

## 平成 29 年度 第 1 回 金沢市都心軸交通環境整備検討委員会 議事要旨

日時：平成 29 年 8 月 24 日（木）10 時 00 分～11 時 30 分

場所：金沢市役所 7 階 第 3 委員会室

### ◎開会のあいさつ（金沢市交通政策部長）

---

本市の交通政策について、平成 28 年 3 月に第 2 次金沢交通戦略をまとめており、これに基づき様々な施策を行っているところである。また、昨年度は新しい交通システムについて議論した。その検討委員会から、公共交通利用促進、市民意識の醸成に向けた取組が課題である、と提言をいただいた。この課題の解決が、第 2 次金沢交通戦略に掲げた、公共交通ネットワークの再構築につながると考えている。

本委員会は、シミュレーションなどにより施策の検証を行う「交通環境整備部会」及び公共交通の利用促進につながる施策の検討・検証を行う「公共交通利用推進部会」よる 2 部会を本委員会の下部に設置する。

本日は本委員会の目的、現状、課題、本年度の取組などについて示したい。

忌憚のないご意見をいただきたい。

～事務局より、各委員紹介～

～委員長選任～

高山委員が推薦され、異議なしにて選任。

### ◎委員長あいさつ

---

港一駅—武蔵—香林坊、片町といったところが金沢市の都心軸と呼ばれている。特に駅の東は昭和 5 年くらいに都市計画決定の線が引かれ、香林坊—むさしの道路は幅員 22m、4 種 1 級道路と定められた。民地側にセットバックして少し幅員が広めの部分もあるが、地方中核都市のメインストリートとしては少し狭いと感じている。

いままで国・県・市が協力し、都心軸を整備してきておりこれ以上の拡幅は不可能であり、そういう意味ではハード整備はこれ以上難しい。

そうなると、交通ネットワークや乗り継ぎなど、ソフト的な対策で交通環境をよくしていかないと、渋滞などの諸問題の解決につながらない。また、荷捌き、バス専用レーンなどの課題もあり、これらもこれからの金沢の交通を考えるうえで重要となるだろう。

平成 28 年に第 2 次金沢交通戦略をまとめた。そのなかでは 5 つの方針でこれからどのように金沢のまちづくりを進めればいいのかまとめてある。その中にも今回の議論に係る内容もある。慎重にご審議いただき、より良い結果が得られるよう、お願いしたい。

## ◎議事（１）本委員会の目的及び検討内容

### （２）都心軸における交通環境向上に向けた課題

---

#### 事務局より説明

##### 委員長

資料について意見はあるか。

##### 委員長

資料２の１枚目に中期長期の目標が掲げられている。このなかで、鉄道バス利用者数に関しては現在増加傾向で、頑張れば達成できるものと考えられるが、パーク・アンド・ライドの目標数値は厳しいのではないかと。長期的に掲げられた目標数値である利用者数 2,600 人にもっていくという目標設定は必要だと思いが、その実現性を担保するには、駐車可能台数を担保する必要がある。目標として定めている、整備数 2,600 台に対して 2,600 人の利用というのは厳しい。3,000 台程度整備しないと利用者数の目標到達は難しいのでは。

##### 事務局

パーク・アンド・ライドの整備台数に対する利用者数の目標数値が厳しいのはおっしゃる通りかと思う。

適地調査を行ったうえで、整備、利用促進、利便性の向上も考えながら、整備だけでなくパーク・アンド・ライドの利用促進 PR も取り組む必要があると考える。

2,600 台の確保自体もきびしいが、利用者 2,600 人が最終目標とすれば、さらに難しい。近隣市町とも協力して取り組む必要があると考えている。

##### 委員

バスの定時性確保とマイカー利用の関係は、ある意味、鶏と卵の関係である。公共交通の利用促進やバスレーンを行っても、現状では市民に理解されていないと思う。すぐにバスレーン終日化を行っても、一般ドライバーに理解されないのでは。利用促進が高まったうえで進めるのが妥当ではと思う。

