

令和6年度第1回金沢市交通まちづくり協議会 議事概要

【概要】

日時：令和6年8月30日（金） 14時00分～

場所：金沢市役所第二本庁舎3階大研修室

【次第】

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事

報告第1号 金沢市交通まちづくり協議会規約の改正について (資料1)

報告第2号 第3次金沢交通戦略フォローアップについて (資料2)

報告第3号 地域交通検討専門分科会書面開催結果報告 (資料3)

議案第1号 生活交通改善事業計画（案）について (資料4)
(バリアフリー化設備等整備事業)

議案第2号 金沢市地域公共交通利便増進実施計画（案）について (資料5)

議案第3号 第3次金沢交通戦略変更（案）について (資料6)

4. 閉会

【会議の様子】



【議事記録】

1. 開会

2. 挨拶

(会長)

お忙しいなか、本協議会に出席いただき、また、日頃より本市の交通政策にご理解を賜り、この場を借りて感謝申し上げます。さて、元日に能登半島地震が発生したが、3月には北陸新幹線敦賀開業があり、それ以降、多くの観光客が金沢を訪れている。地域経済は着実に回復に向かっていると考えている。そんな中で、交通事業者の皆様におかれては、地域の方の足としてはもちろん、観光客の快適で安全な運行の提供をお願いしたいと思っている。

先般、都心軸の再生に関する会議に出席したが、そこでの市民アンケートの結果を見ると、都心軸エリア全体の魅力を高めるうえで必要な取組を答える項目で、複数回答ありの回答項目ではあるが、一番多い意見として、利用しやすい交通環境の向上、これを約6割の方が選択された。また、移住された方との意見交換の場でも、金沢の住みにくさというなかで、交通に関する指摘が多かった。このような市民の皆様の想いも踏まえたうえで、交通まちづくりに関わる我々は官民連携しながら、交通政策につなげていかなければならない。

本日の会議では、第3次金沢交通戦略のフォローアップなどを報告させていただくほか、国の補助金の申請及び活用に向けて必要となる計画書などをご審議いただくと聞いている。ご出席の皆様の忌憚のない意見を賜りたいと思っている。よろしくをお願いしたい。

3. 議事

- (1) 金沢市交通まちづくり協議会規約の改正について
- (2) 第3次金沢交通戦略フォローアップについて
- (3) 地域交通検討専門分科会書面開催結果報告

(会長)

ただいまの報告に対してご意見・ご質問等はあるか。

(A委員)

2点あり、報告事項2と報告事項3について、1点ずつお聞きしたい。

まず、報告事項2だが、12ページの観測指標に「歩けるまちづくり協定地区数」というものがある。私の認識として、金沢市の交通戦略は、地域公共交通計画としての性格と、都市・地域総合交通戦略としての性格の両方を持ち合わせている。まさにまちづくりと公共交通を一体で考えていくための計画であると認識しており、金沢市の取組の特徴と思っている。そのような文脈の中で、公共交通中心のまちづくりに転換していくという意味で重要だということで、この指標が挙げられていると思うが、具体的に協定に基づいてどのような取組がなされているのか、公共交通の利用促進に繋がるような取組があるのか、この1年半の間で、具体的な進捗や今後見込まれている具体的な取組あれば教えていただきたい。

2点目だが、報告事項第3号について、今回、利用状況を踏まえて、車両やルート、便数を減らすということだと思うが、その地区内において、交通手段の見直しにかかる目標やメルクマールのようなものが定められているのか。先ほど、利用率がおよそ4%であったと説明がなされていたが、例えば、今回はそういうものがなかったとしても、地域交通で住民主体ということであれば、ある程度、これぐらいの利用数がないと維持が難しくなるなど、なるべく積極的に使っていただく意味で分かりやすい目標になると思うので、そのようなメルクマールのようなものを設定した上で、毎年フォローアップして、停留所の変更やルート変更役に役立てていくことが、PDCAとしてはよいのではと考えるが、そのようなものがあるのか、或いは今後考えられるのかという点をお聞かせいただきたい。

(事務局)

