



第2回千葉市総合交通政策会議 話題提供 (2010/12/27)

t-lab

# 千葉市の交通政策に対する10の提案

東京理科大学理工学部 土木工学科

寺部慎太郎



## 提案1: 京成千葉線・千原線の活用

- **JR総武線・京葉線に次ぐ第三の柱として、駅前広場など結節機能を高める**
  - － 京成本線・都営浅草線を通った地下鉄アクセスを期待
    - 東京駅接着や押上～泉岳寺間の短絡線
- **京成津田沼～ちはら台は新駅を数多く設置し、路面電車的な地区内交通をも担う**
  - 短編成で多頻度、スマートIC様の新駅
- **3路線＋モノレールを相互に結ぶバス路線を充実させる**
  - － アクセス交通＋災害・事故時の代替性

# 京成千葉線・千原線の駅勢圏



新駅の駅勢圏(r=500m)

既存駅の駅勢圏(r=500m)





## 提案2: バス交通の速達性・視認性向上

- 千葉大学病院・市立青葉病院線のBRT化
- 短時間の駐車車両対策
  - － 荷さばきスペース設置や取り締まり強化
- バス停のちょっとした改良
  - － 斜め停車
    - 鈴江早紀子・大蔵泉・中村文彦・矢部努「新形状のバスベイの設計と評価に関する研究」, 土木計画学研究・講演集, vol.28, 2003
  - － 民間企業と協力したバス停整備
- 雨ダイヤ
- 縁石や歩道タイル, ガードレールにバス路線や最寄りバス停の存在を示す



