

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）
（案）

2018年4月策定

2023年4月改定

金沢市

< 目 次 >

序章 見直しの背景	1
(1) 見直しの背景	1
(2) 駐車場整備に関する現況	2
(3) 見直しの考え方	5
第1章 駐車場整備に関する考え方	10
(1) 駐車場整備における基本方針	10
(2) 駐車場整備に関する公共と民間の役割分担	11
第2章 駐車場の整備に関する方策	12
(1) 駐車場の附置義務制度に関する整備方策	12
(2) 公共的駐車場の整備に関する方策	12
(3) 路上駐車場の整備に関する方策	12
(4) 自動車の保管場所の整備に関する方策	12
第3章 駐車場の整備を重点的に推進すべき地区	14
(1) 駐車場の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針	14
(2) 駐車場の整備を重点的に推進すべき地区の内容	14
(3) 駐車場整備地区	14
第4章 駐車場整備地区における整備状況と方向性	16
(1) 駐車場整備の現況	16
(2) 駐車需要の見通し	17
(3) 駐車場整備地区における方向性	19
第5章 駐車場整備地区における整備目標年次及び目標量	21
(1) 目標年次	21
(2) 目標量	21
第6章 駐車場整備地区における施策等	22
(1) 駐車場台数の総量増加を抑制	22
(2) 小規模駐車場の抑制・集約化	23
(3) 都心軸上からの入出庫の抑制	24
(4) まちなかへのマイカー流入抑制	24
(5) 路上における荷捌き車両の適正化	25
(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	25
関連計画・条例等の概要	27

序章 見直しの背景

(1) 見直しの背景

我が国では、戦後より進行してきたモータリゼーションの結果、移動手段として自動車为主体となりました。それに伴い、道路交通の円滑化を図ることにより、公衆の利便の確保や都市の機能の維持及び増進が求められるようになってきました。本市では、これに対応するため、1994年（H6）に「金沢市駐車場整備に関する基本計画」（以下、「基本計画」という。）及び駐車場整備地区における駐車場整備計画（以下、「整備計画」という。）を策定し、目標年次に合わせ所要の見直しを重ねてきました。そこでは、駐車場整備地区における駐車場整備台数は十分確保されていることや都市の活力と市民の安全性を図る必要があること、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを目指すこと等により、量的な駐車場整備から質的な整備へ転換を図ることとし、それに基づき様々な駐車場に関する施策を展開しています。

2018年の本計画策定後、本市の交通を取り巻く状況は大きく変化しています。新型コロナウイルスの影響により観光客数や公共交通利用者数は大きく減少しましたが、公共交通の密を避けた車への転換が一定程度見られ、市内の駐車場利用の減少幅は比較的小さい状況です。

2022年（R4）の駐車場現況調査においては、駐車場総量は2016年（H28）と比べ、駅東地区では抑制されていますが、駅西地区は開発等の影響により増加しました。大規模な集約駐車場が整備される一方、細街路沿いに小規模な時間貸し駐車場が新設される状況も多く見られることから、生活環境や景観の悪化、非効率な土地利用による中心市街地の活力低下などが懸念されます。

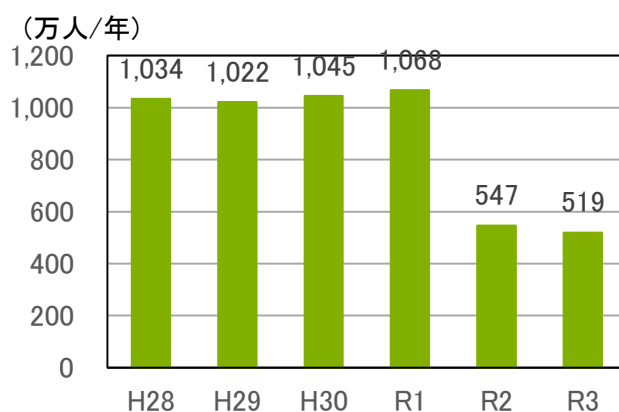
なお、2017年（H29）には、立地適正化計画を包含し、都市機能や居住の誘導に関する方策を示した金沢市集約都市形成計画など、今後のまちづくりの方向性を示した計画も策定しています。また、2023年（R5）には人口減少・超高齢社会の進展やコロナ禍の影響による交通変容などの公共交通を取り巻く様々な状況を踏まえた新たな交通政策の指針となる第3次金沢交通戦略を策定致しました。

国からの通達において、計画の内容は概ね5年をめぐりに見直すこととしており、また、近年の状況の変化への対応や新たに策定したまちづくりに関連する計画とも整合を図る必要があることから、今般、基本計画及び整備計画を見直すこととしました。

(2) 駐車場整備に関する現況

① 社会情勢の変化

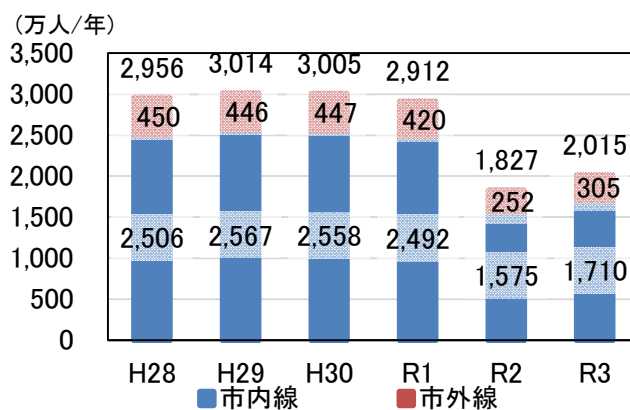
金沢地域への観光入込客数は年間約 1,000 万人と横ばいでしたが、新型コロナウイルスの影響により令和 2 年および令和 3 年は約半数に減少しました。また、バス利用者数においても、市内線の利用者数は 2,500 万人前後でしたが、令和 2 年度には約 1,000 万人減少し、令和 3 年度はわずかに増加したものの、依然として 2,000 万人に満たない状況です。



【図 1 年間入込客数推移（金沢地域）】

（統計からみた石川県の観光（石川県）より）

※金沢地域とは、金沢市、かほく市、白山市、野々市市、津幡町、内灘町

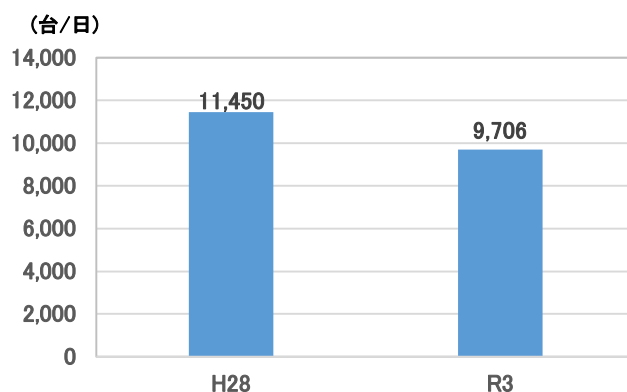


【図 2 バス利用者数】

（金沢市 HP 統計より）

※西日本 J R バス株式会社金沢支店、北陸鉄道株式会社、ほくてつバス株式会社、
北鉄金沢中央バス株式会社、加賀白山バス株式会社

主要駐車場入込数は平成28年度と比べて令和3年度は約2割減少しています。新型コロナウイルスの影響で観光入込客数や公共交通利用者数は大きく減少していますが、駐車場利用の減少幅は比較的小さいことから、外出機会が減少する一方、公共交通の密を避けた車への転換が一定程度あったと考えられます。



