第4章　事業計画･目標

４－１　事業の概要

本市では、モータリゼーションの進展、交通の広域化による慢性的な中心市街地の渋滞を解消するため、内・中・外の環状道路や市内中心部から放射状に伸びる主要幹線道路をはじめとした道路網整備を進めてきました。その一方、中心市街地は、藩政期のまちの骨格を引継ぎ、至るところに人々の暮らしが息づく細街路、広見、用水といった伝統的街路構造が数多く残されていることから、道路整備をはじめとする大規模な都市基盤整備を推進することは、まちの景観保全、事業の実現性からみても厳しい状況にあります。

こうした中、外環状道路「山側環状」が全線開通したことによる中心市街地の通過交通の減少、また、今後開業予定の北陸新幹線で金沢を訪れる人は、まちなかの移動にマイカーを利用しないことなどをふまえ、中心市街地では、歩行者、公共交通を優先した交通政策をさらに推進することによって、住む人、訪れる人にとって快適かつ安全であり、環境にもやさしいまちづくりを進めていきます。

（1）まちなか歩行回廊整備事業

北陸新幹線の開業も見据えつつ、世界遺産登録をめざす「歴史と文化に責任を持つ世界都市金沢」の美しいまちづくり・歩けるまちづくりの実現に向け、まちなかにおいて、既存ストックを活用しながら、歩行者が快適に回遊できる環境を優先的に確保する「歩行回廊」を設定し、歩行者優先の安全・安心でわかりやすいまちなかの歩行環境を整備する。

①まちなか歩行回廊

■回廊ルート

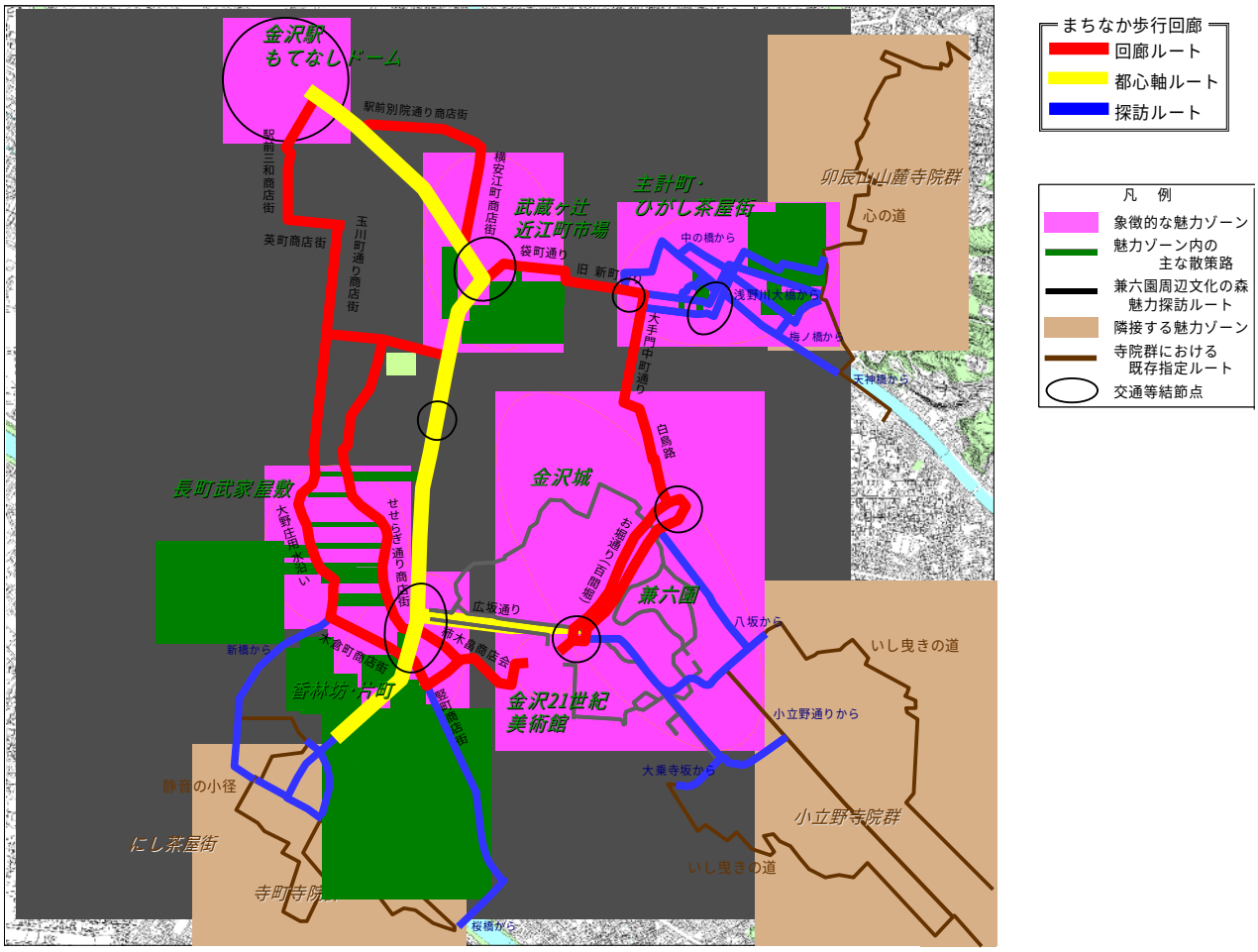
金沢を代表するまちなかの賑わいや、自然・歴史・文化的景観を有する７つの魅力ゾーンを連結するルート。また、各種観光コースへ導くルート。

