

「金沢市集約都市形成計画骨子案」について パブリックコメントでのご意見の概要と市の考え方

募集期間：平成28年6月28日（火）から平成28年7月27日（水）

1. 「集約都市形成計画の策定にあたって」について		
No.	ご意見の概要	市の考え方
1	中山間地の既存集落の保全・活性化策について、金沢市の取り組みが良く見えない。魅力的な地域資源もあり市街地からも近く、立地環境は恵まれている。モデル事業化することで、見える化、発信力の強化を図ってはどうか。それにより本計画に厚みが増すと考える。	本計画は、主に市街地(市街化区域)における都市集約化の将来像を提示しています。田園地域・中山間地域については、別途進められる「元気な中山間地の形成」に向けた取り組み等を踏まえ、今度、都市マスタープランの見直しにおいて、全市的なまちづくりのあり方等の方針を提示していく予定です。
2. 「本市の都市構造の状況・課題および目指す方向性」について		
No.	ご意見の概要	市の考え方
1	集約都市を目指す方針には理解でき賛成である。市民がマイカーから公共交通へ転換することがカギとなろう。マイカーよりも公共交通が使いやすくなるよう環境づくりや施策の実施が重要だ。その際、国内国外問わず、成功した都市の例を参考とすべき。都心への交通システムは鉄軌道型システムを選択することとして、BRTなどゴムタイヤ型システムは避けること。金沢市の姉妹都市である仏ナンシー市ではゴムタイヤトラムを導入したが、マイカーからの移行は少なく結果的に従来のバスとほとんど変わらなかったという。新潟市のBRTも低調である。これら失敗例を反面教師とすべき。	本計画では、公共交通が人口減少・高齢化に対応した都市構築の鍵を握ると考え、土地利用・交通政策を一体化させ、公共交通重要路線を骨格軸としてそれを利用しやすい都市構造に集約化していくことを目指しています。公共交通重要路線の具体的な利便性向上については、「第2次金沢交通戦略」に基づき、新しい交通システムの導入を含めて検討を進めています。
2	現状課題及び目指す方向性の中で、「徒歩圏1kmにおいては必要施設は約9割の人口カバー率である」とあるが、商業・医療・金融・教育すべての施設をカバーしているという認識でよろしいか。	1km徒歩圏であれば、各施設から徒歩圏の人口カバー率は90%以上となり、市街地内のほとんどの人が徒歩で移動可能な状況になっています。
3	都心における空洞化とコミュニティの喪失の危機は解決すべき喫緊の課題である。空き地、空家、コインパーキング等に変貌した都心軸の裏手の土地利用を再考し、例えば、都市機能を立地させる際に居住機能をセットで義務付けるなど、ハレの場としての魅力づくりに合わせて、定住促進によりコミュニティの復活を強調すべきである。また、郊外には市の人口の大半が居住していることから、それを居住誘導するのはかなりハードルが高いと思われる。高度経済成長期にできた市街地などは老朽化しつつあり、高齢化も進んでいる。次世代もしっかりと住み続けられるように、地域の公共インフラのリニューアルを行うべきであり、これにより市特有の校下組織を活かしたコミュニティの存続を強力に支援するよう記述したら良い。	本計画において、都心部は都市機能誘導区域であるとともに居住誘導区域でもあり、ハレの場としての再構築を図っていきます。また、郊外部の一般居住区域においても、日用品店など歩いて暮らせる都市機能の確保を進めつつ、時間をかけて居住の誘導を図っていきます。この方針のもと、効率的な土地利用や既存コミュニティの存続など様々な視点から具体的方策を検討し、人口減少や高齢化に対応した都市構造の構築を図っていきます。
3. 「集約都市形成計画が目指す将来都市像」について		
No.	ご意見の概要	市の考え方
1	LRTの導入と自動車進入禁止エリアの拡大を費用と時間はかかるが進めていくべき。経営スキーム検討においては、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ: 公民連携)を導入すべき。	新しい交通システムの導入については、「第2次金沢交通戦略」のもと検討を進めているところです。
