

金沢市交通まちづくり計画

(金沢市総合交通戦略)

(金沢市地域公共交通総合連携計画)

平成 20 年 3 月

金沢市

金沢市交通まちづくり計画 目次

第1章	金沢市における交通課題	1
1 - 1	計画策定の背景	1
1 - 2	計画の区域	1
1 - 3	計画期間	1
1 - 4	金沢市における交通課題	2
第2章	基本方針	6
2 - 1	基本的な考え方	6
2 - 2	基本的な方針	7
第3章	具体的な交通政策	9
3 - 1	まちなかゾーン	9
(1)	歩行環境の確保	9
(2)	公共交通の利便性向上	9
3 - 2	内・中環状ゾーン	11
(1)	公共交通の利便性向上	11
(2)	交通結節点機能強化	11
3 - 3	外環状ゾーン	12
3 - 4	郊外ゾーン	13
3 - 5	ゾーン間の連携	13
3 - 6	市域全体として取り組む施策	14
(1)	公共交通の利用促進	14
(2)	マイカーから公共交通への意識改革	14
(3)	物流について	15
(4)	広域・圏域交通の確保	15
第4章	事業計画・目標	16
4 - 1	事業の概要	16
(1)	まちなか歩行回廊整備事業	16
(2)	公共交通の利便性向上事業	18
(3)	交通結節点整備事業	18
(4)	パーク・アンド・ライド推進事業	21

(5)	まちなかの公共交通空白地域・不便地域の解消事業-----	22
(6)	交通ＩＣカード等を活用した公共交通の利用促進事業-----	22
(7)	意識啓発による公共交通の利用促進事業-----	23
(8)	郊外における住民主体の移動手段確保事業-----	24
(9)	物流対策事業-----	24
4 - 2	事業の実施主体・スケジュール-----	25
4 - 3	事業概要図 -----	26
4 - 4	計画の目標 -----	27
4 - 5	計画の数値目標-----	32

第1章 金沢市における交通課題

1 - 1 計画策定の背景

本市では、モータリゼーションの進展などにより、鉄道やバスの利用者数は減少の一途をたどり、全国的にみても先進的といわれる各種交通政策を実施しても、この傾向になかなか歯止めがかからないのが現状である。

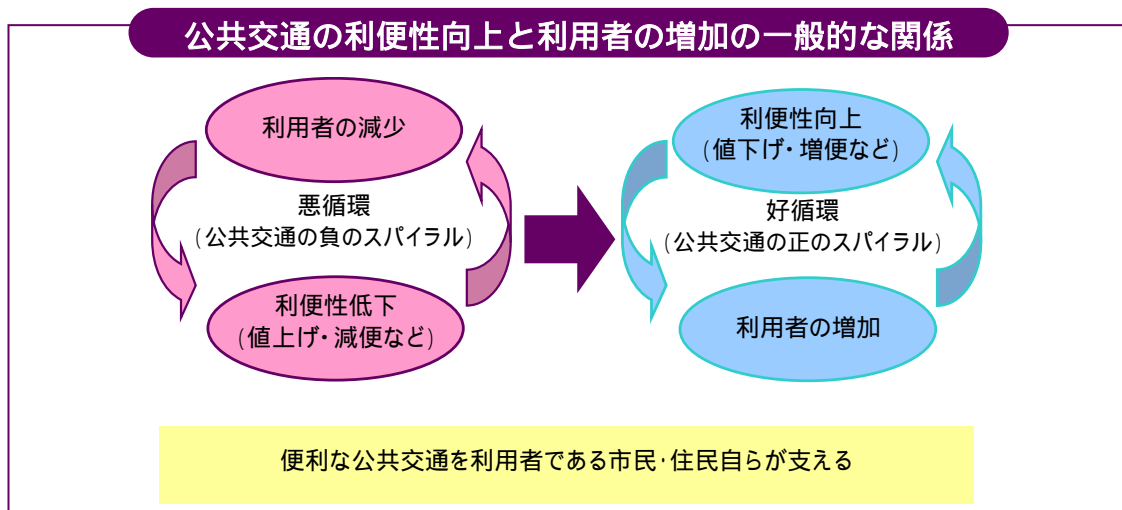
この要因としては、まず行政の問題がある。真に市民のニーズを反映した取り組みを実施できていたか、公共交通の利便性向上を最終的には事業主体である民間の交通事業者任せにしてこなかったかなど、反省すべきところは多い。

次に、交通事業者については、サービスの購入者である利用者（市民）のニーズを的確に把握し、それに見合ったサービスを提供するという努力を行えば、まだまだ需要は喚起できたものと考えられる。

また、利用者である市民の側でも、公共交通を利用する努力をしてきたか、過度にマイカーに依存した生活をすごしていないかなど、反省すべき点もあるのではないだろうか。

このように、行政、交通事業者、市民という交通に関係する三つの主体が、それぞれ問題を抱えているがために、公共交通の負のスパイラルとも言うべき悪循環が生じてきたものと考えている。

