

加賀百万石の城下町金沢における 自転車走行環境改善に向けた取り組み

吉田 英治・焼田 聡・我戸 正則・前田 和哉

金沢河川国道事務所 調査第二課 (〒920-8648 石川県金沢市西念4丁目23番5号)

近年、環境問題や健康志向への高まりを反映して自転車利用者が増加しており、金沢市内においても例外ではない。しかし金沢市中心部は幹線道路であっても路肩や歩道幅員が狭小であり、自転車走行には厳しい道路環境となっている。

本論では、自転車利用者が多い金沢市中心市街地を対象に、自転車利用者へのアンケートなど各種調査を実施し、道路管理者間の連携・協働により、面的な自転車ネットワークの設定及び自転車走行環境改善の方策について検討を行った取り組みについて報告するものである。

キーワード 自転車走行環境改善, 自転車ネットワーク, 連携・協働

1. はじめに

近年、地球環境問題への対応や健康志向の高まり等から、自転車が一つのアイテムとして注目されている。

このため金沢河川国道事務所（以下、「当事務所」という）では、2007年度の金沢市東山地区における『自転車走行指導帯』の本格導入を皮切りに、金沢市内の自転車走行環境改善を目指し、2008年度より金沢市中心部を対象として、各種調査・検討を実施している。

一方、石川県では国土交通省ならびに警察庁が指定した全国98箇所の『自転車通行環境モデル地区』の一つである金沢市小坂地区において、2008年度より自転車レーンの検討・整備を実施している。

また、金沢市では、2007年度に策定した『新金沢交通戦略』において、『自転車の走行環境改善』、『歩行者の安全性を確保するためのルールづくり』等の施策が位置づけられ、2009年度より当事務所との連携を図りつつ、2014年度の新幹線開業を見据えて『まちなか自転車利用環境向上』の策定を進めている。

国・県・市それぞれの道路管理者が自転車対策の具体化を求められているが、自転車の移動距離、利用形態等を踏まえて走行性・安全性の向上を考える場合、ある特定の区間だけではなく、幹線道路や生活道路からなる連続的な自転車ネットワークを設定し、一体的な対策を検討する必要がある。さらに効果的な対策を実施していくためには、道路管理者相互の連携・協働が不可欠である。

本論では、自転車利用者が多い金沢市中心部を対象に、当事務所を中心として、道路管理者間の連携・協働により、自転車ネットワークの設定及び自転車走行環境改善の方策について検討を行った取り組みについて報告する。

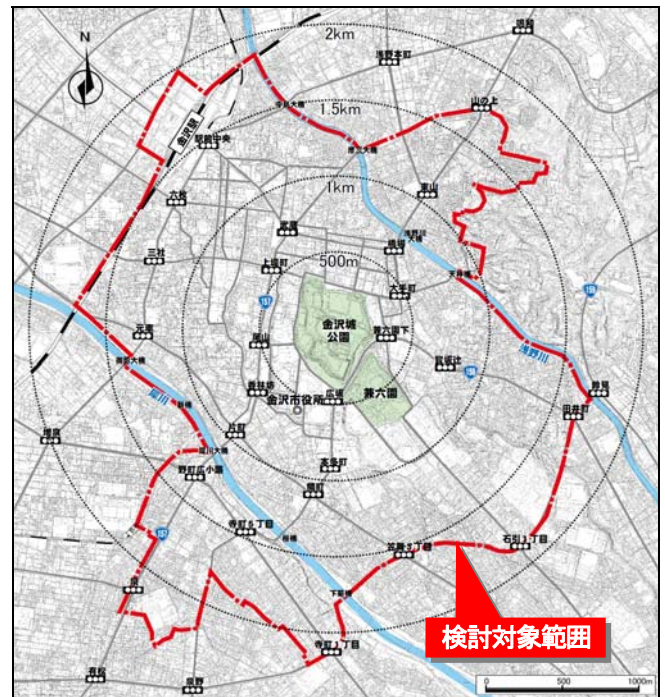


図-1 検討対象範囲（金沢市中心部）

2. 自転車走行環境の現状

金沢市中心部は、藩政時代の街並みを現在まで残していることから、道路空間にゆとりが乏しく、幹線道路においても路肩や自歩道幅員が狭小であり、自転車走行には厳しい道路環境となっている。

