

# 金沢市の公共交通政策とコミュニティバス

## ー「第3次金沢交通戦略」と運動課題ー

日本共産党金沢市議員団  
森尾よしあき・大桑はつえ・広田みよ

※これから用いる☆以外のスライドは、第1回から  
第3回 金沢市都市交通戦略・地域公共交通計画策  
定分科会資料より抜粋したものです。

# 1) 第2次金沢交通戦略の概要

- 超高齢社会、人口減少の進展を踏まえ、「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」の実現のため、5つの基本方針とその具体化に向けた各種施策を位置づけた（計画期間：H28年度～R4年度）。

## 「第2次金沢交通戦略」が目指す未来のすがた

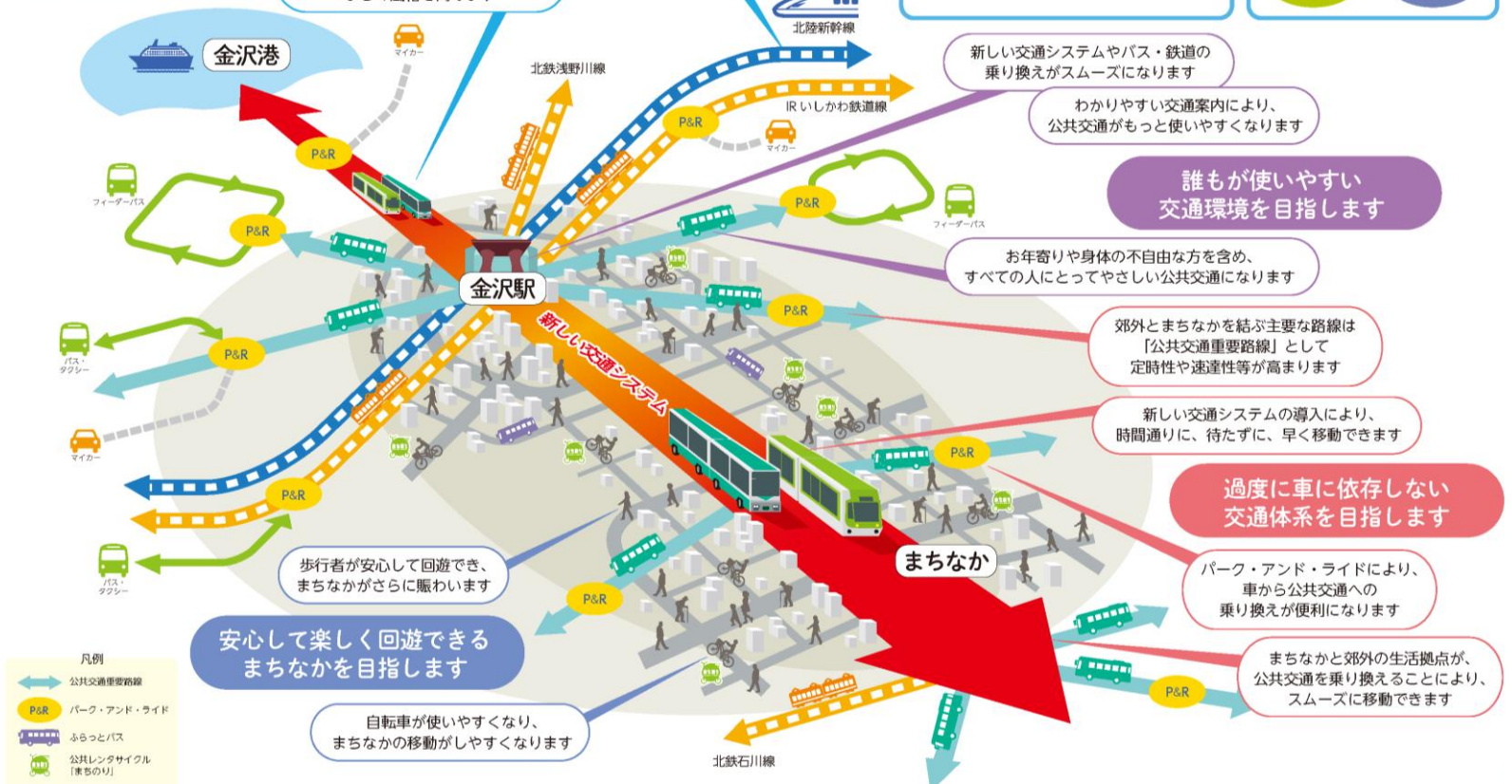
- まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり
- 歩行者と公共交通優先のまちづくり

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

まちなかと郊外の生活拠点が、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

自転車がいやすくなり、まちなかの移動がしやすくなります

そこで、

R5年度から（原則5年）の

## 「第3次金沢交通戦略」

を現在作っています。



## 「第3次金沢交通戦略」は、

地域公共交通計画として位置づけられる。

地域公共交通計画とは・・・地域公共交通活性化再生法第5条に規定されているもの。

正式名称は、「**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画**」

地方公共団体は、地域公共交通活性化再生法により、基本方針に基づき、①市町村単独、②複数市町村共同、③都道府県と市町村が共同して作成するよう努めなければならないとされています。（R2年度より努力義務化）

# 石川中央都市圏地域公共交通計画

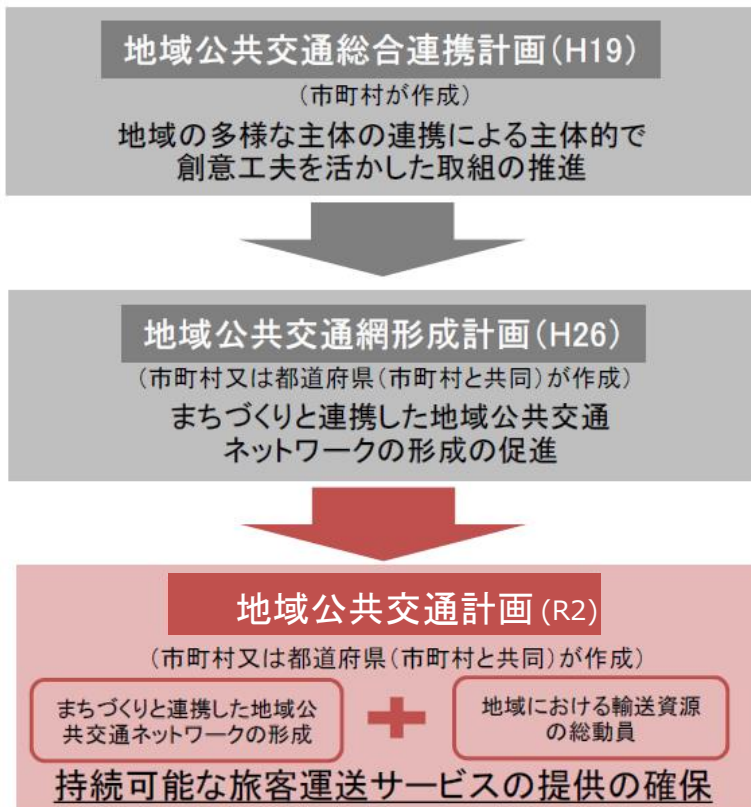
石川中央都市圏地域公共交通協議会委員

R4.5月 現在・敬称略

区分	委員	氏名	備考
学識経験者		高山 純一	公立小松大学教授
国	国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所長	桑島 正樹	
	国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長	玉巻 史成	
	国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局長	猿谷 克幸	
県	石川県 企画振興部 次長	有田 祐介	
	石川県 土木部 次長	本田 琢	
	石川県 警察本部 交通部 首席参事官	出口 喜義	
市町	金沢市長が指名する者	相川 一郎	金沢市 副市長
	白山市長が指名する者	安達 志郎	白山市 副市長
	かほく市長が指名する者	竹本 重久	かほく市 副市長
	野々市市長が指名する者	山口 良	野々市市 副市長
	津幡町長が指名する者	坂本 守	津幡町 副町長
	内灘町長が指名する者	上出 勝浩	内灘町 都市整備部担当部長
交通事業者等	一般社団法人石川県タクシー協会 専務理事	宮崎 芳信	
	西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 地域共生室 企画課 交通企画室長	鹿野 剛史	
	IRいしかわ鉄道株式会社 総務企画部長	杉藤 信之	
	北陸鉄道株式会社 鉄道部長	坂下 忠夫	
	北陸鉄道株式会社 公益社団法人石川県バス協会の役員を兼ねる者	宮岸 武司	北陸鉄道株式会社 代表取締役社長
	西日本ジェイアールバス株式会社 北陸支店長	大久保 範繁	
労働組合	石川県私鉄バス労働組合協議会 議長	窪田 正尚	
住民団体等	金沢市町会連合会が推薦する者	外山 郁生	金沢市町会連合会 副会長
	白山市地域公共交通協議会が推薦する者	相馬 春美	白山市各種団体女性連絡協議会 監事
	かほく市女性協議会が推薦する者	松村 千恵	かほく市女性協議会 会長
	野々市市地域公共交通協議会が推薦する者	澤村 昭子	野々市市女性協議会 会長
	津幡町区長会が推薦する者	岡崎 博	津幡町区長会 会長
	内灘町女性協議会が推薦する者	松川 祐子	内灘町女性協議会 相談役
経済団体	石川県商工会議所連合会が推薦する者	富久尾 佳枝	金沢商工会議所女性会 会長
	石川県商工会連合会が推薦する者	太磨 照美	石川県商工会女性部連合会 副会長

