

添付参考資料 2：新しい交通システムに関する自由意見一覧

■ システムを導入すべき・条件付きで導入すべき

LRT : 31 件
LRT の導入に賛成です。
LRT を導入して北鉄と連結すると便利であると思う。観光客の増加が予想されるので、早急にしたい方がいい。
LRT を導入のうえ、北鉄浅野川線と石川線を結び、内灘から鶴来までを金沢市内の都心軸を経由し直通運転すればよいと思います。
ドイツのようにトラムトレインを検討してください
街の中心部を通る路線に、観光客にも分かりやすい LRT があれば、金沢の都市としての格が上がると思います。
既存の交通機関を生かした新交通としては、LRT が最善であると思う。
金沢のまちの魅力を今よりも高めるためには、バスではなく LRT など軌道系の新交通システムを導入すべき。新交通システムに関する設問は、デメリット(発生する可能性がある影響)だけでなく、メリットを積極的に評価する内容としてほしかった。
金沢駅～野町のみを地下区間とし、他を地上区間とする LRT もしくはミニ地下鉄とすれば、比較的予算も削られると思いますし、地上の渋滞緩和にもつながる(一定数が新交通システム利用に流れるため)と思います。
金沢港から金沢駅そして野町駅から石川線に乗り入れる LRT を導入してほしいです。
金沢市の品格を今以上にアップし将来に向けて歴史的都市として輝いていくためにも、路面電車以外は考えられない。
金沢市電が廃止されたため、石川県は北陸 3 県で唯一路面電車の走らない県であるが、LRT の場合は渋滞などに影響されるなど先代金沢市電と同じ問題点が起きるのではないかと。システムが実現した場合、市電など過去に廃止となった路線を復活させることとなるが、廃線跡は既に道路など他の用途に使われているため用地の問題が起きるのではないかと。現在の港方面と中心部を結ぶバス路線と比較してどのようなメリットがあるかを考える必要がある。新型交通システムについては個人として賛成です。
郊外に既存のバスや自家用車から LRT に乗り換えるスペースを確保し、金沢市内は原則的にバスや自家用車の乗り入れは廃止し LRT のみの移動とする。LRT はハイブリットとして架線を不要として景観を改善し、費用の節約をする。路線はバス路線を利用し、停留所もバス停を活用する。そうすれば高齢者やベビーカー、大きな荷物が有っても乗り込めやすい。坂では車軸に歯車を取り付け、暴走や車輪の空回りを防止する。
市民、県民の足、そして観光客へのおもてなしとして、LRT は絶対必要です。お隣富山県で乗った LRT、乗り心地も景観にも相まって最高でした。金沢市にないのが本当に悔しいです。ぜひさすが金沢と言われるような LRT 交通網の早期構築を実現してほしいです！
車椅子利用者が容易に利用できるシステムであることを最低条件として欲しい。導入による成功実績の多さ、システムの完成度の高さから LRT が最適である。
都心軸には LRT を導入してほしい。
富山や福井のように路面電車(LRT)を導入し、繁華街と既存の路線(北鉄石川線や浅野川線)との接続を便利にし、運行本数を増やして欲しい。また終電の時間が早く最終の新幹線で金沢駅についても接続するバスや鉄道がなく不便なので終電の時間を遅くしてほしい。
モノレールは景観を損なうので避けて欲しい。また BRT で車体が大きいバスを導入すると道路が狭い金沢では右左折時の事故も心配である。費用面も考え LRT のシステムを採用し、混雑する香林坊周辺は地下を通し、駅を香林坊周辺の地下商業施設と接続するなどといった折衷案も考えてみてはどうだろうか
まちなかに自家用車が流入する必要はないと考えるので、地上空間を用いた公共交通機関を求めます。また、北陸鉄道のようなずさんな運行管理はしないで欲しいです。
路面電車 モノレール 新交通システム

かねてから検討されていた LRT が最善と考えます。その定時性や速達性を問うには、まずルートを提示しないと一般論にはなりません。かつての計画案の通り、「金沢港～金沢駅～香林坊～三日市」(A 線)が、都市圏の基幹交通軸として重要で、全線の同時開業が難しければ、乗り換え抵抗をなるべく減らすため、まずは有松まで開業するのが適切と考えます。「金沢港～有松」のルートを前提とすれば、速達性については、大局的にみて「金沢駅～片町」ではなく「県庁～香林坊」で、現在の「シティライナー」と比べ、何分短縮されるかを評価の基準にすべきです。都心と副都心との間(東西市街地間)の時間距離を縮め、都心軸沿いへの都市機能の誘導や分担を促すためです。定時性については、多少の速達性は犠牲にしても、「金沢駅～片町」においてこそ確実に保つべきです。むしろ都心ではあえてトラムをゆったり走らせることで、時間の調整ができ、安全でもあり、街に落ち着きが生まれ、乗客と街を楽しめます。

