

栃木県における大規模小売店舗の立地動向と集積誘導地域の選定に関する研究*

A Study on Locational Tendency of Shopping Centers and Selection for Derivation Area to Accumulate

三浦達也**・森本章倫***・大門創****・関達也*****

By Tatsuya MIURA**・Akinori MORIMOTO***・Hazime DAIMON****・Tatsuya SEKI*****

1. はじめに

(1) 研究背景

わが国において郊外立地の大規模商業店舗は、今ではどの都市でも見られる光景であり、特に地方都市において顕著である。このような郊外型の大規模商業店舗の乱立はマイカー依存型の都市構造を助長し、公共交通システムのサービス水準を下げるといったいわゆるモータリゼーション・スパイラルを引き起こしている。これらは大規模小売店舗法(1973) (以下、大店法) 規制緩和以降の1990年代に急速に進行した現象である。それでも大店法のもとでは大規模小売店舗は地域の中小小売店や商店街に影響が出ないように出店規模や営業時間、日数等について商業調整が行われていた。しかし、市場開放を求める米国との日米構造協議等の影響などを受け、規制緩和が進み大規模小売店舗立地法(2000) (以下、大店立地法) によって商業調整が撤廃された。その際に、それに代わる土地利用誘導機能は、都市計画法(1968)に委ねられる形となった。しかし郊外において低容積率化した大規模商業店舗が立地している現状を考慮すると十分に機能しているとは言い難い。そこで2006年に改正された都市計画法において、延べ床面積が10,000㎡を超える大規模集客施設については、都市計画法で定められた近隣商業地域、商業地域、準工業地域の3つの用途地域にのみ出店を許可しており、郊外への開発は公共施設も含めて原則禁止となった。一方で、民間事業者等が立地規制の変更を求める提案を行うことが可能となったが、提案を行うにあたってはその内容が都市計画基準に適合すること等が必要である。

これら大店立地法、都市計画法に加えて市街地の整備改善、商業等の活性化を図った中心市街地整備改善、商

*キーワード：土地利用，集積誘導地域

**学生員，工修，宇都宮大学大学院工学研究科

(栃木県宇都宮市陽東7-1-2，

TEL028-689-6224，FAX028-689-6224)

***正員，准教授，宇都宮大学工学部建設学科

****学生員，工博，宇都宮大学大学院工学研究科

*****学生員，工博，宇都宮大学大学院工学研究科

業等の活性化を図った中心市街地活性化法(1998)のいわゆるまちづくり三法では、大規模商業店舗は可能な限り周辺の影響を軽減し、中心部に誘導するねらいがある。近年、地方都市の郊外部における大規模商業店舗の規模は、小売面積が数万平米にも及び、わずか数施設を持って中心市街地の集積に匹敵する。そのため立地による都市構造への影響が大きいことから都市圏レベルの観点に立ってその立地について適切な誘導を行うことが必要である。

(2) 研究の位置づけと既存研究

そこで、本研究では栃木県をケースに大規模小売店舗及び、商圏が広範囲に及ぶ大規模集客施設について近年の立地動向を示す。その後、新たな視点として、大型商業店舗立地による周辺交通の影響の少ない地域を予め選定することで、適正な立地誘導についての考え方も提案する。特に自動車及び公共交通によるアクセシビリティの観点から、集積を誘導する地域の設定方法について言及する点に特長がある。郊外型の大規模商業店舗の立地誘導に関する研究として法的限界の観点から、明石ら¹⁾は、大型店の立地制御における現行の土地利用規制制度の限界について言及し、商業機能に関して広域的立地制御がほとんどなされていない現状であると結論づけた。また、鈴木ら²⁾は地方都市の容積率指定の実態に関して分析を行っている。これらの研究からまちづくり三法は十分に機能していないことが伺える。