この計画は、このような問題意識のもと、市民、交通事業者、行政が協働してこの問題に取り組み、「公共交通の利便性向上」と「市民による利用者数の増加」という好循環を実現しようとする取り組みである。



1 - 2 計画の区域

この計画の対象区域は金沢市全域とする。

1 - 3 計画期間

平成 26 年度までには北陸新幹線が金沢開業を迎えるなど、本市を取り巻く交通環境の変化にも適切に対応する必要があることを踏まえ、計画期間を平成 20 年度（2008 年度）から平成 27 年度（2015 年度）までとする。

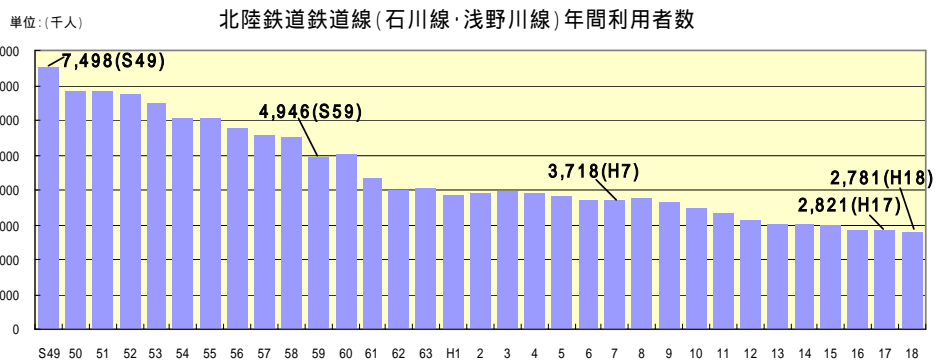
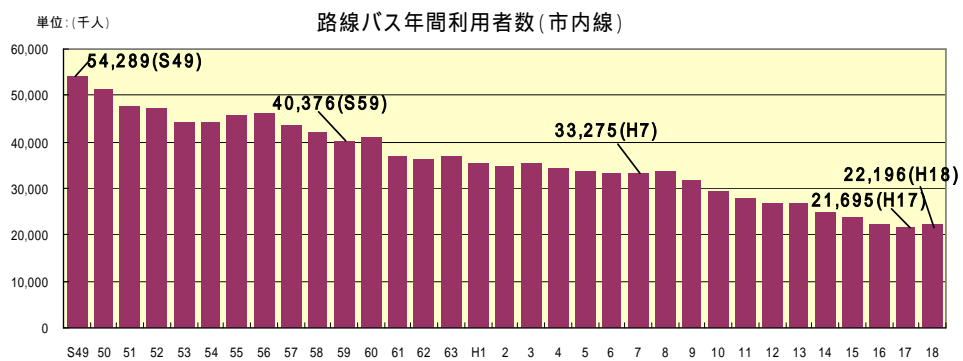
1 - 4 金沢市における交通課題

公共交通の利用者数は下図に示すとおり減少傾向にあるが、以下に掲げるような観点から、過度にマイカーに依存せず、公共交通を有効に活用することの重要性が一層高まってきている。

公共交通利用者数は減少傾向にある

公共交通利用者数の推移

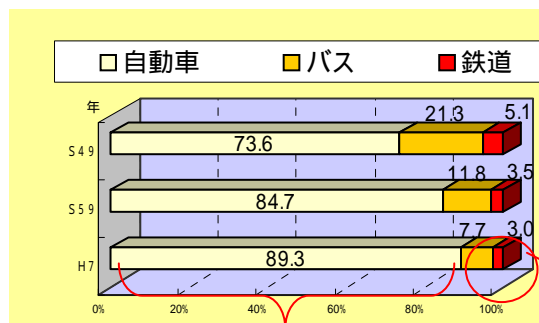
- ・昭和49年と比較して平成17年は、路線バス利用者数は40.0%、鉄道利用者数は37.6%まで減少している。



マイカー利用は増加しつつある

金沢都市圏における自動車分担率の増加傾向について

(パーソントリップ調査より)



