

○ 東京理科大学 学生員 石 田 哲 哉
東京理科大学 正 員 菅 原 操

1 概説

首都圏の周辺における中小都市のうちには、商業の経営環境の大きな変化と、これに加えて近年の経済活動の低成長と相俟て、商業活動が停滞傾向の都市がある。

これらの都市の駅前商店街における、商業活動停滞の原因は、商店街としての態力が相対的に低下していることと、商店街への交通手段の不備が、主なものではないかと考えられる。表-1 分析の対象都市

筆者らは、熊谷市に例えとり、これらの要因のうち、交通体系の整備が、商店街の活性化とどのように関連するかにについて検討を行なった。

2 経済指標、交通指標から見た首都圏各都市の相対比較
熊谷市においては、近年駅前商店街の商業活動の停滞が顕著であり、その商業活動を阻害すると考えられる要素を列挙しているが、それらが熊谷市固有のものであるか、あるいは、首都圏各都市共通の問題であるかを、まず把握する必要がある。

そのため、まず首都圏各都市の商業活動水準を表現すると考えられる各種の統計指標を用いて、スクロ的見地から、これら各都市の相対的な比較を行なうことにした。

商業活動の水準を表現する指標としては、種々のものが挙げられるが、ここでは商業に関わる従業者数、店舗数、販売額などのいわゆる経済指標に加えて、商業活動を交えるいまひとつの大きな指標として、交通に関わる指標を用いることにした。

分析の対象とした首都圏各都市は、表-1 に示す 87 都市である。また各種の経済指標、交通指標を用いて予備的な分析を行なったのうち、これら指標のうち、表-2 に示す指標を用いて、主成分分析及バクスター分析を行なった。

商業活動に関する都市の性格を示す指標は、前述のように列挙があるが、主成分分析の結果の三つの特性値で、各都市の特性がかなりの程度表現できることがわかった。

- ① 第一主成分 都市面積当り商業従業者の数
- ② 第二主成分 人口1人当り商業業務施設数
- ③ 第三主成分 買物トリップにおける人口1人当りの鉄道・バスの利用者の数。

1. 川崎市	30. 野田市	59. 保谷市
2. 熊谷市	31. 佐原市	60. 福生市
3. 川口市	32. 式田市	61. 狛江市
4. 浦和市	33. 佐倉市	62. 東大和市
5. 大宮市	34. 習志野市	63. 清瀬市
6. 所沢市	35. 志村市	64. 奥久留米市
7. 本庄市	36. 鴻巣市	65. 多摩市
8. 岩槻市	37. 市原市	66. 植城市
9. 春日部市	38. 流山市	67. 秋川市
10. 狭山市	39. 八千代市	68. 横須賀市
11. 深谷市	40. 茂孫子市	69. 平塚市
12. 上尾市	41. 鎌谷市	70. 鎌倉市
13. 与野市	42. 君津市	71. 藤沢市
14. 草加市	43. 八王子市	72. 小田原市
15. 越谷市	44. 立川市	73. 茅ヶ崎市
16. 蕨市	45. 武蔵野市	74. 相模原市
17. 入間市	46. 三鷹市	75. 三浦市
18. 朝霞市	47. 青梅市	76. 桑野市
19. 志木市	48. 府中市	77. 大和市
20. 和光市	49. 沼島市	78. 厚木市
21. 新座市	50. 調布市	79. 伊勢原市
22. 富士見市	51. 町田市	80. 座間市
23. 上福岡市	52. 小金井市	81. 土浦市
24. 三郷市	53. 小千代市	82. 古河市
25. 千葉市	54. 日野市	83. 石岡市
26. 市川市	55. 東村山市	84. 竜ヶ崎市
27. 船橋市	56. 国分寺市	85. 下妻市
28. 木更津市	57. 国分市	86. 水海道市
29. 松戸市	58. 臼杵市	87. 取手市

表-2 分析に用いた指標

経済指標 関連	1. 人口密度
	2. 人口1人当り事業所数
	3. 都市の単位面積当り従業者数
	4. 人口1人当り飲食店商店数
	5. 都市の単位面積当り飲食店従業者数
	6. 人口1人当り飲食店年間販売額
	7. 人口1人当り小売業商店数
	8. 都市の単位面積当り小売業従業者数
	9. 人口1人当り小売業年間販売額
	10. 人口1人当り小売業販売場面積
交通指標 関連	11. 人口1人当り鉄道利用買物トリップ数
	12. 人口1人当りバス利用買物トリップ数
	13. 人口1人当り自動車利用買物トリップ数
	14. 人口1人当り徒歩・自転車利用買物トリップ数
	15. 人口1人当り買物トリップ全数

