

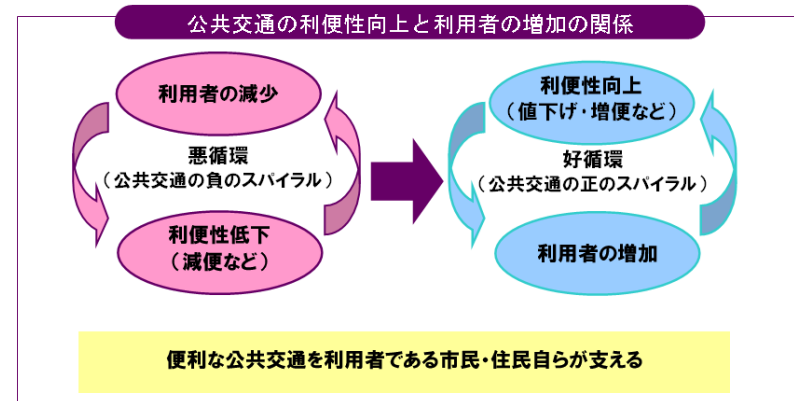
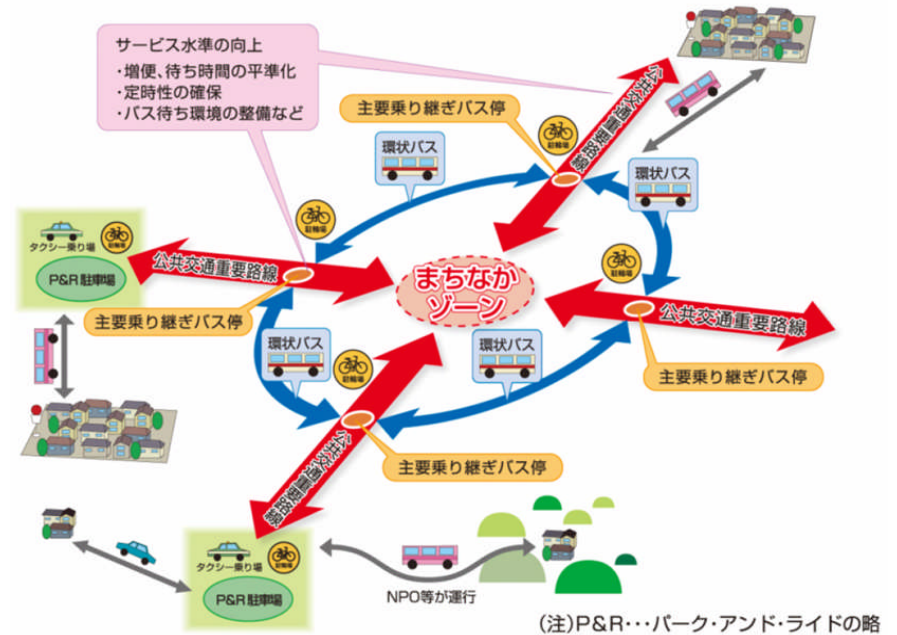
金沢市総合交通戦略

1. 概要

| | |
|-------|--|
| 理念・方針 | (基本的な考え方) 過度なマイカー利用から脱却することで、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づくりを目指す |
| 目標年次 | 平成27年度 (前期:平成22年度、中期:平成25年度) |

| | | |
|--------|--|--------|
| 位置づけ | 平成19年3月に策定した「新金沢交通戦略」を推進し、交通によるまちづくりを図るための計画「金沢市交通まちづくり計画」(金沢市総合交通戦略)を新たに策定。 | |
| | 総合交通体系 (PT調査) | H21.3 |
| | 都市計画マスタープラン | H21.10 |
| | 新金沢交通戦略 | H19.3 |
| 戦略策定範囲 | 都市圏 | |
| | 市域 | |
| | 特定エリアのみ | |

