

第5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7月25日（月）15:00～16:30

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の感染がここに来て拡大傾向にある。これまで4回の委員会を実施してきており、とりまとめの時期に来ている。これまでの各委員の意見を踏まえて事務局が資料を作成してきている。そろそろまとめに入ることを念頭においてご議論いただきたい。

◎議事について事務局より説明

◎質疑応答

A 委員

資料の要点がよく分からなかったのだが、改めて要点をまとめて説明いただきたい。

委員長

最終形の第2段階としての新しい交通システムを導入する場合には乗換抵抗の軽減が課題である。乗換抵抗は、乗り換えに必要な待ち時間や料金上昇、あるいは精神的な抵抗がありうるが、これについて低減するような方策が考えられるのではないかとというのが、事務局の説明であった。

B 委員

0か100の議論ではなく、できるところから着手するということは重要であり、ぜひ進めていただきたい。コロナ禍の中で移動需要の回復や、都市部でもバスドライバー不足は喫緊の課題であり、積極的に手を打つのは重要である。何のために導入するかということも重要であると感じており、金沢でも車を持っている人と持っていない人の移動の格差が広がってきているのではないかと。将来的に車と車以外の交通手段での移動時間の差をなくしていくといった議論が必要であり、この差を埋めていくのが行政の役目である。このような説明であれば住民にも理解が得られやすいのではないかと。

公共交通を少しでも利用してもらうことが環境負荷の低減等にもつながるため、公共交通の利用を習慣づける、サービスを提供することが重要である。そのためにも、バス停での乗降にかかる時間を減らすための信用乗車や、スムーズな移動を実現する公共交

通優先信号などを、関係部局と連携し積極的に進めてほしい。昔はバスにカメラをつけていたが、今ではAIカメラなどもあるため、新しい技術を活用していただきたい。

委員長

カメラの活用に関してはAIを使って色々できるのではと考えている。ナンバープレート認識も正確になってきているため、ナンバープレートを認識することで、交通違反の回数に応じた警告を出せると面白い。

C委員

これまでの交通システムが変わるという入り口論としての第1段階の提示は重要であり、金沢の限られた道路空間で段階的に進めていくということも重要である。

一方で、第2段階はBRT、LRTのどちらかを選ぶということであるが、第1段階では新潟BRTを参考にしているように見える。新潟は明確にBRTと位置付けており、金沢において「新しい交通システムの第1段階」とはどのようなものなのか、しっかり位置付けておくべきではないか。第1段階のBRT的なものと第2段階のBRT的なものの違いを明確にし、きっちり市民にも示して、「未来へのワクワク感」を感じてもらう必要がある。今までのバスと何が違うのか、ということを確認に整理する必要がある。

また、第2段階を中長期のゴールとした場合、第2段階での需要を第1段階で捉えておく必要がある。乗換抵抗が厳しい状況の中で乗換を促すことになるため、第1段階でニーズを着実につかんでおくことが重要な役割ではないか。

D委員

段階的な整備の考え方は賛成するが、段階的だからこそ、第2段階を見据えた計画が重要であり、住民への説明は戦略的に行っていくことが重要になる。大沢委員のご指摘の通り、第1段階として何が新しいのか、パッとみて現状と何が違うのか、また第2段階ではさらにどこが進化するのか、キャッチフレーズを用いるなど、住民に伝わるようなものにしないと理解が得られない。見た目の違いがはっきりわかることを強調してわかりやすくしていくことが重要である。

第1段階として、現時点で取り組まれているものも含まれている。中間とりまとめでも常に段階的にできることから実践されているところである。

シティライナーの活用も挙げられていたが、金沢駅東西の接続方法は、第1段階と第2段階で大きく異なることが予想されるため、最初は無理に金沢駅東西をまたがなくてもよいかと思う。

第2段階については、1段階目を評価しつつ、並行してどのような機種をどのように導入するか検証していく形になろう。第2段階にいつ、どうしたら移行するのか、条件もきちんと整理し、切れ目のない取組であることを強調してはどうか。第2段階の具体

的な形は決まっていないとのことであるが、いくつかのパターンは考えられるかと思うので、第1段階からこれらのパターンにどのようにスムーズに移行するのか、例えばLRTになったときにBRTの車両をどのように活用するかなど、検討しておく必要があるのではないか。

E 委員

警察の道路交通に関する責務は第1に事故防止・交通安全の確保、第2に円滑化の確保である。本委員会では公共交通にフォーカスしがちであるが、県警としては一般交通の円滑化も合わせて考えていかなければいけない立場である。バスの専用走行空間の確保や取締りなどのご発言があったので、持ち帰って検討させていただきたい。県警としては、公共交通と一般交通どちらも重要という認識であることはご理解いただきたい。