# ① 関連計画の策定・改訂（関係法令の改正）

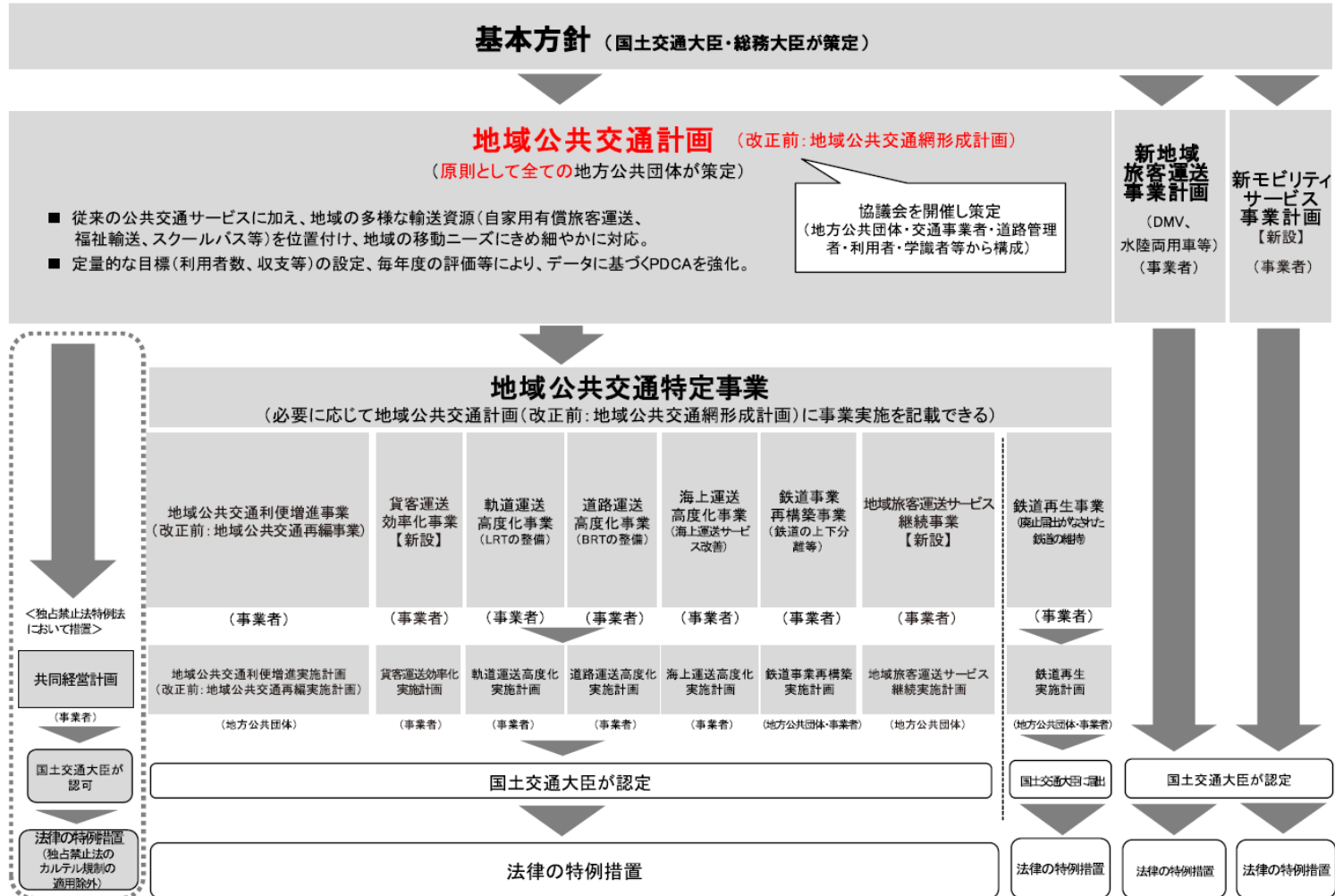
- 持続可能な地域の旅客運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、地域公共交通活性化再生法が改正（令和2年）、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化された。
- 従来の計画に対し、対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で拡充させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的としている。（ネットワークの確保＋サービス面も総合的に捉え、地域の輸送資源を総動員して検討）



**地方公共団体による計画作成を努力義務化することで、地域における取組を更に促進**

# ① 関連計画の策定・改訂（関係法令の改正）

- 地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業のことを「地域公共交通特定事業」として定めている。
- 同事業については、国による認定制度を設けており、認定を受けた事業については、関係法律の特例による支援措置等を受けすることができる。





# 1) 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会の設置について

- 本市では、第3次金沢交通戦略（地域公共交通計画）の作成に当たり、専門的な調査、検討及び協議を行うため、金沢市交通まちづくり協議会に都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会を設置。

## 金沢市交通まちづくり協議会（H20.3設置）

目的：①第2次金沢交通戦略を推進するために必要な事項の策定  
②第3次金沢交通戦略の策定に係る検討及び協議  
③地域の需要に応じた生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、  
地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事業の協議 など

会長：金沢市副市長

委員：21名

## 地域輸送サービス検討専門分科会（R3.6設置）

所管：道路運送法に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の  
態様及び運賃に関すること

委員：6名

構成：学識、国、交通事業者

## 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会（R3.6設置）

所管：第3次金沢交通戦略（地域公共交通計画）の策定に当たり  
必要な事項についての専門的な調査、検討及び協議

委員：23名

構成：学識、国、県、市、交通事業者、利用者、観光団体、経済団体

第1回 都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会 名簿

【委員】

(敬称略)

役職名	委員名	備考
金沢大学融合研究域融合科学系 教授	中山 晶一郎	
金沢工業大学工学部環境土木工学科 講師	片桐 由希子	
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	戸部 啓太郎	
国土交通省北陸信越運輸局交通政策部 交通企画課長	玉巻 史成	
石川県企画振興部新幹線・交通対策監室 交通政策課長	端根 豪男	代理：寺山課参事
石川県土木部 都市計画課長	竹内 憲一	
石川県警察本部交通部 交通規制課長	源 康晴	
一般社団法人石川県タクシー協会 専務理事	宮崎 芳信	欠席
一般社団法人石川県トラック協会 専務理事	端 岩男	欠席
西日本旅客鉄道株式会社金沢支社 地域共生室企画課 交通企画室長	鹿野 剛史	
北陸鉄道株式会社 取締役企画開発部長	加藤 大勝	
西日本ジェイアールバス株式会社 北陸支店長	大久保 範繁	欠席
I Rいしかわ鉄道株式会社 総務企画部長	杉藤 信之	
金沢市町会連合会 副会長	高野 健三	オンライン出席
金沢市PTA協議会 副会長	和田 清児	
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	
明日の金沢の交通を考える市民団体 代表	吉田 洋	
金沢まちづくり学生会議 代表	矢川 耕志	欠席
一般社団法人金沢経済同友会 副代表幹事	米沢 寛	
金沢商工会議所女性会 会長	富久尾 佳枝	
一般社団法人金沢市観光協会 副理事長（兼）専務理事	八田 誠	
株式会社金沢商業活性化センター 常務執行役員	高本 泰輔	欠席

