

第4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4年1月19日（水）13:30～15:30

場 所：金沢市役所第一本庁舎 全員協議会室

◎委員長挨拶

新型コロナウイルス感染症が第6波を迎え、直近では1日の感染者数が3万人を越えるという恐ろしい状況であり、昨日は県内も116人の感染が確認された。諸外国のように10万人を越える危機的状況は避けなければならない、そのために我々も努力せねばならない。コロナ禍の拡大により、特に公共交通の利用者が減り、社会そのものが停滞するという状況を何度も見てきた。何とか第6波を最後に新型コロナウイルスの感染拡大が収まってほしい。

新しい交通システムについては、本年度第4回目の検討委員会となる。これまでも過去に県・市でも検討しており結論が出ていなかった。時代が進み技術も進展し、社会も変革している中、この検討会においても、時代の流れや技術革新を踏まえ、一気にとはいかないまでも段階的なステップアップが必要である。その点も踏まえ、事務局からの説明をもとに慎重にご議論頂きたい。

◎議事について事務局より説明

◎質疑応答

A 委員

現状をどのように評価すべきかという点について、交通施策は一定程度進んでいるとは思いますが、平成14年以前は大量の交通需要への対応が課題であり、今はコロナにも対応しなければならないというところである。これまでは需要に応じて対応する、現状をみて対応していくという姿勢で進めてこられており、それ自身は重要なことと思うが、実行までに時間がかかるから後手にまわりがちである。現状把握も重要だが、将来を見据えてデザインしていくという視点が重要である。未来をつくる交通戦略・交通まちづくり・交通システムに関する広い視点で評価が必要だと感じる。先が見えない時代なので予測は難しいと思うが、逆に目標を定めて意思決定し、総力を上げて取り組んでいくような、先を見据えた視点をもって計画戦略や新しい交通を考えていただきたい。

空間についても同様で、広域・中域など幅広く様々な人の移動を踏まえてはどうか。隣町からたまに金沢へ来る人も市内で消費してくれる方なので、そのような人も踏まえ広い視点で考えていただければと思う。

委員長

課題解決型の交通計画立案から、目標設定型の交通計画立案へ変革し、長期的な戦略をつくるべきではないかという指摘であった。

B委員

金沢の公共交通分担率が年々上昇しているというのは、長年の総合的なパッケージの成果が出ている。これまでの努力は裏切らないといえる素晴らしい成果であり、評価して良いのではないかと。

成熟した先進国であれば、道路のパフォーマンス（性能）の評価をされている例があるが、混雑度で議論するのはほとんど聞いたことがない。道路整備前では混雑度で評価することもあるが、道路整備後であれば走行速度や分担率などのパフォーマンス評価が重要である。

クルマはドアツードアで移動可能であり、マストランジットより便利であるが、これらの間のサービスの差分を埋めていくのが公共の役割と言われている。クルマと公共交通が競争できるように、公共が支援していく必要がある。「公平性」が一つのムーブメントになっているが、「平等」ではなく、その人にあったサービスを提供していくのが「公平性」である。移動弱者（子どもや若者、免許を持たない人、障害者、外国人、観光客）など一人一人にちゃんとしたサービスを届けていくことが大事である。目標とするサービス水準を定めて、その中で施策を組み立てていくことが重要ではないかと。

委員長

公平性及び移動弱者への配慮などに対する評価が非常に重要であるとのこと示唆をいただいた。

C委員

お二方のご指摘に全面的に賛同する。課題解決型でなく、将来を見据えて金沢市が人々の生活をどのように新しい交通で支え実現していくかの視点が重要である。どのように公共交通を使ってほしいのか、軸を中心にどのようにまちづくりをしていくのか、どのような移動需要が発生してほしいのかを考えて、新しい交通システムの位置づけを考えることが重要である。本日の説明の中で立地適正化計画の話があったが、生活拠点とまちなかとの関係性が今後の金沢市のキーであり、空間的なデザインが必要となってくる。

