

第3回 金沢市新しい交通システム検討委員会 会議録

日時：平成29年2月12日（日）15時00分～17時00分

場所：金沢市役所7階 第1委員会室

委員長あいさつ

これまで色々検討いただいたが、本日最後に提言をまとめることとなっている。前回いただいた意見をもとに事務局で資料の修正を行い、また私と事務局で相談して提言のメモ書きを準備したのでよろしく議論のほどお願いしたい。

議事：新しい交通システムの導入について（これまでの検討のとりまとめについて）

【前回資料からの修正点について事務局より説明】

質疑なし

【検討状況メモについて高山委員長より説明】

1. 導入基本ルートについて

委員長

特に意見がないようなので、ルートについては資料の通りで提言にまとめる。

2. 導入検討機種について

委員長

前回は高架方式と地下方式はふさわしくなく、地上方式を中心に検討しては、という意見が出されたていたが、各委員のご意見を伺いたい。

A委員

地上方式が望ましいと考える。地上方式でも、専用空間を有するBRTまたはLRTの2機種が優位と思うが、昨今技術革新が進んでおり、今後の（運転手の）担い手確保の観点から自動運転技術やARTの開発などの動向を見据える必要がある。また、他都市でも検討が進んでおり技術が進んでいることから、それらを見据えていくことが必要である。

B委員

地上方式で専用空間を確保するものが金沢市にとって優位であろう。ただ、具体的な検討の際には、LRT、BRT、ARTの効果や費用対効果を比較しながら慎重に判断すべきである。

委員長

効果検証をしないといけないことと、技術革新も進むなかで機種を現時点では決めきれないところもある。今後費用対効果を見ながら検討すべきである。

C委員

基本的には地上方式にならざるを得ないと思うが、課題としては「自動車交通への影響」や「市民意識の醸成」と資料の p.13 に挙げられている通りである。ユーザーの立場や来街者に新しい交通システムを見てもらうという点では良いが、市民生活に与える影響は現時点での想定が難しいため、検討を続け、情報提供も行いながら、市民への理解を深めていくべきである。

D委員

検討機種については地上方式が望ましいということは分かるが、p.13 の課題にあるように導入空間の確保が本当に出来るのかどうか。自動車交通への影響はかなり大きい。歩けるまちづくりの施策を進めているなかでの細街路の歩行者や自転車利用者への影響を考えると、このことに対する覚悟が機種導入の大前提である。大変難しい課題とは思いますが、挙げられている4つの課題をしっかりと解決するほうが先決である。特に公共交通、バスの利用がさらに増えないと難しいため、しっかりと取り組んでいく必要がある。

委員長

いただいた意見をまとめると、今後の技術面の進歩や他都市でも BRT、LRT、ART も含めて検討を進めているところもあり、その状況を見極める必要があること。技術面や費用対効果の検討も現時点ではまだまだ弱く、詳細な検討の深度化が必要であること。市民の理解を深めるために、導入空間の確保や自動車交通への影響、さらなる公共交通の利用者増加が見据える必要があることという意見をいただいた。これらを勘案すると、引き続き詳細な検討を重ねていくということで明確に記載したい。

補足の事項として、専用空間を有する BRT、LRT、ART が適当であるが、技術の進歩及び先行自治体の動向や状況を見極める必要があること、公共交通利用者増加への意識付けが必要であることを追記したい。

3. 導入に向けた環境整備

C委員

自動車から公共交通への利用転換が必要不可欠であるが、一方で車線減少への影響で交通混雑が予想されることが将来的にもあり得ることから、検討や市民への情報提供と並行して、交通量や公共交通の利用動向の調査を継続的に実施し効果や影響を測っていく必要がある。

E 委員

新幹線開業で歩行者・自転車が非常に増えており、それらへの影響も検討する必要がある。

委員長

新幹線効果は続いており、ご指摘の通りと思う。

委員長

継続的な調査を実施し、効果検証をしながら具体的な準備をしていく必要があることを追記したい。また歩行者や自転車への影響も追記する。

前回も A 委員からは、現状の道路空間だけでは検討が難しく、都心軸上でマンションやビルの開発は進んでいる中ではあるが、民地側の活用も想定すべきとの意見をいただいた。具体的には交通結節点についてだと思うが、この点に関してはいかがか。

A 委員

新しい交通システムだけでなく、沿道土地利用と一緒に取り組んでいかないといけない。土地利用と交通は両輪であるので重要な視点である。

委員長

資料 p.6 にあるようにバス路線も一部は残存して相互に補完することとなっているが、E 委員からも現状厳しいのではという意見もいただいている。バス会社でも少しずつ需要に応じて適切な運行見直しを行っているが、新しい交通システム導入にあたってはバスとも連携をとっていかねばならない。

E 委員

約 70%の方が郊外と都心を行き来しているという移動特性が明らかになっている。また、資料の p.14 でも定時性確保が一番重要というアンケート結果があり、既存バス路線の定時性を確保していくことが最重要課題である。郊外からバスに乗ってきて、都心部に近づくほど渋滞が激しくなるようでは本末転倒である。新しい交通システムと同様にバスも定時性を確保していくことが重要である。