【オブザーバー】

(敬称略)

役職名	氏名	備考
公立小松大学 特任教授	高山 純一	

# 法定協議会の強さ

法定協議会	
目的	地域公共交通計画の作成及び実施 に関し必要な協議
対象モード	多様な交通モード
構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、 住民・利用者代表、道路管理者、 交通管理者、主宰者が必要と判断 する者
参加応諾義務	あり
協議結果	参加者の尊重義務あり
事業実施	行える

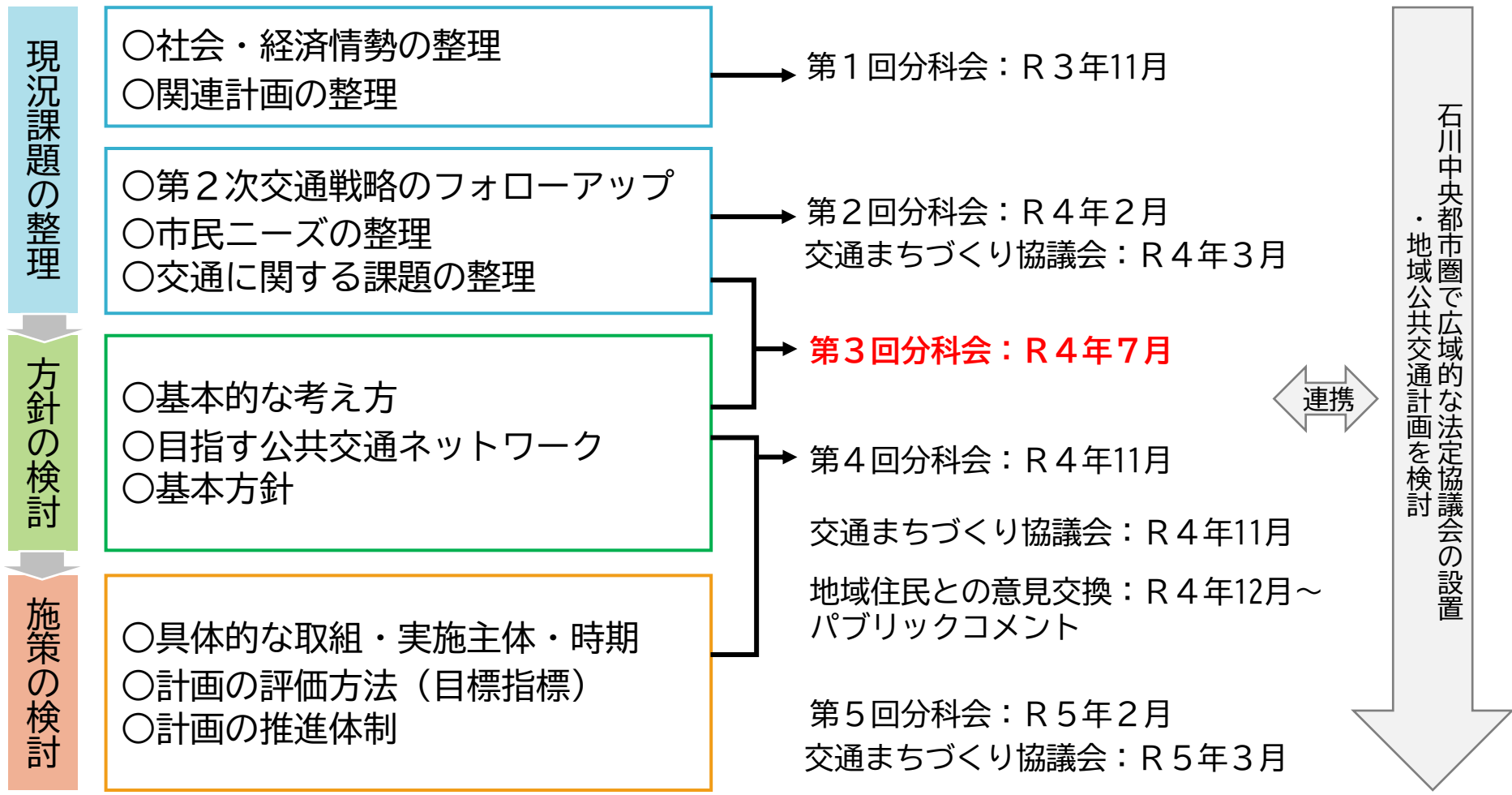




**第3回の会場の様子**

### 3. 今後のスケジュール

- 第4回分科会では、基本的な考え方や目指す公共交通ネットワーク、基本方針の方向性を協議。
- 今後は具体的な取組や計画の評価方法、推進体制について検討予定。



## 2. 第3次金沢交通戦略の概要（骨子案）

- 1) 基本的な考え方・基本方針
- 2) 目指すネットワーク
- 3) 具体的施策の検討の方向性

## 1) 基本的な考え方・基本方針

## 【現状・課題】

第2次  
金沢交通戦略の  
フォローアップ

市民ニーズ

社会・経済情勢や  
本市の交通を巡る  
状況変化上位関連計画  
や提言書等

## 第3次金沢交通戦略（骨子案）

## ■ 基本的な考え方

〔交通まちづくりに求められる視点〕

視点①まちづくりを継承する

視点②豊かな暮らしを支える交通環境をつくる

視点③新たな交通サービスを創造する

視点④時代の要請に応える

視点⑤公共交通の持続可能性を高める

〔基本的な考え方〕

歩行者・自転車・  
公共交通優先の  
まちづくり

実現に向けた施策展開

## ■ 交通政策の基本方針

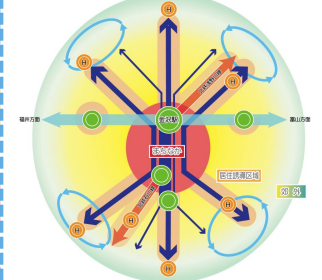
1. 交通ネットワークの再構築 ～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～

2. 交通機能の連携強化 ～安全で円滑な交通結節～

3. 交通利用環境の向上 ～便利で快適な利用環境づくり～

4. 人が中心となるまちなかの形成 ～居心地が良く歩きたくなる空間づくり～

5. 交通行動の転換 ～公共交通等の利用促進と普及啓発～


目指すネットワーク  
(P17で詳述)



## 視点① まちなかを継承する

- 歴史都市の魅力を継承し、発展させるため、特に道路空間の限られるまちなかにおいては、歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境づくりを推進するとともに、都心軸における新しい交通システムの導入や公共交通重要路線の利便性の向上により、まちなかと郊外を円滑につなぐ公共交通ネットワークを形成し、地域の特性に応じて過度に自家用車に依存せず暮らせる集約都市の形成を推進する。

