

本当に住みよい「横浜」は、海から離れた場所にある。

～誰もが買い物に行きやすいまちづくり、渋滞のないまちづくり～

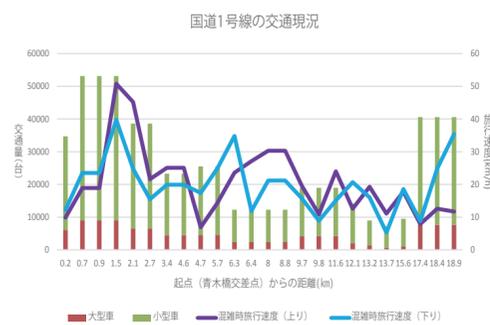


交通班 (山本・安富・瀬尾・後藤・柏・安藤)

<対象地域図>



横浜市南区、保土ヶ谷区、戸塚区、港南区、栄区を中心とした、国道1号線と鎌倉街道(神奈川県道21号)の周辺地域を対象地域とした。この地域には住宅街が広がり、横浜市の「郊外」として、横浜市中心部や東京のベッドタウンとして機能している。また対象地域内の戸塚駅周辺、上大岡駅周辺は横浜市によって「主要な生活拠点」に指定された商業地域であり、再開発が進んでいる。われわれはこの地域の道路交通について現状分析をもとに、新たな交通計画をこの地域を中心として様々なスケールで提案し、そしてその結果の評価を行う。

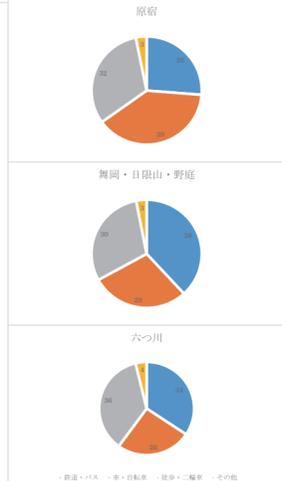
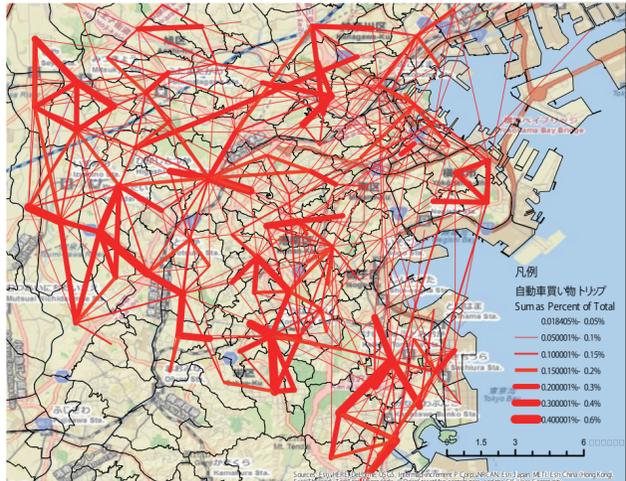


横浜の交通の現状

国道1号線、鎌倉街道(神奈川県道21号)は横浜からの重要な放射道路であるにも関わらず、分析対象区間のほぼ全区間について旅行速度が低くなってしまっている。その原因として、長距離放射交通と日常交通が混在してしまっていることが挙げられる。それに加えて、国道1号線においては横浜新道から物流交通の流入があり、線形や道路状況の悪さも加わって渋滞が慢性化している。したがって放射道路としての機能を活かすために、日常短距離交通の必要以上の流入を防ぐ必要があり、そのための施策が必要とされる。

郊外と購買

左に示したウェブグラフは、日常購買を目的とした、自動車でのトリップを可視化したものである。トリップの集中している点を分析すると、東戸塚駅や港南台駅の商業施設の充実した駅前や、イトーヨーカドーなどの大型ショッピングセンターに着トリップが集中していることが分かる。また、現在の集中点希薄地域(右図参照)の交通分担率の円グラフを左図に示す。国1が走っている原宿地域は車での購買トリップが卓越している。舞岡・日限山・野庭地域はバスでの購買トリップが卓越しており、バスでこの地域の集中点である上永谷に日常購買に向かっていると推察される。一方、六つ川は徒歩トリップが卓越しており、この地域の日常購買トリップを車にシフトさせるためには、集中点を置くだけでなく、道路整備も並行して進めていく必要があることが分かる。



