ちょっと、金沢まで。

交通によるまちづくりの実現に向けて

平成２９年２月１３日　金沢市

金沢市の位置

人　口

465,699人

（H27国勢調査）

面　積

468.64Km²

まちの歴史

加賀藩前田家
14代の各藩主
戦いを避け学術・文化を尊重

前田利家入城以来430年間、
大きな戦禍・災害にあわず
藩政期のまちなみが残る

まちの特徴

「藩政期の絵図」

「現在の写真」

北国街道
金石街道
金沢城
石引道
野田街道
鶴来街道

金石街道
北国街道
金沢城
石引道
鶴来街道
野田街道

金沢市の交通政策

・交通戦略・計画

・これまでの交通政策

・新金沢交通戦略

・第２次金沢交通戦略

金沢市の交通戦略・計画

平成１３年（２００１年）

新金沢市総合交通計画

「ひと・まち・環境が共生する２１世紀型の交通体系の構築」

↓

平成１９年（２００７年）

新金沢交通戦略

「４つのゾーン別施策とゾーン間の連携」

↓

平成２８年（２０１６年）

第２次金沢交通戦略

「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」

これまでの交通政策

～公共交通の利用促進による交通円滑化に向けて～

これまでの交通政策

昭和４２年（１９６７年）
金沢市内**路面電車の廃止**

昭和４６年（１９７１年）
バス専用レーン導入

昭和５９年（１９８４年）
バス接近表示システム導入

昭和６３年（１９８８年）
観光期Ｐ＆Ｒ本格実施

平成６年（１９９４年）
リバーシブルレーン本格実施

平成８年（１９９６年）
通勤時Ｐ＆Ｒ本格実施

これまでの交通政策

平成１１年（１９９９年）
金沢ふらっとバス運行開始
平成１５年（２００３年）
歩けるまちづくり条例制定
平成１６年（２００４年）
ＩＣ乗車カード　ＩＣａ（アイカ）導入

