

IV-292 環状線の商業幹線化動向とその問題構造

福井大学大学院○学生会員 横田 強
 福井大学工学部 正会員 川上 洋司
 福井大学工学部 正会員 本多 義明

1. はじめに

モータリゼーションのさらなる進展、ニーズの多様化、消費者行動パターンの変化など、地方都市を取り巻く環境の変化は都市の構造、形態を大きく変えつつある。その一つの表れとして郊外環状線沿道への都心的機能を有する物販・サービス業系商業施設立地現象がある。この現象は従来の都市構造を大きく変えつつあると共に、交通環境面では幹線機能としての環状線の機能をも変容させており、それに伴って新たな都市及び交通環境上の問題の芽を生じさせている。そこで本研究では、この傾向が顕著な福井市の環状線を取り上げ、まずその沿道土地利用特性、経年的な変化動向を分析し、その上で今後環状線で発生するであろう問題構造を仮設し、今後必要とされる対策について考察する。

2. 分析の方法

福井都市圏において第2環状線と呼ばれる路線（一部関連路線を含む・都心から約2.5kmのリング）を対象として、その沿道土地利用状況を現在を含む過去数時点の住宅地図より把握する。それに基づいて、まず環状線全体の傾向を明らかにした後、環状線を22のリンクに分割し、沿道土地利用及びその動向を表すいくつかの指標を基に主成分分析、クラスター分析によってリンクの類型化を行い、環状線内部における沿道土地利用動向の特性を明らかにする。

3. 環状線沿道土地利用特性分析

環状線沿道における施設立地密度の推移をみると（図-1）、近年すなわち昭和60年度以降の伸びが大きいことが特徴的であり、こうした動向は主に商業・業務施設の急激な立地によっている。用途構成でみると（図-2）商業・業務系施設の中でもいわゆる物販・サービス業の占める割合が急増しており、環状線の商業幹線化の傾向を裏付けている。

同じ環状線内部であっても、その沿道土地利用形態には様々な傾向がみられるため、環状線を22のリンクに分割し、それぞれのリンクの、距離当り施設密度、商業・業務率、物販・サービス業率をストックの指標、昭和47～55年、昭和55～60年、昭和60～平成元年の各期間の施設立地密度成長率をフローの指標として、これら6つの指標による主成分分析を行った。表-1に示す結果より、第一主成分軸は、商業・業務率、物販・サービス業率の因子負荷量が高いことから立地業種としての商業系施設の立地の程度を示す商業特化軸と解釈することができる。第二主成分軸については立地密度の負荷量が高く、立地密度軸、第三主成分軸については、成長時期に関する指標の負荷量が高く、成長パターン軸とそれぞれ解釈することができる。このことより環状線沿道においては密度よりも用途構成、特に商業用途の立地によってその土地利用が特徴づけられることが明らかになった。

次に各リンク毎の主成分得点によるクラスター分析結果等を踏まえ、22のリンクを類型化すると図-3に示すように大きく、商業幹線化リンク、業務系リンク、住宅

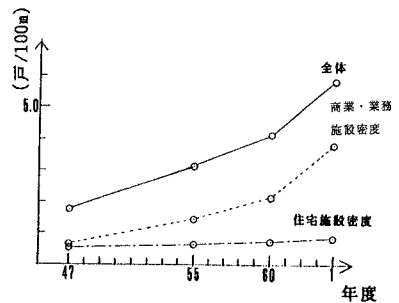


図-1 用途別沿道施設立地密度の推移

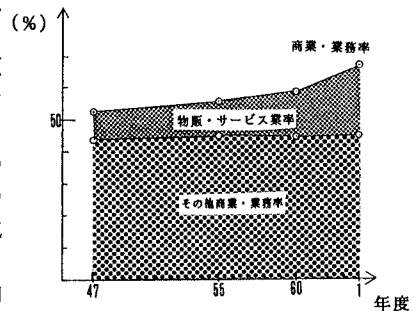


図-2 商業・業務用途構成の推移

表-1 主成分分析結果

指標	第一主成分	第二主成分	第三主成分
施設立地密度	-0.14555	0.82817	-0.14188
S47～55成長率	0.51795	-0.45944	-0.39698
S55～60成長率	0.23919	-0.15436	0.91938
S60～H1成長率	0.03482	0.66579	0.10297
商業・業務率	0.90044	0.12688	-0.12171
物販・サービス率	0.87554	0.29467	0.08117
累積寄与率(%)	32.1	56.5	74.1

