

令和6年度第2回金沢市交通まちづくり協議会

議事概要

【概要】

日時：令和7年2月13日（木） 10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 金沢市地域公共交通利便増進実施計画の変更について

報告第2号 金沢ふらっとバスの新車両デザインについて

報告第3号 地域交通検討専門分科会開催結果報告について

4. 閉会

【会議の様子】



【議事記録】

1. 開会

2. 挨拶

(会長)

本日はお忙しいなか、また、足元の悪いなか、本協議会にご出席いただき、ありがとうございます。また、本市の交通政策にご理解、ご協力いただき、感謝申し上げます。昨年3月に北陸新幹線が敦賀開業し、来月には1年経つとともに金沢開業10周年という節目の年である。国内の旅行客はコロナ前と比べると少し減少しているようだが、外国人観光客は欧米を中心に今も増加している。交通事業者の皆様方には、市民はもちろん、観光客の方々にも引き続き、安全で快適な移動の足のご提供をお願いしたい。市としても、皆様と協力させていただきながら、公共交通の維持確保に努めていきたい。

さて、本日の会議では、金沢版モビリティハブの整備や連節バス導入に向け、国の補助を活用するための計画の変更についてご報告させていただくほか、金沢ふらっとバスの新車両デザインや分科会の開催結果についてご報告させていただくこととなっている。ご出席の皆様には、忌憚のないご意見を賜り、この会議が有意義なものとなることを願い、私からの挨拶とさせていただきます。

3. 議事

(1) 金沢市地域公共交通利便増進実施計画の変更について

(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)

説明の流れは理解したが、ハード、モノを入れるだけでは、十分に活用されない、あるいは効率的に使われないことも考えられるので、料金や制度などの詳細な計画、実施の手順が重要になってくる。例えば、モビリティハブについても、効果的な場所はどこなのか、どういう人が使うのか、その人たちのトリップ目的は何なのか、買い物なのか通勤なのか、どこからどこへどういう目的で移動するのか、それらを踏まえると、まちのりやパーク・アンド・ライドなど、モビリティハブの使われ方も変わってくると思うので、利用が多く、想定に合った形態や場所の選定が重要である。アンケート調査の実施は難しいかもしれないが、人流データは活用可能だと思うので、検討していただくほか、乗り継ぎを伴う場所がハブの拠点になると思うが、乗り継ぎ可能でも料金が倍になると二の足を踏む方も多いと思うので、料金やシステムの運営についても、詳細な検討が必要だと思う。

連節バスについて、運転士不足について多少効果があるとは思いますが、かなり頻繁に連節バスを走らせる路線があるのであれば、そこはもう連節バスだけの路線にするなど、普通のバスと連節バスが並行して走ると運転士を効率的に減らすことができないので、路線の均衡も併せてしていく必要があり、乗継料金や便利な時刻表の制作など、そうした施策も重要で

ある。長期的に公共交通が厳しいのはそのとおりだと思うので、大変だと思うが長期的な視点で色々と検討してもらえればと思う。

その他に気になった点としては、タクシーやライドシェアなど、他の交通モードもあるので、運転士不足で終バスの時間が非常に早くなっていることを考えると、タクシーも重要な公共交通であり、それでは賄いきれない部分については、すぐに導入できるかわからないが、選択肢としてはライドシェアもあるので、その辺りも徐々に検討してもらえればよいかと思う。

(事務局)

1点目、データを踏まえてモビリティハブを決めるべきということだが、これまさにおっしゃる通りで、資料14ページ右上の地図で示している場所は、データ分析によって炙り出されてきたものである。具体的には、人流データ、スマートフォンの位置情報のデータで、例えば、1日のうちに人の出入りがどのくらいあったかというデータと、北陸鉄道さんのICカードのデータ(ODデータ)、こちらを重ね合わせることで、人流は多いがバスの量がまだ振るわない場所を炙り出し、モビリティハブとして、近隣からバスの基幹路線までの移動をやすくすれば、そこからバスに乗っていただけるのではと考えている。今後、交通事業者と実態をさらに確認をしたうえで場所を具体化していくことになるが、データが重要だということ踏まえてしっかりやっていきたい。

2点目、料金が倍になってしまうと乗り継ぎしないというお話に関しては、まさに乗継抵抗と呼ばれるものであり、その通りである。現状では、北陸鉄道さんのバスとバスの乗り継ぎの場合、ICカードで60分以内であれば30円引きの乗継割引はあるが、今後、市内の鉄道線にもアイカやクレジットカードが使えるようになるので、その広がりを見ながら、運賃施策を、北陸鉄道さんや他の交通事業者の方と議論していきたい。

また、大野地区で4月から導入を予定している地域運営交通に関しては、バスと接続をする金石のバスターミナルやクルーズターミナルへ行く場合は運賃を少し安く設定をするなど、乗り継ぎ抵抗をゼロにできるまで安くできるわけではないが、乗り継ぎ割引というものはしっかり考えていかなければならないと思っている。