公共交通は減少傾向
計 10.7%

自動車は増加傾向 約9割を占める

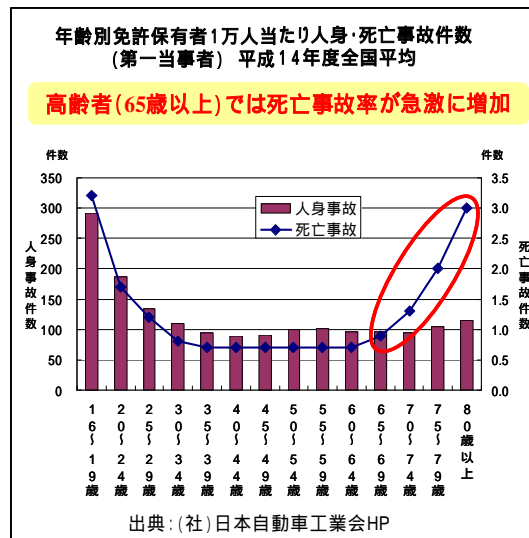
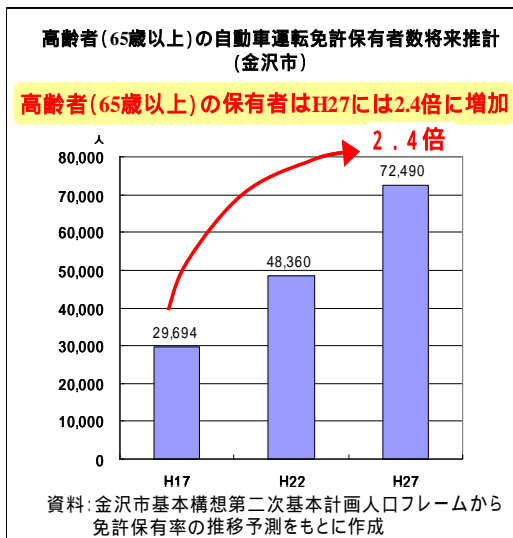
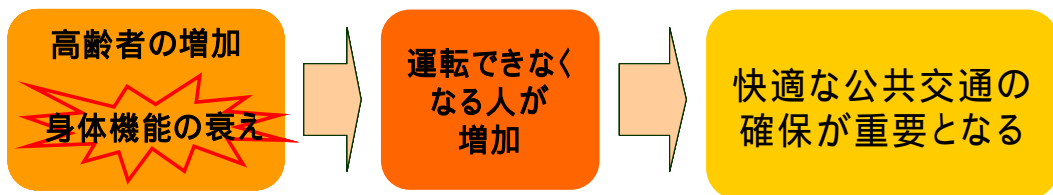
金沢都市圏とは金沢市、旧松任市、旧鶴来町、野々市町、津幡町、内灘町をいう

1. 少子・高齢社会での移動手段の確保

下図に示すとおり、本市の65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有者数は、平成27年には平成17年の2.4倍の約7万2千人になると推計されるが、一方で年齢別の第一当事者（加害者）としての人身・死亡事故件数を見ると、65歳以上で急激に死亡事故率が高まっている。このようなことを踏まえると、高齢者の中には、運転できなくなる人や、安全上の観点からするとむしろ車の運転を避けていただく方が望ましい人も増加するものと考えている。こうした状況になった場合、これら運転しなくなった高齢者にとっては、公共交通が日常の買い物や通院のための唯一の移動手段となり、なくなれば外出機会さえ奪われかねないことから、公共交通を維持・確保していく必要がある。また、運転免許を取得できない学生等にとっても、公共交通は貴重な移動手段である。これら高齢者・学生にとっても、便利で使いやすい公共交通のサービス水準を確保していくためには、高齢者や学生だけではなく、車を運転できる人も含めて社会全体でこれを支えあっていく必要がある。

高齢者の増加にともない公共交通の確保が重要となる

高齢者の増加にともなう公共交通の重要性



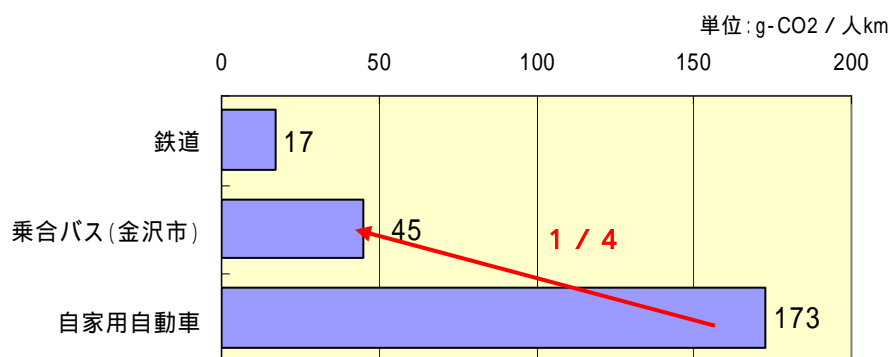
2. 環境問題への対応の必要性

地球温暖化の原因となる二酸化炭素排出量は、本市においては輸送部門からのものが最も多く、また、全国的に見てもマイカーや営業用貨物車からの排出量が増加傾向にあり問題となっている。下図に示すとおり、二酸化炭素の排出量は、マイカーに比べ、バスは約4分の1、鉄道では約10分の1となっており、地球温暖化防止といった環境対策を推進する観点からも、公共交通の利用促進は重要である。

