

甲府都市圏を事例とした地方広域交通計画策定に係わる一考察-交通計画策定手法の課題と対応方法について

Considerations upon Drafting an Area-side Local Transportation Strategy--Preblems and Solutions
with regards to the Techniques used in Drafting a Transportation Strategy.

花岡利幸**・田島一久***・佐々木政雄****

By Toshiyuki HANAOKA**, Kazuhisa TAJIMA***, Masao SASAKI****

1. はじめに

都市圏道路のネットワーク整備は、将来の交通量の需給バランスの予測のもとに将来道路網ネットワークを設定し、交通配分手法によりその必要性、容量緊急性等を検証し、その整備が進められている。

現在、主として、大都市圏を対象として都市P.T調査が、地方都市圏には概ね都市OD調査が、全国各都市圏において実施され、これら既成の交通調査による実査データに基づく、配分手法等については、これまでの研究成果のもとに、一般的手法として汎用されている。しかし、都市圏の将来像の設定と、それに基づく道路ネットワークの設定についての計画プロセスは、必ずしも明確となっていない。即ち、交通調査、解析、予測については精緻な手法として確立しているのに対し、それに繋げるべき都市圏の将来像および道路ネットワーク設定の計画的な手法のプロセスの弱さが指摘されてきたところである。

自動車中心の地方都市圏における交通計画策定にあたっては、都市OD調査をもとに行われるが、高速交通時代においては、都市圏将来像の計画論的視点の重視がより一層必要とされている。

以上の認識のもと、甲府都市圏においても平成2年度に、都市OD調査を実施するにあたって、前述の従来から指摘されている計画論的弱さを克服すべく、検討体制を整備し、都市圏の将来像についての検討を行い、将来道路ネットワークを策定した。

本論文は、甲府都市圏における実践^{1), 2)}を通じて、

計画策定にあたっての体制づくりと、検討プロセス並びに、これに基づく圏域の将来像と道路網ネットワーク計画について述べ、特に、都市OD調査による地方都市圏の交通計画策定にあたっての課題と対応方法についてその方向性を示すことを目的とする。

2. 体制づくりと検討プロセス

(1) 地域の現状

モータリゼーションによって過去半世紀における地方都市圏、甲府盆地において中心都市の拡大、周辺農村地域の都市化の進展が見られた³⁾。その中で高速道路ネットワーク整備、高速鉄道の建設計画が国家的プロジェクトとして進んでいる。

地域住民の日常生活は、既に市町村域を越えた地方都市圏ワイドで行われているにも拘らず、地域行政の枠組みは市町村単位が主体的役割を演じているのが現実である。上位計画に整合する地域レベルの基盤整備のために、従来の市町村ワイドの枠組みにおける地域・都市計画の他に、広域な地方圏計画の必要性が生じている。

(2) 計画課題への対応方法

以上のような圏域の広範な計画課題への対応を図るにあたって、道路ネットワーク策定を第一義の目的とする都市OD調査の実施機会をとらえて、より広い柔軟な計画的視点とその対応が必要とされた。

そのため、都市OD調査への検討組織体制を整備し、広域的、長期的視点をもって当都市圏の将来像を論議し、あるべき姿の具体像をできる限り明確に打ち出すこととした。

図1に示すように、都市圏の将来像検討組織と都市OD検討組織との2グループ体制とした。前者グループにより関東中部地域における甲府圏域の歴史

*キーワード：総合交通計画、交通網計画、地域計画

**正員、工博、山梨大学土木環境工学科

(甲府市武田4-3-11 TEL/FAX0552-20-8599)

***建設省関東地方建設局企画部都市調査課

(東京都千代田区大手町1-3-1 TEL03-3211-6261)

****正員、技術士、(株)トリイ74建築都市計画研究所(東京都千代田区九段南2-2-5 TEL03-3239-0151)

的、広域的、長期的視点のもと、甲府都市圏のより良いあるべき姿について論議を先発し、この将来像実現のための交通体系の基本的あり方を明示した。それに対し圏域の将来像を実現するための道路体系を後者グループにより、実査データに基づいて、将来交通需給バランス等の実証的な数量データの裏付けにより、計画策定を行った。

