

参 考 資 料

協議会資料・報告書からの抜粋

H12
(2000 年)

第3章 交通実験の内容

1. 全体概要

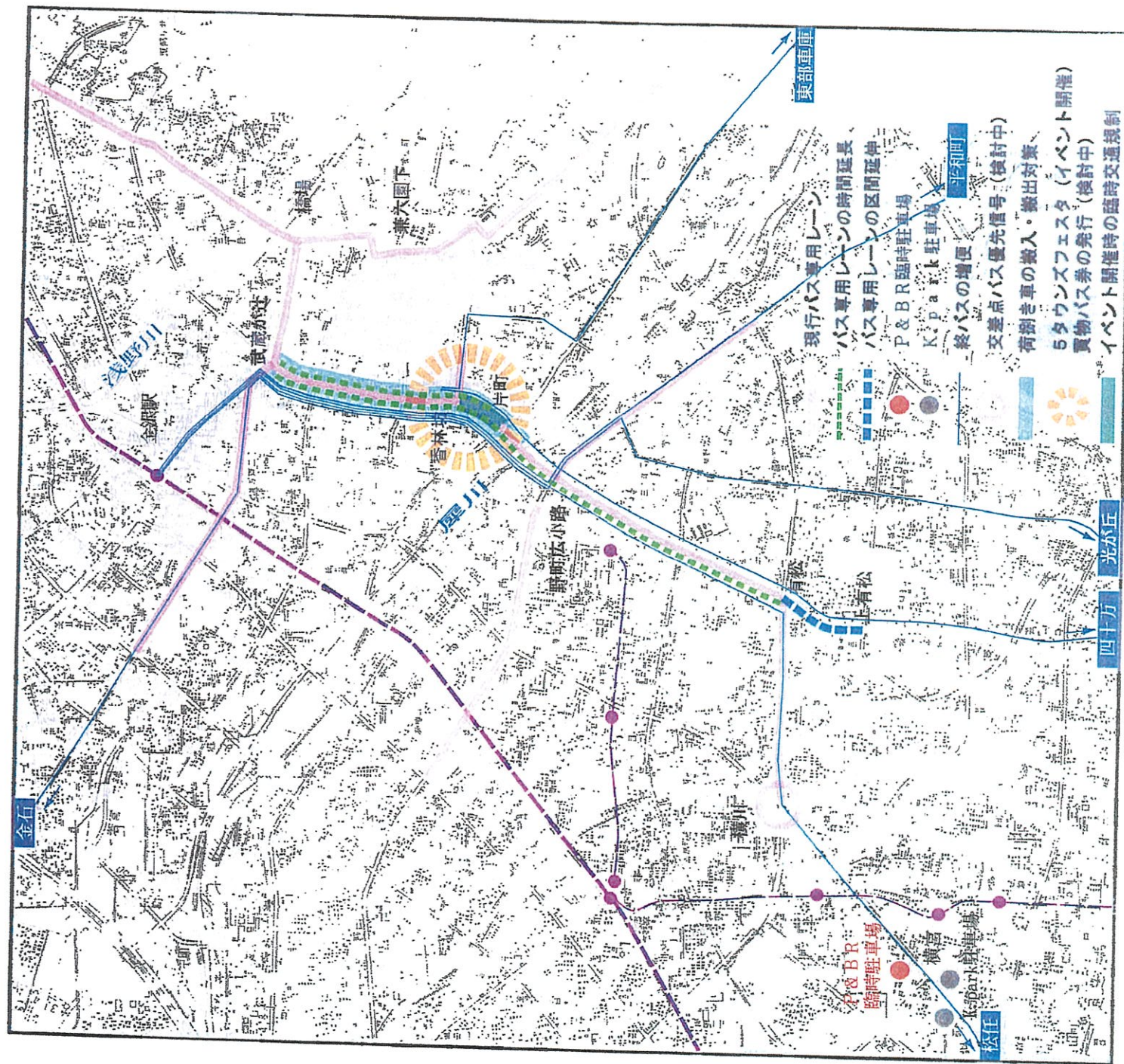
■実施時期：平成12年10月10日(火)～15日(日)
(平休日を含めた6日間：平日4日間、土曜1日、日曜1日)

内容	実施内容(案)	現行内容
平日 土曜 5日間	バス専用レーンの時間延長(7:30-18:30) - 有松→武蔵が辻間(L=3.4Km) - 武蔵が辻→片町間(L=1.5Km) バス専用レーンの区間延伸(朝7:30-9:00) - 上有松交差点→有松交差点間(L=0.5Km) 交差点バス優先策(信号等) - 横川交差点 右折信号現示の改良 バス増便 - 夜間終バス時刻の延長(24時最終) (利用客の多い路線で実施)	- 野町広小路→武蔵が辻交差点、武蔵が辻交差点→犀川大橋詰交差点間は、朝7:30-9:00と夕方17:00-18:30で実施 - 横川交差点→有松交差点まで実施 (朝7:30-9:00) - 有松交差点→武蔵が辻交差点まで実施 (朝7:30-9:00) - 松丘、四十万 23:00頃 - 平和町、光が丘、金石、東部車庫 23:30頃
平日 土・日 6日間	P&Rの拡大 - 野々市町横宮地内(約150台程度 臨時拡大) - 既存K.parkと合わせて約350台で実施	- K.park (野々市町地内150台) - H12.6から野々市町地内50台拡大 〃 金沢市額新町地内ハ・グランド・レールライド 17台
平日 土曜 5日間	荷別き車の搬入・搬出 - 臨時荷別き駐車場、荷別きスペースの設置 客待ちタクシースペース - 現況タクシースペースを確保	- 金沢市の荷別き駐車場借上 4箇所 - 路上荷別き駐車 - 路上にタクシースペースを数カ所指定
土曜 日曜 2日間	買物バス券の発行 ・商店街でのバス割引サービス	なし

■ イベント開催に伴う臨時交通規制内容

実施内容(案)	現行内容
イベント開催時の臨時交通規制 10/15日(火) 外開催(11～18時まで) - 香林坊～片町交差点間の臨時交通規制 (バスのみ通行可)	なし

■実施概要図



2. 施策ごとの実施計画

■ バス専用レーンの時間延長・区間延伸

(1) 実施場所

① バスレーンの時間延長

- ・ 有松交差点→武蔵ヶ辻交差点間 (L=3, 4 km)
- ・ 武蔵ヶ辻交差点→片町交差点間 (L=1, 5 km)

② バスレーンの区間延伸

- ・ 上有松交差点→有松交差点間 (L=0, 5 km)

③ 交差点バス優先策 (信号等)

- ・ 横川交差点：野々市方向から有松方向への右折信号現示の検討

(2) 実施期間

- ・ 平成12年10月10日 (火) ~ 14日 (土)

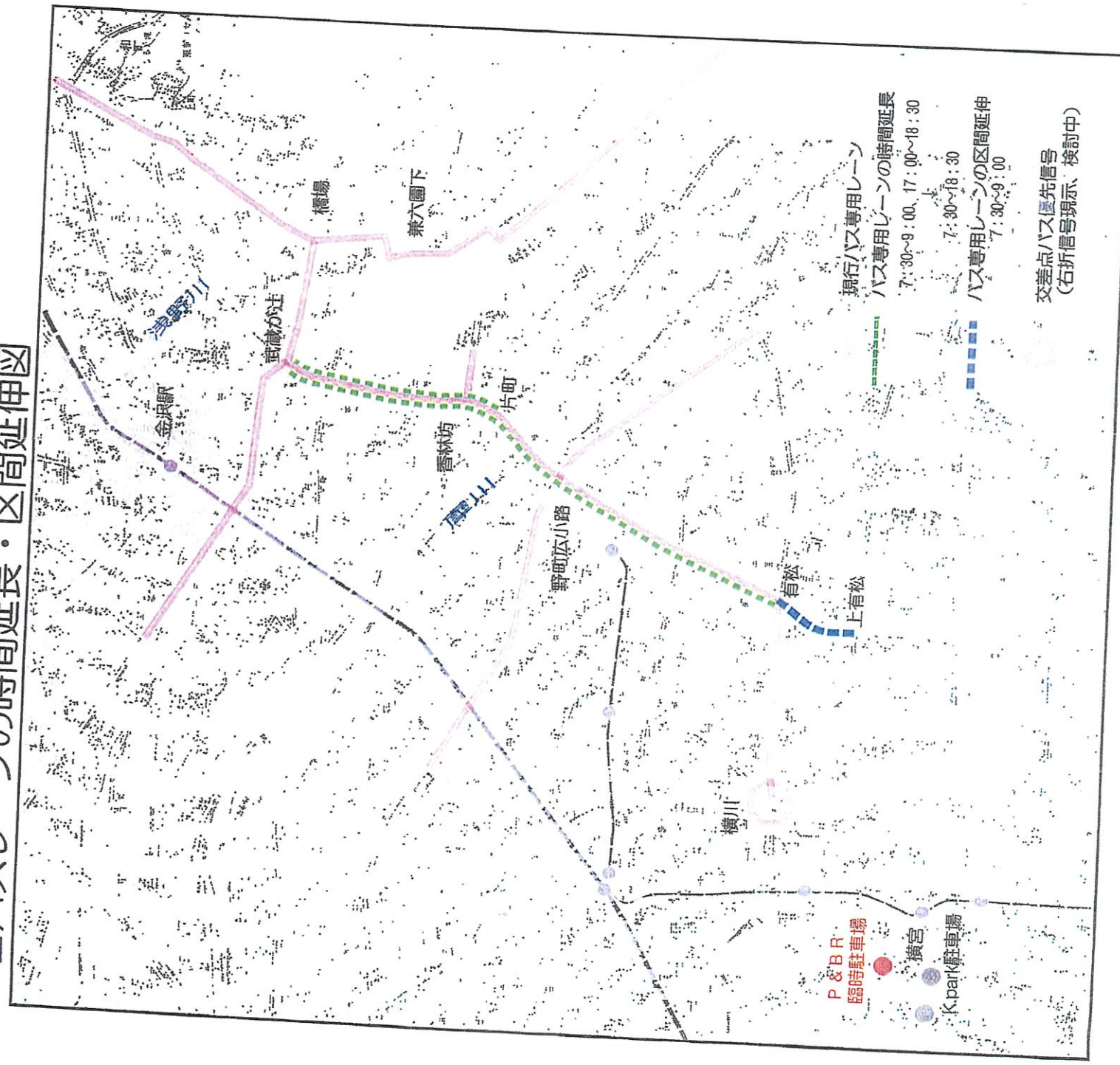
時間延長：7:30~18:30に時間延長
但し9:00~10:00及び16:00~17:00は、
路上荷捌きが可能となるような措置をとる。

区間延伸：朝7:30~9:00

(3) 現地の整備 (警察との協議に従い実施)

- ・ バス専用レーンに係る路面表示修正・復旧並びに標識の修正・復旧
- ・ 規制予告看板、案内誘導看板の設置
- ・ 交差点バス優先策に係る信号現示の変更 (横川交差点)

■ バスレーンの時間延長・区間延伸図



バスの増便

■バスの増便（終バス増発）

(1) 実施路線

- ・松任方面、四十万・光が丘方面、金石方面、東部車庫方面、平和町方面の6路線において実施。

(2) 実施期間

- ・平成12年10月10日(火)～14日(土)の5日間
- ・現行の最終バスの1～3便の増発

(3) 実施規模

(平日) 6路線8便の増便

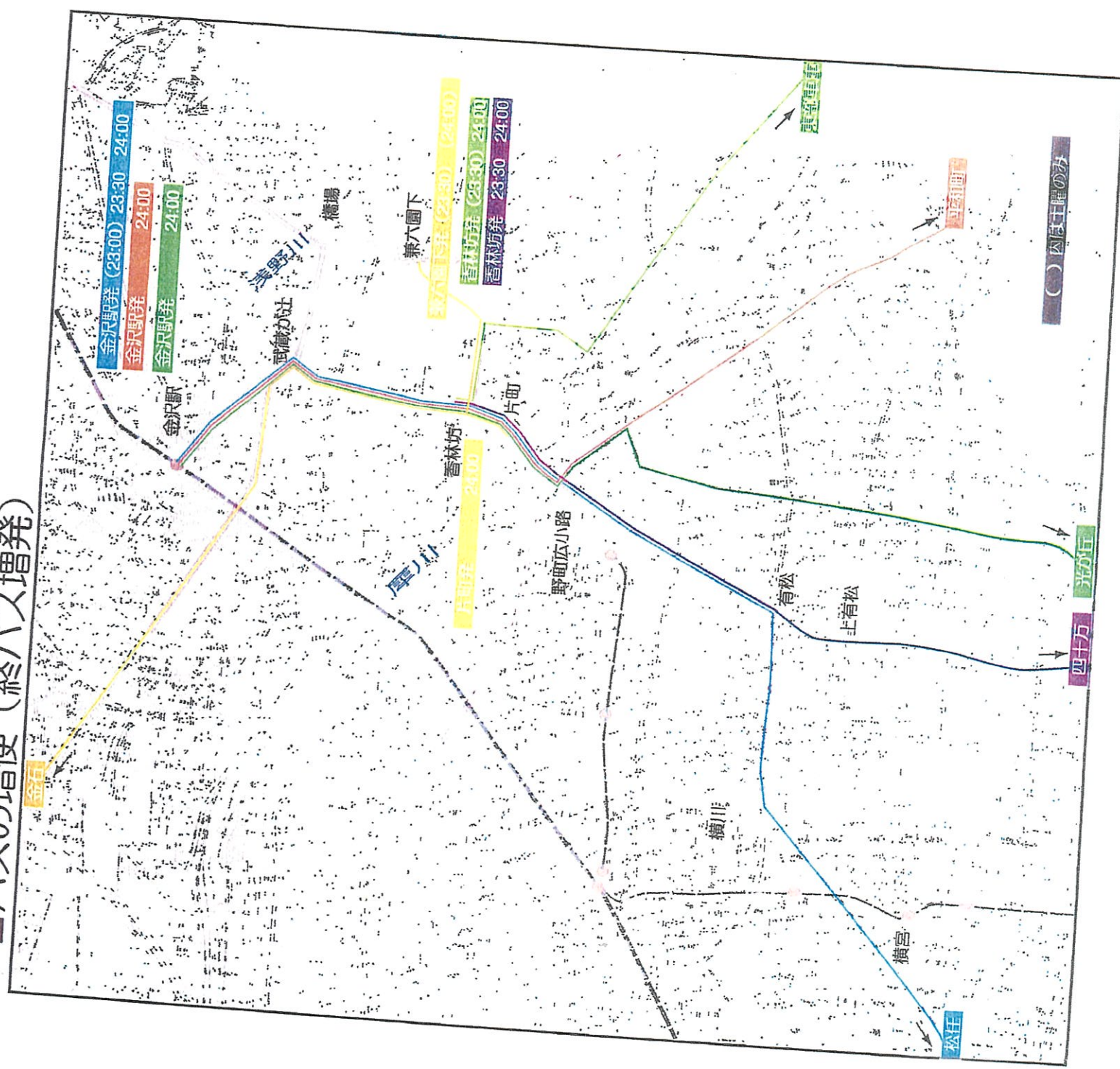
松 任	金沢駅発	2便		23:30	24:00	現行 (22:30 23:10)
四十万	香林坊発	2便		23:30	24:00	現行 (22:59)
光が丘	金沢駅発	1便			24:00	現行 (23:28)
金 石	片町発	1便			24:00	現行 (23:31)
東部車庫	香林坊発	1便			24:00	現行 (23:40)
平和町	金沢駅発	1便			24:00	現行 (23:28)

(土曜日) 6 路線 1 1 便の増便

松 任	金沢駅発	3 便	23:00	23:30	24:00	現行 (22:30)
四十万	香林坊発	2 便		23:30	24:00	現行 (22:59)
光が丘	金沢駅発	1 便			24:00	現行 (23:28)
金 石	兼六園下発	2 便		23:30	24:00	現行 (22:43)
東部車庫	香林坊発	2 便		23:30	24:00	現行 (23:13)
平和町	金沢駅発	1 便			24:00	現行 (23:28)

(4) 実施方法

- ・バス借り上げを行い実施。



■パーク・アンド・ライドの臨時拡大

(1) 実施場所

- ・石川郡野々市町横宮地内（元金城車両工場跡地）

備考：平成13年度全国都市緑化フェアの臨時駐車場として借り上げ

整備を予定している箇所。

(2) 実施期間

- ・平成12年10月10日（火）～15日（日）の6日間
- ・臨時駐車場利用時間 7:00～0:30

(3) 実施規模

- ・右図 最大 153台

(4) 現地の整備

- ・入口に案内看板設置、国道157号上に誘導看板設置（100m、200m手前）

(5) 現地の管理

- ・入口で調査員がチェック誘導（アンケート、チケットの配布も含む）

(6) モニターの募集

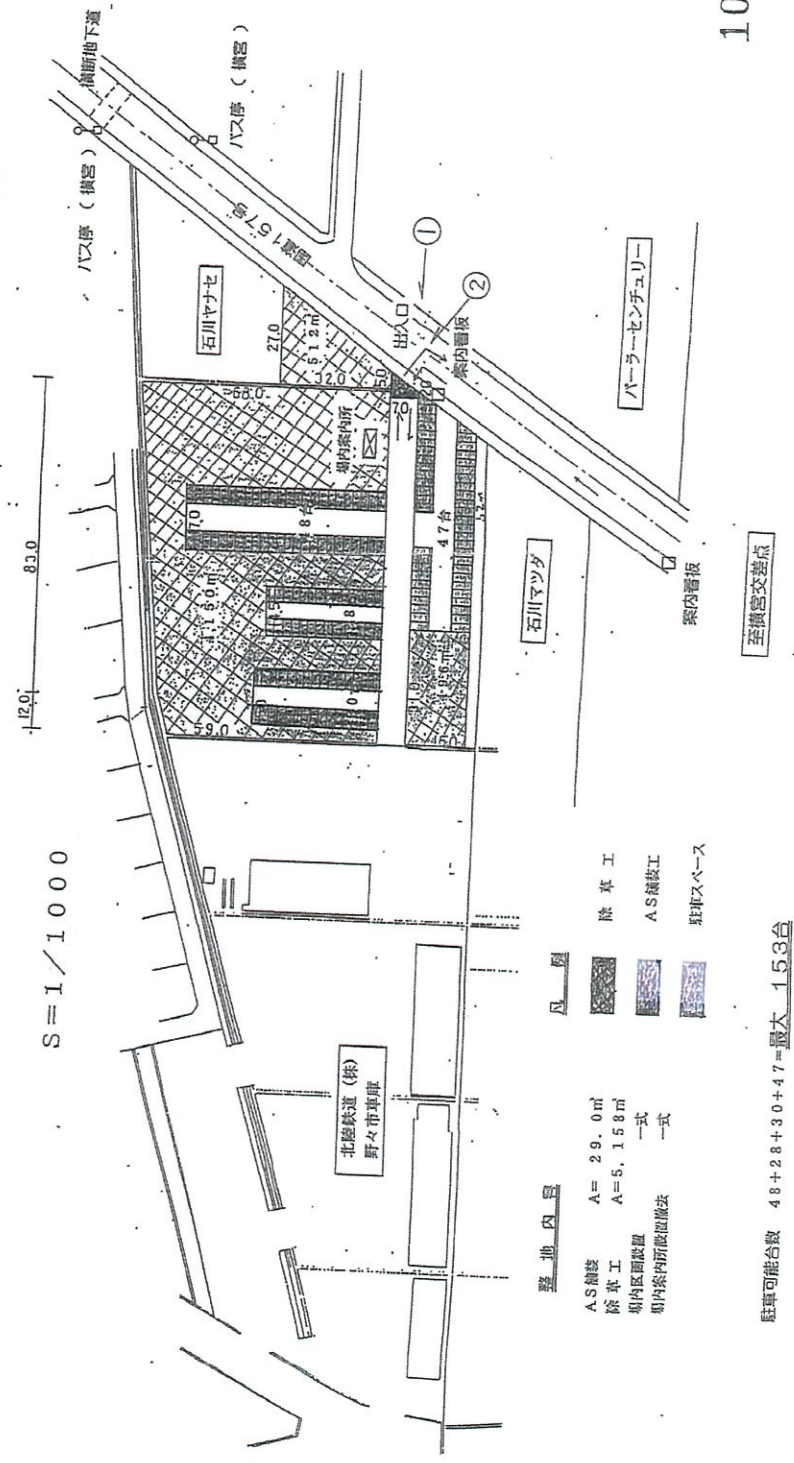
- ・約50人程度のモニターを募集する。その他は当日の飛び入り利用とする。

(7) バス料金の負担等

- ・参加者の駐車場の利用は無料とする。
- ・特別専用バスは運行せず、既存の路線バス（横宮バス停乗降）を利用する。
- ・モニター及び飛び入り利用者には、往復の特別バス回数券（実験期間中のみ有効）を配布する。
- ・配布方法はモニターには事前にアンケートとともにバス回数券を送付。飛び入り利用者には、現地で調査員がアンケートとともに1日分を手渡す。



至横宮交差点



駐車可能台数 48+28+30+47=最大 153台

■荷捌き車対策

(1) 実施場所

①既存の対策

- ・ 裏通りでの荷捌き駐車場借り上げ（4箇所16台、片町、尾山町）
- ・ 荷捌きベイの設置（4箇所14台、国道路上2箇所、裏通り2箇所）
- ・ 裏通りの荷捌き車両駐車禁止の時間指定解除（7区間880m）

②今回の対策

- ・ 金沢市武蔵ヶ辻、南町近辺での臨時荷捌き用駐車場の借り上げ（時間貸し）
- ・ 国道157号沿線の路上及び用地買収済み拡張事業地での臨時荷捌きスペースの指定
- ・ バス専用レーン規制時間延長の中で午前1時間、午後1時間荷捌き可能時間帯を設定。

(2) 実施期間

- ・ 平成12年10月10日（火）～14日（土）
- ・ 時間帯：駐車場借り上げ・・・7：00～19：00

(3) 実施規模

- ・ 時間貸し駐車場臨時借り上げ
- ・ 路上等の臨時荷捌きスペース 5箇所程度
- ・ 既存の荷捌きベイについては、1箇所を除き継続実施。

(4) 現地の整備

- ・ 臨時荷捌き駐車場の案内看板設置
- ・ 路上等の臨時荷捌きスペースの案内看板設置

(5) 今後の調整事項

- ・ 国道157号上の臨時荷捌きスペースについて、将来の荷捌き対策及び現在使われている工事の進捗状況を勘案しながら、設置の可能性を検討する。

平成12年度 建設省 新規施策

(参考)

トラック荷捌き効率化事業（ポケットローディングシステムの推進）

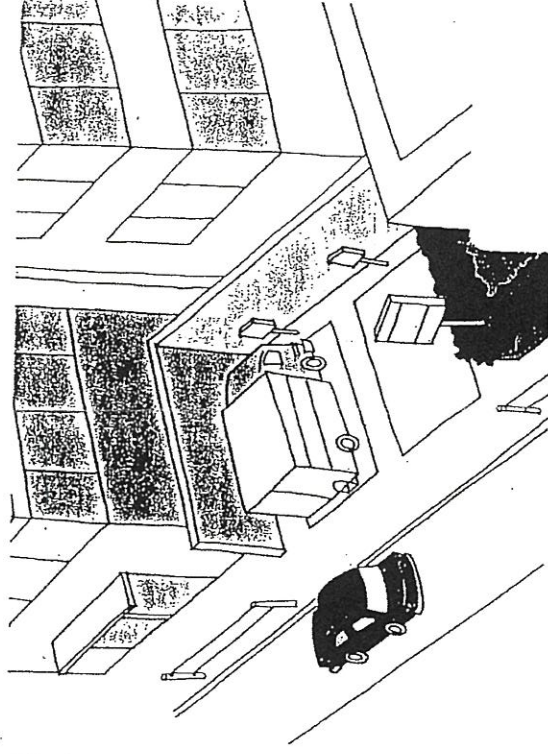
（事業の目的）

- ・ 都市内の道路交通の円滑化を図る。
- ・ 物流の効率化を進める。

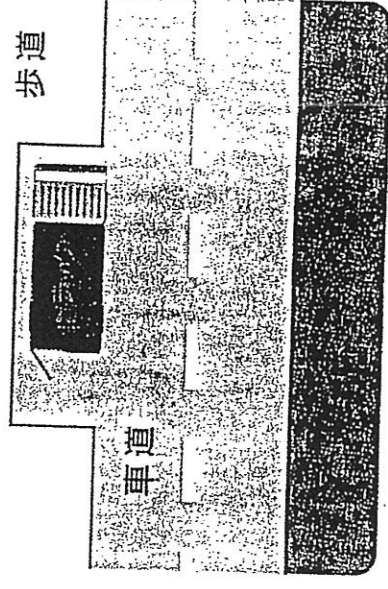
（具体的施設設置例）

- ① 歩道の外側にトラック2～3台程度の駐車施設（ポケットローディング）の設置
- ② 歩道の一部を活用した路上停車帯（トラックベイ）の設置

①【ポケットローディング】



②【トラックベイ】



出典：「トラック荷捌き効率化事業パンフレット」（道路広報センター）

荷捌きレーンはよく利用されているが、2～3台重なることも多い。

- 歩道乗り上げて荷物捌きが行われている。

道路拡幅の部分完成によるデッドスペースを利用した路上・ゼブラゾーンで荷捌きが行われている。

裏通りからの荷捌きが徹底されている。

バス停付近での客待ちが
バス運行に支障。

裏通りの荷捌きが徹底されている。

タクシー乗り場

路上荷捌きがしばしば発生

バス停付近での客待ちが
バス運行に支障。

裏通りでタウ
行われている

建物前の道路拡幅予定地が駐車場や荷捌きで利用されている。

路上荷捌きがバス停近傍で行われるため、バス走行の障害となることもある。

企業用の駐車場が比較的確保されていることもあり、路上荷捌きは比較的少ない。

荷捌きベイがよく利用されているが、台数が不足。
沿道（裏通り沿いまで）に分布する駐車場

タクシーバイ

一 密待ちタクシー問題箇所

路上荷捌老問題箇所

既存 荷捌きベイ

市で借り
と台数

資料：金沢都心部交通対策検討調査業務報告書
HI0.3（財）駐車場整備推進機構
送りつぶしは、時間貸し駐車場

真通の駐車禁止解除区域

■買物バス券の発行

- (1) 実施機関（バス券の発行主体）
- ・ 金沢中心商店街まちづくり協議会

- ## (2) 実施期間

- ・平成12年10月14日(土)～15日(日)の2日間で調整中。

- (3) 今後の調整事項

買物バス券については、まちづくり協議会で

- ・ バス券発行のシステム
- ・ 費用負担方法
- ・ 将来的な見通し等

を勘案した上で、今後さらに検討し、実施可能か判断する。

買物バス券の歸列

試行実験 平成7年12月1日～25日
本格実施 平成8年4月～

システム概要図

- a) 長岡都心行バス車内にお買物バス券引換券を設置。
- b) バス利用者はバス車内で引換券を自由に取ることができる。
- c) お買物バス券のシステムに加盟している長岡都心の商店は、引換券を持ってきて2000円以上の買物をした利用者に対してお買物バス券(バス回数券：試行では140円、本格実施時は料金値上げのため150円)を1枚または複数枚を渡す(図4-4、4-5)。
- d) 加盟店は試行時で153店、平成8年6月で172店となっており、シール(図4-3)と宣伝ポスターを店頭に掲示して利用者に引換券を利用できることを周知している。
- e) 本格実施時においては、バス車内でのPR放送、宣伝ポスターの掲示を行って、お買物バス券をPRしている。

お買物バス券の費用負担

試 行 時	費用負担割合
本格実施時	商店約70%、バス事業者約20%、運輸省約10%
	商店約80%、バス事業者約20%



お買物バス券加盟店ステッカー

150	お買物バス券	150
-----	--------	-----

051

150	150
150	150



お買物バス券

物バ又折引熊拵

イベント開催に伴う臨時交通規制

(1) 実施場所

- ・ 一般国道 157 号香林坊交差点～片町交差点間 (L=0.3km)

(2) 実施期間

- ・ イベント開催：平成 12 年 10 月 14 日 (土) ～15 日 (日)
- ・ 臨時交通規制：平成 12 年 10 月 15 日 (日) 11 時～17 時まで

(3) イベント名及びイベントの実施主体

- ・ イベント名：「5タウンズフェスタ」
- ・ 実施主体：5タウンズフェスタ実行委員会 (金沢中心商店街まちづくり協議会)

(4) 交通規制の内容等

- ・ 一般車両臨時通行止規制 (但し、路線バスのみ通行可とする)
- ・ 路線バスには、高速バス、ふらっとバスを含む。
- ・ バスの通行のための車線を 2 車線確保する。
- ・ 残る車線は、イベント開催用のオープンスペースとする。
- ・ 場内に臨時バス停を設ける。(既存ラプロ前の向かい側)

(5) 現地の整備

○交通誘導のために必要な措置

- ・ 規制予告看板、案内誘導看板設置
- ・ 一般車両通行止のためのバリケードの設置
- ・ 交通誘導員の配置

○歩行者等の安全確保のために必要な措置

- ・ バス通行帯の明示 (プランター、コーンバー等)
- ・ 横断箇所の指定・安全監視員の配置
- ・ バスの徐行運転 (10km/h) 以下

(6) 今後の調整事項

- ・ 交通安全の確保及び円滑な交通処理を図るための交通規制・管制等については、今後とも県警等関係機関と詳細に具体的な検討を進める。

□バス専用通行帯設置イメージ図



出かはや、まぢへ!
考えや、バスの魅力!

- 公共交通の利用促進、中心市街地の賑わい創出及び将来の新しい公共交通システムの導入に向けた交通状況評価をねらいに、さまざまな交通実験を6日間行います。
- 期間中、交通量調査やアンケート調査などを実施しますので、みなさまのご協力をお願いします。

10月
【交通実験期間】
10日火 15日

パーク・アンド・ライド
モーター利用者募集

- 実施期間：10月10日(火)～15日(日)までの6日間
- 利用駐車場：石川郡野々市町横富地内(153台)
- 利用バス停：横富
- 駐車可能時間：7:00～24:30
- 利用料金 駐車場無料、飛び入り歓迎。
往復のバス回数券(片道270円券)と
無料乗車



終バス時間の延長

■10月10日(火)～14日(土) 6路線で増便				
松 任 行	金沢駅 発	※23:00	23:30	24:00
四十万行	鶴林坊 発		23:30	24:00
光が丘行	金沢駅 発			24:00
金 石 行	片町 発 (大盛地下)	※23:30	23:30	24:00
東部車庫行	鶴林坊 発	※23:30	23:30	24:00
平和町行	金沢駅 発			24:00

※は10月14日(土)のみ

先合せお問い合わせ

石川県都市計画課

TEL.076-223-9305 FAX.076-223-9481
http://www.pref.ishikawa.jp/

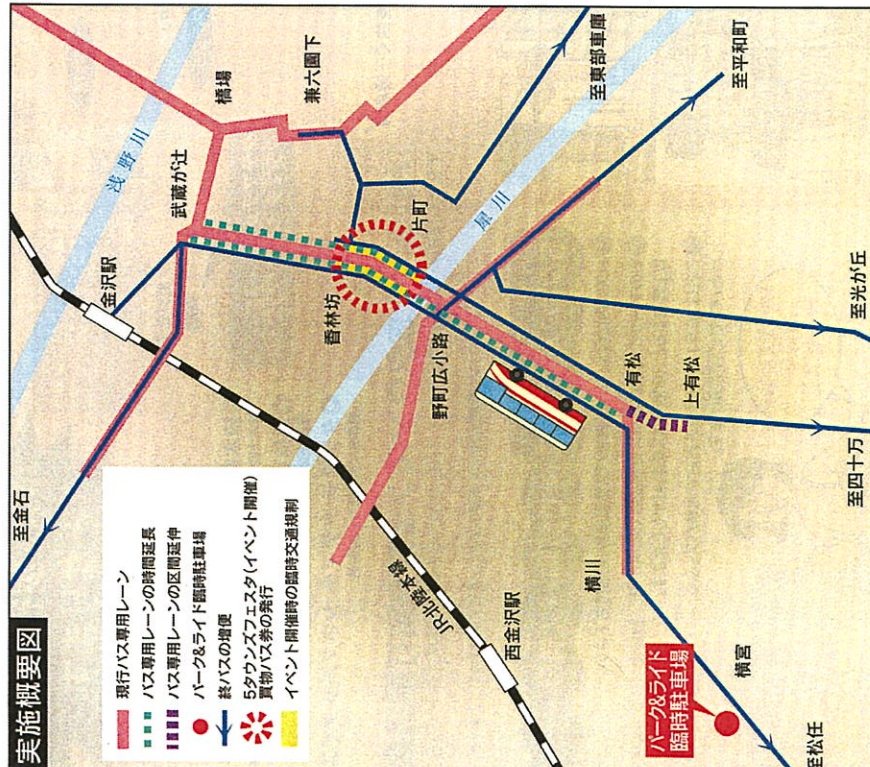
.....

金沢市交通政策課

TEL.076-220-2038 FAX.076-220-2048
E-mail koutsuu@city.kanazawa.shikawa.jp

<http://www.city.kanazawa.shikawa.jp/>

实施概要图



**TOWN'S
FESTA**
EVENT INFORMATION

香林坊・片町・タメマチ・広坂・柿木畠

マチは今年もヒートアップス!
熱いストリートダンスが始まる...

