

第2回金沢市駐車場適正配置審議会

1. 審議会の検討内容とスケジュール
2. 前回審議会での意見と対応
3. 金沢市駐車場整備計画見直し(案)の概要



1. 審議会の検討内容とスケジュール

審議会の検討内容とスケジュール

■ 第1回審議会（1月25日開催）

- ・駐車場政策について
- ・現況の整理
- ・現行計画フォローアップ

⇒ **方策・施策の今後の方向性の確認、
取組の追加**

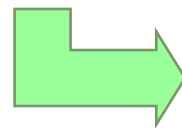


■ 第2回審議会（本日）

駐車場基本計画・整備計画（第3次）の取組を追加・継続した
一部見直し案の提示



**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）の改定**



以降、取組・検討の実施



2. 前回審議会での意見と対応

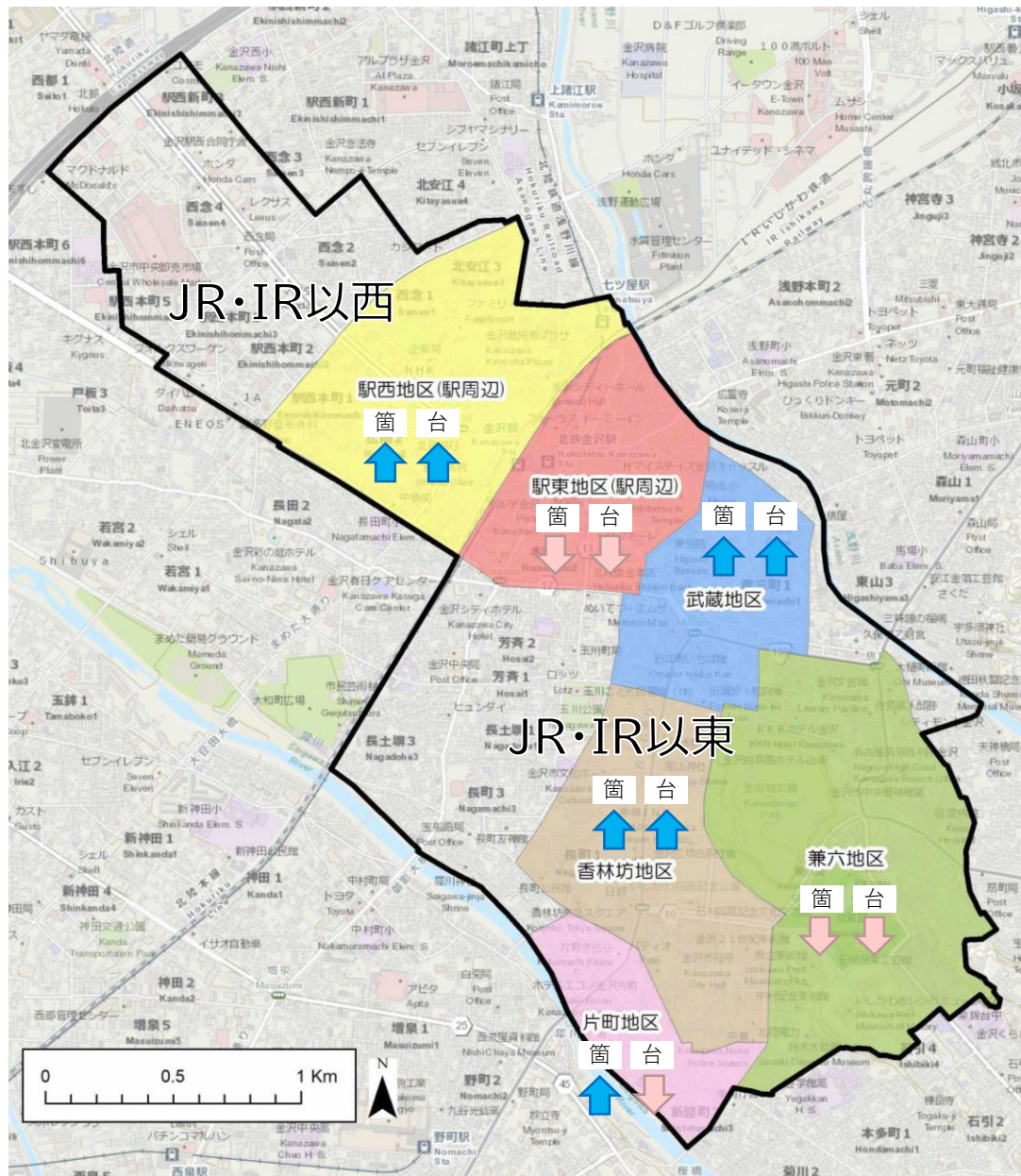
前回審議会での主な意見と対応

| 意見要旨 | | 対応 |
|-----------|---|---|
| 評価方法について | エリア全体ではなく、地域ごとの評価も必要ではないか。 | ※次のページ以降で説明 |
| | 整備目標値について、現在整備されている台数が過剰かどうか判断しづらい。 | ※次のページ以降で説明 |
| 個別の取組について | 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。 | 他都市の事例も参考にしながら、複合的なまちづくりの観点で検討を進める。 ⇒計画書p23「駐車場の配置適正化」 |
| | (観光バス、タクシー、荷捌きなど) 宿泊施設に出入するための乗降場所等は、ハード面で整備するのか、ソフト面で駐車場案内を充実させるのか、検討いただきたい。 | 今ある観光バス駐車場の周知、既存のコインパーキングなどの活用、裏通りにある荷捌き可能区域の道路空間の活用等により対応していきたい。 ⇒計画書p25 (5) 路上における荷捌き車両の適正化 (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 |



駐車場整備地区内での地域毎の傾向について

駐車場の整備状況を下図の着色した地区に分け、次ページ以降に各地区の傾向を整理。



凡例

- 筒：筒所数
- 台：収容台数
- ↓：抑制
- ↑：増加

※地区割は金沢市駐車場案内システムのエリア区分



駐車場整備地区全体の駐車場供給状況(前回資料より)

■ 地区全体

| 【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) | 281 | 1,535 | 655 | 966 | 3,437 |
| 増減数(箇所) | 140 | -181 | -22 | 152 | 89 |
| 増減割合(%) | 49.8% | -11.8% | -3.4% | 15.7% | 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) | 14,270 | 20,317 | 13,954 | 16,637 | 65,178 |
| 増減数(台) | 2,640 | -2,492 | 25 | 3,151 | 3,324 |
| 増減割合(%) | 18.5% | -12.3% | 0.2% | 18.9% | 5.1% |

■ JR・IR以西地区

| 【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) | 73 | 290 | 225 | 562 | 1,150 |
| H28調査時(箇所) | 31 | 322 | 218 | 473 | 1,044 |
| 増減数(箇所) | 42 | -32 | 7 | 89 | 106 |
| 増減割合(%) | 135.5% | -9.9% | 3.2% | 18.8% | 10.2% |

| 【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) | 5,155 | 5,322 | 6,590 | 10,409 | 27,476 |
| H28調査時(台) | 3,239 | 6,050 | 6,220 | 8,523 | 24,032 |
| 増減数(台) | 1,916 | -728 | 370 | 1,886 | 3,444 |
| 増減割合(%) | 59.2% | -12% | 5.9% | 22.1% | 14.3% |

