

論文の内容の要旨

地方都市郊外の幹線道路沿道における市街地形成と計画的整備に関する研究

浅野 純一郎

今日の都市郊外における大規模小売店舗立地問題は、都市計画的課題としてだけでなく、社会的関心を呼んでいる。本研究は、地方都市の郊外ロードサイドにおける市街地形成と郊外型商業集積地形成の全容（経過と実態）を明らかにし、その整備のあり方を商業集積地のあるべき方向性（特に都市・地域レベルでの影響力と機能面）から考察し、時代的要請、次代の地方都市像や郊外土地利用像をふまえて、具体的整備手法を提示することを目的とする。本研究が商業分野の都市施設を——このことは商業サイドの管轄に置かれることを意味した——、都市計画で計画論を展開した根拠は、生活者や都市市民の視点から、都市レベル・地域レベルで商業集積誘導を再編しうるのは都市計画（まちづくりの論理）であるとの考えに基づいている。しかし同時に、郊外ロードサイド型商業集積地が引き起こす様々な都市計画課題に対応するためには——その存在を積極的に擁護する場合にも、消極的に捉える場合にも——、商業分野の事情に目を向けて、これまでと全く中途半端な位置付けが成されてきた郊外型商業集積地を捉え直すという視点が必要であると考えた。つまり、地方における商業集積問題を解決するには都市計画の視点と技術・制度が必要であり、逆に、郊外ロードサイドの都市計画課題を解決するには、商業事情に目を向けなければならないとして、両者を互いに依存しあう関係の基で捉えた点に特色がある。第1章～第3章では、郊外型商業集積地の全容を明らかにし、第4章～第5章では、郊外ロードサイド整備の実状を明らかにした。第6章では、計画課題と整備手法の考察を行い、結論では、各章の知見をまとめ、今後の展望を論じた。以下に要旨をまとめる。

第1章では、ロードサイドにおける商業集積地形成の歴史を、小売商業・流通事情の史的経

緯を中心にして広く描き、道路整備事情、農村土地利用事情とも関係させ、郊外ロードサイドでの都市的土地利用化の周辺条件がいかに形成されたのかを記述した。ロードサイドショップ集積地（以下、RSS集積地）を小売商業史としてではなく、都市における商業地形成史とすることで、都市計画上の課題に加え、本研究に關係する社会的問題を広く取り出した。郊外ロードサイド型商業集積地の形成は、主に四期——RSS集積地の形成準備期（1962～1969年9月）、出現期（～1979年5月）、成長期（～1990年5月）、成熟期（～2000年の今日）——に分けて捉えることができ、その一連の流れの中で、業界のパラダイム変化と今後の展望、都市の中で捉えられる商業集積地の二項対立構図の推移を明らかにした。特に商業振興の政策推移について、近年では、都市における商業施設を単にモノを売る施設としてだけではなく、多様で多面的な役割を担う基本的な生活インフラとして発展的に捉えられるようになったが、そのように位置付けられたのは既存商店街や中心商業地であり、新たに出てきた郊外型商業施設は除かれてきたこと、商業政策と連動した都市政策とは、主に事業に著しく傾斜しており、土地利用コントロールによる商業集積地誘導という視点が欠けていたことを論じた。

第2章では、大型小売店舗立地の全国的展開状況と都市構造との関係、集積地単位でみた場合の立地特性を明らかにした。大規模小売店舗の立地データからみる全国的な郊外ロードサイド立地展開の様相は、人口3万以上の都市を対象にした場合、ほぼ全国に共通する現象といえることができ、人口10万以上の都市では、産業構造、成長性、インフラ基盤、都市の求心性といった尺度で測られる都市構造と大型小売店舗の立地展開に一定の相関関係があることを明らかにした。RSS集積地は、駅前立地した大型店や商店街とは異なり、駐車場や店舗に一定の広さを持つことで自動車の利便性に一層密着した全く新しい商業地であること等、その立地特性を多核的に捉え（集積する幹線道路の幅員、道路建設手法、用途地域制との関係、商業組織の存在、未線引き用途無指定区域での実態等）、都市商業の中でロードサイドショップ集積地は大きなポテンシャルを占めているにもかかわらず、都市計画上の位置付けは全くなされていないに等しく、自然発生的に生まれ、都市の中で機能し始めた存在であることを明らかにした。

