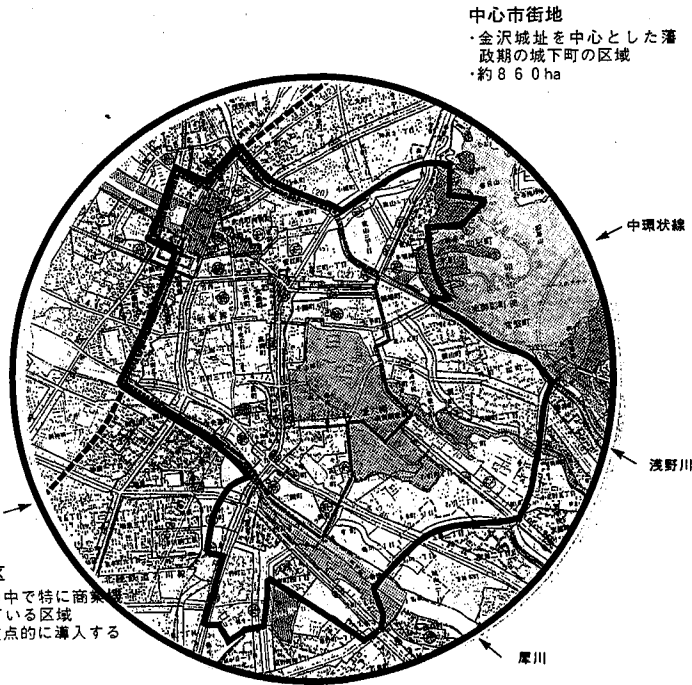


ディペートの前提条件

- ◆ 10年後の交通とまちづくりを考える
- ◆ 外環状道路は一部整備
- ◆ 県庁舎は駅西に移転
跡地には、平日休日を問わず、2,000~3,000人規模の
集客施設が立地
- ◆ 新交通システムは整備されていない
- ◆ 都心部の定義
「金沢市中心市街地活性化基本計画」において、中心市街地
として設定されている区域



自動車交通優先のまちづくり

考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車を持つドアツードア性や車内の快適性等から、生活の足として必要不可欠なものとなっている ・ 今後は自動車走行の優先権を高めたり、駐車場の利便性を高めるなどして、自動車中心のまちづくりを進める <ol style="list-style-type: none"> ① バスレーンの短縮や不採算路線の廃止等により、自動車の走行性を向上 ② 渋滞交差点にて右折レーンを確保し円滑化を図る ③ 既存駐車場の有効活用を図る ④ 駐車場の整備拡大
個別施策案	道路空間の使い方 ・ 道路渋滞が激しい道路でのバスレーンの短縮
	バス交通整備 ・ 不採算路線の廃止等
	道路整備 ・ 渋滞交差点の改良による右折レーンの整備 ・ 都市計画道路橋場若宮線の整備
	駐車場の整備 ・ 共通駐車割引券制度の拡大 ・ 駐車場案内システムの拡充 ・ 小規模駐車場や未利用地を集約し、駐車場を拡大

