

石川中央都市圏地域公共交通計画（素案）についてのパブリックコメントでの意見の概要と  
石川中央都市圏4市2町（金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町）の考え方

1. 意見募集期間 令和5年1月4日（水）～ 令和5年2月2日（木）
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 112件 （27名）
- 【内訳】金沢市：90件（14名）、白山市：31件（14名）、かほく市・野々市市・津幡町・内灘町：0件
- ※意見重複者（金沢市、白山市両方に同じ意見を提出した者）1名（意見数：9件）

NO.	意見の概要	石川中央都市圏4市2町の考え方
1. 石川中央都市圏地域公共交通計画策定の目的と概要		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画区域は4市2町（金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町）全域とされているが、P4以降の計画では白山麓旧5村がおしなべて抜けており、p45の図に旧河内・鳥越村が辛うじて入っているだけである。霊峰白山や手取川ジオパークの地域に当たる白山麓の自然環境保全や観光活性化は、石川中央都市圏の重要な課題であり、広域から白山麓へとアクセスする（その逆も）公共交通の計画は当然にも必要である。「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」）第五条第3項第3号には「観光の振興に関する施策との連携に関する事項」についての記載が求められている。</li> <li>2019年に策定された白山市地域公共交通網形成計画には、河内、鳥越、吉野谷、尾口、白峰の旧5村と鶴来が結ばれ、石川線で金沢方面にアクセスする交通再編イメージが描かれている。また、白山麓は小松空港にも近いと、小松方面との広域交通の確保も有効と考えられる。p45の図にはこれらの地域間交通も描いたものとして頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画の計画区域はP2「1）計画区域」に示した通りです。</li> <li>いただいたご意見については、今後の石川中央都市圏における公共交通ネットワーク構築の参考とさせていただきます。</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画はコロナ禍の影響を受けて策定されことから、厳しい状況乗り越えるための抜本的な取組が必要である。コロナ禍をむしろチャンスと捉え、積極的な施策展開を行ってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の持続可能性確保のため、まずはコロナ禍以前の状態への回復を目指すとともに、さらに便利で快適な移動サービスの提供を目指し、石川中央都市圏として連携を図りながら取組の充実を図ってまいります。</li> </ul>
2. 石川中央都市圏の現状分析と公共交通の課題		
3	<p>P41</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通のメリットとして青梅市HPからの引用（ただしURL明記なし）として示している図は、公共交通のメリットを表すと解釈するのが不適切である。</li> <li>1 移動手段と消費カロリー 第6次改定日本人の所要栄養を探してもこの数値は見つからない。仮にこの数値が正しいとして、消費カロリーが大きいことは疲れるということであり、メリットであるとは考え難い。</li> <li>2 通勤手段と肥満の人の割合 電車やバスで通勤する人に肥満の割合が少ないのは、公共交通は座席が狭い／隣の人の迷惑になりそうなど肥満の人に乗りにくい状況にあるということの意味している可能性があり、公共交通のメリットであるとは考え難い。</li> <li>3 移動手段別年間交通事故死者数 移動量で調整されていない総数を方法別に比べても、方法ごとの安全性を表していることにはならない。</li> <li>すなわちページ最初の文のうち「運動不足の解消や健康増進に役立つ」という健康面、交通事故に合う確率が低いという安全面からも、」に対して裏付けとなっていない。</li> <li>この文の終わりは、また、「公共交通は自動車より優れている。」となっているが、公共交通はバスなどの自動車を使うものであるから、おかしな文である。「自動車」を自家用自動車などとしないと意味が通らない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貴重なご意見として承りました。</li> <li>なお、ご指摘を踏まえ、適切に記載したいと考えています。</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>「公共車両優先システム(Public Transportation Priority Systems:PTPS)によるバス優先信号の効果検証と最適化」も具体的取組に追加する必要があるのではないのでしょうか。 (理由・説明) 石川県では、すでに2003年から2007年にかけて整備しています。しかし、その後約15年経過し、新しい幹線道路の開通などもあって道路の混雑状況も変化しているので、「⑤道路交通」(p14-15)による交通渋滞の状況に対応して、「2）金沢市中心市街地における交通渋滞（過度な自動車依存の抑制）」(p40)と対応させて、検証を踏まえた見直し・改善を、また必要なら拡大を図るべきです。 (なお、見直し実施済みであれば、その旨をp14に記載いただくことが望まれます。)</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏4市2町の考え方
3. 石川中央都市圏地域公共交通計画の基本的な考え方		
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SUMPについて (p. 42)</li> <li>富山県は2024年から始まる地域交通戦略に、欧州発のSUMP (持続可能な都市モビリティ計画) の要素を盛り込む。具体的には、住民の公共交通利用について、21年度実績比で約4割多い“年50回利用”を目標とするようである。脱炭素、事故抑制、渋滞緩和、健康増進といった交通政策の目的については富山県も石川中央都市圏も同じである。本都市圏でも、「“住みやすさ”日本一の圏域の実現」のため、地域住民のQOL (生活の質) の向上を目的に、SUMPに関する具体的な目標値を定めてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いただいたご意見については、今後の石川中央都市圏における公共交通ネットワーク構築の参考とさせていただきます。</li> </ul>
4 施策と主な取組		
1 超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築		
(1) 広域的な幹線路線の維持・充実		
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線の敦賀延伸による北陸線金沢以南のアイアールへの転換を機として、特急が無くなり閉まる回数が増える踏切の安全対策や新駅設置検討を。</li> <li>・事故を減らすことによる安定運行を確保する。</li> <li>・花園新駅設置による利便性の向上や県有地の活用を促す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道線 (JR線、IRいしかわ線及び北陸鉄道線) は、石川中央都市圏の広域的な移動を支える重要な交通手段であり、鉄道事業者間の連携を強化し、さらなる利便性の向上を図ります。</li> <li>・いただいたご意見については、今後の広域的な幹線路線の維持・充実の参考とさせていただきます。</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>なお、あいの風とやま鉄道、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。</li> </ul>	
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回は4市2町の石川中央都市圏の交通計画である。しかし必要により、手取川以南の南加賀地域の主要拠点とのネットワーク化も必要である。具体的には小松空港や石川サイエンスパーク、北陸先端科学技術大学院大学などとアクセスする交通システムの整備である。具体的には既存のIRいしかわ鉄道や北陸鉄道石川線を活用、拡張するなど長期的に交通計画として取りあげるべきではないか。石川全体の産業振興、県民の生活向上のため検討してほしい。</li> </ul>	
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の北陸の私鉄では、富山の万葉線、福井のえちぜん鉄道及び福井鉄道など第三セクター化されるケースが増えている。大きな利益を上げる大都市圏での大手電鉄と事情が異なり、地方での公共交通事業、特に鉄道事業は行政の支援や資本参加抜きに経営は困難である。</li> <li>・金沢以西の北陸本線は近い将来、IRいしかわ鉄道の路線に移管されるが、資本参加する自治体が増加されると見込まれる。一方、自治体以外の民間企業や経済団体の参加も求めたい。富山や福井の第三セクター鉄道に比べ、石川の企業や経済団体は、鉄道事業の参加に消極的な姿勢が感じられる。幅広く参加を呼び掛けるべきである。</li> <li>・将来的には北陸鉄道石川線や浅野川線のインフラについてもIRいしかわ鉄道に統合することも視野に入れるべきである。</li> </ul>	
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IRいしかわ鉄道と北陸鉄道の連携。</li> <li>・北陸新幹線敦賀延伸でエリア内の鉄道は七尾線を除けばIRと北陸鉄道に集約されるので、MaaSを活用して共通で利用できるきっぷを作ること考えてほしい。</li> </ul>	
11	<p>P48 「①新駅の設置」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・七尾線の高松駅ー免田駅間に「(仮) 石川県立看護大学前」を設置することについても検討するよう、計画に加えてはどうでしょうか。</li> </ul> <p>(理由・説明)</p> <p>もよりの七尾線高松駅から看護大学まで徒歩では約30分かかります。高松駅からかほく市営バスはありますが本数が限られています。看護大学は七尾線のそばに立地しているので、駅ができると看護大への通学・通勤に便利になり、七尾線の乗客増にもつながります。</p>	
12	<p>p48 「②利便性向上策の実施 (IR いしかわ鉄道線)」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要な変化なので、補足してください。</li> <li>「北陸新幹線金沢以西延伸後も地域に不可欠な公共交通として存続できるよう、」</li> <li>→「北陸新幹線金沢以西延伸後は、<u>IR北陸本線の金沢-大聖寺間もIRいしかわ鉄道に移管が決定しており、東西の両区間とも地域に不可欠な公共交通として存続できるよう、</u>」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘を踏まえ、追記します。</li> </ul>

NO.	意見の概要	石川中央都市圏4市2町の考え方
13	<p>・「利用実態に即した路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し」の中に「白山ろく地域から金沢方面への路線バスの直通運行等」の記載がある。しかし、バス運転士の人手不足の現状から、直通運行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。広域的な公共交通網は、鉄道を幹線、バスを支線として両者の特性を活かしながら連携させていくことを基本とすべきであり、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る方向で整備をお願いしたい。</p>	<p>・利用実態に応じて、鉄道線と路線バスの乗り継ぎや郊外から金沢方面への直通運行など、交通事業者と連携し、ダイヤやバスの運行ルートの見直しを行ってまいります。          ・いただいたご意見については、今後の広域的な幹線路線の維持・充実の参考とさせていただきます。</p>
