

1 都心軸における交通環境向上に向けた課題

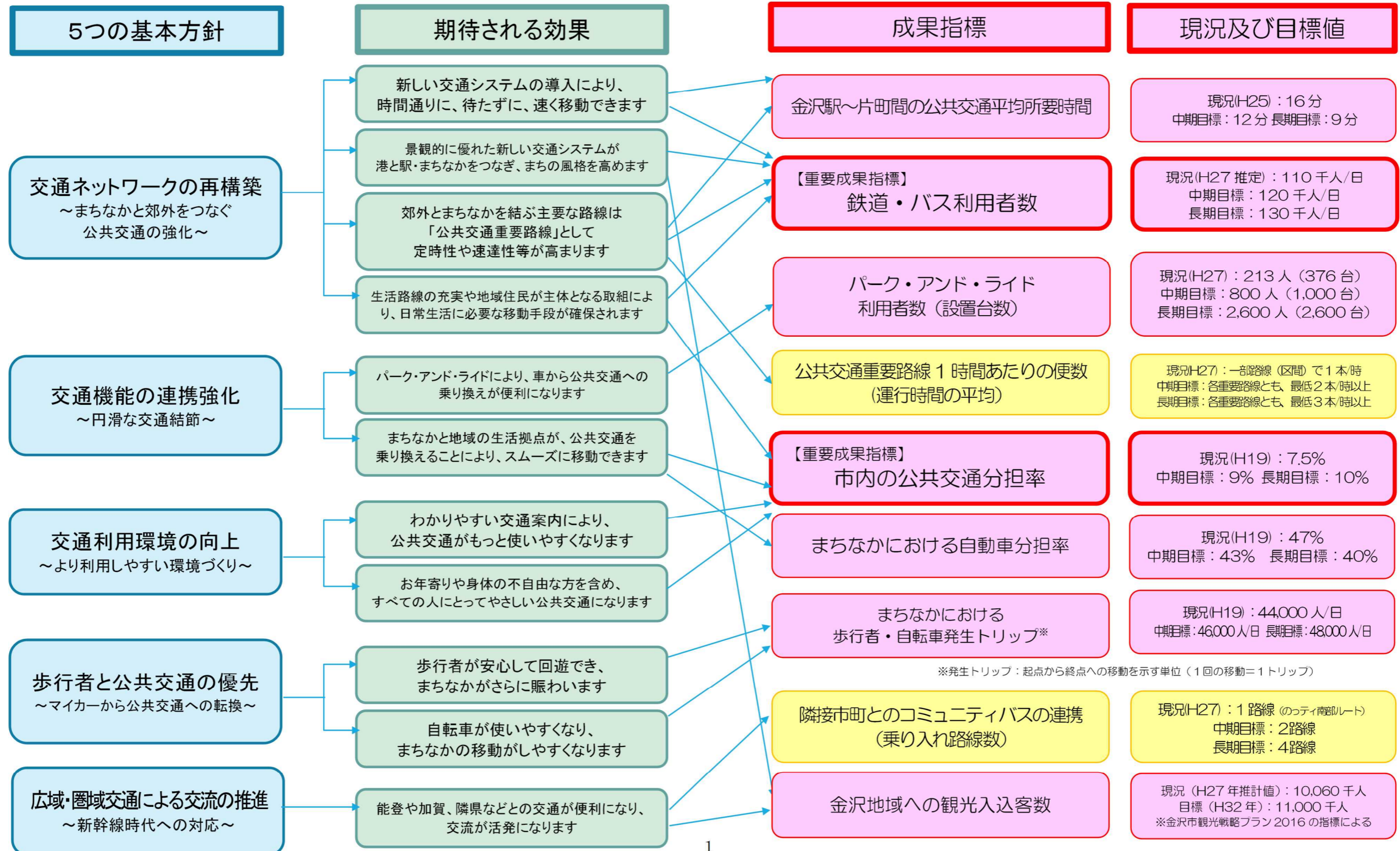
(1) 第2次金沢交通戦略の目標と成果指標

●第2次金沢交通戦略では、公共交通平均所要時間の短縮や、まちなかにおける自動車分担率削減など、具体的な成果指標の目標を定めている。

赤：アウトカム指標

黄：アウトプット指標

中期目標：計画目標年次時点  
(H34(2022)年度末)  
長期目標：H44(2032)年度末



※発生トリップ：起点から終点への移動を示す単位(1回の移動=1トリップ)

