

第3次金沢交通戦略（素案）についてのパブリックコメントでの意見の概要と金沢市の考え方

- 1. 意見募集期間 令和4年12月19日（月）～ 令和5年1月17日（火）
- 2. 提出方法 メール、郵便、ファクシミリ又は窓口へ持参
- 3. 意見数 135件 （25名）

NO.	意見の概要	本市の考え方
1. 第3次金沢交通戦略策定の目的		
1	<p>・目的を「市民や来訪者の移動を支える公共交通などの目指すべき姿を定めるもの」としているが、地域公共交通計画として定める以上、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」）第5条第2項各号の事項は必ず記載する必要がある。その中には、</p> <p>「4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項」</p> <p>「5 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項」</p> <p>まで含まれる。第2次金沢交通戦略の目的は「交通によるまちづくりを実現するための具体的な行動計画を定める」とされていたが、これは第3次戦略でも共通であり、姿だけではなく具体的な行動をも定めることを目的とすべきである。</p>	<p>・地域公共交通計画として定めるべき事項については、法の規定に基づき適切に記載する必要があります。</p> <p>・今回のパブリックコメントでは主な部分をお示ししておりました。計画書では「4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項」、「5 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項」のほか計画の区域や期間、目標など必要な事項は漏れないよう計画に記載するとともに、より具体的に施策や取組の内容を記載することとしております。</p>
2	<p>・「策定の目的」に「集約都市の形成」を書き加えてはどうか。図の中に「居住誘導区域」が描かれ、また、成果目標に「居住誘導区域の人口密度」が挙げられ、「将来的には、公共交通重要路線沿線にゆやかに居住や都市機能を誘導」という記述もある。第2次交通戦略では集約都市形成計画との連携の意識が強く読み取れた。それを受け継ぎ、集約都市形成を明確に「目的」に掲げるべきではないか。</p>	<p>・集約都市形成計画は本戦略と互いに調整・整合を図っています。ご指摘の内容も踏まえ、計画の位置づけにおいて関連性を記載します。</p>
2. 第3次金沢交通戦略の基本的な考え方		
3	<p>・第2次戦略と第3次戦略を比べると、基本方針1と5は以下のように変化している。</p> <p>基本方針1 「交通ネットワークの再構築」 →「持続可能な交通ネットワークの形成」</p> <p>基本方針5 「広域・圏域交通による交流の推進」 →「交通行動の転換」</p> <p>どちらも、インフラ自体を再構築し充実させる姿勢から、現在のインフラを維持して利用を促進する姿勢へと、いわば“後退”した印象を受ける。第2次戦略では、基本方針1は新交通の導入、基本方針5は新幹線開業効果の波及であり、いずれも金沢の将来の公共交通に大きなインパクトを与える方針である。この2方針は後退させることなく、第2次戦略の方針を踏襲して頂きたい。</p>	<p>・新型コロナウイルス感染症や燃料価格の高騰など、第2次戦略の策定時と比べ、公共交通を取り巻く環境は厳しさが増している状況です。こうした状況を踏まえ、まずは市民の皆様の生活を守るため公共交通の持続性を確保することが急務であると考え、お示した表現としています。また、持続可能な公共交通を実現するためには、自家用車中心の生活から、過度に自家用車に頼らず公共交通を適度に利用する生活への転換が必要です。</p> <p>・これらのことから、基本方針1「持続可能な交通ネットワークの形成」、基本方針5「交通行動の転換」は重要な方針として位置づけています。</p>
4	<p>・第2次戦略と第3次戦略のイラストを比べると、第2次戦略には背景にきちんと街や人が描かれているが、第3次戦略は交通のみとなっている。第2次戦略は集約都市形成計画と一体という認識が強く出ていたが、地域公共交通計画として定める第3次は尚更のこと、まちづくりや都市計画との一体的関係を意識したものとする必要がある。特に片町の再開発、香林坊の日銀跡地活用が議論されている今、集客を考えるなら、他都市のように公共交通と絡めての議論が必要である。</p> <p>・第2次戦略では都心軸にLRT、BRTの両方が並走する絵が描かれていたが、第3次戦略ではBRT（バス）のみになっている。これは誤解を招くため、LRTも描くべきである。</p>	<p>・まちづくりや都市計画と公共交通は車の両輪として重要な要素です。本戦略においても「金沢市都市計画マスタープラン」や「金沢市集約都市形成計画」などと調整・整合を図っています。イラストについては、まちなか・公共交通重要路線沿線・郊外における目指す交通環境を描くことで、まちづくりと一体として取組んでいることがわかるようにします。</p> <p>・新しい交通システム導入検討委員会の提言（令和4年9月）を受け、まずは第1段階として、バスのサービス水準の向上に取り組むこととし、LRTやBRTは第2段階以降の課題と位置づけています。提言では、わかりやすく乗ってみたい連節バスなどの導入が盛り込まれており、イラストはBRTをイメージしたものではありません。</p>
5	<p>・第3次交通戦略はコロナ禍の影響を受けて策定される。そのため、危機的状況乗り越える強力な推進体制の確立が必要である。コロナ禍前への回復を目指すだけでは現状維持すら覚束無い。コロナ禍をむしろチャンスと捉え、積極的な施策展開へと舵を切ってほしい。</p>	<p>・新型コロナウイルス感染症の拡大による移動の減少により、公共交通は危機的な状況にあります。そのため、コロナ禍以前の状態への回復を目指すとともに、金沢MaaSやモビリティハブの整備など、これまでにない新たな取組を行い、アフターコロナにおいてさらに便利で快適な移動サービスの提供を目指し、取組の充実を図ってまいります。</p>
6	<p>・集約都市形成計画では「軸線強化型都市構造」が「目指す将来都市像」とされた。「軸」とは「公共交通重要路線」のことである。「交通まちづくり」と集約都市形成は密接不可分の関係にあるため、「本市が目指す交通まちづくりの視点」の「視点1」に“集約都市”を、「視点4」に“持続可能な都市経営”を書き加えてはどうか。</p>	<p>・まちづくりと公共交通は車の両輪と考えております。視点1においては、「集約都市の形成」が求められていることを記載します。同じく、視点4につきましても、「持続可能な都市の成長を支える取組」が求められていることを記載します。</p>

NO.	意見の概要	本市の考え方
7	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに策定される都市戦略をも見据え、「視点1」に（「歴史都市」とは別に）「文化都市」を書き加えてほしい。公共交通は、文化を含む市民の活動を支える社会資本である。また、公共交通が自家用車よりどれくらい優遇されているかは、環境意識の高まりもあって、その都市の文化の成熟度を測る一つの指標になっている。もちろん、街路の在り方はその都市の文化の産物である。特に旧城下町地区は大量の自動車交通とは相性が悪い。急速なモータリゼーションの結果、都心の空洞化が進み、細街路に車が流れ込み、歩行の安全を損ね、景観を壊し、町家の跡地がコインパーキングに変貌し、さらに車の流入を促すという悪循環を生んでいる。こうした現実を踏まえ、交通戦略に金沢らしさを求めるなら文化の視点が不可欠である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史都市である本市の道路環境は他都市に比べ制約があり、限られた空間を効果的に活用するため、徒歩・自転車・公共交通の利用促進を図ることは、歴史や文化を支える重要な取組であると考えています。 ・そのため、本市の文化的資産が最も集積しているまちなかを対象とした、基本方針4の目標を「歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり」としており、文化を表現しています。
8	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次交通戦略に引き続き、「基本的な考え方」に「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を記載すべきではないか。第3次戦略が第2次戦略を受け継ぐものであること、コンパクト・プラス・ネットワークという大局的なまちづくりの脈絡に交通戦略を位置づけていることが一目で分かって良いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次戦略は第2次戦略を受け継ぎ、発展する計画であるため、金沢市集約都市形成計画と連携し、まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくりは今後も引き続き行ってまいります。 ・一方、郊外においては路線バスの廃止・減便等により移動手段の確保が困難な地域が生じており、自宅から目的地まで過度に自動車に頼らず移動できる環境の確保を図るためにも、公共交通重要路線につながるフィーダー交通の導入を進める必要があります。 ・そのため、第2次交通戦略の「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を継承・発展し、基本方針1を「持続可能な交通ネットワークの形成～地域の実情に応じた公共交通の充実～」としています。
9	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次交通戦略の公共交通ネットワーク図は、「公共交通重要路線」⇔「主要路線」⇔「生活路線（フィーダーバス）」から成る、乗り継ぎを前提とする階層的な幹線・支線ネットワークを表していた。これを引き継いだのが、第3次交通戦略の「公共交通重要路線」⇔「その他路線バス」⇔「地域運営交通」の階層的ネットワークと考えてよいか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「郊外」から「まちなか」までの移動について、直接自動車で移動するのではなく「地域運営交通」や「パーク・アンド・ライド」などを利用して、「公共交通重要路線」まで移動し、そこから鉄道や路線バス等へ乗り換え、まちなかまで移動するイメージです。 ・公共交通を軸としつつ、地域の実情に応じ、他の路線バスや地域運営交通などを組み合わせた公共交通ネットワークとすることをイメージしています。
10	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次交通戦略が計画の要と位置づけたのが、「新しい交通システム」導入と共にバス路線再編であった。第3次交通戦略においても、持続可能で強靱な公共交通ネットワークを形成するため、「新しい交通システム（第1段階）」でバス路線再編に着手すべきではないか。連節バスを導入しモビリティハブを整備する以上、新潟市のBRTのように都心のメインストリート上のバス路線を集約、整理し（非効率な団子運転を是正し）、余った車両を「地域運営交通」に繋がる郊外の路線バス増便に回し、公共交通全体の利便性、効率性、持続性を高めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次戦略においても重点的な取り組みとして「新しい交通システム（第1段階）の導入」などを位置づけており、都心軸を中心とした公共交通重要路線の利便性や効率性を高めるとともに、地域運営交通等による郊外の移動手段を確保し、市全体の利便性や持続性を高めていきたいと考えています。 ・なお、バス路線再編については、検討すべき課題と認識しておりますが、コロナ禍で減少した利用者をこれ以上減らさない観点から、まずは公共交通の利便性を高める取組を着実に進めたいと考えております。
11	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通ネットワークを維持していく上では、都市計画との連携が不可欠と考えられる。 ・公共交通に係る施策を充実させても、まちなかの通過交通量減少のために開通させた道路周辺が無秩序に開発され、かえってまちなかの空洞化が進展してしまったり、公共交通の整わない地域への集中が進むようでは施策の効果も減退すると思われる。 ・あくまで公共交通に係る戦略である以上、こうした観点を盛り込むのは難しいのかもしれないが、都市計画や道路整備にあたっては公共交通への影響を十分に考慮するよう努めていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の人口減少下においても公共交通重要路線沿線の人口密度を維持し、都市の持続性を高めていく必要があります。そのため、本市においては平成28年度に金沢市集約都市形成計画を作成し、公共交通重要路線沿線等に居住を緩やかに誘導していく方針を位置づけました。本戦略は、この計画とともに車の両輪として、公共交通の利便性等を向上させることを目標としています。今後も、こういった長期的な視点を持ち、まちづくりと連携しながら交通政策を進めてまいります。
