

## 道路建設が土地利用に及ぼす影響

京都大学工学部 正 員 佐佐木綱  
京都大学工学部 学生員 木村昭博

### 【1】はじめに

本研究は、道路建設による効果としての土地利用への影響を把握しようとするものである。ことに、本稿では、幹線道路が及ぼす影響のうち直接的かつインパクト的影響を強く受ける沿道、沿道地域の土地利用変化に着目して検討を行っている。そして、それらの地域の土地利用変化を業種別事業所立地分布の変化として捉え検討を進めている。また、分析対象地域としては、国道1号線（枚方バイパス）沿道の枚方市をとりあげている。

この研究によって、道路建設時における沿道周辺土地利用計画の政策的誘導、現実の立地動態に即しての用途地域指定及び周辺環境対策を考慮しての道路自体の構造を沿道周辺を含めて指定する事を可能とすると考えられる。

### 【2】沿道及び沿道地域における業種別事業所立地分布の特徴

本研究では、次の三つの地域概念を導入して論を進めている。【沿道】幹線道路に直面する一帯沿道部分【沿道地域】幹線道路両側300m地域【市域】沿道、沿道地域を除いた幹線道路通過市域、の三地域概念である。

また、検討は以下の手順に従って行っている。

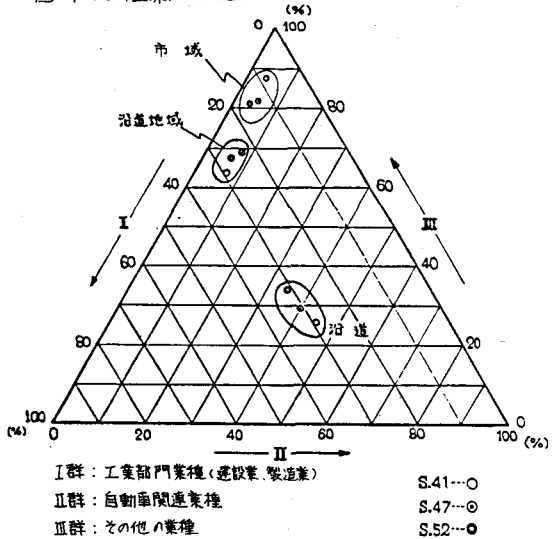
- (1) 道路による立地効果分離のための産業分類の決定。
- (2) 対象地域内の沿道、沿道地域、市域の業種別事業所立地分布の比較による業種分布、業種構成の特徴把握。
- (3) 他地域との比較による沿道、沿道地域市域の業種分布、業種構成の相違点及び特徴のより鮮明化。

本稿では、この手順に従ってこの検討で明らかとなった沿道及び沿道地域の業種別事業所立地分布の特徴と特徴に関する考察を以下行う。

沿道、沿道地域、及び、市域の三地域での業種分布の相違点・特徴を鮮明化させるために三角座標による分類を導入したもの

が、図-1及び図-2である。これは、【I群】に、工業部門業種の建設業、製造業を、【II群】に、自動車関連業種（ここでは、運輸通信業、燃料小売業、自動車小売業、自動車整備業、ホテル・モーター）をとりあげ、【III群】に、その他の業種をとりあげており、

図-1 三角座標による沿道、沿道地域、市域分類（枚方市経年比較）



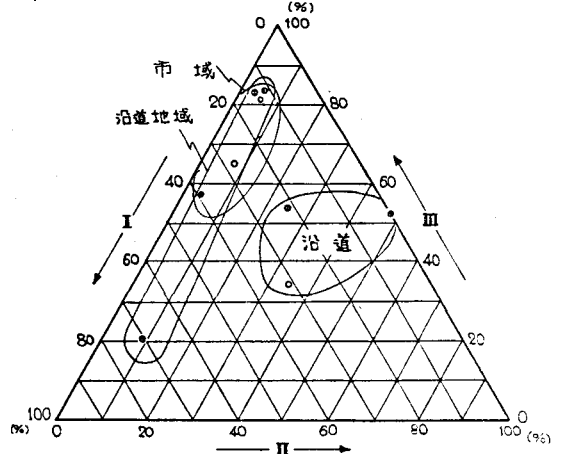
|     | 沿 道  |      |      | 沿 道 地 域 |      |      | 市 域  |      |      |
|-----|------|------|------|---------|------|------|------|------|------|
|     | S.41 | S.47 | S.52 | S.41    | S.47 | S.52 | S.41 | S.47 | S.52 |
| I   | 28.7 | 30.6 | 30.8 | 24.6    | 22.1 | 22.2 | 8.2  | 12.2 | 13.5 |
| II  | 45.1 | 40.0 | 35.5 | 7.7     | 8.2  | 7.8  | 4.3  | 6.5  | 6.1  |
| III | 26.2 | 29.4 | 33.7 | 62.7    | 69.7 | 65.0 | 87.5 | 81.3 | 80.4 |