まず、歩けるまちづくりに関する質問だが、歩けるまちづくりの推進に関する条例を制定しており、およそ20年ほど前から取組を進めている。細街路が多い金沢の街の中で、狭い道に車、場所によってはふらっとバス、その中に歩行者もおられるということで、安全な歩行空間を確保するために、地元と協定を結び、交通規制やふらっとバスの安全運行を進めているところである。地区については口頭で紹介するが、商店街の中ということで、堅町商店街、横安江町商店街がある。横安江町商店街については、地区内の歩行者用道路にふらっとバスが走っているので、トランジットモールという形態である。また、長町武家屋敷では、観光客が非常に多い地域なので、交通規制をして、歩行者が歩きやすい環境を創出している。また、住民のおられる地区として、芳斉、主計町、材木地区があり、交通規制と公共交通や歩行者の環境を良くしていくという取組みである。目標値については、維持・増加を目指すということになっているが、現在、まだどこの地区かはお伝えできないが、協議をしている地区があるというところが、現状の歩けるまちづくりの進捗報告である。

次に、地域運営交通だが、今回の大浦・川北地区については、平成26年から運行している地域運営交通の金沢市での第1号である。地域の方々が、公共交通が不便な中、自分たちで運行するという形態をとっている。明確な目標を設定しているわけではないが、利用者数が減れば地元の負担が増えるということで、すべて市が補助をしているわけではなく、地元の負担もあるので、その負担との兼ね合いもあり、非常に頑張られているところである。ちなみに、令和5年度には利用者数は5,700人と週2日だが非常に頑張って、多くの方が乗ることによって、運行を継続している地区である。

(B委員)

1点確認をさせていただきたい。通常、事業費を抑えることを考えると、大きなバスを段々小さくするというイメージがあるが、車をジャンボからマイクロに変換することによって、車両の維持管理費が逆に膨らんでしまうのではという疑問があるが、その点教えていただきたい。

(事務局)

今回の事業計画の見直しについては、事業者と契約する運行経費が少し高くなるため、そ

の負担を抑制したいということで、1便を減らしたものである。ただ、1便を減らすことによって、不便になったり、乗れなくなったりということがないように、事業者と相談し、まずは少し大きな車に変えてみるということになった。通勤バスや、ジャンボタクシー、新しい車両の経費額が幾らなのかということについては、交渉も含めて、運行主体が頑張っているのでも、経緯についてこちらの方から詳しく説明することはなかなか難しいが、地元の方々が自分たちで負担できる範囲内で運行できるように、今回、運行計画を見直したものと認識している。

(C委員)

フォローアップの12ページの指標の目標設定に関して、関係機関であるバス協会の方でモビリティハブについての意見が出ることもあり、今年度も0ヶ所となかなか目に見える成果が出てきていないところもあり、増加を目指すというよりは、設置あるいは候補地を作るなどにはどうか。

もう1点、13ページの交通事故死亡者・重症者数だが、基準値の令和3年が死者4人、現状値が5人ということで、目標値をもともと達成しているのであれば、数が多くなってもよいと捉えられないように、5人以下の目標値を設定した方がよいのではないかと。

(事務局)

モビリティハブについては、第3次金沢交通戦略で目標値を設定した段階で、6年度にその基本設計を行う予定としており、まだ0件ではあるが、予定より遅れているわけではない。年内を目途に、来年度の予算編成に間に合うような形で、モビリティハブが住民にとって良いものだとすることをしっかりPRできるように、基本設計について考えていきたいと思っているので、もう少しお待ちいただきたい。1年後には何か具体のお話ができるかなというふう考えている。

交通事故死者数だが、増えていくものを容認するというつもりはなく、基準値の年については、コロナ等で人流が止まっていた時期ということもあり、その以前からの数値(計画)を勘案して設定したものである。今後、数値の推移を見ていながら、必要であれば、観測指標の目標の変更について、今後考えていければと思っている。

(4) 生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)(案)について

(会長)

ただいまの議案に対してご意見・ご質問等はあるか。特にご意見がないようなので、ご承認頂ける方は拍手で承認頂きたい。

一同拍手にて承認

(5) 金沢市地域公共交通利便増進実施計画(案)について

(6) 金沢市地域公共交通利便増進実施計画(案)について

(会長)

ただいまの議案に対してご意見・ご質問等はあるか。

(A委員)

国庫補助を活用するということもあり、補足させていただく。もともと地域公共交通計画を令和5年3月に策定いただいていると承知しているが、制度上、それをさらに具体的に進めていく際には、利便増進実施計画あるいは北陸鉄道線再構築の方で作成されている再構築実施計画など、より詳しく具体的に記載する計画として法律上、特定事業計画と呼ばれるものがあり、認定制度を設けているところである。その認定制度に基づき、国土交通大臣の認定、地方の運輸局長に権限移譲されているので、私どもの方で確認をさせていただいて、認定をするということが法律上できることになっており、今回活用を予定されている社会資本整備総合交付金や先進車両導入支援事業の補助金に関しては、この利便増進実施計画の策定が補助の要件となっている。

