

概要版

第3次

金沢交通戦略

[都市・地域総合交通戦略／地域公共交通計画]



令和5年3月

金沢市

1 計画の概要

■ 計画の目的

人口減少や少子高齢化、自家用車移動の定着、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等の要因に加え、新型コロナウイルス感染症による影響から暮らしや働き方の変化による移動量の減少などにより、公共交通の利用者は激減しました。一方、歩行者や公共交通を優先したまちづくりといった、本市の特性を踏まえたこれまでの取組を継承・発展させるとともに、時代の変化に対応した交通体系が求められています。

そこで、関係者が一体となり、コロナ禍で激減した公共交通の利用回復を図り、ウィズコロナ・アフターコロナ時代に対応した持続可能な交通ネットワークの構築に向け、都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画として第3次金沢交通戦略を策定します。

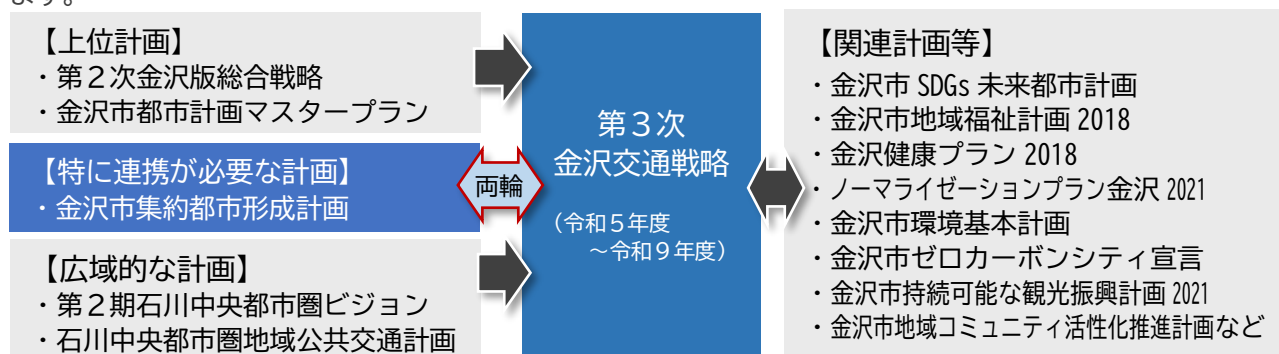
■ 計画の区域と期間

- 対象区域 金沢市全域
- 計画期間 令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）

H19 (2007)	H28 (2016)	R 5 (2023)	R 9 (2027)
新金沢交通戦略	第2次金沢交通戦略	第3次金沢交通戦略	

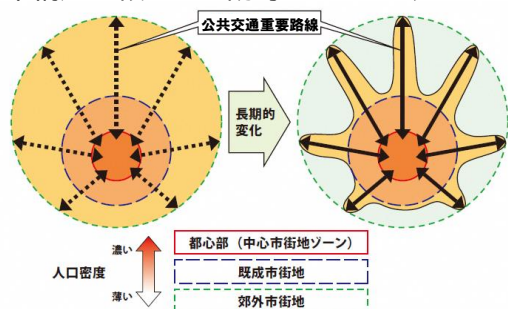
■ 計画の位置づけ

本計画の策定に当たっては、上位計画となる「金沢市都市計画マスタープラン」との連携、本計画と「金沢市集約都市形成計画」を両輪としたまちづくりの実現、SDGsやゼロカーボンシティなどの関連計画と調整・整合を図るとともに、「石川中央都市圏地域公共交通計画」と連携し、本市の交通まちづくりを推進します。



※本市では、令和5年度中にも新たな都市像を策定するとともに、都市像の実現に向けた行動計画を策定する予定であることから、当該計画の中で、本計画との整合を図ることとします。