(3) 研究目的

予め大規模商業店舗の立地による周辺交通への影響の少ない地域を選定しておくことができれば、出店計画者へ大型店の立地誘導を提案することが可能である。本研究では「都市機能の集積が見込まれ、周囲からのアクセシビリティが十分に図られる地域」を集積誘導地域と定義し、その算出方法を提案することを目的とする。なお、集積誘導地域の選定にあたって、自動車によるアクセシビリティが高く、且つ公共交通の利便性が一定値以上の値を有する地域を選定する。

2. 大規模集客施設の立地状況

2006年に改正された都市計画法により今後届出のある大規模集客施設については原則として都市計画法で定められた商業系地域にのみ立地が可能となる。しかし、郊外において立地規制の緩和を求める提案がなされることは十分に考えられる。そこで、本章では栃木県をケーススタディとし、近年の大規模小売店舗の立地動向と、今後想定される問題点を以下に示す。

はじめに、栃木県の概要について説明する。栃木県は人口約202万人⁴⁾であり一世帯当たりの自動車保有台数は2.63台⁵⁾と非常に高い値を示し自動車に依存した交通環境となっている。また、栃木県の交通ネットワークは図-1の通りである(道路ネットワークについては一般国道を抽出した)。県庁所在地である宇都宮市を中心として充実した道路ネットワークの形成が伺える。一方で、鉄道ネットワークについては道路と異なり、極めて限られた地域にしかサービスが供給されていない。

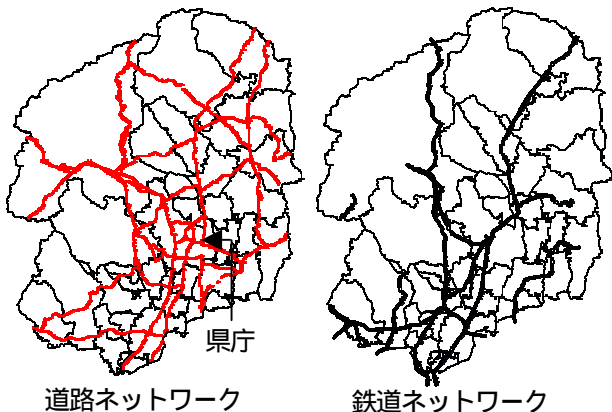


図-1 栃木県内交通ネットワーク図

まずは、大店立地法施行後に栃木県内で届出のあった(H13~17年)店舗面積が1000㎡を越える192店舗についてその立地箇所について図-2に示す。尚、鉄道路線については主要路線のみを抜き出した。

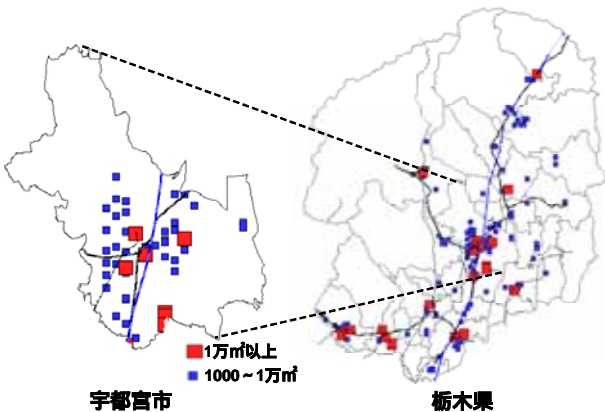


図-2 大規模小売店舗立地状況

図-2からわかるようにH13年からH17年に立地した大規模小売店舗については比較的、県内主要鉄道沿線付近に

分布していることが伺える。その一方で公共交通によるサービス水準の低い郊外部にも多くの店舗が立地している。以下の図-3では宇都宮市、小山市、栃木市、佐野市、足利市の5市について大規模小売店舗の立地場所と各駅からの距離についてMapInfoにおける同心円バッファ作成機能を用いて算出した。

