

金沢の交通まちづくり

2023年12月

金沢市 都市政策局 交通政策課



1. 金沢市の概要



金沢市の概要

- 本州のほぼ中心に位置し、歴史・文化の蓄積により形成された自然豊かな都市。
- 石川県の県庁所在地として交通網や商工業も発達し、北陸有数の都市でもある。



面積 468.79 km²
人口 465,699 人
世帯数 199,572 世帯

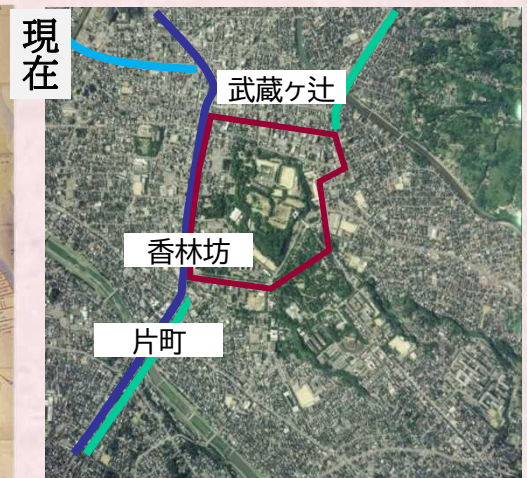
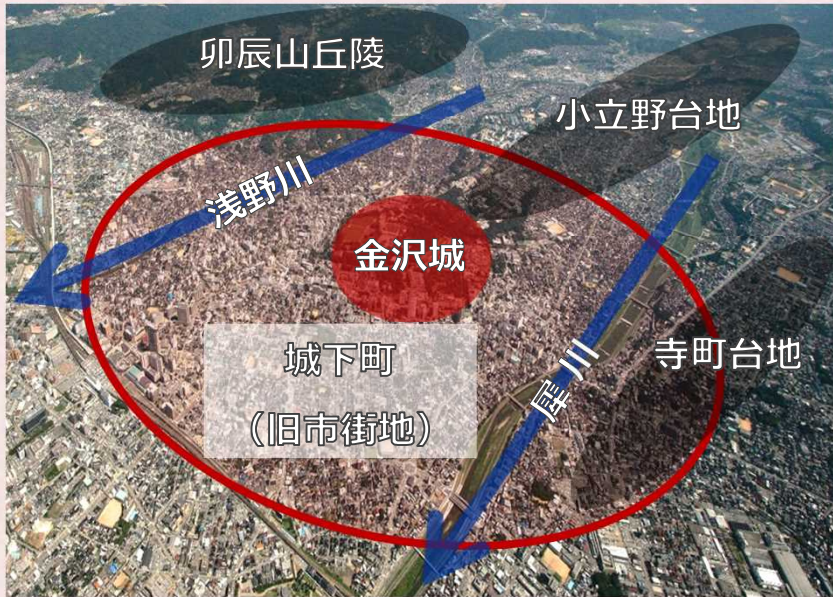
出典：R3年金沢市勢要覧



地形と由来

- 2つの清流（犀川・浅野川）、3つの台地・丘陵（卯辰山・小立野・寺町）により形成。
- 両河川に挟まれた小立野台地の先端に築かれた金沢城を中心に都市が構築された。

地形 現在も残る藩政期のまちなみ



現在の街路を寛文年間（1661～1672年）の絵図に重ねると約180kmが一致

歴史 城下町の形成

- 1488年 加賀の一向一揆
- 1546年 金沢御堂（城郭寺院）の建設
- 1580年 佐久間盛政が金沢城建設開始
- 1583年 前田利家が金沢城入城

「百姓の持ちたる国」

1680年頃に近世城下町が構築

以降400年以上にわたり、戦災や大災害を受けずまちが継承される

2. 本市の交通まちづくりの方向性



金沢市の交通まちづくりの方向性

車中心から人中心のまちなかへ

- 藩政期から400年続く金沢のまちは、かけがえのない、そして唯一無二の財産であるが、代償として道路空間は他都市に比して制約がある。
- 市民が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場としてさらに進化させるためには、車中心から人中心の空間に再編が必要。

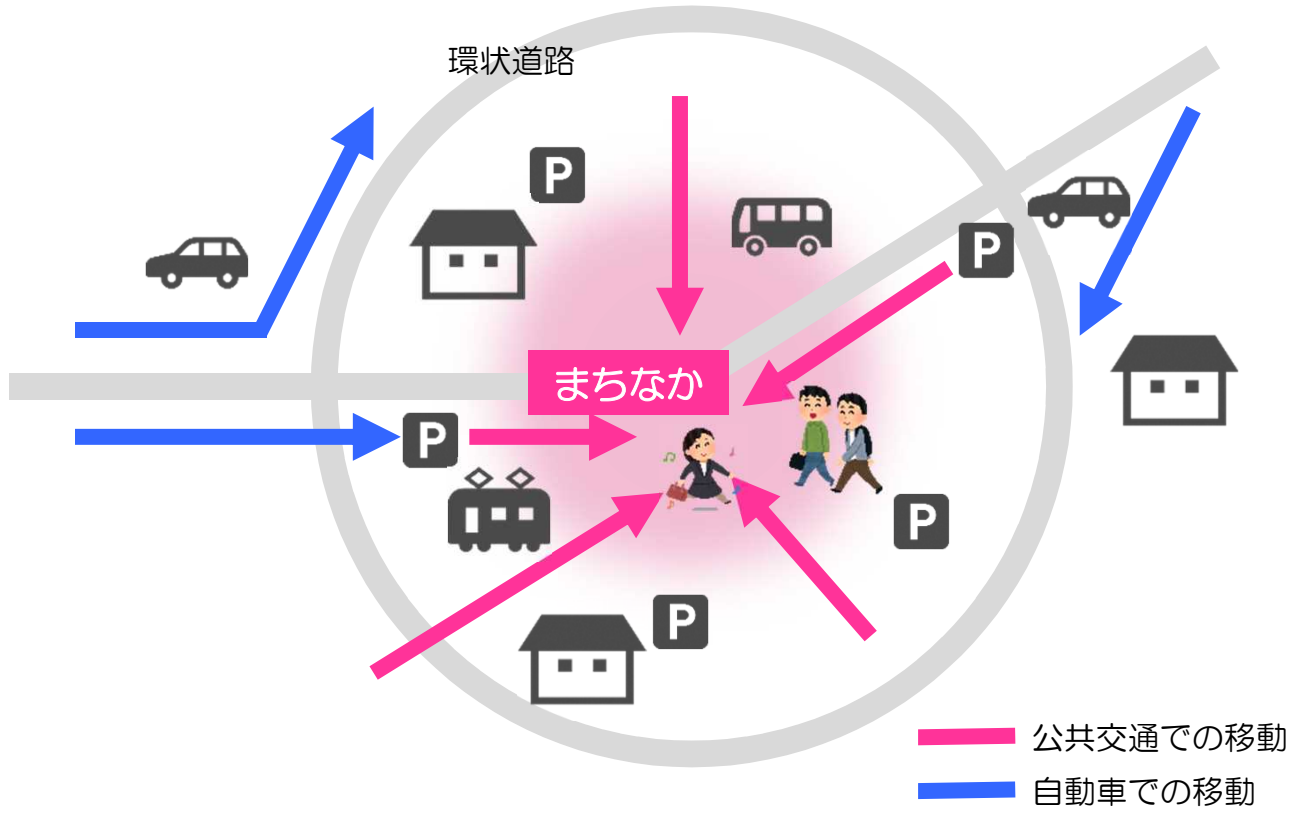
⇒限られた空間を有効活用し、賑わいのあるまちづくりを推進する観点からの駐車場政策が重要