補助金に関しては、昨年来、新しくできたということもあり、金沢市には鉄道線も含め、積極的にご活用いただいております、感謝を申し上げます。この後、申請の手続きに入るなかで、多少の補正はあるかもしれないが、私どもも速やかに申請、そして認定につなげられるように取り組んで参るので、皆さんの引き続きのご支援をお願いしたい。

(会長)

他にご意見・ご質問等はあるか。特にご意見がないようなので、ご承認頂ける方は拍手で承認頂きたい。

一同拍手にて承認

(会長)

本日、交通行政に携わる皆様が一同に会した機会である。その他として、委員の皆様から、ご質問やご意見はあるか。

(D委員)

フォローアップの報告があったが、観測指標については、概ね順調に改善もしくは現状維持ということだと思うが、全体として、この戦略がどのような方向に向かっているか少し分かりにくい部分がある。まちづくりがよい方向に向かっているのか、交通政策がよい方向に向かっているのか、もう少し分かるような指標なりフォローアップをやっていただければと思う。モビリティハブについての質問もあったが、具体的に幾つ整備するなどの目標がなくよかったのかなど。まちづくりや交通政策についての大きな目標もやはり設定して、それに向けて頑張っていくことが必要だと感じている。

(事務局)

全体の方向性が分かりにくいというご指摘であったが、実際に目指すところとしては、資料2の4ページの部分である。その中で、今、特に問題となっているのが、郊外でバス運転手不足や利用者減を理由とした路線バスの廃止。また、バスの運転手不足を理由として、都市部も含めて路線バスの減便、或いは鉄道に関しては、交通事業者がバスの収益で鉄道を維持できないというような状況の中で、地域が支えるという動きがある。指標だけをお示しするのではなくて、これから何をやっていくのかということも含め、次回以降しっかりとお示ししていけたらと思う。

また、後ろ向きな状況ばかりお話ししたが、路線バスの運転手が不足するのであれば、確保するにはどうしたらよいか、或いは運転手1人でどれだけ効率のよい輸送できるかという視点での連節バスの検討など、関係者の方々とひざ詰めで協議をさせていただいている。すぐにでも実施したい気持ちはあるが、他方で、道路空間で事故が起きないようにするにはどうしたらよいかも含めて、現場の理解を得るという作業は丁寧にやっていかなければならない。今回のフォローアップでは新しいものをお示しできなかったが、なるべく早急に対応していきたいと考えている。

モビリティハブについて、今年度中に1ヶ所でも整備を進めるべきでは、という話があったかと思うが、これに関しては、市の交通政策全体の在り様と、モビリティハブがどのような役目を果たしていくか、どこにどれぐらいの数が必要なのかということをしっかりまとめて、全体像をお示しすることがまず必要と思っており、今年度、基本設計という作業をしている。その辺りをまとめ次第、また皆様にもお示しをしながら進めていければと思っている。

(E委員)

資料5に3つの取組が記載されている。ふらっとバスのEV化については必要だろうと考えるが、石川線と路線バスの8時間乗り放題の乗車券の発行の目的は何なのか。それほど需要があるのか。例えば、鶴来の方で催しがあり、そこに向かう方の利便性を図ることなら分かるが、8時間乗り放題にする目的がどのようなものかが分かりにくい。

また、バスレーンの強化について、バスレーンができたときは一般の方も気を付けて運転されていたが、今は少し乱れていると感じる。バスレーンの強化とあるが、手段をどうするのか、現状はこうだからスムーズに動かすためにこういう手段で強化しましょうということがこの資料では見えない。そのあたりのご説明を頂きたい。

(事務局)

今回お示した事業について、確かに目的についての説明が不足していたと思う。まず1点目の石川線とバスの乗り継ぎ円滑化について、北陸鉄道石川線と浅野川線は年間で250万人以上の利用があるが、石川線については、コロナ禍で利用が大変減少し、このまま鉄道として続けていくべきなのかどうかという議論が発生したところである。議論の結果、バスの運転手をこれ以上確保できないなか、大量輸送ができる鉄道はやはり大切に地域に残していかなければいけないだろうということで、鉄道線を地域で支えていく鉄道事業再構築と

