

主要幹線道路における準工業地域の土地利用特性に関する研究 - 容積充足率および建物用途構成比による路線の特徴把握 -

Study on Land Use Characteristics of Light Industrial District around Main Road
-Characteristics of Road Side by Filling Floor Area Ratio, Building Use Ratio and Neighbor Use District-

進 正人

(研究目次)

Chapter-1	研究の背景と目的
-----------	----------

Chapter-2	研究の方法
-----------	-------

Chapter-3	容積充足率による路線の特徴把握
-----------	-----------------

Chapter-4	建物用途構成比による路線の特徴把握
-----------	-------------------

Chapter-5	まとめ
-----------	-----

(背景)

中心市街地に商業機能を集約させる方向にはあるものの、制度的(地域地区制)あるいは土地利用課題の実態として課題が残っている。

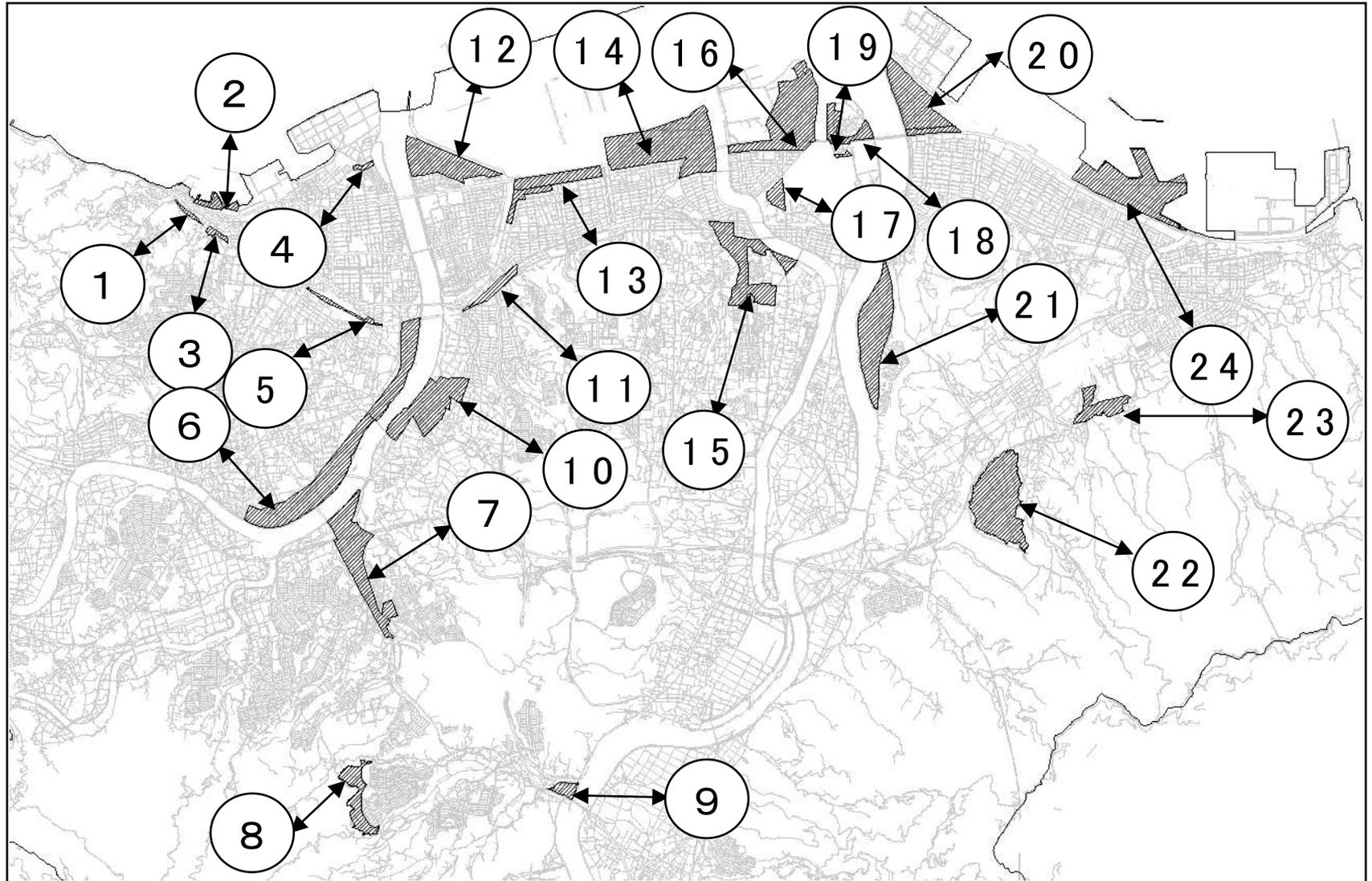
(目的)