14	<p>・金沢市のまちなかに行くための手段としての公共交通の利便性を高めてほしい。          ・相次ぐ減便でバスの運行状況は悲惨な状況であり、もはや運賃の問題ではない。          ・商店街へのプレミアム商品券のような手厚い支援が可能なら、まちなかへの交通機関にも手厚い支援により便数を守ることが優先である。</p>	<p>・貴重なご意見として承りました。</p>
15	<p>・P51「ふるさと納税制度の活用」のためには納税サイトの検索でヒットすることが重要である。現在、「公共交通維持・活性化への寄付」メニューで主要な納税サイトを検索しても、石川県及び4市2町の「公共交通維持・活性化への寄付」はヒットしない。既に取組を実施しているなら、GCFの導入など、納税サイトで目につきやすくするプロモーションが必要である。</p>	
16	<p>・駅やバス停の里親制度（アドプトプログラム）の創設による交通拠点への愛着の醸成          ・高校の部活等で取り組み、施設内でのイベントや掲示板の設置を許可するなど</p>	
17	<p>P52 「②沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進」          「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」          （他大学の学生等にも門戸を開放）          など市民団体・学生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。</p>	
(2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）		
18	<p>・金沢都市圏の将来の為にも、まちなかの開発や再開発と同時に、金沢の背骨となる金沢都心軸に鉄軌道系架線レス蓄電池式LRTを早急に導入すべきです。当然、北鉄石川線のLRT化と新交通システムを一体的に整備すること。公共交通網のネットワークの構築および北鉄石川線の西金沢駅IR線への相互乗り入れも早急に取り掛かるべきです。早急に早急に事業化決定すべきです。早急に早急に整備建設に取り掛かるべきです。          ・金沢都市圏として、金沢都心軸に鉄軌道系架線レス蓄電池式LRTを整備することにより、都心軸上を中心にまちづくりを促進するべきです。</p>	<p>・北陸鉄道線（石川線・浅野川線）については、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、鉄道線の存続や、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。</p>
19	<p>・鉄道は社会インフラであって、北陸鉄道が要望している上下分離方式の活用は妥当である。本計画で北鉄石川線・浅野川線への鉄道事業再構築事業を適用してほしい。但し単なる現状維持ではなく、以下のような実効的な利便性向上策をセットで検討して頂きたい。          (1) ラッシュ時は15～20分間隔、昼間でも30分間隔のパターンダイヤの設定（場合によっては交換設備の増設）          (2) 西金沢駅付近でのJR北陸線（新幹線延伸後のIRいしかわ鉄道線）への直通運転          (3) 金沢市の新交通システムと一体での都心（香林坊）への延伸、等          ・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。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。          ・上記(2)の石川線とJR北陸線（IRいしかわ鉄道線）の西金沢接続・直通化は、石川線のみならずIRいしかわ鉄道線の有効な需要拡大策であるのはいままでのない。特に新幹線が金沢駅に入ったことで、金沢駅の持つ重要性は大きく高まっており、金沢駅から鶴来行きの直通電車を設定することで、金沢都市圏と白山麓双方の交流や観光振興にもつながる。          ・西金沢での直通化運転に至るまでの間は、石川線とJR北陸線をタクトダイヤ化し、バスの時刻表とも整合を図れば、乗り継ぎ抵抗を極力抑えることができ、MaaSの見本となるような先進的な取り組みになる。本計画の期間内で、まずは時間帯を限定して社会実験を行ってはどうか。</p>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
20	<p>・金沢市で検討されている都心軸への新交通の導入は、市内のみならず石川中央都市圏全域の広域的な公共交通網に影響する大きな事業である。金沢市の地域公共交通計画を引用し、早期導入を目指すべく、本計画にも記載して頂きたい。活性化再生法第五条第3項第2号では「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項」を定めるよう努めるものとされているため、その点からも金沢の「都市の装置」となる新交通の記載は必要である。</p>	同上
21	<p>・上下分離方式の導入は「北陸鉄道から要望」があったから渋々検討するものであってはならない。「何らかの対応策を検討する必要がある」という受け身の姿勢では、事業者がコスト負担を行政に押しつけただけという誤解に適切に対処できず、前向きな鉄道政策を実現できない。上下分離のメリットを事業者だけが説明するとすれば住民の理解は得られない。地域づくりという公共の観点から“社会インフラ”としての鉄道をどう活かすか、そのためにどんな投資が必要か、一義的には行政が責任をもって決めることであり、説明責任も行政が負う。</p>	同上
22	<p>・石川線、浅野川線の赤字額縮小は課題だが、より大きな課題は、人口減少、高齢化等の社会課題の解決に鉄道をどう活かすかの具体策を、自治体が主体となって早急に決めることである。肝心なのは赤字黒字でなく、地域が受ける社会的便益の多寡である。公共交通の充実が医療、福祉、教育、環境、経済、産業等の行政各分野の支出を抑制するというクロスセクター効果の考え方もある。赤字鉄道の再建を通じ、いかに地域の諸課題の解決を図っていくか、明確な方針を示してほしい。</p>	同上
23	<p>・赤字鉄道への公費投入の考え方について、「公共交通の利便性向上に対する公費の支出と赤字に対する支援との大きな違いは、『赤字補填は少ないほど良い』のに対して、市民の利便性向上への投資は、少ない方がよいとは限らないという点である。」という指摘がある（「地方自治体による鉄軌道政策の成果と課題に関する研究」実践政策学第8巻第1号）。「便益が正で採算がとれない事業こそまさに自治体を実施すべき政策である」（同）というこの考え方を計画に反映できないか。</p>	同上
24	<p>・北陸鉄道線の上下分離方式への移行は時宜に合っている。本計画に鉄道事業再構築事業を位置づけるべきである。ただ、単なる現状維持が目的なら、廃線の先延ばしになりかねず、公費投入は正当化し難い。問題は実効的な利便性向上策が伴っているか否かである。石川線について具体的にいえば、①ラッシュ時は15～20分間隔、昼間でも30分間隔のパターンダイヤの設定、②西金沢駅付近での北陸線（IRいしかわ鉄道線）への直通、③金沢市の都心（香林坊）への延伸、等である。上下分離への移行それ自体を論じていても埒が明かない。需要拡大に必要な設備投資のあり方と組み合わせで初めて上下分離移行論に実質が伴う。</p>	同上
25	<p>・金沢駅が新幹線駅になったインパクトは地域の鉄道政策においても大きい。石川線の列車を新幹線が発着する金沢駅に直通させれば、経由するIR線も活性化する。近年、金沢駅西口にオフィスが集積し、日銀支店も移転する。そのビジネスエリアと石川線沿線の住宅街を結ぶ直通路線は確実に通勤需要を喚起する。また、金沢駅付近には商業施設も集積しており、直通は昼間時の若者や高齢者の利用を促す。“金沢発鶴来行き”の列車は県内外、世界中の人と都市圏の人の交流を活性化させ、地域の発展に寄与するのは間違いない。</p>	同上
26	<p>・西金沢駅から北陸線（IR線）への直通ルートに加え、野町駅から片町・香林坊を経て金沢駅に至るルートも重要である。石川線沿線から金沢駅周辺へ通勤する場合、出勤時は所要時間が短い直通ルート、退勤時は香林坊で買物、片町で飲食を楽しんで野町経由で帰宅という行動パターンが生まれる。定期券1枚で両ルートに乗車可能というソフト施策と組み合わせれば、住民のQOLは確実に上がり、「“住みやすさ”日本一の圏域の実現」に近づく。また、野町ルートは松任、小松方面から片町・香林坊へ向かう需要も喚起し、広い範囲に便益をもたらす。</p>	同上
27	<p>・石川線は都市近郊路線で、中山間地のローカル線ではない。利用者の減少は鉄道であること自体が原因ではなく、鉄道を有効活用できていない必然の結果である。とすれば最初の課題は利便性の向上であって、バス転換やBRT化ではない。</p>	同上
28	<p>・野町駅での電車とバスの乗り継ぎはもっと便利にすべきだが、乗り継ぎの解消も課題にしてほしい。解消策については、金沢市の新しい交通システムの選定結果を待たないと決められない。都市圏中核の金沢市の政策判断を尊重し、金沢市が結果を出すまでは線路を撤去すべきではない。同市が新しい交通システムとしてLRTを選んだ場合、鉄軌道での都心直通化という上等な選択肢が生まれるからである。バス直通との間で社会的便益の比較が可能になり、交通政策立案の可能性が広がる。逆に、拙速な線路撤去決定は将来に禍根を残す。</p>	同上

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
29	<p>・石川線に新造車両を導入する場合、将来の延伸（IRいしかわ鉄道線、及び金沢市の新しい交通システムの両方向）を見据え、蓄電池型LRVの導入を検討すべきである。</p>	同上
30	<p>・石川線のレール撤去を決めた場合、跡地に自動運転・隊列走行バスを導入するのは困難ではないか。隊列走行が実現しても、輸送力が鉄道に匹敵するとは限らず、ダイヤ調整を厳密に行わないと定時性を損なう。また、金沢市都心へ直通させる場合、自動運転専用の厳格な走行空間を都心軸に確保する必要があるが、実現の目処は立っていない。バスにしる鉄道にしる、自動運転化は技術革新に合わせて粛々と進めていけばよく、運転手不足解消の切り札と位置づけるような過大な期待はしない方がよいのではないか。</p>	
31	<p>・鉄道が存在する都市圏では、鉄道を幹線、バスを支線とする機能的な交通体系の再構築が可能である。鉄道が幹線として優秀なのは、大量輸送と定時性という特性のためである。石川中央都市圏にはIRいしかわ鉄道線、JR線と共に浅野川線・石川線という幹線がある。バスの柔軟性を活かして沿線自治体のコミュニティバスを鉄道に接続させたりするとともに、公共交通の軸として不動の鉄道が存在することのメリットを存分に享受してほしい。肝心なのは鉄道かバスかの二者択一でなく、それらの間の連携である。維持費の削減を主たる目的にするような安直なバス転換・BRT化が住民福祉に適うとは思えない。</p>	
32	<p>・最小の設備投資で即効性の高い石川線の再生策は増便である。現状の設備でも20分間隔（1時間に3本）は可能だが、15分間隔（1時間に4本）なら野町と野々市、10分間隔（1時間に5本）ならさらに四十万と小柳に交換設備を設ければよい。</p>	
33	<p>・JR富山港線のあり方を議論する際、路面電車化を選択肢に含めた。実際、LRT化して運行本数を顕著に増やし、利用者を倍増させた。石川線のあり方については、鉄道存続、バス化、BRT転換の三択になっている。石川線についてもLRT化を検討してはどうか。都市圏の中核を担う金沢市が新しい交通システムとしてBRTと共にLRTを候補に挙げており、石川線との接続の仕方を考えれば、BRT化のみの検討では平仄が合わない。バス転換と共にBRT化を検討するなら、鉄道存続と共にLRT化を検討するのが自然である。</p>	
34	<p>・福井県の京福電鉄が運行停止になった際、代行バスに転換されたが、鉄道輸送の代替にならず、激しい道路渋滞を招いた。仮に石川線をバス転換する場合、この“負の社会実験”といわれているのと同じ事態が起きる懸念はないか。もしその懸念があるなら、どのような対策を考えているのか。特に積雪時には、福井で起こったような都市機能の麻痺状態が金沢周辺でも想定されるが、どう対応するのか。</p>	
35	<p>・石川線は、敦賀延伸後の新幹線の二次交通としても大きな役割が期待できる。白山麓の観光拠点・鶴来が起終点である意味を、都市圏の周遊観光の視点から再評価してほしい。鉄道は路線と駅名が地図に載り、恰好の観光案内役である。白山市が世界ジオパークに認定されれば、エコな移動手段を好む海外客の利用も見込める。石川線に新造車両を導入するなら、ジオパークに相応しい環境性能と、白山市の自然と文化を象徴するデザイン性を備えた斬新なものにすべきである。それがそのまま“鉄道のまち白山”のPRになる。白山総合車両所ビジターセンターと鶴来地区を結ぶ公共交通も整備してほしい。</p>	