新金沢交通戦略

～歩行者と公共交通優先のまちづくり～

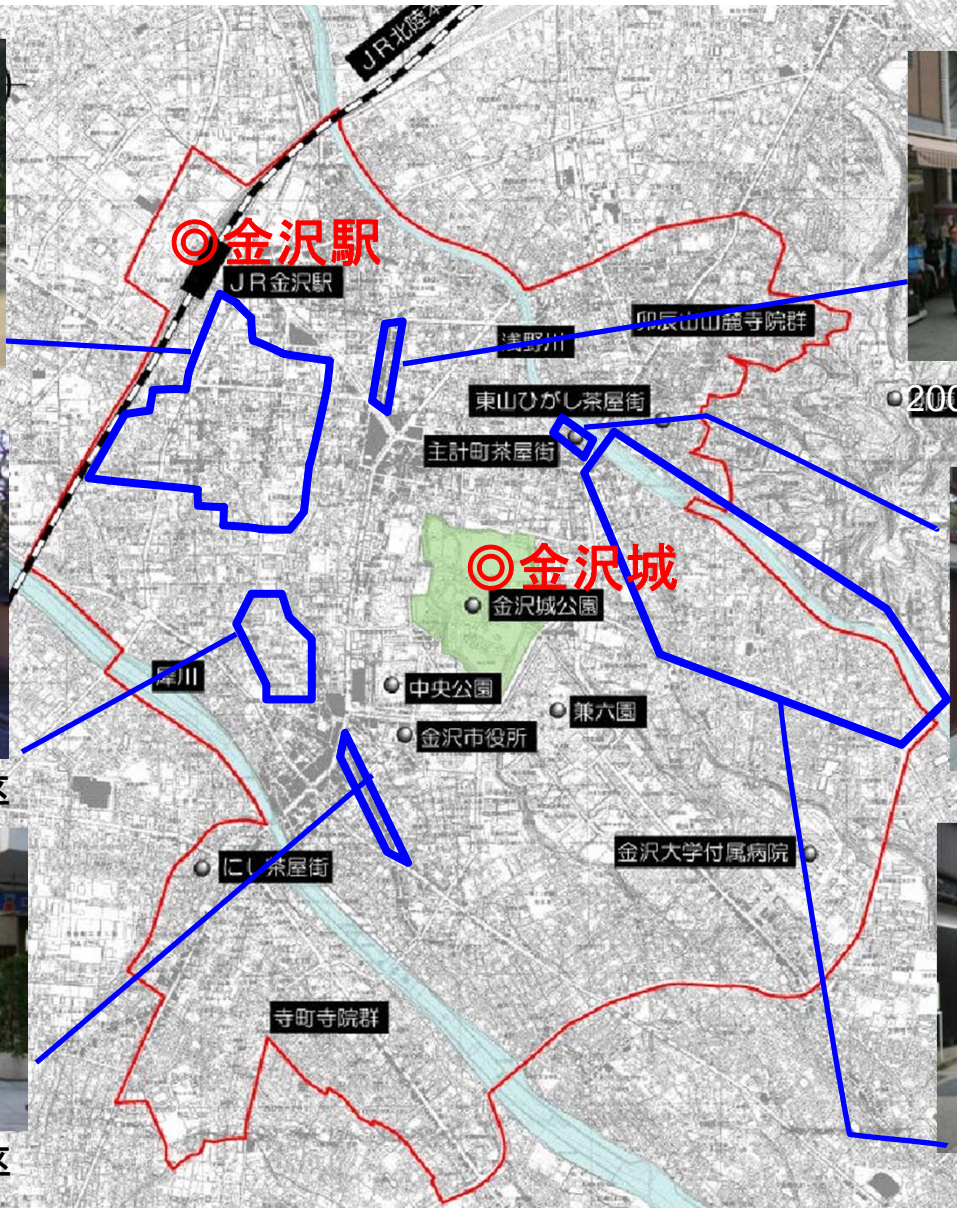
平成１９年３月策定
計画期間　平成２７年度まで

①　歩けるまちづくりの推進

2011.7 芳斎地区

2008.10 長町武家屋敷地区

2005.10 竪町商店街地区

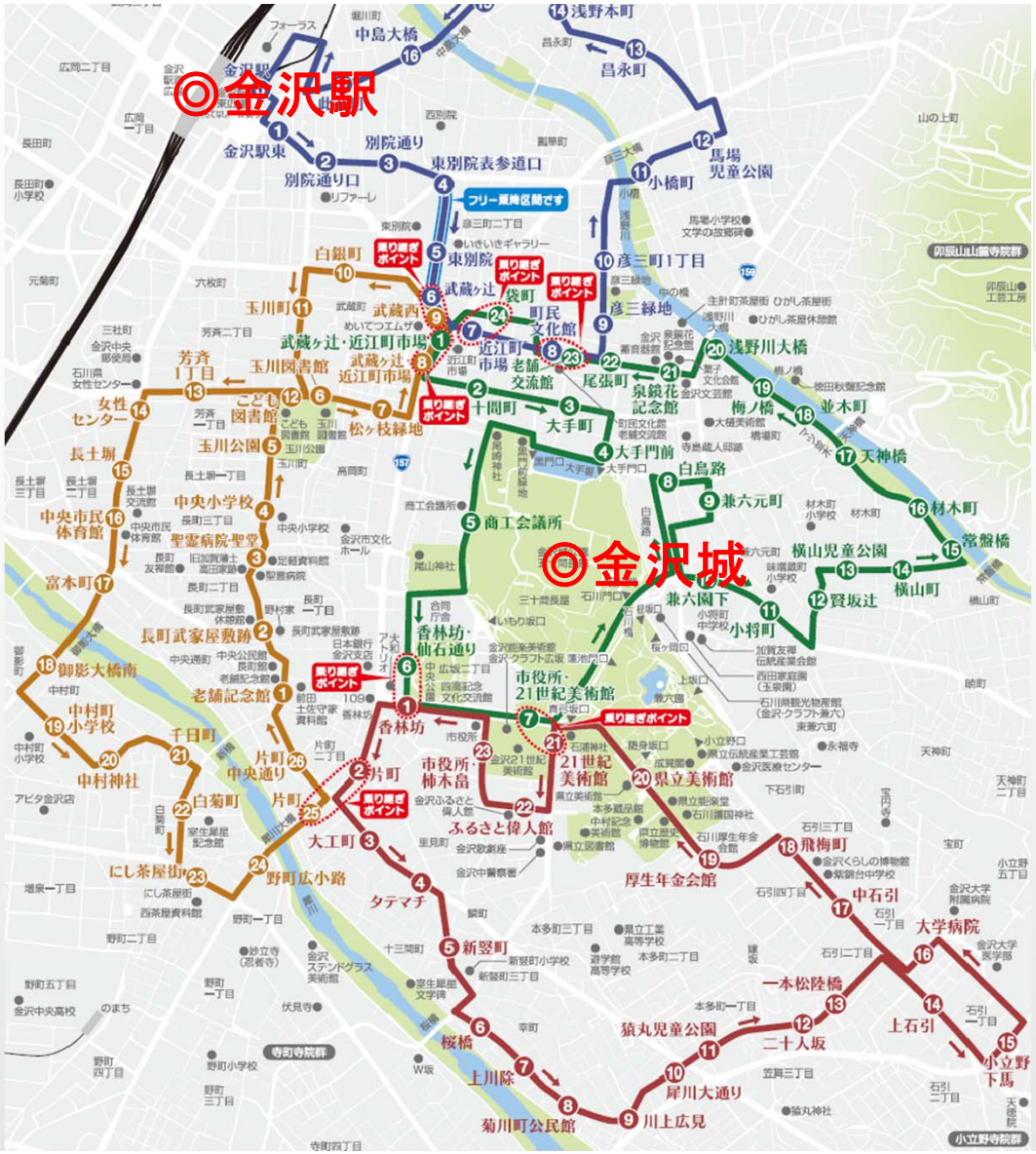


2006 4 横安江町商店街地区

2006.7 主計町地区

2009.10 材木地区

②　ふらっとバス　導入



- 此花ルート（1999.３）
- 菊川ルート（2000.３）
- 材木ルート（2003.３）
- 長町ルート（2008.11）