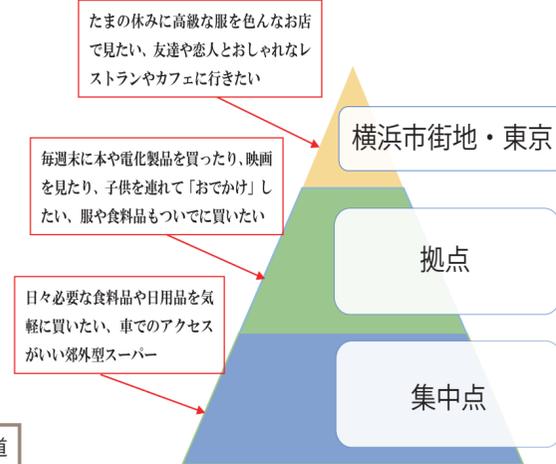
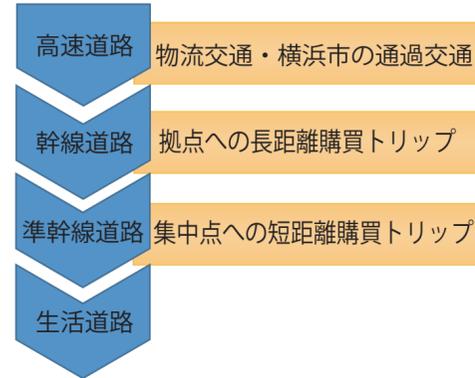
< 現在の問題点 >

- ・国道1号線に様々なレベル(物流、長距離、日常短距離)の交通が混在し、ほぼ全域で渋滞が慢性化
- ・小規模商業施設が点在する郊外地域では、高齢化と人口減少に伴って商業施設が減少し、購買難民が発生する
- ・放射道路に日常購買を行うためのロードサイド店舗が貼りつき、旅行速度低下の原因となっている

< 解決策とその後の展望 >

- ・環状道路への商業施設を集積・再配置(商業施設の経営の効率化)
→国道1号をはじめとする放射道路への日常交通の染み出しを防ぐ
→自動車による購買のしやすい街へ、自動車を利用できない人のためのバス整備
- ・戸塚・上大岡の「拠点」としての魅力向上→遠く離れた横浜市街地に行かずに、高速化した放射道路を使ってさまざまな非日常購買を行えるように

