

5. ゾーン間の連携（重要放射幹線ルートへの位置づけ）

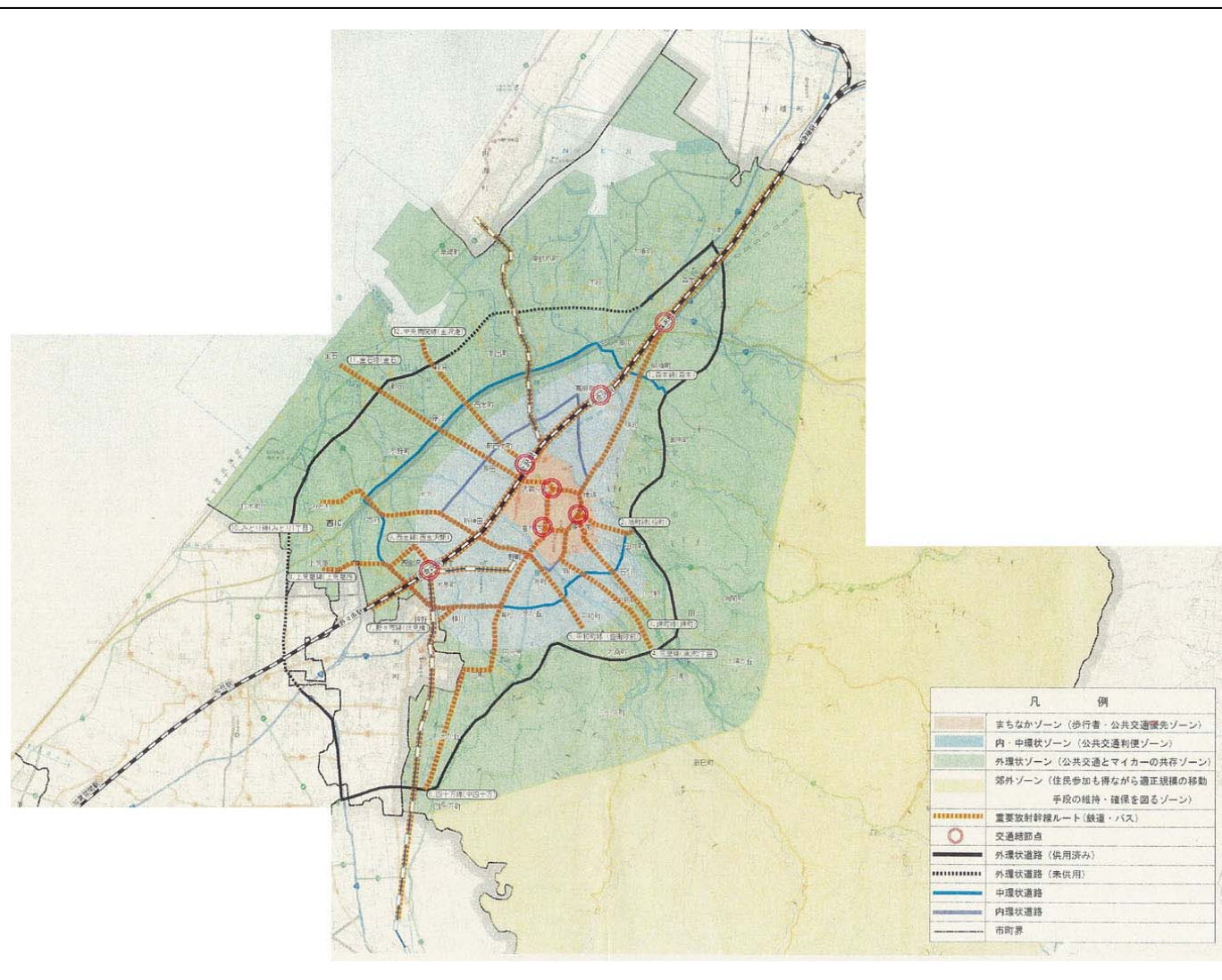
- ・以上のゾーン間の連携を図るために重要な路線を重要放射幹線ルートと位置づける
- ・重要放射幹線ルートでの目指すべきサービス水準を提示（朝は概ね5～10分間隔など）
- ・鉄道線も重要放射幹線ルートと位置づけ、同様のサービス水準の確保を目指す

6. 市全体での取り組み

- ・ゾーンにかかわらず、市域全体の取り組みとして、利用料金の低減、タクシーの有効活用等の公共交通利用促進策や、過度にマイカーに依存している状況を公共交通に転換するための意識啓発活動を実施

