

商業施設立地の沿道化・沿道遠隔化過程に関する研究

A STUDY ON THE PROCESS FOR TENDENCY OF LOCATING WITH COMMERCIAL FACILITIES BY THE MAIN ROADSIDE, AND FOR LOCATING AT REMOTE PLACE FROM CORE OF THE CITIES

角谷弘喜*, 安藤元夫**
Hiroki KAKUTANI and Motoo ANDO

The purpose of this study is to make clear the structure with location of commercial facilities, through the analysis with phenomena in areas of southwest HIROSHIMA prefecture, and to verify the hypothesis what is the process of tendency to locate along the routes and in the remote place. The above phenomena became clear as following two points. ① It is in progress synthetically that the tendency to locate along the routes with commercial facilities. ② The tendency for location in the remote place with commercial facilities is in progress, similarly. This tendency is conspicuous about the category of business which located recently, and at the ROUTE-2,54 in HIROSHIMA city, in spatial aspect.

Keywords : tendency of locating by the roadside, tendency to locate in remote place, commercial facilities, location, category of business, motorization

沿道化, 遠隔化, 商業施設, 立地, 業種, モータリゼーション

1. はじめに

消費者への物品供給やサービスを目的とする商業・業務施設(以下「商業施設」または「施設」と略記する)の立地形態が、モータリゼーションの進行や生活様式の変化などに呼応して大きく変容してきている。

商業施設の近年の立地動向には、大きな二つの特徴がみられる。そのひとつは、「沿道(立地)化」である。すなわち、商業施設が主要道路¹⁾の沿線を指向しながら立地する現象である。わが国でモータリゼーションが進行しはじめた昭和40年代初期には、沿道を目指して立地する施設の種類の、ガソリンスタンドなど一部の業種にかぎられていた。しかし、昭和50年代ころから沿道化は顕著になり、近年では、パチンコ店や書店、レストランといった、従来都心(立地)型とみられていたいくつかの業種も沿道化の傾向をみせるようになってきた。それとともに、より立地が郊外化、遠隔化する傾向も現われてきた²⁾。モータリゼーションの進行が今後もつづくとなれば、ガソリンスタンドなどのあとを追う形でこのほかの業種も沿道化・遠隔化していく可能性は小さくないと思われる。

一方、こうした主要国道の沿線や遠隔地を目指した施設の動きに対応するような形で生起する今ひとつの現象として、都心³⁾における立地の相対的な減少傾向が指摘できる。すなわち、沿道化や遠隔化が進行する結果、都市の中心部において停滞ないし衰退化がかなり必然性をもって起きてくるのではないかという認識である⁴⁾。

ところで、本論で問題にする沿道化や遠隔化といった施設の立地構造には、モータリゼーションの進行とともに、都市計画法や大店法などの立地制限法もつよく影響している。つまり、これらの法律は元々集積地における過集積を避けるという目的をもち、その方向で作用してきた。集積地での立地ができない反動として沿道や遠隔地が二次的・三次的に指向されてきたのである。

本研究は、従来都心に立地してきた業種が新たに沿道化してきている状況に加え、それらが遠隔化しているという外的条件の変化、ならびに施設がもつ内的条件の変化を合わせて明らかにする。これによって施設の沿道立地に関してよりよい方向を探ることを目的としている。なお、本研究は次の2点を動機とし、同時にこれは研究をすすめる上の基本的な仮説である。一点は、①モータ

* 近畿大学工学部建築学科 講師

Lecturer, Dept. of Architecture, Faculty of Engineering, Univ. of Kinki

** 近畿大学理工学部建築学科 教授・工博

Prof., Dept. of Architecture, Faculty of Science and Engineering, Univ. of Kinki, Dr. Eng.

リゼーションが進行することによって、施設が沿道化・遠隔化してきたこと、つまり、モータリゼーションに影響されて施設の立地変化が二次的に生じてきたこと、である。さらに、②このような現象が進行し、車対応型の都市構造が出現することになると、交通弱者⁵⁾が対応しきれなくなり、施設の利用という面から問題が生じてくるのではないかと、という懸念である。

以上のような動機・仮説に照らして、本稿ではとくに次の2点について検討を行う。第1点は上記の2つの現象のうち、沿道化および遠隔化を、施設の立地動向および業種個々の展開過程の分析を通して実証的に明らかにすることで、これが本研究の主目的である。第2点目は、そうした外的条件の変化に伴って起きている店舗の大型化や、長時間営業・無休化といった内的条件の変化に着目してその動向を描きだすことである。

なお、本研究で採り上げた「沿道化」や「遠隔化」をキーワードにしてすすめた最近の研究として、日本不動産鑑定協会近畿会の著書⁶⁾や石黒・小坂らの研究⁷⁾がある。前者は、郊外ロードサイドにおける施設立地動向の歴史的な変遷および最近の動向をふまえて、将来の郊外ロードサイドの方向を論じている。地価や地代に注目して分析をすすめている点が特徴である。後者は「沿道環境整備のための課題を整理する」という目的で行われたもので東京郊外における事例研究である。本稿はこれらの研究による知見を参照するとともに、新たに次の点に留意した。すなわち、①沿道化・遠隔化という二つの現象を既存統計資料とケーススタディとによって明らかにするが、沿道化については各「市・町」の全施設に対する「主要国道」および「主要道路」沿線立地施設の比を見ることによって検証する。遠隔化については都心からの距離と時間を基軸に、施設の立地変化をみる。このため、可能なかぎり広い区域（主要国道延長で約250kmにおよぶ）を調査の範囲に設定している。②業種によって沿道化や遠隔化の傾向は異なる。全体の動向分析につ

づいて、業種別に沿道化、遠隔化を分析する。なお、業種別沿道化の違いは特定の型として取り出せる。

2. 調査の概要

2.1 調査方法

本研究の目的に沿って、調査の対象区域を広島県西南部の大・中・小都市を含む5市7町とし、その区域内を通る主要な道路を2種類に分けた。ひとつは、対象区域全体を貫いている4本の主要国道（2号、54号、31・185号、375号）⁸⁾である（図-1）。他のひとつは、これら4主要国道以外の国道や県道・市道を含む「主要道路」⁹⁾である。調査はまず、前者の4国道の沿線に立地する商業施設¹⁰⁾に対して2種類の調査を行った。ひとつは、4国道全長にわたる商業施設の立地動向をつかむために、すべての沿道立地施設（7747件）に対して行ったヒアリングおよび観察調査である。この調査により開業年のほか業種、建物階数などを把握した。他のひとつは、休日数、営業時間、駐車場、立地理由などの営業内容をつかむために、全施設の20%に対して行ったヒアリング調査である。後者の調査では対象773件¹¹⁾に対し有効回答353件（45.7%）を得た。調査の期間はともに平成2年11~12月である。なお、ヒアリング・観察調査を行うために基礎資料として最新版の住宅地図（ゼンリンおよび中国地図出版発行）を用いた。さらに「主要道路」沿線の立地施設の算定には、注13)に記載した住宅地図などを利用した。道路の長さは、管理者である建設省中国地建と広島県土木建築部道路維持課への聞き取りによるほか各市町で作成している地図（縮尺1/1万~1/5万）を用いてキルビメーターで測定した。このほかいくつかの統計資料を利用している。ひとつは、調査対象各市町について人口と商業の動向を概観するために使用した国勢調査報告（昭和55年、平成2年）¹²⁾および商業統計調査報告（昭和54年と63年版）である。このほか「沿道化」の検証のために事業所統計調査報告

