

第6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8月29日（月）13:30～

場 所：金沢市役所第一本庁舎 全員協議会室

◎委員長あいさつ

今年の夏は雨や曇りが多く、また集中豪雨も発生するなど、奇妙な年に感じた。一方で新型コロナウイルスの感染も地方ではまだ収まっていない状況である。感染者がもう少し減ってくればwithコロナになろうかと思う。

さて、今回は第6回の検討委員会となるが、これまで5回にわたって委員の皆様から様々な意見を頂戴した。事務局の案としては新しい交通システムを大きく2段階で導入する案となっている。最終回となっているので、これまで頂いた意見をもとに検討した最終案についてご確認頂きたい。また提言書案についても内容をご確認頂きたい。どうぞよろしく願い申し上げます。

◎議事について事務局より説明

◎質疑応答

A委員

前回もお話ししたが、新しい交通システム導入検討委員会は事務局案の第2段階を検討する場であるので、そこをしっかりと検討する必要がある。最後に個別意見として付いているが、確かに今すぐ決めることは難しい部分はあるかもしれないが、検討は続けていくべきである。決定を先延ばしするのはともかく、検討すること自体を先延ばしにするのは理由がつかない。

集約都市形成計画でも道路空間の再配分などが挙げられているが、この計画では新しい交通システムを入れて都市機能を集約する、その手段として新しい交通システムを位置付けており、集約都市形成計画のP69には、集約都市の実現のため新しい交通システムの導入を10年以内に着手するとある。都市機能を誘導するための手段としての新しい交通システムなのであって、集約都市形成を待って新しい交通システムの導入を判断するのは逆である。一方、道路空間の再配分が課題であること自体はその通りとも言え、専用レーンの話については合意に至ったとまでは言えない状況であり、協議を進めていく必要はあると認識しており、直ちに検討しなければならない。一気に整備することはできないため、提言書にもあるとおり、段階的に整備することは重要であるが、検討は中長期の視点を含めて続けていかなければいけない。

また、「新しい交通システムを導入する、しないの二者択一ではなく」とあるが、平成29年2月の提言を読むと、「金沢港～野町駅の地上走行方式が適当」とあり、その時点で新しい交通システムの導入は既定路線である。今、「導入する。しない」という話ではない。集約都市形成計画や第2次交通戦略でも新しい交通システムの導入の記載があるとおり、「導入する、しない」の話ではなく導入していくということが既に方針として決まっている。道路空間の再配分についてはきちんと進めないといつまでたっても話が進まないと思われる。

長い検討の歴史があることは今日の資料でも示されているが、今直ちに決定はできないとしても検討を止めるのは後退している印象である。

B委員

大変な状況の中でまとめていただき感謝申し上げます。特にP30にある公設民営の運営方式について記載されていることが大変大きな一歩と感じている。公設型上下分離において計画や経営についても位置づけることが欧米先行例からも重要なポイントであるため、金沢に合った計画や運営の在り方の議論を続ける必要がある。

提言書として強く書いたほうが良いこととしては、最後のページに商業・企業の努力も書き込んでいくべきである。特に、エコ通勤は大事なキーワードであり、世界中ではエコ通勤をしていない企業はESG投資されない社会情勢となっている。市民の利用により、地球にやさしい交通に企業自ら参画する姿勢を促すような表現を記載してはどうか。

第1段階はハード施策やデジタル中心に、重要な施策が盛り込まれており、今後、ブランディングは非常に重要であり、ここを疎かにすると市民合意もおぼつかない。例えば名古屋は基幹バス、沖縄は基幹急行バス、岐阜は清流ライナー、福岡はW線という名称で新しい交通システムのブランディングを図っている。金沢市からは「都心軸ライン」という名称が提案されており、ブランディングは議論していきたい。

