

第2次 金沢交通戦略



平成28年3月
金沢市

第2次金沢交通戦略

平成28年3月

金 沢 市

第2次金沢交通戦略の策定にあたって

金沢市は、藩政期にまちの礎が築かれて以降、400年余にわたり戦禍や大きな災害を免れてきました。そのため、城下町特有の歴史的街路やまちなみは、今も当時の姿を色濃く残し、金沢の魅力的な景観を形成しています。

このような本市特有の貴重な財産を活かし、自動車に過度に依存しない歩行者と公共交通を優先するまちづくりを目指すため、平成19年に「新金沢交通戦略」を策定し、この戦略を基に、歩けるまちづくりの推進や新幹線開業を見据えた二次交通の充実等、様々な取組を行ってきました。その結果、本市の公共交通利用者数の減少傾向に歯止めがかかり、わずかながらも増加に転じたところですが、引き続き利用促進に向けて不断の取組を進めていく必要があります。

また、平成27年国勢調査（速報値）によれば、わが国の人口は大正9年(1920年)の調査開始以来、初めて減少に転じ、超高齢化・人口減少社会が現実のものとなってきました。本市においても将来的には人口減少が見込まれており、まちなかの空洞化への対策や移動手手段の確保等が喫緊の課題となっています。一方、北陸新幹線開業による交流人口の急伸や金沢港へのクルーズ船寄港の増加など、広域・圏域交通の環境は大きく変化しています。

このような中、「世界の『交流拠点都市金沢』」を目指し、新幹線効果を最大限に活かしながら、将来にわたる持続的な発展に資する交通によるまちづくりを実現するための行動計画として「第2次金沢交通戦略」を策定しました。本戦略では、基本的な考え方に、これまでの「歩行者と公共交通を優先するまちづくり」とともに、新たに「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を加え、新しい交通システムを幹とする交通ネットワークの再構築や交通機能の連携強化等を進めることとしています。

本戦略が目指す姿を実現させるための各種の施策には、「市民・企業」、「交通事業者」、「行政」の三者による相互の理解と連携のもと、協働して取り組むことが必要不可欠です。これからも、引き続き関係者のご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本戦略策定にあたり、熱心にご議論いただきました第2次金沢交通戦略策定検討委員会の委員の方々をはじめ、貴重なご意見やご指導を頂きました皆様方に感謝を申し上げます。

平成28年3月
金沢市長 山野 之義

目 次

第1章	はじめに	1
1	策定の背景.....	2
2	目的と計画期間.....	3
3	第2次金沢交通戦略の基本的方向性.....	5
第2章	基本方針	7
1	目指す公共交通ネットワーク.....	8
2	基本方針.....	11
3	具体化に向けた施策.....	13
第3章	具体的な施策	17
1	交通ネットワークの再構築 ～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～.....	18
(1)	新しい交通システムの導入に向けた条件整備.....	18
(2)	バス路線の段階的再編（公共交通重要路線の利便性向上）.....	21
(3)	鉄道線の充実.....	27
(4)	金沢ふらっとバスの充実.....	32
2	交通機能の連携強化 ～円滑な交通結節～.....	39
(1)	交通結節点の整備.....	39
(2)	パーク・アンド・ライドの推進.....	41
(3)	バリアフリーの推進.....	48
(4)	乗継抵抗の軽減.....	50
3	交通利用環境の向上 ～より利用しやすい環境づくり～.....	51
(1)	交通案内の充実.....	51
(2)	高齢者や障害のある方への移動支援.....	53
(3)	バス専用レーンの拡充.....	55
(4)	渋滞緩和策の実施.....	57
(5)	タクシーの利用環境向上.....	59
(6)	荷捌きの円滑化.....	61
4	歩行者と公共交通の優先 ～マイカーから公共交通への転換～.....	63
(1)	歩けるまちづくりの推進.....	63
(2)	自転車利用環境の向上（自転車の安全な利用の促進に関する条例の推進）.....	65
(3)	マイカーの流入抑制.....	67
(4)	駐車場の適正な配置（駐車場適正配置条例の推進）.....	68
(5)	公共交通の利用促進、意識啓発.....	70
5	広域・圏域交通による交流の推進 ～新幹線時代への対応～.....	72
(1)	北陸新幹線全線整備の推進.....	72
(2)	金沢駅の交通結節機能の強化.....	73
(3)	金沢都市圏・能登・加賀、隣県等交通ネットワークの充実.....	74
(4)	金沢港の交通結節機能の強化.....	76
第4章	戦略の実現に向けて	77
1	第2次金沢交通戦略の目標と成果指標の関係.....	79
2	継続的な施策実現のための体制.....	81

第1章 はじめに

1 策定の背景

○社会経済情勢の変化

近年日本社会は急速な高齢化と人口減少社会を迎え、地域の公共交通にあっては採算性悪化のため維持が困難な路線の増加等、公共交通事業者の経営悪化が懸念されるとともに、高齢者の交通事故も看過できない状況であり、問題解決は喫緊の課題である。

このような状況を放置すれば、公共交通空白地域が拡大し、買物、通院など、日常生活に支障をきたすおそれがある。

そのため、地域の交通政策は、マイカーに過度に依存しない移動手段の確保を図り社会の活力を維持・向上させるとともに、効率的な都市経営や環境負荷の低減に対応した施策が求められている。

○本市のまちづくりの動き

本市においては、これまで山側環状の開通・一部4車線化に続き、海側幹線の暫定供用開始・4車線化等の整備が進み、まちなかの交通渋滞が緩和されてきており、交通の利用環境が向上するとともに、日本海側拠点港である金沢港の整備も進められている。

また、先人から連綿と受け継がれてきた歴史、文化等に進取の気風を兼ね備えたまちの佇まいは、歩く愉しさを堪能できる個性と魅力を有している。そのため“歩けるまちづくり協定”の締結により、安全・安心に歩ける環境づくりを進めており、徒歩や自転車の利用による健康増進・健康寿命の延伸効果にも近年注目し、公共レンタサイクル「まちなり」の導入や自転車走行指導帯設置等による自転車走行環境向上の取組も進めてきた。

その一方で、郊外に市街地が拡大するとともに都心での高齢化が進展し、空き家・駐車場の増加などによる空洞化がみられる。

○国の動き

交通政策基本法が平成25年12月に施行され、国、地方自治体、交通事業者、住民等、多様な主体の連携・協働による計画的な取組が求められている。

さらに、平成26年5月に「都市再生特別措置法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、土地利用政策と交通政策の連携により、「コンパクトシティ+ネットワーク」を推進するとの方向性も示されている。

このような状況のなか、北陸新幹線の金沢開業により国内外からの来街者の急激な増加が見られる本市では、市民に加え来街者をおもてなしする視点からも、わかりやすい交通案内や新幹線時代に対応した都市内交通・二次交通^{*}を充実させるとともに、まちの個性である歴史文化の継承発展を図り、市民生活の質の向上や集約型都市への転換を行うため、隣接市町とも連携し公共交通のネットワークを再構築する必要性が高まっている。

^{*} 二次交通：主に空港や鉄道の駅から、学校、観光スポット等の目的地へ赴く交通手段。本戦略では、新幹線等による来街者が、市内又は県外へ移動する際に使用する交通手段を指す。

2 目的と計画期間

(1) 目的

新金沢交通戦略（平成 19 年 3 月）は、平成 27 年度（2015 年度）を目標年次に定め、北陸新幹線の金沢開業を見据え、歩行者及び公共交通優先のまちづくりの実現に向けて、都市の規模・個性に相応しいきめ細やかなソフト施策を戦略の中核に位置づけ、様々な事業に取り組んできた。その結果、主にまちなかにおける取組については概ね達成されたところである。この間、公共交通利用者の減少に歯止めがかかり、わずかながら増加傾向にあるものの、引き続き利用促進に向けた取組が必要である。

その他の課題として、バスの定時性向上等、公共交通利用環境の更なる改善が必要であることに加え、バス路線の新設等、施策の実施について、引き続き交通事業者等との協議が必要である。

そして、本市では、北陸新幹線金沢開業の効果を最大限に活かし、まちを活性化させるため、新たな都市像「世界の『交流拠点都市金沢』」（平成 25 年 3 月）及び「重点戦略計画」（平成 26 年 2 月）を策定した。

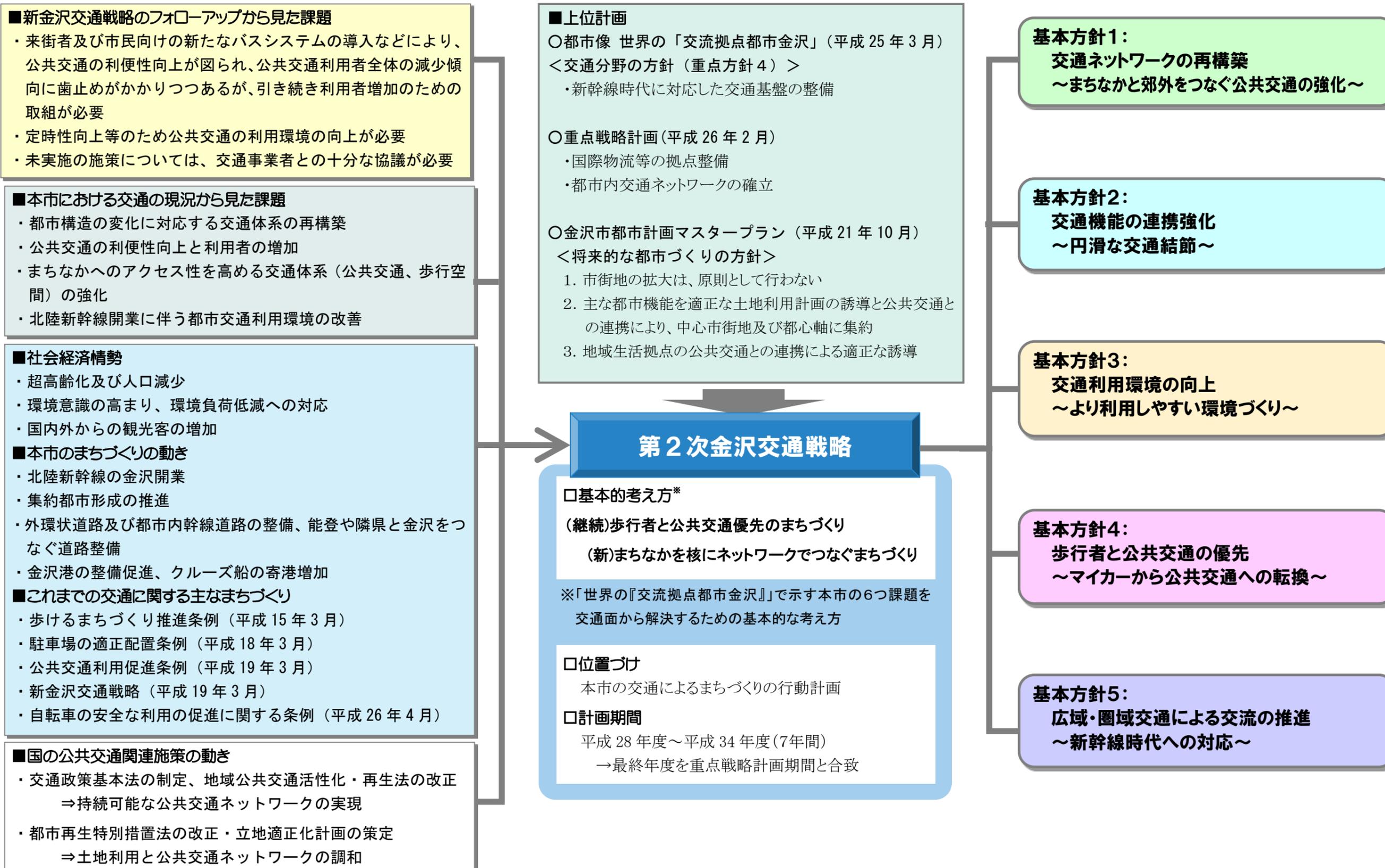
こうした中、平成 27 年 3 月の北陸新幹線開業等、本市を取り巻く近年の社会情勢や環境の変化、さらには新金沢交通戦略からの課題等を踏まえ、重点戦略計画と歩調を合わせ、**交通によるまちづくりを実現するための具体的な行動計画**として、第 2 次金沢交通戦略を策定する。

(2) 計画期間

本計画の**目標年次**は、「重点戦略計画」と同じ、平成 34 年度（2022 年度）とし、時代の変化に応じて、内容を見直すものとする。

3 第2次金沢交通戦略の基本的方向性

国の制度や本市の上位関連計画、現状分析及び課題の整理を踏まえ、本市が目指す交通政策の基本方針及び目標の設定について検討した。



第 2 章 基本方針

1 目指す公共交通ネットワーク

1) 基本的な考え方

超高齢化及び人口減少時代において、本市が持続的に発展するには、まちの賑わいと人・モノ・情報の集積及び交流を促し、時間をかけて都市機能と居住をまちなかやその周辺（既成市街地）、公共交通重要路線沿線に集約する必要がある。

あわせて、北陸新幹線の金沢開業を機に、本市が交流拠点都市としてさらに発展するため、新幹線時代に対応した交通基盤を整える必要がある。

この第2次金沢交通戦略では、これまでの「歩行者と公共交通を優先するまちづくりを目指す」との方針を引き続き基本としつつ、「まちなかを都市の核として、公共交通のネットワークにより既成市街地や地域の生活拠点とをつなぐまちづくりを目指す」ことにより、都市構造を緩やかに変化させていく。

このため、段階的に公共交通の優先度と利便性を高め、公共交通を中心とするネットワークを順次、構築するものとする。

一方で、郊外も含めた全方向の移動を公共交通によりカバーすることは、課題が多く困難であることから、地域の特性に応じた移動手段を、行政、交通事業者及び市民が各々の役割を果たしながら確保することを目指す。

2) 公共交通ネットワーク

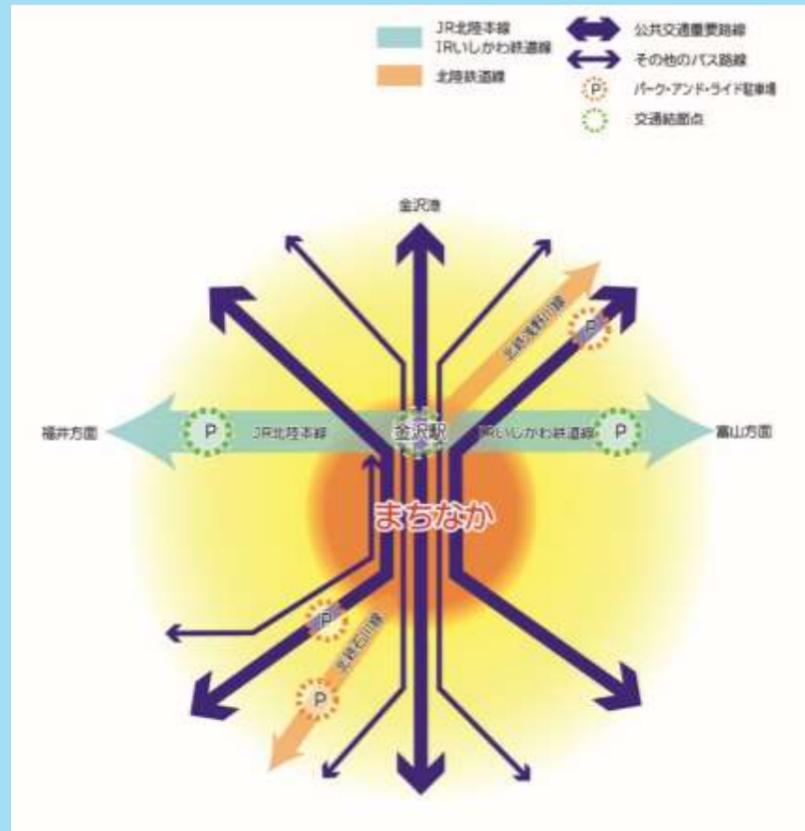
本市が目指す公共交通ネットワークは次のとおりである。

- ▶ 新幹線時代に対応した都市内交通や二次交通など金沢駅を拠点とする交通基盤を整備する。
- ▶ 本市の都心軸には、公共交通ネットワークの幹となる、利便性が高く、来街者にわかりやすく、景観的にも優れる「新しい交通システム」の導入を目指す。
- ▶ 地域の生活拠点からまちなか方向へ向かう主要な路線を、「公共交通重要路線」と位置づけ、定時性、速達性、運行頻度を高めていく。
- ▶ 公共交通重要路線沿線と郊外とのアクセスは、マイカーと公共交通を組み合わせることで利用することとし、各種フィーダー交通^{*}やパーク・アンド・ライド駐車場、乗継拠点等の整備により、公共交通との連携強化を図るとともに、地域の特性に応じた生活交通の導入を進める。

^{*} フィーダー交通：交通網において、幹線と接続して支線の役割を持って運行される交通形態。本戦略では、公共交通重要路線等に接続するために運行される交通手段を指す。