●金沢の場合「中心街の道が狭く専用レーンを設けると車線が狭まる」ことが障害になっていますが、むしろそこは割り切って、「逆に道が狭いので中心街に車をできる限り入れない」方向にもっていくことが不可欠だと思います。むしろ市民ドライバーからの反発はあるでしょうが、例えば県警や交通安全協会、各町会や JAF、自動車教習所等を通して広報し理解を深めてもらうことが有効でないかと考えます。●LRT か BRT か悩ましいところですが、海外では「LRT 軌道の上にバスも乗り入れ同じ停留所から両方に乗れる」事例もあり、金沢では石川線と郊外バスの両方を乗り換えなく乗れるシステムの構築に役立つのではないかと思います。

LRT を導入、バスと連携して、何度乗り降りしても定額と低額を実現してほしいです。また、自転車、車椅子等を乗せられるようにしてほしいです。

地下鉄やライトレールのようなものがあると便利だと思います。

長い間、金沢市内の交通システム導入について話題になっていましたが、一向に前に進まず、その間近くの富山、高岡、福井に出かけた時、快適な電車に乗ってきました。金沢の中心市街地の活性化と、私も高齢者ですが、益々高齢ドライバーの事故が増えることを思うと、安心して乗れる基幹交通とキメの細かい枝の部分の足をお願いしたいと思います。私は廃止された市内電車の運転士をしていました。

①コストのかからない②利便性がある③景観重視④観光客とのコミュニケーションの場

新交通システムの実現には、初期投資と運用コストを如何に安くするかが大事で、それには観光客の利用による運賃収入が欠かすことができないと思います。

それと一番課題となっている中心街での渋滞解消、駐車場の確保については、高速道路から降りるとすぐに LRT に乗れることにより、中心街への県外自動車やバスの乗り入れを制限することも可能となります。そのためにも金沢港のクルーズ船との連携も重要になります。

市民のための新交通ですが、如何に観光客を取り入れて、尚且つ市民も休日に中心街に足を運ぶ際にも金沢港や IC の駐車場(中央病院の駐車場など)を利用することにより、利用促進につながると思います。できれば何年かは月 1 回乗車券を配布するなど、市民へのアピールも実施して欲しいです。

金沢の良さを市民と観光客が交じり合う空間としても要素を取り入れて、市民から金沢の良さを伝えて頂きたいと思います。石川線との接続による生活環境への配慮も必要と思いますが、まずは基盤作りから観光地にフォーカスして、黒字になれば、石川線との結合も検討したらよいと思います。最初から赤字覚悟ではなく、足下を固める政策から進めては如何でしょうか?(※さらに別紙に図面あり)

①乗って楽しくなる様な電車(LRT)今考えても都市機能として②結節点には小さくてもよい。商業施設を併設して賑やかに③金沢駅→野町間は地下鉄で多額の金がかかるかも、思い切って 50 年～100 年先まで考えて(LRT 地下鉄で)④都心軸にあたる路線は市の催事事に使うため(地下)百万石祭⑤都心軸に路面電車導入する時は車の都心部への規制すること。ヨーロッパの国で都心部入る時は車に対して都市入場税をとること⑥金沢駅→金沢港までは駅の地下で⑦自分としてはミニ地下鉄で鶴来から金沢港まで⑧地方中核都市として人口減の時代に金沢は 2 次交通システムすることで移住する人も多くなると思う。金沢の欠けているのは交通問題が多くしているのだと思う。住みやすい都市として金沢は全国でもトップクラスに(中核都市の内)人口も微妙に増えているうちに(県外出る能登地区の人口減の部分を金沢で吸収する)2 次交通システムを充実することが雪国である我市の必要条件だと思う。移住するにしても住みやすさの条件の中で大きいと思う。それも早くすすめてください。新幹線効果のあるあいだに全国から注目されている

