

石川中央都市圏地域公共交通計画（案）について

令和 5 年 2 月

石川中央都市圏地域公共交通協議会

目次（構成）

- 1. これまでの経緯**
- 2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）**
- 3. 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）の概要**
- 4. 目標達成のための推進体制**
- 5. 今後のスケジュール**

参考資料

1. これまでの経緯

1. これまでの経緯

- 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（1月4日～2月2日 30日間）



第4回協議会（2月22日）

- 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
- ※北陸鉄道線の持続可能性確保については、引き続き検討を行い、
方向性を定めたうえで、令和5年度に特定事業計画を策定

2. パブリックコメントの 主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

- パブリックコメントを石川中央都市圏の4市2町で下記の通り実施。
- 住民の皆さまから多くのご意見をいただき、これらを計画案に反映。

【パブリックコメントの結果概要】 ※いただいたご意見については、石川中央都市圏4市2町の考え方とともに公表します。
※現在集計中のため、公表時に異なる可能性があります。

・募集期間：令和5年1月4日（水）～ 令和5年2月2日（木）

・意見数： **112件（27名）**

**【内訳】 金沢市：90件（14名）、白山市：31件（14名）
かほく市・野々市市・津幡町・内灘町：0件**

※意見重複者（金沢市、白山市両方に同じ意見を提出した方） 1名（意見数：9件）

【パブリックコメント件数の内訳】

項目	件数
■計画策定の目的と概要	2件
■現状分析と公共交通の課題	2件
■基本的な考え方	1件
■ 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	68件
■ 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	18件
■ 3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成	9件
■数値目標の設定と推進体制	6件
■その他	6件

2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

【パブリックコメントの主な意見】 ※現在集計中のため、公表時と異なる可能性があります。

項目	パブリックコメントの件数	主な意見の概要と石川中央都市圏4市2町の考え方（案） ※ページ番号は計画書（案）の対応ページ	
■計画策定の目的と概要	2件	<ul style="list-style-type: none"> ・計画はコロナ禍の影響を受けて策定されたことから、厳しい状況を乗り越えるための抜本的な取組が必要である。コロナ禍をむしろチャンスと捉え、積極的な施策展開を行ってほしい。 <p>➡公共交通の持続可能性確保のため、まずはコロナ禍以前の状態への回復を目指すとともに、さらに便利で快適な移動サービスの提供を目指し、石川中央都市圏として連携を図りながら取組の充実を図っていく。</p>	P1
■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	68件	<p>(1) 広域的な幹線路線の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線敦賀延伸による北陸本線金沢以西のIRへの転換を機として、特急が無くなり閉まる回数が減る踏切の安全対策や新駅の設置検討を。 ・IRいしかわ鉄道と北陸鉄道の連携。 ・北陸新幹線敦賀延伸でエリア内の鉄道は七尾線を除けばIRと北陸鉄道に集約されるので、MaaSを活用して共通で利用できるきっぷを作ることを考えてほしい。 <p>➡鉄道線（JR線、IRいしかわ線及び北陸鉄道線）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あり、鉄道事業者間の連携を強化し、さらなる利便性の向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス運転士の人手不足の現状から、直通運行に固執していると運行本数は減り、運賃はさらに上がり、マイカーへの転移がさらに進みかねない。広域的な公共交通網は、鉄道を幹線、バスを支線として両者の特性を活かしながら連携させていくことを基本とすべきであり、交通結節点の整備、本数の増加、セルフ乗車（信用乗車）の導入によるスムーズな乗降と運賃体系の変更を組み合わせる方向で整備をお願いしたい。 <p>➡利用実態に応じて、鉄道線と路線バスの乗り継ぎや郊外から金沢方面への直通運行など、交通事業者と連携し、ダイヤやバスの運行ルートの見直しを行っていく。</p>	P48-50

