

地方都市における幹線道路の空間的特徴に関する研究

小柳武和*, 穴戸隆志**, 山形耕一*, 笹谷康之*

(昭和62年8月31日受理)

Spatial Characteristics of Trunk Roads in a Local City

— Case of Mito City —

Takekazu KOYANAGI*, Takashi SHISHIDO**, Kohichi YAMAGATA*
and Yasuyuki SASATANI*

Abstract — The aim of this study is to investigate the spatial features of trunk roads in local city - MITO, and to make clear the relationship between the spatial features of road and the urbanization process of the roadside area. As a result, trunk roads in MITO CITY are classified into 9 spatial types in relation to their urbanization process.

1. はじめに

道路空間の様態は、その道路自体の機能、沿道の土地利用および地形条件によって特色づけられる。社会変化の穏やかな時代は、その三者が互いに歩調を合わせる形で道路空間が変化し形成していったはずである。しかし、道路交通の変革や都市化の急速な波は、道路空間の変化に必ずしも三者間のバランスが保たれるような時間を与えてはこなかった。そして、このことによって生じてきた沿道の環境および道路交通における障害は、現代社会の抱える一つの大きな問題となっている。

特に、最近の地方都市においては、バイパス供用に伴い、マイカーによる行動を前提とした郊外型大型店舗や自動車関連業種が沿道に殺到する。それとともに、地域住民の中心市街地や近隣の小店舗への依存度は低下し、それらの地区の衰退が顕著となっている一方で、バイパス沿道の無秩序な開発がその道路空間としての機能を阻害している現状も看過できない事態である。

このような、バイパス沿道の開発がもたらすマイナス効果を考えるのとは別の観点からそれを捉えることでも

きる。即ち、この事態はこの時代の一つの文化形成の過程とみる見方である。事実、地方都市にみる幹線道路の多くは、その都市の成長とともにその時々バイパスが設けられてきた。そして、その時の旧道はその時点から沿道開発の速度が鈍化し、また、その開発形態も大きく変化した。そのことによって、旧道にはその時代の面影が残り、その時代の一つの文化をそこに見出すことができると言っても過言でない。そのように考えると、現代のバイパスが将来にどのような顔を持つのか、そして、その道路がこの時代の文化を未来にどのように語りかけてくれるのか大変興味深いところである。

以上のような問題を解決するための方策を考えるとともに、バイパスの将来の姿を予見するためには、まず、その道路の経歴である旧道を含めて実態を調査し、その道路空間としての特徴を明らかにしておく必要がある。

これまで、地方都市の幹線道路と沿道土地利用に関しては、^{1)~3)}等多くの研究があるが、旧道とバイパスを対応づけて分析したものは少ない。

そこで、本研究は、茨城県水戸市周辺の幹線道路を対象として、バイパス供用区間とその旧道および旧々道の沿道土地利用と市街化の状況を調査し、それをもとに道

* 茨城大学工学部建設工学科 (日立市中成沢町)

Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering, Ibaraki University,
Hitachi 316, Japan

** (株)日本能率協会総合研究所 (港区芝公園)

JMA Research Institute Inc., Minatoku, Tokyo 105, Japan

路空間の類型化を行うとともに、それらの道路空間としての機能的な特徴と問題点について考察したものである。

2. 研究の方法

本研究ではまず、茨城県水戸市周辺において、昭和46年以降にバイパス供用がなされた国道の変遷と沿道の開発経過を地形図を用いて調べた。調査を行った路線と調査区間はFig.1の通りである。次に、バイパスとその旧道について、道路構造および沿道の市街化の状況を道路台帳と住宅地図(1983~1985)を参照しながら、現地で調査した。沿道の市街化の状況は沿道に接して立地した建築物の単位区間当りの個数で表すこととし、建築物は住宅、近隣型中小店舗、幹線志向業種大型店舗の3種に分類して軒数調査を行った。そして、それを各路線の信号交差点間(以下、これをリンクと呼ぶ、また信号交差点をノードと呼ぶ)ごとに集計し、このリンクを本研究の分析単位とした。

以上の調査データをもとに、各リンクを市街化の状況に応じて類型化し、対象路線と類型化の関連について分析を試みた。なお、幹線志向業種に分類したものは、スポーツ・遊技施設、大型小売店舗、自動車燃料施設、自動車修理・整備施設、自動車販売施設、貨物取扱施設などである。

