H31

（2019 年）

交通実験2019　都心軸沿線企業の実態調査結果について

実験内容

＜実験目的＞

北陸新幹線金沢開業以降、都心軸沿線における人の動きや土地利用が変化したため、最新の都心軸沿線企業や従業員の意識や意向を調査した。

＜調査計画＞

- ●調査範囲：都心軸（金沢駅～犀川大橋）
- ●調査方法：アンケート調査（書面郵送）
- ●調査期間：8.19（月）～9.18（水）の1ヶ月間
- ●調査数　：都心軸沿線企業事業所(186社)、従業員(2,960人)

（商工会議所にご協力頂き、都心軸沿線の従業員数10人以上の全事業所を対象に調査）

- ●アンケート項目

	企業アンケート	従業員アンケート
基礎調査	・自家用車通勤の考え方 ・従業員の通勤実態 ・通勤手当の状況　等	・通勤方法 ・バスの利用頻度 ・車通勤の理由　等
公共交通のニーズ	・通勤環境改善に対する取組み ・公共交通への転換による影響	・公共交通への転換による影響 ・今後のバス利用の意向
その他	連節バス走行実験に関する調査等	

実験結果（アンケートの概要）

＜回答状況＞　※括弧は目標値

- ●回答部数：企業　66社（47社）、従業員　484人（370人）
- ●回 収 率：企業　35%（25%）、従業員　16%（12%）

企　業

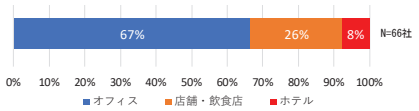
- 従業員の通勤実態は、バス電車通勤が約7割、車通勤が約2割
  通勤手当は、前者の場合、ほぼ全社が支給、後者の場合、約4割の企業が全額支給
- 自家用車通勤に対する考え方は、原則自家用車禁止が約3割、社員の希望通りが2割
- 現在の通勤環境に対する取組みについて、特になしが約4割で最も多い
  原則自家用車禁止・自粛をしていない企業の約9割が、将来も未検討
- 社員がバス・鉄道通勤へ転換する場合の影響について、ポジティブな意見が多数

従業員

- 通勤手段は、公共交通が6割と最も多く、車通勤が約2割
- 車通勤者のバス利用頻度は、利用しないが約5割、月1回以下と合わせて8割以上
- バス・鉄道通勤へ転換する場合の影響について、ネガティブな意見が多数
- バスが利用しやすくなったら利用を考える車通勤者は約4割
- バスを利用しやすくする施策として、終バス時刻延長が約4割で最も多く、
  増便、運賃値下げ、ダイヤ通りの運行が続く

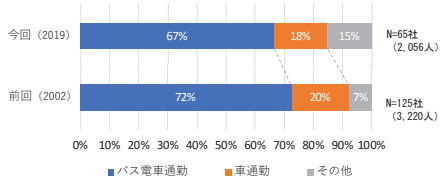
交通実験2019　企業アンケートの概要

（1）業務形態



＜回答数が多い業種＞
1位 金融業、保険業（21社）
2位 卸売業、小売業（10社）
3位 サービス業（8社）
4位 製造業（5社）
情報通信業（5社）
宿泊業（5社）
一人材派遣業、会計士、広告関連等

（2）従業員の通勤実態

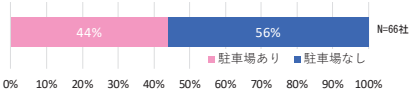


＜バス電車通勤の割合が高い業種＞
1位 宿泊業（80%）
2位 不動産業（79%）
3位 金融業、保険業（72%）

＜車通勤の割合が高い業種＞
1位 サービス業（45%）
2位 卸売業、小売業（41%）
3位 物品賃貸業（40%）

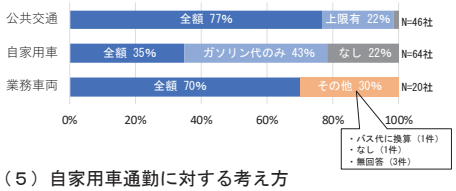
（3）従業員用駐車場

- 44%の企業が駐車場を確保している。
- 駐車場確保 29社のうち
  敷地内のみ6社、月極のみ12社、両方11社
- 駐車台数232台（敷地内102台、月極130台）

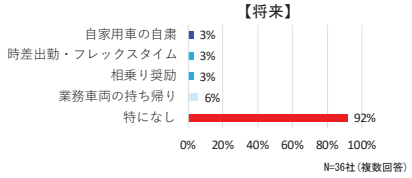


（4）通勤手当

- 公共交通による通勤手当を全額支給している企業は77%、上限有を含めると、ほぼ全企業が手当を支給している。
- 自家用車通勤の場合、ガソリン代のみの支給が43%と最も多いが、駐車場代も含め全額支給している企業が35%もいる。



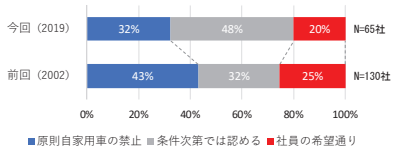
- 現状で自家用車禁止・自粛を実施していない企業の92%が、将来も改善への取組みを検討していない。



※現状　原則自家用車禁止・自粛以外の企業

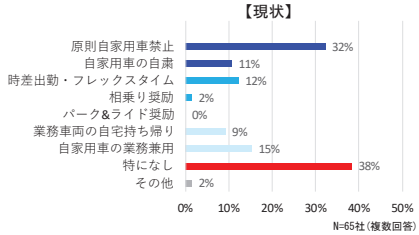
（5）自家用車通勤に対する考え方

- 32%の企業が原則自家用車通勤を禁止する一方で、社員の希望通りも20%と低くない。
- 原則自家用車通勤を禁止している企業が減少している。



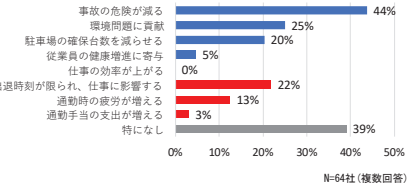
（6）通勤環境

- 自家用車通勤を自粛している企業は11%である。
- 時差出勤･フレックスタイムを採用している企業は12%である。
- 特になしが最も多く38%である。



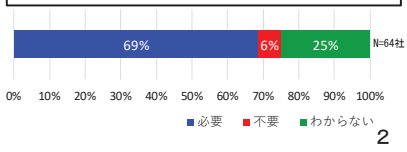
（7）社員のバス・鉄道通勤への転換の影響

- 事故リスクの減少が44%と最も高く、
- ポジティブな影響（青色）が、ネガティブな影響（赤色）より多い。
- 特になしも39%と高く、相対的に従業員の公共交通による通勤への転換に抵抗のない企業が多いと考えられる。



（8）行政によるバス利用の推進

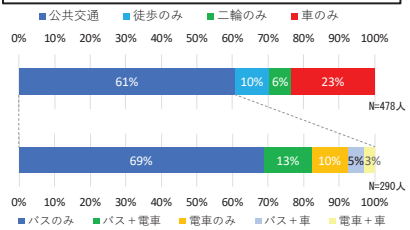
- 必要が69%と最も高く、引き続き、行政による取組みが求められている。



交通実験2019　従業員アンケートの概要

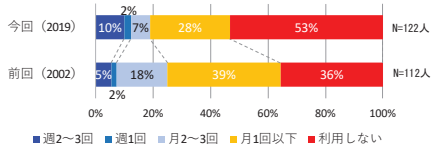
（１）通勤手段

・公共交通による通勤が61%と最も高く、
　車通勤は23%となっている。
・公共交通による通勤の内訳は、バスのみが69%と
　最も高く、バス＋電車、電車のみ、公共交通＋車が
　10%前後となっている。



（２）バスの利用頻度（車通勤者）

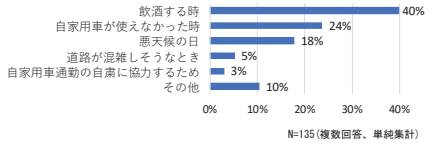
・利用しないが53%と最も多く、月1回以下と合わせ
　80%を超える。
・前回調査より、利用しないが17%増加している。



（３）バス通勤する場合の理由（車通勤者）

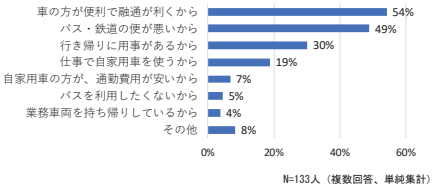
・バス通勤する理由は、飲酒する時が40%と最も高く、
　自家用車が使えなかった時、悪天候の日が続く。

【バス通勤する場合の理由】



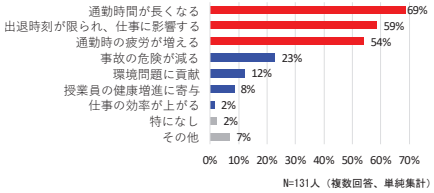
（４）車通勤の理由（車通勤者）

・車の方が便利で融通が利くからが54%と最も多く、
　バス・鉄道の便が悪いからも49%と多い。



（５）バス・鉄道通勤への転換の影響（車通勤者）

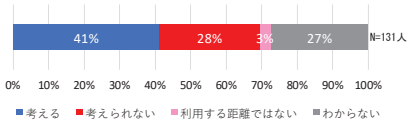
・ネガティブな影響（赤色）がポジティブな影響（青色）
　より圧倒的に多く、いずれの項目も50%を超える。
・企業アンケートとは真逆の傾向となっている。



（６）今後のバス利用の意向（車通勤者）

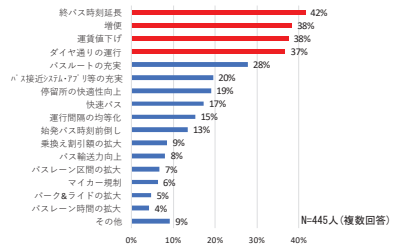
・バス通勤を「考える」が41%であり、
「考えられない、利用する距離ではない」の合計、
「わからない」ともに30%程度となっている。

【バスが利用しやすくなったら利用を考えるか】



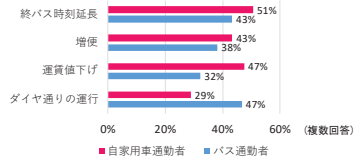
（７）バスを利用しやすくする施策

・全体では終バス延長が42%と最も多く、増便、
　運賃値下げ、ダイヤ通りの運行が続く。



・車通勤者では、運賃値下げが最も多く、
　終バス時刻や延長増便も多い。
・バス通勤者では、ダイヤ通りの運行が最も多い。

【上位4項目の車通勤者とバス通勤者との比較】

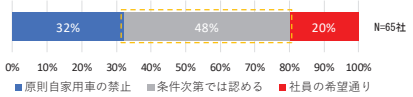


N=97人　　N=236人

交通実験2019　企業の自家用車通勤に対する考え方に着目した整理

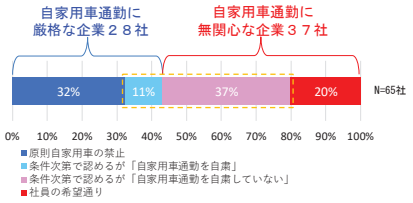
（１）自家用車通勤に対する考え方

・32%の企業が原則自家用車通勤を禁止する一方で、
　社員の希望通りも20%と低くなっている。
・条件次第で認めている企業が48%と最も多い。



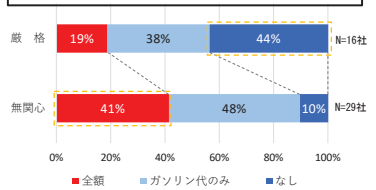
・条件次第で認めている企業48%のうち、
　①自家用車通勤を自粛している企業は11%、
　②自家用車通勤を自粛していない企業は37%である。

以下、次のように分類して比較する。
・原則自家用車の禁止と①の企業：「自家用車通勤に厳格な企業」
・社員の希望通りと②の企業　　：「自家用車通勤に無関心な企業」



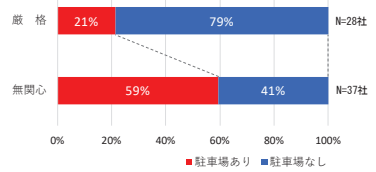
（２）自家用車の通勤手当

・自家用車通勤に厳格な企業のうち、44%は
　全く支給していない。
・自家用車通勤に無関心な企業のうち、41%は
　全額支給している。



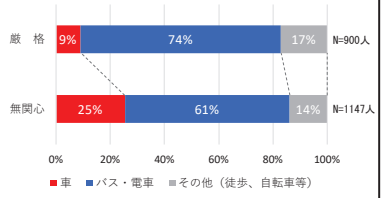
（３）従業員用駐車場

・自家用車通勤に無関心な企業のうち、
　59%が従業員用駐車場を確保している。



（４）従業員の通勤手段

・自家用車通勤に無関心な企業は、従業員の
　車通勤率が25%と高い。

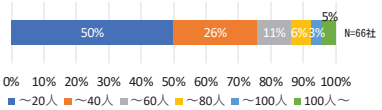


○現　　状　：企業の自家用車通勤に対する考え方と、従業員の通勤手段の関連性が高く、
　自家用車通勤に厳格な企業では、自家用車通勤者が少なく、バス電車通勤が促進されている。

○今後の対策　：自家用車通勤に無関心な企業とその従業員を対象に、
　公共交通利用促進に貢献する意識醸成と公共交通への転換に向けたきっかけ作りを実施したい。

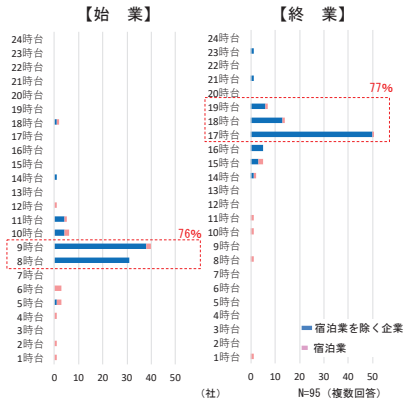
1．企業概要

（1）従業員数



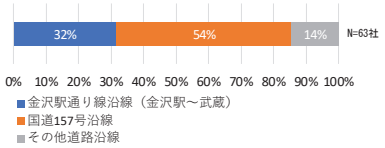
・全66社で従業員は2,121人（32人/社）であった。
・20人以下が50%　、40人以下で76%であった。
・100人以上の企業は3社であった。

（2）勤務時間



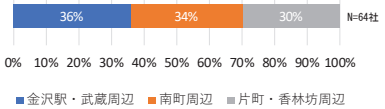
・始業は8～9時台が76%、終業は17～19時台が77%と、勤務時間が集中がしている時間帯がある。

（3）立地



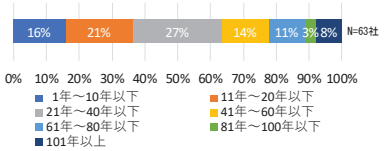
・54%が国道157号沿線、32%が金沢駅通り線沿線（金沢駅～武蔵）に立地している。

（4）郵便番号



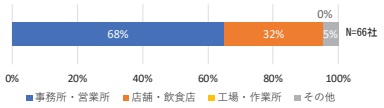
・金沢駅・武蔵周辺が36%、南町周辺が34%、片町・香林坊周辺が30%であった。

（5）営業年数

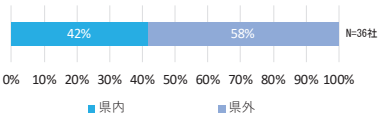


・10年以上経営する企業が84%にも達する。

（6）業務形態

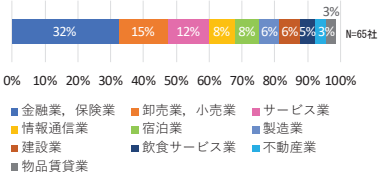


【県内と県外の内訳（事務所・営業所のみ）】



・事業所が68%、店舗・飲食が32%、その他が5%である。
・事業所のうち、42%が県内企業、58%が県外に本社を置いている。

（7）主な業種

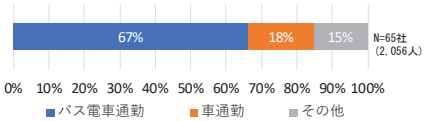


・金融業，保険業が32%で最も多く、卸売業，小売業、サービス業が続く。

※サービス業：人材派遣、会計士、広告関連等

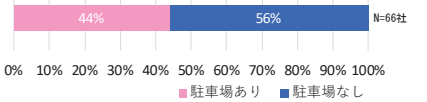
2．交通に関する取組

問１．貴社の従業員の通勤実態について教えてください。
［車通勤］__人、［バス電車通勤］__人、［その他］__人



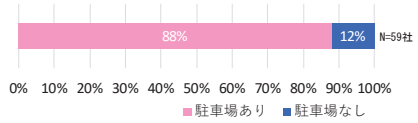
・バス電車通勤をしている従業員は67%であり、車通勤者は18%と、公共交通を利用している従業員が多い。

問２．従業員用駐車場の確保状況について、教えてください。
１．確保している　　２．確保していない
→［駐車場確保台数］敷地内__台、月極め__台



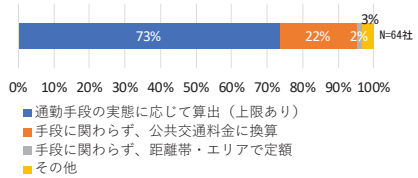
・44%の企業が駐車場を確保している。
・駐車場確保 29社のうち
　敷地内のみ6社、月極めのみ12社、両方11社
・駐車台数232台（敷地内102台、月極め130台）

問３．貴社の業務車両の保有台数について、教えてください。
［業務車両台数］敷地内__台、月極め__台



・88%の企業が駐車場を確保している。
・52社のうち
　敷地内のみ20社、月極めのみ24社、両方8社
・駐車台数353台（敷地内162台、月極め289台）

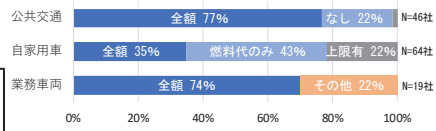
問４．貴社の通勤手当の算出方法について、教えて下さい。
１．通勤手段の実態に応じて算出（上限あり）
２．手段に関わらず、公共交通料金に換算
３．手段に関わらず、距離帯・エリアで定額
４．その他（　　）



・通勤手段の実態に応じて算出（上限あり）が73%を占める。

問５．貴社の通勤費の支給の程度について、教えて下さい。

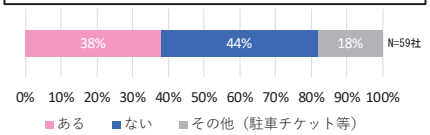
【自家用車の場合】
１．全額（駐車場代を含む）
２．燃料代のみ
３．なし
【公共交通の場合】
４．全額
５．一部（上限制あり）
６．なし
【業務車両の場合】
７．全額（駐車場代を含む）
８．なし



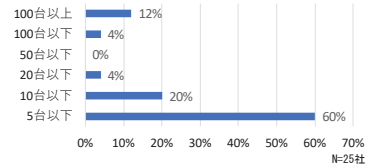
・公共交通による通勤手当を全額支給している企業は77%、上限有りを含めると、ほぼ全企業が手当を支給している。
・自家用車通勤の場合、燃料代のみの支給が43%と最も多いが、駐車場代も含めると、全額支給している企業が35%もいる。

2．交通に関する取組

問６．貴社に訪問される来訪者用に駐車場を用意されていますか。
　１．ある　　２．ない　　３．その他（　　）
　　→［駐車場台数］（　　）台

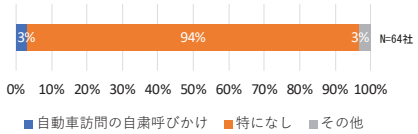


【駐車場台数】



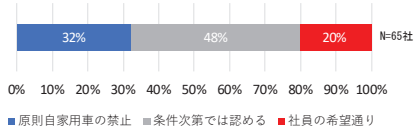
・56%（ある＋その他）の企業が敷地内や提携駐車場等により駐車場を確保しており、ホテル、証券会社が100台以上の駐車場を確保している。

問７．来訪者に対する公共交通利用促進への取組みについて、教えてください。
　１．公共交通料金の全額負担
　２．公共交通料金の一部負担・割引
　３．公共交通利用者への特典
　４．自動車訪問の自粛呼びかけ
　５．特になし
　６．その他（　　）



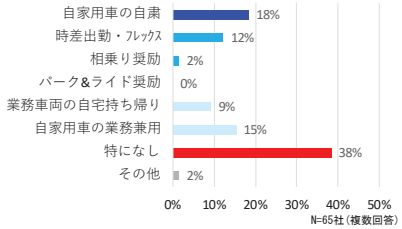
・特になしが94%も占めている。

問８．自家用車通勤に対する貴社の基本的な考え方について、教えてください。
　１．原則自家用車の禁止
　２．条件次第では認める
　３．社員の希望通り



・32%の企業が原則自家用車通勤を禁止する一方で、社員の希望通りも20%と低くない。

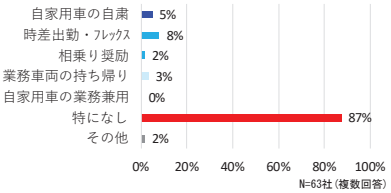
問９．現在、貴社の通勤環境の取組みを教えてください。（複数回答可）
　１．自家用車の自粛
　２．時差出勤・フレックスタイム
　３．相乗り奨励
　４．パーク＆ライド奨励
　５．業務車両の自宅持ち帰り
　６．自家用車の業務兼用
　７．特になし
　８．その他（　　）



・自家用車通勤を自粛している企業は18%であり、時差出勤･フレックスを採用している企業は12%である。
・特になしが最も多く38%である。

2．交通に関する取組

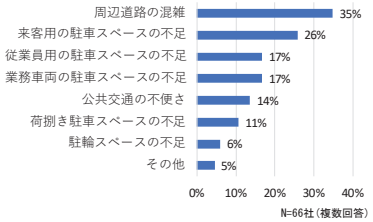
問１０．将来、実施を検討している通勤環境の取組みがあれば教えてください。（複数回答可）
　１．自家用車の自粛
　２．時差出勤・フレックスタイム
　３．相乗り奨励
　４．パーク＆ライド奨励
　５．業務車両の自宅持ち帰り
　６．自家用車の業務兼用
　７．特になし
　８．その他（　　）



