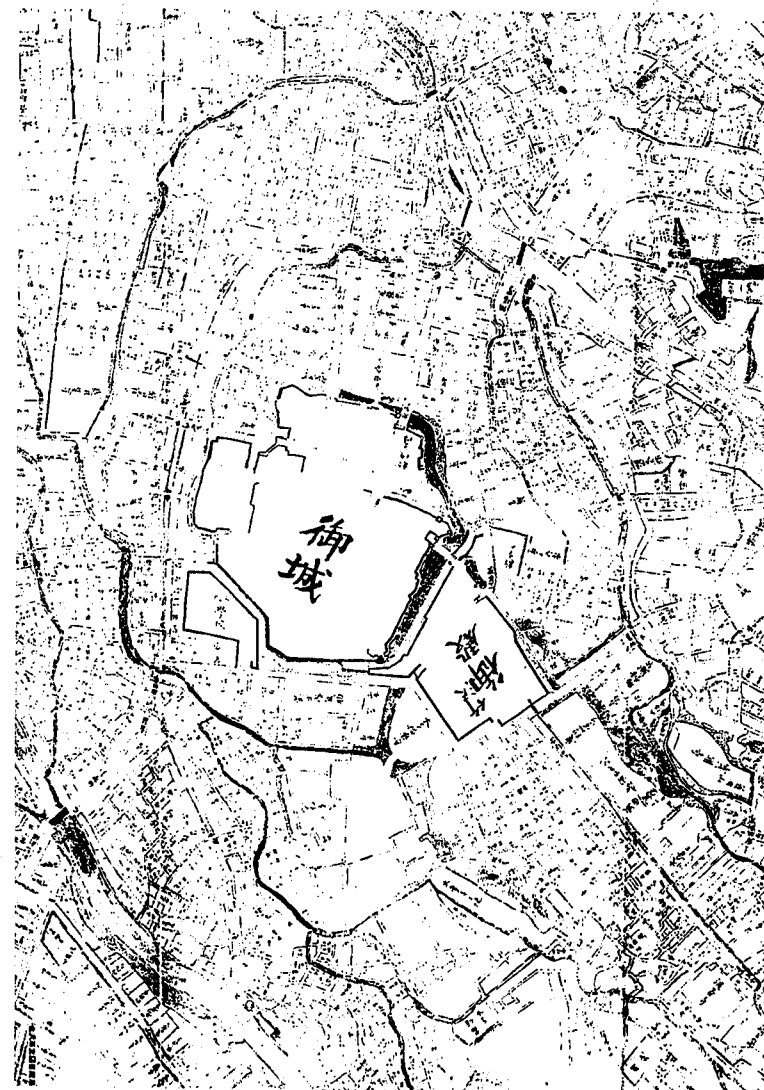


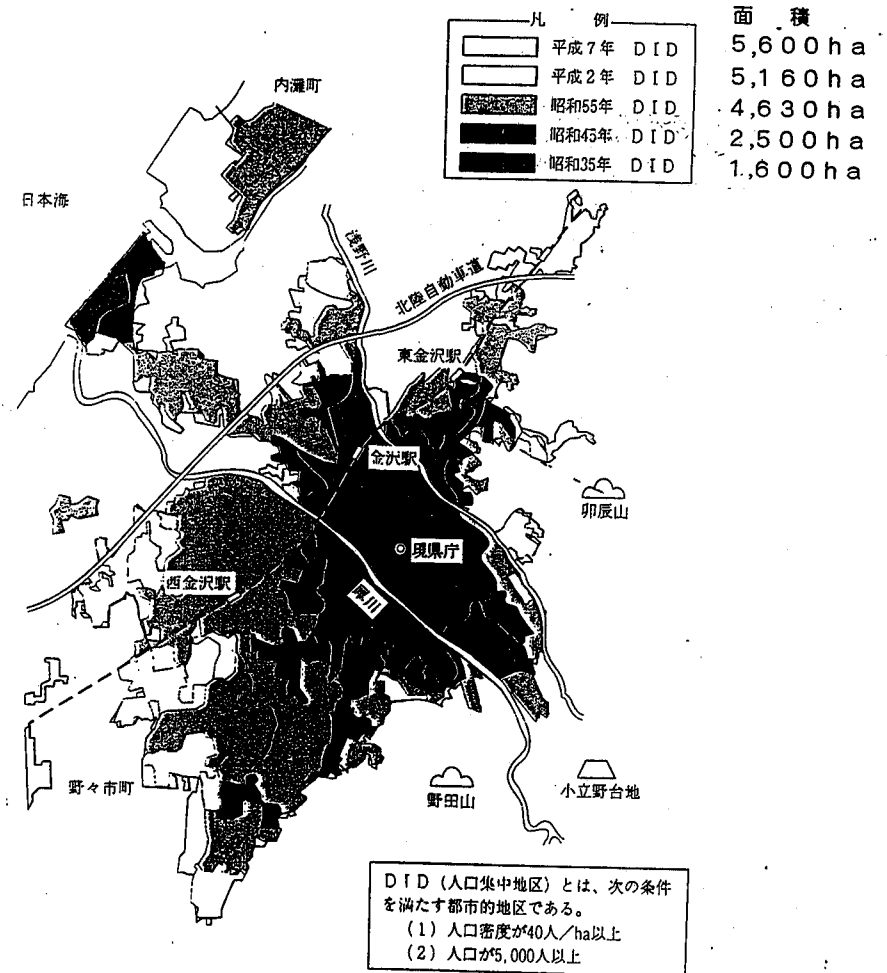
城下町特有の街路構成



金沢の都市交通の 現状と今後

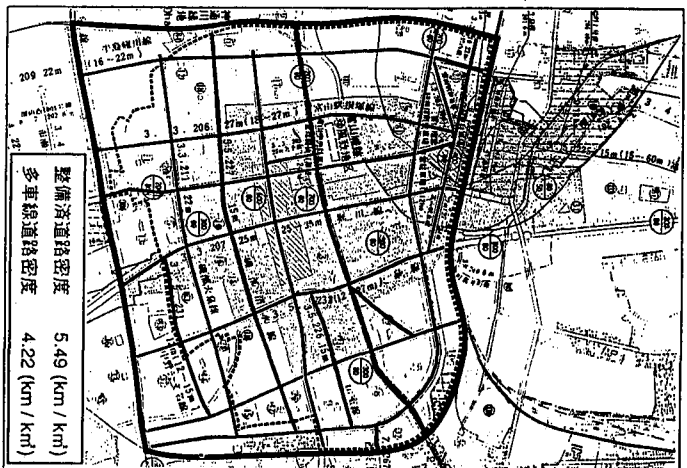
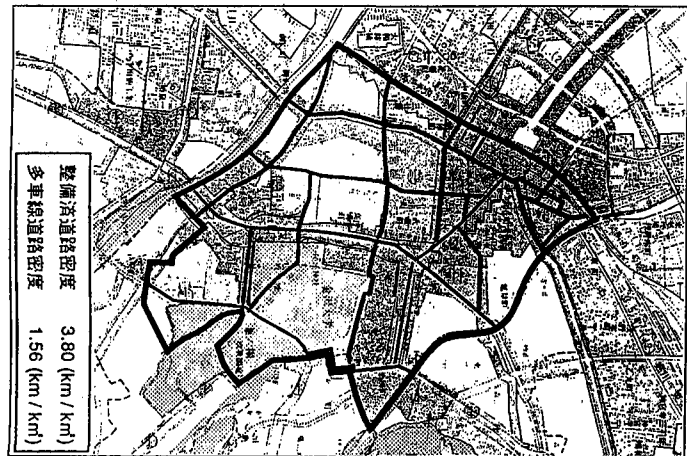
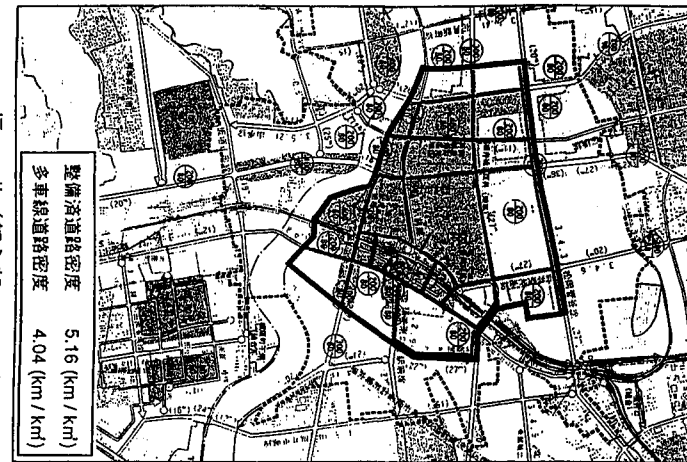
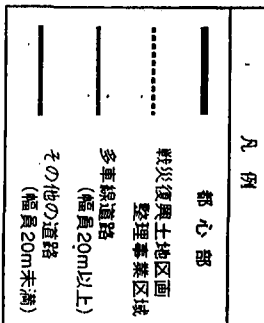
1. 金沢の都市の特徴
2. 金沢の交通の現状
3. 公共交通の実態
4. 自動車交通の実態
5. これまでの
交通に関する取り組み
6. 市民意識
7. 今後のインパクト