2	クルマ利用をこれ以上推奨する必要は無いが、免許保有者数並のクルマ利用は残り続ける。放射軸線状の公共交通のみでは限界があるため、中心部においてはクルマも使えるし公共交通機関も便利であるため、それを伸ばすと言った方がリアリティがあるのではないか。	本計画では、現在の自動車利用状況から、公共交通の利用割合を緩やかでも確実に増やしていくことが不可欠であり、放射状の公共交通骨格軸の確立を図ることを第一ステップとして位置づけています。
3	旧市街地の人口減少は、駐車場確保が困難であるという点が要因なのではないか。そういう意味で、空地のコインパーキングなどの単純な駐車場確保ではなく、高密度化および地域ごとの適正分散化が図れないか。また、カーシェアリングの推奨や料金を下げるための賃貸駐車場への補助などを検討してはどうか。	中心商店街や都心軸においては、駐車場配置適正化区域を設定し、今後、適正な配置誘導を検討していくこととしています。カーシェアリングなどのTDM施策については、都市交通施策の一つと認識しており、今後も研究してまいります。
4	「クルマを利用せず、公共交通利用にて生活を行うことは、クルマの購入や維持管理費を低減でき、可処分所得の増加に寄与する」といったわかりやすいモデル事例を示してはどうか。	ご意見として承り、具体的な交通政策の展開に生かしていきたいと考えています。
5	「軸線強化型都市構造」の実現には、都心軸には軌道系(LRT)、その他軸線には柔軟性を活かせる高度なバスシステム(BRT)、面的には路線バスやコミュニティバスを充実させ、三層、四層、五層の交通体系が必要ではないか。	「軸線強化型都市構造」の実現には公共交通重要路線の利便性向上が不可欠であり、本計画は、その路線と土地利用の関係を明示するもので、新しい交通システムの導入など具体的な利便性向上策は、「第2次金沢交通戦略」に基づき、別途、検討・提示を進めていく予定です。
6	「都心軸」が「金沢港～犀川大橋」となっているが、有松あるいは野町、ないしは広小路まで設定しない合理的な説明が必要ではないか。	都心軸は、本市の保全と開発において近代化を図るエリアとして長年にわたり位置づけられてきた概念であり、まちづくりの継続性からそのまま用いています。

No.	ご意見の概要	市の考え方
7	駅の東西が秩序を保ちつつ共に発展していくためには、都心軸の交通の流れが金沢駅で分断されている状態を改めるべき。駅地下の地下トンネルにより駅東西を貫く「新しい交通システム」の整備が有効である。都心軸沿線の移動は公共交通が便利、車は大回りで不便との状況が望まれる。	ご意見の観点も含め、新しい交通システムについては、検討を進めているところです。
8	「自動運転車両の実用化が進んだとしても、自動運転と都市づくりは直接的に結びつかず、課題の解決にならない」との委員会意見もあるとおり、「ICTやIoT」の影響力は「集約都市の形成」に対しては中立的である。「なお、長期的な都市構造・交通体系の変革にあたっては、ICTやIoT等の技術革新(自動運転技術等)をはじめとする時代の潮流を加味しながら、柔軟に対応していく」の一文は、論点が混同しやすいため、記述は不適切ではないか。	貴重なご意見として承り、計画書への反映を検討したいと考えています。
9	都心軸へのLRT等の新交通システム導入を願っている。交通インフラ整備は、都市の品格を上げ、また観光資源として大きな役割を果たす。	新しい交通システムについては、検討を進めているところです。
10	広域連携の推進のため、内灘町との合併を強力に推進すべき。	貴重なご意見として承ります。
