

公共交通主体の交通体系構築を目指して

— 金沢市における交通政策 —



金沢市都市整備局都市計画課
木谷弘司

概略構成

P01

1. 金沢市の概要と交通の現状
2. 交通問題解決に向けた取り組み
- 金沢市における具体的取り組み
3. バスを活かした公共交通推進施策
 1. オムニバスタウンの概要
 2. コミュニティバスの導入と活用
 3. 通勤P&Rの拡大
 4. 観光期P&R
 5. 快適さ向上を目指した施設整備
 6. 料金システムの改良
 7. 利用者意識の向上
4. 歩けるまちづくりの推進
5. まちなか駐車場の適正配置
6. 次年度以降の主要な取り組み

1. 金沢市の概要と交通の現状

1-1. 金沢市の概要(人口の変遷)



金沢市の面積

467.77km²

金沢市の人口(H17国調)

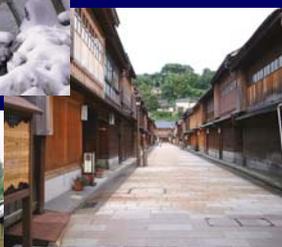
454,607人

金沢市の世帯数(H17国調)

181,423世帯

(2005年10月1日現在)

400年間戦禍、大災害なし



1-1. 金沢市の概要(伝統工芸)

P04



九谷焼



漆塗り

加賀蒔絵



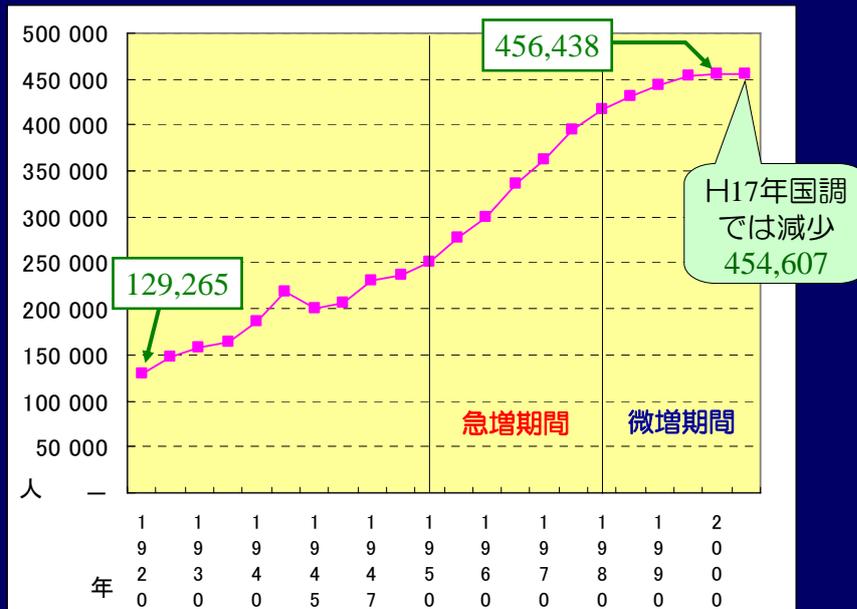
加賀金箔

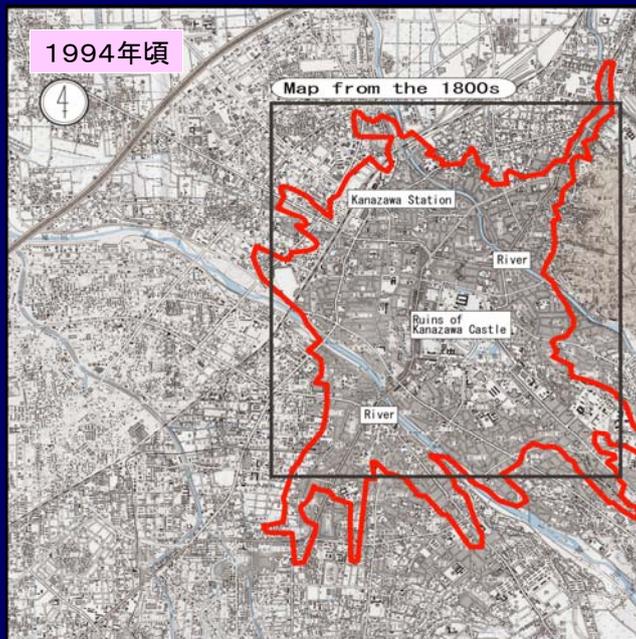
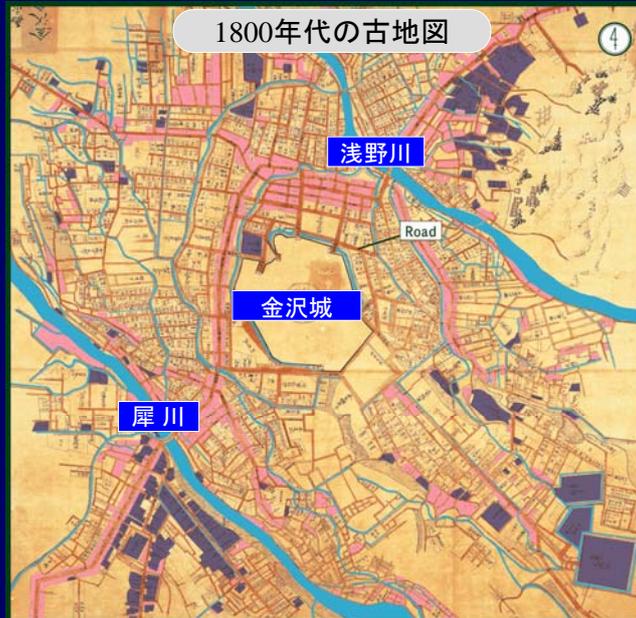


加賀友禅

1-1. 金沢市の概要(人口の変遷)

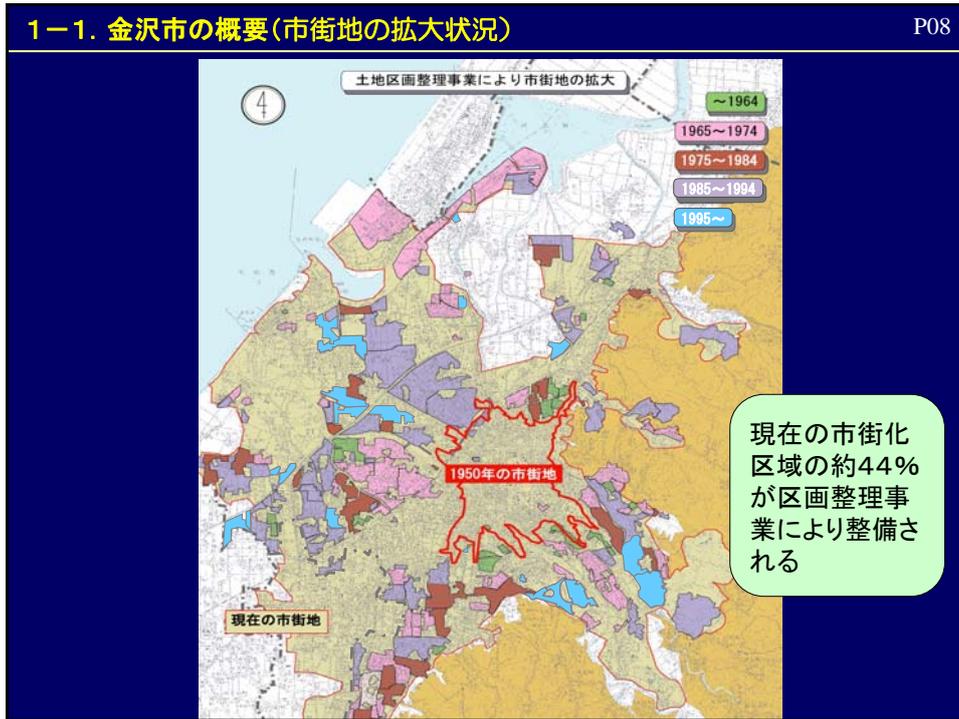
P05





1-1. 金沢市の概要(市街地の拡大状況)

