

交通実験の軌跡

2000-2025



はじめに	1
交通実験実施協議会について	2
これまでの取り組み	8
1. 都心軸の交通円滑化	8
1-1. 金沢駅東口バスターミナル専用車線導入	8
1-2. むさし西交差点3車線化	10
1-3. 荷捌きスペースの確保	12
1-4. タクシーベイの移設	14
2. 公共交通の利便性向上	16
2-1. バス専用レーンの拡充	16
2-2. シティライナー・フィーダーバス・環状道路循環バスの運行	20
2-3. 連節バスの運行	22
2-4. 終バス時刻の延長	24
2-5. 料金形態改善による公共交通利用拡大	26
2-6. バス待ち環境の改善（バリアレス縁石）	28
3. 公共交通への転換	30
3-1. パーク＆ライドの拡充	30
3-2. 通勤時のバス利用促進	34
4. 都心軸の賑わいづくり	36
4-1. トランジットモールの実施（香林坊～片町）	36
4-2. 買い物バス券・平日ランチタイムバス券配布による来街機会創出	38
4-3. 兼六園周辺におけるループバスの運行	40
4-4. 歩行回遊性の向上	42
あとがき	46
参考資料	48

本記念誌の発刊にあたり、これまで金沢都市圏における公共交通利用促進のためにご尽力いただいた関係者の皆様に、心より敬意と感謝を申し上げます。

金沢都市圏は、歴史や文化が息づくまちであると同時に、観光や産業の拠点として多くの人が行き交う地域です。一方で、自家用車への依存や人口減少・高齢化、暮らし方の変化などといった複合的な課題が顕在化し、地域交通の「利便性」と「持続可能性」をいかに両立させるかが重要なテーマとなってきました。

こうした状況に対し、協議会では平成12年の発足以来、約四半世紀にわたり交通課題の解決に向けた数多くの社会実験に取り組んできました。金沢駅東口バスターミナル専用車線の導入やむさし西交差点3車線化など、都心軸の交通円滑化を目指した取り組みをはじめ、バス専用レーンの拡充、シティライナー・フィーダーバス・連節バスといった新たな移動サービスの試行による公共交通の利便性向上、パーク・アンド・ライド、終バス時刻の延長などによる公共交通利用への転換促進、さらにはトランジットモール、買い物バス券、歩行回遊性向上策など、都心軸の賑わいづくりに関する実験も重ねてきました。

これらの取り組みは、単なる交通施策の検証にとどまらず、現場での調査や分析、さまざまな関係者との協力、市民の皆さんの行動の変化などを踏まえながら進めてきたものです。こうした積み重ねが、金沢都市圏の交通政策を支える大きな力となり、今後の取り組みの土台にもなっています。

本記念誌では、これまでの実験や施策の内容と成果を整理し、今後の交通政策を考える際の参考としていただくことを目的としています。記録として残すだけでなく、これからのまちづくりや交通のあり方を検討するうえで、役立つ知見となれば幸いです。

また、本記念誌が協議会の活動を振り返りつつ、今後の都市交通をより良いものとしていくためのきっかけとなり、行政、事業者、地域団体、市民の皆様が一体となって、より良い交通環境の実現に向け取り組んでいく一助となることを願っております。



令和8年3月
交通実験実施協議会 顧問
高山 純一

交通実験実施協議会について

1. 設立の背景・目的

金沢都市圏では、人口減少・高齢化・自家用車依存の進行により、公共交通の利用率低下が課題となっており、国や自治体が推進する社会実験を通じて、利用促進策の効果を検証する必要がありました。

このため、環境負荷低減や持続可能な都市交通の実現に向け、行政、交通事業者、学識経験者、地域団体が連携し、実証的な取り組みを統合的に進める組織として平成12年に設立されました。

2. 主な活動内容

■社会実験の企画・運営

- ・都心軸の交通円滑化
金沢駅東口バスターミナル専用車線導入、
むさし西交差点3車線 など
- ・公共交通の利便性向上
バス専用レーンの拡充、
シティライナー、環状道路循環バスの導入 など
- ・公共交通への転換
パーク・アンド・ライドの拡充 など
- ・都心軸の賑わいづくり
トランジットモールの実施、買い物バス券の配布 など

■データ収集・分析

- ・利用者アンケート、交通量調査など

■広報・啓発活動

- ・実験結果の報告、ウェブサイトでの情報発信 など



3. 組織

設立：平成12年（2000年）

役員：会長、顧問、委員、監事

■協議会名簿（令和8年3月時点）

	所属	役職名	氏名
会長	石川県 土木部	部長	本 田 琢
顧問	公立小松大学	教授	高 山 純 一
委員	金沢商工会議所 中心市街地活性化委員会	委員長	新 家 久 司
委員	金沢中心商店街 まちづくり協議会	会長	諸 江 洋
委員	金沢中心商店街 武蔵活性化協議会	会長	中 島 祥 博
委員	北陸鉄道株式会社 自動車部	取締役 自動車部長	高 橋 航
委員	一般社団法人 石川県タクシー協会	会長	塚 本 泰 央
委員	一般社団法人 石川県トラック協会	会長	山 田 秀 一
委員	公益社団法人 石川県バス協会	会長	小 林 工
委員	国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所	副所長	飴 谷 卓 也
委員	国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局	支局長	開 田 慎
委員	石川県 企画振興部 交通総合対策監室 交通政策課	課長	小 林 匡
委員	石川県 文化観光スポーツ部 観光戦略課	部次長兼課長	土 橋 順 一
委員	石川県 土木部 道路整備課	課長	松 尾 和 弘
委員	石川県 警察本部 交通部 交通規制課	課長	舟 津 敬 雄
委員	金沢市 都市政策局 交通政策課	担当次長兼課長	高 田 耕 太 郎
委員	金沢市 土木局	局長	木 谷 哲
監事	野々市市 建設部	部長	道 下 和 宏
監事	内灘町 都市整備部	部長	宮 本 義 治

4. 交通実験の歴史

	平成12年度 (交通実験2000)	平成13年度 (交通実験2001)	平成14年度 (交通実験2002)	平成15年度 (交通実験2003)	平成16年度 (交通実験2004)	平成17年度 (交通実験2005)	平成18年度 (交通実験2006)
都心軸の賑わいづくり	14買物バス券の発行(5タウンズ地区) 評価 バス来街者が増加	14買物バス券の発行(5タウンズ地区) 評価 バス来街者が増加	14買物バス券の発行(5タウンズ・むさし地区) 評価 バス来街者が増加	14平日ラフタイムバス券の発行(5タウンズ・むさし地区) 評価 日中のバス来街者が増加	14平日ラフタイムバス券の発行(5タウンズ・むさし地区) 評価 一定の利用有	15兼六園周辺周遊バスの運行 評価 訪問施設数・滞在時間の増加	15兼六園ループバスの運行 評価 施設利用者増加等の効果有・採算性に課題
・交通結節点改善	13休日トランジットモールの実施(国道157号) 評価 来街者、歩行者が増加、賑わい創出周辺道路が混雑	パーク&サイクルライドの実施 評価 利用が低調	P.36に詳細記載 4) 都心軸の賑わいづくり 13トランジットモールの実施	P.38に詳細記載 4) 都心軸の賑わいづくり 14来街機会の創出	P.40に詳細記載 4) 都心軸の賑わいづくり 15ループバスの運行	P.40に詳細記載 4) 都心軸の賑わいづくり 15ループバスの運行	歩行回遊性向上実験(広坂通り・柿木畠歩行空間の拡大) 評価 歩行者等が増加・交通処理等が課題
P & R の拡充	8終バス時刻の延長 評価 利用者が増加 P.24に詳細記載 2) 公共交通の利便性向上 8終バス時刻の延長	8終バス時刻の延長 評価 利用者が増加	6シティライナーの運行 評価 一定の需要を確認 P.20に詳細記載 2) 公共交通の利便性向上 6シティライナー等の運行	6フィーダーバスの運行 評価 利用が低調	7連節バスの運行 評価 利用が低調 P.22に詳細記載 2) 公共交通の利便性向上 7連節バスの運行	6シティライナーの運行ルートの変更 評価 利用者が増加 薬師循環バスの運行 評価 利用が低調	6環状道路循環バスの運行 評価 利用者が低調
料金システム改善策	11横宮駐車場の設置(平日) 評価 一定の需要を確認	11金沢駅西口などの都心部周辺駐車場の設置(休日) 評価 一定の需要を確認	11県庁横、横宮駐車場の設置(平日・休日) 評価 一定の需要を確認	11北部、南部駐車場の設置 評価 一定の需要を確認	11北部、南部駐車場の設置 評価 一定の需要を確認	11泉野体育館駐車場での設置 評価 一定の需要を確認	11P & B R 特急バス運行 評価 一定の需要を確認
バス専用レーンの拡充	5昼間時バス専用レーン(国道157号) 評価 バス走行性が向上、タクシー等が課題 5バス専用レーン区間延伸(上有松→有松) 評価 バス走行性が向上、右折車線確保が課題		9乗継ぎ割引回数券 評価 一定の需要を確認	9金沢市内バス料金200円均一区間の半額 評価 バス利用者が増加したが運賃収入減が課題		9通勤定期券ファミリー割引拡大 評価 わかりやすい制度の確立が課題	
車両対策	3臨時荷捌きスペース(国道157号) 評価 路上荷捌きが減少		5バス専用レーン(50m道路) 評価 バス走行性が向上 5昼間時優先レーン(国道157号) 評価 荷捌き、タクシーが課題	3臨時荷捌きスペース(国道157号) 評価 路上荷捌きが減少	5夕方バス専用レーンの時間延長 評価 バス走行性が向上	3臨時荷捌きスペース 評価 路上荷捌き一部転換 P.12に詳細記載 1) 都心軸の交通円滑化 3荷捌きスペースの確保	
タクシー客待ち対策		タクシー呼出しシステム 評価 ・バス走行性が向上 ・ブル確保が課題			タクシー呼出しシステム 評価 路上タクシー排除		
渋滞対策							
の県民市民への啓発PR	シンポジウムの開催 評価 県民理解の推進			金沢港周辺企業の連携 評価 利用が低調	金沢都心部企業の連携 評価 一定の利用有	曜日限定定期券の販売 評価 現行定期券制度との整合が必要有	
アンケート調査							
バスの改善策							

凡 例		
本格実施に至る	継続実験中	本格実施には課題多い

	平成25年度 (交通実験2013)	平成26年度 (交通実験2014)	平成27年度 (交通実験2015)	平成28年度 (交通実験2016)	平成29年度 (交通実験2017)	平成30年度 (交通実験2018)
都心軸 の 賑わい づくり						
・交通 結節 点改善 ・路線 網再編 等						
P & R の 拡充						
料金 改善策 バス 専用 レーン の 拡充 車両 対策 タクシー 客待ち 対策			⑤休日バス専用レーンの時間 拡大 評価 ・バス走行性が向上 ・主要交差点での渋滞時間や 渋滞長が増加 ・バス専用レーンの認知度が 低いことを確認	⑤バスレーン遵守率向上対策 評価 ・休日のバスレーンの認知度 が平日と比べて低い ・遵守率は平日は9割、 休日は8割程度	⑤バスレーン遵守率向上対策 評価 ・休日のバスレーンの認知度 が平日と比べて低い ・遵守率は平日は9割、 休日は8割程度	⑤バスレーン遵守率向上対策 評価 ・休日のバスレーンの認知度 が平日と比べて低い ・遵守率は平日は9割、 休日は8割程度
		P. 10に詳細記載 ① 都心軸の交通円滑化 ② むさし西交差点3車線化				
渋滞 対策 の 市民 P & R へ	④スカイホテル前タクシー ベイの移設 評価 ・渋滞長、走行速度ともに 改善 ・タクシー利用者の利便性が 向上	②むさし西交差点（金石→武 蔵）の3車線化 評価 ・武蔵交差点において渋滞 長が減少		④めいてつエムザ前タクシー ベイ移設 評価 ・武蔵交差点 （香林坊からの流入）の渋滞 時間が短縮 ・タクシー利用台数が減少		
アンケート バス 待ち 環境 の 改善						

令和元年度 (交通実験2019)	令和2年度 (交通実験2020)	令和3年度 (交通実験2021)	令和4年度 (交通実験2022)	令和5年度 (交通実験2023)	令和6年度 (交通実験2024)	令和7年度 (交通実験2025)	
							都心軸の賑わいづくり
							・交通結節点改善 ・路線網再編等
			11 P & R駐車場の候補地調査（公共交通重要路線） 評価 金沢都市圏P & Rシステム 実施協議会と情報共有し、 駐車場数の拡大に活用				P & Rの拡充
							料金システム 改善策
							バス専用レーンの拡充
							車両対策 荷捌き
							タクシー 客待ち 対策
							渋滞対策
							県民市民へ の啓発P R
P.34に詳細記載 3) 公共交通への転換 12通勤時のバス利用促進							実験調査 アンケート
12都心軸沿線企業の実態調査 評価 企業の自家用車通勤に寛容な考え方が、自家用車通勤を助長し公共交通利用促進の障壁となっている	12都心軸沿線企業におけるバス通勤試行実験 評価 一定期間バス通勤をしてもらうことにより、バス通勤への転換や利用頻度の増加につながる	12都心軸沿線企業におけるバス通勤試行実験」・「都心軸沿線企業の実態調査 評価 公共交通を忌避する理由を把握		P.28に詳細記載 2) 公共交通の利便性向上 10バス待ち環境の改善			
				10バス待ち環境の改善に向けた検討 評価 バリアレス縁石の試験施工箇所を選定	10バス待ち環境の改善に向けた検討（試験施工 寺中バス停） 評価 バスの正着性が向上	10バス待ち環境の改善に向けた検討（試験施工 金石バスターミナル） 評価 バスの正着性が向上	バス待ち環境 の改善

凡 例

本格実施に至る

継続実験中

本格実施には課題多い

これまでの取り組み

1. 都心軸の交通円滑化

金沢市は非戦災都市であり、古くからの町割りが残る一方で細街路が多く、都心軸や主要道路に交通が集中し渋滞が発生することから、円滑な交通を確保するため交差点改良やタクシーベイ移設等の実験を行った。

1-1. 東口バスターミナル専用車線導入

■実施概要

金沢駅前中央交差点のリファークからの流入部は、右折レーンが2車線あるものの、バスを含む多くの車が片方に集中し、本来の道路機能が発揮されず走行性が低下していた。このため、路線バスがスムーズにターミナルへ進入できず、不要な信号待ちや渋滞が発生していたことから、道路を再配分し、金沢駅東口バスターミナルへの専用車線を導入することで、バスの走行性、定時性の確保を図った。

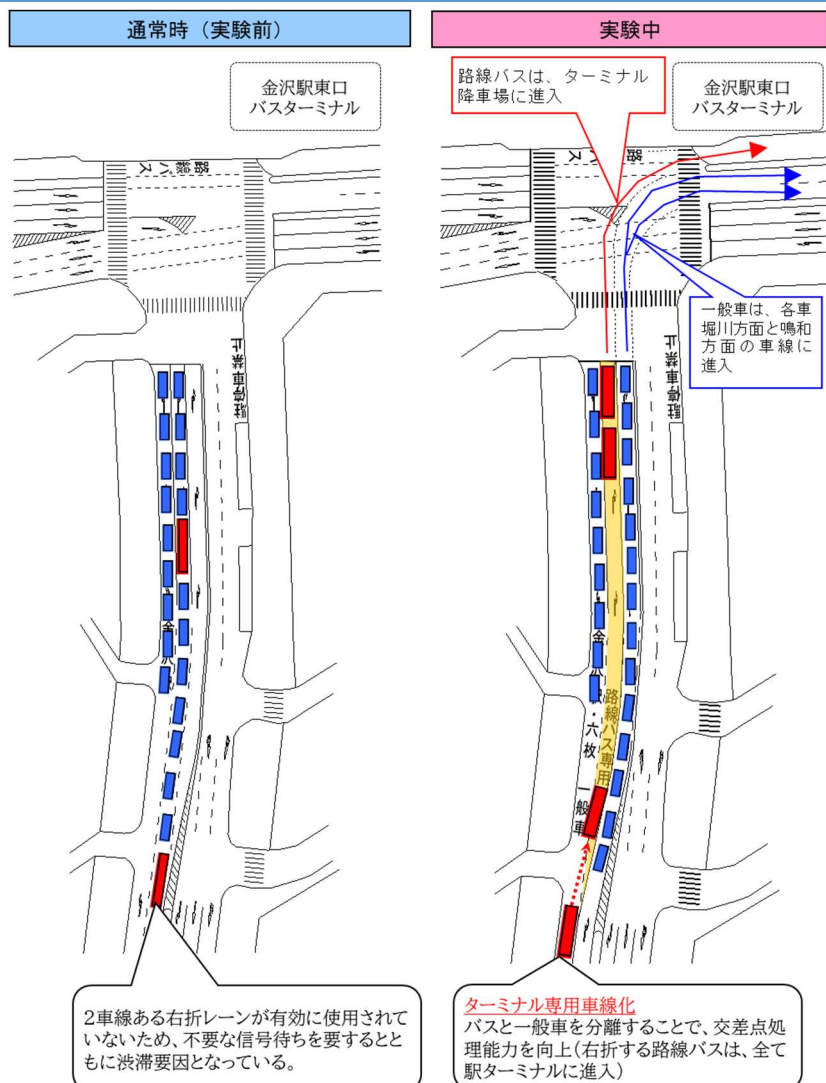
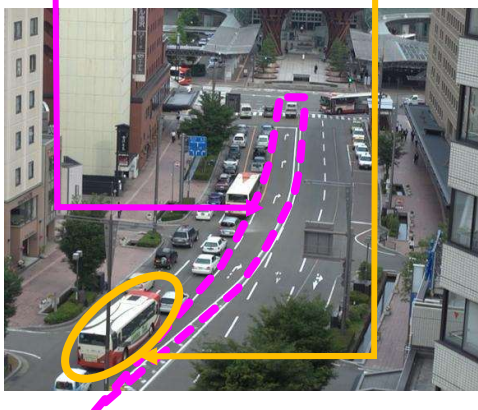
■主な取り組み

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2012	右折レーンである第2車線、第3車線をバスと一般車で分離し、第2車線を路線バス専用とすることで交差点処理能力を向上させ、バスの走行性を確保	平成 24 年 5 月 12 日(土)～ 平成 24 年 7 月 31 日(火)