11	「都心軸」が「金沢港～犀川大橋」となっているが、第二次交通戦略では、「本市の都心軸には、公共交通ネットワークの幹となる、新しい交通システムの導入を目指す」と定められており、他の公共交通重要路線よりも特別な位置づけがなされている。少なくとも野町までは整備し、北鉄石川線に連結させるのが自然である。本計画の都心軸も「新しい交通システム」と連動させ、犀川大橋より南側まで延伸して欲しい。	都心軸は、本市の保全と開発において近代化を図るエリアとして長年にわたり位置づけられてきた概念であり、交通機能を主体に設定したものではありません。都心軸は、公共交通重要路線の中でも重要な役割を担っていますが、本計画では、本市の公共交通の骨格として重要と位置づけられており、そこでの具体的な利便性向上については、「第2次金沢交通戦略」にもとづき検討し改善していく予定です。また、沿道の土地利用については、居住を誘導するとともに、地区の特性にあった都市機能の誘導を図っていきます。
12	都心軸を「金沢港～犀川大橋」と定義しているが、根拠が不明。「犀川大橋止まり」では、南部地区への配慮が足りない。野町または有松まで伸ばすべき。特に野町周辺は、寺町寺院群、西茶屋街などの歴史的文化的街並み(観光地でもある)、農林水産省出先機関が存在する。また、南部地区や白山麓へつなぐ北鉄石川線のターミナルがあり交通結節点の一つとなっている。石川線は、南部地区だけでなく石川中央都市圏を構成する野々市市や白山市をつなぐ重要なインフラである。野町を金沢の南の玄関口と位置づけるとともに、様々な都市機能を誘導、集積すべきである。	
13	「公共交通重要路線への居住誘導」基本的には賛成である。交通システムの施策は、特に鉄道や軌道型システムの改善や再整備を中心に進めて欲しい。バスなどゴムタイヤ型システムはなるべく避けることが望ましい。理由として「シティーライナー」の例をあげ説明したい。「シティーライナー」は石川県庁の鞍月地区移転にあわせ導入された当時の新しいバスシステムである。公共交通重要路線の一つと位置づけられており、年々ルートが、新設、廃止、変更されている。現在ルートは様々なバリエーションに富み複雑怪奇になっている。きめ細かいサービスが向上したとも言えるが、ここまでくると基幹交通としての役割を失ってしまっている。例えば市民が住宅購入する場合、本計画に従ってマイカーでなく公共交通の沿線を検討しても、バス路線は毎年のように変更されるため、購入をためらうと考えられる。鉄軌道ならまだ路線の担保力は強いのでその心配は少ない。	走行形態を問わず利便性の高い公共交通ルートであることの信頼性の表現として公共交通重要路線を指定したものです。将来においてもこの路線については、事業者と行政が一体となって利便性の高いサービスを提供していくものであり、新しい交通システムについても別途検討を進めているところです。
14	ICT、IoTを加味する交通システムの記述箇所があり、自動運転を想定する交通システムを検討していると考えられる。そもそも、ICT、IoTは本来、情報(データ)やモノに活用する場合は有効であるが、ヒトの輸送には安全面やセキュリティ面で危険性が高く不相当である。えちぜん鉄道ではアテンダントが乗務しており、これからの公共交通は「安心・安全」と「おもてなし」がキーワードとなっている。、ICTやIoTなどによる自動運転に頼ることなく都心軸の公道を通る幹線交通については、LRTなどのしっかりした鉄軌道型で乗務員が直接運転する交通機関が望ましい。	ICT、IoT等の技術革新に関する記述については、自動運転技術が課題を解決できるといった誤解を生まないよう表現を見直したいと考えています。
15	「軸線」の位置付けについて 計画の将来都市像として、“持続的な成長を支える「軸線強化型都市構造」への転換”が掲げられており、骨子案を見る限りこの「軸線」は「第2次金沢交通戦略」に示される「公共交通重要路線」を指しているように思われますが、本計画の中では明確に「軸線」の位置付けがなされていないように思われます。 本計画で想定している強化を図る「軸線」とは、居住誘導区域の骨格となる「公共交通重要路線」になるのか、都市機能誘導区域の骨格となる都市軸+αになるのか、その双方を併せたものになるのか、明確にされていない理由はあるのでしょうか？	本計画における軸線は、公共交通重要路線であり、本計画との連携のもと先じて「第2次金沢交通戦略」で位置づけたものです。将来都市像の副題にあるように、まちなかを核として郊外に向けた軸線を強化することで人口減少や高齢化に強い都市構造を構築するものです。本計画の軸線と公共交通重要路線の関係が明確となるよう表現を工夫します。