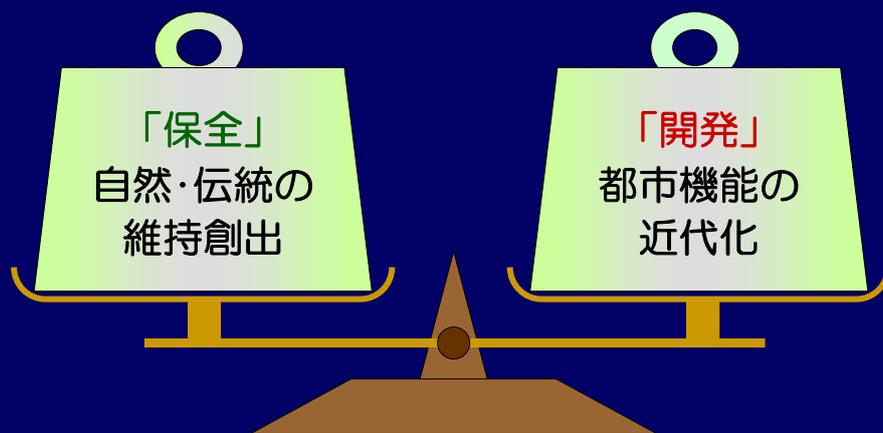
P08



1-1. 金沢市の概要(都市計画的課題)

P09

金沢市における都市計画的課題 → 永遠の課題



相反する2つの目的のバランスをいかにとるか！

主要幹線道路網図

- 基本形状
 - 内・中・外の3つの環状線
 - +
 - 東西・南北の放射幹線

放射環状構造を基本的な道路網とする。

環状道路の建設状況図

- 外環状線
- 中環状線
- 内環状線
- 北陸自動車道

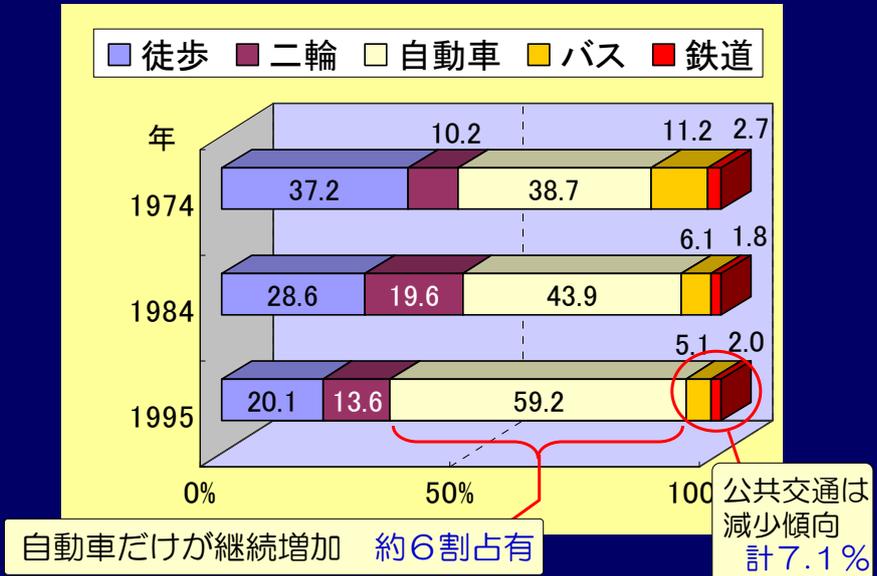


富山・福井市との道路整備レベル比較

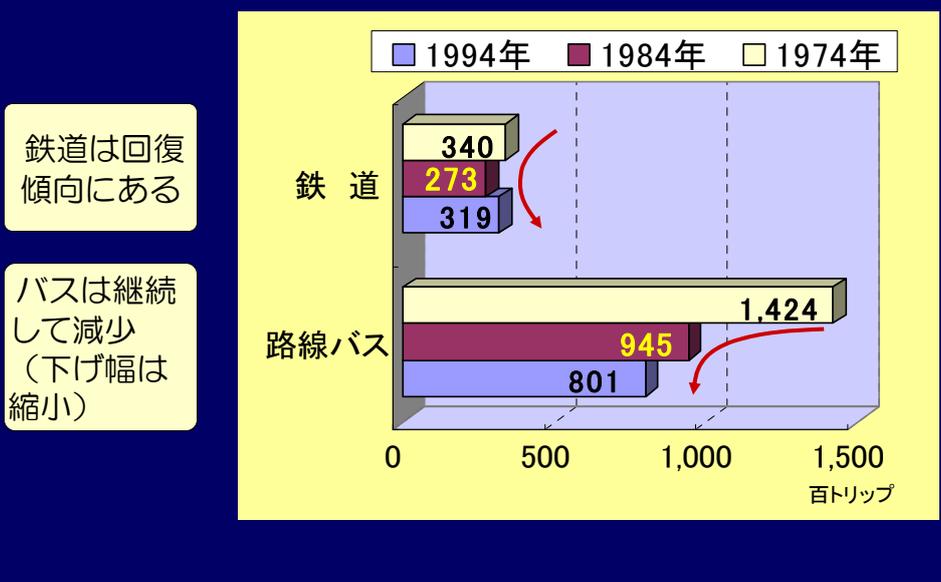
	金沢市 (397ha)	福井市 (225ha)	富山市 (656ha)
整備済 道路密度	3.80 <1.0>	5.16 <1.36>	5.49 <1.44>
多車線 道路密度	1.56 <1.0>	4.04 <2.59>	4.22 <2.71>

