

大規模小売店舗立地法における審査体制が交通問題発生に及ぼす影響*

Influence of the Judging committee in Large-Scale Retail Stores Location Law on the Traffic Problem*

大内田昌史**・古池弘隆***・森本章倫****

By Masafumi Ouchida**, Hirotaka Koike***, Akinori Morimoto****

1. はじめに

2000年6月に大規模小売店舗立地法(以下大店立地法)が施行された。これにより、大規模小売店舗法では考慮されていなかった交通渋滞、駐車場・駐輪場容量の確保、騒音、廃棄物の問題に対する配慮を届出書として提出する事が義務付けられた。届出書を受理する過程において、都道府県・政令指定都市が、問題がある項目に意見を出すことになっている。しかし、大店立地法には、駐車場容量や出入口の数等については数値が記載されているが、届出書を受理する審査体制、審査状況についてはこの法律によっては定められていない。そのため、都道府県・政令指定都市によってどのような体制をとっており、その結果、届出された店舗の周辺環境にどのような影響を及ぼしているか不明な点が多い。

そこで、本研究では大店立地法の担当部署にアンケート調査を行い、審査体制、審査状況、意見数と問題発生状況を把握する。その後、それをもとに審査体制と問題発生との関係について知見を得ることを目的としている。

2. 研究の位置付け

今までに行われている研究では、井上ら¹⁾が大店立地法下における大型店の撤退について全国の現状、及び行政の対応状況をアンケートより、把握している。この研究では、大型店の撤退は全国的に見られ

るが、その内容は一律ではないため、大型店撤退への対処もそれぞれの特徴に応じて行う必要があることを指摘している。次に、国際交通安全学会²⁾では先行対策の具体的手法をアンケート調査から検討している。これより、開発プロセスの中の適切なタイミングで先行対策が行われた場合には、安全かつ円滑な交通環境を作る上で大きな効果をあげられることがわかった。一方、阿部³⁾は、店舗面積3000㎡以上の新設店を対象にアンケート調査を行い、それより、大店立地法の効果と問題点を明らかにしている。これより、大店立地法が目指す目標に達するためには、他法との連携が必要であると指摘している。しかし、これらの研究では、審議会構成と開店後の問題発生状況については、検討されていない。そこで本研究では、審査体制、審査状況、意見数と問題発生状況に着目をし、研究を行う。

3. 調査概要

本研究では、アンケート調査結果(2003年9月～2004年1月)と、経済産業省のホームページ⁴⁾より得られたデータを元に分析を行う。アンケート調査については、60の各都道府県・政令指定都市(以下県・市)に配布した。その結果、42県・市から回答を得た。回収率は70パーセントとなっている。配布したアンケートの項目は、事前協議の有無、審議会の設置状況、審議会構成人員の詳細、審査における判断基準、出店後の問題発生状況等である。経済産業省からのデータは、全国の届出件数及び規模等の詳細、店舗に出された意見の詳細などである。これらのデータを用いて問題発生状況、意見数と届出書の審査体制との関係を全国、ブロック別、自治体別で分析を行う。

*キーワード：大規模小売店舗立地法、審査体制

**学生員、宇都宮大学大学院工学研究科建設学専攻
〒321-8585 栃木県宇都宮市7-1-2

Tel 028-689-6224

***フェロー Ph.D 宇都宮大学工学部

****正会員 工博 宇都宮大学工学部

4. 都道府県・政令指定都市の現状

回収したアンケートならびに経産省のデータから以下に示す項目について分析をした。

(1) 届出件数

図 1 に年度別届出数を示す。これを見ると、届出数が、年々増加していることがわかる。また、規模別の割合を見ると、H13,14,15 と年々 5000 m² を超える店舗の割合が高くなっており、大規模店舗の届出数が増加傾向を示していることがわかる。

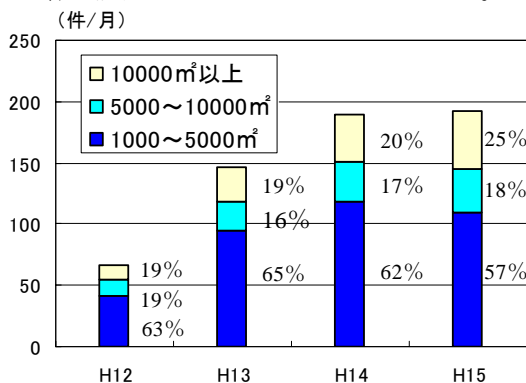


図 1. 年度別届出数

(2) 審議会の構成

アンケートを回収した 42 県・市のうち審議会を設置していないと回答しているのは、3 県・市である。設置をしている 39 県・市の審議会構成人員の打ち分けを図 2 に示す。

