

(Ⅳ-31) 地方都市における交通アセスメントの基準に関する一考察

宇都宮大学工学部建設学科

○学生会員 二瓶 和美

宇都宮大学工学部建設学科

正 会 員 森本 章倫

宇都宮大学工学部建設学科

フェロー 古池 弘隆

1. はじめに

大規模小売店舗法の規制緩和により、スーパーマーケットやデパートをはじめとする大規模店舗の郊外進出が各地で相次いでいる。宇都宮市においても例外ではなく、中心市街地の空洞化といった問題とあわせて、交通の面でも広域に及ぶ渋滞等が問題視されている。

一方、大規模小売店舗の立地にあたって、事前に周辺環境への影響を評価し、適切な対応をとることを大規模小売店舗の設置者に求めるという目的で、平成12年6月に通商産業省（現経済産業省）による大規模小売店舗立地法（以下大店立地法）が施行された。しかし、大店立地法は全国一律に適用される基準であり、各地方ごとの運用の際に、地方の実情を反映しているとは言い難い。

本研究では、まず大店立地法指針による駐車容量と宇都宮市の現況との比較を行い、大店立地法指針運用の際の問題点等を明らかにする。また、交通アセスメントの事例を通じて、得られた知見や今後の課題に関して考察していく。

2. 大店立地法指針と現況

(1) 大店立地法概要

大店立地法指針による必要駐車台数に関する算出式を示す（式1）。これらの係数や原単位は、全国2,900店の既存大規模小売店舗を調査対象として得た結果からナショナルスタンダードとして基準を設定したものである。

$$\text{必要駐車台数(台)} = \text{店舗面積当たり日來客数原単位 A (人/千㎡)} \times \text{当該店舗面積 (千㎡)} \times \text{ピーク率 B (\%)} \times \text{自動車分担率 C (\%)} \div \text{平均乗車人員 D (人/台)} \times \text{平均駐車時間係数 E} \quad \cdots \text{式 1}$$

(2) 大規模小売店舗の駐車容量の指針値と現況

宇都宮市内の第1種大規模小売店舗の、大店立地法による必要駐車台数と現況駐車台数についての関

係を示す（図1）。

ここで挙げている店舗は大店立地法施行以前に立地されているため、現況と比較して大店立地法が定める必要駐車台数が多

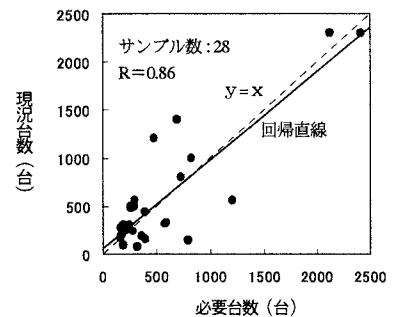


図1. 必要台数と現況台数との比較

く設定される店舗、反対に少なく設定される店舗等、指針値と現況との隔たりが数多く存在する。この主たる原因として、日來客数および自動車分担率が考えられるため、次節からこれらの比較検証を行う。

(3) 日來客数

家具店やホームセンター等は、他の業態と比較して店舗面積あたりの集客数は少ない。図2は北関東に立地するホームセンターの店舗に関して、年間休日の平均日來客数を示したものである。各店舗は立地環境に関して類似性を持っている。平均値を見ても、店舗面積あたりの日來客数に関して、現況と指針値とで大きく差があることがわかる。

店舗面積あたり日來客数 (人/千㎡)

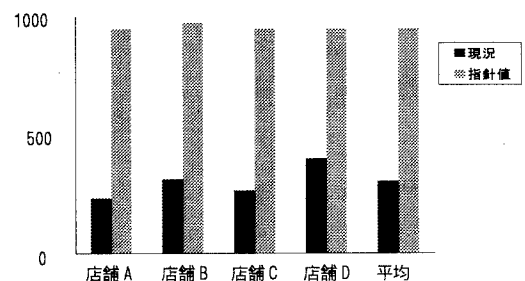


図2. 日來客数の現況と指針値

(4) 自動車分担率

宇都宮都市圏は、休日の自動車分担率が平均約73%

キーワード：交通アセスメント、大店立地法、地方都市

連絡先：栃木県宇都宮市陽東 7-1-2 宇都宮大学工学部建設学科地域計画学研究室

と、自動車に大きく依存した都市であるため、指針値と現況とで自動車分担率は乖離していると考えられる。そこで平成4年宇都宮都市圏パーソントリップデータ

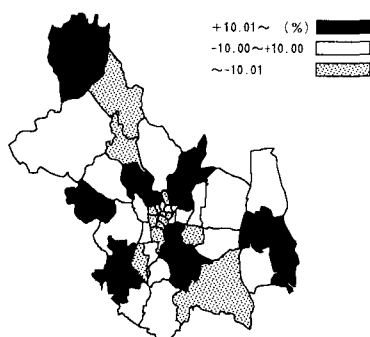


図3.宇都宮市の自動車分担率と指針値の差分(現況値-指針値)