(2) バスの定時性の現状

・本市においては、朝方（7:30～9:00）と、夕方（17:00～18:30）などにまちなかの幹線道路においてバス専用レーンが実施され、交通渋滞時におけるバスの定時性確保の一助となっている。また、定期的に、バスレーン遵守指導と違法駐車等防止活動が実施されているが、時間帯によっては遵守が必ずしもなされていない。特に土日祝日の昼間～夕方時間帯においては、一般車の混入によりバスの定時性が低下するなどの課題が見られる。

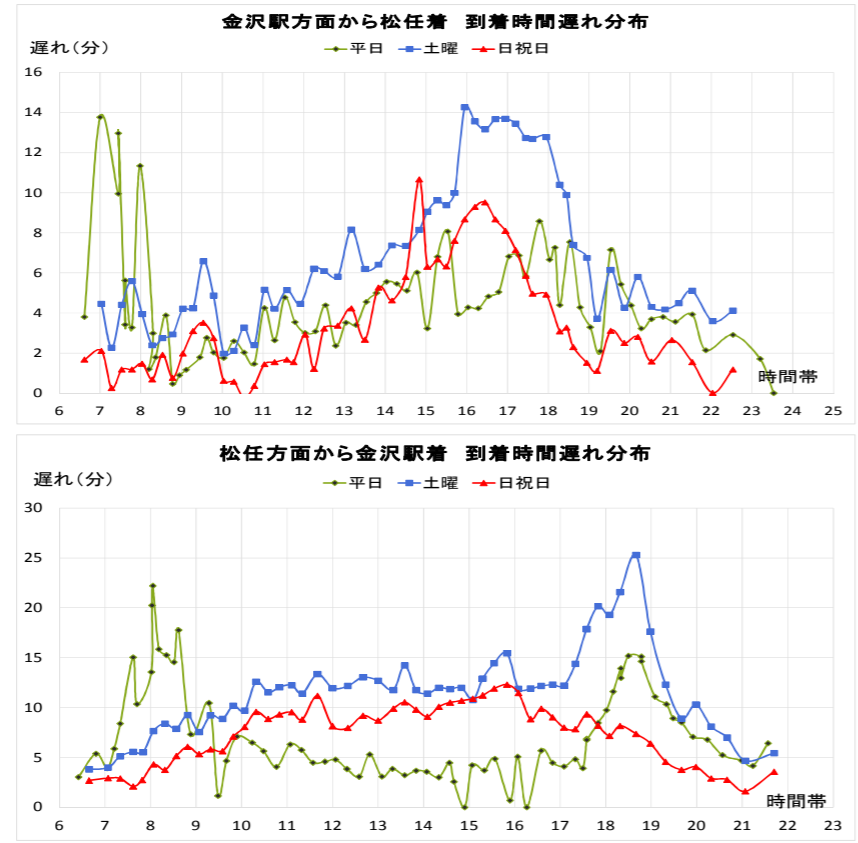