No.	ご意見の概要	市の考え方
16	今後、金沢中心部における居住を希望する場合、家を購入するのは比較的若い世代が中心になると思われるが、現実として居住環境が良好な土地は少ない状況にある(例えば、土地が不成形、狭小である等)。定住を促進するための土地の確保等の方針について、基本方針に謳うべきではないか。	パブリックコメントにおいては、人口減少や高齢化等の進展を踏まえ長期的な視点に基づく都市集約化のビジョンを主に提示しています。ご指摘のように、これを推進する具体策が大切であり、最終計画案には施策提案や目標指標などをあわせて提示する予定です。また、計画策定後においても継続して実現のための新規施策や施策改善を推進していく予定です。なお、標記については出来る限り分かりやすい表現となるよう工夫を行いたいと考えています。
17	ビジョンの実現化について 都市のビジョンを明確にするのは評価できるものの、地域の即地的な計画や実現性のある施策にどう結び付けるのかが、良く分からない。今後実効性の高いものとなるよう十分フォローしていく必要がある。また、図や語句についても、市民が理解しやすいようにさらに平易な言葉で、具体的なイメージを共有できるよう工夫したら良い。	
18	クルマに頼らなくても生活できる環境を指向しているが、現状のままでは、実現には相当の困難が伴うと考えられる。実現化を図ろうとするならば、例えば、市が公共交通の建設や運営に対するイニシアティブをとり、新しい交通システム導入も視野に入れて、ルートや料金体系などを改善することにより、市民がクルマから転換できるような抜本的な施策の検討を進めるべきではないか。従って、クルマと公共交通は、それぞれの特性を生かしながら、目的に応じたバランスの良い共生を目指すべきである。	現状から、全ての地区でクルマに頼らない生活を実現することは困難であり、クルマと公共交通の適切なバランスを維持するには地区の特性を勘案した取組が求められます。本計画は、「軸線強化型都市構造」として、公共交通の利便性を勘案した地区特性を示すものでもあり、交通政策と土地利用政策が両輪となった都市ビジョンとして策定しています。計画策定後には、両政策を連携させ、具体的な施策を展開していく予定です。
19	P4右「公共交通重要路線沿線に居住をはじめとする様々な都市機能を誘導します」とあり、この表現では居住なのか都市機能なのかははっきりしないのではないか。	居住の誘導とともに日々の生活を支える都市機能を確保していくことを意図したもので、誤解を生まないよう表現を工夫したいと考えています。
4. 「居住誘導区域および都市機能誘導区域等の設定方針」について		
No.	ご意見の概要	市の考え方
1	西部緑地公園や城北運動公園などの大規模集客公共施設についての位置づけが無い。スポーツ振興による交流人口の増加は大切な視点であり、本計画においても整合を図って欲しい。	本計画は、国の立地適正化計画の制度に準じて、市街化区域の中に各誘導区域を定めるため、市街化調整区域の運動公園等は表記していませんが、ご指摘の施設についてはこれまでどおり重要な施設として認識しています。
2	石川中央都市圏を構成する自治体との行政の境界を越えた調整をしっかりと行っていただきたい。中枢拠点である金沢市の中心市街地の求心力を弱めないよう、圏域全体での大型商業施設の立地規制について石川県も含め本格的な議論が望まれる。	石川中央都市圏を構成する自治体の中でも先行して計画を策定しており、関係自治体へ計画の趣旨や内容を伝えるとともに、石川県とも協力して広域的な整合性の確保を促していく予定です。