<p>新しい交通システムを導入しても決して便利になるとは思えないが、金沢市の品格を上げるという意味では最高の手段と言える。ヨーロッパの歴史ある各都市の路面電車の復活が良い例である。便利さだけでなく、その新しい交通システムに乗る目的で金沢へ行くのが楽しみという人も多くいると思う。富山港線→ライトレール、これが良い例である。金沢に路面電車を復活させる、これが最良の策である。</p>
<p>LRT が良い。海外の人も含め老人、子供、誰でも利用できる。</p>
<p>BRT でもと思ったが、道路の狭い金沢に合わない。これからは CO2 のこともあり、環境にやさしい LRT を採用することです。せまい道路にこそ必要である。又、全国的にバス運転士のなり手が少ない。金沢市が LRT 採用することにより、国内では LRT が多く採用されるだろう。まち中の活性化を願う。今こそ LRT にと山野市長にがんばって下さい。</p>
<p>都心軸には、将来的に LRT を整備する。当面は、都心軸の一部(主要部)に 100 円バス区間を設定する。それに合わせてバス路線網の再編成を行う。</p>
<p>北陸三県の大都市で LRT が導入されていないのは金沢だけ。このままでは金沢だけが取り残されるだろう。40 年前から現在まで計画だけ。富山は LRT を数年で走らせた。特にパーク・アンド・ライドは 40 年間実験をしていないのは情けない。マゴも金沢には住みたくない、京都に行きたいそうです。多くの電車があるそうです。(京阪・阪急・近鉄等) 子供達やマゴがずっと住みたい金沢はいつ来るのでしょうか？</p>

<p>BRT : 5 件</p>
<p>香林坊周辺は駐車場も高いので交通の整備は必要だと思うが、道幅が狭いため LRT は不向きと感じる。現状のバスを BRT や連接バスなどに切り替え、マイカーから公共交通への転換を進めた上で、LRT など鉄道系のシステムに発展するのはあり。</p>
<p>まちなかに自家用車が流入する必要はないと考えるので、地上空間を用いた公共交通機関を求めます。また、北陸鉄道のようなずさんな運行管理はしないで欲しいです。</p>
<p>道路幅員が狭い金沢市には、BRT が適しているのではないかと。ただし、輸送量を増やし車両自体に魅力が感じられる美しいデザインの連接バスであるべき。車線対応など、交通実験的なフレキシブルな対応も可能。経路決定後、軌道導入という考えもあるのではないかと。</p>
<p>BRT 代替したい</p>
<p>まちなかへは公共交通(新しい交通システム含む)のみを乗り入れ可能とするなど思い切った改革ができれば、金沢のよさをもっと感じられるのではないかと。徒歩、自転車などはもちろん ok。環境にも景観にもそしておさいふにもやさしいまちづくりを目指してほしい。比較表では、BRT の導入が最も合理性があると思う。</p>

<p>モノレール : 3 件</p>
<p>モノレール、もしくはそれに類似する高架を利用したシステムがいいと思う。金沢は観光都市なので、比較表にはないが愛知で走っているリノモ系が静かでいいと思う。高架駅を商業施設などと直結すれば使い勝手は悪くならないし、デザイン性もよく検討すれば必ずしも景観上のデメリットとはならないと思う。</p>
<p>地上に新しい交通システムが導入されれば、朝夕のラッシュがひどくなるのが予想されます。まちなかから外れれば、地上系の交通システムも活躍できると思いますが、まちなか以外であればバスの本数を増やすくらいで十分かと思えます。まちなかの混雑解消、北鉄の独占状態を解消するために地下、架橋系の交通システム導入を希望します。</p>
<p>路面電車 モノレール 新交通システム</p>

<p>地下鉄(地下 LRT 含む) : 16 件</p>
<p>BRT はいらない。LRT がよい。金沢駅から野町までは地下 LRT にしてほしい。</p>
<p>金沢駅～野町のみを地下区間とし、他を地上区間とする LRT もしくはミニ地下鉄とすれば、比較的予算も削られると思えますし、地上の渋滞緩和にもつながる(一定数が新交通システム利用に流れるため)と思えます。</p>

