

# 大都市近郊の近隣型商店街における店舗構成の変化と 交通量の実態

—大阪府大東市野崎参道商店街を事例に—

岸 大輔<sup>1</sup>・清水 俊輝<sup>1</sup>・山中 郁弥<sup>1</sup>・中野 敦哉<sup>1</sup>  
副島 拓真<sup>1</sup>・川上 駿介<sup>1</sup>・前田 竜孝<sup>2</sup>

(<sup>1</sup> 大阪産業大学・学 (非会員), <sup>2</sup> 大阪産業大学・非)

- |                                |         |
|--------------------------------|---------|
| I はじめに                         | IV おわりに |
| II 野崎参道商店街の歴史と周辺人口<br>の推移      |         |
| III 野崎参道商店街における店舗構成<br>の変化と交通量 |         |

**キーワード** : 近隣型商店街, 店舗構成, 交通量, 野崎参道商店街, 大阪府大東市

## I はじめに

本研究は, 大都市近郊の近隣型商店街における店舗構成の変化と, 利用者の現状を明らかにすることを目的とする。なお, 近隣型商店街とは中小企業庁 (2017: 4) にのっとり「最寄り品中心の商店街で, 地元主婦が日用品を徒歩・自転車などにより買い物をを行う商店街」を指す。

商店街に関する地理学的研究では, バブル崩壊以後の都心地価の下落に起因する変化に注目が集まっている。都市中心部の商店街では, 人口の増加により機能変化がみられると報告されている。荒木 (2018) によると, 兵庫県神戸市の都心に近い水道筋商店街では, 周辺の人口と世帯数の増加に伴い, 家電量販店やホームセンターなどの大型店が進出し, 商店街内の店舗に占める買回り品店・専門店の割合が低下した。一方で, 通行者の多さから, 最寄り品店の数は維持されており, 対人サービス店, 飲食店はむしろ増加しているという。店舗の構成に変化はあるものの, 商店街全体の商業機能は, 周辺人口が確保されている場合には, 維持されやすいといえる。

対照的に, 都市郊外の近隣型商店街は厳しい経営状

況に陥っている。要因として, 1990 年代以降の大規模小売店法の運用緩和に伴う大型商業施設の都市郊外への進出 (安倉 1999), さらにロードサイドへの小売店の立地加速 (土屋 2020 ; 268-270) による集客力の低下がある。加えて, 人口の都心回帰とは反対の現象である郊外での人口減少も, 日常的な最寄り品の購入が主な目的となる近隣型商店街では, 売り上げ金額の減少に影響していると考えられる<sup>1)</sup>。このように, 1990 年代以降, 都心部での商業活動の活発化と都市郊外の商業活動の衰退・停滞という「商業集積間の格差」(伊藤・土屋 2018 : 346) が拡大している。その結果, 空き店舗<sup>2)</sup>が増え, シャッター通りと化してしまった商店街も少なくない。

都市郊外の商業地区に焦点を当てた研究として, 福井ほか (2014) が挙げられる。彼らは, 茨城県常総市水海道地域を事例に, 中心市街地の商業機能の特徴を考察した。この中で, 河川交通の要衝に当たり, 江戸時代以来, 中心性を発揮してきた同地域の商業が, 主要な交通手段の変化によって衰退してきたことが明らかにされた。すなわち, 時代が下るにつれて, 河川交通から鉄道そして自動車と交通手段が変遷した。特に 1960 年代以降, 近隣自治体では宅地開発が進み, 同時にモータリゼーションに対応した商業施設が次々と

立地するようになった。その結果、水海道地域の商業の中心性は失われ、むしろ近隣自治体の商圈へと組み込まれるようになった。

このように、郊外の商業地は、周辺の宅地開発と、それに付随したモータリゼーションにより、ロードサイドに進出してきた大規模小売店から経営的に負の影響を受ける。したがって、都市と関連づけて商業地の実態を考察する際には、商業地内部の状況とともに、周囲の大規模小売店との関係、さらには交通の状況への着目が求められる。この研究視点は、牛垣（2017：53）による「ミクロスケールな地理学研究では、地域をマクロなスケールにいかに関位置づけるかが重要となる」という指摘とも関連する。