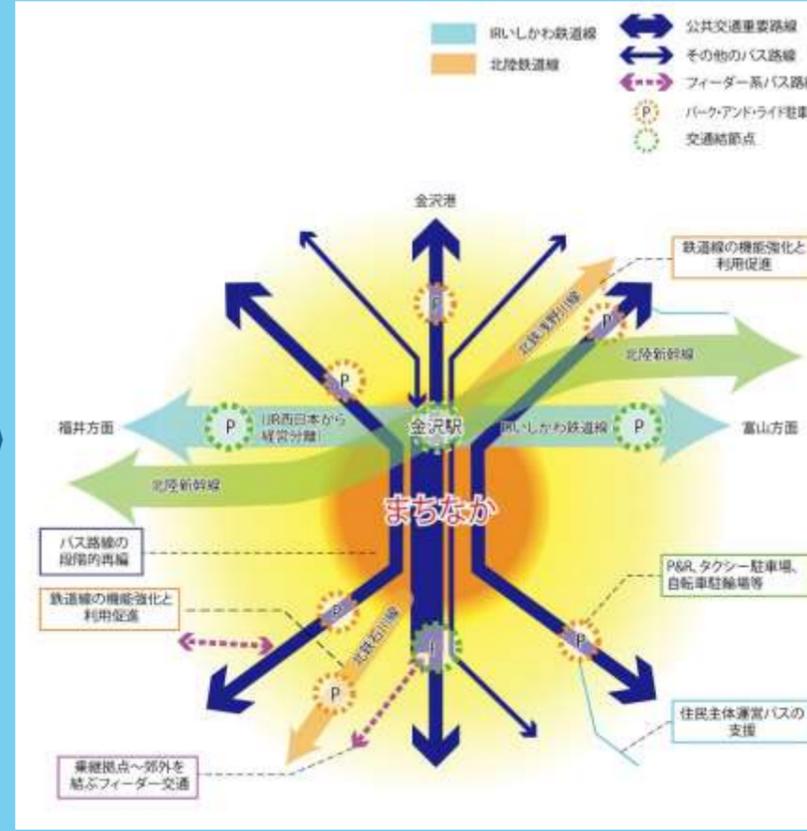
3) 公共交通ネットワークのイメージ

▼現況の交通体系



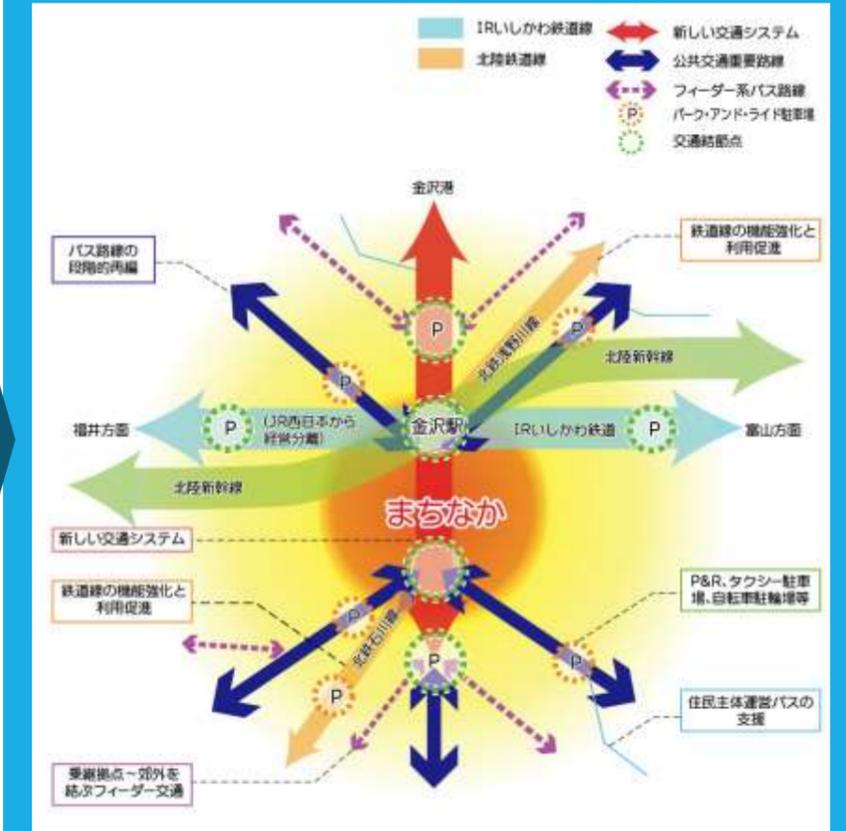
- ・ 郊外からまちなか（金沢駅、香林坊）へ向かう放射状のバス路線網が形成され、都心軸に集中
- ・ 都心軸等において、朝・夕にバス専用レーンが整備
- ・ 郊外の一部店舗のスペースにパーク・アンド・ライド駐車場が点在
- ・ まちなかを中心に歩行者・自転車の通行空間が整備
- ・ 郊外の一部において、地域住民による移動手段確保の取組が開始

▼第2次金沢交通戦略では(目標年次：平成34年度(2022年度))



- ・ 都心軸への**新しい交通システムの導入**に向けた走行空間の確保と**段階的なバス路線の再編**
- ・ まちなかにおける**歩行者と公共交通を優先**する施策の推進とマイカー流入抑制
- ・ パーク・アンド・ライドや交通結節点の整備による**公共交通相互やマイカーと公共交通の連携強化**
- ・ **鉄道線の機能強化**と利用促進
- ・ 郊外における**地域住民による移動手段の確保**
- ・ **新幹線開業に対応した二次交通**の更なる充実

▼長期的には



- ・ 都心軸における**新しい交通システムの導入**
- ・ まちなかと郊外を結ぶ**公共交通重要路線**の充実
- ・ **パーク・アンド・ライド**や**交通結節点**の整備推進（機能に応じた重点化）
- ・ **鉄道線の更なる機能強化**と利用促進
- ・ フェーダー系バス路線や郊外における**地域住民による移動手段の確保**によるネットワークの改善

2 基本方針

1) 交通ネットワークの再構築 ～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～

- ・まちなかを拠点に郊外の各方面をつなぐ「新しい交通システム及び公共交通重要路線を基幹とする公共交通のネットワーク」を再構築する。
- ・このため、利便性が高いこと等に加え、まちづくりへの効果も期待できる新しい交通システムの都心軸導入に向け、専門的な検討組織によるシステムの選定、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、市民検討会等により、条件整備を進める。
- ・郊外からまちなかへの移動は、公共交通を中心に利便性を高めるものとし、持続可能な都市構造の実現に向けて緩やかな変化を交通の面から促していく。
- ・バス路線については、運行頻度の向上等により公共交通重要路線を強化するとともに、バス路線再編のプログラムを策定し、実証運行の上、段階的な再編を図る。同じく公共交通重要路線である北陸鉄道石川線・浅野川線については、安全及び安定運行を確保し、JR及びIRいしかわ鉄道についても、広域的な基幹交通として、機能強化と利用促進を図る。

2) 交通機能の連携強化 ～円滑な交通結節～

- ・まちなかの回遊と郊外との移動において、様々な交通手段を円滑に利用できるよう、障壁の解消を目指す。
- ・物理的な障壁の解消については、交通結節点において重点的な環境整備を進め、待合環境の改善、バリアフリー化等により、機能充実を図る。
- ・また、公共交通重要路線等の沿線には、パーク・アンド・ライド駐車場を設ける等、マイカーとの共存を図りつつ、郊外からまちなかへ公共交通を利用してアクセスする環境を整える。
- ・一方、金銭的な障壁の解消については、乗継を考慮した運賃設計や交通ICカードの利用環境向上について検討を進める。

3) 交通利用環境の向上 ～より利用しやすい環境づくり～

- ・北陸新幹線の開業により、多くの来街者が金沢駅に降り立つことから、金沢駅東広場において、交通コンシェルジュ及び総合交通案内板の多言語対応を含めた運営をするほか、ICTを活用するなど、目的地への案内機能の充実を図る。
- ・また、外国人の来街者も増加する中、様々な言語での対応が求められることから、案内や情報提供の多言語化を図る。
- ・道路整備では、山側環状に加え、海側幹線の整備が進み、まちなかの交通渋滞は以前より緩和されてはいるものの、観光期や年末年始など特定の時期に著しい交通渋滞が発生することを鑑み、効果を見極めつつ、バス専用レーンの拡充や金沢駅周辺等の渋滞緩和対策の強化に取り組む。
- ・タクシーや荷捌き車等、都市の経済活動上、必要不可欠な交通の利用環境についても、改善を図る。

4) 歩行者と公共交通の優先 ～マイカーから公共交通への転換～

- ・公共交通の利便性が極めて高いまちなかにおいては、歩けるまちづくりや自転車の利用環境向上など、人がまちの主役となるまちづくりを引き続き進め、歩けるまちづくり協定地区をはじめとするまちなかの歩行環境の充実、自転車駐車場の整備や公共レンタサイクル「まちなか」の拡充に取り組む。
- ・まちなかにおける、過度なマイカー利用を抑制する方策を検討するとともに駐車場については、都市機能や住民の生活を阻害することのないよう適正な配置を一層促すこととし、フリンジ駐車場^{*}の確保や附置義務駐車場の要件見直し等、土地利用と連携した駐車場整備を誘導する等、より効果の高い制度を構築するよう検討する。
- ・また、公共交通を利用する意識を様々な機会を通じて醸成することに努めるとともに、環境意識の向上や健康増進の観点からの意識啓発にも併せて取り組んでいく。

5) 広域・圏域交通による交流の推進 ～新幹線時代への対応～

- ・北陸新幹線の開業により増加する来街者に対応するため、シャトルバスや周遊バス等の二次交通の充実を図ったところであるが、新幹線開業後も需要に応じた交通機能を確保すると同時に、案内機能を強化するなど、金沢駅の交通結節機能の強化を図る。
- ・また、金沢都市圏として人の交流が活発な近隣の市町と連携し、コミュニティバスの活用策を検討するほか、能登・加賀、隣県等を結ぶ高速バス等による広域的な都市間交通手段を充実させるなど、さらに交流が活性化するよう連携を深める。
- ・金沢港のクルーズ船寄港の増加に対応するため、公共交通を主体にまちなかへの移動手段の確保を図る必要があり、金沢港の周辺整備とも足並みを合わせ検討する。

^{*} フリンジ駐車場：フリンジとは「周辺」の意。都心部周辺に駐車場を設け、そこから公共交通や徒歩により都心部にアクセスするための駐車場のこと。

3 具体化に向けた施策

表 第2次金沢交通戦略 施策一覧表

基本方針	施策 ※(重)は重点施策	具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標		
			行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)	
1. 交通ネットワークの再構築 ～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～	(1)新しい交通システムの導入に向けた条件整備 (重)	・専門的な検討組織による課題の分析、対策の検討、システムの選定 ・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実施 ・「中核都市における新・交通システム研究会」における研究活動	○	○			・各種の取組を踏まえシステムを選定	・新しいシステムの導入着手	
		・新しい交通システムの導入に向けた制度改正への働きかけ	○						
		・市民参加による協議、合意形成(市民検討会、シンポジウムの開催)	○			○			
		・上下分離方式等の運営方針について交通事業者と協議	○	○					
		・荷捌き駐車場、タクシー乗降場の整備などの段階的な条件整備	○						
	(2)バス路線等の段階的再編 (重)	①公共交通重要路線の利便性向上	・公共交通重要路線の強化(運行頻度の向上・定時性の確保等) ・郊外からまちなかへの快速バスの強化 ・バスと鉄道との乗継の改善 ・バス路線再編のプログラムの策定、実証運行	○	○			・バス路線再編のプログラムを策定	・バス路線再編を段階的に実施
		②郊外のバスネットワークの改善	・生活路線(フィーダーバス)の検討・構築 ・住民提案型交通実験などによるバス路線の新設	○			○	・住民提案や交通実験を踏まえ導入路線を新設	
			・郊外における生活維持路線に対する支援	○				・継続して生活路線を維持	
		③地域住民による移動手段確保に対する支援	・地域住民によるコミュニティバスの運営に対する支援	○			○	・地域コミュニティバスの計画の立案・運行を支援しつつ、対象地域を順次拡大	
			・タクシー等の活用による新たな輸送サービスの提供		○	○		・新たな輸送サービスを地域住民と協議し、可能なサービスを実施	
	(3)鉄道線の充実 (重)	①石川線・浅野川線の機能強化と利用促進	・石川線・浅野川線の安全及び安定運行の確保	○	○			・国、県、沿線市町と連携し、安全性及び安定運行を継続確保	
			・運行時間の拡大等のサービス向上 ・石川線と新しい交通システムによるまちなかとのアクセス強化策の検討		○			・サービス向上について方策を検討し、実施	・アクセス強化策の検討
			・沿線住民主体による利用促進活動				○	・利用促進活動を継続して取り組む	
			・乗継割引の検討	○	○			・乗継割引の検討	
			・パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進	○	○	○	○	・パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場の利用を促進	
			・北陸鉄道鉄道線におけるICカード導入	○	○			・ICカードの拡大に向けて検討	
		②JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進	・地域住民による利用促進の取組				○	・利用促進に協働し取り組む	・住民独自の活動を展開
			・利用者の運賃負担の軽減(基金の活用)	○				・基金の活用、サービス向上に継続し取り組む	
			・企画乗車券の発行などによるサービス向上		○			・企画乗車券の発行に取り組む	
			・パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進	○	○			・パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場の利用を促進	
・交通結節点(森本駅東広場等)の整備	○		○			・地域の意見を聴きながら、設計・整備に向けた詳細な検討を行う			
(4)金沢ふらっとバスの充実		・全国交通系ICカードの導入	○	○			・ICカードの導入に向けて検討		
		・金沢ふらっとバスの利便性の向上 ・地域との協働による利用促進	○				・利便性の向上、利用促進に継続して取り組む		

基本方針	施策 ※(重)は重点施策	具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標		
			行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)	
2. 交通機能の連携強化 ～円滑な交通結節～	(1)交通結節点の整備 (重)	・交通結節点となるバス停の重点的な環境整備	○	○	○		・待合環境、乗継環境等の重点的な整備		
		・バス停の重要度のランク付け(交通結節点となるバス停/主要バス停/その他など)	○	○			・重要度に応じ、計画的に実施する		
		・主要なバス停におけるシェルター・ベンチ・案内装置等の整備、デザイン向上	○	○			・計画的に更新、整備		
		・鉄道駅とその周辺における機能充実	○	○	○		・駅周辺のバリアフリー化等の機能向上に努める ・パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場整備を推進		
	(2)パーク・アンド・ライドの推進 (重)	①パーク・アンド・ライド駐車場の確保・整備	・公共交通重要路線沿線等におけるパーク・アンド・ライド駐車場の整備(公設駐車場の新設、通勤時パーク・アンド・ライドの拡充)	○		○		・公設駐車場の整備等により、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充を推進	
		②パーク・アンド・ライドの利用促進	・乗継環境の向上(シェルター、ベンチ、駐輪場、案内装置の新設)	○	○			・駐車場から利用するバス停等の環境を整備	
	(3)バリアフリーの推進	・通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及	・観光期、年末年始及びイベント時等における臨時パーク・アンド・ライドの実施 ・ICカードの活用 ・隣接市町及び民間施設との連携強化	○	○	○	○	・利用促進活動に継続して取り組む ・システムの充実方策を検討し、実施	
		・駅、バス停のバリアフリー整備 ・ノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援		○	○			・各種バリアフリー化の支援を継続して実施	・重点的に整備すべき駅・バス停におけるバリアフリー化の推進
	(4)乗継抵抗の軽減 (重)	・乗継に対応したバス運賃設計		○	○			・現行制度を活用した乗継利用の促進	・乗継に対応したバス運賃の検討及び設計
		・全国交通系ICカードの導入		○	○			・ICカードの拡大に向けて検討	
3. 交通利用環境の向上 ～より利用しやすい環境づくり～	(1)交通案内の充実 (重)	・金沢駅における交通コンシェルジュ及び総合案内板の多言語対応を含めた運営 ・バス停におけるわかりやすい案内機能の強化 ・スマートフォン対応などICTの活用 ・多言語化された交通案内マップの活用等	○	○			・状況や課題を把握し改善に取り組む		
	(2)高齢者や障害のある方への移動支援	・シルバー定期券購入助成制度による支援	○				・継続して取り組む		
		・高齢者等に対するその他公共交通の利用支援		○	○		・方策の検討・実施		
		・金沢メルシーキャブサービス(市町村福祉輸送)の充実	○				・継続して取り組む		
	(3)バス専用レーンの拡充	・公共交通重要路線におけるバス専用レーンの拡大 ・公共車両優先システム(PTPS)の整備の推進 ・バス専用レーンの遵守の取組 ・バス専用レーン拡充等の交通実験【再掲】	○				・バス専用レーンの遵守の取組を強化	・必要に応じて公共交通重要路線における設置時間帯・区間を拡大	
	(4)渋滞緩和策の実施 (重)	・金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施	○	○	○		・渋滞緩和の取組を検討し、実施	・ハード整備による渋滞緩和策の実施	
		・駐車場案内システムの高度化 ・ボトルネック交差点及び区間等の改良	○		○		・順次整備		
		・パーク・アンド・ライドの推進【再掲】	2-(2)参照			(2-(2)参照)			
	(5)タクシーの利用環境向上	・主要観光地等における観光バス駐車場の適切な配置・整備	○				・順次整備		
		・タクシーの乗降環境整備(客待ちスペースの整序化)	○	○			・計画を策定	・客待ちスペースの整備に着手	
(6)荷捌きの円滑化	・タクシーの多機能化(生活密着型、バリアフリー、観光ガイド、外国人対応など) ・タクシーのマナー及びもてなし力の向上(違法駐車防止など) ・優良タクシーへのインセンティブ			○		・マナー向上、多機能化などに取り組む			
	・都心軸周辺における荷捌きスペースの確保、ルールの遵守(共同荷捌き駐車場等) ・共同集配システムの導入などの検討	○		○		・物流事業者・沿線事業者等との協議の場を設置	・可能な地域から荷捌きスペースの整備、荷捌きルールの策定		

