

資料1 都心居住に関する基礎資料

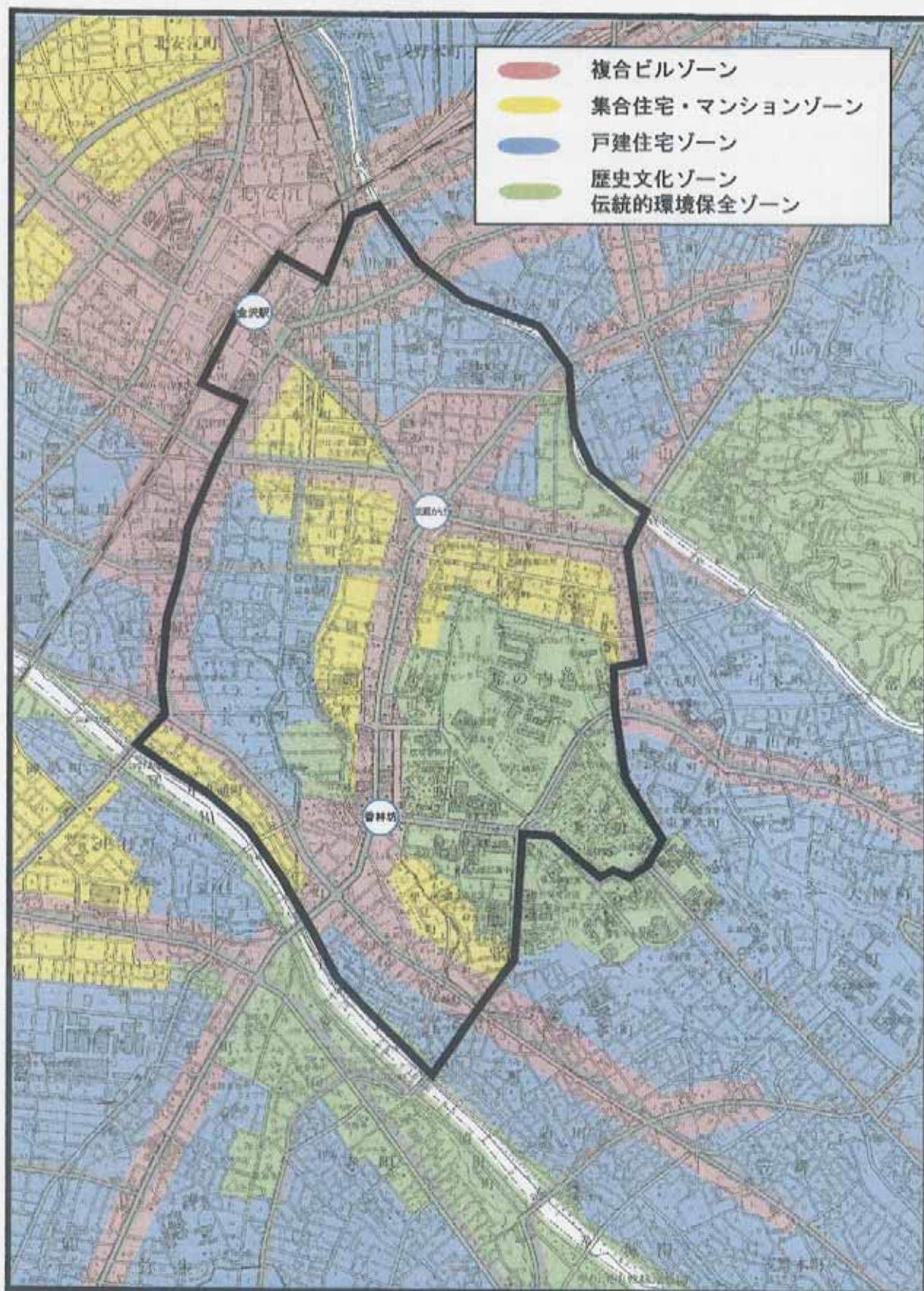
①居住推進イメージ

いわゆる中心市街地を地域（区内エリア内）については、学生や高齢者などの単身者、若い夫婦、幼い子や高齢者をもつ夫婦などの世帯、社宅としての利用者などあらゆる人をターゲットとして、様々な人への対応できる居住形態を推進していく。

