

平成 30 年度 金沢市都心軸交通環境整備検討委員会 資 料

平成 31 年 2 月 15 日 金沢市交通政策課

目次

1	公共交通利用促進に関する今年度の取組	1
(1)	バス専用レーン時間帯拡大実験	1
(2)	モビリティ・マネジメント (MM [※]) に関する取組結果	2
(3)	モニタリングアンケート調査結果	3
2	公共交通利用環境整備状況に関する報告	5
(1)	都心軸及び昭和大通りの南北方向交通量の経年変化 (道路交通センサスとの比較)	5
(2)	時間帯別交通量の比較 (主要断面のみ)	5
(3)	朝夕ピーク時の面的な交通状況	6
3	今年度の取組のまとめと今後の方針	7

1 公共交通利用促進に関する今年度の取組

(1) バス専用レーン時間帯拡大実験

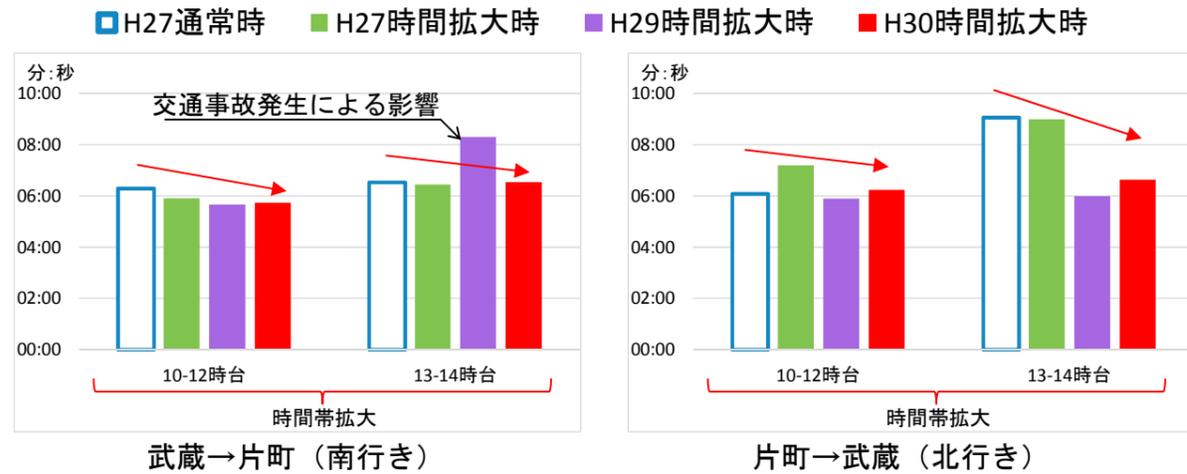
【実施日時】 平成30年9月18日(火)～23日(日)
 平日：(現状) 17時～18時30分 → (拡大) 17時～19時30分
 土休日：(現状) 15時～18時30分 → (拡大) 10時～18時30分

【実施区間】 武蔵交差点～犀川大橋北詰交差点
 【調査内容】 走行性調査、遵守率調査等

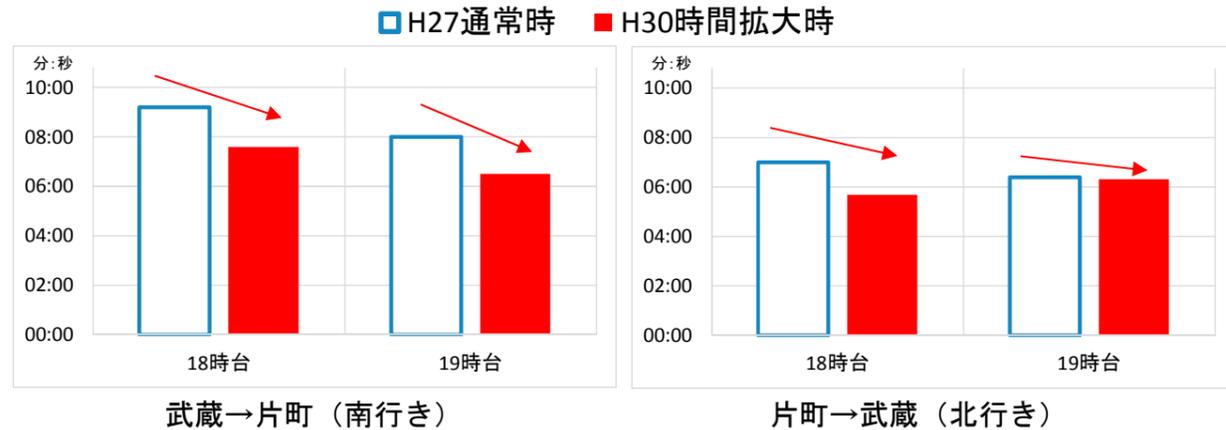
① 走行性 (バス所要時間)

