点)

▼パーク・アンド・ライドの利用状況



3. 圏域住民のニーズ（公共交通モニタリング調査）

1) 調査の概要

①調査の目的

公共交通利便性向上施策実施にあわせて、公共交通への転換を確認するため、交通分担率のモニタリング調査を実施することで交通分担率等の行動変化を確認し、各事業（モビリティマネジメント、パーク・アンド・ライド等）による効果等を分析、検証しました。

②調査時期

令和3年9月27日（月）～10月11日（月）

③アンケート配布方法

- 住民基本台帳から無作為抽出により 15,000 世帯を抽出しました。
- 各アンケートには、個人調査票を3枚同封することでサンプル数の確保及び幅広い年齢、性別のサンプルを確保しました。
- 郵送により配布し、調査セットに返信用封筒（切手不要）を同封し、郵送により回収しました。

（内訳：金沢市 9,500、白山市 2,300、野々市市 1,100、津幡町 800、かほく市 700、内灘町 600 ※人口比率に応じて配布）

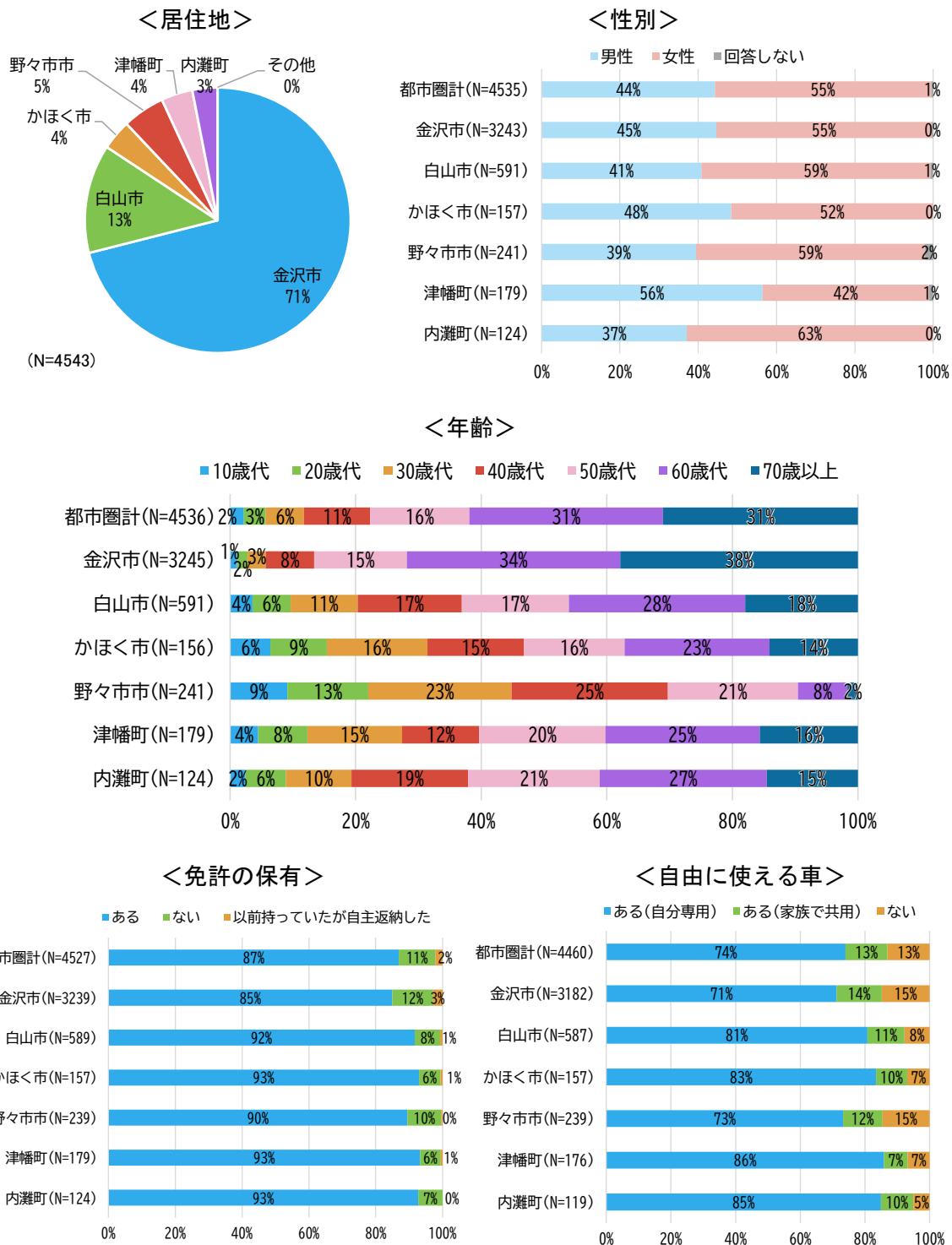
④質問内容

特定の日（平日・休日）における自宅出発～帰宅までの交通行動（訪問地及び交通手段）や、コロナ禍前後の生活の変化、モビリティマネジメントやまちなかの公共交通に関する住民の意向等を調査しました。

2) 調査結果

①個人属性

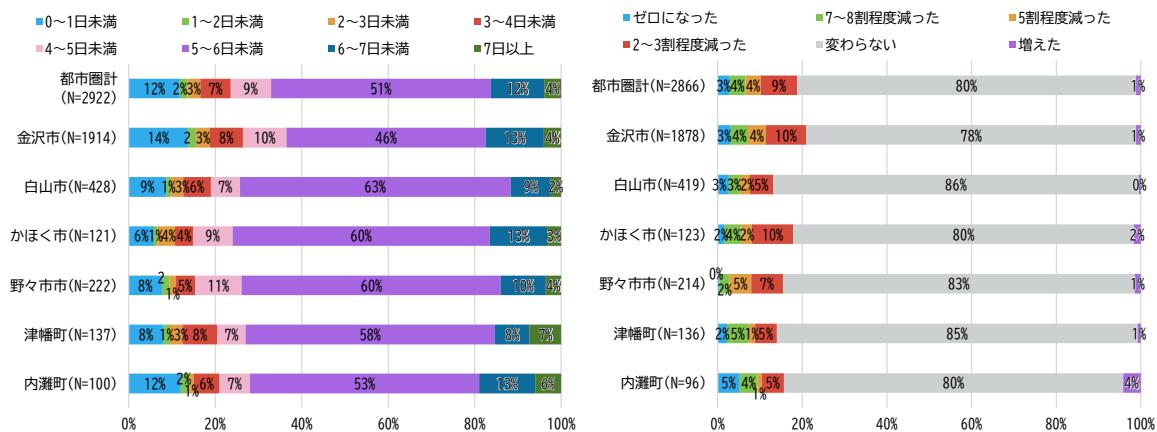
- 居住地は「金沢市」が71%と最も多く、次いで「白山市」が13%、「野々市市」が5%となっています。
- 年齢は、「60歳代」以上の回答者が金沢市は7割以上、野々市市は約1割とバラつきが大きいです。
- 回答者の約9割が、免許を保有しており、自由に使える車が「ある」との回答が大半です。



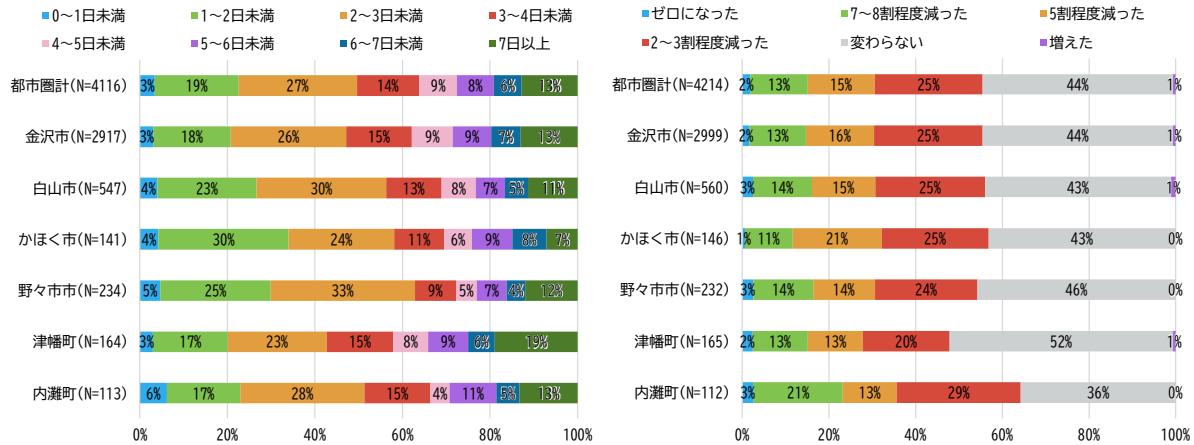
②コロナ禍前後の生活の変化について（外出の変化）

- 通勤・通学の外出日数について、回答者の5割以上が、週5日以上6日未満で外出しており、コロナ禍前と比べ、2割程度の人が減ったとしています。
- 日常生活の外出日数について、回答者の5割以上が、現在週3日以上外出しており、コロナ禍前と比べ、5割以上が減ったとしています。

< 1週間の外出日数（通勤・通学）> <コロナ禍前との外出日数の比較（通勤・通学）>



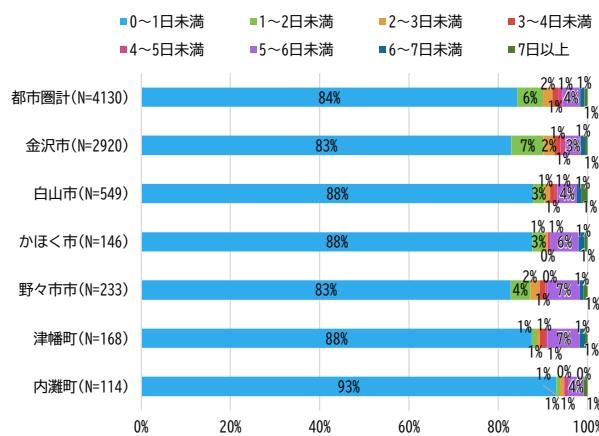
< 1週間の外出日数（日常生活）> <コロナ禍前との外出日数の比較（日常生活）>



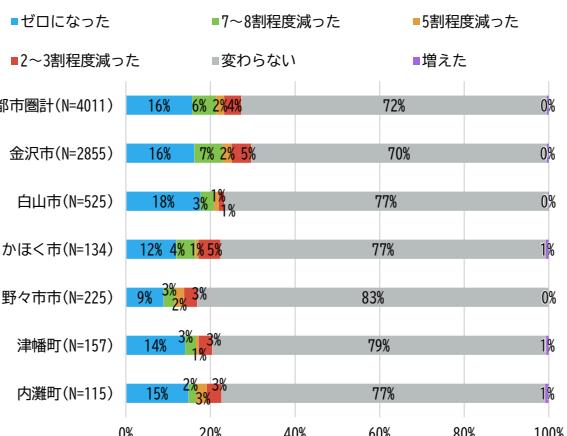
③コロナ禍前後の生活の変化について（公共交通利用の変化）

- 公共交通を週1日以上利用する人が約2割に対し、ほとんど利用しない人（週に1日未満）は約8割となっています。
- 公共交通を週1日以上利用する人のうち約3割が、コロナ禍前と比較し公共交通利用日数が減っています。
- 公共交通の利用日数が減った理由として、各市町ともに「混雑や密集を避けるため」の回答割合が最も多く、次いで「外出自体が減ったため」が多くなっています。

