

### 第3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8月6日（木）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

毎日本当に暑くて大変ですが、石川県も真夏日で暑い日が続いておりますし、猛暑日も二日間、記録しています。明日が立秋ということで暦の上では秋になるということですが、お盆過ぎぐらいまでこれが続くのではないかと心配しております。暑いのは天候だけでなく、オリンピックも非常に熱く、うれしい熱さですね。メダルラッシュで特に昨日は、我が石川県出身で隣の津幡町の川井姉妹が姉妹で金という、レスリングでは初めてだそうですけど、うれしく私も見入っております。金メダルの獲得数が過去最高ということで、この暑さで日本の地の利が活かされていることと、アスリートの皆様方が努力された成果かなと思っております。一方で、新型コロナウイルスの感染拡大も熱く、これは困った熱さと思っております。東京では5千人を超えたと、石川県でも119人とか118人とか、非常にびっくりするくらいの感染者数がみられます。このままいくとおそらく、全国で2万人超え、ひょっとすると東京も1万人超えになるのではないかなと非常に心配なところです。石川県は北陸新幹線ができてからかもしれませんが、東京、関東方面から連休になるとどうしても観光客が多くなり、その連休の後、10日、2週間くらいするとコロナの感染者が増えるという、非常にはっきりした状況になっています。もちろん、様々な要因があるのですが、是非ワクチンの接種スピードを進めていただいて、かかっても重症化しない世の中になればいいと思っております。そうしないと、おそらく公共交通機関を利用する人も増えず、利用が少ない状況のまま、交通事業者も非常に苦戦しています。1年2年はこれまでの貯えで何とかなるのかもしれませんが、これが3年4年と続くと、事業者も潰れてしまうという非常に危機的状況にあると伺っています。そういうことにならないよう、是非新型コロナの終焉に向けて皆さん方の努力を期待したいと思っております。さて、本日の委員会は、有識者会議ということで有識者の中間とりまとめをまとめ上げるということになっています。事務局の方でこれまでいただいたご意見をもとに中間とりまとめの素案をまとめてありますので、それについてご議論させていただけたらと思っております。限られた時間ですが、くれぐれどうかよろしくお願いします。

#### ◎議事について事務局より説明

## ◎質疑応答 (1)(2)について

### 委員長

お帰り乗車券は、有効な利用促進策と考えているが、市民の認知度が低いと思う。PRを有効的に行うことが重要である。お帰り乗車券を手渡すだけでなく、大型店舗の駐車券割引サービスカウンターなどでPRポスターを掲示すれば、自動車利用者も次回は使ってみようとなるのではないか。

廃校を改修してのワーキングスペースの提供は、いい施策と思うが、金沢は広いので一箇所では限界があると思う。すぐには無理だと思うが、せめて東西南北1箇所ずつの4箇所ぐらいは、遊休施設の活用を検討してほしい。森本、金石、西部、東部、東西南北に一箇所ずつぐらいあれば利用できる。体育館などは市域に分散して複数配置されており、ご検討いただきたい。

### A委員

余暇時間の増加が私事交通の増加につながっていないことが問題で、施策を通じて外にできることを促す取組が必要である。エコ通勤について、会社に対する推奨は、もう少し具体的にしてもいいのではないか。入札などでエコ通勤していることがインセンティブ付与になるなど、もう少し具体化してもいいのではないか。

お帰り乗車券の取組はとても良いと思うが、現在のコロナ対策特別予算が切れたときにどうするか。この取組は短期的には緊急対策であるが、中長期的施策につなげていく必要があり、この場合の財源についても考えていく必要がある。一般会計から出せばいいが、時代的に厳しいこともあるので、それ以外の充当できる仕組みが必要である。例えば駐車場を作らない代わりに基金をつくって公共交通に充当する例がある。公共交通施策への資金の充当について具体的に検討する時期に来ていると思う。

意識醸成も重要であり、もう少し踏み込みたい。いまの高校生の世代なら、移動時間にスマホが利用できる公共交通のほうが、利用できない車の運転より優先するかもしれない。ライフスタイルの変化に寄り添った施策を提案したい。来年から高校の指導要領がかわって、地域探求が必修化となる。地域の都市交通問題も取り上げられるとのことであるため、交通教育から公共交通へと高校生にアクションを起こすことも重要ではないか。

### B委員

7ページの目標に持続可能性という文言が掲げられているが、外からみると、金沢らしさ、金沢スタイルがとても魅力的であると思っている。日本の中でも金沢市は特筆される先端的で魅力的な都市である。オリンピックのレガシーとして、アスリートファーストなどの言葉が一般的となったことから、〇〇ファーストという言葉が使え。歩行

者・公共交通ファーストのような文言もありえる。ヨーロッパでは歩行者—公共交通—自動車の優先順位が明示されている。高齢者の事故の問題もあり、こういうことを提言できる時期なのではないか。

