

## 第2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7月2日（金）10:00～12:00

場 所：金沢市役所第一本庁舎 全員協議会室

### ◎委員長挨拶

7月に入り、いよいよオリンピック・パラリンピックがはじまる、というワクワクする気持ちを持っている一方、東京のコロナ感染者が増加傾向であり、心配もある。石川県においては、まん延防止重点措置のおかげか、ステージ1に戻ったところであり、これは良かったと思う。ただし、全国的には広域移動の自粛が続き、交通事業者にとってはコロナが収束しないとなかなか厳しい状況が続くと思われる。昨今の交通事故もあり、自動ブレーキの装着や、操作記録装置の設置義務化の議論も国でなされているほか、レベル5の自動運転車の実用化も、もう少し先になるかもしれないが、自動運転の開発も進んでいる。将来的には自動車が安全に運転される社会の実現に期待している。事務局から挨拶があったが、今回は新しい交通システムの機種選定を行う委員会ではあるが、やはり短期・中期・長期というような時間軸をしっかりと意識した提言・結論を導かないといけないと私自身も感じているところであり、本日の委員会ではその内容を含めて事務局より説明があると思うので、委員の皆様のご意見、慎重なご判断をお願いしたい。

### ◎議事（1）について事務局より説明

### ◎質疑応答

#### A 委員

短期的な検討、中長期の検討を分けることはわかりやすい。一方で中長期的な方向性が定まらないと短期も定めにくいという部分もある。短期の議論でも中長期の視点を忘れず議論する必要がある。短期の施策案について、中長期と直結しない施策が多いという印象がある。連節バスの導入が挙げられているが、この短期的施策と中長期のBRTなどとの関連性を詰めていく必要がある。P9にMaaSコンソーシアムの設置・施策の推進が挙げられているが、国内外で様々なレベルの取り組みがあり、レベルの高いものを目指すのであれば、中長期の検討にもなろう。1日乗車券程度であれば短期でできそうだが、MaaSの全体的な方向性について具体的に検討する必要がある。乗り換え抵抗は非常に重要な話であり、乗継運賃の緩和の取り組みは非常に有意義と思う。一方では、事業者の立場からは増収になるか減収になるのかは重要な問題である。利用者、事業者ともに良い方向にいくようなものが望ましい。

## B委員

事業者の立場から現状を述べる。まさにいまは危機であり、このままでは持続不可能である。どのように持続可能にしていくかという観点で施策を上げていただいたと思う。令和2年度は令和元年度と比較して運輸業全体で半分の収入になってしまった。かつて人口減少や少子化などに伴い毎年数%の減少に苦慮してきたが、今回は1年間で収入が半分になるということが起きてしまい、この需要がなかなか戻ってこない。令和3年度に入って3ヶ月が過ぎ、生活交通は7割程度（3割減）まで戻ってきているが、昼と夜の利用はほとんどなくなっている。一方貸切や高速バスは壊滅的で2~3割（7~8割減）となっているのが直近の状況である。短期的な施策でできることは我々も実施しなければと思う。一方で「三密」という言葉のせいで、公共交通機関に乗ること自体が避けられる風潮ができてしまっており、利用者が戻ってこない。本来、静かにマスクをして乗車すれば安全なはずだが、三密を避けて車や自転車が推奨される風潮になってしまっている。P9のエコ通勤の取組は、まさにそのとおりだが、社会情勢的に逆行しているようで、公共交通機関を利用してもらうためには、悪い風評被害を払拭する取組が必要である。事業者努力だけでなく、行政・学識からも発信いただきたい。新しい需要も重要だが、既存利用を回復させる取組が重要と思う。