系リンクに分けられた。

抽出された商業幹線化リンクについてみると、位置的には放射幹線との交点近傍という道路ネットワーク上の高アクセシビリティ点であることと、自由な店舗展開を前提とすることから既存集積がなかったこと、あるいは大型S.C.立地の影響などがその特徴として挙げられる。

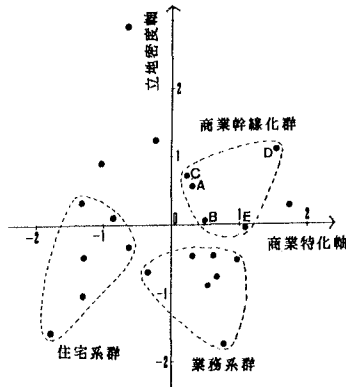


図-3 主成分得点によるプロット図

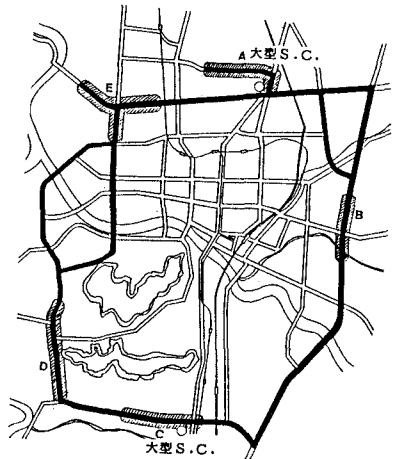


図-4 商業幹線化リンク

4. 環状線において将来予測される問題構造とその対策

環状線における商業幹線化リンクの存在が明らかになったが、こうした幹線系道路沿道の変容は、新たな円滑、安全、快適性といった交通環境上の種々の問題を生じさせる。その問題構造を示したものが図-5である。

主たる問題を挙げると①個別に専用駐車場を持つ物販・サービス施設の立地が交差点外での右折ポイントを増加させることによる安全、円滑性上の問題、②自由な土地確保の困難性から、施設と駐車場が、道路をはさんで立地するケースもみられ始めており、こうした状況からくる、横断需要の増加に伴う人対車の事故の可能性といった安全上の問題、③同じく土地確保の困難性から、十分な駐車施設を持たない施設の増加によって生ずる駐車待ちによる車線の占有化、さらには路上駐車発生による問題、④環状線沿道施設はその立地性質上、看板などが過度に誇大なものになりがちであり、こうしたことによる道路景観上の問題等である。

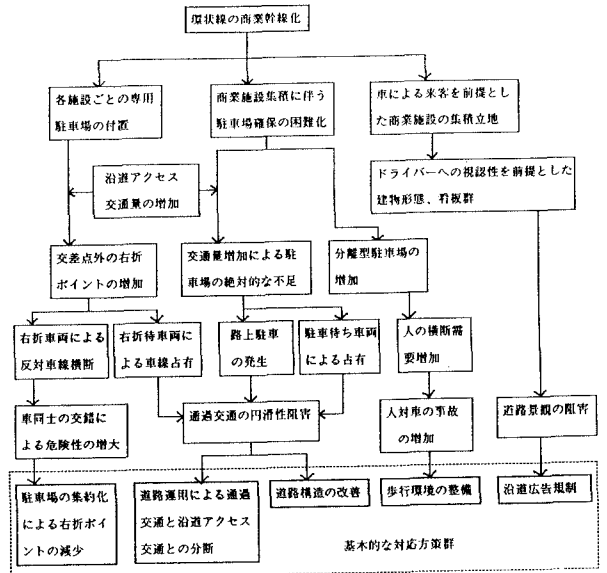


図-5 商業幹線化に伴う問題構造とその対応

これらの問題に関して、①については交差点外での右折ポイントの減少を目的とした駐車場の集約化、②については歩行環境の整備、①及び③については道路構造や運用の改善、④については沿道広告規制などの対応方策を今後さらなる商業幹線化に対して先行的に進めていく必要がある。

5. おわりに

ここでは、環状線沿道の土地利用に着目し、その動向把握・分析を行い、商業幹線化している路線を抽出し、そこから今後起こりうるであろう問題構造、そのための対応方策を提示した。さらに都市全体の構造を踏まえながら、環状線沿道というミクロな地域に於ける土地利用の変化、つまり商業施設立地のメカニズムをより明らかにしていくことと、方策の具体化について検討することが今後の課題である。

最後に本研究は国際交通安全学会H184プロジェクト（地方都市の交通改善に関する研究）の一部としてなされたものであることを付記しておく。