バス交通優先のまちづくり

利便性

1. バス優先施策は、市民に支持され車から転換しうるか

- (1) 費用負担を納得してもらえるか
- (2) 車から本当に転換しうるか

環境性

2. バス優先施策は本当に環境性の向上になるか

- (1) 迂回交通による走行距離が増加しないか
- (2) 市内全総走行距離における転換比が少なすぎないか

街づくり性

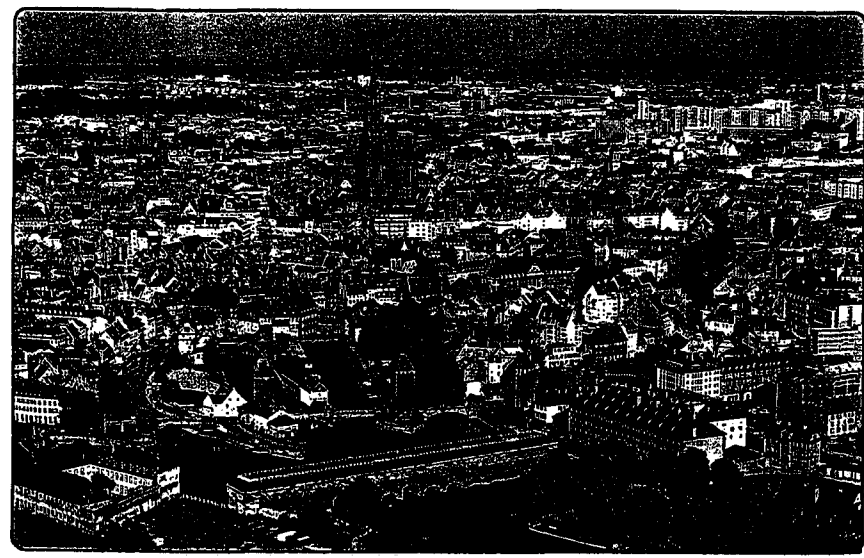
3. 車のアクセスを制限すると郊外との競争に都心が負ける

- (1) 都心のシェアがますます減少する
- (2) 観光のすべての場で車のアクセスが必要

頁一26

個別 施 策 案	考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部では道路の拡幅等に限界があり、これまでの自動車中心の考え方では慢性的な渋滞の解消が困難 ・輸送能力に優るバス（最大乗車人員85人）を都心部へアクセスする中心的手段と考える ・都心部内の移動も、バス利便の向上により確保する ① バスレーンの強化や右折レーン整備等により、バスの定時性・高速性を向上 ② パーク&バスライドを充実し、バス空白地域を解消 ③ ふらっとバスや車両低床化等により、人にやさしいまちづくり
	道路空間の 使い方	<ul style="list-style-type: none"> ・バスレーンの延伸・終日化や取締りの強化
	バス交通整備	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク&バスライドや快速バスの拡大 ・ふらっとバス（小型車両）の増発、車両低床化の推進 ・環境定期券や買い物割引券の導入など行い、運賃体系を多様化 ・行政の支援により、必要な不採算路線を存続
	道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線沿線交差点での右折レーン整備（困難な場合は右折禁止） ・バス停や歩行空間、自転車走行空間の整備
	駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外でのパーク&ライド駐車場の整備 ・サイクル&ライド駐輪場の整備

