

# 地方都市における商店街の現況に関する 調査研究

## — 呉市中通商店街通行量調査を通して —

今田寛典\*

Research on Activities and Stagnations of Shopping District in Local Cities  
-Survey of Pedestrian Traffic Volume at Kure Naka-Dori Shopping Mall-

Hirofumi IMADA

### 要旨

本調査研究は、呉市中通商店街から本学ネットワーク社会研究センターが受託した調査研究の報告である。

調査研究の目的は、呉市および中通商店街が取り組んできている商店街活性化事業の効果を計測するための通行量調査を行い、商店街の現状と課題を明らかにすることである。

平成 23 年 12 月 2 日金曜日、4 日日曜日の両日午前 9 時から午後 8 時までの 11 時間通行量を調査した。

結果として、商店街の一部には、22 年調査と比較して若干の通行量増が認められたが、減少傾向に歯止めはかかっていないようだ。

### キーワード

商店街, 歩行者交通, 空き店舗, バリアフリー, 再生, 高齢社会

#### 1 はじめに

行政当局や商店街にとって都市部の衰退は古からの大きな課題となっており、多くの都市が、また商店街自身が様々な試みを行ってきている。

都心部再生に関してはアメリカのミネアポリスのニコレットモール (Nicollet Mall) (Roberto Brambilla and Gianni Longo, 1979) は大変有名である。都心部のメインストリートから自動車を締め出し、歩行者占有空間とし、低速で走行する公共交通だけが通行できるトランジットモールを導入した。この結果、都心部に多くの買い物客が回帰してきた。

---

\* 広島文化学園大学大学院 社会情報研究科

Graduate School of Social Information Science, Hiroshima Bunka Gakuen University

このトランジットモールは、ヨーロッパの多くの都市（今田，2005）でも行われている。日本においては、モール自体は多くあるが、トランジットモールの事例はほとんどない。

さらに、商店街再生の取り組みとして多くの例を見ることができる。広島市都心部の並木通商店街再生（今田，1991）もその一つである。最近では、高松市の丸亀町商店街（太田弘子，2009）を挙げることができる。

一方、高齢社会における商店街としてはイギリスミのルトンキーンズのショップモビリティが知られている。高齢者に焦点を絞り、高齢者にとって魅力的な街づくりを行った。商店街のバリアフリーを徹底的に進め、来訪した高齢者買物客が安心して快適に買物ができるよう商店街づくりを行った。この結果、商店街には多くの高齢者が来店することとなり、同時にバリアフリーの進んだ商店街には高齢者以外の買物客も来店する結果となった。

こういった中、呉市の行政および商店街も危機感をもち、さまざまな取り組みを行ってきている。平成21年呉市中通商店街は、国土交通省の商店街活性化事業の支援を受けて『商店街を活用したコミュニティ空間形成事業（平成21年10月～26年3月）』（国土交通省ホームページ）を実施している。この事業効果の計測が求められるところである。

本調査研究は、呉市中通商店街から受託した調査研究の報告である。なお、受託研究は5年継続される。

## 2 研究の方法

### (1) 呉市中通商店街の概要

まず、呉市中通商店街の位置を示した概略図を図-1に示す。

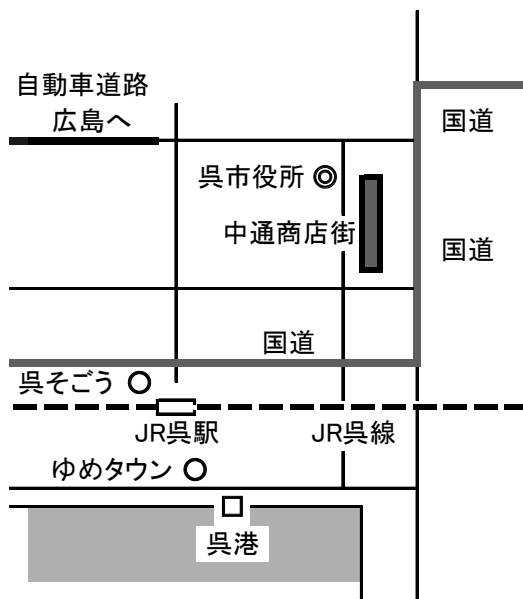


図-1 中通商店街が立地している概略図

中通商店街は、呉市の交通ターミナルである JR 呉駅より北東 600m に位置し、徒歩で 9 分程度のところである。

JR 呉駅は、JR はもちろん、呉市内を運行する路線バスのほとんどが起終点とするターミナルである。また、旅客船の呉港とも隣接している。

中通商店街は南北に延長 480m 程度であり、平日は午後、休日は午前より歩行者専用空間となる。この商店街には、飲食、衣服、装飾、娯楽等の業種が立地している。その他に、駐車場、閉鎖した店舗、テナント募集等も多くみられる。さらに、呉市役所が一区画隔てて立地しており、呉市内最大規模の商店街である。

しかしながら、昭和 51 年に JR 呉駅舎が駅ビルとして立替えられ、多くのテナントが入る商業施設となった。さらに、昭和 54 年には呉駅前周辺地区の基本構想が策定され、再開発事業が実施されるに至った。平成 2 年には JR 呉駅の西側に隣接して都市型百貨店呉そごうが開店した。また、平成 16 年には JR 呉駅南側にショッピングセンターゆめタウン呉が開店した。呉市最大の交通ターミナルである JR 呉駅周辺が一つの商業地域を形成している。一方、中通商店街は JR 呉駅より北東に位置し、上述したように徒歩 9 分程度に位置している。地理的には不利な状況になっている。

