

秋田市 DID における小売業の分布

鎌 田 大 作

キーワード：秋田市 DID 小売業 市街地形成 商業リボン 商業地理学

I はじめに

小売業の分析はこれまで様々な手法をもってなされてきた。釧路市中心商店街を対象に個々の店舗について詳細な分析を行なった根田（1994）や、札幌市を対象に、統計データに基づいた多変量解析を実施し、都市内における商業構造の変容を明らかにした稲益（1999）がいる。しかし、人口30万人規模のひとつの都市における DID 全域を対象とし、かつ実証的な現地調査による研究はほとんどみられない。

本研究の目的は、秋田市における小売業の実態を、分布調査を通じて可視的に把握し、聞き取り調査から小売業が市街地の形成・拡大にどのように関連しているのかを明らかにすることである。

本研究においては、まず秋田市小売業の実態を把握するため分布調査を行った。現地調査より筆者の目で確認した商店のみを数えた。分布調査の結果から、幹線道路沿いの店舗へ聞き取り調査も行なった。

II 秋田市 DID における小売業の分布

1. 調査の概要

本調査においては、秋田市が発行する 1：2500 都市計画図をベースマップとして使用した。調査方法は、DID 内の全ての道路を踏査することによって、小売店舗を確認し、マップ上に商店名・業種を落とすとしていった。複数の店舗が入居する施設に関しては、建物自体を 1 つの総合小売業店舗として数えた。

2. 考察

全店舗の分布を第 1 図に示した。総店舗数は 1,713 店舗であった。分布形態に特徴がみられたのは嗜好品店舗と自動車関連店舗である。嗜好品店舗は全業種中最も分散的で、幹線道路を避け住宅地内に分布していた。対照的に自動車関連店舗は幹線道路沿いを指向して立地していた。

分布調査の結果から、小売業の立地に影響を与える最も大きな要因は幹線道路の存在であることが明らかとなった。小売業が店舗展開をする上で重要な要素であるのが交通の利便性・敷地・駐車場の有無であり、幹線道路沿いがその条件を満たす。その傾向が最も表れたのは自動車関連業であり、全 223 店舗中、実に 203 店舗が幹線道路沿いを指向している。

各地区が持つ背景も小売業分布を規定する。旧来より商業地区であった地域には現在でもまとまった小売業の集積がみられ、住宅地であった地区には、おもに嗜好品店と食料品店が見られた。比較的近年になってから人口増加した住宅地においては、幹線道路沿いを除き、小売業の立地が少数であった。