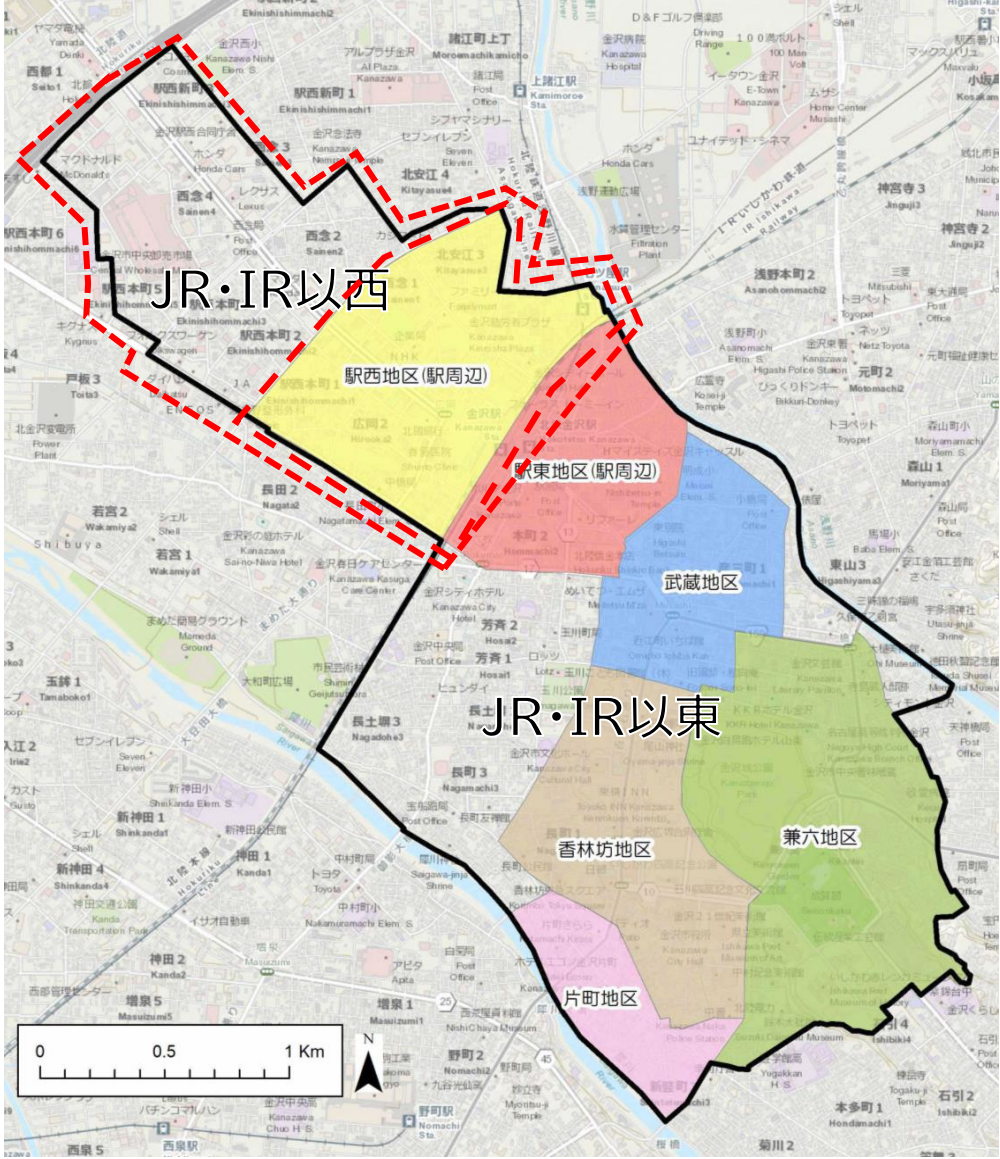
■ JR・IR以東地区

| 【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) | 348 | 1,064 | 408 | 556 | 2,376 |
| H28調査時(箇所) | 250 | 1,213 | 437 | 493 | 2,393 |
| 増減数(箇所) | 98 | -149 | -29 | 63 | -17 |
| 増減割合(%) | 39.2% | -12.3% | -6.6% | 12.8% | -0.7% |

| 【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) | 11,755 | 12,503 | 7,389 | 9,379 | 41,026 |
| H28調査時(台) | 11,031 | 14,267 | 7,734 | 8,114 | 41,146 |
| 増減数(台) | 724 | -1,764 | -345 | 1,265 | -120 |
| 増減割合(%) | 6.6% | -12.4% | -4.5% | 15.6% | -0.3% |



JR・IR以西及び駅西地区(駅周辺)



| | JR・IR以西全体 | 駅西地区(駅周辺) |
|------|---|--|
| 共通事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場箇所数、収容台数が増加 | |
| 傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・小規模な時間貸し駐車場や専用自家駐車場が増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・大規模な時間貸し駐車場が複数新設 ・駐車場がホテルや集合住宅などに転換しており、土地利用が高度化 |
| 代表例 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅西暫定駐車場→ホテル ・民間社員寮→時間貸し駐車場 ・結婚式場→集合住宅 ・月極駐車場→集合住宅 | |



