

## 令和2年度 金沢市都心軸交通環境整備検討委員会 議事要旨

日時：令和3年2月16日（火）10：00～11：50

場所：金沢市役所第二本庁舎 2階 2202会議室

### ◎開会あいさつ（交通政策部長）

---

新型コロナウイルスの発生以降、公共交通の利用者が減っており、現在も回復しきってはいない状況である。このような中ではあるが、本検討委員会は、公共交通利用推進部会及び交通環境整備部会の2つの部会を開催し、皆様の意見を受けて様々な施策を実施してきたところである。新型コロナウイルスの影響による公共交通の利用者の減少とサービス水準の低下の悪循環を防ぎたい状況である一方で、コロナ禍ではデジタル化が推進されたという点では良い面もあった。

本委員会は、平成28年の新しい交通システム検討委員会の提言を受けて、公共交通の利用促進と、交通環境整備を進めてきたものである。子や孫の世代まで見据えた検討も必要かと考えており、委員の皆様のお力も必要と考えている。

皆様方におかれましては、忌憚のないご意見をいただきたい。

### ◎委員長あいさつ

---

新型コロナウイルスについて、5月ごろの全国的な緊急事態宣言時には厳しい外出自粛がなされていた。この状況は、語弊を恐れずにいえば、凶らずも壮大な社会実験になったと思っている。今回は、その影響をデータで見ることができるので、期待したい。

一方で、このまま新型コロナウイルスの影響をずっと受け続けるとも考えられない。もうすぐ医療関係者や高齢者を中心にワクチンの接種が開始されるという話もあり、今年いっぱいくらいには国民にいきわたるのではないかと考えている。

With コロナの時代に、どのような交通環境を構築すべきか、都心軸の交通環境のありかたについて、ご議論いただきたい。

### ◎議事

---

#### 事務局より資料説明

#### 委員長

資料のP12のアンケート結果をみると、MaaSが導入された場合のマイカー以外の外出意識の向上について、7割の方が増えると答えている一方で、3割が増えないと回答している。これらの人々は一体どのような方が把握しているか。居住地がバス停まで遠いこと、目的地周辺にバス停がないこと、身体的問題で利用出来ない、もしくはもともと自動車への愛着が強い方なのか。

#### 事務局

ご指摘の点については分析を進めていきたい。

## 委員

乗継割引の拡大キャンペーンについて、大きな変化が見られなかったとあるが、目標値を設定していたのか。

## 事務局

数値的な目標は特に設定していなかったが、新型コロナウイルスの影響でバス利用が減少しているものが戻れば、という思いはあったが、そこまでの効果は得られていない。これは新型コロナウイルスという特殊要因による部分もあると思う。

そのほか、分析を進めるなかで、バス利用者がどこで乗り継いでいるのか、といったことが詳しく分かった点は良かった。

## 委員

乗り継いでまでバスを利用するような人は、バスしか移動手段がないような人が多いことが想定されるので、新型コロナウイルスはあまり影響を受けていないと想定される。

## 事務局

我々も詳細分析を進める中でそのような傾向があると認識している。例えば、4-5月の緊急事態宣言下では、乗継利用の比率が増えており、これは不要不急が減って、乗り継ぎをしなければ動けない、バスしか移動手段がないような人の割合が相対的に増えたことが影響していると考えている。

## 委員長

乗継割引拡大キャンペーンは、すでに乗り継ぎ利用している人にとっては好評なのでは。ただ、金沢都市圏の公共交通全体としてみた場合、本来はJRやIR、北鉄浅野川線や石川線といった鉄道から、バスへの乗り継ぎのほうが需要はあるはずである。この乗り継ぎに対して何らかのインセンティブを与えられないものか。現状では交通機関や事業者をまたぐ乗継は、利用者にとってはハードルが高いので、ここを割引できれば利用者が増えると思う。行政が補填するか、事業者のサービスとして行うか、といった手法が考えられるがいかがか。

## 事務局

交通機関や事業者の違いに関わらず、同じような距離であれば同じような料金で移動できるのが理想の姿であるとする。ただ、今のリソースを想定すると、紙券で行う場合でもそれなりの負担が生じ、ICカードで行う場合でもICカード同士の互換性整備といったハード面の負担が大きいため、ここに投資するならば、別の利便性向上策に費用を費やす、となってしまう。

一方で、MaaSの考え方が広がれば、今後の情勢によってはもっと柔軟に運営できるようになるかもしれない。そうなれば、様々な割引、運賃制度が可能になるかもしれない。今の時点ではこれが近道と考えている。