III 秋田市商業リボンと市街地拡大の関連性

1. 調査の概要

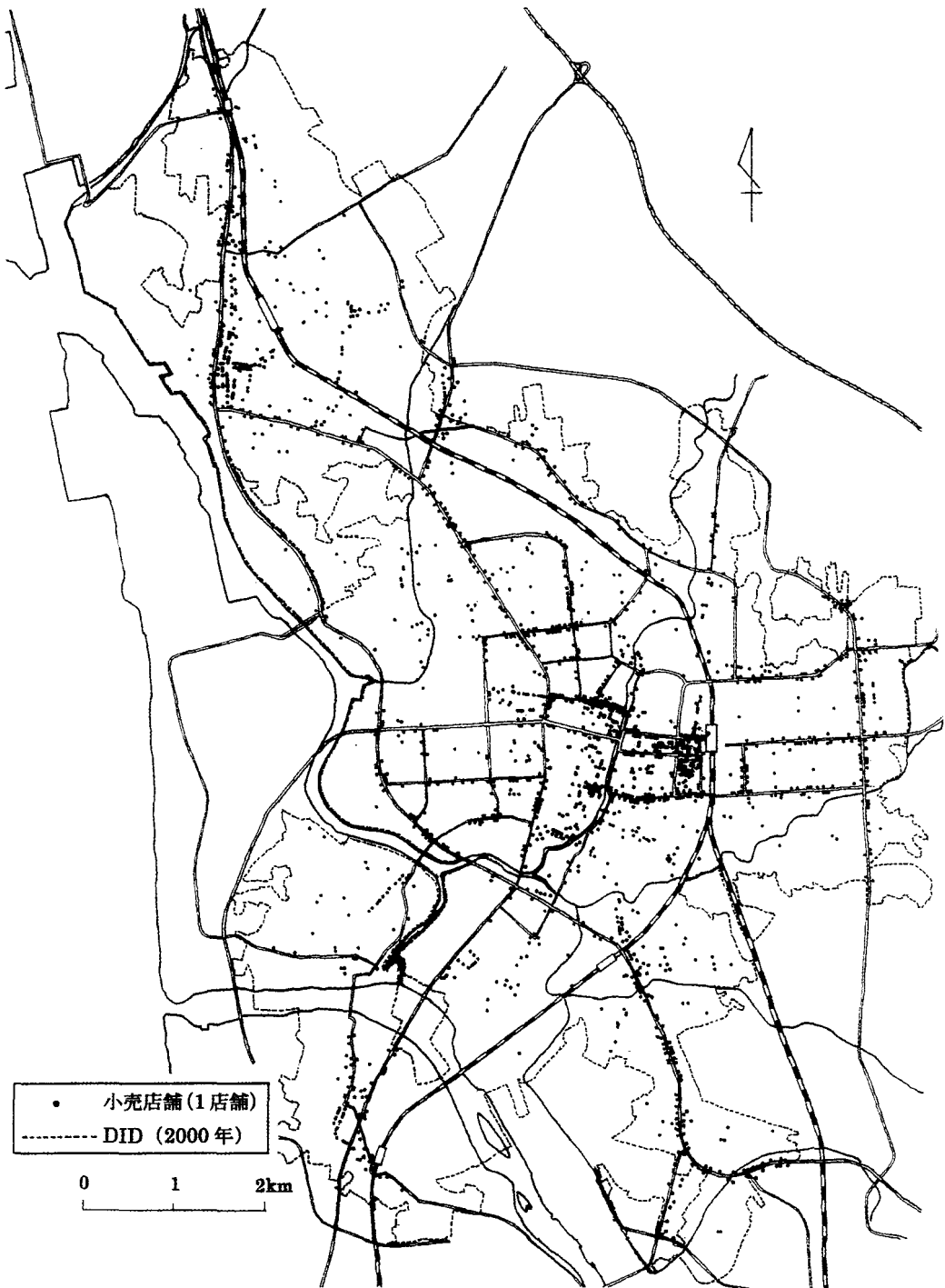
前章から、秋田市における小売業の分布傾向を規定する要因として、幹線道路の役割が大きいことが明らかとなった。そこで、秋田市における商業リボンを設定し、その路線沿いの店舗へ聞き取り調査を行った。調査方法は対面式の聞き取り調査で、聞き取り項目は開業年次、本・支店別、本店（本社・本部）所在地、以前の土地利用である。