・特になしが87%を占めている。

問１１．現在地の事業活動において、交通面での問題点を教えてください。（複数回答可）
　１．公共交通の不便さ
　２．周辺道路の混雑
　３．業務車両の駐車スペースの不足
　４．従業員用の駐車スペースの不足
　５．荷捌き駐車スペースの不足
　６．来客用のスペースの不足
　７．駐輪スペースの不足
　８．その他（　　）

※「公共交通の不便さ」と回答された方は具体的な問題点があれば教えてください。

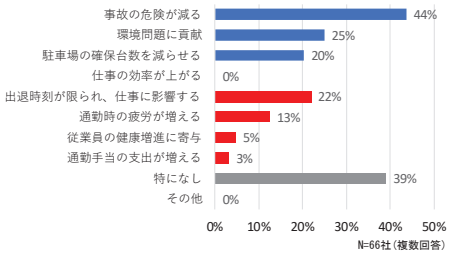


【具体的な問題点】

意見	票数
便数が少ない	3
定刻に出発出来たことがほとんどない	1
市内に鉄道網がない	1
路線バスの経路が複雑	1
早朝に対応できない	2
終バス、終電時間が早い	1

・周辺道路の混雑が35%と最も高く、来客用、従業員用、業務車両の駐車スペースの不足が続く。

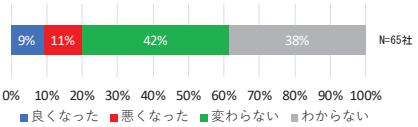
問１２．社員がバスや鉄道で通勤した場合、どんな影響がありますか。（複数回答可）
　１．通勤時の疲労が増える
　２．通勤手当の支出が増える
　３．出退時刻が限られ、仕事に影響する
　４．仕事の効率が上がる
　５．従業員の健康増進に寄与
　６．駐車場の確保台数を減らせる
　７．事故の危険が減る
　８．環境問題に貢献
　９．特になし
　１０．その他（　　）



・事故リスクの減少が44%と最も高く、
・ポジティブな影響（青色）が、ネガティブな影響（赤色）より多い。
・特になしも39%と高く、相対的に従業員の公共交通による通勤への転換に抵抗のない企業が多いと考えられる。

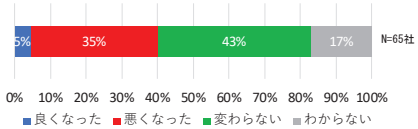
3．交通の現状

問１３．この５年間くらいの間で、バスダイヤの運行状況（ダイヤ通りの運行）に、変化を感じますか。
1．良くなった
2．悪くなった
3．変わらない
4．わからない



・変わらないが42%と最も高く、わからないの38%と合わせると、80%と非常に高い。

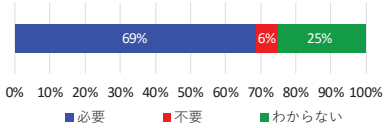
問１４．この５年間くらいの間で、職場周辺の車の混雑状況に、変化を感じますか。
1．良くなった
2．悪くなった
3．変わらない
4．わからない



・変わらない43%と最も高く、わからないの17%と合わせると60%である。
・悪くなったが35%と非常に高い。

4．公共交通の利用意向

問１５．行政がバス利用を推進する取組みをどう思いますか。
1．必要
2．不要
3．わからない



・必要が69%と最も高く、引き続き、行政による取組みが求められている。

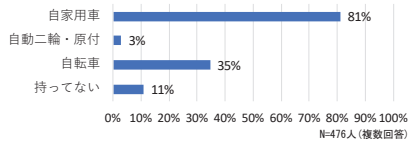
5．交通政策全般に関する意見

【改善を求めるご意見】

・バスの運賃値下げ
・バス路線の充実
・バスの定時性向上
・バスの排ガス対応
・バス・タクシーの水はねがひどい
・バス運転手のマナー向上
・駐車場の不足（南町・香林坊等）
・歩道・車道が狭い
・ラッシュアワーの渋滞解消（金沢駅前・武蔵等）
・観光バスの乗降所を近くに設置してほしい。
・終バス延長。

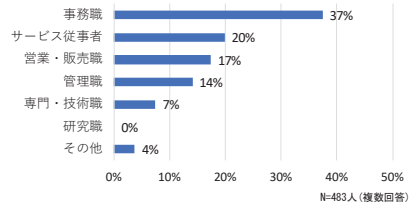
1．通勤行動

（1）自由に使える車両の有無



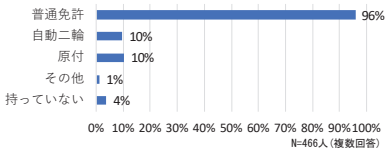
・自家用車が81%と最も高く、自転車が35%と続く。

（2）職種



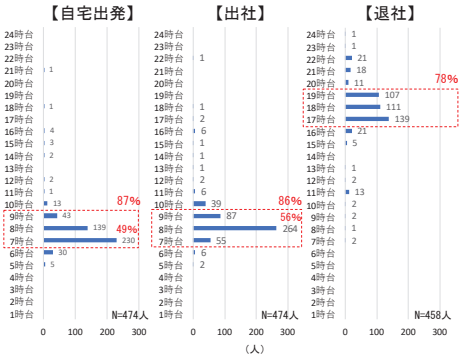
・事務職が37%と最も高く、サービス従事者が20%、営業販売職が17%と続く。

（3）免許の有無



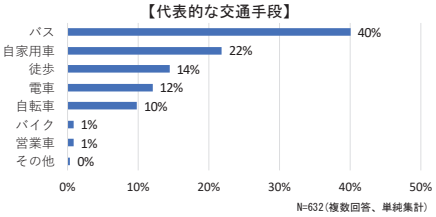
・普通免許が96%と最も高く、自動二輪と原付がいずれも10%と続く。

（4）代表的な出勤時間

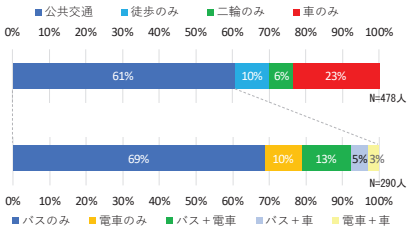


・自宅出発時間は7時台に49%が集中し、8時台・9時台と合わせ87%を占める。
・出社時間は8時台に56%が集中し、7時台・9時台と合わせ86%を占める。
・退社時間は17～19時台に78%を占めるが、朝のピークに比べると分散傾向である。

（5）通勤手段



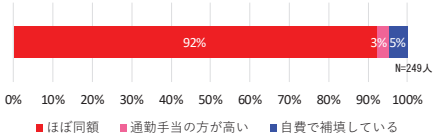
・バスが40%と最も高く、自家用車、徒歩、電車、自転車が続く。



・公共交通による通勤が61%と最も高く、車通勤は23%となっている。
・公共交通による通勤の内訳は、バスのみが69%と最も高く、バス＋電車、電車のみ、公共交通＋車が10%前後となっている。

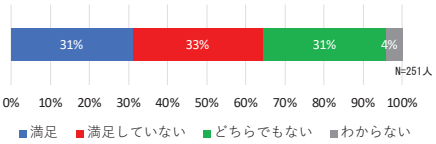
2．バス通勤について

問２．会社から支給されている通勤手当と実際の通勤費用について、お尋ねします。
1．通勤手当の方が高い
2．ほぼ同額
3．自費で補填している



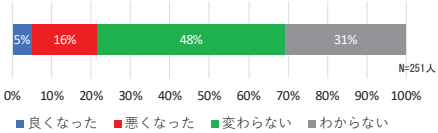
・概ね実費相当を支給されている。

問３．バスの走行環境の満足度について、教えて下さい。
1．満足
2．満足していない
3．どちらでもない
4．わからない



・満足、満足していない、どちらでもないともに30%程度である。

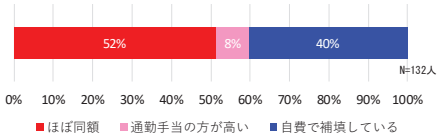
問４．この５年間くらいの間で、バスダイヤの運行状況（ダイヤ通りの運行）に変化を感じますか。
1．良くなった
2．悪くなった
3．変わらない
4．わからない



・良くなったと感じる方は、5%と非常に少ない。
・変わらないと感じる方は、48%と最も多く、わからないと合わせると79%を占める。
・全体として現状維持とも捉えられる。

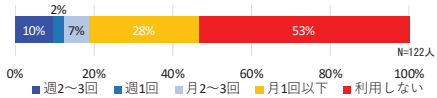
3．車通勤について

問５．会社から支給されている通勤手当と実際の通勤費用について、お尋ねします。
1．通勤手当の方が高い
2．ほぼ同額
3．自費で補填している



・実費相当（ほぼ同額+通勤手当の方が高い）が60%、自費負担が40%である。

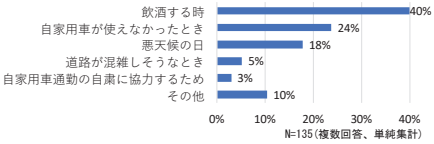
問６．バスの利用頻度について教えてください。
1．週２～３回
2．週１回
3．月２～３回
4．月１回以下
5．利用しない



・利用しないが53%と最も多く、月1回以下と合わせ81%を占める。

3．車通勤について

問７．通勤にバスを利用するときは、どんな時ですか。（複数回答可）
1．飲酒するとき
2．自家用車が使えなかったとき
3．道路が混雑しそうなとき
4．自家用車通勤の自粛に協力するため
5．悪天候の日
6．その他（　　）



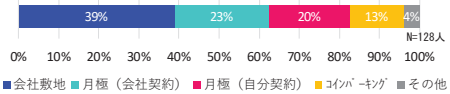
【その他の回答】

出張のとき
暑い日
電車が使えないとき等

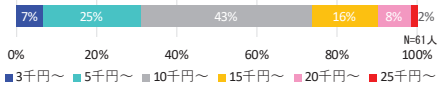
・飲酒するときが40%と最も高く、自家用車が使えなかったときが24%、悪天候の日が18%と続く。

問８．通勤に利用している駐車場の種別、駐車場代、職場までの歩行時間を教えてください。
【種別】
1．会社の敷地内にある駐車場
2．会社が契約した月極駐車場
3．自分で契約した月極駐車場
4．時間貸し駐車場（コインパーキング）
5．その他（　　）
【料金】
１ヶ月約（　　）円　または　１日約（　　）円
【歩行時間】
約（　　）分

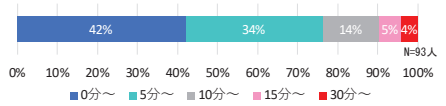
【種別】



【1ヶ月当たりの費用】

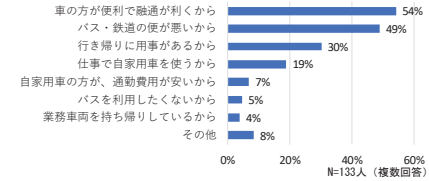


【駐車場までの歩行時間】



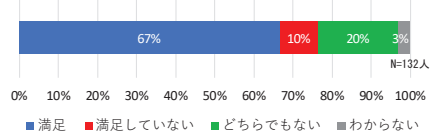
・会社の敷地内に駐車している従業員が39%と最も多く、会社契約の月極に駐車している従業員と合わせると、62%の従業員が会社が用意した駐車場を利用している。
・コインパーキングは13%と一定の利用者がいる。
・1ヶ月当たりの費用は平均11,500円である。
・歩行時間は、10分以内が76%を占める。

問９．自動車通勤の理由について、教えて下さい。（複数回答可）
1．バス・鉄道の便が悪いから
2．バスを利用したくないから
3．仕事で自家用車を使うから
4．自家用車の方が、通勤費用が安いから
5．行き帰りに用事があるから
6．業務車両を持ち帰りしているから
7．車の方が便利で融通が利くから
8．その他（　　）



・車の方が便利で融通が利くからが54%と最も多く、バス・鉄道の便が悪いからも49%と多い。
・行き帰りに用事があるから、仕事で自家用車を使うからなど、個々の事情によるものも一定程度みられる。

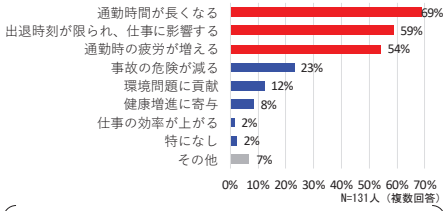
問１０．自動車通勤の満足度について、教えて下さい。
1．満足
2．満足していない
3．どちらでもない
4．わからない



・満足が67%を占めており、公共交通利用への転換に向けたハードルと考えられる。

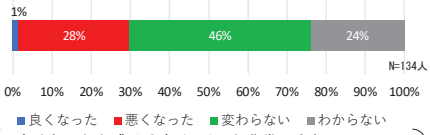
3．車の通勤者

問１１．バス通勤へ切り替える場合、どんな影響がありますか。（複数回答可）
1．通勤時の疲労が増える
2．通勤時間が長くなる
3．出退時刻が限られ、仕事に影響する
4．仕事の効率が上がる
5．健康増進に寄与
6．事故の危険が減る
7．環境問題に貢献
8．特になし
9．その他（　　）



・ネガティブな影響（赤色）がポジティブな影響（青色）より圧倒的に多く、いずれの項目も50%を超える。
・企業アンケートとは真逆の傾向となっている。

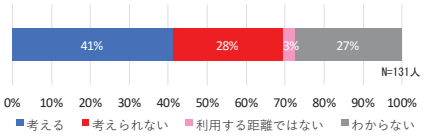
問１２．この５年間くらいの間で、職場周辺の車の混雑状況に変化を感じますか。
1．良くなった
2．悪くなった
3．変わらない
4．わからない



・良くなったと感じる方は、1%と非常に少ない。
・変わらないと感じる方は、46%と最も多く、わからないと合わせると70%を占める。
・全体として現状維持とも捉えられる。

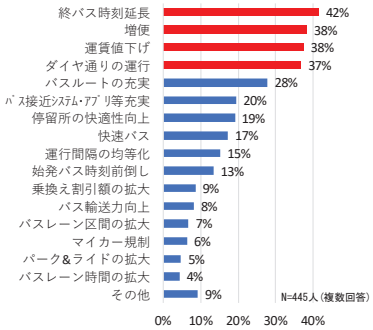
4．今後の交通施策

問１３．バスが利用しやすくなったら利用を考えますか。
1．利用を考える
2．利用は考えられない
3．バスを利用するほどの距離ではない
4．わからない

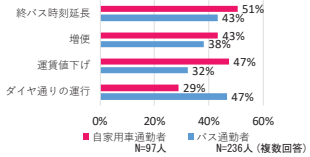


・考えるが41%であり、考えられない、利用する距離ではないの合計、わからないがともに30%程度となっている。

問１４．今後、バスをより利用しやすくするために、どんな施策を行ったらよいか教えてください。
1．運賃値下げ
2．乗換え割引額の拡大
3．終バス時刻延長
4．始発バス時刻前倒し
5．快速バス
6．増便
7．バス輸送力向上（乗車定員増）
8．バスルートの充実（路線の追加等）
9．ダイヤ通りの運行
10．運行間隔の均等化（パターンダイヤ化）
11．停留所の快適性向上（上屋、ベンチ等）
12．バス接近システムやアプリの充実
13．パーク＆ライドの拡大
14．バスレーン区間の拡大
15．バスレーン時間の拡大
16．マイカー規制
17．その他（　　）



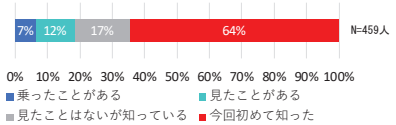
【上位4項目の車通勤者とバス通勤者との比較】



・全体では終バス延長が42%と最も多く、増便、運賃値下げ、ダイヤ通りの運行が続く。
・車通勤者では、運賃値下げが最も多く、終バス時刻延長や増便も多い。
・バス通勤者では、ダイヤ通りの運行が最も多い。

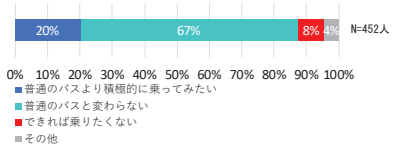
5．連節バスについて

問１５．「連節バス」という乗り物について、以前からご存知でしたか。
1．乗ったことがある
2．見たことがある
3．見たことはないが、知っている
4．今回初めて知った



・今回初めて知ったが64%と最も高く、見たことはないが知っているが17%である。

問１６．金沢市内に連節バスが走るとしたら、乗ってみたいと思いますか。
1．普通のバスより積極的に乗ってみたい
2．普通のバスと変わらない
3．できれば乗りたくない
4．その他（　　）



・普通のバスと変わらないが67%と最も高く、普通のバスより積極的に乗ってみたいが20%である。

6．交通政策全般に関する意見

【改善を求めるご意見】

	（件数）
バスの増便（南四十万発便、郊外に向かう便、美川、片町一金沢駅区間等）	12
バス運転手のマナーが悪い（急発進・急ブレーキ）	9
天候への対策（雪・雨）	8
バスの定時性（朝、夕、雨天時等）	7
拠点を整備し、バス路線を再編・充実するべき	7
道路が狭い・車線数の増加	6
全国ICカードに未対応で汎用性がなく不便	5
バスの案内がわかりづらい	5
連節バスは不向きである	5
渋滞緩和	5
終バス延長（金・土・日は1時間遅く設定してほしい）	4
バスレーン政策を定期的に見直してほしい	4
バスレーンを守らないマイカーの規制	4
公共交通利用に関する情報発信の充実	4
マイカー規制の促進	3
バス停の快適性向上（バス内の混雑）	3
観光客用と住民用でバス運行の実施	3
ライトレールの導入	2
バス運転手の確保	2
北鉄バスのアプリがわかりづらい（遅延する際はアプリで知らせてほしい）	2
運賃が高い	2
始発を早めてほしい（土曜日・金沢駅発の新幹線とのリンク）	2
高齢者、障害者が利用しやすいようにしてほしい	2

R2

（2020 年）

「交通実験2020」　都心軸沿線企業におけるバス通勤試行実験

＜実験目的＞

交通実験2019の結果をもとに、自家用車通勤に無関心な都心軸沿線企業や従業員を対象に、公共交通利用に対する理解を深め、車利用から公共交通へ転換するきっかけ作りを目的とした「バス通勤試行実験」を実施した。

【協力が得られなかった企業の理由】
- コロナ禍で、公共交通による通勤を推奨していないため
- 業務上、自家用車を使用するため
- 通勤時の疲労増が懸念され、従業員の負担となるため

【協力が得られなかった従業員の理由】
- 公共交通通勤により、通勤時間が長くなるため
- 育児や介護等があるため

＜実験計画＞

- 実験範囲：都心軸（金沢駅～犀川大橋）
- 実験対象：自家用車通勤に無関心な都心軸沿線企業
- 実験期間：R2.11.1（日）～11.30（月）の1ヶ月間（3社、7名）
- 実験内容：車通勤者を対象に定期券※を配布し、バス通勤試行実験を実施
  ※自宅最寄りの停留所～職場の定期券に加え、地帯制区間エリア内を自由に乗降可能
- 実験フロー

企業選定：昨年度のアンケートで会社名を記入いただいた企業のうち、車通勤に無関心な、車通勤者が一定数以上の企業を選定

アンケート配布企業（186社）
- 未回答（120社）
- 回答（66社）
  - 会社名未記入（27社）
  - 会社名記入（39社）
    - 車通勤に厳格（16社）
    - 車通勤に無関心（23社）
      - 車通勤4人未満（9社）
      - 車通勤4人以上（14社）