準工業地域を通過あるいは隣接する対象路線沿線の容積充足率および建物用途構成比について分析を行う。

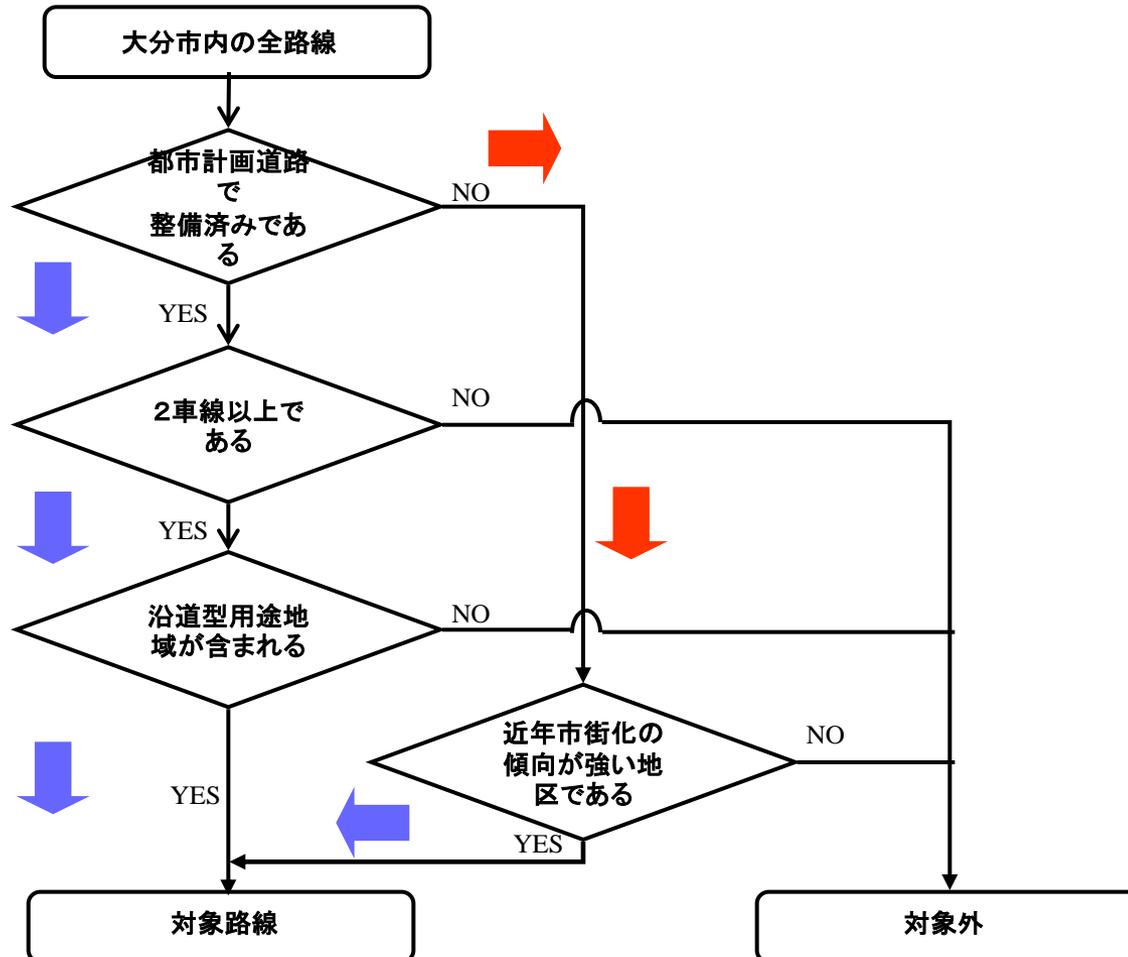
各路線の特徴や空間構成を把握

