

高速道路インターチェンジの都市計画的位置づけに関する研究

日本大学 学生会員 ○成瀬 将洋
日本大学 正会員 大沢 昌玄

1. 研究背景と目的

現在、国土軸や地域連携軸実現に向けて着々と高速道路網の整備が進められている。地方都市などの都市計画マスタープランではインターチェンジ（以下、IC）を拠点として位置づけている場合が多いが、IC 周辺地域は市街化調整区域や非線引き都市計画区域用途地域外（以下「白地地域」とする）である場合が多く、IC 周辺の土地利用制限といった都市計画的な位置づけは明らかとなっていない。そこで、本研究は高速自動車国道等の IC を対象とし、IC 周辺の都市計画的な位置づけを把握することを目的とする。

2. 既存研究

加藤ら¹⁾は地方都市の IC 周辺集落の土地利用計画に向けた実証的分析方法を提示している。都市内の用途地域に関する研究は多いが、IC 周辺の土地利用制限といった都市計画的な位置づけを体系的かつ網羅的に把握している研究は見られなかった。

3. 本研究における分析対象

本研究では、日本を東西で 2 分し、新潟県、長野県、静岡県までを含む東側の令和 2 年度末時点で供用している高規格幹線道路のうち、ケーススタディとして高速自動車国道（A 路線）の IC494 箇所を分析対象とする（図-1）。

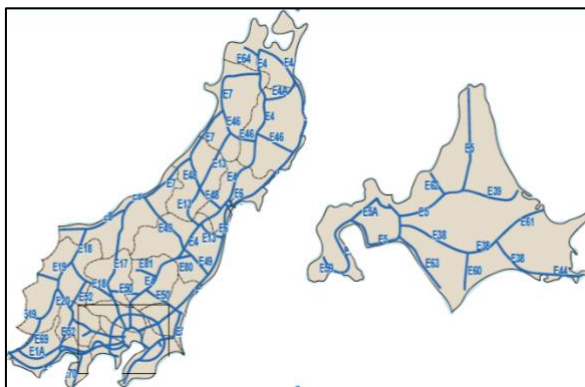


図-1 研究対象とする高速道路と IC

キーワード：高速道路，インターチェンジ（IC），土地利用，都市計画区域，用途地域

連絡先 〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 日本大学大学院理工学研究科土木工学専攻

4. 分析に用いるデータ

以下に、本研究に用いる基本的なデータを示す。

①IC

国土数値情報高速道路時系列データから高速道路と IC のデータを取得し、そのうち高速自動車国道（A 路線）の IC をカウントする。

②土地利用

国土数値情報都市地域および用途地域データ、インターチェンジが位置している各市町村の都市計画図から土地利用の現状を把握する。IC の勢力圏が不明瞭であることから、IC の位置している場所が用途地域の指定がある場合のみカウントする。

5. 調査結果

5.1 都市計画区域・区域外数

都市計画区域内および都市計画区域外数を図-2 に示す。総 IC 数 494 箇所のうち都市計画区域内が 417 箇所、都市計画区域外が 77 箇所であり、全体の 84% が都市計画区域内に立地している。

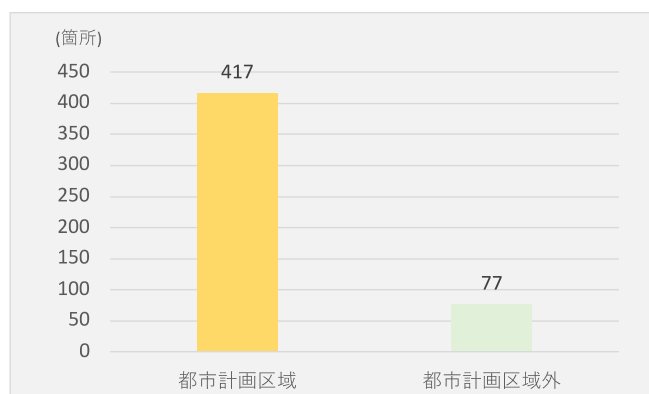


図-2 都市計画区域・区域外数

5.2 線引き・非線引き都市計画区域数

都市計画区域内の IC のうち、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域の数を図-3 に示す。線引き都市計画区域数が 252 箇所、非線引き都市計画区域数が 165 箇所であり、線引き都市計画区域が 6 割、非線引き都市計画区域が 4 割を占めていた。

