

# 大規模小売店舗立地法における 来店経路への案内方法と入庫処理能力評価方法の見直し Reviews of Guidance Method for Visiting Routes and Evaluation Method of Capacity of Entrance to Parking Lot on the Large-Scale Retail Store Location Law

19D3103007I 及川 裕介 (交通まちづくり研究室)  
Yusuke OIKAWA / Mobility Planning Lab.

**Key Words:** Large-Scale Retail Store Location Law, Visiting Routes, Capacity of Entrance to Parking Lot

## 1. 研究の背景

神奈川県海老名市にある海老名駅西口では、「海老名駅西口土地区画整理事業」の一環として、2015年に「ららぽーと海老名」が開業した。しかし、そのららぽーと開業などの影響により駅周辺では交通渋滞が頻繁に発生している。実際に、「令和3年度海老名市政アンケート」<sup>1)</sup>における「駅周辺をより良くしていくために必要なものは？」という問いに対し、「海老名駅西口地区へのアクセス道路の整備」を選んだ人が半数以上おり、最も多く選ばれていた。

こういった開業後の周辺への影響を防ぐため、「大規模小売店舗立地法（以下、大店立地法）」が制定されており、開業するにあたっての交通や騒音等に関する規則や配慮すべきことが「大店立地法に関する指針」や「大店立地法に関する指針の解説」に記載されている<sup>2)</sup>。それらを踏まえて、開業後の周辺への影響を事業者側が予測し、都道府県（もしくは政令指定都市）へ届出を行う。そして、行政側が許容範囲内であると判断した場合に開業が許可される。しかし、ららぽーと海老名では実際に店舗周辺での渋滞が頻繁に生じているため、この事前の予測や審査に問題があると考えられる。

## 2. 研究の位置づけ

### (1) 既往研究

大店立地法の交通に関する研究として、交通流動予測を用いた影響予測の運用課題に関する研究<sup>3)</sup>や、予測方向別来台数の算出方法に着目した適切な商圈の大きさに関する研究<sup>4)</sup>、必要駐車台数算出方法における地域独自の実態を反映した基準作成に関する研究<sup>5)</sup>などは行われているが、来店経路の設定や入庫処理に関する予測と実際の状況の違いに着目した研究は行われていない。

### (2) 本研究の目的

ららぽーと海老名を中心にその他3章に示す選定基準に合致した10店舗を調査店舗とし、大店立地法での来店経路の設定や入庫処理に関する予測と実

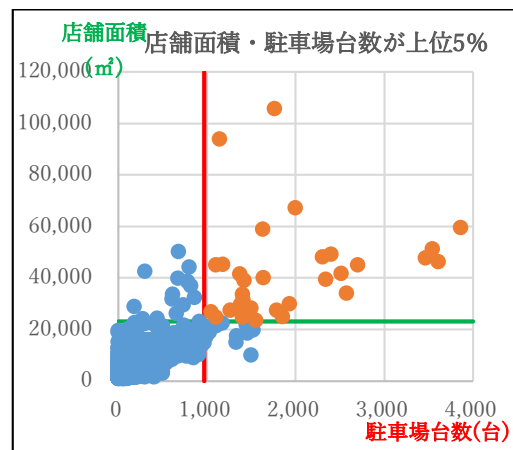


図-1 調査店舗選定基準

際の状況に違いは見られるのか。違いが見られればその原因を究明し、解決策を提案することを目的とする。

### 3. その他10店舗の選定基準

対象店舗は、現在の「大規模小売店舗立地法」とそれ以前の「大規模小売店舗法」の定義による神奈川県内の大型小売店舗のうち、既存の953店舗とする。その953店舗の中から、店舗面積と駐車台数が両項目とも上位5%を満たした32店舗に絞り込む（図-1）。その32店舗のうち、開業年月が新しい表-1に示した10店舗（ららぽーと海老名は除く）を調査店舗とする<sup>6)</sup>。ただし、ラゾーナ川崎プラザの駐車台数においては、参考資料6には900台と記載されているが、現在は約2000台であると川崎市役所より回答を得たので、2000台を用いた。

### 4. 現地調査

ららぽーと海老名を中心に上記の10店舗において、より来客が多いと考えられる土日もしくは祝日に現地調査を行った。調査項目は、表-1に示した項目である。その結果、ららぽーと海老名特有の問題として予想来店経路と実際の来店経路が違うということ、11店舗中7店舗の問題として公道での駐車待ち渋滞が起きていることがわかった。（表-1）<sup>7)</sup>

