

「石川中央都市圏地域公共交通計画（案）」に対するご意見と石川中央都市圏4市2町（金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町）の考え方について

募集期間：令和5年1月4日(水)～2月2日(木)

結果：14名の方から31件の意見

パブリックコメントにつきまして、白山市に寄せられた計画案へのご意見・ご要望と、それに対する石川中央都市圏4市2町の考え方は以下のとおりです。

1 石川中央都市圏地域公共交通計画策定の目的と概要

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
—	ご意見なし	

2 石川中央都市圏の現状分析と公共交通の課題

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
—	ご意見なし	

3 石川中央都市圏地域公共交通計画の基本的な考え方

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
—	ご意見なし	

4 施策と主な取組み

基本方針1 超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

(1) 広域的な幹線路線の維持・充実

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
—	ご意見なし	

(2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
1	<p>北陸鉄道石川線については様々議論がなされており、本場に難しく感じます。</p> <p>朝夕の利用者や運転士不足を考えれば簡単には廃線、バス転換とは行きませんし、残すにしても設備、車両更新などの問題もあります。</p> <p>個人的には鉄道路線をアスファルトにしてBRTで接続バスでも思ったりもするのですが、東北の気仙沼線などを見ても簡単な話ではなさそうですし、何か良い案があれば</p>	<p>・北陸鉄道線（石川線・浅野川線）については、大量輸送機関としての公共交通は、今後も必要との認識は共有しており、上下分離方式の導入も含め、鉄道路線の存続や、BRT化など様々な可能性を検証・検討し、市民生活に影響を及ぼさないよう持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。</p> <p>・また、持続的な運行には利用促進が欠かせないことから、JR線やIRいしかわ鉄道線、路線バス、シ</p>

	<p>ばと日々感じております。</p>	<p>エアサイクルなど他の交通機関との連携を図り、利便性を高める取組のあり方についても検討してまいります。</p> <p>・鉄道線の利用促進・利便性向上に関するご意見も踏まえ、協議を行ってまいります。</p>
2	<p>石川線の沿線に家を買ひ、埼玉県から6年前に引っ越ししてきました。こちらの方は車の移動があたり前みたいですが、私達夫婦は目も悪く、電車での移動を主としています。</p> <p>昨年秋頃、新聞で石川線存続問題についての記事を読み「もしかして廃線になってしまうのでは・・・」と不安になり投書いたしました。「バスに転換」など記事に書かれていましたが、ますます交通渋滞を引き起こし、時間もかかるようで不便になってしまいます。</p> <p>うちの子どもも雪や雨の日は、石川線を利用して、中学・高校と安全に通学できたので感謝しております。私も今も通勤に、夫は趣味の音楽をやるため、石川線を利用させていただいております。</p> <p>年をとっても仕事ができ、趣味を楽しめるのも、子ども達が学校に通えるのも、石川線が通っているからです。</p> <p>どうか、私達の生きがいを奪わないで下さい。これからもずっと石川線の存続をお願いします。</p>	
3	<p>資料を拝見すると、石川線は赤字が続いており、この要因は沿線の人口密度等による根本的な問題であると思われる、北陸鉄道の要望である上下分離方式については、理解できる事であると思われまます。</p> <p>ただ我々の地域にとって路線の存続は、通勤通学の無くてはならないものとなっており、廃線の選択については、絶対に避けていただきたい。</p> <p>上下分離又はBRT等の方法による存続について、経済性・利便性・問題点等を具体的な項目・数字により積上げて、一般の方でも解りやすい比較表により、最適な選択をすることが望まれます。税負担が発生する事でもあり、地元市民に広く理解をいただける手法により、計画を十分に練っていただきたい。</p>	
4	<p>北陸鉄道石川線のバス転換・BRT化の検討とあるが、「石川中央都市圏地域公共交通協議会」にて公表されている資料を確認すると、北陸鉄道は石川線のバス転換は運転要員の確保が難しく、浅野川線の運営にも悪影響を及ぼすことから消極的な立場です。</p> <p>廃線により公共交通利用者の自動車への転換が見込まれ、それに伴う交通渋滞は鶴来方向のみならず、交通経路が重複する松任・辰口方向からの渋滞、到達時間の増大への懸念があります。都市部へのアクセスの長時間化は、金沢市郊外の魅力低下、価値や地価の低下にもつながると思われまます。</p> <p>石川線の沿線、野々市市や鶴来北部地域では人口は微増傾向にあり、コロナ禍直前までの利用者推移は横ばいから上昇傾向にありました。直近でも区画整理事業が計画されていることから、全体としての人口減少が見込まれるなかでも、人口や利用者は減少しないことも想定されます。直近では来年度から金沢伏見高校などの定員が増員となるといったような要素もあります。</p> <p>以上のことから、バス転換といったような選択は安易にすべきではないと考えまます。</p> <p>また、金沢市にて長年導入の検討を進めていたLRTについては導入の検討すら行わないのはなぜでしょうか?現状を維持した場合、バス転換・BRT化したケースと合わせてLRT化した場合もシミュレーションして比較すべきではないでしょうか。</p> <p>LRT、BRT、バスのいずれも石川線を金沢市内中心部へ直通させるための手段ですが、赤字だからとよりコストの低い選択肢を選んで、それが地域住民の生活環境が損なわ</p>	

