

平成 30 年度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 31 年 2 月 15 日（金）10 時 00 分～11 時 30 分

場所：金沢市役所 7 階 全員協議会室

◎開会のあいさつ（都市政策局長）

委員の皆様におかれましては、本日お忙しい中お集まりいただき、また日頃より本市の交通政策にご理解・ご協力いただき、感謝申し上げます。

本日は、今年度の取組等について報告や今後の方針についても示したいと考えている。

委員の皆様方には、それぞれの専門から忌憚のないご議論をお願いしたい。

◎委員長あいさつ

今年は大雪もない状況だが、昨年度を振り返ると記録的な大雪であり、都心軸にも融雪装置はあるものの実質的には 1 車線が使えない状況であった。バスも普通なら 10 分程度で駅から香林坊まで通過できるものが、40 分もかかる状況もあったようだ。今年はそのようなことはないが、今後は都心軸沿いにホテル等が増加することに伴い、観光バス等が停車することで一時的に一車線が塞がるような状況となる可能性もある。そういうことも考えると、できれば都心軸を迂回させるようなことを考えていく必要がある。

こういったことも念頭に、今回の委員会では、今年度それぞれの部会で検討してきた結果をお示しする。忌憚のないご議論をいただきたい。

◎議事（資料：今年度を実施した各種調査結果について）

事務局より資料説明

委員長

事務局からの報告・資料説明を受けて、何か意見はあるか。

委員

都心軸の交通量が微減傾向と資料にあるが、私の印象では高齢化や情報化で都心に人が来なくなることが原因で交通量が減少している面もあるのではと思う。

モビリティ・マネジメントに関する今年度の取組の一つに「金沢市職員を対象とするマイカー自粛運動の実施」が挙げられているが、このように市役所や県庁の職員といった公人が率先して公共交通を使っていくと、市民にもよい影響があると考えられる。もし現状で職員が仕事に公共交通を使えない、ということがあれば、それは公共交通を改善すべきということを示していることになる。

委員

資料5 ページで都心軸周辺道路の交通量の経年変化のデータによると3断面で都心軸が減っているとのことだが、単に減っていることを示すものではないと考えられる。もう少し分析を深度化したほうがよいのでは。また、このデータに関して、交通センサスは9月頃だが、今回は7月ということで条件は異なる。いずれも特異日ではないとのことですが、大きく条件が違うことはないと思うが、例えばトラフィックカウンターで観測している交通量の年間変動をみれば、月の傾向の差が見えてくるのではないか。

また、資料6 ページでは朝ピークと夕ピークの混雑度を面的に捉えているが、国交省でもETC2.0を活用した分析を進めており、もっと広いエリアでの考察も可能となりつつある。さらに通過交通や出発地・目的地の分析なども行っている。国としてもこういったデータは相談があれば提供できるので、連携していければ、と考えている。

事務局

委員のご指摘に関して、情報化の発展や高齢化に対応するため、公共交通の利用促進はまちなかの賑わい活性化がセットと考えており、こういった点も重視して来年度以降も取り組みたい。

もっと詳細な分析を、との委員のご指摘に関して、今回の調査はマンパワーで交通量を調査したものであり、OD（発着地）調査は実施していない。ETC2.0のデータや、トラフィックカウンターのデータもご提供いただければ、これらも活用して詳細な検討を進めていきたい。

委員長

ぜひETC2.0やトラフィックカウンターのデータを活用して、分析を深めてほしい。

委員

県警でも情報化の取組を進めた結果、多くのデータが取得できるようになってきている。画像データやプローブデータを取得できるような新しいシステムも取り入れている。ただ、データが膨大すぎて、分析しきれっていないのが実態である。新しい技術によりこういったデータを今後活用していきたい。

委員

まずは金沢市に行っていただいている、バス車内での空いている席に座るようにというマナーアップ啓発活動に対して感謝申し上げる。

質問としては、自動車分担率がわずかに減少傾向と資料にあるが、どのように調査したのか。平成19年に実施したパーソントリップ調査と整合性がとれるものなのか。また、このデータをみると、鉄道分担率が少しずつ下がっているようだが、どのような理由が考えられるか。