第3章では、RSS集積地を構成する個々の店舗レベルから把握される諸特性（構成店舗の内容と商業環境特性）を、愛知県豊川市、長野県の未線引き都市のRSS集積地を事例にして明らかにした。RSS集積地の構成は、既存商店街とは異なった業種で成されるが、構成業種、店舗・敷地・駐車場規模、地区用途や場所などによって、大きく3つのタイプに分類される——沿道サービス型、生活品供給型、郊外商業拠点型——。一般的には、RSS集積地を構成する店舗は、敷地面積、店舗面積、従業員数、アルバイト数、駐車台数の各指標において、各店舗の規模が大きいことが特色であり、年商を比較する時、既存商店街を構成する店舗との体力格差は一層明確になる。店舗展開の内容からみれば、借地展開するケースが多く、支店展開やチェーン店展開している場合が多いこと、土地を購入したケースでも、郊外は出店する際のコスト抑制に有利であることなどを実証的に示した。

第4章では、郊外ロードサイド整備に関する周辺住民の問題意識と行政の見解を明らかにした。RSS集積地周辺の居住環境は、日常生活（買い物や交通）に便利な環境ではあるものの、安全性や快適さに欠ける立地環境であると周辺住民に見られている。ロードサイド問題に関して、周辺住民の問題意識は総じて高く——特に都市部の市街化展開と並行して居住してきた新住民に高い——、関心順位はまず周辺道路基盤整備に向かい、続いて店舗の形態や看板規制・営業内容に向かう。逆に、田園地域や郊外の古くからの居住層（地主である場合が多い）ほど、

「今のままでよい」、「何もしなくてよい」という意見が多くなる。一方、行政がロードサイド整備に重要視する項目は、周辺地域への影響防止、景観・街並み整備、幹線道路の整備や周辺道路の基盤整備であり、ロードサイド問題が深刻である都市ほど、面的な道路基盤整備（土地区画整理事業）や地区計画の導入が必要だと考えている。しかし、既に沿道集積の進行した場所では、公的強制力を持った計画技法で制限強化する方向での介入は難しいと考えられており、行政にとってのロードサイド整備とは、既成ロードサイドの再整備ではなく、新しく生まれてくるRSS集積地整備であった。このような主体間認識から、行政のロードサイド整備内容は、新しく生まれてくるRSS集積地対策が主であるため、地区計画導入時に「何もしなくてよい」という住民意識に直面することが少なくないこと、逆に、既成のロードサイド整備が念頭に置かれていないことで、ロードサイド整備に積極的立場をとる多数の周辺住民意識を取り込んでいないことを論じた。

第5章では、道路基盤整備条件と地区計画による整備事例に着目することで、郊外ロードサイド整備の実状や沿道空間構造の特徴を明らかにした。道路基盤整備条件に関しては、規模の異なる不整形な店舗敷地のモザイク的展開を防ぐこと、幹線道路沿道の敷地が拡大し、後背地に食い込むことを防ぐこと、駐車場への2方向アプローチが可能な横長型の敷地（幹線道路からみて）を供給することが重要である。それを実証的に明らかにした。郊外ロードサイドにおける地区計画事例に関しては、道路基盤整備手法との関係、導入地区の法定用途地域、導入のタイミングによって6つの型に分類することができ――Ⅰ郊外新市街住居系整備型、Ⅱ郊外新都市拠点整備型、Ⅲ郊外新市街流通サービス系整備型、Ⅳ郊外スプロール整序・流通サービス系誘導型、Ⅴ郊外スプロール整序・住居系誘導型、Ⅵ既存ロードサイド整序型――、各々の型で地区整備計画の内容も明確に異なっている。これらを踏まえ、郊外型商業集積地の種類によって、地区計画の使い分けが可能であることを論じる一方で、制度の課題、導入実現化の工夫や条件、導入のタイミングを明らかにした。沿道空間構造の特色に関しては、地区計画導入地区におけるケーススタディから、（一）ロードサイド店には、店舗を隣地境界に近づけて建築する傾向がある、（二）ロードサイド店は低層の箱形形態の場合が多く、高さ制限や斜線制限、容積率制限に抵触することが少ない、また（三）広い駐車場と店舗が併設されるので建ぺい率制限に抵触することも少なく、敷地規模の拡大圧力が働いている、（四）店舗意匠に関しては派手さ、奇抜さを目指す店舗が多い、（五）看板については、大きさ、数の多さ、色の派手さを望む店舗が多く、平看板、独立看板、屋上看板がセットで付設される場合が多い、（六）逆に、袖看板が設置されるケースは少ない、などを明らかにした。