・平日、土休日ともにバスの所要時間が短縮する傾向が見られた。また、一般車の走行時間には大きな変動が見られなかった。

【土休日におけるバス所要時間の比較】



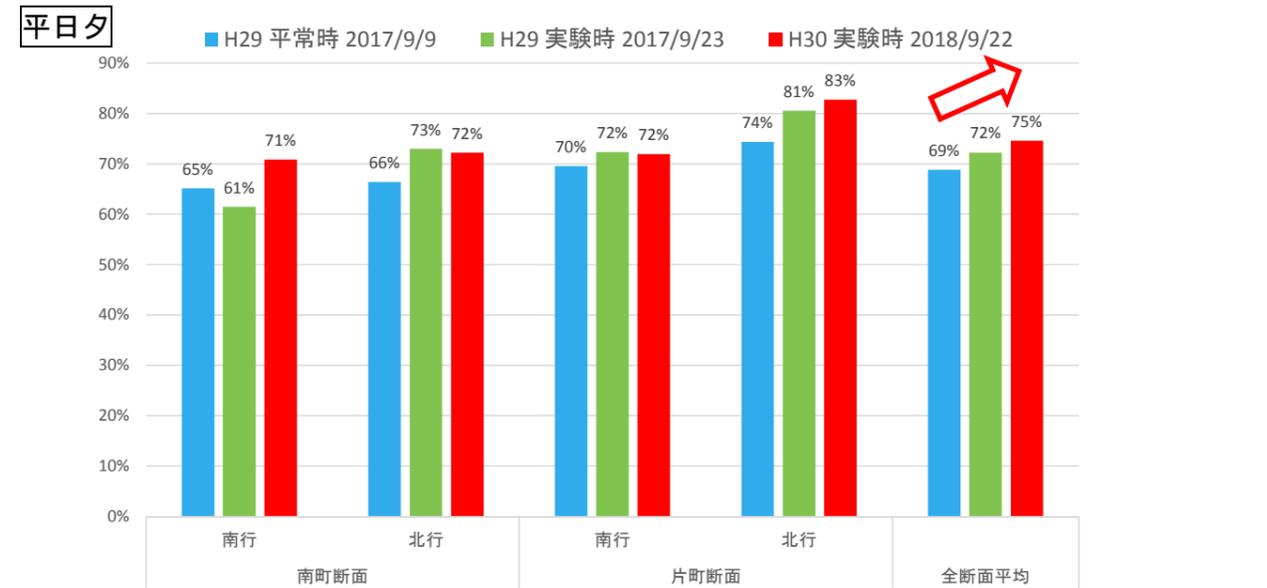
【平日におけるバス所要時間の比較】



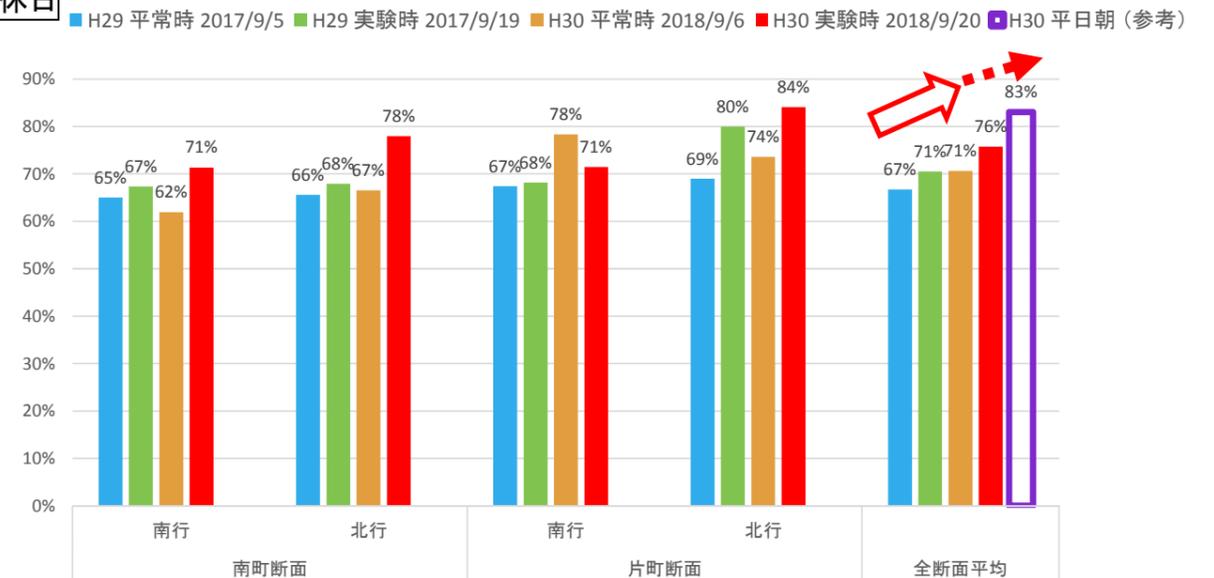
② 遵守率

・バス専用レーンの遵守率は向上傾向にある。一方で、平日朝に比べて平日夕・休日の認知度が低いいため、今後も継続して広く周知を図りながら実施し、遵守率を高めていく。

【バス専用レーン拡大時間帯におけるバス専用レーン遵守率 (第2車線走行率)】



【土休日】



(2) モビリティ・マネジメント (MM※) に関する取組結果

① カーフリーデー2018in 金沢の開催

- 【主催】 金沢市交通まちづくり協議会及び金沢市
【日時】 平成30年9月22日(土) 11時～17時
【会場】 市庁舎前広場
【内容】



1. イベント関係 (○は昨年度から拡充した項目)

- ・親子交通ツアー(北陸鉄道)
- ・新型バス展示・乗車体験(北陸鉄道、西日本 JR バス)
- ・UD タクシー乗車体験(石川県タクシー協会)
- ・鉄道、バスグッズの販売(北陸鉄道、西日本 JR バス・IR いしかわ鉄道)
- ・子供向け鉄道模型・リニアモーターカー展示走行
- ・自転車体験(まちなり事務局)

○ミニSL乗車会(エムエス環境財団)

2. 啓発系イベント

- 「明日の金沢の交通を考える市民会議」のブース設置
- ・「カーフリーデー」の理念紹介(パネル展示)

3. 歩ける環境推進課関係

- 自転車条例関係ブースの設置(ヘルメット・保険等)
- ・まちなり車両 進呈式

4. 滞留時間を増やす取組

- 飲食、物販(近隣市町の野菜等の販売)ブースの設置
- 環境ブース(フードドライブ等)の設置

5. その他

- ・アンケート
- お帰り乗車券の配布

【実施結果】

■来場者数

- ・約4,000人と多くの方で賑わった。(昨年度:約2,500人、昨年度比約1.6倍)

■アンケート結果

- ・自動車交通量は中心市街地において問題か
⇒「問題がある」との回答が80%(昨年は77%)
- ・中心市街地の交通問題を減らすためには自動車利用抑制が必要か
⇒「必要である」との回答が78%(昨年は74%)

② 金沢市交通まちづくり市民フォーラム2018の開催

- 【日時】 平成30年11月3日(土・祝) 13時30分～16時30分
【会場】 学生のまち市民交流館 交流ホール 約100人来場
【内容】 第1部 講演×トークセッション「バスや電車をかしこく使いこなそう」
第2部 活動紹介 「福井市におけるROBAの活動について」
第3部 パネルディスカッション