地上に新しい交通システムが導入されれば、朝夕のラッシュがひどくなることが予想されます。まちなかから外れれば、地上系の交通システムも活躍できると思いますが、まちなか以外であればバスの本数を増やすくらいで十分かと思います。まちなかの混雑解消、北鉄の独占状態を解消するために地下、架橋系の交通システム導入を希望します。
費用はかかるが浅野川線石川線を地下鉄(金沢駅武蔵ヶ辻香林坊野町)で繋いでの直通運転をするのが運行主にも乗客にも便利で楽だと思う
費用は割高かも知れませんが、定時制に優れている地下鉄の導入が好ましいと考えます。
モノレールは景観を損なうので避けて欲しい。また BRT で車体が大きいバスを導入すると道路が狭い金沢では右左折時の事故も心配である。費用面も考え LRT のシステムを採用し、混雑する香林坊周辺は地下を通し、駅を香林坊周辺の地下商業施設と接続するなどといった折衷案も考えてみてはどうだろうか
金沢らしいシステムを望みます。景観(電線類がないもの)、雨への対応(地下鉄・駐車場のやね等)
地下鉄やライトレールのようなものがあると便利だと思います。
地下鉄が一番良いと思う。金沢駅から観光名所や香林坊をつなぐ電車が良い。
天候が悪い日が多いので地下鉄だったら便利だと思う。
①乗って楽しくなる様な電車(LRT)今考えても都市機能として②結節点には小さくてもよい。商業施設を併設して賑やかに③金沢駅→野町間は地下鉄で多額の金がかかるかも、思い切って 50 年～100 年先まで考えて(LRT 地下鉄で)④都心軸にあたる路線は市の催事事に使うため(地下)百万石祭⑤都心軸に路面電車導入する時は車の都心部への規制すること。ヨーロッパの国で都心部入る時は車に対して都市入場税をとること⑥金沢駅→金沢港までは駅の地下で⑦自分としてはミニ地下鉄で鶴来から金沢港まで⑧地方中核都市として人口減の時代に金沢は 2 次交通システムすることで移住する人も多くなると思う。金沢の欠けているのは交通問題が多くしているのだと思う。住みやすい都市として金沢は全国でもトップクラスに(中核都市の内)人口も微妙に増えているうちに(県外出る能登地区の人口減の部分を金沢で吸収する)2 次交通システムを充実することが雪国である我市の必要条件だと思う。移住するにしても住みやすさの条件の中で大きいと思う。それも早くすすめてください。新幹線効果のあるあいに全国から注目されている
地下鉄があるとうれしい
金沢は道幅が狭いので大変だと思う。地下鉄がいい様に思います。
冬の雪の道路を考えると、地下鉄は是非ほしいです。
要領よく、市内巡回を金沢駅を拠点とするか、香林坊を拠点とするものというように、1 回りするものをふやしてはどうでしょうか。地下(鉄)バス、電車と主要な一直線だけ作られても良いと思います。枝が多すぎるのでわかりづらい。昭和 40 年代当たりまでは確か乗り換え券(無料)があって、良き時代でした。
雪や雨の多いところなので地下鉄が良いと思う

機種表明なし : 40 件
どのような形式のシステムでも構いません。重視するのは雪が降っても定時制と頻度を維持できることです。
まちなかに観光客だけでなく、地元市民も多く訪れて活気ある中心市街地が形成されるような交通システムが出来ることを望んでいます。
まちなかに誰もが分かりやすく乗りやすい軌道系の交通システムが必要。まちなかからマイカーを排除するという思い切った割り切りが必要。
現交通システムより経済的になるものの採用をお願いします。 1. 税金等の将来世代の負担が現状より大きくならないこと 2. 利用料金が今より高くないこと
現在のバス路線は中心地域に重複が多いため、バスがバスの渋滞を引き起こしたり、中心部の移動に多くの車体と運転手が使われる分、周辺部での本数を増やしにくくなっている。中心部を新交通システムに委ねて、周辺部に至る路線を全て乗り継ぎとすれば、全体としての本数が増えるとともに中心部の混雑が緩和されるので、結果的に短時間での移動を可能にする。