基本方針	施策 ※(重)は重点施策	具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標		
			行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)	
4. 歩行者と公共交通の優先 ～マイカーから公共交通への転換～	(1)歩けるまちづくりの推進 (重)	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかにおける歩けるまちづくり協定地区の拡大 ・歩行者ネットワークの整備(歩道バリアフリー化、通学路等の安全安心の確保) ・歩行者向けの案内サインの充実(広域サイン等) ・地域の総合力による交通安全運動の展開 	○			○	・地域との協働により歩けるまちづくりを継続して取り組む		
	(2)自転車利用環境の向上(自転車の安全な利用の促進に関する条例の推進) (重)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間等の整備(走行指導帯、各種安全施設) ・自転車駐車場の整備 ・公共レンタサイクル「まちなか」の拡充 ・幅広い年齢層に対する交通安全に関する各種活動 	○				<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間及び自転車駐車場の整備 ・「まちなか」機器更新の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間及び自転車駐車場の整備 ・「まちなか」機器の更新、ポートの拡充 	
	(3)マイカーの流入抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかの通過交通の抑制 ・マイカー乗入れ抑制方策の検討 	○				・方策の検討		・可能な施策から順次実施
		<ul style="list-style-type: none"> ・お帰り乗車券の発行など中心商店街との連携 	○	○	○		・商店街との連携強化及び取扱店の拡充		・年間を通じての実施を検討
		・バス専用レーン拡充【再掲】	3-(3)参照			(3-(3)参照)			
	(4)駐車場の適正な配置(駐車場適正配置条例の推進) (重)	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用と連携した駐車場整備の誘導等 ・パーク・アンド・ライド駐車場の確保【再掲】 	○		○		<ul style="list-style-type: none"> ・集約都市形成計画に基づく駐車場整備計画の見直し 	・フリンジ駐車場の検討	
(5)公共交通の利用促進、意識啓発 (重)	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー自粛の啓発 	○				・意識啓発を継続的に展開			
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を支える利用者組織による各種活動 ・学校、企業等の団体向けの意識啓発 ・多様な媒体による情報発信(マスメディア、WEB) ・運転免許証自主返納の促進 	○			○				
5. 広域・圏域交通による交流の推進 ～新幹線時代への対応～	(1)北陸新幹線全線整備の推進	・金沢以西の早期開業に向けた取組(敦賀延伸、大阪までのルート決定)	○				・全線開業に向け、継続して取組を推進		
	(2)金沢駅の交通結節機能の強化 (重)	<ul style="list-style-type: none"> ・二次交通の拡充(需要に応じたバス交通等の充実) ・金沢駅における交通コンシェルジュ及び総合案内板の多言語対応含めた運営【再掲】 	○	○			・利用動向を踏まえた二次交通の継続的な見直し		
	(3)金沢都市圏・能登・加賀、隣県等交通ネットワークの充実 (重)	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市町運営のコミュニティバスとの連携 ・高速バス等広域的な都市間交通手段の充実(能登・加賀方面等へのアクセス強化) 	○	○			・隣接市町等との連携強化による効果的な運行の検討・実施		
		<ul style="list-style-type: none"> ・石川線・浅野川線の機能強化と利用促進【再掲】 ・IRいしかわ鉄道とJR北陸本線の利用促進【再掲】 	1-(3)①、1-(3)②参照			(1-(3)①、1-(3)②参照)			
		・道路インフラの整備・充実	○				・海側幹線の早期全線開通・山側環状の4車線化等の推進		
(4)金沢港の交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢港周辺整備に併せた移手段の充実 	○	○			・ニーズに応じた移手段の検討		・必要に応じて路線整備	
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ターミナル等の整備 	○				・交通ターミナルの整備			

「第2次金沢交通戦略」が目指す未来のすがた

- まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり
- 歩行者と公共交通優先のまちづくり

都市の競争力・魅力の向上を目指します

能登や加賀、隣県などとの交通が便利になり、交流が活発になります

景観的に優れた新しい交通システムが港と駅・まちなかをつなぎ、まちの風格を高めます

イメージ

5つの基本方針

- 1) 交通ネットワークの再構築
- 2) 交通機能の連携強化
- 3) 交通利用環境の向上
- 4) 歩行者と公共交通の優先
- 5) 広域・圏域交通による交流の推進

計画の推進体制

3者の連携・協働により地域の特性に応じた移動手段を確保



誰もが使いやすい交通環境を目指します

お年寄りや身体の不自由な方を含め、すべての人にとってやさしい公共交通になります

郊外とまちなかを結ぶ主要な路線は「公共交通重要路線」として定時性や速達性等が高まります

新しい交通システムの導入により、時間通りに、待たずに、早く移動できます

過度に車に依存しない交通体系を目指します

パーク・アンド・ライドにより、車から公共交通への乗り換えが便利になります

まちなかと地域の生活拠点が、公共交通を乗り換えることにより、スムーズに移動できます



安心して楽しく回遊できるまちなかを目指します

自転車が使いやすくなり、まちなかの移動がしやすくなります

歩行者が安心して回遊でき、まちなかがさらに賑わいます

- 凡例
- 公共交通重要路線
 - P&R パーク・アンド・ライド
 - ふらっとバス
 - 公共レンタサイクル(まちのり)

※新しい交通システムの機種選定等については、今後検討を予定しています。

第3章 具体的な施策

1 交通ネットワークの再構築

～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～

(1) 新しい交通システムの導入に向けた条件整備

現状と課題

新しい交通システムの導入の可能性については、これまでAGT※、ガイドウェイバス、LRT※等について検討がなされてきたが、課題として以下の項目が挙げられている。

公共交通の利用者数の拡大	まちなかへの自動車交通の流入抑制
国道157号の車線減少にかかる交通処理	運営主体や既存の路線を有するバス事業者の経営問題

平成14年の「新しい公共交通システム検討委員会」（県市合同調査）の最終報告においては、「新しい交通システムについては解決すべき課題も多く、当面はバスシステムの利用改善を図りながら、段階的にハード・ソフト両面の環境整備を着実に進めることが必要である。なお、将来的にも建設コストやバリアフリー、まちづくりの観点を考慮し、『地上方式』を基本としたシステムが望ましい。」とされた。その後、条件整備のための取組や「中核都市における新・交通システム研究会」において新しい交通システムの導入の可能性について検討されている。

国も都市交通システム整備事業を創設し、LRT整備に対する国の包括的な支援制度の体系が確立され、新しい交通システム導入の機運が高まっていると言える。

方針

新しい交通システムは、超高齢化社会に対応した都市の基幹的な交通手段であるのみならず、まちづくりと一体的なものであり、まちなかの活性化や集約型都市の形成、環境負荷の低減に寄与し、まちの魅力と拠点性を高め、人の交流を促すものである。

再構築を目指す本市の公共交通ネットワークにおいて、新しい交通システムは定時性・速達性・輸送性・景観に優れた輸送機関として都心軸における幹となるものであり、バス路線の再編やパーク・アンド・ライド駐車場、交通結節点整備、フィーダー交通の確保など、一体的に取り組む必要がある。

新しい交通システム導入には、最大かつ必須の条件である市民の「公共交通の利用の拡大」に加えて、公共交通の専用空間を確保することが必要であり、地上方式を採用する場合、車線削減のための対策(自動車流入抑制や交通処理)と、それについての市民の合意形成が必要不可欠となる。

これらの取組にあたって、新しい交通システムの導入の具体化に向けた検討を着実に推進していく必要があり、導入システムやルートを決定するとともに、交通実験など段階的な条件整備を行いながら導入に着手する。

※ AGT : Automated Guideway Transit 自動案内軌条式旅客輸送システム

※ LRT : Light Rail Transit 軽量軌道交通（次世代型路面電車）



新しい交通システムの例(LRT:フランス・グルノーブル市)

新しい交通システムの例(BRT※:フランス・メッス市)

具体的な取組

- **専門的な検討組織による課題の分析、対策の検討、システムの選定:**新しい交通システムとして想定される機種の比較検討を行い、課題の分析や対策を検討する専門的な検討組織を設置し、金沢にふさわしいシステムを選定する。
- **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実施:**新しい交通システムの選定に関して、地上方式とする場合には専用空間の確保が必須である。これに先立ち交通実験を行い、専用空間導入・拡大の効果・影響を正確に把握する。
- **「中核都市における新・交通システム研究会」における研究活動:**本研究会では、新しい交通システムについての調査、研究、情報交換、陳情、要望活動を行っている。本市も研究会での活動を通じ、幅広い視点で最新の研究・情報の獲得に努める。
- **新しい交通システムの導入に向けた制度改正への働きかけ:**新しい交通システムの導入には制度的な課題も存在するため、制度改正への各種働きかけを積極的に行う。
- **市民参加による協議、合意形成:**新しい交通システムの導入は、公共交通網の再編を伴うとともに、自動車交通の抑制が必要となるなど、市民生活への影響が非常に大きいものである。そのため、市民検討会やシンポジウムの開催を通じて、広く市民参加による協議を進めながら合意形成を図っていく。
- **上下分離方式などの運営方針について交通事業者と協議:**新しい交通システムの運営に際しては、行政と交通事業者の協働が不可欠である。上下分離方式含めた運営方針の協議を平成30年までにとりまとめ、平成31年度以降の新しい交通システム導入着手に向けて取り組む。
- **荷捌き駐車場、タクシー乗降場の整備などの段階的な条件整備:**新しい交通システムの導入にあたっては、専用空間の確保と交通円滑化が必要不可欠である。そのための条件整備として、荷捌き車両やタクシー乗降のための空間を確保するため整備に取り組む。

※ B R T : Bus Rapid Transit バス高速輸送システム

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
<ul style="list-style-type: none"> ・専門的な検討組織による課題の分析、対策の検討、システムの選定 ・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実施 ・「中核都市における新・交通システム研究会」における研究活動 	○	○			<ul style="list-style-type: none"> ・各種の取組を踏まえシステムを選定 	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいシステムの導入着手
<ul style="list-style-type: none"> ・新しい交通システムの導入に向けた制度改正への働きかけ 	○					
<ul style="list-style-type: none"> ・市民参加による協議、合意形成(市民検討会、シンポジウムの開催) 	○		○			
<ul style="list-style-type: none"> ・上下分離方式などの運営方針について交通事業者と協議 	○	○			<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者との協議 	
<ul style="list-style-type: none"> ・荷捌き駐車場、タクシー乗降場の整備などの段階的な条件整備 	○				<ul style="list-style-type: none"> ・段階的な条件整備 	

(2) バス路線の段階的再編（公共交通重要路線の利便性向上）

① 公共交通重要路線の利便性向上

現状と課題

本市におけるバス路線は、民間バス事業者が運営しており、1日約7万人（H25 金沢市統計書）を輸送し、まちなかにおける交通機関分担率は20%（H19年（第4回金沢都市圏パーソントリップ調査））を超えるなど、バス交通は本市における主要な交通機関として重要な役割を担っている。一方、バス利用者は減少に歯止めがかかり、わずかながら増加傾向にあるものの、郊外では収益の悪化・利便性の低下・利用者の減少が連鎖する悪循環に陥っているという課題もある。

そのような中で本市ではバスレーンの拡充などのバス利便性を高める施策を行ってきた。また交通事業者においても利便性向上のため、継続的にバス路線・ダイヤの見直しを実施している。

しかし、バスの遅れが恒常的に発生し、路線によっては運行頻度、時間帯が十分と言えない。また、都心軸等において非効率なバスの団子運転が生じており、これらを解決するため、バス路線網の再編が必要と考えられる。

方針

更なる利便性向上と公共交通利用者の増大を図るため、公共交通重要路線を中心とした「利用しやすく、わかりやすい」パターンダイヤの実現を交通事業者との協働により実現していく。また、あわせて定時性向上施策の実施により、「決まった時間に来るバス」を実現し、公共交通の信頼性と利便性を高めていく。

将来的には、集約型都市への移行と歩調を合わせ、路線網の集約化を進め、効率的かつ効果的で、利用しやすいネットワークを実現する。基本的には、現在のまちなかを中心とした放射状ネットワークの利点を最大限活かしつつ、新しい交通システムの導入と併せバス路線再編のプログラムを策定し、実証運行等を通じて効果を検証しながら段階的な再編を図っていく。

具体的な取組

- **公共交通重要路線の強化**:一定の利用が見込まれ、高水準の公共交通サービスを確保し、より一層の利用促進を図る路線を公共交通重要路線と位置づけ、運行頻度の向上・定時性の確保に取り組む。
- **郊外からまちなかへの快速バスの強化**:郊外からまちなかへの公共交通による利便性を高めるため、速達性を高めた快速バスの運行を強化する。
- **バスと鉄道との乗継の改善**:バスと鉄道の乗継抵抗を減らし、公共交通全体の利便性を高め利用促進を図るために、ダイヤの接続や待合環境の整備に取り組む。
- **バス路線再編のプログラムの策定、実証運行**:上記取組を盛り込んだ地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画などバス路線再編のプログラムを戦略期間前期に策定し、後期には実証運行を通じて利便性向上を高めながら段階的にバス路線を再編する。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・公共交通重要路線の強化 (運行頻度の向上・定時性の確保等) ・郊外からまちなかへの快速バスの強化 ・バスと鉄道との乗継の改善 ・バス路線再編のプログラムの策定、実証運行	○	○			・バス路線再編のプログラムを策定	・バス路線再編を段階的に実施

② 郊外のバスネットワークの改善

現状と課題

事業所や住宅の郊外移転等によって、人々の移動が広域化・分散化していることや、内・中環状道路の整備が充実してきたことから、環状方向の移動は増加傾向にある。一方で路線バスネットワークは金沢駅やまちなかを中心とした放射型であるため、環状方向の公共交通機関を利用した移動は不便となっている。そのため、環状方向の公共交通利用を促進するための実証運行を実施したものの、効果が見られなかった。

金沢市都市計画マスタープランにおいては、「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」との認識のもと、長い時間をかけて、まちなかや既成市街地、公共交通重要路線沿線に居住が集約化することを目指している。その過程において、郊外の地域ごとに生活に必要な交通を支えるための移動手手段の確保と、利用実態に応じたバス運行の検討が必要と考えられる。

方 針

新しい交通システムの導入と併せ、バス路線を再編し、市域全体の公共交通ネットワークの充実を図る。

公共交通重要路線のほか、現状の公共交通サービスの水準を確保し、幹線的な役割を担う路線を「主要路線」、公共交通重要路線や主要路線を補完し、日常生活に必要な移動を支える路線を「生活路線」と位置づけた上で、郊外において、公共交通重要路線及び主要路線の主なバス停や駅にアクセスする生活路線(フィーダーバス)の導入を検討する。この路線は、地域の生活拠点や病院及び商業施設を結ぶことにより、日常生活の利便性向上にも寄与するものとする。

環状道路におけるバスの運行により公共交通重要路線同士を結ぶことや、隣接市町のコミュニティバスとも連携し、市域を超えた運行拡充についても検討・構築する。

バス路線再編にあたり、バス運行本数やルートに課題がある地域を対象に、住民の協力を得ながら**利用ニーズを集約し、一定の成果を上げた「金沢バストリガー方式」^{*}の考え方を踏まえて利用目標値を設定した上で、必要に応じルート設定や増便などの運行実験の実施も踏まえ路線の設定を行う。**その際、利用促進を図るため、目標値に対する達成度評価を継続的に行うものとする。

^{*} 「金沢バストリガー方式」：交通事業者と地域住民等との間で、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定を締結することを条件に、値下げや路線の新設・延長・増便等の利便性向上策を導入する方式。本市は、これを公共交通利便性向上の実証実験と捉え、協定締結を仲介する。

具体的な取組

- 生活路線(フィーダーバス)の検討・構築、住民提案型交通実験などによるバス路線の新設: 地域内での生活移動の利便性を高めるため、行政と住民が協働し、ニーズに合致し持続的に運用可能な路線の検討・導入を行う。
- 郊外における生活維持路線に対する支援: 郊外における住民の生活に必要な不可欠な生活維持路線に対する支援を継続して取り組む。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・生活路線(フィーダーバス)の検討・構築 ・住民提案型交通実験などによるバス路線の新設	○			○	・住民提案や交通実験を踏まえ導入路線を新設	
・郊外における生活維持路線に対する支援	○				・継続して生活路線を維持	



郊外におけるバス路線(森本駅バス停)

③ 地域住民による移動手段確保に対する支援

現状と課題

郊外をはじめ、既成市街地等であっても、生活に必要な公共交通が確保されていない地域が点在しており、そのような地域においては、地域内や地域外への公共交通への移動が不便で、買物や通院等の日常生活に支障が出る可能性もある。一方で、民間事業者では採算面から路線の維持が図れない、又は維持が図れたとしても一日数便程度と、交通サービスとしては不十分とならざるを得ないケースも見られる。

