

1 調査名称：新しい交通システム導入環境整備調査

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 30 年度

5 調査概要：

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、まちづくりと一体として、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が、導入に当たっては、自動車交通をはじめとして市民生活に与える影響や、丁寧な合意形成など、解決すべきハードルが多く存在する。

そのため、平成 28 年度には、専門家や関係行政機関、交通事業者を交え検討委員会を立ち上げ、金沢市に相応しい導入ルートや機種についての提言を受けたが、検討会において多くの課題が見つかった。平成 29 年度は、新しい交通システム導入に向けた環境整備の推進を図るため、自動車交通の影響対策や、公共交通の利便性向上等の検討を行ったところである。

平成 30 年度は、新しい交通システム導入に向け、ハード面、ソフト面両面から調査、課題整理及び解決策の検討に関する深度化を行うことで、機種選定に向けた技術的検討を深めるものである。

I 調査概要

1 調査名称：新しい交通システム導入環境整備調査

2 報告書目次

1章 都心軸周辺主要道路交通量等調査

1－1 交通量調査

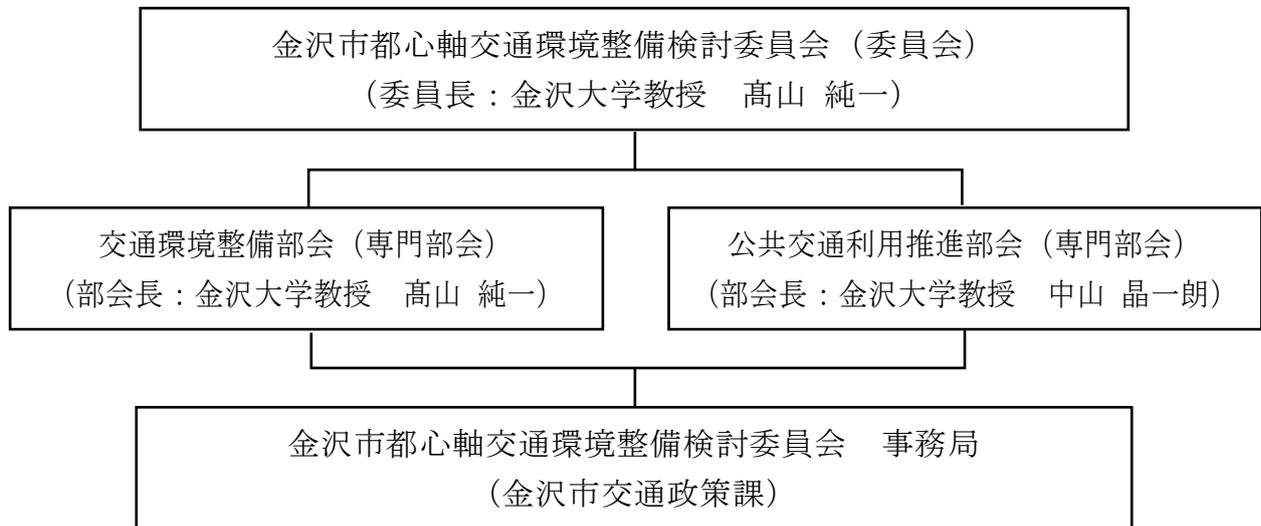
1－2 交通シミュレーション

2章 公共交通分担率モニタリング調査

2－1 アンケート調査（簡易パーソントリップ調査）の実施

2－2 アンケート集計・分析・とりまとめ

3 調査体制



4 委員会名簿等：

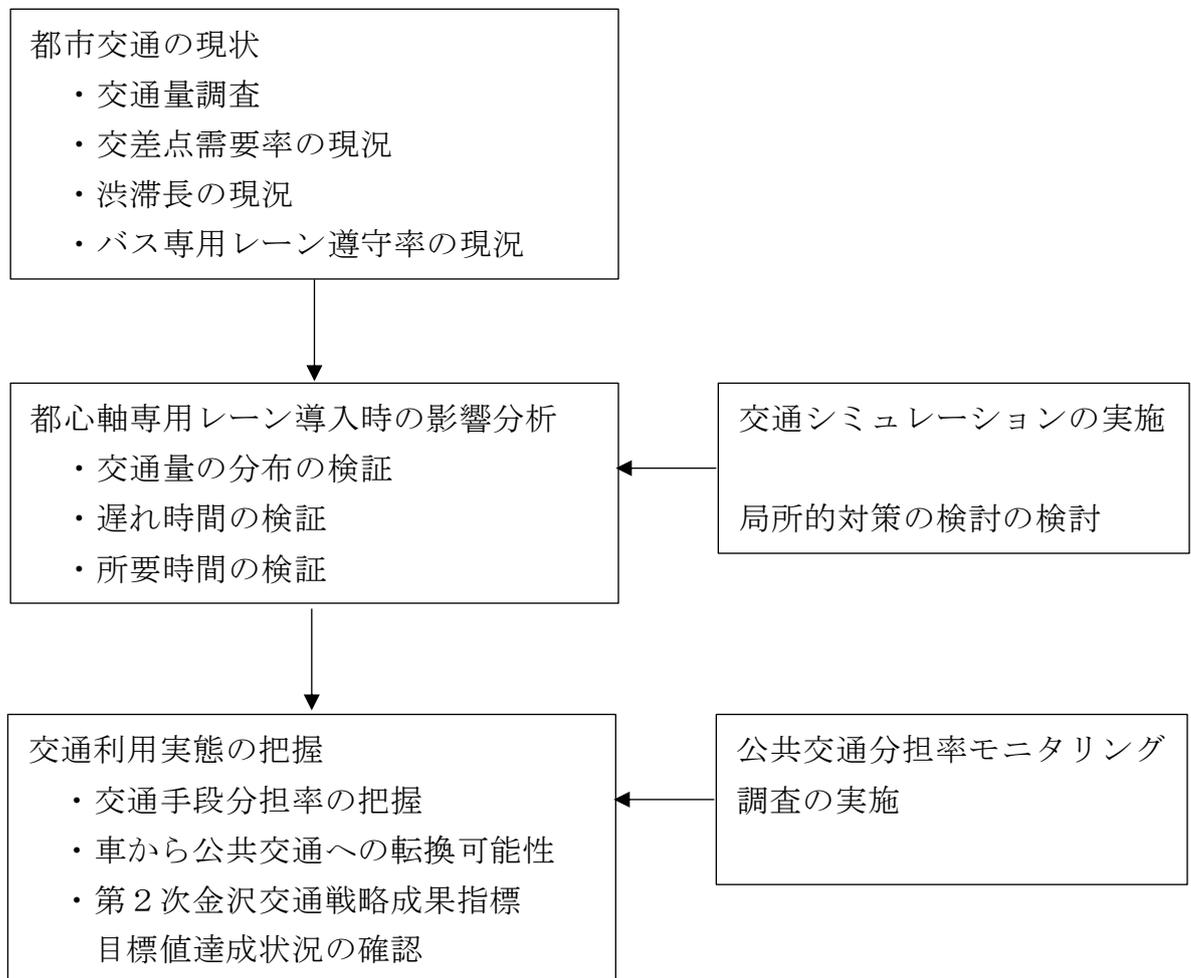
	所属	役職等	氏名
委員長	金沢大学 理工研究域地球社会基盤学系	教授	高山 純一
委員	金沢大学 理工研究域地球社会基盤学系	教授	中山 晶一朗
委員	国土交通省 北陸地方整備局金沢河川国道事務所	調査第二課長	川原 克美
委員	国土交通省 北陸信越運輸局石川運輸支局	首席運輸企画 専門官	佐久間 敏之
委員	石川県警察本部 交通部	交通規制課長	端 岩男
委員	北陸鉄道株式会社	常務取締役	宮岸 武司
委員	西日本ジェイアールバス株式会社	金沢営業所長	丸岡 範生
委員	金沢市町会連合会	会長	西野 茂
委員	金沢市校下婦人会連絡協議会	会長	能木場 由紀子
委員	金沢市社会福祉協議会	専務理事	山崎 純生
委員	明日の金沢の交通を考える市民会議	代表	吉田 洋
委員	金沢商工会議所	理事	林 重毅
委員	金沢まちづくり学生会議		寫越 豊