【主な意見】

- ・車を全否定するのではなく、TPOに応じた使い分けが必要であり、健康や教育など様々な観点から公共交通のメリットをわかりやすく説明していくことが必要
- ・若者の車離れが顕著化してきている今が、公共交通利用促進へのチャンスであり、健康や子育て、環境と関連づけたPRが効果的



③ 金沢市職員を対象とするマイカー自粛運動の実施

- 【実施日】 平成30年9月22日、23日、24日
【内容】 ・市職員を対象に、土日、休日のまちなかへの移動において、マイカー利用によるまちなかへの移動を控えてもらう運動を実施
・カーフリーデー参加事業者にも自粛運動への協力を依頼

【実施結果】

- ・アンケート結果によると、運動期間中まちなかに行った職員のうち、「自動車で行った」は37%、「自動車以外で行った」は63%の内訳であった。普段のまちなかへの移動については「自動車」62%、「自動車以外」38%であったことから、マイカー自粛運動に一定の効果があった。

※モビリティ・マネジメント(MM:Mobility Management) = 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。

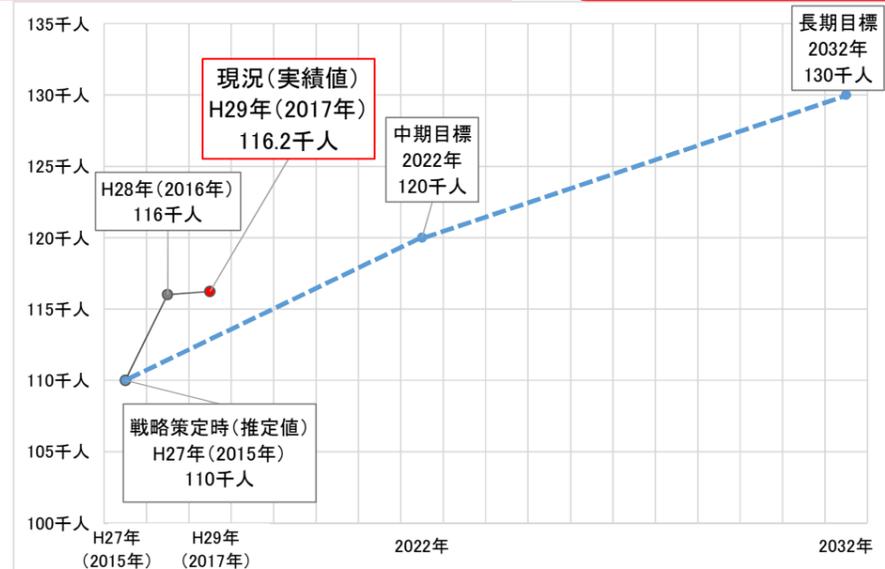
(3) モニタリングアンケート調査結果

① 第2次金沢交通戦略の成果指標目標値の達成状況

- ・第2次金沢交通戦略では、成果を測定する指標として、具体的な成果指標目標値を定めている。
- ・その中でも重要成果指標として定められている「鉄道・バス利用者」、「市内の公共交通分担率」、「まちなかにおける自動車分担率」について、調査結果等をもとに達成状況を整理した。
- ・各種指標ともに、戦略の目標値の達成に向かって着実に向上を続けてきていると考えられる。