まちなかの交通空白地域の解消

③　郊外地域運営バスの導入

大浦地区「おおらっこ号」

内川地区「青竹号」

交通不便地域において、

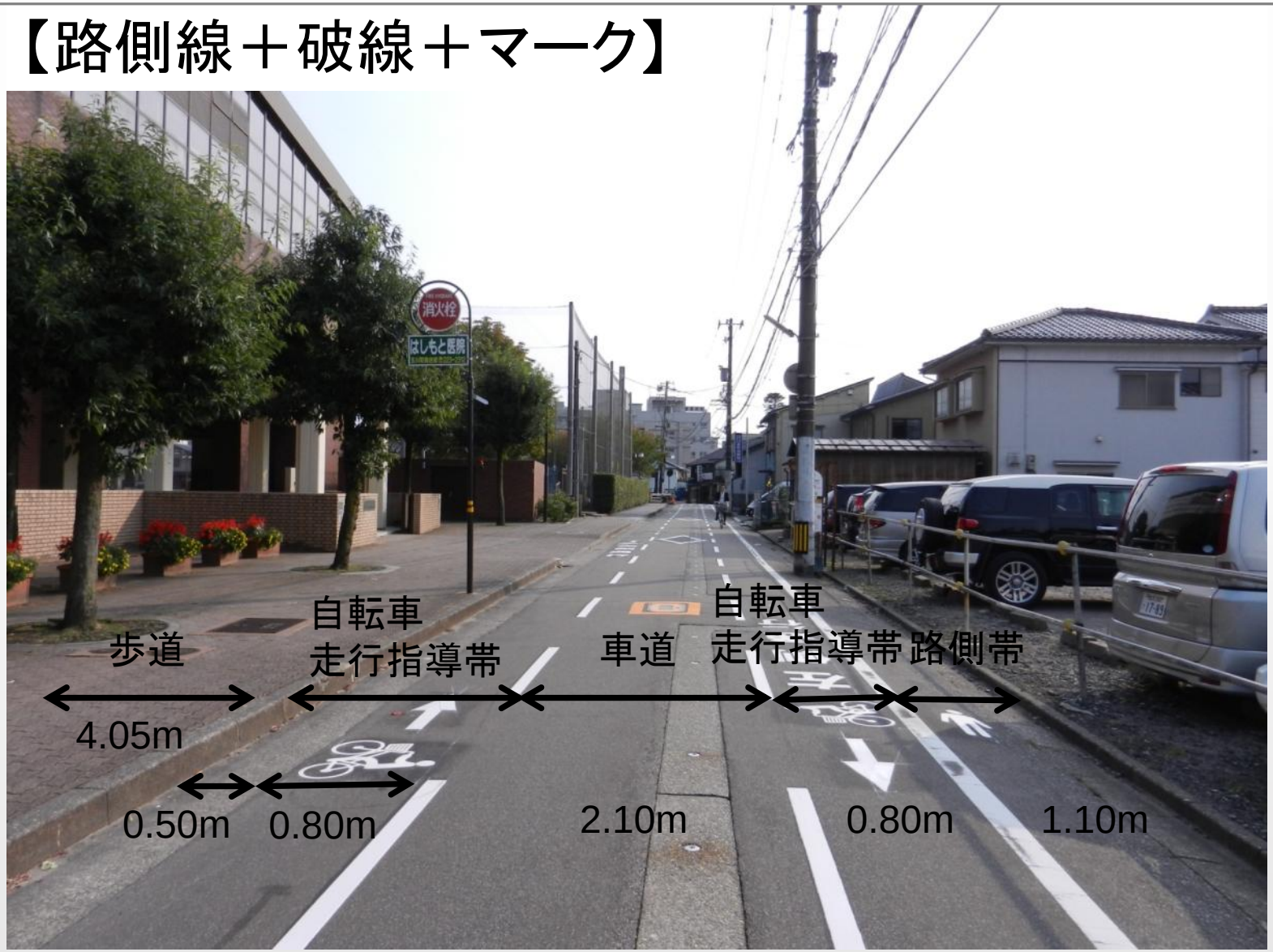
地域住民等が運営するコミュニティバス等の運行に対し

運行経費と運行収入との差額（赤字分）の一部を助成

（Ｈ２４～モデル事業、Ｈ２６～本格実施）

④自転車の利用環境整備「走行指導帯」

【路側線＋破線＋マーク】

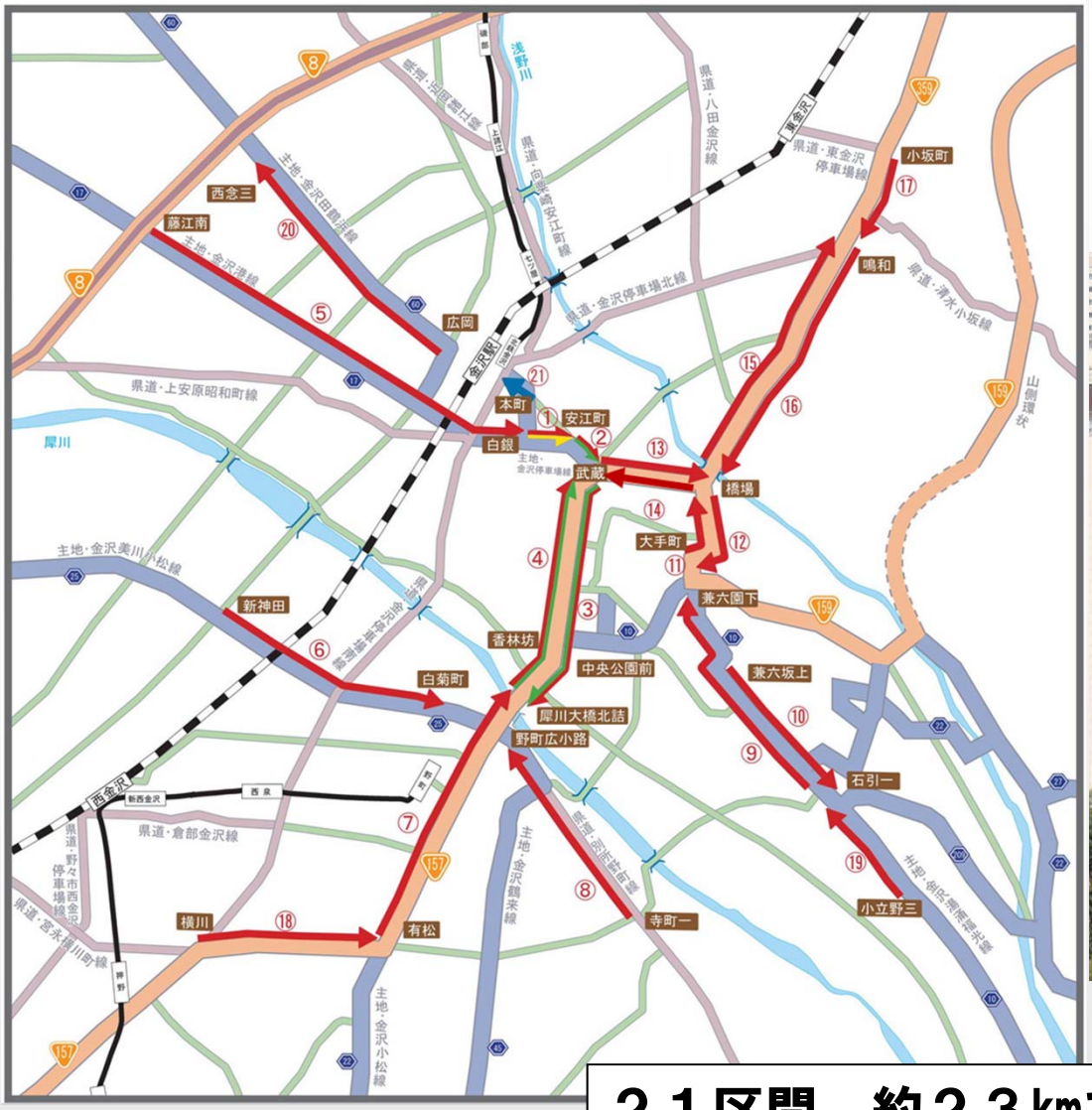


④　公共レンタサイクル「まちのり」導入

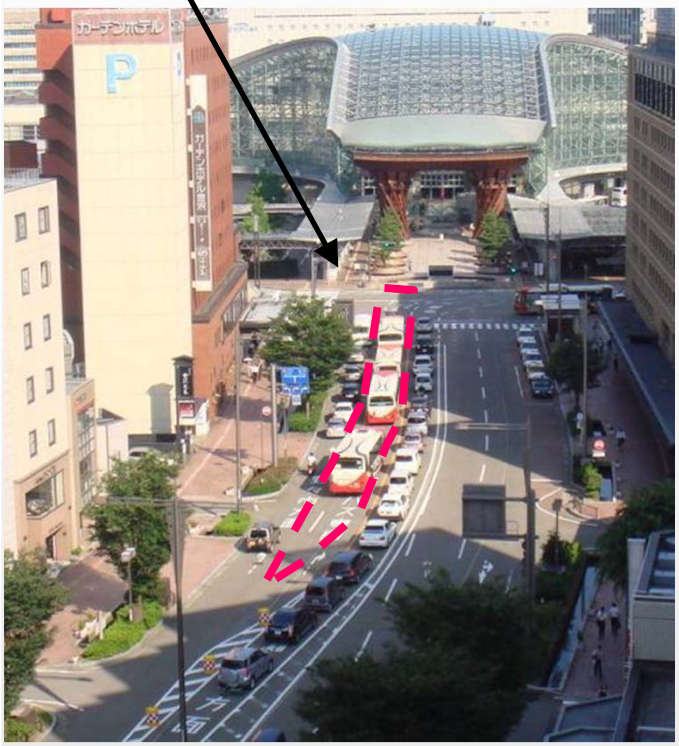