まず、現状の自転車走行環境を詳細に把握するため、各種調査を実施した。

(1) 自転車利用者への意識調査

本調査は金沢市中心部における、自転車利用者の意識（自転車に関するルールの認知状況、市中心部に望まれる自転車対策等）及び日頃の通行経路の把握を目的としている。

より幅広いニーズを把握するため、一般市民、観光客、高校生など約3,000人を対象とし、調査票形式の意識調査ならびに地図記入形式の通行経路調査を実施した。

本調査により、駐輪場利用者や通勤利用者についてはルールの認知度や遵守意識が比較的高かったが、高校生については、ルールの誤認や遵守意識が低い生徒が多いことが分かった。また、自転車利用者が安全または危険と感じる経路（図-2）について把握できた。

(2) 自転車利用実態調査

自転車ネットワークを検討するための基礎的データの収集を目的とし、金沢市中心部における計36断面（延べ39断面）の歩行者・自転車交通量を計測した。

調査方法は、調査ポイント33箇所（その他3箇所は金沢河川国道事務所のCCTVを利用）にビデオカメラと調査員を配置し、方向別・走行位置別交通量の計測を行った（図-3）。

本調査により、図-4のとおり、幹線道路における自転車交通量が全体的に多いことをはじめ、幹線道路を避けて裏道を走行する自転車も多く存在している実態を把握することができた。また、図-5のとおり、自転車走行指導帯の設置区間である森山、東山においては、指導帯導入時に地域住民、道路管理者が一体となって街頭指導を実施したこともあり、半数以上の自転車利用者がルール通り車道左側通行しているものの、他の両側歩道区間は自転車通行可の指定の有無に関わらず、大半が歩道を通行していることが明らかとなった。

