

幹線道路沿道の立地と環境の分析

名古屋大学 正会員 河上省吾
 名古屋大学 正会員 林 良嗣
 名古屋大学 正会員 廣島康裕
 名古屋大学 学生員 ○武鹿正治

1. はしがき

幹線道路沿道においては、その幹線道路が有する機能を反映して、特にアクセス機能によってもたらされる利便性のために、種々の経済主体の立地が見られる。一方では、道路交通に伴う騒音・振動等が、沿道地域の居住環境に大きな影響を及ぼしている。また、幹線道路が整備され、道路交通ネットワークが変更されると、都市全体の土地利用が変化するが、特に幹線道路沿道の土地利用が著しく変化するものと思われ、沿道対策あるいは道路整備の面からも、その変化を捉えることが必要である。

そこで、本研究では、都市における幹線道路沿道の土地利用と、その道路の交通量、及び沿道環境（特に騒音）について実態分析を行い、交通量変化による沿道の環境及び立地変化のメカニズムを示し、それを簡便に表現できる沿道立地モデルの構築を目的とするが、ここでは、実態分析から沿道立地のメカニズムの把握を試みる。

2. 分析の枠組み

幹線道路の建設や整備によって道路交通ネットワークの変更がなされると、まず、交通所要時間・費用が変化することによって、交通分布パターンが変化し、そして、沿道環境や沿道利便性の変化が起り、沿道立地（沿道土地利用）の変化が見られると考えられ、図-1のようにそのメカニズムを捉えることが可能であると思われる。ここでは、そのような道路交通ネットワークの変更がもたらす幹線道路沿道の立地及び環境への影響を把握するために、実態分析を試みる。

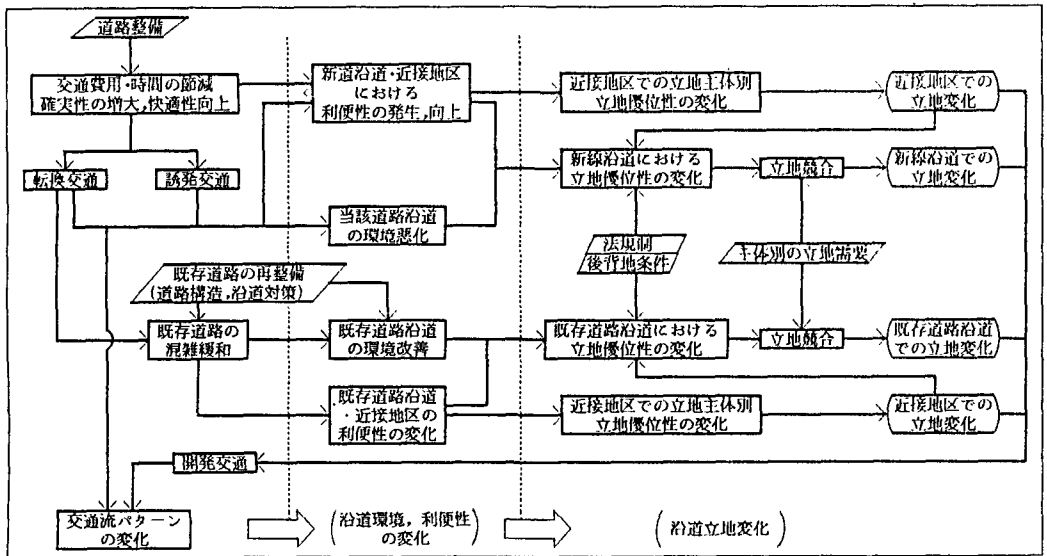


図-1. 沿道立地のメカニズム

分析の対象地域は、名古屋市及びその近郊の幹線道路とし、ここでは次の3つの沿道地区を選定し、分析を行った。(図-2)

- (地区1) 県道名古屋長久手線の本山付近の沿道約1100m
- (地区2) 県道名古屋環状線の太平通付近の沿道約850m
- (地区3) 県道中一色名古屋線の千音寺付近の沿道約650m

地区1は、将来建設が予定されている名古屋環状2号線の影響を受けるであろう古くからの既成市街地であり、地区2は、名古屋高速2号線の建設の影響を受けていると思われる地区であり、そして地区3は、その道路自体が整備された地区である。