國醫長傳



※上記イベント内容は予告なく変更になることがございますのでご了承下さい。

10月14日(土)、15日(日)
5タウンズフェスタで冒険バス巻サードズII

- ① バス車内に備え付けの「買物バス券引換券」をお持ち下さい。

② 右のマークのある買物バス券加盟店で2,000円以上買物すると、「200円ノバス乗車券」がもらえます。

③これは10月14、15日のみ有効で北鉄バス、ふらっとバスでご利用頂けます。

タウンズからの
お得な



■買物バス券加盟店マーク

10月14日・15日開催

交通実験

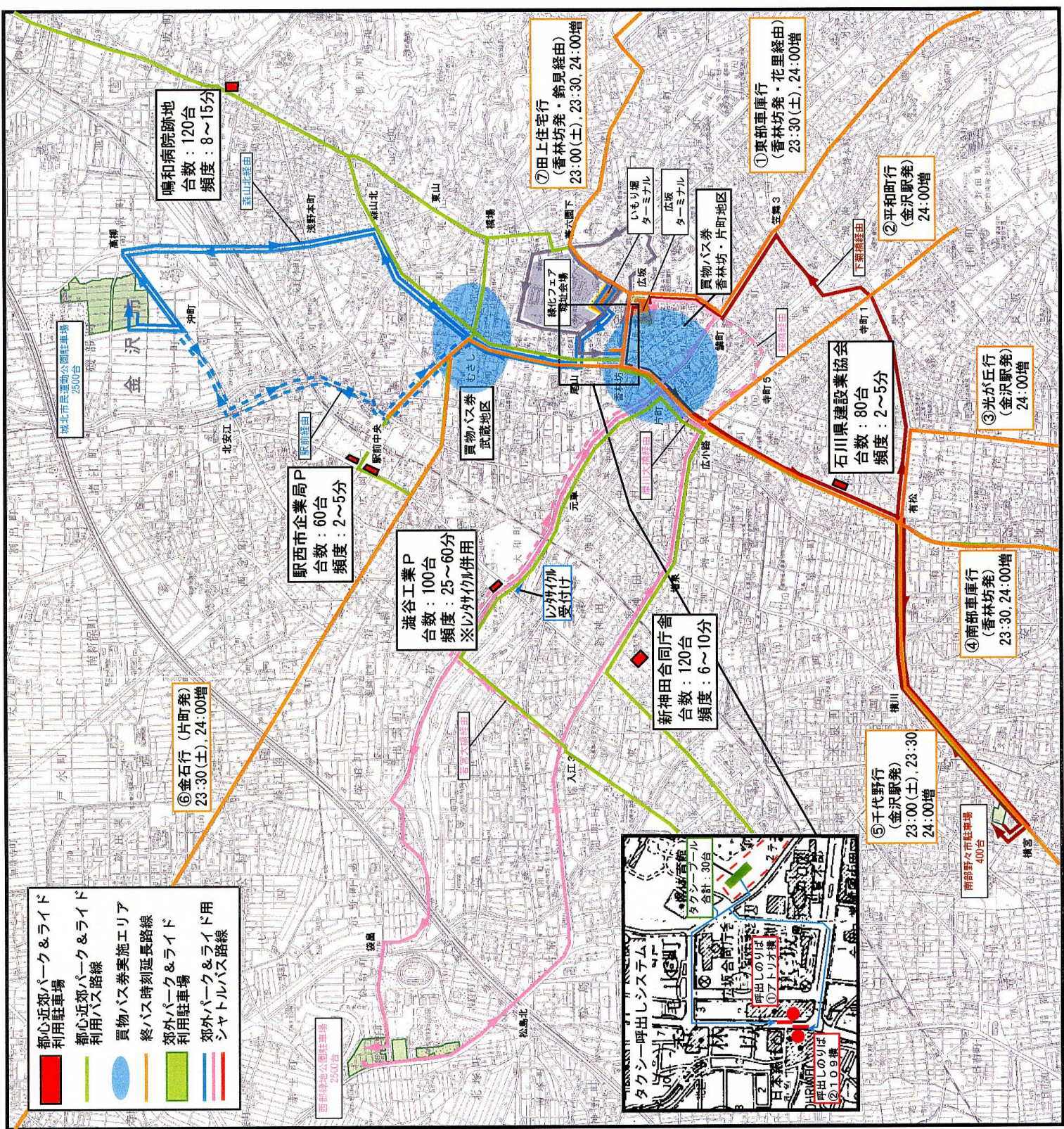
2007 (2,000円以上のお買物で、200円! 以降お買物を重ね!!)

H13
(2001 年)

1. 交通実験2001の結果と評価

(1) 交通実験2001の概要と調査内容

全体概要	コンセプト：緑化フェア時の交通輸送の円滑化・安全性をサポートするとともに、今後の都市内交通の施策検証を行う。 実施期間：緑化フェア期間中（平成13年9月8日(土)～11月11日(日)） 実施主体：石川県都市計画課・金沢市交通政策課																						
実験1 都心近郊 パーク＆ バスライ ドの実施	1. システム概要 ・金沢の都心近郊に市民向けパーク＆バスライド駐車場を設置し、路線バスにて都心及び緑化フェア会場へのアクセスを促す。 ・実施期間は緑化フェア期間中（9/8～11/11）の土曜・日曜・祝日＝22日間 ・利用時間は、8：00～入庫は18：00まで、出庫は24：00まで ・駐車料金は無料、バス料金については片道バス乗車券を進呈 2. 利用駐車場（5箇所：480台） ①鳴和病院跡：120台，中心部までの料金230円 ②駅西企業局駐車場：60台，中心部までの料金200円 ③渋谷工業駐車場：100台，中心部までの料金210円 ※パーク＆サイクルライドシステムを併用（約30台）する。 ④新神田合同庁舎駐車場：120台，中心部までの料金230円 ⑤石川県建設業協会：80台，中心部までの料金200円																						
実験2 買物バス 券の発行	1. システム概要 ・中心部の商店街およびデパートの協力店において買物をしたバス利用者に、バス券をサービスするシステム。(2,000円以上の買物で200円バス券を進呈) ・実施期間は9/8（土）～10/8（祝）（31日間：平日19日、土・日・祝12日） ※発券期間、利用期間ともに同じ 2. 実施エリア ①5タウンズ（香林坊・片町地区）：5商店街、4大型店、1ホテル ②武蔵地区：5商店街、3大型店、1ホテル																						
実験3 終バス時 間の延長	1. システム概要 ・主要バス路線の7路線において、24:00までの終バス時刻の延長を行う。 ・実施期間は、9/8（土）～10/6（土）の日曜・祝日を除く17日間 2. 実施路線と増便ダイヤ <table><tr><td>①東部車庫行（香林坊発・花里経由）</td><td>23:30※</td><td>24:00</td></tr><tr><td>②平和町行（金沢駅発）</td><td></td><td>24:00</td></tr><tr><td>③光が丘行（金沢駅発）</td><td></td><td>24:00</td></tr><tr><td>④南部車庫行（香林坊発）</td><td>23:30</td><td>24:00</td></tr><tr><td>⑤千代野行（金沢駅発）</td><td>23:00※</td><td>23:30</td></tr><tr><td>⑥金石行（片町発）</td><td>23:30※</td><td>24:00</td></tr><tr><td>⑦田上住宅行（香林坊発・鈴見経由）</td><td>23:00※</td><td>24:00（※の便は土）</td></tr></table>		①東部車庫行（香林坊発・花里経由）	23:30※	24:00	②平和町行（金沢駅発）		24:00	③光が丘行（金沢駅発）		24:00	④南部車庫行（香林坊発）	23:30	24:00	⑤千代野行（金沢駅発）	23:00※	23:30	⑥金石行（片町発）	23:30※	24:00	⑦田上住宅行（香林坊発・鈴見経由）	23:00※	24:00（※の便は土）
①東部車庫行（香林坊発・花里経由）	23:30※	24:00																					
②平和町行（金沢駅発）		24:00																					
③光が丘行（金沢駅発）		24:00																					
④南部車庫行（香林坊発）	23:30	24:00																					
⑤千代野行（金沢駅発）	23:00※	23:30																					
⑥金石行（片町発）	23:30※	24:00																					
⑦田上住宅行（香林坊発・鈴見経由）	23:00※	24:00（※の便は土）																					
実験4 タクシー 呼出しシ ステム	1. システム概要 ・幹線上の客待ちタクシー行列を無くし、交通の円滑化を図るため、タクシーベイ以外のタクシー行列をタクシープールに停車させ、呼出しによってタクシーのりばに来る呼出しシステムを実施する。 ・実施期間は緑化フェア期間中（9/8～11/11）の土曜・日曜・祝日＝22日間 2. 対象となるタクシーのりば ・香林坊アトリオ前タクシーのりば ・香林坊109前タクシーのりば ※タクシープールは“いもり掘ターミナル”を活用（30台）																						



(2) 交通実験 2001の結果と評価

①都心近郊パーク&バスライドの結果概要

【都心交通への効果】

- ・ バスの本数、駐車場のわかりやすさ、バス停までの距離など、利用条件のよい鳴和病院跡地、駅西企業局駐車場、石川県建設業協会駐車場では、日曜・祝日の平均利用台数が 30～40 台であり、休日の都心交通の混雑緩和に一定の効果があがる。(3箇所の駐車場で 1 日あたり 100 台以上の転換)
- ・ 利用者の満足度や今後の導入意向は非常に高い。自動車交通から公共交通への意識転換や、パーク＆ライドの利用促進を図るきっかけづくりとしても効果があつたと考えられる。

【導入可能性と課題】

- ・ 実験では都心近郊パーク&バスライドに一定の需要があることが把握されたとともに、利用者の満足度も高いことから、休日に利用していない企業などの駐車場を活用する低コストの交通システムとして本格導入を検討すべきであると考えられる。
- ・ 本格導入の際の利用条件として、駐車場無料、バス料金は利用者負担という形が望ましいと考える利用者が多く、導入の課題としては休日の駐車場確保と管理に絞られる。

【パーク&サイクルライドについて】

- ・ 澁谷工業駐車場を活用したパーク&サイクルライドシステムについては、利用条件が不十分だった点もあり利用者は少なかったが、利用した場合の満足度は高く今後も検討を続ける必要がある。

●利用実態 (9/8～11/11 のうち土日祝の 22 日間)

	駐車場数=A	運行間隔 12時台	バス料金～都心	利用台数合計	利用者数合計	1日あたり平均利用台数=B	稼働率 B/A	土曜 平均	日曜・祝日 平均	最大
鳴和病院跡	120	5 分	230 円	691	1,602	31.4	26.2%	26.2	35.8	62
駅西企業局	60	5 分未満	200 円	739	1,649	33.6	56.0%	26.9	39.2	64
澁谷工業	100	70 分	200 円	102	270	4.6	4.6%	3.0	6.0	13
新神田合同庁舎	120	15 分	230 円	240	593	10.9	9.1%	7.6	13.7	24
石川県建設業協会	80	5 分	210 円	561	1,204	25.5	31.9%	20.0	30.1	56
合計	480	—		2,333	5,338	106.0	22.1%	83.7	124.7	211

●利用意向 (アンケート調査より)

利用した感想

	良かった	ふつう	良くなかった
鳴和病院跡地	85.7%	11.9%	2.4%
駅西企業局	94.3%	4.9%	0.8%
澁谷工業	42.9%	42.9%	14.3%
新神田合同庁	67.9%	28.6%	3.6%
建設業協会	74.2%	18.3%	7.5%
合計	83.6%	13.0%	3.4%

導入意向・利用条件

- ・ 導入意向としては、「積極的に推進すべき」と「組み込みは必要」を合わせ 9 割を超えている。また、「平日も実施すべき」が 56%、「休日だけでよい」が 42%である。
- ・ 駐車場の料金については、「無料なら使う」が 7 割を超え、料金負担に対しては消極的である。
- ・ これに対して、バス料金については「負担してもよい」が 7 割という結果となった。

駐車場からバス停までの距離

	不満	やや不満	ふつう	やや満足	満足	回答数
鳴和病院跡地	0.0%	0.8%	7.9%	7.1%	84.3%	127
駅西企業局	1.6%	4.0%	25.4%	14.3%	54.8%	126
澁谷工業	0.0%	14.3%	71.4%	14.3%	0.0%	7
新神田合同庁	0.0%	10.7%	50.0%	21.4%	17.9%	28
建設業協会	2.1%	14.9%	17.0%	24.5%	41.5%	94
全体	1.0%	6.3%	20.2%	14.9%	57.6%	382

バスの運行間隔

	不満	やや不満	ふつう	やや満足	満足	回答数
	3.9%	15.0%	33.1%	21.3%	26.8%	127
	2.4%	7.1%	28.3%	13.4%	48.8%	127
	42.9%	14.3%	14.3%	28.6%	0.0%	7
	32.1%	42.9%	10.7%	10.7%	3.6%	28
	10.0%	34.4%	21.1%	34.4%	0.0%	90
	7.7%	19.0%	26.6%	21.1%	25.6%	379

②買い物バス券の結果概要

【都心交通への効果】

- ・ 利用者への周知が図られたと考えられる期間後半における休日の利用者平均は 725 人／日 (5 タウンズ：466 人、武蔵地区 259 人) であり、一定の利用者がみられた。
- ・ 都心へ訪れたバス利用者へのアンケートでは、約 2 割が買い物バス券を利用しており、うち 8 割が「満足・やや満足」と答えている。
- ・ 商店主の反応としては、購買状況の変化につながったと考えている商店主は少ないが、お客さんの反応としては 3 割が「好評・やや好評」と回答している。

【導入可能性と課題】

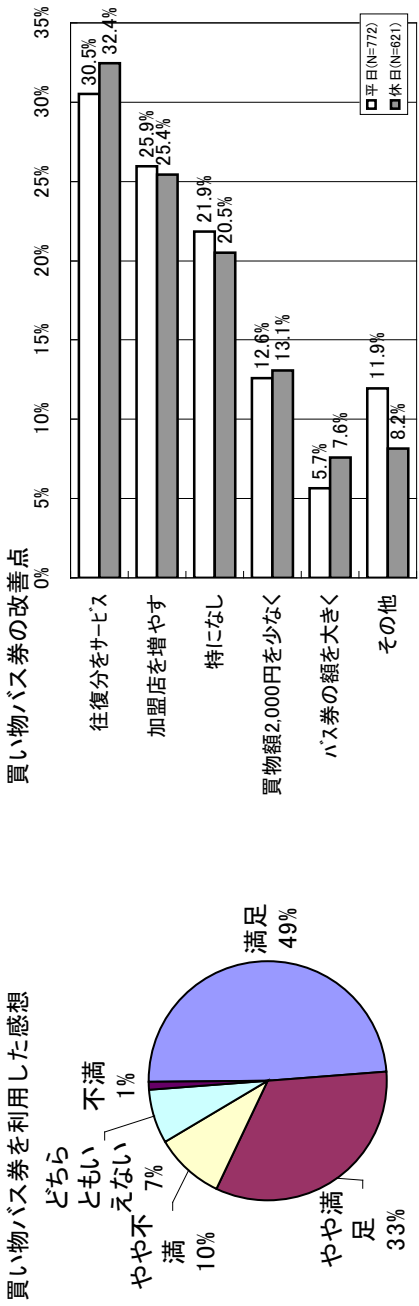
- ・ バス利用者の導入意向が高く、約半数の利用者は本格導入されると都心への来街が増えると回答しており、さらに商店主の意識としても 7 割以上がバス利用者への対応が必要であると答えていることから、バス利用の促進、中心市街地活性化における有効な施策であると位置付けることができる。
- ・ 買い物バス券の内容としては今回の実験と同様の方式〔買い物額 2000 円以上で 200 円券進呈〕が適切と考えられるが、商店の負担〔200 円券 1 枚に対して 150 円負担〕について問題視する商店主が多い。
- ・ バス券進呈システムの見直しも含めて、交通事業者、地元商店街と協議を進める。

●利用実態 (9/8～10/8：31 日間)

	利用者合計	1日平均	平日平均	休日平均	期間後半 平日平均	期間後半 休日平均	1日の最大 利用者数
5タウンズ	9,251	298	285	319	361	466	734
武蔵地区	4,748	153	156	149	232	259	397
合計	13,999	451	441	468	593	725	1,131

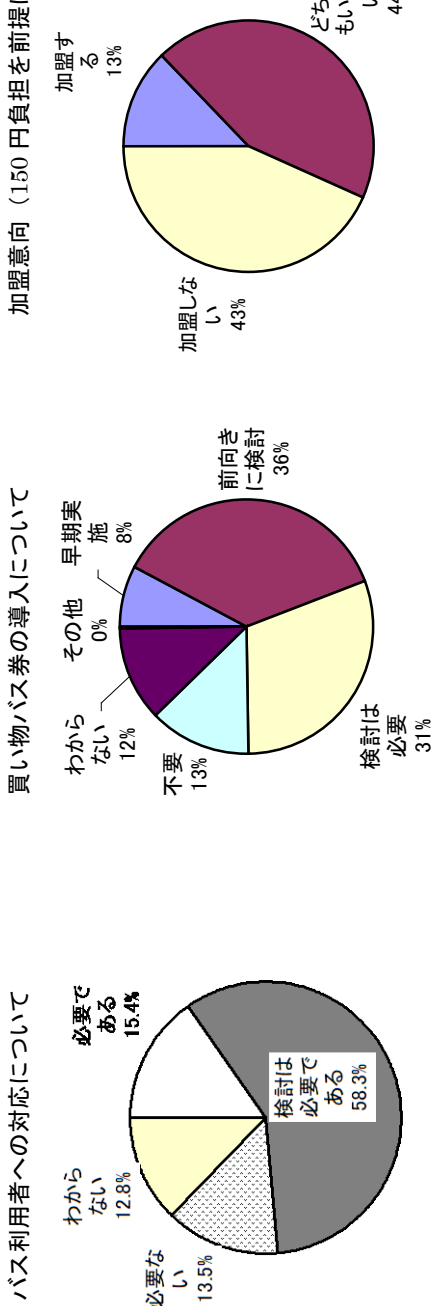
●バス来街者の意向 (アンケート調査より)

買い物バス券を利用した感想



●商店主の意向 (アンケート調査より)

バス利用者への対応について



③深夜バスの増便結果概要

【都心交通への効果】

- 1日あたりの平均利用台数は2～6名であり、平和町線、千代野線においては1便あたり5人以上の利用者がみられた。
- 金曜・土曜の利用者は、平日の平均と比較して約1.5倍から2倍である。
- 利用者の意向としては、深夜バスに対する満足度は「満足・やや満足」が7割近くを占めており、バスの利便性向上の効果がみられる。

【導入可能性と課題】

- 利用者の意向として、深夜バスの導入によりバスの利用が増えると答えている利用者が約8割を占め、バスの利便性向上に加え、バス利用の増加にも効果がある施策であると言える。
- 本格導入時におけるニーズとして、最終バスの時刻は「24:00まで」、22時以降の運行本数は「2本」、実施路線については「現在の路線に導入」という意見が多い。
- 料金を増額しても利用したいと答えた利用者が6割を超え、2割～5割の増額があっても利用すると答えていることから、料金設定についても検討が必要である。
- 需要の多い路線、曜日について、料金とコストのバランスを含め、交通事業者と本格導入に向けた調整を進める。

④タクシー呼び出しシステム結果概要

【都心交通への効果】

- 1日あたりの平均利用台数は210台（大和前のりば111台、109前のりば99台）であり、国道157号のタクシースペース以外の客待ち駐車を排除することに成功し、特にバスの走行環境向上に効果があつた。
- システムを利用するタクシードライバーの評価としては、「よかつた・まあまあよかつた」が4割を占めるとともに、システムを利用したことがあるドライバークの導入意向は「賛成・どちらともいえない」をあわせると7割を占める。

【導入可能性と課題】

- タクシースーツル自体が空になる時間、タクシークのりばが空になる時間帯もあり、本格導入に向けての課題である。タクシースーツルから各のりばまでの所要時間は平均4分で問題が無いが、混雑時に20～30分かかる場合がみられ、タクシースーツルとのりばの適切な距離に対する検討も求められる。
- システム自体には大きな混乱が無かつたが、本格的な導入に対してはタクシースーツルの確保、“流しのタクシーク”との公平性、経費節減のための省力化、通信機器を利用したシステム構築が必要である。

●利用実態（9/8～11/11の土日祝の22日間）

項 目	大和前のりば	109前のりば	合計
システム総利用台数 (いもり堀から整理券を受け取ったタクシーク台数)	2, 4 4 5 台	2, 1 8 6 台	4, 6 3 1 台
総利用人数 (タクシークに乗ったことが確認された人数)	3, 9 4 2 人	3, 4 6 4 人	7, 4 0 6 人
一日あたり平均利用台数	1 1 1. 1 台	9 9. 4 台	2 1 0. 5 台
最大利用台数	1 4 3 台 (10月21日)	1 3 1 台 (11月11日)	—
タクシークーツルからのりばまでの平均所要時間	4 分	4 分	—
タクシークーツルからのりばまでの最大所要時間	1 8 分	3 5 分	—
各のりばにおける客待ち平均時間	7 分	1 1 分	—
各のりばにおける客待ち最大時間	1 時間 1 3 分	1 時間 1 8 分	—

●タクシードライバーク意向（アンケート調査より）

期間中利用した日数

実験の評価

システムの導入意向

	賛成	どちらともいえない	反対	その他
システムを利用したことのあるドライバーク	30.9%	41.8%	23.6%	3.6%
システムを利用したことのないドライバーク	9.6%	42.0%	43.9%	4.5%

システムの改善点

プーツルと“のりば”の距離を短く	117	39.7%
システムの自動化	56	19.0%
プーツルで“のりば”を選ぶように	71	24.1%
対象の“のりば”を増やす	123	41.7%
その他	18	6.1%

●利用実態（9/8～10/6の日祝を除く23日間）

	東部車庫	平和町	光が丘	南部車庫	千代野	金石	田上	計
計	55	116	98	203	278	110	154	1,014
1便あたり	2.0	5.0	4.3	4.4	5.6	4.1	3.1	28.5
1日平均	2.4	5.0	4.3	8.8	12.1	4.8	6.7	44.1
平日平均	2.0	4.7	4.3	8.7	10.3	3.7	5.3	38.9
金曜平均	2.0	5.8	7.0	13.8	19.8	6.3	8.0	62.5
土曜平均	4.3	6.5	4.0	9.5	20.8	10.0	13.5	68.5

●利用意向（アンケート調査より）

深夜バスの利用感想

	平日 (N=82)	土曜 (N=29)	合計 (N=111)
満足	45 54.9%	13 44.8%	58 52.3%
やや満足	13 15.9%	5 17.2%	18 16.2%
どちらとも	20 24.4%	9 31.0%	29 26.1%
やや不満	3 3.7%	1 3.4%	4 3.6%
不満	1 1.2%	1 3.4%	2 1.8%

深夜バスがバス利用の増加につながると思うか

	平日 (N=96)	土曜 (N=41)	合計 (N=137)
思う	76 79.2%	32 78.0%	108 78.8%
思わない	10 10.4%	4 9.8%	14 10.2%
わからない	10 10.4%	5 12.2%	15 10.9%

深夜バスを増便した場合の利用頻度

	平日 (N=95)	休日 (N=42)	合計 (N=137)
週4回以上	17 17.9%	7 16.7%	24 17.5%
週2～3回	35 36.8%	7 16.7%	42 30.7%
週1回	19 20.0%	12 28.6%	31 22.6%
月2～3回	16 16.8%	7 16.7%	23 16.8%
月1回以下	8 8.4%	9 21.4%	17 12.4%

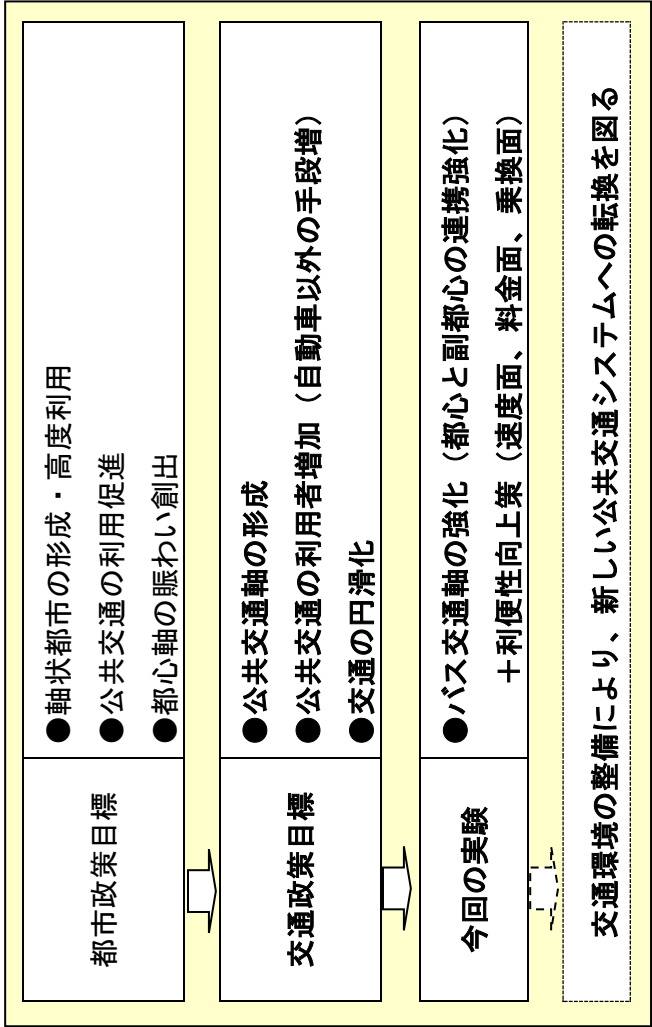
どれくらいの料金増額が適切か（増額しても利用する人のみ回答）

H14
(2002 年)

1ー3 交通実験2002の概要

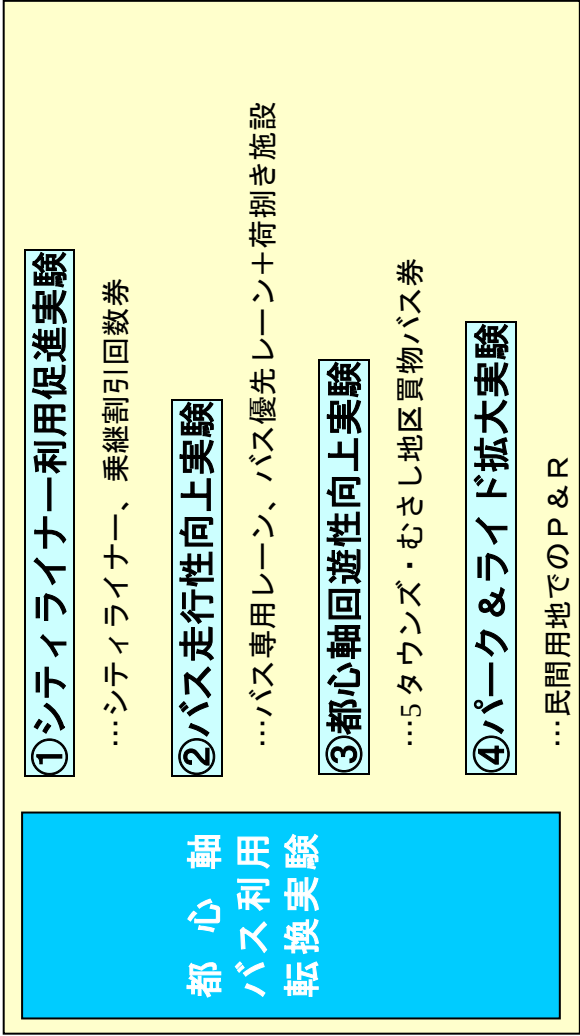
(1) 実験の目的

- ・ 公共交通整備シナリオの実現には、バス利用者の増進が必要不可欠である。このためには公共交通を取り巻く環境整備の段階的戦略の推進が不可欠である。
- ・ 今回の交通実験では、都市政策目標である軸状都市の形成に向け、シティライナー※等の運行により、既存のサービスレベルを上げ、放射状バス路線から軸状バス路線への集約を図りながら、さらに走行環境や料金軽減、パーク＆ライドなど、バス利用へ誘導を図る施策を合せて行った。これにより、バス利用者及び道路交通の変化を明らかにするとともに、今後の金沢都市圏の新しい公共交通システムの導入に資する。



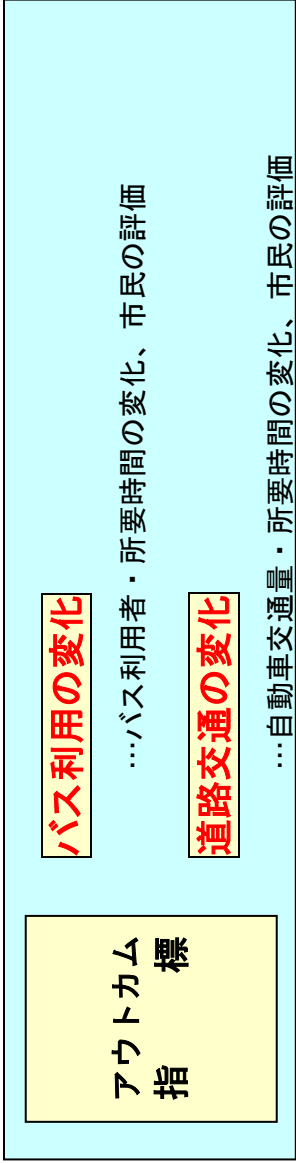
(2) 実験の骨格

- ・ 総称を『**都心軸バス利用転換実験**』とし、下記の4本柱で構成した。



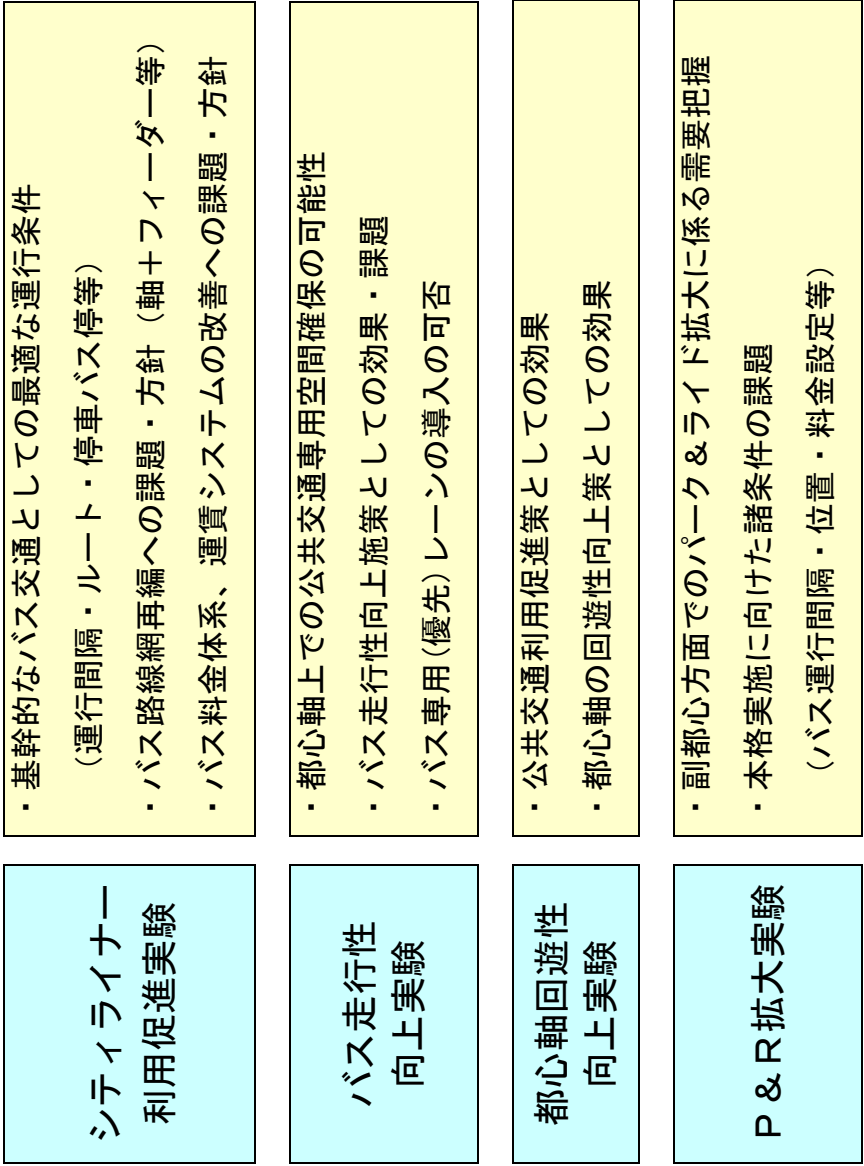
(3) 実験結果の評価の視点

- ・ 実験目的を踏まえ、バス利用の変化と道路交通の変化をアウトカム（成果）指標とし、バス利用者や自動車交通量のアウトプット指標、所要時間等のサービス指標、各種市民評価で構成した。
- ・ これら指標の把握は、各種関連調査により行った。



(4) 実験のアウトプット

- ・ 交通実験の成果として、下記のアウトプットを目指した。



※ シティライナーとは
野町駅（香林坊）～金沢駅～新県庁の都心軸を乗り換えなしでつなぐバス

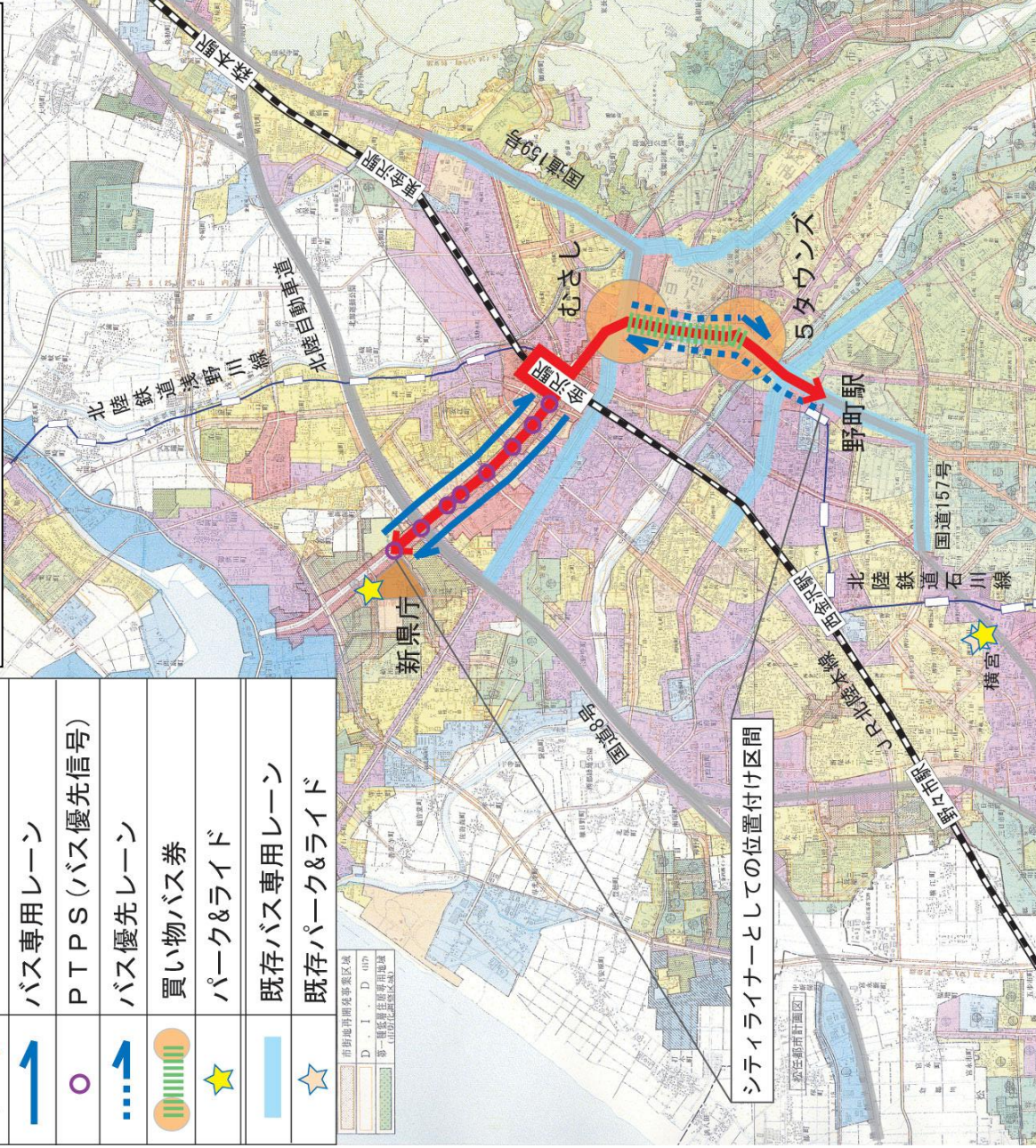
(5) 実験

交通実験2002の実験メニューは、以下のとおりであった。

実験1 シティライナー 利用促進実験	①シティライナーの運行 期間：営業路線：平成15年1月6日（月）～ 実験便の増便：平成15年2月17日（月）～3月20日（木） 区間：（北鉄）野町駅（香林坊）～金沢駅～新県庁 内容：都心～副都心直通バスの運行（朝3分・タ6分・昼間15分間隔：実験便含む）
実験2 バス走行性 向上実験	②乗り継ぎ割り引き回数券 期間：平成15年1月6日（月）～ 内容：シティライナーと一般路線、シティライナーと石川線との乗継ぎ割引 ③主要地方道金沢田鶴浜線（通称、50m道路）でのバス専用レーン 期間：平成15年1月6日（月）～2月14日（金）までの月～金（祝日除く） 内容：下り（区間）広岡→県庁・中央病院前、（時間帯）17:00～18:30 上り（区間）県庁・中央病院前→広岡、（時間帯）7:30～9:00、17:00～18:30 ※バス専用レーン及びPTPS（公共車両優先システム）の本格実施 期間：平成15年1月6日（月）～ 内容：下り（区間）広岡→県庁・中央病院前、（時間帯）7:30～9:00
実験3 都心軸回遊性 向上実験	④国道157号での昼間時バス優先レーン 期間：平成15年3月1日（土）～3月20日（木）までの月～土 内容：（区間）むさし交差点→片町交差点、野町3丁目交差点→むさし交差点 （時間帯）10:00～16:00（現行：7:30～9:00、17:00～18:30はバス専用レーン）
実験4 パーク＆ライド 拡大実験	⑤5タウンズ・むさし地区買物バス券 期間：平成15年1月2日（木）～2月2日（日） 内容：商店街地区への買い物客のうち、条件該当者に片町～むさしバス停の 区間限定バス券を進呈（片町バス停利用については補助券を進呈） ①パーク＆ライド拡大実験 期間：平成15年1月6日（月）～3月31日（月） 箇所：県庁横・野々市町横宮地内の民間用地 内容：シティライナーの運行に併せたパーク＆バスライドの実施