A 委員

この検討会の目的は新しい交通システムの導入を考えることであり、すなわち資料で言うところの第2段階を検討するのが目的と考えている。第1段階の利用環境の向上はむしろ当然であり普段からやっておくべきである。交通関連としては第3次交通戦略を検討する検討会などいろいろあるが、この検討会は第2段階を話す場であり、利用環境向上の第1段階は別のところではなしあうべきもので、ここで第1段階から整備するという結論は、新しい交通システムの議論を止めるということに等しいのではないか。乗換抵抗があるというのは最初から分かっていたことで、そこをなぜ今問題提起しているのか。新しい交通システムを導入するということは乗り換えが発生することを前提としており、それを理由に新しい交通が導入できないというのは議論としておかしい。また、コロナ禍であることも理由にしているが、コロナ禍であるからこそ新しい交通システムを導入すべきであり、コロナを理由に議論を止める根拠が分からない。このままでは、新しい交通システムを当面入れないという提言に聞こえるのだが、新しい交通システムを導入するのかどうか、導入するならば、BRT・LRTのいずれであるのか、BRT・LRTにも様々な案があり、それぞれの選択肢を明確にし、いずれが適切なのかなど精査するなど根拠をはっきりさせて欲しい。

委員長

事務局は、新しい交通システムの第1段階としてどのような具体策が必要なのか、さらにこれを進める上での課題や行政ができる範囲、住民の協力などを整理していただければと思う。次回はその上で、第1段階が成立した段階で第2段階に移行するタイミングをどう考えるか、またハード的にBRT的な連節バスを導入していけばLRTに移行した際にこれらをどう活用するかが課題である。シームレスに移行する場合の課題も次回までに整理いただければと思う。

F 委員

導入検討ルートにおける道路管理者として、現在、環状道路の整備を進めており、県とともに海側幹線の本線部に着手したところである。将来的には都心の交通も分散されることが期待されるが、現状の都心の交通量をみると、今すぐ新しい交通システムを導入することは難しいと考えている。新潟 BRT 導入時には地元新聞などから不便になったとの声が多く出て大変だなど思ったところである。今回の資料ではいい面ばかりが目立つが、利用者の市民目線で何が不便になるのかといった視点でまとめることも必要ではないか。

委員長

新潟では BRT 導入当初、袋叩きにあっていたが、最近では住民も新聞も以前ほどの不平不満はなくなってきたのではないか。利便性も当時より上がっている部分もある。年数をかければ徐々に利便性を上げていくことも出来るかも知れないし、新しい交通システムをまずやってみなくては、利用者も一度利用してみなくてはわからない部分もある。新しい交通システムを導入する際は、どこでも同じような状況が発生しうるのでないか。

G 委員

バスで第 1 段階として整備していくというのは取り掛かりやすい手法と思うが、第 2 段階で LRT となった場合、鉄道となるため大変だとは思いますが、運輸局としては、バスになろうと鉄道になろうと支援していく。ここからは利用者の立場としての感想になるが、世界の LRT という番組で、海外で歩行者が LRT のすぐ横を歩いている様子を見た。将来的には海外の事例のようになれば良いとは思いますが、日本で住民の理解を求めながら進めるのは難しいという感想。

H 委員

公共交通の現状に関して事務局からもご説明頂いているところである。事業者として毎回発言させて頂いているが、令和 4 年度に入って 3 か月間ほど経ち、感染者数も少なくなつて、経済を動かそうと人流も復活している雰囲気であるが、実情はそんなに大きく回復していない。通勤・通学のご利用が 2 割減で続いており、勤務体系がリモートで一定程度定着してしまっていることと、「蜜」を避けてマイカー（個）で移動した方が良いという風潮に変わってしまったことが要因と考えられる。また、GW だけはさすがに観光客が多かったが、マイカーで直接入ってこられる方が多いように見受けられ、高速バスの需要が回復していない。マイカー利用だと、結局公共交通が使われないため、この 3 か月の利用状況は芳しくない。また、貸切バスが 6 割減、高速バスが 7 割減という

危機的状況が続いている。新型コロナウイルスの感染状況も第7波に入ってしまったので、また自主的に人流が止まってしまうのではないかと危惧している。鉄道線についても、法定協議会において、なんとか存続させるべきと上下分離の検討をお願いしている状況である。世の中が変わってしまって、生活交通を民間単独で維持していく時代ではなくなったと痛感している。国や市による絶大なる支援も頂きながら周遊バスの10カード対応を進められることには感謝している。

ほくてつニュースの春号に、北陸鉄道グループとJRバスが協力して、バス存続のために利用していただきたいというPRや、キャッシュレス化やマイクロツーリズムなどの取組の紹介、また、夏号では、鉄道線が雨雪に負けずに毎日走っているという内容を掲載し毎回新聞折込するなど地道な取組を継続している。