7. 広域・圏域交通の確保

- ・北陸新幹線の金沢開業やそれを踏まえた圏域交通の確保を図るなど、広域・圏域交通の結節点としての機能の強化を図る



【具体的な施策】

1. まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）

（1）歩行環境等の確保

- ①歩けるまちづくりの推進
- ②歩行環境を重視した信号制御、交通規制等
- ③自転車駐輪場の設置・歩行環境の改善と歩行者に留意した走行マナーの周知

（2）公共交通の利便性の向上

- ①交通空白域・交通不便地域の解消
- ②200円均一区間料金低減（一方で公共交通利用者の増加も必要）
- ③中心商店街によるバスポイント制度の導入
- ④金沢駅～香林坊間の輸送容量の確保と効率的運行（公共交通の利用者の増加状況、国等の支援制度の拡充状況等も踏まえつつ、新しい交通システム導入を図ることを含む）
- ⑤香林坊、武蔵が辻のバス待ち環境の整備（地下スペースの活用等）
- ⑥荷捌き駐車対策の実施

（3）マイカーの流入抑制

- ①まちなかは歩行者・公共交通優先であることの理念の明確化（条例化）
- ②バス専用レーン遵守の徹底
- ③まちなか駐車場の適正配置に向けた指導・支援

以上の施策を実施してもマイカーによる流入が減少しない場合には、状況に応じて、より強力に、マイカー流入を抑制する施策の導入も検討する。

2. 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

（1）交通結節点の機能強化

- ①サイクル・アンド・ライド用の駐輪場の配置
- ②西金沢駅の交通結節点機能の強化（西口駅前広場の整備、自由通路の設置等）
- ③東金沢駅の交通結節点機能の強化

（2）公共交通の利便性の向上（重要放射幹線ルートまでのアクセス確保）

- ①循環バスの運行
- ②西金沢駅西側のバス路線網の新設

3. 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）

- ①P&R駐車場基本指針の策定とそれに基づく計画的な配置
- ②P&Rの利便性向上策の実施
(P&R利用者専用特急バスの運行、夜行便の運行、バス専用レーン・PTPSの導入、利用料金の低減ほか)

- ③買い物時P & Rの実施（日中や週末におけるまちなかでの駐車待ち渋滞の緩和）
- ④ゾーン内での移動手段の確保
（需要に応じたバス路線の確保、P & R駐車場でのタクシースペースの設置など）
- ⑤森本駅の交通結節点機能の強化
- ⑥東金沢駅の交通結節点機能の強化

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）

- ①オンデマンドフリーライドシステム※の導入（西日本JRバス）
※携帯電話等を活用して、利用予約がある場合にのみバスを運行するとともに、運行する場合には、バスが運行する路線まで行けばバス停まで行かなくても乗りたい場所から自由に乗車できる仕組みのこと
- ②地域の特性に応じたモビリティ確保の取り組みへの支援
（一定の需要が見込める地域での路線の確保、住民で自主運営する場合の支援ほか）

5. ゾーン間の連携（重要放射幹線ルートの設定）

- ①重要放射幹線ルートの設定
- ②鉄道線の有効活用（バス-鉄道-バスの連携強化、必要に応じて抜本的に見直し）

6. 市域全体での取り組み

（1）公共交通の利用促進

- ①料金の低減（そのためには、路線の効率化、公共交通の利用者増も必要）
- ②バス乗継運賃の廃止又は大幅割引（一方で直通路線の見直しなど路線を効率化）
- ③バスポイントシステムの導入
- ④企業等に対する定期券大口一括割引制度の導入
- ⑤金沢バストリガー方式活用による路線の新設・増便
- ⑥路線バスと貸切バス等との連携
- ⑦タクシーの機能強化（総合生活移動産業へ）

（2）マイカーから公共交通への意識改革

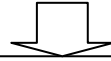
- ①町会等を通じた住民への意識啓発の充実
- ②企業等に対する意識啓発の充実
- ③学校を対象とした意識啓発の充実

7. 広域・圏域交通の確保

- ①北陸新幹線金沢開業の早期実現
- ②福井、関西方面へのアクセスの確保
- ③能登方面への広域交通の確保
- ④圏域交通の確保
- ⑤航路によるアクセスの確保

■金大バストリガー協定

- ①100円運賃の実施によって香林坊～武蔵が辻間の乗客数が大幅に増加した
- ②旭町周辺～角間キャンパス間を100円運行にすれば多くの学生がバス利用に転換すると回答している（明日の金沢の交通を考える市民会議 平成16年度活動報告）