このパーキング・メーターは  
貨物車の荷さばき用です。  
一般車のご利用は  
ご遠慮下さい。

東京都・警視庁

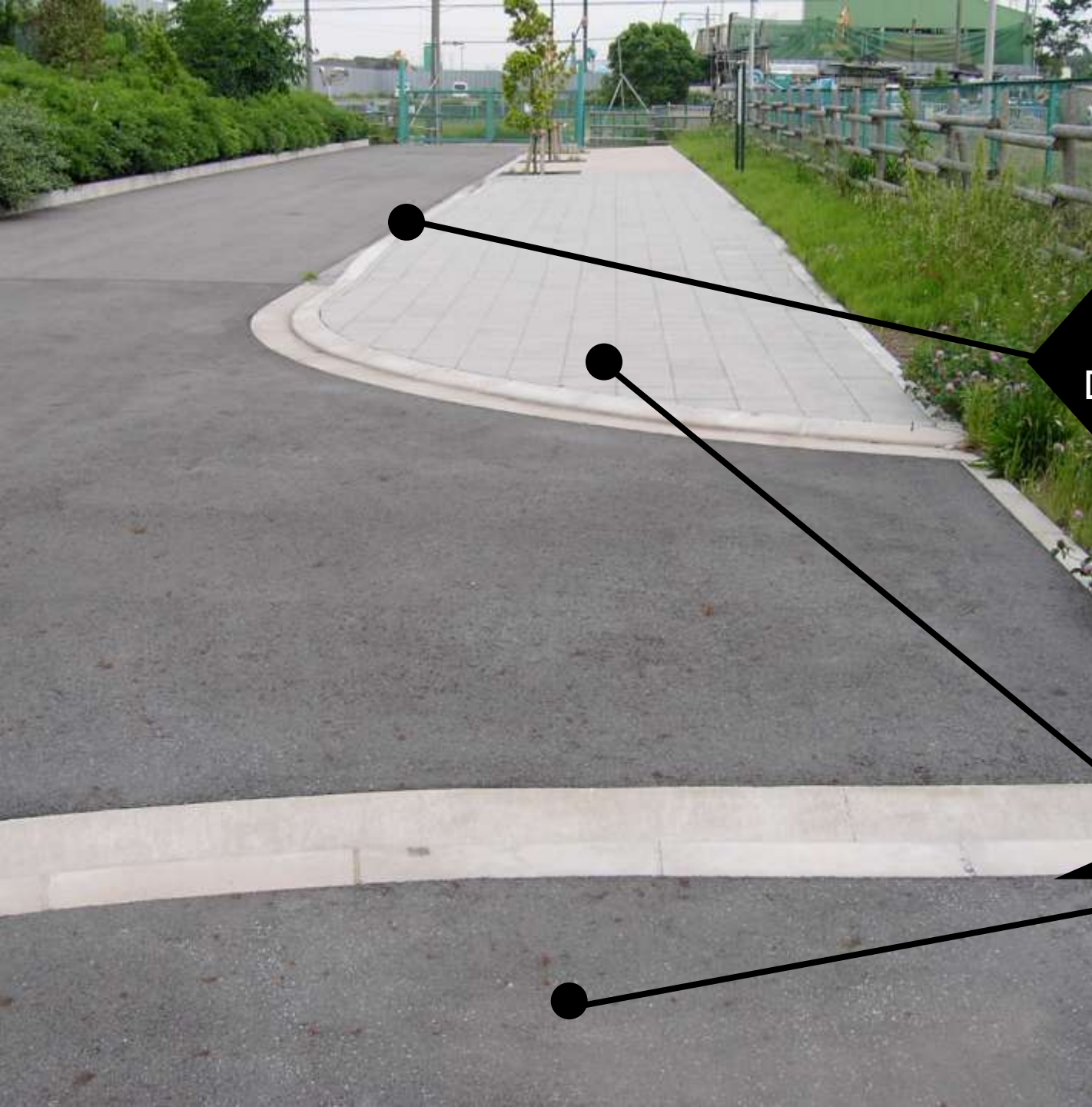




92

92





〇〇バス  
□□駅~△△営業所

〇〇バス停  
500m





## 提案3:モノレール利用を当然にする

- **モノレールの見学を小中高等学校で必修化**
  - － 小さいうちから公共交通に親しむよう，教育委員会と協働
  - － モビリティマネジメント教育の実施
- **バスと協働した環境整備**
  - － 乗継運賃，接続ダイヤ，車内アナウンス，サイン
- **アクセスイグレスを重視した施設設計**
  - － 沿道との接続では上下移動をさせない
  - － 大学病院へ延伸するならば病院受付に横付けを
- **市内公務員や民間事業所の通勤経路では，モノレール利用を義務づけ**
- **「グリーン購入」ならぬ「モノレール購入」**







## 提案4: 緑陰の歩道自転車道

- 歩道に緑陰ができるくらい密な植樹をする
  - CO2削減, ヒートアイランド現象緩和
  - 真夏でも歩ける歩道
- 自転車は車道走行を基本
  - 中途半端な自転車走行帯を歩道に設置しない



