

東京大学 学生員 ○中村文彦
 東京大学 正員 新谷洋二
 東京大学 正員 太田勝敏

1. 研究の目的と方法

本研究は、計画段階において、バスのためのループ状の道路を取り入れた成田ニュータウンを取りあげ、その計画に対する分析、評価を試みたものである。

研究の方法としては、まず、設計者に対してヒアリング及び資料分析を行ない、設計意図を把握し、次に、現実の使われ方について、バス事業者に対するヒアリング及び資料分析を行ない、居住者に対しては、独自にアンケート調査を行ない分析した。このアンケート調査は、無作為に抽出した高校生以上のニュータウン居住者に対して、バスサービス街路及びバス停に至るまでの経通、バス利用状況、個人属性について調査したもので、昭和59年12月中旬に実施し、訪問後日回収の形式で行ない、回収率は、87.2%である。

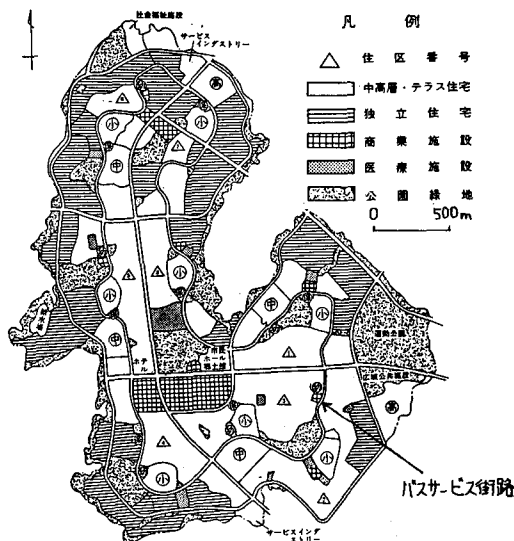


図1. 成田ニュータウン基本計画図

2. 成田ニュータウン及びバスサービス街路の概要

成田ニュータウンは、東京都心の東方約50km、成田市域にあり、成田空港の西方約8kmに位置する。開発主体は千葉県で、計画事業年度は、昭和43年度から昭和61年度まで、計画面積は487ha、計画人口は6万人、人口密度は120/km²である。昭和59年8月末現在、用地取得は99.9%完了しており、入居人口は計画の96.5%である。当ニュータウンは、都心から離れていて独立性が高く、また、設計上の特色として、歩車分離、バス優先道路設置などがある。(図1参照)

このバス優先道路は「バスサービス街路」といい、全長8.8km、幅員は並行する緑道を各々9~15m、最小曲線半径60m、最急勾配7%、進入規制等はなく、一般車両の通行も可能である。

3. バスサービス街路の設計意図

このバスサービス街路の目的は、従来のニュータウンにおいて、人通りの少ない緑道をぎざぎざにするために、緑道の中央にバスを通すことにある。バスの

ための街路と設ける発想は、イギリスのランコーンニュータウンから来たものだが、成田では、バス専用道に出来なかったため、一般自動車を排除する設計工夫がなされている。住宅地とのアクセス路を原則として設けないこと、走行速度も下げるために曲折と増やし、通過交通の排除を目指したこと二点である。

4. バスサービス街路上のバスの運行

この地域のバス事業者たる千葉交通は、このニュータウン計画に参加しておらず、計画時の運行計画にも無関係である。昭和47年に入居が開始され、開発側の千葉県と千葉交通の間で、暫定運行に対して基本協定が結ばれ、昭和52年には、事業完了時の運行に対して基本協定が結ばれた。現状の運行ルートは、成田駅西口土地区画整理事業が未完で、バスが車口へ迂回していることや、開発以前の既存路線が廃止できないことなどから、アンバランスで不便なものとなっているが、今回のアンケート等は、この現状ルートを土台に行なった。現在、一路線を除き、駅を起点としている。

