

# 中規模都市中心市街地における商店街衰退化・活性化の要因分析

Analysis on Factors Affecting Decline and Activation of Shopping Streets in Medium City Central Areas

佐藤徹治研究室 0524012 阿部俊也 0524062 大西惇也

## 1. 研究の背景と目的

1980年代後半以降、地方部の小規模都市において、郊外型店舗の増加に伴う中心市街地商店街の衰退化が問題視されてきた。最近では、まちづくり3法の改正（2007.11.30 施行）により郊外大型店の立地規制が強化されたが、法改正直前の郊外大型店のいわゆる「かけこみ需要」が問題視された。そのため、首都圏郊外部や地方の中規模都市（県庁所在都市等）においても急速に衰退化が進んでいる商店街がみられる。

しかし、このような状況においても人通りが多く中心市街地の活性化に貢献している商店街も数多く存在する。中心市街地における商店街活性化に関する既存研究は多いが、杉井ら（2004）<sup>1)</sup> や矢澤ら（2001）<sup>2)</sup> のように、1都市における実態分析や活性化手法の提案にとどまっているものがほとんどである。

本研究は、中規模都市の中心市街地における商店街を対象として、衰退化・活性化の実態を把握した上で、その要因を分析することにより、全国の商店街における今後の活性化策の検討に資することを目的とする。

## 2. 研究対象及び研究手順

本研究では、研究対象とする中規模都市として、政令指定都市以外の県庁所在都市及び人口規模が同程度（都市人口20万～70万人）の都市を取り上げる。

研究手順は、以下の通りとする。

### ① 全国の商店街の実態把握

中心市街地の商業実態を示すデータとしては、商業統計メッシュデータがあるが、2004年データが最新のため、近年の動向を把握することができない。そこで本研究では、商店街の空き店舗率により商店街の衰退化・活性化の実態を把握する。空き店舗率のデータは、各市の商店街や商工会議所より入手する。

### ② 商店街の衰退化・活性化要因の検討

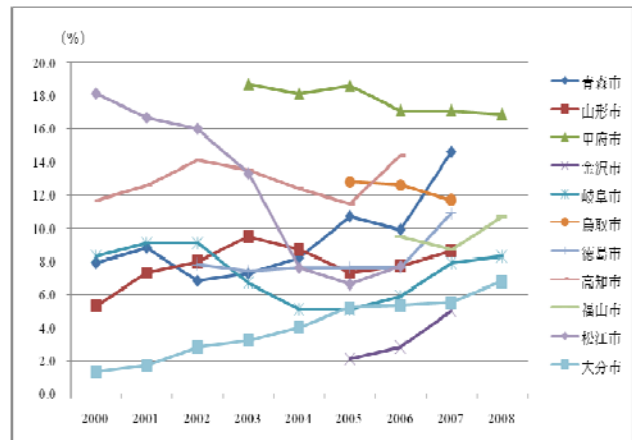
まちづくり3法の改正、都市規模、郊外部における道路整備状況、各商店街の特性（鉄道駅からの距離、タイル舗装の有無、etc.）等の中心市街地商店街の衰退化・活性化要因を検討する。さらに、各要因について定量化可能な要因指標を検討し、各市の商工会議所や商店街振興組合等からデータを収集する。

### ③ 衰退化・活性化要因のモデル分析

中規模都市商店街の活性化・衰退化が分析可能な空き店舗率推計モデルを構築し、実証的な検討を行う。

## 3. 全国の商店街の実態

図-1は、対象都市の中心市街地に立地する商店街の平均空き店舗率の推移を示したものである。



出典) 各市の市役所データより作成。

図-1 各都市商店街平均空き店舗率の推移

青森市のように2002年から空き店舗率が増加している都市もある一方で、松江市のように年々減少傾向にある都市も存在する。また、高知市のように、空き店舗率10%～15%の範囲内で上下している都市もあり、商店街空き店舗率の推移は都市ごとに傾向が異なることが推察される。

## 4. 商店街の衰退化・活性化要因

本研究では、人々の消費地を大きく3つ（中心部既存商店街、中心部大型店、郊外大型店）に分類する。各消費地における売上および中心部商店街空き店舗率と要因の因果関係を図-2に示す。また、図-2に示した商店街空き店舗率の要因に対応する定量化可能な要因指標を表-1に示す。

