

資料編

資料編 目 次

1	現状分析及び課題の整理.....	資料-1
	(1) 現状分析及び課題の検討内容.....	資料-1
	(2) 社会経済情勢の変化.....	資料-2
	(3) 公共交通サービスレベル.....	資料-12
	(4) 交通手段の利用状況.....	資料-20
	(5) まちなか方面への交通状況.....	資料-32
	(6) 新幹線開業後の予測.....	資料-42
	(7) 現況と課題のまとめ.....	資料-43
2	新金沢交通戦略のフォローアップ.....	資料-45
	(1) フォローアップの検討内容.....	資料-45
	(2) 新金沢交通戦略の概要.....	資料-46
	(3) これまでの施策の取組内容.....	資料-47
	(4) 新金沢交通戦略の施策の達成状況.....	資料-59
	(5) 新金沢交通戦略のフォローアップから見た課題の整理.....	資料-64
3	国における法制度・上位計画.....	資料-65
	(1) 国における交通政策に関する法制度.....	資料-65
	(2) 本市における上位計画.....	資料-69
4	個別施策検討に関する参考資料.....	資料-84
	(1) 公共交通重要路線の選定に関する参考資料.....	資料-84
5	成果指標の設定根拠.....	資料-88
	(1) 公共交通平均走行時間（金沢駅→片町間）.....	資料-88
	(2) 鉄道・バス利用者数.....	資料-89
	(3) パーク・アンド・ライド利用者数.....	資料-90
	(4) 市内の公共交通分担率.....	資料-91
	(5) まちなか自動車分担率.....	資料-92
	(6) まちなか徒歩・自転車交通量.....	資料-93
	第2次金沢交通戦略策定検討委員会 委員名簿.....	資料-94
	第2次金沢交通戦略の検討経緯.....	資料-95

1 現状分析及び課題の整理

(1) 現状分析及び課題の検討内容

国勢調査、パーソントリップ調査などの各種統計資料などを基に、本市の交通に関する現状分析を行った。また、現状分析及びフォローアップの結果を踏まえ、本市の課題を整理した。整理内容は以下のとおりである。

- (1) 現状分析及び課題の検討内容
- (2) 社会経済情勢の変化
 - ① 人口動向
 - ② 経済情勢
 - ③ 道路交通の状況
- (3) 公共交通サービスレベル
 - ① 運行便数（終日）
 - ② 運行便数（ピーク時）
 - ③ まちなか方面への運行本数（朝ピーク時）
 - ④ まちなか方面への運行本数（昼間）
 - ⑤ バス専用レーンの整備状況
 - ⑥ バスの定時性
 - ⑦ 通勤時パーク・アンド・ライド（K-Park）の利用状況
- (4) 交通手段の利用状況
 - ① 交通手段別生成交通量
 - ② 目的別代表交通手段別分担率
 - ③ 地域別公共交通分担率
 - ④ 利用者特性
 - ⑤ 鉄道、バス利用動向
 - ⑥ コミュニティバス（金沢ふらっとバス）
 - ⑦ 公共交通利用者の経年変化
- (5) まちなか方面への交通状況
 - ① まちなか関連交通量の変化
 - ② まちなか方面への地域別公共交通分担率
 - ③ 目的地分布（都心方面が占める率）
 - ④ まちなかにおける徒歩・自転車交通流動
 - ⑤ 自転車交通量
 - ⑥ 金沢市公共レンタサイクル「まちなか」
 - ⑦ 駐車場の動向
- (6) 新幹線開業後の予測
- (7) 現況と課題のまとめ

(2) 社会経済情勢の変化

① 人口動向

a 人口・世帯数

- ・市の総人口は462千人で、微増傾向が続いている。
- ・人口集中地区（DID）内の人口は増加しているが、DID面積も増加・拡大しているため、DID人口密度はここ20年で減少しており、都市部の広域化が進んでいる。

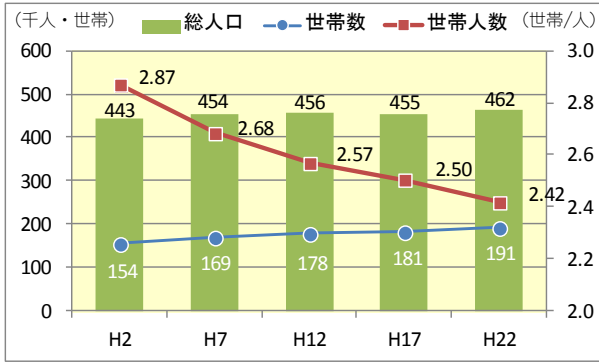


図 人口・世帯数の推移

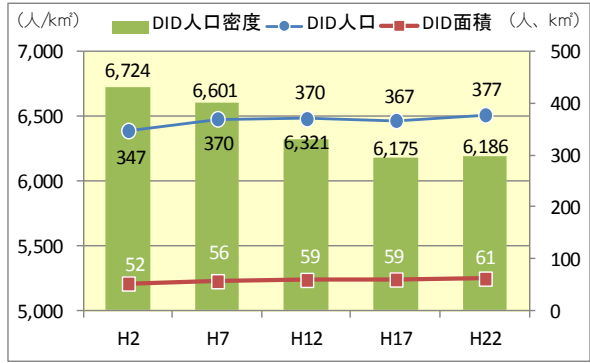


図 DID人口等の推移

出典：H22 国勢調査

- ・常住人口は都心周辺の減少が顕著である一方、郊外の人口増加が進んでいる。
- ・昼間人口も都心周辺で減少している一方、駅西・角間・太陽が丘地区等の郊外で増加が見られる。

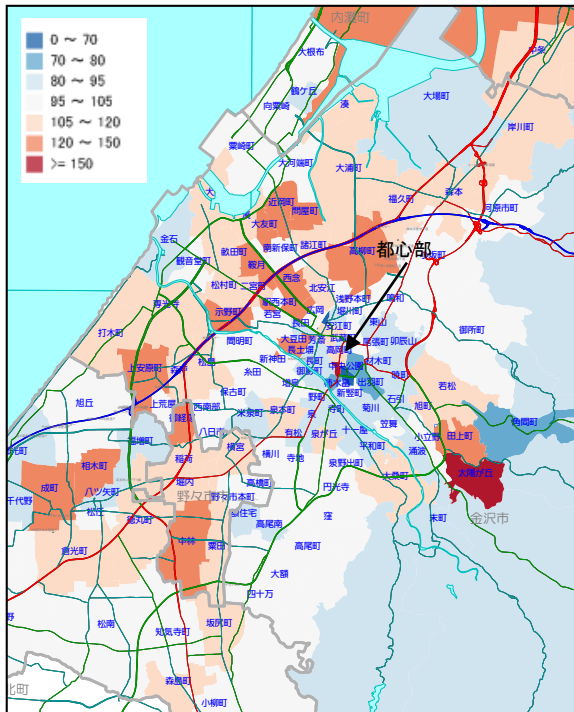


図 地区別常住(夜間)人口増減率(H12→H22)

出典：国勢調査人口（小地域（町字）人口をPTゾーンで集計、単位：人）

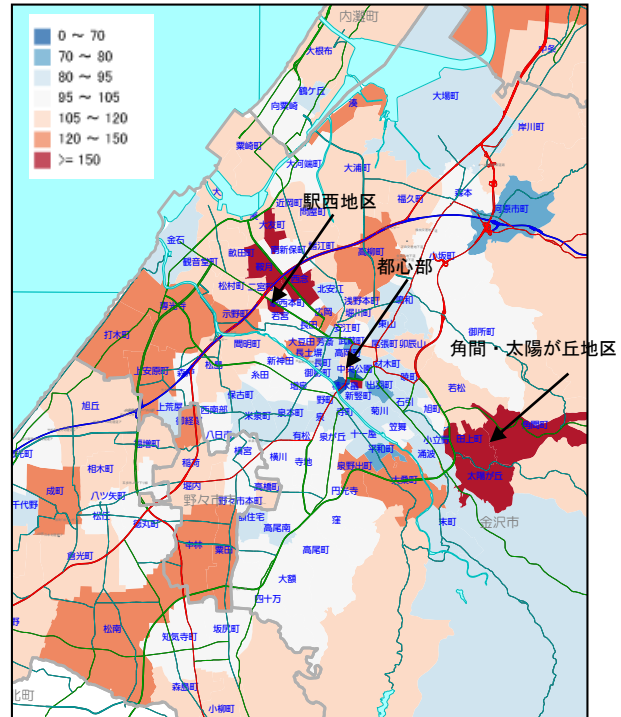


図 地区別昼間人口増減率(H12→H22)

出典：国勢調査・経済センサス（PTゾーンで再集計、単位：人）

b 高齢化率

- ・ 高齢化率は市全域で 21%となっている。
- ・ 尾張町・丸の内周辺等、高齢化率が山間地並みの 40%を超える地域が存在している。

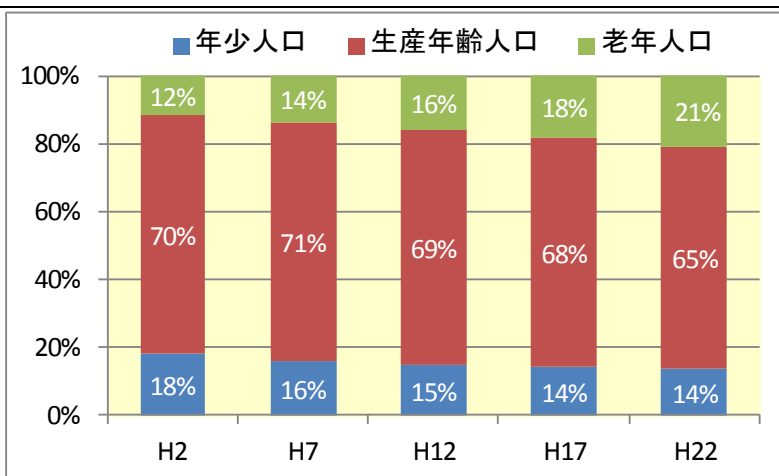


図 年齢別人口構成割合の推移

出典：H22 国勢調査

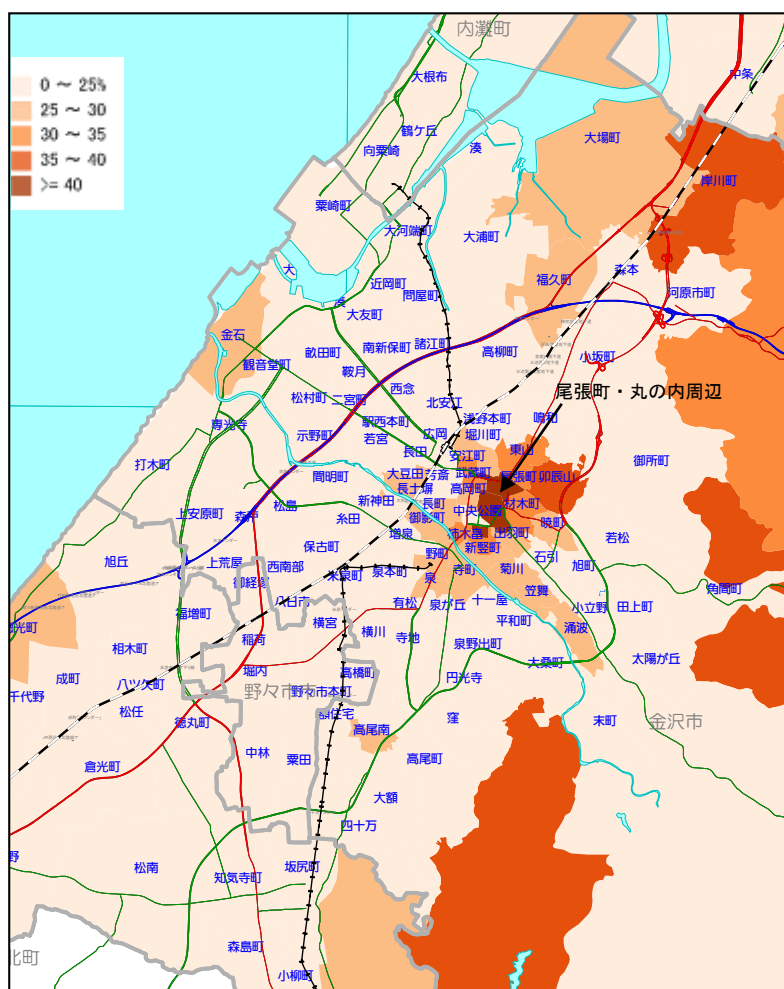


図 地区別高齢化率(65歳以上)

出典：H22 年国勢調査 (PTゾーンで再集計)

c 将来人口

- ・ 将来の総人口推計結果は、住宅開発が行われてきた市南部の住宅地で人口減少が顕著となる一方、現在住宅開発が進められている市北西部では大半のゾーンで人口が増加すると推計されている。
- ・ 65歳以上の将来人口推計結果では、まちなかや市南部、中山間地域で30%以上と見込まれるほか、まちなかでは高齢化率が50%を超えるゾーンも見られる。

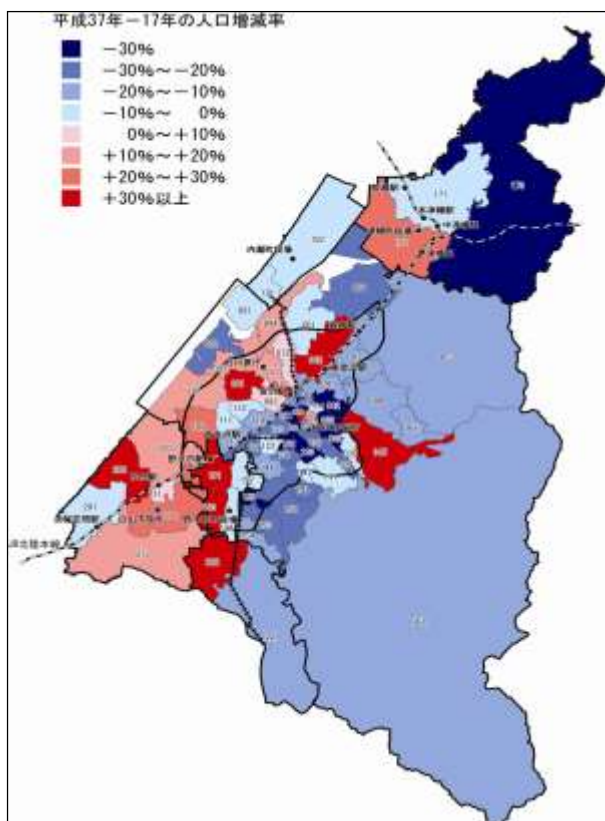


図 将来の人口増減率(H37-H17)

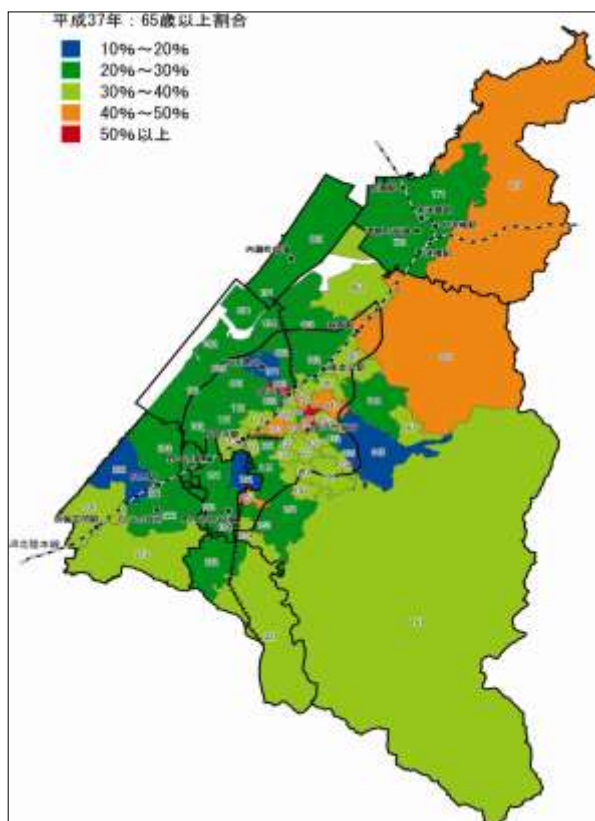


図 65歳以上の将来人口割合(H37)

出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査(以下「PT調査」という)における推計結果

◆パーソントリップ調査 (PT調査) とは

- ・ 「どのような人が」「いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたか」について、「一日の人(パーソン)の動き(トリップ)」を調査し、現在の交通行動の把握・分析や将来の交通量を予測し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討するために行う調査である。
- ・ 第4回金沢都市圏PT調査は、平成19年10月～12月にかけて約16,000世帯を対象に調査を実施した。
- ・ 代表交通手段=複数交通手段を乗り継いだ時に集計上代表させる交通手段。鉄道⇒バス⇒自動車⇒二輪⇒徒歩 の順。

例：鉄道とバスを乗り継いだ利用者は、集計上は「鉄道」のみに代表させて集計している。

② 経済情勢

a 土地利用の現況（商業施設等）

- ・10,000 m²以上の特に大規模な施設は香林坊や武蔵ヶ辻周辺などのまちなかに多く立地している。また、2000年以降、10,000 m²未満の商業施設が県庁・海側幹線方面や山側環状沿線（主に若松・杜の里、大桑方面）で立地が進んでいる。

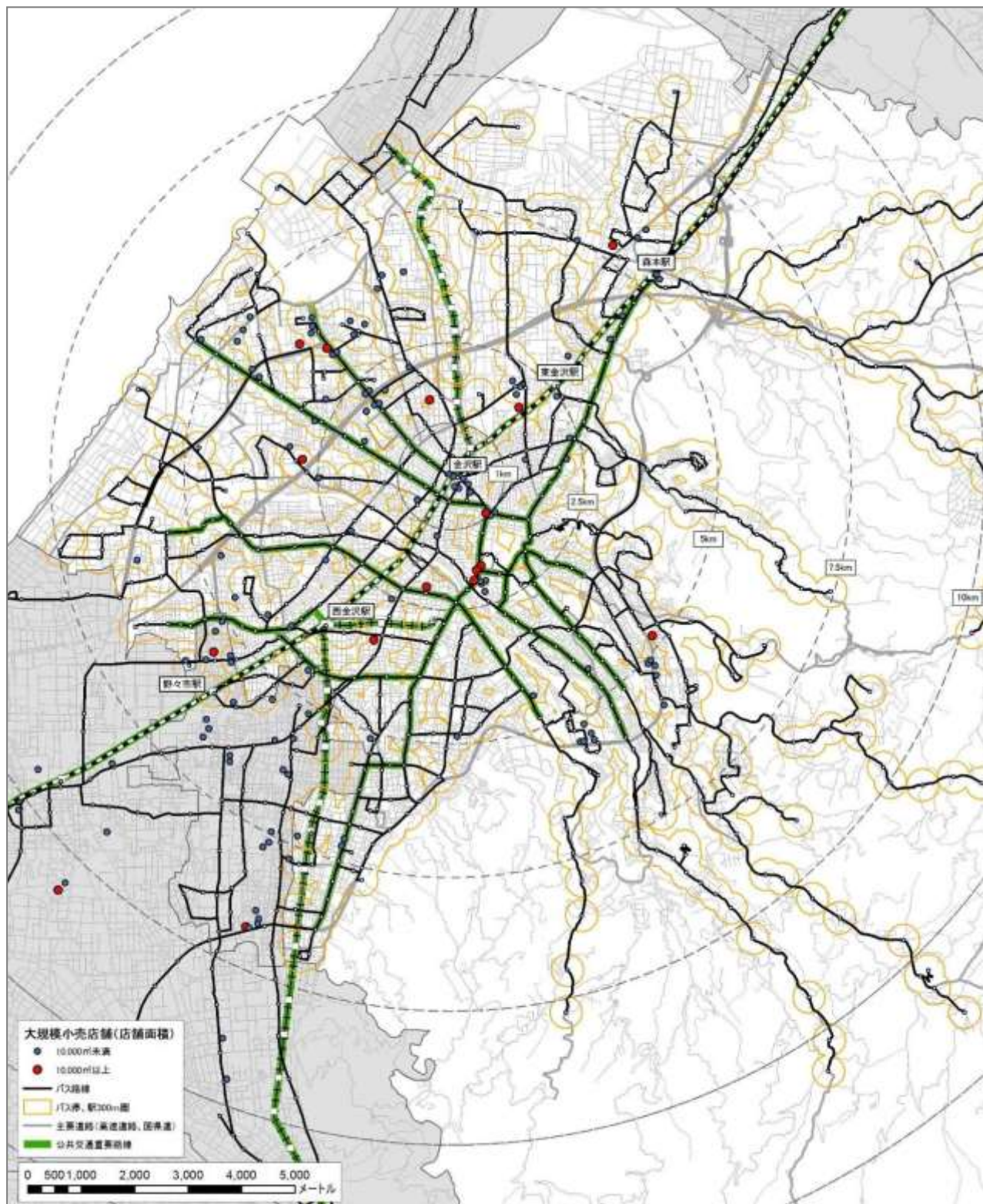


図 大規模商業施設の立地状況

※大規模商業施設は石川県HP「大規模小売店舗の一覧（H26年2月28日現在）」を基に記載

b 店舗数、年間商品販売額

- ・中心市街地では、小売商業店舗数は H6 から H16 にかけて減少傾向であったが、H19 に増加に転じており、商品販売額も増加している。
- ・飲食店舗数、サービス業店舗数はいずれも H8 以降減少しており、中心市街地の占める割合(占有率)も低下している。

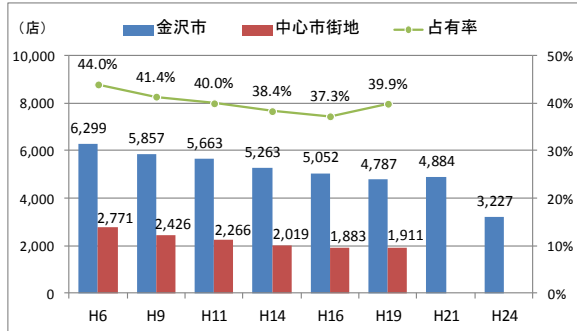


図 小売商業店舗数の推移

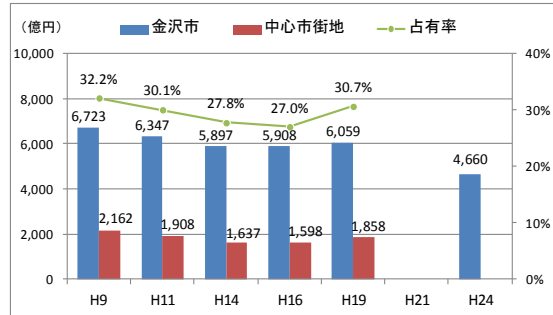


図 年間商品販売額の推移

出典：商業統計調査、経済センサス

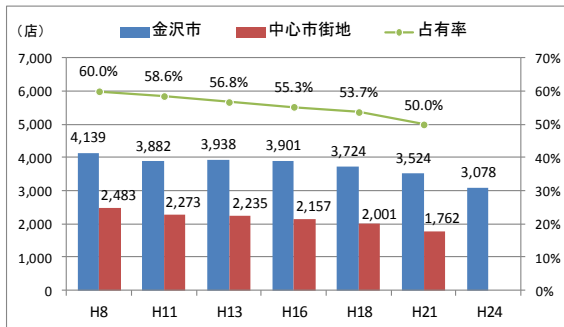


図 飲食業店舗数の推移

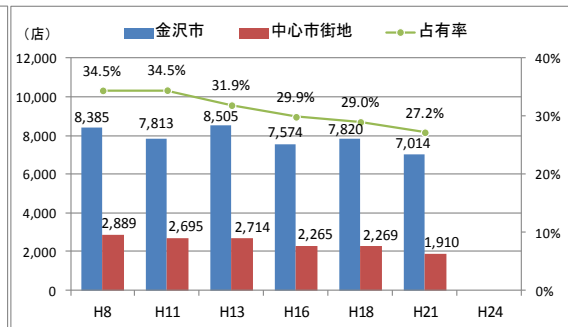


図 サービス業店舗数の推移

出典：事業所・企業統計調査、経済センサス (H21)

※占有率とは、市全体に対して中心市街地が占める割合
H24 年中心市街地の最新統計が存在しないため空白となっている

c 地価の推移

- ・まちなかの商業地の地価は、金沢駅前の62.5万円/m²が最も高く、次いで香林坊の58.0万円/m²、武蔵ヶ辻の46.7万円/m²となっている。
- ・過去10年間の推移では、いずれの地点も地価が下落しているが、金沢駅前の下落は他の地点に比べ小さく、武蔵地区、香林坊・片町・広坂地区ではH15と比較して40～50%程度下落している。

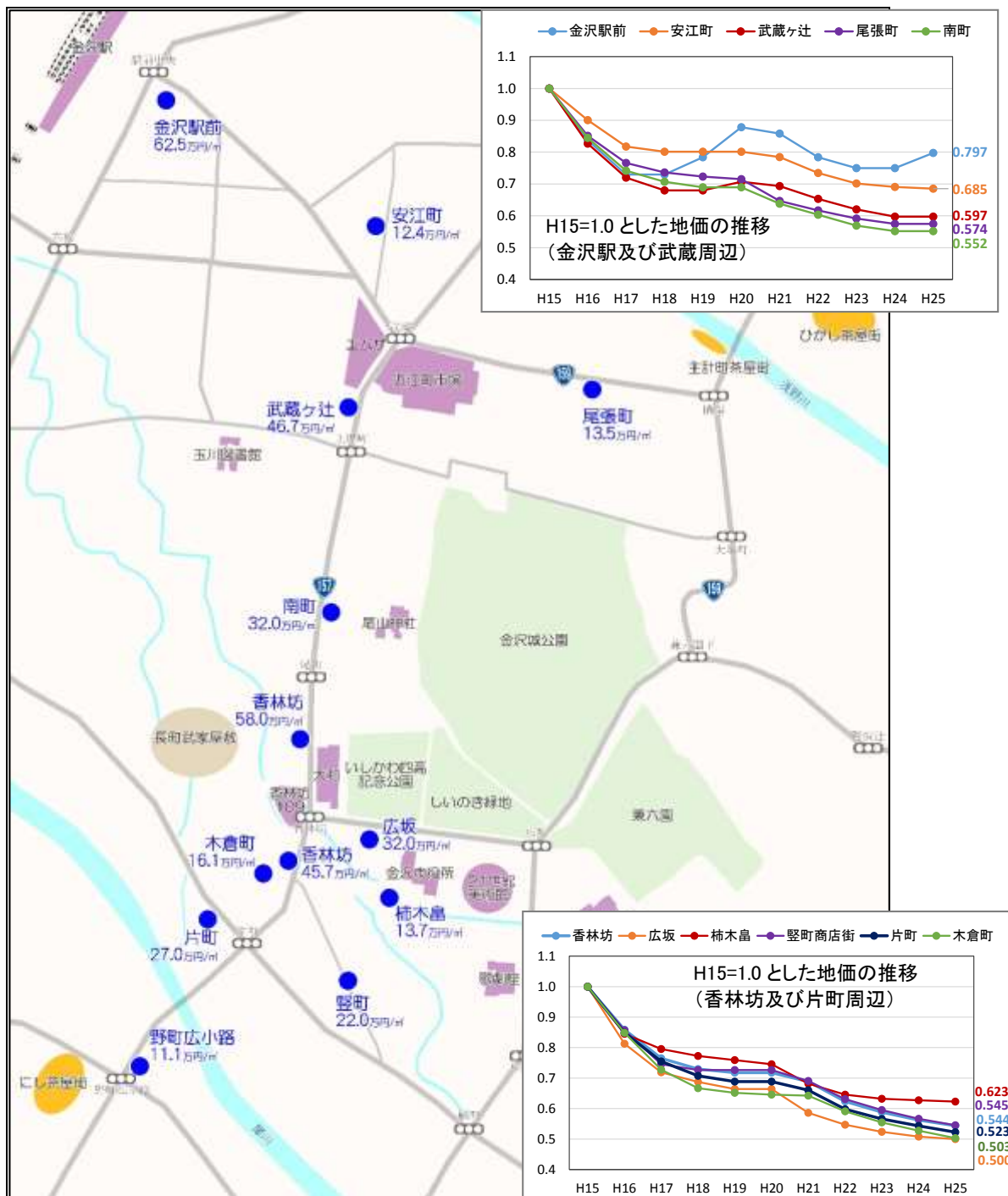


図 まちなかの商業地の地価

出典：H26 地価公示、H25 地価調査
(金沢駅、武蔵、香林坊、片町周辺のみ記載)

③ 道路交通の状況

a 運転免許保有率の状況

・運転免許保有率は郊外部を中心に高くなっており、まちなかでは低くなっている。

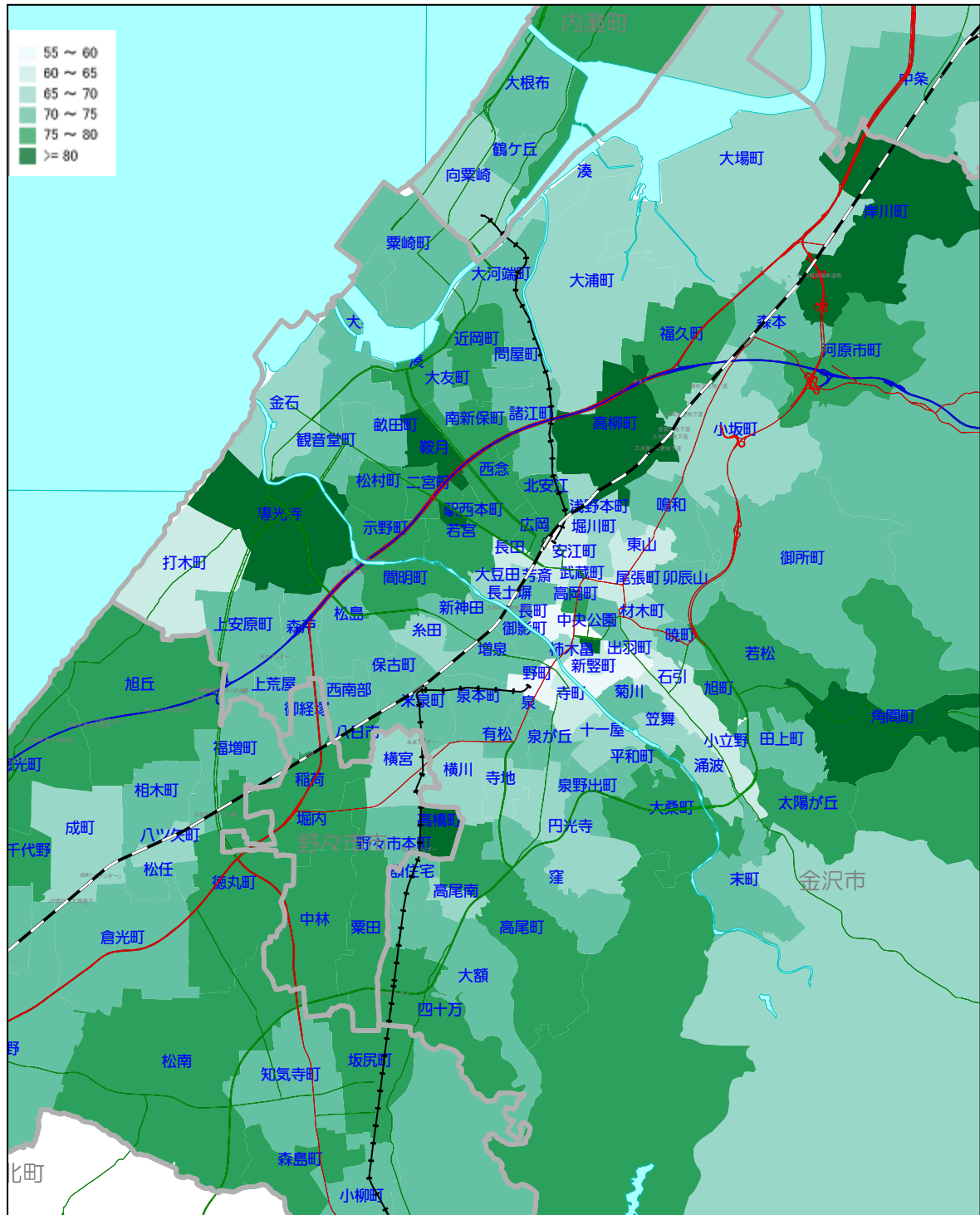


図 運転免許保有率(%)

出典：第4回PT調査(H19年)

b 自動車保有台数の推移

- ・世帯当たり自動車保有台数は長期的に増加傾向にあったが、その伸び率は近年鈍化している。
- ・まちなかは比較的世帯当たり自動車保有台数は少ないが、郊外部で高くなっている。

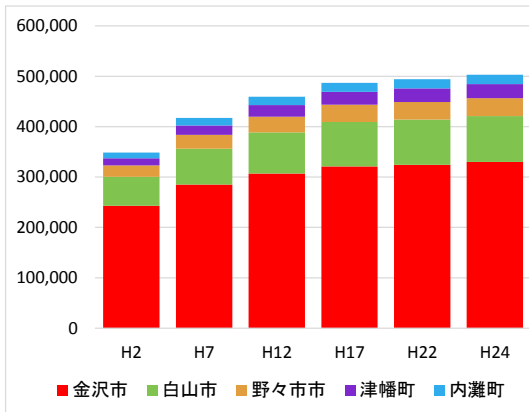


図 市町別自動車保有台数(台)

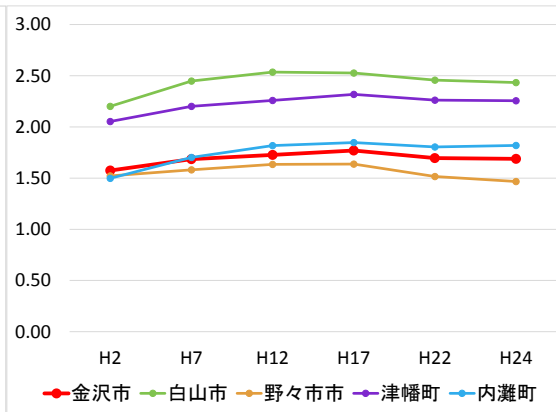


図 世帯当たり平均自動車保有台数(台/世帯)