STRASBOURG



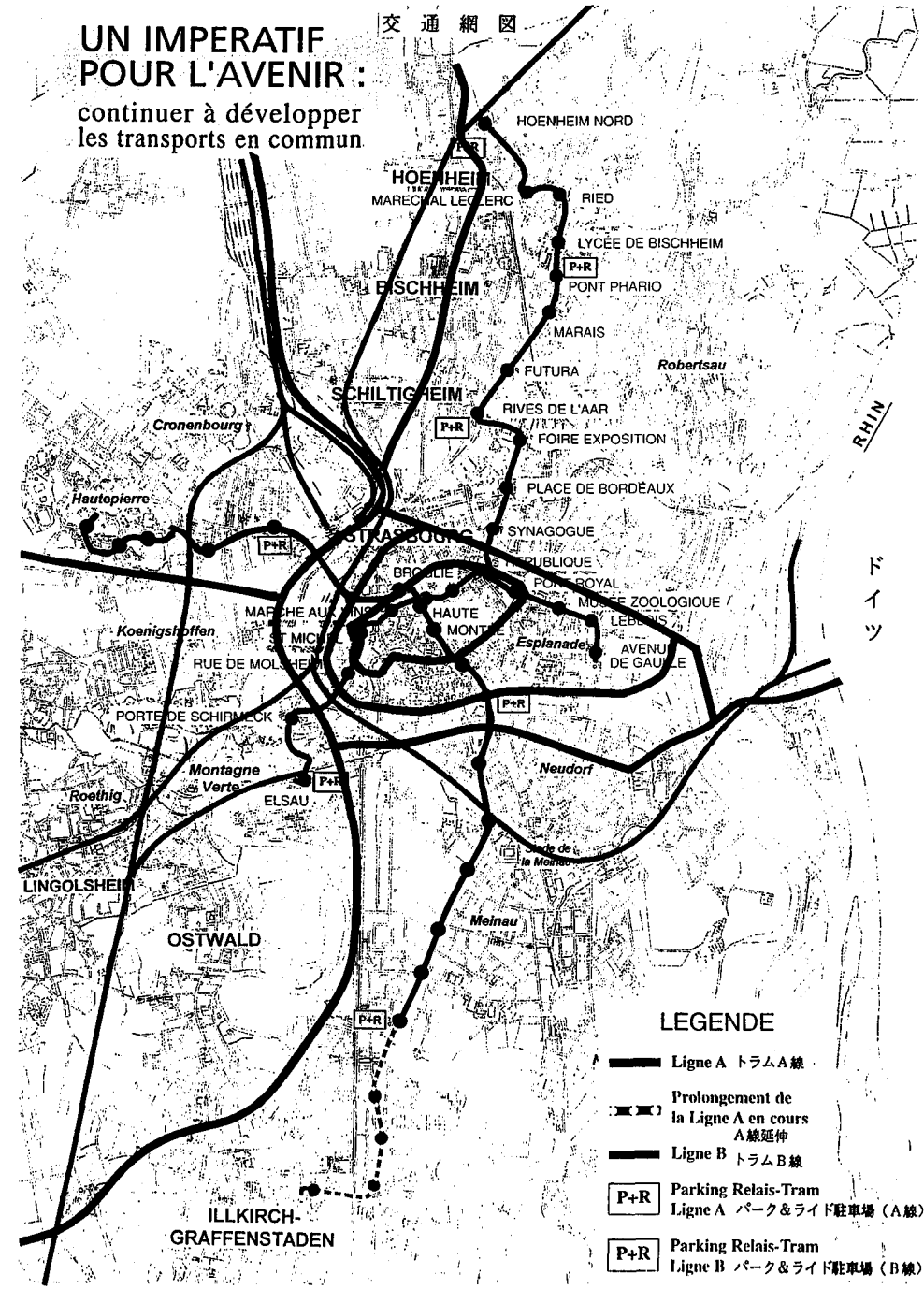
資-27



1997年7月
 (株) 計画情報研究所
 北原 良彦

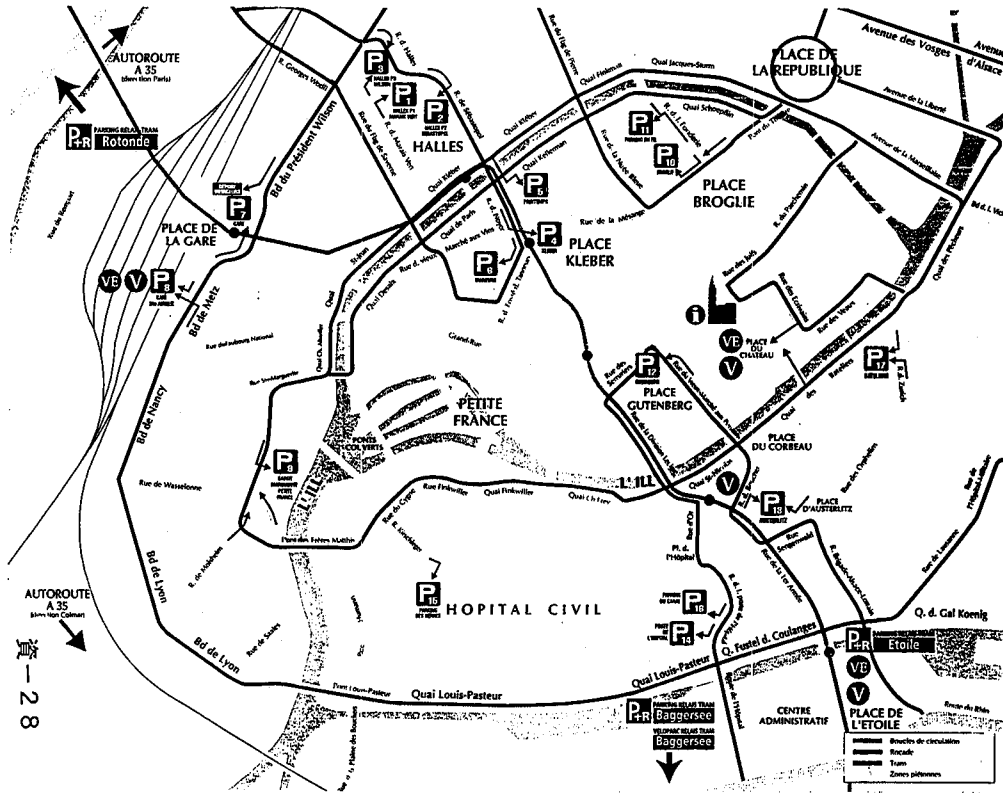
UN IMPERATIF POUR L'AVENIR : continuer à développer les transports en commun.

交通網図



LEGENDE

- Ligne A トラムA線
- Prolongement de la Ligne A en cours A線延伸
- Ligne B トラムB線