36	<p>・鶴来駅から公立つぎ病院の近くまでは線路が残っている。この間の路線を復活させれば、石川線の活性化策になると同時に地域の基幹病院の活用がさらに進むことになる。踏切2カ所の特認をどう取るかが最大の課題であるが、国との交渉の余地は十分あるのではないか。</p>	
37	<p>・公共交通の需要喚起策として、鉄道を中心とするタクトダイヤ（調和のとれたダイヤ編成）が効果的である。IRいしかわ鉄道と北陸鉄道線をパターンダイヤ化した上でバスの時刻表とも整合を図れば、乗り継ぎ抵抗を極力抑えることができ、MaaSの理念に相応しいモビリティサービスを提供できる。まずは、都市圏のモビリティハブ（交通結節点）として重要な西金沢駅において時間帯を限定して実験を行ってはどうか。</p>	
38	<p>・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ただきたい。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には賛成である。</p>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
39	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍により石川線や浅野川線の利用者が低迷した。行政は大胆に財政面でも支援すべきである。公共交通事業、特に鉄道事業は、公共性、公益性が高く単に営利を求める一般的な企業とは性格が異なる。先人が苦労して整備した鉄道インフラは市民県民の財産でもある。</li> <li>・近年の北陸の私鉄では、富山の万葉線、福井のえちぜん鉄道及び福井鉄道など第三セクター化されるケースが増えている。全国の都市では自治体に交通局を設け、市バスや市電、地下鉄を運営するところもある。</li> <li>・いずれにしても地方都市圏での公共交通事業、特に鉄道事業は行政の支援や資本参加抜きには成立しない。もちろん、事業者自ら、利用者増加のための努力も重要であることは言うまでもない。</li> </ul>	同上
40	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。反面教師にすべきである。</li> </ul>	
41	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ここ2、3年のコロナ禍による利用者低迷だけで石川線のBRT化について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。</li> <li>特に石川線は、新幹線がある金沢市と、金沢工業大学のある野々市市、白山手取ジオパークに指定された白山市、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などつなぐ都市型鉄道路線として高度化してほしい。しかしバス化にするとそれらが実現しない。</li> </ul>	
42	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石川線については、利用者の利便性向上のため、都心乗り入れを真剣に考える時期に来ている。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
43	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石川中央都市圏は、生活圏の結びつきが強く、北陸の中心となる重要な圏域であるため、昨今、コロナの影響や燃料価格の高騰により、公共交通が厳しい状況にあることは承知しているが、『都市のインフラ』である公共交通を守るために、あらゆる手立てを講じるべきである。</li> <li>・上下分離方式による線路の維持</li> <li>・駅施設及び駅前広場等のユニバーサルデザイン化</li> <li>・鉄道利用促進のためのフィーダー交通の拠点化（市町境を超えた取り組み）</li> <li>例) 野々市駅－上荒屋、横江 内灘駅－栗崎地区 額住宅前駅－野々市市中部 四十万駅－野々市市南部</li> </ul>	
44	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町をつなぐ公共交通網の維持・確保が石川中央都市圏の喫緊かつ重要な課題である。運転手不足や利用者減少により、事業者の経営が立ち行かなくなっており、地域をつなぐ鉄道やバス路線は減便・廃止が進んでいる。</li> <li>・石川線もこのままでは、経営悪化によりいつ無くなってしまってもおかしくない状況であり、なくなってしまえば取り返しのつかないことになる。最悪の状況にならないためにも、各市町が連携し、積極的に支援を行ってほしい。</li> </ul>	
45	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸鉄道石川線の存続希望です。</li> <li>・大雪で車を動かせない時や職場の駐車場が降雪のため利用できない場合によくバスを利用します。しかし大雪時は道路状況によりバスが予定通り来ない、着かないなど時間通りに移動することが難しいです。</li> <li>・ですので時間通りに運行され、バスが運行できない場合の異なる移動手段としても鉄道は存続させるべきであると考えます。</li> </ul>	
46	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石川中央都市圏の電化方式の「直流1500V」への統一。</li> <li>・以下は長期的な課題となるが、石川中央都市圏は電化方式が路線によってまちまちなので、将来的にはエリア内の電化方式を一般的に普及されている「直流1500V」に統一することを提案したい(新幹線を除く)。</li> <li>・金沢市内におけるLRT運転や、北陸鉄道のみならずIRや七尾線との将来的な直通運転も容易になり、利用活性化が期待できます。</li> <li>・北陸鉄道の一部を除いて車両側は直流1500Vに対応していることもあり、障壁は少ないと考えます。</li> <li>・また都市部の車両を譲渡・活用することも容易であることから、初期投資は少しかかりますが、長期的にみれば経費節減にもつながるのではないかと考えます。</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4 市 2 町の考え方
47	<p>・JR西金沢駅の1日の乗降客数は、統計情報リサーチのよると、2019年6,064人で北陸本線米原－金沢間の駅の中で第8位です。この乗降客数の中には、石川線からの乗換客がかなりいるのと思われます。しかし、朝の通勤通学時の列車本数は、2021年の4月から1往復減りました。このことは、JR西金沢での乗換の機会を減らし、上り方面の利便性をそいだけでなく、西金沢で乗り換え、金工大に通っている学生や鶴来高校、鶴来中学校へ通学している生徒にも不便をきたしています。</p> <p>近年、金沢市内のオフィスは、南町から金沢駅周辺に移転が進んでおり、金沢駅は、市内につながるバスターミナルへの乗換、優等列車への乗換だけでなく、駅周辺の事業所への最寄り駅になっています。</p> <p>・列車の本数の削減は、利用者の減少に直接つながります。運行する側は、この時間帯なら1本減らしても大丈夫だろうと思うかもしれませんが、その列車を利用していた乗客は、その前後の列車を利用することになり、不便になるということです。特に朝のラッシュ時の利便性は、その路線そのものの利便性につながり、定期利用客の増減に大きく影響します。朝は、通学と通勤で利用の時間帯が部分的に異なり、市内中心部か、そこを通り越して行くかにもよると思います。高校の始業時刻は、8時30分～40分が多いと思います。会社はフレックスタイムを導入しているところもありますのでばらつきがありますが、概ね9時始まりのところが多いのではないのでしょうか。これに合わせた列車となると通勤通学で、1,2本のピークのずれがあります。しかし、この時間帯に列車が設定されていなければ、無駄な待ち時間が多くなり、バスか自家用車にしようということになっていきます。</p> <p>・そこで、増発が大きな意味を持ってきます。石川線は3ヶ所の交換可能駅があり、この交換駅をフルに活用すれば、概ね18分から20分ヘッドで、列車を走らせることができます。JR北陸線は、国鉄時代からすると大幅に普通列車が増便され、6時30分から8時30分の間は、5分から20分間隔で設定されています。それに合わせる形で、石川線も18分から20分ヘッドで運行すると、利便性は格段に向上します。・夕方の退勤時も、18分から20分ヘッドとはいかないまでも、20分か30分ごとに運行すると、北陸線とほとんどの列車が接続することになります。</p> <p>・また、早朝と夜間に運行する必要があります。朝は、新幹線の初電に接続させることは大いに意義があります。JRは、小松5:18発の普通列車を運行し、かがやき2号に接続させています。この列車に西金沢で接続させ、大きく宣伝してはどうでしょうか。</p> <p>・通勤定期利用者にとって、帰宅時に飲酒ができるのは、大きなメリットであります。しかし終電が早すぎると、飲んでもタクシーで帰らなければならないとなり、そのメリットは発揮されません。多くの利用者はいなくても、午後11時前に列車があるということは、有り難いことであり一次会を十分楽しめることになります。前回の改正で、この時間帯の列車が廃止されました。</p> <p>・利便性の向上は、乗車時刻の選択に幅を持たせ、通勤・通学に余裕が出てきます。</p>	同上
48	<p>・現在の、普通乗車券は地方交通の路線の中では、とりわけ高額ではありませんが、JRや大都市の私鉄の運賃からするとかなりの割高です。定期乗車券を利用する通勤・通学客は、一番のお得意さんであり、利用客の統計で最も重要なものとなります。定期乗車券の利用者を増やすには、いかに割安感を持ってもらうかであり、そのためには割引率を上げていく必要があります。</p> <p>・私の家族は、時々石川線を利用し、新西金沢で乗り換えて金沢駅前に通っていますが、なぜ定期券を買わないのか尋ねたところ、21日乗らないと元は取れないとのことでした。新西金沢－井口間の普通運賃は450円で、往復900円です。1ヶ月の通勤定期券は18,900円であり、1ヶ月21日の出勤日があつてやっとならば普通乗車券の支払額と同額になります。これだったら、定期券を買うメリットはありません。現実、週休2日で週休日が8日の月は、22日または23日の勤務日がありますが、週休日が10日の月は、20日または21日の勤務日になります。3ヶ月や6ヶ月定期は、多少の割安感がありますが、このような割引率では、到底割安感を持っていないでしょう。</p> <p>・富山地方鉄道は、営業キロは、北陸鉄道の約5倍ほどありますが、全線フリー定期券というものを発行していて、ある一定の距離を超えて、定期運賃が全線フリー定期運賃より高くなると、通勤・通学とも全線フリー定期運賃を適用され、利用者にとっては非常に便利な制度になっています。</p>	
49	<p>・現在は、第3セクターの鉄道会社同士、またはJRと第3セクターの鉄道会社間では、普通運賃、定期運賃共に、割引や軽減措置が取られています。このような措置は、今までの経緯にかかわらず、民営と第3セクターの鉄道会社間でも講じるべき措置です。普通運賃は、一旦改札出てしまうので難しいですが、定期運賃は、決まった額になるので可能かと思われます。その際は、北陸鉄道のみで通用するIcaのカードを、全国の交通系と共用できるものにする必要があります。</p>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
50	<p>・北陸鉄道が現在発行しているものは、平日はシルバーフリー乗車券で、70歳以上であれば、石川線600円、浅野川線500円、休日は全年齢対象で、石川線600円、浅野川線500円のもので。浅野川線は、終点が金沢駅なので、そこには娯楽施設があり、買い物も十分楽しめる施設があり、飲食店も豊富にあります。しかし、石川線は、新西金沢や野町で乗り換ええないことには、歓楽街や買い物を楽しめる片町・堅町・香林坊地区、武蔵が辻地区、金沢駅周辺には行きません。</p> <p>・したがって、鉄道だけのフリー乗車券では、お得感がありません。バスのフリー区間、例えば野町一金沢駅間をセットにしたフリー乗車券の発行が有効かと思えます。値段は800円で販売します。電車運賃とバス運賃の両方のお得感があり、片町・香林坊、武蔵、金沢駅での買い物や飲食を自由にできることになるので、若者からお年寄りまで、重宝されると思います。</p> <p>・そして、このフリー乗車券をどこで買えるかです。現在は、鉄道だけのフリー乗車券ですが、有人駅でしか買えません。つまり鶴来駅か野町駅、駅員がいる間の新西金沢駅だけです。それ以外の無人駅から乗車した人は、この3駅で降りない限り、そのサービスを受けられないのです。</p> <p>・全国の地方鉄道では、北陸鉄道と同じく大半が無人駅なので、このようなフリー乗車券は、運転士もしくは車掌が発券できるようになっています。北陸鉄道も当然そうすべきです。また、バスのフリー区間がセットされたものが発行されるのであれば、北陸鉄道の各営業所や案内所、バスの運転士も発行できるようにします。</p>	同上
