



# 新しい交通システム導入に関する提言書

平成 29 年 2 月

金沢市新しい交通システム検討委員会

## はじめに

金沢市は、超高齢社会や人口減少社会に対応できるよう、交通とまちづくりが両輪となって持続可能な集約型都市の形成を推進することとしており、平成 28 年 3 月に「第 2 次金沢交通戦略」を策定し、自動車に過度に頼らなくても、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの再構築に向け、その幹として新しい交通システムの導入を目指している。

本検討委員会は、この方針に沿って、金沢市にふさわしい新しい交通システムの導入ルート及び機種等について、専門的な見地から客観的に検討することを目的に設置され、平成 28 年 5 月から 3 回にわたり、「まちづくり」、「市民生活」及び「交通機能」の各観点から議論を行ってきた。その議論を踏まえ、以下のとおり提言する。

平成 29 年 2 月 16 日

### 金沢市新しい交通システム検討委員会

委員長	高山 純一	金沢大学理工研究域 環境デザイン学系教授
委員	大沢 昌玄	日本大学理工学部土木工学科教授
委員	松中 亮治	京都大学大学院工学研究科准教授
委員	宮岸 武司	北陸鉄道株式会社常務取締役
委員	朝倉 恵介	西日本ジェイアールバス株式会社 金沢営業所長兼金沢支店長
委員	餘久保 陽	国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所調査第二課長
委員	畑山 修	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	二塚 保之	石川県土木部都市計画課長
委員	久田 悦弘	石川県警察本部交通部交通規制課長

# 新しい交通システムに関する提言

## 1 導入基本ルート

金沢港-金沢駅-香林坊-野町駅の都心軸を基本としたルートが適当である。

導入基本ルートは、公共交通重要路線のうち都心軸を通り、周辺市町を含めた公共交通ネットワークの幹線軸となり、都市のさらなる発展や広域ネットワークの一層の強化に寄与するルートである。なお、今後の社会経済情勢に合わせ、段階的に拡充することも考えられる。

## 2 導入機種

地上走行を基本としたシステムの導入が望ましい。  
ただし、具体的な導入機種については、引き続き、詳細な検討を重ねていく必要がある。

定時性、速達性、安全性、バリアフリー性及び景観性を考慮し、「BRT（バス高速輸送システム）」、「LRT（次世代型路面電車システム）」、「モノレール」及び「ミニ地下鉄」の比較検討を行った。その結果、利用者の上下移動の有無などの利便性や費用面、景観面等を勘案し、地上における専用走行空間を有し、十分な輸送能力を持つ BRT 及び LRT が適当である。

具体的な導入機種については、ART（自動運転等による次世代都市交通システム）などの技術革新や、BRT 及び LRT の導入に関して先行する自治体の状況等も見極める必要がある。さらに、技術面や費用対効果等の面からも、十分検討を行った上で慎重に判断することが適当である。

### 3 導入に向けた環境整備

導入にあたっては、「公共交通の利用促進」、「導入空間の確保」、「自動車交通への影響」及び「市民意識の醸成」など解決すべき様々な課題があり、既存公共交通の利用を促進する施策を、時間軸を定めた上で、可能な取組から段階的に実施し、あわせて関係者との合意形成を進め、導入に向けた環境を整えていくべきである。

専用走行空間を設けることによる車線削減の影響で、都心軸だけでなく、並行または交差する道路及び細街路にも自動車交通が分散するため、都心部全体で交通混雑が予想されるほか、荷捌き車両やタクシーへの対応など多くの課題がある。

そのため、課題解決に向けた様々な施策を実施するとともに、継続的に交通量（自動車・自転車・歩行者）や交通手段の利用動向等を調査し、施策の効果を検証した上で、導入に向けた具体的な準備を進めることが適当である。

加えて、地上走行方式の機種を導入した場合の経済活動や市民生活への影響について、今後、積極的に市民への情報提供を促進するとともに、市民の理解と協力が得られるよう努める必要がある。

なお、課題解決に向けて優先的に取り組むべき事項として以下が挙げられる。

- 公共交通重要路線の利便性向上

- 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（市民意識の醸成）

- 子ども世代からの公共交通利用への意識付け（交通環境学習）

- 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

## 4 附帯事項

- (1) 新しい交通システムの導入空間として、既存道路空間のみを活用することに限界があるため、将来的には沿道の再整備に併せて民地を活用する交通結節点の整備についても検討する必要がある。
- (2) 公共交通の利便性を低下させないためには、新しい交通システムの導入後も、一部の既存バス路線では引き続き運行し、これらが相互に補完しながら公共交通のネットワークを強化していくことが必要である。その際、バス路線網の再編とあわせ、新しい交通システム及び既存路線バスの道路空間上での共存方策と定時性の確保について、関係機関が連携し引き続き検討を進める必要がある。
- (3) 国、県、周辺市町との連携・協力体制を構築するとともに、市民との協働及び交通事業者との十分な調整が必要である。
- (4) 誰もが利用しやすいシステムとなるよう、バリアフリー性に優れる快適な車両、交通結節点及び停留所の整備など利用環境の向上を図るとともに、定時性の確保に寄与する優先信号や運賃支払い方法及びわかりやすい情報提供等の機能が十分発揮できるシステムを目指すべきである。
- (5) システムの持続的・安定的な運営を目指すには、今後、事業方式や運営方式についても、財政状況や官民の役割分担を踏まえ十分な検討が必要である。