3. 計画の目標と成果指標		
12	<ul style="list-style-type: none"> ・「第3次金沢交通戦略の基本的な考え方」の中では、「計画の目標」「施策の内容」においても、今後さらに増大が予測される交通困難者への対応の施策が明示されていません。第3次金沢交通戦略の中に、このような内容での現状認識および施策を書き加える必要があります。また、「成果指標の設定」において、「観測指標」「成果指標」の中に、「フィーダー交通の導入進捗率」を入れる必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特に郊外部においては、既存路線バスの減便や廃止などにより日常生活に大きな支障をきたす恐れがあります。この点については、住民の皆様とともに地域運営交通を広めていくとともにモビリティハブの整備を通じて多様な交通モード間の連携を図ることとしています。地域運営交通については、地元負担の軽減なども含め制度を見直し、より利用しやすいものとしたいと考えています。 ・フィーダー交通を含め、多くの地域が公共交通を利用できる状態となっているのか確認できるよう、「観測指標」の中に「公共交通カバー率」を設定します。

NO.	意見の概要	本市の考え方
13	<ul style="list-style-type: none"> 成果指標のアウトプットについては、維持拡充を目指すなどアウトな目標が多く見られアウトカム目標ならばそれで良いと思うが、アウトプットとしては、もう少し具体的な数値目標とすべきではないか。その部分は、10～20年を見越した目指す姿を踏まえ、第3次戦略におけるR9年度の到達点が明確でないことに起因すると思われる。計画の到達点を明確に示し、具体的なアウトプット目標とし、市民にもより分かりやすい計画としてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> アウトカム指標については具体的な数値目標を設定します。 なお、コロナ禍や燃料高騰などの影響により公共交通の先行きが不透明である中、長期的な姿を見据えながらも、まずは計画期間である5年後（令和9年度）までの目標をしっかり定めていき、市民の方々にも分かりやすい計画とします。
14	<ul style="list-style-type: none"> パーク・アンド・ライドの利用者数・設置台数を成果指標に加えてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> パーク・アンド・ライドの利用者・設置台数は観測指標として設定し、それらを含めた総合的な成果指標として公共交通利用者数などを設定します。
15	<ul style="list-style-type: none"> 「公共交通重要路線1時間あたり便数」を成果指標で評価してほしい。公共交通の利用促進に関する市民ニーズ調査では「バス路線の拡充」と「増便」を挙げる人が最も多かった。実際、便数を増やさない限り、バス車両や乗継施設をいくら立派にしても、公共交通利用の機会は増やしにくい。計画期間内に何本くらい便数が増えるか、公共交通重要路線ごとに目標値が分かれば、自家用車からの転換を具体的に考えやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通重要路線の便数の確保は重要な課題と考えていますが、運転手不足や利用者の激減等により運行便数を確保できない状況にあります。これらの課題に対し引き続き行政・地域・交通事業者が連携し改善することで、運行便数の維持・増加につながると考えており、その実現にむけて本戦略の推進に努めてまいります。
16	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通重要路線では、第2次交通戦略と同じく、10分なり20分なり30分なりの等間隔運行（パターンダイヤ）を目標とし、計画期間内の実現を目指してほしい。 	

4. 具体的な施策の内容

1 持続可能な交通ネットワークの形成

(1) 公共交通重要路線の利便性向上

17	<ul style="list-style-type: none"> 今後の取組において、「郊外」「重要路線沿い」「中心部ターミナル」などモビリティハブの段階設定や、重要路線から郊外モビリティハブまでのバス路線を「重要路線補完路線」的な位置づけを与えるなどが想定される。 まずは、モビリティハブ等の整備が着実に進められることを願うとともに、重要路線に対する支援策を展開し実感できる利便性向上につなげてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> まずは、公共交通重要路線沿線を中心に、快適かつそれぞれの交通手段をスムーズに乗り継ぎできる拠点として、モビリティハブの整備を推進します。 また、公共交通重要路線沿線は、本市の市街地の土地利用の基本的な考え方を示す金沢市集約都市形成計画において居住誘導区域に位置づけており、これらの区域において住宅取得をする際の支援制度を設けるなど、公共交通重要路線沿線の人口を維持し、利用者の確保・増加を図るための取組を行っています。これらの取組と相まって、利用者の確保・増加を図り、利便性向上につなげる正のスパイラルに繋げていきたいと考えています。
----	--	--

(2) 鉄道線の利用促進・利便性向上

18	<ul style="list-style-type: none"> 北鉄石川線はバス転換やBRT化だけでなく、LRTへの転換を有力な選択肢として検討すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、北陸鉄道線（石川線・浅野川線）のあり方について、石川県及び沿線の市町をはじめ、交通事業者や住民代表等からなる石川中央都市圏地域公共交通協議会において協議を行っています。 大量輸送機関としての公共交通は、今後も必要との認識は共有しており、上下分離方式の導入も含め、鉄道の存続、BRT化など様々な可能性を検証・検討し、市民生活に影響を及ぼさないよう持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。 また、持続的な運行には利用促進が欠かせないことから、JR線やIRいしかわ鉄道線、路線バス、シェアサイクルなど他の交通機関との連携を図り、利便性を高める取組のあり方についても検討してまいります。 鉄道線の利用促進・利便性向上に関するご意見も踏まえ、協議を行ってまいります。
19	<ul style="list-style-type: none"> 「石川線におけるバス転換やBRT化などの選択肢も含めた検討」とあるが、(3)新しい交通システム（第1段階）の整備で、「LRT・BRTの導入を見据えた継続的な検討」を第2段階としていることと矛盾している。 	
20	<ul style="list-style-type: none"> 「大量輸送機関としての機能維持」の項目で、「バス転換やBRT化」は矛盾している。（現状の通勤・通学時間帯の輸送人員の確保ができない） 	
21	<ul style="list-style-type: none"> 「バス転換やBRT化」によって、利便性の向上→利用者増加につながった事例があったら、具体的に示して欲しい（バス転換→利用者減少→バス廃止の事例は枚挙に遑がない）また、先日の報道ではBRT化によって所要時間の増加が見込まれており、利用者減少が加速することが想像できる。 	
22	<ul style="list-style-type: none"> 石川線のBRT化については疑問がある。事業者（北陸鉄道）はあくまでも、上下分離方式による鉄道維持を求めている。事業者の意向を尊重した施策にしていきたい。地方鉄道を巡る動向として、上下分離方式は時代の流れ、全国的な流れとなっている。金沢市民として、納税者として鉄道維持のための税金投入は賛成である。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
23	<ul style="list-style-type: none"> 石川線の利用促進策として、利用者や沿線住民からは従前よりLRTによる都心乗り入れ、または西金沢からの北陸線乗り入れを希望してきた。石川線のことをいちばん理解しているのは彼らである。唐突に出てきたBRT化については誰が望んでいるのか。「カネが安いから・・・」という稚拙な方針では困る。事態はかえって悪化する。責任感を持って検討してもらいたい。 	同上
24	<ul style="list-style-type: none"> 石川線のBRT化については問題がある。金沢と同規模の都市である新潟ではBRTを導入したが、利便性が低下し、市民からの支持を失い、利用者数はコロナ禍があったとは言えBRT導入前を下回っている。事実上失敗した。BRT計画は学術的な論文どおりには進まないものである。 	
25	<ul style="list-style-type: none"> ここ2、3年のコロナ禍による利用者低迷だけで判断しないでほしい。公共交通は10年後、20年後、50年後を見据えて計画を立ててほしい。 特に石川線は、白山手取ジオパークに指定された白山市や、石川サイエンスパークや北陸先端科学技術大学院大学等研究拠点のある能美市、金沢工業大学のある野々市市などともに金沢とそれらをつなぐ都市型鉄道路線として高度化してほしい。バス化にするとそれらが実現しない。 	
26	<ul style="list-style-type: none"> 石川線については、都心乗り入れを真剣に考える時期に来ている。 都市規模は異なるが、名古屋市の名鉄小牧線は、以前のターミナルである上飯田は野町と同様都心から離れていた。当時は2両編成の電車が30分ヘッドで走っていた。今の石川線と状況は似ていた名古屋のローカル線だった。しかし都心乗り入れを行った結果、利用者が激増し、見違えるような都市型交通機関に変貌した。 京都の叡山電鉄もターミナルである出町柳は都心から離れしかも接続する鉄道線がなかった。廃止直前だったが、こちらは京阪線が出町柳へ延伸、接続した結果、利用者が増加し京都観光には不可欠な路線に変わった。 石川線の場合、国の社会資本整備総合交付金をうまく活用することにより都心乗り入れは可能である。 	
27	<ul style="list-style-type: none"> 石川線については、長期的には都心乗り入れが必需であるが、短期的な改善策も平行して探らなければならない。 また、石川線同様にターミナルが都心から離れている熊本電鉄でも、LRT化やBRT化の議論はあるようだが、ここ数年、様々な施策の実施や努力により利用者が増加しているという。熊本電鉄の関係者を金沢へ招くなど参考にしたらどうか。 	
28	<ul style="list-style-type: none"> 北陸鉄道鉄道路線はこの地域に不可欠な大量輸送交通機関であり、朝夕のラッシュ時や冬期間等においてその必要性はある程度実証されていると思いますが、それ以外における慢性的な需要減少がある中で、存廃については十分に議論を尽くしてほしいと思います。 問題が表出したことをチャンスとして、従来満足に取り組めなかったバリアフリー化（低床車導入等）・駅などのモビリティ・ハブ化や運賃体系の見直し等、従前から実施している安全・保安面以外での支援に、沿線市町が一体となって取り組むことを希望します。 また、同様の問題は隣接県をはじめ、様々な地域で表面化していますが、県が議論に積極的に関わっている地域は、より建設的な議論が出来ているところが多いとも感じており、この件についても、より積極的に石川県の関わりを期待したいと思います。 	
29	<ul style="list-style-type: none"> 大量輸送、定時走行という鉄道の特性を活かして石川線を再生するため、主要駅に接続するフィーダーバスを設けてほしい。沿線自治体のコミュニティバスとの接続ももっと便利にしてほしい。バスからバスへの乗り継ぎよりもバスから電車への乗り継ぎの方が抵抗感は小さいと思う。 	
30	<ul style="list-style-type: none"> 石川線を鉄道として維持するならば、LRT路線の一部に組み込んでの都心（香林坊）延伸が検討課題になる。利便性が飛躍的に高まり、最も優れた利用促進策になるのは間違いない。中心市街地活性化にも資する。片町地区の再開発（耐震化に問題のある老朽ビルの建て替え）も見据えて検討してほしい。 	
31	<ul style="list-style-type: none"> IRいしかわ鉄道の連携と北陸鉄道の一体としての鉄道ネットワークという将来像について、「接続強化」の言葉はあるが、西金沢駅や金沢駅など実際に接続している場所や、バスとの結節点である野町駅に関する課題、将来像について具体性に欠ける。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
