

## 第2回 金沢市新しい交通システム検討委員会 議事要旨

日時：平成29年1月29日（土）13時00分～14時50分

場所：金沢市役所7階 第1委員会室

委員長あいさつ

---

本日はとりまとめを事務局よりご報告いただき、今後の方向性に関して議論を行いたい。

議事：新しい交通システムの導入について

---

事務局より説明

委員長

提言をまとめるにあたっての方向性や、見落としとしてはいけない項目、逆に検討が十分行われたと思われる項目があればご発言を。立場によっても違うと思うが。

今回の資料では、ハード的な部分で厳しい課題もある。シミュレーションも行ったが、仮定に基づくものであり、現実にどうなるかという問題は残る。また、機種によって上下移動等を強いられるなどハード的な課題もあった。加えて、平成13年度においては検討されていない新たな課題として地下埋設物の影響も検討してきた。そのあたりを含めて発言はあるか。

A委員

今回の検討ルートは都心軸、すなわち国道157号がメインであるが、山側環状が開通しても交通量が実質的には減らなかった。この状況で、新しい交通システムを導入した際に4車線が2車線に減るという状況では、157号の混雑が増えるほか、広範囲の道路に迂回交通が発生する。この部分について、どの程度影響があるか検討してほしい。また、交通結節点についても、人の動きや交通の動きを具体的に検討してほしい。

委員長

これまでの検討はある意味粗い検討で従来型の交通量配分も使って検討をしてきたところであるが、現在はミクロシミュレーションなどの開発も進んでいる。いずれにしても前提が多く、様々な検討が必要。現状の交通状況も、GWやバーゲンなどの時期によって交通状況が変わる。現状で交通的にぎりぎりなものが、ほんの少し交通量が増えただけでも交通状況が大きく変わる場合がある。そのあたりの検討も必要。

## B 委員

資料に山側 H22 都心軸の交通が減ってないとの記載があるが、確かに量的には減っていないが、スムーズさは昔より良くなったと思う。金沢市は歩けるまちづくり、自転車の施策も取り組んできており、裏道の車が少なくなっている状況である。

モノレールや地下鉄は非現実的だが、一方で BRT、LRT で専用の空間を取ると一般車線は混雑するし、路線バスも残ることもあり、自動車が細街路に再び入っていくことが懸念される。新しい交通システムを利用しない人（徒歩、二輪、既存バス、自動車）の利便性についても含め交通トータルで恩恵があるものでないといけない。

交通に対する影響が大きいことが分かったところではあるが、今までもバス利用の促進を進めてきており、さらにその取組を進めていく必要がある。

## 委員長

確かに山側環状ができたことで通過交通の多くは山側環状を通っているが、都心を通ったほうが時間的に短い交通や都心に用事のある交通は残っているものの、都心軸の整備も進んできたこともあり、スムーズに流れている印象ではある。ただし、これを 2 車線にしたときの細街路への流入の影響などが危惧されることから、やはり全体として交通量を減らす必要がある。とは言っても、「まちなかに来るな」というのは本末転倒であり、自動車から公共交通に転換してもらえる施策が一番重要である。

## C 委員

新しい交通システムと既存公共交通は相互に補完していく必要があるが、既存の公共交通利用者からすると戸惑いがあるのではないか。新しい交通システムを利用しない既存バス利用者の扱いをどうするか。結節点や、新しい交通システム沿線以外のフィーダー交通も考えていくことが必要であり、乗り換えできるようなターミナルを県庁、金沢港など含めて検討が必要である。

一方、タクシー、トラックも交通としては必要であり、例えば高齢者もタクシー依存が強いいため、タクシーベイの検討も必要ではないか。

## 委員長

現状で表通りにあるタクシーベイは裏通りに回すこととして、多少不便かもしれないが対応できるのではないか。道路空間を譲り合うことも可能と思われる。一方、トラックの荷捌きについては、今も（裏通りでの荷捌きなど）工夫は行っているが、すべてが守っていただけは難しい。荷捌きは表通りで行われていることも多く、何らかの規制が必要になる可能性がある。