- 「サイクルポート」を２１カ所設置
- 鉄道駅や主要観光施設・公共施設に配置

まちのり
MACHI-NORI

⑤　バス専用レーンの拡充



バスターミナル専用車線に



２１区間、約２３㎞で実施

⑥　パーク・アンド・ライド

観光期

郊外の臨時駐車場から
路線バス等を利用し、まちなかへ
（ゴールデンウィークなど）

駐車場：５箇所、９００台（H28GW）

通勤時

郊外の商業施設等の駐車場から
路線バス等を利用（通勤・通学）

駐車場：１５箇所、３７１台（H27末）

⑦　二次交通案内の充実

金沢駅東広場
バス発車案内システム

金沢駅東広場
交通案内所
（交通コンシェルジュ）

⑦　二次交通案内の充実

分かりやすいバス案内板
金沢まちなか交通ガイド

⑧　交通実験（H12年度から毎年実施）

公共交通利用促進を
図るため
県市協調で実験

効果を検証し
本格実施に至る例も

（例）バスレーン時間帯
延長等

⑨　交通環境学習

交通を通して
環境や社会について学び、
子供たちが社会的な影響に
配慮した行動習慣を
形成することを
目標とした学習プログラム

第２次金沢交通戦略の策定

交通によるまちづくりの実現に向けて

第２次金沢交通戦略策定

策定の背景

●社会経済情勢の変化

超高齢化（65歳以上　2010年14％⇒2040年35％）
人口減少（2010年462千人⇒2060年432千人）