出典：石川県統計書

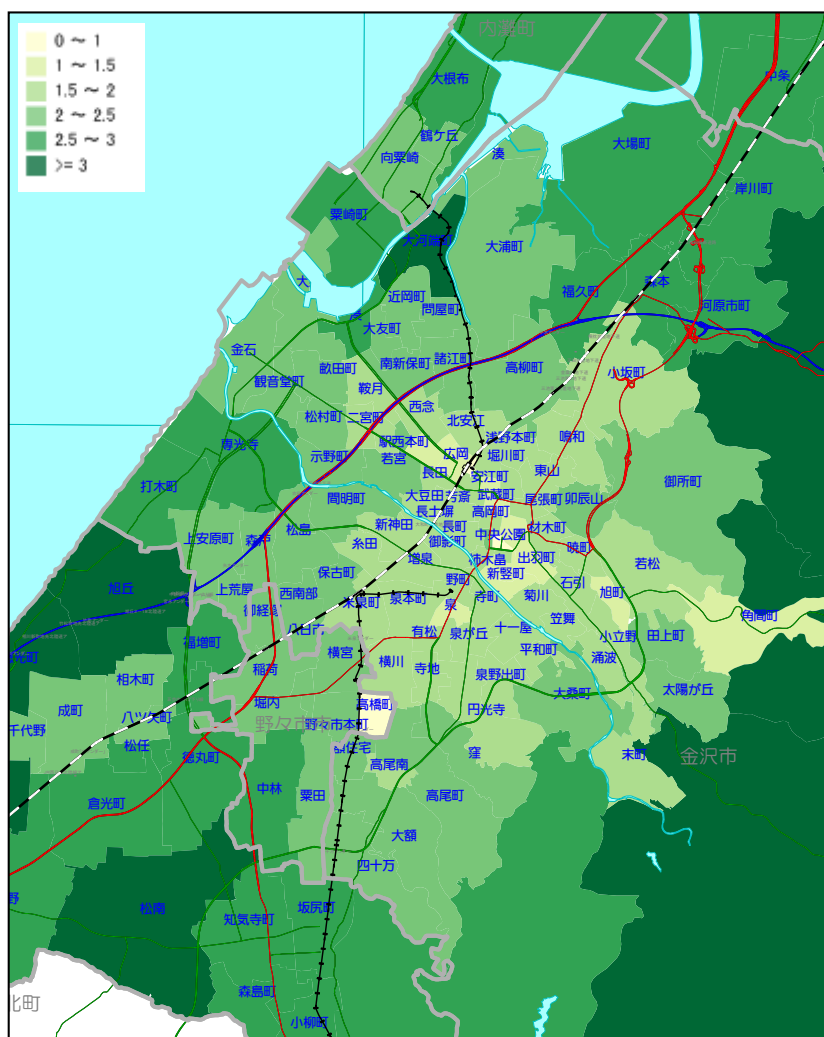


図 世帯当たり平均自動車保有台数(台/世帯)

出典：第4回PT調査(H19年)

c 道路交通量の状況

- ・自動車発生交通量は、全体的に増加しているものの、JR線から海側での増加、まちなかで減少。
- ・環状道路整備により、まちなかの交通量が減少。
- ・まちなか・郊外部及び主要幹線道路の交差点を中心に依然として渋滞箇所・区間が存在。

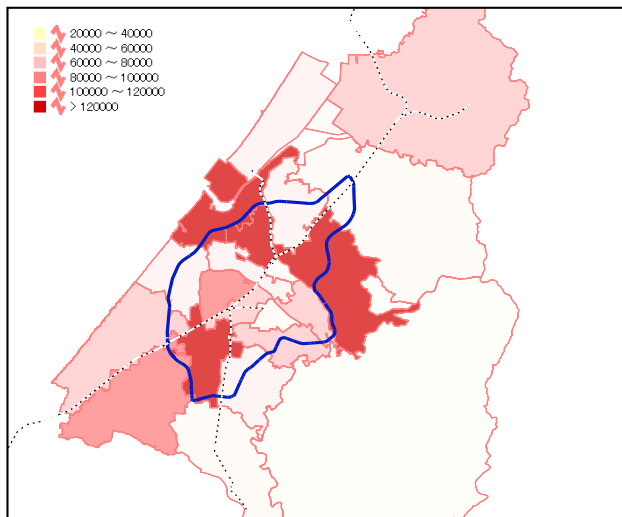


図 H19 中ゾーン別自動車交通量(トリップ/日)

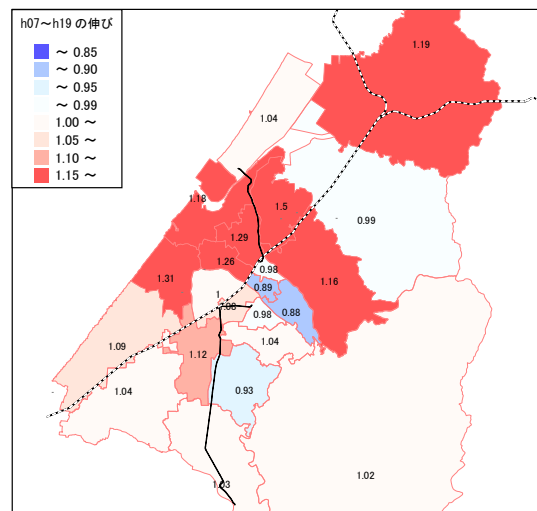


図 H7～H19 中ゾーン別交通量の変化(自動車)



- 山側環状供用による増加
- 山側環状供用による都心部及び幹線道路の交通量減少

出典：第4回PT調査(H19年)

図 都市圏内の主要道路の交通量推移 (H17→H18)

出典：金沢都市圏パーソントリップ調査報告書

(3) 公共交通サービスレベル

① 運行便数（終日）

- ・市内のバスネットワークは金沢駅、武蔵、香林坊を中心とした放射状ネットワークである。
- ・バス運行便数も香林坊～武蔵ヶ辻～金沢駅が特に多いものの（最大約1,800便：観光バス、特急バス等を除く）、公共交通重要路線であっても運行便数が少ない路線も見られる。

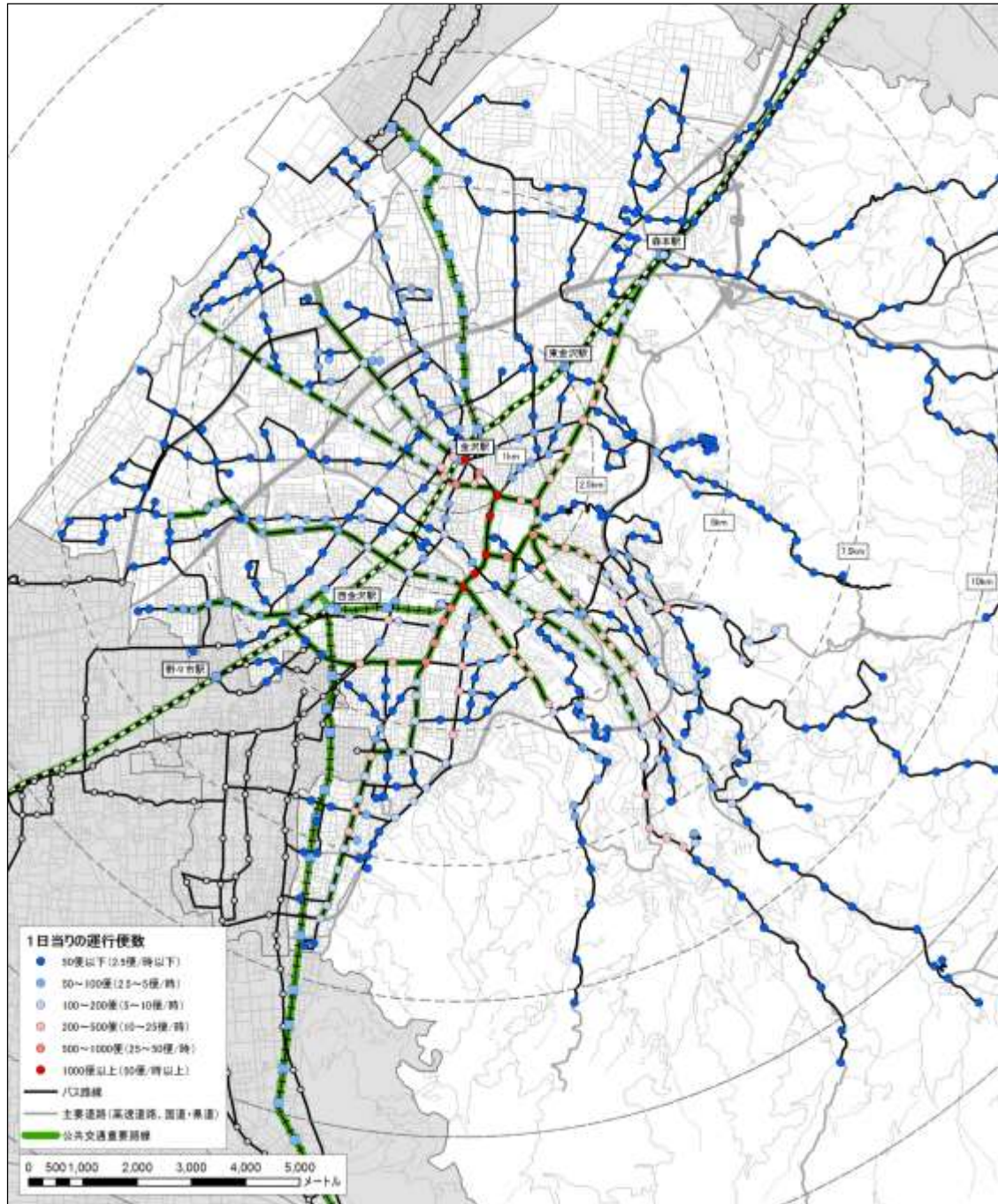


図 バス停別運行便数(終日)

出典：各交通事業者がHPで公開している時刻表を基に集計

② 運行便数（ピーク時）

- ・(1)同様に、香林坊（兼六園下）～武蔵ヶ辻～金沢駅の運行便数が最も多いほか（最大418便）、公共交通重要路線では、JR以南で森本方面、小立野・花里方面、平和町方面、有松・久安・四十万方面、JR以北で金石方面、県庁方面の運行便数が多い。

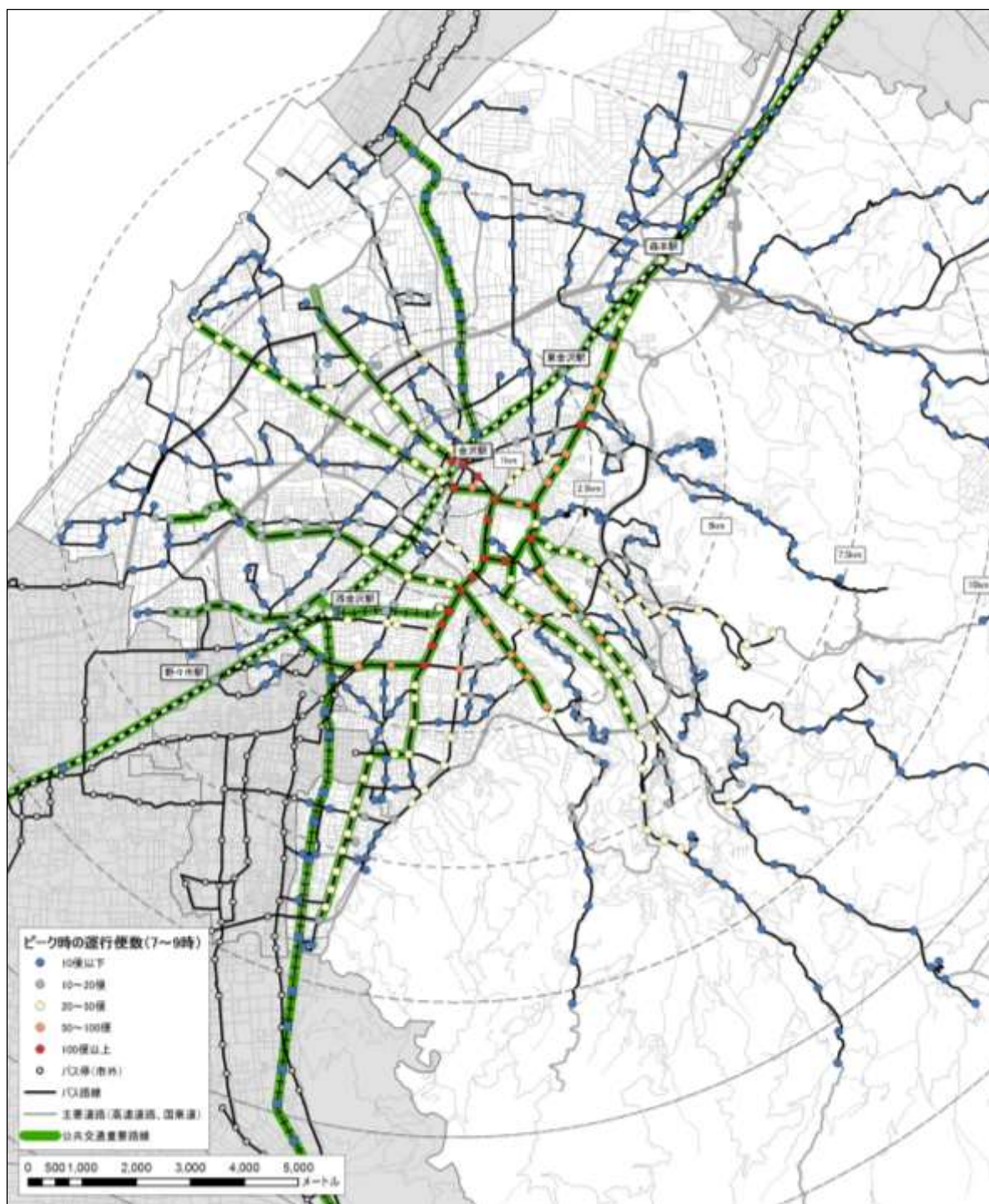


図 バス停別運行便数(ピーク時)

出典：各交通事業者がHPで公開している時刻表を基に集計

③ まちなか方面への運行本数（朝ピーク時）

・バス路線網が放射状であることに鑑み、朝ラッシュ時2時間のまちなか（香林坊方面）に限って地域ごとの運行本数を見ると、寺町及び南部方面、金石街道方面の運行本数が充実している。

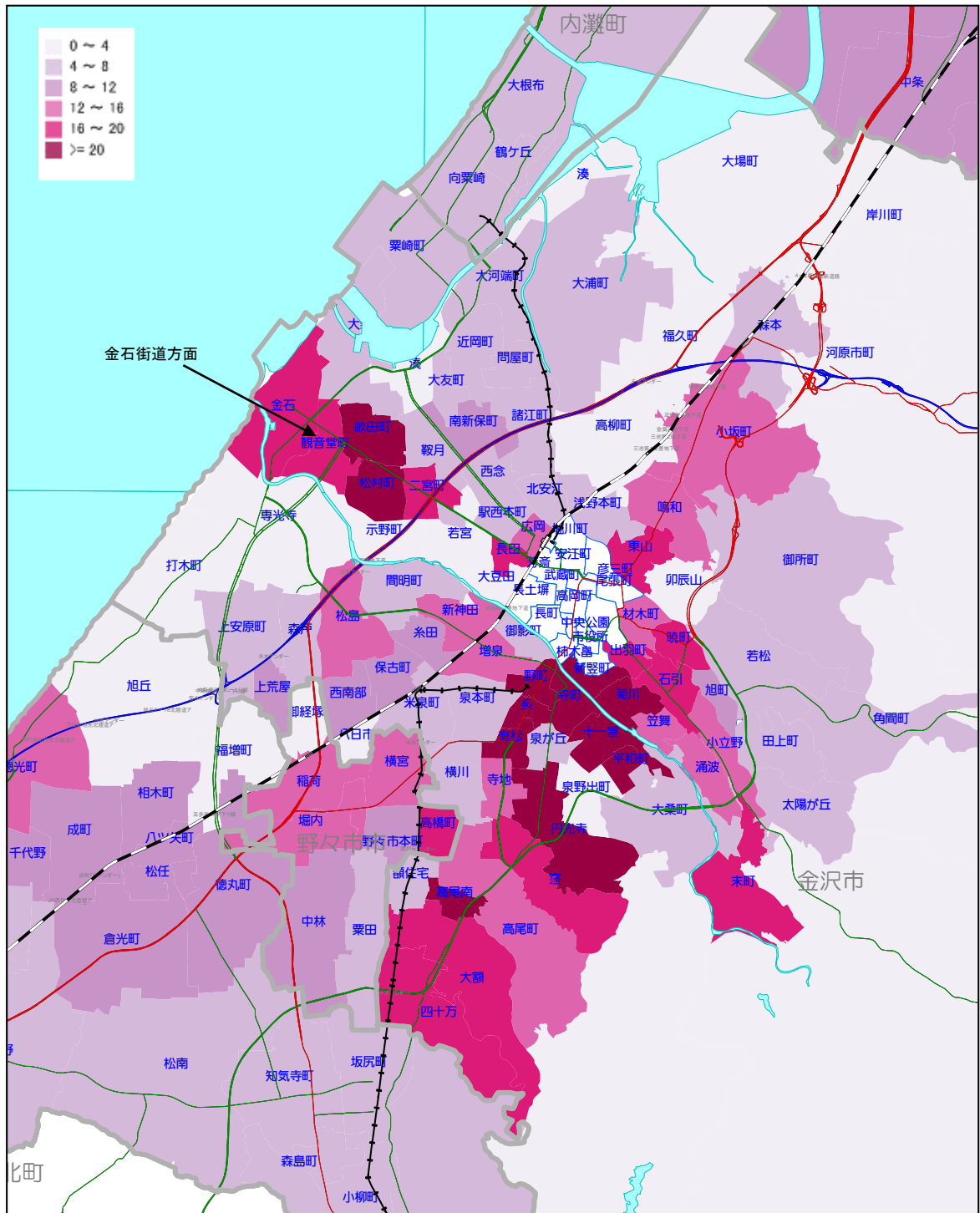


図 まちなか(香林坊等)方面への朝(7~9時)バス・鉄道運行本数(本/2時間)

出典：各交通事業者時刻表より、PTゾーン別に代表バス停(駅)から香林坊(または金沢駅)への朝7時台、8時台の運行本数を計上(まちなかは計上していない)

④ まちなか方面への運行本数（昼間）

- ・昼間の運行本数は、小立野、寺町、有松、円光寺などの地域で比較的本数が多く見られる。

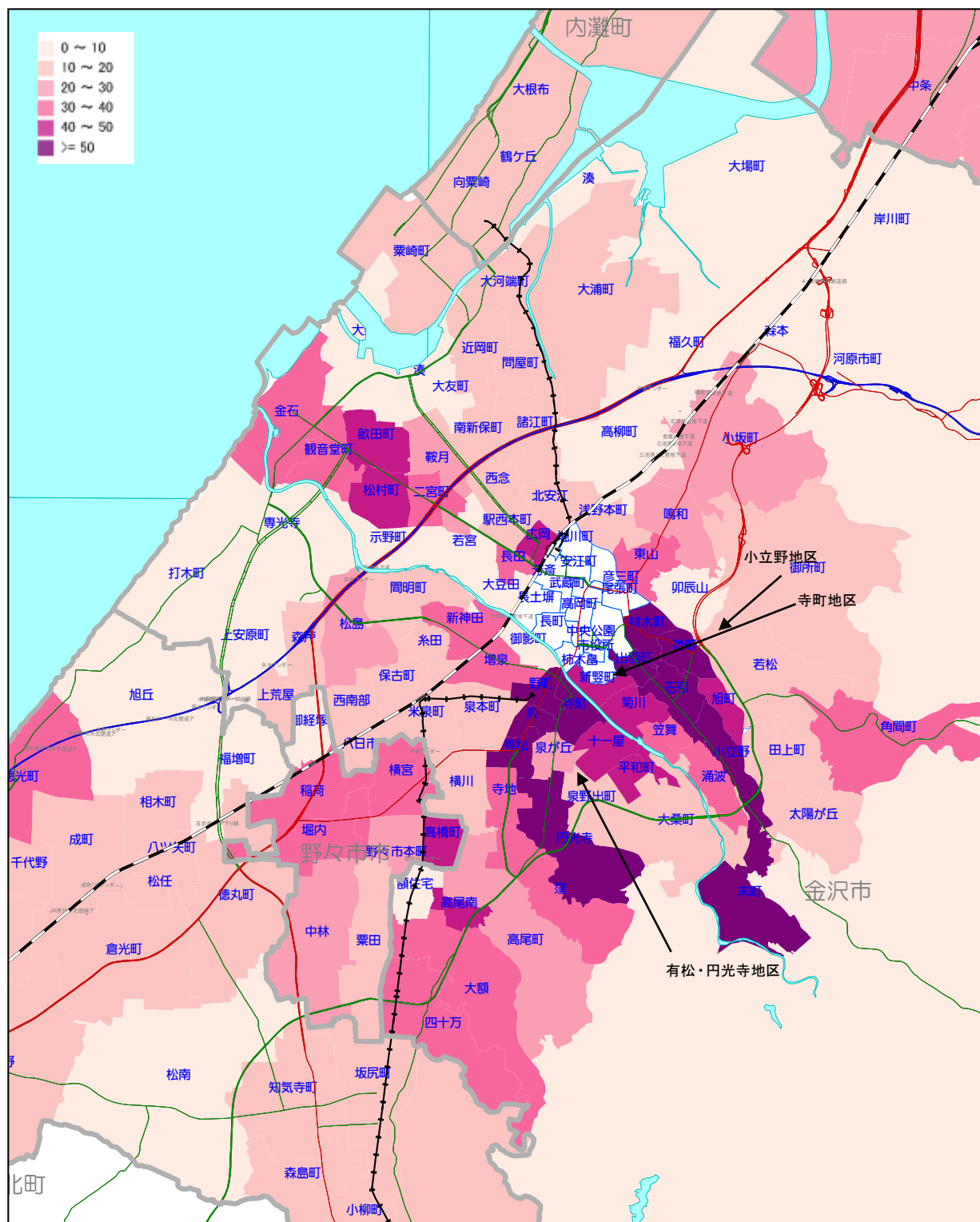


図 まちなか(香林坊等)方面への日中(9~17時)のバス・鉄道運行本数

出典：各交通事業者時刻表より、PTゾーン別に代表バス停(駅)から香林坊(または金沢駅)への9時台~16時台の運行本数を計上(まちなかは計上していない)

⑤ バス専用レーンの整備状況

- ・バス通行の円滑化を図るため、主要な道路ではバス専用レーンが整備されており、市内全体で23kmに及ぶ延長となっている。また、実施時間帯は朝（7：30～9：00）を中心として21区間で行われており、夕（17：00～18：30）はまちなかの5区間で実施されている。

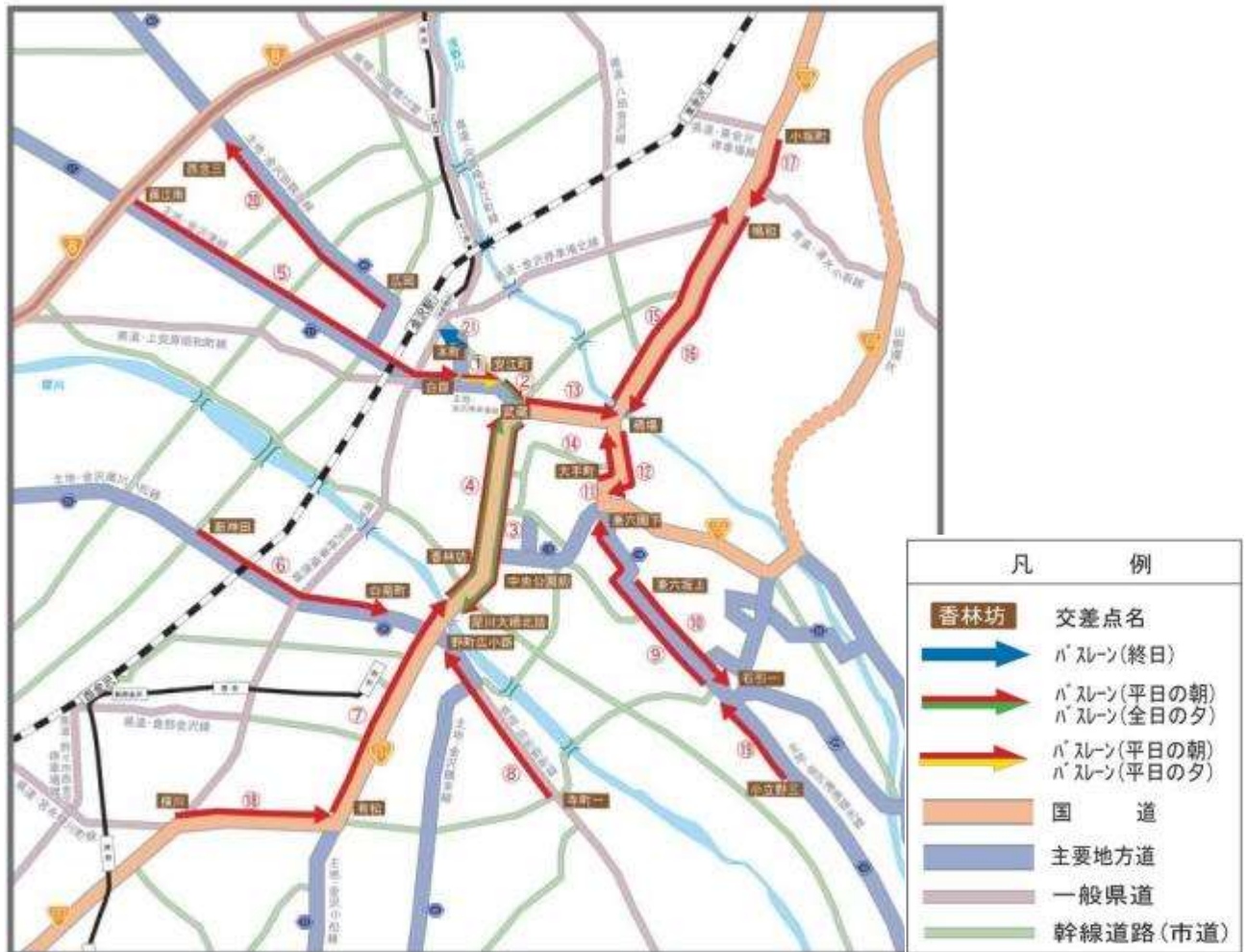


図 バスレーンの整備状況

出典：金沢市HP

⑥ バスの定時性

- ・公共交通重要路線の1つである金沢駅～有松～松任方面のバス定時性を見ると、平日朝、土曜日の昼間時間帯で平均10～20分程度の遅れが発生している。

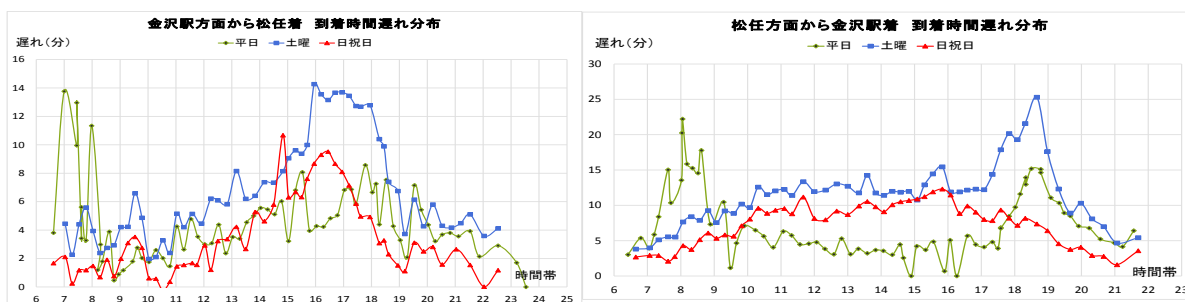


図 金沢駅～松任間の到着時間遅れ分布

出典：北陸鉄道株式会社の「バスく～る」運行実績データを基に国土交通省金沢河川国道事務所分析

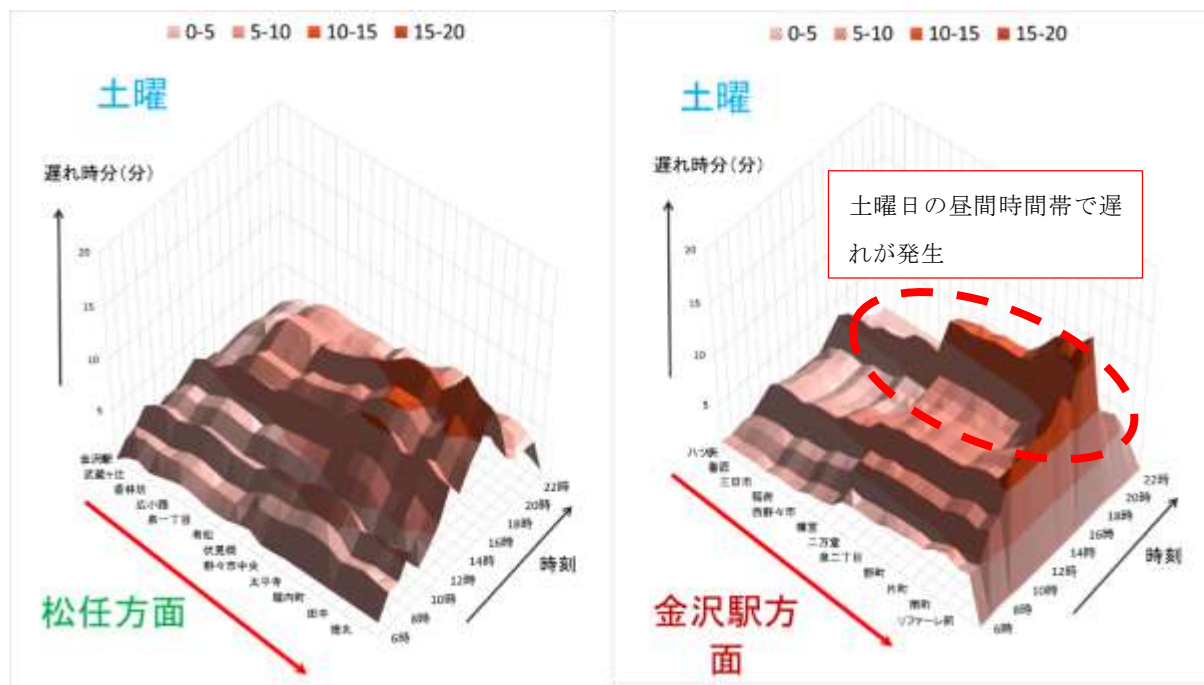


図 バス遅れ時間分布(時間帯別・バス停区間別)(国道157号、金沢駅～松任方面)【土曜】

出典：北陸鉄道株式会社の「バスく～る」運行実績データを基に国土交通省金沢河川国道事務所分析

⑦ 通勤時パーク・アンド・ライド（K-Park）の利用状況

・P&R 駐車場は、石川線沿線にパーク・アンド・レールライド駐車場が4箇所、パーク・アンド・バスライド駐車場が各方面に11箇所、合計15箇所設置されている。

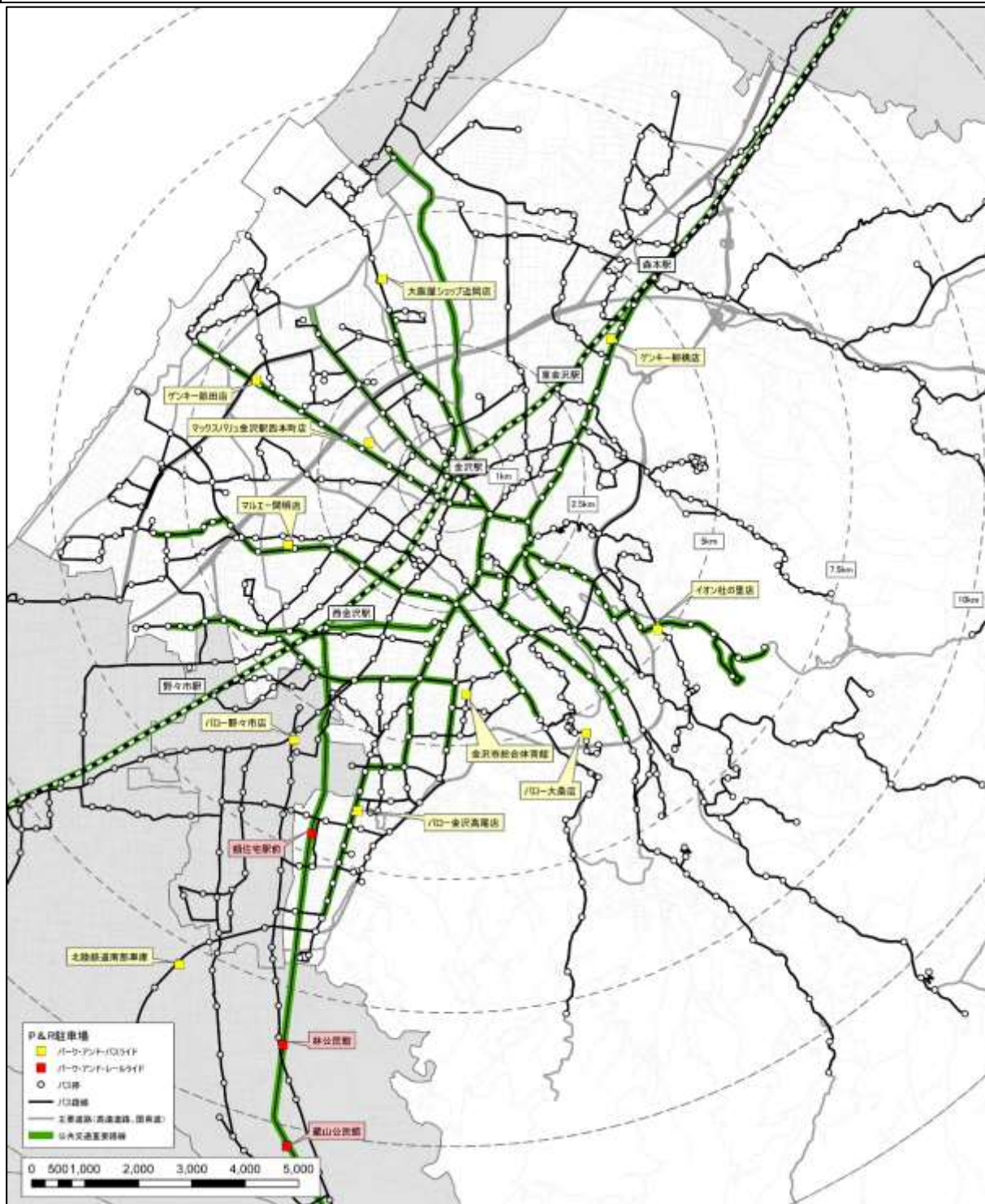


図 K-park 駐車場位置図

※庁内資料を基に図化（パーク・アンド・レールライドは図外に1箇所（白山市役所鶴来支所）が存在）

- ・ K-Park 駐車場は、金沢都市圏全体で駐車可能台数は 371 台となっている。しかし、新金沢交通戦略に掲げた目標台数 2,100 台には達しておらず、P & R 駐車台数の確保が課題である。