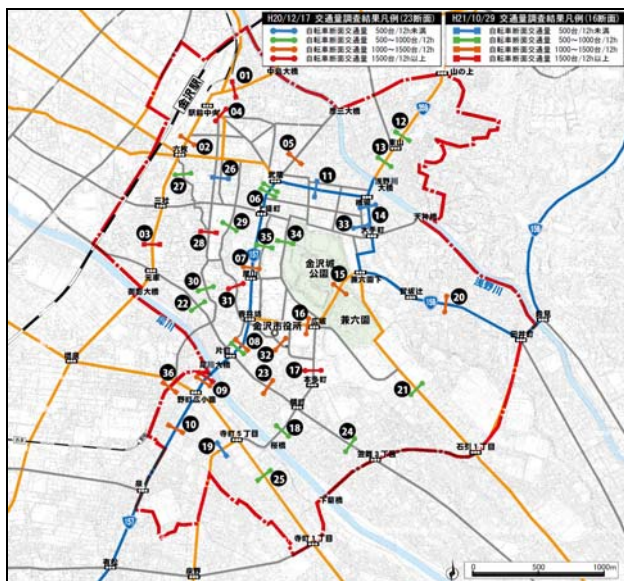


図-4 歩行者・自転車交通量

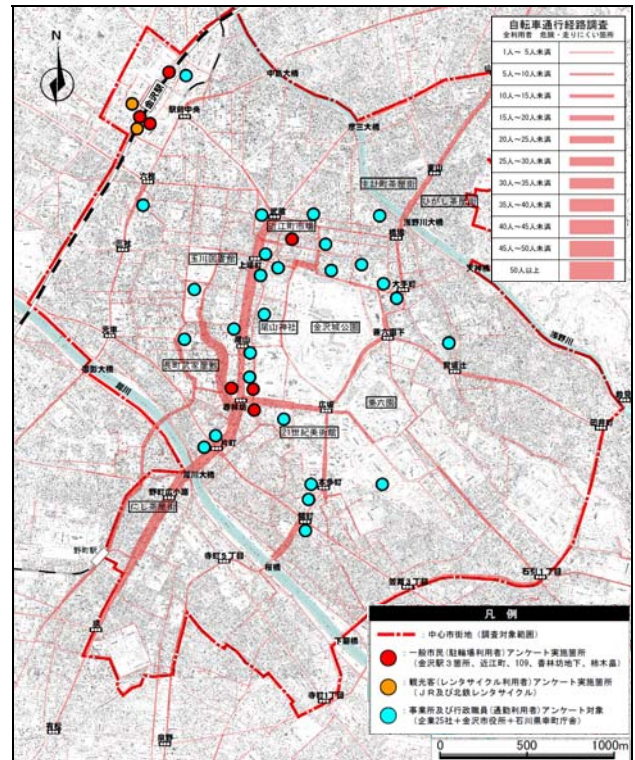


図-2 意識調査結果（自転車利用者が危険と感じる経路）

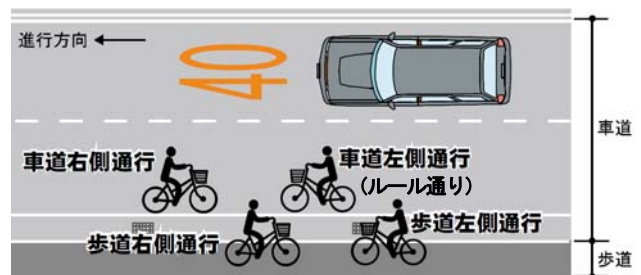


図-3 自転車走行位置

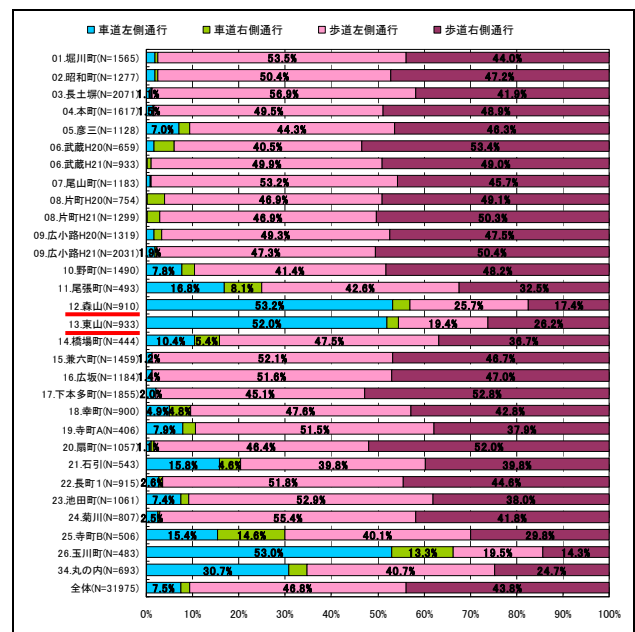


図-5 両側歩道区間における自転車の走行位置別割合

(3) 自転車関係事故調査

警察署が作成している『事故分析図』をもとに、2004年～2008年までの過去5年間に金沢市中心市街地で発生した自転車関係の事故について調査を実施した。

集計に際しては、自転車の典型的な事故類型である出会い頭事故とそれ以外の事故に大別し、さらに、幹線道路においては、自転車の通行区分とクルマの通行方向の組み合わせから4区分毎に分類した。

調査結果を表-1に示す。中心市街地では年間100件以上の自転車関連事故が発生しており、自転車の歩道通行が常態化していることから、図-6のような『歩道をクルマと逆方向に走行する自転車』と『路地から出てきたクルマ』の出会い頭事故が、幹線道路における出会い頭事故の大半を占めていることが明らかとなった。

なお、前述した『自転車利用者への意識調査』では、事故を起こしても警察に届け出るのは2割程度という結果が出ており、実態はもっと多いものと思われる。

表-1 自転車関連事故発生件数

事故内容	自転車関連事故件数					合計	割合	
	H20	H19	H18	H17	H16			
(両側歩道あり) 幹線道路	出会い頭の事故① 【歩道を車と同じ方向に走る 自転車×路地から出てくる車】	9	8	6	7	11	41	6.6%
	出会い頭の事故② 【歩道を車と逆方向に走る 自転車×路地から出てくる車】	22	33	24	26	29	134	21.6%
	出会い頭の事故③ 【車道を車と同じ方向に走る 自転車×路地から出てくる車】	6	1	0	1	1	9	1.5%
	出会い頭の事故④ 【車道を車と逆方向に走る 自転車×路地から出てくる車】	8	2	0	1	4	15	2.4%
	小 計	45	44	30	35	45	199	32.1%
出会い頭の事故 【上記①～④以外の出会い頭事故 (細街路の交差点など)】	21	30	20	40	24	135	21.8%	
その他の事故 (信号横断中など)	55	52	47	62	70	286	46.1%	
合 計	121	126	97	137	139	620	100.0%	