右折レーンが 2 車線あるが、一般車とバスが 1 車線に集中しており、車線が有効活用されていない

このバスは次の青信号で金沢駅に到着することができない

約2分の遅れが発生



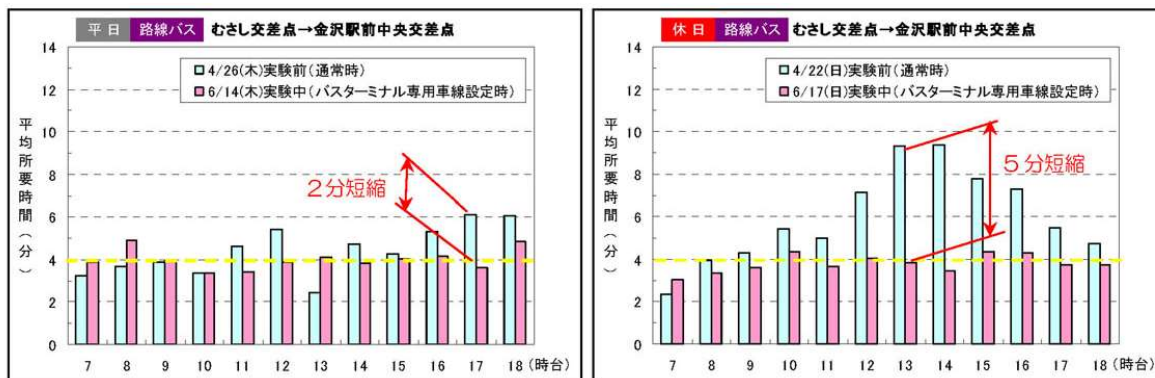
▲金沢駅通り線（金沢駅前中央交差点流入部）の実験開始前の様子

■実施結果

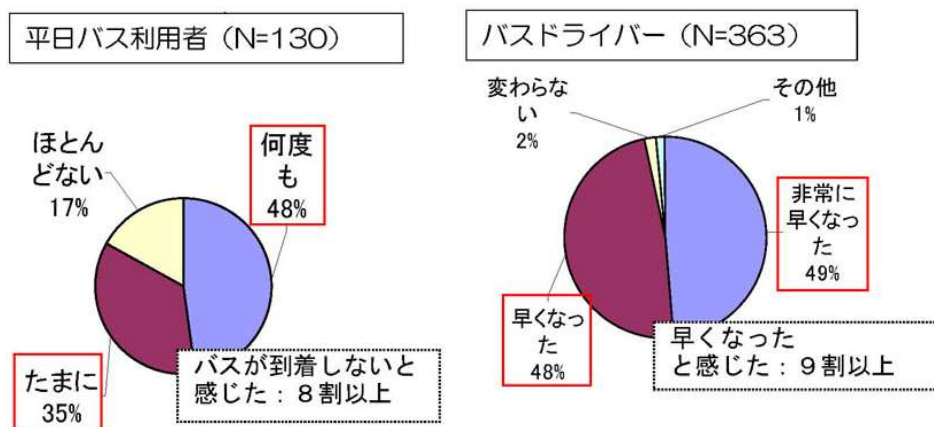
バスの走行性は専用車線の導入により定時性が大きく向上した。むさし交差点から金沢駅までの所要時間は平日で最大約2分、休日で最大約5分短縮され、交差点での信号待ち回数も実験前の最大4回から1日を通じて概ね1回へと劇的に減少した。これに伴い、バス利用者やドライバーの多くが到着の早まりを実感するなど、サービス水準の改善が確認された。

一般車の走行性は実験開始当初の平日において平均1分（最大3分）程度の所要時間増加が見られたが、青信号の時間を延長する信号調整を実施することで実験前と同等の所要時間および信号待ち回数まで改善され、著しい悪影響は回避された。

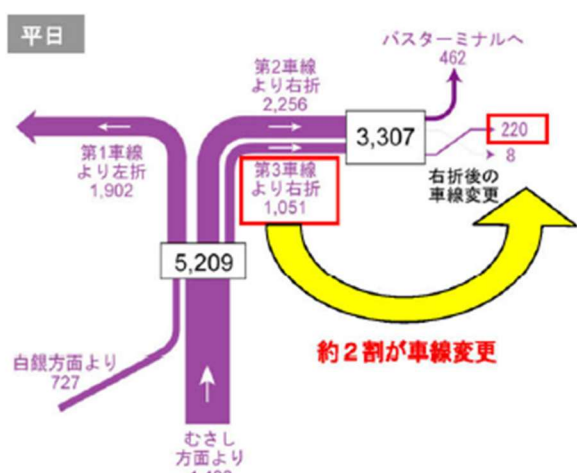
安全性は、以前は右側の右折レーンから右折直後に左車線へ変更する車両があり危険な交錯が発生していたが、一般車の右折を1車線化したことでこの挙動がなくなり、安全性が向上した。



▲バスの所要時間比較



▲アンケート結果



▲実験中の様子

■継続して取り組むべき課題

バス走行環境を改善し、公共交通への利用転換を促すことで駅周辺の交通総量を抑制し、中長期的な円滑な交通環境の実現を目指す。

1-2.むさし西交差点3車線化

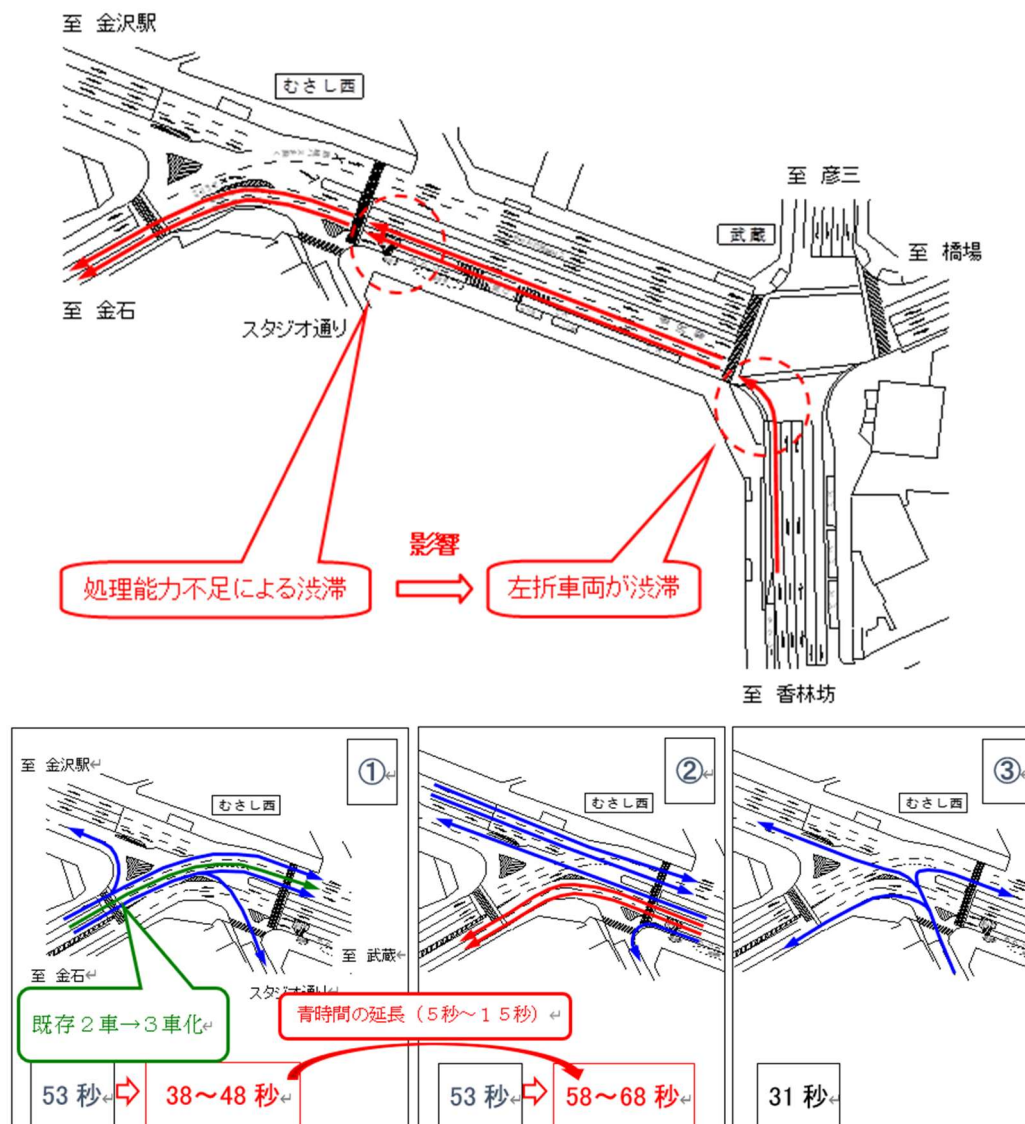
■実施概要

武蔵地区は交通混雑が著しく、特に休日の昼間は武蔵交差点で香林坊方面からの左折車両が渋滞要因となっていた。原因として、むさし西交差点における金石方面への処理能力不足が影響していることから、同交差点の金石流入部を3車線化し、逆側の武蔵流入部の青時間延長を行った。

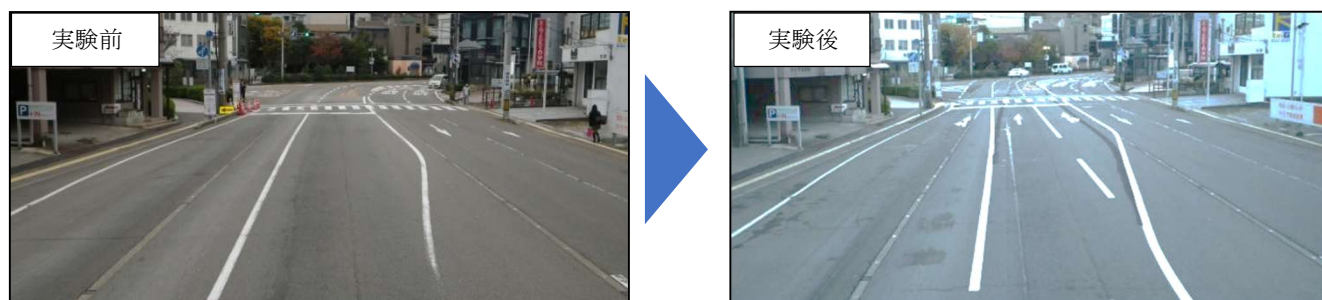
■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2014	むさし西交差点金石流入部の車線増設、信号サイクルの見直し	平成 26 年 11 月 17 日（月）～

▲実験前の様子



▲実験概要

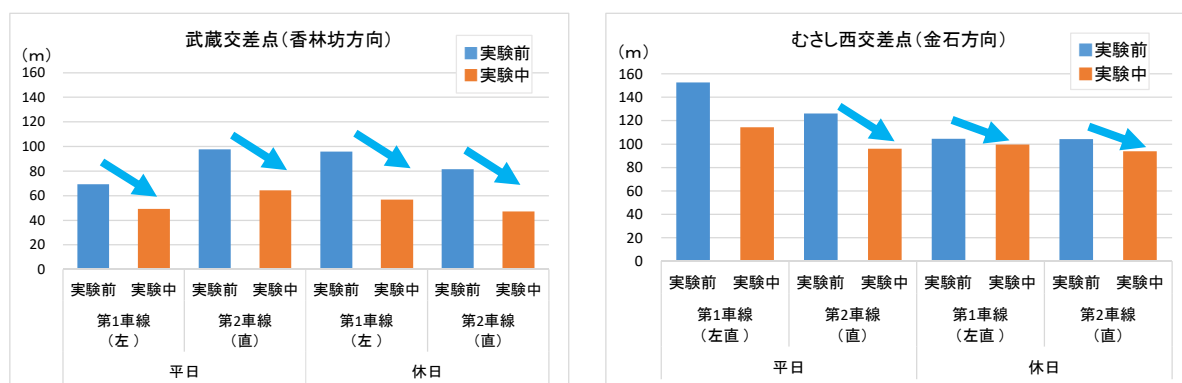


▲実験前後

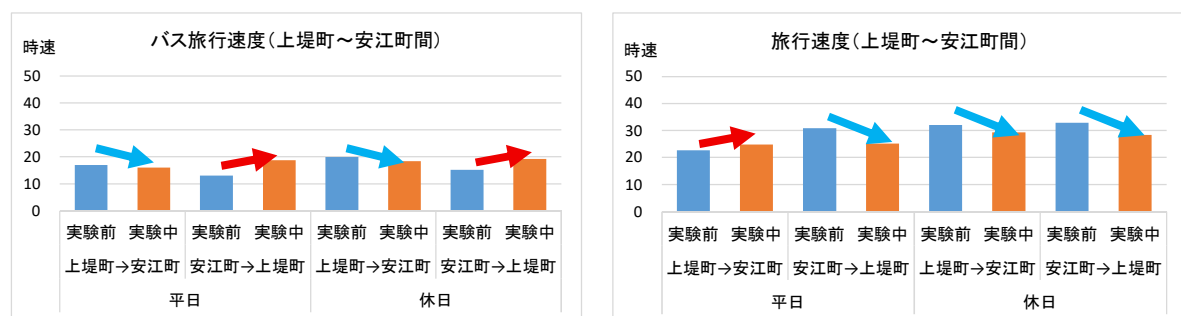
■実施結果

武蔵交差点においては、青時間延長により、主な課題であった香林坊流入部において渋滞長の短縮が確認された。旅行速度は一部悪化が見られるが大きな影響はなく、バス、一般車ともに改善が見られた。

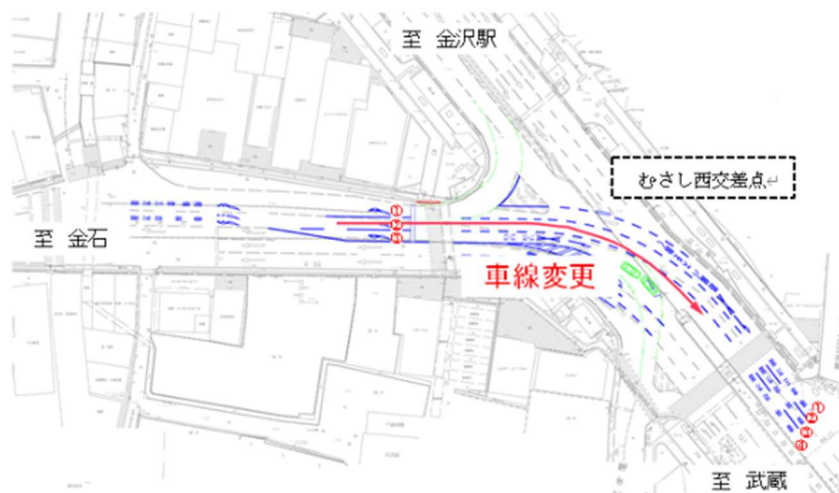
むさし西交差点金石流入部については、渋滞の縮小が見られた一方、第2車線から武蔵交差点に進む際、うろつき交通が2〜3割発生し、安全性に課題が残ったため、早い段階での車線変更を促す方策を検討しながら、実験から本格実施へ移行することとなった。



▲渋滞長



▲旅行速度



▲交差点内車線変更

■継続して取り組むべき課題

渋滞が緩和した一方で、通過速度はほぼ変化していない。駅方向の容量不足および横断歩道の歩行者による遮断が原因であるため、むさし西交差点武蔵流入部の駅方向の交通容量不足の解消を検討する必要がある。

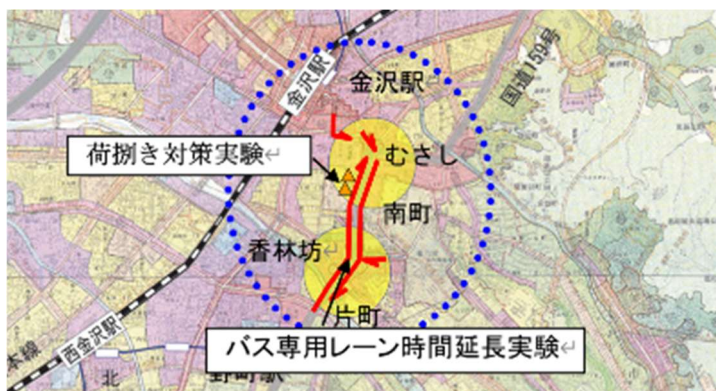
1-3.荷捌きスペースの確保

■実施概要

荷捌きのための路上駐車により、円滑な交通やバスの走行が阻害されている状況が見られた。交通規制時の影響確認やバスの走行環境の改善を図るため、荷捌きスペースを都心軸周辺で確保し、その効果を把握したものである。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2000	休日にファイブタウンズのイベントに合わせ、国道157号の香林坊～片町交差点において一般車両通行止め規制の実施及び臨時荷捌きスペースの確保	平成12年10月15日（日）
交通実験 2002	国道157号での昼間時バス優先レーン及び路上荷捌き車両や路外荷捌き駐車場の利用状況の把握、配送事業者の意見収集	平成15年3月1日（土）～3月20日（木）までの月曜日～土曜日
交通実験 2004	夕方バス専用レーンの時間延長及び荷捌きスペースの設置	平成16年11月15日（月）～11月26日（金）の平日9日間



▲交通実験 2000



▲臨時荷捌き駐車場



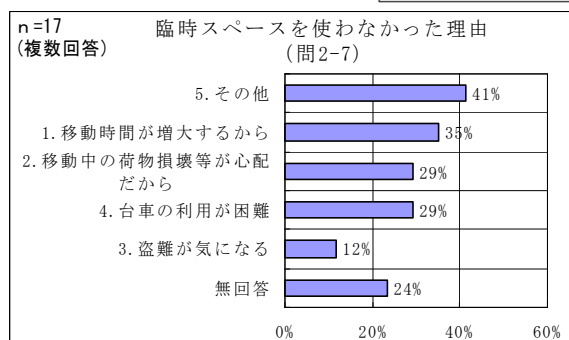
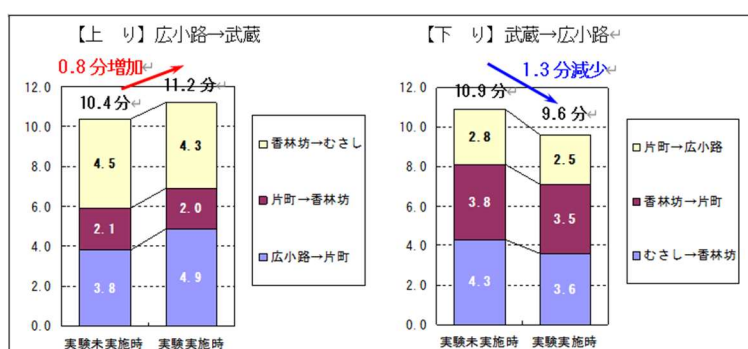
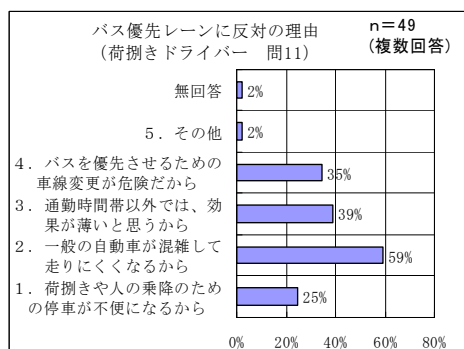
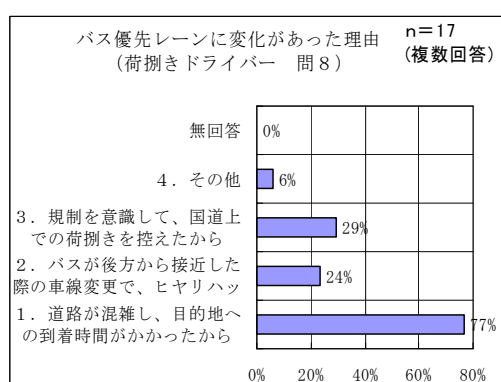
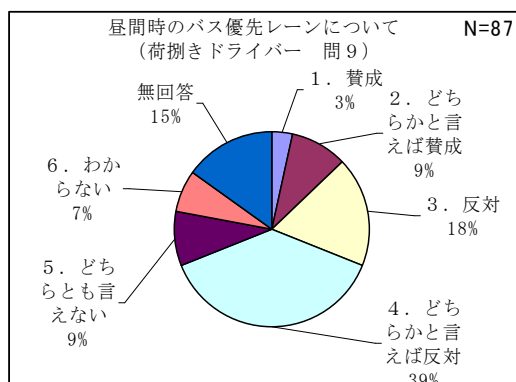
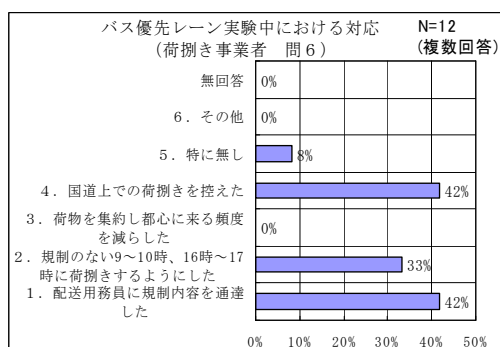
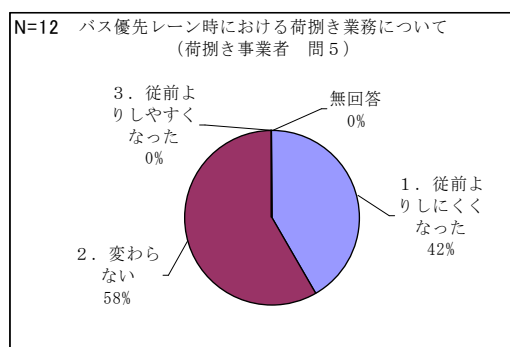
▲バス専用レーンでの駐車