< 道路と購買の分類 >

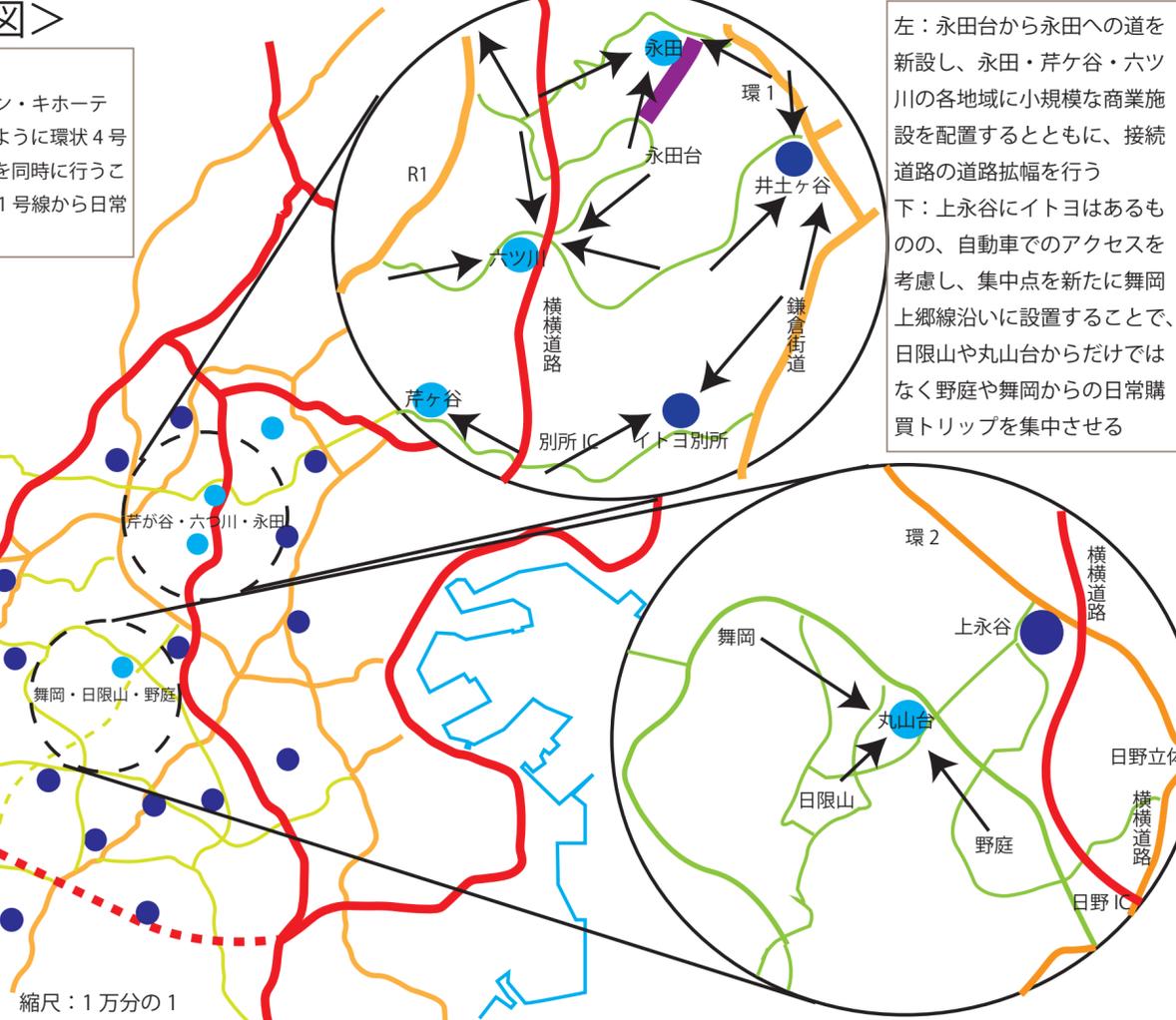
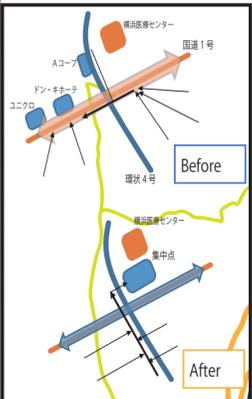


このように購買のレベルを分けて考えることで、「横浜市街地・東京」「拠点(戸塚・上大岡)」「集中点」の役割を明確にし、より広範囲からの購買を集める「拠点」を国道1号などの幹線道路に、日常購買を行う場所として「集中点」を環状道路などの準幹線道路に設置し、購買のレベル分けを基にした道路の役割の明確化を行い、交通の混在を防ぐ手立てとした。

< 集中点配置図 >

原宿付近の集中点再配置

現在国道1号線沿いにあるドン・キホーテやユニクロを集積して下図のように環状4号線沿いに移転し、通院と購買を同時に行うことのできる集中点とし、国道1号線から日常交通を分離する。

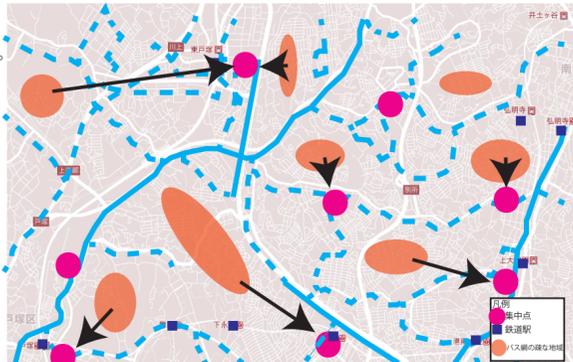


左: 永田台から永田への道を新設し、永田・芹ヶ谷・六つ川の各地域に小規模な商業施設を配置するとともに、接続道路の道路拡幅を行う
下: 上永谷にイトヨはあるものの、自動車でのアクセスを考慮し、集中点を新たに舞岡上郷線沿いに設置することで、日限山や丸山台からだけではなく野庭や舞岡からの日常購買トリップを集中させる

