

石川中央都市圏地域公共交通計画（案）について

令和 4 年 1 1 月

石川中央都市圏地域公共交通協議会

目次（構成）

1. 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）概要版
2. 施策と主な取組（抜粋）
3. 北陸鉄道線のあり方検討状況・石川線に関する需要調査の結果
4. 今後のスケジュール

[付属資料] 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）

[参考資料]

1. 石川中央都市圏地域公共交通計画（案） 概要版

1. 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）概要版

はじめに

【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」では、市町をまたぐ移動が多く、公共交通の役割は大きなものとなっていますが、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ることから、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、本計画を策定します。

【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。

【計画の期間】

- 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。

【計画の位置づけ】

- 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。

都市圏の現状分析

石川中央都市圏の現状

- 人口の減少と高齢化の進展、高齢者免許保有率の増加
- コロナ禍による観光入込客や公共交通利用者数の減少
- 金沢市中心市街地における慢性的な渋滞
- 交通事業者の赤字拡大、運転手の担い手不足 など

圏域住民のニーズ（R3公共交通モニタリング調査）

- コロナ禍により移動や公共交通の利用が大きく減少
- 自動車による移動が8割～9割を占め、公共交通による移動は1割程度
- 「過度に自動車に頼らないまちづくり」に必要なものとして「歩道の整備」、「バス路線の拡充」、「運転免許自主返納の支援」などを望む声が多い など

石川中央都市圏の課題

利用者の減少による公共交通の減便・廃止

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）

アフターコロナを見据えた多様な利用者への対応

バス事業等の地域公共交通の担い手不足

環境・健康・交通安全などの各種まちづくりとの連携

基本理念及び基本方針

「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

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・人口減少社会においても、広域的な公共交通網を構築していくことで、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

- 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。
- MaaSなどの新技術の活用やユニバーサルデザイン、無人駅等のバリエーション化などにより、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

- モビリティマネジメントやマイルール・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。

公共交通ネットワークの将来像



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 新駅の設定
- ② 利便性向上策の実施(IRいしかわ鉄道線)

(2) バス

- ① 広域的なバス路線の維持・充実

(3) 共通

- ① マイレール・マイバス意識の醸成
- 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
- ③ 県市町で連携したエコ通勤の推進

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
- ② 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備
- 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

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
- ② コミュニティバス等の相互乗り入れの継続

▼いしてつ愛あるクラブ



出典:IRいしかわ鉄道(株)

▼あさでまふつり



出典:北陸鉄道(株)

▼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



出典:北陸鉄道(株)

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
- ② バス停の待合環境・情報提供の充実
- ③ モビリティハブの整備

(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
- ② 利用者や事業者のインセンティブの充実

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
- ② 広域的なMaaSの推進
- ③ わかりやすい経路表示や情報提供
- 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
- ⑤ 自転車を活用した二次交通サービスの充実
- ⑥ GTFSデータの整備・更新・オープンデータ化

▼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

▼バス正着性実験(パリアス緑石)



出典:新潟市 都市政策部 都市交通政策課HP

▼広域的なMaaSの推進のイメージ



出典:石川県HP

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
- 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

▼小学生を対象としたイベント等



出典:北陸鉄道(株)

▼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

▼大学生・高校生を対象とした「バス運転士体験ツアー」



出典:日野自動車HP

目標指標

路線バス・コミュニティ
バスの路線数・便数

北陸鉄道線(石川線・浅野川線)
の利用人数

公共交通カバー率

パーク・アンド・ライド
利用者数(設置台数)

市町連携の
MaaS取組件数

駅のバリアフリー化率

ノンステップバス導入率

市町連携のMM
事業の実施件数

環境対応車両の
所持台数(EV車両等)

運転手確保の
支援事業実施数

鉄道・バスの利用者数

R3年度:108千人/日→R9年度:157千人/日以上

公共交通の収支率

R3年度:0.8→R9年度:1.0以上

公共交通への公的資金投入額

R4年度:9億円→R9年度:6億4,400万円以上

石川中央都市圏の公共交通分担率

R3年度:8%(平日)→R9年度:9%(平日)

鉄道・バス運転手の採用者数

R3年度:11人/年→R6~9年度:平均19人/年以上

達成指標

効果指標

2. 施策と主な取組（抜粋）

2. 施策と主な取組について（抜粋）

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

(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。

▼ 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。

※令和4年11月7日現在

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

- ・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。

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

(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。

2)公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

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の活用)を検討していきます。

▼広域的なMaaSの推進のイメージ



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合わせた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。