■実施結果

臨時交通規制やバス専用レーンの時間帯延長等と合わせて実施した施策により、バスの走行性の向上効果が見られるとともに裏通りや周辺交差点への大きな影響はなかった。

都心軸上の荷捌き台数は減少し、一部が臨時荷捌きスペースへ転換するなど効果が見られた。

一方で、臨時荷捌きスペースの利用は多くない結果となった。荷捌き関係者からは、移動時間の増大や荷物損壊への懸念等の声が寄せられ、都心軸上での荷捌き削減の取り組みについては、やや否定的な反応となった。



▲アンケート結果及び荷捌き駐車場の利用

■継続して取り組むべき課題

都心軸の円滑な交通を確保するためには、路上駐車や路上荷捌きへの対策は必要である。一方で、荷捌き関係者への負荷が過大とならないよう、荷捌きスペースの確保について、場所や箇所数、共同荷捌きなど多様な手段を考慮しながら再検討を行っていく。

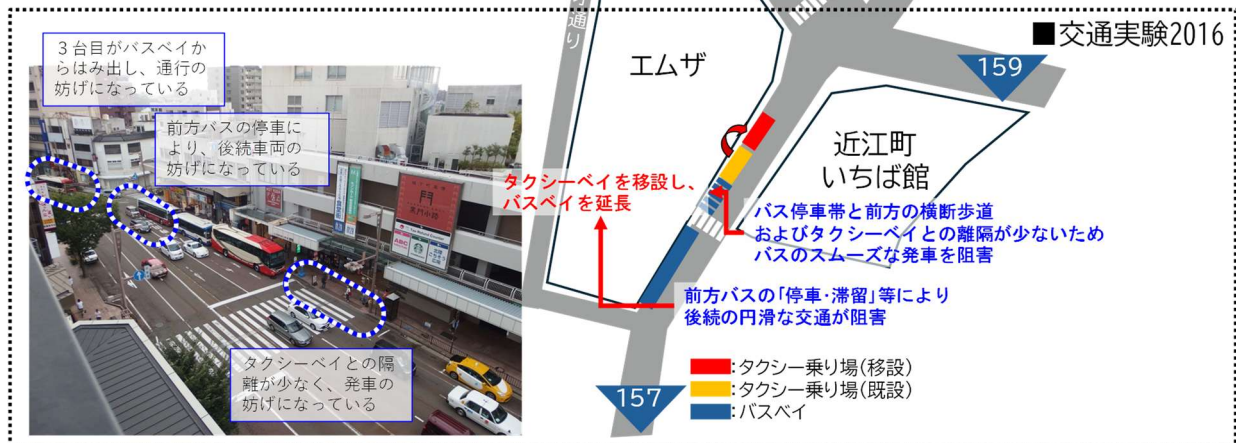
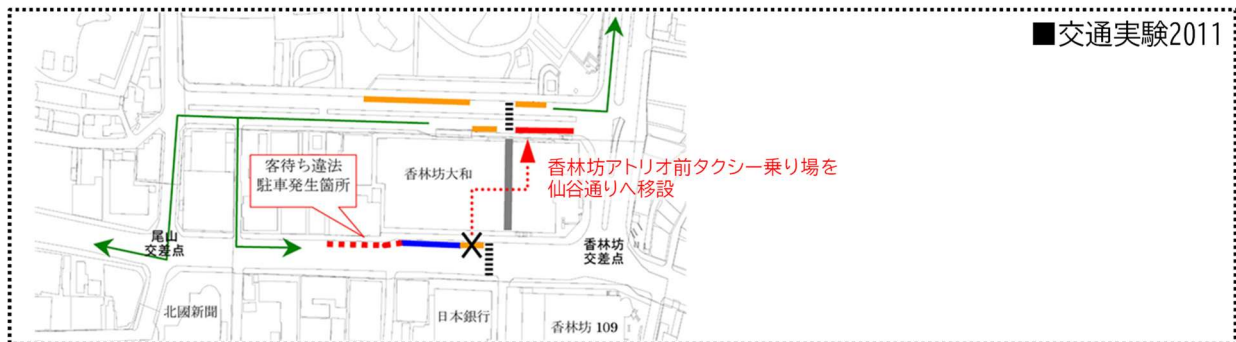
1-4. タクシーベいの移設

■実施概要

北陸新幹線開業を見据えた二次交通の充実と交通円滑化・安全性向上を目的として、バスベいの収容台数不足や交差点の交通処理能力不足が見られた香林坊交差点や武蔵交差点周辺において、バスやタクシーベいを移設する社会実験を行った。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2011	バスベいとタクシーベいの隣接構造改善による安全性向上及びタクシーベい待ちの違法駐車のを排除を目的に、都心軸の香林坊側タクシーベいを廃止し、仙石通りにタクシーベいを新設	平成 23 年 9 月 3 日（土）～25 日（日）
交通実験 2013	スカイホテル前タクシーベいを武蔵交差点側へ約 20m 移設し、スタジオ通り専用左折レーンを確保	平成 25 年 12 月 19 日（木）～平成 26 年 3 月 17 日（月）
交通実験 2016	めいてつエムザ前タクシーを武蔵交差点側へ移設するとともに武蔵ヶ辻バス停を拡大し、バスベい 5 台分を確保	平成 28 年 9 月 26 日（月）～10 月 20 日（木）の 25 日間



■実施結果

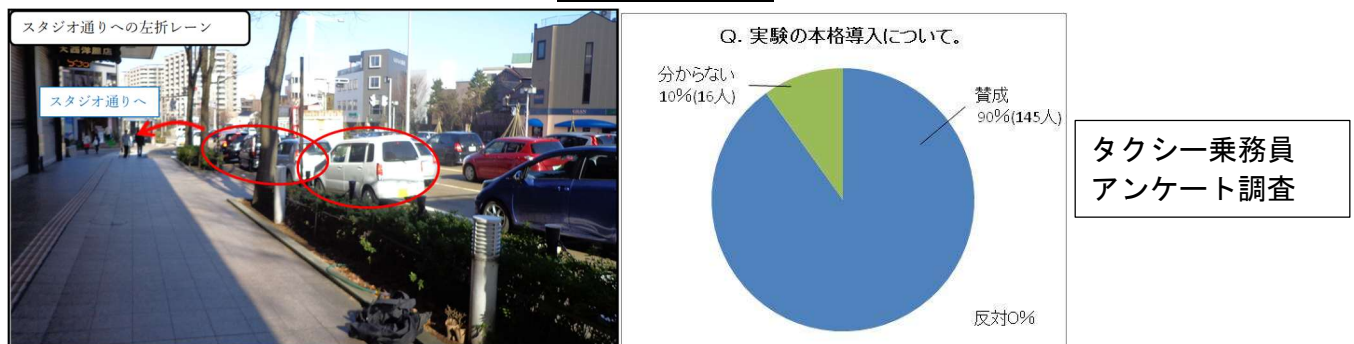
香林坊においては、大和前の違法駐車が激減し、バス・タクシー双方のドライバーから安全性が向上したと評価されるとともに、タクシー利用者や商店街等からも本格実施が望まれる結果となった。一方で、タクシー利用者の一部からは「乗り場が遠い」「料金が高くなった」といった不便さを訴える声も挙がるも乗り場変更の周知を通し、タクシーベイの移設が本格実施された。

むさし西交差点スカイホテル前においては、左折レーンの延伸により、武蔵方向からの交通の流れが改善し、タクシーの順番飛ばしも解消された。また、タクシー乗務員の約9割が本格実施に賛成するなど、非常に高い評価が得られ、本格実施された。

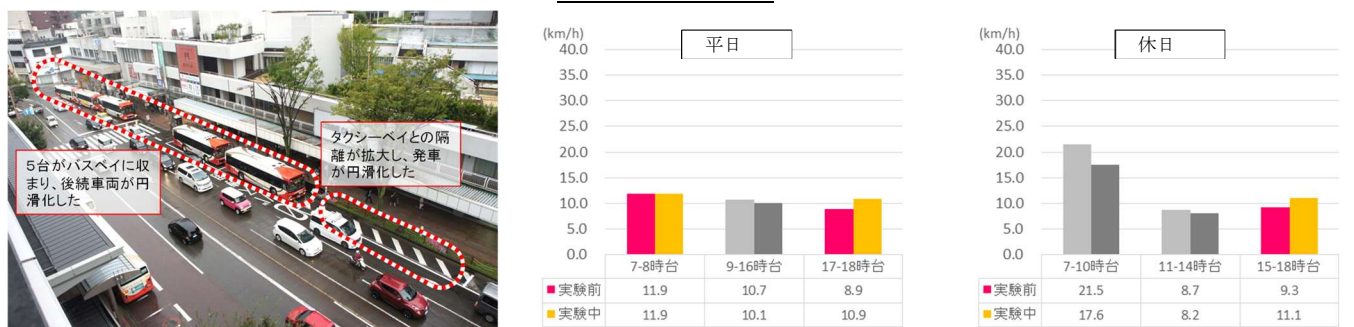
武蔵交差点エムザ前においては、バスの走行速度が向上し、バスドライバーの8割以上が賛成であった。しかし、タクシー側は「交差点に近く右折・直進がしづらい」「一般車との錯綜が悪化した」として8割以上が反対であり、また、利用客数が減少し、利用者からも不便になったとの声が多く聞かれ、本格実施は見送ることとなった。



▲交通実験 2011



▲交通実験 2013



■継続して取り組むべき課題

公共交通優先のまちづくりを進めながら金沢市内の限られた道路空間の中で、バスベイや加速車線、タクシーベイ、横断歩道との隔離をすべて十分に確保することが困難な状況にある。バスや一般車の走行性や安全性の確保と、タクシーの安全な運行を両立させるため、区画線の見直しやゼブラ帯の設置など、物理的な制約の中で引き続き検討していく必要がある。

利用者の多いタクシーベイの移設はバスや一般車を含め、交通全体の円滑化に寄与する半面、タクシー利用者やタクシードライバーにとっては一部不利益につながる場合があり、各事業者や関係者と丁寧な議論を進めていく必要がある。

2. 公共交通の利便性向上

過度に自動車に依存しない公共優先のまちづくりを進めるため、公共交通利用促進策としてバスの走行空間の確保や速達性の向上、時間延長や待合空間の整備等の利便性向上に継続的に取り組んできた。

2-1. バス専用レーンの拡充

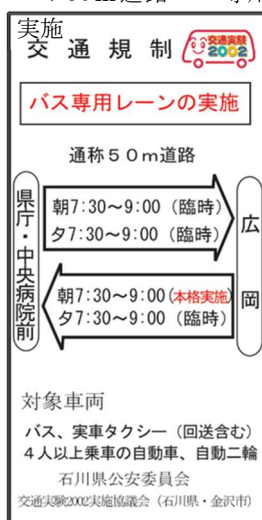
■実施概要

過度な自動車依存からの脱却と公共交通優先のまちづくりを目指し、都心軸を中心にバスの定時性・速達性を確保するための取り組みを継続している。具体的には、バス専用レーンの「路線の拡大」「時間帯の拡大」「休日への拡大」を段階的に実施し、遵守率向上のための環境整備を行うことで、利用促進を図ってきた。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2000	有松から武蔵ヶ辻間、武蔵ヶ辻から片町間において、バス専用レーン時間帯を日中にも拡大し、7時30分～18時30分まで朝夕通してバス専用レーンとした。	平成12年10月10日（火）～15日（日）
交通実験 2002	①50m 道路に PTPS と連携したバス専用レーンを導入した。 ②国道157号（武蔵ヶ辻から片町間、野町3丁目）において日中のバス優先レーンの導入実験を行った。	①平成15年1月6日（月）～2月14日（金） ②平成15年1月6日（月）～3月20日（木）
交通実験 2004	夕方の帰宅ラッシュ時におけるバスの遅延に対応するため、都心軸のバス専用レーン規制時間を、従来の18時30分までから19時30分までへ1時間延長した。	平成16年11月13日（土）～11月28日（日）
交通実験 2010	北陸新幹線開業を見据え、公共交通の利便性向上を図るため、日中のバス優先レーンの導入実験を行った。	平成22年9月の土日祝および13日（月）～17日（金）の平日
交通実験 2011	土日祝日における夕方のバス走行性の確保のため、バス専用レーン導入実験を行った。	平成23年9月の土日祝日
交通実験 2015	北陸新幹線開業に伴う観光客や来街者の増加に対応するため、犀川大橋北詰交差点～武蔵交差点の区間において、土日祝日のバス専用レーンの規制時間拡大（10時～15時）実験を行った。	平成27年9月19日（土）～22日（火・祝）
交通実験 2016	都心軸バス専用レーン沿道に遵守指導員や看板を配置し、バス専用レーンの遵守率向上対策を実施した。	平成28年11月20日（日）～平成29年1月9日（月・祝）
交通実験 2017、2018	都心軸における公共交通の利便性向上を図るため、休日バス専用レーンの認知度を向上させてバス専用レーンの遵守を図った。	交通実験 2017：平成29年9月16日（土）～11月19日（日） 交通実験 2018：平成30年10月20日（土）～11月18日（日）

▼50m道路バス専用レーン



▼夕方バス専用レーン延長



▼電光掲示板による周知



県庁

県庁・中央病院

■交通実験 2002
バス専用レーン導入

広岡

金沢駅

本町

■交通実験 2004
夕方バス専用レーンの
時間延長実験

武蔵

■交通実験 2010
平日休日の昼間時
バス優先レーン■交通実験 2011
休日バス専用レーン■交通実験 2016~2018
バス専用レーン順守率
向上対策■交通実験 2015
休日バス専用レーン
時間帯拡大

香林坊

市役所

片町

犀川大橋

■交通実験 2002
昼間時バス優先レーン

野町広小路

野町三丁目

■交通実験 2000
昼間時バス専用レーン

有松

■交通実験 2000
上有松→有松間区間延伸

上有松

▼大型看板による周知



■実施結果

●バス専用レーンの区間延長

【有松～上有松間の延長】

バスの走行性の向上が見られたものの、一部交差点において、右折レーンを超えて待ち列が発生し、直進交通と交錯するなど、課題が見られたため、本区間においては専用レーンの導入は見送られた。

【50m道路への導入】

バス専用レーンの導入により、混雑していた夕方の県庁方面への所要時間が約 7 分から 6 分へ、約 1 分短縮し、効果が見られたこと、片側 3 車線の直進車線が整備されており、おおむね規制も守られていることから本格実施となった。（※平成 17 年に広岡交差点～西念中交差点間へ短縮）

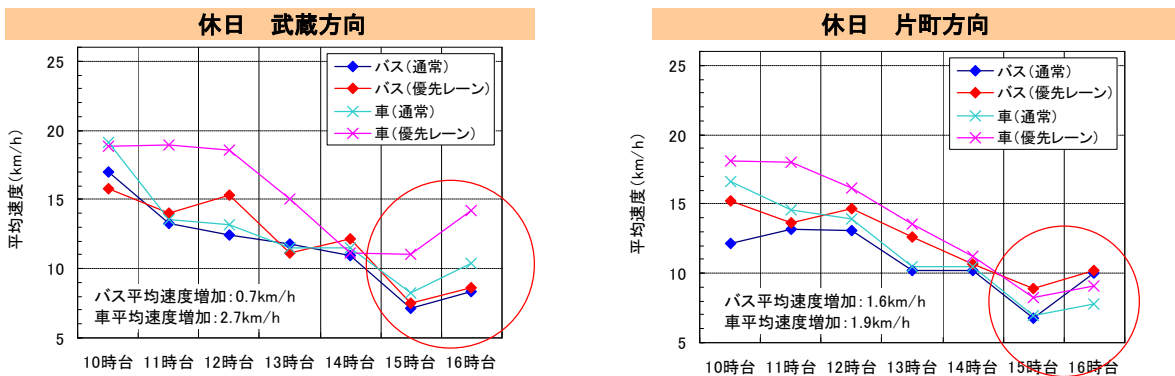
●バス専用レーンの時間延長

【昼間時間帯の延長】

交通実験 2000 において、昼間時間帯にバス専用レーンを導入したところ、バス走行性や定時性の向上が見られ、バスによる来街者が約 6%（約 700 人）増加する効果もあった。一方で細街路への流出入により、周辺道路の混雑解消やタクシー対策が課題となった。

交通実験 2002 では、県内初の試みとして、専用ではなく「バス優先レーン」を平日日中に導入した。上り方向や周辺道路の混雑発生は見られなかったが、下りでは左折車の折込みや走行車線減少に伴う一般車両の混雑が発生した。また、バスとの位置関係で、違反か否かが常に変化するため、ドライバーはわかりにくく、取締りも難しいため、バス利用促進策との包括的な実施の検討が必要とされた。