<p>今よりも、便利でわかりやすい仕組みを作って欲しい。新交通・バスと、乗り物ごとに料金を区切るのではなく、全部を含めた料金設定にして欲しい。最初に支払った料金だけで目的地に着くなら、乗り継ぎの煩わしさが半減される。乗り継ぎの割引料金などは、わかりづらくて面倒。最初に払った運賃のみで目的地までいけるよう、乗り継ぎバス等全てを含めた料金設定が必要だと思う。情報公開の場が少なすぎる。ぜひ意見交換会を設けて欲しい。</p>
<p>市民の交通システムですが、市民の負担を軽減するためにも、観光客への利便性も向上こそが、意味があり、それに市民が乗れば、まちなかが交通渋滞は、起きなくなります。また、まちなかの観光地は市民の憩いの場でもある必要があると思います。是非とも、クルーズ船と高速道路、そして兼六園、ひがし茶屋街を結んだ路線にして頂き、気軽にまちなかを散策できる新しい交通システムにしてください。単に石川線との連動だけでは、渋滞もコストも何も解決しません。沿線の人のみが快適にするだけです。そんな交通システムであれば、沿線以外は今まで通り自動車を使用して交通渋滞の解決にはならないと思います。クルーズ船と高速道路の周りに駐車場を作り、市民も利用をして頂く、月1回はフリー切符を発行して利用促進を図る。</p>
<p>市民は元より、観光客や外国人にも分かりやすく、使い勝手のよいシステムになってほしい。今後より色々な所へ行けるよう発達すれば尚良い。</p>
<p>時間短縮になる、電車が欲しい。</p>
<p>車をやめて新交通システムを利用したくなるようなメリットが必要。少なくとも、車の利便性(時間を気にしなくてもいい、荷物を持って歩く必要がない等)をカバーできるシステムの構築が必要。</p>
<p>昔から言われていますが、北鉄石川線が金沢駅の浅電までつながれば、中心街の活性化に繋がることは間違いない。鶴来から内灘の沿線住民が多大な利益を得るので、白山市や野々市市、内灘町と協力して新交通システムを実現してほしい！</p>
<p>鉄軌道を採用するのであれば、北鉄石川線に直通するべき。</p>
<p>無料で交通渋滞を起こさないこと。</p>
<p>自動車を含めた既存の交通機関より早くて便利な交通機関にしないと意味が無いので安物買いの銭失いにだけはならないで欲しいあとは雪による渋滞に左右されない方式の採用をお願いしたい</p>
<p>持続的で発展できる都市の実現のため、課題はたくさんありますが、ぜひ導入すべきです。大胆な政策展開を・・・。</p>
<p>金沢市での新しい交通システムの導入に向けて頑張ってください。</p>
<p>財源(予算)、運営主体等、もう少し具体的な検討が必要なのは・・・。少子高齢化社会の中で、重い設備投資では？撤去が簡単にできる新しい交通システム(例トロッコ列車:電気設備が不要な車両等々)も視野に入れ、検討願いたい。</p>
<p>導入には車の規制(通行制限など)が必要</p>
<p>長期的な視点で将来の技術革新を見据えて利便性の高い(郊外からの乗り換えも含めて)金沢のシンボルとなるようなシステムにしてほしい。</p>
<p>●郊外とまちなか周辺との利便性に差がないようにしてほしい。●新しい交通システムを導入する事によって郊外に住まいする方がかえって不便になるのではないか？不安である。</p>
<p>本格的に導入されるのであれば、金沢の象徴的なものになるようなものであってほしい。</p>
<p>新しい交通システムを導入するとともに自家用車の中心市街地乗り入れを規制すべき</p>
<p>円滑な運行となるよう中心部への車の流入を押えるために、ロードプライジングを導入する等、あれもこれもと考えると中途半端な形とせず、公共交通の円滑化のために大胆にやってみてはと思います。</p>
<p>障害者、高齢者が安全に使えるもの。だれに対しても分かりやすい交通システムが望まれる。</p>
<p>人口減少が進む中、現在の金沢市の人口で本当に必要か熟考するべき</p>
<p>北鉄のシステム変更次第なので、市役所の方にはがんばってもらいたい。公害問題からの市民参加が多い。富山市はLRTを通せるが、自動車が多すぎる金沢市は困難に見える。一本だけでは通勤・通学利用者を獲得できないのでは？ちなみに道路の施策がひどすぎる都市。どう考えていますか？</p>
<p>新幹線高架下の歩行者・自動車を分離したものは変なデザインである。駅～県庁の歩道の線はわかりにくすぎる、ムダな金は使うな。二車線道路に地下道を作る意味はあるのか？なぜ横断歩道をつけないのか？子どもが危ない。</p>

北鉄電車との連携をとること。現状バス路線網の欠点を補うことができるシステムであること。ターミナル設備(バス路線との接続)の充実。
●市民フォーラムで各先生が述べられていたように、「公共交通と土地利用の連携」を強化してほしい。●「まちなか」から「金沢駅」そして「金沢港」に至る路線において、定時性、安全性や快適性を確保するとともに、海の玄関口である「金沢港周辺」の魅力を高めてほしい。●特に近年、クルーズ船の寄港数が急増していることも踏まえ、観光客のおもてなしやにぎわいの観点から、広域的集客機能を整備してほしい。●また、港の特性を活かして、市民や県民が集い、やすらげる空間となるよう、緑等に配慮した憩空間機能を整備してほしい。
新しい交通システムが導入される時期が 2025～2030 年頃であるとする、周辺の交通手段にも変化があると思います。それも考えた新交通システムの議論があると、更に可能性が広がるのではと存じます。
頑張ってください。
年寄りに対してどうしたら協力できるのか、又、自分だったらどうしてほしいかという事を考慮して積極的に新しいシステムにとり組んでほしいと思います。パーク・アンド・ライドも面倒です。のりかえず目的地にいけたらいいなあと思います。パーク・アンド・ライドもいいですが年令にも関係あると思います。
中心街の周囲に環状に電車を通し、そこから網状に中心街へ交通網を張れませんか？
安さ
早く、値段が安く、快適なシステムをお願いします。シンボル、とかは関係ないです。
観光客のためより市民のためのものであってほしい。P7,8 の説明では分かりにくい。
どういうシステムなのか、もっと広報すべき。費用対効果のあるシステムにすべき。
●金沢は天候の影響に左右されるので、その点を考慮してほしい。●予算的に安く済むように！高額になれば利用者の料金等にはねかえる為。
高齢者等、身体の不自由な方にやさしいシステム。
ヨーロッパの大都市では、旧都市でも狭い道路上を連結したライトレールが走っている。乗り降りも他の交通にさほど迷惑になっていない様だ。ただ金沢の様に店の荷下ろしなどが道路停車状態で行われていないようだ。これは町中の駐車場がうまくなっているように感ずるも、地下や裏通りが整理されているのかもしれない。
新しい交通システムが何であるか不明。いくつかの選択視であるならば書き上げるべきであろう。例地下鉄、モノレールなど。上記の質問は新しい交通システムについて知っていることが前提になるのでは。