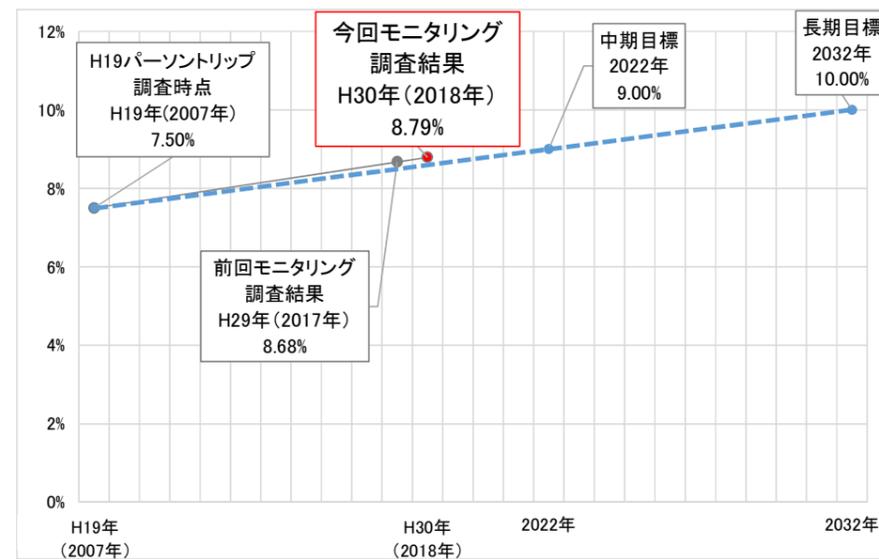
【重要成果指標】 鉄道・バス利用者数

現況(H27推定)：110千人/日
中期目標：120千人/日
長期目標：130千人/日



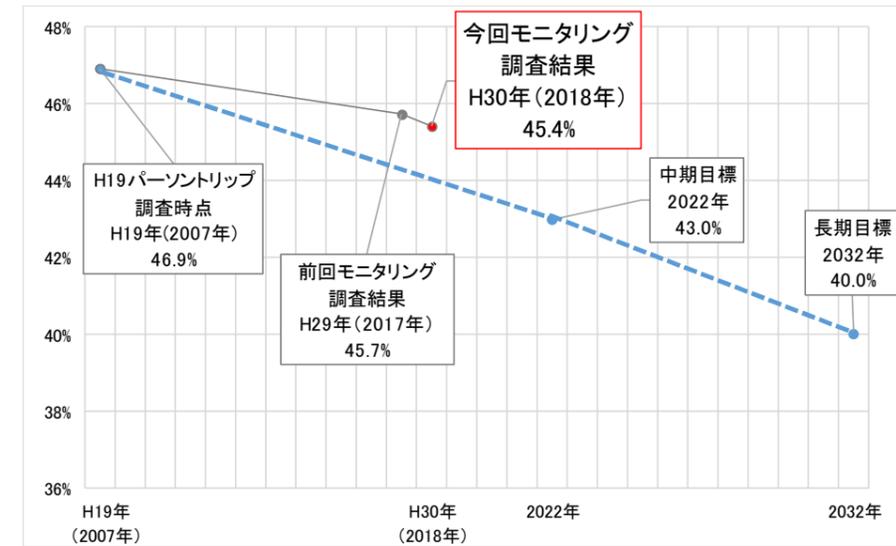
【重要成果指標】 市内の公共交通分担率

現況(H19)：7.5%
中期目標：9% 長期目標：10%



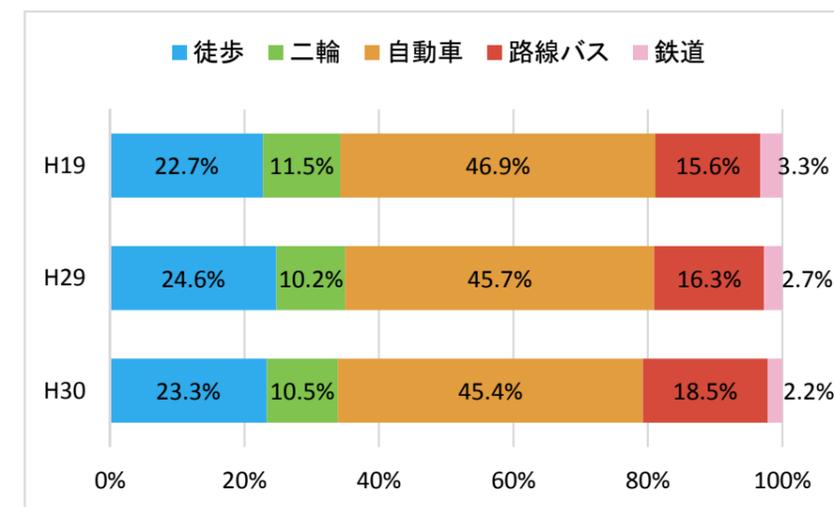
まちなかにおける自動車分担率

現況(H19)：47%
中期目標：43% 長期目標：40%



参考：まちなかの交通手段分担率 (H19 パーソントリップ調査、H29 調査と今回調査との比較)

- ・自動車の分担率は微減傾向となっている。
- ・徒歩+二輪の分担率はほぼ横ばいである。
- ・公共交通(路線バス+鉄道)分担率は増加傾向である。



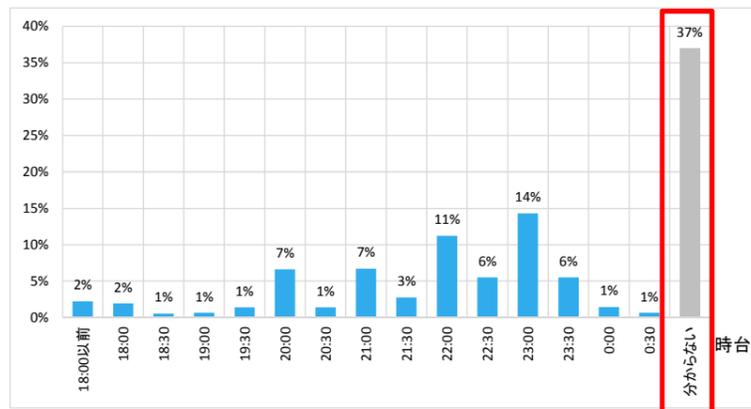
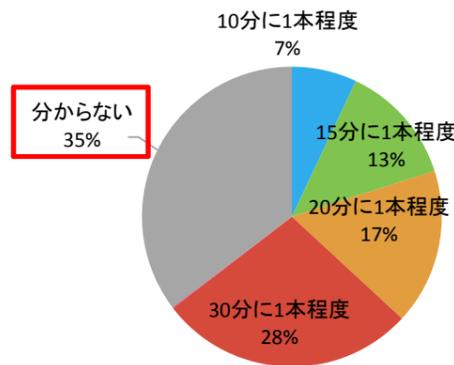
H19年の出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査

② MMに関する調査結果

公共交通の利用頻度を増加する条件となる運行本数や運行時間等を把握するとともに、アンケートを回答する過程でまちづくりや交通に関して考えてもらい、人々の自発的な行動変容を働きかけるコミュニケーション・アンケートの実施により市民意識の啓発を図りました。

公共交通の利用促進に向けた考察（利用機会を増やせると答えた方）

- ・現状のバス・電車の運行本数や運行時間が「分からない」割合が高く、まずは運行状況を確認してもらう必要がある。
- ・15分に1本程度の運行本数が達成されれば、3分の2程度の希望を満たすこととなる。
- ・23:00台の終バス・終電が達成されれば、3分の2程度の希望を満たすこととなる。

