

大規模開発地の端末交通についての研究*

Study of feeder trip of large development area

大 東 延 幸** 原 田 昇*** 太 田 勝 敏****

By Nobuyuki OHIGASHI, Noboru HARATA and Katsutoshi OHTA

1, はじめに

大都市および近傍において、都市型の新規大規模開発地が幾つも計画・建設され、これらには多くの場合鉄道駅があり、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、超高層の建物が建てられる場合が多くそのため容積率・建坪率の関係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ほとんどである。このように開発の区画が大きい場合ため鉄道駅からの歩行者の歩行距離が長い場合が多い。新規大規模開発地の歩行空間は不特定多数の人が利用する公共的な空間であると考えられるが、端末交通手段が無くトランスポーションギャップが生じていると考えられ、短距離の交通需要は必ずしも満たされていない場合が多いと考えられる。そこで本論では、このような問題があると思われる大都市および近傍の新規大規模開発地に立地する企業と従業者の方々に対してアンケート行い、歩行者環境に対する意識を調査検討し、歩行者支援のための短距離交通機関の導入の可能性について検討した。

2, 調査対象地選定の理由とその概要

(1)調査対象地選定の理由

本論では上記に挙げたような端末交通上の問題点のある新規大規模開発地の中で

- ①計画的に開発された、大都市および近傍の、都市型新規大規模開発地であること

*キーワード：新規大規模開発地 端末交通 トランスポーションギャップ

** 学生会員 工修 東京大学大学院 工学系（都市工学）

*** 正会員 工博 東京大学助教授 工学部都市工学科

**** 正会員 Ph.D 東京大学教授 工学部都市工学科

（〒113 東京都文京区本郷7-3-1）

- ②開発地内の歩行者交通に、配慮がなされた、とされていること

の点を考慮し千葉市の幕張新都心を対象とした。

(2)調査地の概要

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、有名な日本コンベンションセンター（幕張メッセ）は1989年にオープンした。

このうち1994年6月現在、主に利用が始まっているのは幕張新都心の住宅用地を除く地区である。

この内、本論で対象としたのは図1に示すように幕張新都心の鉄道駅の玄関であるJR海浜幕張駅をほぼ中心とする東西約700m、南北約1000mの地区で、JR京葉線によって南北にほぼ等分されている。これらの各区画の中で、JR海浜幕張駅駅前広場に接する北側の幕張テクノガーデン・南側のワールドビジネスガーデンは、千葉県企業庁が建設した複合建物群で1階には小売業・飲食業等が2階以上には複数の企業が入居し、南北地区の玄関的な建物である。その他の区画は、現在のところ北側の地区は企業の自社ビル的な性格の強い建物が複数建設され営業しており、南側の地区は、幕張メッセ、ホテル、小売業、企業の建物が営業している。1994年6月現在、●の位置には建物が建ち企業が進出・営業を始めている。（図1参照）

幕張新都心内の歩行者交通に関して配慮がなされたとされている点は、スカイウォークと名付けられたベデストリアンデッキである。これはJR海浜幕張駅を起点にJR京葉線の南北両側の地区に張り巡らされるベデストリアンデッキで、最終的に計画では総延長18kmになる予定である。

(3)調査方法の概要

本論では幕張新都心内の企業と従業者が、歩行者

環境とスカイウォークに対してどのような意識を持っているかをアンケートによって調査した。

対象とした企業は

I 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

II スカイウォークと現在または将来接続する企業

III 鉄道駅からある程度歩行距離が長いところにあ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。アンケートの内容の概要は

i 幕張新都心内の歩行者環境とスカイウォークへの認識や改善希望等

ii 幕張新都心内へ歩行者を支援するための動く歩道の導入の可能性や希望等

である。アンケートの配布対象は

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。①は16社から、②は各社計91名の方から解答を得た。

調査時期は1994年6～7月で、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。同時に各企業の担当者から意見を聞くこともできた。

3, スカイウォークの特徴

スカイウォークの歩行者環境についてその特徴をまとめると以下になる。

(1) 主な仕様

- ・幅、主に約4～10m 高さ、2階レベルで統一(建物の2階レベルと同一)
- ・建設担当の違いによる手すりの高さや幅は極力そろえてあるが、デザインは統一できていない。

(2) 建設の担当、管理

- ・駅前、道路横断部分、公園(メッセモール等)は開発者である千葉県企業庁が担当し、
- ・企業等が進出している各区画はその敷地内に進出した企業が担当する。

(3) 歩行者交通の点から見た特徴

・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。

・幕張テクノガーデン・ワールドビジネスガーデンの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。

(但し、深夜・早朝および休日には原則閉鎖)

