

平成 29 年度 第 2 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 30 年 2 月 13 日（火）10 時 00 分～11 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

今年の大雪で私も渋滞に巻き込まれた。渋滞原因を考察すると、幹線は車が通れるものの、排雪がうまくいっておらず、2 車線のところが 1.5 車線、あるいはそれ以下に実質なっていたことが原因の一つではないかと思う。ある意味、雪によって都心軸の交通容量が減った状態でどうなるかという社会実験ができたとも言えるのではないか。

本日は今年度の取組の結果の報告と、今後の方向性について、ご議論いただきたい。

◎議事（1：今年度実施した各種調査結果について）

事務局より説明

委員長

調査結果を見る限り、都心軸、昭和大通り、どちらともピーク時は交通容量の限界に近い印象をうける。

兼六園側の道路も代替経路となっている可能性があるもので、そちらも調べていただければ、都心軸方向の断面の交通が概ね捉えられるかと思う。

ただ、金沢は変則的な交差点が多いことや、交通需要として直進ではなく右左折が多いような交差点も見られ、交通制御が難しい面もあるかと思う。

委員

マイカーで都心に行くときには、今では道がすいている印象を受ける。また、都心軸沿いは現在の金融街から将来はホテル街に代わる可能性もある。そういう意味で、都心軸の渋滞を避けるための検討をする必然性が薄れている可能性を感じる。

委員

今回の調査結果は、限られたデータに基づいた分析であると考え。個人的には、都心軸と昭和大通りの南北方向の経路選択はあまりなく、むしろ東西方向の交通が経路選択をしているのではと思う。

南町から金融街が駅西に移っているとの指摘もあるが、都心軸と昭和大通りの交通量を見ると、都心軸はほぼ横ばい、もしくは減少傾向、昭和大通りは増加傾向にも見える。いずれにしても、交通の起点と終点をみないと結論が出せないかと思う。変化が大きい時代でもあるので。

具体的な施策として、公共交通走行環境向上策として交差点、信号現示改良といった記載があるが、的を絞る必要があると考える。そこをしっかりとしないと、公共交通の走行環境向上ではなくむしろ自動車が通りやすくなってしまう可能性がある。

事務局

都心軸以外の交通状況や、OD（起終点）の詳細については、次年度以降把握したい。ただ、OD に関しては H19 年パーソントリップ調査が最新値となっており、現時点の変化をすべてとらえるのは難しい部分もあるが、今回及び今後の調査結果も活用して見極めたい。

局所的解消については、ご指摘のとおり、自動車だけを利する結果にならないよう、慎重に検討したい。

委員

現場のバス運転士からは、武蔵交差点での香林坊から金沢駅方向への左折がしにくく、この箇所バスが遅れるとよく指摘される。このことが今回の調査結果からも裏付けられた形になると思う。横断歩道の信号のタイミング等もあるが、当該箇所に対して何らかの対策を考える必要がある。

委員

武蔵交差点は、道路が広いので横断歩道を渡るのに時間かかる。武蔵交差点には地下道もあるものの、高齢者にとっては負担が大きい。

乗降者のマナーに関する指摘が資料にあったが、バス停で4、5台連なったときに、乗降場所の表示がないので、どうしても（本来乗車場所ではないはずの3台目以降の）バスが停車した場所に乗客が向かってしまう。

武蔵の近江町市場側はずいぶん改善されたように感じるが、エムザ側が特にこの点に関して問題を感じる。なんらかの策が必要ではと思う。

委員長

年末年始のおかえり乗車券の取組について、今年は約4,500枚の利用があったと資料にあり、良いことだと思うが、実施期間は何日間だったのか？

事務局

12/29から1/8の11日間実施した。昨年は12日間であり、今年は昨年より1日短い中で約3割の利用増となっており、利用が浸透してきていると考えている。

委員長

1日平均約400枚程度ということになると思うが、もう少し利用があればと思う。1日あたりで4,000枚の利用があってもいい。是非PRを続けていただきたい。

委員

資料の6ページにバス停の乗降時間短縮策の実施・検討とあるが、利用者の立場としては、

香林坊のバス停で乗降時間がかかっていると感じる。その理由として一つはバス車内での現金利用者の両替時間、もう一つはICカード利用者の車内でのチャージ時間があると思うが、ICカード利用率の向上策など、金沢市やバス事業者でなにか取り組んでいるのか？