▼小学生を対象としたイベント等



3) 運転手や地域の担い手の確保

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の取組などを検討します。

▼大学生・高校生を対象とした「バス運転士体験ツアー」



3. 北陸鉄道線のあり方の検討状況

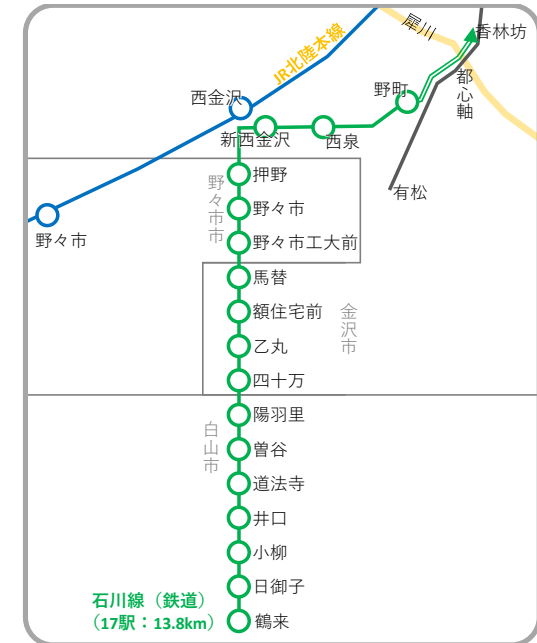
石川線に関する需要調査の結果（速報値）

3. 石川線に関する需要調査の結果（速報値）

鉄道線の現状

- 石川線・浅野川線ともに大きな人流があり、大量輸送機関が必要。
- 石川線は、車両・施設が老朽化しており、遅くとも令和7年度までに車両更新に着手しなければならない。車両更新等には一定の準備期間を要することから、令和5年度中に鉄道線の今後のあり方を決定する必要がある。
- 1日の石川線利用者 3,037人の内訳
 - 新西金沢駅での乗降数 1,297人 (43%)
 - 野町駅での乗降数 953人 (31%)
[うち381人がバスでまちなかと往来]
 - 西泉駅での乗降数 296人 (10%)
 - 上記3駅のいずれでも乗降しない利用者数 491人 (16%)

(出典) 令和4年平日実態調査結果



- 全国的にバスの運転手は不足・高齢化。北陸鉄道が必要とする運転手数380人程度に対し、確保できているのは330人程度(充足率87%)。令和6年度からは労働時間規制が強化。

3. 石川線に関する需要調査の結果（速報値）

鉄道（現状維持）

所要時間

鶴来－新西金沢	25分
鶴来－野町	30分
鶴来－香林坊	40分(野町駅で乗換)

輸送力

400人／編成(2両)

費用

老朽化した車両・施設の更新などの費用が発生

利用者数

約130万人（平成30年実績）
約110～120万人（令和42年推計）

※運行頻度や運賃は現行のままとした上で、今後の人口減少を見込んだ数値

備考

- ・輸送サービスを継続しながら施設の更新を行うことができる。
- ・石川線沿線から金沢のまちなか方面への移動には、野町駅での乗換が必要。
- ・BRT化よりも費用を要する。
- ・BRTと異なり、現状では金沢のまちなか方面へは乗継が必要となるため、持続可能性を高める観点から、より一層のバス路線との役割分担や、乗継利便性の向上等による利用者増を目指す必要がある。

3. 石川線に関する需要調査の結果（速報値）

BRT化

所要時間

鶴来－新西金沢	33分～37分
鶴来－野町	39分～44分
鶴来－香林坊	47分～52分(乗換なし)

※鉄道に比べて所要時間が増加するのは、一般道路との交差点において一旦停止が必要になることや、バスの速度規制が50km/hとなることが見込まれるため。ただし、交通管理者との協議前であるため、確定したものではない。

(参考) 茨城県のひたちBRT・かしてつBRTの事例

輸送力

110人/台(連節バス)