32	<ul style="list-style-type: none"> 石川線を鉄道として維持するならば、IRいしかわ鉄道への直通は当然の検討課題である。利便性が飛躍的に高まり、最も優れた利用促進策になるからだ。市南部や白山市、野々市市から金沢駅への直通列車が都市圏の交流促進や観光振興に大きく寄与するのは間違いない。JR貨物とのダイヤ調整、線形改良、車両開発等の課題はあっても、西金沢駅付近での線路接続やホーム確保は技術的、物理的に可能と聞いている。そのことを確認し、まずは技術的課題を整理し具体的解決策を提示する専門委員会を設けてはどうか。 	同上
33	<ul style="list-style-type: none"> IRいしかわ鉄道の利用促進策として、LRT化、タウントレイン化を進めてほしい。いずれは金沢以西～大聖寺あたりもIRいしかわ鉄道の区間となる。具体的には、高岡や羽咋から金沢へ向かう列車（緩行型）は、森本か東金沢から159号に沿った新設するLRT路線に乗り入れ武蔵。香林坊方面へ向かう。小松や松任から金沢へ向かう列車（緩行型）は、西金沢から石川線経由、及び野町から新設するLRT路線により香林坊、武蔵方面へ向かう。 なお、あいの風富山鉄道、福井の3セク鉄道とも相互乗り入れを行い、富山ー金沢ー福井を結ぶ快速列車（速達型）を入らせてほしい。 	
34	<ul style="list-style-type: none"> また、石川線をバス転換やBRT化すれば、本来維持すべき大量輸送機関としての機能は維持できなくなる。大量輸送機関としての機能を維持するには鉄軌道系による輸送が不可欠で、都心軸の新交通や郊外の交通との連携を考えれば、バス転換やBRT化はありえず、上下分離による鉄道存続かLRT化に絞られる。 	
35	<ul style="list-style-type: none"> IRいしかわ鉄道の利便性の向上として、金沢中心部への直接乗り入れを要望します。例えば、津幡や羽咋の乗客が香林坊へ向かう場合、金沢駅でバスに乗り換えています。 金沢駅からのバスは時間が不正確なのでそれがネックとなっています。IRとLRTなどの新交通システムとの相互乗り入れを検討願います。 	
36	<ul style="list-style-type: none"> 石川線のBRT化の記述がありますが反対します。 輸送人員減少の原因は、そもそもターミナルが野町までで金沢の中心部へ通じていないからです。バスに変えても時間が不正確なので改善しないし、そもそも今の人たちはバスに乗りません。 石川線の改善は、地下鉄やLRTによる香林坊や金沢駅への直通運転が解決策となります。消極策でなく、利便性を向上させる積極策をご検討ください。 	
37	<ul style="list-style-type: none"> 石川線の持続可能性の確保に当たっては、西金沢駅で接続しているJRや、新幹線開業後はIRと連携し、接続時間の短縮や乗継割引運賃の設定（特に通勤通学の利用が見込まれる区間）を図っていくのも一案ではないか。 ただし、北鉄のみがそのコストを負担するのは経営上困難と思われるため、石川中央都市圏の市町や県、沿線の大学や企業とも連携していくべきであり、こうした点も戦略に盛り込んだ方がよいのではないか。 	
38	<ul style="list-style-type: none"> 金沢市内にLRTを導入する際、石川線を活用すれば既存車庫が使えるため、野町方面からの建設が可能であり整備も効果的である。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
	(3) 新しい交通システム（第1段階）の整備	
39	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システムの整備について、第1段階としてバスのサービス水準向上との記載があるが、バスの機能強化を図り検討を続けるのではなく、早急にLRT（架線レス蓄電池式）を都心軸に導入すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍や燃料価格高騰、バスの運転手不足など公共交通の存続が危機的な状況にあり、将来も見通しづらくなっています。こうした中で、これ以上の利用者減少を防ぐことが喫緊の課題です。現在のバス利用者の7割が都心軸より郊外を発着地としており、乗換抵抗が強いことも鑑み、これ以上公共交通の利用者を減らさないよう現在のバス路線を生かしつつ、バスのサービス水準向上（バス停の機能向上、連節バスによる輸送力向上、バス専用レーンの強化等）により、より多くの市民に公共交通を選んでいただけるよう取り組みます。
40	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少による利用者の減少、多額の費用投資、一度敷設すると固定化されフレキシブルな道路利用ができなくなるなどの課題があるため、LRTの導入は不要である。 BRTを充実させることでLRTの代用が可能である。将来の人口動態を計算に入れて、それに見合った金沢らしい社会インフラを今からあまり資金をかけずに、今後のメンテナンス費用も考慮しながら、ゆっくりと整備していくことが肝要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 第1段階における「バスのサービス水準向上」は、公共交通の利用促進、自家用車の移動減少による市内の自動車交通のスムーズ化にもつながる取組として重要であると考えています。 交通事業者や関係機関と連携し、第1段階（バスのサービス水準の向上）の具体化に向けたアクションプランとしての整備計画を策定します。 また、第1段階の導入効果などを踏まえ、第2段階として新しい交通システムの機種や走行方式、導入区間などを検討してまいります。 新しい交通システムに関するご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
41	<ul style="list-style-type: none"> 「A. 新しい交通システム（第1段階）の導入に向けた整備計画の作成」では、第1段階＝「バスのサービス水準の向上」と記載されているが、通常は、第1段階とは最優先整備区間への新交通の一部導入を意味する。富山では富山駅北～岩瀬浜のLRT化、本年LRT開業の宇都宮では宇都宮駅東口～芳賀工業団地へのLRT導入が第1段階とされている。 第1段階の整備と明記するならば、例えば石川線の野町～香林坊延伸・LRT導入を第1段階として頂きたい。都心軸への新交通の導入は市のまちづくり方針の既定事項であり、導入空間の確保や市民合意形成等は、他施策の影響に関わらず同時並行で進めるべきである。 2027年度を計画の最終年次とするならば、新しい交通システム（第1段階）については整備計画作成で終わるのではなく、新交通の一部導入までを最終目標として頂きたい。 	
42	<ul style="list-style-type: none"> 本市の交通網の主体はバスである。新しい交通システムは、全体のネットワークの効率化や活性化を図るための「手段」であることを強く認識すべきであり、将来の導入を念頭に段階を踏むことにしていることは妥当と思われる。 	
43	<ul style="list-style-type: none"> 素案をみる限り、「公共交通重要路線のさらなる利便性向上と定時性の確保」→「公共交通重要路線沿線にゆるやかに居住や都市機能を誘導」→「さらなる公共交通の利用促進」という好循環への契機は乏しい。一方、まちなか区域、居住誘導区域ともに人口密度の低下に歯止めがかかっていない。この現実を踏まえ、集約都市形成が進まない限り「新しい交通システム」を導入しないという考え方ではなく、「新しい交通システム」を先行的に整備して上記好循環を始動させ、集約都市形成を効率的に進めるという考え方を採用してはどうか。 	
44	<ul style="list-style-type: none"> 「新しい交通システム」の導入が計画期間内に盛り込まれなかったのは残念である。よりによってコロナ禍で公共交通の抜本的改革が求められるこの時期に「第1段階」（バスの利便性向上）にとどめるのは、公共交通の現状に対する危機感の薄さの現れではないか。「世界の交流拠点都市金沢 重点戦略計画 [改定版]」では、「導入着手」は「2019～22年度」であった。早期整備を望む。 	
45	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システム導入検討委員会第6回の資料は、「新しい交通システム」への移行条件を、「環状道路の整備進捗によるまちなかの通過交通の更なる減少や居住誘導区域への都市機能の集約、パーク・アンド・ライドの利便性の向上」とした。しかし第2次交通戦略策定時の議論では、まちなかの通過交通減少、居住誘導区域への都市機能の集約、パーク・アンド・ライドの利便性向上を「新しい交通システム」の整備目的と位置づけていたはずである。それに対し、新しい交通システム導入検討委員会の提言を受けた本素案では、条件と効果の混同、目的と手段の逆転がみられる。 	
46	<ul style="list-style-type: none"> 連節バスは「新しい交通システム（第1段階）」の要素として都心軸の「バス専用レーン」上をLRT、BRTの準備段階として走るものと理解してよいか。連節バスは第3次交通戦略の象徴として市民の目に映るものなので、具体的な導入ルートを本戦略で示してほしい。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
47	<ul style="list-style-type: none"> ・都心軸については金沢港～有松までLRT化。石川線もLRT化して相互乗り入れ。 ・都心軸のLRT化は複線化が理想だが、単線でも10～15分間隔で運行可能なので、道路空間に制限がある場合は単線でもよいと思う。 ・都心軸のLRTを複線化する場合、路線バスが線路敷に乗り入れ、電停・バス停を共用させることを検討する。 ・石川線のLRT化の際には、西金沢駅でのIR石川鉄道線乗り入れを検討する。 ・LRTの新線構想として、主に観光地を結ぶ路線を検討する（武蔵が辻～橋場～味噌蔵町～大手町～兼六下～広坂～香林坊）。都心軸線とのループ線にしても良い。 ・新線構想として、兼六下～兼六坂上～石引一丁目～田井町～鈴見～（楓通り）～若松二丁目～（二俣往来）～（金沢井波線）～金沢大学中央の路線を検討する。パンタグラフ無のEV車両も検討する。 <p>これにより、金沢医療センター・大学病院・金沢美術工芸大学・県立図書館・金沢商業高校・金沢大学といった今まで公共交通不便地だった施設が駅から一本で結ばれ、金沢市民の利便性が増す。もりの里付近の住民も公共交通の恩恵にあずかることができる。これらの関係者が繁華街や駅にアクセスしやすくなることで、町中が活性化する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金沢駅～金沢港まではLRTで良いと思うが、さらに金沢港内～かほく潟内で水上バスを運行し、金沢港でLRTと乗り換えできるようにする。水上バスの停船場は大野・金沢港・粟ヶ崎（北陸鉄道乗り換え）・金沢医大病院・免許センター・金沢競馬場・イオンモールかほく等で、これらを効率よく結ぶ運航ダイヤを検討する。 	同上
48	<ul style="list-style-type: none"> ・素案では、新交通システムに消極的、否定的である。全国で金沢市より人口の少ない30万都市をいくつか見てみると例えば那覇市はモノレールを導入し、長野市は地下鉄（長野電鉄線）を整備している。これら都市交通も計画時は採算制などで強い反対があったと聞く。しかし彼らは困難を乗り越えて実現させた。金沢市も少しは見習ってはどうか。今回の交通戦略策定に那覇市や長野市の関係者を委員に委嘱してはどうか。 	
49	<ul style="list-style-type: none"> ・都心軸導入する新交通システムについて、市は平成28年12月に市民に対してアンケートを実施した。希望する機種については一位がLRTで35%。二位が地下鉄で18%。三位がBRTで6%だった。 ・素案ではいつのまにか新交通はBRT導入を前提に話を進めている。市民から支持されていないシステムを導入しても果たして市民に定着するのだろうか。 ・昭和時代の交通工学などの学問の世界では、大量輸送機関なら〇〇システム、中量輸送機関なら〇〇システム…等乗客の数で区分されていた。しかし平成時代後半から、交通システムの選択の考え方が変わり、社会的便益、環境面、快適性などの要素が考慮されるようになった。 ・金沢市民がバスを避ける理由を考えてほしい。狭い車内ですし詰め状態の交通機関に誰が乗りたがるだろうか。またエンジンやゴムタイヤによる車両では揺れや振動が生じる。人間は一定数の割合でクルマ酔いを起こす体質の人たちがいる。 ・新交通の機種は、レールバイアスやレールボーナスなども考慮して選定すべきである。 	
