

1 調査名称：第2次金沢交通戦略策定検討調査業務

2 調査主体：金沢市

3 調査圏域：金沢都市圏

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

本業務は、平成19年3月に策定された新金沢交通戦略の目標年次が迫る中、本市を取り巻く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、第2次金沢交通戦略を策定するため、調査・検討を実施する。また、北陸新幹線金沢開業後の二次交通の実態調査を実施するとともに、本市が導入を目指している「新しい交通システム」について、その必要性・機種比較・想定需要・時間短縮効果等を分析して、将来的な導入に備える。

I 調査概要

1 調査名称 第2次金沢交通戦略策定検討調査業務

2 報告書目次

第1 第2次金沢交通戦略の取りまとめ

第1章 はじめに

第2章 基本方針

第3章 具体的な施策

3-1 交通ネットワークの再構築

3-2 交通機能の連携強化

3-3 交通利用環境の向上

3-4 歩行者と公共交通の優先

3-5 広域・圏域交通による交流の推進

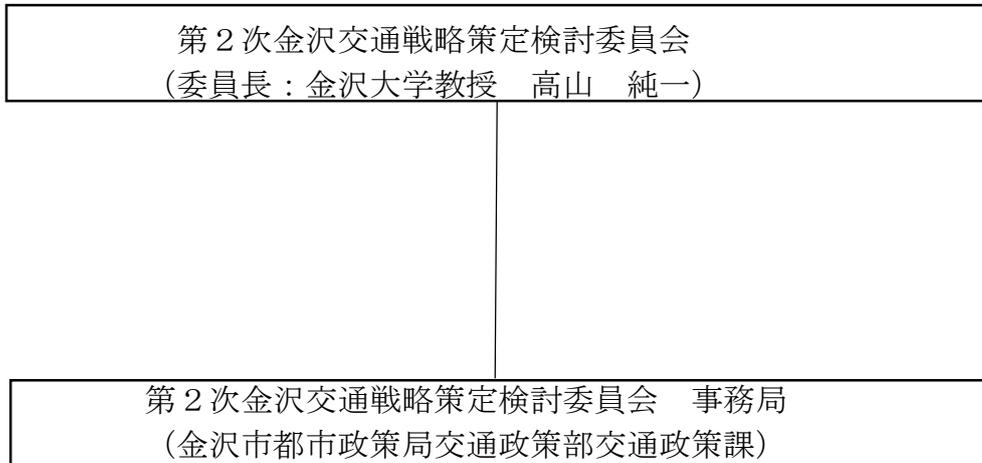
第4章 戦略の実現に向けて

第2 新しい交通システム導入に向けた検討

第3 北陸新幹線金沢開業後の二次交通の実態調査及び分析

要)