2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

【パブリックコメントの主な意見】 ※現在集計中のため、公表時と異なる可能性があります。

項目	パブリックコメント の件数	主な意見の概要と石川中央都市圏4市2町の考え方（案） ※ページ番号は計画書（案）の対応ページ	
■ 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	68件	<p>(2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）</p> <ul style="list-style-type: none">・鉄道は社会インフラであって、北陸鉄道が要望している上下分離方式の活用は妥当である。本計画で北鉄石川線・浅野川線への鉄道事業再構築事業を適用してほしい。但し単なる現状維持ではなく、実効的な利便性向上策をセットで検討して頂きたい。・北鉄石川線とIRいしかわ鉄道との一体的な経営、北陸線に乗り入れし、金沢駅に直通する、または石川線をLRT化し、白山ろく地域まで延伸するといった大胆な発想も必要なのではないか。・個人的には鉄道路線をアスファルトにしてBRTで連接バスでもと思ったりもするが、東北の気仙沼線などを見ても簡単な話ではなさそうで、何か良い案があればと日々感じている。・石川線についてもLRT化を検討してはどうか。都市圏の中核を担う金沢市が新しい交通システムとしてBRTと共にLRTを候補に挙げており、石川線との接続の仕方を考えれば、BRT化のみの検討では平仄が合わない。バス転換と共にBRT化を検討するなら、鉄道存続と共にLRT化を検討するのが自然である。・上下分離又はBRT等の方法による存続について、経済性・利便性・問題点等を具体的な項目・数字により積上げて、一般の方でも解りやすい比較表により、最適な選択をすることが望まれる。税負担が発生する事もあり、地元市民に広く理解をいただける手法により、計画を充分に練っていただきたい。 <p>➡北陸鉄道線（石川線・浅野川線）については、大量輸送機関としての公共交通は、今後も必要との認識は共有しており、上下分離方式の導入も含め、鉄道の存続や、BRT化など様々な可能性を検証・検討している。また、持続的な運行には利用促進が欠かせないことから、JR線やIRいしかわ鉄道線、路線バス、シェアサイクルなど他の交通機関との連携を図り、利便性を高める取組のあり方についても検討していく。</p>	P54-55

2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

【パブリックコメントの主な意見】 ※現在集計中のため、公表時と異なる可能性があります。

項目	パブリックコメントの件数	主な意見の概要と石川中央都市圏4市2町の考え方（案） ※ページ番号は計画書（案）の対応ページ	
■ 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	68件	<p>(3) 交通不便地域の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 各市町のコミュニティバスは市町内で完結していると思うが、経済圏は市町界に関係なく存在しているため、隣接市町と連携を図って市町の境を超えたコミュニティバスの運行も検討いただきたい。 <p>➡一部市町間をまたぐ乗り入れも行っているが、今後、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して連携を図っていく。また、路線バスとコミュニティバスとの接続改善など、可能な限り利用実態に即したルート・ダイヤの設定に努めていく。</p>	P57
■ 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	18件	<p>(1) 交通結節点の整備・機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> モビリティハブの中でも重要な候補の1つが鶴来駅である。石川線が金沢駅や香林坊まで直通した際、鶴来の市街地や白山比咩神社の他、白山麓旧5村へのバスアクセスの重要な結節点となる。鶴来駅のモビリティハブは、石川線の利便性向上や利用者数増加にも寄与する。 まちなかの最も重要なモビリティハブとして香林坊が想定される。香林坊はまちなかの中心であり、交通ターミナルとして大々的に整備することで、まちなかの核が形成され、移動の利便性が大幅に向上する。モビリティハブがまちなかの拠点となることも期待する。 <p>➡モビリティハブは、バスやシェアサイクルなどの多様な交通モードや隣接する施設との連携を強化し、上屋の整備など快適な待合環境を創出するとともに、スムーズに乗換えができる拠点として、地域の実情に応じた整備を検討していく。</p>	P60 9