図 金沢駅～松任間の到着時間遅れ分布

出典：第2次金沢交通戦略資料編

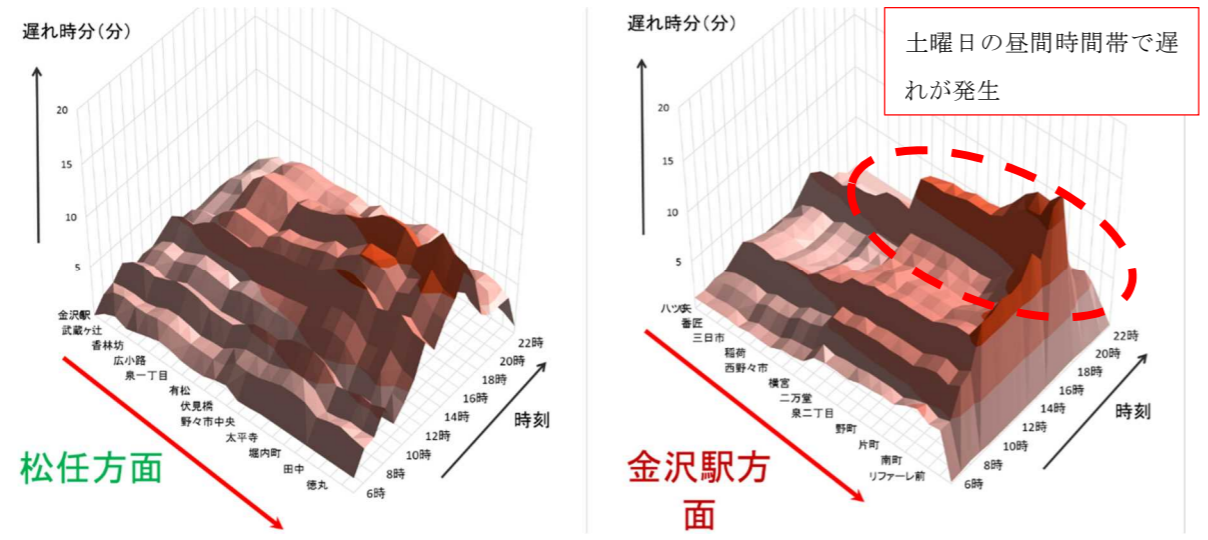


図 バス遅れ時間分布(時間帯別・バス停区間別)(国道157号、金沢駅～松任方面)【土曜】

出典：第2次金沢交通戦略資料編

(3) バスレーンの現状

・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、実施時間帯は朝方（7:30～9:00）を中心として21区間で行われており、夕方（17:00～18:30）はまちなかの5区間で実施されている。