藩政期から継承したまちなかは唯一無二の財産	人中心のまちへ
<p>藩政期</p> <p>金城</p> <p>金石街道</p> <p>北国街道</p> <p>都心軸は4車線</p> <p>現在</p> <p>武蔵ヶ辻</p> <p>香林坊</p> <p>片町</p> <p>都心軸の裏は細街路</p>	<p>他都市に比べて道路空間は制約</p> <p>限られた道路空間を公共交通で有効活用</p> <p>政策課題</p> <p>保全と開発の調和</p> <p>快適な暮らしを実現する</p> <p>環境問題にも対応した持続可能なまちづくりを推進する</p> <p>歴史あるまちを守る</p> <p>出典：京都市HP</p> <p>京都市 四条通</p> <p>フランス メッスBRT</p> <p>フランス ボルドーLRT</p>

金沢市の交通まちづくりの方向性

- 限られた道路空間に自家用車が集中すると、まちなかでの渋滞が発生するだけでなく、歩行者・自転車のための空間を十分に確保できない。
- ①公共交通での移動の促進、②パーク・アンド・ライドの活用、③まちなかを目的地としない通過交通は環状道路等への迂回の誘導などの取組が求められる。

▼人中心のまちなかを実現するための移動手段の分担イメージ



自家用車と公共交通の特徴を活かして役割分担！



50人を運ぶために必要な車両数
出典：高岡市エコライフ撮影会、土井勉
（「公共交通トリセツ」ホームページ）

【第2次交通戦略以降の取組を踏まえた視点】

- 第2次金沢交通戦略の評価と課題への対応
- 市民の移動実態とニーズの反映
- 社会・経済情勢や本市の交通をめぐる状況変化への対応

これまでの課題の改善
社会経済情勢の反映

【これからの交通まちづくりに求められる視点】

- まちづくりを継承する(集約都市の形成等)
- 豊かな暮らしを支える交通環境をつくる
- 新たな公共交通の利用スタイルを提案する
- 時代の要請に応える
- 公共交通の持続可能性を高める

中長期的に目指す姿と
現在のギャップを埋める

第3次金沢交通戦略

【基本的な考え方】

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

拡充

新規

【基本方針】

実現に向けた施策展開

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ~地域の実情に応じた公共交通の充実~
2. 交通機能の連携強化 ~便利で円滑な交通の実現~
3. 交通利用環境の向上 ~快適で安全な利用環境づくり~
4. 人が中心となるまちなかの形成 ~歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり~
5. 交通行動の転換 ~公共交通の利用促進と普及啓発~

【重点的な取組】

- ・ハード・ソフト両面から連携を強化することで、地域に応じた移動手段を充実
- ・公共交通の利用促進と普及啓発を強化

新しい交通システム
(第1段階)の整備

※バスのサービス水準向上

郊外の移動手段
の確保

公共シェアサイクル
「まちのり」の充実

金沢MaaS
の推進

モビリティハブ
の整備

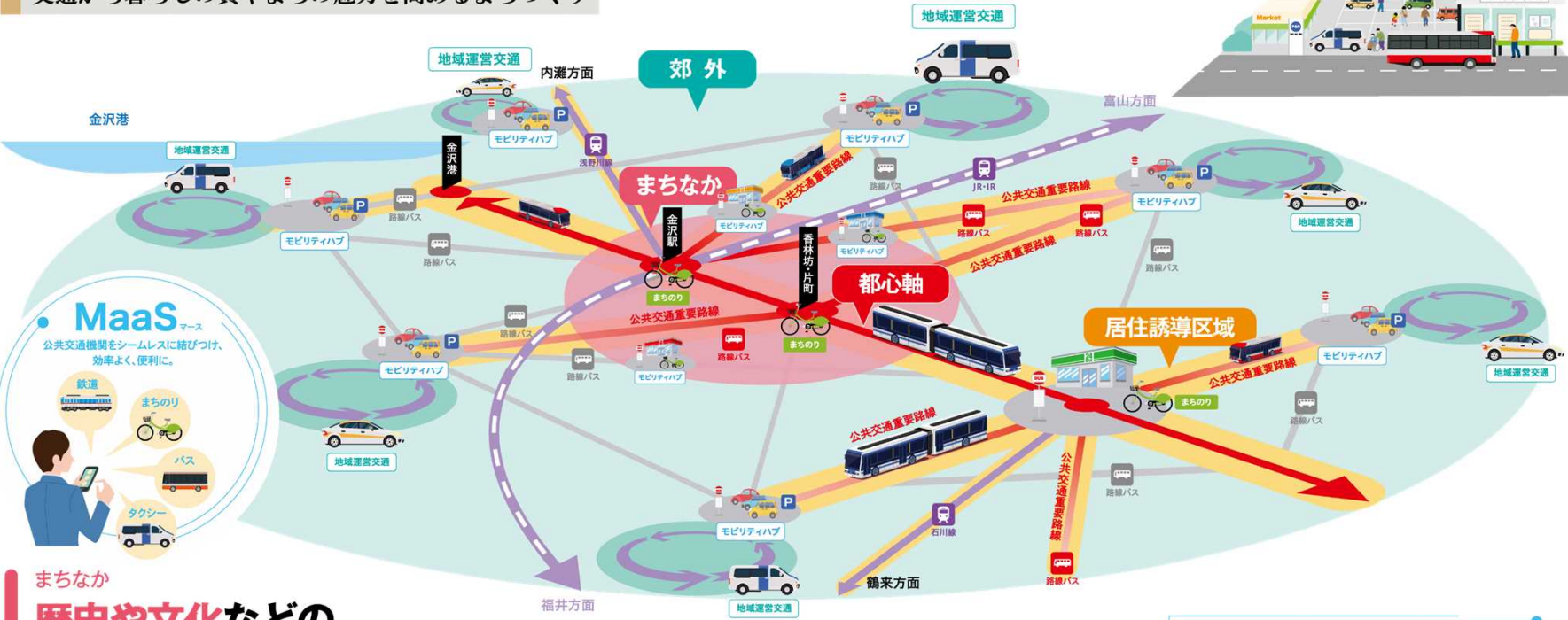
第3次金沢交通戦略が目指す姿

[基本的な考え方]

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

郊外 地域の实情に合わせた 柔軟な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
- 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



MaaS

公共交通機関をシームレスに結びつけ、効率よく、便利に。

- 鉄道
- まちのり
- バス
- タクシー

まちなか 歴史や文化などの 魅力が楽しめる人中心の 移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心軸中心に導入
- 人中心のウォークラブルな空間の整備
- 自転車走行指導帯やまちのりの充実
- 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動



居住誘導区域 公共交通で 便利に移動ができる 移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
- モビリティハブによる交通連携
- MaaSによりスムーズにバス・まちのりなどを利用

Mobility Hub

さまざまな交通手段が集約した利用拠点



第3次金沢交通戦略と駐車場整備計画の関係

第3次金沢交通戦略（R5.3策定）の基本的な考え方である

- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

を目指し、実現に向け基本方針に基づく**施策**を展開



駐車場整備計画にて掲げる施策

【第3次金沢交通戦略 基本方針及び施策】

基本方針	施策 <small>赤字が重点的な取組</small>
1 持続可能な交通 ネットワークの形成 ～地域の実情に応じた 公共交通の充実～	<ul style="list-style-type: none"> (1)公共交通重要路線の利便性向上 (2)鉄道線の利用促進・利便性向上 (3)新しい交通システム (第1段階)の整備 (4)郊外の移動手段の確保 (5)公共シェアサイクル「まちのり」の充実 (6)観光やスポーツ等の イベントに対応した交通の充実 (7)公共交通の担い手の確保 (8)石川中央都市圏等の 公共交通ネットワークの充実
2 交通機能の連携強化 ～便利で円滑な交通の実現～	<ul style="list-style-type: none"> (1)金沢MaaSの推進 (2)わかりやすい交通案内の充実 (3)官民連携による交通結節点の 整備・充実 (4)ユニバーサルデザインの推進
3 交通利用環境の向上 ～快適で安全な利用環境づくり～	<ul style="list-style-type: none"> (1)走行環境等の充実 (2)渋滞緩和策の実施 (3)高齢者や障害のある方への移動支援 (4)タクシーの利用環境向上 (5)荷捌きの円滑化
4 人が中心となる まちなかの形成 ～歴史と文化が薫る 歩きたくなる空間づくり～	<ul style="list-style-type: none"> (1)歩けるまちづくりの推進 (2)自転車利用環境の向上 (3)金沢ふらっとバスの利便性向上 (4)自動車の流入抑制 (5)駐車場の適正な配置
5 交通行動の転換 ～公共交通等の利用促進 と普及啓発～	<ul style="list-style-type: none"> (1)モビリティマネジメントの推進 (2)公共交通の利用促進と 情報発信・周知の充実