CO₂の排出量はマイカーに対し、バスは約1/4、鉄道は約1/10

マイカーと公共交通の環境負荷比較

1人を1km輸送する場合の輸送機関別CO₂排出量比較（2001年度）



出典：国土交通省資料に基づき金沢市で作成

3. 本市の都市構造上の問題への対応（道路容量の拡大には限界がある）

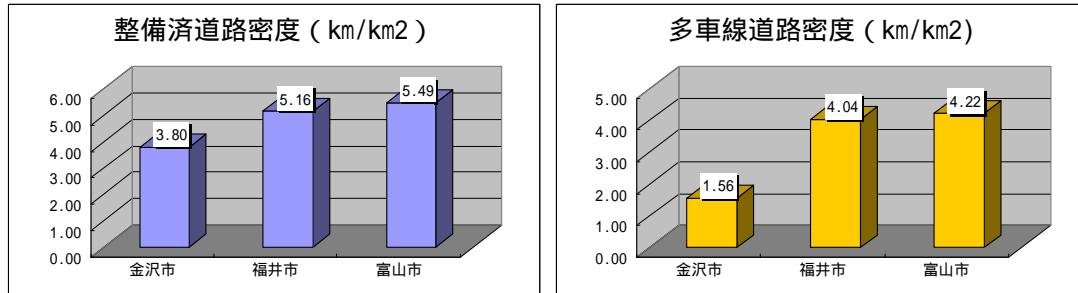
本市は、幸いにして約420年間大きな戦災にあわず、それによって趣のあるまちなかを形成しているが、一方で、そのためにまちなかにおける、道路を始めとする交通基盤の整備には限界があるという特性がある。右図は、都心部の都市計画道路の整備状況について、本市と北陸の他都市（福井市、富山市）を比較したものであるが、本市の整備済み道路密度は他都市に比べ約7割、多車線道路となると約4割程度しかない。このような状況を踏まえると、限られたまちなかの道路容量を有効に活用するためには、まずは輸送効率の高い公共交通にそれをあてがうべきではないかと考える。

非戦災都市である金沢では都心部の道路容量拡大には限界がある

都心部における道路状況の比較

- ・金沢の整備済道路密度は北陸の他都市に比べ約7割
- ・うち多車線道路では密度が他都市の約4割（金沢はほとんどが2車線（片側1車線））

金沢市と他都市との道路整備状況比較
（都市計画道路で算出）



多車線道路は幅員 20m以上の道路

出典：金沢都市圏新しい交通システム導入計画調査報告書（H10.3）

4. まちなかの賑わい創出

国内の事例では、まちなかまで公共交通機関で来た人の方が、マイカーで来た人よりも、滞在時間が長いという結果が出ている。これは、公共交通で訪れれば何時間まちなかにいても料金は同じということが要因と考えられる。まちなかでの滞在時間が長いということは、それだけまちの活気や売上げの向上に資するものであると考えられる。

また、海外の事例（ストラスブル、フライブルグ等）では、まちなかで歩行者・公共交通を優先することによって、買い物目的の来訪者の増加、売上げの増加、商店の空室率の低下などが生じている。

本市について言えば、幸いにして「歴史と文化に責任をもつまち」として、また、北陸有数の商業都市として、人を引き付ける魅力を有する一方で、「3」でも述べたようにまちなかでの道路容量の拡大には限界があり、いくらその拡大を図っても、自動車利用の利便性からいえばロードサイドの郊外店と競い合うことは難しい。

このような本市の特性を踏まえ、まちなかについては、歩行者・公共交通を優先した方が、まちなかの賑わい創出につながるものと考えている。

5. 北陸新幹線利用者の移動手段の確保

北陸新幹線の金沢開業を踏まえると、歩行環境の確保等により本市のまちの魅力を一層高める必要があるとともに、北陸新幹線を利用して本市を訪れる人はマイカーを利用できない状況にあることから、これらの来街者の移動手段として公共交通の利便性を高める必要がある。