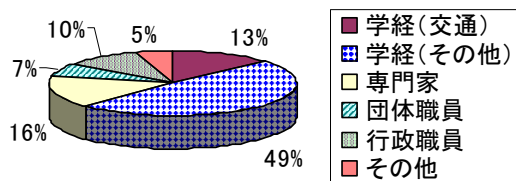


図 2. 審議会構成人員

ここで学識経験者（交通）（以下学経（交通））とは、交通を専門としている大学教員を示す。学識経験者（その他）（以下学経（その他））は経営・環境・騒音等を専門としている大学教員を表す。専門家とは、建築家のように審議する項目についての仕事に従事している人である。加えて、社団、財団及び、協会職員等を団体職員とし、行政職員と区別する。全国的に見て、学識経験者が審議会人員の中で過半数を占めていることがわかる（図 2 参照）。また、学識経験者の中でも、交通を専門としている人が約 2 割を占めることから交通への配慮が伺える。

いくつかの県・市では交通専門家を 2 人以上審議会構成員に含んでおり、他の都道府県・政令指定都市に比べると交通問題への関心が高いことが考えられる。また、ある県・市では、一般人や新聞社を審議会のメンバーに加えていることや、その他にもアナウンサーをメンバーに入れている県・市、さらにジャーナリストをメンバーに加えている県・市など、他と比較して特色のある体制を採っている都道府県・政令指定都市が数多く見られた。

(3) 事前協議の状況

事前協議とは、都道府県・政令指定都市に届出書を提出する前に、県・市や県警、国土交通省などと話し合いの場をつくり、事前に問題となりそうな点について協議をすることである。アンケートの回答を得られた 42 県・市の内、33 県・市については事前協議や事前相談、手続きの手引きとして届出書提出前に何らかの協議を設けるようになっている。その中でも 25 県・市で事前協議を義務化していることから、事前協議が重要視されていることがわかる。

(4) 審査基準

アンケートを回収した 42 県・市すべての自治体で原則は経済産業省の定めた指針をもとに審査しているとの結果であった。しかし、その中でも 15 県・市で審査基準が指針値だけではないという回答が得られた。具体的には、交差点飽和度やシミュレータを用いることや、既存店舗を参考にするといった手法であった。

(5) シミュレータ

シミュレータを保持している都道府県・市町村は 42 県・市中 5 県・市である。その中でも 1 県・市では、実際には時間がかかるため活用していないとの回答であった。その他の 3 県・市では直接審査基準には用いておらず、渋滞予測のために活用している。現在、審査の際にシミュレータを用いている都道府県・政令指定都市は 1 県・市だけであるため、シミュレータの実用性を検討するのは難しい。しかし、シミュレータは渋滞予測の手法として有効であるため、今後、検討していく必要があると考えられる。

5. 交通に関する意見

意見とは、大店立地法に基づき届出があった日から 8 ヶ月以内に、店舗周辺地域の生活環境保持の見地から、都道府県・政令指定都市が意見を書面により届出者に対して述べたものである。市町村、住民、都道府県意見がある。

(1) 意見の数

地方別意見数を見てみると、関東の 916 件が最も多く、一番少ない北海道で 44 件となっている。東北、近畿、中部地方はおよそ 400 件程度となっており、北陸、中国地方は約 150 件程度となっている。四国地方においては、北海道地方同様 62 件と少ない値を示している。1 県あたりの意見数で比較すると大都市が含まれる地方は意見数も多くなっていることがわかる。

(2) 意見の種類

図 3 に意見構成を示す。これを見ると、全意見の中で交通に関する意見が 39% を占めており、他の項目と比較し、届出書審査時に交通への配慮が重要視されていることがわかる。次に、地方別意見構成を表 1 に示す。