第3次金沢交通戦略と関係する施策



3. 本市の駐車場政策の歴史



国の駐車場関連施策の流れ

1950年代～ 急速な自動車社会の到来とともに、自動車の保有台数が著しい増加
自動車の都市の中心部への集中による市街地の道路交通の激しい混雑の発生
大都市を中心とした圧倒的な駐車場不足に対応するための駐車場整備が大きな課題として顕在化

1957年 駐車場法の制定
→駐車場整備地区の設定および駐車場整備計画の策定により駐車場の整備を推進



駐車場供用台数は約500万台まで増加
→路上駐車台数も大幅に減少するなど、駐車場の整備を通じた道路交通の円滑化
→駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は横ばいで推移

駐車場の附置義務により都心部に駐車場が過剰に整備されることで社会的損失が発生



2014年 標準駐車場条例の改正（平成26年8月1日都市局長通知）
・事務所用途等の「目安値」の原単位を緩和
・鉄道駅等に近接する建築物については、一定程度原単位を緩和できる旨を明文化
→駐車実態等をふまえ、地域・地区の特性に応じて適切に原単位の設定が求められる

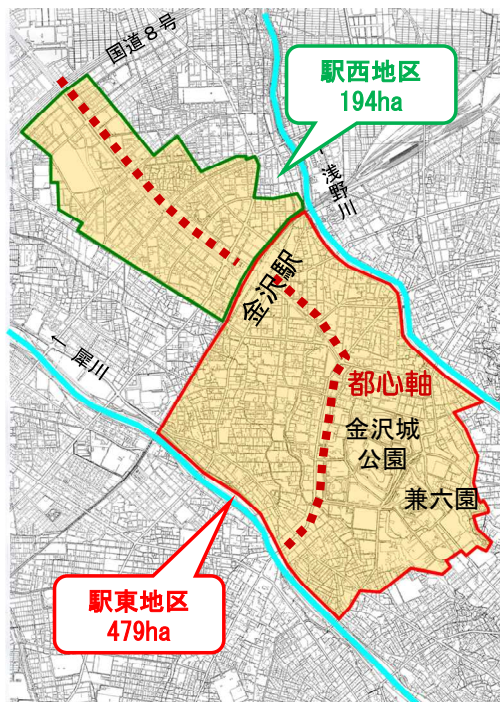


2018年 まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン
・駐車場の需要量・供給量の適正化
・駐車場の質的コントロール（駐車場と魅力的な市街地の総合的なマネジメント）

金沢市の駐車場関連施策の概要

1965（S40）：建築物の駐車施設に関する条例（附置義務条例）制定
路上駐車の解消や道路交通の円滑化

1994（H 6）：駐車場整備の基本計画・整備計画の策定（第1次）
駐車場を量的に整備



平成6年に自動車交通が著しく輻輳する地区の駐車場の計画的整備を推進するため、**金沢市駐車場整備地区**（左図）を指定

金沢市駐車場整備地区：673ha

2003（H15）：金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例（歩けるまちづくり条例）の制定
歩行者と自動車等の通行が調和した良好な交通環境の整備を図る

金沢市の駐車場関連施策の概要

2006（H18）：金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例
（駐車場適正配置条例）の制定

小規模な駐車場の届出義務化

2006（H18）：金沢市における公共交通の利用促進に関する条例
（公共交通利用促進条例）の制定

パーク・アンド・ライドの促進

2009（H21）：駐車場附置義務条例の改正

附置義務駐車場の台数緩和が可能に

2010（H22）：駐車場整備の新基本計画策定

2011（H23）：駐車場整備計画の策定（第2次）

駐車場の量的整備から質的整備への転換

2018（H30）：駐車場整備基本計画・整備計画の策定（第3次）

駐車場の量的整備から質的整備への転換

2019（H31）：駐車場附置義務条例の改正

4月

駐車場附置義務原単位の一部緩和、隔地要件の見直し

2019（R元）：駐車場附置義務条例の関連基準の変更

7月

駐車場附置義務緩和対象区域・緩和条件の変更

駐車場適正配置条例の関連基準の変更

まちなか駐車場区域及び基準の変更

4. 金沢市駐車場整備に関する基本計画 及び 駐車場整備地区における駐車場整備計画（第3次）について

金沢市駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画(第3次)

金沢市駐車場整備に関する基本計画 及び 駐車場整備地区における駐車場整備計画（第3次）を令和5年4月に改訂

➡各方針・施策に一定の効果が見られることから、基本方針や取組を引き続き推進

1) 基本方針

◇ 駐車場整備に関する基本方針

「量的な駐車場整備から、質的な整備への転換」

2) 方針

- ◆ 方針1. 駐車場台数の総量増加を抑制
- ◆ 方針2. 小規模駐車場の抑制・集約化
- ◆ 方針3. 都心軸上からの入出庫の抑制
- ◆ 方針4. まちなかへのマイカー流入抑制
- ◆ 方針5. 路上における荷捌き車両の適正化
- ◆ 方針6. 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化

