

**第2回**  
**金沢市新しい交通システム**  
**導入検討委員会 資料**

**令和3年7月2日**  
**金沢市都市政策局交通政策課**

# 目次

## 1. 今後の検討の進め方

- ・ 時間軸を持った検討（案）
- ・ 本委員会の目的・スケジュール等の再整理（案）
- ・ 公共交通の持続可能性確保のため短期的・早期に検討すべき施策例（案）

## 2. 第1回委員会でのご指摘についての検討結果

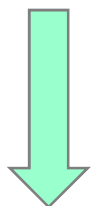
- ・ 中長期的なまちづくりの視点
- ・ 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化
- ・ 技術的な検討



# 1. 今後の検討の進め方

## 時間軸を持った検討（案）①

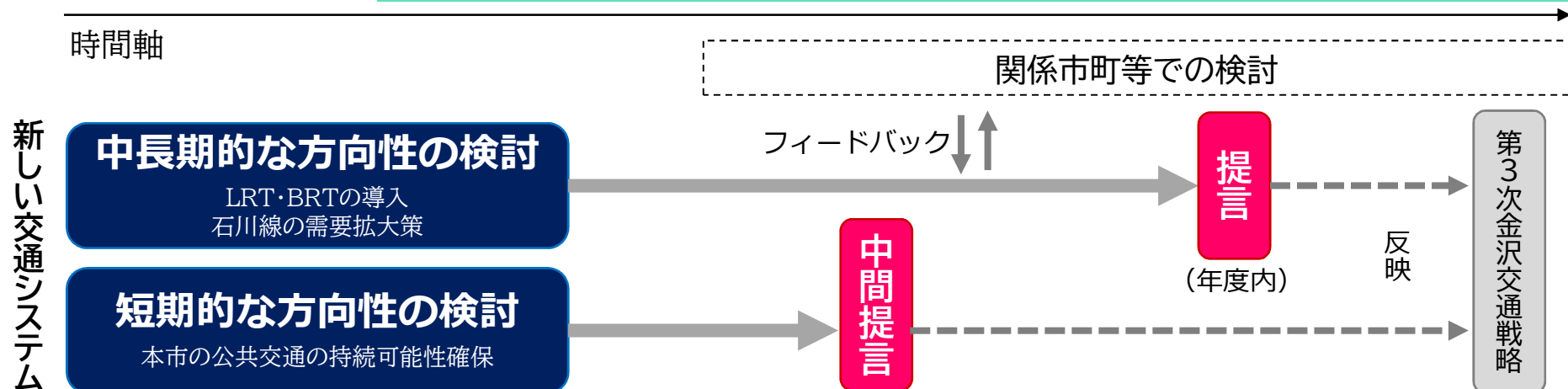
前回のご指摘事項  
(大きな検討方針に関するもの)



対応方針

- 中長期的なまちづくりとの関係性をしっかりと踏まえた議論が必要である。
- 平成29年の提言以降の社会情勢などの変化を踏まえて今一度見つめ直すことが必要である。(新型コロナウイルス感染症の影響、北陸鉄道石川線の車両基地の活用等)
- バス利用者の乗換抵抗が強いことを考慮する必要がある。

- 中長期的なまちづくりの視点を重視し、新しい交通システムと北陸鉄道石川線の需要拡大策は一体的に検討する。 ※検討には一定の時間を要する
- 他方、短期的な視点で本市の公共交通の持続可能性を確保するための取組は、中長期的な方向性のとりまとめを待たず、早急に検討する。
- したがって、委員会での検討は、中長期的なもの、短期的なものを区分。短期的な検討について先行して有識者から提言をいただく形で進めさせていただきたい。

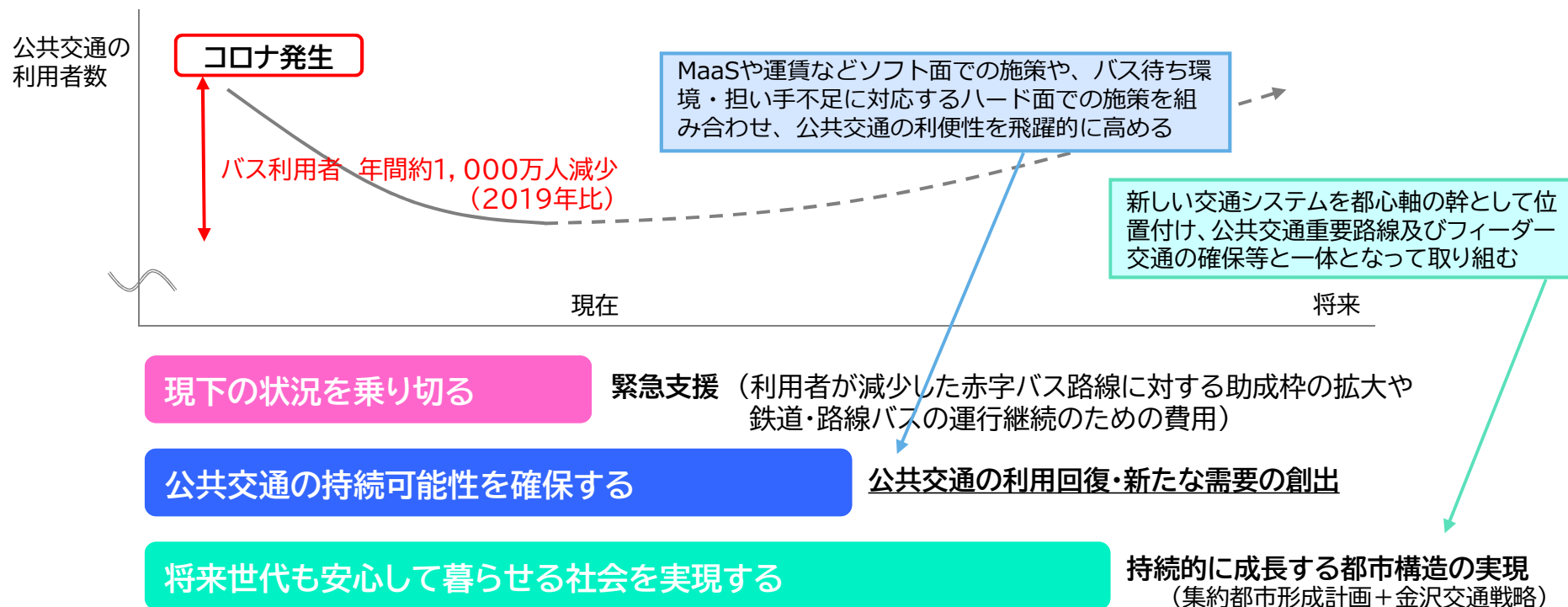


## 時間軸を持った検討（案）②

### 短期的な取組を検討する必要性

- 新しい交通システムの導入には一定の期間を要するが、人口減少・超高齢化やコロナ禍、環境問題に対応し、公共交通の持続可能性を確保するための取組は待ったなしの状況である。
- 特に、リモート化など生活様式の変化が生じ、コロナ禍の収束の見通しが立たない中であっても、現下の状況を乗り切る取組だけでなく、ウィズコロナ・アフターコロナを見据え、利用回復や新たな需要の創出に向けた短期的な取組に着手する必要がある。