以上の問題意識に基づいて、本稿では、大阪府大東市野崎参道商店街を事例に、大都市近郊の近隣型商店街の商業をめぐる社会経済環境の変化を明らかにする。調査は2020年10月～2021年1月にかけて実施した。

具体的な調査方法は以下の通りである。第1に、現在の野崎参道商店街が抱える課題と今後の展望について、野崎参道商店街振興組合（以下、振興組合）理事長に聞き取り調査を行った（2020年10月29日実施）。第2に、2006年から2020年にかけての区画利用の変化を、2006年版ゼンリン住宅地図（以下、住宅地図）の読み取り結果と、現地でのフィールドワーク（同年11月12日実施）で得られた現在の店舗の利用状況を対照させて明らかにした<sup>3)</sup>。第3に、交通量の調査を

実施した。ここでは、13時20分から15時30分（同年11月19日実施）までの歩行者、自転車、自動車の数を商店街内の任意の3か所（商店街の西口、中央、東口）で計測した。第4に、『大東市史』（大東市教育委員会編1980）と2012年に改訂された「大東市都市計画に関する基本的な方針」（以下、マスタープラン）、さらに各種の統計を基礎的な資料として、商店街周辺の歴史と都市計画、人口推移を考察した。

Iを除いた本稿の構成を以下に示す。IIでは、野崎参道商店街の歴史と周辺人口の推移、周辺の小売店の立地状況を考察する。IIIでは、区画利用に関する2006年と2020年の比較と、交通量調査の結果から、商店街の特徴について検討する。IVでは、本稿の内容をまとめるとともに、調査結果から明らかとなった都市整備計画の問題点を考察する。

## II 野崎参道商店街の歴史と周辺人口の推移

### 1. 野崎参道商店街の歴史

野崎参道商店街は、大阪市に隣接した大東市のほぼ中央に位置する（図1）。住所では、北条1丁目、北条7丁目、野崎1丁目、野崎2丁目に囲まれている。本商店街は、大東市における主要駅の住道駅と四条畷駅の間にあるJR野崎駅を起点に東に約350m伸びている。商店街の名前に「参道」が付くように、「のざきまいり」<sup>4)</sup>で知られる野崎観音（慈眼寺）の参道に