駐車場現況調査の範囲について

駐車場整備計画にて定めた金沢市駐車場整備地区内の現況を整理

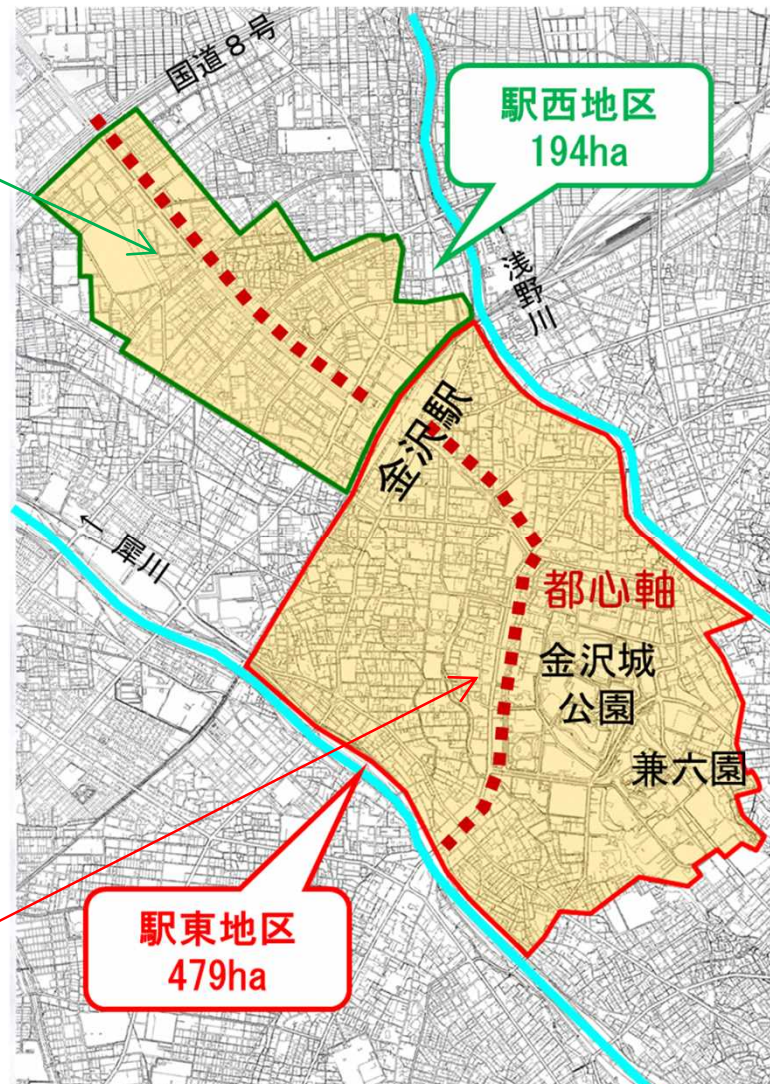
【駅西地区】

- 区画整理による新市街地
- ・副都心としての整備
 - ・民間主導による整備

重点整備地区 = 駐車場整備地区
A=673ha

【駅東地区】

- 歴史的構造を残す旧市街地
- ・まちの関係を考慮した整備
 - ・官民相互協力による整備



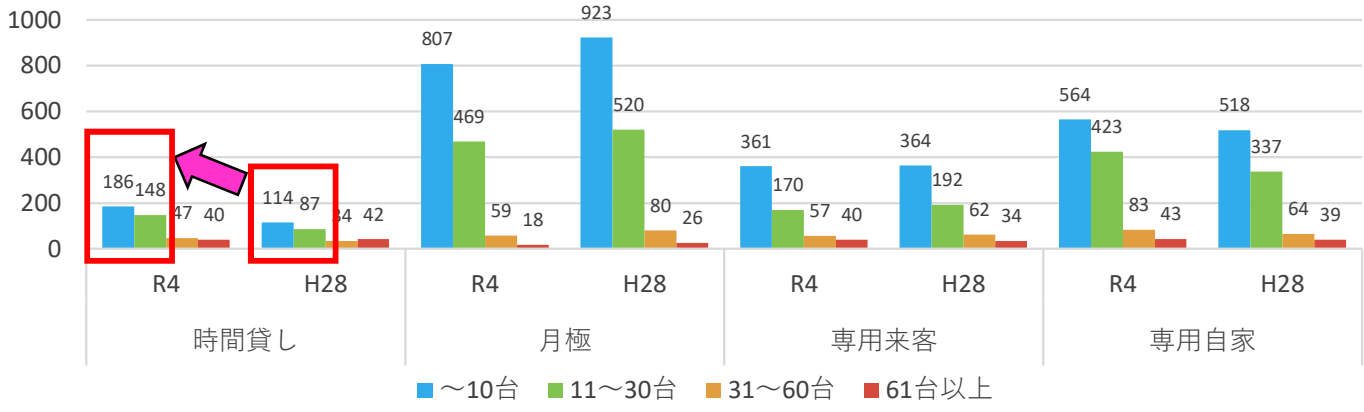
駐車場整備地区全体の駐車場供給状況

■ 地区全体

- ・ 箇所数が約3%(90箇所)、収容台数が約5%(2,950台)増加
- ・ 種類別箇所数では、月極駐車場が減少し、時間貸し・専用自家駐車場が増加
- ・ 収容台数では、月極駐車場が減少し、時間貸し・専用自家駐車場が増加
- ・ 規模別では30台以下の時間貸し駐車場が増加

【箇所数】	時間貸し	月極	専用来客	専用自家	合計
R4調査時(箇所)	421	1,354	633	1,118	3,526
H28調査時(箇所)	277	1,549	652	958	3,436
増減数(箇所)	144	-195	-19	160	90
増減割合(%)	52%	-12.6%	-2.9%	16.7%	2.6%

【収容台数】	時間貸し	月極	専用来客	専用自家	合計
R4調査時(台)	16,910	17,825	13,979	19,788	68,502
H28調査時(台)	13,965	20,927	13,983	16,677	65,552
増減数(台)	2,945	-3,102	-4	3,111	2,950
増減割合(%)	21.1%	-14.8%	0%	18.7%	4.5%



規模別駐車場数

金沢市駐車場整備計画(第3次)(R5.4改定)の施策

金沢市のまちなかの駐車場政策については、駐車場そのもののあり方に加え、まちなかへの自動車交通の流入抑制・道路空間の活用方法も合わせた取組が重要。
この観点から、基本方針のもと、引き続き方策1～6に取り組む。

方策	施策 ※赤字：拡充取組
方策1 駐車場台数の総量増加を抑制	施策1-1 駐車場附置義務の原単位等の適正化
	施策1-2 隔地要件の適正化
	施策1-3 既存駐車場の効率的な活用
方策2 小規模駐車場の抑制・集約化	施策2-1 駐車場の配置適正化
	施策2-2 集約駐車施設、立体駐車場の利用促進
	施策2-3 技術的基準対象駐車場の拡大
方策3 都心軸上からの入出庫の抑制	施策3-1 都心軸上からの入出庫の抑制
方策4 まちなかへのマイカー流入抑制	施策4-1 パーク・アンド・ライドの普及・利用促進
	施策4-2 Kパークの普及・利用促進
	施策4-3 バス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施
方策5 路上における荷捌き車両の適正化	施策5-1 荷捌き駐車場・ベイや荷捌き車両停車可能区域の見直し及び利用促進
	施策5-2 集配基地の設置や時間貸し・月極駐車場の共同借り上げによる空間確保
方策6 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化	施策6-1 観光バスの乗降の適正化
	施策6-2 タクシーの乗降の適正化

方策1 駐車場台数の総量増加を抑制

附置義務原単位の見直し及び緩和条件の変更により特にホテル建設における駐車場整備の抑制が図られたが、規模の小さい時間貸し駐車場の増加等により総量の抑制には至っていない。歩行者と公共交通優先のまちづくりを推進する観点から、引き続き総量増加の抑制を図る。

<施策> 1-1 駐車場附置義務の原単位等の適正化

関係条例：建築物の駐車施設に関する条例

- 原単位の見直し及び緩和可能区域拡大による効果がみられることから、引き続き駐車場整備量の抑制を行う

<施策> 1-2 隔地要件の適正化

関係条例：建築物の駐車施設に関する条例

- 隔地制度の運用による効果が出ていることから、現行の運用を継続する

<施策> 1-3 既存駐車場の効率的な活用

- 駐車場案内システムの周知徹底を行うとともに、**金沢MaaSと連携し**、駐車場を探す迷走車や駐車場の入庫待ち列を解消し、円滑な分散誘導を図る

方策2 小規模駐車場の抑制・集約化

月極駐車場及び住宅、店舗、事務所からの転換により規模の小さい時間貸し駐車場が増加している。良好な都市空間の形成を促進するため、無秩序に増加する規模の小さい駐車場の抑制を推進する。

<施策> 2-1 駐車場の配置適正化

関係条例：駐車場適正配置条例

- 駐車場適正配置条例に基づき指導を続けるとともに、まちづくり協定等と連携し、駐車場設置の抑制を図る
- 防災施策と連携し小規模駐車場のポケットパークとして活用する等、複合的なまちづくりの観点で検討を進める

<施策> 2-2 集約駐車施設、立体駐車場の利用促進

関係条例：建築物の駐車施設に関する条例

- 附置義務駐車場の整備時に立体駐車場等の活用による台数確保を促し、円滑な交通を確保する

<施策> 2-3 技術的基準対象駐車場の拡大

関係条例：駐車場適正配置条例

- 技術的基準に合致しない点等により、他の土地利用への転換を促し、小規模な駐車場設置の抑制を図る

具体的な施策の内容

方策3 都心軸上からの入出庫の抑制

都心軸に面し整備されるホテルや事業所等の駐車場からの入出庫は、歩行者の安全性や円滑な道路環境への影響が懸念されるとともに建物の連続性の阻害につながることから、引き続き都心軸上からの入出庫の制限を行う。