大学生等の利用増加につながる料金低減策を検討すること
例えば旭町周辺から角間キャンパスまでの間など、料金を低減することにより大幅な利用者の増加が期待できるような区間においては、積極的に料金低減策を導入すること

これを具体化するため、金沢市が北陸鉄道及び金沢大学に対し、下記の案を提示したところ、趣旨に賛同いただき、実証実験としての実施について両者から合意が得られたため、北陸鉄道と金沢大学の間で「バストリガー協定」を締結した上で、平成18年4月1日から100円運行を開始することとなった。

1. 対象区間・運賃について

- ・旭町・鈴見町・鈴見台 2 丁目バス停～金沢大学の間で乗車し、かつ降車する場合は、現行の路線バスの運賃を100円とする（現在の運賃は200円又は170円）
- ・この区間を通過しても、乗降の一方でも区間外のバス停を利用する場合は現行運賃とする

2. バス運行ダイヤ・便数等について

- ・運行ダイヤ・便数は運行開始当初は現状のままとする

3. 金沢バストリガー方式の適用

- ・今回の取り組みは、金沢市が、バス事業者による積極的な利便性の向上策の導入を促すために新たに提案する「バストリガー方式」【参考資料-1】を初めて適用する産学官連携の実証実験である
- ・北陸鉄道と金沢大学が金沢市の仲介のもと、バストリガー協定を締結する。

（1）協定の概要

- ・「基準年度（H17）に対象区間から得られた収入<実施年度に対象区間から得られた収入であれば、次年度以降も継続して実施することとするが、逆の場合には、当該年度終了後に北陸鉄道が従前の料金に戻すことも含めた見直しを行う

※実施年度の収入はICaでの収入のみカウントに入れる

（2）金沢大学の対応

- ・今回の実証実験の内容・目標達成状況等を学生等に対し周知するとともに、既存の駐車場利用規則の運用の徹底を図るなど、バス利用促進に向けた取り組みを実施する。

（3）実施期間

- ・実施期間は当面5年間とし、その後の取り扱いについては、協議の上決定する

旭町周辺 ↔ 金沢大学角間キャンパス間

実証実験 路線バス100円運行

北陸鉄道と金沢大学は公共交通の利便性向上に向けた取り組みとして金沢市が新たに提案する「金沢バストリガー方式」を適用し、産学官連携の交通実証実験(100円バスの運行)を実施します。

事前に設定した採算ラインを満たさなければ元の運賃に戻すこととなります。100円運行の継続の為、学生を中心とする皆様の積極的かつ継続的なご利用をお願い致します。

エリア内の
乗降運賃は **100円!!**

平成18年4月1日から実施

ICa アイカ
アイカをご利用下さい。

対象区間・運賃について

旭町・鈴見町・鈴見台2丁目バス停～金沢大学バス停の間で乗車し、かつ降車する場合は、現行の路線バスの運賃を100円とします。(現在の運賃は200円又は170円)

この区間を通過しても、乗降の一方でも区間外のバス停を利用する場合は現行運賃とします。(例: 旭町～金沢大学=250円、旭町～田上住宅=230円)

