

# 新交通システム導入効果

～公共交通は福祉である～

まちづくりの観点	中心市街地の賑わい創出(再生) トランジットモール*(香林坊～片町の一部)ができれば尚更 都市機能の集積、広域ネットワーク(ネットワーク・コンパクトシティ)の形成 +土地利用(市街地再開発)の誘発 新たなシンボルと都市景観の向上(例/架線レスのLRT、芝生敷設)
市民生活の観点	クルマから公共交通優先・中心の生活スタイルへの転換 豊かな(歩いて暮らせる)生活環境(都市アメニティ)の形成 高齢社会に対応したバリアフリー性、交通弱者の解消、高齢者の健康増進 環境に配慮した交通システム(例/LRTならCO <sub>2</sub> 削減・騒音防止)
交通機能の観点	専用走行空間により時間に遅れない(定時性の確保) 所要時間の短縮(速達性の確保) 郊外バス路線の新設・拡充 クルマからLRT等への転換で、クルマによる道路混雑の解消

BRT\*と比較してLRTは、特にまちづくりの観点で優れている(LRTは都市の装置)

※トランジットモール  
→公共交通機関のみが走る歩行者天国の道路  
 ※BRT(Bus Rapid Transit)  
→専用道路を走る連節バス(バス高速輸送システム)

LRT又はBRTで

# 金沢都市圏新交通システム構想

▶まちなかを核にネットワークでつなぐ集約都市(コンパクトシティ)  
 ▶歩行者と公共交通優先・中心のまちづくり



## 新交通システムの概要

**導入ルート**  
 金沢港—金沢駅—香林坊—野町駅の都心軸  
 L=7.8km(金沢港 4.4km→金沢駅 3.4km→野町駅)  
 ※将来的には公共交通重要路線に拡張も

**想定需要**  
 約1~3万人/日  
 (※宇都宮市LRT:約15km・約1.6万人/日)  
 費用便益分析(B/C)30年間1.2

**事業方式(営業主・整備主体)**  
**公設型上下分離方式**  
 施設などの整備を自治体が行い、運行などのサービスを民間が行う

**自治体(整備主体) 下** → **民間会社(営業主) 上**  
 施設・車両の貸付  
 施設使用料の支払  
 ※その結果、運賃は基本200円

**事業費**  
 20~30億円/km  
 ※車両費含む。土地買収・地下トンネル・地下埋設物移設費除く

**国の補助金**  
**社会資本整備総合交付金等**  
 補助率は対象事業全体額の約1/2  
 ※宇都宮LRT:458億円のうち229億円

以上と迂回道路の整備により、平成14年までの県・金沢市の判断 —“早期導入は困難”— は根拠を失う

課題は専用走行空間の確保など

採算性を考慮して金沢駅～野町駅間のみ導入する場合も

石川線の存続のため石川線のLRT化先行導入も

**新交通システムルート**

公共交通重要路線 { 鉄道(4路線) / バス(13路線) }

**P&R**  
 パーク&ライド  
 車から新交通や鉄道・バスに乗り換える駐車場。既存(15箇所)のP&Rは除く。

**フィーダーバス**  
 公共交通重要路線・主要路線を補完する生活路線バス。

**LRT** エル・アール・ティ (Light Rail Transit / 次世代型路面電車)

**輸送力に優れ(バスの2倍)、鉄道への乗入れも**  
 さらに二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)などを車両から排出しません。  
 ※宇都宮LRT:車両定員は155人(最大輸送力232人)

**軌道(専用のレール)を走行するので時間に正確**  
 さらにバス停留所などと連携することで、乗り継ぎが便利。  
 ※運行は宇都宮LRT:ピーク時6分間隔、それ以外10分間隔

LRTは、従来の路面電車と違い、高いデザイン性を備え、騒音や振動が少なく、快適な乗り心地など、人と環境にやさしい乗り物です。

**スムーズな乗降が可能**  
 車両に段差がなく、高齢者や車いすの方もスムーズに。振動・騒音が少なく、乗り心地に優れています。

**国内外でも多くの運行事例**  
 仏のストラスブールや、米のヒューストンなど欧米の数多くの都市(130超)で運行。国内でも富山市・札幌市などで運行。

※参考:「新しい交通システム導入に関する提言書 H29.2.16」(金沢市新しい交通システム検討委員会)