企業訪問 従業員の選定
- 協力依頼
- 公共交通利用のメリットPR
- 既存の公共交通利用促進施策のPR

▲公共交通利用PR

車通勤4人以上（14社）
- 協力不可（8社）
- 協力可（6社）
  - 従業員協力不可（3社）
  - 従業員協力可（3社）

事前アンケート
①事前アンケート
- 個別属性、自宅周辺のバス環境
- 実験前の公共交通利用状況

公共交通利用に関する情報提供

▲通勤経路、時刻表等

▲バス路線図

バス通勤試行実験
②出勤に関するアンケート（web）
- 通勤状況の報告（通勤手段、車通勤の理由など）

事後アンケート（web）
③第１回事後アンケート（直後）
- 実験後の意識の変化、今後の公共交通利用意向

④第２回事後アンケート（1ヵ月後）
- 公共交通利用状況、今後の利用意向

事後ヒアリング
⑤従業員ヒアリング（1ヵ月後）
- 今後の実験に対する意見

⑥企業ヒアリング（1ヵ月後）
- 通勤に対する考え方、今後の実験に対する意見

交通実験2020　バス通勤試行実験の結果

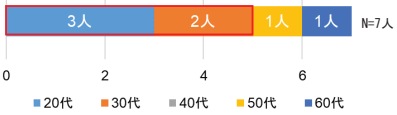
1．協力従業員の属性

（1）性別

- 全3社で従業員は7人
- 女性が6人、男性が1人

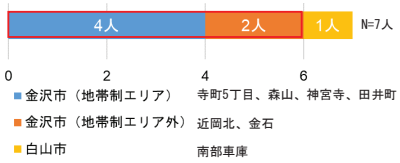
（2）年代

- 20～30代が5人



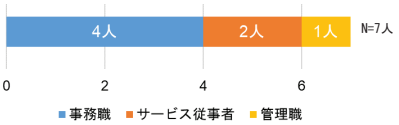
（3）最寄りバス停

- 金沢市内が6人
- そのうち地帯制フリーエリア内が4人



（4）職種

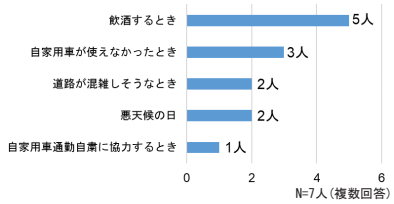
- 事務職が4人、サービス従事者が2人



2．実験前の公共交通利用状況

（5）通勤に公共交通を利用するとき

- 飲酒するとき、自家用車が使えなかったときが多い

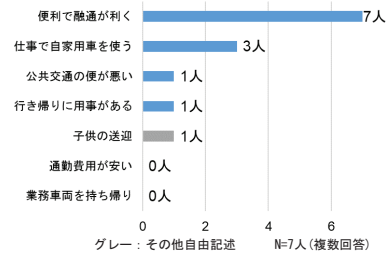


（6）公共交通の利用頻度

- ほとんど利用しないが5人

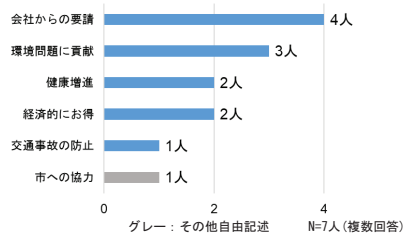
（7）通勤手段として車を利用している理由

- 全員が便利で融通が利くと回答
- 次いで、仕事で自家用車を使うが3人と多い



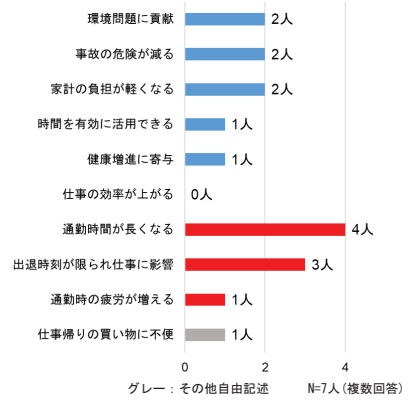
（8）実験への参加理由

- 会社からの要請が4人と最多
- 次いで、環境問題に貢献できるが3人と多い



（9）公共交通へのイメージ・意識

- 通勤時間が長くなるが4人と最多
- 出退時刻が限られ仕事に影響するも3人と多い

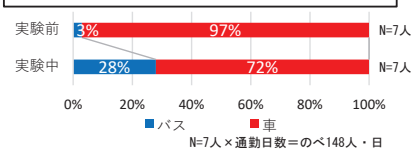


交通実験2020　**バス通勤試行実験の結果**

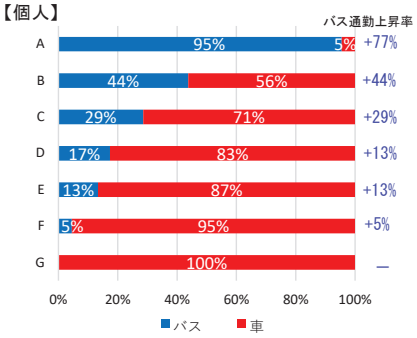
3. 実験結果の概要

（1）通勤手段

・バス通勤割合は28%と実験前の10倍近くに増加

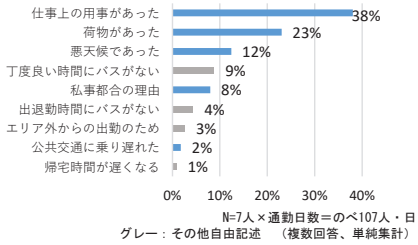


【個人】



（2）車通勤の場合の理由

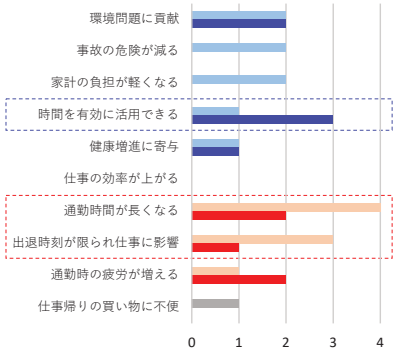
・仕事上の用事があったが38%と最多
・次いで、荷物があったが23%と多い



グレー：その他自由記述　（複数回答、単純集計）

（3）公共交通へのイメージ

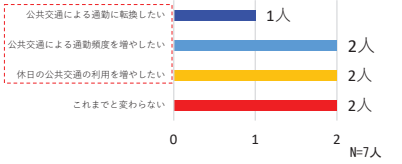
・実験前は通勤時間が長くなる、出退時刻が限られるなど、時間に関するネガティブなイメージが多かった
・実験後は時間に関するネガティブなイメージが減少し、ポジティブなイメージ（時間を有効活用できる）が増加



上段：事前　下段：事後
グレー：その他自由記述　N=7人（複数回答）

（4）実験直後の利用意向

・公共交通通勤に転換したいが1人
公共交通通勤を増やしたいが2人
休日の利用を増やしたいが2人
⇒計5人が公共交通の利用を増やす意向
・これまでと変わらないとの回答のうち、
1人は将来、公共交通通勤への転換を検討



【公共交通による通勤に転換したい】
（A）・運転が不安・面倒、経済的

【公共交通による通勤頻度を増やしたい】
（D）・介護（別宅に立寄り）や買い物などがある
・荷物がなければ便利、介護のリフレッシュ
（E）・運動量が増える

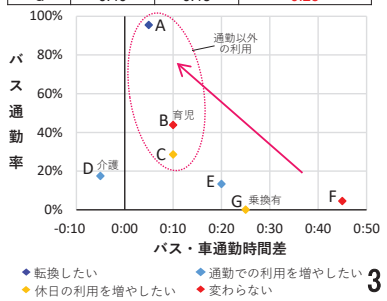
【休日の公共交通利用を増やしたい】
（C）・業務で車を使用
・街中へ行きやすく、歩く距離も増える
（G）・仕事上の都合がある

【これまでとかわらない】
（B）・朝はバスの方がスムーズ
・園児の送迎がなくなる頃、バス通勤を考える
（F）・通勤時間が長くなり、疲労

（5）バス・車通勤での時間差

・バス通勤と車通勤時間の時間差が小さいほど、
バス通勤率は高まる傾向

	バス	車	バス・車通勤時間差
A	0:45	0:40	0:05
B	0:30	0:20	0:10
C	0:25	0:15	0:10
D	0:25	0:30	-0:05
E	0:50	0:30	0:20
F	1:15	0:30	0:45
G	0:40	0:15	0:25



交通実験2020　**バス通勤試行実験の結果**

4. 今後の実験に対する意見

（1）参加者の主な意見

■インセンティブ

公共交通の利用につながるインセンティブが有効との意見が多い。
・実験中の地帯制フリーエリア定期券が便利（A）（B）
・交通系の回数券等の付与（A）（B）（D）
ふらっとバス回数券、アイカ定額分、北鉄バス回数券
・実験後の定期券購入割引（B）

■実施時期、期間

時期：5名が適切と回答する一方、過ごしやすい気温で、天候が安定している時期が良いとの意見があった。
・9月～10月（D）
・10月（G）
期間：全員が適切と回答（1ヵ月）

■実験中アンケートの回答

方法：webアンケートが適切との意見が多い。
頻度：アンケートの回答頻度については、ばらつきがある。
・毎　日（A）（F）
・1週間（B）（C）（E）
・1ヵ月（D）
その他：・毎日メールが届くと回答しやすい（B）（F）
・過去の回答を見られるようにしてほしい　（A）（D）

（2）協力企業の主な意見

■実施時期、期間

時期：　9月～10月が良いとの意見あった。
・通勤手段の転換を妨げる要因（仕事の用事、天候）を考慮すると、10月が適切（B社）
・暑くも寒くもない9月～10月が良い（C社）
期間：全社が適切と回答（1ヵ月）

■その他

通勤手段の対象にJRバスやJR、IRの鉄道を加えることで、対象従業員の母数が増える。（A社）

【まとめ】

・バス通勤してもらうことにより、そのメリットを体感し、バス通勤への転換や利用頻度を増加する車通勤者がある程度存在することが確認できた。
・しかしながら、今回の実験への協力企業・従業員は少数であったことから、より多くの企業・従業員の方々に、バス通勤試行実験に協力してもらうことが重要である。
⇒都心軸沿線企業の通勤実態を再調査し、協力企業を掘り起こすとともに、従業員の方々が実験に参加しやすい条件整備を行う

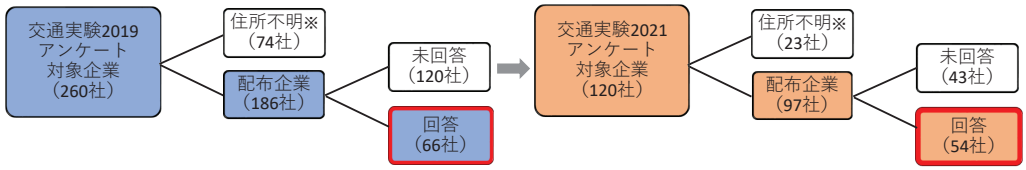
R3

（2021 年）

企業アンケート結果　交通実験2019（66社）と交通実験2021（54社）の比較

アンケート調査　フロー図

※宛先不明により返送等

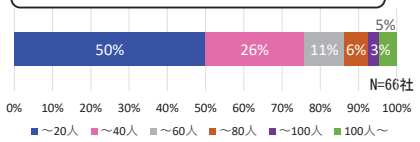


企業概要

（１）従業員数

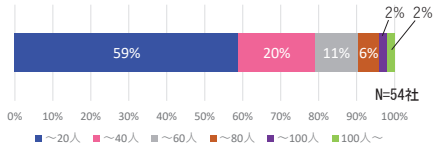
交通実験2019（前回）

・全66社で従業員は2,121人
ﾎﾃﾙ日航金沢:280名、きんしんﾋﾞｼﾞﾈｽｻｰﾋﾞｽ:120名、東急ﾎﾃﾙ:107名



交通実験2021（今回）

・全54社で従業員は1,325人
ソニー生命:120名、三井信託銀行:91名

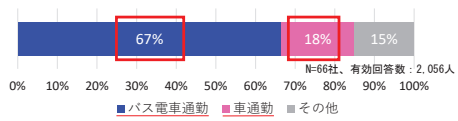


交通に関する取組

（２）従業員の通勤実態

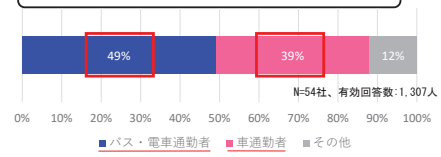
交通実験2019（前回）

・バス電車通勤 67%（1368人）



交通実験2021（今回）

・バス電車通勤 49%（641人）



比較コメント

前回（2019）は比較的従業員が多い企業からの回答が多い

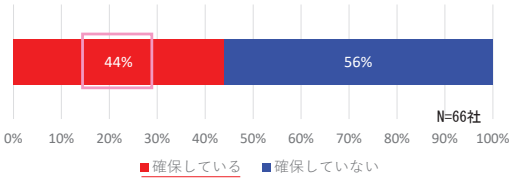
今回（2021）の結果の方が、従業員のバス電車通勤率が低く、車通勤率が高い

交通に関する取組

（３）従業員用駐車場

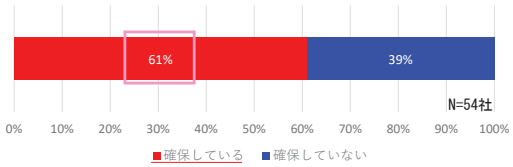
交通実験2019（前回）

・駐車場を確保している 44%



交通実験2021（今回）

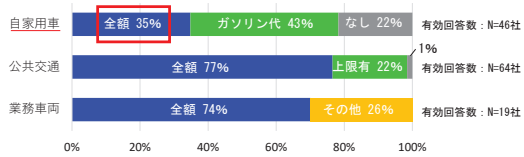
・駐車場を確保している 61%



（４）通勤手当

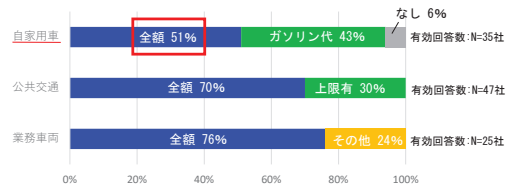
交通実験2019（前回）

・自家用車は全額支給が35%
・公共交通は全額支給が77%、
上限有りを含めほぼ全企業が手当



交通実験2021（今回）

・自家用車は全額支給が51%であり、手当が充実している。
・公共交通は全額支給が70%、
上限有りを含め有効回答の全企業が手当



比較コメント

車通勤率の高い今回（2021）の結果の方が、
従業員駐車場を確保している企業の割合が高い

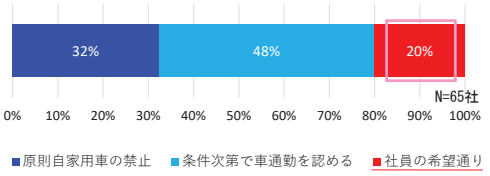
車通勤率の高い今回（2021）の結果の方が、
自家用車に対する手当を行っている企業が多い

交通に関する取組

交通実験 2019（前回）

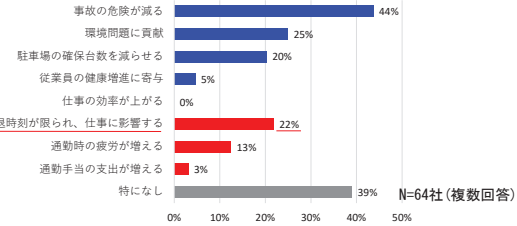
（５）自家用車通勤に対する考え方

・3割が原則自家用車を禁止する一方で、社員の希望通りも2割と低くない



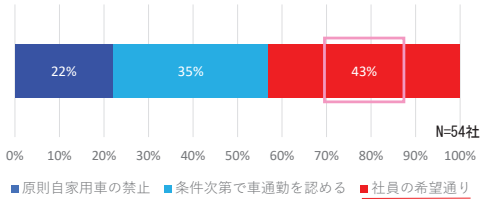
（６）社員のバス・鉄道通勤への転換の影響

・ポジティブな影響としては「事故の危険が減る」が4割と高い
・ネガティブな影響としては「出退時刻が限られ、仕事に影響する」が最も高く、2割程度ある
・特になしも39%と高く、相対的に従業員の公共交通による通勤への転換に抵抗のない企業が多いと考えられる。

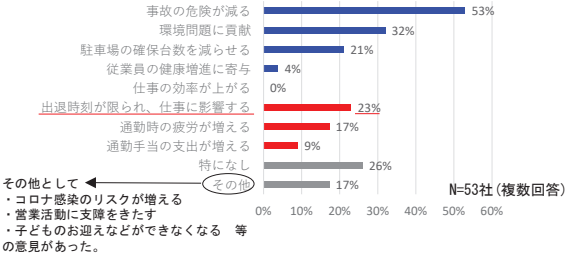


交通実験 2021（今回）

・約2割が原則自家用車を禁止する一方で、社員の希望通りは約4割であり、とても高い



・ポジティブな影響としては「事故の危険が減る」が5割と高い
・ネガティブな影響としては「出退時刻が限られ、仕事に影響する」が最も高く、2割程度ある



その他として
・コロナ感染のリスクが増える
・営業活動に支障をきたす
・子どものお迎えなどができなくなる　等
の意見があった。

比較コメント

車通勤率の高い今回（2021）の結果の方が、「社員の希望通り」とする企業が多い

前回（2019）、今回（2021）ともに、ネガティブな意見として、「出退時間が限られ、仕事に影響する」が最も多い。

交通実験2020（7名参加）＋2021（5名参加）

公共交通通勤試行実験の結果

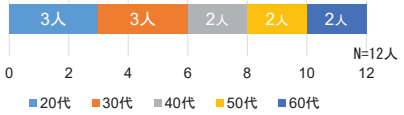
1. 協力従業員の属性

（１）性別

・全5社（2020との重複企業あり）で従業員は12人
・女性が9人、男性が3人

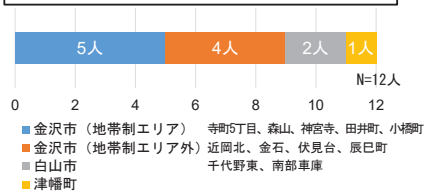
（２）年代

・20～30代が6人



（３）最寄りバス停

・金沢市内が9人
・白山市、津幡町が3人



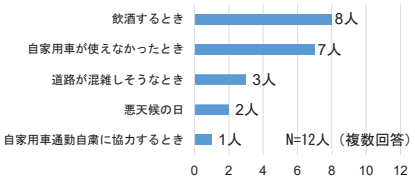
（４）職種

・事務職が4人、サービス従事者が4人

2. 実験前の公共交通利用状況

（５）通勤に公共交通を利用するとき

・「飲酒するとき」との理由が最多
・次いで「自家用車が使えなかったとき」が多い

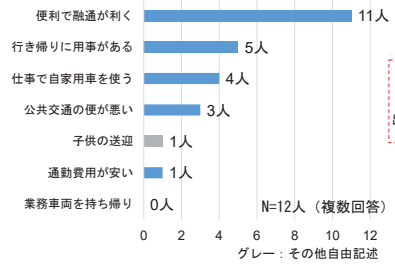


（６）公共交通の利用頻度

・ほとんど利用しないが9人

（７）通勤手段として車を利用している理由

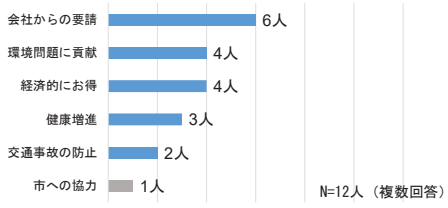
・「便利で融通が利く」との理由が最多
・次いで「行き帰りに用事がある」が多い



グレー：その他自由記述

（８）実験への参加理由

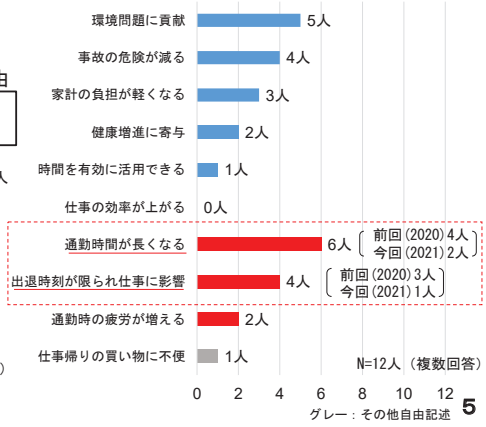
・「会社からの要請」との理由が最多
・次いで「環境問題に貢献」および「経済的にお得」が多い



グレー：その他自由記述

（９）実験前の公共交通へのイメージ

・ポジティブなイメージとしては、「環境問題に貢献」および「事故の危険性が減る」が多い
・ネガティブなイメージとしては、「通勤時間が長くなる」および「出退時間が限られ仕事に影響」が多い



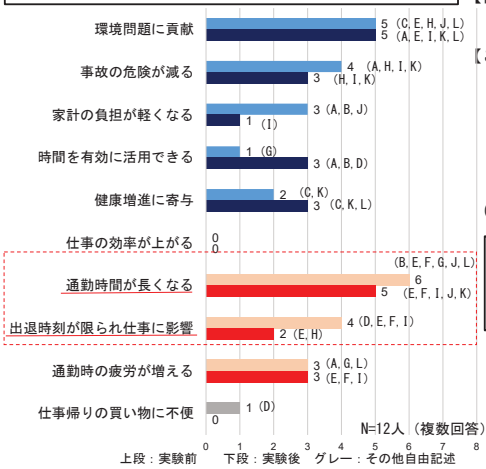
グレー：その他自由記述

交通実験2020（7名参加）＋2021（5名参加）　**公共交通通勤試行実験の結果**

３．実験結果の概要

（１）実験前後の公共交通へのイメージ

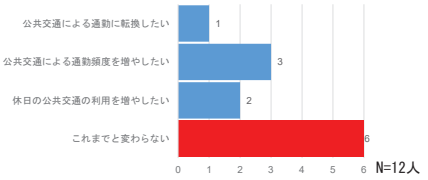
・実験前は「環境問題に貢献」、「事故の危険性が減る」「通勤時間が長くなる」といった意見が多い
・実験後は、「時間を有効に活用できる」、「健康増進に寄与」といった意見が増え、「出退時間が限られ仕事に影響」などのネガティブな意見が減少している。



【公共交通による通勤に転換したい】
（Ａ）・運転が不安・面倒、経済的
【公共交通による通勤頻度を増やしたい】
（Ｄ）・荷物がなければ便利、介護のリフレッシュ
（Ｅ）・健康のため運動量を増やしたい
（Ｈ）・自宅からバス停が近く、利用しやすい環境である
【休日の公共交通利用を増やしたい】
（Ｃ）・歩く距離が増えるので健康に良い
（Ｇ）・平日は仕事上の都合があるが休日なら
【これまでとかわらない】
（Ｂ）・園児の送迎がなくなる頃、バス通勤を考える
（Ｆ）・通勤時間が長くなり、疲労
（Ｉ）・バスの接続が良くなると、公共交通通勤を考える
（Ｊ）・帰りのバス時間がない／少ない
（Ｋ）・仕事上、買い出しが多く荷物が多い
（Ｌ）・朝の通勤時間帯のみ増便すれば、利用を考える

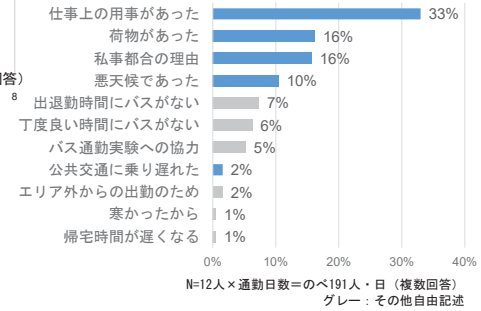
（２）実験直後の利用意向

・12人中6人が公共交通の利用を増やす意向



（３）車通勤の場合の理由

「仕事上の用事があった」や「荷物があった」、「私事都合の理由」、「悪天候であった」といった　一過性の理由が多く、「出退勤務時間にバスがない」、「丁度良い時間にバスがない」といった恒常的な理由がつづく