中心市街地で 25年間で約2.5倍

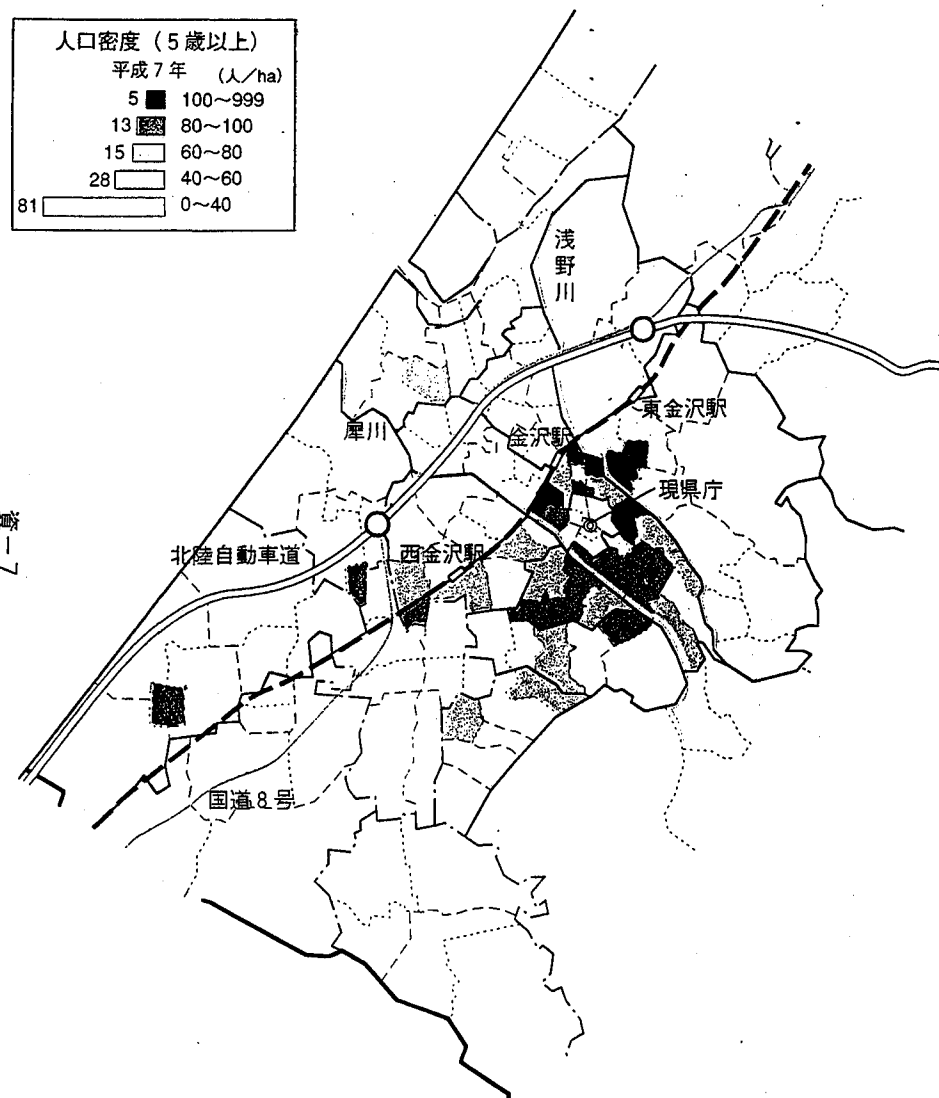


DID 拡大の経緯

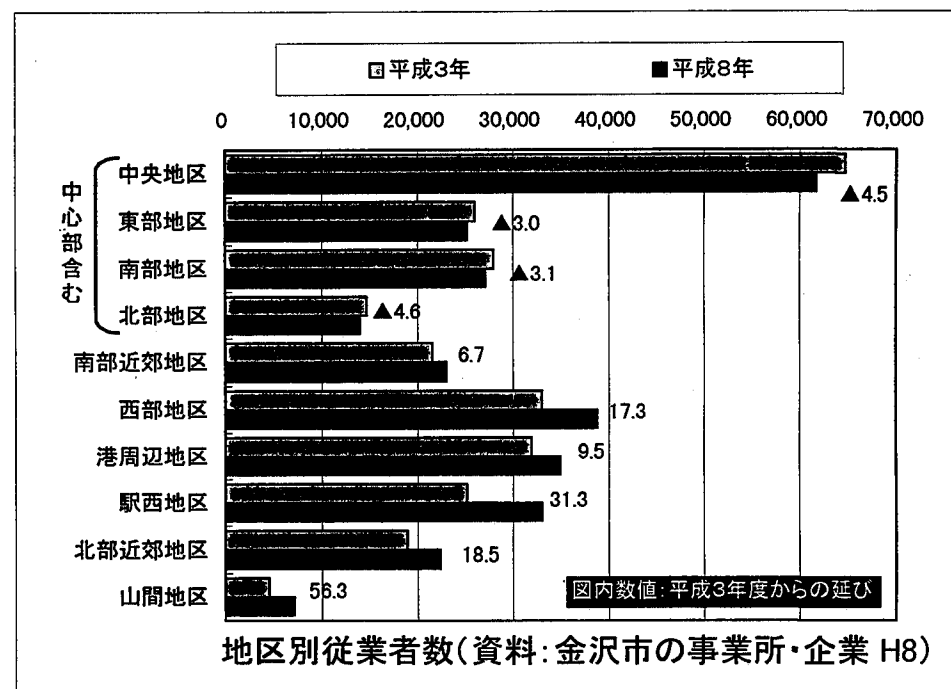
他都市と比べ 狭い道路が多い



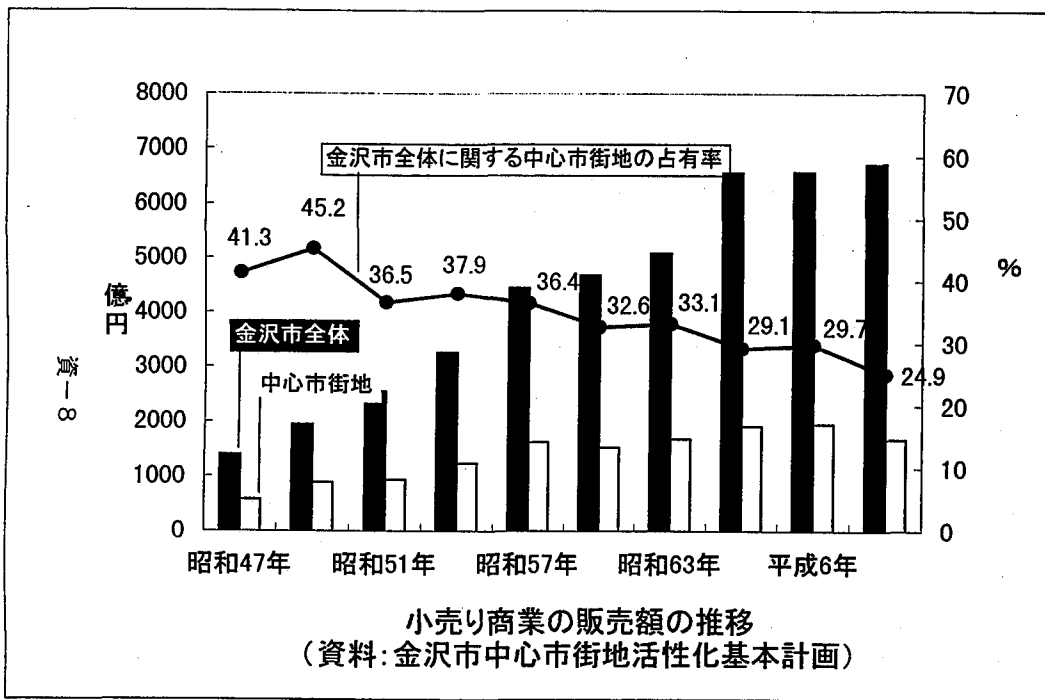
中心部で人口密度が減少



従業者数は中心部で減少 郊外部で増加



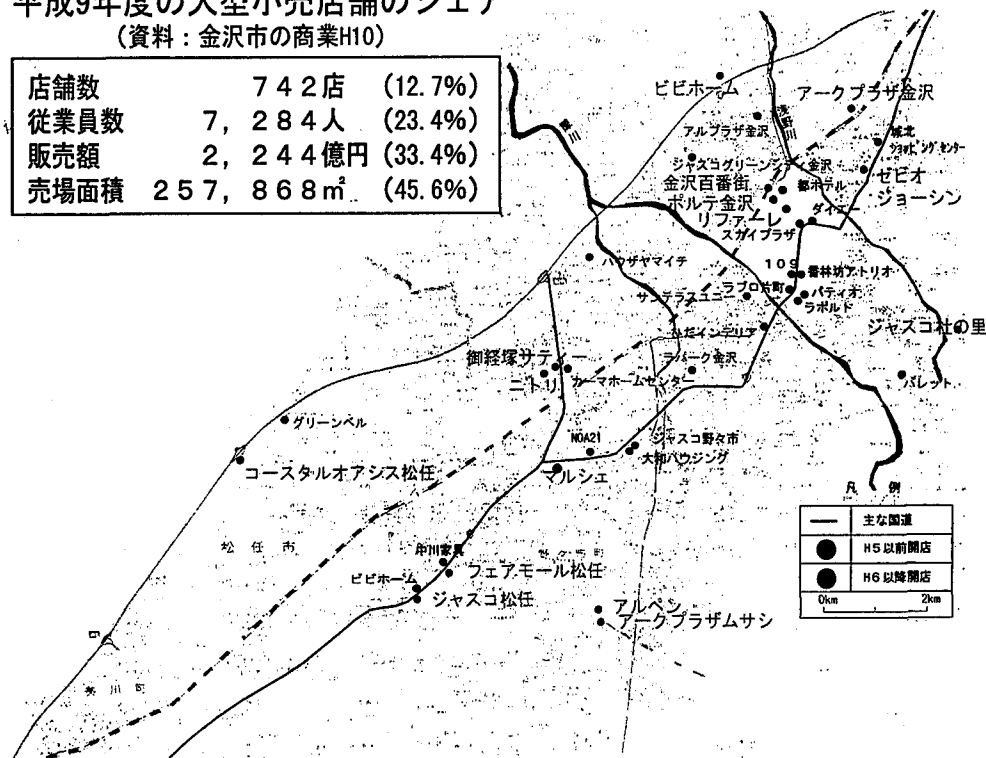
小売りの販売額は 中心市街地で大幅に減少



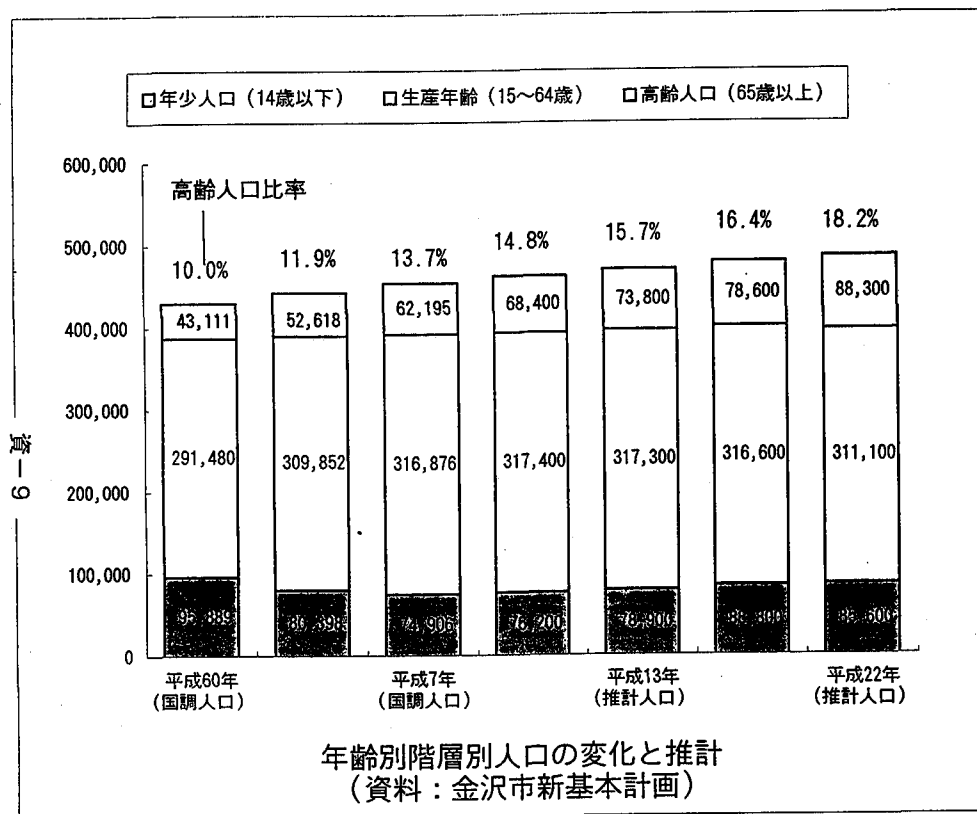
大型小売店舗 郊外に相次いで立地

平成9年度の大型小売店舗のシェア
(資料: 金沢市の商業H10)