- ・他都市は、都市計画道路の整備密度では約4割増し
- ・多車線道路は3倍弱（金沢はほとんどが2車線）
道路容量拡大による交通渋滞対応に限界がある

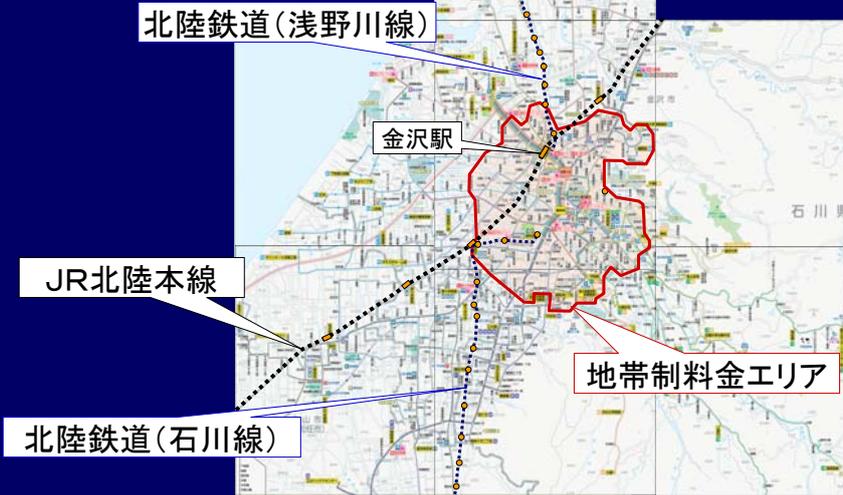
交通手段別機関分担率



トリップ数の変化



金沢市近郊部
公共交通路線網図



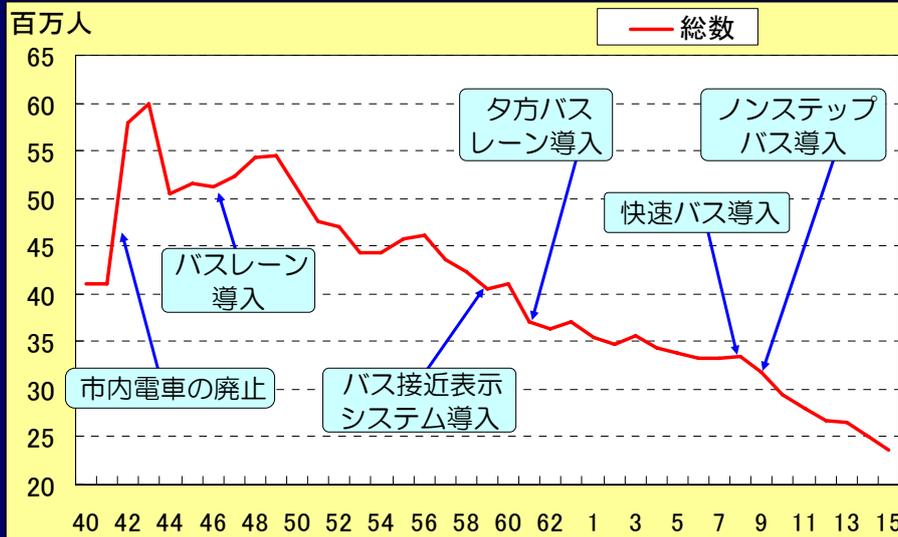
金沢市中心部
バス路線網図

- ・2つの発着拠点
「金沢駅」「香林坊」
- ・主要公共交通幹線
(都心軸)
2,000便/日
- ・放射状に路線設定

バス事業者
北陸鉄道(事実上
1社独占状態)



北陸鉄道バス乗降客数の変化

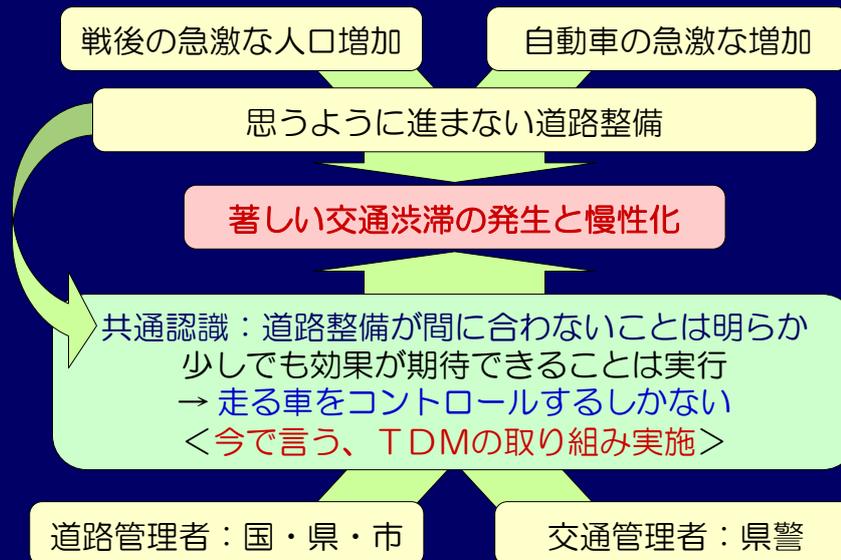


2. 交通問題解決に向けた取り組み

継続して問題となっている交通上の課題

- 非戦災都市であるが故の脆弱な道路機能
 - ・「保全」と「開発」の両立上、今後も抜本的な道路整備は不可能
 - 慢性的な渋滞の発生
- 自動車社会の急激な進展と依存の増大
 - ・ 郊外開発と中心市街地空洞化の一因
- 公共交通の衰退
 - ・ 自動車依存増大にともなう公共交通離れ
 - ・ 利用者減少とサービス水準低下の悪循環

交通管理者と道路管理者の共通認識



2. 交通問題解決に向けた取り組み(これまでの概略経緯)

P20

1965年頃の1人乗りマイカー規制論議が発端

- ・1971年：朝のバス専用レーン導入（3区間、L=4,120m）
- ・1974年：バス専用レーンの4人乗りマイカー通行可能化
- ・1978年：バス優先信号設置（4交差点）
- ・1984年：バス接近表示システムの導入
- ・1986年：夕のバス専用レーン導入（2区間、L=2,530m）
- ・1989年：観光期P&Rの本格実施
- ・1991年：マイカー自粛運動開始
- ・1992年：違法駐車等防止重点地区の指定
- ・1994年：リバーシブルレーンの本格実施（L=550m）
- ・1995年：時差出勤推進の取り組み開始
- ・1996年：K.Park（通勤時P&R）の本格実施
快速バスの本格実施
- ・1999年：オムニバスタウンの指定
- ・2000年：PTPS試験導入（ふらっとバス）
- ・2001年：バスく～る（PC、携帯電話によるバス運行情報提供システム）
- ・2003年：あるけるまちづくり条例の制定
PTPS本格導入（～05年：3路線.10.3km）
- ・2004年：駐車場案内システムの運用開始

その他：時差出勤、マイカー自粛、エコ交通運動等の継続的取り組み

2. 交通問題解決に向けた取り組み(新金沢市総合交通計画)

P21

新金沢市総合交通計画(2001～2010年)

【基本理念】

「ひと・まち・環境が共生する21世紀型の交通体系の構築」
～「世界都市金沢」の形成をめざして～

【4つの目標】

- ①環境負荷の小さな持続可能な都市を形成する交通体系
- ②人にやさしく安全・安心な交通体系
- ③まちの魅力を高め活気づける交通体系
- ④交流を促進する円滑で快適な交通体系

【数値目標】

- ・鉄道、バス利用者数を1995年比で10%アップさせる
- ・月に一度は自動車を利用せず、公共交通や自転車へ転換する
- ・交通運輸部門のCO2排出量を1995年レベルにする

金沢都市圏交通円滑化総合計画(2002～2006年)