### 目指すべき将来と今後講ずべき施策のイメージ

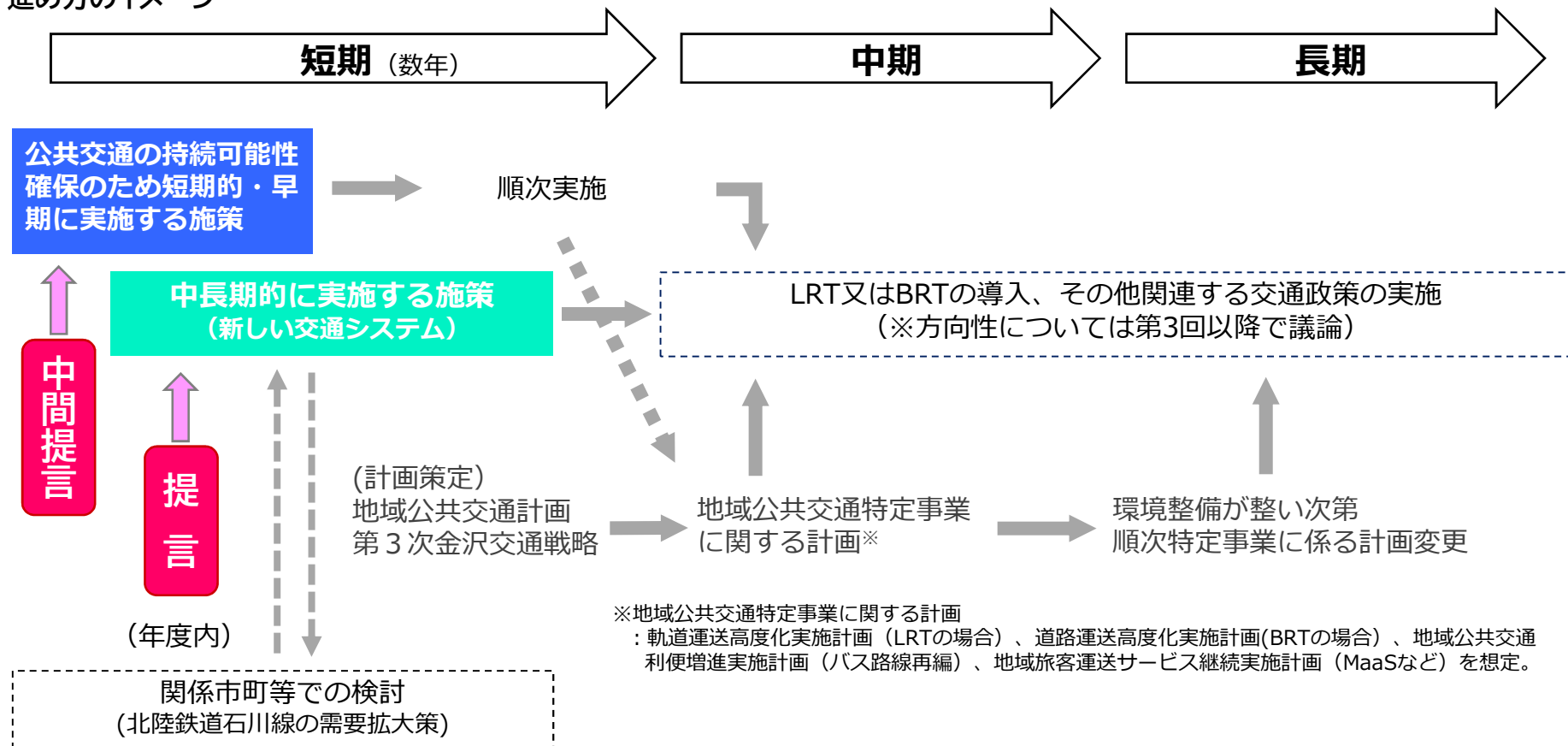


## 時間軸を持った検討（案）③

### 本委員会で短期的な取組を検討する必要性とその進め方

- 短期的な取組を通じた公共交通の持続可能性の確保は、中長期的な将来の新しい交通システムにもつながる取組である。したがって、まずは、短期的・早期に実現可能な施策の順次実施に向け、本委員会の有識者より中間提言（第1段階のご提言）をいただけないか。
- その上で、中・長期的な施策として、LRT又はBRTの導入機種の方角性について、提言（第2段階のご提言）をいただけないか。

### 進め方のイメージ



## 本委員会の目的・スケジュール等の再整理（案）

### 目的

- 本市においては、平成29年2月の新しい交通システム検討委員会の提言における課題に対応していくため、専用走行空間の確保に伴う交通影響調査や機種選定に向けた技術的検討を進めてきた。
- 今般、有識者や関係行政機関等による導入検討委員会を立ち上げ、これまでの調査・検討結果を基に総合的な評価を行い、将来世代も安心して暮らせる社会を実現するため、地上走行方式(LRT又はBRT)による新しい交通システムの導入機種に関する中長期的な方向性を決定するとともに、導入基本方針を策定する。
- なお、コロナ禍の状況変化への短期的な対応を通じた公共交通の持続可能性の確保も、将来世代も安心して暮らせる社会の実現に必要な取組であるため、本委員会において検討を行う。 ※下線部は今回追加

### スケジュール

委員会開催予定	検討内容
第1回 令和3年5月25日(火)	これまでの検討経緯と検討結果
第2回 令和3年7月2日(金)	昨今の社会経済情勢を踏まえた新たな検討課題、 <u>短期的な方向性の考え方</u> 等
第3回	<u>短期的な方向性のとりまとめ</u> （その後、市長へ中間提言）
第4回以降	<u>北陸鉄道石川線の需要拡大策と合わせた概算事業費・費用対効果等</u> <u>中長期的な方向性のとりまとめ</u> （その後、市長へ提言）

### アウトプット

- ① 短期的な方向性のとりまとめ
- ② 中長期的な機種選定の方向性を踏まえ、導入基本方針をとりまとめ

# 公共交通の持続可能性確保のため短期的・早期に検討すべき施策例（案）①

## 公共交通の利用回復・新たな需要の創出

### 取組の際に考慮すべき視点

「藩政期からの歴史・文化が蓄積するまちだからこそ、限られた道路空間を人流・物流のため、効率的・有効に活用することが大切」という意識が必要ではないか？



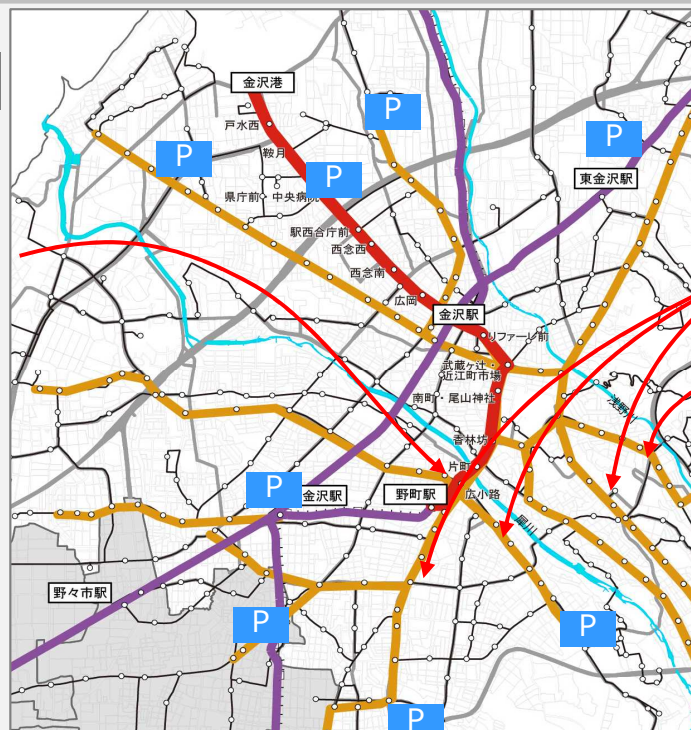
バス待ち環境の向上



バス専用レーンの強化



AIオンデマンド交通の導入(交通不便地域)



公共交通重要路線 鉄道 路線バス

パーク・アンド・ライドの更なる拡充（公共交通重要路線沿線における公設P&R駐車場の設置）

公共交通重要路線における連節バスや環境性能の高いバスの順次導入



全国共通交通系ICカードの導入拡大

バスロケーションシステムの拡充、運行情報等の分かりやすい周知

- ・ 金沢MaaSコンソーシアムの設置・施策の推進
- ・ 運賃施策の検討
- ・ 買い物客に公共交通利用を促す施策の実施

- ・ 分かりやすい行き先表示のあり方の検討
- ・ 公共交通機関を活用したエコ通勤の推奨
- ・ タクシー、荷捌き車両対策の検討・実施 等



## 公共交通の持続可能性確保のため短期的・早期に検討すべき施策例（案）②

### バス待ち環境の向上（上屋、ベンチ等の待合施設、公衆Wi-Fi設置等）

- 上屋、ベンチ等の待合施設の整備や、公衆Wi-Fi等を設置することで、バス待ち環境の向上を図る。



【BRT停留所（福岡市）】



【BRT乗換拠点（新潟市）】



【バスとLRTの乗換（フランス・トゥール）】

### バス専用レーンの強化

（日中の時間帯拡大の検討(社会実験・効果検証を通じた本格実施)、カラー舗装・LED道路鋲の設置、公共交通を優先する信号の強化等）

- バス専用レーンの日中の時間帯拡大や、カラー舗装・LED道路鋲などによるバス専用レーンの明示化、公共交通を優先する信号の強化等により、バス専用レーンの強化を図る。



