

大阪市における治道整備に関する一考察

大阪市総合計画局 仙石 泰輔
 大阪市総合計画局 正 岩本 康男
 大阪市総合計画局 正 大田 俊美

1. はじめに

昨今の都市環境悪化の大きな要因は、目的空間としての道路が単に自動車交通のための空間として整備され使われてきたことであり、それぞれの目的にみあった道路空間のあり方の再検討が必要となっている。都市環境のなかでも幹線道路治道においては自動車交通による騒音等の問題が深刻化しており、早急な対策が必要とされている。この対策には道路側からと治道土地利用側からのアプローチがあるが、幹線道路の交通機能として自動車交通をスムーズに流し、しかも自由な治道アクセスが必要であることを考えれば、道路空間の再検討には限界があり、治道土地利用の適切な誘導による治道環境の保全あるいは開発が重要な課題となる。本論文は、大阪市の幹線道路における治道土地利用の実態の調査、分析を中心に、治道整備のあり方を考察したものである。

2. 幹線道路治道の実態

2-1. 治道環境の実態

治道環境の大きな問題は治道に顕著な騒音問題である。大阪市内の幹線道路治道の騒音現況は、推定計算と実態調査によれば、次のようである。許容限度としての要請基準はほぼ満たされているが、望ましい基準としての環境基準はほとんどの地点で大きく上まわっている。特に住居系のA地域では昼夜間とも約12ホン上まわっており、問題の深刻さを表わしている。

2-2. 治道土地利用の実態

(1). 調査の概要 調査内容は次の4つである。①大阪市内の主要な幹線道路233kmの治道に立地する建物について、用途、形態等を現地調査した。②建物用途の変動傾向をみるために、9路線40kmについて昭和35年、44年の建物用途を住宅地図で調査し、昭和44年の現況と比較した。③治道の立地動向を考察するために、2路線11kmの治道と、幹線道路等に囲まれた3地区とについてヒヤリング調査を行なった。④最後に治道の経済ポテンシャルとして路線面の現況と変動を調査した。以上の調査結果をまとめるに次のようになる。

(2). 治道建物の現況 建物用途の現況は表1のようになり、①商業系の用途の特化がみられ、②治道の用途地域制との関連は顕著でなく、治道独自の土地利用が存在する。

表1. 三角標には治道建物用途の現況(総戸数536)

1. 住居専用	2. 住居	3. 準商業	4. 商業	5. 準工業	6. 工業	7. 工業専用	8. その他
1	2	6	76	1	0	1	13

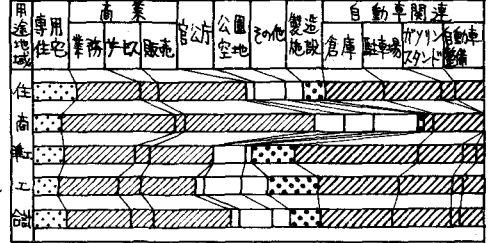
(3). 治道建物用途の変動傾向 変動傾向を用途構成の変化で見ると図-1のようであり、①減少傾向にあるのは一戸建の住宅であり、②増加傾向にあるのは共同住宅、業務、自動車関連の用途である。共同住宅の増加傾向は治道の高容積指定が大きな要因として作用していると考えられる。③業務用途の増加は都心部に近い治道に、自動車関連用途の増加は周

辺の放射路線の沿道に顕著である。次に変化した建物用途の構成比率をみると図-2のようであり、④商業系と自動車関連の用途の土地が大きな割合をしめており、沿道の用途地域制による土地の差は少ない。⑤この変動の割合は全宅地の約40%であり、変動のスピードが大きい。

図-1. 件数別沿道建物用途の変動傾向(統計年度は昭和30年、37年、43年)



図-2. 間口長別沿道建物用途の変動内容(昭和41年と49年統計を比較)



(4). 土地動向と路線価の実態 ヒヤリング調査の結果をまとめると、①沿道の住宅は道路の新設によってそこに土地することになったものが多く、沿道の事業所は道路の完成後、「車での接近の容易さ」を求めて土地するものが多い。これに関連して、住宅にとっては公害が、事業所にとっては駐車禁止等の交通規制が問題視されている。②沿道に面していない地区内の事業所は自動車のアクセシビリティよりも、土地建物の価格の安さを土地要因として持っている。したがって沿道の高地価を負担する能力のない、あるいはその必要性のない倉庫等の自動車関連施設等が地区内へ土地する傾向があり、住環境としては問題がある。③幹線道路へ面する必要性については、「なし」が住宅に多いが、移転希望の「なし」は全住宅の80%と多い。しかし、「移転したいができない」が全住宅の10%ある。④路線価を上昇させているのは、沿道のメリットを活用できる商業系施設の土地であると考えられる。

以上が沿道土地利用の実態であり、沿道独自の土地利用があることが明らかとなる。この他に、自動車のアクセスの実態を事業所土地との関連で調査したが、ここでは省略する。

3. 幹線道路の沿道整備に関する考察

沿道の実態から、沿道整備の課題は沿道の騒音問題を契機とし、沿道のあり方を道路側と沿道土地利用側から検討し、その整合性をはかることとなる。道路側からの方策は、幹線道路の交通機能を考えれば、マクロ的な道路網の機能的体系化とそれに対応した車線のカットが中心となる。一方、沿道土地利用の実態から、沿道土地利用再編成のパターンとして、①商工地区、商工住混合地区において、事業所の誘導を積極的に進める沿道、②住居系地区において、路線式に事業所の誘導を進める沿道、③それとは逆に住環境を保全する沿道にわけられる。沿道整備はこの沿道のマクロ的な位置づけのもとに、具体的の方策として公共補償による住居への手当を活用することによって組み立てられる。たとえば、事業所の誘導を進める沿道においては住居の買収を契機に沿道の高容積指定を利用したビル建設、又、沿道指向の地区内の事業所を沿道へ誘導すること等が考えられる。住環境を保全する沿道においては、住居の防音化を助成し、さらには、信号制御等による交通流のコントロールが考えられる。個々の方策は沿道の位置づけに対応して検討する必要がある。

4. おわりに

幹線道路の沿道は道路計画だけでなく地区計画、防災計画等において戦略拠点となりうる場所であり、より総合的な検討により、沿道環境の保全と開発をはかることが望まれる。