交通実験 2002 実施概要図

凡	例
	シティライナー
	バス専用レーン
	PTPS (バス優先信号)
	バス優先レーン
	買い物バス券
	パーク&ライド
	既存バス専用レーン
	既存パーク&ライド



実験実施時期		平成15年1月	2月	3月	4月時点の対応
シテイライナー運行実験					
		事業者営業ベース (状況調査)	実験便の上乗せ運行 (状況調査)		営業継続しつつ最終便数 検討(バス事業者)
乗り継ぎ割引き		実態調査●●●●●	●	●●●	システム改良を含めた継 続実施の検討 (バス事業者)
50m道路 バス専用 レーン	駅→県庁(朝)	P T P S にあわせて本格実施		(効果・影響調査)	継続本格実施 (改善点の検討)
	駅→県庁(夕) 県庁→駅(朝夕)	実験実施(効果・影響調査)		未実施時 導入前調査	実験終了(効果・影響分析)
国道157号での 屋間時バス優先レーン		現行は7:30～9:00、17:00～18:30にバス専用レーン実施中			
		未実施時	導入前調査	実験実施 (効果・影響調査)	実験終了(効果・影響分析)
買物バス券 (地元商店街との連携)		買物バス券実験実施 (利用状況・意向調査)	効果分析・課題整理		商店街単独実施の検討
パーク＆ライドの拡大		県庁横・横宮地内におけるP & R システムの試行実験			
		調査結果により拡大検討			

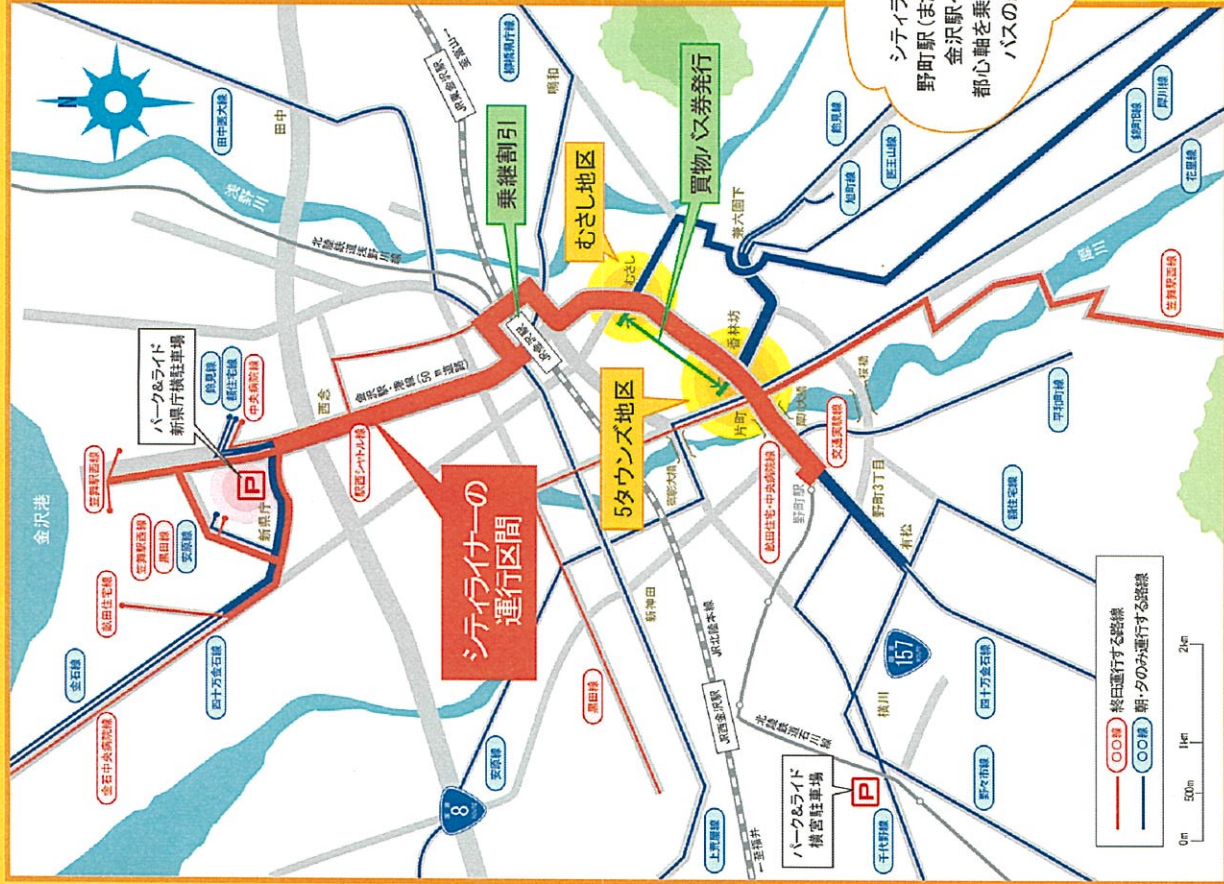
4 章. 交通実験実施結果の総括

シテイライナー利用促進実験結果 ※PP. 10～14 を参照	
1	都心軸基幹バス（シテイライナー）の必要性を確認 ○利用者の 6 割が便利になったとし、自動車通勤者の 6 割が公共交通軸の必要を認識。【P14】 ○就業者 2000 人超の県庁舎移転という都市構造の変化の中ではあるが、シテイライナーの運行が多い路線ほど、前年同期からの輸送人員の減少率が低い。【P10】 ○駅西地区とを結ぶ定期券利用者が、寺町地区（32→68 枚/月）と小立野地区（15→49 枚/月）で約 2 ～ 3 倍に増加した。【P11】
2	日中の運行頻度は、1 5 分間隔が必要 ○日中の運行頻度が、概ね15分間隔となるように増便を行った結果等により、5 0 m 道路における通勤時を除くバス利用者が、約 1. 5 倍（7 0 0 人）に増加した。【P13】 ○15分間隔となるよう増便した実験に対し、県庁や中央病院への来客者は、運行間隔を来客者増進の改善策として挙げている。【P14】
3	利用者増進には、日中を含む運行本数の増加や低料金化が必要 ○利用者からは、今後の改善策として終バス時刻の延長、郊外直通バスの増便、通勤快速便、日中の増便を望む意見が多い。【参考P14】 ○自動車通勤者からは、本数の拡大、低料金化、バス待ち環境改善を望む意見が多い【P14】
運行本数の増加や低料金化など、サービス水準の向上を検討	
バス走行性向上実験結果 ※PP. 15～21 を参照	
1	50m道路におけるバス専用レーンの必要性を確認（特に県庁方向） ○県庁方向のタ方のバス専用レーンにより、所要時間が約 7 分から 6 分へ、約 1 分短縮した。【P15】
2	国道157号のバス優先レーンには、バス走行や荷捌き・タクシーへの影響等、検討課題が多い ○バスの速度が、野町からむさし方向で平均11. 5km/hから12. 3km/hへ、約 1 km/h上昇した。一方、逆方向は、交通規制を行なった歩道側車線の直進交通量が増加し、バスの速度は、平均10. 9km/hから9. 9km/hへ、約 1 km/h低下した。【P18】 ○荷捌きやタクシー関係者は、バス優先レーンを走行できないことにより、営業への支障があったと答え【P21】、荷捌きやタクシー対策とあわせた、道路空間の時間・空間利用に関する総合的なバス優先策の検討必要性があらためて浮き彫りとなった。
50m道路のバス専用レーンは、本格実施の検討を進める 国道 157 号のバス優先策は、荷捌きやタクシー対策との総合的なシステムの検討が必要	

都心軸回遊性向上実験結果 ※PP. 22～24 を参照	
1	回遊性の向上によるバス利用の推進、新たな買い物客の増加を確認 ○買物バス券利用者は計 2, 568 人おり【P22】、利用者の反応も好評であった。【P24】 ○買物バス券利用者の手段別利用率は、自動車で 2 ～ 3 割、バス・徒歩で 5 割おり、バスや徒歩来街者の商店街回遊による買い物が増えている。【P23】
2	経費負担やシステムの簡略化が課題 ○商店主からは、回遊性を高める施策が必要との意見は多いが、本格実施時における行政の支援を求める声が強い。【P24】 ○また、前回までのような利用区間を限定しない等の内容の方がよいという声が多く、本格実施時にはシステムの簡略化が不可欠となる。【P24】
買い物バス券の必要性は共通認識があり、本格実施の方法について詳細協議が必要	
パーク＆ライド拡大実験結果 ※PP. 25～26 を参照	
1	パーク＆ライド拡大の必要性を確認 ○駅西方面での初の試みである県庁横駐車場では、日平均 25 台の新規需要があり、また野々市町横宮駐車場においても日平均 26 台が増加した。【P25】 ○モーター利用者の 53%がシステム全体に満足とし、本格実施した場合は利用・条件利用を合わせて 89%が利用したいと回答している。【P26】
バス料金や駐車料金の軽減、整備適地の検討などを行い、システムの拡大を推進	
総合評価 『シテイライナー利用促進実験』では、シテイライナーの必要性が確認され、運行システム改善の方向性も明らかとなった。 『バス走行性向上実験』では、国道 157 号でのバス優先策には荷捌きやタクシー対策との総合的なシステムの検討が必要であることがわかった。 『都心軸回遊性向上実験』では、買い物バス券の有効性が確認されるとともに、本格実施に向けた課題が明らかとなった。 『パーク＆ライド拡大実験』では、拡大の必要性が確認された。	

石川県・金沢市・北鉄グループ
からのお知らせ。

バスが変わる!! シティライナーが 1月から走る。



シティライナーとは
野町駅(または香林坊)～
金沢駅～新県庁の
都心軸を兼ねたしつなぐ
バスの総称です。

シティライナー
運行開始
平成
15年
1/6月より

交通実験
2002実施期間
平成
15年
1/6月→3/31日

お 得。

シティライナーと石川線、または路線バスの
乗り継ぎ割引回数券の発行、
5タウンズ～むさしの買物バス券の発行実験。

速 い。

バス専用レーンの
本格実施・実験。
バス優先レーンの実験。

便 利。

金沢駅行きの
路線バスの一部を
駅西方面に延伸
更に実験便を増便。

URL: <http://www.pref.ishikawa.jp/index/08.html>

【お問い合わせ先】
■石川県都市計画課 Tel. 076-223-9305 Fax. 076-223-9481
(1/6からは Tel. 076-225-1788 Fax. 076-225-1780)
■金沢市交通政策課 Tel. 076-220-2038 Fax. 076-220-2048
E-mail: koutsu@city.kanazawa.ishikawa.jp

交通実験2002の実施内容

**便利!!
お得!!**

野町駅または香林坊から金沢駅を通り、新県庁周辺を結ぶ
シティライナーを運行します。

シティライナー運行開始
平成
15年
1/6月より 本格運行
【区 間】 野町駅(香林坊)～金沢駅～新県庁周辺
【内 容】 都心～副都心直連バスの運行(第3分・第6分・第15分間隔) ※ 実験便含む

駅西方面行きのお得な乗り継ぎ割引回数券を発行します。

平成
15年
1/6月より
本格実施
【内 容】
① バスとバスの乗り継ぎ 香林坊・武蔵・金沢駅などのバス停で乗り換えて、新県庁方面へ行った場合、
割引回数券(1枚限り) 1回あたり30円の定額割引となります。さらに11枚限り10枚分の料金を負担します。
② 北鉄石川線とバスの乗り継ぎ回数券(10枚限り)
【例】 香林坊 → 金沢駅 → 新県庁 → 一回あたり 410円が 345円に!!
【例】 北鉄石川線とバスの乗り継ぎ回数券(10枚限り)
【例】 野町駅と金沢駅 → 金沢駅 → 新県庁 → 一回あたり 520円が 391円に!!

速い!!

1 駅西50m道路での朝のバス専用レーンが本格実施されます。

平成
15年
1/6月より 本格実施
【区 間】 広田交差点～新県庁・中央病院前交差点 【時間帯】 7:30～9:00
【内 容】 バス優先専用レーンが本格実施されます。

交通実験として夕方も行います。

平成
15年
1/6月より 2/14日
【区 間】 新県庁方面
【区 間】 広田交差点～新県庁・中央病院前交差点 【時間帯】 17:00～18:30
【区 間】 金沢駅方面
【区 間】 新県庁・中央病院前交差点～広田交差点 【時間帯】 7:30～9:00 17:00～18:30

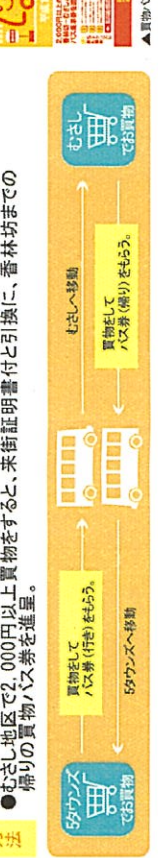
2 国道157号で昼間時のバス優先レーンを行います。

平成
15年
3/1日 → 3/20日
【区 間】 武蔵交差点～片町交差点 野町3丁目交差点～武蔵交差点
【時間帯】 10:00～16:00 (休日 7:30～9:00、17:00～18:30は専用レーン)

お得!!

5タウンズ～むさし地区で買物された方に買物バス券をサービスします。

平成
15年
1/2日 → 2/2日
【内 容】 5タウンズ、むさし地区来街者のうち2,000円以上お買い上げの方に
買物バス券(香林坊～むさしバス停限定の100円相当バス券)を呈呈。
【例】 5タウンズ(片町、香林坊地区の商店街)に来た場合(※むさし地区にきた場合も同様)。
● 5タウンズの買物バス券加盟店で2,000円以上買物をすると、むさし地区までの
買物バス券(香林坊～むさしバス停限定)を呈呈。
● むさし地区で2,000円以上買物をすると、来街証明書と引き換えに、香林坊までの
帰りの買物バス券を呈呈。



賢い!!

便利でお得なパーク&バスライドを実施します。

平成
15年
1/6月 → 3/31日
【区 間】 新県庁横駐車場(50台)
【内 容】 野々市横宮駐車場(200台)

【利用方法】
平日は、モニター登録者のみ利用可能。休日は、事前登録が必要ありません。
・ 指定の駐車場に車を停め、新県庁・片町・香林坊へバスを利用ください。
・ 利用時間 ● 月～金 7:00～24:00 (夜間を除く) ● 土・日・祝 9:00～21:00
・ 利用料金 駐車料金/燃料 バス料金/運賃料金
パーク&バスライドとは? バスに乗り換えて目的地まで送ります。

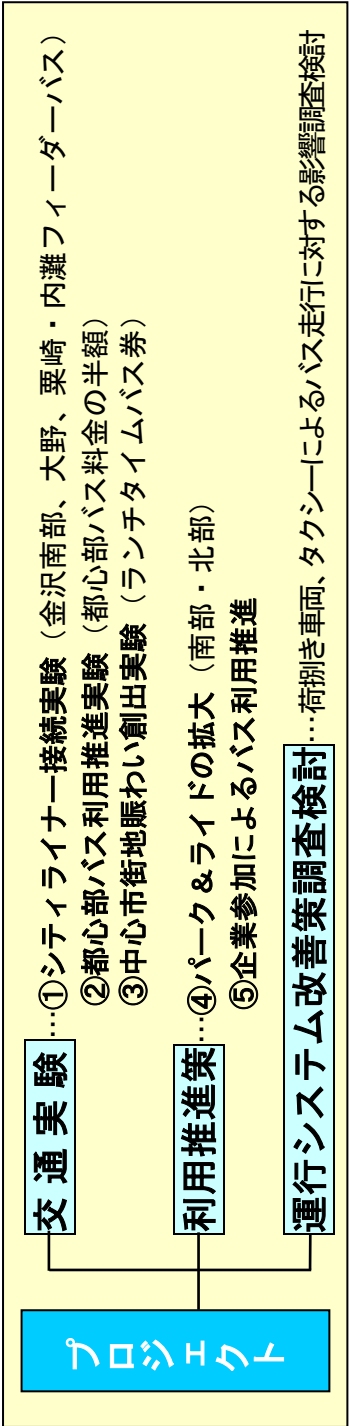


H15
(2003 年)

1. 金沢都心軸基幹バス（シティライナー）利用推進プロジェクトの概要

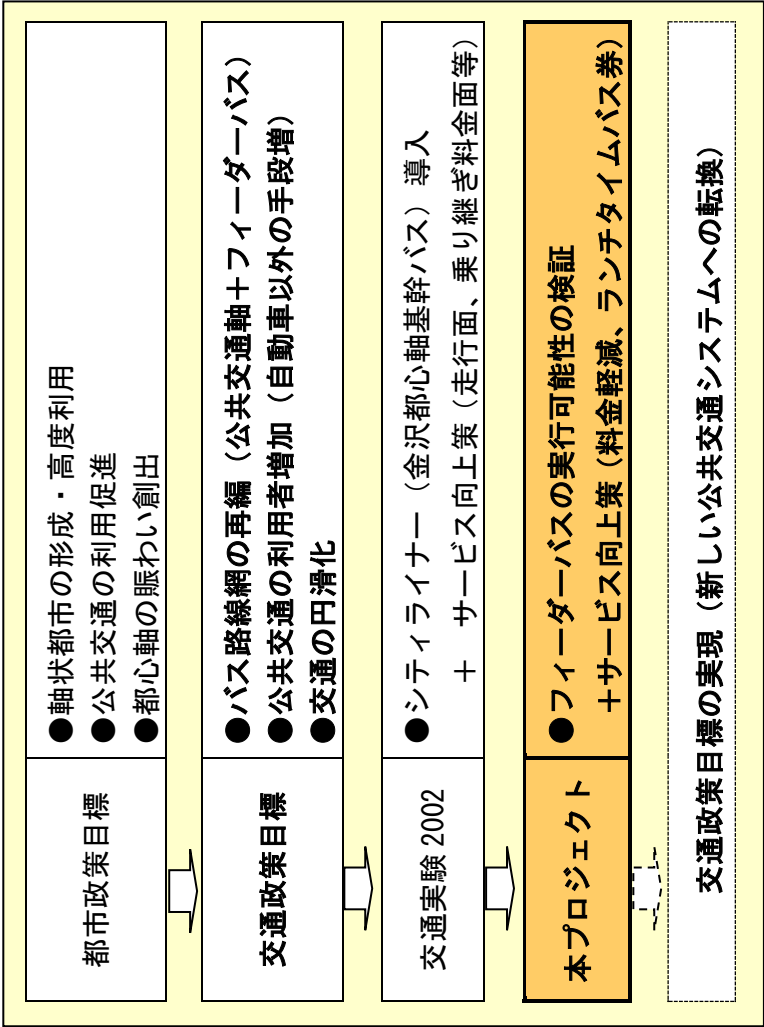
■ プロジェクトの骨格 ■

- 金沢都心軸基幹バス（シティライナー※）利用推進プロジェクトは、3本柱で構成する。



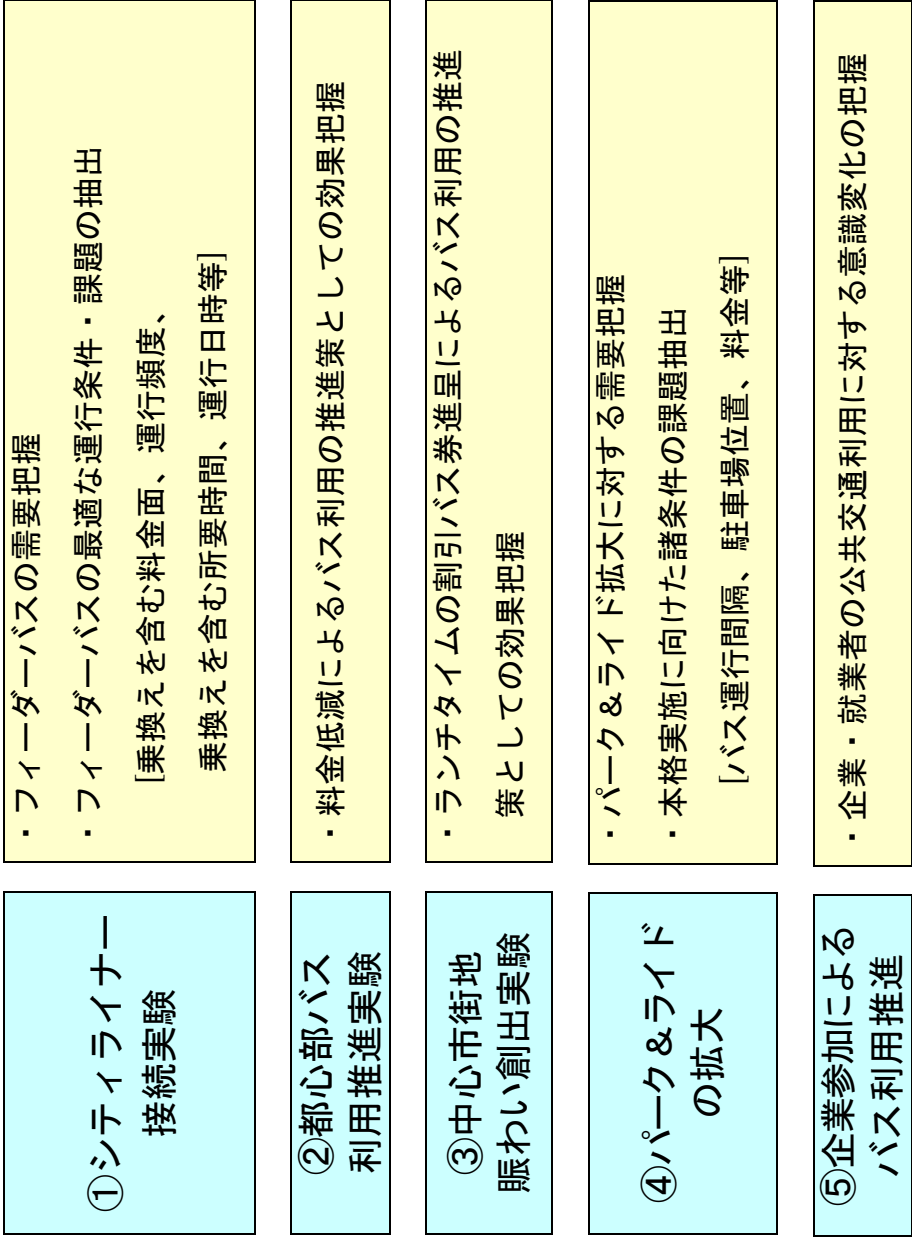
■ プロジェクトの目的 ■

- 公共交通整備シナリオの実現には、バス利用の増進が必要であり、このためには、公共交通を取り巻く環境整備の段階的戦略の推進が不可欠である。
- 交通実験 2002 では、都市政策目標である軸状都市の形成に向け、放射状バス路線から軸状バス路線への集約を図る第一ステップとしてシティライナーの運行を開始した。
- 今年度は、バス路線網再編へのもう一つの課題であるフィーダーバスをシティライナー等の軸上路線と接続する実験を行い、料金・乗継ぎ接続等の乗換え抵抗の課題を把握するとともに、都心部内でのバス料金軽減やランチャタイムバス券実験、パーク＆ライドの拡大等を行い、バス利用の誘発効果を把握する。
- これにより、バス利用者の変化を明らかにするとともに、今後の金沢都市圏の新しい公共交通システムの導入に向けた基礎データの収集を図る。



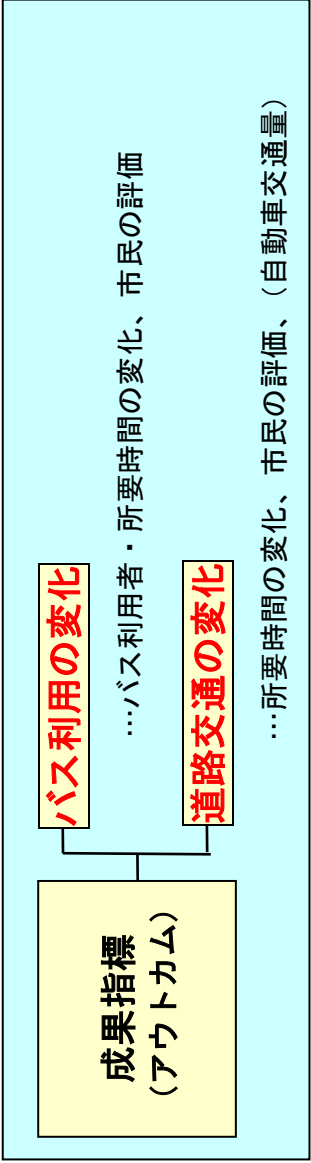
■ プロジェクトにより期待する成果 ■

- プロジェクトの成果として、下記のアウトプットを目指す。



■ 関連調査による成果把握の視点 ■

- バス利用や市民意識の変化等を成果（アウトカム）を測る指標とし、バス利用者などのアウトプット指標、所要時間などのサービス指標、各種市民評価で構成する。
- これら指標の把握は、各種関連調査により行う。



※ シティライナーとは ……
野町駅（香林坊）～金沢駅～新県庁の都心軸を乗り換えなしでつなぐバス

■ プロジェクトメニュー ■

プロジェクトのメニューは、以下のとおりである。

① シティライナー
接 続 実 験

◆金沢南部フィーダーバス実験
期間：平成15年11月10日（月）～12月5日（金）までの全日26日間、
月～金（祝日除く）の19日間は朝 7:00～9:00、夕 17:00～21:00、土日祝日
の7日間は7:00～21:00の運行
区間：光が丘住宅～額住宅駅前～菅原団地（往復6km程度）
料金：11/10～11/21は無料（12日間）、11/22～12/5は50円（14日間）
内容：概ね30分間隔で運行、料金は条件を変更し利用状況を把握、光が丘住宅バス
停発車の路線バスと接続

◆大野および栗崎・内灘フィーダーバス実験
期間：平成15年11月10日（月）～12月5日（金）までの全日26日間、7:00～21:00
区間：[大野方面] 県庁バス広場～大野（往復10km程度）
[栗崎・内灘方面] 県庁バス広場～北陸鉄道内灘駅（往復12km程度）
料金：11/10～11/21は無料（12日間）、11/22～12/5は100円（14日間）
内容：概ね30分間隔で運行、料金は条件を変更し利用状況を把握

② 都心部バス利用
推 進 実 験

◆都心部バス料金均一区間の半額実験
期間：平成15年11月15日（土）、16日（日）の終日
範囲：金沢市都心部の200円均一区間
内容：200円均一区間のバス料金を100円均一とする（こども料金も半額）

③ 中心市街地
賑わい創出実験

◆ランチタイムバス券実験
期間：平成15年11月20日（木）、21日（金）の日中
範囲：5タウンズ、むさし地区の飲食店
内容：昼食500円以上のお客さんに200円バス券を進呈（当日の16時まで利用可）、
5タウンズ及びむさし地区の商店街加盟飲食店に、バス割引券を配置

④ パーク＆ライド
の 拡 大

◆パーク＆ライドの拡大
期間：平成15年11月10日（月）～12月5日（金）までの月～金（祝日除く）
箇所：チュースリッパ（北部）、北陸鉄道(株)南部営業所（南部）
内容：通勤時の渋滞解消を目標としたパーク＆バスライドの実施

⑤ 企業参加による
バス利用推進

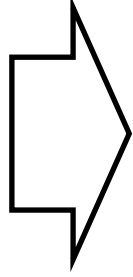
◆企業参加によるバス利用推進（大野フィーダーバスとの連携）
期間：平成15年11月10日（月）～12月5日（金）までの月～金（祝日除く）
範囲：金沢港周辺事業所
内容：大野フィーダーバスの運行時にバス利用推進の企業参加、みなと会館前バス停を仮設

