

(Ⅳ－２) 幹線道路沿道の土地利用に関する比較研究

長岡技術科学大学大学院 学生員 ○中道 弘之
 長岡技術科学大学 正会員 中出 文平
 長岡技術科学大学 正会員 松本 昌二
 長岡技術科学大学大学院 学生員 古俣 直紀

1. はじめに

近年、中心市街地の地価の高騰やモータリゼーションの進展により、郊外の幹線道路沿道に郊外型の商業施設（以下、ロードサイドショップ）が集積している。このことは新潟県内各都市の幹線道路沿道でもみられる。本研究の目的は新潟県内のロードサイドショップ集積地区から国道 116号を取り上げ、新潟県の中心都市で都心部と位置づけられる新潟市寺尾地区、郊外部と位置づけられる吉田町富永地区の 2つの地区（図 1）を抽出し、沿道土地利用を比較する。

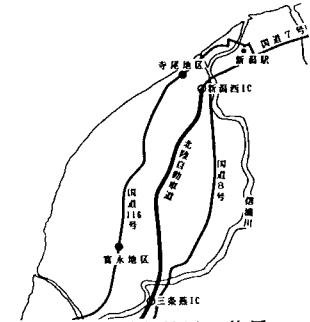


図 1 調査対象地区の位置

2. 調査対象地区の現況

新潟市寺尾地区は新潟駅から西約 8 km、北陸自動車道新潟西 I.C. から北西約 3 km の位置にあり、地区全域とその周辺の用途は住居地域である。幹線道路の国道 116号は幅員 15.8 m の 3 車線道路である。但し、リバーシブルレーンを設けている。吉田町富永地区は新潟市中心部から約 26 km、J R 吉田駅から約 1 km の位置にあり、用途地域指定のない無指定地域で農業振興地域の農用地区域からも外れた白地地域である。幹線道路の国道 116号は幅員 15.8 m の 2 車線道路である。

次に、2つの地区の評価指標を表 1 に示す。

寺尾地区は比較的高い道路率であるが国道 116号の北側は細街路網、南側は J R 越後線があるため袋小路状の道路である（図 2）。富永地区はほとんどが農地であるため道路も

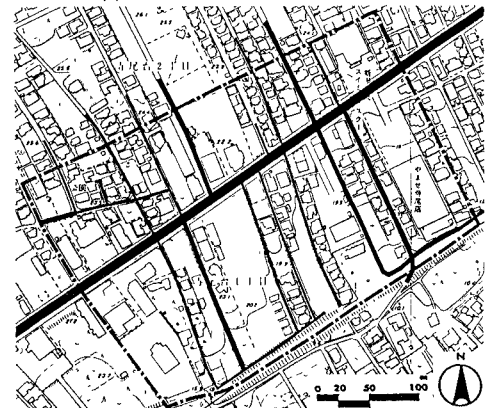


図 2 寺尾地区道路網図

富永地区はほとんどが農地であるため道路も

表 1 地区評価指標

	寺尾地区	富永地区
地区面積 (ha)	10.5	18.6
国道路線長 (m)	400	600
道路率 (%)	20.5	13.5
道路線密度(m/ha)	227.6	150.5
宅地率 (%)	74.0	37.3
建蔽率 (%)	36.1	29.5

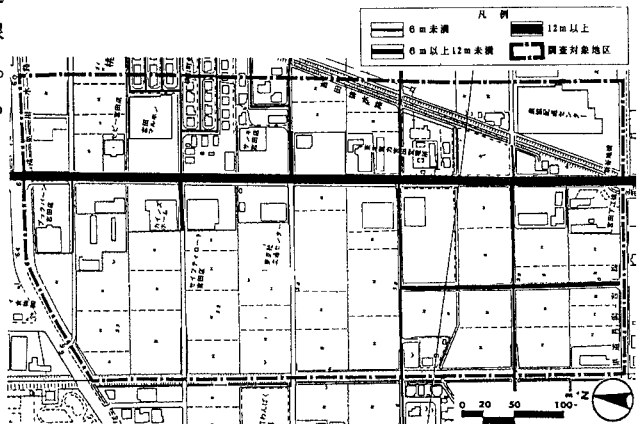


図 3 富永地区道路網図

少なく、未舗装道路もみられる（図3）。両地区とも幹線道路の国道116号以外の道路は幅員が狭くなっている。

次に、土地建物利用について述べる。両地区の商業施設の分布をみると、寺尾地区は沿道に商業施設が立地しており、国道より一皮裏の後背地域は住宅地となっている（図4）。富永地区は地区の大部分が農地で宅地化された土地のほとんどが商業施設になっている。また、工場、配送センターや倉庫も立地している。この地区は農業振興地域の中の白地地域で容積率、建蔽率の規制が緩いため、大規模敷地の施設が多い（図5）。