中心市街地の外縁部（区中エリア外）については、主に家族連れの世帯をターゲットとして、居住を推進する。

表 ソーン別ターゲット

エリア	ゾーン	ターゲット
中心市街地 (多様な居住形態 を推進)	複合ビル	社宅 業務に関連する個人住宅 単身赴任者
	集合住宅・マンション	学生寮・学生単身 社宅・単身赴任者 若い夫婦 高齢夫婦・単身 コーポラティブ住宅
	戸建て住宅	昔からの居住者 若い夫婦 高齢者をもつ夫婦 子どもの世帯 多世帯住宅
	歴史文化ゾーン 伝統的環境保全ゾーン	-
中心市街地外縁部 (世帯の居住を推進)	戸建て住宅	若い夫婦 高齢夫婦 幼い子ども、高齢者を持つ家族 多世帯住宅



都心居住イメージ図

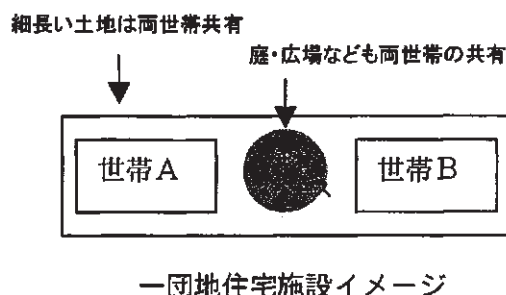
②具体的施策案

1) 多様な居住形態の提供

●一団地認定制度の活用

一般住宅を建設した場合、通りと通りの街区が大きいために、活用できない空地ができる。そこで都心部において土地の合理的な活用を図るため、一団地認定制度や連担建築物設計制度を利用し、都心居住を進める。

対象	一般住宅
立地場所	都心部の“うなぎの寝床状”の利用しにくい敷地規模
居住者	二世帯住宅、居住に関して同じテーマを持ち共有スペースを持つことができる複数の一般世帯
その他	将来的な位置付けがあれば、複数のうち単独でも建物の建設が可能



参考) 連担建築物設計制度

設計調整された複数建築物について、容積率等の規制を一体的に適用するもの。道路等の整備が不十分、敷地規模がまちまち、狭小等の理由により、土地の合理的な利用や市街地の環境の確保が難しい場合の対応として、平成11年5月1日施行。

●ビルトイン駐車場仕様の戸建て住宅建設に対する建蔽・容積率の緩和

中心市街地の戸建て住宅に対して、自家用1台分の敷地内収容を許容し、これを超える台数は集約化を図った月極駐車場に収容することを目指す。街並みの連続性を確保するためビルトイン駐車場(1台分)を原則とし、景観的配慮のための建築費補助にあわせて、駐車場に要する空間を対象に建蔽・容積率の緩和を行う。

これにより居住空間を縮小することなく、敷地内での駐車場確保を促すことができ、車利用を理由とする若年層の郊外流出を防ぐとともに、月極駐車場の需要を軽減することにより遊休地の無秩序な月極駐車場化を防ぐ効果が期待できる。

ビルトイン駐車場の建蔽・容積率の緩和例

項目	内容
範囲	中心市街地範囲内
基本対象条件	建蔽率60%以下、容積率200%以下の敷地に建設する住宅
建蔽・容積率の緩和の対象とする規模	ビルトイン駐車場1台分のスペース
備考	<p>※街並み誘導の視点から、道路の官民境界から建物前面の位置や意匠を揃えることなどを緩和条件とするとともに一定の建築費補助を併用することが望まれる。</p> <p>※面的もしくは街路沿いに「まちづくり協定」を設定していくことが望まれる。</p> <p>※地区内交通の円滑化のために、敷地内に収容できない複数台数の駐車スペースとして、既存の月極駐車場の集約配置を平行して進めることが望まれる。</p>

●多様なコンセプトの住宅PR

設計家との協力により、多様なコンセプトの住宅、変形・狭小宅地の利用可能性についてPRを行う。

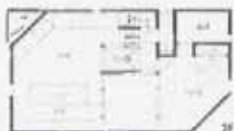
また、行政の補助制度を設け、補助対象となるよう、民間の住宅メーカーや建築家が、まちなかの民家を再生し、建売住宅として販売・促進する。市が窓口として、物件の紹介などを行う。

多様なコンセプトの住宅PR

	項目	内容
1	住宅	戸建て住宅、集合住宅・マンション（民間・公営）
2	情報提供方法	窓口における情報提供及び閲覧、住宅の展示販売、建売住宅紹介
3	設計ポイント	変形・狭小敷地の利用
4	コンセプト	○ライフステージ別…単身、世帯、複数世帯 ○趣味・創作活動別…パソコン、工芸、カラオケ、図書館 ○仕事等のライフスタイル別…学生、単身赴任 ○その他…純和風住宅などの外観・内装
5	その他	行政と建築家の協力