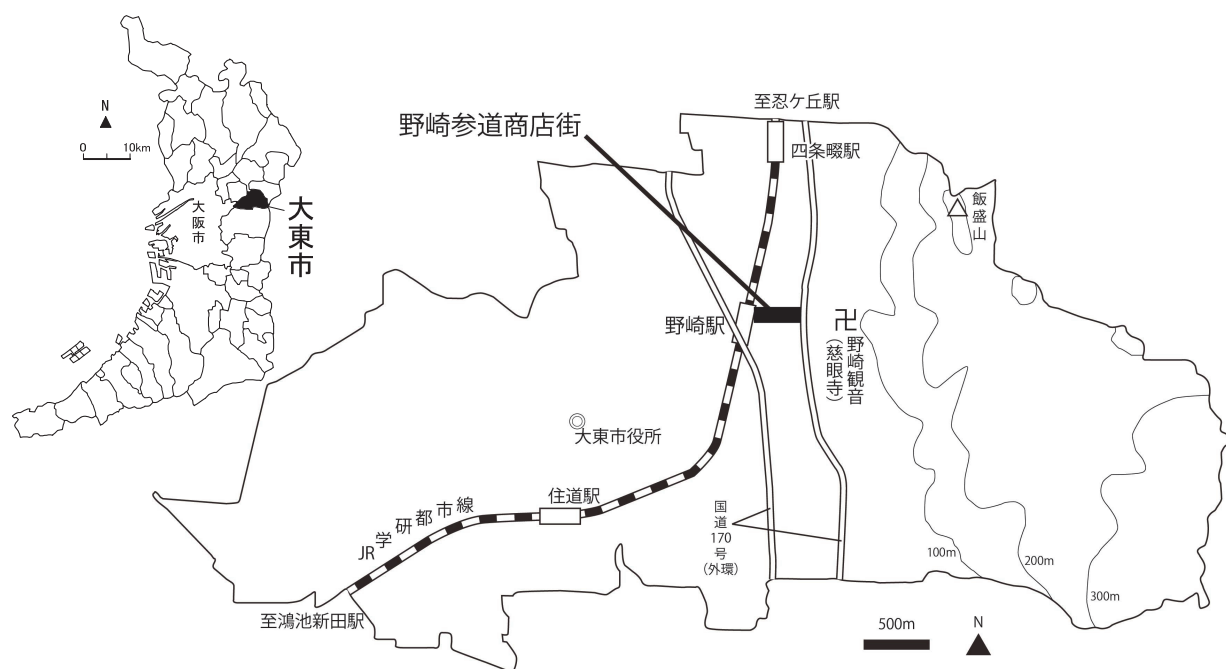


図1 対象地域

当たる（新矢 2006）。そのため、野崎駅から野崎観音へ向かう参詣者と観光客のほとんどがここを通る。

本商店街は交通条件に恵まれている。商店街を挟むように大阪外環状線（外環）を構成する国道 170 号線と国道 170 号線の旧道が走る。また、野崎駅は JR 環状線への乗換駅の京橋駅に 20 分以内で到着でき、通勤客の利用が多い。加えて、大阪産業大学の最寄り駅でもあるため、日中は学生も多数利用する。

野崎参道商店街の成立については、『大東市史』（大東市教育委員会編 1980:453）に「野崎駅と野崎観音の間は野崎街道と称して、駅設置後、直ちに敷設されたものであろう」と記されているのみで、詳細は定かではない<sup>5)</sup>。そこで、国土地理院の『地図・空中写真閲覧サービス』を用い、空中写真から本商店街に当たる街区に建物が集中する度合いを年代ごとに比較した。

図 2 の上の写真は、1964 年の野崎参道商店街周辺を写したものである。これをみると、野崎駅周辺にわずかに建物が集中しているものの、街路脇には建物がほとんど並んでいない。むしろ、周辺の土地利用は田畑とみられるものが大半を占める。一方、1975 年に撮影された図 2 の下の写真をみると、一部に田畑もしくは空地とみられる土地があるものの、道路が整備され、街路に沿って建物が建設されている。特に写真右側（東側）には、街路と空地の間に狭小な建物が確認できる。現在もここにはいくつか商店が並んでおり、これらがこの時期までに開かれたと推測できる。以上より、本商店街は 1960 年代後半から 1970 年代前半にかけて成立したと考えてよい。これは、振興組合理事長（1972 年生まれ）への商店街の成立年代に関する聞き取り結果とも一致した。

振興組合理事長への聞き取りによると、現在、振興組

合には約 50 店舗が加盟する。資料は存在しないが、店舗が最も多かったのは 2010 年頃で、80 店舗ほどが加盟していたという。しかし、Ⅲで示すように、現地調査からは、店舗の入れ替わりはあるものの、全体の店舗数の減少は確認できなかった。これは振興組合理事長のコメントと矛盾すると思われるが、新たに入居した店舗が振興組合に加入しない可能性も考えられる。これに関する具体的な理由は不明であった。

当商店街の特徴として、イベントが多い点が挙げられる。1 月の初参り、3 月の三好長慶武者行列、5 月の野崎まいり、7 月の千日まいりに合わせた各種行事というように、年間を通して様々なイベントが開かれている。なかでも、野崎まいりは江戸時代の野崎観音への参詣に端を発する祭りである。期間中は、商店街に露店が並んだり、青空プロレスが行われたりする。この間、例年約 15 万人が商店街を訪れるといい、一大行事になっている。

さらに、現在、野崎駅周辺では都市整備事業が進められている。これは 2012 年に改訂されたマスタープランに基づく事業である。ここで都市開発に関わる具体的な課題として、バリアフリー化と駅東側にある駅前広場の交通結節機能や、人が滞留できるようなオープンスペースの不足が提起された。改善に向けて駅前にロータリーと広場を整備する予定があり（図 3）、人の移動と交通利便性を高め、駅前におけるにぎわいの創出が企図されている。野崎駅東側の再整備により、駅前空間が活性化することで、商店街利用者の増加が期待されている。