<1週間の公共交通利用日数>

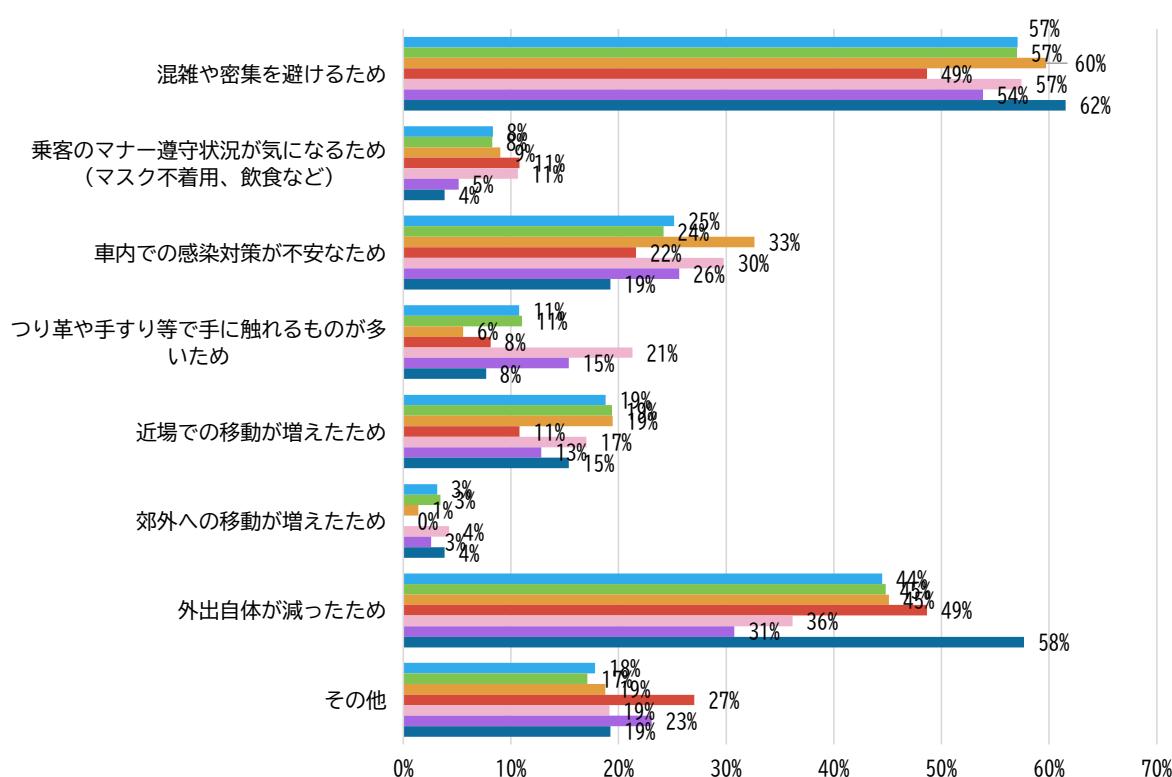


<コロナ禍前との公共交通利用日数の比較>



<公共交通利用日数が減った理由>

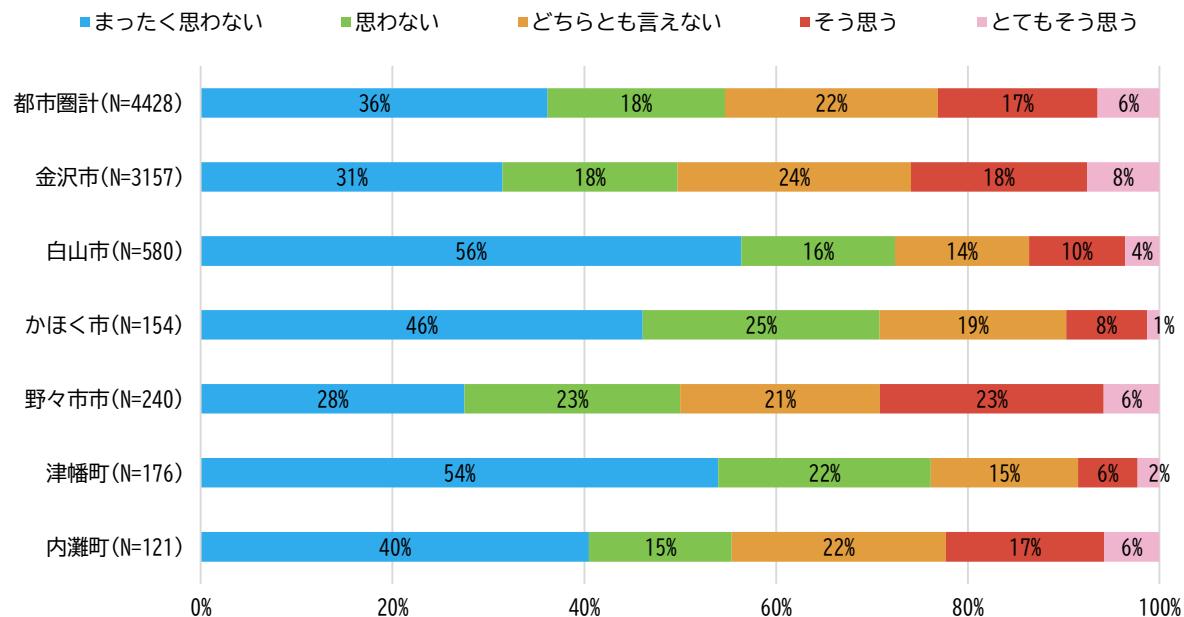
■都市圏計(N=1328) ■金沢市(N=1037) ■白山市(N=144) ■かほく市(N=36) ■野々市市(N=46) ■津幡町(N=39) ■内灘町(N=26)



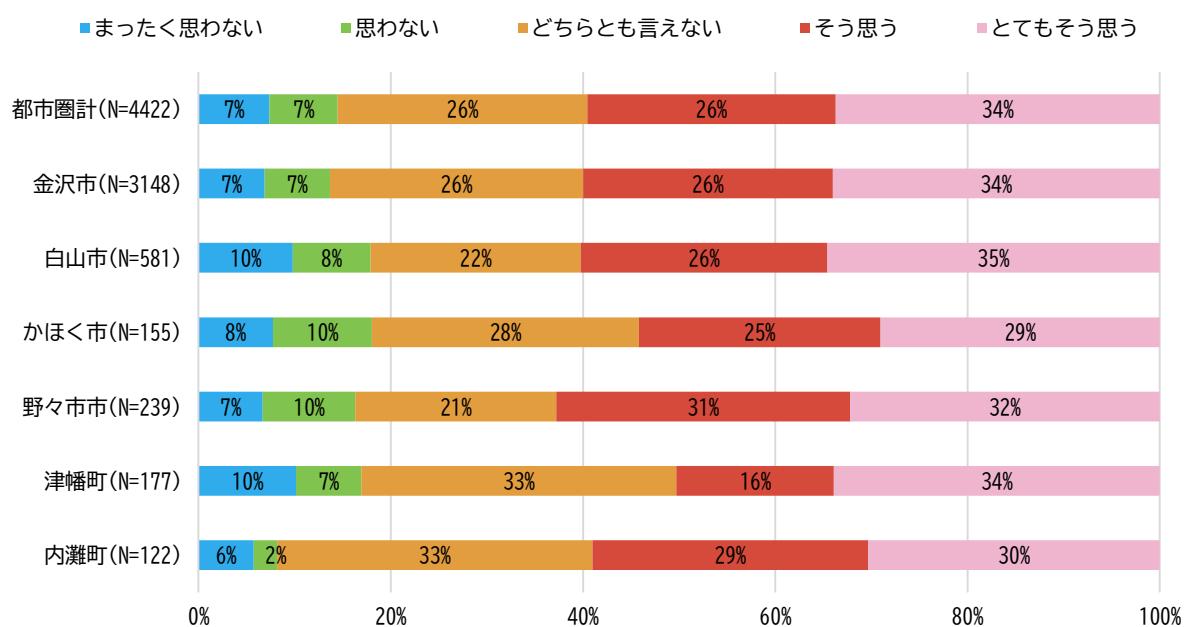
④過度に自動車に頼らないまちづくりについて

- 金沢市や野々市市、内灘町の回答者の2割以上は、「お住いの地区を「過度に自動車に頼らなくて移動しやすいまち」と思っているが、白山市やかほく市、津幡町の回答者の7割以上が「思わない」「まったく思わない」と回答しています。
- 過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまちを実現する必要があると思うかについて、回答者の約6割の人が「そう思う」「とてもそう思う」と回答しています。

<「過度に自動車に頼らなくて移動しやすいまち」だと思うか>

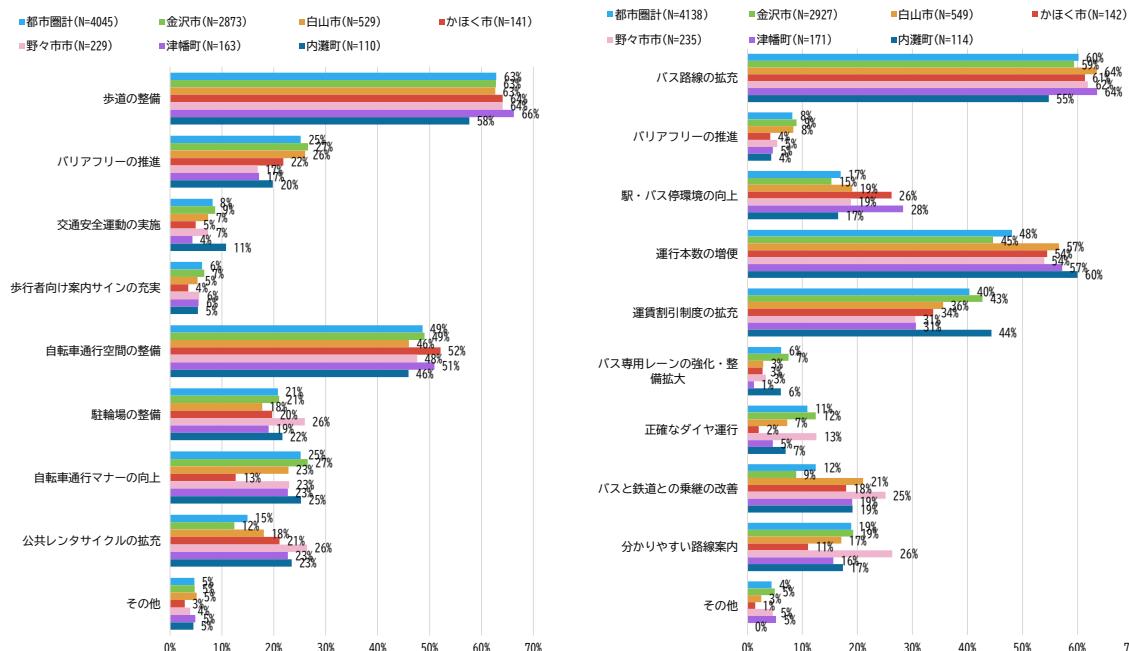


<「過度に自動車に頼らなくて移動しやすいまち」を実現する必要はあると思うか>

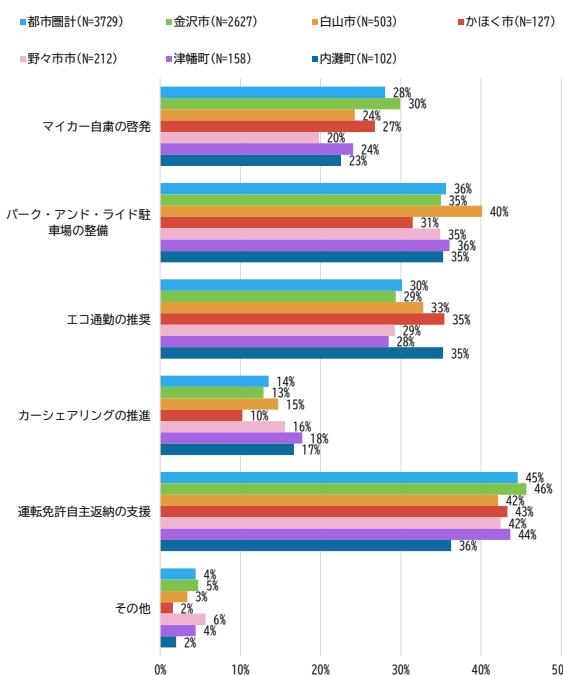


- 「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」の実現に必要なものとして、徒歩・自転車については、各市町とも「歩道の整備」の回答割合が最も多く、次いで「自転車通行空間の整備」が多くなっています。
- バス・鉄道については、全体的に「バス路線の拡充」の回答割合が最も多く、次いで「運行本数の増便」や「運賃割引制度の充実」が多くなっています。
- 自動車と公共交通の賢い使い分けについて、全体的に「運転免許自主返納の支援」の回答割合が最も多く、次いで「パーク・アンド・ライド駐車場の整備」が多くなっています。
- タクシーについて、全体的に「福祉バス・タクシーの充実」の回答割合が最も多くなっています。

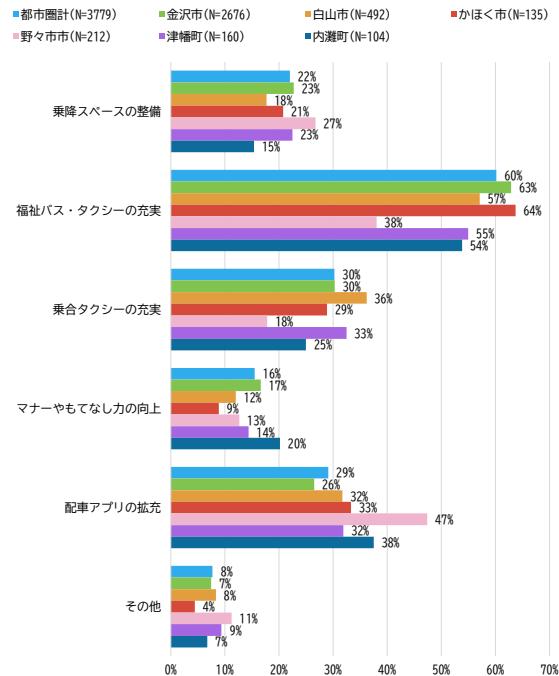
＜「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」の実現に必要なもの＞ 徒歩・自転車



自動車と公共交通の賢い使い分け



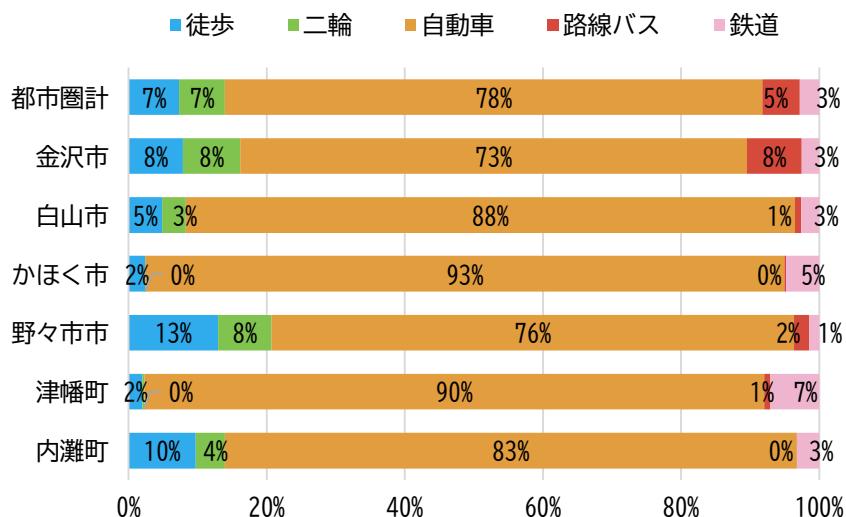
タクシー



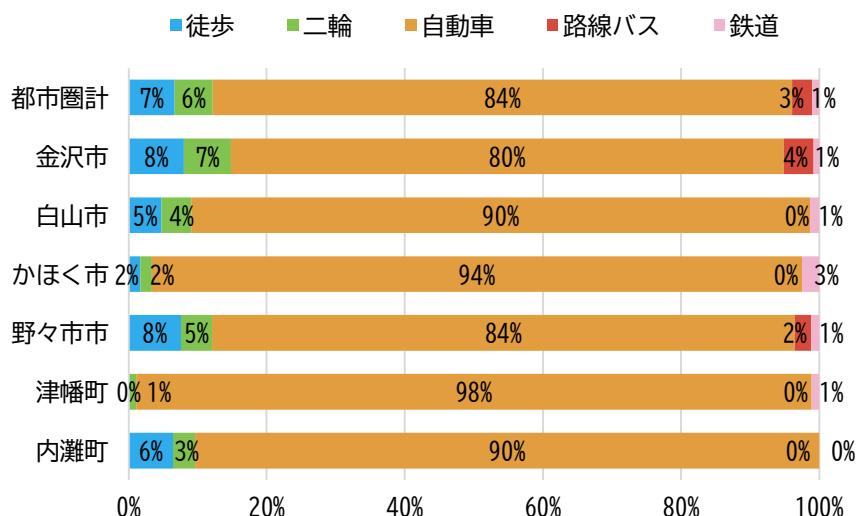
⑤一日の移動について（移動手段と移動目的）

- 自動車分担率は、平日より休日の方が高くなっています（平日 78%、休日 84%）、8割～9割程度が自動車による移動で、公共交通での移動は1割未満となっています。
- 市町別に見ると、津幡町、かほく市は鉄道の分担率が高く、金沢市はバスの分担率が高くなっています。