小さな住まい例1

構造	木造2階建て
家族構成	夫婦+子ども3人
敷地面積	84.0㎡ (25.45坪)
延べ床面積	110.24㎡ (33.41坪)
建蔽率	70%
工事費	2,500万円



小さな住まい例 2

構造	木造+一部 RC
家族構成	夫婦+子ども 2人
敷地面積	52.43 m ² (15.89 坪)
延べ床面積	98.35 m ² (29.8 坪)
建蔽率	79.7%
工事費	3,050 万円



LOFT



2F



1F

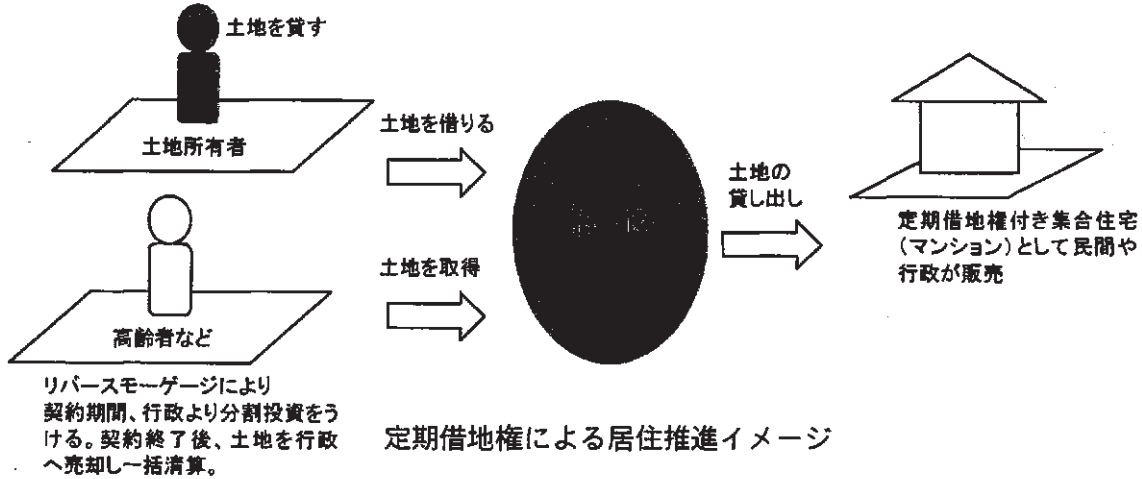


B1F



●行政主導の定期借地

定期借地権を利用して、安心できる行政（もしくは仲立ち）が土地を貸し出すことで、住宅取得者の都心における住宅取得費用を安価に抑え、都心居住を促進する。行政が仲立ちとなる場合、土地所有者の倒産や土地の売買により所有者が変わる不安がなくなり、制度を利用する者は安心して利用できる。



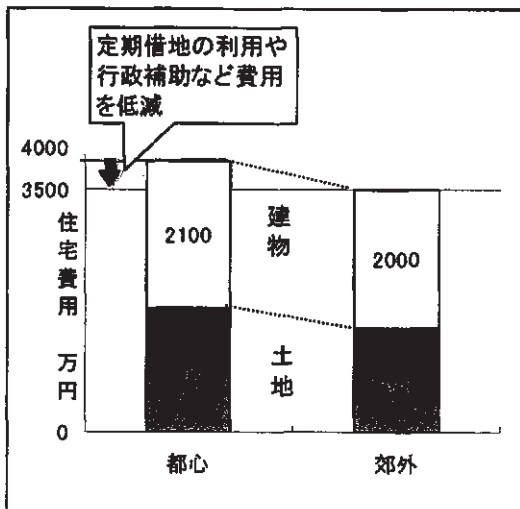
参考) 定期借地

従来の借地権と異なり、当初定められた契約期間で借地関係が終了する。
 ・土地所有者…契約期間満了時に更新を行わないので、安心して土地を貸すことができる。
 ・住宅取得者（借主）…地代の支払いがあるものの、当初に必要な土地の資金（保証金）は地価の2～3割ですむ。

参考) リバースモーゲージ

自宅資産を担保にして、年金型の融資を受ける制度。具体的には、高齢者が不動産を抵当にして、契約期間全体にわたって分割融資を受け、契約終了時には不動産の売却などにより一括返済や清算をする。