【目的】

・金沢都市圏の交通円滑化に向け、従来の(ハード)交通容量拡大施策に加え(ソフト)マルチモーダル施策・TDM施策を組み合わせた総合的な施策体系を構築する。

【都市圏の範囲(2市3町)】

金沢市、白山市、野々市町、津幡町、内灘町

【都市圏の指定】

・2003年(H15)：交通円滑化総合対策実施都市圏の指定

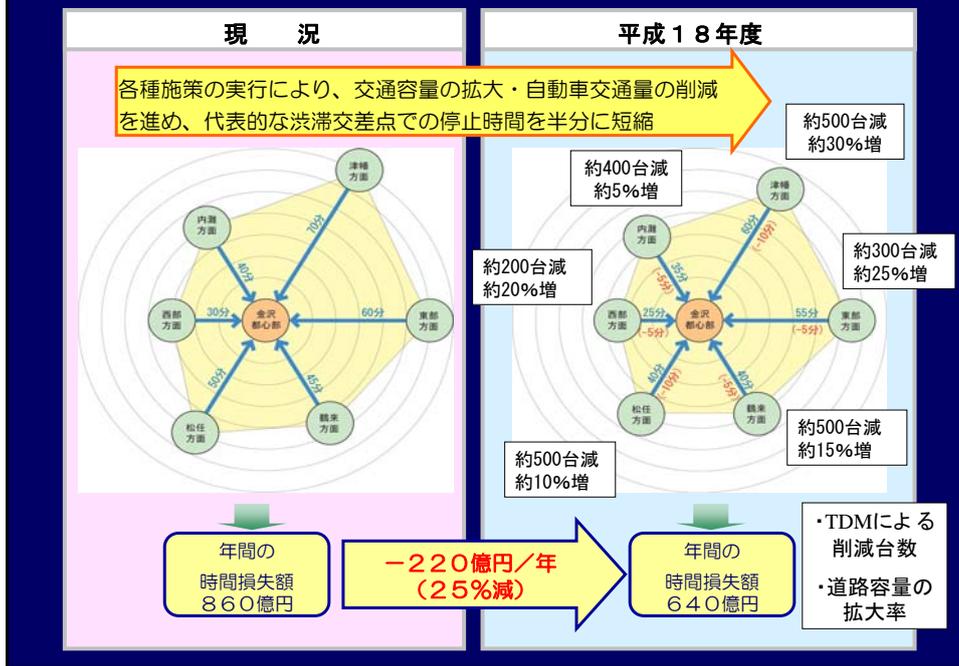
【推進体制】

- ・金沢都市圏交通円滑化推進連絡協議会の設置
- ・国交省、県警、石川県、2市3町、JH、交通事業者により施策の実現を推進していく

金沢都市圏交通円滑化総合計画(2002～2006年)

<p>交通容量拡大策 道路ネットワークの整備やボトルネックの解消により道路容量を拡大する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路ネットワーク整備 ・幅員の確保 ・ボトルネック解消 ・タクシーベイ、荷捌き施設整備 等
<p>交通需要マネジメント施策 自動車利用者の交通行動の変更し都市又は都市圏レベルの交通渋滞を緩和する手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・相乗り、フレックスタイム、時差出勤、時差通学 ・駐車マネジメント ・TMAの奨励 等
	<ul style="list-style-type: none"> ・バス走行性、利便性、快適性の向上 ・P&Rの推進 ・共同集配の実施、各種情報の提供 ・自転車利用の促進 等
<p>マルチモーダル施策 複数交通機関の連携を促進し、都市圏全体の交通を円滑にする手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・空港、港湾、駅等の交通拠点強化 ・交通結節点整備 ・歩行空間の整備 等

2. 交通問題解決に向けた取り組み(都市圏円滑化総合計画)

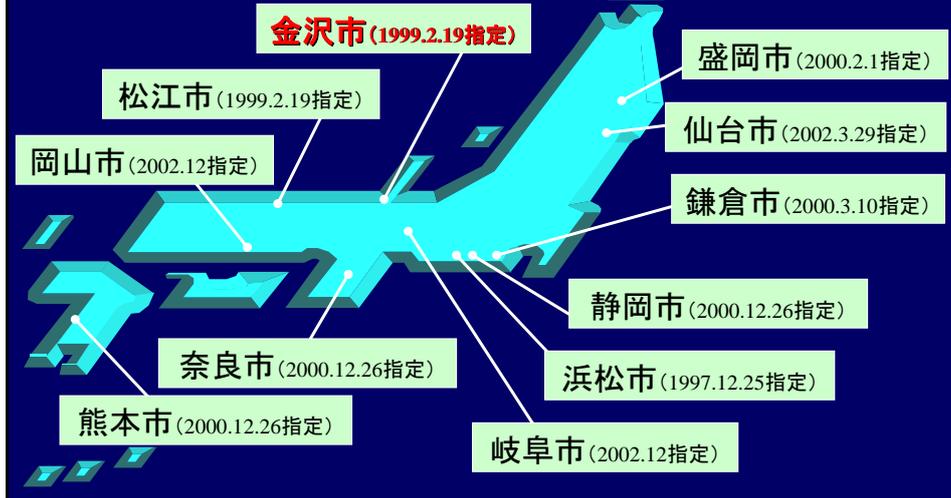


金沢市における取り組み

3. バスを活かした公共交通推進政策

全国のオムニバスタウン指定都市

金沢市は、全国で2番目に指定



オムニバスタウン計画

- 基本理念** 世界都市金沢にふさわしい
オムニバスタウンの創造を目指します
- 方向性**
- ・人に優しいバス交通環境の実現
 - ・バス交通を公共交通の基軸とした都市交通体系の確立
 - ・市民意識をベースとした交通問題の解決



第1ステップ(H10~14年)の取り組み

- **バスのやさしさアップ**
 - ★コミュニティバスの導入
 - ★通勤パーク&ライドの拡大
 - ★ノンステップバスの導入
 - ・サイクル&ライドの拡大
 - ★都市新バスシステムの拡充
- **バスのスピードアップ**
 - ・交差点の改良
 - ★バス専用レーンの導入
 - ★快速バスの拡大
- **バスによるまちづくり**
 - ・トランジットモールの導入検討
 - ★多様なチケットシステムの導入
 - ・買物配送サービスの導入検討
 - ★時差通勤・フレックスタイム制度等の導入促進
 - ★マイカー通勤自粛市民運動の推進

第2ステップ(H15~19年)の取り組み

オムニ補助として認定

- **バスを活用した魅力あるまちづくり**
 - ★ICカードの多機能化による利便性・魅力の向上
 - ★多様なバス料金システムの検討
 - ・商店街や地元住民との連携によるふらっとバスの利用促進
- **バスを基軸とした交通体系の確立**
 - ★通勤パーク&ライドシステム(Kパーク)の拡充
 - ★バス走行環境の改善
 - ・駐輪場整備によるサイクル&ライドの拡充
 - ・路線網のあり方についての検討
- **人と環境にやさしいバスシステムの創出**
 - ★人と環境やさしいバス車両の導入・バス停のバリアフリー化
- **市民意識高揚の推進**
 - ・公共交通活性化に向けた市民意識の高揚
 - ・住民協働方のバス交通のあり方検討

『金沢ふらっとバス』

加賀友禅の模様をアレンジ



●ネーミング

- ・気軽にふらっと乗れる
- ・バリアフリー対応の
平らな (Flatな) 床

●導入の目的

- ①旧市街地のバス空白地域のモビリティ向上
- ②高齢者等の日常的な足として地域内移動を支援
- ③中心市街地へのアクセス改善に寄与し、その活性化を図る
- ④人々の交流を活性化し、地域コミュニティの形成を支援
- ⑤マイカー依存型の都市内移動からの脱却に寄与