3 調査体制



4 委員会名簿等

第2次金沢交通戦略策定検討委員会 委員名簿

委員長 金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授 高山 純一

委員 東京大学大学院工学系研究科教授 加藤 浩徳

〃 国土交通省北陸地方整備局金沢河川国道事務所調査第二課長 北出 一雅

〃 国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局

首席運輸企画専門官（企画調整担当） 石月 秀明

〃 石川県企画振興部新幹線・交通対策監室交通政策課長 内田 滋一

〃 石川県土木部都市計画課長 森 裕人（竹俣 隆一）

〃 石川県警察本部交通部交通規制課長 南 与市（林 邦彦）

〃 一般社団法人石川県タクシー協会専務理事 坂本 巧

〃 一般社団法人石川県トラック協会専務理事 北村 誠

〃 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社企画課長 塚本 大輔

〃 北陸鉄道株式会社代表取締役常務 中辻 純一（企画部長 中村 賀英）

〃 西日本ジェイアールバス株式会社金沢営業所長兼金沢支店長 西田 茂美

〃 I Rいしかわ鉄道株式会社総務企画部長 大島 和宏（小嶋 正敬）

〃 金沢市町会連合会会長 東 良勝

〃 金沢市校下婦人会連絡協議会副会長 安嶋 弘子

〃 金沢市身体障害者団体連合会会長 上地 成佳

〃 金沢市老人連合会副会長 北川 雄一

〃 金沢商工会議所常務理事 林 健治