対象区間の定期券は発行いたしません。

お問合せ先▶ 北陸鉄道テレホンサービスセンター ☎076-237-5115
北陸鉄道 金沢大学 金沢市

利用実績等

■18年度目標利用者数

対象区間内における平成17年度の運賃収入額を上回るために必要な利用者数

目標利用者数 (※1)	221,687人 (189%)
17年度推計利用者数 (※2)	117,090人

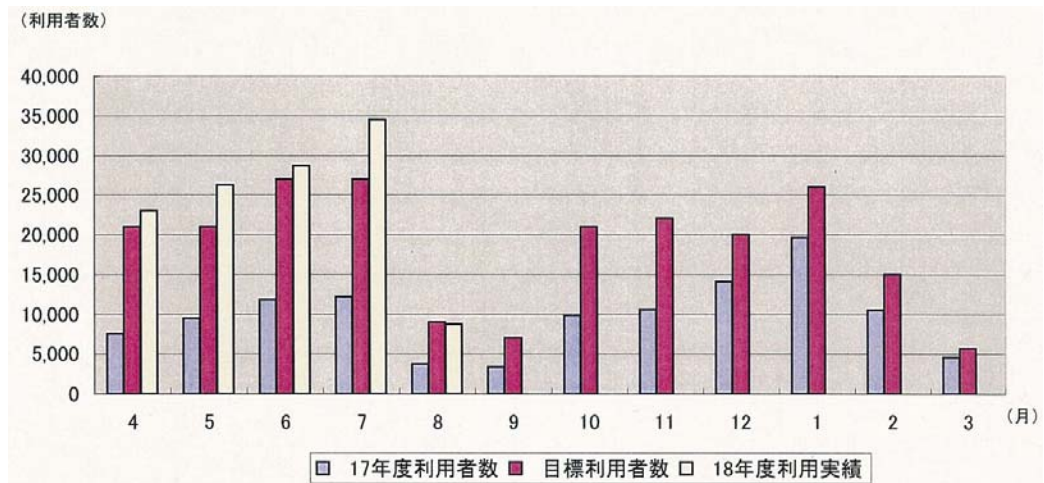
※1 ICa 利用者で算出する

※2 200円と170円区間の利用者数に加え、定期券利用者や乗り継ぎ割引等を勘案した推計値

■利用者数 (4月から8月)

17年度推計利用者数	目標利用者数	18年度利用実績	目標達成率	対前年度比
44,604人	105,000人	121,112人	115.3%	271.5%

■月別達成状況



参考資料-1：金沢バストリガー方式について

1. バストリガー方式の考え方

- ・バス事業者による積極的な利便性向上施策の導入を促すため、バス事業者がバス料金の低減や路線の新設・延長・増便などを実施する場合には、事前に設定した採算ラインを、満たさなければ元に戻すことを約束する協定（バストリガー協定）をバス事業者と地域住民等の間で締結するもの。金沢市は、これを市民の交通利便性向上を目的とした実証実験ととらえ、協定を締結することを仲介する。

2. 市が協定締結を仲介する要件

- ・路線・系統の新設・延長・運行ダイヤの大幅な増便や、特定区間の運賃低減など、利用者の利便性の向上に資する取り組みであること
- ・「事前に設定した採算ライン」を満たすことが、ある程度見込まれること
- ・協定の対象となる取り組みが金沢市内のものであること

3. トリガー方式の適用方法

- (1) 「事前に設定した採算ライン<実施後1年間の運賃収入」の場合
 - ・次年度も継続して実施する
- (2) 「事前に設定した採算ライン>実施後1年間の運賃収入の場合
 - ・バス事業者が、従前の運行に戻すことを含めた見直しを行うことができる