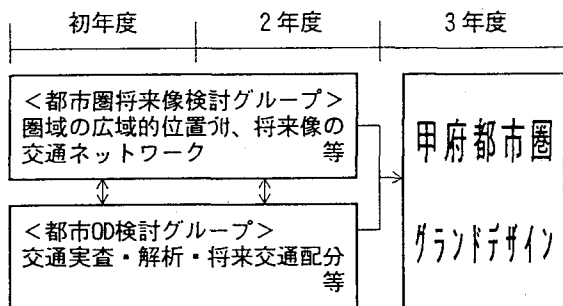


図1 計画策定検討体制

3. 地方都市圏の将来像

(1) 当圏域の位置づけと計画課題

a) 広域的位置づけ

山梨県は、本州の中央部である関東地方の西部にあり、東京大都市圏と中部地方内陸部を結ぶ位置にある。

西側および南北部は中部地方の静岡県、長野県に接しているが、東側は、関東地方の埼玉県、東京都、神奈川県に接し、圏域的には首都圏に包含される。

甲府地域は、中央自動車道、J R中央線により東京までおよそ1.5時間、名古屋までおよそ3時間の距離にある。

また、東京～名古屋間を国土軸の視点でみると、当圏域を含む中央道沿道地域は、都市の人口規模、人口増加とも東海道沿道地域に比べ現在は低い水準にある。その中で甲府都市圏は、比較的大きな都市圏を形成している。

b) 地域の将来像と計画課題

このような状況において、静岡県と長野県を結ぶ中部横断自動車道の内、県内15kmの区間が、平成4年1月に整備計画区間に格上げされ、さらにリニア実験線の建設が実現化するなど、当圏域をめぐる環境はとりわけ広域交通体系の大きな変化が予想さ

れ、現状の位置づけに比べて首都圏のみならず将来において、国土構造からみても、重要な役割を担う地域と考えられる。

c) 地域構造、都市機能上の整備課題

以上の広域的位置づけ、特に広域交通の変化に対応して当圏域の整備課題を、以下のように設定した。(圏域内各都市のポテンシャル強化)

甲府都心部への一極集中構造から多極連携型への変革を図るためには、圏域内各都市の既存機能の全体的なボトムアップを図りつつ、地域特性を踏まえた新たな高次都市機能の導入によるポテンシャルの強化が必要である。

(圏域内各都市の連携強化)

拠点核「甲府」への集中傾向の強いネットワークの改善を図るためには、圏域内のそれぞれの都市域における都市機能強化を図るとともに、圏域内各都市の機能の相互ネットワーク化による連携強化により圏域全体としての集積のメリットを活かすことが必要である。

(拠点核「甲府」の強化)

圏域全体として首都圏の一翼を担う拠点地域となるためには、圏域内各都市におけるポテンシャル強化とともに、その拠点都市である「甲府」のさらなる都市機能強化による圏域としての広域都心形成を図る必要がある。

(新たな時代に対応する地域開発)

既存都心の強化と同時に、中部横断自動車道、リニア中央エクスプレス等の整備による新たな時代に対応するためには、長期的視点に立った新たな広域の高次都市機能導入による、新規地域開発を今後整備が予想される圏域南部地域の広域交通結節拠点に展開する必要がある。

(2) 当都市圏の目標と将来像

a) 都市圏の目標

広域都市圏全体の目標を「21世紀の交流拠点地域」と設定し、人、物、情報、文化、技術等のあらゆる交流拠点として、甲府広域都市圏を育成しているものとした。

b) 都市圏の将来構造

甲府都市圏は21世紀において、首都圏と中部・近畿をつなぐ重要拠点地域とし、さらに国土幹線軸

のクロスポイントとしての国土措置の重要な役割を期待するものとして位置づけた。東京大都市圏からの諸機能の受け皿として多極分散型国土構造を実現する広域都市圏とした。

そのため当域そのものが、甲府一極都市構造から圏域内各都市が協力し独自性を有する多極型都市構造への変革が必須の要件とされた。

4. 甲府都市圏の将来像を支える将来交通体系のあり方

(1) 交通体系の基本方針

都市圏の目標を踏まえ、交通体系の基本的考え方を次のように設定した。

- a) 甲府地域の広域的ネットワークの強化
 - ① 東西高速軸（中央自動車道）の機能強化
- b) 周辺地域とのネットワーク強化
 - ① 峡北・長野方面への連絡
 - ② 東山梨、東部地域及び埼玉・東京方面への連絡
 - ③ 東部圏域、神奈川方面への連絡
 - ④ 東八代・富士北麓の各圏域、静岡方面への連絡

- ⑤ 峡西、峡南の各圏域、静岡方面の連絡
- c) 広域都市圏を支えるネットワーク強化
 - ① 高速交通軸の連携強化軸の整備促進
 - ② 重点地区の骨格幹線交通軸の整備促進
- d) 高速交通軸アクセス強化軸
 - ① 中央自動車道の甲府南IC 甲府昭和IC. および一宮御坂IC. へのアクセス強化。
 - ② 中部横断自動車道への主要なアクセス軸の整備
 - ③ 中部横断自動車道と中央自動車道を連携強化する路線の整備
- e) 重点地区の骨格連携交通軸
 - ① 甲府都心地区と甲府南部地区を連携する南北幹線軸の整備
 - ② 甲府南部地区と中部横断自動車道沿道地区を連携する東西交通整備
 - ③ 甲府都心地区と石和町周辺地区を連携強化する東西交通軸の整備
 - ④ 甲府南部地区と石和町周辺地区を連携強化する交通軸の整備
 - ⑤ 甲府都心地区と中部横断自動車道沿道地区を連携する骨格交通軸の整備
 - ⑥ 4つの重点整備地区を連携する環状交通軸の整備