〃 一般社団法人金沢経済同友会理事 半田 隆彦

〃 株式会社金沢商業活性化センター代表取締役 篠田 健

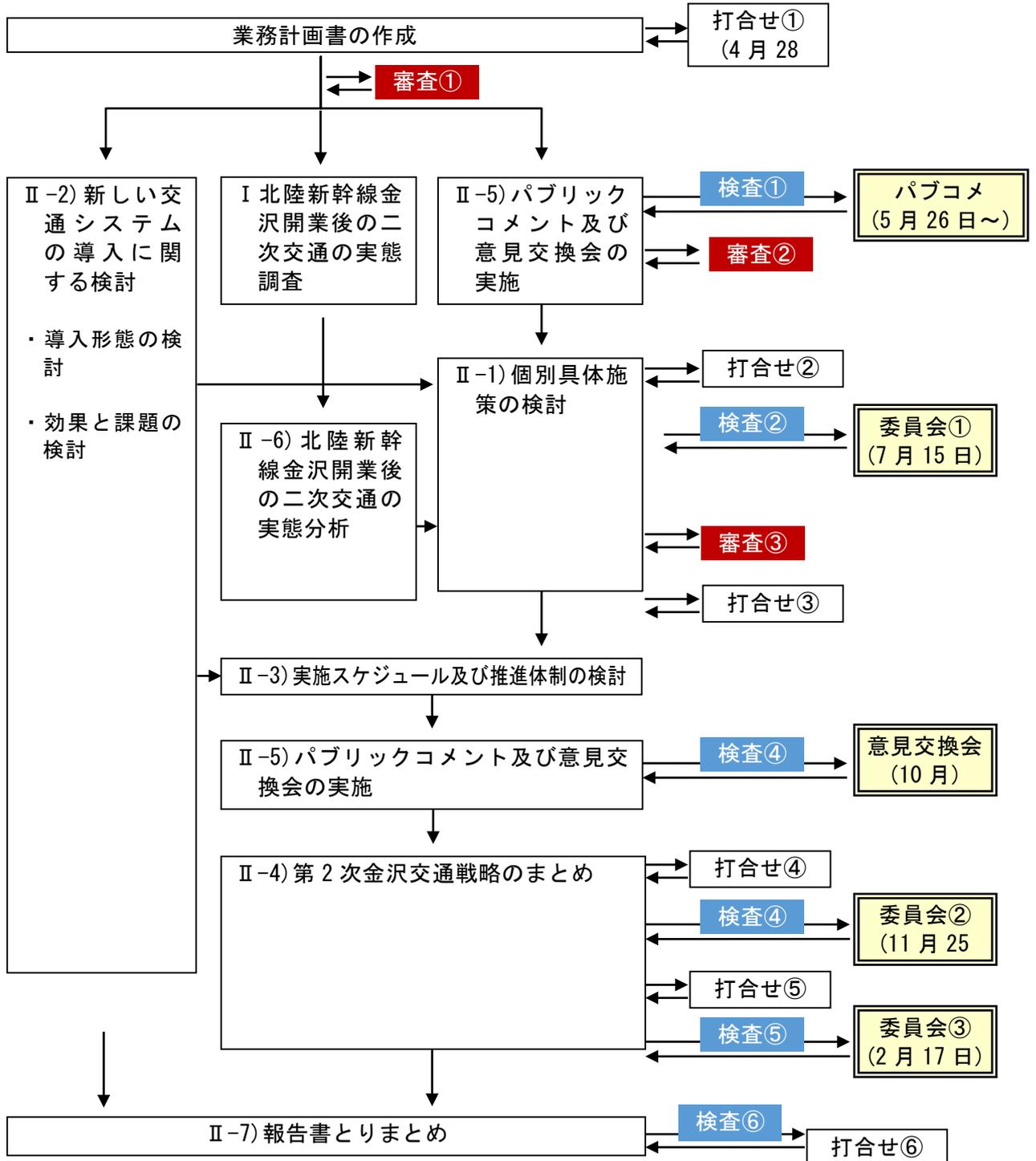
（ ）は前任者

II 調査成果

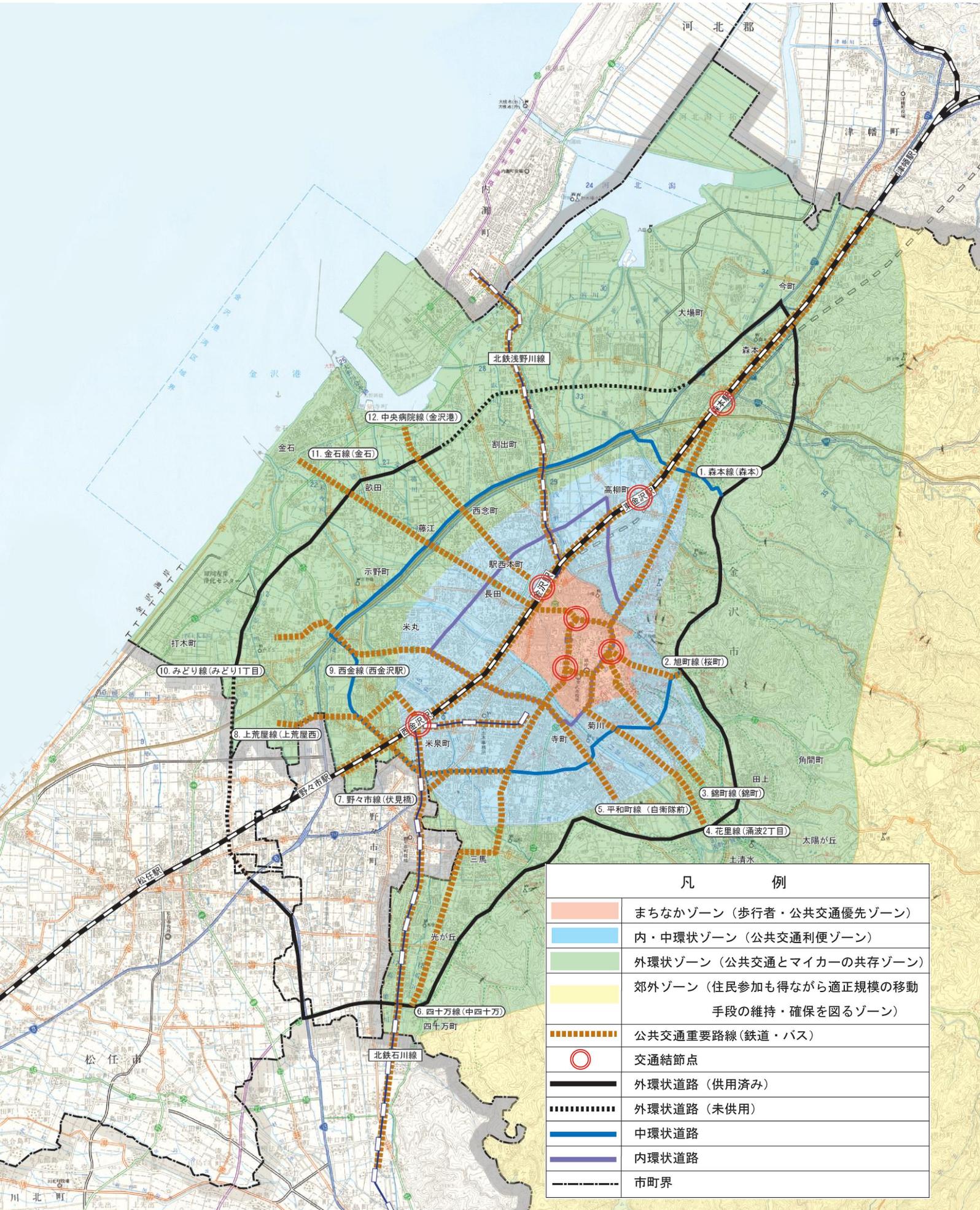
1 調査目的

本業務は、平成 19 年 3 月に策定された新金沢交通戦略の目標年次が迫る中、本市を取り巻く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、公共交通ネットワークの再構築を柱として、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ため、調査・検討を実施する。また、新幹線時代に対応した二次交通の充実や公共交通のネットワークを再構築する必要性に鑑み、北陸新幹線金沢開業後の二次交通の実態調査を実施するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

本業務で得られた成果

本業務では、平成 19 年 3 月に策定された新金沢交通戦略の目標年次が迫る中、本市を取り巻く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、公共交通ネットワークの再構築を柱として、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ため、調査・検討を実施した。