51	<p>・金沢市は、一番の好機に石川線の利便性向上に力を入れませんでした。それは、新幹線の建設事に合わせて西金沢駅及び駅前の整備を行った時です。北陸鉄道も要望していたはずでしょうが、石川線との乗り換えの利便性向上を考えると、新西金沢駅をJR西金沢駅の入口付近に移設すれば、利便性は格段に向上したはずですが。多くの利用者は、乗り換えが便利になるのかなと思っていました。しかし、当時から多くの乗り換え客がいたにもかかわらず、利便性を無視し駅は現在地のまま、通路に屋根を設けただけです。</p> <p>・よって、石川線の活性化を考えたときに、駅の移設と石川線のJR線のちのIRいしかわ鉄道線への乗り入れを実現すべきです。金沢駅へ乗り換えなしで行けるということは、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 1回の乗り換えで、新幹線に乗ることができる。</li> <li>② 金沢駅前のオフィス街、商業施設へ乗り換えなしで行ける。</li> <li>③ 新幹線で金沢へ来られた観光客が、1回の乗り換えで鶴来や白山ろく地区に足を伸ばしてもらえる。東京駅で、鶴来・白山ろく地区の観光地を堂々と宣伝できる。</li> <li>④ 石川線の電車が金沢駅を越えて森本・津幡駅まで運行されるとなると、金沢市の南北が鉄道で行き来できるようになり、大変な時間短縮につながる。</li> <li>⑤ 小松方面から乗り入れも可能となると、次に述べますが、野町から市内へ石川線が延伸できれば、金沢駅まで行かずに片町・香林坊地区に直行できる。</li> </ol> <p>・西金沢からの乗り入れは、実に大きな可能性を秘めています。乗り入れには、電圧や電流の違いもあると思いますが、とりあえずは石川線を昇圧（直流1500V）し、乗り入れ区間のJR線を直流にすることが近道なのかもしれません。JRの電車は、新幹線の橋脚があり、その間に線路を敷設することになるので、急曲線となり20m車は通行が不可能だと思えますので、石川線の電車だけが乗り入れるという方法がよいのかもしれない。</p> <p>・また、これに合わせて駅前のバスターミナルを整備し、西金沢を拠点として西部・南部地区へのバス路線を新たに設けることも重要になってきます。</p>	



NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4 市 2 町の考え方
52	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の野町駅は、国道157号線から300mほど入り込んでいます。これは北陸鉄道市内線が走っていた時、国道157号線から分岐し専用軌道を通して現在地まで線路が延びていた名残だと思えますが、このことがネックになっています。</li> <li>・朝のラッシュ時は、野町駅からシティライナーをはじめとした路線バスが接続しており、日中も県庁前行きと大学病院前行きが接続しております。しかしよく考えてみると、国道157号線には、従来から野々市方面、工大方面、寺町方面、円光寺方面、西金沢方面から、多くのバス路線が集中して通っており、市の中心部である片町、香林坊、武蔵が辻へはほとんど待たずにバスが来る状況です。</li> <li>・確かに、電車から降りたらバスが待っていて目的地へすんなり行けることは便利です。しかし、帰り野町駅に来る場合は、バスが電車に合わせた時間にしかそれぞれのバス停を通らないので、そのバスに乗りそびれてしまった場合、国道上の野町から歩かなければなりません。また、接続している以外の目的地に行きたい乗客にとっては、行き帰りとも国道上のバス停を利用することになります。こういう乗客は、本来もっと沢山いると思いますが、その乗り換えの煩わしさを嫌って電車を利用しないと思われまます。以前であれば、たかが5分歩くことは何とも思わなかったと思いますが、これだけ便利になると、さらなる便利さを求めて、人は行動します。</li> <li>・よって、現在道路となっている旧金沢市内線の部分に鉄道を敷設し、国道まで鉄道を延伸することが重要だと思います。新しい野町駅は、157号線の国道上に建設してはどうかと思います。そして、利便性をより高めるために、広小路まで延伸します。延伸区間は、道路との併用軌道になるので鉄道法での建設ではなく軌道法による建設になるかと思えます。</li> <li>・広小路が終点となると、金沢市内方面、及び寺町方面のバスとの乗り換えが大変スムーズになります。電車に合わせて特別にバスを走らせる必要もなく、既存のバス路線の一部を、電車の到着・発車時刻に合わせて時刻を修正するだけで済みます。また、朝の混雑時のみ、広小路駅始発のバスの手配があれば十分です。</li> <li>沿線住民にしてみれば、電車に乗れば金沢市内ならどこへでも行けるという印象を乗客が持つことになれば、これもまた、通勤客の取り戻しにもなるでしょうし、日中の買い物や通院の利用者も、電車での利用を考えるようになるでしょう。</li> <li>・道路に軌道を敷設するという事は、すなわちLRT（次世代型路面電車）の導入を考えてゆくということです。延伸区間の現野町駅から国道157号線までの道路は、道路に面している住宅は多くはないですが、その出入りは道路の1車線を確保する形で、対応できるかと思えます。</li> <li>・多くの方が、157号線の道路が狭く、交通渋滞を招いたから路面電車を廃止したのに、今また何で、電車を走らせることを提言するのかと思うかもしれません。しかし、それは固定観念であり、現在日本国内で路面電車が走っている都市の道路を見てみると、必ずしも広くはありません。</li> <li>・例えば、富山市は、富山駅前から大学前はそれなりの幅（片側2車線）がありますが、駅前から南富山駅前の間は、片側1車線しかありません。交差点の右折車用の部分を少し広げてあります。</li> <li>・そんな道路状況で大渋滞が起こっているかという、一切起こっていません。福井市は、福井駅と福井城址大名町の間は本当に狭いですが、やはり渋滞は起こっていません。2つの事例とも、電車通りは狭いから、通過する車はこの道路を避けて通り、主にその道路沿いに用事のある車が通っているからです。</li> <li>・郊外と市内を直通する、こんな大きなメリットは、なかなかありません。今回の会議の選択肢にも、LRTの導入について話し合われるので、郊外と都市の中心部を直通するメリットは、道路の幅ではなく、工事費が安く、地上での乗り降りであるので、多くの階段を昇降する必要がなく、お年寄りにとって非常に利用しやすい交通機関です。</li> <li>・金沢市内の国道157号線は、朝・夕にバスレーンを実施しており、すでに一般車の走行制限を取り入れております。その時間帯は、一部の車は、157号線を通れば近いかもしれませんが、その状況を回避して他の道路に迂回している車両もあります。それが、日常になっていくということです。是非、前向きに検討をお願いいたします。</li> </ul>	同上

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4 市 2 町の考え方
53	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石川線を国道157号線と県道小松・鳥越・鶴来線との交差点、つまり南白山付近まで延伸することによって、自家用車や路線バスとの乗り換えがかなり便利になります。</li> <li>・現旧白山麓五村の人口は、全部合わせても1万人に満たない状況ですが、高校生は鶴来まで送ってもらい、そこから電車を利用するか、各高校の送迎用のバスに乗るかしております。また冬季は、各自が所有する野々市や鶴来の別宅、または学校が斡旋するアパートに住み、週末のみを自宅に帰省する人もいます。</li> <li>・社会人の多くは、公共交通の不便さから大半が自家用車にて通勤しております。その際子どもの通学時刻に合わせて早めに出勤し、通う高校に寄ってから勤務先に向かう方もかなりいらっしゃいます。しかし、勤務先の多くは金沢方面であり、パークアンドライド方式をとることができれば、好都合な方もいらっしゃると思います。</li> <li>・山間部に居住される方の感覚は、鶴来まで出せば、後は野々市も、松任も、金沢も皆同じなのです。ところが、白山市の白山町地内であれば、ここまで高校生を送る、またはバスで行くことによって通学の手段が確保されるとなると、利用が増えると思います。</li> <li>・また、白山市内の白山、中島地区の中学生は鶴来中学校に通っており、12月（年によっては1月）から3月までは、自転車通学が禁止になります。その際家人に送ってもらうか、公共交通の利用となるともいます。今はバス利用でしょうが、鉄道があれば、定時制と頻度の関係できっと鉄道利用となるでしょう。</li> <li>・現在山間部に住んでいらっしゃる住民の方の交通手段は、車がほとんどいっても過言ではないと思いますが、この地区の動脈である国道157号線沿いの見えるところに、隣接する形で鉄道駅があることは、大変なインパクトでありますし、潜在需要の掘り起こしにつながります。</li> <li>・広島電鉄宮島線や富山地方鉄道市内線岩瀬浜方面では、駅を改築した際、ホームを駅前のロータリーと背中合わせとし、バスから降りたらその反対側が電車のホームになるようにしました。</li> <li>・ただ、一度廃止した区間を復活させるとなると、踏切をどうするのか、という難題があります。踏切の開設は、かなり条件がそろわないと認められませんので、軌道法による敷設が、容易であると思います。廃線跡地は、一部を除いてほとんど残っていて、用地買収の必要はあまりないかもしれません。しかし、路盤、レール、架線、架線柱、七ヶ用水にかかる鉄橋は、全て取り換える必要がありますので、上下分離方式が認められた後、沿線自治体で協議してもらえたらと思います。</li> <li>・もう一つは、旧鶴来地区の活性化のために、人通り、車通りが本当に少なくなったメインストリート（鶴来支所一今町間）に、LRTを走らせ、旧加賀一の宮駅から南白山地内までは、自転車専用道路となっている手取キャニオンロードを利用することも非常に有効かと思えます。</li> <li>・「白山さん」の参拝は、現在専ら車でとっていますが、年間約70万人の参拝者があり、表参道から参拝する時、鉄道が通っていたころは、本当に便利でした。正月3ヶ日の初詣、特に大みそかから元旦にかけて、終夜運転を実施していたころは、石川線が大きな輸送力を発揮していました。</li> </ul>	同上

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
54	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在鶴来高校へ通学する生徒の石川線利用者は、鶴来駅または日御子駅で下車しています。旧鶴来町は鶴来高校が現在地に移転した際、鶴来駅を最寄り駅とし、鶴来駅から白山郷運動公園経由する鶴来高校までの通学路を新設しました。</li> <li>・しかし、現実には毎日通うとなると、鶴来駅からの距離と日の御子駅からの距離を比べると、日御子駅からが、やたら遠いわけではないので、日御子駅で下車し学校まで自転車または徒歩の生徒がかなりいます。</li> <li>・そこで、鶴来高校に隣接して駅を新設してはどうでしょうか。駅を建設するスペースは十分確保できます。また、運賃は野町方面からでは鶴来駅と同額でも構わないと思います。こうすることによって電車通学生の利便性は格段に向上し、特に降雪時の通学が楽になることと思います。</li> <li>・また、白山郷運動公園にも隣接しており、大会やその他の催し物があった場合、その利用客への交通手段ともなるでしょう。住宅が増えつつある月橋地区や、新興住宅地の明島台地区の交通アクセスの向上にもつながります。</li> <li>・鶴来駅の移転または改築についてですが、そもそも鶴来駅ができた当初は、町はずれであり、旧鶴来街道（旧国道157号線）が唯一の金沢直通的道路でしたので、その道に面して駅の入口があれば足りました。しかし、現在、駅の反対側である大国町西に大規模な宅地造成が行われたことによって、そこの住人の利用者が、かなり遠回りして駅に来ているという状況があります。国道157号線や天狗橋（能美市方向）から駅に向かうとなると、駅が見えていながら、同じように遠回りをしなければなりません。</li> <li>・よって駅自体もかなり老朽化しており、駅正面は立派な構えではありますが、建て替える時期に来ていると思います。建て替える際は、橋上駅も一つの方法ですが、建設費が高額になるので、鶴来駅を鶴来郵便局側に移設新築して、天狗橋からの道路と鶴来支所前の道路を踏切でつないではどうでしょうか。</li> <li>・駅構内を横切ることになりますが、電車が頻繁に出入りすることもないと思うので、既存の駅前を利用することを考えれば格段に便利になると思います。この場合の踏切は、駅構内の踏切を兼ねる形をとれば、開設が可能になるのではと思われます。</li> </ul>	同上