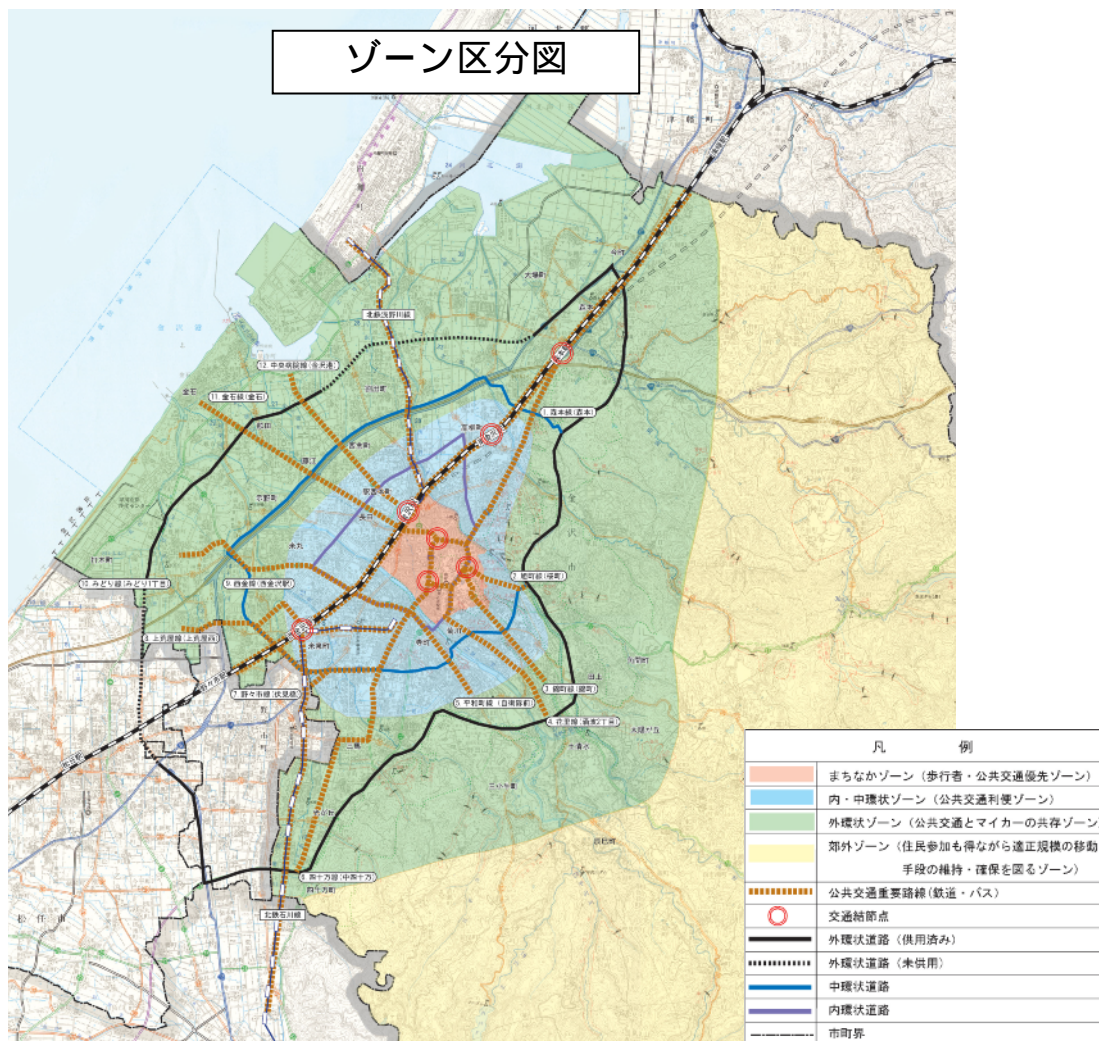
第2章 基本方針

2 - 1 基本的な考え方

第1章で述べたような、公共交通を確保していくことの重要性や、道路整備には限界があるという本市の都市の特性等を踏まえると、山側環状の開通により市内の自動車による交通負荷は大幅に軽減され、中心部でも自動車が通行しやすい状況になりつつあるものの、本市としては、むしろ過度なマイカー利用から脱却することで、自動車に依存したまちから、歩行者と公共交通を優先する、人と人、心と心が通じ合うまちづくりを目指す必要がある。



この「基本的な考え方」を実現するために、交通環境の違いに基づき本市を4つのゾーンに区分(下図参照)した上で、各ゾーンやゾーン間の連携等の「基本方針」と、その基本方針に基づき概ね10年以内に実施すべき「具体的な施策」を以下に掲げる。



2 - 2 基本的な方針

1. まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）

- ・路線バス、ふらっとバス等により、ゾーン内についてはマイカーがなくても移動可能な、極めて高水準（便数・料金・快適性など）の域内モビリティを確保する。
- ・公共交通の利便性が極めて高いことから、ゾーン外からの来街やゾーン内での移動は、マイカーではなく公共交通の利用を原則とする。
- ・まちなかの賑わいは人々が歩いてこそ実現するという観点から、ゾーン内では歩けるまちづくりを推進する。

2. 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

- ・環状方向へのバス路線を確保することにより、現在の放射方向のみの路線体系から放射環状の路線体系を実現し、多方向へのモビリティを確保する。
- ・環状方向の路線創設に併せて、公共交通重要路線の創設など放射方向の路線の見直し・効率化を図ることにより、ゾーン全体としての域内及び域外のモビリティ（便数、方向など）の向上を図る。これにより、究極的には当ゾーンにおいても、マイカーがなくても移動可能な水準の公共交通の確保を目指す。
- ・当面はマイカーとの共存を図りつつも、比較的公共交通の利便性が高い地域であることを踏まえ、公共交通を可能な限り利用することを基本とする。特に「まちなかゾーン」への移動については公共交通の利用を原則とする。

3. 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）

- ・充実した道路基盤を活用して、ゾーン内での移動は公共交通とマイカーの両方の利用を前提とし、公共交通については公共交通重要路線までのアクセス等を中心に、需要に応じて適切な水準を確保する。
- ・当ゾーンから内側への移動は、公共交通重要路線上に配置するパーク・アンド・ライド（P & R）駐車場等を活用することにより、公共交通を利用することを基本とする。

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）

- ・ゾーン全体としては、様々な工夫により、「外環状ゾーン」の公共交通重要路線までの移動手段を確保する。
- ・一定の需要があり民間事業者でも路線の採算性がある程度見込まれる地域においては、沿線住民の積極的な利用により、路線の維持を図る。
- ・民間事業者では路線の維持が図れない、又は維持が図れたとしても一日数便程度で極めて不便という地域については、スクールバスやジャンボタクシーなどの活用も視野に、地域住民が主体となって、需要の規模に見合った移動手段の確保を図ることも考えられる。市は地域と一緒にどのような方策が適切かの検討に参画すると

