

都心部総合交通施設整備計画の策定 ―千葉市を例として―

明星大学 正員 広瀬 盛行

1. 総合交通施設整備計画策定の意義

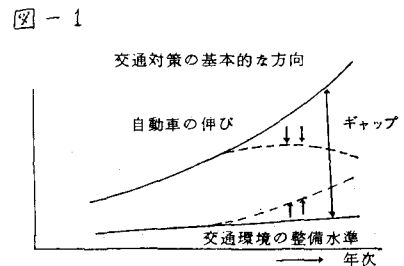
我が国における多くの都市では、明治の市区改正、大正の都市計画法制定、並びに戦後の復興計画によって、都心部街路網の整備に対しては非常に多くの努力が捧げられてきた。しかし、昭和30年代より始まった急速なモータリゼーションの進展によって、特に諸機能が集中している多くの都心部では、交通環境が著しく悪化してきたために、ここで再び見直さなければならない時期に至っている。

昭和54年度より始まった総合都市交通施設整備計画立案調査（建設省）は、以上の主旨に沿うものであるとみることが出来る。従来の考え方では、都心部の基本的形態を備えること、又、交通需要の増加に対応して施設を増強することが主題となっていたが、本計画調査では、あらゆる手段、例えば交通規制、バス路線網の再編、新交通システムの導入等によって交通の増加を軽減せしめることも重視し、更に円滑な自動車交通の流れを確保しながら、人と自動車交通の調和を目指し、交通環境を整備することが主要な課題となっている。

2. 都心部交通対策の基本的方向

多くの場合、都心部における自動車交通問題の基本的な原因は、次の概念図に示す如く、自動車交通の増加に比して交通施設の増強が遅れ、そのために生ずるギャップが次第に拡大しつつあるためと言える。

この考え方が適応し得る都市に於ては、自動車交通対策の基本的方向は、以上のギャップを何等かの方法で縮小していくことではない。その具体的な施策は、当然のことながら、その都市が置かれている諸条件によって異なる。しかし、共通し得る点は、両サイドからの文脈、即ち、都心部に流入する自動車交通需要の伸びを軽減せしめる方法と、交通施設の整備を促進し、都心部における交通環境の整備水準を高めて行く方法と同時に採用していくことである。



都心部に流入する自動車交通需要の増加量をコントロールする方法は、主として次の3通りの方法があり得る。①の方法は交通規制（駐車場対策を含む）によるものであり、②の方法はバス網の整備、モノレール又はその他の新交通システムの導入等、大量輸送交通機関を積極的に整備していくことであり、③の方法は、長期的な対策である土地利用計画による都心機能の分散化である。

以上の方法を各都市にどのように採用していくかは、その都市が置かれた条件によって異なるが、その都市の交通特性を十分に把握し、無理な流入規制のみに偏することなく、交通施設の整備計画と密接に関連しながら、且つ、幾つかの方法を組合わせて実施していくことが大切であると言えよう。

尚、交通施設の整備に関しては、単に街路を拡巾、又は新設して自動車交通容量の拡大をはかるのみならず、自動車交通量の増加のみならず諸弊害から生活環境を守るために、次に述べるような考え方による整備の方向が工夫されなければならない。

★ 交通環境整備の技術指針

都心部に於ける具体的な施設整備計画の方向は、その都市の基礎条件によって極めて多様であるが、内外に於ける最近の都心交通施設の整備では、人と車の調和を重視し、次のような考え方が重要視されるようになって来た。

① 都心部交通体系の骨格

放射線をベースとするような都市では、可能な限り図-2に示すような構成が望まれる。この場合、外側の環

状線は広域的な放射線を受け、都心部通過交通をバイパスさせ、内環状線は多様な都心交通の集散交通幹線として役立つ。これに駐車場並びにショッピングモール等が加われば図-3のようになる。

図-2

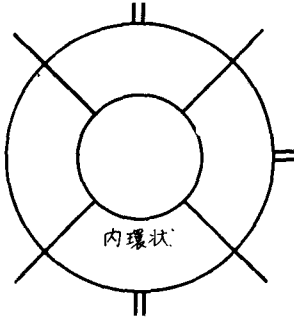
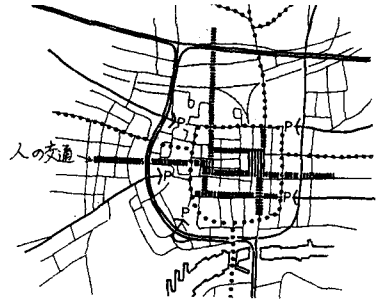


