

# 高速道路と周辺施設との連携に関する研究

## A Study on the cooperation with highway and circumference institution

森脇 宏\*・若林秀和\*\*

Hiroshi Moriwaki\*・Hidekazu Wakabayashi

### 1. はじめに

今日、高速道路は、需要に応じて新たに建設するだけでなく、既存の高速道路についても有効利用が追求されるべき時代を迎えている。こうした観点から、本研究では阪神高速道路を対象に、その交通量の増大と、ランプ周辺施設の有効利用を目指して、これらの連携のあり方について考察するものである。

このため、まず阪神高速道路のランプ周辺における主要施設の立地状況を分析し、さらに、これら主要施設の幾つかと、当該施設が属する自治体へのヒアリングを行うとともに、連携に関する内外事例の収集・分析を踏まえ、高速道路と周辺施設の連携のあり方について試案的に考察している。

### 2. ランプ及び主要施設の分類

阪神高速道路のランプ周辺における主要施設の立地状況を分析するに当たって、まずランプを立地条件から幾つかのパターン(中心市街地、近郊市街地、臨海部、丘陵部)に分類し、全体像を俯瞰した。この結果、阪神高速道路の営業中のランプ129カ所のうち、臨海部のランプが最も多く(44カ所, 34%)、次いで中心市街地(37カ所, 29%)、近郊市街地(35カ所, 27%)と続き、丘陵部が最も少なくなっている(13カ所, 10%)。

また、ランプ周辺の主要施設についても、概ね表1のようなイメージの施設を対象とし、これらを幾つかのタイプに分類した。なお、選定に際しては、

キーワード：土地利用、産業立地、高速道路

\*正会員 (株)地域計画建築研究所(〒540-0001 大阪市中央区城見1-4-70 TEL 06-6942-5732 FAX 06-6941-7478

E-mail : moriw-hr@arpak.co.jp)

\*\* (株)地域計画建築研究所(E-mail: wakab-hd@arpak.co.jp)

原則としてランプ周辺1km圏内の施設を対象とし、自動車の発生集中量を考慮してタイプ別に敷地規模等による基準(例えば、オープン系施設では2ha以上、箱物施設系では0.5ha以上)を設定した。

表1. 周辺施設のタイプ分類

タイプ名称		該当施設のイメージ
商業業務施設	大規模商業系	アウトレット、百貨店、スーパー、専門店街、専門市場(ex. 魚市場)、レストラン街
	コンベンション・ターミナル系	ホテル、旅館、会議場、ビジネスビル、バスターミナル、空港
レジャー・スポーツ施設		遊園地、ゴルフ場、展望施設(タワー等)、競輪、競馬、競艇場、サーキット、観光施設、大規模公園・緑地、体育館、競技場、大規模マリナー
文化・教育施設		ミュージアム(美術館、博物館、水族館等)、観劇施設(劇場、シネコン、音楽ホール)
医療・福祉施設		病院
物流施設		流通施設(卸売市場、トラックターミナル、倉庫、ふ頭等)、生産施設(工場等)

### 3. 主要施設の立地状況

実際に、ランプ周辺に立地している主要施設を整理すると、表2のとおりである。

まず、合計値で全体をみると、計129カ所のランプに対して、選定施設は153カ所あり、平均ランプ1カ所あたりで1.2カ所の施設が立地している。さらに、この比率を立地パターンごとにみると、中心市街地と臨海部が1.7で並んで多く、中心市街地は立地需要の大きさを示し、臨海部はスペース供給の大きさが示されていると推察される。一方、近郊市

街地と丘陵部は、この比率が0.3あるいは0.4と著しく低く、近郊市街地は密集市街地によるスペース不足、丘陵部は地形等による開発規制制度等の制約が示されていると思われる。

また、主要施設のタイプ別傾向をみると、最も多いのが物流施設（40カ所、26%）であり、次いでコンベンション・ターミナル系施設（30カ所、20%）、レジャー・スポーツ施設（29カ所、19%）、大規模商業系施設（24カ所、16%）と続き、文化教育施設（16カ所、10%）、医療・福祉施設（14カ所、9%）は、相対的に少なくなっている。

さらに、立地パターンごとに特徴をみると、中心市街地では計63ヶ所のうち、コンベンション・ターミナル系施設が最も多く22ヶ所、次いで大規模商業系施設が15ヶ所となっている。近郊市街地の施設数は計11ヶ所と少ないが、その中で物流施設が5ヶ所と多く、レジャー・スポーツ施設と医療・福祉施設が2ヶ所で続いている。臨海部では計74ヶ所のうち、物流施設が30ヶ所と最も多く、ついでレジャー・スポーツ施設が18ヶ所となっている。丘陵部では計5ヶ所と少なく、レジャー・スポーツ施設が3ヶ所、物流施設が2ヶ所となっている。

#### 4. 高速道路と周辺施設との連携に関する検討

前述の主要施設から抽出した幾つかの施設と、当該施設が属する自治体にヒアリングを行うとともに、内外の連携事例も収集・分析した上で、高速道路と周辺施設の連携について、試案的に項目を列挙する。ただし、あくまでも可能性を示唆するものであり、その実施の可否と具体内容は今後の検討課題である。

（ハード面での連携）

- ex. PA・SAの新設
- バスターミナルの整備
- 高架下空間の活用
- 高速道路の部分的整備

（ソフト面での連携）

- ex. 高速道路の周遊券
- 公団のHPの活用
- 高速バスの発着
- 既存バスへのP&BR

表2. 施設タイプ・立地パターン別の主要施設の件数

施設タイプ\立地パターン		中心市街地	近郊市街地	臨海部	丘陵部	合計
商業業務施設	大規模商業系	15	1	8	0	24
	コンベンション・ターミナル系	22	1	7	0	30
レジャー・スポーツ施設		6	2	18	3	29
文化・教育施設		8	0	8	0	16
医療・福祉施設		9	2	3	0	14
物流施設		3	5	30	2	40
合計		63	11	74	5	153
ランプ数		37	35	44	13	129
施設数/ランプ数		1.7	0.3	1.7	0.4	1.2

道路情報の伝達システム

道路空間での広告

集客キャンペーン

（新たな施設整備による連携）

ランプ周辺において、新たに高速利用が多いと思われる施設を整備する。整備施設のタイプは、「3. 主要施設の立地状況」で示された傾向が参考となる。

#### 5. おわりに

本研究の発展には、次の2点の検討が課題である。本研究では、ランプ周辺の既存施設を対象に進めたため、ランプ周辺にないが、今後新たな立地が考えられる施設との連携も、検討すべきである。本研究では、試案的提案の域を出ていないため、個別案件ごとに熟度を深めること（ex. パートナー候補との共同研究）が必要である。

#### 【参考文献】

- 1) JH日本道路公団新事業開発室「高速道路空間の有効利用について」(「道路交通経済」'99-1)
- 2) 八尾光洋「『バスの駅』の整備について」(「交通工学」2001 No. 5)
- 3) 高萩孝一「パーク・アンド・バスライド」(「高速道路と自動車」2002年10月)
- 4) 今井智満「米国の都市間バス事業の現状」(「高速道路と自動車」2002年10月)