調査対象としたのは筆者が選定した延長約 17km の商業リボンで、立地する総店舗数は 225 である。

この路線を選定した理由は、秋田市中心部を南北に縦貫する自動車交通の大動脈であり、DID の拡大が著しい地区を縦貫していることである。

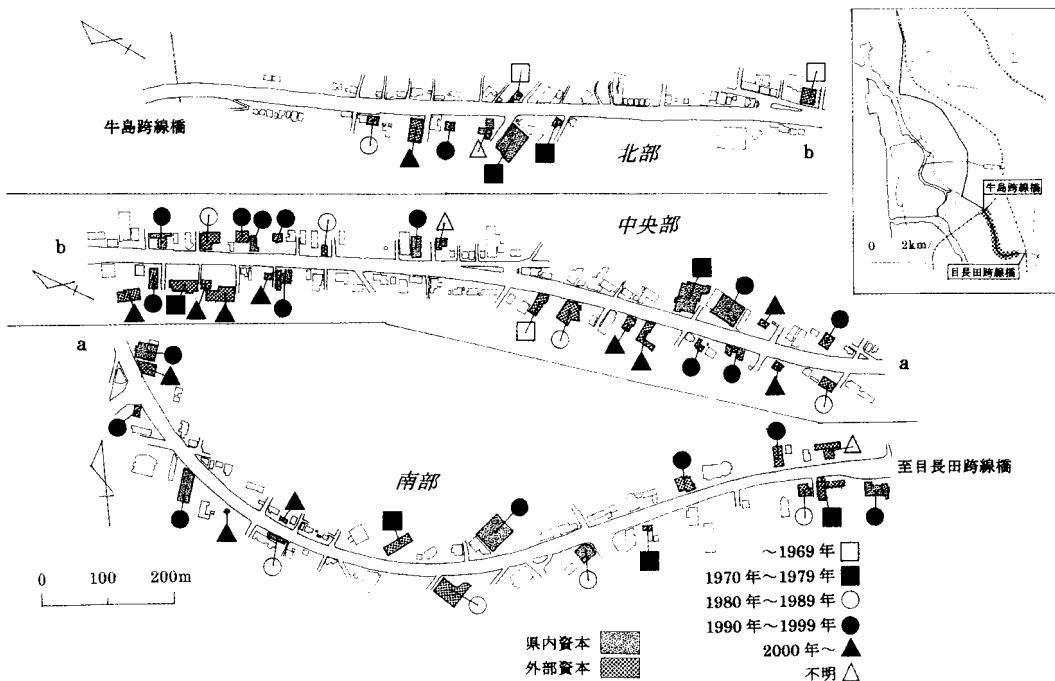
2. 調査結果の概要

回答を得られたのは 225 店舗中 186 店舗で、回答率 83% である。これ以降は回答を得られた 186 店舗を対象に考察を進める。便宜上、対象路線を 5 つの区間に分割した。



第1図 秋田市 DID における全小売店舗の分布 (2005年)

(2万5千分の1地形図「土崎」「松原」「秋田西部」「秋田東部」「羽川」「羽後和田」(平成8年修正)および2005年3月~10月の現地調査により作成)



第2図 秋田市商業リボン第1区間における聞き取り店舗の開業年次および資本所在地（2005年）
（2千5百分の1都市計画図および2005年10月～12月の聞き取り調査により作成）

1) 第1区間（国道13号日長田跨線橋～国道13号牛島跨線橋）（第2図）

第1区間北部・中央部では比較的早い時期から道路沿いに市街地が広がっていたが、南部は水田や更地であった。そこに1970年代以降、自動車関連店舗が進出し、その後、沿線背後の宅地化によりDIDが拡大した。1990年代以降、おもに区間中央部において土地利用の転換が起り、外部資本のチェーン店の進出が促された。

2) 第2区間（国道13号牛島跨線橋～山王十字路）

第2区間の国道部分は典型的なロードサイド店舗が主体であり、その多くが外部資本で大規模である。中央部では古くからの店舗が残存しているが、近年になって進出した外部資本の店舗も混在している。北部では官庁街である山王地区に近いため、商業以外の土地利用が多く、小売店舗の密集はみられない。