<車を運転しない人のために>

お年寄りをはじめとする車に乗ることができない交通弱者は離れた目的地への移動に公共交通機関に頼らなければならない。しかし公共交通機関の中で最も網羅性の高い路線バスでさえ交通希薄地帯が生じてしまうという問題がある。この章では必然的に生じるその問題をコミュニティバスという手段を軸に解決していきたい。

六ツ川地区周辺の現状を考える。現行の路線バス経路と鉄道駅を考えることによって交通空白地帯が見つかるので、そのゾーンを右図のオレンジ色で示した。我々の計画はこのゾーンと日常購買を主目的とする集中心、そして非日常購買を主目的とする拠点に向かうための交通結節点の三点を結ぶことである。交通結節点は張り巡らされた路線バスのバス停並びに鉄道駅がその役割を果たすため省略した。ゾーンからの集中心への流れを矢印で表した。どの集中心を選択するかは地形と道路を考え、車でのアクセスのしやすさを基準に選んだ。



<具体的な路線図>

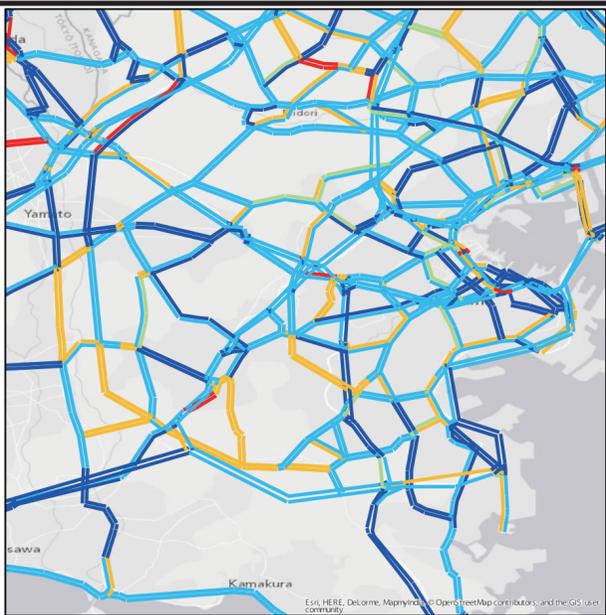
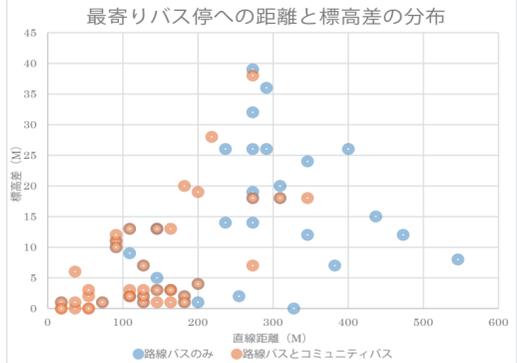


コミュニティバスを具体的に運行する際の路線を図のように計画する。注目したのは中里地区というところで、起伏が激しく、お年寄りは日常的な買い物においても、坂を下り荷物を持って坂を登るといった負担を強いられる。そのため、この地域の方針は交通希薄地帯を集中心と交通結節点につなげることに加えて、自宅からバス停への標高差を小さくすることが軸になる。この方針の中で実現可能性も考えバスルートは図のようにした。この路線の工夫点は以下の通りである。

- ・1周4キロ程度の循環型で40分で1周することができ、利便性を高めるとともに運転手の人件費を削減できる。
- ・反時計回りにすることで一周にかかる時間を短縮する。
- ・小型バスを利用することで狭路通行を可能にした。
- ・路線バスと競合状態にならないように、異なった経路を走らせた。
- ・弘明寺という京急本線の駅に接続、拠点などへのアクセシビリティを上げる。