【図3 主要駐車場入込数】

(金沢市駐車場案内システムより)

※駐車場入込数：対象駐車場の収容台数に回転率を乗じて算出

※対象駐車場（R3年度）

：金沢駅西口時計駐車場、金沢駅西広場一般車駐車場、金沢駅東駐車場、ポルテ金沢駐車場、リファール駐車場、武蔵地下駐車場、石川県立音楽堂駐車場、金沢フォーラス駐車場、エムザスカイパーキング、近江町パーキングビル、エムザ地下駐車場、近江町いちば館駐車場、近江町ふれあい館駐車場、兼六駐車場、石川県石引駐車場、金沢市役所・美術館駐車場、香林坊地下駐車場、金沢商工会議所、石川県政記念しいのき迎賓館、堅町駐車場、北パーキング、OVALパーキング

②駐車場整備の状況

駐車場整備地区内における現況を把握するため、2022年（R4）に調査を行いました。表1に示すように2016年（H28）～2022年（R4）の間に、駐車場台数は地区全体で約5%増加しています。

（以下、2016年（H28）、2022年（R4）の比較）

【表1 駐車場整備台数】 (台)

		時間貸し	月極	専用来客	専用自家	合計
JR・IR 以西地区	2016年（H28）	3,244	6,262	6,375	8,344	24,225
	2022年（R4）	5,155	5,322	6,590	10,409	27,476
	増減台数	1,911	-940	215	2,065	3,251
	増減率	58.9%	-15%	3.4%	24.7%	13.4%
JR・IR 以东地区	2016年（H28）	10,721	14,665	7,608	8,333	41,327
	2022年（R4）	11,755	12,503	7,389	9,379	41,026
	増減台数	1,034	-2,162	-219	1,046	-301
	増減率	9.6%	-14.7%	-2.9%	12.6%	-0.7%
全体	2016年（H28）	13,965	20,927	13,983	16,677	65,552
	2022年（R4）	16,910	17,825	13,979	19,788	68,502
	増減台数	2,945	-3,102	-4	3,111	2,950
	増減率	21.1%	-14.8%	0.0%	18.7%	4.5%

【表2 1箇所当たりの駐車場収容台数】 (台)

		時間貸し	月極	専用来客	専用自家	合計
駐車場数	2016年（H28）	277	1,549	652	958	3,436
	2022年（R4）	421	1,354	633	1,118	3,526
駐車場 収容台数	2016年（H28）	13,965	20,927	13,983	16,677	65,552
	2022年（R4）	16,910	17,825	13,979	19,788	68,502
1箇所あたりの駐車場 収容台数	2016年（H28）	50.4	13.5	21.4	17.4	19.1
	2022年（R4）	40.2	13.2	22.1	17.7	19.4

※専用来客駐車場：店舗やホテル等、来客するもののために設けられた駐車場

専用自家駐車場：事務所や集合住宅等、施設に所属するもののために設けられた駐車場

JR・IR以西地区では開発に伴う駐車場台数の増加がみられた一方、JR・IR以东地区の駐車場台数の総量は抑制されています。しかし、広範囲に駐車場が整備され、細街路沿いに小規模な時間貸し駐車場が新設されるなど、生活環境や景観への影響、非効率な土地利用による中心市街地の活力低下が懸念され、対応が必要となっています。

(3) 見直しの考え方

駐車場整備に関する基本方針及び方向性については、現基本計画及び整備計画において以下のように示されています。

【基本方針】

駐車場整備地区において量的な整備から、質的な整備を目指した駐車場施策の展開

【方向性】

- ・ 都心軸周辺とその他の地域で減り張り^{メリハリ}をつけた駐車場施策の展開
- ・ 既存駐車場の効率的な活用
- ・ 多様な駐車需要への対応
- ・ まちづくり関連政策との連携

現整備計画において、展開してきた施策とこれまでの取り組み状況・フォローアップは、次のとおりです。

■現整備計画の施策の取組状況

現 整 備 計 画			これまでの取組み
〈方策〉	〈施策〉	〈方針〉	〈具体的な取組み・フォローアップ〉
駐車場台数の総量増加を抑制	駐車場附置義務の原単位等の適正化	・駐車場の現況および将来推計をふまえ附置義務原単位や対象規模の緩和を図り、附置義務台数の緩和による駐車場整備量を抑制する。	・附置義務原単位の見直し ・公共交通の利便性が高いエリアに緩和可能区域を拡大により附置義務駐車台数を抑制 また、緩和要件として公共交通利用促進の取組を実施 ⇒原単位の見直しにより附置義務台数が701台から539台に抑制。(実際の附置台数は564台) ⇒緩和可能区域を拡大した範囲を含め、緩和により台数を抑制
	隔地要件の適正化	・現行の隔地先の距離や構造、条件等を見直し、また時間貸し駐車場への隔地を認めることを検討するなど既存駐車場の効率的な活用を促進する。	・より柔軟に隔地駐車場を選択できるよう、要件を一部見直し ⇒附置台数のうち38.8%が付近の既存駐車場を隔地駐車場として効率的に活用
	既存駐車場の効率的な活用	・駐車場案内システムや金沢まちなかパーキングネットの利用を促進し、空き駐車場への分散誘導を行うことで、混雑解消と既存駐車場の効率的な活用を図る。	・駐車場案内システムによりリアルタイムで満空状況を提供 ⇒駐車場案内システムのアクセス件数は増加し、円滑な分散誘導が図られた
小規模駐車場の抑制・集約化	駐車場の配置適正化	・適正配置条例やまちづくり条例等の運用により、小規模な駐車場設置の抑制を図る。	・まちなか駐車場区域における駐車場の適正な配置、指導 ⇒小規模な時間貸し駐車場は増加。引き続きまちづくり協定等との連携により、駐車場設置の抑制が必要
	集約駐車施設、立体駐車場の利用促進	・集約駐車場の利用を促し、円滑な交通の確保に努める。	・集約駐車場の利用を促し、円滑な交通の確保 ⇒駅西地区の開発において、集約駐車場の整備により、周辺部の円滑な交通を確保
	技術的基準対象駐車場の拡大	・小規模な駐車場を整備する際、駐車場法の技術的基準の適用範囲の拡大を促すことを検討する。	・小規模な駐車場を6m未満の道路沿いでは新設を控えるよう指導 ⇒小規模な時間貸し駐車場は増加。引き続き技術的基準に合致しない小規模な駐車場を対象に土地利用の転換を促す等駐車場設置の抑制が必要
都心軸上からの入出庫の抑制	・まちなか駐車場設置基準に基づき、今後設置される駐車場に対し都心軸上からの入出庫の制限を図る。また、既存駐車場で都心軸以外にも接道している場合、都心軸以外からの入出庫を促すように働きかける。	・まちなか駐車場設置基準の「原則として都心軸からの出入りを行わないこと」の区域拡大 ・駐車場の新設や変更の届出の際に指導 ⇒区域拡大や届出時の指導により、中心商業・業務地区における都心軸沿いの宿泊施設の駐車場設置割合が減少	