■都心軸ルート

金沢駅と都心を結ぶ最短ルートで、近代的都市景観とアート、ファッションを楽しむルート。

■探索ルート

回廊ルート及び都心軸ルートとまちなかゾーンに隣接する魅力資源（三つの寺院群など）を巡る観光ルートを連結するルート。



②まちなか歩行回廊整備計画

■魅力を体感できるルートづくり

歴史的街並みや個性豊かな商店街など金沢らしさを体感できるよう、街並みなどの装いを整える。

ルートの基盤を整える事業	ルートの質・機能を高める事業
・歴史的景観の整備 ・賑わい空間の整備 ・無電柱化の推進	・沿道緑化の推進 ・沿道景観形成の推進 ・歴史的街並みの保全

■わかりやすいルートづくり

市民や観光客など誰もが迷わず、わかりやすい案内施設を整えるとともに来街者に対して「もてなす」ことができる環境を整える。

ルートの基盤を整える事業	ルートの質・機能を高める事業
・歩行回廊案内サインの整備 ・既存公的サインの再整備 ・まちなか歩行回廊の広報ＰＲ	・観光ルートネットワークの整備 ・情報発信システム等の整備 ・市民等による案内サービスの推進

■安全・安心なルートづくり

誰もが安全で安心して歩ける歩行者優先の空間を整える。

ルートの基盤を整える事業	ルートの質・機能を高める事業
・安全な歩行空間の整備 ・夜間照明の整備 ・冬期バリアフリー計画の推進	・歩行者優先の交通対策の推進 ・歩行者に配慮した自転車利用安全対策の推進 ・歩けるまちづくりの推進

■利用しやすいルートづくり

歩行者を支援する公共交通や休憩施設を整備し、それぞれの目的に応じ時間的、体力的に無理なく回遊できる環境を整える。

ルートの基盤を整える事業	ルートの質・機能を高める事業
・まちかど休憩ポイントの整備 ・まちなかベンチの設置 ・公衆トイレの整備	・歩行者「道の駅」の検討 ・公共交通との連携 ・商店街協力体制づくりの推進

（2）公共交通の利便性向上事業

公共交通優先のまちづくりを進めるためには、公共交通（鉄道、バス）は便利で使いやすくなければならない。これまでも、バス専用レーン・ＰＴＰＳ（公共交通優先信号）の導入や、バス停整備、違法駐車等防止活動などに取り組んできた。また、まちなかの交通空白地域・不便地域の解消のため、コミュニティバス（金沢ふらっとバス）の導入も進めてきた。今後とも、公共交通の利便性向上に向け、積極的に事業を推進する。

①公共交通の利便性向上

■公共交通重要路線の利便性向上

公共交通重要路線では、以下の事業を重点的に展開する。

・運行頻度の向上
・定時性、速達性の確保
・利用環境の整備
・パーク・アンド・ライド駐車場の設置及び利用促進策の実施
・公共交通重要路線から自宅までの移動手段の確保
・環状バスとの組み合わせによる多様な移動ルートの確保
・乗り継ぎの利便性向上
・市民や企業への意識啓発

■放射環状バス路線網構築

放射環状型のバス路線網構築を目指すため、新たなバス路線を導入するなど、本格運行を見据えたバス運行実験を行う。

■バスを基幹交通とする交通体系の検討

北陸新幹線の開業に伴う金沢駅～香林坊間などの需要増加を見据えつつ、当面はバスを基幹的な交通と位置付ける必要があることから、輸送容量の確保や運行の効率化などの観点から、バスを中心とする交通体系のあり方について検討を進める。

・バスを中心とする交通体系のあり方検討
・都心軸における公共交通の利用促進

■バス待ち環境の整備

近江町再開発整備事業に併せ、バス待ち環境（バス停、バス待ちスペース等）を整備する。また、分散している武蔵ヶ辻バス停は、再開発事業で整備するバス停へ、同様に香林坊バス停についても、アトリオ前バス停への集約化を進める。

②通過交通の抑制

■地域交通のあり方調査

まちなかゾーンは歩行者・公共交通優先と位置づけていることを踏まえ、校下（地区）により、交通上の課題が異なることから、地区の交通推進隊等の交通団体や地域住民で構成する「地域交通のあり方検討会」を設け、歩行者優先の地域交通やマイカー運用のあり方等を検討する。検討会では、地区の道路状況、交通の現況（交通経路、自動車交通量、歩行者数）等を調査し、地区として改善すべき課題を抽出し、通過交通抑制など課題解消に資する対策を地域交通プランとしてとりまとめ、実施に繋げる。