費用

- ・車両購入やバス専用道路整備などの費用が発生
- ・維持管理費は鉄道より小さい

需要推計

石川線各駅－新西金沢間の利用者 : 減
所要時間の増加により、自家用車を利用する者が増えるため。

石川線各駅－市内各方面の利用者 : 同程度～増
これまで野町駅で下車し、徒歩・自転車等でまちなかへ向かっていた利用者を含む。

〔BRT化には、需要の増加要素も、減少要素も存在。どのような形で、金沢のまちなか方面への直通運転を行うかなどの前提の整理を行う必要がある。〕

備考

- ・金沢市中心部や白山比咩神社などへの直通運行が可能となる。
- ・全国的なバス運転手不足のため、石川線のバス転換・BRT化と引き換えに他の路線バスの減便が必要。
- ・BRT化のための工事期間中(約1～2年間)、路線バスによる代替輸送となる。
※代替輸送時の鶴来－野町間の所要時間は、55分～60分。
- ・工事期間中の代替輸送や、BRT化によって所要時間が増加する場合、移動に自家用車を利用する者が増える。自家用車利用の増加により、交通混雑が悪化した事例がある(京福電鉄の例)。
- ・北陸鉄道からは、石川線・浅野川線両線の上下分離を要望されているが、仮に浅野川線だけを鉄道として存続させた場合、石川線の鶴来駅付近に立地する車両工場の機能の維持(老朽化対策・建替・移転等)が必要になるほか、乗務員や整備員などの人件費などを浅野川線のみで負担する形となるため、浅野川線の収支にも影響を及ぼす。

3. 石川線に関する需要調査の結果（速報値）

	鉄道	BRT(連節バス)
所要時間	鶴来－新西金沢 25分 鶴来－野町 30分 鶴来－香林坊 40分(野町駅で乗換)	鶴来－新西金沢 33分～37分 鶴来－野町 39分～44分 鶴来－香林坊 47分～52分(乗換なし)
輸送力	400人／編成	110人／台
費用	老朽化した車両・施設の更新などの費用が発生	車両購入やバス専用道路整備などの費用が発生 維持管理費は鉄道より小さい
需要推計	約130万人 (平成30年実績) 約110～120万人 (令和42年推計) <small>※運行頻度や運賃は現行のままとした上で、今後の人口減少を見込んだ数値</small>	石川線各駅－新西金沢間の利用者：減 石川線各駅－市内各方面の利用者：同程度～増※ <small>※これまで野町駅で下車し、徒歩・自転車等でまちなかへ向かっていた者の利用増を含む BRT化には、需要の増加要素も、減少要素も存在。どのような形で、金沢のまちなか方面への直通運転を行うかなどの前提の整理を行う必要がある。</small>
備考	<ul style="list-style-type: none"> 輸送サービスを継続しながら施設の更新を行うことができる。 石川線沿線から金沢のまちなか方面への移動には、野町駅での乗換が必要。 BRT化よりも費用を要する。 BRTと異なり、現状では金沢のまちなか方面へは乗継が必要となるため、持続可能性を高める観点から、より一層のバス路線との役割分担や、乗継利便性の向上等による利用者増を目指す必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 金沢市中心部や白山比咩神社などへの直通運行が可能となる。 全国的なバス運転手不足のため、石川線のバス転換・BRT化と引き換えに他の路線バスの減便が必要。 BRT化のための工事期間中(約1～2年間)、路線バスによる代替輸送となる。 ※代替輸送時の鶴来－野町間の所要時間は、55分～60分。 工事期間中の代替輸送や、BRT化によって所要時間が増加する場合、移動に自家用車を利用する者が増える。自家用車利用の増加により、交通混雑が悪化した事例がある(京福電鉄の例)。 北陸鉄道からは、石川線・浅野川線両線の上下分離を要望されているが、仮に浅野川線だけを鉄道として存続させた場合、石川線の鶴来駅付近に立地する車両工場の機能の維持(老朽化対策・建替・移転等)が必要になるほか、乗務員や整備員などの人件費などを浅野川線のみで負担する形となるため、浅野川線の収支にも影響を及ぼす。

※1 沿線住民を対象にした需要調査の結果に基づく。(令和4年8月実施) ※2 費用及び需要推計は速報であり今後変更があり得る。

参考：京福電鉄の「負の社会実験」

平成13年 6月 2度目の正面衝突事故により運休(この後2年半)

- ・ 代行バスを運行するが、バスは鉄道より定時性が低いため、「バス離れ」が起き、利用者が鉄道時代の50%以下に減少
[京福電鉄の1日当たり利用者数]

平成12年	8,300人	
平成13年	5,168人(前年比 約▲38%)	
平成14年8月	2,274人(前年比 約▲56%)	(出典)福井県統計年鑑、国土交通省資料
- ・ 自家用車利用の増加(学生は親が送迎)
- ・ 結果として一般道の混雑が悪化 → 「負の社会実験」

