

金沢の新しい交通

中山晶一郎
金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授

1

北陸新幹線と都市内交通

- 観光客の足・市民の足
 - 新幹線でやってきた観光客
 - 間違ったバスに乗車する人はよく見かける
- 金沢都市圏内交通がモザイク
 - IRいしかわ, JR, 新幹線, 北陸鉄道, 北鉄バス, JR西日本バス
 - IRいしかわ・JRと北陸鉄道の相互乗り入れ不可
- 金沢らしいまちづくりとそれに合わせた新交通

2

LRT(新型路面電車)

- Light Rail Transitの略
新型路面電車
- 乗降の容易性、定時性、
速達性、快適性◎
- 次世代の軌道系交通シ
ステム
- 人と環境にやさしい公共
交通



低床式車両で
容易な乗降 3

北陸のLRT成功事例

富山市

- 公共交通を核とするコンパクトシティ化 → 環境未来都市に指定
- まちの活性化, 地価の上昇に寄与



福井市

- えちぜん鉄道・福井鉄道の相互乗り入れ
- 新型車両導入
- 駅前延伸・立体化など駅前一体整備, 利用者増





新潟BRT

- BRT(バス高速輸送システム)
- 幹線バス・支線バス(フィーダーバス)
- 乗り換えが必要で手間がかかる, 都市内では高速化は難しい
- 新潟は成功例とは言い難い



5



北陸の事例から学ぶ

- LRT(新型路面電車)は富山・福井いずれも成功
 - ネットワーク化や相互乗り入れの効果が大きい
 - 線路があるという安定感から地価・まちへの波及
- BRTと言ってもバスはバス.
 - 中心市街地は高速化ができず, メリットが少なく, 乗り継ぎが増えるだけ不便.
- 矮小な議論ではなく, まちづくり全体を考える
 - 中途半端な投資は逆効果

6



金沢LRTのメリット

- まちのシンボル
- 観光客にもわかりやすい・利用しやすい
- まち・中心市街地の活性化
 - 地価の上昇
 - 滞在時間の増加による商業活性化
- 相互乗り入れによって鉄道網が拡充
- 郊外部の公共交通の利便性向上
 - LRT区間を走っていたバスが郊外部を走る
- 環境にやさしい・乗り降りしやすく弱者にもやさしい

7



金沢LRTの課題

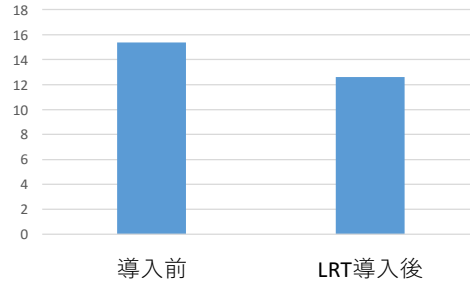
- 費用
 - 21世紀美術館ぐらいの費用はかかる
 - 駅下・地下埋設物など地下に費用が掛かる
- 交通混雑
 - 自動車を通れる2車線が1車線に減る.
 - 自動車流入規制が必要という意見もあるが、混雑により迂回すると思われ、不要。金沢の道は狭いがそれゆえ公共交通を利用すべき.
 - トータルとしては自動車の平均走行時間は減少の試算も
 - 工事期間と導入直後は混乱する可能性がある
- 合意形成

8

本当に渋滞する？ 試算の一例



LRT導入前後の平均自動車所要時間



LRT導入イメージ





まとめ

- クルマに頼りすぎないまちづくり
 - かしこくクルマを使う
 - 高齢者・交通弱者がクルマを使わずに暮らせる
- 金沢にBRTを導入することはあまり適切ではない
- LRTは課題もあるが、富山・福井の成功例もあり、長期的なまちづくりの観点からは望ましい
 - 相互乗り入れの鉄軌道ネットワークでまち全体を活性化