50	<ul style="list-style-type: none"> ・報道によると、一部経済団体からLRT導入反対の意見があったという。理由はクルマの邪魔になるからだとか。ただ彼ら経営層と呼ばれる人たちは普段バスや電車などの公共交通をどの程度利用しているのか。金沢市民は誰もが円滑にクルマを保有できているわけではない。 市民では経済面、健康面他、様々な理由で運転免許がない者、クルマを購入できない者がいる。クルマを利用している者でも、本当は運転したくないのに公共交通が不便だから渋々高価なクルマを購入し運転している者も少なくない。 ・世界情勢を鑑みれば、近い将来、エネルギーや資源不足、物価高により庶民はマイカー保有が困難になると予測される。交通まちづくりは、富裕層ではなく一般市民の視点や立場に沿って進めてほしい。 	
51	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい交通システム（第1段階）の整備 バスのサービス水準の向上とあるが、新しくない。従来からある物の小規模な改良ではないか。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
52	<ul style="list-style-type: none"> 「第4回都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会」の資料には、新しい交通システム（第1段階）が目指す姿の図解が記載されている。「関係者との協議が必要」とされているものの、現在の考えでは郊外から都心軸まで乗り換えなしでのアクセスを目指しているようである。しかし、バス運転士の人手不足の現状から、「乗り換えなし」に固執していると運行本数は減り、運賃はさらに上がり、マイカーへの転移がさらに進みかねない。乗り換えを1回は我慢してもらう代わりに、交通結節点の整備、本数の増加、セルフ乗車（信用乗車）の導入によるスムーズな乗降と運賃体系の変更を組み合わせ、公共交通間の連携を進める方向での整備をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の乗換抵抗が大きく、これ以上の公共交通利用の減少を避けるため、運転手1人当たりの輸送力を高める連節バスの活用も視野に入れつつ、まずは公共交通の利便性を高める取組を着実に進めてまいります。いただいたご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
53	<ul style="list-style-type: none"> 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」には中心市街地活性化の視点が弱い。折しも都心軸上では、片町地区再開発、日銀跡地活用が市政の重要課題になっている。第3次交通戦略が「交通まちづくり」の側面から中心市街地活性化に寄与することを一つの重要な使命とするなら、そう明記してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システムは、市民や来訪者の移動利便性を高め、まちの魅力と拠点性を向上させ、内外の都市との交流の拡大に寄与するものと考えています。
54	<ul style="list-style-type: none"> わかりやすく乗ってみたいくなる移動手段として連節バス導入を提案している。この手のバスは導入時から数ヶ月間は話題となるが、半年もすれば効果がなくなる。バス車両は鉄道車両よりも耐用年数が短いこともあり、経年劣化、老朽化、陳腐化が早い。コスト的にも初期経費こそ安価だが、全体的、長期的には高額になる場合がある。 また、2両バスは単純に定員が二倍だとしたら、バス停での乗客の降車時間も二倍かかる。運行上、表定速度が低下する。連節バス導入は見直した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 連節バスについては、特にラッシュ時の運転手不足への対応として導入を検討する必要があると考えています。 なお、過去に金沢で走行実験を行い、課題も整理していますが、乗降の円滑化（信用乗車）、走行環境の整備、大雪への対応、運営管理等について、交通事業者と連携し検討してまいります。 また、移動に制約がある方でも利用しやすい環境を整備することも重要と考えています。 今後、交通事業者や関係機関と連携し、第1段階（バスのサービス水準の向上）の具体化に向けたアクションプランとしての整備計画を作成します。 障害のある方や高齢の方も含め、様々な方が利用しやすい環境整備を進めます。 連節バス導入に関するご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
55	<ul style="list-style-type: none"> 連節バスは運転に特殊な技能が要求される。運転手不足が課題となっている中、連節バス専門の運転手の確保や養成はできるのか。運転手不足のための連節バス導入は見直した方が良い。 	
56	<ul style="list-style-type: none"> 連節バスの導入効果は「ラッシュ時・増発運転時の運転士不足解消」など限定的であり、波動用に何台か導入するのは良いが、既存路線への導入はあまり意味がないのでは。 	
57	<ul style="list-style-type: none"> 「第4回都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会」の資料には、新しい交通システム（第1段階）が目指す姿の図解が記載されている。資料には「信用乗車によるスムーズな乗降」の図解もある。これは第3次戦略P18の「乗降の円滑化に向けた運賃収受の条件を検討」に対応する図解と考えられるが、是非導入をお願いしたい。 	
58	<ul style="list-style-type: none"> 連節バスでは信用乗車（セルフ乗車）を実施してほしい。普通のバスと同じ乗降方式なら、車内の移動距離が長い分、車椅子やベビーカーの人、重い荷物を持った人、高齢者が前の車両に集中して混み合い、交通弱者にとって優しい乗り物にならない。また、大量の降車客を捌くのに時間がかかれば定時性が損なわれ、後続のバスに遅れが波及する。芳賀・宇都宮LRTのように、現金客以外は乗った扉からそのまま降りられるようにしてほしい。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
59	<ul style="list-style-type: none"> ・「連節バスは輸送力が高い」としているが、車線が狭く混雑している都心軸で、現行のバスと同じくらいの速さで走行できるのか。乗客がたくさん乗っていれば、乗降も時間がかかるだろう。 ・期限を決めて効果を検証し、効果が無ければ早く別の方法に変えるべきだ。 	同上
60	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスは乗降に時間がかかり、特に通常の路線バスや短距離鉄道路線を置き換えるものではない。ラッシュ時の渋滞緩和が出来たという報告事例はあるのでしょうか。 ・連節バスは交差点通過速度が通常のバスより遅くなければ、揺れ幅が大きく乗客の転倒事故に繋がりがかねませんが、それでは交差点通過時間が掛かりかえって渋滞は悪化するのでしょうか。 ・運転している運転士は通常のバスの方がストレスが無い運行＝労務が出来るのではないのでしょうか。また、連節バス導入事業者は車庫入れの際、後方支援で誘導員を配置するそうです。これも人材不足の北陸鉄道にとっては大きなマイナス要因です。担い手である運転士不足に歯止めが掛からない中、むしろ連節バス導入は労働条件の悪化となる為、更に運転士離職へと悪循環になりませんか。 	
61	<ul style="list-style-type: none"> ・予め金沢市は、連節バスを導入する際の道路整備費用だけでなく、車庫、車検整備場、洗車場などの付帯インフラの追加費用を北陸鉄道と協議されていますでしょうか。 ・連節バスは廃車時には自走認可が取れない可能性があるそうですが、事前にこの点はクリア出来ているのでしょうか。クリア出来なかった場合、大型用レッカー車2台で連接車体を半分に分解してから輸送する方法らしいのですが、その費用負担は一体誰が見るのでしょうか。 	
62	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢市として、この連節バスを金沢市に、何台投入すれば、SDGsの観点で環境改善出来ると試算出来ているのでしょうか。 	
63	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスはそもそも乗降時間が健常者でも長くなるのですが、そこに障がい者が加わって乗降する事で更に渋滞悪化となる原因と観られてしまった場合、障がい者には益々利用しづらい環境を目指していないのでしょうか。 	
64	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスは一般のバスに対して非力で、坂道の多い金沢市にはそもそも負荷の多い車体ですが、実際に金沢のような坂の多い都市での運行実績はあるのでしょうか。 ・雪道は特にですが、連節バスは一般のバスと同じ程度、坂道で安全に加速、減速が出来るのでしょうか。 ・仮に事故や故障で連節バスが運行不能となると、その区間の道路の混乱は一般のバス以上の極めて深刻な状況が予想されますし、代替輸送も一般のバス1台では足りないわけですから、とても臨機応変な対応が出来るとは思えません。 ・試験導入するにしても、決定前に想定されるリスクを事前に北陸鉄道と協議されていると思われそうですが、事故や故障、悪天候時、雪道でのチェーン装着やスタックした場合などの迅速な復旧についてはどの程度醸成した意見交換をされていますか。 	
65	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスを導入する場合、素案にも書かれていた「乗降の円滑化に向けた運賃収受の条件」といった点では、主にICカード利用者、後扉でICカードをタッチしたうえでそこからの降車を認める、いわゆる「信用乗車方式」の導入が望ましいと考えています。 ・導入しない場合、車両の長大化によって降車時の支払いにかかる時間が増加し、運行ダイヤに大きな影響が出やすいと考えられます。 ・運転士不足の解消にもつながり、素案にも書いてあるように「まちの新たなシンボル」となりうる連節バスを導入するにあたって、その効果は最大限発揮されるべきです。そのためにも、「降車時間の増加」といった連節バスの一つのデメリットになる点を「信用乗車方式」の導入で解消につなげていただきたいです。「不正乗車を誘発する」といった懸念点は承知の上ですが、どうかご検討いただければと思います。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
66	<ul style="list-style-type: none"> 「PTPSの強化」とあるが、現状よりも高い効果（信号待ちが減る）が得られる見通しはあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状のPTPSの効果を整理し、より効果が得られる路線・区間への導入について交通管理者や道路管理者等と検討・協議してまいります。
67	<ul style="list-style-type: none"> 公共車両優先システムによるバス優先信号の効果検証と現状・今後を踏まえた拡大が必要 	
(4) 郊外の移動手段の確保		
68	<ul style="list-style-type: none"> 従来から運転免許を持たない方に加え、運転免許をこれから返納しようとする住民にとって、自家用自動車を利用できないことにより、買い物や通院など地域での住民生活に困難が生じることに不安が高まっています。このような状況は、「まちなか」地区だけではなく、公共交通利用上の格差が大きい郊外地区でより多く生じており、金沢市の全域で地域内の移動に関わる交通困難者が増大しています。 このような状況を改善するために、金沢市においては大きく遅れているコミュニティバス（フィーダー交通）の導入を行政の責任によって促進することにより、住民生活にとって不可欠な公共交通の改善・充実を図り、運転免許返納の条件整備を行うことが急がれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化や人口減少の中で地域の移動手段の確保は重要な課題です。 公共交通が不便な地域において、地域が主体となって導入する「地域運営交通」を支援する制度を設けています。 市としては、地域の皆様と十分に意見交換を重ねつつ、地域の移動ニーズに対応した運行ルートや頻度を設定することで、持続可能な地域内交通が実現すると考えています。 今後も、地域の実情に合わせた地域内交通の導入や運営の持続性確保のために必要となる技術的・財政的な支援を継続するとともに、住民負担の軽減など制度の見直しを検討してまいります。 また、幅広く制度を周知し、導入地区の拡大に努めてまいります。
