

1 調査事件

都市基盤及び住環境の整備のさらなる充実について

2 調査概要

(1) 名古屋市（人口 2,317,985人）

ア 市営住宅駐車場空き区画活用について

名古屋市では、市営住宅において、近年、高齢化の進展や車離れの進行から駐車場の空き区画が増加している。空き区画が増加すると不法駐車が増え、住環境の悪化につながる恐れもあることから、駐車場の空き区画を有効に活用し、市営住宅入居者及び近隣の市民の生活の利便性や質を向上させる事業として、事業者に対しコインパーキングなどの運営のために土地を貸し付けて、コインパーキングやカーシェアリング、月ぎめ駐車場の導入を行っている。

また、まだ空いている駐車場区画の活用方法を検討するために、駐車場シェアリングを軸とした社会実験を開始している。この社会実験では、公募型企画競争（プロポーザル方式）により、事業者を選定し、令和3年8月1日から令和6年3月31日の3年間17団地を実施対象団地として行っている。

まず、基幹事業としては、駐車場シェアリング、コインパーキングの運営を行っている。駐車場シェアリングについては、事前にインターネットから一日単位で予約し、クレジットカードで支払うことで、市営住宅を訪れる家族や友人などの駐車場として利用することができることとしており、その他団地以外に用事がある場合も、事業の採算性や不法駐車排除という目的から利用可能としている。次に、事業者の提案事業としては、出店事業者を誘致し、空き駐車場を活用して行う「移動販売事業者向け支援プラットフォーム提供事業」や利用者を訪問介護や訪問医療事業者に限定し、住宅訪問時や送迎時の駐車スペースとして活用する「訪問医療・訪問介護など事業者向け支援プラットフォーム提供事業」がある。なお、令和4年1月末現在での実績としては、駐車場シェアリングが15団地104台、コインパーキングが1団地3台、訪問介護・訪問医療などが14団地75台、移動販売は実績無しと一定の成果を上げている。

今後の課題としては、事業者から利用者へ行ったアンケートでは、インターネットからの予約ができて便利であるという声がある一方で、高齢者などのインターネットに不慣れな者や、クレジットカードを持たな

い者には使いづらいつの意見が寄せられている。また、事業者としては、飛び飛びの空き区画ではなく、数台分まとまった区画が運営上好ましいことから、既に駐車場を利用している市営アパートの住民に区画を交換してもらうなど、理解、協力を得ることが必要であるなどの点が挙げられている。

イ 名古屋駅周辺のまちづくりの推進（駅前広場の再整備）について

名古屋市では、2027年度（令和9年度）開業予定の東京－名古屋間のリニア中央新幹線に向けた名古屋駅周辺のまちづくりに取り組んでいる。

現在、東京－名古屋間は新幹線で1時間40分かかっているが、リニア中央新幹線が整備されることで40分に短縮することができる。そして、東京－名古屋間が整備された後に、2037年度（令和19年度）開業予定で大阪－名古屋間が整備される計画となっており、48分かかるところが27分に短縮される予定である。これらにより、スーパー・メガリージョンが形成され、名古屋駅を起点とした2時間交流圏人口は東京を抜いて日本一となり、世界から人を引き付ける国際都市へと飛躍する機会と捉えているところである。

名古屋駅周辺のまちづくりについては、平成26年9月の名古屋駅周辺まちづくり構想を皮切りに、名古屋駅周辺の再整備の方針を順次取りまとめてきた。再整備の主要プロジェクトとして現在南北に展開する名古屋駅に直交する形で東西に展開するリニア駅を名古屋駅の地下30メートルに開削による工事で整備を進めるとともに、駅前広場の再整備を行うこととしている。

駅周辺の現状と課題として、乗換先やまちへの見通しが悪いことや動線の交錯により、不便であるだけでなく、安全な交通が阻害されており、また、大規模地震などに備えた防災性の高い空間の確保の必要性、ターミナル駅にふさわしい魅力や都市機能が不足していることが挙げられる。

これらの諸課題に対しては、駅前広場に既存のモニュメント解体やロータリー広場の形状変更によるスペースの確保、交差点形状の見直しやタクシーと一般車のスペースの分離による動線の交錯の解消、新たな東西通路の整備や周辺地区とのアクセス改善のため歩道拡幅や動線の交錯する箇所地下広場の整備を行うなどすることで自動車交通を含めた交通結節機能や利便性、安全性の向上などにより解消する計画として

いる。

その他、地区ごとの美観・快適性の向上、滞在空間の創出のため、地元まちづくり団体などによるフラワーゲートやベンチなどの設置、国家戦略特区を活用した歩行者案内板・広告やフラッグバナーの設置が行われている。また、防災性の向上のため、官民連携で「名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画」を作成し、帰宅困難来訪者を一時的に受け入れる施設の確保などに取り組んでいる。

(2) 静岡市（人口 686,746人）

ア 静岡型MaaSについて

静岡市は、全国で14番目の政令指定都市で、市域の大部分は山間地であり、豊かな自然環境を有する一方、平野部に集中した市街地を形成している。中心市街地には、多様な都市機能の集積により、一定のにぎわいがあるが、人口減少や外出率の低下など社会情勢の変化に伴い地域活力は減退傾向にあり、総人口70万人の維持が課題となっている。