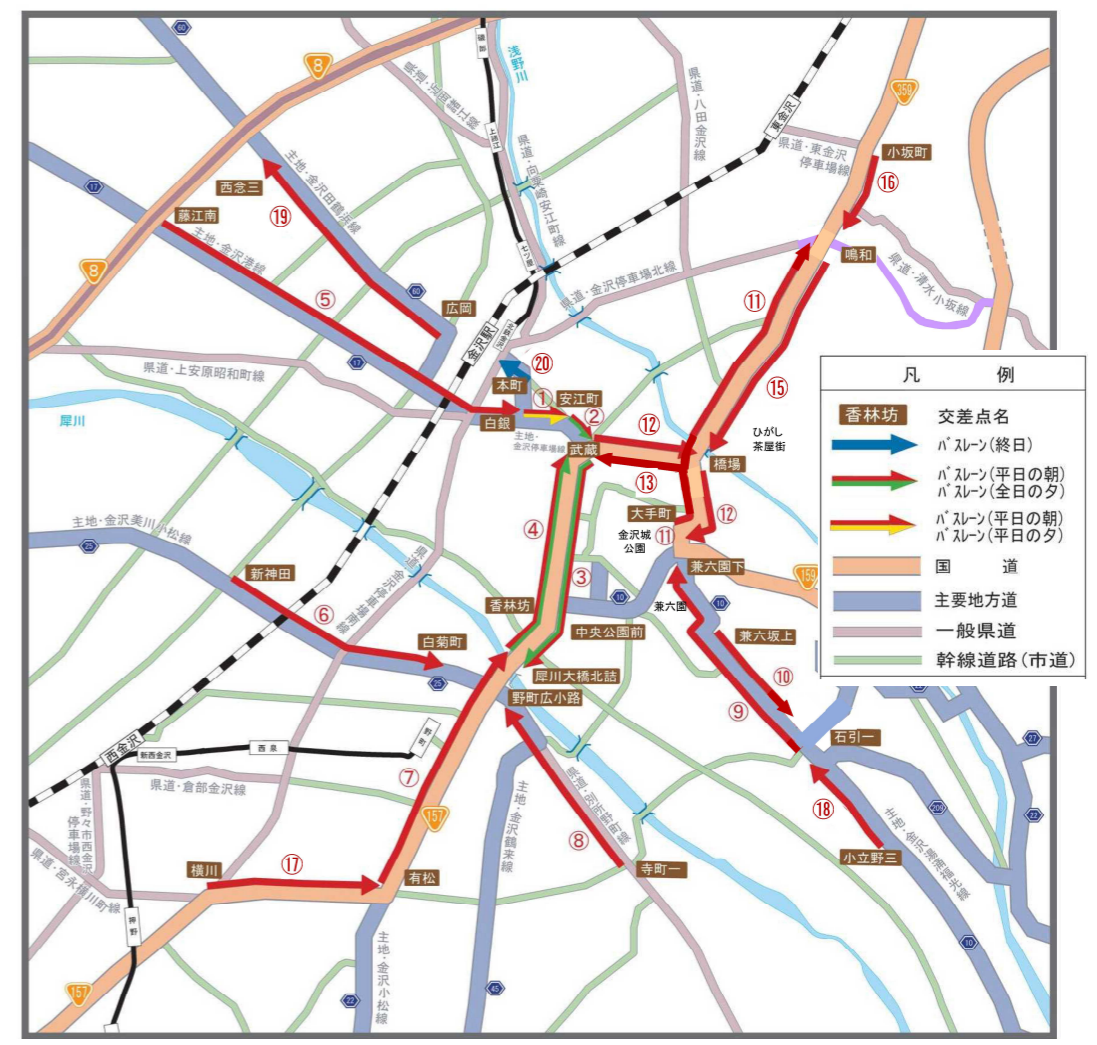


図 バスレーンの整備状況

出典：金沢市HP



バスレーン導入状況

(4) 公共交通利用の現状

- 鉄道利用者数・バス利用者数ともに長期的に減少傾向であったが、ここ数年は上昇傾向に転じている。
- 公共交通利用分担率に関しては、直近調査のH19年（パーソントリップ調査）時点では長期的に減少傾向であったが、その後鉄道・バス利用者数が近年増加に転じていることから、公共交通利用分担率も上昇に転じていることが想定され、より正確な現状把握のための調査が必要である。

【バスの利用者数の推移】

- ・市内線・市外線ともに長期減少傾向に歯止めがかかった。
- ・市内線の利用者のうち、新幹線開業後の定期外利用が増加している一方、定期券利用も近年は増加傾向となっている。一方、市外線はほぼ横ばいとなっている。