10 ページで次のステップとして、デジタルならではの 24 時間や 6 時間など時間乗車券が有効ではないか。例えば決済して 6 時間で 3 回以上乗れば元が取れるため移動が活性化するということが他都市で効果が実証されている。これがうまく行けば 24 時間や 48 時間、1 週間乗車券など、デジタルであればやりやすい。MaaS の実装でスマホで決済できるデジタル乗車券の売れ行きも好調な取り組みも生まれており、1 日券の次の展開として検討してはどうか。

MM が大きな柱となっており、新交通システムができたときの準備として重要である。特に高齢者になってから、免許返納してから公共交通を利用することは難しい。今年度予定されている道路交通センサスや IC カードのデータを組み合わせることで、今後の免許返納者の分布が空間的にも把握でき、集中して戦略的に MM を展開するなどができるのではないか。

16 ページのバス待ち環境について、金沢のまちなかで沿道と一体的な待合空間は素晴らしいもので、この事例は世界的にも特筆する取り組みである。掲載されている写真や図にもっといいものを使い、さらに人の賑わい、これら空間の価値が伝わる写真を見せていくことが大切である。まちなかのこういった空間は、金沢らしさのアピールにもなるだろう。

## C 委員

スケジュールを一覧で示されており、はっきり明示されていてとてもよい。これを目標に頑張っていたきたい。ただし、タイトルにイメージという文言があるが不要ではないか。これがあるためにぼやつとした印象を与えてしまう。また、個々のスライドを見ると、時間軸を無視して文字数で矢印の長さが決まっているようで、順番を表すだけになっている。スケジュール感を個々のスライドでもわかるように工夫いただきたい。

お帰り乗車券は非常によい取組と思うが、さらに提案させてもらう。飲食にも使えることが非常に大きなメリットであり、特に飲酒后のお帰り乗車券は効果的である。さらにグループ・ファミリーが 1 枚で使えるような取組も良いのではないか。また、年末年始以外にも継続的に実施する、例えば月に数日実施するなどであれば、ポスターも年中掲示できるので、PR も効果的になる。また、買物の荷物をどうするか、物流への負荷は気になるが、お帰り乗車券との連携も必要になってくる。

若年層への意識醸成は重要である。中高生への学校 MM を継続的に実施していただきたい。公共交通は環境にやさしく SDGs 教育にもマッチする。

15 ページの行き先案内の提案について、主要なターミナルでは乗り場を探す作業から始まる。私が今朝バスに乗る際に、案内板を探してデジタルサイネージを見つけたが、

「観光地」に行く際の案内であり、参考にすることができなかつた。ライトユーザー向けにちょうどよいものがなかつたので、結局携帯で検索して利用した。ライトユーザー向けのわかりやすい情報提供を、駅や主要な停留所で提示するのが非常に重要になってくる。

キャッシュレスについても非常に重要である。利用者の利便性向上はもちろん、利用履歴をしっかりと活用できるように整備することが重要である。データが十分に使えていない現状もあるので、個人情報保護もあるが、しっかりと活用できるようにしてほしい。

1日乗車券と24時間乗車券は全く別物ということに留意してほしい。24時間は観光客にとっては1.5日券的な使い方もできる。

#### D 委員

事業者として、お礼と現状を述べさせていただきたい。現下の苦境を乗り越え持続可能にしていくための短期的な議論を深めていただき感謝申し上げます。先生方から事例等紹介いただいた。ラモーダのバス停を褒めていただいたことは大変嬉しく、道路管理者のご努力・ご協力もあって実現できた。私は香林坊乗り換えするときにラモーダ前を使うようになってきている。非常に金沢市内では一番良い例になっていると再認識した。

現状、利用者は全く回復していない。令和3年度の4月以降の収入をコロナ前と比較し、通勤・通学の生活路線については70%程度にとどまっている。これらの収入減をカバーすべき貸切バス・高速バスの利用が2、3割しか収入がなく合計で半分程度しか収入がない。今の時期は本来イベント輸送も期待したいところだが、今季も極めて厳しい状況であり、今後も経費節減をせざるをえない。人を運ぶ企業は飲食宿泊と同様に極めて厳しい状況である。さらに運行を継続しなければならないという事情もあり、休業補償もなく、運行継続補償のようなものがないと非常に厳しい。

#### E 委員

各種施策のPRをどうするか、具体的な手法を記載させていただきたい。検討、協議もあろうが、より実現の可能性が高まるように、PRの仕方（回覧板による周知など）を細かいことまで記載したほうがよい。

MaaSについて、アプリで色々できるようなので、他の施策もPRできるような仕組みがあれば周知も進む。例えばGPSと連携して降車時にアプリ上でお帰り乗車券をPRするなどが出来ないか。また、広坂バス停が2つあるので、そういったこともGPS機能と連携してアプリで情報提供できればよいと思う。