表 方面別 K-Park 目標台数及び現在の駐車可能台数

方面	目標台数	現在台数	不足台数
金沢都市圏全体	2,100	371	1,729
金沢南部方面	800	242	558
金沢東部方面	300	20	280
金沢西部方面	400	48	352
津幡方面	200	56	144
内灘方面	400	5	395

(4) 交通手段の利用状況

① 交通手段別生成交通量

- ・自動車交通の増加が続いている。
- ・公共交通のうち鉄道は微減、バスは長期的に減少が続く。徒歩・二輪も大きく減少。

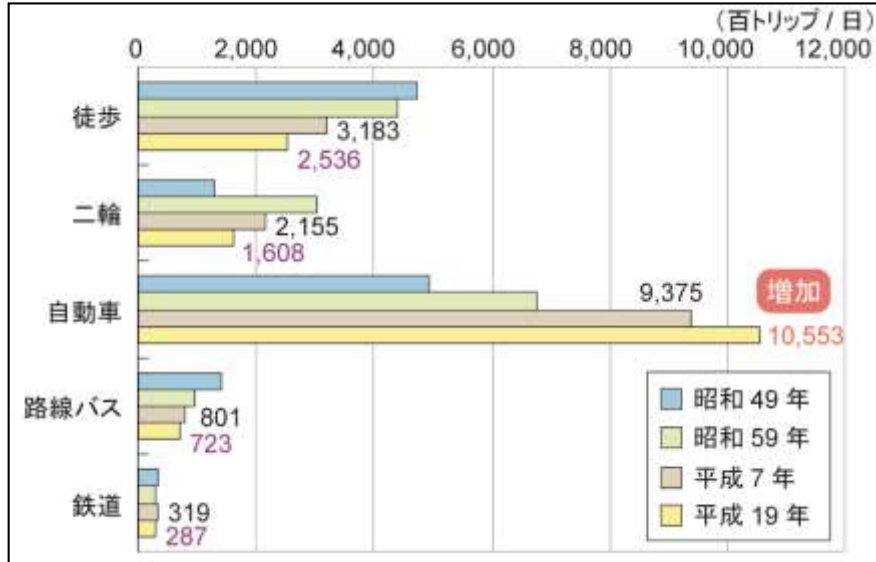


図 代表交通手段別生成交通量の推移(金沢都市圏全体)

出典：第4回PT調査(H19年)

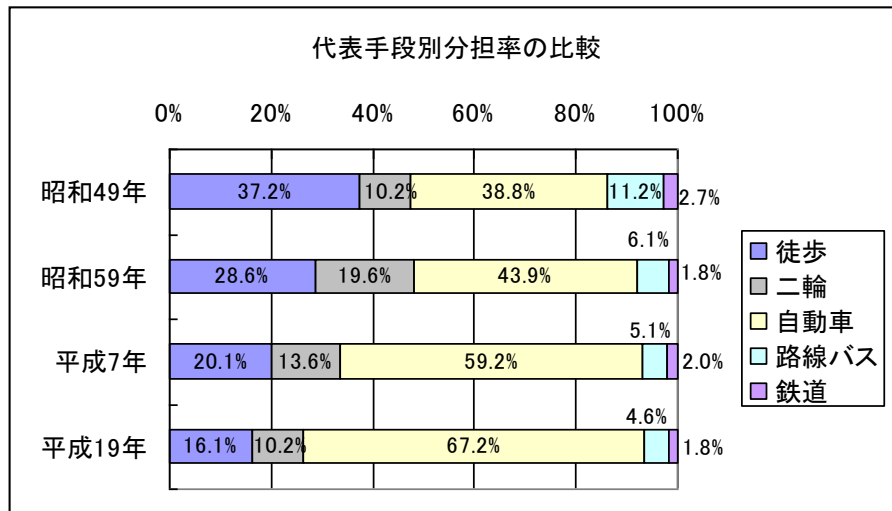


図 代表交通手段別分担率の推移(金沢都市圏全体)

◆パーソントリップ調査 (PT 調査) とは

- ・「どのような人が」「いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたか」について、「一日の人(パーソン)の動き(トリップ)」を調査し、現在の交通行動の把握・分析や将来の交通量を予測し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討するために行う調査である。
- ・第4回金沢都市圏PT調査は、平成19年10月～12月にかけて約16,000世帯を対象に調査を実施した。
- ・代表交通手段＝複数交通手段を乗り継いだ時に集計上代表させる交通手段。鉄道⇒バス⇒自動車⇒二輪⇒徒歩の順。
例：鉄道とバスを乗り継いだ利用者は、集計上は「鉄道」のみに代表させて集計している。

・参考までに、他都市圏と比べた金沢都市圏の自動車分担率は、新潟も含めた北陸4県の中では最も低く、公共交通分担率は北陸4県で最も高い。ただし、いずれも全国及び三大都市圏に比べると極めて自動車の占める割合は高い状況。

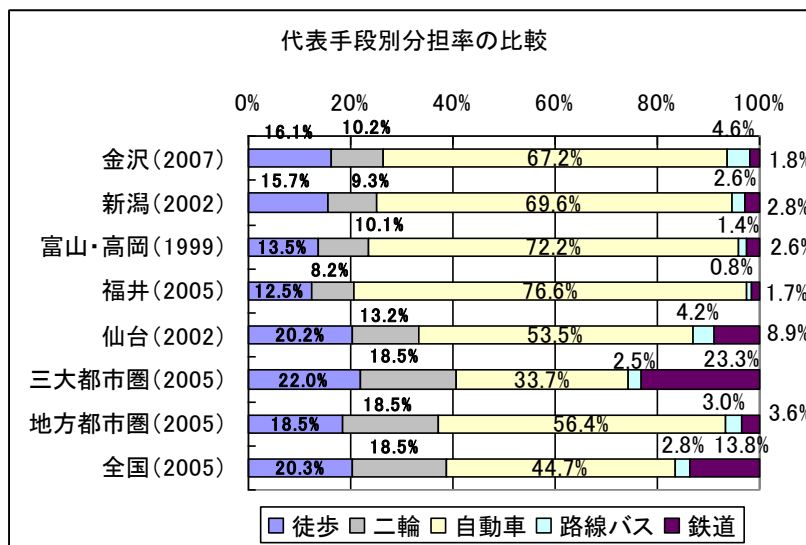


図 他都市との比較(各都市圏全体)

② 目的別代表交通手段別分担率

・自動車は全ての目的で増加。徒歩やバス、鉄道などの公共交通については、通勤目的の鉄道を除き、全ての目的で減少傾向。

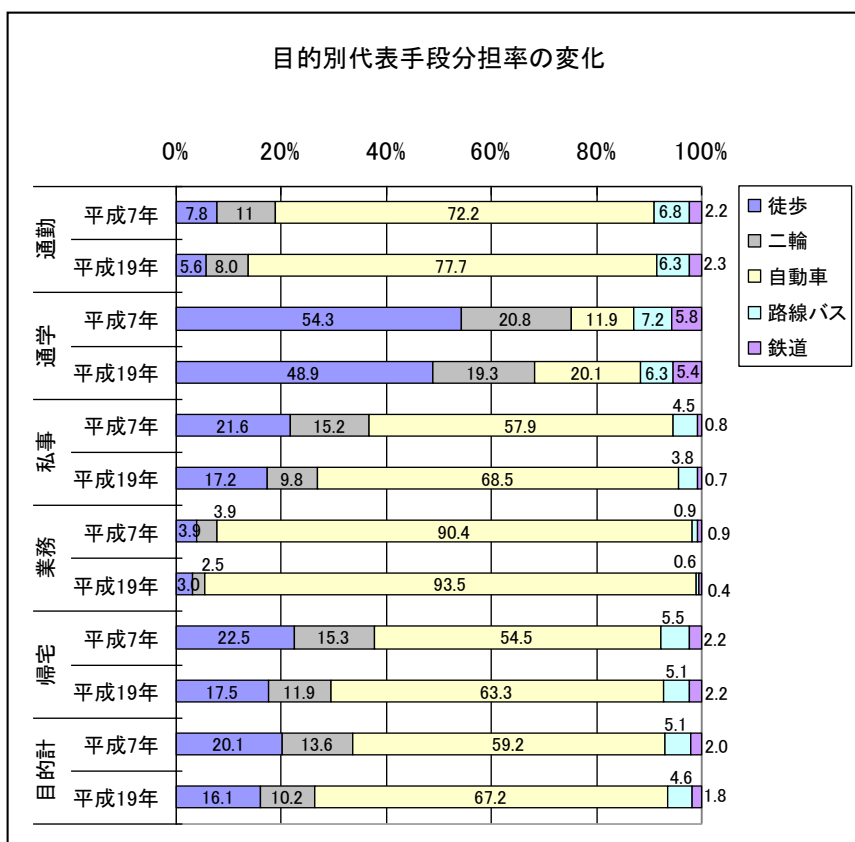


図 目的別代表交通手段分担率の推移(金沢都市圏全体)

③ 地域別公共交通分担率

a 全目的

・まちなかに限ってみると、公共交通分担率が2割を超える高い割合となっている。

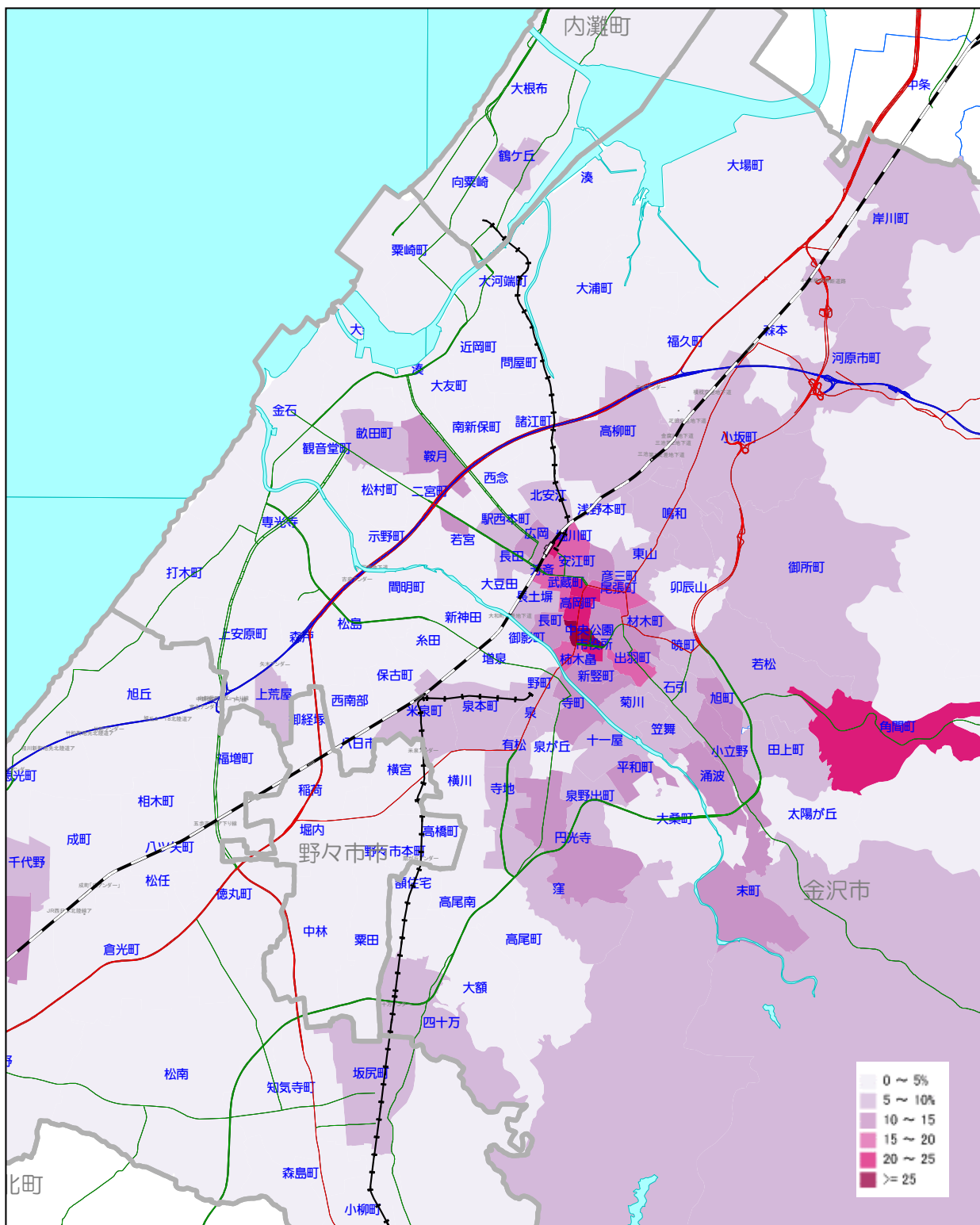


図 公共交通分担率(%) (全手段・全 OD) (発生集中交通量ベース)

出典：第4回 PT 調査(H19年)

b 通勤目的

・通勤目的の公共交通分担率は、有松、円光寺周辺や駅西周辺の一部を中心に公共交通分担率が15%以上と高い地域が見られる。

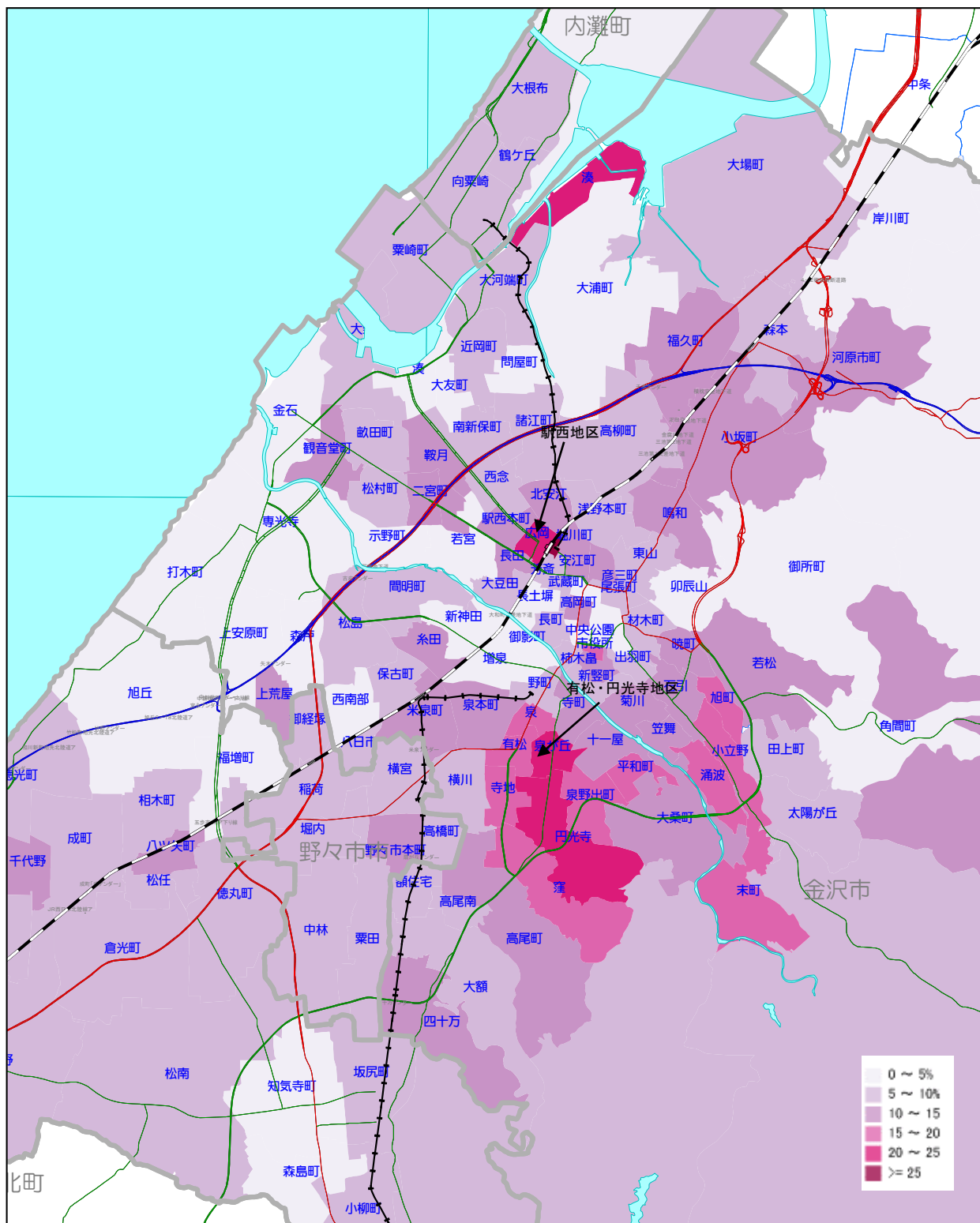


図 公共交通分担率 (%) (通勤目的)(発生集中交通量ベース)

出典：第4回PT調査(H19年)

④ 利用者特性

a 公共交通利用者の主な特性

- 公共交通利用者の年齢構成は、各年代ともに10～20%となっており、広い年齢層に利用されている。利用目的は、64歳以下は通勤・通学の利用が多く、年齢が上がるほど私事（買物や通院、社交等）で利用する割合が高い。また、年齢が上がるほど運転免許保有割合は低くなっている。

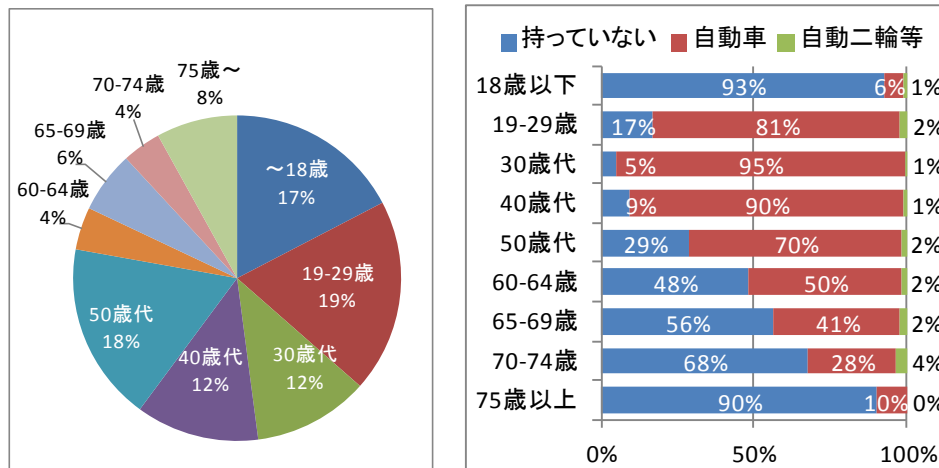


図 公共交通利用者の年齢別の人口構成割合(左)と運転免許保有状況(右)

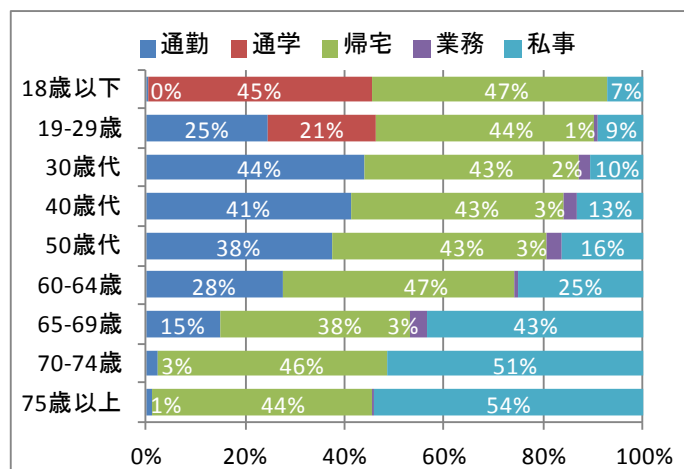


図 公共交通利用者の年齢別の移動目的

出典：第4回 PT 調査(H19年)

b バス停乗降数

- ・PT 調査からバス停の乗降数を算出すると、金沢駅～片町付近に乗降が集中しているほか、県庁前、金沢大学、平和町、泉が丘・円光寺、小立野方面などで多くの乗降が見られる。

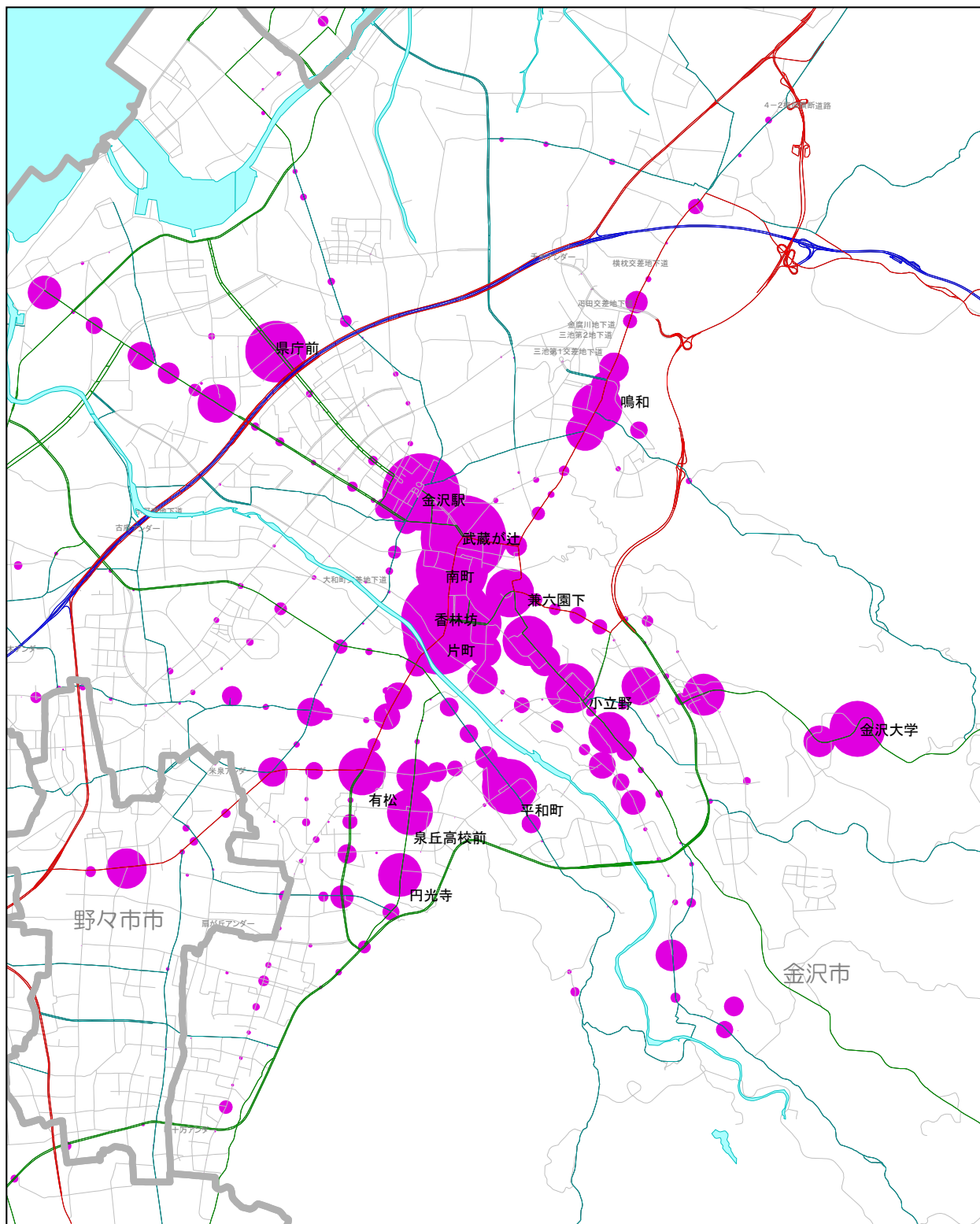


図 バス停乗降数

出典：第4回PT調査(H19年) (円の大きさが乗降の大小を示す)

⑤ 鉄道、バス利用動向

a 鉄道の利用者数変化

- ・ JR線の本市内における乗車者数は長期的には減少していたが、ここ数年は微増傾向にある。
- ・ 金沢駅は、H17年で約2万人/日の乗客を有しており、都市圏内で最大の駅であるが、H4年の約2.5万人をピークに長期的には減少傾向にある。
- ・ 駅別の乗降客数を見ると東金沢駅ではH13年以降に増加傾向に転じており、駅及び周辺整備や郊外部での住宅開発等による人口増が影響していると考えられる。

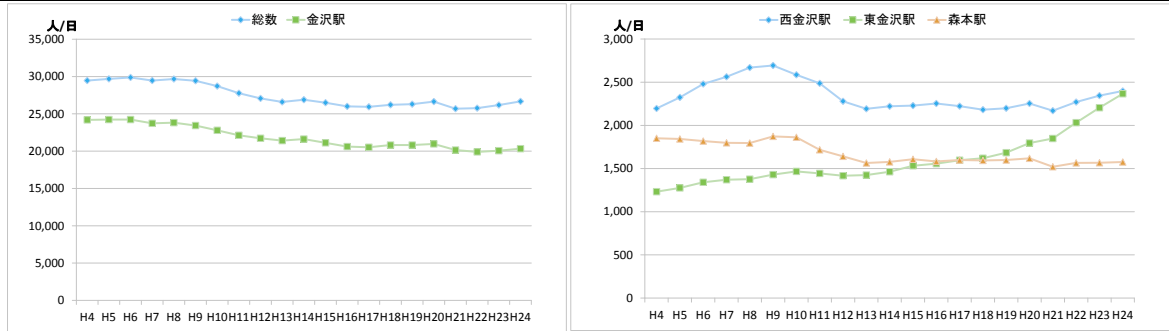


図 JR線主要駅別乗客数推移

出典：金沢市統計書

- ・ 北陸鉄道（市内乗降者数）についても長期的に減少トレンドだが、浅野川線はここ数年ほぼ横ばいとなっており、石川線は減少傾向が続いている。

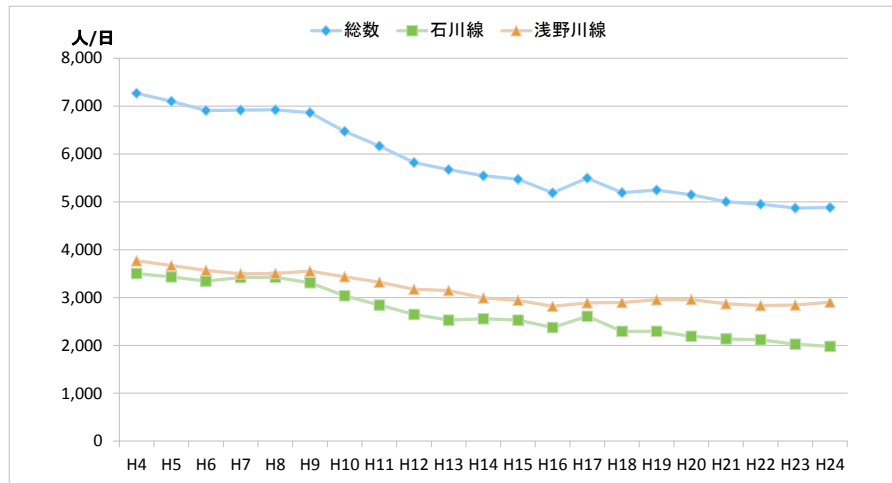


図 北陸鉄道路線別乗降客数の推移（金沢市内）

出典：金沢市統計書

b 路線バスの利用状況の変化

- ・バス利用者も、全体として減少を続けている（西日本JRバスはH21年からまちバス運行に伴い利用者が増加）。
- ・本市関連の利用者も減少しているが、市内線はH17年以降横ばいである。

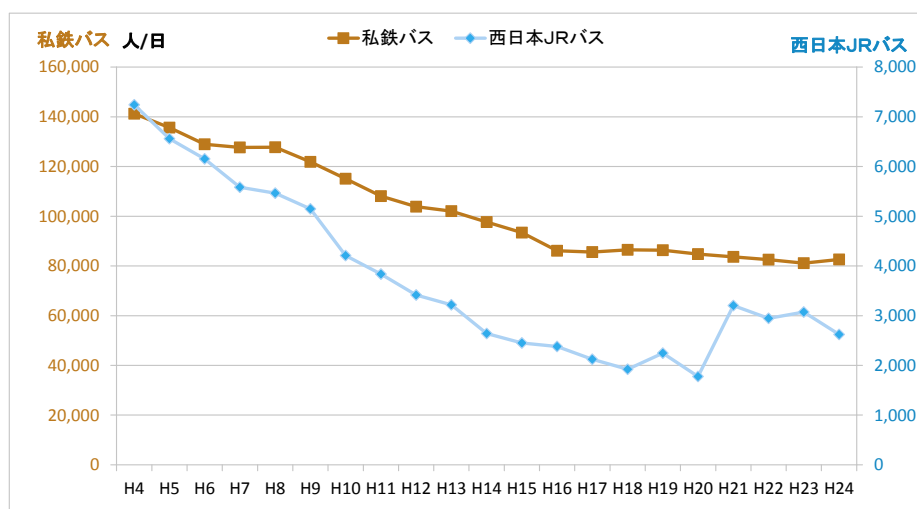


図 乗合バスの利用者数の推移（石川県全域）

出典：石川県統計書
※対象範囲は石川県内

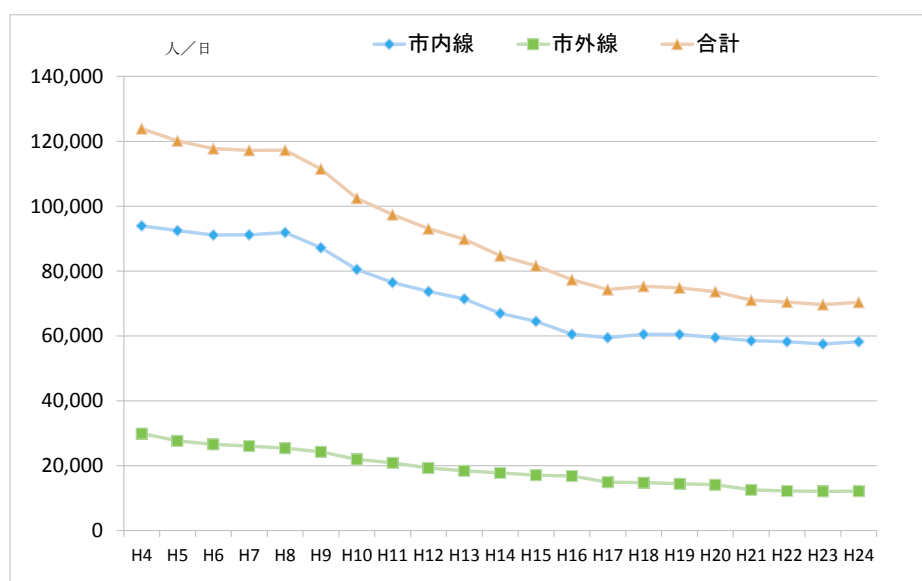


図 乗合バスの利用者数の推移（金沢市関連）

出典：金沢市統計書

⑥ コミュニティバス（金沢ふらっとバス）

- ・ 金沢ふらっとバスは、H11年以降、路線拡充に伴ってH17年度まで利用者が増加。H20年に長町ルート開設後のH21年度以降は減少傾向。
- ・ 利用者の年齢構成は、50歳代以上の女性の利用が多く、高齢者層の移動の足として活用されていると考えられる。