# 歩道・自転車道



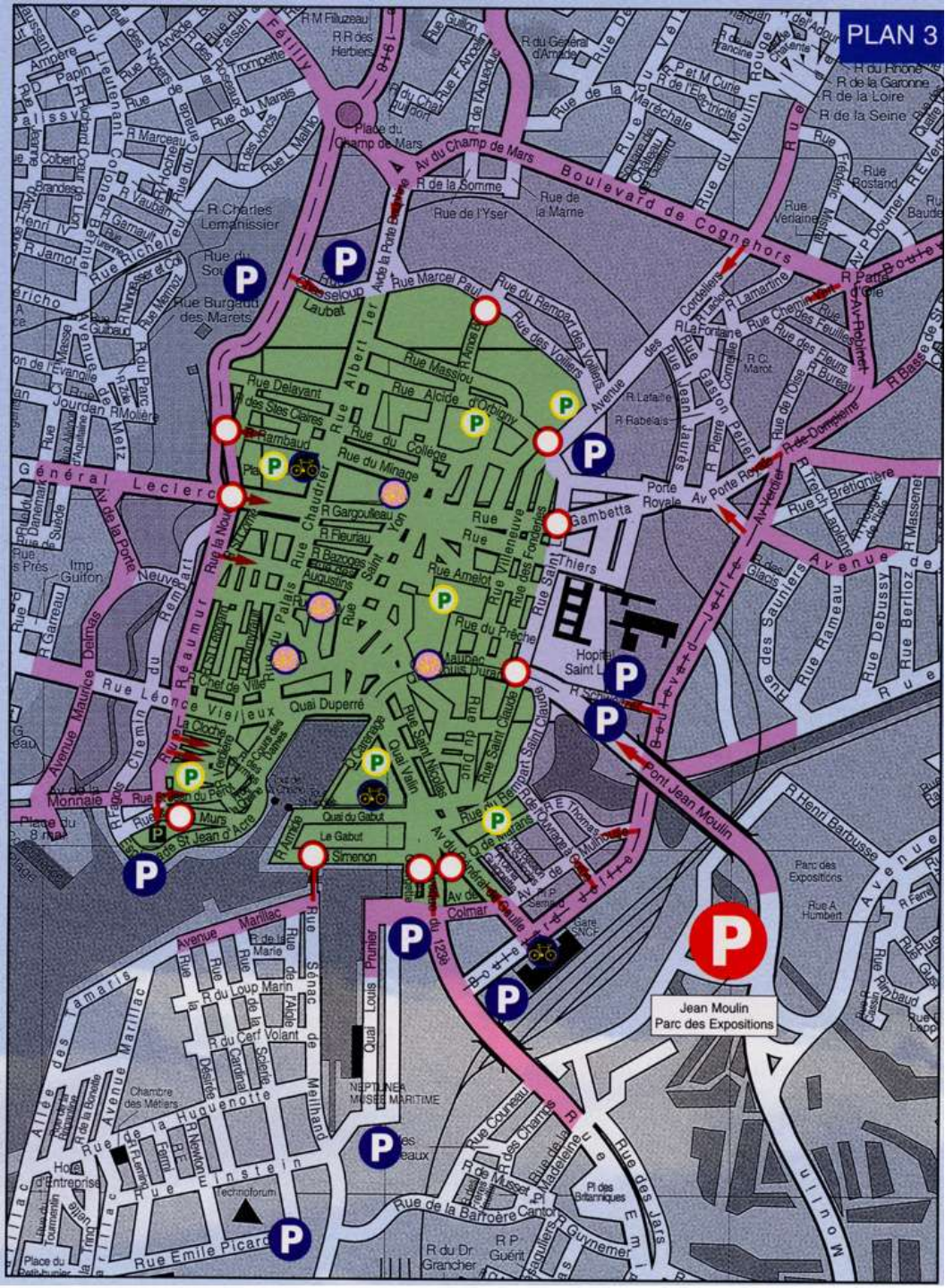










## 提案5: 都心部では自家用車をいじめる対策

- **周縁部に駐車場を整備しP&Rを促進**
  - － 銀行, ショッピングセンター, 公共施設等の駐車場を活用
- **都心部の駐車場容量を抑制**
  - － 付置義務駐車場量を低減
  - － コインパーキングを不許可
- **違法駐車 of 徹底取り締まり**
- **新住民(転入時)に公共交通をPR**
  - － 公共交通案内, 路線図, 回数券・割引券等を配布

# カーフリーデー(仏:ラ・ロ シエル, 1999/9/22)

PLAN 3



-  近隣駐車場(4500台)
-  中心部住民用駐車場
-  駐輪場(中心部200台)
-  パーク&ライド
-  事前検問区域
-  自家用車通行制限区域
-  検問
-  レンタサイクル



## 提案6: 市民参加でつくる交通計画

- 都市マスタープランと同様, 交通マスタープランも市民参加でつくる
  - 自分で考えた「交通のあるべき姿」なら実現に責任が生じる
- コミュニティバスの路線検討や運行維持
  - 住民主導でないと失敗する
- 市政モニターによる点検やワークショップ
  - 学生や鉄道・バスマニアの活用