方針

公共交通の不便な地域において、住民の日常生活に必要な買物や通院等、必要な移動手段を確保するために、既存バス路線と競合しない場合には地域住民が行う公共交通を補完するための計画の立案・運行に対し支援する。あわせて、既存のバス路線等の再編と一体的に交通体系を確立し、市域全体での公共交通ネットワークの充実を図る。

市は地域との協働により、どのような方策が適切か検討し、支援策を講ずる等、その促進を図る。

具体的な取組

- **地域住民によるコミュニティバスの運営に対する支援:**民間事業者では路線の維持が図れない、又は維持が図れたとしても一日数便程度で極めて不便な地域については、地域住民が主体となって行う需要の規模に見合った移動手段を確保するための支援や、その導入促進を図っていく。また、地域の状況に合わせた運行方法や組織の立ち上げについてのアドバイスなどの支援を行うとともに、運行実験等についても財政的な支援を行っていく。
- **タクシー等の活用による新たな輸送サービスの提供:**住民のニーズと採算性の観点から、バスに限らない新たな輸送サービスを柔軟に検討・協議し、可能なものから実施する。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・地域住民によるコミュニティバスの運営に対する支援	○			○	・地域コミュニティバスの計画の立案・運行を支援しつつ、対象地域を順次拡大	
・タクシー等の活用による新たな輸送サービスの提供		○	○		・新たな輸送サービスを地域住民と協議し、可能なサービスを実施	



大浦・川北地区での地域住民主体の運行



内川地区での地域住民主体の運行

(3) 鉄道線の充実

① 石川線・浅野川線の機能強化と利用促進

現状と課題

北陸鉄道の石川線・浅野川線は、金沢市内及び近隣の野々市市、白山市、内灘町を結んでおり、沿線住民の日常生活に必要な交通手段である。2線の概要は以下のとおりである。

路線名	営業区間	営業キロ	H25 乗車人員 (市内駅)	運行頻度
石川線	野町駅- 鶴来駅	13.8km	2,025 人/日	朝夕:2~3 本/時・片道 日中:1~2 本/時・片道
浅野川線	北鉄金沢駅 -内灘駅	6.8km	3,011 人/日	朝夕:3 本/時・片道 日中:2 本/時・片道

乗車人員の出典：金沢市統計書（平成 25 年度）

沿線住民による利用促進活動等によって、その利用者数はこれまでの減少傾向が鈍化し、平成 16 年以降浅野川線・石川線合わせた利用者数が約 5,000 人/日と概ね横ばいとなっている。

両線については、安全確保のため平成 24 年度から平成 27 年度にかけて、国、県及び沿線 3 市 1 町が協調し、安全確保のため老朽化した施設整備に対する支援を行っている。

しかしながら、車両・変電設備等の老朽化が進んでおり、安全確保のための取組が平成 28 年度以降も必要である。また、香林坊などのまちなかへの移動はバスなどに乗り継ぐ必要があるというネットワーク上の課題があるため、鉄道が本来持つ速達性が十分に活かされていない状況がある。

方針

両線は、金沢都市圏の公共交通ネットワークを形成する重要な交通機関であり、機能強化と利用促進に取り組むこととする。

鉄道が本来持つ定時性・速達性・大量輸送力を発揮し、本市の基幹交通として再生させるため、安定的、継続的な運行を支援するとともに、石川線・浅野川線からまちなかへのアクセス向上についてハード、ソフトの両面から改善を目指す。

具体的には、隣接沿線市町とともに、石川線・浅野川線の安全及び安定運行の確保のため所要の支援を行っていくとともに、運行時間の拡大などのサービス向上に向けて、交通事業者と連携して取り組んでいく。

特に石川線においては、将来的には定時性の高い新しい交通システムとの接続を目指し、野町駅とまちなかのスムーズなアクセスについて改善していく。

また、鉄道の利便性を高め、より一層の利用促進を図るため、鉄道駅にパーク・アンド・ライド駐車場やサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を公設も含めて進めていく。

あわせて、沿線住民が主体的に利用促進活動を行えるよう、行政としても支援していく。

ICカードについては、国の動向を踏まえ、事業者と協議を進める。

具体的な取組

- 石川線・浅野川線の安全及び安定運行の確保: 鉄道の大きな使命である安全及び安定運行の確保のため、関係者と連携し取り組む。
- 運行時間の拡大などのサービス向上: 利用者のニーズを踏まえ、運行時間の拡大などのサービス向上策を検討・実施する。
- 石川線と新しい交通システムによるまちなかとのアクセス強化策の検討: 鉄道線の持つ定時性・速達性を活かし、石川線からまちなかへのアクセス利便性を高めるため、野町駅から金沢駅間をつなぐ新しい交通システムと連携したアクセス強化策を検討する。
- 沿線住民主体による利用促進活動: 沿線住民主体による利用促進活動は、石川線・浅野川線利用者減少に歯止めを掛ける効果を上げており、今後も取組を継続する。
- 乗継割引の検討: 石川線・浅野川線と各種路線バス・鉄道間の乗継抵抗を軽減し、公共交通の利用促進を図るため、乗継割引の検討を行う。
- パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進: 石川線・浅野川線沿線においてパーク・アンド・ライド駐車場整備やサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を、公設も含めて進める。
- 北陸鉄道鉄道線におけるICカード導入: 国の動向を踏まえ、ICカードの導入に向けて事業者と協議を進める。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・石川線・浅野川線の安全及び安定運行の確保	○	○			・国、県、沿線市町と連携し、安全性及び安定運行を継続確保	
・運行時間の拡大などのサービス向上 ・石川線と新しい交通システムによるまちなかとのアクセス強化策の検討		○			・サービス向上について方策を検討し、実施	・アクセス強化策の検討
・沿線住民主体による利用促進活動				○	・利用促進活動を継続して取り組む	
・乗継割引の検討	○	○			・乗継割引の検討	
・パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進	○	○	○	○	・パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場の利用を促進	
・北陸鉄道鉄道線におけるICカード導入	○	○			・ICカードの拡大に向けて検討	



北陸鉄道石川線(西泉駅)



北陸鉄道浅野川線(割出駅)

② JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進

現状と課題

広域的な基幹交通であるJR北陸本線及びIRいしかわ鉄道線は、将来にわたり、住民生活に欠くことのできない重要な交通手段である。

路線名	営業区間	営業キロ	H25 乗車人員 (市内駅)	運行頻度(普通)※
JR線 (北陸本線)	米原駅- 金沢駅	176.6km	27,456 人/日	朝夕:4本/時・片道 日中:2本/時・片道
IRいしかわ 鉄道線	金沢駅- 倶利伽羅駅	17.8km		朝夕:2~3本/時・片道 日中:1~2本/時・片道

※JR七尾線、あいの風とやま鉄道線への直通列車あり

乗車人員の出典：金沢市統計書（平成25年度）

特に、北陸新幹線と同時に開業したIRいしかわ鉄道線については、経営の効率化と併せ、利用者の増加を図る必要がある。

方針

IRいしかわ鉄道線の安定的な運営を図り、利便性の高い運行を支援するため、県、市町、交通事業者及び経済団体等により構成される「IRいしかわ鉄道利用促進協議会」等の活動に協力していく。

沿線住民と協働で利用促進のための取組を行いつつ、住民独自の活動を促していく。一方、利用者の運賃負担については、沿線自治体による**運行支援基金を活用した乗継割引制度で負担軽減**を図る。

また、他の事業者等との企画乗車券など検討し、可能な施策から実施していく。

なお、石川県内のJR北陸本線及びIRいしかわ鉄道では平成29年4月にも全国交通系ICカードを導入することとしている。

具体的な取組

- **地域住民による利用促進の取組**: 地域住民と行政が協働し、鉄道の利用促進の取組を行いながら利用促進意識の醸成を図る。また、こうした取組を受けた住民独自の利用促進活動を促す。
- **利用者の運賃負担の軽減**: 沿線自治体による運行支援基金を活用した乗継割引制度により、利用者の運賃負担を軽減し、サービス向上に継続して取り組む。
- **企画乗車券の発行などによるサービス向上**: 更なる鉄道の利用促進のため、利用者ニーズに即した企画乗車券（期間限定の割引乗車券等）の発行に取り組む。
- **パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進**: 鉄道駅でのパーク・アンド・ライドは公共交通利用促進のための重要な施策である。本市でも平成28年度に東金沢駅に初の公設パーク・アンド・ライド駐車場を開設する等、今後も、パーク・アンド・ライド駐車場の整備とともに利用促進に努める。
- **交通結節点(森本駅東広場)の整備**: 地域の交通の利便性を高め、森本駅周辺の賑わい創出を目的に、森本駅東広場整備の基本計画が策定されている。この計画を基に、今後も地域の意見

を聴きながら、設計・整備に向けた詳細な検討を進める。

- 全国交通系ICカードの導入: 国の動向を踏まえ、ICカードの導入に向けて事業者と協議を進める。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・地域住民による利用促進の取組				○	・利用促進に協働し取り組む	・住民独自の活動を展開
・利用者の運賃負担の軽減(基金の活用)	○				・基金の活用、サービス向上に継続し取り組む	
・企画乗車券の発行などによるサービス向上		○			・企画乗車券の発行に取り組む	
・パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進	○	○			・パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場の利用を促進	
・交通結節点(森本駅東広場等)の整備	○	○			・地域の意見を聴きながら、設計・整備に向けた詳細な検討を行う	
・全国交通系ICカードの導入	○	○			・ICカードの導入に向けて検討	



IRいしかわ鉄道 森本駅



JR西日本 西金沢駅

(4) 金沢ふらっとバスの充実

現状と課題

金沢ふらっとバスは、本市が運営し、民間バス事業者に運行を委託しているコミュニティバスであり、現在4ルートを15分間隔で運行している。まちなかに存在していた公共交通空白地域・不便地域の解消を図るとともに、まちなかの活性化につなげることを目的に導入されており、特に高齢者の移動手段として地域に根付いているところである。利用者は、近年の微減傾向から新幹線開業を機に持ち直しているものの、今後も引き続き利用の促進を図る必要がある。

方針

高齢者等の外出支援やまちなかの活性化のため、歩けるまちづくりの推進やマイカーの流入抑制に取り組みながら、金沢ふらっとバスの利用促進について取り組む。

また、より利用しやすくなるよう、金沢ふらっとバスのルートに関する見直し・改善など市民や利用者から求められるニーズを常に検討しつつ、サービスの継続的な改善に努める。また、地域コミュニティと連携した取組、地域住民が支えるバスであるという意識を醸成しつつ、利用促進を図る。

具体的な取組

- **金沢ふらっとバスの利便性の向上:** 金沢ふらっとバスは導入時から住民の意見を取り入れた運行となっている。今後も時代の変化に対応するために、ルートの見直し・改善を常に検討しサービス改善に取り組んでいく。
- **地域との協働による利用促進:** 金沢ふらっとバスは地域住民の生活と密着した交通機関となっており、継続的な運行のためには住民が支えるバスであるという意識の醸成が重要である。そのために地域と共同した利用促進に取り組む。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・金沢ふらっとバスの利便性の向上	○				・利便性の向上、利用促進に継続して取り組む	
・地域との協働による利用促進	○			○		



金沢ふらっとバス

公共交通重要路線の見直し

■新金沢交通戦略（H19.3）における「公共交通重要路線」の位置づけ

まちなかゾーンと外環状ゾーンを結ぶ路線のうち、次の選定基準に基づき、公共交通による動きやすさ（モビリティ）を優先的に確保すべき12のバス路線とJR北陸本線、北陸鉄道石川線・浅野川線を「公共交通重要路線」と位置づけ、サービスレベルの向上や、パーク・アンド・ライド等による郊外ゾーンからの移動の集約化を図る。

[選定基準]

- 1) 沿線の人口密度が高い若しくは今後人口増が予想されること、又は沿線に主要施設(学校、病院、公共施設等)があること
- 2) 原則として、片側2車線以上の道路であること
- 3) 既存のバスの運行便数・利用者数が一定程度以上確保されていること(必須ではない)

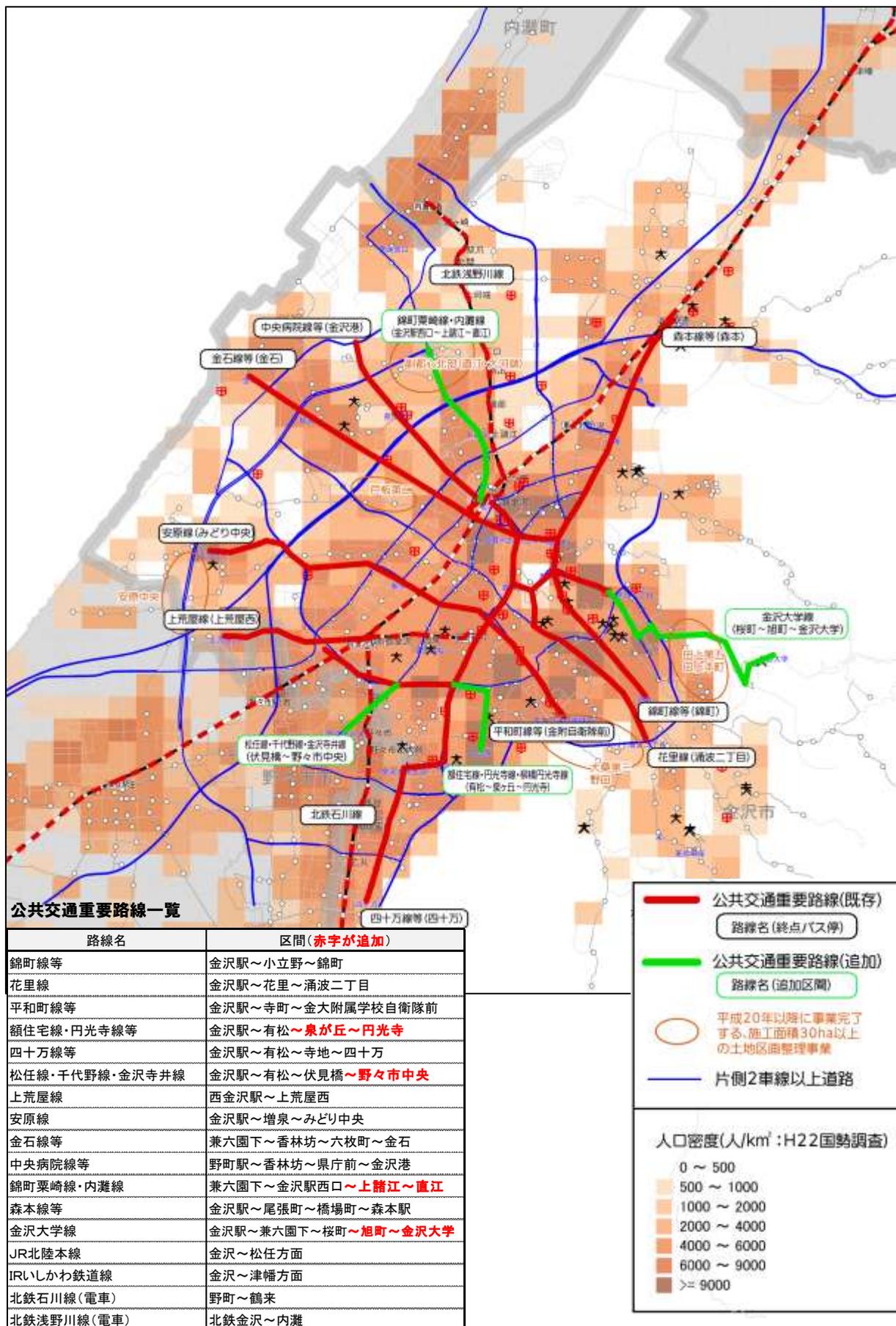


■第2次金沢交通戦略における「公共交通重要路線」見直しの方向性

・集約型都市への移行を目指した都市計画（土地利用の見直し等）と歩調を合わせ、路線網の集約化を進め、効率的かつ効果的で、利用しやすいネットワークを実現する。また、隣接市町との連携による鉄道網の充実とバス・鉄道乗継の改善を図る。

- ①最新の人口動向及び施設分布状況、道路整備状況並びに運行便数、利用者数を反映した「公共交通重要路線」候補路線の抽出
- ②沿線人口と利用者数の関係から方面別の公共交通利用率を分析
→一定の利用が見込まれ、高水準の公共交通サービスを確保し、より一層の利用促進を図る路線として、「公共交通重要路線」の見直しを実施

■第2次金沢交通戦略における公共交通重要路線の設定



合計 バス:13路線 約63km 鉄道:4路線 約30km 合計 17路線 約93km

■「公共交通重要路線」における施策展開

- 1) 公共交通重要路線と鉄道、新しい交通システムとの乗継利便の確保
- 2) 「利用しやすく、分かりやすい」ダイヤの実現と待ち時間の均一化
- 3) 公共交通重要路線の定時性の確保（専用レーン化等）による信頼性と利便性の向上
- 4) 郊外からまちなかへの快速バスの強化
- 5) 公共交通重要路線のバス待ち環境の整備
- 6) 沿線のパーク・アンド・ライド駐車場の設置と利用促進策の実施
- 7) 公共交通重要路線の駅・主要バス停付近における駐輪場の整備
- 8) 公共交通重要路線と他路線の組合せによる多様な移動ルートの確保
- 9) 市民や企業への意識啓発の充実
- 10) 情報提供の充実