また、新幹線時代に対応した二次交通の充実や公共交通のネットワークを再構築する必要性に鑑み、新しい交通システム導入に関する検討を行うとともに、北陸新幹線金沢開業後の二次交通の実態調査を実施し分析を実施した。

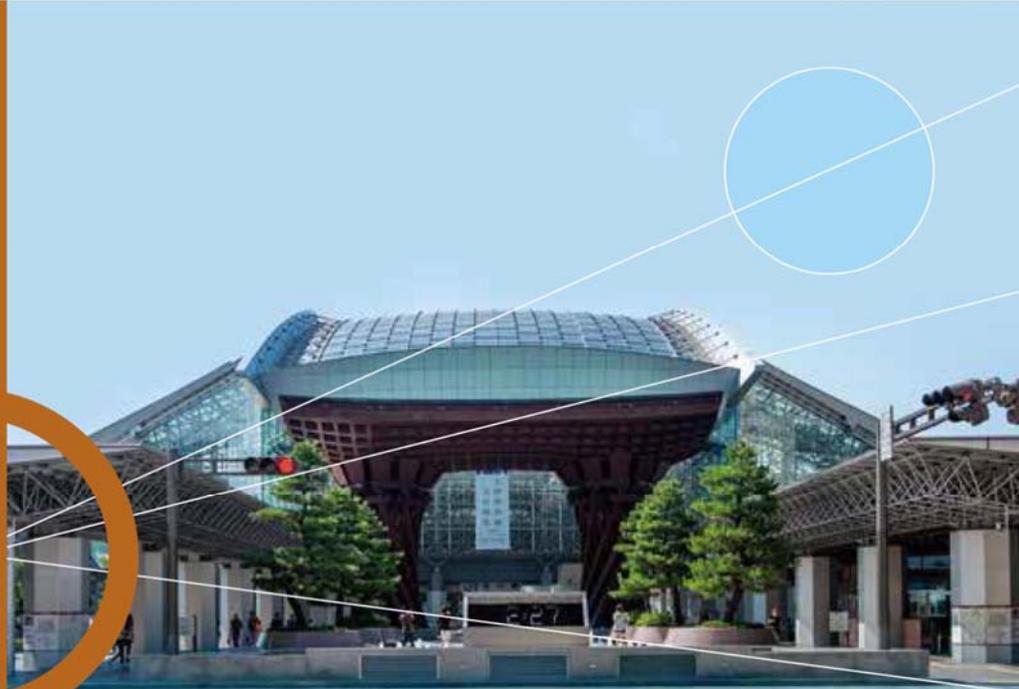
本業務で得られた成果は次のとおりである。

- 第 2 次金沢交通戦略の策定に当たっては、検討委員会における議論及びパブリックコメント、意見交換会の実施など多様な関係者の意見を反映しながら、今後の金沢市における交通政策の基本的実施方針を取りまとめることができた。とりわけ、具体的な施策の立案に関する調査・検討においては、基本方針に基づく各施策について、過年度実施したフォローアップ結果や現況分析から見えてきた課題をもとに提案することが出来た。
- 新しい交通システムの検討にあたっては、その必要性と整備効果を定量的、定性的観点の両面から考察するとともに、機種選定にあたっての基本的な考え方の整理を行った。あわせて、交通事業者の IC カードデータをもとに、将来の公共交通再編による影響を定量的に把握し、出来るだけ数的根拠を持った検討を行うよう努めたところである。加えて、ハード検討においては洞道など地下埋設物の存在による影響なども検討を加えながら、超概算事業費を元に費用対効果の検討も行った。
- 新幹線二次交通の実態調査においては、北陸新幹線開業直後の GW 等におけるバス・タクシーの利用実態を把握することが出来た。観光客の利用形態やバスの遅れ状況を把握することで、今後の改善につなげることが出来たものと思われる。

(2) 今後の課題

- 今後、第 2 次金沢交通戦略に記された個別施策の実施に向け検討が進められるが、定期的に進捗状況と効果をモニタリングしながら、継続的な改善につなげていく必要がある。
- 新しい交通システム及びバス路線網再編のプログラムの検討にあたっては、より専門的な検討を行うための組織を立ち上げ、技術的な検討を行う必要がある。本業務における新しい交通システムの検討は、超概算による検討のみにとどまっている部分があるため、より詳細な検討が今後必要である。

