

都市再生緊急整備地域指定を踏まえた 金沢市まちづくり提言

2025年3月

 **株式会社日本政策投資銀行**
北陸支店 企画調査課
飯田 一之

 **株式会社日本経済研究所**
日本政策投資銀行グループ
公共デザイン本部 インフラ部
横田 圭祐、渡邊 晃佑、磯貝 奏絵

Executive Summary

金沢市の現状

■ 人口分布

- ・ 生産人口は郊外に分布

“金沢市全体”と“まちなか区域”で比較すると、“まちなか区域”の生産人口比率が低い。都心部で、高齢者が多くなっている。

■ 都市構造

- ・ 都心部において空洞化、空き家が増加

戦後から現代にかけて、**市街地（DID）面積は約4倍**に増加。一方で、同期間の人口増加は2倍程度となっている。

- ・ 「保全と開発の調和」をゾーニングによって実現

開発する区域「近代的景観創出区域」と保全する区域「伝統環境保全区域」を区分している。

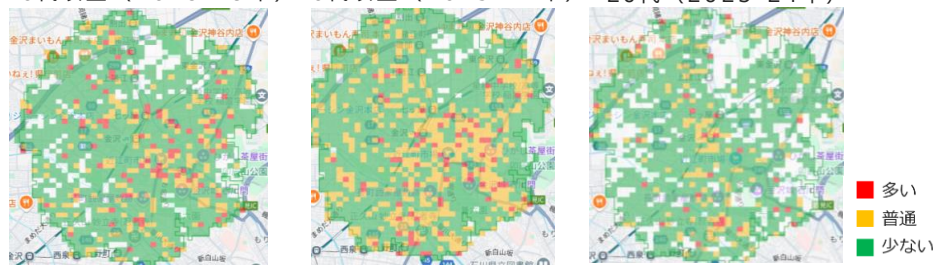
- ・ まちなか区域に**旧耐震基準の建物**が多く立地

■ 人流・滞留

- ・ 都心部における若者の滞留が少ない

人流調査によると、2018年比で都心部では**居住者のまちなかでの滞留行動が70代以上で多くなっている一方、20代は少ない。**

70代以上（2018-19年） 70代以上（2023-24年） 20代（2023-24年）



■ 交通

- ・ 自動車への依存が高い

金沢市の交通分担率は**自動車が65%**と、**全国平均値の46.3%**と比べ非常に高い。（まちなかの公共交通分担率（平日）は、R3年時点で自動車が55%と増加傾向にある。）

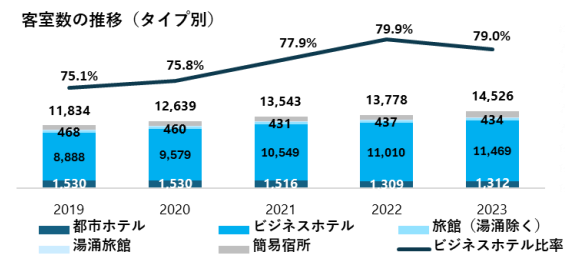
■ インバウンド

- ・ 大幅に増加も夜の滞留が少なく、ラグジュアリーホテルが不足

金沢市への来街者はコロナ禍以降増えており、**特に外国人訪問者が増加**。一方で、外国人の人流を時間帯別で調査すると、**類似都市と比べ夜の滞留が昼と比べて少ない結果**となった。

宿泊客数は、2015年から2023年にかけて、**国内客1.05倍、外国人客2.2倍**になっており、**外国人客の宿泊が増加**している。

一方で、観光客の受け入れ先となる宿泊施設に関しては、**外国人客に好まれるラグジュアリーホテルの供給は少なく、客室の約8割がビジネスホテルとなっており、機会損失が生じている。**



出所：金沢市観光調査結果報告書（2019-2023年）

Executive Summary

金沢市の現状を踏まえた対応と想定される効果 ～国内外におけるまちづくりの先行事例を参考に～

・ 郊外への広がりへの抑制

ポートランド等の事例において、**公共交通を充実（LRTやBRT）**させることにより、一定の成果を生んでいる。

宇都宮市では、**LRTを整備**することで、マンション建設等による**居住人口の増加**や**地価上昇**という効果も生まれている。

・ 都市機能の更新

民間主導による再開発等の促進が重要となる。効果として、**低未利用地や空き家の活用、行政機能の導入等、官民が連携**することで**広域に効果的な機能導入**を期待できる。先行事例：福岡、熊本

・ まちなかでの活動促進

ウォーカブルなまちなかの形成を通じた賑わいの創出が全国的に提唱されている。商業単体ではなく、**コンテンツを複合させ、賑わいを誘導**することが重要となる。効果として、**滞留人口の増加、滞在時間の増加**が期待される。先行事例：姫路、大阪うめきた、パリ

・ ラグジュアリーホテルの早急な施設整備

富裕層インバウンドの宿泊需要を満たし、滞在時間を延ばすことで、『エリアポテンシャルを最大限活かす体制づくり』とあわせて、**観光の高付加価値化を実現**する。（「2030年北陸ラグジュアリーホテル需給推計」（2024年12月発行））

提言

1 “建替え促進に係る施策の創造”

- ・ 商業地における老朽化した建物の建替えを促進する制度の創設
- ・ 早期建替えに向けた資金面でのサポート

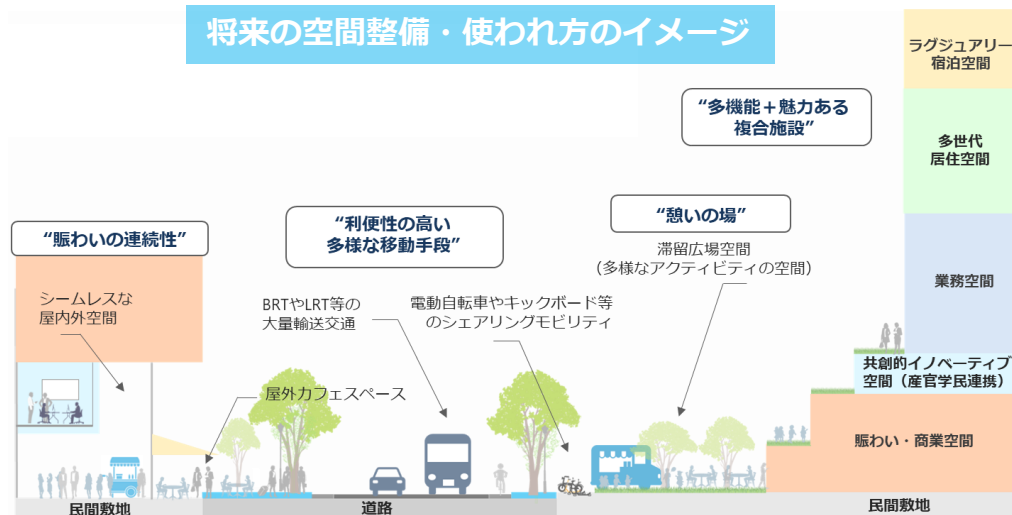
2 “『人』優先の道路空間整備”

- ・ 人にやさしい、歩いて楽しい空間づくり
- ・ 道路車線を減らした新たな空間づくり

3 “新たな移動手段の導入・拡充”

- ・ シェアモビリティ等のさまざまなモビリティの拡充
- ・ BRTやLRTといった新たな輸送手段の導入

将来の空間整備・使われ方のイメージ



Contents

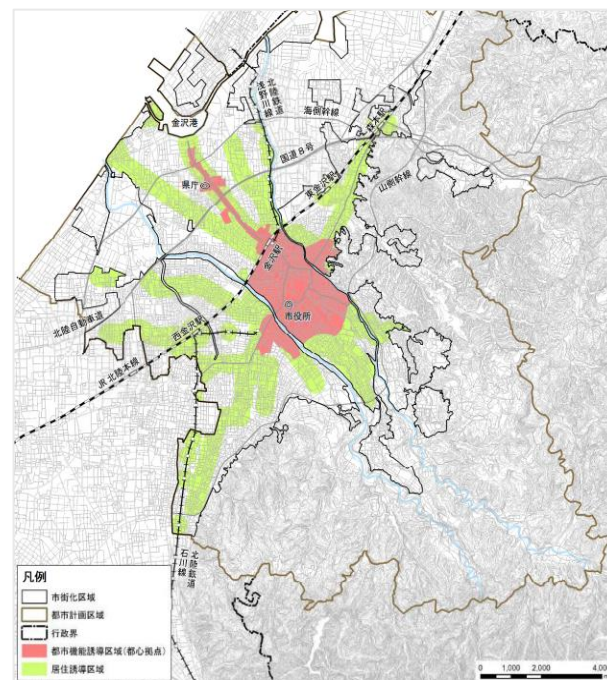
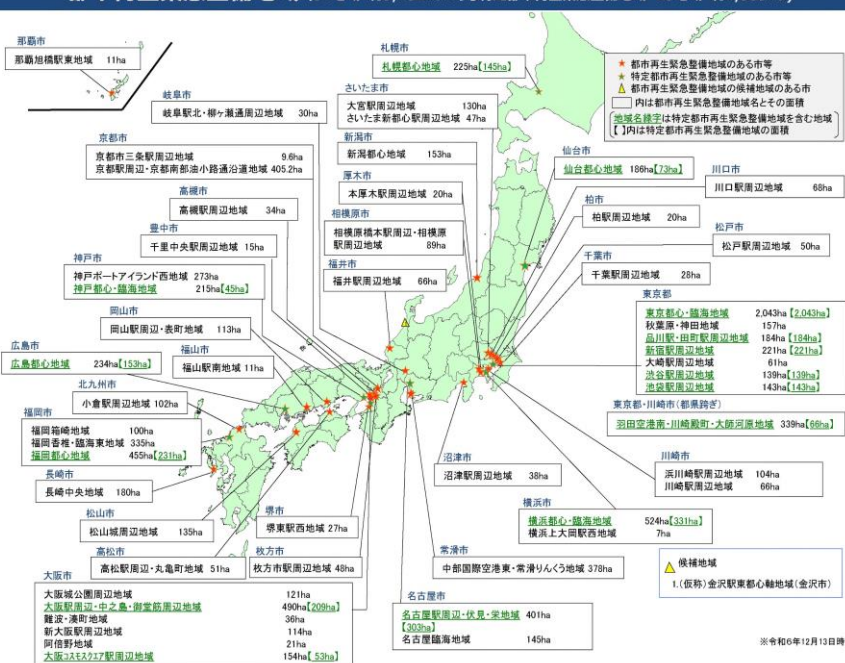
Section 1.	はじめに	P.5
Section 2.	金沢市のまちづくりの変遷	P.7
Section 3.	金沢市の上位・関連計画の整理	P.9
Section 4.	金沢市の現状	P.13
Section 5.	国内外におけるまちづくり施策の参考事例	P.27
Section 6.	金沢市まちづくりの課題整理	P.38
Section 7.	提言	P.40
Appendix		P.45

Section 1 はじめに

1. はじめに

- 「（仮称）金沢駅東都心軸地域」が都市再生緊急整備地域候補地とされたことを踏まえ、**金沢市のまちづくりの現状及び課題を明らかにし、国内先行事例を参考にすることにより、更なる活性化等に向けた提言をまとめる**ことを目的とする。
- 都市再生緊急整備地域は、都市再生特別措置法第2条第3項の規定に基づき、「**都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域**」として政令で指定されることにより、**容積率制限の緩和**や道路上空間利用のための規制緩和をはじめ、法制度上の支援措置や財政・金融・税制に係る特例措置を受けることが可能となる制度である。
- 都市再生緊急整備地域の現在の想定エリア（金沢駅～片町）は、「**都市機能誘導区域**」のうち「**都心拠点**」に該当している。

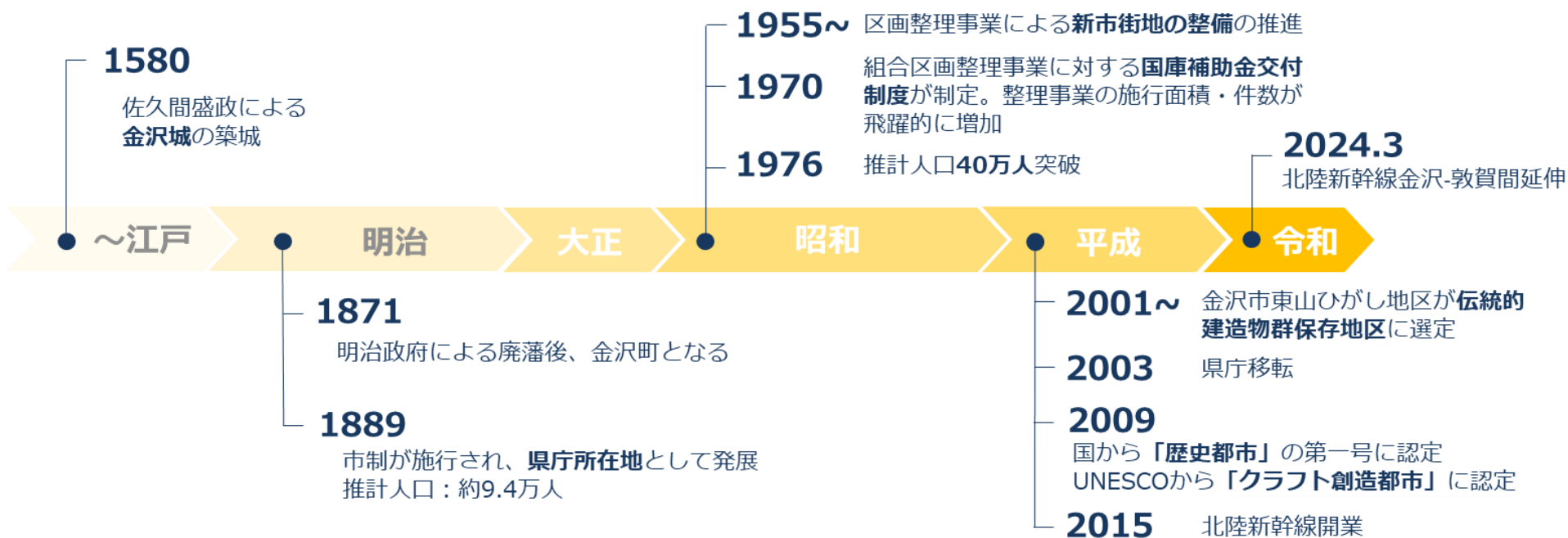
都市再生緊急整備地域（54地域 約9,752ha：うち特定都市再生緊急整備地域 15地域 約4,339ha）



Section 2 金沢市のまちづくりの変遷

2. 金沢市のまちづくりの変遷

- 金沢市は、400年余前の藩政時代から受け継がれた城下町特有の都市構造を有する「非戦災都市」であり、非戦災都市ゆえに戦災復興法の適用外となり、財源確保に苦慮したものの、民間の土地資本や助成金の活用により区画整理事業を進めてきた歴史がある。
- 藩政期からのまちなみを保全しながら、昭和43年の伝統環境保存条例制定に端を発し、「開発するエリア（近代的景観創出区域）」と「保全するエリア（伝統環境保存区域・伝統環境調和区域）」を明確にゾーニングし、「**保全と開発の調和**」を基本理念として掲げ、約半世紀にわたり一貫した思想と計画により、独自のまちづくりを展開してきた。
- 戦後～現代にかけて、境界変更や編入などにより、**市街地（DID）面積は約4倍**に増加している。一方で、同期間の人口増加は2倍程度にとどまっている。
※1870年代後半から1880年代前半において、石川県の人口は日本一。



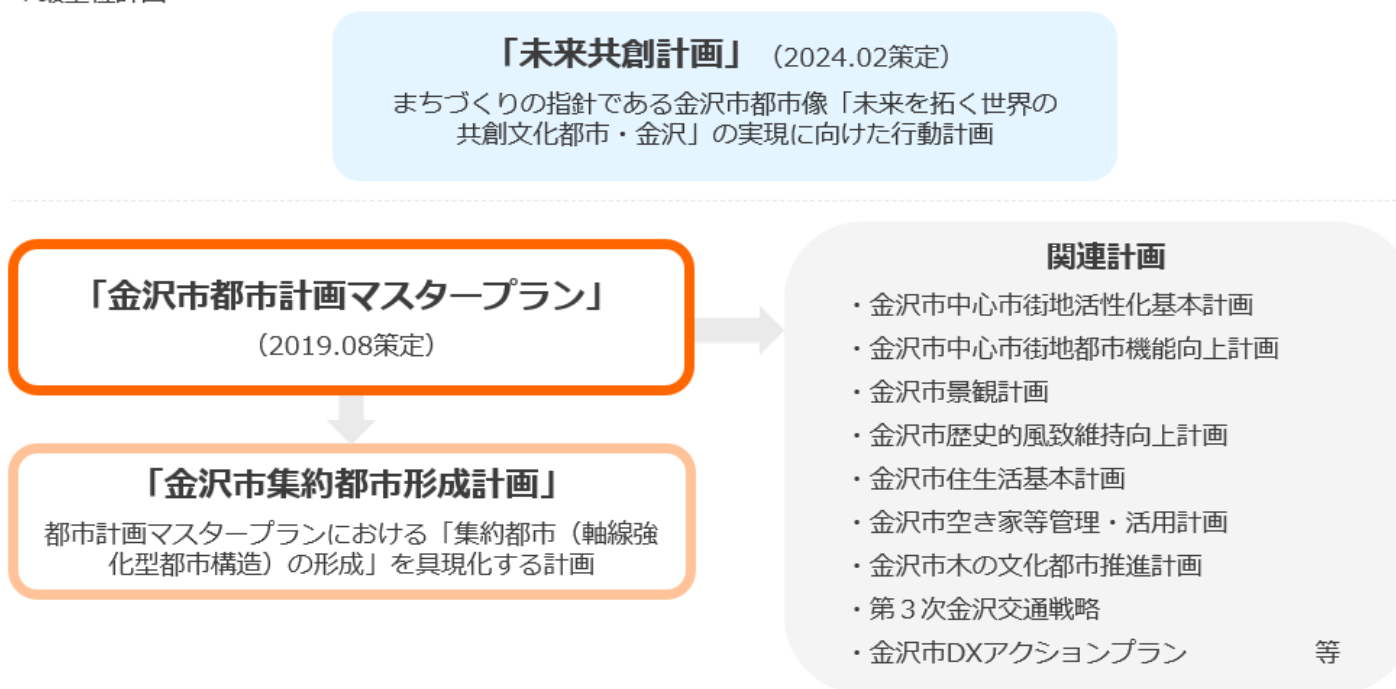
Section 3 金沢市の上位・関連計画の整理

3. 金沢市の上位・関連計画の整理

- 金沢市は、金沢市の都市像として「未来を拓く世界の共創文化都市・金沢」～すべての人々と共に、心豊かで活力ある未来を創る～を掲げており、以下の5つの基本方針を定め、それに紐づく形で、都市計画マスタープラン及び関連計画が策定されている。