将来の交通体系イメージ



2. 目標と指標

| | | | |
|-----------|-------------|----------------------|--|
| 主な 指標 | 交通 | 交通手段別分担率 | |
| | | 一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等) | |
| | | 中心部歩行者数 | |
| | | 自転車交通量 | |
| | | 公共交通カバーエリア | |
| | | バス利用者数 | |
| | | 鉄道、路面電車利用者数 | |
| | 社会 | DID内人口密度 | |
| | | 中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口 | |
| | | 商品販売額 | |
| 環境 | 交通事故件数、死傷者数 | | |
| | CO2排出量 | | |
| その他 指標 | | | |

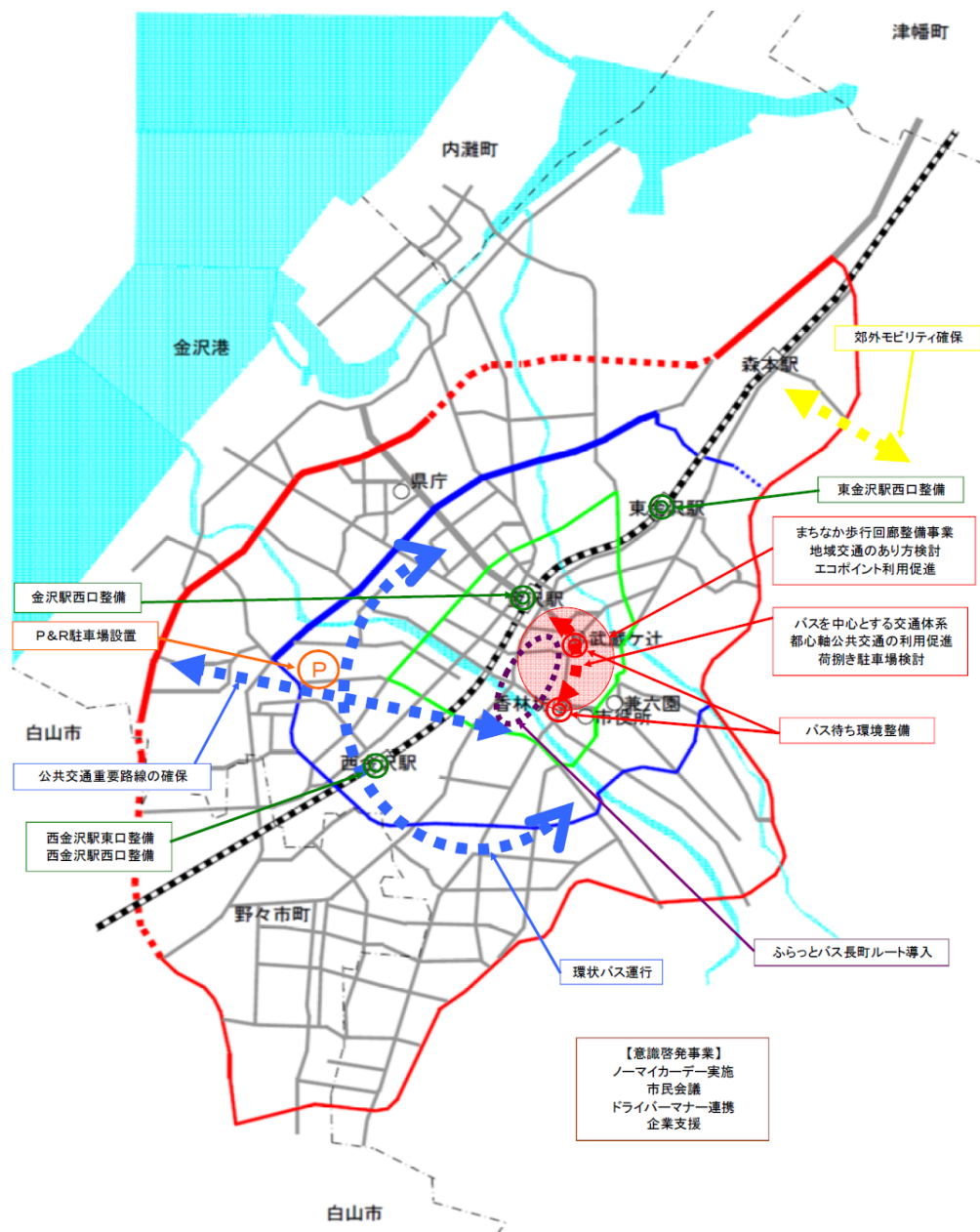
計画の数値目標

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 |
|---|---------------------|----------------------|
| (1)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) |
| (2)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) |
| (3)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) |