都心・郊外における住宅購入費の比較



設定条件

		都心	郊外
土地	坪単価	60万円	30万円
	面積	30坪	50坪
	費用	1800万円	1500万円
建物	坪単価	70万円	50万円
	延べ床面積	100㎡ (30坪)	130㎡ (40坪)
	費用	2100万円	2000万円
	全体費用	3900万円	3500万円

●設計費補助

都心において住宅を新たに建設、または既存住居を改築する場合、設計費用を行政の一部を行政が負担し、居住スペースが狭くとも快適に住まえる暮らしを支援する。行政が奨励する外観に準ずる整備を行うため、具体的な外壁の色や素材、建築例などの紹介や設計者の登録・紹介なども行ない、統一性のある街並みづくりを進める。

対象区域	中心市街地重点整備地区
概要	奨励する、具体的な外壁の色・素材に関して紹介等を行い、周囲のまちなみに調和した伝統的外観と判断される場合に、行政より補助を行う
情報提供	奨励する外壁等の紹介、施工事例、設計者等の情報提供を行い、設計補助が市民の検討の対象となりやすいよう工夫を行う。 (参考：金沢らしい街並みの誘導 p.5)
補助額	150～200万円



岩協邸
現代町家風の造りを為すことで、建て込んだ周囲の街並みとの整合性を図っている。(平成12年度都市美文化賞受賞)

新たに建設した場合の外観イメージ

改築イメージ



2) 生活の利便性向上

“歩いて用を足せる”など、都心のメリットを最大限に生かすため、生活の利便性向上について検討する。

●生活の利便性向上のためのメニュー

都心生活環境の現況に基づき、整備メニューを検討する。

項目	現況	整備メニュー
公共交通	公共交通が不便 駐車料金が高く車の維持が高い	●コミュニティバスの連携強化
駐車場	駐車場代が高い	○月極め駐車場の集約
買物	最寄品を売る店がない	○近江町市場へのアクセスの充実 ●最寄品配送サービスの充実
娯楽	歩いて飲みにいける	○車のいらない都心居住スタイルの提案、PR
子育て	少子化 車が多く子どもに危険	●若年夫婦向け居住スタイルの提案 ●通学路の歩行者優先ゾーン化
自然・歴史	緑豊か、歴史がある	○市民が楽しめる散策路、たまり空間整備
治安	人口が減り治安が悪い	○都心居住の推進 ○コミュニティ形成によるまちづくりの検討
防災	住宅が密集している	○防火住宅の補助

3) 住みよい街並み・まちづくり

●町屋等の改修にむけた現地調査サービスの創設

都心の居住者（または居住希望者）が、既存町屋等の昔ながらの建物を改修する場合には、改築の可能性についての基礎的な現状調査を無料で実施するサービス制度の創設する。

町屋等の改修における現地調査サービス制度例

項目	内容
範囲	中心市街地範囲内
建築物	既存町屋等歴史的建築物
対象者	居住者及び居住希望者
制度創設主体	行政
費用	無料
調査	構造、素材等に関わる基礎的調査

●街並み誘導にむけた情報サービスの提供

前項「町屋等の改修にむけた現地調査の創設」により、実施した現状調査やその後の改修実績についてデータベース化し、新規居住希望者等に対して、様々情報提供を行う。

また、外観に配慮した建物を新たに建築する場合には、新たに設計補助制度を設け、既存補助制度と合わせて、活用可能な不動産情報等の提供も行う。

街並み誘導にむけた情報サービスの提供例

項目	内容
対象建築物	中心市街地範囲における既存町屋等の歴史的建築物の改修 // 外観に配慮した新築建築物
ターゲット	都心居住者及び居住希望者
提供主体	行政
提供情報	○ 行政が実施した現地調査内容、改修実績 ○ 設計補助の条件に適合する土地 ○ 改修実績を持つ設計者 ○ 改修及び設計補助に適合する土地・建物をもつ建設会社、不動産会社など
情報提供方法	○ パンフレット、ホームページ：推奨できる改修例及びメリット等の概要を情報提供 ○ 窓口の創設及び資料閲覧：パンフレット等の情報の補完として、具体的な制度の細かい内容についての質問等の受け付け、改修事例データベースの閲覧等ができる ○ 建築相談会の開催：建築家とタイアップし、実際の改修方法、住みやすさの工夫等について専門的な内容を確認できる。できれば定期的を開催し、常時都心居住者の受付を可能とする