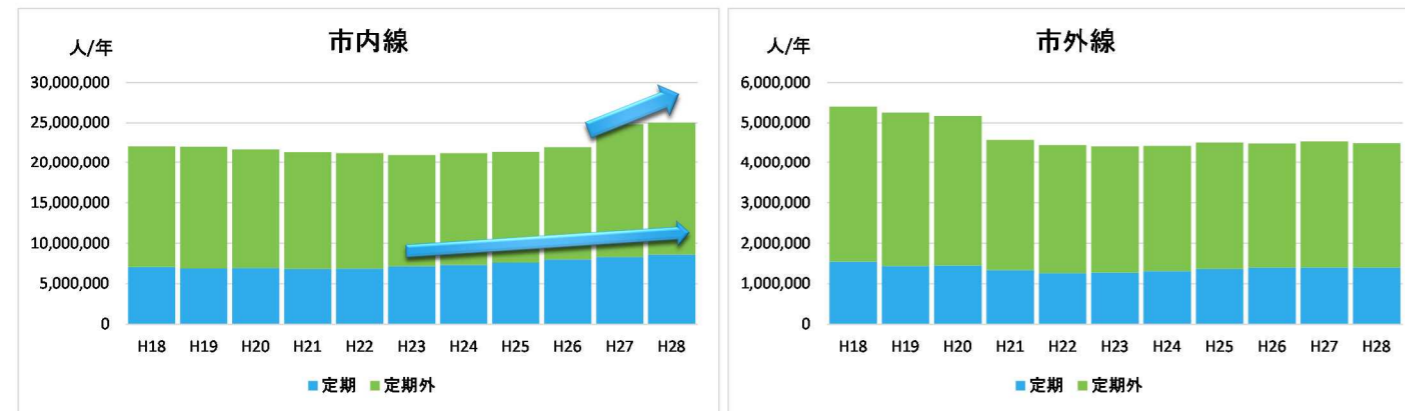
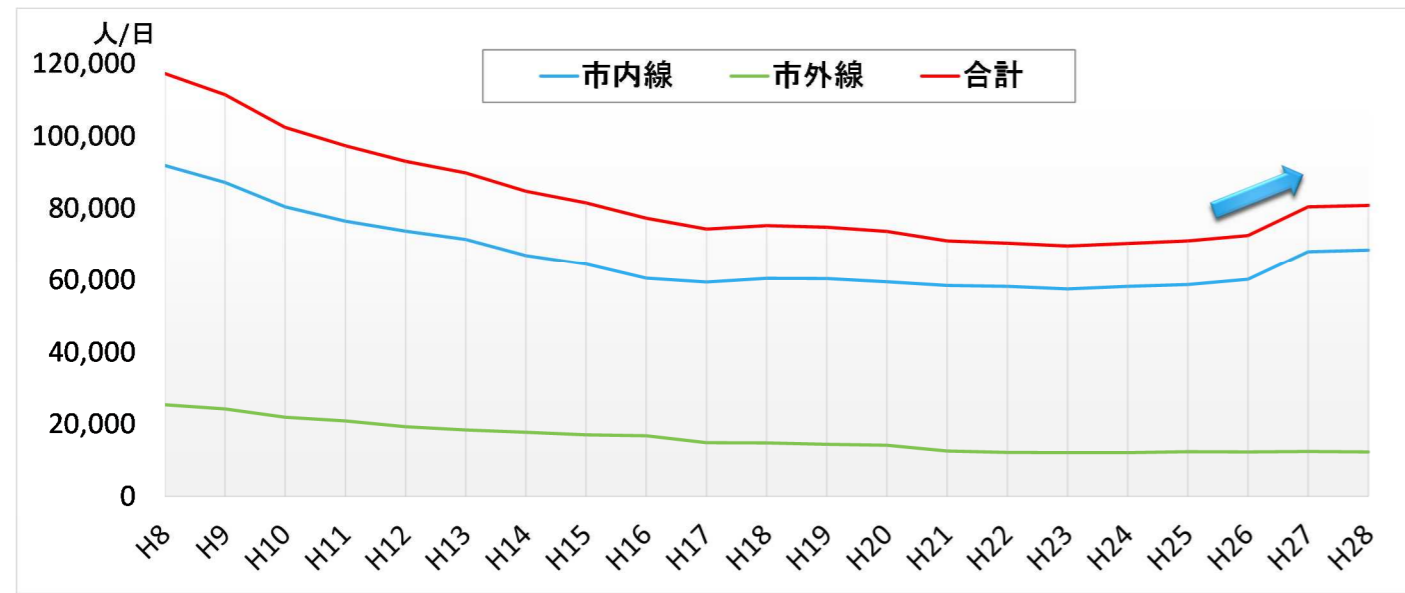