＜平日の移動手段＞

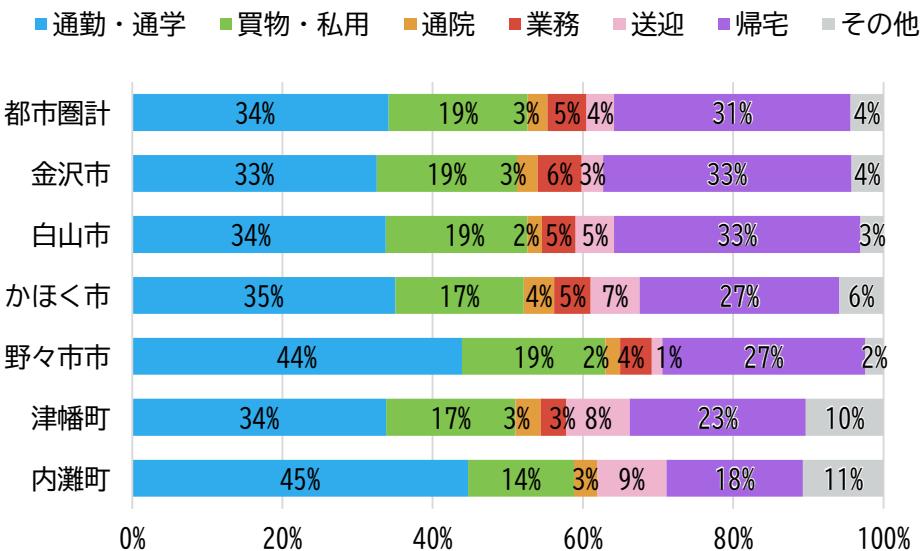


＜休日の移動手段＞

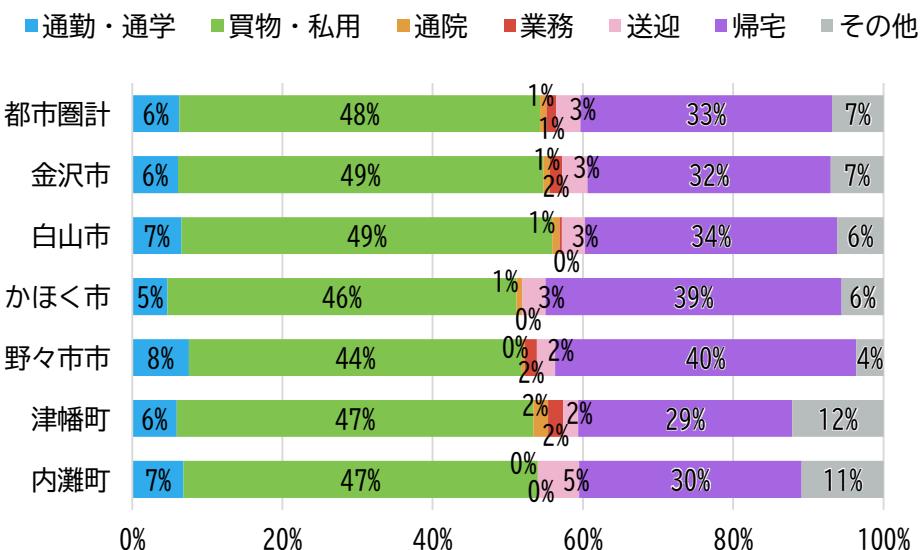


- ・移動の目的について、平日は「通勤・通学」が34%と最も多く、次いで「買物・私用」が19%となっています。
- ・休日は「買物・私用」が48%と最も多く、次いで「通勤・通学」が6%となっています。
(いずれも「帰宅」を除く)

＜平日の移動目的＞



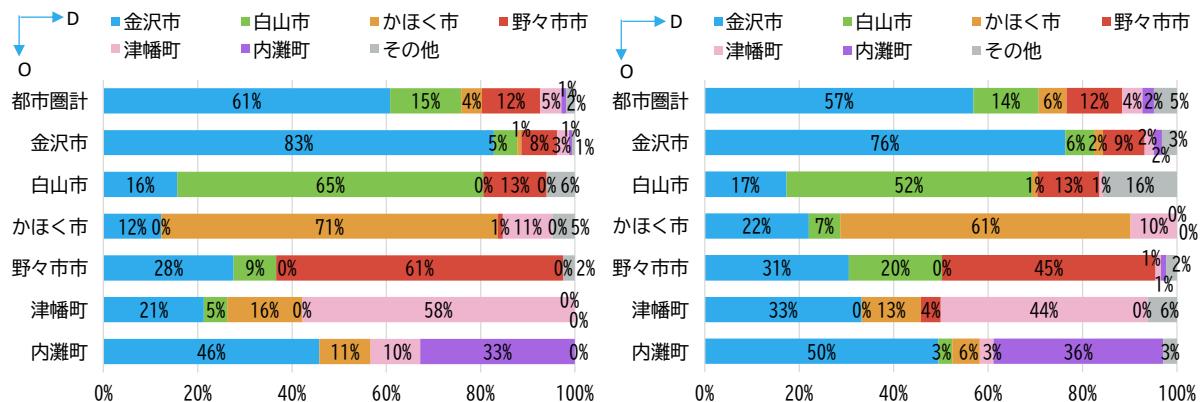
＜休日の移動目的＞



⑥一日の移動について（移動先）

- 移動先について、自市町内での移動が多く、次いで「金沢市」への移動が多くみられますが、内灘町では自市町内よりも「金沢市」への移動が最も多くなっています。
- 休日は平日と同様な傾向がみられますが、野々市市から「白山市」への移動割合が平日に比べると多くなっています。

＜平日の移動の発地（O）と着地（D）＞



＜休日の移動の発地（O）と着地（D）＞

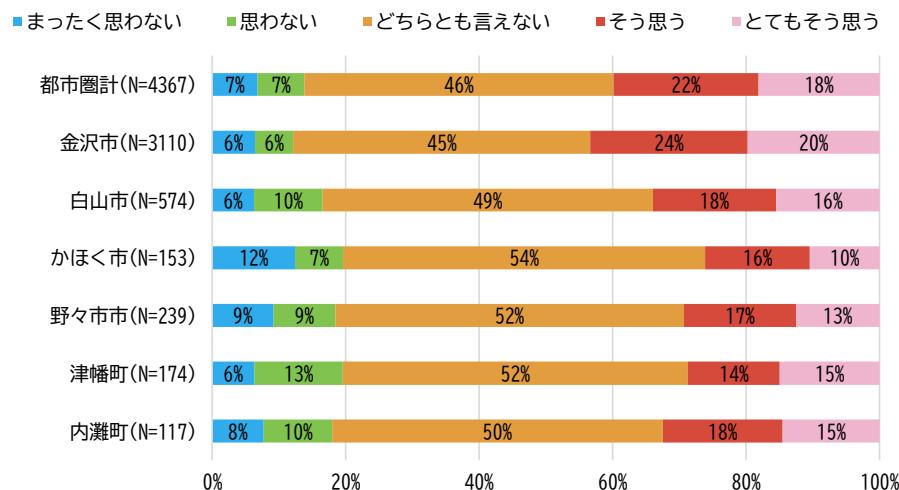
＜移動先の主な施設（上位数件のみ記載）＞

平日			休日				
出発地	目的地		回答件数(件)	出発地	目的地		回答件数(件)
	市町名	施設名			市町名	施設名	
金沢市	金沢市	金沢エムザ	27	金沢市	香林坊 大和		30
	金沢市	金沢駅	26		白山市	イオンモール白山	30
	金沢市	香林坊 大和	23		金沢市	平和堂 アル・プラザ 金沢	29
	金沢市	MEGAドン・キホーテ ラパーク金沢店	20		金沢市	金沢駅	26
	白山市	イオンモール白山	19		金沢市	金沢エムザ	24
	金沢市	平和堂 アル・プラザ 金沢	18		金沢市	イオンモリの里店	15
	金沢市	イオンもりの里店	16		金沢市	アピタ金沢店	14
	金沢市	アピタ金沢店	13		金沢市	大阪屋ショップ 近岡店	14
	金沢市	金沢大学附属病院	13		金沢市	MEGAドン・キホーテ ラパーク金沢店	11
	金沢市	近江町市場	12		金沢市	アルビス大友店	11
	金沢市	石川県立中央病院	12		金沢市	イオンタウン 金沢示野	11
白山市	白山市	イオン松任店	6	白山市	マルエー 春日店		11
	白山市	白山市役所	6		白山市	イオンモール白山	9
	白山市	公立松任石川中央病院	5		その他	SUPER CENTER PLANT-3 川北店	8
	白山市	ラスパ白山	5		白山市	マルエー松任店	6
	白山市	アピタ松任店	5		白山市	アピタ松任店	5
	白山市	JAグリーン松任まいどさん市場	4		金沢市	金沢駅	4
かほく市	白山市	マッキーモール	4	野々市市	コストコホールセール 野々市倉庫店		4
	かほく市	イオンモールかほく	4		白山市	大阪屋ショップ 松任店	4
	かほく市	ひまわりこども園	3		白山市	大阪屋ショップ 鶴来店	4
野々市市	かほく市	新化こども園	3	かほく市	かほく市 イオンモールかほく		16
	野々市市	アルビス 金倫通り店	6		かほく市	クスリのオキ高松店	3
	野々市市	金沢工業大学	6		白山市	イオンモール白山	6
	金沢市	金沢駅	4		白山市	アピタ松任店	3
	野々市市	イオンタウン 野々市	4		金沢市	コープおおぬか	3
	野々市市	マルエー 振野店	3		野々市市	明文堂書店 金沢野々市店	3
	金沢市	アルビス 西南部店	3		かほく市	イオンモールかほく	6
津幡町	津幡町	SUPERCENTER PLANT-3津幡店	7	津幡町	津幡町 アル・プラザ 津幡		6
	かほく市	イオンモールかほく	4		津幡町	SUPERCENTER PLANT-3津幡店	4
	津幡町	アル・プラザ 津幡	3		津幡町	Aコープつばた店	3
	金沢市	内川スポーツ広場	2		内灘町	コンフォモール内灘	9
	津幡町	住吉こども園	2		金沢市	アルプラザスマーケット大河端	3
内灘町	津幡町	津幡駅	2		内灘町	アルビス 内灘店	3
	内灘町	コンフォモール内灘	2				
	内灘町	大根布保育園	2				
	金沢市	はま寿司 金沢神谷内店	2				
	内灘町	内灘町役場	2				

⑦自由意見等

- これまで以上に公共交通の利用を増やそうと思うかという設問に、回答者の約4割の人が「そう思う」「とてもそう思う」と回答しています。
- 自由意見は、「バスの運行本数の増便や運行時間の延長について」が230件と最も多く、「通勤・通学時間帯の増便」「日中の増便」「終バスの延長（コロナ前に戻してほしい）」などの意見がありました。

＜公共交通の利用を増やそうと思うか＞



＜その他自由意見＞

件数(件)	分類	主な意見
230	バスの運行本数の増便や運行時間の延長について	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時間帯の増便 日中の増便 終バスの延長（コロナ前に戻してほしい）
227	バス路線の見直しや拡充について	<ul style="list-style-type: none"> 香林坊だけでなく金沢駅に直接接続する路線の拡充 郊外部での小型の輸送手段の導入 生活圏内で各種施設を結ぶ路線の整備 まちなかを回遊する路線（ふらっとバスなど）の拡充
151	バスの運賃や割引について	<ul style="list-style-type: none"> 1日定額券の導入 年間乗り放題定期券の導入 乗り継ぎ利用した場合の料金が高額 免許返納による特典
99	バス停の設置やバス停環境の向上について	<ul style="list-style-type: none"> バス停が遠い 上屋の設置 ベンチや明かりの設置
84	新たな移動手段の導入について	<ul style="list-style-type: none"> 郊外部や高齢者の移動手段の確保 自由経路ドアードア型交通の導入 環境に配慮した車両の導入
76	その他（特になしなど）	
75	バスの決済方法について	<ul style="list-style-type: none"> 交通系ICカードの相互利用 アプリ決済 降車の際プレッシャーを感じる
71	新しい交通システムについて	<ul style="list-style-type: none"> LRT、BRT、また地下鉄等いずれも反対・賛成の両意見あり 導入するにしてもやめるにしても、方向等を早く示してほしい
65	コロナ禍における公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> バスは密になりやすいイメージがあるので、空調装置の充実、手指の消毒を徹底していることをアピールすればよい コロナでバスの利用が減った 終息後にはまた利用したいので、路線をなくさないでほしい 飲食店の協力金のような形で税金を投入するのも止むを得ない選択肢
65	公共交通利用の意向について	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は不便であり利用しない マイカー移動の方が便利 近場での移動がほとんど
57	公共交通の運賃やサービスについて	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の運賃を安くしてほしい 公共交通利用回数に応じたポイント制度、還元施策の充実 公共交通一日、一ヶ月フリーバスの実施
55	鉄道に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> 北陸鉄道線とJR線の接続 待合室の増設 北陸鉄道線での決済方法
49	バスの乗客や運転手のマナーについて	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の接客態度が悪い 運転が荒い 乗客のマナーが悪い

※その他、613件の意見あり

4. 石川中央都市圏の課題

上位関連計画の整理、石川中央都市圏の現況、公共交通モニタリング調査結果（令和3年度）を踏まえ、石川中央都市圏における課題を5つの視点で整理しました。

1) 利用者の減少による公共交通の減便・廃止

- 乗合バス等の地域公共交通は、コロナ禍以前から続く人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれている。
- 石川県内では、平成27年3月の北陸新幹線の開業効果もあり、鉄道・バスの利用は増加傾向にあったが、コロナ禍により大きな赤字を計上し、令和3年度においても厳しい状況が続いている。
- 特に、北陸鉄道からは、鉄道線の存続に向けて上下分離を求める要望があり、関係市町は法定協議会を設立し、北陸鉄道線のあり方について協議中である。
- 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る。

2) 金沢市中心市街地における交通渋滞（過度な自動車依存の抑制）

- 藩政期から400年以上続く金沢のまちなかは、かけがえのない財産であるが、城下町の町割を残すことから道路空間が狭く、制約がある。
- しかしながら、石川県における渋滞損失時間の高い箇所や主要渋滞箇所の多くは、金沢市及び周辺市町に存在し、特に金沢市中心市街地エリアや主要な国道に集中している。
- 現在のまちなかの移動を全て自家用車で賄うことは不可能であり、渋滞緩和の観点からも、輸送力が大きい公共交通機関に如何に転換するかが今後のまちづくりにおいて重要である。