	<p>れるようでは、最良の選択とは言えないと思います。地域の価値向上のためであればコストの高いものであっても選択すべきです。</p> <p>金沢市が新交通の導入に二の足を踏んでいる理由は道路車線の減少による渋滞への影響だと思いましたが、そもそも現状でも通勤時間帯は激しい渋滞が起こり、十分に道路が確保できてない状況にあるといえます。新交通の導入以前の問題として、都市計画を見直し必要な道路、車線を確保すべきではないでしょうか？</p>	同上
5	<p>北鉄石川線とIRいしかわ鉄道との一体的な経営、北陸線に乗り入れし、金沢駅に直通する、または石川線をLRT化し、白山ろく地域まで延伸するといった大胆な発想も必要なのではないか。</p>	
6	<p>新西金沢駅を地下化し（新西金沢の急カーブ解消）、北陸本線西金沢駅ホームとL字型接続の上、通路で直結。併せてこの工事完成後は終日運行に戻し、IRの方も接続改善のため、金沢ー松任に「シャトル列車」を走らせる。（工事完成までは暫定的に北陸銀行西金沢支店前へ後退させ、20メートル車2両分の直線ホームを確保）</p>	
7	<p>J R 西金沢駅の1日の乗降客数は、統計情報リサーチのよると、2019年6,064人で北陸本線米原ー金沢間の駅の中で第8位です。この乗降客数の中には、石川線からの乗換客がかなりいるのもと思われます。</p> <p>しかし、朝の通勤通学時の列車本数は、2021年の4月から1往復減りました。このことは、J R 西金沢での乗換の機会を減らし、上り方面の利便性をそいだけでなく、西金沢で乗り換え、金工大に通っている学生や鶴来高校、鶴来中学校へ通学している生徒にも不便をきたしています。</p> <p>近年、金沢市内のオフィスは、南町から金沢駅周辺に移転が進んでおり、金沢駅は、市内につながるバスターミナルへの乗換、優等列車への乗換だけでなく、駅周辺の事業所への最寄り駅になっています。</p> <p>列車の本数の削減は、利用者の減少に直接つながります。運行する側は、この時間帯なら1本減らしても大丈夫だろうと思うかもしれませんが、その列車を利用していた乗客は、その前後の列車を利用することになり、不便になるということです。特に朝のラッシュ時の利便性は、その路線そのものの利便性につながり、定期利用客の増減に大きく影響します。朝は、通学と通勤で利用の時間帯が部分的に異なり、市内中心部か、そこを通り越して行くかにもよると思います。高校の始業時刻は、8時30分～40分が多いと思います。会社はフレックスタイムを導入しているところもありますのでばらつきがありますが、概ね9時始まりのところが多いのではないのでしょうか。これに合わせた列車となると通勤通学で、1,2本のピークのずれがあります。しかし、この時間帯に列車が設定されていなければ、無駄な待ち時間が多くなり、バスか自家用車にしようということになっていきます。</p> <p>そこで、増発が大きな意味を持ってきます。石川線は3ヶ所の交換可能駅があり、この交換駅をフルに活用すれば、概ね18分から20分ヘッドで、列車を走らせることができます。J R 北陸線は、国鉄時代からすると大幅に普通列車が増便され、6時30分から8時30分の間は、5分から20分間隔で設定されています。それに合わせる形で、石川線も18分から20分ヘッドで運行すると、利便性は格段に向上します。</p> <p>夕方の退勤時も、18分から20分ヘッドとはいかな</p>	

