

都市開発における影響評価のための段階的考察—郊外大型商業施設を例として—

佐賀大学工学部都市工学科	学生会員	藤原伸一
佐賀大学工学部都市工学科	正会員	外尾一則
佐賀大学低平地研究センター	正会員	黒澤武邦
佐賀大学大学院工学研究科	学生会員	梅谷 聡

1. 背景と目的

近年、ショッピングセンターなどの都市開発事業が郊外で行われるケースが多く見られる。これらの開発は一般に広い土地が確保しやすく、市街地などに比べ土地が安価であるという郊外の利点を持つことや、近代の車社会に対応することで発展してきた。そして今では現代のニーズに即したものとしてどこの地域でも行われている一般的な都市開発事業になっている。しかし、その性格上、規模が大きいものが多く、周辺に多大な影響を及ぼすことがあり、中心市街地の衰退や無秩序な開発というスプロール現象の問題などにも関連している。それらの問題を検討するために、事業が与えた影響を把握することが必要であると考えられる。

本研究では、郊外の都市開発事業が周辺に与える影響を明確にするために現在すでに完了している開発プロジェクトを事例としてその影響を把握、分析することを目的とする。

2. 研究の概要

本研究は、佐賀市の郊外である佐賀県大和町に存在するショッピングセンターA(以下、SCA)を事例として都市開発事業の与える影響を分析する。始めに、SCAの所在する対象地区の概要を把握する。次に、SCAの事業により影響を受ける対象者を公的な代表として行政、民間の代表として商業店舗の2者と考え各対象の諸活動を把握する。さらに、それらを時系列的な流れと空間的な広がりという視点で分析を行う。最後に、その分析を基に都市開発事業が与える影響を考察する。

3. SCAの概要

SCAは96,782.72 m²の面積を持つ複合商業施設である。平成9年に出店計画が町に発表され、建設予定地が市街化調整区域の水田であったため開発許可などの法的手続きや排水協議などを経て平成12年のオープンまで約3年の歳月をかけて完成した事業である。町では税収などのメリットを期待し3年間固定資産税免除の待遇をとって誘致している。

SCAの所在する地区は、長崎自動車道佐賀大和ICや佐賀市内と福岡市内を結ぶ国道263号線、国道263号バイパスがあり、広域交通網の拠点となっている。また、各種公共施設や生活基盤も充実し、大和町の中心としての機能も有している。県都佐賀市に隣接しており、ベッドタウン的色彩も濃く、佐賀市との関係は密である。

4. SCAに関する諸活動の把握

行政：行政の活動の把握は事業に関して行政がどのような活動を行ったのか県庁、町役場などの公的機関を訪問しヒアリング調査を行った。

商業店舗：商業店舗の活動の把握は、ゼンリン住宅地図で大和SCA出店前後を比較により沿道商業施設の空間的な変化を調査した。さらに影響を調べるためにアンケート調査を行った。対象地域はSCAを中心とし、空間的な変化が見られたバイパスと旧263号線が分岐する地点から合流点(SCAから北に約2km)までの両道と分岐地点から高木瀬小前交差点(南に約2km)までの間とした(図1)。対象店舗については業種を飲食店、小売店、

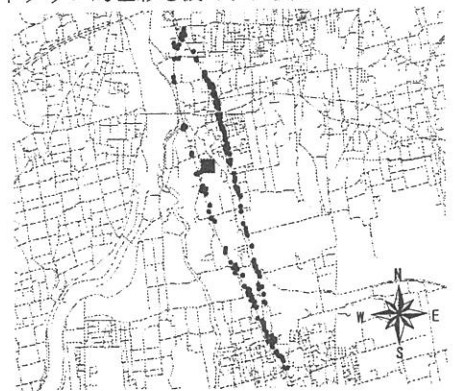


図1 アンケート対象店舗分布 ■ 大和SCA
● 店舗
道路(平成6年度)

サービス業の3つに絞り、SCAと業種が異なるものや道路の通過者をあまり対象にしていらないと思われる製造業、卸業、事務系の店舗などは対象外とした。質問項目については事業に対する期待・懸念、事業から実際に受ける影響、それらに応じた活動の3つの項目と店の属性、出店理由について質問した。アンケートは12月下旬に行い、160店舗を対象とし、回答数121店舗、回答率76%であった。