事務局

分担率の調査手法について、昨年度及び本年度実施したモニタリング調査にて、パーソントリップ調査と同様の設問を組み込んでおり、この結果をもとに分担率を算出している。この調査は市民 6,000 人を無作為抽出の上、調査票を郵送し、回収率は 26%程度であった。なお、今年度は平日、休日別の設問とした。

鉄道分担率が減っていることに関しては、平成 19 年度の調査は金沢都市圏調査ということで、金沢市外在住者の一部も調査対象に含めており、こういった方が郊外から鉄道にまちなかに向かう割合も含まれているため、金沢市民を対象とした今回の調査では相対的に鉄道分担率がやや低めに出ている可能性が考えられる。

委員

鉄道バスの統計情報に関して、単位は年度ということでよいか。また、この数値は観光客も含んでいるのか。

事務局

ご指摘の通りである。

委員

今年度の調査結果をみると、南部方面からの交通が多いとのことだが、経年的には増えているのか。

事務局

具体的なデータはまだ追いきれていないなかでの推測になるが、昭和大通りの交通量が微増傾向にあることから、南部方向からの交通は増加傾向と推測される。ただし、山側環状道路の整備といった複合的な要因も関連するものと考えられ、即座に回答できないが、南部からの交通の対策を考えたい。

委員長

トラフィックカウンターの過去のデータが保管してあれば、経年変化を追えないか。

委員

警察としては現状の対策を重視しており、昔のデータは過去 5 年程度しか保管していない。現状で南部からの交通量が多いことは間違いないと思うが、通る場所がどこなのか、北部からの交通の状況、季節変動の傾向も把握する必要があると思う。

委員長

5 年でも過去のデータがあるのであれば、例えば犀川断面での断面交通量の経年変化をみれば分析できると考えられる。

委員

山側環状道路の整備、駅西方面の整備、高齢化といった社会情勢等の変化があった上で交通量が微減傾向となっていると考えられる。ここで注意しなければならないのは、交通量が減っているのは、まちの賑わいにとって本当にいいことなのかということである。南部は若い人が増えていると思うが、こういったことも含めた分析が必要。今のところは市全体が衰退しているということではなく、駅方面に需要が移っていることがあると思うが、いずれにしても公共交通の利用促進に際してはまちの賑わいも考えていく必要がある。

23 時台の終電・終バス希望が多いと資料にあるが、これが実現できれば新幹線の遅い便との接続もできるようになるため利用者が増えると思う。

委員長

この点について、バス事業者としてはどう考えているか。昨今の運転手不足や働き方改革といった社会情勢を鑑みると、終バスを遅くするのは難しいと思うが。

委員

委員長ご指摘のとおり、難しい。

政府が掲げる働き方改革といったような社会情勢の中では、働く方も残業せずに早く帰るようになっていくのではないかと思う。

丸岡委員

運行事業者としては、終バスの時間延長はなかなか難しい。

委員長

遅い便を利用する人は、残業で遅いというよりは、出張帰りや飲み会で遅くなっている人が多いのではないかと思う。

IR や JR の最終便は満員電車に近い。バスももし遅い便があれば、これに合わせて飲み会を終える、といった人の行動もでてくるのでは。

委員

働き方改革の話に関連して、例えば信用乗車方式を採用してバス運転手の負担を減らす、IT を活用して効率を高めるといったことも進めるべきである。

委員

バスの本数の希望本数を問う設問をアンケート入れているが、モビリティ・マネジメントの考え方は利用者の行動変容を促すものであり、バス側の本数を増やすということは趣旨と異なると思う。この結果を受けて今後どのように展開していくのか。

事務局

今までバスに乗らない理由がなかなかつかめてこなかった中で、今回定量的な調査を実施した。その結果として、バスの運行状況がそもそも分からない市民が多いということが一番の問題点として見えてきており、今回こういった視点で資料をとりまとめている。

委員長

アンケートでは大まかな住所も聞いているので、地域別の分析も可能なはずである。地域によって求める運行本数、その他の傾向もいろいろ違うと思うので、分析して活かしてほしい。