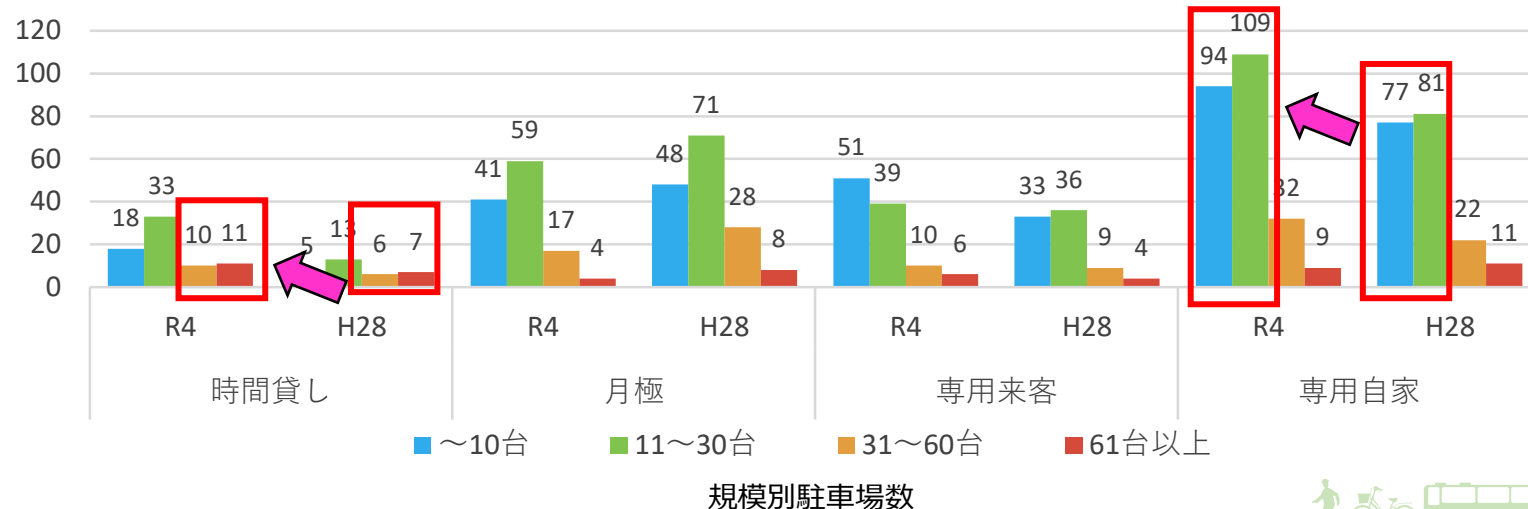
地区別駐車場の供給状況

■ 駅西地区

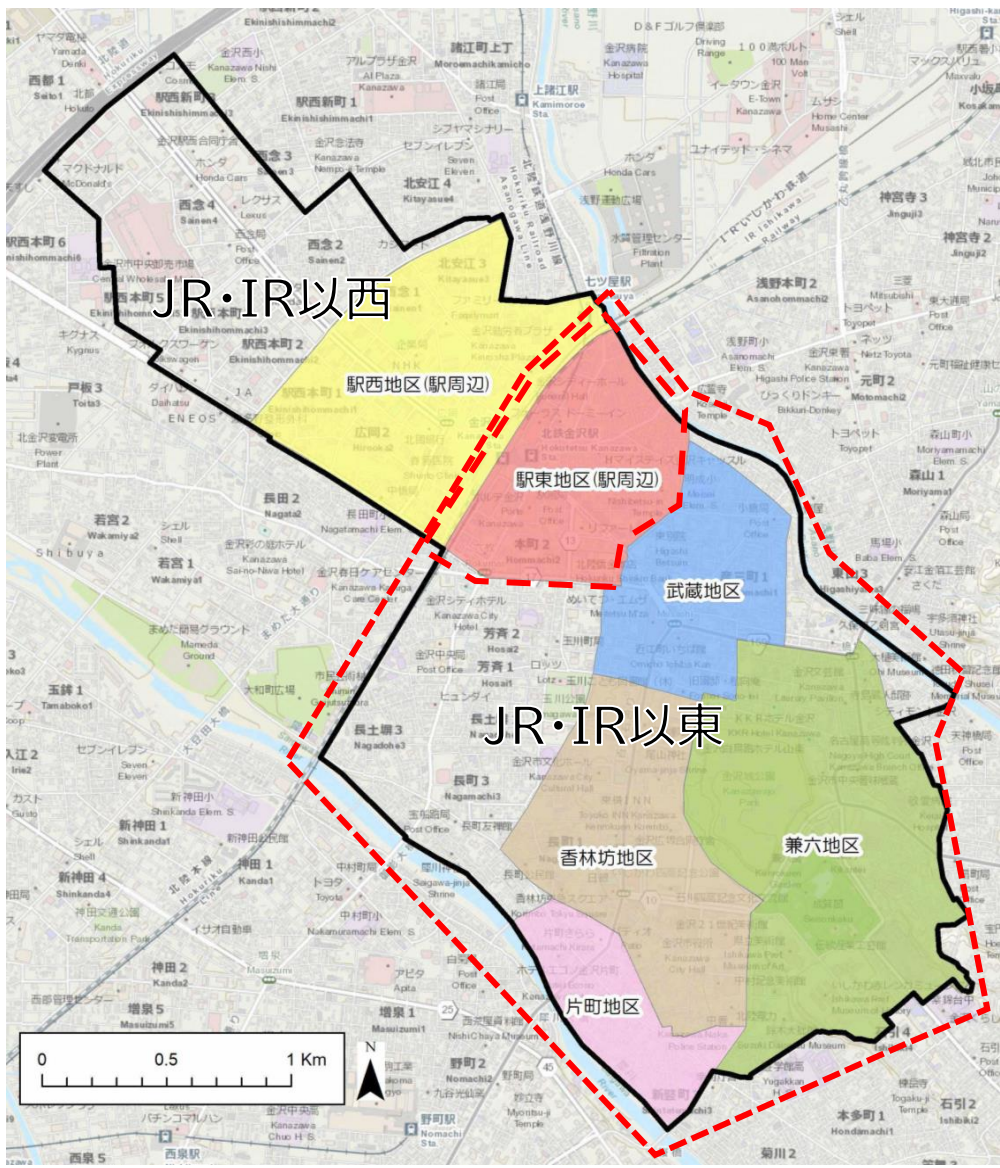
- 箇所数が19%(87箇所)、収容台数が18.7%(2,318台)増加
- ホテルやマンションなどの開発の活性化に伴う収容台数100台以上の大規模な駐車場が複数新設
- 収容台数が大きな月極駐車場がホテルや集合住宅、オフィスビル、福祉施設などに転換し、土地利用が高度化

| 【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) | 72 | 121 | 107 | 246 | 546 |
| H28調査時(箇所) | 31 | 155 | 82 | 191 | 459 |
| 増減数(箇所) | 41 | -34 | 25 | 55 | 87 |
| 増減割合(%) | 132.3% | -21.9% | 30.5% | 28.8% | 19% |

| 【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) | 5,106 | 2,434 | 2,083 | 5,067 | 14,690 |
| H28調査時(台) | 3,244 | 3,473 | 1,789 | 3,866 | 12,372 |
| 増減数(台) | 1,862 | -1,039 | 294 | 1,201 | 2,318 |
| 増減割合(%) | 57.4% | -29.9% | 16.4% | 31.1% | 18.7% |



JR・IR以東及び駅東地区(駅周辺)



| | JR・IR以東全体 | 駅東地区(駅周辺) |
|------|---|--|
| 共通事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の箇所数及び収容台数は抑制 ・小規模な時間貸し駐車場が増加 ・月極駐車場が減少し、集合住宅や時間貸し駐車場などへ転換 | |
| 傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・都心軸沿線では駐車場であった土地がホテル等へ転換 | <ul style="list-style-type: none"> ・住宅や空き地、月極駐車場、事業所や飲食店等から時間貸し駐車場へ転換 ・月極駐車場が集合住宅へ転換 |
| 代表例 | <ul style="list-style-type: none"> ・銀行、雑居ビル、月極・時間貸し駐車場→ホテル ・オフィスビル、月極駐車場→商業施設(スーパー、コンビニエンスストア等) ・銀行→集合住宅 | <ul style="list-style-type: none"> ・住宅や空き地、月極駐車場、事務所や飲食店等→時間貸し駐車場 ・月極駐車場→集合住宅 |