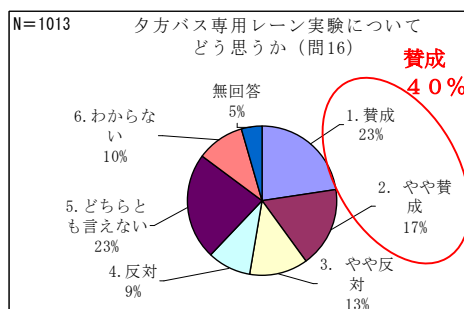
交通実験 2010 では、区間を武蔵交差点から片町交差点に限定して実施した。平日の日中や休日の午前中においては、一定のバス速度が保たれている一方で休日の 15 時以降において、バスの走行性が大きく低下した。また、バス優先レーンに認知度は一定程度みられたが、半分以上には理解されていないこと、また、反対理由には安全性や交通渋滞への懸念が上げられたため、土日祝日における日中後半のバス専用レーンの導入について検討していくこととなった。



▲休日の時間帯別車種別旅行時間の変化（交通実験 2010）

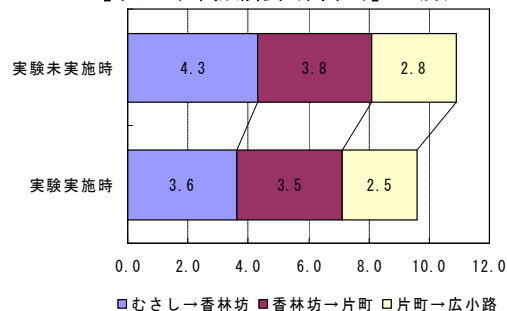
【夕方における時間延長】

武蔵から野町広小路間において、特に効果があり、都心軸や裏通り、周辺の交差点への大きな影響は見られなかった。また、バス利用者やバス運転手だけではなく、自動車利用者、タクシー運転手からも賛成の意見があり、実施箇所や時間を精査し、本格実施の検討へ移行した。



資料：一般県民（金沢市）アンケート

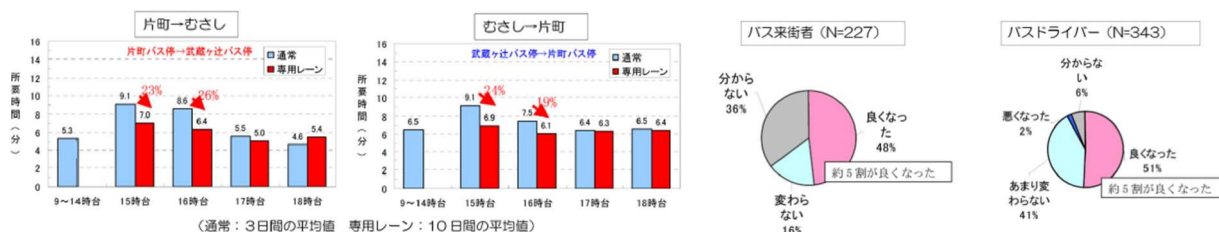
【下り：区間別所要時間平均】（分）



▲交通実験 2014

【土日祝日における導入】

交通実験 2011 において、土日祝日の 15 時以降にバス走行性が低下する課題が見られたため、バス専用レーン導入実験を実施した。実験においては 15 時～17 時に約 2 割以上の短縮効果があり、また、バス利用者及びバスドライバーの 5 割がバス走行性がよくなったと回答しており、本格導入となった。

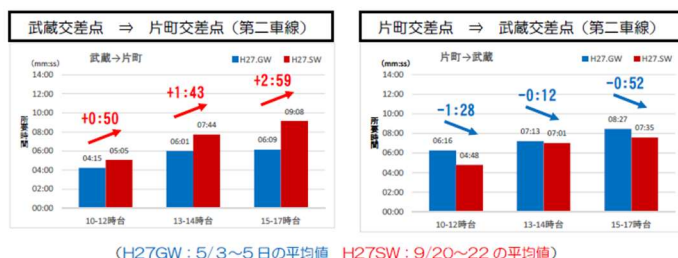


▲交通実験 2011

【休日における昼間時間延長】

新幹線開業により増加した観光客への移動支援として犀川大橋北詰から武蔵交差点間において、15 時～18 時 30 分の土日祝日のバス専用レーン時間帯を 10 時から 18 時 30 分と時間拡大する実験を実施した。

規制時間帯を含む全体にわたって所要時間の若干の短縮が見られたものの、主要交差点間の所要時間や渋滞時間、最大渋滞長の増加が見られた。また、認知度が約 4 割に留まり、本格実施への議論を継続するとともに、バスレーンの周知強化に努めていくこととなった。



▲交通実験 2015

●遵守率の向上対策

交通実験 2016 において、都心軸のバス専用レーン沿道での看板や遵守指導員の配置、2017 において電光掲示板の追加、2018 において電光掲示板の高所配置や県警道路情報板に規制表示やチラシ配布などバス専用レーンの遵守率向上に継続して取り組んだ。

その結果、バス専用レーンの認知度は平日で約 8 割、県外からの流入が多い休日でも約 5 割に達するなど向上が図られ、それに伴い平日休日ともに遵守率が向上した。

バスの定時性、速達性を確保するため、バス専用レーンの遵守率向上に向けては、継続的な周知が効果的であり、電光掲示板の設置を含めた、公共交通の利便性向上策については、関係機関と協議を進めていくこととなった。

<実施による効果>



▲交通実験 2016~2018

■継続して取り組むべき課題

県外からの来街者や普段バスを利用しないドライバーのバスレーン認知度向上のため、電光掲示板の常設化やより効果的な情報提供を継続する必要がある。

バス専用レーンの設置により、荷捌き車両や客待ちタクシーのスペースが不足し、これらがバスや一般車の通行を阻害する問題があるため、バス・タクシー・物流車両が共存できる道路空間のルール作りや構造的な改良（バスベイ・タクシーベイの確保など）が求められる。

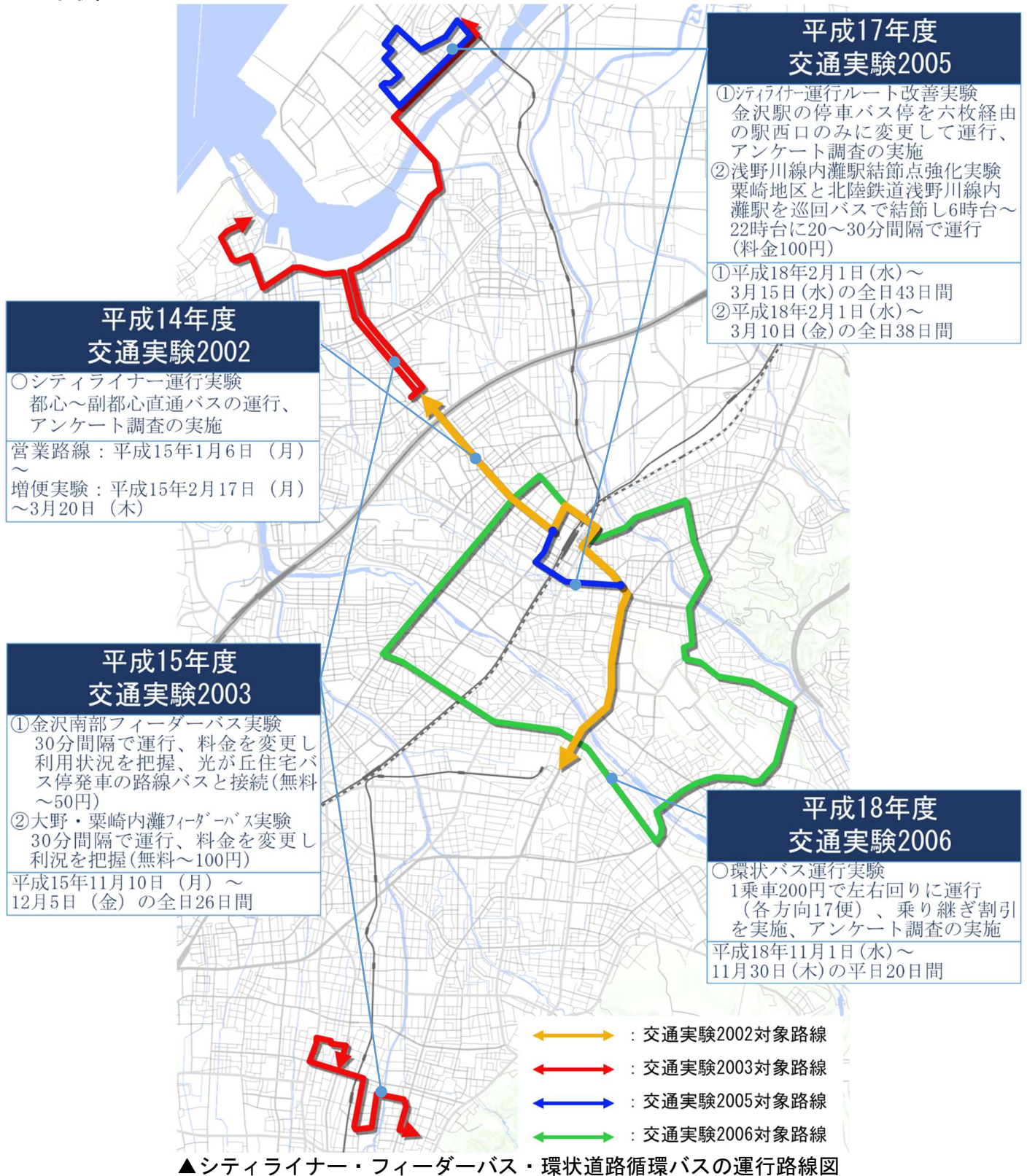
2-2.シティライナー・フィーダーバス・環状道路循環バスの運行

■実施概要

都市政策目標である軸状都市の形成に向け、既存のサービスレベル向上及び、放射状バス路線から軸状バス路線への集約を図ることを目的としたシティライナーの運行実験が行われた。

また、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とシティライナー等の軸上路線との接続実験及び乗り換え抵抗の課題把握、内・中環状道路を経由する循環バスの新規運行実験が行われた。

■主な取組



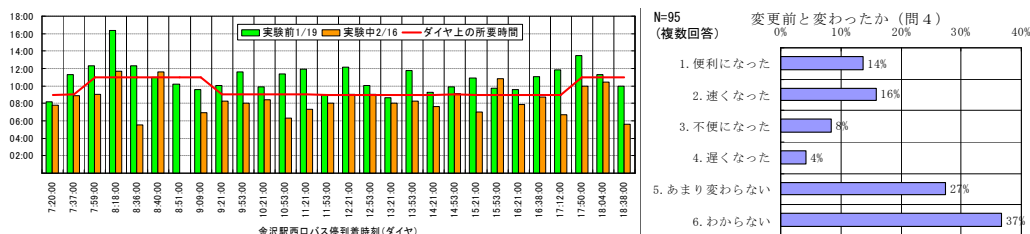
■実施結果

①シティライナーの運行とルートの改善

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。シティライナーの運行が多い路線ほど、前年同時期からの輸送人員の減少率が低かった。

ルート改善の結果、武蔵～金沢駅西口バス停間の所要時間を比較すると、朝の通勤時で最大4分半の短縮が図られ、定時性の大幅な改善が確認された。アンケートでは「速くなった」「便利になった」がいずれも1割強、「不便になった」「遅くなった」の1割弱を上回っていた。

本格的な実施として、平成15年4月より運行開始、平成18年2月にルートの変更が行われた。



▲ルート改善による変化

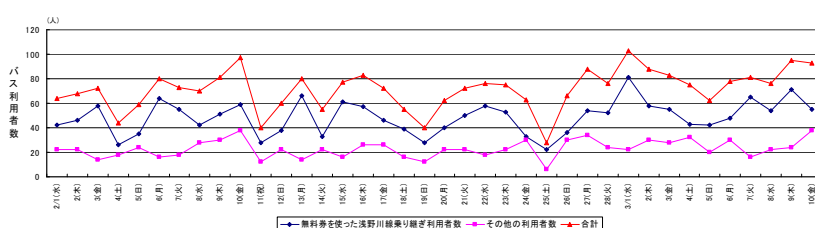
②フィーダーバスの運行

大野・金沢南部フィーダーバスは利用者目標を下回ったものの、栗崎・内灘フィーダーバスは交通実験2003、2005共に目標を上回った。また、シティライナー等への乗継ぎはフィーダー利用者のうち大野57%、栗崎・内灘48%、金沢南部52%であり、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。結果として一定の需要は確認されたものの、本格実施は見送られた。

行き先	全目的	既存利用者の振替		新規の公共交通需要(潜在的な転換需要)				
		バス	電車	新規の外出	マイカー	自転車	その他	新規計 比率
ルート沿線	151	37	11	6	42	24	31	103 68%
都心部	114	66	19	2	21	2	4	29 25%
その他	28	14	3	0	6	2	3	11 38%
計	293	117	33	8	69	28	38	143 49%
うち、乗継ぎ計 (乗継ぎ利用率)	142 (48%)	80 (68%)	22 (67%)	2 (25%)	27 (39%)	4 (14%)	7 (18%)	40 (28%)

行き先	全目的	既存利用者の振替		新規の公共交通需要(潜在的な転換需要)				
		バス	電車	新規の外出	マイカー	自転車	その他	新規計 比率
ルート沿線	98	21	12	6	31	14	14	65 66%
都心部	92	58	12	0	16	2	3	21 23%
その他	16	7	2	0	4	0	3	7 44%
計	206	87	26	6	51	16	20	93 45%
うち、乗継ぎ計 (乗継ぎ利用率)	108 (52%)	66 (76%)	14 (54%)	—	20 (39%)	2 (13%)	8 (30%)	28 (30%)

▲シティライナー等への乗り継ぎ率



▲フィーダーバス利用者数

③環状バスの運行

運行開始当初は1日120人程度だったが、期間の経過とともに利用者が増加し最終週には1日170人程度の利用があった。便別に見ると、朝ピークの7:30が最も多く、次いで夕ピークの16:30が多い。日中の10:30の利用も多く、通勤通学以外の利用も比較的多かったと考えられる。結果として一定の需要は確認されたものの、本格実施は見送られた。

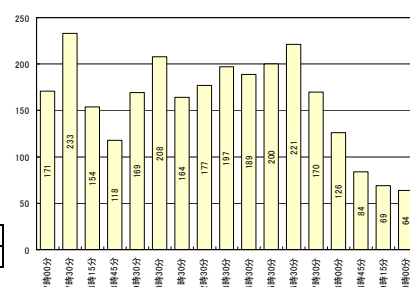
乗客数	2	2	5	1	1	0	2	0	1	0	2	2	2	2	1	3	1	1	3	5	2	2	4	3	9	2	1	1	4	5	2	3	3	2
降客数	1	1	2	2	0	1	1	1	4	0	4	2	3	1	1	4	3	10	2	9	3	3	0	2	6	1	1	1	1	4	3	2	0	1

右回り

乗客数	2	2	1	0	0	2	5	1	4	2	4	2	1	2	1	1	1	4	5	5	1	4	1	2	3	1	0	1	1	1	5	6	1	3
降客数	4	2	2	1	2	1	1	1	4	6	2	1	1	2	2	2	2	2	3	4	3	1	3	2	1	6	4	1	1	2	2	3	2	1

左回り

▲環状バス利用者数



■継続して取り組むべき課題

金沢市新しい交通システム導入検討委員会でも示されているように、今後の新しい交通システムを検討するにあたっては、都心部を走行するシティライナーの分かりやすさ向上と共に、郊外とまちなかを結ぶ他路線バスとの乗り継ぎ向上も求められる。

2-3.連節バスの運行

■実施概要

交通実験 2002 のシティライナー運行に続き、金沢都心軸基幹バス（連節バス）利用推進プロジェクトが実施された。

連節バスの運行によるバス利用推進策の効果を検証、バス利用者の変化や道路交通への影響を明らかにし、実験において成果が認められた施策について本格実施に向けた検討が行われた。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2004	○連節バス運行実験 平日の朝夕ピーク時に稲荷～県庁、休日は 9～18 時に野町駅～金沢駅を 9.5 往復運行、アンケート調査の実施	平成 16 年 11 月 13 日（土）～ 11 月 28 日（日）の 16 日間



▲連節バス運行の様子



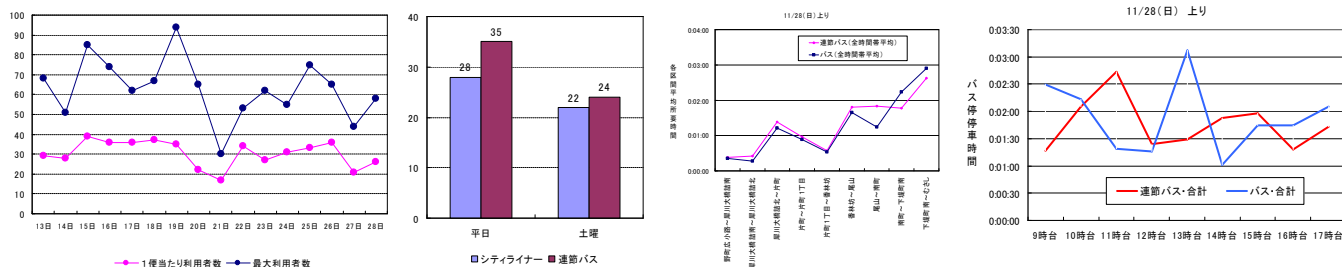
▲連節バス運行ルート

■実施結果

①連節バスの利用状況

連節バス 1 便当たりの利用は、平日で平均 35 人、最大 94 人、土日祝日は平均 24 人、最大 68 人であった。野町駅発着のシティライナー便の利用は、1 便当たりの平均利用が平日 28 人、土曜日 22 人であり、乗車定員が大きい連節バスのほうが 1 便あたりの利用が多くなっていた。

連節バスの所要時間やバス停での停車時間は、一般車両とおおむね同じ程度であり、運行性能に大きな差異はなかった。



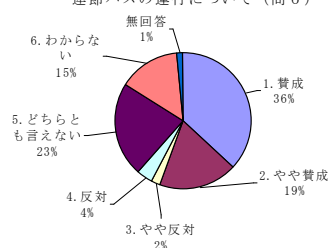
▲連節バスの利用者数及び所要・停車時間

②利用者の声

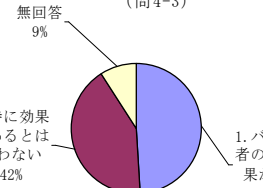
運行の取組みに対して、県民の 55% が賛成としており、実際に利用した方の 49% がバス利用の増加効果があると考えていた。

連節バス利用者のうち、日頃は車を利用されている方の 76% は、「乗ってみたかったから」という理由であり、バス利用推進のための集客装置として期待した効果は十分あったものと考えられる。利用者の感想としては乗車手間、乗り心地、降車手間とも「良い」が多かった。