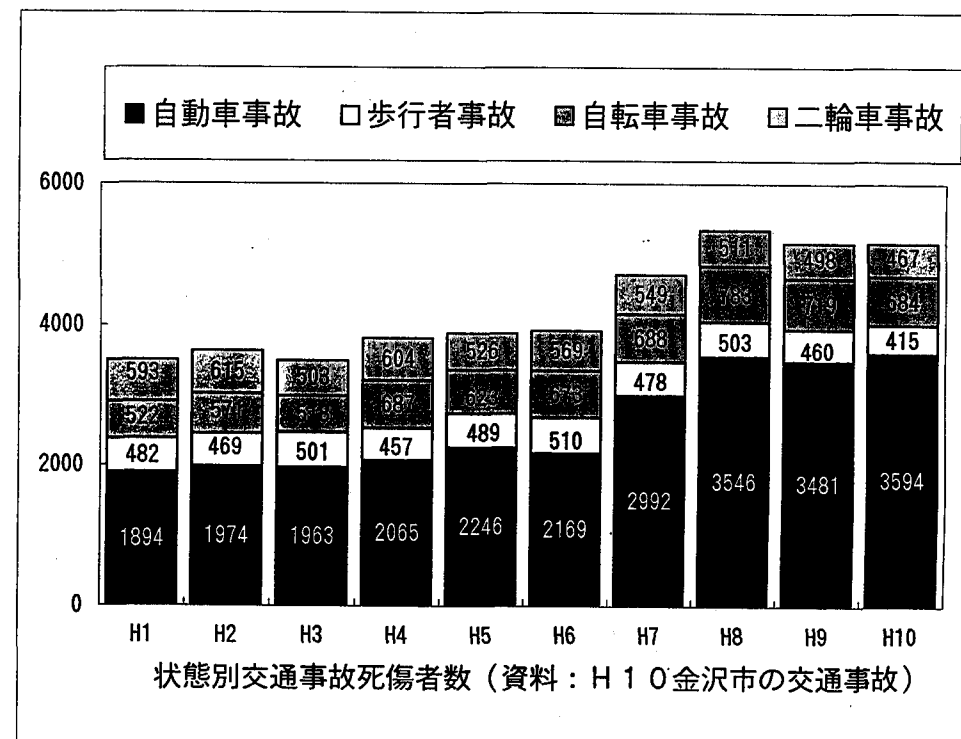
店舗数	742店	(12.7%)
従業員数	7,284人	(23.4%)
販売額	2,244億円	(33.4%)
売場面積	257,868㎡	(45.6%)



高齢人口が大幅に増加

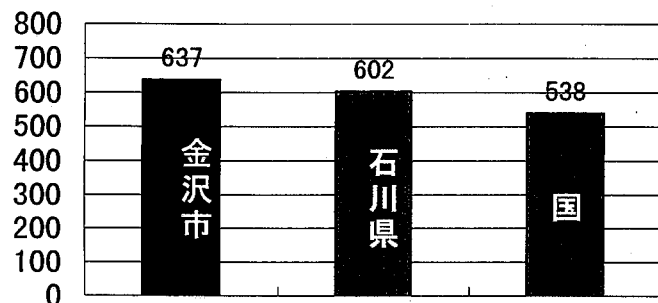


自動車事故が増加



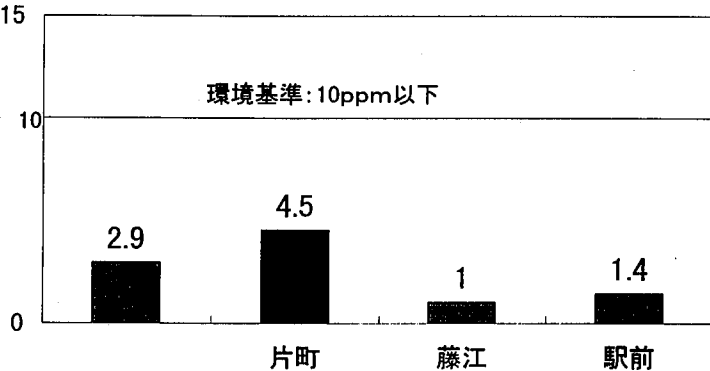
国平均を上回る 二酸化炭素排出量

(kgc/人)運輸
部門



一人当たりの二酸化炭素排出量(1995年)

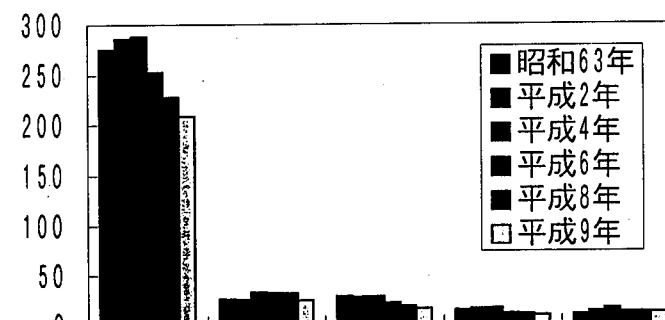
(ppm)



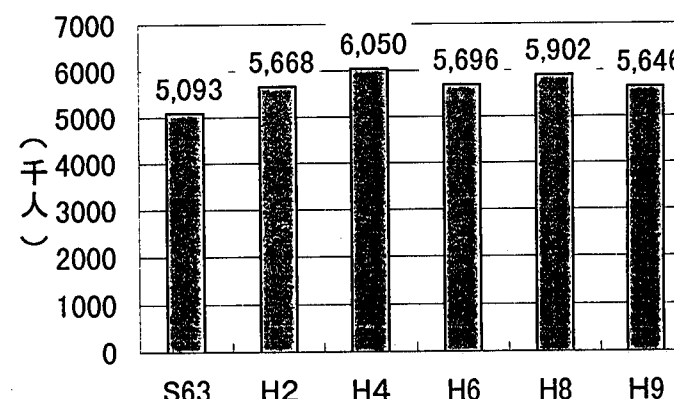
主な測定局の一酸化炭素の環境基準達成状況
(平成9年度)

(資料: H11金沢市環境基本計画)

観光客が減少



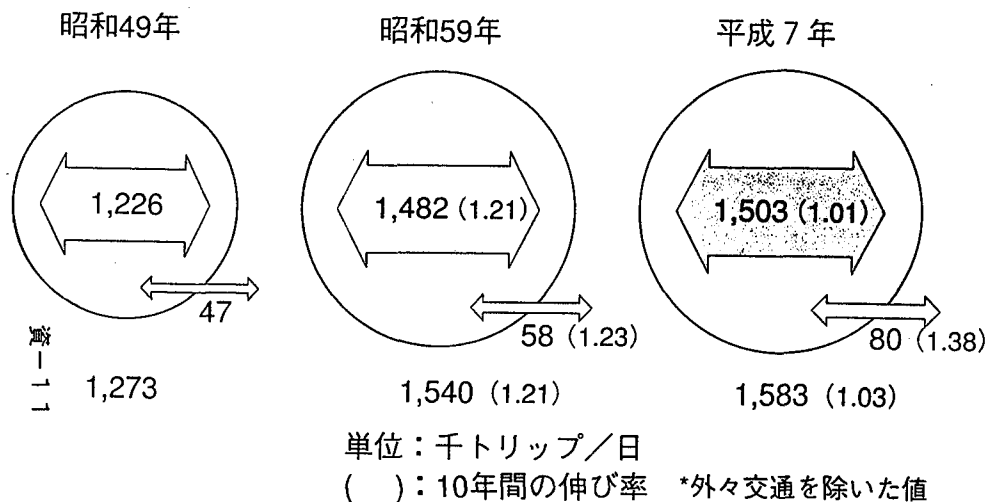
主な観光施設別利用者数
(資料: 金沢市統計書)