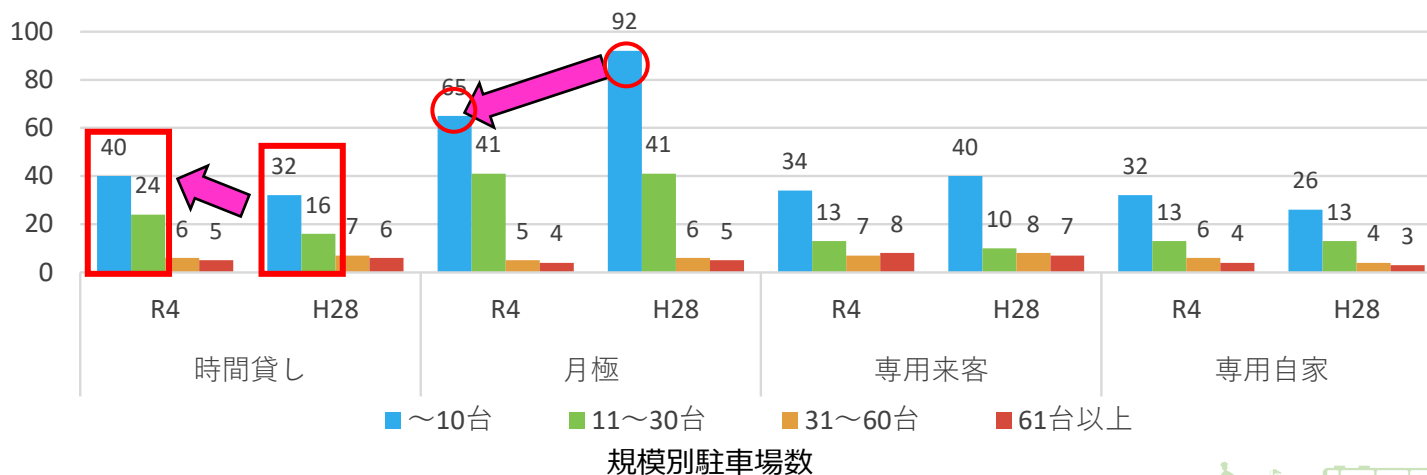
地区別駐車場の供給状況

■ 駅東地区

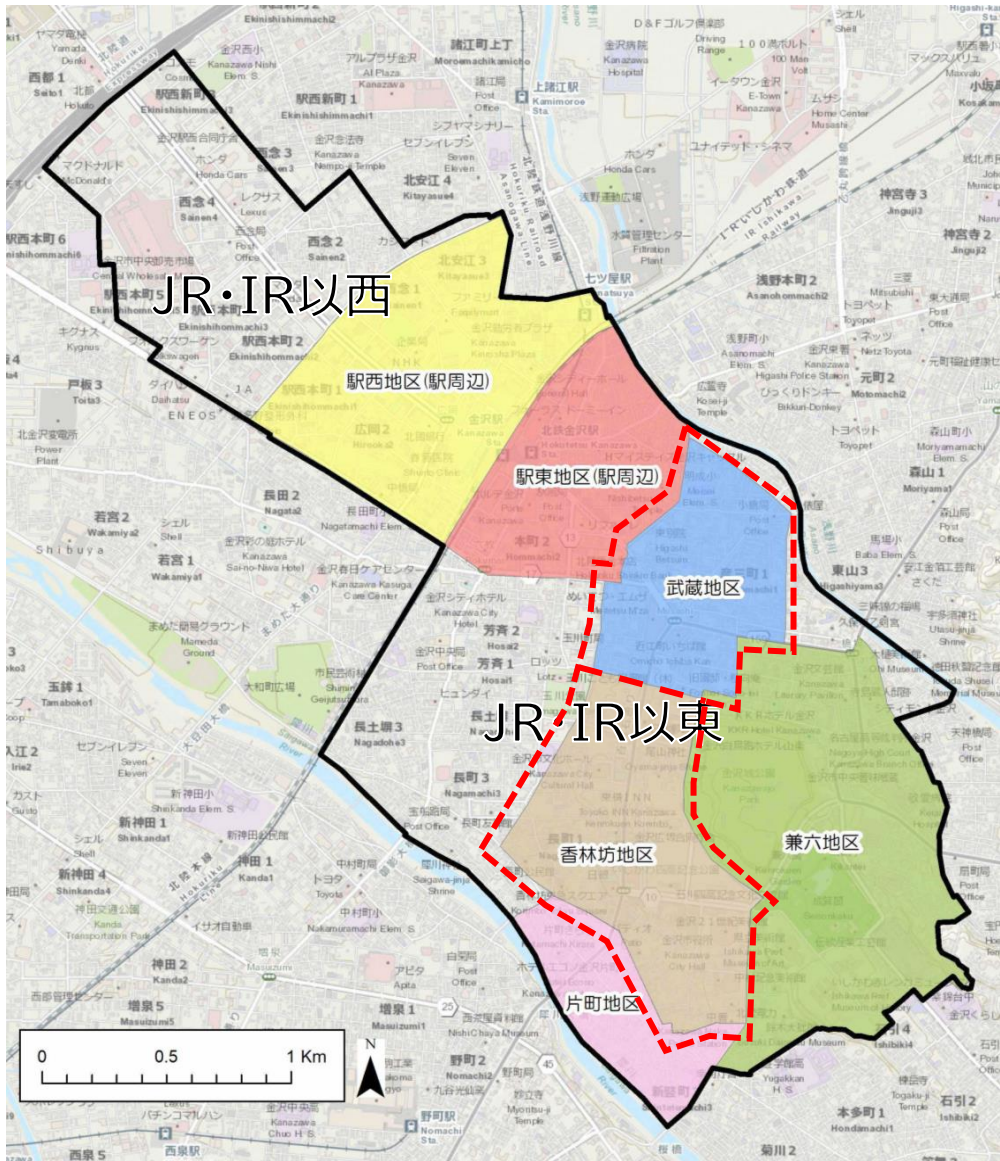
- 箇所数が2.5%(8箇所)、収容台数が1.5%(116台)減少
- 月極駐車場から集合住宅や一般住宅、時間貸し駐車場、空き地など様々な用途へ転換
- 住宅や空き地、月極駐車場、廃業した事業所や飲食店などが小規模な土地のまま、時間貸し駐車場に転換

| 【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) | 75 | 115 | 63 | 55 | 308 |
| H28調査時(箇所) | 61 | 144 | 65 | 46 | 316 |
| 増減数(箇所) | 14 | -29 | -2 | 9 | -8 |
| 増減割合(%) | 23% | -20.1% | -3.1% | 19.6% | -2.5% |

| 【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) | 2,535 | 1,867 | 2,330 | 1,008 | 7,740 |
| H28調査時(台) | 2,473 | 2,226 | 2,219 | 938 | 7,856 |
| 増減数(台) | 62 | -359 | 111 | 70 | -116 |
| 増減割合(%) | 2.5% | -16.1% | 5% | 7.5% | -1.5% |



武蔵地区及び香林坊地区



| | 武蔵地区 | 香林坊地区 |
|------|--|---|
| 共通事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場箇所数、収容台数が増加 ・月極駐車場は、時間貸し駐車場への転換及び土地利用の進展により減少 ・集合住宅の建設が進み、専用自家駐車場が増加 | |
| 傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・大規模な駐車場の開業もあり、時間貸し駐車場が増加 ・銀行や事業所等の移転に伴い、専用来客駐車場が減少 | <ul style="list-style-type: none"> ・月極駐車場、住宅、事業所や飲食店等から小規模な時間貸し駐車場などへ転換 |
| 代表例 | <ul style="list-style-type: none"> ・時間貸し駐車場、事業所等→近江町ふれあい館駐車場 ・銀行、雑居ビル、月極・時間貸し駐車場→ホテル ・元・飲食店、住宅→時間貸し駐車場 ・オフィスビル、月極駐車場→商業施設 ・コンビニエンスストア→時間貸し駐車場 | <ul style="list-style-type: none"> ・月極駐車場→時間貸し駐車場 ・住宅4軒→時間貸し駐車場 ・事業所→時間貸し駐車場 ・書店ビル→集合住宅 |



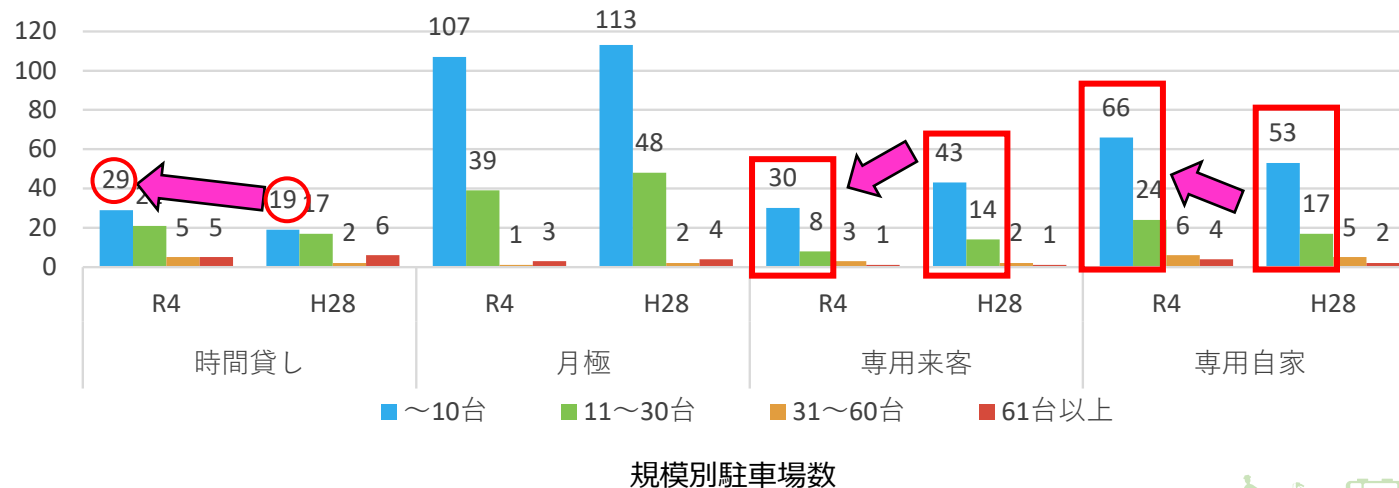
地区別駐車場の供給状況

■ 武蔵地区

- 箇所数が1.4%(5箇所)、収容台数が2.6%(151台)増加
- 時間貸し駐車場では、大規模な駐車場の開業や30台前後の駐車場の新設が見られ、収容台数が増加
また、月極駐車場から時間貸し駐車場や集合住宅、店舗へ転換
- 銀行や事業所等の移転に伴い、専用来客駐車場が減少。また、集合住宅等の建設が進み、専用自家駐車場が増加

