

石川中央都市圏地域公共交通計画(案)【概要版】

はじめに

【計画の目的】

- 金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町の4市2町で構成する「石川中央都市圏」では、市町をまたぐ移動が多く、公共交通の役割は大きなものとなっていますが、昨今、コロナ禍や燃料価格高騰などにより、住民の不可欠な移動手段である鉄道・バス等の広域交通は危機に瀕しており、その持続性を早急に確保することが必要な状況にあることから、圏域内をスムーズに移動できる交通サービスの実現や広域的な公共交通網の構築に向け、本計画を策定します。

【計画区域】

- 計画の区域は、石川中央都市圏を構成する4市2町(金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町)全域とします。

【計画の期間】

- 計画の期間は、2023年度(令和5年度)から2027年度(令和9年度)の5年間とします。

【計画の位置づけ】

- 本計画は、「石川中央地域 広域都市圏マスタープラン」や「石川中央都市圏ビジョン」、各市町の地域公共交通計画や関連する計画と整合を図り定めるものとします。

都市圏の現状分析

石川中央都市圏の現状

- 人口の減少と高齢化の進展、高齢者免許保有率の増加
- コロナ禍による観光入込客や公共交通利用者数の減少
- 金沢市中心市街地における慢性的な渋滞
- 交通事業者の赤字拡大、運転手の担い手不足 など

圏域住民のニーズ(R3公共交通モニタリング調査)

- コロナ禍により移動や公共交通の利用が大きく減少
- 自動車による移動が8割～9割を占め、公共交通による移動は1割程度
- 「過度に自動車に頼らないまちづくり」に必要なものとして「歩道の整備」、「バス路線の拡充」、「運転免許自主返納の支援」などを望む声が多い など

石川中央都市圏の課題

利用者の減少による公共交通の減便・廃止

金沢市中心市街地における交通渋滞(過度な自動車依存の抑制)

アフターコロナを見据えた多様な利用者への対応

バス事業等の地域公共交通の担い手不足

環境・健康・交通安全などの各種まちづくりとの連携

基本理念及び基本方針

「“住みやすさ”日本一の圏域の実現を支える ひと中心の持続可能な交通ネットワークの構築」

基本方針1

超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

- 超高齢・人口減少社会においても、広域的な公共交通網を構築していくことで、人々の円滑な移動を支え、活発な交流や連携を促進します。

基本方針2

分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

- 交通結節点となる駅や主要バス停における待合環境の向上や、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充により、公共交通利用のハードルを下げ、自動車交通からの転換や新規需要の創出を図ります。
- MaaSなどの新技術の活用やユニバーサルデザイン、無人駅等のバリアフリー化などにより、公共交通の利用しやすさ・分かりやすさを向上させることで、子どもやお年寄り、障害のある方なども含め、誰もが利用しやすい環境を整備し、持続可能な社会の実現を目指します。

基本方針3

公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

- モビリティマネジメントやマイレール・マイバス意識の醸成など、公共交通の意義や魅力を効果的・積極的に発信し、公共交通のあり方を自分事として捉えてもらうことで、愛着心を高め、公共交通の自発的な利用を促進します。

公共交通ネットワーク の将来像



超高齢・人口減少社会に対応した 広域的な公共交通網の構築

1) 広域的な幹線路線の維持・充実

- (1) 鉄道
① 新駅の設置
② 利便性向上策の実施 (IRいしかわ鉄道線)

- (2) バス
① 広域的なバス路線の維持・充実

- (3) 共通
① マイレール・マイバス意識の醸成
② 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進
③ 県市町で連携したエコ通勤の推進

2) 北陸鉄道線の持続可能性確保 (石川線・浅野川線)

- ① 上下分離を含めた北陸鉄道線の存続や、石川線のバス転換・BRT化の選択肢の検討
② 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備
③ 広域的なMaaSによる鉄道線の利便性向上、バス等との連携強化

