

金沢市交通政策課との意見交換会

明日の金沢の交通を考える市民会議

日時 平成29年7月6日(木) 19時00分から20時20分まで

場所 石川県NPO活動支援センター「あいむ」会議室

参加者

金沢市交通政策課

土田課長補佐、橋爪主査、今川主査

当会

黍野、木村、蓮井、村中、吉田、大竹

テーマ

「新しい交通システム導入に関する提言書」他、金沢の交通政策について

1 新しい交通システム導入に関する提言書について

資料に基づき金沢市交通政策課から説明。

① 導入ルートについて

・段階的に拡充とは、都心軸の路線以外に、城の回りや、有松地区や金沢港以北などへの延伸も考えられる。

② 導入機種について

・上下の移動解消や景観にも配慮する地上走行型を選んだ。
・検討に当たってはLRTを検討している宇都宮の動向も注視している。

③ 導入に向けた環境整備

・導入空間確保には、都心部の幹線道路を4車線から2車線に削減することとなる。現在の自動車の交通量は3万2千台。新交通導入のために交通量を約1万2千台にする必要がある。そのため約2万台分削減しなければならない。

山側環状道路開通後、まちなかへ流入する自動車は5～8%減少したと言われる。しかし都心軸では開通以前とそんなに変わっていない。つまり細街路を通っていた自動車が幹線道路へ経路変更したと考えられる。新交通の導入空間による自動車交通の行動変化、影響について、今後調査や研究をしていく。

・市民の公共交通利用率は6～7%だが、伸ばしていきたい。新潟のBRTの乗り継ぎ抵抗についても関心を持っている。

・市民への理解のため、今年度から順次取り組む。

④ 付帯事項

・付帯事項は各提言事項ほど強くないものをまとめたもの。
・民地の協力も考えないと施策として進まないものがある。

- ・システムの持続的・安定的な運営とは上下分離も検討するという意味。
- ・パーソントリップ調査は平成19年度に実施した。今回もできれば良かったが、代わりに、市民を対象に、無作為に抽出する意識調査を実施する。
- ・今後、新しく委員会を立ち上げ予算化も進めていきたい。

2 当会の見解

資料に基づき説明。

① 導入ルートについて

- ・金沢市内、旧市街地のみ限定した路線ではなく、将来的には周辺市町（金沢都市圏）を含めた広域交通インフラに整備していくことが望ましいと考える。

② 導入機種について

- ・国内外の都市で見る限りバス型、ゴムタイヤ型システムで成功した事例は皆無。レール型システムを強く奨める。
- ・シティーライナーは当初、グレードがワンランク高いバスとして導入された。しかし現在、普通の路線バスと差異はなくなった。BRTを選定しても、同じ運命をたどるのではないか。
- ・自動運転、無人運転交通は、過疎地域交通やイベント輸送など暫定的な交通にはふさわしいが、都市の幹線交通には不適當。また、乗務員不在は、安心安全面でも、人が社会的弱者を見守っていく取り組みが重視される社会に向かう中、その流れに逆行するのではないか。
- ・市民は新交通へ、嫌々ではなく、楽しく乗り換えるような機種が望ましい。
- ・石川線はターミナルが野町で止まっているため利用が低迷している。しかし新交通と相互乗り入れすると変革が起きる。額や四十万など南部地区をはじめ白山麓へのアクセス路線として魅力と可能性がある。約15kmの鉄道路線だが、相互乗り入れにより本検討路線と合わせて一つの新交通システムとして扱えば良いのではないか。
- ・新幹線が敦賀まで延伸すると、北陸本線が第三セクター化される。東京や大阪へ向かうための長距離移動交通から地域交通へと性格が変わる。西金沢、東金沢、森本などの駅があるが、これを機に都心へ乗り入れれば良いのではないか。

③ 導入に向けた環境整備と付帯事項

- ・一部報道機関や経済団体では否定的な意見を出している。それら関係者はマイカー利用がほとんどだと思いが、金沢をこのままにしてもよいのか。超高齢化社会、地球温暖化などの環境問題、10年後、20年後の金沢の姿を考えているのだろうか。

3 質疑応答、意見交換

主な発言は次のとおり。 (○=交通政策課 ●=市民会議)