##### 委員長

まちなか方面の公共交通の利用分担率は、都市圏全体からみたら比較的高い。シェアで言うと、公共交通 2 割、自動車 5 割ぐらいだと思う。せめてこれが半々になれば、終日バスレーンへの抵抗が減るのでは。今は車利用が多いので、なぜ終日バスレーンを行うのかについての意識醸成、利用促進がカギになる。

##### 委員

バスの定時性について、資料では松任一金沢間全体の遅れが示してある。そのなかで、時間帯的に朝や夕方に路線全体として遅れがあることはわかったが、どの箇所ですべて具体的に遅れているか分からない。

感覚的には、朝はまちなかでは比較的スムーズバスが運行しているように感じるが、二万堂から横川への左折に時間がかかるように感じる。バスレーンがあるところとないところの定時性の違いを示して欲しい。問題箇所が分かれば、その対策も分かるかと思う。

## 事務局

バスく～るのデータをもとにしており、ご指摘の分析は可能であるので、今後検討する。

## 委員長

第2次金沢交通戦略では、5つの基本方針に沿って指標と対応が整理されているのはよい。だが、新幹線開業後、観光客の視点が欠かせなくなっている。施策のなかでは、通勤・通学といった市民利用が主な対象に見える。バスも路線バスと観光客向けがある。視点を市民の日常利用に対してと観光客に対してとに分ける必要がある。

## 事務局

市民に対する公共交通の利用促進と観光客への対応は当然違うので、ご指摘の通り検討を進めたい。

## 委員

バスの定時性に関して、平日のほうが周囲の交通量が多いのに、土日の方がバスが遅れている理由として、観光客の乗り降りで時間がかかることが考えられる。乗用車による混雑だけが理由ではないと思われる。

## 事務局

乗降に時間がかかっているというのはいえる。車の移動量は買い物、イベント時に多い。さらに、土日のバスレーンは認知度が低いとも考えられる。これらの様々な要因が絡んで土日のバスの遅れがみられるのでは。委員の指摘の通りバス乗降時間なども含めた検討が必要である。

## 委員長

今回の交通実験では、バスレーンの順守率を調べる。また、順守率を高めるための実験も行う。乗降時間や走行時間に関しても区間ごとに調べる。サンプルとしては十分ではないかもしれないが、おおよそその実態は捉えられるのではと考えている。

## 委員

マイカーの流入抑制は前提条件ということでもいいのか。バスレーンの実施は反対意見もあるが。

## 事務局

市としては長らく公共交通優先のまちづくりを掲げている。マイカーの流入抑制にも取り組んでいく。

## 委員

バス事業者がバスの遅れについてどう思っているのか、伺いたい。仕方がないことだと考えているのか、あるいは改善の意思があるのか。

## 委員

定時性はバスの命だと思う。何としても守りたいとの思いはある。バスレーンの効果もあると思う。まちの中心部だけではなく、郊外の遅れも含め、より定時性の確保にむけご協力をお願いしたい。

## 委員

定時性確保に向けたダイヤの見直しも行っているが、10分程度遅れており、苦情もある。特に香林坊、広坂を通るバスはそうである。バスロケも設置したが、抜本的なものはない。遅れの状況は、その日の混雑度や、天候によっても変わるため、ダイヤ設定は難しい。

## 委員

バスの定時性についても、詳細に分析していただきたい。

## 委員

今日利用したバスは、ほとんど時刻通り運行していた。市民意見を代言する立場ではあるが、その市民の意識が低いと感じる。部会をすすめながら、共同声明など働きかけていきたい。

金沢市だけではない広域連携や、PTPS の導入なども進めていく中で、市民意識をもちたてて、マイカーよりバスが早いという意識転換までもっていききたい。北陸広域連携で公共交通先進地域を目指したい。