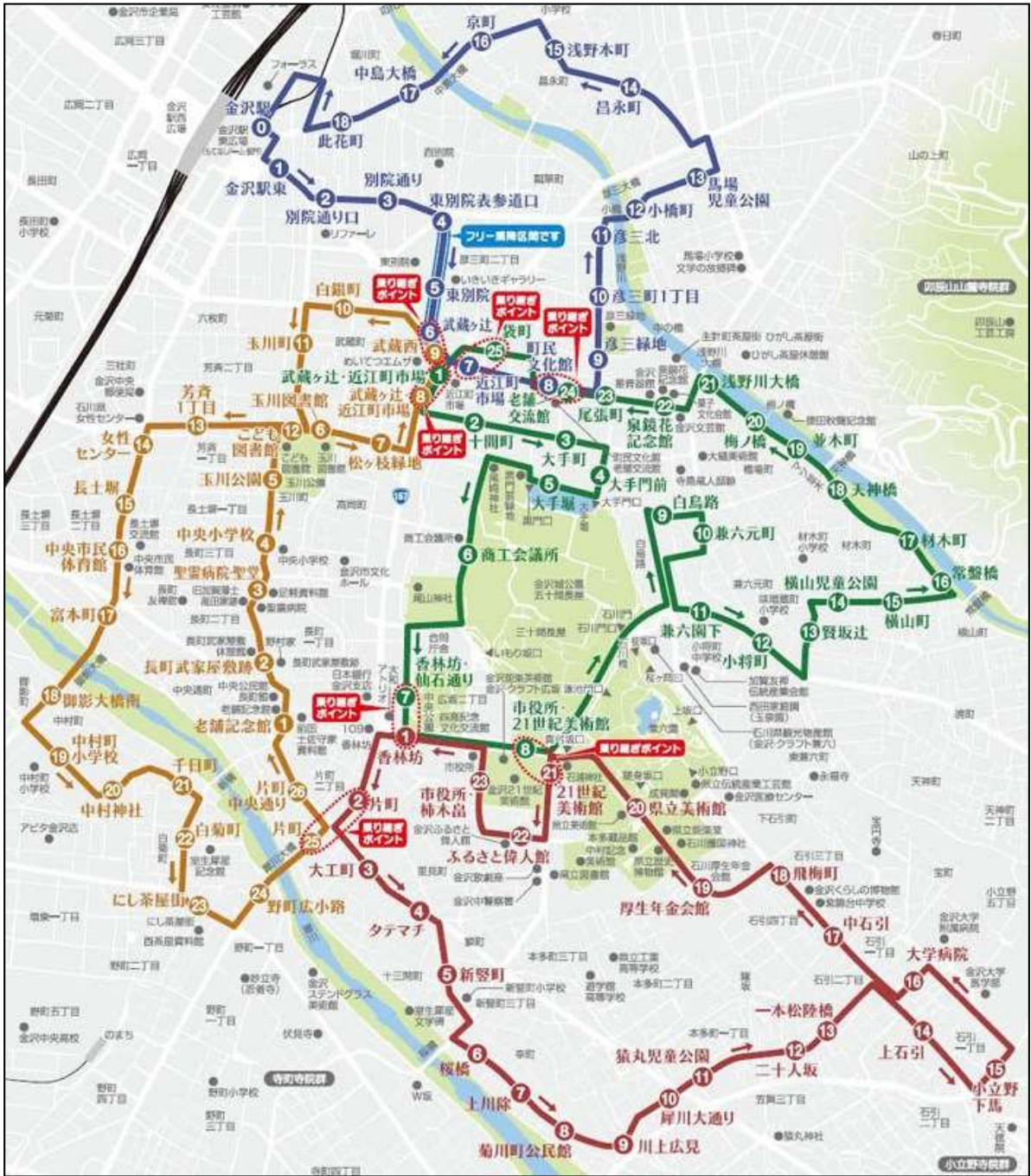


図 金沢ふらっとバス 運行ルート図

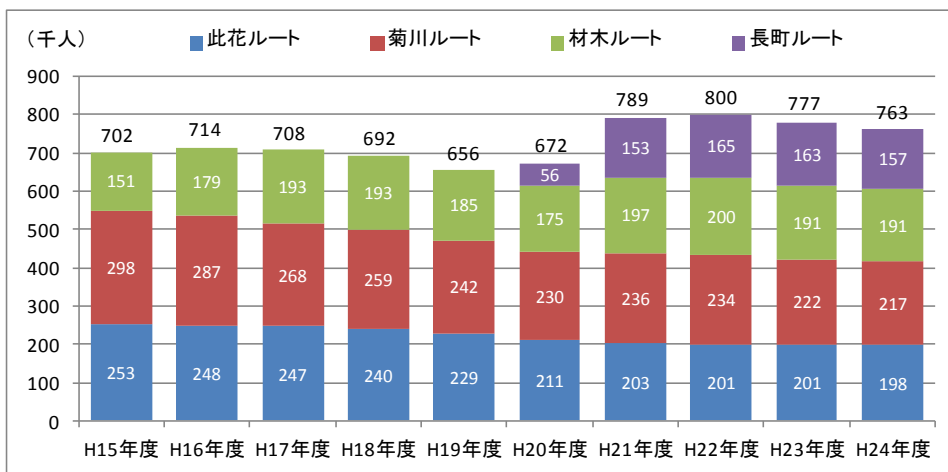


図 金沢ふらっとバスの乗車人員の推移

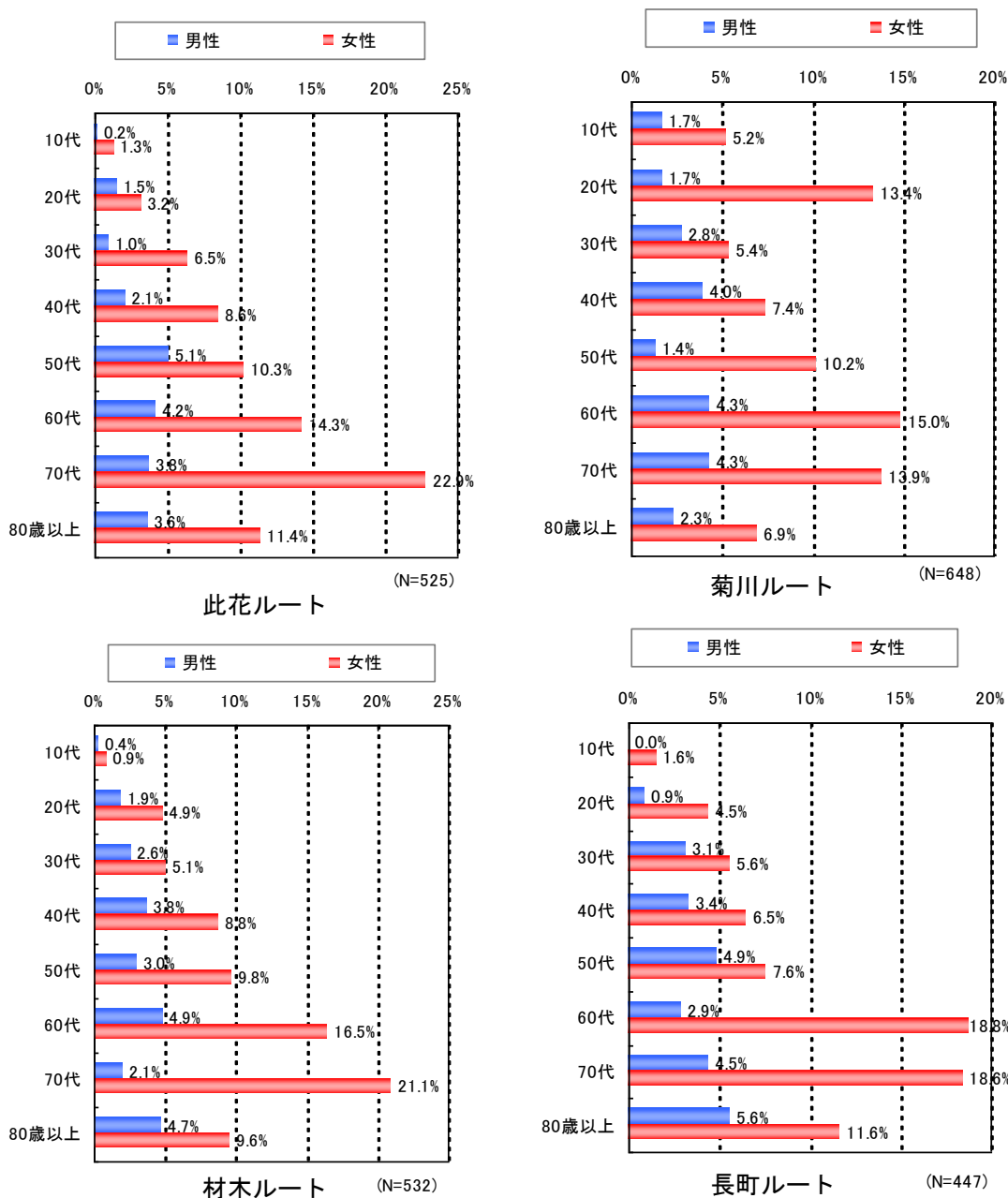


図 金沢ふらっとバスの利用者層

出典：平成 24 年度 金沢ふらっとバス利用実態調査報告書
(平成 25 年 3 月、金沢市交通政策部歩ける環境推進課)

⑦ 公共交通利用者の経年変化

- ・ 鉄道利用は、通勤交通の需要増に応じて J R 線から海側の地区で増加。
- ・ バス利用は、駅西周辺地区など J R 線から海側の地区や白山市などで増加。

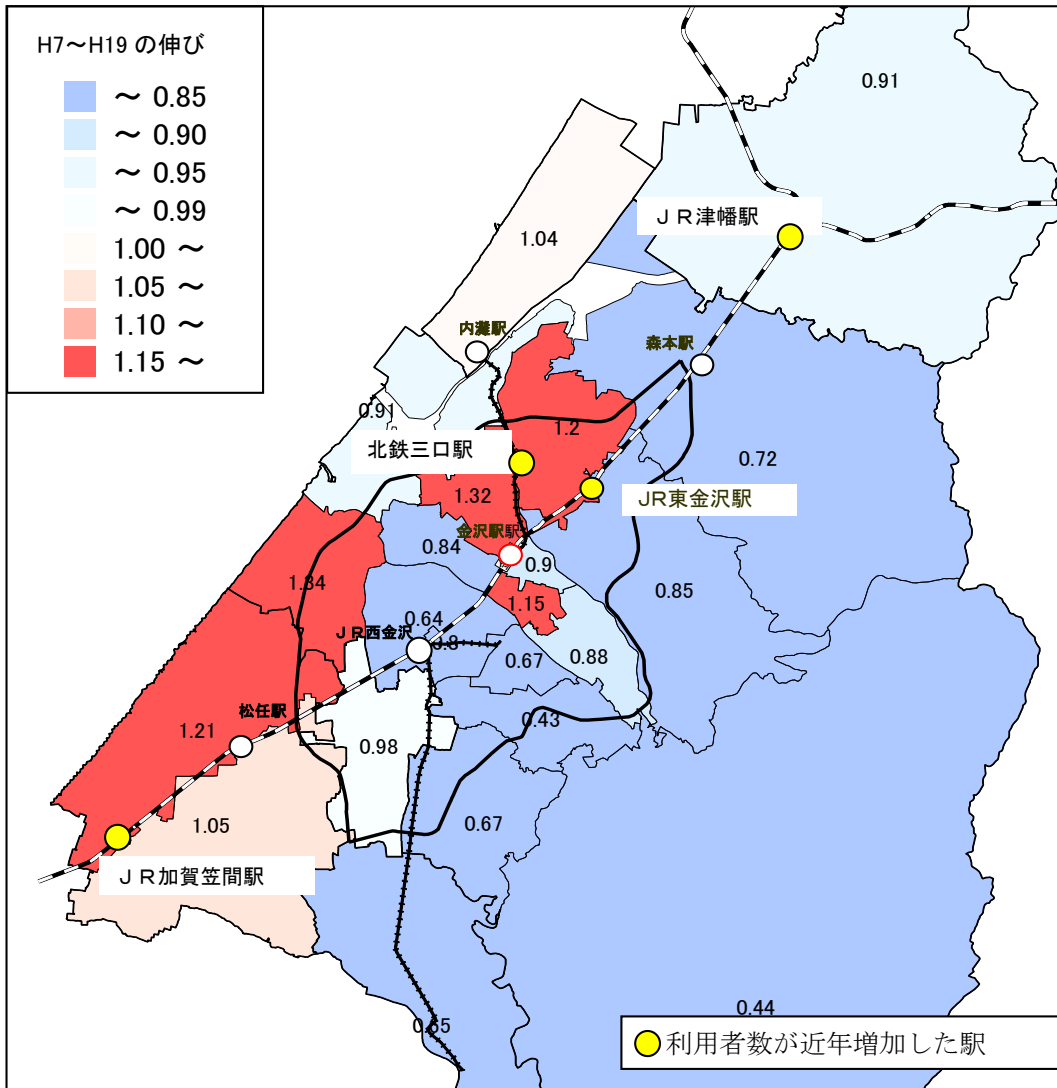


図 H7～H19 中ゾーン別利用者数の変化(鉄道)

出典：第4回 PT 調査(H19年)

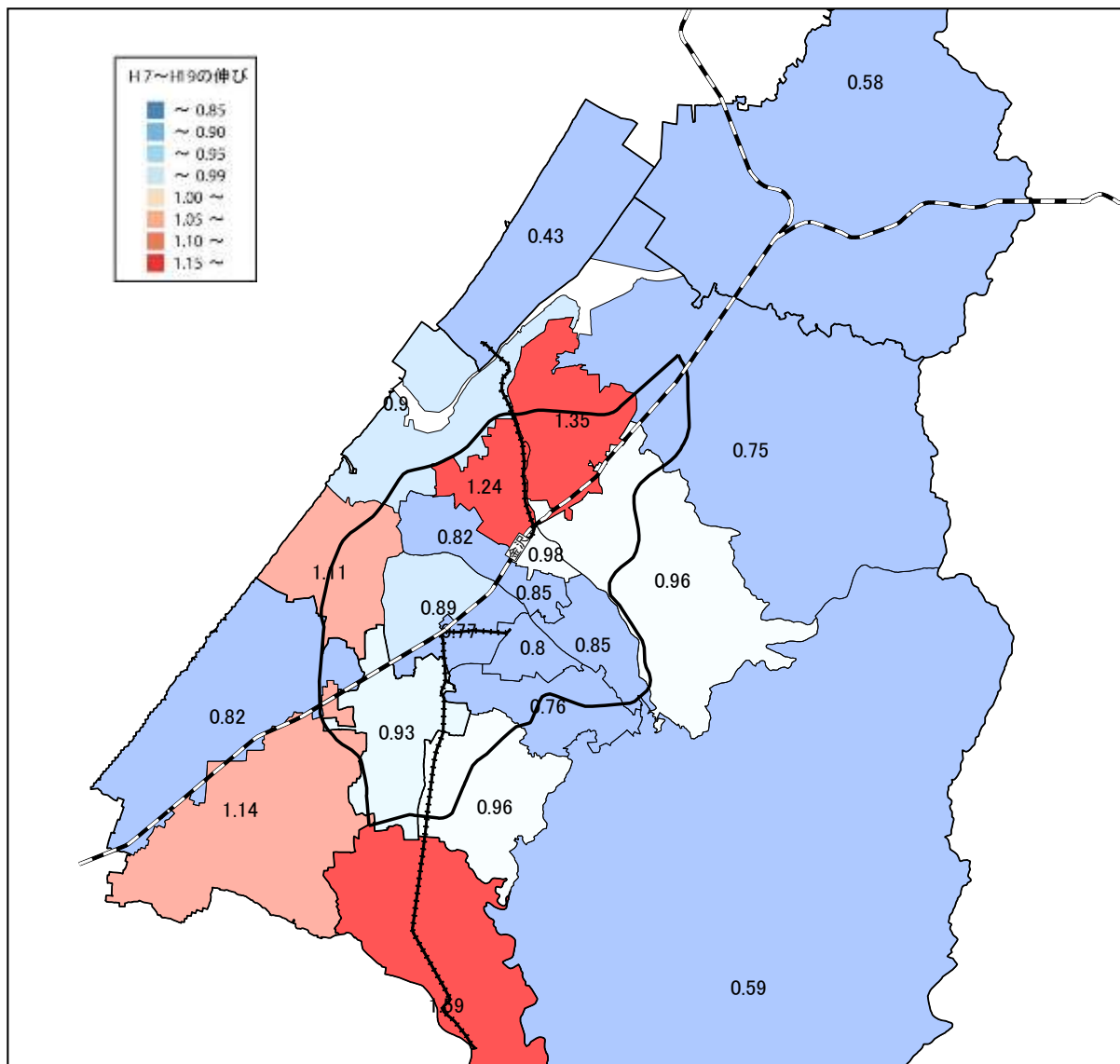


図 H7~H19 中ゾーン別利用者数の変化(路線バス)

出典：第4回 PT 調査(H19年)

(5) まちなか方面への交通状況

① まちなか関連交通量の変化

・まちなかでは人口の減少が見られるとともに、高齢化が進行している。

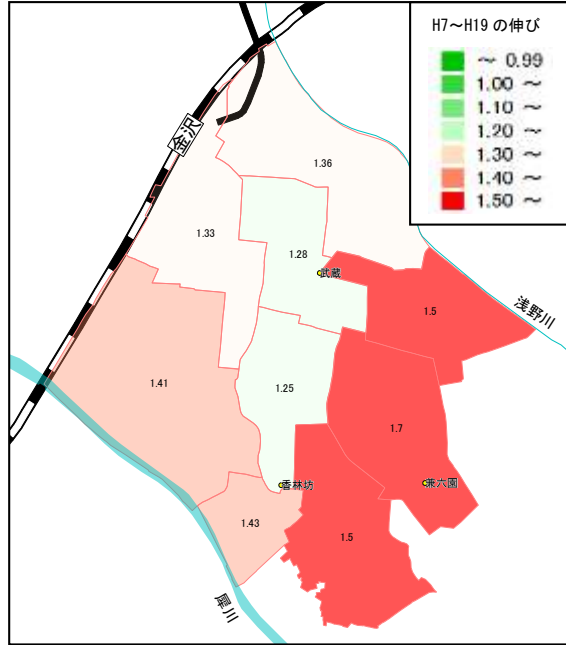
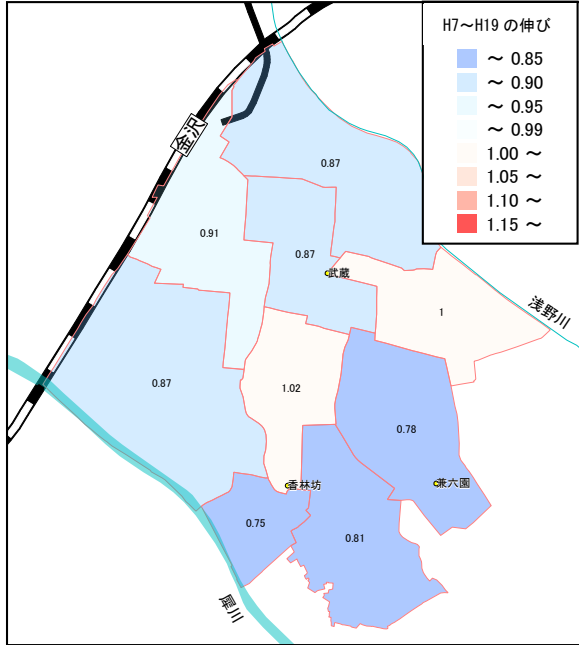
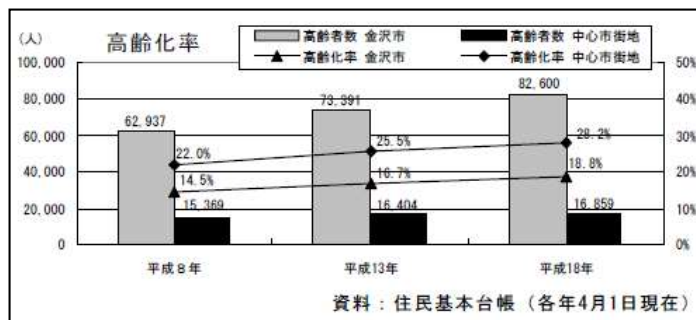
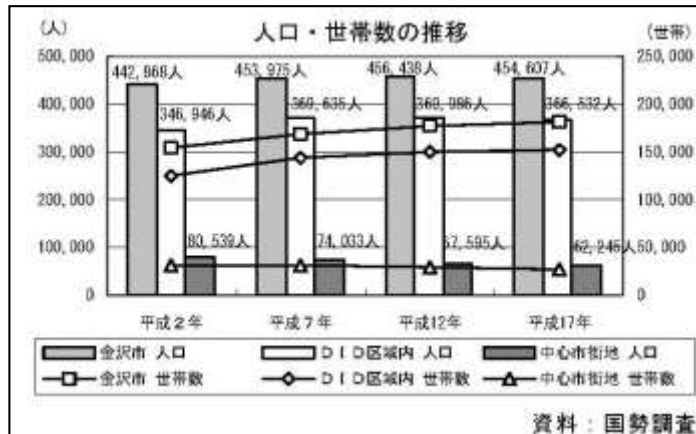


図 まちなかの常住人口の増減(H7→H19)

図 まちなかの高齢化率の変化(H7→H19)

出典：第4回 PT 調査(H19年)報告書

参考) 金沢市及び中心市街地の人口の推移と高齢化率



・まちなか関連の人の動き（全交通手段計）は、S49年から減少を続けており、S49年からH19年で38%の減少となっている。特にまちなか内々の交通量が1/3となり、まちの賑わいの低下が懸念される。

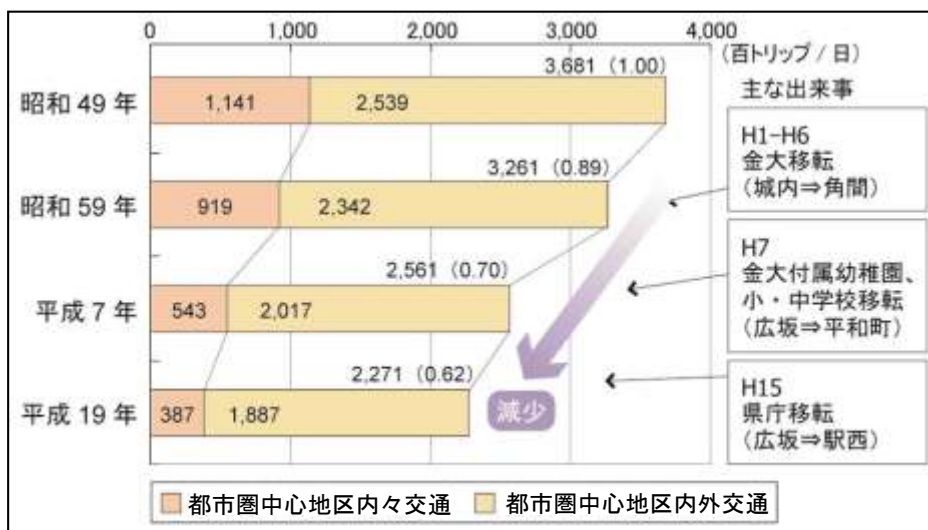


図 流動種別交通量の変化

出典：第4回PT調査(H19年)報告書（地区内外交通量には、地区外内交通量も含む）

・一方で、まちなか発着の公共交通（鉄道・バス）利用者は、H7年の17.6%からH19年は18.8%となっており、まちなかにおいては公共交通の利用シェア自体は減少していない。

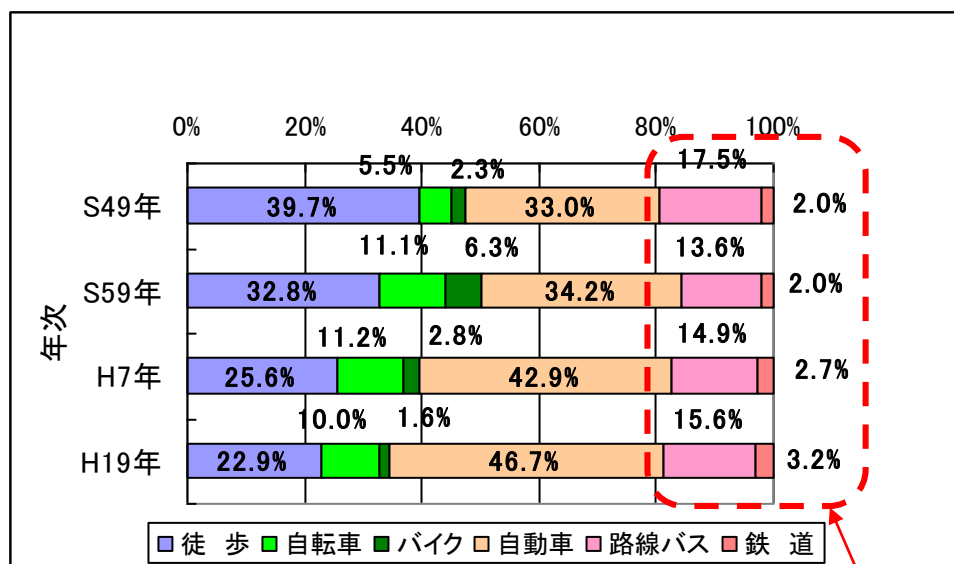


図 まちなか発着交通の代表交通手段分担率の推移

都心部発着交通自体は減少しているが、「公共交通の利用シェア」は減少していない

出典：第4回PT調査(H19年)報告書

② まちなか方面への地域別公共交通分担率

a 通勤目的

- ・都心方面の通勤目的の公共交通分担率を見ると、市南部や白山市方面で公共交通分担率が高い。

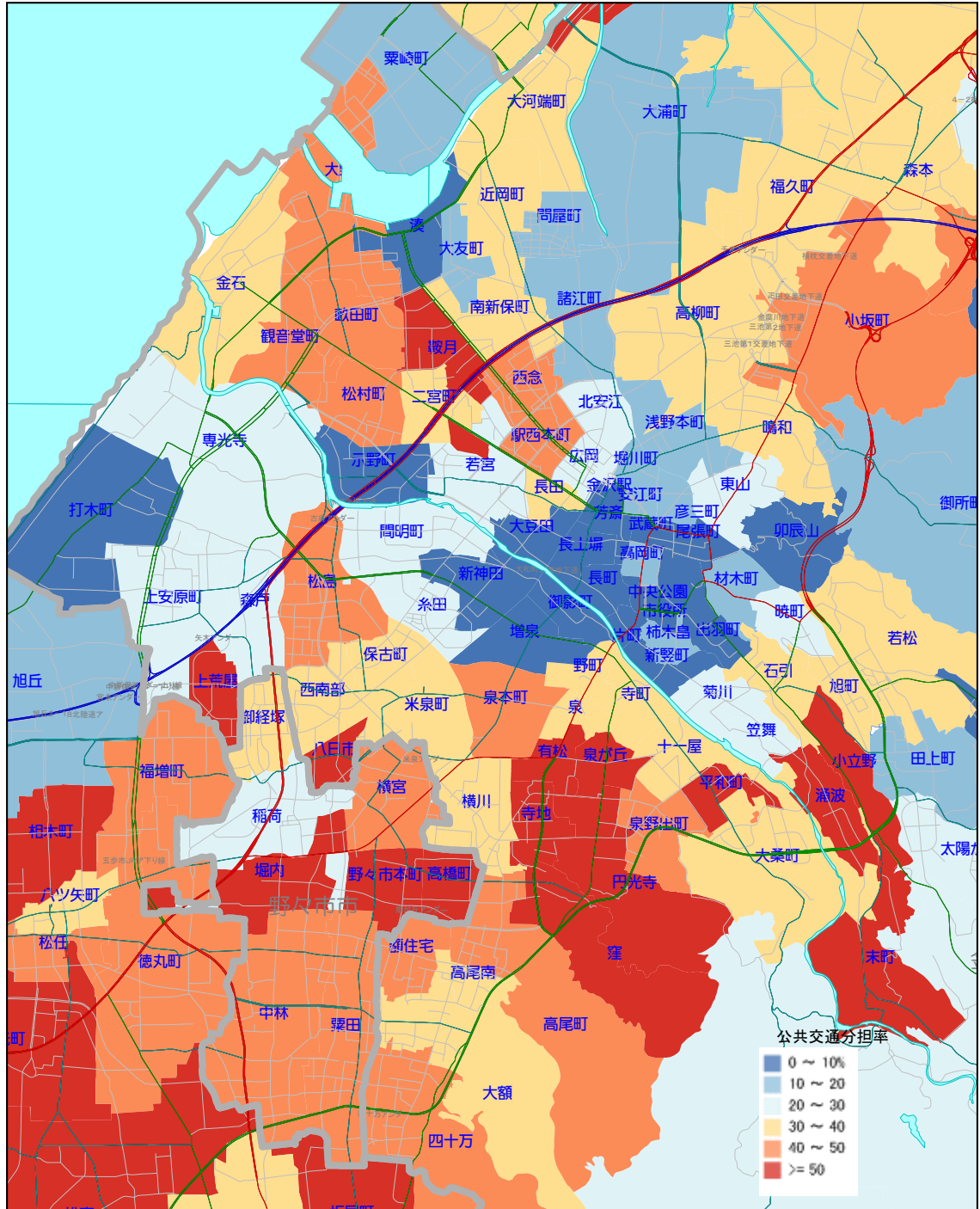


図 都心方面へ向かう移動の公共交通分担率(通勤目的)

出典：第4回PT調査(H19年)

※ここでいう「都心方面」とは、金沢駅・武蔵・香林坊・片町地区を指す

b 私事目的

- ・私事目的では、都心方面であっても公共交通分担率が低い地域が散見され、公共交通分担率が高い地域は限られる。

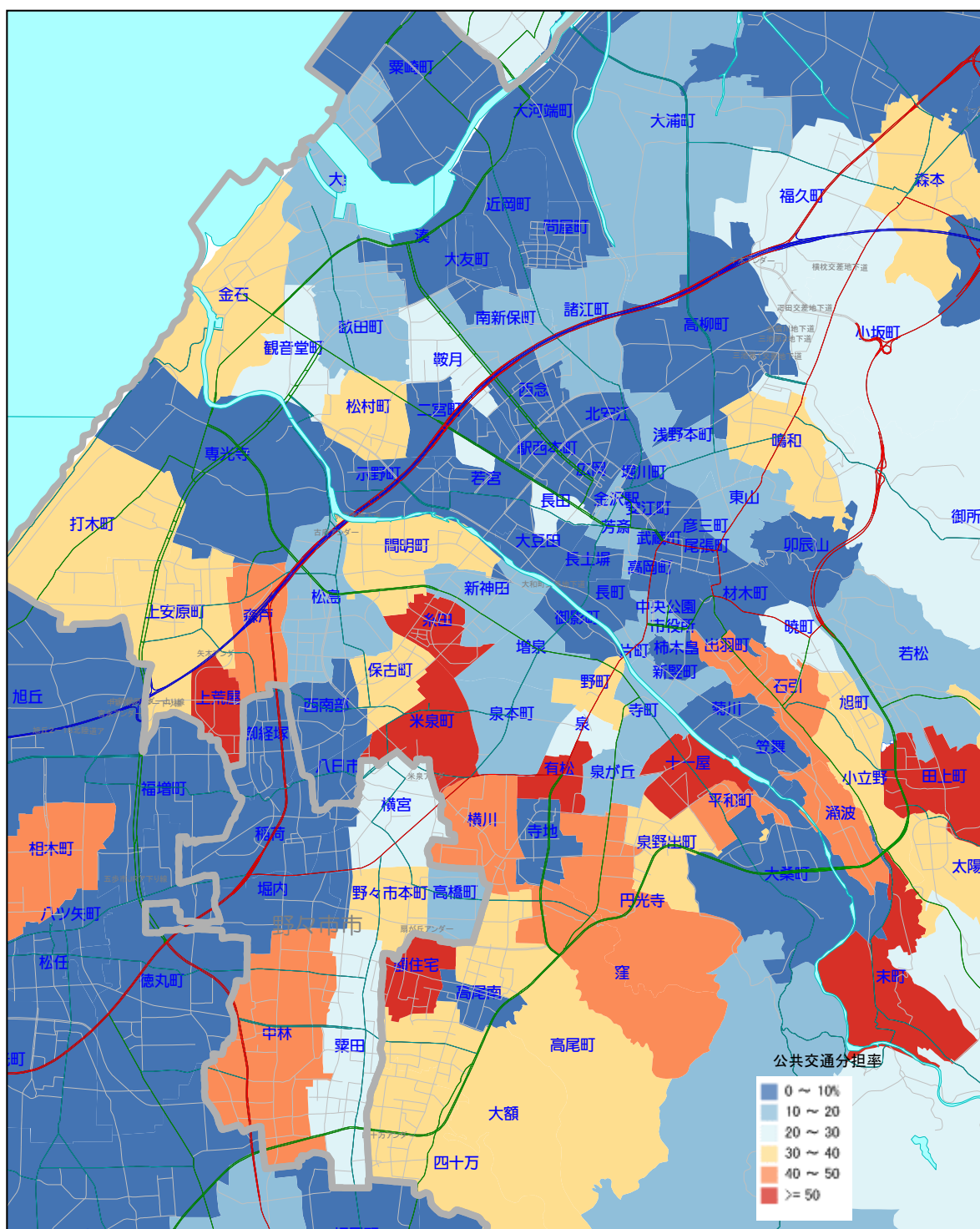


図 都心方面へ向かう移動の公共交通分担率(私事目的)

出典：第4回 PT 調査(H19年)

③ 目的地分布（都心方面が占める率）

a 通勤目的

・通勤目的の目的地のうち、都心方面が占める割合を見ると、小立野方面や寺町・泉が丘方面などについては都心への流入が多く見られる。市西部や野々市市・白山市ではまちなかへ向かう率は低い。