もに、支援方策も検討し、その促進を図る。

5. ゾーン間の連携（公共交通重要路線の位置づけ）

- ・沿線人口、道路整備、既存の公共交通の運行・利用等の状況から、以上の4つのゾーン間の連携を図るために重要と考えられる路線を、公共交通重要路線と位置づける。また、必要に応じて、公共交通重要路線以外の路線については見直し、効率化を図る。
- ・公共交通重要路線では、以下のようなサービス水準の確保を目指す。（一方で、市民の積極的な利用も不可欠）
 - 朝の通勤時間帯においては、ほぼ待たずに利用可能（概ね5～10分間隔）
 - 夕方の帰宅時間帯においても、ほぼ待たずに利用可能（概ね10～15分間隔）
 - 昼間の時間帯においては、少ない待ち時間で利用可能（概ね10～20分間隔）
 - その他の時間帯についても、1時間当たり2～3便程度を確保
 - 早朝・深夜の利便性も確保（朝は6時頃から、夜は24時頃まで運行）
 - バス専用レーン、公共交通優先システム（PTPS）の導入、特急バスの運行等により、定時性・速達性を確保
 - バス利用環境の整備（バス位置情報提供システムによる情報提供を含む）
 - 乗り継ぎ利便の確保（乗り継ぎ時間、乗り継ぎのための移動距離ほか）
- ・バスに比べても環境に優しく、輸送効率も高い鉄道線についても、公共交通重要路線と位置づけ、同様のサービス水準の確保を目指す。

6. 市域全体での取り組み

- ・ゾーンにかかわらず市域全体での取り組みとして、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する。

7. 広域・圏域交通の確保

- ・本市の北陸における拠点都市としての役割が一層高まっていることを踏まえ、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。

第3章 具体的な交通政策

3 - 1 まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）

（1）歩行環境の確保

まちなかの回遊性の向上（歩行回遊ルートの設定）

まちなかにおいて、歩行者が快適に回遊できる環境を確保するという観点から、優先的に整備等を行う歩行回遊ルートを設定した。

このルート上では、歩道などの整備による歩行者ネットワークの連続性の確保、公園・緑地等の整備、用水の開渠化、電線類の地中化、わかりやすい誘導サインの設置、トイレの整備などに努めるほか、沿道緑化や沿道に彫刻作品等を展示する等の賑わい創出を行うなど、全庁横断的な取り組みを実施する。

また、道路の形態や地域の特性などに応じて、通過交通の抑制、カラー舗装化等による歩行環境の改善など、歩く人にやさしい交通環境を整備する。あわせて、高齢者、子ども、障害のある人など、市民の誰もが安全に楽しんで歩けるまちづくりに向けて、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した歩行環境の確保を推進する。

まちなかにおける通過交通の排除

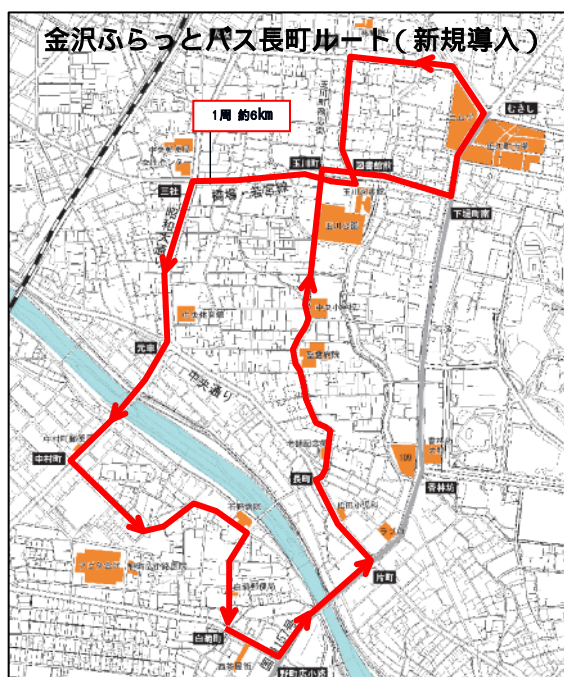
まちなかの細街路では、通過交通の流入により、安全・安心な居住環境が脅かされており、地域住民の要望を踏まえながら、警察や道路管理者等の関係機関と協議の上で、過度な通過交通を排除するための交通規制等を求めていく。

（2）公共交通の利便性向上

金沢ふらっとバスの見直し・改善

ふらっとバスの導入により、まちなかに存在していた公共交通空白地域・不便地域は解消しつつあるが、未だに残存していることを踏まえ、これらの解消のため、ふらっとバス長町ルートの新規導入を図る。

