

D-7

千葉ニュータウンの交通計画の事後評価  
 - 100m道路の都市空間的評価 -  
 An ex-post evaluation of a traffic plan of the Chiba new town  
 - City space evaluation of the 100m road -

指導教授 轟 朝 幸 2052 楠 元 敦 仁

1. はじめに

ニュータウン（以下、NT）は、土地利用や都市・交通施設の配置を計画的に進めた都市である。しかし、実際には計画通りに事業や立地が進行しなかったり、想定外の事象が起きたりしていることも少なくない。

そこで本研究では、都市・土地利用計画など縮小・変更された千葉NT交通計画の主軸である100m道路計画に焦点を当てる。そして、千葉NTの都市計画と100m道路計画の変遷及び現状の問題点を把握し、都市空間的視点より評価することを目的とする。

2. 千葉NT計画及び100m道路計画の実態

千葉NTは、昭和41年より3市2村に渡る印西・船橋市都市計画において建設計画が発表され、幾度も都市・土地利用計画の変更が行われてきた。現在の千葉NTの規模、事業期間について表-1に示す。

表-1 千葉NTの概要

規模	計画面積	約1,933ha
	計画人口	153,000人
	計画戸数	49,490戸
事業期間	昭和44年5月13日から平成26年3月31日まで（印西都市計画区域）	
	昭和44年5月13日から平成18年3月31日まで（船橋都市計画区域）	

千葉NTは住民の生活圏を20の住区にわけ、住区を基準に事業を展開している。各住区に小学校を1校、中学校を約2住区に1校の割合で設置している。

千葉NTの都市・土地利用計画の変遷について表-2に示す。計画変更の要因は、社会情勢などの変化や計画段階における人口動態予測と現状が大きく乖離したことが原因と考えられる。

次に、図-1に100m道路計画の基本断面について示す。100m道路は、総延長が約19km、幅員は図-1に示すようであり、千葉NTの広域交通を担っており、鎌ヶ谷市初富からNT地区の中心を東西に貫き、印旛村松虫寺まで続いている。千葉NTと東京都心部、成田空港を結ぶ交通網（高速道路、国道、新幹線、鉄道）が1ヶ所に集約され計画されている。しかし、初期に計画されていた新幹線計画が中止されたため、未利用地がNTの中心に線状にできてしまっている。

表-2 千葉NT計画の主な変遷

年 月	都市計画・土地利用計画関連	計画変更の詳細
昭和41年5月	千葉NT建設基本構想発表	計画面積：2,912ha 計画人口：340,000人
昭和42年2月	千葉NT事業用地買収事業	-
昭和44年5月	新住宅市街地事業開始	事業期間 昭和44年度から昭和51年度
昭和50年2月	事業計画変更	事業期間：昭和58年度まで延伸
昭和56年3月	事業計画変更	事業期間：昭和68年度まで延伸
昭和61年12月	都市計画変更	計画縮小 計画面積：1,933ha 計画人口：176,000人
昭和63年9月	新住宅市街地開発事業による都市計画の変更	特定業務施設の導入
平成5年1月	都市計画変更	低層住宅地区⇒中高層住宅地区 事業期間：平成15年度まで延伸 計画人口：194,000人
平成16年3月	都市計画変更	土地利用計画の変更 計画人口：153,000人 事業期間：平成26年度まで延伸

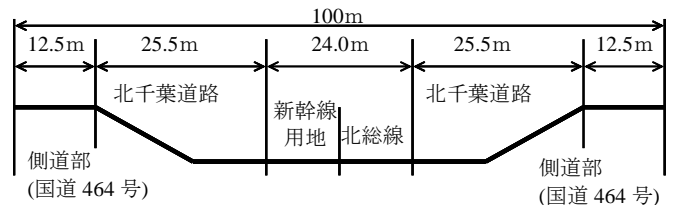


図-1 100m道路基本断面

3. 100m道路における都市空間的課題

100m道路における課題を明確化するために、交通流、鉄道駅と駅端末交通の接続及び地域内交通について調査を行い、課題を抽出する。

(1) 100m道路を中心とした交通流の解析

調査対象を国道464号の西白井駅付近から印旛日本医大駅付近の千葉NT地域とし、近年の交通量データを解析した。千葉NT関連道路交通量推計等業務<sup>1)</sup>に基づき計測地点を選定し図-2に示し、鎌ヶ谷方面へ流れる交通量変化を図-3に示す。

図-3より平成16年では、平成12年より1地点につき交通量が2,300台/12時間、増加している。しかし、国道464号の道路規格は第4種1級であり、ピーク時交通容量は、おおよそ1,800台/青1時間であるが、実際は約700台/青1時間しか交通量はない。