そこで、2019年3月、まちを持続的に発展させるコンパクトなまちづくりのため「静岡市立地適正化計画」、生活に必要な移動を継続的に支える公共交通ネットワーク形成のため「静岡市地域公共交通網形成計画」を合わせ、公共交通軸でまちの中心をつなぐ鉄道を葉脈の主脈、利便性の維持・向上を図るバス路線を葉脈の側脈、まち全体をカバーするタクシーなどを葉肉に見立てたお茶っ葉型の都市構造として多分野の施策を支える仕組みづくりとして、しずおかMaaSの実装に向けた各種の取組を行っている。公共交通の現状としては、高齢者など運転の交通事故の増加による自家用車以外の移動手段確保の社会的要請、バス利用者の減少、バス路線の維持費の増加や運転士の不足など、持続可能な公共交通網の構築が課題となっており、A I、I C Tなどのデジタル技術を活用し、マイカーに頼らない、効率的で利用しやすいサービスの提供により、市内どこにでも60分で行けることを目標に、主に「交通サービスの高度化」、「交通サービスを起点とした他分野の課題解決」、「データ利活用」の3種類の取組を行っている。

まず、「交通サービスの高度化」では、サイバー空間における取組として、スマートフォンからA Iデマンドバス、シェアサイクルなどの検索・予約・決済を行えるサービス、フィジカル空間における取組として駅前広場を再整備することで乗換えを容易にしている。次に、「交通サービスを起点とした他分野の課題解決」では、交通サービスと医療・福祉・観光・商業・住宅などの他分野のサービスを結びつけることで、まちなかの衰退、

観光地までのアクセス性の低さ、高齢者・障がい者をはじめとする外出困難者への対応、中山間地における医療従事者不足解消のため医療機器を搭載した車両で遠隔診断を行うなど諸課題解決を図っている。また、「データ利活用」では、MaaS利用者の行動履歴などをはじめとするデータを活用し、例えば車内の混雑状況を可視化するなど、サービスの高度化を図っている。

なお、MaaSの取組体制としては、官民連携し静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクト（MaaSコンソーシアム）を令和元年度より立ち上げ、都市ビジョンの実現に資する技術・ノウハウを有する民間企業、団体を広く募集し、市内外の企業・団体・分野間の垣根を超えたオープンイノベーションを推進しており、令和元年度12団体だった参加業者は、令和4年度41団体にまでなっている。

今後の課題としては、これまでAIオンデマンドによる配車を行う旅客輸送や商品配送のサービスなど、特にスマートホンを扱えない者でも利用できることに留意した環境づくりに配慮し様々な実証実験を行ってきたが、今後は令和6年度のMaaSの本格実装、そして将来の自動運転社会を見据えた交通の在り方を中長期的に検討する必要がある。

イ 街路空間の利活用（パークレット）について

静岡市では、来街者向けに「中心市街地に充実してほしい施設・サービス」についてのアンケートを行っているが、以前から各年齢層から休憩スペース・ベンチに対する要望が多かったところである。そのような中、市内中心部に静岡県警の設置する路上駐車パーキングチケットが、民間のコインパーキングの増加などに伴う稼働率の低下などにより、令和2年3月末をもって同制度が廃止されることとなったことから、この機会を捉え、まちの賑わい創出、コロナ禍での屋外需要対応のため、パークレット社会実験を行うこととした。

この社会実験開始に当たり、関係機関として、まず警察との協議を行い、元の駐車枠の中へパークレットを設置すること、PC製ガードレール基礎を設置し、人が飛び出さない、飛び出せない、安全面に配慮した構造とすること、次に、地元商店街との協議では道路空間との調和したデザイン、特定の集団が長居するのではなく、幅広い世代が居心地よく利用できる空間とすることを目指す姿として共有を行った。

また、官民連携の体制強化として、設計・製作・施工については、地元県産材であるオクシズ材の取扱いの実績が豊富である静岡木材業協同組

合に依頼、デザインは市内でエリアリノベーションを手掛けるCSA不動産が取組に賛同し全面協力を得ることができた結果、正六角形と四角形のユニットで構成されるデザインからハニカムスクエアと名付けられ、令和2年9月25日にハニカムスクエア呉服町及び七間町がオープンすることとなった。

社会実験の効果検証としては、アンケート調査の結果、好意的な意見が非常に多く、利用者満足度が高いことを確認できた。タクシーやバス事業者へのヒアリングでもパークレットができたことにより危険性を感じたという意見はほとんどなく、令和2年11月に行った調査では12時間の延べ利用人数が266人、同時滞在人数17人と多くの利用が確認できたところである。今後の課題としては、当初社会実験は令和3年3月までであるため、実験期間終了後はハニカムスクエアを撤去することとしていたが、利用者の満足度が高く、継続設置を望む声も多いことから引き続き設置している。しかし、ハニカムスクエアは無垢の木材を使用しており、徐々に劣化していくことが見込まれるため、歩行者の利便性、地域活性化に資する道路上へのものの設置を認める歩行者利便増進制度を活用しながら、まちの賑わいづくりに貢献する道路空間の在り方について、地元とともに検討していく必要がある。