基本方針①	基本方針②	基本方針③	基本方針④	基本方針⑤
世界に誇る伝統と創造の文化が息づくまち ～魅力づくり～	多様な人々が共生し、心豊かに暮らせるまち ～暮らしづくり～	共に学び、未来を創る人を育むまち ～人づくり～	創造・変革により成長するまち ～仕事づくり～	活力と個性があふれ、安全で持続可能なまち ～都市づくり～

◆最上位計画



3. 金沢市の上位・関連計画の整理（金沢市都市計画マスタープラン）

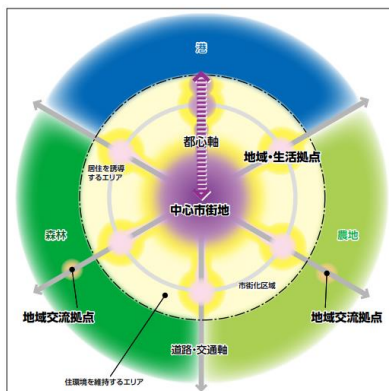
- 金沢市は、20年後を見据えた**都市の将来像や土地利用の基本方針、都市施設の整備方針等、都市計画に関する基本的な方針**を示すものとして、都市マスタープランを定めている。
- 「全体構想」と「地域別構想」及び「推進体制と検証の方針」の3編で構成。全体構想では、市全域に係る都市づくりの方針を示し、地域別構想では、全体構想で示す都市づくりの方針を受け、市域を9地域に区分し、**地域別のまちづくりの方針**を示している。

基本方針

交流拠点都市の形成

集約都市（軸線強化型都市構造）の形成

環境共生都市の形成



都市の将来像

市民とともに作りあげる
持続的に成長する成熟都市

2035年における想定人口



462,000人

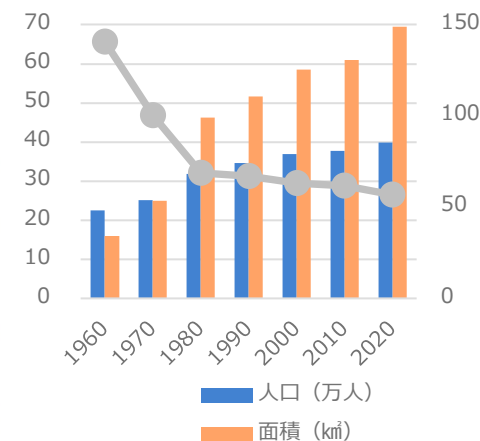
(2019年時点：465,699人)

中央地域のまちづくりのテーマ・方針

- ・ 主計町茶屋街や長町武家屋敷跡などの歴史文化資産を保全しながら、**適正な土地利用の誘導**により、**伝統と近代が調和した良好な環境を維持**。
- ・ 金沢駅では、**乗り継ぎ環境の向上**などにより、**都心部への円滑でわかりやすい移動の確保**に向け、交通結節機能の強化を図る。
- ・ 都心軸沿線では、**賑わいの中にも品格と落ち着き**が感じられる街並み景観を形成する。



金沢市のDIDの推移



3. 金沢市の上位・関連計画の整理（金沢市集約都市形成計画）

- 都市計画マスタープランにおける「集約都市（軸線強化型都市構造）の形成」を具現化する計画と位置付けており、政策的に都市機能や居住機能の誘導を図る「立地適正化計画」を包含したうえで、本市の個性や事情などを反映させた計画である。
- 本計画の中に「都心機能誘導区域」を定めており、様々な都市機能（商業、業務、居住、医療、福祉、教育、歴史・文化、観光等）を集積し、都市生活の利便性を確保することで賑わいを高める区域を指すとしている。

基本方針

持続的な成長を支える「軸線強化型都市構造」への転換

中心市街地への
都市機能の集積

都心軸の機能
強化

公共交通重要路
線沿線への居住
誘導

地域の賑わいと
交流を支える拠
点の創造

地域コミュニ
ティや暮らしの
維持・充実

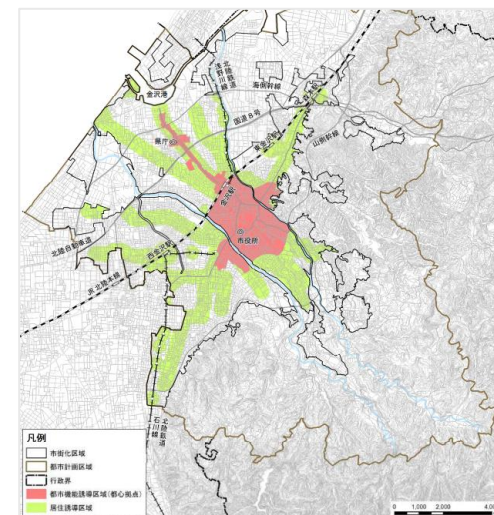
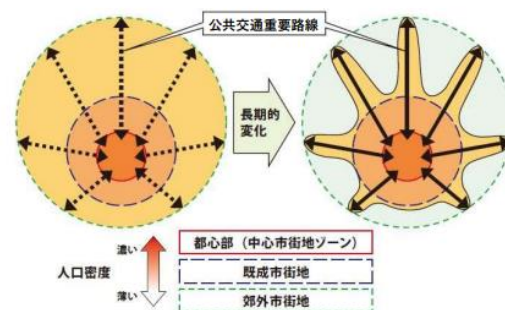
- マイカーでの移動を主体とした現在の生活スタイルから、**徒歩や自転車、公共交通**での移動を目的に応じて選択できるタウンライフへの転換を図る。

段階的な都市構造変革

	第1ステージ（～2040年）	第2ステージ（～2060年）	第3ステージ（2060年～）
方向性	中心市街地をはじめとした拠点への居住や都市機能の誘導の促進	市域全体の都市構造の再編による集約都市形成の推進	持続的に成長する成熟都市の実現（集約都市の維持及び更なる向上）

主な取り組み：①誘導区域への居住および都市機能の誘導 ②市街地の拡大抑制および既存農地の保全・活用 ③中心市街地や地域の拠点などのリニューアル（老朽建築物等の建替え・更新、町家の保全・活用）④空き地・空き家の有効活用の促進 ⑤公共交通重要路線を軸とした公共交通の再編

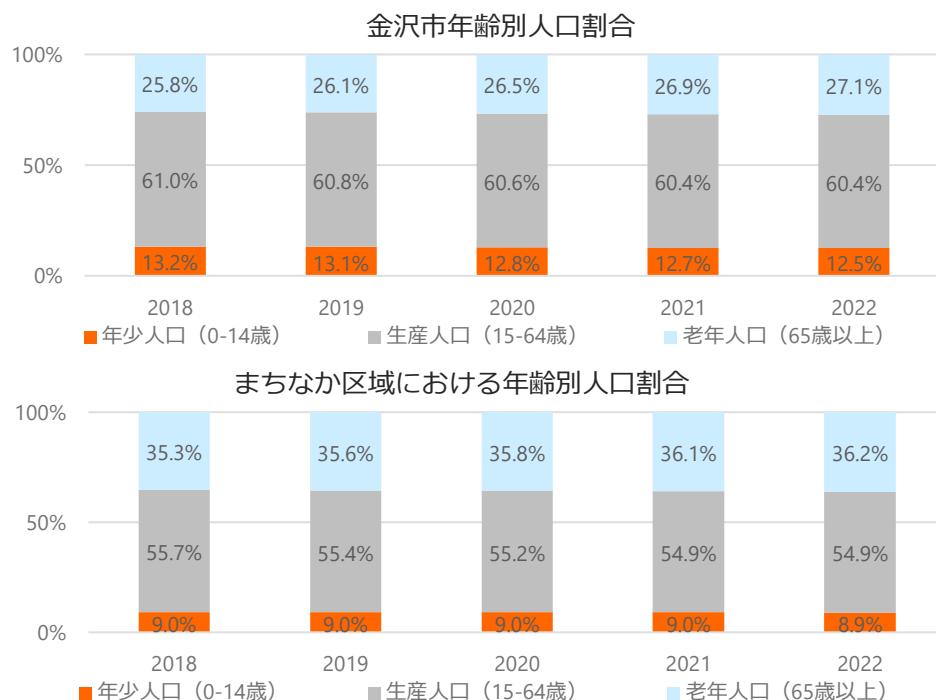
▼都市構造の緩やかな誘導



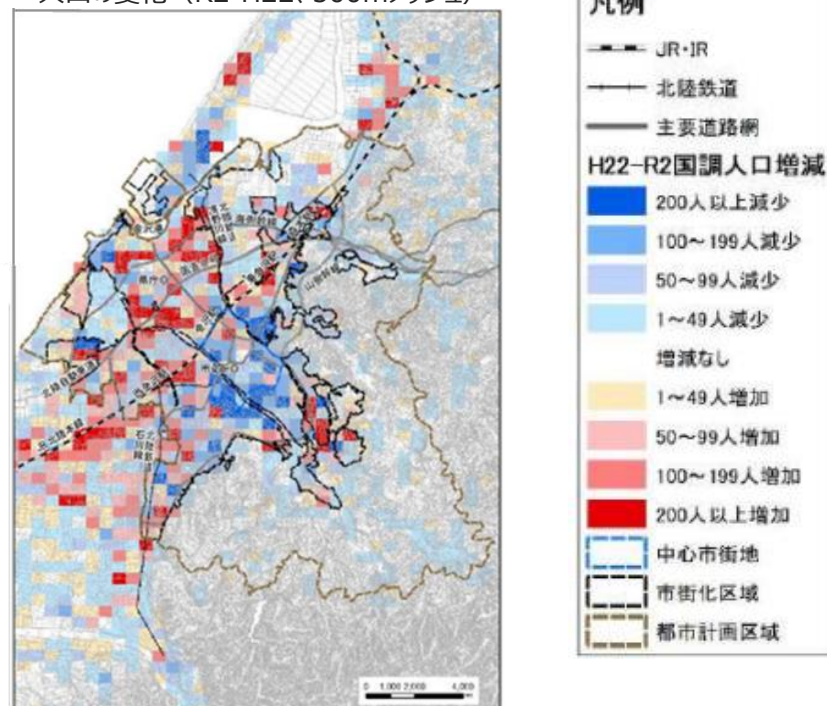
Section 4 金沢市の現状

4. 金沢市の現状（人口）

- 人口は戦後順調に増加したものの、近年は減少傾向に転じており、65歳以上の老年人口比率は、27.6%（2024年）と**超高齢社会**に突入している。生産人口を金沢市全体とまちなか区域で比較すると、まちなか区域の比率が低くなっている。所謂高齢者が、中心部に多く、郊外に生産人口が多くなっている。
- 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2023年推計）」によると、金沢市の人口は2050年には約10%人口減少すると予測されている。（2024年：45.6万人→2050年：40.4万人）
- 人口の変化（2010年-2020年）をみると、**中心部は減少傾向、郊外は増加傾向**であり、このままの傾向ではさらに**薄く広く人口が分布した市街地が形成される**ことが想定される。



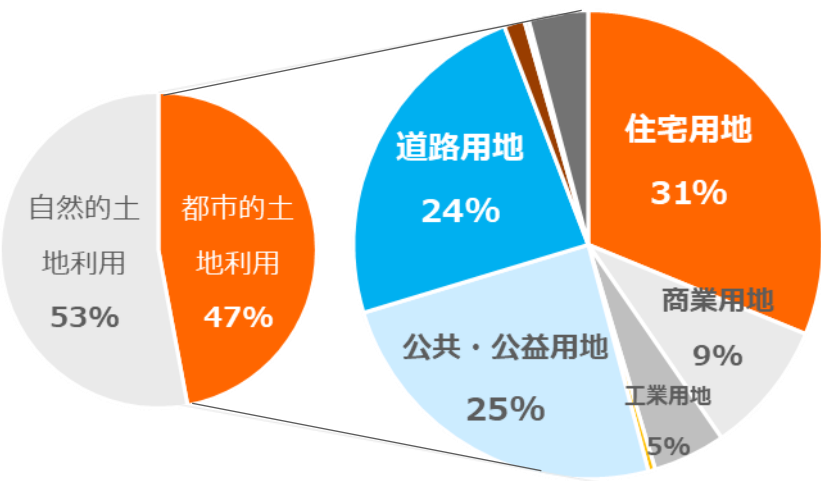
人口の変化（R2-H22、500mメッシュ）



4. 金沢市の現状（土地・建物利用）

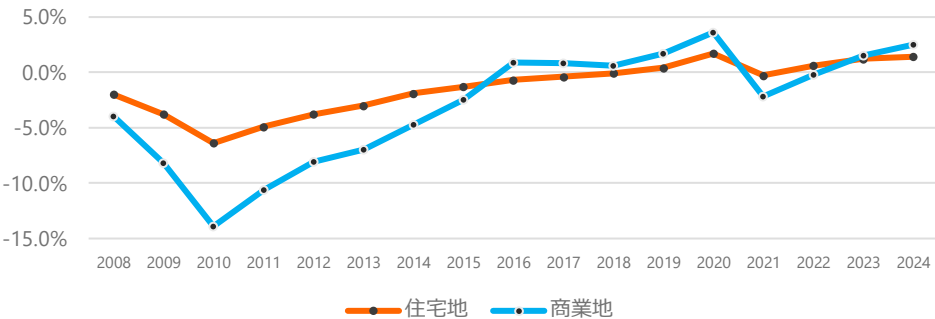
- 都市計画区域における土地利用別面積は、都市的土地利用が47%、自然的土地利用が53%である。都市的土地利用のうち、「**住宅用地**」の割合が**31%**で最も多く、次いで「**公共・公益用地**」が**25%**を占める。
- **住宅数と世帯数は年々増加**しており、1世帯当たりの住宅数は1を超え、同期間における人口の社会動態と比較すると、**住宅供給過多の状況**であると懸念される。金沢市の**空き家の約30%がまちなか区域に存在**しているというデータも確認される。
- 地域別の人口密度（2020年）は、中心部がやや高くなっているものの、市街化区域内では40～80人/haの人口密度が広く分布している。
- 一方で地価は北陸新幹線金沢駅の開業（2015年）に伴い、地価平均変動率はプラスに転じている。2024年の平均変動率（全用途）は、それぞれ**石川県：1.4%、金沢市：2.8%**となった。商業地用途では、**都心軸沿い**に価格上位地点が集中している。
- まちなか区域において、旧耐震基準の建物が多く位置している。

土地利用別面積



地価の変動率（2023-2024年度）

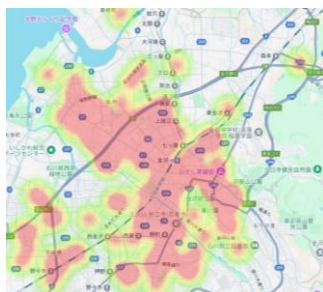
順位	標準値番号	所在	公示価格	変動率
1	金沢5-4	本町2丁目	1,040,000	4.0%
2	金沢5-29	香林坊2丁目	865,000	4.2%
3	金沢5-11	武蔵町	750,000	7.1%
4	金沢5-13	広岡1丁目	710,000	4.4%
5	金沢5-1	片町2丁目	655,000	2.3%



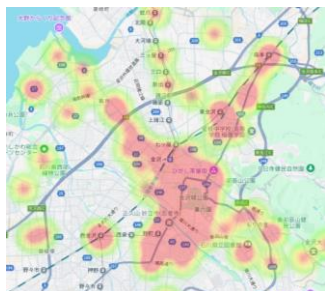
4. 金沢市の現状（交通）

- 代表交通手段別構成比率をみると、**自動車の分担率は65%**（全国平均値（46.3%））と**自動車への依存度が非常に高い**傾向が見て取れる。一方で自転車の需要は年々下がってきている傾向にある。また都心軸における自動車の混雑が発生している状況にある。また第3次金沢交通戦略によると、まちなかの自動車分担率（平日）は、R3年時点で55%となっている。
- シェアモビリティ（まちのり）は中心部で充実しており、このような**多様なモビリティの利用の拡大**が今後見込まれると考えられる。
- 人口密度が高いエリアを中心に、鉄道・バス利用圏が分布しており、人口密度が低いエリアを中心に、**鉄道・バス利用圏域外の地域が多く存在**している。
- 中心部においては観光客と市民が共存するため、公共交通の充実を求める声が多くなっている。中心市街地活性化には、**歩けるまちづくり、公共交通の充実、賑わいある商店街づくり**などが求められており、利用しやすい交通環境が必要とされている。