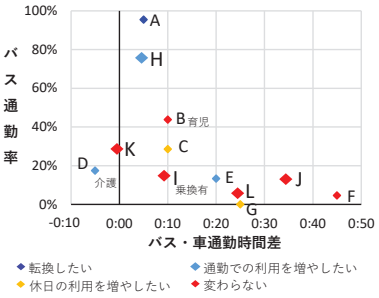


（４）バス・車通勤での時間差

・バス通勤と車通勤時間の時間差が小さいほど、バス通勤率は高まる傾向

（単位：分）

個人	バス	車	バス･車通勤時間差
A	0:45	0:40	0:05
B	0:30	0:20	0:10
C	0:25	0:15	0:10
D	0:25	0:30	▲0:05
E	0:50	0:30	0:20
F	1:15	0:30	0:45
G	0:40	0:15	0:25
H	0:45	0:40	0:05
I	0:50	0:40	0:10
J	1:05	0:30	0:35
K	0:40	0:40	0:00
L	0:35	0:10	0:25



実験前後の公共交通のイメージについて、実験前にネガティブなイメージを持っていた参加者が、実験後の調査では減少している。
「通勤時間が長くなる」イメージを持つ人と実際の時間差に相関関係は確認できなかった。

総　評

■企業アンケートの結果について

①．「従業員の通勤実態」として、バス電車通勤の割合が交通実験2019（約7割）、2021（約5割）共に高いシェアを占めており、都心軸沿線企業の従業員については、公共交通通勤率が高い傾向にある。

②．「自家用車通勤に対する考え方」として、「社員の希望通り」とする企業が交通実験2019、2021どちらにおいても一定数存在しており、「社員の希望通り」とする企業において車通勤が占める割合は約６割と高い。

表１　交通実験2019で「社員の希望通り」とする企業の従業員の内訳

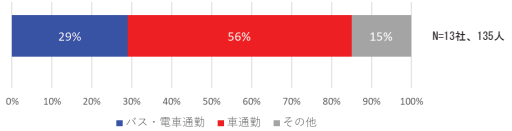
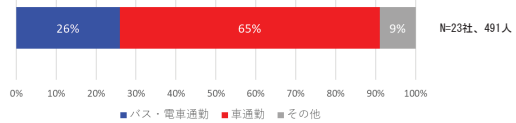


表２　交通実験2021で「社員の希望通り」とする企業の従業員の内訳



③．「自家用車通勤に対する考え方」として、「社員の希望通り」とする企業は、従業員用駐車場を確保している傾向が高く、自家用車通勤への手当てが厚い。

表３「自動車通勤の考え方」と「駐車場確保」の関係

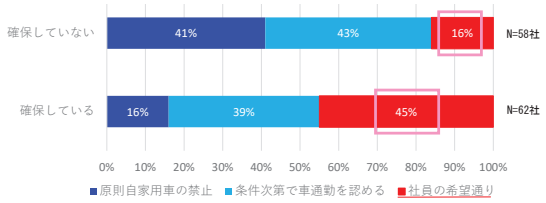
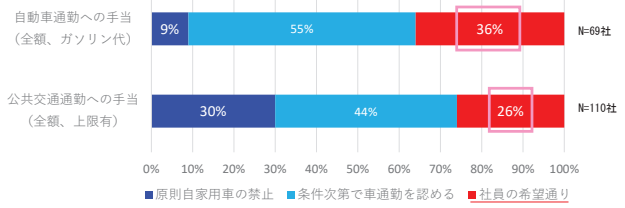


表４「自動車通勤の考え方」と「自家用車および公共交通通勤への手当」の関係



④．「社員のバス・鉄道通勤への転換の影響」では、「出退時刻が限られ仕事に影響する」ことを懸念する企業が多い。

■公共交通通勤試行実験の結果について

実験前の公共交通へのイメージでは、「通勤時間が長くなる」や「出退時間が限られ仕事に影響」などの意見が目立つが、実験後は実験前に比べて減少。

総　評

・企業アンケートおよび公共交通通勤試行実験の結果より、公共交通に対するネガティブな先入観が公共交通利用のハードルを上げているものと推測される。
・公共交通の利用促進を図るためには、企業や従業員が抱く「出退時間が限られ仕事に影響」などの公共交通に対するネガティブなイメージを減らしていくことが重要であり、さらなる公共交通機関の利用環境向上の検討が必要。

R4

（2022 年）

交通実験2022調査概要　パーク・アンド・ライド駐車場の拡大に関する調査

＜調査目的＞

これまでの交通実験の結果から、企業や従業員が公共交通に対するイメージとして「出退時間が限られ仕事に影響」や「通勤時間が長くなる」といったネガティブな印象を抱いていることが確認されている。都心軸における公共交通の利用促進を図るには、これらのイメージを払拭できる環境整備が重要であることから、移動の安全性や定時性が期待できるパーク・アンド・ライドについて、主要なバス・鉄道路線の駐車場の増設を目的として、Ｋパーク等の駐車場の候補地調査を行う。

＜調査結果＞

調査により得られた結果については、「金沢都市圏パーク・アンド・ライドシステム実施協議会」等と情報の共有をおこない、今後の候補地選定の資料として活用する。

【参考】Ｋパークとは

概要：金沢中心部の朝夕のラッシュ時における交通渋滞緩和と環境負荷低減のため、商業施設などの指定駐車場で、マイカーからバスや電車に乗り換えて通勤・通学をしてもらうシステム

料金：乗車券(※1)＋駐車料金（※2　商品券3,000円/月）

※1　Ｋパーク専用バス定期券は４割引

※2　商品券の購入は商業施設駐車場を利用する場合に適用

パーク・アンド・ライド駐車場位置図

2023年1月　現在

令和４年度　事業計画　「パーク・アンド・ライド駐車場の拡大に関する調査」

調査①　候補地リスト（商業施設、公的施設等）の更新

内　容：既往調査（Ｈ２８年度金沢市調査）によるパーク・アンド・ライド（以後、Ｐ＆Ｒ）駐車場候補地（商業施設、公的施設、民営駐車場等）の現状確認
新たなＰ＆Ｒ駐車場候補地の追加

対　象：公共交通重要路線沿線の商業施設、公的機関の駐車場等

方　法：住宅地図や航空写真等による調査

調査②　候補地リスト（空き地）の追加

内　容：新たなＰ＆Ｒ駐車場候補地の追加

対　象：公共交通重要路線沿線付近において、Ｐ＆Ｒ駐車場の候補地として適当と認められる空き地

方　法：住宅地図や航空写真等による調査

調査③　金沢都市圏北部 Ｐ＆Ｒ駐車場の候補地選定

内　容：Ｐ＆Ｒ駐車場候補地の少ない金沢都市圏北部においてＰ＆Ｒ駐車場の新規候補地を選定し、概ねの収容台数等を調査

対　象：金沢都市圏北部における公共交通重要路線以外のバス路線
・本津幡駅～柳橋までの区間
・木越住宅周辺～柳橋および神谷内までの区間
※名称はバス停名

方　法：住宅地図や航空写真、現地踏査等による調査

調査④　Ｐ＆Ｒ駐車場候補地の意向調査

内　容：駐車場の現況利用状況を調査
駐車場管理者等の特定
郵送及び聞き取りによる意向確認調査

対　象：調査①～③にて選定された候補地

手　法：調査票を郵送し、Ｐ＆Ｒ駐車場開設への協力意向を確認し、抽出した「協力不可」等の候補地に対して対面で聞き取り

調査⑤　長期的視点による駐車場適地の調査

内　容：長期的に用地の取得も含めＰ＆Ｒの施策を極めて有効に実施できる適地の調査

対　象：公共交通重要路線沿線

手　法：住宅地図や航空写真等による調査

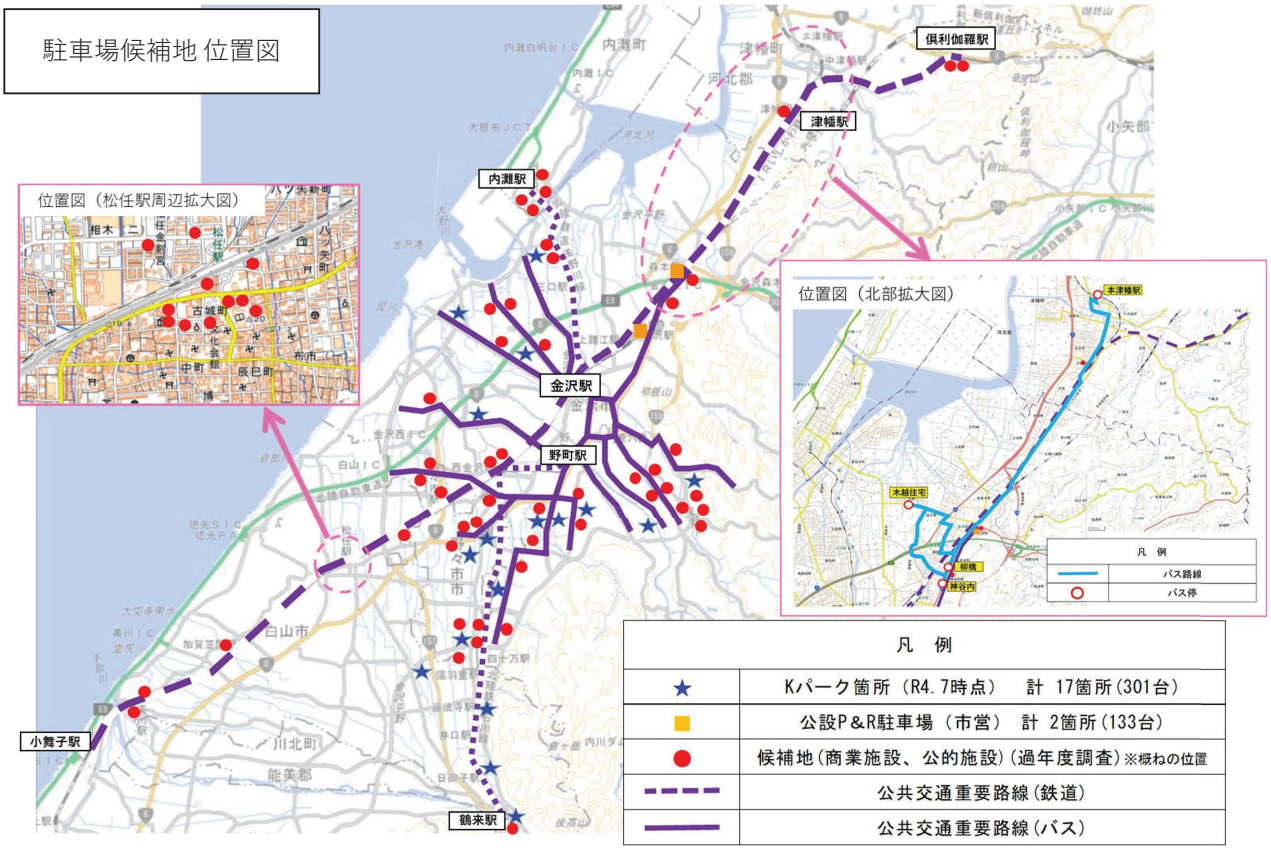
◇既往調査（Ｈ２８年度金沢市調査）

調査概要：公共交通重要路線沿線の商業施設、公的機関の駐車場等を対象として調査し、Ｐ＆Ｒ駐車場候補地をリスト化

調査範囲：金沢都市圏（金沢市、白山市、野々市市、かほく市、津幡町、内灘町）

調査候補地：商業施設、公的施設、民営駐車場等

駐車場候補地 位置図



調査①　候補地リスト（商業施設、公的施設等）の更新

パーク・アンド・ライド駐車場候補地リスト（2016年度作成）

選定方法：公共交通重要路線の駅・バス停から300mの範囲内における
①商業施設の駐車場（30台以上）：63件
②公共施設の駐車場（有料、無料）：34件
③民間駐車場（鉄道駅周辺の月極、時間貸）：134件
④公共所有空地（道路用地等）：8件
⑤民間所有空地（鉄道駅周辺を中心に一定規模以上の空地）：18件

候 補 地：257件（2016年度時点）

調査①パーク・アンド・ライド駐車場候補地リストの更新

調査方法：住宅地図を用いて現地の状況を確認

時点修正：①状況に変化なし（227件）
②駐車場に建物が建設済等（16件）
③Kパークとして利用中（14件）
計　257件　⇒　②、③を除きリストに残る候補地　227件

新規追加：①商業施設（駐車場30台以上　※飲食店、コンビニ等は除く）42件
②公共施設（会館、公民館等　※保育園、学校、医療・福祉施設は除く）　13件
※対象エリア　次の路線区間における駅、バス停から300m以内の範囲
1)鉄道　北陸本線：金沢駅～小舞子駅　IRいしかわ：金沢駅～津幡駅
浅野川線：金沢駅～内灘駅　　石川線：野町駅～鶴来駅
2)バス　公共交通重要路線　金沢市中環状道路の外側（中環状道路上は含む）
計　55件　⇒　候補地リストに追加し、候補地を282件に更新

パーク・アンド・ライド駐車場の候補地例

ニュー三久伏見台店（70台、南部エリア・新規追加）

JA金沢崎浦支店・ほがらか村（40台、東部エリア・変更なし）

クスリのアオキ藤江南店（86台、西部エリア・新規追加）

エニタイムフィットネス神谷内店
（64台、津幡方面エリア・新規追加）

調査②　　候補地リスト（空き地）の追加

対象エリア	次の路線区間における駅、バス停から300m範囲内 鉄道　北陸本線：金沢駅～小舞子駅　IRいしかわ：金沢駅～津幡駅 浅野川線：金沢駅～内灘駅　　石川線：野町駅～鶴来駅 バス　公共交通重要路線　　金沢市中環状道路の外側（中環状道路上は含む）
調査方法	１）都市計画基礎調査、住宅地図を用いて空き地を選出 都市計画基礎調査の「低未利用土地（用途に供されていない空地、空家・空店舗の存する土地等）」 かつ住宅地図において建物等記載がない土地を空き地とする ２）パーク・アンド・ライド駐車場の候補地として適当とされた箇所を候補地リストに追加 選定基準：収容台数30台（600㎡）～110台（2,000㎡） ※駐車ます（6.0×2.5＝15㎡/台）、車路等を加え20㎡/台とする ※東金沢駅西口パーク・アンド・ライド駐車場の規模（110台）を参考に設定

調査結果	①都市計画基礎調査「その他の空地」 鉄道駅・バス停から300m範囲内かつ600㎡～2,000㎡の空地　　40箇所 ②パーク＆ライド候補地の選定　8か所 除外した空き地：住宅分譲地内の空き地、土地の地形・周辺道路の形状などから不適格な土地、 現在駐車場として利用　等

調査③　金沢都市圏北部　Ｐ＆Ｒ駐車場の候補地選定

内　容 ：Ｐ＆Ｒ駐車場候補地の少ない金沢都市圏北部において、Ｐ＆Ｒ駐車場の新規候補地を選定し、概ねの収容台数等を調査

対　象 エリア	○次の路線区間におけるバス停から300m範囲内 バス　87津幡線　　本津幡駅～柳橋 32・84・85柳橋円光寺 木越住宅周辺～柳橋・神谷内
調　査 方　法	１）住宅地図を用いて候補地を選定 商業施設：駐車場30台以上 （飲食店、コンビニは除く） 公的施設：公民館等 （保育園、学校、医療・福祉施設は除く） ２）現地踏査等による候補地の概要調査

調査結果	商業施設　8件、公共施設　2件

1. スーパーのアオキみずき店
（みずき団地口バス停隣接、83台）
2. イオン金沢店
（福久南口バス停270m／福久南バス停450m、1,300台）
3. クスリのアオキ疋田店（疋田東バス停80m、32台）
4. 金沢市千坂公民館（疋田東バス停330m、27台）
5. ブックマーケット東金沢店（法光寺バス停隣接、40台）
6. モモサカプラザ（法光寺バス停130m、41台）
7. ゲンキー横浜店（北中条バス停100m、69台）
8. カジマートみなみ店, GRILLせど, ヘアサロンゆき等
（津幡中央バス停180m、60台）
9. ゲンキーすみよし通り店（庄町商店街バス停120m、33台）
10. 津幡町中条公民館（津幡駅350m、13台）

調査④　Ｐ＆Ｒ駐車場候補地の意向調査

・P&R駐車場への協力について、意向の確認を行う。

・「協力不可」であった候補地の管理者から、「協力不可」とする理由や、求めていることを把握し、P&R駐車場の拡大へ向けた、今後の改善策の検討を行うため、聞き取り等を行う。

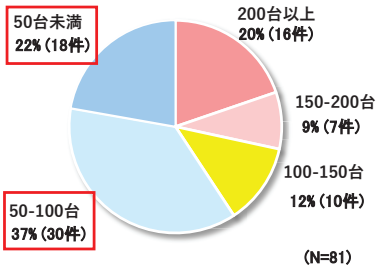
（１）調査候補地

①商業施設の駐車場　63箇所
②公共施設の駐車場　18箇所　合計81箇所
※過去に市が交渉したが承諾を得られなかった物件は除く。金沢駅周辺・七尾線沿線（本津幡駅以北）は除く。

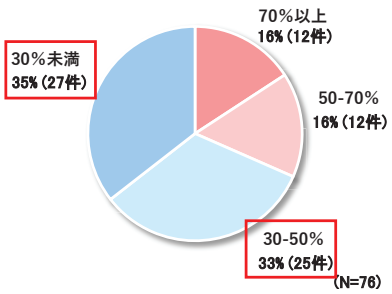
（２）調査候補地の駐車場利用状況調査

平日　10:00～12:00、16:00～18:00
各１回ずつ駐車している台数をカウントし、駐車場稼働率を算出
調査日　2022年11月7日（月）～11月17日（木）

(図1)調査候補地の駐車場規模



(図2)調査候補地の稼働率
※午前・午後の高い値



※駐車場が共同または連続している場合は
１箇所として算出（全81→有効76箇所）

・(図1)調査候補地の駐車場規模は、50台未満が22%、50～100台が37%を占める。

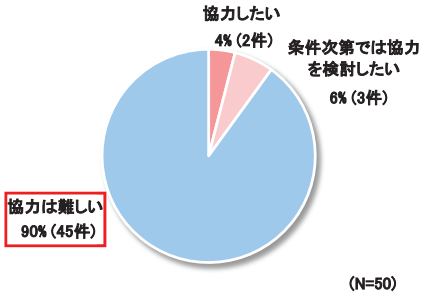
・(図2)稼働率は、30%未満が35%、30-50%が33%であり、稼働率50%以下は合わせて68%を占める。

例）200台以上　：ケーズデンキ金沢本店(17%)
150～200台：マルエー押野店（39%）
100～150台：スポーツデポ（25%）
50～100台：ゲンキー横浜店（28%）
50台未満　：郷公民館（45%）

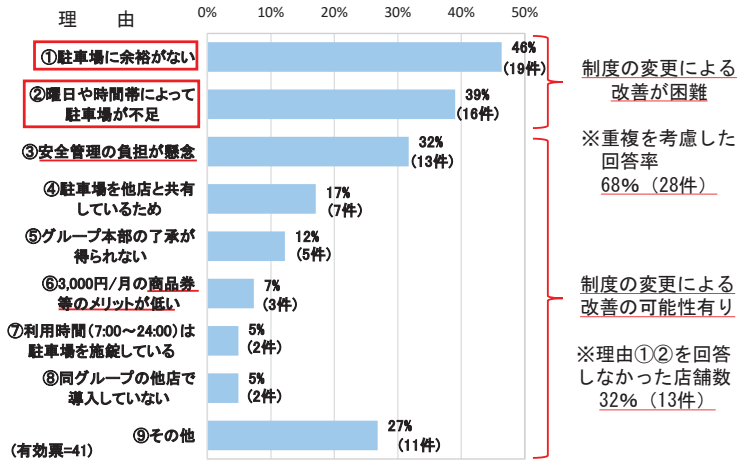
（３）アンケート調査の結果

調査期間　2022年11月15日～30日　アンケート郵送により調査　（未回答の店舗には12月上旬に電話で聞き取り）
配布回収　81票配布　50票回収（電話回答含む）　回収率62%　※石川県内、富山県内に本社がある企業は本社に依頼文を送付
設　　問　Ｋパーク協力意向(図1)、条件次第では協力できる場合の条件内容、協力が難しい理由(図2)、SDGsの取組(図3)