〔都市構造の緩やかな誘導のイメージ〕



金沢市都市計画マスタープラン 2019

〔具現化に向けたアクションプラン〕

【土地利用】
質の高い
都市構造
への転換

金沢市集約
都市形成計画

【交通】
過度に自家用
車に依存しな
い生活

第3次
金沢交通戦略



2 基本的な考え方・基本方針

第3次金沢交通戦略では、これまで進めてきた「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」を引き続き基本としつつ、交通事業者や民間企業、地域住民等と行政が連携し、市民や来訪者の移動ニーズを踏まえ、「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を目指すことで、文化都市・金沢の実現を交通面から推進します。

■本市の交通政策の現況・課題

〔本市の交通の特徴〕

- 藩政期から受け継ぐ歴史都市であり、まちなかは細街路が多く、道路環境は他都市に比べ制約がある
- 限られた道路空間を有効活用するためには自家用車と徒歩・自転車・公共交通の共存が必要

〔これまでの交通まちづくりの課題〕

- 第2次交通戦略の評価と課題への対応
- 市民の移動実態とニーズの反映
- 社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応

〔これからの交通まちづくりに求められる視点〕

- まちづくりを継承する
- 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる
- 新たな公共交通の利用スタイルを提案する
- 時代の要請に応える
- 公共交通の持続可能性を高める

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

■第3次金沢交通戦略の施策体系

基本的な
考え方

歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

拡充

交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

新規

実現に向けた施策展開

〔基本方針〕

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～

2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～

3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～

5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

メリハリをつけて計画を推進

〔重点的な取組〕

- ・ハード・ソフト両面からの連携を強化することで、地域に応じた移動手段を充実
- ・公共交通の利用促進と普及啓発を強化

新しい交通システム
(第1段階)の整備
※バスのサービス水準向上

地域住民による
移動手段の充実
(地域運営交通)

公共シェアサイクル
「まちのり」
の充実

金沢 MaaS
の推進

モビリティハブ
の整備

「基本的な考え方」

交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり



歴史や文化などの 魅力が楽しめる人中心の 移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心軸中心に導入
- 人中心のウォークブルな空間の整備
- 自転車走行指導帯やまちのりの充実
- 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動





の実情に合わせた な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、
住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
- 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、
モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



居住誘導区域

公共交通で 便利に移動ができる 移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
- モビリティハブによる交通連携
- MaaSによりスムーズにバス・まちなりなどを利用

Mobility Hub

モビリティハブ

さまざまな交通手段が集約した利用拠点



3 目指す公共交通ネットワークと各エリアの考え方

本計画が目指す公共交通ネットワークは、「新しい交通システム（第1段階）」を想定し、その実現に向け、本市の都市構造を考慮して「まちなか」「居住誘導区域※」「郊外」における公共交通ネットワークを次の通り位置づけます。

※都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として策定した「金沢市集約都市形成計画」で定める区域

第3次交通戦略で目指す公共交通ネットワークと各エリアにおける主な取組

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
- 地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保

まちなか

- 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
- 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

〔主な取組〕

- 新しい交通システム（第1段階）の整備
- 歩けるまちづくりの推進
- 公共シェアサイクル「まちなか」の充実、走行環境等の充実、自転車利用環境の向上
- 金沢Ma a Sの推進、わかりやすい交通案内の充実

居住誘導区域

- まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
- 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

〔主な取組〕

- 公共交通重要路線の利便性向上、新しい交通システム（第1段階）の整備
- モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実
- パーク・アンド・ライドの推進
- 金沢Ma a Sの推進