- Parking Relais-Tram Ligne A パーク&ライド駐車場 (A線)
- Parking Relais-Tram Ligne B パーク&ライド駐車場 (B線)
- 都市内幹線道路
- 広域幹線道路
- 鉄道



道路網と駐車場位置図

（駐車台数。料金等は、次ページ）

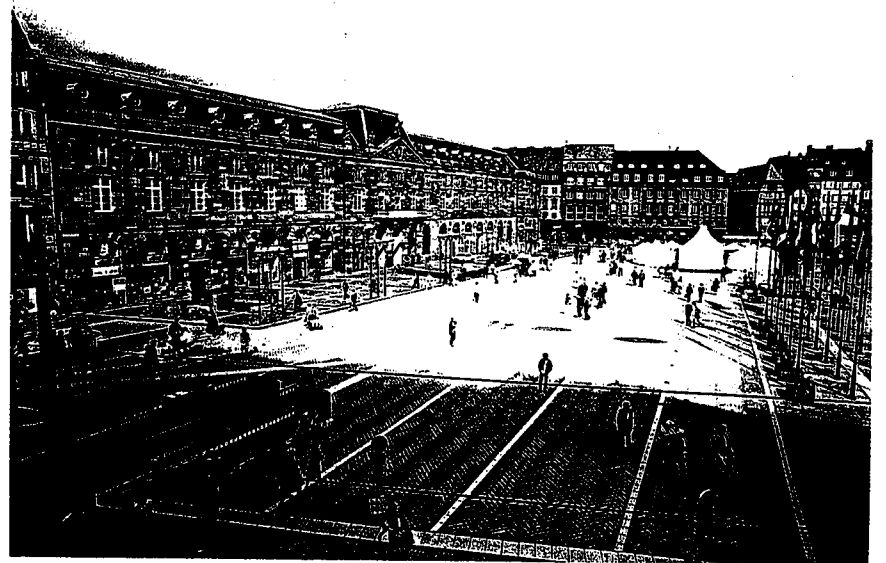
- : 都市内幹線道路
- : 中心部へのアクセス道路
(中心部はゾーンシステムとなっている)
- : トラム
- : 広域幹線道路
- : 歩行者ゾーン
- P** : 駐車場
- P+R** : パーク&ライド駐車場
- VB** : レンタサイクル
- V** : 電気自動車レンタル