図 金沢市内バス利用者数の推移

出典：金沢市統計書・統計データ集

【北陸鉄道の利用者数の推移】

- ・浅野川線の利用が近年増加傾向となっている。
- ・石川線の利用者は横ばい傾向が続いている。

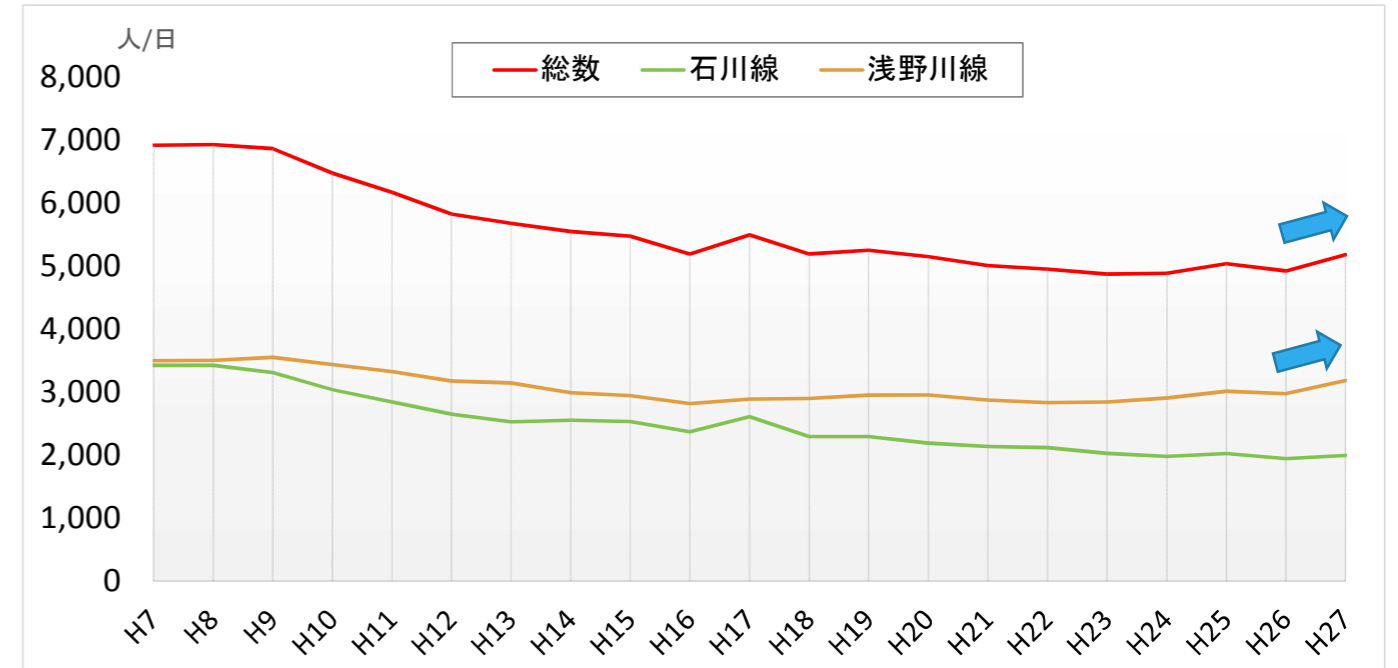


図 北陸鉄道の利用者数の推移

出典：金沢市統計書・統計データ集

【公共交通利用分担率の推移】

- ・直近調査のH19年（パーソントリップ調査）時点では長期的に減少傾向となっている。

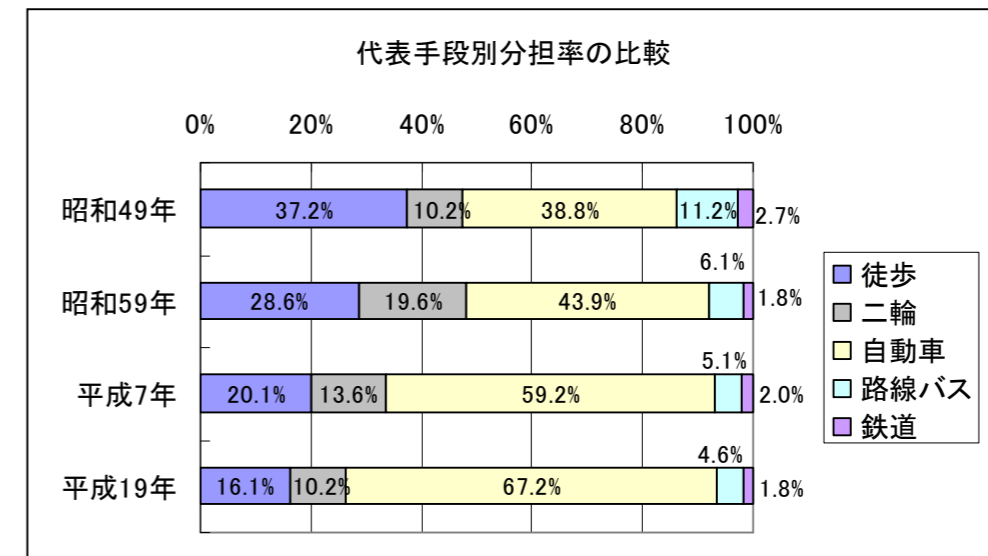


図 代表交通手段別分担率の推移(金沢都市圏全体)