C委員

提言書のP3について、イメージ戦略・ブランディングをしっかりとする必要があり、第1段階で大きく変わったことを市民に示す必要がある。呼称についても検討を行う必要があり、生活が楽しくなり、市民の幸福度が上がることを示すべきである。

P4について、ホテルや商業施設等の利用者の公共交通利用促進が記載されているが、業務系の通勤についても明記すべきである。

公設民営について、モビリティハブを道路空間の整備として考えるのではなく、ラモーダ前のような沿道の土地利用と併せて検討すべきである。行政と交通事業者に加え、商業施設が大事なキーパーソンとなる。待つことに対して抵抗を減らし、時間を費やすことに幸福を感じてもらうようにブランディングが必要である。

第1段階から連節バスを導入するという話があるが、システムについては金沢市単独でなく、他の都市と連携して導入コストの低減・持続性の確保に向けた連携が必要であり、金沢らしいシステムにしていくにしてもこの点は重要である。

D委員

第1段階でできることから実施をして、第2段階で新しい交通システムを本格的に導入していくということで理解した。第1段階では、中身を提示いただいたが、ある程度具体的に見えるようで、具体性に欠けるようにも見える。バス待ち環境でいえばどのように利用者の利便性向上につながるのか。上屋の整備、モビリティハブの整備などがあるが、具体的な整備箇所や、利用者の利便性がどのように向上するのか示してはどうか。連節バスの導入に関しても、どのように利便性向上につながるのか。定員が増え着席できる人数が増えるほか、多扉での信用乗車による乗降時間の短縮も考えられ、オペレーション面の検討も課題である。連節バスをどこの路線に何台導入していくかといったことも詰め切れていない。

第2段階では細かく検討されているので、このレベルで、第1段階における具体案を提示いただきたい。第1段階を具体的に示さなければ、第2段階が、霞んでしまう。

利用者だけでなく、環境面、地域・市民のメリットといった視点からも、第1段階の施策を整理してはどうか。また、タイムスケジュールについても本来記載されるべきである。

第2段階の話については、今考えられる最適な案を提示されたものと理解するが、検討ケースが多すぎると思われる。石川線がどうなるか分からない中でこのような提示となっているのだと思うが、最適な案を常に持っていることが重要である。機が熟してから検討するのではなく、代替案を常にアップデートしながら機が熟したら即座に最適な案を示せるような体制とすることが重要であると考えている。

委員長

連節バスでは乗降時間がかかるため、信用乗車の導入は重要であるとの指摘があったが、日本では例をあまり聞かない。事業者として信用乗車を導入する可能性はあるのか。今すぐという話ではなく、将来的な話として、導入の条件などがあれば伺いたい。

E委員

以前から信用乗車の議論をしてきたが、率直に言うと難しいと感じている。全国的な事例も少なく、具体的にどのように実施するか検討が必要である。連節バスを導入した際は、実際に後ろの扉から乗り降りがスムーズにできるのかどうか。特定の大きな停留所で路上係員配置などあれば可能であるかもしれないが、うまく続けていけるのか疑問である。様々な事例を参考にしなければならない。

委員長

法律面の知識として運輸局に伺いたい。無賃乗車が発覚した際の高額の罰金は今の日本では認められていないと思うが、これはできないのか。信用乗車は性善説にたった考えだが、無賃乗車等を発見した際に、例えば100倍の請求があれば抑止力的な効果があると思う。

F委員

詳しくは覚えがないが、バス乗車には運送約款があり、その定めで、後日でも運賃を収受出来る。約款の定めでは、100倍や10倍とはいかないが、2倍までの割増運賃・料金を請求はできる。市中のカメラなどのシステムもあるため、バス会社から警察に連絡することは可能であるが、昔より信用乗車が難しいということはなくなっているのではないかと。

