

金沢市における自転車利用促進計画の取り組みについて

金沢市交通対策課

○ 竹 中 衛

(株)計画情報研究所 正会員

山 口 哲 央

1. はじめに

自転車はその利便性と低廉な価格のため保有台数も増加し、全国保有台数は現在7,000万台に達し、国民1.7人に約1台の割合となっている。こうした自転車数の増加にともない、放置自転車も駅前広場や道路等を占有して、通行障害や駅前景観の悪化等大きな社会問題となっている。したがって、放置自転車対策として自転車利用を制御する方針で事業展開を図っている都市も多く見受けられる。

金沢は、非戦災都市、城下町また河岸段丘という地形により道路が狭隘でかつ傾斜があること、また積雪も多いことから他都市と比べて自転車利用が比較的少ない状況にある。

このような中で金沢市では、自転車利用をより促進していくという観点に比重を置きながら事業・施策を展開している。

そこで今回は、自転車利用を促進する施策の一つとして、JRの主要4駅（金沢駅など）や主要バス停などにおける自転車駐輪場（以下駐輪場）の整備とその利用実態、および利用者に対するアンケート調査を中心にその調査結果等について報告する。

2. 金沢市の自転車対策

金沢市では、平成6年度に「金沢市自転車等の駐車対策および放置防止に関する条例」を制定し、市内4カ所に「放置禁止区域」を定めて（図1）、放置自転車等の撤去を開始し、利用者のマナー改善に努めている。

また、駐輪場の整備については、鉄道駅だけでなく、バス停にも条件が整いしだい、順次整備しており、整備状況は、設置箇所22カ所、収容能力4,811台となっている。（鉄道駅14カ所、バス停その他8カ所）

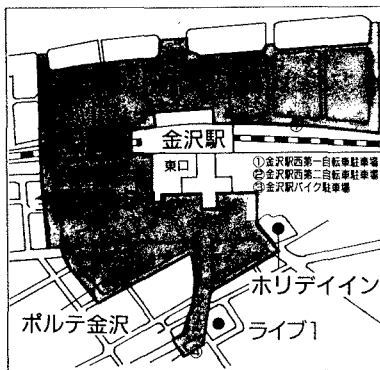


図1 放置禁止区域
(金沢駅周辺/H6現在)

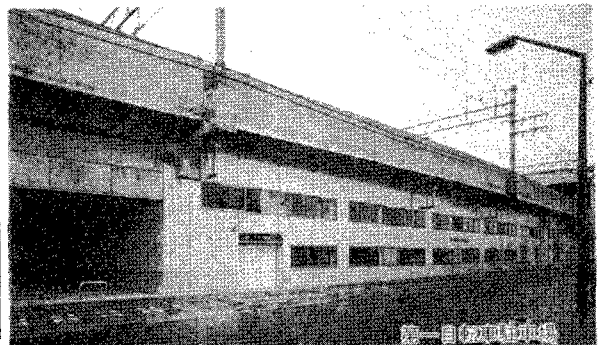


写真1 金沢駅第一自転車駐輪場

3. 駐輪場整備の効果（金沢駅周辺）

金沢駅周辺では平成元年において自転車・バイクの駐輪場収容能力が約900台であったものを、平成6年には約1,600台と拡充した結果、放置台数が918台から215台と大幅に減少し、また需要台数も約1,600台から約2,300台へと増加し、駐輪場整備は放置自転車の解消だけでなく、利用促進にも大きな効果をあげていることが判明した。（図2）

現在の鉄道駅・バス停の放置自転車は表1のとおりとなっており、今後、武蔵が辻、片町・堅町への整備が必要である。

表1 市内駐輪場利用状況

	放置 自転車等	駐輪場内 駐車	需要台数	放置率
西金沢駅	0	730	730	0%
金沢駅周辺	215	2097	2312	10%
東金沢駅	36	269	305	12%
森本駅	298	228	526	57%
武蔵が辻	297	466	763	39%
香林坊	39	766	805	5%
片町・堅町	489	439	928	53%