表-1 大規模小売店舗と各駅との距離

		1km以内	1~2km	2~3km	3km以上	計
宇都宮市	1万㎡未満	9	8	18	3	38
	1万㎡超	0	1	0	6	7
小山市	1万㎡未満	1	10	2	1	14
	1万㎡超	2	0	2	0	4
栃木市	1万㎡未満	2	5	1	0	8
	1万㎡超	1	0	0	0	1
佐野市	1万㎡未満	1	5	4	0	10
	1万㎡超	0	2	0	2	4
足利市	1万㎡未満	1	10	0	0	11
	1万㎡超	0	2	1	0	3

(店舗)

表-1からわかるように県庁所在地である宇都宮市では店舗面積が1万㎡を越える大規模集客施設に関しては駅から3km以上離れた郊外に立地していることが伺える。最大で45000㎡にも及ぶ大規模集客施設も存在し、これらはスプロール化や中心市街地の衰退等を引き起こし都市構造に大きな影響を与えていることが考えられる。また、他の市においても比較的郊外に大規模な店舗が見受けられる。近年、環境問題や交通混雑の問題に加え都市構造の変化をもたらす大規模店舗に関してはまちづくり三法によって郊外への進出が図られてきた。しかし、現状を考慮すると十分にそれらが機能しているとは言い難い。また、今後郊外部においても大規模店舗出店に伴う立地規制の緩和が図られることが十分に考えられ、それにより郊外での大規模店舗はますます増加するであろう。

3. アクセシビリティ指標図の算定

これらまちづくり三法等の問題を踏まえると、郊外開発が行われる場合予め開発による周辺影響の小さい地域を算出し誘導することで開発による影響を最小限に抑えることができることが考えられる。本論ではそれら地域を集積誘導地域と定義づけている。集積誘導地域の算出に当たって、本章ではアクセシビリティ指標をもとに栃木県におけるアクセシビリティ指標図を算定する。分析にはGISソフトであるMapInfoを用いて行う。MapInfoは強力なデータベース処理能力とそれらのデータをマップ、チャート、グラフなどでビジュアルに示す機能を備えると共に時間・距離計算機能といった任意地点からの一定時間以内の到達圏域を示す機能をも有している。集積誘導地域の算出方法としてはまず、MapInfo内の道路ネットワーク(県道以上)の各リンクに平成11年度に行われた道路

交通センサス⁶⁾の平日混雑時平均旅行速度の値を格納する．これより各リンク上の任意点から 60 分以内の到達圏域が算出可能である．ここでは各中心地以外の各地のアクセシビリティを検討するため、県内のすべての地域を対象に到達可能人口を算出する．方法としては栃木県を 3 次メッシュ分割（1 辺 1km）し、各メッシュからの自動車、公共交通の 60 分以内の到達圏域を算定し、各メッシュへ当該圏域内に居住する人口を情報として格納する．図-3 に自動車による 60 分以内の到達可能人口の例を示す．到達可能人口を算出すべき基準メッシュから 60 分以内に到達可能な地域を図のように算定する．その後、圏域内の総人口を求めるが、圏域内に含まれる各メッシュ内の人口の総和として求める．これにより自動車による 60 分以内の到達可能人口として算出する．同様に公共交通であるバス、鉄道においても求めるが鉄道については、各路線のH18 年 12 月現在の時刻表をもとに算出を行っている．これを県内全てのメッシュにおいて求め、メッシュ内に到達可能人口の値を格納する．



図-3 アクセシビリティ算出過程図

以上により各メッシュについて到達可能人口について求めたのが図-6 である．まず、自動車による到達可能人口分布については、県内の広範囲において高い値を示していることが分かる．最大到達可能人口は 165 万人の到達が見込まれるメッシュもあり、これは県内総人口の 8 割超に当たる．

次に公共交通による 60 分以内到達可能人口の分布をみる．自動車と違いバス停や駅までのアクセス時間、停車時間等を考慮していないことで過大評価する形となっている．また、到達可能人口の高い宇都宮市等の中心市街地のメッシュでも 100 万強の値となり、自動車との違いが顕著に表れている．これより、高齢者や非免許保有者のような交通弱者がアクセスできる立地場所は著しく限られる．