表 1. 地方別意見構成

(%)	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州
市町村意見	39	45	61	77	68	52	51	42	52
住民意見	45	43	24	8	18	37	21	37	30
都道府県意見	16	12	15	15	14	11	28	21	18

これを見ると、各地方によって、住民意見の占める割合に大きく違いが出ていることが読み取れる。北海道、東北地方の住民意見の割合が高いのに対して、北陸地方の割合が極めて低くなっている。このことから、住民の参加意識の違いが顕著に表れていると言える。また、説明会の公告方法による影響もあるものと考えられる。さらに、ほとんどの地方においても都道府県意見の割合が市町村意見、住民意見と比較して低くなっていることがわかる。その理由としては、県は住民、市町村からの意見書の提出をうけてから、それらの意見を勘案し、その後、県の意見を書面により届出者に対して述べることになっているためであると考えられる。

(3) 意見構成 (項目別)

市町村、都道府県、住民意見を項目別に見ると、駐車場関係、安全確保の項目で大きな違いが見られる(図 3 参照)。都道府県意見については、駐車場関係の項目が、高い割合を示している。この理由については、大店立地法で駐車場についての記載がされており、その審査を受けもっているのが都道府県であるために高い割合を占めていると考えられる。安全確保の項目については、市町村・住民意見の中で占める割合が都道府県意見に比べ高い。これに関しては、安全確保とは信号の設置や歩道橋の設置など、道路利用者の安全に関する項目であるため、道路利用が身近である市町村や住民意見に占める割合が高くなっていると思われる。

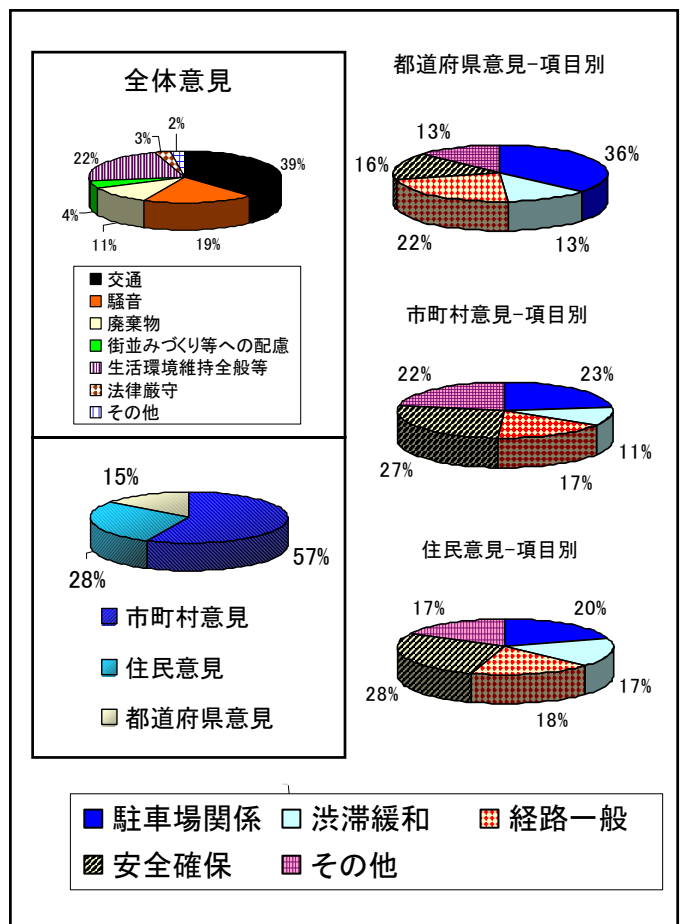


図 3. 意見構成

6. 出店後の交通問題発生状況

(1) 交通問題発生状況の詳細

アンケートの回答を得られた 42 県・市のうち 8 県・市で出店後に問題が生じたという回答を得た。該当した 8 県・市の中で、問題が発生した店舗数は

14 件であり、その問題のすべてが渋滞によるものである。なお、住民又は、交通管理者・道路管理者からの苦情により、問題と判断されている。また、問題が発生した店舗のうち 12 件が 10,000 m²を超える大型店舗であった。それぞれの店舗について問題発生理由を見ると、店舗規模が大きく、来客数が多いために渋滞が発生するものと、立地条件（駅近辺、周辺の店舗出店状況、道路状況等）によるものに大別された。