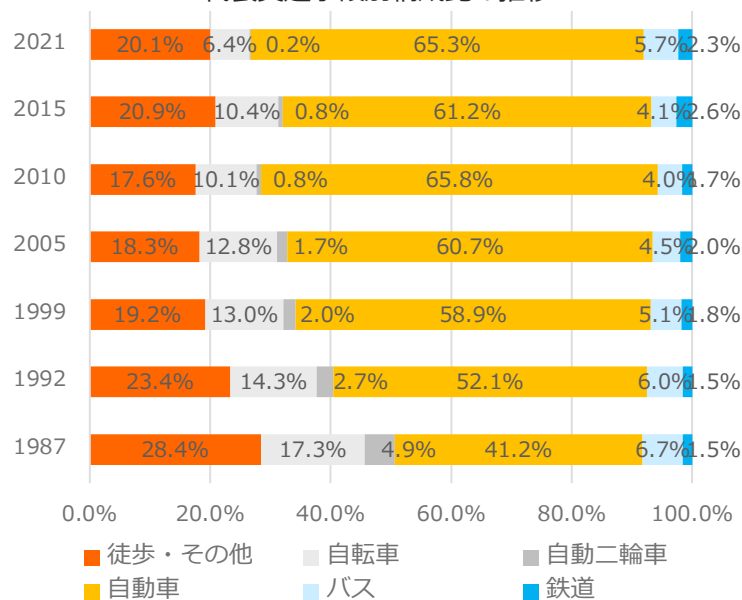
予約駐車場の分布図



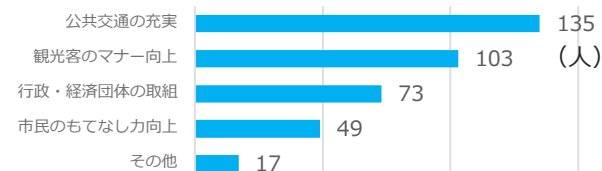
シェアモビリティの分布図



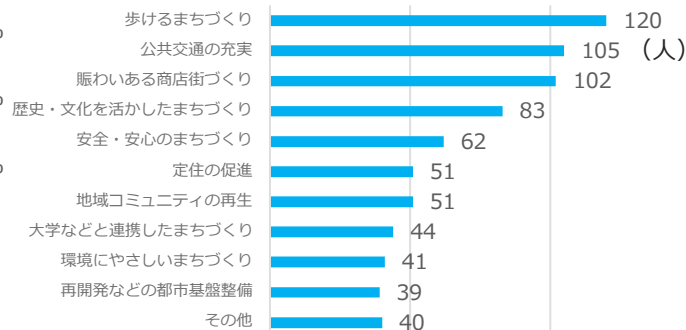
代表交通手段別構成比の推移



Q：観光客と市民が、どちらも快適に中心市街地で過ごすために、何が必要だと思いますか。



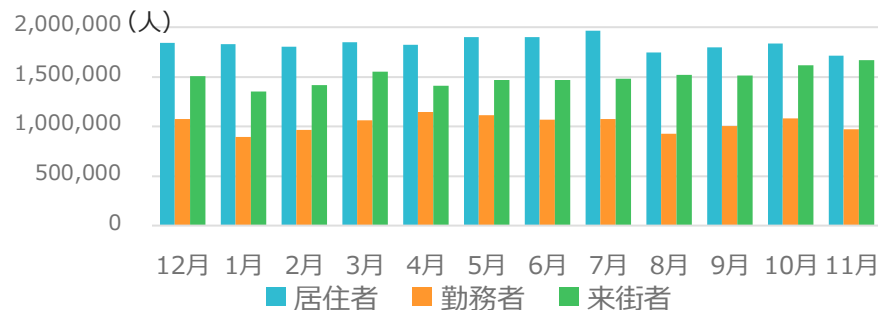
Q：観光だけに依存せず、中心市街地の活性化を図るために、どのようなことが必要だと思いますか。



4. 金沢市の現状（人流調査）

- KDDI LocationAnalyzerを使用し、金沢都心部における人流を調査した。2023年12月から2024年11月までの属性別滞留人口をみると、来街者が徐々に増加する一方、勤務者は横ばい、居住者は8月～11月頃に若干減少している。
- 新幹線敦賀開業前後で、勤務者の滞在エリアが都心軸を中心に広がっている。金沢都心部の勤務者は新幹線敦賀開業の影響をさほど受けていない。
- 一方で、来訪者の属性に変化が生じている。
- 延伸先の福井駅周辺では、延伸前に比べ来訪者が大きく増加し、特に関東甲信越からの来訪が伸びている。
- 金沢都心部はほぼ「横ばい」、関西方面は一部減少している。
- 新幹線敦賀延伸前後で福井県からの来訪が増加している（北陸内の流動が増加）。

2023年12月から2024年11月までの滞留人口

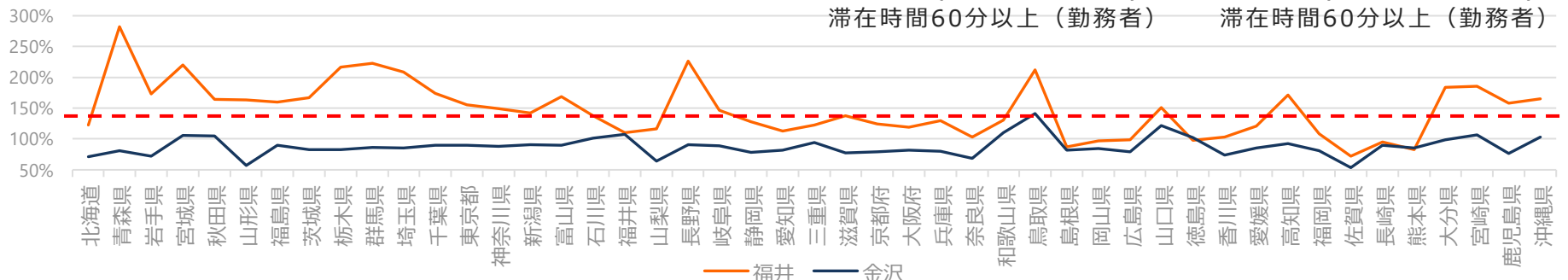


延伸前（2023年3-12月）
滞在時間60分以上（勤務者）



延伸後（2024年3-12月）
滞在時間60分以上（勤務者）

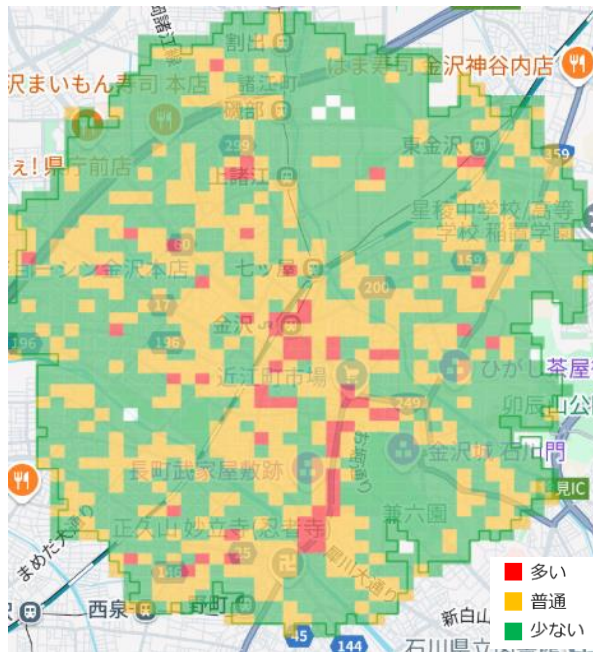
新幹線敦賀開業前後の来街者の増加率



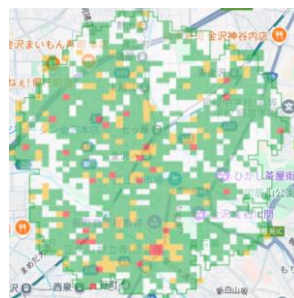
4. 金沢市の現状（人流調査）

- 金沢都心部において居住者が60分以上滞在するエリアを「2018年から2019年」の1年間と「2023年から2024年」の1年間で比較すると「2023年-24年」の1年間の方が**滞在する場所に広がりがある**。
- 居住者の滞留を世代別でみると、**70代以上が中心部において増加**する一方、20代はほとんど変化がない。

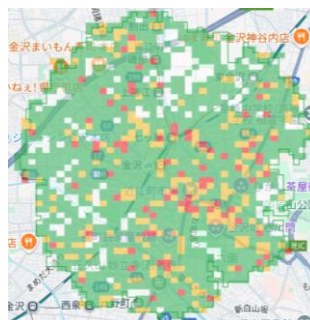
全世代（2018年-2019年）



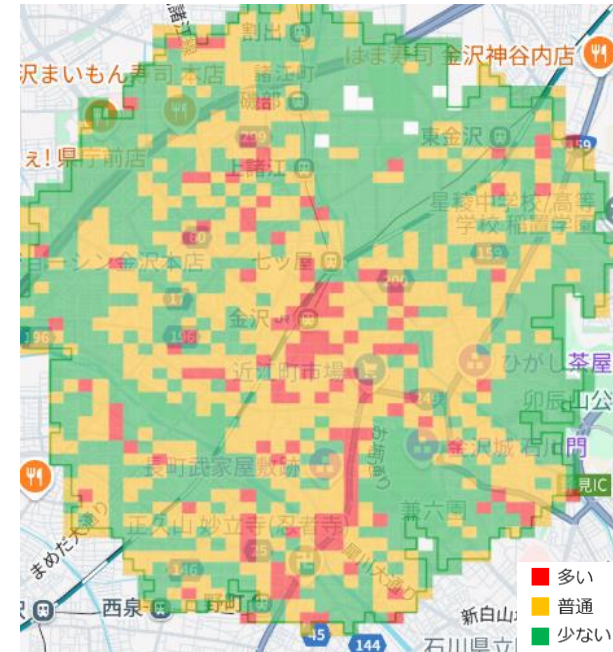
20代



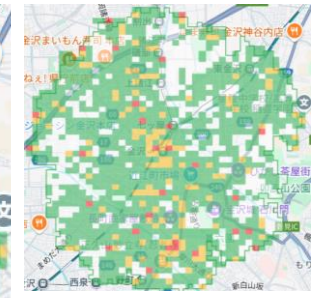
70代以上



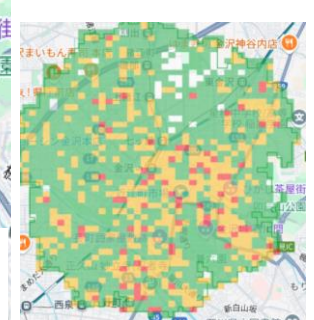
全世代（2023年-2024年）



20代



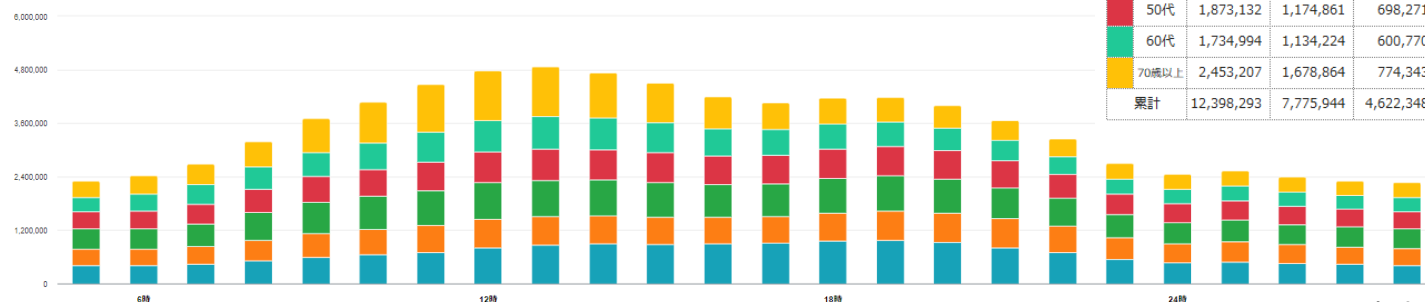
70代以上



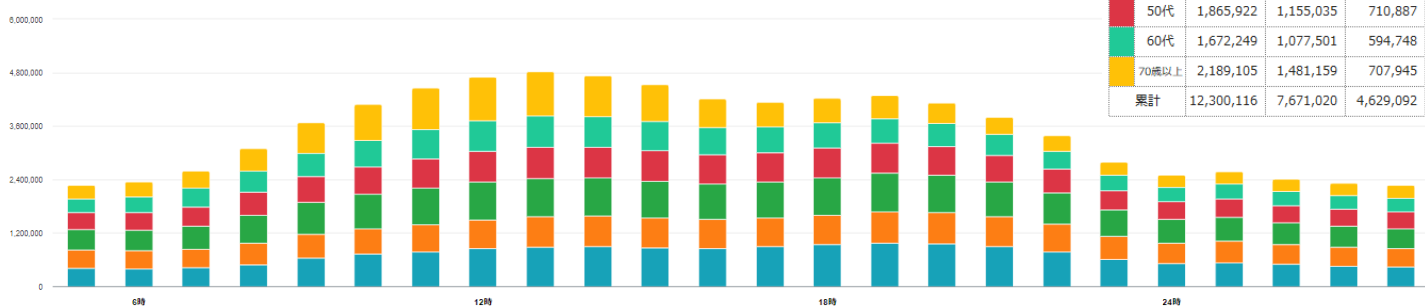
4. 金沢市の現状（人流調査）

- 新幹線敦賀開業後、来街者の滞在は微減（▲10万人程）している。世代別では20~40代は増加しているものの、50代以上が減少している。
- 時間帯別では延伸前後で傾向の変化はない。

来街者 時間帯別滞在人口（累計）新幹線延伸前(3-12月)滞在時間60分以上

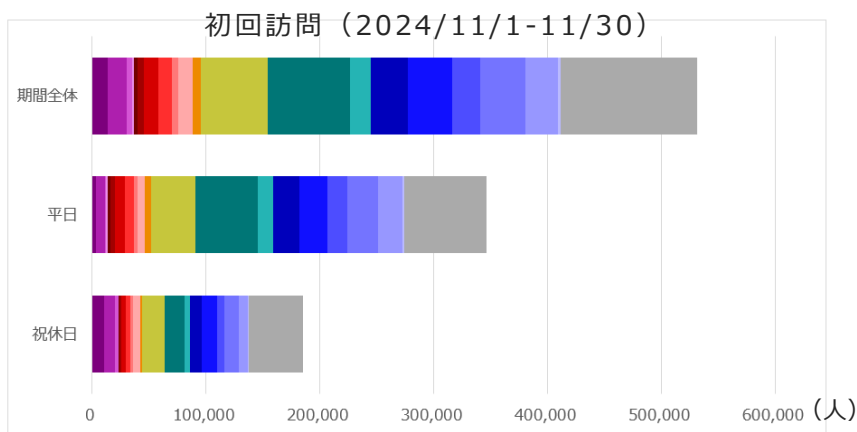


来街者 時間帯別滞在人口（累計）新幹線延伸後(3-12月)滞在時間60分以上

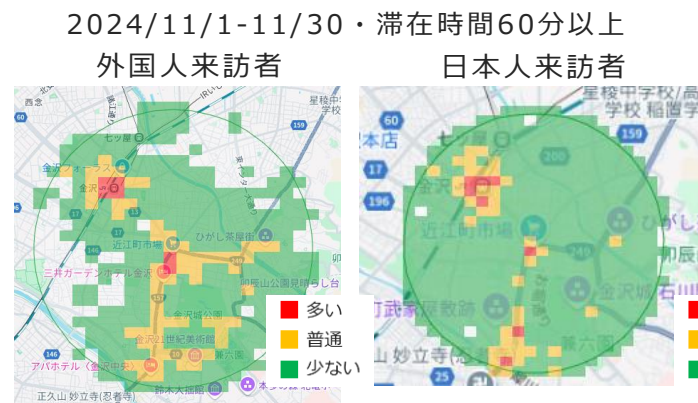
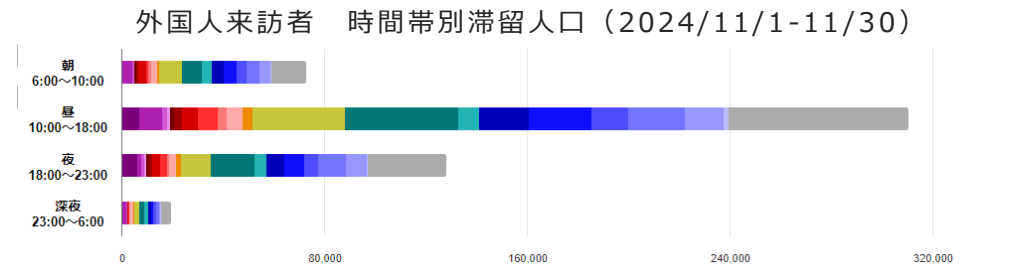


4. 金沢市の状況（外国人来訪者の動向（人流調査））

- 外国人来訪者の国・地域（2024年）は、**初回訪問はアメリカ**が最も多く、次いでオーストラリア、ドイツ、フランスなどが上位にあがっている(コロナ禍以前はアジア諸国が半数以上を占めていた)。アメリカの旅行メディア「ナショナルジオグラフィック」ではBest of the world 2025（2025年に行くべき世界の旅行先25選）に金沢市が日本で唯一選出されている。**2回目以降の訪問は、韓国・中国・台湾などの近隣諸国**となる。
- 一方で、人流調査結果からみると、金沢都心部における外国人来訪者の人流は、日本人来訪者の行動と比べると、都心軸から兼六園、ひがし茶屋街への流れが見て取れ、**外国人来訪者は歩いている**ことがうかがえる。
- 時間帯別滞在人口をみると、類似都市と比べて、**夜の滞留は少なく、2泊程度の短期滞在が多い**。



国籍	期間全体	国籍	期間全体	国籍	期間全体 (人)
韓国	13,202	インドネシア	11,780	英国	32,784
中国	17,165	フィリピン	5,700	フランス	38,329
台湾	4,324	ベトナム	12,813	ドイツ	24,682
香港	1,650	インド	6,969	イタリア	39,768
タイ	3,450	豪州	59,200	スペイン	28,458
シンガポール	5,460	米国	71,902	ロシア	2,800
マレーシア	12,644	カナダ	18,294	その他	119,946