（昭和50、56、61年の広島県版）を利用した。

2.2 調査対象市町の人口・商店数の推移

沿道化・沿道遠隔化の分析に先立って対象12市町の人口と商店数（卸売業・小売業・一般飲食とその合計）の動向を概観する。最近10年間の各増減をみたものが表-1である。県全体について、人口は4.0%増加した。商店の中では卸売業が10%以上増加したが、小売業と一般飲食の2業種が減少したため、商店数の合計は微増（156店増加）

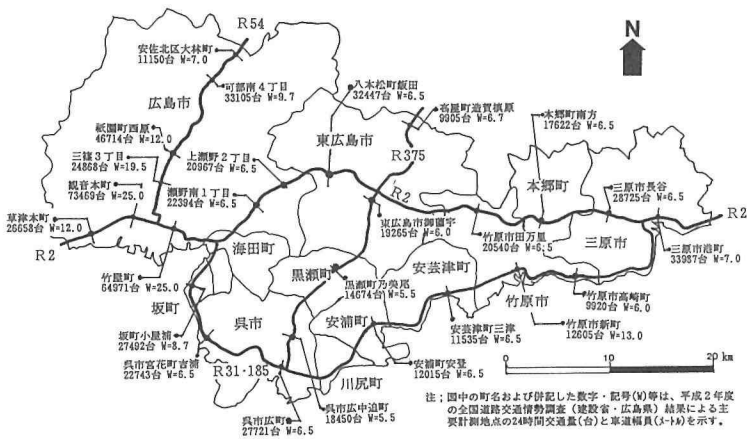


図-1 調査対象区域（12市町・主要4国道）

表一 人口と商店数の増加率 (%)

	人口	卸売業	小売業	一般飲食	商店数 (計)
広島市	16.1	12.4	6.5	3.5	7.3
黒瀬町	13.7	71.4	32.4	116.7	43.5
東広島市	11.8	104.7	3.0	8.7	11.8
本郷町	6.8	25.0	4.2	12.0	6.7
安浦町	5.4	△ 3.3	△ 0.5	20.6	1.8
川尻町	4.7	100.0	14.1	△ 11.5	13.8
海田町	2.3	121.4	17.0	30.2	27.1
三原市	1.8	34.1	△ 7.7	△ 11.5	△ 4.2
坂町	△ 1.7	131.3	△ 6.3	32.0	10.7
安芸津町	△ 1.7	1.0	△ 9.5	38.1	△ 2.2
竹原市	△ 2.0	28.4	△ 4.3	△ 14.0	△ 3.9
呉市	△ 3.4	18.7	△ 6.6	△ 8.2	△ 4.5
県全体	4.0	11.4	△ 1.9	△ 2.2	0.2

注：人口は昭和55～65年、施設は昭和54～63年、△は減少

となっている。

12市町の内、広島市を含む5市町が全指標とも増加、他の7市町はいずれかの指標が減少した。後者の内4市町は人口と商店数のどちらかが減少し、その内の3市町は両指標ともに減少している。商店数の主要な部分を占める小売業は6市町が減少し、一般飲食とともに減少傾向がつよい。以上にみられる人口と商店数の動向は、他方で、両指標がかなり連動していることも示唆している。

表二 12市町の主要国道沿道化率の推移と主要道路沿道化率

年次 市(町)	昭和50年 (主国道)	昭和56年 (主国道)	昭和61年 (主国道)	平成2年			主要道路 の本数(長さ・km)
				主要国道	主要道路	計(一般道除く)	
広島市(2,54号)	3.49 (100.0)	4.49 (128.9)	5.46 (156.4)	6.41 (183.7)	18.40 9258	24.81 12483	17(116)
呉市(31-18 5,375号)	6.73 (100.0)	7.58 (112.6)	9.39 (139.5)	11.68 (173.6)	9.46 942	21.14 2105	8(66)
竹原市(2,3 1-185号)	9.18 (100.0)	10.99 (119.7)	12.73 (138.7)	14.91 (162.4)	14.79 241	29.69 484	6(34)
三原市(2,3 1-185号)	5.11 (100.0)	6.01 (117.6)	7.57 (148.1)	8.79 (172.0)	8.52 322	17.31 654	3(28)
東広島市(2, 375号)	15.16 (100.0)	17.86 (117.8)	20.21 (133.3)	21.63 (142.7)	28.40 865	50.03 1524	14(116)
海田町(2,3 1-185号)	4.47 (100.0)	4.84 (108.3)	6.48 (145.0)	7.86 (175.8)	17.31 196	25.18 285	3(3)
坂町(31- 185号)	6.33 (100.0)	8.73 (137.9)	8.85 (139.8)	9.51 (150.2)	0.00 0	9.51 41	0(00)
黒瀬町(375 号)	29.46 (100.0)	26.42 (89.7)	28.41 (96.4)	30.41 (103.2)	25.54 131	55.95 287	4(22)
本郷町(2号)	7.33 (100.0)	9.26 (126.3)	10.68 (145.7)	12.36 (168.6)	33.15 118	45.51 162	5(31)
安芸津町(3 1-185号)	14.81 (100.0)	19.60 (132.3)	26.17 (176.7)	29.07 (196.3)	30.74 166	59.81 323	4(17)
安浦町(31- 185号)	17.91 (100.0)	18.89 (105.5)	26.74 (149.3)	32.95 (184.0)	15.78 68	48.72 210	2(8)
川尻町(31- 185号)	11.29 (100.0)	12.57 (111.3)	17.88 (158.4)	20.11 (178.1)	0.00 0	20.11 75	0(00)
12市町計	5.12 (100.0)	6.14 (119.9)	7.40 (144.5)	8.73 (170.5)	16.98 12307	25.70 18633	66(441)

注：数値は、事業所統計調査による各年・各市町の事業所数(総数から農林漁業、鉱業、建設業、製造業を除いた数値)を母数とした主要国道沿線立地施設数(表記の各年次以前に開業している施設数を表記の各年次に累算した数値を分子とした。この数値は現在営業中の施設であり、途中廃業したもの、および開業年不明のものが除かれている)の割合(%)を示す。
下段()内数字は、昭和50年の主要国道沿線化率を100.0とする以後の各年次の伸び(指数)を示す。なお、平成2年の主要道路沿道化率と計(一般沿道化率)の下段には、当該施設の件数を示す。
平成2年の主要道路沿道化率は、本文注1)、9)、13)の各条件を算出根拠としている。

両者の関係は「人口」ととりわけ「小売業」との間に顕著である。すなわち、人口が減少した4市町はすべて小売業が減少し、人口が増えなくても増加率が低い(2市町)と小売業が減少している。このように、同じ商店でも卸売業などに比べて末端消費者との関係がつよい「小売業」の方が、人口の増減とよりかかわっている。

このように人口と商店数は、各市町が個別に変化する一方、地理(位置)的には一定のまとまりがある。つまり、国道2号につらなる広島、海田、東広島、本郷などの各市町(三原を除いて)は、人口、商店数ともに増加してきたのに対して、呉線の31・185号につらなる呉、安芸津、竹原の3市町は人口、商店数ともに減少している(坂町は人口と小売業が減少)。このように、人口と商店数の増減傾向は、東西に走る2本の国道につらなる各市町において、対比的に表れている。なお、主要4国道の総延長は約248kmであり、東西・南北両方向に各2本がほぼ平行して走っている。いずれも広域的な都市間連絡道路としての機能をつよくつと同時に、各市の中心を通り市街地の骨格を形成する主要な道路でもある。このうち2号は、国土幹線の一部を担うもので、他の3国道と比べてより重要性が高い。

3. 沿道化および遠隔化過程

3.1 沿道化過程の分析

沿道化は、遠隔化とともに主要国道や主要道路の沿線における施設の立地現象を表す指標の一つである。と同時に、この沿道化には主要国道や主要道路の沿線が「どの程度重視されるか」という意味も含まれている。立地指向のつよさを表す指標とも言い換えられる。