3. 対象道路および沿道の変遷

3.1 対象道路の変遷

藩政期の水戸周辺には9本の主要街道が整備されていた。当時、それらの道幅は江戸街道、岩城相馬街道(以上、現在の国道6号線)、棚倉街道(現在の国道349号線)が大道として3間(約5.5m)、現在の国道50号線である結城街道およびその他の街道が中道として2間(約3.6m)であったといわれている。本研究の対象に取り上げた旧々6号線、旧50号線および旧349号線が江戸期の街道とほぼ同じ位置にある路線である。

一般国道6号は、東京都中央区日本橋を起点とし、宮城県岩沼市に至る延長337.6kmの路線で関東地方と東北地方を結ぶ幹線道路である。

水戸市においては、本研究で旧々道と呼ぶ県道長岡水戸線(幅員6~12m)が、明治5年から陸前浜街道と呼ばれ、同9年太政官布告により国道となったが、明治18年に国道表が定められ、旧道(県道水戸茨城線幅員12~

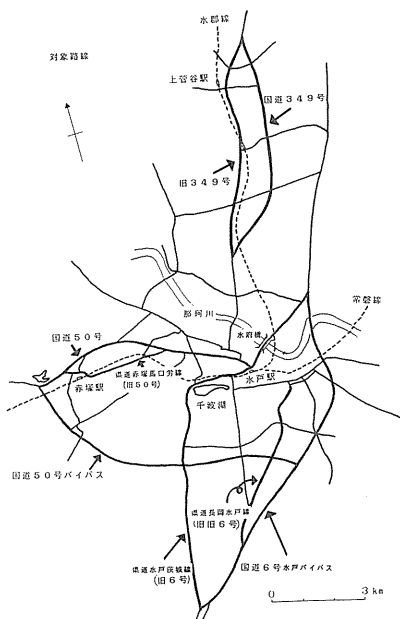


Fig. 1 Roads for investigation.

18m)が第14号国道(別称、東京街道)となると、その道路が陸前浜街道と呼ばれるようになった。昭和7年には那珂川に水府橋が完成し、水戸駅前から水府橋への路線と変わる。そして、昭和46年には水戸市内を迂回し、交通事故の解消と輸送力の増強をはかるための国道6号水戸バイパス(幅員25m4車線)の供用が行われた。それに伴い、旧道は県道となった。

一般国道50号は、群馬県前橋市を起点とし、栃木県を経て茨城県水戸市に至る延長142.7kmの路線である。昭和6年、水戸都市計画街路網が決定され、現在の国道50号線の市街地部は、一等大路第三類第一号線(幅員22m、水戸駅~泉町)と、二等大路第一類第二号線(幅員20m、泉町~河和田)として計画決定されている。昭和27年に二級国道前橋~水戸線となり、茨城県が管理を行った。当時は、市街地のみ舗装され、他は3mから5mの砂利道であった。

昭和38年に一級国道に昇格し、一時改築が行われた。水戸市での旧50号線(県道赤塚馬口労線幅員6~8m)の改築は、昭和39年に行われている。また、昭和59年常磐高速自動車道水戸ICの供用開始に先だって、昭和57年50号バイパス(幅員28m)の建設が着工し、昭和61年に国道50号バイパスの全線供用が行われた。

一般国道 349号は、水戸市を起点とし、常陸太田市、福島県東白川郡矢祭町、宮城県角田市を經由して同県柴田郡柴田町で国道 4号に接続する総延長 270.6kmの路線で茨城県北部地域と福島県および宮城県の山間部を通る幹線道路である。

昭和 6年、水戸市内の国道 349号線は都市計画街路二等大路(幅員 11m)として都市計画決定され、戦後も戦災復興計画の対象となったが、本研究で対象区間とした那珂郡那珂町を通過する区間は一部改築が行われたものの、江戸期から今日までその位置はあまり変わっていない。現在の道幅も 6m~8mとほとんど江戸期のままである。昭和 53年から那珂町市街地を迂回する国道 349号バイパス(3種 2級幅員 21m)が段階的に供用され、今日に至っている。