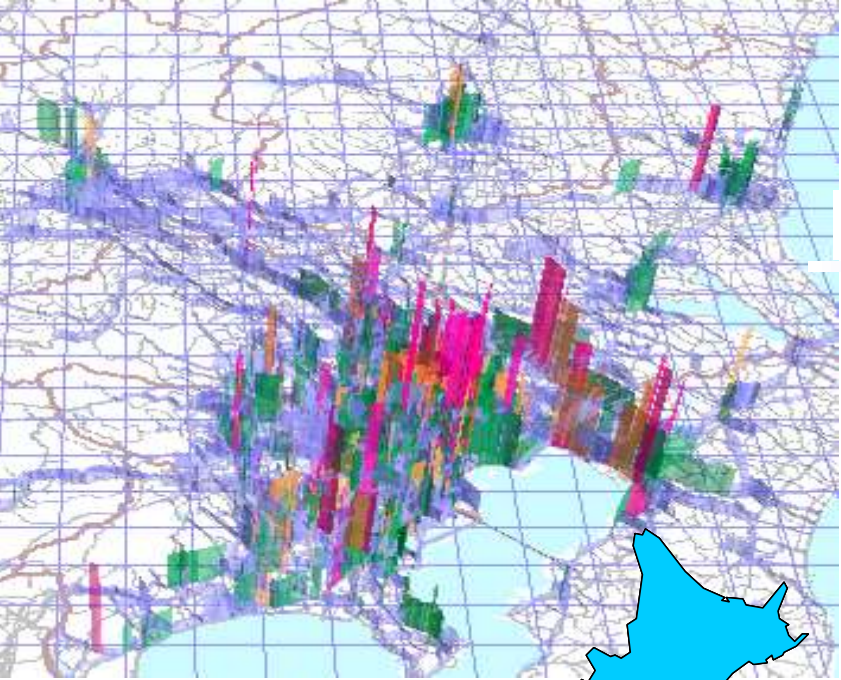






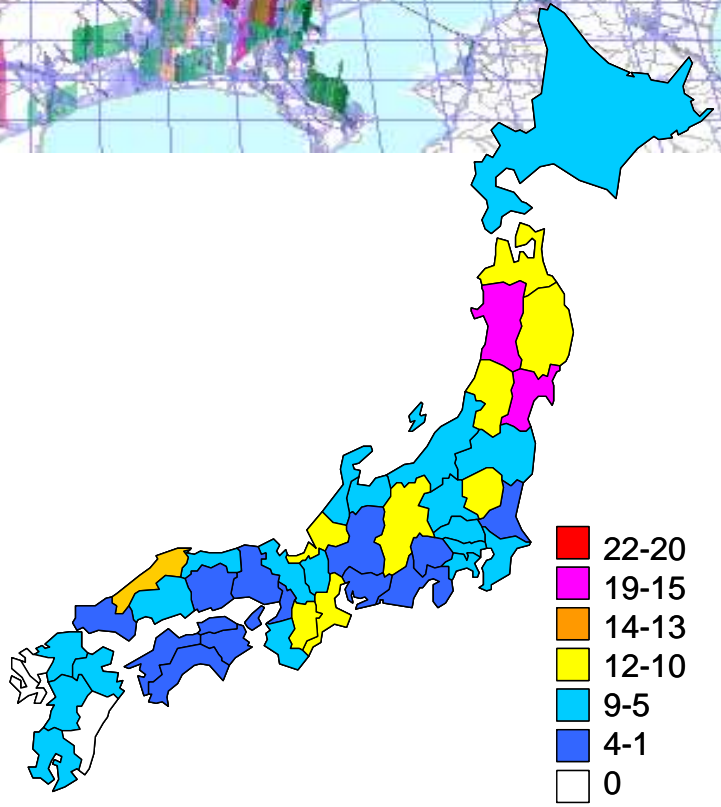
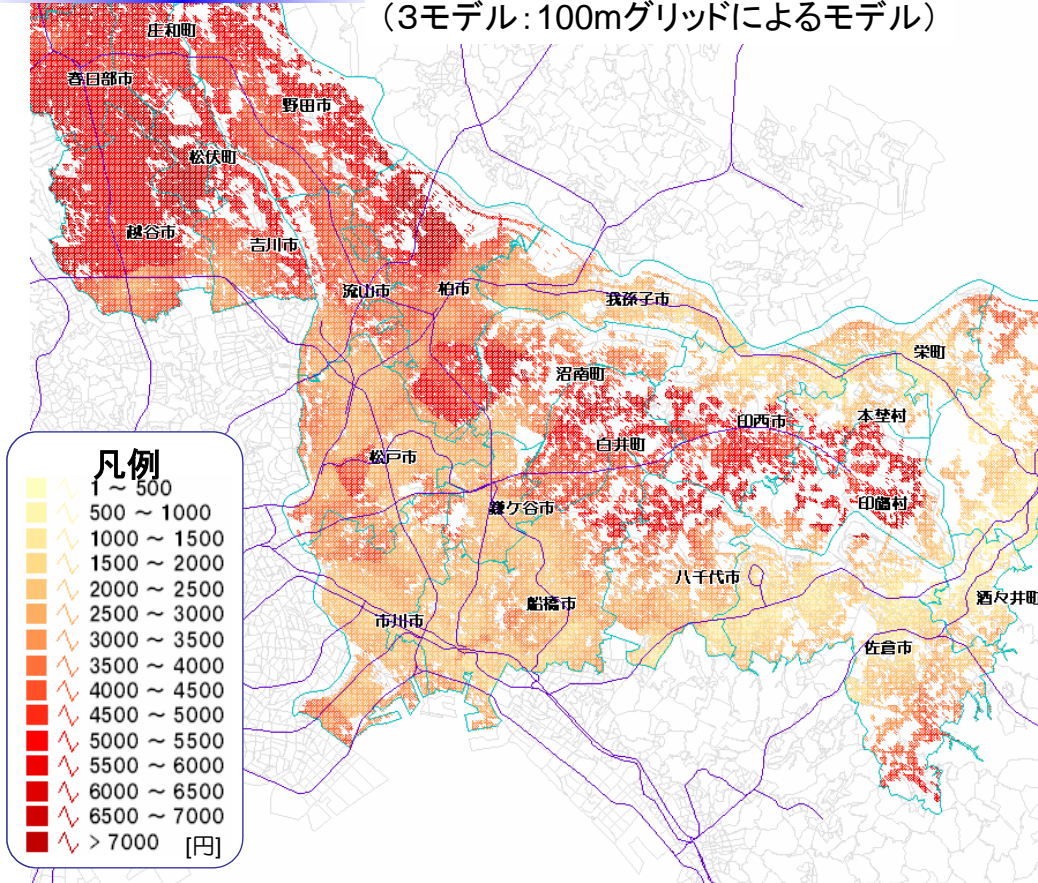
## 提案7: 数値目標による交通計画の管理