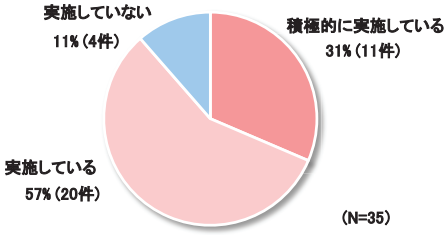
(図1) Ｋパーク協力意向



(図2) Ｋパークの協力が難しい理由（複数回答）

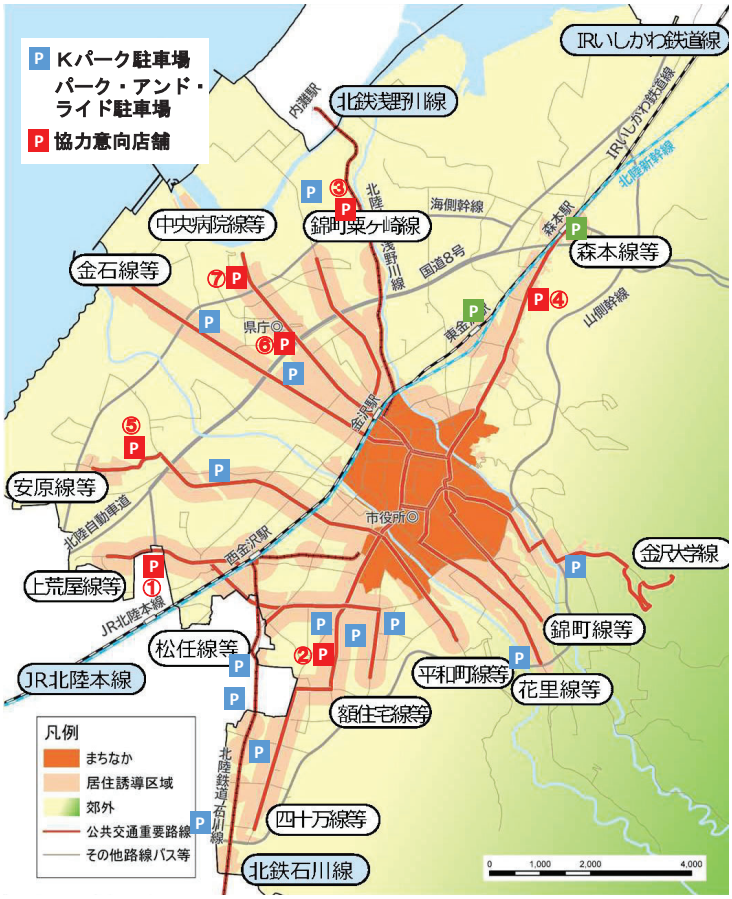


(図3) 企業としてのSDGsの取組



分析結果
- 「協力したい」（2件）、「条件次第では協力を検討したい」（3件）と協力可能な店舗が確認された。一方「協力は難しい」と回答した店舗は90%。
- 「協力は難しい」理由として68%の店舗があげている「駐車場に余裕がない」「曜日や時間帯によって駐車場が不足」については制度の変更による改善が困難。
- 一方「安全管理の負担が懸念」や「商品券等のメリットが低い」など、制度の変更による改善の可能性がある店舗が13件確認できた。

図　Ｋパーク協力意向店舗



●協力したいと回答

No	店舗名	台数	うち協力可	条件等
①	モリワンワールド金沢本店	140台	20台	―
②	アオキ金沢有松店	71台	7台	―

●条件次第では協力を検討したいと回答

No	店舗名	台数	うち協力可	条件等
③	㈱平和堂アルプラフーズマーケット大河端	200台	10～15台	・曜日限定 ・本社決裁が必要 ・トラブルが懸念され、行政側で保険加入や電話対応が必要 ・除雪時に雪捨て場になる
④	キリン堂神谷内店	35台	―	・商品券を発行していない ・本社決裁が必要 ・トラブルが懸念され、行政側で保険加入や電話対応が必要
⑤	クスリのアオキみどり店	77台	―	・本社決裁が必要

※ヒアリング調査時（後述）に協力を検討したいと回答

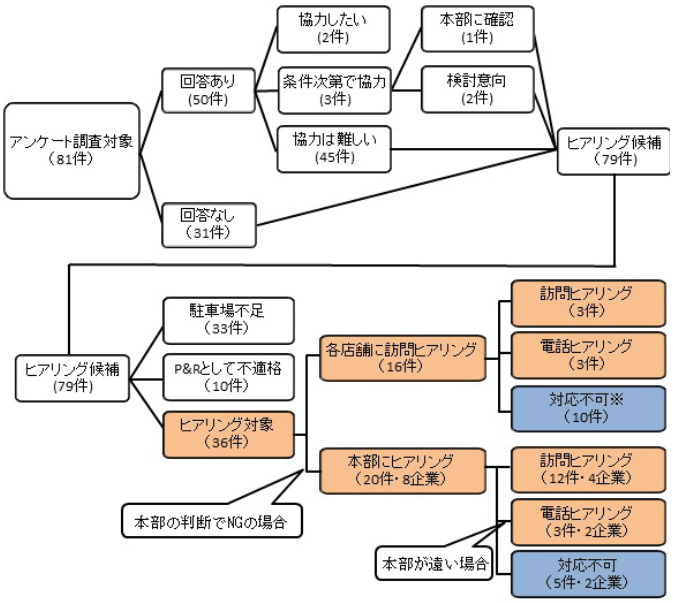
No	店舗名	台数	うち協力可	条件等
⑥	家電住まいる館ＹＡＭＡＤＡ金沢本店	383台	5台	・大店立地法上の整備台数に抵触しないこと ・本社決裁が必要
⑦	スポーツデポ	143台		・本社決裁が必要 ※バス本数少ない

（4）ヒアリング調査の実施

調査期間　2023年1月11日（水）～ 3月14日（火）
対　　象　アンケート調査で「協力不可」または「回答無し」を対象、「本社でなければ回答が難しい」場合は本社を訪問。
設　　問　パーク・アンド・ライド全般、安全管理への懸念、商品券購入などによるメリット、共同駐車場による難点、駐車場の利用時間帯、その他懸念事項

ヒアリング対象の選定方法・ヒアリング依頼結果

考 え 方：パーク・アンド・ライドに対する協力に関する考えや、店舗側の実状をヒアリングし、パーク・アンド・ライド駐車場拡大における課題を整理する。（協力意向のある候補地、駐車場不足で対応できない候補地等を除く）



※対応不可の理由
- 駐車場不足、共同駐車場のため不可（6件）
- 地権者との協議が必要のため不可（2件）
- 訪問対応の時間をとることができない（1件）
- 閉店（1件）

（5）パーク・アンド・ライド駐車場拡大に関する改善策の整理

改善策１　Kパーク制度の弾力的な運用【利用時間、システム料金等】

◎ヒアリングを踏まえた考え方

現在統一されている制度内容（駐車場利用時間 月～金曜日の7:00～24:00、システム料金3,000円/月など）に、選択肢を設け、企業の参入障壁を軽減する。

実施内容案①　利用時間の柔軟な運用

Kパーク駐車場の利用時間は24:00までであるが、閉店後はセキュリティ上施錠するため、24:00までの提供は難しい企業が確認されており、利用時間を7:00～22:00、7:00～23:00など駐車場毎に設定するなど、利用時間を柔軟に運用する。

実施内容案②　システム料金の支払い方法の拡大

商品券を発行していない企業やフィットネスクラブなど商品券が適さない業種に対応するため、ポイントの提供、クーポン券の提供、利用回数券の購入等も可能となるよう料金支払い方法の種類を拡充。

改善策２　Kパークの利便性を向上、パーク・アンド・ライドの認知度を向上【MaaSとの連携、効果的な発信】

◎ヒアリングを踏まえた考え方

利用者及び店舗における手続きの簡素化や、企業が協力しやすいようパーク・アンド・ライドの認知度の向上を図る。

実施内容案①　MaaSアプリとの連携

利便性の向上や事務手続きの簡略化のため、MaaSアプリ等の活用を検討。

実施内容案②　認知度向上のための効果的な発信

金沢市公式LINE等、発信力が高いメディアを用い、利用者の声や新しく加わった駐車場情報等を定期的に発信し、認知度の向上を図る。

改善策３　企業へのアプローチ方法の改善【本社を対象とし、企業の懸念を緩和する情報提供をしながら協議を行う】

◎ヒアリングを踏まえた考え方

・協力の可否に関する決裁権が本社にある企業が一定数ある。

・利用者の駐車トラブル、無断駐車の助長、近隣住民からの苦情、地権者交渉に対する懸念を示す意見がある。

・企業のイメージ向上につながっているデータを示すことにより協力判断の材料になる。

・社会貢献、SDGsの観点から協力を検討したい企業がある。

実施内容案①　現在の協力企業から意見聴取

現在Ｋパークに協力している企業から意見聴取を行い、経営上のメリット、運用上のトラブル発生状況等を確認する。

※調査項目：経営上感じているメリット、Ｋパーク利用者のトラブル発生状況や対処方法、無断駐車の助長につながっているか、近隣住民からの苦情など

実施内容案②　現在の利用者から意見聴取

Ｋパーク利用者から意見聴取を行い、利用頻度や利用満足度の内容、店舗の買物頻度等を確認する。

※調査項目：利用年数、駐車から勤務場所までの所要時間、利用頻度、利用時間（入庫・出庫）、利便性に対する満足度・内容、駐車場利用店舗における買物頻度、企業イメージに対する変化

実施内容案③　法令や許認可との兼ね合いなど、企業が懸念する事項について情報を整理

転貸（又貸し）する場合、地主（賃借人）の承諾が必要、また大規模小売店舗の指針に反しないか懸念される等、解釈を整理。

実施内容案④　交通上の重要性、要請台数を整理し、本社と協議

協力を要請する対象店舗の選定理由（都市交通上の重要性、公共交通の利便性）、要請台数を示し、社会貢献やSDGsへつながることを理解してもらう。

調査⑤　長期的視点による駐車場適地の調査

既存の建物の有無等の現状の土地利用にとらわれることなく、将来的に取得することでP&Rの施策を極めて有効に実施できる適地を調査。

対象エリア	○次の路線区間における駅、バス停から100m範囲内 鉄道　北陸本線：金沢駅～小舞子駅　IRいしかわ：金沢駅～津幡駅 浅野川線：金沢駅～内灘駅　　石川線：野町駅～鶴来駅 バス　公共交通重要路線　　金沢市中環状道路の外側（中環状道路上は含む）
調査方法	○都市計画基礎調査を用い、一定規模の土地を抽出する 選定基準　収容台数75台（1,500㎡）～125台（2,500㎡） ※東金沢駅西口パーク・アンド・ライド駐車場の規模（110台）を参考に設定 ○以下の土地は除外する 公共施設用地：道路用地、交通施設用地（鉄道駅等）、水道施設（土地利用の変化が見込めないため） 庁舎、大学、総合病院、図書館、寺社仏閣（立ち退き等の可能性が低いため） 小中高校、郵便局、公民館、公営のホール等（再編などの計画が行政によって行われるため） 公共空地：公園、墓地、自衛隊等（立ち退き等の可能性が低いため） 自然地等：河川敷、水面、山林等（土地利用の変化が少ないため） 住宅用地：分譲住宅地など複数の地権者の土地が合わさって大きな住宅用地になっている土地 商業用地：大型ショッピングセンター（跡地を駐車場に利用する可能性が低いため） 幹線道路沿い以外の土地（バス停へ生活道路を経由する必要がある場合利便性が低いため）

調査結果	合計　89件の土地を選定 １　住宅用地　10件（大規模集合住宅、公営住宅、社宅、大学・公務員宿舎等） ２　商業用地　30件（中規模のスーパー、ロードサイド店等） ３　工業用地　9件（工場等） ４　公益施設用地　6件（個人病院、老人保健施設・老人ホーム、福祉センター、保育施設等） ５　田畑　30件 ６　その他の空地　4件（平面駐車場、空き地等）

まとめ

調査①　候補地リスト（商業施設、公的施設等）の更新

内　容：既往調査（Ｈ２８年度金沢市調査）によるパーク・アンド・ライド（以後、Ｐ＆Ｒ）駐車場候補地（商業施設、公的施設、民営駐車場等）の現状確認
新たなＰ＆Ｒ駐車場候補地の追加

結　果：最新の候補地として、２８２件をリストアップ

調査②　候補地リスト（空き地）の追加

内　容：新たなＰ＆Ｒ駐車場候補地の追加

結　果：８箇所の空き地を候補地に追加

調査③　金沢都市圏北部 Ｐ＆Ｒ駐車場の候補地選定

内　容：Ｐ＆Ｒ駐車場候補地の少ない金沢都市圏北部においてＰ＆Ｒ駐車場の新規候補地を選定し、概ねの収容台数等を調査

結　果：１０箇所を候補地に追加

調査④　Ｐ＆Ｒ駐車場候補地の意向調査

内　容：郵送及び聞き取りによる意向確認

結　果：①7つの企業から協力的な意向を確認
②協力に否定的な企業の意見を参考にした改善策
・Ｋパーク制度の柔軟性を高める見直しの検討
利用時間、システム料金等
・Ｋパークの利便性を向上、Ｐ＆Ｒの認知度を向上
MaaSとの連携、効果的な発信
・企業へのアプローチ方法の改善
本社を対象とし、企業の懸念を緩和する情報提供をしながら協議を行う

調査⑤　長期的視点による駐車場適地の調査

内　容：長期的に用地の取得も含めＰ＆Ｒの施策を、極めて有効に実施できる適地の調査

結　果：８９件の土地を適地として選定

「金沢都市圏パーク･アンド･ライドシステム実施協議会」等と情報の共有を行う。

- **更新したＰ＆Ｒ駐車場の候補地リストを共有し、駐車場数の拡大の資料として活用**
- **Ｐ＆Ｒへの認知度の向上、Ｋパーク制度の弾力的な運用の検討の必要性を確認**
- **長期的な視点に立ち、Ｐ＆Ｒの施策を、極めて有効に実施できる適地については、立地状況を注視していく**

R5

（2023 年）

令和５年度事業報告　「バス待ち環境の改善に向けた検討」

<調査目的>

これまで、県・市が連携し交通実験に取り組みバス専用レーン導入やタクシーベイの移設などの公共交通環境の改善に努めてきた。令和４年度は移動の安全性や定時性が期待できるパーク･アンド･ライドについて、拡充を目的として駐車場の候補地調査を行った。

令和５年３月にとりまとめられた「第３次金沢交通戦略」にも掲げられているとおり、ユニバーサルデザインに配慮した安全で快適な公共交通環境の整備により、郊外からまちなかへのバス利用者の増加を期待し、以て金沢都心軸における公共交通の利用促進に資するため、令和5年度は「バス待ち環境の改善に向けた検討」について取り組む。

→第3次金沢交通戦略における具体的な取り組み
・主要なバス停におけるバス待ち環境の整備
・パーク・アンド・ライド駐車場の整備及び乗継環境の向上
・金沢駅周辺などまちなかにおける渋滞緩和策の実施等

<調査対象路線>

公共交通重要路線のうち　バス路線（１３路線）

令和５年度　「バス待ち環境の改善に向けた検討」

調査①　バス停の現況調査

<a.現有施設の調査>

対　象：公共交通重要路線の全バス停

内　容：現有施設の有無

→歩道（形式）、バスベイ、上屋、ベンチ、バスシステム　等

<b.利用実態調査>

日　時：平日１日（晴）、7:00～19:00

対　象：公共交通重要路線におけるまちなか区域の主要バス停

→金沢駅東口、武蔵ヶ辻、香林坊、片町

内　容：・降車人数

→路線別に集計

・利用者の属性

→高齢者、車椅子使用者、白杖使用者、キャリーケース利用者、妊婦、それ以外

調査②　バス待ち環境の改善策の検討

<a. 改善策の実施可能箇所の選定>

１）バリアレス縁石の設置

現況の歩道形式等よりバリアレス縁石が設置可能な個所を選定。

→想定する効果：乗降の円滑化による安全性・定時性の向上

２）バスベイの設置

現況の路肩や植樹帯を活用（用地買収なし）して、バスベイが設置可能な個所を選定。

→想定する効果：停車時の安全性向上、渋滞の緩和・定時性の向上

3）上屋・ベンチ等の設置

現況の歩道幅員等を考慮し、上屋・ベンチ等の設置が可能な箇所を選定。

→想定する効果：待合環境の向上

<b. 調査結果とりまとめ>

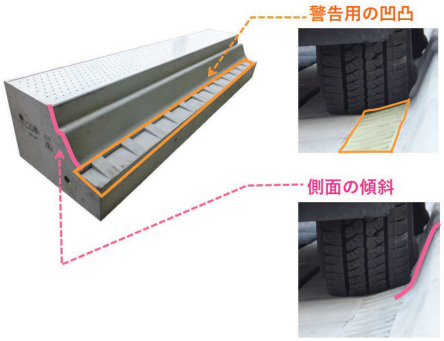
調査①の結果及び調査②aの改善策の選定結果について、各路線、バス停別に一覧にとりまとめ。

調査②　バス待ち環境の改善策の検討

<c. R6交通実験に向けたバリアレス縁石試験施工のモデル路線・バス停の選定>

バリアレス縁石は、乗降時の円滑化により安全性や定時性の向上が期待される。

一方で、採用事例が乏しく、その性能、効果を確認することが必要。



タイヤが警告用の凹凸を通過すると**微振動がハンドルを通じて発生**し、**ドライバーに正着している**ことを教えてくれます。
（乗客が感じない程度のわずかな振動です）

タイヤが縁石に接触した場合でも、衝撃を緩和し、**タイヤの摩耗を抑制**することができます。

出典：「バリアレス縁石」の利用ガイドライン（R5.3、新潟市）より

バリアレス縁石の性能や効果を把握するため、

・試験施工を行うモデル路線・バス停を調査結果（調査①、調査②a･b）をもとに、各項目を点数付けした総合評価により選定。

・試験施工の整備内容、スケジュール等を検討。

調査①　バス停の現況調査　<a.現有施設の調査>　調査結果概要

・上屋、バスシステムの両方の整備率が高く、バス待ち環境が良い路線
⇒①中央病院線（中央病院行）、⑤松任線・千代野線・金沢寺井線（両方向）、⑥四十万線等（金沢駅行）、⑨花里線（金沢駅行）、⑬錦町粟崎線・内灘線（金沢駅行）

・郊外行に関しては、乗車客が少なく降車客が多い路線が多いため、上屋、バスシステムの整備率は、都心行に比べ低い。

路線名	方向 上：郊外行　下：都心行	上屋	バスシステム	ベンチ	バスベイ	マウントアップ有の割合
①中央病院線	中央病院行	100%	100%	29%	43%	71%
	野町行	86%	57%	71%	29%	57%
②金石線	金石行	8%	38%	15%	54%	31%
	野町行	85%	54%	54%	31%	69%
③安原線	安原行	23%	46%	23%	23%	62%
	金沢駅行	54%	31%	31%	31%	77%
④上荒屋線	上荒屋行	22%	39%	11%	17%	39%
	柳橋行	67%	56%	39%	28%	56%
⑤松任線･千代野線･金沢寺井線	野々市中央行	71%	86%	43%	43%	57%
	金沢駅行	86%	71%	43%	29%	43%
⑥四十万線等	四十万行	29%	35%	12%	0%	76%
	金沢駅行	100%	82%	65%	0%	82%
⑦額住宅線･円光寺線･柳橋円光寺線	円光寺行	75%	50%	38%	13%	50%
	金沢駅行	67%	67%	17%	0%	33%
⑧平和町線等	金沢自衛隊前行	14%	71%	14%	14%	29%
	金沢駅行	50%	83%	17%	17%	50%
⑨花里線	涌波二丁目行	50%	33%	33%	17%	92%
	金沢駅行	92%	100%	67%	8%	83%
⑩錦町線等	錦町行	33%	53%	40%	13%	33%
	金沢駅行	44%	56%	31%	25%	13%
⑪金沢大学線	金沢大学行	61%	56%	56%	28%	50%
	金沢駅行	71%	59%	71%	29%	59%
⑫津幡線等	森本行	27%	40%	20%	40%	27%
	金沢駅行	40%	73%	20%	40%	47%
⑬錦町粟崎線･内灘線	直江行	25%	50%	13%	38%	63%
	金沢駅行	88%	88%	38%	25%	75%

現有施設の調査結果一覧（バス路線・方向別　各項目の整備率）

整備率70%以上

※路線が多く重複する金沢駅～野町（六枚含む）を除いたバス停

現有施設の整備例

バスベイ（金石線・金石行・市立工業高校前）

上屋・ベンチ（中央病院線・野町行・駅西合同庁舎前）

上屋・ベンチ（金沢大学線・金沢駅行・若松橋）

バスシステム（四十万線・金沢駅行・泉２丁目）

調査①　バス停の現況調査　＜b.利用実態調査＞　　調査結果概要

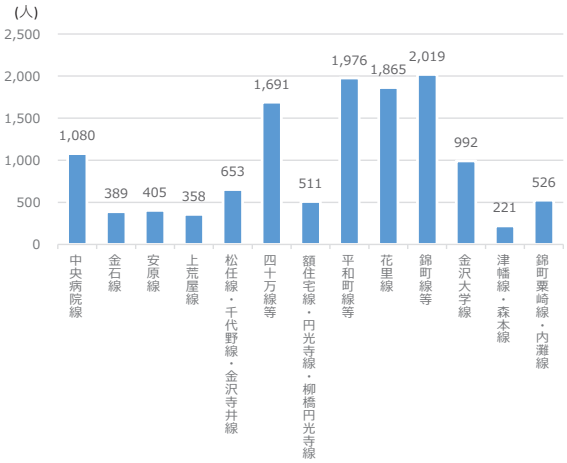
調査概要

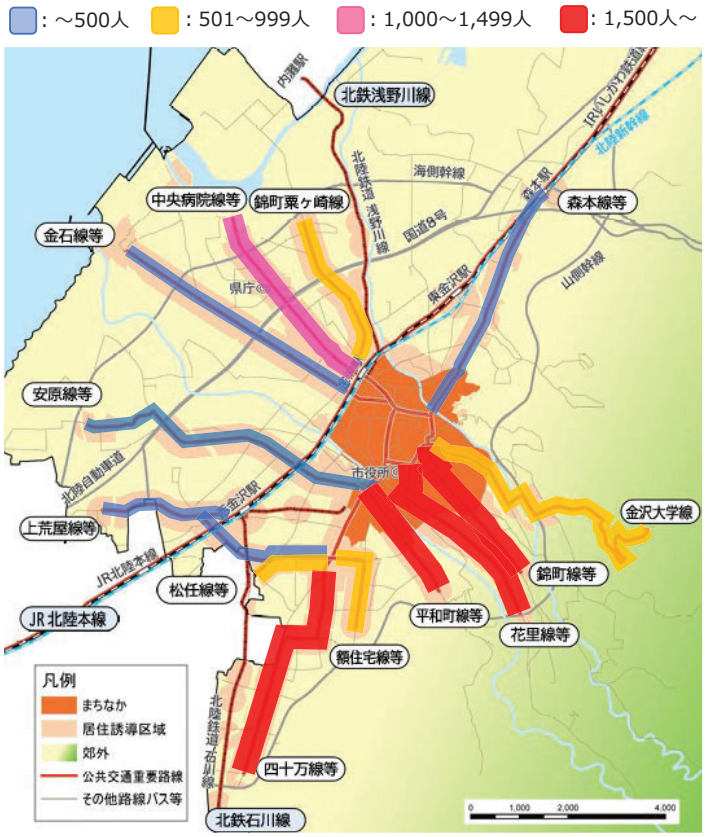
調　査　日：2023年12月5日（火）　天候：晴
調査内容　：下記の市内主要バス停において降車人数を計測
対象バス停：金沢駅西口降車場、金沢駅東口降車場、武蔵が辻バス停、香林坊バス停、片町バス停