現 整 備 計 画			これまでの取り組み
〈方策〉	〈施策〉	〈方針〉	〈具体的な取り組み・フォローアップ〉
まちなかへのマイカー流入抑制	P&Rの普及・利用促進	・通勤・通学時の利用だけでなく、土曜日・日曜日・祝日におけるまちなかへの観光や買い物等に利用できる休日パーク・アンド・ライド駐車場を設け、マイカーを利用したまちなかへの流入を抑制し、駐車場の需要の低減を図る。	・令和3年度に森本駅にて休日にも利用可能なパーク・アンド・ライド駐車場を設置 ・観光期等に臨時パーク・アンド・ライドを設置 ⇒観光期のパーク・アンド・ライドでは多くの利用があり（令和元年度でゴールデンウィーク4,099台、年始1,151台）、まちなかへのマイカー流入を抑制
	Kパークの普及・利用促進	・平日のパーク・アンド・ライド駐車場を設け、通勤・通学者のマイカー利用の転換を促す。	・Kパークの利用促進および適地確保 ⇒周辺自治体との協議会を通じ、新たに3箇所を追加
	バス専用レーン遵守率の向上	・バス専用レーンの遵守率向上を図り、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。	・月に1回、交通事業者と協力し、バス専用レーンの啓発活動を実施 ⇒遵守率、公共交通の定時性・速達性が向上
路上における荷捌き車両の適正化	荷捌き駐車場・ベイや荷捌き車両可能区域の見直し及び利用促進	・都心軸及びその周辺における交通円滑を推進するため、路上における荷捌き車両の適正化を図る。	・リファーレ前、ルキーナ前の2箇所に荷捌きベイを追加（既存タクシーベイと共用） ・啓発員による違反駐車防止の啓発活動を実施 ⇒新型コロナウイルスの影響により荷捌き車両は減少したが、都心軸での荷捌きはまだ存在
	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	・荷捌き車両停車可能区域に指定できない区域やタクシー共用荷捌きベイ周辺において、新たに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荷捌きスペース確保等に向け事業者とともに検討を進める。	・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荷捌きスペース確保に向けた検討 ⇒新型コロナウイルスの影響により荷捌き車両は減少したが、都心軸での荷捌きはまだ存在
都心軸上や駅周辺における観光バスやタクシーの乗降の適正化	観光バスの乗降の適正化	・観光バス乗降場の適地調査を行うとともに、観光バス駐車場への誘導を強化し、都心軸上及び駅周辺の路上での観光バスの乗降の抑制を図る。	・市内の観光バス駐車場を駐車場案内システムで示し、誘導 ・啓発員による違反駐車防止の啓発活動を実施 ⇒新型コロナウイルスの影響により観光バスの駐停車車両は減少したが、都心軸での駐停車はまだ存在
	タクシーの乗降の適正化	・円滑な交通を促進するため、都心軸上や駅周辺における路上駐車抑制や駐車場への誘導強化による乗降の適正化を図る。	・宿泊施設等で都心軸沿線に建築する場合に、都心軸上での乗降禁止を指導 ・啓発員による違反駐車防止の啓発活動を実施。 ⇒新型コロナウイルスの影響によりタクシーの駐停車車両は減少したが、都心軸での乗降は存在

2022年（R4）に駐車場の整備台数を調査したところ、現状値は依然として2032年の推計必要台数を上回っており、量的な整備から質的な整備を目指す基本方針及びそこから導かれる方向性について継続することとします。

【表 3 現況整備台数及び2032年推計必要台数】

	JR・IR 以東地区	JR・IR 以西地区	合計
2009年（H21） 現況整備台数	約 43,000 台	約 23,600 台	約 66,600 台
2016年（H28） 現況整備台数	約 41,300 台	約 24,200 台	約 65,500 台
2022年（R4） 現況整備台数	約 41,000 台	約 27,500 台	約 68,500 台
<u>2032年</u> <u>推計必要台数</u>	<u>約 29,000 台</u>	<u>約 11,700 台</u>	<u>約 40,700 台</u>

※2032年の推計必要台数は、将来人口や交通に関する指標等を用いて算出したものであり、歩行者と公共交通優先のまちづくりによる駐車需要の軽減も相まって推計必要台数に近づけていく。

また、現整備計画において掲げられたものの、未実施である施策や継続が必要な施策については、引き続き取り組みます。

さらに、第3次金沢交通戦略等のまちづくりに関連する計画及び交通、駐車場に関連する条例等^{※1}と整合を図りながら、駐車場整備の現況や社会情勢の変化により新たに生じている課題に対応するための施策を推進します。

※1：P9 整合を図る主な計画・条例 及び P27 関連計画・条例等の概要参照

《整合を図る主な計画・条例》（巻末の計画・条例等の概要 参照）

【交通や駐車場に関連する主なまちづくり計画】

- ・「世界の『交流拠点都市金沢』をめざして」（2013年（H25）3月）及び「重点戦略計画」（2022年（R4）5月改定）
- ・「金沢市都市計画マスタープラン」（2019年（H31）3月改定）
- ・「第3次金沢交通戦略」（2023年（R5）3月）
- ・「金沢市集約都市形成計画」（2017年（H29）3月）（2023年（R5）3月変更）
- ・「金沢市中心市街地都市機能向上計画」（2016年（H28）3月）
- ・「金沢市歴史的風致維持向上計画（第2期）」（2018年（H30）3月）
- ・「金沢市住生活基本計画」（2014年（H26）3月）（2018年（H30）3月改定）
- ・「金沢市景観総合計画」（2009年（H21）7月）及び「金沢市景観計画」（2021年（R3）7月）

【交通や駐車場に関連する主な条例】

- ・「金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例（以下、「歩けるまちづくり条例」という。）」（2003年（H15）4月）
- ・「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例（以下、「適正配置条例」という。）」（2006年（H18）4月）
- ・「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」（2007年（H19）4月）
- ・「建築物の駐車施設に関する条例（以下、「駐車場条例」という。）」（1965年（S40）6月）
- ・「金沢市における市民参画によるまちづくりの推進に関する条例」（2000年（H12）3月）及び「金沢市における土地利用の適正化に関する条例（以下、「まちづくり条例」という。）」（2000年（H12）3月）

第1章 駐車場整備に関する考え方

(1) 駐車場整備における基本方針

これまで、想定される駐車需要に対応するため、基本計画に基づき、民間と協働して駐車場の整備などに取り組んできました。この結果、2009年（H21）、2016年（H28）と比較すると JR・IR 以東地区では駐車場台数は抑制されているものの、JR・IR 以西地区では開発に伴う駐車場台数の増加により、現在の整備台数は将来（2032年）の必要台数を2万8千台程度上回っていると推計されます。

なお、駐車場の種別をみると、時間貸し駐車場が増加するとともに、小規模化が進行しています。また、駐車場の多くは、土地の利用効率が低い平面駐車場となっています。そのほか、まちなかの住宅地の空き家、空き地等の駐車場化は、都市の活力と生活空間における交通の安全性を低下させる要因にもなっています。これらの様々な課題の解消に向けて、駐車場の配置や利用等について適切に対応していく必要があります。

本市では、第3次金沢交通戦略において、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」や「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を基本的な考え方としており、持続可能な交通ネットワークの形成、交通機能の連携強化、交通利用環境の向上、人が中心となるまちなかの形成、交通行動の転換を基本方針として位置づけています。