これらの特性値に基づくクラスター分析により、各都市の性格を分類すると、大別して住居型、準住居型、商業型の三つに分類することができる。(図-1)

この中で商業型都市について、更に買物トリップを含めて、人口1人当りのトリップが、鉄道、バスなど公共交通機関を利用する頻度が高い都市と、相対的に徒歩、二輪車によるものが多い都市とに分類される。前者に属する都市として、柏市、日野市、厚木市等がまた、後者に属する都市として、熊谷市、本庄市、水海道市等があげられる。

3 商業型都市の商業活動の把握

前章に抽出された商業型都市は、いずれも地域中核的色彩の強い都市であるといえるが、公共交通機関依存度の強弱によつて、それら大別して二分類される。

これら4市の買物トリップの状況は、表-3のとおりであり、買物パターンが二つのタイプで大きく異なることがわかる。

熊谷市においては、商業活動の停滞が、特に大きい。鉄道、バスによる買物トリップが小さいことは、より広域な地区からの買物、すなわち商圏の拡がり小さいことのみ一つの要因であることを示している。

4 交通体系の整備の問題

熊谷市周辺においては、鉄道、バスの利用が停滞し、自家用自動車の利用との間に悪循環が生じており、特に駅前商店街においては、路上駐車が多く、そのためバスが路線変更をせざるおえないような事態になり、このことも商業活動の停滞の一因となっていると考えられる。しかしながら一方買物交通においては、自家用自動車の活用は無視することができず、むしろこれを適切に設置された共同の駐車場に誘導することが重要である、この結果としてバス運営の内滑化が得られることにもなる。

5 バス運営による商業地の活性化

熊谷市の駅前商店街は、比較的広範囲に分布し、且つかつて運営されていたバスが、自家用自動車の路上駐車のために路線を変更した経緯もある。したがって、バスの走行環境を改善すること、買物客がバスを利用し易い状況を作り出すことが一つの解決策となる。そのため、商店街を循環するバスの導入を検討し更に、商店街のみでなく、市役所、病院などの施設も、ルートにとりこむか、またデマンド方式にすることなどが考えられる。

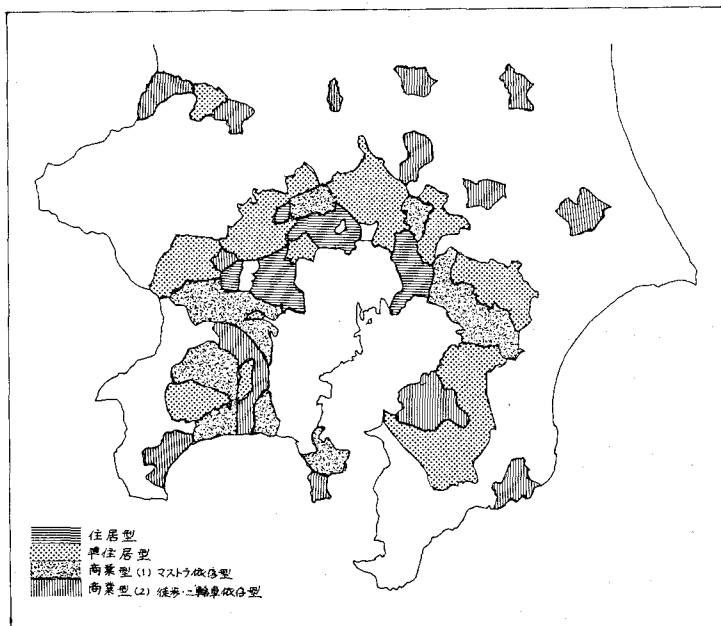


図-1 商業活動の面から見た首都圏都市の分類

表-3 分県別の買物トリップ数

市町村	人口 (1987)	買物トリップ数 (1987)	人口1人当り 買物トリップ数 (1987)	比率 (1987)				
				鉄道	バス	自動車	徒歩・二輪	
熊谷市	134,806	505,355	0.369	0.013	0.010	0.084	0.262	
本庄市	53,331	77,897	0.146	0.002	0.004	0.043	0.096	
日野市	145,448	491,277	0.338	0.024	0.013	0.060	0.241	
厚木市	145,372	407,877	0.281	0.019	0.034	0.066	0.162	