

人口

土地利用  
と  
交通体系

01 計画の概要

02 計画の基本指標

03 計画の推進体制

04 計画策定の背景と課題

05 103つの重点プロジェクト

## 02

## 計画の基本指標

## 1 人口

## 1

## 計画人口

平成27（2015）年の計画人口：465,000人

区分	国調人口	計 画 人 口		年平均増減率	
	平成17年	平成22年	平成27年	平成17～22年	平成22～27年
定住人口	454,607人	460,000人	465,000人	0.24%	0.22%

※国調人口（平成17（2005）年の人口）は、平成17（2005）年10月1日実施の国勢調査の速報値

この10年間の人口動態の推移を見ると、自然動態は増加傾向にある反面、社会動態は減少が続き、社会動態の減少を自然動態が補う状況となっています。

一方、未登録人口を含む調査である平成17（2005）年実施の国勢調査では、平成12（2000）年調査より1,831人（年平均366人）少ない454,607人となり、戦後初の減少となりました。その要因としては、少子化、景気の低迷などの全国的な傾向に加え、学都、中枢管理都市といった本市特有の要因とが重なりあったためと想定されます。

しかし、このような中でも本市

の住民登録等の届出人口は未だ自然増を維持しており、本市の5歳階級別人口で最も多い第2次ベビーブームの世代が出産適齢期の30代前半にあることなどから、今後10年間も現状と同様の微増傾向が継続するものと想定されます。

合わせて、この計画で示す「世界都市・金沢」の実現に向けた3つの目標を実現するための10の重点プロジェクトを積極的に進めることで、人口の自然増加を維持し、減少基調にある社会動態人口を増加基調に転換させることを前提に、平成27（2015）年の人口を465,000人と設定します。