### 凡例

- まちなか
- 居住誘導区域
- 生活拠点
- P** パークアンドライド駐車場
-  地域運営交通

### 公共交通重要路線の利便性の向上

- ◆ バス専用レーンの強化による定時性・速達性の確保



- ◆ バスと鉄道との乗継の改善

- ◆ 連節バスの走行実験・順次導入

### 歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境づくりの推進



### 都心軸における新しい交通システムの導入



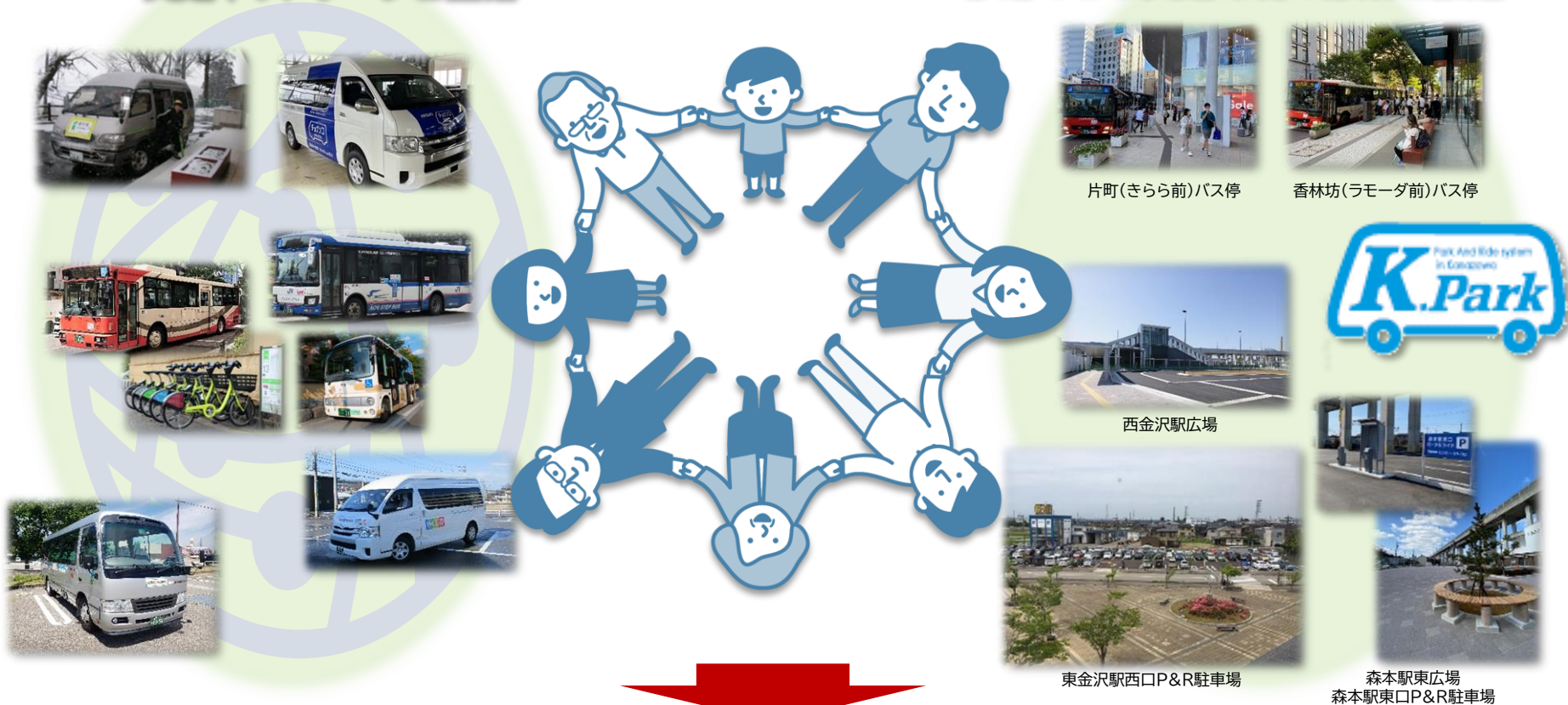
まちなかを核とした歩行者・自転車・公共交通優先の交通環境に転換する

## 視点② 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる

- 地域との協働によるきめ細かな交通サービスの提供により、子どもから高齢者まで、誰もが自家用車に過度に頼らなくても移動できる交通ネットワークを多様な輸送資源を総動員して構築するとともに、駅や主要なバス停等の乗換環境の向上により、様々な移動手段を選択しながら、快適に移動できる交通環境の形成を推進する。

自家用車に過度に頼らなくても移動できる  
交通ネットワークを整備

様々な移動手段を選択しながら、快適に  
移動できる交通環境の形成を推進



過度に自動車に頼らなくても誰もが移動しやすい交通環境を地域と協働で作る



## 視点③ 新たな交通サービスを創造する

- MaaSやシェアモビリティ、自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスを実装し、市民や国内外からの来訪者の利用環境の向上を図るとともに、交通結節点における案内機能や様々な媒体・手段を用いた公共交通などを利用するきっかけとなる情報発信のさらなる充実を図る。

### MaaSや新たなモビリティなどの実装



画像はイメージ  
(実際のものとは異なります)



交通結節点における案内機能の拡充

公共交通を利用したくなる  
情報発信のさらなる充実

世界の交流拠点都市にふさわしい観光・交流環境を創造する



## 視点④ 時代の要請に応える

- 金沢市SDGs未来都市計画の推進にむけ、モビリティマネジメントの推進による車から公共交通などへの転換による環境負荷の低減や、輸送資源を総動員した移動に制約がある人などの移動手段の確保、ユニバーサルデザインに配慮した交通環境の整備による社会参加の促進等を図り、交通面から持続的な都市の成長を支える取り組みを推進する。

車から公共交通などへの  
転換による環境負荷の低減



50人を運ぶために必要な車両数

出典：高岡市エコライフ撮影会、土井勉（「公共交通トリセツ」ホームページ）



自動車50台

公共交通（バス・LRT）  
1両



輸送資源を総動員した交通弱者等の  
移動手段の確保

ユニバーサルデザインに配慮した  
交通環境の整備による社会参加の促進



フランス・オルレアン LRT



金沢メルシーキャブサービス



フランス・ナント BRT

交通面から環境・社会・経済の持続性を高める

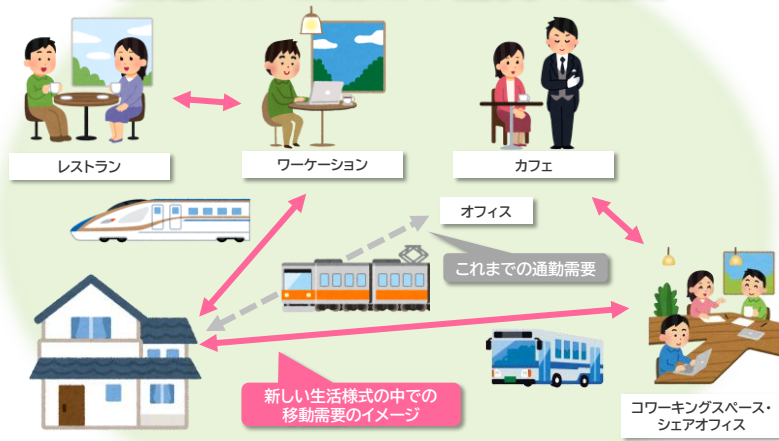
## 視点⑤ 公共交通の持続可能性を高める

- コロナ禍で激減した公共交通利用者を早期に回復し、将来世代も安心して暮らせる交通環境を維持するため、新しい生活様式に対応した安全な利用環境の確保や公共交通の利用促進策の積極的な推進による新たな需要の創出を図るとともに、交通事業者などの地域交通の担い手の確保に向けた環境整備や支援等の取り組みを推進する。

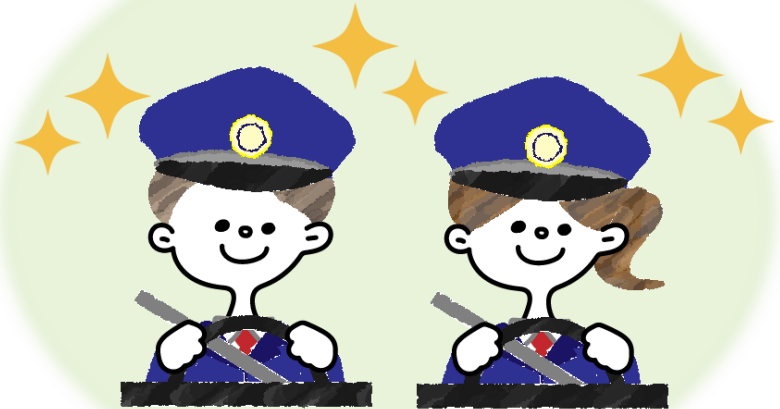
### 新しい生活様式に対応した安全な利用環境の確保



### 公共交通の利用促進策の積極的な推進による新たな需要の創出



### 交通事業者などの地域交通の担い手の確保に向けた環境整備や支援を推進



ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた交通環境を守りつなぐ



# 2) 目指すネットワーク

## 第3次金沢交通戦略の目標年次時（令和9（2027）年度）におけるネットワークイメージ

### 〔交通ネットワークの考え方〕

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
- 自宅から目的地まで車に頼らず移動できる地域に応じた交通環境の充実

#### まちなか

- マイカーの流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成
- 都心軸等への「新しい交通システム」の導入を目指す

