

## 金沢の交通改革への提言

2021年10月

金沢・LRTと暮らしを考える会

## 一、公共交通の維持

## 1. 公的支援が必要

2021年3月期連結決算 過去最大の20億円超の赤字(北鉄)

バス(観光需要)で鉄道の赤字を埋めろ収益モデルはコロナ禍で崩れている

## (1) 上下分離方式に移行

虎線(BRT)にするのは駅がなくなり地域の活力が失われる

「上」は線路、車両等を借りて運行し、維持管理相当分の使用料を支払う

## (2) 赤字を補助

経営努力なしにフリーライドしないよう限度条件を設ける

富山ライトレール 約2億円/年

## ※公的支援の考え方

① 公共サービス ② 渋滞緩和、環境改善 ③ 中心市街地の活性化、集約都市の形成

上下分離の実現は果、石線市町、経済の参画が必要

## 2. 利用促進策

上下分離するだけでは利用者が増えるわけではない

## (1) 石川線をLRT化し乗り入れ

① ミッシングリンク(野町駅~金沢駅)をつなぐことにより鉄道ネットワークを完成させる

えちぜん鉄道と福井鉄道にまたがる利用者数

直通化(2016年)で翌年2.9倍に増加(4.9万人→14.5万人)

JR富山港線 LRT化(2006年)で平日2.1倍、休日3.5倍に増加(2013年)

② LRTは色々な交通手段と乗り継ぐシステムでありその連続性を高める

路線バスの増便、コミュニティバスの新設、パーク&amp;ライド駐車場、駅輸場の整備

## (2) バス路線を再編

LRTに切り替わったバスを折り返すなど振り分ける

※市民アンケート(2017年、1800部回収)

6割もの人が車から転換することは可能と回答

転換条件 ①バスの本数、路線 ②乗り換え ③運賃

自動車利用率72%、バス・鉄道は9% (パーソントリップ調査)

## 二、LRTの導入(バスとの違い)

## 1. モビリティが格段に向上

定時性や輸送力のほか安全で快適(乗降、車内移動が容易、乗り心地がよい)

都心軸はできるだけサービスレベルの高い交通機関が望まれる

①他の路線に比べて利用者が非常に多い

②人々を中心市街地に呼び戻す

## 2. まちなかの魅力アップ

(1) 来街者が増え街への投資が誘発される

レールがあることにより安心感、信頼性があり手軽に利用される

(2) 環境もよくなり歩いて楽しいメインストリートに変わる

注) バスのままでは「都市の装置」としての役割を十分に果たさない

[参考]

### BRT(高速バスシステム)

定時性、速達性を改善することが目的

専用走行路は必須、優先信号が有効

① 運行頻度向上で輸送力確保...つまり、連節バスである必要はない

② 日本ではBRTではない単なる連節バスの例が多い(町田、岐阜、新潟など)

注) 運転手不足は本来待遇改善で解決すべき問題(必要なら公的支援)

## 三. 政策決定

### 1. 早急な決断が必要

(1) 石川線の車両の更新

(2) 都心軸が危機的状況

注) 「機運が高まっていないから急ぐことはない」という意見があるが、交通改革は政策として行うものであり受け身の事業ではない

### 2. 県との連携は不可欠

(1) 県都のまちづくりに関わること(中央公園の活用など)

(2) 広域交通の上下分離は県が中心になって調整するのがよいこと

近江鉄道(2024年移行)では設備投資などを県と10市町が半分ずつ負担する予定

注) 走行空間についての勘違いを正す必要がある

「残り2車線で1万2千台しか処理できないので2万台も減らすのは無理」(2015年)

① 1万2千台は道路をつくる時の設計交通量であり空論である

実態は渋滞しないよう青信号時間が非常に長く設定されており、中央2車線にはその2倍近くは流れている

② 減らす必要のある交通量は意外と少ない

バスの代わりに走るのだからその車線の交通量を減らせばよい

車はバス停を避けており目測だが日中でも全体の1/4程度しかいない

③ たとえば転換15%、迂回10%でよく十分可能である

宇都宮 工業用地従業員(3.3万人)へのアンケートで転換率19%

周辺の道路整備が大きく進んでおり調整行動しやすくなっている