また、利用者にとってより利用しやすくなるよう周回時間の短縮など、既存ふらっとバスの見直し・改善についても検討する。



商店街ポイントのポイント加算数アップ

運用開始以降、利用状況を見ながら、可能であれば商店街ポイントの加算数のアップを目指す。

また、ポイント加算数は、商店街や個店単位、キャンペーン等の期間によって変更が可能であるため、販売促進策としても有効に活用してもらうよう働きかける。

商店街等によるエコポイント普及促進

商店街ポイントを市民に広く知っていただき、まちなかへはバスで来街してもらうよう、積極的なPRの実施について商店街等に働きかける。

ICaへポイントを加算するための端末機については、利用者の利便性向上のため、設置箇所数の拡大を商店街に働きかける。

金沢駅～香林坊間の輸送容量の確保と効率的運行

金沢駅～香林坊間を横断して利用する者の少ない路線を中心に、路線の分割による運行の効率化（輸送効率の向上、バス渋滞の解消）を図る必要がある。

また、金沢駅～香林坊間については、北陸新幹線の開業に伴う移動需要の増加を見据えて、輸送容量の確保と効率的運行について、検討していく必要がある。同区間については、平成14年の「新しい公共交通システム検討委員会」の最終報告において、「新しい交通システムについては解決すべき課題も多く、当面はバスシステムの利用改善を図りながら、段階的にハード・ソフト両面の環境整備を着実に進めることが必要である。」とされていることを踏まえ、県市協働の交通実験をはじめとした各種施策も実施している。

バス待ち環境の整備

武蔵ヶ辻と香林坊バス停は利用者が多いバス停であるが、バス停が複数ありわかりにくいことや、悪天候時には風雨・風雪を保護する上屋の整備が十分でないことから、バス待ち環境の向上を図っていく。

分散しているバス停の集約化

将来的には、武蔵ヶ辻で6箇所、香林坊で7箇所に分散しているバス停を、路線網の見直しにあわせて集約化することも検討する。

3 - 2 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

（1）公共交通の利便性向上

環状バスの運行

公共交通での環状方向への移動が不便という状況を踏まえ、内・中環状ゾーンでは、ゾーン内の公共交通重要路線までのアクセス向上を図る環状バス導入を図る。

公共交通重要路線と環状バスルートとの結節点でバスを乗り継ぐことにより、人々の多様な移動ニーズに対応可能なバス路線網の実現を目指す。

環状バスのイメージ



新たなサイクル・アンド・ライド用駐輪場の整備

サイクル・アンド・ライドをさらに推進するため、地形が平坦な西部地域などを中心に、公共交通重要路線沿いの主要バス停周辺などに、新たな駐輪場整備を推進していく。

また、パーク・アンド・ライド駐車場にサイクル・アンド・ライド用駐輪場を併設することも検討する。

（2）交通結節点機能強化

西金沢駅の交通結節点機能強化

東口広場の整備

東口は、北陸本線と石川線の重要な交通結節点であることから、石川線沿線の居住者やその沿線に目的のある者の利用が主となっている。また、北陸本線や石川線と路線バス（環状方向バスなど）の乗り継ぎ利用も考えられる。このため、東口においては、バスと鉄道や、北陸本線と石川線との乗り継ぎ機能を充実させるため、屋根付通路などを整備し利用者の円滑な移動環境を実現する。

また、駅へのアクセス機能を向上させるため、都市計画道路西金沢駅通り線や、泉野々市線、県道倉部金沢線などの道路を整備する。

東西を結ぶ自由通路の整備

現在の西金沢駅は、西側からアプローチできず、東西の行き来ができないため、周辺

地区は北陸本線で分断されており、地域住民の利便性を大きく欠いている。

北陸新幹線により支障となる現西金沢駅の移転にともない、西金沢駅を橋上駅として整備し、駅東西を連絡する自由通路を整備することとしている。このことにより、東西の交流が高まり、西金沢駅の利便性が向上することが見込まれる。

西口広場の整備

西口については、北陸本線の海側地区からの利用者を対象とした交通結節点と位置づけ、西側からのアクセス道路を新たに設け、駅西広場を整備する。駅西広場には、バス停をはじめ、タクシー乗降場、送迎用駐車場、駐輪場を整備する予定である。

東金沢駅の交通結節点機能強化

西口広場の整備

西口は、周辺開発により、近隣住民の飛躍的な利用増加が見込まれる。また、道路整備にあわせ、環状方向バスの発着や内灘町・かほく市方面からのパーク・アンド・ライドの利用が考えられる。このため、駅西広場において、バス乗降場、タクシー乗降場、駐輪場、送迎用駐車場を整備する。さらに、広場周辺においては、パーク・アンド・ライド用駐車場の整備を検討する。

3 - 3 外環状ゾーン（マイカーと公共交通の共存ゾーン）

通勤時 P & R 用駐車場の計画的な設置

パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針に従い、パーク・アンド・ライドの利用状況も踏まえながら、駐車場の設置を進める。

設置方法としては、これまでの取り組みを継続し、商業施設の既設駐車場を利用するほか、公共施設の駐車場や商業施設以外の民間駐車場についても、基本指針での駐車場の選定条件に適合すれば、積極的に活用することとする。

また、目標台数の確保が困難な場合や、計画上不可欠な場所で、上記の手段によりパーク・アンド・ライド駐車場の確保が困難な場合には、民間有料駐車場の利用や、新たに駐車場を整備することも検討する。

パーク・アンド・ライド駐車場の設置によって、これまで公共交通が不便であるとの理由からマイカーを利用していた人も、パーク・アンド・ライドの利用により公共交通を利用できる環境が整うため、積極的に公共交通への転換を求めていく。

