

地方小都市における道路整備条件による
商業環境の盛衰に関する調査研究

地方小都市 道路整備 商業環境

1. はじめに

市街地周辺部での新たな迂回路や環状道路の整備は、沿道での自動車利用による大型店の立地を招き、既存商店街の衰退の契機となる例がある。本研究では、自動車に多く依存し大型店の立地により商業環境が変化しやすいと指摘されている地方小都市を選定し、道路整備条件によって分類した上で、商業環境について調査を行う。現在のこうした新旧商業施設の整備指針に考察を加えることを目的として、今回は都市相互、分類間の比較をもとにその分類ごとの商業環境の特徴を抽出し、影響因子としての道路条件に関する分析を行う。

2. 都市の選定と分類

2-1 用語の定義

本研究では、市街地周辺部での道路整備状況と既存商

準会員 ○佐々木 隆太*1 正会員 柳澤 聡子*2
正会員 青島 謙太郎*2 同 高橋 信之*3
同 矢頭 高広*2 同 尾島 俊雄*4

業地域の盛衰についての関係性を分析する。ここで、市街地周辺部と既存商業地域を以下のように定義する。

<既存商業地域> 歩行者利用を基本とした商店街と位置づけ、都市が歩行者空間として形成された時期すでに市街地であり、近代に商業地化した地域を既存商業地域として扱う。地図上では、近世の古地図において既

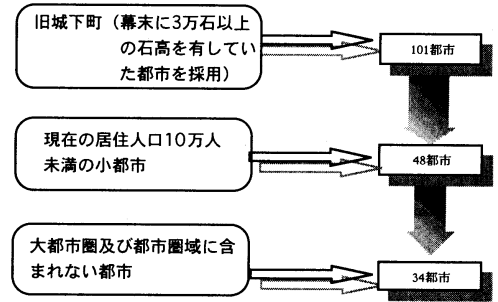

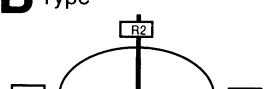
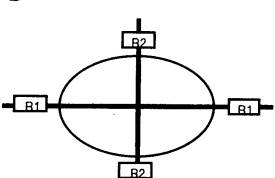
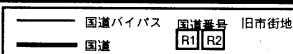


図1 都市の選定フロー

表1 道路条件による都市の分類

分類	選定都市名及び模式図例					
A Type  9都市	北海道松前町	福井県丸岡町	長野県諏訪市	兵庫県赤穂市	京都府宮津市	島根県津和野町
	長崎県平戸市	長崎県巖原町	大分県杵築市			
B Type  9都市	石川県加賀市	長野県小諸市	岐阜県八幡町	兵庫県出石町	島根県浜田市	山口県萩市
	香川県丸亀市	愛媛県宇和島市	大分県臼杵市			
C Type  16都市	秋田県角館町	山形県米沢市	福島県白河市	福島県二本松市	新潟県新発田市	福井県小浜市
	岐阜県高山市	三重県上野市	三重県亀山市	京都府福知山市	兵庫県豊岡市	岡山県津山市
	広島県三次市	熊本県人吉市	大分県竹田市			



に町域に含まれ、かつ現在の1/25000地形図で住宅密集地となっている地域に立地している商店街を取り上げる。以下、旧市街地商店街とする。

<市街地周辺部> 地域としては、近世の古地図において町域以外の部分。商業施設としては、旧市街地商店街以外の場所に立地している商業施設と定義する。以下、郊外地域とする。

2-2 都市の選定

図1に都市の選定フローを示す。

まず歩行者空間として形成された旧市街地を有する歴史都市であることを前提に、日本の主な都市の多くが旧城下町であることから、旧城下町であることを条件とする。また、現代まで継承されうる旧市街地が残っていることが必要なため、近世までにある規模以上の町域が形成されていたことが条件となる。近世の町域の規模を考慮する意味で、今回は、幕末に3万石以上の石高を有していたことを条件とする¹⁾。

次に、大規模店の出店により既存商業地域の商業環境が変化しやすいと指摘されている人口10万人以下の小都市であることを条件とする²⁾。

そして旧市街地商店街と郊外地域を独立した関係性の中で比較分析したいことから、商業環境に関して母都市が隣接する他の都市の影響を受けていないことが必要である。この条件として3大都市圏外の地方都市で、かつ都市圏域に含まれていないことを条件とする。

