

なお、H18供用後に比べて、一年後には都心部交通量の減少幅が大きくなっており、山側環状が道路利用者に着目して転換が進んでいるものと考えられる。(図-2)

さらに、供用前後における主要幹線道路の断面交通の変化をみると、主に旧国道159号及び国道157号から山側の各断面で交通量の減少が顕著にみられる。

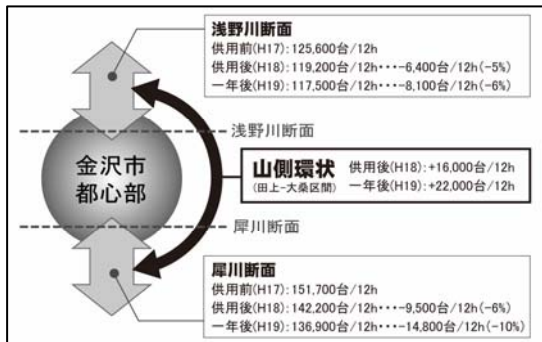


図-2 都心部から山側環状への交通の転換

(2) 都心部の交通渋滞の緩和

前述した交通状況の変化に伴い、都心部の慢性的な交通渋滞が大きく緩和された。金沢都市圏全体における山側環状全線供用前後の渋滞損失時間の変化をみると(図-3)、供用前は約3,586万人時間/年であったのに対し、供用後は約3,003万人時間/年となり、583万人時間/年(16%)減少した。

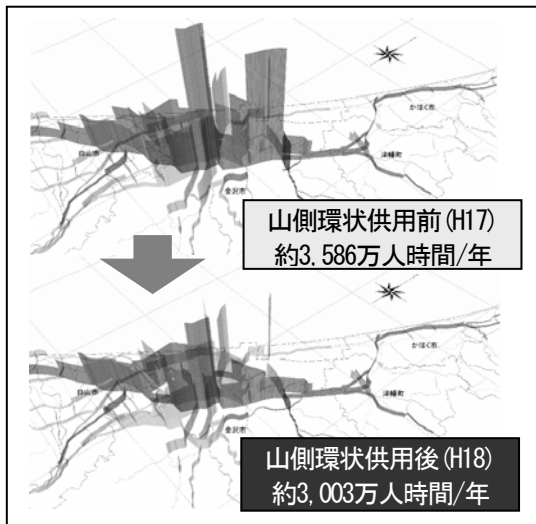


図-3 金沢都市圏の渋滞損失時間の変化

特に、山側環状に並行する道路では、交通量が減少し、これまでの渋滞が大幅に緩和した。旧国道159号では、神谷内断面における交通量が供用前：20,800台/12hから供用後：15,800台/12hと5,000台/12h(24%)減少した。これに伴い、小坂町交差点では、富山方面から金沢市街方面に向かう車の朝ピーク時における最大渋滞長が供用前：2,670mであったのに対し、供用後：450m、一年

後：210mと激減した。

また、小坂町交差点を通過するまでの所要時間も、供用前：26分に対し、供用後：23分短縮、一年後：24分の短縮効果があり、渋滞が解消された(図-4)。

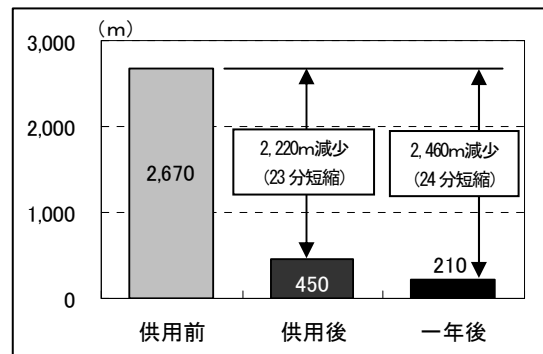


図-4 小坂町交差点の最大渋滞長の変化

4. 山側環状の整備による副次的な効果

(1) 交通事故の減少

山側環状全線供用前後における金沢市内の交通事故件数を比較すると、供用後では448件(12%)減少しており、既存の道路から規格の高い山側環状に交通転換したことによる副次的効果であると考えられる。

山側環状に並行する旧国道159号今町～橋場間の事故の内訳をみると(図-5)、全体では供用前74件に対して供用後44件に減少しており、中でも追突事故が43件から19件に減少した。これは、前述の通り、小坂町交差点で朝ピーク時の最大渋滞長が2,000m以上減少するなど、当該区間の交通量・渋滞長が大幅に減少したことにより、長い渋滞の車列内で生じていた追突事故が減少したものと考えられる。