（３）交通結節点整備事業

本市の主要な交通結節点としては、鉄道線では①ＪＲ金沢駅・北鉄金沢駅、②ＪＲ西金沢駅・北鉄新西金沢駅、③ＪＲ東金沢駅、④ＪＲ森本駅がある。また、バス路線では、上記の他、①香林坊、②武蔵ヶ辻がある。これらの主要な交通結節点については、わかりやすい案内表示、快適な利用空間の確保、容易な乗り継ぎ環境の整備等が必要となることから、優先的に整備を行い、公共交通が利用しやすい交通体系の構築を図る。

具体的には、以下の交通結節点を整備する。

①ＪＲ金沢駅西口広場

現在の金沢駅西口広場は、平成３年に完成した。今後、北陸新幹線の開業を踏まえ、駅西副都市の玄関口にふさわしい空間が求められているが、現在の西口広場は、タクシー、自家用車等の車両動線や歩行者動線の輻輳がみられること、交通施設の需要と施設規模のバランスがとれていないこと、交通バリアフリーの対応が不十分であること等の課題がある。このため、駅西地域の玄関口としてふさわしい広場の「賑わいづくり」、駅西地域の発展に対応した施設規模の確保及び安全で快適な「交通機能の充実」、金沢らしさがあり、人をあたたかく迎え入れる広場として「人や環境にもやさしい」広場整備を進める。

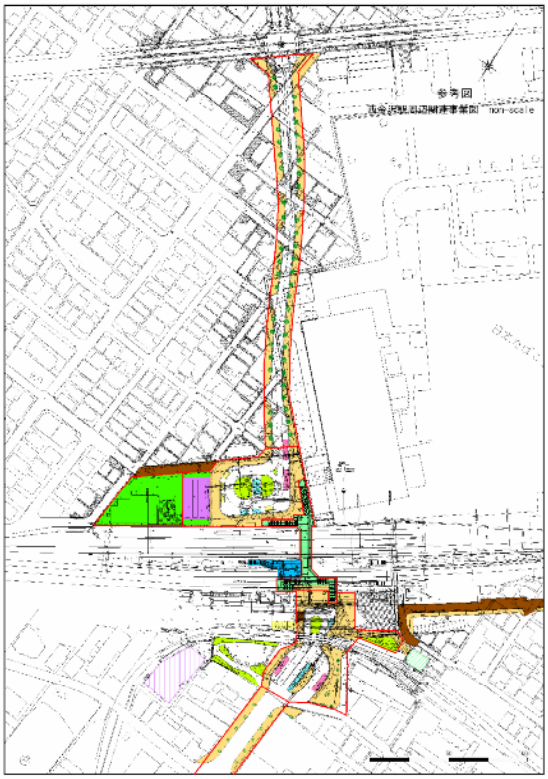
②ＪＲ西金沢駅周辺及びアクセス道路

西金沢駅周辺地区は、北陸本線、北陸鉄道石川線、路線バスといった複数の公共交通機関の結節点であるとともに、交通バリアフリー基本構想の重点整備地区にも位置づけられており、金沢市の都市構造上重要な位置にある。

駅の東口にある駅前広場は、昭和３３年に都市計画決定されているが、北陸新幹線建設に伴い、駅舎の橋上化、東西を結ぶ自由通路、西口駅前広場及び広場へのアクセス道路の新設を総合的に実施し、交通結節点の機能強化を図る。

・西金沢駅東口広場整備
・西金沢駅西口広場整備
・松島西金沢線整備
・西金沢駅前広場線整備（東西連絡歩行者自由通路）

図　西金沢駅周辺関連事業



③ＪＲ東金沢駅西口広場及びアクセス道路整備

東金沢駅は、北陸本線、路線バスの公共交通機関の結節点であるとともに、駅の西口周辺の土地区画整理事業の進捗や東口における民間の宅地開発など、周辺開発が進み、今後の発展が期待されている。また、駅周辺には文教施設が多く立地し、学生の利用が多いという特色もある。現在、駅西口からの利用者増に備え、整備が進捗中である。

・東金沢駅西口広場整備
・東金沢駅西通り線整備

（4）パーク・アンド・ライド推進事業

パーク・アンド・ライドは、まちなかの交通渋滞緩和やマイカーから公共交通へと移動手段の転換を促す有効な施策である。また、パーク・アンド・ライドは、自宅近くに利便性の高い駅やバス停がない人々でも、公共交通を利用してもらうことが可能となるシステムである。このため、パーク・アンド・ライドを推進することは、まちなかへのマイカー流入抑制効果が期待され、歩行者・公共交通優先のまちづくりに大きく寄与するものである。「金沢市パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針」では、2,100 台のパーク・アンド・ライド駐車場の確保を位置づけている。