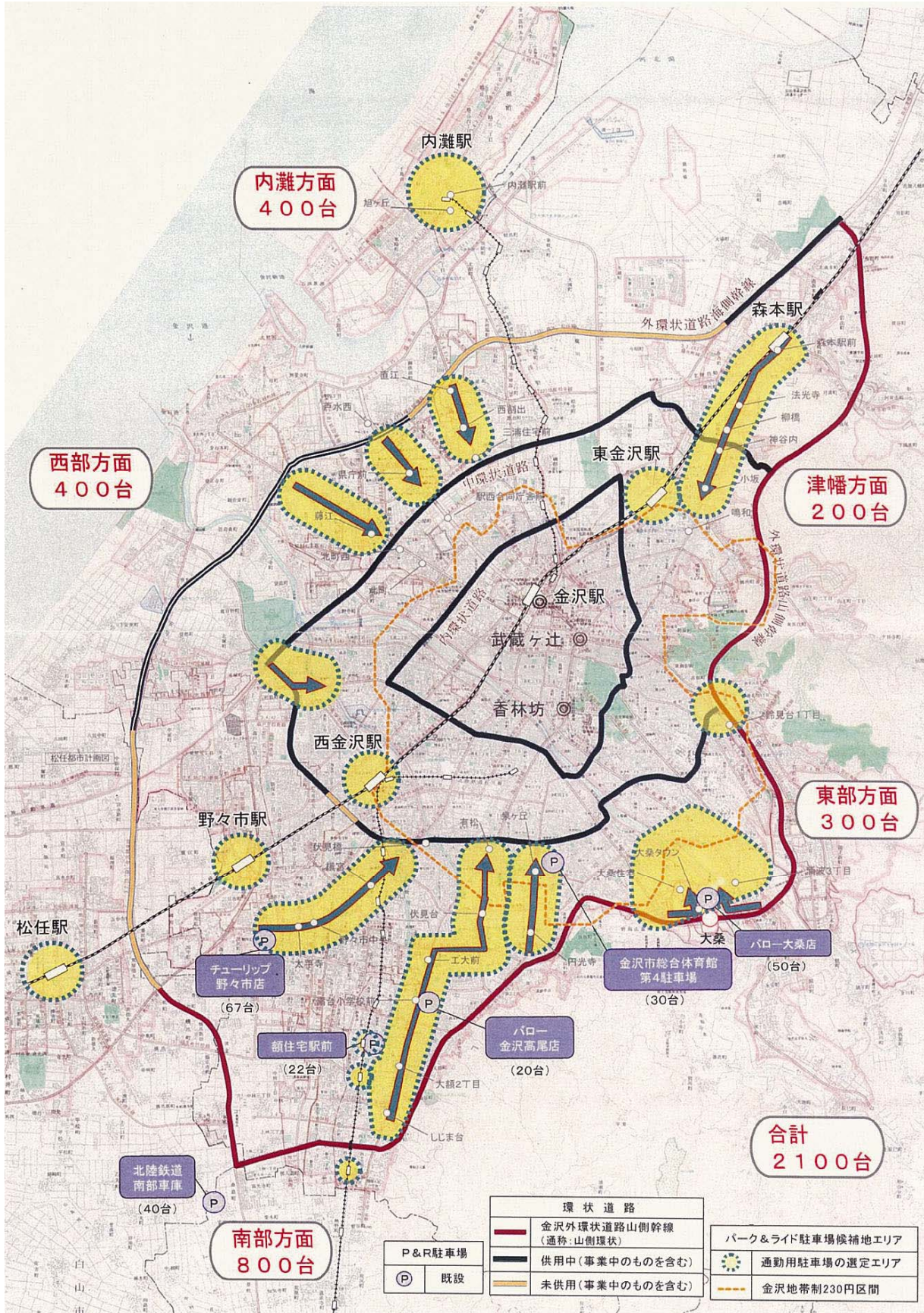
※「事前に設定した採算ライン」の算出方法

- ①路線・系統の新設、延長、運行ダイヤの大幅な増便の場合
追加的に必要となる経費（人件費、燃料費、車両費など）に基づき算定
- ②運賃低減の場合
ICa等を活用して、料金低減区間における前年1年間の運賃収入を算定

※「実施後1年間の運賃収入」の算定方法

- ICa等を活用して実施後1年間の運賃収入を算定

参考資料-2：パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針図



5. まちなかゾーンにおける地区交通施策（新規提案及び既存施策の拡充）の検討

（■ハード施策 □ソフト施策 ・提案施策 ⇒ 施策導入効果）

① まちなかゾーン内の施策に対する面的・一体的視点からの位置づけの明確化

□ まちなかゾーンの位置づけの強化

- ・ 既存・新規の地区交通関連施策を面的・一体的視点から位置づけ、重点的に実施するエリアとして明確化

⇒ まちなかゾーン内の交通施策を歩行者・自転車及び公共交通主眼で体系化

□ まちなかゾーン内の道路に対する機能の取捨選択

- ・ 現状の役割の評価と各路線の性格づけ（アクセス、歩行者・自転車、公共交通、歴史、潤い、景観、観光、賑わい等）

⇒ 道路の機能に応じたまちづくり方針の明確化、都市計画道路の見直し・廃止

② 歩行者・自転車空間の整備

□ 歩行者・自転車ネットワーク整備方針の策定

- ・ 通勤・通学、買物、観光等の主要動線への対応

⇒ 歩行者・自転車ネットワークによる回遊性の強化

■ 道路断面構成の再構築

- ・ 歩道拡幅
- ・ 沿道民地を活用した一体的歩道空間の創出
- ・ 車道部の利用転換等

⇒ 安全・快適な歩行者・自転車通行空間の確保（物理的分離）、溜まり・賑わい空間の創出や道路緑化の拡充による街並み景観の向上

■ 自転車利用空間の整備

- ・ 道路付属物や占用物件としての路上駐輪施設の整備
- ・ 沿道空地や空き店舗等を活用した路外駐輪施設の整備
- ・ レンタサイクルの強化（サイクルステーションの設置等）

⇒ 自転車動線上への施設集約による利用利便性の向上

□ 歩いて暮らせるまちなか環境の整備

- ・ 歩けるまちづくり協定地区の新規展開
- ・ 道路法による歩行者専用道指定の促進や占用許可基準の柔軟な運用
- ・ 道路構造上の工夫による交通静穏化等

⇒ 協定地区の連担による回遊性の向上、タウンモビリティの拡充

□ 道路交通法（交通規制）の柔軟な運用

- ・ 交通規制（歩行者専用道路）導入地域における許可証の弾力的な発行

⇒ 歩けるまちづくりのために交通規制を実施しようとする自治会等に対して、市町村との協定締結を条件に、許可証の発行範囲の拡大や一括発行を認める等の弾力的な運用が必要