<コミュニティバス路線の評価>

コミュニティバス路線を敷くことによって得られる効果を評価する。評価方法は中里地区の上に1辺200mの格子をしく。この時、40個の格子点ができるが、それらと最寄りバス停への直線距離と標高差を計測することで路線バスの場合と路線バスとコミュニティバスがある場合の分布変化を調べた。結果は右図のように示される。具体的に見るとバス停への直線距離が250m以上の格子点が19個から3個に減少し、標高差が2メートル以上の格子点が9個から3個に減少している。したがって右図から、最寄りバス停へのアクセシビリティは大きく向上したといえる。

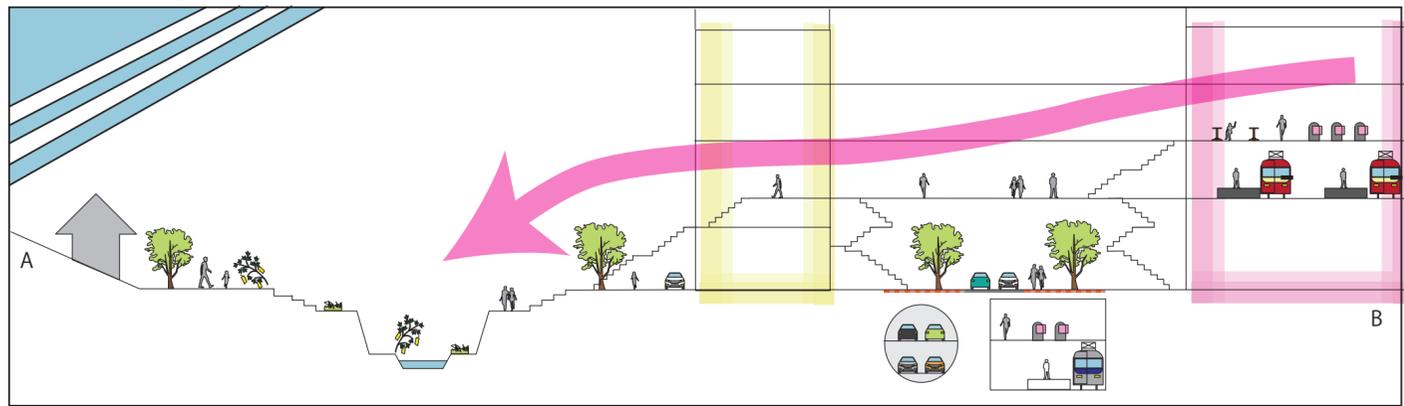


<均衡配分による評価>

この図は、均衡配分を用いて、我々の施策を行った場合と行わなかった場合の、主要リンクにおける双方の混雑度の変化の比を取ったものである。具体的には、何も施策を行わなかった場合の30年後の社会趨勢を比較対象としながら、我々の施策によって、三次産業の従業分布が港南区、戸塚区、栄区、泉区において増大し、また、距離が目的地選択に与える影響を示す距離抵抗パラメータが強まる（短距離移動を好むようになる）と仮定して双方の結果を比較したものである。この均衡配分図から読み取れることは、概して環状道路における混雑度は上昇し放射道路（国道1号、鎌倉街道）の混雑度は低下する、ということである。したがってわれわれの施策により、現状の問題点である放射道路の混雑の解消に一定の効果があることが均衡配分によって示された。