元々、商店街の魅力向上を目指して商店街 480m アーケードが設置され、雨天時の買い物も快適である。さらに、ストリートファニチャーが数多く設置されているのも大きな特徴であった。平成 22 年 3 月に国土交通省の商店街活性化事業補助を受けてアーケードがリニューアルされた。

## (2) 調査研究の狙い

古くからの商店街である中通商店街は、上述したように JR 呉駅周辺の 1990 年以降形成されてきた商業地域に購買客が奪われ、また昨今の JR の呉・広島間の快速運行、さらに呉・広島間の自動車道路開通により交通時間が大幅に短縮され、買い物客がさらに広島に奪われている。

このため、呉市と商店街は、平成 21 年『国土交通省の認定を受けた商店街を活用したコミュニティ空間形成事業』を実施してきている。事業の内容は、以下に示す 4 つあげられている。

- (1)アーケード改修
- (2)高齢者コミュニティセンター開設
- (3)天候に左右されないイベント開催
- (4)ヤマトギャラリー零整備（ヤマトミュージアム来訪者の商店街への回遊）

特に、前 2 者は継続して商店街への来訪者増加を期待した事業であり、その効果を計測することが求められる。

そこで、商店街通行量を調査して過去の調査データと比較し、商店街の現状と課題を明らかにすることが本調査研究の最大の目的である。

(3) 調査とその方法

調査地点は、図-2 に示されている 16 地点とした。商店街は 9 街区に分割されているが、

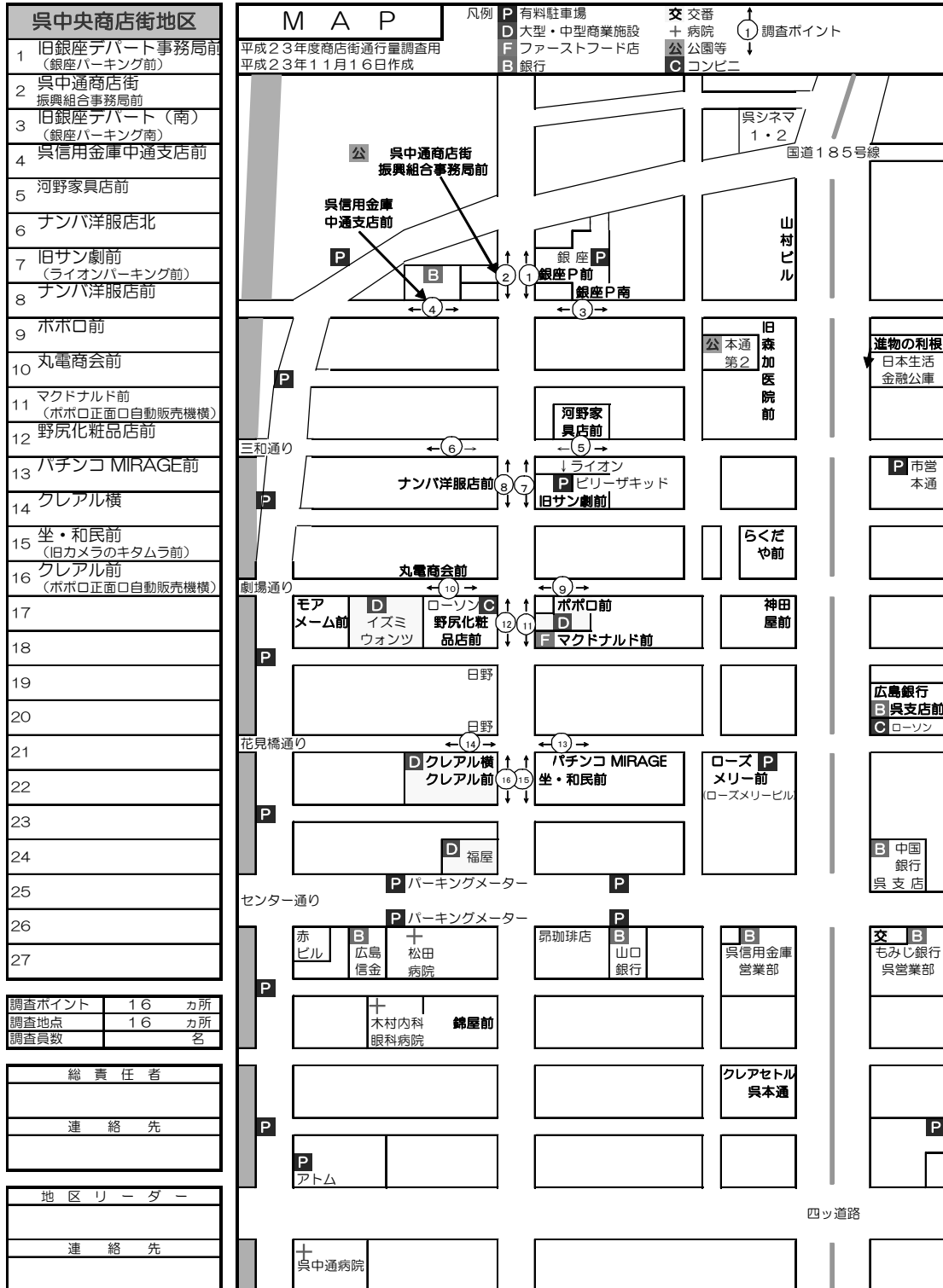


図-2 呉市中通商店街通行量調査地点の概要

街区毎の通行量の変動を代表する 4 街区を選定し、調査地点とした。さらに、その街区に交差する街路からの流入・流出通行量も調査する。なお、商店街は広幅員であるため、1つ街区について 2 名の調査員を配置し、街路を 2 分割してそれぞれの区域を通過する歩行者と自転車をカウントする。