通勤時駐車場の方面別設置計画

方面	目標台数	既設台数 (箇所数)	H20年度以降 の目標台数
金沢都市圏全体	2,100	295 (11)	約1,800
金沢南部方面	800	214 (7)	約580
金沢東部方面	300	50 (1)	約250
金沢西部方面	400	5 (1)	約400
津幡方面	200	26 (2)	約170
内灘方面	400	0 (0)	約400

3 - 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)

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

郊外ゾーンにおいて維持が困難な路線については、居住者属性、交通需要、道路環境、スクールバスや施設バスの有無等の地域特性に応じて、地域が主体的に行うモビリティ確保の取り組みも重要であり、このような取り組みを行う団体に対しては、行政も支援を行う必要がある。

具体的には、地区の状況にあわせた運行方法について、情報を提供するとともに、組織や運行の立ち上げ方法のアドバイスなどの支援を行う。また、財政的な支援の必要性等についても検討する。

3 - 5 ゾーン間の連携

公共交通重要路線の設定

まちなかゾーンと外環状ゾーンを結ぶ路線のうち、公共交通によるモビリティを優先的に確保すべき12のバス路線とJR北陸本線、北陸鉄道石川線・浅野川線を公共交通重要路線と位置づけ、サービスレベルの向上や、パーク・アンド・ライド等による郊外ゾーンからの移動の集約化を図る。

3 - 6 市域全体として取り組む施策

(1) 公共交通の利用促進

バストリガー方式適用地域の拡大

さらなる公共交通の利用活性化を図るため、バス利便性向上を希望する町会や学校等の団体に対して、バストリガー方式の公募を実施しており、今後とも適用地域の拡大に努めていく。また、公共交通重要路線を中心にバスの利便性向上策を重点的に行っていく路線については、一定程度の利用を地域に求めていくバストリガー方式の採用についても検討する。

金沢バストリガー方式

交通事業者と地域住民等との間で、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する協定を締結することを条件に、値下げや路線の新設・延長・増便等の利便性向上策を導入

市は、これを公共交通利便性向上の実証実験と捉え、協定締結を仲介

(2) マイカーから公共交通への意識改革

市民への意識啓発の充実

町会等を対象とした出前講座の実施

公共交通は利用者である市民が支えなければ存続できないことを市民に認識してもらうため、町会での会合、公民館行事、新規路線の開設時などの様々な機会を捉え、出前講座等の説明会を開催し、市民に対して公共交通の重要性とその利用を促す活動を推進する。

公共交通利用促進市民会議の設置

身近で利用しやすい公共交通のあり方や、その利用促進を図るにはどうすれば良いかなど、公共交通の利用促進に関する意識啓発を、市民、事業者、行政などが協働して行う組織として、公共交通利用促進市民会議を設置し、平成19年11月に第1回の市民会議を開催している。

企業に対する意識啓発の充実

マイカーから公共交通を利用した通勤方法への転換

まちなかの企業において、マイカー通勤を抑制し、公共交通への利用転換を促すため、モデル企業等で構成する検討会を設置し、公共交通転換行動計画の策定を図る。

表彰制度の創設

公共交通の利用促進に著しく貢献したと認められる団体や個人を表彰することにより、同様の取り組みが他の団体や市民に波及することを目的として、新たに「公共交通利用促進貢献者表彰制度」を創設し、平成19年度は3団体を表彰している。

学校を対象とした意識啓発の充実

小・中・高校生を対象とした交通教室の実施

小・中・高校生を対象とした交通教室を実施することで、公共交通の重要性を伝えるばかりでなく公共交通の利点を楽しく学ぶなど、公共交通を楽しく利用するイメージをつくることも重要となる。

このため、これら交通教室や出張授業のプログラムを作成し、学校や市民ボランティア、地域団体等と協力しながらその実施を図っていく。

自動車の運転マナー向上のための交通安全教育の実施

生活道路を抜け道として利用したり、細街路で歩行者がいるにもかかわらず減速しないなど、マナーの悪いドライバーが多く見受けられる。このため、各種交通安全教室等の充実を図り、運転マナー向上を目指す。

(3) 物流について

都心部における共同集配

金沢の都心部は多くの施設が密集しており、荷捌き車両の多くが比較的少量の荷物を配送している。このような状況は都心部の交通渋滞の一因ともなっていることから、関係団体とも連携しながら、金沢市の実状に適應した都心部における物流の効率的なシステムの導入について検討していく。

(4) 広域・圏域交通の確保

北陸新幹線開業を踏まえた環境整備

北陸新幹線は、その建設により、住宅、工場、店舗等が支障し、移転が必要となるほか、現在、沿線住民などが利用している道路等の公共施設も支障し、付け替えとなる。公共施設の付け替えに際しては、新幹線沿線の環境向上に配慮し、新幹線建設と併せた整備を進める必要がある。具体的には、金沢駅西口広場や付け替えとなる道路を歩道付き道路とするなど、整備をすることとしている。