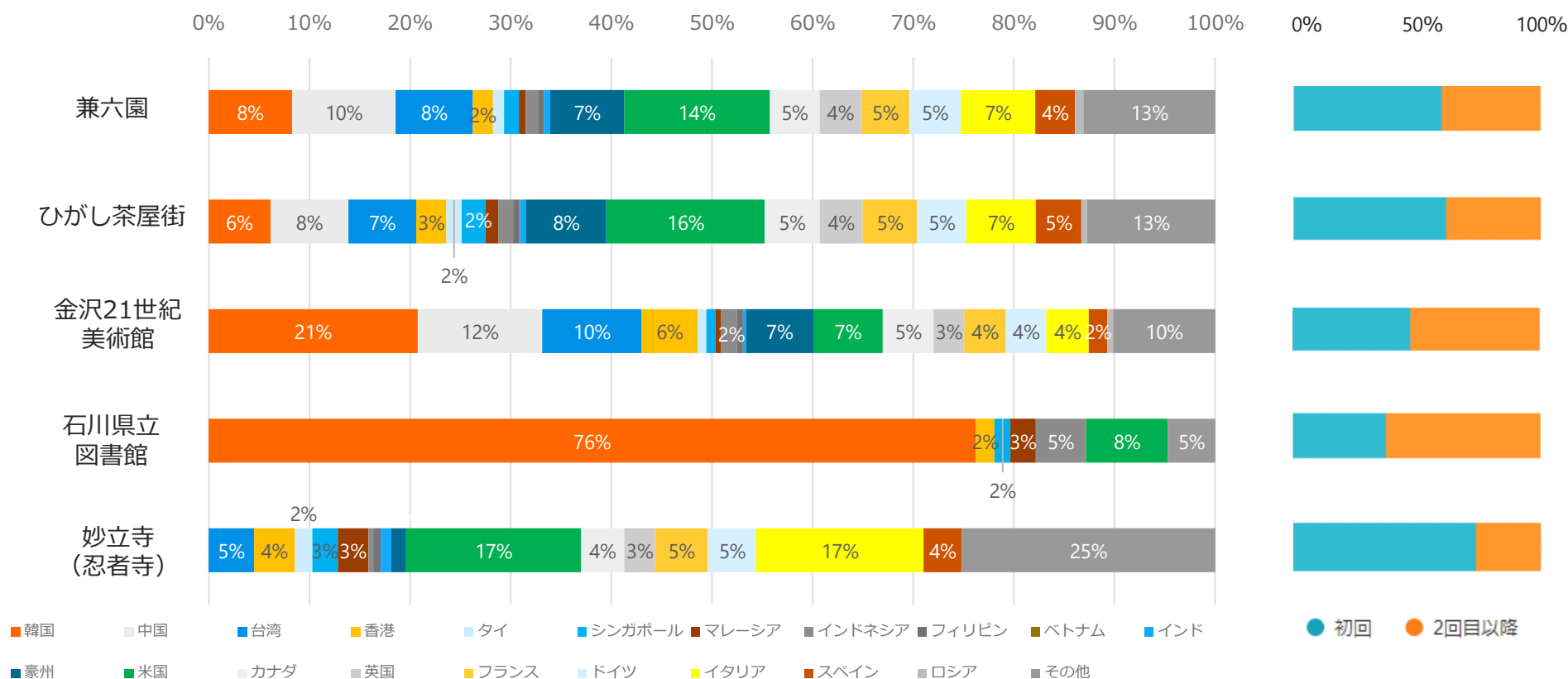


期間全体	合計(人)	割合
朝	128,337	14%
昼	538,140	58%
夜	231,476	25%
深夜	32,225	3%

4. 金沢市の状況（外国人来訪者の動向（人流調査））

- 兼六園やひがし茶屋街は、国籍別に来訪者の比率にあまり差がなく、観光地として一般的な訪問地として認識されていることがわかる。一方で石川県立図書館は、韓国からの来訪者比率が非常に高く、2回目以降の来訪者の比率が高い。
- また、妙立寺（忍者寺）は、韓国や中国といったアジア系の比率が下がり、イタリアや米国の比率が上がっている。体験型の需要に国別の差が生じている。

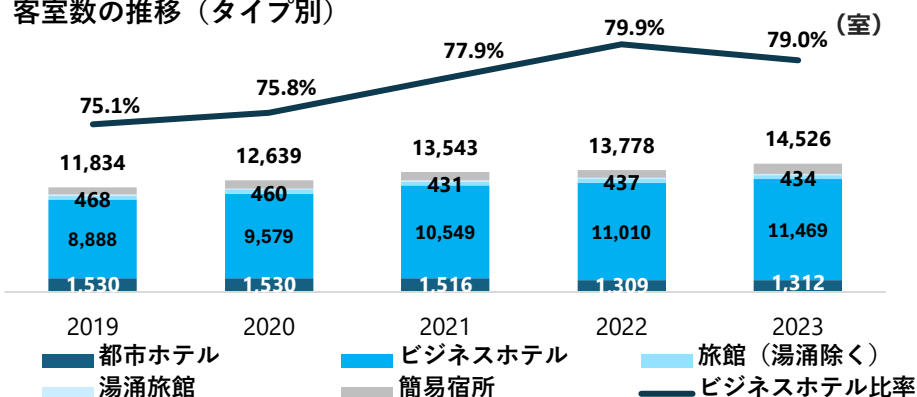
来訪者比較（国籍別比率）直近1年（2023/12/1-2024/11/30）



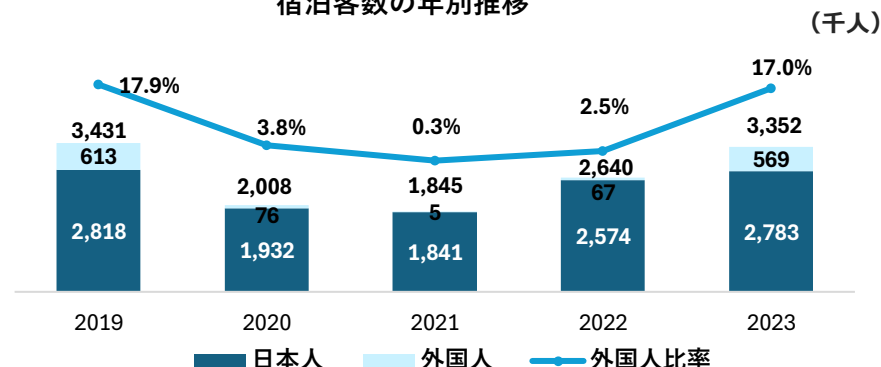
4. 金沢市の現状（宿泊動向）

- ホテル客室数については、2019年以降増加傾向にあり、タイプ別の内訳としてはビジネスホテルが8割程度を占めている。
- 宿泊客は2023年で3,352千人であり、このうち訪日外国人比率は2割未満。訪日外国人宿泊客を発着地別にみると、コロナ禍以前はアジアが高い一方、コロナ禍以降は欧米比率が増え、2023年時点では過半となっている。**日本人に比べ外国人旅行者の滞在期間が長い傾向**にあることから、**日本人の宿泊定着と共にインバウンド需要拡大に向けた取組みを図ることが重要**と思料される。金沢市観光調査結果報告書によると、**観光客が金沢で特に不満であったと回答している項目として、「混雑具合」「公共交通の利便性」**などが挙げられており、観光基盤・体制強化が求められている。

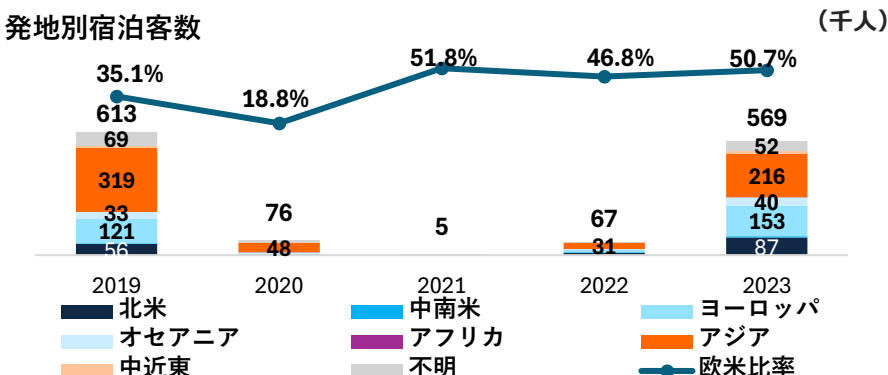
客室数の推移（タイプ別）



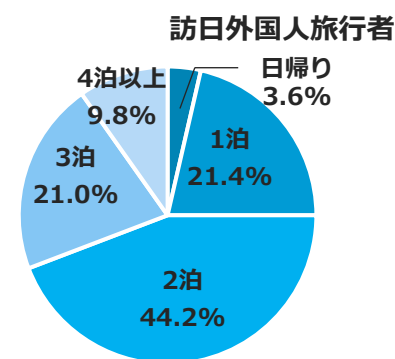
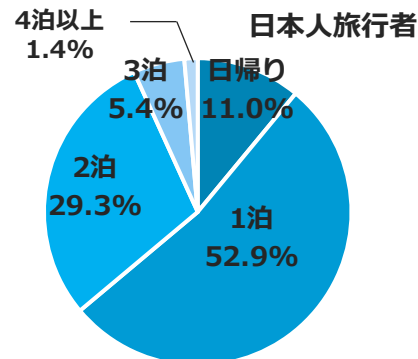
宿泊客数の年別推移



発地別宿泊客数



金沢市内での滞在期間



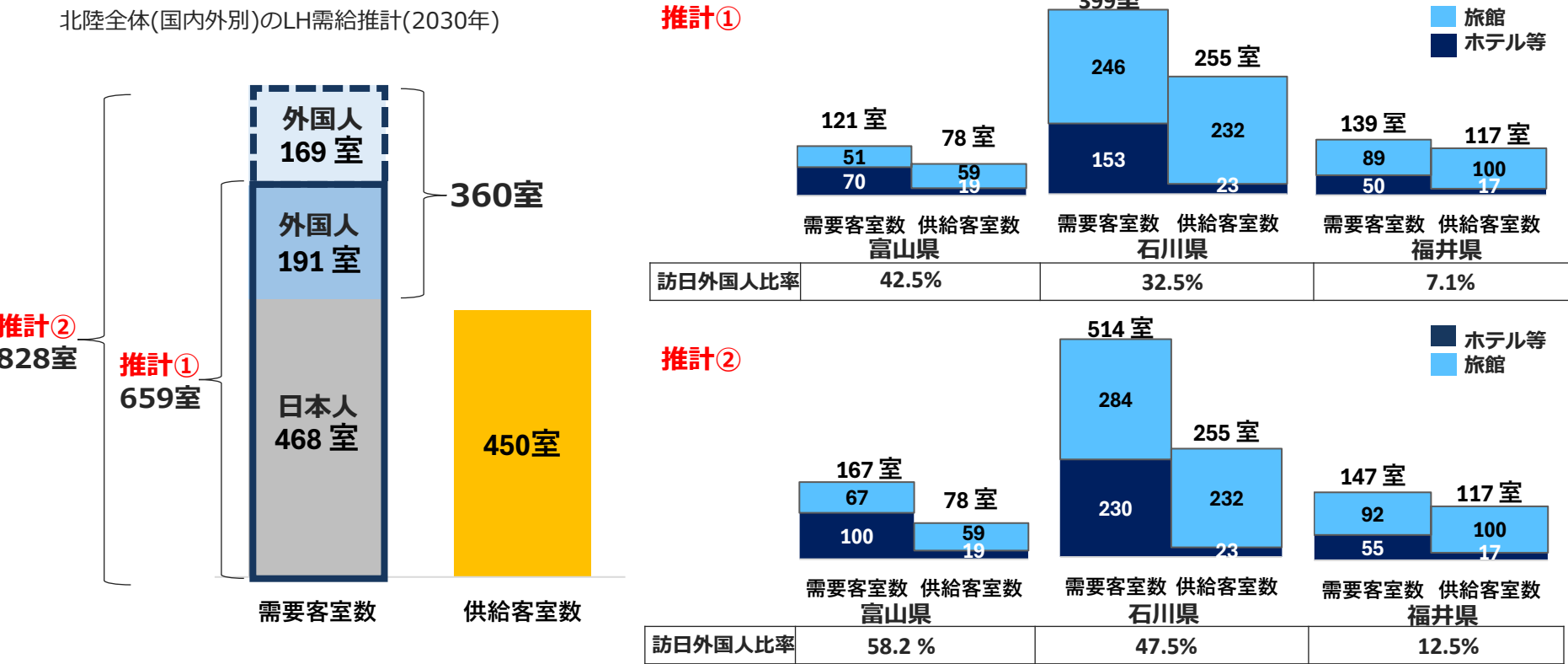
注釈：欧米比率は北米、中南米、ヨーロッパ、オセアニアを対象としている。

出所：金沢市観光調査結果報告書（2019-2023年）

【補論】2030年北陸ラグジュアリーホテル需給推計について

- 弊行では、北陸3県のラグジュアリークラス(2名1室利用時客室単価10万円以上の客室)ホテルの需給推計及びホテル関係者へのヒアリング調査を実施している。そこでは、現状、北陸の宿泊施設はビジネスホテル比率が高く、数少ないラグジュアリークラスは旅館が大宗を占めており、2030年の北陸地域のラグジュアリークラスの客室数は、①インバウンド約3,000万人への回復の場合には209室不足(うち石川県144室)、②同年政府目標である同6,000万人達成の際には378室不足(うち石川県259室)すると推計している。
- 高付加価値な宿泊者の北陸地域外への流出などの機会損失回避に向け、『ラグジュアリーホテルの早急な施設整備』『エリアポテンシャルを最大限活かす体制づくり』が期待される。

県別(タイプ別)のLH需給推計(2030年)

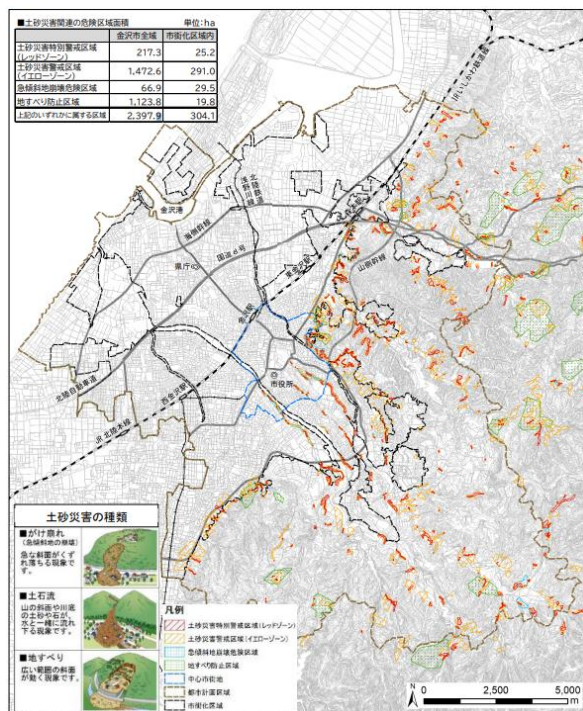


出所：(株)日本政策投資銀行北陸支店「2030年北陸ラグジュアリーホテル需給推計～上質なホテルの整備を契機に、北陸観光に高付加価値を～(2024年12月)」

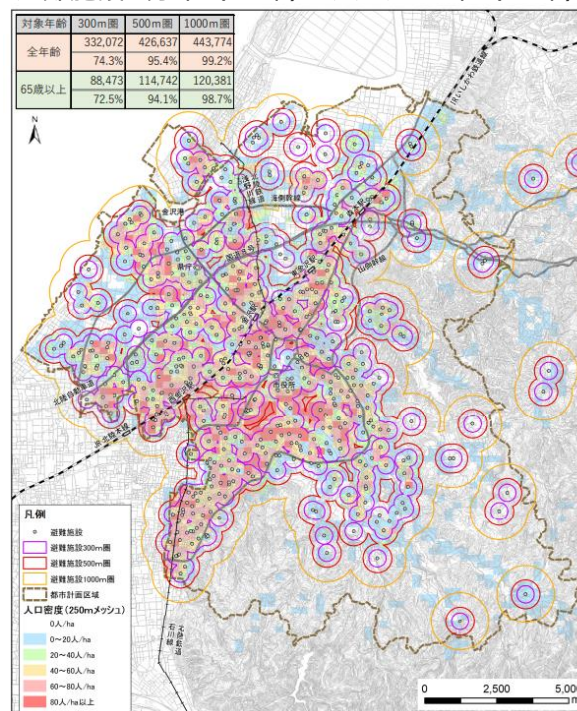
4. 金沢市の現状（防災）

- 気候変動の影響を受け、全国的に自然災害の頻発化や激甚化が進行しており、金沢市においても令和3年度の台風・大雨により大きな被害が出ている。
- 今後想定される大規模地震について、金沢市地域防災計画によると、市の大半の地域が震度6弱以上と想定されている。
- 大雨や地震等により発生するおそれのある土砂災害に関連する危険区域として、**市全域では約2,400ha**が指定されており、うち**市街化区域内では約300ha**が指定されている。
- 避難施設から300m徒歩圏内でカバーされる人口は**約74%**であり、徒歩圏を1,000mとした場合は**約99%**がカバーされる。（山間部一部地域を除く）

土砂災害関連の危険区域図（R3年）



避難施設の分布（R3年）と人口カバー率（R4年）



4.金沢市の現状（伝統産業）

- 金沢は藩政期から地域の発展を支えてきた多彩な伝統工芸品を有しており、2009年には、世界で初めてUNESCOの「クラフト創造都市」に認定されている。
- 「世界の工芸都市金沢」を目指し、2024年改訂の「金沢KOGEIアクションプラン」のもと①**工芸の需要創出**、②**「作り手」が活動を続けるための環境づくり**、③**世界に誇る工芸の発信・交流**、④**工芸技術の継承と創造**、⑤**デジタル技術の活用**に取り組んでいる。
- 一方、市の実施アンケート（2021年）によると、市民の工芸品に対する関心度や日常的な利用度は低い状況となっている。