3. 展開施策(1)

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。



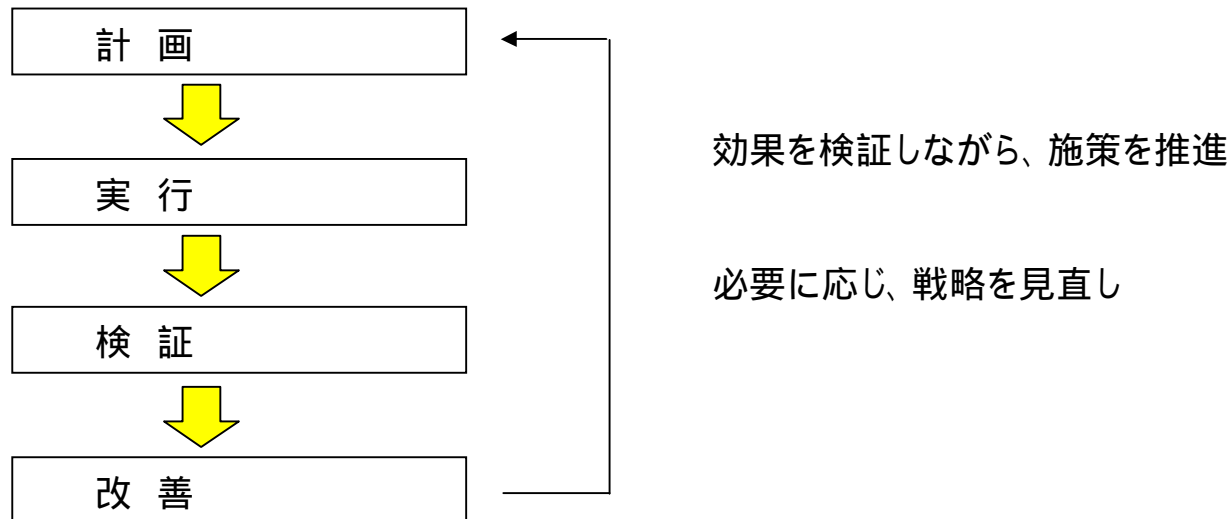
3. 展開施策(2)

| 施策分類 | 主要施策 |
|--------|--|
| 歩行者施策 | ・まちなか歩行回廊整備事業 |
| 自転車施策 | |
| 公共交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・放射環状型バス路線網構築 ・バスを中心とする交通体系整備 ・都心軸公共交通利用促進 ・バス待ち環境整備 ・公共交通空白地域解消事業 ・ふらっとバス長町ルート of 導入、車両更新 ・大学を結ぶ公共交通活性化 ・郊外における住民主体の移動手段確保 |
| 交通結節点 | ・交通結節点整備事業(金沢駅、西金沢駅、東金沢駅) |
| 自動車施策 | |
| 駐車場施策 | ・P & R推進事業 |
| MM施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・ノーマイカーデー実施 ・市民会議、市民討論会の実施 ・公共交通への利用転換に取り組む企業への支援 ・ドライバーマナー連携 ・交通環境学習(小学生) |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通のあり方検討 ・ICカードを利用した公共交通利用促進事業(エコポイント) ・荷捌き駐車場のあり方検討 |

