

## 平成 30 年度 第 1 回金沢市駐車場適正配置審議会 議事録

日 時：平成 30 年 6 月 7 日（木） 10：00～11：15

会 場：金沢市役所 7 階 第 3 委員会室

委員長：それでは、議題に沿い進める。本日の議題 3，4 は関連する事項であり、説明を事務局にお願いする。

事務局：～資料説明～

委員長：何か意見や質問はあるか。

委 員：隔地制度を受ける上で判断基準はあるか。

事務局：隔地の認定において内部基準は定めていない。交通の状況や歩行者量などを勘案し判断している。

委 員：基準を設けた方が担当者による判断の違いが発生しにくいと考えられる。検討してほしい。

委 員：基準等の見直しに関し数字的にもかなり検討されたと見受けられる。方針の確認だが、「歩行者と公共交通を優先するまちづくり」が根幹であるか。

事務局：ご指摘の通りである。また、第 2 次金沢交通戦略では「まちなかを核に公共交通でネットワークを形成すること」も合わせてこの 2 つを交通政策の理念としている。その実現に向け、過度な駐車場整備を抑制するための議論をお願いしている。

委 員：附置義務緩和を受けるための公共交通利用促進の取り組みとは具体的にどのようなものか。

事務局：ホテル事業者であれば、北陸鉄道が発売している 1 日フリー乗車券がセットになったプランの発売、ホテル内のパソコンにおける公共交通の時刻表の表示、窓口での 1 日フリー乗車券の発売等が挙げられる。ハード面では、片町きららにおいてバス待ち環境の整備環境向上のため、屋根・ベンチを設置したことが挙げられる。資料 7 に取り組み内容を記載している。

委 員：方策 3，4 が問題となる。公共交通が不便だとまちなかへの来訪が減少してしまう。

事務局：方策をクリアすれば、理念が実現できるとは考えていない。例えば、公共交通の利用促進であれば、市民意識の醸成、バス利便性の向上、Kパークの充実等様々な施策を同一の方向に向けて推進し、解決を図りたい。今回の資料では、駐車場施策の面から記載している。第 2 次金沢交通戦略を広く展開していきたい。Kパークは商業施設の駐車場を活用してバス通勤を促す取り組みを行っている。GW では、5 箇所パーク・アンド・ライド駐車場を設けた結果、渋滞は

発生しなかった。また、2年前に東金沢駅西口に公的なパーク・アンド・ライド駐車場を初めて設けている。今後も拡大を図り、郊外からの流入にはパーク・アンド・ライドを利用してもらうように繋げていきたい。

委員：料金はどうなっているのか。

事務局：東金沢駅では土日は無料である。商業施設の駐車場利用の場合は、商品券を買ってもらう。

委員：パーク・アンド・ライドの詳細に関する周知は市民に対して足りていないと感じる。

事務局：周知徹底に努めていく。

委員：附置義務原単位の適用用途の細分化はよい。しかし、ホテル立地は「その他の特定用途」になり、平日の占有率が適用されている。名古屋市だとホテルは別で区分されている。休日の方がホテルの利用が多いと感じる。

事務局：名古屋市のホテル区分については、見直し後に統合されている。金沢市においては、最近開業したホテルはほとんどが県外資本であり、関東圏の居住者がターゲットとなっており、駐車場はつくらないという方針が多いと聞いている。また、宿泊者のターゲットはビジネス対応を主とし、併せて観光にも対応するというホテルが多いため、その他の原単位は平日の占有率を適用し、算出している。

委員長：隔地制度、附置義務対象建築物の規模について意見はあるか。

委員：附置義務対象建築物の規模に関し他都市事例では1,500㎡の設定が多い。1,500㎡に対しての整理が必要ではないか。

事務局：50万人以上の都市では、1,500㎡が標準駐車場条例で設定されている。標準駐車場条例に基づく都市が多く、標準駐車場条例以上に設定している都市は少ない。対象建築物の規模を拡大した場合を想定し検討を行ったが、駐車場抑制効果は低いことに加え、最低限必要な車椅子駐車場・荷捌き場の設置や幹線道路への出入り等に対する窓口指導ができなくなるデメリットの方が大きいと判断し、現行通りとした。

