

山梨大学工学部 正員 ○大山 勲
 山梨大学大学院 学員 遠藤弘太郎
 山梨大学工学部 正員 花岡 利幸
 山梨県都市計画課 正員 山口 雅典

1. はじめに

パーソントリップ調査（以下PT）は大都市圏の総合都市交通計画において必要不可欠な調査として定着している。地方都市においてもPTの結果は総合的な交通計画を策定する上で不可欠であるが、次のような問題も指摘される。①多大な費用と膨大な集計分析作業を要し、地方においては財政的に困難。②地方都市は公共交通サービス水準が低く代替交通手段の少ない車社会であり、PTの有用性が小さい。③中心部において交通問題が発生する地方都市では中心部だけの計画に広域的なPTは非効率である。

PTの代りにCar OD調査を基に交通計画が策定される場合も多いが、Car OD調査は肌理が粗く、様々な計画課題に十分に対応できないのが現状である。データ制約下における簡便でミクロな計画立案プロセスの確立が、地方都市の交通計画において必要である。本稿ではPTなどの大規模な調査を用いずに甲府市中心部の構想段階の道路計画を行う。

2. 計画立案プロセス

本稿で用いた計画立案プロセス（図-1）について以下で説明する。

I：都市圏における様々な都市問題を交通問題に帰着させ、具体的な交通計画上の戦略を計画者が想定できるレベルまで引きおろし、計画課題を設定する。
 II：計画課題を解決するための戦略を仮定する。戦略は課題設定の時点で既に計画者が思い描いている。
 III：実態を明確化するために、また仮定された戦略を評価するために必要な情報の収集を行う。
 IV, V：情報の分析を通じて課題の評価を行ない、より具体的な問題点を明らかにする。
 VI：仮定された戦略の具体的な問題点に対する有効性を評価し、戦略決定を以て計画案とする。

PTをベースとした従来の計画プロセスは、調査が先行し、その分析によって計画課題が明確化され、計画が立案される。これに対し本プロセスは、PTのような圏域全体の調査を前提とせず、I、IIによ

って調査対象を絞り込む。従って、財政的制約は強いが地域構造や交通問題が複雑でない地方都市、においては、本計画立案プロセスが適すると言える。

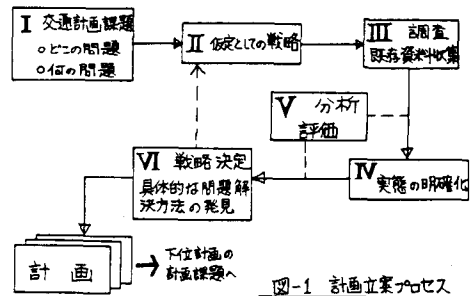


図-1 計画立案プロセス

3. 甲府市中心部の環状道路計画

(1) 計画課題の設定と戦略の仮定（I, II）

甲府市は人口20万の県庁所在都市である。近年の自動車の普及と居住人口の郊外化により、中心部の道路交通の混雑が顕著化している。図-2に示す通り中心部近傍において環状道路に相当する主要な路線が存在せず、中心部への通過交通混入が混雑の大きな要因となっていると予想される。

そこで、「中心部道路の混雑」という計画課題を設定し、その問題解決の戦略として通過交通排除のための「環状道路の整備」を仮定する。

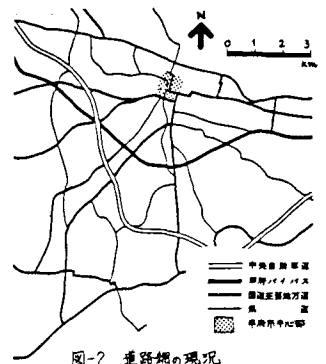


図-2 道路網の現況

(2) 調査（III）

中心部の交通に関する有効な既存資料がなかったため、比較的交通把握が容易で混雑の激しい通勤時間帯の交通について以下の調査を行った。

① 通勤アンケート調査

・調査対象区域：甲府市中心部約3 km