23 年 12 月 2 日金曜日の平日と 12 月 4 日日曜日の休日 2 日間者通行量を調査した。調査対象としては、小学生以上としている。小学生より小さい子どもは保護者と同伴が多いので、保護者でカウントされている。同時に、9 街区毎に店舗の開閉状況、ストリートファニチャー、駐輪・駐車状況も調査した。

### 3 結果と考察

#### 3-1 商店街来訪者の経年変化

##### (1) 呉中央商店街地区来訪者

昭和 59 年には、呉中央商店街地区の調査地点全体では休日 250,000 人、平日 180,000 人ほどの来訪者がカウントされている（呉商工会議所資料）。しかし、平成に入ってから、減少の一途をたどっている。

##### (2) 呉中通商店街来訪者の経年変化

前述したように今回の呉中通商店街地区の調査は 16 地点で行われた。今回の調査した来訪者と過去の来訪者を比較するため、今回の 16 地点の資料のみを用いて比較考察をする。図-3 は、休日と平日の交通量の経年変化を示している。

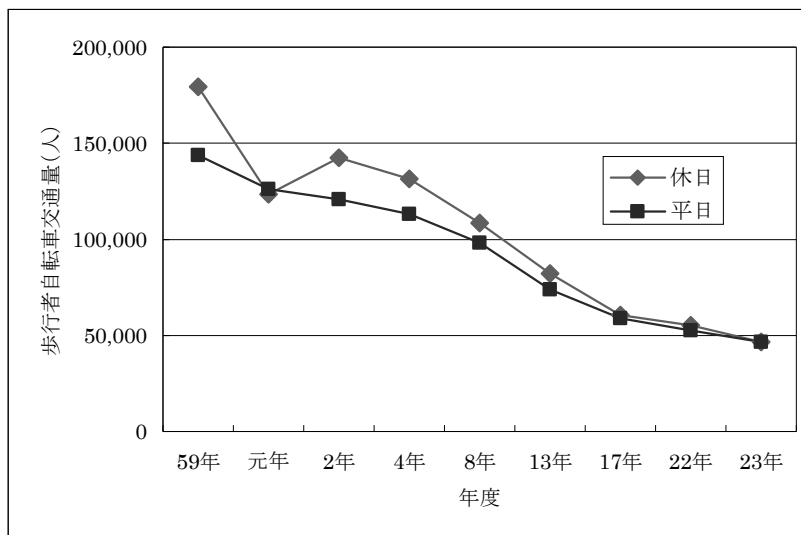


図-3 呉中通商店街への来訪者の経年変化（調査地点でカウントされた総数）  
平成 23 年に調査した地点のみを対象としている

呉中通商店街への来訪者は、呉中央商店街地区全体への来訪者と同じように昭和 59 年の休日 20,000 人、平日 15,000 人近くいたが、平成以降は減少している。平成 23 年には休日、平日ともに 5,000 人程度まで減少した。