2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

【パブリックコメントの主な意見】 ※現在集計中のため、公表時と異なる可能性があります。

項目	パブリックコメント の件数	主な意見の概要と石川中央都市圏4市2町の考え方（案） ※ページ番号は計画書（案）の対応ページ	
■ 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	18件	<p>(2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通分野では既に交通系ICカードがスタンダードになっている。スマートなスタイルで交通機関を利用するには、現状ではそれぞれ複数枚所有しなければならないことから、プレミアは無くても交通系ICカードを利用できるようにしてほしい。 <p>➡全国共通交通系ICカードやクレジットカード決済などの様々なキャッシュレス決済手段について、交通事業者や関係機関と連携を図り、路線バスや鉄道線への導入・拡大などを検討していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内の全ての公共交通機関の遅延情報などを一元で見られるサイトやアプリの提供。 <p>➡金沢MaaSコンソーシアムとして「のりまっし金沢」の利便性向上に取り組むとともに、石川中央都市圏へのMaaS拡大を目指す。また、わかりやすい経路表示や情報提供あり方の検討、GTFSの整備やオープンデータ化を推進し、シームレスな情報提供、多様な運行情報の活用等を図っていく。</p>	P62
■ 3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成	9件	<p>(1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> モビリティマネジメントは全世代を通じて大切であるが、マイカーに依存し公共交通をほとんど利用しない現役労働者世代（生産年齢人口層）が重要なターゲット層となる。自動車でなければ通勤できない者でなく、公共交通を選択できる者に対する強力な転換インセンティブ策が必要では。 <p>➡過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまちにするため、公共交通を利用する意識を養うモビリティマネジメントは重要な取組であると考えております、貴重なご意見として承った。</p>	P68

2. パブリックコメントの主な意見の概要と4市2町の考え方（案）

【パブリックコメントの主な意見】 ※現在集計中のため、公表時と異なる可能性があります。

項目	パブリックコメント の件数	主な意見の概要と石川中央都市圏4市2町の考え方（案） ※ページ番号は計画書（案）の対応ページ	
■ 3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成	9件	<p>(3) 運転手や地域の担い手の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足対策の検討がイマイチに感じる。 ・連節バスは都市圏のどの路線に導入するのか、路線の選定基準と具体的な候補路線を示してほしい。 <p>➡全国的にバス運転手不足は課題であり、労働時間規制の強化により、これから先も更に厳しい状況になるとを考えている。運転手の確保に向けて、新たな人材の確保・育成など、様々な取組を推進していく。また、運転手1人当たりの輸送力を高める連節バスの導入や自動運転などの新たな技術の動向を注視し、その活用を検討していく。</p>	P73
■ 数値目標の設定と推進体制	6件	<p>(1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通モニタリング調査では、「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」の実現に必要なバス・鉄道に関する要望として、「バス路線の拡充」と「運行本数の増便」が上位2項目を占めた。その結果を踏まえ、達成指標の「路線バス・コミュニティバスの路線数・便数」は「維持を目指す」でなく「増加を目指す」とすべきである。 <p>➡コロナ禍や燃料価格高騰、バスの運転手不足など公共交通の存続が危機的な状況にあり、地域では路線バスの大幅な減便や廃止が続いている。生活に必要なバス路線等の公共交通の持続可能性確保は喫緊の課題であり、当圏域では、まずは既存路線の維持を目指すことを目標としている。</p>	P76
■その他	6件	-	-

3. 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）の概要

3. 石川中央都市圏地域公共交通計画（案）の概要

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plan」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。
- 商業施設と駅などを結んで運行されているシャトルバスとも連携して地域公共交通ネットワークを考えていきます。

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の推進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

- 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。



施策と主な取組

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
- 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



出典:IRいしかわ鉄道(株)



出典:北陸鉄道(株)



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

- ⑥GTFS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」

▼広域的なMaaSの推進のイメージ



出典:石川県HP

▼バス正着性実験(パリアレス縁石)