ここでは、まず対象12市町における各施設数に対する「主要国道」と「主要道路」沿線の立地施設の割合(以下、「主要国道沿道化率」、「主要道路沿道化率」と表記し、両者を合算したものを「一般沿道化率」とよぶ)¹³⁾を基にして沿道化の全体動向をつかみ、ひきつづき主要国道別、業種別に沿道化の特徴を明らかにしていく。

(1) 沿道化の進展

ここでは沿道化の進展を沿道化率とその伸びから考察する。表二は、事業所統計調査の調査年に対応した4つの年次について、各市町の主要国道沿道化率とその伸びを示している。さらに、平成2年については、主要道路に

ついても作業を行い、主要国道と合わせた一般沿道化率も明らかにしている。

まず、市町ごとの平成2年の主要国道沿道化率をみると、広島市や海田町などの7%前後の市町から安浦町、黒瀬町、安芸津町などの、ほぼ30%以上を占める市町まで大きな幅がある。

次に、主要道路沿道化率をみる。「主要道路沿道化率」の平均は16.98%と、いまみた「主要国道沿道化率」(8.73%)の2倍近い比率を占めて高い。とくに高い市町は本郷町、安芸津町が30%を上回るほか、東広島市、黒瀬町などが25%を上回る。つづいて広島市、海田町、安浦町(各々15%以上)などで比率が高い。

この「主要道路沿道化率」と「主要国道沿道化率」を合算した「一般沿道化率」は、すでに明白のように、10市町が20%を越え、このうち50%以上の安芸津町、黒瀬町、東広島市を含めて5市町が40%を上回っている。このように、「一般沿道化率」は、都心商業集積の高い広島市などにおいても2割を越えるなど、全体にかなり高い割合になっている。「一般沿道化率」は、当然、双方の沿道化率の高さに左右されるが、人口規模が小さく、かつ調査道路延長の長い市町ではおおむね高い。逆に、広島市や呉市、調査道路延長の短い坂町、川尻町、自然的制約条件のある三原市などでは比率が低くなっている。

さらには近年における主要国道沿道化率の伸長がある。昭和50年を基準とした各市町の主要国道沿道化率の伸び(指数)をみると、元々沿道化率の高かった黒瀬町(29.5%・昭和50年)を除くと、ほとんどの市町で150%以上という顕著な伸びを示している。なかでも、安芸津町(196.3)や安浦町(184.0)、広島市(183.7)などの伸びが目立っている。

表一三 営業・休業店舗の立地場所別件数

国道	休業店舗数/営業数		
	DID区域内	DID区域外	計
2号線	185/1746 (82.2) [37.7]	71/378 (17.8) [55.2]	256/2124 (100.0) [92.9]
31・185号線	149/1394 (70.8) [30.9]	104/575 (29.2) [58.8]	253/1969 (100.0) [89.7]
54号線	190/2068 (94.2) [16.7]	17/128 (5.8) [9.6]	207/2196 (100.0) [26.3]
375号線	33/238 (37.5) [4.7]	74/397 (62.5) [34.6]	107/635 (100.0) [39.3]
合計	557/5446 (78.7) [90.0]	266/1478 (21.3) [158.2]	823/6924 (100.0) [248.2]

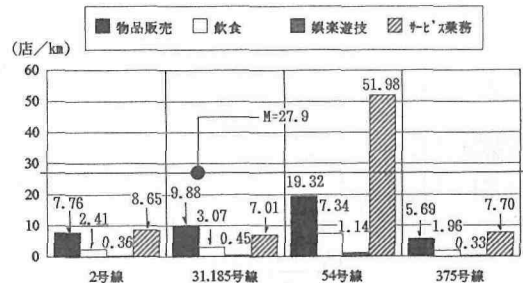
注：下段()内数字は、営業店舗計に対するDID(人口集中地区)区域内・外別の割合(%)を示す。[]内の数字は道路の距離(km)を示す。
DID区域は昭和60年の国勢調査報告による人口集中地区の区域を各国道におとして距離を測定した。

(2) 主要国道別の沿道化の特徴

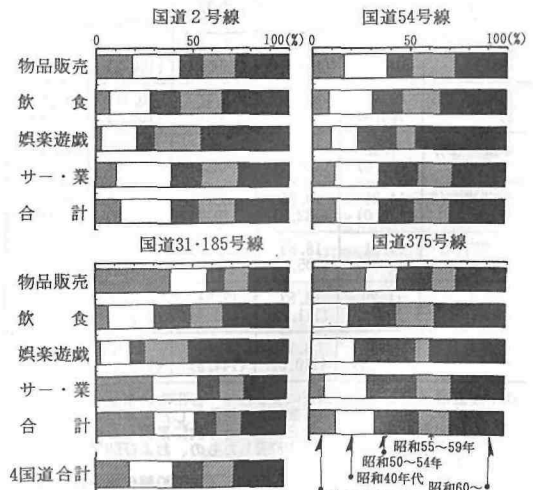
4本の主要国道沿線には、現在6924店が立地・営業している。4国道の内375号だけが施設数がやや少なく、他の3路線には各々2000店前後が立地している。他方、4国道を合わせて休業業¹⁾施設が約1割存在する。営業と休業業を合わせた内の休業業の割合(休業業率)は375号が最も高い。次いで31・185号であり、単位道路長さ(1km)当たりの店舗数(以下、密度と表記する)が最も多い54号で休業業率は逆に低い。各路線とも休業業率はDID区域内に比べ区域外の方が高い(表一三)。

営業施設の密度は4国道を平均すると27.9店/kmであるが、路線ごとに差がある。広島市の都心から北に伸びる54号だけが79.77店/kmと高く、他の3線はこれよりかなり低い。東西に伸びる2号と31・185号がほぼ同じ密度で20店前後で、375号はさらに低くなっている(図一2)。

図一3は、開業施設数が年代ごとにどのように変化してきたかを、国道・業種別に示している。昭和30年代以後、各路線とも開業施設が漸増し、60年以後の開業が最も多い。60年以後の割合は、娯楽遊戯と飲食を中心に目立ち、各路線とも30%前後を占める。しかし、瀬戸内海沿岸を通る31・185号だけは、30年代以前の



図一2 業種別の密度



図一3 国道・業種・開業年別施設割合

古い開業が約30%と多く、対照的に60年以後の割合(24%)が少ない。また、施設の絶対量が他の路線より少ない375号ではとくに50年代前半の開業が目立つ。路線相互に立地の傾向が細かく違っているが、全体として、国道沿線への施設の立地量は増大してきている。

