

2. 金沢市における地区交通の課題

①公共交通利用者は減少傾向にある

- ・路線バスの利用者は減少傾向にあり、昭和49年と比較し平成17年は32,594千人(60.0%)の減少
- ・北陸鉄道鉄道線(石川線、浅野川線)の利用者は減少傾向にあり、昭和49年と比較し平成17年は4,677千人(62.4%)の減少

②マイカー利用は増加傾向にある

- ・金沢都市圏における自動車分担率は増加傾向にあり、約9割を占める

③都心部への移動もマイカーへの依存度が高まっている

- ・都心部における自動車分担率も増加傾向にあり、約7割を占める

④高齢者の増加

- ・高齢者の増加は、将来運転できなくなる人が増加することであり、快適な公共交通の確保が重要となる

⑤非震災都市である金沢では都心部の道路容量の拡大に限界がある

- ・金沢の整備済道路密度は3.80km/km²で、北陸の他都市に比べ約7割
- ・多車線道路(幅員20m以上)密度は1.56km/km²で、北陸の他都市の約4割(金沢はほとんどが2車線(片側1車線))

● 道路網は、外環状の海側を除き概成(ハード整備はある程度進捗)

→ その有効な活用のためにも適切なソフト対策の充実が必要

■ 新金沢交通戦略(平成19年3月策定予定)

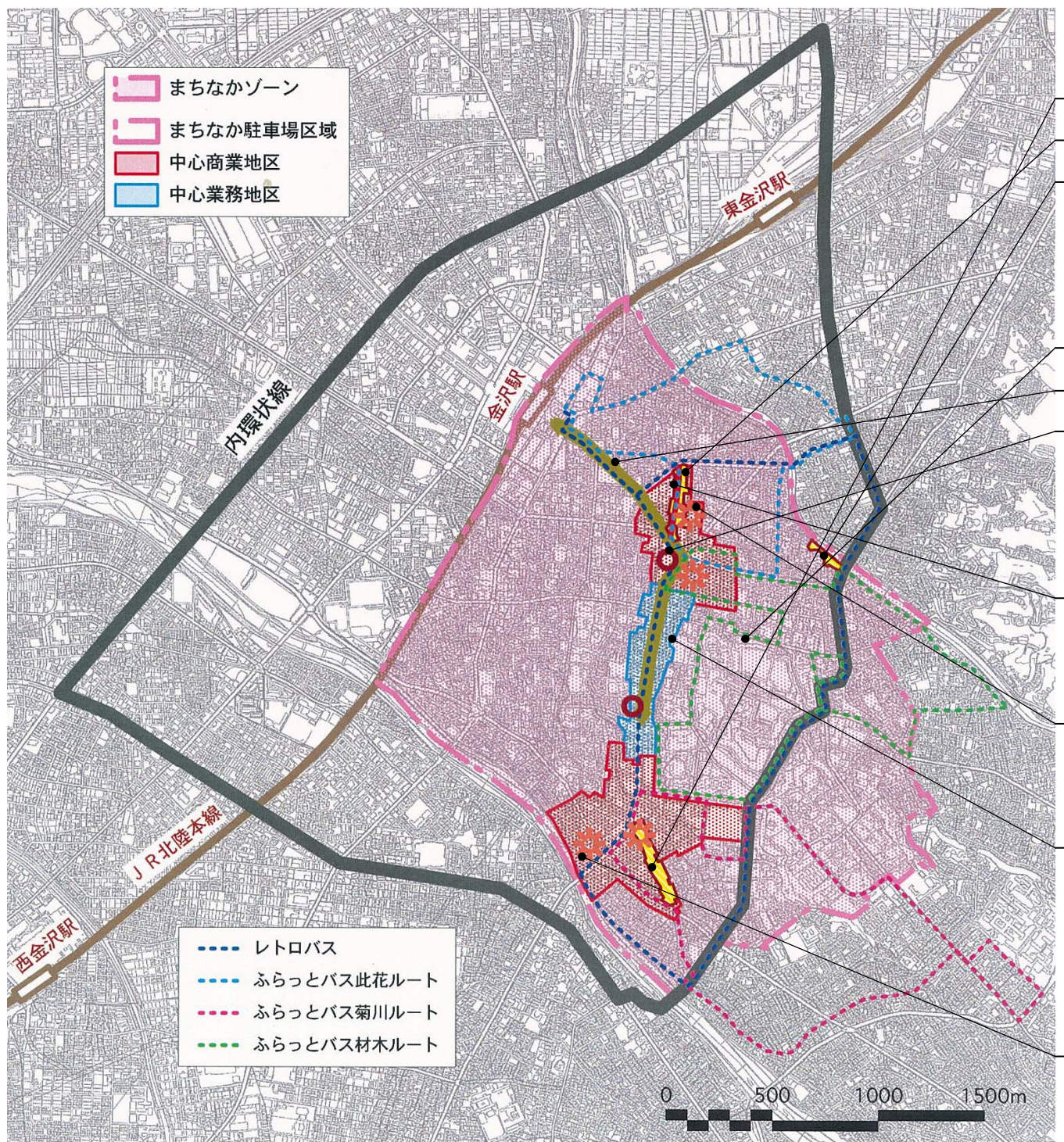
- ・新金沢総合交通計画(目標年次平成22(2010)年)の基本理念・目標を実施するためのソフト施策を中心とした、より具体的な行動計画