55	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸鉄道石川線については様々議論がなされており、本当に難しく感じます。</li> <li>・朝夕の利用者や運転士不足を考えれば簡単には廃線、バス転換とは行きませんし、残すにしても設備、車両更新などの問題もあります。</li> <li>・個人的には鉄道路線をアスファルトにしてBRTで連節バスでもと思ったりもするのですが、東北の気仙沼線などを見ても簡単な話ではなさそうですし、何か良い案があればと日々感じております。</li> </ul>	
56	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石川線の沿線に家を買って、埼玉県から6年前に引っ越してきました。こちらの方は車の移動があたり前みたいですが、私達夫婦は目も悪く、電車での移動を主としています。</li> <li>・昨年秋頃、新聞で石川線存続問題についての記事を読み「もしかして廃線になってしまうのでは・・・」と不安になり投書いたしました。「バスに転換」など記事に書かれていましたが、ますます交通渋滞を引き起こし、時間もかかるようで不便になってしまいました。</li> <li>・うちの子どもの雪や雨の日は、石川線を利用して、中学・高校と安全に通学できたので感謝しております。私も今も通勤に、夫は趣味の音楽をやるため、石川線を利用させていただいております。</li> <li>・年をとっても仕事ができ、趣味を楽しめるのも、子ども達が学校に通えるのも、石川線が通っているからです。</li> <li>・どうか、私達の生きがいを奪わないで下さい。これからもずっと石川線の存続をお願いします。</li> </ul>	
57	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料を拝見すると、石川線は赤字が続いており、この要因は沿線の人口密度等による根本的な問題であると思われ、北陸鉄道の要望である上下分離方式については、理解できる事であると思われ</li> <li>・ただ我々の地域にとって路線の存続は、通勤通学の無くてはならないものとなっており、廃線の選択については、絶対に避けていただきたい。</li> <li>・上下分離又はBRT等の方法による存続について、経済性・利便性・問題点等を具体的な項目・数字により積上げて、一般の方でも解りやすい比較表により、最適な選択をすることが望まれます。税負担が発生する事でもあり、地元市民に広く理解をいただける手法により、計画を十分に練っていただきたい。</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
58	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸鉄道石川線のバス転換・BRT化の検討とあるが、「石川中央都市圏地域公共交通協議会」にて公表されている資料を確認すると、北陸鉄道は石川線のバス転換は運転要員の確保が難しく、浅野川線の運営にも悪影響を及ぼすことから消極的な立場です。</li> <li>・廃線により公共交通利用者の自動車への転換が見込まれ、それに伴う交通渋滞は鶴来方向のみならず、交通経路が重複する松任・辰口方向からの渋滞、到達時間の増大への懸念があります。都市部へのアクセスの長時間化は、金沢市郊外の魅力低下、価値や地価の低下にもつながると思われま。</li> <li>・石川線の沿線、野々市市や鶴来北部地域では人口は微増傾向にあり、コロナ禍直前までの利用者推移は横ばいから上昇傾向にありました。直近でも区画整理事業が計画されていることから、全体としての人口減少が見込まれるなかでも、人口や利用者は減少しないことも想定されます。直近では来年度から金沢伏見高校などの定員が増員となるといったような要素もあります。</li> <li>・以上のことから、バス転換といったような選択は安易にすべきではないと考えます。</li> <li>・また、金沢市にて長年導入の検討を進めていたLRTについては導入の検討すら行わないのはなぜでしょうか?現状を維持した場合、バス転換・BRT化したケースと合わせてLRT化した場合もシミュレーションして比較すべきではないでしょうか。</li> <li>・LRT、BRT、バスのいずれも石川線を金沢市内中心部へ直通させるための手段ですが、赤字だからとよりコストの低い選択肢を選んでも、それが地域住民の生活環境が損なわれるようでは、最良の選択とは言えないと思います。地域の価値向上のためであればコストの高いものであっても選択すべきです。</li> <li>・金沢市が新交通の導入に二の足を踏んでいる理由は道路車線の減少による渋滞への影響だと思いますが、そもそも現状でも通勤時間帯は激しい渋滞が起こり、十分に道路が確保できてない状況にあるといえます。新交通の導入以前の問題として、都市計画を見直し必要な道路、車線を確保すべきではないでしょうか?</li> </ul>	同上
59	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北鉄石川線とIRいしかわ鉄道との一体的な経営、北陸線に乗り入れし、金沢駅に直通する、または石川線をLRT化し、白山ろく地域まで延伸するといった大胆な発想も必要なのではないか。</li> </ul>	
60	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新西金沢駅を地下化し（新西金沢の急カーブ解消）、北陸本線西金沢駅ホームとL字型接続の上、通路で直結。併せてこの工事完成後は終日運行に戻し、IRの方も接続改善のため、金沢ー松任に「シャトル列車」を走らせる。（工事完成までは暫定的に北陸銀行西金沢支店前へ後退</li> </ul>	
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通システムは上水道や道路など都市インフラの一部です。</li> <li>・採算が取れないとって単純に廃止する種類のものとは違います。</li> <li>都市計画の柱として公共交通システムを中心に据え、システムを活かした都市づくりを行っていくことが今後のまちづくりに求められる重要なポイントかと思えます。</li> <li>・その上で、民間企業に全てをゆだねるのではなく、上下分離方式を採用して運用していくことが最低限不可欠だと考えます。</li> <li>・また、新しいシステムを導入するにあたり、乗り心地の向上、大都市と同じキャッシュレスシステムの導入、現状よりも早く目的地に着くなど、現在よりも利便性が向上することも重要です。（特に野町～鶴来間は現在の30分よりも多くの時間がかからないように！）</li> </ul>	
62	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の石川線を縦軸とするならば、そこにアクセスする横軸（例えば、富光寺～四十万、森島～明光など）の横軸交通を同時に整備してほしい。</li> </ul>	
63	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用率を上げるためには通勤、通学以外の利用者の確保も重要なポイントとなる。</li> <li>・和歌山県の貴志川線、長野県のしなの鉄道などの観光システムの取り入れ。合わせてJR九州に代表されるユニークなデザイン車両の取り入れも含めて計画をして欲しい。</li> <li>・因みに、上記の電車をデザインした水戸岡鋭治氏は鶴来観光協会時代に石川線の改修計画について協力いただいた経緯がある。</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
64	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間帯をラッシュ時に限定（朝夕通勤通学時間帯の他、沿線高校の定期考査日や白山ひめ神社イベント日、冬季の日中を含む）。運休時間帯の代行バスは運行せず、近隣の併行バス路線をご利用いただく（ただし、松任一鶴来系統は日中増便）。これにより、コスト削減と車両およびインフラの点検整備・修理やリフレッシュ工事の時間を確保する（作業効率向上には、電車を4～5時間程度止めることが効果的）。</li> </ul>	同上
65	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線を新西金沢一鶴来に短縮（野町一新西金沢はバス転換）</li> </ul>	
66	<ul style="list-style-type: none"> <li>・架線電圧を直流1500V（現行直流600V）に昇圧し、変電所を1箇所（ほぼ中間の四十万あたり）に削減（この電圧で、1箇所の変電所がカバーできるキロ数は新西金沢一鶴来の11キロが限界）。</li> </ul>	
67	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両を大型20メートル両開き4つ扉車（大手私鉄からの中古車。現行車両は18メートル両開き3つ扉車）に更新</li> </ul>	
68	<p>P54「2」北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）」－「①上下分離を含めた北陸鉄道線の存続や、石川線のバス転換・BRT化の選択肢の検討」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次の部分を挿入してください。</li> </ul> <p>「大量輸送機関としての公共交通は、地域にとって今後も必要であり、北陸鉄道から要望のあった上下分離方式の導入（鉄道事業再構築事業）も含め、行政としてクロスセクター効果（CSE）も考慮して、何らかの対応策を検討する必要があります。</p> <p>（理由・説明）</p> <p>単に赤字だから廃止するのでは、隣県の京福電鉄休止による大混乱のように、大きな負の外部効果をもたらしかねません（議論を重ね、「えちぜん鉄道」として再出発を選択）。行政として、クロスセクター効果（CSE）を十分に検討する必要があります。</p>	
69	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上下分離するだけでは不便な（不採算な）鉄道が残るだけ</li> <li>・LRT化し都心延伸、北陸線（IR線）と直通化し、バス&amp;ライド、パーク&amp;ライド</li> <li>・LRT化（増便）の効果は富山ライトレールが実証している（平日2.1倍、休日3.5倍）</li> <li>・パーク&amp;ライドは福井では3路線で約1400台（一部は県が整備）</li> <li>・鶴来町---LRT化し、レッツ付近まで延伸するのが有力（約800m、約8億円）、通勤、賑わいのため</li> </ul>	
(3) 交通不便地域の解消		