区 分	凡 例	類 別	延べ人口	面積	備 考
		第一種低層住居専用地域	100	1,000㎡	
		第二種低層住居専用地域	200	2,000㎡	
		第三種低層住居専用地域	300	3,000㎡	
		第四種低層住居専用地域	400	4,000㎡	
		第五種低層住居専用地域	500	5,000㎡	
		第六種低層住居専用地域	600	6,000㎡	
		第七種低層住居専用地域	700	7,000㎡	
		第八種低層住居専用地域	800	8,000㎡	
		第九種低層住居専用地域	900	9,000㎡	
		第十種低層住居専用地域	1,000	10,000㎡	
		第一種中高層住居専用地域	1,100	11,000㎡	
		第二種中高層住居専用地域	1,200	12,000㎡	
		第三種中高層住居専用地域	1,300	13,000㎡	
		第四種中高層住居専用地域	1,400	14,000㎡	
		第五種中高層住居専用地域	1,500	15,000㎡	
		第六種中高層住居専用地域	1,600	16,000㎡	
		第七種中高層住居専用地域	1,700	17,000㎡	
		第八種中高層住居専用地域	1,800	18,000㎡	
		第九種中高層住居専用地域	1,900	19,000㎡	
		第十種中高層住居専用地域	2,000	20,000㎡	
		第一種工業専用地域	2,100	21,000㎡	
		第二種工業専用地域	2,200	22,000㎡	
		第三種工業専用地域	2,300	23,000㎡	
		第四種工業専用地域	2,400	24,000㎡	
		第五種工業専用地域	2,500	25,000㎡	
		第六種工業専用地域	2,600	26,000㎡	
		第七種工業専用地域	2,700	27,000㎡	
		第八種工業専用地域	2,800	28,000㎡	
		第九種工業専用地域	2,900	29,000㎡	
		第十種工業専用地域	3,000	30,000㎡	
		第一種商業専用地域	3,100	31,000㎡	
		第二種商業専用地域	3,200	32,000㎡	
		第三種商業専用地域	3,300	33,000㎡	
		第四種商業専用地域	3,400	34,000㎡	
		第五種商業専用地域	3,500	35,000㎡	
		第六種商業専用地域	3,600	36,000㎡	
		第七種商業専用地域	3,700	37,000㎡	
		第八種商業専用地域	3,800	38,000㎡	
		第九種商業専用地域	3,900	39,000㎡	
		第十種商業専用地域	4,000	40,000㎡	
		第一種近隣業務地区	4,100	41,000㎡	
		第二種近隣業務地区	4,200	42,000㎡	
		第三種近隣業務地区	4,300	43,000㎡	
		第四種近隣業務地区	4,400	44,000㎡	
		第五種近隣業務地区	4,500	45,000㎡	
		第六種近隣業務地区	4,600	46,000㎡	
		第七種近隣業務地区	4,700	47,000㎡	
		第八種近隣業務地区	4,800	48,000㎡	
		第九種近隣業務地区	4,900	49,000㎡	
		第十種近隣業務地区	5,000	50,000㎡	
		第一種市街地地区	5,100	51,000㎡	
		第二種市街地地区	5,200	52,000㎡	
		第三種市街地地区	5,300	53,000㎡	
		第四種市街地地区	5,400	54,000㎡	
		第五種市街地地区	5,500	55,000㎡	
		第六種市街地地区	5,600	56,000㎡	
		第七種市街地地区	5,700	57,000㎡	
		第八種市街地地区	5,800	58,000㎡	
		第九種市街地地区	5,900	59,000㎡	
		第十種市街地地区	6,000	60,000㎡	
		第一種工業地区	6,100	61,000㎡	
		第二種工業地区	6,200	62,000㎡	
		第三種工業地区	6,300	63,000㎡	
		第四種工業地区	6,400	64,000㎡	
		第五種工業地区	6,500	65,000㎡	
		第六種工業地区	6,600	66,000㎡	
		第七種工業地区	6,700	67,000㎡	
		第八種工業地区	6,800	68,000㎡	
		第九種工業地区	6,900	69,000㎡	
		第十種工業地区	7,000	70,000㎡	
		第一種商業地区	7,100	71,000㎡	
		第二種商業地区	7,200	72,000㎡	
		第三種商業地区	7,300	73,000㎡	
		第四種商業地区	7,400	74,000㎡	
		第五種商業地区	7,500	75,000㎡	
		第六種商業地区	7,600	76,000㎡	
		第七種商業地区	7,700	77,000㎡	
		第八種商業地区	7,800	78,000㎡	
		第九種商業地区	7,900	79,000㎡	
		第十種商業地区	8,000	80,000㎡	
		第一種近隣業務地区	8,100	81,000㎡	
		第二種近隣業務地区	8,200	82,000㎡	
		第三種近隣業務地区	8,300	83,000㎡	
		第四種近隣業務地区	8,400	84,000㎡	
		第五種近隣業務地区	8,500	85,000㎡	
		第六種近隣業務地区	8,600	86,000㎡	
		第七種近隣業務地区	8,700	87,000㎡	
		第八種近隣業務地区	8,800	88,000㎡	
		第九種近隣業務地区	8,900	89,000㎡	
		第十種近隣業務地区	9,000	90,000㎡	
		第一種市街地地区	9,100	91,000㎡	
		第二種市街地地区	9,200	92,000㎡	
		第三種市街地地区	9,300	93,000㎡	
		第四種市街地地区	9,400	94,000㎡	
		第五種市街地地区	9,500	95,000㎡	
		第六種市街地地区	9,600	96,000㎡	
		第七種市街地地区	9,700	97,000㎡	
		第八種市街地地区	9,800	98,000㎡	
		第九種市街地地区	9,900	99,000㎡	
		第十種市街地地区	10,000	100,000㎡	
		第一種工業地区	10,100	101,000㎡	
		第二種工業地区	10,200	102,000㎡	
		第三種工業地区	10,300	103,000㎡	
		第四種工業地区	10,400	104,000㎡	
		第五種工業地区	10,500	105,000㎡	
		第六種工業地区	10,600	106,000㎡	
		第七種工業地区	10,700	107,000㎡	
		第八種工業地区	10,800	108,000㎡	
		第九種工業地区	10,900	109,000㎡	
		第十種工業地区	11,000	110,000㎡	
		第一種商業地区	11,100	111,000㎡	
		第二種商業地区	11,200	112,000㎡	
		第三種商業地区	11,300	113,000㎡	
		第四種商業地区	11,400	114,000㎡	
		第五種商業地区	11,500	115,000㎡	
		第六種商業地区	11,600	116,000㎡	
		第七種商業地区	11,700	117,000㎡	
		第八種商業地区	11,800	118,000㎡	
		第九種商業地区	11,900	119,000㎡	
		第十種商業地区	12,000	120,000㎡	
		第一種近隣業務地区	12,100	121,000㎡	
		第二種近隣業務地区	12,200	122,000㎡	
		第三種近隣業務地区	12,300	123,000㎡	
		第四種近隣業務地区	12,400	124,000㎡	
		第五種近隣業務地区	12,500	125,000㎡	
		第六種近隣業務地区	12,600	126,000㎡	
		第七種近隣業務地区	12,700	127,000㎡	
		第八種近隣業務地区	12,800	128,000㎡	
		第九種近隣業務地区	12,900	129,000㎡	
		第十種近隣業務地区	13,000	130,000㎡	
		第一種市街地地区	13,100	131,000㎡	
		第二種市街地地区	13,200	132,000㎡	
		第三種市街地地区	13,300	133,000㎡	
		第四種市街地地区	13,400	134,000㎡	
		第五種市街地地区	13,500	135,000㎡	
		第六種市街地地区	13,600	136,000㎡	
		第七種市街地地区	13,700	137,000㎡	
		第八種市街地地区	13,800	138,000㎡	
		第九種市街地地区	13,900	139,000㎡	
		第十種市街地地区	14,000	140,000㎡	
		第一種工業地区	14,100	141,000㎡	
		第二種工業地区	14,200	142,000㎡	
		第三種工業地区	14,300	143,000㎡	
		第四種工業地区	14,400	144,000㎡	
		第五種工業地区	14,500	145,000㎡	
		第六種工業地区	14,600	146,000㎡	
		第七種工業地区	14,700	147,000㎡	
		第八種工業地区	14,800	148,000㎡	
		第九種工業地区	14,900	149,000㎡	
		第十種工業地区	15,000	150,000㎡	
		第一種商業地区	15,100	151,000㎡	
		第二種商業地区	15,200	152,000㎡	
		第三種商業地区	15,300	153,000㎡	
		第四種商業地区	15,400	154,000㎡	
		第五種商業地区	15,500	155,000㎡	
		第六種商業地区	15,600	156,000㎡	
		第七種商業地区	15,700	157,000㎡	
		第八種商業地区	15,800	158,000㎡	
		第九種商業地区	15,900	159,000㎡	
		第十種商業地区	16,000	160,000㎡	
		第一種近隣業務地区	16,100	161,000㎡	
		第二種近隣業務地区	16,200	162,000㎡	
		第三種近隣業務地区	16,300	163,000㎡	
		第四種近隣業務地区	16,400	164,000㎡	
		第五種近隣業務地区	16,500	165,000㎡	
		第六種近隣業務地区	16,600	166,000㎡	
		第七種近隣業務地区	16,700	167,000㎡	
		第八種近隣業務地区	16,800	168,000㎡	
		第九種近隣業務地区	16,900	169,000㎡	
		第十種近隣業務地区	17,000	170,000㎡	
		第一種市街地地区	17,100	171,000㎡	
		第二種市街地地区	17,200	172,000㎡	
		第三種市街地地区	17,300	173,000㎡	
		第四種市街地地区	17,400	174,000㎡	
		第五種市街地地区	17,500	175,000㎡	
		第六種市街地地区	17,600	176,000㎡	
		第七種市街地地区	17,700	177,000㎡	
		第八種市街地地区	17,800	178,000㎡	
		第九種市街地地区	17,900	179,000㎡	
		第十種市街地地区	18,000	180,000㎡	
		第一種工業地区	18,100	181,000㎡	
		第二種工業地区	18,200	182,000㎡	
		第三種工業地区	18,300	183,000㎡	
		第四種工業地区	18,400	184,000㎡	
		第五種工業地区	18,500	185,000㎡	
		第六種工業地区	18,600	186,000㎡	
		第七種工業地区	18,700	187,000㎡	
		第八種工業地区	18,800	188,000㎡	
		第九種工業地区	18,900	189,000㎡	
		第十種工業地区	19,000	190,000㎡	
		第一種商業地区	19,100	191,000㎡	
		第二種商業地区	19,200	192,000㎡	
		第三種商業地区	19,300	193,000㎡	
		第四種商業地区	19,400	194,000㎡	
		第五種商業地区	19,500	195,000㎡	
		第六種商業地区	19,600	196,000㎡	
		第七種商業地区	19,700	197,000㎡	
		第八種商業地区	19,800	198,000㎡	
		第九種商業地区	19,900	199,000㎡	
		第十種商業地区	20,000	200,000㎡	
		第一種近隣業務地区	20,100	201,000㎡	
		第二種近隣業務地区	20,200	202,000㎡	
		第三種近隣業務地区	20,300	203,000㎡	
		第四種近隣業務地区	20,400	204,000㎡	
		第五種近隣業務地区	20,500	205,000㎡	
		第六種近隣業務地区	20,600	206,000㎡	
		第七種近隣業務地区	20,700	207,000㎡	
		第八種近隣業務地区	20,800	208,000㎡	
		第九種近隣業務地区	20,900	209,000㎡	
		第十種近隣業務地区	21,000	210,000㎡	
		第一種市街地地区	21,100	211,000㎡	
		第二種市街地地区	21,200	212,000㎡	
		第三種市街地地区	21,300	213,000㎡	
		第四種市街地地区	21,400	214,000㎡	
		第五種市街地地区	21,500	215,000㎡	
		第六種市街地地区	21,600	216,000㎡	
		第七種市街地地区	21,700	217,000㎡	
		第八種市街地地区	21,800	218,000㎡	
		第九種市街地地区	21,900	219,000㎡	
		第十種市街地地区	22,000	220,000㎡	
		第一種工業地区	22,100	221,000㎡	
		第二種工業地区	22,200	222,000㎡	
		第三種工業地区	22,300	223,000㎡	
		第四種工業地区	22,400	224,000㎡	
		第五種工業地区	22,500	225,000㎡	
		第六種工業地区	22,600	226,000㎡	
		第七種工業地区	22,700	227,000㎡	
		第八種工業地区	22,800	228,000㎡	
		第九種工業地区	22,900	229,000㎡	
		第十種工業地区	23,000	230,000㎡	
		第一種商業地区	23,100	231,000㎡	
		第二種商業地区	23,200	232,000㎡	
		第三種商業地区	23,300	233,000㎡	
		第四種商業地区	23,400	234,000㎡	
		第五種商業地区	23,500	235,000㎡	
		第六種商業地区	23,600	236,000㎡	
		第七種商業地区	23,700	237,000㎡	
		第八種商業地区	23,800	238,000㎡	
		第九種商業地区	23,900	239,000㎡	
		第十種商業地区	24,000	240,000㎡	
		第一種近隣業務地区	24,100	241,000㎡	
		第二種近隣業務地区	24,200	242,000㎡	
		第三種近隣業務地区	24,300	243,000㎡	
		第四種近隣業務地区	24,400	244,000㎡	
		第五種近隣業務地区	24,500	245,000㎡	
		第六種近隣業務地区	24,600	246,000㎡	
		第七種近隣業務地区	24,700	247,000㎡	
		第八種近隣業務地区	24,800	248,000㎡	
		第九種近隣業務地区	24,900	249,000㎡	

3. プロジェクトの実施結果の総括

シティライナー接続実験（フィーダーバス実験）	
【実験結果】	
1	栗崎・内灘方面については目標の利用者を確保したが、大野方面は目標を若干下回り、金沢南部は目標を大きく下回った 【大野フィーダーバス】 ○実験期間中に延べ1,469人、1日平均約57人の利用者があったが、目標を若干下回った。 ○都心部などへの乗換え利用率が高く(57%)、金石街道経由の既存バス路線からの転換が見られた。 【栗崎・内灘フィーダーバス】 ○実験期間中に延べ4,191人、1日平均約161人の利用者があり、目標を上回った。 ○栗崎・内灘地区と駅西副都心を結ぶ既存のバス路線が存在しないため、都心部などへフィーダーとしての利用よりも、フィーダー沿線内での利用(52%)が多く見られた。
【金沢南部フィーダーバス】	
○期間中に延べ197人、1日平均約8人の利用者があり、目標を下回った。 ○需要が少なかつた理由として、鉄道やバス路線網がすでに充実しており、フィーダーバスを利用せずとも徒歩で移動できる圏域であったことなどが考えられる。	
2	フィーダーバスの運行により、乗継ぎによるシティライナー利用者が増加した ○フィーダーバスとシティライナー等の乗継ぎは、フィーダー利用者のうち大野で57%、栗崎・内灘で48%、金沢南部で52%あり、フィーダーバス接続によるシティライナーの利用者増加がみられた。 乗継ぎ抵抗は少なかつたが、シティライナーからフィーダーバスへ接続できない便があつた
3	○フィーダーバスを利用しなかつた理由として、乗換えが面倒としたものは10%程度であつた。 ○シティライナーが遅れたため、都心方向から接続できない便があつた。
4	フィーダーバスの運行条件としては、今回の実験時のものが適当であるという意見が多かつた ○本格実施時の利用条件として、乗換え時間10分、運行間隔30分、運賃100円、とする利用希望者が多かつた。
5	渋滞緩和効果はみられなかつた ○沿道及び都心部での交通量の変化はみられなかつた。
6	本格実施には、平行する既存の路線網の見直しを含めた検討が必要である ○朝の内灘から県庁へのフィーダーバスは1便平均10人以上の利用があつたがその他の他は少なかつた。
【今後の展開】	
○栗崎・内灘方面は当初目標を上回る利用者及び大野方面は当初目標に近い利用者があり、本格運行時の利用意向も高かつたので、本格運行の可能性について検討を行なう。 ○金沢南部については、利用者が少なく、本格運行は難しい。	
都心部バス利用推進実験（都心部バス料金均一区間の半額実験）	
【実験結果】	
1	料金均一区間（200円）での新規需要は2割増加したが、当初の目標の5割増には及ばなかつた ○都心部バス料金均一区間（200円）内々でのバス利用者は9,600人から11,600人と21%増加したが、実験当初に想定していた5割増には及ばなかつた。 ○2日間の実験のため、料金知らなかつた方が多く、利用者が2割の増加にとどまつたが、料金値下げによる減収を利用者数の増加だけで補うのは難しいと考えられる。
2	バス料金を半額にすることにより、都心部の回遊性が向上し都心軸（金沢駅～片町）の来街者が増加することがわかつた ○通常時100円区間である武蔵ヶ辻～香林坊間の利用者が減つた一方で、特に金沢駅～香林坊・片町間や武蔵ヶ辻～片町間で利用者が増えたことから、バスの低料金化は金沢駅から片町間の都心軸方向について新規需要創出に効果があることがわかつた。 ○都心部バス利用者の10%が、半額なので日頃行かない目的地向行っている。
【今後の展開】	
○都心軸の低料金化について検討を行なう。	

中心市街地賑わい創出実験（ランチタイムバス券実験）	
【実験結果】	
1	都心部への来街者の増加のほか、消費金額の増加などの新たな効果が見られた ○ランチタイムバス券利用者は2日間で延べ964人あり、利用者の反応も好評であつた。 ○バス券利用者のうち、車利用などからの転換が10%、普段都心部に来ない者が5%あつた。 ○ランチタイムバス券利用者の75%が飲食店以外で買物をしており、平均11,000円の買物を行つており、商店街全体への効果が確認された。
【今後の展開】	
○休日での実施や都心部全体の取組みへと広げることを検討する。	
パーク＆ライドの拡大	
【実験結果】	
1	金沢都市圏では、パーク＆ライドの条件として、都心部から5km圏、バス運賃300円圏あたりが、今後の駐車場を設置する目安となる ○北部（チューリップ金沢東店）では13台の利用があつたが、南部（北鉄南部車庫）は利用が4台と少なかつた。 ○北部は、都心部まで約5km、バス運賃310円で本格的に実施している野々市地内と概ね同距離にあるが、南部は、都心部まで約9km、バス運賃490円と遠かつたためと考えられる。
【今後の展開】	
○北部（チューリップ金沢東店）において、P&Rの本格実施を進める。 ○一層の利用推進に向けた施策展開を行なう。	
企業参加によるバス利用促進	
【実験結果】	
1	金沢港周辺企業のフィーダーバス利用者が少なかつた ○フィーダーバス沿線企業の従業員のうち、利用者は12人であつた。 ○行政が公共交通利用促進に向けた取り組みを行うことは必要という意見が多い。
【今後の展開】	
○公共交通利用の促進のため、バスの便利な都心部の事業所を対象に企業参加を進める。	



今後の方針	
今回の金沢都心軸基幹バス（シティライナー）利用推進プロジェクトの実験のフォローアップをしながら課題を明らかにし、都心軸の交通円滑化並びにシティライナーの利用促進を図るため、引き続き改善を行い、シティライナーをはじめとする公共交通利用の推進を行ってきたい。	

金沢都心軸基幹バス シティライナー
利用推進プロジェクト

金沢の街を舞台に、
バスの楽しみ新発見！

[illegible]

内容
金沢都心軸基幹バス シティライナー
利用推進プロジェクト

1 シティライナーとファイダーバス3系統が接続!
都心がぐっと近くに。お出かけに便利。

①金沢南部フューダーバス

区間 光が丘住宅～額住宅駅前～菅原団地

平成
15年

11/10_月 → 11/21_日 **無料** **11/22_土 → 12/5_金** **50円**

■平日
7：00～9：00
17：00～21：00
■土・日・祝日
7：00～21：00
紙ね30分間隔で運行



2大野 ③栗崎・内灘フィナーバス

区間	大野方面	県庁前～大野	■全日 7：00～21：00 概ね30分間隔で運行
	栗崎・内灘方面	県庁前～栗崎～内灘駅	
平成 15年	11/10 _月 →11/21 _金	無料	11/22 _土 →12/5 _金 100円
	12日間	14日間	

2 金沢都心部のバス料金が半額に!!

金沢市都心部200円均一区间半額

平成16年 11/15(土) 2日間

200円均一区間のバス料金が100円になります。
子供料金も半額 (北鉄バス、JRバス)

都心でランチして200円のバス乗車をゲット!

5タウンズ、むさしで食事すれば、帰りのバスはお得。

ランチタイムバス券プレゼント

5タウンズ及びむさし地区の飲食店で昼食500円以上で利用のお客様に200円のバス券をプレゼント
(はち飯/ス、JRP/ス、金券500円とバス利用可) (当日の午後4時までにお乗り下さい。)

●5タウンズ地区(香林坊・片町・タテマチ・広坂・柳木商店街)
●むさし地区(武蔵・近江町市場・厚畑町・横安江町・夢三商店街)

このスแตックカーのある加盟店をご利用ください。

便利でお得なパーク&ライドを実施します。

モーター事業

お買い合わせ先に
ご連絡下さい。

ご利用方法	● モーター車線のみ利用可です。 ● 指定の駐車場に車を停め、郵便、南都車両バス停からバスをご利用ください。 ● 利用時間 7:00～24:00（土日祝日を除く） ● 駐車料金/乗客 バス料金/乗客料金
館所	北部 チューリップ金沢東店駐車場 南部 北陸鉄道(株) 南都車両

平成15年 11/10 → 12/5 (月)

19日間 (土日祝日を除く)

パーク＆ライドとは

郊外の駐車場から(バスに乗り換え)
て目的地に向かうシステムです。

自宅 マイカー 駐車場 バス 目的地

■ 駐車場位置図

チューリップ金沢東店駐車場

北陸鉄道南都車両

金沢港周辺企業のバス利用を推進します。

平成
15年

11/10

12/5

26日間

みなと会館前、御供田に臨時バス停を設置します。

H16
(2004 年)

金沢都心軸基幹バス(シテイライナー)利用推進プロジェクト(交通実験2004)実施結果

①
バス
推進
利用
実験

◆連節バス運行実験

期間：平成16年11月13日(土)～11月28日(日)の16日間
内容：平日は朝夕ピーク時に稲荷～県庁前間を運行
土日祝日は9～18時に野町駅～金沢駅間を運行
結果：合計5,124人利用 平均 320人/日
朝ピーク時(稲荷発県庁前行) 最大94人/便 平均70人/便
平日 1,907人 平均35人/便
土日祝日 3,217人 平均24人/便

〔(参考)シテイライナー(野町駅発着)利用者数(H16.5北鉄調べ)〕
平日28人/便 土曜日22人/便

◆パーク＆ライドの新設・拡大実験

期間：平成16年11月15日(月)～11月26日(金)の平日9日間
内容：通勤時の渋滞解消を目標としたパーク＆ライド
駐車場 新設4箇所設置、既設5箇所拡大
結果：60台利用(85台分確保)

新設36台利用(50台分確保) 既設24台利用(35台分確保)

◆ランチャタイムバス券実験

期間：平成16年11月22日(月)～11月28日(日)の全7日間
内容：5タウンズ、むさし地区の飲食店で昼食500円以上のお客さんに200円バス券を進呈(当日の17時まで利用可)
結果：合計1,748枚利用(5タウンズ 849枚 むさし 899枚)
平均250枚/日 最大320枚/日

◆企業参加によるバス利用推進実験

期間：平成16年11月13日(土)～11月28日(日)の全16日間
内容：金沢都心部企業協力によるバス利用の推進(商工会議所と連携)
結果：5事業所31人参加

◆夕方バス専用レーンの時間延長実験

期間：平成16年11月13日(土)～11月27日(土)の平日9日間、土曜日3日間
内容：夕方のバス専用レーン終了時刻を1時間遅らせる(18:30→19:30)
結果：バスの円滑な通行確保

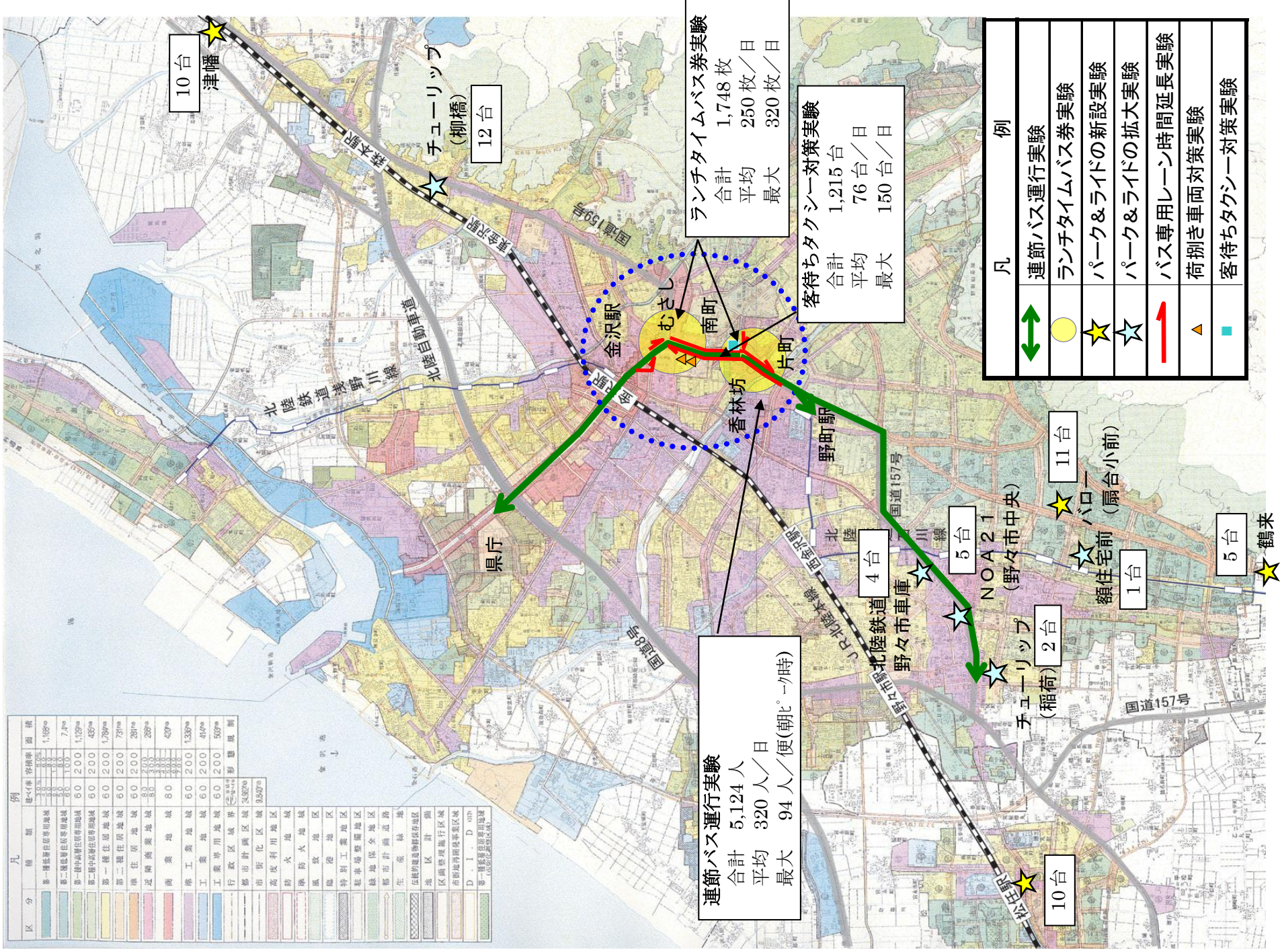
◆荷捌き車両対策実験

期間：平成16年11月15日(月)～11月26日(金)の平日9日間
内容：荷捌きスペースの設置(松ヶ枝福祉館・明治安田生命ビル駐車場借上)
結果：路上荷捌き車両の荷捌き駐車場へ一部転換

◆客待ちタクシード対策実験

期間：平成16年11月13日(土)～11月28日(日)の全16日間
内容：広坂地内県有地から、香林坊大和前タクシースペースへ呼出すシステム
結果：合計1,215台利用 平均76台/日 最大150台/日
円滑なシステム運用により、タクシースペース進入待ち路上タクシードを排除

②
バス
向上
走行
実験



2 章. バス利用推進実験結果の分析

2－1 交通実験 2004 によるバス利用の変化

(1) 平日

- ・都心部 4 バス停において、日乗降客数が 4 % 増加
 - ・P & R や企業参加、ランチタイムバス券、バス専用レーン等による実験効果があった
 - ・金沢市内全域では、バス利用者の変化は無かった

(2) 休日

- ・都心部 4 バス停において、日乗降客数が 9 % 減少
 - ・連節バス利用者の 58% は乗ってみたかったので利用しており、ランチタイムバス券利用者の 17% はバス券による誘発効果であったが、全体の増加には至らなかった
 - ・金沢市内全域でも、バス利用者の減少が見られた

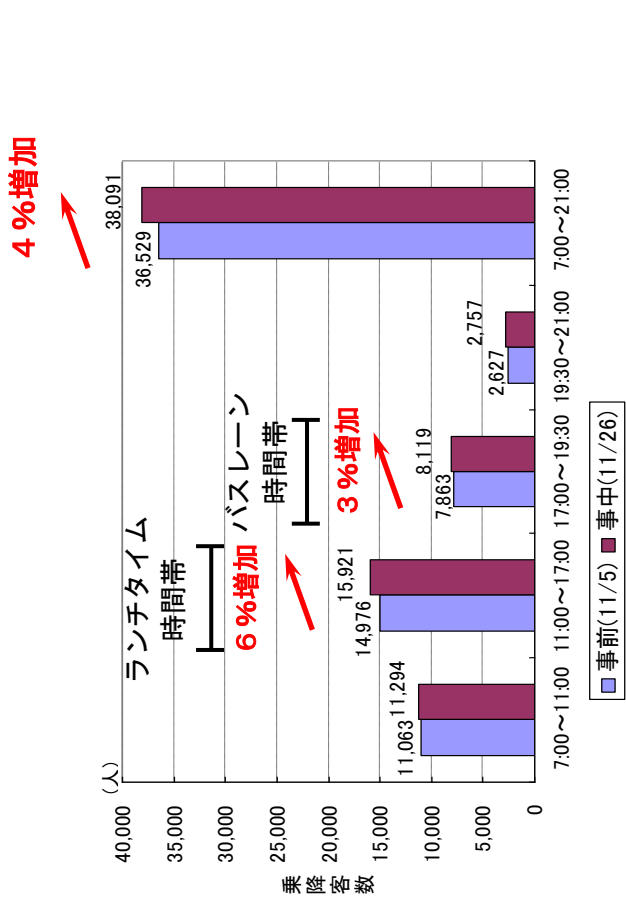


図 1 都心部 4 バス停の延べ乗降客数の時間帯別変化〔平日〕

※都心部 4 バス停：むさし、南町、香林坊、片町バス停

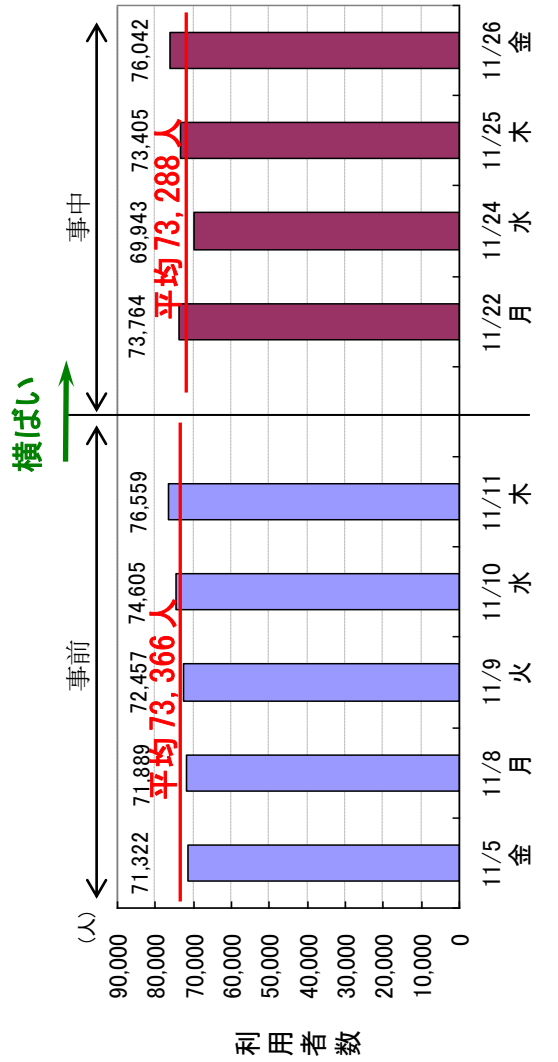


図 2 金沢市内乗り入れ路線の 1 日あたりの利用者数の変化〔平日〕

※金沢市内に乗り入れる北陸鉄道の全バス車両から回収した整理券より、推計した利用者数

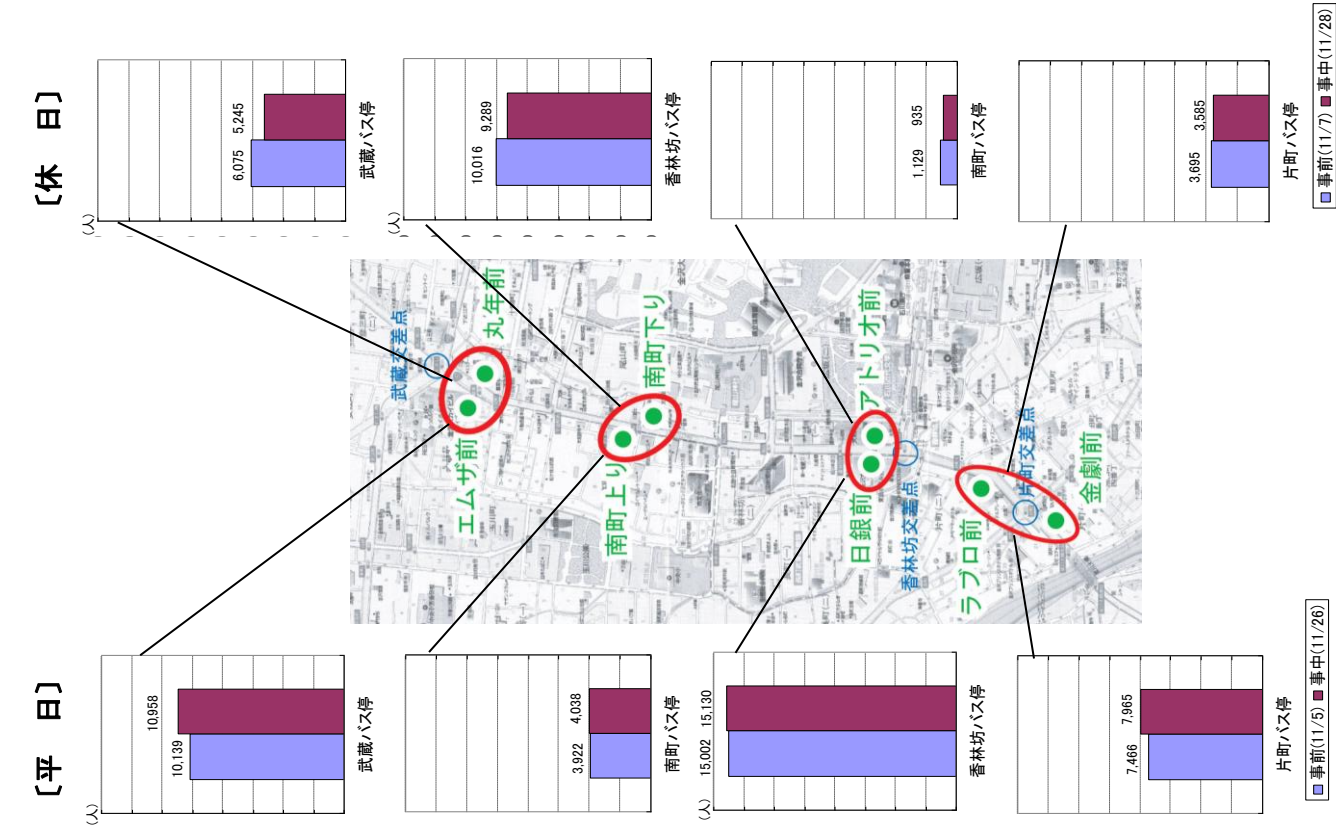


図 3 都心部 4 バス停の乗降客数の変化

※平日は 7:00～21:00、休日は 9:00～19:00 の乗降客数
※都心部 4 バス停：むさし、南町、香林坊、片町バス停

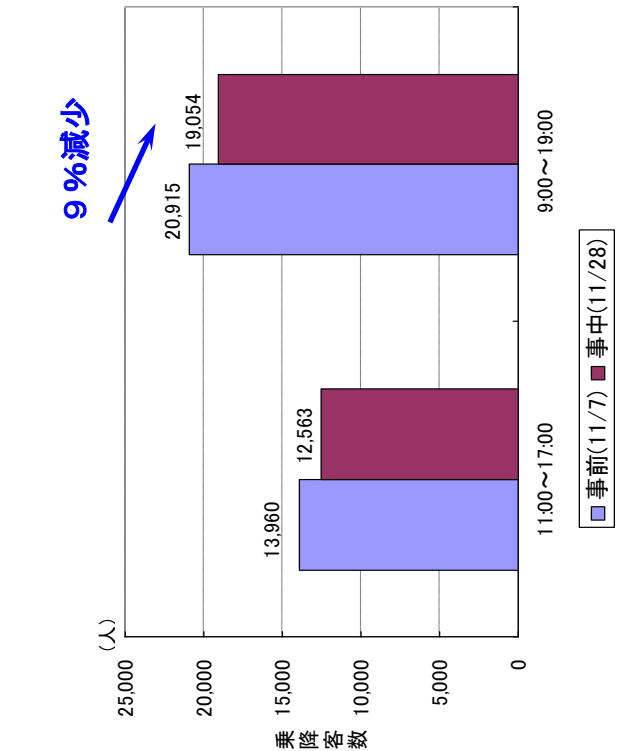


図 4 都心部 4 バス停の延べ乗降客数の時間帯別変化〔休日〕

※都心部 4 バス停：むさし、南町、香林坊、片町バス停

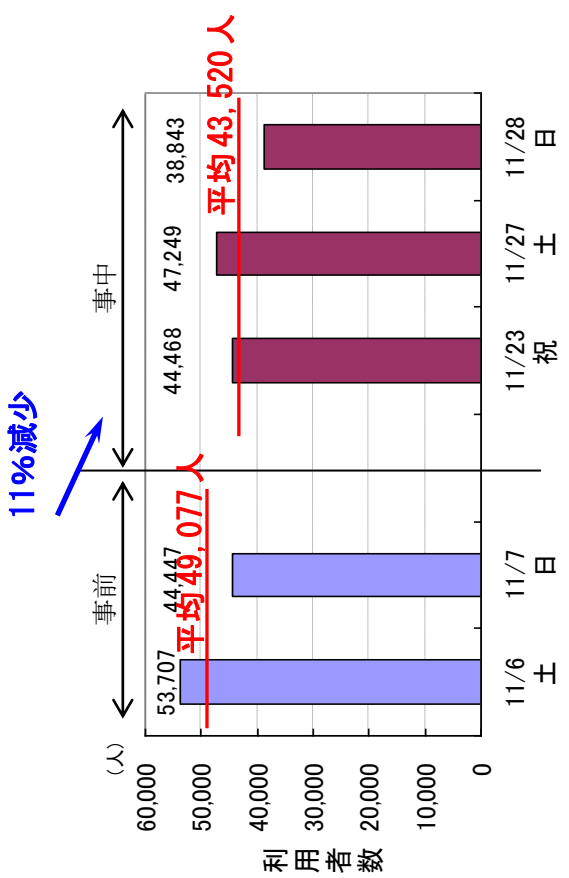
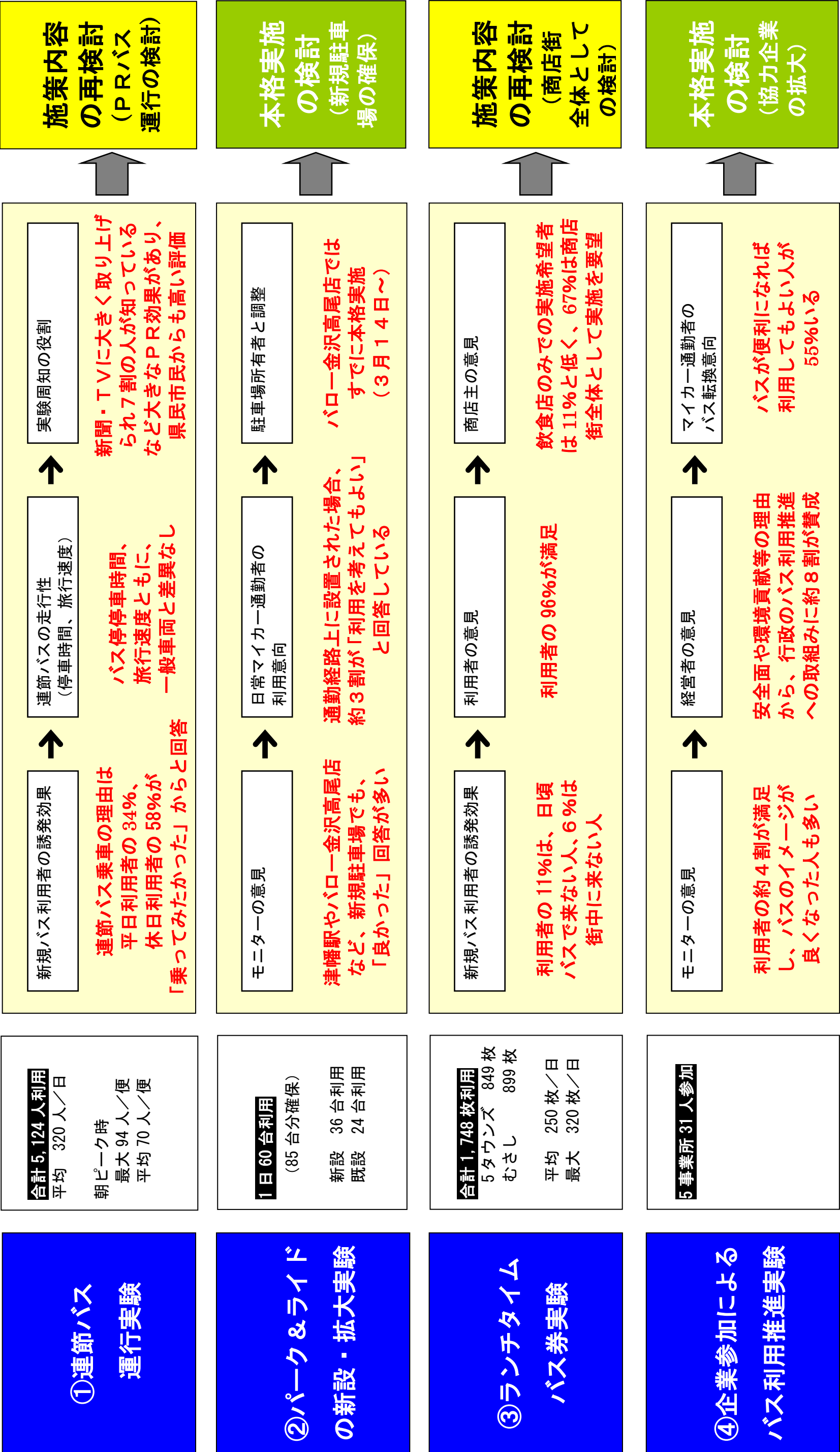