| 【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) | 60 | 150 | 43 | 100 | 353 |
| H28調査時(箇所) | 44 | 167 | 60 | 77 | 348 |
| 増減数(箇所) | 16 | -17 | -17 | 23 | 5 |
| 増減割合(%) | 36.4% | -10.2% | -28.3% | 29.9% | 1.4% |

| 【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) | 2,288 | 1,815 | 525 | 1,349 | 5,977 |
| H28調査時(台) | 1,903 | 2,219 | 559 | 1,145 | 5,826 |
| 増減数(台) | 385 | -404 | -34 | 204 | 151 |
| 増減割合(%) | 20.2% | -18.2% | -6.1% | 17.8% | 2.6% |



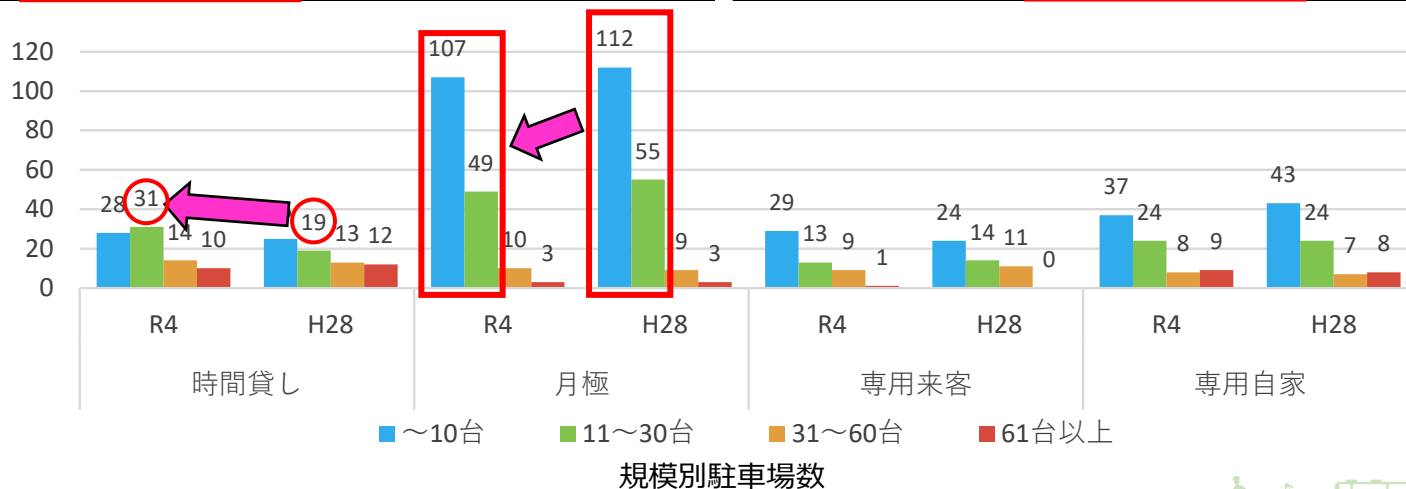
地区別駐車場の供給状況

■ 香林坊地区

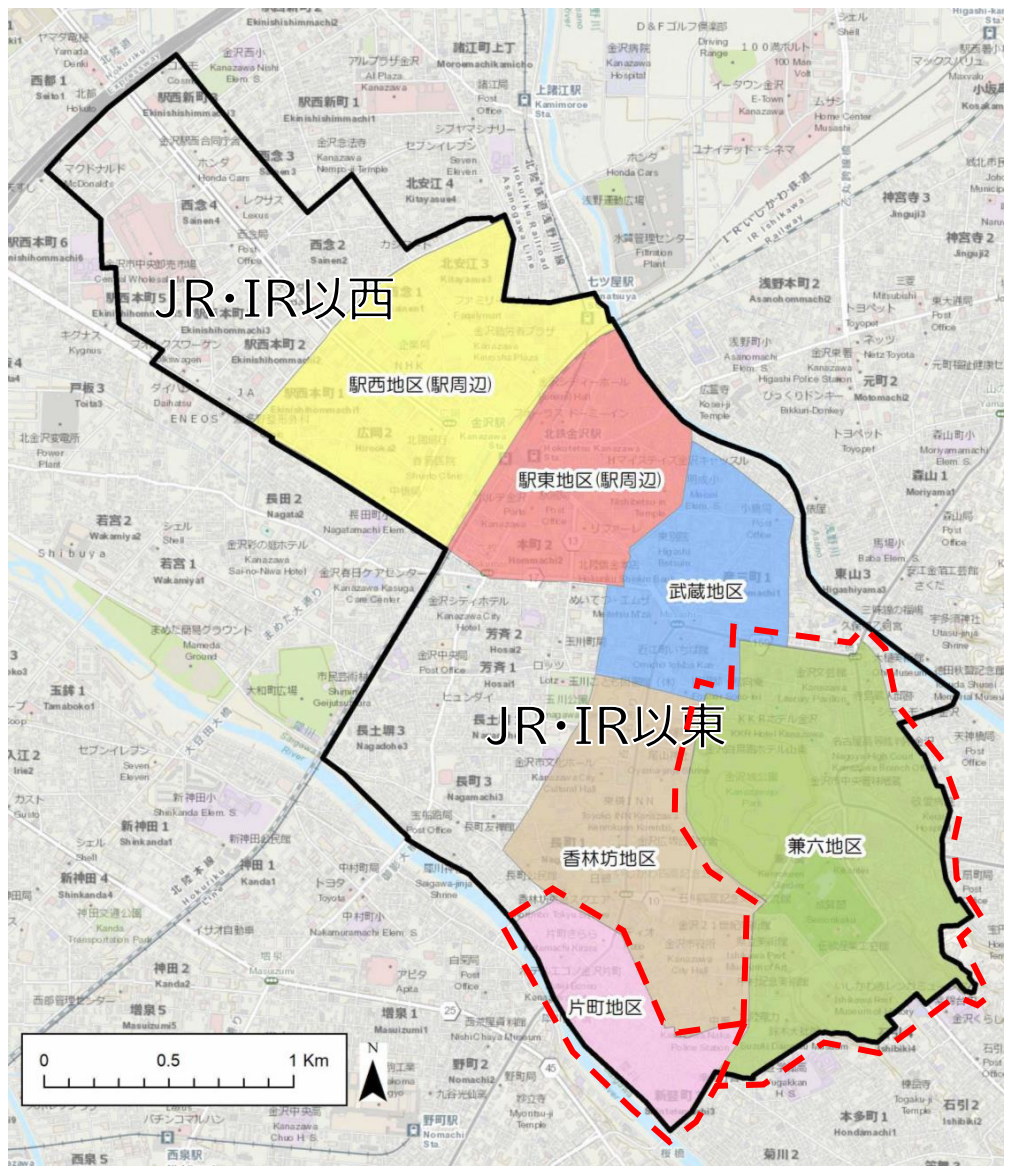
- ・ 箇所数が1.8%(7箇所)、収容台数が2.3%(198台)増加
- ・ 時間貸し駐車場は、月極駐車場や住宅、事業所からの転換が見られ、合わせて収容台数も増加
- ・ 集合住宅の建設により、専用自家駐車場の収容台数が増加

| 【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) | 83 | 169 | 53 | 81 | 386 |
| H28調査時(箇所) | 69 | 179 | 49 | 82 | 379 |
| 増減数(箇所) | 14 | -10 | 4 | -1 | 7 |
| 増減割合(%) | 20.3% | -5.6% | 8.2% | -1.2% | 1.8% |

| 【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) | 3,322 | 2,370 | 879 | 2,188 | 8,759 |
| H28調査時(台) | 3,260 | 2,463 | 879 | 1,959 | 8,561 |
| 増減数(台) | 62 | -93 | 0 | 229 | 198 |
| 増減割合(%) | 1.9% | -3.8% | 0% | 11.7% | 2.3% |