表-1 現地調査での調査項目と調査結果

調査日	施設名	調査項目				
		予想と実際の来店経路の違い	案内看板の設置案と設置状況の違い	公道での駐車待ち渋滞(m)	入庫処理能力	駐車場の容量
5回実施	ららぽーと海老名	不一致	不一致	300~800	詳細後述	△
9/3(土)	アリオ橋本	一致	不一致	0		
8/7(日)	イオンモール座間	一致	不一致	850		
9/25(日)	I K E A 港北	一致	設置案なし	0~100		
7/31(日) 1/15(日)	テラスモール湘南	一致	設置案なし	300~1000	詳細後述	
9/19(月,祝) 1/22(日)	トレッサ横浜	一致	設置案なし	150~650	詳細後述	
10/4(日)	ノースポート・モール	一致	不一致	250		
8/14(日)	三井アウトレットパーク 横浜ベイサイド	一致	設置案なし	100		
7/23(土)	ラゾーナ川崎プラザ	一致	不一致	0		
7/30(土)	ららぽーと横浜	ほぼ一致	設置案なし	0		
9/21(日)	ららぽーと湘南平塚	ほぼ一致	不一致	0		

## 5. 予想来店経路と実際の来店経路について

### (1) 来店経路設定の際に配慮すること（大店立地法）

「大店立地法に関する指針」に来店経路設定の際に配慮することが記載されており、経路が複数想定される場合には、最も混雑の発生が小さくなるような経路を来客が選択できるように設定しなければならないとある。さらに、そういった様々なことを配慮したうえで、案内看板などで情報提供を行うことが必要であるとされている。

### (2) ららぽーと海老名の実際の状況

東方面からの来店車両において、大店立地法届出書類に記載されている予想来店経路は最短ルートではなく、複数回の現地調査で確認できた実際の来店経路とも大きな違いが見られ、図-2 に示す地点で渋滞が頻繁に発生していた。ここで案内看板の設置状況を確認したところ、大店立地法届出書類に「誘導看板設置位置図(案)」が記載されており、13か所に設置予定となっていたが、実際には1つも設置されていなかった。

### (3) その他 10 店舗の場合

予想と実際の来店経路の違いはそれほど見られなかった。しかし、案内看板の設置状況を確認すると、届出書類内に設置案が図面で示されていた5店舗全てにおいて、ららぽーと海老名と同じように設置数や設置場所が一致していなかった。<sup>8)</sup>

### (4) 解決策

神奈川県産業労働局中小企業部商業流通課に問い合わせたところ、案内看板の設置義務や届出書類への設置案の記載義務はなく、例えば届出書類に設置案を記載していたとしても設置案通りの設置義務はないという回答を得た。このように、経路案内方法の規則が曖昧であることがわかった。そのため、特に



図-2 予想と実際の来店経路の違いと渋滞箇所

ららぽーと海老名のような来店経路が最短経路で設定されていない場合などは、予想来店経路通りになるのか行政側は厳正に審査するべきである。

## 6. 公道での駐車待ち渋滞について

最初の調査で、公道で長い距離の駐車待ち渋滞が起きていたららぽーと海老名、テラスモール湘南、トレッサ横浜の入庫処理能力を調査した。

### (1) 入庫処理能力に関して（大店立地法）

「大店立地法に関する指針」には、「年間の平均的な休祭日」を基準にし、そのときのピーク1時間に予測される来客の自動車台数を上回るような入庫処理能力でなければならないと示されている。各店舗の届出書類においても、駐車券発券機の処理能力からその評価が行われている。また、参考として一般的な平面自走式駐車場の駐車券発券機は1台当たり8秒で入庫処理できるとされている。

**(2) ららぽーと海老名**

ここでは、5章2節で問題にした東からの来客車両が利用する入口1と入口3に注目した。(図-2)

**a) 予測入庫処理能力(大店立地法届出書類)**

この店舗では、駐車券発券機の処理能力 8 秒/台を用いることによって、1 時間に 450 台処理可能であるとされており、年間の平均的な休祭日のピーク 1 時間における各入口の予測来台数 372 台を処理可能であるとされている。

**b) 実際の入庫処理能力(現地調査)**

2022年11月6日(日)・13日(日)に調査を行った。1 つ目の調査項目として入庫台数を 5 分間カウントしたが、駐車券発券機が設置されている場所の関係上、入口 1 では駐車券発券機での入庫台数、入口 3 では公道から敷地内への入庫台数をカウントした。