II 調査成果

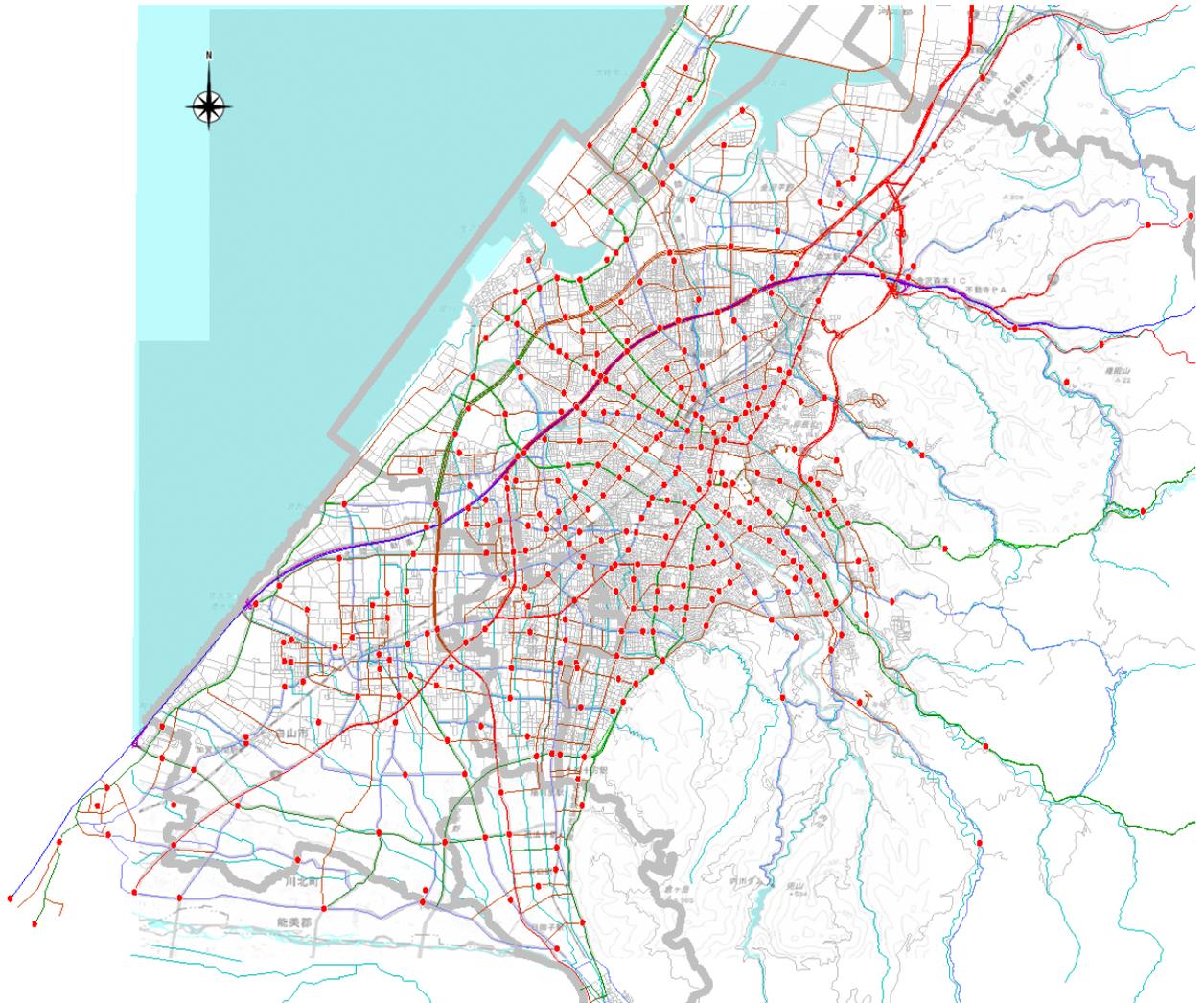
1 調査目的

都心軸で専用レーンを導入した場合、都心軸以外の道路へ迂回する車が発生することが想定される。新しい交通システムで専用レーンを導入したときの周辺道路への交通量の影響を調査するため、都心軸の周辺道路における交通量調査や調査結果に基づく交通シミュレーション等を行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図