コミュニティバスの導入『ふらっとバス』

平成5年度～平成7年度

金沢市における高齢者・障害者等のための
モデル交通計画策定調査



平成9年度 コミュニティバス導入に向けた検討

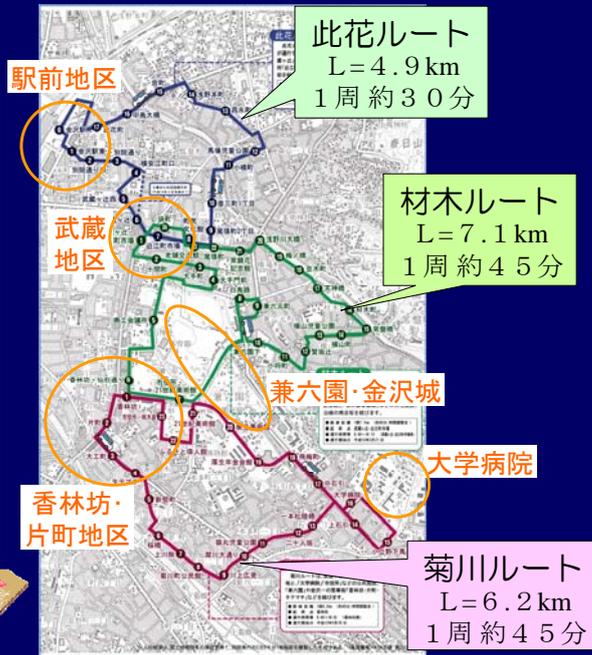
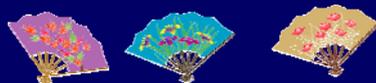


此花ルート	平成11年3月28日	運行開始
菊川ルート	平成12年3月25日	運行開始
材木ルート	平成15年3月21日	運行開始
	平成16年9月1日	ルート変更

『ふらっとバス』

運行緒元

- ・ 1乗車：100円
(大人・子供同一)
- ・ ICカード対応
- ・ 片周り一方循環
- ・ 15分ヘッド
(各39便/日)
- ・ 運行時間帯
(約 8:30~18:15)
- ・ 既存バスルートを避けてルート設定



ふらっとバスの運用・利用状況 (H16年度ベースの推計)

運営概要

事業主体	金沢市 (車体購入、維持管理)
運行主体	北陸鉄道 (株)
運行収入	約 70,000 千円/年
赤字補填	約 37,000 千円/年

運行補填は必須の経常費となっているが、必要性が理解され議会等からも全面的な支持を得て運営されている。

利用状況

導入ルート	乗車数/年	平均乗車数/日
此花ルート	約 252,000 人	687 人
菊川ルート	約 275,000 人	749 人
材木ルート	約 202,000 人	550 人

ふらっとバス導入・運営経費

ふらっとバス(輸入改造車VWベース)の購入・維持管理費

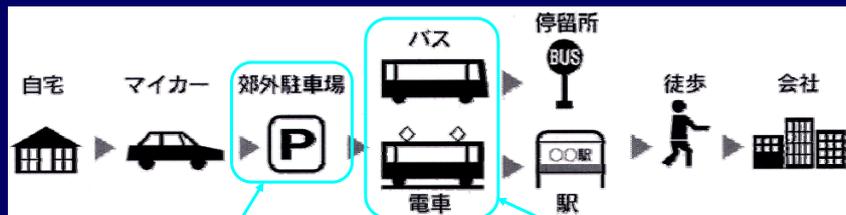
導入台数	車体費/台	車検・保守点検費/台・年	修繕費/台・年
ディーゼル車：6台 CNG車：3台	デ：24百万円 C：29百万円	1,600千円	2,000～ 4,000千円

福祉的目的からバリアフリー性を重視して導入車両を選定
 → 当時は輸入車しか選択肢がなかった
 → 非常に思い経費負担

国産バス(日野新型ノンステップバス)の想定購入・維持管理費

国産初によるフルフラットバス(ポンチョはルノーの国内改造)	車体費/台	車検・保守点検費/台・年	修繕費/台・年
	ロング：16百万円 ショート：15.5百万円	180千円	600～ 700千円

K. Park システム



- ・ 郊外のショッピングセンター等の駐車場を無料で借り受けて運営
 - ・ 利用者にお店の商品券購入を義務付け
- <利用者> → 自ら使えるので実質無料
 <P提供店舗> → 顧客確保のメリット

既存の公共交通
 主要ルートを活用

- ・ 駐車場整備費や専用シャトルバス運行費が不要
- <行政> → 少ない経費で実施可能
- ・ 本格的システム導入前に固定利用者を確保(施策の確実性)

K. Park システムのメリット

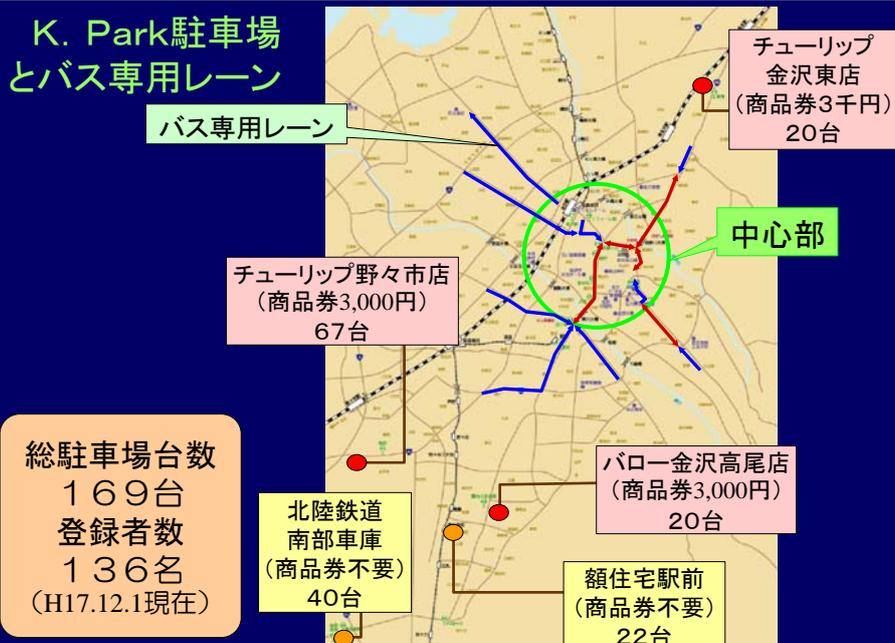


料金のメリット
 ・通常の通勤定期(3割引)が4割引に



時間短縮のメリット
 ・バスレーンや特急バスにより平均9分の短縮を実現
 ・快速バス 市内11路線に導入

K. Park 駐車場とバス専用レーン



バス専用レーン



PTPSの導入



K. Park システム利用拡大の課題

料金の課題 → お得感のある運賃低減が困難
 ・通勤の場合、低減すると通勤手当も削減され個人のメリットとならないケースあり(利用動機として機能しない)
 → ICカードを活用したマイレージ方式による特典を検討中