その結果、連続で来客車両が訪れていた時間帯を抽出し平均をとると、入口 1 の駐車券発券機の入庫処理能力は、駐車券を手渡しすることによって予測通り約 8.0 秒/台で処理できていた(表-2)。しかし、入口 3 の公道から敷地内への入庫処理能力は、約 11.3 秒/台と予測を大きく下回っていた(表-3)。その原因として、事前の評価が行われていない人通りや左折時の減速の積み重なりなどの影響が見られた。

そのため、2 つ目の調査項目として、駐車場入口における人通りによって車が入庫できない累計時間(交通整理員が車を通さないようにしている時間)を入口 1 で 5 分間計測した。結果は平均 47.8 秒と 5 分間のうち約 16%の時間を占めていた。(表-4)

また、ピーク時間帯になると駐車場の空きが少なくなり、駐車場内の車がスムーズに進めておらず、入庫処理能力にも多少影響が出ていた。

**(3) テラスモール湘南**

この店舗では、最初の調査で公道での駐車待ち渋滞が最も長い距離で起きていた入口③に注目した。立地場所の関係上、周辺交通への影響はそれほど見られなかったが、他店舗で同じような渋滞が起きた場合には周辺交通への影響も考えられるため、調査を行った。

**a) 予測入庫処理能力(大店立地法届出書類)**

この店舗でも駐車券発券機の処理能力 8 秒/台を用いており、1 時間に 450 台処理可能とされていた。しかし、現在は届出書類内の内容と異なり、駐車券発券機が 2 機あるため、合計 900 台を 1 時間に処理可能ということになり、入口③のピーク 1 時間の予測来台数 145 台を大きく上回っている。

**b) 実際の入庫処理能力(現地調査)**

2023年1月15日(日)10時台から15時台に調査を行った。この日はほとんどの時間で約 300m の駐車

表-2 入口1での入庫処理能力(赤字:連続入庫時)

入口1	11/6(日)		11/13(日)	
	入庫台数(台)	処理能力(秒/台)	入庫台数(台)	処理能力(秒/台)
10:00	42	7.1	37	8.1
10:30			26	11.5
11:00			24	12.5
11:30	25	12		
12:00			21	14.3
13:00			25	12.0
14:00	32	9.4	封鎖	
15:00	29	10.3	34	8.8

表-3 入口3での入庫処理能力(赤字:連続入庫時)

入口3	11/13(日)	
	入庫台数(台)	処理能力(秒/台)
10:00	23	13.0
10:30	25	12.0
11:00	21	14.3
11:30	25	12.0
12:00	23	13.0
13:00	19	15.8
14:00	26	11.5
14:30	19	15.8
15:00	27	11.1

表-4 人通りによって車が通れない累計時間

入口1	11/13(日)
	人通り(秒)
11:30	73
12:30	47
13:30	46
14:30	26
15:30	47

待ち渋滞があり、ピーク時には約 600m となっていた。調査項目は①駐車券発券機 1 機での入庫台数、②公道から敷地内への入庫台数、③人通りによって車が入庫できない累計時間を各項目 5 分間、1 時間に 1 回計測した。

その結果、①駐車券発券機 1 機の入庫処理能力は、平均約 17.6 秒/台となり、予測より 2 倍以上時間がかかっていた。しかし、この値は駐車券発券機が 2 機設置されていることによる、駐車券を取った後の合流の影響も含まれている。また、駐車場内が混雑しているときもあり、正確な駐車券発券機だけの処理能力とは言えない値となっている。このように、この店舗では駐車場内の構造が大きな問題となっていた。②公道から敷地内への入庫処理能力は、平均約 8.3 秒/台(連続で入庫車両が訪れていた時)となっていた。③人通りによって車が入庫できない累計時間は、平均約 29.5 秒(約 10%の時間)、小雨が降

り始め人通りが大幅に減少した午後の時間帯を除くと平均約 51.3 秒（17%の時間）となり、ららぽーと海老名の人通りとはほぼ同じであった。

#### (4) トレッサ横浜

この店舗でも、最初の調査で公道での駐車待ち渋滞が最も長い距離で起きていた南 1 入口に注目した。

##### a) 予測入庫処理能力（大店立地法届出書類）

この店舗には駐車券発券機はないが 8 秒/台で入庫できると仮定し、1 時間に 450 台処理可能とされていた。このように、駐車場のどの時点での想定なのかが曖昧であった。また、この入口におけるピーク 1 時間の予測来台数は 538 台と入庫処理能力を上回っているが、その評価は行われていなかった。