70	<ul style="list-style-type: none"> <li>・白山麓旧5村には、路線バスやコミュニティバスの既存交通では解消できない交通不便地域が多い。この地域には2020年の活性化再生法で導入された特定事業である「地域旅客運送サービス継続事業」の導入が適している。この特定事業は地域住民の足に加え、観光客の足も期待して創設された制度であり、白山麓の観光振興にも寄与するような路線の導入を期待したい。</li> <li>・白山市地域公共交通網形成計画には、自家用有償旅客運送等の地域主体の新しい運行形態を「国の制度設計を注視し実施を検討」とされていた。2020年に活性化再生法が改正されて制度設計ができた今、白山市地域公共交通網形成計画も本計画策定と同時に改正が必要と考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、野々市市シャトルバス「のんキー」が白山市に乗り入れしている他、野々市市コミュニティバス「のっティ」の南部ルートが金沢市に、白山市コミュニティバス「めぐーる」の東ルート、蔵山・林ルートが野々市市に一部乗り入れしています。</li> <li>・今後、市町間をまたぐバス等の相互乗り入れなどによる、都市圏内の空白地域の解消や公共交通の利便性の向上に関して連携を図ってまいります。</li> <li>・また、運転手不足という大きな問題もあるため、ご希望のダイヤ・ルートなど、すべてにお応えすることは困難な状況ではありますが、路線バスとコミュニティバスとの接続改善など、可能な限り利用実態に即したルート・ダイヤの設定に努めてまいりたいと考えております。</li> <li>・いただいたご意見については、今後の交通不便地域解消の参考とさせていただきます。</li> </ul>
71	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各市町のコミュニティバスは市町内で完結していると思うが、経済圏は市町界に関係なく存在しているため、隣接市町と連携を図って市町の境を超えたコミュニティバスの運行も検討いただきたい。</li> </ul>	
72	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JRの各駅及び北陸鉄道石川の各駅をハブとして、そのハブ地域に向かうコミュニティバスを小型化し、15分間隔で運用し、利便性の向上をまず第一に図る。</li> <li>・施行地区を決め、実施するのでもよく、その後再度利便性を市民に聞き、正式運用も可能と考える。</li> <li>・人が乗らない→運行便数の減少を先にするのではなく、利便性を先に実施することを考えてほしい。</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
73	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通で、一番重要なことは、本数を増やすのではなく、目的地での所要時間をふまえたダイヤを考えることだと思います。</li> <li>例えば、病院に行くなら、朝診察の始まり時刻にあわせ、帰りは診察にかかる時間を考えて時間設定したり、また、図書館があるバス停なら、図書館で本を探す時間を考慮した帰りのバスでなければ、そこに行く意味がなく、スーパーがある場所も同様。</li> <li>現状は、バスで、用事をすませ、往復できないダイヤになっています。利用する人がすくないのではなく、利用できません。行きはあるけど、帰りのバスがないとよく耳にします。</li> <li>先きのべましたが、本数を増やすのではなく、用事に合わせた往復の時刻を考慮してほしいです。高齢者は、免許を返納したら、頼れるのは、公共交通だけ。お風呂にいきたくても、一時間ほどしてから帰るバスがない。人によって用事をすませる時間は違いますが、リサーチすれば、平均値がでるはず。特に高齢者の生活行動パターンを調べるべきです。</li> <li>皆の望む時間帯は、なかなか実現できませんが、あそこに行くなら、このバスにのれば、用事をすませて、何時には帰れる。その時間に私たちも合わせて行動できます。ぜひ、見直しをお願い致します。</li> </ul>	同上
2 分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善		
(1) 交通結節点の整備・機能強化		
74	<p>P58「①駅周辺整備の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>次の文を追加してください。</li> <li>「公共施設の移転・新設の際には、駅構内や駅の徒歩圏内への立地を積極的に検討する。」</li> <li>(理由・説明)</li> <li>運転免許を持たない人や返納した人などの交通弱者のためにも、また鉄道利用者を増やすためにも、施設の種類や規模をふまえて、積極的に検討することが望まれます。</li> <li>また、駅の裏口から長距離を迂回しないと利用できない場合には、自由通路の地下道を設け利便性を高め利用者増を図ってください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貴重なご意見として承りました。</li> </ul>
75	<p>P59「②バス停の待合環境・情報提供の充実」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>香林坊（日銀前）バス停、香林坊（四高記念館前）バス停のように、利用者に比べて屋根が小さすぎるバス停があるので、「主要バス停の上屋」整備を進めてください。</li> <li>隣接バス停でまったく異なる名称の場合、統一するなどしてわかりやすく（乗り換えもしやすく）してください。</li> <li>例：北鉄バス「如来寺前」と 金沢ふらっとバス「小立野下馬」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、上屋の整備など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、地域の実情に応じた整備を検討してまいります。</li> <li>また、現在のバス路線は、来訪者や普段バスを利用しない方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わかりやすい経路表示や愛称の工夫など情報提供のあり方についても検討してまいります。</li> <li>いただいたご意見については、今後の交通結節点の整備・機能強化の参考とさせていただきます。</li> </ul>
76	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティハブの中でも重要な候補の1つが鶴来駅である。石川線が金沢駅や香林坊まで直通した際、鶴来の市街地や白山比咩神社の他、白山麓旧5村へのバスアクセスの重要な結節点となる。鶴来駅のモビリティハブは、石川線の利便性向上や利用者数増加にも寄与する。</li> <li>白山麓は小松空港にも近いため、小松方面との広域交通の確保も有効と考えられ、モビリティハブとしては吉野工芸の郷付近（金沢方面・小松方面・瀬女方面の結節点）、道の駅瀬女付近（吉野方面・中宮方面・白峰方面の結節点）が候補になると考えられる。</li> </ul>	
77	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちなかの最も重要なモビリティハブとして香林坊が想定されると思う。香林坊はまちなかの中心であり、交通ターミナルとして大々的に整備することで、まちなかの核が形成され、移動の利便性が大幅に向上すると思う。モビリティハブがまちなかの拠点となることも期待する。</li> </ul>	
78	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在は白山市鶴来地区在住、実家はかほく市山間部にあります。</li> <li>学生時代は金沢の学校に通っていたため公共交通機関を多く利用していましたが、現在はどこへ行くにも自家用車で移動します。</li> <li>私が公共交通機関を利用しない理由:待たされるのが嫌だから</li> <li>乗り換えのアクセスが悪く、結果的に移動時間が多くなる。(現在は白山市とかほく市の往復が多いのですが、車だと50分、公共交通機関だと乗り換え時の待ち時間含め3時間近くかかります)</li> <li>バス停や駅に屋根や風除けがなく、雨や雪が降っているときは待つのが億劫(今は小さな子供がいるので利用しにくいと感じます。高齢の方も待つのが辛い環境かと思います)</li> <li>雨や雪で遅延したとき、今どこで停まっているのか、あとどれくらいで着くのかわかる情報が公共交通機関ごとにあたりなかつたりでわかりにくい(天気が悪くてもその場でバスや電車が来るのを待つしかない)。</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
79	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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ん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。</li> <li>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ます。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&amp;ライド施設整備が必要だと思います。</li> <li>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&amp;ライド施設を整備してもよいと思います。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>また、利用者、交通事業者、駐車場提供者の3者がお互いにメリットを享受し合えるよう、駐車場割引の実施や定期券補助制度の導入などを検討してまいります。</li> <li>いただいたご意見については、今後のパーク・アンド・ライド拡充の参考とさせていただきます。</li> </ul>
80	<ul style="list-style-type: none"> <li>石川線活性化には、加えて、大規模パーク・アンド・ライド駐車場の整備も必要である。特に陽羽里駅は村田製作所の大きな駐車場があり、山環が近くに通るパーク・アンド・ライドの有力候補地の1つと考えられる。</li> </ul>	
81	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、パークアンドライドが整備されている駅は、鶴来、額住宅前です。この2駅の内訳をみると、鶴来駅は、鶴来支所の一角、額住宅前駅は、駅前に数台分です。これはあまりにも少なすぎます。設置が可能な駅を見てみると、日御子駅は、駅前に蔵山公民館があり、その駐車場の一部をパークアンドライドに使えます。道法寺駅も同様です。近くに林公民館があり、その駐車場の一部を転用できます。</li> <li>井口駅と陽羽里駅は、駅の前に田んぼが広がっており、その一部を買い取り駐車場を整備します。特に陽羽里駅は、加賀産業道路を利用して金沢市内に通勤している車両を少しでも、鉄道利用に振り替えていくことができます。これを行うための駐車場整備は、上下分離方式が実現すれば、沿線自治体が国の補助を受けながら行う必要があります。</li> <li>パークアンドライドを浸透させるためには、やはり朝のラッシュ時における頻繁運転が大きな意味を持ってきます。前述しましたが、概ね18分から20分ヘッドで、列車を走らせることができ、且つ目的地に速く着くことができる魅力を、マイカーの利用者に気づいてもらうようにしていかなければなりません。</li> </ul>	
82	<p>P61「(2) パーク・アンド・ライドの拡充」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「パーク&amp;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。</li> <li>(例) 福井県の場合、月額上限 3,000 円を支給。</li> </ul>	
83	<ul style="list-style-type: none"> <li>北陸鉄道バス南部車庫のKパーク日帰り利用</li> <li>妻は免許を所持していますが、香林坊までの運転や、特に雪の日に遠くに運転するのが苦手としており、街中や金沢駅へは南部車庫からバスを利用しています。</li> <li>ただ、南部車庫までも距離があり自転車などで行くのですが、雪の日など天気の悪い日に南部車庫の駐車場を1日利用できればと以前より申ししておりました。</li> <li>街中までの往復乗車券とKパーク1日利用のセット券など販売すれば、高齢者や運転が苦手な方への需要があるのではと感じます。</li> </ul>	
(2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上		
