

第1回 金沢市新しい交通システム導入検討委員会 議事要旨

日 時：令和3年5月25日（火）9:30～11:20

場 所：金沢市役所第二本庁舎3階第1研修室

◎市長挨拶

コロナ禍のなか、自転車であろうがマイカーであろうが、人の動きそのものが抑制されてきた。公共交通についても利用状況が非常に厳しい。一方で、社会の大きな流れとして少子高齢化、環境対策という観点では、公共交通の充実が大切である。これはコロナ禍であっても同じであり、先を見据えた施策をとる必要がある。自動運転、AI、IoTといった時代の流れや、MaaS という発想も出てきており、その流れを捉えて政策を考える必要がある。分かりやすく利便性の高い公共交通の充実や、都市の膨張化がもはや難しい時代の中でのまちなかの公共交通の充実に関して、今後の方向性についてご議論いただきたい。

◎委員長指名

◎委員長挨拶

私は金沢市の交通政策に携わって長いですが、新交通の導入計画検討は、50年ほど前の「金沢市60万都市構想」の時代から検討が始まったと記憶している。はじめはモノレールの検討からだったと記憶しているが、御存知の通り上空での設置は道路景観上難しいため、上空がだめなら地下に、といった形で長らく検討してきた経緯がある。今回は地上方式ということで、本委員会にて皆様と機種選定をしていきたい。

時代も変わって、公共交通もコロナ禍により移動が抑制されているため厳しい状況となっている。しかし、長い人類の歴史をみればウイルスを克服してきたので、コロナ後を見据えて、皆様と金沢市のまちづくりに関して議論していきたい。

◎議事（1）（2）について事務局より説明

◎質疑応答

A 委員

新しい交通システムを導入することは金沢市にとって大きな取り組みであり、非常に影響が大きい。まちづくりに対する影響や北陸全体の広域的な観点での位置付け、日銀跡地や都ホテル跡地などとの関連、中長期的な視点で検討すべき。さらにはコロナ禍で落ち込んでいる商店街や飲食店をどのようにするかといったまちづくりの問題がある。金沢の人の動きや新幹線、まちづくり、観光に対する影響を考慮すべきであり、他の局にヒアリングなどをしてはどうか。私は平成 13 年度に金沢に赴任し、北陸新幹線がきて、さらに延伸整備中であり、現在はコロナ禍で交通需要も減っている今こそ、新たな交通体系について検討すべき重要な時期であると考え。今回決まらなければ今後進むことはないとも思われる。

B 委員

世界的に金沢市の規模で背骨として基幹交通が入っていない都市は珍しく、世界各都市は地方創生の切り札として、横のエレベーターとして LRT や BRT の導入を進めており、重要な役割を担っている。エッセンシャルワーカーが安心して外出できる横のエレベーターの充実が喫緊の重要政策課題である。

一方、言葉の力には注意が必要である。BRT の「R」は Rapid だが、日本で考える Rapid と世界で考える Rapid には考え方に差異がある（欧州では BHLS: Bus High Level Service という上質なバスという概念が一般的）。上質な移動手段とすることが重要であり、ハード面での検討も必要であるが、金沢市の考えるサービスレベルを明確にしたほうがいい。海外では LRT や BRT は信号で停止しない優先策が普及しており、信号交差点では公共交通を優先するという考え方が世界の常識となりつつある。

C 委員

新しい交通システムの必要性について、金沢市民のライフスタイルが変わることを積極的に訴えていくことが必要である。昔の東京では「雨に濡れずに百貨店に行ける」などが地下鉄利用促進のキャッチフレーズとして非常に有効であった。金沢においても、市民のライフスタイルが変わることを示すべきである。例えば香林坊までこんなかっこいい車両で行くことができる、という姿を描かないといけない。

次に、100 年前のスペイン風邪を機に、住む場所と郊外部が別れた歴史がある。現在は逆に職住近接がよいということとなっている。コロナ禍を機にライフスタイルの変化についての検討が必要であり、これに新しい交通システムが大きく寄与することを打ち出したほうがいい。

また、車両コストについて、金沢市だけで開発するのではなく、日本中で同じ車両を使うほうがいい。他の都市と手を組んで車両の共同開発によるスケールメリットでトータルコストの低減が出来ればよいと考える。

最後に、MaaS の話題があがったが、現金での支払いがあると乗降に時間がかかり遅くなるため、トータルシステムとして定時性速達性を今から検討する必要がある。

D 委員

新しい交通システムの必要性がまだ不明確に見える。新しい交通システムを中心としたネットワークを市としてどう考えているか。バス路線再編の考え方について、現状の利用者を捌ききれないという観点から説明が始まっているが、まちづくり全体から交通ネットワークをどうすべきかを考えるべきである。通過交通でなければシフトの可能性がある。基幹交通ができればフィーダーも考えられる。石川線にLRTが乗り入れることも考えられる。金沢市のライフスタイル実現に必要なネットワークはこれだ、というものを示すことができれば、その要件から自ずとネットワークが導かれるのではないか。

加えて、新しい交通システムだけでは既存の利用者を捌ききれないとの結果が示されているが、通常このような交通計画はあまりない。機種的前提が福井のトラムとのことだが、もっと容量の大きいものも検討してはどうか。京阪電車（京津線）の特例もあり、輸送量が足りない前提でなく、賄うことができるものを検討すべきである。そこで改めてハードルが出てくるであろうが、そのハードルを超えられなければ次の手段、といった検討の流れが必要ではないか。