図 5 金沢市内乗り入れ路線の 1 日あたりの利用者数の変化〔休日〕

※金沢市内に乗り入れる北陸鉄道の全バス車両から回収した整理券より、推計した利用者数



3 章. バス走行性向上実験結果の分析

3－1 交通実験 2004 によるバス走行性の変化

(1) 平日タ方のバス専用レーンの時間延長時

- ・下り方向では約 1 分短縮し、バス専用レーン時間延長の効果が見られた
- ・上り方向では、片町→むさしバス停間で短縮効果が見られたが、広小路→片町バス停区間で増加したために、広小路～むさしバス停の所要時間は増加した

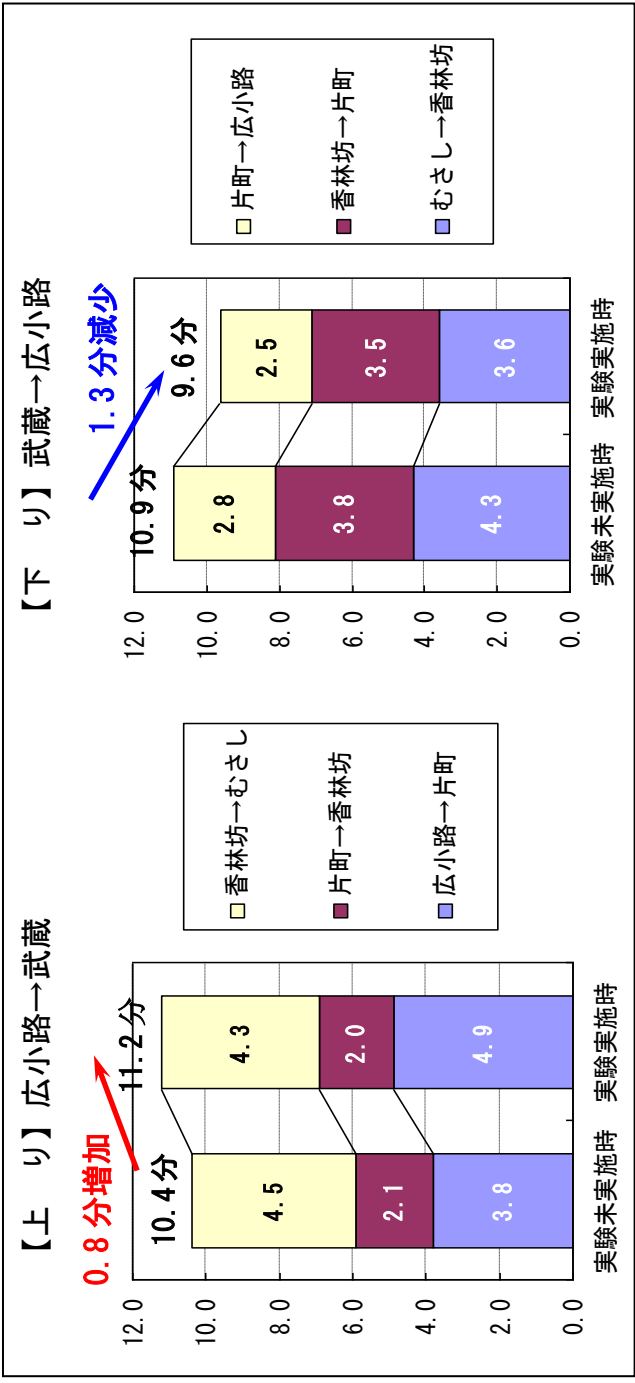


図 1 北陸鉄道(株)調査による都心軸のバス所要時間の変化〔平日バス専用レーン時〕

※18:30～19:30 に広小路→武蔵間を運行する路線バス
実験実施時 …11/22 (月) ～11/26 (金)、N=61 (上下合計)
実験未実施時…11/29 (月) ～12/10 (金)、N=154 (上下合計)
※バス所要時間は、乗降時間を含んだ時間である。

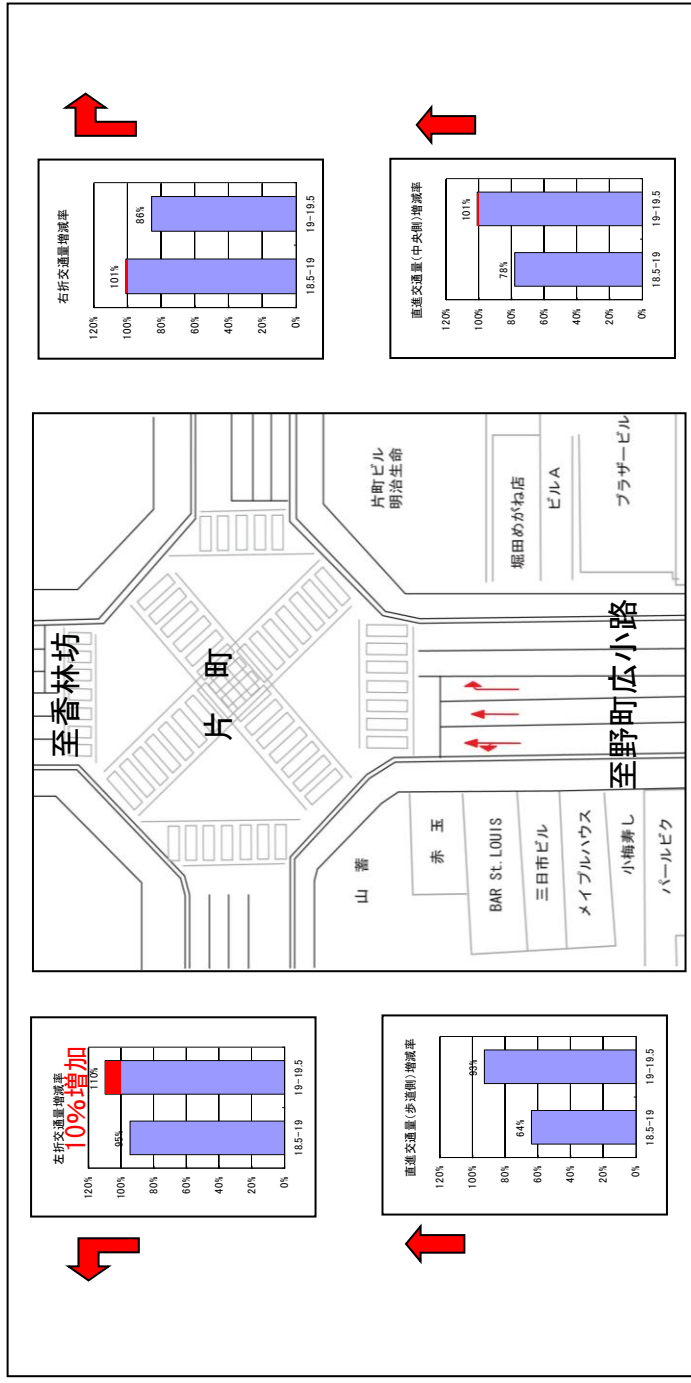


図 2 実測調査による片町交差点野町広小路流入部の交通量の変化〔平日バス専用レーン時〕

※事前 11/5 (金) に対する事中 11/26 (金) の増減率

- ・自動車についてもバスと同様に、都心軸の下り方向では約 1.5 分短縮し、上り方向では約 4 分増加した

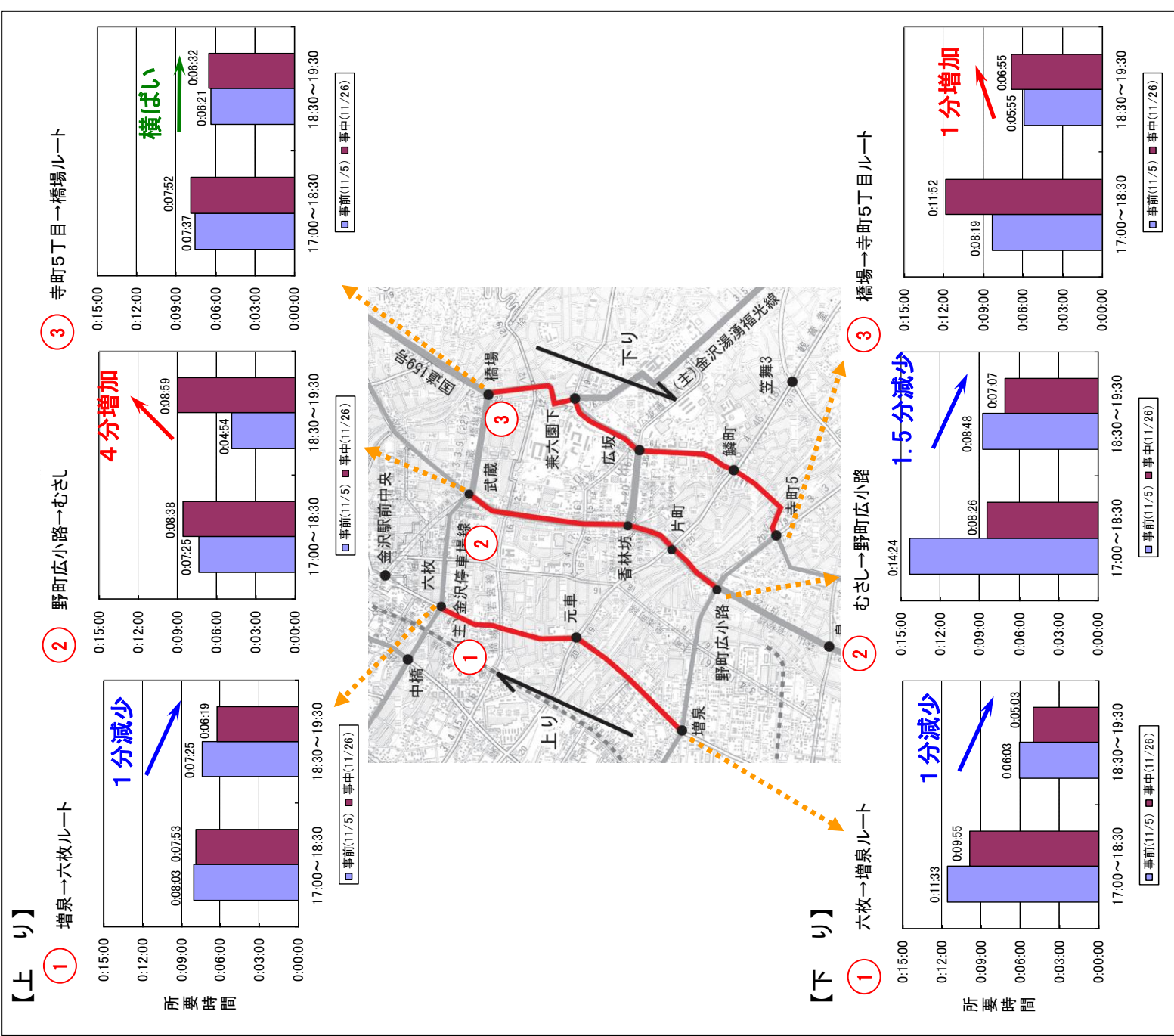
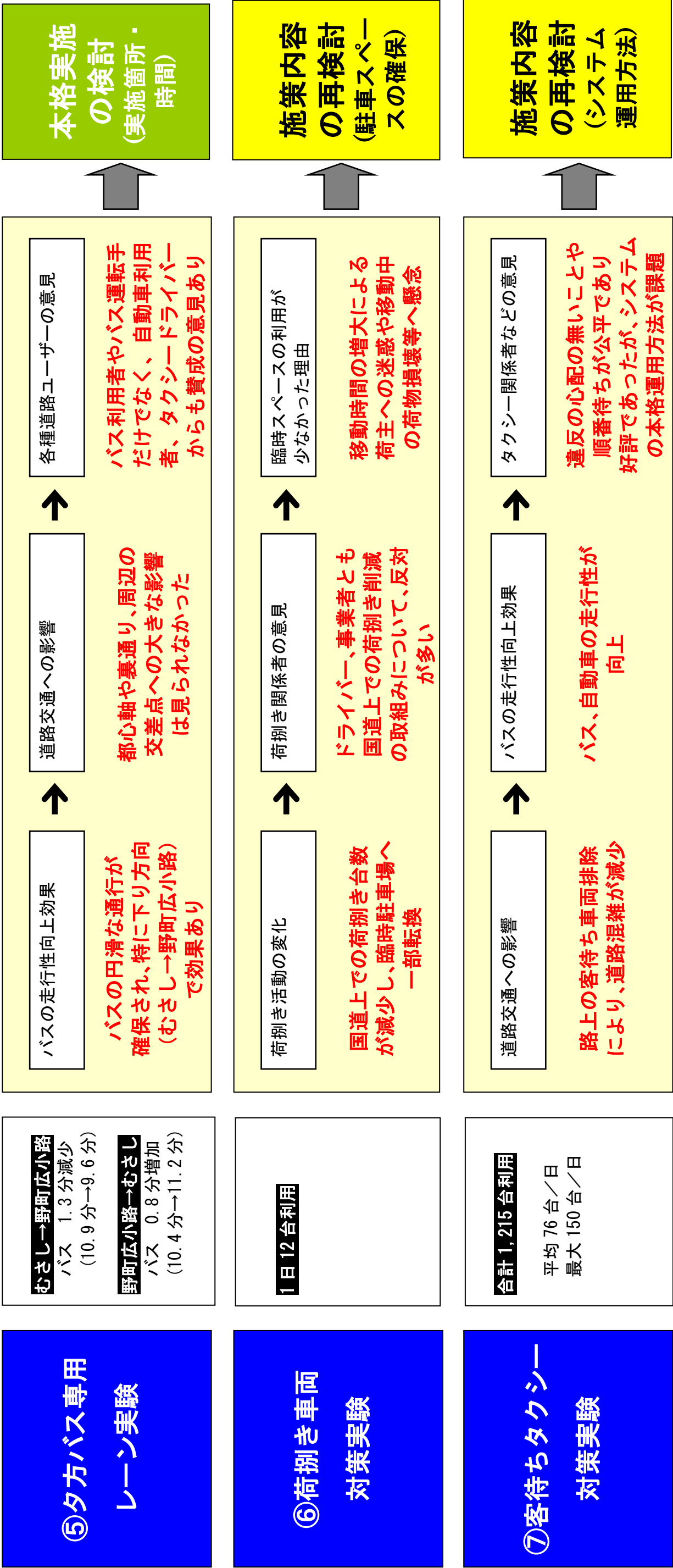


図 3 実測調査による自動車所要時間の変化〔平日バス専用レーン時〕



H17
(2005 年)

実験1 兼六園周辺周遊バス運行実験

- 目的：香林坊で兼六園周辺周遊バスを運行し、都心軸を運行する路線バスとの結節を図ることにより、
シティーライナー利用者増加を図るとともに施設の回遊性を高め、施設利用者数を増加させる。
- 範囲：兼六園周辺～香林坊（シティーライナーと結節）
- 期間：平成 18 年 2 月 4 日(土)～3 月 26 日(日)の土日祝日(17 日間)
- 内容：兼六園周辺文化施設と都心軸をつなぐ周遊バスを運行。
1 乗車 100 円（小児 50 円）とし、9:00～18:00 の時間帯に 20 分間隔で運行

実験メニュー	効果把握調査	検査項目	交通実験の結果	結果の評価	検討課題	今後の展開
兼六園周辺 周遊バス 運行実験	バス運行時刻調査 乗降客数調査 バス停間 OD 調査 バス利用者アンケート 施設利用者アンケート 施設利用者調査	バス利用状況	・周遊バス利用者 1723 人（17 日間） ・バス利用者は 1 日約 100 人、1 便当たり約 4 人 ・最高気温が高い日ほど、乗客数は増加傾向	・冬期間であり利用者は 1 日 100 人程度に留まった。	・冬期の実験であり、利用者が少なかつたため、気候が温暖で観光客も多い秋の行楽期でのデータの収集が必要。	秋の行楽シーズンに平日を含め、バスや施設利用者の多い時期の利用状況を把握し、運行やサービスの改善策を検討する。
		バス利用者の属性	・バス利用者は県外 6 割、県内 4 割 ・24%が 60 代以上、50 代及び 30 代が 20% ・39%男性 61%女性 ・利用目的は 64%が観光	・県外からの観光客でお年寄りの女性の利用者が多かった。	・県外向けに観光部局のホームページへのリンク。 ・高齢者を対象としたやわかりやすい PR が必要。	
		施設利用者の増加効果（タイアップ効果）	・バス利用者の半数が文化施設入場後に乗車文化施設半券での利用者 814 人（47%）	・周辺文化施設とのタイアップ効果があった。	・さらに商店街やその他バスとの連携を高めて需要を把握。	
		施設の回遊性の向上	・バス利用者の 3 割が訪問施設数、滞在時間ともに増加。	・回遊性の向上効果が認められた。	・都心軸運行バスとさらに連携を強め、需要を把握。	
		都心軸との連携	・兼六園下・石川門と香林坊間での利用者が全体の 4 割	・都心軸との連携に繋がった。		
		本格実施の運行条件	・周辺バス利用者 1 乗車 1 0 0 円：妥当 58%、安い 41% 運行間隔：妥当 70% 長い 27% バス停間隔：妥当 92% ・施設利用者 1 乗車 1 0 0 円：妥当 88%、安い 8% 運行間隔：妥当 34% 1 0 分 31% 1 5 分 29%	・1 乗車 100 円の運賃やバス停配置については好評を得た。 ・運行間隔は 15 分未満での運行が必要であることがわかった。	・運行間隔の短縮が必要。	
		既存のバスへの影響	・バス利用者の手段は 1 日平均で次のように変化。 ふらっとバス利用者は 4 人/日減少 城下まち金沢周遊バス利用者は 1 人/日減少 その他路線バス利用者は 1 人/日増加	・周遊バス運行により、若干ではあるが、他手段への影響がある一定見られた。	・「ふらっとバス」と「城下まち金沢周遊バス」との影響について、より詳細な調査が必要。	
		実験の認知度	・金沢都市圏の住民の認知度は約 6 割 ・周辺施設入場者の認知度は 7 割 ・施設内や金沢駅、バス停などのチラシによる、観光客の認知は高く、ホームページなどの事前広報による認知は低い。	・施設内や金沢駅、バス停など水際で掲示・配布したチラシの効果が高いことがわかった ・ホームページでの事前 PR が必要。	・事前 PR の強化 (旅行代理店の活用、県・市の観光部局ホームページにリンク)	
		本格実施要望について	・バス利用者の 9 割、施設利用者の 6 割が利用を希望している。	・本格実施要望が高いことがわかった。	・意向調査のような需要が本当にあるか否かの検証。	

交通実験2005
周遊バス ルート

100 200 300 m

ルート概要

距離 L=3,800m
バス停 N=13箇所
沿線歴史・文化施設
兼六園
石川門・金沢城公園
県立美術館・県立伝統産業工芸館・成巽閣
藩老本多蔵品館・県立歴史博物館
石川近代文学館
尾山神社
21世紀美術館

連絡駐車場

香林坊地下駐車場
兼六坂パーキング
兼六駐車場
金沢市役所・美術館駐車場
石引駐車場
丸の内駐車場

運行間隔 20分

凡 例

	兼六園 周遊バス	ル ー ト	
		バス停	
		駐車場	
		金沢城下町周遊バス	
		ふらっとバス（材木ルート）	
		ふらっとバス（菊川ルート）	

金沢城下町周遊バス

ふらっとバス（材木ルート）

ふらっとバス（菊川ルート）

合同庁舎前

いもり坂口

広坂緑地前

石川門口

上坂口

出羽町

石引駐車場前

能楽堂前

県立美術館前

広 坂

香林坊（中央公園前）

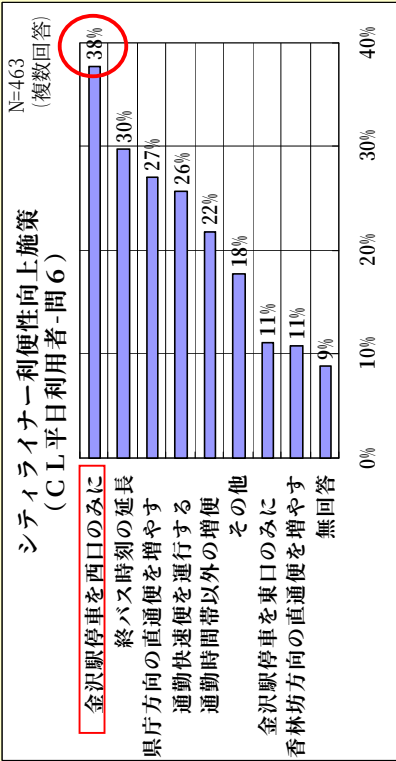
香林坊（アトリオ前）

既設バス停

新設バス停

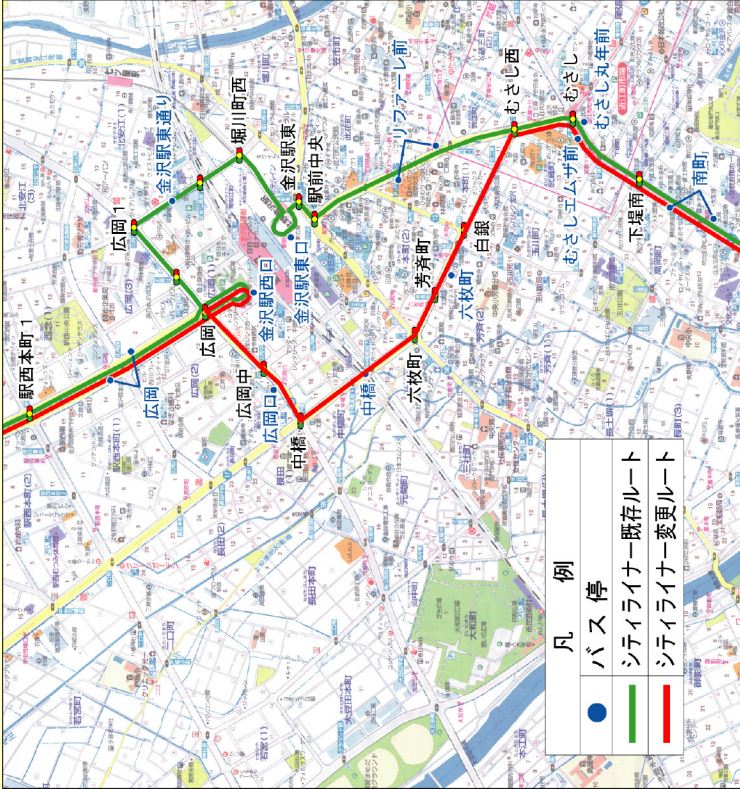
実験2シティライナー運行ルート改善実験

- 目的：県庁方向へのシティライナーの金沢駅停車を西口のみにより、所要時間の短縮と利用者の増加効果を把握する
- 区間：武蔵が辻→金沢駅西口
- 期間：平成 18 年 2 月 1 日(水)～3 月 15 日(水)の全日（43 日間）
- 内容：県庁方向のバスについて、金沢駅の停車バス停を六枚経由の駅西口のみとする。



資料：交通実験 2002 シティライナー平日利用者アンケート

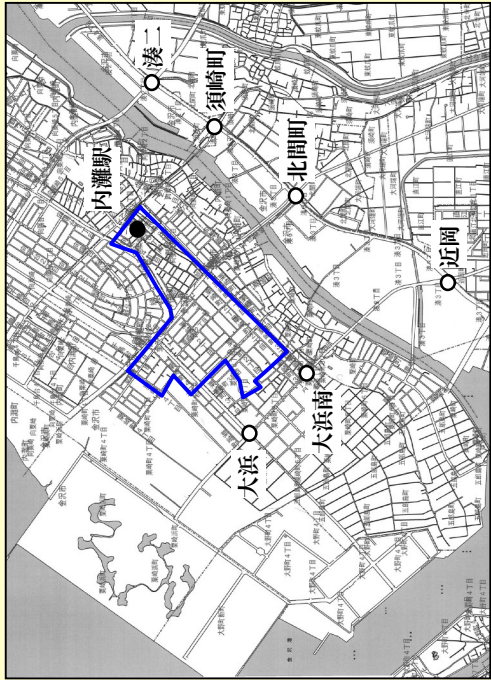
表 県庁着便のバス運行状況		
■金沢駅停車本数（平日）		
7 時台	東西口通過便	
	3	
8 時台	4	
日合計	36	



実験メニュー	効果把握調査	検証項目	交通実験の結果	結果の評価	検討課題	今後の展開
シティライナー 運行ルート 改善実験	運行実態調査 降車客数調査 利用者アンケート リファレーレバス停利用者のヒアリング調査	バスの走行性 バス利用推進効果 ルート変更に伴うバス利用者への影響 バス利用者の声 実験の認知度	・所要時間の変化(むさし～金沢駅西口) 最大 4 分 42 秒; 平均 2 分 31 秒の短縮 朝 7 時半～9 時のラッシュで平均約 3 分短縮 ・ダイヤ上の時間との比較 (計 28 便) 実験前: 21 便オーバーバー → 実験中: 3 便オーバーバー ・利用者が県庁前で 1 割増 (297 人→315 人)、駅西合庁前で 5 割増 (82 人→135 人) ・バス利用者の 94%が降車バス停に変化無し。 ・事前調査におけるリファレーレ前バス停の利用者は 32 人/日 (1 便当たり 1.1 人) ・51%が速度向上を歓迎。 ・「リファレーレに來ることができ便数が減った程度」が 17%、「影響はない」が 83% ・金沢都市圏の住民の認知度は約 5 割 ・利用者の認知度は約 7 割 ・認知方法については、バス停チャシ、新聞、施設内チャシ、金沢駅のチャシの順である。	・バスの定時性・速達性が高まった。 ・バス利用者の増加が見られた。 ・並行するバス路線が約 500 本多く、ルート変更により停車しなくなったバス停利用者への影響は小さかった。 ・バス停や金沢駅等の利用拠点でのチャシ掲示や新聞報道が効果的であった。		定時性・時間短縮、利用者増加効果が見られたため、実験終了後の 3 月 16 日より本格実施

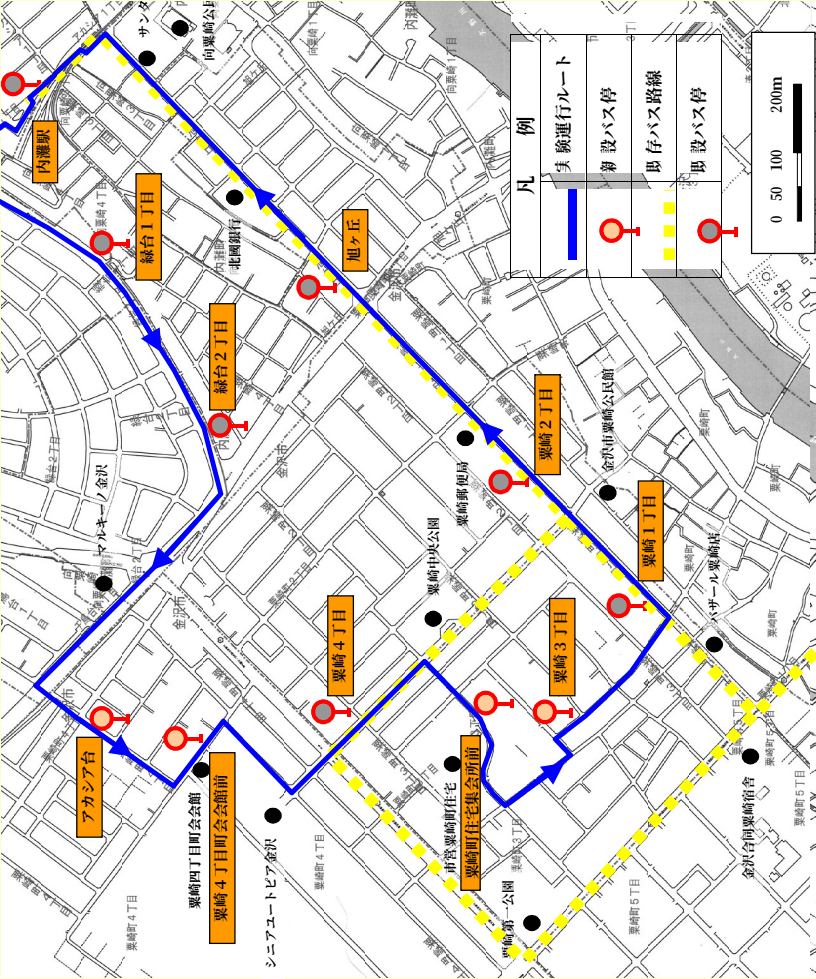
実績3北鉄浅野川線内灘駅結節点強化実績

- 目的：栗崎地区と一日約40便が往復する北陸鉄道浅野川線内灘駅を巡回バスで結節することにより鉄道利用者の増加を図る
- 範囲：循環バスが栗崎1～5丁目と北鉄内灘駅を運行（全てのバス便が浅電に接続。）
- 期間：平成18年2月1日(水)～3月10日(金)の全日(38日間)
- 内容：1乗車100円（小児50円）とし、6時台～22時台に20～30分間隔で運行。



	世帯数	人口
栗崎町	900	2,669
栗崎1丁目	111	316
栗崎2丁目	609	1,600
栗崎3丁目	774	1,978
栗崎4丁目	559	1,512
栗崎5丁目	166	383
栗崎6丁目	8	31
計	3,127	8,489