3) 交通不便地域の解消

- ① 路線バスとコミュニティバスの接続改善
② コミュニティバス等の相互乗り入れの継続

▼いしてつ愛あーるクラブ



出典: IRいしかわ鉄道(株)

▼あさでんまつり



出典: 北陸鉄道(株)

▼コミュニティバス等の相互乗り入れ (野々市市と白山市を結ぶ「のんキー」)



出典: 野々市市



出典: 北陸鉄道(株)

分かりやすく使いたくなる 公共交通の利用環境の改善

1) 交通結節点の整備・機能強化

- (1) 主要駅やバス停の利用環境向上
① 駅周辺整備の推進
② バス停の待合環境・情報提供の充実
③ モビリティハブの整備

- (2) パーク・アンド・ライドの拡充
① 鉄道・バスとの接続性を考慮した駐車場・駐輪場の拡充
② 利用者や事業者のインセンティブの充実

2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

- ① キャッシュレス決済の導入拡大
② 広域的なMaaSの推進
③ わかりやすい経路表示や情報提供
④ バス停・駅、車両のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進
⑤ 自転車を活用した二次交通サービスの充実
⑥ GTFSデータの整備・更新・オープンデータ化

▼モビリティハブのイメージ



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点 (モビリティ・ハブ)
出典: 国土交通省 2040年、道路の景色が変わる

▼バス正着性実験 (バリアレス緑石)



バス正着時降車状況
出典: 新潟市 都市政策部 都市交通政策課HP

▼広域的なMaaSの推進のイメージ



▼いしかわ里山里海サイクリングルート



出典: 石川県HP

公共交通利用促進に向けた 住民等の意識醸成

1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成

- ① ターゲットに応じたMMの実施
② 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進【再掲】
③ 県市町で連携したエコ通勤の推進【再掲】
④ 北陸新幹線延伸を見据えた観光MaaSの推進
⑤ 県市町で連携した公共交通情報の発信・PR

2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備

- ① 県市町で連携したエコ通勤の推進【再掲】
② 環境にやさしいバス車両等の導入
③ 環境にやさしい公共交通の利用促進

3) 運転手や地域の担い手の確保

- ① 運転手不足に対応した運行方法や車両導入の検討
② マイレール・マイバス意識の醸成【再掲】
③ 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進【再掲】
④ 県市町で連携した公共交通情報の発信・PR【再掲】
⑤ 運転手確保に向けた支援事業の実施

▼小学生を対象としたイベント等



出典: 北陸鉄道(株)

▼エコ通勤推奨リーフレット

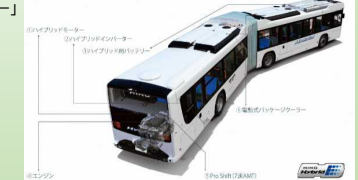


出典: 国土交通省 企業・事業所向けリーフレット

▼大学生・高校生を対象とした「バス運転士体験ツアー」



▼ハイブリッド連節車 (日野ブルーリボン)



出典: 日野自動車HP

目標指標

路線バス・コミュニティ
バスの路線数・便数

北陸鉄道線(石川線・浅野川線)
の利用人数

公共交通カバー率

パーク・アンド・ライド
利用者数(設置台数)

市町連携の
MaaS取組件数

駅のバリアフリー化率

ノンステップバス導入率

市町連携のMM
事業の実施件数

達成指標

環境対応車両の
所持台数 (EV車両等)

運転手確保の
支援事業実施数

効果指標

鉄道・バスの利用者数

R3年度: 108千人/日 → R9年度: 157千人/日以上

公共交通の収支率

R3年度: 0.8 → R9年度: 1.0以上

公共交通への公的資金投入額

R4年度: 9億円 → R9年度: 6億4,400万円以上

※コロナ禍前の水準のみ

石川中央都市圏の公共交通分担率

R3年度: 8% (平日) → R9年度: 9% (平日)

鉄道・バス運転手の採用者数

R3年度: 11人/年 → R6~9年度: 平均19人/年以上