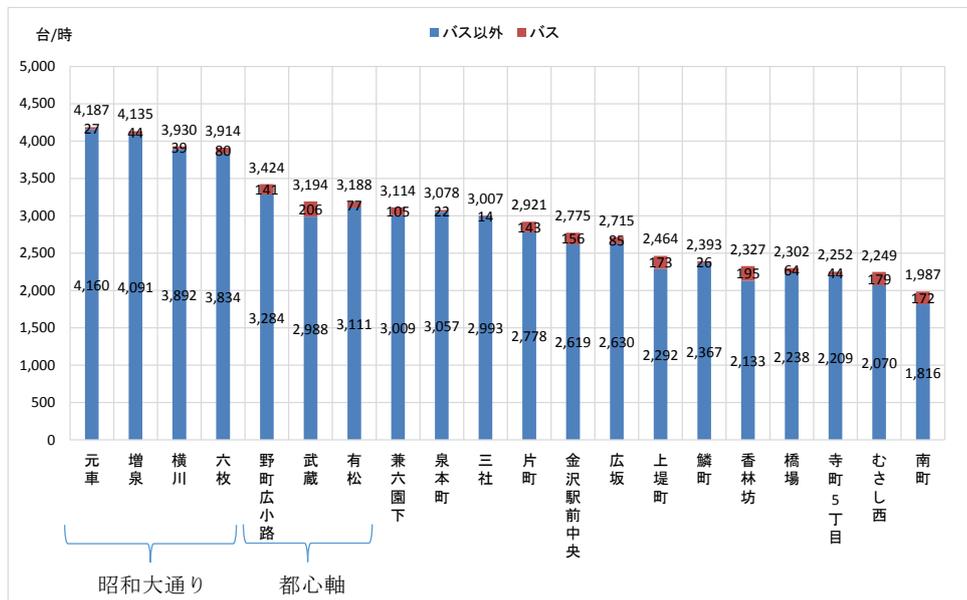


4 調査成果

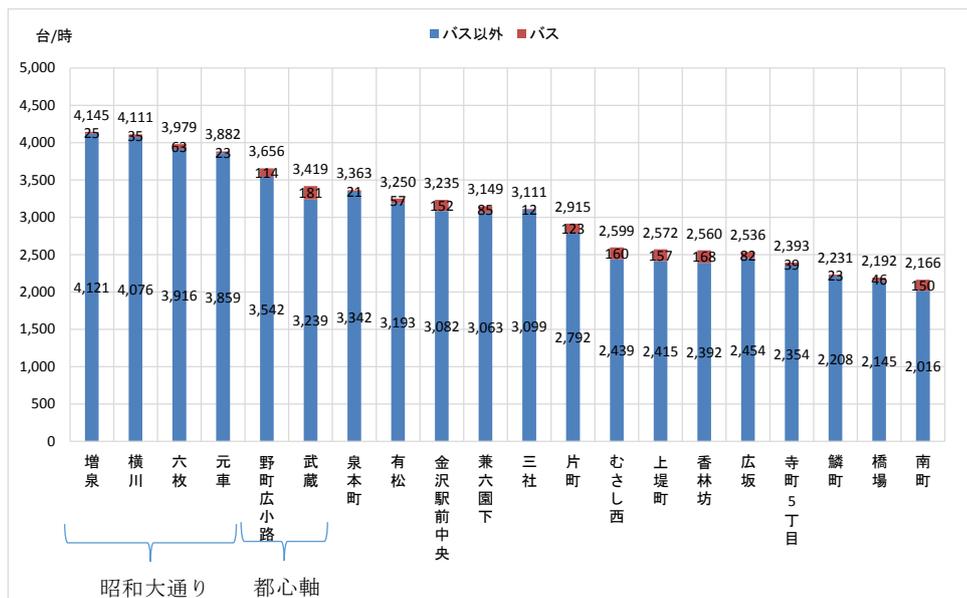
(1) 調査結果の概要

①交差点通過交通量集計

- ・朝、夕ともに昭和大通りの主要な交差点（元車、増泉、横川、六枚）の交通量が多く、4000 台/時前後の通過が見られる。
 - ・都心軸は主要な交差点（武蔵、片町、野町広小路）は、3000～3500 台/時前後（バス無しで 2900～3300 台/時）の通過が見られる。
- 昭和大通りは「多くの自動車交通の処理」、都心軸は「昭和大通りより自動車交通の処理量は 2 割程度少ないが、バス交通も担う」、というように役割がやや異なることが分かる。

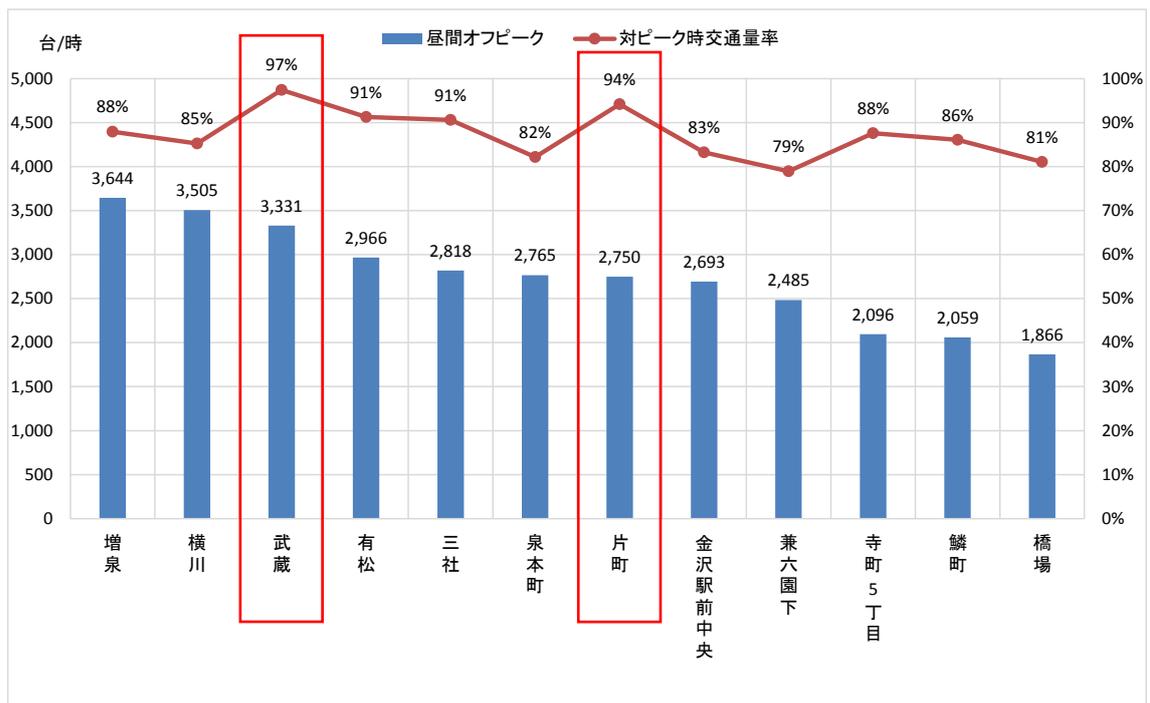


朝ピーク (7時～9時)



夕ピーク (16時～19時)

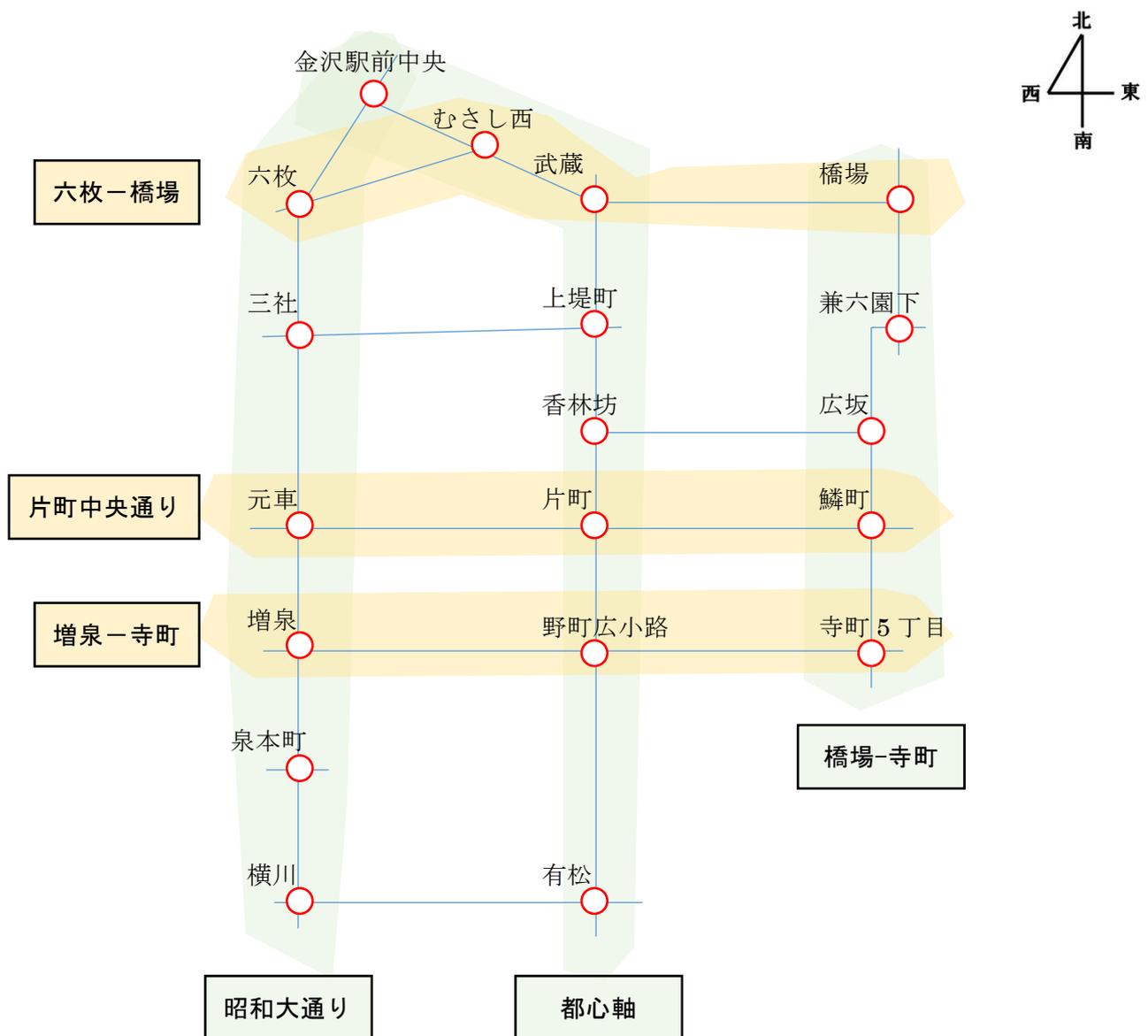
- ・オフピーク時に関して、武蔵、片町はピーク時とあまり変わらない程度の通過台数が見られる。
 - ・その他の交差点に関しては、ピーク時の 80%~90%程度に通過台数が落ちついている。
- オフピーク時は、都心軸武蔵―片町間の都心軸以外は、交通容量に余力がある状態であり、ある程度の迂回交通を受けることができる状態にあると考えられる。



