

地方都市の幹線道路における沿道集積に関する研究

Study on the Concentration of Activities along the Trunk Roads of Local Cities

新井恵一*、中出文平**、松本昌二***

Keiichi ARAI, Bunpei NAKADE, Shoji MATSUMOTO

1. はじめに

近年のモータリゼーションの進展やそれに伴う道路網の整備、そして中心市街地の地価の高騰によって、都市の郊外化が急速に進行している。特に、地方都市の幹線道路の沿道の変容は、それを端的に示していると考えられる。

幹線道路沿道の都市化によって、新たな交通需要が発生することによる幹線道路の交通輸送機能の低下や、中心市街地に比べて地価が安いことにより生じる土地の立体的もしくは平面的な非効率な利用といった問題が生じている。この幹線道路の沿道集積の最も特徴的なものとして、幹線道路沿道型商業集積（ロードサイドショップ）がある。

このような集積の形態が顕在化し始めたのは近年のことであり、研究対象としての歴史は浅い。これらの中には、店舗の進出により生ずる地価の上昇を分析した研究¹⁾や立地地区の集積状況を経年的に示し店舗の出店に関して事業者の意識を含めて論じた研究²⁾があるものの、①個々の店舗に対する詳細な分析がない、②実際には業種・業態により異なる土地利用強度に対する考察がない、③集積地区を実際に形成する各施設における敷地、建物、周辺道路の3者の関係に言及していない、等の問題がある。

また、高密度市街地における幹線道路沿道について道路に面した敷地部分（ガワ）と、貧弱な街路に面する地区の内部（アン）が存在する沿道部分の二層

構造が指摘してされているが³⁾、地方都市の幹線道路の沿道部分でも同様に、商業集積が急速に進む幹線道路に面した部分と、主に戸建住宅や田畑で構成される地区の内部に、問題発生のを分けられる。

上記の状況を踏まえ、本研究の目的は、地方都市の幹線道路での沿道商業集積について、沿道集積としての沿道型商業施設とその集積地区の現状と問題を解明し、店舗の立地性向と集積地区の両方によって望ましい沿道整備の方向性を探ることにある。

2. 研究の方法

(1) 調査地区と調査方法

本研究では、新潟県の中越・下越地域の中から、幹線道路として一般国道と主要地方道を位置づけ、国道8号線と116号線によって結ばれる「新潟・三条・長岡・柏崎都市圏」を対象地域として、周辺土地利用、用途指定、道路線数を考慮して、対象地域内の8地区を抽出した（図1）。これら8地区の概要を表1に示す。

まず、抽出した8地区に対する調査及び分析の視点として、地区ごとの特質を把握する「地区」レベ

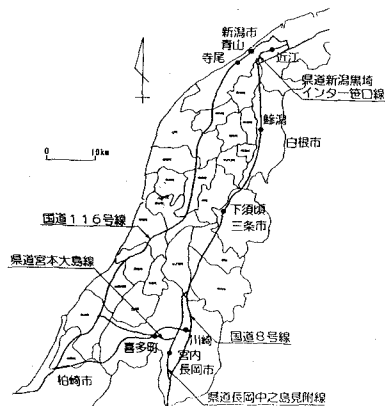


図1 調査対象地区

キーワード 沿道土地利用、幹線道路

*正会員、工学修士、日本道路公団御殿場管理事務所（〒412 御殿場市東田中1140、0550-82-4804）

**正会員、工学博士、長岡技術科学大学建設系（〒940-21 長岡市上富岡町1603-1、0258-46-6000）

***正会員、工学博士、長岡技術科学大学建設系（〒940-21 長岡市上富岡町1603-1、0258-46-6000）

ルと、地区を形作り実際の規制の対象でもある「敷地」レベルの二段階を考慮して、現地踏査により基礎データの収集した。本調査では8地区の延べ約23.1kmに渡って立地する、寺尾地区の66店舗を始めとした合計352店舗について調査している。

②施設の概要

以前から指摘されるように、法規制上では道路―敷地―建物の3者の関係を厳格かつ明確に示すものではなく、調査対象地区の用途地域の指定状況(表1参照)からもわかるように、集積地区に対する行政側の対応も様々である。しかも、容積率、建蔽率、斜線制限を始めとする量的な規制のみであって、質的なものは無に等しいため、敷地内部での建物・駐車場の配置は自由な状況にある。例えば、建物階数は約50%が建設費の安価な平屋であり、非効率な立体的利用であり(図2)、また、土地の平面的な充足状況を示す建蔽率も低利用なものが多い(図3)。