	<p>いまでも、20分か30分ごとに運行すると、北陸線とほとんどの列車が接続することになります。</p> <p>また、早朝と夜間に運行する必要があります。朝は、新幹線の初電に接続させることは大いに意義があります。JRは、小松5:18発の普通列車を運行し、かがやき2号に接続させています。この列車に西金沢で接続させ、大きく宣伝してはどうでしょうか。</p> <p>通勤定期利用者にとって、帰宅時に飲酒ができるのは、大きなメリットであります。しかし終電が早すぎると、飲んでもタクシーで帰らなければならなくなり、そのメリットは発揮されません。多くの利用者はいなくても、午後11時前に列車があるということは、有り難いことであり一次会を十分楽しめることになります。前回の改正で、この時間帯の列車が廃止されました。</p> <p>利便性の向上は、乗車時刻の選択に幅を持たせ、通勤・通学に余裕が出てきます。</p>	同上
8	<p>現在の、普通乗車券は地方交通の路線の中では、とりわけ高額ではありませんが、JRや大都市の私鉄の運賃からするとかなりの割高です。定期乗車券を利用する通勤・通学客は、一番のお得意さんであり、利用客の統計で最も重要なものとなります。定期乗車券の利用者を増やすには、いかに割安感を持ってもらうかであり、そのためには割引率を上げていく必要があります。</p> <p>私の家族は、時々石川線を利用し、新西金沢で乗り換えて金沢駅前に通っていますが、なぜ定期券を買わないのか尋ねたところ、21日乗らないと元は取れないとのことでした。新西金沢-井口間の普通運賃は450円で、往復900円です。1ヶ月の通勤定期券は18,900円であり、1ヶ月21日の出勤日があつてやっと普通乗車券の支払額と同額になります。これだったら、定期券を買うメリットはありません。現実、週休2日で週休日が8日の月は、22日または23日の勤務日がありますが、週休日が10日の月は、20日または21日の勤務日になります。3ヶ月や6ヶ月定期は、多少の割安感はありますが、このような割引率では、到底割安感は持てないでしょう。</p> <p>富山地方鉄道は、営業キロは、北陸鉄道の約5倍ほどありますが、全線フリー定期券というものを発行していて、ある一定の距離を超えて、定期運賃が全線フリー定期運賃より高くなると、通勤・通学とも全線フリー定期運賃を適用され、利用者にとっては非常に便利な制度になっています。</p>	
9	<p>現在は、第3セクターの鉄道会社同士、またはJRと第3セクターの鉄道会社間では、普通運賃、定期運賃共に、割引や軽減措置が取られています。このような措置は、今までの経緯にかかわらず、民営と第3セクターの鉄道会社間でも講じるべき措置です。普通運賃は、一旦改札出してしまうので難しいですが、定期運賃は、決まった額になるので可能かと思われれます。その際は、北陸鉄道のみに通ずるIcaのカードを、全国の交通系と共用できるものにする必要があります。</p>	
10	<p>北陸鉄道が現在発行しているものは、平日はシルバーフリー乗車券で、70歳以上であれば、石川線600円、浅野川線500円、休日は全年齢対象で、石川線600円、浅野川線500円のものであります。浅野川線は、終点が金沢駅なので、そこには娯楽施設があり、買い物も十分楽しめる施設があり、飲食店も豊富にあります。</p> <p>しかし、石川線は、新西金沢や野町で乗り換ええないことには、歓楽街や買い物を楽しめる片町・堅町・香林坊</p>	

	<p>地区、武蔵が辻地区、金沢駅周辺には行きません。したがって、鉄道だけのフリー乗車券では、お得感がありません。バスのフリー区間、例えば野町一金沢駅間をセットにしたフリー乗車券の発行が有効かと思えます。値段は800円で販売します。電車運賃とバス運賃の両方のお得感があり、片町・香林坊、武蔵、金沢駅での買い物や飲食を自由にできることになるので、若者からお年寄りまで、重宝されると思います。</p> <p>そして、このフリー乗車券をどこで買えるかです。現在は、鉄道のだけのフリー乗車券ですが、有人駅でしか買えません。つまり鶴来駅か野町駅、駅員がいる間の新西金沢駅だけです。それ以外の無人駅から乗車した人は、この3駅で降りない限り、そのサービスを受けられないのです。</p> <p>全国の地方鉄道では、北陸鉄道と同じく大半が無人駅なので、このようなフリー乗車券は、運転士もしくは車掌が発券できるようになっています。北陸鉄道も当然そうすべきです。また、バスのフリー区間がセットされたものが発行されるのであれば、北陸鉄道の各営業所や案内所、バスの運転士も発行できるようにします。</p>	同上
11	<p>金沢市は、一番の好機に石川線の利便性向上に力を入れませんでした。それは、新幹線の建設工事に合わせて西金沢駅及び駅前の整備を行った時です。北陸鉄道も要望していたはずでしょうが、石川線との乗り換えの利便性向上を考えると、新西金沢駅をJR西金沢駅の入口付近に移設すれば、利便性は格段に向上したはずで、多くの利用者は、乗り換えが便利になるのかなと思っていました。しかし、当時から多くの乗り換え客がいたにもかかわらず、利便性を無視し駅は現在地のまま、通路に屋根を設けただけです。</p> <p>よって、石川線の活性化を考えたときに、駅の移設と石川線のJR線のちのIRいしかわ鉄道線への乗り入れを実現すべきです。金沢駅へ乗り換えなしで行けるということは、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 1回の乗り換えで、新幹線に乗ることができる。 ② 金沢駅前のオフィス街、商業施設へ乗り換えなしで行ける。 ③ 新幹線で金沢へ来られた観光客が、1回の乗り換えで鶴来や白山ろく地区に足を伸ばしてもらえる。東京駅で、鶴来・白山ろく地区の観光地を堂々と宣伝できる。 ④ 石川線の電車が金沢駅を越えて森本・津幡駅まで運行されるとなると、金沢市の南北が鉄道で行き来できるようになり、大変な時間短縮につながる。 ⑤ 小松方面から乗り入れも可能となると、次に述べますが、野町から市内へ石川線が延伸できれば、金沢駅まで行かずに片町・香林坊地区に直行できる。 <p>西金沢からの乗り入れは、実に大きな可能性を秘めています。乗り入れには、電圧や電流の違いもあると思いますが、とりあえずは石川線を昇圧（直流1500V）し、乗り入れ区間のJR線を直流にすることが近道なのかもしれません。JRの電車は、新幹線の橋脚があり、その間に線路を敷設することになるので、急曲線となり20m車は通行が不可能だと思いますので、石川線の電車だけが乗り入れるという方法がよいのかもしれない。</p> <p>また、これに合わせて駅前のバスターミナルを整備し、西金沢を拠点として西部・南部地区へのバス路線を新たに設けることも重要になってきます。</p>	