【バス専用レーン（金沢市）】



【カラー舗装と道路鋲によるバス専用レーンの明示（名古屋市 基幹バス）】

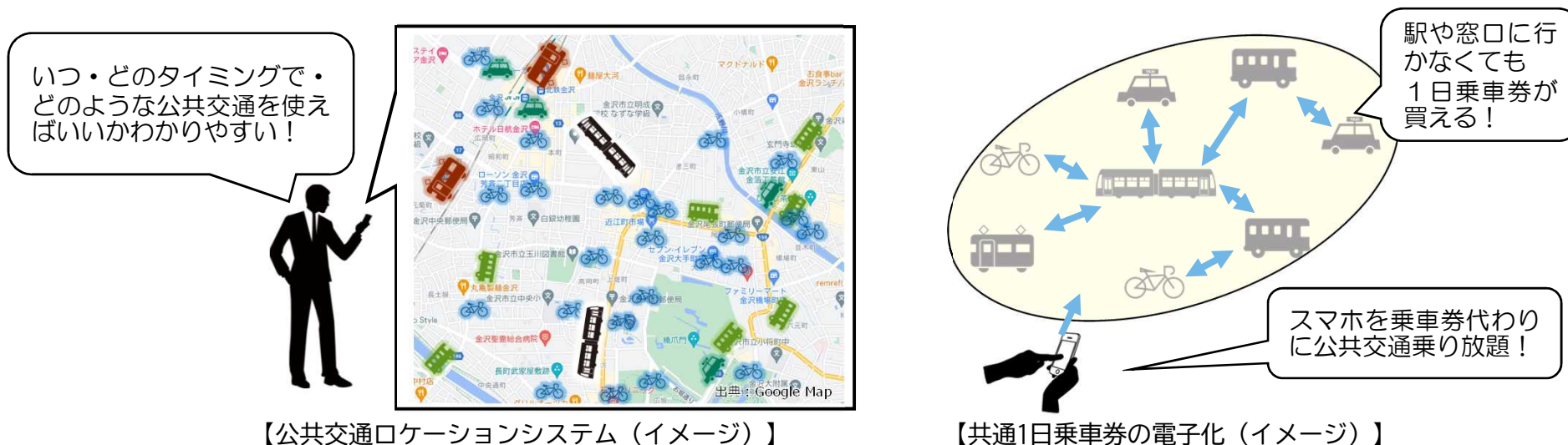
出典：Google ストリートビュー

# 公共交通の持続可能性確保のため短期的・早期に検討すべき施策例（案）③

## 金沢MaaSコンソーシアムの設置・施策の推進（情報提供、共通1日乗車券などの電子化等）

- 金沢MaaSの基本理念に賛同する企業及び団体で構成する「金沢MaaSコンソーシアム」を設置し、施策を推進する。
- また、リアルタイムで公共交通の位置が把握できるロケーションシステムの導入※や、共通1日乗車券などの電子化等により、多様な公共交通による移動の利便性向上を図る。

※ 直近では令和3年7月1日より金沢市ふらっとバスにて運用開始



## 公共交通機関を活用したエコ通勤の推奨

- 公共交通を利用した『エコ通勤』に取り組む企業を推奨。



### 事業所・自治体のメリット

- 企業・組織イメージの向上
- 駐車場経費の削減
- 従業員の交通安全管理
- 従業員の健康管理

### 従業員のメリット

- 健康の増進
- 渋滞に巻き込まれない
- 公共交通で安全に通勤

### 地域のメリット

- 地域環境の改善
- 公共交通サービス水準向上
- 地球温暖化防止
- 中心市街地の活性化

【エコ通勤のメリット】 出典：国土交通省エコ通勤リーフレット

# 公共交通の持続可能性確保のため短期的・早期に検討すべき施策例（案）④

## 分かりやすい行き先表示のあり方の検討

- 例えば、東京の湘南新宿ラインのように、行き先とは別に、主要な経由地（香林坊、ひがし茶屋街等）の名称を付与した愛称の導入などにより、分かりやすさを向上させることで、利用抵抗の低減を図る。



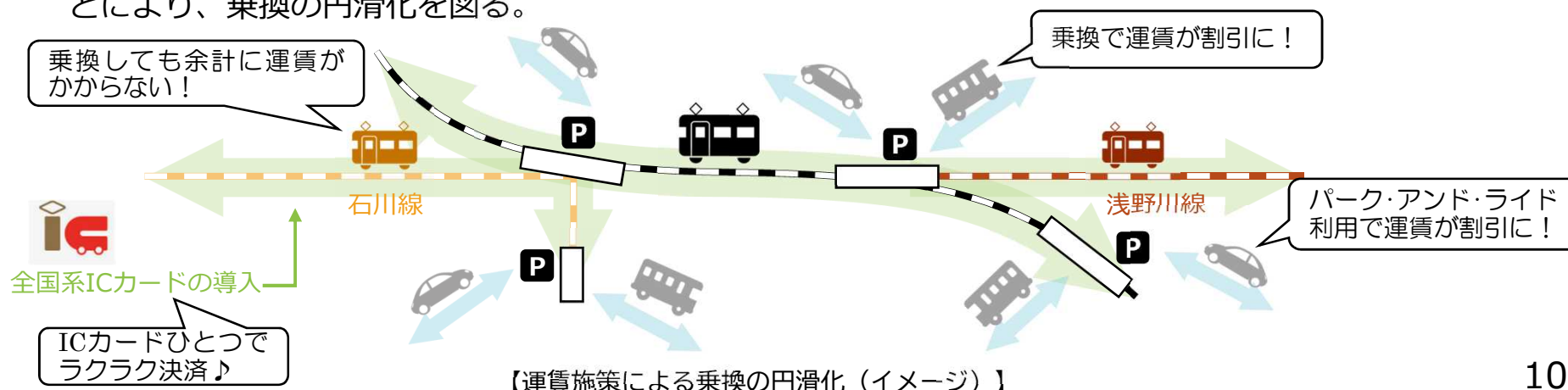
【方面別愛称の付与（上野東京ライン、湘南新宿ライン）】

出典：JR東日本

## 運賃施策の検討

（鉄道－バス－パーク・アンド・ライドが一体となった料金体系の検討、石川線・浅野川線でのICカード導入拡大、利用頻度の低い市民等への利用促進の取組（無料乗車券の配布）等）

- 異なる公共交通機関での乗換にかかる運賃の検討、石川線・浅野川線におけるICカード本格導入などにより、乗換の円滑化を図る。





## **2. 第1回委員会でのご指摘についての検討結果**

# 第1回委員会でいただいた主なご指摘

## 新しい交通システムの意義について

- まちづくりに対する影響や北陸全体の広域的な位置づけなど、中長期的なまちづくりの観点が必要。
- 新しい交通システムの導入により、市民のライフスタイルがどう変化するか示す必要。

## 技術的な検討について

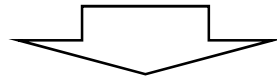
- 除雪の課題を整理すべき。
- 交通安全への影響を検討すべき(事故)。
- バス利用者の乗換抵抗が強いことを考慮すべき。
- 乗換抵抗との関係も踏まえ、停留所や乗換拠点の環境を検討すべき。
- 輸送力を再検討すべき(規制の特例措置の確認)。
- 環境への対応について検討すべき。
- 新型コロナウイルス感染症による影響への対応をあわせて検討すべき(北陸鉄道石川線の需要拡大策等)。

# 中長期的なまちづくりの視点

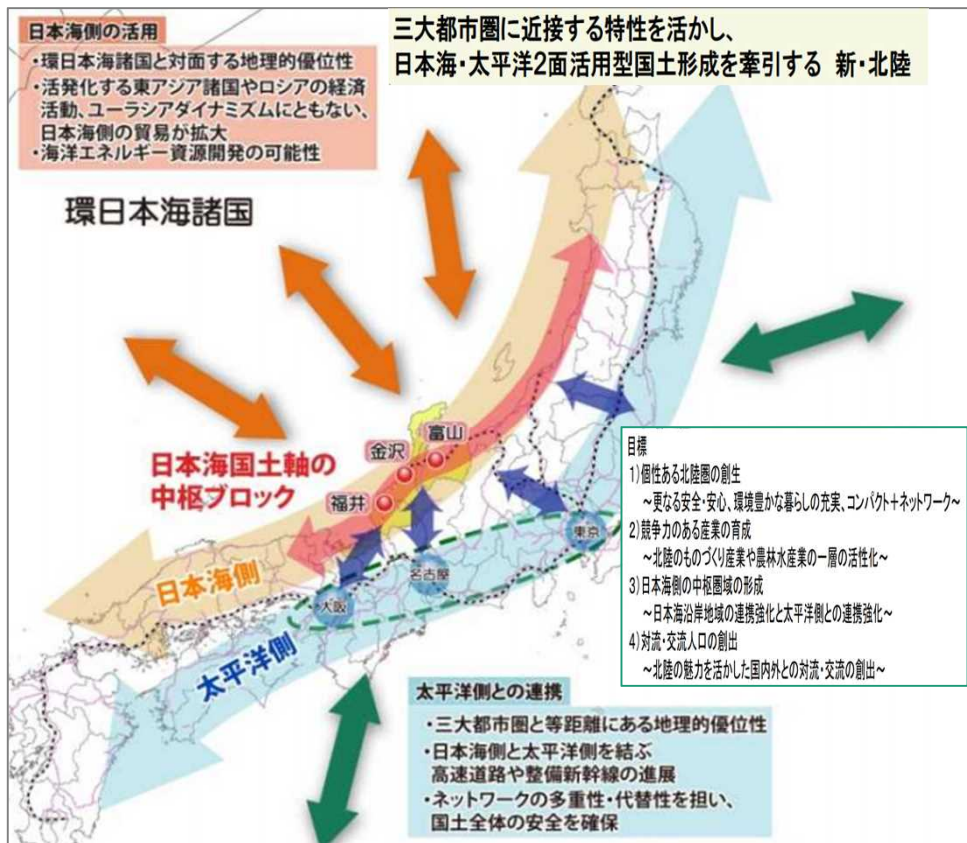
## 広域的な国土形成における金沢の重要性

我が国における国土形成において、金沢は日本海国土軸の中核として、非常に重要。

- 2024年春に予定される北陸新幹線の敦賀開業により、2時間半圏が拡大する見込み  
→広域交流の環境が整いつつあり、交流人口、関係人口の創出・増加が期待できる。