現在課題となっている大規模小売店舗立地の可能性や課題の考察を行う。

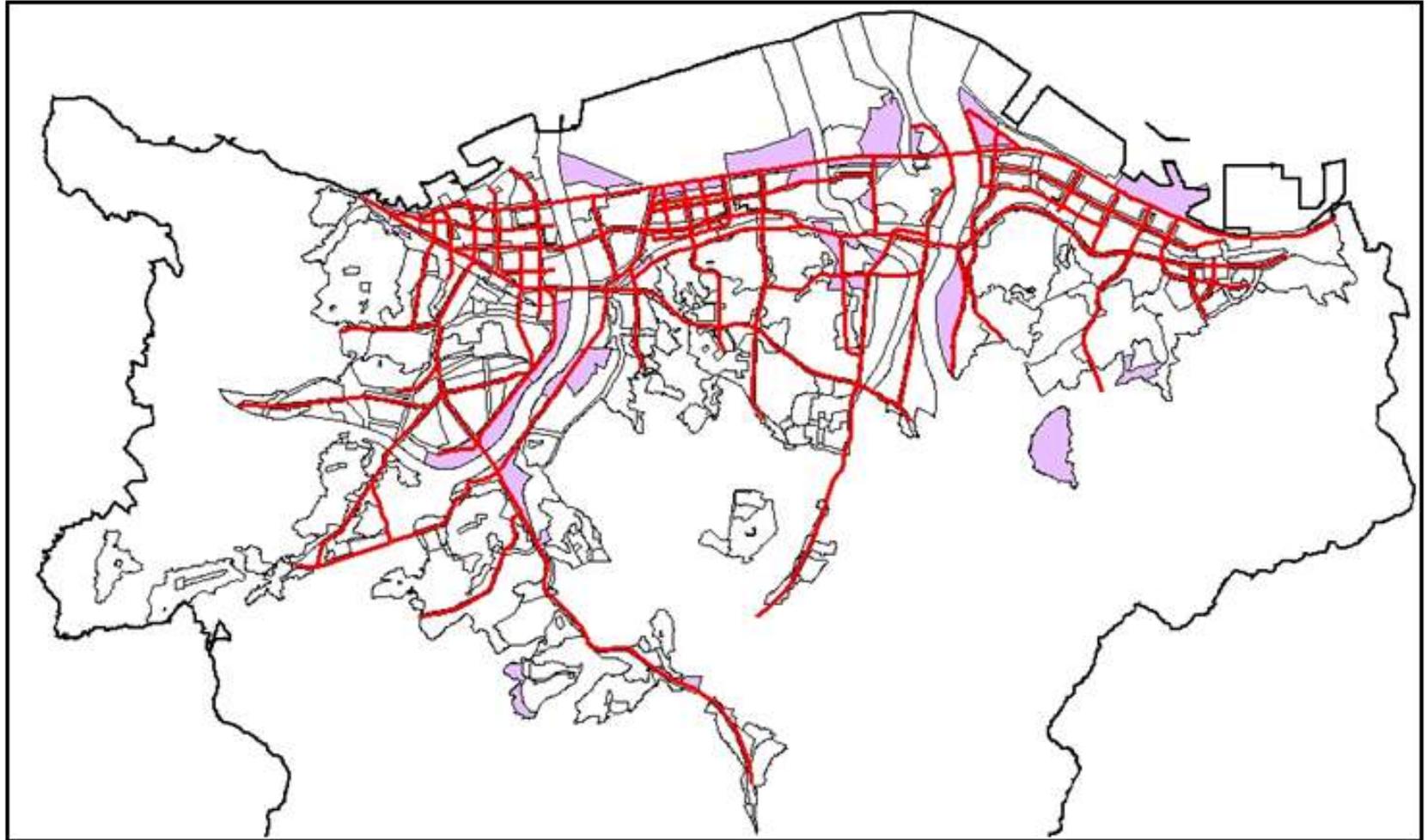
大分都市計画区域内の準工業地域24地区に対し現況調査を行い、土地利用状況および建物分布状況をまとめた。