●ビルトイン駐車場の外観整備の補助制度

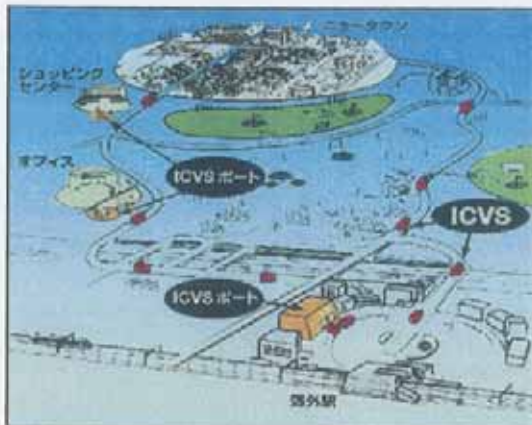
中心部で自家用車駐車場を確保する場合、月極めの青空駐車場となる場合が置く、虫食いの状態となる。そこで、金沢のまちなかにふさわしい外観とするため、ビルトイン駐車場の修景整備に補助を行う。

対象区域	中心市街地重点整備地区
外観	周囲のまちなかに調和した伝統的外観

●自動車依存からの脱却

職住近接や自動車の共同所有等により、ライフスタイルの変化を促すことにより、自動車依存の少ないまちづくりを進める。

施策	概要
●事務所と居住の複合化の奨励	1階部分をオフィス、ショールーム等として設置し、上層階を居住専用とするビル及び集合住宅を奨励し、建設補助を行う。
●社宅機能を備えたビルへの優遇制度	オフィスと居住部分が混合して建設し、社宅と成り得る個数、居住タイプを備えたオフィスビルに対して、建設補助を行う。
●在宅就業機能を備えた戸建て住宅への優遇	自宅で仕事を行う者に対し、就業に必要な機能の一部について補助を行う。
●自動車の共同所有への補助	入居に際して自家用車の所有を制限し、その代わりに居住者会員相互で共同所有できる電気自動車等を設置する複合ビルや集合住宅において、建設補助を行う。
●その他	コミュニティバスの連携強化等の公共交通利便性向上など (※交通の項目参照)



エコカー・シェアリング

小型電気自動車を共同所有し利用するシステム。会員はICカードを使い、駅やショッピングセンター、自宅近くのポートから自由に車を借り、どこにでも返却できます。

(出典：ホンダホームページ)

●コーポラティブ住宅への建設補助

住み良いまちづくりを進めるため、今後の住まいの方向性として奨励できる民間（公共）の優良施設について、その建設費や家賃への補助を行う。

テーマ性のある住宅例

車を所有しない	車を所有しておらず、徒歩や自転車、公共交通だけを利用する人を対象とする。
職住近接	都心にオフィスをもつ企業の社員、または社宅利用する企業を対象とする。SOHOを支援するスペース・機器を設けるなど、個人企業を対象とした入居も行う。
伝統文化・工芸	伝統文化、工芸について学ぶ学生や社会人を対象とする。金沢出身の陶芸家、職人の育成の一助とする。
コミュニティ形成	集まってつくり住まうことで、ふれあいやたすけあい、環境や障害の問題への取り組みなどを、居住者が主体となり行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・樹齢のある大木を守るなど、地域のシンボル意識を高める ・環境へ配慮した生活を行ない、環境意識を高める など

資料2 交通に関する基礎資料

<都心着トリップ（平日）の機関分担率の目標>

①都心着トリップ数

昭和49年から平成7年の21年間に、都心着トリップは約36%減少している。手段別では自動車28%の減少にとどまっているのに対して、マストラは33%減少している。

中心市街地の活性化にあたっては、まだまだ賑わいが残っていた昭和59年レベルまで都心着トリップを回復させる（2,500トリップ）ことを目標とする。

②機関分担率

自動車については、終日バス専用レーン等により道路交通容量が半減するものとした場合、許容される交通量を押さえる必要があるため、ここでは昭和59年の半数、500トリップを目標とし、すなわち機関分担率を20%にとどめる目標とする。

