

**公共交通を巡る危機的状況を踏まえた  
新しい交通システム導入に関する提言書**

**令和4年9月**

**金沢市新しい交通システム導入検討委員会**

## はじめに

加賀藩の城下町として都市の礎が築かれた金沢は、藩政期当時の、まちの骨格とともに多くの細街路が残されており、本市では公共交通重要路線沿線に都市機能の誘導を図る集約都市の形成とともに、歩行者と公共交通を優先するまちづくりを目指している。

新しい交通システムに関しては、平成29年2月の「金沢市新しい交通システム検討委員会」からの提言で、「金沢港から金沢駅を経て北陸鉄道石川線野町駅に至るルートを基本として、地上における専用走行空間を有するLRTやBRTが適当であり、様々な課題の解決により導入に向けた環境を整えていくべきである。」との方向性が示されている。

本委員会は、こうした経緯を踏まえ、新しい交通システムの中長期的な導入機種の方針を決定する目的で設置され、令和3年5月から新たに検討を開始したところである。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響が当初の想定を超えて長引く中、公共交通利用者が減少し、市民が支える公共交通という意識が共有されにくい状況が続くなど、現状は中長期的な公共交通の動向が見通しづらい環境下にある、と言わざるを得ない。

このような中、新しい交通システムの議論において二者択一による結論を急ぐことは、将来の需要予測を見誤るおそれがあるほか、何よりも問題意識が醸成されていない市民の理解や共感が得られにくい、との判断もあり、本委員会の提言としては、新しい交通システムの段階的な整備を進めるべき、との内容にとどめることとした。

言うまでもなく、公共交通は車を運転できない高齢者や自動車免許を持たない学生など、移動に制約のある方にとって不可欠であることはもちろん、大量輸送機関として通勤や来街者の移動を支え、道路混雑の緩和にも寄与する市民生活に欠かせない移動手段である。そして、特に都市の背骨にあたる都心軸を活用した新しい交通システムは、「都市の装置」として本市の発展に必要な社会資本である。

この基本的な考え方に立ち返り、市民や交通事業者、関係機関、行政などの関係者において十分な議論が進められ、将来の新しい交通システムの方針に対する合意形成が図られることを、強く期待するものである。

令和4年9月26日

金沢市新しい交通システム導入検討委員会

委員長	高山 純一	公立小松大学教授
委員	大沢 昌玄	日本大学理工学部土木工学科教授
委員	中山晶一朗	金沢大学融合研究域融合科学系教授
委員	牧村 和彦	一般財団法人計量計画研究所理事
委員	松中 亮治	京都大学大学院工学研究科准教授
委員	北出 一雅	国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所副所長
委員	打越 利子	国土交通省北陸信越運輸局 石川運輸支局首席運輸企画専門官
委員	小坂 裕	石川県警察本部交通部交通規制課長
委員	宮岸 武司	北陸鉄道株式会社代表取締役社長
委員	大久保範繁	西日本ジェイアールバス株式会社 北陸支店長
オブザーバー	竹内 憲一	石川県土木部都市計画課長

## 1. 第1段階の整備

今般のコロナ禍や燃料価格高騰によって、公共交通が危機的な状況にあることを踏まえれば、新しい交通システムを「導入するか」、「導入しないか」の二者択一ではなく、可能な施策から段階的に公共交通の利便性向上に取り組むことが必要である。

まずは「新しい交通システム（第1段階）」として、現在のバスの運行ルートを活かしながら、金沢港一野町駅・有松の都心軸エリアのバス停の機能向上、連節バス等の導入、バス専用レーンの強化などにより、バスのサービス水準を向上させるべきである。これは単に公共交通の利用促進だけでなく、自家用車の移動減少による市内の自動車交通のスムーズ化にもつながる取組として重要である。

なお、これらについては、公設型上下分離方式の活用を念頭に、官民連携のもとで進められることが必要である。

各方面からまちなかへ向かうバスが集まる都心軸エリアのバスの利便性向上を図るため、次の3つの視点から「新しい交通システム（第1段階）」を定義し、その実現のため関係者との協議を進めるべきである。

また、この際、香林坊ラモーダや片町きららのような沿道の土地利用との連携やデジタル技術を活用した MaaS<sup>1</sup>など、ソフト面の施策も効果的に組み合わせる必要がある。

なお、重点的にバスのサービス水準向上を図る都心軸エリアで提供されるバスの輸送サービスについて、内容を具体的に示すとともに利用者に分かりやすい呼称とするなど、明確なブランディング・イメージ戦略のもとで取組を進めるべきである。

### (1) まちなかにおける公共交通での移動の円滑化

- ① 快適で機能的なバス待ち環境、自転車等と乗継しやすいモビリティハブの整備

<sup>1</sup> MaaS (Mobility as a Service) : 複数の公共交通や、それ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス (出典 : 国土交通省)。

- ②シティライナーと他の路線バスの乗継利便性向上  
(駅西の副都心と駅東のまちなかを結ぶ都心軸の基幹的な  
ルートの移動手段としての位置付けを明確化)
- ③金沢駅のバス乗り場案内の改善
- ④パーク・アンド・ライドの利便性向上
- ⑤まちなかに立地するオフィス・ホテル・商業施設等の利用者の  
公共交通利用促進  
(駐車施設附置義務緩和の条件として、公共交通利用促進の取  
組への協力を求める 等)