■重要路線における目標運行本数

時間帯	早朝 ～7時	朝 7時～9時	日中 9時～17時		夕方 17時～21時	夜間 21時～23時	深夜 23時～
方向	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部着 (上り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)	中心部発 (下り)
目標運行便数	20～30分 に1便	5～10分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	10～20分 に1便	20～30分 に1便	1時間あたり 1便以上
主たる利用目的	中心部への 通勤・通学	中心部への 通勤・通学	中心部への 買物等の私用	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅

■今後の検討の進め方

- ・行政による支援策と交通事業者による施策の役割分担の明確化
- ・バス路線再編のプログラム策定、実証運行を通じた利便性向上策の実施

バス路線再編の方向性について

■バス路線再編に向けた路線分類の方向性

- ・バス路線を以下の3つに分類し、各々において必要なサービスレベルや路線のあり方を整理する。
- ① **公共交通重要路線【再掲】**：一定の利用が見込まれ、高水準の公共交通サービスを確保し、より一層の利用促進を図る路線。その中で、特に多くの利用が見込まれ、かつ定時性・速達性を確保する必要がある路線を、新しい交通システムの路線とする。
- ② **主要路線**：重要路線ほどの利用はないが、地域として幹線的な役割を担い、今後も現状の公共交通サービスを確保・維持する路線
- ③ **生活路線**：主として郊外において、公共交通重要路線及び主要路線を補完し、日常生活に必要な移動を支える路線（フィーダーバス）

■バス路線再編のプログラムに基づいた施策展開

【全体】

- ・現在のまちなかを中心とした放射状ネットワークの利点を最大限活かしつつ、新しい交通システムの取組と併せてバス路線再編のプログラムを策定し、実証運行を通じて効果を検証しながら段階的な集約を図っていく。

【公共交通重要路線】(再掲)

- ・「利用しやすく、わかりやすい」ダイヤの実現を交通事業者との協働により実現していく。
- ・定時性向上施策の実施により、「決まった時間に来るバス」を実現し、公共交通の信頼性と利便性を高めていく。

【主要路線及び生活路線】

- ・環状道路の活用等も視野に入れつつ、公共交通重要路線等にアクセスすることにより、隣接市町とも連携しながら公共交通による移動手段の確保を目指す。
- ・利用ニーズを集約し、利用目標値を設定した上で、必要に応じルート設定や増便などの運行実験の実施も踏まえ路線の設定を行う。

【生活路線】

- ・郊外においては、公共交通重要路線の主要駅・バス停にアクセスする路線（フィーダーバス）を導入する。
- ・隣接市町のコミュニティバスの本市内への乗り入れについても、連携や交流を深めるため、運行拡充の可能性や運営のあり方について隣接市町と協議を進める。

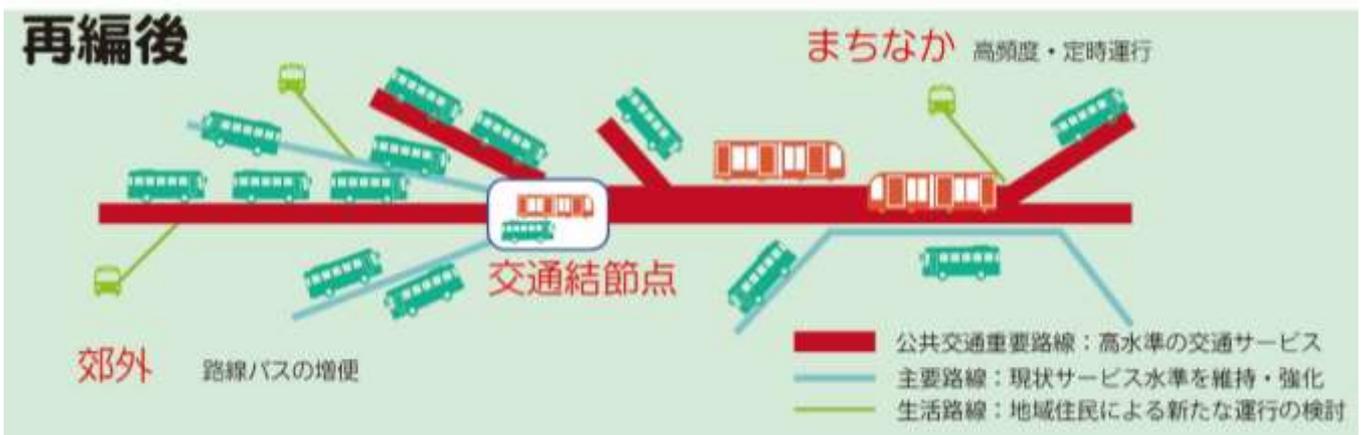
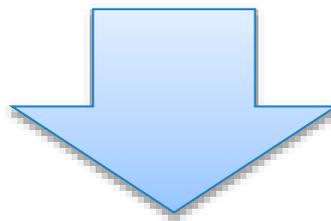
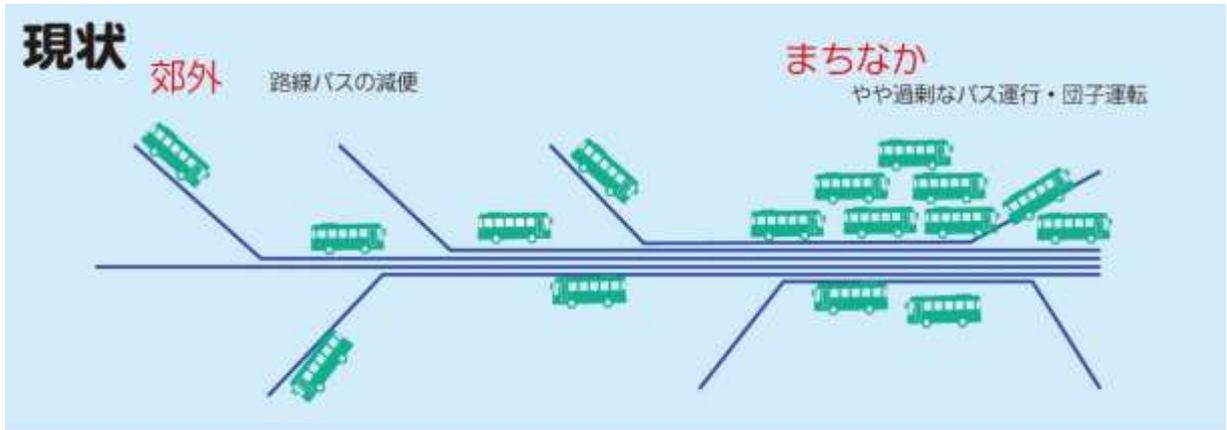


図 バス路線再編のイメージ

2 交通機能の連携強化 ～円滑な交通結節～

(1) 交通結節点※の整備

現状と課題

まちなかにおける一部バス停は、バス待ちのためのスペースが十分でなく、バス待ち客が歩道にあふれ、歩行者の通行を妨げている箇所が見受けられる。また、バス待ち客を保護する上屋がないところでは、悪天候時には風雨・風雪にさらされている状況もある。

一方、JR北陸本線、IRいしかわ鉄道線の各駅及び北陸鉄道の主要駅は、都市圏又は都市間移動と都市内移動をつなぐとともに、人や自転車、タクシー、自動車といった多様な交通が集まる主要な乗継拠点であり、円滑に移動ができるような施設整備が求められる。公共交通網の利用には乗継が前提となることから、交通結節点整備の意義は大きく、交通相互の連携強化には欠くことのできない要素である。

方 針

新しい交通システム導入にあたり、公共交通重要路線をはじめ他の交通機関との円滑な乗継ができるよう、バス路線再編と併せて交通結節点の重点的な環境整備を行う。

利用の多いバス停において待合環境を改善するため、上屋・シェルター・ベンチ・案内装置等の整備を推進する。また、複数のバス停の発着情報を一括して得られるバス総合案内システムの整備についても検討する。

また、バスの乗降をスムーズにするために必要なバスベイ（停車帯）整備を行う。

さらに、パーク・アンド・ライド及びサイクル・アンド・ライドの推進のため駐車場、駐輪場の整備も併せて行うとともに、主要鉄道駅においてはキス・アンド・ライド※による利用環境の向上を図る。

※ 交通結節点：別々の交通手段を相互に連絡する乗継施設

※ キス・アンド・ライド：自宅から公共交通の乗降場所までマイカーで送迎する通勤通学形態

具体的な取組

- **交通結節点となるバス停の重点的な環境整備**: 交通結節点となるバス停は公共交通網全体の利便性に大きく影響を及ぼしている。また、新しい交通システム導入に際しての乗継の拠点ともなり、円滑な乗継が求められるため、待合環境、乗継環境等の整備を重点的に行っていく。
- **バス停の重要度のランク付け**: バス停利用環境の向上策を効率的かつ効果的に実施していくため、各バス停を交通結節点となるバス停、主要バス停、その他のバス停等にランク付けを行い、優先的に施策を実施すべきバス停を明確にする。
- **主要なバス停におけるシェルター・ベンチ・案内装置等の整備、デザイン向上**: 乗降の多い主要なバス停では、待合環境の改善のため、シェルター・ベンチ・案内装置等の整備、デザイン向上を計画的に推進・更新する。
- **鉄道駅とその周辺における機能充実**: 重要な交通結節点である鉄道駅において、パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場整備や、誰もが円滑に利用できるよう駅周辺のバリアフリー化等の機能向上に努める。

具体的な取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
※ゴシック体はこれからの新たな取組 ・交通結節点となるバス停の重点的な環境整備	○	○	○		・待合環境、乗継環境等の重点的な整備	
・バス停の重要度のランク付け(交通結節点となるバス停/主要バス停/その他など)	○	○			・重要度に応じ、計画的に実施する	
・主要なバス停におけるシェルター・ベンチ・案内装置等の整備、デザイン向上	○	○			・計画的に更新、整備	
・鉄道駅とその周辺における機能充実	○	○	○		・駅周辺のバリアフリー化等の機能向上に努める ・パーク・アンド・ライド駐車場及びサイクル・アンド・ライド駐輪場整備を推進	



武蔵ヶ辻・近江町市場バス停(いちば館前)



西金沢自転車駐輪場

(2) パーク・アンド・ライドの推進

① パーク・アンド・ライド駐車場の確保・整備

現状と課題

本市では、平成18年4月から、「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」を施行している。これに基づき、平成18年10月に「パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針」を策定している。さらに平成19年4月には「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」を策定し、交通事業者とともにパーク・アンド・ライドの利便性の向上に努めることとしている。

近年の環状道路の整備により、まちなかの通過交通は減少しているが、一部で引き続き渋滞箇所が存在している。一方で、まちなかでは土地の利用効率が低い平面の時間貸し駐車場が増加し、空洞化が懸念されている。このことから、新しい交通システムの導入も見据え、より効果的なパーク・アンド・ライド駐車場の整備に向け、配置基本指針の見直しが必要である。

方針

パーク・アンド・ライドについては、新しい交通システムの導入も見据え、まちなかへのマイカー流入を抑制し、公共交通の利用を促進するため、これまでの取組をさらに強化し、商業施設の既設駐車場の利用を拡大する。また、公共施設の駐車場や商業施設以外の民間駐車場についても、基本指針での駐車場の選定条件に適合すれば、積極的に活用することとする。

さらに、鉄道駅や主要バス停等の交通結節点付近に隣接市町とも連携して公設パーク・アンド・ライド駐車場の整備を進めていく。なお、平成28年度には東金沢駅西口に本市初の公設パーク・アンド・ライド駐車場を開設する。

また、雨や雪の多い北陸の気象条件を考慮し、パーク・アンド・ライド駐車場に近接するバス停のバス待ち環境を改善するほか、市が整備する駐車場を中心に、雨や雪にぬれずに駐車場からバス停へ移動可能な屋根の設置など、マイカーから公共交通機関への乗継環境を向上させる。上屋・シェルター、ベンチ、駐輪場、案内装置の設置を通じて、自動車から公共交通へスムーズに乗継できるよう促していく。

具体的な取組

- **公共交通重要路線沿線等におけるパーク・アンド・ライド駐車場の整備**: 新しい交通システムの導入も見据え、まちなかへのマイカー流入を抑制し公共交通の利用を促進するため、公共交通重要路線沿線等において、公設駐車場の新設や通勤時パーク・アンド・ライドの拡充など、パーク・アンド・ライド駐車場の整備を推進する。
- **乗継環境の向上**: パーク・アンド・ライド駐車場を利用し、自動車から公共交通への利用転換をマイカー利用者に働きかけるためには乗継環境の向上が必要である。そのためにパーク・アンド・ライド隣接バス停でのシェルター、ベンチ、駐輪場、案内装置の整備に取り組む。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・公共交通重要路線沿線等におけるパーク・アンド・ライド駐車場の整備 (公設駐車場の新設、通勤時パーク・アンド・ライドの拡充)	○		○		・公設駐車場の整備等により、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充を推進	
・乗継環境の向上(シェルター、ベンチ、駐輪場、案内装置の新設)	○	○			・駐車場から利用するバス停等の環境を整備	

② パーク・アンド・ライドの利用促進

方針

これまで公共交通が不便であるとの理由からマイカーを利用していた人に対し、パーク・アンド・ライド駐車場の拡大と利用環境を向上することにより、公共交通への転換を促していく。

路線バスの運行のない、又は少ない地区におけるまちなかへの移動については、公共交通機関を利用しにくい環境にあることから、土日祝日などに利用できる休日パーク・アンド・ライドを拡充する。また、まちなかでの観光期・年末年始・イベント時において既存の公共交通を利用する臨時パーク・アンド・ライドも実施する。

その他、ICカードの活用によってパーク・アンド・ライド駐車場の利便性向上や、隣接市町及び民間施設との連携強化により、パーク・アンド・ライドの利用を促進していく。

具体的な取組

- **通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及**: 路線バスの少ない地域であってもまちなかへの移動に公共交通機関を日常的に利用してもらうよう、市民の意識啓発や企業への働きかけを通じて、通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及及び利用促進活動を継続して行う。
- **観光期、年末年始及びイベント時等における臨時パーク・アンド・ライドの実施**: 観光期、年末年始及びイベント時等において、まちなかでの渋滞を防ぎ良好な交通環境を保つために、臨時パーク・アンド・ライドの実施に取り組む。
- **ICカードの活用**: ICカードは支払の簡易化による利便性向上のみならず、柔軟な乗継運賃を可能とする。パーク・アンド・ライド駐車場においてもマイカーから公共交通への乗継抵抗を軽減し利用を促進するために、ICカードの活用の方策を検討・実施する。
- **隣接市町及び民間施設との連携強化**: パーク・アンド・ライドの整備は本市単体のみならず隣接市町との連携が重要であり、隣接市町及び民間施設とパーク・アンド・ライドの利用促進に向けた連携強化に努める。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及 ・観光期、年末年始及びイベント時等における臨時パーク・アンド・ライドの実施 ・ICカードの活用 ・隣接市町及び民間施設との連携強化	○	○	○	○	・利用促進活動に継続して取り組む ・システムの充実方策を検討し、実施	

③ パーク・アンド・ライド駐車場整備の方向性について

■パーク・アンド・ライド駐車場の整備目標量

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、方面別に配分することで、パーク・アンド・ライド駐車場配置基本方針の改正を行った。

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。

この基本方針の見直しにより、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 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・ライド整備目標台数（平成28年2月改正）

	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

■パーク・アンド・ライド駐車場整備箇所選定の考え方

・パーク・アンド・ライド駐車場整備箇所：公共交通重要路線（新しい交通システムを含む）沿線のバス停又は鉄道駅直近を基本とする。

また、「①一定程度の運行本数が確保できるバス停、②まちなか方向の渋滞が始まる手前の位置、③未利用の土地がある、又は民間駐車場を活用できる位置」を設置場所の基準とする。特に、公共交通重要路線沿線については、隣接市町と連携して、公設パーク・アンド・ライド駐車場の整備拡充に取り組む。

・既存駐車場の活用：整備にあたり、これまでの取組を継続し、商業施設の既設駐車場を利用するほか、公共施設の駐車場や商業施設以外の民間駐車場についても、基本指針での駐車場の選定条件に適合すれば、積極的に活用する。

■ パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針（平成28年2月8日改正）

1. 目的

この基本指針は、公共交通機関の利用の促進を図り本市の中心部への過度な自動車の流入を抑制するため、パーク・アンド・ライド駐車場の位置・目標台数・利用促進策等を定めることにより、市の計画的な配置及び市民の積極的な利用を進め、もって本市の特性に対応した住みよい都市環境の形成に寄与することを目的とする。

2. 通勤時パーク・アンド・ライド

(1) 駐車場位置選定の条件

環境問題やまちなかの賑わい創出等といった観点からも、本市の近郊地区から都心への移動は、パーク・アンド・ライド駐車場を活用して、公共交通を利用することを基本とすることが望ましい。その駐車場位置の選定は、次の条件を満たすことを原則とする。

(ア) バスの場合

- ・バス便数が多いこと（新規路線の開設、増便等によってバス便数を増やすことが可能な場合を含む。）
- ・駐車場からバス停までの距離が近いこと（おおむね200m以内）
- ・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