自動車減少分をマストラと二輪へ転換させるものとし、マストラ30%、二輪20%を目標とする。

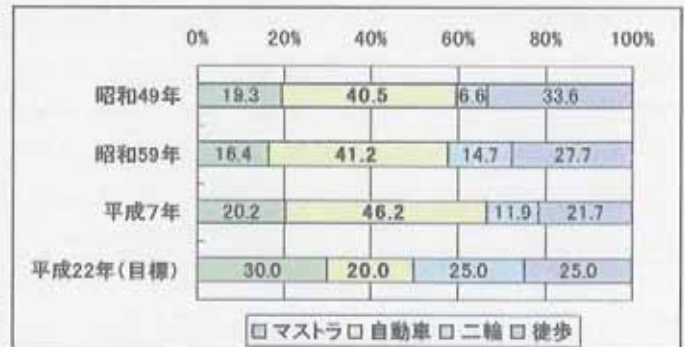


表 都心着トリップ（全目的）

	トリップ数(百トリップ/日)				計	機関分担率(%)			
	マストラ	自動車	二輪	徒歩		マストラ	自動車	二輪	徒歩
昭和49年	554	1,162	189	964	2,869	19.3	40.5	6.6	33.6
昭和59年	407	1,021	364	687	2,479	16.4	41.2	14.7	27.7
平成7年	371	848	218	398	1,835	20.2	46.2	11.9	21.7
平成22年(目標)	750	500	625	625	2,500	30.0	20.0	25.0	25.0

資料：第3回P T調査

表 将来の国道157号犀川大橋における交通量の変化



図 都心環状道路等による都心通過交通の減少



出典：平成11年3月

「新しい交通システム検討調査報告書」

<金沢駅東西口におけるバス交通の連続性確保について>

当面、バス交通を都心軸上の基幹的交通とする場合、既存のバス路線では金沢駅での乗り換えが必要となるが、料金的な乗り換え抵抗の軽減のみでは、利用促進が図りにくいと考えられる。

将来的に新交通システムを導入する場合には、LRTにせよGWBにせよ、駅部地下の連絡空間整備が想定され、シアトル同様、先行的に金沢駅地下トンネルを整備し、当面のバス交通の活性化を図ることも考えられる。

また既存のバス路線を前提に駅東西を連結するには、動く歩道の整備やコンコース内をバスが横断する疑似トランジットモールも考えられるが、いずれも課題は多く、今後の検討を要する。

<動く歩道の導入事例>

東京シティアターミナ



阪急梅田駅



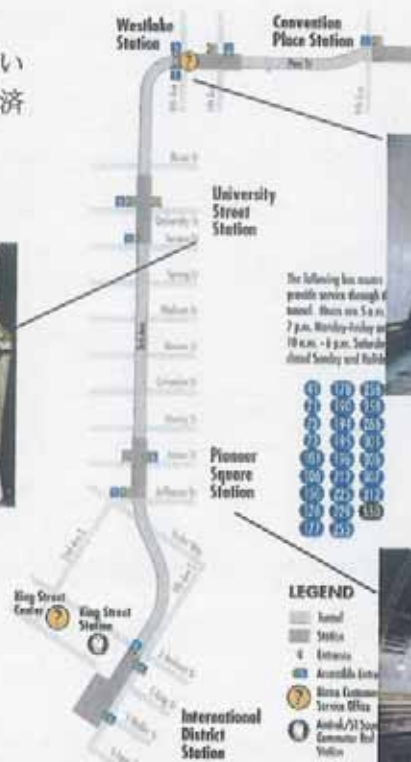
<LRT導入時の金沢駅のイメージ>



Seattle Metro Bus Tunnel

シアトル市では都心部の地下に掘られたトンネル内を無料バスが走る。

現在は財政的なめどが立っていないが、将来は鉄道を通すため線路を敷設済みである。



LEGEND

- Tunnel
- Station
- Entrance
- Accessible Entrance
- Metro Customer Service Office
- At-Risk/21 Year-Old Community Bus Station

<都心交通計画の施策イメージ>

①コミュニティバスの拡大

- ・ ふらっとバスや城下まち周遊号の走行していないエリアで、現在月極駐車場が比較的集中し今後集約を提案するエリアについて見ると、長町・玉川エリアがバス不毛エリアとなっている。そこで新たなコミュニティバスの導入により、居住空間の創出や賑わい創出を支援する提案とする。

②バス専用レーンの終日化

- ・ 野町広小路交差点～むさし交差点のバス専用レーンの終日化（9:00～17:00の時間延長）を行い、都心軸上のバス交通軸の強化を図るとともに、通過交通の排除を目指す。

③休日のトランジットモール

- ・ 国道157号香林坊交差点～片町交差点を休日にトランジットモール化し、バスによる来街の促進と通過交通の排除を目指す。

④バスの料金抵抗の軽減

- ・ 環境定期券や買い物バス券の導入を図り、バスの料金負担の軽減を目指す。
- ・ 将来的には、都心部で事業活動をする事業所から高次のバスサービス享受に伴う事業所税の導入や交通ICカード導入時など高次のバスサービス設備導入時においては、民間バス事業者への財源負担や赤字補填が必要と考えられる。