→ 長期未着手の都市計画道路の見直し、廃止

[参考] 公共交通利用促進のメリット

- ①CO₂の排出量はマイカーに対し、バスは約1/4、鉄道は約1/10
- ②公共交通で来街する人は、自動車で来街する人よりも滞在時間が長い
- ③歩行者・公共交通を優先する都市では、中心部が活性化している

3. 金沢市中心部（まちなかゾーン）で実施・計画している地区交通施策



歩けるまちづくり構想（協定締結地区）

- ・ 堅町商店街地区歩けるまちづくり
- ・ 横安江町商店街地区歩けるまちづくり
- ・ 主計町地区歩けるまちづくり

歩行環境を重視した信号制御、交通規制等

■ 自転車駐輪場の設置・走行環境の改善

交通空白域・交通不便地域の解消（ふらっとバスの運行）

金沢駅-香林坊間の輸送容量の確保・効率的な運行

■ バス待ち環境の整備（香林坊・武蔵ヶ辻）

路線バス 100 円運行

- ・ 香林坊⇄武蔵ヶ辻

トランジットモール

ふらっとバス音声案内システム

中心商店街によるバスポイント制度の導入

■ まちなか駐車場の適正配置

- ・ まちなか駐車場届け出制度
- ・ P & R 基本指針
- ・ 立体駐車場助成

■ 荷捌き駐車場

■ ハード施策 ソフト施策

4. 金沢市で実施・計画している地区交通施策

■「新金沢交通戦略骨子案 ～4つのゾーン別施策とゾーン間の連携～」(平成19年3月策定予定)

【基本的な考え方】

- ・公共交通を有効に活用することの重要性の一層の高まり
 - ①少子・高齢化の進展 ⇒ 運転できない高齢者にとって公共交通こそ日常生活の唯一の足
 - ②環境問題への対応の必要性 ⇒ 環境負荷の大きいマイカーから公共交通への転換が必要
 - ③まちの賑わい創出 ⇒ 歩行環境の確保や公共交通による来街促進がまちを活性化
- ・非震災都市である金沢では、まちなかにおける道路容量等の拡大には限界がある。
- ・北陸新幹線での来街者はマイカーを利用せず、公共交通で移動手段を確保する必要がある。

山側環状の開通により中心部でも自動車が通行しやすい状況になりつつあるものの、むしろ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必要がある。

交通環境の違いに基づき本市を4つのゾーンに区分した上で、各ゾーンやゾーン間の連携等の「基本方針」と、概ね10年以内に実施すべき具体的な施策を提示する。

【基本方針】

1. まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）
 - ・ゾーン内では、極めて高水準の域内モビリティを確保するとともに、歩けるまちづくりを推進
 - ・ゾーン外からの来街やゾーン内での移動は、マイカーではなく公共交通の利用が原則
2. 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）
 - ・環状方向へのバス運行により放射環状の路線体系を実現し多方向へのモビリティを確保
 - ・当面はマイカーとの共存を図りつつ公共交通を可能な限り利用することを基本
 - ・究極的には、マイカーがなくても移動可能な水準の公共交通の確保を目指す
3. 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）
 - ・ゾーン内での移動は公共交通とマイカーの両方の利用を前提
 - ・当ゾーンから内側への移動は、P & R 駐車場等を活用し、公共交通の利用を基本
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）
 - ・民間事業者でも採算性が見込まれる地域では、積極的な利用により路線の維持を図る
 - ・路線の維持が図れない地域では、住民と市が協働して適正規模の移動手段を確保