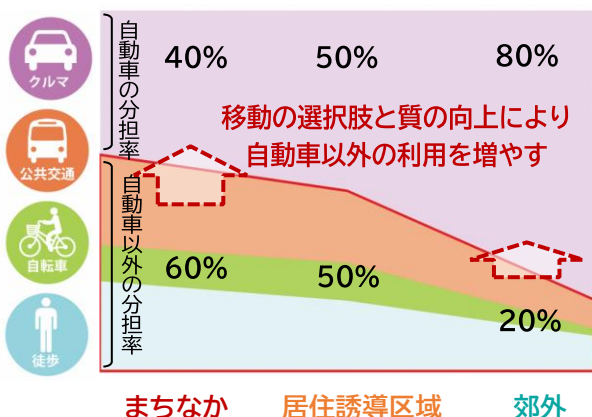
郊外

- 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

〔主な取組〕

- 郊外の移動手段の確保、地域住民による移動手段（地域運営交通）の充実
- モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実
- パーク・アンド・ライドの推進
- 金沢Ma a Sの推進

▼各エリアにおける交通モードの利用イメージ



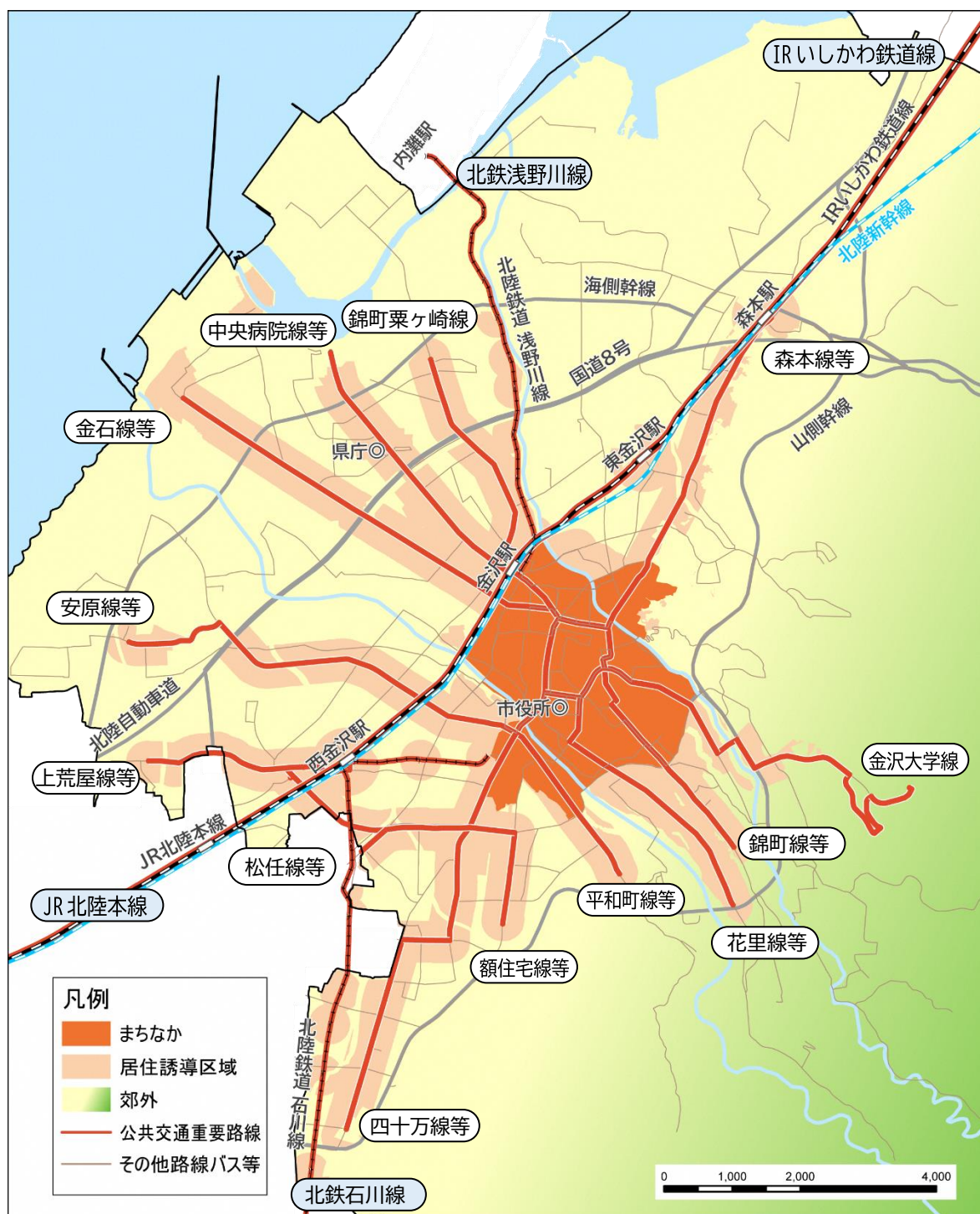
▼交通結節点とモビリティハブの定義

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

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点



第3次金沢交通戦略における公共交通重要路線



▼通勤時パーク・アンド・ライド駐車場の整備目標

方面	台数
金沢都市圏全体	2,600
金沢南部方面	900
金沢東部方面	300
金沢西部方面	500
津幡方面	400
内灘方面	500

※既設のパーク・アンド・ライド駐車場台数を含む



■駐車場位置選定の条件

バス	<ul style="list-style-type: none">・バス便数が多いこと・駐車場からバス停までの距離が近いこと・幹線道路からの自動車によるアクセスが容易であること・渋滞が発生している区間の外側であること・バス専用レーンのある区間においてはその外側であること
鉄道	<ul style="list-style-type: none">・鉄道駅の周辺であること・幹線道路からの自動車によるアクセスが容易であること・渋滞が発生している区間の外側であること

4 具体的な施策

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた公共交通の充実～

コロナ禍で減少した公共交通の利用を回復させ、持続的な交通ネットワークを形成するために、公共交通重要路線の利便性向上や新しい交通システム（第1段階）の整備などにより、まちなかを核とした幹線となる公共交通ネットワークを充実させるとともに、地域自らが運営する公共交通の拡充などによる地域に応じた交通ネットワークの再構築を目指します。

施策（●は重点的な取組）		具体的な取組	
(1) 公共交通重要路線の利便性向上		<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通重要路線の定時性の確保 ● 乗継環境の整備・充実 	