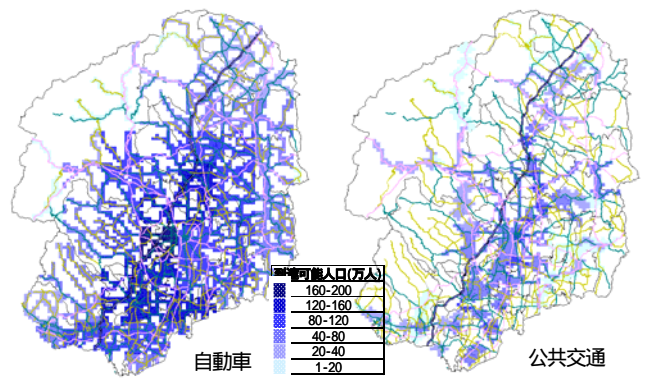


図-4 自動車及び公共交通 60 分以内到達可能人口

4. 集積誘導地域の算定

本研究では、自動車によるアクセシビリティだけでなく、公共交通の利便性の面からも、集積させるべき地域を集積誘導地域としているため、自動車及び公共交通の双方の到達可能人口を用いて、集積誘導地域の選定を行なう．自動車のアクセシビリティの要素は、現況の県内大型店舗において大店立地法施行後届出のあった（H13～17年）約190店舗の立地環境から、必要な自動車到達可能人口を設定した．図-5において栃木県内の大規模小売店舗の立地状況と道路網（県道以上）の関係を示す．

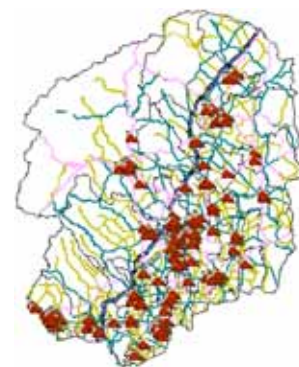


図-5 栃木県内大規模小売店舗立地状況

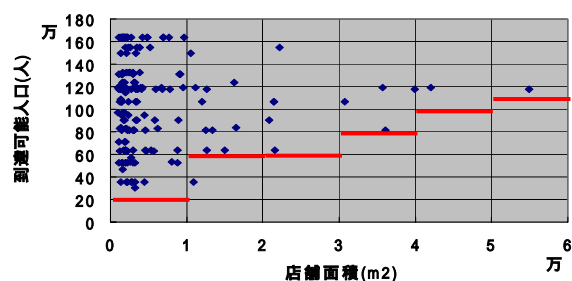


図-6 大型店の到達可能人口図

栃木県内では道路網は一様に分散しており、大規模商業店舗の立地状況としては宇都宮市を中心とした中心市街地やその近辺にも見られる．問題として公共交通網の乏しい郊外等において大規模な商業店舗が分散してい

ることが伺える。

集積誘導地域の選定にあたって自動車および公共交通双方のアプローチを用いて選定を行うが以下にその方法を示す。

図-6は栃木県内における店舗面積と立地場所の到達可能人口の関係であるが、これより、店舗面積が増加することにより必要な自動車到達可能人口が増加することが伺える。千~1万㎡は20万人、1万~3万㎡では60万人、3万~4万㎡では80万人、4~5万㎡では100万人、5万㎡以上では110万人以上の到達可能人口の地域に大型店を立地させるのが望ましいことが伺える。以上で、既存の店舗の到達可能人口の最低値を参考に設定し表-2に示す。公共交通の利便性に関しては、公共交通による到達可能人口の割合を公共交通利用人口比として定義する(式(1)参照)。なお、ここでは県内の17歳以下、及び65歳以上の人口が県内全人口の約4割を占めることから、公共交通利用人口比が4割以上の地域が公共交通の利便性が高いと伺える。これより自動車と公共交通による地域選定の設定を行う。