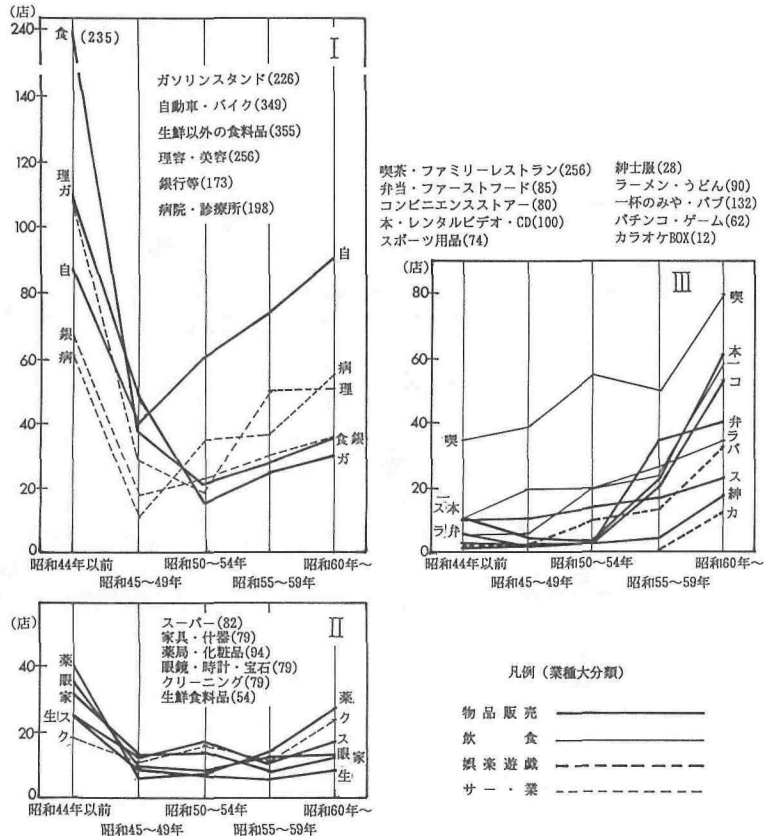
各路線とも物品販売とサービス・業務の2業種の占める割合が圧倒的に多い。これら両業種とも31・185号では昭和30年代までの古い開業が目立ち、他の3路線では40年代以降の開業が目立つ。この内、54号は50年代の前・後半の、また、375号は50年代前半の開業が目立つ。このように東西に伸びる2線に比べ、南北の2線の方が施設の展開時期が相対的に遅い。

(3) 業種別の沿道化の特徴

施設が国道の沿線を指向する「つよさ」は、現在立地している施設の数(以下、立地量と呼ぶ)により、およそ判断できる。つまり、

ガソリンスタンドや自動車・バイクなどのような、立地量がすでに相当ある業種は沿道への立地指向はそれだけつよい、といえる。しかし、立地量が未だ多くない業種の中にも最近の増え方が顕著なものがあり、それらは立地指向のつよい業種とみなす必要がある。つまり、立地指向のつよさには立地量とともに増え方が関係する。ここでは業種ごとの立地推移に注目した結果、図4に示す3つの型(展開タイプ)を取り出すことができた。各型の増え方の特徴は次に示すとおりである。すなわち、i) 元々かなりの立地量があったため、5つの時期区分の内、昭和40年代の後半に目立った落ち込みがある業種、ii) 同時期の落ち込みが少なく、その後も目立った増加のみられない業種、iii) 同時期に落ち込みが全くなく昭和50年以降顕著な増加傾向を示す業種、などである。

i) の型は、いわゆる在来型沿道化業種と呼ぶべきもので、ガソリンスタンドや理容・美容、生鮮以外の食料品雑貨などの、古い時期にすでに相当量が沿道に立地し、近年の展開はあまり大きくない型である。しかし、ガソリンスタンドに遅れて展開してきた自動車・バイクは、40年代後半以後の動向だけを見るときわめてiii)の型に近いが、立地総量もガソリンスタンドをかなり上回っ



図—4 展開のパターンによる業種分類

ており、この型に含めた。ii) の型に含まれる業種は、ガソリンスタンドなどに次いで古い時期の立地が一定量存在し、しかも近年の展開があまり顕著でないものである。スーパーや各種物品販売業などにみられる型である。以上に比べ、iii) の型は新規沿道化業種と呼ぶべきものである。この型に含まれる業種は、喫茶・ファミリーレストラン、ラーメン・うどん、などの飲食業をはじめ、娯楽遊戯のパチンコ・ゲームやごく最近になって急展開をはじめたカラオケボックスなどもこの型に含まれる。さらに、本・レンタルビデオ・CD・スポーツ用品、紳士服、弁当・ファーストフードなどの特定の少品種を扱う業種に加え、コンビニエンスストアを合わせた物品販売がこの型に含まれる。これらの業種の多くは図にも明らかなように、従来はほとんど国道沿線を指向してなくて、近年になってから沿道化をはじめた業種である。