69	<ul style="list-style-type: none"> 第3次金沢交通戦略では、「地域の実情に応じた公共交通の充実」として、地域運営交通の導入地区拡大、導入地区での地元負担（住民負担）の軽減の施策が入っていることは評価できます。特に、「金沢市地域運営交通運行費補助制度」の活用にとって、地元（町会）負担金の支出義務づけは大きな障害となっています。コミュニティバスの導入促進のために、地元（町会）負担金支出を必要としない制度に改善することが望まれます。 	
70	<ul style="list-style-type: none"> 「金沢市地域運営交通運行費補助制度」では、補助金の算定が「運営赤字額」に対して行われていますが、この方式では、「運営赤字額」を減らす努力がほとんど地元で還元されず、補助金の削減につながる仕組みとなっています。地元の努力によって地域住民が要望するバスの運行を実現できるようにするため、現在の「運営赤字額」に対する補助を、「運営経費額」に対する補助に変更するなどの改善が望まれ、第3次金沢交通戦略の中にこのような内容の施策を入れる必要があります。 	
71	<ul style="list-style-type: none"> 郊外からの利用者供給が進むことは重要路線の確立に大きく寄与することから、現在展開されている郊外運行システムの充実と他地区への新規導入に取り組んでほしい。 	
72	<ul style="list-style-type: none"> 郊外においても、杜の里地区や駅西地区、市南部など、既に商業施設や大学、ビジネス街の集積がなされている地域も少なくないことから、郊外⇄まちなかの移動だけでなく、郊外間の移動における公共交通の利用の促進（現状では利用できるような公共交通が無い場合は、新たな交通手段の整備や需要創出・利用促進に向けた取り組み）も同時に取り組む、まちなかに行かない市民も公共交通を身近な、普段使いできる交通手段として認識させるようにしていくべきではないか。 	
(5) 公共シェアサイクル「まちなか」の充実		
73	<ul style="list-style-type: none"> まちなかのポートが近年充実し、色々な場面で利用でき、緑色の自転車はまちなかの景色として市民や来街者に受け入れられていると思います。 採算性の問題等あるかと思いますが、今後も、主要公共施設や集客施設周辺においてポート設置を検討してください。移動の選択肢が増えることで、過度に車に頼らない社会が実現されていくと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和2年にまちなかのリニューアル（第2期）を行い、電動アシスト自転車への変更や台数・ポートの拡大を行ってきたこともあり、最近では観光客だけでなく、市民の方の利用も増えてきています。今後とも県や民間事業者などと連携しながら利用環境の向上を図るとともに、地域や各種イベントと連携したさらなる利用促進策を継続的に実施してまいります。
74	<ul style="list-style-type: none"> 「まちなか」が広がってきているのは良いと思います。駐輪場が、屋根ありになるとよいですね。 	
75	<ul style="list-style-type: none"> 「まちなか」は小回りもきき、利用料も低額で利用しやすく、近年は郊外でもポートが増設され助かっています。素案に記載のあったバスや鉄道との連携については、是非進めていただきたいです。 大規模イベント時の臨時ポートの設置や、郊外の域内移動における「まちなか」の活用も積極的に進めていただければと思います。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
(6) 観光やスポーツ等のイベントに対応した交通の充実		
76	<ul style="list-style-type: none"> 「金沢駅・金沢港からの二次交通の充実」は大事だが、それ以前の問題として、金沢駅と金沢港を結ぶ公共交通が貧弱である。クルーズターミナル行きの路線バスは遠回りで時間がかかり、本数も少ない。金沢港を市の重要な交流拠点と位置づけるなら、まずは誰もが気軽に金沢港にアクセスできる交通環境を整備してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 金沢駅や金沢港を拠点とする二次交通の継続的な見直しを行い、関係者と連携しながら公共交通サービスの充実を図るとともに、わかりやすい経路・行先案内のあり方についても検討してまいります。
77	<ul style="list-style-type: none"> 都会では、スポーツや音楽などのイベントに行く場合に、公共交通機関で簡単に移動できることが多いですが、金沢においては、特に郊外のイベントに参加する際、公共交通が不便なため、車の利用が当たり前になっており、会場周辺の渋滞等で時間を取られ、十分にイベントを楽しめないこともあります。 令和6年春には、金沢市民サッカー場がツエーゲン金沢のホームスタジアムとして開場が予定されており、より多くの観客が予想されることから、関係機関と協議を行い、スムーズに公共交通で動ける仕組みの構築や、PRに努めてほしいです。 	<ul style="list-style-type: none"> 郊外で開催される大規模イベントについては、過度に自動車に頼らなくても移動ができるよう、交通事業者やイベント主催者と連携した移動手段の確保や、既存の公共交通の周知、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」との連携などの可能性を検討してまいります。
(7) 公共交通の担い手の確保		
78	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を持続的に運行するためには、利用促進のほかに、運転手確保が必要ですが、近年、全国的に運転手不足の深刻さがクローズアップされています。加え、令和6年度からは労働時間規制が強化され、安全面での改善が図られることが見込まれる一方で、運転手不足には拍車がかかることが予想されます。 利用者だけでなく、普段公共交通を利用しない人々に対しても、現状をありのままに伝えることで理解を深めてもらうとともに、運転手の確保に向けたPRも併せ行い、公共交通の置かれる立場を知ってもらう努力が必要だと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 全国的にバス運転手不足は課題であり、労働時間規制の強化により、これから先も更に厳しい状況になると考えています。 運転手の確保に向けて、交通事業者等と連携し、学生などへ公共交通の重要性や運転手の働きがい伝えることで、イメージアップによる新たな人材の確保・育成など、様々な取組を推進してまいります。 また、鉄道も含めた自動運転などの新たな技術の動向を注視し、その活用を検討してまいります。なお、市街地におけるバスの自動運転については、自家用車・自転車・歩行者との交錯、融雪装置からの水・狭い路地への対応など様々な課題にも対応する必要があります。
79	<ul style="list-style-type: none"> 運転手確保のためには待遇改善が必要である。運転手が安定的に確保できない限り、市の公共交通体系の維持は難しい。上下分離等の制度を適切に活用し、交通事業者の経営改善を根底から支援していくことが、運転手不足問題解決の近道ではないか。それが「交通戦略」を策定する自治体の責務でもある。 	
80	<ul style="list-style-type: none"> 街中の渋滞緩和のためにも、バスの利用を広げていくことは大切です。バスが少ない、ルートが少ない・あわないなどの理由で、自家用車での移動が中心となり、朝夕は渋滞に悩まされている方は多いです。バスを充実させていくためにも、運転手さんの確保は大切だと思いますが、担い手を増やす施策はありますか？ 	
81	<ul style="list-style-type: none"> 近年はバス運転手不足が深刻化しており、北鉄バスで野々市金大線の運休・減便が起き、不便になったという声を聴いた。バス運転手の充足率が9割で、観光バス事業を犠牲にしてまで路線バスの運行を維持しているのが現在の状況と知り驚いた。 サービス水準の向上ばかりか、現状のサービス維持すら困難な末期的な状況下で今後どうして持続可能な公共交通が望めるのだろうか。 バス運転手の確保、そして効率的に運航できる新しい交通システムの整備が急務だと考えます。第3次金沢交通戦略(素案)に挙げられている具体的な施策を意味のある形で早急に実行して下さい。 	
82	<ul style="list-style-type: none"> バスの活用に重心が置かれすぎており、運転手不足への対応が見えない。 北陸鉄道への自動運転「GoA2.5」導入を検討すべき(早ければ数年レベルで実用化できる) 特に、石川線は運転士不足で不便になるバス転換やBRT化は望ましくない。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
(8) 石川中央都市圏等の公共交通ネットワークの充実		
83	<ul style="list-style-type: none"> ・野々市や白山市は石川線を公共交通重要路線として位置付けているが、金沢市では「石川中央都市圏の公共交通」という扱いであり、四十万地区も触れてはいるものの石川線を市として重要路線と捉えていない印象を受ける。 ・また、LRT化が実現すれば、既存路線の改良で西金沢での乗り換えを便利にでき、ニーズが高い直接金沢駅に行けるルート強化も可能である。 ・「石川中央都市圏」の交通軸として「鶴来－四十万－西金沢－金沢駅」の利便性向上を考える方が優先度が高いのではないかと。金沢市の計画では有松での乗換が考えられているが、四十万地区からは有松乗換で利便性が高まるイメージが湧かない（金沢駅へは所要時間がどう考えても伸びる）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市は、北陸鉄道石川線・浅野川線を公共交通重要路線と位置付けています。 ・いただいたご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
2 交通機能の連携強化		
(1) 金沢MaaSの推進		
84	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進のためには、鉄道・バス等の便数や時間帯の拡大が有効な方法ではあるが、運転手不足や新型コロナによる公共交通の状況を考えると、今ある各種の交通モードを組み合わせ、有効活用することに取り組むべきである。 ・そうした観点では、モビリティハブを今回の計画に盛り込んだことは、有効活用の第一歩である。そして、交通モードを組み合わせる環境を実現するには、MaaSのサポートが不可欠であり、本計画における金沢MaaSの推進を、積極的に進め、モビリティハブと合わせ、第3次交通戦略の目玉施策として、実現してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・過度に自動車に依存することなく、シームレスかつ自由に移動できる次世代交通サービスの実現に向け、交通事業者や関係機関、行政が一体となり、金沢MaaSコンソーシアムの活動を通して、キャッシュレス化などを推進してまいります。 ・MaaSは、利用できる移動手段が存在することで成立するものですので、鉄道・バスなどの大量輸送が可能なモードの確保に取り組むのはもちろんのこと、シェアサイクルやオンデマンド交通による移動の確保なども検討してまいります。 ・「のりまっし金沢」については、市民の移動に必要な情報やサービスを手続きできるアプリとなるよう、関係者と連携し、継続して改良してまいります。 ・ICカードのあり方に関しては、交通事業者において検討中の状況ですので、その結果を踏まえて必要な検討を進める考えです。
85	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢MaaSコンソーシアムの設立や、アプリ「のりまっし金沢」の導入は、便利で使いやすい公共交通を目指すうえで、極めて可能性のある取組と考えます。 ・近年、運賃決済方法においても、従来の交通系ICカードだけでなく、クレジットカードや二次元コードによる直接決済等も実用化されている地域もあります。 ・今後とも、事業者負担等に配慮しながら、金沢MaaSの枠組みを最大限活用した取組が継続的に成されることを期待します。 	
86	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaSは新しい情報提供手段として否定はしないが、本来、東京や福岡など鉄道網、地下鉄網が発達している都市にこそ有効である。金沢周辺ではそれら交通インフラが乏しい。ユーザー側からの交通機関の選択肢が少ない金沢では効果については疑問がある。金沢のMaaSはAIにより自動的にタクシーやレンタカーを示すのではないかと。目的地への交通手段を合理的に回答してくれるが、CO2排出増の問題もさることながら、一般市民にとっては金銭的な負担が大きくなる。 ・DX時代でMaaSもよいがあくまでも補助サービスの改善に過ぎない、それよりも抜本的な対策として交通インフラの整備に力を入れてほしい。 	