いう流れとなっている。ただ、石川線に関しては、白山市の方から金沢市南部方面に向かって鉄道が向かってきているが、I Rいしかわ鉄道線のある西金沢駅を通過して野町で止まってしまう。野町から香林坊や片町まで距離があり、なかなか鉄道だけで移動を完結させるのが難しいところがあり、石川線をせっかく残すのであれば、本当は直通で街中に行けるようになるべきだが、それを今日明日でやるわけにはいかないもので、まずは鉄道とバスを乗り継いで利用しても損をしない、早くはないかもしれないが、安く便利に1枚の乗車券で乗れるようにしなければいけないだろうということで挙げさせていただいている。この事業は、昨年度から、沿線市町である金沢市、白山市、野々市市で連携をして、実験事業として、鉄道とバスを乗り継いで往復した場合の金額に半額で移動ができる乗車券を販売している。利用者数は昨年度に比べて10倍以上に増えているところであり、乗り換えは基本的には皆さん好まないなかで、乗り継ぎをしても安いなら乗ってみようかということでご利用いただいているので、乗り継ぎに関する心理的な抵抗を下げるということ、今後本格的に実施をしていけたらということで挙げさせていただいたものである。

2点目のバスレーンの実施について。こちらも何十年に渡り、皆様のご協力のもとで、朝と夕方、都心軸の両側の道路、第1車線をバス専用レーンとしてやらせていただいております、朝の渋滞の中でも、バスが都心軸では比較的定時での運行ができているところである。ただ、都心軸の移動に関して、朝と夕方はスムーズに走れても、例えば日中でも、雨の日や、観光客が押し寄せるイベントがある日には、県外ナンバーの自家用車が多く入ってきて、バスも遅れてしまうということもある。そのような状況を避けるため、都心軸のバスレーンを朝夕だけではなく、日中時間帯にも拡大できないだろうかと考えているところである。公共交通が時間通りに信頼して乗れる、或いは分かりやすく乗れるようにするためには、バスが時間に遅れないという部分を強化していく必要がある。実際、朝のラッシュ時には、都心軸で車が1,600台走っているが、バスは150台であり、その150台のバスで全体の通過している人の7割を輸送しており、大量輸送機関を大事にするということは社会的なメリットもある。日中時間帯についても、バスを大事にするということで、道路の狭い金沢での移動を円滑にする、公共交通を整備するということをやっていかれたらと考えている。

(E 委員)

8時間となっているが、学生の通学時間、それから一般の方の通勤時間を考えると少し短いと感じる。12時間ぐらいであれば行きも帰りも使えるが、8時間だと片道しか使えず、もう少し長くできればよいと思う。

(事務局)

利用者の立場から考えれば、長くできればよいと思うが、他方で、この仕組みを作る際に、現在、定期券を利用されている方が、定期券をやめてしまい、乗るときだけ乗車券を買えばよいとなり、公共交通を固定的に利用する方が減ってしまうのも困るという側面もある。本当は12時間もしくは1日使えたらよいという話もありながら、公共交通全体を定期券利用という形で支えていただいている方々との関係も考え、例えば、社会人でフルタイムで働く人は、定期券を利用していただいて、ちょっとしたお出かけなどで今まで車を使っていた方

に、鉄道・バスを使っただけというようにぎりぎりのラインで考えたときに、8時間という時間が導き出されたところである。ご意見については共感するところがあるので、利用する方の立場に立って、どのようなことをすればマイカーからの転換が図れるか、しっかり考えていきたいと思う。

(F委員)

資料3の地域運営交通について、コミュニティバスの時間帯の設定では、モニタリング等が重要になってくると思うが、この時間を見ると、行きのバスは10時18分にイータウン金沢に到着して、帰りのバスが11時20分発となっており、大体1時間ぐらいとなっている。買い物であれば、1時間でも大丈夫かと思うが、病院の場合だと間に合わないこともあり、結局帰りはタクシーを利用せざるをえないこともあるのではと思う。このあたりの時間設定は、意見を聞きながら変えていかなければならないと思うが、議論する上で、利用人数だけでなく、住民の方がどのように感じているのか、使いにくい部分など、住民の声を取り入れるようにしておくと、今後よいのではと思う。

(事務局)