また、平成 10 年代半ばまでは休日の来訪者が平日より多かったが、最近では、休日、平日との差は見られない。

(3) 調査地点別来訪者の経年変化

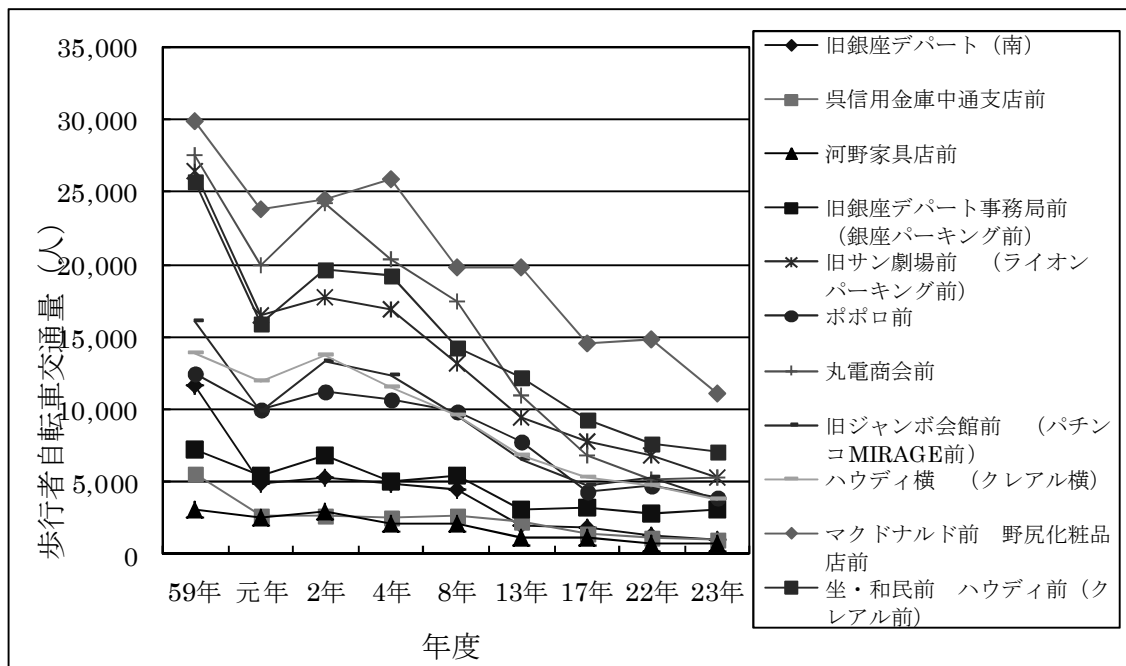


図-4 調査地点別休日交通量の経年変化

図-4、5 は、今回の調査地点別交通量の経年変化を示している。いずれの地点も休日、平日ともに来訪者は大きく減少してきているが、中通商店街振興組合前 (旧銀座デパート事務局前) の 23 年平日の交通量が、平成 22 年のそれよりも 50% 程度増加している。さらに、休日についても、平成 23 は 22 年よりも若干増加している。