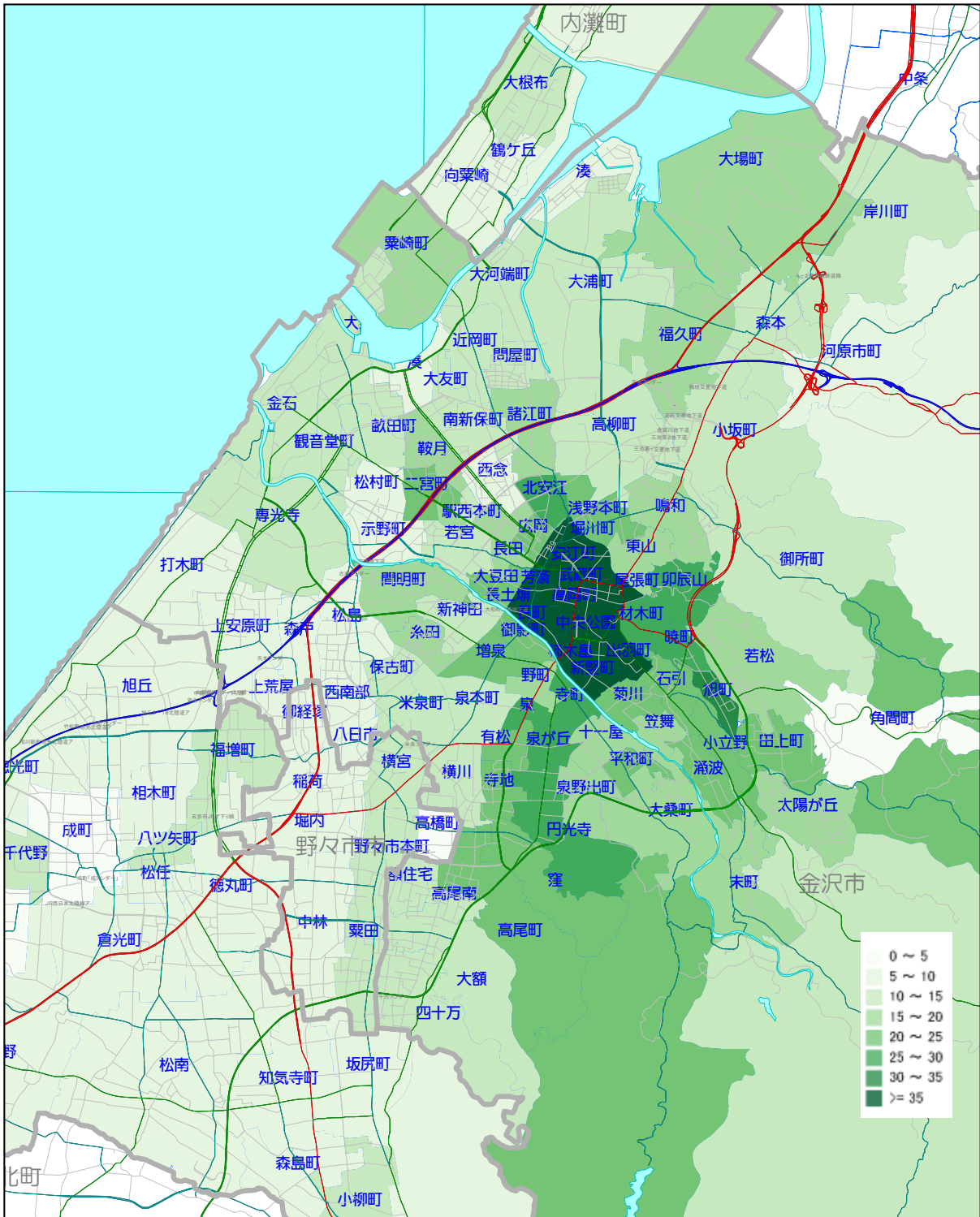


図 通勤目的 OD のうち都心方面の OD が占める割合

出典：第4回 PT 調査(H19年) (%)

b 私事目的

- ・私事目的の目的地のうち、都心方面が占める割合を見ると、一般的に通勤目的よりも低くなっており、都心に私事目的での求心力があまりないことが分かる。

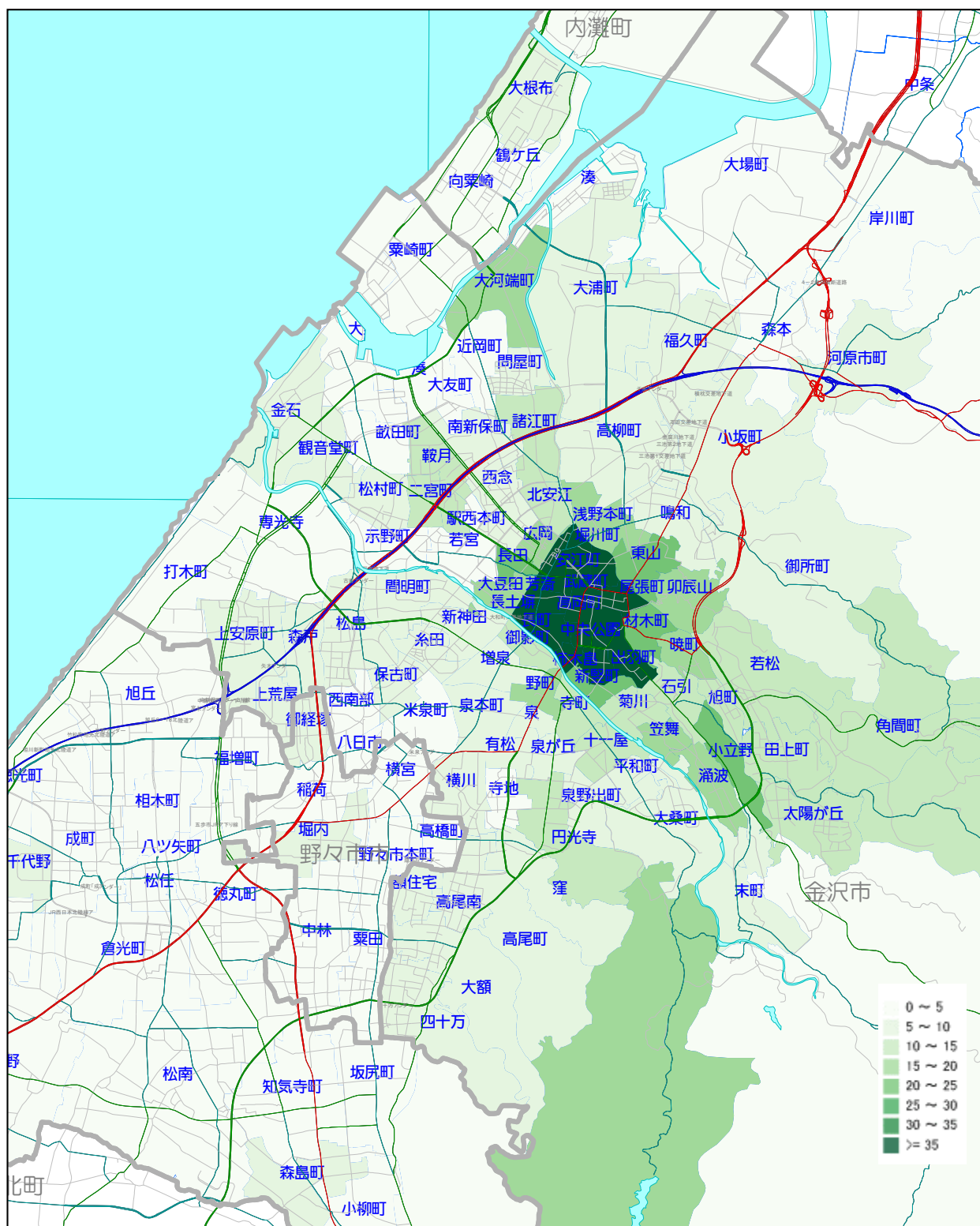


図 私事目的 OD のうち都心方面の OD が占める割合

出典：第4回 PT 調査(H19年) (%)

④ まちなかにおける徒歩・自転車交通流動

- ・ まちなか内々の交通では、徒歩・自転車の分担率が70%以上を占める。
- ・ 移動時間15分以下では、二輪車（自転車・バイク）の分担率が高い。
- ・ 移動時間5分を超えると、徒歩は減少、自動車は増加。

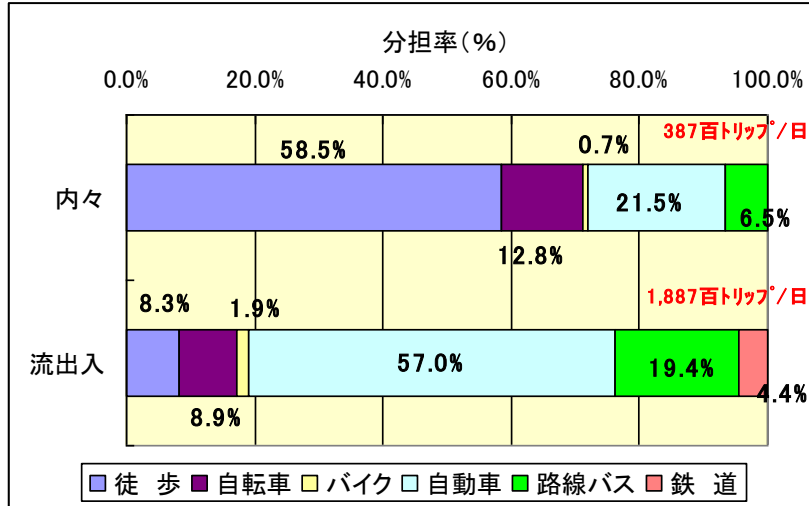


図 流動種類別の代表交通手段分担率

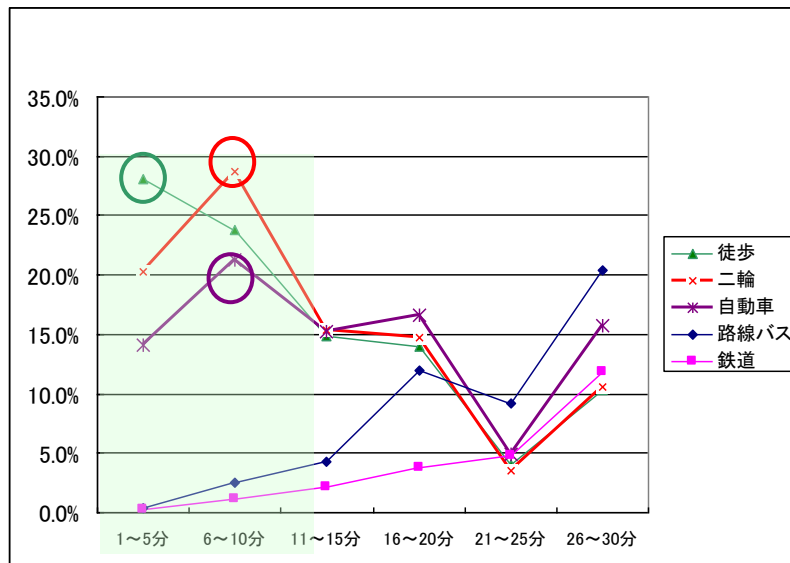


図 代表交通手段別所要時間分布

⑤ 自転車交通量

- ・ 平日の自転車交通量が1,000台/12hを超える箇所が多く、特にまちなかでは自転車交通量が多い。

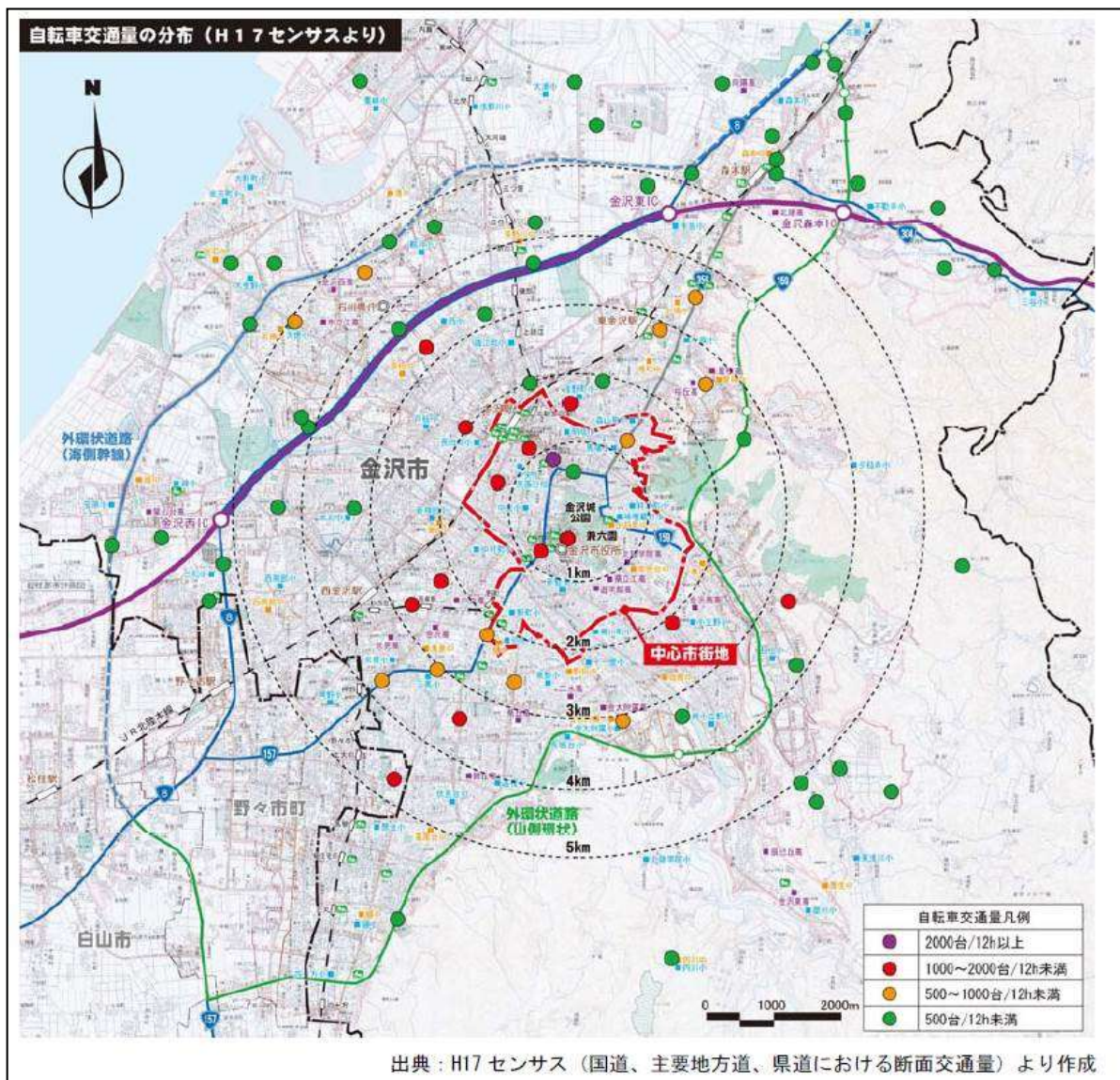


図 H17 自転車交通量(平日)

出典：金沢市まちなか自転車利用環境向上計画

⑥ 金沢市公共レンタサイクル「まちなり」

- ・平成 24 年 3 月 24 日より供用を開始。まちなかに 20 カ所のサイクルポートを設け、155 台の自転車を分散配置し、どのポートでも自転車の貸出・返却が可能（H28 年 2 月末時点）。
- ・自転車を「個人利用の公共交通」として共同利用することで、以下の 3 つの効果発現を目指す。
 - ①市民や来街者の利便性・回遊性の向上（金沢駅からの二次交通の充実）
 - ②まちなかの賑わい創出
 - ③環境にやさしいまちづくり（クルマからの転換）
- ・平成 28 年 2 月までの実績で約 50 万回利用され、市民や来街者の利便性・回遊性の向上に大きく寄与。



表 「まちなり」利用実績
（供用開始後平成 28 年 2 月末まで）

項目	実績値: 1,438 日間 (H24.3.24-H28.2.29)	備考
利用回数	500,507 回	平均 348 回/日 2.25 回/台・日
利用人数	171,192 人	平均 119 人/日
最多利用	2,125 回/日	H26.5.4(土):晴 13.71 回/台・日
1 人当たり 平均利用回数	2.92 回/人	
1 回あたり 平均利用時間	19 分/回	

図 まちなりレポート MAP

⑦ 駐車場の動向

- ・まちなかの駐車場箇所数は、H22 時点で 2,419 箇所（41,687 台）であり、H9 に比べ 622 箇所、8,705 台増加している。特に、時間貸駐車場が箇所数で 3 倍、台数で 1.4 倍に増加している。
- ・香林坊・片町・広坂地区では H9～H22 にかけて時間貸駐車場の増加は見られるものの、総量は変化がない。武蔵地区では月極駐車場を中心として箇所数が約 1.4 倍に増加している。

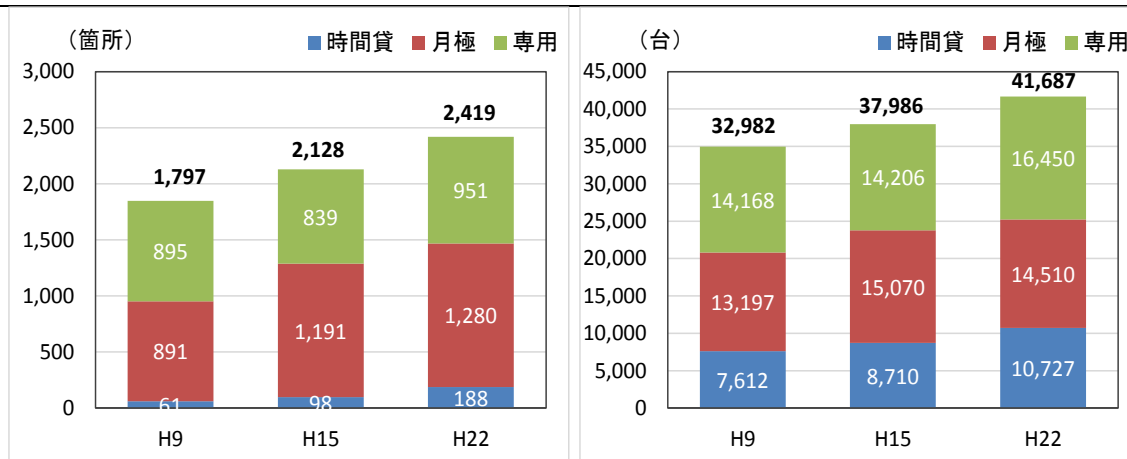


図 まちなかの駐車場箇所数(左)と駐車台数(右)

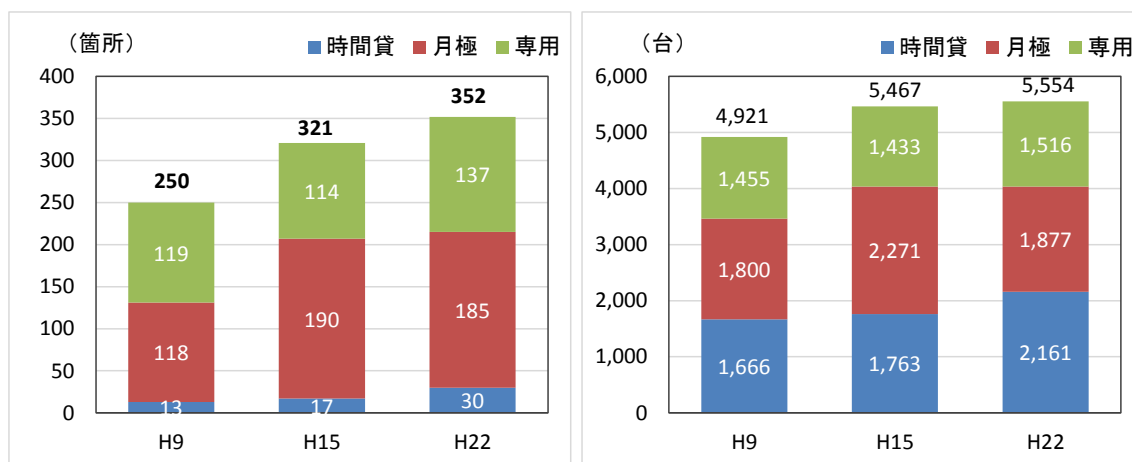


図 武蔵地区の駐車場箇所数(左)と駐車台数(右)

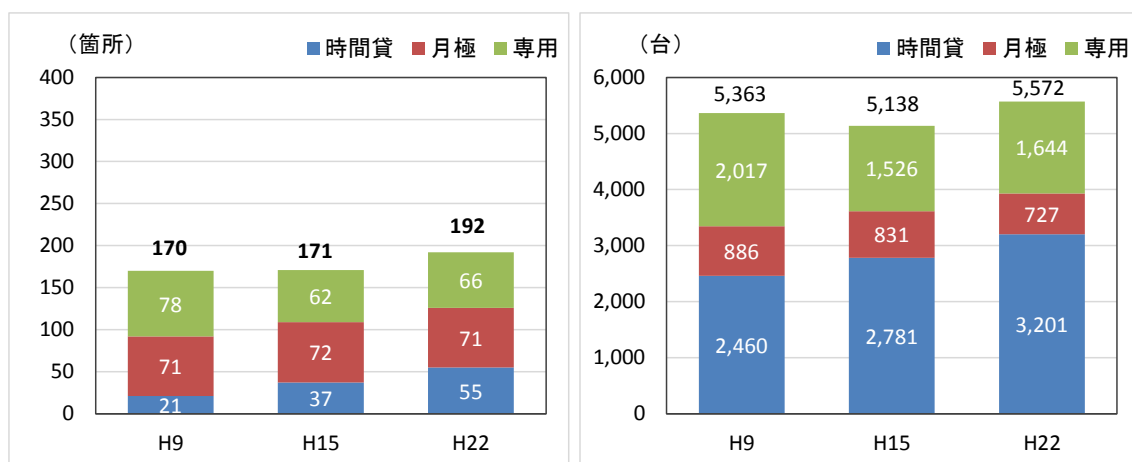


図 香林坊・片町・広坂地区の駐車場箇所数(左)と駐車台数(右)

(6) 新幹線開業後の予測

- ・石川県が行った調査（H19年）によると、平成27年3月14日の北陸新幹線金沢開業により、首都圏から石川県への入込客数が約5割増加（H12年：約60万人⇒開業後：約91万人、約31万人増加）することが予測されている。
- ・鉄道や路線バスなど公共交通機関の利用が増加すると考えられるため、兼六園シャトルや城下まち金沢周遊バス（左回りルート）の運行など、二次交通の充実を図った。
- ・新幹線開業後の2次交通の利用実態を把握し、改善等の対応などを随時検討する必要がある。

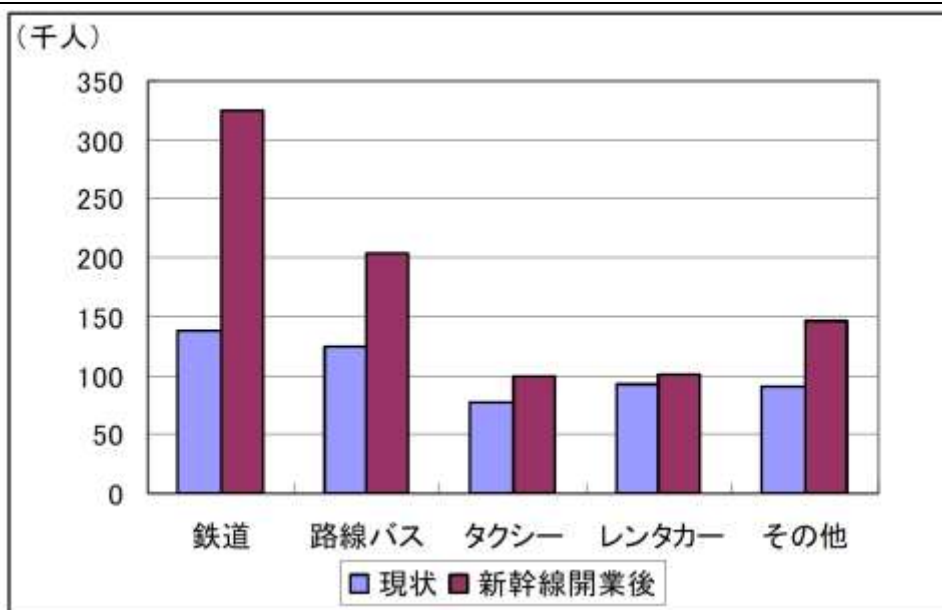


図 北陸新幹線開業後の二次交通機関別の予測利用者数

表 北陸新幹線開業後の二次交通機関別分担率⑤と予測利用者数⑥

		2次交通					合計
		鉄道	路線バス	タクシー	レンタカー	その他	
幹線	航空	19%	24%	17%	22%	18%	100%
	鉄道	45%	23%	9%	7%	16%	100%
	合計	37%	23%	11%	12%	17%	100%

単位：千人

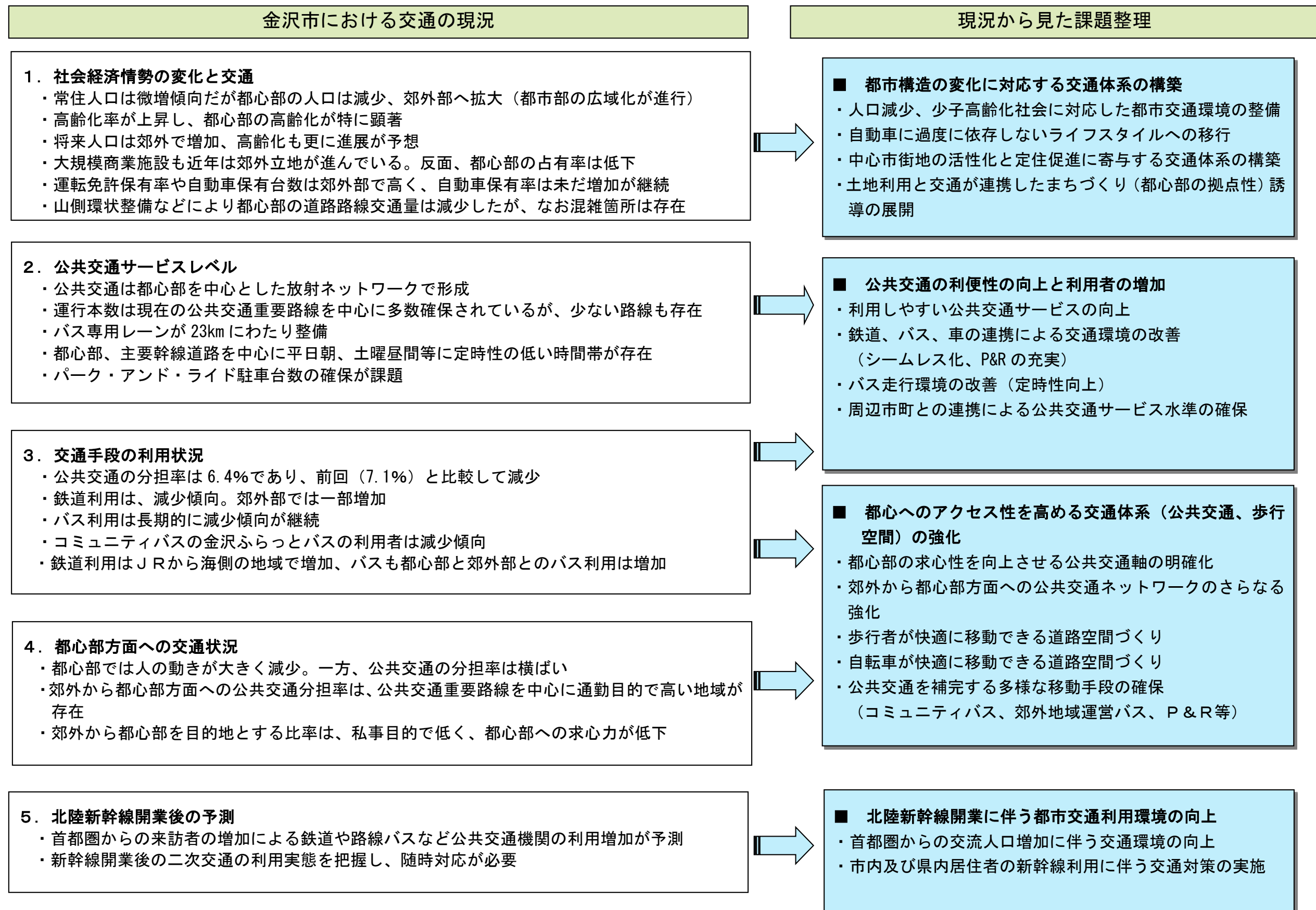
		2次交通					合計
		鉄道	路線バス	タクシー	レンタカー	その他	
幹線	航空	50	63	45	58	48	264
	鉄道	274	140	55	43	98	610
	合計	324	203	100	101	146	874

出典：新幹線開業影響予測調査 平成19年3月発行 石川県企画振興部企画課

※端数処理の関係により、合計は一致しないところがある。

※※全交通機関の入込客数予測値から航空・鉄道利用者数のみ抽出している。

(7) 現況と課題のまとめ



2 新金沢交通戦略のフォローアップ

(1) フォローアップの検討内容

本章では、新金沢交通戦略（平成19年3月策定）に掲げる施策の達成状況を整理し、施策実現に向けた課題を抽出した。

- ・新金沢交通戦略で掲げるゾーンごとの施策（まちなか、内・中環状、外環状、郊外、ゾーン間、市全域、広域・圏域）について、施策の進捗状況を整理した。
- ・あわせて、各項目ごとに、達成状況の評価（アウトプット）と、施策効果の評価（アウトカム）などに分け、できるだけ定量的な効果も含めて整理した。

(2) 新金沢交通戦略の概要

- ・ 計画期間：平成 18～27 年度
- ・ 基本的な考え方：①少子・高齢社会での移動手段の確保
 - ②環境問題への対応の必要性
 - ③本市の都市構造上の問題への対応（道路容量拡大の限界）
 - ④まちなかの賑わい創出
 - ⑤北陸新幹線利用者の移動手段の確保



◇歩行者と公共交通を優先するまちづくりへの転換

◇4つのゾーン別施策とゾーン間の連携

（まちなかゾーン、内・中環状ゾーン、外環状ゾーン、郊外ゾーン）

◇まちなかゾーン：歩行者・公共交通優先ゾーン

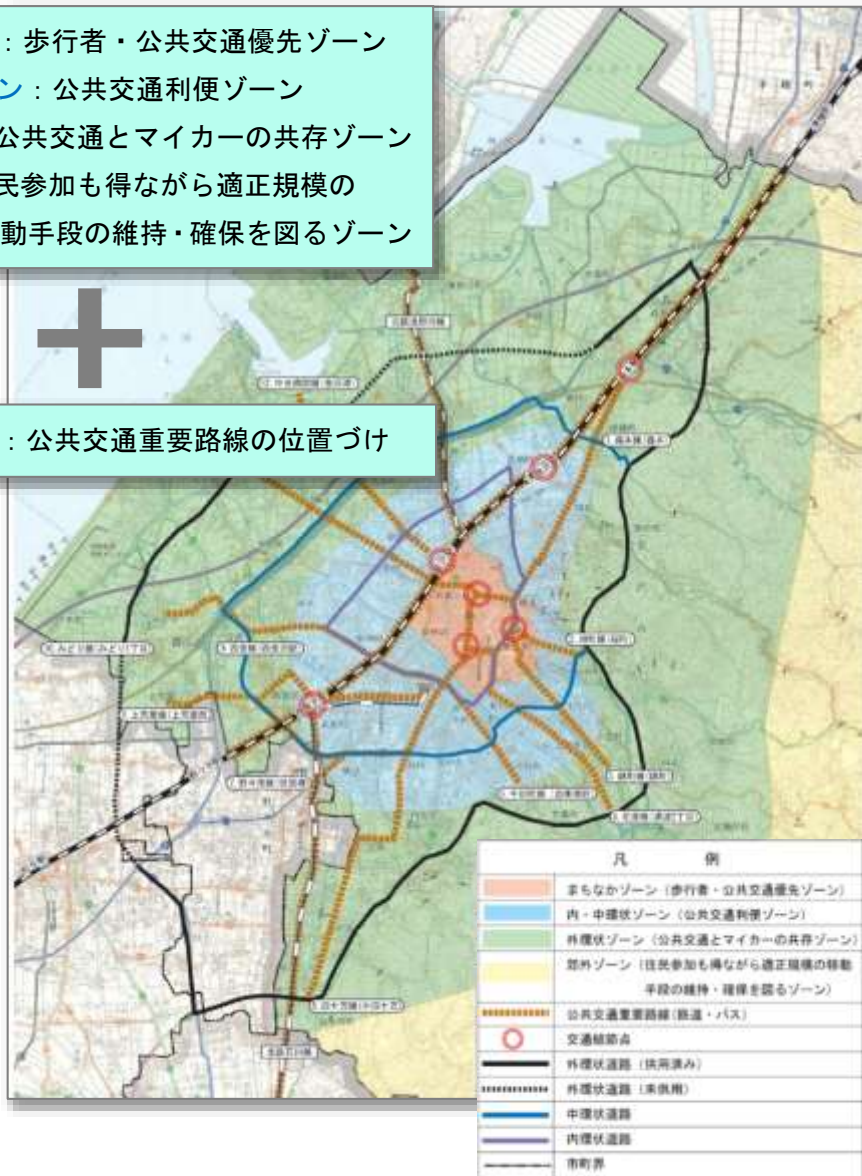
◇内・中環状ゾーン：公共交通利便ゾーン

◇外環状ゾーン：公共交通とマイカーの共存ゾーン

◇郊外ゾーン：住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン



◇ゾーン間の連携：公共交通重要路線の位置づけ



(3) これまでの施策の取組内容

1) まちなかゾーン

- ・歩行者・自転車の安全な交通環境の整備やバス利用環境の改善などは概ね達成したものの、バスの運賃の見直しは未達成であり、交通事業者等との連携が必要

(1) 歩行環境等の確保

① 歩けるまちづくりの推進

- ・まちなか歩行回廊の設定 (H19)
- ・歩けるまちづくり協定の締結による歩く意識の醸成

参考：H19以降の協定締結

3地区：長町武家屋敷地区、材木地区、
芳斉地区



<園児による路面表示の作成(芳斉地区)>

② 歩行者の安全を重視した交通環境の整備

- ・歩けるまちづくり協定や地域交通プランに基づく、歩行環境の整備や交通規制の導入による通過交通の排除

参考：長町武家屋敷地区の交通規制の効果

規制前 (H19) : 4,422 台/12h (聖霊病院前)

規制後 (H21) : 2,084 台/12h

⇒ -2,338 台/12h、53%の通過交通の減少



<長町武家屋敷地区での交通規制>

③ まちなかでの自転車走行環境の改善・走行ルールの徹底

- ・公共レンタサイクル「まちなか」の導入 (H24.3)
- ・自転車走行指導帯の整備 (10.4km 整備)
- ・自転車の安全な利用の促進に関する条例の制定 (H26.4)
- ・街頭指導や自転車安全教育の実施
- ・マナーアップ強化の日運動
- ・ルール・マナー検定の実施 など



<自転車走行指導帯の整備及び住民による街頭指導(中央小学校周辺)>

(2) 公共交通の利便性の向上

①公共交通空白地域・不便地域の解消

- ・金沢ふらっとバス「長町ルート」の導入
- ・3世代利用キャンペーンや子ども料金、共通回数券等による利用促進策の実施

参考：ふらっとバスの利用状況

全体 H21:789 千人/年⇒H26:755 千人/年(-4%)

長町ルート H21:153 千人/年⇒H26:159 千人/年(+4%)



<長町ルートの導入>

②均一区間の料金低減

- ・既存 100 円区間（武蔵ヶ辻～香林坊間）に加え、兼六園シャトルやまちバスの運行による 100 円区間の延長（土日祝限定）

参考：兼六園シャトル、まちバスの利用者（H23）

兼六園シャトル 401,638 人/年（約 75 人/便）

まちバス 224,210 人/年（約 60 人/便）



<兼六園シャトルの導入>

③バスで利用できるポイント制度の導入

- ・まちなかの混雑時にお帰り乗車券の実施（H24、H25 年に実施）
- ・ICa によるバス及び買物エコポイントの実施（ただし買物エコポイントは利用が伸び悩んだため H25 年に廃止）

④金沢駅～香林坊間の輸送容量の確保と効率的運行

- ・まちなかシャトル（兼六園シャトル）の具現化
- ・城下まち金沢周遊バス左回りルートの開設
- ・新しい交通システムの導入を見据えた走行空間確保などの交通実験の実施

⑤香林坊、武蔵ヶ辻のバス待ち環境の整備

- ・武蔵ヶ辻バス停（いちば館前）の整備（H21）
- ・香林坊バス停のベンチ整備によるバス待ち環境の改善
- ・武蔵ヶ辻バス停（6→5）と香林坊バス停（7→5）の集約