(2) 鉄道線の利用促進・利便性向上	① 北陸鉄道線の持続可能性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 北陸鉄道線の大量輸送機関としての機能維持 ● 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備 ● 他の交通モードとの連携強化による利用促進 	■北陸鉄道石川線 
	② JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の運賃負担の軽減や企画乗車券の発行などによるサービス向上 ● パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進 	
(3) 新しい交通システム（第1段階）の整備 ●		<ul style="list-style-type: none"> ● 新しい交通システム（第1段階）の導入に向けた整備計画の作成 ● わかりやすく乗ってみたいとなる移動手段の導入 ● 導入空間確保に向けたバス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施 ● 沿道施設と連携したバス待ち環境の向上 ● キャッシュレス化の推進 	■連節バスの運行社会実験 
(4) 郊外の移動手段の確保 ●		<ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民による移動手段の充実 ● 郊外のバスネットワークの確保 	● 福祉輸送等の確保
(5) 公共シェアサイクル「まちなり」の充実 ●		<ul style="list-style-type: none"> ● バス・鉄道と連携した相互利用の促進 ● 第3期運営に向けた条件等の検討 	
(6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実		<ul style="list-style-type: none"> ● 金沢駅・金沢港からの二次交通の充実 ● スポーツ等の大規模イベントと連携した公共交通の運行 	
(7) 公共交通の担い手の確保		<ul style="list-style-type: none"> ● 生産性向上に向けた新たなモビリティの導入検討やネットワークの効率化 ● 交通事業者の採用活動などへの支援 ● 公共交通や運転手のイメージアップへの支援 	
(8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実		<ul style="list-style-type: none"> ● 都市圏内の公共交通ネットワークの充実 ● 広域的な交通ネットワークの充実 	