以上の条件から34都市が選定された。

2-3 道路整備条件による都市の分類

選定された都市を道路整備条件によって分類する(表1)。対象とする道路は、主要な都市間を結ぶもの、あるいは主要な港湾等と連絡するものとして主に郊外で整備される性格を持つ国道とする³⁾。

Type A 国道が1本整備されている都市。

Type B 市街地を通過或いは迂回する1本の国道に対して、母都市よりも人口規模の大きい都市に連絡する国道がT字型に整備されている都市。

Type C 市街地を通過或いは迂回している国道が2本以上交差している都市。または、1本の通過或いは迂回している国道に対して、母都市よりも人口規模の大きい都市に連絡している国道が2本以上整備されている都市。

選定34都市を以上の条件によって分類した結果、A→9都市、B→9都市、C→16都市、となった。

3. 商業環境に関する調査

3-1 調査概要

1996年時点で立地している大規模小売店舗の出店時期及び売り場面積を、立地場所を旧市街地商店街と郊外地域に分けて集計した⁴⁾。

次に、旧市街地商店街と都市全体の小売業の売場面積の推移を調査した⁵⁾。そして都市間の比較のため、調査時点の人口を調査し⁶⁾、比較指標は人口100人当たりの売場面積とした。郊外地域の商業環境については、都市全体から旧市街地商店街の指標を差し引いたものを用いた。

3-2 調査結果

大規模小売店舗の郊外地域への出店は1980年を境に増え始める。また郊外への出店量は、 $C > B > A$ となり、1990年以降、分類間の差は広がる傾向にある(図2)。

大規模小売店舗の郊外への出店が増え始める1979年を1とした1994年の売場面積の比を旧市街地商店街と郊外地域に分けての調査した結果は、平均値で比較すると、 $A > B > C$ となり、Aが唯一9%の増加となり、B、Cがそれぞれ2%、7%の減少となった(図3)。

郊外地域は全ての分類で30%以上の伸びを示しているが、Cの伸びが42%と最も大きく、A、Bはそれぞれ37%、35%とほぼ同じという結果となった。

3-3 調査結果のまとめ

調査結果を分類間で比較すると、大規模小売店舗の郊外への出店が伸びている分類ほど旧市街地商店街の売場面積が減少する傾向にある結果となった。

4. 都市間の比較と条件分析

4-1 商業環境に関する都市間の比較

旧市街地商店街の売り場面積が伸びている都市を最も多く含んでいるのはAで9都市中5都市で54%、Bは9都市中3都市で33%、最も少ないCは16都市中4都市で25%となった(表2)。

4-2 道路整備条件に関する分析

それぞれの都市の道路整備条件について比較してみると、旧市街地商店街の売場面積が伸びている都市は、どの分類においても、商店街が立地している旧街道に対する迂回路整備が殆ど全ての都市で1回以下であるのに対し、減少している都市は2回以上の迂回路整備が行われているものがAで4都市中2都市で50%、Bで6都市中5

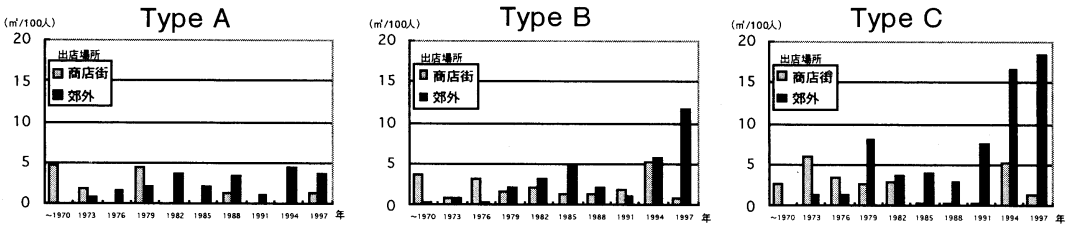


図2 大規模小売店舗の出店状況 (分類別1都市あたりの売場面積)