3点目の連節バスに関して、こちらは新しい交通システムの導入検討委員会からずっと議論が続いているものであり、基幹となる路線については大量輸送できるLRTやBRLがあったら良いという話から始まっているが、現状、北陸鉄道さんに利用状況を伺うと、郊外からまちなかに来る方の移動が全体の利用者の7割を占めることから、途中で切るのが難しいということで、現在は、まずは既存のバス路線を活かしながら、新しいモードに変更していきましょうという議論になっている。この観点からは、まちなかだけ多くの連節バスを走らせるということがすぐにはできそうにないので、一部の路線を決めたうえで、道路の停止線をずらしたり、歩道の縁石を切り下げたりとか、そういうことをして、交通事業者さんが安心して運転できるような環境を作りながら、徐々に、まずは連節バスが市内各方面で安全に運行できるのかということを確認しながら、浸透させていきたい。具体的に何台導入するのかについては、予算と関わる話であり今はまだお答えできないが、すぐに10台、100台変えましょうという話ではなく、数台から始めながら、安全について現場のご理解を

得られるようになった段階で、また次を考えていくという意味での実証運行だと思っている。

タクシー、ライドシェアについてだが、タクシーは、年末の忘年会シーズンや雪が降った際は、金沢駅で多くの人が乗車待ちをしていることはあるが、全体として足りないという声が多く出ているわけではない。タクシーを皆さんに使っていただけるように環境をよくしていければと思っている。ライドシェアに関しては、自治体ライドシェアと呼ばれるものは金沢にはないが、日本版ライドシェアと呼ばれるタクシー会社が運行管理を行って一般の方が運転を行うライドシェアが、現状、金沢では金曜日の夜から土曜日の朝まで、土曜日の夜から日曜の朝まで、この時間帯は利用ができるようになっている。回転率が今はまだ1台1時間あたりの運行回数は0.3回と聞いているので、今後さらに活用されていくとよいと考えている。

いずれも、しっかりデータを見ながら進めていかないといけないと思っているので、関係者の皆様と議論させていただければと思う。

(B委員)

連節バスについて、普通のバスが80名入るところを連節バスで120名、1.5倍の輸送力があるということだが、果たしていつもバスは満員であるのか。連節バスを走らせる路線、時間帯があるのだろうが、バス内の安全を確保できるのか、後方のバスの安全は誰がどのように確保するのか。前方と後方の車体が個別だと、前方は満員だが後方がガラガラであるとか、運行がしにくいのではないかと。また、車体が長くなると思うが、金沢は交差点も多く、鳴和の方から有松までなどの直線道路ならよいが、コーナーをどうやって回るのか。中央の方へはみ出す恐れがないのか。どうやって対応していくのか。また、特殊免許の運転士をどうやって確保するのか。特に、雪が積もった際、路肩に雪があると、内輪差のため動線が大きくなる。それらの点はこれからの実証でということだと思うが、我々市民が利用することを考えた際に、市民の利便性がどこまで配慮されているのか。運ぶことは大事だが、運ばれる市民の身になって、市民の目線からこれからの議論について考えていただきたいと思う。やはり、後方に乗ったお年寄りが転倒した際に誰が助けに行くのか、金沢駅のような丸い狭いバスターミナルで連結バスがどうやって回っていくのか、これから色々問題が出てくると思うが、市民目線を重んじてよろしくお願ひしたい。

(事務局)

市民目線はおっしゃる通りである。資料にそういった点が入っていなかったことは反省している。まず、連節バスは2台バラバラの車体ではなく、電車のように繋がって行き来ができる乗り物となっている。ただ、確かに長い車両なので、運転士から一番後ろの席まではかなり遠くなってしまい、目視できない場所はあるかもしれないが、車内には監視カメラが付いており、お客様が転倒していないかなどは確認できるようになっている。ただ、本当に後ろの人たちが安全なのか、大丈夫なのかという心配はあろうかと思うので、安全対策をしっかりとまとめたうえで、皆さんに伝わるようにしていかなければならないと思っている。

また、バスはいつも満員なのかというご指摘はその通りで、基本的には、朝のラッシュ時

と夕方のラッシュ時は混雑するが、それ以外の時間は、どちらかというと観光客が中心になっているので、どこを走らせるかは極めて重要な問題である。実際、今は、例えば朝の通学のラッシュ、始業時刻の直前になると、バス停にバスが3台ほど重なってやって来るといったようなことが起きているので、朝の始業時間や大学の授業の時間等を見ながら、交通事業者と協議しているところであり、無駄が出ないようにしっかり考えていきたいと思う。