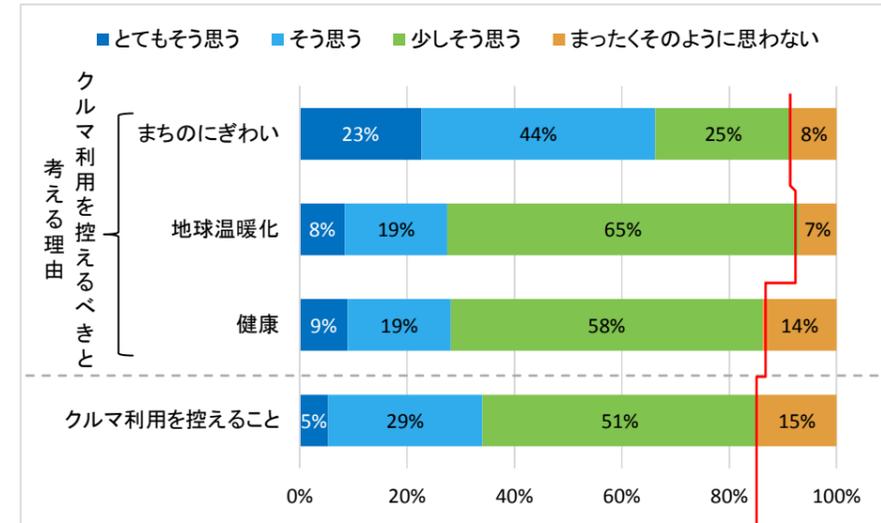


① 運行本数現状認識

② 運行時間（終電終バス）現状認識

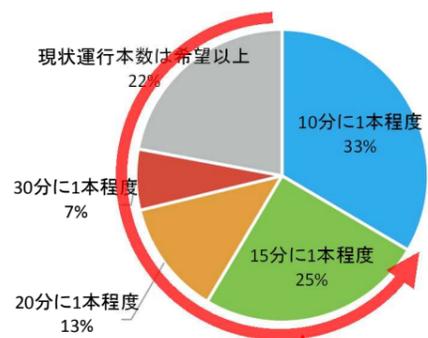
コミュニケーション・アンケート

- ・市民のクルマを控えることに対する潜在意識は高い。
- ・現状で公共交通を定期的に使う機会がある層は、利用機会を増やせる可能性が高い。
- ・現状でほとんど使わない層でも2割程度が利用機会を増やせる可能性がある。