時間短縮の課題 → 特急バス利用でも10分程度の短縮
 ・絶対的な利用動機にはならない
 → バス専用レーンの遵守徹底と路線拡大が課題

民間施設駐車場活用の課題
 ・土日祝日は利用不可(利用者の限定要因)
 ・倒産、店舗撤退による運営の不確実性の問題

行政主体の恒常的運営への移行を推進
 ・H18年度にP & R駐車場配置基本指針を策定予定
 ・市所有地を中心に恒常的なP & Rシステムに着手

観光期P&Rの
継続実施

GW時の市内交通渋滞緩和を目的として、昭和63年より毎年実施(18年間継続実施)

- ・東西IC付近に各650台の駐車場
- ・中心部へ専用シャトルバス(10~15分ヘッド)
- ・利用料金: 1,000円/台
- ・H17年度(2日間実施) 1,929台、5,584人



このノウハウが単発イベント開催時のP&Rシステム導入に活かされている

3-5. 快適さ向上を目指した施設整備(ノンステップバス)

P42

ノンステップバスの導入

(台数)

バス種別	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
大型 ノンステップバス	8	7	7	7	7	7	5	10	58
中型 ノンステップバス					4	5	3	2	14
小型ワンステップ スロープ付		8	8	2					18
小型ボンネット リフト付				3	1				4

・平成16年度までに
94台が更新
(北陸鉄道路線バスの
3割弱に相当)
→ バリアフリー化が
進められている



3-5. 快適さ向上を目指した施設整備(バス案内システム)

P43

新バスシステム & バスケールの導入

<http://www.kanazawa.go.jp/bus/>



新バスシステム
のデータを
加工して提供



●バスの接近表示システム

- ・昭和59年度から整備
- ・平成15年度までに
263箇所(15%)に整備

●バス停改良

- シェルター、上屋
計172箇所を改良

●携帯・PCを活用した情報提供

- ・平成13年度運用開始
いつくる、いまどこ等をメール
でお知らせ
→ 62路線に対応(市内ほぼ全域)
- ・国交省金沢事務所直営

多様な料金システム



特別定期の例

- ・ **シルバー定期券**：70才以上の高齢者のフリー乗車パス 7,000円/1ヶ月<H12>
- ・ **環境定期券**：通勤定期で土日祝日家族が100円に割引(企業定期券でも可) <H13>

ICカードの導入

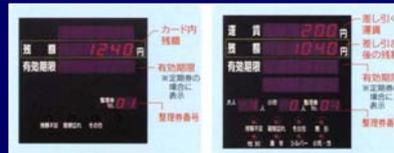


乗車時



降車時

- ・ H16年度に導入
- ・ 非接触式
- ・ デPOSIT (預かり金) 500円
- ・ 前払い制 (10%のプレミア)
- ・ 30分以内の乗り継ぎ割引 (30円)



時差出勤・フレックスタイムの導入拡大

1994年(H6)から各種取り組みを行っている

- ・ ハンドブックの発行、
- ・ 商業団地での導入実験、
- ・ 各種調査、
- ・ セミナーの開催、
- ・ パンフレットの作成 等々

マイカー通勤自粛市民運動の実施

1991年(H3)から各種取り組みを行っている

- ・ マイカー通勤自粛Day、キャンペーンの展開、
- ・ 広報周知活動(バスステッカー、メディア広報、ポスター、チラシ、車体ペイント、キャッチフレーズの募集) 等々



エコ交通運動・エコ通勤Dayの実施

- ・ 自らの交通行動を環境保全の視点でチェックし改善を進める

なかなか実績はあがらないが、あきらめずに地道な取り組みを継続していく予定

金沢市における取り組み

4. 歩けるまちづくりの推進

4. 歩けるまちづくりの推進(地区交通計画)

地区交通計画の策定と歩行者の優先化

個別地区において、歩行者優先化を目的として、住民参加により調査・実験→検討→計画策定→整備・実践を進める取り組み

長町地区（旧市街地の一般住宅地）

- ・ 1992年(H4)：地区交通研究会の設置
- ・ 1994年(H6)：ハンブやボラードの交通実験
- ・ 1995年(H7)：地区交通計画の策定
- ・ 1996年(H8)：コミュニティ道路整備の実施

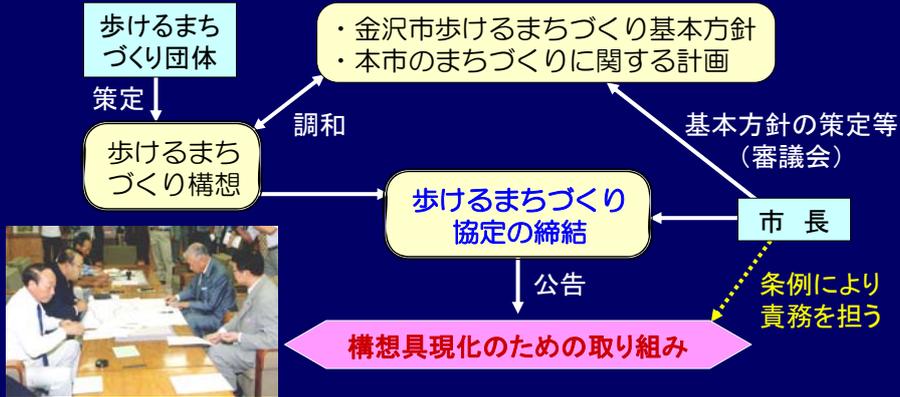
東山地区（藩政期の茶屋街）現在、重伝建地区指定

- ・ 1994年(H6)：交通実態調査、歩行者専用化の交通実験
- ・ 1997年(H9)：地区交通計画の策定
- ・ 1998年(H10)：歩行者専用道路の範囲拡大、時間延長

金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例

「歩く」をキーワードにしたまちづくりの展開<2003年制定>

- ・歩く人にやさしい交通環境の実現
- ・まちを歩く意識の醸成
- ・まちの回遊性の向上

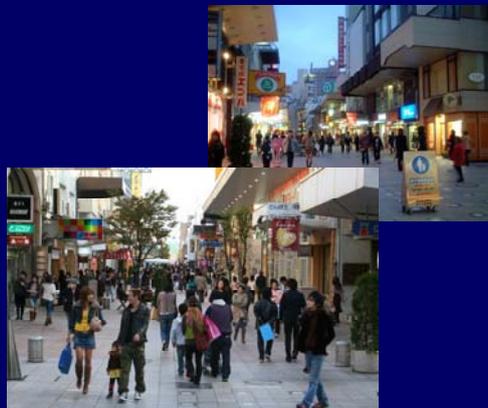


竪町商店街地区歩けるまちづくり協定(H17/3)

金沢市で若者に人気の商店街<L=約500m (A=約2.2ha)>

- ・これまで土日祝日の開店時間を歩行者専用化していた
- 協定を締結し、歩ける買い物環境の向上を図る

- 交通規制の見直し
歩行者専用化の推進
- ・ 365日の歩行者専用化
(基本12:00~19:00)
 - ・ 通勤時の通過交通排除を
目的に一部区間を強化
(7:00~19:00)



金沢市における取り組み

5. まちなか駐車場の適正配置

5-1. 中心市街地活性化基本計画と駐車場整備地区



5-1. まちなか駐車場の現況と課題(H9~H15)