委員

おおざっぱにいうと現在定期券含め7割程度の乗客がICカード利用になっていると考えられる。一方、観光客は1日フリー券の利用が多い。確かにご指摘の通り、現金利用客の両替や、ICカード利用者の車内チャージに時間がかかっていると思う。ICカードや1日フリー券の販売を促進していきたい。

乗降に時間がかかるその他の理由としては、旅行者の荷物が大きいことが挙げられると思う。特に外国人などは大型のケースを持って乗り降りしている。また、大雪時のようなバスが超満員の状態だと、リュックを担いだままの乗客がいると、車内で前に進めない状況が起こっている。リュックは手で持ってほしいと思う。マナーアップに関しても努力を続けたいと思う。

委員

以前は1日乗車券の利用可能範囲について、トラブルがあったとも聞いているが、現在は車内アナウンスでも周知するようになっており、とても良いと思う。

委員長

ICカードのチャージについて指摘があったが、車内以外でチャージできる場所はどこか。現状では多くの乗客がバス車内でチャージを行っている状況かと思うが。

委員

金沢駅、武蔵、香林坊大和店内、金沢大学、県庁などにチャージ機を設置している。少しずつ増やしている状況ではある。

委員長

もう少し努力して、設置箇所を増やしてほしい。例えば需要のありそうなところでいうと、金沢市役所においてほしい。車外でチャージできる箇所を増やすことは、使う人にとっても、運行者側にとっても良いことだと思う。

委員長

様々な取組を実施してきたが、成果がすぐには見られにくい部分もある。今後も忍耐をもって継続することが非常に重要と思う。

◎議事（2：今後の方向性について）

事務局より説明

委員

先程の IC カードの話とも関連して、全国系 IC カードを北陸新幹線の敦賀開通に合わせて実施するなど、市民に見えるような目標があるほうが良い。具体的な改善目標がわかると市民にとっても分かりやすい。

事務局

毎年検討・実施する中で、必ず具体化される策がある。今後皆様に議論、提案いただき、施策を推進していく。

委員長

全国系 IC カード対応に関する意見は私も様々な場で指摘を受けるが、個人的にはそれほど賛成ではない。理由としては、北鉄の ICa は入金時に 1 割のボーナスがつくが、全国系 IC カードになればまずつかないであろう。また、前回 IC カードを導入したときは国・県・市で支援しており、事業者がすべて負担するのは難しいと思っている。確かに全国から来る人にとっては全国系 IC カードが使えれば便利だが、バスの利用は市民利用者が多数である。市民の利得を考えれば、まだまだ ICa に頑張ってもらいたい。全国系になれば、ICa の利点である 1 割ボーナスや乗継割引などの対応は難しい。

委員

イニシャルコストやランニングコストの面でも、事業者単体での負担は難しい。

委員

全国系 IC カードの中には、クレジットカードと連動して自動チャージされるものもあり、便利と感じるが、ICa は行っているのか。

委員

現在クレジットカードによる自動チャージは行っていない。技術的には対応可能だと考えられるが、難しい面もある。

委員

今後の部会の開催頻度はどのように考えているか。提示された資料には「適宜開催」とあるようだが。今回の委員会でも細かい部分の意見もでており、意見が発散しやすく、どのように集約していくのか考える必要がある。

事務局

施策の具体化に向けては、関係者の意見をもらい、検討するという形を繰り返し進めていくことが妥当と考えられるため、現段階で回数は指定できないが、適宜進めていきたい。次

年度も今年度と同じ体制で進めていきたい。

委員

市民フォーラムやカーフリーデーなどの年1回の取組も良いことだと思うが、町内会単位での出前講座など、細かい単位で行う取組も重要である。

委員長

是非頑張っていたきたい。

◎閉会挨拶（金沢市都市政策局長）

それぞれのお立場から様々なご議論をいただき、感謝する。

全体を俯瞰しながらどう進めるか、また細かい部分を具体的にどうしていくか、市民に示す時期がきていると感じている。北陸だけでなく全国的に景気が良くなってきている状況で、金沢を訪れる人の利便性と市民の生活との調和を考えながら進める必要があると感じた。

来年度も引き続きそれぞれの立場で忌憚のない議論、意見をお願いしたい。

以上