・パーク・アンド・ライド駐車場設置
・サイクル・アンド・ライド駐輪場設置

（５）まちなかの公共交通空白地域・不便地域の解消事業

①コミュニティバスの運行

■金沢ふらっとバス「長町ルート」導入実証実験

まちなかにおける公共交通空白・不便地域のモビリティ向上を図るため、長町・長土塀地区等に金沢ふらっとバスを導入する。これにより、①高齢者等の日常的な足として地域内移動の支援、②中心市街地へのアクセス改善と中心市街地の活性化、③交流の活性化と地域コミュニティの形成支援、④都市内交通体系の一翼を担い、マイカー依存型の都市内移動からの脱却を目指す。

「長町ルート」は、周回時間４５分、１５分間隔での運行を予定し、車両については３台必要となる。また、併せて、バス停の設置、バス停周辺の整備や運行に関する広報等を行う。

■金沢ふらっとバス車両更新事業

既存ルートの車両については、老朽化による故障により欠便が発生し、このことが利用者減少の一因となっている。このため、老朽化した車両を順次更新（年１～２台程度）し、安定的な運行を確保することにより、利用者の減少に歯止めを掛け、効率的なバス運行を図る。

（６）交通ＩＣカード等を活用した公共交通の利用促進事業

■エコポイントシステム利用促進による公共交通活性化事業

商店街発行のエコポイント券は、買い物により得たポイントが、バス運賃として利用出来ることから、その利用促進が、バス利用の活性化に極めて有効と考えられる。このため、商店街エコポイントのキャンペーンを行い、期間中のポイント割増しやキャッチコピーを募集する等によって、広く利用者への周知と利用を呼びかける。

■まちなかと大学を結ぶ公共交通の利用活性化事業

都市構造の変化に伴い、まちなかの居住者や店舗、企業などが郊外に移転し、このことがまちなかの衰退と公共交通の利用減の一因ともなっている。郊外に移転した施設の中には、金沢大学などの高等教育機関も含まれており、学生のまちとしてまちが成り立ってきた本市としては、学生をまちなかに呼び戻すことは、大きな課題である。こうした課題の解消を公共交通の利用と併せて促進するため、学生がまちなかの商店や飲食店を利用した場合、エコポイントを２００ポイント付与（通常は２０ポイント）し、バスを利用して学生が来街する割安な仕組みの構築を目指す。

（7）意識啓発による公共交通の利用促進事業

平成１９年４月に施行した「公共交通利用促進条例」では、市、市民、事業者（企業）、公共交通事業者の各々に責務を定め、公共交通の利用を総合的に促すとしている。この中で、市民及び事業者には、まちなか区域では自家用車を控え公共交通の利用に努めるよう定めているが、これらについて理解と協力を求めるための意識啓発活動が必要であり、各種の活動を通して、公共交通の利用を促すものとする。

①各種意識啓発活動

■ノーマイカーデー実施による意識啓発事業

歩行者・公共交通優先のまちづくりを推進するため、「市民ノーマイカーデー」を設け、マイカーから公共交通への利用転換を全市的取り組みとして位置づけ、意識啓発を図る。

■公共交通への利用転換に取り組む企業への支援事業

通勤時に、まちなかを目的地として流入するマイカーの多くは、まちなかの企業に勤務している人々と考えられる。このため、平成１９年度に調査した企業意識等のデータを活用し、企業が、組織として通勤・業務等の交通についてマイカーから公共交通への利用転換（変容）を目指す取り組みを進める行動計画の策定を支援する。

■ドライバーマナーアップと連携した公共交通利用推進事業

以前から、金沢のドライバーの運転マナーは良くないとの声が多く、アンケート調査においても、金沢のあまり良くない印象として、「運転マナー」が第２位にあがっている。このことは、都市イメージの悪化にも繋がることから、運転マナー・モラル向上の取り組みは、北陸新幹線金沢開業に向けての「もてなし力」向上の施策のひとつである。このため、警察や教育機関、交通安全協会などで構成する検討会を設置し、運転マナーの悪さが及ぼす影響（例：交通渋滞、事故の発生）等について調査・分析し、金沢版「運転マナーアップビデオ」を制作し、警察の協力も得ながら、マイカー利用の当事者である運転者に対して、公共交通利用の重要性やマナーアップによる効果を訴える。

■住民に対する意識啓発事業（市民会議）

まちなかは、歩行者・公共交通優先のまちづくりを進めていく中で、住民に対する意識啓発が重要になることから、「公共交通利用促進条例」に定める市民会議を開催し、市民に広く公共交通の利用促進を呼びかける。（市域全体を対象とする意識啓発）

■住民に対する意識啓発事業（市民討論会）

まちなかは、歩行者・公共交通優先のまちづくりを進めていく中で、住民に対する意識啓発が重要になることから、町会、各種団体等に対する討論会を積極的に展開する。（地域住民を対象とする意識啓発）