3) アフターコロナを見据えた多様な利用者への対応

- 公共交通は自家用車を利用することが難しい方や、通勤・通学でまちなかなどへ日常的に移動している方にとって、重要な交通手段である。
- しかし、人口減少・少子高齢化の進展や新型コロナウイルスの影響により、公共交通の利用者が減少しており、公共交通事業者の経営合理化努力による路線の減便・廃止や無人駅の増加により、交通空白地の拡大や利用環境の悪化など、公共交通サービスが低下する恐れがある。
- 人口減少や少子高齢化、コロナ禍によって大きく減少した公共交通利用者の回復及び需要創出に向け、子どもや高齢者、訪日外国人など多様な利用者に対応した公共交通の利用環境を広域的に整備・改善していく必要がある。

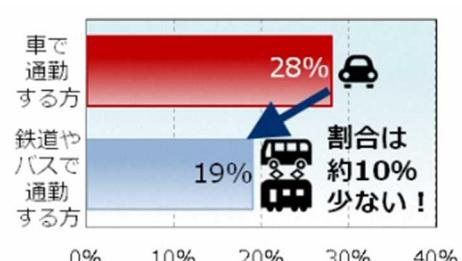
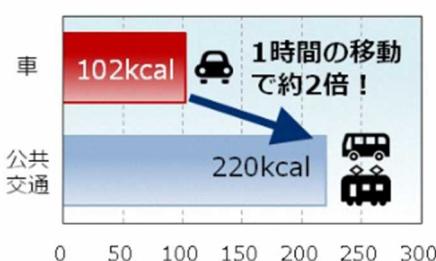
4) バス事業等の地域公共交通の担い手不足

- 全国的に自動車運転の職業は有効求人倍率が高くなっているが、特に、道路旅客運送業(バス、タクシー運転手等)は55歳以上の就業者の割合が全産業に比べ著しく高く、担い手不足が大きな課題となっている。石川中央都市圏のバス事業の多くを担う北陸鉄道においても、運転手の高齢化が進み、充足率の低下が予想される。
- さらに、令和6年度よりバス労働者の拘束時間や休息期間が見直され、労働環境改善のために、より多くの運転手の確保が必要となることから、運転手の担い手不足が深刻化する懸念がある。
- 今後、関係自治体や交通事業者と連携しながら、担い手の確保に向けた取組の推進を検討する必要がある。

5) 環境・健康・交通安全などの各種まちづくりとの連携

- 1人当たりの環境負荷を低減するという環境面、運動不足の解消や健康増進に役立つという健康面、交通事故に合う確率が低いという安全面からも、公共交通は自動車より優れている。
- これらの観点は持続可能な社会の実現にとって必要不可欠であり、各種まちづくりと連携しながら、公共交通のメリットを享受できる環境を整え、「過度に自家用車に依存せず、歩いて暮らすまちづくり」を進めることができ、石川中央都市圏ビジョンの将来像である“住みやすさ日本一の圏域”的実現に繋がると言える。

▼公共交通のメリット



出典：青梅市 HP

第3章 計画の基本的な考え方

1. 基本理念

石川中央都市圏ビジョンでは、「圏域全体の“住みやすさ”を向上させるなど、石川中央都市圏としての個性・魅力を向上させる視点が求められる。」とあり、将来像を「都市と自然、仕事と生活が調和する“住みやすさ”日本一の圏域～交流と連携により、全てのひとが輝き続ける石川中央都市圏～」と設定しています。

“住みやすさ”とは、居住する上で必要な要素が満たされていることであり、通勤・通学や買い物、人との交流など、移動は日常生活において欠かせません。人々の移動を支える公共交通は“住みやすさ”の重要な要素のひとつとなっています。

その上で、「交流と連携により、全てのひとが輝き続ける」ためには、将来世代にわたって人々の移動を支える交通のシステム、すなわち持続可能な交通ネットワークの構築が必要不可欠です。

自動車は非常に便利な乗り物ですが、過度に自動車に頼っては、交通渋滞や環境への負荷、健康面や安全面など、長期的に様々な問題を引き起こします。また、子どもや高齢者など、自家用車を利用する方が難しい方や、通勤・通学でまちなかなどへ日常的に移動している方にとって、公共交通は欠かせない移動手段です。2015年の国際サミットで採択された、持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）において、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す17の国際目標が設定されました。持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、クルマ中心ではなくひと中心の持続可能なまちづくりを進めることが重要です。

以上の観点から、交通の面から石川中央都市圏ビジョンにおける将来像の実現を支えるため、本計画における基本理念を下記の通り設定しました。

「“住みやすさ”日本一の圏域の実現を支える
ひと中心の持続可能な交通ネットワークの構築」

▼持続可能な開発目標 SDGs における 17 の目標

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：国際連合広報センターHP

2. 基本方針

基本方針1:超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

超高齢化・人口減少が加速する中で、公共交通の利用者は減少しており、利用の少ない路線は減便や廃止が進んでいます。減便や廃止が進めば、公共交通の利便性は悪化し、さらに利用者離れが進むという負の連鎖にとらわれてしまいます。

そのような負の連鎖を断ち切るためにも、石川中央都市圏として、広域的な交通ネットワークを構築し、人々の移動を支え、継続的な利用者を確保・創出することは急務であります。

交通事業者だけでは現状の危機を乗り越えることは困難であり、行政が深く関わり、交通ネットワークの維持・充実や安全性の確保を図りながら、利用促進のため公共交通を一丸となって盛り上げる姿勢が重要です。

超高齢・人口減少社会においても、広域的な公共交通網を構築するため、公共交通のネットワークを確保するとともに、利便性向上や乗継抵抗の低減を図ることで、人々の円滑な移動を支え、活発な交流や連携を促進します。

基本方針2:分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

公共交通は、通勤・通学・買い物など日常生活に不可欠であり、自家用車を運転できない子どもや免許返納済みの高齢者、今後回復すると予想される観光客にとって特に重要な移動手段であります。コロナ禍などによって大きく減少した、公共交通利用者の回復及び需要創出のためにも、誰もが使いやすい公共交通利用環境の整備が必要です。

今後、交通結節点となる駅や主要バス停における待合環境の向上や、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充により、公共交通の利用のハードルを下げ、自動車交通からの転換や新規需要の創出を図ります。

また、MaaSなどの新技術の活用やユニバーサルデザイン、無人駅等のバリアフリー化などにより、公共交通の利用しやすさ・分かりやすさを向上させることで、子どもやお年寄り、障害のある方なども含め、誰もが利用しやすい環境を整備し、持続可能な社会の実現を目指します。

基本方針3:公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

前述の公共交通モニタリング調査の結果、石川中央都市圏では、「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」にする必要性を6割の人たちが感じていますが、都市圏の移動における自動車分担率は約8割にも及びます。「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」を実現するため、自動車利用を控え、公共交通を利用する意識を養う働きかけが必要です。

また、バスの運転手は高齢化が進み、全国的に担い手不足が叫ばれる一方、低賃金・長時間労働等による運転手不足が問題となっており、令和6年度からはバスの運転手に係る労働時間規制が強化されるなど、担い手の確保は喫緊の課題となっています。このため、運行事業者のイメージアップや就業支援なども検討していく必要があります。

モビリティマネジメントやマイレール・マイバス意識の醸成など、公共交通の意義や魅力を効果的・積極的に発信し、公共交通のあり方を自分事として捉えてもらうことで、愛着心を高め、公共交通の自発的な利用を促進します。

3. 公共交通ネットワークの将来像

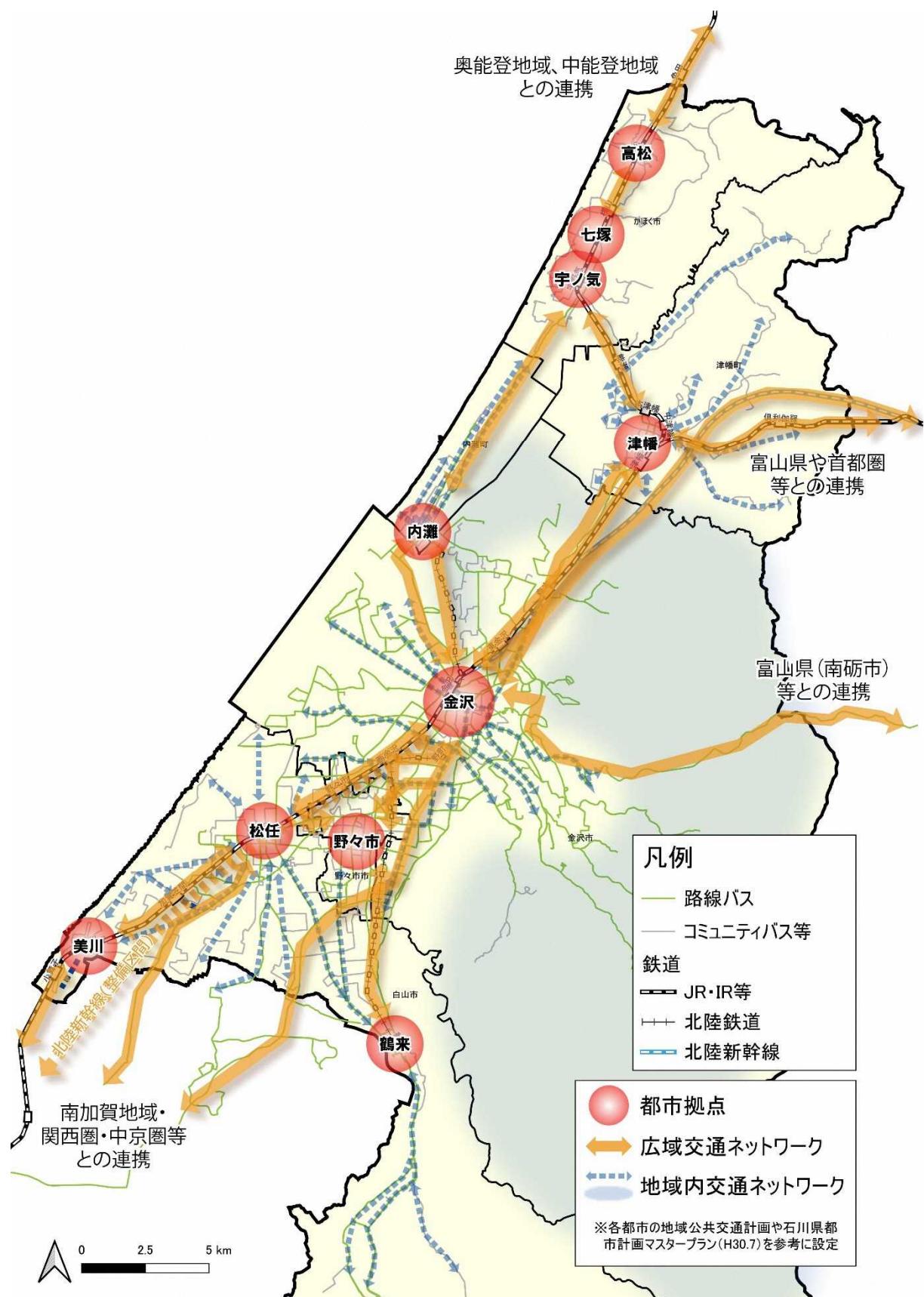
各市町の公共交通計画や県都市計画マスターplanをもとに、石川中央都市圏における公共交通ネットワークの将来像を設定しました。

各市町の都市拠点を結ぶ、鉄道や路線バスなどの広域的な交通を「広域交通ネットワーク」、市町内・地域内の移動を支えるコミュニティバス等を「地域内交通ネットワーク」として位置付け、本計画では、主に「広域交通ネットワーク」を対象として、施策を整理します。

▼石川中央都市圏の公共交通ネットワークを構成する要素

構成要素	位置づけ	具体的な要素
都市拠点	・ 石川県都市計画マスターplanで ある「石川中央地域 広域都市圏 マスターplan（H30.7）」や各 市町の公共交通関連計画で位置づ けられている拠点（主に駅や役場 周辺）	・ 金沢 ・ 松任 ・ 美川 ・ 鶴来 ・ 野々市 等 ・ 宇ノ気 ・ 七塚 ・ 高松 ・ 津幡 ・ 内灘
ネット ワーク	広域交通ネットワ ーク	・ 各市町の都市拠点を結ぶ広域的な ネットワーク ・ 北陸新幹線 ・ JR（北陸本線・七尾線） ・ IRいしかわ鉄道線 ・ 北陸鉄道（石川線・浅野川線） ・ 路線バス（地域間幹線系統）
	地域内交通ネット ワーク	・ 市町内・地域内の移動を支えるネ ットワーク ・ 地域間幹線系統以外の路線バス ・ コミュニティバス ・ 地域住民主体の交通手段 (デマンドタクシー、福祉バス、スク ールバス等)

▼石川中央都市圏の公共交通ネットワークの将来像



第4章 施策と主な取組

基本方針1. 超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

施策	主な取組
1) 広域的な幹線路線の維持・充実	<p>(1) 鉄道</p> <p>① 新駅の設置</p> <p>② 利便性向上策の実施 (IRいしかわ鉄道線)</p> <p>(2) バス</p> <p>① 広域的なバス路線の維持・充実</p> <p>(3) 共通</p> <p>① マイレール・マイバス意識の醸成</p> <p>② 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進</p> <p>③ 県市町で連携したエコ通勤の推進</p>
2) 北陸鉄道線の持続可能性確保 (石川線・浅野川線)	<p>① 上下分離を含めた北陸鉄道線の存続や、石川線のバス転換・BRT化の選択肢の検討</p> <p>② 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備</p> <p>③ 広域的なMaaSによる鉄道線の利便性向上、バス等との連携強化</p>
3) 交通不便地域の解消	<p>① 路線バスとコミュニティバスの接続改善</p> <p>② コミュニティバス等の相互乗り入れの継続</p>

基本方針2. 分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

施策	主な取組
1) 交通結節点の整備・機能強化	<p>(1) 主要駅やバス停の利用環境向上</p> <p>① 駅周辺整備の推進</p> <p>② バス停の待合環境・情報提供の充実</p> <p>③ モビリティハブの整備</p> <p>(2) パーク・アンド・ライドの拡充</p> <p>① 鉄道・バスとの接続性を考慮した駐車場・駐輪場の拡充</p> <p>② 利用者や事業者のインセンティブの充実</p>
2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	<p>① キャッシュレス決済の導入拡大</p> <p>② 広域的なMaaSの推進</p> <p>③ わかりやすい経路表示や情報提供</p> <p>④ バス停・駅、車両のバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進</p> <p>⑤ 自転車を活用した二次交通サービスの充実</p> <p>⑥ GTFSデータの整備・更新・オープンデータ化</p>