車が曲がり切れるのかという話については、連節バスは特にトラックのような牽引の免許は必要なく、大型2種免許があれば運転ができるとされていて、図面上、普通のバスが走れるところであれば、交差点含め、よほど狭いところであれば走れるだろうということは確認をしている。ただ、実際、長い乗り物なので、巻き込み事故であるとか、子供が見えないところで大丈夫なのかとか、そのようなことは気をつけなければいけないので、なるべく曲がる場所が少ない路線を最初の実証運行の候補路線にしたいと考えている。安全は何よりも大事なので、交通事業者だけでなく、マイカーを利用される方や歩行者、自転車の方の安全な環境をつくったうえでの運行になろうかと思う。

現状、大変残念ながら、運転士が足りておらず、減便・廃止が毎年のように続いており、市民目線で乗りやすいものになるよう頑張っているが、このままでは毎年のようにバスの減便・廃止になってしまうということで、これを食い止めるために、連節バスがまず本当に運行できるのかを少ない台数ではあるが購入をして、検証し、大丈夫となれば、その次の段階でしっかり台数を増やして運転士不足の対応に充てていく。気づいたらバスがどうにもならないといった事態になる前に手を打ちたいということで、今回、連節バスのご提案をさせていただいた。ご指摘はすべてしっかり受けとめ、対応していきたい。

(C委員)

モビリティハブの整備の際には、市民の方に公共交通に興味を持っていただき、関心を深めていただくことが重要であると思う。単純な待合機能ではなく、そこで待つ時間が楽しいものになるように、ハブがあることが地域にとっての安心感になるように、そのようなことも踏まえて整備がされるとより良いと感じている。

連節バスについて、モビリティハブでの乗り換えが定着、浸透してきたところで、郊外のこちらの路線の本数は維持したまま真ん中の路線は減らしてといったことを考えているのだと思うが、ハブの話と新交通の話がうまく連携していくと良いと思う。

(事務局)

乗り継ぎを待っている時間が楽しく、地域の安心感になるということは、大事なことだと思っている。他都市の事例では、例えば、鉄道の駅に図書館が併設されていたり、カフェがあったり、自習スペースがあるなど、電車やバスが来ない時間帯も有効に時間が過ごせるところがあると認識している。金沢の場合は、ゼロから何かを作るということは、土地の都合上、簡単ではないので、今ある施設との連携が極めて重要だと思っている。例えば、今、香林坊では、デパートの前にベンチと屋根があり、そこでバスを待っているというようなことがあるが、こうした光景は他の都市ではあまりないと聞いており、商業施設と道路とその間の空間に公共的なものと商業的なものが混ざっている。そのような金沢らしさをうまく生

かしながら、既存施設を活用しながら、楽しく待てる、安心できる場所を増やしていきたいと思っている。乗り継ぎを浸透させることは大変なことで、基本的に誰も乗り継ぎはしたくない、直接行けるもの、乗りたいたときに乗れるものがよいということで、マイカーが強いわけだが、移動に制約を抱えた方、運転できない方もいらっしゃるので、マイカーと公共交通を組み合わせて利用がしやすい環境を、徐々にしっかりと広げていけたらと思っている。

(D委員)

BRT・LRTについては、過去からの議論もあり、なかなか実現まで遠いところではあるが、マイカーより便利な部分を増やすためには、時間、迅速性が大切だと思っている。連節バスの導入ということで、大勢の方が乗られると運賃の支払いに時間がかかるという面もある。また、連節バスが停まれる場所ということで、先ほど歩道の整備についての話もあったが、ハードの整備をされている担当の方もこの会議には来ておられるので、そこは連携して、できれば交通のための空間づくりにもう少し踏み込んでいただきたいと思っている。

また、浅野川線・石川線を維持していくのだから、西金沢駅、東金沢駅も含めて、大きな幹がある所についても、結節点としてしっかり考えていただきたい。JR線を跨ぐ運行では、跨ぐのに時間がかかるが、過去には金沢駅をスルーできるような構想もあったかと思う。今、クルーズターミナルに年間50便ほどの大きな船が来ており、乗客たちが一番目指すところである金沢城・兼六園付近に迅速に乗り入れできればよい。今、大きなクルーズ船が来ると、県内のバスだけでは対応できず、北陸3県に協力を求めてバスをチャーターしている状態であり、人手不足という中で、都市部についても計画をしっかり進めていただきたいと思う。

(事務局)

迅速性のために運賃の支払いが大事だということだが、まさにおっしゃる通りで、運行時間の中で、運賃の支払いに要する時間が直感的に長いと感じるところはある。今年の春までには、北陸鉄道さんの路線バスでクレジットカードのタッチ決済が使えるようになる予定であり、キャッシュレスで乗り降りできるようになる。こうしたタッチ決済であるとか、スマートフォンのデジタル乗車券、今後、二次元コードも読めるようになるので、それらを使いながら、スムーズな乗降で運行の迅速性を確保するといったことができればよいと思っている。連節バスに関しては、さらに乗客が増えるので、他都市の事例を見ながらではあるが、ただ、運転士はお客様からしっかり運賃をとるようにこれまでも教育されており、見えないところで乗り降りすることについては現場の皆様の理解が欠かせないので、その点を踏まえながら、少しずつでも良くなるようにしていきたいと思っている。