■交通環境学習推進事業（小学校）

公共交通利用の必要性を学ぶ交通エコロジー授業の開催等を通じて、公共交通利用に対する意識啓発を実施するとともに、金沢版交通環境学習プログラムの作成を目指す。

（８）郊外における住民主体の移動手段確保事業

■郊外のモビリティ確保に関する調査及び実験

郊外の交通不便地域における、移動手段はマイカーに依存せざるを得ない状況にある。こうした状況において、マイカーから他の交通手段に転換を図ることにより、CO2 削減を目指す。具体的には、地域特性、住民の意見、交通環境を調査し、地域に相応しい計画を策定し、実現を図る。また、計画の実現化に向けた、実証実験にも取り組む。

（９）物流対策事業

■都心における荷捌き駐車のあり方検討

現在、都心軸の荷捌き駐車対策として、荷捌き駐車場・荷捌きベイ・都心軸裏通り荷捌き車駐車禁止解除などを実施している。今後、荷捌き駐車対策をさらに推進するため、都心部における物流システムの適正化・効率化を図る必要があることから、配送業者等で構成する検討会を設置し、金沢市に適応した中心部における荷捌きのあり方をモデル地区で調査・検討する。

４－２　事業の実施主体・スケジュール

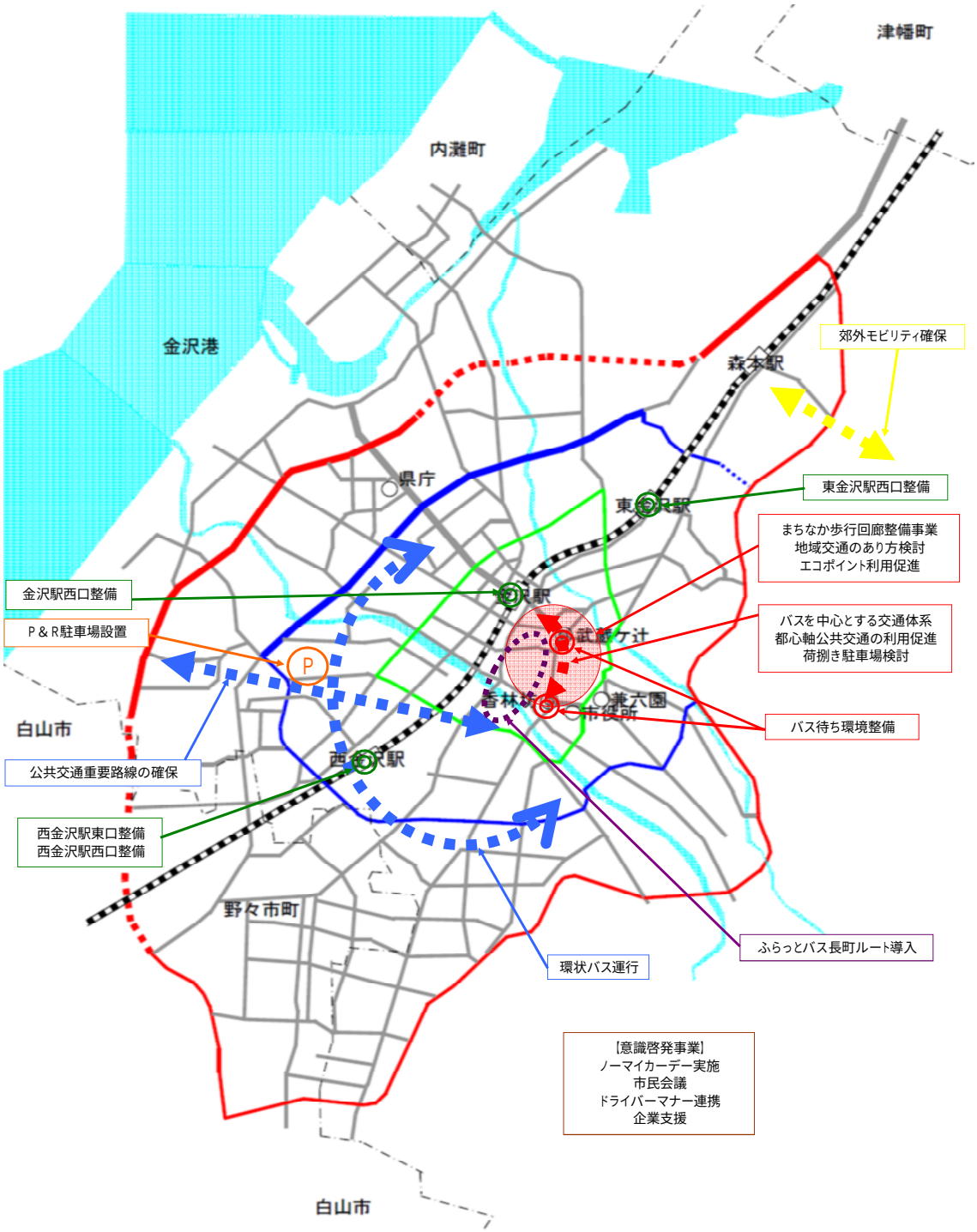
事業名	事業主体（予定）	事業スケジュール（H20～H27）			事業メニュー（予定）
		前期（H20～H22）	中期（～H25）	後期（～H27）	
■まちなか歩行回廊整備事業	市				
【まちなか歩行回廊整備】	市	設計	整備		まちづくり交付金ほか
■公共交通の利便性向上事業					
【放射環状型バス路線網構築】 （公共交通重要路線の確保） （環状バスの運行）	【前期】市 【中・後期】交通事業者	運行実験	事業化検討		地域公共交通活性化・再生総合事業
【バスを中心とする交通体系整備】	市ほか	調査	事業検討		地域公共交通活性化・再生総合事業
【都心軸公共交通利用促進】	県、市	県市交通実験	必要に応じて継続		臨時交付金ほか
【バス待ち環境整備】	道路管理者、交通事業者、市ほか	整備	必要に応じて整備		交通連携推進事業ほか
【地域交通のあり方検討】	市、住民	プラン策定・具現化	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
■交通結節点整備事業					
【金沢駅西口再整備】	市	設計	広場：整備		まちづくり交付金