## D 委員

新しい交通システムの導入によって車線が減少するとのことだが、国道 157 号沿いの沿道出入り交通や観光バスの乗り降りも多く、片側 1 車線となると駐停車は無理となる。円滑

な交通の実現の観点からは発想の転換が必要で、一般交通を裏側に誘導して、出入り口を裏に設けるなどの再開発を考える必要がある。

安全確保の観点では、停留所の作り方について、乗降客の増加に対応する広さなども検討する必要がある。このことは新交通の定時性確保にも関わらないか。

新しい交通システムは主要な交差点を多く通るが、優先信号システムとした場合は歩行者の移動にも支障が出る。金沢駅、武蔵、香林坊のように、エスカレータやエレベータなどバリアフリーにも配慮しながら地下で歩行者を安全に動かす工夫が必要ではないか。

#### 委員長

裏道の整備は、「言うは易し、行うは難し」である。金沢の良さは裏通りにあるとも言え、裏通りへの交通誘導が過ぎると、裏通りの良さが壊れるかも知れない。都心軸の前面を新しい交通システムに使おうとすると、裏通りを荷捌き等に使わざるを得ないが、どのような工夫ができるのか、具体的な場所を検討しながらの計画作りが必要である。

#### E 委員

将来の時間軸をどう考えるかが必要。今は公共交通が確保されているが、将来(20~30年後)においてもそのサービスが担保されるか疑問が生じる。すなわち、運転士の確保など担い手の問題である。将来予測される担い手不足に対して、新しい交通システムでどう補うか、新しい技術の動向もあるので、将来軸を考えて具体的に検討する視点がいる。

都心軸は道路空間上の議論になってしまっているが、沿道の土地利用の議論を今から考える必要がある。荷捌きやタクシーの問題もあるが、そのほかの一般駐車場を放置していいのか。本当に都心軸線上に駐車場があるのか。出入り口の役割分担は道路空間側だけでは解決できず、民地との連携が必要で、民地の老朽ビルの建て替えのチャンスを逃さないよう、沿道の土地利用も検討する必要がある。

意識啓発の観点で、自動車を利用している人も多い中で、新しい交通システムはそれら自動車の利便性を超える快適さがある。近年のライフスタイルの変化を考えることも重要で、例えば自分だけの空間で運転している時間よりもスマホをいじっている時間が楽しいとなれば公共交通にも乗るだろう。市民・県民のライフスタイルの在り方を考えることが1つのきっかけにもなる。今回はハード的な検討がメインになったが、ライフスタイルの話も重要である。

#### 委員長

新幹線開業後、沿線のマンションやホテル計画が多く進んでいる。最近も改築があって、すでに沿道にホテルなどが立ってきている。前面からの出入りをどうにかする必要があるが、もう前面出入りになってしまったものもある。これから建つビルに対しては、この沿道からの出入りを制御する工夫があるのではないか。

## F 委員

この検討で重要なのは時間軸。いつ導入するのかによって周辺環境が変わる。導入までの戦略や、導入に際して混乱が起きないように、導入までの短期施策、導入直後の対策、導入した後の長期的対策、それぞれに実施していく必要がある。導入までには数年かかると思われるが、その数年間にいかにどのような対策、戦略を取るのか考える必要がある。

4つの機種についていろいろな課題を抽出しており、それはそれで良くまとめられているが、新しい交通システムを使う(利用者の)立場をよく考える必要がある。例えば上下移動は、高齢社会への対応と言えばその通りなのだが、高齢者だけでなく、利用する人全般にかかわる問題である。平面上ですぐ乗って降りられるというのは利用者の観点では重要。利便性という言葉には所要時間、乗り換え、頻度が含まれるが、使いやすさ、シンボル性も重要になる。課題だけでなくメリットをもっと考えて機種を選ぶ必要がある。