84	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会のキャッシュレス化が進んでいるが、交通分野では既に交通系ICカードがスタンダードになっている。スマートなスタイルで交通機関を利用するには、現状ではそれぞれ複数枚所有しなければならないことから、プレミアは無くても交通系ICカードを利用できるようにしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国共通交通系ICカードやクレジットカード決済などの様々なキャッシュレス決済手段について、交通事業者や関係機関と連携を図り、路線バスや鉄道線への導入・拡大などを検討してまいります。</li> </ul>
85	<p>p. 64</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすい情報提供、これは大事です。北陸鉄道は、昨年、正常に動いていたアプリを突然停止し、新しい、不必要に複雑なアプリへの移行を強制しました。情報提供の継続性も重要です。みんな新しいことを覚えるのは嫌いですからこのようなことを繰り返さぬようにした方がいいと思います。</li> <li>路面電車を残している町とバスにした街のわかりやすさの違いとも言われています。バスが選ばれるためには行きたいところの近くまで行くルートが合理的に選択できないといけなくて、直行がない時の乗り換えルートをどうわかりやすくできるかと運行間隔をどう小さくできるかが難しいながらポイントであろうと思います。</li> <li>いろいろ制約があることとは思いますが頑張ってください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>金沢MaaSコンソーシアムとして「のりまっし金沢」の利便性向上に取り組むとともに、石川中央都市圏へのMaaS拡大を目指してまいります。</li> <li>また、わかりやすい経路表示や情報提供あり方の検討、GTFISの整備やオープンデータ化を推進し、シームレスな情報提供、多様な運行情報の活用等を図ってまいります。</li> <li>いただいたご意見については、今後の公共交通の利用しやすさ・わかりやすさ向上の参考とさせていただきます。</li> </ul>

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4 市 2 町の考え方
86	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ね賛同できる方針でした。</li> <li>個人の取り組みとして通勤時は電車とバスを利用しております。</li> <li>1点方針を補強する提案をさせていただきます。バス停改良によるバスの正着性の向上についてです。</li> <li>現状のバスは、時刻表より早く来た場合は定刻より早く出発します。遅れた場合はいつ来るかわからない。もしかして乗る予定のバスが行ってしまったのかも不安になることもあります。私はのりまっし金沢アプリの、バス近接情報を利用しておりますが、広域では利用できません。大雪時のバス時刻の混乱も石川ではあります。</li> <li>バスの正着性不安緩和のためにも、GTFSの促進でバスが今どこにいるのか？いつ来るのか？の解消していただければ利用向上につながると思います。また、幼稚園バスの送迎などではGPSの利用で、正着性不安を解消している園も県外にはあるようです。公共交通機関の利便性が向上し持続可能な生活様式になるようにお願いします。</li> </ul>	同上
87	<p>金沢市中心部と地方を結ぶ公共交通は充実しているので、地方同士をつなぐ公共交通ができないか。(例えば、河北郡市と野々市・白山市を環状的に繋ぐ直通バスなど)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域内の全ての公共交通機関の遅延情報などを一元で見られるサイトやアプリの提供。(どのくらい遅れているかわかれば、屋根がないバス停などでずっと待ってなくてもいい?)</li> </ul>	
88	<p>p65「④バス停・駅、車両のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「主要施設における交通案内の多言語化」→「主要施設やバス停における交通案内の多言語化」に。 (理由・説明)</li> <li>「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、明記して推進を。</li> <li>加賀笠間駅(東口)、小舞子、倶利伽羅の駅舎前に段差があるので、スロープを設置してください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貴重なご意見として承りました。</li> </ul>
89	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の活用は生活交通以外にも、市民の手軽なレジャー、スポーツ、観光(いわゆるサイクルツーリズム)の視点からも重要である。自転車専用道路を「サイクリストの聖地化、ブランド化」が望まれる。候補として手取川キャニオン道路が有望であるが、他にも里山里海サイクリングルートの一部と、河北潟東部に専用道を立てて、河北潟一周ルートを設けるのも一案と考える。サイクリストの聖地化には、眺望や絶景が必須である。日本海や河北潟を眺めサンセットブリッジを走行するコースは全国のサイクリストに人気が出ること間違いない。また初級者やライトユーザー向けの短縮コースとして、河北潟干拓地締切堤防及び才田大橋を走行するルートも設定しても良い。</li> <li>これらルートへの金沢市内からのアクセスとして、石川線や浅野川線によるサイクルトレインもサイクリストをサポートする重要な役割となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車を活用した二次交通サービスの充実として、サイクルトレインの推進やシェアサイクル・レンタサイクルの連携・サービスエリアの拡大などを検討してまいります。</li> <li>いただいたご意見については、今後の自転車を活用した2次交通サービス充実の参考とさせていただきます。</li> </ul>
90	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルトレインを実施していますが、利用できるのが野町駅、鶴来駅のみとなっているので、ほかの駅(特に野々市工大前駅)でも乗降できるようにして欲しいです。 (自転車で白山麓方面まで行って帰り疲れた場合、鶴来駅から最寄り駅までサイクルトレインで帰ってくるという使い方ができるため)</li> </ul>	
91	<p>P66「⑤自転車を活用した二次交通サービスの充実」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「駅や主要バス停への駐輪場の整備」も、公共交通の維持の面からも有意義であり、再掲し補足を。</li> <li>利用者増を図るためには、サイクルトレインの時間帯、運行時期の拡大も必要ではないでしょうか(混雑状況をふまえて)。群馬県の上毛電鉄では、通学時間帯にもサイクルトレインを運行し、沿線の生徒に活用されています。</li> </ul>	
3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成		
(1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成		
92	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティマネジメントは全世代を通じて大切であるが、公共交通の危機的状況下においては、マイカーに依存し公共交通をほとんど利用しない現役労働者世代(生産年齢人口層)が重要なターゲットとなる。</li> <li>自動車でなければ通勤できない者でなく、公共交通を選択できる者に対する強力な転換インセンティブ策が必要では。</li> <li>公共施設化によるバス停のグレードアップ</li> <li>プレミアム商品券のような有期限の手厚いプレミアをつけたICカード発売</li> <li>東金沢駅前のようなパークアンドライド駐車場の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまちにするため、公共交通を利用する意識を養うモビリティマネジメントは重要な取組であると考えており、貴重なご意見として承りました。</li> </ul>



NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
<b>(2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備</b>		
93	<ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化対策として環境に優しい交通の導入は賛成である。しかし交通計画案では連節バス導入を提示しており疑問がある。ガソリンや軽油によるエンジンによるバスは、マイカーよりは良いが、排気ガスを出す以上、決して環境に良い交通システムとは言えない。また、EV車両にしても、現在のリチウムイオン電池を使用する以上、エネルギーの損失は意外と大きく、バッテリーについても5年に一度は交換しなければいけないといわれている。</li> <li>電源は、架線からパンタグラフに供給する方式が最も効率的である。また、ゴムタイヤ走行も摩擦抵抗が大きく効率は悪い。走行は、レールと鉄の車輪による方式が最も効率的である。連節バス導入は見直し、現在最も省エネとされるLRTに変更した方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貴重なご意見として承りました。</li> </ul>
<b>(3) 運転手や地域の担い手の確保</b>		
94	<ul style="list-style-type: none"> <li>宇都宮LRTが運転手確保に成功している事例をみると、バスより鉄軌道の方が運転手の希望者確保は容易ではないかと考えられる。運転手確保に向けた支援事業は、鉄軌道の運転手（運転士）育成を含めたものとして頂きたい。</li> <li>合わせて、石川線の上下分離による存続を含む、鉄道の利便性向上と利用者転換・誘導をセットで進め、鉄道利用者増加とバス運転手不足の両方に対応することができると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>また、運転手1人当たりの輸送力を高める連節バスの導入や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。</li> </ul>
95	<ul style="list-style-type: none"> <li>芳賀・宇都宮LRTの運転手確保の成功事例をみると、バスより鉄軌道の方が担い手確保は容易に思える。特に若者にとって鉄軌道の運転はバスの運転より魅力的なようだ。とすれば、公共交通の運転手不足と石川線の利用者不足という2つの課題を一挙に解決する方法として、適切な設備投資を伴う石川線の実効的な需要拡大策が考えられる。石川線へ利用者を誘導すればするほど、鉄道の輸送効率と労働生産性がますます上がり、利用者と担い手の両方の不足に対応できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>いただいたご意見については、今後の運転手や地域の担い手確保の参考とさせていただきます。</li> </ul>
96	<ul style="list-style-type: none"> <li>連節バスは都市圏のどの路線に導入するのか、路線の選定基準と具体的な候補路線を示してほしい。</li> </ul>	
97	<ul style="list-style-type: none"> <li>連節バスが住民に愛されるよう、宇都宮LRTのように、デザインや愛称について導入前に住民参加型アンケートを実施してほしい。あるいは新潟BRTのように愛称を公募してほしい。</li> </ul>	
98	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士不足対策の検討がイマイチに感じます。</li> <li>石川中央都市圏では金沢市よりもエリアが広く、バスを運行しようにも距離・路線が多いと金沢以上に運転手不足に陥る印象を受けます。</li> <li>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）</li> <li>特に、石川線は運転士不足で不便になるバス転換やBRT化は望ましくありません。</li> </ul>	
99	<p>p74 「⑤運転手確保に向けた支援事業の実施」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「女性も働きやすい環境整備」も重要であり、支援対象に追加してください。</li> </ul>	