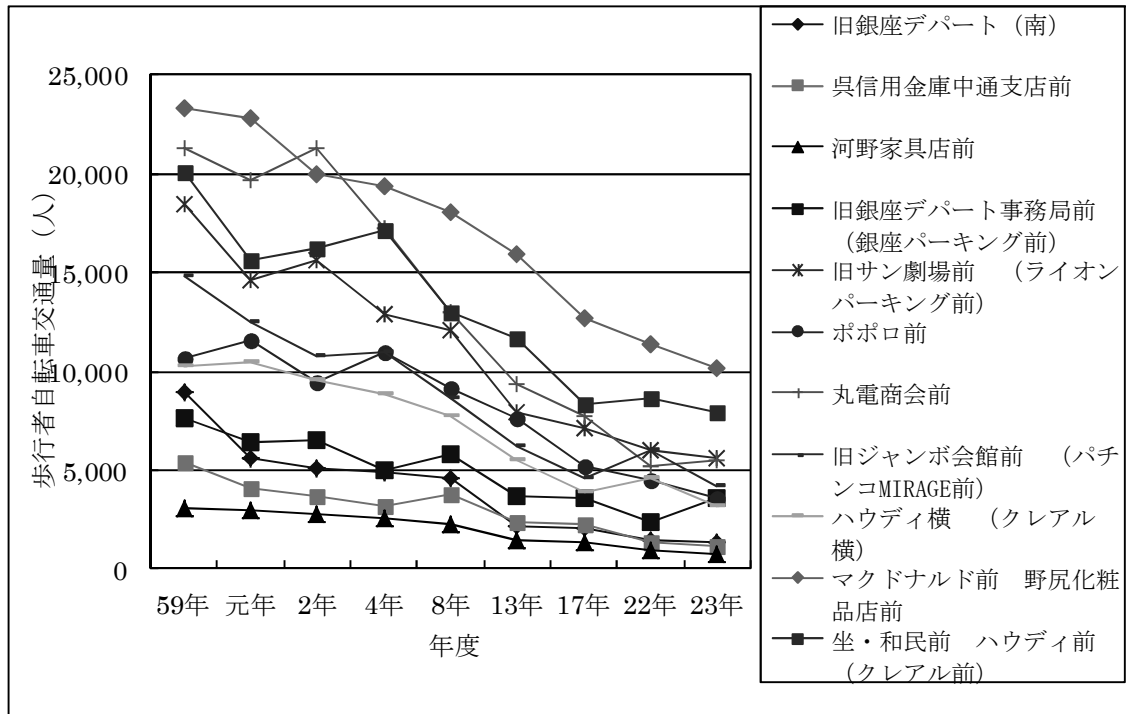


図-5 調査地点別平日交通量の経年変化

3-2 平日・休日の歩行者通行量

(1) 平日金曜日(12月2日)の交通量

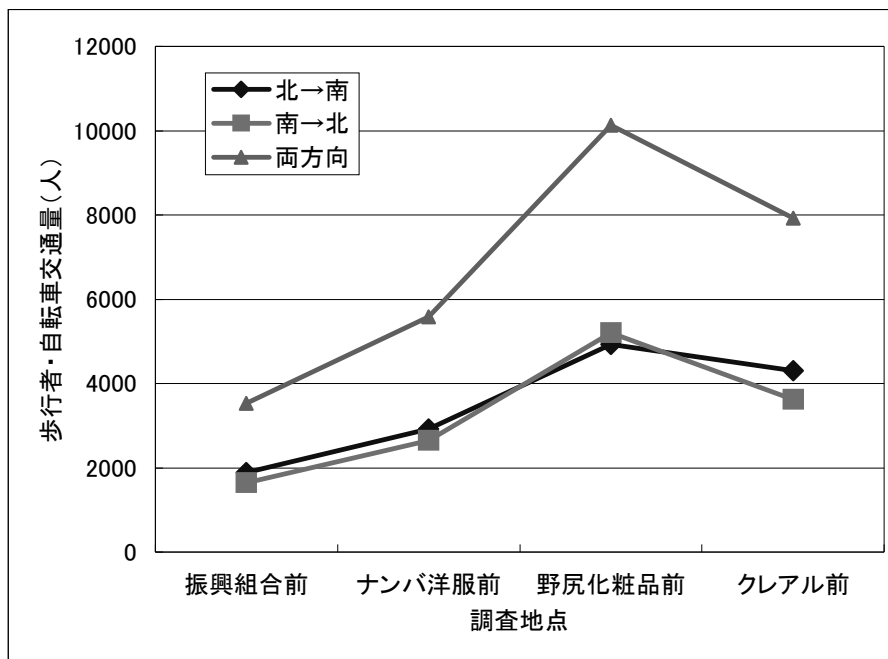


図-6 12月2日金曜日における調査地点別11時間歩行者自転車交通量

図-6 は、平日の商店街の調査地点別 11 時間歩行者自転車交通量を示している。中通商店街の一番北側に位置する振興組合前の南北両方向交通量は 3,534 人/11 時間、ナンバ洋服店前が 5,578 人/11 時間、野尻化粧品前が 10,135 人/11 時間、一番南側のクレアル前が 7,921 人/11 時間であった。

野尻化粧品前の街路にはマクドナルドが立地しており、帰宅中の高校生が立ち寄っているのが交通量を押し上げている一原因であろう。

商店街の北側よりも南側の交通量が多いのが顕著である。これは、商店街の南側にはバス停があり、商店街へのアクセスは良好である。一方、北側にはバス路線は通っておらず、さらに、山側に向かって市街地が広がり、高齢者にとって傾斜地の交通は困難である。

商店街の中での南方向および北方向それぞれの交通量には大きな差は認められない。

(2) 日曜日 (12 月 4 日) の交通量

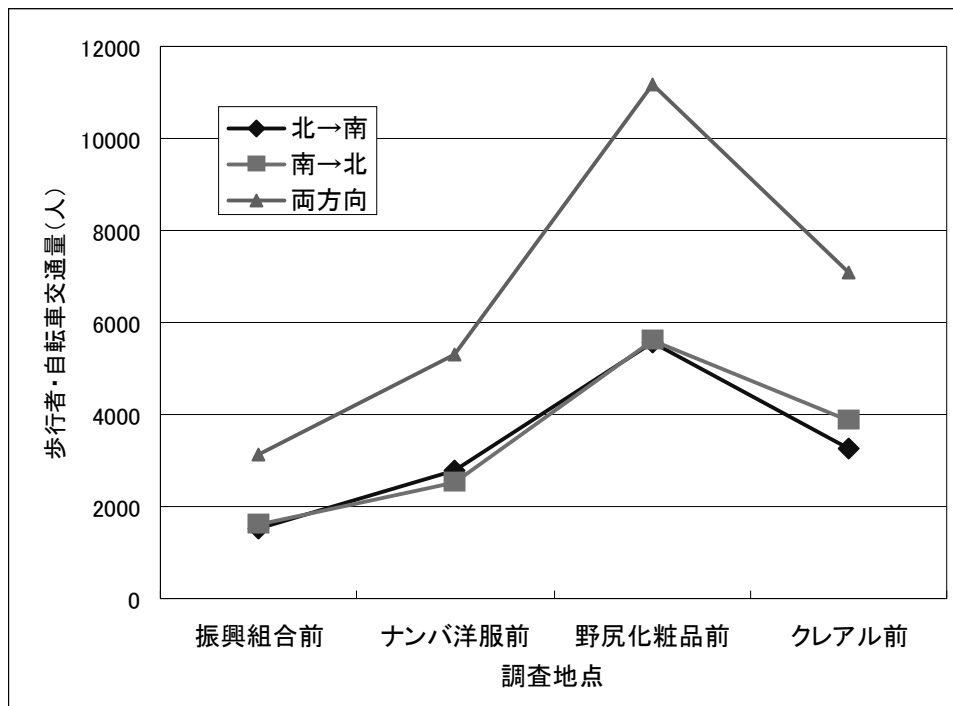


図-7 12 月 4 日日曜日における調査地点別 11 時間歩行者自転車交通量

図-7 は、休日のアーケード通の調査地点別 11 時間歩行者自転車交通量を示している。やはり、野尻化粧品店前の交通量が 11,175 人/11 時間であり、他の調査地点より最大で約 9,000 人弱、最小でも 5,000 人程度も多い。この地点には、シネマコンプレックス、雑貨、飲食店などが入居したビルが立地し、比較的広範囲の年代の人たちが集まっている。



(3) 平日と休日の交通量比較

図-8 は、平日と休日の交通量を調査地点別に比較したものである。平日と休日の間の差は、ほとんど認められない。

一般的には、平日よりも休日の通行量方が有意な差が多い。休日には、私たちはおしゃれをして買物自体よりも商店街を散策してさまざまな情報を収集することを目的に出かける。そのためには、呉の商店街の魅力が乏しくなっているのではないかと考えられる。平日には1日24時間の時間を仕事、学習などの活動に費やされ、自由に使うことができる時間が短い。一方、休日には自由に使える時間が増え、多少交通時間を要しても魅力度の高い地域に出かけてしまう。呉市の場合、JR、自動車、高速バス等で30分もあれば、広島市の都心部まで行くことができる。この事情が大きいと考える。