3.2 沿道市街化の変遷

大正 4年から昭和 56年までの沿道市街化の変遷を国土地理院発行の 2万 5千分の 1の地形図から読み取った。その結果、昭和 15年~昭和 35年にかけて、各路線沿いの地域で市街化が進行し始め、それ以降の市街化は著しいものであったことが判った。

① 国道 6号の変遷と沿道市街化の変遷

昭和 15年当時、現在の国道 6号バイパスの供用は行われていなかった。開発は旧々道(現在の県道長岡水戸線)を中心に行われていて、旧道(現在の県道水戸茨城

線)で沿道の市街化はほとんどみられなかった。(Fig. 2-1)

昭和 35年の時点では、旧道での市街地よりで開発が進んでいたが、旧々道での市街化は、ほとんど進んでいなかった。(Fig. 2-2)現在の国道 6号バイパスが昭和 46年全線供用されるが、その頃旧道、旧々道とも、市街地よりのところでの開発が進んでいた。しかし、旧々道においては、市街地よりを除いて、市街化はあまり進行せず、旧道では、郊外部に住宅地開発が始まっていた。時をほぼ同じくして、昭和 46年水戸市では新都市計画法に基づき、市街化区域・市街化調整区域が指定され、バイパス周辺は市街化調整区域となった。

昭和 55年頃になると(Fig. 2-3)、旧道、旧々道とも沿道周辺の開発が進み、特に旧道での開発は広範囲で、しかも、高密度化してきた。旧々道でも、かなり市街化が進行し、特にバイパスと旧々道に挟まれた地区での市街化が著しい。しかし、市街化調整区域であるバイパスの南側に開発の手は伸びていなかった。ここでは、市街化調整区域の指定と切盛土区間の多い道路構造を持つバイパスが沿道市街化を抑制していたといえる。

② 国道 50号の変遷と沿道市街化の変遷

昭和 15年の地形図(Fig. 3-1)には、旧々道(現在の県道赤塚馬口労働線)の存在しかみられない。旧々道では、常磐線の赤塚駅前とそこから水戸市街よりのところで沿道に住宅がはりついているだけであった。昭和 35年

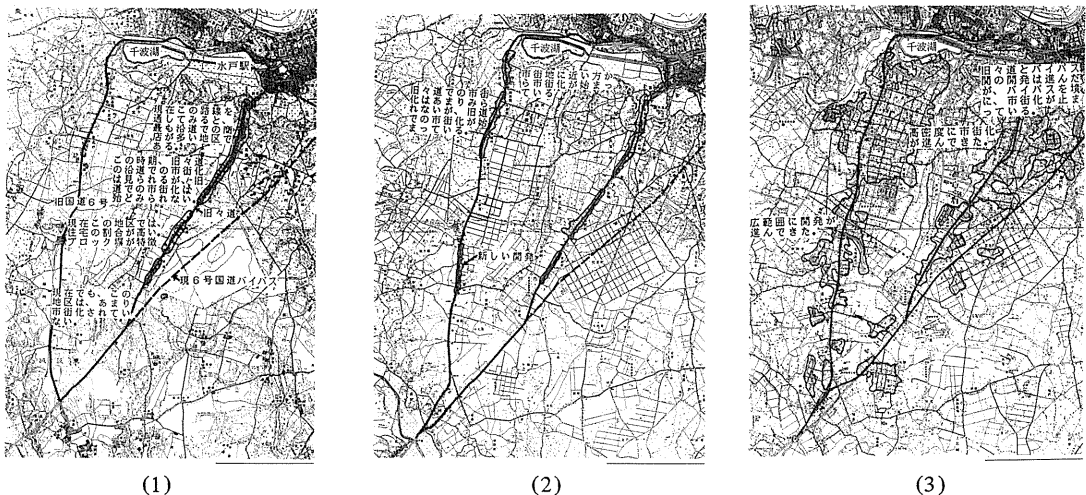


Fig. 2 Urbanization process along the national road ROUTE 6. (1) 1940. (2) 1960. (3) 1980

の時点で、旧道(現国道50号)が供用され、開発は旧道周辺で進んだが、旧々道での市街化は進んでいなかった。しかし、旧道周辺での開発も沿道に限定され、広い範囲に及んでいなかった。(Fig. 3-②)昭和45年になると、旧道を中心に広く市街化が進み、その影響は、数百m離れた旧々道周辺まで及んでいた。