図-3



② 交通セルの考え方とその応用

住宅地では、図-4に示す「居住環境地区」の考え方が普及している。西ドイツのブレーメン市の都心計画で提案された「交通セル」の考え方は、図-5に示す如く周辺道路からサービスされるA、B、C、D、の4つの「セル」があり、各「セル」の境界には「交通のカベ」（このカベには脇車は流入出来ず、多くの場合歩行者専用のショッピングストリートになる）が配置される。いずれも都心部に歩行者専用の空間を設定する工夫と見ることが出来る。

図-4 居住環境地区

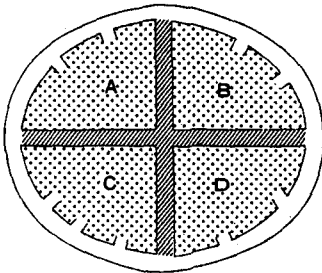


図-5 トラフィックセル

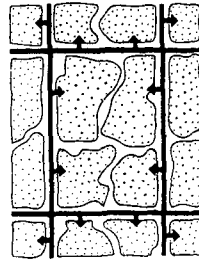
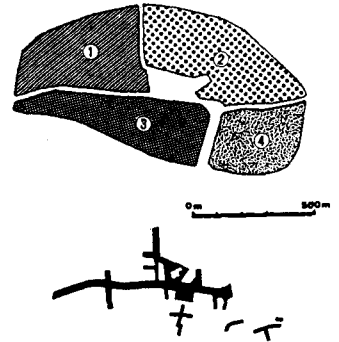


図-6 ブレーメンにおける例



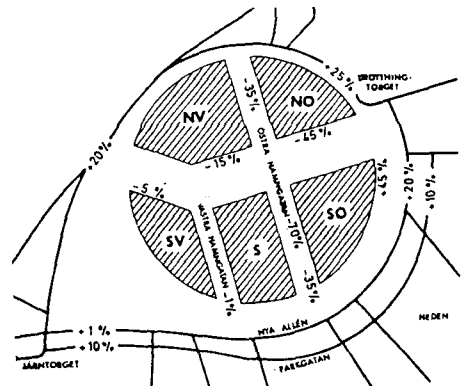
③ ゾーンシステムの応用

スエーデンのエテボリで実施されているゾーンシステムは、図-7に示すように、①都心部を主要街路によって5つのゾーンに区分する。②周辺に都心環状線を整備し、

①ゾーン内の既存道路を殆んど一方通行方式とする。更に都心部全体の交通規制は、可能な限り都心環状線の利用等を高めるように工夫する等が基本となっている。

ゾーンシステム採用後は、都心環状線の交通量は20~25%増加したが、バス通りとなっている都心内の主要幹線（ゾーンの境界）の自動車交通量は、一部の区間を除いて概ね35~40%に減少せしめることに成功している。

図-7 エテボリのゾーンシステム



3 千葉都心における計画策定の事例

3-1 都心部交通にみられる問題点

調査対象区域の都心部は図-8に示すように戦災復興計画によって根幹となる街路網は一応整備されている。しかし、復興計画の将来人口を30万人（現在は人口約50万人）と想定して設計されているために、今日では都心部臨海方向に更に拡大し、都心の幹線街路は駅前線の中員50mを除くと、殆んどが2車線で、現在では容量が著しく不足している。

そのほか、④ 従来の都心と臨海の新都心を結ぶ幹線の欠除、⑤ 国鉄東口駅前にすべてのターミナル機能が集中しているために混雑が著しい、⑥ 街路網計画は歩行者交通に対する配慮が十分でなかった等が問題となっていた。

3-2 交通環境改善の基本方針

総合都市交通施設整備計画調査の要領に従って詳細な交通実態調査を行ない、地域の特性を十分に把握した上で、前述の計画指針に沿い、次の点を基本として整備計画を策定するものとした。

- ① 都心部における自動車交通需要の伸びを減少せしめる方法としては、モノレール計画とバス網の整備による。
- ② 既存の街路網を大巾に変更することは不可能に近い。しかし、整備効果が大きく期待し得る都心環状道路等については万難を排して施設を拡充していく。
- ③ 都心部全域において歩行環境を整備することを重視する。
- ④ 既存の道路と新設の都心環状を一体とし、交通規制等により自動車交通の円滑な流れを確保する。
- ⑤ トラフィック・セルの考え方は、特定ブロックのモール計画等において採用していく。
- ⑥ 都心部の建物群はこれから大きく変る可能性があるので、そのような地区では建物と交通施設を一体（交通建築）として扱う再開発構想を最初に立案し、次いで交通施設の整備計画を策定する方法を採用する。