【西金沢駅東口整備】	市	設計	広場：整備		まちづくり交付金
【西金沢駅西口整備】	市	広場：設計、整備	アクセス道路：整備		まちづくり交付金
【東金沢駅西口整備】	市	アクセス道路：整備	広場：整備		まちづくり交付金
■パーク・アンド・ライド推進事業					
【パーク・アンド・ライド駐車場設置】	P＆R実施協議会ほか	設置・運営			P＆R実施協議会ほか
【サイクル・アンド・ライド駐輪場整備】	市ほか	必要に応じて設置			未定
■公共交通空白地域・不便地域の解消事業					
【ふらっとバス長町ルート導入】	市	運行実験	本格運行		地域公共交通活性化・再生総合事業
【ふらっとバス車両更新】	市	車両更新			公共交通移動円滑化設備整備事業
■交通ICカード等を利用した公共交通の利用促進事業					
【エコポイント利用促進】	【前期】市 【中・後期】交通事業者、商店街	事業実施	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
【大学を結ぶ公共交通活性化】	【前期】市 【中・後期】交通事業者、商店街、大学	実証実験、事業化検討	必要に応じて事業化		地域公共交通活性化・再生総合事業
■意識啓発事業					
【ノーマイカーデー実施】	国、県、市、交通事業者ほか	事業実施	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
【市民会議】	市ほか	事業実施	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
【市民討論会】	市ほか	事業実施	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
【ドライバーマナー連携】	市、警察	検討	ツール作成	事業実施	必要に応じて継続	地域公共交通活性化・再生総合事業
【企業支援】	市ほか	事業実施	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
【小学校など】	市ほか	事業実施	必要に応じて継続		交通エコロジー・モビリティ財団
■郊外における住民主体の移動手段確保					
【郊外モビリティ確保】	市、住民	調査、実験	必要に応じて継続		地域公共交通活性化・再生総合事業
■物流対策事業					
【荷捌き駐車場あり方検討】	国、市	調査	事業化検討		都市内物流効率化モデル事業