トランジットモールや利用促進に取り組まれてきたとのことだが、これで市民の意識がどのようにかわってきたか、バスレーンでどのようにまちが変わってきたか、お示しいたきたい。

E 委員

各委員のご指摘の通り、新しい交通システムが導入される将来を見据えた議論が必要である。観光利用、地元利用も踏まえて、MaaS や乗り継ぎ拠点の検討も行うなど、中長期の視点を踏まえた議論が必要ではないか。この内容で再度ご検討いただきたい。

道路管理者として、雪に対して大丈夫なのか、除雪の観点からの比較検討も、次回お示しいただければと思う。

F 委員

金沢市民は乗り換えに対する抵抗が大きい。現状のバス路線はこれを踏まえた路線網となっている。中心部の団子運転は、郊外から香林坊、金沢駅という形態を組んでいるためである。前回の会議でも申し上げたが、バス利用者の内訳は都心軸で完結するものは2~3割であり、7割は郊外からの流入である。学校も郊外に立地しているという事情もある。これを踏まえると、新しい交通システムの導入によって7割の旅客に乗り継ぎを強いることとなり、これを上回るメリットを示すことが非常に重要である。

また、非戦災都市「金沢」は歴史ある建造物が今も残る素晴らしい都市だが、反面道路が狭い。市電が廃止の原因はモータリゼーションであり、LRTの再導入となるとそこに戻るような検討になる。LRTもBRTも、交通安全上の議論が不足しており、これ以上の交通が輻輳すると、危険性が増すようにも思うが、これを狭い空間でどのようにするか、議論が必要ではないか。

委員長

各委員から重要な指摘があったので整理させていただく。

①中長期的な視点で深い議論が必要という指摘について、これまでも市として議論・検討してきたと思うが、社会情勢や技術発展を考えれば、今一度見つめ直すことも必要と思う。

②新しい交通システムのサービスの観点から、トータルシステムとして考えるべきとの指摘があった。導入検討ルートが、金沢港－有松となっているが、委員のおっしゃるとおり、石川線への乗り入れを考えれば、北陸鉄道の基地を活用することができる。そうすれば車両基地の課題も解決できるかもしれない。このように検討の幅を広げた案があってもよいのではないか。

③利用者目線では乗り継ぎの問題は大きい。かなり昔の話をすれば、当時、長大路線による遅れ解消のため、路線を分割するという解決策を出した。これを受けて一時期そのように運行したが、雨や雪の気象条件、バス待ち環境の悪さ、モータリゼーションにより利用が減った時期があった。現在は、自動車を使えない人や学生などに、乗り換えしなくても利用しやすい路線が好まれたため、現在の路線形態に至っている。MaaS で利便性をシステムとして向上させれば、観光客や市民に受け入れられると思う。

④ライフスタイルそのものの変化を示すべきとの指摘もあった。連節バスは国内で複数あるが、LRT はあまりない。複数都市で検討すれば導入コストも中長期的な観点から模索可能である。

⑤軌道法では 30m 制限、道路運送車両法では 12m 制限があると思うが、国全体としてこの基準を変えていくことも方策の一つである。既存の需要を超える部分を路線バスが並走することは個人的に好ましくないと思っている。需要が溢れるのであれば、バス路線が並走するか車両のサイズを大きくするしかないことになる。

D 委員

BRT は 2 分間隔、LRT は 3 分間隔となっているが、これにはまだ検討余地があるように思う。専用走行路の走行環境に関しては、一般車が入れるような空間にはなっていないか。単線がネックになっているとも思うが、運行形態も含めご検討いただきたい。

A 委員

同様の指摘になるが、犀川大橋の単線がネックかと思うが、回避方法はないか。別の橋や地下は考えられないのか。単線がネックになって需要を捌ききれないという形態は考えにくい。国交省とも相談になるが、このような回避策を検討してもよいのではないかと。

交通ネットワーク全体として、石川線への乗り入れは必須と思う。南側からの自動車交通需要を減らすために重要である。石川線が野町駅止まりだから利便性の観点から利用が少ない可能性がある。IR 西金沢で乗り入れて金沢駅ということも考えられないか。利便性向上で利用転換が促されるため、石川線を拡充し、乗り換えしたくない人はこういったオプションを示せばよいのではないかと。

C委員

需要が供給を上回る時間帯のピークカット、路線形態の再編については、バス待ち環境を良くすることが重要である。今は ICT もある。道路占用が緩和されつつあるが、歩道が狭いため、宅地側にバス待ち環境が整備できればよい。交通事業者と連携し、土地利用も含めた検討が必要である。

委員長

交通安全の話もでたが、車内事故等は今でも少しあると聞いたが、様々なシステムが並走すると、走行環境としては少し厳しいかもしれない。金沢の場合、中央走行方式と路側方式の違いはあるが、一般車が入ってくる場合もあり、影響を受けると考える。

F委員

バスの車内事故で多いのが、左折するための一般車がバスの前への急な割り込みによる急停車である。このような状況に加え、仮にさらに LRT が導入されれば、片側 1 車線にバス、一般車、自転車などが並走する状況となり、非常に心配である。電停からの横断も考慮せねばならない。これらの輻輳による安全性への影響も検討すべきと思う。

◎閉会