から求めた、宇都宮市の私事目的自動車分担率に関して、現況値と指針値との差分を示す(図3)。中心市街地においては、路線バスの充実等により自動車分担率が低めではあるが、宇都宮外環状道路(宮環)を含むゾーンや、公共交通サービスが不十分である宇都宮市西北部や鬼怒川左岸地域では、高い数値を示している。指針値による自動車分担率は宇都宮市の場合は70%(商業地域以外)と設定されるので、それを超過する地域に関しては、指針値に対するの考慮が必要である。

3. 交通アセスメントとその課題

本研究では、県内の大規模店3店舗(店舗新設、併設、増床の各ケース)に関する交通影響評価を実施した。評価項目として、駐車需要からみる駐車容量の評価、そして周辺交通流への影響から、出入口の位置・形態と来店ルートの誘導が適切であるかを評価した(図4)。本稿ではそれぞれに関して挙げられる課題等を述べる。

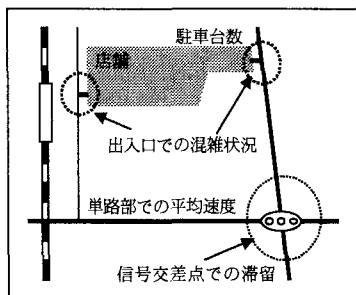


図4.シミュレーション概略図と主な評価項目(事例)

(1) 駐車容量に関する評価と課題

シミュレータ上での駐車場に関する主な設定として、時間あたりの入庫台数、平均駐車時間係数等を入力値として与える。それによって時間ごとの出入庫台数と滞留台数から容量の充足を評価した。的確な入力データを得るために留意すべき点を整理する(表1)。

(2) 周辺交通流への影響評価と課題

一般的に影響評価は店舗直近の道路・交差点を対象

表1.各立地パターンにおける留意点と課題

立地形態	留意点・課題
新設	● 商圈を含めた来客数や来店ルートの的確な予測 ● 自動車分担率の推計
増床	● 従前規模での駐車需要と回転率の把握
併設	● 商業施設以外と商業施設の併設による集客数と駐車容量の捉え方 ● 併設による集客数または駐車時間の相乗効果

とする場合が多い。店舗直近では主に出入庫車両が交通流へ影響を与える。大店立地法では主に入庫待ちに関する記述しかなされていないが、実際には出庫によっても周辺への影響が左右されるため、出入口の位置・形態の改善によって影響の低減を補う必要がある。

一方、開発が相当規模で影響が広域にわたると想定される場合には、他の複数の施設や既存交通の影響が重なることや、また開発の順序によって交通量が上乗せされ、影響の程度がそれに準じてしまうために、個々の店舗ごとに特定できず、整備対策を求める範囲が曖昧になる。よって広域を対象とする場合には、開発が与える交通インパクトを負の便益に換算し、それに相応した負担金を求め、交通施設整備の費用に充てるといった交通影響負担金制度などが有効であると考えられる。

4. おわりに

開発による影響が軽微で、事前対策として大店立地法指針で充分カバーできると判断される場合は、それをういた対応は適切である。しかし原単位と現状とが大きくかけ離れている場合もあり、需要過大のための入庫待ちの滞留や、反対に需要過小による道路および駐車場の過剰整備などもおこりうる。よって、そういった特異な事例に関しては、原単位等の基準をより詳細に検討することが必要である。そのためには個々の店舗の基礎データ(来客数や時間ごとの来客分布、および平均駐車時間等)と交通アセスメントの事例の蓄積を経て、業態区分や立地環境区分ごとの特徴を踏まえた上での柔軟な対応に向けた準備が必要であると考えられる。

【参考文献】

- 1) 国際交通安全学会:「先行対策の具体的手法に関する研究」1998.3
- 2) 国際交通安全学会:「交通アセスメントに関する調査研究」2001.9
- 3) 通商産業省産業政策局流通産業課:「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」の解説」2000.7