3.2 遠隔化過程の分析

ここでは都心からの距離によって施設の立地がいかに変化してきたかを主にみていく。前半部分で遠隔化の概要をつかみ、後半で特定業種の遠隔化の動向を分析する。

(1) 遠隔化の全体動向

① 主要国道・市町ごとの立地の現況と推移 図—5は、遠隔化の動向を総括的に把握するために、路線ごと

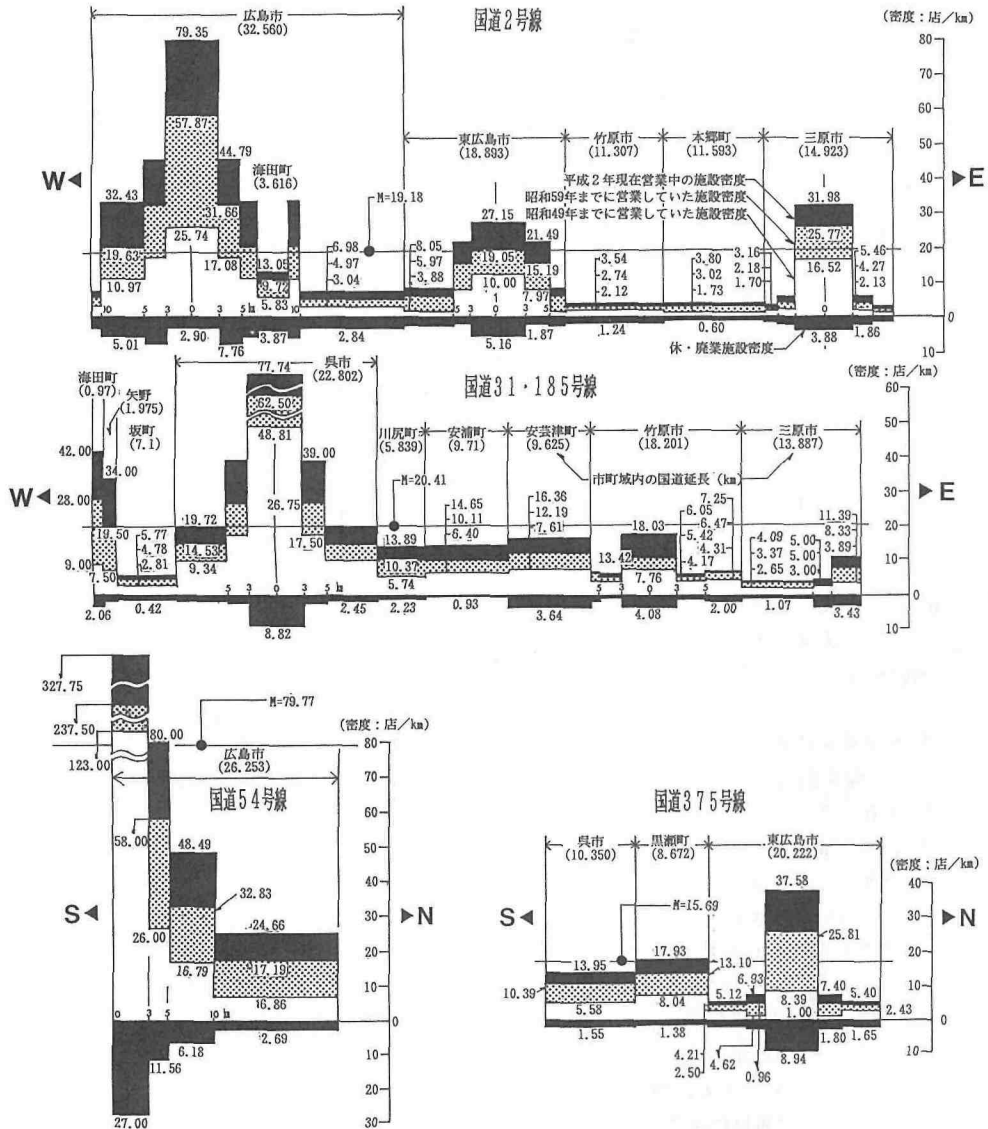


図-5 都心からの距離別の密度の変化

に12の市町をそれぞれ対応する場所に位置づけて密度とその推移(昭和50年と60年を境に3区分)を示す。「市」については、都心からの距離¹⁵⁾ごとに表した。

これをみると、密度は「市」の区域でおしなべて高く、「町」域で低い。「市」と「町」では密度は格段に異なる。密度が最も高い国道(市町・距離帯)は、54号(の広島市の都心から3km未満の区域)であり、1km当たり300店を越える。次いで、2号の広島市(同)、31・185号の呉市(同)などであるが、ピークの密度は100店以下におちる。しかし、各路線の密度のピークは何れもこれら人口規模の大きい都市で、しかも「都心から3km未満」の距離に存在する。そして、このピークを中心に都心から離れるにつれ階段状に低下しており、沿道市街地の拡がりに対応した密度構成になっている。そして、

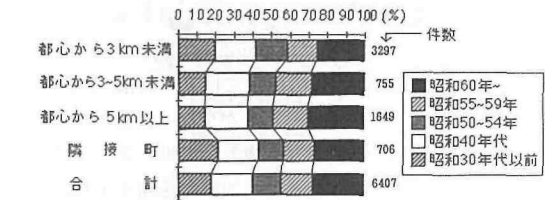


図-6 都心からの距離別の年代別開業割合

密度の増加も、これら大中市部の都心から3km未満において顕著であり、3kmを越える区域での増加は相対的には小さい。しかし、昭和60年以降は3km以遠でも著しい。とりわけ54号や2号の広島市、31・185号の呉市などにおいてはこの距離帯がかなり目立っている。他方、こうした大都市部の立地傾向といくぶん異なる

傾向が中小都市の一部に現われている。2号の三原市や、31・185号の竹原市、375号の東広島市などである。これらは広島市などの階段型密度断面に対して、都心3km未満の密度だけが高くなった、いわば都心突出型を示す例である。

② 年代別開業動向からみた遠隔化 都心からの距離ごとに施設（全業種）の開業年代別の割合を示したものが図一6である。各距離帯とも、近年になるほど国道沿線への立地量が增大し、昭和60年以後の開業が最も多い。こうした傾向は、都心3km未満に比べその外側の都心3~5kmや5km以上などにおいて、より顕著である。先にみたように、国道沿線への施設の立地が全体的に進んできた現象とならんで、遠隔地への立地も同時に進行してきている。

このような遠隔化の動向をさらに国道・市町ごとに詳しく見たのが図一7である。各路線とも、各市都心3km未満の区域よりも、その外側の都心3~5kmや5km以上において昭和60以後の開業が増えている。とくに広島市（2号）では都心5~10kmで、遠隔化が顕著にみられる。2号ではこのほか、三原市などに類似の傾向が出ている。東広島市も都心3km未満がかなり目立っているが、やはり、3~5kmを中心に増えている。31・185号では、呉市の都心3km未満から外側の3~5kmの距離帯にかけて遠隔化の傾向が顕著に出ている。54号は広島市内だけが調査の範囲であるが、この路線では、昭和50年代後半もしくは60年以後の割合が、とくに都心3km未満よりも3kmを越えた距離、とくに5~10kmにおいて目立っている。375号は呉と

東広島の2市を通るが都心を通るのは東広島の方であり、都心3km未満に比べ、都心3~5kmが若干多くなっている。広島市の2号や54号に見られるような明確な遠隔化の動向は出ていない。

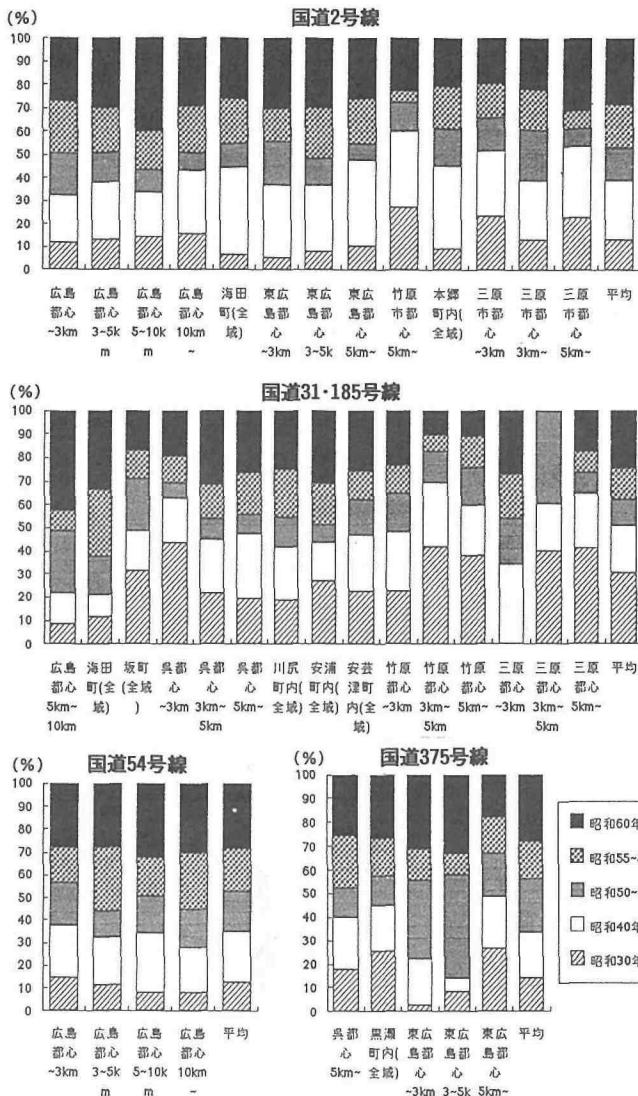
以上のように、広島市のような大都市では3~5kmを越えて、5~10kmで60年以降の遠隔化が顕著である。それに次いで、地方中心都市の呉市、東広島市（375号）、三原市（2号）⁶⁾などでは、3~5kmでの遠隔化が中心である。

(2) 業種にみる遠隔化

① 4大業種と特定5業種の遠隔化 先の沿道化過程の分析では、近年沿道化が顕著にみられる新規沿道化業種ともいべきものを明らかにした。ここでは、そうした業種ほど遠隔化を伴って立地しているのではないかという仮説のもとに考察をすすめる。図一8は、4大業種と一部の典型5業種（図の脚注に示すように類似のものを加えた4業種とガソリンスタンド）について立地変化を詳しくみたものである。

まず、4大業種からみる。立地量の多いサービス・業務と物品販売の2業種については、距離的にみた立地推移は、各距離帯とも類似した傾向を示しており、遠隔化の傾向はみられない。それらに比べ、飲食や娯楽遊戯については、都心5km以上と隣接町においてとくに60年以降の増加が目立ち、遠隔化の傾向が顕著である。

次に、近年沿道化の著しい典型業種として採り上げたコンビニエンスストア、



図一7 国道・都心からの距離別・年代別開業割合

パチンコ、本、ファミリーレストランなどの4業種についてみる。このうち、パチンコや本などは、都心から隣接町まで地域を問わず立地が急増しているが、コンビニエンスストアなど、ファミリーレストランなどは遠隔化を示している。

