

道路交通環境が商業に及ぼす影響に関する研究

パシフィックコンサルタンツ(株) 正会員 関原敏裕
 埼玉大学 正会員 坂本邦宏
 埼玉大学 正会員 久保田尚

1. 本研究の背景と目的

中心市街地の商業集積地区の衰退が深刻問題になっているが、この衰退要因は中心市街地における道路や駐車場等の整備の遅れや、商業・流通形態やライフスタイルの変化等多様である。そこで本研究では埼玉県内の商業集積地区を対象とし、その発展・衰退に関わる様々な要因を分析した上で、特に道路交通環境の位置づけを見出すことを目的とする。

2. 埼玉県の商業集積地区に関する分析 マクロ分析

平成10年12月に埼玉県内の376商業集積地区を対象に立地環境、交通環境、商業的環境についてアンケート調査を実施した(有効回答数135)。商業集積地区の単位面積当たりの年間販売額とアンケート項目との関係を、多変量解析(数量化理論 類)を用いて分析した。重相関係数は0.583であり、立地環境特性(立地、幹線道路や駅からの距離)や利用者に占める歩行者の割合と歩行環境が大きな要因となっていることが分かった。しかし、道路・交通に関する項目については相関性が低く、共同駐車場の存在が売り上げにマイナスに影響してしまうといった一般常識に反する結果になった。従って同じ埼玉県内でも商業集積を取り巻く環境により傾向に違いがあると考えられ、4つの立地特性(駅周辺型、市街地型、住宅型、ロードサイド型)に分類し、立地特性別に道路・交通に関する項目に対して同様に多変量解析を行った。その結果、ロードサイド型は他の型と異なり、車主体の環境を備えることで販売額が高くなっていった。駅周辺型・市街地型は各店舗が駐車場を持つのではなく収容力のある共同駐車場があると販売額が高くなっているが、ロードサイド型は各店舗に車で直接アクセスできるような独自の駐車場があると販売額が高く、他との違いがはっきりしている(図1)。尚、立地特性別の数量化理論 類による重相関係数、各アイテムの偏相関係数を表1に示す。

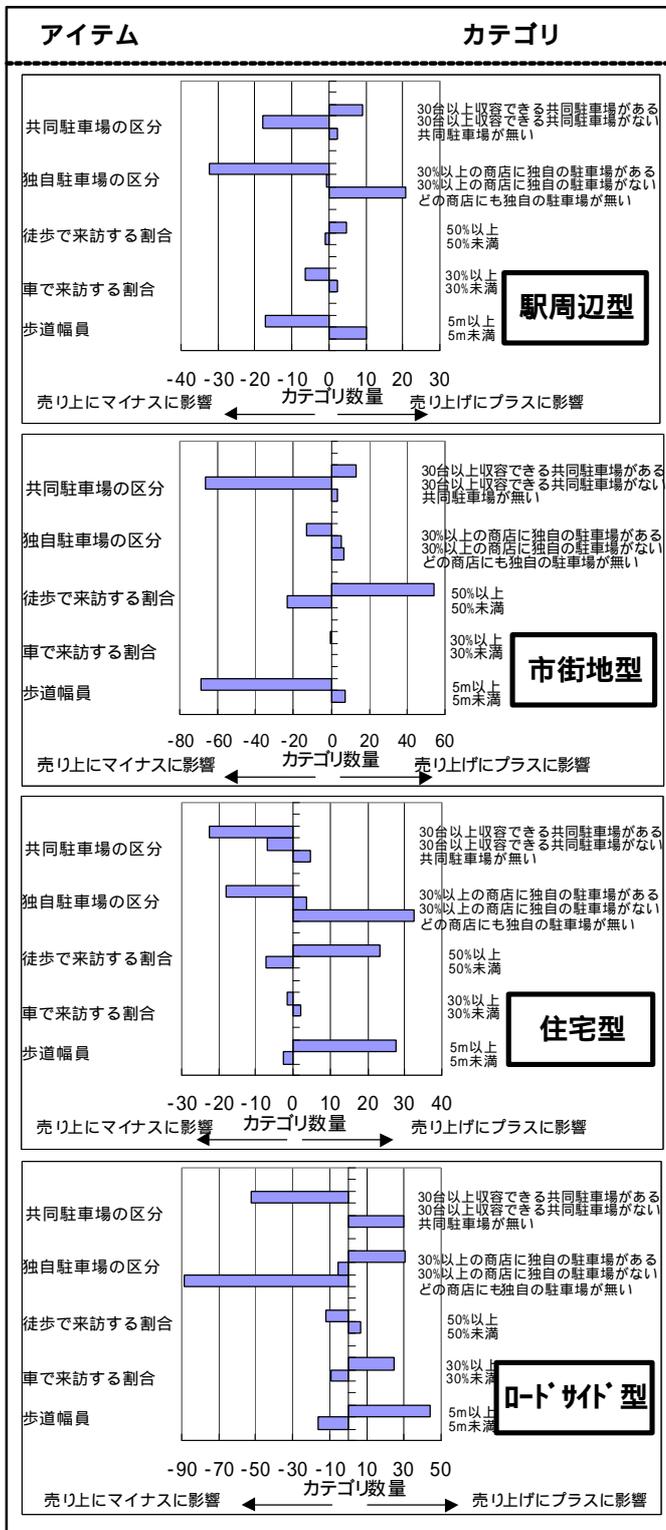


図1 立地特性別の数量化理論 類の結果

キーワード：数量化理論 類、商業集積地区、商店街、道路交通環境

連絡先：〒338-8570 埼玉県浦和市下大久保 255 TEL/FAX：048-855-7833

表 1 立地特性格別の数量化理論 類による重相関係数と各アイテムの偏相関係数

立地特性	重相関係数	アイテム	駅周辺型	市街地型	住宅型	ロードサイド型
駅周辺型	0.426	共同駐車場に関する区分	0.187	0.539	0.391	0.378
市街地型	0.737	独自駐車場に関する区分	0.307	0.233	0.692	0.376
住宅型	0.775	徒歩で来訪する割合	0.051	0.629	0.455	0.073
ロードサイド型	0.629	車で来訪する割合	0.099	0.004	0.067	0.203
		歩道幅員	0.242	0.471	0.366	0.259