なお、土地利用のデータは、名古屋市建物用途別現況図より、交通量のデータは、道路交通センサスより、騒

音のデータは、名古屋市の騒音観測結果より用いた。

3. 実態分析

1) 道路交通ネットワーク

昭和54年7月に名古屋高速2号線（高辻一大高間）が開通し、一方では、東名阪自動車道が、昭和50年に蟹江まで、昭和54年に七宝まで開通した。また、昭和61年に東名阪自動車道と名古屋高速1号線とが結ばれたのに先立ち、平行する県道中一色名古屋線が昭和60年3月に2車線から4車線に拡幅された。

2) 交通量の実態

図-2は、各地区の12時間交通量の推移を示したものである。地区1の交通量は、ほぼ横ばいであるが、昭和55年以降増加傾向にある。地区2の交通量は昭和52年以降減少し、地区3の交通量は逆に増加しているが、これは、東名阪自動車道にアクセスするための環状線から高速2号線への転換交通と、東名阪自動車道の名古屋近郊までの開通による誘発交通及び中一色名古屋線の整備による誘発交通によるものと考えられる。

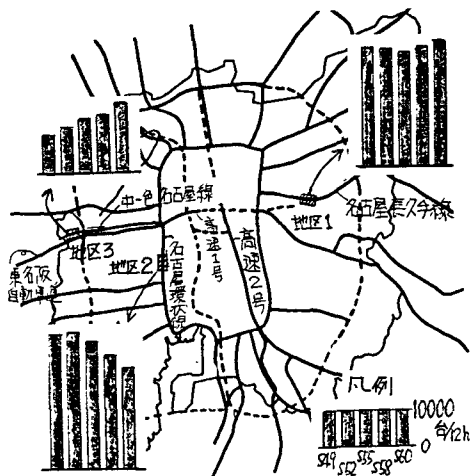


図-2. 対象地区及び交通量の推移

3) 沿道環境の実態

昭和53年と58年の路端での騒音測定値を比べてみると、3地区とも、騒音レベルは交通量とほぼ比例する形で推移している。特に、地区2では、交通量の減少により騒音レベルがかなり低下している。ただし、測定値には測点変更や大型車混入率などの影響が大きいため、より詳細な分析を行う必要がある。

4) 沿道土地利用の実態

ここでは、道路端から両側75mの範囲を25mごと3つの距離帯に分けて計測した土地利用構成について、昭和51年から昭和61年までの変化を見る（図-3）。地区1の0-25m帯においては、集客効果等による沿道利便性が向上し、立地優位性の高くなった商業系施設（商業、併用住居）への立地変化が多くみられる。また、地区2の0-25m帯においてもその傾向がみられるが、交通量が減少しているため地区1に比べ変化は少なくなっていると思われる。

住居施設がほとんどを占めている地区1の25-75m帯でも商業系施設への変化がみられるが、これは、地区1では0-25m帯の商業地がかなり熟してきており、地価が上昇したため、25-75m帯にも商業施設が入り込んで来たものと思われる。地区2の25-75m帯では、工業系施設への変化が目だが、これは、この地区では工業系用途地域の部分が多いため、環境悪化を嫌って住居施設が転出し、逆に、交通利便性とも相まって工業系施設が増加したものと考えられる。地区3では、道路整備による沿道利便性の向上及び沿道施設へのアクセスが容易になったことなどにより、商業系施設への変化あるいは新規立地が多いと思われる。

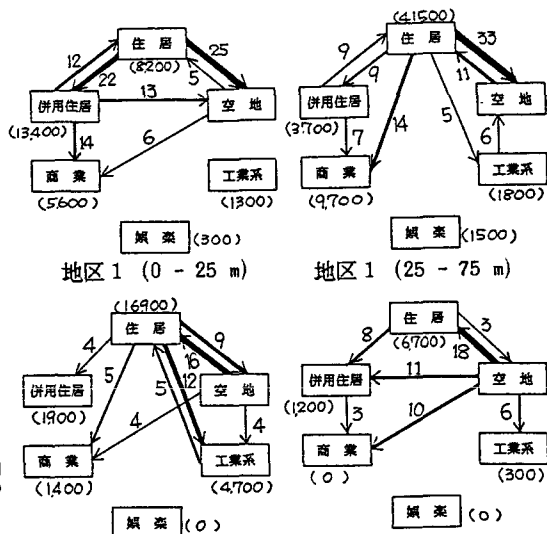


図-3. 建物用途変化のパターン (S.51 → S.61)
 単位: 件 () 内はS.51の延床面積(m²)

4. おわりに

ここでは、3地区についての実態を見るのにとどまったが、図-1に示した沿道立地のメカニズムを表現するモデルの構築等詳細な分析については講演時に報告する予定である。