<施策> 3-1 都心軸上からの入出庫の抑制

関係条例：駐車場適正配置条例

- 駐車場の新設や変更の届出の際の指導等を継続して実施

方策4 まちなかへのマイカー流入抑制

パーク・アンド・ライド駐車場の更なる拡充や利用促進、公共交通の定時性・速達性の確保によりマイカーから公共交通への転換を進める。

<施策> 4-1 パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

- 利用促進を行うとともに、新たなパーク・アンド・ライド駐車場の整備を検討する
- 金沢MaaSや駐車場案内システムと連携し利用促進を図る
- 多様な交通モードとの接続・乗換拠点となるモビリティハブの整備を推進する

<施策> 4-2 Kパークの普及・利用促進

- 利用促進を行うとともに、Kパーク制度の見直しを行い、周辺自治体と協力しながら新たな適地を検討し、マイカーから公共交通への転換を図る

<施策> 4-3 バス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施

- バス専用レーンの時間帯見直しや強化に向けた交通実験を検討及び実施するとともに啓発活動を継続し、公共交通の定時性・速達性を確保し、マイカーから公共交通への転換を図る

方策5 路上における荷捌き車両の適正化

都心軸上や荷捌き車両停車可能区域外での荷捌きが見られるため、荷捌き空間の確保及び違反駐車防止の実施等により、路上における荷捌き車両の適正化を図る。

<施策> 5-1 荷捌き駐車場・バイや荷捌き車両停車可能区域の見直し及び利用促進

- 既存の荷捌き駐車場、車両停車可能区域の再周知に加え、**都心軸での荷捌き実験の検討・実施**
- 啓発員による違反駐車防止の啓発活動を継続して実施する

<施策> 5-2 集配基地の設置や時間貸し・月極駐車場の共同借上げによる空間確保

- **都心軸での荷捌き実験の検討・実施**
- 啓発員による違反駐車防止の啓発活動を継続して実施する

方策6 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化

都心軸上や駅周辺における交通の円滑化を促進するため、観光バスやタクシーの違反駐車防止の実施、乗降場や駐車場への誘導強化等により、乗降の適正化を推進する。

<施策> 6-1 観光バスの乗降の適正化

- 駐車場案内システムの周知による観光バス駐車場への誘導に加え、関係機関への周知を行う
- 啓発員による違反駐車防止の啓発活動を継続して実施する

<施策> 6-2 タクシーの乗降の適正化

- タクシーバイの移設検討や関係団体へのタクシー乗降場の利用依頼を行う
- 啓発員による違反駐車防止の啓発活動を継続して実施する

金沢市のまちなか駐車場施策

- 城下町で道路が狭い金沢市では、
 - ① **駐車場の適正な配置** (独自の条例)
 - ② **公共交通利用の促進による自家用車の流入の抑制** (駐車場法に基づく附置義務の緩和)
 の2つの柱により「まちなかの賑わいの確保」と「スムーズな移動」を両立を図っている。

駐車場の適正な配置	不動産事業者との対話	公共交通利用の促進	不動産事業者へのインセンティブ
-----------	------------	-----------	-----------------

金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例(平成18年制定)

建築物の駐車施設に関する条例(昭和40年制定)

目的

目的

都心軸の円滑な交通の確保 →

- ・大通り(都心軸)への駐車場出入口設置の防止
- ・立体化・集約化等

まちなかへの自動車の流入を減らす →

- ・公共交通利用の促進に協力する事業者への駐車場附置義務の緩和

生活道路沿線における歩行者の安全の確保 →

- ・狭小な生活道路沿線への駐車場設置の防止

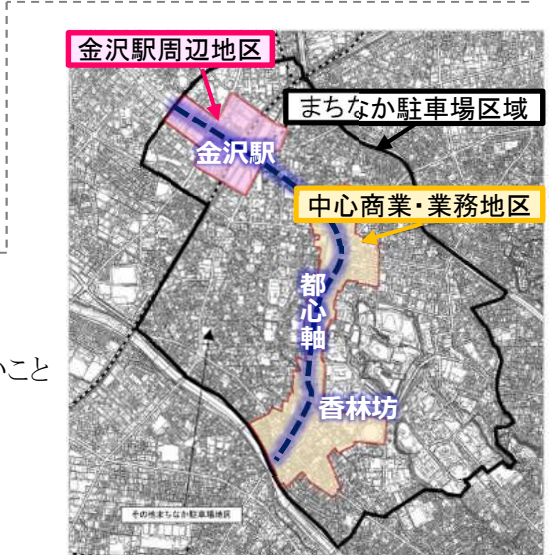


※「公共交通利用促進への協力」の例

- ・停留所におけるバス待ち環境の整備
- ・従業員の自家用車通勤禁止 など

手段

- ・まちなか駐車場区域における駐車場の新設等について、市への届出を義務付け
- ・対象は駐車面積50m²以上の駐車場
- ・設置基準に適合しない場合、市は指導・助言を行う



共通

- ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
- ・歩行者の安全性を阻害しないこと
- ・前面道路の幅員が6m未満の場合、時間貸し駐車場の設置を控えること

金沢駅周辺地区

- ・駐車場に出入りする自動車が歩行者の回遊導線を阻害しないこと
- ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

中心商業・業務地区

- ・店舗の連続性が確保されること
- ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと

設置基準の例

施策1-1 駐車場附置義務の原単位等の適正化

市内中心部等で必要以上の駐車場の設置を抑制するため、建築物に係る駐車場の附置義務の原単位の見直しや緩和可能範囲を拡大

【原単位の見直し】

	特定用途			非特定用途 (共同住宅等)
	店舗等	事務所	その他(ホテル等)	
現行	150㎡/台	150㎡/台	150㎡/台	450㎡/台
見直し後	150㎡/台	200㎡/台	200㎡/台	450㎡/台

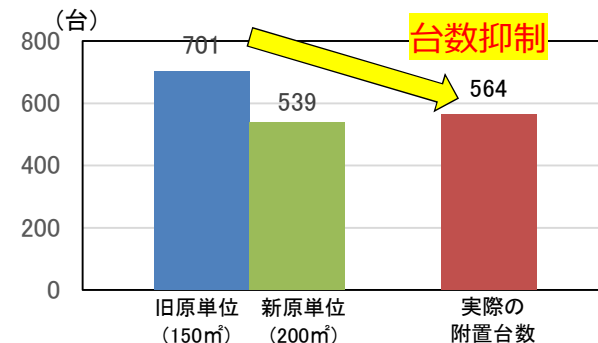
(参考計算式) ホテル 延べ床面積6,000㎡の附置義務台数

旧原単位 $6,000\text{㎡} \div 150\text{㎡/台} = 40\text{台}$

新原単位 $6,000\text{㎡} \div 200\text{㎡/台} = 30\text{台}$



10台が原単位の見直し効果

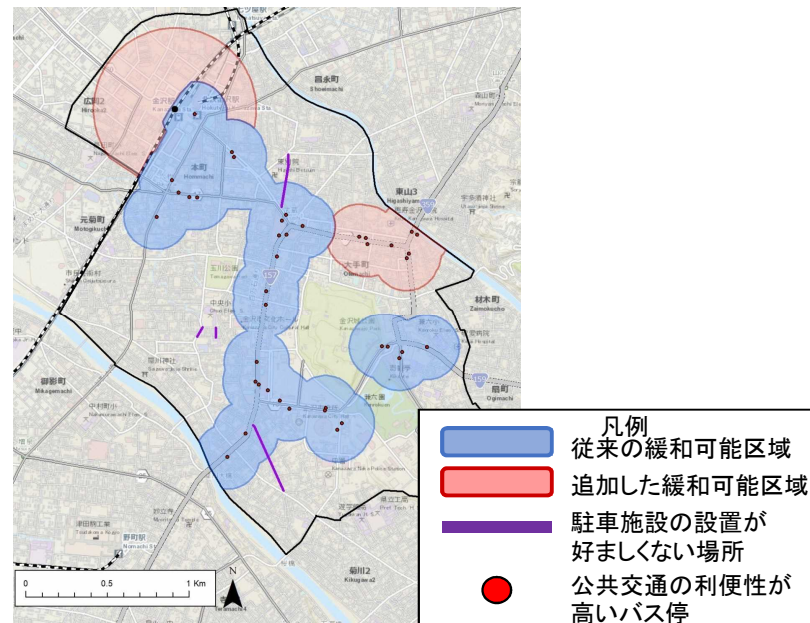
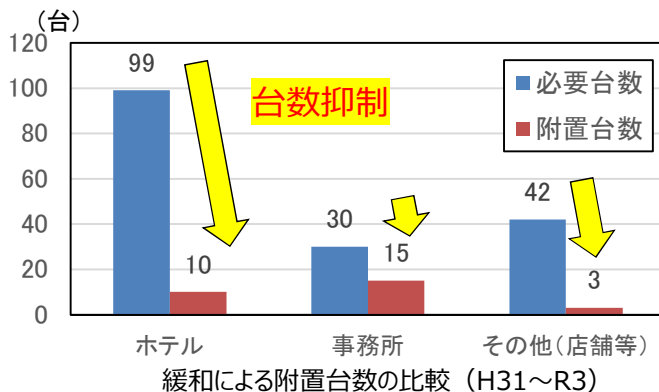