出典:北陸新幹線開業準備事務局

▼いしかわ里山里海サイクリングルート



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モビリティマネジメントの実施
- 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

市町連携モビリティマネジメント事業の実施件数

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

R3年度:9億5,400万円/年
→R5~9年度:平均6億4,400万円/年程度を確保
※コロナ禍前の水準を確保

石川中央都市圏の公共交通分担率(平日)

R3年度:8%→R9年度:9%

鉄道・バス運転手の採用者数

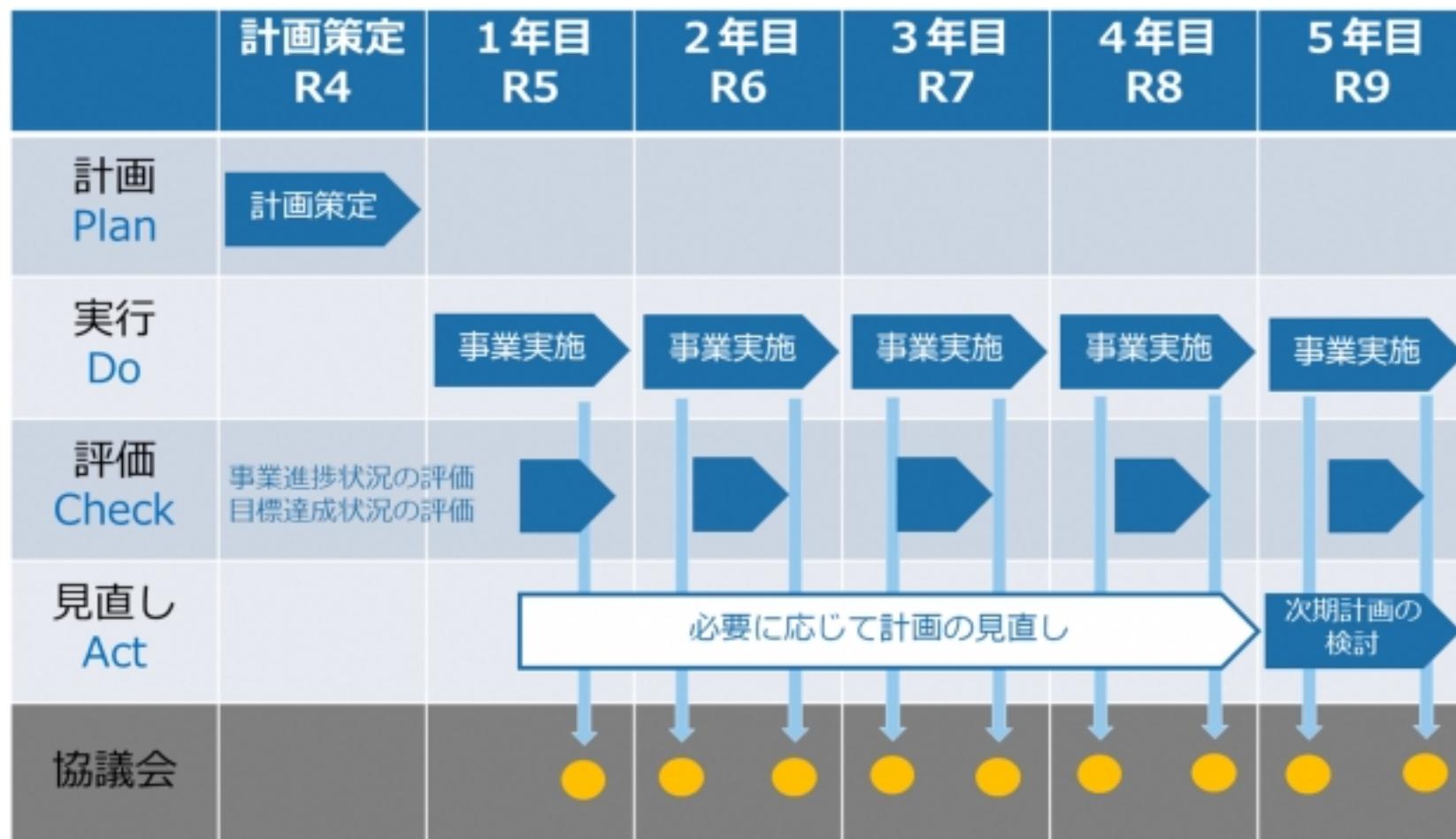
R3年度:11人/年→R5~9年度:平均19人/年以上

14

4. 目標達成のための推進体制

4. 目標達成のための推進体制

- 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する。
- 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する。