人口  
土地利用  
と  
交通体系

01 計画の概要

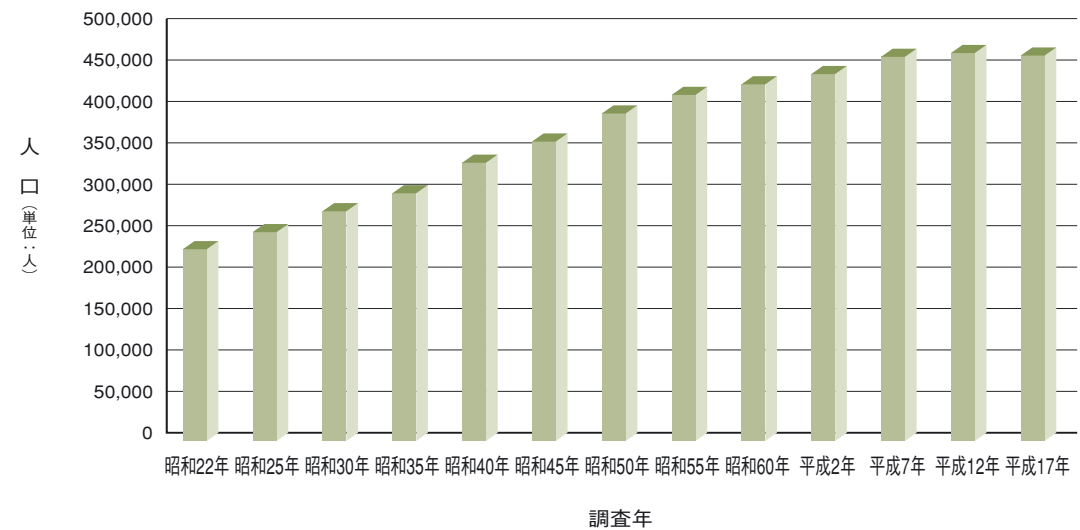
02 計画の基本指標

03 計画の推進体制

04 計画策定の背景と課題

05 103つの重点プロジェクト

■金沢市の国勢調査結果の推移



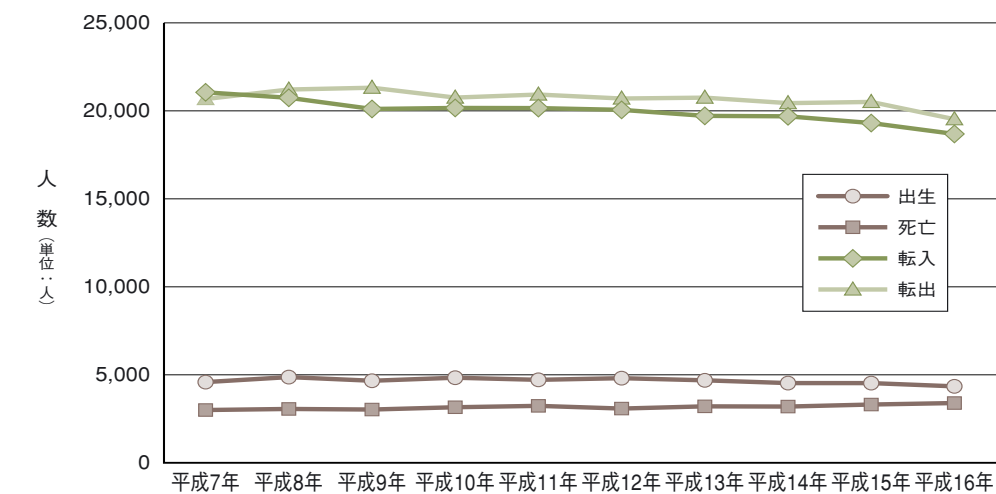
資料 総務省統計局、調査統計室

■金沢市の人口動態

※住民登録・外国人登録・社会矯正施設の合計数

年分・月分	自然動態			社会動態			人口動態	5年間の年平均増減数
	出生	死亡	増減	転入	転出	増減		
平成7(1995)年	4,586	2,999	1,587	21,053	20,672	381	1,968	1,107
平成8(1996)年	4,870	3,060	1,810	20,742	21,212	△470	1,340	
平成9(1997)年	4,662	3,027	1,635	20,108	21,315	△1,207	428	
平成10(1998)年	4,835	3,157	1,678	20,165	20,754	△589	1,089	
平成11(1999)年	4,715	3,236	1,479	20,157	20,927	△770	709	
平成12(2000)年	4,809	3,082	1,727	20,056	20,701	△645	1,082	448
平成13(2001)年	4,687	3,208	1,479	19,715	20,751	△1,036	443	
平成14(2002)年	4,530	3,196	1,334	19,690	20,439	△749	585	
平成15(2003)年	4,529	3,311	1,218	19,307	20,507	△1,200	18	
平成16(2004)年	4,345	3,396	949	18,687	19,525	△838	111	

(単位:人)



2

年齢階層別人口

平成27(2015)年の65歳以上の高齢人口比率：23.7%

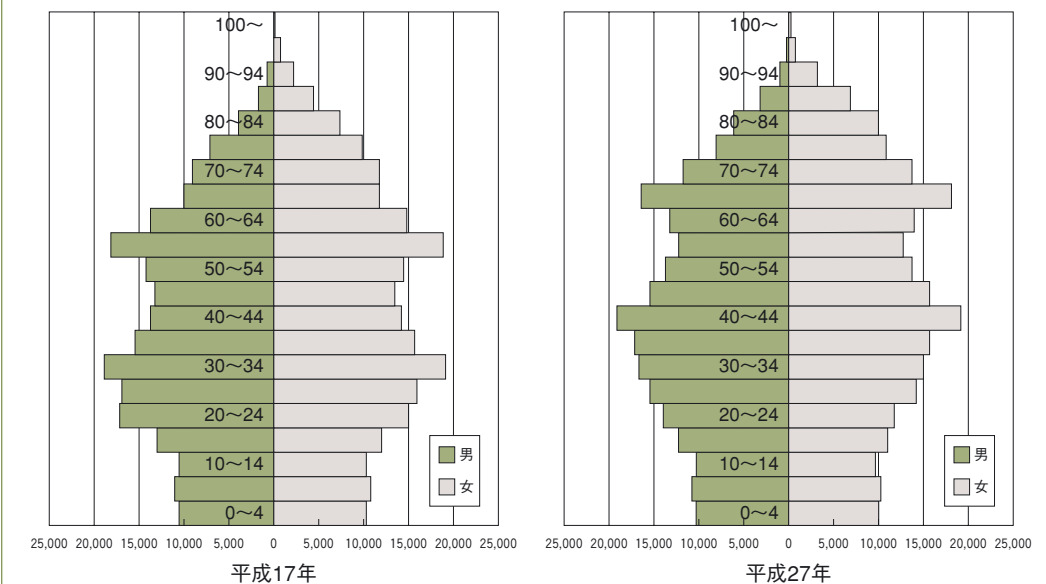
金沢市の高齢人口比率は、平成7(1995)年の国勢調査では13.7%、平成12(2000)年の国勢調査では16.0%でしたが、平成17(2005)年実施の国勢調査をもとに推計すると17.8%となっています。さらに、平成27(2015)年には、わが国全体の高齢者比率より若干下回るものの、23.7%と予想され、約4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会を迎えることとなります。一方、14歳以下の年少人口及び15歳以上64歳以下の生産年齢人口は、現在それぞれ14.1%、68.1%となっていますが、平成27(2015)年には、それぞれ減少し、13.1%、63.2%となるものと予想されます。