3	石川中央都市圏の構想において、「都市圏の公共交通重要路線」というべき石川線・浅野川線のあり方、将来像を明確に位置づけることが必要である。 沿線自治体や石川県と協力し、抜本的な再生・活性化策を望む。 フィーダーバスの設定やパークアンドライド駐車場の整備を含み、LRTへの移行を優先的に検討すべき。	本計画において、石川線や浅野川線は、公共交通重要路線として位置づけられています。当該鉄道線の利便性向上については、関係市町と連携して検討・対策が進められており、新しい交通システムの導入についても検討を進めているところです。
4	都市機能誘導区域・居住誘導区域・一般居住区域の人口密度や高齢化率の現状や目標をどのように考えているのか。	本計画の推進に向けての目標指標の設定の中で、示して行きたいと考えています。
5	各区域の将来目標に向けた施策がわからないと将来の地域イメージができない。	パブリックコメント等により方針が確定した後、実現化方策や目標指標についても提示する予定です。
6	現状の土地利用や用途区分を鑑みると、各区域の境界がなぜ「軸線強化型都市構造」のイメージになるかわからない。どのような考えで各区域の境界を設定しているのか。	ご指摘のように現状の市街地は薄く広がり軸線状の形態は見取れません。計画では、この状況から公共交通重要路線沿線に居住を誘導し、都心を核として郊外に向けた軸線状に人口密度を高めていくことを目指すものです。軸線状の居住誘導区域は、高齢者でも歩いてバス停に行ける重要路線両側300mを境界として設定することを基本としています。
7	都市機能誘導区域の誘導施設の設定については、業務施設(オフィス)や官公庁についても記載すべき。	各区域における誘導施設の方針については、今後、誘導施設の設定の中で示して行きたいと考えています。

No.	ご意見の概要	市の考え方
8	骨子案は、金沢市内に限った閉じたものとなっている。都市計画など地方自治体の権限では限界がある点は理解できる。しかし居住分野や交通分野については、石川中央都市圏全体を想定した視点が必要である。現実として、かほく市、津幡町、内灘町、野々市市、白山市いずれも金沢のベッドタウンとなっており、多くの住民が通勤通学で金沢に向かっている。一方、金沢市民も、それらの周辺都市の商業施設や行楽施設に向かうことが多い。特に交通機関である北陸本線、七尾線、石川線、浅野川線の四つの鉄道線は重点的に力を入れ、それら路線の機能強化と香林坊地区等都心への乗り入れを実現すべきである。	本計画において、石川線や浅野川線は、公共交通重要路線として位置づけ、各駅の徒歩圏域を居住誘導区域として定めています。本計画の推進については、石川県や石川中央都市圏を構成する各自治体への情報提供を行い、広域的な整合を促して行きたいと考えています。また、新しい交通システムや公共交通網の再編等、交通政策との整合を図って行きたいと考えています。
9	都市機能を都心に呼び戻すことには、賛成である。しかしこれまで石川県庁や金沢大学をはじめとする大学、合同庁舎等官公庁の出先機関など重要な施設が次々と郊外へ移転してしまった。しかし東京や大阪、あるいは同じ北陸の富山や福井では、大学や官公庁の郊外移転の例は意外に少ない。金沢のケースは、学術的な研究やシンクタンクの調査結果ではなく、利権に伴う政治力が原因とも噂される。これまでの例を反省し、クリーンで透明性を確保した形で進めて欲しい。	将来の都市像と取り組むべき課題を明確に、市民に分かりやすいまちづくりを進めるために本計画を策定しているところです。
10	誘導する都市機能について 骨子案では、都市機能誘導区域の位置付け、設定方針が示されておりますが、今後誘導される都市機能・施設は具体的にどのようなものなのでしょうか？ 今後検討が進められる過程で、改めて示されるのでしょうか？	各区域における都市機能の誘導や望ましい配置の考え方について、今後、計画の中で示して行きたいと考えています。