凡　例

	事業実施
	必要に応じ実施を検討

４－３　事業概要図

■まちなかでは、歩行回廊整備により回遊性が向上し、ふらっとバス長町ルート導入などにより公共交通の利便性が向上し、過度なマイカーへの依存から脱却。
■公共交通重要路線のサービス水準向上や環状バスの運行による放射環状型の公共交通体系構築、金沢駅など交通結節点の整備、パーク・アンド・ライド駐車場の設置などにより、まちなかへの移動には公共交通が便利。
■複合的にこれらの施策を実施することにより、まちなかへのマイカー流入抑制と、歩行者・公共交通優先のまちづくりを推進する。



４－４　計画の目標

これらの事業を実施することにより、過度なマイカー利用から脱却し、自動車に依存したまちから、歩行者と公共交通を優先する、人と人、心と心が通じ合うまち「金沢」が実現されます。

（１）まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）

【現状１】　金沢駅からまちなかに行きたいが、どのバスに乗れば良いのかわからない。

⇒【改善１】　駅、バス停、鉄道、バスがわかりやすく、使いやすくなり、誰もが容易に移動できます。

【現状２】　まちなかを歩いて散策したいが、気持ちよく歩けるみちが少ない。

⇒【改善２】
快適な環境整備が進み、まちなかを安全に快適に散策できます。

【現状３】　まちなかに車で買い物に来ると、駐車料金が気になり、ゆっくりと買い物ができない。

⇒【改善３】　バスに乗り買い物に来ると、時間を気にせず買い物が出来て、エコポイントももらえてお得です。

【現状４】　狭い生活道路にも車が走り、危なくて歩けない。

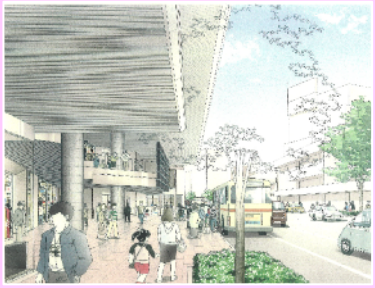
⇒【改善４】　通過交通をなくすことで、安心して歩くことができます。

【現状５】　買い物に行きたいが、近くにはバス停がないので、出かけられない。

⇒【改善５】　狭い道路も走るふらっとバスに乗って出かけられるとともに、まちにも賑わいが生まれます。

【現状６】　武蔵ヶ辻や香林坊のバス停が幾つもあって、わかりにくい。

⇒改善６
バス停の集約やバス待ち環境整備が進み、利用しやすくなります。



（2）内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

【現状1】　西金沢駅は行くのが不便なので、あまり利用しない。

⇒【改善1】　駅の広場、東西の連絡通路、駅へのアクセス道路の整備などにより、使いやすくなります。

【現状2】　東金沢駅は行くのが不便なので、あまり利用しない。

⇒【改善2】　西口広場やアクセス道路の整備などにより、使いやすくなります。

【現状3】　バスや電車は、まちなか以外へは時間がかかるので、マイカーを使う。

⇒【改善3】　環状バスと公共交通重要路線を組み合わせると、どこへでも公共交通の利用が便利になります。

【現状4】　バス停まで遠く、歩くのは大変なので、通勤には車を使っている。

⇒【改善4】　バス停に駐輪場があるので、自転車に乗り、バス停から通勤できます。

凡　　例	
	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）
	公共交通重要路線（鉄道・バス）
	交通結節点
	外環状道路（供用済み）
	外環状道路（未供用）
	中環状道路
	内環状道路
	市町界

（3）外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）

【現状1】　家の近くにバス停がないので、通勤にはマイカーを利用している。

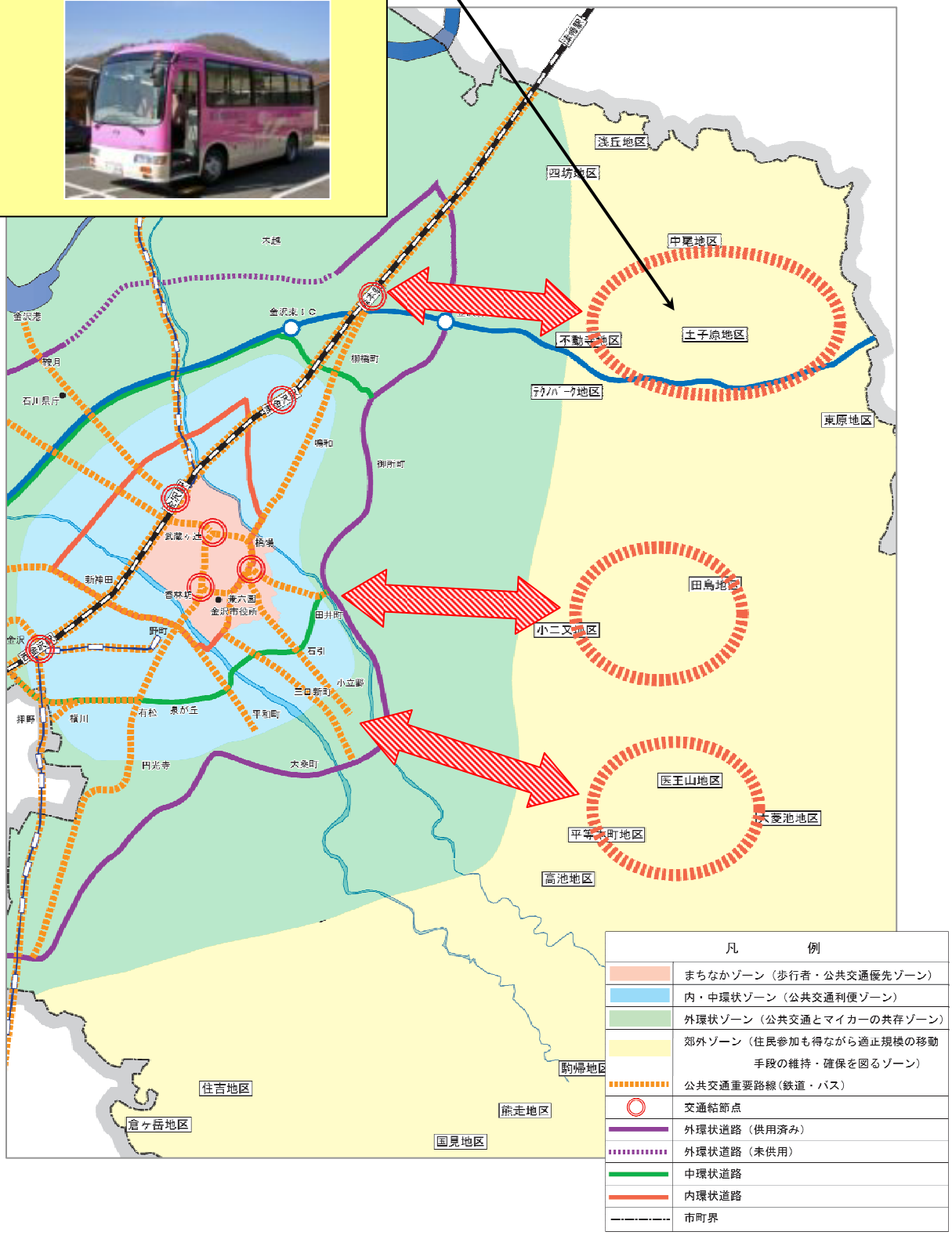
⇒【改善1】　バス停や駅の近くにパーク・アンド・ライド駐車場が増え、バスや電車の利用が便利になります。

