

金沢市における歩けるまちづくりのための取り組みと交通社会実験

ー 長町地区を事例として ー

金沢市都市政策部交通政策課

○ 木下 浩之

金沢市都市政策部交通政策課

岡本 博文

金沢大学大学院自然科学研究科 正会員

高山 純一

株式会社キクテック事業統括部

新美 喜啓

1. 研究の背景と歩けるまちづくり条例

金沢市は四百年以上も戦災や大きな災害に遭うこともなく、旧市街地には昔ながらの細街路や広見、用水などが残っており、歴史的・伝統的な街路網が数多く残されている。そして、それらが歴史的な町並みを構成するとともに金沢の魅力を形成している大きな要因と考えられる。しかし、現代社会においては、そのような旧市街地においても容赦なく自動車が街中へ入り込み、慢性的な交通渋滞や大気汚染などを引き起こすとともに、地域コミュニティ空間への通過車両が深刻な社会問題(交通事故の危険性、騒音の発生など)を引き起こしている。

そのような状況を勘案し、金沢市では「歩けるまちづくり条例(金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例)」を制定して、住民等(歩けるまちづくり団体)との間に、「歩けるまちづくり協定」を締結することにより、安全で、快適で、しかも安心して歩けるまちづくりの推進を進めている。

具体的には、歩けるまちづくりを進めるための基本方針を策定するとともに歩ける道筋等を指定するなどして、歩けるまちづくりの推進を行っている。

この施策は地域住民が主体となって、自主的に歩けるまちづくりを進めるところに特徴があり、「歩けるまちづくり構想」と「歩けるまちづくり協定」を締結することにより、行政が技術的・財政的な援助をする仕組みとなっている。なお、歩けるまちづくりを推進するためには、現状における交通環境を調査するとともに、どのような施策が有効か、具体的に調査検討することが必要となる。

そこで本研究では、朝夕に通過交通が非常に多いと言われている金沢市長町地区(図-1)を対象として現状における交通環境の調査と交通規制の見直し(交通社会実験)による影響を分析することにより、現状における課題と歩けるまちづくり推進のための今後の方向性を検討することを目的とする。