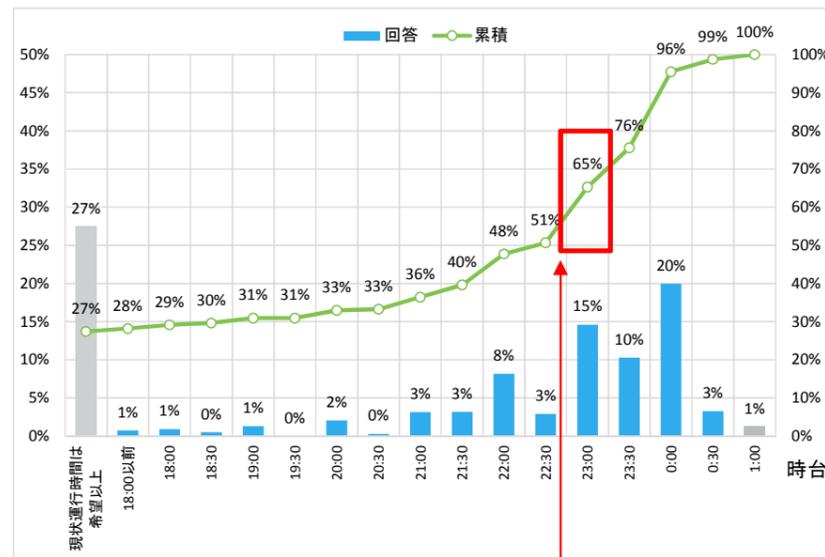
約9割の人はクルマを控えようとする潜在意識をもつ。

⑤ クルマを控えることに対する潜在意識



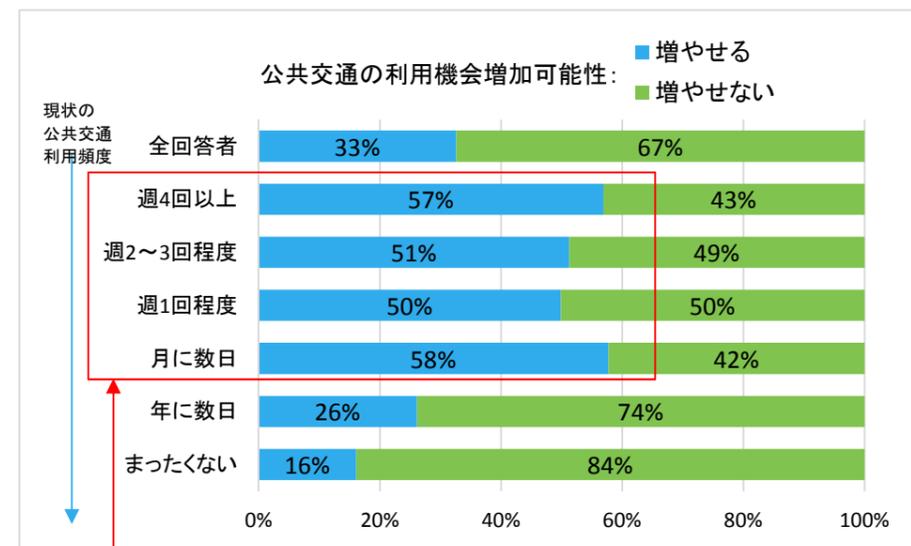
15分に1本程度以上の運行本数が達成・認識されれば、3分の2程度の希望を満たす

③ 運行本数希望



23:00台の終バス・終電が達成・認識されれば、3分の2程度の希望を満たす

④ 運行時間（終電終バス）希望



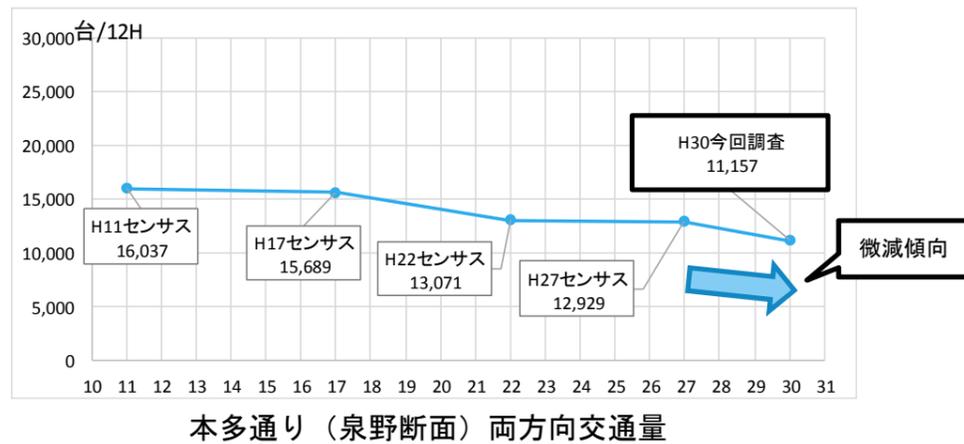
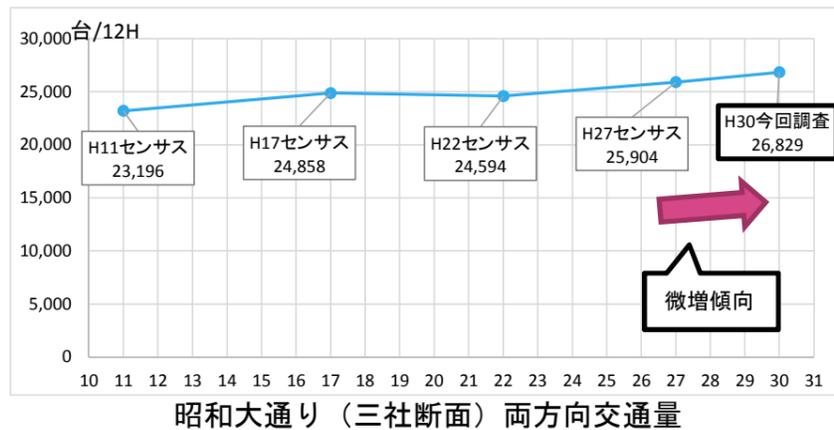
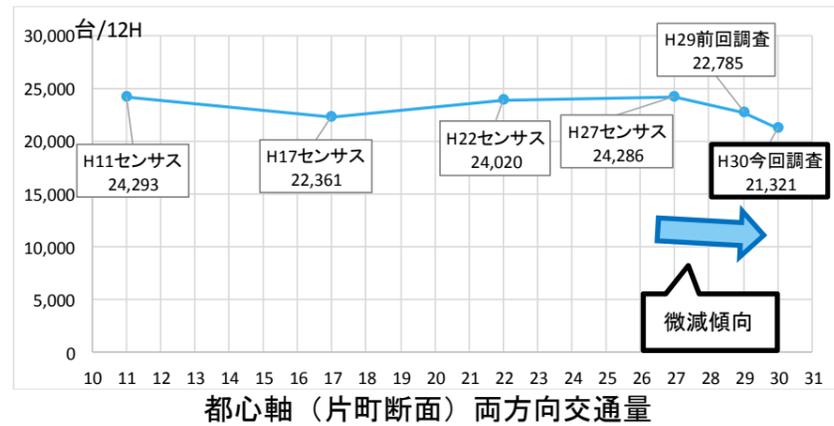
現状で公共交通を定期的に使う機会がある層は、利用機会が増加する可能性が高い

⑥ 現状利用頻度と利用機会増加可能性

2 公共交通利用環境整備状況に関する報告

(1) 都心軸及び周辺道路の南北方向交通量の経年変化（道路交通センサスとの比較）

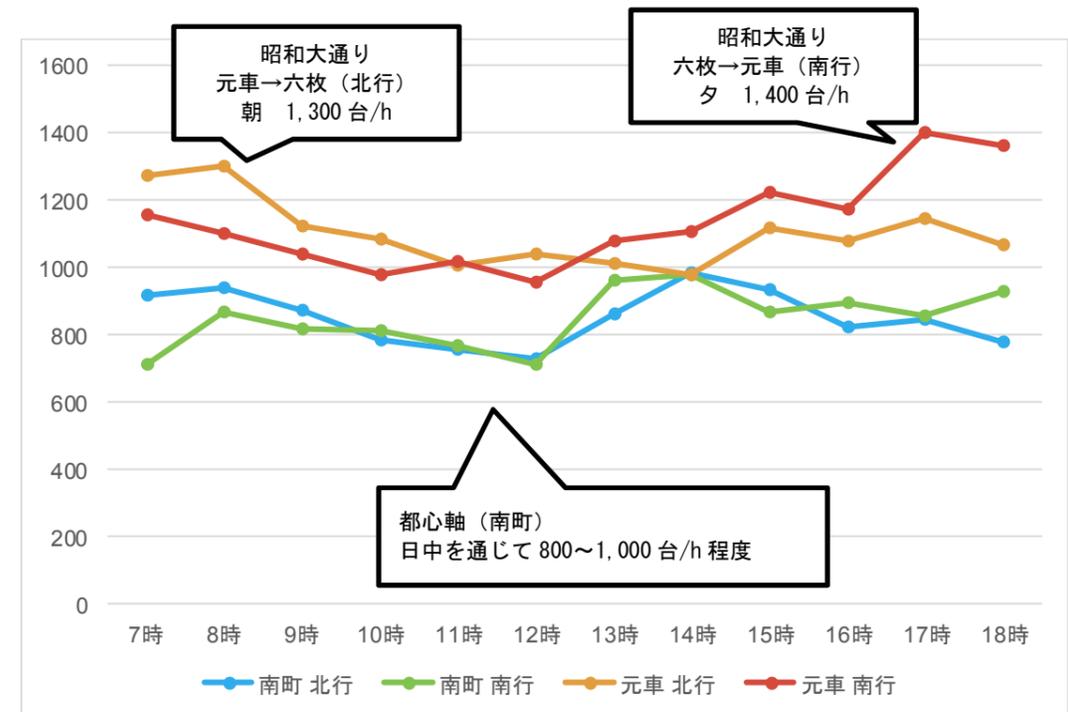
- ・近年の交通量の経年変化をみると、都心軸と本多通りは微減傾向がみられ、昭和大通りは微増傾向がみられる。
- ・3断面の合計交通量は微減傾向がみられる。



