

第1回金沢市駐車場適正配置審議会 議事録

- 委員：それでは次第に沿って会を開催する。議題について、事務局より一括して資料の説明をしていただく。
- 事務局：一資料説明一
- 委員：ただいまの説明についてご意見、ご質問あればいただきたい。達成状況の評価や、重点的に議論しなければならない点、また新たに追加すべき取組など意見はあるか。
- 委員：駐車場の抑制の必要性はよく分かるが、抑制すればするほど交通弱者である障がい者や高齢者の移動が困難になるのではという心配がある。車いす専用駐車場を1台確保する取組はされているとのことであったが、車いすに限らず移動困難者にも優しい政策を取入れた方がよいのではないかと。西金沢駅の窓口でJR切符が買えず、金沢駅の窓口まで出向いて購入するのが大変であるといった意見もいただいている。障がい者や高齢者などの交通弱者も利用しやすいような駐車場政策といった視点もあってもよいのではないかと。
- 事務局：移動に制約のある方への配慮については重要な視点であり、引き続き取り組んでいく必要があると考えている。駐車場の附置義務で台数緩和をしたとしても、障がい者専用駐車場の台数は必ず確保している。今後は、駅などの交通結節点での公共交通利用についてバリアフリーやユニバーサルデザインなどの対応もあわせて進めていかなければならないと考えている。西金沢駅をはじめ、駅の無人化も進んでいるが、支援が必要な場合は金沢駅から応援要員の派遣など対応をしている。また、森本駅ではエレベーターの整備など取組を進めている。すべての人が制約を感じないような環境づくりを進めていきたい。
- 委員：交通政策と密接にかかわる取組になるため、バリアフリー化などあわせて整備を進めていただきたい。
- 委員：高齢者や障がい者にやさしいまちづくりを考えた時に、高齢者による交通事故率も高く、公共交通に頼らざるを得ない社会になっていくと考えられる。中期的あるいは長期的な視点をもって検討していただきたい。民間の活力も活用しながら、全庁的に幅広く、交通手段自体を考えていただきたい。
- 事務局：高齢化が進んでおり、免許返納をしたいが現状の公共交通では暮らせないといい声もある。これまでの延長線上だけでなく、大胆な取組が必要であると考えている。近年では、各エリアの需要に合ったオンデマンドの交通手段など適切な移動手段の導入により、免許返納しやすい環境づくりを進めている。今後、民間の活力をいただきながら進めていきたい。
- 委員：オンデマンド交通はデータを蓄積し、分析していく必要がある。これまでと異

なるデータの収集や分析方法を民間と協力しながら進めていくことが重要である。

事務局：行政にも証拠に基づく政策立案という考え方が浸透してきている。オンデマンド交通はAIによる配車システムを掲載し、データを収集できるようになっており、今後は人流などのデータもあわせて分析を進めていきたいと考えている。

委員：パーク・アンド・ライドは交通弱者の移動の問題と関わってくるのではないかと。近隣にある交通サービスを受けられる場所の整備として、パーク・アンド・ライドとモビリティハブとの関係をお聞きしたい。

事務局：パーク・アンド・ライドについては、これまで駐車場と鉄道、バスなど移動手段とつなげる、またまちなかへの流入台数を減らすという観点から取組を進めてきた。しかし、移動に制約がある方なども暮らしやすい環境づくりのためには、さらなる取組が必要である。モビリティハブを、パーク・アンド・ライド駐車場を発展していくかたちで整備していけないか、現在策定中の第3次金沢交通戦略でも検討している。モビリティハブは自家用車と鉄道、バスだけではなく、シェアサイクルあるいは一般の自転車、オンデマンド交通などとも乗継しやすい環境の整備である。モビリティハブについては、既存の空間の活用、たとえばコンビニをバス待ちの環境に活用する、シェアサイクルのポートを作るなど、今後、収集データを分析しながら適地選定をしていく。また、ワンストップでサービスを提供できる観点も重要である。たとえば公共交通の乗車券をスマホで購入できるといったMa a Sなどの取組も進めている。

委員：北陸新幹線延伸後、都心軸の宿泊施設は増加している。観光バス、タクシーなど宿泊施設に出入するための乗降場所確保の問題は今後考えていく必要がある。都心軸上での乗り降りの規制強化も重要であるが、特に南町周辺などは乗降場所自体が少ないといった課題もある。ハード面で整備するのか、デジタルの駐車場案内を充実させるのか、検討していただきたい。

事務局：石川県バス協会などとも協力しながら、観光バス駐車場の整備も行っている。しかし、全車両が利用できるとは限らず、そもそも周知もされていない現状にある。使いやすいような乗降場所を整備していかなければならないが土地も限られている。5分以内の駐停車は法律上認められているが、交通に対し影響はある。既存のコインパーキングなどの活用や裏通りにある荷捌き可能区域の道路空間を活用するなど、対応していきたい。

委員：最近ではタクシーもアプリで配車できるシステムになっているが、どこに配車してよいかといった課題もある。

会長：これまでの取組については、まだまだ課題が多いが、おおむね良好に達成しているという評価でもよいのではないかと。これから先の高齢社会の進展やデジタルを活用した最適化を考えると、空き駐車場を案内するアプリなど、スムーズに誘導できるシステムがあれば最適化が図れるのではないかと。駐車場案内シス