■年齢階層別人口

区分	国調人口			計画人口			構成比		
	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年
定住人口	454,607	460,000	465,000	100.0%	100.0%	100.0%			
年少人口	63,879	63,000	61,000	14.1%	13.7%	13.1%			
生産年齢人口	309,596	304,000	294,000	68.1%	66.1%	63.2%			
高齢人口	81,132	93,000	110,000	17.8%	20.2%	23.7%			

\*年少人口は14歳以下、生産年齢人口は15歳以上64歳以下、高齢人口は65歳以上  
\*国調人口の平成17年の欄の定住人口は国勢調査の速報値、同欄の年少人口、生産年齢人口、高齢人口は推計値

■人口ピラミッドの変化



人口  
土地利用  
と  
交通体系

### 3 世帯数

平成27（2015）年の計画世帯数：193,800世帯  
1世帯当たり人数：2.40人

金沢市の世帯数は、平成7（1995）年の国勢調査では169,151世帯、平成12（2000）年の国勢調査では177,686世帯でした。平成17（2005）年の国勢調査では、世帯数は181,423世帯と増加し、1世帯あたりの人員は2.51人と過去最低となりました。今後も核家族化や少子化、高齢者の単身世帯の増加により、世帯数は増加し、1世帯あたりの人員は減少するものと想定されます。

■世帯数及び1世帯当たり人数

区分	国勢調査			計画
	平成7年	平成12年	平成17年	平成27年
世帯数	169,151世帯	177,686世帯	181,423世帯	193,800世帯
1世帯あたりの人数	2.68人	2.57人	2.51人	2.40人

\* 国勢調査の平成17（2005）年欄の世帯数は、平成17（2005）年10月1日実施の国勢調査の速報値

### 4 昼間人口

平成27（2015）年の計画昼間人口：506,000人

金沢市の昼夜間人口比率は、平成7（1995）年で109.9%、平成12（2000）年で109.5%とほぼ横ばいで推移してきました。その後も依然として、他市町からの通勤・通学による流入人口は増加しているものの、本市から周辺市町への通勤・通学による流出人口も増加していることから、平成27（2015）年の昼夜間人口比率は、現状程度（109%）となるものと想定されます。

### 5 生活圏人口

平成27（2015）年の生活圏人口：おおむね72万人

金沢市の周辺市町に住む多くの人々が本市に通勤し、また、その家族の多くが通学や買物、文化活動等で日常的に本市と往來を持っており、本市に従業・在学する人の約4分の1が他市町の住民となっています。また、本市の15歳以上の就業者、通学者の約12%が周辺の市町に通勤・通学していることから、金沢市と周辺市町は生活圏をともにしている地域と言えます。

そこで、周辺市町のうち、本市への通勤・通学者率が20%を超える圏域の人口を「生活圏人口」として計画人口の1つとして捉えることとします。

それらの市町村は、平成12（2000）年国勢調査結果によると11市町村（平成17（2005）年11月現在、6市町（ただし一部地域を除く））であり、本市とこれらの市町村を合計した人口は、平成17（2005）年の国勢調査では、平成12（2000）年の調査より6,197人多い709,178人となっています。

今後も、この生活圏人口は緩やかに増加するものと予想されることから、平成27（2015）年おおむね72万人と想定します。

### ■生活圏人口

	金沢市への通勤・通学者の割合 (平成12年国勢調査結果、15歳以上)	常住人口 (平成17年国勢調査速報値)	常住人口 (平成12年国勢調査)	常住人口 (平成7年国勢調査)
生活圏人口合計		709,178	702,981	689,665
金沢市	88.2%	454,607	456,438	453,975
川北町	21.2%	5,676	4,922	4,514
白山市(一部地域を除く)	—	(103,473)	(100,506)	(96,824)
(松任市)	32.8%	67,488	65,370	62,990
(美川町)	23.8%	12,968	12,454	11,803
(鶴来町)	31.5%	21,883	21,477	20,860
(河内村)	21.4%	1,134	1,205	1,171
野々市町	36.3%	47,973	45,581	42,945
津幡町	44.5%	35,712	34,304	30,318
かほく市	—	(34,844)	(34,670)	(34,722)
(高松町)	24.8%	10,665	10,826	11,442
(七塚町)	30.5%	11,484	11,270	11,267
(宇ノ気町)	34.1%	12,695	12,574	12,013
内灘町	50.4%	26,893	26,560	26,367