平成6年調査、但し森本駅はH7に300台整備済み

4. アンケート調査結果

市内の自転車利用状況の把握および事業を推進していくために市内7カ所（JR4駅、都心部主要3バス停）において利用者へのアンケート調査を実施した。調査項目は、利用目的、利用頻度、滞留時間、自宅から目的地までの距離で、回収されたアンケートは1,396件である。

駅勢圏は、地形、バス交通の利便性、急行停車の有無、駅の分布密度によって大きさが変化する。

全体の平均値は2km前後となった。しかし、バス停別では、香林坊と武蔵が辻に特徴的な相違がみられた。武蔵が辻は1～2キロが全体の約49%となっているのに対し、香林坊は1～2キロが多いものの、37%程度にとどまっており、2～3キロにおいても多く、香林坊の方が駅勢圏が大きいと思われる。

両バス停は、運行路線、本数等のバス交通の利便性についてはほぼ同等であるものの、相違が見られた要因としては、駐輪場の整備の充実の差が大きな要因となっていると思われる。

今回の調査では、都心部の自転車利用者のみを対象としたものであることから、今後、徒歩と自転車、都心部と郊外部等についても基礎調査をする必要があると思う。

4. 今後の方向性

自転車は、最近では余暇時間の増加や健康意識の増大にともない、レジャーとしての利用も増加している。

また、観光客の身近な移動手段、さらに、環境問題への配慮において非常に有効だと考えている。

交通政策においては、自転車交通を恒久性のある公共交通手段として位置づけ、都市施設として整備していくことが必要である。

特に都心部では近距離交通手段として主要な交通結節点を中心に駐輪場の整備を進めるとともに、都市計画道路等の中に広幅歩道等の整備を図り、自転車道ネットワーク網としての整備を考えていく必要があると思われる。また郊外部では、自動車交通の抑制、公共交通への転換促進といった観点から、通勤・通学を対象としたサイクル・アンド・ライド等を進め、鉄道・バス交通の末端交通手段として活発な利用が図れるように進めていくことが必要だと思われる。

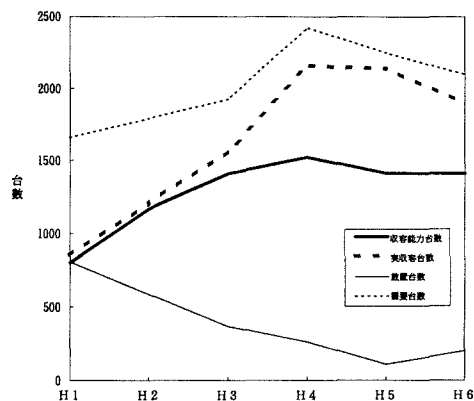


図2 金沢駅周辺における駐輪場整備と放置台数・需要台数の推移

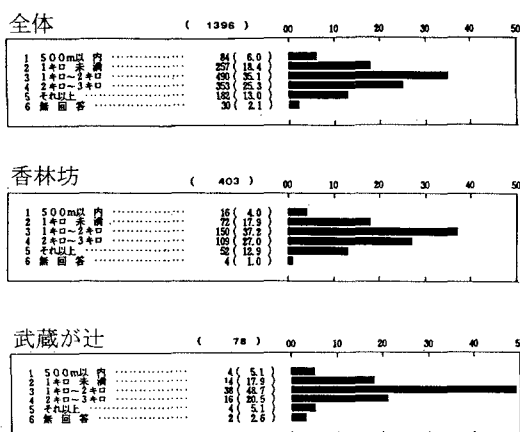


図3 自転車利用距離構成比

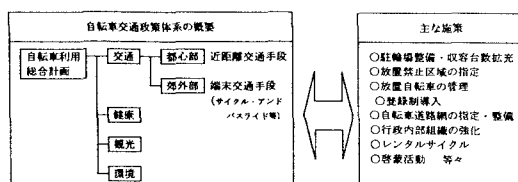


図4 自転車交通政策体系と主な施策