冒頭に「段階的にできることからやっていく」という説明があり、現実的で重要なことと思うが、陥りがちなこととして「段階的にできるところだけやる」ということに

なりがちである。ハードルを超えてブレークスルーを実現するという考えが新しい交通システムの導入検討に必要なと感じる。これまでの取組で公共交通分担率が上がっているとのことは評価できるが、一方でなぜ都心軸での検討が進んでいないのかという思いもあり、できることだけでなく踏み込んで検討していく姿勢が重要である。

委員長

新しい交通システムは都心軸の話をしているが、それ以外のエリアとどう繋ぐのかという指摘であった。また、段階的に進めることが、できるところだけということにならように、ハードルは高いが超えていく必要があるとのご指摘であった。

D委員

現状をどのように評価すべきかという点について、都心軸における駐車場整備規制など、着実に進んでいるかと思う。

まちなかの交通量は設計基準交通量までは減少してはいないが、非戦災都市で道路拡幅が困難な状況の中でこれ以上交通量を減らすと、都市活動に影響があると懸念する。道路の容量という議論も重要だが、土地利用や都市活動というアプローチから将来像を考えていかなければならないのではないかと。

P34に公共交通としての短期・中期・長期という議論に、自動車の技術の変化の軸も追加してはどうか。自動車の大量生産が可能になり安価になったように、自動運転車に関しても、安価になって普及していく可能性がある。ただ、自動運転車の増加に対して、金沢の場合は都市構造や道路容量上受け入れられない。そのため、自動運転の普及が進む状況であっても公共交通利用促進が重要である。自動車がどう変わるのかということに対し、公共交通がどのように変わっていくべきなのかを示すべきである。城下町の構造上、自動車輸送量の上限があると思うので、公共交通利用を促進していくべきである。

交通まちづくりにおける新しい交通システムの要件定義について、システムとして段階的に整備していくという視点もあるのではないかと。まずは路側走行方式の連節バスを導入、利用が定着した後に中央走行へ移行し電停が設置され、車両をBRTからLRTへ変更していくという、段階的なステップアップも考えられる。乗換抵抗という問題もあるが、一つの路線から実証実験的にはじめてみてはどうか。課題解決型で進めていく部分もありながら、挑戦型で市民の皆様に体験していただき、賛同をいただいて広げていくという考え方もあるのではないかと。

委員長

金沢のまちなかでこれ以上道路を整備できないことは都市計画道路の見直しでも検討済みであるため、まちなかに集まる交通をどのように運ぶのか（クルマでなく公共交通）というところが重要であると考えます。

金沢市はこれまでも交通実験という形でチャレンジしてきたが、今後も何らかの形でチャレンジは必要かと思う。

E 委員

国道 157 号の国道管理者の意見として、現状をどのように評価すべきかという点について述べさせていただく。P25 で交通量の評価をされているが、武蔵～有松交差点間にある 6 交差点は主要渋滞箇所指定されている。当該交差点は主要渋滞箇所の中でも速度低下が著しく、現在も交通混雑が発生していると認識している。本日の資料で示していただいた交通量だけではなく、平日ピーク時の旅行速度が 20km/h 以下であることや、休日に旅行速度の低下が見られていることなど、主要渋滞箇所であることを認識いただいて将来の計画について検討いただきたい。

P15 で示していただいた公共交通分担率や自動車分担率は、目標に向かい着実に進んでいると先生方にも評価されているが、現時点では目標値には達成していないため、引き続き自動車交通への影響を考慮して計画すべきと考える。

委員長

ご指摘は確かにその通りであるが、立場によって考え方が異なるため、難しい側面を含んでいる。自動車利用者や公共交通利用者のそれぞれの視点のバランスをどのようにとるのは永遠の課題であるが、まち全体として両者のバランスを考えていくことが重要であると考えます。

F 委員

現業の立場でいうと、コロナ禍はあまりにも大きな変化となってしまった。飲食や観光だけでなく、人流を生業にしているものにとって、旅客事業は危機的状況となっている。公共交通とは言うものの民間事業であり、自助努力では限界がある。数値的なものを申し上げますと、令和 3 年上期（4～9 月）では、生活交通はコロナ前（令和元年）の同期比で 63%にとどまる。4～12 月の 9 か月間では 69%と若干の回復は見られるが、7 割に至っていない。生活交通以外的高速バスや貸切バスは全く需要が消えている状況である。グループ全体のバス事業としては、上期はコロナ前（令和元年度）の同期比で 48%にとどまり、4～12 月の 9 か月間では少し回復したものの 55%にとどまる。