(単位：人)

### 6 交流人口

北陸新幹線開業に伴う金沢駅の乗車人員数  
年間757万人（平成16年）→年間1,000万人（平成27年）

北陸新幹線の開業により、金沢は首都圏と乗り換えなしで約2時間30分で結ばれることとなり、首都圏や新幹線沿線地域との交流が飛躍的に向上するものと考えられます。

また、交流人口を示す指標の一つである観光入り込み人口では、現在、年間200万人を超える宿泊客が訪れ、約6万人が海外から来訪しています。今後は、北陸新幹線の開業により国内

観光客数の一段の伸びが予想され、さらにアジアを中心とする航空路線整備や広域的な連携による観光ルートの開発によって、外国人観光客も増加することが予想されます。

一方、本市では現在、年間200件程度のコンベンションが開催され、約7万人が参加していますが、北陸新幹線開業後は、さらに増加するものと予想されます。

- 新幹線開業後の効果：新幹線整備による鉄道利用者数（実績）
- ※ 北陸新幹線（高崎～長野間）平成9年10月1日開業 開業直後 25%増加
  - ※ 東北新幹線（盛岡～八戸間）平成14年12月1日開業 開業直後 51%増加
  - ※ 九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）平成16年3月13日開業 開業直後128%増加
- (鉄道建設・運輸施設整備支援機構発表資料より)

#### —— 交流人口拡大に向けた新たな取り組み

この計画では、観光客数、コンベンション参加者数といった従来からの交流人口だけでなく、金沢の個性や魅力を生かした新たな交流人口拡大への取り組みをめざします。

- ①ものづくり産業4分野の創出、誘致、振興に伴う交流人口の拡大
- これからは、金沢港、北陸新幹線など都市の発展基盤を生かし、また、集積する高等教育機関との連携による基幹、先端、ニッチ産業、新旧の文化や学術、ITを活用したクリエイティブ産業などものづくり産業4分野の創出、誘致、振興による交流の拡大が見込まれます。

01 計画の概要

02 計画の基本指標

03 計画の推進体制

04 計画策定の背景と課題

05 103つの重点プロジェクト

人口  
土地利用  
と  
交通体系

そして、これらの発展に伴い、魅力的な活動の場や安定した雇用が生み出され、優秀な人材の流出防止が図られるとともに、新たな交流が生まれ、活発化するものと想定されます。さらに、これらものづくり産業の集積が多くの優れた人材をひきつけ、本市を第二の活動拠点とし、将来的には終の棲家としていくような形で、交流人口から定住人口へと移行していくような機会や取り組みの充実も図っていきます。

### ②大都市圏と金沢の二地域居住による交流人口の拡大

近年、大都市圏の住民を中心に大都市圏と地方の両方に滞在拠点を持ち、仕事と余暇を使い分け、休日等の一定期間を豊かな自然や地域の文化を楽しみながら生活する二地域居住が広がりをを見せています。

国土交通省が平成16（2004）年12月に実施した都市住民を対象とする二地域居住に関する

アンケート調査では、40%を超える人々が将来二地域居住を行いたいと回答しています。

また、情報通信技術の発展により、場所や時間に拘束されない新しい働き方を取り入れる企業も増加し、魅力的な生活や文化にひかれて居住地を選ぶ人も増える傾向にあります。

金沢は、北陸新幹線の開業によって、3大都市圏とそれぞれ2時間台で結ばれることとなります。また、本市固有の自然や歴史、生活に根付いた文化・芸術、豊かな食といった特徴は、大都市圏の人々をひきつける強い魅力を持っていることから、金沢ならではの魅力的な生活や文化を楽しもうとする都市圏の住民が、本市にセカンドハウスを持ったり、ホテル等の会員サービスなどを使って一定期間や週末・休日を本市で過ごす新しいライフスタイルの広がりが予想されます。そこで、今後、この新たなタイプの交流人口の拡大に向けて都市としての発信力を強めていきます。