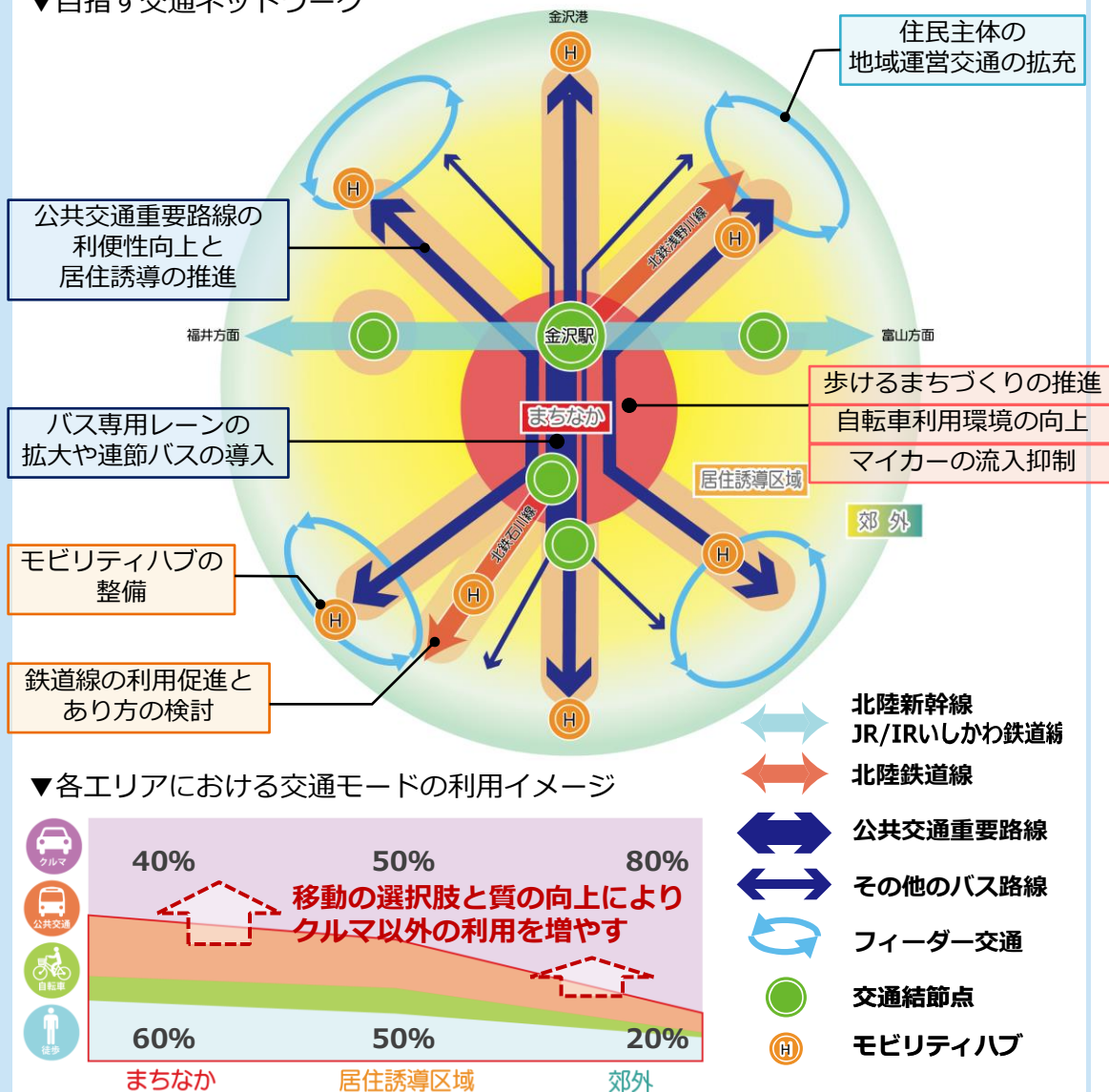
#### 居住誘導区域

- まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」を位置づけ、定時性、速達性、利便性を高めていく
- 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブを整備

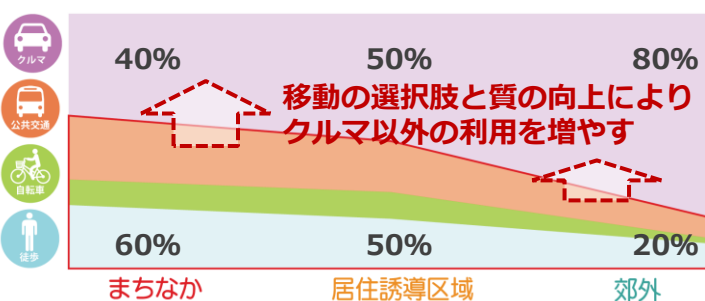
#### 郊外

- マイカーと公共交通等を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進める

### ▼目指す交通ネットワーク



### ▼各エリアにおける交通モードの利用イメージ



※交通結節点：鉄道・バス等の大量輸送交通の接続・乗継拠点  
 ※モビリティハブ：バス等の大量輸送交通とタクシー・シェアサイクルなどの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

## 6月議会にて市長の答弁

「この地域運営交通については、郊外や山間部などの公共交通が不便な地域における移動手段の確保を制度の趣旨として運用しております。

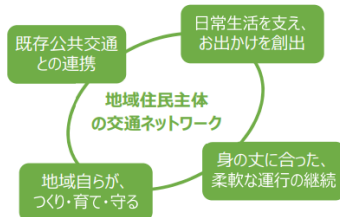
この制度の趣旨に鑑みた地域運営交通への支援の在り方について再度整理しているところでございます。今年度末に策定予定の第3次金沢交通戦略の中でその方向性を明記したいと考えております。」

## □金沢市のリーフレットでは

### 地域住民が主体となって運行する地域内交通について

#### 1. 目的

本市では、公共交通の不便な地域において、通院や買物など日常生活に必要な移動手段を確保するため、地域住民自らが交通をつくり・育て・守る、持続的な運行が可能な地域内交通の導入を進めています。その上で、既存の公共交通と連携し、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を目指しています。



#### 2. 地域内交通の概要

##### (1) 対象区域

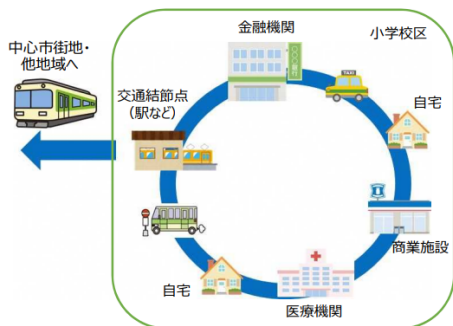
- 山間地域や郊外・既成市街地において公共交通が不便な地域が対象になります。具体的には、**中心市街地を除く地域が対象**となります。

##### (2) 運営主体（支援対象者）

- 町内会、商店会などの地域団体または交通検討会などの地域交通の確保のために組織された団体で、地域交通計画\*を策定し、計画に基づいて交通手段の運行を実施する自主運営団体が対象になります。  
※地域交通計画とは、地域内で運行する交通手段、運行経路などを定めた計画です。

##### (3) 運行エリア・目的地設定

- 運行エリアは町会連合会または小学校区とし、**エリア内の目的地・目的施設または公共交通重要路線の駅・バス停へのアクセス**を基本とします。
- なお、エリア内に日常生活に必要な施設がない場合には、**近接する地域・市町の施設または最寄りの公共交通重要路線の駅・バス停まで**を運行エリアとします。



##### <運行エリア設定時の留意点>

- ・路線バスなどの公共交通が運行している地域では、これらの公共交通と競合しないように、運行ルートを変えるほか、運行時間帯をずらすなどの配慮が必要となります。
- ・なお、他に走行する道路がないなど、区間の重複がやむを得ない場合は、既存の公共交通を運行する交通事業者と協議・調整する必要があります。

##### (4) 運行形態・運行水準

- 運行形態は、**路線定期運行・路線不定期運行\***・**区域運行\***があります。（※利用には予約必要）
- 運行内容は、**運行日・便数・時間帯・ルート**などの様々な組み合わせが考えられます。
- 運行する地域の状況（地形条件、道路条件、施設立地など）や地域住民の移動需要などを詳細に把握・検討した上で、**持続可能な運行形態・運行水準の設定**が必要です。