まちなかにおいては、駐車場に出入りする自動車と歩行者の錯綜を避けるなど安全で安心な都市環境を創出することが重要であることや、駐車場によるまちなみの分断を防ぎ中心市街地の活性化、定住促進、良好な都市景観を創出する必要があることから、駐車場台数の総量増加の抑制や都心軸沿線の入出庫の抑制等、まちなかの特性に応じた施策を展開していきます。

また、民間事業者等が主体となり、駐車場の整備や適切な管理・運営を行い、公民の連携のもと、駐車場の集約化、立体化、運営の効率化、適正配置等に努めるとともに、まちなかの土地の有効活用を図るべく、まちづくりと連携した駐車場施策を展開していくこととします。

《質的整備を目指した駐車場に関する施策を展開するための視点》

- ・公共交通利用促進と駐車需要の軽減
- ・駐車場の適正配置と利用の効率化
- ・都心活力の維持・向上
- ・多様な駐車需要への対応
- ・交通の円滑化と歩行者の安全性確保
- ・都市環境、生活環境への配慮

（２）駐車場整備に関する公共と民間の役割分担

駐車場整備に関しては、ハード整備にあわせて、利用の効率化などソフト施策の推進が必要となります。本計画では、「量的な駐車場整備から、質的な整備を目指した駐車場施策の展開」を基本方針として継続しつつ、公共と民間が適切に役割分担して進めていくこととします。

《主に公共の役割》

公共交通の利便性向上などの施策を展開することにより、自動車から公共交通への利用転換を進め、駐車需要の軽減を図ります。歩行者の安全性の確保や公共交通の利便性向上及び定住促進や商業の活性化策など、総合的なまちづくりの観点から土地利用（住居系・商業系・業務系）に応じて駐車場の整備に一定の基準を設ける等、駐車場の適正な配置を実現するための方策を推進します。また、駐車場案内システムの提供による分散誘導、パーク・アンド・ライドの推進等による公共交通優先のまちづくりを進めます。

《主に民間の役割》

都市活動にともない発生する駐車場需要に対し、住民が主体的に進めるまちづくりの取り組み等地域の特性に十分配慮して、駐車場を整備、確保することとし、緑化などにより周辺のまちなみとの調和や環境に配慮すること、また入出庫車両により周辺道路において渋滞を引き起こすことのないように配慮するなど、適切な管理と運営に努めることとします。さらに、荷捌き駐車場の整備又は確保、車いす利用者などの駐車場を整備するなど、円滑な交通とバリアフリーへの配慮に努めるものとします。

《公共と民間の共同による役割》

土地利用の高度化や商業・業務機能の向上を図るため、公共交通の利用促進等の交通政策や各種まちづくり政策と連携し、駐車場の集約化、立体化、運営の効率化など駐車場の適正配置を推進します。また、一部の時間貸し駐車場の利用が集中する状況を改善するため、商業者や駐車場事業者などの協力を得て、既存の時間貸し駐車場の効率的活用を目指すとともに、集約駐車場施設、立体駐車場の利用促進等を推進します。

第2章 駐車場の整備に関する方策

(1) 駐車場の附置義務制度に関する整備方策

附置義務制度は、駐車場条例の制定（1965年（S40）4月）以降約50年を経過することから、以下の事項について必要に応じ検討を行い、駐車場の質的な整備を推進します。

○原単位の適正化

建物の床面積に応じて必要な駐車台数を算出する上で基礎となる原単位を一部見直し、引き続き適正化を進めます。

○附置義務制度の運用の適正化

附置義務制度の運用については、地区特性などに配慮して、隔地での駐車場確保や交通政策との連携を前提に附置義務の緩和など、適正化を進めます。

○荷捌き、車いす利用者などのための駐車場等の確保

荷捌き駐車場、車いす利用者などのための駐車場は、引き続き、附置義務制度を活用して積極的に確保していきます。

(2) 公共的駐車場の整備に関する方策

公共的駐車場については、法令等の基準や本市のまちづくり政策に基づき、整備、確保するものとしませんが、公共交通の利用促進など需要軽減に努めることにより、総量を増やさないことを目指します。特に、駐車場整備地区では原則として量的確保を目的とする公共的駐車場の整備は行わないこととします。ただし、観光バスについては、いまだ都心軸上での乗降が見られることを踏まえ、乗降場等の適地調査を進めます。

なお、大規模な商業施設の駐車場については、大規模小売店舗立地法などの法令に基づいて、対応します。

(3) 路上駐車場の整備に関する方策

本市の道路は、全般的に幅員が狭く、停車帯など余裕空間が少ないことから、路外駐車場に駐車することを基本とします。

ただし、土地利用の高度化や円滑な交通の確保を図る地域においては、警察や道路管理者などの関係者と調整のうえ、タクシーベイや荷捌きスペースの確保、荷捌き車両停車可能区域の拡大などを検討します。

(4) 自動車の保管場所の整備に関する方策

自家用車の保管場所については、路上駐車とならないよう、自己敷地内又は近傍で確保

することを基本とします。また、近隣の居住環境やまちなみ景観に配慮した保管場所の確保と利用に努めることとします。

第3章 駐車場の整備を重点的に推進すべき地区

(1) 駐車場の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針

本計画において、駐車場は前計画の質的な整備を推進することとしています。特に、公共交通利用促進条例において、公共交通の利便性を高度に維持増進する等の措置を講じるまちなか区域、適正配置条例で駐車場の適正な配置を図る区域としているまちなか駐車場区域においては、総合的かつ効率的な駐車場施策を展開する必要があります。

また、北陸新幹線金沢開業後、金沢駅周辺において商業施設や事業所の開設等が活発化し、時間貸し駐車場が急増していることに加え、JR・IR以西地区においては、さらなる都市機能の集積が期待されることから、引き続き、JR・IR以東地区と同様に駐車場施策を進めていく必要があります。

なお、従来の駐車場整備地区を除くその他の地区については、これまでも個々の施設整備にあわせた駐車場の整備が進められてきた現状と、「市街地の拡大は、原則として行わない（「金沢市都市計画マスタープラン」より）」という都市開発の方向性を踏まえると、今後、新たな市街地整備により、大幅に駐車需要が増加する可能性は低いと考えられます。