3. 「地区」レベルにおける状況

①立地業種について

事前調査の結果と商業統計を参考に決めた業種分類(表2)で把握した業種別の立地件数は、その他の小売業と自動車販売、自動車整備業、専門サービス業が多い結果となった。地区別の立地業種構成をみると地区により様々であるものの(図4)、自動車販売、自動車部品、自動車整備業といった自動車関連業種が多い点は全地区で共通し、宮内地区の45%をはじめとして、最小の寺尾地区でも13%存在する。自動車関連の店舗立地が多いことは、「客」である通行人のほとんどが自動車を利用している状況に即したものと考えられるが、他の業種においてもやはり自動車に対応した立地であると考えられる。

②地区における立地状況の変遷

8地区の施設数の立地状況を図5に示す。全地区で1982年以降の最近の約10年間に最低でも40%以上の店舗が進出し、また現在も依然として立地が進行していることがわかる。

4. 「敷地」レベルにおける状況

①建蔽率と建物の敷地内における配置の関係

敷地レベルの分析として、まず敷地と建物の関係を知るために、建蔽率(量的な指標)と敷地内での

表1 8地区の概要

地区名	用途指定	道路車線数	交通量(12h/台)	両方向間口長(m)
青山	近商	片側1or2	13,601	3,320
寺尾	住居	片側1or2	9,323	1,630
近江	近商・住居	片側1	10,658	1,530
鯉沼	準工・用途未指定	片側1	7,090	7,180
下須項	準工・商業	片側1	6,181	3,670
川崎	住居	片側2	12,939	1,680
宮内	準工	片側1	6,095	1,660
喜多町	準工・住居	片側1	8,880	2,450

ただし、交通量については平成2年道路交通センサスの近傍観測点の両方向の乗用車交通量

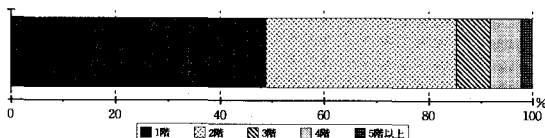


図2 階数別構成比(8地区全体)

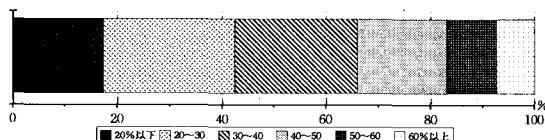


図3 建蔽率構成比(8地区全体)

表2 業種分類表

2 食堂	11 書籍	20 ゲーム/ダンス練習場
3 ファミリーレストラン	12 靴	21 パチンコ
4 その他のレストラン	13 洋服	22 自動車整備業
5 喫茶店	14 眼鏡	23 専門サービス業
6 自動車販売	15 スポーツ用品	24 その他の飲食店
7 家電	16 コンビニエンスストア	25 その他の小売業
8 カラオケ/カラオケ	17 家具類	26 その他のサービス業
9 スーパー	18 自動車部品	
10 ホームセンター	19 CD・ビデオレンタル	