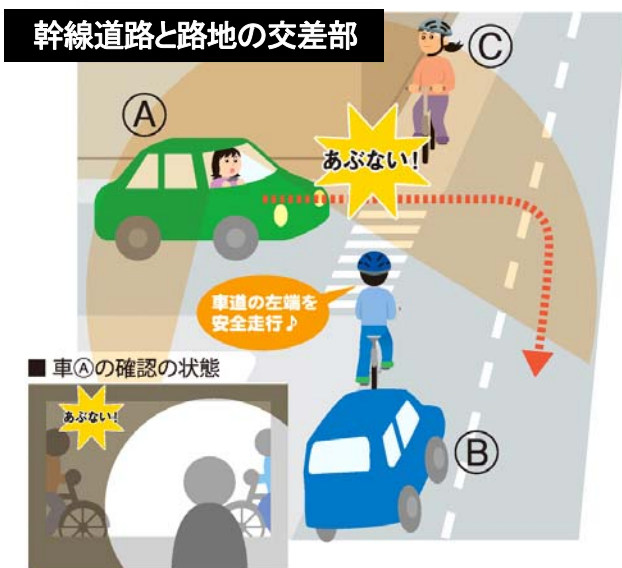


図-6 幹線道路と路地の交差点部

3. 連携・協働による自転車ネットワーク及び重点対策エリアの設定

自転車走行環境改善に向けた方策を検討するにあたり、各種調査結果より自転車利用ニーズの高い路線を抽出した自転車ネットワークを設定した。

設定にあたっては、連続性のある面的な自転車ネットワークを構築する必要がある。このため、金沢市中心部における自転車利用状況の現状・課題の共有化や自転車ネットワークについて検討を行うことを目的に、国・県・市の担当課が一堂に会し、自転車走行環境改善に関する勉強会 (意見交換会) を開催した。

国・県・市の連携・協働により、幹線道路だけではなく、金沢特有の細道路を活用した自転車ネットワーク及び具体的な対策イメージを検討する重点対策エリア (図-7) を設定することができた。

また、これまでは国・県・市のそれぞれが自転車関連事業を進めてきていたが、2010年度以降、県では金沢駅西地区にある道路での自転車走行空間における社会実験、市では公共レンタサイクルに関する社会実験等が予定されていることから、今後総合的な自転車対策を一体的に進めていく必要があるとの共通認識を形成することができた。

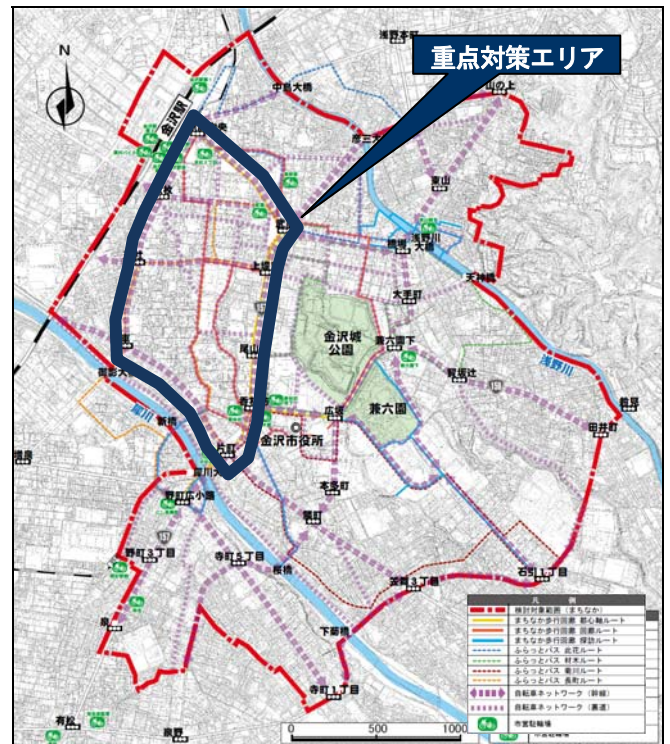


図-7 自転車ネットワーク及び重点対策エリア

4. 自転車走行環境改善方策の検討

設定した重点対策エリアにおいて、自転車走行環境改善方策について検討を行った。

検討にあたっては、城下町金沢の都市構造（狭い道路網）を踏まえつつ、図-8のような道路空間の再配分や再配分が難しい地区には、ソフト対策（路面標示やサイン設置）等により、低コストで実現可能な対策を基本とした。