昭和55年頃(Fig. 3-③)になると、昭和35年~45年にかけて旧道を中心に進んだ市街化が、より高密度になってきた。また、沿道から少し離れた地区で、大規模

な住宅団地(双葉台団地)の建設も行われている。旧々道においては、市街化がそれほど大きな広がりを見せなかったが、旧道同様、沿道市街地がかなり高密度になっていた。

③ 国道349号の変遷と沿道市街化の変遷

昭和15年の地形図をみると、JR水郡線の下菅谷駅と上菅谷駅間で、市街地が国道349号沿いに形成されていたことが判る。(Fig. 4-①)昭和35年頃には、旧道での開発は、下菅谷駅と上菅谷駅間以外に、後台地区

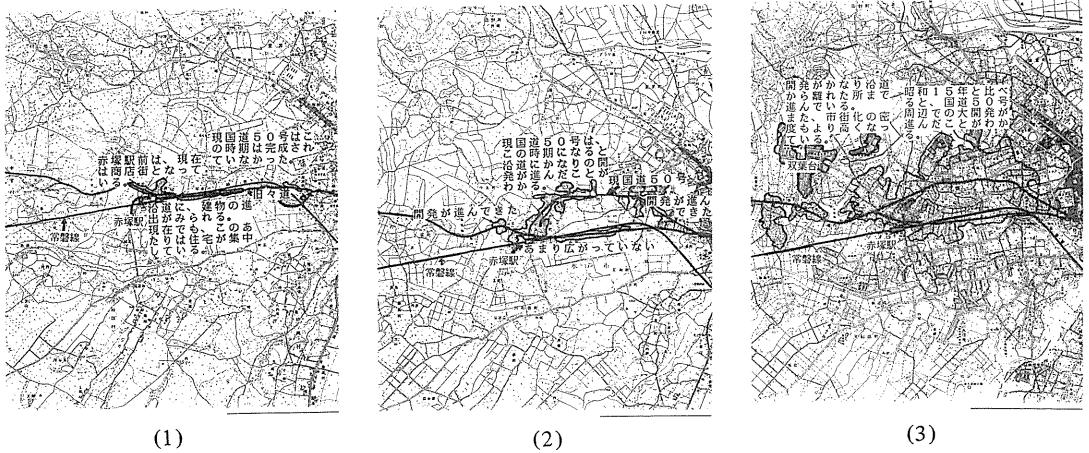


Fig. 3 Urbanization process along the national road ROUTE 50. (1) 1940. (2) 1960. (3) 1980

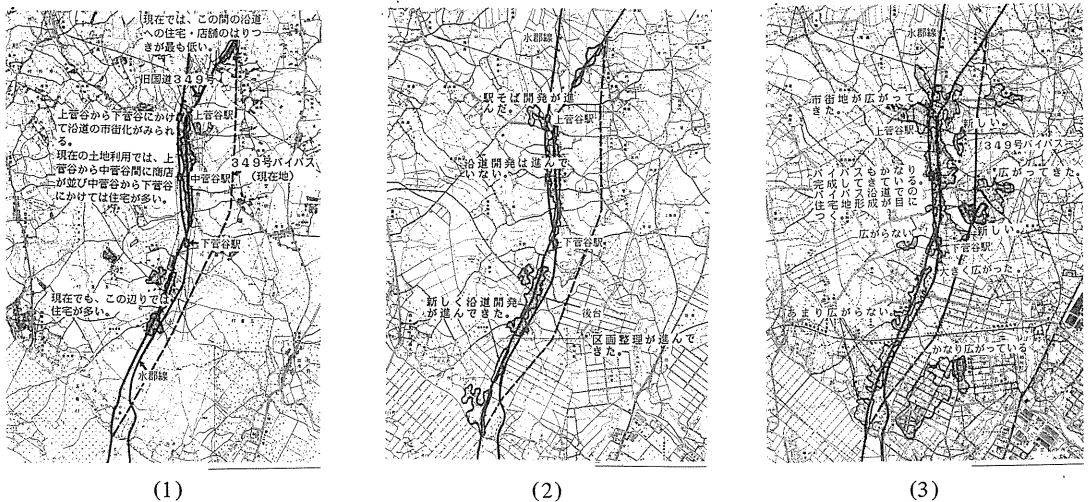


Fig. 4 Urbanization process along the national road ROUTE 349. (1) 1940. (2) 1960. (3) 1980