87	<ul style="list-style-type: none"> ・バスアプリが変更され、使いづらくなった ・バスアプリの位置情報が正確でない (接近情報で残り1分と書かれていても、5分以上待たされることも多々あり) (接近情報で停留所を、出発と表示されていても実際停留所で待っていると来ていないことも多々あり) (GPSでマップ上で現在どこを走っているか分かれると良い) ・全国ICカードを使える様にして欲しい 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
(2) わかりやすい交通案内の充実		
88	<ul style="list-style-type: none"> 金沢の公共交通はバスを中心としており、観光客だけでなく、市民にとっても複雑で分かりにくくなっています。多くの人に使うためには、分かりやすく、安心して利用できる環境づくりが必要だと思いますので、ルートや案内方法などを検討いただければと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 分かりやすい案内は極めて重要な課題と考えております。 現在のバスのネットワークは、まちなかと郊外の各方面をつなぐようにきめ細かく設定されていますが、普段バスを利用しない住民の方や来訪者にとってはわかりにくい面もあることから、交通事業者と連携しながら、分かりやすい案内やルートの統一・単純化や愛称の工夫、多言語化などを検討していきます。 また、普段利用される方には、方面や路線別のイメージカラー等の活用により分かりやすくなるような工夫を検討していきます。 パターンダイヤなどを含め、わかりやすい交通案内の充実に関するご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
89	<ul style="list-style-type: none"> 金沢駅の総合交通案内板を市民向けに改善してほしい。全国共通交通系ICカードの使える観光客を周遊バスに誘導する役割が左側で、右側では観光地の他に官公庁、学校、病院、商業施設など市民の日常の移動目的先（経由地）を、始発から終発までの全便にわたって、発車時刻、乗り場と共に掲示すべきではないか。 	
90	<ul style="list-style-type: none"> ルートごとの愛称の導入や、「のりまっし金沢」の機能拡充など、素案にも様々な事が書かれていましたが、加えて「パターンダイヤ」の導入を要望します。 現在でも30番台の一部路線などで導入されていますが、これを、BRTをはじめとした新たな系統、延いては既存の系統にも拡大していくことを要望します。 毎時00, 15, 30, 45分発や、毎時00, 20, 40分発といった、1時間周期での規則的な運行ダイヤを導入し、それを広く告知し、認知してもらう事で、利用者は毎度時刻表を確認する必要がなくなり、利用のハードルが下がると考えられます。 富山市の路面電車では、ちょうど15分間隔での運行を開始したことも一つの要因となり、乗客が大幅に増加したという一例があります。また、パターンダイヤを導入している路線ほど、輸送密度が高いというデータも示されています。（富山大学の研究より） 専用レーンではない区間においては交通渋滞の影響も受けやすく、容易に設定できないという点もあると思いますが、ご検討のほどよろしくお願いたします。 	
91	<ul style="list-style-type: none"> 「バス停のアルファベット併記の拡大」も在住外国人や旅行者にとって有意義であり、推進を。 	
(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実		
92	<ul style="list-style-type: none"> 交通戦略の最大の目的は、移動困難者の増加を含めた公共交通網（体系）をどのように構築して市全体の移動をマネジメントしていくかを示すことと思われる。本戦略で新たに提案されたモビリティハブは、現実的なバス路線の限界と集中を想定した持続可能な将来ネットワーク体系が見え評価できる。 	<ul style="list-style-type: none"> まちなかや公共交通重要路線を中心として、地域の実情に応じながら、多様な交通モードとの接続・乗換拠点としてモビリティハブの整備を推進してまいります。
93	<ul style="list-style-type: none"> 第2次交通戦略が「公共交通網の利用には乗継が前提となることから、交通結節点整備の意義は大きい」と述べた通り、「モビリティハブ」は極めて重要である。第2次交通戦略を継承、発展させるため、「新しい交通システム」の導入に適合する位置を優先的に選定すべきである。その観点からは香林坊、広小路、野町、有松が適地である。また、「新しい交通システム」にスムーズに移行できるよう、乗換抵抗を軽減する便利で楽しいコミュニティのハブとして整備してほしい。芳賀・宇都宮LRTの“トランジットセンター”が「金沢版モビリティハブ」の先行事例として参考になる。 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティハブは、バスやシェアサイクルなどの多様な交通モードや隣接する施設との連携を強化し、快適な待合環境を創出するとともに、スムーズに乗換えができる拠点として、まちなかや公共交通重要路線を中心に地域の実情に応じた整備を推進してまいります。 バス待ち環境の向上も含め、いただいたご意見も参考にさせていただき、交通事業者や関係機関と連携を図り、具体的な候補地を選定し整備を進めてまいります。
94	<ul style="list-style-type: none"> 「A. モビリティハブの整備」では、香林坊がまちなかの最も重要なモビリティハブとして想定される。香林坊は交通ターミナルとして抜本的に整理することで、中心市街地の核の形成と交通利便性の大幅向上に寄与する。 	
95	<ul style="list-style-type: none"> 香林坊地区に足りないものは、鉄道の駅のような公共交通利用者のための施設である。香林坊バス停のそばにある日銀金沢支店が移転する。跡地に何ができるか未定だが、例えば、ビルを建造する場合、1FやBFは公共交通利用者のための施設にできないか。 1Fは冷暖房完備の待合室を設置する。ソファやベンチ、公衆トイレ、自動販売機を設ける。バスや鉄道のチケット販売窓口も設ける。観光案内所や宿泊案内所があっても良い。BFは、アトリオや東急スクエアへ結ぶ通路の他、まちなか他、レンタサイクルのターミナルとする。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
96	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用が低迷する理由にバス停の環境が悪い点がある。夏は炎天下の猛暑日があり、冬は北風や吹雪が吹く。バス停でバスを待つことは、夏は熱中症、冬は風邪を引いたりひどいときは凍死の可能性もある。意外と生命に危険なものである。 ・それでもあえて、行政から「市民はバスを利用しましょう」と訴えるのは無理がある。 ・理想としては全バス停に冷暖房完備の待合室を設けることである。たださすがに予算事情は厳しいと思われるため、利用者の多いバス停から順次進めるのが望ましい。例えば香林坊アトリオ前のバス停では歩道の和側をガラス張りの待合室化する。 ・また現在のバス接近システムは小さくて距離が離れていると文字が読めない。待合室には大型デジタルサイネージ画面による接近表示システムを導入する。香林坊バス停をプロトタイプとして順次導入して欲しい。 	同上
97	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅でのパーク・アンド・ライドの重要性は第2次交通戦略が明記していた。大量輸送、定時運行に優れた石川線・浅野川線の主要駅はパーク・アンド・ライド施設の適地である。公設を含めて設置・拡充を検討してほしい。福井鉄道は自治体と協力し、パーク・アンド・ライドに注力し、通勤客の取り込みに成功した。北陸鉄道線についても潜在的な通勤需要は大きいと思われ、参考にしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク・アンド・ライドはまちなかへの自動車流入を抑制する有効な手段と考えており、石川中央都市圏の市町と連携し、鉄道駅周辺などの公共交通重要路線沿線を中心に、商業施設などの民間駐車場の活用や公設駐車場の整備を検討してまいります。 ・パーク・アンド・ライドの推進に關していただいたご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
98	<ul style="list-style-type: none"> ・各高速道路IC（特に金沢以西の市町村）に高速バス及び駐車場を整備すべきです。 ・北陸新幹線が敦賀まで開通すれば、必然的にサンダーバードやしらさぎは敦賀止まりとなり、関西・中京方面は乗り換えが必要になります。特に、今の計画では中京方面は未来永劫乗り換え必要です。 ・このため利用者の多くが高速バスにシフトすると思われる。現実に富山県ではそうなっています。利用者の便宜を図るために、現在バス停のない美川ICでのバス停整備、金沢西ICに乗る前のパーク&ライド施設整備が必要と思います。 ・また、金沢駅から金沢西ICまで時間がかかりすぎるので、国道8号線の示野交差点立体交差化、或いは金沢西IC手前に高速バス専用のスマートIC整備（大掛かりなものではなく、誤侵入車用のUターン路も不要。開閉バリケード方式にすればよい。）があってもよいと思います。その場合金沢西IC手前に、高速道路の高架下を利用してパーク&ライド施設を整備してもよいと思います。 	
99	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク・アンド・ライド方式による通勤者に対する駐車場料金の支給とそのPRも有意義ではないか。 （例）福井県の場合、通勤時にパーク・アンド・ライドを利用している職員に対し、月額上限 3,000 円を駐車料金として支給。 	
3 交通利用環境の向上		
(1) 走行環境の充実		
100	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年、海側環状道路の全線が一部暫定ではあるが供用開始され、山側と合わせ内中外の3つの環状道路整備が実現し、通過車両がまちなかを通過しなくても移動が可能な環境が整いました。このことは、金沢都市圏の交通ネットワークにおける画期的なことであり、これまでの渋滞対策の交通計画から「暮らしの質やまちの魅力を高める」ための交通計画と位置付けられます。そうした観点から、特にまちなかにおいては、公共交通や歩行者・自転車優先の取り組みをこれまで以上に積極的に進めてもらいたい。 ・特に、バス専用レーンは、常時、公共交通のために1車線を専用し利用する空間とするよう、具体的な取り組みを、是非、進めていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、バス専用レーンについては20区間、22kmが指定されており、近年は遵守率が改善し、バスの通過時間も短くなり、運行の定時性が高まってきていますが、まちなかでは朝・夕を中心に道路が混雑している状況が見受けられます。 ・今後、さらなる公共交通優先の交通環境の形成に向け、市民にバス専用レーンの遵守を啓発するとともに、バス専用レーンを走行できない一般車両との関係も考慮しつつ、道路管理者や交通管理者、タクシー・物流事業者等の関係者と協議し、バス専用レーンの強化・合理化を図ってまいります。
101	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通を排除するため、「バス専用レーン」の拡充は早急に進めるべきである。都心軸の車線を増やせないなら、既存の車線を出る限り効率的に使わないと勿体ない。現状ではまだ自家用車優先といってよく、結果として都心軸を目的とする交通の総量が抑えられ、沿道の発展も頭打ちになっている。渋滞による時間損失をはじめ、通過交通流入に伴う環境悪化、景観劣化、都市イメージ毀損等の損失は甚大で、市としても見過ごしにできないはずである。そもそもバス専用レーンは、環状道路をはじめ道路整備が進んだ現在では決して渋滞を増長させるものではない。この点、市民に徹底的に説明し、迅速に合意形成を図ってほしい。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
(2) 渋滞緩和策の実施		