## C委員

短期についても、直近の半年~1年で移動回復を目指す取組と、数年かけての取組をさらに分けたほうが良いのではないか。直近で取り組む移動回復には、先行している海外が参考になる。ロンドンでは、公共交通利用は20万回に一回の利用で感染する程度の確率で、ほぼ感染しないということを啓発している。むしろ自動車大国のアメリカで感染拡大しており、公共交通利用からクラスター発生は世界的にも確認されていない。公共交通の半額キャンペーンや、1か月間無料にするなど（これは日本では難しいかも知れないが）、とにかく乗ってもらい安心感を得てもらおうという取組が参考になるのではないか。また、数年間かけて取り組む内容としては、市民に公共交通の利用習慣をつけてもらうことが重要。（高齢者になる手前の）40~50代から公共交通利用の練習をしてもらうとよい。ICカードを分析すると分かるが、月に数回利用するという方が一定数おり、こういう方があと月に数回公共交通の利用が増えれば、利用者数全体としてはかなりの増加になる。MaaSの話でもあったが、1日乗車券をデジタル化するという段階的な施策が大事である。買い物などの目的地と紐付けたMaaSによる利用促進も効果が確認されており、検討いただければ良い。

## D委員

コロナの影響で、事業者が大変な状況と聞いた。この需要減少が戻るのかどうか、戻すにはどうしたらいいか、残念ながらはっきりとはわからない状況である。現状の詳細な分析を可能とする調査の実施が、効果的な施策の検討には必要と思う。パーソントリップ調査など、コロナによって交通行動や暮らしがどうか変わったか、大規模かつ詳細に多様な方法で調べた上で検討が必要ではないか。コロナで減ったトリップはどういったトリップか。目的地や出発地によっても違うだろう。これらをどう戻すか検討していくことが重要であると考え。今の時期の大規模調査、アンケートだけでなくヒアリング調査、ICカードなどの分析を組み合わせた現状把握が必要である。人々の暮らしの把握が中長期の施策を考える上でも必要である。こうすればこういう利用が高まる、といったことは、暮らし全体を見たら見えてくるのではないか。併せて中長期的な新たなまちづくりや施設配置の計画なども見いだせるのではないか。乗り換え抵抗の話もあったが、アンケートによって検証できれば良い。公共交通の習慣づけを把握するには、利用頻度を分けた分析も有効ではないか。MaaSの話があったが、情報端末を使う人がかなり多く、北陸鉄道の時刻表アプリも使っている。改善点もあり、大雪時など見たいのに見れない時期がある。そういったものへの投資は行政の支援も必要と考える。例えば金大自然研前のバス停では始発から近いが故に、（情報が粗く）いつバスが来るかわからない。バスにGPSを付けてリアルタイムにバスの位置が把握できるようになればよい。乗り換えするとき、一括して検索できず、少し使いづらい。ほかの鉄道など都市圏全体で利用できるよう、いち利用者として検討してほしい。ICaの支払いは便利に使っているのもっと進めてほしい。ICカードの運用に費用がかかると思うが、地域通貨の位置づけにもなっているので、決済含めMaaSによって利便性を高めてもらいたい。

## 委員長

コロナ禍においては、観光需要の観光バスや長距離移動の新幹線が特に大きく減ったといわれているが、これはコロナが終焉しないと回復はなかなか難しい。ただし県内程度の移動であれば、Goto イートや旅行割引などのような、利用者にインセンティブをつけたようなものが利用拡大につながると思う。今は食と旅行が対象となっているが、MaaSを使って公共交通利用にインセンティブをつけるような施策を行政で打ち出していければ、事業者の負担が少なく利用促進できるのではないか。Goto 石川版として、現在は宿泊割引が主であるが、高速バス割引やJR・IR割引など公共交通割引もぜひ加えていただきたい。将来的には乗り換え抵抗低減のため、割引分を行政負担するなどで、乗り継いだ方が安くなるような仕組みも必要ではないかと思う。事業者のみによる乗り継ぎ割引は厳しく、行政負担が将来的には望ましい。