##### (5) 運行車両

- 地域の利用状況（想定するピーク時の輸送人員）などを踏まえ、利用する車両（バス・ジャンボタクシー・セダンタクシー）を設定します。

##### (6) 料金（会員制・運賃制）

- 地域交通が担う役割や効果的な**運行水準**を踏まえながら、**既存路線バス、タクシーの運賃に配慮した料金体系（定額・地帯制・対キロ制）**を設定します。

##### (7) その他

- 運行事業者は、**一般乗合旅客自動車運送事業許可を受けた事業者**もしくは**許可を取得する見込みの事業者**が基本となります。

### 3. 補助制度と費用負担の概要

	概要
補助内容	①運行準備や運行計画等の作成に係る補助 ②試験運行時の運行経費補助（最大2年間） ③本格運行時の運行経費補助 [車両の運行に要する費用－（会費・運賃収入＋協賛金収入）]×補助率 ※世帯数に応じて補助率が異なります。 ※公共交通重要路線に接続する運行を行う場合は補助率に加算があります。
費用負担	



### 3) 具体的施策の検討の方向性

- 第2次金沢交通戦略で掲げた施策の具体化とともに、「新しい交通システム」「次世代交通サービス」「石川中央都市圏域の交通連携強化」などの検討状況を勘案し、施策の見直し及び新たな施策を次の通り設定する。

基本方針	施策 ※赤字:新規・拡充施策
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)公共交通重要路線の利便性向上 <b>(2)新しい交通システムの条件整備</b> <b>(3)鉄道線の利用促進・利便性向上</b> <b>(4)地域住民による移動手段の確保</b> (5)二次交通の充実 (6)石川中央都市圏の 交通ネットワークの充実 <b>(7)公共交通の担い手の確保</b>
2. 交通機能の連携強化 ～安全で円滑な交通結節～	<b>(1)金沢MaaSの推進</b> <b>(2)モビリティハブの整備</b> (3)バリアフリーの推進
3. 交通利用環境の向上 ～便利で快適な利用環境づくり～	<b>(1)わかりやすい交通案内の充実</b> (2)通行空間の充実 (3)高齢者や障害のある方への移動支援 (4)渋滞緩和策の実施 (5)タクシーの利用環境向上 (6)荷捌きの円滑化
4. 人が中心となるまちなかの形成 ～居心地が良く歩きたくなる空間づくり～	(1)歩けるまちづくりの推進 (2)自転車利用環境の向上 (3)金沢ふらっとバスの持続的運行 (4)マイカーの流入抑制 (5)駐車場の適正な配置
5. 交通行動の転換 ～公共交通等の利用促進 と普及啓発～	(1)モビリティマネジメントの推進 (2)公共交通の利用促進と 情報発信・周知の充実

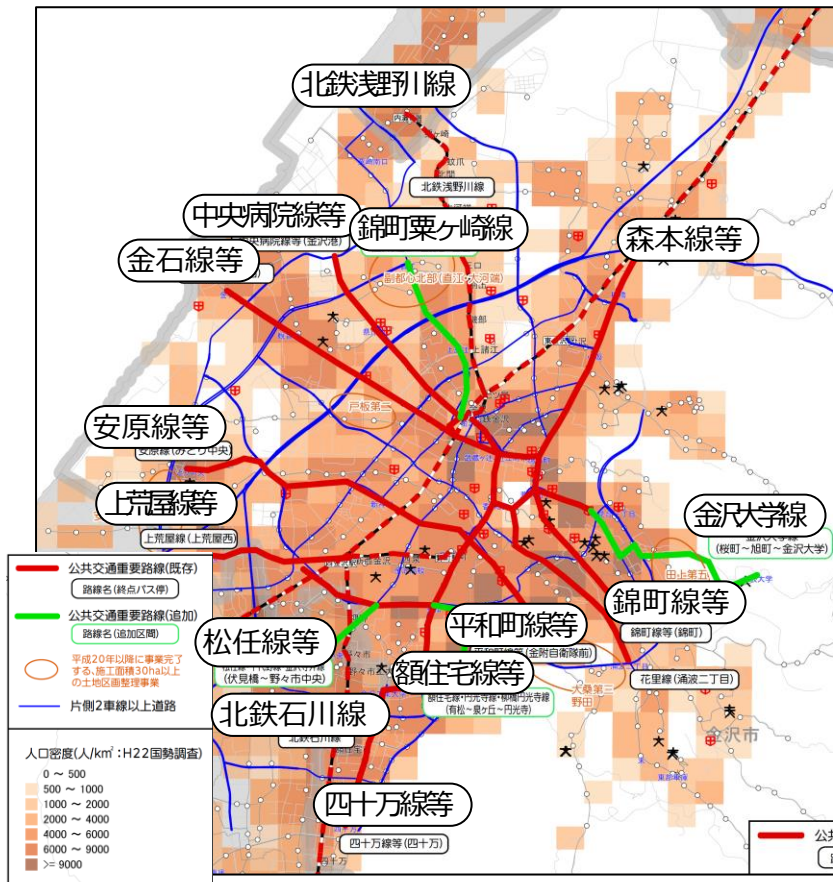


1. 交通ネットワークの再構築 ～まちなかと郊外をつなぐ公共交通の強化～ (1/3)

(1) 公共交通重要路線の利便性向上

- 本市の公共交通網の根幹である公共交通重要路線のバス停上屋の整備支援等の利便性向上とともに、沿線を居住誘導区域として位置づけ居住や都市機能の集積を支援するなど、土地利用からも利用促進策を展開
- 今後も、引き続きバス専用レーンの拡充やモビリティハブの整備等により、定時性・速達性・利便性の向上を促進

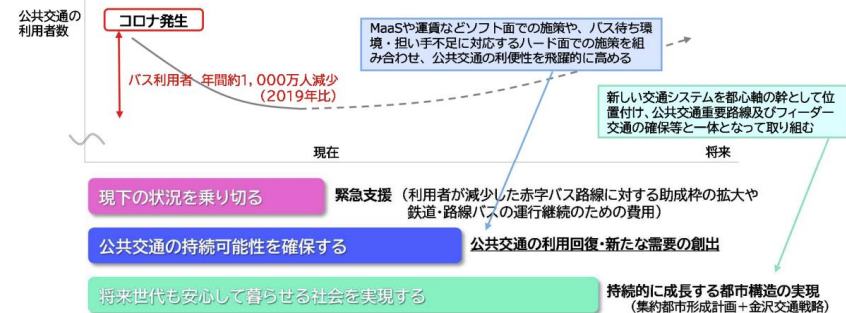
▼公共交通重要路線（H28.3）



(2) 新しい交通システム導入に向けた条件整備

- 新しい交通システム導入検討委員会での議論を踏まえ、中・長期を見据えた、短期的な取組を推進  
※別途、導入検討委員会で検討中

▼目指すべき将来と今後講ずべき施策のイメージ



▼短期的に取り組む施策

大目標 (アウトカム)	公共交通の持続可能性を確保する		将来世代も安心して暮らせる社会を実現する
	公共交通の利用回復		
小目標 (アウトプット)	モビリティ・マネジメントの推進		持続的に成長する都市構造の実現
施策	公共交通の感染症対策・安全性の積極的なPR		新しい交通システムの導入機軸に関する中長期的な方向性を決定  [本委員会でき引き続き検討]
	新しい生活様式に対応した移動需要の獲得		
	買い物客の公共交通利用の促進		
	公共交差利用促進に向けた意識醸成		
	公共交通の利便性向上		
分かりやすい先案内表示		自家用車との共存・社会経済情勢の変化への対応	
バス待ち環境の向上			
バス専用レーンの強化(定時性・速達性向上)			
タクシー・荷捌き対策			
キャッシュレス化を通じた利便性向上			
交通モード横断的な運賃施策		パーク・アンド・ライド(P&R)の拡充	
連節バスの導入(運転手不足への対応)			
地域の実情に即した移動手段の確保			



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～ (2/3)

(3) 鉄道線の利用促進・利便性向上

■石川線・浅野川線の利用促進とあり方の検討

- 北陸鉄道線の利用促進策を推進するとともに、今後のあり方（必要性や運営方式など）について石川中央都市圏での協議を踏まえ必要な対策を推進

北陸鉄道石川線

路線距離 13.8km  
駅数 17駅(野町～鶴来)



※石川中央都市圏の運行内容

北陸鉄道浅野川線

路線距離 6.8km  
駅数 12駅(北鉄金沢～内灘)