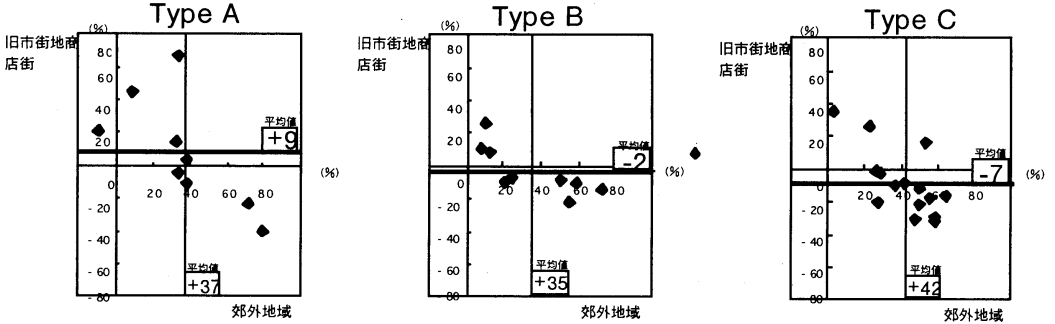


図3 小売業の売場面積の推移

$$\text{変化割合 (\%)} = \frac{1979\text{年の総売場面積}}{1994\text{年の総売場面積}}$$

表2 選定都市における商業環境の推移及び道路整備条件

Type	模式図	旧市街地における小売店舗売場面積の増減											
		増加率 (%)						減少率 (%)					
A		北海道松前町	鳥根県津和野町	長崎県平戸市	大分県杵築市	長野県諏訪市	京都府宮津市	長崎県鹿屋町	兵庫県赤穂市	福井県丸岡町			
		69 ①	46 ①	22 ②	15 ①	5 ①	4 ②	9 ①	22 ②	39 ①			
B		兵庫県出石町	山口県萩市	石川県加賀市			大分県臼杵市	香川県丸亀市	岐阜県八幡町	愛媛県宇和島市	鳥根県浜田町	長野県小種市	
		27 ①	11 ①	9 ①			6 ②	7 ②	9 ①	10 ②	12 ②	22 ②	
C		福井県小浜市	秋田県角館町	三重県上野市	愛媛県大洲市		大分県竹田市	福井県二本松市	三重県亀山市	兵庫県豊岡市	岐阜県高山市	新潟県新発田市	
		36 ①	27 ①	18 ①	0 ②		1 ②	9 ②	11 ②	17 ②	20 ②	30 ①	
						福島県白河市	岡山県津山市	山形県米沢市	熊本県人吉市	京都府福知山市	広島県三次市		
						7 ①	9 ②	16 ①	19 ①	29 ①	31 ②		

都市名
増減率
旧街道に対する迂回路の整備回数

都市で83%、Cで12都市中7都市で58%と、どの分類においても半数以上を占めているという結果が得られた。

表3に旧街道に対する迂回路整備の状況を示す。

4-3 考察

以上の調査、条件分析を整理すると、

- ①分類間の比較においては、都市間を結ぶ国道、すなわち旧市街地を含む既存市街地から郊外へ伸びる道路の本数が多いCほど大規模小売店舗の郊外立地が進み、旧市街地商店街の売場面積が減少する傾向がある。
- ②どの分類においても、旧街道に対する迂回路整備の回