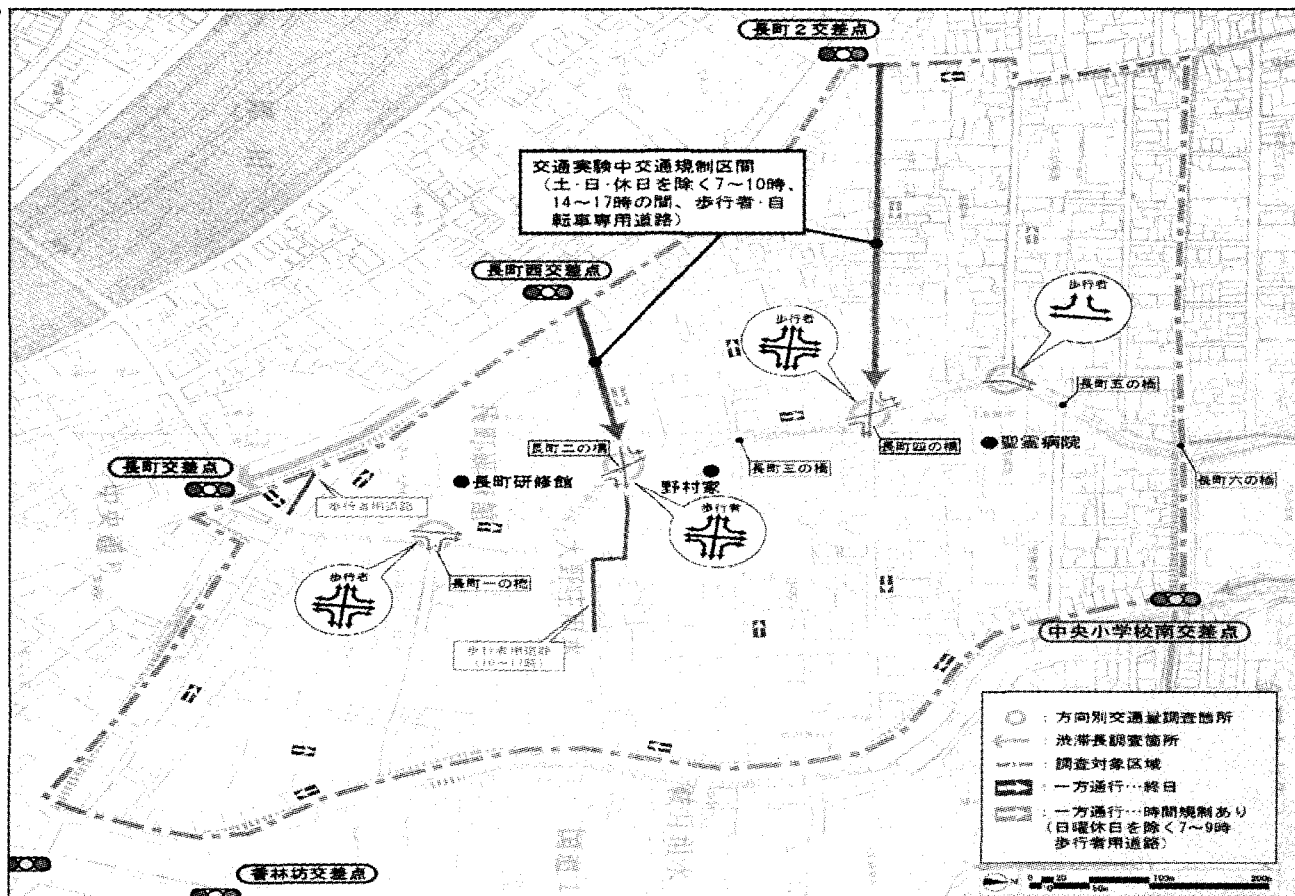


図-1 調査対象地区(金沢市長町地区)ならびに交通量観測地点

2. 交通量調査の概要

交通規制の見直しによる交通社会実験は、平成 16 年 8 月 23 日から 9 月 17 日までの間、土・日・休日を除き、長町西交差点から二の橋の間、長町2丁目交差点から四の橋の間において、7～10 時と 14～17 時までの時間帯を歩行者・自転車専用道路(指定車・許可車を除く)とする交通実験を行った。

それに伴う長町地区内の交通流の変化を把握するため、交通実験開始前の 8 月 19 日と実験中の 8 月 26 日及び 9 月 9 日、実験後の 9 月 30 日の計4日間について、車両及び歩行者・自転車の方向別交通量調査ならびに長町交差点における渋滞長調査を調査員により行った。また、それとは別にトラフィックカウンター(地磁気活用型交通量モニタリングシステム STC-2100)を用いることにより、9月6日7:00～9月12日19:00まで(実験期間中)ならびに9月27日7:00～10月3日19:00まで(実験期間後)のそれぞれ1週間の交通量連続調査(ただし、台数の関係で観測地点は2箇所)を行った。

表-1 調査員による交通量観測

NO.	調査年月日	曜日	調査時間	天候	区分
1	平成 16 年 8 月 19 日	木曜日	7～19 時 (12 時間)	晴れ	実験前
2	平成 16 年 8 月 26 日	木曜日	7～19 時 (12 時間)	晴れ	実験中
3	平成 16 年 9 月 9 日	木曜日	7～19 時 (12 時間)	晴れ	実験中
4	平成 16 年 9 月 30 日	木曜日	7～19 時 (12 時間)	雨のち晴	実験後

3. 交通量調査結果に対する考察

交通実験(時間指定歩行者・自転車専用道路の時間延長)によって、長町西交差点及び長町2交差点からの地区内への流入が制限されたことにより、長町西交差点～二の橋間及び長町2交差点～四の橋間の道路では、交通量が交通規制以前(実験前)に比べて約 4 割減少した(表-2)。