(イ) 鉄道の場合

- ・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

(2) 目標駐車台数

公共交通機関の利用を進め、交通渋滞が少ない良好な交通環境を実現するため、通勤時パーク・アンド・ライドの目標駐車台数（表-1）を設定する。この決定に当たっては、まちなかへのマイカー流入を抑制する観点から、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を見据え、車道を2車線削減することを想定し算出している。

※第2次金沢交通戦略において、都心軸に新しい交通システムの導入を位置づけている。

表-1 通勤時駐車場目標台数 単位：台

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

注) 上記の目標台数には既設のパーク・アンド・ライド駐車場台数を含む

(3) 駐車場の設置位置及び方面別目標台数

通勤時パーク・アンド・ライド駐車場の設置位置及び方面別目標台数は、パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針図（別図）によるものとする。

(4) パーク・アンド・ライドの利用促進

通勤時パーク・アンド・ライド駐車場の利用を促進するため、以下の施策を推進する。

- ・増便、深夜便の運行等による利便性の向上
- ・定期券割引等による料金の低減
- ・乗り継ぎの円滑化
- ・市民への意識啓発
- ・隣接市町及び民間施設との連携強化

(以下の項目はバスに限る)

- ・特急バスの運行等による速達性の向上
- ・バス専用レーン、公共交通優先システムの拡大等による定時性の確保
- ・バス待ち環境の改善

3. その他のパーク・アンド・ライド駐車場

買物時・観光時等のパーク・アンド・ライド駐車場については、その目的、利用状況等に応じて、適切に規模、位置等を判断し、設置するものとする。

4. 基本指針の検証と見直し

この基本指針を定期的に検証し、必要があれば見直しするものとする。

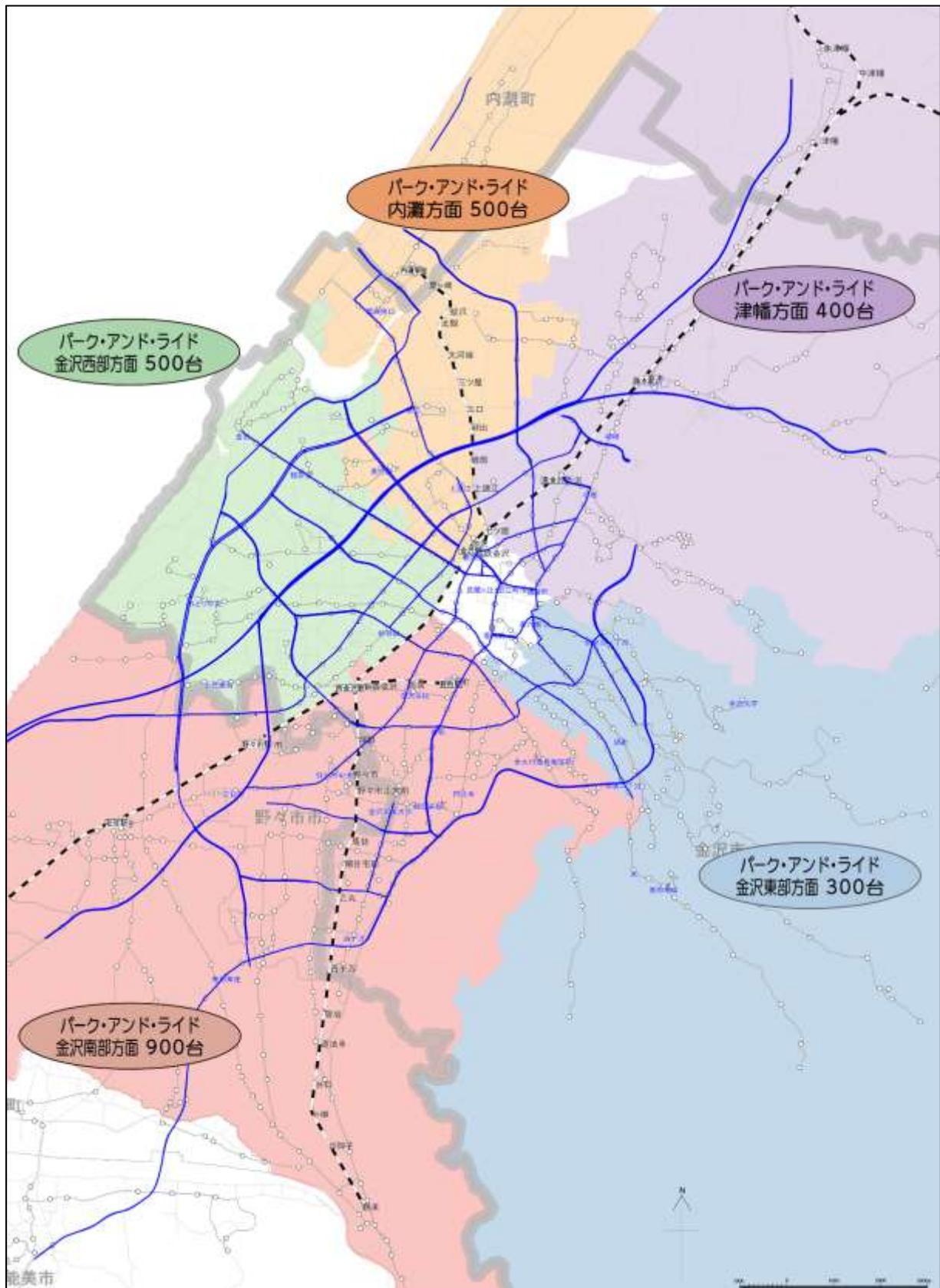


図 第2次金沢交通戦略におけるパーク・アンド・ライド整備量

(3) バリアフリーの推進

現状と課題

我が国では高齢化社会が進行しており、より一層のバリアフリーの推進が求められているところである。国の定める交通バリアフリー法も平成18年12月の改正により「平成27年までに原則として全車両を低床化された車両に代替すること」と定められ、本市でもノンステップバスの導入を促進しているところであるが、全車両のノンステップバス化には至っていない。

車椅子利用者をはじめ、歩行困難者や障害のある方、高齢者、妊婦、乳幼児同伴の方、ベビーカー使用者などあらゆる利用者に対して、スムーズな移動ができるよう、鉄道駅のバリアフリー化やノンステップバスの導入促進により、公共交通の利用環境の改善と市民誰もが社会参加できる機会を増やす更なる取組が必要である。

方針

ノンステップバスについては、隣接市町とも連携しながら、全車両の低床化を目指し、今後も引き続き導入を進める。

また、福祉部局や道路管理者等とも連携しながら、移動の円滑化等のための特定事業を推進する。また、パーク・アンド・ライド施設の整備においてもバリアフリー化を進める。

新しい交通システム導入にあたっては、車両及び停留所においてユニバーサルデザインに配慮した形状とする。また、鉄道駅や利用者の多いバス停、周辺に病院や福祉施設、学校等があるバス停において、上屋やベンチ等の待合スペースを確保するとともに、段差解消等のバリアフリー化を推進し、ノーマライゼーション社会の実現を図る。

具体的な取組

- 駅、バス停のバリアフリー整備: これまでの各種バリアフリー化の支援を継続して実施するとともに、重点的に整備すべき駅・バス停を定めより一層のバリアフリー化を推進する。
- ノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援: 引き続き、バス全車両のノンステップ化を目指し支援を継続する。また、福祉タクシーの導入支援も行う。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの 新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通 事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・駅、バス停のバリアフリー整備 ・ノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援	○	○			・各種バリアフリー化の支援を継続して実施	・重点的に整備すべき駅・バス停におけるバリアフリー化の推進



ノンステップバス車両

(4) 乗継抵抗の軽減

現状と課題

現在、北陸鉄道バスではICカード乗車券「ICa（アイカ）」が導入され、乗降の利便性向上が図られているが、その他の全国交通系ICカードとの互換性はない。一方、国では全国交通系ICカードの利用エリア拡大の動きがある。

運賃の障壁の解消については、交通事業者においてICカード乗車券でのプレミアの設定や複数回乗車割引に加え、通勤定期の割引や平日昼間割引回数券、1日フリー乗車券の発売などが行われている。

方 針

引き続き、現行制度を活用した乗継利用の促進に努める一方、各種交通手段との乗継に対応したバス運賃等の検討及び設計を行う。また、IRいしかわ鉄道では他の鉄道事業者との企画乗車券なども検討し、可能な施策から検討していく。なお、石川県内のJR北陸本線及びIRいしかわ鉄道では平成29年4月にも全国交通系ICカード「ICOCA（イコカ）」を導入することとしている。

さらに、鉄道とバスや、複数の交通事業者間における共通運賃制導入についても検討していく。

具体的な取組

- **乗継に対応したバス運賃設計**: 当面は現行運賃制度を活用した乗継利用の促進を行う。さらに、新しい交通システム導入着手と連動し、乗継に対応したバス運賃の検討及び設計に取り組む。
- **全国交通系ICカードの導入**: 新幹線開業に伴い、日常的に全国交通系ICカードを利用している首都圏からの来街者の増加や、国の普及拡大の動向を踏まえ、導入に向けて事業者と協議を進める。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・乗継に対応したバス運賃設計	○	○			・現行制度を活用した乗継利用の促進	・乗継に対応したバス運賃の検討及び設計
・全国交通系ICカードの導入【再掲】	○	○			・ICカードの拡大に向けて検討	



交通系ICカード(左から順に:Ica、PiTaPa、ICOCA、Suica)

3 交通利用環境の向上 ～より利用しやすい環境づくり～

(1) 交通案内の充実

現状と課題

金沢駅兼六園口（東口）においては、北陸新幹線開業に併せ、観光やビジネス等の来街者向けに総合交通案内板や交通案内所の整備及び交通コンシェルジュの配置がなされ、多様な交通ニーズに対する情報提供を行っている。

また、その他の主要バス停での周遊バスのバスロケーションシステムの導入や、北陸鉄道時刻表アプリ、「バスく～る」によりリアルタイムのバス接近情報の提供を行っている。

北陸新幹線開業により、バス利用者が増え、利便性向上によりさらに利用者を増やす、正のスパイラルに向けた取組が必要である。

方 針

金沢駅における交通案内機能を高めるための観光案内所及び交通コンシェルジュについては、外国人観光客への対応など運営状況や課題を把握し改善に取り組む。また、ICTを活用した公共交通の利用環境を向上（スマートフォンの活用、北陸鉄道時刻表アプリに加え全交通機関の情報提供など）させるため、交通事業者と連携した取組を進める。

外国人等の増加も踏まえ、来街者が利用しやすい検索サイトの構築を研究する。

具体的な取組

- 金沢駅における交通コンシェルジュ及び総合交通案内板の多言語対応を含めた運営：北陸新幹線開業に併せて設置した交通コンシェルジュ及び総合交通案内板の多言語対応を含めた運営を継続しつつ、課題を把握し改善していく。
- バス停におけるわかりやすい案内機能の強化：金沢駅だけではなく、その他のバス停においても、バス停ごとの規模・位置づけに応じた案内設備を検討・整備し、機能の強化を図る。
- スマートフォン対応などICTの活用：各種案内情報のスマートフォン対応などを検討・実施する。また、バス停におけるWi-Fi整備など、スマートフォン利用環境の向上に努める。
- 多言語化による交通案内マップの活用等：交通案内マップの多言語化を検討・推進し、外国人観光客にとってもより公共交通が利用しやすい環境となるよう取り組む。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
<ul style="list-style-type: none"> ・金沢駅における交通コンシェルジュ及び総合交通案内板の多言語対応を含めた運営 ・バス停におけるわかりやすい案内機能の強化 ・スマートフォン対応などICTの活用 ・多言語化による交通案内マップの活用等 	○	○			<ul style="list-style-type: none"> ・状況や課題を把握し改善に取り組む 	



金沢駅東広場「交通コンシェルジュ」

(2) 高齢者や障害のある方への移動支援

現状と課題

現在、高齢化社会の進展に伴い、高齢者による事故が増加しており、高齢者がマイカーに過度に依存せずとも移動できる環境の整備が求められている。70歳以上のバス利用者に対しては、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)があり、本市は運転免許を持たない方へ同定期券の購入費の一部を助成することにより、高齢者の公共交通を利用した移動を支援している。

一方、金沢メルシーキャブサービスは、日常的に車いすを利用している方を車いすに乗ったまま目的地に移送するサービスである。現在、車いす利用者の移動支援として、本市では平成9年より金沢メルシーキャブサービスを実施しており、約200名が会員登録している。

方針

高齢者の外出をさらに支援するとともに、市街地の活性化、商業振興を図るため、シルバー定期所有者に対して、バス路線沿線の商業施設等と連携した各種優待制度の充実を図るほか、運転免許を自主返納された70歳以上の方を対象に、シルバー定期券の購入補助を継続し、更なる利用促進を行う。また、公共施設等の駐車場において、身障者用駐車場の利用環境を向上する。

近年、NPO等による福祉有償運送事業も普及してきているが、金沢メルシーキャブサービスは、通院や買物等利用目的を制限しておらず、利用者のニーズに合ったサービスが提供できるため、その周知に努め、利用者の増加を図る。

具体的な取組

- **シルバー定期券購入助成制度による支援**: 運転免許を自主返納された70歳以上の方を対象に、シルバー定期券の購入補助の継続や、バス路線沿線の商業施設等と連携した各種優待制度の充実に取り組む。
- **高齢者等に対するその他公共交通の利用支援**: 公共交通関連施設のバリアフリー化やノンステップバスの導入推進など、高齢者や障害のある方への利用支援に取り組む。
- **金沢メルシーキャブサービス(市町村福祉輸送)の充実**: 運行の継続に加え、その周知に努め、利用者の増加を図る。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・シルバー定期券購入助成制度による支援	○				・継続して取り組む	
・高齢者等に対するその他公共交通の利用支援		○	○		・方策の検討・実施	
・金沢メルシーキャブサービス(市町村福祉輸送)の充実	○				・継続して取り組む	



金沢メルシーキャブサービス

(3) バス専用レーンの拡充

現状と課題

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。平成27年9月にはバス専用レーンの時間拡大実験を行うなど、バス専用レーンの拡充への取組を現在も進めているところである。

方針

まずは公共交通の走行環境を高めることがマイカーからの転換を促し交通円滑化に寄与することから、バス専用レーンの遵守に向けて、朝夕のまちなか(国道157号等)での指導啓発活動を継続して実施するとともに、物流業界やタクシー業界に協力を依頼する。また、PR冊子やチラシを配布するなど市民への更なる周知を図る。

また、今後、県警や道路管理者などの関係機関と連携しながら、公共交通重要路線などまちなかから郊外へ向かう方向を中心に夕方の渋滞時にバス専用レーンを拡充するなど、バス専用レーンの新設を検討する。さらに、公共交通重要路線のサービス水準の向上と併せ、朝夕の通勤時間帯だけでなく、終日バスレーンを設定することも関係機関と連携し検討する。

具体的な取組

- **公共交通重要路線におけるバス専用レーンの拡大**: 本戦略で設定する公共交通重要路線では、バス専用レーンの拡大や、適用時間帯の拡大を図る。
- **公共車両優先システム(PTPS)の整備の推進**: バス専用レーンの設置と併せて、バスの定時性を向上させるための公共車両優先システム(PTPS)の整備に取り組む。
- **バス専用レーンの遵守の取組**: バス専用レーンは現状において必ずしも遵守されているとは言えないため、朝夕のまちなか(国道157号等)での指導啓発活動を継続して実施するとともに、物流業界やタクシー業界に協力を依頼する。また、PR冊子やチラシを配布するなど市民への更なる周知を図る。
- **バス専用レーン拡充等の交通実験【再掲】**: バスレーンに関する施策実施の検討のため、各種交通実験を行い効果や課題を把握する。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・公共交通重要路線におけるバス専用レーンの拡大 ・公共車両優先システム(PTPS)の整備の推進 ・バス専用レーンの遵守の取組 ・バス専用レーン拡充等の交通実験【再掲】	○				・バス専用レーンの遵守の取組を強化	・必要に応じて公共交通重要路線における設置時間帯・区間を拡大



バスレーン導入状況

(4) 渋滞緩和策の実施

現状と課題

金沢都市圏における自動車発生交通量はいまだ全体的に増加しており、環状道路等の整備進捗によって、JR線及びIRいしかわ鉄道線から海側での増加が顕著である一方、まちなかの交通量が減少している。また、一部路線でのリバーシブルレーンの導入など、交通の流れに即した対策を行っているところである。しかし、まちなか・郊外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・区間が存在している。

また、北陸新幹線開業により、多数の来街者が訪れており、主要な観光地や金沢駅周辺の交通混雑が顕著となる事例も見られる。

方針

引き続き関係機関との連携により、主要渋滞ポイントにおける渋滞緩和のための取組を検討し、実施するとともに、海側幹線をはじめとする環状道路の整備や、ボトルネック交差点の改良や広小路～野町間の道路拡幅など、ハード整備による渋滞緩和策も実施していく。

また、駐車場の入庫待ちに起因する渋滞については、駐車場管理者が主体となり、駐車場案内システムの高度化を通じて駐車場の満空情報を共有し、連携して適正な誘導と効率的な駐車場運営を実施することにより、既存ストックの有効活用と交通渋滞の解消を図るとともに、観光バス等の団体客向けの駐車場を適切に配置、整備する。