昼間オフピーク (9時~16時)

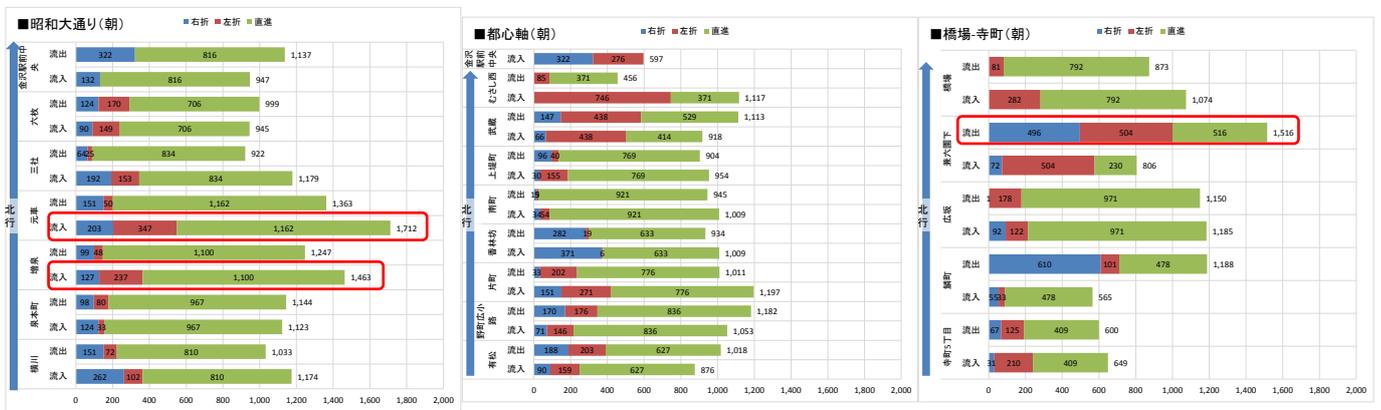
②南北・東西方向別集計

金沢市中心部のネットワーク構造に着目し、下図の通り簡略化して定義した上で、南北方向及び東西方向の交通状態を比較する。



○北行

- ・朝時間帯の元車（流入）において、1712台/hと最も多くの南北交通量が観測されている。直進交通量は1100台程度と隣り合う箇所と同程度だが、右左折による流入交通量が多いことがその要因である。
- ・また、増泉、兼六園下においても交通量が他より多く見られる。
- ・夕時間帯は、朝より特定交差点への交通集中はやや軽減しているが、金沢駅前中央（流出）においては朝以上の交通が見られる。
→ 朝時間帯は都心軸におけるバスレーン遵守率が比較的高いことから、昭和大通りや橋場-寺町の軸に北行交通が迂回しているものと考えられる。



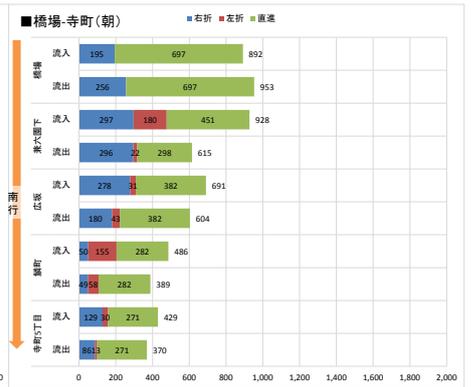
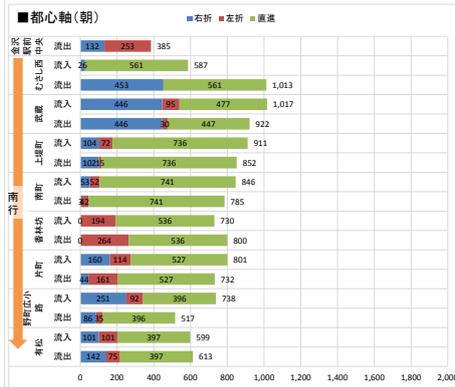
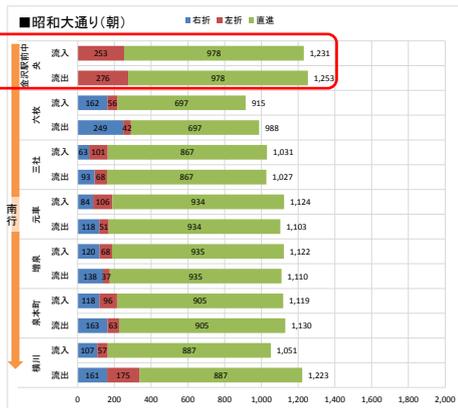
朝ピーク



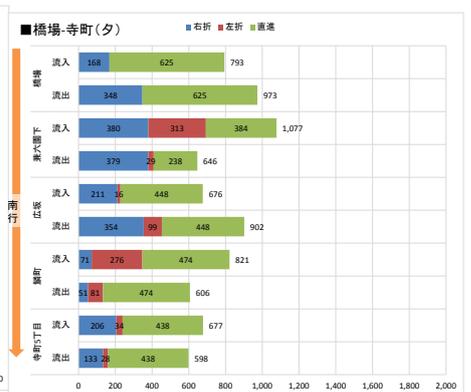
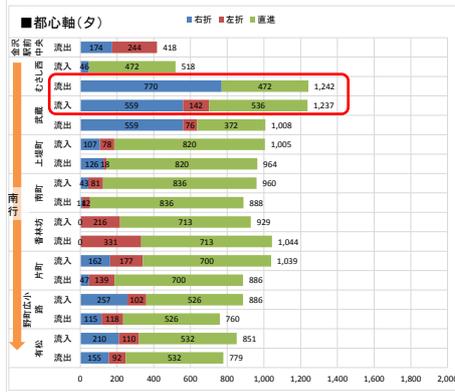
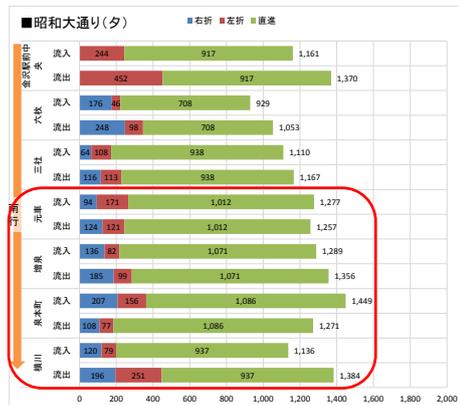
夕ピーク