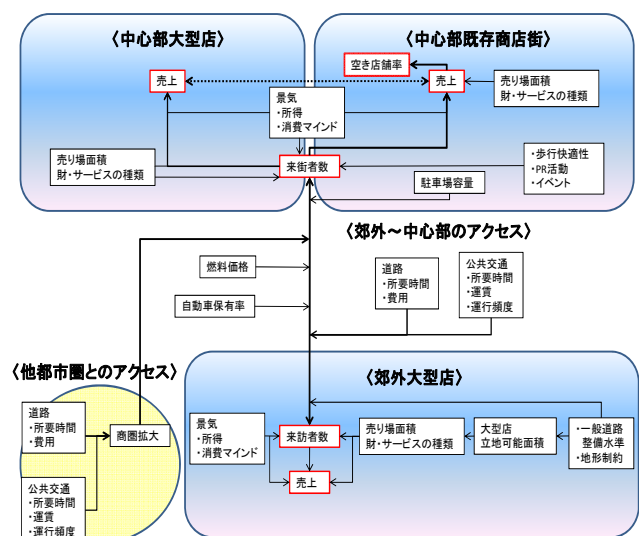


図-2 売上要因フロー

表－１ 空き店舗率の要因指標

		要因		直接指標	代理指標（データ有）
中心部	大型店			来訪者数・売上	大型店売場面積（3000㎡以上）
郊外部	大型店			来訪者数・売上	新規立地面積
共通		商圏人口		商圏人口	生活圏人口
		所得		1人あたり家計所得	1人あたり県民家計所得
中心部	共通	交通アクセス	郊外⇒中心部	道路利便性	幹線道路距離
			他都市圏⇒中心部	道路所用費用	ガソリン卸価格
	商店街	交通アクセス	多様性	特色財・サービスの種類	販売物系統
			ターミナル近接性	鉄道駅からの所要時間	鉄道駅からの所要時間
		空間配置	バス停からの所要時間	バス停からの所要時間	バス停からの所要時間
			駐車利便性	駐車場からの所要時間	駐車場からの所要時間
		歩行快適性	両端に集客施設がある	両端における集客施設の有無	両端における大型店またはターミナルの有無
			空間に統一感がある	色彩統一度	アーケードの有無
			雨に濡れない	屋根設置面積比率	
			路面が滑らない	透水性舗装設置延長比率	
既存大型店	交通アクセス	路面の色彩が快適	カラー舗装設置延長比率	透水性カラー舗装の有無	
		側面が見渡せる	最寄道路幅員毛離距離	幅員5mからの毛離距離	
新規立地大型店	交通アクセス	ターミナル近接性	鉄道駅からの所要時間	鉄道駅からの所要時間	
		空間制約	バス停からの所要時間	バス停からの所要時間	
郊外部	大型店	交通アクセス	大型店立地可能面積	平均道路距離	
			道路利便性	平均道路距離	
			道路所用費用	ガソリン卸価格	

表－２ パラメータ推定結果

		5都市10商店街 (1時点)	4都市 (4時点)
定数項		112.744	29.854
係数	1人あたり県民家計所得 (千円)	-0.034 (-3.317*)	
	生活圏人口 (人)	-6.3E-05 (-4.0**)	-0.34E-05 (-7.137**)
	中心部大型店売場面積 (3000㎡以上)	-5.7E-04 (-4.149**)	-1.4E-04 (-7.539**)
	郊外大型店新規 立地面積合計 (㎡)	1.7E-03 (4.263**)	
	幹線道路距離 (m)		0.038 (2.744*)
	特色財・サービスダミー	18.9 (4.067**)	
	放射道路整備ダミー		-7.751 (-5.949**)
	決定係数	0.937	0.870

注) ( )内は値。 \*\*は1%有意、\*は5%有意。  
 特色財・サービスダミー (特色のある財・サービスの販売有:1、その他:0)  
 放射道路整備ダミー (新規整備後:1、整備前:0)

5. 空き店舗率推計モデルの検討

表－1の要因指標を説明変数とする商店街空き店舗率推計モデルを検討する。モデルを(1)に示す。

$$A^s = \alpha + \sum_i \beta_i Z_i^s \quad (1)$$

ここで、Sは商店街、Aは空き店舗率、Zは要因指標を示す。

パラメータ推定は、最新1時点・複数商店街のクロスセクションデータ、1商店街(または1都市の商店街平均)の時系列データ、あるいはこれらのプーリングデータを用い、最小二乗法により行う。要因指標の全部または一部のあらゆる組み合わせについて推定を行った結果、5都市(青森市、松江市、鳥取市、徳島市、高知市)10商店街の1時点(2005年)のデータ、及び4都市(青森市、松江市、徳島市、高知市)の時系列データ(2002年～2005年)を用いた推定で、有意な結果を得ることができた。表－2にパラメータ推定結果を示す。

2つの推定結果は、中心部大型店売場面積が中心部商店街空き店舗率を低下させることを示している。このことは、中心部の大型店と商店街との間に相乗効果が存在することを示している。また、4都市の時系列の推定においては、空き店舗率に幹線道路距離が正の影響、放射道路整備が負の影響を及ぼすとの結果が得られたが、幹線道路距離はバイパスなど環状方向の道路整備に伴う郊外大型店の立地による影響、放射道路整備は中心部へのアクセス向上を意味していると考えられる。

6. 研究のまとめ

6-1 研究の成果

本研究では、中規模都市の中心部商店街の衰退化・活性化の実態を把握した上で、その要因を検討し、空き店舗率を推計するモデルを構築して実証分析を試みた。実証分析の結果、郊外部における道路整備が大型店の立地を通じて空き店舗率を増加させる一方で、中心部大型店売場面積が商店街との相乗効果により、空き店舗率を減少させることが示唆された。

6-2 今後の課題

本研究では、商圏拡大を示す要因指標として生活圏人口を用いているが、中心市街地の正確な商圏人口を説明変数とすることでより正確な分析が可能になると考えられる。また、本研究では中心部商店街の空き店舗率を推計するモデルの検討を行ったが、中心部および郊外部の売上の推計モデルの検討や、業種別・品目別の分析等が今後の課題として考えられる。

参考文献

- 1) 杉井勇太・大村謙二郎(2004): 店舗の入れ替わりからみた地方中心商店街の変容と課題－富山市を事例として－、日本都市計画学会・都市計画論文集 No.39-3、pp.31-36
- 2) 矢澤知英・後藤晴彦(2001): 大学まちにおける商店街活性化対策事業の課題に関する研究－東京都新宿区大隈通り商店会を事例として－、日本都市計画学会学術研究論文集、No.36、pp.697-702
- 3) 浅野祐介・中川義英(2007): 空き店舗対策事業に対する評価と今後の方向性－事業の評価モデルを構築して－、土木計画学研究・講演集(CD-Rom)、Vol.36、190