在来型沿道化業種の典型として示したガソリンスタンドは、物品販売やサービス・業務などと類似の立地変化を示すが遠隔化の傾向はさらに小さくなっている。

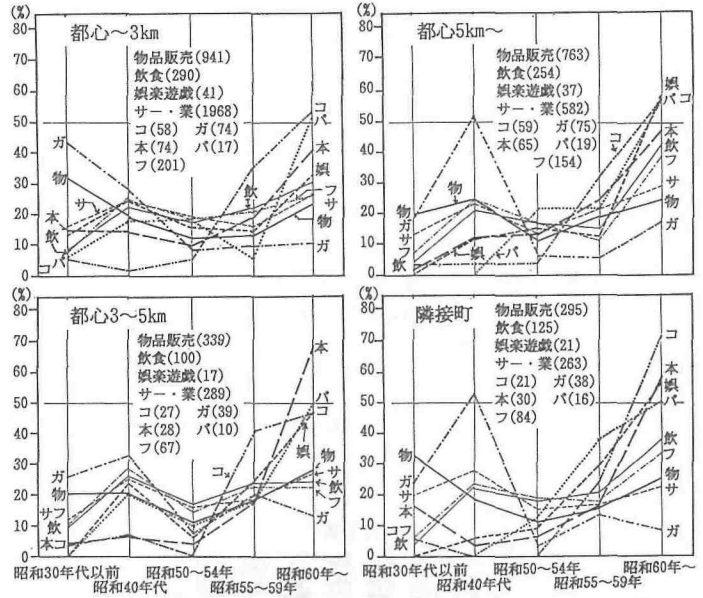
② 主要国道・市町ごとの特定業種の遠隔化 図-9は、近年の開業率がとくに高い業種（昭和60年以後の開業割合が全立地数に対して30%、50%以上を占めるもの）を採り上げて、路線ごとに立地割合を見たものである。全業種については、各国道とも各市の都心3km未満の割合が圧倒的に高い。しかし、近年の開業率が高い業種をみると、明らかに都心3km未満よりも3km以遠の距離に多く立地する傾向が出ている。とくに、2号、54号の広島市の5~10kmにおいてこのような動向が顕著であり、近年の開業率が高い業種ほど都心3km未満より外側の3km以遠での立地が明確に進行している。

4. 立地変化と施設の運営内容

3章で施設の立地変化をみた。本章ではサンプリング調査の結果をもとに店舗の運営内容を表す店舗規模と駐車場規模および営業時間と休日日数の4項目について、都心からの距離・開業年との関係を軸に分析をすすめ、店舗の内的条件が立地場所と関連をもちながら変化していることを明らかにする。

(1) 店舗規模と駐車場規模

店舗の売場面積は最小の4m²から19000m²まで大きくバラツキている。平均すると635m²となる（今回、建物の中を売場としたため、屋外部分が売場として重要な役割をもつガソリンスタンドや自動車・バイクなどの売場面積は実態よりかなり小さい。このため、これらを除く物品販売と飲食を合わせた計237件についてみた平均がこの数値である）。ガソリンスタンドなどを含めて計算する



フ：ファミリーレストラン・喫茶・ラーメン・うどん
 コ：コンビニエンスストア・弁当・ファーストフード
 本：本・ビデオ・CD・スポーツ用品・紳士服
 ガ：ガソリンスタンド パ：パチンコ・ゲーム

図-8 都心からの距離別・業種・年代別開業割合

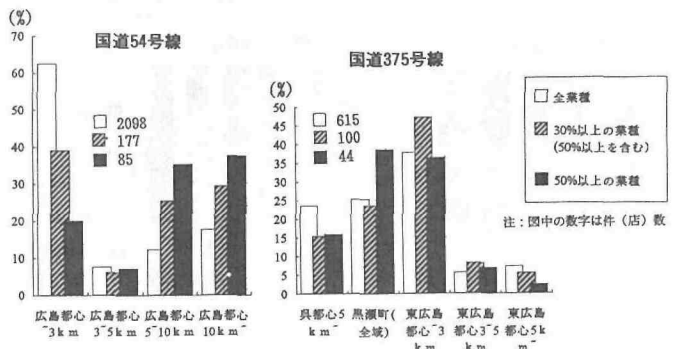
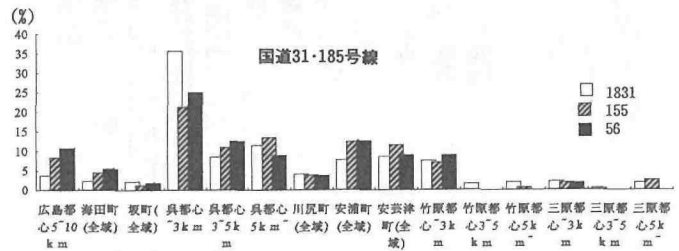
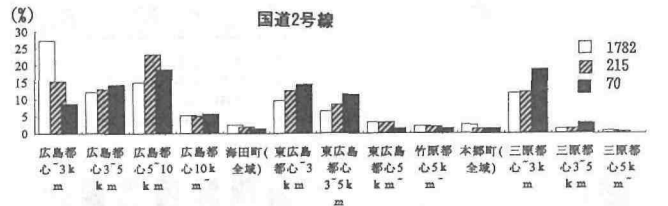


図-9 全業種および昭和60年以後の開業割合が多い（30%、50%以上を占める）業種の立地場所別割合

と、705 m²といくぶん大きくなるが、屋外を売場に含めた実態はさらに大きくなると思われる。規模をいくつかのランクに分けて店舗の分布をみると、最も多いのが200～500 m² (108店, 32%)である。これを中心に100 m²未満や100～200 m²未満の小さい方にやや偏っているが、最も大きい1000 m²以上のランクにも13% (43件)が分布する。こうした全体の規模分布の中で、都心に隣接した都心3～5 kmにおける500～1000 m²の規模(21%)と、隣接町内における1000 m²以上の割合(23%)が目立っており、都心3 km未満における売場の規模別分布と比較してこうした遠隔地での規模が相対的に大きくなっている(表-4)。

次に、駐車場規模についてみる。表-4(下段)は「駐車場なし」から「1000 m²以上」までの5つのランクに分けて都心からの距離別に分布をみている。上記の売場の広さ分布にみられた傾向、つまり、都心3 km未満で小規模店舗が多く、遠隔地で大規模店舗が相対的に多くなる傾向は、駐車場の規模分布にも同様にみられる。この傾向は、「駐車場なし」の割合でみるとより明確となる。すなわち、都心3 km未満では「駐車場なし」が30%を占めるが、3～5 km, 5 km以上では10%程度、隣接町では5%と少なくなっている。駐車場をもつ店舗は、これとは逆の傾向をみせる。駐車場についても、遠隔地、とくに隣接町を中心に大規模な事例が増える傾向がよい。

立地場所別に、店舗の規模、駐車場の保有率・規模について、個別にみてきたが、これら両者の関係をみたとのが表-5である。売場面積が1000 m²以上になると、すべての店舗(22)が駐車場を保有するなど、店舗規模

表-4 都心距離別の売場面積と客用駐車場面積

	都心～3km未満	都心3km～5km未満	都心5km以上	隣接町内	合計	
売場面積	100m ² 未満	26(20.2)	21(25.6)	16(16.5)	8(20.0)	70(20.4)
	100～200m ² 未満	25(19.4)	14(16.9)	16(16.5)	8(20.0)	63(18.4)
	200～500m ² 未満	39(30.2)	23(27.7)	34(35.1)	12(30.0)	108(31.5)
	500～1000m ² 未満	21(16.3)	17(20.5)	18(18.6)	3(7.5)	59(17.2)
	1000m ² 以上	14(10.8)	7(8.4)	13(13.4)	9(22.5)	43(12.5)
小計	124(100.0)	82(100.0)	97(100.0)	40(100.0)	343(100.0)	
駐車場面積	駐車場なし	37(29.8)	7(8.9)	10(10.2)	2(5.1)	56(16.5)
	200m ² 未満	27(21.8)	35(44.3)	29(29.6)	5(12.8)	96(28.2)
	200～500m ² 未満	19(15.3)	18(22.8)	27(27.6)	10(25.6)	74(21.8)
	500～1000m ² 未満	9(7.3)	10(12.7)	14(14.3)	8(20.5)	41(12.1)
	1000m ² 以上	32(25.8)	9(11.4)	18(18.4)	14(35.9)	73(21.5)
小計	124(100.0)	79(100.0)	98(100.0)	39(100.0)	340(100.0)	