## ◎議事（３）各施策等の展開方針と本年度の取組

---

### 事務局より説明

#### 委員長

資料について意見はあるか。

#### 委員

1人乗りマイカー率などは調査できるのか？

秋にはアカペラタウンやジャズストリートなど、酒を飲んで音楽を楽しむイベントある。これらの既存のイベントと合わせて、マイカー自粛をからめて展開すると意識づけが機能するのでは。

#### 委員

アンケート調査対象が、市内在住者だが、郊外から来る人もおり、市外の方は調査対象にいれないのか。市外の人との意識の違いも見たい。

#### 事務局

今年初めてというところで、まずは市内の方の確認を行う。確かに周辺市町との協力は必要であり、来年以降検討したい。

#### 委員

バス専用レーンの時間拡大、単に時間を拡大するだけか？それともさらなる交通規制を伴うのか？

#### 事務局

今回は通常行っているバスレーンの時間拡大という形で行う。

#### 委員

金沢はバスレーン対象が乗車人数や時間帯などで細分化されているため、バスレーンの看板が複雑に感じる。ルールが複雑なことで順守率が低いのでは？今回の実験ではこれらのルールは変えないのか？

#### 事務局

タクシー、マイカーの乗車人数などによるバスレーン対象の区分けなど、今回はこれまでの規制内容を使う。規制や道路構造の複雑さに関しては指摘の通りかと思う。今後そのあたりもわかりやすくなるよう道路管理者と検討していきたい。

## 委員

確かに分かりにくいとの指摘はされる。金沢はきれいな十字路が少なく、分かりにくい。改良に取り組み、県内、外国人、皆にわかりやすくなるようにしたい。

## 委員

バスレーン時間帯を延ばすことによるリスクに関しても調査が必要なのでは。

## 事務局

バスレーン時間を延ばした時の周知も合わせて行っていくが、そういった取組がバスレーンの遵守率に与える効果も計測する必要があると考えている。

また、休日のほうが平日より（バスレーンの遵守率が）悪かったとの過去の調査結果もある。こういった過去の遵守率と今回の実験の比較は必要と考える。

ご指摘のバスレーン時間帯をのばすことによるリスクに関して、今回は自動車の旅行速度も計測する。バスレーンにより自動車の旅行速度が遅くなればそれはリスクのひとつになると考える。

## 委員

カーフリーデーは、社会啓発・イベントと実験の2本柱。その他のイベントがあれば実験に影響があるのでは。近くのデパートのバーゲンなどの調査をする必要がある。

## 事務局

カーフリーデーは、全国的な取組であり、期間が定められている。その期間内で今回の日にちを設定した時点では、大きなイベントはなかった。

## 委員

交通安全の集いなどとも相乗効果があればよい。

高齢者免許証自主返納呼びかけているが、バスで外出しようとする大変という意見もある。県庁に車を置いて、バスに乗るなども考えているが、バス停からも遠く、バス停近くに小規模な駐車場がないような人は返納できないと聞く。

バスの遅れに関して、昔はバスの距離が短かったが今は長いのも要因では。路線が長くなり便利になったとの声はもちろんあるが、距離が長いので、遅れるのが当たり前になっている。夜でも10分ぐらい遅れる。バス路線が長いメリットはあるが、遅れの原因の1つと思う。

クルーズ船がたくさん来ようになり、寄航時は大変混雑する。環状方向をつなぐバスがあればと思う。現状は一旦まちなかを経由するので遠回りになる。

## 委員長

以前からも放射状のバス路線が重要な路線となっている。昔は環状道路がなかったからというものもあるが、そのような経緯がある。いまは環状道路できて、何回か環状道路にバスを走らせる実験も行っていたが、あまり乗車はなかった。確かに便利かもしれないが、利用者が少ないのが実態である。

## 委員

環状路線は民間では採算があう利用が見込めない。

長いバス路線は確かにある。20年ほど前にいくつかのバス路線を結節した。これは乗り換えなしで目的地に行ける利便性を求めて行ったものであった。しかし、途中で遅れるとずっと遅れる。金沢駅

