

第Ⅲ編 包括統合交通体系の創造

小幡敏信

アーバン計画領域をベースに

基本理念

- 自転車によるまちづくりだからといって、歩行者や自動車を排除するということのようなことがあってはならない。
- 勿論、自転車乗降についての環境創造も必要である。しかし、その交通のため、歩行者のセーフティな環境が侵されることのないように、お互いに、調和のある包括統合交通体系システムを編み出していく必然性がある。

第一に、
自転車事故をゼロにするための活動において、
自転車まちづくり条例
制定の本髄がある。

千葉市の自転車まちづくりへの歩み



駅前駐輪場対策
・ 1983年

自転車総合対策
すいすいプラン

・ 2013年

まちづくり未来
研究所創立

・ 2014年



自転車まちづく
り条例
2016年
制定

自転車まちづくりのためのエレメント

千葉市役所本庁内に**自転車交通局**を創設すること

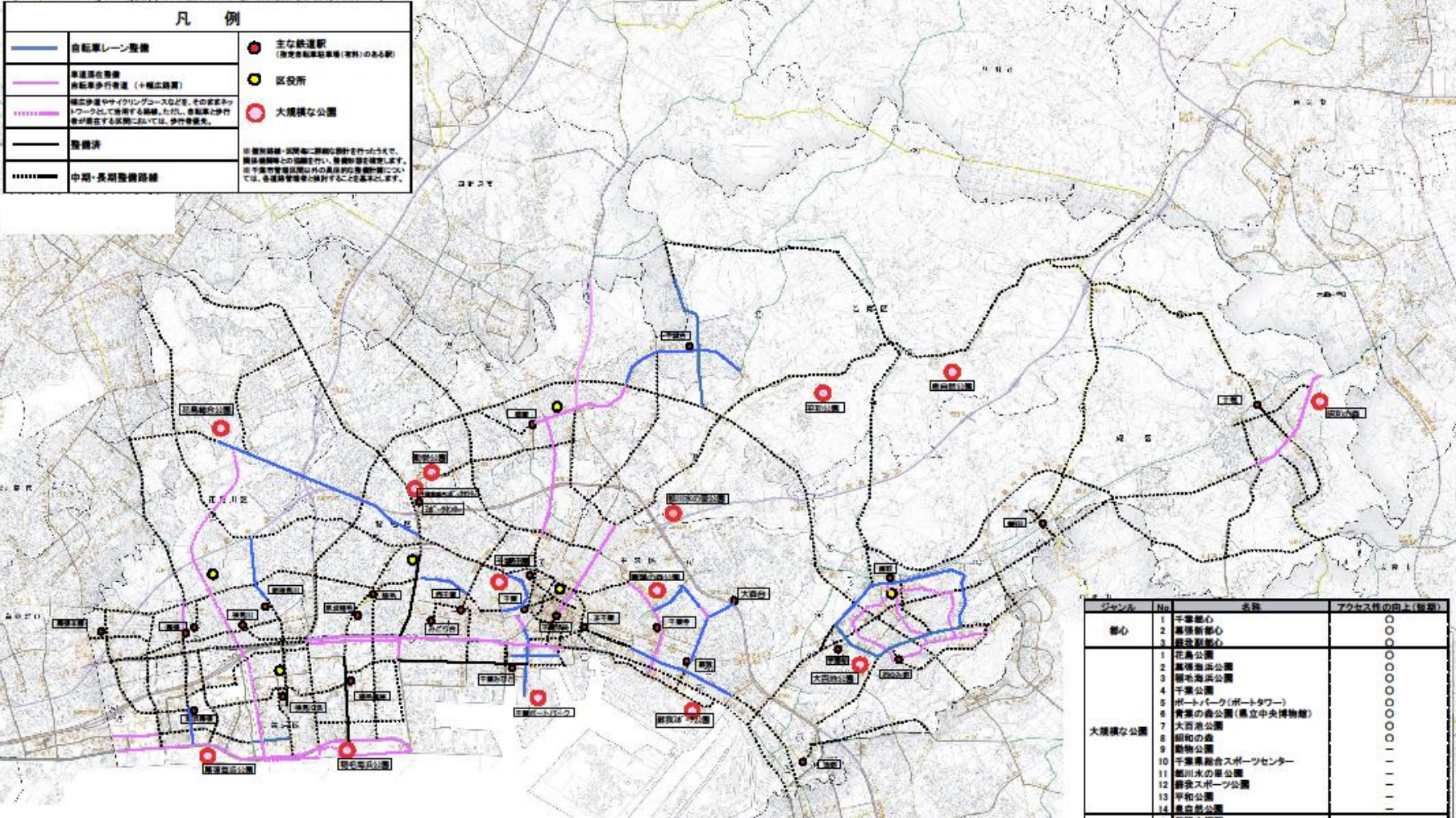


千葉市の自転車ネットワーク図 (短期計画)

別図2

凡 例	
	自転車レーン整備
	車道優先整備 自転車歩行者道 (4幅広延長)
	緑道歩道やサイクリングコースなどを、その周辺ネットワーク化して整備する路線。また、自転車と歩行者が共存する区間においては、歩行者優先。
	整備済
	中期・長期整備路線
	主な鉄道駅 (指定自転車駐輪場(有料)のある駅)
	区役所
	大規模な公園

