

名古屋市における都市計画道路の道路性格と沿道の実態

中部大学工学部 学生員 ○藤原 啓史
 中部大学工学部 正 員 竹内 伝史
 中部大学工学部 香村 尚将 田谷 仁志

1. はじめに

今日、都市の道路を原因とする居住環境の破壊が問題となっている。その対策としては、発生源対策（自動車の改良）、道路側の対策（道路構造の改良等）と並んで、沿道の土地利用や施設を公害に対して強いものに改善していく（沿道整備）沿道側の対策が重要となる。そして、一般に、都市の道路といっても、その使われ方は多種多様であり、公害の発生源となる交通状況、道路の幅員や機能、道路をとりまく周辺の都市化の程度も種々異なっている。これらは、合わせて道路の性格と呼ぶことができる。従って、道路公害を防ぐためには、各道路の性格を明確にし、その性格にあった沿道土地利用のあり方、沿道コミュニティの姿、沿道建物の構造を明確にして、それを導くための最も有効な都市計画的手法を求める必要がある。

そこで、本研究では、このような議論の基礎となるデータを整備することを目的として、名古屋市における都市計画道路の道路及び交通計画的諸元を個々の道路区間について整理し、これを用いて、各々の道路性格を明らかにするとともに、個々の道路区間の沿道用途地域と土地利用現況を調べて、道路性格と沿道の実態との整合・不整合の実態を明らかにしようとするものである。

2. 調査対象とする道路と道路性格を求めるための基礎データについて

表 1 道路性格を求めるための基礎データ

データ名	調査に用いた資料	カテゴリー () 内は構成比 (%) を示す
道路段階		①主要都市幹線道路(19.0) ②都市幹線道路(51.0) ③補助幹線道路(30.0)
道路幅員	名古屋都市計画道路事業進捗調査	①40m以上(13.9) ②30m-40m(13.5) ③22m-30m(14.8) ④16m-22m(35.4) ⑤12m-16m(21.5) ⑥8m-12m(0.9) ⑦8m未満(0.0)
沿道発展段階	名古屋建物用途別現況図1986年	①完全市街化(19.8) ②空地1割未満(23.6) ③空地3割未満(17.3) ④空地5割未満(20.3) ⑤空地5割以上(19.0)
沿道活力 (成長率)	相続税財産評価基準 昭和52年度 相続税財産評価基準 昭和62年度	①200%以上(23.3) ②180%-200%(9.6) ③160%-180%(14.6) ④140%-160%(19.7) ⑤140%未満(14.8) ⑥不明(18.0)
計画事業段階	名古屋都市計画道路現況図 昭和62年3月	①事業済み(75.1) ②事業中(4.2) ③計画概成(5.5) ④計画中現道有(6.3) ⑤計画現道無(8.9)
経過地	第2回中京都市圏物資流動調査図	小ゾーン 255

つ以上ある場合、その中で最も距離が長いものを用いている。また沿道活力については、沿道地価の成長率(%)を式1によって求めたものを用いている。

$$\text{沿道活力} = (\text{昭和62年度沿道地価} - \text{昭和52年度沿道地価}) \div \text{昭和52年度沿道地価} \times 100 \quad \dots \text{式1}$$

3. 沿道用途地域の集計

沿道用途地域には、用途地域制の8種類に市街化調整区域(その他)を加えた9種類を用い、沿道の両側に接する用途地域の接道延長による構成比を5%刻みで集計した。その結果を全区間にわたっての実距離を用いた重みつき平均構成比として表したものが図1である。これより、名古屋市内の都市計画道路の沿道は、第一、第二住

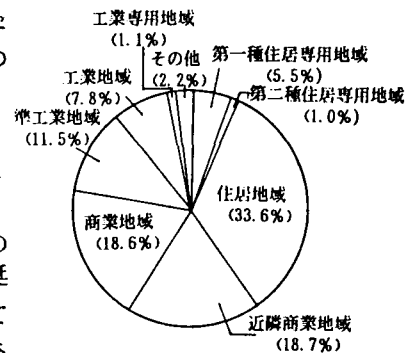


図 2 名古屋市内の沿道用途地域構成比

居専用地域の割合が6.5%とかなり低いことがわかる。(東京都区部の26.5%に対して)

4. 道路性格別にみた用途地域の集計

経過地を除く基礎データの全カテゴリーと沿道用途地域のクロス分析を行い、その結果を要約すると次のようになる。

- (1) 道路段階では、主要都市幹線道路は商業地域が多く、都市、補助幹線道路では住居地域が多い。
- (2) 幅員では、幅員が大きくなるにつれて住居地域から商業地域へ変わる傾向がみられ、幅員が22m-30mでは、住居地域と近隣商業地域が多くなっている。
- (3) 沿道発展段階では、完全市街化は商業地域が多く、空地1割未満では、商業地域、近隣商業地域、住居地域の順で多くなっている。他のカテゴリーでは住居地域が多い。
- (4) 沿道活力では、140%未満は商業地域、140%-160%では近隣商業地域が多い。他のカテゴリーでは住居地域が多い。
- (5) 計画事業段階では、事業済みは住居地域、商業地域で多く、他のカテゴリーでは住居地域が多い。

5. 道路性格のまとめあげ

表1に示した基礎データのカテゴリーの総組み合わせでは、種類が非常に多くなるため、各カテゴリーごとのクロス集計を行なった。その結果、幅員では、16m-22mを境に分類することができ、沿道発展段階では、空地1割未満、空地1割以上5割未満、空地5割以上で構成比が多くなっており、計画事業段階では、事業済みが構成比の殆どを占めていることがわかった。これらのことより、表2に示すように各カテゴリーのまとめあげを行った。なお、沿道活力については、データ不足と沿道発展段階と関係が深いため、ここでは除くことにした。そして、このカテゴリーを全て用いて集計を行い、その中で、7区間以上あるもの(全区間の3%)を道路性格を表すものとし、7区間ないものについては、それらをまとめあげ、又は他への足し込みを行った。この時、事業未済みの場合はデータ数も少ないため、沿道発展段階にこだわらず道路段階と幅員でまとめていく方法と、道路段階と幅員にこだわらず、沿道発展段階でまとめていく方法があり、どちらの方法でも4種類にまとめることができた。ここでは、前者のまとめ方を表2に示してある。これより、道路性格を13種類(I~XIII)にまとめあげることができた。

今後、この13種類の各々について標本道路区間を抽出し、それらについてさらに沿道用途地域だけでなくある程度幅を持った道路経過地域の用途地域と土地利用の実態、及び都市計画規制の土地利用に与える影響についても調べていきたいと思う。

表 2 道路性格のまとめあげ

カ テ ゴ リ	事 業 済 み						事 業 未 済 み						合 計 区 間 数
	幅員 22m以上 ①②③			幅員 22m未満 ④⑤⑥⑦			幅員 22m以上			幅員 22m未満			
	市街化 ①②	空地5割 未満 ③④	空地5割 以上 ⑤	市街化	空地5割 未満	空地5割 以上	市街化	空地5割 未満	空地5割 以上	市街化	空地5割 未満	空地5割 以上	
主要都市 幹線道路	I 21	11 3		II	1	0	0	X 5 4		0	0	0	45
都 市 幹線道路	III 23	IV 15 5		V 10	VI 29	VII 12	XI 5 3 1			XII 3 5 10			121
補 助 幹線道路	VIII 1 2		IX 3 2		10	2	0	0	0	XIII 8 9 6			71