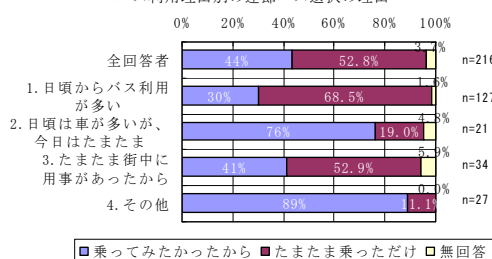
N=1013 キャンペーンの一環としての連節バスの運行について（問6）



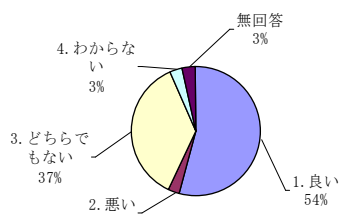
N=216 増加策としての効果の有無（問4-3）



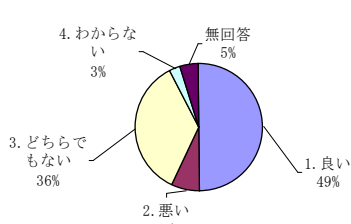
バス利用理由別の連節バス選択の理由



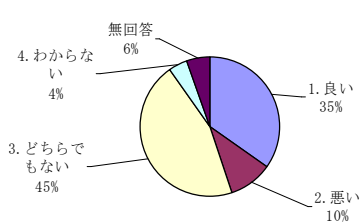
N=216 バスの乗車手間（問4-2）



N=216 バスの乗り心地（問4-2）



N=216 バスの降車手間（問4-2）



▲利用者アンケート結果

■継続して取り組むべき課題

実験後の本格実施は見送られたものの、当時、連節バスの運行がマスコミに大きく取り上げられた結果、県民の約 7 割が認知するほど効果があった。

今後 2027 年度以降に実証運行が想定されている連節バスでは、地域住民への周知に加え、来街者への PR も求められる。

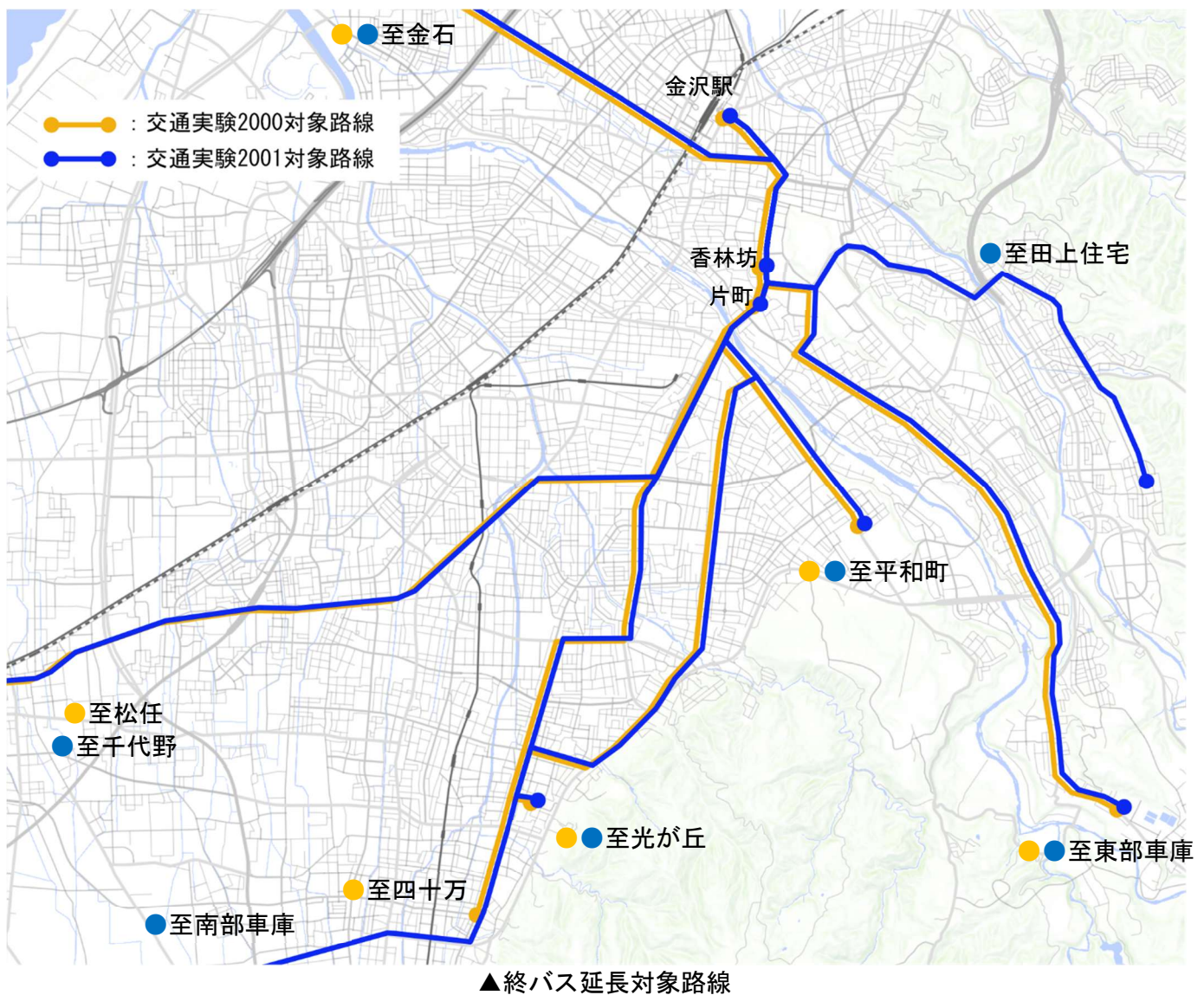
2-4.終バス時刻の延長

■実施概要

夜間帯のバス増便による公共交通の利便性向上を検証するため、終バス時刻の延長実験が実施された。続く交通実験 2001 では、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、今後の都市内交通に向けた施策検証の一環として終バスの増便が実施され、本格実施に向けた利用者の増大数が検証された。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2000	○終バス時間延長実験 主要バス路線の 6 路線において、24 時までの終バス時刻を延長、アンケート調査の実施 【6 路線】松任行、四十万行、光が丘行、金石行、東部車庫行、平和町行	平成 12 年 10 月 10 日(火)～ 10 月 14 日(土)の全日 5 日間
交通実験 2001	○終バス時間延長実験 主要バス路線の 7 路線において、24 時までの終バス時刻を延長、アンケート調査の実施 【7 路線】光が丘行、金石行、東部車庫行、平和町行、南部車庫行、千代野行、田上行	平成 13 年 9 月 8 日(土)～ 10 月 6 日(土)の日曜・祝日を 除く 17 日間

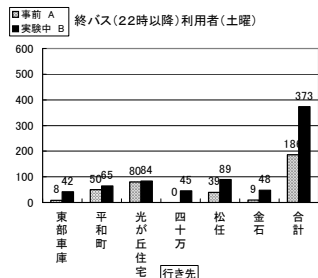
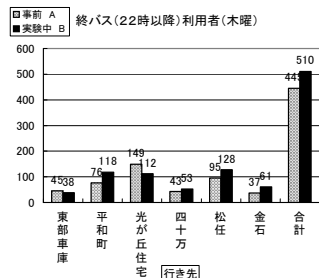


■実施結果

①終バスの利用実態

交通実験 2000 では、午後 10 時以降のバス利用者数が実験前々週と比べて、平日では 15%(65 人)、土曜日においては 100%(187 人)増加となった。曜日・方面によりばらつきはあるが、高需要と考えられる。

交通実験 2001 では 1 便当りの平均利用者数は 2～6 名であり、平和町線、千代野線においては 1 便当たり 5 人以上の利用者がみられた。また、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 倍であった。



●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

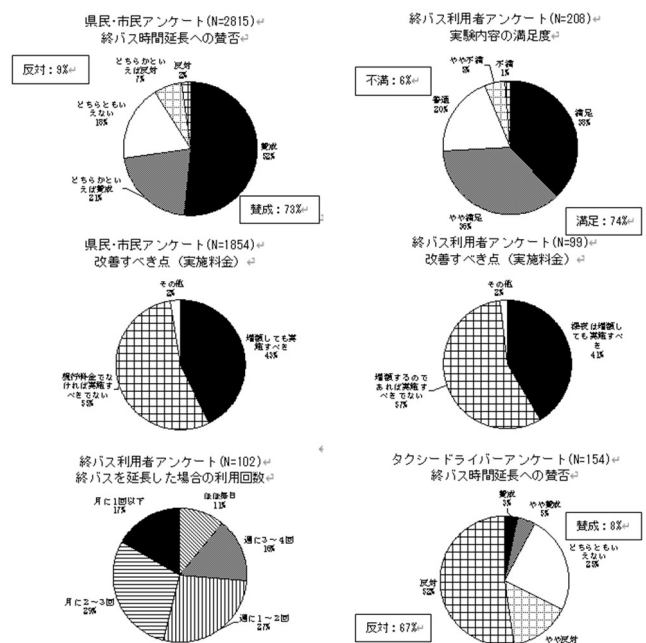
▲終バス利用実態 (交通実験 2000)

▲終バス利用実態 (交通実験 2001)

②利用者・タクシードライバーの声

交通実験 2000 では、終バス時刻の延長は県民・市民の 3/4 が賛成、タクシードライバーの 2/3 が反対していた。

交通実験 2001 では、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た。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ったと考えられる。



▲利用者及びタクシードライバーのアンケート結果 (交通実験 2000)

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%
どちらともいえない	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%

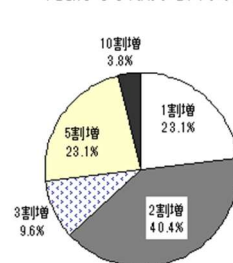
深夜バスを増便した場合の利用頻度

	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%

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%

どのくらいの料金増額が適切か
(増額しても利用する人のみ)



▲利用者アンケート結果 (交通実験 2001)

■継続して取り組むべき課題

2ヶ年における検証を踏まえて、平成 15 年 12 月より終バス時刻の延長が本格的に実施された。その後は乗務員の拘束時間及び深夜帯の手当等もあり、平成 21 年のダイヤ改正に伴い最終時刻の繰り上げが行われ、近年は人材不足も鑑み減便に留まらず路線廃止・集約も進んでいる。今後は運転手の待遇改善と共に需要に沿った路線の維持が求められる。

2-5.料金形態改善による公共交通利用拡大

■実施概要

バス利用の増加や乗り継ぎにおける利便性の向上を図るため、交通実験 2002 及び 2008 では乗り継ぎが必要な区間で使用できる割引券の配布、交通実験 2003 及び 2005 ではバス料金の低額化の検証が行われた。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2002	○シティライナー運行に伴う乗り継ぎ割引回数券 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り継ぎ割引を実施	平成 15 年 1 月 6 日(月)～
交通実験 2003	○都心部バス料金均一区間の半額実験 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)	平成 15 年 11 月 15 日(土)、 16 日(日)の終日
交通実験 2005	○通勤定期券ファミリー割引拡大実験 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 円とし、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	平成 18 年 2 月 4 日(土)～ 3 月 26 日(日)の土日祝 17 日間
交通実験 2008	○石川線都心乗り継ぎ利便性向上実験 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、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	平成 20 年 11 月 22 日(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



▲料金改善の対象範囲・路線

■実施結果

①乗り継ぎ割引券の効果検証

【乗り継ぎ回数券】

バス&シティライナーの乗り継ぎ回数券の販売実績は1月 539 枚、2月 212 枚、3月 12 枚であり、石川線&シティライナーの回数券の販売実績は1月 119 枚、2月 48 枚、3月 14 枚であった。

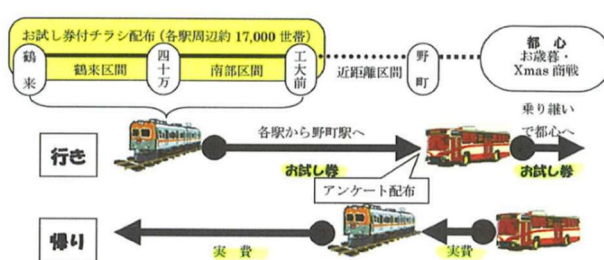
【お試し乗車券】

期間中の総降客数 6,455 人のうち、1,045 人（土曜平均 108 人、日祝平均 72 人、土日祝平均 87 人）がお試し乗車券を利用していた。内訳として金沢市・野々市町エリアからの利用が 6 割、白山市エリアからの利用が 4 割みられた。また、1,045 人中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は 286 人と推計される。

▲乗り継ぎ乗車券の概要



▲お試し乗車券の概要



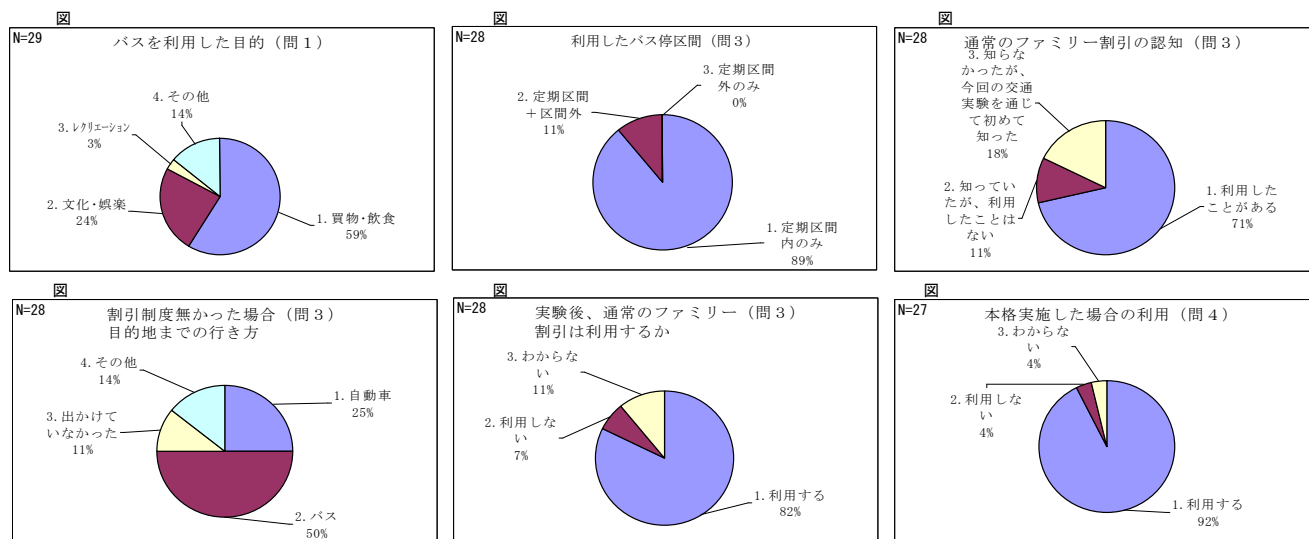
②料金低額化の効果検証

【都心部バス料金均一区間半額化】

都心部バス料金均一区間（200 円）での新規需要は 2 割増加したが、当初の目標の 5 割増には及ばなかった。一方、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った。

【通勤定期券ファミリー割引】

ファミリー割引は 125 組の利用があり、「買物・飲食」「文化・娯楽」目的で使用された。利用したバス停区間は定期券区間内が 9 割であり、通常の「環境定期券制度」については利用者のうち約 2 割が今回の実験を通じて初めて知ったと回答しており、週末のバス利用促進に寄与できた。今回の割引が無かった場合は、25%が自動車で出かけていたとしており、マイカーからの転換促進効果があったと考えられる。また、約 1 割の方は今回の割引が無ければ出かけていなかったとあり、新規需要の創出効果があることも確認された。



▲通勤定期券ファミリー割引の利用者アンケート結果

■継続して取り組むべき課題

現在、フリー乗車券や 60 分以内の複数回乗車割引が実施されている。公共交通の利用拡大を図るためサービスの周知及び普及が求められる。

2-6.バス待ち環境の改善（バリアレス縁石）

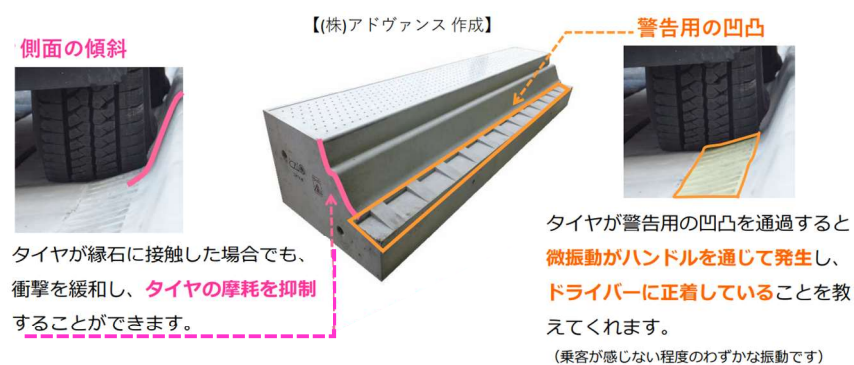
■実施概要

バス待ち環境の改善に向けた検討として、交通実験 2023 ではバリアレス縁石(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)の導入可能箇所が選定された。

交通実験 2024 では選定されたバス停 1 か所での試験施工及び効果の検証、続く交通実験 2025 では施工箇所の拡大として別のバス停 1 か所でも導入及び効果を検証した。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2023	○バス待ち環境の改善に向けた検討 バス 13 路線において現有施設の調査及びまちなか区域の主要バスにおける利用実態調査を実施し、改善策の実施可能場所を選定 【主要バス停】金沢駅東口、武蔵ヶ辻、香林坊、片町	令和 5 年 12 月 5 日(火) 7:00~19:00
交通実験 2024	○バリアレス縁石の試験施工・効果検証 金石線（金石行）寺中-A バス停におけるバリアレス縁石設置工事及び、性能・効果検証	令和 6 年 9 月 5 日(木)～ 令和 7 年 3 月 5 日(水)
交通実験 2025	○バリアレス縁石の施工箇所拡大 金石線（都心行）金石バスターミナルにおけるバリアレス縁石の設置工事及び、寺中-A バス停と併せた性能・効果検証	令和 7 年 9 月 1 日(月)～ 令和 8 年 2 月 24 日(火)



▲バリアレス縁石の概要



■実施結果

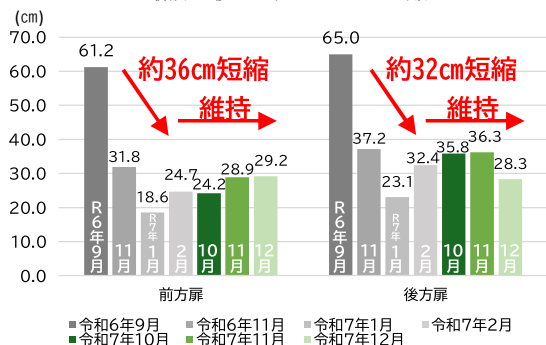
①バス待ち環境の改善に向けた検討

バリアレス縁石の導入にあたっては、バス停の形状や直線区間の延長及び、上屋などの構造物との離隔距離等の条件が必要であるため、調査対象のバス停 291 地点において、調査を行った結果、バリアレス縁石が整備可能なバス停のうち、現状のままで導入可能なバス停は 8 地点であった。検討結果を踏まえ、寺中-A バス停にはストレート型、金石バスターミナルにはテラス型のバリアレス縁石が導入された。