B 委員

行政や事業者に加え市民といった、新しい交通システムに関わるすべての人が連携して情報交換しながらより良いものを作っていくことが重要である。11 月のシンポジウムのよような情報発信を行いながら、連携を進めていくべきである。

委員長

民地活用、バス路線再編、行政・事業者・市民の連携がなされないと新しい交通システムの導入は上手くいかないと思う。

その他にご意見はあるか。

F 委員

公共交通の利用促進に向け、幼稚園や年少者のころから公共交通利用への意識付けを図り、お年寄りなどに利用促進する際に戸惑いがある乗れないということをなくしていくような取組が必要である。

委員長

金沢都市圏でも細く長く MM (モビリティ・マネジメント) を実施しているが、最近 MM は表にでていない。

A 委員

新しい交通システムを目指すには誰もが利用しやすいシステムが重要である。例えば車両はバリアフリー性に優れ快適で移動しやすい、楽しいと思える車両が必要である。また、バス停・停留所等の利用待ち環境が快適であることや定時性の確保なども重要である。そのためには優先信号の整備や、運賃支払いシステムなどの方法なども検討する必要もある。ハードだけでなく利用者の利用しやすい環境を作る必要もあり、情報提供も含めて総合的に利用しやすいシステムとすべきであることを明記すべき。

委員長

公共交通機関の待ち合い環境についても重要なご指摘である。

B 委員

誰もが利用しやすい交通機関をデザインすることと、安定的持続的に運行できる事業スキームや運営スキームの検討を慎重に行うことが必要である。また、官民の役割分担も含め検討が必要である。誰もが利用しやすい交通をデザインするという目標のためにはスキームの議論は必要であり、付帯意見として明記していくべきである。

委員長

安全で利用しやすい交通機関をどのような仕組みでデザインしていくかを明記していくべきである。

C 委員

資料 p.13 のオレンジの枠で書かれていることが検討状況のメモの箇条書きと対応していると思うが、この中の一番上の項目及び一番下の項目は目標だがその他の項目方法論であり、順番を少し変えてはどうか。

委員長

導入に向けた環境整備ということでまとめるのは、最初に私が想定していた3つの意見のほか、公共交通の利用促進のための MM に関する事、様々な機能を十分に発揮するシステムをどのような形にするのかということ、事業方式・運営方式をどうするかということの6つかと思う。ご指摘のあったとおり、「公共交通利便性向上」や「過度なクルマ依存から

の脱却と公共交通利用への行動変化の促進」は課題を解決するための目標であり、その他の項目は具体的な方策になる。これらの書きぶりをどのようにするか？

C 委員

優先順位を勘案しながら、記載する順番を入れ替えてはどうか。

委員長

公共交通利便性向上、過度なクルマ依存からの脱却と公共交通への行動変化の促進、公共交通利用への意識付け、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充及び利用促進、公共交通の利用促進及び自動車交通の削減につながる効果的な交通実験、荷捌き車両やタクシーへの対応の順とする。

また、継続的な調査を実施し施策の効果を検証した上で、導入に向け具体的な準備をすることを明記する。

さらに付帯事項として 民地活用も含めた交通結節点の整備を検討すること、バス路線の再編とバス共存の方策について関係機関と連携し検討すること、行政との連携・協力体制を構築するとともに、市民や交通事業者と連携し十分な調整が必要であること、快適な利用環境の向上と運賃システムや情報提供など利用しやすいシステムを構築していくこと、事業方式や運営方式スキーム検討の中で官民連携なども含め検討が必要であること、を明記する。

【議事整理のため暫時休憩】

(委員長から提言骨子案の説明)

D 委員

導入機種の項目内に「施策の効果を検証しながら具体的な準備を進める」といった文言があるが、このことは導入に向けた環境整備のところでは触れているため、この項目内では不要では。

C 委員

市民生活への影響に関しては、市民生活だけでなく、企業活動を含めた社会活動(経済活動)も含むので、「経済活動及び市民生活」と修正していただきたい。

E 委員

付帯事項2つ目の4行目に、「新しい交通システムと既存路線バスの共存方策」とだけ書いてあるが、「道路空間上での共存方策」と「定時性の確保」と追記していただきたい。その後の文章で定時性について書かれているが、これは新しい交通システムに対するものである。

委員長

それではこれに基づいて市長への提言については委員長に一任いただいてよろしいか。

(異議なし)

委員長

市だけでなく県・国・交通事業者・市民との協力がなければ新しい交通システムは導入できない。一番大事なのは「機運」であり、金沢都市圏で新しい交通システムを入れようという機運が醸成できないと、市長も知事も決断できない。市民側からどうしても新しい交通システムを入れたい、安全で快適になるということでないとは導入できない。今回機種の選定までには至らなかったが、議論及び課題整理も出来たと思われる。各位には感謝申し上げます。

都市政策局長あいさつ

閉会