での市街化も進んでいた。しかし、全体として市街化の進行は遅く、市街地は道路沿いに限られていた。(Fig. 4-②)昭和45年頃も、上菅谷駅周辺を除いては、市街化がほとんど進行していなかったが、昭和55年になると、昭和53年に開始されたバイパス供用が進む一方、市街地は旧道周辺でやや広がっていた。また、バイパス沿道の一部では、はやくも沿道開発が見られた。(Fig. 4-③)

4. 沿道の土地利用状況による道路空間の類型化

4.1 沿道の土地利用状況の調査と類型化の方法

各路線ごとに、信号交差点をノードとし、各ノード間(リンク)ごとの沿道土地利用状況を下記に示す要因と市街化密度により分類調査を行った。各路線ごとのノード数とリンク数を Table 1 に示す。

調査においては、沿道の建築物の種類(住宅、近隣型中小店舗、幹線志向業種)ごとに軒数を数え、100m区間当りの軒数に応じて以下の分類尺度で沿道の土地利用状況を分類した。その際、類型要因についてはそれらを組み合わせた分類も考慮した。例えば、DEは住宅と店舗の混在地区となる。

・類型要因

- A—道路構造特殊型(切盛土工、陸橋など)
- B—自然環境保全型(湖沼、河川、樹林など)
- C—田畑型
- D—住宅型
- E—店舗型
- F—幹線志向業型

・市街化密度

- 1—開発途上型(低密度利用)
- 2—クライマックス型(高密度利用, 低層)
- 3—クライマックス型(高密度, 高度利用)

類型化はリンクごとの分類結果に基づいて、ある程度その土地利用状況が類似して連続するリンクをまとめる方法で行った。類型化の方法を例示するため、Table 2 に調査データの一部を示す。

Table 1 Number of Nodes and Links in Each Route.

	記号	延長距離	ノード	リンク数
国道6号	6-A	13.00km	12カ所	12
旧6号	6-B	13.45	30	30
旧々6号	6-C	5.90	15	14
50号バイパス	50-A	9.40	18	17
国道50号	50-B	7.15	18	28
旧50号	50-C	3.65	6	6
国道349号	349-A	7.80	29	11
旧349号	349-B	7.70	12	11
計		68.05km	134カ所	129

4.2 類型パターンとその特徴

前節の方法により、空間的に似た道路区間ごとに類型化していくと、類型パターンは次の9つになった。

- A 道路構造特殊型
- B 自然環境保全型
- CF-1 幹線志向業種開発途上型
- DEF-1 土地利用混在開発途上型
- D-2 住宅クライマックス型
- DE-2 住宅・店舗クライマックス型
- EF-2 店舗・幹線志向業クライマックス型
- E-2 店舗クライマックス型
- E-3 中心市街地型

これを、パターンごとにその市街化の状況および道路構造と地形並びに建築物等に関する特徴をみていくと Table 3 のようになる。また、以上の結果を、バイパス、旧道、旧々道と対照させてみると、Table 4 のようになる。

Table 2 An Example of the Grouping Process of Road Links.

リンク	距離 km	上り(100m当り個数)			用途地域	下り(100m当り個数)			用途地域	分類		類型
		店舗	幹線型	住宅		店舗	幹線型	住宅		上り	下り	
6A1	1.90	4.21	1.58	8.95	市街化調整区域	5.79	1.58	4.74	市街化調整区域	A	A	A
6A2	0.50	2.00	2.00	4.00		4.00	2.00	0.00		A	A	
6A3	2.55	3.53	1.88	0.39	第2種住専	3.92	1.96	3.92	第2種住専	AF-1	A	CF-1
6A4	1.25	6.40	5.60	8.00		6.40	4.00	5.60		CF-1	CF-1	
6A5	0.45	6.67	6.67	2.22	市街化調整区域	11.11	8.89	2.22	市街化調整区域	CF-1	CF-1	CF-1
6A6	1.50	9.33	8.00	2.00		16.67	3.33	3.33		CF-1	CF-1	
6A7	1.30	11.54	8.46	1.54	市街化調整区域	16.92	11.54	3.85	市街化調整区域	CF-1	CF-1	CF-1
6A8	0.10	10.00	0.00	20.00		10.00	10.00	20.00		D-1	D-1	
6A9	0.50	6.00	6.00	4.00	市街化調整区域	4.00	2.00	8.00	市街化調整区域	CF-1	CF-1	CF-1
6A10	1.60	3.75	3.13	3.13		13.75	5.63	3.75		CF-1	CF-1	
6A11	1.10	7.27	6.36	1.82	市街化調整区域	5.45	2.73	0.91	市街化調整区域	CF-1	CF-1	CF-1
6A12	0.25	8.00	4.00	12.00		20.00	8.00	16.00		AD-1	AD-1	