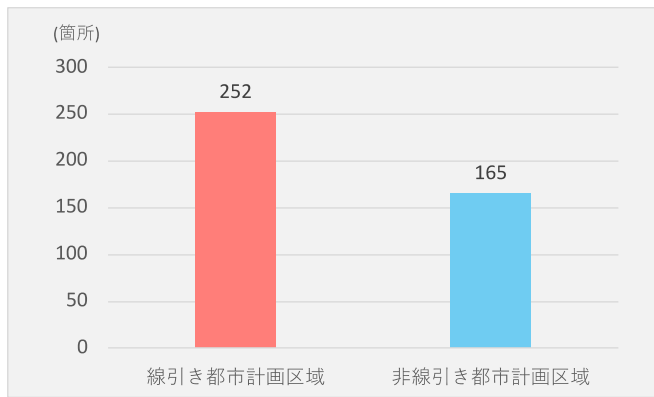


図-3 線引き・非線引き都市計画区域数

5.3 線引き都市計画区域内の構成

線引き都市計画区域内の市街化調整区域および市街化区域数を図-4に示す。

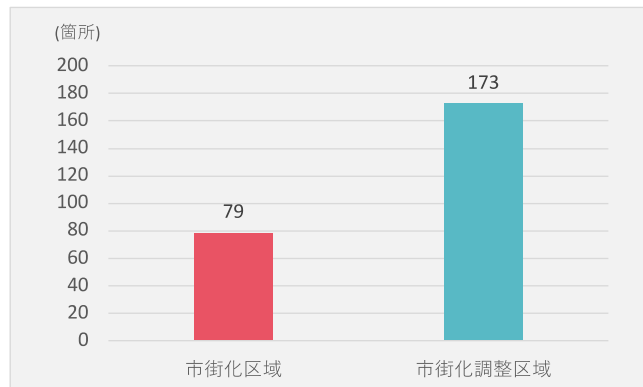


図-4 市街化区域・市街化調整区域数

市街化区域数が79箇所、市街化調整区域数が173箇所であることが分かった。市街化調整区域の割合が69%と高い割合を占めており、ICが線引き都市計画区域内に位置していても、開発を抑制する場所にICが立地しており、開発可能エリアに立地しているICは少ない。

次に、市街化区域のうち用途地域ごとの数をまとめたものを図-5に示す。

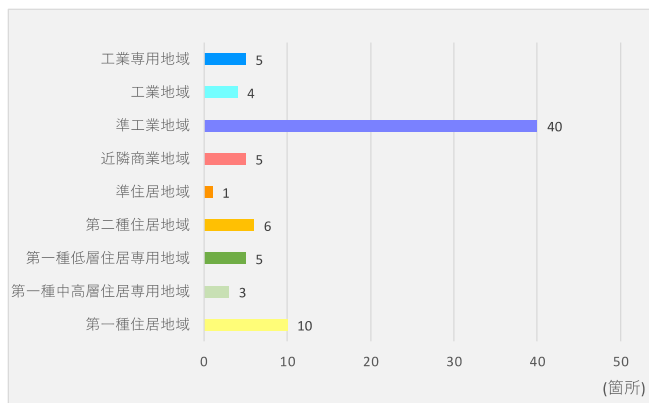


図-5 線引き都市計画区域内の用途地域の構成
準工業地域が40箇所と他の用途地域と比べて突出

して多い。また、工業系の用途地域が62%、住居系の用途地域が32%であり、商業系の用途地域は極めて少なかった。

5.4 非線引き都市計画区域内の構成

非線引き都市計画区域内の用途地域ごとの数をまとめたものを図-6に示す。

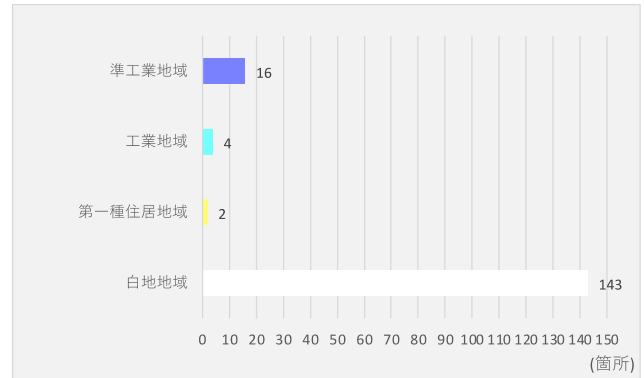


図-6 非線引き都市計画区域内の用途地域の構成

工業系の用途地域が20箇所ではあるが、非線引き都市計画区域内のICのほとんどが白地地域に位置していることがわかる。非線引き都市計画区域の場合、土地利用コントロールが積極的になされないエリアにICが立地している。

6. まとめと今後の展望

今回対象とした高速自動車国道（A路線）におけるICは、線引き都市計画区域では市街化区域よりも市街化調整区域の割合が38%多く、非線引き都市計画区域では白地地域の割合が87%であった。用途地域が定められていないICをまとめると393箇所であり、IC494箇所の80%を占めることが分かり、ICは駅と比べ土地利用コントロールが積極的に行われないうちに立地していた。

今後は、A'路線、B路線を含めた全国の高速道路のICを対象として調査を進めていく予定である。また、ICの勢力圏を考慮し、今回調査した範囲よりも大きい範囲でIC周辺の土地地位利用の実態を把握する必要があると考える。

参考文献

- 1) 加藤哲男, 堀江信之, 嶋田喜昭, 本多義明: インターチェンジ周辺集落地域に着目した土地利用計画のための実証的分析, 第32回都市計画学会学術研究論文集, pp.157-162, 1997
- 2) 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報ダウンロードサービス 高速道路時系列データ
- 3) 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報ダウンロードサービス 用途地域データ