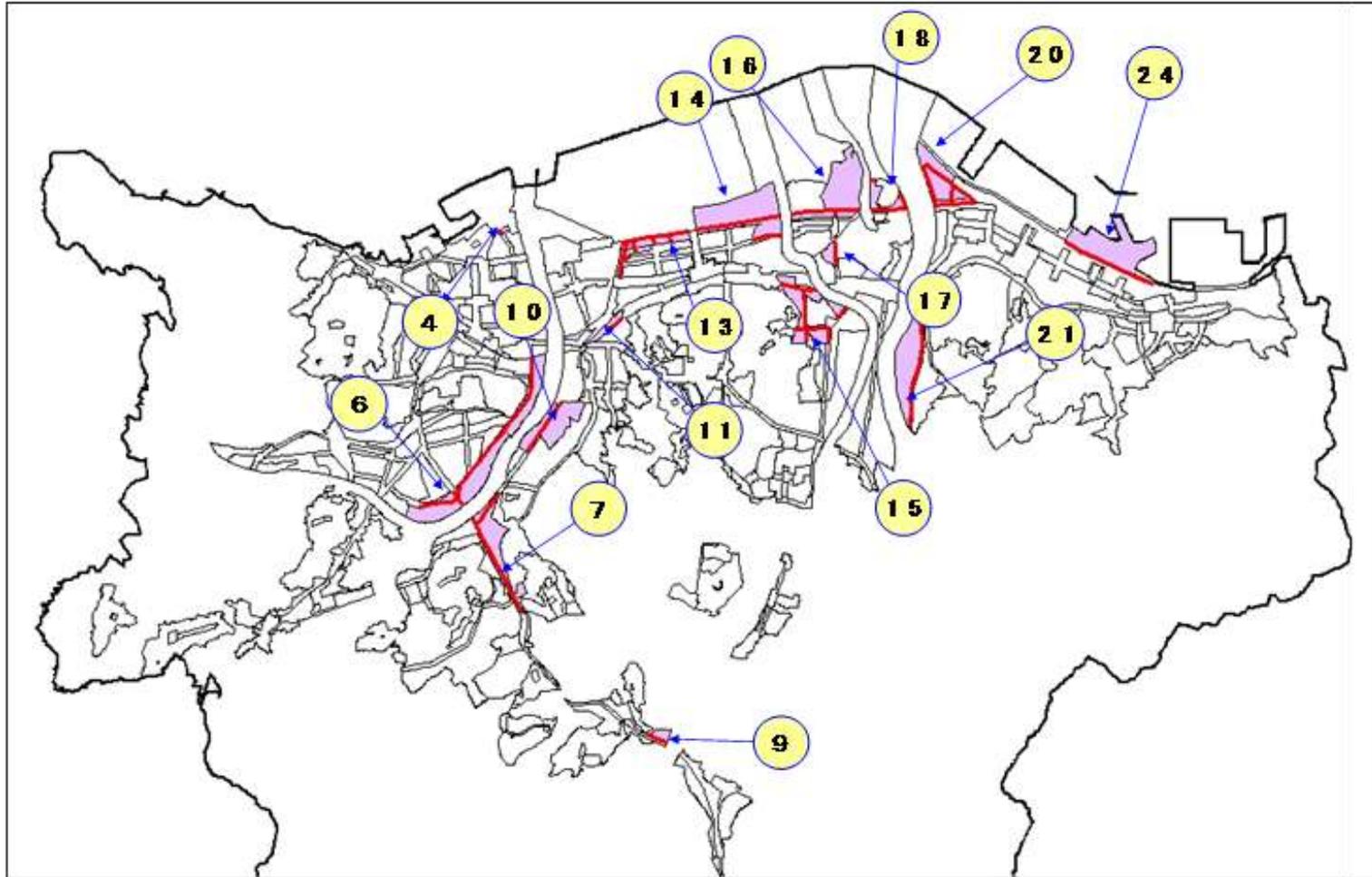
容積充足率および建物用途構成比を路線単位で算出するにあたり、予め大分都市計画区域内の全路線を以下のフローにかけ主要な路線を選び出した。