委員長

交通管理者からは意見はあるか。

G委員

バス専用レーンの強化について、部内でも検討している段階であるが、前回発言の通り、警察の立場は一般交通と公共交通両者の安全・円滑化を図ることとしている。バス専用レーンの時間帯拡大は肯定的な意見が出ていない状況であり、日中の時間帯拡大の必要性について疑問の声が多い。混雑が発生していない日中でなぜ時間帯を拡大する必要があるのか。警察目線というより一般市民の意見としてこのように思う。LRTやBRTでもない、今と変わらない

いバスでなぜ渋滞のない時間に拡大が必要なのかの市民の理解はまだ低いのではないかと。市民、一般ドライバーへの理解のためにも、理解を深めるPRが必要なのではないか。

バス会社に個人的にお願いしたい点として、今のダイヤが合理的なものであるのか検証していただきたい。私自身、シティライナーで通勤しており、通勤時間帯は大半がバス専用レーン、PTPSが導入されているが、定時運行できていないように見受けられる。最初は、バス専用レーンを遵守しない車両が多く機能していないことが原因であると思っていたが、現状では完全とは言わないまでも概ね機能している。注意深く観察すると、乗降の時間がダイヤに十分反映されていないのではないかと。特に、金沢駅西口において、バスが移動して乗降させるというプロセスに2～3分近くかかるようだが、次の広岡までの時間はダイヤ上1分しか確保されていない。これは遅延しても仕方ないのではないかと。このような状況でバス専用レーンを拡大しても効果は疑問であり、第1段階、第2段階を検討する中で、ダイヤの検証が必要と思う。

A委員

バス専用レーンの時間帯拡大はまだ市民に理解が進まない一方で、PTPSもあまり実感したことがない。第1段階で連節バスを導入するとして、連節バスだけ、より早く行けるといったメリハリを付けたPTPSの改修などが可能であるのか。

バス専用レーンも市民に認識してもらう必要がある。一気に時間帯拡大が難しいという意見もあるので、理解を広げる意味でもバス専用レーンのカラー舗装など、できることから積み上げていく必要がある。バス専用レーンの強化は資料や提言案にも書かれており、ここにいる皆様はそれに同意していると思いますので、24時間は無理であっても、バス専用レーンの時間拡大など何らかのバス専用レーンの強化に皆で協力していく必要がある。

バスのダイヤに関し、乗降を早めるための信用乗車の話もあったが、七尾線などは無人駅もあり、信用乗車と変わらないように思えるような運用をしている。まったく理解が得られないものでもないと思われるため、できることの積み重ねの観点が重要である。

G委員

PTPSについては、通過するバスが多いと、最初の1台2台は恩恵を受けられるが、長時間青信号に出来るわけではないため、PTPSの効果には限界がある。

第2段階以降の資料で、金沢駅の東西をつなぐバス路線が南側（県立音楽堂側）を通過するルートで示されているが、PTPSは時計駐車場（駅北側）の路線で整備されているため、こちらのほうがPTPSの恩恵を受けることができる。

B委員

金沢市ほどの格調の高い都市で都心軸の背骨がないのは珍しく、誇りにはならないことであり、客観的に背骨のない都市は将来的によろしくない。観光都市として将来性を確保するためにも、提言書のはじめに都市として背骨を形成していく旨、記載いただきたい。

P31の指標について、指標の実現にはハードルが高く、第2段階が実現できるかどうか疑問である。コロナ禍の需要減による回復が最低条件であり、実現性に見合った指標の設定が必要である。都心軸ラインをつくるのが大きな柱となっているので、都心軸の利用者がコロナ前に回復する、定時性が確保されている、クルマと都心ラインの時間差などのモニタリングを定期的に行う、満足度など、第1段階により目標が達成されたかどうかの評価が重要で

ある。宇都宮の例ではワクワク感があり、市民も協力的である。意識がこのように変わっていくことを期待しており、指標についても、第2段階の検討に早く行けるように緩めに設定してもいいのではないか。

委員長

提言書について多くの意見を頂いたため、委員長預かりとし、事務局と相談、修正させていただきます。