システムは導入すべきでない : 10 件
これから人口がそう増えず、いずれ減少していくことが明らかな中で、何十億円もかけて新交通システムを導入することは反対です。新交通システムを導入する場合、費用的にまちなかにしか導入できないと思いますが、まちなかは現状のバス運行で支障が出ているとは思いません。これからの交通施策で問題になってくるのは、高齢者の足の確保だと思います。カーシェアリングや相乗りタクシーといった民間のサービスも少しずつ始まっていますが、市長が公衆無線 LAN でやったように、民間サービスと市が連携した、ICT 技術を利用した新しい形での費用の少ない交通施策の実現に期待します。なお、カーシェアリングについては以下の記事を見て将来性を感じました。ご参考まで。http://kabumatome.doorblog.jp/archives/65879405.html
少なくとも一回取った線路をもう一回付けて LRT というのは絵に描いた餅だと思います。また、仮に出来たとして、その LRT は誰が管理するのでしょうか。正直金沢で新しい交通システムの導入は難しいように思えます。市民からすれば、北鉄バスの染みついた「親方日の丸」的根性を払拭し、観光客、そして市民の目線に立ったバス会社にしてくれるだけで充分です。
都心軸上だけをターゲットとした、大規模な投資や自動車交通に過度な影響のあるシステムは必要ない。現在のバスをベースとして、行政が積極的に参画・支援し軸となる公共交通の確立を目指すべき。

<p>乗りかえること自体が新しいソリアになる。上記の1～6の条件すべてを満たすくらいでないと良くなったとは言えないが、実現は困難ではないか。東京・大阪等の大都市であれば乗りかえもやむを得ないが、中心部まで数キロ～10キロ程度の移動のために乗り換えを強いるのは理解できない。</p>
<p>新交通システムにLRTは導入しないほうが良いと思います。</p>
<p>金沢市の考えは、景観やシンボル性ばかりを重視していて、交通の利便性を考えていない点で賛成できる案がない。このままでは、多額のお金を使って利便性が悪化するという最悪の結果が見えている。「まちバス」のような、中心商店街の人だけが利益を得るという政策でなく、すべての金沢市民が良いと思うものを導入して頂きたい。また、交通機関にもてなしドームのようなシンボル性を求めるべきではない。新しい交通システム導入にあたっては、既存システムによるいろいろな実験が必要であり、今回のフォーラムで述べられた机上だけで検討されたシステムでは、新しいシステムの導入に賛成できない。</p>
<p>人口が減少していくのに必要性があるのでしょうか・・・。</p>
<p>●高齢者・障害者に優しい車輛、システムの配慮（バリアフリー、ノンステップ、車椅子対応など）●新規交通システムに税金を投入するより、現在のままのゴミ無料の継続の方が有り難い。ゴミは日々の暮らしの直結であり、ほぼ市民全てが公平に受ける問題（恩恵？）です。市民にとっては、どれ程有り難い事かと思えます。●新システムの導入によって、どれ程交通量が緩和されるのか。却って渋滞を招くことにもなりかねないのでは？市庁舎と第二庁舎をつなぐ上空通路の設置などという、安易な考えに陥らないように！</p>
<p>道路が狭いため、車（自家用車等）との共存は困難である。まちなかだけ新交通システムを導入した場合、郊外の人は乗り換え等で不便になり、かえってまちなかが空洞化するのでは？</p>
<p>新しい交通システムは必要なのですか？住民は少しがまんして、観光客は良い思い出として帰ってほしい。観光客対策をしてほしい。町中の駐車料を安く</p>