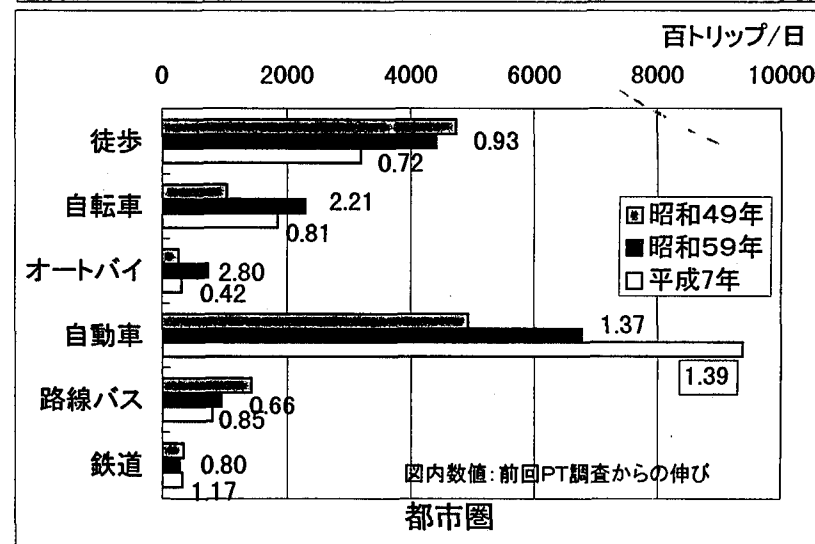
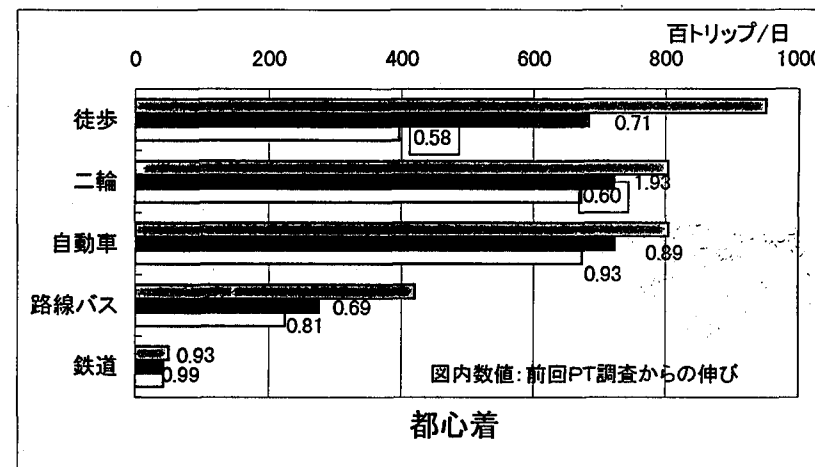
金沢市内の主な観光施設利用者数

周辺地域関連で 大きく延びるトリップ

都市圏関連トリップ数*



金沢都市圏で自動車増加、 都心部で徒歩・二輪減少

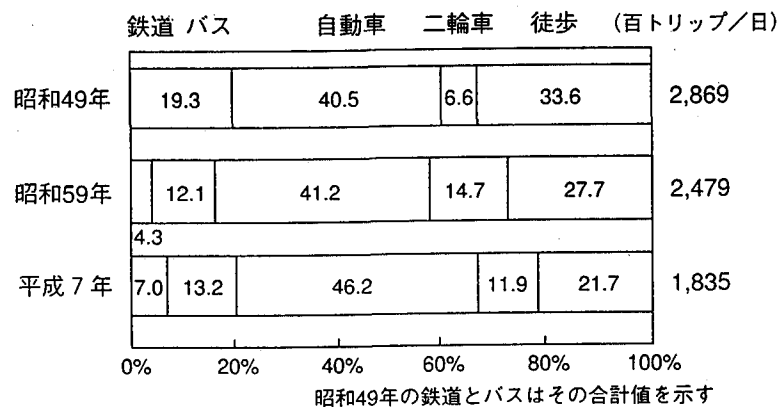


手段別トリップ数の変化

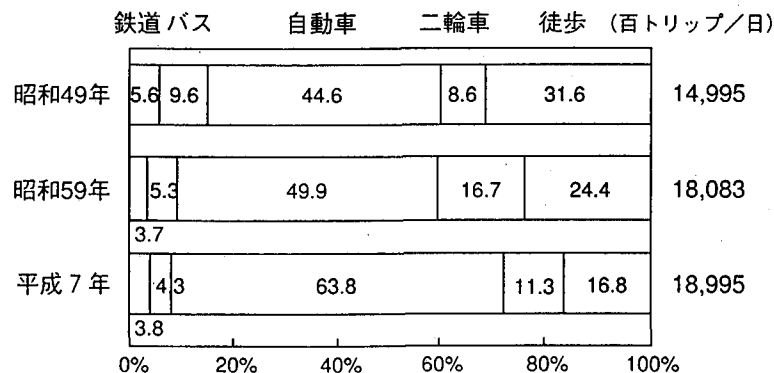
(資料：第3回金沢都市圏PT調査報告書)

自動車の利用率大幅増加、 都心部では鉄道・バスが やや増加

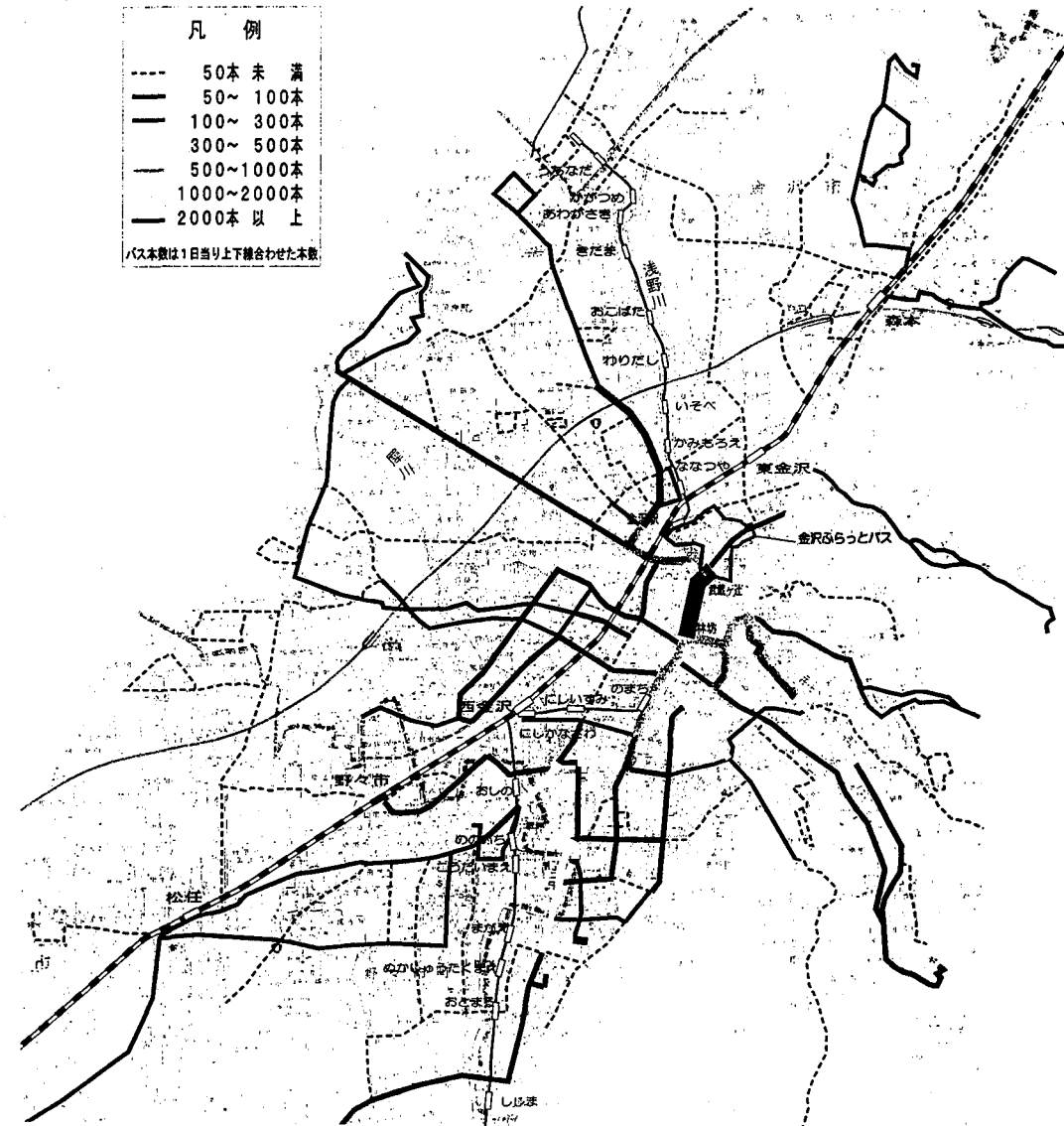
■都心部着トリップの利用交通手段構成



■都市圏総トリップの利用交通手段構成



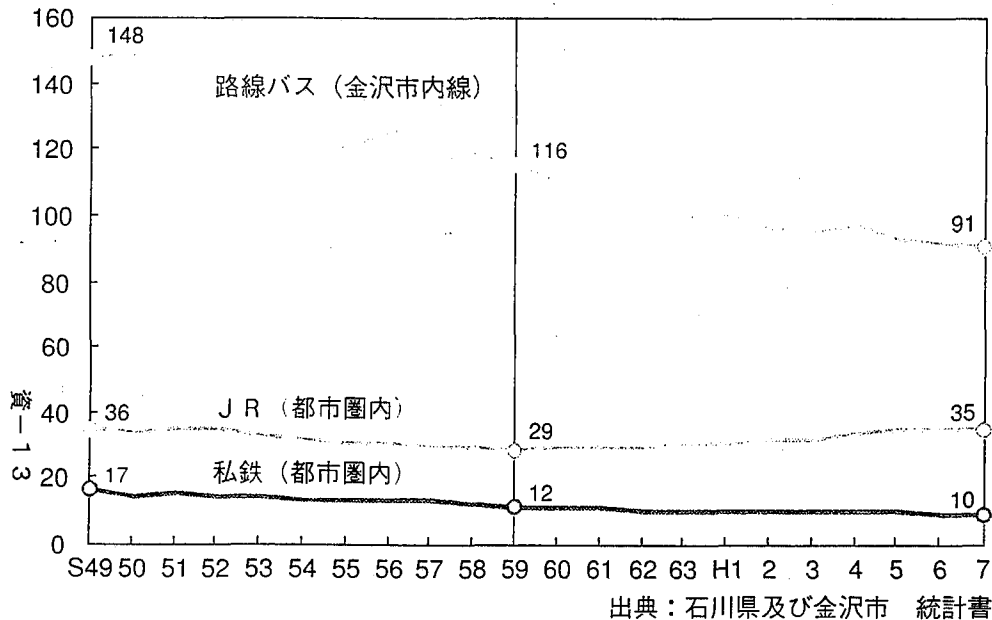
放射状のバス路線 主要幹線は 10 分間隔運行



路線バス利用は1日9万人

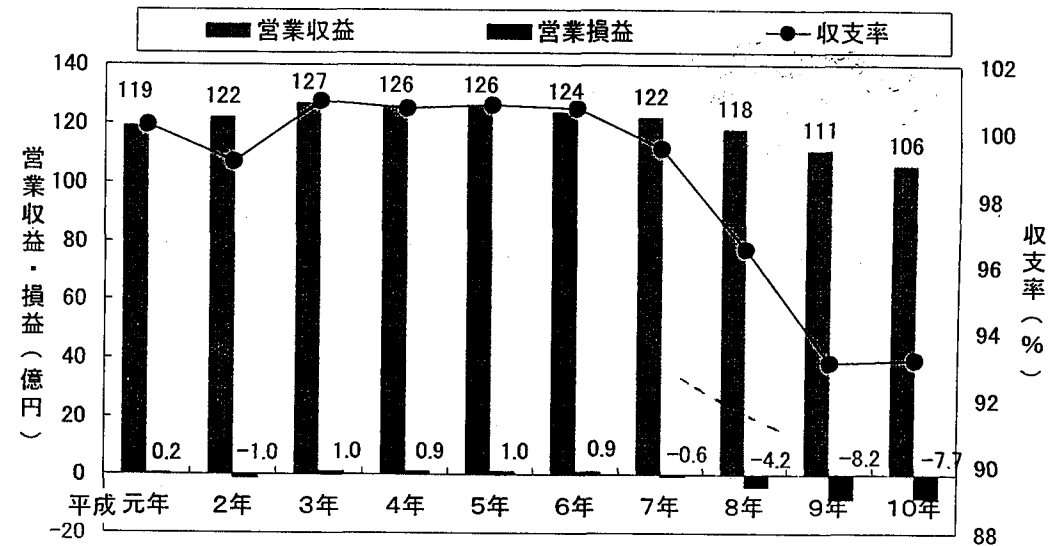
■公共交通機関利用量の変化

単位：千人／日



バス事業は平成7年から赤字 平成10年度営業損失7億円

乗合バス事業者の年度別収支状況表
(シェアールバスを除く)