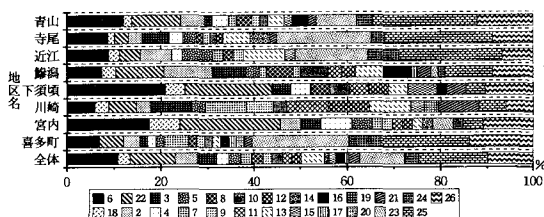


図4 業種別の立地構成

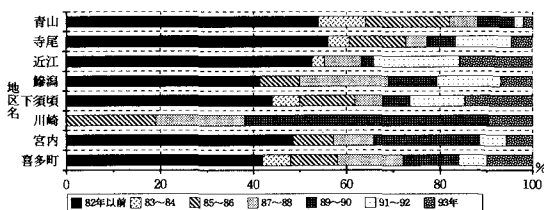


図5 地区別の施設数の変遷

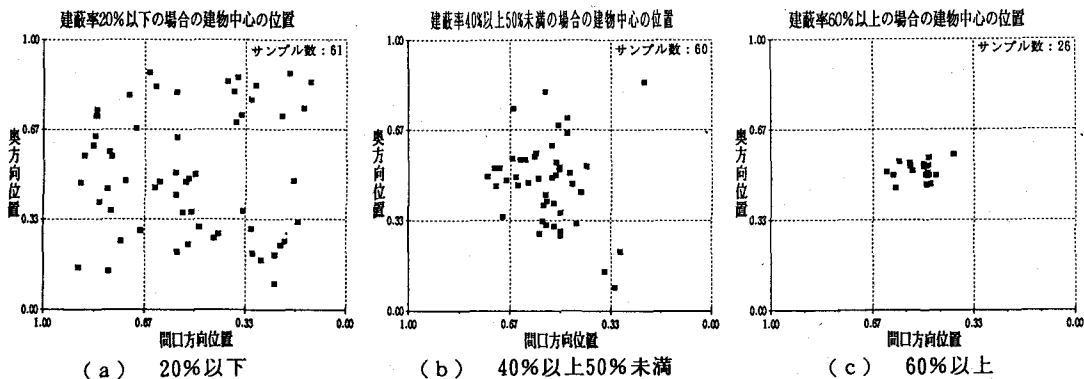


図6 建蔽率による建物の敷地内配置の自由度変化

建物配置の状況(質的な指標)の関係を検討する。

図6の縦軸は奥行き方向の敷地の広がり、横軸は間口方向の敷地の広がり、図中の各点は建物の中心が敷地内のどこに位置するかを表わしている。また、3つのグラフはそれぞれ、建蔽率が(a)20%以下、(b)40%以上50%未満、(c)60%以上の場合の当該敷地における建物の中心位置を示す。この図から、建蔽率の減少により建物の敷地内での配置の「自由度」が増すことがわかり、量的規制である用途指定に伴う建蔽率の上限の規制だけでは、必ずしも理想的な敷地内利用がされるとは限らないと言える。

②敷地面積と敷地の接道数の関係

敷地と道路の関係として重要なのは、実際に敷地内から道路へ、もしくは、道路から敷地内へアクセスできる接道数である。接道数が多ければ、当然、幹線道路を含めた周辺道路に対して大きく影響することとなる。三角地の2店舗を除いた残りの350店舗における店舗毎の当該敷地の接道数と各接道数における敷地面積の関係を示した図7をみると、件数では接道数が2のものが半数以上であるとともに、接道数が3もしくは4の店舗が約18%を占める。また、敷地の接道数が増えるとともに敷地面積が大きくなり、言い換えれば、敷地が大きくなることで、接道数が増えることになる。このことは、周辺道路に対する整備義務のない現状では、大規模な店舗になるほど立地(出店)するだけで、幅員の狭い周辺道路に対する影響が無条件に大きくなることを意味する。と同時に、実際に多くの交通量を発生・集中させることで、周辺道路だけでなく幹線道路に対する影響をもさらに大きくしていると考えられる。

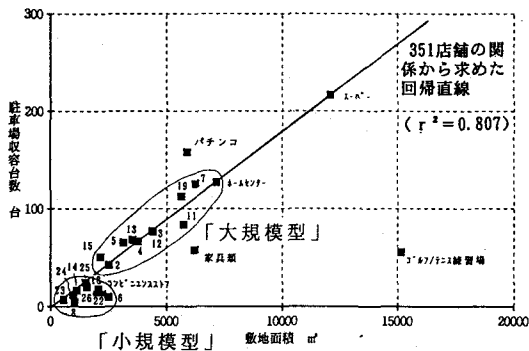


図7 敷地の接道数と面積の関係

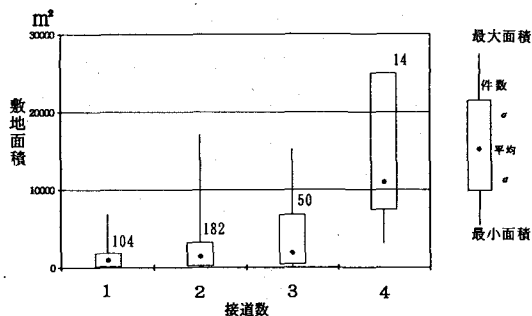


図8 業種別の平均敷地面積と駐車場収容台数

③敷地面積と駐車場収容台数の関係

次に、施設の敷地内を整備する際に重要と考えられる駐車場規模について考える。幹線道路沿道型商業集積の一般的特徴として、敷地と駐車場スペースが大きいことが言われている。しかし、実際には様々な業種の店舗が立地している上、それぞれの業種によっても来客回転率が違う^④など整備水準は業種で異なる。業種毎の平均敷地面積と駐車場収容台数の関係を示すと、業種により平均敷地面積が異なることはもちろん、その駐車場整備状況も異なる(図