注：()内数字は、都心からの距離ごとの各小計と構成比を示す。

表-5 売場面積と駐車場面積

売場面積	駐車場なし	200m ² 未満	200～500m ² 未満	500～1000m ² 未満	1000～2000m ² 未満	2000m ² 以上	合計
100m ² 未満	13 (22.0)	33 (55.9)	7 (11.9)	3 (3.4)	3 (5.1)	1 (1.7)	59 (100.0)
100m ² ～200m ² 未満	14 (25.5)	15 (27.3)	14 (25.5)	9 (16.4)	1 (1.8)	2 (3.6)	55 (100.0)
200m ² ～500m ² 未満	4 (5.3)	11 (14.7)	18 (24.0)	19 (25.3)	12 (16.3)	4 (9.3)	75 (100.0)
500m ² ～1000m ² 未満	1 (4.0)	3 (12.0)	3 (12.0)	2 (8.0)	2 (4.0)	14 (18.2)	25 (100.0)
1000m ² 以上	—	—	2 (9.1)	4 (3.1)	28 (18.2)	28 (63.6)	236 (100.0)
小計	32 (13.6)	62 (26.3)	44 (18.6)	34 (14.4)	36 (15.3)	28 (11.9)	236 (100.0)

注：駐車場面積は、調査した「台数」に20m²を乗じて算出した値である。売場面積は、物品販売(ガソリンスタンド、自動車販売を除く)、飲食、娯楽遊戯およびサービスの接客・美容を含み、他を除く。()内は合計に対する構成比を示す。

の拡大につれて駐車場の保有率もほぼ上昇し、規模も拡大している。

(2) 日営業時間と年間休日数

一日のうちで開店と閉店のシステムをとる「定時営業型」の店舗が9割以上を占め、「24時間営業」の店舗は約6%にとどまる。しかし、営業時間の長さをみると、10時間以上が約7割(24時間営業を合わせ)を占め、さらに12時間以上だけでも3割を上回る。長時間営業の店舗が全体的に多い。他方、12時間以上の店舗(123店)の内、約2/3(83店)が最近10年以内に開業しており、24時間営業店舗の近年の増加と合わせ、営業時間の伸長傾向が目立ってきた。こうした長時間化傾向は、大きな差ではないが「隣接町」に比べ「市」域における3つの距離帯においてよりつよい。

休日日数は、年間で9日間以下の店舗が1/4強を占め最も多く、年中無休の店舗(16%)を合わせると4割以上が休日の少ない営業形態をとっている。年中無休については、とくに都心3 km未満の距離帯で約2割を占めて目立ち、都心から遠隔化するにつれ順次この割合が減少し、隣接町内で最も少なくなっている。このように、一日の中での営業時間の伸長、に加えて、休日数の減少傾向が並行してすすんでいる(表-6)。

5. まとめ

主要国道と主要道路沿線における施設の立地変化をもとに沿道化、遠隔化の現象をとらえ、合わせて店舗の営業内容をみた。分析でえられた知見を列挙し、最後に本論文で着目した諸現象について考え方を総括したい。

① 主要国道沿道化率は、約8.7%(平成2年の12市町平均)であり、主要道路沿道化率(約17.0%)の約1/2である。両者を合わせた一般沿道化率は26%となる。一般沿道化率は、50%を越える安芸津町、黒瀬町、東広島市を含めて5市町で40%を上回る。この主要国道沿道化率は、ほとんどの市町が最近15年の間に1.5倍程度に伸びており、主要国道における沿道化の進展を示した。

沿道化の進展は、業種(業態)により異なる。進展過程から3つの型に分けられ、最も沿道化のつよい型とし

表-6 都心距離別の日営業時間と年間休日数

	都心～3km未満	都心3km～5km未満	都心5km以上	隣接町内	合計	
日営業時間	24時間営業	6(4.7)	9(11.0)	4(4.1)	1(2.5)	20(5.7)
	12時間以上	46(35.9)	26(31.7)	38(38.8)	14(35.0)	124(35.6)
	11～12時間未満	13(10.2)	16(19.5)	7(7.1)	7(17.5)	43(12.4)
	10～11時間未満	24(18.8)	17(20.5)	22(22.4)	7(17.5)	70(20.1)
	9～10時間未満	31(24.2)	11(13.4)	20(20.4)	11(27.5)	73(21.0)
8時間未満	8(6.3)	3(3.7)	7(7.1)	—	18(5.2)	
小計	128(100.0)	82(100.0)	98(100.0)	40(100.0)	348(100.0)	
年間休日数	年中無休	25(20.3)	14(17.3)	14(14.6)	3(7.5)	56(16.5)
	1日～9日間	31(25.2)	25(30.9)	25(26.0)	13(32.5)	94(27.6)
	10～30日間	31(25.2)	8(9.8)	20(20.8)	13(32.5)	72(21.2)
	31～60日間	25(20.3)	24(29.6)	23(24.0)	9(22.5)	81(23.8)
	61日以上	11(8.9)	10(12.3)	14(14.6)	2(5.0)	37(10.9)
小計	123(100.0)	81(100.0)	96(100.0)	40(100.0)	340(100.0)	

注：()内数字は、都心からの距離ごとの各小計と構成比を示す。

て約10業種がある。この内コンビニエンスストア、弁当・ファーストフード、カラオケボックスなどは典型的沿道化業種で、多くがチェーン化を伴う。これら沿道化の著しい業種の内、本や喫茶などは、従来は、主要国道以外の場所にかなり立地してきたもので、元々沿道を指向してはいない。つまり、急激に沿道化している業種の中にも、途中から新たに沿道化し始めたという、立地の方向転換を図ったものがある。

② 主要国道沿線における施設の密度構成は、広島市や呉市などの大中都市においては、都心3km未満をピークに、3~5km、5km以上と距離が増大するにつれて密度が低減する階段型になっている。密度の増加は、都心3km未満を中心に長期間進行してきたのであるが、近年における3km以上や5km以上の遠隔地での増加は、かなり目立つ。他方、2号の三原市や375号の東広島市などは、都心3km未満の密度だけが突出した形を見せている。このように、沿道の密度の高さや形状を規定するのは、基本的には都市（人口）規模と考えられるが、それに加えて立地を妨げる自然的条件等も密度を規定する要因になっている。

③ 近年の施設の立地は、都心3km未満に加え、その外側の3km以上や5km以上、さらに町域においても目立っている。遠隔化は総体としてすすんだが、その傾向は業種（業態）ごとに差異がある。とくに、ファミリーレストランやコンビニエンスストアなどの、近年になって急激に沿道化してきた業種は、同時に遠隔化の傾向も顕著に示す。

④ 沿道化や遠隔化をつづけている店舗は、それ自身で集積条件をつくる必要がある。24時間営業を含め、営業時間の延長や休日数の縮小など、店舗は時間的な面から消費者との接触の増大を図っている。その一方で、駐車場の確保・規模拡大をすすめるなど、車利用客という特定の消費者をさらに重視する方向でも店舗は対応してきている。