「世界の交流拠点都市金沢」の実現に向けて、都市内の移動をより円滑にする必要がある



出典：新幹線延伸・リニア開業影響対策行動計画(金沢市)を一部加筆

# 中長期的なまちづくりの視点

## 持続的に成長する都市構造の実現

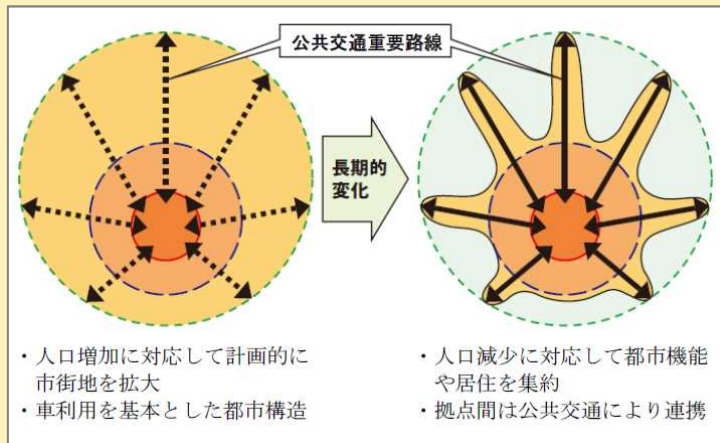
- 人口減少・超高齢社会に対応した持続可能な都市構造を実現するために、まちなか及び公共交通重要路線沿線に中長期的に都市機能や居住を誘導。
- 新しい交通システムの導入により、
  - ・ まちなかにおける「横のエレベーター」(都市内の移動を支える重要なインフラ)を実現。
  - ・ まちなかに賑わいと活力をもたらす都市の装置を整備。
  - ・ 郊外における交通との関係も含めて公共交通ネットワークを再構築することで、将来にわたり安心して暮らせる環境を実現。

### まちづくりの方向性

(都市計画マスタープラン・集約都市形成計画)

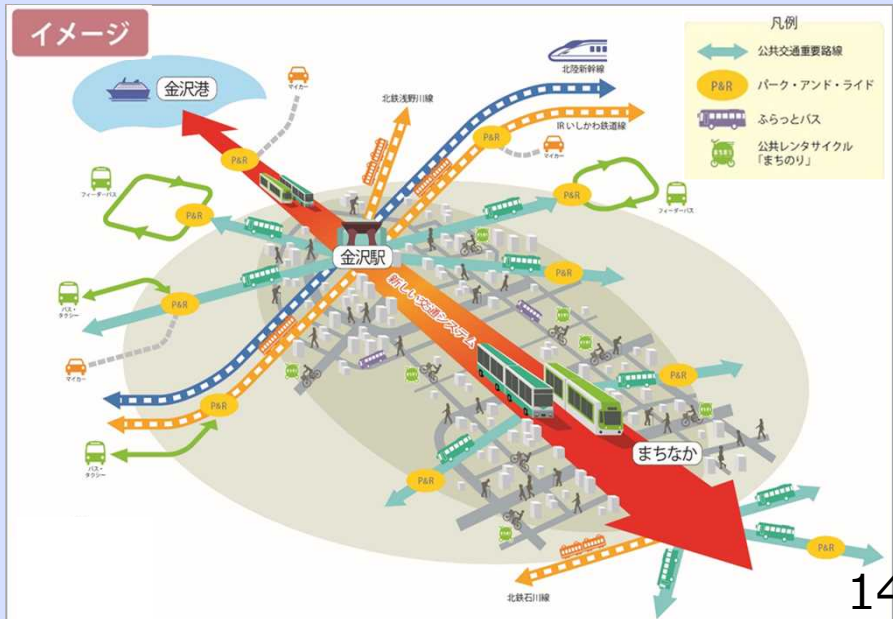
- 人口減少・超高齢社会に対応した「質の高い都市構造」への転換
- 土地利用と交通の両面から「都市の使い方」を見直す

### 持続的に成長する都市構造の実現



### 公共交通の方向性 (第2次金沢交通戦略)

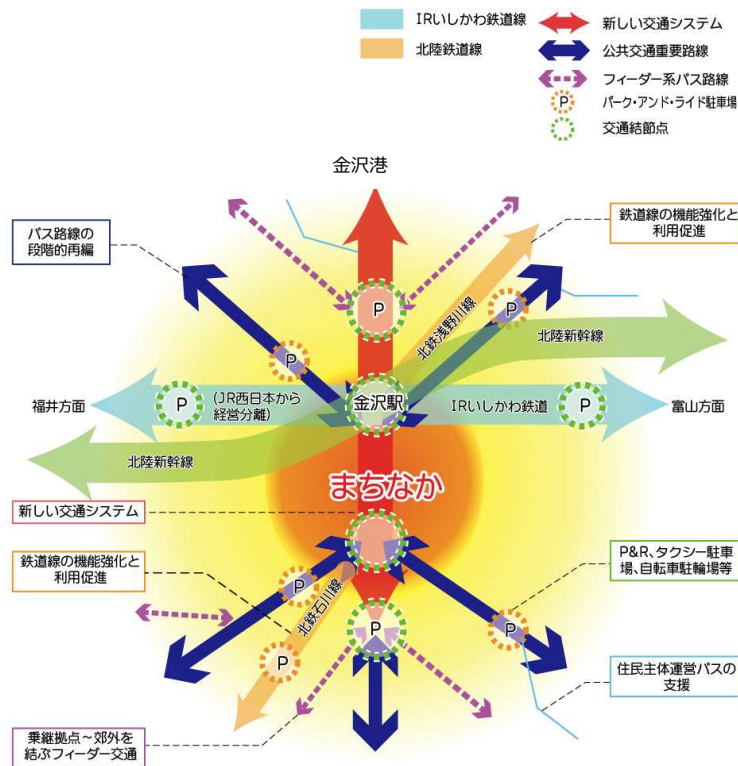
- まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり
- 歩行者と公共交通優先のまちづくり



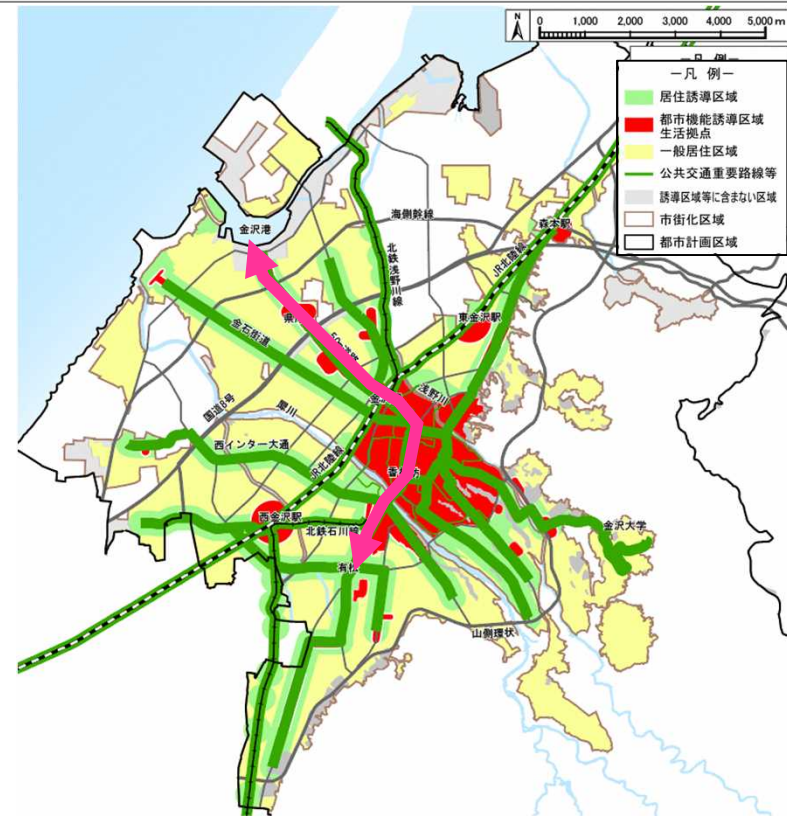
# 中長期的なまちづくりの視点

## 金沢市集約都市形成計画(立地適正化計画)と中長期的な公共交通ネットワークのイメージ

- 既存バス路線の中でも運行頻度や利用者が多く、まちなかと郊外を結ぶ主要な路線やJR北陸本線、IRいしかわ鉄道、北陸鉄道(石川線、浅野川線)を「公共交通重要路線」を定め、集約都市の形成を推進。
- 公共交通重要路線の幹となる都心軸への新しい交通システムの導入を通じ、中長期的に公共交通ネットワークの構築を推進。



【中長期的な公共交通ネットワークのイメージ】  
(第2次金沢交通戦略)