(2) 交通問題発生状況と意見との関係

回答のあった県・市の総届出数は 4142 件である。それに対し、交通に関する意見が出されたものが 1794 件となっており、届け出された店舗の内、約 4 割の店舗に意見が述べられていることがわかる。また、意見が出された店舗 1794 件の内 1783 件で問題が発生していない。これより、意見を述べることによって問題が発生しづらくなっていると考えられる。

(3) 交通に関する意見と審査体制との関係

アンケート結果と経産省からのデータを用いて、審査体制が意見数にどのような影響を及ぼしているか把握するため、数量化 I 類を行った。目的変数を交通に関する意見数、説明変数を以下（図 4 参照）のように設定し、分析を行った。

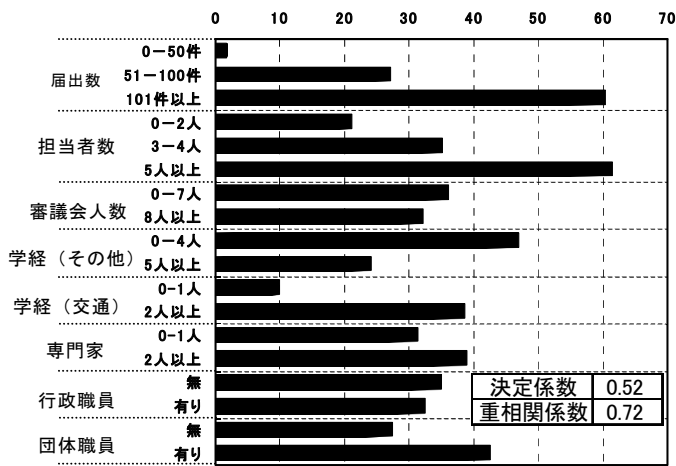


図 4. 項目別カテゴリースコア

図 4 より、届出数が多く、担当者数は人数が多いほど、当然ではあるが意見数は多くなっている。審査体制については、学経（交通）の人数が増えると意見も増える結果となっている。

(4) 問題になった点と意見との関係

交通に関する意見と実際に問題となった点についての比較を行う。問題となった案件 14 件の内、意見が出された案件が 11 件であった。審査時に出された意見と実際に問題となった点との対応について表 2 に示す。表 2 より、渋滞緩和について意見の出された 8 件のうち 7 件は問題が発生していない。しかし、意見の出されなかった 6 件については、全て問題として顕在化している。同様に他の項目についても指摘されていないものに問題が発生している。

表 2. 出された意見と問題となった点との関係

店番号	駐車需要充足	駐車場の位置と構造	渋滞緩和	経路一般	安全確保	隣接施設との連携
1		x	o			
2	o		x			
3		o	o	o	o	x
4		o	o	o	o	x
5		o	o	o	o	x
6		o	x	o	o	
7			x			
8			o			
9			x			
10		o	o	x	o	
11		o	x	o	o	
12	x	x	o	o	o	
13			x			
14		o	o	x	o	o

注：o 意見が出された x 問題となった点

7. おわりに

本研究から、以下のことについて知見が得られた。全意見の 4 割は交通に関するものであり、これは、学経(交通)の人数に影響を受けている。また、10000 m²を超える店舗で多く問題が発生している。しかし、的確な指摘されたものについては、問題が発生していない。よって、立地後に問題をなくすためには適切な意見を述べるができる審査体制を整備することが重要である。今後の課題としては、店舗毎に問題発生時の状況を詳細に分析していくことが挙げられる。

【謝辞】

本研究は、栃木県建設技術センターとの共同研究の成果の一部である。また、栃木県商工観光部経営支援課の方々にはデータの提供等、多大なるご協力を頂いた。ここに記して謝意を表する次第である。

参考文献

- 1) 井上芳恵、中山徹(2002):大型店撤退に関する研究、第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集
- 2) 国際交通安全学会(1998):先行対策の具体的手法に関する研究、H9 年度調査研究報告書
- 3) 阿部成治(2003):大規模小売店舗立地法の運用状況に関する研究、都市計画論文集 No.38-3
- 4) 大規模小売店舗立地法に関する実態調査、経済産業省、<http://www.meti.go.jp/policy/distribution/data/e91112aj.html>