バス路線別降車数（対象バス停合計）

- 四十万線、平和町線、花里線、錦町線の利用が多く、各路線1,500～2,000人の降車があった。
- 次いで中央病院線、金沢大学線が1,000人前後の降車があった。

※金石線、上荒屋線、円光寺線、津幡線については、金沢駅を経由しない便が多く、実際の利用者よりも少なく計測されている。

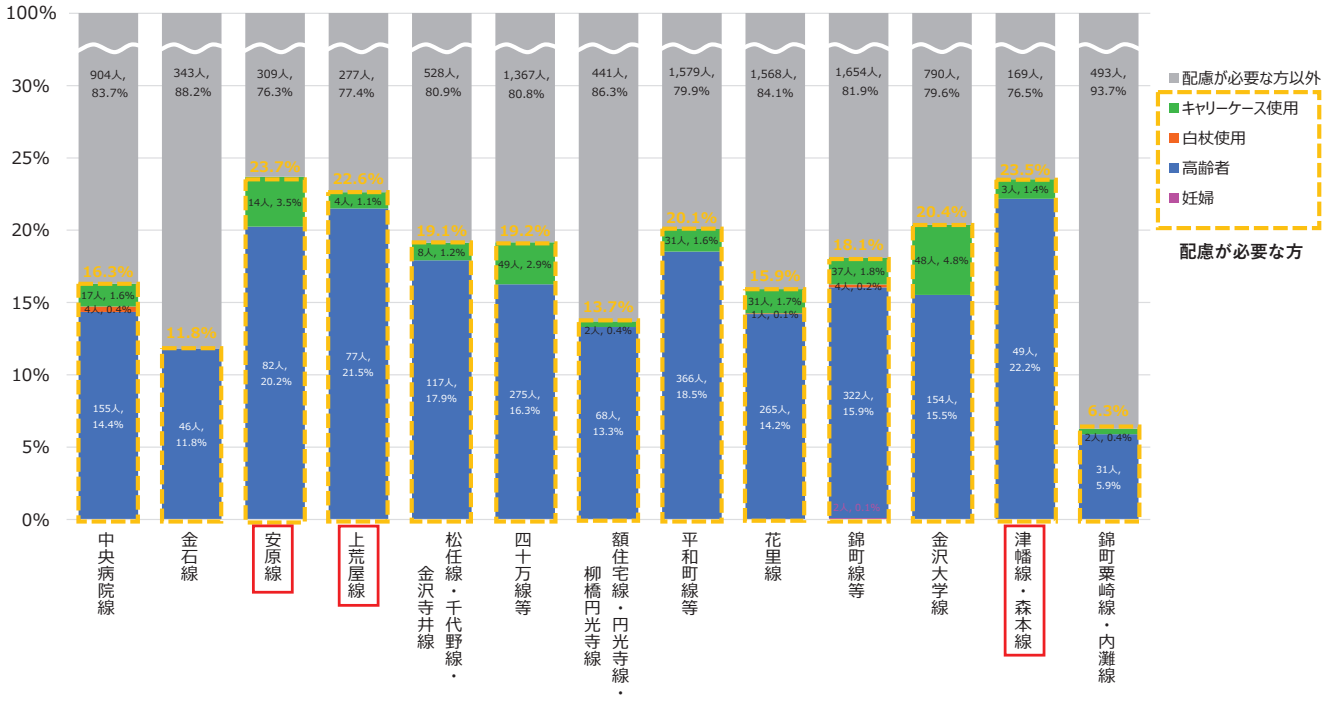




調査①　バス停の現況調査　＜b.利用実態調査＞　　調査結果概要

配慮が必要なバス利用者

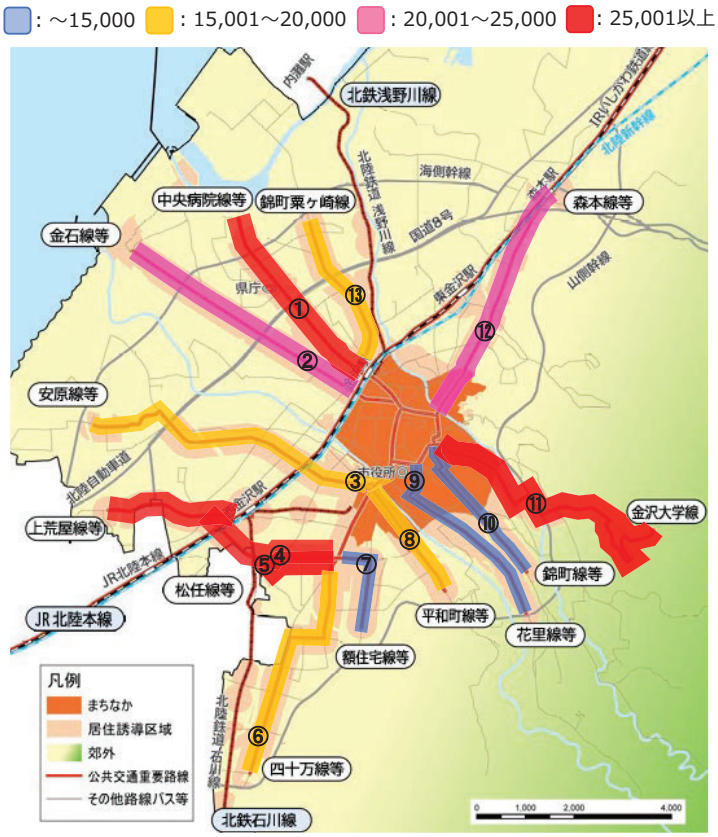
・安原線、上荒屋線、津幡線・森本線では高齢者等配慮が必要な方の利用が他路線よりも多い。これらは沿線において、団地や病院等が立地しており、高齢者の居住や通院需要があるためと推測される。



参考　路線別自動車交通量の現況

道路交通センサス、トラフィックカウンターデータを用いバス停付近の交通量を整理

路線	最大交通量 (平日日中12H)	バス停
①中央病院線	29,849	駅西合同庁舎前
②金石線	23,399	長田一丁目
③安原線	18,857	白菊町
④上荒屋線	28,192	伏見橋
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	28,192	伏見橋
⑥四十万線等	17,631	大額三丁目
⑦額住宅線・円光寺線・柳橋円光寺線	11,799	泉が丘
⑧平和町線等	16,072	寺町一丁目
⑨花里線	13,426	本多町
⑩錦町線等	12,344	小立野三丁目
⑪金沢大学線	27,863	若松西
⑫津幡線等	20,777	鳴和
⑬錦町粟崎線・内灘線	18,279	上諸江



※図中の番号は最大交通量を観測したバス停の位置

調査②　バス待ち環境の改善策の検討　＜a. 改善策の実施可能箇所の選定＞

（1）バスベイの設置による改善策

①バスベイ設置に必要な条件

・バスベイにおけるバス停車帯の停車場幅（外側線から歩車道境界）は標準3.5m、最低値3.0mである。（道路構造令の解説と運用）。路肩部分で0.5m確保し、歩道部分で2.5m切り込む場合において、必要な歩道幅員が確保できることを条件とする。

・中央分離帯のある区間は、中央分離帯を活用した場合必要な歩道幅員が確保できるケースも整備可能と位置付ける。

歩行者交通量	歩道種類	実施の可能性の条件	条件の考え方	
		歩道幅員＋中央分離帯	歩道幅員	バスベイ（歩道切り込み）
①都心軸等（交通量が多い）	自転車歩行者道	6.5m以上	4.0m	2.5m
②都心軸等（交通量が多い）	歩道	6.0m以上	3.5m	2.5m
③都心軸以外（交通量が少ない）	自転車歩行者道	5.5m以上	3.0m	2.5m
④都心軸以外（交通量が少ない）	歩道	4.5m以上	2.0m	2.5m

②選定結果　30バス停（既設箇所を除く）

路線名	方　向	
	郊外方向	都心方向
①中央病院線	4(4)	4(4)
②金石線	2(0)	1(1)
③安原線	3(1)	2(2)
④上荒屋線	0	0
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	0	0
⑥四十万線等	4(0)	4(4)
⑦額住宅線・円光寺線・柳橋円光寺線	0	0
⑧平和町線等	0	0
⑨花里線	0	0
⑩錦町線等	0	1(1)
⑪金沢大学線	3(3)	2(2)
⑫津幡線等	0	0
⑬錦町粟崎線・内灘線	0	0

設置可能なバス停例 安原線（安原行）　間明二丁目-A

注1：（　）内の数値は上屋が設置されている箇所数、上屋はバスベイ整備の際に移設等が必要となる。
注2：▭の数値は中央分離帯を活用するバス停
注3：路線が多く重複する金沢駅～野町（六枚含む）を除いたバス停

（2）上屋の設置による改善策

①上屋設置に必要な条件

・上屋（幅2m）を設置した後、道路種類に必要な歩道幅員が幅員が確保できることを条件とする。

歩行者交通量	歩道種類	実施の可能性の条件	条件の考え方	
		歩道幅員	歩道幅員	上屋
①都心軸等（交通量が多い）	自転車歩行者道	6.0m以上	4.0m	2.0m
②都心軸等（交通量が多い）	歩道	5.5m以上	3.5m	2.0m
③都心軸以外（交通量が少ない）	自転車歩行者道	5.0m（4.0m以上）	3.0m（2.0m以上）※1	2.0m
④都心軸以外（交通量が少ない）	歩道	4.0m（3.0m以上）	2.0m（1.0m以上）※2	2.0m

※1：道路構造令では3.0m以上であるが、バス停区間のみであるため、自転車と車いすがすれ違える幅員を確保する。
※2：道路構造令では2.0m以上であるが、バス停区間のみであるため、車いすが通行可能な幅員を確保する。

②選定結果　21バス停（既設箇所を除く）

路線名	方　向	
	郊外方向	都心方向
①中央病院線	0	0
②金石線	2(0)	1(0)
③安原線	4(1)	1(1)
④上荒屋線	4(0)	3(0)
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	0	0
⑥四十万線等	4(0)	0
⑦額住宅線・円光寺線・柳橋円光寺線	0	0
⑧平和町線等	0	0
⑨花里線	0	0
⑩錦町線等	0	0
⑪金沢大学線	2(1)	0
⑫津幡線等	0	0
⑬錦町粟崎線・内灘線	0	0

設置可能なバス停例　金石線（金石行）　北町西-A

注1：（　）内の数値はバスベイが設置されている箇所数
注2：路線が多く重複する金沢駅～野町（六枚含む）を除いたバス停

（3）バリアレス縁石整備による改善策

①バリアレス縁石の概要

側面を特殊な形状にすることで、バス停に正着できる縁石

タイヤが警告用の凹凸を通過すると**微振動がハンドルを通じて発生**し、**ドライバーに正着している**ことを教えてくれます。

（乗客が感じない程度のわずかな振動です）

タイヤが縁石に接触した場合でも、衝撃を緩和し、**タイヤの摩耗を抑制**することができます。

車道に降りることなくバスへ乗降可能

出典：「バリアレス縁石」の利用ガイドライン（R5.3、新潟市）より

②バリアレス縁石の導入に必要な条件（現状のままで可能）

1）正着を可能とする直線区間の延長を確保できる

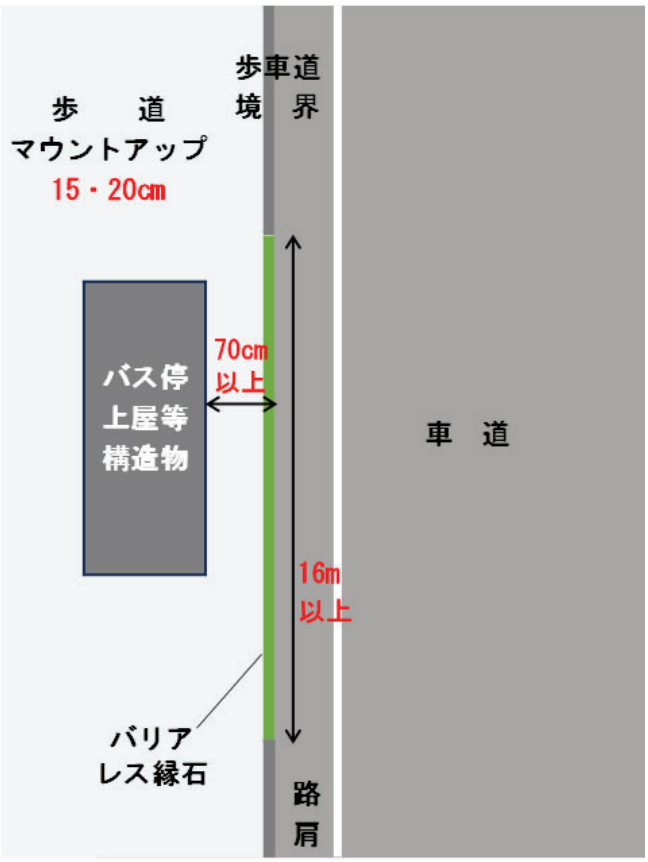
大型バス16m以上　　連節バス22m以上

2）停留場の標識や上屋柱など構造物を車道から離して設置できる

縁石上端部から70~80cm離せることが目安

縁石への進入時に、車体が歩道側にオーバハングするため、構造物までの距離が必要となる

3）歩道の高さは15cm～20cm

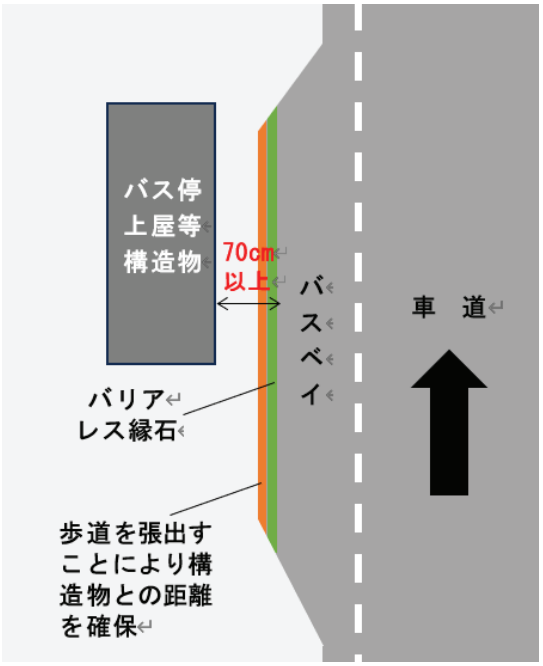


導入条件の出所：『バス停バリアレス縁石　パンフレット』公益社団法人日本交通計画協会

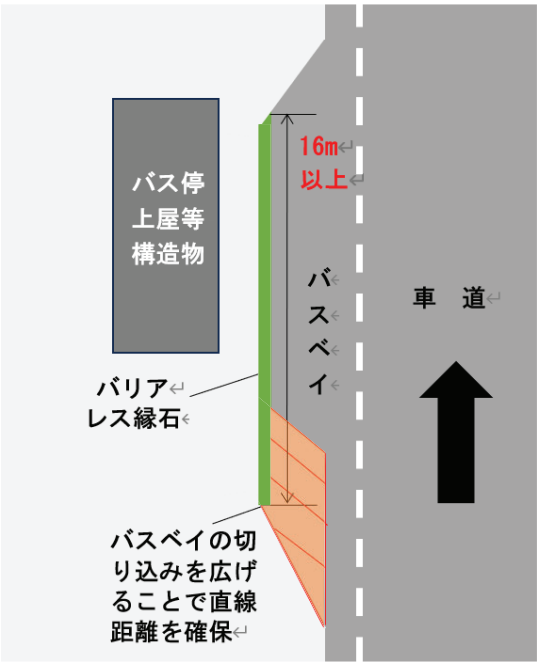
③歩道等の一部整備によりバリアレス縁石の導入が可能になるケース

1）バスベイ空間を利用した整備（張り出しや直線空間の確保）により導入可能

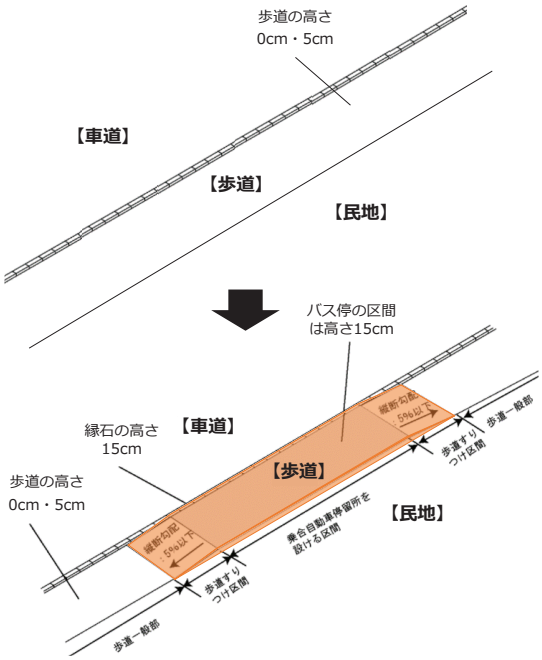
a)バスベイの空間に歩道を一部張り出すことにより、構造物との距離（70cm）が確保できるケース
※整備により停車場幅2.5mが確保できなくなる場合を除く



b)バスベイの切り込みを広げることで、直線距離（16m）が確保できるケース
※整備により歩道幅員がが確保できなくなる場合を除く



2）歩道をマウントアップに整備すれば導入可能
・フラットな歩道を15cmかさ上げすることにより可能となるケース
・上屋が設置されている場合及び背後の民地へ影響のある場合を除く



上屋が設置されておりかさ上げができない例　四十万線等（四十万行）
泉一丁目－A

民地への影響がありかさ上げができない例　錦町粟崎線・内灘線（直江行）
直江－A

（4）バリアレス縁石が整備可能なバス停の選定

（A）調査対象バス停
291バス停
（郊外方向149、都心方向142）

路線名	方向		
	郊外方向	都心方向	計
①中央病院線	7	7	14
②金石線	13	13	26
③安原線	13	13	26
④上荒屋線	18	18	36
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	7	7	14
⑥四十万線等	17	17	34
⑦額住宅線・円光寺線・柳橋円光寺線	8	6	14
⑧平和町線等	7	6	13
⑨花里線	12	12	24
⑩錦町線等	15	16	31
⑪金沢大学線	18	17	35
⑫津幡線等	15	15	30
⑬錦町粟崎線・内灘線	8	8	16
合計	158	155	313
合計（路線間で重複するバス停を除く）	149	142	291

※路線が多く重複する金沢駅～野町（六枚含む）を除いたバス停

（B）条件を満たすバス停
16バス停

（C）条件を満たさないバス停
275バス停

（B-1）現状のままで導入可能　8バス停

②金石線	金石行	3
③安原線	金沢駅行	2
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	金沢駅行	1
⑧平和町線等	金沢自衛隊前行	1
⑫津幡線等	森本行	1
バス停数		8

（B-2）バスベイの空間に歩道を一部張り出すことにより導入可能　3バス停

④上荒屋線	上荒屋行	1
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	野々市中央行	（1）
	金沢駅行	1
⑧平和町線等	金沢自衛隊前行	1
バス停数		3

（B-3）バスベイの切り込みを広げることにより導入可能　2バス停

②金石線	金石行	1
④上荒屋線	柳橋行	1
バス停数		2

（B-4）歩道をマウントアップに整備すれば導入可能
3バス停

②金石線	金石行	1
⑪金沢大学線	金沢大学行	2
	金沢駅行	（1）
バス停数		3

※( )は重複するバス停数

表　バリアレス縁石が整備可能なバス停（バス路線・方向別）

路線名	方向	バリアレス縁石整備可能性			
		現状のままで可能	バスベイ空間を利用した整備（張り出しや直線空間の確保）により導入可能		歩道をマウントアップに整備すれば導入可能
			バスベイの空間に歩道を一部張り出す	バスベイの切り込みを広げる	
①中央病院線	中央病院行	－	－	－	－
	野町行	－	－	－	－
②金石線	金石行	寺中－A 西警察署前－A 金石2	－	市立工業高校前－A	畝田－A
	野町行	－	－	－	－
③安原線	安原行	－	－	－	－
	金沢駅行	みどり中央（市内方向） みどり一丁目（市内方向）	－	－	－
④上荒屋線	上荒屋行	－	二万堂－A	－	－
	柳橋行	－	－	矢木－B	－
⑤松任線・千代野線・金沢寺井線	野々市中央行	－	〔二万堂－A〕	－	－
	金沢駅行	横宮－B	伏見橋（ニューハウス前）	－	－
⑥四十万線等	四十万行	－	－	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
⑦額住宅線・円光寺線・柳橋円光寺線	円光寺行	－	－	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
⑧平和町線等	金沢自衛隊前行	金沢附属学校自衛隊前－A	平和町（③アルコ前）	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
⑨花里線	涌波二丁目行	－	－	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
⑩錦町線等	錦町行	－	－	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
⑪金沢大学線	金沢大学行	－	－	－	金沢大学自然研前 金沢大学中央－A
	金沢駅行	－	－	－	〔金沢大学自然研前〕
⑫津幡線等	森本行	森本駅前－A	－	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
⑬錦町粟崎線・内灘線	直江行	－	－	－	－
	金沢駅行	－	－	－	－
バス停数		8	3	2	3