駐車場整備地区における附置義務台数(新旧原単位)と実際の附置台数の比較(H31~)

【緩和可能範囲の拡大】

公共交通利用促進の取組

- ・バス待ち環境整備
- ・各種公共交通利用促進の取組
- ・自動車利用抑制に資する取組 等



施策1-1 駐車場附置義務の原単位等の適正化

○附置義務緩和のための公共交通利用促進の取り組み事例

バス待ち環境整備（ハード整備）



- ・ 敷地内にバスロケーションシステム、時刻表、ベンチを設置してバス待ち環境を整備

公共交通利用促進の取組（ソフト整備）

- ・ ホテルの宿泊プランに市内1日フリー乗車券を組み込むなど、公共交通の利用を促進

施策2-1 駐車場の配置適正化

小規模な駐車場設置による街並みや賑わい低下を抑制するため、駐車場適正配置条例を制定(H18)

【届出対象範囲】

まちなか駐車場区域内 (右下区域)

【届出対象となる駐車場】

駐車マスの合計が50㎡以上 (約4台分) の時間貸し、月極、専用駐車場 (自家用駐車場以外が対象) の新設、営業方法変更

まちなか駐車場区域の拡大 まちなか駐車場設置基準の強化 (R1.7)

◎まちなか駐車場区域共通に適用する事項

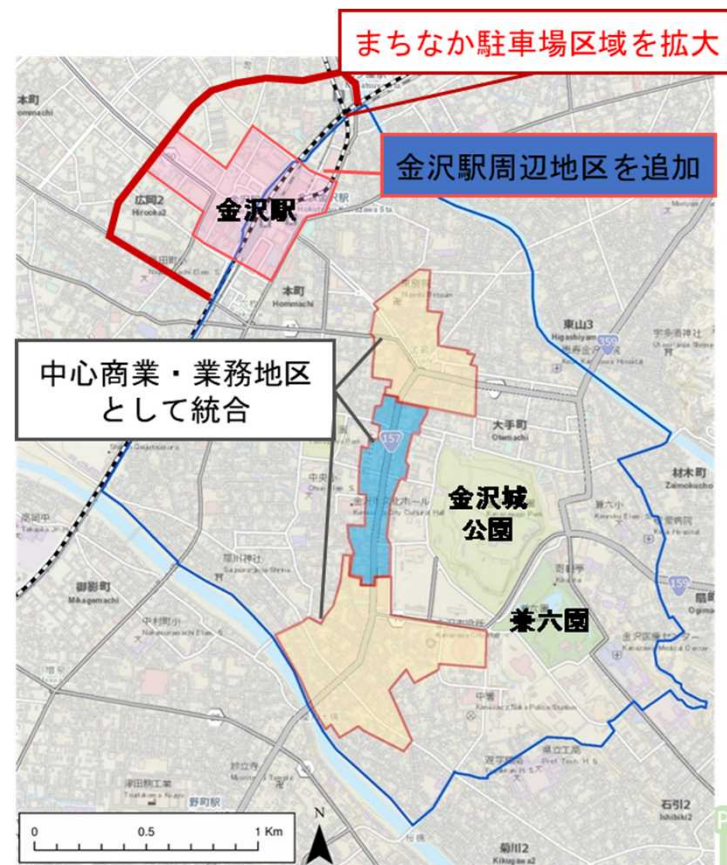
- ・ 周辺のまちなみ景観に配慮し、緑化等に努めること
- ・ 平面の時間貸し駐車場としての土地利用は、一時的な利用に努めること
- ・ 前面道路の幅員が6m未満の場合、時間貸し駐車場の設置を控えること

●中心商業・業務地区に適用する事項

- ・ 立体化・集約化等により土地が有効に利用されること
- ・ 原則として都心軸からの出入りを行わないこと など

●金沢駅周辺地区に適用する事項

- ・ 金沢駅周辺における交通渋滞の緩和に必要となる対策の実施に努めること など



施策4-1 パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

- ・GWや年末年始などは市内中心部で混雑
⇒混雑緩和の取組としてパーク・アンド・ライドを実施

GWの取組概要

駐車場：石川県庁、東金沢駅P&R駐車場、NTT鳴和など計6箇所
(合計987台の駐車場)

広報：新聞、テレビ、ラジオ

市や県、警察及び観光協会等のホームページやLINE

主要な商業施設や道の駅等でのチラシ配布

市、県による混雑予告やう回路看板の設置 など

その他：のりまっし金沢（金沢市の交通系アプリ）での市内1日フリー乗車券の販売促進

まちのりの利用促進

警察による交通整理（状況に併せて）

駐車場管理者による入出庫誘導 など

【取組実績】

実施日	のべ利用台数	備考
R1年度(5/2～5/5)	4,099	県庁にて天皇即位を祝う記帳
R2年度	中止	新型コロナウイルス感染症拡大による
R3年度	中止	新型コロナウイルス感染症拡大による
R4年度(5/3～5/4)	1,929	県庁にてコロナワクチン大規模接種会場
R5年度(5/3～5/6)	2,460	5/5の能登地震発生により、県庁駐車場一時利用停止



ゴールテンウィーク期間中

金沢市中心部は毎年大変混雑します！

5/3～6
お出かけは **パーク&ライドでスムーズに！**

実施日 5月 **3** 日(水) **4** 日(木) **5** 日(金) **6** 日(土)

駐車場利用時間 **8:00～18:00**
(※花さ市場駐車場は5/6のみ利用可能です。利用時間以外は駐車場出口が閉まるためご注意ください)

- 金沢市中心部へのお出かけには、無料臨時駐車場からバス・鉄道をご利用ください。
- 無料臨時駐車場の台数には限りがあります。
- 満車の場合は、他の無料臨時駐車場 又は 近隣の有料駐車場をご利用ください。
- バス・鉄道の運賃は自己負担となります。
- 一部駐車場はデジタル版バスの市内1日フリー乗車券エリア内です。「のりまっし金沢」から購入が可能です！ → 

無料臨時駐車場(全6か所)



各駐車場の詳細は裏面をご覧ください

- ①石川県庁駐車場【21:00まで出庫可能】
- ②花さ市場駐車場※5/6のみ利用可能
- ③建設総合センター駐車場
- ④NTT鳴和駐車場
- ⑤森本駅東口パーク&ライド駐車場【終日入出庫可能】
- ⑥東金沢駅西口パーク&ライド駐車場【終日入出庫可能】

