

金沢市における交通需要マネジメント（TDM）の取り組みについて

金沢市交通対策課

(株)計画情報研究所 正会員

金沢大学工学部 正会員

金沢大学工学部 正会員

○ 坂 井 祐 一

山 口 哲 央

木 俣 昇

高 山 純 一

1. はじめに

金沢市では、今日まで交差点の改良や信号制御の見直しなど交通容量の拡大について様々な施策を実施してきたが、渋滞交差点は24カ所（平成5年度調査）も存在している状況である。

非戦災都市、城下町という都市形態から都心部の道路整備に制約が多いことが原因と考えられるが、今後ますます交通量の増大が予想されるため、環状道路網の早期整備を目指しつつ、交通ソフト面の整備もあわせて図っていかねばならないと考えられる。

そこで、今回は、金沢市におけるTDM施策のこれまでの取り組みの全容について、その経緯と効果ならびに今後の本格導入に向けた課題についてまとめて報告する。

2. 観光期のパーク・アンド・バスライドシステムの実施

昭和63年5月、ゴールデンウィークにおける兼六園周辺の交通混雑の緩和と、観光客の利便性を図るため、パーク・アンド・バスライドシステムを試行し、導入した。

石川県、石川県警、金沢市を実施主体として、北陸自動車道の金沢西・金沢東インター付近に、約1,400台の臨時駐車場を設置し、市街地中心部まで臨時バス専用レーンを設置することにより、観光客をピストン輸送するシステムである。

市内の渋滞の大幅な緩和がなされ、著しい実施効果が現れており、また、地理的に不慣れな観光客からも大変好評となっている。

平成7年度で8回目となっていることから本システムは定着した感があり、運営方法等について改善を図りながら継続していきたいと考えている。



図-1 主要渋滞ポイントの状況¹⁾

3. 通勤時のパーク・アンド・ライドシステムの導入、検討

平成4・5年度の2回にわたり通勤時へのパーク・アンド・ライドシステムの試行実験を実施した。平成5年度の試行実験では平日3日間実施し、平均630人/日の利用がみられた。その結果、渋滞長が約400m削減され、マイカーの所要時間は4～12分（平均32%、1.6km区間）短縮された。また、利用者は条件利用を含め、75%が利用意向をもっていることが判明した。

しかし、駐車場の適地が本市の行政区画を越えており、大規模な駐車場の確保には多大な投資が必要であること、また、採算性などの課題が多く、本格実施に向けて現在も引き続き検討している。

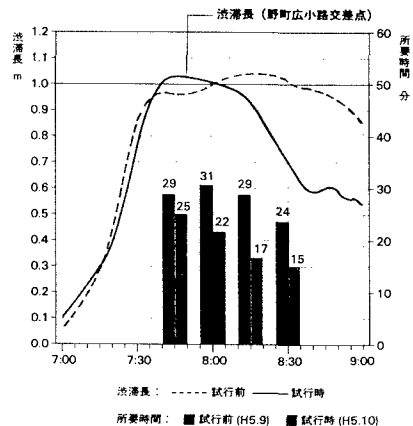


図-2 通勤時のパーク・アンド・ライドシステム渋滞緩和効果²⁾

4. 中央線変移システム（リバーシブルレーン）の本格実施と拡大

市街地中心部である鱗町から菊川方面（約550m）で2回の試行実験を重ねたあと平成6年4月から本格実施を行った。その結果、現在は円滑な流れが確保されている。

現在、他の地区への拡大を検討中で、平成7年3月と10月に郊外の栗崎方面から近岡交差点で試行実験を実施した。その結果、普段混んでいない金沢方面から渋滞が発生したものの全体的には大きな効果があったため、その他施策とあわせ来年度以降の導入を検討している。

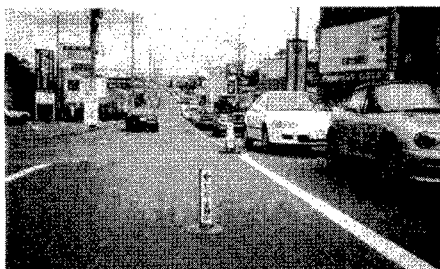


写真-1 中央線変移システム試行実験

5. 快速バスの導入試行

バス活性化をめざし、比較的距離の長いバス路線における快速バスの試行が、金石線、大野港線、大野町線、畝田住宅線の4系統をモデル路線として平成7年10月2日から12月29日までの3カ月間、朝の通勤時間帯に試行した。現在、乗降客調査やアンケート調査を実施することにより、本格導入の検討を行っている。

6. 時差出勤の誘導

金沢の事業所の大半は朝の8時30分ないしは9時始めに集中しているため、通勤マイカーやJR、バスもピークに集中するのが現状である。始業時刻の変更により、渋滞が半減するというシミュレーション結果がでている。

金沢市ではこれまで様々な試行実験を行ってきたが、時差出勤による渋滞緩和効果を検証するためには非常に多くの参加者を必要とすることから、これまでの検証型ではなく、体験型の試行実験を行い、個々の企業による試行実験を積み重ねて、データを蓄積していくことが肝要だと考えている。

そこで金沢市では、平成7年11月6日から12月1日までの4週間に10時と9時30分出勤の2パターンで一部職員145人が参加して試行実験を実施した。

この体験をもとに、試行の問題点やメリット・デメリットをまとめ、来年度より民間事業所への試行の実施を働きかけていきたいと考えている。

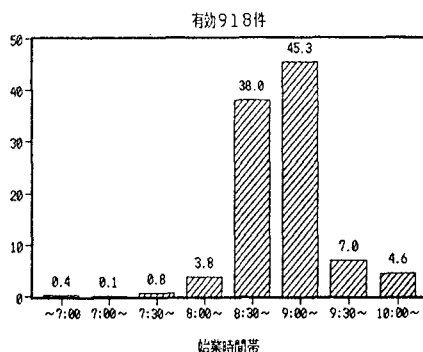


図-3 金沢市都心部事業所 始業時刻構成品³⁾

7. TDM施策に関する今後の方向性

これまで重ねてきた数々の試行実験は、事業・施策の効果を検証するものだけでなく、将来的に予想される自動車利用の限界に対する市民へのPRにも非常に役立っている。

試行実験に入る前には、交通量調査、アンケートを実施することにより、事前に効果を検証し、十分な計画を練った上で実験を行っている。また、実験を行うまえには町内会組織等を活用して実験の目的と市民の協力を図る説明会の開催を行っている。

朝のラッシュで、長い渋滞列でイライラしながらハンドルを握っているドライバーは、交通渋滞の被害者であるとともに原因者でもある。TDMを地域に導入し、定着していくためには、市民の理解と協力が必要不可欠である。

今後ともチャレンジ精神を忘れず、失敗をおそれず、新しい施策の展開に努めていきたいと考えている。



写真-2 TDMシンポジウムの開催
(H6.10.金沢にて)

参考文献

- 1) 石川県新渋滞対策プログラムパンフレット
- 2) 石川県新渋滞対策プログラムパンフレット
- 3) 金沢市時差出勤等導入可能性調査報告書