まさにおっしゃられていた通りで、この地域運営交通という仕組み自体は平成26年度から始まり、長い期間実施しているものではあるが、これまでは会議体での議論はしていなかった。走らせるにあたって、住民の方と市の職員とでお話し、交通事業者と話をしながら、手づくりでやってきたところがある。他方で、利用者の立場からは、このバスだけで暮らしているわけではなく、例えば電車や路線バスとの乗継もあり、運行にあたって住民の声が反映されているか、問題はないだろうかなど、各界の代表の方々のご意見も伺いながら、議論すべきだろうということで、今年度から地域交通検討分科会というものを立ち上げたところである。今のようなご意見も含め、もう少し体系的に考えていけるようにしていけたらと思っている。

資料の10ページだが、地域運営交通の導入や変更に係るチェックシートというものがあり、これも今回、改めて整理をして作ったものである。説明は割愛するが、交通ネットワークとして考えたときに適切であるかどうか、住民の合意が得られているかなどをチェックしていこうとしている。その中で、例えば、商業施設で買い物するには問題ないが病院に寄ってから帰ろうと思うと時間が短いなど、そういう声を聞きながら、計画を作っていくものだと思う。現時点では困るという声は頂いていないが、バスの運行時間が長くなるとそれだけ費用が掛かるので、地元負担を上げずに、なるべく便利にというその合間で答えを見出していくという状況である。ご指摘を踏まえ、議論していければと思う。

(C委員)

先ほどモビリティハブのお話をしたが、特に浅野川線について、金沢市をほぼほぼ走っている路線になるが、その沿線に職場があるので乗る機会が多いが、駅も小さいだけでなく、駅前に車が入っていきにくいところばかりなので、車が入って自分の家族を駅に降ろすことができるような、便利に使える駅が途中に何ヶ所かあると利用される方も増えると思う

ので、ロータリーの整備など、できたらお願いしたいと思う。

キャッシュレスについて、クレジットカードでのタッチ決済が進められているが、I C a が北陸鉄道のバスの中で一番利用されているキャッシュレスカードになっている。今はできなくなったというようなことは聞いているが、昔は商店でも連携して使えるようなカードになっていた。現在でも、観光地では、地域通貨というような形で、特典を作りカードを使っていただき、利用状況も把握していこうというようなことをやっているなかで、例えば金沢市の観光地でメリットがあるような形で、外から観光で入ってくる方に地域通貨的に使わせることも、可能であれば面白いところもあるのかなと思い、お伝えさせていただく。

(事務局)

1点目のモビリティハブに関しては、今まさに構想をまとめるというお話を先ほどさせていただいた。その中では、単純にバス停や駅をモビリティハブと言っておしまいとするのではなく、例えば、近隣にある駐車場や駐輪場、或いはバスを快適に待てるようなコンビニなど、近隣の施設と上手く連携をしながら、結節点としての機能をしっかりと確保していこうということを考えている。

また、浅野川線のお話があったが、その点に関しては、利便性を向上させるため、中長期のあり方の調査ということを来年度以降に実施できればと思っており、例えば、石川線に関しては、金沢駅方面への乗り入れに関する技術的な検討を行うほか、石川線・浅野川線それぞれについて新駅の設置や、金沢スタジアムへのアクセスを良くするなど含め、様々な可能性を検討しなければならないと思っている。単に現状通りに残すだけでは、15年間で141億円もの事業費のほとんどに公金が投じられるので、住民の皆様にあつてよかったと思っただけのようなことをしていかなければならないと考えている。

2点目のキャッシュレスについては、今後もI C aは維持しつつも、クレジットカードやプリペイドカードによるタッチ決済をバスと鉄道の両方に導入していくと聞いている。そのような中で、商店との連携というのは間違いなく必要であり、皆さん買い物などの目的があつて出掛けられるので、目的と移動手段である交通を結びつけるという観点から、例えば、タッチ決済をうまく使うことで、バスで出掛けてどこかで買い物をされた方にはポイントの還元、または割引をする、或いはバスに何回乗っても上限1,000円しか引かれないなど、技術としては可能であり、どのようなことができるのか北陸鉄道で検討されていると聞いているので、ご指摘を踏まえながら、議論していきたいと思う。

(会長)

協議会の目的になるが、究極のアウトカムは市民の皆さんにとって公共交通が使いやすくなり、金沢はいい街だと言ってもらえることである。国、県、市、それから市民団体、経済団体、皆様と一緒に、学識の方のご示唆をいただきながら、考えていければと思っているので、よろしくをお願いしたい。

4. 閉会