金沢市でも利用促進の取組（のりまっし金沢やお帰り乗車券など）について様々ご尽力いただいているが、数値的にはまだまだ厳しく、どのように事業継続をするか、瀬戸際の状況である。原点に戻ってどのように利用を回復していくかということについて、脱炭素の問題や高齢化社会への対応を考えれば公共交通の必要性は十分理解されているとは思いますが、マイカーが便利なことに加え、コロナ禍で密を避ける意味で公共交通を避けるということが見られる。これらをどうにかしなければ、公共交通の持続は厳しいと感じている。公共交通の必要性を一般の方に理解していただき、利用転換していただくためには、様々な施策の組み合わせも重要であるが、まずはバス専用レーンを活用した定時性の確保が重要であり、専用空間を将来的に確保していくためにも必要である。

コロナの影響を脱したあとで、何らかにチャレンジするのであれば、金沢は道路空間が狭く、乗換抵抗が大きいことや、バスの運転士不足も今後の課題であることから、連節バスの既存路線への導入から始めていくことが現実的ではないか。そのためにも、バス専用レーンをしっかり確保し、市民に公共交通への手段転換をしていただくことが重要であると考えます。

委員長

近い将来に連節バスの導入にチャレンジするのは良い方向性だと思うが、実際乗ってみると前降り後ろ乗りでは乗降に時間かかるため、信用乗車の将来導入が必要と思う。海外ではほとんどが信用乗車であるが、バス事業者としてどのように考えるか。

B委員

福岡でも連節バスの信用乗降（ICカード利用者は後扉乗降可）は行っている。

G委員

運賃が均一であれば可能であるが、山間部や郊外区間では乗車運賃が区間により異なるといった課題がある。

委員長

後方にも精算機を設置すれば良いのではないかな。

G委員

システムを取り入れるという体力と原資が懸念であるが、不可能というわけではない。

委員長

事業者がすべて投資しろということではないため、行政に支援していただきながらチャレンジしていけば良いのではないかと。

F委員

コロナ禍前に当社で考えていたのは、現行の路線でラッシュ需要が非常に多く高校生・大学生の輸送を担っているような路線への導入である。これであれば現行の路線形態と大きく変わらないため、乗り換えが新たに発生するわけではない。金沢港～有松間で路線を切ってしまうと、7割くらいの方に乗り換えを強いることになる。連節バスをいければシボルのものとなり、移動手段の転換が進むことを期待する。

委員長

新しい交通システムの導入は都心軸をメインに検討しているが、郊外を含めた交通全体を考えるのであれば、北陸新幹線敦賀延伸後は在来線がIRいしかわ鉄道に代わり、北陸鉄道の鉄道線2路線を含めた鉄軌道幹線系交通と、新しい交通システムと、公共交通重要バス路線の組み合わせの検討が必要である。郊外からまちなかへの移動を担うフィーダーバスと鉄軌道幹線交通をどのように組み合わせてシームレスに移動できるかが将来的には重要である。コロナ禍で交通事業が危機的状況にある中ではあるが良いアイデアがあればご発言頂きたい。資料の中では石川線の議論しかないが、浅野川線も含めて検討していかなければいけない。

A委員

信用乗車について、コロナで乗客が減っている中で、バス事業者がICリーダー設置に投資するような状況ではなく、行政が要請し資金をだして設置するべきではないか。信用乗車で利用者の利便性があがり、それに伴う便益を計測し、それに見合った投資を行うという考えが重要ではないか。PTPSについてはどの程度の効果があるかはわからないが、資料P13によると、都心軸を通過するバスの台数は車より少ないが、輸送人員は圧倒的にバスの方が多い。輸送人員で考えれば、バスに乗っている人の利便性をもっと考えるべきである。まちなかでは、バスはスムーズに走行しているように感じるが、一方でまちなかに入る手前の交差点で混雑していると感じる。計算やシミュレーションを精緻に実施して、もっと上流で渋滞対策をするなど検討できないか。ピーク時には自動車利用者より公共交通利用者が多いことも踏まえて、なるべく公共交通を活用し、道路管理者や警察と協議の上で、効率的に人を輸送するための施策が重要である。