これらの結果から、バイパスの沿道土地利用の特徴として、幹線志向業種開発途上型、土地利用混在型があげられる。これは、バイパス沿道のほとんどが市街化調整区域であることに加え、供用間もないバイパス沿道での開発が進行状態であるのと、昔ながらの既存住宅が沿道に残ってしまったことなどによる。部分的には、かなり開発が進んでいて、大型の専門店の進出が著しいところもあるが、全体的にはまだ開発が遅れている。

旧道については、店舗・幹線志向業クライマックス型、店舗クライマックス型が、その特徴といえる。店舗クライマックス型が市街地近くに、店舗・幹線志向業クライマックス型は少し市街地から離れた所にみられる傾向がはっきりしている。発達段階としては、店舗型が広がっていき、近年、開発が遅れていた市街地から遠いところに幹線志向業種の進出があったとみられる。そして現在までに、沿道が飽和してきたと考える。

旧々道においては、住宅クライマックス型、住宅・店舗クライマックス型がその特徴といえる。特に、それらの沿道ではブロック塀の民家が目につく。国道349号では、旧6号や50号のような旧道としての性質より、旧旧道の特徴が強く現れている。旧々道の定義を「昔ながらの道」とすると、6号および50号での旧々道、349号での旧道がそれにあたる。

以上のことから、旧々道から旧道へ、旧道から新道への変遷は、沿道の土地利用からみると、住宅型から店舗型へ、店舗型から幹線志向業型への変遷といえよう。

Table 4 Relationship between Each Route and Groups of Road Links.

類型/パターン	路線	旧々6号	旧6号	新6号	旧々50号	旧50号	新50号	旧349	新349
A	道路構造特殊型			●			●		
B	自然環境保全型		○						
CF-1	幹線志向業種開発途上型			●			●		●
DEF-1	土地利用混在開発途上型		○				●		●
D-2	住宅クライマックス型	⊕			⊕			○	
DE-2	住宅・店舗クライマックス型	⊕						○	
EF-2	店舗・幹線志向業クライマックス型		○			○			
E-2	店舗クライマックス型		○	⊕	○				
E-3	中心市街地型					○			

● かなり関係がある
 ⊕ 関係がある
 ○ やや関係がある

4.3 道路空間的特徴についての考察

ここでは、前節までの結果と、現地調査より受けた印象をもとに、各類型パターンごとの道路空間的特徴(トラフィック機能、アクセス機能、景観的特性)についての考察を行う。

① 道路構造特殊型 (Fig. 5-1) 国道6号バイパス 茨城町長岡分岐点)

新設されたバイパスには切盛り土工区間が多く、その区間では幹線道路との立体交差によって、トラフィック機能が充実している。また、沿道からのアクセスはその道路構造から自ずと制限される。沿道の市街化も抑制され、広々とした快適な道路空間となっている。幹線道路の望ましい空間構成の一つと言える。

Table 3 Spatial Characteristics of Each Group of Road Links.