○南行

- ・朝時間帯は、金沢駅前中央（昭和大通り）において交通の集中が見られる。
 - ・夕方時間帯は、昭和大通りの元車以南で全体的に交通量が多い状態（1200 台/時以上）である。また、都心軸ではむさし西-武蔵間の交通量がやや多い。
- 南部方面居住者の帰宅移動が、夕時間帯の昭和大通りに集中していると考えられる。全体的に北行に比べて交通量が少なく、橋場-寺町は顕著である。



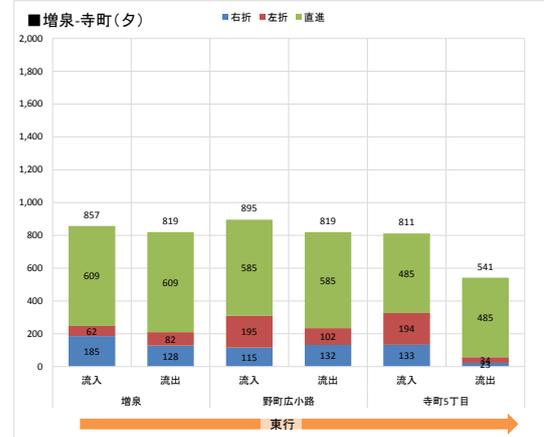
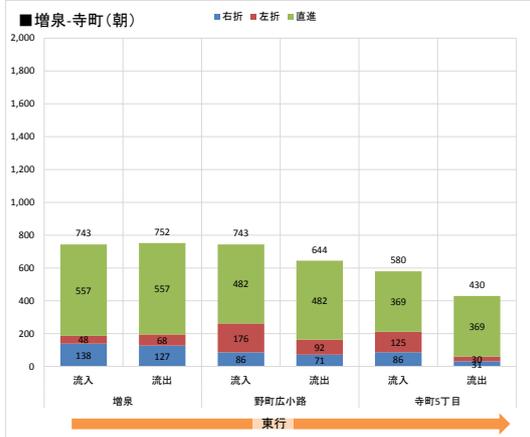
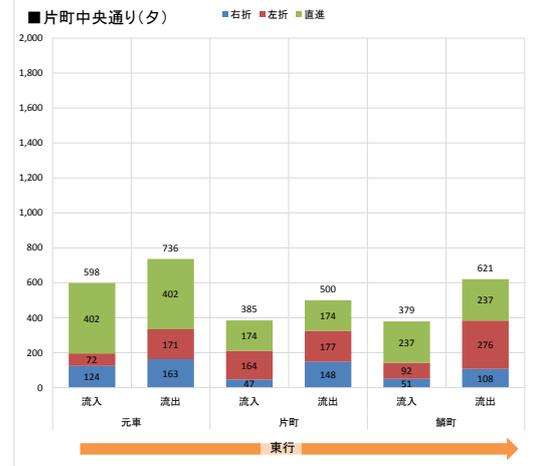
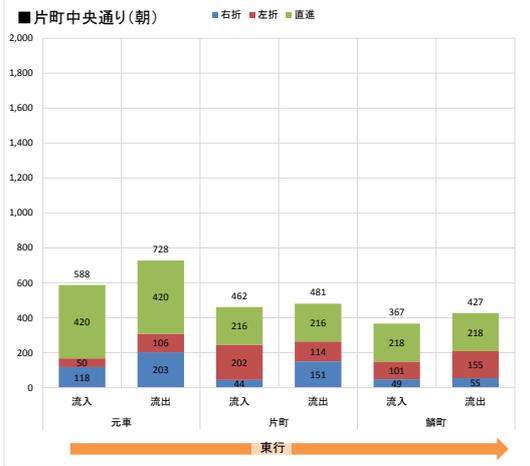
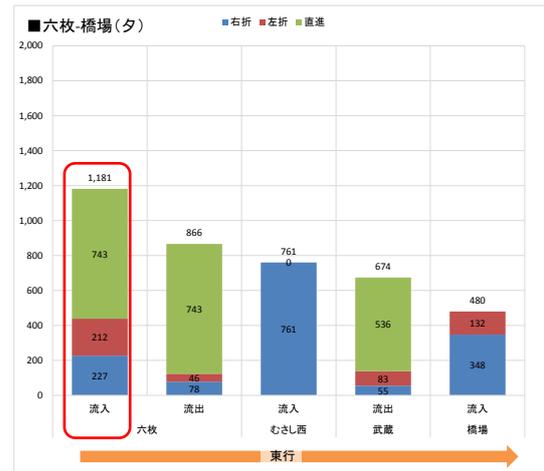
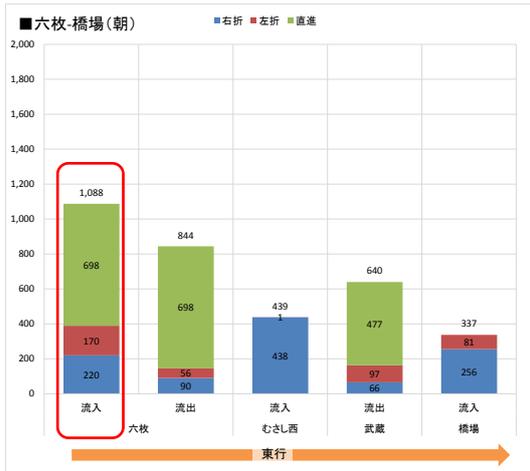
朝ピーク