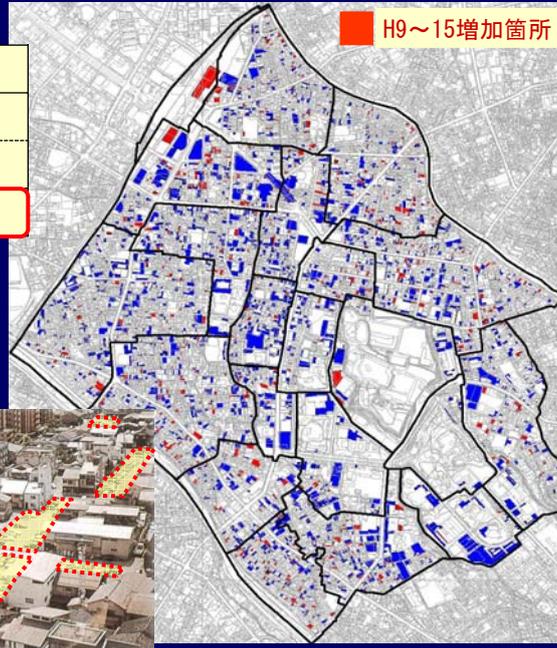
P52

●無秩序な駐車場の増加

	箇所数	台数
H9	1,847	34,977
H15	2,126	37,939
増加率	15.1%	8.5%

5台以上の駐車場

- ・増加傾向が止まらない
- ・これまで駐車場不適地とされていた場所にも設置が進む



5-1. 金沢市の駐車場に関する現況と課題(H9~H15)

P53

●土地利用効率の低い平面駐車場の増加

5台以上の駐車場

	箇所数		台数		面積ha(占有率)
	H9 → H15	増加率	H9 → H15	増加率	H15
時間貸	61 → 96	57.4%	7,612 → 8,663	13.8%	9.61
月極	891 → 1,191	33.7%	13,197 → 15,070	14.2%	29.68
専用	895 → 839	-6.3%	14,168 → 14,206	0.3%	28.31
合計	1,847 → 2,126	15.1%	34,977 → 37,939	8.5%	67.60 (16.2%)
内平面	1,715 → 1,969	14.8%	25,774 → 27,644	7.3%	58.17 (13.9%)

- ・時間貸と月極の増加が著しく進行している
- ・まちなかとして土地利用効率の低い平面駐車場が93%
- ・平面駐車場は実利用面積の14%を占めるに至る
(東京ドーム12.4個分に相当)

●小規模化の進行

	1箇所あたりの平均台数		減少率
	H9	H15	
時間貸	124.8	90.2	27.7%
月極	14.8	12.7	14.2%
専用	15.8	16.9	-7.0%
合計	18.9	17.8	5.8%



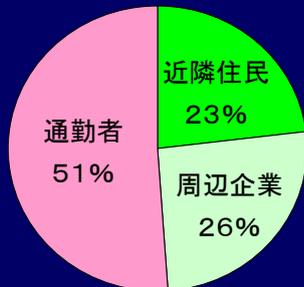
- ・増加している時間貸と月極では小規模化が進行
- ・H9~15年に新設された月極は平均8.3台/箇所
(敷地規模は50~60坪程度の住宅1軒分に相当)

●駐車場の建物利用転換

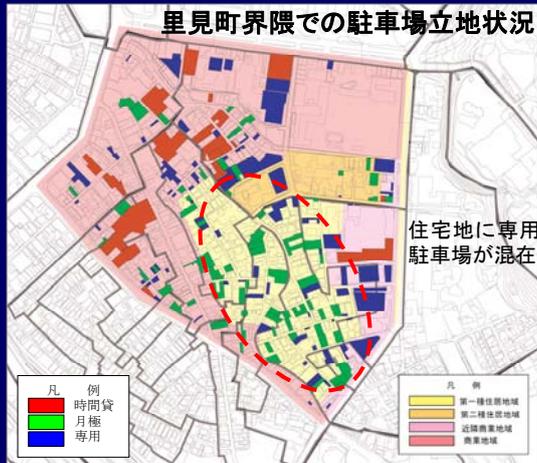
	H9年度計	H9~15年度の動向(H9年度比)	
		駐車場以外に転用	駐車場として新設
箇所数	1,847	328 (17.8%)	607 (32.9%)
台数	34,977	3,514 (10.0%)	6,476 (18.5%)

- ・一定量(18%/6年)の建物等への利用転換がある
→ 駐車場経営は暫定的土地利用としての性格が強い
- ・しかし、その倍の勢い(33%/6年)で駐車場化が進行
- ・バブル崩壊後の地価では売るに売れない
→ 不動産流通の停滞

●住宅地への混入



月極駐車場の契約者内訳



- ・住宅地の中に業務用専用駐車場の混入が進行
- ・月極駐車場契約者において近隣住民は23%しかない
 - 定住人口が減少しても駐車場が増加する要因
 - 住宅地の空洞化（駐車場化）を業務需要が後押ししている

●無人・跳ね上げ式(コインパーキング)の増加

新設時間貸駐車場の運営方式

	無人	跳ね上げ式	料金 (1時間換算)
43箇所	9 3%	72%	・100円~400円
1,129台	95%	36%	・200円(42%)



- ・ほとんどが無人で、いわゆるコインパーキングが72%
- ・小規模化の進行（無人・跳ね上げ式：平均13.3台/箇所）
- ・全国展開のコインパーキング業者の進出により経営が容易に

発生課題

- ・月極駐車場の時間貸し化
- ・来街に不便な細街路沿いにも立地
- 周辺住宅地への来街者用駐車場の混入

居住系ゾーン

- ・建物除却をともなう駐車場化により、地域コミュニティ崩壊が進行
- ・用事のない業務・来街用駐車場が混入
→ 居住者とクルマの輻輳による安全性の低下



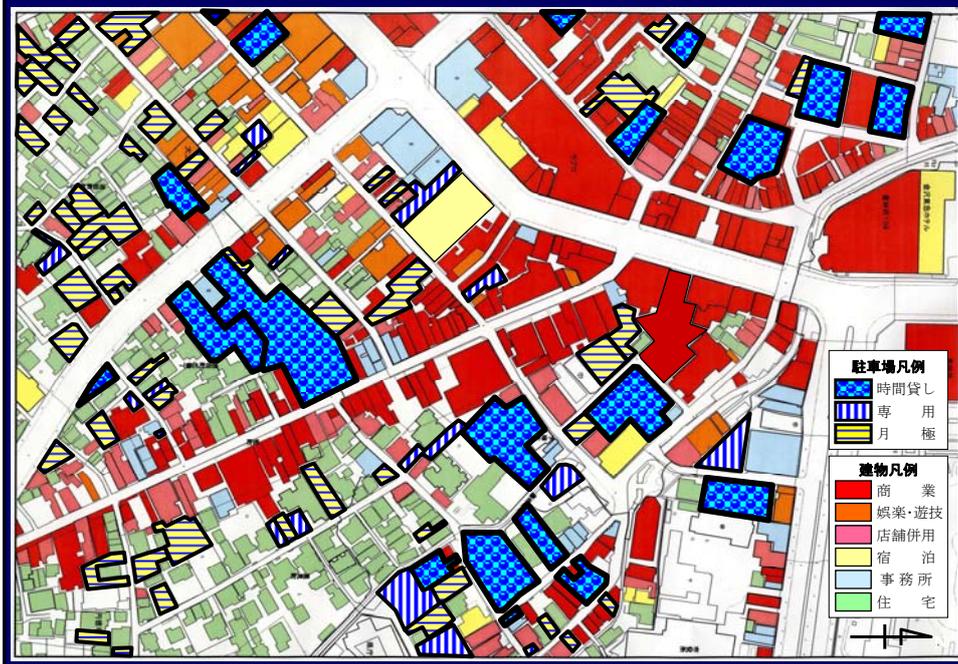
商業系ゾーン

- ・買い物客とクルマの輻輳による買い物客の安全性の低下
 - ・駐車場化による商店の減少と店舗連続性の阻害
 - ・居住系ゾーンへの来街者用駐車場の混入
- 商業空間の
魅力喪失