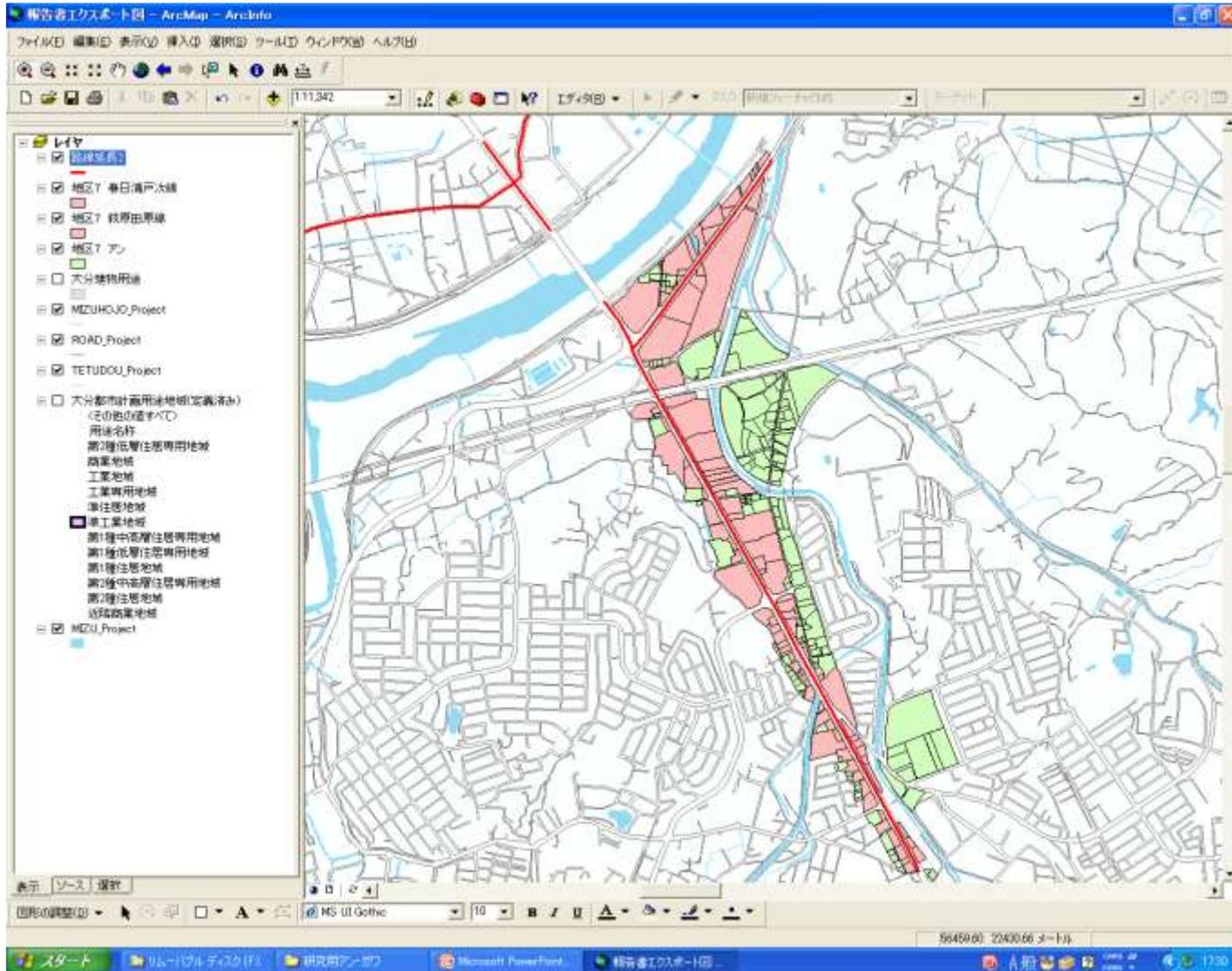
選定のフローにより以下の路線が対象路線となる。



準工業地域を通過あるいは準工業地域に隣接する路線を以下に示す。
容積充足率および建物用途構成比を用い、これらの路線の特徴把握を行う。



対象路線に隣接する敷地を「ガワ」、隣接しない敷地を「アン」と定義し、容積充足率および建物用途構成比について「ガワ」、「アン」の比較を行う。

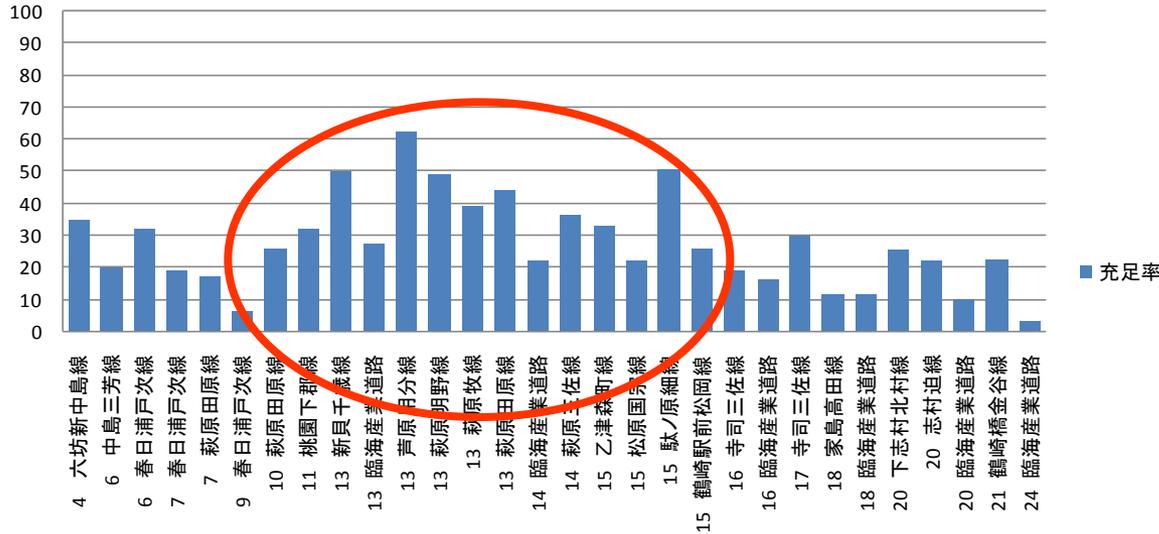


Chapter-3

容積充足率による路線の特徴把握

以下のグラフは容積充足率をガワとアンに分け算出したものである。