11	災害の危険な区域等の除外について 都市計画運用指針では、居住誘導区域には「災害の危険性が高い区域は原則として含まない事とすべき」とあり、行政として「居住を誘導する」観点からも除外は必要な事であると考えますが、市独自に指定される一般居住区域も同様に災害の危険性が高い区域を除外している理由はどのようなものなのでしょうか？ 一般居住区域は「既存の都市基盤を活かしながら、これまで通りに暮らし続けられる区域」とされておりますが、現状として上記に該当する危険性が高い区域に居住されている方はいないのでしょうか？	災害リスクの高い地域や住宅の建築を制限している地域等についての、各誘導区域での取り扱いについては、計画書の中でわかりやすく明示します。
12	一般居住区域における区域設定の考え方であるが、「災害の危険な区域を除く区域」との記述があるが、土砂災害や浸水区域などの何を指しているのか。参考資料等に明示することにより、住民に正確に伝わるのではないか。	
13	居住誘導区域について、北鉄石川線や浅野川線から300mとあるが、鉄道の高い定時性や路線持続といった観点から、JRと同様に500mが望ましいのではないか。	駅が設置された経緯と周辺の土地利用状況を勘案し、石川線や浅野川線の駅は日常生活を超えた都市機能の集積を目指す状況にはないことからバス路線と同様に半径300mとしたものです。
14	拠点設定が記載されているが、具体の誘導施設についてはどのように考えているのか。	各区域における都市機能の誘導や望ましい配置の考え方について、今後、計画の中で示して行きたいと考えています。
15	一般居住区域 ≒ 市街化区域では都市の集約へ繋がるのか。	本計画は、市街地の物理的な縮小を目的とするものでなく、公共交通を介して都市の使い方にメリハリをつけていくことを都市集約化への道筋としています。そのため、居住地を確保するためにも一般居住区域の設定は不可欠であり、具体的な施策を継続的に展開することで居住誘導区域の人口密度を維持していくものです。
16	図にて、地域拠点が居住誘導区域をはみ出しているように見えるが、都市機能誘導区域は居住誘導区域内に設定する必要があるのではないか(駅周辺も同様にみえる)。	本計画では、先ず居住誘導区域を設定しその中で都市機能誘導区域を設定しており、全ての都市機能誘導区域は居住誘導区域の役割も担っています。ご指摘の区域については、居住誘導区域と都市機能誘導区域がピッタリ重なった部分となります。
17	まちなかの歴史的まちなみ整備が重要な課題であることは言うまでもありません。そして、「都市機能誘導区域」の中でも、特に裏通りなどは、歴史的な住宅地でもあります。ここに定住を促進し、魅力的な歴史的環境の中に居を構え、日々、付近を楽しみながら散歩ができるような、そうした「まちなみ」の創出が思い描けます。さらに、買い物や飲食を含めた新たな都心居住が展開され、ますます観光客などの訪問者を含む交流人口の促進にも繋がるのが期待されます。「都市機能誘導区域」のネーミングについてです。この区域には、上記の歴史的住宅地やまちなみの区域が含まれており、金沢にとって、文字通りかけがえのない区域でもあります。したがって、都市機能という表現では、この点がイメージできませんし、誤解を産むことにもなりかねません。是非ともふさわしいネームに付け直していただきますよう、よろしくお願いいたします。	「都市機能誘導区域」、「居住誘導区域」の名称は、都市再生特別措置法で決められたもので他の名称を使用できません。本計画では、都心部内の特性の違いを表現するため、都心拠点の中に中心商業拠点、中心市街地、都心軸といった特徴付けを行っています。ご指摘のように都心拠点は歴史資産を活用した最も大切な居住誘導区域でもあることから、この意図が伝わるよう計画内の記述について工夫したいと考えています。

No.	ご意見の概要	市の考え方
18	現在から第一ステージに上がると、「都市機能誘導区域」では、家屋が1戸減少してビルが1棟新築され増えています。前述で懸念したように、都市機能に偏重しているように見受けられます。そして、第一ステージから第三ステージの各ステップアップにおける「都市機能誘導区域」では、ビルだけが赤くなり、ビルの更新だけが進められているように見えます。これも都市機能に偏重しているように思えます。	都市機能誘導区域は、居住誘導区域でもあり単純にビル化を推進するものではありません。誤解が生まれないうよう、計画書の記載について工夫したいと考えています。