<武蔵ヶ辻バス停(いちば館前)の整備>

(3) マイカーの流入抑制

① まちなかは歩行者・公共交通優先であることの明確化

- ・公共交通利用促進条例の制定（H19.3）

② バス専用レーンの強化

- ・休日夕方（15：00～18：30）の拡大、終日バス専用レーンの導入（本町2丁目）
- ・バスレーン指導の継続、違法駐車防止重点区域の指導の継続

③ まちなか駐車場の適正配置に向けた指導・支援

- ・まちなか駐車場設置基準に基づく申請に対する指導・助言

2) 内・中環状ゾーン

- ・交通結節点の機能強化は概ね達成したが、環状バス運行実験では利用が低迷し、本格運行に至っていないなど、利用ニーズに適した公共交通網の構築が必要

(1) 公共交通の利便性向上

①内・中環状ゾーン環状バスの運行

- ・環状バスは、H19、20年に駅西口～平和町、H23年にみどり2丁目～西割出で運行実験を実施

参考：駅西口～平和町環状バス運行実験の概要

利用者数：42,707人（H19：79日、H20：40日）
359人/日、8.9人/便



<H23 環状バス実験(みどり2～西割出)>

(2) 交通結節点の機能強化

①サイクル・アンド・ライド用駐輪場の設置と公共交通の利用促進

- ・新たなサイクル・アンド・ライド用駐輪場の整備及び利用促進に向けたPR

参考：サイクル・アンド・ライド整備箇所

西金沢駅（H23）
観音堂バス停・上荒屋バス停（H24）
三ツ屋駅前（H25）・円光寺バス停（H26）
若松バス停（H27）



<サイクル・アンド・ライド用駐輪場>
(西金沢駅)

②西金沢駅の交通結節点機能の強化

- ・東口の駅前広場の整備（H19 整備）
- ・東西自由通路の整備（H23 整備）
- ・西口の駅前広場の整備（概成済み）



<西金沢駅の整備状況>

③東金沢駅の交通結節点機能の強化

- ・駅西広場の整備（H19 整備）
- ・東金沢駅～星稜高校へのアクセスバスの運行（100円）



<東金沢駅の整備>

3) 外環状ゾーン

- ・通勤や買物の P&R の利用促進を図ってきたが、駐車台数の確保や利用者の増加が伸び悩んでおり、P&R 駐車場基本方針の見直しやさらなる周知・PR が必要

①基本方針に基づく通勤時 P&R 駐車場の計画的な設置

- ・通勤時 P&R 用駐車場の設置

参考：通勤時 P&R 用駐車場の確保状況

H27：371 台（H19：209 台、+162 台）

パーク&バスライド：11 箇所、319 台

パーク&レールライド：4 箇所、52 台



<通勤時 P&R 用駐車場>
(ゲンキー柳橋店)

②通勤時 P&R の利用促進策の実施

- ・定期券購入時に 10%のエコポイント付与（H26 年に廃止）

③買物時 P&R の実施

- ・買物時 P&R を実施（H18）
- ・路線バスを利用した休日 P&R を実施（H23～）
（土・日（8 時～22 時）、料金無料）

参考：休日 P&R 用駐車場の確保状況

H27：92 台 公設花き地方卸売市場（40 台）

北陸鉄道南部車庫（30 台）、額住宅駅前駐車場（22 台）



<買物時 P&R の実施>

④ゾーン内の移動手段の確保

- ・大浦・川北町会連合会における地域住民主体の移動手段の確保（運行は交通事業者に委託）

参考：大浦・川北地区の運行概要と利用実績
(H26)

- ・湊～イータウン金沢（片道約 22 km）
- ・週 2 日運行、2～3 往復、1,000 円/1 ヶ月
- ・2,205 人（105 日）、21 人/日、4.4 人/便



<大浦・川北地区での
地域住民主体の運行>

⑤森本駅の交通結節点機能の強化

- ・駅東広場の再整備（H26 着手）
（JR、路線バスの接続やタクシー乗場、駐輪場の再編）



<森本駅の整備>

4) 郊外ゾーン

- ・地域主体のバス等の運行支援を実施済

①地域の特性に応じたモビリティ確保の取組への支援

- ・内川校下町会連合会における地域住民主体の移動手段の確保（運行は交通事業者）
- ・郊外地域運営バス等運行費補助を施行（H26～）
- ・郊外の大学とまちなかを結ぶ深夜のバス運行交通実験（H22～H24）を実施し、H25年度から通常路線バスとして運行

参考：内川校下の運行概要と利用実績（H26）

- ・内川校下～平和町（片道約 15km）
- ・平日運行、定期運行 1 便、予約運行最大 5 便
大人 1,000 円/1 ヶ月
子ども 500 円/1 ヶ月
- ・1,228 人（236 日）、5.2 人/日、1.9 人/便



<内川地区での地域住民主体の運行>

②オンデマンドバスシステムの導入

- ・IT を活用した路線維持として、森本方面においてオンデマンドバスを導入したが、効率化につながらず、継続実施に至っていない（H19）



<森本方面でのオンデマンドバスの運行>

5) ゾーン間の連携

- ・石川線・浅野川線の沿線自治体との連携による利用促進等を展開しているが、公共交通重要路線のさらなるサービスレベルの確保に向け交通事業者等との連携が必要

①公共交通重要路線の設定

- ・公共交通重要路線の設定
- ・公共交通重要路線における定時性・速達性の確保、バス利用環境の整備などを実施（バス専用レーンの拡充、P&R 駐車場の設置等）

②鉄道線の有効活用

- ・沿線市町住民による石川線・浅野川線利用促進会議の設立及び沿線市町による活動支援
- ・交通結節点機能の強化や、バスとの連携強化（野々市市コミュニティバス「のっティ」が石川線乙丸駅に接続）

参考：石川線・浅野川線利用促進の取組
平日昼トク回数券の配布
利用促進企画イベントの実施
（ビール電車、まちなりコラボ企画等）



<まちなりとのコラボ企画>



6) 市域全体として取り組む施策

- ・バス利用環境の整備や意識啓発などの各種利用促進を実施したが、乗継割引の拡大や料金の低減、物流（荷捌き）対策などへの対応が必要

(1) 公共交通の利用促進（料金の見直し）

①料金の低減

- ・北陸鉄道の鉄道線における土日祝限定 1 日フリーエコきっぷの導入
- ・シルバー定期券購入助成制度の開始 (H24～)
- ・西日本 J R バスの武蔵ヶ辻～香林坊間を 100 円に 低減 (H23～)
- ・基本的な運賃の見直しは未実施



<土日祝限定 1日フリーエコきっぷ>

②団体に対する定期券大口一括購入割引制度の導入

- ・金沢大学定期券式トリガー制度を導入 (H23～、H26～本格実施)

参考：角間地区フリー定期券の概要 (H26)

- ・利用可能な区間・停留所
「鈴見台二丁目・鈴見町・旭町」～「金沢大学」
- ・料金 1ヶ月 6,170円、2ヶ月 10,290円
3ヶ月 14,400円、4ヶ月 16,460円



<角間地区フリー定期の範囲>

③乗継割引の拡大

- ・バスと電車の乗継における定期及び回数券の割引は従来より実施中
- ・バスとバスの乗継割引の拡大は未実施



<鉄道・バス乗継定期券>

④バス乗車ポイントシステムの導入 ※1)-(2)-③の再掲

- ・まちなかの混雑時にお帰り乗車券の実施 (H24年～)
- ・ICaによるバス・買物エコポイントの実施 (買物エコポイントは利用が伸び悩んだため H25年に廃止)

(2) 公共交通の利用促進（料金の見直し以外の取組）

①金沢バストリガー方式の活用による路線の新設・増便

- ・金沢大学地区金沢バストリガー協定（H18～25）
- ・金沢大学定期券式トリガー制度を導入（H23～、H26～本格実施）

②タクシーの多機能化

- ・バス路線のフィーダー交通としてタクシーを活用（内川校下、H24～）
- ・福祉タクシーをほぼ毎年導入

③カーシェアリングとの連携に向けた検討

- ・民間会社によるカーシェアリングの導入

④バス利用環境の整備

- ・金沢駅における総合交通案内板のリニューアル整備
- ・ビジュアルバスロケーションシステムの導入
- ・携帯電話等の端末向け検索システム（金沢バスなび）の環境整備
- ・鉄道との連携を含めた ICa 機能の拡充は未実施



<金沢駅の総合交通案内板>



<金沢バスなび>

⑤バリアフリーの推進

- ・金沢駅、西金沢駅、東金沢駅、森本駅を中心としてバリアフリーに対応
- ・市の補助としてノンステップバスを毎年導入
- ・バス停上屋の設置又は再整備
- ・メルシーキャブシステムの運行（H26 年度運行回数：3,321 回）



<バリアフリー対応>
(金沢駅)

(3) マイカーから公共交通への転換

①市民への意識啓発の充実

- ・町会等を対象とした出前講座の実施（H19～21、35 校下、50 団体）
- ・ノーマイカーデーの実施（毎年 11 月）
- ・市と民間企業（北國銀行、NTT 西日本）がエコ通勤促進協定を締結（H22.3）



<出前講座の様子>

②企業などに対する意識啓発の充実

- ・通勤時 P&R の啓発・PR
- ・公共交通利用促進貢献者表彰制度を創設（H21～、これまでに 10 社を表彰）

③学校を対象とした意識啓発の充実

- ・小中高校生を対象とした交通教室の実施
（こども交通体験見学ツアー、こども交通ひろばの開催）
- ・交通マナー教室の実施
（自転車安全教室、幼児交通安全教室）
- ・学生を対象としたセミナー等は未実施



<交通教室の様子>

④自動車の運転マナーの向上

- ・運転マナー向上に向けたマナーアップチラシの作成（H21）
- ・金沢ナンバーサポーターズクラブの取組

⑤自転車走行環境の改善・走行ルールの徹底 ※1)-(1)-③の再掲

- ・自転車走行指導帯の整備（10.4km 整備）
- ・自転車の安全な利用の促進に関する条例の制定（H26.4）
- ・街頭指導や自転車安全教育の実施
- ・マナーアップ強化の日運動
- ・ルール・マナー検定の実施 など



<自転車ルール＆マナー読本>

（４）物流について

①まちなかでの荷捌き駐車対策の実施

- ・片町広場、柿木畠に荷捌き駐車場を設置
- ・交通指導員による違法駐車指導



<荷捌き駐車場(片町広場)>

②市域全体での物流対策

- ・既存のトラックターミナルに加え、物流拠点として金沢森本インター工業団地を整備

7) 広域・圏域交通の確保

- ・県や周辺自治体と連携した各種施策の展開により、広域・圏域交通の確保は概ね達成したが、北陸新幹線開業を契機にさらなる連携強化が必要

①北陸新幹線金沢開業の早期実現

- ・平成 27 年 3 月 14 日北陸新幹線金沢開業
- ・並行在来線を運営する「I R いしかわ鉄道㈱」の設立 (H24. 8)、利用促進会議の設立 (H25. 11)

②能登方面への広域交通の確保

- ・県主体による、のと鉄道を利用した交通実験等の利用促進を実施
- ・のと里山海道の全線無料化 (H25. 3)



<金沢～穴水間を運行する能登の里山里海号(実証運行)>

③都市圏交通の確保

- ・金沢都市圏パーク・アンド・ライド実施協議会等を通じた金沢都市圏における連携強化
- ・北陸鉄道石川線・浅野川線利用促進連絡会(金沢市、白山市、野々市市、内灘町)による利用促進の取組



<P&R 駐車場>

④航路によるアクセスの確保

- ・クルーズ船の来港 (H27 : 19 本)、コンテナ貨物では 5 万個
- ・金沢外環状道路の大河端延伸による金沢港へのアクセス機能の向上



<クルーズ船の来航(金沢港)>

(4) 新金沢交通戦略の施策の達成状況

新金沢交通戦略の内容		達成状況の評価（アウトプット）		施策効果の評価（アウトカム）	
ゾーン	主要施策	評価	取組内容	評価	施策効果
1. まちなかゾーン (歩行者・公共交通 優先ゾーン)	(1) 歩行環境等の確保	○	概ね達成	○	<p>◆安全に通行できる環境が整備され、休日の歩行者数の増加や自転車事故発生件数が減少</p> <p>〈アウトカム評価指標〉</p> <p>△主要箇所の歩行者交通量(平日): <u>-1,189人/日、-24%</u></p> <p>○主要箇所の歩行者交通量(休日): <u>+2,370人/日、+27%</u> (H19) 平 4,915 人/日、休 8,761 人/日 ⇒ (H25) 平 3,726 人/日、休 11,131 人/日 出典: 歩行者通行量調査(片町・香林坊・広坂の 24 地点の平均値)</p> <p>○協定締結地区の自動車交通量: <u>-2,338台/12h、-53%</u> (規制前:H19) 4,422 台/12h ⇒ (規制後:H21) 2,084 台/12h 出典: 金沢市調べ(長町武家屋敷地区での細街路における交通規制前後の調査結果)</p> <p>○まちなかの延べ利用回数: <u>+1.4万回/年、+17%</u> (H24) 8.1 万回/年 ⇒ (H25) 9.5 万回/年(金沢市) 出典: 金沢市調べ</p> <p>○自転車走行指導帯の整備によるルール遵守率: <u>+55%</u> (H19) 12% ⇒ (H21) 67% 出典: 金沢河川国道事務所調べ(旧国道 159 号浅野川大橋～山の上間の調査結果)</p> <p>○中心市街地での自転車事故発生件数: <u>-52件/年、-38%</u> (H20) 138 件/年 ⇒ (H24) 86 件/年 出典: 金沢河川国道事務所調べ</p>
	① 歩けるまちづくりの推進	○	・まちなか歩行回廊の設定(H19) ・歩けるまちづくり協定の締結による歩く意識の醸成(H18) 3 地区 ⇒ (H25) 6 地区		
	② 歩行者の安全を重視した交通環境の整備	○	・歩けるまちづくり協定や地域交通プランに基づく、歩行環境の整備や交通規制の導入による通過交通の排除		
	③ 自転車走行環境の改善・走行ルールの徹底	○	・公共レンタサイクル「まちなか」の導入 (H25) 19 ポート、155 台 ・自転車走行指導帯の整備(10.4km 整備) ・自転車の安全な利用の促進に関する条例の制定(H26.4) ・街頭指導や自転車安全教育の実施 ・マナーアップ強化の日運動 ・ルール・マナー検定の実施 など		
	(2) 公共交通の利便性の向上	△	料金やポイント制度の見直しは交通事業者との調整が必要	△	<p>◆来街者向け、市民向けの新たな公共交通の導入により公共交通の利便性は改善したが、料金施策は実現可能な施策について交通事業者と十分な調整が必要</p> <p>〈アウトカム評価指標〉</p> <p>△ふらっとバス(全体)の利用者数: <u>-26千人/年、-3%</u>(H19比)</p> <p>〃(長町ルート)の利用者数: <u>+4千人/年、+3%</u>(H21比)</p> <p>全体 : (H19) 789 千人/年 ⇒ (H25) 763 千人/年 長町ルート: (H21) 153 千人/年 ⇒ (H25) 157 千人/年 出典: 金沢市調べ</p> <p>○100円バス(兼六園シャトル・まちバス)の利用者数: <u>62万人/年</u> (H19) なし ⇒ (H23) 62 万人/年 出典: 金沢市調べ</p> <p>○城下まち金沢周遊バス(逆回り)の利用者数: <u>1.5万人/2ヶ月</u> 総利用者(20日) 14,979人、日当たり 749人、便当たり 22.7人 出典: 金沢市調べ(H25年8～9月の休日に行った社会実験の結果)</p>
	① 公共交通空白地域・不便地域の解消	○	・金沢ふらっとバス「長町ルート」の導入、3世代利用キャンペーンや子ども料金、共通回数券等による利用促進の実施		
	② 均一区間の料金低減	△	・兼六園シャトル、まちバスの運行による 100円区間の延長(土日祝限定) H26:56 便/日、2つのバスを合わせ 10分間隔 × 地帯制料金は変更なし		
	③ バスで利用できるポイント制度の導入	△	・まちなかの混雑時にお帰り乗車券の実施(H24、H25に実施) ※ICa 買物エコポイントの実施(利用が伸び悩んだため H25に廃止)		
	④ 金沢駅～香林坊間の輸送容量の確保と効率的運行	△	・新しい交通システム導入に向けた交通実験の実施 ×路線の分割や乗継割引(バス→バス)については未実施		
	⑤ 武蔵ヶ辻、香林坊のバス待ち環境の整備	○	・武蔵ヶ辻バス停(いちば館前)整備(H21) ・香林坊バス停へのベンチ整備によるバス待ち環境の改善 ・武蔵ヶ辻バス停(6→5)、香林坊バス停(7→5)の集約		

※達成状況の評価：○概ね達成した取組、△一部実施済みの取組、※実施したが効果が見られず廃止した取組、×未実施の取組

施策効果の評価：○効果あり、△一定の効果は見られるが、さらなる改善が必要、×効果がほとんど見られず、抜本的な見直しが必要

新金沢交通戦略の内容		達成状況の評価（アウトプット）		施策効果の評価（アウトカム）	
ゾーン	主要施策	評価	取組内容	評価	施策効果
1. まちなかゾーン (歩行者・公共交通 優先ゾーン)	(3)マイカーの流入抑制	○	概ね達成	△	<p>◆環状道路の整備等によりまちなかの交通量が減少したほか、バスレーンの拡充等を行っているが、ピーク時を中心にバスの遅れが見られ定時性向上が必要 〈アウトカム評価指標〉</p> <p>○主要箇所の自動車交通量(月平均)：-44万台/月、-11% 金沢駅 (H19) 129万台/月⇒(H24) 102万台/月(-21%) 武蔵 (H19) 137万台/月⇒(H24) 133万台/月(-4%) 香林坊 (H19) 129万台/月⇒(H25) 117万台/月(-10%) 出典：金沢市統計書</p> <p>○国道157号の違法駐車への指導件数：-587件/月、-64% タクシー (H20) 587件/月 ⇒ (H25) 102件/月(-83%) 一般車 (H20) 329件/月 ⇒ (H25) 226件/月(-31%) 出典：金沢市調べ</p> <p>×バスの定時性(ピーク時)：最大遅れ平日 20分、休日 25分 松任⇒金沢駅 平日 7時台 10-20分 (香林坊～武蔵) 休日 16-18時台 10-25分 出典：金沢河川国道事務所(松任～金沢駅を運行する路線バスのH25年の年間平均)</p>
	①歩行者・公共交通優先の明確化	○	・公共交通利用促進条例の制定(H19.3)		
	②バス専用レーンの拡充	○	・休日夕方(15:00又は17:00～18:30)の拡大、終日バス専用レーンの導入(本町2丁目)全体で21区間、23km ・バスレーンや違法駐車防止重点区域の指導の継続		
	③まちなか駐車場の適正配置	△	・まちなか駐車場設置基準に基づく申請に対する指導・助言 ※まちなか業務用駐車場整除促進助成金を創出(H23廃止)		
2. 内・中環状ゾーン (公共交通利便 ゾーン)	(1)公共交通の利便性向上	※	運行実験を実施したが、利用が低迷したため現在は運行していない	×	<p>◆運行実験を行ったが、利用が低迷しバスによる運行では採算が合わないため、利用実態に応じた新たな方策の検討が必要 〈アウトカム評価指標〉</p> <p>×環状バスの利用者数(駅西口～平和町)：8.9人/便(H19、20) ×環状バスの利用者数(みどり～西割出)：1.0人/便(H23) 出典：金沢市調べ</p>
	①内・中ゾーン環状バスの運行	※	・環状バスは、H19、20年に駅西口～平和町、H23年にみどり2丁目～西割出で運行実験を実施 駅西口～平和町運行実験(H19、20) 1日6往復運行 みどり～西割出運行実験(H23) 1日9往復便運行		
	(2)交通結節点の機能強化	○	概ね達成	○	<p>◆交通結節点の機能強化や駅周辺の利用者増加等により駅利用者が増加 〈アウトカム評価指標〉</p> <p>○JR駅乗客数(西金沢駅、東金沢駅計)の増減率： 戦略策定前(H9⇒H18) -8% ⇒ 戦略策定後(H19⇒H24) +23% 西金沢駅(H9) 2,694人/日⇒(H18) 2,182人/日(-19%) (H19) 2,199人/日⇒(H24) 2,398人/日(+9%) 東金沢駅(H9) 1,430人/日⇒(H18) 1,619人/日(+13%) (H19) 1,684人/日⇒(H24) 2,366人/日(+41%) 出典：金沢市統計書(西日本旅客鉄道(株)金沢支社)</p>
	①サイクル・アンド・ライド用駐輪場の整備	○	・新たなサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備及び利用促進に向けたPR(H23西金沢駅、H24観音堂バス停・上荒屋バス停、H25三ツ屋駅前、H26円光寺バス停)		
	②西金沢駅の交通結節機能強化	○	・東口の駅前広場の整備(H19)、西口の駅前広場の整備(概成済) ・東西自由通路の整備(H23)		
③東金沢駅の交通結節機能強化	○	・駅西広場の整備(H19) ・東金沢駅～星稜高校へのアクセスバスの運行(100円)			

※達成状況の評価：○概ね達成した取組、△一部実施済みの取組、※実施したが効果が見られず廃止した取組、×未実施の取組

施策効果の評価：○効果あり、△一定の効果は見られるが、さらなる改善が必要、×効果がほとんど見られず、抜本的な見直しが必要

新金沢交通戦略の内容		達成状況の評価（アウトプット）		施策効果の評価（アウトカム）	
ゾーン	主要施策	評価	取組内容	評価	施策効果
3. 外環状ゾーン (公共交通とマイカーの共存ゾーン)	—	△	P&R 施策は目標台数や利用者増加に向けた施策の見直しが必要	△	◆地域主体の交通として一定の利用が見られた P&R は駐車場台数が増加したものの利用者数は減少しており、利用促進に向けた見直しが必要 〈アウトカム評価指標〉 △P&R 駐車場利用者数: <u>-29人、-12%</u> 利用者数: (H19) 248人/日 ⇒ (H24) 219人/日 駐車可能台数: (H19) 295台 ⇒ (H24) 409台 出典: 金沢市調べ △大浦校下の利用実績: <u>19.5人/便 (H25)</u> 総利用者 3,179人(78日)、40.8人/日、19.5人/便 出典: 金沢市調べ
	①通勤時 P&R 駐車場の計画的な設置	△	・通勤時 P&R 用駐車場の設置 H19:209台→H26:401台(+192台)の確保 ※目標 2,100台		
	②通勤時P&Rの利用促進策の実施	△	P&Rに関する広報の実施		
	③買物時P&Rの実施	△	・買物時 P&R を実施(H18) ・路線バスを利用した休日 P&R を実施(H23～、土日、料金無料) H26:92台確保		
	④ゾーン内の移動手段の確保	△	・大浦校下町会連合会における地域住民主体の移動手段の確保 湊～イオン金沢(約10km)、週2日、2往復/日運行、500円/1ヶ月		
⑤森本駅の交通結節機能強化	△	・駅東広場の再整備(H26着手) (JR、路線バスの接続やタクシー乗場、駐輪場の再編)			
4. 郊外ゾーン (住民参加による適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン)	—	△	郊外ゾーンに適した運行方法の検討が必要	△	◆郊外ゾーンの新たな交通手段として運行を開始したが、持続可能な運行方法の検討が必要 〈アウトカム評価指標〉 △内川校下の利用実績: <u>1.1人/便 (H25)</u> 総利用者 318人(97日)、3.3人/日、1.1人/便 出典: 金沢市調べ
	①地域に応じた移動手段確保の取組支援	○	・内川校下町会連合会における地域住民主体の移動手段の確保 ・郊外地域運営バス等運行費補助を施行(H26～) ・郊外の大学とまちなかを結ぶ深夜のバス運行実験(H22～24)を実施し、H25年度から通常路線バスとして運行		
②オンデマンドバスの導入	※	・ITを活用した路線維持として、森本方面でオンデマンドバスを導入したが、効率化につながらず、継続実施に至っていない(H19)			
5. ゾーン間の連携 (公共交通重要路線の位置づけ)	—	△	公共交通重要路線のさらなるサービスレベルの確保に向けた交通事業者との連携が必要	△	◆石川線・浅野川線の利用促進により、利用者の長期的な減少傾向に歯止めはかかりつつあるが、引き続き利用者増加のための取組が必要 〈アウトカム評価指標〉 △石川線・浅野川線利用者の増減率: H9⇒H18 -24%、H19⇒H24 -7% 石川線 (H9) 3,309人/日 ⇒ (H18) 2,293人/日(-31%) (H19) 2,294人/日 ⇒ (H24) 1,977人/日(-14%) 浅野川線 (H9) 3,552人/日 ⇒ (H18) 2,898人/日(-18%) (H19) 2,952人/日 ⇒ (H24) 2,904人/日(-2%) 出典: 金沢市統計書(北陸鉄道株) ×バスの定時性(ピーク時)【再掲】: <u>最大遅れ平日 20分、休日 25分</u> 松任⇒金沢駅 平日 7時台 10～20分 (香林坊～武蔵) 休日 16～18時台 10～25分 出典: 金沢河川国道事務所調べ(松任～金沢駅を運行する路線バスのH25年の年間平均)
	①公共交通重要路線の設定	△	・公共交通重要路線の設定、公共交通重要路線における定時性・速達性の確保、バス利用環境の整備などを実施		
②鉄道線の有効活用	○	・沿線市町住民による石川線・浅野川線利用促進会議の設立及び沿線市町による活動支援 ・交通結節点機能の強化やバスとの連携強化			

※達成状況の評価：○概ね達成した取組、△一部実施済みの取組、※実施したが効果が見られず廃止した取組、×未実施の取組
 施策効果の評価：○効果あり、△一定の効果は見られるが、さらなる改善が必要、×効果がほとんど見られず、抜本的な見直しが必要

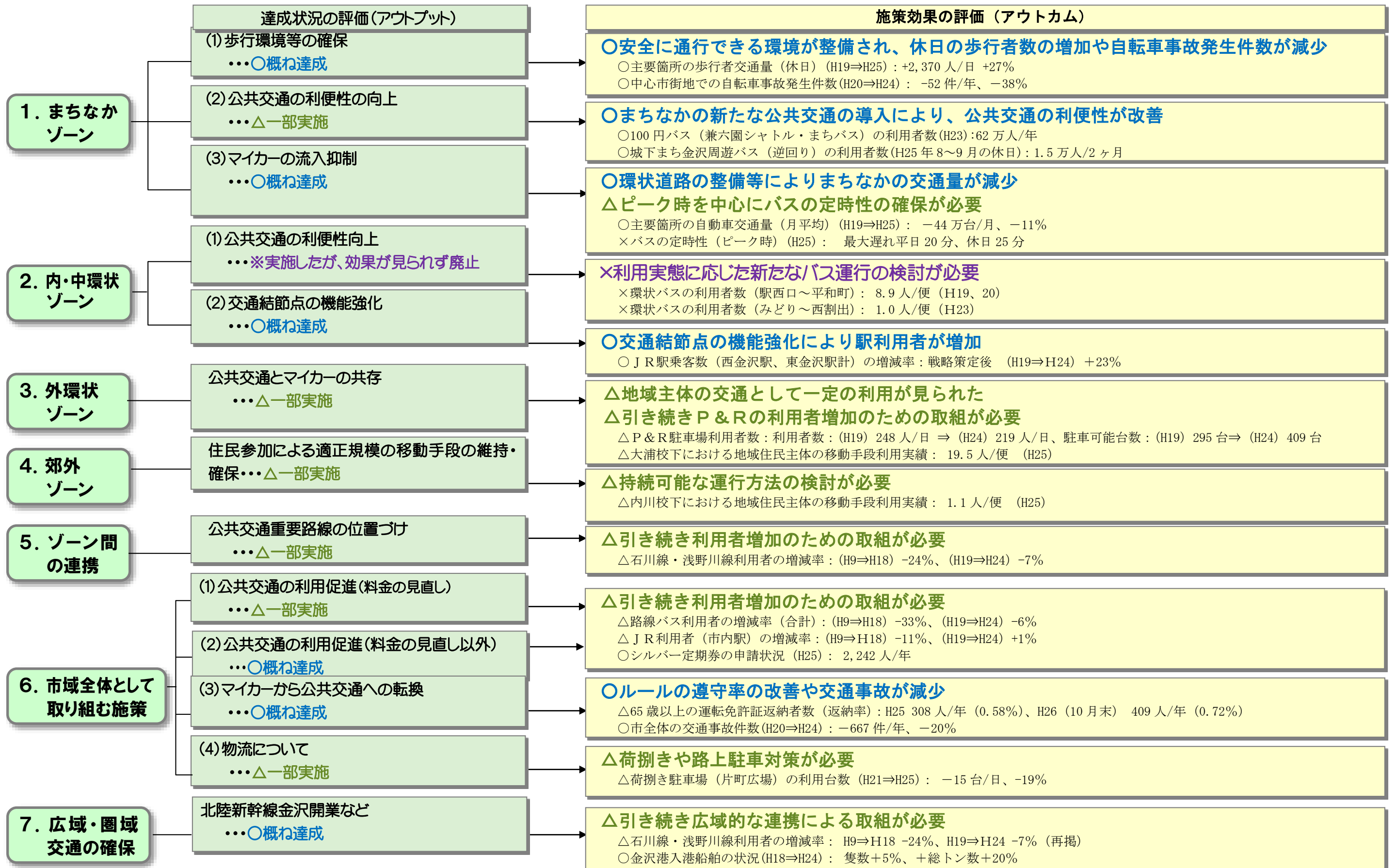
新金沢交通戦略の内容		達成状況の評価（アウトプット）		施策効果の評価（アウトカム）	
ゾーン	主要施策	評価	取組内容	評価	施策効果
6. 市域全体として 取り組む施策	(1)公共交通の利用促進(料金の見直し)	△	一般向けの割引拡大等の検討が必要	△	<p>◆各種利用促進策等により、路線バスの利用者の長期的な減少傾向に歯止めはかかりつつあるが、引き続き利用者増加のための取組が必要</p> <p>〈アウトカム評価指標〉</p> <p>△路線バス利用者の増減率(合計)：H9⇒H18 -33%、H19⇒H24 -6%</p> <p>市内線 (H9) 87,203 人/日⇒ (H18) 60,505 人/日(-31%) (H19) 60,435 人/日⇒ (H24) 58,243 人/日(-4%)</p> <p>市外線 (H9) 24,273 人/日⇒ (H18) 14,797 人/日(-39%) (H19) 14,406 人/日⇒ (H24) 12,125 人/日(-16%)</p> <p>出典：金沢市統計書(西日本JRバス株金沢支店、北陸鉄道株、ほくてつバス株、北鉄金沢中央バス株、加賀白山バス株)</p> <p>△JR利用者(市内駅)の増減率：H9⇒H18 -11%、H19⇒H24 +1%</p> <p>(H9) 29,435 人/日⇒ (H18) 26,212 人/日(-11%) (H19) 26,302 人/日⇒ (H24) 26,672 人/日(+1%)</p> <p>出典：金沢市統計書(西日本旅客鉄道株金沢支社)</p> <p>△石川線・浅野川線利用者の増減率【再掲】：H9⇒H18 -24%、H19⇒H24 -7%</p> <p>石川線 (H9) 3,309 人/日⇒ (H18) 2,293 人/日(-31%) (H19) 2,294 人/日⇒ (H24) 1,977 人/日(-14%)</p> <p>浅野川線 (H9) 3,552 人/日⇒ (H18) 2,898 人/日(-18%) (H19) 2,952 人/日⇒ (H24) 2,904 人/日(-2%)</p> <p>出典：金沢市統計書(北陸鉄道株)</p> <p>○トリガー制度の実施状況：H25 2,804 枚/年(目標 2,852 枚/年) (さらなる利用促進を実施することを条件に、交通事業者が定期券を販売する本格実施に移行) 販売実績 (H23)3,001 枚/年、(H24)2,790 枚/年 (H25)2,804 枚/年 出典：金沢大学HP</p> <p>○シルバー定期券*の申請状況：H25 2,242 人/年 申請人数 (H25)2,242 人/年、(H26 見込み)2,446 人/年 利用人数 (H25)1,502 人/月、(H26.10 月末)1,654 人/月 *金沢市内に住所を有する運転免許を持たない70歳以上の方に対し、北陸鉄道が販売しているシルバー定期券(1ヶ月定期券7,200円)の購入費を一部助成する制度 出典：金沢市調べ</p>
	①料金の低減	△	・土日祝1日フリーエコきっぷの導入、シルバー定期券助成制度の開始、西日本JRバスの武蔵ヶ辻～香林坊間を100円に低減 ×基本的な運賃見直しは未実施		
	②団体に対する定期券大口一括購入割引制度の導入	△	・金沢大学定期券式トリガー制度を導入(H23～、H26～本格実施)		
	③乗継割引の拡大	△	・バスと電車乗継における定期券及び回数券の割引を継続 ×バスとバスの乗継割引の拡大は未実施		
	④バス乗車ポイントシステムの導入	△	・まちなかの混雑時にお帰り乗車券の実施(H24、25に実施) ・ICaによるバス・買物エコポイントの実施(H25に廃止)		
	(2)公共交通の利用促進(料金の見直し以外)	○	概ね達成		
	①金沢バストリガー方式の活用による路線の新設・増便	○	・金沢大学地区金沢バストリガー協定(H18～25) ・金沢大学定期券式トリガー制度を導入(H23～、H26～本格実施)		
	②タクシーの多機能化	○	・バス路線のフィーダー交通として活用(内川地区、H24～) ・福祉タクシーを毎年ほぼ導入		
	③カーシェアリングとの連携に向けた検討	※	・民間会社によるカーシェアリングの導入 (利用がないためH24廃止)		
	④バスの利用環境の整備	△	・金沢駅総合案内板のリニューアル整備 ・ビジュアルバスロケーションシステムの導入 ・携帯電話等の端末向け検索システム(金沢バスナビ)の整備 ×鉄道との連携を含めたICa機能の拡充は未実施		
⑤バリアフリーの推進	○	・金沢駅、西金沢駅、東金沢駅、森本駅を中心としたバリアフリー化 ・市の補助としてノンステップバスを毎年導入 ・バス停上屋の設置又は再整備 ・メルシーキャブの運行(H24年度運行回数：3,151回)			

※達成状況の評価：○概ね達成した取組、△一部実施済みの取組、※実施したが効果が見られず廃止した取組、×未実施の取組
 施策効果の評価：○効果あり、△一定の効果は見られるが、さらなる改善が必要、×効果がほとんど見られず、抜本的な見直しが必要