新しい交通システムを作るには体制づくりが重要であり、行政、事業者、利用者いろいろな立場で協力して作り上げることが今後重要になる。

## 委員長

時間軸の考え方は重要で、10年前から技術も変わってきている。意思決定した後の体制づくりも重要であり、皆が合意できるような内容でないと進まないのではないかと。

## G 委員

バス事業者として、担い手がいけないとの話があるが、全国的にバスの運転手が不足しているのは重要な課題である。弊社として現時点で運転士が不足して直ちに業務が滞ったことはないが、超過勤務が以前よりも増えてきている現実がある。また、若年層の運転士が減少しており、将来的に高齢化が進むと事業継続も危うくなると思う。新しい交通システムを導入する際はその部分を強調した再編を行うことで、事業者の運転士不足対策に貢献できるのではないかと。高齢化社会で路線バスの利便性を感じてもらえるようなシステムにしてほしい。

## 委員長

昔は、バスの運転士は高給取りの代名詞と言われる時代もあった。今はそうではないが、今後はまた事情が少しずつ変わるのでないかという思いもある。高齢者の事故の問題もあり、免許制度で今のように簡単に自動車に乗れない時代になるかもしれない。自動車側のサポートも充実する、新しい交通システムとうまく融合していかないと、社会が持たない可能性がある。

## H 委員

長期的には自動運転を視野に入れる必要は感じている。一方、金沢という町は、昔の街並みが残っており、それは国内外に誇れるものであるが、ただ、交通面においては道が狭く並行する代替道路もないという都市構造である。新潟、福井、富山とはそこが絶対的に異なる。

車線が減った時にどうなるか、新しい交通システムとバスが並走する際の連携がうまくできるのか、安全面、定時性がきちんと守れるのか、が大きな課題と思う。今の道路空間で2車線を減らすと何かが犠牲になると思われ、すべて共存は難しいのでは。バスの定時性を今後守っていけるかが課題と思っている。

交通結節点の機能が資料にまとめられているが、利用する人の視点のみで事業者側の視点が欠けている。既存のバスの転回・待機場所の検討がセットである。そういう部分も追加してほしい。金沢駅にあるような（転回・待機）機能が結節点には必要である。

#### 委員長

一通り意見をいただいたが、重要なことは、一つは検討・導入の時間軸である。これから新しい交通システムをいれるための助走段階の話や、昨今の技術革新の話もある。どの段階で意思決定するのか。検討している間に需要そのものも変わる可能性もあることも含めて考えていかねばならない。

もう一つは空間的な広がり観点で、特に交通結節点をどう整備していくか。今の公共用地だけでは限界があり、金沢駅と香林坊周辺が候補として挙げられるが、香林坊でどのような結節点整備するのか。民有地や公園もあるが、可能性としてどのようなものがあるのか検討が必要である一方で、民有地を含めると難しい問題が出てくるし、時間軸にもからんでくる。

機種については、上下移動の問題やコストを考えると、上下移動する2機種（地下鉄・モノレール）は可能性が少ないのではないかと。地上アクセスが可能なBRT、LRT、さらにART（自動運転の次世代型交通システム）も加えた地上系のシステムで絞り込んで今後検討する必要がある。提言の中ではそのような方向性が示せると思う。

なにより、市民、県民、観光客が本当に利用してもらえるシステムを作れるのか、地上系に入れる場合には自動車に不便がかかるが、それでも（新しい交通システムに）乗りたくなる仕組みを考えることが必要。公共交通利用の意識をもってもらうこと、それはまさにMM（モビリティ・マネジメント）で行っていることだが、どうしても地方都市では車編重になる中で現状では難しい。しかし、世の中が変わるとクルマ（の保有コスト）も高くなる可能性もあり、これらを見越した提言になればと思う。

#### B委員

高齢者ドライバーの安全の観点から、市民生活の観点に公共交通は安全・安心に非常に大切であることを入れてほしい。導入効果の部分に記載してほしい。

#### 委員長

いただいた意見を整理して、提言に盛り込みたい。これからは公共交通促進にむけての取り組みが重要であることをアピール出来ればと思う。次回委員会では提言の方向性を示す上で、時間軸、民地活用、意識の醸成、といった視点を取り込みたい。

以上