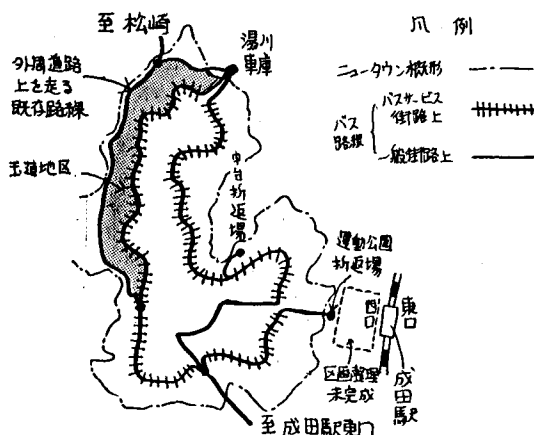


図2. 現況バスルート図 (成田駅起点の路線と示す)

なお、図2の影の部分、100~300 mの間隔で、2路線が並行しており、この研究では、玉造地区と命名し、路線の選択性に関して、分析を試みた。

5. バスサービス街路の評価

まず、バス停に至る経路の印象だが、好印象の回答が全回答の65%あり、印象は良いと言える。玉造地区の分析によれば、経路の印象が良いことが、バス路線選択の要因となっていることがわかる。(表1)

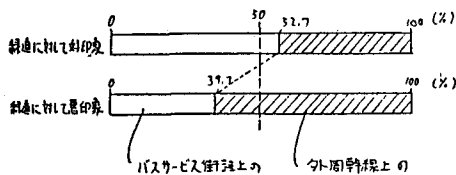


表1. 経路の印象とバス路線選択性 (玉造地区)

次に、バスの利用状況を表2にまとめた。当初の予定ほど利用されていない理由としては、料金、頻度、所要時間に対する不満が、意見として多かった。西口完成とともにほぼ改善されるが、所要時間に関しては、街路の曲折や路線形状を原因として指摘する意見もあった。また、自動車が便利だからバスを利用しないという意見も多く、モータリゼーションに対処しきれなかった計画の弱さも伺える。ただ、バス停までの距離に関しては、70%以上の回答者が近いと答えており、設計の難しさからか、不便な地区もあるものの、バス停へのアクセスの設計は、うまくいっていると思われる。

設計手法については、街路からの自動車排除を徹底して目指していたのだが、個々の手法に問題点が残っ

○ 通勤通学目的

1. 必ず利用する	49 (人)	11.9 (人)
2. ときどき利用する	65	18.4
3. たまに利用することある	114	32.3
4. 全く利用しない	132	37.4
5. N.A	21	

(有効回答
353票)

○ その他の目的

1. 非常によく利用する	32 (人)	4.9 (人)
2. ときどき利用する	142	21.6
3. たまに利用する	266	40.4
4. まず利用しない	218	33.1
5. N.A	37	

(有効回答
658票)

表2. バスの利用状況

ていたようである。まず、曲折のデメリットは大きい。利用者の20%が、乗り心地の不満を訴えており、所要時間の増加もデメリットと考えられる。バス運転士にとっては、見通し悪く運転しづらい道路となってしまうようである。もうひとつの、住宅地との自動車用アクセス路をなくすことに関しては、大半の地区でうまくいっており、自家用車利用者の18%が、住宅地とアクセスしていないことに不便を感じているほどである。しかし、現実には、2・3住区を中心に、23か所ものアクセス路があり、設計の難しさを物語っている。

なお、成田ニュータウンをとらえるにあたり、空港開港の遅れ、周辺工業整備の遅れ、予期せぬモータリゼーションの普及は、様々な事柄に影響を及ぼした、忘れてはならない事柄である。

6. 今後の課題

今回の研究の中心をなすアンケートデータは、事業の完了していない昭和59年に行なったもので、完全な計画事後評価を行なう資料としては、やや不十分である。バス路線細も改善される昭和61年春の事業完了時以降に再調査する必要がある。

また、今回の研究における分析、評価は、決して総合的なものではなく、極めて不十分である。当初の設計意図である、「緑通がにぎやかになる」に関しては、詳細な分析ができておらず、そのような意味でも、完全な計画事後評価ではなく、ごく一面からの評価としか言えない。

今後の課題としては、以上の事柄に対して引き続き研究することが考えられる。

謝辞：最後に、資料を提供して下さった千葉県、千葉県交通、市浦都市開発運集コンサルタントの方々に、厚く御礼申し上げます。