4. 総合交通戦略の推進及び評価

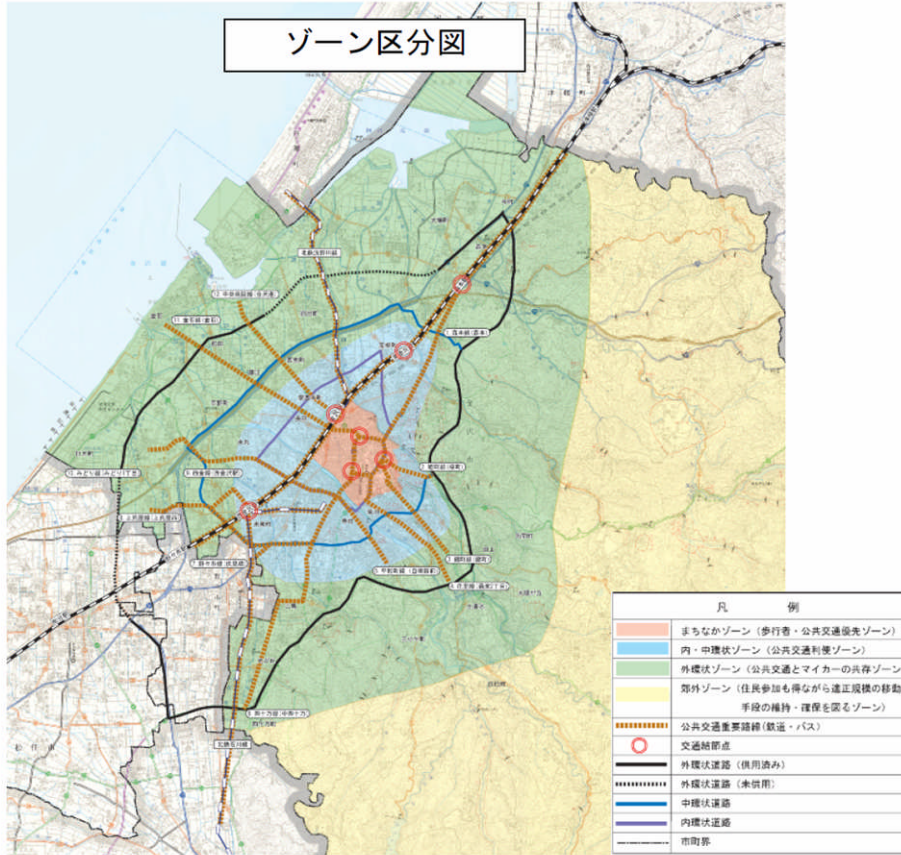
金沢市交通まちづくり協議会（事業実施と進捗管理）

西日本旅客鉄道(株)、北陸鉄道(株)、西日本ジェイアールバス(株)、(株)金沢商業活性化センター、
金沢市町会連合会、金沢商工会議所、学識経験者、金沢市、石川県、北陸地方整備局、北陸信越運輸局



5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

ゾーン区分



事業プログラム

| 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 | | | | | |
| 【政府現況バス路線網整備】(公共交通事業者等の確保(現状バスの運行)) | [前期]市 | | 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 | 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】 | [中・後期]交通事業者、商店街 | 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 | | 交通エコロジーマビリティ・創出 |
| ■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 |

ゾーン別事業実施による改善効果のイメージ

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3】 まちなかに車で買い物来到と、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】 バスに乗り買い物来到と、時間を気にせず買い物が出て、エコポイントももらえてお得です。

【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6】 武蔵ヶ辻や香林坊のバス停が幾つあっても、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。



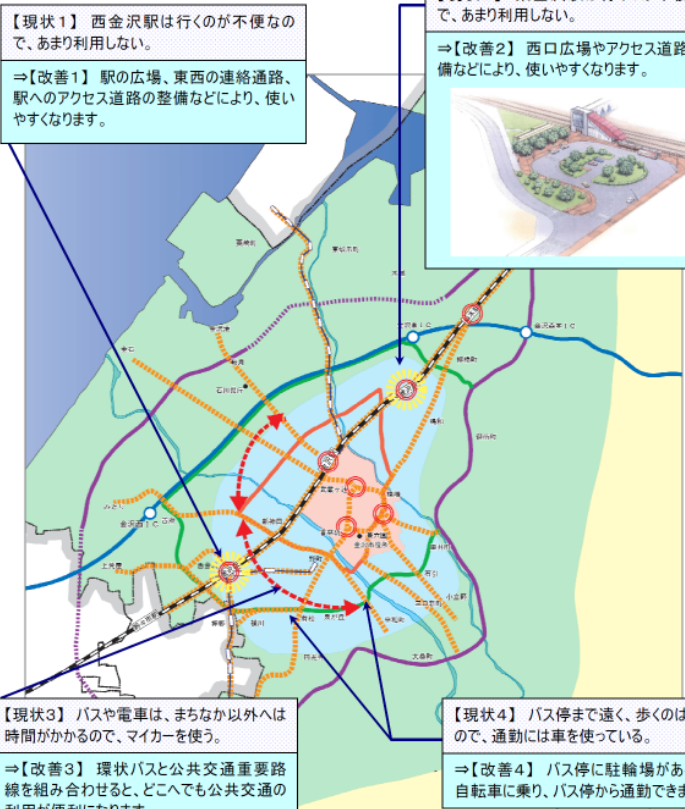
(2) 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