乗合バス事業はすべて赤字

15年間で車両購入は249両、 バス停整備拡大

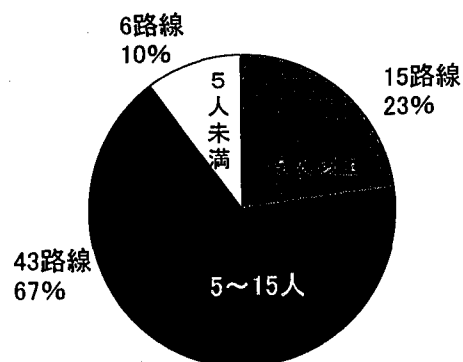
表 平成10年度乗り合いバス事業者の収支状況 単位:億

	営業収益	営業損益	収支率	収支率	経緯
北陸鉄道㈱	94.6	101.2	▲ 6.50	93.5%	
能登中央バス㈱	1.5	1.7	▲ 0.02	85.7%	H2分社化
七尾バス㈱	1.5	1.6	▲ 0.10	93.5%	H3分社化
能登西部バス㈱	2.4	2.5	▲ 0.11	95.7%	H5分社化
加賀温泉バス㈱	2.7	2.9	▲ 0.18	93.8%	H6分社化
加賀白山バス㈱	0.6	0.9	▲ 0.24	73.1%	H7分社化
小松バス㈱	1.3	1.5	▲ 0.16	89.4%	
能登島交通㈱	0.9	1	▲ 0.08	91.4%	

表 都市新バスシステムの導入（昭和59年～平成10年）

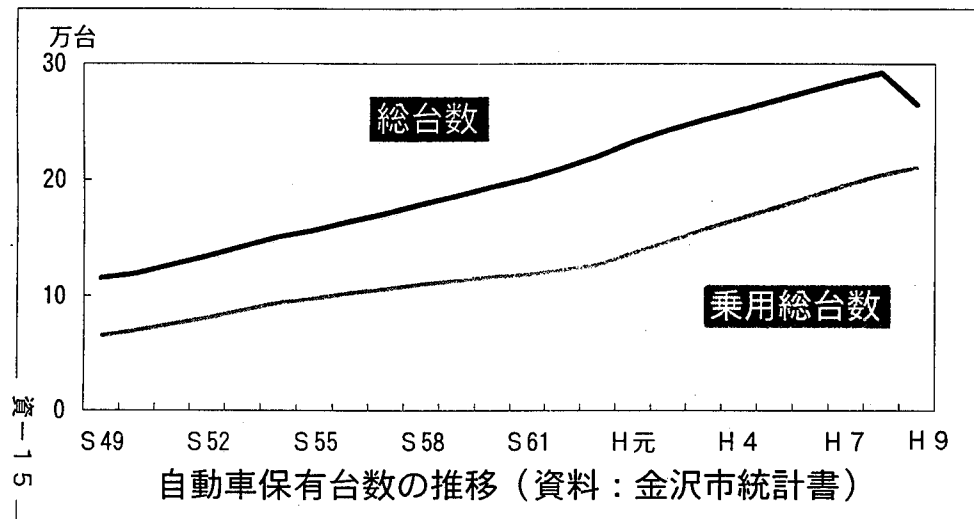
実施内容	実施結果
1. 新バス車両購入	249 両
<内訳：人・環境にやさしいバス> ■ノンステップバス （電動スロープ・アイドリングストップ機能等） ■ワンステップバス （手動スロープ・アイドリングストップ機能等） ■ハイブリッドバス	15 台 24 台 4 台
2. シェルター・上屋整備	157 箇所
3. 電照標識の整備	141 箇所
4. 接近表示	256 箇所
5. バス車両無線機の搭載	301 機
6. 中央制御・CRT等設置および整備	4 機
7. 機器設置に伴う営業所改装	1 箇所
8. 路線番号改正に伴う車両方向幕替	296 両
実施区間距離	73.9 km
導入路線数	54 路線

資-14



バス路線（北陸鉄道）の日平均乗車密度
（金沢都市圏 全64路線）

自動車台数の増加に 追いつかない道路整備

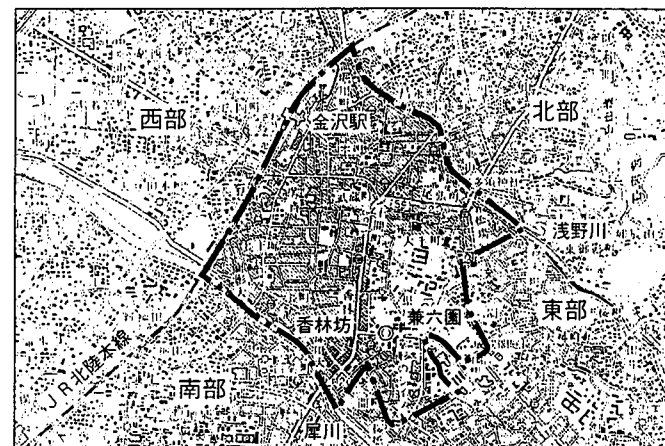


自動車交通量と道路整備（資料：第3回金沢都市圏 PT 調査報告書 H10）

	昭和59年	平成7年	増加率
都市圏関連交通量（千台トリップ）	793	1,122	1.41
配分OD量（千台トリップ）	805	1,141	1.42
道路の距離（キロ）	453	458	1.01
道路の容量（千台キロ）	5,698	6,971	1.21
走行交通量（千台キロ）	4,651	6,552	1.42
平均混雑度	0.817	0.940	1.15