- f) 工業集積地区を連携強化する道路
 - ① 高速交通軸と工業集積地区のアクセス強化
- g) 工業集積地区を連携強化
- h) 交通体系の基本構想（幹線道路網構想）

(2) 幹線道路網の構想とその検討

以上をふまえ、



図2 甲府広域都市圏幹線道路網構想図

図2のような幹線道路網が構想された。道路網パターンとしては、甲府都市圏の外環状道路、各拠点の外郭を形成する内環状道路および拠点間の連携軸から構成される。

4. 地方広域都市圏の交通計画のあり方と課題

本計画における地方都市圏の交通計画課題への対応は次の通りである。

(1) 調査主体から計画重視への体制づくり

通常都市OD調査は、圏域内の交通実査から計画策定まで、概ね2ケ年で実施される。初年度は、車の流動を主とする交通実態調査と課題により、次年度において将来配分計画に基づく道路整備計画である。

この際、将来の都市圏像については、規定計画かまたは、これに基づく若干の見直しによる事が多く、甲府都市圏のように抜本的な広域交通の変化に対応する、広域的、長期的な視点をもった議論をするには、ある一定の制約があった。

そこで、甲府都市圏においては「都市圏像検討グループ」と「交通実査分析グループ」にわけるとともに、前者グループを先行させ、それぞれ2ケ年、合計3ケ年の調査体制シフトとした。

結果的に、前者グループにより将来都市圏に関する論議に基づいて、将来交通体系のあり方とネットワーク構成が提示され、これに基づき、後者グループが将来配分交通に基づく、量的裏付けによる実証により、道路網計画を策定した。

このように、都市OD調査による地方都市圏の交通計画を実施するにあたっては、計画先行重視型の調査体制と、期間が必要である。

(2) より広域的視点による計画づくり

通常、都市OD調査対象地域は、複数の都市域を含む広域都市圏である。例えば、甲府都市圏においても22市町を対象としている。従って、一般的には調査対象圏域のみ限定が論議の対象とされる。

甲府都市圏においては、将来像策定グループでは調査区域に対し将来像の対象区域をより広めに想定すると同時に、隣接する大都市圏―首都圏並びに中

部圏との関係性についても十分に視野に入れて論議を行った。

ややもすると、交通実査対象区域がそのまま計画対象区域となって、圏域の将来像がある限定した孤立的な検討とならないためにも、計画論はできるだけ広い視点とより広域的な検討対象とすることが重要である。

(3) より地域的、拠点の視点による計画づくり

前述のより広域的な視点をもつ一方、対象圏域のより具体的将来像を描き出すためには、その一方圏域内のよりミクロ的（地域的拠点的）視点が必要となる。

甲府都市圏にあっては、甲府市中心市街地区、南部新開発拠点地区、中部縦貫自動車道沿道地区、東部地域拠点地区の4つの拠点地区を設定できる限り具体的な地域イメージと生活像イメージの抽出に努めた。これまで、ややもすると交通計画の視点を強調するあまり、地域の実生活等、きめ細やかなまちづくりの提示が弱く、地域整備の実感を得にくく、むしろ積極的に地域整備イメージの検討、すなわちミクロな視点についても十分に力点をいれることにより、圏域全体の交通ネットワーク整備の意味づけ、役割が、明確化するものと考えられる。

(4) 今後の課題

以上みてきたように、現在、地方都市圏においては、都市OD調査に基づき、都市圏の交通計画策定がされているが、当調査を契機にして、単に交通計画のみならず、その前提となる都市圏全体の広域的、長期的な、将来像を検討することが必要である。

もとより、都市圏の流動を捉えるのにP.T.調査に比べて、車のみを対象とする都市OD調査には、一定の制約があるものの、甲府都市圏において実践した方法をより一層発展的に展開することにより、充分そのマイナス面をカバーすることが可能であるとの実証的事例として示した。

参考文献：

- 1) 山梨県：甲府広域都市圏整備計画策定調査、1992.3、
- 2) 山梨県：甲府都市圏総合都市交通体系調査報告書、1993.3、
- 3) 花岡利幸・本多義明：地方都市における都心の計画課題と都心居住、日本都市計画学会「都市計画」、No. 158, pp. 51-54, 1989.5