各群の業種別事業所数の占める割合を三角座標で示したものである。データは、沿道と沿道地域については業種別事業所数を住宅地図により得、市域については業種別事業所数を事業所統計調査報告より得ている。また、図-1は、枚方市域内での経年的変化をみる事によって、図-2は、枚方・高槻・久御山の三市町の比較を行うことによって沿道、沿道地域の特徴、及び沿道、沿道地域、市域の相違点を業種別事業所立地分布について明らかにしたものである。

(1) 沿道においての特徴的立地業種は、自動車関連業種である。また、この自動車関連業種の割合が沿道地域においては激減し、市域と変わらなところから、沿道における自動車関連業種事業所立地は、沿道地域あるいは市域の作用を受けず、幹線道路を通過する交通量などの交通の性質から決定されると推論することができる。

(2) 枚方市域内比較の立地分布三角座標から、道路建設時からの経過年数によって沿道→沿道地域、市域→沿道地域へと立地業種の構成が変わり、沿道地域における業種構成へと沿道及び市域の立地業種の構成が

図-2 三角座標による沿道、沿道地域、市域分類(枚方・高槻・久御山比較)



I群：工業部門業種  
II群：自動車関連業種  
III群：その他の業種

枚方 ----○  
高槻 ----●  
久御山 ----◇

|     | 沿 道  |      |      | 沿 道 地 域 |      |      | 市 域  |      |      |
|-----|------|------|------|---------|------|------|------|------|------|
|     | 枚方   | 高槻   | 久御山  | 枚方      | 高槻   | 久御山  | 枚方   | 高槻   | 久御山  |
| I   | 30.8 | 21.5 | 0.0  | 27.2    | 13.6 | 70.3 | 13.5 | 11.2 | 24.0 |
| II  | 35.5 | 25.7 | 47.6 | 7.8     | 3.1  | 9.3  | 6.1  | 6.0  | 3.2  |
| III | 33.7 | 52.8 | 52.4 | 65.0    | 83.3 | 20.4 | 80.4 | 82.8 | 72.8 |

変わっている事がみられる。また、枚方・高槻・久御山比較の立地分布三角座標から、道路周辺の用途地域指定、開発度合及び道路建設時からの経過年数によって沿道地域が市域からの影響を受け市域全域の業種構成へと近づいていくと考えられる。これらのことから、沿道、沿道地域、市域の土地利用の変化に何らかの方向性があるのではないと思われる。すなわち、(1) 沿道→沿道地域、市域→沿道地域(2) 沿道→沿道地域→市域の様な変化が考えられる。この変化のパターンは都市の地理的特徴(地形、幹線道路の通過位置、CBDとの位置関係など)により異なると考えられる。

### 【3】おわりに

本研究においては、枚方市を中心として高槻、久御山の三市町についてこの比較検討を行っている。検討結果から、沿道周辺における自動車関連業種の立地に対し、政策誘導的な特別業務地区指定を行うなどが考えられるが、未だ今後に多くの課題を残している。

今後の課題としては、道路建設時における現実の立地動態に即して沿道周辺土地利用計画を決定する基礎資料として本研究が役立つものとなる様、次の各項が考えられる。

(1) 全国的に新しく出来た幹線道路について集計し、道路建設時からの経過年数による業種別事業所立地分布の分類を行う。(2) 用途地域制・建築基準法など規制措置の差異を組み込んで分類する。(3) 自動車関連業種を交通量などによって計量的に説明付ける。