商店街がいかに魅力度を上げるか大変な課題である。

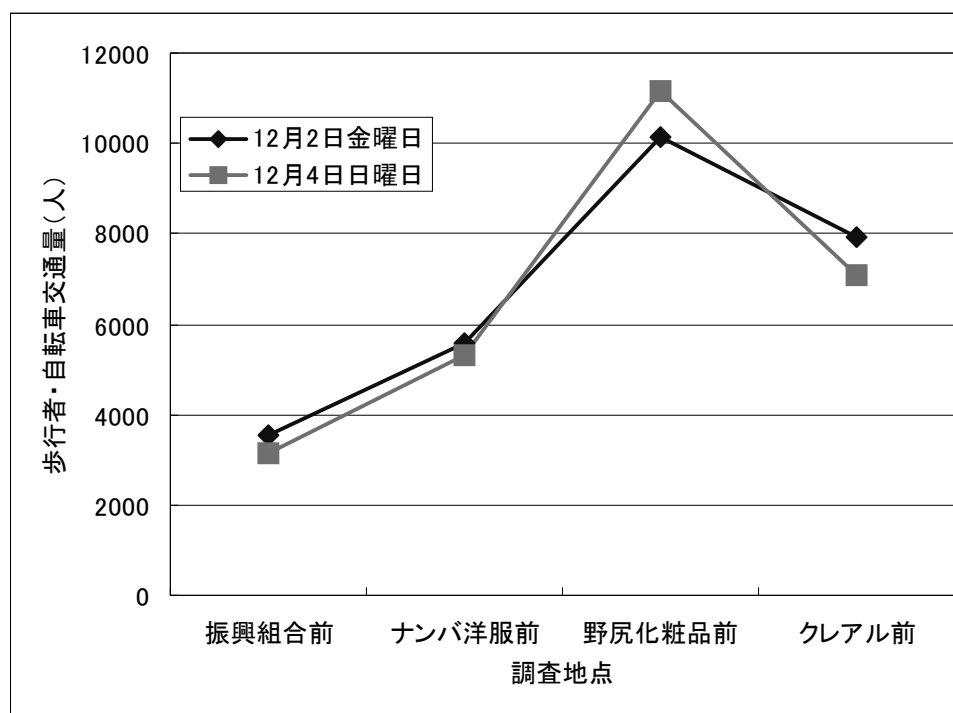


図-8 平日休日・調査地点別 11 時間歩行者自転車交通量の比較

3-3 店舗閉鎖と歩行者通行量

(1) 街区別商店の営業の現状

図-9 は、休日における街区別商店の営業状況を示している。

図中の営業率とは以下のように定義している。

$$\text{営業率 (\%)} = \text{営業中の商店の間口総延長} / \text{街路延長} \times 2 \times 100 \quad (1)$$

ただし、1階部分のみを対象としている。これは、歩行者の視野での状況を重視したことによる。

**街区1**

クラブ	中華レストラン	駐車場	モスリン堂 閉	たばこ
-----	---------	-----	---------	-----

**1階部分営業率:65.6%**

Hara 洋服店	Peare高齢者教室	花かご 雑貨店
----------	------------	---------

**街区2**

駐車場	喫茶 閉	駐車場	テナント募集	Kids洋服	カレー工房 閉
-----	------	-----	--------	--------	---------

**1階部分営業率:21.8%**

2階美容院	陶器店	居酒屋 昼閉	テナント募集 2階お好み	居酒屋 昼閉 夜開	薬局
-------	-----	--------	--------------	-----------	----

**街区3**

ゲームセンター	電気産業	居酒屋 昼閉	寝具店	シャツター	靴店
---------	------	--------	-----	-------	----

**1階部分営業率:50.9%**

パチンコ	駐車場	ペット 閉	ベンリヤ 閉	テナント募集
------	-----	-------	--------	--------

**街区4**

パチンコ	駐車場
------	-----

**1階部分営業率:57.1%**

たばこ	時計店	テナント募集	焼き肉 昼閉	洋服店	バッグ	宝石店
-----	-----	--------	--------	-----	-----	-----

図-9 その1 街区別商店の開閉状況

街区5

駐車場	宝石店	シャッター	居酒屋 昼閉	喫茶店	金券ショップ	印鑑	洋服プチワールド
-----	-----	-------	--------	-----	--------	----	----------

1階部分営業率:82.9%

メガネ店カワベ	メガネ店 新生堂	おもちゃみどり屋	洋服店	ソフトバンク
---------	-------------	----------	-----	--------

区画6

刃物店	菓子饅頭	喫茶Tully's Coffee	Popolo 4階映画館	マクドナルド
-----	------	------------------	--------------	--------

1階部分営業率:75.9%

ローソン	テナント募集	1階入口 2階居酒屋	化粧品店	女性サロン	駐車場
------	--------	---------------	------	-------	-----

区画7

洋服Hara	洋服店	鮮魚店	食品店閉	洋服店	化粧品店	合鍵店	自販機
--------	-----	-----	------	-----	------	-----	-----