夕ピーク

○東行

- ・ 朝、夕ともに六枚交差点における交通量が多い状況である。

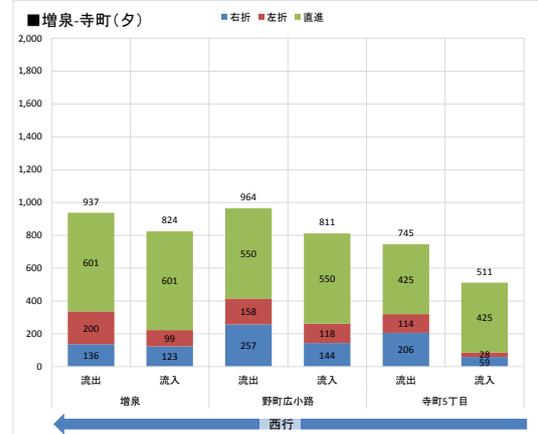
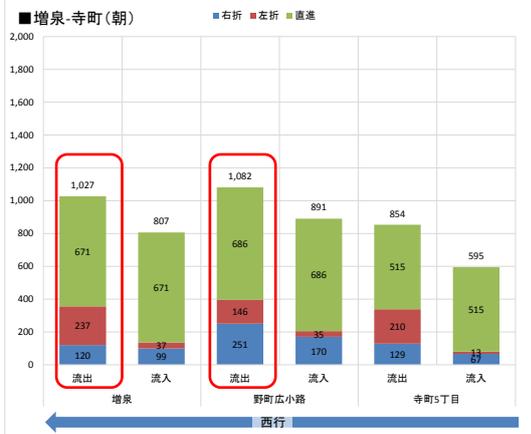
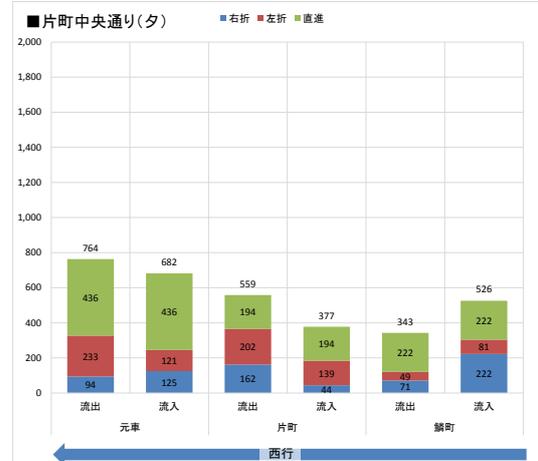
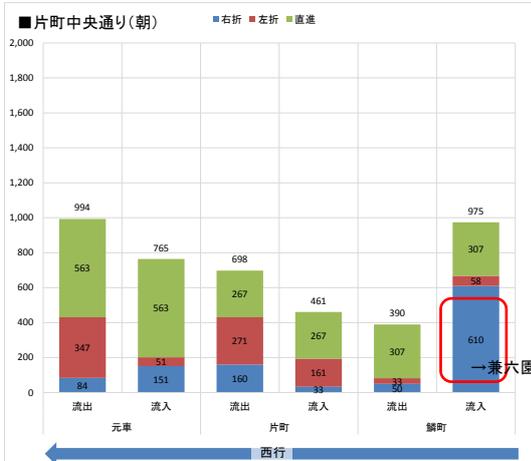
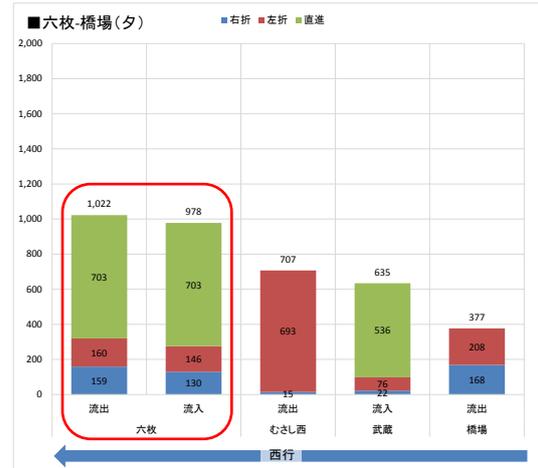
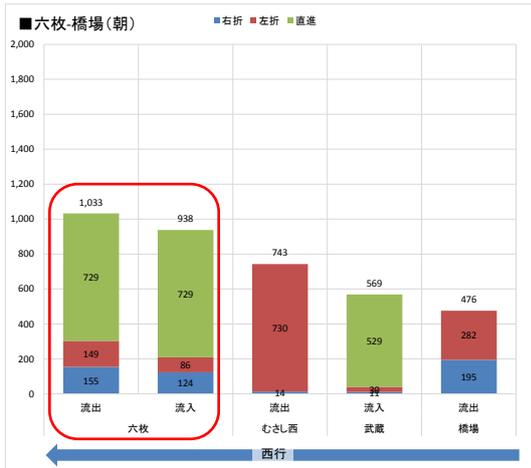


朝ピーク

夕ピーク

○西行

- ・朝ピーク時には六枚、増泉、野町広小路の交通量が多く（1000 台/時以上）見られる。また、片町中央通り・鱗町の流入交通のうち、半分以上が兼六園下方向に右折している。
- ・夕ピークにおいては、六枚交差点で朝と同程度の交通が見られる。
→ 六枚交差点以外は、西行のほうが東行より全体的に交通量が多い。

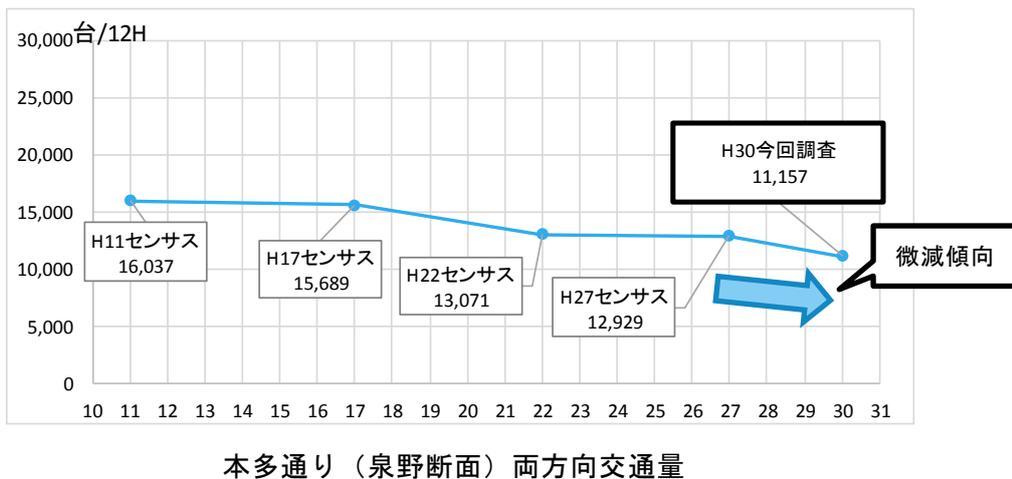
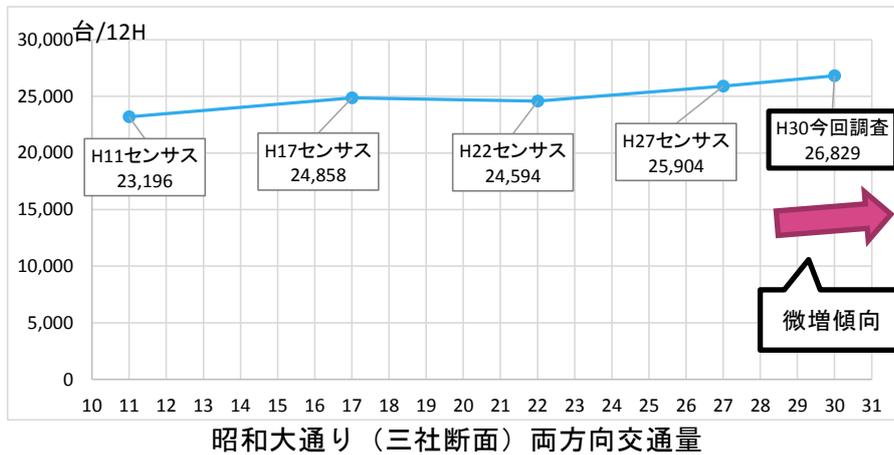
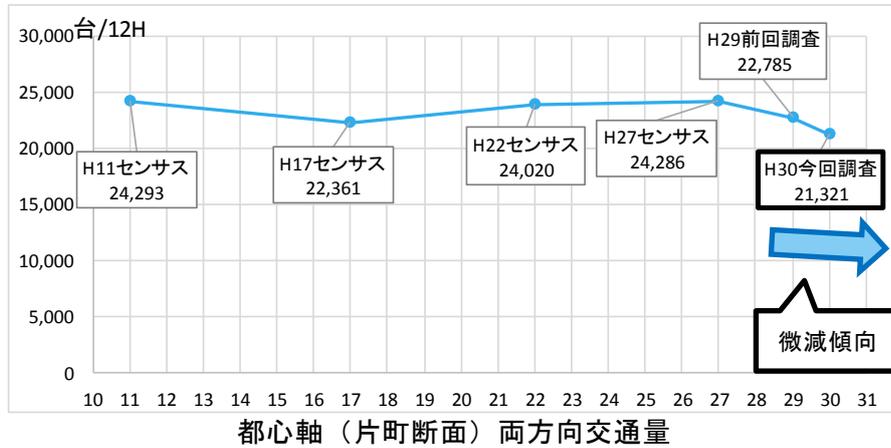