を經由する路線は時間調整をしているが、金石から四十万に向かうような路線はこのような調整は難しいが、ダイヤの面で工夫しており、ご理解いただきたい。

#### 委員長

昔、大学にバスの遅れを改善したいという相談があったとき、短い路線にすれば、遅れが減るだろうということで、短くした時期がある。結局乗り換えの不便さに関して市民からの意見があった。また、昔と違い、今では市内がそこまで渋滞しなくなったことも路線をつなげることが出来ている要因であろう。幹線とフィーダーを組み合わせた路線網が良いと思う。

#### 委員

バス同士の追い越しは基本的に禁止と聞いている。郊外はそれで問題ないが、香林坊から金沢駅にかけてはバスが3、4台つらなっていて、それぞれの乗客数に偏りがあり空いているバスもあるといった状況が見られる。香林坊終点や武蔵終点などの乗り換える路線は、こういった状況の改善の面でメリットがあるのでは。

#### 委員長

幹線ピストンが理想形だとは思いますが、待ち時間や乗り換えの料金抵抗がある。

エリアを決めたゾーン制にできればよいが。これがクリアできれば、実現可能かもしれない。

#### 委員

バスレーン時間帯拡大実験については平日にも行うのか？

#### 事務局

平日の実験というのは、電光掲示板を設置する縣市合同実験の意味で記載した。バスレーンの時間帯拡大実験は9月23、24日だけ行う。

#### 委員

来年以降実験の形態は変わるのか？バスレーンが分かりにくい原因は、左折する車がバスレーンに入れるからと思われる。また、バスレーン実施時間も分かりにくい。2日程度の実験なので、もっといろいろしてはいいのでは。

#### 委員長

将来的にはありえると思う。

#### 事務局

終日バスレーンは最終型だが、分かりやすさの向上や意識醸成をあわせて、段階的に取り組んでいきたい。効果的な取組はこの場でご提案ご議論していただきたい。

#### 委員

都心軸における右左折禁止の場合の検証を、交通シミュレーション等を使って行って欲しい。

#### 委員

荷捌きタクシーの対策は行っているのか？

## 事務局

荷捌きは大通りから1本はずれたところに荷捌きスペースを設けているが、それが使いやすいのかどうかというのはある。

タクシーに関しては、今後ショットガン方式なども考えていきたい。いずれにしても都心軸の1本後ろの活用を考えたい。

## 委員長

自動車交通量調査について県警にお願いがある。今回の調査は予算の関係で主要な交差点で人による観測を行うが、合わせて県警の感知器のデータも提供いただきたい。そうすればより広いエリアでの検討も行える。

## 委員

協力する。

## 委員

現状のバスレーンはタクシーや二輪も通行してよいことになっているが、本委員会の事業者の出席者はバス関係者だけとなっている。意見を聴取する機会を設けて実験に臨むのがよいのでは。

## 事務局

その旨、タクシー協会等に連絡したい。

## 委員長

市民の協力がないと公共交通優先のまちづくりは絶対無理だと思う。そのためにはMM（モビリティ・マネジメント）が非常に重要となる。今回はカーフリーデーの実験をするが、普段からの意識づけが大切である。行政には駅周辺の公的駐車場の整備をぜひお願いしたい。東金沢駅の公設パーク・アンド・ライド駐車場はすごく効果的だと思う。駅前デパートの初売りのときは、金沢駅前がすごく渋滞する。そういったときに、買い物客に駐車割引券を出すのではなく、公共交通券発行する。遠い方は、津幡駅、倶利伽羅、野々市など、パーク・アンド・レールライドがあれば、絶対渋滞は解消できる。都心軸でも同様である。2,600台のパーク・アンド・ライドを確実に実現していくよう、ぜひ検討して欲しい。

## 委員

割引分を、ICカードに積み増しするなども効果的かと思う。

## 委員長

以前行っていた、買物エコポイントの復活も検討して欲しい。

～閉会～

以上