本論文で明らかにしてきた沿道化、沿道遠隔化過程ならびにそれに対する考え方をここで総括的に示す。

商業施設の沿道立地は従来、ガソリンスタンド、自動車関連施設などに限られていた。昭和50年頃から各種の業種が沿道立地を進め、60年以降になると、それまで都心型だった業種までが沿道化しはじめ、より遠隔化、大型化してきた。これは、沿道化の新たな質的展開過程としてとらえられる。その中には、大規模書店に典型的にみられるように、店舗が単独で集積・集客の魅力を高めるため、数十店舗分に相当する規模をもち、あるいはその都市で最大規模の店舗が都心に存在しないといった事態も生じることとなる。さらに、現在、都心商業集積のシンボリック的存在であるデパートなどが沿道立地化する可能性も考えられる。こうしたことは、都心部での商業

施設の減少衰退を伴う大幅な商業構造の変動である。沿道化が車利用層のための施設立地だけの段階では問題は相対的には小さい。しかし、都市・居住者にとっての生活不可欠施設や最も中心となる商業施設、大規模施設等が車利用層しか利用しにくくなれば大きな問題である。商業施設の分散化傾向はこうした大きい問題をはらんでいるといえるだろう。

注・参考文献

- 1) 本論文では、市街地を構成する主な道路を「主要国道」と「主要道路」の2種類に分けて、沿道化などの考察をすすめた。調査対象12市町の中心を通る4本の国道を「主要国道」として定義し、他方「主要道路」には、これら4本の国道以外の国道のほか、「県道」の内、主な道路とみなされるもの、および県道と連続することによって一本の主要な道路を構成する「市道」などを含めた。
- 2) 広辞苑（第4版）によると、郊外とは「市街地に隣接した地域。まちはずれ」となる。本論においても同様の意味に理解している。しかし、この「郊外」は、面的に拡がった状態を指しており、本論のように、主要国道ないし主要道路に限定して施設の立地を検討した場合には、適切な表現とはならない。そのため、本論では、郊外への施設の移動を意味する「郊外化」という用語のかわりに「沿道遠隔化」（場合によっては「遠隔化」と略称）の用語を使い、必要不可欠な場合を除き「郊外」を使用していない。
なお、遠隔化の分析を行うために、以下のように細かく距離帯を設けた。すなわち、調査対象の5市7町を通る4本の国道に対し、5市については各中心（市役所の位置を仮の中心とした）から3km未満の区域（中心から直線距離で国道におとした3km未満の距離の範囲）をとり、これを中心に、両側に3km~5km未満、5km以上（広島市を除く4市につて）、5km~10km未満（広島市のみ）、10km以上（広島市のみ）などの距離をとった。「町」の区域は距離帯を設けず「町域」として一括した。そのため、本論において「遠隔地」とは、「市」の中心から3km未満の区域を基点にして、その外側に位置する区域を指している。しかし、こうした見方のほかに「広島市の中心」を「都心」とみ、他の11市町全域を「遠隔地」とみなすこともできる。つまり、この「遠隔地」は、相対的な位置関係をつよく表わす用語である。
- 3) 前掲注2)にも示すが、「都心」には、面的な拡がりに対する中心という意味がある。ここではこの本来の意味で用いている。しかし、本稿では、主要国道や主要道路を対象に、いわば「線」上における施設の立地現象を扱っているため、この一般的な意味の「都心」とは異なる用法になっている。なお、小規模な「市」や「町」などについては「都心」と呼称することが適切でない場合も多い。この点を考慮して「中心」または「中心部」等の類似の用語を使った場合もある。
- 4) 都市の中心・内環部の変容や衰退化の問題については、今回採り上げて検討していないが、今後考察をすすめていく予定にしている。
- 5) 「交通弱者」の定義については、交通権学会編「交通権」日本経済評論社、1986.10、上田 篤「くるまは弱者のもの」中公新書、1979.10などに詳しい。なお、木村一裕・

安藤元夫 ホームページ

- 清水浩志郎らは「身体障害者の外出特性に関する基礎的考察」(都市計画論文集 NO.25, 1990, pp.67~72)の中で、高齢者、身体障害者のほか、けがなどによる一時的移動制約者も含め「移動制約者」とし、その交通環境問題を取り扱っているが、本論にいう交通弱者とは、それらの人たちも視野に含めている。
- 6) (社)日本不動産協会近畿会：「郊外ロードサイド店舗進出と地価」学芸出版社，1990.3
 - 7) 石黒哲郎，小坂 宏：沿道土地利用の変動に関する研究—東京都区部西郊地区におけるケーススタディその1，その2，その3，日本建築学会大会学術講演梗概集F,1988, 1989, 1990
 - 8) 31号と185号は呉市内で分かれているが，合わせて一本の国道として取り扱った。
 - 9) 「主要道路」として選定した市町ごとの路線数，距離は，広島市(17, 116 km)，呉市(8, 66 km)，竹原市(6, 34 km)，三原市(3, 28 km)，東広島市(14, 116 km)，海田町(3, 3 km)，黒瀬町(4, 22 km)，本郷町(5, 31 km)，安芸津町(4, 17 km)，安浦町(2, 8 km)，の10市町(合計66, 441 km)である。坂町と川尻町は非設定。
 - 10) 本文の冒頭に「商業・業務施設」として示しているが，本調査では，銀行や事務所等の業務系の施設も大きく商業施設の中に入れて取り扱った。調査の対象から除いた施設は，工業系施設と専用住宅施設だけである。なお調査は住宅地図に記載されている施設をベースにしたが，現地で新たにみつかった施設は対象に含めた。
 - 11) 営業している6924件のうち物販(2476)，飲食(848)，娯楽遊戯(136)，およびサービス・業務の内の理容・美容(273)，クリーニング(86)，モーター・旅館等(47)，などを合わせた3866件を母数とし，これの20%(773)を調査対象とした。
 - 12) 1990年国勢調査報告については，広島県による速報(1990年12月7日付け朝日新聞に公表されたもの)を使用。
 - 13) 「主要国道沿道化率」，「主要道路沿道化率」および両者を合算した「一般沿道化率」を表-2に示す。沿道化率の算出基準を同表の脚注に示した。なお，「主要道路沿道化率」は，下記の住宅地図(対象地区・発行年月)による件数をもとに算定している。すなわち「記載内容の実態は，収録版によっても異なるが平均して出版年月の半年程度以前である」(ゼンリン出版)ので，表-2の平成2年の「主要道路沿道化率」は，広島市を中心にしてはほぼ，平成3年時点の「率」を表している。広島市中区・西区版('92.1)，同東・南区版('92.1)，同安芸地区版('92.4)，同安佐北区版('92.6)，東広島市版('92.2)，三原市版('92.3)，竹原市版('90.12)，呉市版('92.9)，安浦地区電話帳付録(各戸記載図，'91.10と呉市版'89.1)等である。
 - 14) 最新版住宅地図に記載されている施設名称をベースとして現地観察を行い，存在していなかったものを廃業，存在して休業中とみなされるものを休業施設とした。
 - 15) 前掲注2)にもふれているが，本調査では対象とした5市について当該市役所の位置を仮の都心に設定し，そこを中心に，3 km，5 km，10 kmの直線距離を各国道に落として区分している。なお，密度を算出するための距離は，各国道に落とした位置までの距離を，道路(の曲線)に沿ってキルビメーターで測定した長さである。
 - 16) 三原市の場合は，3~5 kmの自然条件などの制約が大きく，立地が抑えられたために，5 km以上の距離で偶然的に遠隔化が目立っているものと考えられる。
- (1992年7月10日原稿受理，1993年1月19日採用決定)