## ◎議事（２）について事務局より説明

### ◎質疑応答

#### D委員

ライフスタイルの変化については分かりやすくまとめていただいたかと思う。分かりやすかったが、具体的にCO2がどれだけ減るのか、何人の人が何分早くなるのか、どこに住んでいる人が便利になるのか、などどれだけ変わるのか定量的に示せばなお良いのではないかと。大きな視点で集約都市形成計画との関連した説明もあったが、新幹線の開業により遠距離の交流人口の増加が見込まれるなかで、都市内の移動を進めるとあるが、中距離の移動が抜けていると感じる。近隣自治体との交流をどのように位置づけるのか。中心市街地の商業圏の活性化といったものは、隣接自治体からどれだけ集客できるか、これは中距離移動の整備にかかっている。中距離の移動はIR等の鉄道が担うことになると思うが、石川線の提案もいただいたものの、IRとどう結びつけるかの検討もしてはいかがか。小松方面や富山方面からの移動など中距離の移動を考慮した検討をするべきである。まちをどうしたいのか、集約都市や軸線都市という言葉が先行しているが、具体的にどう立地を進めるかが見えてこない。このあたりも明確化しつつ検討を進めていただきたい。都心軸の整備は非常に大きいものになるので、まち全体への寄与も含め検討すべきである。移動時間の短縮だけではなく、地価の上昇や交流人口の増加など検討すべきである。都心軸の交通に求められるサービスレベルや性能は、まちづくりの観点がないと検討しにくい。市としてのまちづくりの考えがあるのであれば、より具体的なものを示した上で、都心軸の公共交通に求める性能を示すべきである。これが本気度を示し、予算化にもつながると思う。他の部局、環境などの考えもあると思うので、横の連携もしながらまちづくり全体の議論をお願いしたい。新たにICカードを導入することは、運営コストがかかるので、アプリを使った対応も検討したほうがよいのではないかと。乗り継ぎ割引などをするには、効果的な手法を検討する必要がある。

#### E委員

P24の参考1のバス車内の事故件数が示されており、当社でもバス運転士には日々注意喚起指導を行っているが、車内事故は極めて重要な事故と位置づけている。新しい交通システムの検討に際しては、車内事故を絶対におこさせないようなものが求められる。

#### 委員長

バスは全てドライブレコーダーがついているのか。割り込みによる車内事故について、運転士に瑕疵がない場合の扱いはどうなるのか。

## F 委員

バスの事故は様々なものがあるが、特異事故として詳しく捜査する。割り込みの場合は、割り込み車両に走行妨害的な行為が認められれば、実況見分し、場合によっては割り込み車両側の処分も検討することになる。

## G 委員

道路管理者として意見を述べたい。P6～7に戻るが、短期と中長期で分ける考え方はよいと思う。短期のなかでバス待ち環境改善や連節バスの導入が挙げられているが、数年はかかると思われるものもある。費用の話や道路構造にかかわる部分はさらなる技術的な検討も必要と思う。このあたりについては、次回の検討委員会で取りまとめるのは難しいと考えている。また、中長期の検討で導入機種を検討すると示していただいたが、その際には、今回の資料に記載いただいた除雪や事故だけでなく、交通への影響、道路構造の変更等も含め、メリット・デメリットを具体的に比較検討していただきたい。また費用面についても、もう少し詳細に検討していただきたい。

## H 委員

ライフスタイルの変化を示していただいたが、2つに分けたほうがわかりやすいのではないか。一つは、すでに外出している車利用のひとの転換を示したものであり、今回はその説明が多いと思う。もう一つの視点として、人々の活動量自体を上げるという視点も必要である。東京都市圏 PT 調査の結果では、ここ 10 年で外出率が 10% 減少している。魅力的な目的地があるから外出しようという移動自体の創出を示すべきではないか。車から公共交通というストーリーに加えて、巣ごもっている人たちの外出自体の喚起というライフスタイルへの変化をしっかりと示してほしい。短期施策の P&R 駐車場の位置が、立地適正化計画の誘導区域とあっているのか。ただ置いてあるだけに見えるが、本来は鉄道駅など交通の結節点に設置すべきものである。乗り継ぎ施設が（自宅・勤務先に代わる）サードプレイスになれば、その拠点への移動が喚起されるのではないか。これから作る P&R 施設は、新たな金沢スタイルの乗り換え場所だということを示すべきである。例えば乗り継ぎ施設にコワーキングスペースなどあれば、コワーキングスペースで仕事をして、昼食時には新たな公共交通に乗ってまちなかで昼食をとるといった移動も喚起されうる。減ってしまった移動に対し新たな交通システムとライフスタイルを提唱していかに外出して新たな移動需要を創出するかの視点が重要である。路面電車の交通事故について、当研究室の過去に行った研究で、道に不慣れなレンタカーを使っている人の割り込みが多いということが明らかとなった。新たな交通システムを導入する場合、一般的な運転者の意識を変える必要がある。