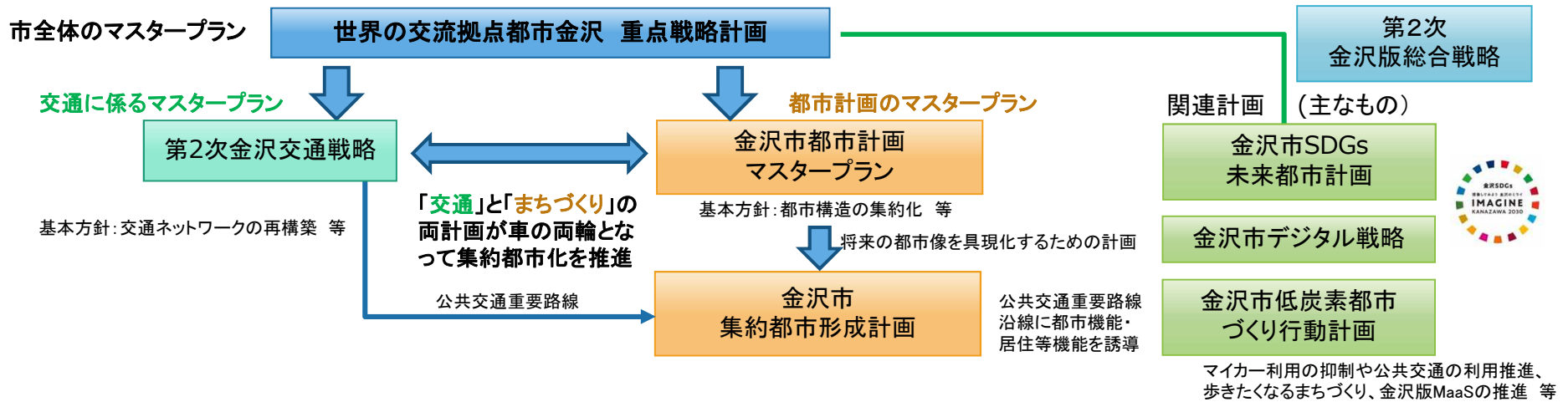


【まちなかを核とした魅力ある集約都市の形成】  
(金沢市集約都市形成計画)

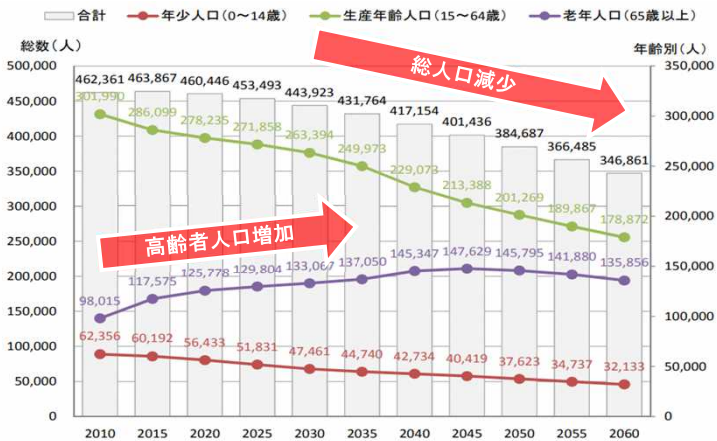


# 新しい交通システムの意義について 中長期的なまちづくりの視点

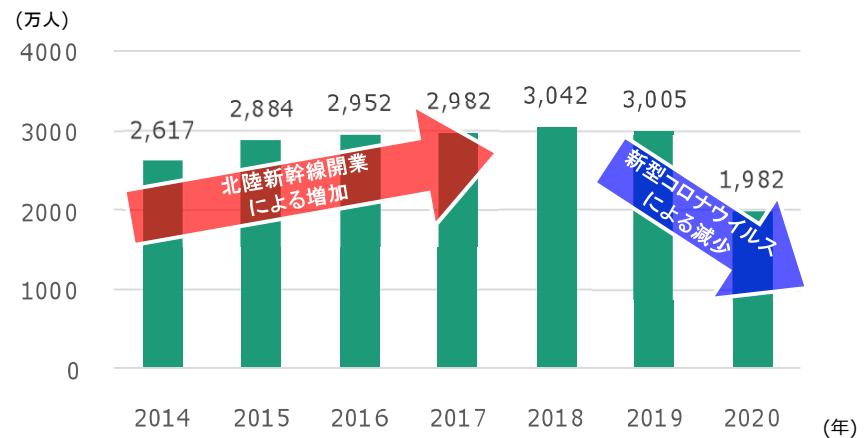
## 金沢市における関連計画



## 金沢市を取り巻く社会経済情勢



【金沢市の人口の長期的見通し】 出典：金沢市人口ビジョン



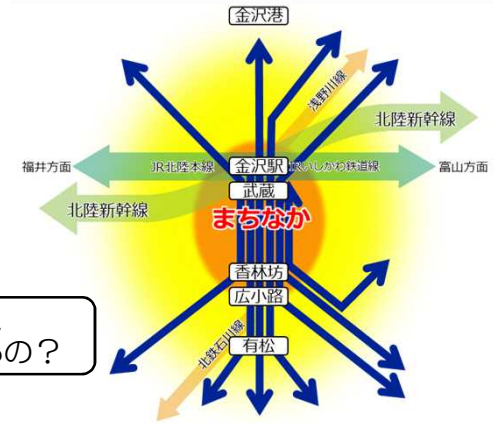
【金沢市のバス利用者数の推移】 出典：金沢市統計書

# 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化

## ①公共交通がよりわかりやすくなる！

現在

➤ **バスの系統が複雑で、幹となる交通が分かりにくい**  
まちなかでは多くのバス路線が並行して走っており、路線系統が複雑です。



系統が多すぎて  
分かりにくい...  
どれに乗れば良いの？

路線図が複雑...  
何線？駅を通るの？



将来

➤ **幹となる交通の導入により、路線構成がシンプルで分かりやすい**  
まちなかの輸送を新しい交通システムが担うことで、複雑な路線網が整理され、分かりやすい路線となります。