※〔　〕は他の路線と重複するバス停

調査②　バス待ち環境の改善策の検討　＜c. R6交通実験に向けたバリアレス縁石試験施工のモデル路線・バス停の選定＞

（１）令和６年度のバリアレス縁石試験施工について

調査①　バリアレス縁石の設置工事

箇　所：R5年度に選定したモデル路線・バス停
内　容：・バリアレス縁石設置　N=１箇所
　　・試験施工前調査（乗降時間、正着性等）

調査②　バリアレス縁石の性能・効果検証

１）性能の検証
　検証内容：・バリアレス縁石へのタイヤ接触の影響を現地確認（摩耗・変色状況など）

２）効果の検証
　検証内容：・運転手の習熟期間を設け、正着性を確認
　　・交通事業者へのヒアリングを実施
　　・利用者への聞き取り調査、アンケート等を実施

調査②　バス待ち環境の改善策の検討　＜c. R6交通実験に向けたバリアレス縁石試験施工のモデル路線・バス停の選定＞

（２）試験施工候補バス停（区間）の評価方法

試験施工における検証内容を考慮の上、評価項目を設定し、各評価項目を点数付けした総合評価を実施

検証内容：利用者アンケート、バスの正着性、タイヤ接触による縁石の摩耗・変色状況、乗降時間の短縮　など

①評価項目と評価指標

評価の視点	利用者の効果検証		バスの効果検証		試験箇所の適正	
評価項目	乗降者数（人/12h）	利用者の特性（%）	バス停の連続性（箇所数）	運行本数（本）	安全性（車道空間への影響）	整備コスト
評価指標	降車人数（7:00~19:00）	配慮が必要な人の割合	連続する整備可能なバス停の数	平日の運行本数	バスベイの有無	必要となる整備内容
配点	１５点	５点	２０点	２０点	２０点	２０点

②各項目の配点の設定

	効果の検証				試験箇所の適正	
評価項目	乗降者数 （人/12h）	利用者の特性 （%）	バス停の 連続性	運行本数 （本）	安全性	整備コスト
配点	１５ 1400～2100人	5 18～24%	２０ ３バス停	２０ 66～86本	２０ バスベイ有	２０ 現状のまま 導入可能
	8 800～1400人	3 12～18%	１０ ２バス停	１０ 46～66本	―	―
	0 200～800人	0 6～12%	0 １バス停	0 26～46本	0 バスベイ無し	0 一部整備により導入可能
配点の考え方	調査値の最大値～最小値を３等分し、点数を3ランクに分けて配点				バスベイ の有無	※一部整備 （バスベイ内整備、 マウントアップ化）

（２）試験施工候補区間(バス停)の評価結果

・バリアレス縁石が整備可能なバス停に関し、バス停が連続するものを区間としてまとめ評価する。※連続していないバス停は単独

候補バス停（区間）	効果の検証				試験箇所の適正		合計
	乗降者数 （人/12h）	利用者の特性 （%）	バス停の 連続性	運行本数	安全性	整備コスト	
	1400~ 2100人：15 800~ 1400人： 8 200~ 800人： 0	18~24%：5 12~18%： 3 6~12%： 0	3バス停：20 2バス停：10 1バス停： 0	66~86本：20 46~66本：10 26~46本： 0	バスベイ有：20 バスベイ 無：0	導入可：20 一部整備により 導入可： 0	
金石線（金石行） 寺中-A、西警察署前-A、 金石２	0 (389人)	3 (12%)	20	10 (52本)	20 有3	20 現状3	73 ◎モデル路線
金石線（金石行） 市立工業前-A、畝田-A	0 (389人)	3 (12%)	10	10 (52本)	10 有1、無1	0 BB1、MU1	33
安原線（金沢駅行） みどり中央(市内方向)、 みどり一丁目(市内方向)	0 (405人)	5 (24%)	10	0 (30本)	20 有2	20 現状2	55
上荒屋線（柳橋行） 矢木-B	0 (358人)	5 (23%)	0	0 (27本)	20 有1	0 BB1	25
松任線等（野々市中央行） 二万堂-A	0 (653人)	5 (19%)	0	20 (86本)	20 有1	0 BB1	45
松任線等（金沢駅行） 横宮-B、伏見橋(ﾆｭｰﾊｳｽ前)	0 (653人)	5 (19%)	10	20 (68本)	10 有1、無1	10 現状1、BB1	55
平和町線等(金沢自衛隊前行) 平和町（③アルコ前）， 金大附属学校自衛隊前	15 (1,976人)	5 (20%)	10	20 (74本)	10 有1、無1	10 現状1、BB1	70
金沢大学線（金沢大学行） 金沢大学自然研前、 金沢大学中央-A	8 (992人)	5 (20%)	10	20 (82本)	20 有2	0 MU2	63
津幡線等（森本行） 森本駅前-A	0 (221人)	5 (24%)	0	0 (31本)	20 有1	0 BB1	25

※整備コスト　現状のまま導入可＝現状、ﾊﾞｽﾍﾞｲ空間を利用した整備により導入可＝BB、ﾏｳﾝﾄｱｯﾌﾟにすれば導入可＝MUと記載

（4）モデル路線（試験施工区間）の概要

試験施工区間　金石線（金石行）寺中-A・西警察署前-A・金石２

バ　ス　停　位　置　図

（4）モデル路線（試験施工区間）の概要

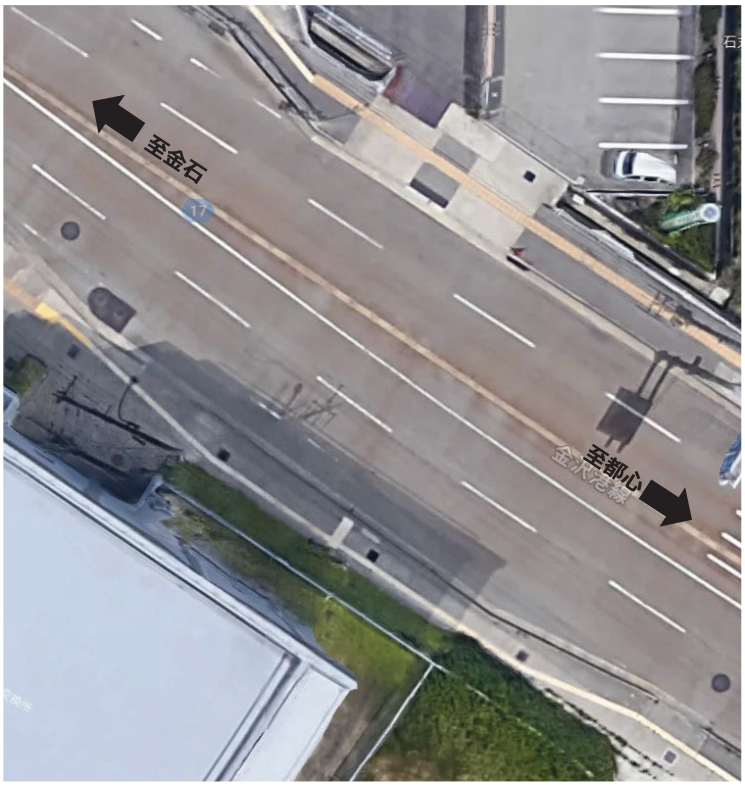
試験施工区間　金石線（金石行）　寺中-A・西警察署前-A・金石２

寺中-A	
マウントアップ	20cm
直線距離	16m　バスベイ直線区間
構造物まで	100cm
路肩幅	5.0m（バスベイを含む）
備　考	バスベイの直線区間でバリレス縁石の整備が可能

現況写真

西警察署前-A	
マウントアップ	20cm
直線距離	19m　バスベイ直線区間
構造物まで	200cm
路肩幅	2.0m（バスベイを含む）
備　考	バスベイの直線区間でバリレス縁石の整備が可能

現況写真

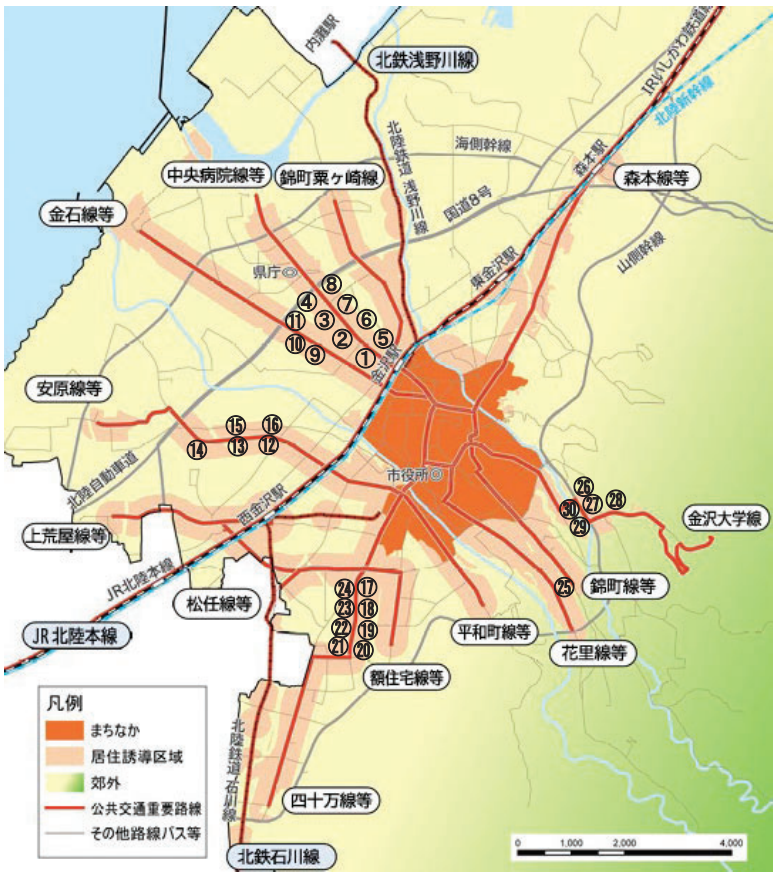


金石２	
マウントアップ	20cm
直線距離	30m
構造物まで	100cm
路肩幅	－　ロータリー内
備　考	ロータリー内でバリレス縁石の整備が可能

現況写真

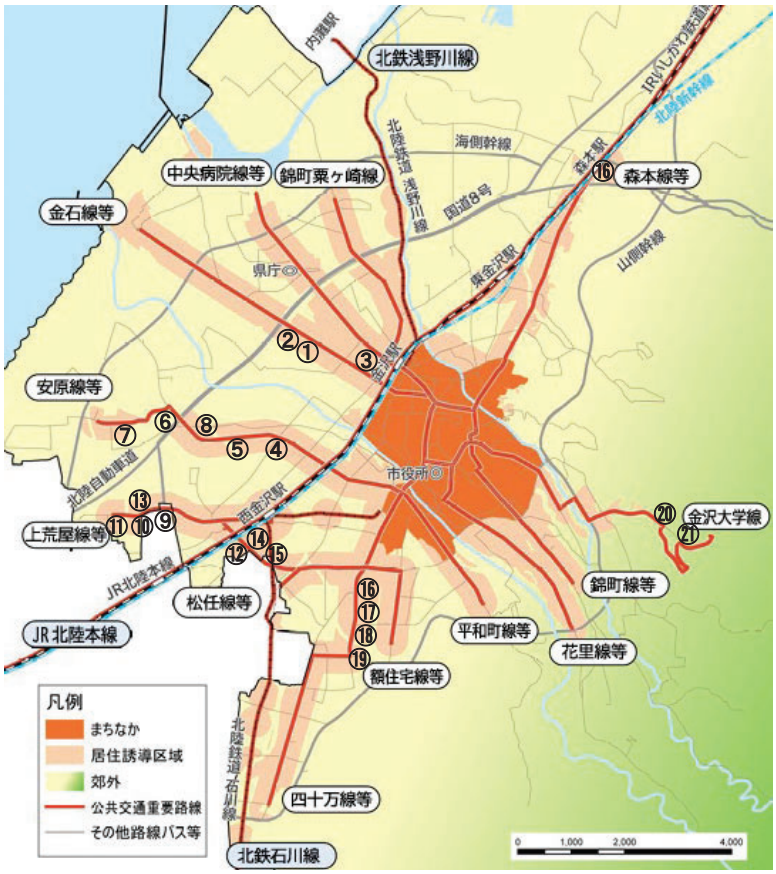
バスベイが設置可能なバス停位置図

路線	バス停
中央病院線 （中央病院行）	①広岡－A ②西念南－A ③西念西－A ④駅西合同庁舎前（西念南から）
中央病院線 （金沢駅行）	⑤広岡－B ⑥西念南－B ⑦西念西－B ⑧駅西合同庁舎前（西念南から）
金石線 （金石行）	⑨中央市場口－A ⑩北町－A
金石線 （野町行）	⑪北町西－B
安原線 （安原行）	⑫米丸学校前－A ⑬間明二丁目－A ⑭古府南－A
安原線 （金沢駅行）	⑮間明二丁目－B ⑯米丸学校前－B
四十万線 （四十万行）	⑰上有松 ⑱寺地-A ⑲伏見台-A ⑳錦丘高校前
四十万線 （金沢駅行）	㉑錦丘高校前 ㉒伏見台 ㉓寺地 ㉔上有松
錦町線 （金沢駅行）	㉕錦町（Ｋマート）
金沢大学線 （金沢大学行）	㉖若松橋－A ㉗若松西（若松西から） ㉘若松（田上方向）
金沢大学線 （金沢駅行）	㉙若松西（やまや前） ㉚若松橋－B



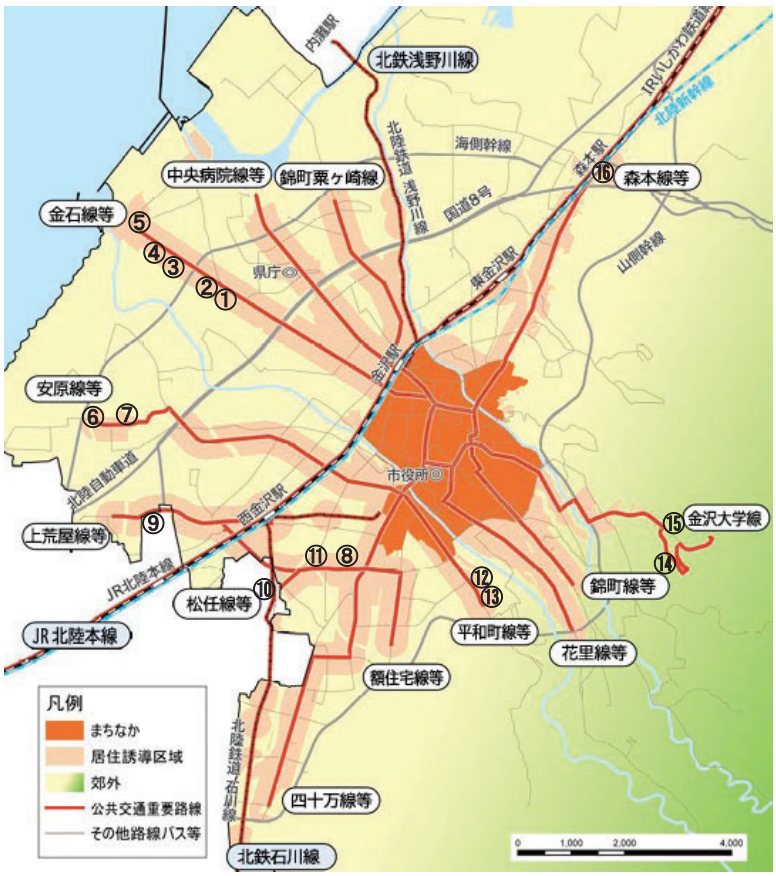
上屋が整備可能なバス停位置図

路線	バス停
金石線（金石行）	①北町-A ②北町西-A
金石線（野町行）	③長田一丁目-B
安原線（安原行）	④米丸学校前－A ⑤間明二丁目－A ⑥松島北-A ⑦みどり一丁目（郊外方向）
安原線（金沢駅行）	⑧古府南-B
上荒屋線 （上荒屋行）	⑨矢木-A ⑩上荒屋大橋-A ⑪上荒屋西-A ⑫押野二丁目-A
上荒屋線 （柳橋行）	⑬上荒屋大橋-B ⑭押野二丁目-B ⑮押野中央-B
四十万線 （四十万行）	⑯上有松-A ⑰寺地-A ⑱伏見台-A ⑲錦ヶ丘高校前-C
金沢大学線 （金沢大学行）	⑳金沢大学角間口-A ㉑金沢大学中央-A



バリアレス縁石が整備可能なバス停位置図

路線	バス停
金石線	①市立工業高校前−A ②畝田−A ③寺中−A ④西警察署前−A ⑤金石2
安原線	⑥みどり中央（市内方向） ⑦みどり一丁目（市内方向）
上荒屋線	⑧二万堂−A ⑨矢木−B
松任線・千代野線・金沢寺井線	⑧二万堂−A（再掲） ⑩横宮−B ⑪伏見橋（ニューハウス前）
平和町線等	⑫平和町（アルコ前） ⑬金沢附属学校自衛隊前−A
金沢大学線	⑭金沢大学自然研前 ⑮金沢大学中央−A
津幡線等	⑯森本駅前−A



R6

（2024 年）

令和６年度事業報告　「バリアレス縁石の試験施工」

<調査目的>

公共交通の利用促進

公共交通環境の改善

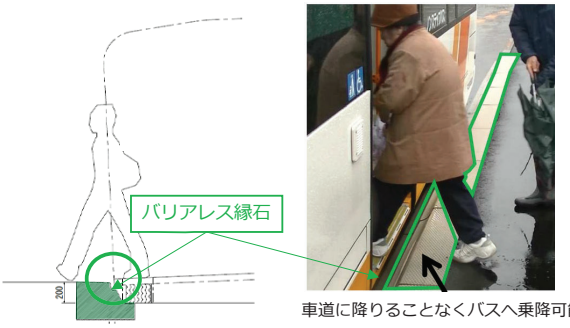
R5　バス待ち環境の改善策検討

バリアレス縁石設置

モデル路線選定（金石線（寺中、西警察署前、金石））

R6　**試験施工（寺中A）**

■バリアレス縁石



車道に降りることなくバスへ乗降可能

出典：「バリアレス縁石」の利用ガイドライン（R5.3、新潟市）より

<バリアレス縁石試験施工バス停>

金石線（金石行）　寺中-Aバス停

運行本数：５１本／日

乗降者数：約１３０人／日（調査日における平均人数）

<実験内容>

① バリアレス縁石設置工事

② 性能・効果検証

（正着性、乗降時間、利用者の安全性、タイヤへの影響等）

■位置図

バリアレス縁石設置工事

<バリアレス縁石設置工事概要>

工事箇所：金沢市寺中町地内　寺中バス停A（金石方面）

工事概要：縁石取取替工 L=１８m、舗装補修工 A=１９９㎡

工事期間：令和６年９月７日～１０月１１日

既設縁石撤去工　：約１週間

バリアレス縁石取付工：約１週間

舗装補修工　：約２週間（雨天休み含む）

工 事 費：７，６７０，３００円（税込）

縁石取替工　：約４００万円

舗装補修工　：約３５０万円

【平面図】

【施工状況写真】

バリアレス縁石整備前の停車状況

動画挿入

バリアレス縁石整備後の停車状況

動画挿入

バリアレス縁石の性能・効果検証

＜検証内容＞

■ **調査①　正着性・乗降時間の検証**
対象バス停：金石線　寺中-Aバス停（金石方面行）
調査項目：正着性及び乗降時間計測
調査日（整備前）：9月5日
調査日（整備後）：11月25日、　1月29日、　2月27日

■ **調査②　アンケート調査**
a)バス利用者アンケート
調査対象：バス停利用者
調査内容：年代、性別等属性、乗降のしやすさ、安全性等
調査日：１月29日、2月27日

b)バスドライバーアンケート
調査対象：対象路線ドライバー（北陸鉄道自動車部）
調査内容：正着しやすさ、利用者の声、乗降時間、懸念点等
調査時期：2025年月1月～2月

■ **調査③　乗車体験会**
調査対象：配慮が必要な利用者（車イスや高齢者等）
調査内容：乗車体験会を実施し、安全性等についてヒアリング
調査日：12月18日

■ **調査④　耐久性の検証**
a)バリアレス縁石・歩道の耐久性調査
調査内容：バリアレス縁石の破損や摩耗、変色状況及び歩道の破損状況を確認
調査日：12月５日、２月27日

b)タイヤの摩耗・疲労性調査
調査内容：バス車体のタイヤの摩耗や疲労状況を確認
調査日：12月５日、３月５日

■ **ドライバー講習会の実施**
バリアレス縁石について、運転手がオンラインで受講できるよう、説明動画を作成し、北陸鉄道へ提供。その後、バリアレス縁石を共同開発している公益社団法人日本交通計画協会へ講師を依頼し、北陸鉄道を対象に講習会を実施。

説明動画配布：11月1日
講習会実施日：12月9日

＜検証スケジュール＞

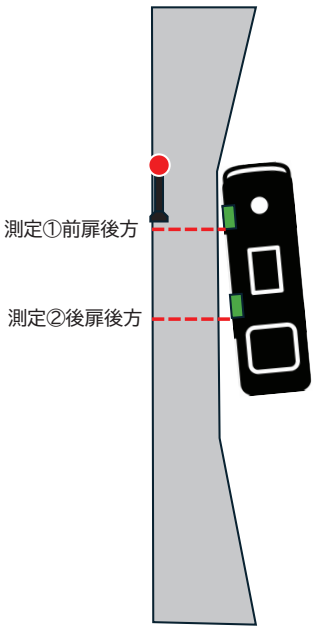
検証項目	9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月		
バリアレス縁石設置工事		←→																			
調査①正着性・乗降時間の検証	整備前 ●								●						●			●			
調査②a)バス利用者アンケート															●			●			
調査②b)バスドライバーアンケート													←→								
調査③乗車体験会											●										
調査④a)バリアレス縁石・歩道の耐久性の検証										●								●			
調査④b)タイヤの摩耗・疲労性の検証										●									●		
ドライバー講習会の実施							● 説明動画			● 講習会											