▼石川線・バスの乗継円滑化実験

■JR線及びIRいしかわ鉄道線の利用促進

- 北陸新幹線の全線整備を促進するとともに、石川中央都市圏での協議を踏まえ、利用環境の向上や利用促進等の必要な対策を推進

JR北陸本線

路線距離 19.6km  
駅数 7駅(金沢～小舞子)



※石川中央都市圏の運行内容

IRいしかわ鉄道線

路線距離 17.8km  
駅数 6駅(金沢～倶利伽羅)



▼JR西日本のMaaSアプリ「WESTER」



▼森本駅東口P&R駐車場



# 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～ (3/3)

## (4) 地域住民による移動手段の確保

- 主に郊外の移動手段の確保に向け、地域住民主体の地域運営交通のあり方の検討と支援の拡大

### ▼地域住民主体の交通ネットワーク



### ▼地域運営交通



## (5) 二次交通の充実

- アフターコロナや北陸新幹線敦賀延伸などを踏まえ、まちなかや主要な目的地への多様な移動手段の充実に向けた対策を推進

### ▼金石・大野周遊シャトルバス



### ▼城下まち金沢周遊バス



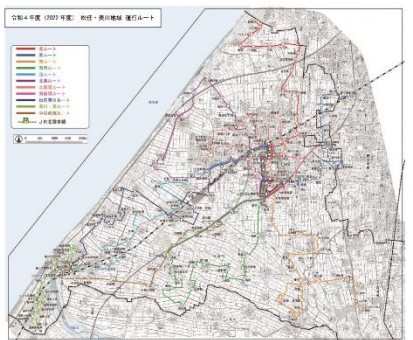
### ▼まちバス



## (6) 石川中央都市圏の交通ネットワークの充実

- 隣接市町の公共交通の相互乗り入れなどによる石川中央都市圏内の移動の円滑化や、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた広域的な交通ネットワークを充実

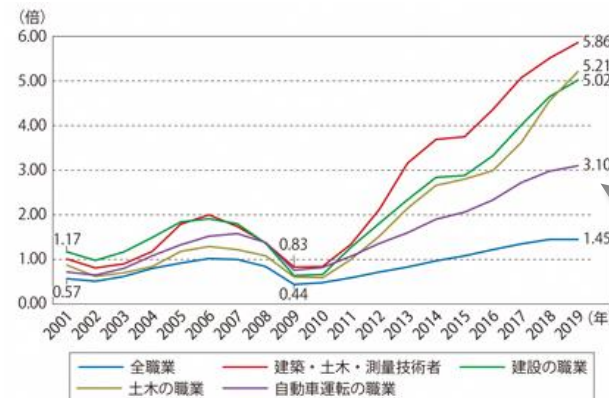
### ▼隣接市町コミュニティバス路線図



## (7) 公共交通の担い手の確保

- 鉄道・バス・タクシーの運転手の確保・育成に向け、交通事業者と連携したPRやイメージ向上等の取組を推進

### ▼全国の有効求人倍率の推移



自動車運転の職業の有効求人倍率は全職業平均の2倍以上

(注) パートタイムを含み、新規学卒者及び新規学卒者求人を除く常用に係る数字。  
資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成



## 2. 交通機能の連携強化 ～安全で円滑な交通結節～

### (1) 金沢MaaSの推進

- ・ のりまっし金沢の拡充や各種実証実験等を通じた社会実装など、誰もが自由に移動できる移動環境等の形成に向けた「金沢MaaSコンソーシアム」の活動推進
- ・ 鉄道・バス等の交通モードを横断した定額乗車券等の検討
- ・ 多様な交通モードの情報整備とオープンデータ化の推進

#### ▼バスや鉄道のフリー乗車券デジタル化実証実験の概要

- ・ Webアプリ「のりまっし金沢」で乗車券を購入し、スマートフォンを提示してのチケットレス乗降が可能
- ・ いつでも（時間）、どこでも（場所）キャッシュレスで購入可能
- ・ 人数分の乗車券一括購入し、利用が可能

#### ポイント

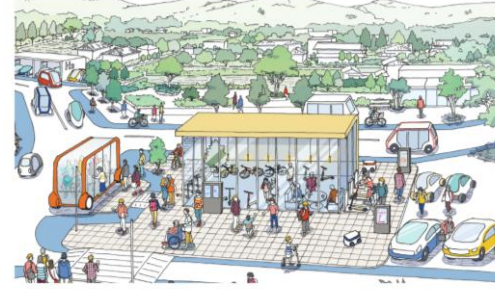
「いつでも・どこでも買える、サブスク感覚で乗れる」特徴を活かし、市民や来街者のさらなる公共交通利用を促す



### (2) モビリティハブの整備

- ・ バス・タクシー・シェアサイクルなどの多様な交通モードとの接続・乗継拠点となるモビリティハブを、まちなかや公共交通重要路線沿線等を中心として整備
- ・ 石川中央都市圏全体でのP & R駐車場の確保や利用促進に向けた取組を推進

#### ▼モビリティハブのイメージ

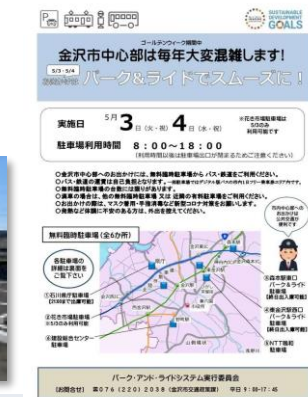


様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）  
出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

#### ▼市内でのイメージ（橋場町バス停）



#### ▼観光期P&Rのチラシ



#### ▼公設P&R駐車場の整備（東金沢駅西口、森本駅東口）



### (3) バリアフリーの推進

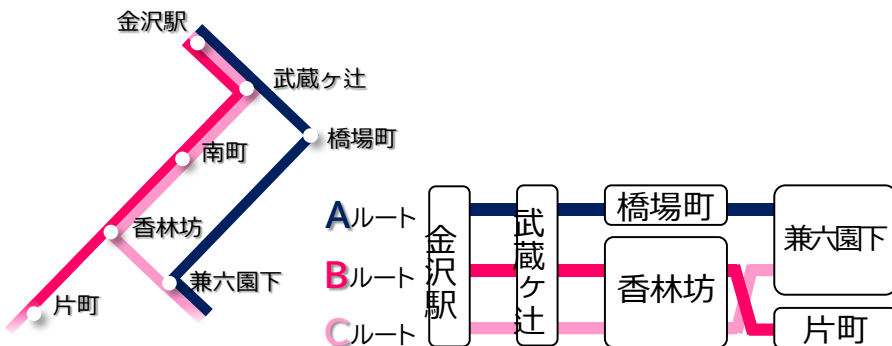
- ・ 引き続き、駅やバス停、車両のバリアフリー化を進めるとともに、バリアフリーの理解を広め深めることで、誰もが利用しやすい環境整備を推進

### 3. 交通利用環境の向上 ～便利・自由・快適な利用環境づくり～

#### (1) わかりやすい交通案内の充実

- 普段あまり公共交通を利用しない人にもわかりやすい行先案内表示等のあり方の検討とともに、市民・来訪者にもわかりやすいアプリ等の開発による案内の充実を推進

▼初心者でも理解できる経路表示(イメージ)



#### (2) 走行環境の充実

- 公共交通や自転車の走行環境の向上に向け、バス専用レーンの終日化や、自転車走行指導帯の整備などの取組を推進

▼バス専用レーン時間帯拡大実験

平日・土休日バス専用レーンの時間帯拡大実験

平日	17:00~18:30	→	17:00~19:00	(曜日は変更なし 7:30~9:00)
土休日	15:00~18:30	→	15:00~19:00	

実験期間  
令和2年  
**10月1日(木)~31日(土)**

本格実施  
11月1日(日)~(実施予定)

武蔵交差点  
野町広小路交差点間

約1,800m

▼バスレーンを活用した自転車走行指導帯の整備事例 (R359)