出典：平成17年10月1日現在の住民基本台帳



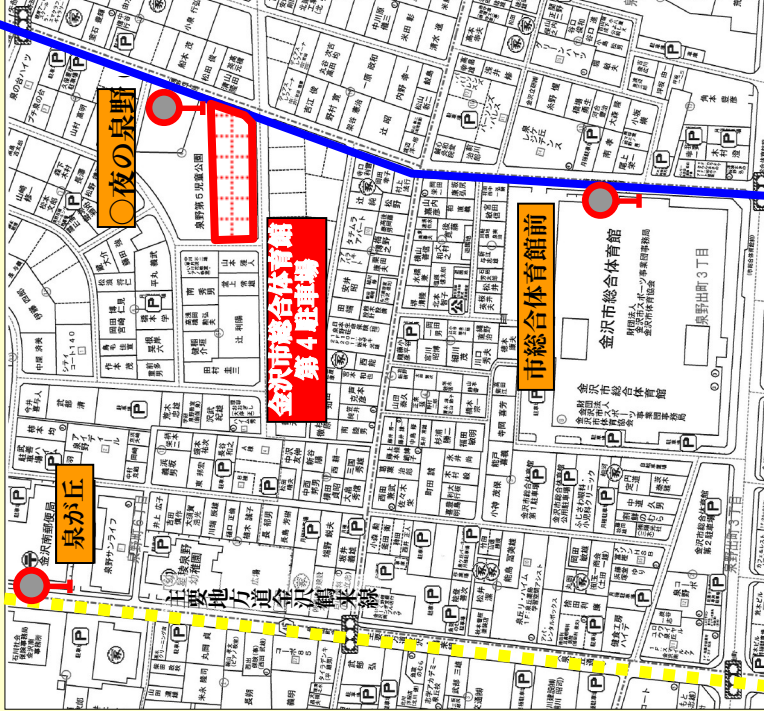
実績メニュー	効果把握調査	検証項目	交通実験の結果	結果の評価	検討課題	今後の展開
北鉄内灘駅 結節点強化実績	乗降客数調査 沿線町会アンケート	浅野川線の利用促進 交通手段の変化 所要時間の短縮効果 実験の認知度 本格実施について	・循環バス全利用者の約3割が浅野川線への乗継ぎ利用者である 循環バス利用者 2710人(38日間) (71人/日、1.9人/便) 浅野川線乗継ぎ利用者 866人(32%) (23人/日) ・通常は車で外出する人のうち、4割が循環バスを利用した。 ・利用者の5割は所要時間が短縮したと回答 ・金沢都市圏の住民の認知度は約3割であった。 ・地元では数多くの説明会を行い、周知徹底されていた。 ・4割の人は循環バスが長期的に運行すれば利用すると回答	・浅野川線への乗継ぎ利用は約3割にとどまり、約7割はコミュニティバスのように沿線での移動に利用している。浅野川線への利用促進効果はあまり大きくなかった。 ・マイカーからの利用変更があった。 ・所要時間の短縮効果は大きかった。 ・地域限定の実験のため、金沢都市圏の住民の認知度は低かった。 ・利用意向は高いが、利用者は本格運行レベルに達していない。		地元住民の意思表示があれば本格実施の可能性を検討

実験4パーク&ライド新設実験

- 目的：泉野交差点を先頭に通勤ピーク時に慢性的な渋滞が発生している鶴来方面に着目し、パーク&ライドの需要を把握する。また、買い物時のパーク&ライドの可能性について把握する。
- 場所：金沢市総合体育館第4駐車場 45台（金沢市泉野6丁目バス停前）
- 期間：平成18年2月1日(水)～2月28日(火)の全日(28日間)
- 内容：通勤時の利用は月～金曜日とし、朝と深夜のバスを増便し、マイカー通勤者の転換を前提にモニター募集。休日は、一般利用者を対象。駐車場案内システム及びバスく～るを活用し、駐車場情報とバス接近情報を提供する。

○朝の香林坊方向		
	泉野6	香林坊
始発便	712	726
	746	801
増便	801	816
	816	831
	836	851

○夜の泉野6丁目方向		
	香林坊	泉野6
	1933	1949
	2003	2019
終バス	2045	2058
増便	2120	2136
増便	2210	2226



実験メニュー パーク&ライド 新設実験
--

効果把握調査 乗客数調査 通勤モニターアンケート 買物利用者アンケート

検証項目 通勤用パークへの満足度 通勤P&Rへの転換意向 買物用パークへの満足度 買物P&Rの実施可能性 実験の認知度

交通実験の結果 ・モニターの75%は満足と回答 ・13名のモニターが、Kパークへの登録を希望した。 ・一般利用者の78%から好評を得た。 ・バスの経路(降車可能箇所)への不満がやや見られた。 ・金沢都市圏の住民の認知度は6割であった。

結果の評価 ・モニターからは高評価を得た。 ・実験により、Kパークの良さが十分に理解された。 ・利用対象者が南部地域限定でありながら、認知度は高く、Kパークや観光パークなどの継続的な取り組みにより浸透してきたことが推測される。

検討課題 ・利用料金や運用方法について検討 ・バスの運行経路の検討
--

今後の展開 通勤用は本格実施要望が多く、3月1日より本格実施 買物用は本格実施の可能性を検討

実績5通勤定期券ファミリー割引拡大実験 ■目的：バスの通勤定期券の表示利用区間外においても、休日には家族でバスを低額利用できる実験を行うことにより、バス利用の増加を図る。 ■対象：北鉄バスの通勤定期券所持者とその家族 ■期間：平成 18 年 2 月 4 日(土)～3 月 26 日(日)の土日祝日(17 日間) ■内容：定期券所持者とその家族が同乗した場合、家族は大人 100 円、小児 50 円。	
---	--

実験メニュー	効果把握調査	検証項目	交通実験の結果	結果の評価	検討課題	今後の展開
通勤定期券 ファミリー割引 拡大実験	利用者数調査 利用者アンケート	利用状況	・延べ125組の利用(7.3組/日)	・利用推進効果があった。		バス事業者で本格 実施可能性の検討 を行う
		マイカー利用からの変更 需要創出効果	・本制度があるために外出した人は利用者の1割	・一定の需要創出効果が見ら れた。		
		バス利用者の増加効果	・定期区間+区間外は全体利用者の1割	・区間外での利用者は少なかっ た。	・利用者にわかりやすい利用区域の 設定	
		実験の認知度	・金沢都市圏の住民の認知度は、約3割	・既存の割引 制度に対する認 知度も低くかった。	・PR強化が必要	
		本格実施の要望	・利用者の 9 割が本格実施時に利用を希望すると 回答。	・利用者の本格実施要望は高 い。		

実績6バス利用推進ECOキャンペーン ■目的：マイカー通勤自粛の日のバス利用を推進するため、通勤定期券「ECOバス」を発行し、公共交通の利用による環境意識の醸成を図る ■対象：金沢都心部事業所のマイカー通勤者 ■期間：平成 18 年 2 月 6 日(月)～3 月 24 日(金)の月曜日、金曜日の各 7 日間(14 日間) ■内容：月曜日限定、金曜日限定、月曜金曜両日限定の 3 種類の通勤定期券「ECOバス」を発行。料金は 3 割引。バス事業者は 6 割を収入とし、差額の 1 割は植樹や樹木の維持管理に充当。	
--	--

実験メニュー	効果把握調査	検証項目	交通実験の結果	結果の評価	検討課題	今後の展開
バス利用推進 ECO キャンペーン	ECOバス購入者数 調査 利用者アンケート	購入状況 交通手段の変化	・延べ68人購入。月・金両用が約8割(56人) ・利用者の 5 割が車からの転換 ・購入の理由：環境への貢献4割、マイカー通勤の 自粛のためが2割	・環境意識が高いマイカー利用 者の購入者が多かった。		バス事業者で運賃 等について、実現可 能かの検討を行う
		バスに対する意識変化	・利用者の 3 割がバスのイメージが向上	・バスイメージ向上に一定の効 果があった。		
		キャンペーンの実施方法 について	・ECOバス発行曜日について、8割の金沢都市圏の 住民が妥当 ・割引率について7割の人が妥当	・キャンペーンの内容について 金沢都市圏の住民からの評 価が得られた。		
		実験の認知度	・金沢都市圏の住民の認知度は、約4割	・その話題性から金沢都市圏の 住民の関心も高く、通勤ファ ミリー割引 実験よりは認知度 が高かった。		

実績メニュー	効果把握調査	検証項目	交通実績の結果	結果の評価	検討課題	今後の展開
実績PR効果	各種利用者アンケート	周遊バスのPR効果	・金沢都市圏の住民の認知度は、約6割 ・周辺施設入場者の認知度は約7割	・観光客に対しては、水際でのPRが周遊バスの認知度を高めることにつながった。 ・出発式による話題性や十分な周知期間があったことも奏功した。	・観光客に対しては、旅行工程に組み込んでもらえるよう、旅行ガイドブック等で紹介してもらおうなどの事前周知を検討。 ・金沢都市圏の住民に対しては、マスコミの露出を高める話題づくりの方法を検討。	
		シティライナーのPR効果	・金沢都市圏の住民の認知度は約5割 ・利用者の認知度は約7割	・既存バス路線の改善はバス停や金沢駅などの利用拠点でのPRが効果的であることがわかった。		
		内灘結節バスのPR効果	・金沢都市圏の住民の認知度は約3割			
		泉野P＆RのPR効果	・金沢都市圏の住民の認知度は6割	・Kパークや観光パークなどの継続的な取組みによる浸透効果が認知度の高さに見られる。		
		ファミリー割引のPR効果	・金沢都市圏の住民の認知度は、約3割 ・既存制度利用者の約2割が知らない。	・既存の割引制度への認知度も低いことが予想される。		
		ECOバスのPR効果	・金沢都市圏の住民の認知度は、約4割			

H18
(2006 年)

交通実験2006の実施結果

1. 交通実験の概要

金沢都心部における中心市街地の活性化、地球環境の保全、交通渋滞の緩和の観点から公共交通の充実が必要である。

このため、県と金沢市は、平成12年度から公共交通の利用促進を図るための交通実験を行っており、これまでの、シテイライナーの運行や、終バス時刻の延長、(都)金沢駅港線(50m道路)でのバス専用レーンなどが本格実施されている。

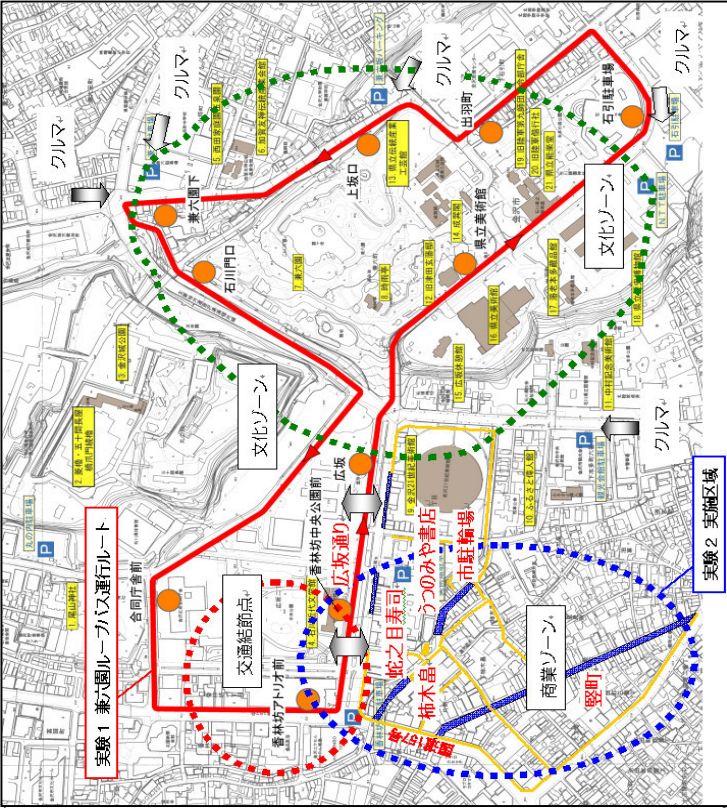
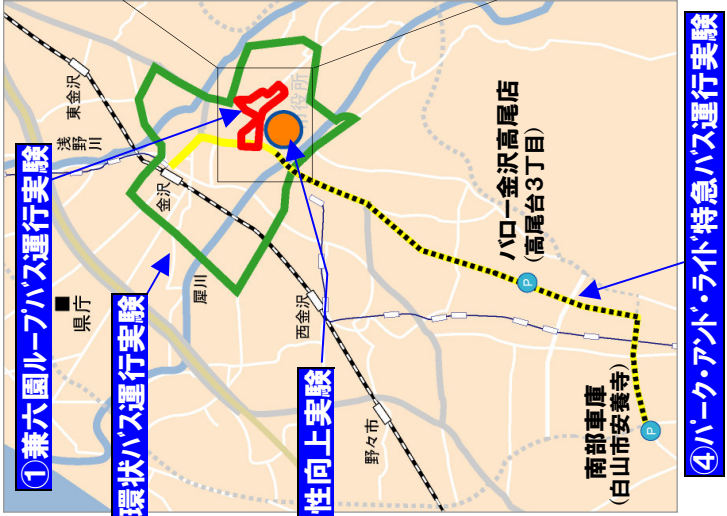
2. 交通実験 2006 の実施結果

実験1 兼六園ループバス運行実験	
目的	兼六園周辺の歴史・文化施設と都心軸や中心商店街とを結ぶループバスを運行し、施設入場者や都心軸を走るバス利用者の増加効果等、ループバス運行の効果を把握する。
概要	【期間】平成 18 年 9 月 16 日(土)～10 月 31 日(火)の全日(46 日間) 【内容】1 乗車 100 円、運行時間 10:00～18:00(平日 20 分、休日 10 分間隔)
結果及び効果	① 総利用者 5,614 人(平日 80 人/日、土日祝 202 人/日---平成 17 年度実績 101 人/日の 2 倍)利用者約4割(2,301 人)が歴史・文化施設半券で乗車 ② バス利用者へのアンケートによると、約 2 割の方が文化施設の訪問数が増加した。(2.0 箇所→3.3 箇所) ③ バス利用者へのアンケートによると、約 2 割の方が滞在時間が増加した。(87 分→117 分) ④ バス利用者へのアンケートによると、ループバスにより、都心軸を走行する路線バスの利用者が増加した。(約 510 人) ⑤ バス利用者の約 3 割の方がループバス運行により周辺商店街へ来街した。
課題	・1便当たり、平日平均 3.2 人、休日平均 4.2 人となり、採算ラインの 17 人/便に達しなかった。
総合評価	・ループバス運行により、文化施設入場者や都心軸を走るバスの利用者が増加するなど一定の効果が確認できた。 ・ループバスの採算性については、利用者が少ないため、既存バスのルート変更や文化施設と既存バスとのタイアップ等により、同程度のサービスの提供できないか検討する。

実験2 歩行回遊性向上実験

目的	堅町の歩行者優先空間を、柿木畠、広坂通りまで拡大し、イベント等を行い、賑わいの創出効果を検証するとともに、文化施設と商店街との連携効果を把握する。
概要	【期間】平成 18 年 9 月 16 日(土)～10 月 29 日(日)の土日祝日(16 日間) 【内容】歩行者優先空間の拡大 柿木畠 :12:00～19:00 車両規制 広坂通り:12:00～19:00 車道1車線を自転車専用レーン
結果及び効果	① 文化施設と商店街との連携施策により歩行者・自転車数が大幅に増加した。 ・柿木畠 歩行者 2,220 人→3,112 人、自転車 185 台→623 台 ・広坂通り 歩行者 1,178 人→2,395 人、自転車 108 台→394 台 ② 来街者アンケートによると、約2割が滞在時間が増加し、また約1割が、予定より出費が多くなった。 ③ 来街者アンケートによると、約1割が「施設半券での商店街サービスやループバス無料乗車」により来街した。
課題	① 柿木畠では、広坂側の交差点と香林坊交差点が近く、滞留長が短いため、渋滞が発生した。 ② 広坂通りでは、香林坊地下駐車場への入庫待ち車両が、1車線を占有し、渋滞が発生した。
総合評価	・柿木畠、広坂通りの車両規制については、渋滞の発生等により、現状では本格実施は難しい。 ・施設半券による商店街サービスなどタイアップ施策を行うことにより、賑わい創出効果があるため、文化施設と商店街との連携施策の導入可能性について検討する。

資料ー1



実験3 環状バス運行実験

目的	内・中環状道路を経由する循環バスを新規に運行し、その必要性を検証する。
概要	【期間】平成 18 年 11 月 1 日(水) ～11 月 30 日(木)の平日(20 日間) 【内容】左右回りに運行(各方向 17 便)、1 乗車 200 円、乗り継ぎ割引きを実施
結果及び効果	① 総利用者は 2,714 人(4.0 人/便) 終盤に向けて増加傾向(当初:119 人/日→最終:173 人/日) ② 普段は自動車利用の方が 14%いた。 ③ 乗り継ぎ回数が減少した。(0.7 回→0.2 回) ・1便当たり平均 4.0 人で、採算性に課題がある。 ・クルマからバスへの転換が見られたほか、乗り継ぎ回数の減少や時間短縮など一定の効果があった。 ・採算面では利用者が少なかったものの、実験終盤に向け利用者が増加したことから、本格運行については、今後運行ルートや実施期間などの内容を見直した上で、再度実験する等検討を行う。
課題	
総合評価	

実験4 パーク・アンド・ライド特急バス運行実験

目的	既存のKパークを経由する特急バスを運行し、速達性、利便性を高め、利用者の増加を図る。
概要	【期間】平成 18 年 10 月 2 日(月)～10 月 31 日(水)の平日(21 日間) 【内容】朝タの通勤・帰宅時間帯に、南部車庫発着の特急バスを新設(朝 2 便、夕 1 便)
結果及び効果	① 朝の便では平均 15 人、夕方の便では平均 20 人が利用した。 ② 速達性の向上により南部車庫から片町までの間で 10 分程度の時間短縮効果があり、利用者の約 95%の方が満足と回答した。 ③ 実験終了後、Kパークに6人が新規登録するなど、クルマからバスへの転換効果があった。 ・アンケートによると帰り方向の運行時間帯の改善を望む方が約5割いた。 ・時間短縮効果があり、実験終了後、クルマからバスへの転換がされるなど、一定の効果があった。 ・今後、その他のパーク・アンド・ライド利用の促進と併せ、運行本数や運行時間などの改善による採算性確保保について検討を行う。
課題	
総合評価	

交通実験 2006 実施結果

(参考資料)

実験1 兼六園ループバス運行実験

- 目的：兼六園周辺の歴史・文化施設と都心軸や中心商店街とを結ぶ兼六園ループバスを運行し、歴史・文化施設入場者や都心軸を走るバス利用者の増加効果等、運行の効果を把握する。
- 期間：平成 18 年 9 月 16 日(土)～10 月 31 日(火)の全日(46 日間)

- 範囲：兼六園周辺～香林坊（シティライナーと結節）～広坂通り
- 内容：兼六園周辺歴史文化施設と都心軸、都心部をつなぐ周遊バスを 10:00～18:00 に運行。
平日 20 分間隔、休日 10 分間隔 1 乗車 100 円（小児 50 円）バス停 10 箇所（前年度 13 箇所）

検証項目

バス利用状況 (採算性)
バス利用者の属性
施設利用者の増加効果 (タイアップ効果)
施設の回遊性の向上
商店街の賑わい創出効果
都心軸との連携
運行間隔の希望 平日 20 分 (車両1台) 休日 10 分 (車両2台)
1 乗車 100 円の賛否 既存のバスへの影響
運行ルート
実験の認知度
本格実施要望について

交通実験の結果

・周遊バス利用者 5,614 人 (46 日間) ・1 日平均で平日 80 人、休日 202 人、1 便当たり平日 3.2 人、休日 4.2 人	・平日は、県外 40%、県内 60%、男性 38%、女性 62%、60 代以上 47%、50 代 24%、40 代 17%、 ・休日は、県外 59%、県内 41%、男性 44%、女性 56%、30 代 30%、60 代以上 27%、40 代 19%、
・本多の森周辺5施設の入館者数が前年同時期より 20% (9,611 人) 増加 ・ループバスの利用者により、訪問施設数増加が 15%おり、減少は 2% (延べ 610 施設増加) ・バス利用者のうち、文化施設半券での乗車が 4 割 (2,301 人) ・文化施設割引券の利用が、ループバス 52 人、三文豪バス 282 人 (21 世紀美 172 人、金沢城 70 人、伝産館 24 人、伝産館 24 人、県美 23 人、歴博 23 人) ・施設入場者アンケートによると、ループバスを利用しなかった人は約 8 割 (歩いて周りたい 33%、時間がない 22%、利用するほどの距離でない 19%)	
・バス利用者のうち、約 2 割が訪問施設数 (平均 1.3 施設)、滞在時間 (平均 35 分) とも増加 ・バス利用者のうち、バスに乗車できたため商店街へ行った方が 25% ・ループバスの香林坊アトリオ前バス停での乗降比率が 34% ・香林坊バス停 (日銀前、アトリオ前の合計) の路線バス利用者数が、実験前後で平日 9% (約 800 人／日) 増加、日曜日 7% (約 300 人／日) 増加 ・バス利用者のうち、香林坊で乗換えられるからループバスを利用した人で、もともと路線バス (ふらっとバス、三文豪バス含む) 以外で来る予定であった人は 9% (前回実験時の利用者アンケート 回答者 354 人中 32 人) であった。今回のループバス利用 5,614 人のうち、9%の約 510 人は新規の路線バス利用増であると考えられる	
平日 バス利用者 15 分:64%、20 分:22%、10 分:15% を希望 施設利用者 15 分:44%、10 分:29%、20 分:11% を希望 休日 バス利用者 15 分:47%、10 分:36%、20 分:14% を希望 施設利用者 15 分及び 10 分:29%、20 分 14% を希望	
・バス利用者 妥当 58%、安い 41%、施設利用者 妥当 88%、安い 8% (前回のアンケート) ・バス利用者のうち、7%はふらっとバス利用が増加、9%が減少 ・バス利用者のうち、3%は三文豪バス利用が増加、2%が減少	
・バス利用者のうち、75%は今回ルートが兼六園周辺で便利だと回答	
・周辺施設入場者の認知度は 6 割 ・バス利用者の認知は 5 割がバス停チラシ、施設内チラシ 2 割、新聞 2 割。 ・HPアクセス件数が前回 3 千件から 1 万件に増加	
・施設利用者の 6 割が利用を希望	

結果の評価

・昨年度実績の休日 101 人に比べ、約 2 倍の利用。 ・採算ライン (1 便あたり 17 人) に達していない。 ・平日は県内、休日は県外居住者が多かった。 ・平休日とも、高齢者、女性の利用率が高い。 ・一定のタイアップ効果があった。 ・特に三文豪バスは施設との連携効果があった ・歩行による施設の回遊が多かった。	・回遊性の向上効果が認められた。 ・商店街への回遊性が向上し、賑わいが創出した。 ・都心軸との連携が強化され、都心軸を走るバス利用者 増加に一定の効果があった。
15 分以下の運行間隔を希望する声が多かった。	
・ループバスによる他手段への影響は、ほとんど見られなかった。 ・今回ルートが適切であることがわかった。	・バス停や施設内など水際で掲示・配布したチラシの効果が高いことがわかった。 ・HPでの事前PRが前回よりも浸透した。 ・本格実施要望が高い。

課題と対応

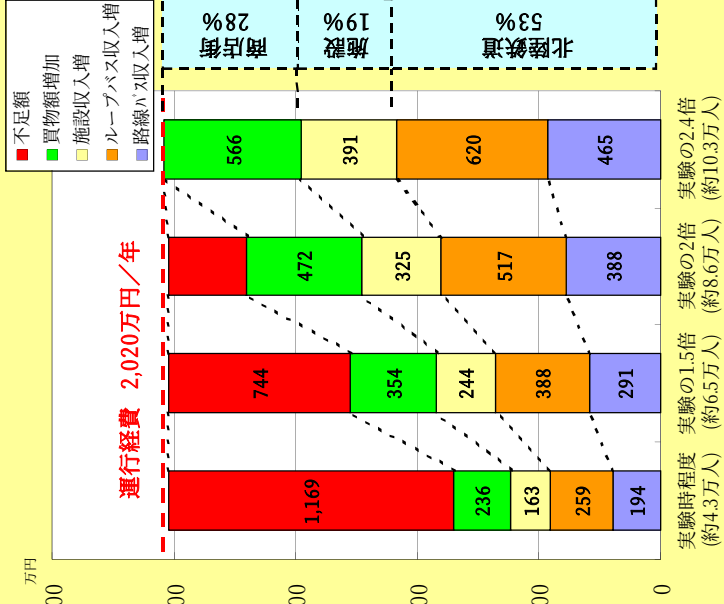
【運行方法について】

- 既存バスにより対応する場合、採算がとれている三文豪バスのルート変更の検討が必要
- 車両 1 台で 15 分間隔の運行を行うためのルート短縮等の検討が必要

【回遊性向上策について】

- 歩行者に対する回遊性の向上策検討が必要
- 三文豪バスと文化施設のタイアップ内容を検討

(参考) 年間事業収支のケーススタディ



利用者想定ケース		年間不足額	
1 実験時程度	1,168	北鉄	文化施設
2 実験の1.5倍	743	商店街	商店街
3 実験の2倍	319		

負担額 (三者負担の場合)	
北鉄	620.5
文化施設	223.9
商店街	323.7
	394.9
	142.5
	206.0
	169.2
	61.1
	88.3

実績2歩行回遊性向上実験	
■目的：堅町で既に実施されている歩行者優先空間を、柿木畠、広坂まで面的に拡大し、イベント等を実施することにより、賑わいの創出効果を検証するとともに、商店街と歴史・文化施設を連携するループバスの運行に与える効果を把握する。	■内容：歩行者優先空間の拡大 堅町（既設）：12:00～19:00（一部 7:00～19:00）車両規制 柿木畠：12:00～19:00 車両規制（国道157号～蛇之目寿司、うつのみや書店～市営輪場） 広坂通り：12:00～19:00 車道1車線を自転車専用レーン（能楽美術館～広坂2交差点、市役所前交差点～金沢カトリック教会）歩道でオープンカフェを実施
■期間：平成18年9月16日(土)～10月29日(日)の土日祝日(16日間)	
■範囲：堅町（既設）、柿木畠、広坂通り	

検証項目	交通実験の結果	結果の評価	課題と対応																				
歩行者通行量	・広坂通り 事前 1,178 人→事中 2,395 人 (2.0 倍) ・柿木畠 事前 2,200 人→事中 3,112 人 (1.4 倍)	・歩行者の増加効果が認められた。																					
自転車通行量	・広坂通り 事前 108 台→事中 394 台 (3.6 倍) ・柿木畠 事前 185 台→事中 623 台 (3.4 倍)	・自転車の増加効果が認められた。																					
賑わい創出効果	・来街者によると、15%は滞在時間が増加(平均 60 分増)したが、6%は減少(平均 50 分減) ・同様に 11%は予定の出費を上回った(平均 3,000 円増)が、5%は減少(平均 4,000 円減)	・賑わいの創出効果があった。																					
マイカー抑制効果	・来街者のうち、自動車による来街比率は、普段 44%が実験中は 34% ・香林坊地下駐車場の待ち列が日常的に 1 車線を塞ぐことが多い。 ・カトリック教会前で規制 14 日中の 6 日、能楽美術館前で 15 日中の 3 日で渋滞が発生。 ・混雑時に中央側の直進専用の車線に左折車両も加わることになる。 ・地区内への左折車両が交差点を横断する歩行者等により停滞し、後続の車両が円滑に交差点を通過することが出来ない場合があった	・マイカーの抑制効果がある一定見られた。 ・1 車線で交通処理を行うことは困難であり、広坂通りでは最低 2 車線が必要である。 ・現在の道路構成では、広坂商店街側の車道 1 車線を自転車専用空間にすることはできない	【広坂の自転車専用レーンについて】 ■広坂通りで 3 車線を 2 車線に規制することは現状では困難である。香林坊地下駐車場の入庫待ち列解消策の検討が課題である。																				
柿木畠の車両通行規制の自動車交通への影響	・流入交通全体で 1 割以上（1,350 台→1,157 台）の減少が見られた ・流出交通全体も減少したが、広坂通りへの唯一の流出口となった第一生命ビル横の交通は約 7 割増加したため、規制 14 日中の 6 日で地区内に待ち列が発生	・流出路が限られるために、現状の道路状況では交通規制は困難である。	【柿木畠の車両通行規制について】 ■流出箇所が一箇所しかなく、規制に伴う渋滞が発生する。その結果、反対する商店主が多く、道路空間の面からも現時点での実施は困難である。流出交通対策やマイカー抑制の強化策の検討が必要である。																				
広坂の自転車専用レーンの本格実施要望	・来街者によると、賛成が 3 割、反対が 2 割 ・商店関係者によると、賛成が 2 割、反対が 4 割	・来街者からは好評だが、商店からは反対の意見が多い。	【商店街サービスについて】 ■金沢 21 世紀美術館と近隣 250 店舗がチケットの半券で商店街サービス等を行う類似サービスを「アート de まちあるき」事業と銘打ち 2 月 1 日から開始する。その他文化施設でも、本格実施に向けた検討を行う必要がある。また、参加店舗も徐々に増やしていくよう働きかける必要がある。																				
柿木畠の車両通行規制の本格実施要望	・来街者によると、賛成が 5 割、反対が 1 割 ・商店関係者によると、賛成が 1 割、反対が 6 割	・来街者からは好評だが、商店からは反対の意見が多い。																					
小売店への影響	・商店街によると、客数、売上は広坂が増加、柿木畠が減少、堅町は変化無しと回答。 <table><tr><th>回答商店数</th><th>客数</th><th>売り上げ</th><th>営業上の不都合</th></tr><tr><td></td><td>増加</td><td>増加</td><td>あった</td></tr><tr><td>広坂(10店)</td><td>20%</td><td>20%</td><td>0%</td></tr><tr><td>柿木畠(21店)</td><td>10%</td><td>33%</td><td>10%</td></tr><tr><td>堅町(4店)</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr></table>	回答商店数	客数	売り上げ	営業上の不都合		増加	増加	あった	広坂(10店)	20%	20%	0%	柿木畠(21店)	10%	33%	10%	堅町(4店)	0%	0%	0%	・広坂：一定に賑わい効果はあった。 ・柿木畠：交通規制について不満という意見が多い ・堅町：実験による影響は少なかった	
回答商店数	客数	売り上げ	営業上の不都合																				
	増加	増加	あった																				
広坂(10店)	20%	20%	0%																				
柿木畠(21店)	10%	33%	10%																				
堅町(4店)	0%	0%	0%																				
タイアップ効果	・来街者によると来街のきっかけは「施設半券での商店街サービス」の人は約 2%、「施設半券や共通入場券でループバスに無料乗車」の人は 4% ・ループバス利用者の 25%は、ループバスに乗車できたため商店街に来街。 ・オープンカフェの総売上は約 5 万円 (聞き取り調査)	・中には施設半券での商店街サービス利用者が 200 人以上の店舗もあり、商店街と文化施設のタイアップ効果はあった。 ・商店街とループバスのタイアップ効果はあった。																					
施設半券でのサービスの本格実施	<table><tr><th>回答商店数</th><th>実施してもよい</th><th>実施できない</th><th>わからない</th></tr><tr><td>広坂(10店)</td><td>50%</td><td>10%</td><td>40%</td></tr><tr><td>柿木畠(21店)</td><td>17%</td><td>50%</td><td>33%</td></tr><tr><td>堅町(4店)</td><td>0%</td><td>67%</td><td>33%</td></tr></table>	回答商店数	実施してもよい	実施できない	わからない	広坂(10店)	50%	10%	40%	柿木畠(21店)	17%	50%	33%	堅町(4店)	0%	67%	33%	・本格実施してもよいとする回答が広坂では半数を占めたが、堅町、柿木畠では本格実施できないとする回答が半数を占めた。					
回答商店数	実施してもよい	実施できない	わからない																				
広坂(10店)	50%	10%	40%																				
柿木畠(21店)	17%	50%	33%																				
堅町(4店)	0%	67%	33%																				

実験3環状道路循環バス運行及び乗継ぎ割引実験	
■目的：内・中環状道路を經由する循環バスを新規に運行し、合わせて乗継ぎ割引を実施することにより、放射バスと結節させることによって、環状方向のバス運行の必要性を検証する。	
■期間：平成18年11月1日(水)～11月30日(木)の平日(20日間)	
■期間：平成18年11月1日(水)～11月30日(木)の平日(20日間)	
■内容：朝夕45分間隔、日中60分間隔で左右回りに循環運行（各方向17便、延べ34便運行） 1乗車200円（小児100円）とし、乗り継ぎ割引きを実施。	
■期間：平成18年11月1日(水)～11月30日(木)の平日(20日間)	
■内容：朝夕45分間隔、日中60分間隔で左右回りに循環運行（各方向17便、延べ34便運行） 1乗車200円（小児100円）とし、乗り継ぎ割引きを実施。	

検査項目	交通実験の結果	結果の評価	課題と対応
バス利用状況	・環状バス利用者 2,714人(20日間) ・1日平均で136人、1便当たり40人(最大27人、最低0人)	・運行開始当初は日平均120人程度が、最終週には同173人と増加傾向を示し、潜在需要を確認。	【サービス向上策の検討】 ■利用者からは、運行間隔や路線バスとの乗継が課題とされており、これらサービスレベル向上についての検討が必要である。
バス利用者の属性	・男性33%、女性67% ・60代以上62%、50代17%、40代7%、30代及び10代5%の順。	・高齢者、女性の利用率が高い。	
マイカーからの転換乗換え需要	・利用者のうち、普段は自動車を利用する人の比率が14% ・利用者のうち、乗換え利用者の比率は15% ・普段はバス利用の人のうち、48%が乗換え回数が減少、6%が増加、47%は変化無し ・利用理由は「目的地に早く着ける」53%、「乗継ぎなしで行ける」49%、「運賃が安い」19%	・マイカーからの転換効果がある一定見られた。 ・既存の乗換え利用者にとっては乗換え無しで行けるようになった効果が見られるが、乗換え利用の促進効果は6%と低かった。	
利用者の満足度	・利用者の全体的な満足度は84%、「運行間隔」「路線バスとの乗り継ぎ」「運行の時間帯」の満足度は約6割、「運行間隔」の不満が約3割、その他項目は満足度が約8割。	・運行間隔への不満が高く、このことが路線バスとの乗継ぎの満足度を低くしているのではないか。	
未利用者の理由	・沿線住民で利用しなかった理由は、半数が「知らなかった」、「バスには乗らない」が28%、「運行ルートが悪い」が16%、「目的地までの所要時間が長くなる」の9%の順。	・認知度が低かったことが、未利用の大きな要因。	【再度、需要の把握が必要】 ■PR強化により十分認知を図りながら、利用者からの改善要望について見直しを行い、利用定着を図る上でも実験期間を拡大して需要の把握を行う必要がある。
環境バスの必要性	・沿線住民の75%が「必要」、6%が「不要」。	・運行ルートもその一因であり、検討が必要。	
本格実施時の利用意向	・沿線住民の61%が「乗る」、12%が「乗らない」	・環境バスは必要という意見が多い。 ・本格実施の利用意向が高い。	