観光客の増加、環境負荷低減への対応

●本市のまちづくりの動き

北陸新幹線開業、道路整備の進捗（環状道路など）

●国の動向

まちづくりと連携し、
面的な公共交通ネットワークを再構築
（地域公共交通の活性化・再生法の改正など）

国の公共交通関連施策の動き

●公共交通ネットワーク縮小を懸念

公共交通利用者の減少⇒サービス水準の低下
⇒利用者の減少･･･負のスパイラル

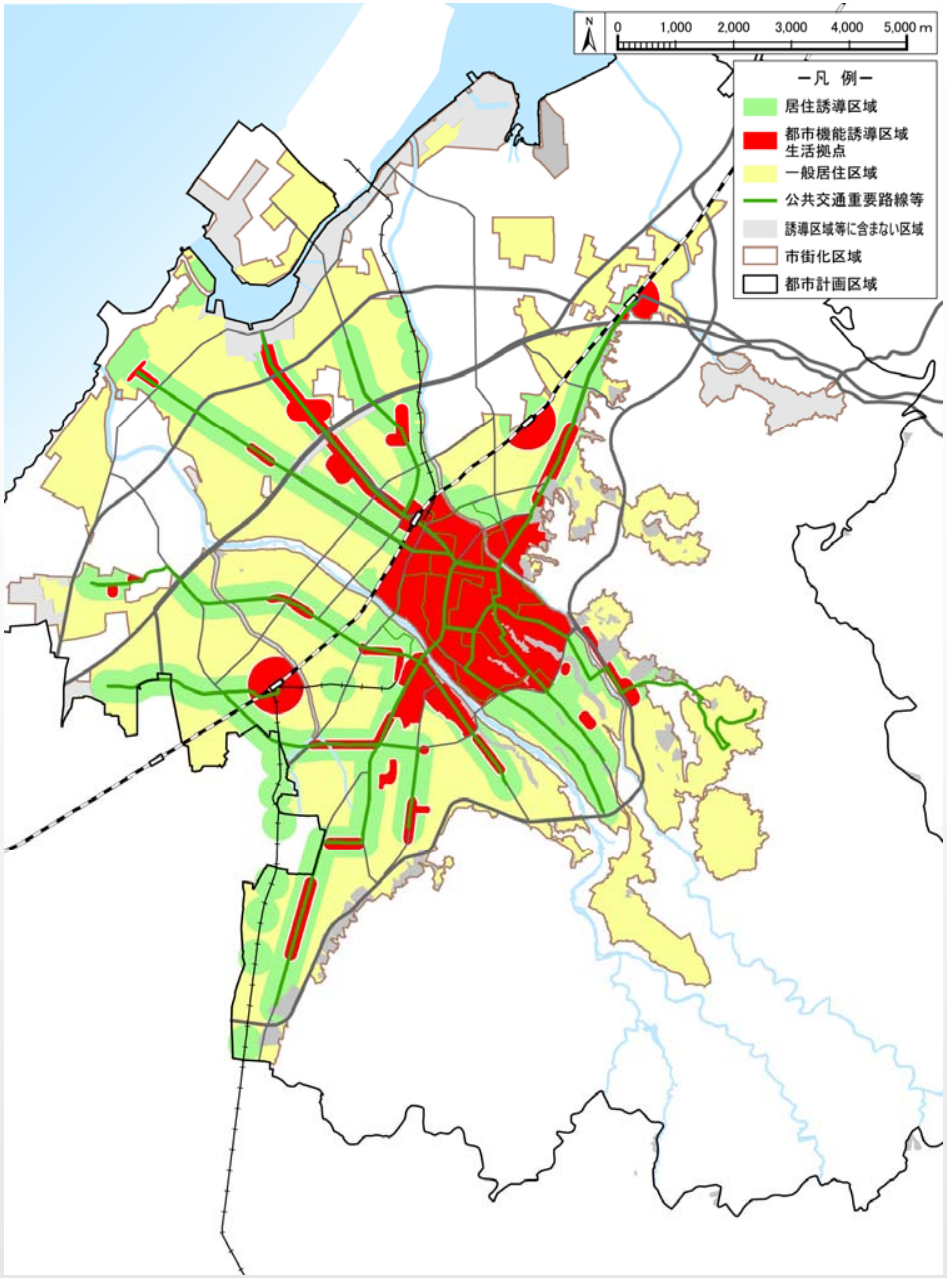
●地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段確保、コンパクトシティの実現
まちのにぎわいの創出や健康増進
人の交流の活発化