ガワ充足率



ガワ

容積充足率は

地区13~15 高い

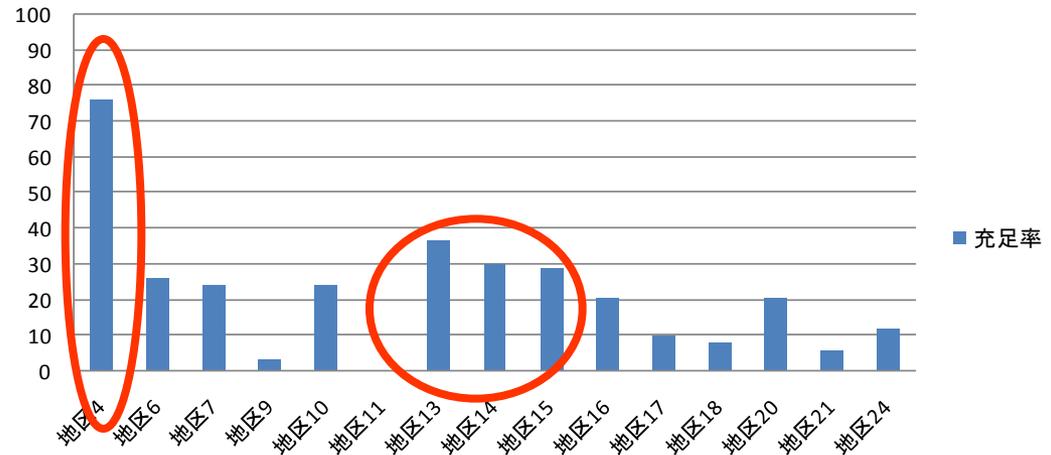
アン

容積充足率は

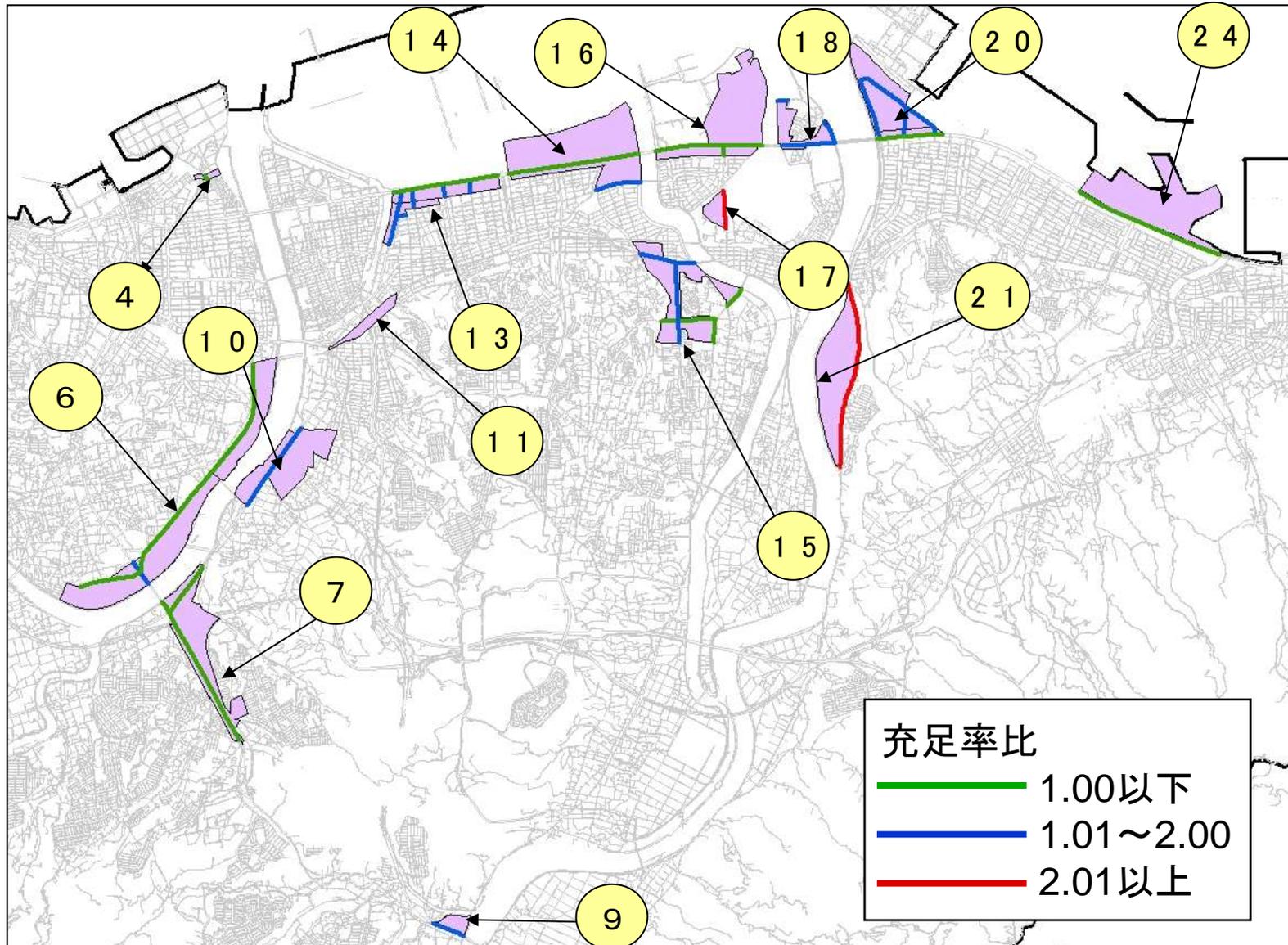
地区4 非常に高い

地区13~15 高い

アン充足率



容積充足率比(ガワ容積充足率/アン容積充足率)を算出し、路線の分類を行った。



建物用途を住居系，商業系，工業系の3分類で延べ床面積を集計する。
併用住居に関しては，サンプル調査の結果，住居系に59%，商業系，工業系に41%の割合で延べ床面積を配分する。