- 我々は、環境都市を推進している立場で今回の見解を示したものである。
- 提言書では問題意識が見えない。何を目標とし、何のため新交通を導入しようとしているのか。
- 方向的には集約都市形成計画という目標がある。超高齢化社会を見据え、居住地をまちなか等へ誘導していく。実現するために公共交通の意義は大きい。クルマ依存体質から脱却し、公共交通利用を促す。手段の一つとして、まちづくりの一つとして、まちなかに人を持ってくる。
- 新交通導入の狙いは何か。その対象は誰なのか。バスに乗っている人を乗り換えさせるためなのか。クルマに乗っている人を乗り換えさせるためなのか。空洞化する市街地対策のためなのか。三つあげたがその内どれに該当するのか。あるいは三つ全部に該当するものなのか。バスに乗っている人だけの改善が目的ならARTでも良い。
- CO2削減など環境問題のことを考えるなら、「ハイブリッド、燃料電池…」など小さい施策でなく、根本的にはクルマをゼロとする発想が必要。
- 「自動車に過度の依存…」とよく言われるが、仕方なくクルマを利用している者もいる。しっかりした公共交通を整備し交通手段の選択肢を増やすことが大事。
- 寺町では老人の生活が困難となっていると聞く。商店がないのでクルマで郊外に買い物に行っている状況である。
- 郊外ではバスが1時間に1本しかないところが多い。新交通導入により余剰となったバス車両を郊外に持って行き、ダイヤを増やす工夫が必要。都心だけでなく郊外にも恩恵があるようにしなければいけない。
- 提言書には「自動車交通への影響が課題」としている。実際の委員会会合で、行政機関（道路管理者）の委員から、既存の自動車への支障を心配している旨、発言があったと聞く。この新交通委員会の主旨を理解していないのではないか。本来はあえてクルマを邪魔して新交通を優先するのが目的だ。クルマ好きのドライバーが真っ先に新交通に飛びつくようにするのが狙いではないか。
- 一人乗りのマイカーが多いと感じる。60キロの人間を運ぶために1トンの鉄の塊をゲタのように動かしているという感覚や意識が足りないのではないか。
- 高岡ラクダの会のエピソードとして、万葉線存廃問題の時、行政と市民グループがタッグを組み、何度も市民向けキャラバンを実施したと聞いた。ストラスブールでは500回も行ったとか。市民への説明会では、何を説明するつもりか。「新交通に乗ってみたいくなるしくみ」の説明が大事ではないか。
- 今後、交通実験が何度か続けられると思うが、真綿で首を絞めるような感じで市民に我慢をさせていくのではなく、市民が主体的にクルマを手放すような工夫が必要。
- バスの再編も必要となろう。四高記念公園（旧中央公園）の一部をターミナル化の検討も必要かも。
- 万葉線や福井鉄道の場合では、ラクダの会やロバの会が活躍した。私見だが、今あ

るものがなくなるという危機感があつたのではないか。金沢の場合では、今あるのはバスであり、新しいものを導入するという事は、目に見えるものがない分、共通の理解のもと議論を進める点において、難しい部分があると思う。山出前市長は旧市電を廃止したことを後悔していたと聞く。しかし再度作るのは難しいとも認識されている。そもそも公共交通に乗っていない人をどうやって乗るようにしていくかというのが、まず課題である。

- 問題意識を共有しないと議論がかみ合わない。ストラスブルやチューリヒでは選挙の争点となり、ぎりぎり導入派が勝った。
- 従来の企業会計では採算がとれない。そのため近年、上下分離方式や補助制度が創設された。当時、地方都市の新交通調査会を代表していた山出前市長が、国土交通省と交渉するなど制度化に尽力した。
- 「新交通は自動車の迷惑になる」旨、発言した委員（道路管理者）はこのあたりの経緯や事情を知っているのか。勉強していないのではないか。
- ヨーロッパでは交通インフラを支えるため交通税を取る都市もあるが、今の日本ではなかなか難しい。
- 一部報道機関の論調は、一方的でマイナス面ばかりを取りあげる。報道機関が書かないプラス面があるが、市民はどう思っているのか。また、何も知らない市民が、このような偏向報道に引きずられるのが心配だ。
- なぜ新交通を導入するのかという問いに関してデメリットしか伝わっていない。それ以上の大きいメリットがあることが分かっていないのではないか。
- 先日の新聞記事では、採算制を問題視していた。実際にはその対策として補助制度が設けられているのだが、事情や背景、理由を理解していない。
- 昔、金沢市電の頃、終点だった鳴和、小立野、寺町には商店街があつたが、今は少ない。マイカーのために衰退した。高齢者には公共交通は必要。以前、家族の事例で話をすると、バスは便が多ければ乗るのではないか。ただし雪には弱い。浅野川線電車は雪でも定時運行されていた。レールの力を感じさせられた。
- スイスのトランジットモールでは、トラムと歩行者はぎりぎりの距離で通行する。しかし人々は平然としている。レールの安心感があるからではないか。
- LRT導入経費が50億円/kmという情報がある。しかし、これは軌道以外の周辺道路整備、橋梁補強など関連事業を含んでの金額。宇都宮では20億円/kmと聞いたが、これがリアルな金額ではないか。
- 我々は国内の様々な自治体の事例を参考としたが、実際に金沢で検討する場合、別の金額が出てくると考えている。
- ARTは技術的な問題の解決しかない。しかし、新交通は本来、中心市街地活性化などまちづくりに寄与するものでないといけない。
- 市議会では、7月下旬に交通特別委員会で高山委員長が招致される見込み。交通政

策課（行政側）は、特に関与しない。

4 その他

市民に公共交通中心のまちづくりを理解してもらうために、L R T 模型中心とした金沢街並みジオラマ製作のアイデアを紹介した。

今後も、意見交換会を行っていくことを双方で確認した。

以上。