さらに、大きな駐車需要を発生させる大規模な小売店舗等の立地に対しては、大規模小売店舗立地法などの関係法令に基づき、適正な駐車場整備が進むよう努めます。

このため、駐車場の整備を重点的に推進すべき地区は従来と同様に以下の内容とします。

(2) 駐車場の整備を重点的に推進すべき地区の内容

【名称】金沢市都心部地区

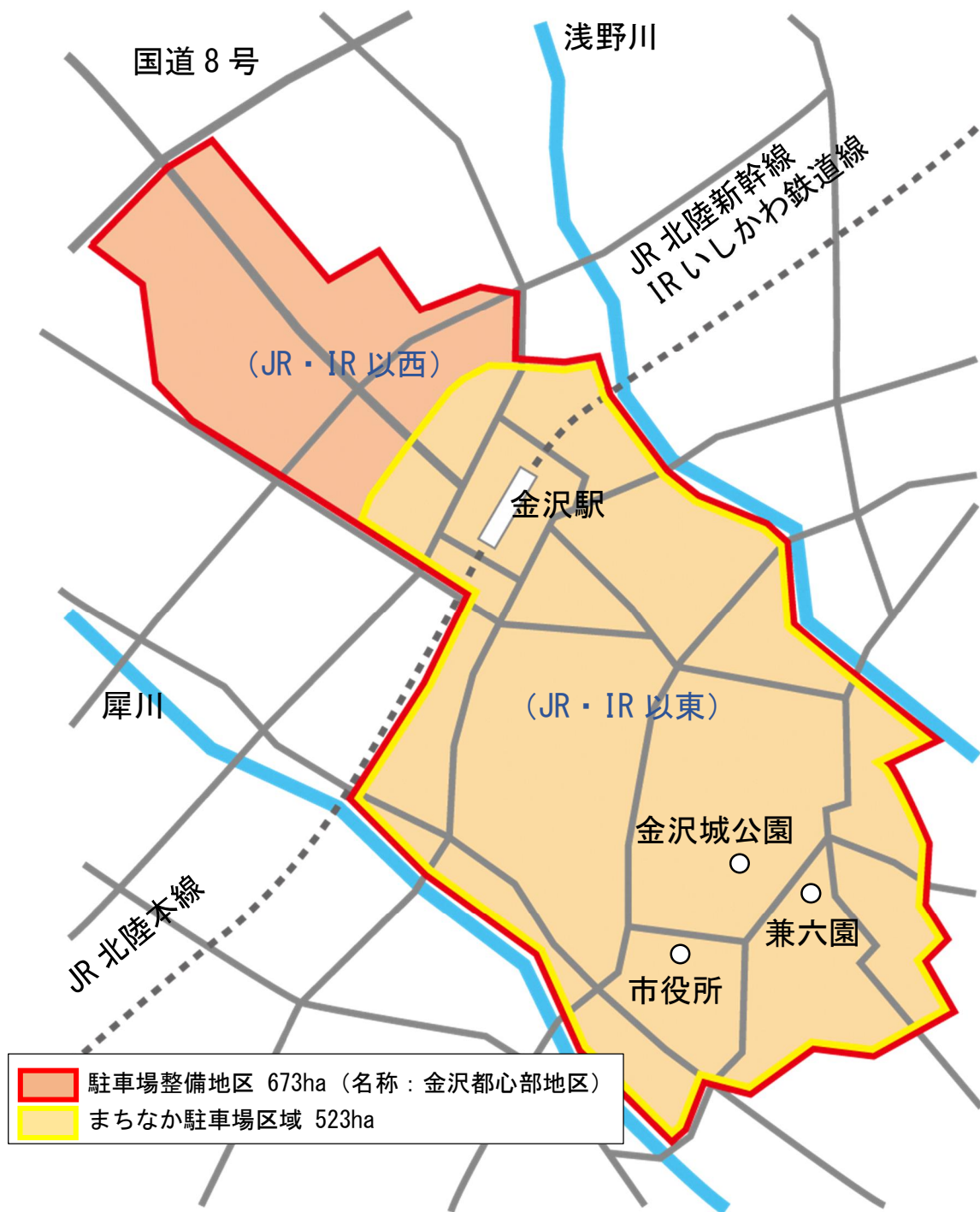
【面積】673ha

【内容】

- ・公共交通の利便性向上施策などによる駐車需要の軽減に努めます
- ・駐車場の質的な整備を基本とし、住みよい都市環境の創出に向けて、総合的な駐車場施策の展開を図ります

(3) 駐車場整備地区

駐車場整備地区は、市街地における自動車交通が輻輳する地区で道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するために定め、駐車施設の整備を促進する地区とされています（駐車場法第3条）。本市では、上記(2)「駐車場の整備を重点的に推進すべき地区」を駐車場整備地区（金沢市都心部地区）として都市計画決定し、各種施策を展開することとしています。（別添区域図参照）



【図4 駐車場整備地区及びまちなか駐車場区域の範囲】

【まちなか駐車場区域】

適正配置条例第7条第1項に基づき、設定している区域です。本市のまちなかにおいて、駐車場の増加が公共交通機関の利用低下及び中心部の交通渋滞の原因となっていることから、公共交通機関の利用促進を図り中心部への過度な自動車の流入を抑制すること及び歩行者の安全性の確保を目指す区域です。区域内で駐車場の新設や変更する場合は、届出とまちなか駐車場配置基準への適合が必要です。

第4章 駐車場整備地区における整備状況と方向性

(1) 駐車場整備の現況

本市では、基本計画及び整備計画に基づき、まちなかにおいては、安全で安心な都市環境の創出や中心市街地の活性化、定住促進、良好な都市景観の創出などの観点から、駐車場の適正な配置や総量抑制などを目指し、量的な駐車場整備から質的な整備への転換を図ってきました。

【表4 2016年（H28）、2022年（R4）の整備台数】（再掲）

	種別	2016年（H28） 実績	2022年（R4）実績		
			台数	増減台数	増減率
JR・IR 以西地区	時間貸し	3,244	5,155	1,911	58.9%
	月極	6,262	5,322	-940	-15%
	専用来客	6,375	6,590	215	3.4%
	専用自家	8,344	10,409	2,065	24.7%
	計	24,225	27,476	3,251	13.4%
JR・IR 以東地区	時間貸し	10,721	11,755	1,034	9.6%
	月極	14,665	12,503	-2,162	-14.7%
	専用来客	7,608	7,389	-219	-2.9%
	専用自家	8,333	9,379	1,046	12.6%
	計	41,327	41,026	-301	-0.7%
全体	時間貸し	13,965	16,910	2,945	21.1%
	月極	20,927	17,825	-3,102	-14.8%
	専用来客	13,983	13,979	-4	0.0%
	専用自家	16,677	19,788	3,111	18.7%
	合計	65,552	68,502	2,950	4.5%

地区全体では2016年（H28）～2022年（R4）の間に、整備台数が約3,000台（5%）増加しており、種別ごとの収容台数をみると、月極駐車場が減少し、時間貸し・専用自家駐車場が増加している傾向にあります。

JR・IR以西地区においては、ホテルや集合住宅などの開発に合わせて駐車場が整備されており、駐車場箇所数、収容台数ともに増加しています。また暫定的な土地利用として小規模な時間貸し駐車場も増加しており、歩行者との錯綜、街並みの分断に繋がっていることから、大規模駐車場の利用を安全性に配慮しつつ促進し、過剰な駐車場整備の抑制が必要です。

JR・IR以東地区においては、都心軸沿線の駐車場がホテルや事務所等に転換しており、駐車場の総量は抑制されています。一方、住宅や空地、月極駐車場、飲食店などが時間貸し駐車場へ転換しています。小規模な時間貸し駐車場が増加することで、賑わいの連続性の阻害、景観の悪化、安全な通行の妨げに繋がるため、駐車場の適正配置を進める必要があります。

(2) 駐車需要の見通し

駐車場整備地区における2032年の駐車場必要台数を推計したところ、表5に示すように、2022年(R4)の現況整備台数を下回っており、現在の駐車場台数は、将来の駐車需要に対しても対応が可能と考えられます。

【表5 2016年(H28)、2022年(R4)の整備台数及び推計必要台数】(再掲)