## (2) 公共交通の利便性向上

- ①バス専用レーン・公共交通を優先する信号の強化・合理化
- ②タクシーや荷捌き車両対策の強化
- ③まちなかの基幹ルートを走る路線バスの経路表示改善、  
方面別の行先案内周知
- ④時刻表データ等の GTFS<sup>2</sup>化の推進
- ⑤「のりまっし金沢」や他の MaaS サービスとの連携、  
共通乗車システムなどのキャッシュレス決済の導入推進

## (3) 社会経済情勢への対応

- ①連節バス、環境負荷の低く燃費の良いバスの導入  
(担い手不足や、燃料価格高騰・脱炭素社会への対応)
- ②コロナ禍における公共交通利用支援の実施・継続  
(お帰り乗車券の配布、公共交通利用促進に係る啓発 等)

---

<sup>2</sup> GTFS (General Transport Feed Specification) : 公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される  
共通形式を定義したもの (出典 : 国土交通省)。

## 2. 第2段階の位置付け

第2段階については、走行方式や導入区間など複数の選択肢が考えられる。また、北陸鉄道石川線のあり方の議論が沿線自治体で行われているなど、危機に直面している公共交通の持続可能性を確保することが必要である中で、メリット・デメリット、事業費の多寡など、多くの選択肢の中で考慮すべき要素が存在する。

このため、第2段階に関するより具体的な検討は、石川線に係る議論の方向性に加え、今後の第1段階の導入効果や、集約都市形成の進捗状況などを踏まえて行うことが望ましい。

機種と走行方式の要素から、①LRT（中央走行方式）、②BRT（中央走行方式）、③BRT（路側走行方式）が選択肢として挙げられ、それぞれに、区間、野町駅で接続する石川線の形態、金沢駅東西の接続方式、車両基地及び乗継拠点の要素を組み合わせることで、多数の整備パターンが考えられる。

仮に、中央走行方式で金沢駅東西を地下で接続する場合を例にすると、専用走行空間が確保されることによる定時性・速達性の向上や、これによって公共交通の魅力が高まり、自家用車から公共交通への転換が期待されるなど、大きな効果が見込まれる。一方で、現状において乗換への抵抗が大きいことや、限られた道路空間を公共交通への再配分により発生する一般車両の右折等の制限や、荷捌き・タクシー車両の代替の停車・待機空間の確保、また、市内の公共交通の持続可能性確保など、考慮すべき課題が存在することに加え、今まさに危機に直面している公共交通の持続可能性を確保する必要がある中で、第2段階の整備に要する財源の確保も課題である。したがって、第1段階の取組を着実に進めつつ、今後の社会経済情勢の変化や技術革新の進展にも目を向けながら、第2段階への移行を検討することが適当である。

### 3. 第2段階への移行の考え方

第2段階への移行については、第1段階の施策の効果、集約都市形成の進展や、道路空間の再配分などの課題への対応の状況などを踏まえて検討する必要がある。

その移行の判断に当たっては、コロナ禍の収束状況、石川線に係る議論の方向性に加え、交通まちづくりに関する各種の成果指標をもとに達成状況を評価することが求められる。また、平成29年にとりまとめられた「新しい交通システム導入に関する提言書」の内容も踏まえる必要もある。

第1段階については、金沢港から野町駅・有松間の都心軸エリアのバス停の機能向上、連節バス等の導入、バス専用レーンの強化など、行うべきとした取組について、関係機関との協議が整い実施可能となったものの終了を以て整備が完了したものと位置付け、第1段階の整備完了後、概ね5年を目途に状況を総合的に分析し、第2段階への移行の検討を行うことが適当である。また、その際は平成29年にとりまとめられた「新しい交通システム導入に関する提言書」の「3 導入に向けた環境整備」や「付帯事項」の内容も踏まえる必要がある。

ただし、第2段階への移行に向けた技術的な検討は今後も継続し、これからの社会経済状況の変化を踏まえた選択肢を示すことができるよう、検討の熟度を高めていくべきである。

なお、交通まちづくりの成果指標については、第3次金沢交通戦略の成果指標とも整合を図る必要があるが、以下の指標を参考に検討する必要がある。

(参考とすべき指標の例)

- ・ まちなかにおける自動車分担率
- ・ 市内の公共交通分担率
- ・ 鉄道バスの利用者数
- ・ パーク・アンド・ライド利用者数
- ・ 公共交通の平均所要時間（有松-武蔵間（北行））
- ・ 公共交通を活かしたまちづくりの必要性に関する市民意識の向上
- ・ 人口減少下においても、まちなか区域の人口を維持
- ・ 公共交通重要路線のバス利用者数

#### 4. 公共交通を大切にしたまちづくりに向けた市民・関係者による一体的な取組

城下町である金沢においては、道路空間が限定されることから、他都市にも増して公共交通を大切にしたまちづくりを進めることが重要である。これまでも長年にわたり、様々な取組が進められてきたが、今後、行政や交通事業者だけでなく、企業や市民一人ひとりと問題意識を共有して、関係者一丸となった取組を強力に進め、暮らしやすいまちを共に作り育てていくべきである。

## 5. 個別意見

- (1) 第2段階への移行について、第1段階の整備完了を待つことなく早急に検討すべきである。(中山委員)
- (2) 新しい交通システムの検討は、単に都心軸のみを考えれば良いものではなく、市内の交通体系全体との関係性が重要である。この観点から、北陸鉄道石川線の需要拡大を進めるためには、乗継抵抗を低減させる施策が必要であり、同線をLRT化し、西金沢駅付近からJR北陸本線への直通運転の可能性を関係者と協議すべきである。(中山委員)