人々の暮らしについて、通勤など言及されているが、商業者、事業者、企業などへの働きかけや観点が少ないように思う。

バスレーンについて、現在はバス専用レーンを実施しているが、時間拡大は協議に時間かかるため、カラー舗装ならすぐにとりかかれると思う。

また、調査もすぐにできる。市民・利用者に対し幅広く大体的に調査することは、公共交通の利用促進について考えてもらうことにもなる。回覧板で全員に聞くぐらいでも良いかもしれない。

## ◎質疑応答 (3) について

### 委員長

先程の短期施策での意見を事務局で整理して中間とりまとめに盛り込んで頂くが、とりまとめ（案）について意見はあるか。

### C委員

はじめにという部分があるが、もう少し現状の公共交通の危機的な状況、危機感をもっと強く伝え、それに対して我々有識者が提案するような書きぶり・ストーリーにしていきたい。

### E委員

このとりまとめは誰に対するもので、誰が読むことになるのか。また、この提言がその後どう具体的な動きにつながるか、もう少し説明いただきたい。また、これらの各施策の実施状況を整理するため、チェック表などにより管理をしてほしい。

### 委員長

当面は市長に提言した上で、市で戦略を作成した施策に取り組んでいくという説明だったかと思う。

このあとの修正とりまとめは、委員長に一任いただき、市長に提言させていただきたい。（一同異議なし）

## ◎質疑応答 (4) について

### 委員長

第4回以降のスケジュールについて、何かご意見あるか。第4回以降は中長期的なとりまとめをすることになる。金沢の交通戦略のなかでは、まちなかの公共交通を中心にまとめられることになると思われるが、一方で広域的な視点も重要になる。きめ細かに施策を考えていく必要があると思う。

### A委員

機種を選定は重要であるが、一方で実現するための具体的な枠組みも考えなければならない。例えばバス待ち環境は（ラモーダ前で）道路管理者と民地側の協力で出来た事例であるが、土地利用との連携が必要である。どのように土地利用と交通を連携させるのか枠組みを考える必要がある。例えば、バス待ち環境もそうだが、郊外のバス待ち環境が向上しないと、そもそも公共交通で出かける気にならないのではないか。かといってバス待ち環境向上を事業者だけをお願いすることは難しく、行政が関与しないといけないため、土地利用との議論は中長期の検討で重要である。機種選定だけでなく実行するためのスキーム及び土地利用から公共交通との連携について考えていく必要がある。

### 委員長

非常に重要なご指摘である。都心軸上の整備が進み魅力が向上すれば土地利用も進み地価も上がることが想定される。固定資産税の数%を新交通の運営費に盛り込むなどの新たな枠組みも考えていく必要がある。公共交通だけで採算を考える時代ではなくなっていると思う。税制について実現性は分からないが、宿泊税のように実行に移されているものもあるため、検討いただきたい。

### E委員

大沢委員から枠組みを、という話があったが、事業検討の話は大きい話である。この場で閉じるものではなく、土地利用、商業との連携も検討する必要がある。

高山委員長から広域移動に関する指摘があった。短距離、中距離、長距離といった距離帯によって選ばれるモードも違う。中距離トリップとして石川線、北陸本線、IR、周辺市町村も関係してくるが、このあたりからどうやって人を集めて商業の活性化につながるか、検討していく必要がある。石川線や北陸鉄道については、他の自治体との協議が必要というのはわかるが、これを待っていても、いつになっても決まらない。待ちの姿勢ではなく、金沢市からこうしたいと提言をする、という議論の進め方もありうる。

まちづくりや商業についても、都市計画のセクションとの議論になるが、まちをこう

したいという提案をこの場で議論できれば良い。広範囲に議論を進め、中長期の方針を定めていければと思う。

#### **F 委員**

道路管理者に関わる話として、前回も申し上げたが、コストはどうしても考えなくてはならない。例えばバス専用レーンのカラー舗装は施工、補修に通常の3倍程度かかることになる。様々な提案のなかで、コストについても議論いただきたい。

#### **G 委員**

国土交通省として関わってきた施策と重なる部分が多いと感じたが、そのなかで各施策の期限的なものを設定しないと国も組織として動きづらい。何年度以降実施、という形では実現しにくい。期限を切った上で、国として金沢市と連携して実施していく体制としたい。そうした上で実施評価もしていきたい。

#### **H 委員**

短期の議論で様々な有益な意見をいただいた。今回は中長期的な議論の新交通の機種選定の話はなかったが、総合評価のなかで技術的な評価は非常に重要な視点と考えているので、しっかり検討してほしい。

#### **I 委員**

私共の路線は山間部が多く、市内中心部だけでなく山間部などの利用の少ないところへの配慮をお願いしたい。正直に申し上げて、現状山間部で大型バスが走るのはどうなのかな、と思う。他の仕組みも議論できればよいと思う。市内中心部だけでなく、山間部からの人の動きを考えるのも重要である。

#### **委員長**

本日いただいたご意見を整理し、私と事務局で中間とりまとめ案を確定するので、ご一任いただきたい。