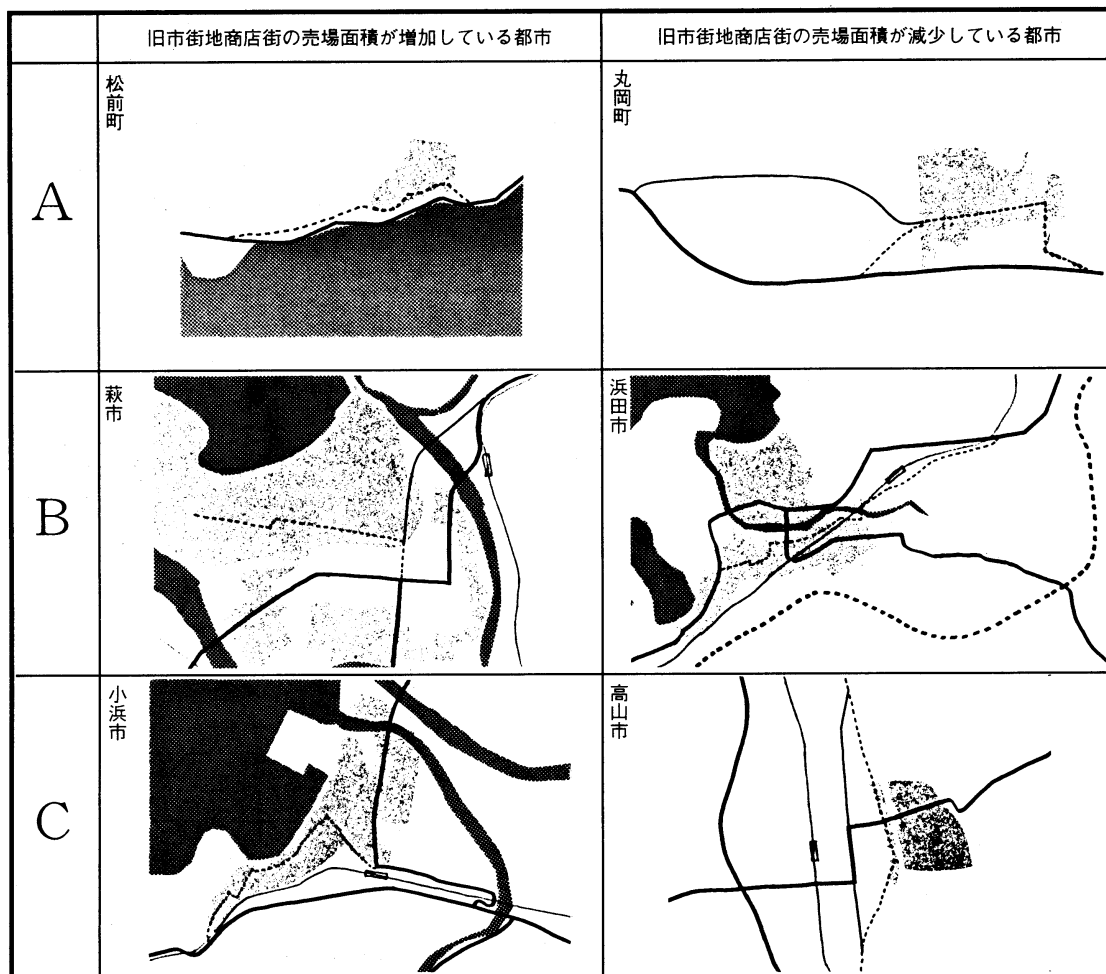
数が多い都市のほうが旧市街地商店街の売場面積の減少が大きい。

ということが言える。このことは、迂回路の整備回数が多く、その迂回路へのアクセス道路として働く旧市街地を含めた既存市街地から郊外へ伸びる道路の本数が多い都市すなわち、郊外への道路整備が面的に広がっている都市ほど旧市街地商店街の衰退が大きいと言い換えられる。

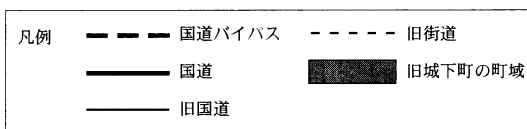
5. おわりに

5-1 まとめ

表3 旧城下町の町域と現在の道路整備状況



0km 1km



道路整備状況を条件とした都市の分類により、商業環境に傾向の分かれることが明らかとなった。旧市街地を含む既存市街地から郊外への道路整備が進んでいる分類ほど旧市街地商店街の衰退が大きく、その道路整備を面的に広げている要因として、迂回路整備とその道路へのアクセス性の良否であると考えられる。

5-2 今後の展望

空間的に限界のある旧市街地に対し、自動車利用による郊外への商業機能の移動は自然な流れであるが、これまでの郊外での道路整備がこうした流れに及ぼしている影響を個別都市において整理した上で、今後の具体的な対策を検討する必要があると考えられる。

<謝辞>最後に道路整備関連、商業統計データ、地元商店街等に関する情報を提供して下さいました関係各位の皆様へ感謝いたします。

<参考文献>

- 1) 早稲田大学佐藤滋研究室「101城下町リスト」
- 2) 香川勝俊「わが国における大型店の地域的展開- 資本競争を中心に-」地理化学39-3、1984、113-130
- 3) 浅村 廉「新道路法解説」、港出版合作社、1953
- 4) 東洋経済新報社「全国大型小売店総覧」、1996
- 5) 通産省「商業統計データ」、1979~1994

*1 早稲田大学

*2 早稲田大学大学院

*3 早稲田大学理工学総合研究センター助教授・工博

*4 早稲田大学教授・工博