##### b) 実際の処理能力（現地調査）

2023 年 1 月 22 日（日）10 時台から 15 時台に調査を行った。この日はほとんどの時間で約 150m 駐車待ち渋滞があり、ピーク時には約 650m となっていた。調査項目は①公道から敷地内への入庫台数、②人通りによって車が入庫できない累計時間を各項目 5 分間、1 時間に 1 回計測した。

その結果、①公道から敷地内への入庫処理能力は、平均約 8.6 秒/台（連続で入庫車両が訪れていた時）であり、②人通りによって車が入庫できない累計時間は、平均約 96.7 秒（約 32%の時間）とららぽーと海老名の約 2 倍であった。特に 12 時台に②153 秒（51%の時間）を計測したときには、①約 13.6 秒/台となり、人通りによる入庫処理能力への影響が見られた時間帯もあった。しかし、全体的な平均で見ると入庫処理能力はそれほど低くはなかった。その要因として、駐車券発券機がないなどの影響で駐車場内では車がスムーズに進めていたことが考えられる。

#### (5) 解決策

##### a) 入庫処理能力を 3 段階で評価する

3 店舗における現地調査から、現在の駐車券発券機のみによる入庫処理能力の評価では不十分であるといえる。そのため、入庫処理能力は 3 段階で評価すべきである。1 つ目は公道から敷地内への処理能力で、人通りや左折時の減速などを含めた能力である。2 つ目は現在も行われている駐車券発券機の処理能力、3 つ目は車がスムーズに進める駐車場構造になっているかである。行政側は、この 3 つ全てが許容範囲内になるのかを審査する必要がある。

##### b) 駐車券発券機の入庫処理能力を慎重に判断する

ららぽーと海老名が駐車券を手渡しすることによって 8 秒/台で処理できていたことから、手渡しをしなければ 8 秒/台で処理できないことが予測される。よって、事業者側は設置しようとしている駐車

券発券機が、参考として示されている 8 秒/台に当てはまるのかを慎重に判断するべきである。

##### c) 「年間の平均的な休祭日」の基準を上げる

6 章 1 節で述べたように、入庫処理能力は「年間の平均的な休祭日」を基準に評価が行われている。また、必要駐車台数の算出方法など、その他の項目でも「年間の平均的な休祭日」が基準にされている。しかし、この基準では年間の半分の休祭日においては、来店車両による周囲への影響が出てしまうということになる。そのため、行政側はベースとなっている評価基準を上げる必要があると考える。

## 7. 今後の課題

本研究では、前半で予想来店経路への案内方法の厳正な審査について、後半で入庫処理能力の評価項目・基準の見直しについて述べてきた。しかし、入庫処理能力については駐車券発券機の処理能力と人通りの影響などを中心に調査し、駐車場内の構造については詳しく調査できていない。よって、車がスムーズに流れるためにはどのような構造にするべきか、それらを明らかにすることが今後の課題であるといえる。

## 参考文献

- 1) 海老名市 市民協働部市民相談課  
「令和 3 年度海老名市政アンケート調査結果 2 調査結果」（2021 年 11 月）  
<https://www.city.ebina.kanagawa.jp/koho/goiken/enq/1013142.html>
- 2) 神奈川県 産業労働局中小企業部商業流通課  
「大店立地法に関する指針」（2007 年 2 月）  
「大店立地法に関する指針の解説」（2007 年 5 月）  
<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/m2w/daiten/gaiyou.html>
- 3) 田部井優也, 長田哲平, 大森宜暁: 大規模小売店舗の立地に係る交通流動予測の運用課題に関する研究, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.74, No.5, pp. I\_537-I\_546, 2018.
- 4) 田部井優也, 長田哲平, 大森宜暁: 方向別来台数の算出手法に着目した大規模小売店舗の交通アセスメントに関する研究, 交通工学論文集, 第 4 巻, 第 1 号(特集号 A), pp. A\_97-A\_105, 2018.
- 5) 森本章倫, 古池弘隆: 大規模小売店舗立地法における交通にかかわる独自基準に関する研究, 都市計画論文集, No.41-3, pp.133-138, 2006.
- 6) 東洋経済新報社「全国大型小売店舗総覧 2022 年度版」（2021 年 7 月）
- 7) 大規模小売店舗立地法届出書類  
ららぽーと海老名, アリオ橋本, イオンモール座間, IKEA 港北, テラスモール湘南, トレッサ横浜, ノースポート・モール, 三井アウトレットパーク横浜ベイサイド, ラゾーナ川崎プラザ, ららぽーと湘南平塚, ららぽーと横浜
- 8) Google「Google Map」<https://maps.google.co.jp>