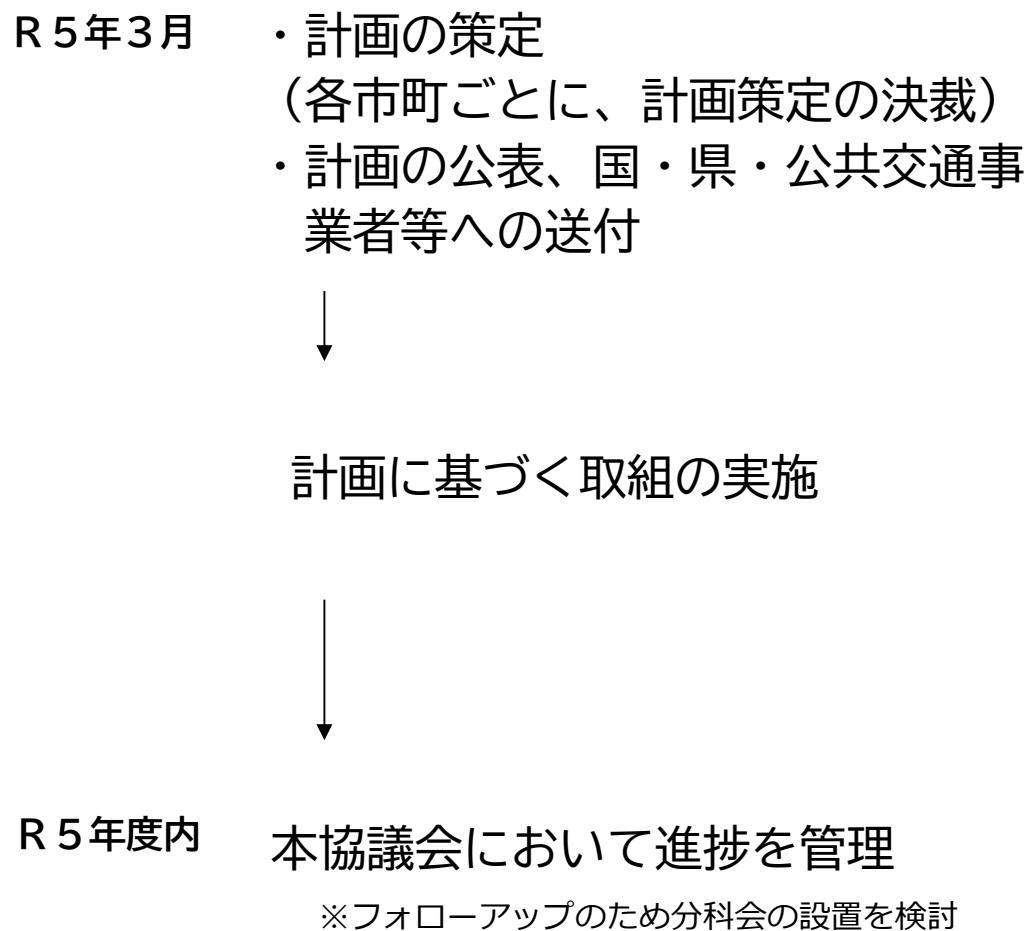


5. 今後のスケジュール

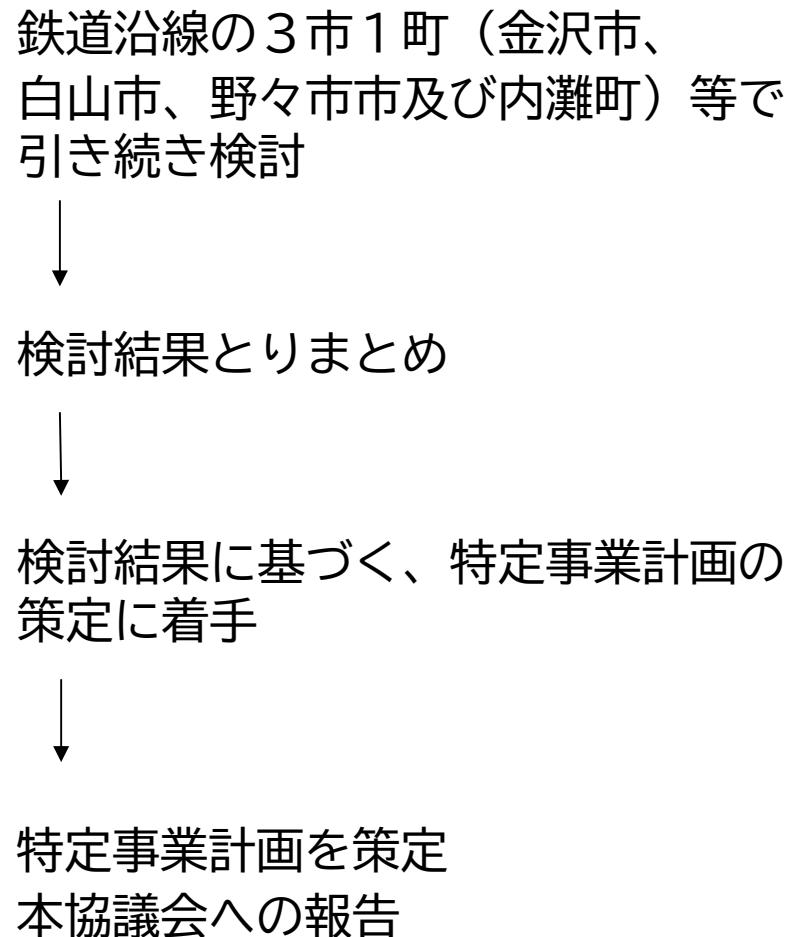
5. 今後のスケジュール（予定）

(本日) 2月22日（水）第4回協議会

【石川中央都市圏地域公共交通計画】



【北陸鉄道線の持続性確保】



參考資料

参考. 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

- ・金沢寺井線、内灘線、津幡線、南砺～金沢線などの地域間幹線系統は、石川中央都市圏内外の拠点を連絡するとともに、日常生活を支える重要な交通ネットワークです。
- ・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、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(地域公共交通利便増進事業)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	系統名	運行区間			関係市町	位置づけ・役割
			起点	経由	終点		
①	北鉄金沢バス	金沢寺井線	金沢駅	香林坊 松任	寺井中央	・金沢市 ・野々市市 ・白山市 ・川北町 ・能美市	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	北鉄金沢バス	内灘線	金沢駅	県庁前・ 緑台二丁目	内灘駅	・金沢市 ・内灘町	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	北鉄金沢バス	津幡線	本津幡駅	八幡	兼六園下	・金沢市 ・津幡町	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	井波	金沢大学	金沢駅	・金沢市 ・南砺市	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5年4月1日（予定）

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(道路運送高度化事業)などの選択肢も検討し、サービス面の改善(地域公共交通利便増進事業)を踏まえた持続的な運行を目指します。

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)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モビリティマネジメントの実施

- ・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、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モビリティマネジメントの実施により、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」