<国指定工芸品>



加賀友禅



九谷焼



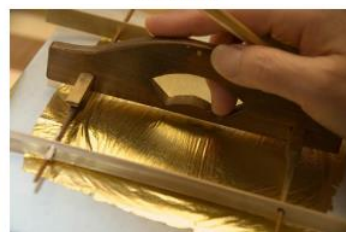
金沢漆器



加賀繡

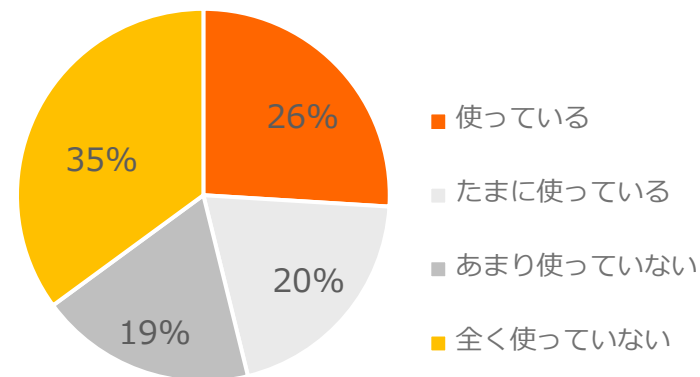


金沢仏壇



金沢箔

設問：日頃から金沢の工芸品を使っていますか？



4. 金沢市の現状・調査結果からの課題

- 前述の現状・調査結果から課題を整理し、KEYWORDを抽出する。

	現状	課題
人口	- 中心市街地の人口及び世帯数は減少が続いており、特に生産年齢人口の15歳以上45歳未満の階層において減少傾向が強くなっている - 中心市街地は高齢化が進展し、令和3年4月1日現在の高齢化率は36.0%となっている	- 少子高齢化が進展している中心市街地の持続的な発展を図るため、区域外からの定住（特に若い世代）の促進に取組む必要がある - 将来的な人口動態を見据えた、利便性の高いまちづくり
土地利用	- 低未利用地は、500㎡未満のものが減少した一方、500㎡以上のものが増加 - 人口減少や、高齢者世帯の増加に伴い、老朽化した空き家問題が顕在化	安全面や景観の観点での住環境の質の低下を防ぐため、空き家化の抑制及び低未利用地の解消への取り組み
都市機能	北陸の主要都市にふさわしい都市機能の集積を求める声が顕在化	「保全と開発の調和」の継承と発展
	- 都心軸に耐震化が必要な老朽ビルが立ち並んでいる 中心市街地の占有率は全体的に低下 中心市街地の周辺、郊外に大規模集客施設が数多く立地	- 都市機能を更新し、災害に強く安全に活動できる環境を整えるため、民間主導による再開発等の促進を支援する取組の整備 - 周辺まちづくりへの寄与と合わせて質や機能の向上、公共機能の導入等適切な視点を合わせた検討 - 旧耐震建物の早期の耐震化、老朽建物の建替えの促進 商業店舗だけに頼らないまちなか賑わいの創出
	- 公共交通や駐車場の充実を求める声が多くなっている - アンケートにおいて、観光客が「公共交通の利便性」や「混雑具合」に一定数不満を抱いている。交通環境の向上が求められている - 自動車の分担率が高い	- 市民や来街者が、車に頼ることなく快適に移動可能な交通環境の整備が求められている。多様な交通手段の導入 - バスや鉄道等の公共交通機関の充実
	- 公共空間が少ない、憩うことのできる緑地空間が少ない - アンケートにおいて、「歩けるまちづくり」や「屋外の憩いの空間を増やす」をあげる若者世代が多い	憩いの場となる空間の整備、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成
	- 全国的に、台風豪雨による甚大な風水害・土砂災害が頻発化している - 巨大地震発生リスク（大地震の際、市の大半が震度6弱以上と想定されている。）	- 災害に強い強靱な都市基盤の形成 - 都市施設の防災対策だけでなく、民間と連携した防災機能の充実 - 継続的な密集市街地の対策の検討
その他	- 歴史建造物が、年々消失している - 来街者の急増により、金沢の個性が失われることを危惧する声が寄せられている - 外国人観光客の増加	- 新旧の文化が息づく金沢の個性が来街者に選ばれ続けるため、伝統を守りつつ、新たな価値を生み出し続けることにより中心市街地の魅力を磨き高めていくことが必要とされている - 増加するインバウンドに対応したまちづくり

KEYWORD

賑わいづくり

憩いの場づくり

建物の更新

防災力強化

輸送機能強化

多様な移動手段

インバウンド対策

Section 5 国内外におけるまちづくり施策の参考事例

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例

- 前述の課題から参考となる事項を潮流と合わせて先行都市の事例を整理し、金沢市へのまちづくりにおける視座とする。

“トランジットモール”



「駅前のトランジットモール化」
兵庫県・姫路市

“機能更新・魅力づくり誘導施策”



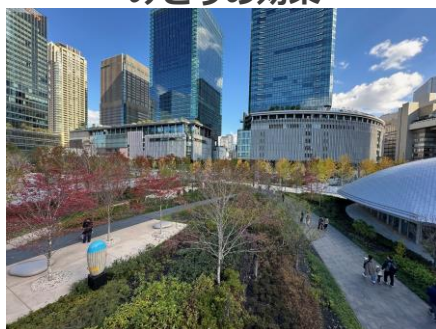
天神ビックバン / まちなか再生P
福岡県・福岡市 / 熊本県・熊本市

“LRT”



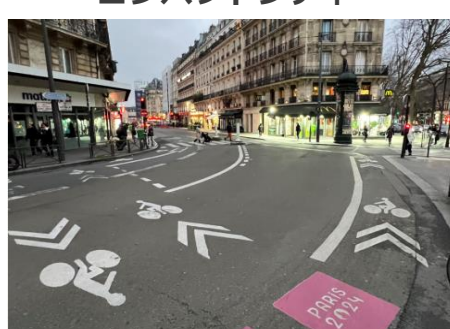
「LRT」
栃木県・宇都宮市

“みどりの効果”



「みどりを中心としたまちづくり」
大阪府・大阪市

“コンパクトシティ”



「15-Minutes City（15分都市構想）」
フランス・パリ

“まちの賑わい”



「ミクストユース」
アメリカ・ポートランド

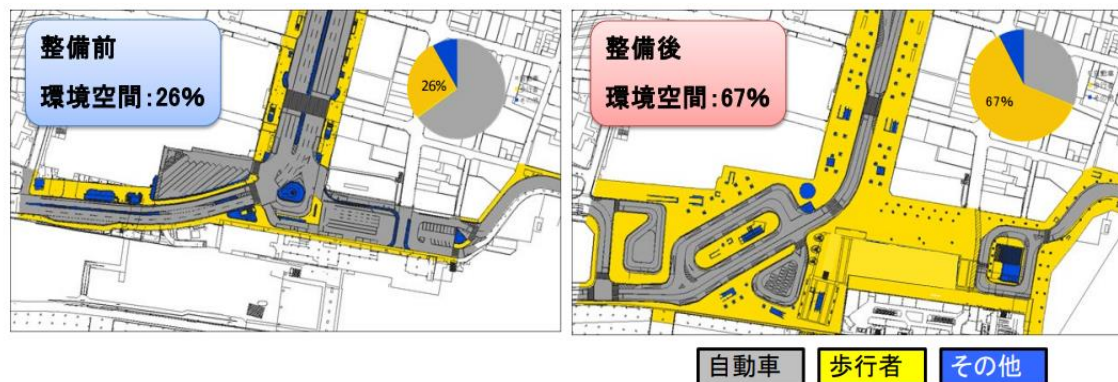
5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（兵庫県・姫路市）

- 姫路市では、1988年に駅周辺の整備事業に関する基本構想が策定されたが、バブル崩壊や人口減少等の社会情勢変化により長年実現されない状況が続いていた。その間、**駅前空間における歩行者と一般車両の動線交錯**や、**中心市街地の空洞化が課題**となっていた。
- 地域住民や権利関係者、関係行政機関を含むさまざまな意見を集約し、**区画整理により駅前空間を再編整備**し、**トランジットモール化**を図ることとした。
- 姫路市は、2021年3月に「姫路市ウォーカブル推進計画」を策定。中心市街地において歩行者優先の居心地が良く歩きたくなるまちなかを目指し、**公共空間利活用の仕組みやリノベーションまちづくりなどのウォーカブルな環境づくりに資するさまざまな取り組みを進めていくこと**としており、**ウォーカブルなまちづくりの先進事例**として注目されている。

具体取組事例

駅周辺に分散していたバスターミナル等を西側に**集約**しその上空に**歩行者連絡デッキ**を整備するとともに、車中心であった駅前広場の**トランジットモール化**により、**公共交通利用者数や駅前歩行者数の増加、地価上昇**に繋がり、にぎわい創出を実現。

“従前従後の環境空間比率”



“駅前広場の整備”



※通りにやぐらやベンチを設置した社会実験では、露店の売り上げは上がらなかったものの沿道店舗の売り上げは増加したという結果が報告されている。

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（福岡県・福岡市）

具体取組事例

“規制緩和を活用したまちづくり”

- 福岡市における、更新期を迎えたビル建替え等の誘導に向けたまちづくり（補助金に頼るのではなく規制緩和による民間投資の呼びこみ）

民間投資
の主な
誘導策

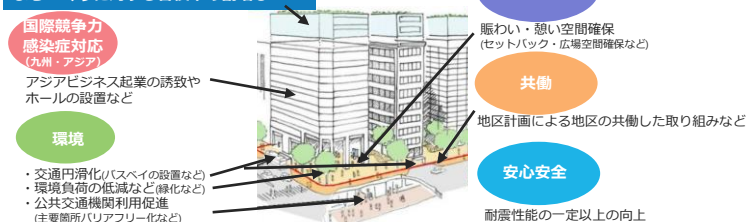
- ①国家戦略特区関連：航空法高さ制限エリア単位での特例承認、スタートアップカフェの運営及び機能強化、国家戦略道路占用事業
- ②国の支援制度：特定都市再生緊急整備地域
- ③福岡市独自の支援制度：都心部機能更新誘導方策、福岡市立地交付金

- 特に、福岡市の国家戦略特区指定(2014年)を契機に、福岡市では、天神ビッグバン(2015年～)や博多コネクティッド(2019年～)といった時限的かつエリア限定での独自緩和・誘導策も創設し、民間投資による更なる機能強化、魅力づくりを促進させている。

<都心部機能更新誘導方策（市独自）>

- ・特徴：公開空地に対する評価+まちづくりの取組み評価
- ・活用制度：地区計画（再開発等促進区）
都市再生特別地区
総合設計制度（都心部機能更新型）
- ・対象地域：都心部のうち、高度利用に必要な道路等の一定の都市基盤が確保された地域
- ・容積率緩和評価の考え方
 - ①まちづくりの取組み評価⇒最大450%を加算
 - ②敷地外公共施設評価（地下歩道や道路付加車線確保等）
 - ③公開空地評価（公開空地や歩行者空間整備）
 - ④特定施設評価（文化ホール、宿泊施設等）
- ・高さ制限（交通、安全、防災等で支障無しと認められる場合）
※航空法による高さ制限は国家戦略特区に基づく特例承認が必要

機能強化と魅力づくりに貢献する
まちづくりに対する容積率の割増し



出所：福岡市HP

テーマ	内容	緩和上限
国際競争力・感染症対策 (九州・アジア)	機能強化と魅力づくりを育成・リードする用途の設置運営	50%
環境	交通環境の改善に寄与する施設整備	100%
	環境負荷の低減等を図る施設整備	50%
魅力	賑わい・憩いの創出、地域資源の活用	50%
安全安心	災害に強い都市構造に寄与する施設整備	50%
共働	街区から数街区相当とのまちづくり計画立案	100%
+時限的かつエリア限定の規制緩和（天神ビッグバン・博多コネクティッド）		
天神ビッグバン概要	エリア	天神交差点から半径約500m(約80ha)
	対象	2024年12月31日迄に竣工予定のビル※
	認定要件	魅力あるデザイン性に優れたビル ・低層部・公開空地も含めたデザイン性の高いビル ・周辺ビルとの連続性を意識した建物デザイン ・まちに潤いを与える木陰や花、目に映える緑化の推進 ・ユニバーサルデザインへの配慮
	インセンティブ	「容積率緩和(上限+50%)」「認定ビルへのテナント優先紹介」 「地域金融機関による専用融資商品」「行政による認定ビルPR」 「附置義務隔地先としての都心周辺部駐車場の優先利用」

※対象については、例外あり：感染症対策に取組み、2026年12月31日迄に竣工予定のビル。複数街区に跨る段階的及び連鎖的な建替え計画の期限は個別判断

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（福岡県・福岡市）

“天神ビッグバン関連 施策パッケージ”

付加価値 の高い 建築物

<民間ビルの建て替え誘導>

- 容積率の緩和
 - ・航空法高さ制限エリア単位の特例承認活用
- 駐車場施策の見直し
 - ・駐車場施策の見直しにより設計の自由度向上
 - ・公共交通利用促進策の実施による
駐車場附置義務台数の低減
 - ・駐車場の隔地化・集約化
- 天神ビッグバンボーナス

活力を 生む 雇用

<新たな雇用の創出>

- 立地交付金制度のリニューアル
 - ・本社機能の誘致と雇用創出
- 福岡市スタートアップ・パッケージ
 - ・スタートアップ法人減税
 - ・雇用労働相談センター
 - ・スタートアップビザ
- スタートアップ・カフェ

快適で ぬくもり のある 通り

<快適な公共空間の創出>

- 快適で高質な都心回遊空間の整備
 - ・天神ビッグバンの奥座敷（西中州）
 - ・水上公園再整備、春吉橋等
 - ・天神明治通り地下通路
 - ・街路樹、花、ベンチからなる歩行空間
- 使いやすい駐輪場の確保に合わせた路上駐輪場の廃止
- 旧大名小学校跡地まちづくり

マイカー から 公共交通 へ

<交通施策の充実>

- 地下鉄の利用促進
 - ・一日乗車券、ファミリーきっぷ・地下バス65
 - ・地下鉄七隈線の延伸
- 都心循環BRTの形成
 - ・天神・博多・ウォーターフロントの3拠点間のアクセス強化
- 駐車場施策の見直し
 - ・公共交通利用促進策の実施による駐車場附置義務台数の低減
 - ・都心周辺部駐車場の確保（都心循環BRTとの連携）

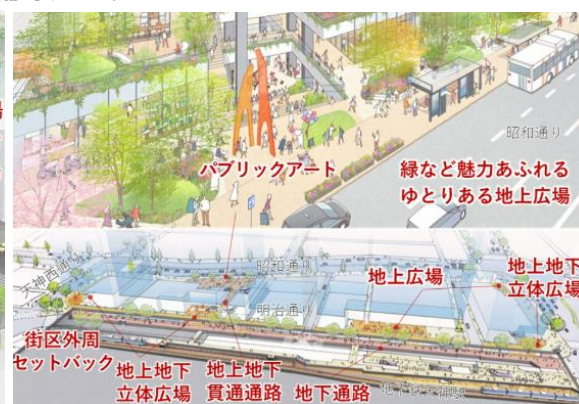
“天神ビッグバンエリアの建替えと合わせた公共空間の整備イメージ”



出所：福岡市HP



出所：福岡市HP



出所：福岡市HP

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（熊本県・熊本市）

- 熊本市の中心市街地は、狭い道路が多く、老朽化したビルが密集していることから、災害に対するリスクを常に抱えている地域であり、公共のみならず、民間の建物についても高い耐震性が求められていた。
- 以下の3点が懸念として考えられていた。①旧耐震基準で建設された建築物を含む、築40年以上となる建築物が3割を占め、放置すれば、10年後には6割となる見込みであり、そういった状況による**まちの“防災力”の低下**。②被災・老朽建築物の解体が進んだことから、**青空駐車場等の低未利用地が増え**、まちなかのスポンジ化が進行することによる、**まちの“活力”の低下**。③オフィス需要は増加している中で、オフィスビルのうち新築（築10年未満）のものは3%であり、企業ニーズにあうオフィスが不足することによる**企業の“立地意欲”の低下**。

具体取組事例

“建替え等を促進したまちづくり”

まちなか再生プロジェクトの施策

防災機能強化等に着目した容積率の割り増し	建築物の建設において、防災機能の強化やまちづくりへの取組、誘導用途の確保、公開空地の確保といった公共貢献に応じて建設可能な容積率を割り増し
高さ基準に係る特例承認対象建築物の拡充	熊本市景観計画における建築物の高さ基準について、その特例承認を受けることが可能となる対象建築物を明確化
建築物等に対する財政支援制度	災害に強く、魅力と活力ある中心市街地の創造につながる建築物の建設に対し、財政支援

①「防災機能強化等に着目した容積率の割り増し」

③「建築物等に対する財政支援制度」

一定規模の賑わい施設等を建築することを要件に、解体から建築までの建替え等に係る一連の負担を軽減し、低未利用地の有効活用や老朽建築物の建て替えを促進。10年間限定の財政補償。

補助対象者		上限額等
建築	新築建築物の所有者	新築した建物の固定資産税相当額（内容により【半額】×5年分、【満額】×5～10年分等）
解体	解体する建築物の所有者	解体期間中の土地の固定資産税相当額
統合	土地を譲渡した者	敷地の統合（売買）にかかる譲渡所得税、仲介料等