●解決の方向性

地域公共交通の改善は、まちづくり、観光、福祉、教育、環境などに大きな効果（不可欠な社会インフラ）
⇒事業者頼りではなく、自治体が中心

金沢市集約都市形成計画（立地適正化計画）



第２次金沢交通戦略とは（Ｈ２８．３策定）

■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

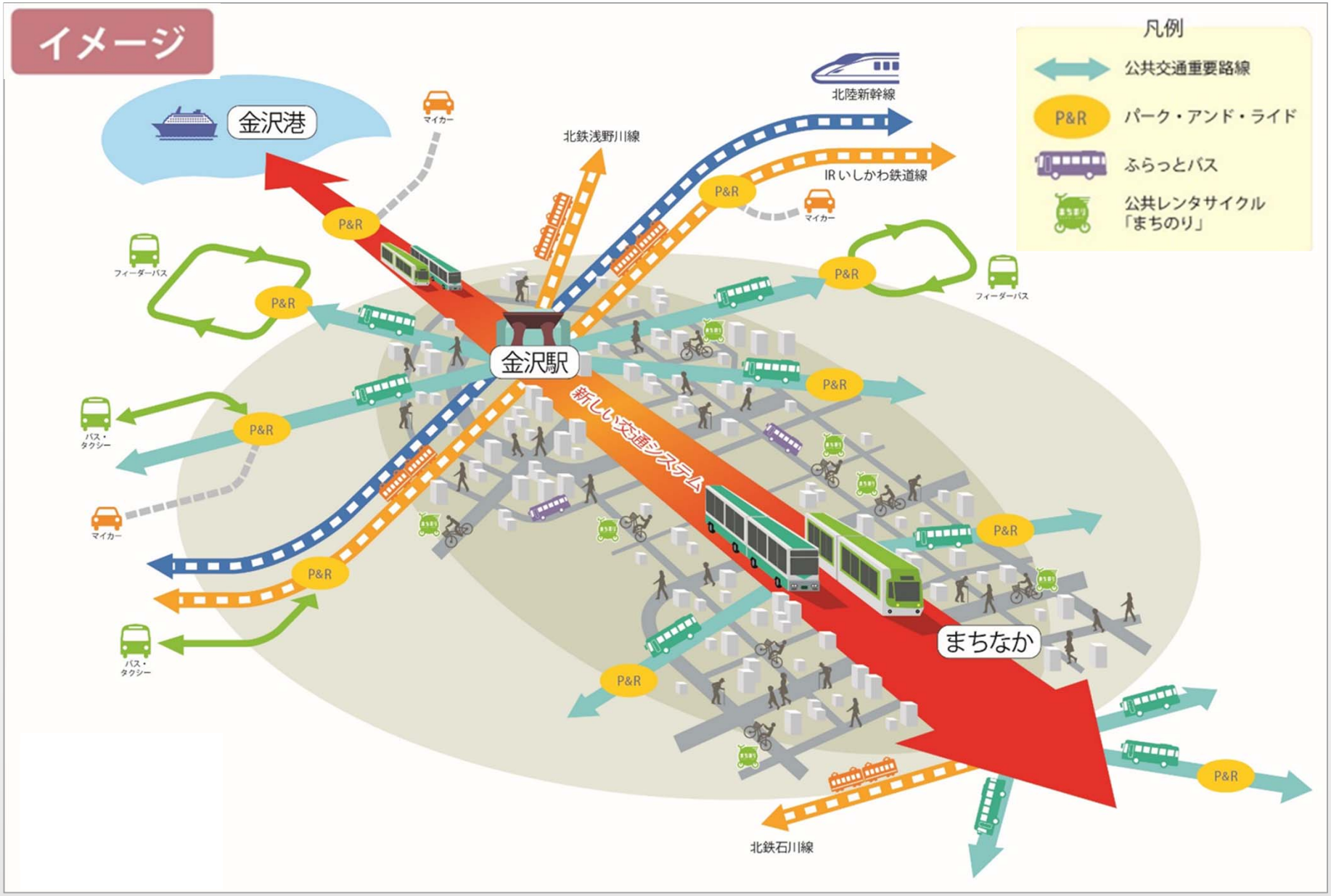
（新）　まちなかを核に
『ネットワークでつなぐまちづくり』

（継続）歩行者と公共交通優先のまちづくり

■計画期間

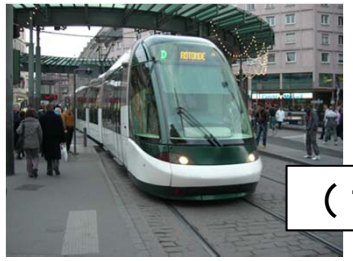
平成２８～３４年度（７年間）

目指す交通ネットワーク



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～

（１）新しい交通システムの導入に
　　向けた条件整備



（１）

（２）バス路線の段階的再編

（公共交通重要路線の利便性向上）

（郊外部バスネットワーク改善）

（地域住民による移動手段確保支援）

（２）

（３）鉄道線の充実

（石川線、浅野川線、ＪＲ、ＩＲいしかわ鉄道）

（３）

基本方針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

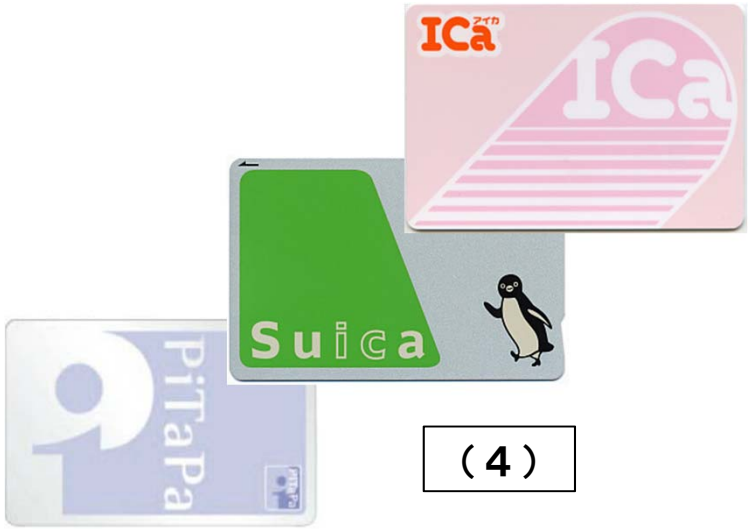
（１）

（２）パーク・アンド・ライドの推進
（駐車場の確保、利用促進）

（２）

（３）バリアフリーの推進

（４）乗り継ぎ抵抗の軽減
（ＩＣカード等）