$$P_R = \frac{P_P}{P_C} \dots \text{式(1)}$$

P_R : 公共交通利用人口比, P_P : 公共交通による到達可能人口

P_C : 自動車による到達可能人口

表-2 店舗面積別の集積誘導地域の基準値設定

店舗面積	自動車到達可能人口	公共交通利用人口比
5万㎡	110万人超	0.4以上
4~5万㎡	100万人超	
3~4万㎡	80万人超	
1~3万㎡	60万人超	
千~1万㎡	20万人超	

以上の前提条件により、表-2 に示した基準を満たす地域を集積誘導地域として図-7 に示す。集積誘導地域は宇都宮市をはじめとした主要な中心市街地および鉄道沿線で見られる。また、図-7 のように現況の大型店の立地場所と集積誘導地域を比較した場合、相違が見られる地域がある。拡大図は宇都宮市内環状線内の地域を示したが、大型店は一様に分散しているのに対し、集積誘導地域は必ずしも大型店の立地場所と一致しない。また、拡大図内の商業系用途地域との関係を見ると、既存の商業系用途地域は、概ね集積誘導地域の中に存在していることが分かる。そのため商業系地域への立地誘導はアクセシビリティの観点からも妥当性が伺える。今後、民間事業者等から立地規制

の解除を求められた際の一つの条件として、アクセシビリティを考慮した集積誘導地域が活用可能である。

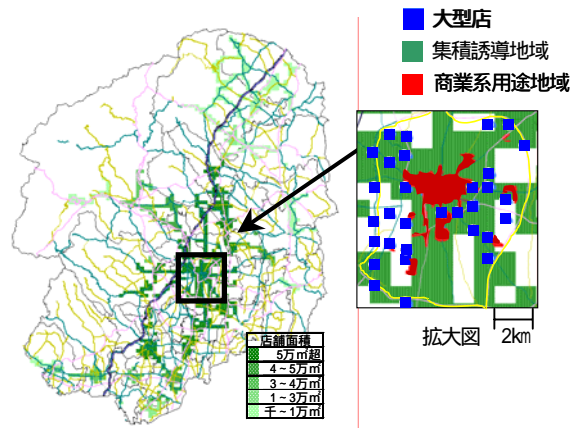


図-7 栃木県内における集積誘導地域

4. おわりに

本研究では、アクセシビリティ指標を用いた集積誘導地域の設定を行った。その結果、県内 60 分以内における自動車の到達可能圏域は、県内の広範囲をカバーする一方で、公共交通の到達可能圏域は、中心市街地及びその周辺でのバス・鉄道の利便性が高い地域に限定され、自動車と公共交通の間のアクセシビリティの違いが明らかになった。

また、本研究ではアクセシビリティの観点から集積誘導地域の算定を行ったが、大規模商業店舗の立地適否を判断するためには周辺環境への影響、集積の可否など、多面的な評価を行い選定を行う必要がある。

今後の展望として集積誘導地域に大型店が立地した場合、非地域に立地する場合よりどの程度周辺影響が緩和できるかについても分析を行う必要がある。その際、都市レベルの視点に立って分析を行うべきである。

参考文献

- 1) 明石達生：大型店の立地制御における現行土地利用規制制度の限界に関する実証的研究，都市計画 241，pp89-97
- 2) 鈴木正広，中出文平：地方都市の容積率指定の実態に関する研究，第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集，pp745-750，2002.
- 3) 栃木県企画部交通対策課，土木部道路建設課：新たな県土 60 分構想
- 4) 栃木県県民生活部統計課：栃木の統計
- 5) 栃木県警察本部・財団法人栃木県交通安全協会：交通年鑑 平成 17 年度版
- 6) 栃木県土木部道路建設課：平成 11 年度 道路交通センサス 一般交通量調査 箇所別基本表