第1章～第5章では上記内容に加え、商業政策に起因する計画課題（1章から）、マクロの都市計画課題（1～3章から）、ミクロの都市計画課題（3～5章から）を抽出した。マクロの都市計画課題には、

計画課題①…郊外商業集積（新しい商業集積）と既存商業集積とのバランス維持

計画課題②…未線引き用途無指定区域における商業開発規制

計画課題③…ロードサイドショップ集積地の配置課題

があり、ミクロの都市計画課題には、

計画課題④…用途地域制度によるロードサイドショップ集積地誘導

計画課題⑤…規模・形状の異なった不整形敷地の整理

計画課題⑥…幹線道路混雑の低減と自動車サーキュレーションの円滑化

計画課題⑦…敷地における店舗の配置課題

計画課題⑧…店舗建物の形状・形態コントロール

計画課題⑨…看板規制や緑化促進といった沿道景観整備課題

計画課題⑩…沿道への店舗集積スピードへの対応

がある。6章では、これらの計画課題と整備手法のあり方を考察した。商業政策に起因する計画課題に関しては、商業サイドと都市計画サイドの連携強化、つまり土地利用コントロールと商業振興策の関係強化の必要性和郊外型商業集積地の見方を改める必要性を論じた。計画課題①に関しては、総量規制や商業集積ガイドラインの必要性を、計画課題②に関しては、条例・要綱による郊外土地利用コントロールの重要性和商業集積ガイドラインの策定範囲の広域化を、計画課題③に関しては、RSS集積地の配置の考え方を考察した。計画課題④に関しては、店舗の立地抑制を行う用途規制手段の必要性を、計画課題⑤、⑥に関しては、街区計画と自動車サーキュレーションに関するガイドラインの必要性を、計画課題⑦については、沿道街区における住宅立地規制を、計画課題⑧、⑨に関しては、固有の沿道空間形成のための沿道景観像構築の必要性を、計画課題⑩に関しては、地区計画制度の有効な使い方と積極的な応用を論じ、そして提案した。

結論では、各章で明らかとなった知見を総括し、郊外型商業集積地形成の全容と計画的整備のあり方をまとめた。その上で、今後の展望と課題を論じた。

A Study on Problems and Control of Commercial Developments in Suburban Roadside Areas of Local City

Junichiro Asano

Summary

In the suburbs of local city many commercial facilities have been developed in the areas along arterial roads, what is called roadside area, since about 1970. Because these stores are located in roadside area and target car-use-customer, they are called 'Roadsideshop'. Recently some roadside areas have big commercial accumulation, which is as large as CBD. And in this study I call big accumulation 'Roadsideshop-Syuseki-chi', which means 'Roadsideshop Street'. These commercial developments make many problems on urban planning and on commercial planning.

The purpose of this study is to clarify the actual circumstances of Roadsideshop Street and commercial developments in the suburbs, to specify the planning problems and to suggest the methods of improvement. This study is composed of introduction, the main issue of 6 chapters, and conclusion. 1st, 2nd and 3rd chapters clarify the actual conditions of Roadsideshop Streets and suburban commercial developments. 4th and 5th chapters clarify the actual conditions and contents of methods and measures to solve the problems and to improve Roadsideshop Streets, which have been formed without effective control. 6th chapter considers the planning problems and suggests a conception and concrete methods to improve Roadsideshop Streets.

1st chapter gives an outline of a formative history of Roadsideshop Streets after World War II until now. It can be divided into 4 periods, the formative preparation period of 1962 – September 1969, the appearance period of September 1969 – May 1979, the growth period of May 1979 – May 1990, the full growth period of May 1990 – now. On the other hand, this chapter makes clear the paradigm changes of the distribution industry and changes and problems of commercial and retail policy.