都心に流入する車の 半分以上が 都心に用のない車

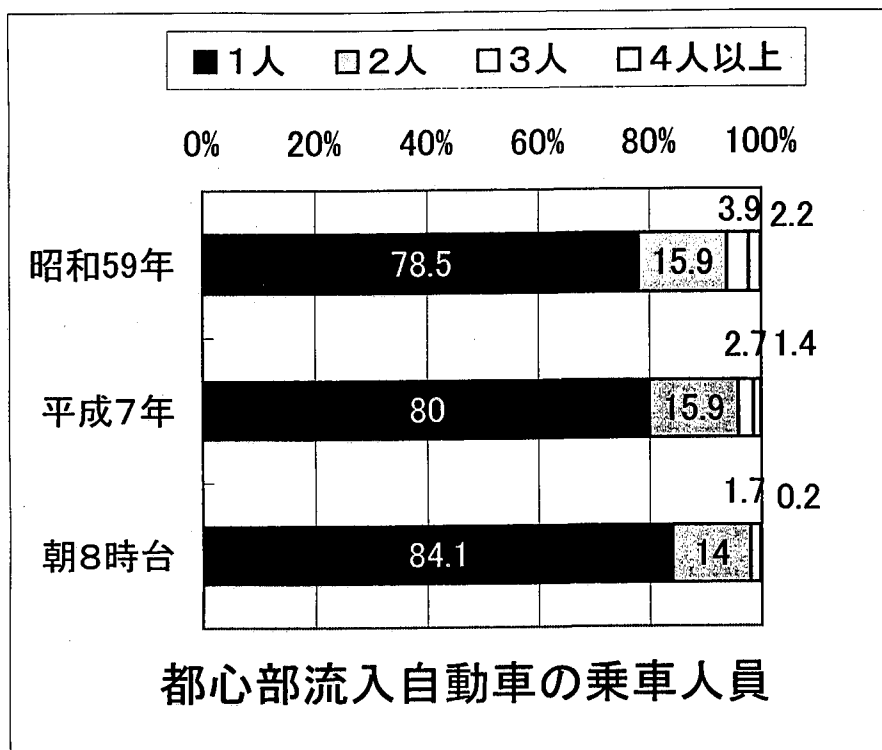
都心部位置図



各断面通過交通の構成比

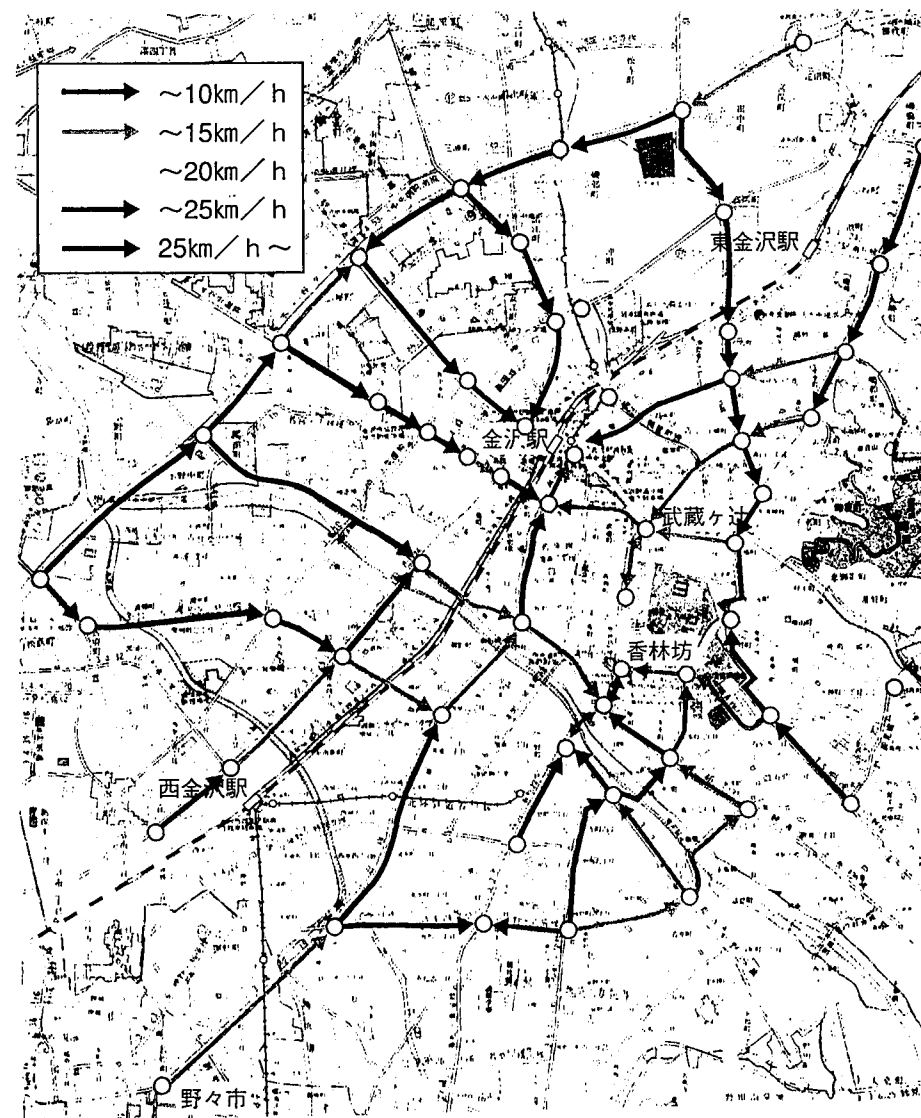
	通過交通	都心発着交通	百台
南部断面	53%	871	
東部断面	69%	717	
北部断面	64%	807	
西部断面	53%	1,043	

8割は1人乗り

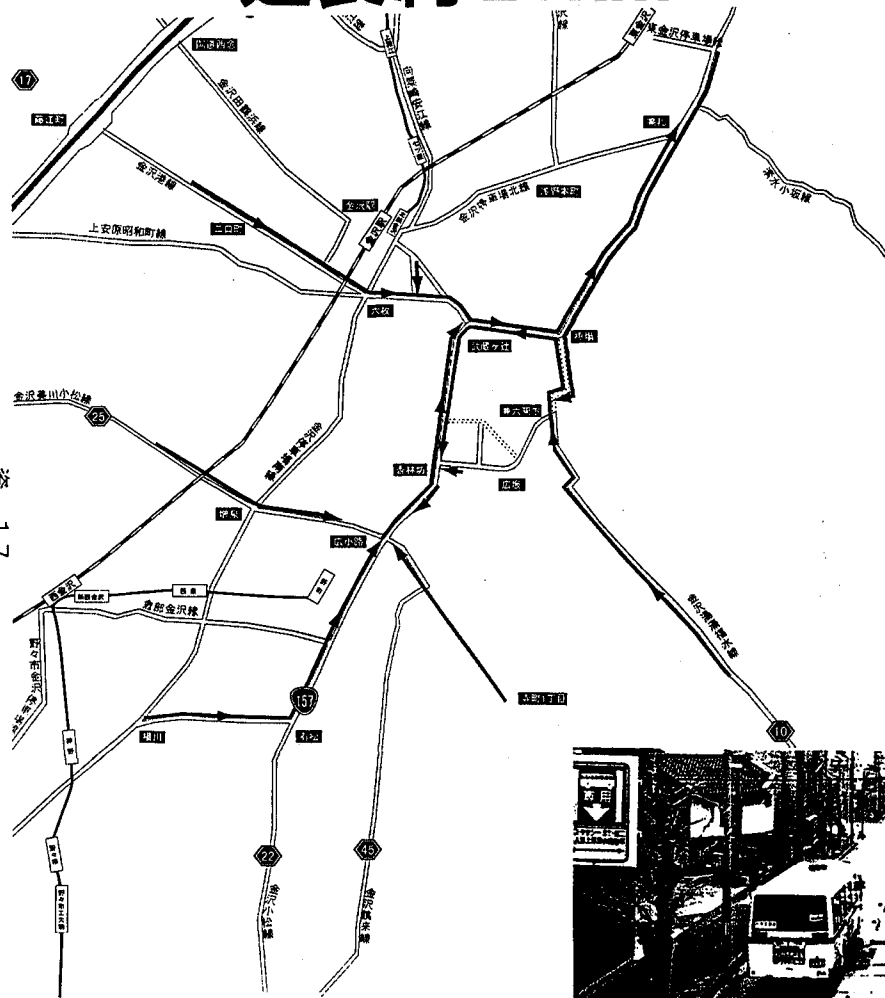


南北方向から流入する車の平均速度 10km 以下

ピーク時都心部及び周辺旅行速度 (自動車 平成9年9月調べ)



バス専用レーン 延長約 21km



資料 17

平成8年より通勤パーク & バスライドを実施

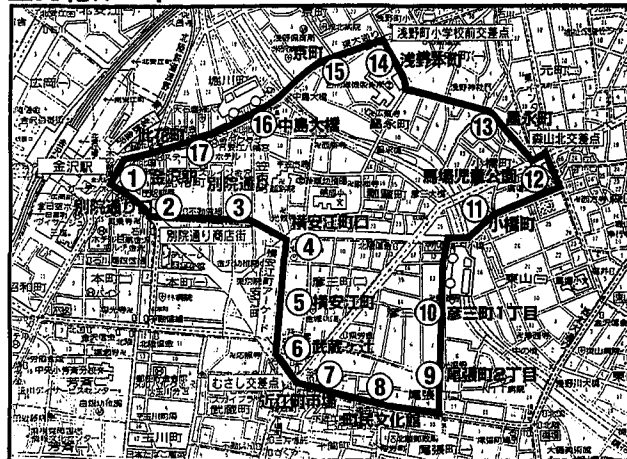
K. Park 指定駐車場 (ジャスコ)

バス停 (野々市中央)

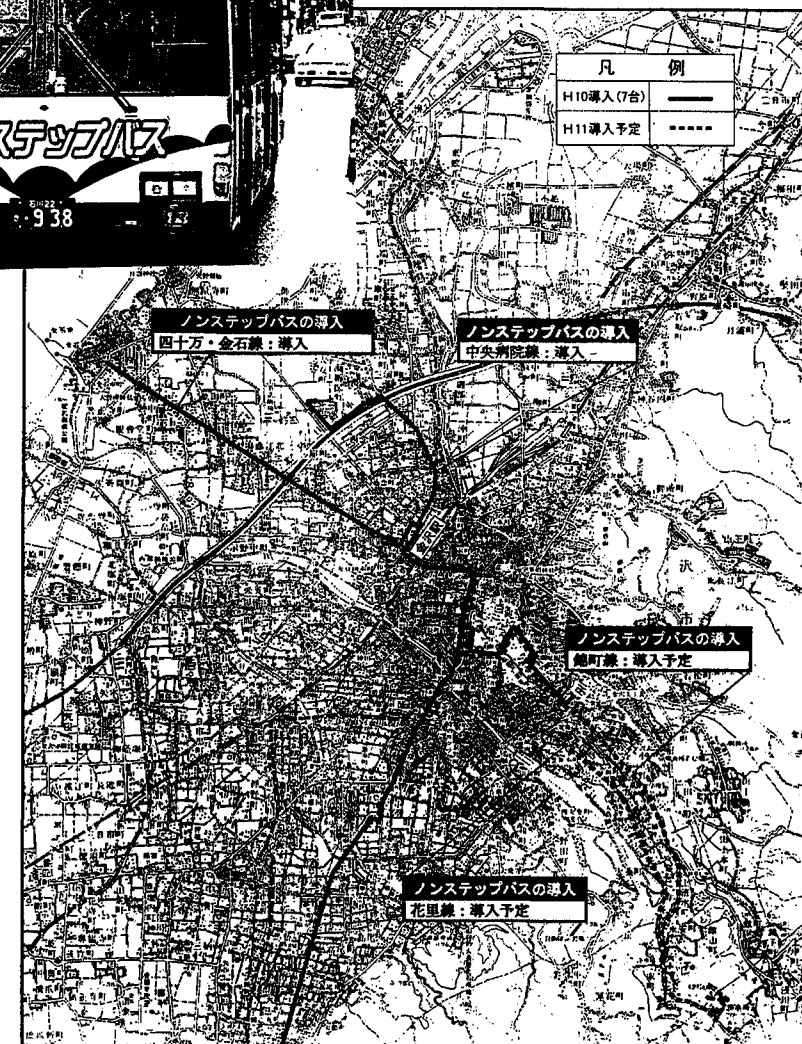


金沢ふらっとバス 1 日約 600 人が利用

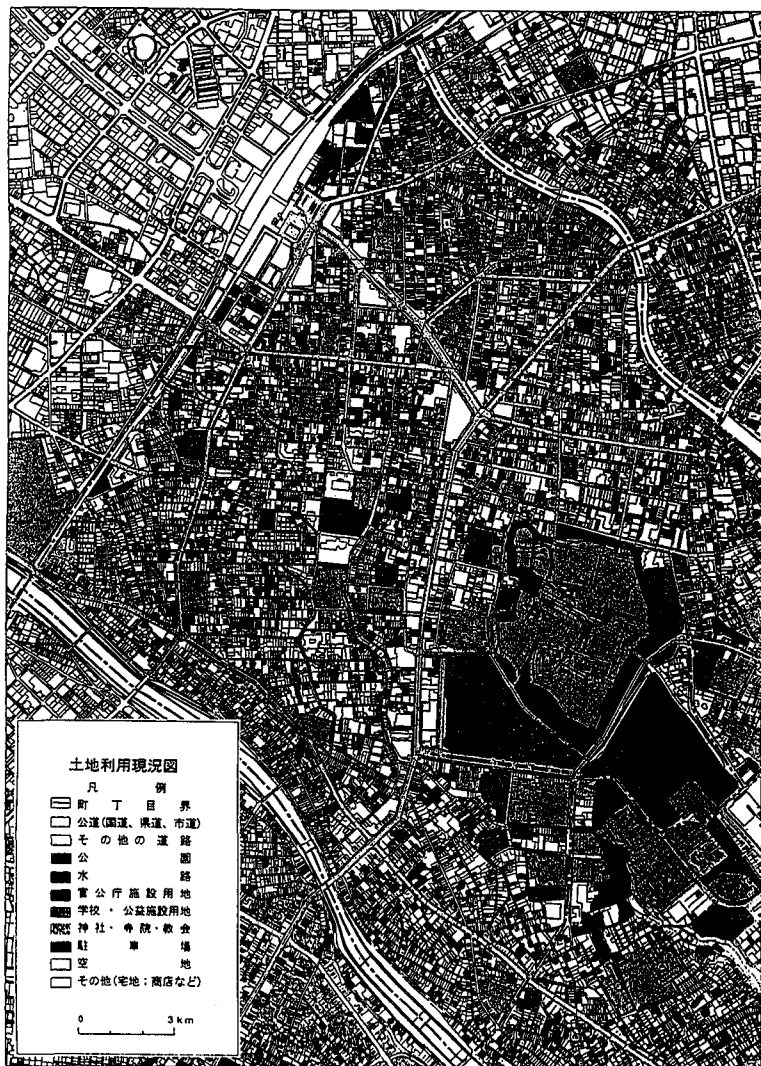
■此花ルート



ノンステップバス平成8年 から導入全 15 台



都心周辺約 8000 台の 時間貸し駐車場



中心部土地利用現況(資料:金沢市中心市街地活性化基本計画)