### 委員長

方向性はとてもいいと思う。行政はもちろん、地域・事業者で協力して進めてほしいところである。

### 委員

アンケート結果をみると、トランジットモールの社会実験は好評とのことだが、今後の実施予定は決まっているのか。

### 事務局

現時点では次年度も引き続き実施したいと考えている。

### 委員長

トランジットモールのような自動車のための道路スペースを減らす施策に対するアンケート結果をみると、半数はポジティブな回答だが、2割はネガティブな回答であり、これが自動車利用を前提に長く生活してきた人の本音かと思う。こういう属性の人の分析も、今後の施策に重要だと思う。

### 委員長

お帰り乗車券は昔から実施してきており、これがバス利用のきっかけになっている部分もあると思う。今回のお帰り乗車券は、夜の飲食も含めて発行されるのか。

### 事務局

お帰り乗車券の協力店にはデパートもあり、例えばこの施設店内の飲食店であれば対象となっている。

### 委員

今年は新型コロナウイルスの影響で忘年会などが全然なく、お帰り乗車券を利用する機会がなかった。最近では、以前は2,000円以上の買い物で駐車場料金の割引であったものが、3,000円以上へと変わってきているように感じており、お帰り乗車券は300円も割引になるのはいいことだと思う。近所の方とも公共交通をこのようなサービスも使って乗りたい、と思っているが、荷物が多いとついつい車を選んでしまうときもある。

### 委員長

お帰り乗車券の施策認知度はどの程度か。また、昔はバス利用の確認をしていたと思うが、今もしているのか。

### 事務局

店頭でのチラシ掲示等で周知をお願いしているが、個別のテナント内の対応はそれぞれとなっている。店によってはPRしているようである。

今はバス利用の証明確認はしていない。なお、駐車場サービス券との重複取得はできないようになっている。

#### 委員長

トラカンによる交通量のデータが示されているが、昔、同じようなデータを分析した際には渋滞度数もあったと記憶している。渋滞 300m で 1 ポイント、500m で 2 ポイント、1km で 3 ポイントを与えて、これの累計を渋滞度数として記録していたかと思う。県警が管理していたと思うが、現在もそのようなデータはあるのか。またオープンデータなのか。

#### 事務局

今回提示している資料の中には含まれていない。

#### 委員

詳細は確認しないとわからない。

#### 委員長

おそらくオープンになる前の生データにはあるはず。昔、データを提供していただいた記憶がある。渋滞度数はあいまいな部分もあるが、非常に貴重なデータなので、分析に使えるようになるといい。ぜひ確認してほしい。

#### 委員

携帯位置情報データにより、流出超過の居住地性の高いエリアが北部方面にも点在しているとのことであるが、北部では特に東金沢駅のパーク・アンド・ライド需要大きいと思うが、これの利用率はどれくらいか。

また、浅野川線沿線にも居住地が点在しているように見える。こちらにもパーク・アンド・ライド駐車場を新設する計画はあるのか。

#### 事務局

東金沢駅の公設パーク・アンド・ライドの利用率については、平日の有料月極利用で、満車 130 台中、40 から 50 台ほどである。新型コロナウイルス感染拡大前は、50 台を超えることもあった。また、今年の 4 月から森本駅にも公設パーク・アンド・ライドを開設予定であり、津幡方面の方などにご利用いただきたい。

浅野川線沿線については、公設パーク・アンド・ライドはなく、K パークシステムもない。内灘駅近辺などにあれば本来はよいのだろうが、なかなか適地が見つかっていないところである。

## 委員

それぞれの取り組みごとの方針は示されているが、今後の大きな方針はどのようなものか。新型コロナウイルスの影響もあるが、交通量は少なくなっている。また、新幹線の延伸も控えている。今が2、30年に一度の機会かと思う。このチャンスを逃すと、大きなことを実施するのが難しくなるように思う。

## 事務局

ご指摘の通り、5つの取り組みごとに個別に方針は示していたが、総論は示していなかった。この委員会は、平成28年の新しい交通システム検討委員会で示された導入に向けた課題に対応するために、調査や取組を実施してきた。来年度には、新しい交通システムについて、導入機種の方向性を決めることになる。この委員会の検討結果も判断材料としつつ、並行して実施している専門的な検討も踏まえ、大きな方向性を来年度に示したい。

ただ、先生のご指摘の意図としては、実際に具体的な取組を今、進めるべきということだと思う。ハード的な整備は1、2年ではなかなか難しいが、ソフト的なものは可能な部分もありうと思う。新型コロナウイルスの影響や新幹線延伸前のこの機会に具体的な取組をすべきというご意見として、承ります。

## 委員

北陸新幹線延伸の完成が延期となったが、敦賀までの延伸をきっかけに、非戦災都市・金沢、歴史文化都市・金沢を、子や孫に受け渡すことを意識したい。特に交通体系に関しても、世界に冠たる金沢、というイメージを打ち出せる、独特な施策を市民に示していくことを金沢市には期待している。