従来の割増イメージ

まちなか再生プロジェクト適用イメージ

まちPボーナス適用イメージ

出所：熊本市「まちなか再生プロジェクト」

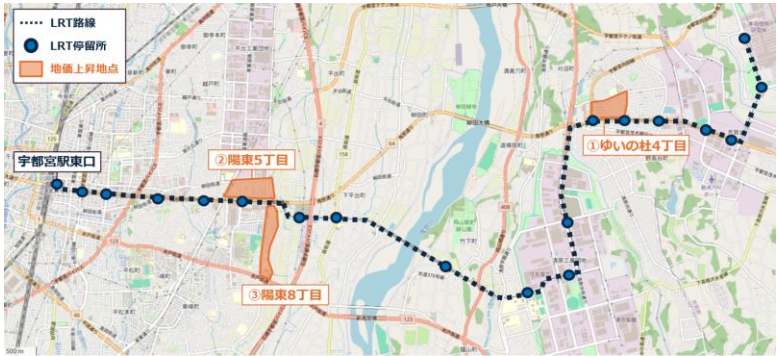
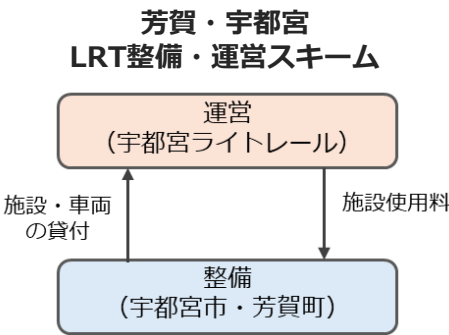
DBJ 31

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（栃木県・宇都宮市）

- 宇都宮市では、**少子高齢化**や**人口減少**、高度成長期に整備された**公共資本の老朽化**、中心市街地の**活力の低下**などが課題となっていた。
- そのような状況の中で、安全で移動しやすいまちづくりを目指し、宇都宮市南北を結ぶ鉄道交通に対し、東西を結ぶ新たな公共交通手段として、**国内初・新設LRTの運行**が開始された。まちづくりのテーマとしては、市民の日常生活の要素である「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」を充足させるため、**都市機能を集約**し、それらを**交通により補完・連携**する必要があるとして、「**ネットワーク型コンパクトシティ（連携・集約型都市）**」の形成を目標に掲げている。
- 整備費は、車両やレール、トランジットセンターの整備等を含め約684億円となり、**うち2分の1は国による補助（社会資本整備総合交付金、都市構造再編集集中支援事業費補助等）**によるものである。宇都宮市の負担は約313億円となり、**地方債を活用**しており、その一部は国から交付税措置（地方債発行額の約2割）されている。（20年間かけて返済）
- LRTの導入により、**移動時間の短縮、環境負荷低減、交通事故の減少**、沿線における**地域活性化**等さまざまな事業効果が見込まれており、開業初年度となる2023年度の**利用者数**は272万人と当初計画の**123%**を達成、**純利益**は5,700万円と当初計画の**約3倍**となった。2024年4月には**累計利用者数300万人を達成**している。
- 結果として、既に**沿線人口の増加**や**高層建築物の増加、沿線地価の上昇**などの事業効果が確認されている。

宇都宮市地価（住宅地）上昇率（R6）

順位	地点	対前年比変動率
1	宇都宮市ゆいの杜4丁目19番14	7.5%
2	宇都宮市陽東5丁目4201番24	4.3%
3	宇都宮市陽東8丁目945番16	4.1%
-	（宇都宮市全体）	0.7%



途中停留場は19カ所、うち5カ所は鉄道やバス路線と接続するトランジットセンターとなっており、「**歩かせない」「濡らさない」「待たせない**」という三要素をコンセプトに、ライトレールの目の前にバスが停車しスムーズに接続するよう整備されている。

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（大阪府・大阪市）

- JR大阪駅北側に隣接しているうめきた2期区域では、2015年3月に決定された「うめきた2期区域まちづくりの方針」において、**みどりを中心としたまちづくり**を掲げている。方針のなかでは、うめきた2期区域のみどりが**都市の品格やまちの魅力を高め、大阪を世界水準の都市空間を持つ国際都市に引き上げる**きっかけとなることを目指している。
- 2024年9月には先行まちびらきが実施されており、区域のシンボルとして、大規模ターミナル駅直結の新設の都市公園としては世界最大級規模となる約4.5haの都市公園（うめきた公園）等が整備されている。
- UR都市機構および日本政策投資銀行の実施した、「みどりを中心としたまちづくりにおける社会的効果の可視化～うめきた2期区域「グングリーン大阪」を対象として～」によると、みどりから直接もたらされる効果として、**災害時の避難場所の確保、雨水貯留効果、生態系/生物多様性の維持、ヒートアイランド現象の緩和、健康増進効果**などが挙げられた。また、みどりを活かしたまちづくりからもたらされる効果として、**不動産価値の向上やシビックプライドの向上、経済波及効果、イノベーションの創出**などが挙げられた。



撮影：当行 飯田一之
出所：「みどりを中心としたまちづくりにおける社会的効果の可視化～うめきた2期区域「グングリーン大阪」を対象として～」
（UR都市機構・日本政策投資銀行）

本調査における各項目の便益/効果の試算結果の概要		
調査項目	試算方法	便益/効果の試算結果の概要
みどりから直接もたらされる効果		
災害時の避難場所	人身被害抑止効果の試算	人身被害抑止額が上町断層帯地震では最大11.8億円、南海トラフ巨大地震では最大0.2億円
雨水貯留効果	流出雨水の下水処理費用削減額の試算	費用削減額が年間571万円
生態系/生物多様性の維持	CVM（仮想価値法）による支払意思額の試算	年間便益が大阪市で7.9億円、大阪府で18.5億円
ヒートアイランド現象の緩和	ヒートアイランド対策熱負荷計算モデルによる排出熱量の試算	熱排出ピークの14時での排出量が通常のオフィスビル開発と比べて4分の1に軽減
健康増進効果	散策・運動による医療費削減効果の試算	年間医療費削減額が8.3億円
みどりを活かしたまちづくりからもたらされる効果		
不動産価値の向上	ヘドニックアプローチに基づく地価関数の推計	周辺地価が2023年対比3.4%～19.4%上昇
シビックプライドの向上	CVM（仮想価値法）による支払意思額の試算	年間便益が大阪市で15.9億円、大阪府で37.8億円
経済波及効果	大阪府産業連関表による分析	大阪府への経済波及効果が年間639億円
イノベーションの創出	アンケート等による多様性や行動変容の把握	（グングリーン大阪開業後の試算を検討）

5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（フランス・パリ）

- パリでは、市内中心部における**交通渋滞**、**大気汚染**などが深刻な課題となっていた。コロナ禍において、生活圏内への関心が高まったことや、2024年夏オリンピック・パラリンピックの開催を控え、**公共空間の改造**が急務となっていた。
- 「**15-Minutes City（15分都市構想）**」と呼ばれる、買い物から仕事まで、生活に必要な**すべてのサービスが自宅から徒歩15分圏内で完結できる**というコンセプトを掲げ、ウォーカブルな公共空間への再編や持続可能なモビリティの普及に取り組んでいる。
- 「15-Minutes City」のコンセプトのもと、「**自転車計画2021-2026**」（Plan vélo 2021-2026）を策定。2026年までに新たな**130kmの自転車道整備**、**130,000台の駐輪スペースの確保**などを含む、2.5億ユーロ規模の投資計画を打ち出している。

具体取組事例

“自転車専用レーンの整備”

パリの東西を繋ぐ主要道路であるリヴォリ通りでは、自動車専用の3車線道路を、**2車線自転車専用レーン**、**残り1車線をタクシー・バスの商用車専用レーン**とした。この取組により、2023年には自転車交通量は前年比**30.6%増加**している。



“環境ステッカーの義務化”

2017年よりパリ首都圏を走る自動車に、**排ガスレベル値を示す環境ステッカー**をフロントガラスに張り付けることが義務化されている。大気汚染度の高い日には、**指定されたステッカーを張り付ける車のみ走行可能**となり、違反があった場合には罰金が課せられる。

ステッカーイメージ



“自動車の速度制限強化”

2021年よりパリ市内の少数の幹線道路を除く全道路へ**時速30kmの速度制限**が適用された。同規制は、市が**アンケート調査に基づき実施**したもので、回答者の**59%**が制限速度引下げに賛成した。また、環状道路についても2024年10月から制限速度を**70kmから50kmへ**引下げられた。



5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（アメリカ・ポートランド）

- アメリカの他都市同様に、1960年代までは**経済発展・工業化による環境汚染**などから**中心部の空洞化**が問題になっていたポートランドだが、1970年代に転換期をむかえた。都市成長の抑制を通じた環境回復を掲げ、1974年には「ハーバードライブ」と呼ばれた既存高速道路を閉鎖し、その土地にウォーターフロントパークを整備した。
- 1978年の**都市成長境界線の導入**により**開発エリアと保全エリアを区分**し、都市の**スプロール化を抑制**した。都市成長境界線は、6年ごとに今後20年間の地域の人口と雇用の増加を予測し、その**成長予測のニーズを満たすよう境界の調整**を行っている。
- 1980年策定の包括的計画（Comprehensive Plan）では、「**全米一活気のある都市**」を目指す都市像に掲げ、2010年代には「**全米一住みたいまち**」「**全米一環境に優しいまち**」等として世界に知られるようになった。

具体取組事例

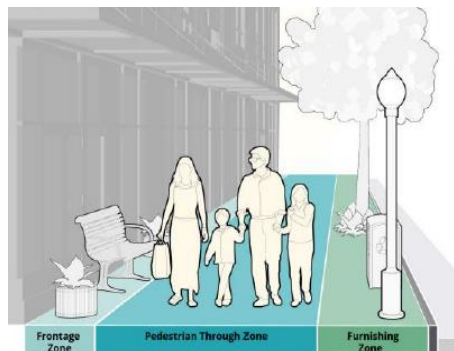
“MAXライトレール”

1986年開通したLRTは、脱車社会を実現した市の**公共移動手段の中心**となっている。整備費用は**Local Improvement Districts**と呼ばれる仕組みを導入し、開通により裨益を受ける沿線事業者や住民から資金を徴収した。



“ファーニッシングゾーン”

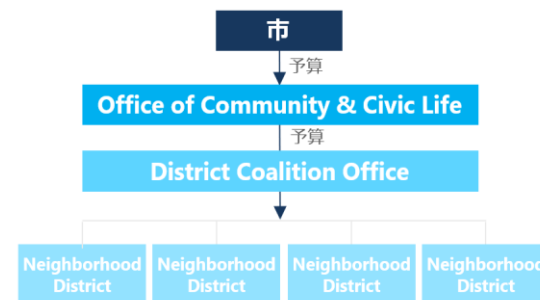
街灯や植栽、テーブル、ベンチ等を配置する空間を整備し、**歩行者のための空間を確保**するもの。Portland Pedestrian Design Guideに基づき、歩行者の安全性向上や長居して楽しめるような魅力的な空間づくりが行われている。



“Neighborhood Associations”

ポートランドが魅力的な都市であり続ける一要因に、**住民の声がまちづくりに反映されやすい仕組み**がある。

Neighborhood Associationsの主な機能には、**市への提言**や地域改善のための**予算項目に関する提案**等が含まれる。



5. 国内外におけるまちづくり施策の参考事例（アメリカ・ポートランド）

具体取組事例

“ミクスト・ユース”

- ポートランドでは、デザイン規制として特定の地区内の建物は**1階部分の50%を商業施設とする**規制が存在している。これにより、中心部では、**住宅・オフィススペース・小売店・娯楽施設など、さまざまな用途を1つの施設に組み込んだ複合用途施設**が多数存在している。
- 複数用途を1つの施設に組み込むことで、**昼夜間の人口のバランスを取り、常ににぎわいのあるまちづくり**を実現を図っている。また、**1階部分を全面ガラス張り**とすることで、外から見ても圧迫感のなく、にぎわいの感じられる開発が推奨されている。
- コンパクトな都市形成を目指すポートランドでは、限られた空間に多様な用途を組み込む複合用途施設は、**都市のスプロール化を抑制する有効な土地利用手段**となっている。
- また、複合用途施設では、オフィス・商業施設・住宅などさまざまな用途を組み込むことで、投資家にとっての**投資リスクの分散効果**や、**地域コミュニティの一体感の醸成**が期待される。更に、施設用途により異なるエネルギー需要やピークを平準化されることにより**エネルギー効率の向上**および**環境負荷の低減**が期待される。

“ガラス張りのカフェ”



“1階商業（ガラス張り）の複合用途施設” “1階商業（ガラス張り）の複合用途施設”

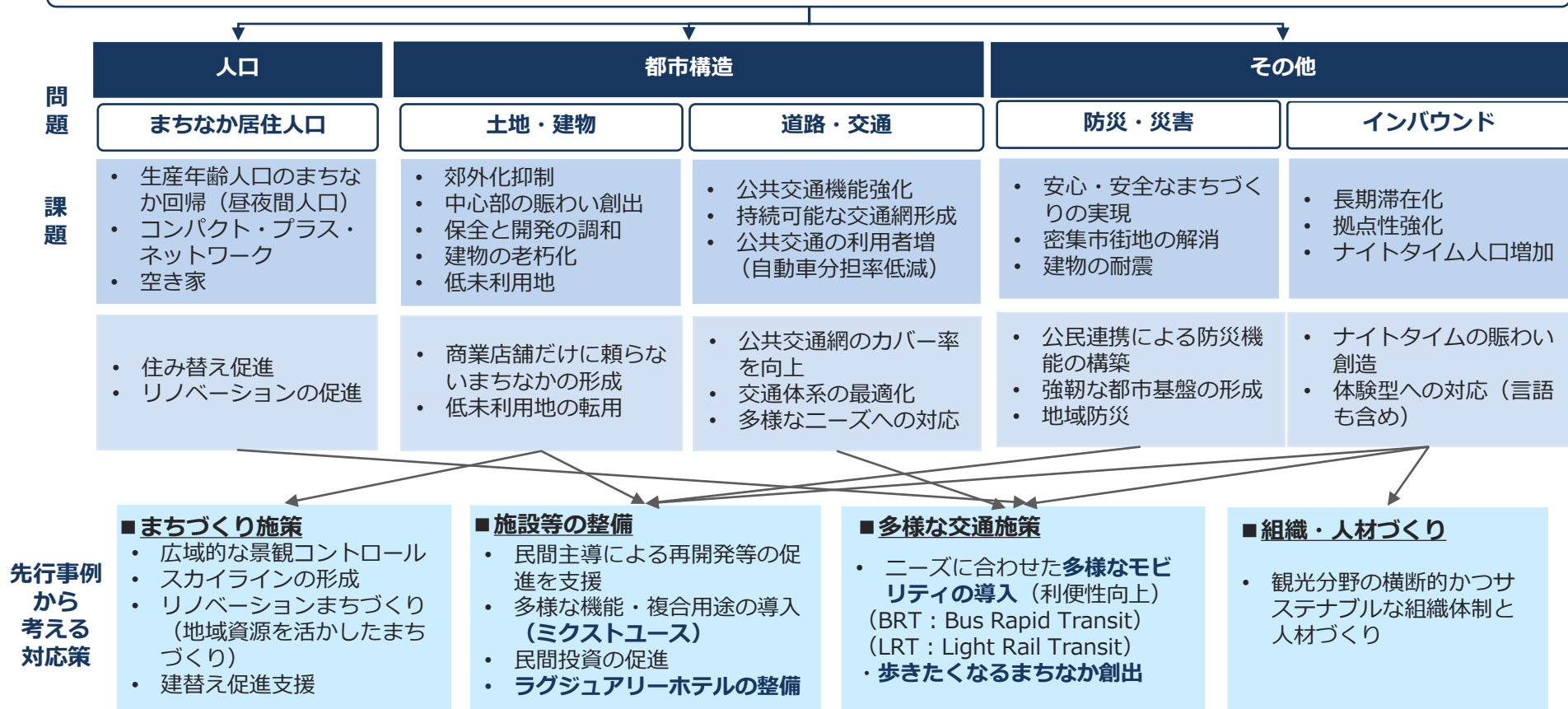


Section 6 金沢市まちづくりの課題整理

6. 金沢市まちづくりの課題整理

- 金沢市へのまちづくりの課題から、解決に向けた取り組みについて先行事例を交えて整理する。

金沢市・まちづくりの現状整理（人流調査・オープンデータ活用）



Section 7 提言

7. 提言

1 “建替え促進に係る施策の創造”

- ・ 商業地における老朽化した建物の建替えを促進する制度づくり
- ・ 早期建替えに向けた資金面でのサポート

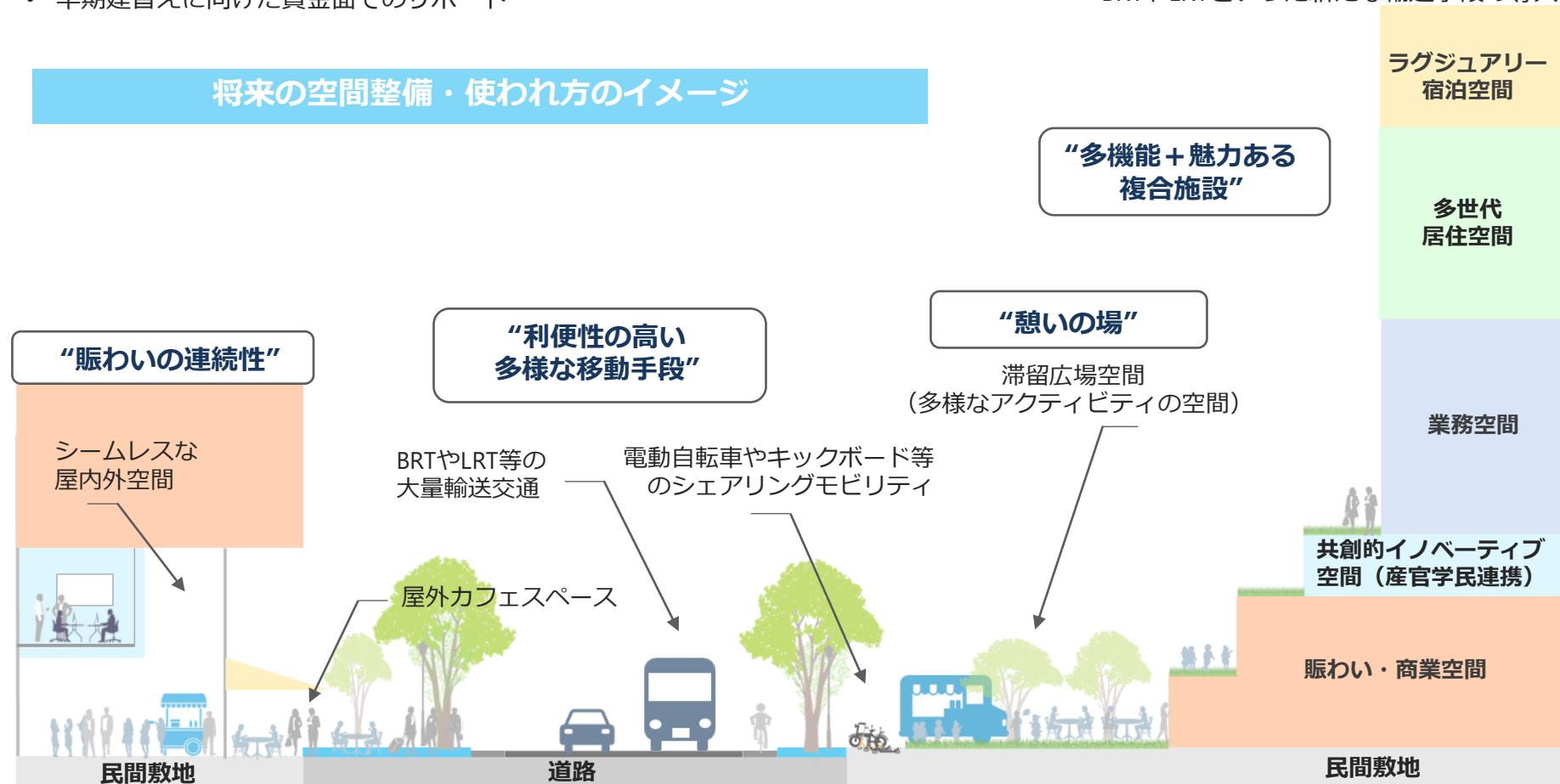
2 “『人』優先の道路空間整備”