基本方針3. 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

施策	主な取組
1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成	① ターゲットに応じたMMの実施 ② 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進【再掲】 ③ 県市町で連携したエコ通勤の推進【再掲】 ④ 北陸新幹線延伸を見据えた観光MaaSの推進 ⑤ 県市町で連携した公共交通情報の発信・PR
2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備	① 県市町で連携したエコ通勤の推進【再掲】 ② 環境にやさしいバス車両等の導入 ③ 環境にやさしい公共交通の利用促進
3) 運転手や地域の担い手の確保	① 運転手不足に対応した運行方法や車両導入の検討 ② マイレール・マイバス意識の醸成【再掲】 ③ 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進【再掲】 ④ 県市町で連携した公共交通情報の発信・PR【再掲】 ⑤ 運転手確保に向けた支援事業の実施

基本方針1 超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

1) 広域的な幹線路線の維持・充実

(1) 鉄道

①新駅の設置

- ✓ 鉄道線（JR線およびIRいしかわ鉄道線）は石川中央都市圏の広域的な移動を支える重要な交通手段です。
- ✓ 将来的な鉄道利用者の増加を図るためにも、JR線において計画されている「西松任駅」の設置・環境整備や、IRいしかわ鉄道線で構想されている津幡駅—俱利伽羅駅間の新駅の設置を進めます。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 西松任駅の設置・環境整備	整備推進			環境整備	
・ 津幡駅—俱利伽羅駅に新駅を設置		基本調査		整備推進	
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎白山市、津幡町 ○石川県	◎鉄道	—	—		

②利便性向上策の実施（IRいしかわ鉄道線）

- ✓ IRいしかわ鉄道線は石川中央都市圏の広域的な移動を支える重要な交通手段です。北陸新幹線金沢以西延伸後も地域に不可欠な公共交通として存続できるよう、経営の安定のため、県全体で支えていく体制の構築などが必要です。
- ✓ 関係市町で拠出する「運行支援基金」を継続的に利活用し、運賃の抑制等に努めます。
- ✓ 北陸鉄道線とのフリーアクセスを販売する等、連携強化による利便性の向上を図ります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 「運行支援基金」の利活用	継続		北陸新幹線	敦賀開業	
・ 他鉄道事業者などと連携した企画乗車券（北陸鉄道線とのフリーアクセスなど）の販売	実施内容検討	関係機関協議	社会実験	本格実施	
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎鉄道	—	—		

(2) バス

①広域的なバス路線の維持・充実

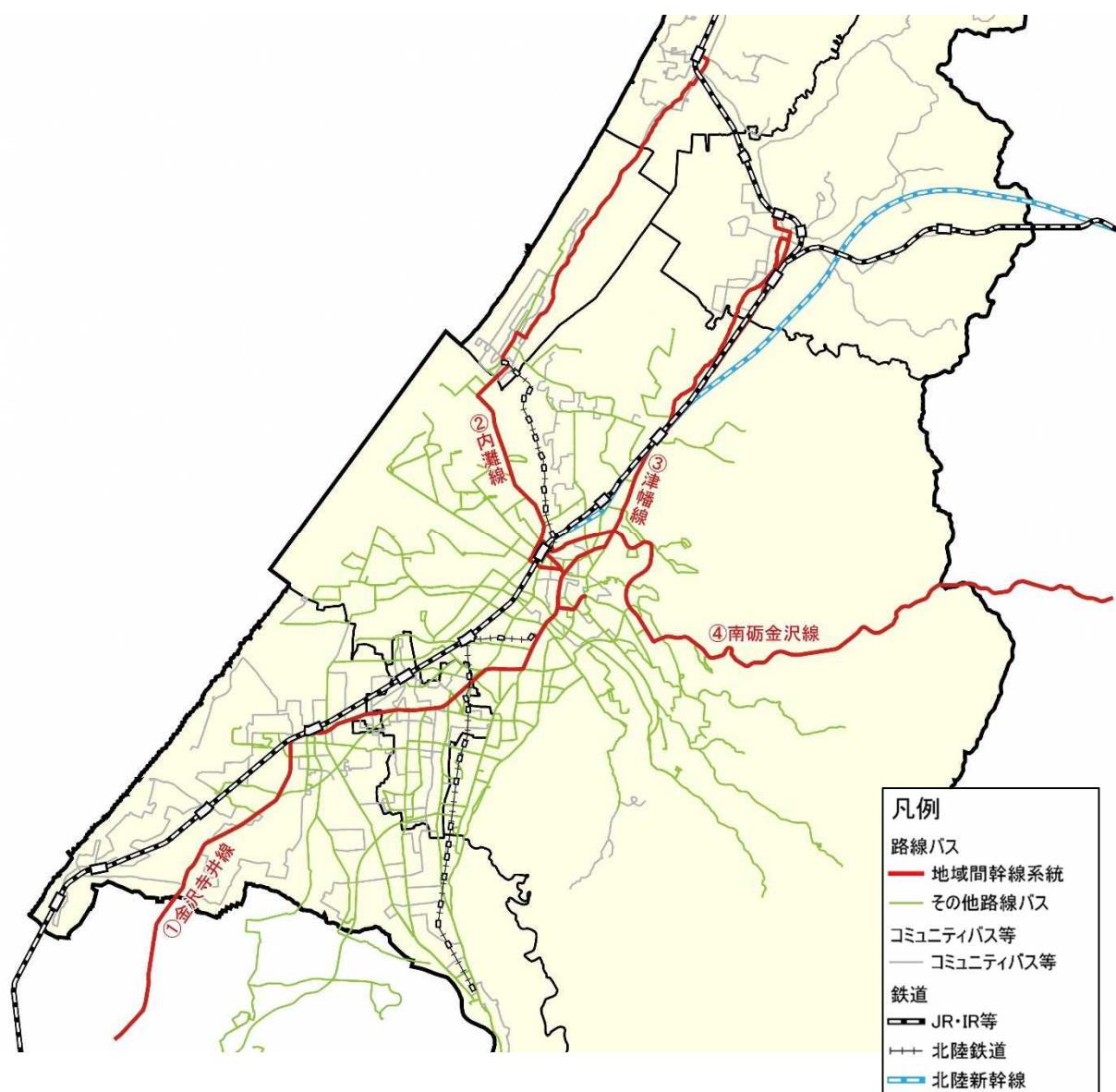
- ✓ 広域的な生活交通ネットワークを確保・維持するため、国による運行補助金の対象となる「地域間幹線系統」を圏域の地域公共交通計画で位置づけ、必要な支援を行います。
- ✓ また、地域公共交通利便増進事業などを活用し、利用実態に即した路線バスダイヤや運行ルートの見直しにより、目的地への移動を円滑に結ぶネットワークを形成します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 地域公共交通計画への位置づけと 国・県による補助の継続				補助の継続	
・ 利用実態に即した路線バスのダイヤ・ 運行ルートの見直し (北陸鉄道線と路線バスのダイヤ調整、白山 ろく地域から金沢方面への路線バスの直通運 行等)					適宜バスダイヤ・運行ルートの見直し
実施主体					
◎：主体、○：連携					
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎バス	—	—		

▼地域間幹線系統の地域の公共交通における位置づけ・役割

番号	事業者名	路線名	位置づけ・役割
①	北陸鉄道	金沢寺井線	金沢駅から寺井中央への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。
②	北陸鉄道	内灘線	兼六園下から内灘方面への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。
③	北陸鉄道	津幡線	本津幡駅から兼六園下への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。
④	加越能バス	南砺～金沢線	南砺市から金沢駅への地域住民の通学、通勤、通院、買い物等に利用される広域的な生活交通路線であり、地域住民にとって必須の路線である。

▼地域間幹線系統対象路線図（令和4年11月7日時点）



(3) 共通

①マイレール・マイバス意識の醸成

- ✓ 公共交通の利用者が激減し、経営状態が危機的状況にある中で、公共交通は交通事業者のみならず、行政や民間企業、地域住民にとって重要な資源であり、当事者意識や責任を持つことが重要です。
- ✓ IRいしかわ鉄道線の会員制度「いしてつ愛あーるクラブ」の活動推進や、地元住民による環境美化活動、安全性のPRやふるさと納税制度の活用などにより、公共交通に対する愛着を高めることで、公共交通を一丸となって支える環境を目指します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・「いしてつ愛あーるクラブ」の活動推進			取組実施		
・駅舎・車両等の環境美化活動の実施 (地元大学生の駅舎美化活動や車両内清掃、老人会によるプランターの設置等)			取組実施		
・感染症対策の実施、安全性のPR等			取組実施		
・ふるさと納税制度の活用			取組実施		

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	○	

▼いしてつ愛あーるクラブ



出典：IRいしかわ鉄道(株)

▼地元大学生等による車両内清掃

活動風景

市内3駅（野々市工大前駅・野々市駅・押野駅）及び車両（鶴来駅）の清掃

実施日 令和3年11月14日（日）くもり

参加者 町内会 15名（本町二丁目、高橋町、本町一丁目、二花自治、丸木、押野）

金沢工業大学学友会 20名 カミーノタ暮れ事業 2名

昨年度、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から中止をいたしましたが、今年度は感染防止策として、町内会の皆さんと工大生さんの清掃場所を分けて取り組みました。

町内会とカミーノタ暮れ事業の皆さん、市内3駅において、ホーム待合室の清掃、自転車の整理整頓、落ち葉収集などを行い、工大生さんは、乗車体験をかねて、鶴来駅へ移動し、車両内の窓や手すり等の拭き掃除などを行いました。

参加した学生さんの感想（一部抜粋）

- ・普段利用している車両を自分の手できれいにできたことがよかったです。
- ・周りの人と協力してきれいにすることができた。
- ・初めて利用したが、電車から見える景色が新鮮で楽しむことができた。
- ・電車の清掃や鶴来散策など貴重な体験ができてよかったです。
- ・もう少し多くの車両を清掃したいと思った。



出典：北陸鉄道石川線の利用促進を考える市民の会 会報

②沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進

- ✓ 公共交通は地域住民の移動手段として、鉄道会社やバス会社だけでなく、行政や地域住民との連携が必要不可欠です。
- ✓ 沿線の自治会や企業・団体、商店街等と連携し、イベントの開催や臨時列車・バスの運行、割引の実施など、公共交通の利用促進策を推進します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ 駅を活用したイベントの開催（野菜市、鉄道フェスタ、あさでんまつり、ほくてつ電車まつり、その他イベント列車等）			取組実施		
・ イベント等にあわせた臨時列車・バスの運行（百万石まつり号、IR 音楽祭号、その他臨時バス等）			取組実施		
・ お帰り乗車券の実施、バス鉄道乗継割引の拡充			取組実施・拡充		
・ 公共交通無料の日の実施検討	実施内容検討	関係機関協議	社会実験	本格実施	
実施主体			◎：主体、○：連携		
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	○		

▼百万石まつり号



出典：IR いしかわ鉄道(株)

▼お帰り乗車券



出典：金沢市

▼あさでんまつり



出典：北陸鉄道(株)

③県市町で連携したエコ通勤の推進

- ✓ 金沢市が2021年10月に国からエコ通勤の優良事業所の認定を取得したことから、今後他市町においてもエコ通勤の推奨を検討します。
- ✓ ノーマイカーデー等と連動した運賃割引や、入札時の企業の加点評価、大規模事業者へのマイカー通勤報告義務化等の取組事例を参考にしながら、認証取得者へのインセンティブを検討し、エコ通勤を推進します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・自治体内部でのエコ通勤の推奨	内部検討 推奨			認証取得 エコ通勤の推奨継続	
・ノーマイカーデー等とあわせた運賃割引	実施内容 検討	関係機関 協議	社会実験	本格実施	
・企業の加点評価や運賃割引等インセンティブの検討	インセン ティブ 検討	関係機関 協議		本格実施	

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎4市2町 ◎石川県	○鉄道・バス	○	○	

▼エコ通勤推奨リーフレット



出典：国土交通省 企業・事業所向けリーフレット

2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）

①上下分離を含めた北陸鉄道線の存続や、石川線のバス転換・BRT化の選択肢の検討

- ✓ 経営状態の厳しい北陸鉄道線の今後の方針を議論すべく、関係自治体等で協議を行っています。
- ✓ 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（鉄道事業再構築事業）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、現状、バスなどと乗継いで利用する方の利便性を高める観点から、バス転換やBRT化などの選択肢も検討します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 石川中央都市圏交通ネットワーク強化推進協議会分科会にて鉄道線の今後の方針を議論	方向性の 議論 決定				決定方針に向けて取組実施
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎金沢市、白山市、 野々市市、内灘町 ○石川県	◎北陸鉄道	—	—		

②安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備

- ✓ 北陸鉄道石川線・浅野川線は、大量輸送機関として石川中央都市圏の通勤・通学などの移動を支える重要な交通手段です。
- ✓ ①の検討状況も踏まえつつ、北陸鉄道石川線・浅野川線の安全運行や利便性を確保するため、国、県、沿線市町による設備投資等への支援を継続します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 国、県、市町の協調による設備投資の支援				支援の継続	
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎金沢市、白山市、 野々市市、内灘町 ○石川県	◎北陸鉄道	—	—		

③広域的なMaaSによる鉄道線の利便性向上、バス等との連携強化

- ✓ いつでも・どこでも購入できるデジタル乗車券の特性を活用したバス鉄道乗継割引の拡充等により、JR線・IRいしかわ鉄道線や北陸鉄道線などの鉄道線と路線バスとの連携の強化（地域公共交通利便増進事業等）を図ります。
- ✓ 現在、一部のみでICカードが利用可能な北陸鉄道線においては、バスとの乗継を考慮し、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によるキャッシュレス化や、地域連携IC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。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・バス鉄道乗継割引の拡充【再掲】				取組拡充	
・北陸鉄道線へのキャッシュレス決済の導入	鉄道線への導入検討			順次導入	
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○金沢市、白山市、野々市市、内灘町 ○石川県	◎北陸鉄道	○	○		

▼石川線－香林坊マル得乗継きっぷ



出典：北陸鉄道(株)