石川線、浅野川線、IR線の活用については、おっしゃる通りで、IR線の各駅は、交通結節点としての機能が既に十分備わっているので、モビリティハブとして機能していくことになろうかと思う。石川線、浅野川線については、拠点となるような駅として、野町駅、新西金沢駅、野々市工大前駅、鶴来駅、金沢駅、内灘駅を選定しており、鉄道が基幹交通としてさらに役割を果たせるようにしていきたい。

金沢駅を東西に跨ぐ話については、今の高架化の工事をする際に、金沢駅の東西にトンネルを掘ってもいいように、空間だけはあり、土に埋まっている状態と聞いているが、そこを

掘るにはかなりお金がかかると考えている。バスの円滑な運行に向けては、バスの走行空間を確保することが、他の車の利用者にもプラスになる。なぜなら、バス1台に50人乗れるということは、マイカー50台を減らせるということになるので、マイカーやトラックを使わざるをえない方々にとっても渋滞が減って良いことだということをしつかり皆様と共有しながら進めたいと思っている。

(2) 金沢ふらっとバスの新車両デザインについて

(会長)

ただいまの報告に対してご意見・ご質問等はあるか。

－ 意見なし －

(3) 地域交通検討専門分科会開催結果報告について

(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)

27 ページに導入事例の表があるが、形態、そして補助率、利用者数はカウントの仕方が違うようなので単純に比較はできないが、それぞれの事例で異なっているが、公平性はどのように議論され、どう考えているか。また、これ以外の地域に不便なところはあるのか。何か指針や基準などはあるのか。

(事務局)

地域運営交通の補助率が違うことに関して、これは市内を公共交通重要路線の沿線、まちなか、郊外の3つのエリアに分けており、まちなかはふらっとバスが走っており、公共交通も便利なので、地域運営交通を導入できないが、公共交通重要路線沿い、或いは公共交通が不便なところを町会連合会単位で区分けをし、公共交通重要路線もなければバスもないところは、最大の補助ができる制度になっている。その補助率は基本プラスかさ上げをして最大90%までということになっていて、その中でも、公共交通がすでに不便で人口も少ないところが最大の支援が受けられるような制度として公平性を担保している。

他方で、この4つ以外の地域は公共交通が便利かといえ、必ずしもそうではない状況である。特に郊外部では、マイカーが使えなくなると生活できないので、免許を返納できない高齢の方が多い地域というのがある。そのような地域については、この制度が、地域の町会連合会など、地域の皆様と一緒に乗り物を入れていく仕組みである関係上、その協議が整っていないというところもある。こちらについては、高齢者をはじめ、市民が移動したいときに移動できないのは健全ではないので、標準的な制度を作って、市として広めていって欲しいというような趣旨のご指摘もいただいている。現状の制度は、地域でやろうよと声が上が

ったところから順次始めているということになるので、ご指摘をしっかりと受けとめながら、今後の制度の運用というのは改善していきたいと考えており、郊外に関しては、もっともつと地域運営交通を増やしていかなければいけないという視点で進めている。

(C委員)

地域運営交通について、公平性という話があったが、一つ一つの地域で何を求められているのか、きちんと話し合いながら、適切な交通を導入していく手法はこれからの時代にすごく良いのではないかと思っている。やはり、全部の地区を同じようにというのは、これから先かなり難しくなっていくと思われ、それぞれ制度も違って、どれが一番よいのかを見極めながら、トライアルでそれを重ねていくところがよい取り組みだと思う。一つ一つ丁寧に話し合う機会を設けていることは、とても良いことだと感じている。

(事務局)

地域によって状況が違うということは、まさにおっしゃる通りであり、大浦・川北や内川、北部地区はバスがなくなったところだが、鈴見・若松地区は、金沢大学に向かうバスが多く走ってはいるが、急傾斜のところは宅地があるため、家からバス停のある通りまで歩いて降りるのが辛いというような声があったところで、状況も違うので、そういったところはひざ詰めでお話をしながらやっていく。今回の大野地区も同様で、朝の時間帯はまちなかに直通する路線バスも走っており、そこと棲み分けをしながらやるというのが難しいところであるので、地域の実情に応じて、これからもしっかりやっていかなければならないが、逆に地域の皆さんからすると、どんなメニューがあるのかよく分からないというご指摘を以前いただいたこともあって、それもその通りだと思うので、うまく両立できるようにやっていければと思っている。

4. 閉会