③公共交通の拡充

■公共交通優先通行空間の整備

- ・バス専用レーンの区間延伸
- ・優先信号の設置や交差点改良
- ・新たなトランジットモール化検討等

⇒ バス通行の定時性・速達性の確保による都心公共交通の優位性改善

■つなぎ施設のバリアフリー化

- ・駅前、P & R 駐車場、バス停等交通結節箇所における歩行者・自転車利用空間との接続強化

⇒ 移動の連続性・円滑性の強化による利用者の利便性、安全性の改善

□バス利用の利便性向上

- ・バストリガー方式や音声案内システムの定着・拡充
- ・商店街等と連携した割引運賃制度の適用等

⇒ 利用者需要の拡大による運営の改善・定着（公共交通の正のスパイラルへの移行、バス交通ネットの拡充）

④物流交通への対応

■□荷捌き施設の確保、適正配置

- ・共同無料荷捌き駐車場の拡充、新規整備〔路外〕
- ・既存駐車スペースの転用（公共・民間駐車場の部分利用、社寺敷地の空きスペース活用等）〔路外〕
- ・施設の附置義務基準や配置ルールの普及〔路外〕
- ・共同荷受け施設の整備（建物更新時の整備、空き店舗の活用等）〔路外〕
- ・道路断面の再構築によるトラックベイの創出〔路上〕
- ・裏通りの荷捌き路上駐車駐車禁止解除やタイムシェアリング〔路上〕
- ・バス・タクシーとの共同利用（時間区分、ベイの延長）〔路上〕

⇒ まちなか地域内の交通処理の適正化推進

■物流交通処理の施策導入

- ・貨物車走行路の分離（土地利用や交通管理と連携した物流専用・優先のルートやレーンの設定）

⇒ 物流交通の空間分離による歩行者環境の改善

□物流交通処理の施策導入

- ・共同集配システムの整備（集配センター、集配拠点、共同集配車等）
- ・貨物車の面的な流入規制（時間帯規制、貨物車スペック規制等）
- ・うろつき交通等の削減（荷捌き場所の予約システムや情報提供等 I T 技術の活用）

⇒ 物流交通の集約化、効率化による環境区内道路交通の円滑化

6. 今後の課題

【まちなかゾーンの交通環境整備の課題】

- 内環状の内側、金沢駅から武蔵ヶ辻、香林坊、兼六園一带を含む中心市街地に設定されたまちなかゾーンは、市のシンボリック地区で歩行者・公共交通の優先ゾーン
- 歩行者・公共交通優先の地区交通環境形成に向けた各種施策が実施あるいは検討中であるため、今後はさらに関連施策の連動性を高め、公民協働による効率的なまちなか環境整備の計画的コントロールが課題

【地区交通施策の展開に係る課題】

- ① まちなかゾーンの位置づけの強化を前提に、ゾーン内地区交通関連施策の体系化
 - ⇒ まちなかゾーン内の各道路について、地域の発意を踏まえた路線の性格づけとこれに基づく道路機能の実現を支える整備・管理の仕組みづくり
 - ・ まちなかゾーンの交通環境整備をトータルコントロールする協議会の設置
(既存組織の活用を含む道路管理者、交通管理者、交通事業者、行政、住民、商業者、民間団体等の参画環境の整備)
 - ・ 道路整備、沿道民地内における公共空間の整備、交通管理等に関連する法制度体系の見直し
(道路法、道路交通法、建築基準法、都市計画法、駐車場法等の改正や運用改善、民地内を活用した一体的歩道空間整備を推進する事業制度の創設等)
 - ・ 道路空間等の維持管理に係る新たな体制づくり
(道路管理者による柔軟な管理、沿道住民等の参画による公民協働等)
 - ⇒ まちなかゾーン内を面的に管理するエリア・マネジメントの導入
 - ・ 整備主体や財源等実現方策の検討
- ② 地域交通関連施策の展開に対する国の包括的かつ積極的な支援
 - ⇒ 地域が一体となって策定した地域交通戦略に基づいて実施される交通関連施策について、既存の個別補助メニューの有無にかかわらず、戦略の認定等を要件に国がパッケージとして一括支援・助成する新たな制度の創設
 - ・ 地域交通版まちづくり交付金制度（仮称）の創設