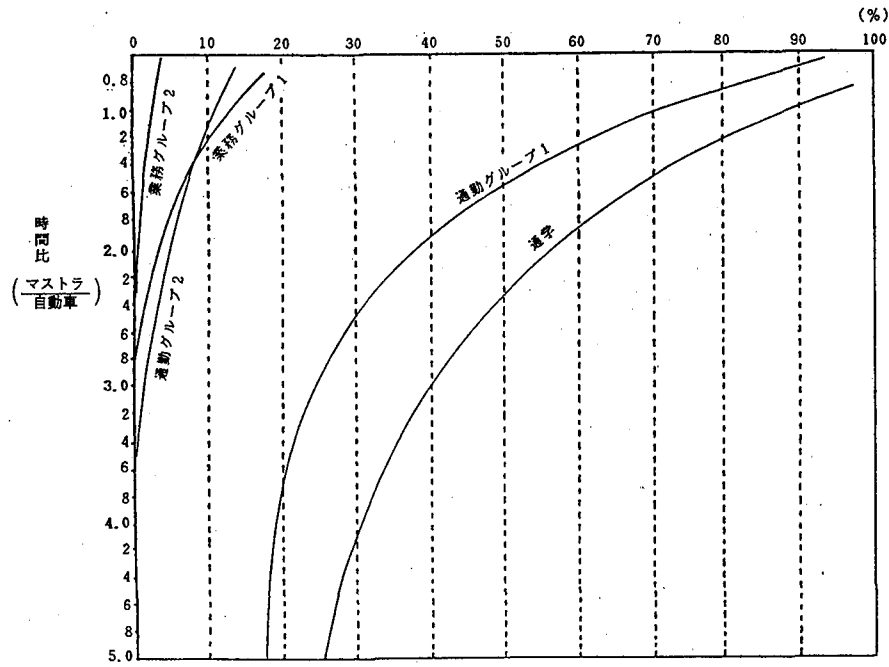
↑ 整備前
Avant

Place Kléber

↓ 現在
Après

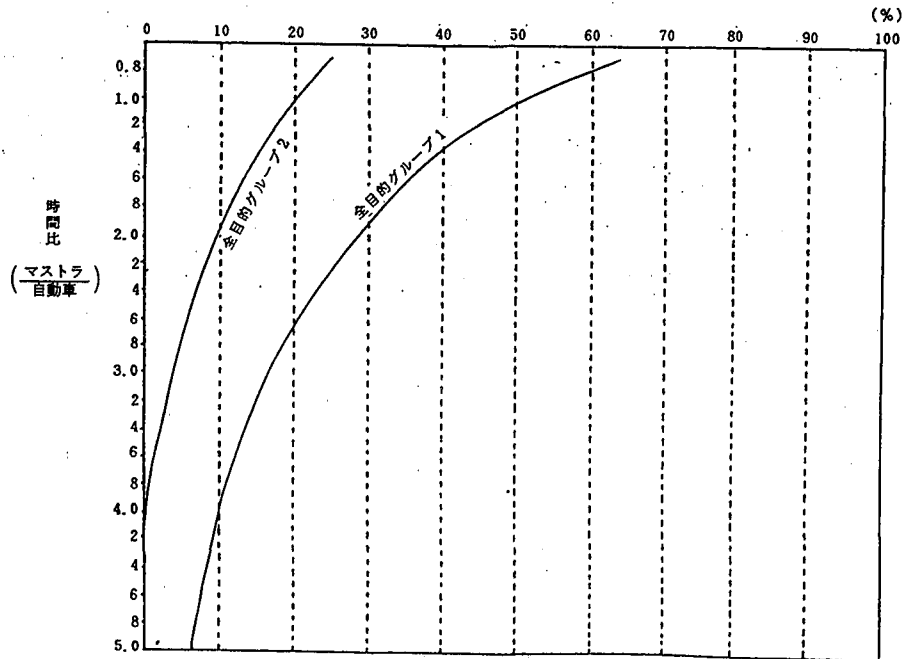
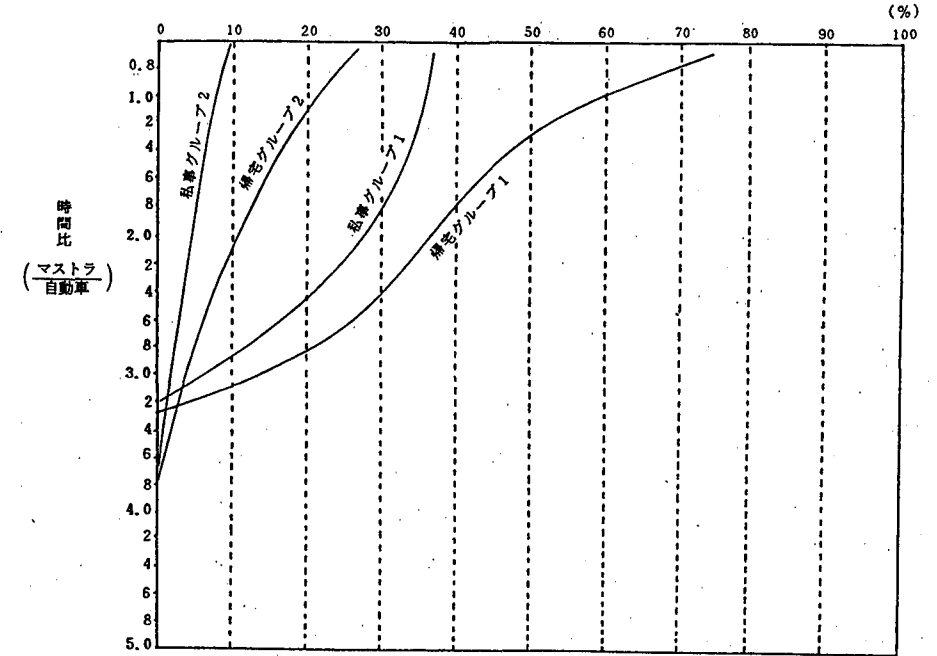