100	<p>p73 「①運転手不足に対応した運行方法や車両導入の検討」</p> <p>末尾に「・企業のスポンサーによる無料巡回バス（ラン♪Run♪バス）との連携と適切な役割分担」を追加してください。 （理由・説明）</p> <p>2021年3月から石川中央圏に企業のスポンサーによる無料巡回バス（ラン♪Run♪バス）運航を開始しています。住民にとっては、商業施設等への便宜である一方、有料の路線バスの経営に悪影響がないかも含め、連携すべき点では連携するとともに、適切な役割分担が必要ではないでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご指摘を踏まえ、基本方針に追記します。</li> </ul>
<b>5. 数値目標の設定と推進体制</b>		
101	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策・主な取組の達成指標(p76)</li> </ul> <p>公共交通モニタリング調査では、「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」の実現に必要なバス・鉄道に関する要望として、「バス路線の拡充」と「運行本数の増便」が上位2項目を占めた。その結果を踏まえ、達成指標の「路線バス・コミュニティバスの路線数・便数」は「維持を目指す」でなく「増加を目指す」とすべきである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、地域では路線バスの大幅な減便や廃止が続いています。生活に必要なバス路線等の公共交通の持続可能性確保は喫緊の課題であり、当圏域では、まずは既存路線の維持を目指すことを目標としています。</li> </ul>
102	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通モニタリング調査では、「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」の実現に必要なバス・鉄道に関する要望として、「バス路線の拡充」と「運行本数の増便」が上位2項目を占めた。その結果を踏まえ、達成指標の「路線バス・コミュニティバスの路線数・便数」は「維持を目指す」でなく「増加を目指す」にすべきではないか。路線数・便数を維持したままよりも増加させた方が、効果指標の「鉄道・バスの利用者数」の目標達成に有効であるのは、上記調査結果からみても簡単に予測できる。</li> </ul>	

NO.	意見の概要	石川中央都市圏4市2町の考え方
103	<p>・施策・主な取組の効果指標(p80) 地方自治体の施策の効果指標として、クロスセクター効果や費用便益比を導入が必要である。特に「公共交通への公的資金投入額」は過去の実績踏襲ではなく、クロスセクター効果を算出し、それを投入額の根拠とすることで、市民に対する理解も得やすくなる。</p>	<p>・貴重なご意見として承りました。</p>
104	<p>・「達成指標」と「効果指標」は、10～20年後の将来を見据え目標年次を設定するべきではないか。長期的に大きな目標を掲げて一丸となって取り組むことが重要であり、そのような夢をもたせてくれるような計画としてほしい。</p>	<p>・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と定めていき、住民の方々にも分かりやすい計画とします。</p>
105	<p>・住民・地域等との連携による計画の推進体制(p83) 活性化再生法第六条第2項第3号には、法定協議会の構成員として「関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者」が含まれている。参考資料「2. 石川中央都市圏地域公共交通協議会委員名簿」によると学識経験者は1名のみ、利用者は町会や女性協議会のみであるが、北陸は金大や富大に公共交通専門の学識経験者が多く、公共交通関係の市民団体も多数活動している、我が国の公共交通先進地域である。北陸の中心地金沢を含む石川中央都市圏の公共交通の協議は全国から注目されていることを認識し、計画の推進状況に応じて協議会構成員（学識経験者と住民団体等）の見直しや、関係者のオブザーバー参加を進めて頂きたい。</p>	<p>・貴重なご意見として承りました。</p>
106	<p>・計画の進捗管理(p83) 活性化再生法第五条第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。この特定事業を本計画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。参考資料「1. 策定の経緯」には令和5年度以降に特定事業計画等を検討するとされているが、「進捗管理（PDCA サイクル）の進め方」の表中に、特定事業を位置づけた本計画の改定時期と、特定事業計画策定の時期を明記して頂きたい。 ＜想定される特定事業の例＞ 地域公共交通利便増進事業（ダイヤ調整、路線再編、共通乗車券等） 軌道運送高度化事業（石川線LRT化、金沢都心軸LRT導入） 道路運送高度化事業（BRT、連節バス導入） 鉄道事業再構築事業（石川線・浅野川線の上下分離） 地域旅客運送サービス継続事業（白山麓等での交通事業者協力型自家用有償旅客運送）</p>	
6. その他		
107	<p>・当たり前の話ですが、居住地が市内の四方八方に散らばっているのは、これを賄うためのバス路線の系統数が多くなり、バス運転手の数は少なくなる・乗客数が少ないため個々の路線が赤字になります。富山市も同様の問題を抱えていたため、「お団子と串」政策で鉄道・路面電車・幹線バス系統沿いに住居や公共施設を集約させ、公共交通の路線も集約化する政策をとっています。 ・公共施設は簡単に動かさないので、公共施設の立地に合わせて公共交通の整備を進める。分断された各公共交通の路線をつなげる。その沿線に住民を集めるという政策を富山市に倣ってとっていく必要があると思います。 地図を見ていると公共交通不便地に位置する公共施設や学校・大規模事業所が多いのは金沢市です。 ・LRT路線だけでも他の意見募集で指摘した市街地中心部から大学病院や金沢大学を結ぶ路線に加えて、泉野や平和町の高校・自衛隊施設を結ぶ路線・金沢西IC付近の運動公園を結ぶ路線等、必要と思われる路線はたくさんあります。 今のぶつ切りの公共交通網では何もできません。富山市のようにしかるべきLRT路線を整備し、そのうえで人の流れをコントロールすべきです。</p>	<p>・貴重なご意見として承りました。</p>
108	<p>・白山市新田北の交差点に右折信号をつけた方がいいと思います。朝と晩のラッシュでいつも混んでいて渋滞していたり、右折車線は2台しか通れず黄色信号でも無理やり走ろうとして危ないです。</p>	<p>・周辺地域におきましては、現在、市道の拡幅工事が進められており、今後、道路管理者と公安委員会との検討の上、協議してまいります。</p>
109	<p>・白山市に住んでいます。 ・国道8号の松任イオンから乾東交差点までの上下間の慢性的な渋滞解消に向けて何かしらの対策はして欲しいと思っています。 ・能美市方面や松任から能美、もしくは野々市に行くルートが集中してる為に時間問わず渋滞してる印象です。</p>	<p>・国道8号につきましては、国土交通省が令和元年度に乾東交差点から宮丸交差点間の6車線化に事業化されております。 ・現在、設計を進めているところであり、白山市としても早期完成に向け、協力してまいりたいと考えております。</p>
110	<p>・内灘町への通勤で海側幹線を利用していましたが、信号のサイクルが悪く時間がかかる印象です。8号線のほうが信号そのものが少ないのですが流れが良く感じます。特にコストコ、白山イオンが出来てからの土日も含め夕方の混雑が激しくなっています。 ・手つかずの真ん中の本線が通れば渋滞の解消、8号線への車も分散し、CO2の削減にもつながるのではないのでしょうか。予算の面も含め、厳しいとは感じますが、せめて海側幹線の信号サイクルの見直しは考えてみていただけないのでしょうか。</p>	<p>・海側幹線の本線部につきましては、白山市としても渋滞解消に効果的であると考えており、これまでも国や県へ早期着工について要望しており、今後も継続し要望していきたいと考えております。 ・また、信号のサイクルにつきましては、白山警察署へ確認したところ、感知器により通行量を測定しており、信号機の周期を随時変更し最適化を図っているとの回答を受けております。</p>

NO.	意見の概要	石川中央都市圏 4市2町の考え方
111	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MaaSなる言葉が出てくるがどこにも定義がない。おそらく Mobility as a Serviceなんだろうが、すると、これは言葉遊びに過ぎず新技術でもなんでもないと判断します。</li> <li>・BRTの説明がありませんが 国土交通省では「BRT（バス高速輸送システム）」のような表記をしています。また、導入ガイドラインなるものを令和四年9月に発表されているようです。そうした文書を参照しつつ何を言っているのか普通の人にわかるように書きましよう。</li> <li>・p. 11 不適切なグラフ 棒グラフは値が棒の面積（あるいは長さ）に比例するように作るものである。然るに、このグラフのように棒グラフの下を切ると面積と値が比例しなくなり、実際の値とは異なった印象を与えるので不適切である。棒グラフにせず、値の点をプロットすれば良い(免許保有率と同様の表示方法、ただし、中の点の形状を変えるべき)。 p. 12, p. 13も同様。</li> <li>・p. 17 不適切なグラフ（立体円グラフ） 円グラフの利用はそもそも多くの場合不適切であるが、円グラフというのは表す値と面積が比例するような視覚効果を作るものである。然るに立体円グラフにして円の部分を潰して、下に伸ばした領域を作ると手前部分に来ている要素の面積が大きく感じられるので実際の値とは異なった印象を与えるので不適切な表現である。すぐ下にある数字だけでいいがどうしてもグラフにしたければただの積み上げ棒グラフにすれば良い。</li> <li>p. 23 不適切なグラフ ・縦軸が途中で切れているかと思えば、そもそも軸の間隔も違う。騙し絵効果があり大変よくない。また、同じパターンの色しか違わない線がいっぱいあって何がなんだかともわかりにくい。色覚多様性を踏まえ、白黒コピーしてもわかる表現に努めるべきである。なお、このグラフはあまりにもわからないので、このデータをどうしても掲載するなら表のままの方がマシであろうと思う。</li> <li>・p. 31-39の調査結果 およそ人間が読むことを想定していないとしか思えない。文字が重なっていたり、暗い背景の上に黒い文字を載せていてコントラストがないなど。</li> <li>・p. 48以降のスケジュールの図 薄い背景に白い文字でコントラストが不足して読みにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貴重なご意見として承りました。</li> <li>・なお、ご指摘を踏まえ、用語の説明を追記するほか、最新のデータが公表されているものにつきましては、本計画に反映します。</li> </ul>
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>・表紙に計画の対象年度（2023～2027年度）を明記し、多くの人に参照・活用されやすくしてください。</li> <li>・P11-13の図表、 p18の上の図 図表収録データの最新年がR2ですが、R3のデータも出ているはずなので、アップデート・追加して、計画の精度を高めてください。</li> <li>・P14 「▼主要渋滞箇所（金沢地区）」, p15 「▼石川県内直轄国道の交差点損失時間分布図」 調査時点（調査期間）はいつなのか、説明が落ちているので、補足してください。</li> <li>・P29 図 p61の「①鉄道・バスとの接続性を考慮した駐車場・駐輪場の拡充」と対応するよう、図に駐車場だけでなく、駐輪場のある駅についても記号で記載して、整備状況を一目でわかるようにしてはどうでしょうか。</li> <li>・P41 図 「輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、乗車人数により大きく異なる」ので、誤解がないよう、その旨注記してください（定員乗車を前提としているはずですが、数人乗車するだけなら、これほど大きな差は生じません）。 「出典：「青梅市HP」とありますが、青梅市のどのページか確認・参照できるよう、URLなども補足してください。</li> </ul>	