新金沢交通戦略の内容		達成状況の評価（アウトプット）		施策効果の評価（アウトカム）	
ゾーン	主要施策	評価	取組内容	評価	施策効果
6. 市域全体として 取り組む施策	(3)マイカーから公共交通への転換	○	概ね達成	○	◆各種施策の推進により、公共交通利用への転換だけでなく、ルールの遵守率の改善や交通事故が減少 〈アウトカム評価指標〉 △65歳以上の運転免許証返納者数(返納率): H25 308人/年(0.58%)、H26(10月末) 409人/年(0.72%) 返納者数(H25) 308人/年、(H26) 409人(10月末時点) 65歳以上運転免許保有人口(H25)52,971人、(H26)56,701人 出典:金沢市調べ ○△交通体験イベント参加者の交通行動転換率: 10% 子ども交通体験見学ツアー参加者 211人 自動車から公共交通に転換した参加者 22人(転換率10%) 出典:金沢市調べ(H24 アンケート調査結果) ○自転車走行指導帯の整備によるルール遵守率【再掲】: +55% (H19) 12%⇒(H21) 67% 出典:金沢河川国道事務所調べ(旧国道159号浅野川大橋～山の上間の調査結果) ○市全体の交通事故件数: -667件/年、-20% (H20) 3,264件/年⇒(H24)2,597件/年 出典:金沢市統計書 ○市全体の自転車事故件数: -286件/年、-43% (H20) 659件/年⇒(H24)373件/年 出典:金沢河川国道事務所調べ
	①市民への意識啓発の充実	○	・町会等を対象とした出前講座の実施(H19～21、35校下、50団体) ・ノーマイカーデーの実施(毎年11月) ・市と民間企業がエコ通勤促進協定を締結(北國銀行、NTT西日本)		
	②企業などに対する意識啓発の充実	○	・通勤時P&Rの啓発 ・公共交通利用促進貢献者表彰制度の創設(H21～、10社を表彰)		
	③学校を対象とした意識啓発の充実	○	・小中高校生を対象とした交通教室、交通マナー教室の実施 ×学生を対象としたセミナーなどは未実施		
	④自動車の運転マナーの向上	○	・運転マナー向上に向けたマナーアップチラシの作成(H21) ・金沢ナンバーサポーターズクラブの取組		
	⑤自転車走行環境の改善・走行ルールの徹底	○	・自転車走行指導帯の整備(10.4km整備) ・自転車の安全な利用の促進に関する条例の制定(H26.4) ・街頭指導や自転車安全教育の実施、マナーアップ強化の日運動 ・ルール・マナー検定の実施 など		
	(4)物流について	△	まちなかの物流対策の検討が必要		
①まちなかでの荷捌き駐車対策の実施	△	・片町広場、柿木畠に荷捌き駐車場を設置 ・交通指導員による違法駐車指導	△	◆違法駐車への指導により国道での違法駐車は減少したが、裏道での荷捌きや路上駐車対策が必要 〈アウトカム評価指標〉 △荷捌き駐車場(片町広場)の利用台数: -15台/日、-19% (H21) 82台/日⇒(H25) 67台/日(駐車可能台数9台) 出典:金沢市調べ	
②市域全体での物流対策	△	・既存のトラックターミナルに加え、物流拠点として金沢森本インター工業団地を整備			
7. 広域・圏域交通の確保	—	○	広域・圏域交通の確保は概ね達成したが、北陸新幹線開業を契機にさらなる連携強化が必要	△	◆広域・圏域的な連携により、金沢港の利用増加や石川線・浅野川線の利用者の長期的な減少傾向に下げ止まりが見られ、引き続き広域的な連携による取組が必要 〈アウトカム評価指標〉 △石川線・浅野川線利用者の増減率【再掲】: H9⇒H18 -24%、H19⇒H24 -7% 石川線 (H9) 3,309人/日⇒(H18) 2,293人/日(-31%) (H19) 2,294人/日⇒(H24) 1,977人/日(-14%) 浅野川線 (H9) 3,552人/日⇒(H18) 2,898人/日(-18%) (H19) 2,952人/日⇒(H24) 2,904人/日(-2%) 出典:金沢市統計書 ○金沢港入港船舶の状況: 隻数+5%、+総トン数+20% (H18) 27,632隻/年 ⇒(H24) 28,922隻/年 (H18) 4,987,135トン/年 ⇒(H24) 5,961,001トン/年 出典:金沢市統計書
	①北陸新幹線金沢開業の早期実現	○	・H27年3月14日北陸新幹線金沢開業 ・並行在来線を運営する「IRいしかわ鉄道(株)」の設立(H24.8)、利用促進会議の設立(H25.11)		
	②能登方面への広域交通の確保	○	・県主体による、のと鉄道を利用した交通実験等の利用促進を実施 ・のと里山海道の全線無料化(H25.3)		
	③都市圏交通の確保	○	・金沢都市圏パーク・アンド・ライド実施協議会等を通じた金沢都市圏における連携強化 ・北陸鉄道石川線・浅野川線利用促進連絡会(金沢市、白山市、野々市市、内灘町)による利用促進の取組		
④航路によるアクセスの確保	○	・クルーズ船の来港(H25:18隻)、コンテナ貨物では5万個 ・金沢外環状道路の大河端延伸による金沢港へのアクセス機能の向上			

※達成状況の評価：○概ね達成した取組、△一部実施済みの取組、※実施したが効果が見られず廃止した取組、×未実施の取組
 施策効果の評価：○効果あり、△一定の効果は見られるが、さらなる改善が必要、×効果がほとんど見られず、抜本的な見直しが必要

(5) 新金沢交通戦略のフォローアップから見た課題の整理

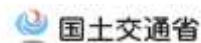


3 国における法制度・上位計画

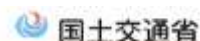
(1) 国における交通政策に関する法制度

①交通政策基本法の策定について

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の概要



交通政策基本法の位置付け



交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（2050年）を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与する。



新たな「国土のグランドデザイン」

＜国土を取り巻く状況の大きな変化＞

①人口減少・高齢化 ②グローバル化 ③巨大災害の切迫・インフラ老朽化の進行

→ 2050年を視野に入れた、今後の国土・地域づくりの指針として3月までに取りまとめ

※ なお、交通政策基本計画及び社会資本整備重点計画については、国土形成計画法に基づく国土形成計画と調和が保たれたものでなければならないこととされている。

②交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会（H26年1月）

国土交通省

交通政策審議会地域公共交通部会 中間とりまとめ ～地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～

はじめに

1. 地域公共交通の現状

- ・モータリゼーションの進展と輸送人員の減少
- ・地域公共交通サービスの衰退
- ・将来の人口減少

2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大

- ・地域住民の移動手段の確保
- ・コンパクトシティの実現
- ・まちのにぎわいの創出や健康増進
- ・人の交流の活発化

3. 地域公共交通に係る問題点とその背景

地域公共交通サービスの衰退の背景

我が国の地域公共交通は基本的には企画から運行まで、民間事業者もしくは独立採算制の公営事業者により実施

経営が厳しくなった結果、

- ・サービス水準の低下が顕在化
- ・既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力の喪失
- ・地域住民のニーズやまちづくりの構想とのミスマッチの発生

地域公共交通総合連携計画(実行計画)の課題

- ・まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組みが不十分
- ・総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、個別・局所的な事例のみに対応
- ・地域特性等を踏まえた地域公共交通ネットワークを構築するための方策が不十分
- ・計画が自治体の行政区域で分断され、交通ネットワークの実態と非適合
- ・関係者(特に住民)の役割が不明確
- ・計画の達成状況の評価が不十分

4. 解決の方向性

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

- ・地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭を立て
- ・関係者の合意の下で
- ・まちづくりと一体で

持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

ポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的に可能な限り数値化した目標設定

5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築

交通政策基本法の考え方

新たな制度的枠組みの方向性

地方公共団体が先頭を立て、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要。

ポイント

- ① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化
- ② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり

最終とりまとめに向けて

③国土のグランドデザイン2050

キーワードは 〈コンパクト+ネットワーク〉

コンパクト+ネットワークの意義・必要性

- ① 質の高いサービスを効率的に提供
 - ・人口減少下において、高質サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
 - ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小
 - ・このため、ネットワーク化により都市圏域に応じた圏域人口を確保
- ② 新たな価値創造
 - ・人・モノ・情報の高密度な交流が実現し、イノベーションを創出
 - コンパクトネットワークにより、国家全体の「生産力」を高める国土構造

多様性と連携による国土・地域づくり

- ① 各地域が「多様性」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ② 複数の地域間の「連携」により、人・モノ・情報の交流を促進

▶「多様性と連携」を支えるのがコンパクトネットワーク

▶コンパクトネットワークは、交通革命、情報革命を取り込み、国家の制約を克服するとともに、実効性ある知識・情報空間を融合させる

▶交通は、それぞれの地域が多様であるほど活性化し→効果的

▶対応のエンジンは多様性(多様な(地域間の)磨き)がなければ効果は起こり得ない

→常に多様性を生み出していく必要

国土づくりの3つの理念

多様性
「ダイバーシティ」

連携
「コネクティビティ」

再生力の
創り出し(イノベーション)
「レジリエンス」

基本戦略

- ① 国土の構造としての「小さな拠点」と、
高度地方都市圏等との構築
- ② 従来のコンパクト・産業集約・施設集約の場づくり
- ③ スーパーメガリージョンと新たなリンクの形成
- ④ 日本海・太平洋2道海路軸と圏域間対地の促進
- ⑤ 国の元を創る観光立国の実現
- ⑥ 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出
- ⑦ 子供から高齢者まで生き生きと暮らせる
コミュニティの再構築
- ⑧ 美しく、実用性に強い国土
- ⑨ インフラを賢く使う
- ⑩ 民間活力や住居革新を取り込む社会
- ⑪ 国土・地域の強い子づくり
- ⑫ 戦略的サブシステムの構築も含めた
エネルギー制約・環境問題への対応

「小さな拠点」

小学校や保育園等の周辺に
商業施設を定める新しい場。
医療等の「機能」をコンパクトに集積

交通と情報通信によるネットワーク
で拠点を支える

道の駅、特産品販売場の次元的な
バイオマスエネルギーの地産・地消
により、新たな活用を創出

高度地方都市圏

○ 高速道路を活用しない

都市圏の中心市	2010年推計	2050年推計
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	20.9

このままでは30万人都市圏が消える

○ 高速道路を活用

都市圏の中心市	2010年推計	2050年推計
松江市・米子市	58.0	37.3

ネットワークにより30万人都市圏を維持

スーパーメガリージョン

リニア中央新幹線はメガリージョンの地下鉄
→都市圏内行は都市内移動へ

高度地方都市圏を、
国産ジェットエンジンで結ぶ

日本国産のジェットエンジン
開発ジェットエンジン
との連携

④地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要  国土交通省

背景

平成26年2月12日閣議決定

○人口減少、少子高齢化が加速的に進展  特に地方のバスなどの運輸事業の経営悪化が深刻化

- 民間バスの約7割、鉄道事業者の約8割が赤字
- 公共交通による輸送人員は、1990年と2010年の比較で、バスは35%減、地方鉄道は25%減
- 過去5年で8,160kmのバス路線、105kmの鉄道路線が廃止

○人口減少社会において地域の活力の維持・強化を図るためには、コンパクトシティの取組みと連携して、諸機能が集約したコンパクトな拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築することが重要

方向性（交通政策基本法の具体化）

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

- ・地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭になって
- ・関係者の合意の下で
- ・まちづくりと一体で

持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築（複数路線の整理・統合による利便性の向上、乗換ターミナル整備、運賃見直し等）

法案の概要

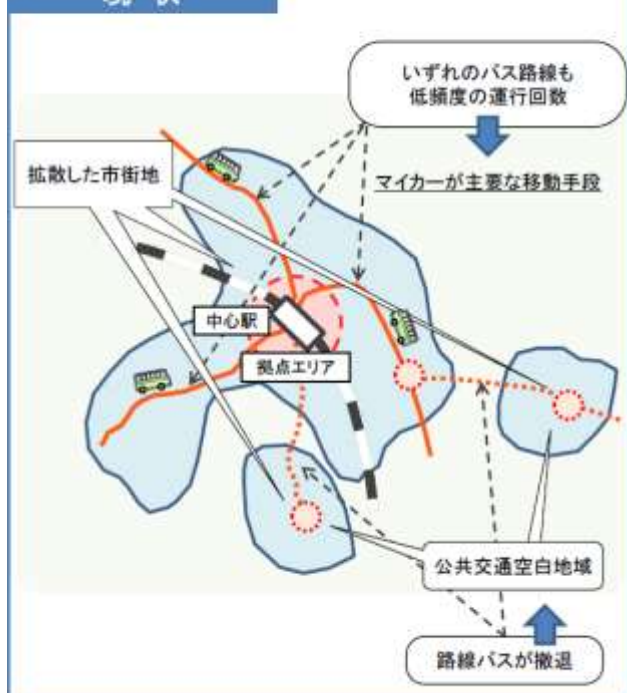
(1) 地方公共団体が先頭立って地域公共交通網を再構築する制度

○地域公共交通網形成計画（基本計画）、地域公共交通再編実施計画（事業計画）を地方公共団体が事業者等と協議、合意の上で策定。
○コンパクトシティの実現に向けた取組との連携、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を、地域の関係者が一体で促進。

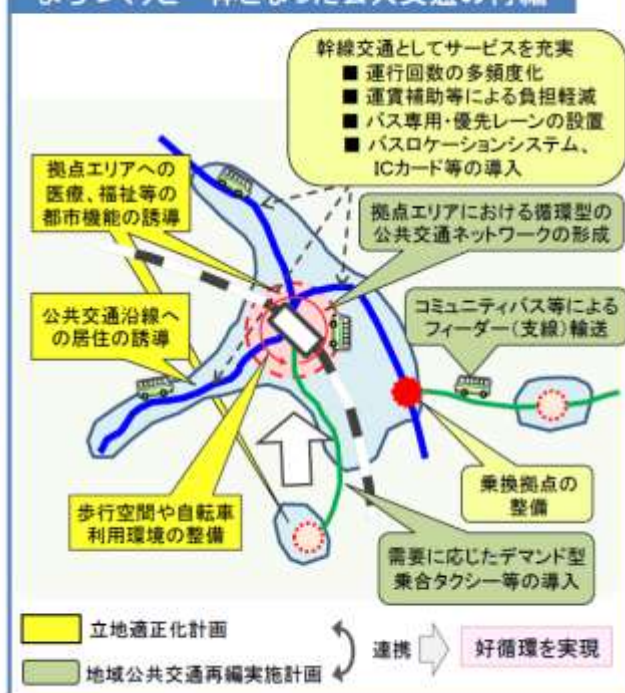
(2) 国土交通大臣の認定により、地方公共団体の計画の実現を全面的に支援する制度

○全国でケーススタディを実施し、モデルとなるプロジェクトを、計画段階から国も支援して形成（地域公共交通確保維持改善事業（306億円）の内数）。
○上記のほか、計画の実現に必要な車両購入や施設整備に対し重点的に国が支援。
○計画の実効性を担保するための特例制度（道路運送法の許認可等の特例等の関係法令の規制緩和、計画の維持を困難とするような行為の防止、事業が実施されない場合の勧告・命令等）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要  国土交通省

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

⑤都市再生特別措置法等の一部を改正する法律及び立地適正化計画の作成について

●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案 ＜予算関連法律案＞

住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、これらの施設の立地を一定の区域に誘導するための市町村による立地適正化計画の作成について定めるとともに、立地適正化計画に記載された居住に関連する誘導すべき施設についての容積率及び用途規制の緩和等の所要の措置を講ずる。

背景

- ◆我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者が急増すると見込まれている。
- ◆都市全体の構造を見渡しなが、居住者の生活を支えるようコンパクトなまちづくりを推進（多極ネットワーク型コンパクトシティ化）していくことが必要。

法案の概要

■ 都市再生特別措置法の一部改正

○立地適正化計画の作成

- ・市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができる。
- ・立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - ・居住誘導区域（居住を誘導すべき区域）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - ・都市機能誘導区域（居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域）及び市町村が講ずべき施策 等

都市機能誘導区域

- ①区域内に誘導すべき施設（「誘導施設」）について都市計画で「特定用途誘導地区」を定めた場合、用途・容積率規制を緩和
- ②誘導施設を整備する事業者への民間都市開発推進機構による出資等による支援
- ③区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等

生活サービス機能の計画的配置を図るエリア

公共交通

地域公共交通活性化再生法改正との連携（調和規定）

居住誘導区域

- ①住宅整備を行う民間事業者による都市計画・景観計画の提案制度を導入
- ②区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする
- ③区域外の一定の区域を「居住調整地域」として都市計画で定めた場合、一定規模以上の住宅等の建築等を開発許可の対象とする 等

まとまった居住の推進を図るエリア



■ 建築基準法の一部改正

特定用途誘導地区内に誘導すべき施設について容積率及び用途の制限を緩和する。

■ 都市計画法の一部改正

特定用途誘導地区及び居住調整地域は、市町村が都市計画に定める。

(2) 本市における上位計画

① 世界の「交流拠点都市金沢」をめざして（平成 25 年 3 月策定 新たな都市像）（抜粋）

■都市像 世界の「交流拠点都市金沢」の実現 ～市民が創る誇りあるまち～

歴史を礎として、学術や文化などの個性を守り、磨き高めてきた金沢は、他都市に類を見ない資産を有しています。その資産を活用し、個性ある新たな価値を創造し続けるためには、人・モノ・情報の交流拠点となることが最も重要であり、世界の「交流拠点都市金沢」の実現を目指します。

○コンパクトな都市機能の集積

- 人口減少社会に対応した都市づくりを進めるため、原則的に、市街地の拡大を行わず、商業施設や公共施設等の立地を誘導するなど、**主要な都市機能をまちなかへ緩やかに凝縮**します。
- 旧城下町区域の中心市街地は金沢らしさの象徴であり、都市全体の核となるエリアとして、歴史文化資産の保存、活用に努めるとともに、定住の促進や商業、業務機能の集約、交流人口の拡大、公共交通を優先した歩行者中心の交通政策を積極的に推進し、**活力と賑わいのある中心市街地の形成**に取り組みます。
- 金沢駅周辺は重要交通結節点として位置づけ、**金沢の玄関口として整備**するとともに、金沢駅から香林坊、片町に至る都心軸沿線にあっては、老朽ビルの建替を促進し、商業、業務機能など、近代的都市としての**金沢の顔となる機能を集積**します。

○交通ネットワークの確立

- 円滑な都市内交通を確保するため、公共交通の利便性向上を図るとともに、歩行者や自転車にやさしい道路空間を整備するほか、新しい交通システムの検討を進めるなど、**総合的な交通体系の確立**を目指します。
- まちなかにあっては、終日バス専用レーンを導入するとともに、まちなかシャトルなど二次交通の充実を図り、定時性、利便性、快適性を確保するなど、**公共交通優先のまちづくり**に取り組みます。
- 郊外部については、住民ニーズに応じた交通手段が確保できるよう、主要幹線に接続する乗合バス等のしくみを構築するなど、**交通環境の維持・改善**を図ります。

○広域交通基盤の整備・充実

- 北陸新幹線の全線整備を推進するほか、地域住民の日常の足となる並行在来線については、過度な利用者負担とならない運賃設定や、サービス水準の向上に努めます。
- 北陸鉄道石川線及び浅野川線については、利用促進を図るため、パーク・アンド・ライド駐車場の整備に努めるとともに、交通事業者と連携し、バスの乗継など利便性の向上に取り組みます。
- 北陸自動車道を軸に東海北陸自動車道、能越自動車道、金沢能登連絡道路など体系的な高速道路ネットワークの形成に努めます。
- 金沢港については、国、県との連携により、海の玄関口にふさわしい国際物流拠点港としての整備を推進し、国内外の定期航路の拡充に努めるとともに、外航クルーズ船に対応した交流拠点機能を強化します。
- 小松空港については、アジアをはじめとする世界の都市との定期航空路を拡充し、国際空港として一層の飛躍を図るほか、羽田空港における乗継需要の拡大に取り組み、国内便の確保に努めます。

② 世界の「交流拠点都市金沢」重点戦略計画（平成26年2月策定、平成28年2月改訂）（抜粋）

本市の都市像「世界の『交流拠点都市金沢』」を実現するため、今後10年間に実施すべき施策を、前期・中期・後期に区分し、実施計画としてとりまとめた「重点戦略計画」が策定されている。（平成25年度～34年度の10ヵ年計画）

4. 新幹線時代に対応した交通基盤の整備

国際物流等の拠点整備

北陸新幹線の開業に併せ、県と連携し、金沢の海のゲートウェイである金沢港のコンテナ貨物取り扱いの増加や大型旅客船の誘致を加速させるため、物流機能及び国際観光機能の強化に努めるとともに、ベイエリアの活性化や賑わい創出を図ります。

金沢港の整備促進

国際物流の拠点であり、また、旅客船が多く寄港するなど、観光交流拠点である金沢港のさらなる発展をめざし、県と連携して港湾整備を進め、日本海側拠点港にふさわしい機能の強化を図る。



◎金沢港大水深岸壁の整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
金沢港 大水深岸壁(-13m)整備		

金沢港の活性化・利用促進

関係機関と連携し、金沢みなと会館のあり方を調査・検討するよう働きかけを行い、港湾施設の充実をめざす。また、金沢港周辺地域を物流拠点や観光スポットとして魅力あるものにしていくとともに、市中心部との交通アクセスを強化するなど、賑わいと活性化に努める。

- 金沢港周辺地域における賑わいの創出
- 金沢みなと会館のあり方を検討

定期航路の拡充

物流や観光の日本海側の拠点港にふさわしい港となるよう、県や関係機関と連携しながら定期航路の拡充に努めるとともに、ポートセールスなど、国の内外に向けた誘致活動を強化する。

- 定期航路拡充に向けたポートセールス

金沢港物流ネットワーク道路の整備

金沢港大水深岸壁と北部及び南西部の工業団地を結ぶ物流ネットワーク道路網を構築することにより、港までの輸送時間の短縮等を図る。

- 金沢港物流ネットワーク道路の整備



北陸新幹線の建設促進

高速交通体系の柱として、沿線地域の発展にも寄与する北陸新幹線の早期全線開業に向けた取り組みを推進する。

- ◎北陸新幹線の金沢開業

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
北陸新幹線 金沢開業	済	

小松空港の活性化

日本海側の拠点空港としての役割を担っていくため、石川県や関係自治体と連携し、空港の利便性に磨きをかけ、一層の利用促進を図るとともに、アジア近隣諸国等との旅客便の就航を促進する。

- 小松空港協議会、航空乗継利用促進協議会による活動

都市内交通ネットワークの確立

新交通システムの導入を検討していくなど、交通事業者と連携して、新しい交通システムの整備に取り組み、新幹線時代に対応した都市内交通ネットワークを確立します。

新しい交通システムの導入

まちなかへのマイカーの流入を抑制し、公共交通優先のまちづくりを促進するため、走行空間の確保やコストなど、導入に係る課題を分析し、市民参加による協議やバス専用レーンの拡充などの交通実験を行いながら、都心軸の特性にふさわしい新しい交通システムの導入に向けて、段階的に条件整備を進める。

◎新しい交通システムの導入

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
市民参加による協議・交通実験 <input checked="" type="checkbox"/>	段階的な条件整備	新システムの導入着手

交通ネットワークの充実

新しい交通システムの導入を視野に、既存のバス路線等とのバランスを考慮した交通体系を確立するため、バス路線の再編など、市域全体の公共交通ネットワークの充実を図る。

◎交通ネットワークの充実

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
バス路線の再編検討 <input checked="" type="checkbox"/>	バス路線の再編計画	交通ネットワークの充実

まちなか周遊バスの導入

既存路線との結節機能の強化やバス空白地区の改善を図り、まちなかにおける回遊性の向上を図るため、金沢駅を起終点とした、まちなかを双方向でループする「まちなか周遊バス」を導入する。

◎まちなか周遊バスの導入

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
まちなか周遊バス運行開始	<input checked="" type="checkbox"/>	

パーク・アンド・ライド駐車場の充実と公共交通利用環境の向上

シェルター付きのバス停や駐輪場等を整備するなど、公共交通重要路線及び鉄道線の利用環境の向上に努めるとともに、通勤時やゴールデンウィーク等の観光期を含め、年間を通して利用することができるパーク・アンド・ライド駐車場を増設することで、まちなかへの自動車の流入を抑制し、公共交通の利用を促進する。

◎待合施設やパーク・アンド・ライド駐車場の整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
バス待合施設整備、パーク・アンド・ライド駐車場整備		

都市内交通案内の充実

バスやタクシー等、公共交通に関する案内システムの設置や案内所機能を強化するほか、ICTを活用した交通情報の充実を図る。



◎二次交通案内の充実

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
バス発車案内システム 案内板等の設置 済		

地域コミュニティバスの運行支援

市郊外や中山間地域など交通不便地帯において、地域住民が主体となった公共交通を補完するための移動手段の運行を支援する。併せて、既存のバス路線等とのバランスを考慮した交通体系を確立し、市域全体の公共交通ネットワークの充実を図る。

◎地域運営交通の確保

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
地域コミュニティバス 運行支援開始 済	運行支援の継続	

調和のとれた都市構造の形成**㊦ 金沢美術工芸大学の移転整備**

手狭で老朽化が進む金沢美術工芸大学の改築に向けて、文教地区にふさわしい施設整備をめざし、金沢大学工学部跡地への移転整備を推進する。

◎金沢大学工学部跡地の利活用検討

◎金沢美術工芸大学の移転整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
基本構想・設計・移転整備		

㊦ 金沢駅西広場周辺における新たな賑わい拠点施設の整備促進

金沢駅西広場周辺におけるNHKや銀行などの移転整備を契機に、周辺地区での民間活力による商業施設や業務施設が複合した高度業務機能の集積を図る。また、金沢駅西周辺の公共用地等を活用し、インターナショナルブランドホテルの誘致等、賑わい創出に努める。

○金沢駅西広場周辺地域の利活用

◎インターナショナルブランドホテルの誘致

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
提案協議・設計・整備・開業		

交通ネットワークの確立**㊦ 新しい交通システムの導入**

まちなかへのマイカーの流入を抑制し、公共交通優先のまちづくりを促進するため、走行空間の確保やコストなど、導入に係る課題を分析し、市民参加による協議やバス専用レーンの拡充などの交通実験を行いながら、都心軸の特性にふさわしい新しい交通システムの導入に向けて、段階的に条件整備を進める。

◎新しい交通システムの導入

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
市民参加による協議・交通実験(済)	段階的な条件整備	新システムの導入着手

④ 交通ネットワークの充実

新しい交通システムの導入を視野に、既存のバス路線等とのバランスを考慮した交通体系を確立するため、バス路線の再編など、市域全体の公共交通ネットワークの充実を図る。

◎交通ネットワークの充実

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
バス路線の再編検討 <input checked="" type="checkbox"/>	バス路線の再編計画	交通ネットワークの充実

④ まちなか周遊バスの導入

既存路線との結節機能の強化やバス空白地区の改善を図り、まちなかにおける回遊性の向上を図るため、金沢駅を起終点とした、まちなかを双方向でループする「まちなか周遊バス」を導入する。

◎まちなか周遊バスの導入

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
まちなか周遊バス運行開始 <input checked="" type="checkbox"/>		

④ パーク・アンド・ライド駐車場の充実と公共交通利用環境の向上

シェルター付きのバス停や駐輪場等を整備するなど、公共交通重要路線及び鉄道路線の利用環境の向上に努めるとともに、通勤時やゴールデンウィーク等の観光期を含め、年間を通して利用することができるパーク・アンド・ライド駐車場を増設することで、まちなかへの自動車の流入を抑制し、公共交通の利用を促進する。

◎待合施設やパーク・アンド・ライド駐車場の整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
バス待合施設整備、パーク・アンド・ライド駐車場整備		

④ 都市内交通案内の充実

バスやタクシー等、公共交通に関する案内システムの設置や案内所機能を強化するほか、ICTを活用した交通情報の充実を図る。

◎二次交通案内の充実

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
バス発車案内システム 案内板等の設置 <input checked="" type="checkbox"/>		

⑧ 地域コミュニティバスの運行支援

市郊外や中山間地域など交通不便地帯において、地域住民が主体となった公共交通を補完するための移動手段の運行を支援する。併せて、既存のバス路線等とのバランスを考慮した交通体系を確立し、市域全体の公共交通ネットワークの充実を図る。

◎地域運営交通の確保

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
地域コミュニティバス 運行支援開始	済	運行支援の継続

安全で快適な自転車環境の創出

自転車通行空間等の整備

自転車道、自転車レーン及び自転車走行指導帯や、まちなか及び郊外部のバス停周辺の自転車駐車場等、自転車が安全に通行できる空間などの計画的な整備を進める。

◎まちなか自転車利用環境向上計画具現化事業

◎自転車等駐車場整備事業

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
自転車通行空間及び自転車駐車場の整備		

レンタサイクル「まちなか」の拡充

来街者の回遊性の向上や市民の日常の足としての都市内交通の充実を図るため、電動アシスト自転車の導入やポートの増設など、まちなかの機能強化を図る。

◎レンタサイクル「まちなか」の機能拡充

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
「まちなか」ポート増設 済	機器の更新の検討	機器の更新、ポートの拡充

自転車ルール遵守・マナー向上の促進

自転車の安全な利用の促進に関する条例を制定し、ルール遵守やマナー向上に向けて、市民等と協働で取り組む。

◎自転車教室等の実施

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
条例制定 (済)		
自転車教室、街頭指導等の実施		

情報インフラの整備・充実

情報インフラの整備と活用

公衆無線LANをはじめとする情報インフラの更なる整備を促進するとともに、無線LAN通信の先を見据えたモバイル通信の利活用をめざす。

◎情報インフラの整備促進

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
公衆無線LAN(Wi-Fi)普及促進		
	次世代型モバイル通信への対応	

拠点性が高まるまち

広域交通基盤の整備・充実

④ 金沢港の整備促進

国際物流の拠点であり、また、旅客船が多く寄港するなど、観光交流拠点である金沢港のさらなる発展をめざし、県と連携して港湾整備を進め、日本海側拠点港にふさわしい機能の強化を図る。

◎金沢港大水深岸壁の整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
金沢港 大水深岸壁(-13m)整備		

④ 金沢港の活性化・利用促進

関係機関と連携し、金沢みなと会館のあり方を調査・検討するよう働きかけを行い、港湾施設の充実をめざす。また、金沢港周辺地域を物流拠点や観光スポットとして魅力あるものにしていくとともに、市中心部との交通アクセスを強化するなど、賑わいと活性化に努める。

- 金沢港周辺地域における賑わいの創出
- 金沢みなと会館のあり方を検討

④ 定期航路の拡充

物流や観光の日本海側の拠点港にふさわしい港となるよう、県や関係機関と連携しながら定期航路の拡充に努めるとともに、ポートセールスなど、国の内外に向けた誘致活動を強化する。

- 定期航路拡充に向けたポートセールス

⑧ 小松空港の活性化

日本海側の拠点空港としての役割を担っていくため、石川県や関係自治体と連携し、空港の利便性に磨きをかけ、一層の利用促進を図るとともに、アジア近隣諸国等との旅客便の就航を促進する。

○小松空港協議会、航空乗継利用促進協議会による活動

⑨ 北陸新幹線の建設促進

高速交通体系の柱として、沿線地域の発展にも寄与する北陸新幹線の早期全線開業に向けた取り組みを推進する。

◎北陸新幹線の金沢開業

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
北陸新幹線 金沢開業 済		

並行在来線の経営安定化

県と連携し、I Rいしかわ鉄道株式会社の安定的な経営を図り、利便性の高い運行を支援する。

◎並行在来線の利便性の高い運行を支援

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
並行在来線の運行・基金積み立て		

金沢駅前広場の賑わい創出

北陸新幹線金沢開業に向け、金沢駅利用者の利便性を確保するとともに、交流を促進するため、金沢駅前広場の機能強化と賑わい創出を図る。

◎金沢駅前広場の賑わい創出

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
検討・整備 済	賑わい創出	

森本駅周辺広場の整備

森本駅周辺において、地域の活性化や交通の円滑化を目的に広場の整備を進める。

◎森本駅周辺の整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
森本駅周辺 設計 済	整備	

道路インフラの整備・充実

㊦ 金沢港物流ネットワーク道路の整備

金沢港大水深岸壁と北部及び南西部の工業団地を結ぶ物流ネットワーク道路網を構築することにより、港までの輸送時間の短縮等を図る。

○金沢港物流ネットワーク道路の整備

海側幹線の整備促進

金沢と加賀・能登をつなぐ外環状道路海側幹線の整備を促進し、交通の円滑化を図り、道路ネットワークを形成する。

◎金沢外環状道路海側幹線の整備

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
外環状道路海側幹線の整備		

新道路基本計画に基づく整備

新たな交通戦略及びコンパクトな都市機能の集積を見据え、新たな道路整備基本計画を策定し、ストック効果の高い道路整備を実施する。

◎新道路基本計画の策定と実施

前期（25～27年度）	中期（28～30年度）	後期（31～34年度）
	策定	計画実施

③ 金沢市都市計画マスタープラン（平成 21 年 10 月策定）（抜粋）

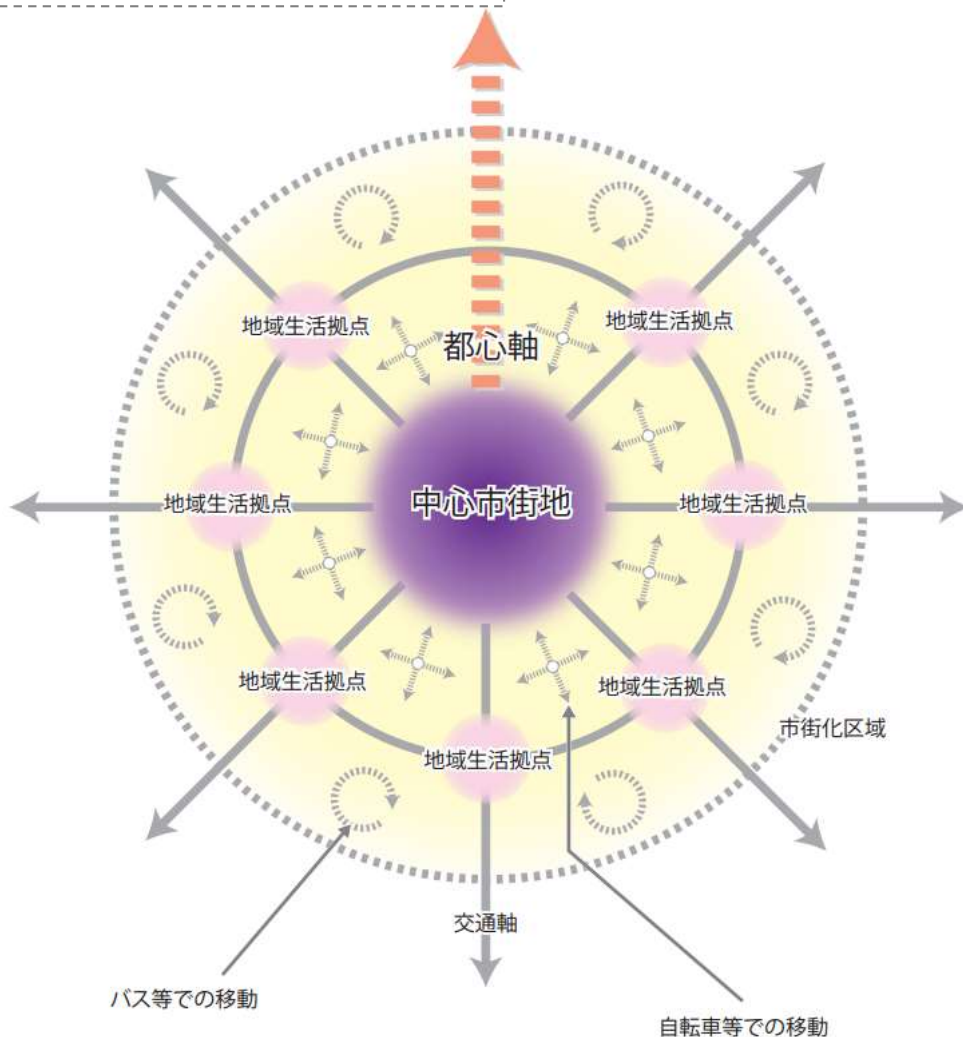
◆将来の都市構造

- ・ 中心市街地とその周辺に発展してきた地域ごとの生活を維持する拠点を配置し、それらを公共交通中心の交通軸で結びつきの強化を図る

⇒ 中心市街地に磨きをかけながら地域生活拠点の形成と交通軸による連携強化を図り、
安心して暮らせる持続可能で魅力と活力にあふれる都市づくりを目指す

<将来的な都市づくりの方針と概念図>

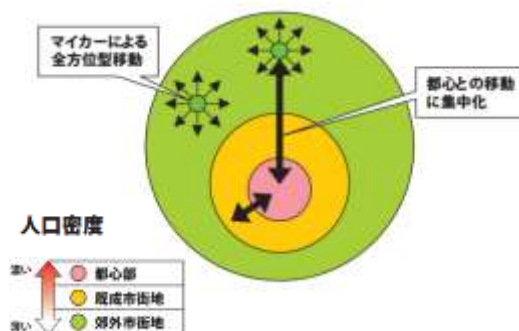
- 1 市街地の拡大は、原則として行わない
- 2 主な都市機能を適正な土地利用計画の誘導と公共交通との連携により、中心市街地及び都心軸に集約
- 3 地域生活拠点の公共交通との連携による適正な誘導