実験4パーク・アンド・ライド特急バス運行実験	
■目的：既存のKパークを経由する特急バスを運行し、速達性を確保し利便性向上を図ることにより利用者の増加を図ることを目的とする。	
■期間：平成18年10月2日(月)～10月31日(水)の平日(21日間)	
■区間：南部車庫－扇台小学校前－（片町～金沢駅間では各バス停に停車） ■内容：朝の通勤時間帯に南部車庫発特急バスを新設、帰宅時間帯に南部車庫行きバスを新設	

検査項目	交通実験の結果	結果の評価	課題と対応
利用状況	・南部車庫7:32発が285人(13.6人／日)、8:02発が375人(17.9人／日)、金沢駅18:00発が421人(20.0人／日)の利用があった。 ・既登録者及びモニターのP&R利用は「週5回」37%、「週に3,4回」29%、「週に1,2回」12% ・Kパーク登録者が51%、実験モニターが49%。南部車庫が42%、パロー高尾店が59%。 降車バス停は片町55%、香林坊22%、武蔵が辻13%、南町10%の順。	・南部車庫8:02発、金沢駅18:00発の便は利用が多く、時間設定がよかったのではないか。	【サービス向上策の検討】 ■特急バス運行時間帯の改善や料金抵抗の緩和、定時性向上の検討が必要。
既登録者及びモニターの属性	・Kパーク登録者が実験前31人から実験後37人へと6人増加。	・香林坊、片町に目的地のある方が約8割を占めた ・マイカーからの転換効果が見られた。	
マイカーからの転換	・既登録者及びモニターは、全体的な満足度が約7割。「目的地までの所要時間」「運行時間の信頼性」「車内の混雑」「停車バス停」については8～9割が満足、「行きの運行時間帯」は約7割が満足。「帰りの運行時間帯」だけは不満(49%)が満足(46%)を上回った。	・「帰りの運行時間帯」への不満が、全体の満足度を下げた要因と考えられ、運行時間帯の検討が必要である。	
特急バスの満足度	・既登録者及びモニターでは、本格実施時の利用、非利用の割合はともに4割であった。利用したくない理由は「バス運賃が高い」38%、「時間に縛られる」31%、「自動車が快適」19%、「目的地に行くのが遅くなる」19%	・本格実施には、料金の低減や定時性確保が必要であることがわかった。	
特急バス本格実施時のP&R利用希望			

H19
(2007 年)

交通実験2007実施結果

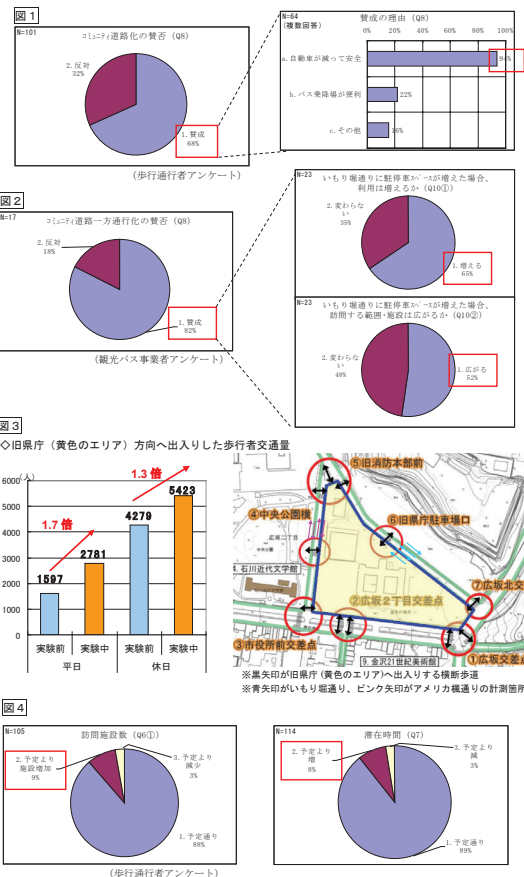
交通実験2007実施結果

交通実験の目的

①金沢都心部における交通渋滞の緩和 ②中心市街地の活性化 ③都市環境の保全

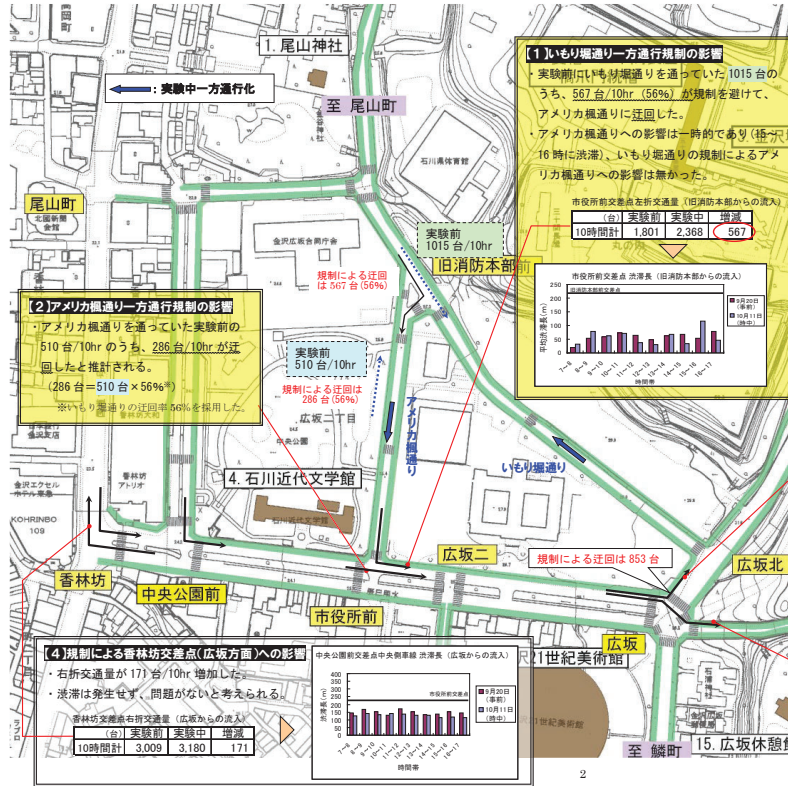
実験1 歩行回遊性向上実験

目的	兼六園周辺文化の森や中心市街地における多様な歩行ルートの創出及び旧県庁舎、中央公園、金沢城公園の一体感・連続性の確保を図る。
概要	【期間】平成19年10月1日(月)～10月14日(日)の全日(14日間)〔7:00～17:00〕 【内容】いもり堀通り・アメリカ横通りを一方通行化(観光バス乗降場の設置:2箇所5台確保) ※通行方向:アメリカ横通り:旧消防本部前→市役所前交差点 いもり堀通り:広坂北交差点→尾山町方面 (タイアップ) ①まいどさん常駐による観光ガイド(土日祝) ②三文家バス乗券で周辺歴史・文化施設入館割引(14施設)  
結果及び効果	【交通への影響】 ○「いもり堀通り」の規制により、平日約600台、休日約400台の交通量が「アメリカ横通り」に経路変更 ○平日は、広坂や市役所前などの交差点において、渋滞は発生しなかった ○休日は、広坂交差点で渋滞長が伸び交通混雑が発生し、アメリカ横通りにおいても渋滞長が伸びた。 【交通規制の賛否】 ○歩行者の約7割がコミュニティ道路化(一方通行化)について賛成(主な理由:自動車が減って安全) 図1 【賑わい効果】 ○観光バス乗降場の総利用台数:45台 ○観光バス事業者の約8割が乗降場の本格実施賛成 図2 ○まいどさんによるガイド利用者数:552名(約30名/日) ○旧県庁エリアへ出入りした歩行者交通量が、平日1.7倍、休日1.3倍に増加 図3 ○歩行者アンケートでは、訪問施設数・滞在時間についてそれぞれ1割の方が増加 図4 ○三文家バス乗券提示による周辺文化施設割引入場者:474人(1日34人)
課題	①休日の広坂交差点の渋滞緩和 ②長期間での交通流動の把握 ③長期間の交通規制による十分な周知
総合評価	一方通行の本格導入に向け、来年度は、長期的な一方通行規制の交通実験を実施し、その効果・影響等をさらに検証する必要がある。



歩行回遊性向上実験 ～周辺交通への影響～

●平日の交通状況（実験前・実験中の比較）



■平日の実験結果(要点)

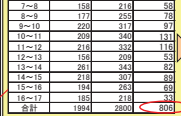
- ・実験前にもいもり廻通りを通過していた1015台のうち、567台(56%)がアメリカ橋通りに迂回したが、影響は無かった。
 - ・広坂交差点(香林坊方面)では、目立った渋滞は無く、規制による影響は無かった。
 - ・香林坊交差点(広坂方面)では、右折交通量が増加したが渋滞は発生せず、問題は無かったと考えられる。
- ⇒実験中に目立った渋滞は見られず、規制による周辺交通への影響は無かった。

【3】規制による広坂交差点(香林坊方面)への影響

①左折車線

- ・いもり廻通りの迂回が567台(実績)、アメリカ橋通りの迂回が286台(推計)であることから、規制による迂回で合計853台/hr増加したと推計される。
- ※規制による迂回853台/10hrと広坂の左折交通量の増加806台/10hr
- ・交通量の増加による目立った渋滞は発生せず、規制による影響は無かった。

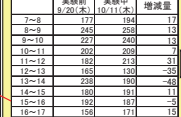
広坂交差点左折車線 渋滞長(香林坊からの流入)



②直右車線

- ・実験の前で、直進の交通量・渋滞長はほとんど変化せず、規制による直進方向への影響は無かった。

広坂交差点直右車線 渋滞長(香林坊からの流入)



●休日の交通状況（実験前・実験中の比較）



■休日の実験結果(要点)

- ・実験前にもいもり廻通りを通過していた1141台のうち、371台/10hr (33%) が規制を避けて、アメリカ橋通りに迂回したが、旧消防本部前交差点を超える信号待ち列は発生しなかった。
 - ・広坂交差点(香林坊方面)では、左折車線で市役所前交差点を超える渋滞が発生し、直右車線では11時以降継続して混雑度が1.0を上回った。
 - ・香林坊交差点(広坂方面)では、右折交通量が増加したが右折車線に余力があり、問題は無かったと考えられる。
- ⇒実験中の広坂交差点で、左折車線では規制による迂回、直右車線ではイベント等によるものと思われる渋滞が見られた。

【3】規制による広坂交差点(香林坊方面)への影響

①左折車線

- ・いもり廻通りの迂回が371台(実績)、アメリカ橋通りの迂回が216台(推計)であることから、規制による迂回で合計587台/hr増加したと推計される。
- ※規制による迂回587台/10hrと広坂の左折交通量の増加605台/10hr
- ・規制による影響で、市役所前交差点を超える渋滞が12～14時に発生した。
- ・混雑度(=交通量÷交通容量)が1.0を上回る時間帯が3回見られたが、0～5%程度であった。

広坂交差点左折車線 渋滞長(香林坊からの流入)



②直右車線

- ・直進交通量が527台/10hr増加し、11時以降は継続して混雑度が1.0を上回った。
- ・ただし、規制による迂回交通ではなく、周辺で開催されたイベント等による交通量の増加と考えられる。

広坂交差点直右車線 渋滞長(香林坊からの流入)



※実験中はミュージアムウィークの期間中であり、県立歴史博物館では実験前と比べて入館者数が1273人増加した。(実験前157人→実験中1430人)
 ※10月7日(日)イベント: ミュージアムウィーク、8タウンズフェスタ、東北歴史伝説工芸祭(金沢市内/入場者1万4千人)

実験2 公募型パーク・アンド・ライド拡大実験	
目的	パーク・アンド・ライドシステムの規模の拡大を図るため、民間企業の積極的な自主的参画を求め、駐車場の更なる確保と公共交通の利用促進を図る。 【期間】平成 19 年 9 月 3 日(月)～10 月 31 日(水)の平日(40 日間) 【内容】バス路線沿線に駐車場を有する企業からパーク・アンド・ライド駐車場を公募 ○応募があった駐車場 (計 9 箇所 127 台) 大和タカシ、ガ・パ・リユ-近岡店、マミ-三納店、ゴジマ NEW 金沢駅西店、オレンジ 額新保店、が マート桜田店、ユ-パ たまほこ店、ジャズ松任店、つるぎジョブング センター ○既設のパーク・アンド・ライド 駐車場も合わせて利用者募集 (計 3 箇所 92 台) 泉野総合体育館、北陸鉄道南部車庫、額住宅駅前
概要	 凡 例 ● 公募駐車場 ■ 既存の駐車場
結果及び効果	○総利用者数のべ約 320 人(約 8 人/日) [図1] ○利用者の約 2 割が本格利用の意向を示す [図9] ○実験参加店舗 9 箇所のうち、7 箇所が今後も取組みに前向き ○改善点は、モニター・店舗ともに「利用しやすいバス本数の確保」が多かった [図6]
課題	①利用しやすいサービス水準(運行本数など)をもつ公共交通の確保
総合評価	・駐車場の提供意向のある企業が多いが、本格実施にあたっては、現段階では利用者数が低調なことから、運行頻度など公共交通機関のサービス水準の向上等について、関係機関と協議調整し、本格実施の可能性を検討する。

表 1

＜本実験（モニター）による利用状況＞

駐車場名	パーク 区画	バス・電車 本数	観 測 日				
			9月11日	9月25日	10月9日	10月23日	
メガ・バリュ-近岡店	15	40	0	0	0	0	
ゴジマNEW金沢駅西店	30	80	4	2	3	3	
が マート桜田店	5	11	0	0	0	0	
ユ-パたまほこ店	5	23	1	0	0	0	
大和タカシ	7	28	0	0	0	2	
マルエー三納店	5	3	0	0	0	0	
オレンジ額新保店	5	39	1	1	1	1	
ジャズ松任店	50	9	0	0	0	0	
つるぎジョブング センター	5	13	0	0	0	0	
小計	127	—	6	3	6	4	
泉野総合体育館第4駐車場	30	26	3	4	2	3	
額住宅駅前	22	34	0	0	1	0	
北陸鉄道南部車庫	40	35	0	0	1	0	
小計	92	—	3	4	3	3	
合計	219	—	9	7	10	7	
利用率(モニター数61名)	—	—	14.8%	11.5%	16.4%	11.5%	

1 日当り約 8 人
(40 日でのべ 320 人)

＜Kパーク利用状況＞ ※本実験でモニター募集した駐車場のみの調査

駐車場名	パーク 区画	バス・電車 本数	観 測 日				
			9月11日	9月25日	10月9日	10月23日	
市総合体育館第4駐車場	30	26	4	3	2	4	
額住宅駅前	22	34	7	6	5	8	
北陸鉄道南部車庫	40	35	2	2	5	4	
小計	92	—	13	13	17	14	

図 5

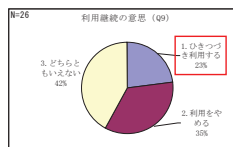
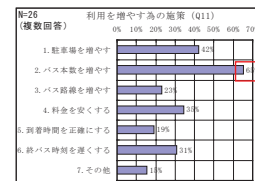


図 6



実験3 公共交通利用促進月間

○公共交通の利用者が増加した。

・ノーマイカーデー（11月11日）の実績

路線バスおよび北陸鉄道の電車の料金減値により、利用者数が約2割増加した。

ふらっとバスの無料運行により、利用者数が通常の日曜日に比べ約2.6倍に増加した。

<事前 PR>

実施主体	事前 PR 内容	概要
交通実験実施協議会	公共交通利用促進月間 PR テラシ作成	170,000枚作成
交通実験実施協議会	上記テラシ新聞折り込み	市全域での折り込み・11月4日(日) 北陸:123,500 枚、北中:34,500 枚
金沢市	庁内放送による PR	11月1日～9日までノーマイカーデーの PR を実施
金沢市	駐車場案内システムによる PR	10月25日～11月30日まで実施 地図式情報板5カ所での PR
金沢市	PR ポスター作成(バス半額、市民会議の PR)	A2版カラーで200枚作成
金沢市	バス車体半額告知ステッカー	A3版カラーでバスの前面と乗車口付近に当日全バスに貼る。600枚印刷
金沢市	金沢市新聞広告(メイン記事)	11月6日(火)掲載 (北陸、北中、読売、朝日、毎日)
金沢市	バス車体半額告知ステッカー	11月1日～11月30日まで実施 市内5箇所で PR
金沢河川国道事務所	道路情報版による PR	B3 版カラーで約 300 両掲載
金沢河川国道事務所	バス車内広告(バスく〜るととの連携)	バス:北鉄20台と JR5 台
金沢河川国道事務所	バス車外広告(エコロードとの連携)	バス:北鉄20台と JR5 台
金沢河川国道事務所	新聞広告の掲載(決断対策協議会と連携)	11月9日(金)掲載
石川県	バーントリップ調査封筒での PR	金沢都市圏約5万世帯配布

＜関連事業＞

○ノーマイカーデー (11 月 11 日 (日)) の実施

実施主体: 金沢市、北陸鉄道 G、西日本ジェイアールバス (株)

内容: 路線バスと電車は終日大人半額、小児 50 円均一

対象: 金沢市内に乗り入れているバス (一部例外あり)、北陸鉄道石川線・浅野川線

備考: 現金及び金額表示の回数券のみ利用可能、I C a は対象外

○金沢ふらっとバスの終日無料運行 (11 月 11 日 (日))

実施主体: 金沢市

○公共交通利用促進市民会議 2007 の開催 (11 月 11 日 (日))

実施主体: 金沢市 (国、県、交通事業者の協力あり)

場所: JR 金沢駅東口もてしドーム地下イベント広場 (11 時～16 時)

内容: パネルディスカッション、交通グッズ大会、ミニカー&リモコンバス大会、ふらっとバスラリー、高速バス(3 列シート)無料乗車体験 等

＜ノーマイカーデーにおける公共交通の利用状況＞

■バス利用者数(北陸鉄道グループ)の比較

主要バス停における降車数調査によると、通常の日曜日に比べ利用者が約 2 割増加した。また、北陸鉄道グループによる推計では、利用者数は全体で約 2 割増加し、収入ベースでは約 3 割減少した。

○主要バス降車人数(10時～19時)

	11月11日	11月18日	当日/通常	備考
人数	11,753	9,928	1.2	金沢駅降車数、読売(北中、読売、朝日、毎日)、朝日(北中、読売、朝日、毎日)

■バス利用者数(西日本 JR バス)の比較

金沢駅における降車数調査によると、通常日に比べ利用者の増加は約 1 割である。一方、西日本ジェイアールバスによる推計では、収入ベースで約 3 割減少した。

○主要バス降車人数(10時～19時)

	11月11日	11月18日	当日/通常	備考
人数	188	169	1.1	金沢駅降車数

■バス利用者数(ふらっとバス)の比較

全路線の合計で、通常の日曜日に比べ約 2.6 倍の利用者があり、特に、此花ルートは、約 3.3 倍と多く、演目で乗れない人が出るほどであった。

○乗車人数(終日)

路線	11月11日	H19.10 日曜日平均	当日/通常
此花	1,704	510	3.3
菊川	1,238	667	1.9
松本	1,521	533	2.9
計	4,463	1,710	2.6

■鉄道利用者数(北陸鉄道)の比較

北鉄金沢駅及び野町駅における乗降者数調査によると、通常の日曜日に比べ利用者が約 1 割増加した。また、北鉄鉄道による推計では、利用者数が全体で約 2 割増加し、収入ベースでは約 3.5 割減少した。

○主要駅乗降人数(10時～19時)

駅	11月11日	H19.10 の日曜日	当日/通常
北鉄金沢	1,551	1,416	1.1
野町	548	438	1.3
計	2,097	1,854	1.1

〔公共交通利用促進月間の評価〕

- ・「公共交通利用促進月間」による公共交通利用の意識啓発は、利用者が増加し、効果が見られた。
- ・関連事業として実施した、運賃半額による路線バス・鉄道における利用者数の増加は、約 2 割と推計される。一方、収入ベースでは、約 3 割程度の減収という結果となった。また、ふらっとバスは通常の日曜日に比べ約 2.6 倍の利用者があり、沿線の住民ばかりでなく、それ以外の幅広い市民の方々に利用されたものと考えている。
- ・また、併せて実施した市民会議の開催との相乗効果で、日頃マイカーを利用しているの方々に対しても、公共交通に目を向けていただく機会として一定の効果があつたものと考えている。
- ・今後、同様の取り組みにおいては、より一層の広報・周知活動に努め、さらなる利用者数の増加、収入ベースの改善につなげ、マイカーから公共交通への利用転換を促す必要がある。

H20
(2008 年)

1. 交通実験2008の実施結果報告

交通実験2008の目的

- ・金沢都心部における交通渋滞の緩和、地球環境の保全、中心市街地の活性化の観点より、昨年度は、パーク・アンド・レールライド実験のほか、都心部の賑わい創出を目的とした長期間にわたる歩行回遊性向上実験、野町駅～香林坊間の鉄道・バスの乗り継ぎ利便性向上実験を行い、効果の検証、実現性の検討を行った。

交通実験2008の施策メニュー

実験1 パーク・アンド・レールライド実験

目的：金沢都市圏外から金沢都心部へのマイカー通勤を削減するために、JRの鉄道各駅にパーク・アンド・ライド駐車場を確保することにより、自動車から鉄道・バス利用への転換を図ることを目的とする。

期間：平成20年10月1日(水)～11月28日(金)の平日(40日間)

内容：郊外から金沢都心部への自動車通勤者をモニターとし、鉄道駅周辺において確保した無料駐車場にて鉄道・バスによる通勤を体験してもらい、利用意向調査を行う。

(P&RR対象駅) 羽咋駅、高松駅、宇野気駅、松任駅、寺井駅、小松駅

(駐車場台数) 計170台(能登方面：80台、加賀方面：90台)

(モニターへの特典) JR鉄道駅周辺パーク・アンド・ライド駐車場の駐車料無料、オレンジカード(JR)5,000円分を進呈

(モニター募集方法) 環境保全に取り組み都心部企業へ協力を依頼(環境ISO(14001)・エコアクション

21) いしかわ事業者版環境ISO登録企業、県民エコライフ大作戦取組企業)

実験2 歩行回遊性向上実験

目的：兼六園周辺文化の森や中心市街地における多様な歩行ルートの創出及び旧県庁舎、中央公園、金沢城公園の一体感・連続性の確保を図る。

範囲：いもり堀通り・アメリカ堀通り

期間：平成20年9月16日(火)～10月12日(日)の全日(27日間)

内容：いもり堀通り・アメリカ堀通りを一方通行化(観光バス乗降場の設置：2箇所5台確保)

※通行方向：アメリカ堀通り…旧消防本部前→市役所前交差点

いもり堀通り…広坂北交差点→尾山町

(タイアップ) ①まいださん常駐による観光ガイド

②三文豪バス乗車券で周辺歴史・文化施設入館割引(14施設)

実験3 石川線乗り継ぎ利便性向上実験

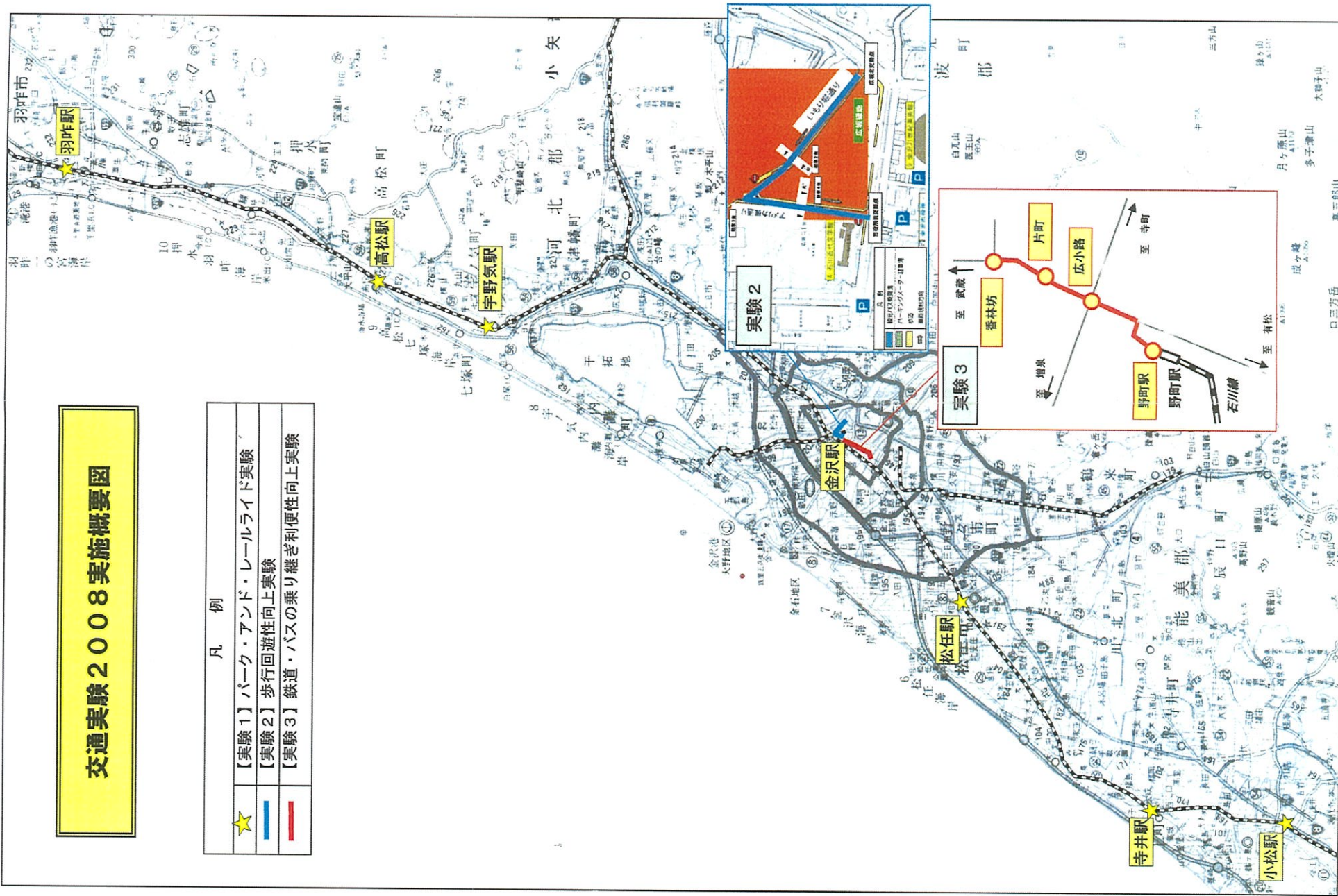
目的：沿線住民に対して乗車お試し券を発行することにより、現行乗り継ぎ回数券の周知を図り、都心までの直結感と割安感の向上による新規利用者開拓につなげることを目的とする。

期間：平成20年11月22(土)～12月23日(祝)の土日祝(12日間)

内容：工大前駅以遠の沿線住民に、片道分のお試し乗車券がいった利便性周知のチラシを配布し、お試し乗車券の利用者にアンケート調査を実施する。

交通実験2008実施概要図

凡 例	
★	【実験1】パーク・アンド・レールライド実験
—	【実験2】歩行回遊性向上実験
—	【実験3】鉄道・バスの乗り継ぎ利便性向上実験



交通実験 2008 の実施結果

実験 1 パーク・アンド・レールライド実験

金沢都市圏外から金沢都市部へのマイカー通勤を削減するために、JRの鉄道各駅にパーク・アンド・レールライド駐車場を確保することにより、自動車から鉄道・バス利用への転換を図ることを目的とする。

【期間】平成 20 年 10 月 1 日(水)～11 月 28 日(金)の平日(40 日間)

【内容】郊外から金沢都市部への自動車通勤者をモニターとし、鉄道駅周辺において確保した無料駐車場にて鉄道・バスによる通勤を体験してもらい、利用意向調査を行う。

【対象駅】

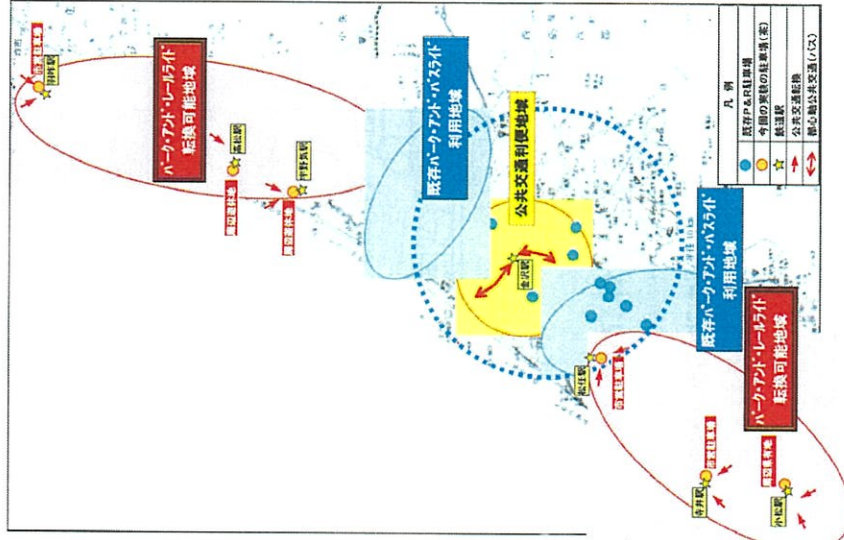
能登方面：羽咋駅、高松駅、宇野気駅
加賀方面：松任駅、寺井駅、小松駅

【駐車場確保台数】

計 170 台
(能登方面：80 台、加賀方面：90 台)

【モニター募集方法】

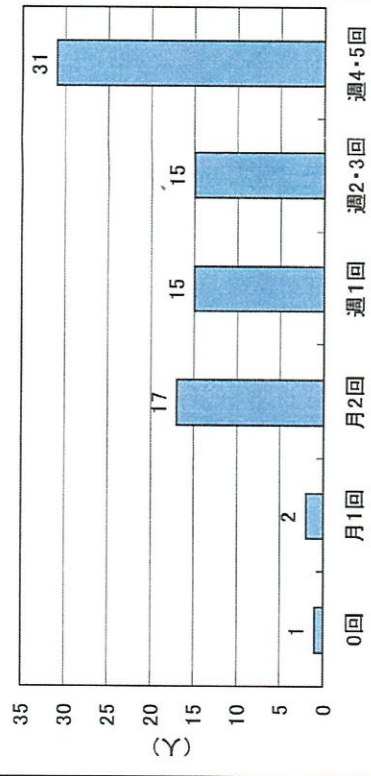
・環境保全に取り組む都心部企業へ協力
力を依頼(環境 ISO(14001)・エコアクション 21・いしかわ事業者版環境 ISO 登録企業、県民エコライフ大作戦取組企業)



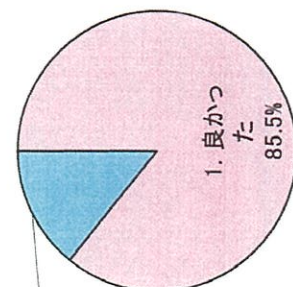
結果及び効果
○モニター数 105 名(羽咋 8、高松 10、宇野気 10、松任 32、寺井 17、小松 28)
○日平均利用者数 37 名(羽咋 2、高松 3、宇野気 2、松任 15、寺井 7、小松 8)
○OP&RRの取組みについて「良かった」が約 9 割
○実験全体の満足度について約 6 割が満足(満足とやや満足の合計)
○実験後のP&RR通勤の意向について 32 名がP&RR通勤を続ける意向を示した。
○OP&RR通勤の条件に、約 6 割の人が「鉄道の運行本数増」、「P&RR駐車場料金」を挙げた。
○CO2 の削減について自動車通勤時より約 34%削減(杉約 650 本が 1 年間に吸収する量相当)

総合評価
・北部七尾線沿線(羽咋、高松、宇野気)は鉄道の本数、駐車場の確保等の観点から、本格実施による需要の確保が難しいものの、北陸本線は鉄道本数が比較的多く、津幡、森本、東金沢駅近辺で利便性のいいP&RR用駐車場を確保できれば、利用が見込める可能性が考えられる。
・南部(松任、寺井、小松)は鉄道本数が七尾線に比べて多く、モニター・利用者数ともに多かった。松任駅での駐車場料金引き下げや寺井駅での駐車場の拡充の成果も得られた。
・今後は、本格実施に向けて各駅の具体的取組を進める(駐車場の提供方法、モビリティマネジメントのPR等)とともに、野々市駅周辺の駐車場確保を図り、さらなる推進を図る。

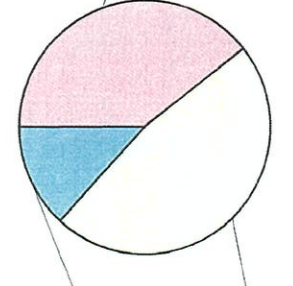
P & RRの利用頻度



問5 P&RRの取組みについてどう思うか



問7 実験後のP&RRの意向



問6 P&RRの感想

1.パーク・アンド・レールライド駐車場から駅までの距離	52.4%	12.2%	22.0%	11.0%	4.4%
2.パーク・アンド・レールライド駐車場の駐車場のしやすさ	40.2%	19.5%	22.0%	12.2%	6.1%
3.駅・バス停から会社までの距離	38.6%	7.2%	42.2%	9.6%	4.4%
4.鉄道の運行本数	18.1%	12.0%	31.3%	24.1%	14.5%
5.鉄道の時刻	15.7%	8.4%	33.7%	16.9%	25.3%
6.鉄道とバスの乗り換え時間(バスを利用された方)	12.9%	12.9%	25.8%	35.5%	12.9%
7.鉄道の運賃	13.3%	8.4%	55.4%	19.3%	3.6%
8.バスの運賃(バスを利用された方)	6.7%	10.0%	60.0%	20.0%	3.3%
9.鉄道の所要時間	24.1%	14.5%	48.2%	12.0%	1.2%
10.バスの所要時間(バスを利用された方)	16.7%	10.0%	66.7%	6.7%	6.7%
11.鉄道の定時性(運行が時刻表通りかどうか)	45.8%	15.7%	34.9%	1.2%	1.2%
12.バスの定時性(バスを利用された方)	16.7%	46.7%	13.3%	20.0%	2.3%
13.電車内の快適性	7.4%	13.0%	49.4%	18.5%	11.1%
14.実験全体	32.5%	27.7%	27.7%	10.8%	1.8%