また、その影響により、長町交差点から地区内へ進入する車両が実験前の約 1.3～1.5 倍となり(表-2)、それに伴って長町交差点では規制時間帯(7～10 時と 14～17 時)において若干の渋滞が発生した(図-3)。

歩行者・自転車の交通量については、通勤・通学の有無や観光客の増減により、調査日によってばらつきがあった。

表-2 交通実験(規制時間の延長)による交通量への影響

(単位:台)

断面番号	調査場所	実験前 8/19 ①	実験中 8/26と9/9の平均 ②	実験後 9/30 ③	実験前と実験中の比較		実験後と実験中の比較	
					②-①	②÷①	②-③	②÷③
1	長町交差点～一の橋間	1,853	2,749	2,080	896	1.48	669	1.32
4	長町西交差点～二の橋間	214	121	217	-93	0.57	-96	0.56
8	長町2交差点～四の橋間	2,810	1,603	2,654	-1,208	0.57	-1,052	0.60
11	聖霊病院前～五の橋間	4,325	4,006	4,528	-320	0.93	-523	0.88

4. 交通実験による影響・効果と今後の課題

今回の交通実験により、長町西交差点～二の橋間及び長町2交差点～四の橋間に交通規制を導入した場合、当該区間では車両交通量が大幅に減少し、快適な歩行空間が形成されることがわかった。

実験中は、実験前後に比べて地区内の交通量が 1 割程度減少したが、長町西・長町2の両交差点から地区内へ進入できなかった車両の大多数は、長町交差点を左折して地区内へ進入することから、規制時間帯には中央通りの長町交差点で渋滞が発生するとともに、大野庄用水沿い(長町交差点～四の橋間)では交通量が増加した。

なお、今回は土・日・休日についての交通実験は行っていないが、観光客が多い土・日・休日における影響についてはトラフィックカウンターによるデータを使って分析したい。詳しくは、講演時に発表する。

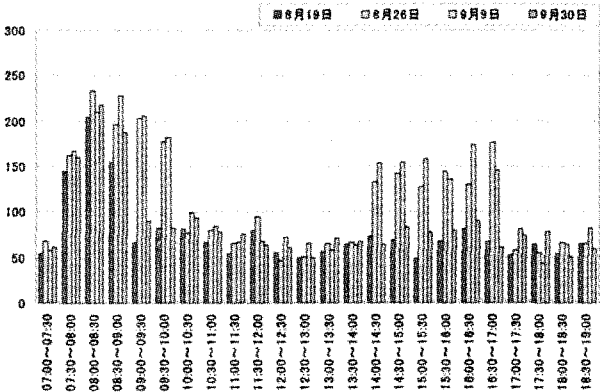


図-2 長町交差点から地区内への進入交通量

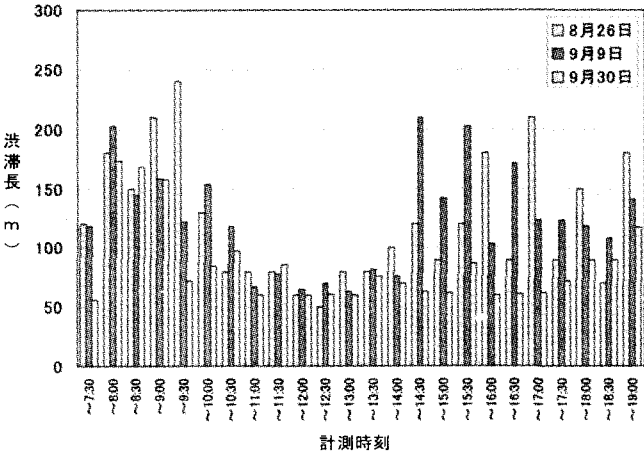


図-3 長町交差点における渋滞長の推移(左側車線のみ)