## C委員

P29で、CO2を排出しない車両が示されているが、5年後10年後見据えた場合、すでに飛躍的に進化してきており、導入にあたっては要件定義が重要になってくる。LRVについても、すでに水素燃料や他のハイブリッド型（架線レス）も世界では普及しつつある。バスについても水素燃料や両側乗降扉の車両、東京BRTでは部分的な自動運転化といった新たな技術も実用化しつつある。こういったことも視野に入れて幅広く機種選定すべきである。車両側の安全性能は、10年後には相当向上するだろう。LRVは海外で前方監視の安全システムが実用化しつつある。5年後や10年後に導入が始まる技術動向も踏まえて、議論すべきである。

## A委員

第2次金沢交通戦略で歩行者のキーワードがある。中長期の視点にたったとき、歩行者をどのように優先していくかという部分が重要である。まちは歩行者がいないと成り立たないものなので、歩行者の交通手段としてとらえていく必要がある。立地適正化計画における緑線（公共交通重要路線）沿いに居住誘導区域を設定されているということで、公共交通重要路線については必ず維持していくというのが基本姿勢になると思う。この路線の維持を金沢市で担保していくということを打ち出して、実際に路線を支えていくということをしないと、立地適正化計画が絵に描いた餅になる。交通側で支えていくことが、短期及び中長期で必ずすべきことであり、市として宣言してほしい。

P19にバリアフリーという言葉がでてきているが、LRTは海外でも概ねこのとおりであるが、BRTについては、クリチバ（ブラジル）などは駅のような形状で整備されている。金沢市でBRTを導入した場合、バリアフリーのバス停が実現可能か、検討する必要がある。新たな交通需要という観点については、目的地側の魅力的な場所を創出するため都市計画との連携を示さないと、公共交通だけでは需要が発生しない。多くの人が訪れたいと思うことが何かを整理すべきである。輸送力の説明について、定員以上の乗車は実際に可能であるとの説明であったが、中長期的に考えたときに、今よりも利用者が増えた需要に対応できるか、検証が必要である。車両の長さなど技術的には可能と思うが、法律面の検討も必要である。他のまちにはない乗りものが、まちのシンボルになりうると思う。

## D委員

今回の議題について、第3回では短期的な取りまとめとあるが、数年かかるものも挙げられている。短期のなかでの時間軸も様々ありそうだった。バス専用レーンは、交通シミュレーションで検討した上で方向性を示すのか。利用需要を運びきれるのかとあったが、より詳細なシミュレーションが必要である。犀川大橋で例えばLRTは単線ではなく2車線で、一般車を一方通行にするということが可能なのか、といったことも

検討すべきではないか。短期の取組でバス停の環境整備が挙げられているが、言葉だけでは実現可能かどうか疑問である。具体的なバス停の選定までできるのか、すぐにできるなら次回このあたりも説明してほしい。

#### **委員長**

D委員のご指摘は重要である。中間提言にむけては必要な事項である。一方、具体的に示すのは難しいものもあるという事務局からの説明もわかるため、方向性を示す提言にしたら良いと思う。すぐに実現できるものと、時間をかけて検討を進めるものとの仕分けが必要ではないか。

#### **A委員**

今後検討すべきという項目も、ただ検討すべきという提言ではよくない。せめてタイムスケジュールを示すべきである。短中期になるかもしれないが時間軸を持って検討して欲しい。

#### **委員長**

地域公共交通計画として、5年程度のタイムスケジュールが一般的である。提言ではできる限りで示せるものを示せるよう、ご検討いただきたい。

#### **◎閉会**