

## 社会状況の変化に伴うバイパス周辺地域の変容に関する実証分析\*

*Study on a developing process of the by-pass area with a social background.*

藤島 博英\*\* 為国 孝敏\*\*\* 中川 三朗\*\*\*\*

*By Hirohide FUJISHIMA, Takatoshi TAMEKUNI and Saburo NAKAGAWA*

### 1. はじめに

バイパス建設は、通過交通の排除による旧道の混雑緩和及び、沿道環境の向上、国道としての機能向上等の目的により、建設省の施策として整備されてきた。こうしたバイパス自体は、初期の目的が達成されていると考えられよう。さらに、バイパスの沿道地域に及ぼす影響や効果等について、いくつかの研究や事例が報告されてきた。<sup>1)2)</sup>しかしながら、昨今、地方都市では、古くから形成されてきた駅前を中心とした市内の賑わいが、都市郊外部に建設されたバイパス周辺へと移動する現象が顕著に生じている。こうした都市では、自家用車の増加と旧市街の停滞現象と相まって、都市機能の再配置が模索されている。

そこで本研究では、地方都市におけるバイパス周辺地域への都市機能の移動現象を把握し、都市交通計画上の課題を探ることとした。対象地域として、中世以来織物の街として発展してきた足利市を対象とし、J R 両毛線沿線の旧市街地と国道 50 号バイパス周辺地域の状況を比較・検討することにより、その課題を探ることとした。

### 2. 50 号バイパス建設経緯と足利市の概要

#### (1) 50 号バイパス建設経緯

一般国道 50 号は、群馬県前橋市を起点とし茨城県水戸市に至る総延長 152.0km の路線である。本路線

\* キーワード：バイパス、交通施設整備、事後評価分析

\*\* 正会員 足利工業大学工学部土木工学科

(足利市大前町 268-1, TEL 0284-62-0605, fax0284-64-1061)

\*\*\* 正会員 工博 足利工業大学工学部土木工学科 講師

\*\*\*\* 正会員 工博 足利工業大学工学部土木工学科 教授

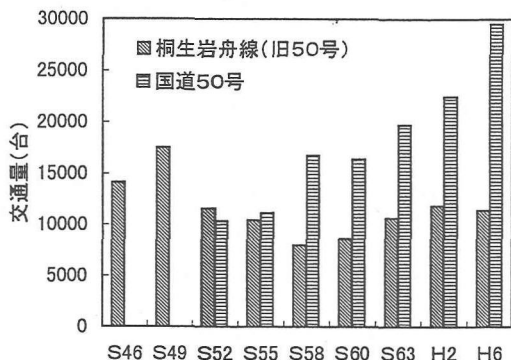
は、東京から 100km 圏にある北関東（群馬県・栃木県・茨城県）の主要都市を連絡すると共に、太平洋岸と北関東の内陸部とを結ぶ重要路線であり、戦後のモータリゼーションの発達と共に地域開発が進められたことから、交通量が急激に増加した。

図-1 に示すとおり旧国道 50 号線（県道桐生岩舟線）沿線は、群馬県桐生市・栃木県足利市・佐野市・小山市及び茨城県結城市街があり拡張は困難であった。そこで、桐生市から小山市、結城市等の交通緩和を図るため、大規模な 50 号バイパスが計画された。昭和 42 年に、佐野バイパス（延長 13.23km）、昭和 44 年度に足利バイパス（延長 14.85km）及び小山～結城拡張（延長 5.98km）、昭和 49 年度に岩舟～小山バイパス（延長 10.30km）が事業化され、昭和 48 年度に佐野バイパス、昭和 51 年度に足利バイパス、昭和 47 年度に小山～結城拡張、昭和 59 年度に岩舟～小山バイパスが暫定 2 車線で供用した。平成 8 年度現在、岩舟～小山バイパスの一部を除き、栃木県内はすべて 4 車線で供用されている。<sup>4)5)6)7)</sup>

#### (2) 足利市の概要

足利市は、東京から 80km 圏にあり、近代化と共に織物産業の先進地域として発展した両毛都市圏の中核都市であり、渡良瀬川に沿って、形成された都市である。また、日本最古の総合大学として足利学校や、足利氏の氏寺である饒阿寺等、歴史的・文化的都市としても発展してきた。しかしながら、近年、織物産業の衰退と共に、新たな都市づくりの転換が指向されている。平成 8 年 3 月現在、人口 167,000 人、面積 177.82km<sup>2</sup>、地目別の土地利用状況は、山林が一番広く 571,365a、次いで宅地 255,564a、田 242,826a の順となっている。都市計画用途地域の面積は、総数で 3,154ha、住居系 1,875.2ha、商業系

山辺地区土地区画整理事業や駅南土地区画整理事業等計画的な面的整備を行った結果、現在、市街地が河南地区に広がってきている。図－３に渡良瀬川河北地区と河南地区の都市的土地利用面積を示す。また、図－４に示すように、河南地区を６ブロックに



| 土地利用種別  | 河北地区 (ha) | 河南地区 (ha) |
|---------|-----------|-----------|
| 住宅用地    | 1500      | 850       |
| 商業用地    | 120       | 60        |
| 工業用地    | 280       | 200       |
| 公共用地    | 480       | 180       |
| その他の空き地 | 380       | 20        |