沿道敷地の土地建物利用構成比を表2に示す。

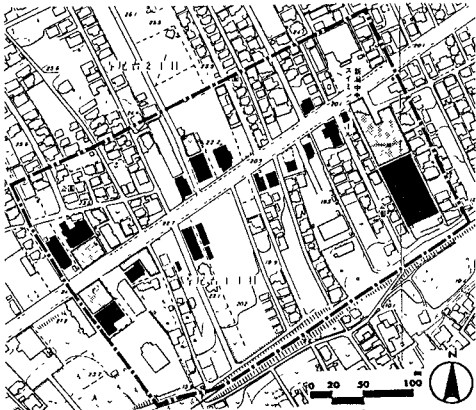


図4 寺尾地区商業施設分布

表2 土地建物利用構成比 単位:(%)

	寺尾地区	富永地区
公共処理施設	0.0(0)	4.0(1)
事務所建築物	9.1(3)	4.0(1)
専用商業施設	54.5(18)	68.0(17)
住商併用施設	9.1(3)	0.0(0)
宿泊・遊興施設	6.1(2)	4.0(1)
スポーツ興業施設	3.0(1)	0.0(0)
専用独立住宅	12.1(4)	0.0(0)
集合住宅	6.1(2)	0.0(0)
工場、作業所	0.0(0)	4.0(1)
倉庫	0.0(0)	8.0(2)
その他	0.0(0)	8.0(2)

()内は軒数

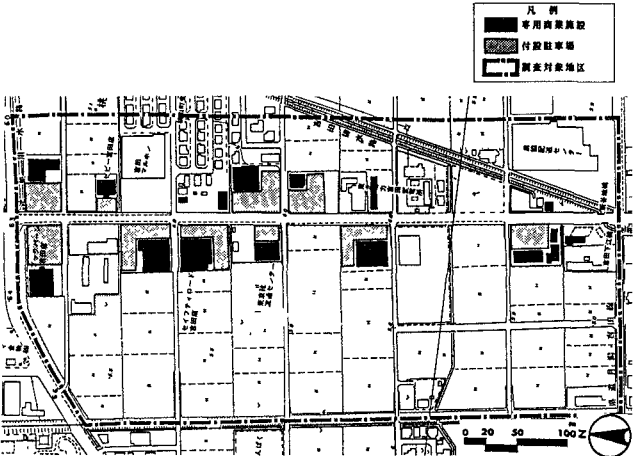


図5 富永地区商業施設分布

3. 2つの地区の比較

2つの地区を比較すると、都心部の寺尾地区は宅地率が74.0%、郊外部の富永地区は宅地率が37.3%である（表1）。寺尾地区はほとんどが宅地化されているが、所々に小規模な農地もみられる。富永地区は大部分が農地である。沿道に接している敷地の土地建物利用は、どちらの地区も専用商業施設が最も多くなっている。地区の特徴として、寺尾地区の場合、沿道に住宅が立地していること、富永地区の場合、工場や倉庫の立地が多いことが挙げられ、富永地区では沿道に接した所にも農地が残っている。また、商業施設の売場面積を比較すると富永地区の方が広い売場面積をもっている。これは都心部の新潟市と郊外部の吉田町の地価の違いと、富永地区が白地地域であるためと思われる。また、付設駐車場も富永地区の方が各施設が付設の駐車場を設置しており、収容台数も多い。

4. まとめ

本研究では、都心部と郊外部の2地区を抽出したが、2地区での沿道土地利用の違いは、①商業施設の売場面積、②商業施設以外の土地建物利用の構成、③駐車場の規模の3点である。今後の課題としては、商業施設を利用する右左折車による交通渋滞の状況、敷地から幹線道路への車の出入口（アクセス位置）、などを検討して、ロードサイドショップの集積地の問題をより詳細に分析することが挙げられる。