- 費用対効果のみに縛られない, 本来目指すべき「交通の姿」を数値目標で表現し, 実現の過程を管理する
  - アウトプット指標ではなくアウトカム指標
    - 渋滞損失時間
    - 自家用車の走行台キロ
    - 公共交通による人口や地域のカバー率
    - 公共交通分担率・自転車分担率



成田空港までの3モデルによる一般化費用（鉄道）

(3モデル: 100mグリッドによるモデル)



Number of Measures, 2006-2007

44 都道府県が独自の業績評価(道路)を行う



## 提案8: 集約的都市構造の実現

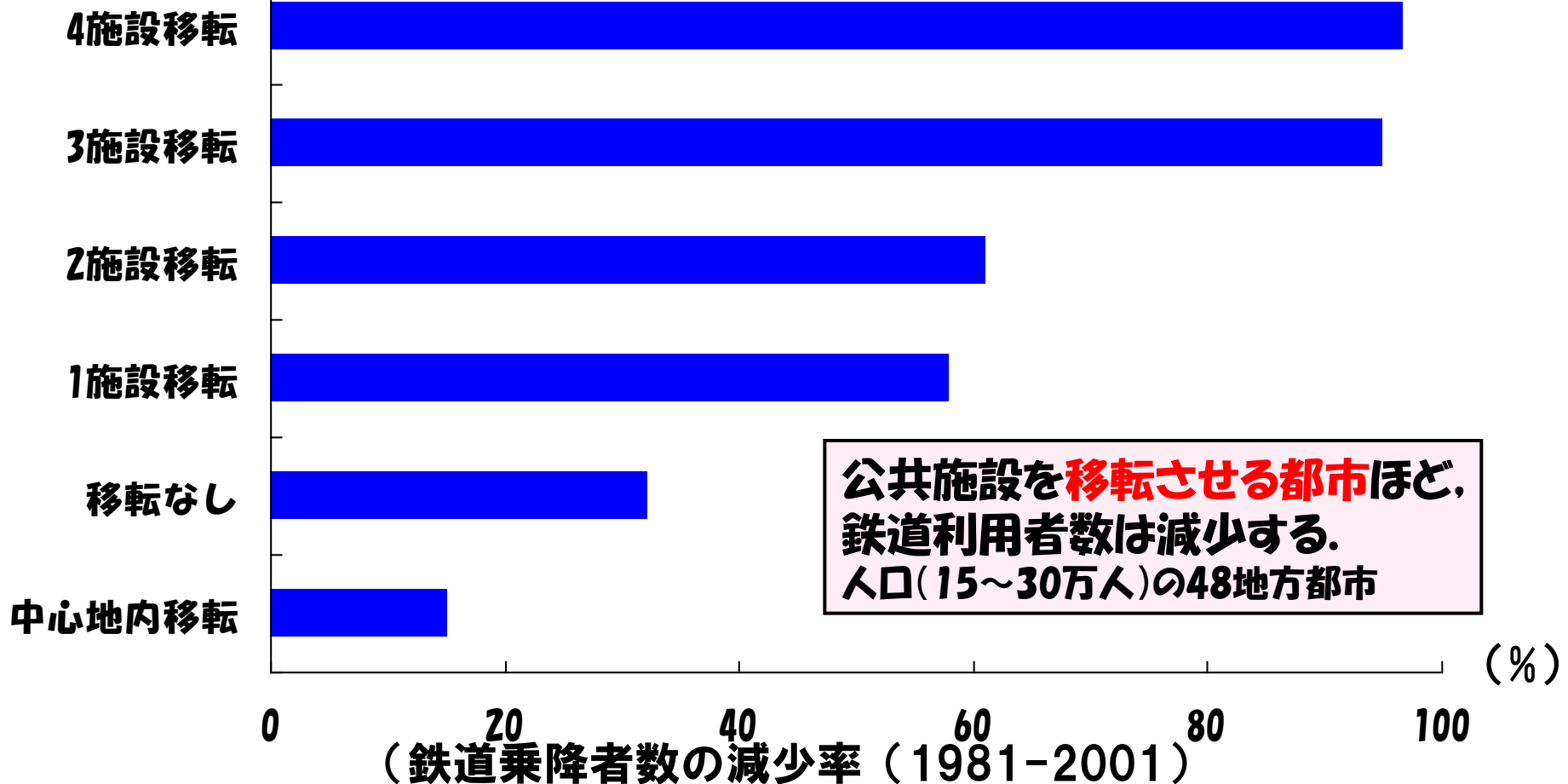
- 市街化調整区域を拡大
- 土地利用計画の確認
- 用途地域指定の見直し
- 建築確認の厳正化
- 公共施設を移転させずに中心部に置く
- 都心居住の促進