- ・ 人にやさしい、歩いて楽しい空間づくり
- ・ 道路車線を減らした新たな空間づくり

3 “新たな移動手段の導入・拡充”

- ・ シェアモビリティ等のさまざまなモビリティの拡充
- ・ BRTやLRTといった新たな輸送手段の導入

将来の空間整備・使われ方のイメージ



7. 提言 “建替え促進に係る施策の創造”

- 金沢市都心軸においては、**旧耐震基準（昭和56年以前）に整備された建物が多く存在し、老朽化している建物も散見している**。「安全性」や「賑わい創造」に向けて**建替えの促進**が望まれる。防災力強化にもつながる。
- 一方で、建替えをするには、立退費や解体費、設計費、建築費など、**多額のコストが発生するためハードルが高い**。そこで**建替えが促進されるような制度設計が必要**と考える。

KEYWORD

賑わいづくり

防災力強化

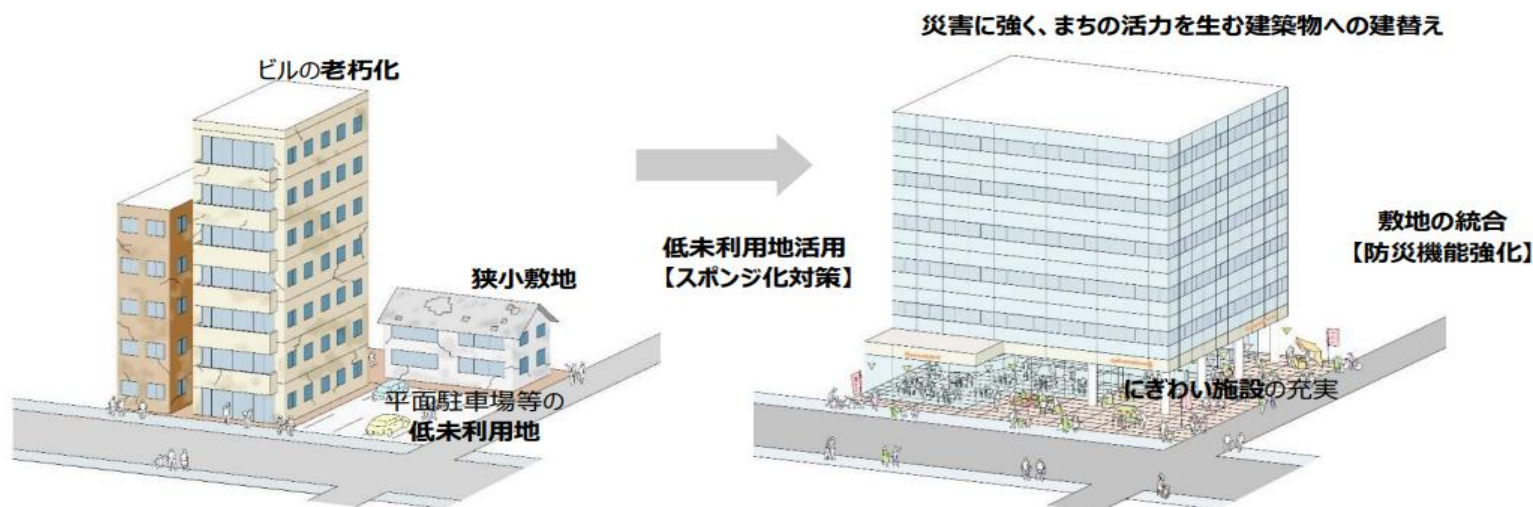
建物の更新

容積の割り増し

エリアの性格に応じて、まちに対して必要な機能を導入する場合、評価し容積の緩和

財政支援

早期の建替え、環境配慮型のビルの建設等に対して多様な財政支援



7. 提言 “『人』優先の道路空間整備”

- 前述の建替えに合わせ、『人』優先の道路空間整備を提案する。公共空間デザインの第一人者であるヤン・ゲールは「都市空間における活動は「必要活動」「任意活動」「社会活動」の3区分があり、任意活動や社会活動は、物的環境が低質だと発生しにくい」としており、**物的環境の充実が重要**であるとする。

KEYWORD

賑わいづくり

憩いの場づくり

1. “民間施設と連携し、賑わい空間を創出”

- 将来的に道路空間を再編・再整備することは考えられる。しかし、そのためには、長期の時間を有することが想定される。
- まず、中短期的には民間施設と連携し、歩行者が滞留・様々な活動（アクティビティ）を行うことのできる空間を創出する。
- 長期的には、右図のようにセットバックし1階部分を歩行者に開放。

2. “空地进行歩行者が歩いて楽しい場所に転用・暫定利用”

- 空地となっていた民有地を、高質な歩行・滞在空間として整備しオープンスペース化。
- 福島県須川市が行う地域交流センターの再建や、回遊性を向上するための道路の高質化（石畳舗装化）等にあわせて、**都市再生推進法人が、施設の隣接地を広場化することで、高質な歩行空間や人々の交流・滞在空間の形成に寄与。**



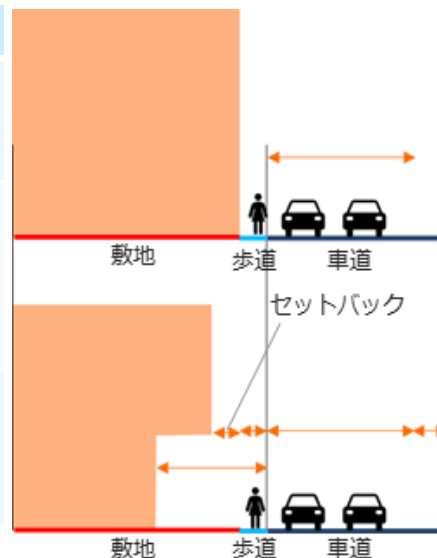
出所：国土交通省

3. “道路空間の再編・再整備”

- 将来的に道路空間を再編・再整備。長期の時間を有するが、以下のような、空間創造が想定される。



アクティビティタイプ	
必要活動	沿道等の目的地で目的を果たすための通行や立ち止まり
任意活動	来街者一人であっても楽しめる、地域やストリート景観、自然、雰囲気を感じながらの遊歩、運動、滞在
社会活動	ストリート上に複数の利用者が存在することによるコミュニケーションや出会いに基づく活動



7. 提言 “新たな移動手段の導入・拡充”

- 市内にシェアサイクル（金沢市「まちなり」）が導入され、今では約70カ所整備され、**地域住民の利用も促進**されている。自動車の分担率を低下させるという意味でも**シェアサイクルの拡充**や**新たな移動手段の導入**は必要だと考える。
- また、金沢駅を中心として駅西側と駅東側を繋ぎ、ネットワークを形成する上でも「**BRT**」や「**LRT**」といった大量輸送が可能な新交通の導入は改めて検討されるべきものであると考える。
- 加えてシェアサイクル等のシェアリング型のモビリティが集約・接続する「**モビリティ・ハブ**」をまちなかに多数整備することで、さまざまな地域への移動を便利にするとともに、地域における多様な魅力的なスポットへの人の移動を増やし、地域活動の活性化に貢献できる。例えば、車では通り過ぎてしまうような場所でも、徒歩に近い自転車やシェアモビリティなら足を止められるという状況も生まれる。

KEYWORD

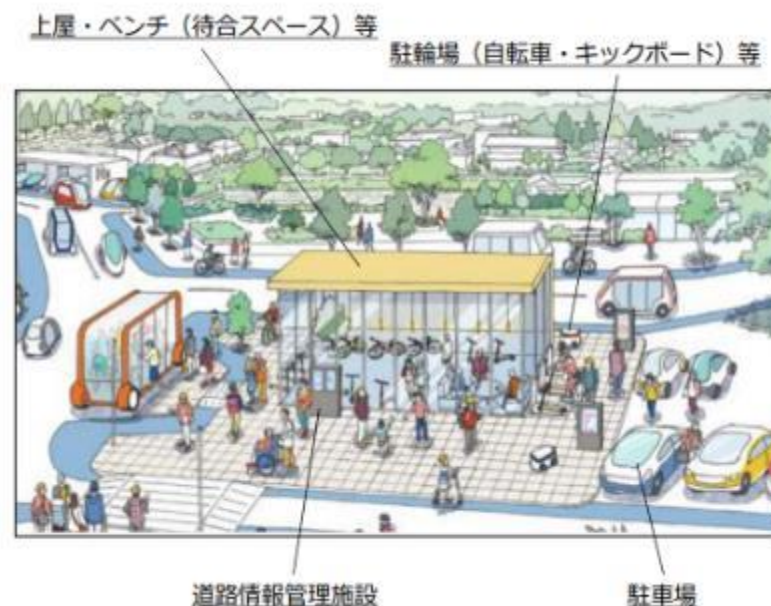
輸送機能強化

多様な移動手段

インバウンド対策

各交通機関の特徴

名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
イメージ					
概要	専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステム。軌道上を走行、高速運転が可能であり、迅速と安全を両立。多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能。	専用走行路にガイドされた走行システムであり、速度が高く、無人走行による高頻度運行が可能。	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくく、高頻度運行などにより輸送力を高めることが可能。また、システムによっては鉄道との直通も可能。	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫（バス専用道等やPTPS、連節バスなど）を施したバスシステムであり、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。	一般道を主体に路線を設定して運行する。一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
導入費用	高価				安価
ルート設定の特性	固定度が高い				自由度が高い
	※ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。				

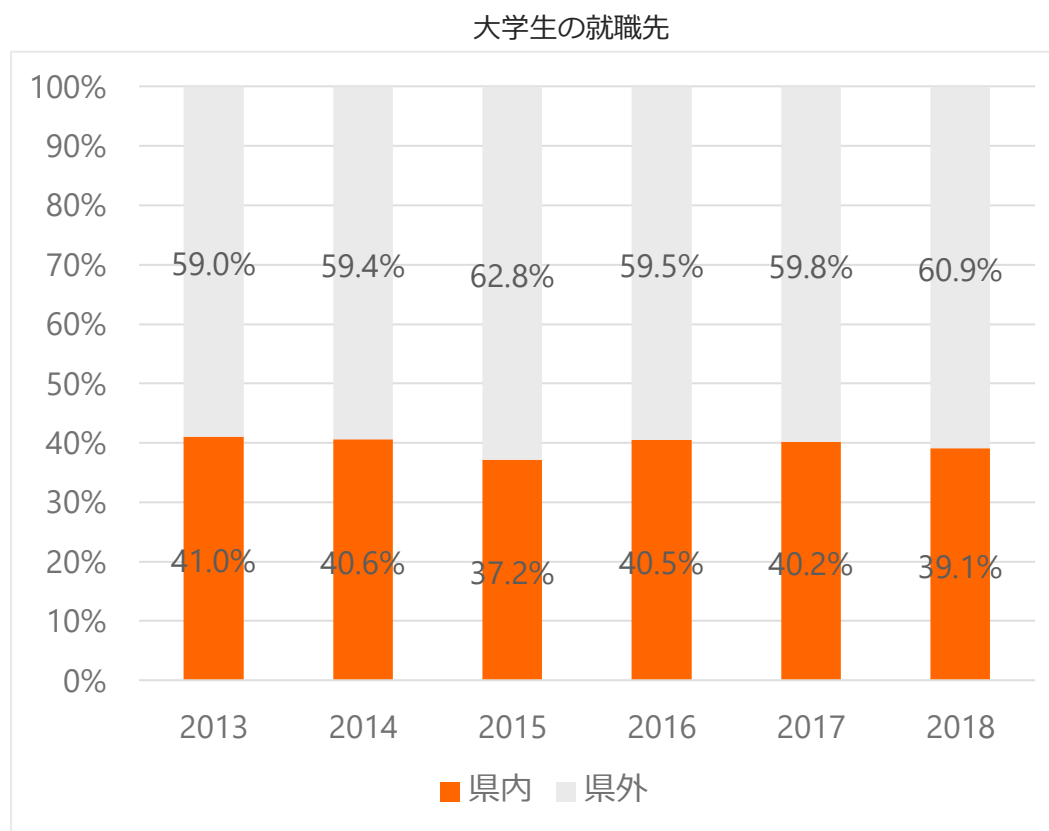


Appendix

学生・若者の動き

- 石川県の人口10万人あたりの高等教育機関数は全国1位、人口1,000人あたりの学生数は全国3位と、学生や教育機関が集積している。
(2022年)
- 一方、大学生の県内就職率は4割程度で、更に近年流出率が微増している。

項目	値
高等教育機関数	20
人口10万人あたりの 高等教育機関数	1.8 (全国1位)
学生数	34,738
人口1,000人あたりの 学生数	30.9 (全国3位)



類似都市との比較

- 北陸3都市に加え、指定済みの都市再生緊急整備地域から、金沢市の特性を踏まえ**類似都市2都市**を抽出。

金沢市



45.6

万人

(2024年5月時点)



468.8

km²

松山市



49.9

万人

(2024年5月時点)



429.4

km²

岡山市



71.3

万人

(2024年5月時点)



790

km²

参考：新潟市



76.4

万人

(2024年5月時点)



726.2

km²

福井市



25.5

万人

(2024年5月時点)



536.4

km²

富山市



40.5

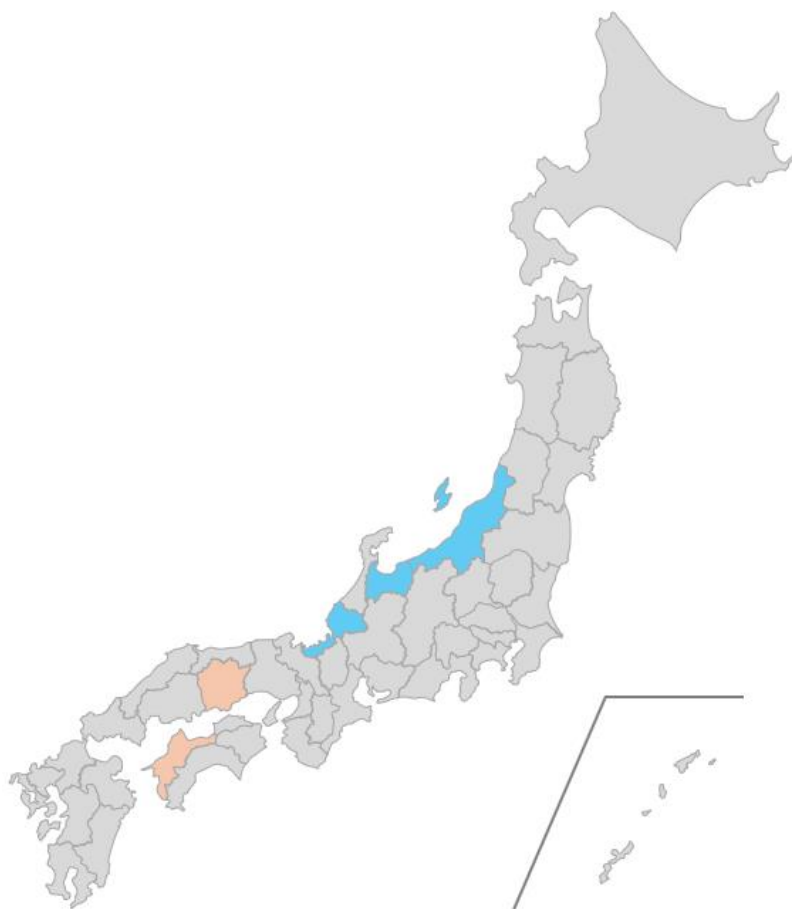
万人

(2024年5月時点)