テムをより一層汎用化していくなど今度の検討課題として進めていくのがよい。オンデマンド交通については、交通不便地区において住民と協力しながら実践していると聞いており、駐車場とは直接関係ないが、住民の生活の足を確保していくということが重要である。また、現在、都市整備局の都市計画審議会では金沢市集約都市形成計画の改訂を進めているが、まちなかの木造住宅密集地域では雪捨て場がない、延焼防火帯の整備の必要性といった課題から、ポケットパークの必要性の議論もしている。一方、本審議会では小規模な駐車場の増加が課題となっている。歩けるまちづくりがキーワードであるが、まち歩きをする観光客の休憩場所として小規模駐車場を緑化し、ポケットパークとして整備することも可能性としてあるのではないかと考えられる。

事務局：デジタルの活用や高齢者に優しい社会づくりはしっかり取組んでいく。都市構造に手を加えられないなかで都市空間を活用していくためにデジタル活用は必要である。小規模駐車場のポケットパーク化は部局横断で取組を考えていかなければならない。他都市の取組でも土地が空いている場合は、行政が買い取ってポケットパークにしている事例もある。他都市の事例も参考にしながら、部局横断でしっかり取組んでいきたい。

委員：達成状況の評価に関して、市内でも地域によって状況が変わるため、エリア全体だけではなく、地域ごとの評価も必要ではないか。

事務局：地域ごとの評価も提示し、対応策を考えていきたい。

委員：物流、トラック輸送の人的な課題など問題になっていることから、荷捌き実験などを今後の取組に掲げた点はよかったのではないかと。また、金沢の歩けるまちづくりとして、多様な移動ニーズにワンストップで対応していくことが求められている。観光期だけでなく、MaaSを利用して利便性を高めることで、歩けるまちづくりに貢献するのではないかと。さらに、駅西地区は各方面へのアクセスが良いことから支店、営業所が多く立地している。北陸新幹線延伸後、営業所の開設が多い一方、駐車場が少なくなったという意見もあった。駐車場の総量抑制とされているがこのような開発にともなう駐車場のニーズも考慮すべきである。

事務局：1点目の荷捌きに関しては、物流業務をいかに効率化していくかが大切である。渋滞緩和だけでなく、物流の生産性向上などの観点もあり、商工会議所はじめ各業界の方とも意見交換をしながら、よりよい取組を考えていく。2点目のMaaSに関しては、多様なニーズに対応していくが、住民の方が利用しやすいサービスであるべきと考えている。3点目の駅西地区は支店営業所の拠点機能があるため駐車場も確保すべきではないかという指摘であるが、現時点で駅西地区の駐車場に関しては過去5年の間で箇所数、台数ともに増加している。しかし、それ以上に需要も増加していると考えられるため、今後は立体駐車場などを活用

し必要な駐車場台数を確保していく。

委員：小規模な駐車場が増加しているなかで、細い道路に車が入り出すのは危ないため、技術的基準対象駐車場の拡大といった取組はよいのではないかと。また、障がい者の駐車場は確保しているということであったが、一般の車が駐車していることも多い。障がい者だけでなく、高齢者、妊婦のための駐車場の確保をし、誰のための駐車場なのか、利用目的を周知していく必要がある。

事務局：車いす用駐車場など利用目的を理解されずに使われる方も多い。今後は心のバリアフリーに対する取組も必要である。ハード整備をして終わりではなく、駐車場の利用目的の周知等に努めていきたい。

委員：観光施設には駐車場が必要となっている。南町付近ではホテルが増加しているが、駐車場や乗降場所から距離が離れているので利用しにくい。乗降場所を近くに設けてもらえるような施策をしていただきたい。

事務局：利用者の立場からすると移動距離が短い方がよいと考えるのはご指摘のとおりである。まちなかは特に土地や道路空間を確保できないといった制約もある。一本裏通りに乗降場所を確保するなど利用しやすいような取組をしていきたい。

委員：2032 の推計値を目標値としているが、大幅な駐車場台数の削減が必要である。引き続き、駐車場総量の抑制という表現でよいのか。また、技術的基準対象駐車場の拡大として、小規模な駐車場を6m未満道路沿いでは新設を控えると追加し、今後も引き続き技術的基準に合致しない点などにより抑制を図るとあるが、小規模な駐車場設置を抑制できるのか疑問である。

事務局：駐車場台数の抑制という表現が適切かどうかについては、可能な限り自家用車に頼らずに暮らせるような環境づくりを進めており、特にまちなかへの移動に関しては自動車分担率を高める目標も立てており、これらの政策を順調に進めることができれば必要な駐車場の台数も減っていくと仮定している。今後、無秩序に増えないようにしていくという姿勢をお示しした。また、技術的基準対象駐車場の取り扱いについては、法的根拠で規制をかけられるものではないが、引き続き指導をしていく。国でも小規模駐車場の増加に対する議論はされている。土地利用に流されるのではなく、経済合理性があるかたちで転換を促すように進めていく。

委員：目標値について、現状の必要台数を把握することは可能か。今あるものが過剰なのかどうか分かりづらい。情報の出し方を整理していく方がよい。

事務局：推計は結果のみ示している。趣旨が伝わるような資料の作り方を考えていきたい。

委員：他に意見はないようであるため、本日の案件はすべて終了とする。それでは、進行を事務局にお返しする。

以上