マストラ / (マストラ+自動車) の 分担率曲線 1



頁-29

マストラ / (マストラ+自動車) の 分担率曲線 2



■自動車事故発生状況(石川県)

	件数	死者(人)	傷者(人)
自動車事故全体	7210	113	8935
内バス事故	31	0	38
バス事故構成比	0.4%	-	0.4%

(資料:平成7年いしかわの交通統計)

■高齢者の交通事故 状態別死傷者数(石川県)

状態別	歩行中	自転車 乗車中	四輪 乗車中	原付 乗車中	その他
平成7年	221	201	311	106	17
構成率(%)	25.7	23.8	36.2	12.3	2.0
平成6年	230	206	189	116	19
構成率(%)	30.3	27.1	24.9	15.3	2.5
増減数	-9	-1	119	-10	-2
増減率(%)	-3.9	-0.5	63.0	8.6	10.5

(資料:平成7年いしかわの交通統計)

資-30

クリチバ市(ブラジル)のバス輸送

都市軸はバス専用道あり



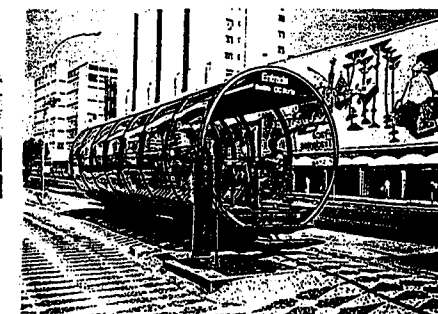
3 連接バス



チューブバス停



車椅子リフト、運賃收受係員

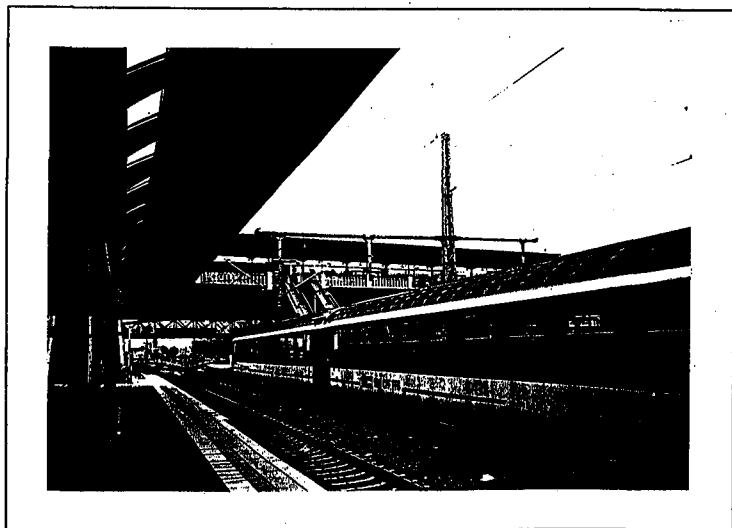


フライブルク市（ドイツ）の交通政策の紹介

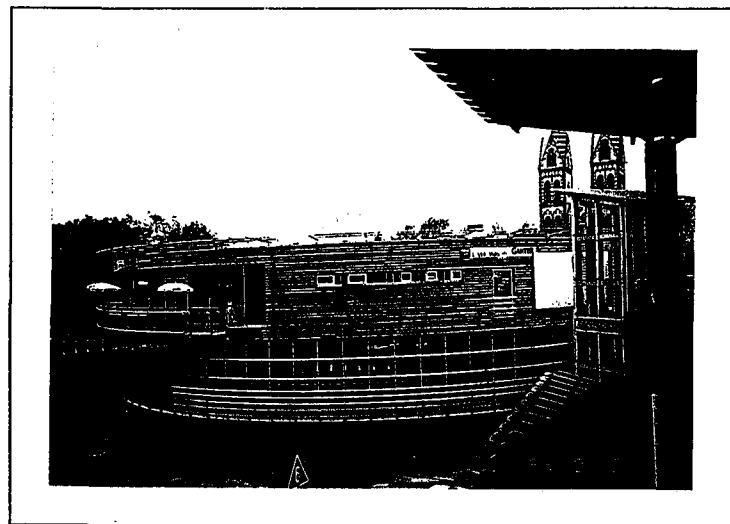
① トランジットモール区間（人と公共交通のみ）に大勢の賑わい



② 民営のLRT（路面電車）と国鉄の駅が立体交差
改札も無く、乗換えが非常に便利



③ LRTと国鉄駅の横に、自転車修理場を備えた大規模駐輪場あり



④ 日中でも。住宅地内の道路の路側に、路上駐車がが多い



⑤ 専用の自転車道も整備されている。



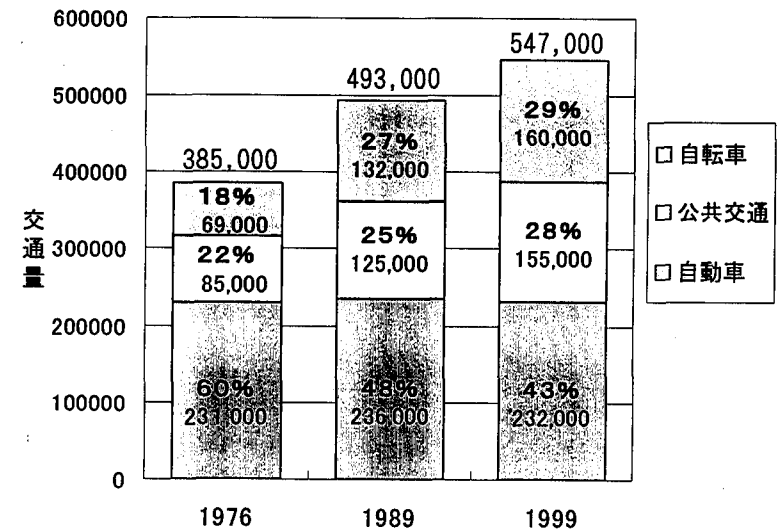
フライブルクの自転車交通計画

- 交通計画の目標
 - ・高い質の居住および生活の質の保持および発展
- 施策の方針
 - ・公共交通機関や自転車交通のような環境にやさしい交通手段を整備し、我慢できる限りで自動車交通が制限されるべき
 - ・子供たちに安全な通学路を確保する
- 効果
 - ・一日平均で16万人（29%）が自転車利用
 - ・周辺地域での自動車による騒音と排気ガスが軽減
- 自転車道の建設と自転車交通網の発展
 - ・1976年に41kmの自転車道が建設されたのがスタート
 - ・1976～1987年（11年間）に約2億円（年平均2000～1500万円）の投資によって、自転車道は94kmから135kmに拡大
 - ・この中には、騒音を押さえた静かな交通区域、時速30km制限区域、渋滞道路の減少などが実際には含まれる
 - ・現在410kmまで整備（内、自転車専用道路は46km）