12	<p>現在の野町駅は、国道157号線から300mほど入り込んでいます。これは北陸鉄道市内線が走っていた時、国道157号線から分岐し専用軌道を通して現在地まで線路が延びていた名残だと思いますが、このことがネックになっています。</p> <p>朝のラッシュ時は、野町駅からシティライナーをはじめとした路線バスが接続しており、日中も県庁前行きと大学病院前行きが接続しております。</p> <p>しかしよく考えてみると、国道157号線には、従来から野々市方面、工大方面、寺町方面、円光寺方面、西金沢方面から、多くのバス路線が集中して通っており、市の中心部である片町、香林坊、武蔵が辻へはほとんど待たずにバスが来る状況です。</p> <p>確かに、電車から降りたらバスが待っていて目的地へすんなり向かえることは便利です。しかし、帰り野町駅に来る場合は、バスが電車に合わせた時間にしかそれぞれのバス停を通らないので、そのバスに乗りそびれてしまった場合、国道上の野町から歩かなければなりません。また、接続している以外の目的地に行きたい乗客にとっては、行き帰りとも国道上のバス停を利用することになります。こういう乗客は、本来もっと沢山いると思いますが、その乗り換えの煩わしさを嫌って電車を利用しないと思われま。以前であれば、たかが5分歩くことは何とも思わなかったと思いますが、これだけ便利になると、さらなる便利さを求めて、人は行動します。</p> <p>よって、現在道路となっている旧金沢市内線の部分に鉄道を敷設し、国道まで鉄道を延伸することが重要だと思います。新しい野町駅は、157号線の国道上に建設してはどうかと思います。そして、利便性をより高めるために、広小路まで延伸します。延伸区間は、道路との併用軌道になるので鉄道法での建設ではなく軌道法による建設になるかと思っています。</p> <p>広小路が終点となると、金沢市内方面、及び寺町方面のバスとの乗り換えが大変スムーズになります。電車に合わせて特別にバスを走らせる必要もなく、既存のバス路線の一部を、電車の到着・発車時刻に合わせて時刻を修正するだけで済みます。また、朝の混雑時のみ、広小路駅始発のバスの手配があれば十分です。</p> <p>沿線住民にしてみれば、電車に乗れば金沢市内ならどこへでも行けるという印象を乗客が持つことになれば、これもまた、通勤客の取り戻しにもなるでしょうし、日中の買い物や通院の利用者も、電車での利用を考えるようになるでしょう。</p> <p>道路に軌道を敷設するという事は、すなわちLRT（次世代型路面電車）の導入を考えてゆくということですから。延伸区間の現野町駅から国道157号線までの道路は、道路に面している住宅は多くはないですが、その出入りは道路の1車線を確保する形で、対応できるかと思っています。</p> <p>多くの方が、157号線の道路が狭く、交通渋滞を招いたから路面電車を廃止したのに、今また何で、電車を走らせることを提言するのかと思うかもしれません。しかし、それは固定観念であり、現在日本国内で路面電車が走っている都市の道路を見てみると、必ずしも広くはありません。</p> <p>例えば、富山市は、富山駅前から大学前はそれなりの幅（片側2車線）がありますが、駅前から南富山駅前の間は、片側1車線しかありません。交差点の右折車用の部分を少し広げてあります。そんな道路状況で大渋滞が起こっているかという、一切起こっていません。福井</p>	同上
----	--	----