3. 道路交通環境改善の商業に及ぼす影響 ミクロ分析

マクロ分析の重相関係数から、駅周辺型の売り上げと道路交通に関する要素とはあまり関係が無いといえる。しかし現状では駅周辺の道路交通に関する問題は深刻であり、必ず道路交通の影響はあると思われる。従って近年道路交通環境の改善が行われた駅周辺型の立地条件にある2商店街（大宮一番街商店街、北浦和西口銀座商店街）について、道路交通に関して調査することにした。大宮一番街商店街は平成5年から6年にかけてアーケードの改修工事とカラー舗装の張り替えが行われ、北浦和西口銀座商店街は平成4年から平成5年にかけて歩車共存道路の整備が行われている。平成12年1月に商店街に所属する店舗に対しアンケート調査を行った（有効回答数：大宮一番街商店街15、北浦和西口銀座商店街26）。道路環境の改善後にその改善をきっかけとして営業時間の延長やチラシ・広告を配る、ワゴンセールの実施などといった新たな取組みを大宮一番街商店街では50%の店舗が、北浦和西口銀座商店街では62%の店舗が行っていることがわかった。また商店街に影響を与える要因としては、両商店街で「景気」と答える回答が最も多く、一方で道路環境的要因は影響力が低いという回答が最下位であった（表2）。しかし年間販売額や歩行量は、両商店街共に整備後の平成7年から増加している（図2、図3）。駐車場に関しては立地条件の面からも、両商店街でその影響力に大きな違いがあることも明らかである。

4. 結論

マクロ分析では、道路交通環境が与える影響はその立地条件により違ってくることがわかった。ミクロ分析では同じ駅周辺型商店街でもその地域の条件により望まれる道路交通の環境が違うということがわかった。またアンケート調査から、店舗で働いている人々にとって道路環境の影響力は他の要因（景気など）に比べて小さいということがわかった。しかし、一方で各店舗はこの道路環境改善をきっかけとして新たな取組みや改装を行う傾向があり、道路環境の改善は商業集積地区の活性化へ確実に影響を与えているといえる。

本研究では、ロードサイドのように広範囲に商店が点在し密集していない地域と、駅前のような商店が狭い地域に密集している地域（いわゆる商店街）を一緒に扱えるようにするため、商業集積地区という言葉を定義した。

参考文献

- 前田 進：中心市街地商店街の活路（生き残る街と商業の技術と戦略）ぎょうせい
 通商産業大臣官房調査統計部：商業統計表 立地環境特性格別統計編（s60,s63,h3,h6,h9）
 大宮市：大宮市中心商業地歩行量調査結果報告書（h1,h4,h7,h9）
 浦和市：浦和市商業基本調査報告書（h1,h4,h7,h10）

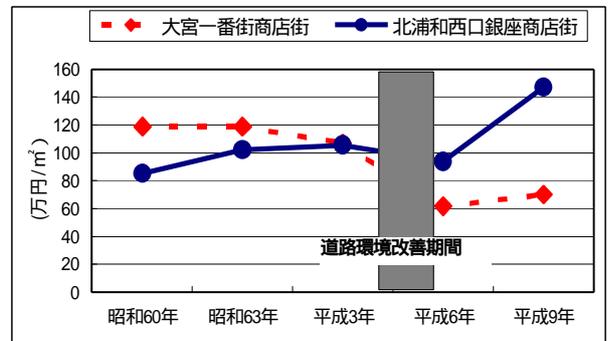


図2 単位面積あたりの年間販売額の推移
 舗装の張り替えが行われ、北浦和西口銀座商店街

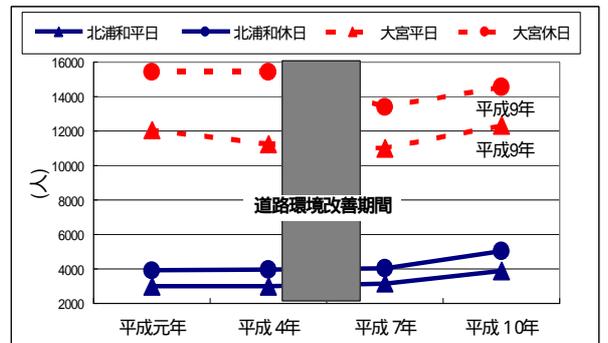


図3 両商店街の歩行量の推移（平日・休日）

表2 商店街に影響を与える要因

大宮	北浦和
1, 景気	1, 景気
2, 大型店(良)	2, 駐車場
3, 品揃え	3, イン活動
4, イン活動	4, 品揃え
5, 後継者問題	5, 大型店(良)
6, 大型店(悪)	6, 大型店(悪)
7, 駐車場	7, 後継者問題
8, 道路環境	8, 道路環境