委員：公共交通利用率は伸びているが、自動車流入については把握しているか。

事務局：GW等特定日の流入は把握していないが、平成27年には交通センサスがあり、昨年度から毎年交通量調査を行っている。本年も予定している。平成27年と平成29年では、交通量はほとんど変わっていない。

委員：公共交通促進のため、バス台数の総量増加は検討しているのか。バスが混雑していると印象が悪くなる。

事務局：バス車両の増加については、事業者側の問題もあり、市から依頼することは難しい。バス事業者からは運転手の確保が難しいと聞いている。周遊バスや兼六園シャトル等は繁忙期において、バス事業者が増発増便を行い対応している。

今後もバス事業者と連携していきたい。

委員：路線バスは定時性が重要である。観光バスが路上で停車していると定時性が確保できなくなる。観光バスの送迎行為の適正化を進めてほしい。

委員長：主要幹線の道路上の乗降問題は様々な場面で指摘されている。

委員：路上での乗降を控え、広坂等のバス駐車場を利用するように他県のバス協会を通じて要請しているところである。観光客は手荷物が多く、長い距離を歩かせることが難しいため、宿泊施設の近くに駐車場が求められている。本年、現況調査を行うということだが、ぜひ都心軸周辺での候補地を探してほしい。

事務局：ご指摘の通り、観光バスが国道上で停車し乗降を行うと交通に支障が出ると考えている。本年度、まず現況調査を行った上で、適正な場所を検討していきたいと考えている。また先般、都心軸周辺のホテルに対して都心軸上での停車をしないよう文書で個別にお願いしたところである。

委員長：都心軸上は駐停車禁止ではないか。

委員：バス専用レーンの時間帯に限り、人の乗降を除く駐停車禁止である。その他の時間帯は駐車禁止である。

事務局：乗降のために待機しているバスは違反となる。

委員長：現行法で終日禁止にできないか。

委員：駐停車禁止区域に指定すれば可能である。

委員長：個人的な想いだいが、宿泊税が来年4月から導入される。同様に附置義務条例で駐車場整備量の緩和を受けた見返りに駐車協力金等を取る方法も考えられる。それを原資に観光バスや荷捌きの駐車場整備を行えないか。受益者負担の視点から考えれば、ホテルに宿泊する観光客のための駐車場を全て税金で整備していくことは違和感がある。ホテル事業者が応分の負担をすべきである。

事務局：今後の研究テーマとしていきたい。他都市でも検討している事例があると聞いている。

委員長：宿泊税は何に使うのか。

事務局：使い道の方向性に「観光客と市民生活の調和した持続可能な観光の振興」があり、その中で観光バス駐車場整備への活用も検討していきたい。

委員長：荷捌き車両への配慮が必要となる。市もいくつか整備しているが、さらに細かく、事業者の歩行距離を短くなる箇所に整備してほしい。

事務局：今後検討していく。

委員長：他に意見がなければ、市の原案通りに進めるが、もう一度審議会での議論が予定されており、持ち帰って検討してほしい。

委員長：その他の議題はあるか。

委員：今年2月の大雪の際、交通や市民生活が大きく乱れた。新幹線に乗車するために駅へ行っても駐車場がなく、乗れなかった人もいると聞いている。雪対策の

方針が決まっていれば教えてほしい。

事務局：土木局で見直し検討を進めている。交通政策部としては、公共交通重要路線の除雪優先をお願いしている。秋頃までに方向性が示される見込みである。

委員長：オペレーター不足が問題である。物理的に対応できない。

委員：県立音楽堂の地下駐車場の料金が高いと感じる。公営駐車場で建設費等の償却が終わっている場合、安くすべきである。

事務局：駐車場の利用を控え、公共交通を利用してもらう考えもあり、安易に値下げは行うべきでないと考えている。

委員：その考え方であれば理解した。

以上