※ 緑道歩道・区道等に連続した設計を行うことで、関係機関等との協議を行い、整備計画を確立します。
※ 千葉市管理区域以外の具体的な整備計画については、各関係機関等に検討することと基本となります。



ジャンル	No	名称	アクセス性の向上(整備)
都心	1	千葉駅	○
	2	幕張新都心	○
	3	緑ヶ丘新都心	○
大規模な公園	1	花鳥公園	○
	2	旗本公園	○
	3	網走海浜公園	○
	4	千葉公園	○
	5	ポートパーク(ポードタワー)	○
	6	青葉の森公園(県立中央博物館)	○
	7	大百池公園	○
	8	昭和の森	○
	9	動物公園	○
	10	千葉県総合スポーツセンター	○
	11	船川水の里公園	○
	12	静養スポーツ公園	○
	13	平和公園	○
生活機能拠点	1	鎌倉公園	○
	2	幕張駅	○
	3	新緑見川駅	○
	4	網走駅	○
	5	西千葉駅	○
	6	都賀駅	○
	7	鎌取駅	○
	8	萱田駅	○
	9	土気駅	○
	10	高野駅	○
	11	横見川浜駅	○
	12	網走海浜駅	○
	13	千葉公園(千葉都市モレール)	○

出典 千葉市役所 自転車ネットワーク基本計画 (マスタープラン) (*注①)
<https://www.city.chiba.jp/kensetsu/doboku/bicycle/documents/c5-1.pdf>

市内全域エリア保険

- 千葉市内の交通において、千葉市外部の人が事故を起こした場合にも対応可能である理由で、「**エリア保険**」という新しい保険制度システムを、日本、いや世界で最初に、千葉市から展開してはどうでしょうか。災害全般が理想。
- 市民税から拠出。

次に、

自転車の行動範囲拡大のために、
新しい交通システム、電車やバスなどに、
自転車乗り入れ環境をより促進すること。

包括統合交通体系

- 車道の中の自転車優先道路
- 上部にモノレール、右側奥にJR京葉線が走っている。
- 車道の両側に、ブルーレーンがあって、さらにその隣に、植物を隔てて歩道がある。
- 自転車が走っているのが見える。

右写真：小幡敏信 撮影 2015年



ブルーレーン設置前後において、
 自転車が車道の上を走る割合 (%) の変化

ブルーレーン	設置前	設置後
市道 高洲中央港線 美浜区幸町～中央区中央港	15.5	49.0
市道 新港穴川線 稲毛区黒砂～穴川	9.2	21.4
市道 磯部 畑町線 花見川区花園～朝日が丘	67.2	88.7

出典 千葉市総合政策局総合政策部政策企画課 事前調査データ

千葉県内の全駅の構造の見直し

- 高齢者や子供のために、駅そのものの構造を
全部改善して、自転車乗り入れの可能な電
車・バスネットワークをより進めること。防
災のためにも。
- スロープがあるということは、車椅子や自転
車や乳母車にとっても優しい駅であって、長
期視点での福祉の街づくりには効果を齎す。
- 突然の災害があつて、電気が使えなくなつて、
エレベーター、エスカレーターも機能しなく
なつたとき、スロープそのものの機能がす
ぐに力を発揮する。

対症療法から

未来へのビジョン重点化にむけて

- 2050年 千葉市のビジョン
- 福祉のまちづくりを前提とした新しい交通ネットワーク、**千葉市メトロ**を創造することを提言する。
- 完全バリアフリー、事故ゼロ。地震などの災害にも強い交通体系の確立。
- バイリンガル標識。デジタル・ICT活用。
- 電柱のオール地下化。

最後に、

この研究所は、自由にオピニオンが言える立場としての、将来の千葉市のまちづくりを考えるためにあって、シンクタンク機能として、今後の千葉市の政策立案へのための情報収集機能として、応用可能である。

未来へ

- 「千葉市まちづくり研究所」を、千葉市なるどのことを提言する。
- 具体的には、「千葉市立大学」創立、「千葉市ICT博物館」など、文教都市への重点化。
- 千葉市行政の歴史のページとして、将来への継承文。文化につながるネットワークの新構築も考えられる。
- 歴史文化の重層性があるからこそ、千葉市へのアイデンティティの確立、高揚にもつながる。
- 古くからある海の交通を守る祀り行政の伝統を活かすか。ために、アール。伝の学光。

参考文献・注記

- 1) 小幡敏信／福祉のまちづくり条例制定に向けての基礎調査研究／関西大学大学院修士論文／1993.3
- 2) 小幡敏信／早期統合教育と情報保証に関する研究——聴覚のハンディを乗り越えて——／東京大学大学院博士学位論文／2002.3
- 3) 千葉市役所／千葉市自転車等の駐車対策に関する総合対策／千葉市建設局土木部自転車対策課／2008.3
- 4) (*注①) 千葉市役所／「ちばチャリ・すいすいプラン 自転車の街・千葉市を目指して」／千葉市建設局／2013.8