図-3 足利市の都市的土地利用面積

### (1) 交通量

## (2) 土地利用

50号バイパスの建設に伴って、渡良瀬川河南地区の



図-1 栃木県内の国道50号と沿線地域

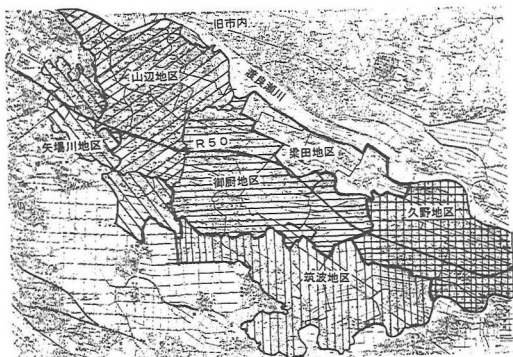


図-4 河南地区の土地利用状況調査ブロック

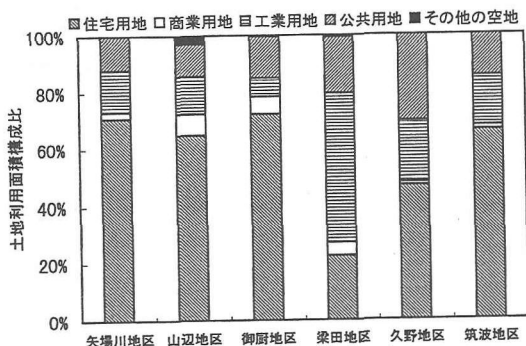


図-5 河南地区の都市的土地利用面積構成比

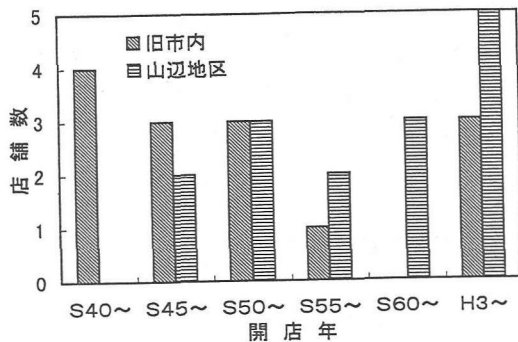


図-7 大規模小売店舗の開店状況

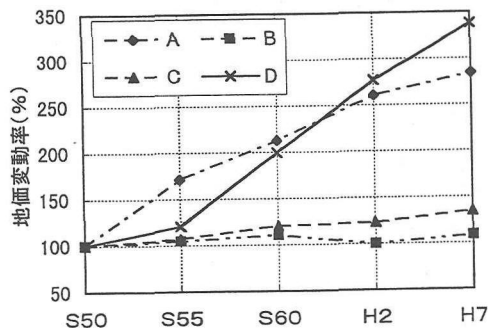


図-8 足利市の地価公示価格の変動



図-6 大規模小売店舗、ファミリーレストラン及び家電等専門店の出店状況

分け、都市的土地利用面積構成比を図－5に示す。<sup>10)</sup>

平成6年度現在、50号バイパスの市街化区域内延長は5.9kmで、用途区域別延長は住居系1.0km、工業系4.9km、用途地域でない都市計画区域は8.8kmとなっている。

#### 4. 地域の変容状況分析

##### (1) 商業施設の動向

図－6に大規模小売店舗、ファミリーレストラン及び家電等専門店の出店状況を示す。<sup>11)</sup>また、図－7に大規模小売店舗の開店状況を示す。これらより、足利市では昭和50年以前では、JR足利駅を中心とし、桐生岩舟線沿道の旧市内に大規模小売店舗が多く出店したが、バイパスの開通した昭和50年以降には渡良瀬川河南地区、特に50号バイパスに接続する幹線道路の沿道に昭和52年に総合スーパーが開店したのを皮切りに大規模小売店舗が相次いで開店した。また、ファミリーレストランや家電・家具を始めとした専門店等も河南地区へ相次ぎ出店した。それとは逆に、旧市内は閉店する大規模小売店舗もあり、徐々に賑わいを失ってきている。

##### (2) 地価

図－8に昭和50年を100とした地価公示価格の変動を示す。また、凡例のA～Dの位置は図－6に示す。これより、河南地区(D)は昭和55年以降急激に地価が上昇し、平成7年では昭和50年の3倍以上となった。

#### 5. まとめ

50号バイパス及び都市計画道路網の整備により、足利市では従来の駅前集中型の立地形態から、交通の利便性、特に駐車場を持ったバイパスを中心とした郊外立地型の形態へと変化してきている。これらのことから、バイパスの建設によって、市街地がバイパス沿道に移動し、バイパス周辺地域の土地利用形態を変化させている。

#### 参 考 文 献

- 1) 青山・近藤・大松：国道バイパス整備が沿道地域に及ぼす影響の実証的研究，交通工学 Vol.26 No.4，pp17～27，1991
- 2) 遠藤・橋本：福井バイパスと地域開発，土木計画学研究・講演集 No.16(1)，pp631～638，1993.12
- 3) 芦沢・新谷：バイパスの現状と計画のあり方についての一考察，土木計画学研究・講演集 No.7，pp55～62，1985.1
- 4) 「わが国の道路」刊行委員会：わが国の道路 平成6年版，1994
- 5) 建設省道路局企画課：道路統計年報 1995年版，1995.10
- 6) 建設省 宇都宮国道工事事務所：宇都宮 平成8年度事業概要パンフレット，1996.7
- 7) 建設省 宇都宮国道工事事務所：一般国道50号パンフレット
- 8) 足利市役所：統計あしかが 1995年版，1996.3
- 9) 建設省道路局：道路交通センサス 昭和46～平成6年度
- 10) 栃木県，足利市：栃木県都市計画基礎調査報告書 平成3年度
- 11) 足利商工会議所：阿毛五市経済概況 No.1～No.6,1989～1996