102	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路をはじめ道路の整備は着々と進めてほしい。ただ、都心と郊外では道路空間の使い方、沿道の土地利用の仕方が違う。都心では、郊外とは逆に自動車が不便になる施策も必要ではないか。環状道路沿いには、広大な駐車場を前提に大型小売店が次々と進出し、駐車待ちで渋滞が起きている。その渋滞を回避する目的で都心軸に通過交通が流入すれば、都心の渋滞緩和という環状道路の整備効果が減殺される。道路計画も地区の特性に合わせて柔軟にメリハリ（郊外では車線増、都心では車線減）を付けてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者や交通管理者などの関係機関との連携により、主要な渋滞ポイントやボトルネック箇所の解消を進めるとともに、山側幹線の4車線化や海側幹線の本線整備を進め、円滑な道路交通環境の実現を目指してまいります。
103	<ul style="list-style-type: none"> 海側環状道路や山側環状道路の整備などをうたっているが道路を造りすぎではないか。渋滞緩和策は道路を増やすのではなく、クルマ以外の公共交通の選択肢を設けることが大切である。 金沢では昭和の時代から道路整備ばかり行われてきているが渋滞は解決していない。どれだけ道路を作っても永久に解決しないのだ。 また、食料不足が懸念される昨今、金沢では道路用地として貴重な水田や畑などの多くの農耕地がつぶされてきた。考え方を換え、これ以上の道路整備をやめ、公共交通のインフラ整備に方向性を切り替えていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市は非戦災都市のため、十分な道路空間の確保が困難な都市構造となっており、特に渋滞が深刻なまちなかへの通過交通を抑制するため、環状道路の整備を進めてまいりました。 この度、海側幹線が暫定的に整備され、内・中・外の3つの環状道路が整備されたことにより、まちなかの通過交通が抑制されることから、歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくりを推進してまいります。
(3) 高齢者や障害のある方への移動支援		
104	<ul style="list-style-type: none"> 「高齢者公共交通券購入費助成制度の継続」とありますが、月1000円とか、安すぎではないでしょうか？公共交通機関のり放題のチケットを配布する、くらいの動きがあるとうれしいです。（ただし、地域による格差が大きくなるので、やはり、どの地域にも公共交通を広げることが求められます）また、家からバス停まで、バスルートまで遠い方は、タクシーを利用することになる場合も多いと思いますが、タクシー代の補助などは広がっているのでしょうか？地域の高齢者のみなさんは、近所のスーパーへの買い物に困っています。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者公共交通乗車券購入費助成制度のさらなる利用促進を図るとともに、地域運営交通の導入を進め、郊外の移動手段を確保し、お出かけの促進による健康増進やコミュニティの維持等を図ります。 タクシー運賃に関する助成は行っていませんが、会社によっては、高齢者に対する割引サービスを実施していると伺っています。
4 人が中心となるまちなかの形成		
(1) 歩けるまちづくりの推進		
105	<ul style="list-style-type: none"> 「人が中心となるまちなかの形成」はとても良い取り組みだと思います。子どもをつれてまちなかにでかけると、歩道がないため自動車とのすれ違いに危険を感じる場面が多々あります。まちなかでは色々なイベントが行われたり、お店も多くあるため、安心してゆっくりと歩けるようにすれば、もっと人が来るのではないかと思います。子どもも安心して楽しめるまちなかを作ってもらいたいと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築するため、まちづくりと連携したトランジットモールの取組や、まちなかの駐車場の適正な配置、さらには高齢者、子ども、障害のある方など、市民の誰もが安全に楽しんで歩けるまちづくりに向けて、地元・関係課・有識者などの意見をもとに歩行空間の創出に努めてまいります。 横断歩道の設置主体は警察です。地域の住民からの要望等があれば、警察及び道路管理者と情報共有し、協議を重ねながら横断歩道等、歩行者の安全確保に向けた取組を検討してまいります。
106	<ul style="list-style-type: none"> パルセロナの“スーパーブロック”のような本格的な街路空間再構成の取り組みを日本で初めて行ってはどうか。“世界の交流拠点都市”にして“世界に誇る文化都市”の金沢の交通施策として意義深いものである。市民と観光客が日常的に空間を共有する柿木畠、（せせらぎ通りを含む）長町が適地である。車道の空間活用を思い切って市民の創意工夫に委ね、省エネルギーのスマートシティと「木の文化都市」の実験空間にしたらとても面白い。車社会の田舎っぽいイメージを払拭できる。 	
107	<ul style="list-style-type: none"> 素案では、まちなかにおける歩けるまちづくりの推進を進めるとしている。市民ではクルマを持っていない者も少なくない。まちなかだけでなく、郊外にもこの考え方を適用してほしい。 特に大事なものは横断歩道の増設である。幹線道路で横断歩道がところを渡り車にはねられる事故が多発している。横断歩道が少ないから地元住民はついつい横断歩道がない所を渡ろうとするのだ。今後高齢化社会が進むと、このような事故はますます増加するだろう。 対策として、高速道路を除くすべての幹線道路には、100m～300m間隔で横断歩道を設置していただきたい。 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
108	<p>・「歩けるまちづくりの推進」には「自動車の流入抑制」が必要で、そのためには「新しい交通システム」導入が有効である。特に、専用走行空間を柔軟に運用しやすく、連節バス以上の輸送力と魅力を持つLRTが、世界的にみて通過交通の抑制やトランジットモールの実施に貢献している。ウォークブルで賑やか、回遊性の高い「人中心の空間」を形成するため、「歩けるまちづくり」と「自動車の流入抑制」と「新しい交通システム」導入を、ばらばらでなく一体として考えてほしい。</p>	<p>・ご指摘を踏まえ、様々な取組を一体的なものとして捉え、より安全で安心な「歩けるまちづくりの推進」を進めてまいります。</p>
(2) 自転車利用環境の向上		
109	<p>・自転車は便利で環境にやさしい乗り物ですが、ルールやマナーをしっかりと守って運転しないと交通事故につながる恐れがあります。特に、朝の時間帯は細街路を猛スピードで並走する高校生や、傘や携帯電話を見ながら運転する大人も多くいますので、しっかりと指導いただきたいと思ひます。また、ヘルメットの着用が努力義務化されることから、ルール・マナーと合わせてしっかりと周知してもらいたいと思ひます。</p>	<p>・本市では自転車のルール順守やマナー向上に向け、警察や高校、地域住民の方などと連携しながら、交通安全教育や街頭指導を継続的に行っています。 ・またヘルメットの着用についても、4月からの全年齢努力義務化に合わせ、引き続き、周知・啓発を図ってまいります。</p>
110	<p>・自転車利用環境の向上について、「継続的な自転車通行空間の整備を推進」とありますが、自転車スペースは、まず狭く、自動車が停車することがあったり、融雪装置と重なり、ぼこぼこのところを行かないといけない、道自体がぼこぼこしている、街中は、人も多く車も多く、どこを通ったらよいかわからないなど、安心して走れない所も多いです。 ・スペースをしっかりとれる所に自転車道を整備して、そこに誘導するなどは検討していますか？どう”整備”するのでしょうか。</p>	<p>・本市では、観光、通勤通学など、自転車の通行量が多い、まちなかや、学校周辺において、自転車走行指導帯の整備を重点的に行っており、自転車が安全かつ快適に通行できる環境づくりを目指しています。 ・今後も国や警察等関係機関と連携し、連続性のある自転車走行空間のネットワーク整備を推進してまいります。</p>
(3) 金沢ふらっとバスの利便性の向上		
111	<p>・「金沢ふらっとバス」は、「まちなかの活性化」を目的に導入されたものではありませんが、住民にとっての利便性が評価されています。まちなか以外の地域でも、コミュニティバス（フィーダー交通）として住民から路線拡大の要望が大きく、また地域社会の活性化にとってもその役割が期待されています。 第3次金沢交通戦略の中で、ふらっとバスについては利便性の向上の施策しかありません。住民の要望に添うコミュニティバス（フィーダー交通）としての位置づけを行い、路線拡大の施策を盛り込む必要があります。</p>	<p>・ふらっとバスは、まちなかの公共交通の不便な地域の解消を図るとともに、まちなかの活性化を目的として運行を行っています。 ・公共交通が不便な地域において、地域が主体となって導入する「地域運営交通」を支援する制度を設けています。 ・市としては、地域の皆様と十分に意見交換を重ねつつ、地域の移動ニーズに対応した運行ルートや頻度を設定することで、持続可能な地域内交通が実現すると考えています。 ・今後も、地域の実情に合わせた地域内交通の導入や運営の持続性確保のために必要となる技術的・財政的な支援を継続するとともに、住民負担の軽減など制度の見直しを検討してまいります。 ・また、幅広く制度を周知し、導入地区の拡大に努めてまいります。</p>
112	<p>・免許返納後も安心して暮らしていけるように、郊外部においてもフラットバスを導入してほしい。</p>	
113	<p>・ふらっとバスは、とても歓迎されていますが、ルートが少ないです。いろいろな地域にルートを広げること、また、商業地域だけでなく、住宅地や図書館などの公共施設をまわるようなルートは作れないのでしょうか？</p>	<p>・ふらっとバスのルートの延長にあたっては、路線バスとの競合の回避に加えて、1周に要する所要時間増加の問題など、現在利用している方のサービスの低下にならないよう慎重に検討する必要があります。</p>
5 交通行動の転換		
(1) モビリティマネジメントの推進		
114	<p>・我が国における高齢化の急激な進行は、もはや避けては通れない現実となっています。近年、高齢者による運転操作ミスや道路の逆走等による重大な事故が多発し、高齢者の免許返納の必要性等をよく耳にします。しかしながら、特に郊外など公共交通が不便な地域では、車がないと移動手段が確保できないという現実があります。計画にある郊外の移動手段の確保は、こうした高齢者のためにも不可欠な取り組みです。こうした地域を重点区域と位置づけ住民の負担軽減も含め制度を充実させるとのことですが、地域により、どういった手法が良いかの選択は、かなり難しい取り組みでもあります。地域に寄り添って、高齢者の移動が可能となるよう、期待をしたい。</p>	<p>・ご指摘の通り、高齢化の進行により免許返納者は今後も増加していくことが予想されています。また、高齢者以外にも子どもや学生などの免許を持たない方々において、公共交通は重要な移動手段です。 ・一方で、鉄道やバスを利用しにくい環境にある方も多くいらっしゃるかと思いますが、休日にまちなかに出かける場合や、飲み会等で車が使えない場合など、鉄道やバスが使える機会に少しでも使ってみることが重要と考えています。 ・まずは無理のない範囲で利用していただき、将来に向けて移動を考えていただきたいと思ひます。また、これらの行動を支援できるように本市としても様々な取組を展開してまいります。</p>
115	<p>・モビリティマネジメントは全世代を通じて大事だが、公共交通の危機時に策定される本戦略では、マイカー依存で公共交通をほとんど利用しない現役で働く人（生産年齢人口層）を重点的な対象にしてほしい。通勤者に公共交通を使って街を楽しむ“わくわく感”を伝える事例として、「とやまレールライフ・プロジェクト」が参考になる。</p>	<p>・現役世代の方に対しては各種団体や企業と連携しエコ通勤の推奨や石川中央都市圏全体でノーマイカーデーに取り組むなど、積極的に交通行動の転換を図ってまいります。また、公共交通を持続的に利用していただくためには、子どもから高齢者まで幅広い世代に対し、ライフステージに応じた必要性や利用方法を普及・啓発していくことが必要と考えており、様々な取組を展開してまいります。</p>

NO.	意見の概要	本市の考え方
(2) 公共交通の利用促進と情報発信・周知の充実		
116	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかでは既にまちバス等で取り組まれていることだが、まちなかに限らず、大規模商業施設や各種大規模集客施設の集客と公共交通の利用を結びつける取り組みを更に充実させてほしい。 ・また、現在毎年市役所前で実施しているカーフリーデーのイベントを始めとする公共交通への関心や利用を喚起するイベントを、郊外の大規模商業施設や大学でも開催し、普段公共交通を利用しない市民が公共交通に触れたり考えたりする機会を市が進んで提供していくことも必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を持続的に維持していくためには、市民が皆で公共交通を利用して支えていくという意識を持つことが大切です。このような意識を醸成していくためには、公共交通の利用を促すような取組が必要であり、本市においても、これまで地域住民や交通事業者などと連携しながらカーフリーデーなどの取組を行ってきました。 ・今後は、ご指摘の通り、様々な機会を設けるとともに、さらにマスメディアやSNS、HPなどの多様な媒体を通じた公共交通の利用促進の取組や自動車から公共交通への転換の啓発などを行い、市民が公共交通に触れたり考えたりする機会を創出していきたいと考えています。