委員

片町で夜遅くまでアルバイトをしている友人は車で通っており、理由を聞くと終バスがないからとのことである。学生は公共交通を定期的に使う可能性がある層であり。学生の立場としては終バスを遅くしてほしい。

委員

金曜や土曜は金沢大学方面遅い便はあるが、その他平日すべてとなるとなかなか難しい。できる範囲でなるべく要望に応えていきたい。

委員

資料をみて、運行本数や時間がわからない人が本当に多いのだな、というのが率直な感想である。

車を使えない近所のお年寄りを見ていると、デパートで配られるバスの割引券をうまく活用している。デパートのチラシにもこういった案内がされている。こういった取組をもっと周知すれば、公共交通の利用促進になるのでは。

事務局

バスの割引券の取組は、一部の商業施設で自発的に行っているものである。駐車場の割引サービスより、こういったバスの割引にももっと力を入れるべきと考えている。

行政としては、期間限定ではあるが年末年始に一定以上の買物でお帰り乗車券を配布する取組を実施している。これに加えて、行政としても商業施設の自主的な取組も促していきたい。

委員

市の行っている乗車マナーの啓発の新聞記事は、すごくインパクトがあった。継続していただければと思う。学生が空席に座りたがらないのは、恥じらいの気持ちからの行動とは思いますが、乗車マナーを教える機会を積極的に設けてほしい。このような取組がひいては公共交通の評価上昇につながり、さらに利用者が増加する好循環が生まれるのでは。

都心軸の交通量が若干減少傾向とのことだが、これはこれまでの市の地道な取組あつてのこととは思ふが、もう一つは道路環境の向上がある。通過交通がまちなかを通らないような基盤整備を進めることでまちなかの渋滞が緩和し、バスも走りやすくなり、良い循環につながっていくのでは。

委員

今後の方針のバス専用レーンに関する記載に関して、現在は朝夕ピーク時のみの運用である。しかしながら、昼の時間帯は交通量が多くないので、終日バス専用レーンのほうがドライバーにも分かりやすく周知も進むのではと思う。

事務局

規制するには一定の条件が求められるため、難しい面もある。これまでバス専用レーンの時間帯延長実験をしてきた中で一定の成果も見えているので、県警とも協議・検討を進めていきたい。

委員長

時間帯別の車線別交通量がわかればバス専用レーン遵守率が推定できると思うが、トラフィックカウンターではデータ取得はむずかしいのか？

委員

取得できる装置もあるが、集計は難しい状況である。

バス専用レーンの終日化に関して、そもそも片側2車線の場合、第1車線を走行することが法律で基本とされているなかで、あまり規制はかけたくない。新潟ではバス優先レーンに切り替えて終日化を図った例もあると聞く。また、名古屋のように広幅員の道路では中央走行のバス専用レーンを設けている所もある。バス専用レーンの終日化は、それぞれのまちの特徴や都市形成も見据えた話になると考えている。

委員

資料で示されている今後の取組方針について、一つの方向性としてはよいと思うが、第2次金沢交通戦略の目標値を達成していくための量的な方針がやや漠然としている。量的な方針を見据えるためには、ETC2.0を活用した分析の活用も有効と考えられる。

委員

学生が空いている座席に座らないという話があったが、見ているでも実際座っていない。座るために一声かけることが心理的な障害になっているのかもしれない。バス乗り場で空いている座席に座るよう周知すれば、学生はそういった障害が緩和され、意外に素直に行動に移すのではと思う。

現状の運行本数がわからない方が30%もいると資料に示されていることに驚いている。私の場合は北鉄のスマホアプリを便利に使わせてもらっており、運行状況もすぐわかる状

況だが、これがどれだけ市民に認知されているのか。こういったアプリが普及すれば、分からないといった状況は減るはずである。また、先程デパートの割引の話も出たが私自身このことを知らなかった。もしバスのアプリでこういった情報が掲載されるようになると、より周知がすすむのではと思う。

委員

モニタリング調査を今後も実施するとあるが、市民だけでなく、観光客や外国人の意見を聞くアンケートがあってもいいのでは。行政が実施してもよいが、市民団体、NPO や大学と連携してもよいのでは。

委員長

本日の議論の中で、よい提案がいくつも出た。今後の取組の参考にしてほしい。

以上