## 2 土地利用と交通体系

### ①土地利用の基本方針

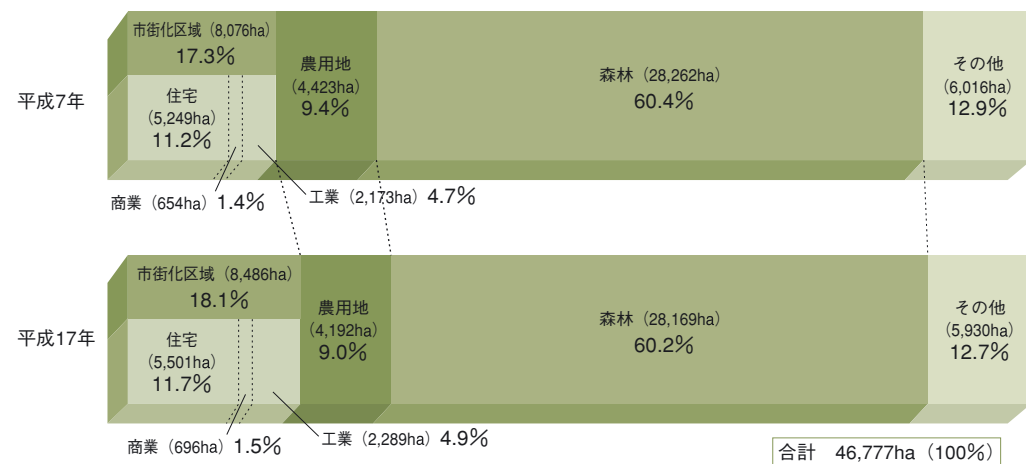
金沢の豊かな自然や地形、歴史的都市構造、文化的環境を大切にしながら、保存と開発の調和と成長管理を基本としたコンパクトなまちづくりをめざします。

また、中枢拠点都市として広域的な視野に立った機能的な土地利用を図るとともに、既成市街地や大規模な公共的用地の有効活用、再生を進めます。これらことによって、拠点性を発揮できる

都市構造を確立し、都市基盤の有効活用と維持採算面での効率化を進めます。

具体的な土地利用にあたっては、中枢拠点都市としての機能向上・活性化と暮らしやすく質の高い生活環境の両立をめざし、居住ゾーン、商業・業務ゾーン、工業・流通ゾーンと自然環境保全ゾーンをバランスよく配置し、それぞれに適した基盤・環境整備を推進します。

■土地利用の状況



### 1 居住ゾーン

成長管理による秩序ある基盤整備を基本に、中心市街地とその周辺に位置する現況の住宅地に加え、土地区画整理事業により面的に整備された良好な住宅地域における住宅整備を促します。このことによって、まちなかの自然環境

と都市機能の利便性の両方を享受できる中心市街地及び周辺住宅地における生活と、豊かな自然と調和したゆとりある郊外市街地での生活の2つのパターンを基本とした多様な居住の選択を可能とします。

### 2 商業・業務ゾーン

都心軸を中枢拠点都市にふさわしい中心商業業務地として位置づけます。特に、金沢駅から香林坊・片町にかけては、日本海側最大の質の高い商業集積とファッション産業都市にふさわしいデザインや情報通信技術関連等ソフトでクオリティの高い新しい産業・業務の集積を進め、魅力的な商業・業務空間の形成をめざします。

一方、金沢駅から金沢港に至る駅西地区は、

北陸新幹線や金沢港、環状道路といった都市基盤を最大限に生かした広域的な行政や民間の機能の集積、グローバルな業務機能の立地を図ることで広域的な拠点性の向上をめざします。

また、郊外居住ゾーンでは、既存の商業集積を基本に、暮らしに結びついたコミュニティや交流の場として、生活と密着した地域の核の形成を促します。

### 3 工業・流通ゾーン

外環状道路海側幹線の外側や森本丘陵地を生産機能地区、先端技術振興ゾーン、外環状道路内側の既存工業地区を都市型産業地区、北陸自動車道のインターチェンジや外環状道路海側幹線周辺等の交通便利性の高い地区を流通業務地区と位置づけた整備を図ることで、それぞれの

特性に適した「基幹」・「先端」・「ニッチ」・「クリエイティブ」のものづくり産業4分野の立地、集積、再生を推進します。

また、金沢港周辺では、大水深岸壁の整備に伴う港湾機能の向上を活用したものづくり産業など新たな生産、物流機能の集積を図ります。

### 4 自然環境保全ゾーン

上記以外の区域は、金沢が持続的な都市であるための貴重な自然環境を残す場所であることから、これらの地域を「自然環境保全ゾーン」と位置づけ、抑制を基調とした保全・活用を図ります。