現状の改善を図るべき : 46 件

<p>「乗り換えについて、どのような条件であれば許容できますか」という質問を見ていると、新潟市の状況を見て震え上がっているようにしか見えません。新潟市の失敗は、BRTの実現に当たって最初に連節バスを導入したことです。新潟市が最初にするべきことは、新潟駅-青山間で完結するバスを設定だったと思います。こんな質問をする前に、まずは金沢駅東口-野町駅間で完結するバスを設定してみたいかがでしょうか？</p>
<p>これから人口がそう増えず、いずれ減少していくことが明らかな中で、何十億円もかけて新交通システムを導入することは反対です。新交通システムを導入する場合、費用的にまちなかにしか導入できないと思いますが、まちなかは現状のバス運行で支障が出ていたとは思いません。これからの交通施策で問題になってくるのは、高齢者の足の確保だと思います。カーシェアリングや相乗りタクシーといった民間のサービスも少しずつ始まっていますが、市長が公衆無線LANでやったように、民間サービスと市が連携した、ICT技術を利用した新しい形での費用の少ない交通施策の実現に期待します。なお、カーシェアリングについては以下の記事を見て将来性を感じました。ご参考まで。http://kabumatome.doorblog.jp/archives/65879405.html</p>
<p>それ以前に中心部の道路拡張が必要</p>
<p>パーク・アンド・ライドをもっと多くの人に知ってもらえるように宣伝した方が良いと思う</p>
<p>運賃の安い公共交通機関</p>
<p>少なくとも一回取った線路をもう一回付けてLRTというのは絵に描いた餅だと思います。また、仮に出来たとして、そのLRTは誰が管理するのでしょうか。正直金沢で新しい交通システムの導入は難しいように思えます。市民からすれば、北鉄バスの染みついた「親方日の丸」的根性を払拭し、観光客、そして市民の目線に立ったバス会社にしてくれるだけで充分です。</p>
<p>中心部に自家用車の進入を規制するようにしたほうが良い</p>
<p>都心軸上だけをターゲットとした、大規模な投資や自動車交通に過度な影響のあるシステムは必要ない。現在のバスをベースとして、行政が積極的に参画・支援し軸となる公共交通の確立を目指すべき。</p>

富山や福井のように路面電車(BRT)を導入し、繁華街と既存の路線(北鉄石川線や浅野川線)との接続を便利にし、運行本数を増やして欲しい。また終電の時間が早く最終の新幹線で金沢駅についても接続するバスや鉄道がなく不便なので終電の時間を遅くしてほしい。
既存バスとの乗り換えが発生するのは不便でお金も余計にかかる。新しい交通システムへの移行が進まなければ、まちなかの渋滞はかなりひどいものになる。新しい交通システムと既存バスとの乗り換え負担軽減策も重要だが、根本的な解決は不可能と見る。マイカーとの共存を視野に入れ、新しい交通システムの沿線に大規模な駐車場を設置して、中心部は新しい交通システム、郊外部はマイカーと棲み分けたパーク・アンド・ライドが必要ではないか。中心部から4km以上離れたところに住む人がマイカーを手放すとはとても考えられない。残念ながらマイカーはただの交通手段ではなく、ある程度の社会的地位を示すステータスシンボルになっており、移動における公共交通の経済的利点だけを強調しても効果は薄いと考えられる。
バスと主体とした整備(バス専用レーンの充実)
運転免許を持たない高齢者が増加する事への対応が必要。(バリアフリー、座席数の確保、停車箇所を増やすなど)
現行交通システムは充実してきている。ただ、武蔵～金沢駅～広岡間の利用を見直せば充分ではないか。部分的な地下化により、大きく交通環境を変えていくと思います。
●交通結末点での乗りかえが便利でなければ、利用者が増えないのではないかと●バスは現状北陸鉄道だけではなくJR西バスも走っている。運行体制はどのようになるのか?●その他いろいろな問題があり、難しいような気がする。
新しい交通システムより先に朝・夕バスレーンの充実が先だと思う。
金沢市中心部ばかりが便利になって、郊外のバス利用者が不便な目に合わないようにしてほしいです。
・石川線、浅野川線、北陸本線など既存のインフラの活用との相互乗り入れの発想が大事。・金沢市内だけで完結するものではなく、金沢都市圏(白山(旧松任及び旧鶴来や白山麓等)、野々市、内灘、津幡、かほく)をつなぐインフラ整備の必要がある。・新潟のようなBRTはかえって利便性が低下する。BRTを選ぶくらいなら今まで通りの路線バスで十分。
とにかく安い運賃で
現状のバスを利用すればよい。くれぐれも新交通システムなんぞ考えて欲しくない。絶対必要なし。バスにあまり乗らない市議会の連中に!!赤字になるだけ。何考えてるんだ
「まちなか」へのマイカー乗り入れ制限など、ソフト面での対策と、P&R、バス本数の充実で十分な効果が得られると思う。
バス停も遠く、バスの本数も少ない地域に住む者にとっては新交通システムと聞いてもピンときません。バス停も増え施設も整い、時間通りにバスが来るということが現実となればとても嬉しい事です。まちなかへ出かけるにも車を使う必要がなくなる事を希望します。
金沢市内のみならず、都市圏内にも市内との同程度の人口が居るのであるのだから、県、周辺市町と連携しながら都市圏全体で発展していけるよう、取り組んでもらいたい。
都心軸には、将来的にLRTを整備する。当面は、都心軸の一部(主要部)に100円バス区間を設定する。それに合わせてバス路線網の再編成を行う。
石川線などと、直通運転する電車(地下鉄や路面電車)にしてほしい。
時間通りの運行を。
バスは小さくしても本数を増すと良いと思う。
町中バスばかり充実していて、私の住んでいる長田校下は金沢駅に行くのも遠く、循環バス路線を作ってほしい。(中橋→元菊町→大豆田本町→大豆田橋→元車→長町→片町→香林坊→武蔵→)
金沢市内全域について、ふらっとバスを運行してもらいたい!
●高齢者・障害者に優しい車輛、システムの配慮(バリアフリー、ノンステップ、車椅子対応など)●新規交通システムに税金を投入するより、現在のままのゴミ無料の継続の方が有り難い。ゴミは日々の暮らしの直結であり、ほぼ市民全てが公平に受ける問題(恩恵?)です。市民にとっては、どれ程有り難い事かと思えます。●新システムの導入によって、どれ程交通量が緩和されるのか。却って渋滞を招くことにもなりかねないのでは?市庁舎と第二庁舎をつなぐ上空通路の設置などという、安易な考えに陥らないように!