住居系

- 住宅
- 共同住宅
- 店舗併用住宅の59%
- 店舗併用共同住宅の59%
- 作業所併用住宅の59%
- 運輸倉庫施設(住)

商業系

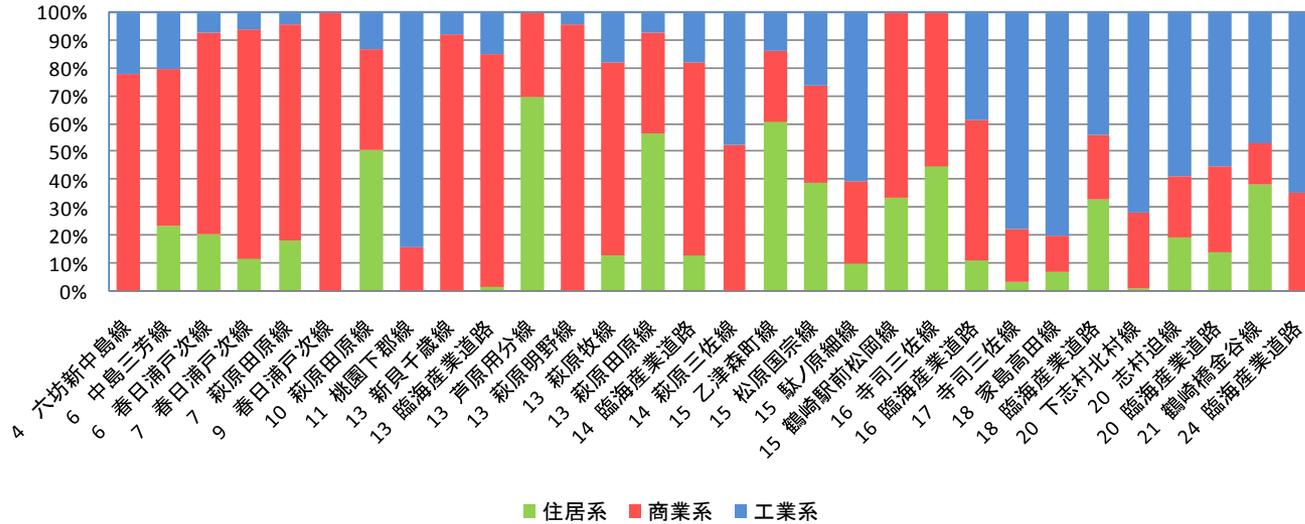
- 業務施設
- 商業施設
- 宿泊施設
- 娯楽施設
- 遊戯施設
- 店舗併用住宅の41%
- 店舗併用共同住宅の41%
- 運輸倉庫施設(商)

工業系

- 重工業施設
- 軽工業施設
- サービス工業施設
- 作業所併用住宅の41%
- 運輸倉庫施設(工)