片町地区及び兼六地区



| | 片町地区 | 兼六地区 |
|------|---|---|
| 共通事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の収容台数は抑制 ・月極駐車場や専用来客駐車場が、集合住宅や時間貸し駐車場等へ転換 ・集合住宅や施設の建設により、専用自家駐車場が増加 | |
| 傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・大規模な立体駐車場がホテルへ転換し、時間貸し駐車場の収容台数が減少 ・10台以下の時間貸し駐車場の箇所数が増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・県立石引駐車場の拡大や幅広い規模の時間貸し駐車場の複数新設され増加 |
| 代表例 | <ul style="list-style-type: none"> ・大和グリーンパーキング→ホテル ・月極駐車場、住宅→時間貸し駐車場 ・オフィスビル→福祉施設駐車場 | <ul style="list-style-type: none"> ・月極駐車場、医療施設、住宅→集合住宅 ・郵政九人橋宿舎→時間貸し駐車場 |



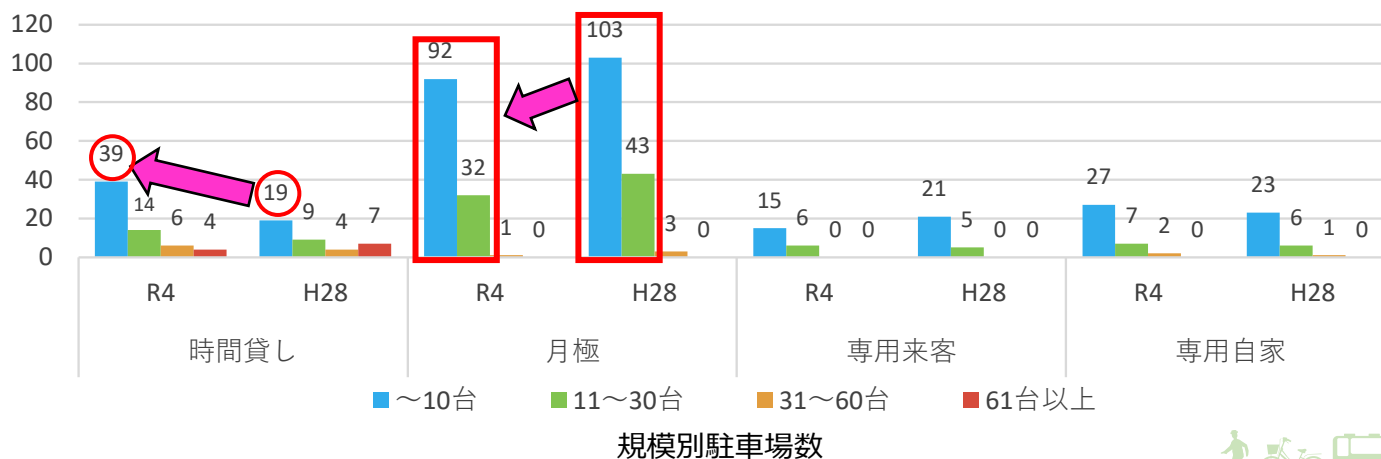
地区別駐車場の供給状況

■ 片町地区

- ・ 箇所数が0.4%(1箇所)増加、収容台数が9.8%(342台)減少
- ・ 時間貸し駐車場は、大規模な立体駐車場がホテルへ転換し、収容台数が減少
- ・ 月極駐車場や住宅、店舗、雑居ビル等から規模の小さな時間貸し駐車場への転換が多く見られ、駐車場箇所数が増加
- ・ 集合住宅の建設や福祉施設の駐車場設置により、専用自家駐車場の収容台数が増加

| 【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) | 63 | 125 | 21 | 36 | 245 |
| H28調査時(箇所) | 39 | 149 | 26 | 30 | 244 |
| 増減数(箇所) | 24 | -24 | -5 | 6 | 1 |
| 増減割合(%) | 61.5% | -16.1% | -19.2% | 20% | 0.4% |

| 【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) | 1,489 | 1,120 | 199 | 355 | 3,163 |
| H28調査時(台) | 1,536 | 1,503 | 192 | 274 | 3,505 |
| 増減数(台) | -47 | -383 | 7 | 81 | -342 |
| 増減割合(%) | -3.1% | -25.5% | 3.6% | 29.6% | -9.8% |



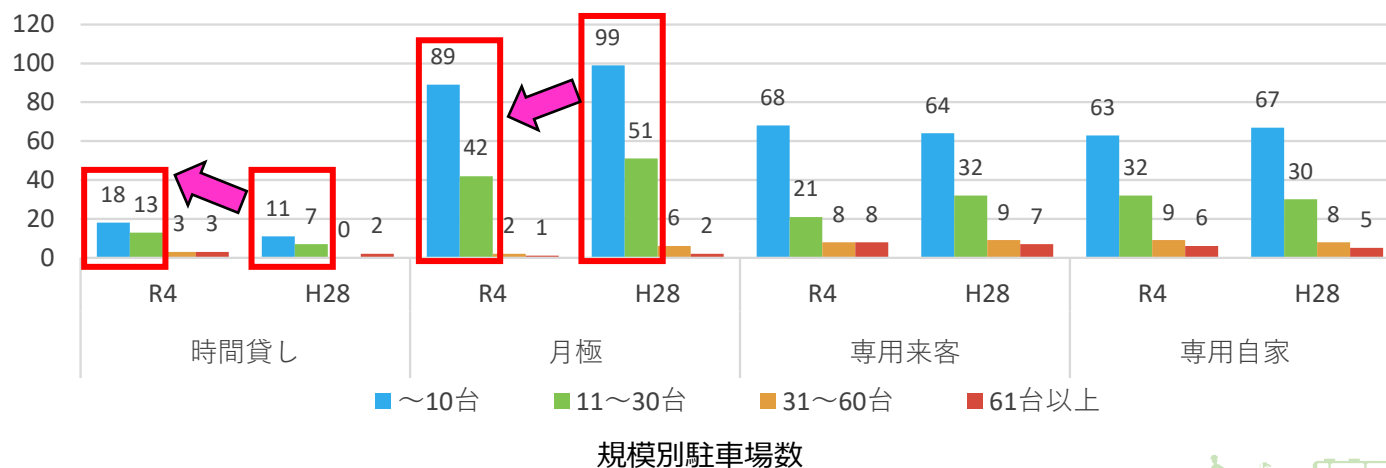
地区別駐車場の供給状況

■ 兼六地区

- ・ 箇所数が3.5%(14箇所)、収容台数が0.6%(44台)減少
- ・ 月極・専用来客駐車場が集合住宅や時間貸し駐車場、福祉施設、貸し別荘など様々な用途への転換
- ・ 県立石引駐車場の拡大や幅広い規模の時間貸し駐車場が複数新設され、収容台数が増加

| 【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) | 37 | 134 | 105 | 110 | 386 |
| H28調査時(箇所) | 20 | 158 | 112 | 110 | 400 |
| 増減数(箇所) | 17 | -24 | -7 | 0 | -14 |
| 増減割合(%) | 85% | -15.2% | -6.3% | 0% | -3.5% |

| 【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) | 1,464 | 1,452 | 1,952 | 2,317 | 7,185 |
| H28調査時(台) | 1,085 | 1,856 | 2,163 | 2,125 | 7,229 |
| 増減数(台) | 379 | -404 | -211 | 192 | -44 |
| 増減割合(%) | 34.9% | -21.8% | -9.8% | 9% | -0.6% |