□ 満足 □ やや満足 □ ふつう □ やや不満 □ 不満

【鉄道駅別 結果・評価】

駅名	実験結果 (利用状況・利用意向)	問題点・課題	P&R R実施の可能性
羽咋 鉄道乗車 56分	・モニター数8人 (モニター充足率16%) ・日平均利用人数 約2人 ・駐車場の満足度は高い ・鉄道の運行本数、運賃、所要時間に不満が多い	・利用者が少なく、P&R R通勤の需要が乏しい ・鉄道の運行本数が少ない	・鉄道のサービスレベルの短期改善は困難 ・需要が乏しいとみられ、利用が図られにくい
高松 鉄道乗車 38分	・モニター数10人 (モニター充足率67%) ・日平均利用人数 約3人 ・駐車場の満足度は高い ・鉄道の運行本数、電車車内の快適性に不満が多い	・利用者が少なく、P&R R通勤の需要が乏しい ・鉄道の運行本数が少ない ・電車の混雑	△ ・鉄道のサービスレベルの短期改善は困難 ・需要が乏しいとみられ、利用が図られにくい
宇野気 鉄道乗車 29分	・モニター数10人 (モニター充足率50%) ・日平均利用人数 約2人 ・駅－駐車場間の距離に不満が多い ・終電の時刻、電車車内の快適性に不満が多い	・利用者が少なく、P&R R通勤の需要が乏しい ・実験のP&R R用駐車場が駅から離れていた ・終電時刻が早い ・電車の混雑	△ ・鉄道のサービスレベルの短期改善は困難 ・駅に近接した場所に駐車場の確保が必要 ・需要が乏しいとみられ、利用が図られにくい
松任 鉄道乗車 11分	・モニター数32人 (モニター充足率107%) ・日平均利用人数 約15人 ・鉄道に対して特に目立った不満はない ・駐車場料金の低減を本格実施の条件にする意見が多い	・駐車場の料金をP&R Rの条件とする割合が高く、駐車場料金の低廉化が必要	△ ・充足率が高く潜在需要が見込まれる ・低料金のP&R R用駐車場の確保が必要
寺井 鉄道乗車 29分	・モニター数17人 (モニター充足率113%) ・日平均利用人数 約7人 ・駐車場の駐車しやすいさに不満が多い ・終電の時刻に不満が多い	・駐車場の駐車しやすいさの改善 ・終電時刻が早い	◎ ・充足率が高く潜在需要が見込まれる ・利用しやすいP&R R用駐車場の確保が必要
小松 鉄道乗車 36分	・モニター数28人 (モニター充足率56%) ・日平均利用人数 約8人 ・終電の時刻に不満が多い	・終電時刻が早い	◎ ・一定の需要が見込まれる ・新幹線用地を活用するなどP&R R駐車場の確保が必要
			○



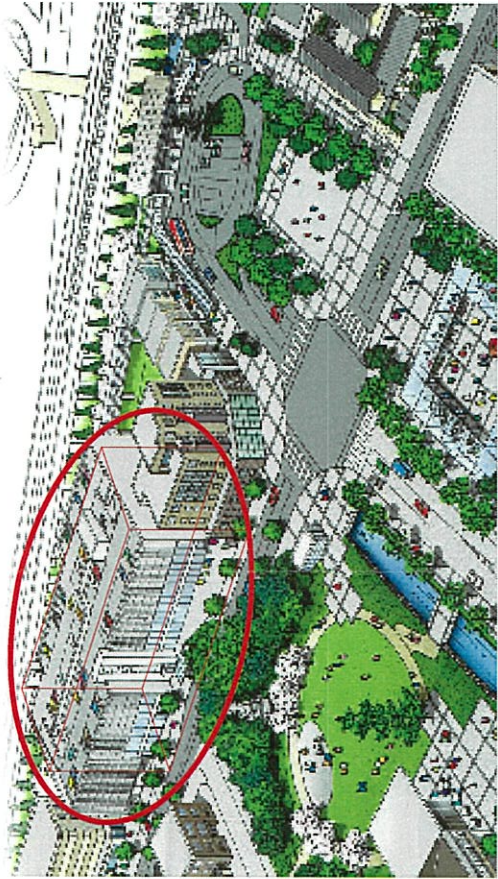
今回の実験から、P&R Rの利用要因として、鉄道の運行本数の多さ、駅からP&R R駐車場までの距離、駐車場へのアクセスが挙げられる。本格実施の場合は駐車場料金も条件となる。七尾線は鉄道の本数が少ないが、北陸本線は比較的本数が多いあるため、能登方面においても津幡、森本で駅近隣にアクセスしやすい駐車場を確保すればP&R Rの利用が見込める可能性が考えられる。

・加賀方面については、利用需要が見込まれるため、さらなる駐車料金の低料金化・駐車台数の拡大について取り組む必要がある。

成果(その1) 松任駅のパーク&レールライド用駐車場料金が引き下げに

【駐車場名】白山市営松任駅南複合型立体駐車場(285台)

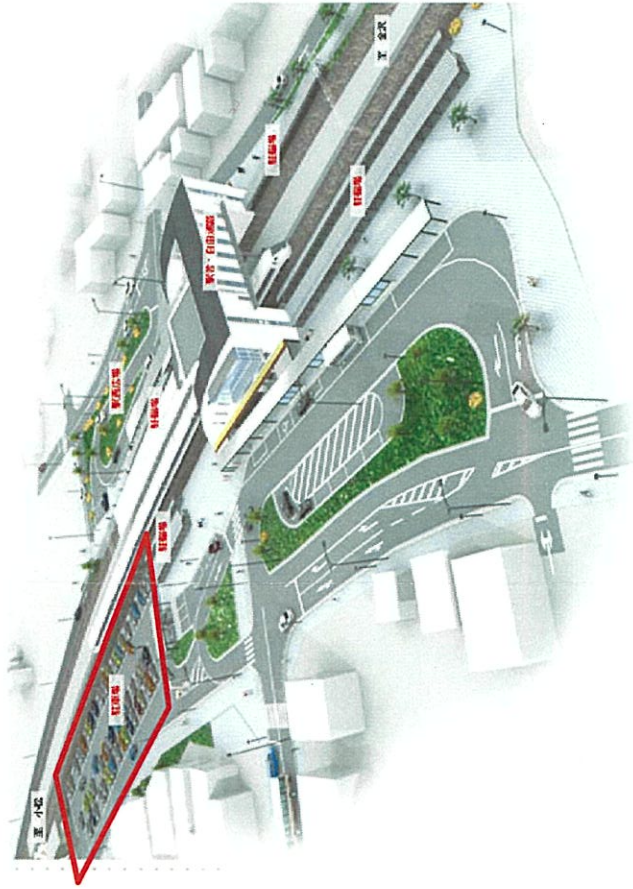
- 料金低減(H20.10.1～)
- 全日 11,550円→8,400円
- P&R用 7,350円→6,300円



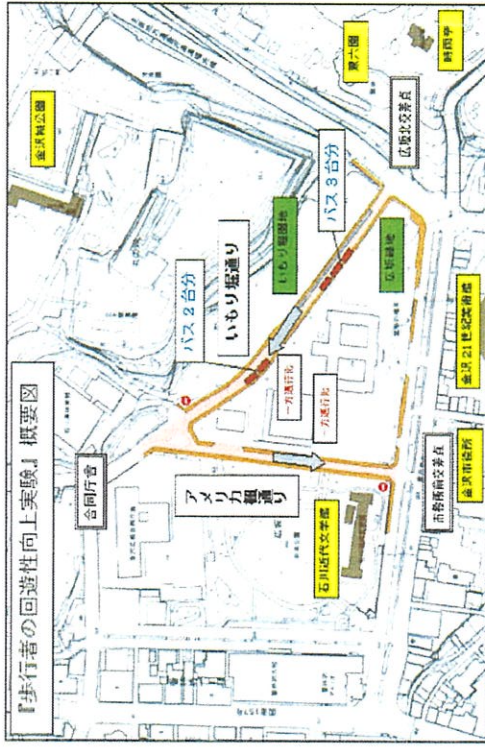
成果(その2) 寺井駅のパーク&レールライド用駐車場が1.4倍(70台→100台)に拡大

【駐車場名】能美市営駅西駐車場(100台)

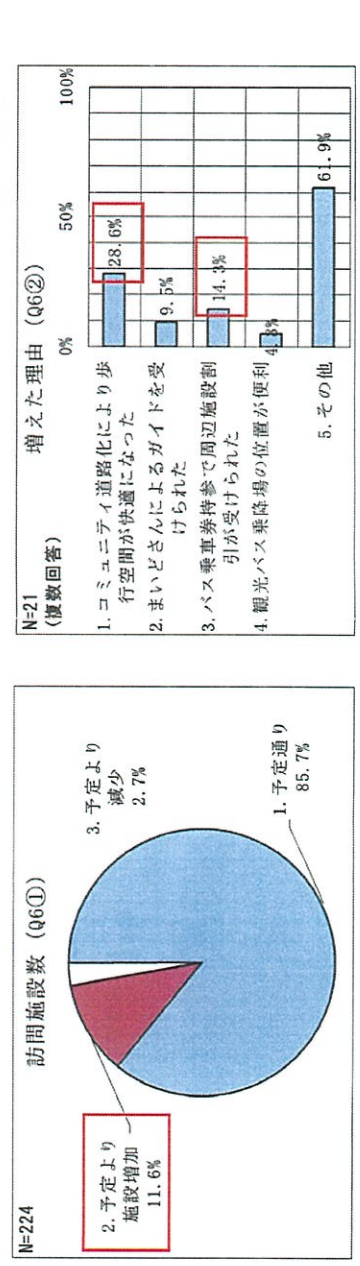
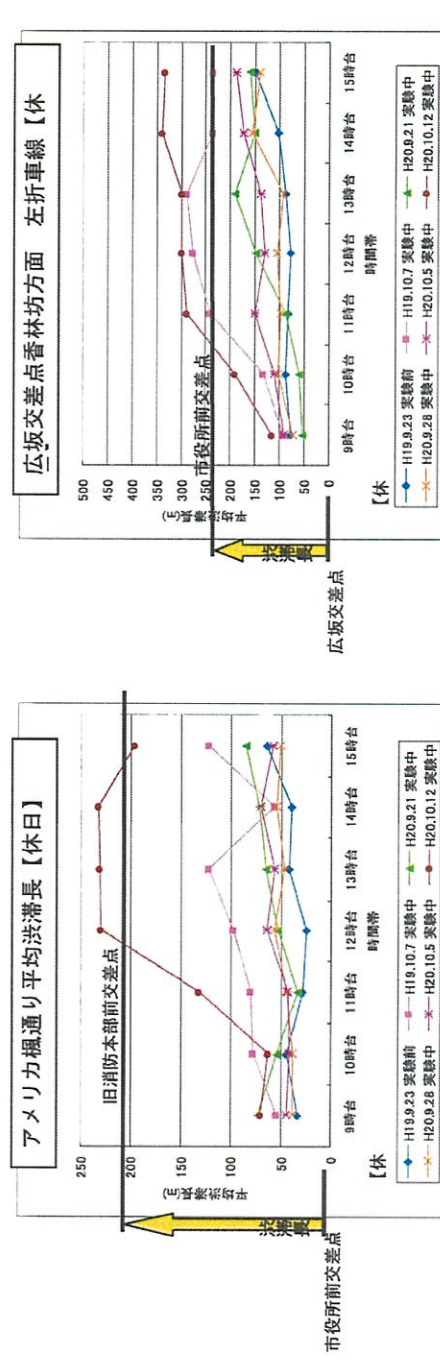
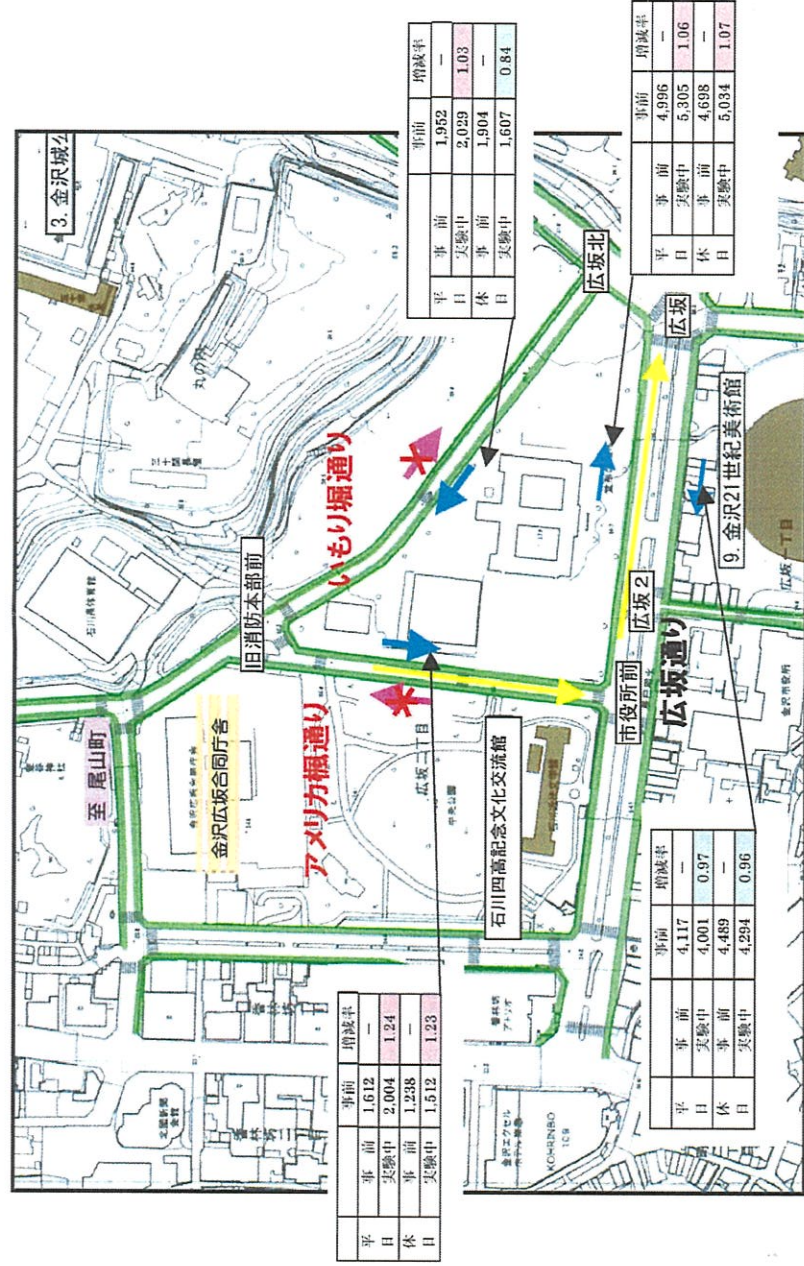
- 駐車場拡大
- (事業名)まちづくり交付金
- (期間)H21～25年度
- (事業主体)能美市



実験2 歩行回遊性向上実験

目的	兼六園周辺文化の森や中心市街地における多様な歩行ルートの創出及び旧県庁舎、中央公園、金沢城公園の一体感・連続性の確保を図る。 【期間】平成20年9月16日(火)～10月12日(日)の全日(27日間) 【内容】いもり堀通り・アメリカ楓通りを一方通行化(観光バス乗降場の設置:2箇所5台確保)(タイアップ) ①まいどさん観光ガイド(土日祝) ②三文豪バス乗車券で周辺の歴史・文化施設14ヶ所の入館割引
概要	 【歩行者の回遊性向上実験】概要図
結果及び効果	【周辺交通への影響】(休日 9:00～16:00) ○いもり堀通りの交通量が、アメリカ楓通りに経路変更した台数は実験前半約360台が実験後半約250台となり長期間実施した効果がみられた。 ○広坂交差点やアメリカ楓通りにおいて、のべ4日間(9/21、28、10/5、12)の渋滞長調査結果から三連休中(10/12)を除く休日において渋滞は発生しなかった。 ○三連休の中日の10/12は来街者が増加し、広坂通りが渋滞したことによる影響を受けアメリカ楓通りにおいて渋滞が生じた(10/12の兼六園入場者数約11,600人はその他の3休日の約2倍)。 【交通規制の賛否】 ○来街者の約7割が一方通行化に賛成(主な理由:自動車が減って安全が約7割) ○ドライバーの約6割が一方通行化に賛成(主な理由:自動車が減って安全が約6割) 【賑わい効果】 ○観光バスのべ利用台数は73台であり、実験後半は平日6台/日、休日2台/日と昨年を上回る ○観光バス事業者の約9割が乗降場の本格実施賛成(主な理由:利用増加や訪問範囲拡大) ○まいどさんによるガイド利用者数:684名(約49名/日) ○歩行者アンケートでは、訪問施設数・滞在時間についてそれぞれ1割の方が増加

総合評価	・平日や通常の休日では、一方通行化が交通処理上、問題となる渋滞の発生はないことがわかった。 ・行楽期・三連休・イベント開催等の特異日(兼六園入場者数が1万人を超えるような入出の時)は一方通行化が渋滞を助長する恐れがあるため、都心部への自動車流入を抑制するためのパーク＆ライドやバスへの転換促進に取り組む必要がある。 ・現在、広坂周辺本多の森一体で整備が進められており、「広坂周辺検討委員会」において、通行止や一方通行化が低減された場合は、さらなる検討を行う。
------	--



実験3 石川線乗り継ぎ利便性向上実験

沿線住民に対して無料のお試し乗車券を発行することにより、乗り継ぎ回数券販売中の周知を図るとともに、都心までの直結感と割安感を体験してもらい新規利用者を開拓につなげることを目的とする。

【期間】平成 20 年 11 月 22(土)～12 月 23 日(祝)のお歳暮・クリスマス商戦期間の土日祝 12 日間

【内容】工大前駅以遠の沿線住民 (各駅から半径 500m 圏内の約 17,000 世帯) に、片道分のお試し乗車券がついた利便性周知のチラシを配布し、お試し乗車券の利用者にアンケートを実施。

また、5タウンズとタイアップし、利用者アンケート回答者に抽選で商品券を進呈。

結果及び効果

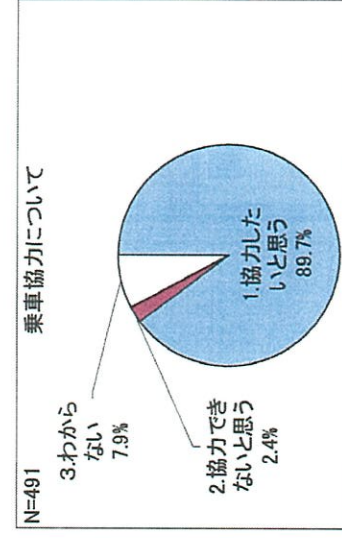
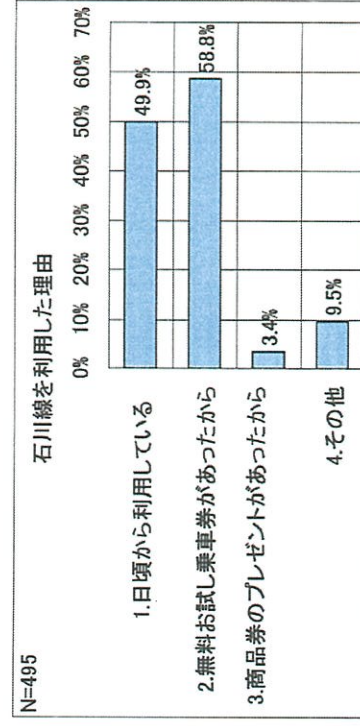
- 無料お試し券の利用状況】
- 期間中の総降客数 6,455 人のうち、お試し乗車券の利用は 1,045 人(平均 87 人/日)
- 無料お試し乗車券の利用は、金沢市・野々市町が 6 割、白山市が 4 割。
- 【キャンペーンの効果】
- アンケートの回収率(配布 957 枚)は 52%と高く、5タウンズとのタイアップ効果が認められる。
- 石川線の利用に関しては収支的にもマイナスとはならなかった。
- 日頃から石川線を利用していないが無料お試し乗車券があったから利用した人(無料お試し券誘発利用者)は 1,045 人中 286 人と推計される。
- 歳末シーズンの時期変動による利用者について、自動車等石川線以外の交通手段の利用から石川線利用に転換したと考えられる人が 1,045 人中 328 人と推計される。
- 石川線とバスを乗り継いでまちなかへ出かけてみた感想について、「とても便利」(56%)、「どちらかと言えば便利」(38%)をあわせると約 94%
- 年に、さらに 2 回程度の乗車協力が可能か否かについて、90%の人が「協力したいと思う」と回答
- 石川線が必要か否かについて、「今も将来も必要である」との回答が 90%

総合 評価	・定期的な石川線キャンペーンの実施によって、乗り継ぎ回数券の普及につなげる(特に女性の消費が期待できるシーズンのキャンペーン実施が効果的と考えられる)。 ・5タウンズとのタイアップ効果が認められた。今後は、5タウンズ以外の商店街の協賛によって相乗効果を創出。また、TMOとの連携が必要になってくると考えられる。 ・事務費負担の分担の見直し(キャンペーンツール(無料お試し乗車券チラシ等)、キャンペーン特典(商品券等)にかかる費用)
----------	---

	月日	曜日	天気	A 総降客数	B お試し乗車券			お試し乗車券 合計	A-B お試し乗車券 以外
					金沢・野々市 エリア	鶴来エリア			
実験前	9/20	土	晴れ	585	—	—	—	—	585
	9/21	日	雨	352	—	—	—	—	352
	土日祝平均			469	—	—	—	—	469
実験中	11/22	土	晴れ	667	63	42	105	105	562
	11/23	日	晴れ	505	62	25	87	87	418
	11/24	祝	雨	420	35	26	61	61	359
	11/29	土	晴れ	619	63	35	98	98	521
	11/30	日	雨	334	40	19	59	59	275
	12/6	土	雪	634	48	37	85	85	549
	12/7	日	晴れ	439	55	32	87	87	352
	12/13	土	晴れ	705	77	56	133	133	572
	12/14	日	晴れ	413	22	25	47	47	366
	12/20	土	晴れ	720	66	53	119	119	601
	12/21	日	曇り	459	52	31	83	83	376
	12/23	祝	雨	540	54	27	81	81	459
		土曜合計			3,345	317	223	540	2,805
		日祝合計			3,110	320	185	505	2,605
	土日祝合計			6,455	637	408	1,045	5,410	
	土曜平均			669	63	45	108	561	
	日祝平均			444	46	26	72	372	
	土日祝平均			538	53	34	87	451	

	新規利用者		計
	日頃から石川線を利用していないが 無料お試し乗車券が あったから利用した人 (無料お試し乗車券 募集利用者)	季節変動	
無料お試し乗車券があったから利用した人	286 ③	328 ④＝②－③	614 ②＝①×58.8%
無料お試し乗車券がなくても利用した人	—	230 ⑥＝⑤×④／②	
合計	286	558	1045 ①
		144	

※季節変動は、そもそも街に出かける機会の変動であるから「無料お試し乗車券があったから利用した人」も「無くても利用した人」も同じと考えられるため、⑥の算出に④／②の割合を活用した。



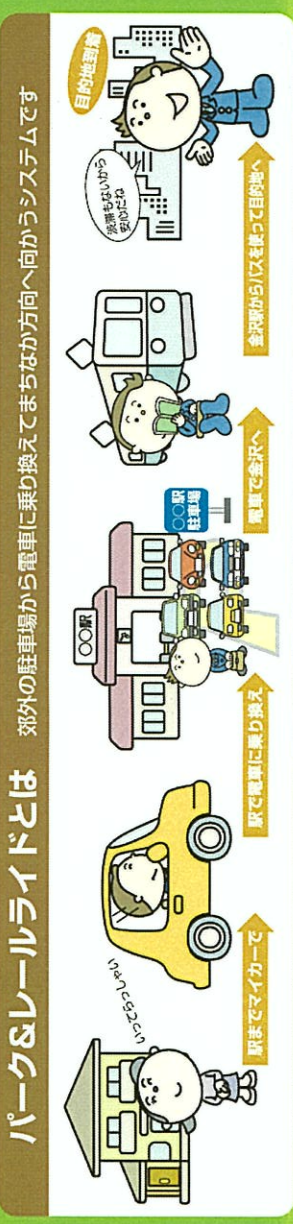
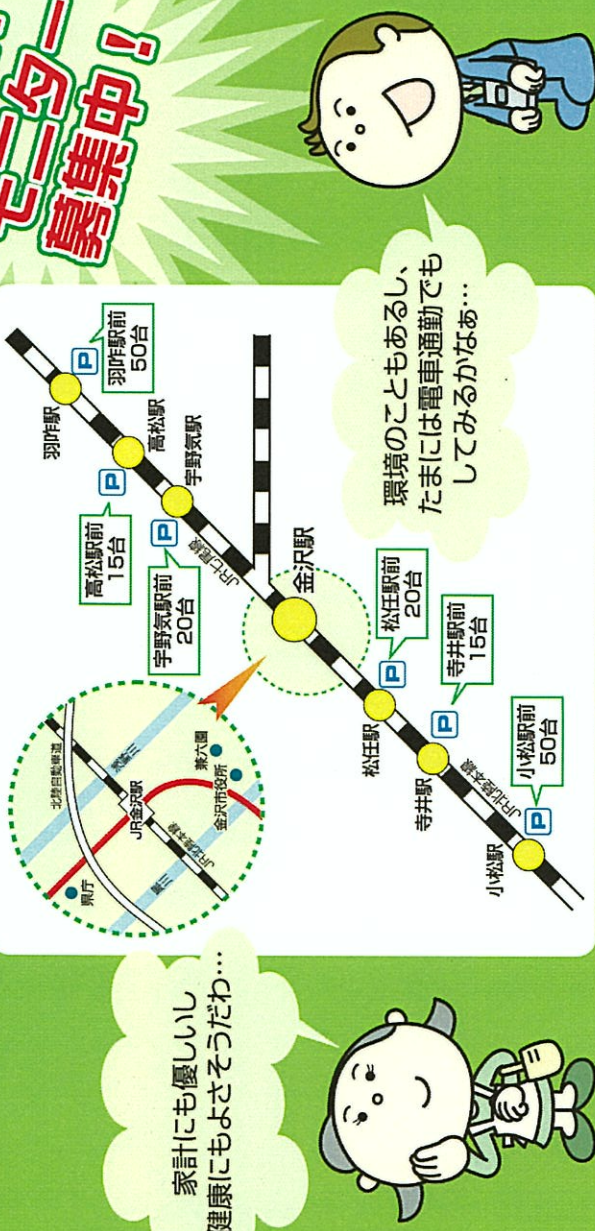
交通実験 2008 (平成20年)



- 駅前の駐車場代が無料
- 金沢百番街の商品券 1,000円分プレゼント
- オレンジカード (JR) 5,000円分プレゼント
- JR金沢駅レンタサイクル利用無料 (1日10台まで)
- 抽選で20名様にICa(北陸鉄道) 3,000円分プレゼント

実施期間 ● 平成20年10月1日(水)～11月28日(金)の平日40日間
実施内容 ● 郊外から金沢都心部へ自動車通勤されている方にモニターになっていただきます。
駅周辺に用意しました無料駐車場を使用し、鉄道・バスによる通勤を体験していただき、アンケートにより利用意向調査を行います。企業としてモニター協力をいただいた場合は、CO₂の削減量の当実験による取り組み成果を石川県のホームページ等にて広くPRさせていただきます。

対象駅 ● 【能登方面】羽咋駅、高松駅、宇野気駅 (計3駅)
● 【加賀方面】松任駅、寺井駅、小松駅 (計3駅)
駐車場数 ● 合計170台



お問い合わせ先 石川県都市計画課 TEL 076-225-1758 FAX 076-225-1760
E-mail toshi-h1@pref.ishikawa.lg.jp
<http://www.pref.ishikawa.jp/toshi/koutu2008/index.html>

JR無料レンタサイクルのご利用について

「パーク&レールライド実験」にご協力を頂きましてありがとうございます。
実験期間中の10月1日(水)～11月28日(金)の間の平日、JR金沢駅にてレンタサイクルが先着10名様(1日あたり)まで無料でご利用いただけます。

是非、通勤での移動にご利用下さい。

【利用可能時間帯】 8:00～20:30

【利用方法】

利用券(別添)を切り取ってご使用ください。利用券に、ご利用される日とお名前をご記入のうえ、JRレンタサイクルの受付の係員にお渡し下さい。
ご利用後の自転車は当日の20:30までに受付にご返却下さい。
※JRレンタサイクルの利用規定に従ったご利用をお願いいたします。

【レンタサイクル受付場所】



《お問い合わせ》 《レンタサイクル事業所》
石川県都市計画課 田中・加藤 JR西日本グループ北陸荷物株式会社
TEL 076-225-1758 TEL 076-261-1721

「まいどさん」が、街を無料で案内！

交通実験2008「まいどさん」プラス 9月20日(土)、21日(日)、23日(祝)、27日(土)、28日(日)

金沢の中心市街地における交通環境の改善と賑わい創出を目的に、交通実験2008「まいどさん」プラスが行われます。観光バスの無料駐車スペースを設け、そこを拠点に観光客に回遊していただき、賑わい創出効果を把握するといふ実験。この機会に「まいどさん」の案内の街を無料で案内しては。

■実施期間

平成20年9月16日(火)～10月12日(日)
のうち、土日祝日9日間

■コース

いもり堀の拠点から金沢城周辺に4つの周遊コース
(60～90分を予定)を設け、金沢観光ボランティア
ガイド「まいどさん」が無料で案内

午前 10:00 発、10:30 発、11:00 発、11:30 発
午後 13:00 発、13:30 発、14:00 発、14:30 発

■コミュニティ道路の一方通行方向

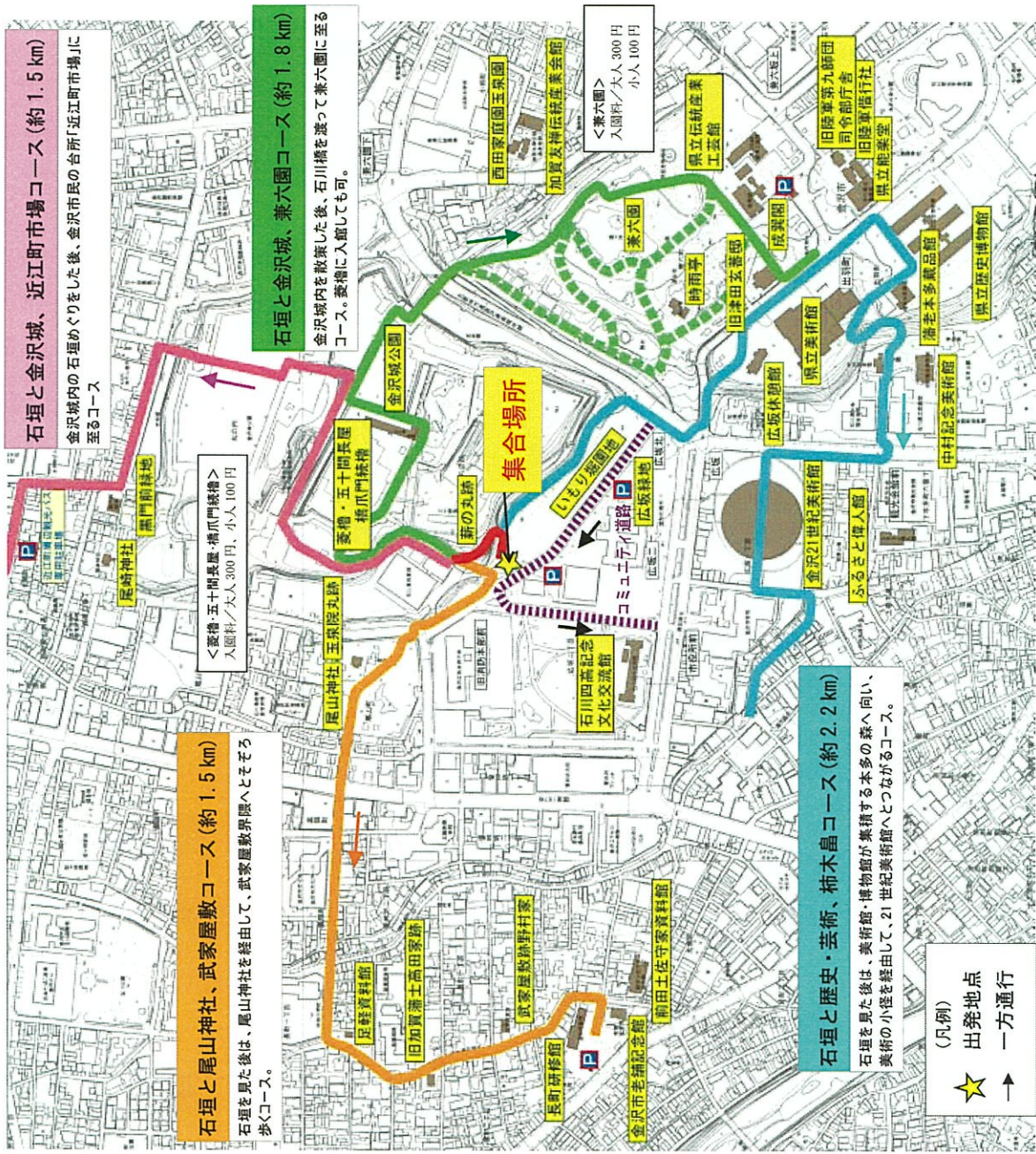
アメリカカ風通り・・・尾山町→市役所前交差点
いもり堀通り・・・広坂北交差点→尾山町

■予約等

当日、現地に受付けをしています。
ただし、電話予約は1週間前まで可(土日祝日除く)

連絡先：石川県観光連盟(斉藤)

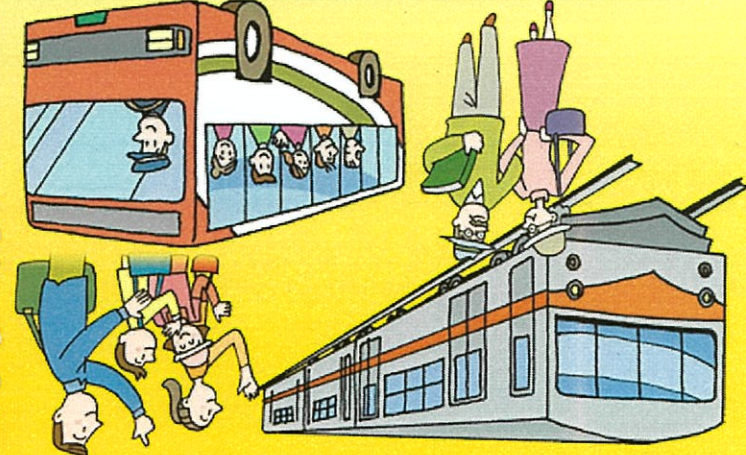
Tel. 076-201-8110 Fax. 076-225-1540



石川線・バス乗り継ぎキャンペーン

休日は家族揃って
石川線&バスで
街に出かけよう！

お試し乗車券を使ってアソビに楽しめると
300名様に
5タンス入共通商品券
1,000円分プレゼント!!



実施期間
11月22日(土)～12月23日(祝)
土日祝日限定

応募締切 平成20年12月末日

応募方法