出典：金沢都市圏パーソントリップ調査

(5) 交通環境向上に関する課題の整理とこれまでの取組成果

●これまで、交通環境向上施策について多岐にわたる施策を実施し、一定の成果を得ているものの、なお解決すべき課題が見られる。

視点	施策	内容	目的	これまでの取組状況・成果	今後の課題
公共交通を優先とした交通環境向上施策	(1) 道路整備・交差点改良等のハード整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>環状道路、幹線道路の整備</li> <li>主要交差点の改良</li> </ul>	国道 157 号の交通量抑制に対応できる周辺交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>外環状：山側環状 H18 全線供用 →H19 都心部の交通量:5~10%減(対 H17・供用前)</li> <li>海側幹線 H26 乾~大河端町間供用</li> <li>中環状道路完成(七ツ屋踏切立体化、押野陸橋ほか)</li> <li>国道 157 号 野町広小路の整備 (H24~事業中)</li> <li>西念交差点立体化・御影大橋 4 車線化 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山側環状供用前に比べ、H28 時点で都心軸の交通量は大きく減少していない</li> <li>外環状：山側環状全線 4 車線化</li> <li>海側幹線全線供用 (H24 事業着手)</li> </ul>
	(2) バス専用レーンの拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス専用レーンの拡充</li> <li>バス専用レーンの終日化</li> </ul>	バスの定時性・走行性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス専用レーン長計：約 23km</li> <li>平日バス専用レーン 21 区間導入 (朝：7:30~9:00、夕：17:00~18:30)</li> <li>武蔵~片町に休日バス専用レーン導入</li> <li>駅東広場バスターミナル専用レーン導入</li> <li>バス専用レーン遵守対策実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス専用レーンの終日化</li> <li>バス専用レーンの遵守指導</li> </ul>
	(3) 荷捌き車両対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌きスペースの確保</li> <li>荷捌き車両の効率的運用</li> </ul>	路上駐車、停車の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌き駐車場 1 カ所設置(片町広場)</li> <li>荷捌きベイ 3 カ所設置 (近江町市場前、文化ホール前、東急スクエア横)</li> <li>荷捌き車駐車可能区間の設置(協道)</li> <li>駐車場適正配置条例、附置義務条例による指導 →荷捌きベイ・駐車場・可能区間利用率:90%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌き場の新規場所の検討(近江町市場裏、南町)</li> <li>荷捌き場の利用方法の周知</li> <li>啓発員による違法駐車防止の啓発活動の徹底</li> <li>まちなかにおける効率的な物流システムの導入</li> </ul>
	(4) タクシー対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 157 号以外でのタクシー乗降環境の整備</li> <li>客待ちタクシーの適正な規制・誘導</li> </ul>	路上駐車、停車の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーベイ 8 カ所設置 (パシオン前、東急スクエア横・前、香林坊アトリオ裏、文化ホール前、近江町市場前、めいてつエムザ前、ANA ホリデイ・イン金沢スカイ前)</li> <li>香林坊アトリオ前タクシーベイを仙石通りへ移設</li> <li>違法駐車撲滅協議会の設立</li> <li>「金沢市内のタクシー交通問題協議会」の設立 →タクシー乗降場利用率・96%(休日・昼間)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー乗降環境の更なる整備(客待ちスペースの整序化)</li> <li>違法駐車防止の徹底</li> <li>都心軸上の既存タクシーベイの移設場所検討(金劇パシオン前、東急スクエア前、めいてつエムザ前、近江町市場前、ANA ホリデイ・イン金沢スカイ前)</li> </ul>