8)。また、この図での回帰直線は駐車場が付近に点在する1店舗を除いた残りの351店舗における両者の関係を示したものである($r^2 = 0.807$)。具体的にみると、例えば、コンビニエンス・ストアのように敷地面積、駐車場収容台数がともに小さな「小規模型」と、両者がほぼ回帰直線上に位置し、敷地面積、駐車場収容台数ともに一定規模以上を持つ、ホームセンターのような「大規模型」の2種類に大きく分けられる。このことから、商業施設立地が道路に与える影響として、質的指標としては店舗の業種を重要視する必要があると考えられる。また、前述の敷地面積と接道数の関係と合わせて、敷地と道路の関係を考える上では敷地面積を最も重要視して施設づくりを行なう必要があると考えられる。

④敷地内における建物の配置パターン

敷地面積と建物の敷地内における配置状況の関係を検討したが、特徴的なものとして敷地面積が500㎡以下の場合と5,000㎡以上の場合の結果を示す。

5,000㎡以上の場合、幹線道路からの後退距離を大きくとる形態が多くなり、様々な配置形態をとっている一方で、500㎡以下の場合、幹線道路に面する場合、建物後方(裏側)に空地がとられることが少ないなど、位置がほとんど限定される。

質的な指標としての敷地内の配置と量的指標としての敷地面積の関係は、敷地が大きくなるにつれてなくなることがわかる。敷地面積が大きくなるにつれて、建物をその敷地内の任意の位置に建てるのが可能となるため、自動車同士もしくは人と自動車の動線の混在による交通事故の発生や、過剰な動線の集中により、幹線道路に較べて幅員が狭く、しかも歩道がないような周辺道路における負荷の増大などの問題を生じ、結果として、幹線道路の円滑な交通流の妨げを生じさせていると考えられる。したがって、規模に応じて敷地内における適正な配置を行なう必要があると言える。

5. まとめ

本研究での検討から以下のことが明らかになった。

まず、沿道型商業が集積する「地区」について、以下の点が明らかになった。

①地区によって立地している業種やその割合に違いはあるが、自動車関連業種の立地は共通して多い。

②一店舗当りの敷地面積の大小は地区によって差異が見られるが、その経年的な変化においては、一定の地区と減少している地区の2通りがある¹⁹⁾。

また、沿道型の商業施設の「敷地」について、以下の4点が明らかになった。

①建蔽率が低くなるほど、また、敷地面積が大きくなるほど、敷地内での建物の配置は自由になる。

②接道数が2以上のものが多く、敷地面積が大きくなるにつれて、敷地の接道数は増加傾向にある。

③敷地面積と駐車場収容台数は相関関係にあるが、業種ごとに見ると整備状況は異なり、大きく分けて「小規模型」と「大規模型」の2通りである。

④敷地内における建物の配置は、敷地が大きくなるにつれて多様化し、敷地が小さくなるにつれて配置が限定される。

今後の整備の方向性は、以上のような結果を踏まえると、次の点が挙げられる。

①駐車スペースの拡充や、敷地内における建物配置を考慮した施設づくりを行なう。

②大規模店に対しては、周辺道路に対する整備を義務づける。

③建蔽率といった量的指標だけでなく、道路-敷地-建物の関係についての質的指標(アクセス位置、駐車場位置、建物位置等)を考慮して、規制誘導する。

【補注】

①「敷地」については、以下の項目を1993年秋に調査した。

①施設構造 ⑦敷地側方の道路の幅員

②建物階数 ⑧敷地面積

③階数別用途 ⑨建築面積

④駐車場収容台数 ⑩建物位置

⑤駐車場出入口位置 ⑪店舗内出入口位置

⑥駐車マスの位置、形状 ⑫近傍交差点までの距離

②同じ飲食店でも業種の異なるハンバーガー店と焼肉店の来客回転率を例にあげると、前者は7.1回/日、後者は1.3回/日(「商業の動き」平成5年11月 通産省)である。

③最大の川崎地区で約11,000㎡であるのに対し、最小の寺尾地区では約1,100㎡である。また、店舗当りの敷地面積がほぼ一定で推移しているのは青山、寺尾、鯉沼、下須項、宮内の5地区、減少が近江、川崎、喜多町の3地区である。

【参考文献】

1)不動産鑑定協会近畿部会(1990): 郊外ロードサイド店舗進出と地価, 学芸出版会

2)瀬口哲夫他(1992): 都市郊外におけるロードサイドショップに関する研究, 都市計画学会論文集, pp211-216

3)大方潤一郎他(1992): 幹線道路沿道の立体的土地利用実態に関する研究-東京都目黒通りについて-, 都市計画学会論文集, pp169-174