出典：H11～H27 道路交通センサス※

(2) 都心軸及び昭和大通りの時間帯別交通量の比較（主要断面のみ）

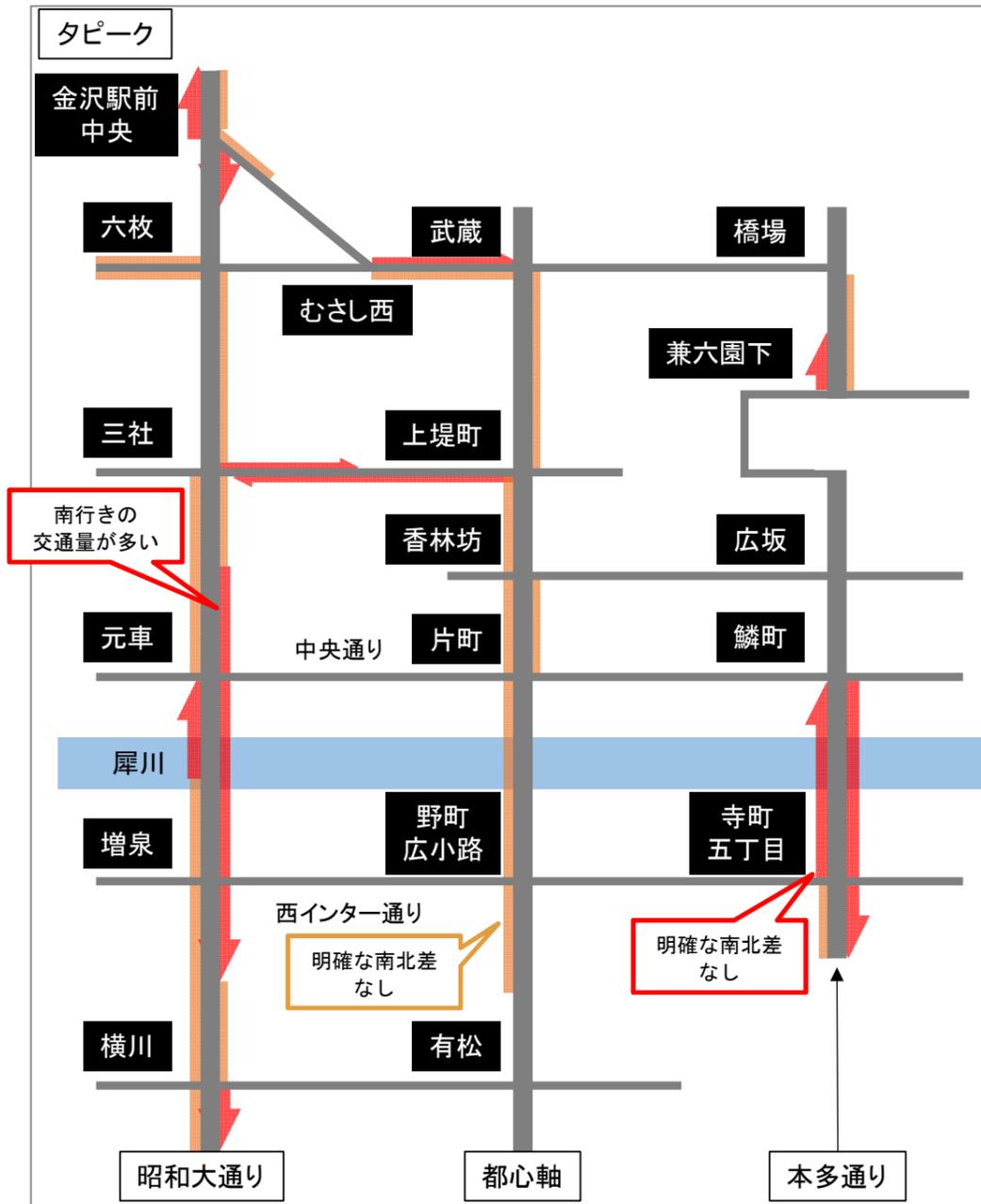
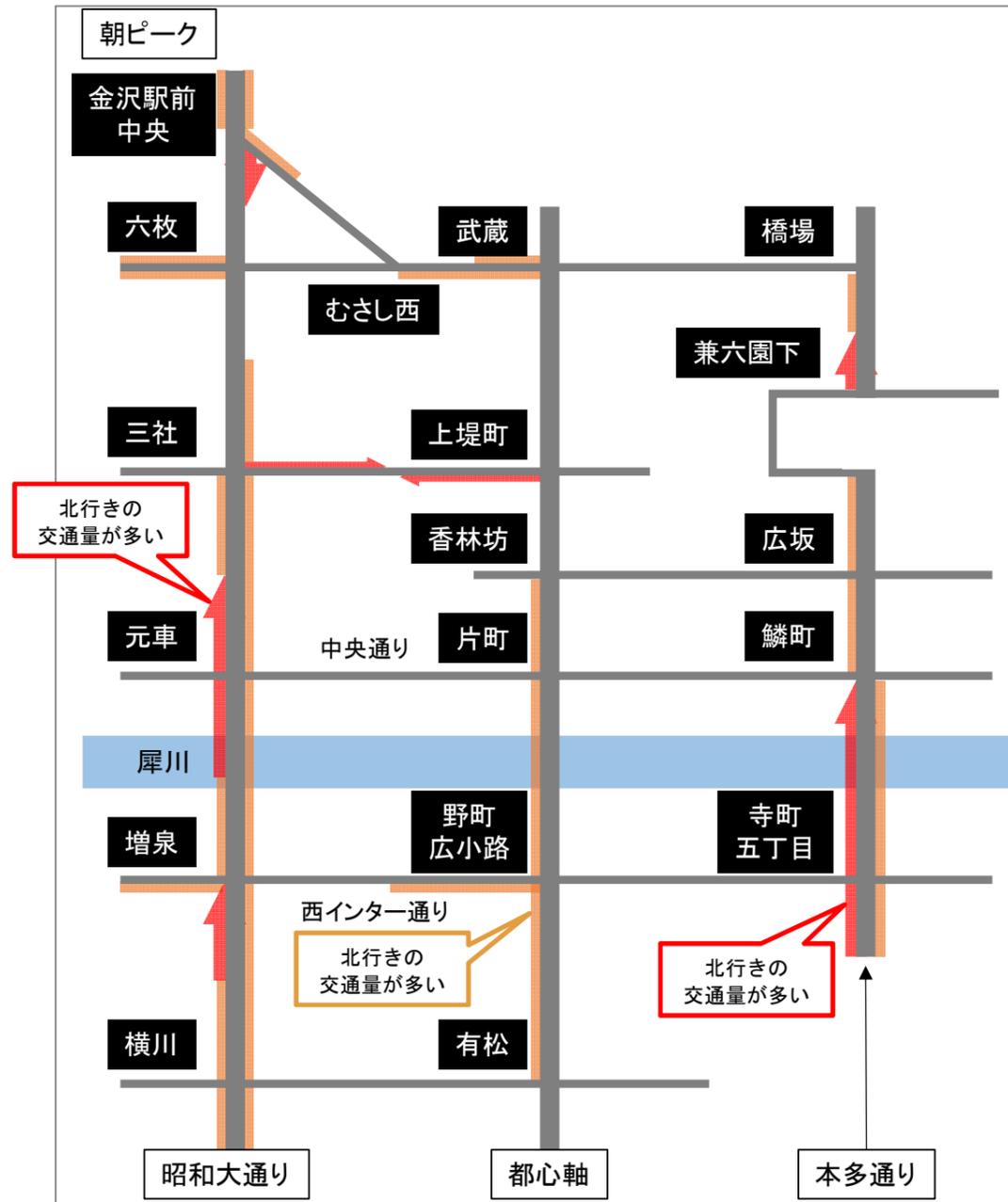
- ・都心軸の交通量は、朝夕のピークで交通量増加はあまり見られず、日中を通じて片方向あたり800～1,000台/hで推移している。
- ・昭和大通りの交通量は、朝夕のピークとオフピークで交通量変動している。朝ピーク時の北行き、夕ピーク時の南行きの交通量が1,300～1,400台/hと、オフピーク時の約1,000台/hに比べ増加している。