出典：第 2 回 金沢市新しい交通システム検討委員会資料から抜粋（一部修正）

視点	施策	内容	目的	これまでの取組状況・成果	今後の課題
公共交通 利用促進	(1) パーク・アンド・ライドシステムの拡充と駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク・アンド・ライドの多方面への拡大</li> <li>・休日を含めた恒常的な実施</li> </ul>	都心部へのマイカー流入抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク・アンド・ライド駐車場確保 (k.park : 371 台、金沢市公設 : 110 台)</li> <li>・金沢都市圏内 (金沢市除く) : 695 台</li> <li>→合計 1,176 台 (進捗率※ : 45%) (H27 年度末時点)</li> <li>※第 2 次金沢交通戦略における目標値 : 2,600 台に対する割合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク・アンド・ライドシステムの拡充、利用促進</li> <li>・第 2 次金沢交通戦略目標値からの未達台数 : 1,424 台 (未達率 55%)</li> </ul>
	(2) 交通結節点機能の改善とバス路線網の再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナルなどの結節点整備</li> <li>・バス路線網の再編</li> </ul>	公共交通利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点整備 (金沢駅、東金沢駅、西金沢駅周辺)</li> <li>・バスベイ・バス待ち環境整備 (武蔵ヶ辻 (市場前)、片町 (きらら前))</li> <li>・金石バスターミナル整備</li> <li>・周遊バス案内システム導入 (武蔵、兼六園下等 6 カ所) (H27 年度末時点)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・森本駅周辺整備 (H27~)</li> <li>・地域公共交通網形成計画の策定 (H28~)</li> <li>・交通結節点等の整備やバス路線の再編を実施</li> </ul>
	(3) 歩行者・自転車と連携した都心づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行環境の整備</li> <li>・自転車利用環境の整備</li> </ul>	歩いて回って快適なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩けるまちづくり協定の締結 : 6 地区</li> <li>・自転車走行空間の整備延長 : 27.8km (H28 年度末時点)</li> <li>・公共レンタサイクル「まちなり」の導入</li> <li>○ポート : 22 カ所 (155 台) (H28 年度末時点)</li> <li>○日平均利用回数 : 592 回 (H27 年度末時点)</li> <li>(H24 年度比 : 約 2.6 倍)</li> <li>→H27 歩行者通行量 (109 前 : 69% 増 (対 H23 比))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行空間の更なる整備 (計画延長 54.8km)</li> <li>・「まちなり」の更なる利用促進 (ポートの追加※など)</li> <li>※ポート数は現在 22 箇所</li> <li>・新たなまちづくり協定の締結拡大</li> </ul>
	(4) 料金システム改善策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IC カードシステムの導入</li> <li>・多様な料金サービスの提供</li> </ul>	乗降時の利便性向上・利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IC カードシステム導入 (北鉄・JR バス)</li> <li>→IC カード利用率 : 約 55% (H26 年)</li> <li>・シルバー定期券、一日フリー乗車券の発売 (北鉄)</li> <li>・乗り継ぎ割引制度導入 (北鉄)</li> <li>・全国 IC カードシステム導入 (IR・JR H29 年度より)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石川線・浅野川線の IC カード対応</li> <li>・乗継に対応したバス及び鉄道の運賃設計</li> <li>・全国交通系 IC カードへの対応の検討</li> <li>・新たな料金システムの検討 (次世代のシステムにふさわしい運賃のあり方などの検討)</li> </ul>
交通 まちづくりの 推進	(5) 県民・市民への啓発・PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セミナーやシンポジウムの開催</li> <li>・交通実験による実体験</li> </ul>	公共交通優先の交通体系への理解と協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「金沢公共交通利用者会議」を設置し、フォーラム等により意識啓発 (ノーマイカデーの実施ほか)</li> <li>・交通実験の実施 (H27 年度実験 (バス専用レーン時間帯拡大、パーク・アンド・ライド) 等)</li> <li>・第 2 次交通戦略市民説明会 (9 ブロック) の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、事業所に対して公共交通利用の働きかけ</li> <li>・交通まちづくりに対する市民の理解の促進</li> <li>・マイカーから公共交通への利用転換の啓発</li> <li>・マイカーの流入抑制を、他県を含めた市外に PR</li> </ul>