金沢市のまちなかでは、幹線・細道路ともに、道路空間にゆとりが乏しい区間が多いことから、全国一律の交通規制の枠組みでは対応できない部分が多い。このことから、金沢独自のルールとして、自歩道上の一方通行化や、朝ピーク時における裏道での自転車優先道路指定、自転車が多い道路では写真-2のようなクルマの速度規制の導入による共存性の向上を図る案とし、今後この検討結果をもとに、自転車走行環境整備計画を策定していくこととした。

5. 今後の展開

自転車走行環境の整備を行うには、自転車利用者の意向だけでなく、整備箇所沿線住民の意向も重要となってくる。

このことから、今後重点対策エリアを対象に、アンケート調査、ヒアリング調査等の手法を用いて、沿線住民が日頃から危険に感じていることや場所、交通環境改善のために取り組んでほしい施策などについてのニーズ把握を行う予定である。

また、自転車走行環境を改善するには、限定的な区間ではなく、面的な整備が必要となってくることから、学識経験者、各道路管理者、警察、地域住民を巻き込んだ持続可能な協議会を設置し、これまでに調査した自転車利用実態調査結果や、石川県が実施している自転車走行環境整備の実績、金沢市が策定を進めている『まちなか自転車利用環境向上』の方針等に関する情報を共有しながら、金沢の自転車ネットワークについて、検討・試行・整備を実施していく予定である。

最後に、自転車は都市交通の一つのアイテムであり、その利用者目線で道路空間を見つめ直すと、これまでに気付かなかった多くの問題点が浮き彫りとなってくる。

今後自転車対策を通じて、都市交通全体としてのあり方を再度見つめ直し、モビリティマネジメントの推進による過度なマイカー依存からの脱却や、商店街等との連携による地域経済活性化などの『交通まちづくり』へと発展させていくことが望まれる。



写真-1 金沢市内の狭い道路網の例（金沢市 南町界隈）

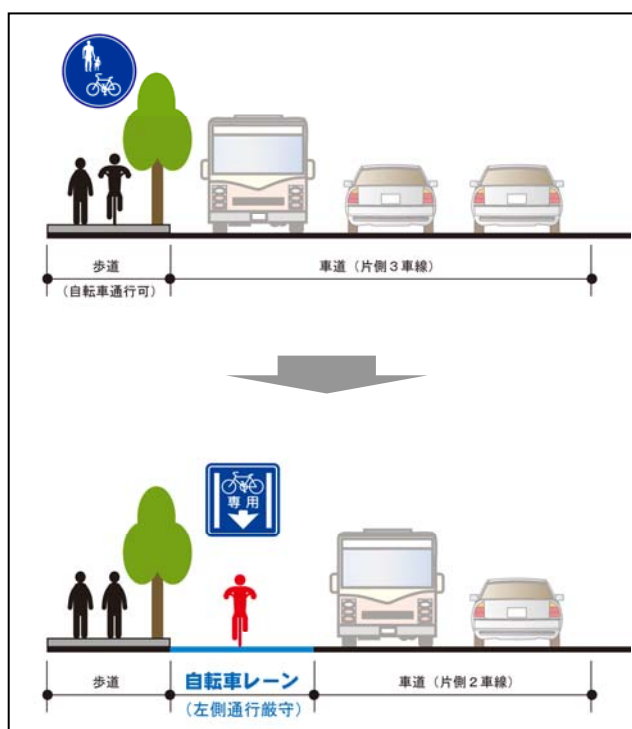


図-8 道路空間再配分の例



写真-2 面的な速度規制の例（金沢市 長町界隈）