<p>ケイタイで到着時間が知りたい。</p>
<p>1. 鶴来から内灘までの電車を直結にして、街中の活性化、にぎわいをあげる→例) 富山市電の順路は、街中、岩瀬浜から五福まで直結 2. 市内電車復活には反対。交通混雑、市内乗り入れの自家用車規制には反対。 3. ユイレール、ゆりかもめ方式で、金沢の景観を保持できるもの。メーンの通りを通らない方法等 4. 金沢駅周辺、東側、西側、送迎の自家用車の駐車が多い。自家用車をもっと現実を考えて優遇すべきである。自家用車を駅に乗り入れを排除している感がある。</p>
<p>待合場所に屋根付きのベンチはもちろんの事ですが、切符売り場があればいいですね・・・。</p>
<p>ふらっとバス&まちバスはとっても良いが、早朝(7:00～)サービス出来れば無料(モーニングサービスとして)そしてナイトサービスも、その間、日中は本数を少しカットに、人に優しくを考慮しての新交通システムだとベストです。</p>
<p>細い道路を 100 円で走ってくれるバスをもっと。便利になるようにする方が先の気がする。</p>
<p>郊外に住んでいる方が自動車に乗る率が高いので、公共交通の便を増やしてほしい。又、バス運賃を安くし、自動車がまちなかに入る量を少なくする。</p>
<p>新交通よりも普通の路線バスに多くの市民が乗れる方策を講じて下さい。くだいようですが、一日乗車券の範囲を大幅に広げて、高齢者も気軽に乗車できる様考えるべし。空気を運ぶよりは良い。たくさんの方が乗れば、運行回数が増え、さらに利用者が増える。</p>
<p>免許証を返納した場合、買物等に不便が生じてきます。郊外なのでバスの便も悪くなるので、市内で運行している「ふらっとバス」を考えて頂けないかと、光が丘～有松方面の区間でも良い、近所の方々も望んでおります。よろしく願います。</p>
<p>今のところ、バスに乗る予定はありません。</p>
<p>現在の浅野川線、石川線の 2 路線もうまく利用し、それと新しい路線を付け加えてほしい</p>
<p>金沢の古い町並を敢えて活かし、残し、新しい交通システムとは？高齢者が安心して出掛けられること！空気をこれ以上汚染しないこと！</p>
<p>町中へ行くときはバスにきめています。駐車料金より安くつきます。</p>
<p>今後自動車免許の返納社が年々増加すると思いますが、老人にやさしい交通システムをお願いします。例バリアフリー、出入り口が低床であること(案線、安心)交通案内人(ボランティア)</p>
<p>ふらっとバスの反対回りがあればなお便利になります</p>
<p>高齢者が増える今！何よりも交通の便が行き渡るようにお願いします。免許証返納がいわれている今、家の中に車を運転する人がいないと買い物、街へのお出かけが現状では難しく、もうしばらく！もうしばらく！と返納を渋っている間に1～2年はすぐたってしまい、年寄りの交通事故がニュースにならない位ふえるのでは？となにか良い手立てを早いうちに考えていただけるとうれしく思います。頼りにいたしております。まちなかばかりではなく市外のへんぴな所にも陽が当たるよう願っています。よろしく願い申し上げます。</p>
<p>金沢は徒歩や自転車の移動で十分。道路と歩道が整備されれば観光客の人たちは満足できると思います。郊外から中心部までの整備のほうが先だとおもいます。</p>
<p>新しい交通システムは必要なのですか？住民は少しがまんして、観光客は良い思い出として帰ってほしい。観光客対策してほしい。町中の駐車料を安く</p>