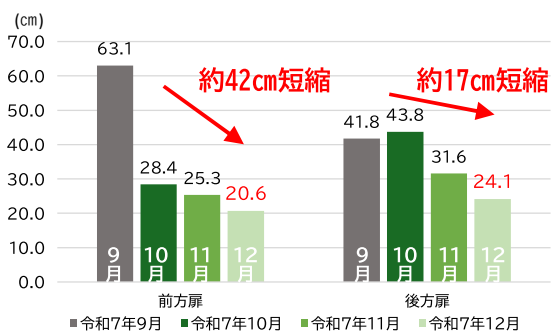
②性能・効果検証

【離隔距離】

寺中-A バス停における離隔距離は整備前後で 30 cm 以上短縮された。また、金石バスターミナルでも前方扉においては整備前後で約 42 cm 短縮されており、バリアレス縁石の整備効果が見られた。



▲寺中-A バス停における離隔距離の変化（交通実験 2024-2025）

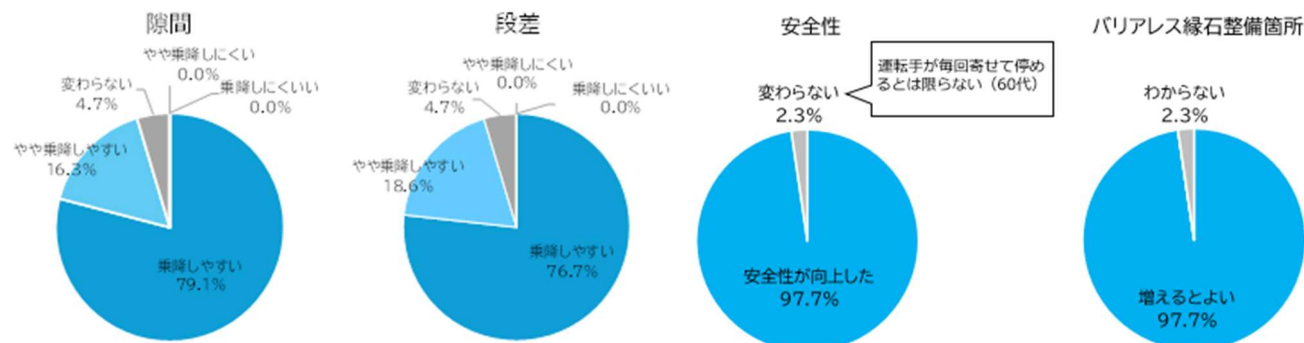


▲金石バスターミナルにおける離隔距離の変化（交通実験 2025）



【利用者の声】

利用者アンケートでは、「乗降しやすい/やや乗降しやすい」が 9 割以上、安全性の向上及びバリアレス縁石設置個所の増加希望する意見も 9 割以上を占めていた。



▲利用者アンケート結果（交通実験 2024）

■継続して取り組むべき課題

バリアレス縁石導入によるバス正着性の効果及び、利用者の乗降のしやすさ、安全性等が確認できた。今後は、現状のままで導入可能なバス停を中心に、モビリティハブや道路集権環境の整備等に併せてバリアレス縁石の導入を進められることが望ましい。

3. 公共交通への転換

通勤時における、マイカーから公共交通（鉄道・バス）への利用転換及び、公共交通利用促進に貢献する意識醸成を図るため、パーク＆ライドの拡充やバス利用促進のための通勤試行実験等を実施した。

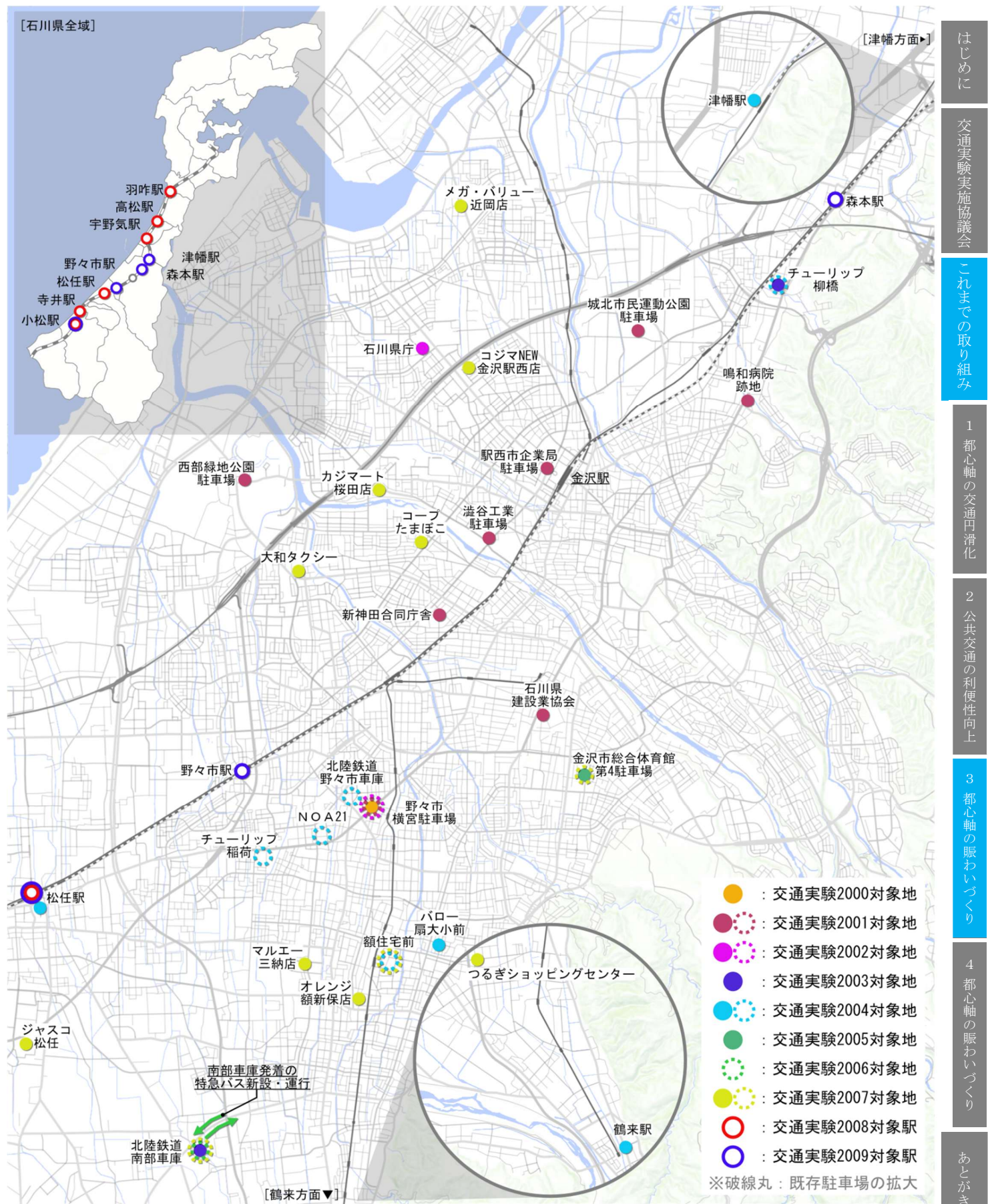
3-1. パーク＆ライドの拡充

■実施概要

金沢都心部における交通渋滞の緩和、地球環境の保全等の観点よりパーク＆ライドの拡充が進められ、交通実験 2000 から交通実験 2007 においてはバスの利用促進、交通実験 2008、2009 においては鉄道も含めた公共交通利用の促進が図られた。また、交通実験 2022 では駐車場候補地の調査も行われた。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2000	○パーク＆ライドの臨時拡大 次年度の緑化フェア用臨時駐車場予定地として借り上げていた野々市町横宮地内でパーク＆ライドの利用状況を把握	平成 12 年 10 月 10 日(火)～10 月 15 日(日)の 6 日間
交通実験 2001	○都心近郊パーク＆バスライドの実施 金沢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・緑化フェア会場へのアクセスを促進	平成 13 年 9 月 8 日(土)～11 月 11 日(日)の土日祝 22 日間
交通実験 2002	○パーク＆ライド拡大実験 県庁横・野々市町横宮地内の民間用地にて、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	平成 15 年 1 月 6 日(月)～3 月 31 日(月)
交通実験 2003	○パーク＆ライド拡大実験 チューリップ、北陸鉄道(株)南部営業所にて、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	平成 15 年 11 月 10 日(月)～12 月 5 日(金)の祝日を除く平日
交通実験 2004	○パーク＆ライドの新設・拡大実験 通勤時の渋滞解消を目標としたパーク＆ライド駐車場を 4 箇所新設設置、既設 5 箇所を拡大	平成 16 年 11 月 15 日(月)～11 月 26 日(金)の平日 9 日間
交通実験 2005	○パーク＆ライド新設実験 既存の路線（泉野出町～柳橋）における朝 1 便、夜 2 便の増便運行に伴うパーク＆ライドの需要を把握	平成 18 年 2 月 1 日(水)～2 月 28 日(火)の全日 28 日間
交通実験 2006	○パーク＆ライド特急バス運行実験 朝夕の通勤・帰宅時間帯に、南部車庫発着の特急バスを新設及び運行（朝 2 便、夕 1 便）	平成 18 年 10 月 2 日(月)～10 月 31 日(水)の平日 21 日間
交通実験 2007	○公募型パーク＆ライド拡大実験 バス路線沿線に駐車場を有する企業からパーク＆ライド駐車場を公募	平成 19 年 9 月 3 日(月)～10 月 31 日(水)の平日 40 日間
交通実験 2008	○パーク＆レールライド実験 自動車通勤者を対象に鉄道駅周辺に確保した無料駐車場にて鉄道・バスでの通勤を体験してもらい、利用意向を調査	平成 20 年 10 月 1 日(水)～11 月 28 日(金)の平日 40 日間
交通実験 2009	○金沢都市圏パーク＆レールライド実験 郊外からのマイカー通勤者を対象に、最寄り駅周辺の無料駐車場を利用し、鉄道・バスに乗り換えて通勤を体験してもらい、利用意向を調査	平成 21 年 10 月 5 日(月)～11 月 27 日(金)の平日 37 日間
交通実験 2022	○パーク＆ライド駐車場の拡大に関する調査 主要なバス・鉄道路線の駐車場増設を目的として、K パーク等の駐車場の候補地を調査	令和 4 年 9 月 13 日(火)～令和 5 年 3 月 24 日(金)



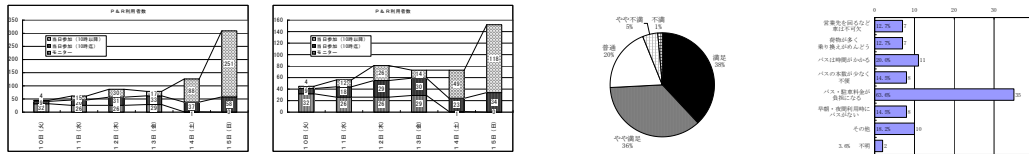
▲パーク＆ライド駐車場の実施箇所（交通実験 2000～2009）

■実施結果

①緑化フェアに伴ったパーク＆ライド駐車場の需要把握

交通実験 2000 では、平日は通勤客を中心に 73 台(79 人)、土曜日には 73 台(126 人)、日曜日には 152 台(309 人)の利用があった。また、休日の買物やイベント時の需要も高かった。続く交通実験 2001 では、鳴和病院跡、駅西企業局駐車場、石川県建設業協会にて一日当たりの平均利用台数が多く、いずれもバス本数が多く、バス停との距離も近かった。稼働率は駅西企業局駐車場で最も高く平均約 85%であった。イベント参加者の声として、交通実験 2000、2001 とともに参加者の約 7 割が利用料金について満足していた。

結果を踏まえ、実験実施後の平成 13 年 11 月より、野々市町横宮地内にて本格実施が開始された。



	駐車台数=A	運行間隔	バス料金	利用台数	利用人数	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	738	1,649	33.6	56.0%	26.9	39.2	64
法谷工業	100	70分	200円	102	270	4.6	4.6%	3.0	6.0	13
新神田合庁舎	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

▲都心近郊におけるパーク＆ライド駐車場の利用実態及びアンケート結果

②シティライナー・特急バスとの連動

【シティライナーとの接続による需要の変化】

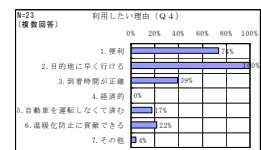
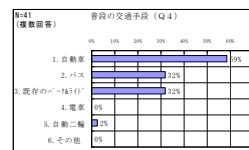
交通実験 2002 では、県庁横駐車場にて日平均 25 台の新規需要があり、また野々市横宮駐車場でも日平均 26 台が増加した。利用者の 53% が満足とし、一定の需要は確認されたが本格実施には至らなかった。

【特急バスの新設運行による需要の把握】

交通実験 2006 では特急バス利用者数が南部車庫 7:32 発 285 人(13.6 人/日)、8:02 発 375 人(17.9 人/日)、金沢駅 18:00 発 421 人(20.0 人/日)となり、特定時刻における需要が確認された。利用者の約 6 割が普段は自動車利用であり転換効果が見られた。また、所要時間及び運行時間の信頼性、車内の混雑、停車バス停等で約 9 割が満足していた。行きの運行時間帯は約 7 割が満足であったものの、帰りの運行時間帯は不満(49%)が満足(46%)を上回った。こちらも一定の需要は確認されたが本格実施には至らなかった。

▲駐車場・特急バスの利用者数及びアンケート調査結果

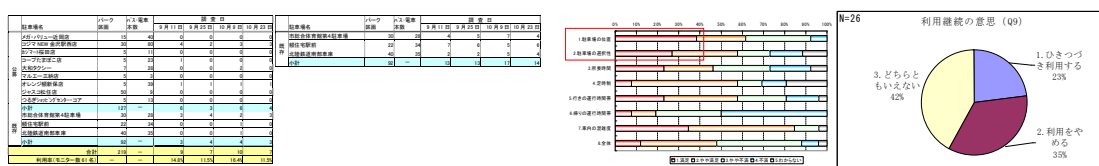
	南部車庫 7時32分発				南部車庫 8時02分発				金沢駅発 18時00分発			
	乗車人数				乗車人数				降車人数			
	南部車庫	扇台小前	市内5箇所の合計	合計	南部車庫	扇台小前	市内5箇所の合計	合計	市内6箇所の合計	扇台小前	南部車庫	合計
21日間合計	178	70	37	285	112	216	47	375	122	166	133	421
日平均	8.5	3.3	1.8	13.6	5.3	10.3	2.2	17.9	5.8	7.9	6.3	20.0



③民間企業の誘致

企業への公募により 9 箇所の駐車場が確保され、40 日間で約 320 名、一日あたり約 8 名の利用があった。利用者の「満足+やや満足」は 5 割で車内混雑度・駐車場位置・駐車場選択性の満足度は高い中、定時性や帰りの運行時間帯の満足度は低く、利用者・企業ともに利用しやすいバス本数の確保を改善点に挙げていた。

一定の需要は確認されたが本格実施には至らなかった。



▲公募・既存駐車場別の利用者数及びアンケート調査結果

3-2.通勤時のバス利用促進

■実施概要

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に、交通実験 2019 から交通実験 2021 にかけて、都心軸沿線企業とその従業員に対し、公共交通通勤に対する意識や意向調査を行うとともに、車通勤者が一定数以上などの条件を満たす協力可能な企業に公共交通の定期券を配布し、通勤試行実験を行った。

■主な取組

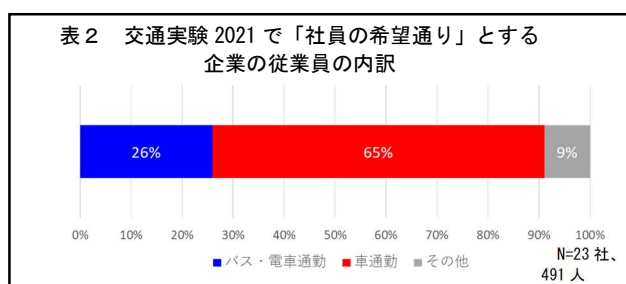
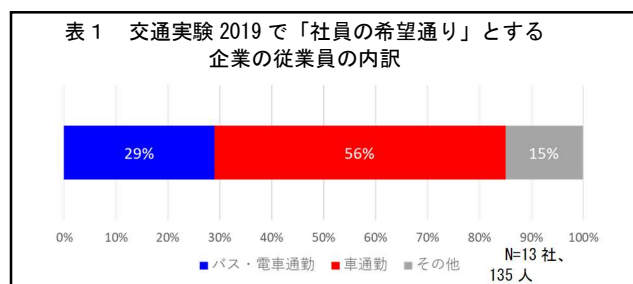
年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2019	○都心軸沿線企業の実態調査 北陸新幹線金沢開業以降、都心軸沿線における人の動きや土地利用が変化したため、都心軸沿線企業やその従業員の意識や意向をアンケートにより調査した。	令和元年 8 月 19 日（月）～ 令和元年 9 月 18 日（水）
交通実験 2020	○都心軸沿線企業におけるバス通勤試行実験 交通実験 2019 の結果をもとに、自家用車通勤に無関心な都心軸沿線企業や従業員を対象に、自宅最寄りの停留所から職場までの定期券を配布し、バス通勤試行実験を実施した。	令和 2 年 11 月 1 日（日）～ 令和 2 年 11 月 30 日（月）
交通実験 2021	○都心軸沿線企業における公共交通通勤試行実験 公共交通通勤に積極的でない都心軸沿線企業の従業員を対象に、職場までの定期券を配布し、公共交通通勤試行実験を実施した。	◆公共交通通勤試行実験 令和 3 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間のうち 1 ヶ月間を選んでもらい実施

■実施結果

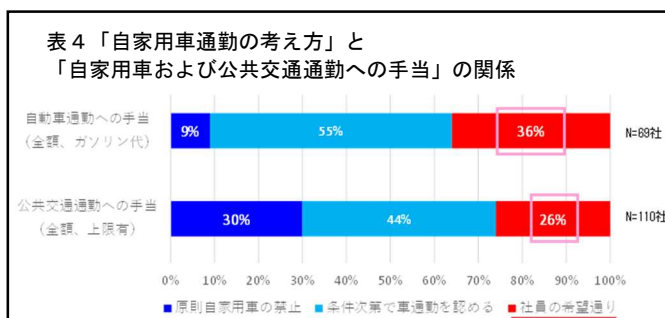
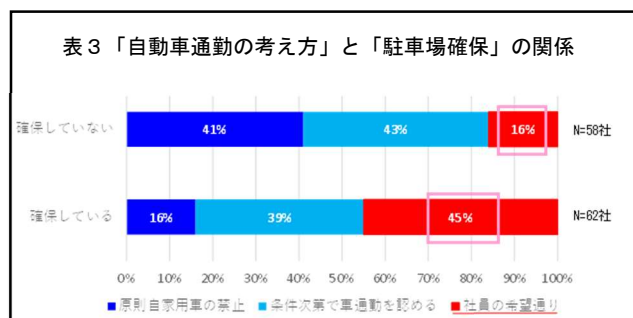
1. 企業アンケート結果（交通実験 2019 及び交通実験 2021）