3) 第3区間（山王十字路～新国道アンパス入口）（第3図）

第3区間は、典型的なロードサイド型店舗が卓越する商業リボンであるといえる。その主体は外部資本の自動車関連店舗とチェーン店であり、店舗面積・

敷地ともに広く、自動車での来店を前提としている。第3区間への店舗進出時期は、おおまかであるが、1950年代後半から1970年代と推測できる。

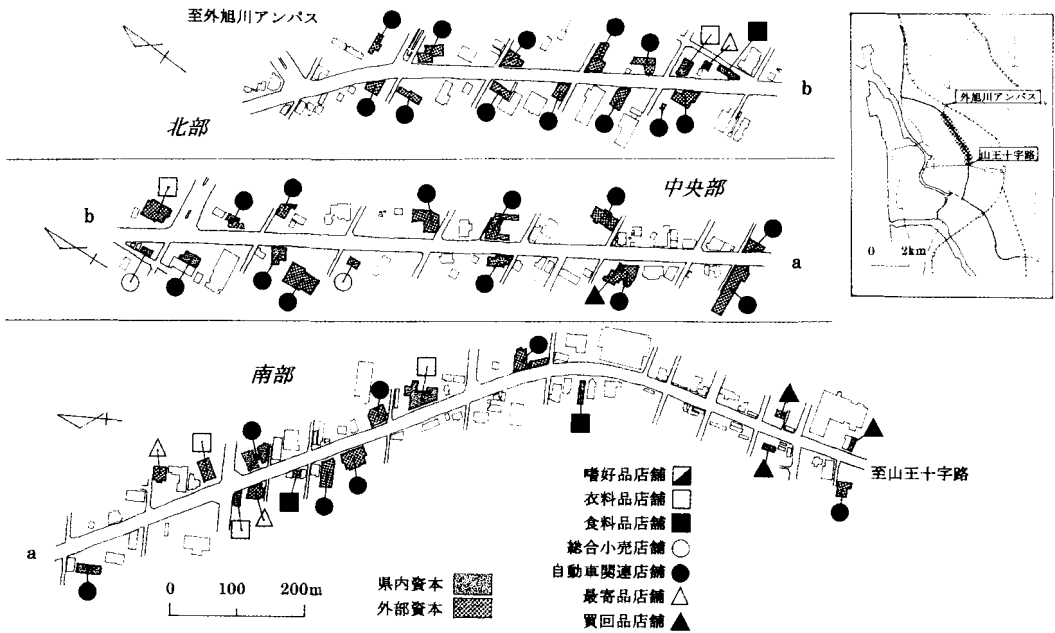
これは、第3区間周辺が宅地化される時期と比較して10年ほど早くなっている。

4) 第4区間（新国道アンパス入口～十崎港国道7号交差点）

第4区間は、第3区間と同じ新国道沿いであるが、その性格は全く異なっている。主体は単独で営業する老舗であり、その周囲でも狭小な敷地の住宅が軒を連ねる。これは第4区間が幹線道路沿いでありながらも、旧来の土崎港の市街地に接しているため、早くから市街化が進展していたことを示している。第4区間は路線こそ幹線道路であるが、そこに立地する店舗は幹線道路沿いを指向するロードサイド型店舗とは異なるものである。

5) 第5区間（土崎港国道7号交差点～国道7号飯島道東）

第5区間は、秋田市DIDの北部を拡大させる主軸となった路線である。しかし、市街地縁辺部にありながら、ロードサイド店舗の集積がみられるのは



第3図 秋田市商業リボン第3区間における聞き取り店舗の業種および資本所在地（2005年）
 （2千5百分の1都市計画図および2005年10月～12月の聞き取り調査により作成）

区間中央部のみであり、南端および北端は、旧来の地割が色濃く残存しているため、大型店の立地には不向きであるといえる。

3. 秋田市商業リボンの形成過程

旧来からの秋田市中心部の北端にあたる第3区間南部と第1区間北部から、郊外へ向けて商業リボンが伸展した。それらの地区は主な土地利用が水田であったため、比較的大きな面積を確保することが可能であり、自動車販売店などの外部資本店舗が主体となった。北端のリボンは1980年代に旧来の土崎港地区 DID と接続するが、既に市街化されていた第4区間では、大型店の進出には条件が合わず、現在に至った。新たに北端となった飯島地区において1980年代に宅地造成に伴い DID の拡大がみられた。

IV 結論

秋田市では、1960年代から1970年代にかけて、おもに自動車販売店が、郊外にリボン状に延びる幹線道路を指向して立地した。同時に中心部の空洞化が起こった。その後、幹線道路沿線の背後となる地区

が宅地化され、DID が拡大した。1990年代以降は、幹線道路沿いに立地する店舗が大型化・多様化した。その主体となったのは外部資本のチェーン店であった。近年は、旧来より存在する市街地内の幹線道路沿いで、業種の転換や小売店舗の増加がみられる。

本論文の作成にあたっては、秋田大学教育文化学部地理学研究室の松村公明先生から終始貴重な御指導を頂きました。また、調査の過程でご協力頂いた店舗の皆様、秋田市情報政策課の方々、そして何より筆者を魅了して止まない秋田市へ、末筆ながら御礼申し上げます。

文 献

秋田市大事典編集委員会編（1986）：「秋田市大事典」、秋田市大事典編集委員会、407p。
 根田克彦（1994）：釧路市における中心商業地の変化、筑波大学地球科学系人文地理学研究、第18号、81-102。
 佐々木 康（1989）：秋田市における郊外型店舗の進出と存立形態、秋大地理、第36号、25-30。