＜アクセス交通計画の施策イメージ＞

①パーク＆ライド（K. Parkシステム）の拡大

- ・ パーク＆ライドの拡大により、マイカー通勤からバス利用への転換を図る。
- ・ 拡大対象エリアは南部方面及び北部方面からの受け皿となる以下のエリアを想定する。

方面	エリア	特記
北部	JR 森本駅	森本駅を活用
	北鉄蚊爪駅	蚊爪駅及び周辺の開発等により対応
	高柳	城北運動公園駐車場の活用
	戸水・湊	新県庁周辺アクセスの拠点化、五郎島の新橋を活用
	若松・鈴見	東部環状道路若松 IC を活用し、北部方面や若松方面を対象
東部	小立野	金沢大学工学部の移転後の対応
南部	太平寺・稲荷	国道 8 号沿線の低未利用地を活用
	本町・横宮	国道 8 号沿線の低未利用地を活用、北鉄野々市駅の活用も実施
	北鉄四十万駅	四十万駅及び周辺の開発等により対応、野町駅～香林坊のシャトルバス
	寺地・伏見台	南部方面からの受け皿として整備
	大桑	山側幹線と野田専光寺線との結節点付近
	JR 松任駅	松任駅を活用
	JR 野々市駅	野々市駅を活用
西部	専光寺	海側幹線と野田専光寺線との結節点付近