5-2. ゾーン別の駐車場に関する課題(商業系)

P60

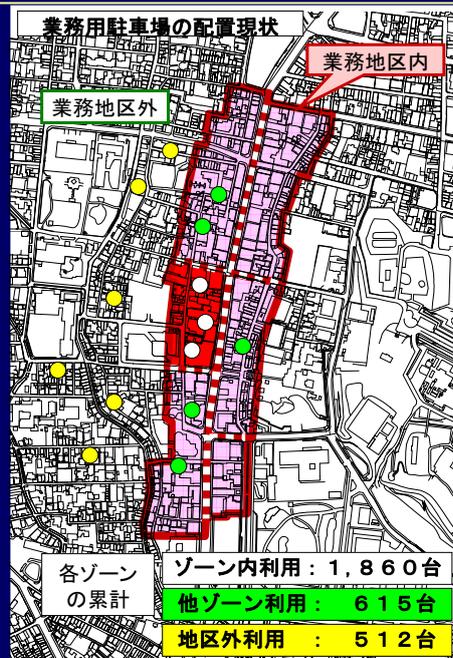


5-2. ゾーン別の駐車場に関する課題(業務系)

P61

業務系ゾーン

- ・ 駐車場不足による業務地区の魅力低下
- ・ 居住系ゾーンへの業務用駐車場の混入
- ・ 幹線道路上での荷捌き駐車による公共交通走行阻害



「金沢市駐車場整備連絡協議会」(H5~)

・P&R駐車場、公共駐車場を対象として駐車場政策を検討

・中心市街地の空洞化に拍車をかける恐れあり

・駐車場のほとんどは民間施設である
 ・個人の土地利用に深い関係がある
 ・多くの人々の生活に密接な関係がある
 ⇒ 市民との開かれた議論による基本方針策定の必要性

まちなか駐車場のあり方基本方針の策定

まちなか駐車場のあり方市民検討会

H16年度<5回開催>

・連絡協議会の主要メンバー
 ・市民公募委員等のメンバーを追加
 ⇒ 基本方針(案)を検討

<http://www.keikaku.or.jp/parking/>

ホームページの活用

・情報公開(逐次更新)
 ・電子会議室の運営
 ・メールマガジンの発行

市民フォーラムの開催

・市民検討会の主催

●土地利用特性別の目指すべき方向

居住系ゾーン：駐車場の混在解消による快適な居住空間の創出

【実現化に向けて取り組むこと】

- ① 建物利用の継続を図り、いたずらな駐車場化を防止する
- ② 居住者用として過剰傾向にある駐車場を減らしていく
- ③ 業務用、来街者用駐車場をゾーン外へ移す
- ④ 空いた駐車場について建物利用への転換を進める

商業系ゾーン：歩車分離による安心・安全な買い物空間の創出

【実現化に向けて取り組むこと】

- ① 歩行者とクルマを分離した買い物優先エリアを設定する
- ② 買い物客優先エリア内にある駐車場を外縁部に集約・整序する
- ③ 公共交通による来街を積極的に進める

業務系ゾーン：駐車場の適正配置による集積力の高い都心業務地の創出

【実現化に向けて取り組むこと】

- ① 業務ゾーン内で業務用駐車場の充足を図る
- ② 駐車場の高度利用化・共同化・集約化を進める
- ③ 荷捌き駐車場を適切に整備し、公共交通の走行環境を改善する

駐車場の適正配置に関する条例の制定

渋滞緩和と歩行者の安全性確保を主目的に、金沢市における、まちなか駐車場、P&R駐車場、その他の駐車場に関する適正な配置を推進する条例を制定（18年3月制定予定）

● まちなか全体に関する取り組み

駐車場届出制度の導入

まちなかの、自家用以外の**全ての駐車場の設置・改修に届出義務**を課する。（届出にあわせた相談窓口の創設）

（指導・助言により駐車場化進行を抑制、施策展開の為の実態把握）

● 居住・業務系ゾーンにおける取り組み

業務用駐車場の高度利用化支援制度の創設

周辺住宅地に散在混入した業務用駐車場を業務地区内に移設集約することを主目的に、**業務地区内の駐車場の立体化**を支援する。

（**住宅建築支援制度の一体的運用**により、移設後の居住地区内駐車場の建物利用転換を図る）

● 商業系ゾーンにおける取り組み

地区別駐車場整序計画策定を目指した準備

商店街において、安心して歩いて買い物ができるよう人と自動車の分離を目指し、申し出のあった商店街を対象に地元代表者と基本的な意見交換を進めている。

6. 次年度以降の主要な取り組み

6. 次年度以降の主要な取り組み

● 新金沢市交通戦略の策定

10年後を想定した交通体系を再構築するビジョン&プログラム

主要課題

- ・ 具体的かつ戦略的な施策の設定（優先順位の検討含む）
- ・ 鉄道線(北陸鉄道の2線)の再生に向けた戦略
- ・ P & R基本指針の策定とシステムの拡大
- ・ 公共交通に関する市民意識の向上・啓発

● 公共交通の利便性向上（事例別記）

● 歩けるまちづくりの推進・拡充

● 駐車場適正配置条例の施行

- ・ まちなか駐車場の届出&相談窓口の実施・運営
- ・ まちなか業務用駐車場の立体化支援制度の創設・運営
- ・ P & Rシステムの拡充

● フラットバスの見直し

- ・ 車両国産化への以降開始
- ・ 利用者増加を目指したあり方検討

● 公共交通利便性向上に向けた特徴ある取り組み

● バストリガー方式の導入・実施

金沢大学の通学者をターゲットに実施

(採算の見込みがある区間の特別料金設定の実施)

- ・ 金沢大学～周辺地区を片道100円化（現行：200円～210円）
- ・ 便数、運行時間の改善実施

◆ 金沢大学と北陸鉄道が協定締結

- ・ 一定量の乗客がなければ2年後に廃止する
- ・ 条件をクリアすれば継続実施する

◆ 金沢市が支援

- ・ 一定量を下回った赤字分の1 / 2を市が補填（2年間）

● ICカードを活用したバスポイント制度の導入

- ・ 乗車金額にあわせたマイレージシステム
（K.Park における通勤手当問題の改善策としても活用）

- ・ 将来的には商店街によるサービスとの連携も視野に

◆ 国・金沢市が施設整備費支援

金沢市HP：「いいねっと金沢」交通政策課のページ

<http://www.city.kanazawa.ishikawa.jp/koutsuu/index.html>

「バスく～る」HP：携帯バス情報提供システム

<http://www.kanazawa.go.jp/bus/>

「まちなか駐車場」HP：現状・基本方針 等

<http://www.keikaku.or.jp/parking/>