雨に濡れない移動環境

（４）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）

【現状1】　家の近くには公共交通がなく、自分で車も運転できないので、出かけることができない。

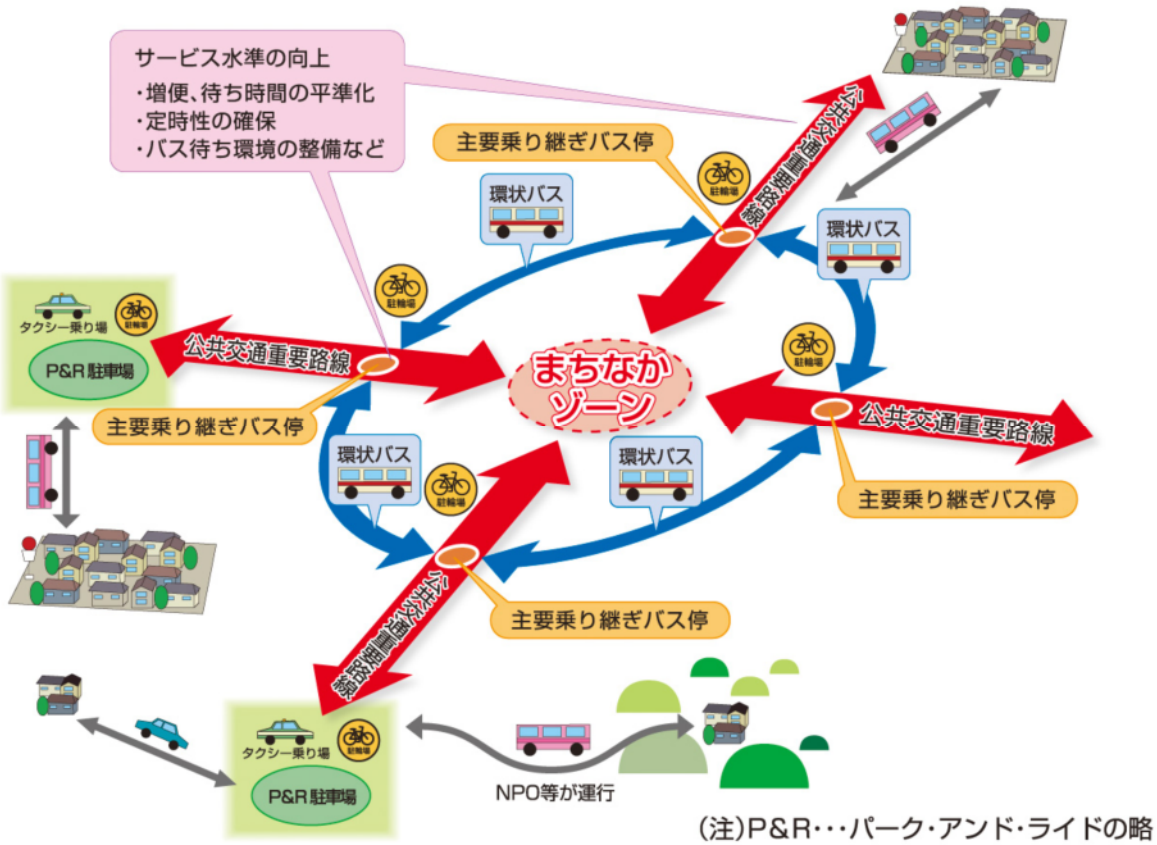
⇒【改善1】　スクールバスに生徒と同乗できるようになるなど、外出しやすくなります。



凡　　例

	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）
	公共交通重要路線（鉄道・バス）
	交通結節点
	外環状道路（供用済み）
	外環状道路（未供用）
	中環状道路
	内環状道路
	市町界

（5）まち全体の交通体系イメージ



(注)P&R･･･パーク･アンド･ライドの略

４－５　計画の数値目標

歩行者・公共交通優先のまちづくりを進めるにあたり、評価の数値目標を下記のとおり設定する。なお、この数値は金沢世界都市構想第２次基本計画（平成 18 年度策定）における重点プロジェクト数値目標に位置づけられている。

項目	現状値	目標値
⑴ 金沢駅の乗車人員数	７５７万人／年 （平成 16 年）	１，０００万人／年 （平成 27 年）
⑵ 都心軸の歩行者通行量（休日） ※武蔵ヶ辻、香林坊、片町の歩行者交通量の合計	２３，４５２人 （平成 17 年）	２５，８００人 （平成 27 年）
⑶ 路線バスの年間利用者数（市内線）	２２，４２９千人 （平成 16 年）	２３，０００千人 （平成 27 年）