1階部分営業率:94.4%

パチンコ	ギフト店	海産物店	パチンコ・ゲーム
------	------	------	----------

区画8

居酒屋ワタミ昼閉	テナント募集	テナント募集	洋服店	靴店
----------	--------	--------	-----	----

1階部分営業率:63.8%

薬セガミ・ダイソ・高齢者教室等複合ビル	花屋
---------------------	----

区画9

薬局みのる	食堂	書店	薬局閉	洋服店	テナント募集
-------	----	----	-----	-----	--------

1階部分営業率:71.8%

中央薬局	テナント募集	お茶屋	福屋デパート呉店
------	--------	-----	----------

図-9 その2 街区別商店の開閉状況

図-10 は、図-9 の街区別営業率を折れ線グラフに示している。95%近い街区から 22%程度まで大きく変動している。平均でみると商店街総延長の 35%が空地（主に駐車場として利用）、閉鎖した店舗、昼間休業（主に居酒屋）等である。商店街としては、寂れた景観を呈していると言えよう。なお、ゲームやパチンコ等の施設は、街路側は窓のほとんどない状況であり、活気のある景観には好ましくない。店内の状況が歩行者からも伺えるような工夫が望まれる。これは、飲食店も同様である。

また、図-11 は営業率と通行量との関係を示している。やはり、営業率の高い街区の通行量は多い結果となっている。もちろん店舗の営業内容、店舗の質が大きな要因であること

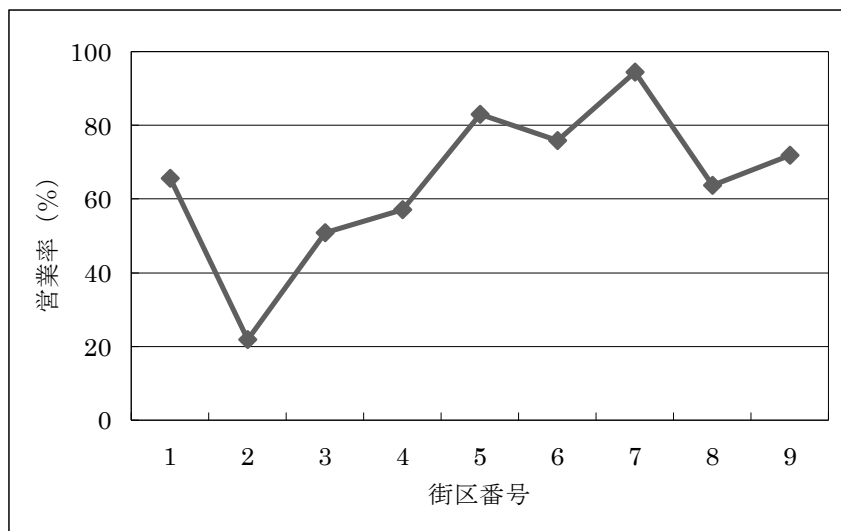


図-10 街区別商店の営業率の状況

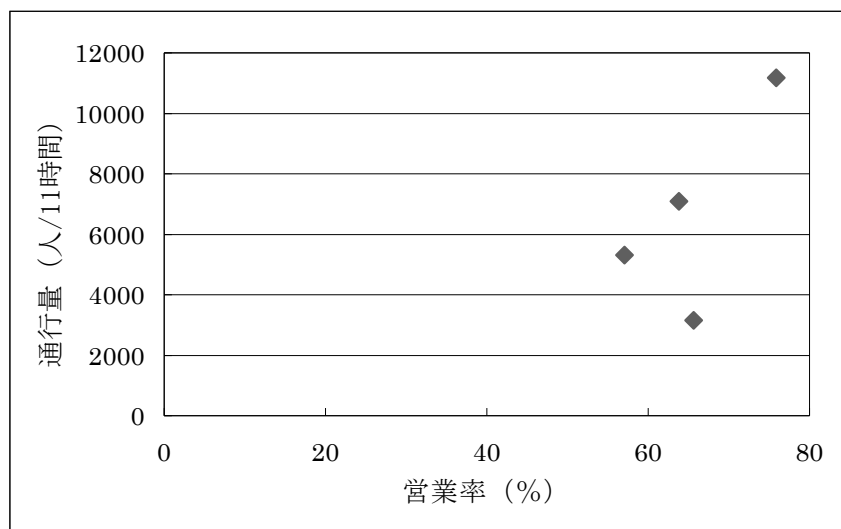


図-11 街区別商店の営業率と通行量との状況

は言うまでもない。店舗所有者が商店経営希望者に貸すことも検討する時期に来ているのではないか。

商店街振興組合や商工会議所が積極的に所有者と借り手との仲介、さらに物件の紹介等をするが望まれる。さらに、行政の支援が重要と考える。

## (2) 街路上のストリートファニチャーの現状

写真-1 から 2 はストリートファニチャーの現状を示している。

商店街を縦断するように配置されたストリートファニチャーは、一つの店舗から街路の向かい側に在る店舗への移動を妨げる。すなわち、商店街の横方向のウィンドウショッピングを妨げている。また、老朽化と維持管理の問題もある。常に良好な状態に保つよう各店舗が努力することが求められる。



写真-1 連なった花壇と植樹



写真-2 花壇・彫刻・大型バイク

### (3) 高齢者施設と歩行者交通量

国土交通省の認定を受けた商店街を活用したコミュニティ空間形成事業の一環として 2 つの施設が活動を開始している。一つは街区 1 の Peare 高齢者教室であり、他の一つは街区 8 の複合ビル 4 階の文化・スポーツ交流施設である。