道路区分 及びリンク数	距離 (km)	店舗 (店/100m)	幹線型 (店/100m)	住宅 (戸/100m)	特 徴		
					道路構造または地形	構造物の分布状況	
A	6A1~6A3	1.95	0.41	0.16	0.39	立橋及び切盛り土	橋、切盛り土部以外に遍在
	50A16~50A17	1.90	0.16	0.08	0.13	立橋	立橋部以外に遍在
B	6B12~6B16	2.30	0.52	0.26	0.13	水辺(千波湖)	水辺、公園部以外に遍在
CF-1	6A4~6A12	8.05	0.97	0.58	0.40	片側2車線、田畑	大間口店が散在
	50A11~50A15	3.75	0.24	0.15	0.49	田畑(平地)	大間口店、民家が散在
	349A7~349A11	4.40	0.25	0.14	0.76	田畑(平地)	大間口店、民家が散在
DEF-1	6B4~6B11	3.25	1.15	0.32	0.85	平地	中間口店、大間口店が遍在
	6B27~6B30	3.30	1.68	0.50	1.20	平地	中間口店、大間口店が遍在
	6C1~6C3	1.70	1.15	0.21	1.97	平地	中間口店、大間口店が遍在
	50A1~50A10	3.75	0.79	0.51	1.28	平地	中間口店、住宅が遍在
349A1~349A6	3.40	1.46	0.65	0.53	平地、片側2車線	小間口店、大間口店、住宅が遍在	
D-2	50C1~50C3	2.75	0.76	0.04	2.04	平地	中間口店と住宅が遍在
	349B7~349B11	3.70	0.62	0.07	2.36	平地	中間口店と住宅が遍在
DE-2	6C4~6C14	4.20	3.08	0.21	3.09	平地	中間口店と大間口店が集中
	349B1~349B6	4.00	1.96	0.05	2.66	平地	中間口店と大間口店が集中
EF-2	6B17~6B26	4.05	2.77	1.13	0.38	台地	中間口店と住宅が密集
	50B23~50B28	1.65	3.45	0.67	1.55	平地	中間口店と住宅が集中
E-2	6B9~6B11	0.75	4.91	0.09	0.18	平地	中間口店が密集
	50B15~50B22	2.80	4.68	0.23	1.32	平地	中間口店と住宅が密集
	50C4~50C6	0.90	6.00	0.11	1.33	平地	小間口店と住宅が密集
E-3	50B1~50B14	2.70	10.31	0.06	0.30	平地	小間口店が密集

② 自然環境保全型 (Fig. 5-(2) 旧国道6号千波湖畔)

沿道に水域や樹林が保全されているため、道路構造特殊型とともに、沿道の市街化が制限され、広々として快適な空間となっている。

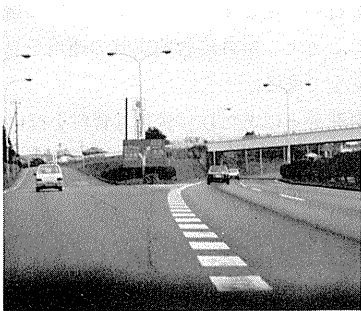
③ 幹線志向業種開発途上型 (Fig. 5-(3) 国道349号バイパス那珂町)

幹線志向業種の立地ポテンシャルの高い区間である。最近供用されたバイパスに多く、その沿道は主に市街化調整区域になっており、快適な田園地帯となっている。沿道からのアクセス交通が少ないため快適な走行が楽し

める。近い将来、沿道の市街化が急速に進む可能性があるため、将来も快適な道路空間を保持してゆくには側道の整備やアクセス制限等のコントロールが必要となる。

④ 土地利用混在開発途上型 (Fig. 5-(4) 国道50号バイパス元吉田町)

バイパスの市街化区域にみられるパターンである。沿道の市街化密度は比較的低いが、全体的に市街化されているためアクセス交通とその信号処理による道路の混雑が比較的大きい。土地利用の混在によって、建築物の統一性がなく、錯綜した道路空間となっている。その混乱した度合は沿道市街化の進行に伴ってますます大きくな



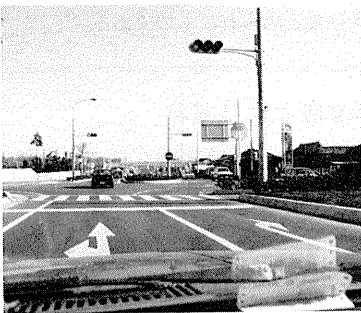
(1)



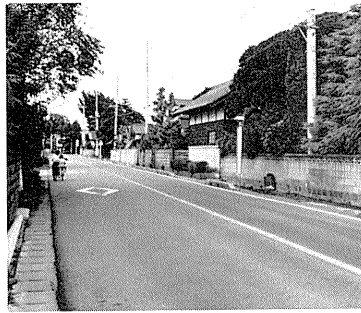
(2)



(3)



(4)



(5)



(6)



(7)



(8)



(9)

Fig. 5 Spatial types of trunk roads in MITO CITY.