【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両方ゾーン） | |
| 郊外ゾーン（住居増加も促しながら過剰な移動手段の確保・確保を促すゾーン） | |
| 公共交通重要路線（鉄道・バス） | |
| 交通結核点 | |
| 外環状道路（車専用） | |
| 外環状道路（車専用） | |
| 中環状道路 | |
| 内環状道路 | |
| 市界線 | |

ゾーン別事業実施による改善効果のイメージ

(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。

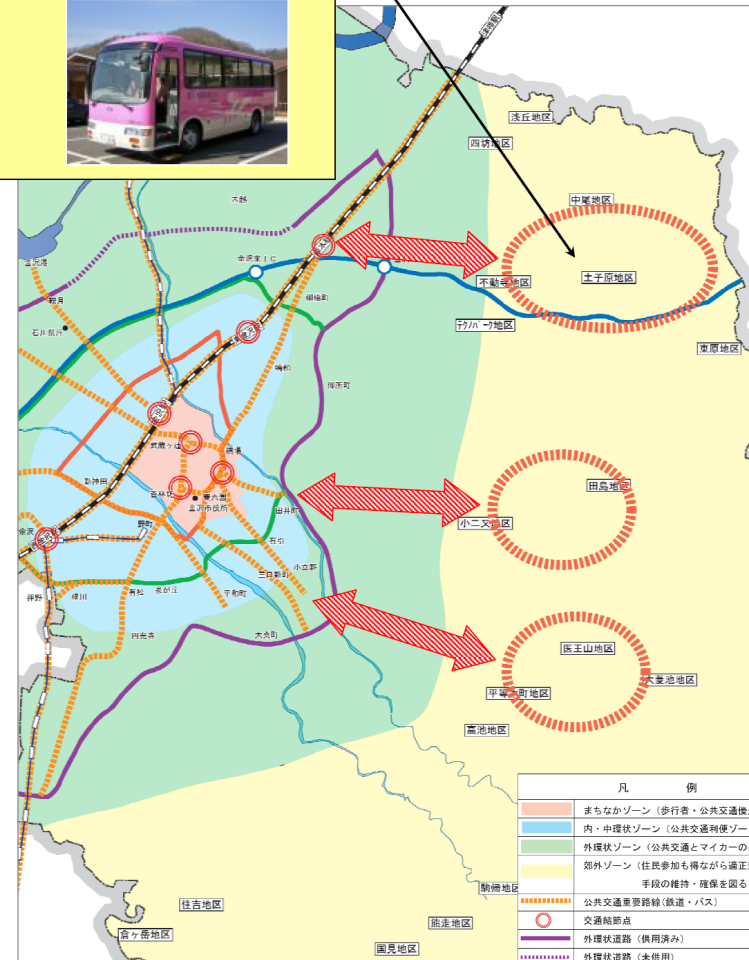


雨に濡れない移動環境

(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するなど、外出しやすくなります。



| 凡 例 | |
|-------|---------------------------------------|
| 赤色 | まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン） |
| 青色 | 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン） |
| 緑色 | 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン） |
| 黄色 | 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） |
| オレンジ色 | 公共交通重要路線（鉄道・バス） |
| 赤丸 | 交通結節点 |
| 赤線 | 外環状道路（供用済み） |
| 紫線 | 外環状道路（未供用） |
| 青線 | 中環状道路 |
| 赤線 | 内環状道路 |
| 黒線 | 市町界 |