(その他、調査成果は別紙記載)



第2次 金沢交通戦略 【概要版】



平成28年3月
金沢市

1 計画の位置づけ

◇第2次金沢交通戦略策定の目的

本戦略の前身である、新金沢交通戦略(平成19年3月策定)では、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を目指し、様々な事業に取り組んできました。

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)を策定しました。

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します。

◇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します。

<背景>

- 社会経済情勢の変化:超高齢化及び人口減少、環境負荷低減への対応、観光客の増加
- 本市のまちづくりの動き:北陸新幹線開業、金沢港の整備充実、道路整備の進捗
- 国の動き:交通政策基本法の制定、地域公共交通活性化・再生法及び都市再生特別措置法の改正

<上位計画>

- 都市像「世界の交流拠点都市金沢」:新幹線時代に対応した交通基盤の整備
- 重点戦略計画:国際物流等の拠点整備/都市内交通ネットワークの確立
- 金沢市都市計画マスタープラン:市街地の拡大は原則行わない/
土地利用・交通が連携し、都市構造を集約化

<新金沢交通戦略の課題>

- 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
- 定時性向上等、公共交通利用環境の更なる向上が必要
- バス路線の新設等、施策の実施について交通事業者との更なる協議が必要

<第2次金沢交通戦略>

□位置づけ

本市の交通によるまちづくりの行動計画

□基本的考え方

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

□計画期間

平成28年度～平成34年度(7年間)

2 第2次金沢交通戦略が目指す公共交通ネットワーク

◇基本的な考え方

「第2次金沢交通戦略」における新たな考え方

まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり

「新金沢交通戦略」から継続する考え方

歩行者と公共交通優先のまちづくり

- 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します。
- 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」の導入を目指します。
- 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、運行頻度を高めます。
- 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ます。

「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



新しい交通システムやバス・鉄道の乗り換えがスムーズになります

わかりやすい交通案内により、公共交通がもっと使いやすくなります

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

※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。



3 基本方針

5つの基本方針

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ネットワーク」を再構築します。

交通機能の連携強化

～円滑な交通結節～

まちなかの回遊性や郊外との移動の利便性を確保するため、様々な交通機関が円滑に利用できるよう、障壁の解消を目指します。

交通利用環境の向上

～より利用しやすい環境づくり～

北陸新幹線開業による来街者の増加を踏まえ、二次交通の案内に万全を期すとともに、バス専用レーンの拡充や渋滞緩和対策の強化等に取り組みます。

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～

まちなかでは歩けるまちづくりや自転車の利用環境の向上など、人が主役となるまちづくりを進めます。

広域・圏域交通による交流の推進

～新幹線時代への対応～

北陸新幹線開業やクルーズ船寄港などの需要に対応するために移動手段の確保に努めます。また、金沢都市圏における交流活性化に向け、連携を強化します。

期待される効果

新しい交通システムの導入により、時間通りに、待たずに、速く移動できます

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

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

生活路線の充実や地域住民が主体となる取組により、日常生活に必要な移動手段が確保されます

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

わかりやすい交通案内により、公共交通がもっと使いやすくなります

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

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

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

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

4 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

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と一体的に、新しい交通システムの導入に向けて交通実験など段階的な条件整備を行いながら、システムやルートを選定し、導入に着手します。



(2) バス路線の段階的再編

①公共交通重要路線の利便性向上

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」「決まった時間に来るバス」を実現します。さらに、バス路線再編のプログラムを策定し、実証運行等により効果を検証しながら段階的に再編を図ります。

②郊外のバスネットワークの改善

「公共交通重要路線」、「主要路線」、「生活路線」の役割をふまえ、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)の導入を検討します。

③地域住民による移動手段確保に対する支援

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移動手段を確保するために、地域住民が行う公共交通を補完するための移動手段の計画立案・運行に対し支援します。

(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

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、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・ソフト両面から改善を目指します。

②JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進

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ます。また、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利用者の運賃負担を軽減します。



(4) 金沢ふらっとバスの充実

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ます。また、地域コミュニティと連携した取組や、地域住民が支えるバスであるという意識の醸成により利用促進を図ります。