朝ピーク

夕ピーク

③都心軸周辺道路の交通量の経年変化（道路交通センサスとの比較）

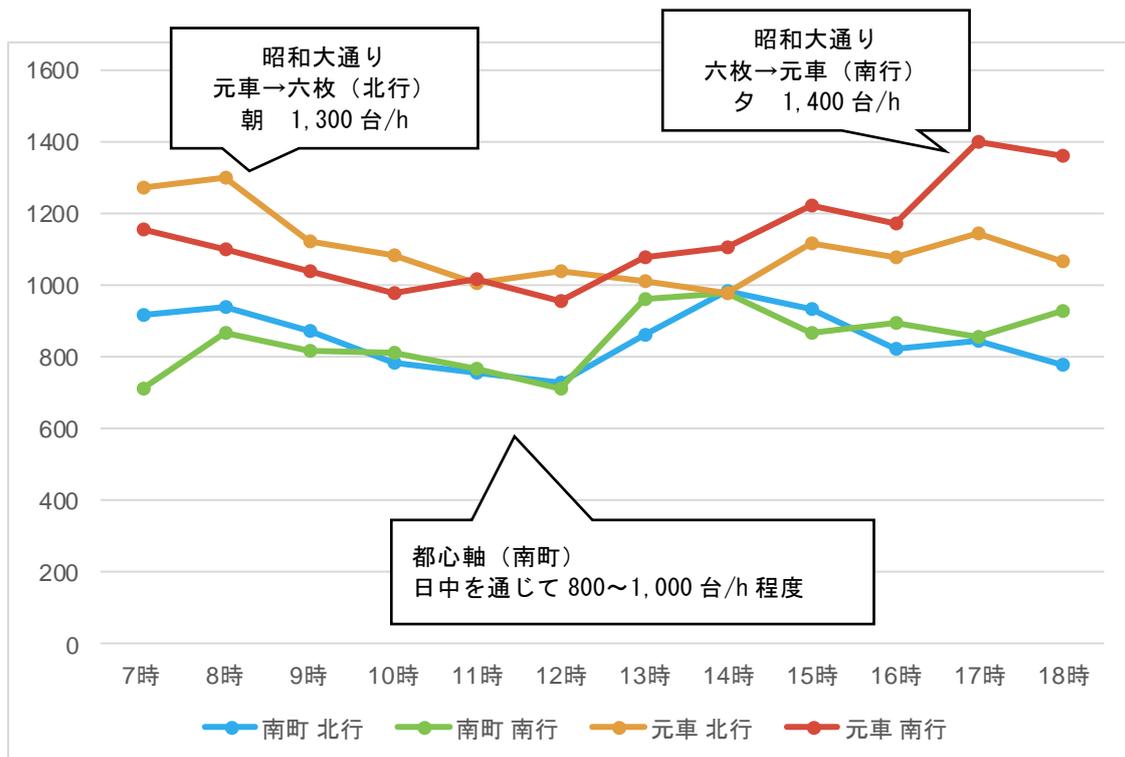
- ・近年の交通量の経年変化をみると、都心軸と本多通りは微減傾向がみられ、昭和大通りは微増傾向がみられる。
- ・3断面の合計交通量は微減傾向がみられる。



出典：H11～H27 道路交通センサス※

④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が変動している。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。



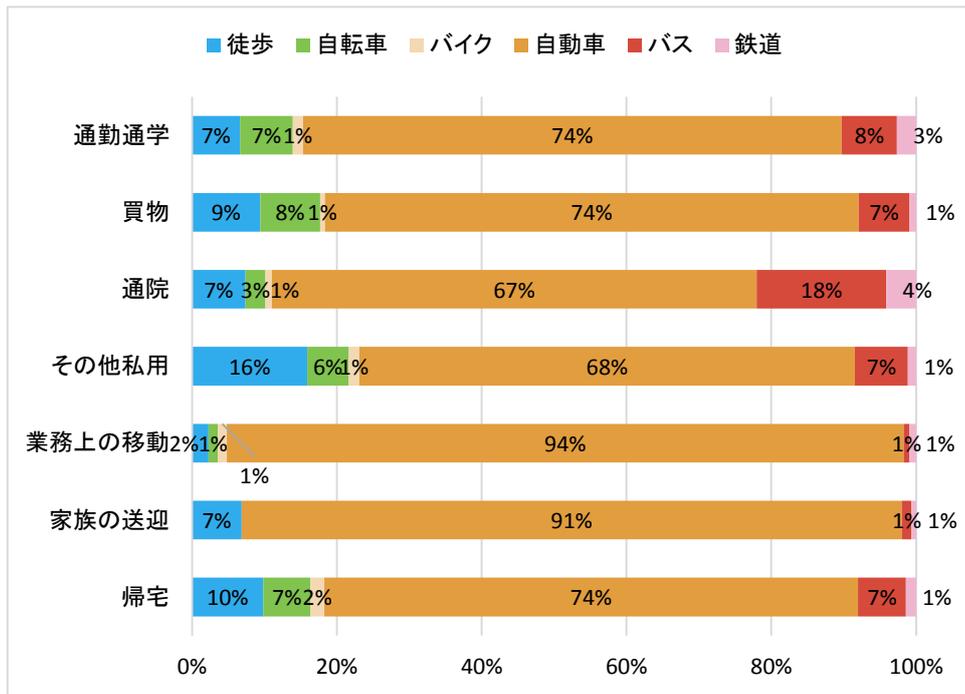
(2) 結果のまとめ

- ・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通過交通の転換を図ることが重要である。
- ・都心部の交通量については、引き続き公共交通重要路線沿線の公共交通利用促進などの対策により、さらなる交通量の減少を図ることが重要である。