3) 交通不便地域の解消

①路線バスとコミュニティバスの接続改善

- ✓ 路線バスは石川中央都市圏の各市町間を結ぶ広域的なネットワークの一部であり、各市町のネットワークであるコミュニティバスとの接続性向上は、圏域内での移動にとって重要です。
- ✓ 地域公共交通利便増進事業等の活用により、コミュニティバスにあわせた路線バスのダイヤ見直しや、コミュニティバスのバス停に接続する運行ルートの検討など、路線バスとコミュニティバスの接続性改善を図ります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ 利用実態に即した路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し（路線バスとコミュニティバスのダイヤ調整等）【再掲】					
実施主体 ◎：主体、○：連携					
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎バス	—	—		

②コミュニティバス等の相互乗り入れの継続

- 鉄道・路線バスでカバーされていないエリアは、各市町コミュニティバスの運行などでカバーしており、都市圏全体では徒歩圏での人口カバー率は88%となっています。
- 今後、関係者の連携により、市町間をまたぐバス等の相互乗り入れなどによる、都市圏内の空白地域の解消や公共交通の利便性の向上に関する連携方策を検討していきます。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
白山市コミュニティバス「めぐーる」と野々市市シャトルバス「のんキー」の相互乗り入れ継続	取組の継続				
実施主体		◎：主体、○：連携			
行政	交通事業者	民間企業		地域・住民	
◎白山市、野々市市 ○金沢市、かほく市、津幡町、内灘町 ○石川県	◎運行事業者	—		—	

▼コミュニティバス等の相互乗り入れ（野々市市と白山市を結ぶ「のんキー」）



出典：野々市市

基本方針2 分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

1) 交通結節点の整備・機能強化

(1) 主要駅やバス停の利用環境向上

①駅周辺整備の推進

- ✓ 各市町のまちづくりや公共交通に関する計画においては、鉄道の拠点機能強化として駅周辺整備による賑わい創出や活性化に関する施策などが位置づけられています。
- ✓ 交通及び都市の拠点として駅周辺の整備を推進し、広域的な移動や各市町のまちづくりを支援します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 金沢駅、加賀笠間駅、美川駅、高松駅、横山駅、宇野気駅、野々市駅、津幡駅東口、内灘駅の機能強化・周辺整備			順次機能強化・整備		
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道	—	—		

②バス停の待合環境・情報提供の充実

- ✓ 公共交通モニタリング調査結果から、まちなかにおけるバス同士の乗換抵抗について、バス待ち環境や待ち時間に関する意見が多くなっており、待合環境に関する公共交通の利便性向上が求められています。
- ✓ 地域公共交通利便増進事業などの主要バス停の上屋・シェルター・ベンチ等の整備や沿道施設の建物との連携による待合環境、案内装置の整備等による案内環境の充実により、公共交通の利便性向上を図ります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 主要バス停の上屋・シェルター・ベンチ等の整備			順次整備		
・ デジタルサイネージ等案内装置の整備	設置箇所検討	関係機関協議		順次設置	
・ 沿道施設と連携した待合環境の向上	整備箇所検討	関係機関協議		順次整備	

実施主体		◎：主体、○：連携	
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民
○4市2町 ○石川県	◎バス事業者	○	○

▼沿道施設と連携した待合環境の向上イメージ



③モビリティハブの整備

- ✓ 鉄道・バス等の大量輸送交通とタクシー・シェアサイクルなどの多様な交通モードとの接続や乗継拠点となる「モビリティハブ」を駅やバス停に整備することで、基幹となる鉄道やバスまでのアクセス性を高め、シームレスな移動を実現します。
- ✓ 今後、モビリティハブの整備に向け、適地調査や必要性の検討、沿道施設と連携した待合環境の向上を図ります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ 適地調査・必要性の検討	適地調査や必要性の検討				
・ 沿道施設と連携した待合環境の向上	関係機関協議		順次整備		
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	—		

▼モビリティハブのイメージ



出典：国土交通省 2040年、道路の景色が変わる

▼モビリティハブ（フランス ポルドー）



(2) パーク・アンド・ライドの拡充

①鉄道・バスとの接続性を考慮した駐車場・駐輪場の拡充

- ✓ 石川中央都市圏での通勤時パーク・アンド・ライドの目標駐車台数は2,600台となっていますが、Kパークやそれ以外の駐車場の収容台数は1,296台と、目標に対し約50%となっています。
- ✓ 今後、適地調査や必要性の検討を行い、利用実態に即したパーク・アンド・ライド駐車場・駐輪場の整備・拡充を図ります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 適地調査・必要性の検討	適地調査や必要性の検討				
・ パーク・アンド・ライド駐車場・駐輪場の整備・拡充		利用実態を踏まえ順次整備・拡充			
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	—		

②利用者や事業者のインセンティブの充実

- ✓ Kパークは、「利用者」「交通事業者」「駐車場提供者」の3者がお互いにメリットを享受し合う関係を築くことができる仕組みであります、それぞれに課題が生じております、その効果が十分に発揮されていないことから、課題解決にむけて都市圏全体で連携していく必要があります。
- ✓ 今後、3者それぞれにとって利点のあるものとなるように、駐車場割引の実施や定期券補助制度の導入などインセンティブの充実を検討します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 駐車場割引の実施	実施内容検討	関係機関協議	社会実験	本格実施	
・ 定期券補助制度の導入	実施内容検討	関係機関協議	社会実験	本格実施	
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町	○鉄道・バス	○	—		

2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

① キャッシュレス決済の導入拡大

- ✓ 公共交通の運賃決済の効率化や利便性向上のため、全国で様々なキャッシュレス決済手段が検討・導入されています。
- ✓ 北陸鉄道は、城下まち金沢周遊バス7台に、「Suica」や「ICOCA」などの全国共通交通系ICカードを令和4年10月に導入しました。
- ✓ 今後も、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によるキャッシュレス化や、地域連携IC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（地域公共交通利便増進事業等の活用）を検討していきます。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 路線バスへのキャッシュレス決済の導入・拡大（交通系ICカード、タッチ決済、QRコード決済等）	その他 路線への 導入検討			順次導入	
・ 北陸鉄道線へのキャッシュレス決済の導入 【再掲】	鉄道線 への 導入検討			順次導入	
実施主体 ◎：主体、○：連携					
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	—		

▼全国共通交通系ICカードが利用可能な城下まち金沢周遊バス



出典：北陸鉄道(株)

②広域的な MaaS の推進

- ✓ 市民等が便利・自由・快適に移動できるまちづくりを官民連携で進めるため、金沢市は令和3年8月に金沢 MaaS コンソーシアムを設立しました。（現在 30 企業・団体）
- ✓ 金沢 MaaS コンソーシアムとして「のりまっし金沢」の利便性向上を図るとともに、今後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 MaaS としての運用を目指しています。
- ✓ 今後は石川中央都市圏における MaaS の拡大を目指し、多様な交通モードや、観光・商業などの他分野との連携強化を図りながら、サブスクリプションなどによる新しい公共交通の利用スタイル（地域公共交通利便増進事業等の活用）を検討していきます。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ 金沢 MaaS コンソーシアムへの参加	コンソーシアムへの参加 継続的に検討				
・ 多様な交通モードや多分野との連携強化	連携の 検討	連携の 推進		連携の 拡大	
・ 交通サービスのサブスクリプション導入検討	実施内容検討	関係機関 協議	社会実験	本格実施	

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎ 4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	—	

▼広域的な MaaS の推進イメージ



③わかりやすい経路表示や情報提供

- ✓ 通常路線バスは、バスのヘビーユーザーである住民を中心に利用されているため、来街者や普段あまりバスに乗らない住民（ライトユーザー）には理解が難しい複雑な経路表示となっています。
- ✓ 単純化した呼称で案内を行い、ブランディング方法を工夫することで、初心者でもまちなかで利用しやすい環境を目指します。
- ✓ また、コミュニティバスとの乗り換え時刻表の作成や、バス車両へのデジタルサイネージの搭載など、わかりやすい情報提供方法（地域公共交通利便増進事業等の活用）を検討します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・まちなかルートの再分類、ブランディング方法の検討	方法の検討	関係機関協議		検討内容の実施	
・乗り換え時刻表の発行	実施内容検討	関係機関協議		乗り換え時刻表の発行・更新	
・車両へのデジタルサイネージの搭載	実施内容検討	関係機関協議		車両への搭載・更新	

実施主体		◎：主体、○：連携	
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民
◎4市2町 ○石川県	◎バス	—	—

▼のりかえ時刻表（白山市）



▼わかりやすい経路表示イメージ



出典：白山市 HP

④バス停・駅、車両のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進

- 駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用や、子どもやお年寄り、障害のある方や外国人など誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備（地域公共交通利便増進事業等の活用）するため、主要駅やバス停のバリアフリー化を進めるとともに、バリアフリー対応車両の導入や縁石などの工夫によりバスの正着性を高めます。
- アフターコロナを見据えた外国人観光客への対応として、主要施設における交通案内の多言語化など、ユニバーサルデザイン化を進めます。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・バリアフリー対応車両の導入			適宜導入・更新		
・バス停改良によるバスの正着性の向上	改良バス停の選定		順次バス停改良		
・主要駅・停留所のバリアフリー化の推進			取組の推進		
・主要施設の交通案内多言語化			順次多言語化の推進		

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	—	—	

▼新潟市におけるバス正着性実験（バリアレス縁石）



バス正着状況
(H29市道)

バス正着時降車状況

出典：新潟市 都市政策部 都市交通政策課 HP

⑤自転車を活用した二次交通サービスの充実

- ✓ 国土交通省は令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を策定し、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を図っています。
 - ✓ 石川中央都市圏において、公共交通の利便性向上の一環として自転車活用を推進するため、石川県の「いしかわ里山里海サイクリングルート」と連携したサイクルトレインの推進や、各市町の公共シェアサイクル・レンタサイクルのシステムの連携・ポートエリアの拡大による二次交通サービスの充実を図ります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ サイクルトレインの推進			取組の推進		
・ シェアサイクルの広域化	広域化の検討	関係機関協議		順次連携・広域化	
実施主体			◎：主体、○：連携		
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	—	—		

▼石川線のサイクルトレイン



出典：北陸鉄道(株)

出典・石川県 HP

▼いしかわ里山里海サイクリングルート



出典・石川県 HP

▼石川中央都市圏各市町の公共シェアサイクル・レンタサイクル



出典：各市町 HP 等

⑥GTFS データの整備・更新・オープンデータ化

- ✓ GTFS^{※1}は世界標準の公共交通データフォーマットであり、日本では「標準的なバス情報フォーマット」として国土交通省により定められました。バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットであり、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供に用いられます。
- ✓ GTFS の整備や、オープンデータ化を推進することにより、利用者の認知向上やシームレスな情報提供、多様な運行情報の活用が期待されます。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ GTFS データの整備・オープンデータ化			取組の推進		
・ GTFS-RT ^{※2} によるバスの運行遅れ情報提供	GTFS-RT 導入検討		GTFS-RT の順次導入		
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎バス	—	—		

※1：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：公共交通のリアルタイム情報を格納するためのデータフォーマット

基本方針3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成

①ターゲットに応じたMMの実施

- 過度に自動車に頼らないまちづくりの一環として、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態を目指し、MM（モビリティマネジメント）を推進します。
- 具体的には、公共交通利用者のライフステージや利用目的などにあわせたMMの実施により、需要に応じた公共交通の使い方やPRを効果的に展開します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 小学生無料乗車券配布	実施内容検討	関係機関協議	社会実験	本格実施	
・ 小学生等に対するバス乗車体験イベントの実施	実施内容検討	関係機関協議		本格実施	
・ 住民、学校、転入者等に対するMM講座の実施			順次実施		

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	○	

▼小学生を対象としたイベント等



出典：北陸鉄道(株)

②沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進【再掲】

③県市町で連携したエコ通勤の推進【再掲】

④北陸新幹線延伸を見据えた観光 MaaS の推進

- ✓ 令和6年春の北陸新幹線敦賀延伸やアフターコロナを見据え、今後増加が見込まれる観光客に対応した施策を展開する必要があります。
- ✓ 石川中央都市圏として、紙で販売されている乗車券のデジタル化など、可能なものから着手し、1つのプラットフォームで様々なモビリティサービスを提供する観光 MaaS の推進を目指します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ デジタル企画乗車券の検討	実施内容の検討	関係機関協議		本格実施	
・ 魅力的な商品企画への支援	実施内容の検討	関係機関協議		本格実施	
・ 観光モデルルートの設定	観光モデルルートの検討			広報・PR	

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎4市2町 ○石川県	◎鉄道・バス	○	—	

⑤県市町で連携した公共交通情報の発信・PR

- ✓ 金沢市が毎年開催している「カーフリーデー in KANAZAWA」では、石川中央都市圏のブースを設置し、石川中央都市圏の交通施策などについて紹介・PR しています。
 - ✓ 今後は、カーフリーデーの共同開催や SNS 等の活用、インフルエンサーとの協力、広域圏での公共交通に関するポータルサイトの立ち上げにより、鉄道・バス等の内容や乗り方、利用促進等を発信・PR することを検討します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ カーフリーデーの共同開催			順次共同開催		
・ 広域圏の公共交通ポータルサイトの作成	ポータルサイト 作成検討			本格実施	
・ SNS 等の活用	SNS 活用 検討		順次活用・発信		

▼カーフリーデー in KANAZAWA 2022 ▼地域公共交通ポータルサイト（青森県）



出典：金沢市



出典：青森県 HP

2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備

①県市町で連携したエコ通勤の推進【再掲】

②環境にやさしいバス車両等の導入

- ✓ 近年、世界の平均気温の上昇や局地的な豪雨災害の発生など、世界的にも地球温暖化が進んでおり、温室効果ガスの削減に向けて、脱炭素社会への取組が急務となってきています。
- ✓ 自動車から輸送力が大きい公共交通機関への転換が求められており、環境に配慮した車両の開発が進んでいることから、環境にやさしい連節バスや、コミュニティバス等へのEV車両の導入、その他環境対応車両についても技術動向を注視しながら検討する必要があります。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・ 環境にやさしい連節バスの導入	導入検討		順次導入		
・ コミュニティバス等へのEV車両の導入			順次導入		
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町 ○石川県	◎バス	—	—		