具体的な取組

- **金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施:**引き続き金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和の取組を関係機関とともに検討実施するほか、ハード整備による渋滞緩和策を実施する。
- **駐車場案内システムの高度化:**パソコン、スマートフォン、携帯電話のホームページ、カーナビゲーションでの駐車場位置や満車・空車情報提供の取組を含めた駐車場案内システムの高度化を図る。
- **ボトルネック交差点及び区間等の改良:**ボトルネックとなっている交差点に関しては、原因の分析・対策の検討を行い、ハード整備を含めて改良に取り組む。
- **パーク・アンド・ライドの推進【再掲】:**(2(2) 参照)
- **主要観光地等における観光バス駐車場の適切な配置・整備:**新幹線開業に伴い、主要観光地や金沢駅周辺において交通渋滞をなくすため、必要な観光バス駐車場の適切な配置・整備に取り組む。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施	○	○	○		・渋滞緩和の取組を検討し、実施	・ハード整備による渋滞緩和策の実施
・駐車場案内システムの高度化 ・ボトルネック交差点及び区間等の改良	○		○		・順次整備	
・パーク・アンド・ライドの推進【再掲】					(2(2) 参照)	
・主要観光地等における観光バス駐車場の適切な配置・整備	○				・順次整備	



金沢駅兼六園口(東口)前の様子

(5) タクシーの利用環境向上

現状と課題

タクシーは、鉄道、バスといった大量輸送機関と並び、市民や観光客の移動を支援する公共交通としての役割を担っている。一方、金沢都市圏ではタクシーが過剰とされ、平成27年8月にタクシー適正化・活性化法に基づく特定地域に指定され、タクシーの減車に向けて検討することとなっている。また、国の動きとして、国家戦略特区制度を活用した「自家用車のライドシェア（相乗り）」の検討が行われており、これらの動向にも注視する必要がある。

タクシーは重要な公共交通としての役割を担う一方、全体としては減車する方向で検討されているが、これからは単なる個人輸送の手段としてだけでなく、乗り合いや生活密着型サービス、観光ガイド、外国人対応を含めたタクシーの多機能化についても検討を進める必要がある。

方針

客待ちタクシーの待機列による渋滞を解消するため、都心軸やその周辺において、タクシー乗り場やタクシープール（第2プール）を整備し、タクシー乗り場への流入超過を調整するシステム（ショットガン方式）を含めたタクシーの乗降環境整備を検討する。あわせて、タクシーの乗降マナー及び客待ちマナーの向上を図るとともに、もてなし力の向上を図る。

具体的な取組

- **タクシーの乗降環境整備**: 都心軸やその周辺における渋滞の解消を図るため、タクシー乗り場やタクシープール（第2プール）を整備し、タクシー乗り場への流入超過を調整するシステム（ショットガン方式）等を含めた整備計画を策定し、客待ちスペースの整備に着手する。
- **タクシーの多機能化**: 生活密着型、バリアフリー、観光ガイド、外国人対応などタクシー機能の拡充に取り組む。
- **タクシーのマナー及びもてなし力の向上、優良タクシーへのインセンティブ**: タクシーの乗降マナー及び客待ちマナーやもてなし力の向上を図る。また、マナーが良い、もてなし力が高い優良タクシーを優遇する施策を展開し、より一層のタクシー利用環境の向上を図る。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・タクシーの乗降環境整備 (客待ちスペースの整序化)	○	○			・計画を策定	・客待ちスペースの整備に着手
・タクシーの多機能化(生活密着型、バリアフリー、観光ガイド、外国人対応など) ・タクシーのマナー及びもてなし力の向上(違法駐車防止など) ・優良タクシーへのインセンティブ		○			・マナー向上、多機能化などに取り組む	



(6) 荷捌きの円滑化

現状と課題

まちなかには本市の商業・業務機能が集積しており、荷捌き車両の多くが比較的少量の荷物を配送している。荷捌き車両が幹線道路に停車することにより、道路交通を阻害する場合も散見される。これらの課題解決は、現状における道路交通の状況改善のためのみならず、将来的なバス路線再編・新しい交通システムの導入に際しても必要である。

方針

荷捌きベイ、無料荷捌き駐車場、荷捌き駐車場借り上げ補助制度、荷捌き車駐車禁止解除路線の活用などにより、関係団体と連携しながら引き続き荷捌き車両による交通渋滞の緩和を図っていく。

違法駐車等防止重点地域（国道157号武蔵交差点～犀川大橋北詰）においては、**違法駐車防止啓発員による違法駐車防止の啓発活動を徹底し、幹線道路沿いの荷捌き駐車場の排除**を行う。

荷捌き関係者（物流事業者、沿道事業者など）に対しては、荷捌き駐車に関する意識啓発を行うほか、荷捌きスペースを確保するための制度やルールを周知を図るため、積極的なPRを推進する。

関係団体とも連携しながら、**まちなかにおける効率的な物流システムの導入**について検討していく。物流事業者・沿線事業者等との協議の場を設置し、可能な地域から荷捌きルールの策定、荷捌きスペースの整備などを図る。

具体的な取組

- 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保、ルールの遵守: 共同荷捌き駐車場等の整備やルールの策定を進めるとともに、積極的に荷捌き駐車に関する意識啓発やルールの周知を図る。
- 共同集配システムの導入などの検討: まちなかにおける物流をより抜本的に効率化するため、共同集配システムなどの導入を検討する。あわせて、可能な地域から荷捌きスペースの整備及び荷捌きルールの策定を行う。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・都心軸周辺における荷捌きスペースの確保、ルールの遵守(共同荷捌き駐車場等) ・共同集配システムの導入などの検討	○		○		・物流事業者・沿線事業者等との協議の場を設置	・可能な地域から荷捌きスペースの整備、荷捌きルールの策定



文化ホール横 荷捌きベイ



香林坊 109 横 荷捌きベイ

4 歩行者と公共交通の優先

～マイカーから公共交通への転換～

(1) 歩けるまちづくりの推進

現状と課題

歩けるまちづくりについては、「歩けるまちづくり協定」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など、歩行者が安心して安全に歩ける環境づくりが進められている。

超高齢化及び人口減少が進展する中、歩くことが健康増進及び健康寿命の延伸に繋がるとの観点から、持続可能な社会を実現していくためにも、過度のマイカー依存の生活から脱却した人とまちと環境が共生できる“歩けるまちづくり”を推進していくことが必要不可欠である。

方 針

公共交通の利便性が極めて高いまちなかでは、人がまちの主役となるまちづくりを進めるとともに、地域との協働により歩けるまちづくりを継続して取り組むため、まちなかにおける「歩けるまちづくり協定締結地区」の拡大を目指す。

まちなかにおいて、歩行者が快適に回遊できる環境を確保するという観点から、既存の協定地区のフォローアップを実施するとともに歩行回遊ルートの整備を進める。このルート上では、歩道などの整備による歩行者ネットワークの連続性の確保、公園・緑地等の整備、用水の開渠化、電線類の地中化、わかりやすい誘導サインの設置、ベンチやトイレの整備などに努めるほか、沿道緑化や沿道に彫刻作品等を展示する等の賑わい創出を行う等、全庁横断的な取組を実施する。

また、道路の形態や地域の特性などに応じて、通過交通の抑制等による歩行環境の改善など、歩行者にやさしい交通環境を整備する。あわせて、高齢者、子ども、障害のある方など、市民の誰もが安全に楽しんで歩けるまちづくりに向けて、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した歩行環境の確保を推進する。

具体的な取組

- まちなかにおける歩けるまちづくり協定地区の拡大: 現在6地区で締結されている歩けるまちづくり協定地区を拡大するなど、歩く意識の醸成と地域住民が主体の安全で快適なまちづくりを推進する。
- 歩行者ネットワークの整備: 市民の誰もが安全に楽しんで歩けるまちづくりに向けて歩道バリアフリー化、通学路等の安全安心の確保に努める。
- 歩行者向けの案内サインの充実: 北陸新幹線の開業に伴う観光客歩行動態の変化に対応するため、金沢市公的サインマニュアルに基づいた案内サインを充実させる。
- 地域の総合力による交通安全運動の展開: 地域に根ざす様々な人・組織が交通安全運動に取り組み、安心して歩けるまちづくりに努める。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかにおける歩けるまちづくり協定地区の拡大 ・歩行者ネットワークの整備(歩道バリアフリー化、通学路等の安全安心の確保) ・歩行者向けの案内サインの充実(広域サイン等) ・地域の総合力による交通安全運動の展開 	○			○	<ul style="list-style-type: none"> ・地域との協働により歩けるまちづくりを継続して取り組む 	



園児による路面標示の作成(芳斉地区)

(2) 自転車利用環境の向上 (自転車の安全な利用の促進に関する条例の推進)

現状と課題

本市では、自転車利用ニーズが高く、解決すべき課題の多いまちなかを対象に、「自転車通行空間の安全性向上（はしる）」「便利で使いやすい駐輪環境の創出（とめる）」「公共交通としての自転車利用促進（つかう）」「自転車利用者へのルール遵守・マナーアップ（まもる）」を図るため、自転車利用環境向上に向けた方針やそれらに基づく具体的施策などを整理し、平成23年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、各種施策を実施している。なお、本計画は平成27年度に「つなぐ・ひろめる」という視点で見直しを行い、まちなかだけでなく郊外における取組も、この計画の対象としている。

また、自転車の安全な利用を促進するため、市民、自転車利用者、自動車運転者等が一体となって、安全で良好な生活環境の確保を図ることを目的に、平成26年4月に「自転車の安全な利用の促進に関する条例」を施行した。

これまでの自転車利用環境向上の総合的な取組により、自転車関連の交通事故が減少するなどの効果が見られている。引き続き、自転車が安全快適に移動できる環境づくりが必要である。

方 針

「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」や関連計画との整合を図りつつ、自転車通行空間及び自転車駐車場の整備をはじめとした、「自転車の安全な利用の促進に関する条例」を推進するための施策を引き続き実施する。

公共レンタサイクル「まちなか」については、新たなポートの整備や電動アシスト付き自転車導入などの拡充を図る。

また、自転車の安全な利用の促進のため、学校、企業等を対象とした意識啓発の充実（安全教室、小学生のヘルメット普及、ルール・マナー検定、イベントの活用など）を図る。

具体的な取組

- **自転車通行空間等の整備**:「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)」(H25年8月、金沢自転車ネットワーク協議会)に基づき、まちなかのみならず郊外においても自転車通行空間等の整備を進める。
- **自転車駐車場の整備**:駐輪場内での長期駐輪対策や駐輪場の案内・誘導の強化などにより既存駐輪場の適正利用を推進するとともに、駐輪需要に応じた新たな駐輪施設の整備を推進する。
- **公共レンタサイクル「まちなり」の拡充**:利用ニーズの多様化に対応するため、サービス内容の見直し・改善を行い、ハード・ソフト両面の充実を図る。また、将来的なシステムや機器類の更新を見据え、次世代システムの検討を進める。
- **幅広い年齢層に対する交通安全に関する各種活動**:これまで取り組んできた小学生、中学生、高校生に加え、幅広い年齢層(大人や大学生、自動車ドライバー)を対象としたルール・マナーの啓発活動を推進する。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間等の整備(走行指導帯、各種安全施設) ・自転車駐車場の整備 ・公共レンタサイクル「まちなり」の拡充 ・幅広い年齢層に対する交通安全に関する各種活動 	○				<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間及び自転車駐車場の整備 ・「まちなり」機器更新の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間及び自転車駐車場の整備 ・「まちなり」機器の更新、ポートの拡充



自転車安全教室の様子



公共レンタサイクル「まちなり」

(3) マイカーの流入抑制

現状と課題

本市ではこれまで、平成15年に「歩けるまちづくりの推進に関する条例」を制定し、歩ける街づくり協定をこれまで6地区で締結するなど、歩けるまちづくりの推進や、公共交通の利用促進に関する各種施策を実施してきた。この間、バス・鉄道ともに公共交通の利用者減少に歯止めがかかり、わずかながら増加傾向にあるものの、マイカーへの依存には歯止めのかからない状況が続いており、安全安心に歩ける環境づくりへの取組が求められている。

方針

新しい交通システムの導入も見据え、まちなか区域についてはマイカーの利用を控え、歩行者・公共交通を優先することについて明確に打ち出していく必要がある。

そのため、まちなかにおける細街路の通過交通の抑制（外・中環状道路への誘導、パーク・アンド・ライド等）や、公共交通利用者優遇策（まちなかでの公共交通を利用した買物客に対するお帰り乗車券の発行など）などの方策を検討し、可能な施策から順次実施していく。

具体的な取組

- **まちなかの通過交通の抑制、マイカー乗り入れ抑制方策の検討**: 公共交通利用環境や歩行環境の向上のため、まちなかの通過交通やマイカーの乗り入れを抑制する方策を検討・実施する。
- **お帰り乗車券の発行など中心商店街との連携**: 公共交通の利用促進とともにまちなかの活性化を促すため、中心商店街と連携しお帰り乗車券の取扱店を拡充する。
- **バス専用レーン拡充【再掲】**: (3(3) 参照)

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・まちなかの通過交通の抑制 ・マイカー乗り入れ抑制方策の検討	○				・方策の検討	・可能な施策から順次実施
・お帰り乗車券の発行など中心商店街との連携	○	○	○		・商店街との連携強化及び取扱店の拡充	・年間を通じての実施を検討
・バス専用レーン拡充【再掲】					(3(3) 参照)	

(4) 駐車場の適正な配置（駐車場適正配置条例の推進）

現状と課題

本市では、平成18年4月から、「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」を施行した。本条例は、まちなかへの過度なマイカーの流入の抑制や歩行者の安全確保を、駐車場の適正配置という側面から実現することを目的としている。本条例に基づき、平成18年10月に「パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針」を策定している。また、平成22年10月には『量的な駐車場整備から、質的な整備を目指した駐車場施策の展開』を基本方針とする「金沢市駐車場整備に関する新基本計画」が策定され、翌平成23年7月には同計画に基づき「駐車場整備地区における新駐車場整備計画」を策定し、駐車場の適正配置を推進しているところである。

方針

まちなか区域において駐車場の適正な配置を誘導するとともに、特に都心軸周辺においては土地利用の高度化を目指していることから、駐車場の集約化、立体化の整備を進めるほか、住宅地に波及する駐車需要の軽減を図る。

今後は、別途策定を予定している「集約都市形成計画」において、駐車場配置適正化区域の指定を検討し、集約駐車施設の確保、附置義務駐車場の要件見直し等、土地利用と連携した駐車場整備の誘導を図っていく。

パーク・アンド・ライドについては、これまでの取組をさらに強化し、商業施設の既設駐車場の利用を拡大するほか、公共施設の駐車場や商業施設以外の民間駐車場についても、基本指針での駐車場の選定条件に適合すれば、積極的に活用することとする。

さらに、鉄道駅や主要バス停等の交通結節点付近に隣接市町とも連携して公設パーク・アンド・ライド駐車場の整備を進めていく。

これまで公共交通が不便であるとの理由からマイカーを利用していた人に対し、パーク・アンド・ライド駐車場の拡大と利用環境を向上させることにより、公共交通への転換を求めていく。

具体的な取組

- **土地利用と連携した駐車場整備の誘導等**: 今後策定が予定されている集約都市形成計画に基づき駐車場整備計画及び附置義務制度の見直しやフリンジ駐車場の検討など、都心軸周辺とその他の地域で土地利用と連携した駐車場施策を展開する。
- **パーク・アンド・ライド駐車場の確保【再掲】**: 2 (2) 参照

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期 (H28-30)	後期 (H31-34)
<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用と連携した駐車場整備の誘導等 ・パーク・アンド・ライド駐車場の確保【再掲】 	○		○		<ul style="list-style-type: none"> ・集約都市形成計画に基づく駐車場整備計画の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・フリンジ駐車場の検討

(5) 公共交通の利用促進、意識啓発

現状と課題

公共交通を広範囲でかつ一定水準以上のサービスレベルを満たしながら維持していくためには、移動手段を公共交通に頼らざるを得ない高齢者や子ども・学生等だけでなく、マイカー利用者も含めて、市民が皆で公共交通を支えていくという意識を持つことが不可欠である。

また、「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例（平成19年4月施行）」では、市民だけでなく事業者等に対しても公共交通利用促進の努力義務が規定されている。

方針

本市には、地域やコミュニティで互いに支え合う文化が残っており、この金沢の良き文化を活かし市民が一体となって公共交通を支えるという意識を醸成するとともに、徒歩・自転車・公共交通機関の利用により得られる環境負荷低減・道路混雑緩和・健康増進等の効果を広く呼びかけることでマイカー自粛を促す等、市としても啓発活動に積極的に取り組んでいく。

企業等は、従業員の通勤手段についても、マイカーから公共交通へ転換するよう努めていく。本市としても、多くの従業員を抱える市内の事業所に対して公共交通利用の働きかけを重点的に行う。企業等への働きかけを実施するにあたっては、パーク・アンド・ライドの拡充、フィーダーバス導入の検討等の利便性向上策も併せて実施する。また、市職員が率先してエコ通勤を実践するため、現在実施している毎週月曜日の「マイカー通勤自粛の日」の遵守徹底や「エコ通勤デー」を拡充し、できるだけ公共交通等で通勤するよう努めることとする。