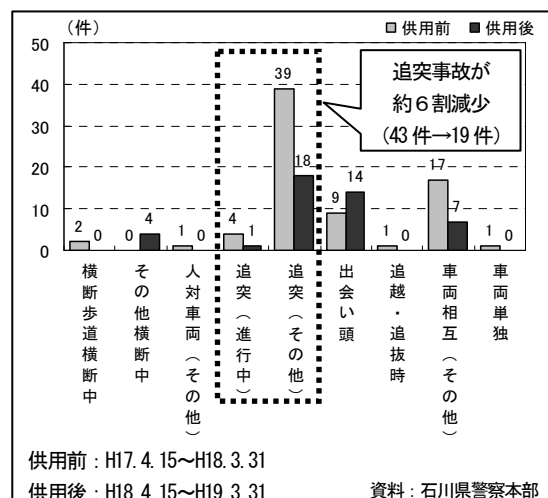


図-5 旧国道159号今町～橋場間の事故内訳

また、平成18年5～6月に実施した山側環状沿線の小学校区の町会連合会長を対象としたヒアリングでは、「これまでは幹線道路の渋滞を避けて地区内の生活道路に流入していた車が激減した。」「地区内を通過するだけの交通が山側環状にシフトした。」等の意見を得た。これは、生活道路の通過交通が山側環状に転換したことに加え、都心部の幹線道路の渋滞が全般的に緩和されたことによる副次的効果と考えられる。

(2) 沿道地域の活性化

山側環状は、国・県・市・区画整理組合の連携により整備された道路であり、金沢市鈴見台～大桑間の大部分は区画整理地区内に位置する。山側環状の全線供用に伴い、これらの区画整理地区では、大小様々な商業施設が相次いで立地し、賑わいをみせている。

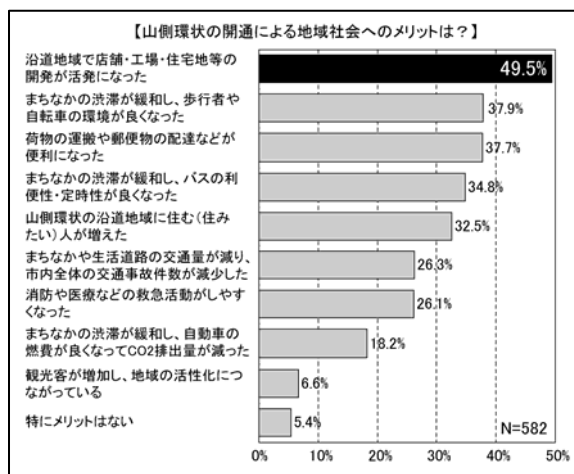


図-6 地域社会へのメリット (住民アンケート結果)

また、地域住民へのアンケート結果では、山側環状全線供用による地域社会のメリットとして、「沿道地域で店舗・工場・住宅地等の開発が活発になった」との回答が第1位(約5割)となっている(図-6)。さらに、山側環状沿道に位置する大型商業施設代表者へのヒアリングでは、「山側環状開通前は都心部を通らないと来店できなかった円光寺・森本・鳴和方面からのアクセスが良くなり、移動時間が10分以上短縮されて来店頻度が高まっている。開通前に比べて5%以上は売上が伸びている。」との回答を得ている。これらのことから、山側環状は、沿道地域の活性化に大きく寄与していると言える。

(3) 公共交通と歩行者自転車優先のまちづくり本格化

金沢市では、平成19年3月に「新金沢交通戦略」を策定し、山側環状全線供用による都心部の交通量減少を契機として「公共交通と歩行者優先のまちづくり」の具体化が進められている。例えば、山側環状周辺にパークアンドライド駐車場を設けて、都心部までは公共交通で移動してもらうこと等が同戦略に位置づけられている。

また、平成19年4月には、J R 東金沢駅から山側環状

を通過して金沢大学までつながる新規バス路線が開通するなど、山側環状を活かした交通施策が展開されつつある。今後、バス交通を主体としたTDM施策のさらなる浸透に向けて大きな役割を果たすものと考えられる。

一方、金沢河川国道事務所では、これまでは自転車交通量が多く、狭い歩道上で歩行者と自転車が交錯し危険な状況であった山側環状に並行する旧国道159号浅野川大橋～山の上交差点の約1km区間において、山側環状供用後は自動車交通量が約2割減少したことを受け、自転車を本来走るべき車道に降ろして指導強化し、歩行者の安全を確保する全国初の取り組みとして、朝のバスレーンを活用した「自転車走行指導帯」の設置を平成19年3月から9月まで社会実験として取り組み、これにより自転車走行環境が改善され自転車交通量が約1.5倍に増加、対象区間の事故件数が半減するなどの効果が認められたため平成19年10月より実施した(写真-2)。



写真-2 自転車走行指導帯

5. おわりに

本稿では、山側環状供用後一年が経過した金沢都心部の交通量変化及び沿道状況の変化について紹介した。金沢外環状道路の半分ではあるが、当初の整備目的である都心部の交通混雑緩和や交通事故低減をはじめ、沿道の土地利用促進等の効果を発揮しつつある。

数多くの歴史文化資産を有する金沢が、それらを保全・活用しつつ、今後さらに都市の魅力を高めていくために、都心部の道路空間の主役を「車」から「人」に転換する必要がある。そのためにも金沢外環状道路の整備を進め、都心部の通過交通をより一層抑制し、歩行者・自転車・公共交通のための道路空間として再構築できる環境を整える必要がある。

また、山側環状については、交通量の増加により混雑している区間もあり、今後これらの新たな課題への対応も必要となる。

謝辞：最後となりましたが、本論文の執筆にあたりご協力頂きました関係各位の方々に感謝を申し上げます。

参考文献

向田満（2008）：金沢外環状道路山側幹線の整備による交通状況の変化について、交通工学、Vol. 43、No. 3、pp. 32-37.