※注：今回実施した調査と道路交通センサスについて、できる限り同条件の観測となるよう配慮しているが、以下の点について異なることに注意

- ・調査時期 道路交通センサス：9月～11月の平日（月、金、その他の通常と交通条件が異なる日を除く）
今回調査：7月11日（水）（交通条件に影響を与える事象なし）
- ・調査地点 都心軸（片町断面）、昭和大通り（三社断面）：ほぼ同地点で観測
本多通り（泉野断面）：道路交通センサスは泉野交差点北部、今回調査は寺町五丁目交差点南部

(3) 朝夕ピーク時の面的な交通状況（都心軸及び周辺道路）



凡例

- : 交通容量^{*1}を超過する交通量
- : 交通容量の8割^{*2}以上の交通量

※1 交通容量：対象とする道路の現実の条件のもとで、一定のサービス水準を保てる時間あたりの自動車の道路断面通過台数（設計交通容量）。

4車線の場合 片方向 1,250台/h、
2車線の場合 片方向 450台/h として定義
この台数においては、定常走行が難しくなる場合がある。
（「道路の交通容量」（日本道路協会）及び道路交通センサスより算出）

※2 周辺と比較して交通量が比較的多い状態を表現するために設定した

- ・朝ピーク時は、都心軸及び並行する昭和大通り、本多通りの交通量は、いずれも北行きが多い。
- ・夕方ピークは、昭和大通りで南行きの交通量が多いが、都心軸や本多通りでは明確な南北差はみられない。
- ・東西交通は南北交通に比べ交通負荷は朝・夕とも少ない
- ・このことから、特に朝（通勤時）の南部方面からの自動車交通の流入抑制を図ることが重要である。

3 今年度の取組のまとめと今後の方針

	各取組のまとめ	今後の取組方針
公共交通利用促進に関する取組	①バス専用レーン時間帯拡大実験 <ul style="list-style-type: none"> 平日、休日ともにバスの所要時間が短縮する傾向 バス専用レーンの遵守率は向上傾向 平日朝に比べて平日夕・休日のバス専用レーン認知度が低い 	バス専用レーン時間帯拡大実験（平日・休日）を継続して実施することなどにより、バス専用レーンの運用及び周知の徹底、認知度向上を図っていく。
	②意識啓発活動 <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地での自動車利用を減らす市民意識が高まりつつある 車を全否定するのではなく、TPOに応じた使い分けが必要 若者の車離れ、健康や子育て、環境と関連づけたPRが効果的 	カーフリーデーや市民フォーラムなどMMの取組を継続及び内容を充実し、交通実験やその他意識啓発活動との連携を強化していく。 バスの利便性向上に引き続き取り組むとともに、公共交通によるまちなかの賑わい創出を図っていく。
	③モニタリングアンケート <ul style="list-style-type: none"> 第2次金沢交通戦略の成果指標等が目標値の達成に向かって向上 現状のバス・電車の運行本数や運行時間が分からない人が多い 定期的に公共交通を使う層は利用機会が増加する可能性が高く、ほとんど使わない層でも2割程度が増加する可能性があるため、幅広い意識啓発活動が必要 	モニタリングアンケートについて、意識啓発効果が上がるようフォーラムでの意見を踏まえた設問に改善するなどして継続実施していく。 <ul style="list-style-type: none"> 市HPでアンケートを実施するなど、全市民を対象に幅広いMMの実施を検討 主に公共交通重要路線の沿線住民や都心軸沿線企業等を対象に、実際に公共交通への転換を意識してもらうことを目的とするMMの実施を検討
公共交通利用環境整備に関する取組	①都心軸周辺の交通状況 <ul style="list-style-type: none"> 特に朝（通勤時）の南部方面からの流入について、自動車交通から公共交通への転換を図ることが重要 引き続き公共交通重要路線の沿線において、公共交通利用促進などの施策により、さらなる交通量の減少を図ることが重要 	ハード・ソフト両面による交通渋滞緩和の可能性について検討・調査する。 <ul style="list-style-type: none"> ハード面：特定の交差点の部分改良、交通規制等の局所的な対策の検討 新たな公設パーク・アンド・ライド駐車場の整備を検討 ソフト面：特に、南部方面における公共交通重要路線の沿線住民を対象とした公共交通への転換による効果の予測及び検証
	②その他の取り組み <ul style="list-style-type: none"> まちなか駐車場区域において、まちなか駐車場設置基準を設けて駐車場の適正配置を推進 都心軸沿線の宿泊施設に対して、都心軸上での団体バスの乗降停車を禁止し、周辺の観光バス駐車場での乗降の徹底を依頼 	駐車場関連基準の変更や観光バス乗降場の設置を検討し、都心軸の円滑な交通を確保していく。 <ul style="list-style-type: none"> まちなか駐車場区域を金沢駅西広場周辺エリアにも拡大し、都心軸からの出入りを抑制 まちなかにおける観光バス乗降場の整備検討