3-3 主要な提案事項

以上の基本方針に基づき、次のような点において主要な提案がなされた。

① 幹線道路網構成の改訂

旧都心と臨海の新都心の結合、都心通過交通のバイパス化、駅広機能の分散化等を目指し、主として都心環状道路を加えて、図-9又は図-10のように改訂することとした。

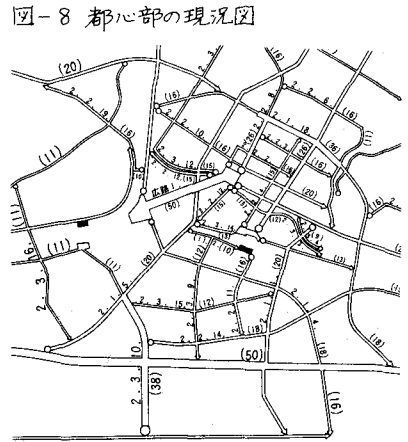


図-9

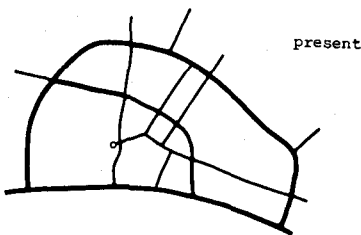
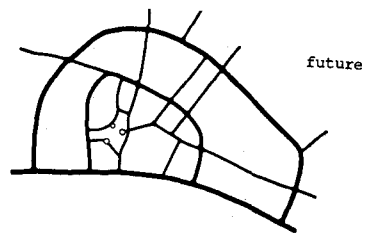


図-10

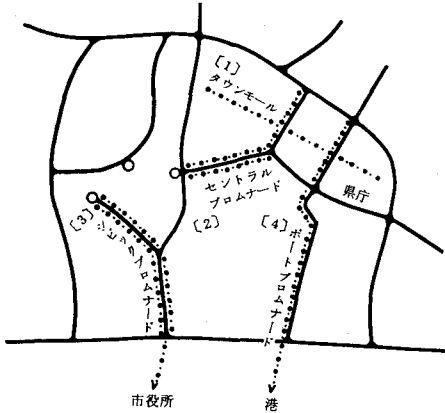


② 駅前広場機能の分散化

広場機能が東口の1点に集中していたパターンを、前述の都心環状道路計画と関連させ、北口と西口に機能の一部を分散するものとした。この計画が実現出来ると、現在の東口の混雑は大いに改善される。

③ 都心部プロムナード計画

図-12 プロムナードの計画



④ トラフィックセルの応用による商業地の整備

図-14 A地区の設計例

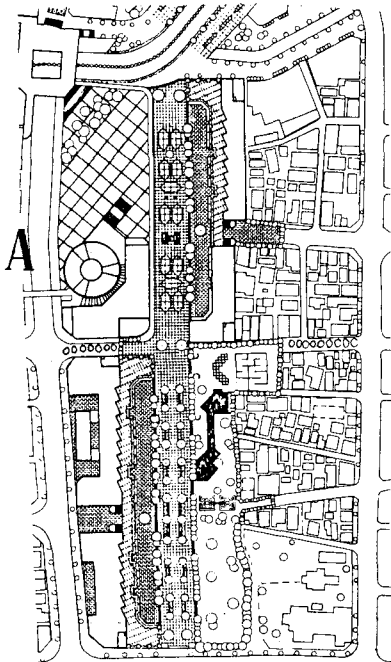
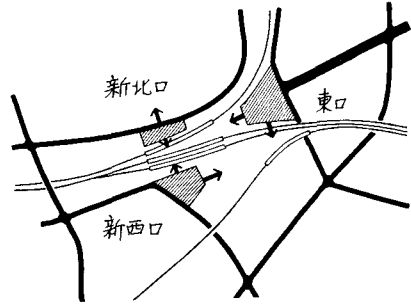


図-11 駅前広場の配置



都心部における歩行環境の改善と一体的商業地の発展を目指し、4系統のプロムナードを設定した。特にセントラルプロムナードは中員50mの駅前通りであるが、歩道を十分な広さに拡げ、国鉄千葉駅周辺の商業、業務地区と従来の中心商業地区を結ぶ都心軸として整備するものとしている。

図-13 トラフィックセルの採用箇所 (A・B)

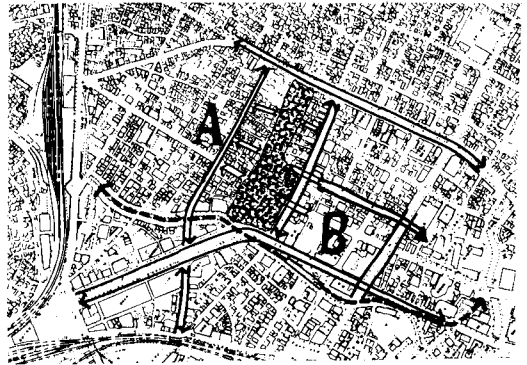


図-15 B地区の設計例