2nd chapter is constituted from 3 researches and clarifies the nationwide situation of suburban commercial developments as of 1998 and location characters of Roadsideshop Streets. In the case of 252 local cities with over 30 thousands people, we can recognized lots of large stores stock in the suburban areas of almost all. Local cities with over 50% of large stores stock in central area is only 6% of 110 cities with 100 thousands people and only 13.8% of 152 cities with 30 – 100 thousands people. In most of local cities retail balance between the center and the suburban area inclines toward the latter intensely from the viewpoint of sales-floor-stock. On the other hand, Roadsideshop Streets have been formed in Urbanization Areas and loose regulation areas but have not been grown much in Urbanization Control Areas.

3rd chapter clarifies the constitution characters or the inner circumstances and commercial environment of Roadsideshop Streets from case studies of Toyokawa City in Aichi Prefecture and cities with loose regulation areas in Nagano Prefecture. Clarification of retail categories of stores, scale and size of stores, sites and parking spaces, zoning uses, and location etc. enable Roadsideshop Streets to classify into 3 basic types.

4th chapter is constituted from 2 main researches and examines the interests of residents, who live near Roadsideshop Streets, for various problems and opinions of administrative planners for improvement. Residents near Roadsideshop Streets are much interested in urban planning problems from Roadsideshop. The priority of improvements is roads infrastructure and land readjustment and the next priority is landscape design of Roadsideshop Streets. Residents who are interested most intensely are people who have moved into the present places in parallel with formation of commercial accumulation. On the other hand, accordingly to administrative planners, improvements of Roadsideshop Streets are the prevention of environmental influences to near residents areas, landscape design, improvement of arterial roads and land readjustment. Administrative side thinks much of new Roadsideshop Streets and forming Streets but thinks little of old Streets and formed Streets. Consequently in the present situation opinions of residents with most interested in problems are not reflected to the improvement

course of administrative side.

5th chapter is composed of 3 main researches and makes clear the actual condition on improvement of Roadsidehop Streets and the structural characteristics on landscapes and buildings etc. of Roadsidehop. 1st research clarifies the planning method of road and grid patterns by an investigation the relation between site uses of stores and the difference of road-patterns and land readjustment. 2nd research is the nationwide one on District Planning in suburban roadside areas and classifies the practical use of District Planning for Roadsidehop Streets into 6 types. 3rd research clarifies the effect of District Planning and space characteristics on landscape, buildings and signboards etc.

1st – 5th chapter also extracts 10 urban planning problems on Roadsidehop Streets as follows:

Planning problem 1 is balance keeping between formed commercial areas as old shopping streets and forming ones as new Roadsidehop Streets.

Planning problem 2 is developments control in loose regulation areas of local cities.

Planning problem 3 is arrangement of Roadsidehop Streets in the whole area of a city.

Planning problem 4 is control of Roadsidehop Streets by zoning uses.

Planning problem 5 is adjustment of uneven lots.

Planning problem 6 is relief of the traffic congestion in arterial roads and facilitation of car-circulation.

Planning problem 7 is arrangement of store building in a lot.

Planning problem 8 is control of building form and façade.

Planning problem 9 is landscape design as signboards regulation, exterior design and planting etc.

Planning problem 10 is countermeasure against speed-up of stores accumulation.

6th chapter considers the planning problem from the circumstances of commercial and retail policy, which I call planning problem 0, and 10 urban planning problems. I suggest the necessity to strengthen the relation between land use control and encouragement policy for retailing and the conversion of the images for suburban commercial accumulation as for planning problem 0. I consider the necessity of capping regulation for sales-floor stock and guidance on arrangement of commercial areas as for planning problem 1, the importance of land use control by municipal bylaw or rules and the necessity to enlargement the planning area of guidance on commercial arrangement as for planning problem 2, and a conception on arrangement of Roadsidehop Streets in viewpoint of the whole city area as for planning problem 3. I also suggest the necessity of zoning uses to prohibit Roadsidehop as for planning problem 4, the need of guidance on site uses and car-circulation as for planning problem 5 and 6, prohibition of houses in roadside districts as for planning problem 7, the importance of image-construction of roadside landscape to form a city's own as for planning problem 8 and 9, and propose the practical use of District Planning positively for Roadsidehop Streets as for planning problem 10.

Conclusion completes knowledge clarified in each chapter and considers a prospect and subjects after this.