どこで買い物、駐車しても使 える共通駐車サービス券シス テム5パーキングネット

5 TOWN'S PARKING MAP

5net
5タウンズ
パーキングネット

このマークが目印！
たのしい買い物、
5タウンズ・パーキングネット

5net	5タウンズ パーキングネット
① 金沢市丸の内駐車場	Tel.232-3542
② 高岡市パーキング	Tel.223-4193
③ 金沢市丸の内パーキング	Tel.233-3352
④ 金沢市丸の内パーキング	Tel.263-6595
⑤ 金沢市丸の内パーキング	Tel.262-0311
⑥ 金沢市丸の内パーキング	Tel.220-1430
⑦ 金沢市丸の内パーキング	Tel.220-2254
⑧ 金沢市丸の内パーキング	Tel.261-6551
⑨ 金沢市丸の内パーキング	Tel.261-1223
⑩ 金沢市丸の内パーキング	Tel.261-1223

どこで買い物してもOK!!この駐車しても使える!!
共通駐車サービス券システム誕生!!

このマークが目印！
たのしい買い物、
5タウンズ・パーキングネット

5net
5タウンズ
パーキングネット

5タウンズ・パーキングネット

金沢中心商店街
5TOWN'S

香林坊 商店街 片 町 商店街 堅 町 商店街 広 坂 商店街 柿木畠 商店街

5net
5タウンズ
パーキングネット

金沢中心商店街(5TOWN'S)で
このマークのあるお店などでもOK!
お買物の際に駐車券をご提示いただくと...

このサービス券がもらえます。

5net
5タウンズ
パーキングネット

**1時間
400円まで
サービス券**

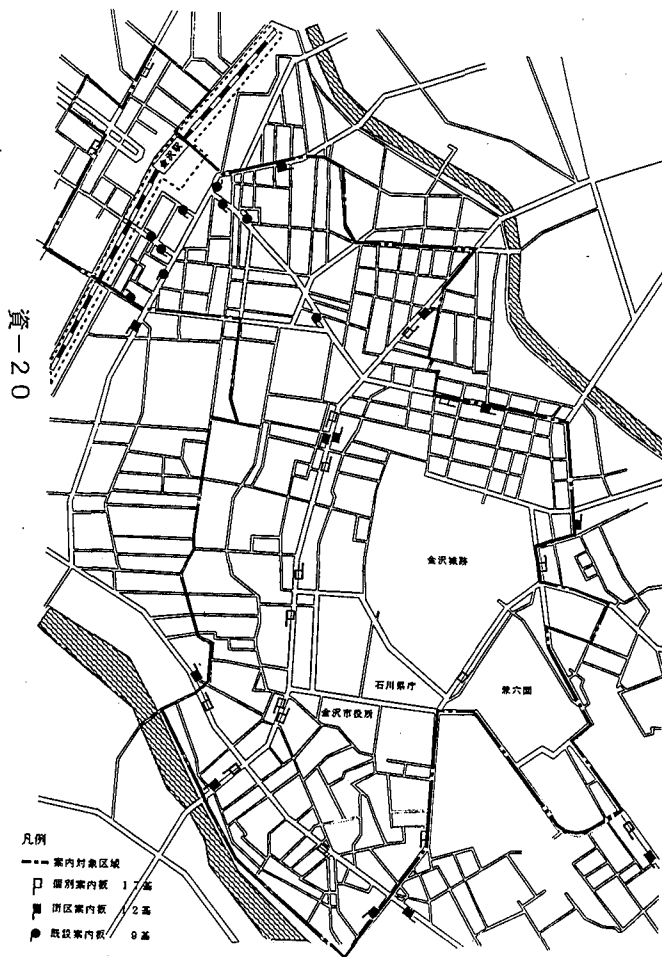
このマークの駐車場でご利用いただけます。

**駐車料金が1時間(400円まで)
サービスとなります。**

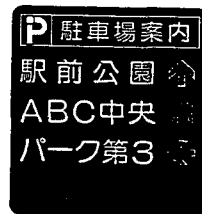
※お支払の額に応じて「サービス券」を差しあげます。
※お支払の額に応じて、駐車券と同時に「サービス券」をご提供いたします。
1時間(400円まで)のサービスが受けられます。
※ただし、駐車券・駐車料金は、1時間を超えても駐車券の金額に引き上げられません。

このシステムについてお問い合わせ先
5net 金沢市丸の内パーキング
〒920-2640 石川県金沢市丸の内1-1-1
0926-2640(11月11日現在)

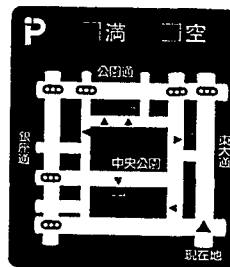
兼六園下、金沢駅周辺で 整備している 駐車場案内システム



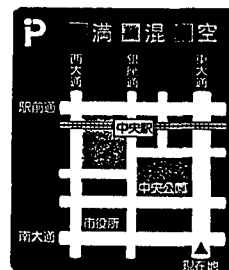
個別案内方式



街区案内方式



ブロック案内方式



都市計画道路の整備率 (H10) 62.4%

凡例

——	整備済の都市計画道路
——	事業中の都市計画道路
.....	優先的な整備予定路線
-----	未整備の都市計画道路
——	建設省直轄国道
——	北陸自動車道