図-5 でも示されているように街区 1 においては、平日通行量は 22 年時よりも 23 年時の方が 50% 増加 (2,348 人/11 時間が 3,534 人/11 時間に増加) した。他の地点が減少しているのと比較すれば、明らかに高齢者教室の効果と言える。また、休日においても同様であり、22 年時 2,782 人/11 時間が 23 年時 3,144 人/11 時間となっている。

一方、街区 8 の複合ビル 4 階の文化・スポーツ交流施設効果は有意とは認められなかった。

### (4) 商店街の駐輪実態

写真-3 は商店街の駐輪状況を示している。街路の有効幅員を大きく減少させている。また、多数の自転車が連なって駐輪している。さらに、バイクが比較的多く、大型二輪車も駐車しているのが見受けられる。自転車のほとんどは乗車の状態で通行しており、押して歩く者はほとんど見受けられない。



写真-3 駐輪の行列



写真-4 商店街を交差する道路と駐車車両

写真-4 は商店街と交差する街路との交差部分の写真である。

交差部内の駐停車車両が存在する。また、商店街を横断する交通量も多くあり、交差点通過速度も歩行者専用空間を横切る車両としては高速な車両が多いことにも注目すべきである。

(5) 商店街のバリアフリー

図-13 は商店街の横断面を示している。写真-5、6 は路面の状況の一場面を示している。

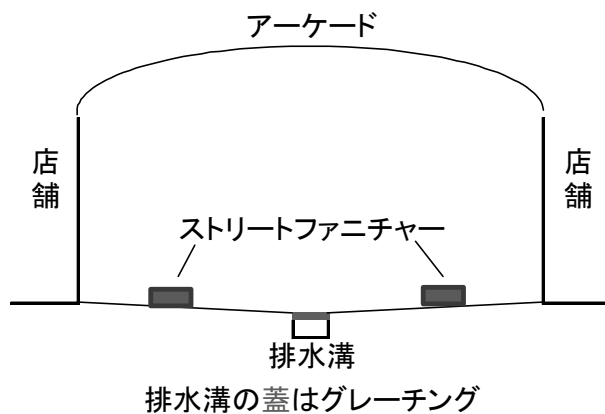


図-13 街路の横断面



写真-5 レンガ舗装の破損状況





写真-6 街路の中央に配置された排水溝と排水溝を覆うグレーチング

街路の中央部に排水溝が設置され、排水溝はグレーチングで蓋かけされている状況である。高齢者にとってグレーチングは躓きの一因となる。また、路面はレンガ舗装である。しかしながら、平日の午前中は自動車通行できるため、レンガの剥がれ、損傷が数多くみられる。

#### 4 まとめ

最後に、呉市中通商店街の通行量調査および商店街の活況度を調査した結果から、現在商店街が直面している課題と対策を考察する。

(1) 同じ商店街の中であっても、やはりシャッターを降ろしている店舗が多い街区の通行量は少なくなる。商店街営業活動している店舗が多く連なっていること自体が重要である。閉鎖している店舗の活用が今後の課題である。商店街組合、商工会議所、さらに行政が出店希望者と店舗保有者との間を仲介することも必要となる。

(2) 2009年呉市が、人口15万人以上の都市の中で高齢化率が1位(中国新聞, 2009)となった。非高齢者の場合、休日の買い物は魅力度の高い広島市で行い、呉市の商店街での買い物客は減少してきている。一方、高齢者にとって広島への買い物は大きな負担となり、まして呉市の市街地は山側へ広がっており、高齢者の商店街への交通は容易ではない。高齢者が商店街まで行く交通が確保されれば、商店街に行きたい高齢者は多い(今田寛典, 2010)。

(3) 商店街の環境を改善することが重要である。路上に列をなした駐輪、路面の破損、老朽化したストリートファニチャー、自転車の走行、商店街を交差する走行車両など検討課題は多い。徹底した商店街のバリアフリー、外から店舗の中が見える店舗の改善など検討することが求められる。イギリスのミルトンキーンズは手本になるのではないだろうか。

#### 謝辞

最後に、通行量調査に協力してくれた多くの学生の皆さんに謝意を表します。

#### 参考文献

Roberto Brambilla and Gianni Longo (1979) , Pedestrian Areas: Notes on Their Successes and Failures, *New Transport System in The World*, pp.33-36.

今田寛典 (1992), 商店街の活性化を期待した地元住民主導まちづくり, 日本都市計画学会都市計画論文集, No.27, pp.475-480.

今田寛典 (2005), ドイツの都市交通政策に関する調査研究、社会情報研究 (呉大学社会情報学部紀要), Vol.9, pp.57-71.

太田弘子 (2009), 日本経済再生のシナリオ, 新・黒船の世紀-グローバル化時代の経済戦略, NTT 出版, pp.56-58.

中国新聞 (2009)、呉市の高齢化率、全国 1 位, 12 月 28 日.

国土交通省ホームページ :

[http://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/shogyo/shoutengai\\_ninteijirei/6chugoku/6-T-01.pdf](http://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/shogyo/shoutengai_ninteijirei/6chugoku/6-T-01.pdf)