■北部地区 地域運営交通
「チョイソコかなざわ」



■公共シェアサイクル「まちなり」



■運転体験会





2. 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～

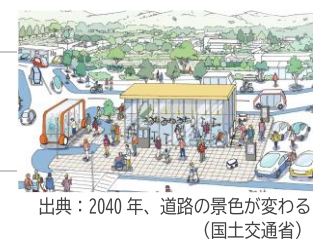
市民や国内外の来訪者が、それぞれの移動目的に応じて、多様な交通モードを安全・安心かつ円滑に利用できるよう、金沢MaaSの取組のさらなる推進や、わかりやすい交通案内の充実、多様な交通モードの乗継・接続拠点となるモビリティハブの整備、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備の推進等を通じ、物理的・心理的な障壁の解消を目指します。

施策（●は重点的な取組）		具体的な取組
(1)金沢MaaSの推進	●	<ul style="list-style-type: none"> ● 金沢MaaSコンソーシアムの活動推進 ● キャッシュレス化の推進【再掲】 ● GTFSDデータ及びオープンデータ化の推進
(2)わかりやすい交通案内の充実		<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者に応じたわかりやすい案内方法の検討 ● 案内表示や交通案内の充実 ● 金沢駅における交通案内の充実
(3)官民連携による交通結節点の整備・充実	①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● モビリティハブの整備 ● 鉄道駅とその周辺における機能充実 ● 都心軸沿道バス停等における重点的な環境整備 ● 主要なバス停におけるバス待ち環境の整備
	②パーク・アンド・ライドの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● パーク・アンド・ライド駐車場の整備及び乗継環境の向上 ● パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進
(4)ユニバーサルデザインの推進		<ul style="list-style-type: none"> ● 駅、バス停のユニバーサルデザインの配慮やノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援

「のりまっし金沢」



モビリティハブのイメージ



3. 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～

藩政期から続く本市のまちなかはかけがえのない財産である一方、道路空間は他都市に比べ制約があるため、限られた空間の中で、市民や来訪者が便利で快適に移動できるよう、走行環境や渋滞対策の充実を図るとともに、タクシーの利用環境の向上や荷捌きの円滑化のほか、高齢者や障害のある方への移動支援等を通じ、歩行者・自転車・バス・自家用車などが共存する交通環境の形成を目指します。

施策	具体的な取組
(1)走行環境等の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● バス走行環境の充実 ● 自転車走行環境の充実及び交通安全対策の推進 ● 歩行環境の充実及び交通安全対策の推進
(2)渋滞緩和策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施 ● 環状道路の整備による渋滞緩和 ● 適正な駐車場運営等による渋滞緩和
(3)高齢者や障害のある方への移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者等への移動の支援
(4)タクシーの利用環境向上	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシーの多機能化・マナー向上及び乗降環境の段階的な整備
(5)荷捌きの円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保(共同荷捌き駐車場等)

バス専用レーン



まちなかの渋滞状況



4. 人が中心となるまちなかの形成 ～歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり～

本市のまちなかには、歴史・文化に加え、商業・業務・観光・行政等の多様な機能が集積し、伝統環境と近代的都市環境が調和する、他都市では決して味わえない多様な魅力が集積しています。この魅力が十分に発揮されるためには、歩行者・自転車・公共交通の利用環境を充実させ、乗ってみたいくなる公共交通に進化させるとともに、自家用車等の流入抑制や駐車場の適正な配置をさらに推進し、人が中心となる交通環境を目指します。

施策	具体的な取組
(1) 歩けるまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● まちなかにおける歩けるまちづくりの推進 ● 魅力ある歩行空間の創出
(2) 自転車利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車走行環境の充実【再掲】 ● 便利で使いやすい駐輪環境の創出 ● 自転車のルールの遵守・マナーの向上 ● 誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりの推進
(3) 金沢ふらっとバスの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者ニーズに応じた運行の実施
(4) 自家用車等の流入抑制	<ul style="list-style-type: none"> ● まちなかの通過交通の抑制 ● 中心地の魅力向上と併せた公共交通利用促進策の推進
(5) 駐車場の適正な配置	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場整備の誘導及びパーク・アンド・ライドの推進