拠点<上大岡>のアーバンデザイン

中心の図①地点から眺めた風景↓

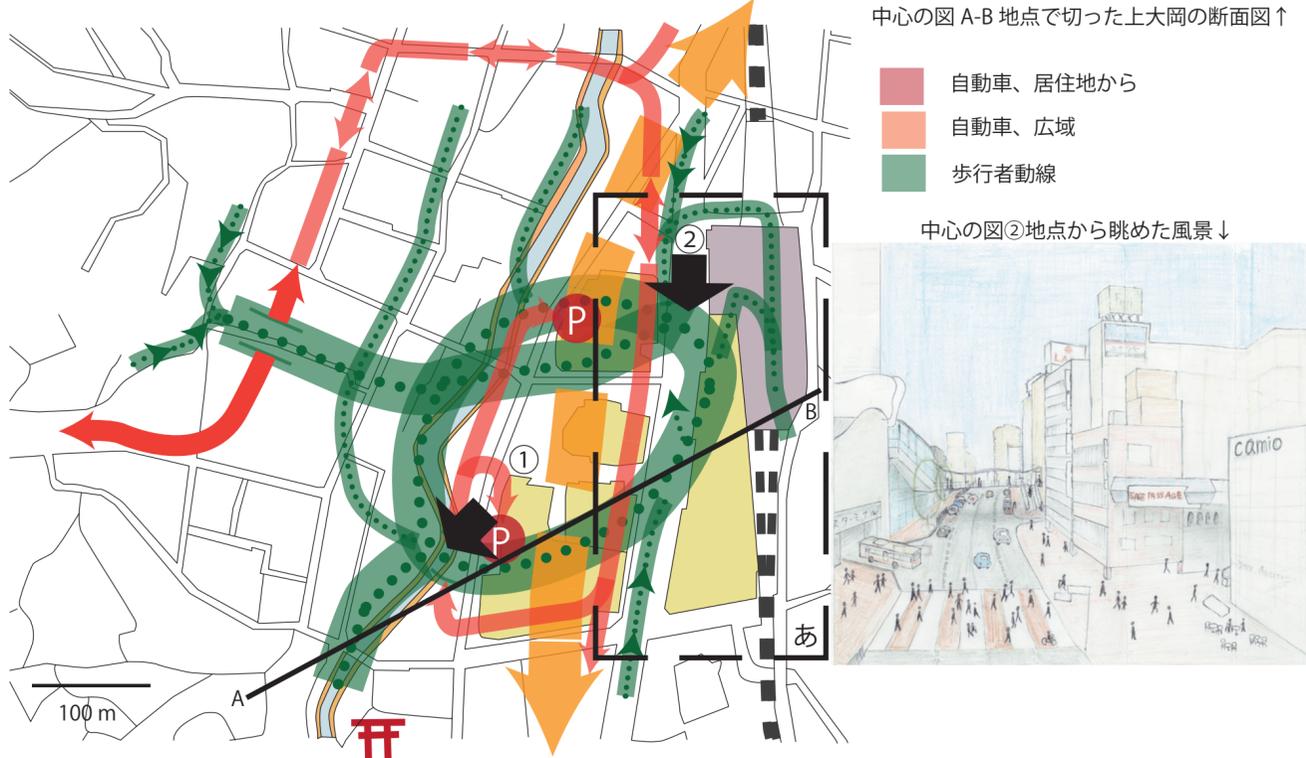


中心の図 A-B 地点で切った上大岡の断面図↑

<上大岡の歩行空間と回遊性>

非日常購買を集める「拠点」のスタディ例として上大岡を取り上げる。非日常購買を集めうる回遊空間の提供によって非日常購買に、横浜市街地に代わる新たな選択肢を提供する。そこで、