	JR・IR 以東地区	JR・IR 以西地区	合計
2009年(H21) 現況整備台数	約43,000台	約23,600台	約66,600台
2016年(H28) 現況整備台数	約41,300台	約24,200台	約65,500台
2022年(R4) 現況整備台数(A)	約41,000台	約27,500台	約68,500台
<u>2032年 推計必要台数(B)</u>	<u>約29,000台</u>	<u>約11,700台</u>	<u>約40,700台</u>
B/A	71%	43%	59%

駐車場整備地区のうち、JR・IR 以東地区は、狭隘な道路や密集した市街地など藩政期の城下町特有の都市構造が残っていることを踏まえ、歩行者の安全性の確保と公共交通の優先に取り組むべき地域として位置付けられており、流入車両の抑制や公共交通の利用促進を図るなど、駐車需要が大きく増加することのないよう総合的にまちづくりを進め、駐車場の適正配置を推進していきます。

一方、地域によっては、商業・業務施設の駐車需要が周辺住宅地などに波及するなど、既存駐車場の配置や利用に関する改善も必要となっています。

駐車場整備地区のうち、JR・IR 以西地区においては、これまで個々の商業系・業務系の施設整備にあわせて必要な駐車場の整備が行われてきましたが、近年は大規模な時間貸し立体駐車場の整備も見られるなど、駐車需要が増加しています。都心軸沿いを中心に開発可能な土地が見られるため、今後も開発が進むことが予想されており、駐車需要はさらに拡大すると考えられます。

<参考> 2032年の駐車場推計必要台数算出の考え方

第3次金沢交通戦略における長期目標年次である、2032年の駐車場必要台数の推計を行います。これまでの駐車場整備計画における推計方法を踏襲し、延床面積と駐車需要係数により算出しました。

$$\begin{aligned} \text{推計必要台数} &= \text{駐車需要量} \times \text{ピーク率} \\ &= \text{①延床面積} \times \text{②駐車需要係数} \times \text{③ピーク率} \end{aligned}$$

① 延床面積について

令和3年度都市計画基礎調査より、用途を住居、事務所等、施設、店舗、その他の5分類に分けて整理しました。金沢市集約都市形成計画におけるまちなか区域の考え方に準拠し、2021年（R3）延べ床面積 = 2032年延べ床面積（現状維持）として算出しました。

② 駐車需要係数について

(a)金沢都市圏の人口、(b)自動車分担率、(c)自動車トリップ、(d)駐車係数の要素を加味し、延べ床面積 1,000 m²あたりの駐車需要を用途別に算出しました。

(a) 【金沢都市圏人口】

各市町の人口ビジョンを基に設定しました。なお、金沢都市圏とは金沢市、白山市（旧松任市、鶴来町のみ）、野々市市、津幡町、内灘町としています。

(b) 【自動車分担率】

第2次金沢交通戦略より、2032年の自動車分担率を40%と設定^{*}しました。

(c) 【自動車トリップ】

2007年（H19）の第4回金沢都市圏パーソントリップ調査を基に将来の推計値を算出しました。

(d) 【駐車係数】

金沢駐車場整備計画調査（1983年（S58）石川県・金沢市）より引用しました。

③ ピーク率について

ピーク率は（ピーク1時間の最大集中台数）／（24時間の駐車台数）とし、本推計に当たっては0.5としました。

※第3次金沢交通戦略では自動車分担率を指標として位置付けていないため引用

(3) 駐車場整備地区における方向性

2022年(R4)の駐車場台数(約68,500台)は、2032年の推計必要台数を上回っていることから、引き続き、駐車場台数の総量を増やさないことを目指します。このため、『量的な駐車場整備から、質的な整備を目指した駐車場施策の展開』を基本方針として、以下の4つの方向性に基づき施策を進めることとします。

●都心軸周辺とその他の地域で減り張りをつけた駐車場施策の展開

まちなか駐車場区域は、歩行者の安全と公共交通の優先に取り組むべき地域として関連計画においても位置づけられており、流入車両の抑制、公共交通利用促進に向け、駐車場の適正配置を推進していきます。

特に、まちづくりの中軸となる都心軸沿線は、駐車場に出入りする自動車と歩行者の錯綜を避けるなど安全で安心な都市環境を創出することが重要であることや、駐車場によるまちなみの分断を防ぎ、中心市街地の活性化、定住促進、良好な都市景観を創出する必要があることから、他の区域とは異なった対応が必要であり、駐車場の新設の抑制や入出庫の抑制等を図ります。さらに、生活空間に波及する駐車需要の軽減や円滑な交通の確保、効率的な土地利用の観点から、今後は、まちなかへの流入車両に対応できるよう、都市計画道路に位置づけられた幹線道路沿いにおいて、集約化や立体化した駐車場の整備が有効であると考えられます。

また、その他の地域では、できるだけ既存の駐車場の有効利用を促すことにより駐車場化の抑制を図ります。

●既存駐車場の効率的な活用

駐車場台数の総量を増やさないためにも、既存の駐車場を有効に活用する必要があります。このため、特定の時間貸し駐車場に利用が集中しないよう適切に周辺の駐車場に誘導するなど、既存の駐車場の利用効率を高める駐車場施策を展開します。

●多様な駐車需要への対応

観光バス乗降場の確保やタクシーの待機場所、荷捌き駐車場の見直しなどを検討します。また、駐車場のバリアフリー化など、多様な需要に対応するための駐車場施策を推進します。

●まちづくり関連政策との連携

- ・交通政策（駐車需要の軽減）
- ・住宅政策（駐車場化の抑制、住宅等の建物への土地利用転換の促進）
- ・まちづくり政策（まちづくり協定などの活用）
- ・景観政策（駐車場の緑化などの推進）

第5章 駐車場整備地区における整備目標年次及び目標量

(1) 目標年次

目標年次は、第3次金沢交通戦略の長期目標年次とも整合を図り、2032年とします。

なお、この計画は概ね5年を目途に内容の見直しを行うものとします。

(2) 目標量

歩行者と公共交通優先のまちづくりによる駐車需要の軽減と相まって、2022年（R4）の駐車場台数を基本とし、各施策を推進しながら、2032年の推計必要台数に近づけていく。

【参考】

表6 2022年（R4）の整備台数と2032年の推計必要台数の比較

	2022年現況整備台数 (A)	2032年推計必要台数 (B)	B/A
JR・IR 以東地区	約41,000台	約29,000台	71%
JR・IR 以西地区	約27,500台	約11,700台	43%
合計	約68,500台	約40,700台	59%

※効率的に活用されれば需要に対応できる目安となる駐車台数

第6章 駐車場整備地区における施策等

現状における課題に対応しつつ、駐車場の質的整備を進め、目標量を達成するためには、ハード整備にあわせて、利用の効率化などソフト施策の推進が必要となります。そこで、以下に掲げる6つの方策を定め、本市の各まちづくり関連政策と連携を図りながら施策を推進します。また、JR・IR 以東の都心軸沿線においては、駐車場の新設の抑制や入出庫口の抑制等に向け、他の地区とは異なる施策も展開します。