■トランジットモール社会実験



■自転車走行指導帯



5. 交通行動の転換 ～公共交通の利用促進と普及啓発～

一人ひとりが健康や交通安全、コミュニティ、環境、観光、経済等の幅広い視点に立ち、より持続的な交通のあり方を考え、実践するため、学校・企業・地域などとの連携によりモビリティマネジメントを推進し、過度な自家用車利用から徒歩・自転車・公共交通への利用転換を図るとともに、公共交通の利用促進や情報発信・周知の充実により、歩行者・自転車・公共交通優先の交通まちづくりの実現を目指します。

施策	具体的な取組
(1) モビリティマネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通環境学習（モビリティマネジメント教育）の推進 ● 環境に配慮した車両・施設の導入 ● 交通まちづくりを考える機会の創出
(2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 過度な自家用車利用の自粛の啓発やエコ通勤の推進 ● 地域住民や企業・利用者組織等との連携による利用促進 ● 多様な媒体によるわかりやすい情報発信

■カーフリーデー





5 戦略の実現に向けて

計画の目標と成果指標

公共交通は、日常生活などの移動手段としての役割だけでなく、公共交通利用による交通渋滞の解消や環境負荷の低減、運動不足解消による健康増進、交通事故の減少、移動手段のない方の外出機会の創出や社会参加の促進など、多面的な効果（クロスセクター効果）があります。そのため、公共交通を維持・充実し、サービスレベルや利便性の向上による利用促進を進め、持続的な交通ネットワークを確立することにより、関連する各種まちづくりの取組が促進され、持続可能なまちづくりの推進につながります。

本計画は、これらの観点から、計画の達成状況を評価するため、進捗管理として観測指標（アウトプット）を12項目と、取組による成果指標（アウトカム）を9項目（うち重要成果指標2項目）設定します。

▼重要成果指標（第2次金沢交通戦略の考え方を踏襲した長期的な目標指標）

公共交通の利用者数

■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す

現況(R3年度) 9.0万人/日

- ➡ 目標(R9年度) 12.8万人/日以上
- ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上

市内の公共交通分担率(平日)

■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す

現況(H30年度) 9%

- ➡ 目標(R9年度) 9%以上
- ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上

計画の進捗管理

本市では、行政、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民代表等から構成された「金沢市交通まちづくり協議会」が設置されており、同協議会において事業の進捗状況や目標指標の達成状況を評価し、必要に応じて計画を見直すものとします。特に、ウィズコロナ・アフターコロナの公共交通を巡る状況は大きく変化すると想定されることから、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせ、これまで以上に柔軟に対応すべく、関係者と協議・検討しながら臨機応変に計画や事業の見直しを含め、必要な対応を図るものとします。

評価に当たっては、定期的に調査する既存統計などを活用するほか、交通手段分担率や市民満足度等については、最終年次においてモニタリング調査を実施する等の手法により、定量的な効果を把握するとともに、交通ニーズの継続的な把握に努めます。

▼進捗管理(PDCA サイクル)の進め方

	計画策定 R4	1年目 R5	2年目 R6	3年目 R7	4年目 R8	5年目 R9
計画 Plan	計画策定					
実行 Do		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
評価 Check	事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価					
見直し Act		必要に応じて計画の見直し				
協議会 ・分科会						次期計画の検討

第3次

金 沢 交 通 戦 略

概要版

[都市・地域総合交通戦略／地域公共交通計画]

金沢市都市政策局交通政策課

TEL：076-220-2038 ／ FAX:076-220-2048

〒920-8577 金沢市広坂 1-1-1

E-mail：koutsuu@city.kanazawa.lg.jp

金沢市ホームページ：https://www4.city.kanazawa.lg.jp/

R5 年 3 月