

ケースⅠ： 信号交差点の両側100 mからの幹線道路への出入りを制限する。

ケースⅡ： 信号交差点以外での出入りを制限する。

ケースⅢ： 主要地方道との信号交差点以外での出入りを制限する。

4. アクセスコントロールが沿道土地利用に及ぼす影響

図-3は、商業地Ⅱ（ドライブイン等の近隣商業娯楽施設）の土地利用評価の変化図であり、○印および※印が立地可能用地である。コントロールの程度により沿道250 m内のゾーンが影響を受けており、ケースⅢで評価得点が3,031点から2,783点と8.2%減少し沿道に重大な影響を及ぼしている。

図-4は、対象地域の用途別総得点をコントロールの程度別に現況の総得点を基準にしてその変価を示したものである。ケースⅠではほとんど変化を示さないが、ケースⅡで用途による変化が表われ、ケースⅢではほとんどの用途が7~15%の減少を示した。

これらの土地利用評価得点をそれぞれのケース別に合計し、現況の得点と比べるとケースⅠ・Ⅱでは80,527点、79,241点と現況の80,647点に比べてわずか0.1%、1.7%の減少であるが、ケースⅢでは、74,789点、7.3%の大幅な減少を示している。

しかし、適地とされる用途で沿道地域の土地利用を組み換えると、ケースⅠ・Ⅱで3,095点、3,102点と現況の3,110点に比べて、0.5、0.3%減少したが、ケースⅢでは3,133点と0.7%増加した。しかし、沿道50 mのゾーンで18%の減少が表れた。

5. まとめ

アクセスコントロールにより土地利用評価の区域全体の得点は当然減少したが、「信号交差点の両側100 mからの出入りを制限」するコントロール、および「信号交差点以外での出入りを制限」するコントロールでは、得点の減少はほとんど実質的な影響のない範囲での減少に止まっている。さらに「主要地方道との交差点以外での出入りを制限」するコントロールについても土地利用の用途を組み換えれば、ほとんど影響を受けない範囲であることが判明した。このように、土地利用計画を含めて沿道一帯区域の総合的評価を行えば、アクセスコントロールも実行可能であるという仮説が試算結果より立証された。

また、アクセスコントロールを実施可能にする場合、既存施設の取り扱いや、物流施設等幹線道路に直接はりつく必要性のある場合の取り扱いなどは、当然生じる問題である。この場合、信号機の設置が有効であることが判明している²⁾ので、信号機設置の義務づけなどの措置が必要である。但し、単に信号機を設置するのではなく、右折レーンの設置、信号交差点間隔などを考慮して幹線道路の機能を確保する必要がある。また、その他に側道の設置、ゾーン内の非幹線道路網の整備、および新たに立地する施設の規制策等の沿道処理対策も同時に行うと効果は一層大きくなると考えられる。

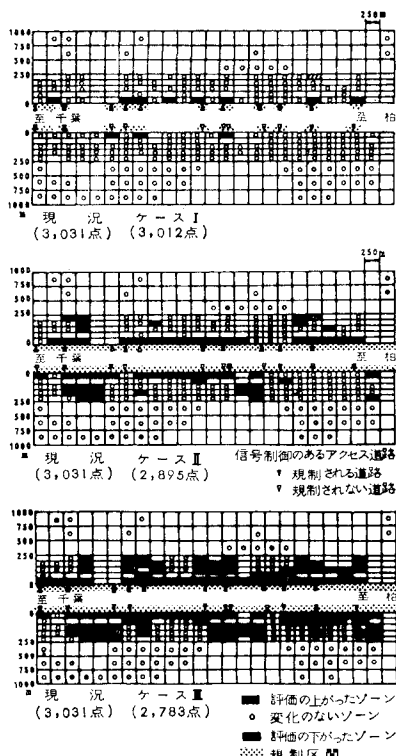


図-3 アクセスコントロールの程度別評価の変化図(商業地Ⅱ)

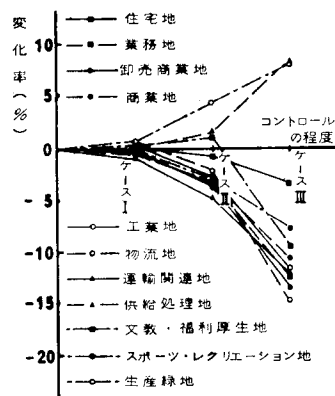


図-4 アクセスコントロールの程度別土地利用評価得点の変化

1) 高田邦道「インターチェンジ周辺の土地利用」 昭和50年第12回日本道路学会議特定課題論文集105

2) 高田邦道、内田 滋、藤井敬宏、小玉雅博「沿道施設から道路への出入現象について(その2)」 昭和56年第14回日本道路学会議一般論文集836