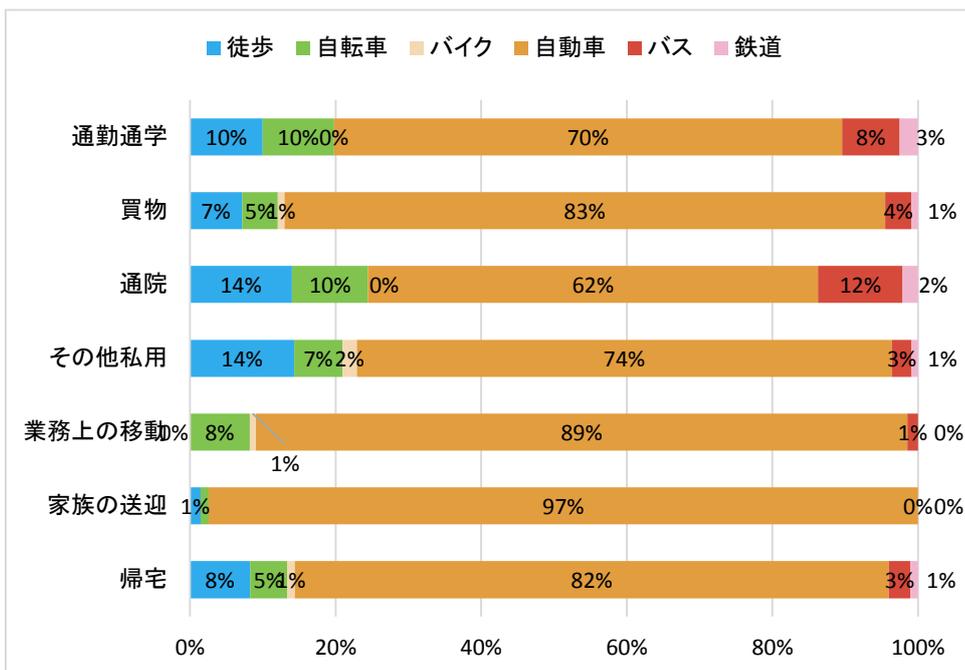
(3) 調査結果（利用促進、利用動向）概要及び戦略目標数値の達成状況

①公共交通利用動向調査（市民アンケート）の集計結果概要

- ・移動目的ごとの手段分担率は、送迎や業務上の移動において、特に自動車の分担率が高い。
- ・通院は、自動車の分担率がやや下がり、バスの分担率がやや上がる。
- ・平日休日ともに上記の傾向は同じだが、休日は自動車分担率が全体的に高い。

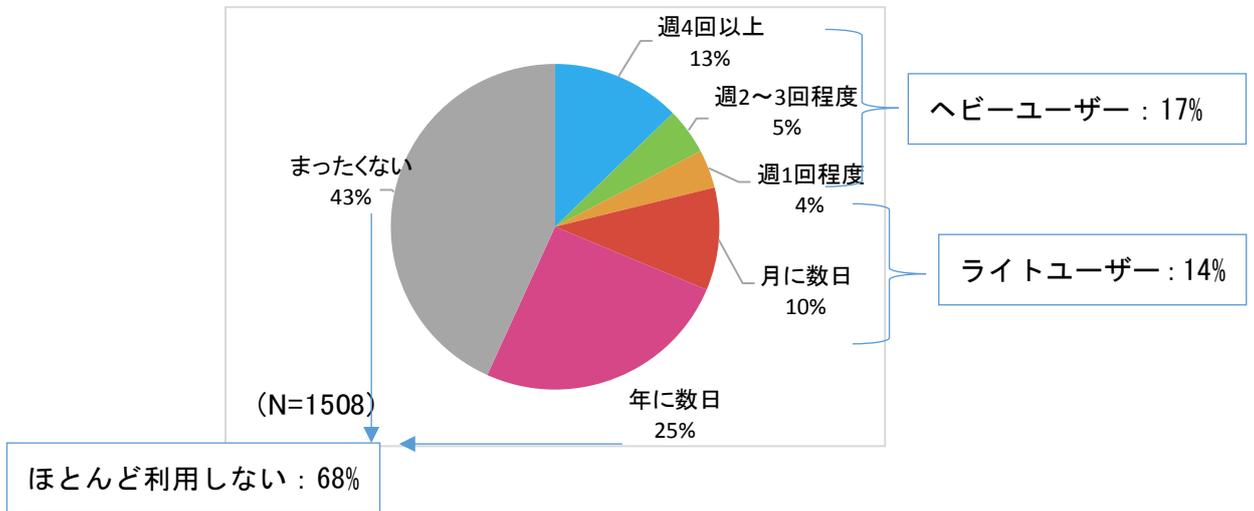


平日



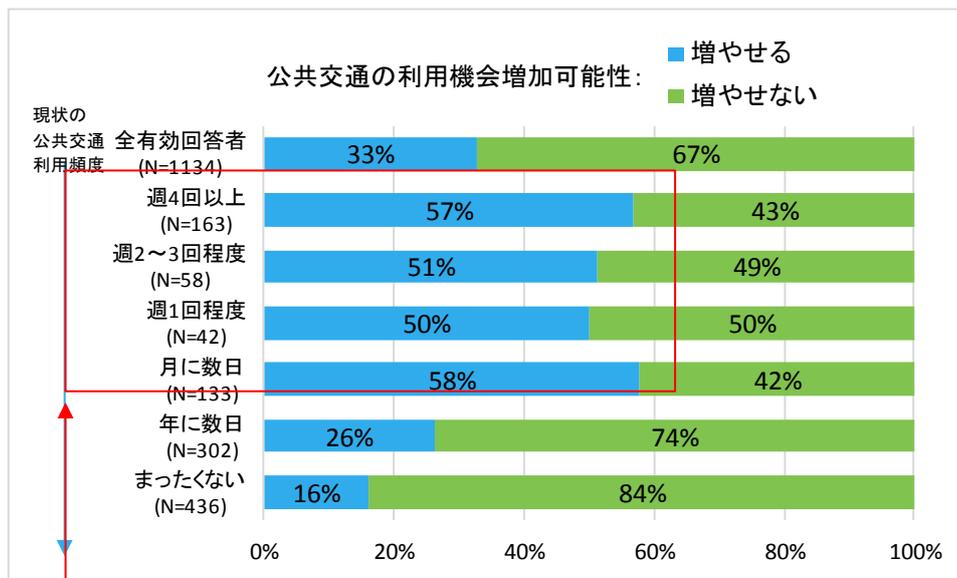
休日

- ・公共交通の利用頻度についてまったくくない、という人が約 4 割である。
- ・利用頻度ごとに下図の通り 3 つに分類すると、ヘビーユーザーが 17%、ライトユーザー層が 14%である。



- ・バス・鉄道の運行本数の増加や運行時間の延長による利用機会増加可能性について公共交通の利用機会を増やせる方の割合は 33%である。
- ・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。

※「徒歩・自転車で移動できるので利用しない」は集計から除外



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

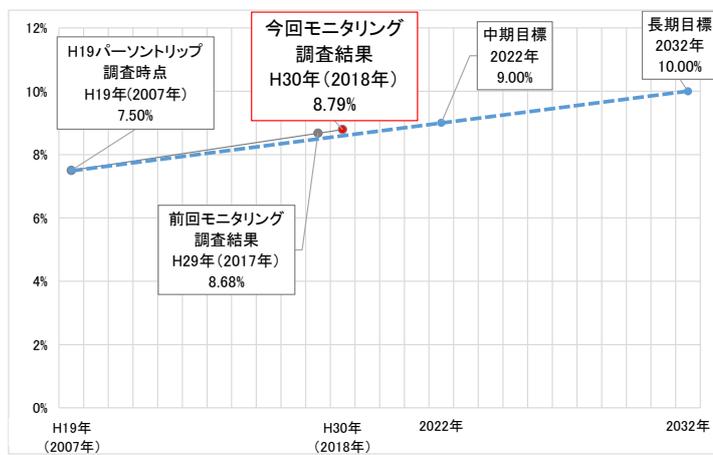
(4) 第2次金沢交通戦略の成果指標目標値とアンケート結果の比較

- ・第2次金沢交通戦略では、その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。
- ・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。

① 鉄道・バス利用者数



② 市内の公共交通分担率



③ まちなかにおける自動車分担率