## 委員長

非常に重要な指摘をいただいた。金沢という都市構造だからこそ、全国に先駆けて様々な施策にこれまで取り組んできて、曲がりなりにも他の都市に近いハード整備が進んできた。今後もさらなる新たな交通を考えていきたい。

## 事務局

金沢市は交通が弱点と言われることがある。これは昔からではなく、2、30年前は先進的と言われていた。様々な取組を継続してきた結果として、地方都市では珍しく、コロナ禍前まではバス利用者数が微増傾向にあった。しかしながら、既存サービスの改善だけではマイカーにはなかなか勝てない。公共交通サービスを一体的に利用できるMaaSが実現すれば、これまで以上にはなるかと思う。細かい一つ一つのニーズを拾っていくミクロな視点の施策と、委員ご指摘のマクロな方向性の両方に取り組んで参りたい。

## 委員

MaaSについては、関心があるが具体的にどういう状況になるのか、イメージがしにくい。郊外に買い物へ行く場合、なかなか公共交通で行くルートがない。バス利用に加え、末端部をカーシェアで乗り換える、といったルート検索が出来るようになれば、利用するかもしれない。アンケートに加えて、情報発信

も行うことで、意識が高まるのではないかと思います。

## 事務局

MaaSについて、なかなか中身が見えないという指摘はそのとおりかと思う。もう少し具体的な施策が進めば、実感ができるようになるかと思うので、目に見える形で少しずつ実証実験などに取り組んで参りたい。

## 委員

昨今、2050年カーボンゼロやユニバーサルデザインの実現が打ち立てられている。交通においても災害やウイルス禍にも対応できる、日本版のユニバーサルデザインを実現し、さらには金沢はそのモデルとして情報発信もしていけるよう、チャレンジしてほしい。

## 委員長

バス専用レーンの時間帯拡大に関するこれまで取り組みにより、バスの遅れ時間が減少し、一般車への影響も大きくないことが明らかになってきた。しかしながら、まだまだ市民が便利さを実感できていないと思う。使ってみると不便ではないと実感してもらえるような取り組みが重要かと思う。特に公共交通重要路線沿線は、都会ほどではないが、そこそこ便利な状況である。

一方で、郊外から郊外への移動は、意識としても実態としても少し不便な状況である。金沢には鉄道もあるので、これも含めた乗り継ぎ割引なども活用していくことにより、利用促進、公共交通の活性化につながるのではないかと。さらには、カーシェア、サイクルシェアも組み合わせることができれば、郊外の利用も増えていくのではないかと。車の価格も高くなってきており、1人1台所有する時代ではなくなってくると思われる。うまくシェアリングできれば、効率的で環境にもよい社会になる。金沢は、このような先の社会を目指す施策を実施すべきである。

## 委員

ミクロな施策を進めることも重要かと思うが、この結果が見えるようになればさらによいと思う。さらには利用者からの要望の可視化ができるとなお良い。目安箱のようなシステムを作り、その上で要望を受けた改善の実施が発信できれば、市民にも実感してもらえるのではないかと。

同時に大きな方針も検討してほしい。この際、まちなかの公共交通を特定の土日だけ無料にする実験といった、インパクトのあることも、市民の意識や行動の変容を促すためには必要かもしれない。いまは、こういった取組が効果を上げやすい時期かと思う

## 委員

タクシーはいろいろなカードで決済できるが、これをバスに導入するには高価すぎるのか。また、バス停の接近表示は時間が表示されなかったり、あるいは目的地まで何分で行くかわからないので、これが改善

されれば利用が増えるかもしれない。

#### 事務局

タクシーで使われているような QR コードなどの決済システムのバスへの導入について、過疎地などでは導入例がないわけでないが、金沢ほどの公共交通の利用者数量がある場合には、乗車・降車処理や、決済にかかる時間といった条件でハードルが高い。

バスの接近情報について、北鉄のアプリを使えばバス停への到着見込みやおおよその運行時間がわかる仕組みなので、まずはこれ使っていたきたい。その上で、改善点等あれば事業者のほうへご連絡をお願いする。

#### 委員

公共交通 1 年フリーパスのようなものが、多少高額でもあれば市民意識が変わるのではないか。

#### 事務局

海外では指摘のような仕組みが実現されており、各種交通機関が乗り放題の MasS プランが導入されている事例もある。これらについて、金沢でも議論していきたい。

#### 委員

コロナ禍で公共交通の利用者は減っているが、事業者様も感染症対策をいろいろ工夫されている。このような対策により、公共交通でも感染リスクが高くないという PR がとても重要と思う。安全性を広く PR したら良いと思う。

以上