5. 分析

行政：大和町、佐賀県行政資料から行政の活動を時系列的、空間的に分析した。SCAの雇用状況では事業周辺の地理的要因が関係していた。既存商店街へのアンケート調査や交通量調査についても場所によって影響の度合いの違いが見られ、またオープン当初とその後という時系列での影響の変化が見られた。

商業店舗：沿道商業商業施設アンケート調査の結果を用いて分析をした。

時系列的分析

商業店舗へのSCAの影響を時系列で捉える場合、SCAの出店計画とオープンが時間を区切る重要な意味を持つと考え分析を行った。

事業計画前に出店計画があった店舗と事業計画後に
出店計画があった店舗の出店理由を比較すると(図2)、後者の方に周辺のメリット(SCA近隣)の割合が現れ、全体の18%を占めるに至っている。これは商業店舗の進出に少なからず影響していると思われる。また、事業計画時とオープン時を比較すると(オープン時は出店時期で区別)オープン時の方が周辺のメリットの割合が高く、事業系各自よりもオープン時の方が出店理由への影響が大きいと考えられる。

空間的分析

空間的な視点で影響を捉える際、3つのエリアに分けて行った。旧道では既存商業施設が沿道に続いており、バイパスではそれと対象で比較的新しい店舗が並ぶ。また分岐点以南については両道が合流していることや、より佐賀市の中心に近いとため両国道と区別した。それら3つのエリアの出店理由を比較した。

周辺のメリットの割合が一番高いのはバイパス沿いの商業店舗であった(図3)。これは、バイパスは他の道に比べて新しく、沿道にまだ土地の余裕がある事と、SCAがバイパス側に面しておりその影響を受けやすいことが理由に挙げられる。旧道沿いでは全体の3%と少なかった。この結果は旧道沿いには事業以前からあり周辺のメリットが出店理由にあてはまらなかった商業店舗が多かったのと、SCAは旧道と直接面していないことが関係していると思われる。

6. まとめ

郊外大型商業施設が与える影響は行政、商業店舗ともに時間軸と空間軸に大きく関係することが明らかになった。また、同じ軸でも出店理由を時系列で分析した時のように境目となる評価項目にも重要度が異なり注目すべきであるものやそうでないものがあることが示された。

本研究では郊外の事業を扱ったが、事業がその地域の魅力、すなわち集客や店舗進出など投資誘発の引き金になるメリットや、逆に変化を与えたことで負の影響を及ぼしてしまうことがあるのはどの都市開発事業も変わらない。今回の様に一つの事業に的を絞って影響を分析しそれを積み重ねることによって今後新しい都市開発事業が行われる際、事前に事業の影響を評価できれば、不適切な開発を避けより効果的な開発を行うことができると思われる。そのための手法即ち、影響評価を確立することがこれからの都市開発の在り方を考える上での課題と言える。

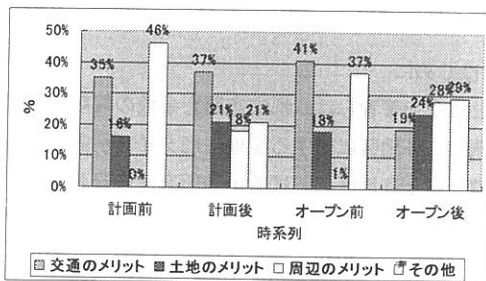


図2 出店理由 (計画・オープン前後)

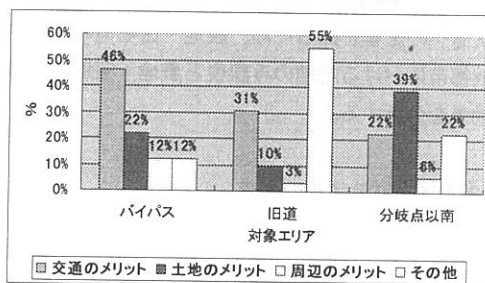


図3 出店理由 (エリア別)