最後に、バスを運営している立場としては、定時性が劣っていることがバスの大きな弱点であり、乗換抵抗が大きいのも、それが一つの要因と思う。バスと自動車で色んな格差が広がっていることもあり、バスのほうが早くなければ勝負にならず、そういう意味では終日バスレーンなどの取組を通じて、バスが少しでも有利になるようお願いしたい。

I 委員

第1段階、第2段階と記載があるが、宮岸委員からご発言の通り、バスを利用していただきたいということで、金沢市に一番合うのはパークアンドライドではないかと考える。自家用車において金沢駅までの所要時間を計測すれば、パークアンドライドの適地が郊外にまだまだあると考え、パークアンドライドを徹底して拡大することを考えても良いのではないかと。JRでは山間部の一部路線（名金線）・区間を廃止したところである。金沢市が中心となって代案交通としてAI デマンド交通（チョイソコ）の実証実験を実施している。結果として、廃止してから、バスがなくなって困ったという住民の声は今の所届いていない。必ずしも大きなバスが走る必要がないことは住民に理解いただいたのではないかと思います、思い切った策も重要と感じたところである。

J 委員

基本的な考え方を申し上げますと、石川県と金沢市で協力して公共交通の利用促進を進めているところである。昭和63年頃から観光期パークアンドライドの実験を開始し、平成8年から南部からの渋滞解消のため通勤時パークアンドライドを進めてきた。平成12年から都心軸の公共交通の利用促進を掲げて毎年様々な施策を実施してきた。近年、公共交通利用者が少しずつ増えていたのはこれらの取組もあるのではないかと考える。コロナ禍で残念ながら公共交通利用者が減ってしまったが、このような中でも、特に高齢者や若年層にとって、公共交通は重要な移動手段であり、維持確保していく必要がある。

る。県としても市や交通事業者をはじめ関係各者と連携して公共交通の利用促進に取り組んでいきたい。

委員長

新しい交通システムの導入に当たっては、金沢市だけでどうこうできる問題ではないと考える。第2段階からは、是非県には事務局として参加いただきたい。

P47のモビリティハブを新しい交通システム第1段階の仕組みの1つに組み込んで頂き、これを手始めに実現して、目に見える形にしていきたい。どこでも設置出来る訳ではないが、適地調査をして、どういうモビリティハブであれば利用者にとって便利であるかということ調査いただきたい。

B委員

P18のLRTやBRTのいずれかの議論ではなく、乗継抵抗がかからないための工夫として、欧州では、LRTの軌道上にバスが乗入れる工夫が多く都市で行われている。大阪の堺や鎌倉のように、電車が道路上に乗り入れている地域もある。金沢も雪国として鉄道線が重要なため、そのような議論が必要である。

委員長

LRTの線路の上をバスが走る光景を私もオランダで見た。自分の乗っているバスは貸し切りバスであったため線路内を走行してはいけない、一般路線バスであれば線路内を走行しても良いとの説明を受けた。このような認識であっているか。

B委員

そのとおり。

D委員

市民に第2段階の絵姿をしっかりと示すべきである。

C委員

大きな変化がなく逃げていると思われぬように、モビリティハブを何か所か作るなど、第1段階も大きく変化するということを示すべきである。第1段階を打ち出すうえで戦略を十分に練る必要がある。新しい交通システムにより、沿道がどのように変化するのかというマスタープランを作ることも重要である。専門的・技術的な検討も重要であるが、市民の皆様にとって何ができて何ができないかということ整理し、見せるべきである。

委員長

次回に向けての宿題をいただいた。

A委員

第2段階の指摘があったが、将来、長期を見据えたビジョンが必要であり、これを議論するのが新しい交通システム導入検討委員会の場合だと思っている。例えば、モビリティハブを整備するにしても、将来形を念頭に置かないと、関係ない場所に設置してしまうことにもなりうる。自動車学校で遠くをみて運転しなさいと言われたことを思い出す。新しい交通システムの検討に際してもこのように遠く広く考えていくことが重要である。コロナ禍の直近の対応ももちろん重要とは思いますが、新しい交通システムの検討と別の課題かと思う。長期のことも検討できないのにコロナ禍を克服できるかも疑問であり、公共交通への理解が足りていないとも思われる。金沢市の将来を考え、ぜひとも長期、短期、コロナ対策、すべて検討していただき、公共交通の重要性を全ての人に理解していただけるようにしてほしい。また、県や他の市町にも共有して取組を検討いただきたい。

委員長

次回に向けて各委員のご指摘踏まえ、提言に向けてとりまとめいただきたい。