1,241.7

km²



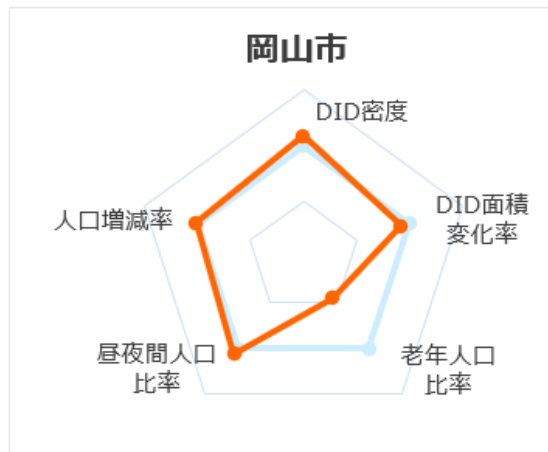
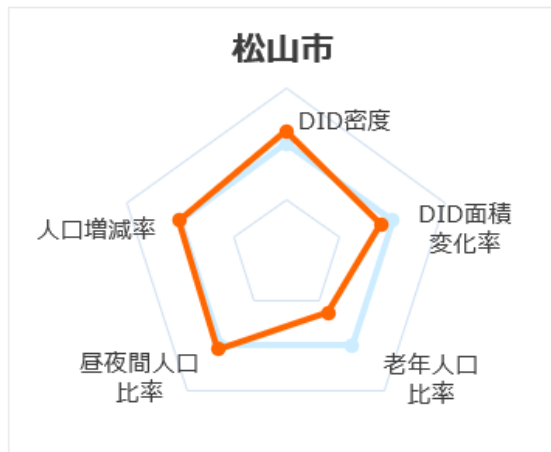
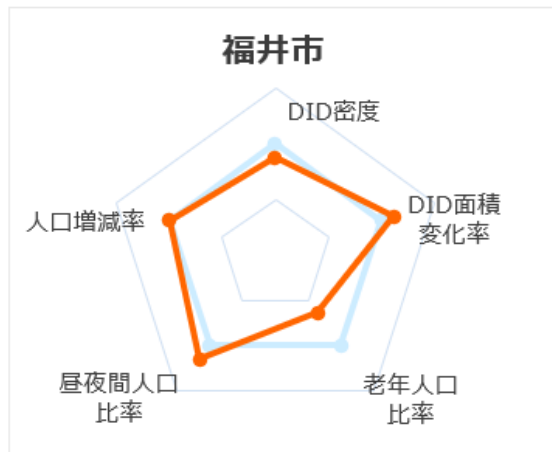
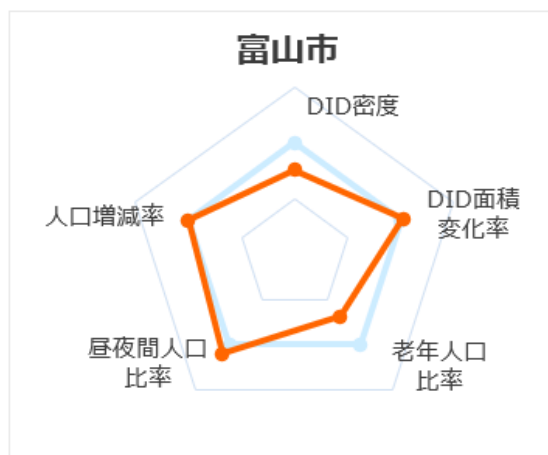
類似都市との比較

人口・人流関連指標

	全国平均	金沢市	新潟市	富山市	福井市	松山市	岡山市
DID人口密度 (2020)	6,663人/km ²	5,747人/km ²	5,218人/km ²	3,984人/km ²	4,617人/km ²	6,054.9/km ²	5,964人/km ²
DID面積の変 化率 (2020)	3.6%	9.96%	9.21%	7.03%	10.09%	2.77%	3.61%
老年人口比率 (2020)	28.6%	27.0%	29.9%	30.2%	29.4%	28.6%	26.4%
昼夜間人口比 率 (2020)	100%	107.5%	101.3%	105.5%	109.1%	101.2%	102.8%
人口増減率 (2020)	-0.32%	-0.53%	-2.58%	-1.13%	-1.34%	-0.71%	0.73%
空き家比率 (2018)	13.6%	14.23%	12.94%	12.71%	14.35%	14.56%	14.49%

類似都市との比較

- 金沢市の**老年人口比率**は、全国平均と比較し**低い**。
- 金沢市のDID密度は、北陸他3都市の平均値よりも**1,000人/km²程高い**。



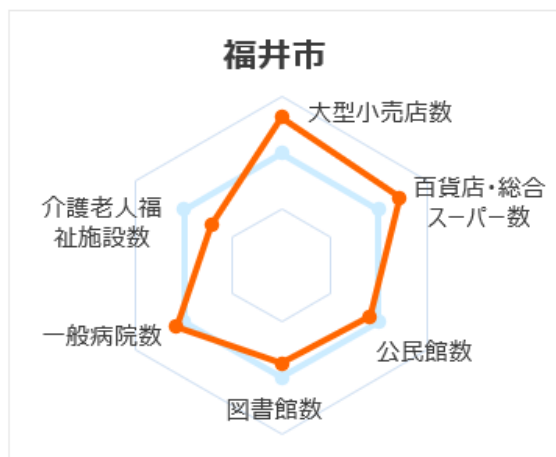
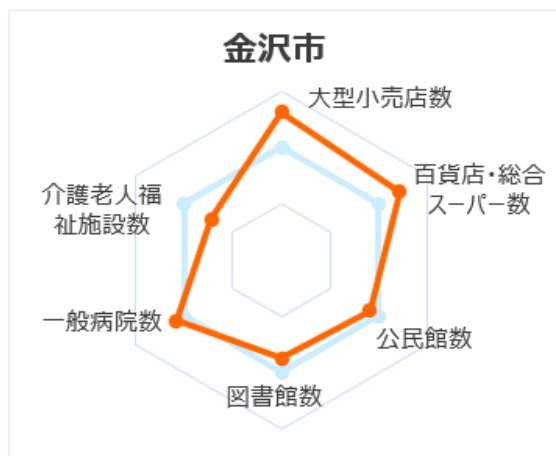
類似都市との比較

商業・公共サービス施設関連指標

	全国平均	金沢市	新潟市	富山市	福井市	松山市	岡山市
事業所数	-	27,322	37,385	21,750	16,581	22,108	33,016
大型小売店数 (人口10万人当たり)	14.67	15.25	16.05	13.61	16.92	18.98	17.37
百貨店・総合スーパー数 (人口10万人当たり)	0.87	1.72	1.36	1.19	2.26	0.98	1.81
公民館数 (人口100万人当たり)	104.9	133.1	53.1	195.9	210.6	80.2	83.4
図書館数 (人口100万人当たり)	27.0	17.2	24.7	62.1	22.6	9.8	13.9
一般病院数 (人口10万人当たり)	5.7	8.0	4.7	9.4	8.8	7.0	6.9
介護老人福祉施設数 (65歳以上人口10万人 当たり)	23.2	17.3	27.3	21.2	27.7	18.6	19.4

類似都市との比較

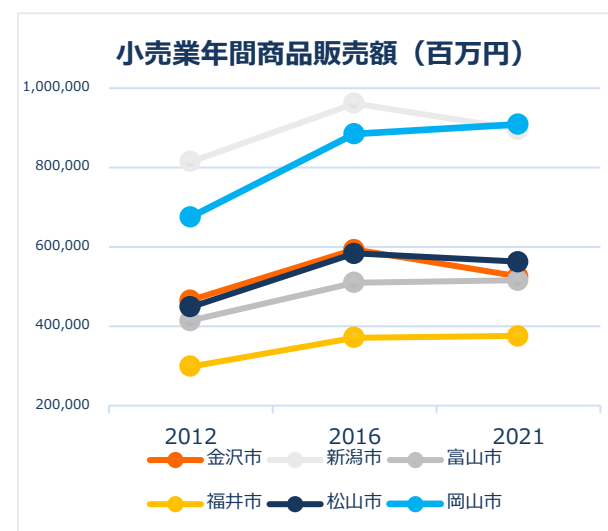
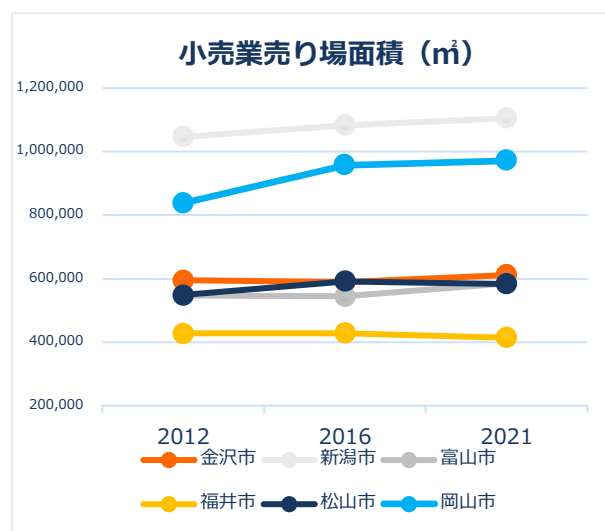
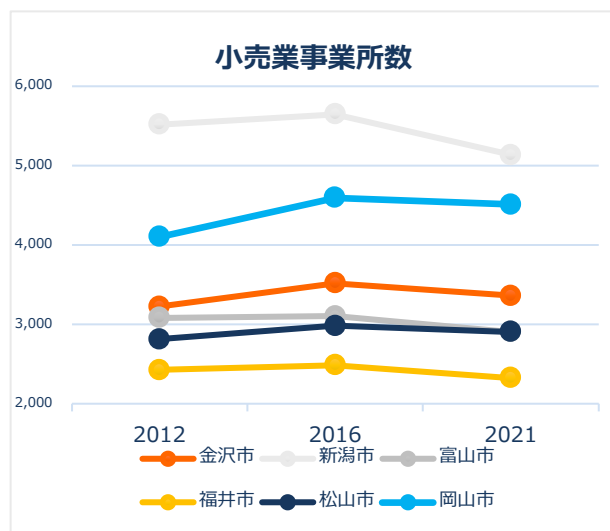
- 金沢市は、商業施設は全国平均よりも多い一方、**介護老人福祉施設・公民館・図書館は平均値より少ない。**



類似都市との比較

- 小売事業者数はいずれの都市においても**減少傾向**にある。
- 富山市および岡山市では、小売業年間商品販売額が**微増傾向**にある一方、金沢市は伸び悩んでいる。

	金沢市	新潟市	富山市	福井市	松山市	岡山市
小売業事業所数 (2021)	3,365	5,136	2,909	2,327	2,909	4,515
小売業売場面積 (㎡) (2021)	611,656	1,105,220	584,799	414,168	583,152	971,601
小売業年間商品販売額 (百万円) (2021)	525,062	895,764	515,251	375,539	562,492	908,146

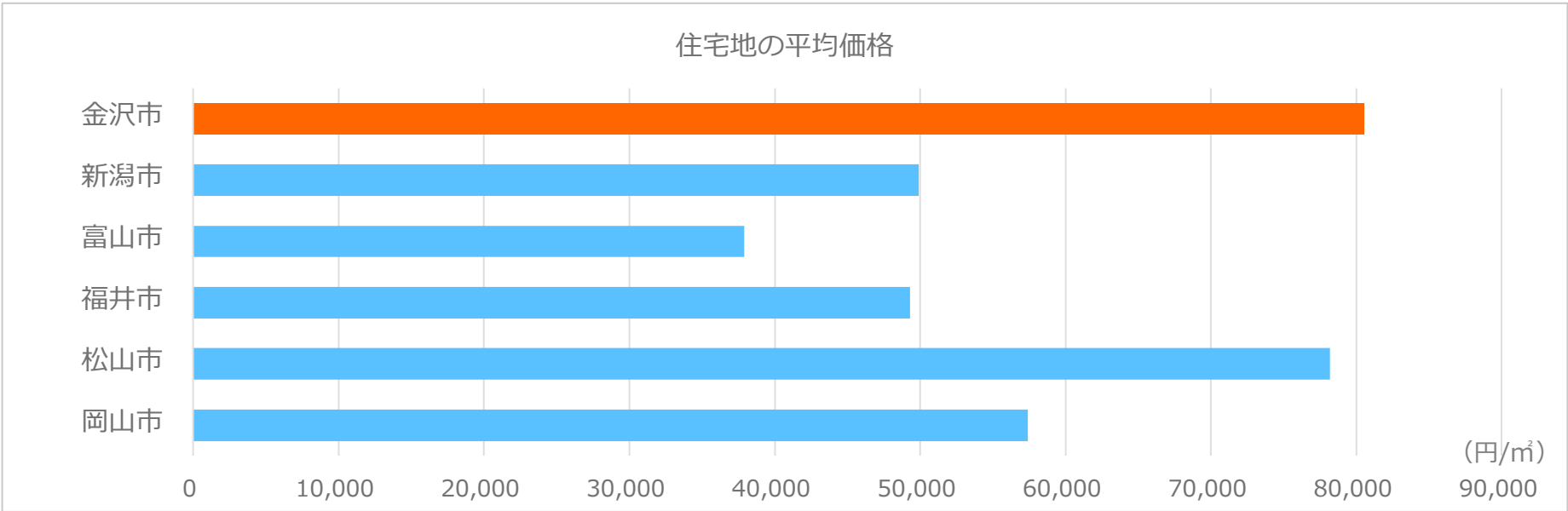


類似都市との比較

土地価格

- 金沢市は、北陸他3都市と比較し、**住宅地の平均地価が高い**。
- 金沢市の住宅地の対前年平均変動率は、**全国地（△0.5%）と比較しても大幅に高い**数値となっている。

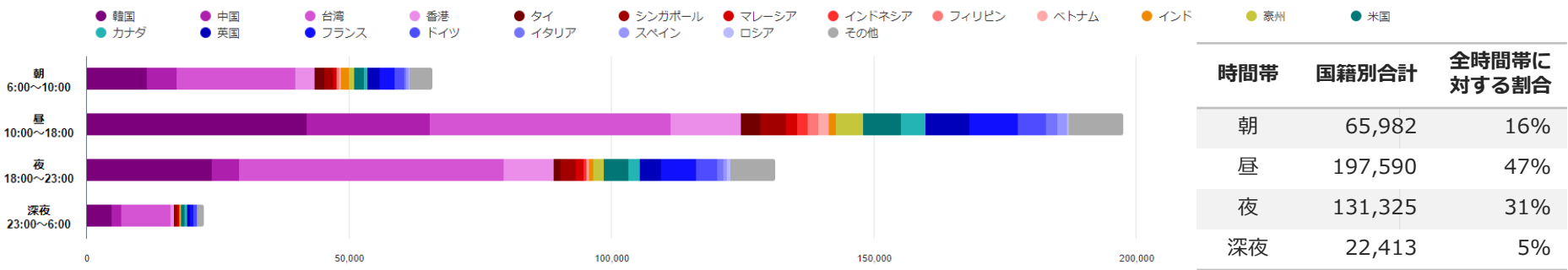
	金沢市	新潟市	富山市	福井市	松山市	岡山市
住宅地の平均価格 (2021)	80,500円/㎡	49,900円/㎡	37,900円/㎡	49,300円/㎡	78,200円/㎡	57,400円/㎡
対前年平均変動率 (2021)	2.4%	0.1%	0.1%	△0.5%	△0.8%	△0.1%



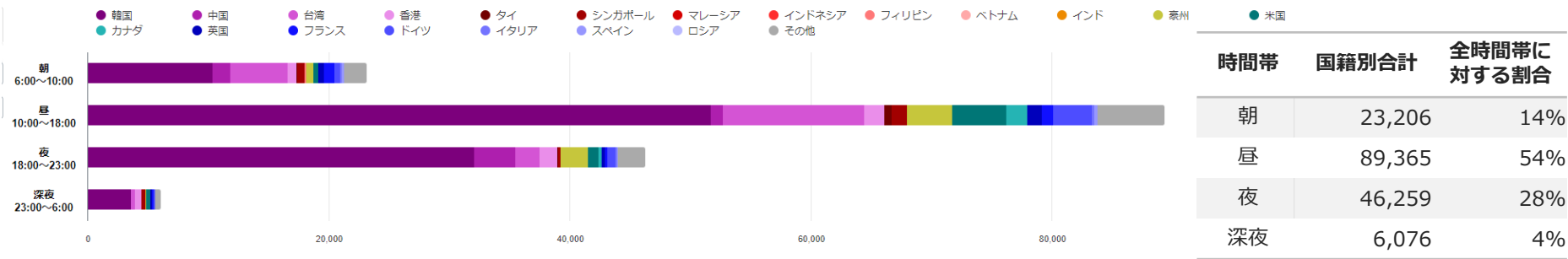
類似都市との比較

人流：時間帯別滞在人口

比較：岡山駅周辺（2024/11/1-11/30）



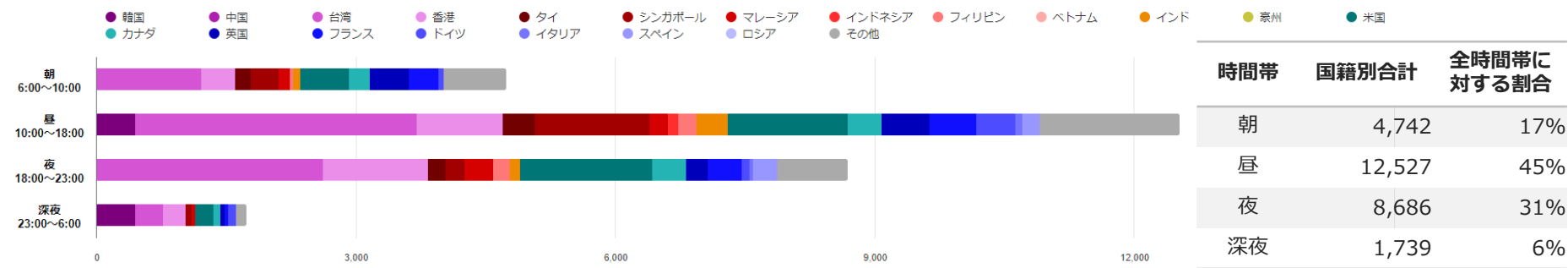
比較：松山駅周辺（2024/11/1-11/30）



類似都市との比較

人流：時間帯別滞在人口

比較：新潟駅周辺（2024/11/1-11/30）



著作権（C）Development Bank of Japan Inc. 2025

当資料は、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）により作成されたものです。

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身の判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず『出所：日本政策投資銀行』と明記してください。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 北陸支店 企画調査課（電話：076-221-3216／E-mail：hrinfo@dbj.jp）