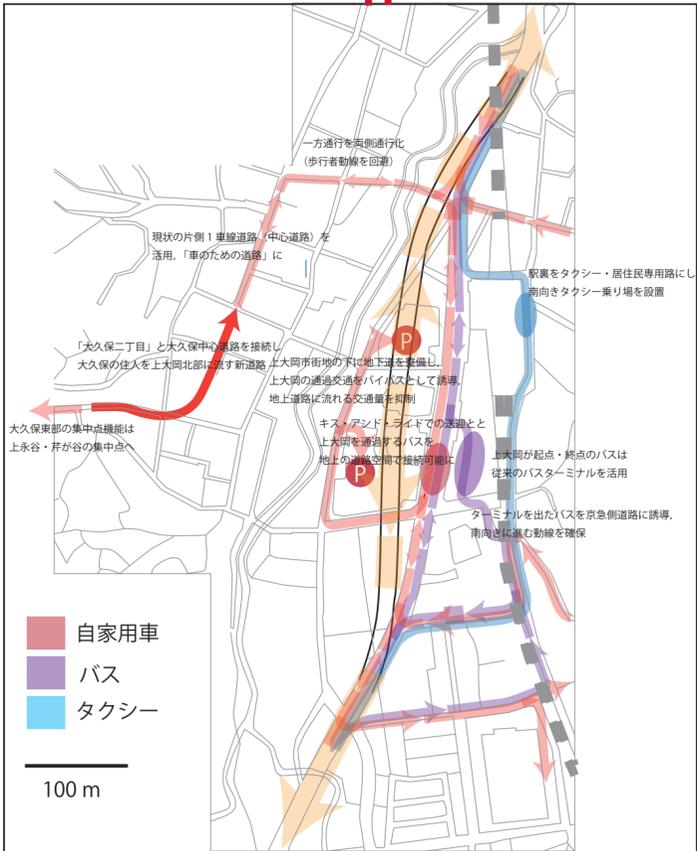
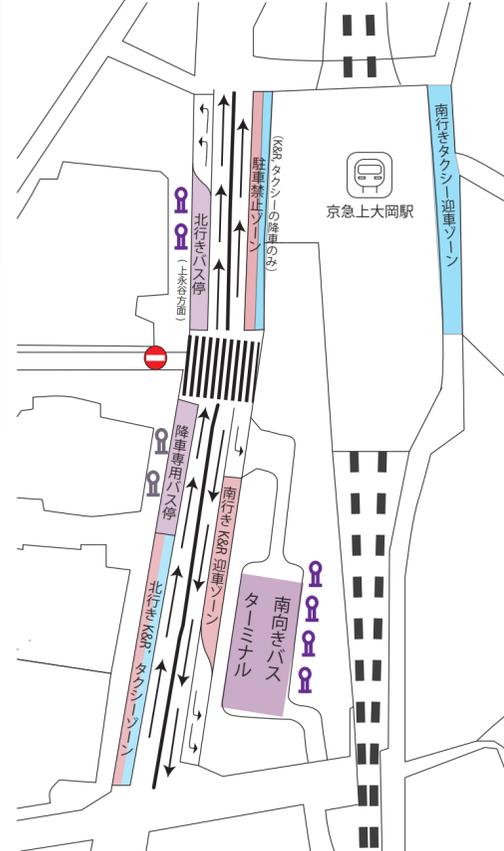
1. 上大岡を通過する鎌倉街道の交通を、新設する高速地下道に流すことで、上大岡を通過する交通と利用する交通とを整理し、道路混雑を解消する。
2. 現在上大岡は、南北に走る鎌倉街道やその裏道で分断されているため、歩行者が道路を超えて周辺街区や大岡川に回遊することが難しい。そこで、駅の南側にあるペDESTリアン・デッキを、3階の駅改札からミオカ、大岡川まで自然に接続するよう再整備する。また、北側は地下道により歩行者の信号長を長くできるので、カミオの東西通り抜けを確保することで、大久保方面へのアクセスを改善する。



中心の図②地点から眺めた風景↓



↓中心図の「あ」部拡大図



<上大岡の道路空間の確保と整理>

上大岡を通過する交通を地下道に流すことで、現在上大岡の抱える次の問題が解決する。

1. 鎌倉街道の地下化、信号長の制御により、地上空間に流れる交通は上大岡の副都心パーキングへの駐車、地元住民のみとなり、交通量を大きく抑制することができる。そこで、地上は片道2車線とし、外側のレーンはバスレーンや送迎用レーンとして役割区分する。
2. 現在駅東口は北から南への駅送迎（キス・アンド・ライド）により、自家用車の往来が激しく、速度も速いため歩行者にとって危険である。そこで、鎌倉街道地上に自家用車・タクシーの乗降場を設け、駅裏は南行きタクシーの待合場とする。
3. 大岡川西側の久保地帯は住宅地と駐車場が入り組む地域であり、狭い道路・一方通行なども相まって、日常的に交通渋滞が激しい。そこで、比較的交通容量の多い道路をアンダーパスで接続することで、混雑緩和を図るとともに、歩行者動線と自動車路を分離させる。