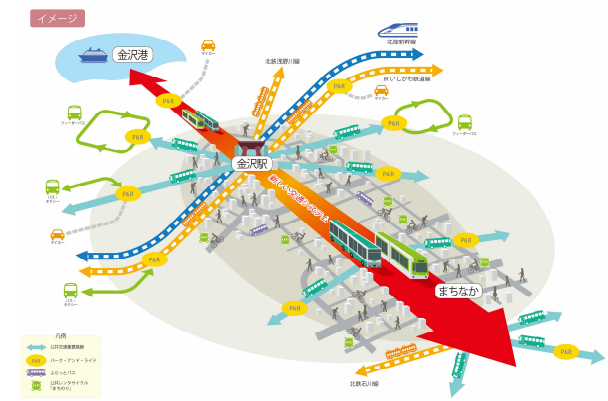


【フランス・アンジェ LRT】



どの路線に乗れば良いか  
分かりやすい！

【フランス・メッス BRT】

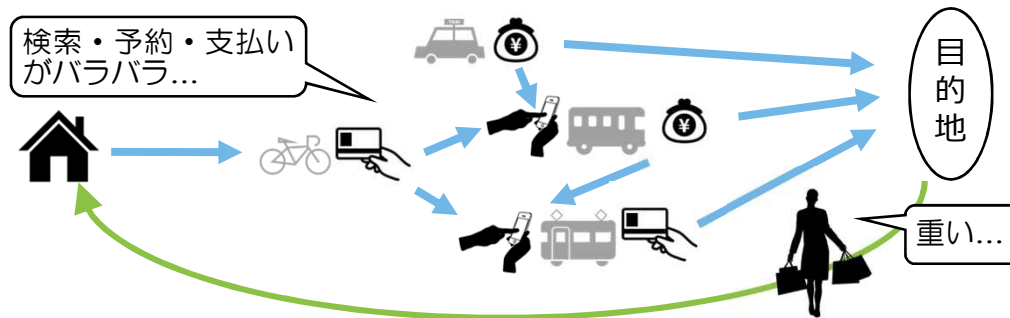


# 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化

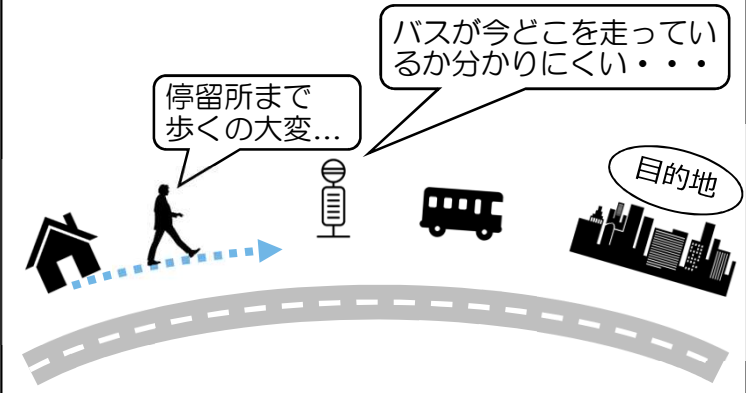
## ②金沢MaaSとの連携で、市内の移動と支払いがスムーズになる！

現在

- 交通機関ごとに検索システムや支払い方法が統一されていない
- 荷物があって公共交通での移動が大変

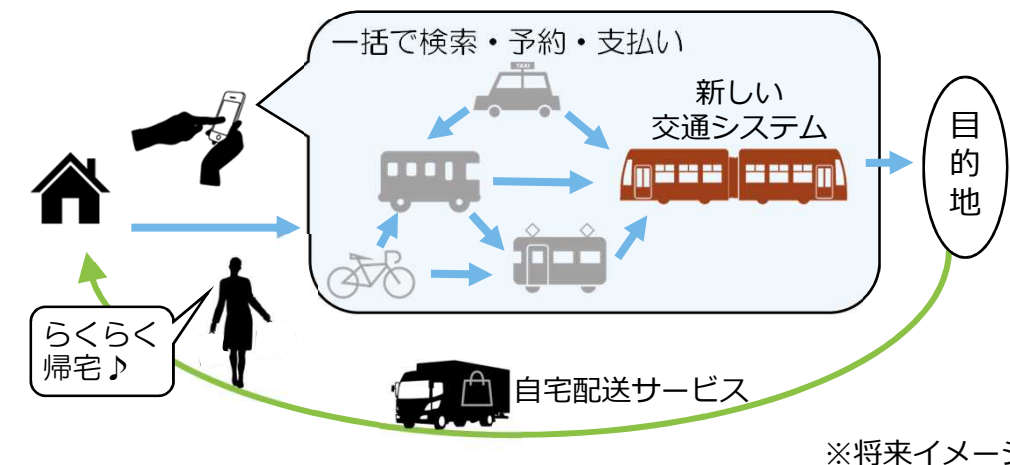


- 停留所までの移動がしにくい

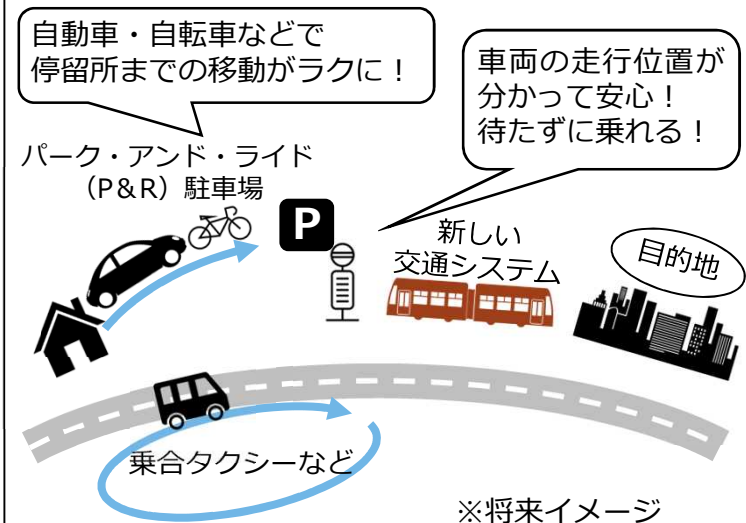


将来

- MaaSにより検索・予約・支払いが、スマホで簡単に！
- 自宅配送サービスで、買物帰りの移動もラク！



- 停留所へのアクセスが向上！



# 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化

## ③公共交通がより快適に、誰でも利用しやすくなる！

現在

### ➤ バス停の環境が悪く、バス待ちが快適ではない

バス停の上屋が小さいため、悪天候時には快適にバスを待つことができません。



### ➤ バスの乗り降りがしづらい

バス停では、車両と地面との段差があり、乗り降りしにくくなっています。



段差があって  
乗りにくい...



将来

### ➤ 停留所・乗換拠点での待合が快適に

停留所に上屋やベンチ、乗換拠点に商業施設や休憩施設を設置することで、天候に左右されず快適な移動が可能となります。

停留場が広くて  
雨に濡れない！



【フランス・パリ LRT停留所】

待合室やトイレ、お店や  
無料Wi-Fiがあるので快適♪



【新潟市 BRT乗換拠点】

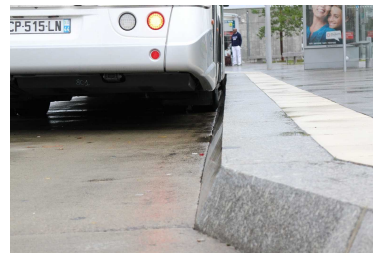
### ➤ バリアフリー化による段差解消

スロープを設けてホームを高くし、車両との段差をなくすことで、乗り降りがしやすくなります。



【フランス・オルレアン LRT】

完全バリアフリーで車椅子も  
ベビーカーもラクラク



【フランス・ナント BRT】

# 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化

## ④決まった時間で乗れ、遅れずに移動できる！

**現在**



➤ **バスが時間通りに着かない**  
過度のクルマ依存により、まちなかの交通渋滞、バスが時刻表通りに来ないなど、スムーズな移動が妨げられています。

みんなクルマを使うから道路が混雑...

バスが時刻表通りにこない...

バスの運行間隔がバラバラ

バスの乗り降りに時間がかかる...



**将来**

➤ **走行空間の確保により定時性・速達性が向上**  
優先的な走行空間を確保したり、まちなかの交通がクルマから公共交通に転換することで、渋滞を回避し、時間通りに・速く移動することが可能になります。

時刻表通りに遅れずに移動できる！

渋滞もなくスイスイ移動できる！

決まった運行間隔（パターンダイヤ）で待たずに乗れる！

乗り口も多く一度に多く乗れる！



【富山市 LRT】

【フランス・トゥール LRT・BRT】

# 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化

## ⑤環境や景観にやさしい乗り物で、まちなかを快適に過ごせる！

現在

### ➤ 道路がクルマで埋め尽くされ、環境によくない

限られた道路空間がクルマで埋め尽くされることにより、交通安全面や環境上の問題があります。



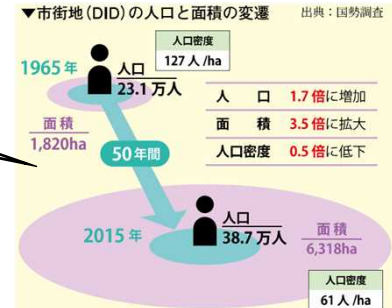
クルマが多すぎて、事故や環境問題が...

歩きにくくてまちを楽しめない...

### ➤ 都市の魅力が低下

郊外の大型商業施設の開発が進み、まちなかの賑わいがなくなるなど、都市の魅力が低下しています。

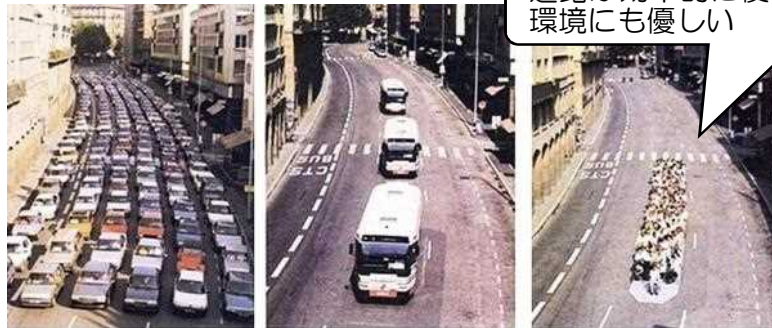
人口が増えて、まちなかより郊外の施設に行くことが増えてきた...



将来

### ➤ 効率的な輸送により環境にやさしい

大容量かつ効率的な輸送により、移動にかかる環境負荷の低減に加え、限られた道路空間の有効活用が図られます。



<クルマで運ぶ場合>

<バスで運ぶ場合>

<LRT・BRTで運ぶ場合>

同じ人数を運ぶ時の道路の必要面積の比較 (国交省資料より)

### ➤ シンボル性の高い魅力的な公共交通で都市の魅力アップ

金沢の景観に配慮したデザインの車両が新たなまちのシンボルとなり、賑わいを生みだすきっかけとなります。

景観にマッチした乗り物が金沢のシンボルに！

子供と一緒に歩いて楽しめる



【フランス・オルレアン LRT】

【フランス・メツ BRT】

# 新しい交通システムの導入による市民のライフスタイルの変化

## ⑥公共交通を利用すれば日常の買い物などを済ませることができる！

現在

➤都心軸周辺では、自家用車での買い物が中心



道路が混雑して  
買い物づらい...