	<p>市は、福井駅と福井城址大名町の間は本当に狭いですが、やはり渋滞は起こっていません。2つの事例とも、電車通りは狭いから、通過する車はこの道路を避けて通り、主にその道路沿いに用事のある車が通っているからです。</p> <p>郊外と市内を直通する、こんな大きなメリットは、なかなかありません。今回の会議の選択肢にも、LRTの導入について話し合われるので、郊外と都市の中心部を直通するメリットは、道路の幅ではなく、工事費が安く、地上での乗り降りであるので、多くの階段を昇降する必要がなく、お年寄りにとって非常に利用しやすい交通機関です。</p> <p>金沢市内の国道157号線は、朝・夕にバスレーンを実施しており、すでに一般車の走行制限を取り入れております。その時間帯は、一部の車は、157号線を通れば近いかもしれませんが、その状況を回避して他の道路に迂回している車両もあります。それが、日常になっていくということです。是非、前向きに検討をお願いいたします。</p>	同上
13	<p>石川線を国道157号線と県道小松・鳥越・鶴来線との交差点、つまり南白山付近まで延伸することによって、自家用車や路線バスとの乗り換えがかなり便利になります。</p> <p>現旧白山麓五村の人口は、全部合わせても1万人に満たない状況ですが、高校生は鶴来まで送ってもらい、そこから電車を利用するか、各高校の送迎用のバスに乗るかしております。また冬季は、各自が所有する野々市や鶴来の別宅、または学校が斡旋するアパートに住み、週末のみを自宅に帰省する人もいます。</p> <p>社会人の多くは、公共交通の不便さから大半が自家用車にて通勤しております。その際子どもの通学時刻と合わせて早めに出勤し、通う高校に寄ってから勤務先に向かう方もかなりいらっしゃいます。しかし、勤務先の多くは金沢方面であり、パークアンドライド方式をとることができれば、好都合な方もいらっしゃると思います。</p> <p>山間部に居住される方の感覚は、鶴来まで出せば、後は野々市も、松任も、金沢も皆同じなのです。ところが、白山市の白山町地内であれば、ここまで高校生を送る、またはバスで行くことによって通学の手段が確保されるとなると、利用が増えると思います。</p> <p>また、白山市内の白山、中島地区の中学生は鶴来中学校に通っており、12月（年によっては1月）から3月までは、自転車通学が禁止になります。その際家人に送ってもらうか、公共交通の利用となるともいます。今はバス利用でしょうが、鉄道があれば、定時制と頻度の関係できっと鉄道利用となるでしょう。</p> <p>現在山間部に住んでいらっしゃる住民の方の交通手段は、車がほとんどいっても過言ではないと思いますが、この地区の動脈である国道157号線沿いの見えるところに、隣接する形で鉄道駅があることは、大変なインパクトでありますし、潜在需要の掘り起こしにつながります。</p> <p>広島電鉄宮島線や富山地方鉄道市内線岩瀬浜方面では、駅を改築した際、ホームを駅前のロータリーと背中合わせとし、バスから降りたらその反対側が電車のホームになるようにしました。</p> <p>ただ、一度廃止した区間を復活させるとなると、踏切をどうするのか、という難題があります。踏切の開設は、かなり条件がそろわないと認められませんので、軌道法による敷設が、容易であると思います。廃線跡地</p>	

	<p>は、一部を除いてほとんど残っていて、用地買収の必要はあまりないかもしれません。しかし、路盤、レール、架線、架線柱、七ヶ用水にかかる鉄橋は、全て取り換える必要がありますので、上下分離方式が認められた後、沿線自治体で協議してもらえたらと思います。</p> <p>もう一つは、旧鶴来地区の活性化のために、人通り、車通りが本当に少なくなったメインストリート（鶴来支所一今町間）に、LRTを走らせ、旧加賀一の宮駅から南白山地内までは、自転車専用道路となっている手取キャニオンロードを利用することも非常に有効かと思いません。</p> <p>「白山さん」の参拝は、現在専ら車でとっていますが、年間約70万人の参拝者があり、表参道から参拝する時、鉄道が通っていたころは、本当に便利でした。正月3ヶ日の初詣、特に大みそかから元旦にかけて、終夜運転を実施していたころは、石川線が大きな輸送力を発揮していました。</p>	同上
14	<p>現在鶴来高校へ通学する生徒の石川線利用者は、鶴来駅または日御子駅で下車しています。旧鶴来町は鶴来高校が現在地に移転した際、鶴来駅を最寄り駅とし、鶴来駅から白山郷運動公園経由する鶴来高校までの通学路を新設しました。</p> <p>しかし、現実には毎日通うとなると、鶴来駅からの距離と日の御子駅からの距離を比べると、日御子駅から、やたら遠いわけではないので、日御子駅で下車し学校まで自転車または徒歩の生徒がかなりいます。</p> <p>そこで、鶴来高校に隣接して駅を新設してはどうでしょうか。駅を建設するスペースは十分確保できます。また、運賃は野町方面からでは鶴来駅と同額でも構わないと思います。こうすることによって電車通学生の利便性は格段に向上し、特に降雪時の通学が楽になることと思います。</p> <p>また、白山郷運動公園にも隣接しており、大会やその他の催し物があった場合、その利用客への交通手段ともなるでしょう。住宅が増えつつある月橋地区や、新興住宅地の明島台地区の交通アクセスの向上にもつながります。</p> <p>鶴来駅の移転または改築についてですが、そもそも鶴来駅ができた当初は、町はずれであり、旧鶴来街道（旧国道157号線）が唯一の金沢直通の道路でしたので、その道に面して駅の入口があれば足りました。しかし、現在、駅の反対側である大国町西に大規模な宅地造成が行われたことによって、そこの住人の利用者が、かなり遠回りして駅に来ているという状況があります。国道157号線や天狗橋（能美市方向）から駅に向かうとなると、駅が見えていながら、同じように遠回りをしなければなりません。</p> <p>よって駅自体もかなり老朽化しており、駅正面は立派な構えであります。建て替える時期に来ていると思います。建て替える際は、橋上駅も一つの方法ですが、建設費が高額になるので、鶴来駅を鶴来郵便局側に移設新築して、天狗橋からの道路と鶴来支所前の道路を踏切でつないではどうでしょうか。</p> <p>駅構内を横切ることになりますが、電車が頻繁に出入りすることもないと思うので、既存の駅前を利用することを考えれば格段に便利になると思います。この場合の踏切は、駅構内の踏切を兼ねる形をとれば、開設が可能になるのではと思われます。</p>	