19	「一般居住区域」に関連しますが、高度経済成長期以降に開発された主な町丁目の多くは、人口増加が鈍化し、停滞あるいは減少傾向を示しました。この傾向は、平成12年以降にも続き、「一般居住区域」の主な町丁目は、成長期を終え衰退期に転じたように思えました。人口の空洞化が中心市街地だけでなく市街化区域にも広がる趨勢を示していました。 ところが、近年はこのような町丁目が再び人口増加を示しているのです。私は「再増加」と定義しています。それはすでに、平成15年から始まりました。とりわけ、中心市街地に近い地域にも多くの町丁目が見られます。必ずしも区画整理事業地区だけで発生している現象ではありません。すでに建て詰まっていた町丁目では、盛んに中古アパートやマンションの建て替えが行われています。建設用地に余裕のある町丁目では、戸建て住宅の新築が進んでいます。中心市街地に比較的近い地域では、利便性が評価されて人口が増加しているのかも知れません。山側環状や海側環状などの交通の利便性が評価されている兆候も見られます。県内から金沢市への転入超過も一因だと思われます。 具体的には、日本建築学会北陸支部大会等で発表しておりますので、よろしければ参考にしてください。結論としましては、人口や建設を含めた動向を、具体的に分析する必要があるのではないのでしょうか。	市内各地の人口動向については、新興エリアで増加し老朽化とともに減少する流れがあり、ご指摘のように近年は、この老朽化エリアでの再更新の傾向も見えてきます。これまでも一定の分析を行い施策検討を進めていますが、今後も継続して動向を把握し適切な誘導施策や規制手法となるよう努めていきます。
5. 「その他」について		
No.	ご意見の概要	市の考え方
1	買い物不自由地域の改善を図るべき。デマンド型の予約型乗合タクシーや電気自動車によるカーシェアリング、不自由地域への出店事業者への補助などの優遇措置。	ご提案の施策については、今後の交通政策や商業政策を進める上で参考とさせていただきます。
2	一人暮らしの高齢者や買物不自由者の情報を正確に把握することは困難であり、地域の人々のつながりを深めていく施策が必要。	貴重なご意見として承ります。金沢市では、買い物に限らず、良好な生活環境を実現する基盤に地域コミュニティがあると考えており、引き続きその維持・活性化に取り組んでいきます。
3	金沢港の最大限の利活用を図るべき。三層式の橋梁を建設し、一層目は北鉄浅野川線の乗り入れ、二層目は自動車専用橋、三層目は歩行者専用とし、戸水側にはエレベータを設定するなど、国際観光港として「見ても楽しみ、渡っても楽しみな多層型橋梁を造る。」	貴重なご意見として承ります。
4	石川線と浅野川線の活性化についての提案 ・浅野川線三ツ屋駅付近から海側幹線へ乗り入れ、犀川を渡り西部緑地公園に乗り入れ、JR北陸本線をくぐり西金沢駅付近で従来の石川線と接続する。	貴重なご意見として承ります。
6	都市機能についての提案 ・玉川公園横の企業建物を情報映像図書館(仮称)とする。 ・県営石引駐車場に地下三階地上四階の国際会議場を建設する。 ・東山河岸緑地と駐車場を活用し、浅野川園遊座を建設する。	貴重なご意見として承ります。
7	公共交通について、現在のバス網やバス本数、定時性の低さでは居住を誘導する軸としては不十分である路線も多々あるのではないかと。今後、市が目指すべき公共交通の利便性向上について記入したほうが、住民の理解を得られやすいのではないかと。	公共交通重要路線が目指すサービス水準は、昨年度策定された「第2次金沢交通戦略」に示されています。この交通戦略は、本計画との連携を図って策定されており、詳細な表記については役割分担をしています。なお、ご意見は今後の市民説明の際に理解を得るためのポイントとして生かしていきたいと考えています。