#### (3) 高齢者や障害のある方への移動支援

- 高齢者等の外出促進にむけ、シルバー定期券購入補助等の支援や運転免許返納者への支援、金沢メルシーキャブの充実等を推進

#### (4) 渋滞緩和策の実施

- 環状道路の整備や主要渋滞ポイントにおける渋滞緩和策とともに、P & R 駐車場などを通じた公共交通への誘導により、まちなかの渋滞緩和策を推進

#### (5) タクシーの利用環境向上

- 新しい交通システムの導入と合わせた都心軸における乗降環境の整備等による利用環境の向上を推進

#### (6) 荷捌きの円滑化

- 市民生活を支える物流と移動の円滑化に向け、都心軸における荷捌きルールの徹底に向けた継続的な取り組みとともに、新しい交通システムの導入と合わせた荷捌きの円滑化を検討



## 4. 人が中心となるまちなかの形成 ～居心地が良く歩きたくなる空間づくり～

### (1) 歩けるまちづくりの推進

- 沿道と一体となった歩行者ネットワークの整備による、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちなかづくりや細街路の通過交通の抑制、交通安全運動等を推進

#### ▼ウォーカブルなまちづくり（柿木畠）



#### ▼交通安全のための街頭指導マニュアル



### (3) 金沢ふらっとバスの持続的運行

- 住民の意見を取り入れた運行の見直し・改善とともに、地域との協働による利用促進を実施



### (2) 自転車利用環境の向上

- 金沢市自転車活用推進計画（計画期間：R2～R11）に基づき下記施策を推進するとともに、モビリティハブの整備を推進

- 安全で快適な自転車通行空間の整備（空間整備、事故対策等）
- 便利で使いやすい駐輪環境の創出（放置自転車対策等）
- 自転車のルール遵守・マナー向上（年齢別交通安全教育等）
- 誰もが気軽に自転車を活用できるまちづくりを推進（サイクルツーリズムの推進、まちのり利用促進等）



### (4) マイカーの流入抑制

- まちなかの通過交通対策とともに、中心商店街などとの連携によるマイカー乗り入れ抑制に向けた取組を推進

#### ▼お帰り乗車券



### (5) 駐車場の適正な配置

- まちなかにおける土地利用と連携した駐車場の誘導やP&R駐車場の確保による適正な配置を促進
- 駐車場整備に関する基本計画や駐車場整備計画の見直しを実施

## 5. 交通行動の転換 ～公共交通等の利用促進と普及啓発～

### (1) モビリティマネジメントの推進

- 子ども、学生、青年、中高年、高齢者等の年齢やライフステージに応じた移動の選択と決定ができるように、幼少期からの教育をはじめとしたモビリティマネジメントを積極的に展開
- 金沢における多様な交通モードを活かしたかっこいい移動方法の発信や、市民や学校、団体、企業等と連携した各種モビリティマネジメント施策やカーフリーデーの実施等の取組を推進

#### ▼カーフリーデー in Kanazawa

#### ▼大学生モビリティマネジメント

#### ▼市民フォーラム



#### ▼エコ通勤の認証



### (2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実

- 持続的な公共交通の確保に向け、公共交通における感染症対策や安全性のPRを行い、公共交通利用によるインセンティブ施策を実施
- SNSやHPなどの多様な媒体や金沢Maas等と連携し、様々な世代を対象とした情報発信を積極的に展開

#### ▼デジタル交通サービス「のりまっし金沢」

#### ▼金沢市のTwitterアカウント/ LINEアカウント



- 欧州委員会(EC)では鉄道・バス等の単なる交通計画から、「人」に焦点を当て、生活の質を向上させるために、住民や経済社会活動における**全てのモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画として、持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）**を定義。

## 持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）のコンセプト

市民やステークホルダーの参加、セクター間(交通、土地利用、環境、経済、社会政策、健康、安全、エネルギー等)の政策調整、行政の異なる層の間(国・県・市町)の横断的な協力、民間との幅広い協力を重視して作成。

従来の交通計画と持続可能な都市モビリティ計画の違い

従来の交通計画の策定	持続可能な都市モビリティ計画の策定
交通流に焦点	→ 人に焦点
主たる目的: 交通流の容量と速度	→ 主たる目的: <b>アクセシビリティと生活の質</b> (社会的公平性、健康と環境の質、経済活力)
モードごと	→ <b>すべての交通モードの統合的な発展</b> と持続可能なモビリティへの移行
インフラに焦点	→ インフラ、市場、規制、情報、プロモーションの <b>組み合わせ</b>
セクター別の計画文書	→ <b>関連する政策分野と整合性のある</b> 計画文書
短期・中期の実施計画	→ <b>長期ビジョンと戦略</b> の中に位置づけられた短期・中期の実施計画
単一の行政区域をカバー	→ 通勤パターンに基づく <b>都市圏域</b> をカバー
交通工学の領域	→ <b>学際的なプランニングチーム</b>
専門家による計画	→ 透明性のある参加型のアプローチを用いた、 <b>ステークホルダーや市民を巻き込んだ</b> 計画
限られた影響評価	→ <b>学習と改善を促進するための体系的な影響評価</b>

## 計画策定のメリット・効果

凡例: ●実績、★目標指標

### 〔健康と環境負荷の改善〕

●CO<sub>2</sub>による大気汚染:▲15%(計画策定後3カ月)  
(スペイン:マドリッド)

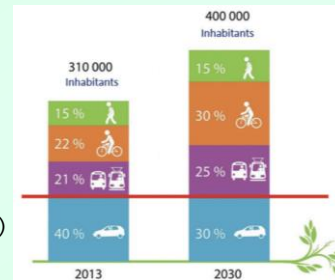
★排ガスによる高濃度な空素酸化物に暴露される人数:  
8,000~18,000人(2013年)→300人以下(2030年)  
(フランス:トゥールーズ)

### 〔健康増進と交通安全〕

●自転車の交通分担率:  
4%→8%(5年間)  
(エストニア:タルス)

●交通事故、死者数:  
交通事故▲21%  
交通事故死者▲60%(20年間)  
(ポーランド:ワルシャワ)

交通分担率の目標設定  
(スウェーデン:マルメ)



### 〔住みやすさ〕

●歩行者天国による売上:  
1年間の売上+30%  
(デンマーク:コペンハーゲン)

●クリスマスシーズンにおける一時的な車通行止めによる  
小売店の消費額:+9.5%  
(スペイン:マドリッド)

公共空間の質の向上





# 諸外国における公共交通に関する動き（MaaS関連）

- 諸外国においては、公共交通を市民生活に不可欠なインフラと位置付け、低価格のサブスクリプションによる新たな利用スタイル等により、自家用車からの転換を進めるなど、公共交通に関する行政の関与が強まっている。

## ドイツ・ハノーバーのMaaS

GVH

バスやトラムの定額運賃に加えて、カーシェアリングや自転車シェアリングは月末に使用料を請求する仕組みが構築されている



<https://www.gvh.de/>

## ベルギー・ブラッセルのMaaS

24歳未満は年間12ユーロで公共交通乗り放題(元は年間499ユーロ)車のナンバープレートを返納すると最大12万円のボーナスが進呈される



Bénéficiez de la prime **Bruxell'Air** et redécouvrez la liberté.



ナンバープレート返却キャンペーン (Bruxell' Air)



[https://www.provelo.org/fr/page/bruxelles-prime-bruxell\\_air](https://www.provelo.org/fr/page/bruxelles-prime-bruxell_air)

## ドイツの運輸連合

ドイツでは、1960年代より異なる運輸事業者の提供するサービスを「運輸連合」を通じて一体化し、

- ・鉄道やバスの運賃の統合
- ・ダイヤ調整
- ・複数の事業者の乗り物や路線 図見た目の統一 等

を行っている。



複数事業者の路線図を統一して案内 (ノルトライン・ヴェストファーレン州)

<https://www.vrr.de/de/fahrplan-mobilitaet/stadt-linien-netzplaene/>

## 中国・北京のグリーンMaaS

鉄道、バス、自転車、徒歩など環境負荷の低い移動経路を選択すると、移動距離に応じてカーボンクレジットが取得可能(運賃清算やショッピングに利用可)

<https://transition-china.org/mobilityposts/beijing-maas-platform-launches-maas-mobility-for-green-city-initiative/>



# 3. 今後のスケジュール

- 第4回分科会では、基本的な考え方や目指す公共交通ネットワーク、基本方針の方向性を協議。
- 今後は具体的な取組や計画の評価方法、推進体制について検討予定。