図-1 フライブルク都市圏における
機関分担率の推移

自動車の排除や自転車道整備などの施策により、

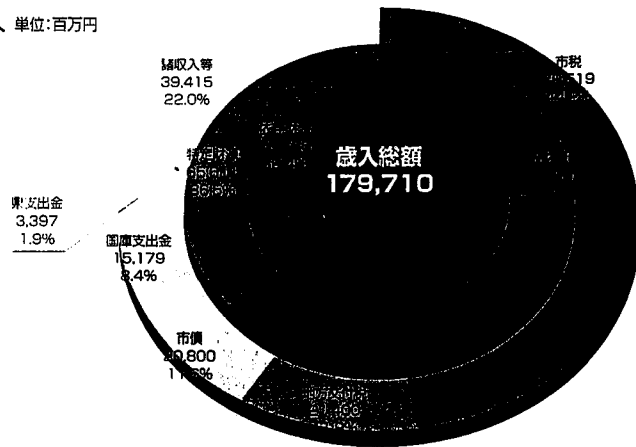
- 自動車の分担率は43%まで減少
- 自転車の分担率は29%まで大幅に増加



注) 徒歩は除いている

平成11年度金沢市予算

(1) 歳入 単位:百万円



(注) 1. 「自主財源」とは、市税、分担金及び負担金、使用料及び手数料、財産収入、寄附金、繰入金、繰越金および繰入金をいい、「依存財源」とは、地方譲与税、地方交付税、国庫支出金、県支出金、地方債および各種交付金をいう。
 2. 「一般財源」とは、市税、地方譲与税、地方交付税など、用途の特定されていない収入をいい、「特定財源」とは、一般財源以外で性質上充当される経費が特定されている収入をいう。

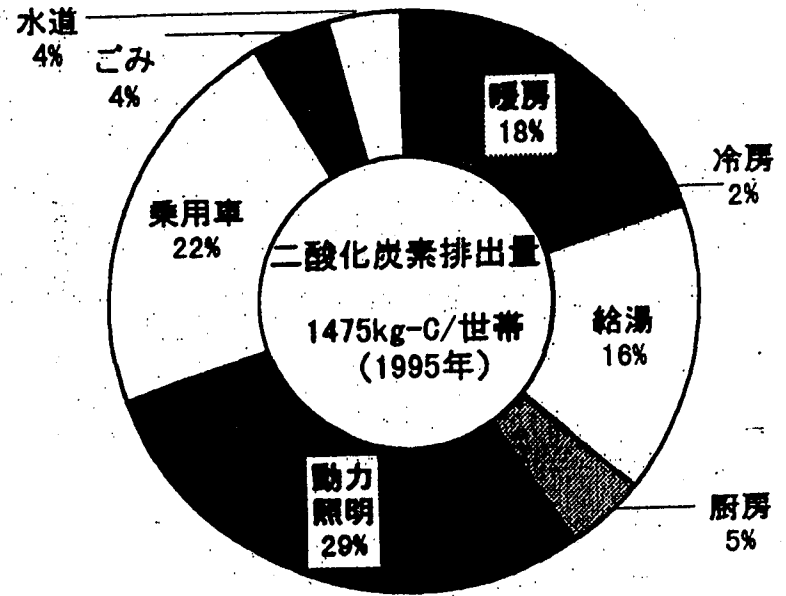
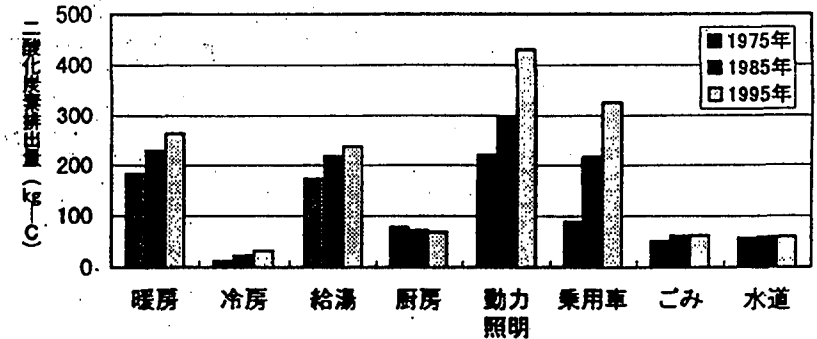


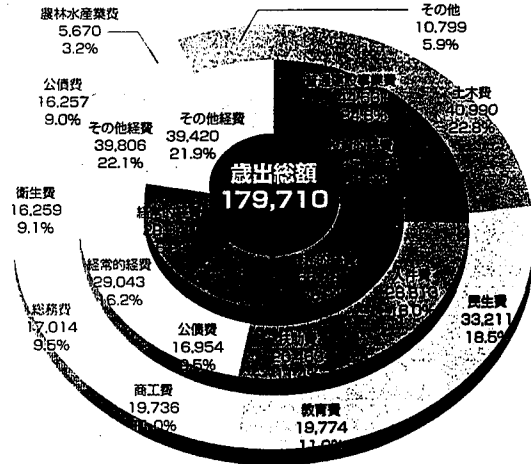
図6 世帯当たり用途別二酸化炭素排出量の推移



出典：日本エネルギー経済研究所「エネルギー経済統計要覧」ほか

歳入歳出

(2) 歳出 単位:百万円



車の保有台数と歩道つき道路延長

(千万台) (運輸省、建設省の統計から) (万キロ)