以下のグラフは建物用途構成比をガワとアンに分け算出したものである。

ガワ建物用途構成比



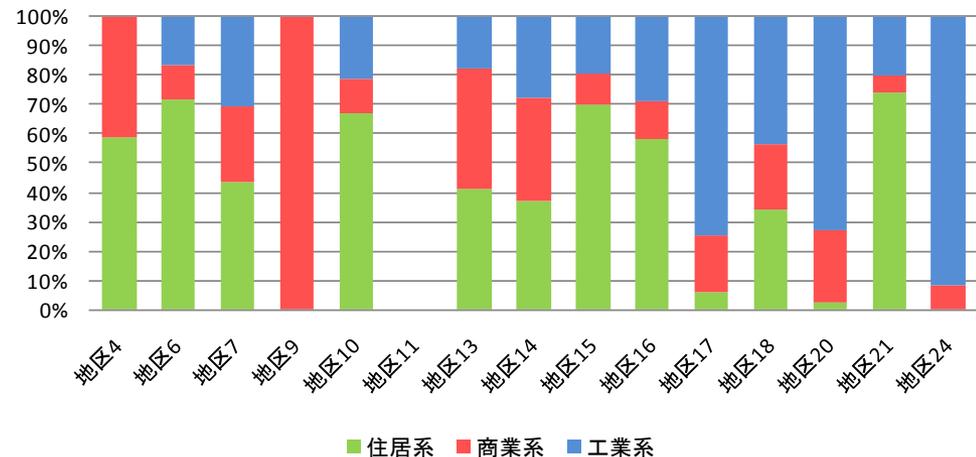
ガワ

- ガワ全体
商業系の分布 多い
- 地区11・18~24
工業系の分布 多い

アン

- アン全体
住居系の分布 多い
- 地区17・18・20・24
工業系の分布 多い

アン建物用途構成比



容積充足率と建物用途構成比についてガワの値をアンの値で除した数値を以下に示す。

地区番号	路線名称	充足率比	建物用途構成比		
			住居	商業	工業
4	六坊新中島線	0.45		1.89	
6	中島三芳線	0.77	0.33	4.62	1.25
	春日浦戸次線	1.22	0.29	5.94	0.45
7	春日浦戸次線	0.78	0.28	3.22	0.19
	萩原田原線	0.71	0.42	3.05	0.13
9	春日浦戸次線	1.98		1.00	
10	萩原田原線	1.08	0.76	3.10	0.60
11	桃園下郡線				
13	新貝千歳線	1.38		2.22	0.45
	臨海産業道路	0.75	0.05	2.01	0.85
	芦原用分線	1.72	1.70	0.73	
	萩原明野線	1.35	0.02	2.29	0.25
	萩原牧線	1.08	0.32	1.67	1.02
	萩原田原線	1.21	1.38	0.88	0.39
14	臨海産業道路	0.73	0.35	1.97	0.64
	萩原三佐線	1.21	0.01	1.49	1.71
15	乙津森町線	1.14	0.87	2.34	0.70
	松原国宗線	0.75	0.55	3.25	1.36
	駄ノ原細線	1.75	0.15	2.69	3.17
	鶴崎駅前松岡線	0.90	0.48	6.11	
16	寺司三佐線	0.93	0.78	4.07	
	臨海産業道路	0.78	0.20	3.72	1.35
17	寺司三佐線	3.01	0.54	1.01	1.03
18	家島高田線	1.45	0.20	0.60	1.83
	臨海産業道路	1.46	0.97	1.02	1.01
20	下志村北村線	1.24	0.43	1.10	0.98
	志村迫線	1.06	8.36	0.87	0.81
	臨海産業道路	0.49	6.03	1.24	0.76
21	鶴崎橋金谷線	3.97	0.52	2.70	2.30
24	臨海産業道路	0.25		4.31	0.70

住宅系の建物用途

21路線がガワに比べ
アンに多く分布している

商業系の建物用途

24路線がアンに比べ
ガワに多く分布している

 ガワ<アン

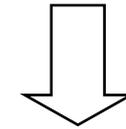
 ガワ≥アン

Chapter-5

まとめ

地区番号	路線名称	建物用途構成比			容積充足率	グループ
		住民	商業	工業		
7	春日浦戸次線	0.28	3.22	0.19	0.78	1
7	萩原田原線	0.42	3.05	0.13	0.71	
14	臨海産業道路	0.35	1.97	0.64	0.73	
6	春日浦戸次線	0.29	5.94	0.45	1.22	2
10	萩原田原線	0.76	2.10	0.60	1.08	
13	萩原明野線	0.02	2.29	0.25	1.35	
15	乙津森町線	0.87	2.34	0.70	1.14	
20	下志村北村線	0.43	1.10	0.98	1.24	3
6	中島三芳線	0.33	4.62	1.25	0.77	
15	松原国宗線	0.55	3.25	1.36	0.75	
16	臨海産業道路	0.20	3.72	1.35	0.78	
13	萩原牧線	0.32	1.67	1.02	1.08	4
14	秋原三佐線	0.01	1.49	1.71	1.21	5
15	駄ノ原細線	0.15	2.69	3.17	1.75	
17	寺司三佐線	0.54	1.01	1.03	3.01	
18	臨海産業道路	0.97	1.02	1.01	1.46	6
21	鶴崎橋金谷線	0.52	2.70	2.30	3.97	
13	臨海産業道路	0.05	2.01	0.85	0.75	
15	鶴崎駅前松岡線	0.48	6.11		0.90	7
16	寺司三佐線	0.78	4.07		0.93	
20	臨海産業道路	6.03	1.24	0.76	0.49	8
9	春日浦戸次線		1.00		1.98	9
13	新貝千歳線		2.22	0.45	1.38	10
24	臨海産業道路		4.31	0.70	0.25	11
4	六坊新中島線		1.89		0.45	12
13	萩原田原線	1.38	0.88	0.39	1.21	13
20	志村迫線	8.26	0.87	0.81	1.06	
13	昔原用分線	1.70	0.73		1.72	
18	家島高田線	0.20	0.60	1.83	1.45	15
11	桃園下郡線					

ガワに商業系、アンに住居系の建物が多く分布する路線は20路線ある。



準工業地域の特徴であるロードサイドビジネスを広く許容する特徴が表れている。

地区13のように地区内を多数の路線が通過する場合路線毎に異なった特徴が表れていることがわかる。

ガワ<アン

ガワ≥アン

本研究では、準工業地域の土地利用構成を路線単位で分析を行った。

同一地区においても路線沿線の土地利用構成は大きく異なる

準工業地域の様々な用途を許容する性格は、同一地区の路線や周辺環境にも異なった影響を与えている。