15	<p>公共交通システムは上水道や道路など都市インフラの一部です。</p> <p>採算が取れないといって単純に廃止する種類のものとは違います。</p> <p>都市計画の柱として公共交通システムを中心に据え、システムを活かした都市づくりを行っていくことが今後のまちづくりに求められる重要なポイントかと思います。</p> <p>その上で、民間企業に全てをゆだねるのではなく、上下分離方式を採用して運用していくことが最低限不可欠だと考えます。</p> <p>また、新しいシステムを導入するにあたり、乗り心地の向上、大都市と同じキャッシュレスシステムの導入、現状よりも早く目的地に着くなど、現在よりも利便性が向上することも重要です。（特に野町～鶴来間は現在の30分よりも多くの時間がかからないように！）</p> <p>また、新しいシステムを導入するにあたり、乗り心地の向上、大都市と同じキャッシュレスシステムの導入、現状よりも早く目的地に着くなど、現在よりも利便性が向上することも重要です。（特に野町～鶴来間は現在の30分よりも多くの時間がかからないように！）</p>	同上
16	現在の石川線を縦軸とするならば、そこにアクセスする横軸（例えば、富光寺～四十万、森島～明光など）の横軸交通を同時に整備してほしい。	
17	運行時間帯をラッシュ時に限定（朝夕通勤通学時間帯の他、沿線高校の定期考査日や白山ひめ神社イベント日、冬季の日中を含む）。運休時間帯の代行バスは運行せず、近隣の併行バス路線をご利用いただく（ただし、松任一鶴来系統は日中増便）。これにより、コスト削減と車両およびインフラの点検整備・修理やリフレッシュ工事の時間を確保する（作業効率向上には、電車を4～5時間程度止めることが効果的）。	
18	路線を新西金沢～鶴来に短縮（野町～新西金沢はバス転換）	
19	架線電圧を直流1500V（現行直流600V）に昇圧し、変電所を1箇所（ほぼ中間の四十万あたり）に削減（この電圧で、1箇所の変電所がカバーできるキロ数は新西金沢～鶴来の11キロが限界）。	
20	車両を大型20メートル両開き4つ扉車（大手私鉄からの中古車。現行車両は18メートル両開き3つ扉車）に更新	
21	<p>利用率を上げるためには通勤、通学以外の利用者の確保も重要なポイントとなる。</p> <p>和歌山県の貴志川線、長野県のしなの鉄道などの観光システムの取り入れ。合わせてJR九州に代表されるユニークなデザイン車両の取り入れも含めて計画をして欲しい。</p> <p>因みに、上記の電車をデザインした水戸岡鋭治氏は鶴来観光協会時代に石川線の改修計画について協力いただいた経緯がある。</p>	

(3) 交通不便地域の解消

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
22	<p>公共交通で、一番重要なことは、本数を増やすのではなく、目的地での所要時間をふまえたダイヤを考えることだと思います。</p> <p>例えば、病院に行くなら、朝診察の始まり時刻にあわせ、帰りは診察にかかる時間を考えて時間設定したり、</p>	<p>・現在、野々市市シャトルバス「のんキー」が白山市に乗り入れしている他、野々市市コミュニティバス「のっティ」の南部ルートが金沢市に、白山市コミュニティバス「めぐーる」の東ルート、蔵山・林ルートが野々市市に一部乗り入れしています。</p>