(4) 歩行者交通の点から見た問題点

・現在のところ工事中の箇所がいくつか有り、地上へ降りなければならない箇所がある。

・屋根や風よけのある箇所が非常に少ない。¹⁾

1994年6月現在の供用されているスカイウォークのネットワークを図1に示す。

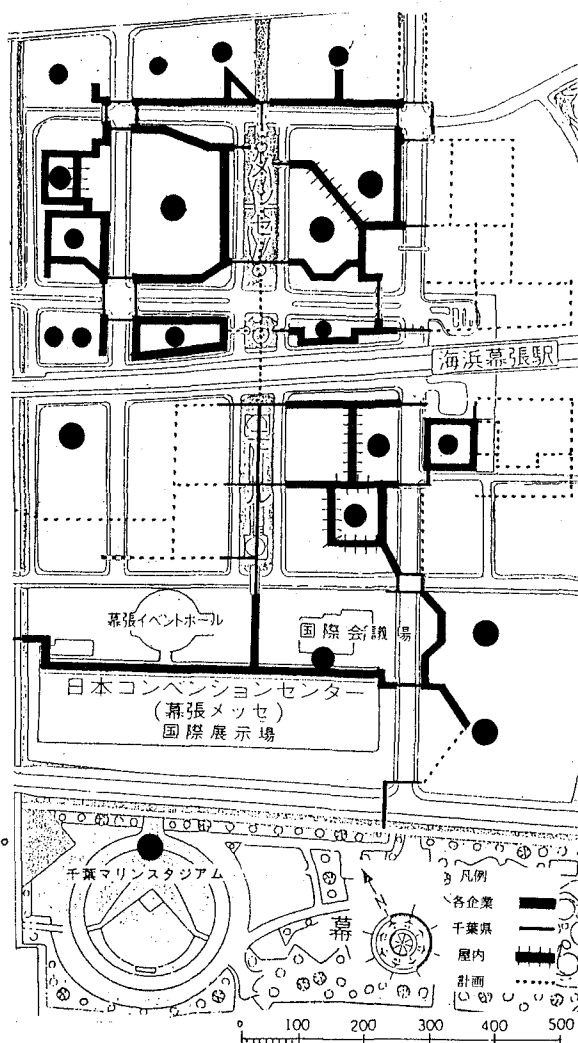


図1 幕張新都心内のスカイウォークの現状

4、従業員の幕張新都心内の歩行者環境への認識

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%	
D,スカイウォークが通じていない企業	
3,全くスカイウォークを利用しない。	100%

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過渡期的なものかもしれないが、スカイウォークの整備は進出する企業側が接続部までを整備済であるわけであるから、公共側の整備の遅れが問題であるのは事実である。

次に、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現状の問題点を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%

あわせて、海浜幕張駅から職場の企業までのスカイウォークに対し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、同様に重み付けで集計した結果が表3である。

表3 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%

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⁾

表2と表3の結果から現状の問題点で順位を問わず歩く距離が長いと答えたのは91人中39人であったが、この39人の中で将来の改善希望で順位を問わず歩く距離が長いので動く歩道の導入希望は18人と約半分であった。これは現状では歩くには長い、屋根や風よけ等に比べると我慢できる事と認識されていると考えられる。

なお、動く歩道の導入時に利用者から利用料金を徴収することについての問には、賛成1人、残りの90人は反対であった。この結果からも幕張新都心内では歩行距離が長いことは、利用者が利用料金を負担してまで解決せねばならないほどの問題ではないと認識されていると考えられる。

5，企業の幕張新都心内の歩行者環境への認識

各企業にも、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現状の問題点を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、重み付けて集計した結果が表4である。

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	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%

表4より個人の場合より企業の方が距離が長いことに対しての改善の意識の順位は低い。

表5 企業の属性と意向

企業	企業の属性			企業の意向	
	1, 種類	2, 距離 (m)	3, 通勤 比	建設管理 費用負担	利用料金 負担
A	集客	1100	9%	×	—
B	業務	800	28%	×	○
C	業務	700	50%	×	—
D	業務	650	73%	×	×
E	業務	650	11%	○	○
F	集客	650	58%	×	—
G	業務	600	50%	×	×
H	業務	600	11%	×	—
I	業務	550	50%	×	×
J	集客	550	50%	×	○
K	業務	550	63%	—	—
L	業務	500	75%	×	○
M	集客	400	—	×	×
N	業務	400	59%	—	×

注) 1,業務主体の企業か、集客主体の企業かの区別
2,海浜幕張駅からの徒歩通勤者／従業員の数
3,海浜幕張駅からの徒歩距離

動く歩道の導入時の各種費用の負担に対する企業の態度に対する考え方については、企業として利用者から利用料金を徴収することについては全企業が反対した。

次に企業による建設・管理費用の負担の是非と企業による利用料金を負担の是非について、企業の属性（業務か集客か、駅からの徒歩通勤者の割合、駅からの徒歩距離）との関係を示したのが表5である。

動く歩道の導入が企業のメリットになるなら建設管理費用の負担に応じて良いという企業は1社だけで、利用料金の負担なら良いという企業はやや多いがどちらも少数派である。この結果からも歩く距離が長いということが企業にとって必ずしも優先順位の高い問題ではないことであることがわかった。また企業の属性との明確な関連も見られなかった。

6，まとめ

これまでの検討から、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、その中には歩く距離が長いという事は含まれている。しかし歩行者環境改善への希望順位としては低く、企業も個人も概ね費用を負担する意志は低いと考えられる。従って企業の立場だけでは「歩く距離が長い→動く歩道の設置」の可能性は低いと考えられる。

しかし新規大規模開発地でトランスポーテーションギャップが存在するのは今回の調査からも明らかであるので、この解決のために短距離交通機関（ここでは動く歩道）を導入するためには、例えば短距離交通機関の導入によって開発地の価値が上がる等効果を明らかに明示することが必要であると考えられる。

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