パーク・アンド・ライドシステム実行委員会

【お問合せ】 ☎076(220)2038 (金沢市交通政策課) 平日 9:00-17:45

市内中心部へのお出かけは公共交通が便利です



【配布チラシ】

施策4-1 パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

年始の取組概要

駐車場：石川県庁、東金沢駅P&R駐車場、建設総合センターなど

計4箇所（合計817台の駐車場）

広報：新聞、テレビ、ラジオ

市や県、警察及び観光協会等のホームページやLINE

主要な商業施設や道の駅等でのチラシ配布

市、県による混雑予告やう回路看板の設置

商業施設のCMによる公共交通利用促進 など

その他：お帰り乗車券の配布

のりまっし金沢（金沢市の交通系アプリ）での市内1日フリー乗車券の販売促進

まちなりの利用促進

駐車場管理者による入出庫誘導、広域的な誘導員の配置、

駐車場案内MAPの配布

警察による交通整理（状況に併せて）

【取組実績】

実施日	のべ利用台数
R1年度(1/2～1/4)	1,151
R2年度(1/2～1/3)	585
R3年度(1/2～1/3)	673
R4年度(1/2～1/3)	588

金沢市中心部へのお出かけには
無料臨時駐車場から、バス・電車を
ご利用ください。*バス・電車の運賃は自己負担となります。

実施日 1月 **2**日 **3**日

プレゼント お帰り乗車券
まちなかの協力店で一定額以上の買い物・飲食をされた方に、帰りのバス・電車で利用できる乗車券をお渡ししています。

スマホで デジタル版 1日フリー乗車券
まちなかの移動は「のりまっし金沢」をご利用ください！

スマホで シェアサイクル まちのり
電動アシスト自転車で、まちなかを快適に移動！

無料 臨時駐車場（全4箇所）

① 石川県庁駐車場	600台	10時～18時
② 東金沢駅西口パーク・アンド・ライド駐車場	110台	8時～18時 終日入出庫可能
③ 石川県建設総合センター駐車場	84台	8時～18時
④ 森本駅東口パーク・アンド・ライド駐車場	23台	8時～18時 終日入出庫可能

*休日パーク・アンド・ライド駐車場の北鉄石川線額住駅前駐車場（22台）及び
公設花き地方卸売市場（30台）も利用可能です。

金沢駅周辺状況把握和連絡協議会
【お問合せ】 金沢市交通政策課 ☎076(220)2038 (まちのりに関すること) (平日) 9時～17時45分
金沢市歩ける環境推進課 ☎076(220)2371 [2022年12月]

年末・年始 12,290円分 1/9

期間中に協力店で、お買い物すると「お帰り乗車券」をプレゼント！
お買い物金額は100円以上、お支払い方法は現金・クレジットカード・電子マネー等でお支払いください。
配布条件・金額は店舗により異なります。
※お帰りの乗車券は1枚限りです。

下記の公共交通をご利用いただけます。*お帰りの乗車券はバス・電車・有軌電車・モノレール・タクシー・レンタサイクル・シェアサイクル・シェアモビリティ等にもご利用いただけます。

金沢市交通政策課
TEL.076-220-2038 FAX.076-220-2048

期間中、下記の協力店で
年末・年始 お帰り乗車券を
発行しています。

一定額（税別）以上、
お買い物、または飲食をされた方に
お帰り乗車券を 進呈!!

お帰り乗車券は、決済履歴と連携性の向上、
お帰りの乗車券をスムーズにご利用いただけます。

金沢駅周辺駐車場MAP

金沢駅周辺には、多くの駐車場が整備されています。このマップは、各駐車場の名称、台数、営業時間、入庫・出庫の可否などを示しています。

金沢市交通政策課
TEL.076-220-2038 FAX.076-220-2048

施策4-2 Kパークの普及・利用促進

金沢市内中心部の交通渋滞緩和のため、周辺市町および商業施設等と協力し、パーク・アンド・ライド駐車場を確保（通称：kパーク）

【Kパークとは】

金沢都市圏におけるパーク・アンド・ライドシステムの呼称

【目的】

金沢市中心部の朝夕ラッシュ時における交通渋滞緩和と環境負荷軽減のため、商業施設などの指定駐車場で、マイカーからバスや電車に乗り換えて通勤・通学するシステム

【仕組み】

商業施設にて使用できる商品券等の購入により駐車場利用

利用者

- 目的地までの時間の短縮
- 移動コストの軽減
- 自動車運転からの開放
- 環境にやさしい暮らしの実現 など

「三方良し」の
関係構築を
目指す

駐車場提供者

- 空き駐車スペースの有効活用
- 買い物客・利用者の増加
- 売り上げの上昇

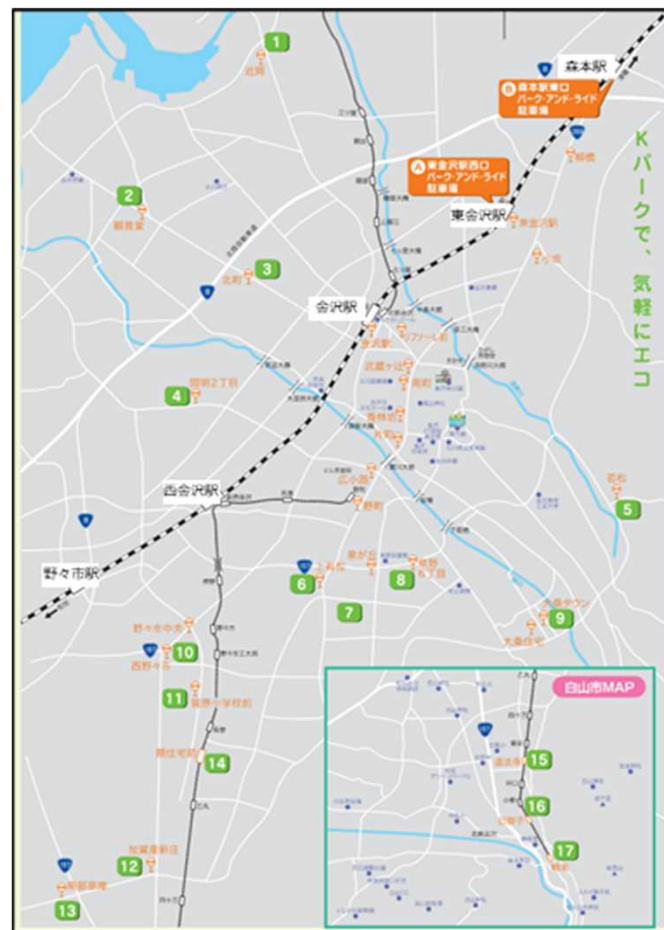
実施者

■行政

- 道路の混雑緩和
- 環境負荷の低減
- 過度な自動車依存からの転換

■交通事業者

- 公共交通の運行維持・利用促進
- 公共交通サービス等の改善 など



【KパークMAP】

施策4-3 バス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施

- 非戦災都市で道路空間が限られる金沢市では、**輸送力の大きい公共交通を活かしたまちづくりを進めるため、昭和46年以降に順次バス専用レーンを導入。**
- 現在、**20区間・約23km**で実施し、朝・タラッシュ時などにおける**路線バスの定時性・速達性確保に貢献。**特に交通量の多い朝ラッシュ時には、**市役所や交通事業者の職員の立哨による一般車への順守指導を実施。**
- **朝夕ピーク時は都心軸の両方向ともバス専用レーンとなり、ピーク時間帯は上下2車線で一般車の交通に対応している状況。**山側環状・海側幹線道路の整備の進捗もあり、まちなかの通過交通量は減少傾向。

都心軸(野町広小路~香林坊~武蔵)におけるバス専用レーン

	朝	夕
平日	7:30~9:00	15:00~17:00 17:00~19:00
土日祝	規制なし	規制なし

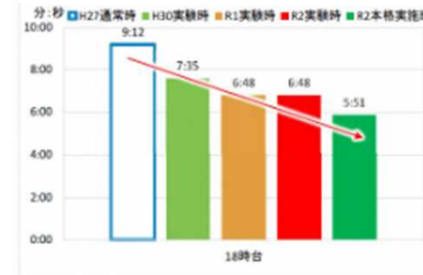
バス専用レーンを実施する時間帯

終日	→	0:00~24:00
平日の朝	→	7:30~9:00
全日の夕	→	平日 17:00~19:00 武蔵~野町広小路 土日祝 15:00~19:00
平日の夕	→	17:00~18:30