▼ハイブリッド連節車（日野ブルーリボン）



出典：日野自動車 HP

▼フルフラット連節電気バス（オランダ）



出典：Bravo（オランダ・北ブラバント州公共交通機関）広報紙
VDL社（車両メーカー）

③環境にやさしい公共交通の利用促進

- ✓ 大量輸送機関としての公共交通は、自動車よりも一人当たりの環境負荷が低く、渋滞の緩和にも貢献するなど、持続可能な社会の実現に長期的に貢献する一方で、利用者にとっては実感しづらいメリットとなっています。
- ✓ これらのメリットを周知、PR すべく、利用者に公共交通の有意性を実感してもらうようカーフリーデーや SNS の活用を進め、公共交通の利用を促進します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ カーフリーデーの共同開催【再掲】			順次共同開催		
・ SNS 等の活用【再掲】	SNS 活用 検討		順次活用・発信		
実施主体					◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
◎4市2町 ○石川県	○鉄道・バス	○	○		

3) 運転手や地域の担い手の確保

①運転手不足に対応した運行方法や車両導入の検討

- ✓ 路線バスの運転手不足は全国的に深刻な問題となっている一方で、コロナ禍で利用者が減少した現在でも、ピーク時には大きな輸送力が求められ、これにあわせて多数の運転手・車両の確保が必要となっています。
- ✓ 運転手不足への対応・ピーク時の輸送能力確保のため、連節バスの導入や自動運転などの新たなモビリティの導入検討により運転手の確保に係る負担を軽減します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・連節バスの導入や自動運転などの新たなモビリティの導入検討による運転手の確保に係る負担を軽減		走行実験		本格導入	
実施主体		◎：主体、○：連携			
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民		
○4市2町 ○石川県	◎バス	—	—		

②マイレール・マイバス意識の醸成【再掲】

③沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進【再掲】

④県市町で連携した公共交通情報の発信・PR【再掲】

⑤運転手確保に向けた支援事業の実施

- ✓ 公共交通の運転手は若年層が少なく、運転手不足の深刻化が予想されています。
- ✓ 関係自治体や交通事業者と連携しながら、運行事業者のイメージアップを図るほか、二種免許取得や就業の支援など、担い手の確保に向けた取組を推進するとともに、乗務員の待遇改善に向けた支援などを検討します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
・二種免許取得補助制度の検討				制度検討の上順次実施	
・小学生～高校・大学生を対象とした職業体験の支援				適宜実施支援	
・乗務員の待遇改善支援				適宜改善支援	

実施主体				◎：主体、○：連携
行政	交通事業者	民間企業	地域・住民	
◎4市2町 ○石川県	◎バス・鉄道	—	—	

▼大学生・高校生を対象とした「バス運転士体験ツアー」

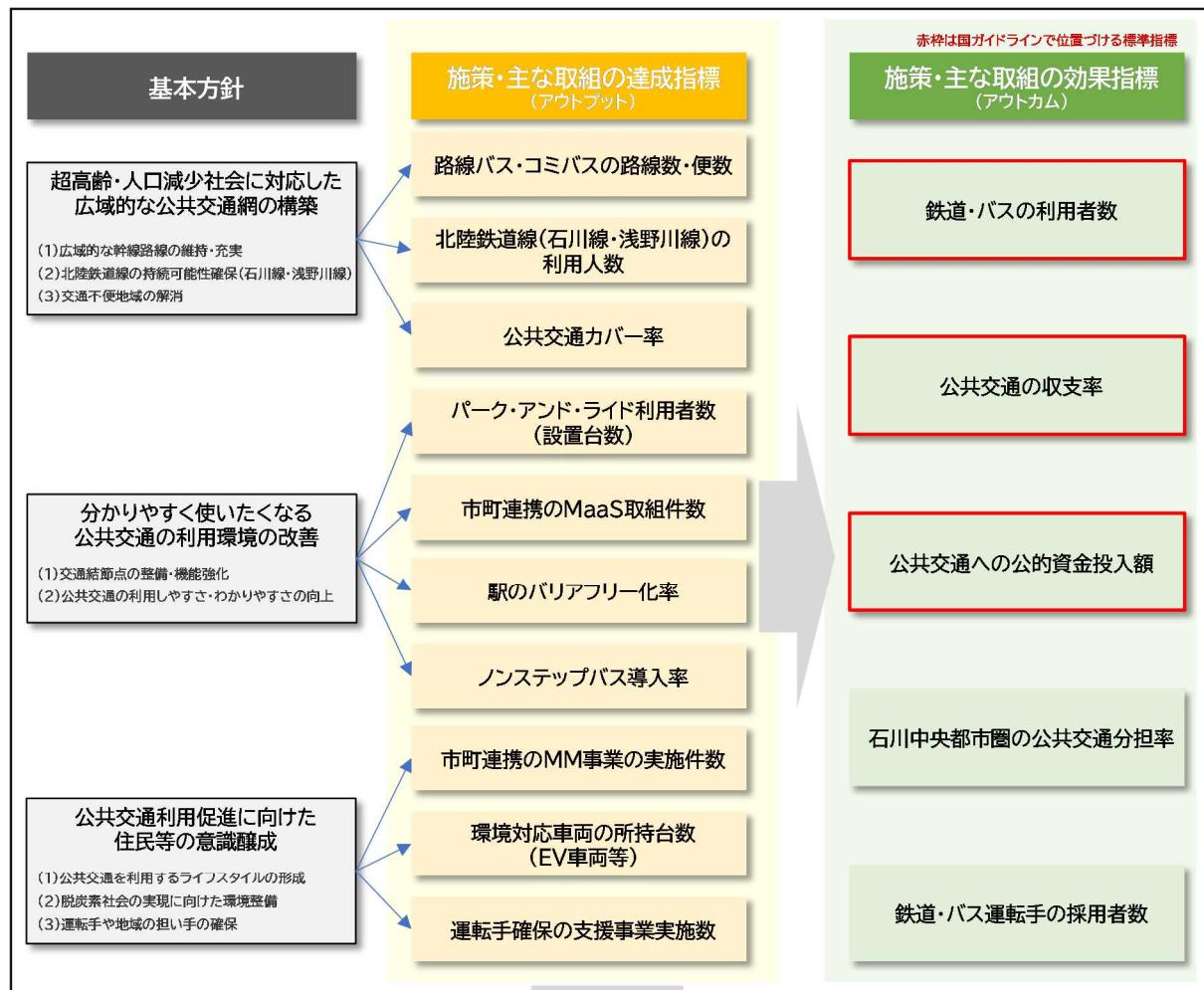


第5章 数値目標の設定と推進体制

1. 目標指標と数値設定

基本方針を実現するための施策の結果に対する目標指標を「施策・主な取組の達成指標（アウトプット）」、施策・主な取組によって、利用者・事業者が受ける直接的な効果の指標を「施策・主な取組の効果指標（アウトカム）」として目標指標を設定しました。

目標指標の達成を目指すことは、公共交通利用による交通渋滞の緩和や環境負荷の低減、交通事故の減少、利用者の運動不足の解消、移動手段がない方の外出機会の創出など、利用者にとってのメリットに繋がります。



目標指標の達成を目指すことは、以下のようなメリットにつながる



1) 施策・主な取組の達成指標

基本方針1:超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

主な施策	施策・主な取組の達成指標	
1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）	路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス：北鉄金沢・白山、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス ※平日の運行便数	
	現況値（R 4.10）	目標（R 9年度）
	路線バス：86路線、2,413便 コミュニティバス：49路線、498便	維持を目指す
2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）	北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数	
	現況値（R 3年度）	目標（R 9年度）
	石川線：2,439人/日 浅野川線：3,764人/日	増加を目指す
3) 交通不便地域の解消	公共交通力バー率 ※徒歩圏は鉄道駅から500m、バス停から300m	
	現況値（R 4.10）	目標（R 9年度）
	88%	維持・拡充を目指す

基本方針2:分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

主な施策	施策・主な取組の達成指標	
1) 交通結節点の整備・機能強化	パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※KパークおよびKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数および駐車場台数	
	現況値（R 4.10）	目標値（R 9年度）
	613人（1,296台）	1,600人（1,950台）
2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	市町連携のMaaS取組件数	
	現況値（R 3年度）	目標（R 9年度）
	5件/年	維持・増加を目指す
	駅のバリアフリー化率 ※石川県の駅のバリアフリー化率＝段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を1以上確保している駅をいう。	
	現況値（R 2年度）	目標（R 9年度）
	30%	増加を目指す
	ノンステップバス導入率 ※石川県のノンステップバス導入率＝一般乗合ノンステップ/一般乗合調査回答車両数	
	現況値（R 2年度）	目標（R 9年度）
	59%	維持・増加を目指す

基本方針3:公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

主な施策	施策・主な取組の達成指標	
1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成	市町連携のモビリティ・マネジメント事業の実施件数	
	出典:各市町提供データ	
	現況値 (R3年度)	目標 (R9年度)
1件/年		維持・増加を目指す
2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備	環境対応車両の所持台数 (EV車両等)	
	※路線バス（北陸鉄道、北鉄金沢・白山、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）および各市町コミュニティバス	
	※交通事業者・各市町提供データより算出	
現況値 (R3年度)		目標 (R9年度)
0台		増加を目指す
3) 運転手や地域の担い手の確保	運転手確保の支援事業実施数	
	※交通事業者・各市町提供データより算出	
	現況値 (R3年度)	目標 (R9年度)
4件/年		維持・増加を目指す

(参考) パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数）の目標値設定根拠

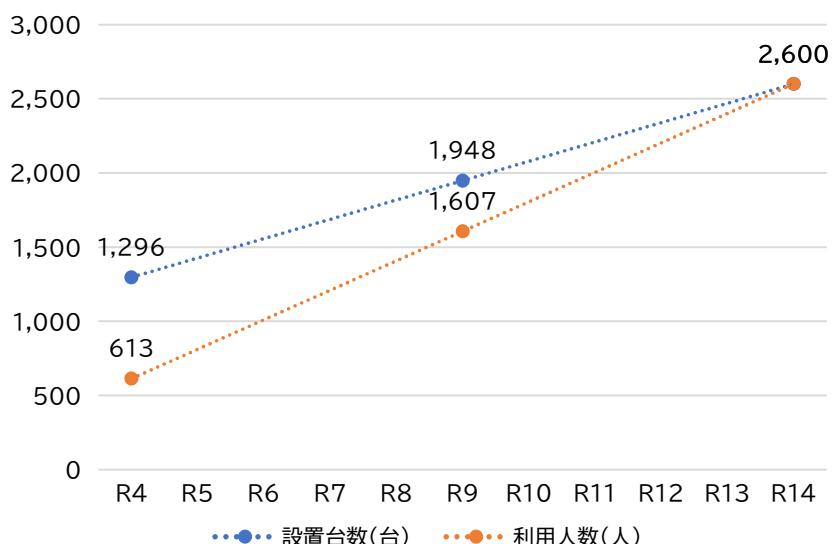
・現況数値

現在のKパークおよびKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数および駐車場台数613人（1,296台）（令和4年10月1日時点）とします。

・目標値

金沢市第二次交通戦略にて長期目標値として設定されている「パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数）」2,600人（2,600台）を参考に、令和14年度末時点の目標となる数値を長期的な目標として設定しました。

上記の現況数値と長期的な目標値をもとに、令和9年度末時点の目標値を設定しました。令和9年度末の目標値は、1,600人（1,950台）とします。



2) 施策・主な取組の効果指標

鉄道・バスの利用者数※	
出典：交通事業者・各市町提供データ	
現況値（R3年度）	目標値（R9年度）
108千人/日	157千人/日以上

※「地域公共交通計画等の作成と手引き」で位置づける標準指標

・現況値

交通事業者・各市町提供データより、JR及びIRいしかわ鉄道（石川中央都市圏内の駅）、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）、コミュニティバス等の利用者数を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出）しました。令和3年度の公共交通利用者数108千人/日を現況値とします。

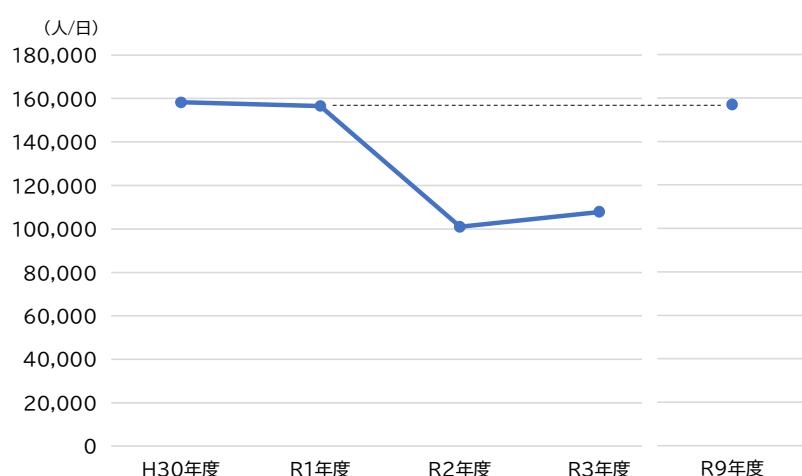
・目標値

前述したように、令和22年度の石川中央都市圏の総人口は、令和2年度から約3万人減少すると予想されていますが、高齢者人口（65歳以上）は約4万人増加すると予想されています。

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157千人/日以上と設定します。

▼鉄道・バス利用者数



(人/日)	現況					目標値
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度	
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度	
鉄道・バス	158,320	156,610	100,994	107,867	157,000	

公共交通の収支率※	
出典：交通事業者提供データ	
現況値（R3年度）	目標値（R9年度）
0.8	1.0以上

※「地域公共交通計画等の作成と手引き」で位置づける標準指標

・現況値

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）の収支率を集計しました（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とする）。令和3年度の収支率0.8を現況値とします。

収支率=収入額/支出額

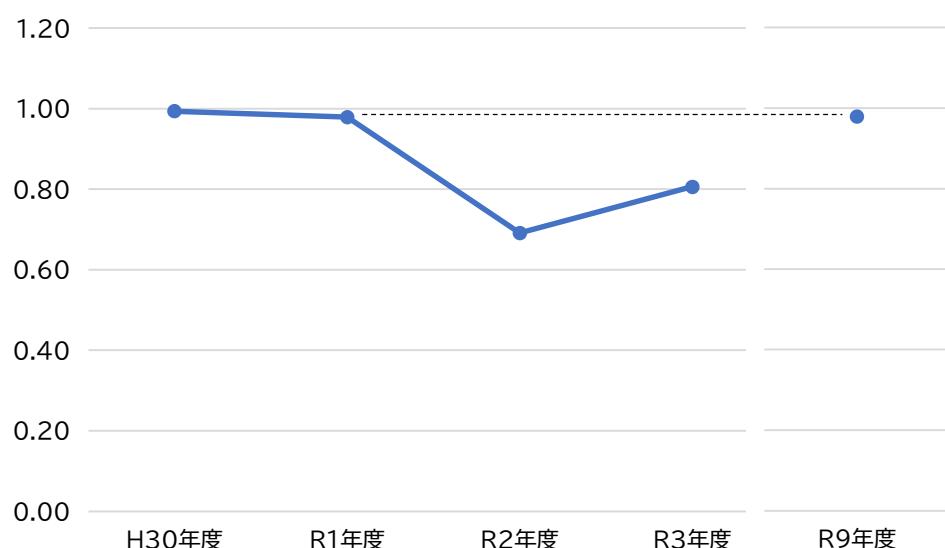
収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等）（補助や補填は含めない）