## 公共施設郊外移転と鉄道乗降者数減少率の関係

須山慎造, 梶真由美, 寺部慎太郎, 内山久雄, 葛西誠「地方都市において公共施設配置が集約型の生活形態・産業構造に与える影響」, 土木計画学研究発表会・講演集, vol.42, CD-ROM, 226, 2010.11

(公共施設移転数)



**郊外移転型の都市は、公共交通指向のまちづくりに逆行している！**



## 提案9:サイン(案内表示)の統一化

- **交通結節点では市が事業者間の調整役**
  - － 駅は「市の顔」「地区の顔」
    - 横浜駅, 小田原駅
  - － 駅から離れても途切れない案内表示
  - － 駅ビル等隣接建築物内に入っても途切れない案内表示

# 駅を中心としたサイン(案内表示)の問題点

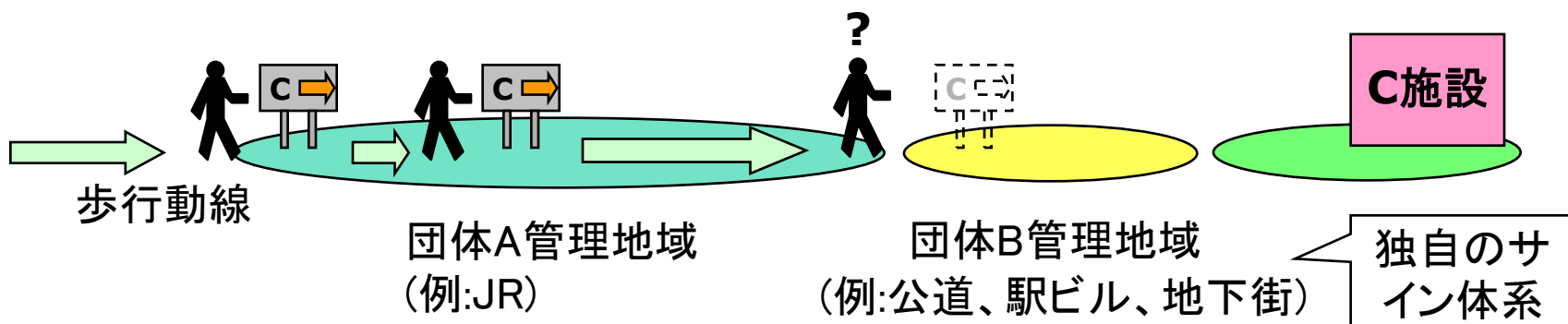
従来のサイン整備の見落とし点

整備不十分だと...