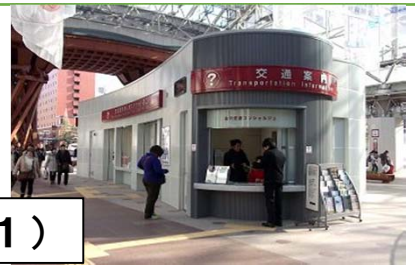


（４）

基本方針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



（１）

（２）高齢者や障害のある方への移動支援

（３）

（２）

（４）渋滞緩和策の実施

（５）タクシーの利用環境向上

（６）

（６）荷捌きの円滑化

基本方針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～

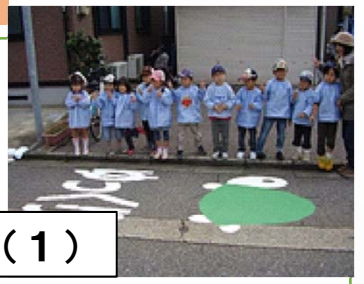
（１）　歩けるまちづくりの推進

（２）　自転車利用環境の向上

（３）　マイカーの流入抑制

（４）　駐車場の適正な配置

（５）　公共交通の利用促進、意識啓発


（１）

（２）

（３）

（５）

基本方針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

（２） 金沢駅の交通結節機能の強化

（２）

（３） 金沢都市圏・能登・加賀、隣県等
交通ネットワークの充実

（４） 金沢港の交通結節機能の強化

（４）

「第２次金沢交通戦略」が目指す未来の姿

過度に車に依存しない交通体系

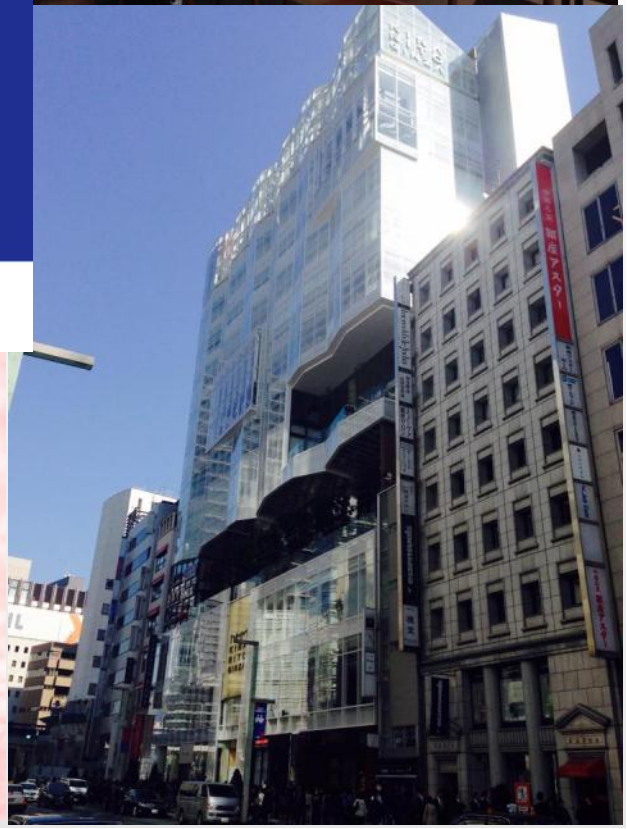
安心して楽しく回遊できるまちなか

誰もが使いやすい交通環境

都市の競争力・魅力の向上

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

新しい金沢、はじまる。

北陸新幹線開業