(1) 駐車場台数の総量増加を抑制

◇駐車場附置義務の原単位等の適正化

1965年（S40）に駐車場条例を制定し、一定規模以上の建築に駐車場整備を義務付けるなど、民間と公共の協働により駐車場の整備を進めてきました。

現在、まちなか駐車場区域では、建築物を新築する場合に附置すべき駐車施設について、当該建築物の周辺の交通環境の保全上支障がなく、かつ、公共交通の利用の促進又は利便の増進に資する措置が講じられている場合、附置義務を緩和しています。

また、JR・IR 以東の都心軸沿線は、歩行者や公共交通を最優先とし、流入車両の抑制や円滑な交通環境を構築すべき特別な軸として、他のまちなか駐車場区域と異なり、附置義務の緩和又は隔地による附置義務駐車場の確保を促し、駐車場の新設を抑制しています。

これまでの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います。

◇隔地要件の適正化

既存駐車場の効率的な活用を推進するため、隔地要件を見直し、運用による効果が出ていることから、現行要件の運用を継続します。

◇既存駐車場の効率的な活用

特定の駐車場に利用が集中することを解消するため、経路検索等の検索機能の大幅な追加やリアルタイムに満空情報を更新する等の駐車場案内システムの高度化を行い、パソコン、スマートフォン、カーナビ等で駐車場情報の提供を行っています。

引き続き、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するため分散誘導を図ります。

(2) 小規模駐車場の抑制・集約化

◇駐車場の配置適正化

JR・IR 以東の都心軸沿線では、適正配置条例に基づき、まちなか駐車場区域における駐車場の適正な配置、指導に引き続き努めます。

また、JR・IR 以東の都心軸沿線以外の駐車場整備地区では、土地の暫定的な駐車場利用を抑制するため、まちづくり協定の締結を促進するなど、金沢市まちづくり条例等の運用により、駐車場設置の抑制を図ります。

さらに、防災施策と連携し小規模駐車場や低未利用地を緑化し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ます。

◇集約駐車施設、立体駐車場の利用促進

JR・IR 以東の都心軸沿線では、建物ごとに附置義務駐車場を整備させるのではなく、周辺部の集約駐車場の利用を促し、円滑な交通の確保に努めます。

都心軸沿線以外の駐車場整備地区では、集約駐車場として指定することで既存駐車場の効率的な活用を行い、駐車場増加の抑制を図ります。また、都市計画道路等の幹線沿いにおいて、周辺の小規模駐車場を集約した駐車場の整備を促進するため、制度面での誘導を研究します。

◇技術的基準対象駐車場の拡大

空き家等が小規模な時間貸し駐車場として暫定利用されることにより都市機能の集積、歩行者の安全性の確保、良好な景観の創出などを阻害するおそれがあることから、駐車場法の技術的基準（特に幅員が 6m 未満の道路に出入口を設けてはならない基準）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ります。

(3) 都心軸上からの入出庫の抑制

◇都心軸上からの入出庫の抑制

JR・IR 以東の都心軸に面し整備された事業所等の駐車場からの入出庫により、歩行者の安全性の確保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を阻害していることから、引き続き適正配置条例に基づく「まちなか駐車場設置基準」に基づき、駐車場の新設や変更の届出の際の指導等を行います。

(4) まちなかへのマイカー流入抑制

◇パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

バスや電車等の公共交通の利用を進め、まちなかへの自動車の流入を抑えるため、東金沢駅や森本駅に新たに休日パーク・アンド・ライド駐車場を設け、まちなかへの観光や買物等でのマイカー使用の抑制を図っています。

引き続き、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します。また、金沢 MaaS や駐車場案内システムと連携した取組による利用促進を図ります。さらに、バス、シェアサイクル、タクシーなど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します。

◇Kパークの普及・利用促進

平日において、17箇所のパーク・アンド・ライド駐車場を設け、通勤・通学者のマイカー利用の転換を促しています。今後も利用促進を行うとともに、Kパーク制度の見直し等もふまえ、周辺自治体との協力体制に基づき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ります。

◇バス専用レーン拡充等の交通実験の検討・実施

本市では、公共交通優先のまちづくりを進めるため、バス専用レーンの時間帯拡大など公共交通の利便性向上を進めてきました。

今後は、バス専用レーン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ります。

(5) 路上における荷捌き車両の適正化

◇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

都心軸周辺に荷捌き駐車場・ベイを確保するとともに、荷捌き車両停車可能区域を設け、都心軸上での荷捌きの抑制を図ってきましたが、依然として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ます。そのため、引き続き荷捌き駐車場・ベイや荷捌き車両停車可能区域の拡充に向け、検討していくとともに、事業者へ利用を促すため、既存の荷捌き駐車場、車両停車可能区域の再周知に加え、啓発員による違反駐車防止の啓発活動等を実施します。**また、都心軸上での荷捌き実験の実施を検討します。**

◇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

都心軸上や荷捌き車両停車可能区域外での荷捌きの対策として、事業者にとって利便性の高い荷捌きスペースの確保が必要です。

既存の荷捌き駐車場、車両停車可能区域の再周知を実施するとともに、荷捌き車両停車可能区域に指定できない区域やタクシー共用荷捌きベイ周辺において、新たな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荷捌きスペースの確保等に向け事業者とともに検討を進めます。**また、都心軸上での荷捌き実験の実施を検討します。**

(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

◇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の強化および啓発員による違反駐車防止の啓発活動を実施し、都心軸上及び駅周辺の路上での観光バスの乗降の抑制を図ります。

◇タクシーの乗降の適正化

タクシーの乗降については、宿泊施設等で都心軸沿線に建築する場合に、都心軸上での乗降禁止を指導するなど、路上駐車・停車の抑制を進めてきました。

路上における客待ち駐車や交通環境に影響を与えるような乗降による停車の抑制のため、啓発員による違反駐車防止の啓発活動を実施するとともに、タクシーベ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とともに、路上における待機駐車に対する指導の強化等を進めます。

施策の検討方針

	駐車場整備地区（都心軸（JR・IR 以東）以外）	都心軸（JR・IR 以東）
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	附置義務原単位の見直しによる台数抑制	左記の施策にあわせ 附置義務の緩和又は隔地制度の選択を指導
施策 1-2 隔地要件の適正化	隔地先の距離の見直しや構造等の要件の適正化による隔地制度の促進	
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や 金沢 MaaS と連携した 分散誘導	
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	金沢市まちづくり条例等の運用による土地利用制限 小規模駐車場のポケットパーク化等、複合的なまちづくりの観点での検討	適正配置基準の活用による抑制
施策 2-2 集約駐車施設、立体駐車場の利用促進	立体駐車場等の集約駐車施設整備を制度面で誘導 (都市計画道路等の幹線道路沿い)	立体駐車場等の集約駐車施設利用を促進
施策 2-3 技術的基準対象駐車場の拡大	小規模な駐車場への駐車場法の技術的基準の対象拡大による 他の土地利用への促進 (6 m未満の道路沿い)	—
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	—	駐車場の新設や変更の届出の際の指導等による抑制
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	パーク・アンド・ライド（K パーク含む）を推進によるマイカー流入抑制 金沢 MaaS との連携によるパーク・アンド・ライド駐車場の利用促進	左記に同じ
施策 4-2 Kパークの普及・利用促進	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の推進	
施策 4-3 バス専用レーン 拡充等の交通実験の検討・実施	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の検討・実施や啓発活動により公共交通への転換によるマイカー流入抑制	
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	既存の荷捌き駐車場、車両停車可能区域の再周知	違反駐車防止の啓発活動による路上での荷捌き駐車車の抑制 都心軸上での荷捌き実験の検討・実施
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	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荷捌きスペースの確保の検討	
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	路上駐車場の抑制や駐車場への誘導強化による乗降の適正化	観光バス駐車場への誘導、観光バスの路上での乗降の抑制
施策 6-2 タクシー乗降の適正化	路上における待機駐車に対する誘導	左記の施策にあわせ タクシーの路上での乗降の抑制