	<p>また、図書館があるバス停なら、図書館で本を探す時間を考慮した帰りのバスでなければ、そこに行く意味がなく、スーパーがある場所も同様。</p> <p>現状は、バスで、用事をすませ、往復できないダイヤになっています。利用する人がすくないのではなく、利用できません。行きはあるけど、帰りのバスがないとよく耳にします。</p> <p>先にのべましたが、本数を増やすのではなく、用事に合わせた往復の時刻を考慮してほしいです。高齢者は、免許を返納したら、頼れるのは、公共交通だけ。お風呂にいきたくても、一時間ほどしてから帰るバスがない。人によって用事をすませる時間は違いますが、リサーチすれば、平均値がでるはず。特に高齢者の生活行動パターンを調べるべきです。</p> <p>皆の望む時間帯は、なかなか実現できませんが、あそこに行くなら、このバスにのれば、用事をすませて、何時には帰れる。その時間に私たちも合わせて行動できます。ぜひ、見直しをお願い致します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、市町間をまたぐバス等の相互乗り入れなどによる、都市圏内の空白地域の解消や公共交通の利便性の向上に関して連携を図ってまいります。 ・また、運転手不足という大きな問題もあるため、ご希望のダイヤ・ルートなど、すべてにお応えすることは困難な状況ではありますが、路線バスとコミュニティバスとの接続改善など、可能な限り利用実態に即したルート・ダイヤの設定に努めてまいります。 ・いただいたご意見については、今後の交通不便地域解消の参考とさせていただきます。
23	<p>JRの各駅及び北陸鉄道石川の各駅をハブとして、そのハブ地域に向かうコミュニティバスを小型化し、15分間隔で運用し、利便性の向上をまず第一に図る。</p> <p>施行地区を決め、実施するのもよく、その後再度利便性を市民に聞き、正式運用も可能と考える。</p> <p>人が乗らない→運行便数の減少を先にするのではなく、利便性を先に実施することを考えてほしい。</p>	

基本方針2 分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

(1) 交通結節点の整備・機能強化

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
24	<p>北陸鉄道バス南部車庫のKパーク日帰り利用 妻は免許を所持していますが、香林坊までの運転や、特に雪の日に遠くに運転するのが苦手としており、街中や金沢駅へは南部車庫からバスを利用しています。</p> <p>ただ、南部車庫までも距離があり自転車などで行くのですが、雪の日など天気の良い日に南部車庫の駐車場を1日利用できればと以前より申ししておりました。</p> <p>街中までの往復乗車券とKパーク1日利用のセット券など販売すれば、高齢者や運転が苦手な方への需要があるのではと感じます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク・アンド・ライドはまちなかへの自動車流入を抑制する有効な手段と考えており、石川中央都市圏の市町と連携し、鉄道駅周辺などを中心に、商業施設などの民間駐車場の活用や公設駐車場の整備を検討してまいります。 ・また、利用者、交通事業者、駐車場提供者の3者がお互いにメリットを享受し合えるよう、駐車場割引の実施や定期券補助制度の導入などを検討してまいります。 ・いただいたご意見については、今後のパーク・アンド・ライド拡充の参考とさせていただきます。
25	<p>現在、パークアンドライドが整備されている駅は、鶴来、額住宅前です。この2駅の内訳をみると、鶴来駅は、鶴来支所の一角、額住宅前駅は、駅前に数台分です。これはあまりにも少なすぎます。設置が可能な駅を見てみると、日御子駅は、駅前に蔵山公民館があり、その駐車場の一部をパークアンドライドに使えます。道法寺駅も同様です。近くに林公民館があり、その駐車場の一部を転用できます。</p> <p>井口駅と陽羽里駅は、駅の前に田んぼが広がっており、その一部を買い取り駐車場を整備します。特に陽羽里駅は、加賀産業道路を利用して金沢市内に通勤している車両を少しでも、鉄道利用に振り替えていくこと</p>	

	<p>ができます。</p> <p>これを行うための駐車場整備は、上下分離方式が実現すれば、沿線自治体が国の補助を受けながら行う必要があります。</p> <p>パークアンドライドを浸透させるためには、やはり朝のラッシュ時における頻繁運転が大きな意味を持ててきます。前述しましたが、概ね18分から20分ヘッドで、列車を走らせることができ、且つ目的地に速く着くことができる魅力を、マイカーの利用者に気づいてもらうようにしていかなければなりません。</p>	同上
26	<p>現在は白山市鶴来地区在住、実家はかほく市山間部にあります。</p> <p>学生時代は金沢の学校に通っていたため公共交通機関を多く利用していましたが、現在はどこへ行くにも自家用車で移動します。</p> <p>私が公共交通機関を利用しない理由:待たされるのが嫌だから</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えのアクセスが悪く、結果的に移動時間が多くなる。(現在は白山市とかほく市の往復が多いのですが、車だと50分、公共交通機関だと乗り換え時の待ち時間含め3時間近くかかります) ・バス停や駅に屋根や風除けがなく、雨や雪が降っているときは待つのが億劫(今は小さな子供がいるので利用しにくいと感じます。高齢の方も待つのが辛い環境かと思えます) ・雨や雪で遅延したとき、今どこで停まっているのか、あとどれくらいで着くのかわかる情報が公共交通機関ごとにあたりなかったりでわかりにくい(天気が悪くてもその場でバスや電車が来るのを待つしかない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティハブは、バスやシェアサイクルなどの多様な交通モードや隣接する施設との連携を強化し、上屋の整備など快適な待合環境を創出するとともに、スムーズに乗換えができる拠点として、地域の実情に応じた整備を検討してまいります。 ・また、現在のバス路線は、来訪者や普段バスを利用しない方にとってはわかりにくい面もあることから、交通事業者と連携しながらわかりやすい経路表示や愛称の工夫など情報提供のあり方についても検討してまいります。 ・いただいたご意見については、今後の交通結節点の整備・機能強化の参考とさせていただきます。