駅西地区

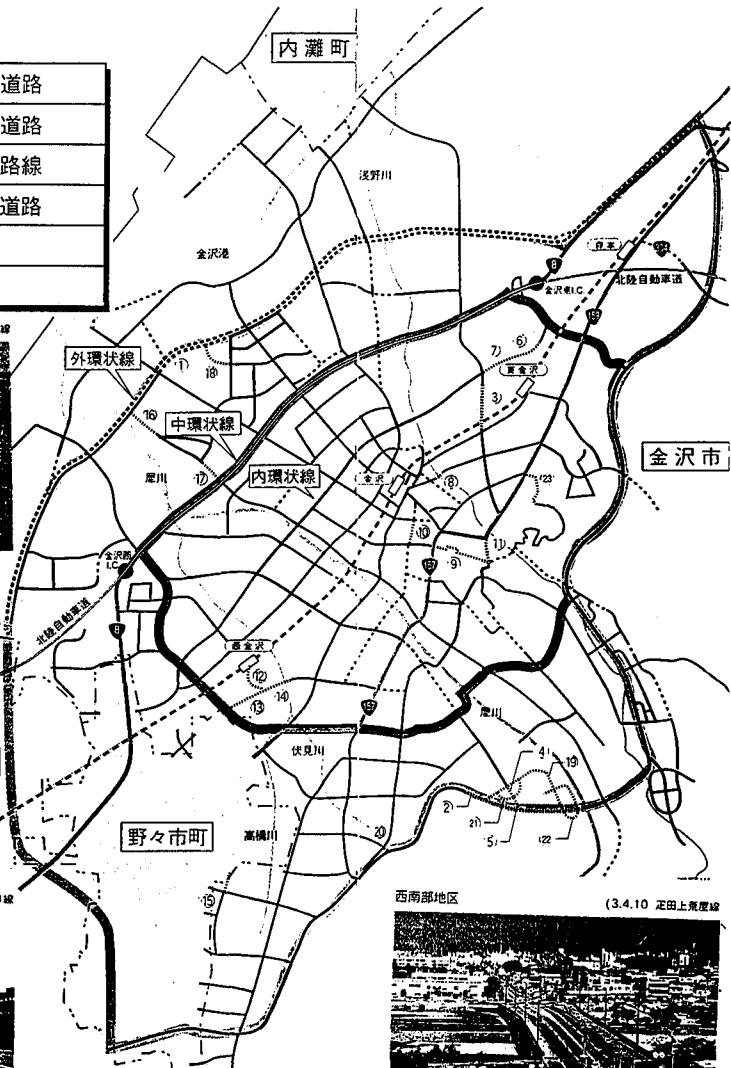


例

中央地区

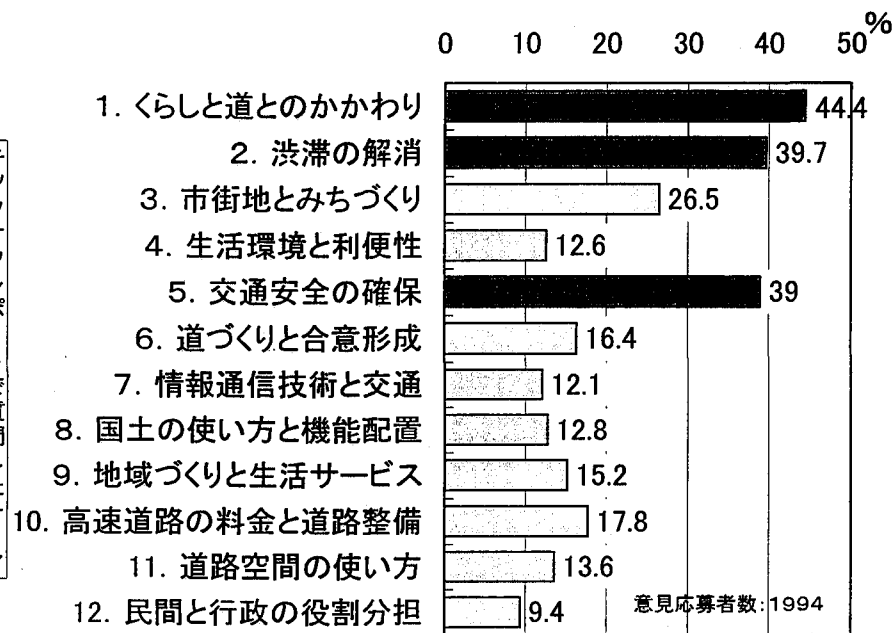


西南部地区



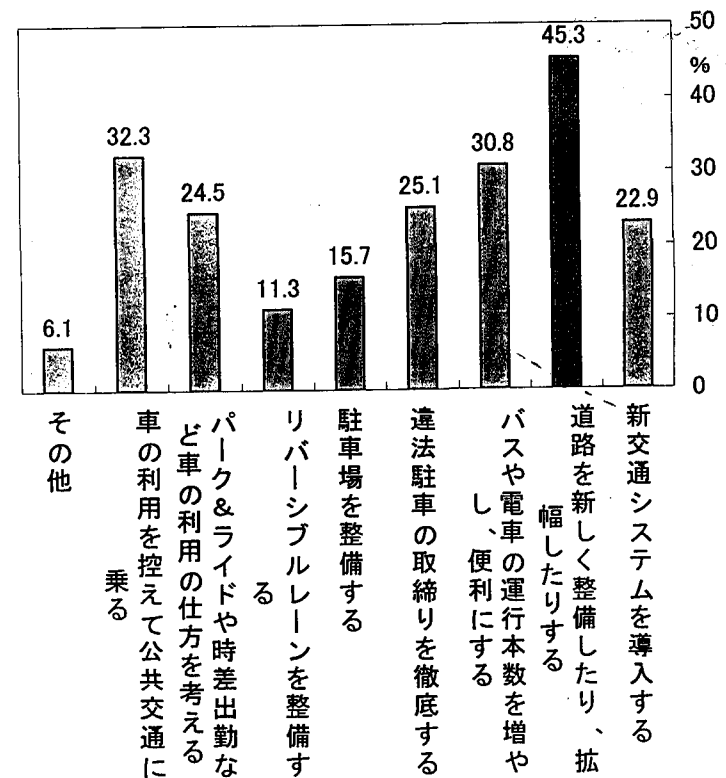
市民意識が高い交通問題

キックオフレポートで質問したテーマ
資料-21



北陸の市民に取り上げられた道に関するテーマ
(資料: ボイスレポート)

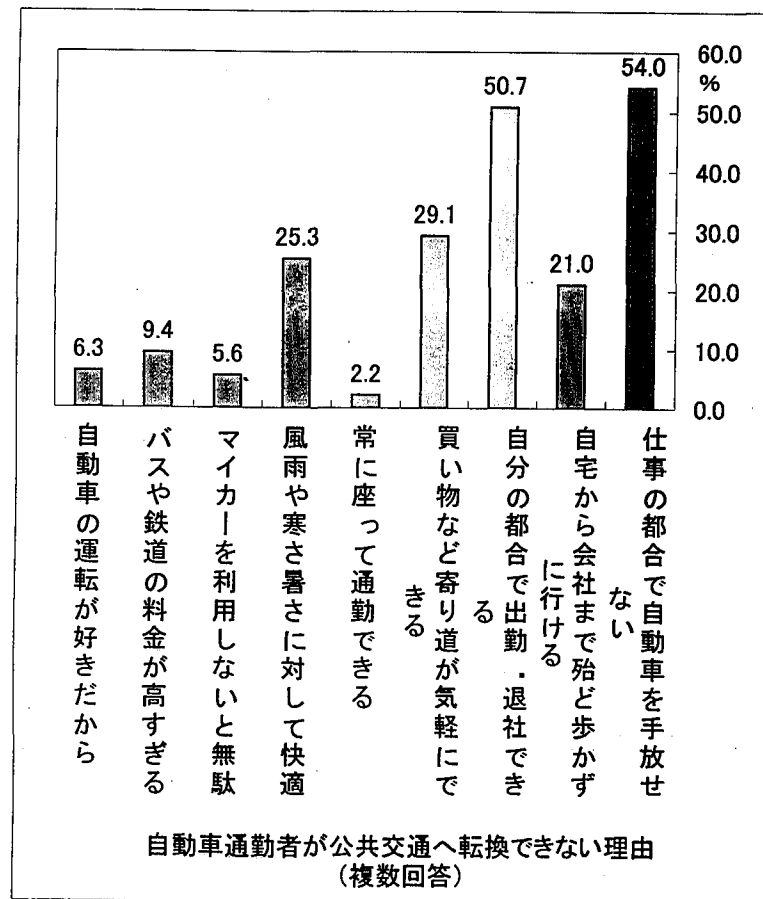
道路整備・拡幅、 次いで公共交通の転換



交通渋滞対策
(回答者総数2,020世帯、複数回答)

(資料: 第3回金沢都市圏PT調査報告書 H10)

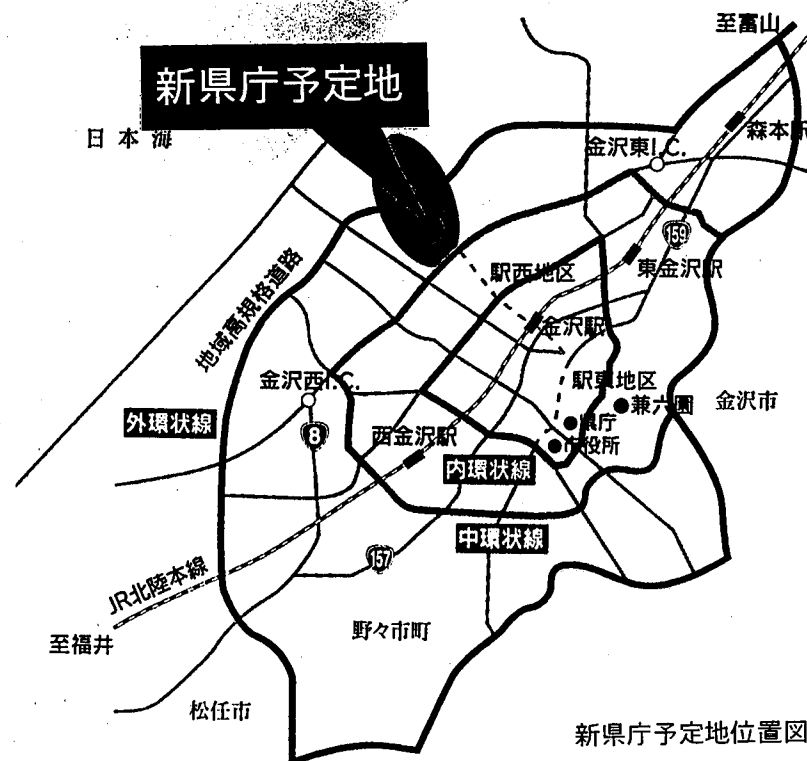
マイカーは仕事の都合で 手放せない



(資料: 第3回金沢都市圏PT調査報告書 H10)

平成15年 金沢西部地区へ県庁移転

職員 約 3,000 人
駐車場 約 1,000 台



新県庁予定地位置図

乗り合いバスの規制緩和とは

◆ 背景

- ◇バス事業の活性化には市場原理の導入が必要
- ◇競争制限的な規制を見直す機運
- ◇H9.3の閣議決定「生活路線の維持を前提に、遅くともH13年度までに需給調整規制を廃止」

◆ 規制緩和の主な内容

①生活交通確保の基本的方向性

- ◇制度的な内部補助を前提としない
- ◇地方分権の推進に合わせ、自治体が主体的に関与

②公的補助のあり方

- ◇事業者への赤字補填でなく、運行委託的な補助

③参入・退出制度のあり方

- ◇参入は免許制から許可制へ
- ◇退出は事前届出制（事業者判断、一定の期間検討）

④特定の時間帯・区間等のみへの参入

- ◇特定の時間帯や区間等のみへの参入もあり得る

⑤運賃制度のあり方

- ◇運賃は上限を規制し、下限を変更指示できる制度

◆ 期待される効果

- ①事業者間の競争により、運賃が安くなる
- ②需要の多い区間・時間帯での運行本数の増加
- ③深夜バスやドアツードア性の高い直通バス、高齢者優遇バス等、多種多様な新サービスが発生

◆ 心配される弊害

- ①競争激化により、不採算路線は存続困難
- ②利益圧縮により、採算路線の不採算化の可能性あり
- ③低密度な区間・時間帯・曜日等の運行が不十分
- ④路線の廃止や縮小により、バスネットワークが崩壊
- ⑤事業者間の乗客奪取・先着争い、ダンゴ運行、停留所不停車などの運行サービスの低下
- ⑥バリアフリー対策への投資が減少
- ⑦コスト削減による安全運行や接客サービスの低下
- ⑧補助金の増大や行政による運行が必要となる
- ⑨生活路線廃止により、郊外で交通空白地帯が増加
- ⑩マイカー利用が増大、交通渋滞や環境・エネルギー問題が深刻化、交通事故の増加が懸念
- ⑪採算路線へバスが集中し、駅前やバス停の容量低下
- ⑫バス停が乱立し、歩行障害、景観障害をきたす

低公害車両の開発の行方

◆ 背景

- ◇CO₂等削減による地球温暖化防止が世界的課題
- ◇H9年の京都会議（COP3）で日本は6%削減
- ◇車両の低公害化やソフト施策（TDM、ITS等）により、運輸部門での排出削減を取組み中

◆ 車両の低公害化への取組み

- ◇ガソリン車・ディーゼル車等、従来車の燃費向上
- ◇メタノール自動車、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス（CNG）自動車、電気自動車
- ◇近年、電気自動車、特に燃料電池自動車に脚光
- ◇バスのハイブリッド化やCNG車両は実用段階

◆ 燃料電池車両に寄せられる期待と不安

- ◇基本的に燃料は水素であり、排出物質は水のみ
- ◇各国メーカーは遅くとも10年後の実用化を目標
- ◇月面探査”アポロ計画”で開発された燃料電池だが、装置自体のコンパクト化と低コスト化以上に、燃料の水素をどう確保するかが、大きな課題