公共交通の利便性を高める現状対応も重要であるが、将来を踏まえた検討が必要ではないか。大沢委員から土地利用のご指摘もあったが、何をどこに配置するか、精緻

に検討すべきと考える。通勤だけでなく買い物の移動もあるなかで、歩けるまちづくりや歩きたいまちを作るには、車を使わずに済むまちづくりが必要である。何をどこに配置するかは、民間施設であり難しい部分もあるが、このような視点の施策も進めていただきたい。各計画でビジョンは定めていただいているところだが、ロードマップを示すなど精緻に詳細に進めていくという作業が今後必要と思う。

委員長

今の公共交通重要路線は、片側2車線がある部分はバス専用レーンが多く導入されていると認識している。夕方は全線ではなく都心軸が主と思うが、他の路線でも重要な部分は拡充していく方向性が良いのではないか。

H委員

バス専用レーンの時間帯拡大について、例えば、白銀交差点での右折規制など付随する交通規制が存在する。バス専用レーンの拡大に伴い、付随する交通規制をどうするか検討が必要であり、沿線住民の要望も踏まえながら公共交通の定時性確保にチャレンジしていきたい。

バス専用信号について、熊本市の運用事例はあまり存じ上げないが、仮に武蔵交差点で第1走行車線にバス専用信号を設置した場合、信号サイクル長には限りもあるため、バス専用信号が青信号の間、一般車は赤で止める必要もあり、一般車への影響を踏まえ考えていきたい。

委員長

今回の第5回に向けての課題や全体を通してのご意見はあるか。

B委員

交通実験といえば金沢であり、交通分野では、未来志向の先進都市である。パーク・アンド・ライドの概念を日本で広めたのも、低床コミュニティバスの導入も金沢から全国へ広がった。交通文化発祥の地であり、インパクトを与えるまちであると認識している。未来創造型で進めていくことが重要であり、進めていくなかでいろいろな課題はあると思うが、まずは「やってみる」ことである。示されたいくつかの取り組みを見ると、実は選択肢が狭まってきていると思うので、将来の選択肢に繋がる交通実験を進めてほしい。

留意点として、“Rapid”という意味は今のバスより早いという意味であり、BRTという用語は北米の概念である（欧州ではBRTとは呼ばず、BHLS(Bus High Level Service)と呼ぶのが一般的)。BRTという用語は、SNSなどで誤った認識として拡散されやすいが、現在のバスよりも上質なバスサービスが入るという視点が金沢の都市特

性を考えると大切である。まず BRT から、将来的に LRT への段階的な成長もありうるため（カナダのオタワ等）、まずは PDCA の「Do」を実施していただきたい。

D 委員

次回以降の検討について、導入機種選定も当然重要であるが、将来を考えて公共交通自体が大切であることを全面に示すべきである。自動運転があれば公共交通はいらぬという考えを否定する必要がある。道路空間が限られた金沢で自動運転が大量に入ると大変なことになるため、将来的にも永続的に公共交通が非常に重要ということをお次回以降整理してはいかかがか。

委員長

金沢の交通まちづくりの将来像を示した上で、今ある公共交通をどのようにステップアップしていくのかということが重要ではないか。そのためには集約都市形成計画で示したような施設配置と誘導が課題となるが、移動手段の担保についてエリアごとの検討が必要である。まちなかは歩いて暮らせる公共交通優先のまちづくり、公共交通重要路線沿いは居住を誘導、それ以外の郊外についてはクルマと公共交通の組み合わせや自動運転のカーシェアリングなどが考えられる。これらを見据えて、金沢にとってまちづくりの方向性を検討いただきたい。