8	居住誘導区域のうち、まちなか区域においては公共交通重要路線から徒歩圏外(300m超)となる地域が多く存在する。まちなかでの居住を誘導していくため、ふらっとバスについても公共交通重要路線と同様に、今後も高水準の公共交通サービスを確保していくべきである。	本計画における居住誘導区域は、公共交通重要路線及びふらっとバス路線から徒歩圏300mを設定する予定です。ご指摘のとおりふらっとバスについては、今後とも高水準のサービス維持に努めていきたいと考えています。

No.	ご意見の概要	市の考え方
9	<p>金沢市の都市政策の文言は、学者が考えたのか市民には難しく、単にコンパクトシティのパクリ？としか思えない。世界都市は諦めたようだがいつも忘れ去られているのが市民、50年程前は人口が都心に集約すると渋滞と公害が起きる、と脅かされ、都心部の狭い長屋や貸家に住んでいた子供世代は、両親から別居し、車庫が置ける郊外の分譲団地へと引越しをするのを推奨され、区画整理された団地にマッチ箱のような家が並んだ。多くの田んぼが消え、多くのショッピングセンターが誕生し、市内はシャッター商店街とコインパーキングが広がった。</p> <p>昔、ある作家が「書を捨て街に出よう」と主張したように、誰にでもわかる言葉で・金沢「車を捨て街に帰ろう」計画・などはいかがでしょう。都心部に住む高齢限界町会では「孫リターン」と叫びたい深刻な事態です。</p> <p>この40年間、首長や議員等政治家各位は毎年、ヨーロッパなどLRTの視察や環境問題の視察と名目で大挙して出張を繰り返していました。しかし40年前北陸新幹線の開通に合わせて描かれていたビジョン、この時はモノレールとパーク＆ライドの駐車場スペース等が、新幹線が開通した今も未だに着工もできず、絵に書いた餅状態どころか官僚と政治家に利用され、市民の居住すら勝手に誘導しようとしている。もう持続的成長はありません。加賀百万石以降、金沢は持続的衰退の一途、江戸時代日本有数の大都会だったのに？おめでたい話です。そこで、150年前の旧市街地に人口を集約させ、移動は基本的に徒歩と自転車、公共交通とします。LRTなどの新交通システム(ただしARTのような雪に弱いシステムは失敗します)は、既存の線路を延長利用して、フラットレベルで旧市電の走る範囲と結ぶことを提案します。</p> <p>これ以上の区画整理事業は環境の破壊と、食料の供給の破壊をもたらします。駅西は今後、田や畑に戻し、金沢市内で食料の自給率を100%にしましょう。</p> <p>骨子案では都心軸を「金沢港～犀川大橋」と定義しています。理由や説明が何もありません。駅西～金沢港は都心軸から外すべきです。その辺りは食料生産地へ変更すべきです。</p> <p>その昔、銭屋五兵衛が干拓しようとした河北潟、今やブタクサの供給源になっていますが、彼が夢見た白米や小麦の生産地、牧草地として有効利用し食料を少しでも調達しましょう。</p> <p>金沢城を市民の手に戻しましょう。その昔尾山御坊として市民が創設し、門前町で栄えたそう。加賀藩が占領して以降ここは国有地となり、今でも夜間は立ち入り禁止。金沢城跡は広域避難場所として整備し、24時間自由に市民が出入りできるシェルターにしましょう。(もちろん地下部分中心に展開、周囲からスロープ無しで避難可能、日常は温泉や図書館保育所、スポーツジム、リハビリセンター等あらゆる市民のための憩いの場として提供、地震や津波、原発災害、敵国からの核攻撃を想定し、核シェルターとしての機能も持たせます。有事に対応できる現代の金沢城の完成です。</p>	<p>ご指摘のように全人口を中心部を主体に集めていく考え方もありますが、そのためには中心部の大幅な高層化が必須となり、金沢市の大切な個性を壊してしまうと危惧します。本計画では、現状をもとに長期的な視野で効率のよい都市の使い方ができる都市構造への転換を目指しています。なお、一般の方にも分かりやすい表現となるよう工夫をしたいと考えています。</p>