10月 京福電鉄が事業廃止

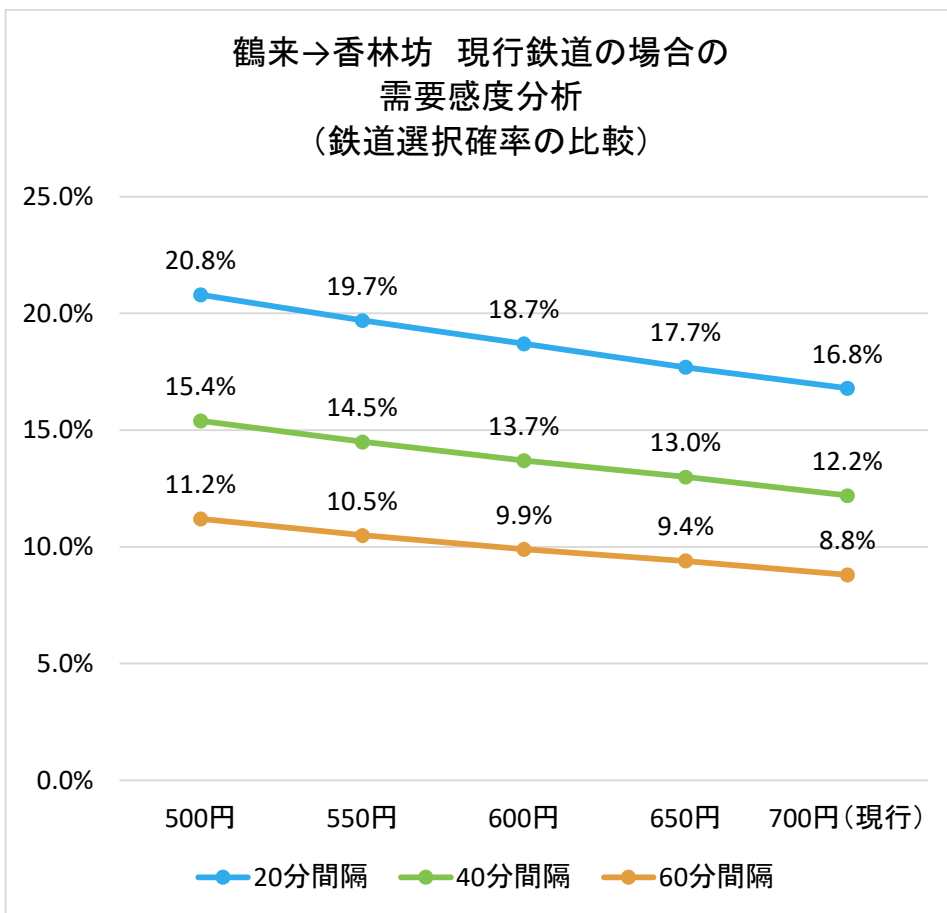
平成15年 7月 えちぜん鉄道が事業を継承し運行開始(第3セクター※) ※えちぜん鉄道の主要株主 坂井市、勝山市、福井市、永平寺町、あわら市

- ・ えちぜん鉄道は運行、維持管理、車両・土地・インフラを保有(上下分離ではない)
- ・ 県は工事費、設備投資費用などを負担
- ・ 沿線市町は出資、運営費支援、欠損補助を実施
- ・ えちぜん鉄道は、新駅設置や福井鉄道との相互乗り入れ、増便、パーク・アンド・ライドなど、利用促進に取り組み、利用者は大幅に増加
[えちぜん鉄道の年間利用者数]

平成12年度	約303万人(「負の社会実験」前)	
平成16年度	約242万人(平成12年度比 約▲20%)	
平成30年度	約370万人(平成16年度比 約153%)	(出典)福井県資料等

3. 石川線に関する需要調査の結果（速報値）

- 需要調査結果に基づき、石川線沿線各駅－(鉄道)－野町駅－(バス)－香林坊間について、運行間隔や運賃を変化させた場合、鉄道・バスが選択される確率を推計した結果は下記のとおり。
- 運行間隔や運賃を変動させることで、需要が大きく増加する可能性がある。



※1 沿線住民を対象にした需要調査の結果に基づく。(令和4年8月実施) ※2 費用及び需要推計は速報であり今後変更があり得る。

4. 今後のスケジュール

4. 今後のスケジュール

- 石川中央都市圏地域公共交通協議会における各会議の流れと主な内容は下記の通り。

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