駐車場需要台数の推計

■ 駐車場整備地区における現況と2032年の駐車場需要台数の推計

現況整備台数は現況需要台数を満たし、30%以上余裕があると推測される

また、将来需要にも対応可能であることから、引き続き、**駐車場台数の抑制**を進める

【駐車場整備台数及び推計需要台数】

| | 駅東地区 | 駅西地区 | 合計 |
|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| (参考)2018年 現況整備台数 | 約41,300台 | 約24,200台 | 約65,500台 |
| 2022年 現況整備台数 | 約41,000台 | 約27,500台 | 約68,500台 |
| 2023年 現況需要台数 | 約35,000台 | 約14,200台 | 約49,200台 |
| 2032年 推計需要台数 | 約29,000台 | 約11,700台 | 約40,700台 |

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、各施策を推進しながら、2032年の推計需要台数(目標値)に近づけていく。



推計需要台数の算出について

推計需要台数の算出 = **駐車需要係数** × 延床面積 × ピーク率

駐車需要係数:用途別に定めた駐車係数や将来人口をもとに1,000㎡あたりの駐車需要台数を算定し、自動車分担率(※移動に係る自動車の利用割合)により補正し算出

| 用途 | 駐車需要係数 | | 将来延床面積 (千㎡) | | ピーク率 | | 将来駐車需要台数 |
|-------|--------|---|----------------|---|------|---|----------|
| 住宅 | 3.97 | × | 2,687 | × | 0.50 | = | 5,333 |
| 事務所 | 33.12 | | 975 | | | | 16,145 |
| 教育施設等 | 13.31 | | 235 | | | | 1,563 |
| 店舗 | 23.88 | | 1,229 | | | | 14,671 |
| その他 | 12.18 | | 491 | | | | 2,990 |
| | | | | | | | 計40,702台 |

都市計画基礎調査の延床面積を維持
(「金沢市集約都市形成計画」まちなか区域の考え方に準拠)

(推計需要台数の算出に用いた主な指標)

駐車係数：金沢駐車場整備計画調査 (S58 石川県・金沢市)
将来人口：国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口
将来延床面積：令和3年度都市計画基礎調査
ピーク率：(ピーク1時間の最大集中台数/24時間の駐車台数)
本推計では0.5と設定

3. 金沢市駐車場整備計画見直し（案）の概要

駐車場整備に関する考え方

金沢市駐車場整備基本計画・整備計画の見直しについて、一定の効果が出ていることから現計画の「基本方針」及び「方向性」を継続する

【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

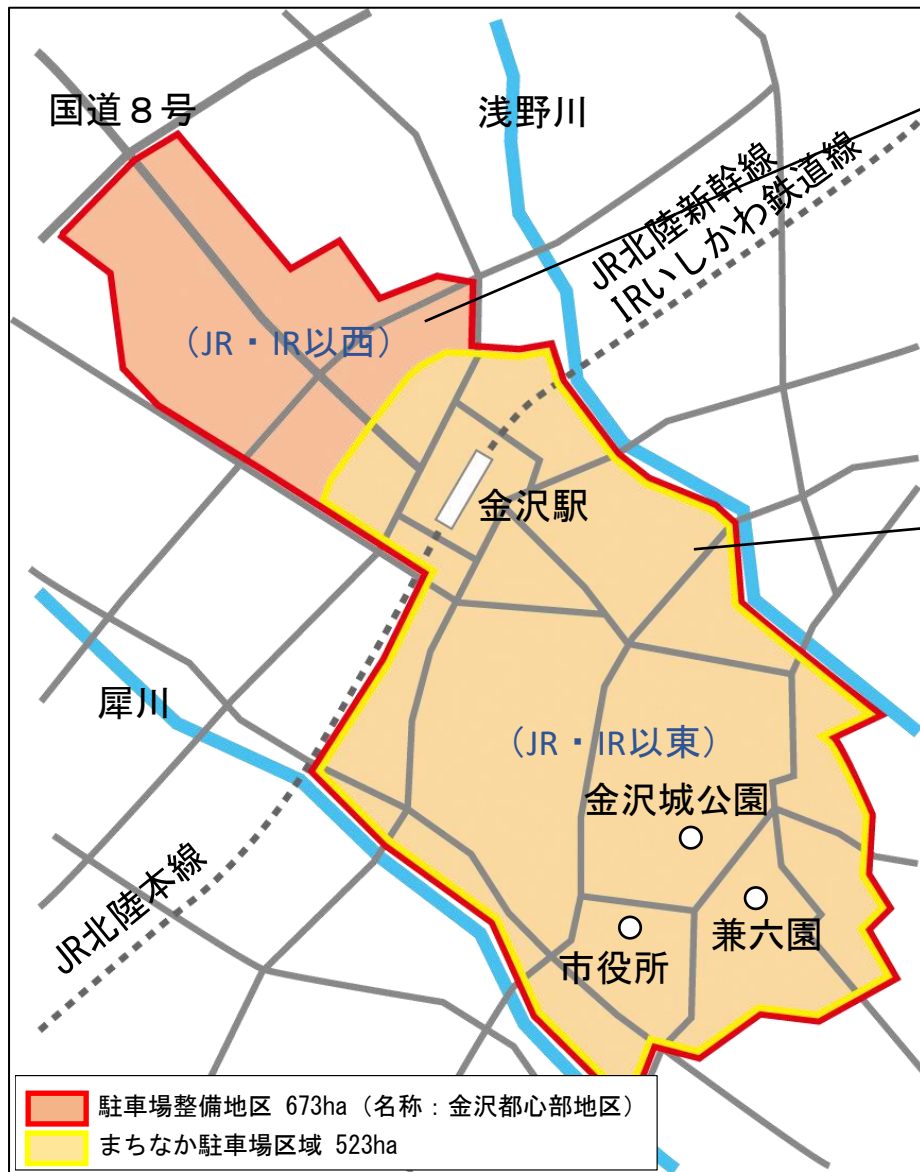
【駐車場整備地区における方向性】

- 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
都心軸周辺では歩行者の安全・安心な都市環境の創出が重要であり、特に都心軸沿線では駐車場の新設や入出庫を抑制
その他地域では、既存駐車場を有効活用を促し、駐車場化を抑制
- 既存駐車場の効率的な活用
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駐車場に誘導するなど、既存駐車場の利用効率を高める施策を展開
- 多様な駐車場への対応
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等、多様な需要に対応するための施策を推進
- まちづくり関連政策との連携
交通政策や住宅政策、まちづくり政策、景観政策等と連携した施策を展開



駐車場整備地区の概要

前計画に引き続き、駐車場の整備を重点的に推進すべき地区を以下の通り設定する



【駐車場整備地区】

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

⇒一定規模以上の建築物において、「建築物の駐車施設に関する条例」による駐車施設附置届の対象となる

【まちなか駐車場区域】

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

⇒「金沢市駐車場適正配置条例」により、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

(まちなか駐車場設置基準の主な内容)

- ・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
- ・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
- ・原則として都心軸からの出入りを行わないこと など



第3次金沢交通戦略と本計画の関係

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



駐車場整備地区における施策等

| 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 |



具体的な施策の内容

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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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