調査①　正着性・乗降時間の検証

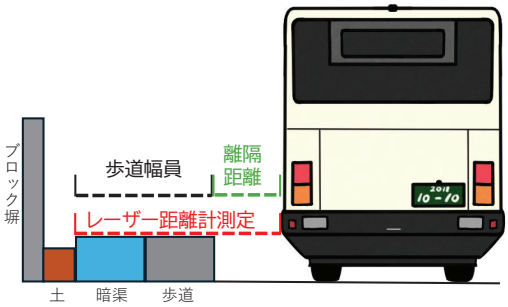
＜調査概要＞
調査項目：正着性及び乗降時間計測
調査日（従前）：9月5日
調査日（従後）：11月25日、　1月29日、　2月27日
調査時間：7：30～22：30（始発～最終）

調査方法：
正 着　性：扉毎の最大離隔距離を確認するため、扉～側溝端部の距離をレーザー距離計を用いて測定。
乗降時間：バスが到着し、扉が開いてから閉じるまでの時間を計測。

【測定概要俯瞰イメージ】



【測定概要断面】

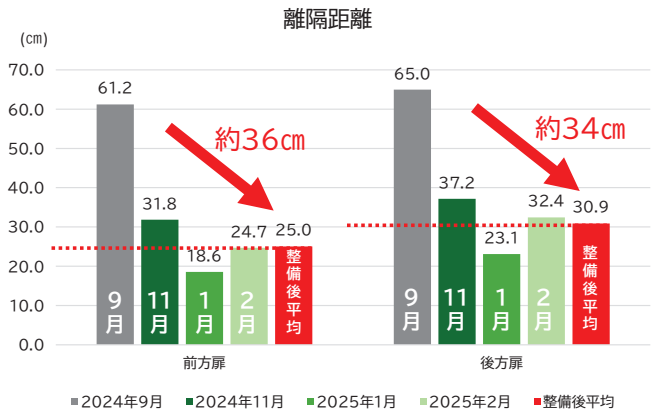


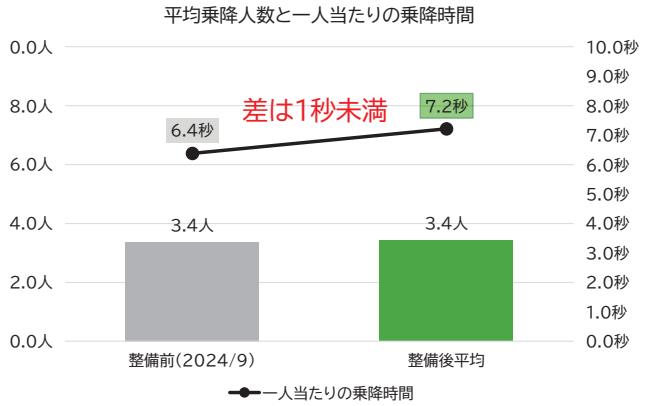
調査①　正着性・乗降時間の検証（離隔距離・乗降時間）

＜調査結果＞

・離隔距離においては、整備前と整備後平均で約35㎝短縮されており、**バリアレス縁石の整備効果が見られた。**（左側グラフ）

・一人当たりの平均乗降時間はほぼ変わらず、**1秒未満の差**となっている。（右側グラフ）





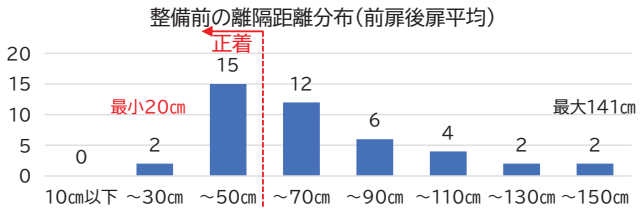
調査①　正着性・乗降時間の検証（正着率）

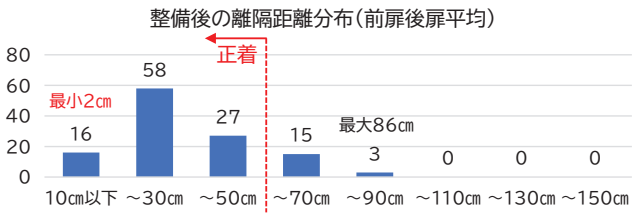
＜調査結果＞

・正着している本数を見ると、整備前では5割未満であったが、整備後の11月では30ポイント前後、1月及び2月では約40ポイントの増加が見られ、正着が進んでいる。

	前方扉　離隔距離			後方扉　離隔距離		
	正着本数※（50cm未満）	50cm以上	正着割合	正着本数（50cm未満）	50cm以上	正着割合
整備前(9月)	21	22	48.8%	18	25	41.9%
整備後(11月)	34	7	82.9%	28	13	68.3%
整備後(1月)	32	4	88.9%	30	6	83.3%
整備後(2月)	37	5	88.1%	34	8	81.0%

+約40%　　+約40%





■正着について

※正着性の指標は以下文献を参考に設定

・バス利用者が車道に降りることなくバスに乗車するためのバス車体と歩道との離隔距離は**60㎝**未満である

出典：モデルバス停におけるバリアフリーの実態と課題に関する調査研究　金沢市における事例研究（小林史彦、川上光彦、沈振江）

・日本人の歩幅と、年齢階層別のバス利用者数を考慮すると、バス車体と歩道の離隔距離が**50㎝**まで縮めることにより、90%以上のバス利用者が自然な歩幅で車道に降りることなくバスに乗車することが可能

参考：「歩行の運動生理」阿久津邦夫

⇒上記より本実験において、正着の基準を50㎝として設定

調査②　a)バス利用者アンケート

＜調査概要＞

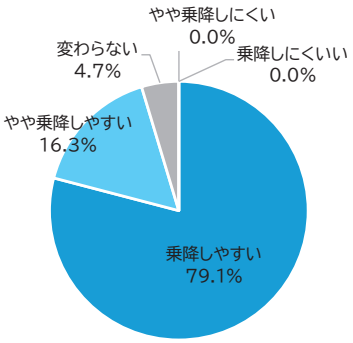
調査対象：バス停利用者
調査内容：年代、性別等属性、乗降のしやすさ、安全性等
調査日：１月29日、2月27日
調査方法：乗車待ち時及び降車時にヒアリング及びウェブ回答
回答数　：43票

＜調査結果＞ 乗降しやすさ・振動

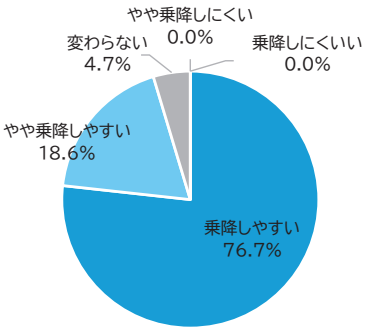
・バリアレス縁石による隙間や段差が小さくなっており、**「乗降しやすい」、「やや乗降しやすい」合わせて9割以上**を占めている。（左側、中央グラフ）

・バリアレス縁石による停車時の微振動についても**9割以上が気にならない**と回答している。（右側グラフ）

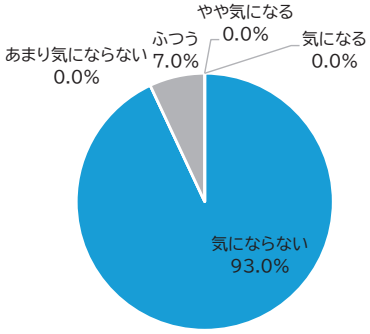
隙間



段差



振動



調査②　a)バス利用者アンケート

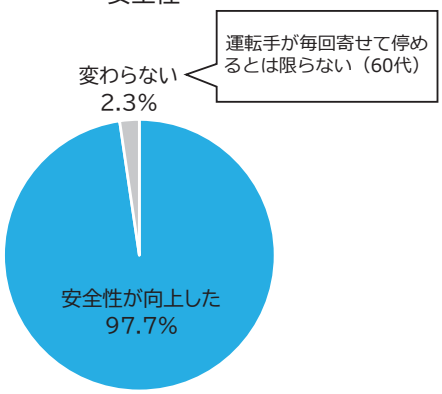
＜調査結果＞安全性・整備要望

・**安全性についても向上を実感している方が9割以上**を占めている。（左側グラフ）

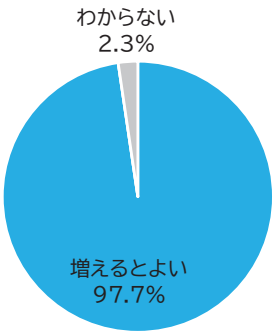
・バリアレス縁石整備箇所の**増加希望が9割以上**を占めている。（右側グラフ）

・その他、具体的な意見としては**「車体とバス停の距離が短縮した」**との意見が多く、また、**「バス停が着色によりわかりやすくなった」**や、**「切り下げがなくなったことにより歩道が歩きやすくなった」**との意見があった。（次ページの具体的な意見より）

安全性



バリアレス縁石整備箇所



調査②　a)バス利用者アンケート

【安全性が向上したと回答した方のご意見】

離隔距離	10代	全部じゃないけど近くなることが多くなった
	10代	前より歩道が近くなり、降りやすくなりました
	30代	子供やお年寄りなどに優しいバス停になったと思います。運転手様もいつもありがとうございます。
	30代	酔って帰ったときに転びません！中橋などまちなかも段差なく乗り降りできるようになるとうれしいです
	30代	少し近くなった気がしますが、毎回近いわけではありません。
	30代	以前よりも歩道に近くなったように感じます。ブロックに付いている小さな段差はやや気になります。
	40代	降りやすく歩きやすくなりました。他のバス停も同じようになるといいですね。
	60代	雪や水たまりにはまらなくなりました。不快だったのでありがたいです。
バス停構造	10代	歩道が平坦になったおかげで段差は気にならなくなったし、歩きやすくもなりました。オレンジの線は何用ですか？
	30代	バス停が平らになり歩きやすくもなりました。
	50代	以前は歩道自体に坂があり、歩きにくかったが平坦になり、乗り降りや歩きやすくなった。まちなかのバス停もすべてこうなってほしい。
わかりやすさ	10代	いつもつまずきそーだったから、がちたすかってるー!!ゆきとかふるといつもどこにブロックがあるか見えなくてあぶなかったから、考えた人は天才だとおもう💗
	30代	色がついてわかりやすくなったと思います。

【変わらないと回答した方のご意見】

運転手が毎回寄せて停めるとは限らない。（60代）

調査②　b)バスへのアンケート調査

＜調査概要＞

調査対象：対象路線ドライバー
調査内容：正着しやすさ、利用者の声、乗降時間、懸念点等
調査時期：1月～2月
調査方法：北陸鉄道自動車部へアンケート調査を依頼し、運転手がweb回答
回答数　：16票

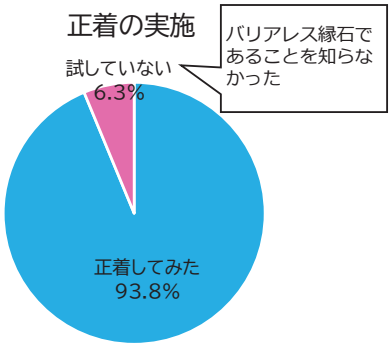
＜アンケート結果＞

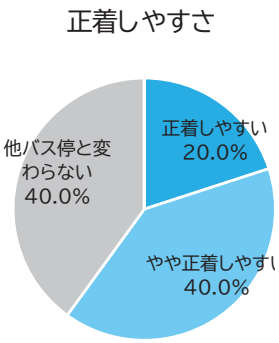
・**正着を試してみた方は約9割**である。（左側グラフ）

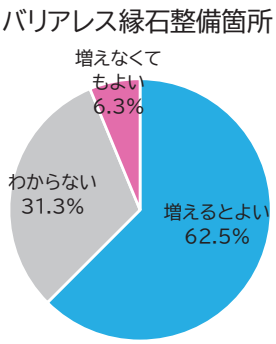
・正着を試してみた方のうち、「正着しやすい」、「やや正着しやすい」合わせて**約6割を占め、一定の評価がされている。**（中央グラフ）

・バリアレス縁石整備箇所については**6割が増えるとよい**と回答している。（右側グラフ）

・具体的な意見としては、「車両を寄せるにあたって感覚は変わらない」との意見があった一方、「位置が確認しやすい」、「バス停の縁石に色が入っているのは見やすくていい。他のバス停も縁石に色を塗ってほしい」、「乗降時間の短縮に繋がる」との意見があった。







調査③　乗車体験会

＜実施概要＞

実施日：１2月18日（水）

参加者：車いすユーザー１名、白杖1名、高齢者6名、ベビーカーユーザー1名、
ユニバーサルデザインいしかわ介助者1名
計10名（(一社)ユニバーサルデザインいしかわより紹介）

実施内容：①通常のバス停（市立工業高校前-A）とバリアレス縁石試験施工バス停（寺中-A）の乗降比較
②正着に際し、バスがオーバーハングするためバス進入及び停車の様子を確認
③比較乗降及びバス進入時の体験に対してヒアリングを実施

調査③　乗車体験会

＜実施状況＞

通常のバス停では大きく足を広げて乗降しているが、バリアレス縁石が試験施工されたバス停では、**小さな踏み出しで安全に乗降する様子**が確認された。

【通常】のバス停（市立工業高校前-A）

【バリアレス縁石設置後】のバス停（寺中-A）

調査③　乗車体験会（通常バス停の降車状況）

動画挿入

調査③　乗車体験会（バリアレス縁石バス停の降車状況）

動画挿入

調査③　乗車体験会（バリアレス縁石バス停の降車状況（車イス））

動画挿入

調査③　乗車体験会

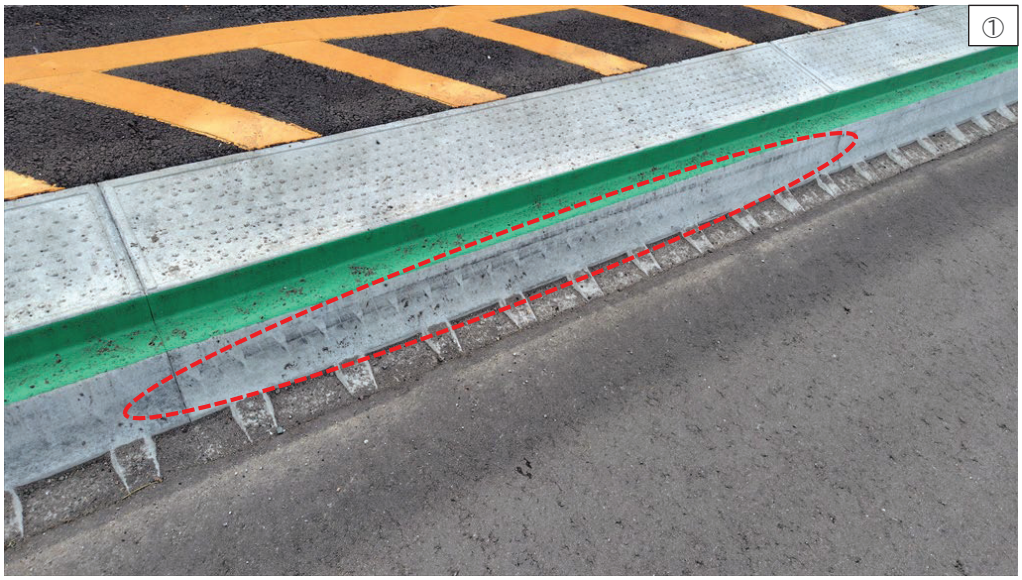
【ヒアリング結果要旨】

	評価するご意見	改善を求めるご意見
隙間や段差について	乗り降りしやすい、楽だった（多数）	・雨天時や積雪時が不安 ・フラットになることで視覚障がい者は歩道と車道に区別がつかなくなる
停車時の振動について	乗　客：気にならない（全員） 運転手：微振動を感じにくく、慣れていないのでまだ恐怖感はあるが、普通にしていけば慣れる	―
バス進入時について	進入してくるバスは気にならない	・視覚障がい者は歩道上の表示だけではわからない ・子どもは路面表示の意味がわからないため、近隣へ周知が必要である
安全性について	・雨天時に車道の水たまりにはまらない ・縁石の段差につまづくことがない ・見た目で傾斜が少なくなったとわかる ⇒安心感を得ることができる	・縁石が滑りそう ・視覚障がい者は白杖を縁石に当てて歩道を認識し歩いており、全てフラットになるとどこまでが歩道かがわからなくなる
バリアレス縁石整備バス停の増加について	全員が乗降しやすいため、バリアレス縁石が整備されたバス停を増やしてほしい	視覚障がい者にバリアレス縁石が導入されたバス停であることがわかるようにしてもらいたい

調査④　a)バリアレス縁石・歩道の耐久性調査

＜調査概要＞
調査方法：整備バス停において、バリアレス縁石の破損や摩耗、変色状況及び歩道の破損状況を確認
調査日：12月５日、２月27日

＜調査結果＞
・タイヤ跡は前方扉付近、後方扉付近ともに約2m幅で確認したものの、バリアレス縁石本体の欠損や沈下は12月、2月ともに確認されなかった。（写真①）



調査④　b)タイヤ・車両の耐久性調査

＜調査概要＞
調査方法：対象路線のバス車両について、バリアレス縁石に抵触する車体左側のタイヤの摩耗や疲労状況を確認
調査日：12月５日、3月5日

＜調査結果＞
・主に金石線を走行するバスにおいて、タイヤ摩耗や車両の破損などは確認されなかった。

＜ヒアリング結果（整備士）＞
・実験開始時期以降にタイヤのサイドウォールが裂けた車両はなく、車体及びタイヤの側面に目立った傷もない。
・バリアレス縁石の高さから車両に傷が入るとは考えにくい。
・バスのタイヤの接地面(トレッド部)に近い角の部分は、ゴム厚がかなり確保されている。したがって、正着性の高いバリアレス縁石は滑らかなRがついており、仮に接触してもバーストする事はないのではないと思われる。

バリアレス縁石の正着手順に関するドライバー講習会

<ドライバー講習会>

概　要：バス運行事業者である北陸鉄道の運行管理者を対象に、バリアレス縁石及び正着手順について、バリアレス縁石の共同開発元である日本交通計画協会より講習を実施

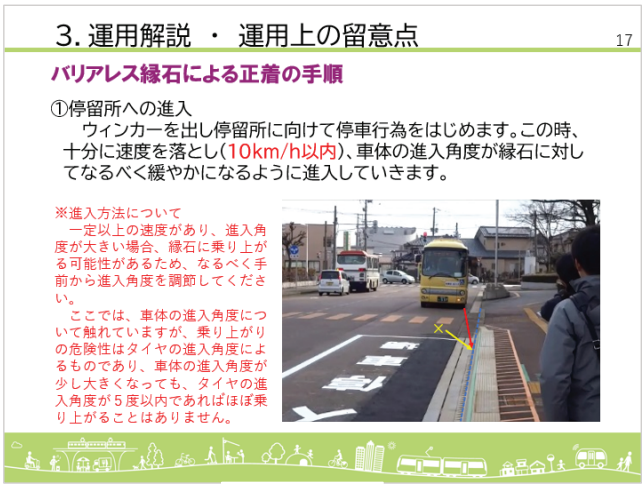
日　時：12月9日　10時～

講　師：日本交通計画協会　萩原技師長

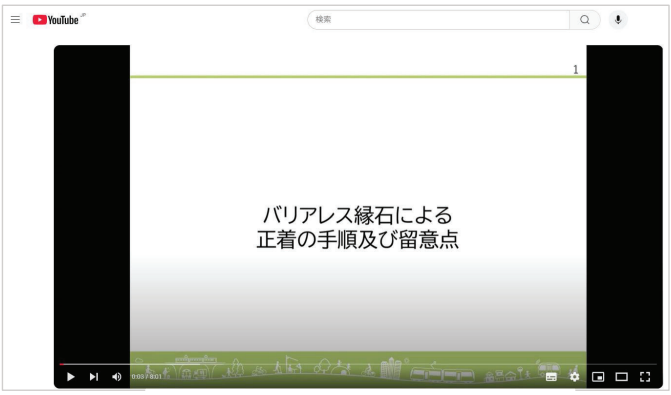
出席者：北陸鉄道　自動車部　梶谷氏、舘氏

北陸鉄道　金沢営業所　小嵐所長、菊池副所長、西村首席助役

その他：運転手がオンラインで受講できるよう動画を作成し、共有を行った



【講習会資料】



【オンライン説明動画　スクリーンショット】

とりまとめ

1）効果検証結果

	検証結果
正着性の向上	整備前と整備後の平均で離隔距離が**約35㎝短縮**され、**正着割合が増加**しており、バリアレス縁石の整備効果が見られた。
乗降円滑化	一人当たりの乗降時間については、整備前、整備後ともに**ほぼ変わらず**、乗降円滑化の効果は見られなかった。
利用者の意見	・隙間や段差が小さくなっており、**「乗降しやすい」、「やや乗降しやすい」合わせて9割以上**を占めており、正着の向上を利用者が感じている。 ・**整備箇所が増加希望が9割以上**を占めており、整備箇所の拡大が望まれている。 ・その他の効果として**バス停の着色によるわかりやすさや切り下げがなくなったことによる歩きやすさ**が評価されている。
交通弱者の意見	・**乗降しやすさや安全性の向上を感じた意見が多く**あり、整備が評価されている。 ・整備箇所を増やす場合、**視覚障がい者や児童などへ危険範囲の周知が必要**である。
ドライバーの意見	・**「正着しやすい」、「やや正着しやすい」合わせて約6割を占め**、一定の評価がされている。 ・利用者の意見と同様に**バス停の着色によるわかりやすさ**が意見に挙がっている

2）性能検証結果

	検証結果
バリアレス縁石・歩道の耐久性	タイヤ痕がみられるものの**製品自体の破損や摩耗、歩道の破損は見られなかった**。
バス車両・タイヤの摩耗	**タイヤ摩耗や車両の破損などは確認されなかった**。