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

利用の多いバス停の待合環境改善のため、上屋・シェルター・ベンチ・案内装置等の整備を推進します。また、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に駐車場、駐輪場の整備等も併せて行います。

(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

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とともに、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積極的に活用します。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連携して公設パーク・アンド・ライド駐車場の整備を進めます。

②パーク・アンド・ライドの利用促進

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きます。また、休日パーク・アンド・ライドの拡充や、観光期・年末年始・イベント時における臨時パーク・アンド・ライドも実施します。



(3) バリアフリーの推進

ノンステップバスの導入を引き続き進めるとともに、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、待合スペース整備やバリアフリー化を推進します。



(4) 乗継抵抗の軽減

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います。



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

金沢駅観光案内所及び交通コンシェルジュについて、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みます。また、ICTを活用した公共交通の利用環境等の向上を図ります。



(2) 高齢者や障害のある方への移動支援

シルバー定期所有者に対する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ります。また、金沢メルシーキャブサービス（市町村福祉輸送）の運行の継続・充実に加え、その周知に努め利用者の増加を図ります。



(3) バス専用レーンの拡充

バス専用レーンの遵守を図るため、指導啓発活動を継続して実施するとともに、公共交通重要路線を中心にバス専用レーンの区間拡大や、時間帯延長についても検討します。



(4) 渋滞緩和策の実施

駐車場案内システムの高度化を通じて駐車場の入庫待ちに起因する渋滞解消を図るなど、まちなかにおける渋滞緩和策を実施します。

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など、ハード整備による渋滞緩和策も実施します。

(5) タクシーの利用環境向上

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します。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や、もてなし力の向上を図ります。



(6) 荷捌きの円滑化

都心軸の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います。また、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ます。

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

まちなかにおける「歩けるまちづくり協定締結地区」の拡大を目指します。また、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します。



(2) 自転車利用環境の向上

安全で快適な自転車利用環境の向上に向け、自転車走行指導帯や自転車駐車場の整備など、「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します。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、自転車検定、イベントの活用など）を図ります。

(3) マイカーの流入抑制

マイカーのまちなかへの流入抑制や、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い物客に対するお帰り乗車券の発行など)などの方策を実施します。

(4) 駐車場の適正な配置

別途策定中の「集約都市形成計画」及び「中心市街地都市機能向上基本計画」との整合を図りながら、都心軸等において駐車場の集約化・立体化を図るほか、附置義務の要件見直しなどにより、土地利用と連携した駐車場整備の誘導を図ります。

(5) 公共交通の利用促進、意識啓発

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等の啓発活動に取り組んでいきます。また、多くの従業員を抱える市内の事業所に対する公共交通利用の働きかけや、多様な媒体による情報発信により、マイカーから公共交通への利用転換の啓発を行います。