(2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
27	<p>概ね賛同できる方針でした。</p> <p>個人の取り組みとして通勤時は電車とバスを利用しております。</p> <p>1点方針を補強する提案をさせていただきます。</p> <p>バス停改良によるバスの正着性の向上についてです。</p> <p>現状のバスは、時刻表より早く来た場合は定刻より早く出発します。遅れた場合はいつ来るかわからない。もしかして乗る予定のバスが行ってしまったのかもと不安になることもあります。私はのりまっし金沢アプリの、バス近接情報を利用してありますが、広域では利用できません。大雪時のバス時刻の混乱も石川ではあります。</p> <p>バスの正着性不安緩和のためにも、GTFISの促進でバスが今どこにいるのか?いつ来るのか?の解消していただければ利用向上につながると思います。また、幼稚園バスの送迎などではGPSの利用で、正着性不安を解消している園も県外にはあるようです。公共交通機関の利便性が向上し持続可能な生活様式になるようお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・金沢 MaaS コンソーシアムとして「のりまっし金沢」の利便性向上に取り組むとともに、石川中央都市圏へのMaaS 拡大を目指してまいります。 ・また、わかりやすい経路表示や情報提供あり方の検討、GTFIS の整備やオープンデータ化を推進し、シームレスな情報提供、多様な運行情報の活用等を図ってまいります。 ・いただいたご意見については、今後の公共交通の利用しやすさ・わかりやすさ向上の参考とさせていただきます。

28	<p>金沢市中心部と地方を結ぶ公共交通は充実しているの で、地方同士をつなぐ公共交通ができないか。(例え ば、河北郡市と野々市・白山市を環状的に繋ぐ直通バス など)</p> <p>地域内の全ての公共交通機関の遅延情報などを一元で 見られるサイトやアプリの提供。(どのくらい遅れてい るかわかれば、屋根がないバス停などでずっと待ってい なくてもいい?)</p>	同上
----	---	----

基本方針3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

- (1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成
- (2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備
- (3) 運転手や地域の担い手の確保

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
—	ご意見なし	

その他のご意見

No.	ご意見・ご要望	石川中央都市圏4市2町の考え方
29	<p>白山市新田北の交差点に右折信号をつけた方がいいと 思います。朝と晩のラッシュでいつも混んでいて渋滞し ていたり、右折車線は2台しか通れず黄色信号でも無理 やり走ろうとして危ないです。</p>	<p>周辺地域におきましては、現在、市道の拡幅工事が進 められており、今後、道路管理者と公安委員会との検討 の上、協議してまいります。</p>
30	<p>白山市に住んでいます。 国道8号の松任イオンから乾東交差点までの上下間の 慢性的な渋滞解消に向けて何かしらの対策はして欲しい と思っております。 能美市方面や松任から能美、もしくは野々市に行くル ートが集中してる為に時間問わず渋滞してる印象です。</p>	<p>国道8号につきましては、国土交通省が令和元年度に 乾東交差点から宮丸交差点間の6車線化に事業化されて おります。 現在、設計を進めているところであり、市としても早 期完成に向け、協力してまいりたいと考えております。</p>
31	<p>内灘町への通勤で海側幹線を利用していましたが、信 号のサイクルが悪く時間がかかる印象です。8号線のほ うが信号そのものが少ないのですが流れが良く感じま す。特にコストコ、白山イオンが出来てからの土日も含 め夕方方の混雑が激しくなっています。 手つかずの真ん中の本線が通れば渋滞の解消、8号線 への車も分散し、CO2の削減にもつながるのではないで しょうか。予算の面も含め、厳しいとは感じますが、せ めて海側幹線の信号サイクルの見直しは考えてみていた だけないでしょうか。</p>	<p>海側幹線の本線部につきましては、市としても渋滞解 消に効果的であると考えており、これまでも国や県へ早 期着工について要望しており、今後も継続し要望してい きたいと考えております。 また、信号のサイクルにつきましては、白山警察署へ 確認したところ、感知器により通行量を測定しており、 信号機の周期を随時変更し最適化を図っているとの回答 を受けております。</p>