②バス専用レーンの区間延長

- ・ パーク＆ライドの速達性・定時性を高めるため、幅員的に導入が可能なルートについて、積極的にバス専用レーンの区間延伸を行う。

③乗り換え機能の強化

- ・ バス停・鉄道駅におけるパーク＆ライド、ライド＆ライドの結節性を高めるため、積極的に乗り換え拠点の強化・整備を行う。

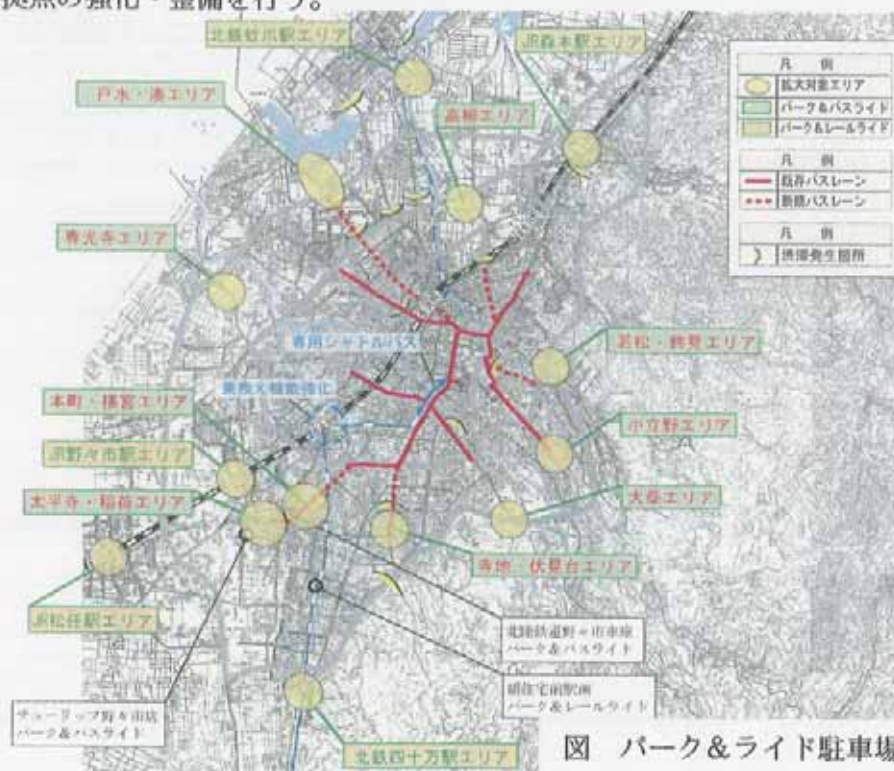
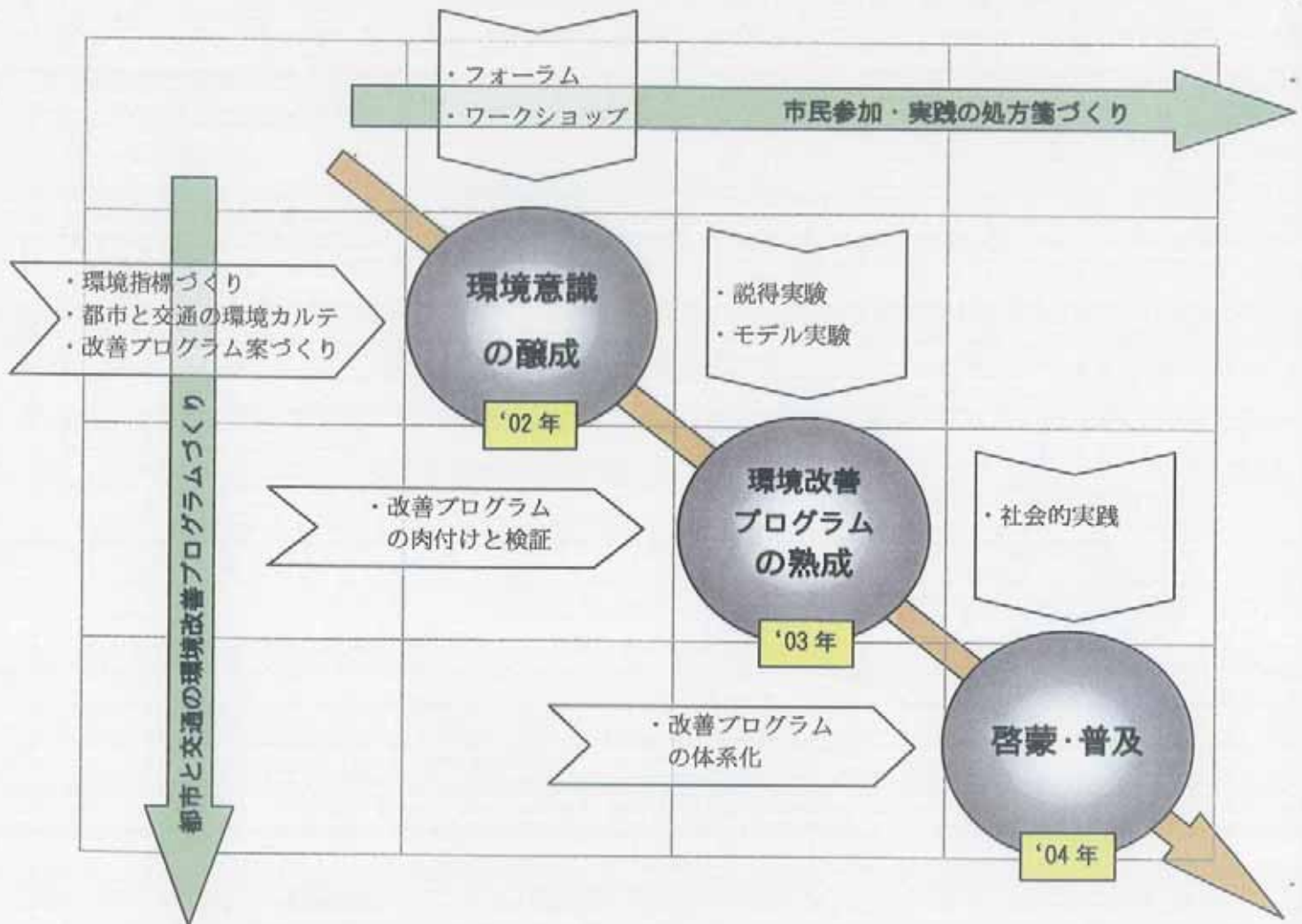


図 パーク＆ライド駐車場候補エリア等

(3) 今後の展開方針

①目標の転換「都市と交通環境改善3カ年計画の立案」

- ・ これまで「金沢の交通とまちづくり」を議論してきた中で、大気環境や交通環境、生活環境といった、いわゆる「環境」の改善が目的の一つであることが明確となった。
- ・ 今後は市民参加をもう一步進めた市民実践のあり方を模索しながら、都市と交通の環境への関わりを明確化し、その改善を進める具体的なプログラムづくりを行うことを目標とする。



②活動のポイント

- 従来どおり最低月1回以上の開催とする。
- コアメンバー以外に、適宜、専門的アドバイザーを招いた講演を開催
- 啓蒙活動として従来のヒアリングやフォーラムに加え、ワークショップや説得実験を実施
→合意形成手法の違いによる、合意形成達成度を把握。効果的な手法を提案。
- キーワード「都市と交通の環境」「住民参加(手法)」「説得実験」「アウトカム指標」

<H14年度の進め方>

時期	4～5月	6～10月	11～1月	2～3月
主な活動	調査内容検討 体制検討	調査研究	フォーラム ワークショップ	とりまとめ