あわせて、市民に公共交通について考える機会を提供し、公共交通の利用促進を図るために、新聞や地域情報誌などの活字媒体やテレビ、インターネットなど多岐にわたるメディアを活用し、できるだけ多くの市民に公共交通利用促進のメッセージを送り続ける。

また、公共交通を身近で親しみやすいものと感じてもらうための広報・CMの制作や、各種メディアミックスによる公共交通の利用促進キャンペーンの実施などを行い、マイカーから公共交通への利用転換の啓発（環境への意識を高める取組、ノーマイカーデー等のきっかけづくり）を行っていく。

また、公共交通事業者は、利用状況を踏まえつつ、利便性を高めるよう努めなければならない。

具体的な取組

- **マイカー自粛の啓発**: 環境意識の向上及び健康増進の観点から、市民の過度のマイカー利用の自粛と公共交通利用に関する啓発を行う。
- **公共交通を支える利用者組織による各種活動**: 地域やコミュニティにおける互いの支え合い活動を活かし、市民が一体となって公共交通を支えるという意識を醸成するため、市としても意識啓発活動に積極的に取り組んでいく。
- **学校、企業等の団体向けの意識啓発**: 多数の生徒・学生が通学する学校や、多くの従業員を抱える市内の事業所等において団体向けの意識啓発を重点的に行うとともに、パーク・アンド・ライド等の利便性向上策の実施・周知により、一層の利用促進を図る。
- **多様な媒体による情報発信**: 活字媒体やテレビ、インターネットなど多岐にわたるメディアを活用し、幅広い市民に対して公共交通の利用促進・意識啓発に取り組む。
- **運転免許証自主返納の促進**: 運転免許を自主返納された70歳以上の方を対象に、シルバー定期券の購入補助を継続するなど、高齢者の運転免許証自主返納の促進に努める。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・マイカー自粛の啓発	○				・意識啓発を継続的に展開	
・公共交通を支える利用者組織による各種活動				○		
・学校、企業等の団体向けの意識啓発 ・多様な媒体による情報発信 (マスメディア、WEB) ・運転免許証自主返納の促進	○					



出前講座の様子

5 広域・圏域交通による交流の推進 ～新幹線時代への対応～

(1) 北陸新幹線全線整備の推進

現状と課題

平成27年3月14日の北陸新幹線金沢開業により、金沢駅と首都圏とは約2時間30分で結ばれた。一方、残る整備区間のうち、金沢～敦賀間については、平成34年度末までの開業に向けて、フル規格による整備が進められているが、敦賀～大阪間については、ルートの決定も依然としてなされていないことから、早期にルートを決定制し、大阪までのフル規格による全線開業を目指す必要がある。

方針

本市としても金沢以西の早期開業に向けた取組を支援していく。

具体的な取組

- 金沢以西の早期開業に向けた取組: 金沢～敦賀間の平成34年度末までの確実な開業、敦賀以西のルート決定と大阪までのフル規格による早期開業に向けた関係機関への働きかけなどを継続する。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・金沢以西の早期開業に向けた取組(敦賀延伸、大阪までのルート決定)	○				・全線開業に向け、継続して取組を推進	



北陸新幹線(E7系・W7系)



北陸新幹線ルート(出典:石川県HP)

(2) 金沢駅の交通結節機能の強化

現状と課題

北陸新幹線開業に向けて、これまでも金沢駅を起点とした二次交通の充実施策が実施されている。例えば、城下まち金沢周遊バス、兼六園シャトル、まちバスの運行や総合交通案内板の設置等の公共交通施策が実施されており、それぞれ成果を挙げている。一方で土日祝日及び観光期等には、金沢駅西広場の団体バス乗降場において混雑が発生し、金沢駅東広場のバス乗り場では利用者が長蛇の列となる光景が見られるなど、輸送力確保も課題となっている。

方針

今後も多くの来街者が見込まれる観光・ビジネス客に対してもてなし力の向上を図るため、金沢駅等において二次交通の利用動向を継続的に調査・把握するとともに、二次交通のルート・ダイヤ・輸送力の見直し等、ニーズに合った改善を図る。

具体的な取組

- **二次交通の拡充**: 城下まち金沢周遊バス、兼六園シャトル、まちバスなど金沢駅を起点とした二次交通を充実させる施策がこれまでも実施されているが、新幹線開業後の利用者動向の大幅な変化を踏まえ、今後も継続的な見直しを行っていく。また、金沢駅西広場団体バス駐車場における混雑緩和に向けて、関係機関と連携して取り組む。
- **金沢駅における交通コンシェルジュ及び総合交通案内板の多言語対応を含めた運営【再掲】**: 3(1) 参照

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・二次交通の拡充(需要に応じたバス交通等の充実) ・金沢駅における交通コンシェルジュ及び総合交通案内板の多言語対応を含めた運営【再掲】	○	○			・利用動向を踏まえた二次交通の継続的な見直し	



金沢駅東広場バス乗り場の様子

(3) 金沢都市圏・能登・加賀、隣県等交通ネットワークの充実

現状と課題

金沢都市圏においては、これまでも国、県及び関係市町が連携し、公共交通の利用促進や渋滞緩和策の実施、通勤時のパーク・アンド・ライドを推進してきた。

しかしながら、行政区域をまたぐ取組には壁があることも事実である。石川中央都市圏の近隣市町と連携中枢都市圏の形成など、今後国、県及び関係市町との連携を深めた更なる取組の強化が求められている。

方 針

今後も引き続き都市圏の連携を維持、強化し、パーク・アンド・ライドの推進による交通の円滑化に努めるほか、公共交通の利用促進等を連携して実施していく。さらに、県や沿線自治体と連携して、鉄道沿線の住民、学校、企業などに積極的な利用を働きかけていくとともに、沿線住民に自発的な交通手段の転換を促すための「モビリティ・マネジメント」の取組を進める。

また、周辺自治体が運行するコミュニティバスと連携し、市域を超えた運行拡充について隣接市町と検討を進める。その場合、石川線・浅野川線の主要駅にアクセスすることにより、鉄道の更なる利用促進に努めるなど、都市圏レベルでの交通環境を向上させる。

一方、能登・加賀・隣県方面へは、北陸新幹線開業を受けた広域観光周遊を促すため、高速バス路線を充実するなど、交通手段の確保とアクセス強化策を促していく。



めぐーる
(白山市コミュニティバス)



のっティ
(野々市市コミュニティバス)



なだバス ナディ
(内灘町コミュニティバス)



高速バス(金沢⇄五箇山・白川郷・高山)

具体的な取組

- 隣接市町運営のコミュニティバスとの連携: 隣接市町との公共交通ネットワークの充実を図るため、隣接市町運営のコミュニティバスとの連携について検討・実施する。
- 高速バス等広域的な都市間交通手段の充実: 金沢から能登・加賀方面等への高速バスの更なる充実を図る。
- 石川線・浅野川線の機能強化と利用促進【再掲】: 1 (3) ① 参照
- IRいしかわ鉄道とJR北陸本線の利用促進【再掲】: 1 (3) ② 参照
- 道路インフラの整備・充実: 隣接市町との道路ネットワークの強化のため、海側幹線の早期全線開通・山側環状の4車線化等を推進する。

具体的な取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
※ゴシック体はこれからの新たな取組 ・隣接市町運営のコミュニティバスとの連携 ・高速バス等広域的な都市間交通手段の充実(能登・加賀方面等へのアクセス強化)	○	○			・隣接市町等との連携強化による効果的な運行の検討・実施	
・石川線・浅野川線の機能強化と利用促進【再掲】 ・IRいしかわ鉄道とJR北陸本線の利用促進【再掲】					(1(3)①、1(3)② 参照)	
・道路インフラの整備・充実	○				・海側幹線の早期全線開通・山側環状の4車線化等の推進	

(4) 金沢港の交通結節機能の強化

現状と課題

金沢港は、平成26年度の外国貿易コンテナ取扱量が6万本を超え、5年連続で過去最高を更新している。さらにクルーズ船についても、アジアのクルーズ需要の高まりを受け、平成25年度から3年間、日本海側トップクラスとなる毎年20本近いクルーズが実施されるなど、拠点性が高まっている。

方針

国際物流と観光の拠点である金沢港の貨物取扱いの増加やクルーズ船の誘致を加速させるため、港湾機能の強化とともに、市内工業用地等との物流ネットワーク道路網の構築や港から駅・まちなかへのアクセス機能（路線バス、新しい交通システム）の向上、さらには地域高規格道路金沢外環状道路（海側幹線）や金沢能登連絡道路など広域アクセス道路の整備を図り、海上から陸上への交通結節機能を強化する。

また、クルーズ旅客等のまちなか回遊を促すため、ターミナル整備など新たな交通結節点機能の整備、金沢駅及びまちなかへの新しい交通システムによるアクセスの充実も検討する。

具体的な取組

- **金沢港周辺整備に併せた移動手段の充実、交通ターミナル等の整備**: 国際物流拠点港としてふさわしい物流ネットワーク道路網の構築を行う。また、クルーズ船への対応や、金沢港の新たな交流拠点としての機能を強化するため、新しい交通システムの導入と併せて交通ターミナルの整備を行う。

具体的な取組 ※ゴシック体はこれからの新たな取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期(H28-30)	後期(H31-34)
・金沢港周辺整備に併せた移動手段の充実	○	○			・ニーズに応じた移動手段の検討	・必要に応じて路線整備
・交通ターミナル等の整備	○					・交通ターミナルの整備



クルーズ船の来航(金沢港)

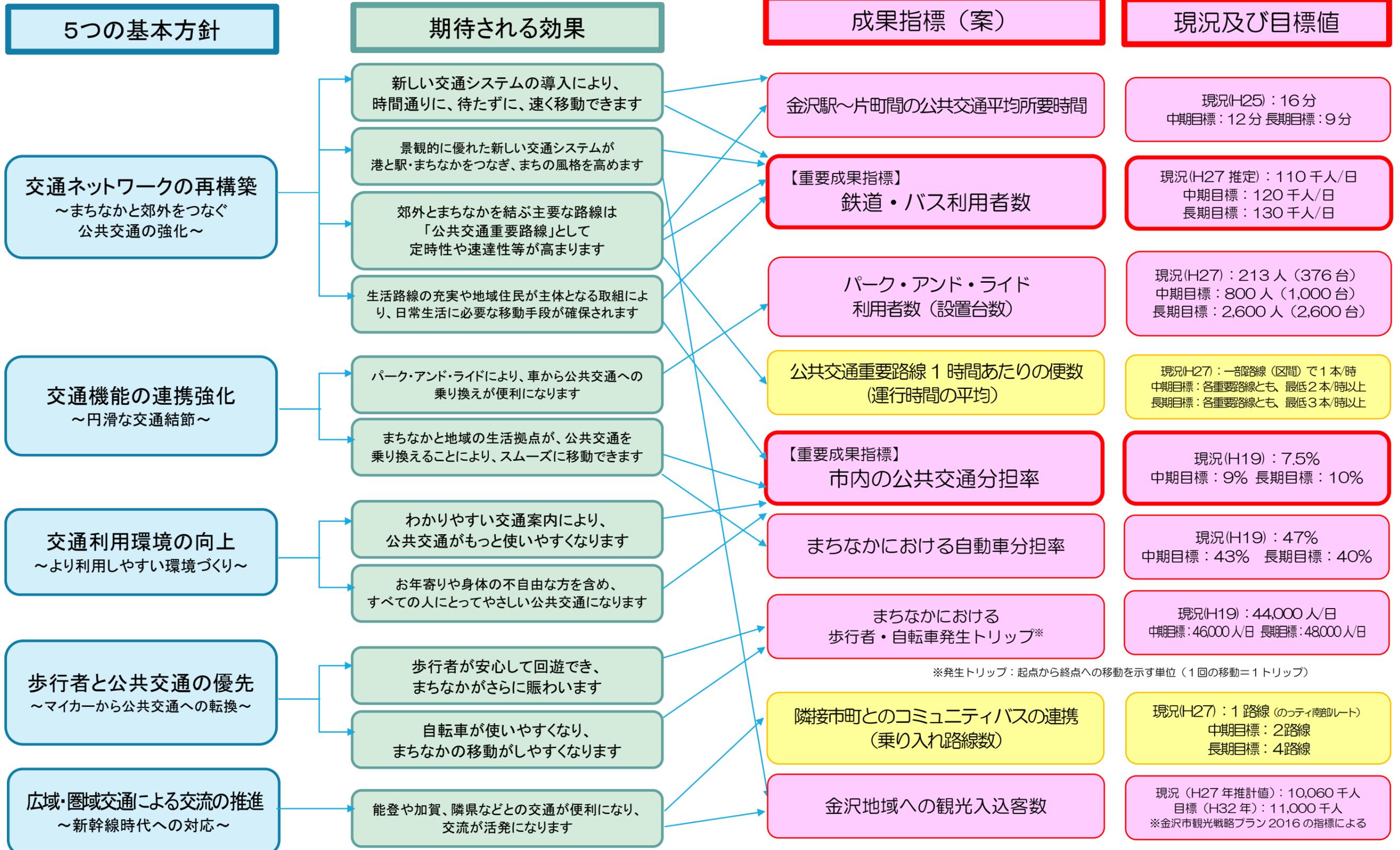
第4章 戦略の実現に向けて

1 第2次金沢交通戦略の目標と成果指標の関係

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 継続的な施策実現のための体制

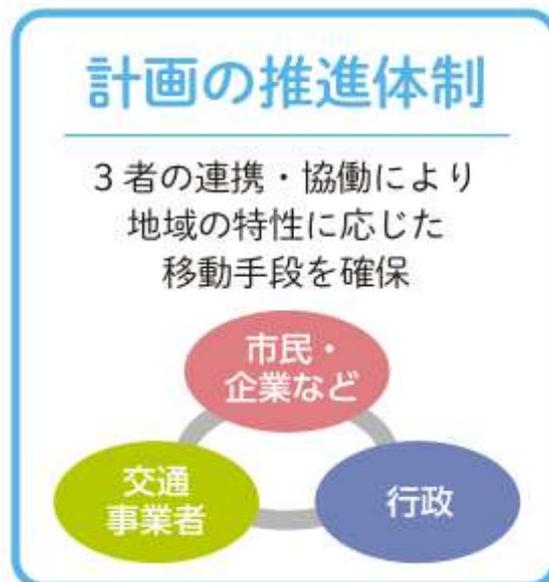
(1) 施策実現のための体制

次年度以降においては、各個別施策において位置づけたハード・ソフト両面の施策メニューを実施していくとともに、行政、交通事業者、市民が一体となり、公共交通ネットワークを構築していくための運営組織を発足させ、交通実験の実施等を踏まえて公共交通サービスの改善を図っていく。

本市においては、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、同協議会が持続的に個々の施策ごとに進捗状況を確認することとする。また、施策実施後に必要に応じた対策を各実施主体及び関係主体相互の連携により、具体的に検討し実施していく。また、状況に応じて戦略の見直しが必要となった場合等は、臨機応変に必要な対応を図るものとする。

一方、新しい交通システムの導入及びバスネットワークの再編については、都市の構造そのものを変える施策とも言え、まちづくり、福祉、観光、環境政策との連携を図りながら、過度なクルマ依存型になった交通機関の使われ方を根本から見直すことに対して、市民全体の包括的議論が必要である。次年度以降、専門的組織により具体的な交通ネットワークの構築手法について検討していく。

また、これまで推進してきた交通施策のそれぞれについて設置された既存の組織体制も継承して引き続き各施策の推進を図るための体制として、それぞれ施策を着実に推進することとする。



(2) 成果指標のフォローアップ

本戦略で設定した成果指標については、市において定期的に調査する既存統計を活用するほか、交通手段分担率や利用交通量については、中間年次及び最終年次において簡易的なパーソントリップ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る。

また、先述の成果指標に位置づけられていない個別施策についても、定量的な指標により個別施策の達成度を評価するとともに、必要に応じて柔軟に戦略に位置づけられた施策の見直しを行う。

(3) まちづくりと連携した今後の進め方

今後の超高齢化及び人口減少に対応するためには、中長期的な視点に立ち、持続的発展が可能となる集約型の都市構造への転換が必要であり、「世界の『交流拠点都市金沢』重点戦略」においても、コンパクトな都市機能の集積を位置づけている。

また、都市計画マスタープランでは、本市の都市づくりの方針として、[①市街地の拡大は、原則として行わないこと] [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すること] [③地域生活拠点の公共交通との連携による適正な誘導]を掲げている。

上記に掲げた都市づくりの方針の具現化に向け、本交通戦略の策定と並行して、都市機能や居住の誘導に関する方策をとりまとめた、本市独自の「集約都市形成計画」を策定することとしている。

この中で、都市分析や課題を踏まえた中長期的なまちづくりの理念・目標の設定、目指すべき都市像の検討、人口密度の維持や生活サービス機能の計画的配置、公共交通の充実などの基本的な方向性を定めた上で、第2次金沢交通戦略が目指す公共交通ネットワークの再構築と併せて、まちなかや地域の拠点のほか、公共交通重要路線沿線等を自動車に頼らずに生活が可能エリアとして都市機能や居住の誘導を図り、「土地利用」と「公共交通」の両輪の施策の展開によるまちづくりに取り組んでいく。