◆公共交通政策を介した都市構造の集約の考え方

- ・郊外市街地ではマイカーによる自由な全方位型の移動が基本となっているが、高齢化の進展により、この移動が困難となり、公共交通に頼らざるを得ない人も増加

⇒全方位型の移動を公共交通で担保することは物理的・財政的に不可能



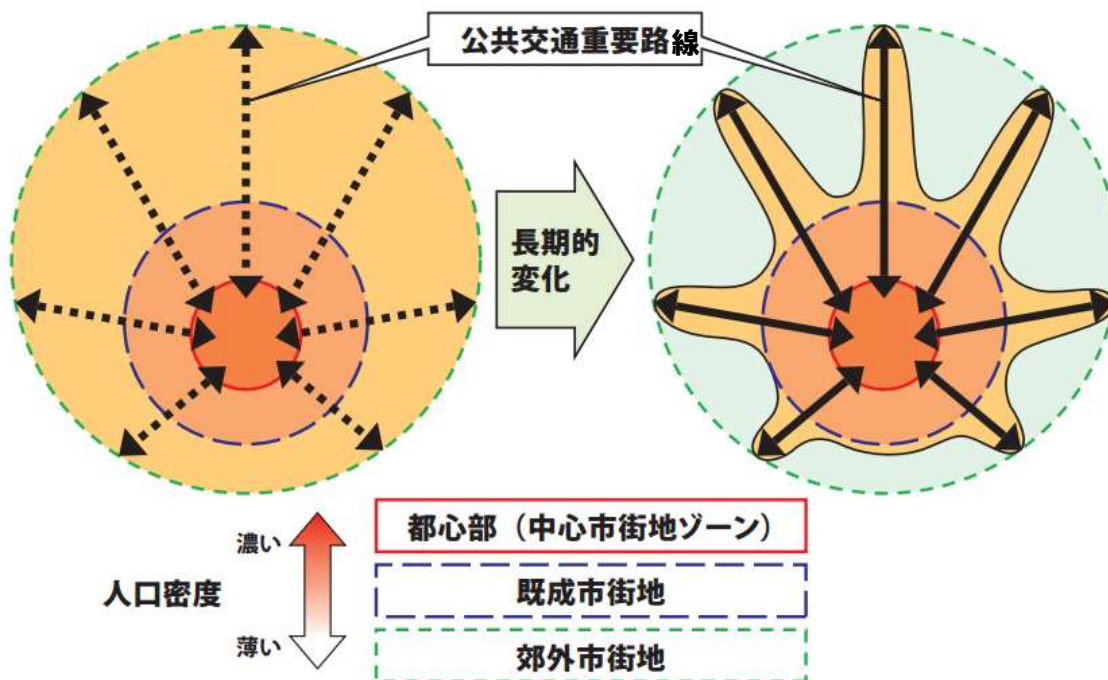
<現在の郊外市街地の移動パターン>

- ・公共交通重要路線を指定し、都心部方面への移動に限定した公共交通の利便性向上を推進
- ⇒都心への機能集積を推進し、全ての居住地において都心を中心とした生活スタイルへ転換を図るが、物理的な市街地の早急な縮退は非現実的であるため、公共交通政策により全方位型から都心方向への移動のシンプル化を進める

- ・都心部、既成市街地、公共交通重要路線沿線は、公共交通の利便性が将来的にも確保されるエリアに位置づけられ居住場所により移動利便性に濃淡が生じることから、各種施策を展開し、適切な土地利用と良好な住環境を確保

⇒長い時間をかけて、都心部や既成市街地、公共交通重要路線沿線に居住が集約化

<都市構造の緩やかな変化の予測>



4 個別施策検討に関する参考資料

(1) 公共交通重要路線の選定に関する参考資料

① 現状のバス運行便数及び利用者数

新金沢交通戦略策定時の公共交通重要路線と比較すると、金沢大学方面が現在公共交通重要路線ではないものの、利用者数・運行本数ともに多い。同じく、泉が丘・円光寺方面、野々市方面、諸江方面、花里・東部車庫方面も利用者数・運行本数が多い。

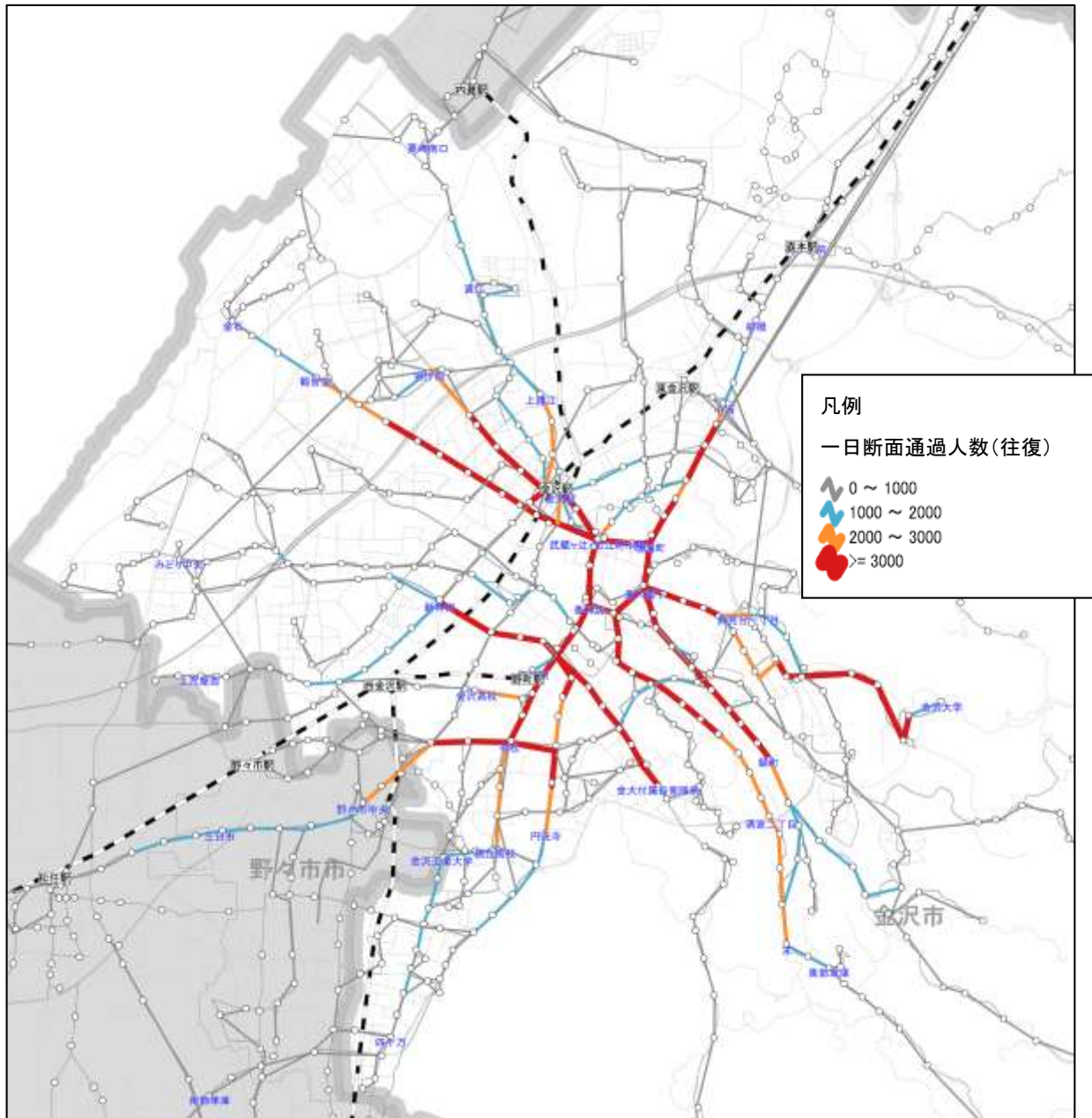


図 平日 1 日平均断面通過人数(人/日)

出典：北陸鉄道(株) 提供データより集計(平成 26 年度)

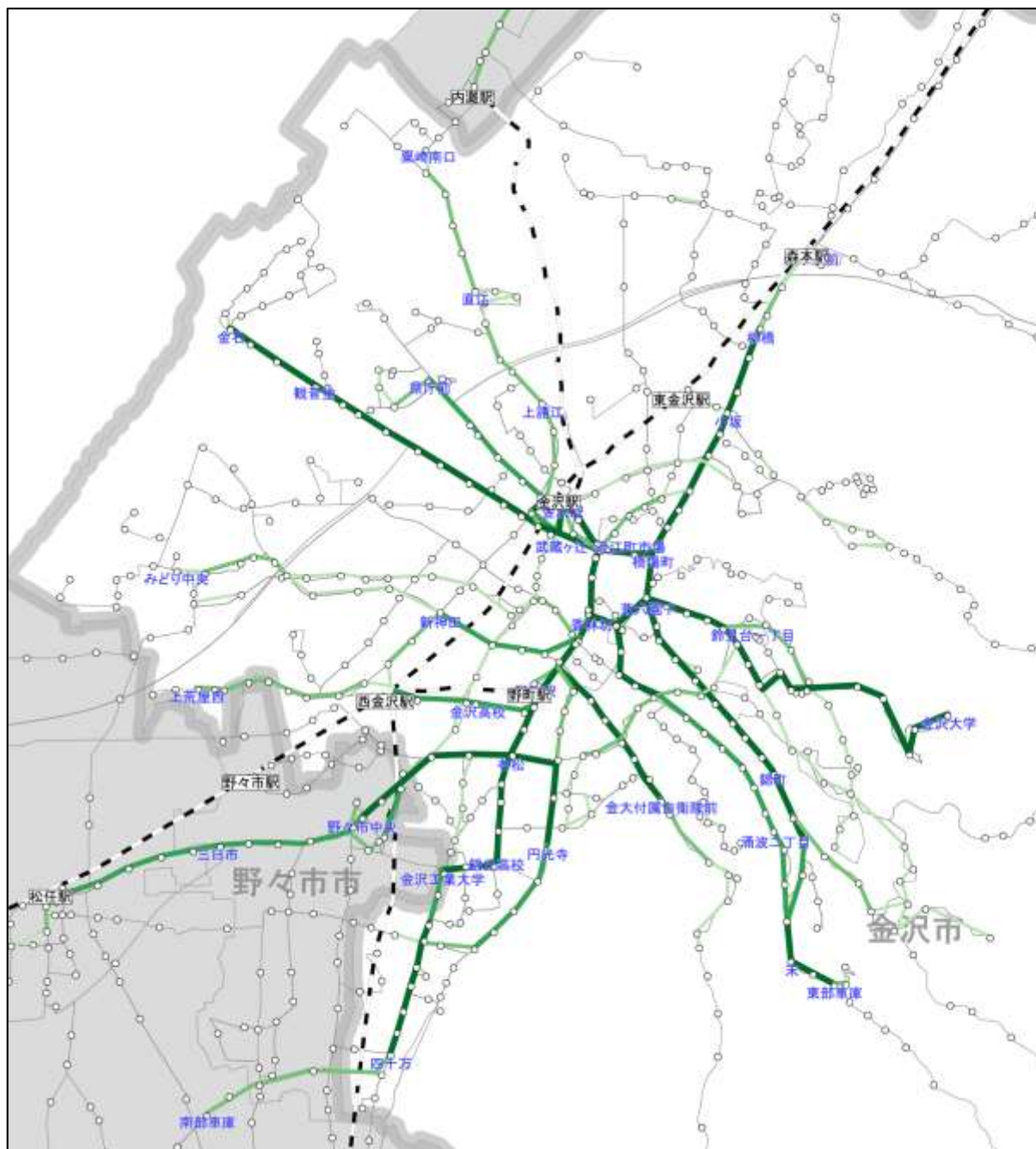


図 片道一時間あたりバス運行便数(本/時)

※片道1時間あたり運行便数＝(終日往復運行便数÷17(6時-23時)÷2(片道))
バス時刻表より集計(平成27年度現在)

凡例

片道一時間あたり運行本数※



② 現状の人口密度・道路網及び主要施設分布

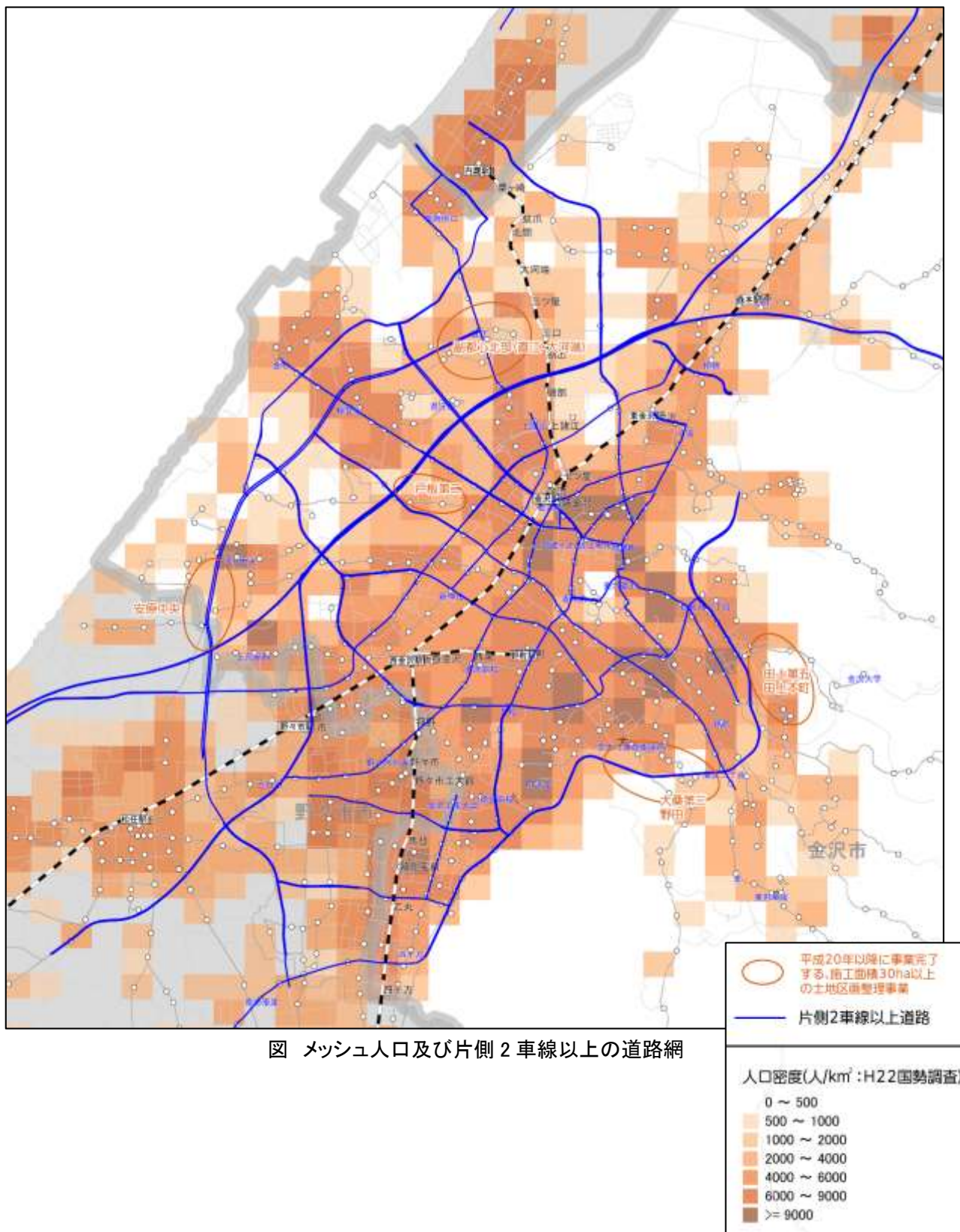


図 メッシュ人口及び片側2車線以上の道路網

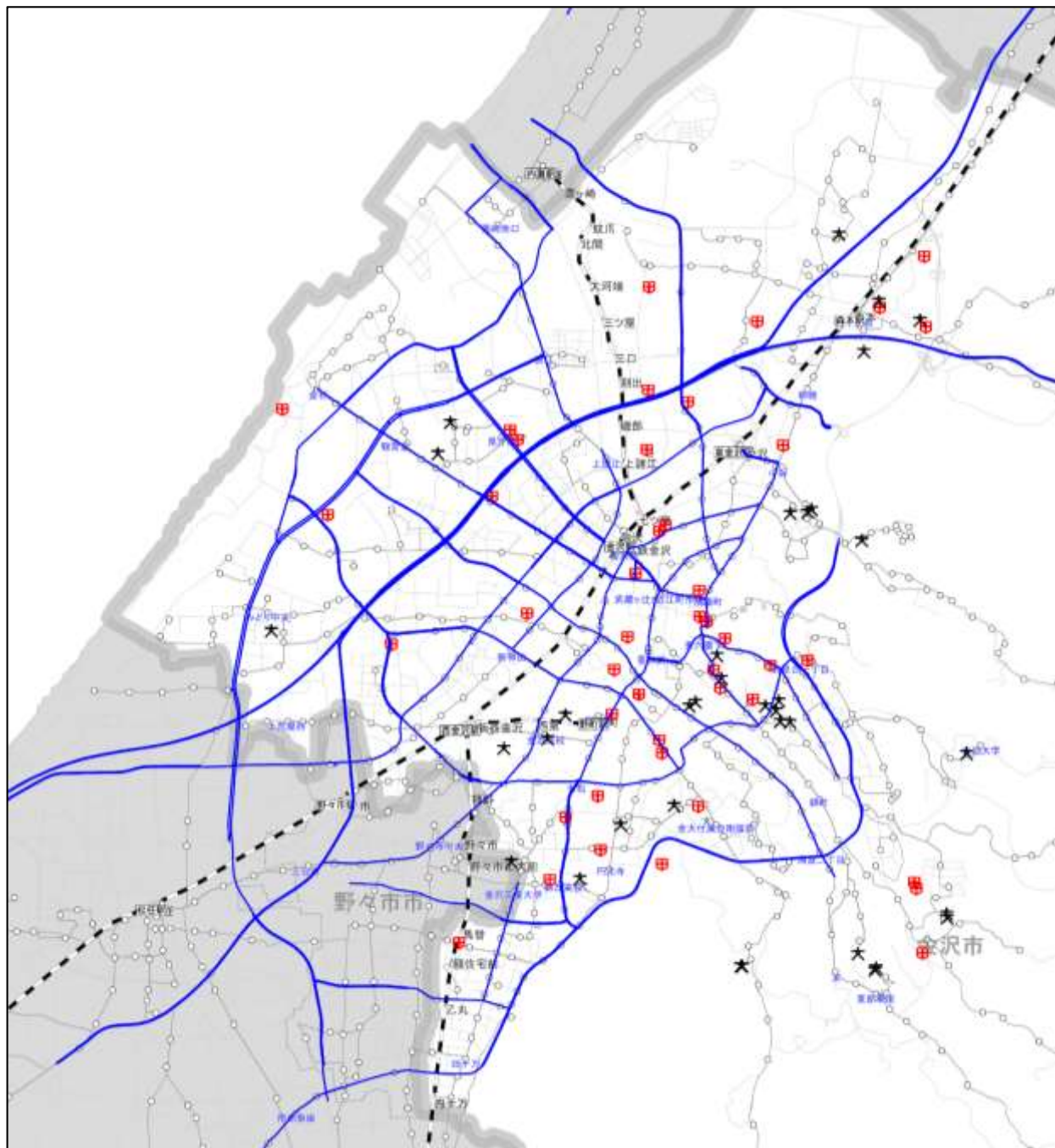


図 主要公共施設等分布

線凡例 ——: 片側 2 車線以上道路
主要施設等凡例 ★ : 高校・大学 ⊕ : 病院(20 床以上)

5 成果指標の設定根拠

(1) 公共交通平均走行時間（金沢駅→片町間）

① 現況数値

現況の金沢駅→片町間の公共交通所要時間については、バス運行実績データ（平日）より集計した平日の平均通過時間を集計し、16分とした。

表-1 金沢駅→片町間のバス所要時間(時刻表上の運行時間及び運行実績データ)

時刻表値：国道157号走行路線（松任方面路線）における金沢駅から片町までの時刻表掲載値
運行実績：運行実績データより平日の各停留所通過時間を集計

金沢駅	バス	
	時刻表値	運行実績
リファーレ前	02:00	03:54
武蔵ヶ辻・道江町市場	03:00	04:04
南町・尾山神社	02:00	02:27
香林坊	02:00	02:00
片町	03:00	03:23
合計	12:00	15:49

② 中期目標数値

バスの定時性向上施策により、時刻表通り運行されることを中期目標として、上表より12分（現行の金沢駅→片町の時刻表上の所要時間）を中期目標とした。

③ 長期目標数値

地上走行系の新しい交通システムが都心軸に導入されたものとして区間所要時間及び追加停車時分を加味して所要時間を想定した。

なお、区間所要時間については、地上走行系の新しい交通システムの標準的な加減速性能を停留所間隔ごとの所要時分を算出している。追加停車時分については、各停留所における乗降に必要な時間として30秒を計上した。（香林坊は乗降が多いと想定されるため、1分停車とした。）

表-2 地上走行系の新しい交通システム導入時の所要時間想定

	距離 (m)	区間所要時分	追加停車時分	合計時分
金沢駅				
武蔵ヶ辻	1,000	2:16	0:30	2:46
南町	400	1:22	0:30	1:52
香林坊	600	1:40	1:00	2:40
片町	400	1:22	0:30	1:52
合計	2,400			9:10

(2) 鉄道・バス利用者数

① 現況数値

金沢市統計書よりバス、JR及び私鉄（北陸鉄道）の乗車人員を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出）した。なお、H27新幹線開業時に若干増加した分を加味し、現況数値を11万人/日としている。

表-3 公共交通利用者数(平成25年度)(人/日)

出典：金沢市統計書（平成25年度）
（年間数値を365で除して1日平均を算出）

バス	JR	私鉄	合計
71,087	27,456	5,036	103,580

② 中期目標数値

下記長期目標の実現に向け中間年次を直線補完により、1万人増の12万人/日として設定した。

③ 長期目標数値

第4回パーソントリップ調査の将来予測における基幹バス導入＋P&R導入時の公共交通利用者増加（約2万人増）を参考に、現況(11万人/日)より2万人増の13万人/日とした。

現況値 (H25)	現況値 (H27)	中期目標 (H34)	長期目標 (H44)
103,580	110,000	120,000	130,000
	0	+10,000	+20,000
	100%	109%	118%

(3) パーク・アンド・ライド利用者数

① 現況数値

現在の通勤パーク・アンド・ライド（K-Park）利用者数である 208 人（376 台）（平成 27 年 3 月現在）とした。

② 中期目標数値

下記長期目標の実現に向け中間年次を 800 人（1,000 台）として設定した。

③ 長期目標数値

長期目標数値の設定にあたっては、新しい交通システム導入を見据え、まちなかへの過度な自動車流入を抑制するため、新たにパーク・アンド・ライド必要整備量を算定した

設定にあたっては、都心軸（国道 157 号等）において地上方式による新しい交通システムの導入（車道を 2 車線削減）を想定し、第 4 回金沢都市圏パーソントリップ調査（H19 年）を基に、迂回交通量、公共交通転換量、パーク・アンド・ライド利用割合などを仮定し算定した。また、第 4 回金沢都市圏パーソントリップ調査より、まちなか（金沢駅・武蔵・香林坊・片町エリア）着の各方面からの自動車トリップを按分し、方面別にパーク・アンド・ライド駐車場台数を配分した。

その結果、パーク・アンド・ライド駐車場の整備目標台数を 2,600 台と定めた。

表-4 郊外からまちなか方面への自動車トリップ数及びパーク・アンド・ライド整備量(案)

	自動車 トリップ*1	比率	新しい 整備目標	現行 整備目標	現行目標か らの増分
金沢南部方面	12,223	33%	900台	800台	+100台
金沢東部方面	4,243	12%	300台	300台	±0台
金沢西部方面	7,136	19%	500台	400台	+100台
津幡方面	5,896	16%	400台	200台	+200台
内灘方面	7,529	20%	500台	400台	+100台
総計	37,027	100%	2,600台	2,100台	+500台

*1 帰宅を除くトリップ数

（郊外発→まちなか着の自動車）出典：第4回PT調査

(4) 市内の公共交通分担率

① 現況数値

第4回パーソントリップ調査より、金沢市内から出発する交通量（発生交通量）のうち、全手段に占める公共交通（鉄道・バス）利用者の割合から求めた。

$$\text{現況公共交通分担率} = (65,021 + 16,145) / 1,080,080 = 7.5(\%)$$

表- 5 金沢市発生交通量(トリップ/日)

出典：第4回パーソントリップ調査

手段名	発生交通量
徒歩	186,963
二輪	115,191
自動車	696,760
バス	65,021
鉄道	16,145
合計	1,080,080
公共交通計(鉄道+バス)	81,166
公共交通分担率	7.5%

② 中期目標数値

下記長期目標の実現に向け中間年次を直線補完により設定し、9%とした。

③ 長期目標数値

第4回パーソントリップ調査の将来予測における基幹バス導入+P&R 導入時の公共交通利用者増加（約2万人増）を参考に設定した。

ただし、現況値から将来にかけて交通需要全体が落ち込むことが想定されるが、公共交通利用者は現状より上積みを目指す。

$$\text{将来公共交通分担率} = (\text{現状公共交通利用量} + 20,000) \div (\text{将来発生交通量})$$

$$= (81,166 + 20,000) \div 1,022,741 \text{ (将来)} = 9.9\% \approx 10\%$$

表- 6 将来の金沢市発生交通量予測

出典：第4回パーソントリップ調査報告書（将来予測）

手段名	発生交通量
徒歩	153,500
二輪	97,821
自動車	702,290
バス	55,815
鉄道	13,315
合計	1,022,741
公共交通計(鉄道+バス)	69,130
公共交通分担率	9.9%

(5) まちなか自動車分担率

① 現況数値

第4回パーソントリップ調査より、金沢市のまちなか※内から出発する自動車利用者の割合から求めた。

$$\text{現況自動車分担率} = 62,631 / 133,590 = 47(\%)$$

表-7 金沢市まちなか発生交通量(トリップ/日)

出典：第4回パーソントリップ調査
 ※まちなか＝金沢駅・武蔵・香林坊・片町エリア
 (パーソントリップ調査で定義されたゾーン 01,02 番)

手段名	発生交通量
徒歩	30,351
自転車	13,372
バイク	2,053
自動車	62,631
バス	20,838
鉄道	4,345
合計	133,590
自動車分担率	47%

② 中期目標数値

下記長期目標の実現に向け中間年次を直線補完により、43%として設定した。

③ 長期目標数値

パーク・アンド・ライドの実施等により、9,900人の自動車需要が削減されるものとし、現状の自動車交通量から削減量を引いた残りの交通量の割合から求めた。

$$\begin{aligned} \text{将来自動車分担率} &= (\text{現状自動車利用量} - 9900) \div (\text{現況発生交通量}) \\ &= (62,631 - 9,900) \div 133,590 \text{ (将来)} \approx 40\% \end{aligned}$$

※まちなかは現状の賑わいを保つため、将来交通需要量は現状維持(歩行者・自転車のトリップを増加させる)とするものと仮定して、現状の自動車利用量及び現況発生交通量を基準として算出する。

(6) まちなか徒歩・自転車交通量

① 現況数値

第4回パーソントリップ調査より、金沢市のまちなか*内から出発する徒歩・自転車利用者の割合から求めた。

現況まちなか徒歩・自転車交通量 = $30,351 + 13,372 = 43,723 \div 44,000$ 人/日

表-8 金沢市まちなか発生交通量(トリップ/日)

出典：第4回パーソントリップ調査
 ※まちなか＝金沢駅・武蔵・香林坊・片町エリア
 (パーソントリップ調査で定義されたゾーン 01,02 番)

手段名	発生交通量
徒歩	30,351
自転車	13,372
バイク	2,053
自動車	62,631
バス	20,838
鉄道	4,345
合計	133,590
徒歩＋自転車交通量	43,723

② 中期目標数値

下記長期目標の実現に向け中間年次を直線補完により、43%として設定した。

③ 長期目標数値

歩ける環境整備により歩行者・自転車交通量の純増効果として、現況より1割の増加が見られるものとして仮定した。

将来まちなか徒歩・自転車交通量 = 現況 $\times 1.1 = 44,000 \times 1.1 \div 48,000$ 人/日

※まちなかは現状の賑わいを保つため、将来交通需要量は現状維持とするものと仮定して、現状の自動車利用量及び現況発生交通量を基準として算出する。

第2次金沢交通戦略策定検討委員会 委員名簿

委員長	金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授	高山 純一
委員	東京大学大学院工学系研究科教授	加藤 浩徳
〃	国土交通省北陸地方整備局金沢河川国道事務所調査第二課長	北出 一雅
〃	国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）	石月 秀明
〃	石川県企画振興部新幹線・交通対策監室交通政策課長	内田 滋一
〃	石川県土木部都市計画課長	森 裕人 (竹俣 隆一)
〃	石川県警察本部交通部交通規制課長	南 与市 (林 邦彦)
〃	一般社団法人石川県タクシー協会専務理事	坂本 巧
〃	一般社団法人石川県トラック協会専務理事	北村 誠
〃	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社企画課長	塚本 大輔
〃	北陸鉄道株式会社代表取締役常務 (企画部長)	中辻 純一 中村 賀英
〃	西日本ジェイアールバス株式会社金沢営業所長兼金沢支店長	西田 茂美
〃	I Rいしかわ鉄道株式会社総務企画部長	大島 和宏 (小嶋 正敬)
〃	金沢市町会連合会会長	東 良勝
〃	金沢市校下婦人会連絡協議会副会長	安嶋 弘子
〃	金沢市身体障害者団体連合会会長	上地 成佳
〃	金沢市老人連合会副会長	北川 雄一
〃	金沢商工会議所常務理事	林 健治
〃	一般社団法人金沢経済同友会理事	半田 隆彦
〃	株式会社金沢商業活性化センター代表取締役	篠田 健

() は前任者

注) 本委員会の委員は、この戦略の策定に際して、有識者の立場から助言等を行ったものであり、この戦略の記述に関する最終的なとりまとめは金沢市が行った。

第2次金沢交通戦略の検討経緯

- 平成26年10月 8日 第1回第2次金沢交通戦略策定検討委員会
【検討項目等】
現戦略の総括、課題整理
第2次金沢交通戦略の基本的方向性
今後の検討スケジュール
- 平成27年 1月27日 第2回第2次金沢交通戦略策定検討委員会
【検討項目等】
交通体系のイメージ
交通戦略を具現化する施策
- 平成27年 3月 3日 第3回第2次金沢交通戦略策定検討委員会
【検討項目等】
骨子（案）のとりまとめ
- 平成27年 5月26日
～6月25日 骨子（案）パブリックコメント
- 平成27年 7月15日 第4回第2次金沢交通戦略策定検討委員会
【検討項目等】
パブリックコメントの結果
戦略素案の提示
- 平成27年7月～11月 市民・関係団体説明会（計16回開催）
- 平成27年11月25日 第5回第2次金沢交通戦略策定検討委員会
【検討項目等】
市民等説明会の開催結果
重点施策の検討
戦略（案）について
- 平成27年12月15日
～平成28年1月14日 戦略（案）パブリックコメント
- 平成28年 2月17日 第6回第2次金沢交通戦略策定検討委員会
【検討項目等】
パブリックコメントの結果
戦略（案）のとりまとめ
- 平成28年 3月23日 第2次金沢交通戦略策定

第 2 次 金 沢 交 通 戦 略

発 行 平成 2 8 年 3 月

発行者 金沢市都市政策局交通政策部交通政策課

〒920-8577 金沢市広坂 1 丁目 1 番 1 号

T E L 076-220-2038 F A X 076-220-2048

金沢市ホームページ <http://www.city.kanazawa.ishikawa.jp/>