歩行者の迷走、停止

歩行者流の妨げ、低速化

管理エリア変更場所でのサイン連続性



連続性に関しては、各管理者が各管理地域に対して独自に思考、設置の傾向が強い



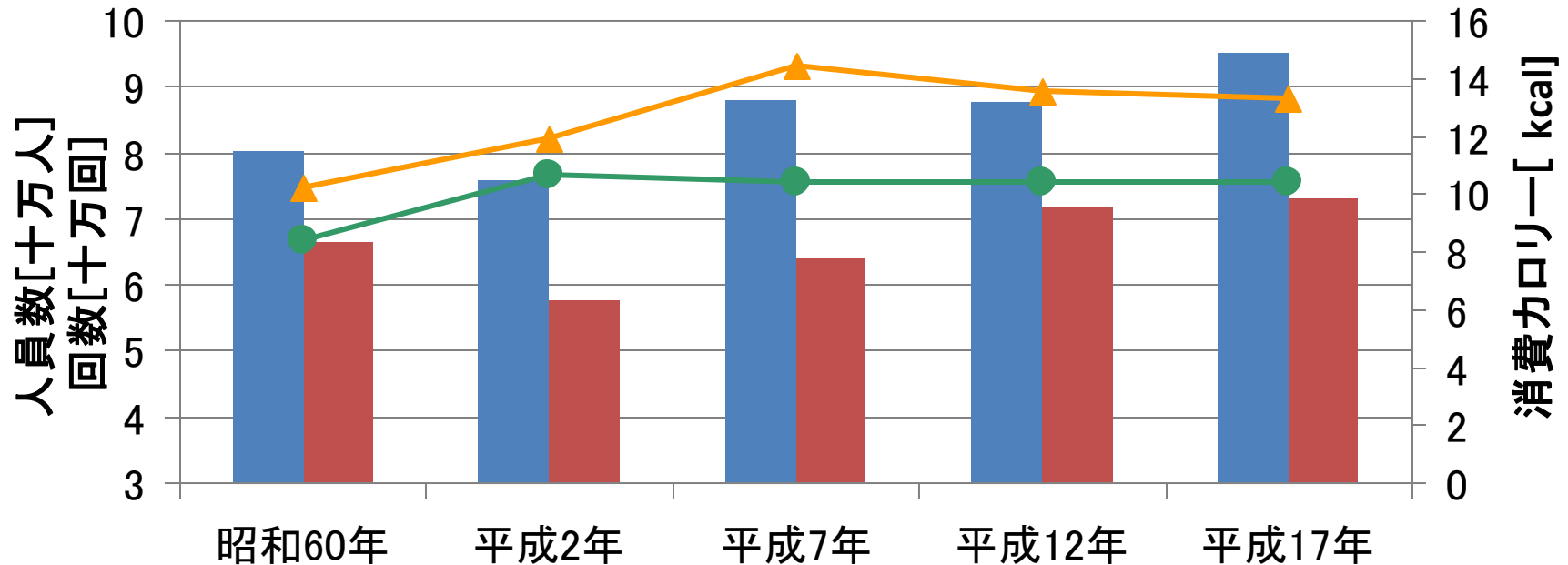
## 提案10: 他部局との積極的連携

- **保健福祉局**
  - － 健康管理のために公共交通や歩行推奨
- **経済農政局**
  - － 公共交通促進に適合した大規模店舗出店や中心市街地活性化
- **教育委員会**
  - － 公共交通を学ぶ, 通学定期の購入促進
- **公安委員会**
  - － 違法駐車取り締まり, 自転車走行マナーの向上



# 年度ごと経路消費カロリー

張香織・寺部慎太郎・内山久雄「首都圏鉄道網発展と駅内乗換歩行距離の相関分析」  
土木計画学研究発表会・講演集, vol.41, CD-ROM, 2010.6



■ 鉄道定期券利用者数[十万人]

■ 乗換述べ回数[十万回]

● 乗換え1回当たりの消費カロリー平均[kcal/回]

▲ 駅における乗換え1回当たりの消費カロリー平均[kcal/経路]