関連計画・条例等の概要

○「世界の『交流拠点都市金沢』をめざして」(2013年(H25)3月)及び「重点戦略計画」(2022年(R4)5月改定)

北陸新幹線金沢開業を機に更なる高みを目指し、次のステップに移行するため、具体的な各種施策を行動計画としてとりまとめたもので、戦略的かつ計画的に実施していくこととしています。

計画において、シェルター付きのバス停や駐輪場等を整備するなど、公共交通重要路線及び鉄道線の利用環境の向上に努めるとともに、通勤時やゴールデンウィーク等の観光期を含め、年間を通して利用することができるパーク・アンド・ライド駐車場を増設することで、まちなかへの自動車の流入を抑制し、公共交通の利用を促進することとしています。

[目標年次：2023年度]

○金沢市都市計画マスタープラン (2019年(H31)3月)

金沢市における、都市の将来像や土地利用の基本的方向あるいは都市施設の整備方針を明らかにし、都市計画の総合的、長期的な指針を示しています。

駐車場については、まちなかの駐車場の適正な配置を図るとともに未利用地の宅地化施策を促進し、建物利用を主体とした土地利用の実現を目指すとしています。また、重点地区のまちづくり方針として、公共交通重要路線の強化、交通結節機能の向上、パーク・アンド・ライド駐車場の充実、新しい交通システムの導入検討など、円滑な移動を実現するため、さらなる利便性の向上を図ることとしています。

[目標年次：2035年]

○第3次金沢交通戦略 (2023年(R5)3月)

これまでの「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」とあわせて「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を基本的な考え方とし、持続可能な交通ネットワークの形成、交通機能の連携強化、交通利用環境の向上、人が中心となるまちなかの形成、交通行動の転換を図っていきます。

公共交通への転換に向け、主要な交通結節点やパーク・アンド・ライド駐車場の整備を進め、公共交通相互やマイカーと公共交通の連携強化に向け、パーク・アンド・ライドの更なる利用促進や各地域の主要な駅・バス停等の機能強化の取組を実施していきます。また、駐車場案内システムを活用した適正な誘導と効率的な駐車場運営、さらに都心軸周辺における荷捌きスペースの確保などによる交通利用環境の向上を目指すこととしています。

[目標年次：2027年度]

○金沢市集約都市形成計画（2017年（H29）3月）（2023年（R5）3月変更）

今後の人口減少・超高齢社会に対応するため、都市構造等の変遷や地域の特性を踏まえ、区域に応じた人口密度の適正化や公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図ることにより、これまで以上に都市の魅力や活力を向上させ、持続的に成長する成熟都市の実現を目指す計画です。

計画において、駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場や附置義務駐車場の配置の適正化を図ることとしています。

○金沢市中心市街地都市機能向上計画（2016年（H28）3月）

中心市街地（中心商店街）の賑わい創出に向けた基本構想（グランドデザイン）を描くとともに、その実現に向けた基本計画（構想の実現に向けて今後必要となる施策や事業）を示し、将来的な都市機能向上の礎とする計画です。

計画において、来街者が安全に安心して買物などを楽しむことができるよう歩行者専用空間を目指す「賑わいコアストリート」を指定し、その沿道にある駐車場はエリア外縁への集約・再配置を進め、賑わいを創出する店舗等の都市機能が連続的に立地する空間形成を図ることとしています。

○金沢市歴史的風致維持向上計画（第2期）（2018年（H30）3月）

本市固有の歴史的風致の維持及び向上を図るために、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」に基づき策定した計画です。

計画において、歴史的街並みが残る地区におけるマイカーの利用を抑制するため、歩行者・公共交通優先のまちづくりなどを推進しています。

○金沢市住生活基本計画（2014年（H26）3月）（2018年（H30）3月改定）

本市の住生活の安定及び質の向上を目指し、今後の住宅政策を他分野とも連携し総合的に推進するための指針となる計画です。

計画において、まちなか区域を含む居住誘導区域への定住を促進するため、まちなか区域においては駐車場をはじめとする低未利用地の活用に取り組むこととしています。

○金沢市景観総合計画（2009年（H21）7月）及び金沢市景観計画（2021年（R3）7月）

金沢市景観総合計画は、本市の美しい景観のまちづくりを総合的に展開していくためのマスタープランで、金沢市景観計画は、景観法に基づく計画です。

計画において、駐車場に関しては、緑化による修景など、周辺との調和に配慮した景観向上に関する事項を定めています。

○金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例（2003年（H15）4月）
市民が自然や歴史、文化といった金沢の個性に親しみながら、安全、快適に歩くことができるまちづくりを総合的に推進します。

特に、生活道路における歩行者の歩行と自動車の通行が調和した環境を整備するため、通過交通の抑制など、交通環境整備に配慮することとしています。

○金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例（2006年（H18）4月）

駐車場の適正な配置を推進することにより、本市中心部への過度な自動車の流入を抑制し、交通渋滞の緩和と歩行者の安全性の確保を目指しています。

まちなか駐車場区域では、過度な自動車の流入を助長しないこと、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、周辺のまちなみ景観に配慮することなどの駐車場設置基準を定め、届出制度とともにまちなかの駐車場の適正な配置を推進します。また、パーク・アンド・ライド駐車場について、配置に関する基本指針を策定して、計画的な整備などを推進することとしています。

○金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例（2007年（H19）4月）

歩けるまちづくり条例、駐車場適正配置条例と相まって、良好な都市環境の形成に寄与することを目的とし、まちなか区域（ほぼ駐車場整備地区のJR・IR以東地区に同じ）において市民はマイカー利用を控え、公共交通を利用するよう努めるなどの責務を定めています。

○建築物の駐車施設に関する条例（1965年（S40）6月）

駐車需要を発生させる建築物の新築や増築等に際し、一定台数の駐車場を整備することを義務付ける条例です。

2009年（H21）の条例改正により、まちなか駐車場区域において、建築物の周辺の交通環境の保全上支障がなく、かつ、公共交通の利用の促進又は利便の増進に資する措置が講じられていると認められる場合は、駐車施設の附置義務を緩和できることとしています。

○「金沢市における市民参画によるまちづくりの推進に関する条例」（2000年（H12）3月）及び「金沢市における土地利用の適正化に関する条例」（2000年（H12）3月）

地域にふさわしい市民主体のまちづくりを推進し、個性豊かで住み良い金沢の都市環境を形成していくことを目指し制定した条例であり、両条例をあわせて「金沢市まちづくり条例」と総称しています。住民自らが自分達の住む地域の目標とする将来像を描き、それに基づくまちづくりのルールを自主的に定める

とともに、住民と市長の間で、「まちづくり協定（又は土地利用協定）」を締結することで、地域にふさわしい市民主体の活力あるまちづくりを推進することとしています。