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

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します。



(2) 金沢駅の交通結節機能の強化

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、ニーズにあった改善を図ります。



(3) 金沢都市圏・能登・加賀、隣県等交通ネットワークの充実

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ます。

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を行います。

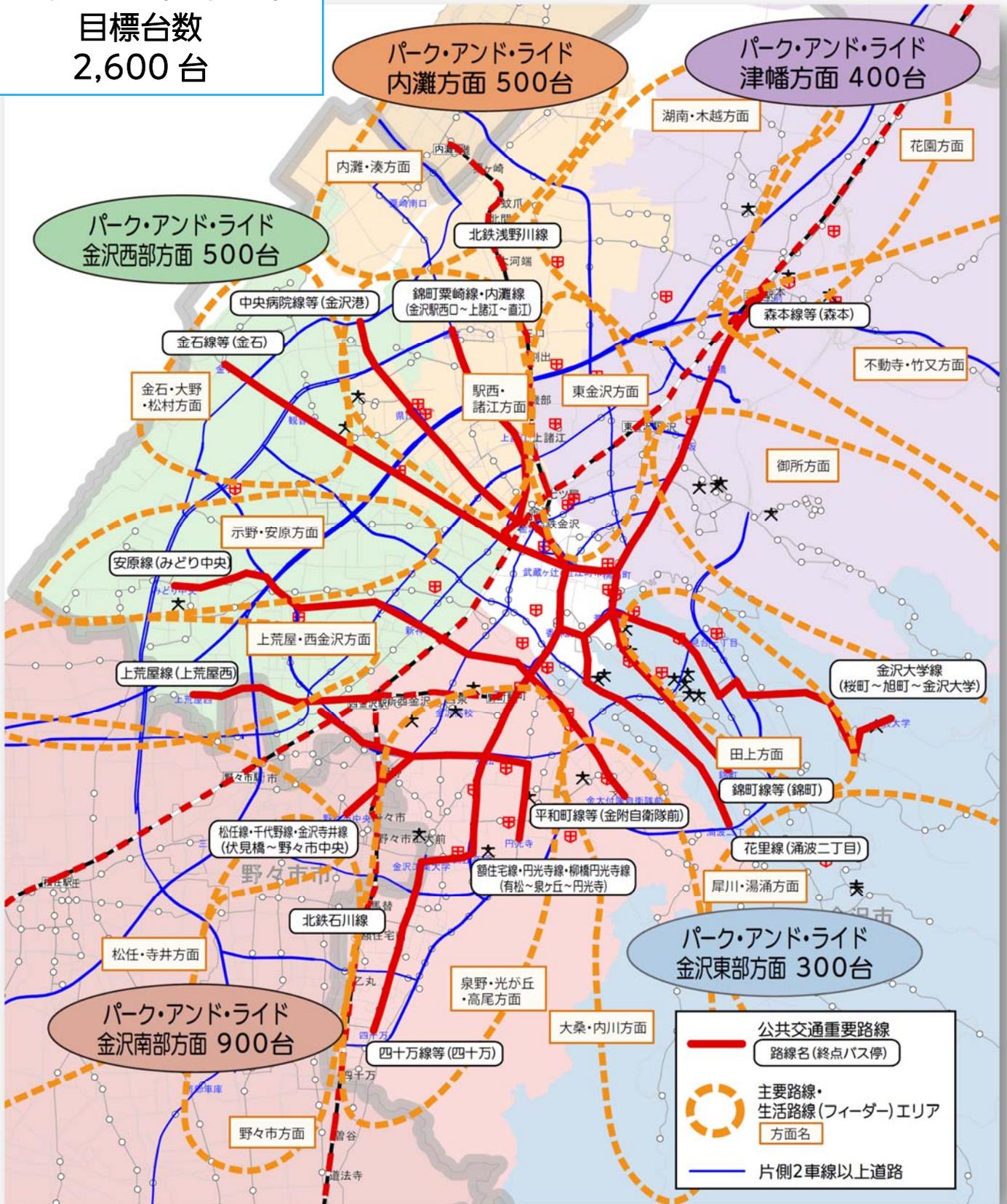
(4) 金沢港の交通結節機能の強化

金沢港の港湾機能の強化とともに、港から駅・まちなかへのアクセス機能の向上、さらには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します。



5 第2次金沢交通戦略における公共交通体系図

パーク・アンド・ライド
目標台数
2,600 台



6 戦略の実現にむけて

◇評価のための成果指標

本戦略では、「鉄道・バス利用者数」及び「市内の公共交通分担率」を重要成果指標と定め、以下に示す目標の達成を目指します。

鉄道・バス利用者数

現況(H27推定)：110千人/日
中期(H34)目標：120千人/日
長期(H44)目標：130千人/日

市内の公共交通分担率

現況(H19)：7.5%
中期(H34)目標：9%
長期(H44)目標：10%

◇施策実現のための体制

行政、交通事業者、市民が一体となった運営組織を発足させ、公共交通サービスの改善を図っていきます。

また、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」が持続的に施策ごとに進捗状況を確認することとします。また、施策実施後の必要に応じた対策の具体的な検討及び実施や、戦略の見直し等を含め、臨機応変に必要な対応を図ります。

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



◇まちづくりとの連携

今後の人口減少及び少子高齢化に対応した集約型の都市構造への転換に向けて、「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ます。また、「都市計画マスタープラン」では、[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] を掲げています。

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策定することとしている本市独自の「集約都市形成計画」の中で、基本的なまちづくりの方向性を定めます。その上で、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、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きます。

第2次金沢交通戦略【概要版】

金沢市 都市政策局交通政策部 交通政策課
〒920-8577 金沢市広坂 1-1-1

TEL:076-220-2038 / FAX:076-220-2048
E-mail:koutsuu@city.kanazawa.lg.jp