「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った。

「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 割と高かった。



「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かった。



「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かった。

2.バス通勤試行実験（交通実験 2020）及び公共交通通勤試行実験（交通実験 2021）の結果

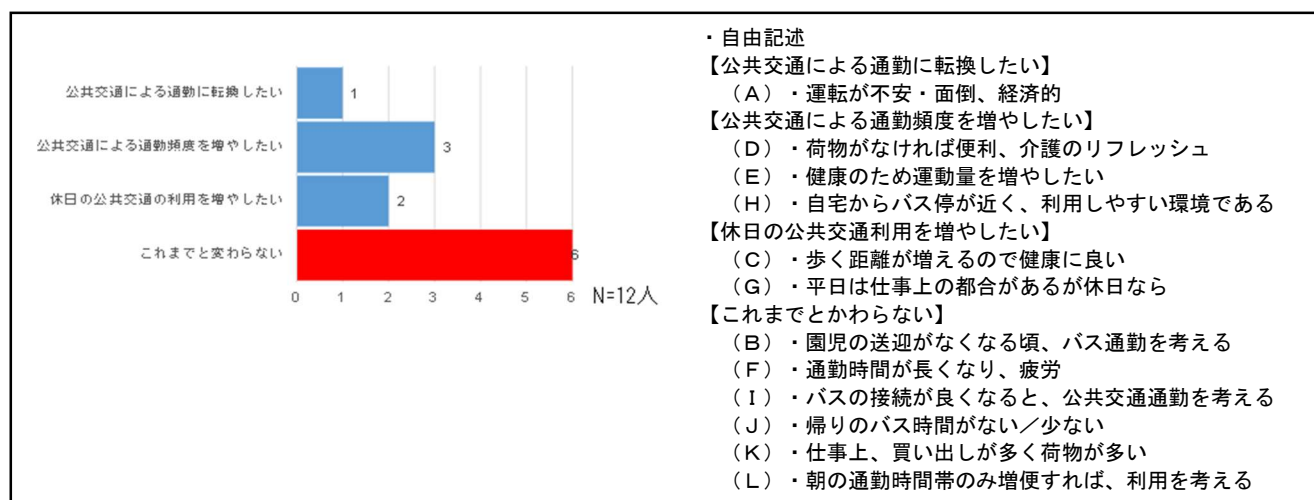
【実験対象者】

アンケート結果より、公共交通通勤に積極的でない、かつ車通勤者が一定数以上の企業を選定し、実験への協力が可能な企業の従業員を対象に実験を行った。

【実験結果の概要】

(1)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が見られた。



▲実験直後の利用意向（交通実験 2020 及び 2021）

(2)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も見られた。

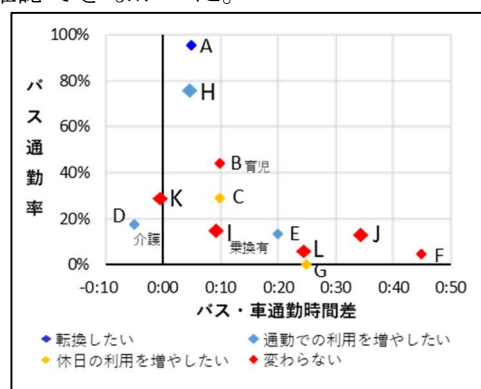
(3)バス・車通勤での時間差

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がみられた。「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。

(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

▲バス・車通勤時間差



▲バス・車通勤時間差とバス通勤率

■継続して取り組むべき課題

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た。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である。

4. 都心軸の賑わいづくり

中心市街地の賑わいづくりのために、公共交通による来街促進や、車両規制等による歩行回遊性の向上を目指した実験を行った。

4-1. トランジットモールの実施（香林坊～片町）

■実施概要

香林坊・片町エリアの賑わい創出や歩行者の安全確保のため、一般車両の進入を制限し、歩行者と公共交通機関を優先する空間「トランジットモール」の実証実験を行った。イベント開催に伴う臨時交通規制により、公共交通による中心市街地へのアクセス性向上や、歩行者安全性の向上を図った。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2000	10月15日（日）11:00～18:00のイベント開催に合わせて、香林坊～片町交差点間（L=0.3km）の2車線をバスのみ通行可とする臨時交通規制を行い、残りの路線はイベント開催用のオープンスペース（歩行者天国）とした。	平成12年10月15日（日）



▲イベントマップ



▲バス+歩行者天国のイメージ

■実施結果

【交通量の変化】

交通量は、国道 157 号では 22.7% (28,428 台) の減少となっており、特に一般車両通行止めを実施した香林坊では 49.8% (10,160 台)、片町では 35.9% (8,541 台) と大幅に減少した。

都心部の駐車場利用台数に大きな変化はなく、交通量の大幅減少のほとんどは通過交通の減少と考えられる。

一方で、香林坊～片町の通行止めにより、橋場・兼六園下や広坂・鱗町への迂回交通が発生し、特に広坂、鱗町で渋滞長の増加が見られた。

【バス利用者の変化と賑わいの創出】

バスによる降客者は 42% (2,933 人) 増加し、来街者は 12%増加したものと考えられる。来街者は、バス及び歩行者優先策や買物バス券発行等によるバス利便の向上により、バス利用に大きく転換したものと考えられる。魅力あるイベントが開催される場合は、バス利便が高ければ自動車を抑制した場合でも、自動車からバスへの転換が図られ、人は集い賑わうことが確認された。

バス+歩行者天国の実施により、歩行者は通常の 80%増となり、大いに賑わった。

横断歩道歩行者の増加率は 84%であり、来街者の増加率 (12%) を大きく上回っていることから、来街者の増加以上に回遊性が高まり、賑わいが創出されたと言える。

バス停名	降り場名	事前 A	実験中 B	B-A	B/A
香林坊	日銀前	3,316	3,838	522	1.16
	アトリオ前	2,289	2,371	82	1.04
	勸銀前	78	74	-4	0.95
片町	金劇前	535	584	49	1.09
	ラプロ前	1,699	1,724	25	1.01
	ホテル前	770	750	-20	0.97
武蔵が辻	プラザ前	2,021	1,942	-79	0.96
	丸年前	1,111	1,184	73	1.07
南町	上り	615	641	26	1.04
	下り	407	440	33	1.08
合 計		12,841	13,548	707	1.06
合計(香林坊日銀前除く)		9,525	9,710	185	1.02

▲交通実験前後のバス降客者数の変化

地点名		図No	事前 A	実験中 B	B-A	B/A	
歩道（イベント空間含む）	イベント側	松屋時計店前	⑨-a	4,890	11,509	6,619	2.35
			⑨-b	5,997	13,669	7,672	2.28
		光学堂前	⑪-a	1,834	7,876	6,042	4.29
			⑪-b	2,279	8,474	6,195	3.72
		福井銀行前	⑬-a	1,309	4,840	3,531	3.70
			⑬-b	1,580	5,240	3,660	3.32
		タテマチータデマチ出口	⑮	10,053	15,011	4,958	1.49
		タデマチ入口ータデマチ	⑯	11,613	16,492	4,879	1.42
	小 計		39,555	83,111	43,556	2.10	
	バス走路側	サンクス前	⑩-a	4,126	5,254	1,128	1.27
			⑩-b	4,001	5,515	1,514	1.38
		ヒットショップ前	⑫-a	9,083	11,572	2,489	1.27
			⑫-b	8,308	10,766	2,458	1.30
		北國銀行前	⑭-a	1,547	2,978	1,431	1.93
		⑭-b	1,468	2,366	898	1.61	
小 計		28,533	38,451	9,918	1.35		
横断歩道	アトリオー→109	①	1,857	3,704	1,847	1.99	
	109→アトリオ	②	1,603	2,769	1,166	1.73	
	アトリオー→ミスト	③	3,969	9,426	5,457	2.37	
	ミスト→アトリオ	④	3,003	8,199	5,196	2.73	
	柿木島→映画街	⑤	3,250	6,763	3,513	2.08	
	映画街→柿木島	⑥	2,695	5,869	3,174	2.18	
	ラブロ側→タデマチ側	⑦	7,845	11,580	3,735	1.48	
	タデマチ側→ラブロ側	⑧	7,271	9,566	2,295	1.32	
	小 計		31,493	57,876	26,383	1.84	
合 計		99,581	179,438	79,857	1.80		

▲交通実験前後の歩行者通行量 (10 時～18 時) の変化

■継続して取り組むべき課題

自動車交通量の大幅な減少が確認された一方で、周辺道路への影響や渋滞の発生状況を含めた交通への影響を分析し、適切な交通分散・誘導策を講じる必要がある。

事業者や商店街、交通機関、市民への周知や合意形成を図り、継続的な効果検証と改善の積み重ねが必要である。

4-2. 買い物バス券・平日ランチタイムバス券配布による来街機会創出

■実施概要

公共交通機関による中心市街地への来場促進のため、都心軸の商店街や商業施設を訪れた人にバスの割引券を配布する取り組みを行った。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2000	○買い物バス券の発行 5 タウンズで休日のイベントに合わせ、2,000 円以上の買い物で 200 円のバス割引券を商店街で配布	平成 12 年 10 月 14 日（土）～ 10 月 15 日（日）
交通実験 2001	○買い物バス券の発行 5 タウンズ及び武蔵地区で、2,000 円以上の買い物をした人に 200 円のバス割引券を配布。	平成 13 年 9 月 8 日（土）～ 10 月 8 日（日）
交通実験 2002	○5 タウンズ・むさし地区買い物バス券 5 タウンズ及び武蔵地区にて、2,000 円以上の買い物をした人に、香林坊～むさしバス停限定の 100 円相当バス券を配布（片町バス停利用については補助券を進呈）。	平成 15 年 1 月 2 日（木）～ 2 月 2 日（日）
交通実験 2003	○ランチタイムバス券実験 5 タウンズ及び武蔵地区で、昼食で 500 円以上利用した人に 200 円のバス割引券を配布（当日の 16 時まで利用可）。	平成 15 年 11 月 20 日（木）～ 11 月 21 日（金）
交通実験 2004	○ランチタイムバス券実験 5 タウンズ及び武蔵地区で、昼食で 500 円以上利用した人に 200 円のバス割引券を配布（当日の 17 時まで利用可）。	平成 16 年 11 月 22 日（月）～ 11 月 28 日（日）

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。

期間 平成 15 年 1/20(木)～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「香林坊～むさし」バス停限定の100円相当バス券を進呈。

ご利用方法

(例) 5タウンズ(片町、香林坊地区の商店街)に来た場合(※むさし地区に来た場合も同様。)

- 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(来街証明書付)を進呈。
- むさし地区で2,000円以上買物をすると、来街証明書付と引換に、香林坊までの帰りの買物バス券を進呈。

▲買物バス券 加盟店チラシ

▲交通実験 2000 における
買物バス券の配布案内

10月14日(土)、15日(日)
5タウンズフェスタで買物バス券サービス!!

- 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。

■買物バス券加盟店マーク

10月14日・15日限り
5タウンズフェスタ
買物バス券加盟店

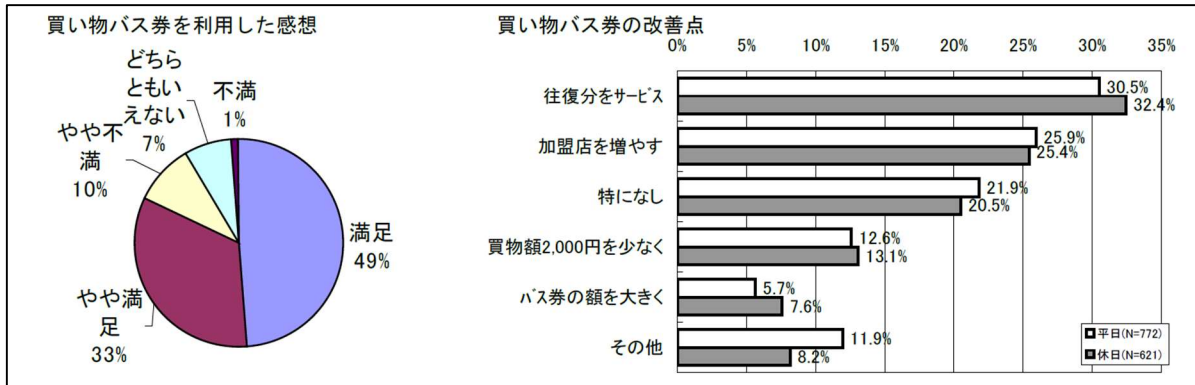
5タウンズからの
お得な
サービス!!

▲買物バス券 加盟店チラシ

▲交通実験 2002 における
買物バス券の配布案内

■実施結果

交通実験 2000 では、特売やイベントによるバス来街者により、日曜日の発行枚数が 1,072 枚に達した。交通実験 2001 では、バス利用者の約 2 割が買物バス券を利用し、そのうち 8 割が施策に対して「満足」と回答するなど、利用者からの支持が見られた。一方で、商店主側では購買状況の変化を実感している層は少なかったものの、7 割以上がバス利用者への対応が必要と回答していた。

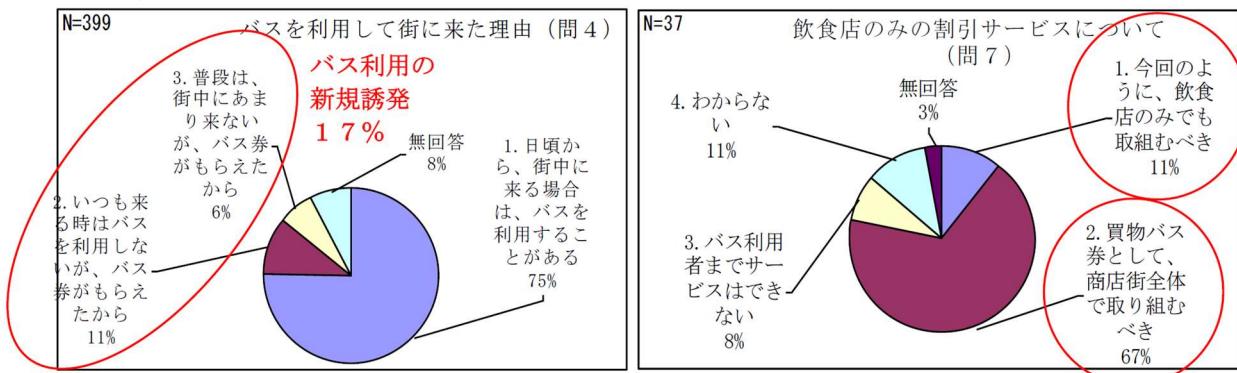


▲交通実験 2001 における買い物バス券利用者へのアンケート調査の結果

交通実験 2002 では香林坊～むさしバス停間の移動に焦点を当てたバス券の配布を行い、回遊性の向上による新たな買い物客による増加も見られた。利用者の 2～3 割が普段は自家用車を利用している層で、バスや徒歩への転換と、それによる商店街の回遊が確認された。

交通実験 2003 では、都心部への来訪者と消費額の増加が見られた。ランチタイムバス券は 2 日間で延べ 964 人が利用し、利用者からも好評だった。利用者のうち 10%は自家用車からの乗り換え、5%は普段都心部へ来ない人で、新たな来街者の増加につながった。さらに、利用者の 75%が飲食以外でも平均 11,000 円の買い物をしており、商店街全体への経済効果が見られた。

交通実験 2004 では、1 日平均 250 枚のバス券が利用され、利用者の 11%が「日頃バスを利用しない人」、6%が「普段街中に来ない人」という結果だった。利用者の満足度は 96%と極めて高く、商店主の 67%から、飲食店のみならず商店街全体での実施を望む意見があった。



▲交通実験 2004 における利用者・店主へのアンケート調査の結果

■継続して取り組むべき課題

買い物バス券の必要性については共通認識が得られているため、交通事業者や商店街と詳細な協議を進め、商店街全体での協力体制を構築することが求められる。飲食店などに限定せず、商店街全体での実施や店舗の負担軽減を含めた施策の検討が必要である。

システム面については、利用区間を限定しない方式の方が望ましいといった意見があり、利用者・店舗側の双方が使いやすい形態が求められる。

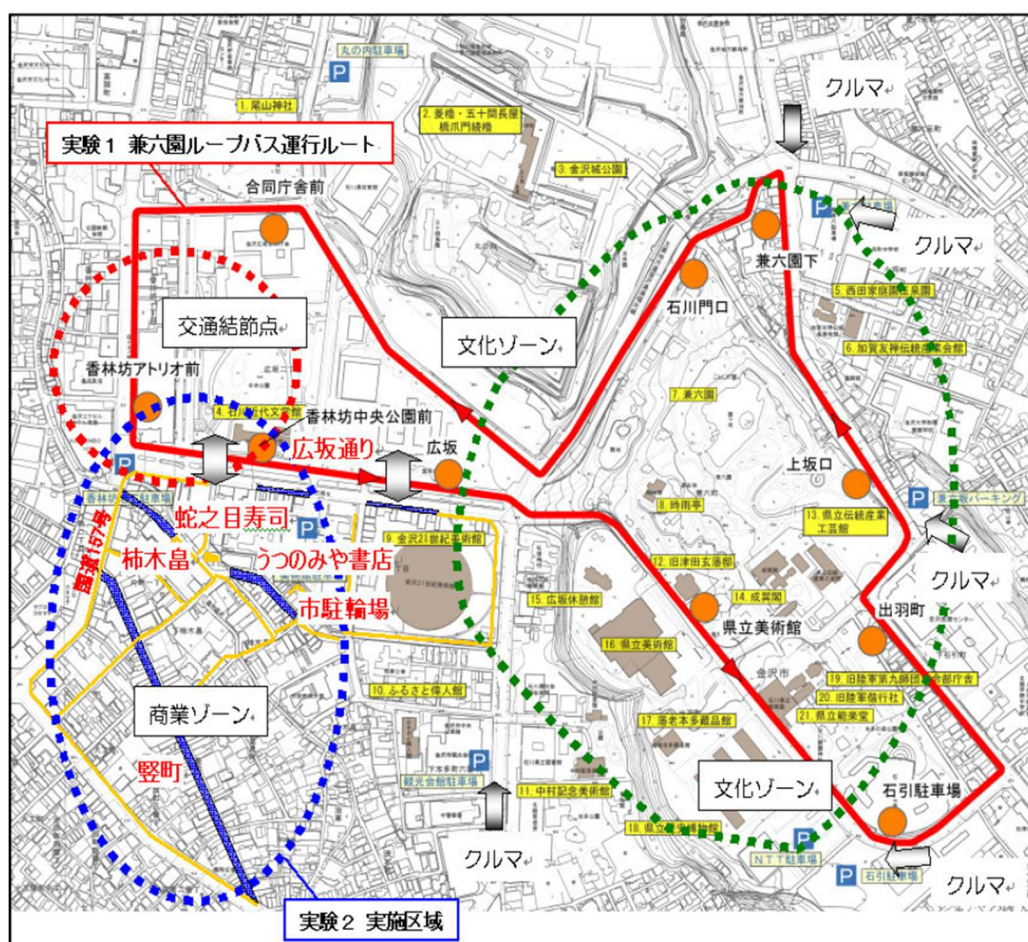
4-3.兼六園周辺におけるループバスの運行

■実施概要

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を検証した。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2005	○兼六園周辺文化施設と都心軸をつなぐ周遊バスを運行 範囲：兼六園周辺～香林坊（シティライナーと結節） 料金：1 乗車 100 円 運行頻度：9:00～18:00 の時間帯に 20 分間隔で運行	平成 18 年 2 月 4 日（土）～ 3 月 26 日（日）の土日祝 （17 日間）
交通実験 2006	○兼六園周辺文化施設と都心軸をつなぐ周遊バスを運行 範囲：兼六園周辺～香林坊（シティライナーと結節） 料金：1 乗車 100 円 運行頻度：10:00～18:00 の時間帯に、平日は 20 分間隔、休日は 10 分間隔で運行	平成 18 年 9 月 16 日（土）～ 10 月 31 日（火）の全日 （46 日間）