※赤字：拡充取組



具体的な施策の内容

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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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

※赤字：拡充取組



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

【主な取組内容】

- 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



具体的な施策の内容

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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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

※赤字：拡充取組



具体的な施策の内容

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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- **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

※赤字：拡充取組



具体的な施策の内容

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

【主な取組内容】

- 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

【主な取組内容】

- 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
- 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



參考資料

現在(2023年)の需要台数の推計

推計需要台数の算出 = **駐車需要係数** × 延床面積 × ピーク率

駐車需要係数:用途別に定めた駐車係数や現況の人口をもとに1,000㎡あたりの駐車需要台数を算定し、自動車分担率(※移動に係る自動車の利用割合)により補正し算出

| 用途 | 駐車需要係数 | | 延床面積 (千㎡) | | ピーク率 | | 駐車需要台数 | |
|-------|--------|---|--------------|---|------|---|--------|----------|
| 住宅 | 4.80 | × | 2,687 | × | 0.50 | = | 6,449 | 計49,246台 |
| 事務所 | 40.10 | | 975 | | | | 19,548 | |
| 教育施設等 | 16.11 | | 235 | | | | 1,893 | |
| 店舗 | 28.91 | | 1,229 | | | | 17,749 | |
| その他 | 14.72 | | 491 | | | | 3,607 | |

(推計需要台数の算出に用いた主な指標)

駐車係数：金沢駐車場整備計画調査 (S58 石川県・金沢市)


現況人口：金沢都市圏人口 (各市町の住民基本台帳)

延床面積：令和3年度都市計画基礎調査

ピーク率：(ピーク1時間の最大集中台数/24時間の駐車台数)

本推計では0.5と設定

第3次金沢交通戦略における駐車場施策との位置付け

| 第3次金沢交通戦略 | 関連する駐車場施策 |
|---|--|
| <p>1 持続可能な交通ネットワークの形成 (1) 公共交通重要路線の利便性の向上</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; width: 48%;"> <p>A. 公共交通重要路線の定時性の確保 新規・拡充</p> <p>〔主な取組内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都心軸におけるバス専用レーンの強化に向けた交通実験の検討、都心軸以外では交通状況に応じた見直しを検討 ● 主要道路におけるピンポイント渋滞対策（交差点改良等） ● パーク・アンド・ライドのさらなる推進 </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; width: 48%;"> <p>B. 乗継環境の整備・充実 新規・拡充</p> <p>〔主な取組内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● モビリティハブの整備【P39参照】 ● 利用者の多いバス停等におけるバス待ち環境の向上（スマートバス停の整備、シェルター・ベンチの整備等） </div> </div> | <p>施策4-3 バス専用レーンの遵守率向上</p> |
| <p>2 交通機能の連携強化 (3) 官民連携による交通結節店の整備・充実</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(3)官民連携による交通結節店の整備・充実</p> <p>②パーク・アンド・ライドの推進</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <ul style="list-style-type: none"> ● パーク・アンド・ライド駐車場の確保に向け、民間駐車場の活用や公設駐車場整備の検討とともに、バス待ち環境の改善による乗継環境の向上 ● インセンティブ施策の検討や既存の公共交通との連携強化 </div> <div style="flex: 1;">  </div> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; width: 48%;"> <p>A. パーク・アンド・ライド駐車場の整備および乗継環境の向上 新規・拡充</p> <p>〔主な取組内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 商業施設などの駐車場や公設駐車場を活用したKパークを推進 ● 駐車場に隣接するバス停において、シェルターやベンチ、駐輪場、スマートフォンなども活用した情報提供環境の整備に取り組む </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: 48%;"> <p>B. 利用促進策の充実</p> <p>〔主な取組内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場の利用者、駐車場提供事業者、交通事業者のいずれにもメリットがあるインセンティブ施策の充実を図る </div> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px; width: 48%;"> <p>C. 通勤時や休日、観光期、年末年始など臨時パーク・アンド・ライドの実施</p> <p>〔主な取組内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車と組み合わせて公共交通を利用していただけるよう、通勤時及び休日パーク・アンド・ライドの普及や利用促進活動を継続的に行う </div> | <p>施策4-1 パーク・アンド・ライドの普及・利用促進</p> <p>施策4-2 Kパークの普及・利用促進</p> |

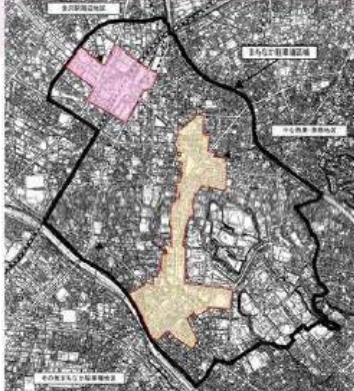


第3次金沢交通戦略における駐車場施策との位置付け

| 第3次金沢交通戦略 | 関連する駐車場施策 |
|--|--|
| <p>3 交通利用環境の向上 (2) 渋滞緩和策の実施</p> <div data-bbox="590 321 1429 506" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>C. 適正な駐車場運営等による渋滞緩和</p> <p>[主な取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場案内システムを活用し、適正な誘導と効率的な駐車場運営を実施 </div> | <p>施策1-3 既存駐車場の効率的な活用</p> <p>施策6-1 観光バスの乗降の適正化</p> |
| <p>3 交通利用環境の向上 (4) タクシーの利用環境向上</p> <div data-bbox="590 656 1429 885" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>A. タクシーの多機能化・マナー向上及び乗降環境の段階的な整備</p> <p>[主な取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシーのマナーやもてなし力の向上に向けた取組を継続的に実施 </div> | <p>施策6-2 タクシーの乗降の適正化</p> |
| <p>3 交通利用環境の向上 (5) 荷捌きの円滑化</p> <div data-bbox="590 992 1429 1342" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>A. 都心軸周辺における荷捌きスペースの確保 (共同荷捌き駐車場等) 新規・拡充</p> <p>[主な取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 荷捌き駐車に関する意識啓発やルールの周知 ● バス専用レーンの強化に併せた都心軸での荷捌き実験の検討・実施 ● 共同集配システムなどの導入を検討 </div> | <p>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</p> <p>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</p> |



第3次金沢交通戦略における駐車場施策との位置付け

| 第3次金沢交通戦略 | 関連する駐車場施策 |
|---|---|
| <p>4 人が中心となるまちなかの形成 (5) 駐車場の適正な配置</p> <div data-bbox="372 328 1408 1320" style="border: 1px solid #f08080; padding: 10px;"> <p>(5) 駐車場の適正な配置</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで「まちなか駐車場区域」において、土地利用と連携した駐車場整備の誘導やパーク・アンド・ライド駐車場を確保 官民連携のもと、駐車場の集約化、立体化、運営の効率化、適正配置等に努め、まちづくりと連携した駐車場施策を展開 <p>A. 駐車場整備の誘導及びパーク・アンド・ライドの推進</p> <p>〔主な取組内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● まちなかの駐車場配置の適正化に向け、フリンジ駐車場整備の検討やまちづくり協定等の活用を推進 ● 隔地での駐車場確保や交通政策との連携を前提にした附置義務の緩和など取組を継続し、適正化を進める ● パーク・アンド・ライド駐車場の拡大及び利用促進により、公共交通の利用へ誘導を図る【再掲】 </div>  | <p>施策1-1 駐車場附置義務の原単位等の適正化</p> <p>施策1-2 隔地要件の適正化</p> <p>施策2-1 駐車場の配置適正化</p> <p>施策2-2 集約駐車施設、立体駐車場の利用促進</p> <p>施策2-3 技術的基準対象駐車場の拡大</p> <p>施策3-1 都心軸上からの入出庫の抑制</p> |