南部から東部にかけての丘陵地及び森本北部周辺の丘陵地等は、市街地の背景としての緑地空間を形成し、市民に潤いとやすらぎを与える貴重な景観的要素であることから、景観的保全地区として位置づけ、その保全を図ります。それ以外の山間地は、自然保護、都市防災、水源保全等多くの機能を有しており、林業の場、自然とのふれあい・休養の場でもあることから、

自然環境共生地区に位置づけ、医王山、高尾山などの山々を中心に、集落の活性化に配慮し、自然の生態系の維持・確保に努めます。

また、外環状道路外側の優良な農地は、生産の場、人々に安らぎや潤いを与える場であると同時に、災害を未然に防止する雨水調整機能を併わせ有する農業的保全地区に位置づけて保全を図ります。さらに、中山間地の農地についても、その活用・保全に努めます。

一方、市民の多様なレクリエーション需要に対応するため、山間部・海浜部・潟部を自然レクリエーション地区に位置づけて活用と保全を図ります。

01 計画の概要

02 計画の基本指標

03 計画の推進体制

04 計画策定の背景と課題

05 103の重点目標とプロジェクト

人口

土地利用  
と  
交通体系

## ②交通体系の基本方針

### 1

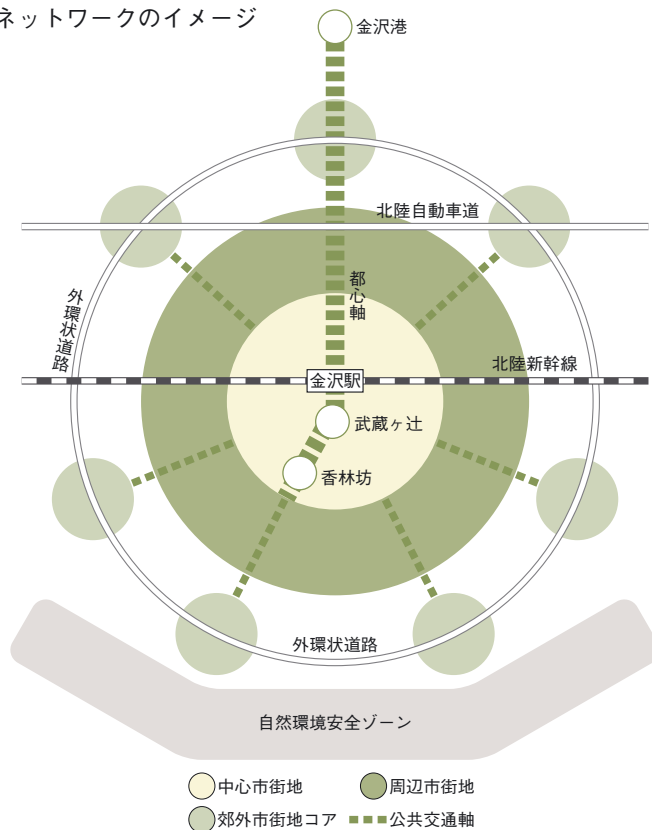
#### 都市内交通

都市内交通については、公共交通の充実や環状道路の有効活用、TDM<sup>※</sup>（交通需要マネジメント）施策を推進し、中心市街地と郊外市街地、郊外市街地間の連絡性の向上や渋滞の緩和を図り、人にやさしく利便性の高い交通体系の実現をめざします。また、都心軸での新しい交通システム導入をめ

ざし、導入空間の確保や初期投資、採算性等の検討を進めます。

※TDM（交通需要マネジメント）施策  
自動車利用者の交通行動の変更を促し、都市または都市圏レベルで交通渋滞を緩和する手法

■都市内交通ネットワークのイメージ



### 2

#### 圏域交通

圏域交通については、国や県、関連市町と連携・協力し、加賀、能登、富山方面とのアクセスを向上させるため、圏域道路網の整備を図ります。また、並行在来線の有効活用による圏域交通の充実を図ります。

### 3

#### 広域交通

広域交通では、北陸新幹線の早期開業、金沢港の拡充整備、小松空港の機能充実、東海北陸自動車道等の広域道路の整備促進を図り、国内外との交通アクセスの向上をめざします。