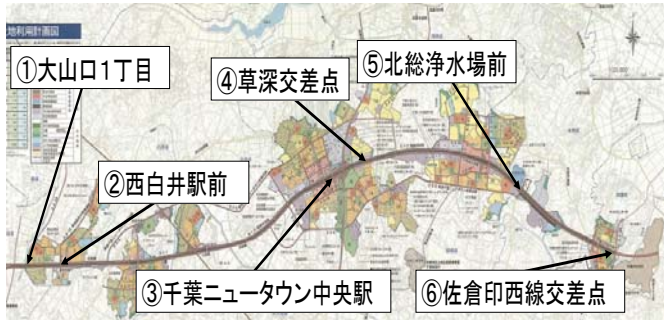


図-2 交通量計測地点

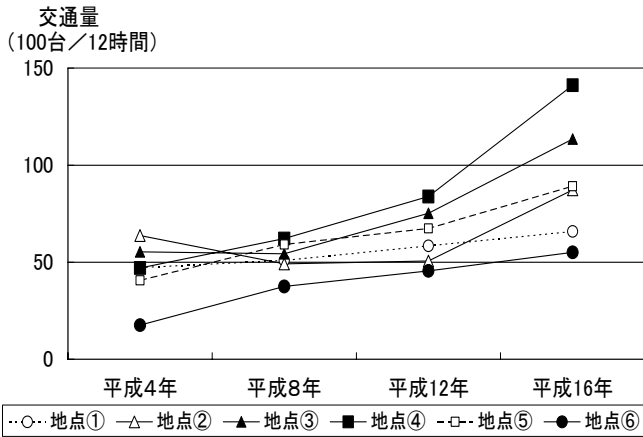


図-3 国道 464 号の交通量経年変化

(2) 鉄道駅と駅端末交通との結節性調査

千葉 NT 地域の鉄道駅の改札より、バス・タクシー・自転車交通の結節地点までの歩行距離を計測した。その結果を、多摩 NT とその他一般地域（府中駅、豊田駅など）と比較を行った。図-4 に調査結果を示す。

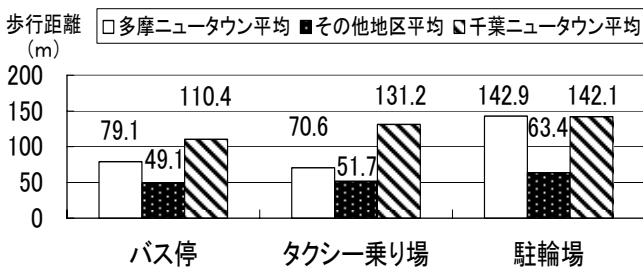


図-4 駅端末交通結節地点までの比較

千葉 NT と他の 2 つの地域を比較すると、バス停・タクシー乗り場までの歩行距離において、鉄道駅の改札より約 30m から 80m の差が生じていることがわかる。100m 道路を越えてからでなければ、他の交通施設が設置できないため、千葉 NT は他地域より距離が長くなっていることがわかった。

(3) 地域内交通移動制約の比較調査

100m 道路を横断できる間隔について、主要駅 1 km 圏を調査し、多摩 NT と比較を行った。表-3 に調査結果を示す。

千葉 NT の鉄道路線は掘割構造となっており、橋のみでしか横断することができない。その横断間隔は平均 300.8m であり、連続立体交差鉄道である多摩 NT の平均 106.9m と比較して、約 3 倍の差があった。また、横断できる場所の数でも 7ヶ所と 16ヶ所で約 2 倍の差があった。

表-3 鉄道路線横断の平均間隔に関する比較

	間隔平均	横断箇所
多摩 NT	106.9m	7ヶ所
千葉 NT	300.8m	16ヶ所

4. 100m道路の利用実感調査

100m 道路に関して千葉 NT 中央駅付近の住民に、利用実感について調査を行った。利用実感についての集計を表-4 に示す。千葉 NT 中央駅付近では、100m 道路を横断し反対側の地区に向かう交通が 60 サンプル中 25 人 (42%) と多くみられた。また、100m 道路の利用実感として、100m 道路の横断・アクセスについて不便さを感じると回答したのは 26 人 (27%) であった。

表-4 行動範囲が千葉 NT 中央駅の集計 N=96

	不便と感じる	不便と感じない	総計
横断・アクセスする	23人	63人	86人
横断・アクセスしない	3人	7人	10人
総計	26人	70人	96人

100m 道路計画は、横断交通を想定しない土地利用形態であるにも関わらず、実際には多くの横断交通があった。しかし、住民の 70 人 (73%) が不便さを感じていない結果であった。

5. おわりに

100m 道路に関する 3 つの調査分析により、交通利便性の低下や都市の柔軟性が欠けている点が指摘できた。しかし、多くの住民は 100m 道路を越えて商業施設などを日常的に利用しているから、ほとんどの住民が不便さを感じていないことがわかった。

以上のことから、都市・土地利用計画と交通計画の関りから都市空間的に問題点があることを明らかにした。しかし、未利用地の有効活用や適切な土地利用配置、結節点の改善を行うことで、交通利便性向上や都市としての魅力向上など、現在よりも千葉 NT 住民にとって住みよいまちとなると考えられる。

<参考文献>

1) 独立行政法人都市再生機構千葉地域支社：千葉 NT 関連道路交通量推計等業務報告書、2005 年 2 月