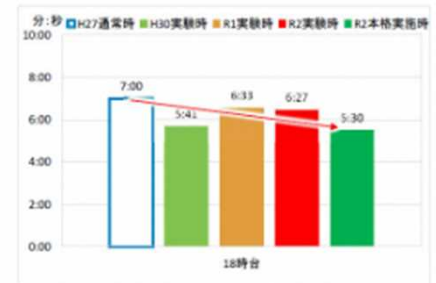
交差点名



▼バス所要時間の推移(平日夕方例)



武蔵→片町(南行)



片町→武蔵(北行)

▼片町の1時間当たり交通量(令和元年)

朝夕: 約1,740台(2車線に対応)
日中: 約1,670台(4車線に対応)

▼片町の1日当たり交通量(令和2年)

32,000台(平成27年度)
26,500台(コロナ禍前(令和元年度))
23,950台(令和2年度)

▼環状道路の整備



▼順守指導の様子



平成18年



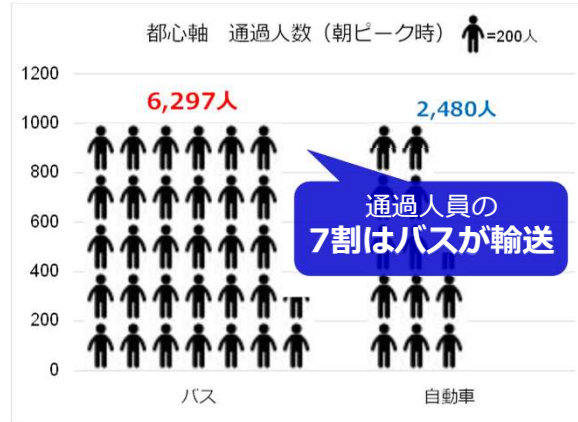
令和5年



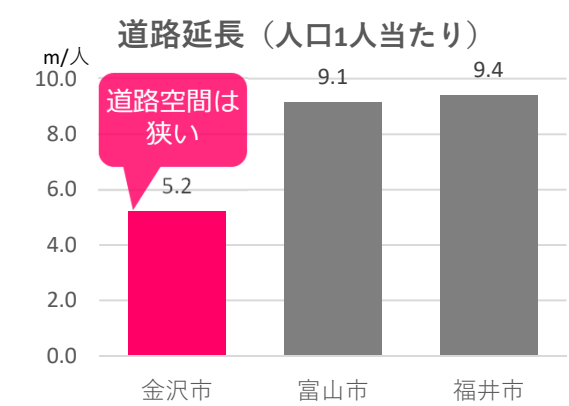
施策4-3 バス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施

- バスは自家用車に比べ、多くの人を輸送することが可能。
- 非戦災都市で道路空間が他都市よりも限られる金沢市では、輸送力の大きなバスを活かすことで、まちなかの道路空間を有効活用しなければ、道路混雑により交通がマヒしてしまう恐れがある。
- このため、専用レーンによりバスの定時性・速達性を高め、より多くの利用者を輸送できる環境を整備することが重要である。

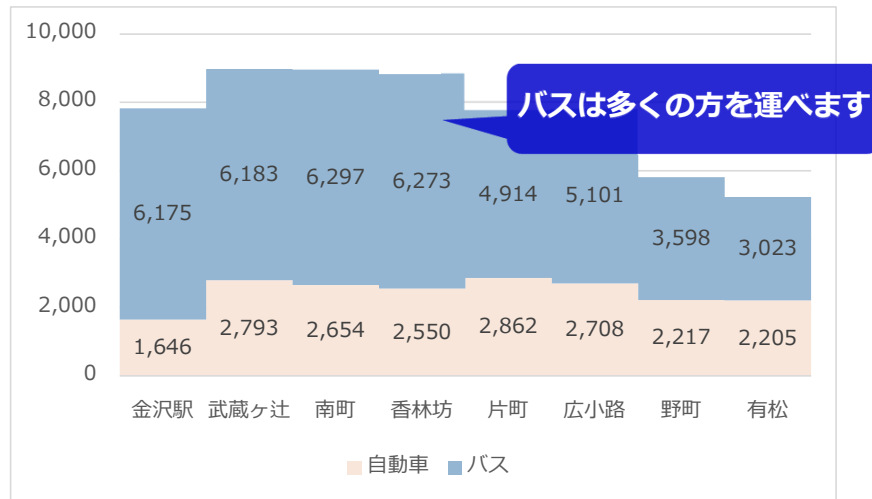
▼都心軸のバス・自家用車の輸送人数(平日朝ピーク)



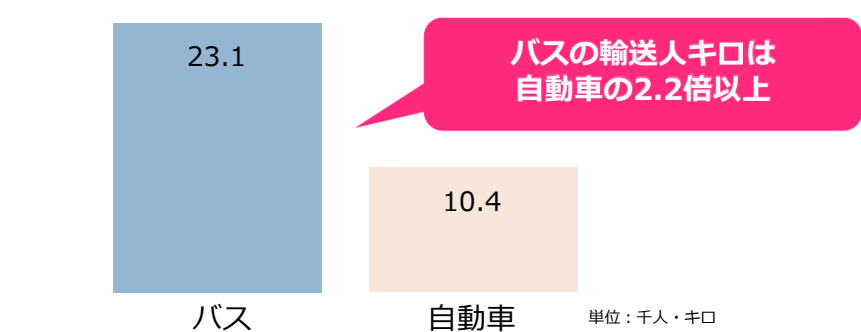
▼人口一人当たり道路延長の比較



▼都心軸のバス・自家用車の区間ごとの輸送人数(平日朝ピーク)



▼都心軸のバス・自家用車の輸送人キロ(平日朝ピーク)



輸送人キロとは、各区間距離×通過人員のことをいう

バス通過人員:交通事業者ICカードデータより集計 平成26年平日平均
 自動車交通量:金沢市調査より 平成30年平日
 自動車平均乗車人員:道路交通センサスOD調査より、自動車1台あたり1.5人乗車(金沢市に本拠のある自動車で集計)

施策4-3 バス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施

バスレーン社会実験について

【目的】

バスのサービス水準向上に向けたバス専用レーンの強化のため、都心軸における日中のバス優先レーン社会実験を行う。また、過年度調査にて、郊外でバス専用レーンの効果が薄いと想定される路線について、規制解除の実験を合わせて行う。

【区間】

- (都心軸) (上り) 野町広小路→武蔵 交差点
(下り) 武蔵→犀川大橋北詰 交差点
- (郊外) 東山→鳴和 交差点
崎浦→小立野四丁目 交差点

【時間帯】

(都心軸) 平日9:00～17:00 優先レーン

【実施時期】

令和5年11月の1カ月間

7:30～9:00	9:00～17:00	17:00～19:00
バス専用レーン	バス優先レーン	バス専用レーン



(下り)

予告

●月●日～●月●日
平日のみ

社会実験中

●月●日まで(平日のみ)

バス・タクシーがきたら
第2車線へ!

7:30～9:00 専用

9:00～17:00 優先
社会実験

17:00～19:00 専用

犀川大橋北詰

↑ 実験区間

武蔵

(上り)

社会実験中

●月●日まで(平日のみ)

バス・タクシーがきたら
第2車線へ!

7:30～9:00 専用

9:00～17:00 優先
社会実験

17:00～19:00 専用

野町広小路

↑ 実験区間

武蔵

実施中

7:30～9:00
●月●日まで

バス専用レーン
解除 社会実験

鳴和

↑

TSUTAYA 鳴和店

↑

マルエー 春日店

↑

バス専用レーン
解除区間

東山

実施中

7:30～9:00
●月●日まで

バス専用レーン
解除 社会実験

小立野四丁目

↑

天徳院

↑

バス専用レーン
解除区間

崎浦 県立図書館

都心軸及び郊外 周知看板(イメージ)

ご清聴、ありがとうございました。