将来

➤都心軸沿線で都市機能が広がり、多頻度で運行される新しい交通システムを利用して、気軽に買い物に行ける



まちなかが  
スッキリして  
賑わっている！  
買い物も  
しやすい♪



技術的な検討について  
**除雪の課題整理**

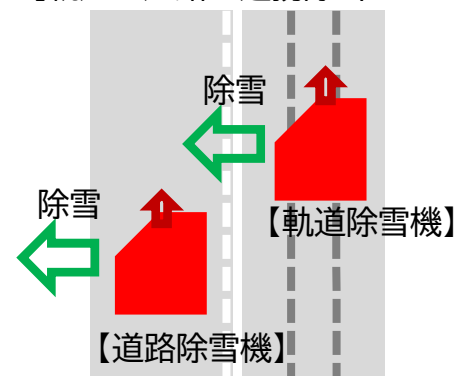
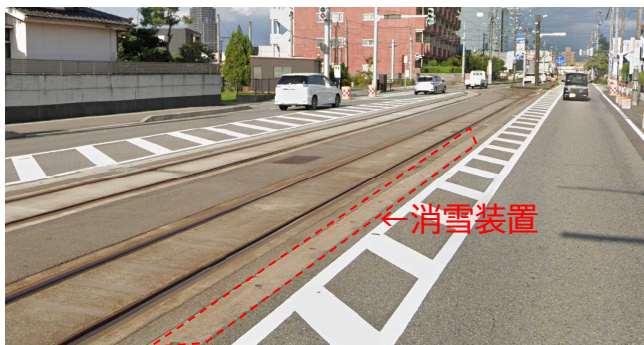
- ・現在の除雪体制：導入検討ルート全区間で消雪装置が敷設されているほか、各道路管理者が随時機械除雪を実施している。
- 新しい交通システム導入時には、機種により想定される除雪体制が異なるが、いずれの場合も道路管理者や運行事業者等と除雪方法及び体制の構築に向けた協議が必要と考えられる。

機種ごとに考えられる除雪体制（イメージ）

	LRT (中央走行方式)	BRT (中央走行方式)	BRT (路側走行方式)
除雪実施主体	軌道及び停留所部分：運行事業者 一般車線：道路管理者	道路管理者 (停留所部分：運行事業者)	道路管理者
消雪装置整備	公共(道路管理者)		
オペレーション	軌道部分の機械除雪と一般車線の機械除雪を並行・連携して実施	道路管理者にて機械除雪を実施	

参考：富山地方鉄道（軌道）においては、道路区間ごとに除雪・消雪体制について道路管理者と協議の上で体制を取っている。

【軌道と道路の連携除雪イメージ】





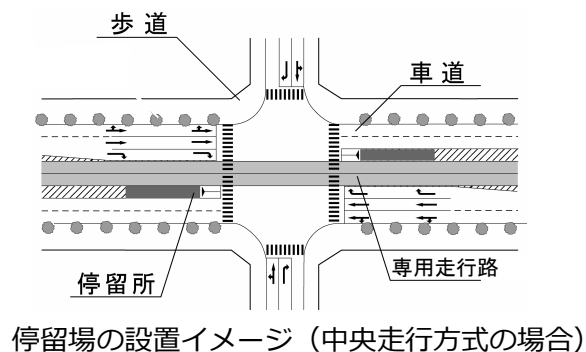
## 交通安全への影響

- ・ L R T 及び B R T（中央走行方式）では、専用走行路に一般車両の進入を許可しない整備形態を想定しているため、安全性は高まると考えられる。ただし、停留所においては、歩行者の横断が新たに発生するため、安全性確保のための対策が必要と考えられる。
- ・ B R T（路側走行方式）では、現行のバス専用レーンを強化する（専用空間の明示等による一般車混入抑止策等）ことにより、一般車両の混入がより抑制され、安全性が向上すると考えられる。ただし、交差点付近において左折する一般車両との交錯には注意が必要である。

### 参考1

- ・ 現状の都心軸における交通事故・・・・・・・・・・約80件／年間(H28～R2の平均)
- ・ // バス車内事故・・・・・・・・・・約20件／年間(R1～R2の平均)
- うち1／4が一般車両の割り込みによるもの

参考2 停留所における交通事故を防ぐための工夫（京福山ノ内電停（京都市））  
信号制御の工夫（電車停車中は赤信号）や注意喚起により、旅客歩行動線と車両動線が交わらないようにしている（右下写真）



停留場の設置イメージ（中央走行方式の場合）

（出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス、一部加筆修正）



「電車が到着してからお降りください」  
注意喚起（旅客動線と車両動線の分離）



## 乗換を円滑に行うための工夫（停留所や乗換拠点の環境整備）

### 停留所

- ・上屋の整備、情報提供の強化（MaaS含む）、景観面のグレードアップ
- ・バリアフリー対応の強化（スロープ設置、バリアフリー縁石の設置等）
- ・民地施設との一体整備により、待ち時間を快適に過ごせるように工夫する（BRT路側またはLRTの片寄区間の場合）。

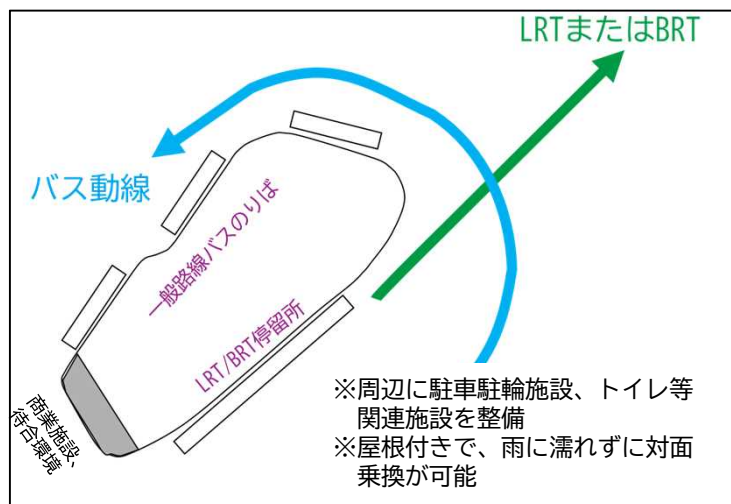
### 乗換拠点

- ・他交通モードとの乗換が便利になるように整備する。  
（路線バスとの対面乗換、パーク・アンド・ライドや駐輪場の併設等）
- ・また、待合設備、トイレ、公衆Wi-Fiや小規模な商業施設等も併設し、待ち時間を快適に過ごせるように工夫する。

### 運賃等ソフト施策

- ・乗換にかかる運賃割引制度等による料金抵抗の緩和、MaaS等の推進による情報提供強化
- ・高頻度運行及び定時性の向上によるスムーズな乗換を実現
- ・郊外部の便数の少ない路線との接続ダイヤの設定