▲交通実験 2006 における兼六園ループバス運行ルート（赤線）

■実施結果

交通実験 2005 では、総利用者数は 1,723 人で、1 日平均は約 100 人、1 便あたりは約 4 人だった。冬期の実験であったため利用者は限定的だったが、気温が高い日ほど乗客が増加する傾向が見られた。客層は県外客が 6 割を占め、特に 60 代以上の女性や観光目的の利用（64%）が中心だった。利用者の約半数が文化施設の入場券半券を利用して乗車しており、施設とのタイアップ効果が確認された。また、利用者の 3 割で訪問施設数や滞在時間が増加し、回遊性向上に寄与した。

運行日	2月4日	2月5日	2月11日	2月12日	2月18日	2月19日	2月25日	2月26日	3月4日	3月5日	3月11日	3月12日	3月18日	3月19日	3月21日	3月25日	3月26日	合計	日平均
天候	雪	雪	曇り	雪	晴れ	晴れ	晴れ	雨	晴れ	晴れ	晴れ	雨	晴れ	曇り	晴れ	晴れ	曇り		
周遊バス利用者数(人)	204	76	101	97	97	72	92	78	109	117	131	70	111	84	59	82	143	1,723	101
施設半券での乗車人数(人) (バス利用者における割合)	89 (43.6%)	33 (43.4%)	26 (25.7%)	32 (33.0%)	40 (41.2%)	27 (37.5%)	42 (45.7%)	47 (60.3%)	65 (59.6%)	43 (36.8%)	92 (70.2%)	21 (30.0%)	54 (48.6%)	53 (63.1%)	23 (39.0%)	49 (59.8%)	78 (54.5%)	814 (47.2%)	48 —
施設割引入場券利用者数(人)	2	0	0	0	0	5	2	2	0	1	0	0	0	0	2	4	3	21	1.2
駐車場買物割引サービス 利用者数(人)																		23	1.4

▲交通実験 2005 における周遊バス利用状況、施設入場券の利用状況など

交通実験 2006 では、秋の行楽シーズンに実験を行ったことで、総利用者数は 5,614 人に達した。1 日平均では平日の 80 人に対し、休日は 202 人と大きな差が見られた。1 便あたりの利用者は平日 3.2 人、休日 4.2 人だった。客層については、平日は県内客（60%）、休日は県外客（59%）が中心となり、曜日によって利用構造が異なることが明確になった。バス利用により訪問施設数が 2.0 箇所から 3.3 箇所へ、滞在時間が 87 分から 117 分へと増加するなど、施設とのタイアップ効果が確認された。また利用者の約 3 割が周辺商店街へ来街し、賑わい創出への効果も確認された。ループバスの運行により、都心軸を走る既存の路線バス利用者が約 510 人増加したと推計された。

交通実験 2005 にて課題とされた運行間隔について、2006 年度の休日は 10 分間隔に短縮して実施した。これにより、サービス向上が図られたものの、平日も含め「15 分以下」を希望する声が根強かった。

	平日(30日)	休日(16日)	合計
延べ利用者数	2,386	3,228	5,614
1日あたり	80	202	122
1日1便あたり	3.2	4.2	—
施設半券利用者数	956	1,345	2,301
1日あたり	40.1%	41.7%	41.0%

▲交通実験 2006 における周遊バス利用状況、施設入場券の利用状況など

■継続して取り組むべき課題

いずれの年度においてもバス利用者や施設利用者の多くが本格実施を希望していたが、2006 年度においても、1 便あたりの利用者は平日 3.2 人、休日 4.2 人であり、採算ラインとされる 17 人には及ばなかった。収支をどう安定させるかが課題であり、事業収支の不足額に対し、バス事業者、文化施設、商店街の三者による負担割合や協力体制の構築が不可欠である。

また、施設利用者の約 8 割は依然としてバスを利用しておらず、その理由は「歩いて周りたい」、「距離が近い」といったものだった。バスの利便性向上だけでなく、歩行者に対する回遊性向上策についても検討が必要である。

4-4.歩行回遊性の向上

■実施概要

しいのき迎賓館や金沢城公園、中央公園周辺の一体性、回遊性向上のため、いもり堀通り及びアメリカ楓通りを一方通行のコミュニティ道路とし、多様な歩行ルート of 創出を図った。また、沿道への集客や賑わい創出の動機づけとして、観光バスの臨時乗降場の設置など、バス事業者・周辺文化施設とのタイアップ施策を行った。

■主な取組

年度・名称	実施内容	実施期間
交通実験 2007	○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) 通行方向： アメリカ楓通り：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	平成19年10月1日(月)～ 10月14日(日) 規制時間：7:00～17:00
交通実験 2008	○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) 通行方向： アメリカ楓通り：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	平成20年9月16日(火)～ 10月12日(日) 規制時間：9:00～17:00
交通実験 2010	○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：1箇所2台確保) 実験前期：アメリカ楓通りのみ一方通行化 実験後期：アメリカ楓通り及びいもり堀通りを一方通行 通行方向： アメリカ楓通り：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	実験前期： 平成22年9月1日(水)～ 9月15日(水) 実験後期： 平成22年9月16日(木)～ 9月30日(木) 規制時間：9:00～17:00
交通実験 2011	○アメリカ楓通りを一方通行化 通行方向：旧消防本部前→市役所前交差点	平成23年4月25日(月)～ 5月22日(日) 規制時間：7:00～19:00



▲交通実験 2008 における概要図



▲交通実験 2010 における
案内チラシ

■実施結果

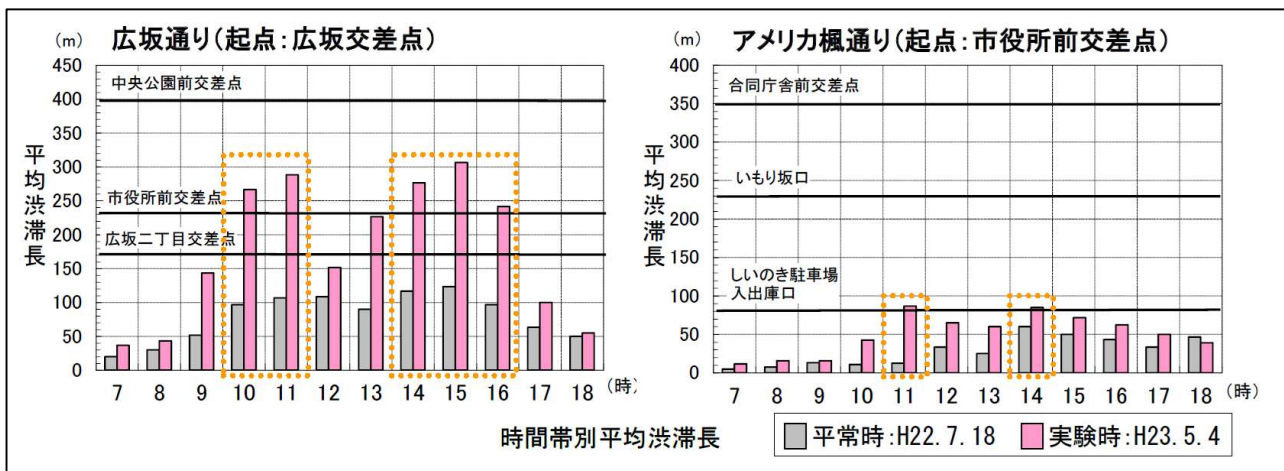
【交通への影響】

交通実験 2007 では、いもり堀通りの規制により、平日約 600 台、休日約 400 台がアメリカ楓通りへ迂回した。平日は周辺交差点で目立った渋滞はなかったが、休日は広坂交差点で渋滞長が伸び、混雑が発生した。

交通実験 2008 では、1 ヶ月にわたる長期実施により、実験後半にはアメリカ楓通りへの迂回台数が減少するなどの分散効果が見られた。通常の休日では大きな渋滞は発生しなかったが、兼六園入場者が 1 万人を超えるような三連休の中日には、広坂通りの渋滞の影響を受けてアメリカ楓通りでも渋滞が生じた。

交通実験 2010 では、実験前期のアメリカ楓通りのみの一方通行では、周辺交通への影響がほとんどなかったが、実験後期のいもり堀通りとの 2 路線同時規制では、広坂通りで市役所前交差点を越える慢性的な渋滞が発生した。

交通実験 2011 では、最も混雑するゴールデンウィーク期に実施した結果、広坂通りで渋滞長が市役所前交差点を大幅に越える時間帯が増加し、アメリカ楓通りでもしいのき迎賓館駐車場の待ち列による渋滞が見られた。



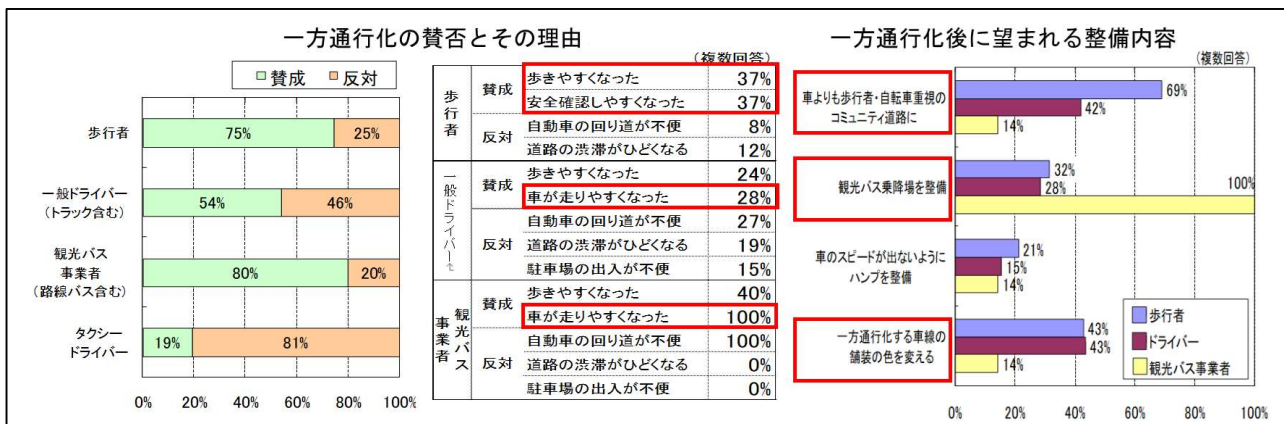
▲交通実験 2011 における時間帯別平均渋滞長

【交通規制の賛否】

歩行者・来街者からは、全期間を通じて約 7 割が賛成という高い支持を得ている。賛成理由としては一貫して「自動車が減って安全」「歩きやすい」といった安全性の向上である。

ドライバーからは、賛成が約 6 割を占める一方で、約 2 割が反対している。反対理由は「回り道が不便」、「駐車場への出入りが不便」といった利便性の低下が挙げられている。

観光バス事業者からは、交通実験 2007 の時点で約 8 割が賛成しており、交通実験 2008 の際は約 9 割に達した。乗降場の本格実施を望む声が多い。



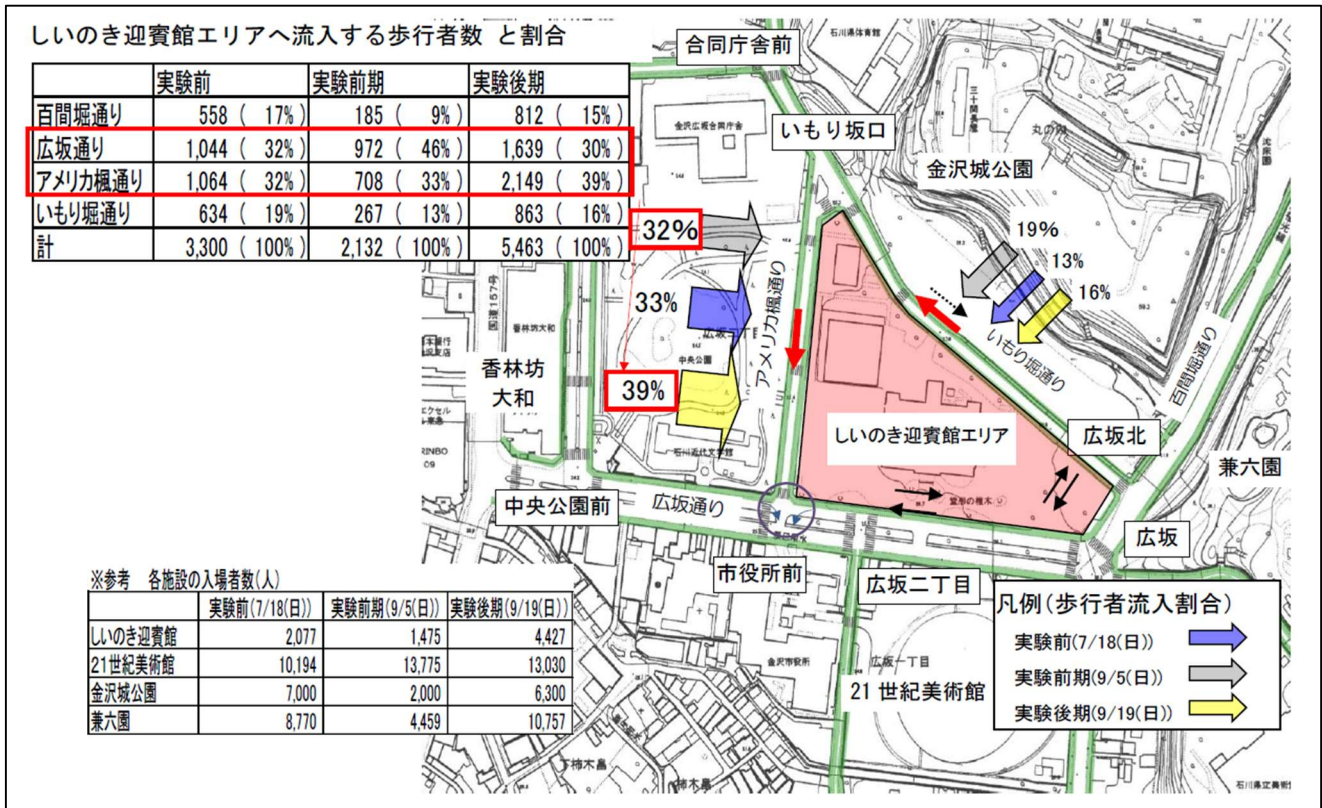
▲交通実験 2010 における一方通行化に対する賛否と一方通行後の整備内容についてのアンケート結果

【賑わい効果】

交通実験 2007 では、旧県庁エリア (後のしいのき迎賓館) に出入りする歩行者交通量が平日は 1.7 倍、休日は 1.3 倍に増加し、訪問施設数や滞在時間も約 1 割の来街者で増加した。

交通実験 2008 では、歩行者アンケートにおいて、訪問施設数・滞在時間ともに約 1 割の来街者で増加が見られ、前年に引き続き回遊性向上の効果が確認された。

交通実験 2010 では、しいのき迎賓館への歩行者流入割合において、アメリカ楓通りからの流入が実験前の 32% から 39% へと増加した。



▲交通実験 2010 におけるしいのき迎賓館エリアへ流入する歩行者数と割合

■継続して取り組むべき課題

4 か年の実験により、一方通行化は歩行者の安全性向上と回遊性の創出に効果的であることが実証され、歩行者や観光事業者からの支持も高い結果となった。一方で、以下のような課題が挙げられた。

【多客期の渋滞対策】

GW や三連休、イベント時など、人出が極端に多い日の広坂交差点周辺の渋滞を抑制する必要がある。

【広域的な交通誘導】

渋滞を抑制するためには、武蔵ヶ辻や犀川大橋付近など、より広域からの経路変更誘導により、通過交通を抑制する必要があると考えられる。また、バスへの転換促進に積極的に取り組み、街中へ流入する自家用車を減少させることも重要と考えられる。

【アメリカ楓通り、いもり堀通り 2 路線同時規制の是非】

アメリカ楓通り、いもり堀通りの両通りを同時に規制すると、アメリカ楓通りの交通量が増加し広坂通りまで渋滞を引き起こすことがあるため、本格実施に向けた規制パターンの再検討が求められる。

あとがき

本記念誌を締めくくるにあたり、これまで金沢都市圏における公共交通利用促進の取り組みに多大なるご協力をいただいたすべての皆様に、心より感謝申し上げます。

本記念誌では、交通実験実施協議会が中心となって進めてきた数多くの社会実験の歩みを振り返り、その成果と課題を整理いたしました。これらの取り組みは、単なる交通施策の試行にとどまらず、地域の交通環境をより良いものへと導くために、多様な立場の関係者様が知恵や経験を持ち寄り、現場での検証を重ねながら積み上げてきた貴重な実践であります。

実験の一つひとつには、日々の利用者の動き、道路空間の変化、季節や観光需要の影響など、机上では捉えきれないリアルな状況が反映されており、こうした現場視点に根ざした知見の蓄積こそが、金沢都市圏の交通政策を支えてきた大きな力であると感じています。

また、四半世紀にわたる取り組みを通じて、交通を取り巻く環境が大きく変化してきたことも実感しています。公共交通の役割は通勤・通学にとどまらず、観光振興、まちなかの賑わい創出、さらには高齢者や子育て世代の移動支援など、多方面に広がってきました。今後は、デジタル技術を活用した移動サービスの高度化や、環境負荷の少ない移動手段の普及、歩行者中心のまちづくりの推進など、交通とまちづくりを一体的に捉えた取り組みがより一層求められます。

本記念誌が、これまでの取り組みを改めて振り返り、得られた成果や課題を次の時代に受け継ぐための記録となることを願っております。そして、ここにまとめられた知見が、都市交通の将来像を描く際の確かな手がかりとなり、行政、事業者、地域団体、市民の皆様が連携しながら、持続可能で利用しやすい交通環境を築いていくための一助となれば幸いです。

最後に、長年にわたり交通実験の実施や協議会の活動を支えてくださった関係者の皆様に、あらためて深く御礼申し上げます。皆様のご理解とご協力があつてこそ、これまでの取り組みを継続し、成果を積み重ねることができました。今後とも、変わらぬご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げ、あとがきといたします。

令和8年3月
交通実験実施協議会 会長
本田 琢