117	<ul style="list-style-type: none"> ・「北陸鉄道石川線の利用促進を考える市民の会」、「金沢大学・金沢工業大学鉄道愛好会」など市民団体との連携強化も必要かつ有意義ではないでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貴重なご意見として承りました。いただいたご意見については、今後の交通まちづくりの参考とさせていただきます。
5. その他		
118	<ul style="list-style-type: none"> (概要版について) ・計画の区域と期間について、活性化再生法第5条第2項に規定された記載事項であるため、本編に記載する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画として定めるべき事項については、法の規定に基づき適切に記載します。
119	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化再生法第5条第5項には、「目標を達成するために行う事業」に「地域公共交通特定事業を含める」ことができるとされている。この特定事業を第3次戦略に正式に位置付けないと、国の支援が得られなくなるため、特定事業の明記が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国の支援を受けるためには、本戦略に特定事業を位置づける必要があり、必要な事業を記載します。
120	<ul style="list-style-type: none"> ・「A. 大量輸送機関としての機能維持」の※にある記載は、活性化再生法の地域公共交通特定事業の記載であり、地域公共交通計画の肝になる重要な記載である。これは注釈扱いではなく、以下のよう具体的な選択肢を明記して国の支援を受ける意思を表示し、かつ一般市民が読んでも理解できる解説も掲載して頂きたい。 上下分離を含めた鉄道の存続…鉄道事業再構築事業 LRT化…軌道運送高度化事業 (+ 鉄道事業再構築事業) BRT化…道路運送高度化事業 	
121	<ul style="list-style-type: none"> ・P18の施策は、新交通というインフラ導入を目指すものであり、実現には国の支援を受けることが不可欠と考えられる。以下のように活性化再生法の地域公共交通特定事業の選択肢を明記して頂きたい。 軌道運送高度化事業…都心軸へのLRT導入、石川線の野町ー香林坊延伸 地域公共交通利便増進事業…バス路線の再編、交通事業者間のダイヤ編成の調整、共通運賃化等 (セルフ乗車含む) 	
122	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による深刻な影響に言及されているが、特にダメージの大きい北陸鉄道のバス路線、鉄道路線の将来像、駅など地域投資に関する具体性に欠ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の重要な移動手段である公共交通を守るため、北陸鉄道線のあり方の検討を関係自治体で進めるとともに、バスについても利便性向上を図ります。また、担い手となる運転手の確保、公共交通の利用環境の向上、交通行動の転換などについて記載します。
123	<ul style="list-style-type: none"> ・大学高校の通学環境についての記述がない。現状最大のユーザーである層に関する現状課題と方向については記載されるべきと感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は通学を支える非常に重要な移動手段と考えており、今後も交通事業者と連携しながら利便性向上策に取り組んでまいります。
124	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍を経た公共交通の現状と全国的な流れを考慮すると、公共交通を持続可能に展開していくために行政の関与は不可欠であり、民間企業の支援というスタンスではない行政本来の役割を明示していく段階にあるのではないかと考えるが、この点については戦略からは読み取りにくくどう考えているのだろうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通の実現には行政と交通事業者の連携は不可欠なものであると考えており、行政としてはMaaSやモビリティハブの整備など積極的に交通事業者や関係する団体と連携しながら、取組を展開していくこととしています。
125	<ul style="list-style-type: none"> ・戦略そのものではないが、行政の支援は市民が支援することであり、その市民が公共交通を大切に思いそれを担う事業者を応援する意識を作らなければならない。現在は、事業者の意識・行動と市民感情に大きな乖離があるように感じられるので、事業者の反省と改善を期待したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貴重なご意見として承りました。なお、交通事業者に対しても意見を共有させていただきます。
126	<ul style="list-style-type: none"> ・アイカチャージの際の1割増を復活させて欲しい 	

NO.	意見の概要	本市の考え方
127	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道未開拓地の円光寺周辺が、素案では置き去りにされていないか。車なしでの生活ができないのは当たり前で、バスでの移動も乗り換えに時間がかかる+お金が高いので現実的でない。 電車の周辺駅へ向かう路線を増やして欲しい（直結路線の新設もしくは新移動システムの導入） 	<ul style="list-style-type: none"> ・円光寺周辺については、公共交通重要路線に指定された路線バスが運行しており、交通事業者と連携し、モビリティハブの整備も検討しながら今後も利便性向上に努めてまいります。
128	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺やバス乗り場、まちなかに、バイクの駐輪場を、増やして欲しい（金沢駅同様、駐輪場にバイクを止められるようにしてほしい） 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市では、駅周辺や、観光地近隣等、利用者の需要に応じてバイクの駐輪場の整備を行っています。今後の需要が見込まれる場合は、近隣の駐輪場の状況を踏まえ検討してまいります。
129	<ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化、気候変動対策として、CO2やPM2.5の削減等が世界的な環境対策が求められている。人類共通の喫緊の課題である。2020年度国内でのCO2排出は運輸部門は17.7%で産業部門の34%に次いで大きい。そのほとんどが自動車からの排出である。しかし今回の素案では対策等何も記載されていない。 ・政府や国民が真剣に向き合っている課題に対し、金沢の交通政策が何も努力しないのはいかなるものか。あえて無視しているのか。金沢の都市交通政策も環境政策に責任がある。 ・まして石川線をバス化するとか、時代の流れに逆行しているとしたか言いようがない。 ・第3次交通戦略策定の委員会には、環境の専門家や有識者を入れていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市は歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくりを進めることとしており、公共交通の環境面に対する効果は極めて重要な要素の1つであると考えております。公共交通の利便性向上による自動車からの転換や環境負荷の低い車両の導入など、公共交通の利用促進自体が環境負荷の低減に繋がると考えており、戦略に記載しているところです。 ・なお、北陸鉄道線のあり方については、大量輸送機関を今後も維持するための議論を行っています。そして、特に利用者が減少して厳しい状況にある石川線については、鉄道の存続、バス転換・BRT化も含めて関係自治体等と協議を行っている状況です。バス転換やBRT化が決定したものではありません。
130	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通計画」とあるが、そこに書いてあるだけで、内容としては何も記されていない。「地域公共交通計画」の素案なのか。違うのならば、なぜ名称で（）内に「地域公共交通計画」と入っているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本戦略は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する地域公共交通計画を包含するものです。
131	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢港を単なる物流の拠点としてではなく、交通の要所・接点として整備推進する。 ・金沢港を次の金沢市の観光の目玉として港の施設を整備する。 ・金沢港の環境面にも力を入れて十分に推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貴重なご意見として承りました。関係部署とも情報交換しながら、金沢港を拠点とする二次交通の継続的な見直しを行ってまいります。
132	<ul style="list-style-type: none"> ・従来型の公共交通とは異なるルート・形態で運行していながら、特定の施設まで不特定多数の乗客を輸送しているバス（例：ランRUNBUS）についても、従来型の公共交通への影響にも目を向けつつ、新たに市内の交通ネットワークの一翼を担う存在として戦略上考慮していくべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘のとおり、民間が主体となって取り組む移動手段にも目を向けつつ、地域の輸送資源を活用し、公共交通のあり方を検討してまいります。
133	<ul style="list-style-type: none"> ・戦略の策定に当たっては、各分野の具体的な施策のみならず、石川中央都市圏の市町や県、各種事業者（交通事業者のみならず、商業施設や一般企業、大学等を含む）と持続可能な公共交通の維持に向けてどのように連携していくかについても十分に検討し、戦略に書き込んだ方がよいと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、石川県及び沿線の市町をはじめ、交通事業者や住民代表等からなる石川中央都市圏地域公共交通協議会において、広域の地域公共交通計画の策定を進めているところであり、その方針を踏まえながら、本戦略では主に本市の交通政策の方向性を定めることとしています。
134	<ul style="list-style-type: none"> ・市民を始めとする利用者の負担軽減について、そもそも利用してもらわないと元も子もない以上、これを考慮するのは賛同しますが、一方で運行に係る人材の確保や各種設備の維持更新を考慮すると、公共交通の維持のためには如何にして事業者の収益を確保するかという観点も重要かと考えます。 ・単に民間任せにするものではないとは思いますが、戦略において何かしらの形で盛り込むことが必要ではないでしょうか。 ・また、利用者側にも応分の負担を求める形でのサービス拡充（例：割増運賃での深夜バスの運行）や、市民全体が広く負担を分かち合うような仕組みづくりについても、検討するよう盛り込んでほしいと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貴重なご意見として承りました。持続可能な公共交通の実現には行政と交通事業者の連携は不可欠なものであると考えており、今後も交通事業者等と連携し様々な取組を進めてまいります。
135	<ul style="list-style-type: none"> ・宇都宮市はICカード導入に合わせ、バス、地域内交通の乗継運賃を片道500円以内に抑えるそうである。金沢市でも「運賃の値下げ」が市民ニーズの上位にあり、「運賃が現状維持、もしくは現状より安い」なら乗り換えを許容できるという調査結果もある。戦略期間内に宇都宮市と同様の上限運賃制度を導入する考えはないか。 	