【乗換拠点のイメージ】新しい交通システムと路線バスは対面乗換



【バスとLRTの乗換（フランス・トゥール）】



【バリアフリー縁石（フランス・ナント）】

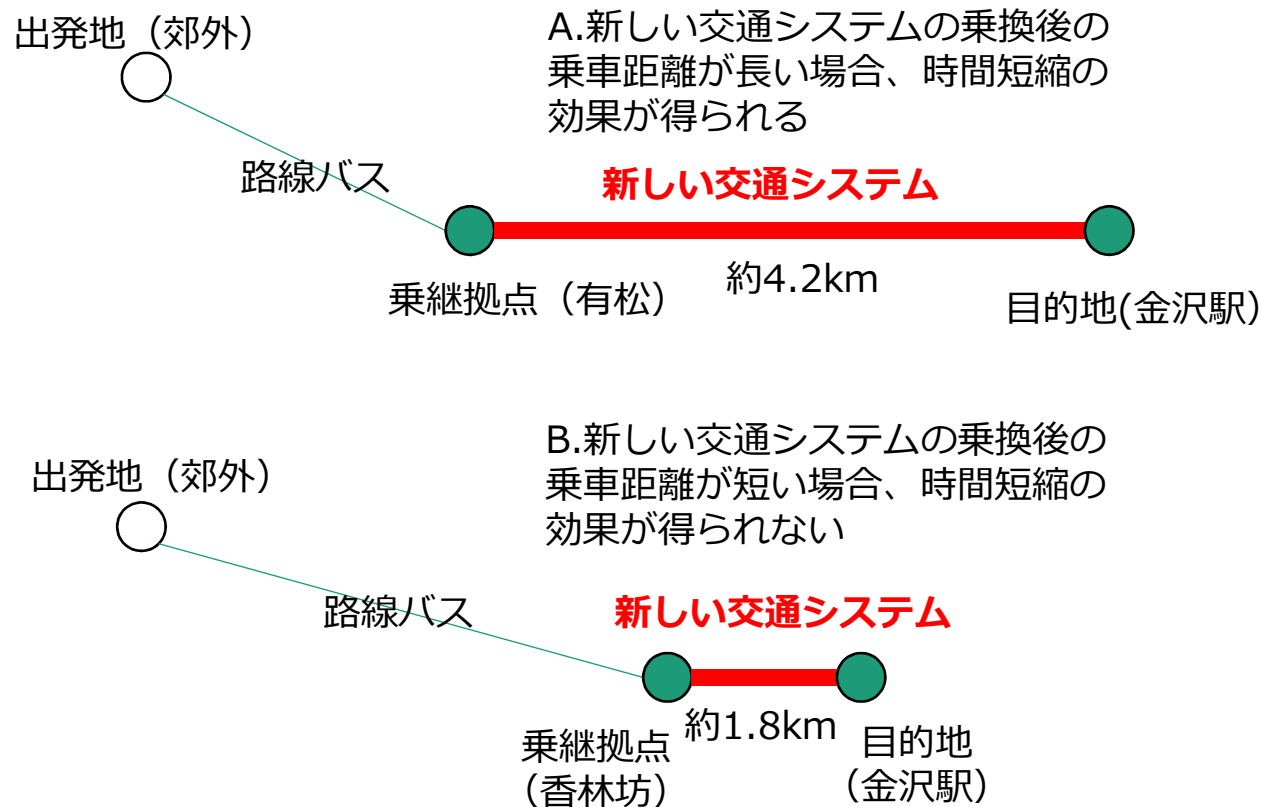


## 輸送力と並行バス路線の再編について

### 第1回委員会において、一部並行バス路線を残す再編案を提示した理由

- ・ 郊外部から金沢駅方面へ直通するバス路線を香林坊乗換に改めると、時間短縮効果を得られないことから、こうした路線については並行して残すこととしたものである。

### 新しい交通システムと路線バスとの乗換を伴う時間短縮効果（イメージ）

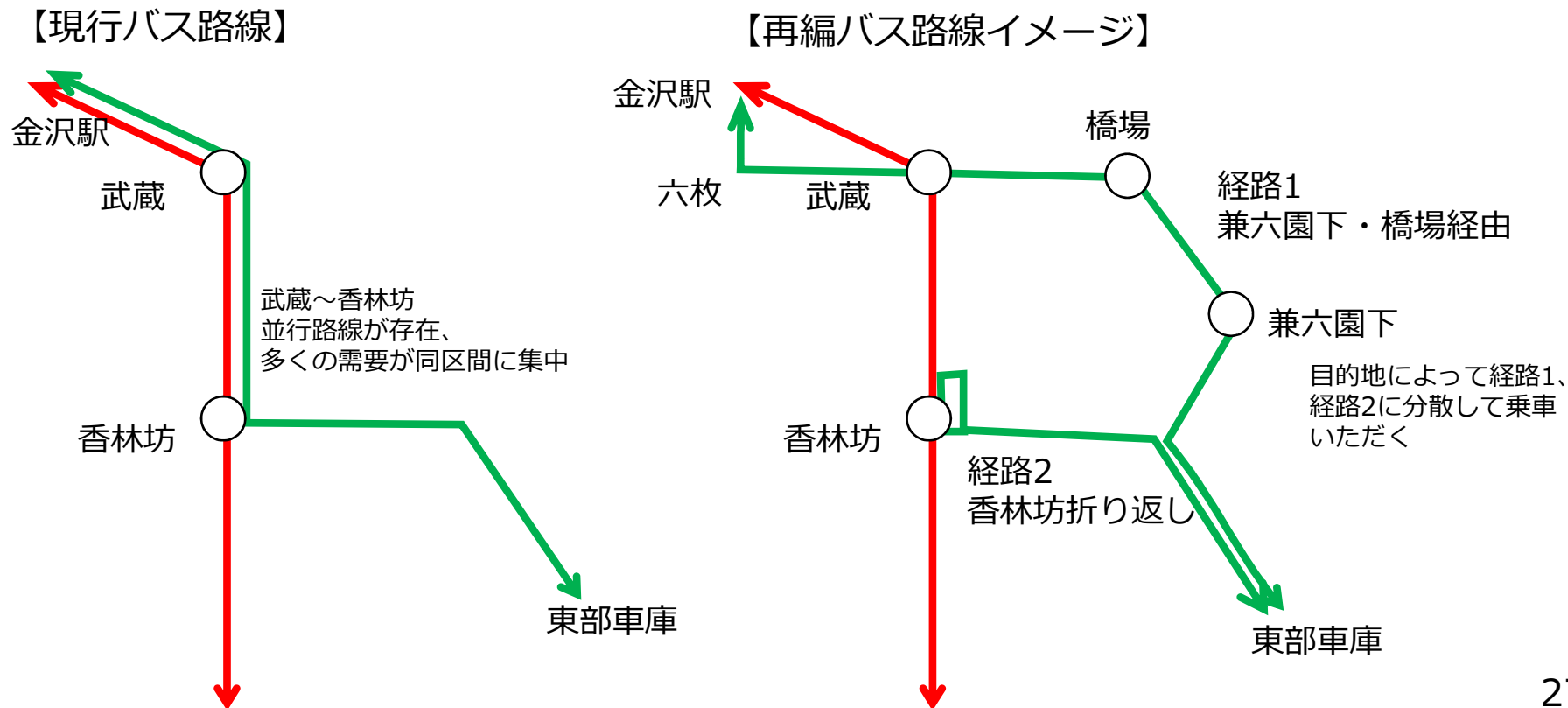


## 輸送力と並行バス路線の再編について

### 輸送力に関するご指摘に対する検討案

- ・ LRTおよびBRTの乗車率を上げることや、今後導入される車両の定員によっては都心軸を通過するバス需要を全て新しい交通システムに再編することが可能。
- ・ また、並行バス路線を都心軸以外を経由させることにより、都心軸を通過するバス需要を分散させる路線の再編も考えられる。

### 並行バス路線の再編イメージ(金沢駅～香林坊～東部車庫系統を例に)



### LRT及びBRTの導入車両の最大長について

#### 1) LRT

- 路面電車は、軌道運転規則により全長 30m以内としなければならない。ただし、これを超える場合は、国土交通大臣にその根拠、安全性の説明を付して特別許可の申請を行うことができる。  
(特別許可適用例：京阪京津線(4両編成・66m)、広島電鉄 グリーンムーバー 全長 30.5m)
- 海外においては、編成長30mを越えるLRV車両は存在するものの、国内における低床車両の最大車両長は広島電鉄の30.5mとなっている。  
(例：フランス：ボルドーLRV：40m)

#### 2) BRT

- 道路運送車両法により、自動車は保安基準に適合し、国の検査に合格しなければ道路を運行できない。ただし、使用目的の特殊性等により、支障がないと運輸局長が認定した場合には、運行することができる。
- また、車両制限令により、車両の長さは12mとされているが、道路管理者の認定により12mを越える車両も通行可となる（いわゆる「特車申請」）。
- 国内の連節バス導入は2連節バス・長さ約18mである。一方、海外においては3連節バス（長さ24m前後）の導入事例もある。

## 環境への寄与について

### 背景

- ・金沢市では「金沢市役所ゼロカーボン推進計画2021」を策定し、温室効果ガスのさらなる削減を実施することとしており、新しい交通システムについても極力環境負荷の軽減に寄与することが求められる。

### 大量輸送性による温室効果ガスのさらなる削減効果

- ・動力の種類に関わらず、大量輸送性をもつ交通機関は、自家用車に比べ1人輸送あたりの環境負荷は小さく、公共交通への手段転換は環境負荷の軽減に寄与する。（国土交通白書より）
- ・さらにLRT、BRTは、既存のバスより定員が大きいことから、その効果はより高くなる。

### CO2を排出しない車両の採用

- ・電気や燃料電池などを動力とする車両であれば、LRTでもBRTでも車両からはCO2が排出されない。
- ・なお、LRTについては景観面への配慮から、台湾において導入実績のある架線レス車両（バッテリー方式等）の導入が必要である。
- ・BRTについて、日本での電気連節バスの採用事例はないが、世界各国での導入が進んでいるため、金沢においても、こういった車両を積極的に採用すべきと考えられる。

※1 車両の制作及びメンテナンスのコストを含めたLCC（ライフ・サイクル・コスト）の低減の観点も考慮する必要がある。

※2 調達する電力のグリーン化（再生エネルギーの活用）等にも配慮が必要である。



【架線レスLRT（台湾・高雄）】



出典：バルセロナ市議会HP

【バッテリー式BRT（スペイン・バルセロナ）】

## 北陸鉄道石川線の需要拡大策との一体的な検討について

- 石川線そのもののあり方の検討や、石川線の野町駅～都心部への延伸については、鉄道事業者、沿線市（野々市市・白山市）、県、国等とも連携のもと、検討を行っていく必要がある。また、検討結果を踏まえた広域の地域公共交通計画策定、関係者との調整や予算化が必要となる。
- したがって関係自治体での議論を行いつつ、その内容を本委員会にフィードバックしながら検討を行うものとする。



【北陸鉄道石川線】

## 北陸鉄道石川線の需要拡大策との一体的な検討について

- 中長期的な施策については、石川線そのもののあり方の方向性に左右されるが、短期的な需要拡大策としては以下のような施策の検討が必要となると想定される。
  - 石川線～金沢市内の乗換にかかる運賃の検討
  - パーク・アンド・ライドの更なる推進
  - ICカード乗車券の導入拡大
  - トイレの整備など駅環境の改善 等
  
- 中長期的に鉄道の上下分離、新しい交通システムと一体となったLRT化・BRT化等を行う場合には、以下のような施策の検討が必要となると想定される。
  - 石川線（既存線）のホーム低床化・改良
  - 行き違い施設の設置及び運行本数・輸送力の検討
  - 石川線沿線における車両基地の設置・拡充
  - 北陸本線との関係性の検討 等