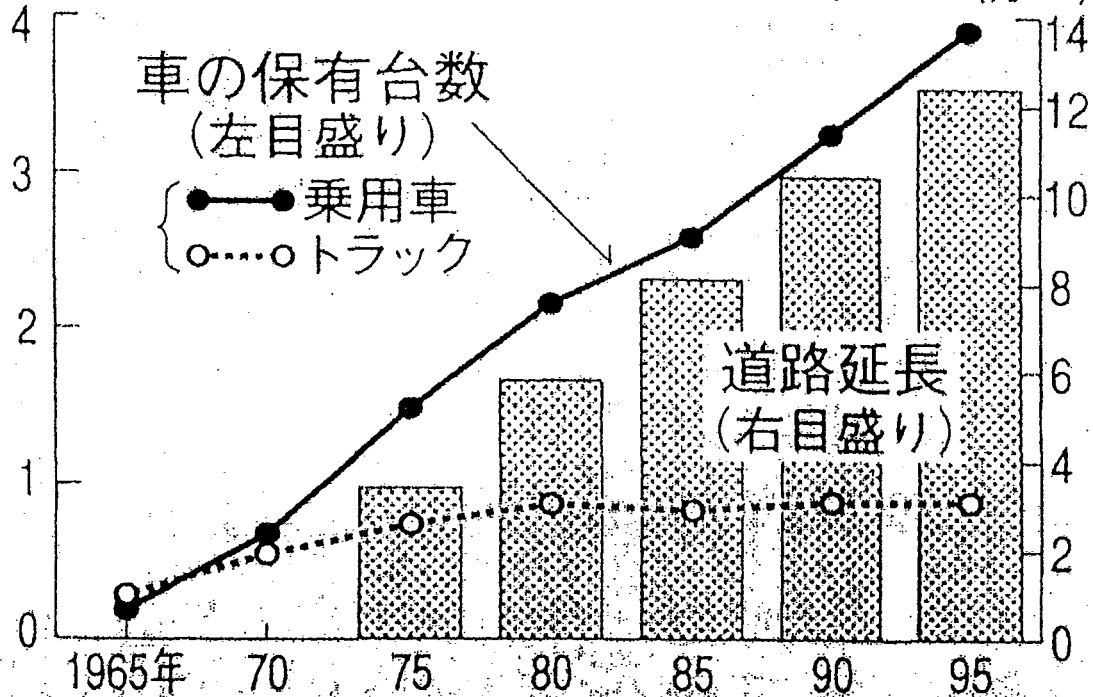
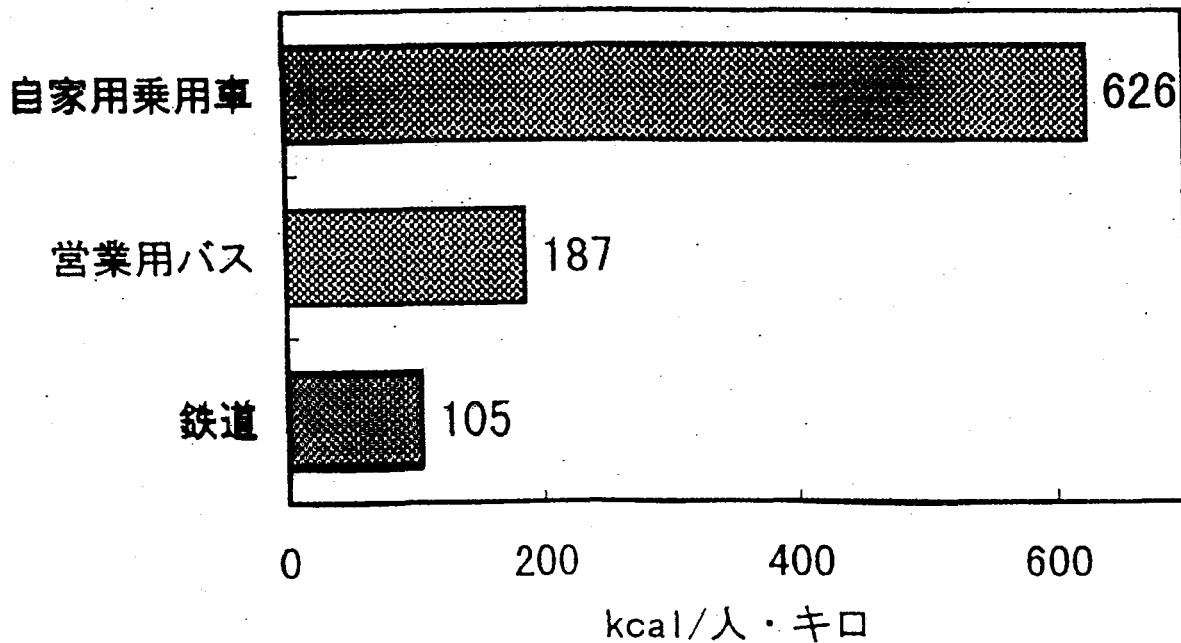


図22 1人を1キロメートル運ぶのに消費するエネルギー (1995年度)



出典：運輸省「運輸関係エネルギー要覧」

問題の構造

<最終目標> <3大評価基準>

<8つの個別評価基準>

<2つの候補案>

