

Ⅳ-147

新規大規模開発地の歩行者交通についての研究

広島大学大学院 正会員 ○大東延幸
東京大学工学部 正会員 原田 昇
東京大学工学部 正会員 太田勝敏

1. はじめに

大都市および近傍の新規大規模開発地には多くの場合鉄道駅が計画的に建設され、そこまでの交通アクセスは確保されている場合が多い。しかし新規大規模開発地は、容積率・建坪率の関係等で敷地の区画が既存の業務地区の場合より大きい場合が多く、それらの理由等で鉄道駅からの歩行距離が長い場合が多い。いくつかの新規大規模開発地では歩行者交通に配慮したとされる施設が作られているが、種々の理由により¹⁾必ずしも歩行者にとって十分な物が作られているとはいえない場合が多いと考えられる。そこで本論では、上記のような問題があると考えられる大都市および近傍の新規大規模開発地の歩行者に配慮されたとされる歩行者施設を検証し、そこに立地する企業と従業員の方々に對して調査を行い、歩行者施設と歩行者環境に對する問題点を検討した。

2. 調査対象地の概要

本論では上記のような鉄道駅からの端末交通としての歩行者交通に問題点があると考えられる新規大規模開発地として、千葉市の幕張新都心を対象とした。幕張新都心は千葉県企業庁によって開発された新都心事業で、本論で対象としたのはJ R 海浜幕張駅をほぼ中心とする東西約700m、南北約1000mの業務・商業を中心とする地区である。幕張新都心内で歩行者交通に関して配慮がなされたとされている点は、J R 海浜幕張駅を起点にJ R 京葉線の南北両側の地区に張り巡らされた、スカイウォークと名付けられたペデストリアンデッキである。歩行者交通の視点からこの施設の長所をまとめると

- ・J R 海浜幕張駅前でスカイウォークの高さまで昇ると後は建物の中まで同一レベルである点 と、
- ・一部の建物の2階内の広場や通路の一部もスカイウォークのネットワークの一部として通り抜けることが考慮された設計となっている点、である。

一方この施設の歩行者交通の視点での問題点は、

- ・現在工事中のところがいくつかあり地上へ降りなけ

ればならない箇所がいくつかある点。

- ・屋根や風よけのある箇所が非常に少ない点。¹⁾
- ・一部、夜や休日に閉鎖される箇所がある点である。

3. 調査の概要

本研究で行った調査の概要は、幕張新都心内の歩行者施設と歩行者環境への認識や改善希望等、アンケート方式で行った。本論で対象とした企業は、

- ・通勤定期の管理など、会社の従業員の通勤状態を把握できる部課のある企業、
- ・スカイウォークと現在または将来接続する企業、
- ・鉄道駅からある程度歩行距離が長いところに立地する企業を対象とするため駅前広場に接していない区画の企業を対象とした。

調査の対象は

- ①通勤定期券の管理を行っている総務部などの代表の方に、会社の意見を伺う会社用、

- ②上記の企業の従業員で海浜幕張駅から徒歩で通勤されているに、個人の意見を伺う従業員用、
- の2種類で、この二つは多少内容を変えてある。

調査方法は調査員が直接各企業を訪問し、担当の部課の方にアンケート用紙を配布し、再び調査員が訪問し回収する方式をとった。

4. 幕張新都心内の歩行者施設への認識

各企業が現在の場所に進出された理由の中にスカイウォークの存在が少しでも関係するかの問には、関係がある、が29%。関係がない、が71%であった。

次に、スカイウォークの存在が、営業上のメリットになっていると考えるかの問には、従業員の通勤に便利と答えた企業が全体の31%、客の来訪に便利であると答えた企業が全体の25%であった。

幕張新都心の開発者は歩行者施設としてのスカイウォークを企業活動にも配慮した施設と位置づけているが、企業にはそこまで認識されていないと考えられる。

次に、従業員がスカイウォークをどの程度利用しているかについては、従業員の企業とスカイウォークの接続の状態別に表1の様に整理した。

表1 スカイウォークをどの程度利用しているか

A, スカイウォークが最短で接続している企業
1, 全てスカイウォークを利用する。 60%
2, 一部スカイウォークを利用する。 40%
3, 全くスカイウォークを利用しない。 0%
B, スカイウォークが通じているが、途中工事区間や途切れた区間のある企業
1, 全て, 31% 2, 一部, 49% 3, 利用しない, 20%
C, スカイウォークが通じているが、それだけでは遠回りになる企業
1, 全て, 6% 2, 一部, 6% 3, 利用しない, 88%

Aの様に最短で接続しているのに使われないのは、海浜幕張駅の改札からスカイウォークの2階レベルまで階段を上らなければならない事、スカイウォークが企業の2階で接続していてもその企業の主な玄関が2階に無い企業が存在するなど、計画が細部まで詰められていない点がある事が理由として考えられる。またB, Cの様にスカイウォークが未整備であるのは、公共側の整備の遅れが問題である。

5, 幕張新都心内の歩行者環境への認識

企業が、J R海浜幕張駅から職場の企業までの歩行者環境についての将来の改善希望を7つの選択肢から1位から3位まで順位を付けて選択してもらい、重み付けで集計した結果が表2である。

表2 歩行者環境に対しての将来の改善希望

屋根をつける	46%
風よけをつける	19%
地上の歩道を結ぶ地点を増やす	14%
昇り降りのエスカレータを取り付ける	11%
歩く距離が長いので動く歩道を導入する	6%
付近に草花を増やす	4%

次に従業者にも同じ歩行者環境についての現状の問題点の意識を同様にまとめたのが表3である。

あわせて、同じ歩行者環境の将来の改善希望を同様にまとめたのが表4である。

現状の問題点・将来の改善希望共に屋根に対する希望が一番多かった。これは幕張新都心は海に近いた

表3 歩行者環境に対しての現状の問題点の意識

屋根が少ない	32%
風よけが少ない	27%
歩く距離が長い	15%
階段の昇り降りが多い	12%
景観が単調である	6%
樹木や草花が少ない	4%
工事中のところが多い	4%

表4 歩行者環境に対しての将来の改善希望

屋根をつける	36%
風よけをつける	22%
動く歩道を導入する	13%
昇り降りのエスカレータを取り付け	14%
付近に草花を増やす	4%
地上の歩道を結ぶ地点を増やす	9%
鳥の声や音楽を流す	2%

め風が強く雨は横殴りになることが多いからだそうである。しかしこの解決は法的に難しい。¹⁾

6, まとめ

今回の調査で対象とした企業のJ R海浜幕張駅からの徒歩距離は約400m～1100mである。上記の検討から、幕張新都心内では企業・個人共に歩行者環境への不満な点は存在し、その中には徒歩距離が長いという問題点は含まれているが、改善への希望順位は低い。ここから歩行距離が長いという問題点以前に、この歩行者施設が²⁾必ずしも歩行者にとって充分であるとはいいいない施設であると考えられる。今後の課題としては、個別の新規大規模開発地の特性に合わせた歩行者施設のあり方について検討したい。

参考文献

- 1) 大東・原田・太田, 「公共的空間に導入された短距離交通機関についての研究」, 土木計画学研究・講演集No16, pp. 249～254, 1993
- 2) 大東・原田・太田, 「大規模開発地の端末交通についての研究」, 土木計画学研究・講演集No17, pp. 599～602, 1994