ることが予想される。その事から、土地利用の混在は良好な道路空間の形成に悪影響を及ぼす要因といえる。

⑤ 住宅クライマックス型 (Fig. 5-5) 旧国道349号那珂町中台)

沿道に住宅地が高密度ではりついたパターンである。沿道が住宅で統一されているため、道路空間に統一感がある。時によっては、生垣や樹木によって安らぎのある空間となっている。このパターンは、戦前に市街化した旧道に多く、道路幅員が狭いことと住宅地からのアクセス交通が大きいことから、道路走行上の不安感と圧迫感がある。そのことから、幹線道路として機能させるよりも、近隣の生活道路として機能させるのに適した道路空間である。

⑥ 住宅・店舗クライマックス型 (Fig. 5-6) 旧々国道6号吉田)

戦前に市街化された旧道沿いの近隣商業地区にみられるパターンである。このパターンの現れた旧々6号(県道長岡水戸線)では、住宅地と商店街が区分されているため、統一感のある道路空間となっている。一方、旧349号では住宅と商店が混在しているため、まとまりのない道路空間となっている。このような地区では土地利用を明確に分けるような誘導が望ましい。

⑦ 店舗・幹線志向業クライマックス型 (Fig. 5-7) 旧国道6号笠原町)

昭和45~55年ごろに市街化の進行した幹線道路に多くみられるパターンである。沿道は商業地区になっており、人口集中地区でもあるため、アクセス交通によって道路はかなり混雑している。道路空間は大型店舗と小店舗が入り乱れ、看板類が多く、混乱した景観を呈している。

⑧ 店舗クライマックス型、および中心市街地型 (Fig. 5-8) 国道50号大工町、(9) 国道50号泉町)

ともに中心市街地の幹線道路に現れるパターンである。沿道には、商店が高密度ではりつき、商店街を形成している。違法な路上駐車が多いのもこのタイプの特徴である。そのため、通過交通を処理する道路空間としては不適当と言える。また、商店の看板が目につく道路空間タイプである。

5. 結 論

本研究の目的は幹線道路の空間的特徴を類型化するこ

とにある。そこで、その目的に対する成果をまとめると次のようになる。

本研究で対象とした道路区間(リンク数129)の空間的特徴は、以上で述べた9つに類型化された。それらを対象路線と関連づけてみると、対象路線の建設および沿道の市街化の時期と深い関係にあることがわかった。また、本論中で述べたように、それらの空間的特徴と交通機能的、空間機能的問題点があきらかになった。

それらの問題を解決するには、例えば旧々道型のように人間的スケールの空間をモジュール化して歩行者に解放する一方で、バイパスは自動車交通を重視した道路構造(切盛構造、立体交差、副道の設置等)とするとともに、沿道土地利用規制を行い、道路ネットワークとしての機能分担を計って行くことと、屋外広告物規制の運用を見直していくことが必要である。

最後に、本研究を進めるにあたり、貴重な資料を提供して頂いた建設省関東地方建設局常陸工事事務所水戸分室、茨城県土木部、水戸市都市計画部、那珂町土木部の方々に深く感謝する次第である。

なお、本論文は、昭和60、61年度科学研究費補助金(総合研究A)「沿道の土地利用からみた道路空間の構成に関する研究」(研究代表者 中村良夫 東京工業大学)の分担研究によりまとめられたものである。

参考文献および資料

- 1) 毛利正光：土地利用—交通計画の方法に関する総合的研究，1983
- 2) トヨタ交通環境委員会：豊かな都市づくりと道路(市街地形成に果たすバイパスの役割)，トヨタ交通環境委員会，1982.5.
- 3) 篠原 修・二上克次・芹沢 誠：道路・街路景観計画体系に関する研究(その3)国道バイパス景観の変遷，建設省土木研究所道路部緑化研究室，1986.3.
- 4) 長久保光明：陸前浜街道地誌，暁印書館，1981.10.
- 5) 日本建築学会関東支部：水戸まちづくりの歴史，第2次大戦後の関東地方諸都市における都市計画の歴史に関する研究，第一回シンポジウム資料(昭和60年)
- 6) 瀬谷義彦，豊崎 卓：茨城県の歴史，山川出版社(1973)