支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）

・目標値

令和9年度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0.9～1.0以上と設定します。

▼公共交通の収支率



	現況					目標値	
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度	R9年度	
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度			
北陸鉄道線・路線バス	0.99	0.98	0.7	0.8	0.98	0.98	1.0

公共交通への公的資金投入額*

出典：各市町提供データ

現況値（R4年度）	目標値（R9年度）
9億円	6億4,400万円以上

*「地域公共交通計画等の作成と手引き」で位置づける標準指標

・現況値

各市町提供データより、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ました。令和4年度の公的資金投入額（予算額）9億円を現況値とします。

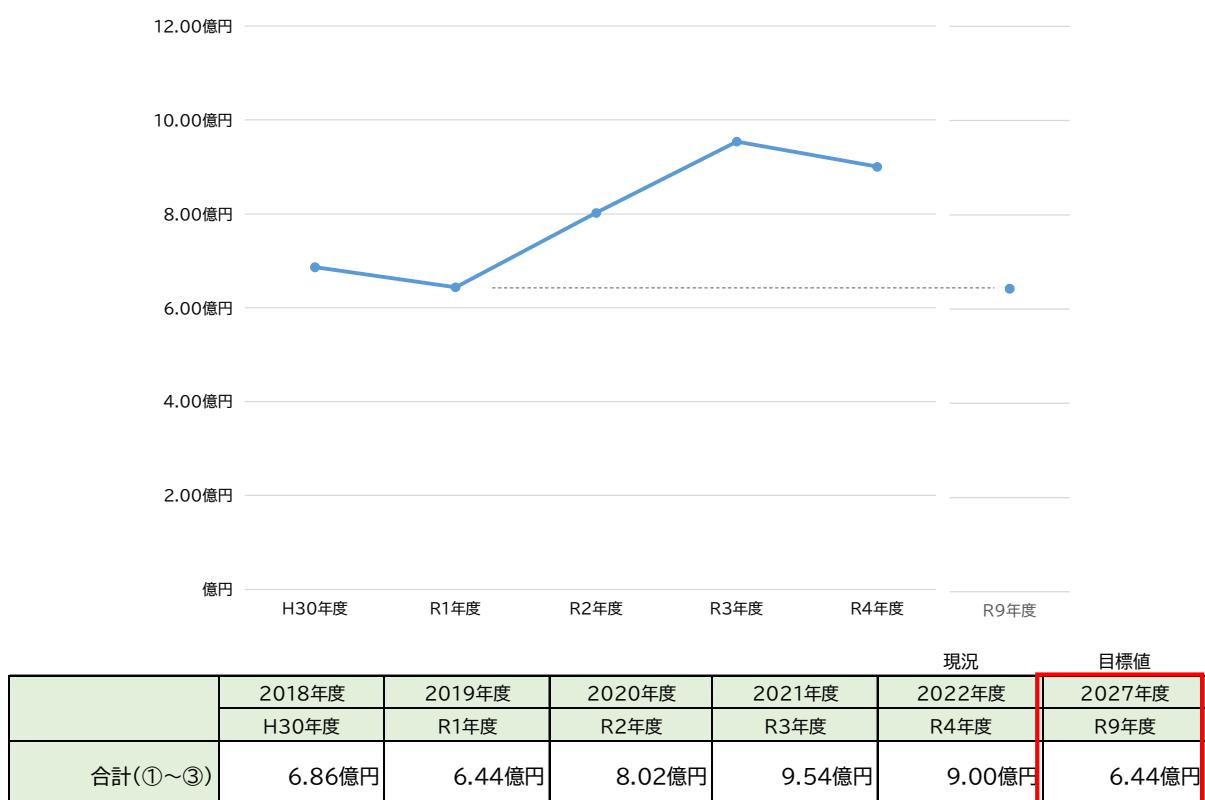
公共交通への公的資金額は、下記の決算額・予算額としました。

- 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コミュニティバス、市（町）営バスの運行（委託）費

・目標値

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）の水準を下回らないように、目標値を6億4,400万円以上と設定します。

▼公共交通への公的資金投入額



石川中央都市圏の公共交通分担率

出典：公共交通モニタリング調査より

現況値（R 3年度）	目標値（R 9年度）
8 % (平日)	9 % (平日)

・現況値

公共交通モニタリング調査より、石川中央都市圏の公共交通分担率を集計しました。令和3年度実施のモニタリング調査より、公共交通分担率8 % (平日) を現況値とします。

・目標値

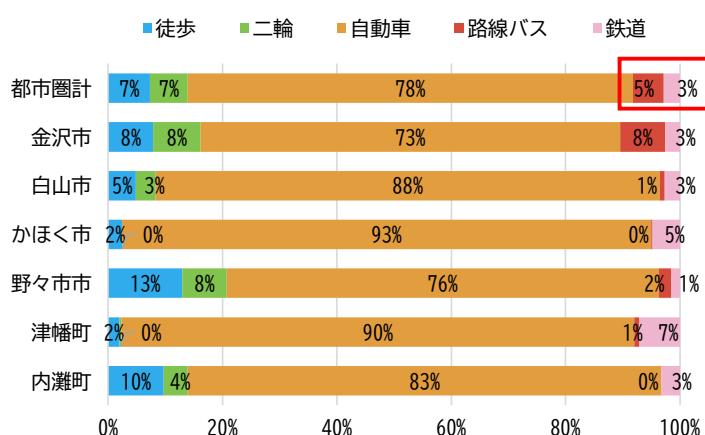
過度に自動車に頼りすぎない公共交通の移動を、コロナ禍前の水準に回復させるとの考え方で目標値を設定します。

具体的には、金沢市のモニタリング調査をみると、コロナ禍前の平成30年から令和3年では、総トリップ数が約24%減少しており、この減少を回復させるために、令和3年度の石川中央都市圏の総トリップ数が約1.3倍回復するものとします。

また、公共交通の利用者数は、前述の目標で約1.5倍に増加するものとし、令和3年度の石川中央都市圏の公共交通トリップ数も同様に回復するものとします。

そのため、公共交通分担率の目標値を9 %と設定します。

▼石川中央都市圏の移動手段分担率（R 3年度平日）



出典：金沢市モニタリング調査

鉄道・バス運転手の採用者数	
出典：交通事業者提供データ	
現況値（R 3年度）	目標値（R 6年度～R 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)における鉄道・バス運転手の採用者数を集計しました（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）。令和3年度の採用者数11人/年を現況値とします。

・目標値

現況と同程度以上の採用を継続するため、現況4か年の平均値である19人/年以上を目標値と設定し、各4か年の平均値が目標値を上回るよう採用者数を確保し、公共交通の持続的な運行を目指します。

▼鉄道・バス運転手の採用者数

	現況値	目標値			
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和6～9年度
鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	11	19

2. 目標達成のための推進体制

1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制

本計画は、石川中央都市圏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、この基本方針に即して各施策・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。

公共交通の施策・事業の実施は、他分野の施策と一緒に組むことで効果を発揮するものもあり、関係市町のみならず、国や県ならびに、鉄道・バス事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開していきます。

地域住民と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域住民や町会等からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

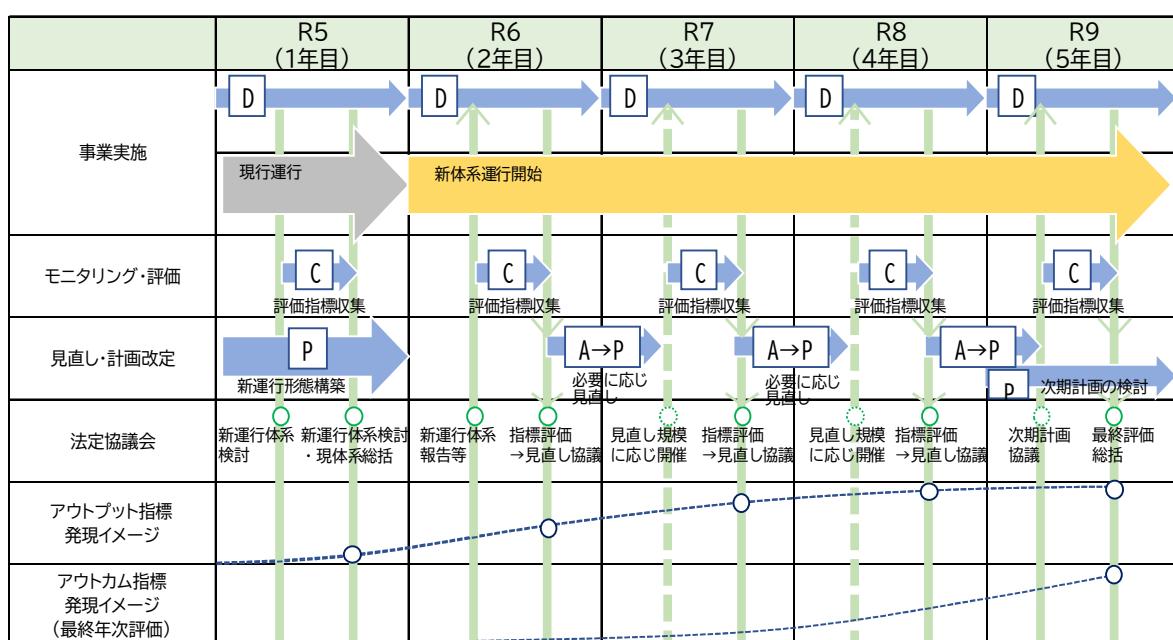
2) 計画の進捗管理

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証し、改善や見直しを図る「PDCAサイクル」に基づき進捗を管理します。

具体的には、事業内容の進捗状況は本計画で設定した「達成指標」に基づき管理し、定量的・客観的に分析・評価し、かつ、国の制度の変更や社会経済状況の変化を勘案しつつ、必要に応じて法定協議会を開催し、柔軟に見直しを行っていくものとします。

また、最終年次には、「効果指標」として設定した鉄道・バス利用者数の収集や公共交通モニタリング調査を実施し、法定協議会によって効果を定量的・客観的に分析・評価することで、次期計画の検討を行っていくものとします。

▼進捗管理（PDCAサイクル）の進め方



3) 計画実施のための財源確保

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市町の予算を適宜確保していきます。このことにより、人口減少社会にあっても施策目標の達成に向けて、将来にわたって公共交通サービスレベルの維持に努めます。

参考資料

1. 策定の経緯

第1回（5月26日）

- 公共交通を巡る現況の報告（事務局、各交通事業者）など



第2回（8月5日）

- 地域公共交通計画の基本的な考え方（基本方針、主な取組）
- 鉄道線の持続的運行に向けた取り組みについて（北陸鉄道株式会社）



第3回協議会（11月7日）

- 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）について
- 北陸鉄道線のあり方検討の状況報告 など



パブリックコメント（12月頃）



第4回協議会（2月中旬～2月下旬）

- 石川中央都市圏地域公共交通計画の策定
- 今後の事業スケジュール、実施体制、
- 令和5年度以降の特定事業計画等の検討

▼会議の様子（第1回 石川中央都市圏地域公共交通協議会）



2. 石川中央都市圏地域公共交通協議会委員名簿

構 成	役職名	氏 名
学識経験者	公立小松大学教授	高山 純一
国	国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所長	桑島 正樹
	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
	国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局長	猿谷 克幸
県	石川県 企画振興部 次長	有田 祐介
	石川県 土木部 次長	本田 琢
	石川県 警察本部 交通部 首席参事官	出口 喜義
市町	金沢市 副市長	山田 啓之
	白山市 副市長	安達 志郎
	かほく市 副市長	竹本 重久
	野々市市 副市長	山口 良
	津幡町 副町長	坂本 守
	内灘町 都市整備部担当部長	上出 勝浩
交通事業者等	一般社団法人石川県タクシー協会 専務理事	宮崎 芳信
	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
	IRいしかわ鉄道株式会社 総務企画部長	杉藤 信之
	北陸鉄道株式会社鉄道部長	大塚 直樹
	北陸鉄道株式会社 代表取締役社長	宮岸 武司
	公益社団法人石川県バス協会 会長	
労働組合	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
	石川県私鉄バス労働組合協議会 議長	窪田 正尚
住民団体等	金沢市町会連合会 副会長	外山 郁生
	白山市各種団体女性連絡協議会 監事	相馬 春美
	かほく市女性協議会 会長	松村 千恵
	野々市市女性協議会 会長	澤村 昭子
	津幡町区長会 会長	岡崎 博
	内灘町女性協議会 相談役	松川 祐子
経済団体	金沢商工会議所女性会 会長	富久尾 佳枝
	石川県商工会女性部連合会 副会長	太磨 照美

3. 石川中央都市圏地域公共交通協議会規約

石川中央都市圏地域公共交通協議会規約

(目的)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、法第5条に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的として、石川中央都市圏地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を金沢市広坂1丁目1番1号に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 交通計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、会長1名及び副会長1名を置く。

(会長及び副会長)

第5条 会長は委員の互選により定める。

2 副会長は、第4条の規定に基づき、委員となるべき者の中から、会長が指名する。

3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 別表1に掲げる委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議決方法は、出席委員の過半数をもって決するものとし、可否同数の場合は会長

の決するところによる。ただし、事業実施に係る議案については、事業の実施主体として定められた者の同意を要する。

- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、金沢市都市政策局交通政策課に置く。
- 3 事務局に事務局長を置き、金沢市都市政策局交通政策課長をもって充てる。
- 4 事務局員は、金沢市都市政策局交通政策課職員をもって充てる。
- 5 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、協議会の予算の定めるところにより補助金、負担金及びその他の収入により負担するものとする。

(監査)

第13条 協議会に監査委員2名を置く。

- 2 監査委員は、会長が協議会の委員の中から選任する。
- 3 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。
- 4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。
- 5 前各項に定めるもののほか、監査委員に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であつた者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、令和4年2月15日から施行する。