## 2. 周辺人口の変化

次に、野崎参道商店街周辺の人口動態を大東市全体



図 2 野崎参道商店街周辺の空中写真

注：上 1964 年，下 1975 年撮影

国土地理院『地図・空中写真閲覧サービス』より作成

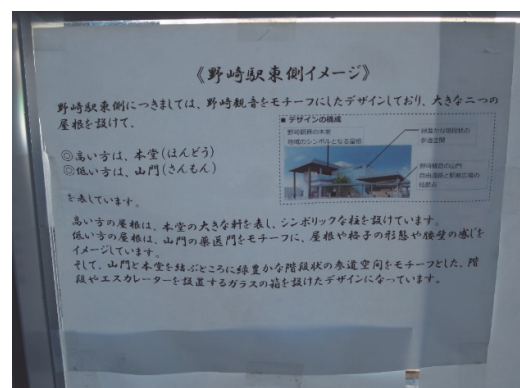


図 3 野崎駅東側整備イメージ

注：駅構内に掲示されている。

前田竜孝撮影（2020 年 11 月 12 日）



と関連づけて論じる。1980年以降の大東市の人口推移をみると、2000年をピークに微減している（図4）。特徴的なのは、この間、市全体の人口に占める65歳以上の割合が一貫して上昇している点である。特に、近年の伸びは著しい。2005年に約16.1%だった65歳以上人口の割合は、2015年には約25.6%となっており、10年間で約10ポイント上昇した。

それでは、人口動態に関する市内の地域差はどのようなになっているのだろうか。前節では、振興組合理事長から2010年頃をピークに本商店街の店舗数が減少しているという聞き取り結果が得られた。そこで、2010年より前で直近の2005年と最新の2015年の国勢調査の数値を比較して、変化を考察する。

はじめに、小地域別の人口増減をみってみる（図5）。これによると、大阪市に近い市の西部で人口が増加し、そこから離れた東部と北部では減少していた。本市でも、大阪市を中心として人口の都心回帰の影響を強く受けている点が読み取れる。野崎参道商店街周辺に注目すると、10年間で本商店街に隣接する北条1丁目では385人、北条7丁目では250人、野崎1丁目では209人、野崎2丁目では82人減少した。市内に124ある小地域のうち、北条1丁目は3番目、北条7丁目は7番目、野崎1丁目は13番目に減少した人数が多かった。本商店街周辺は、人口が減少する大東市の中でも特にその進行が著しい地域といえる。

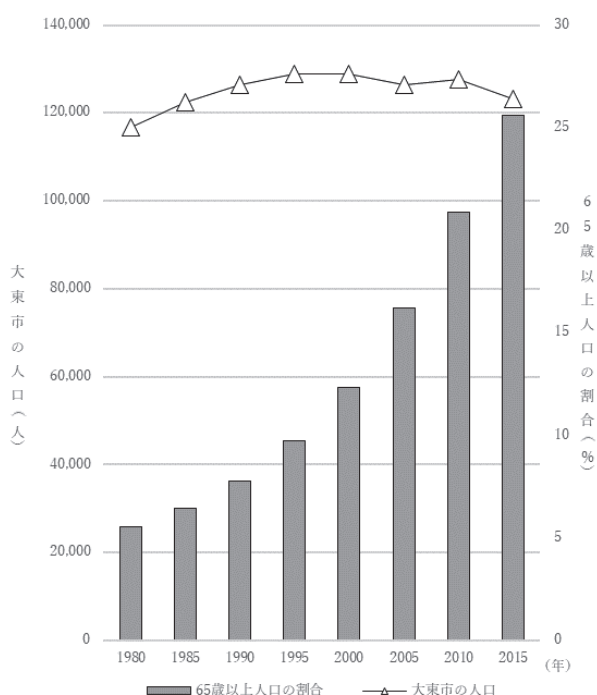


図4 大東市の人口と65歳以上人口の割合の推移

『国勢調査』より作成

野崎参道商店街周辺では人口減少と同時に、高齢化も進んでいる。図6に、大東市における小地域別の65歳以上の人口と小地域内の人口に占める65歳以上人口の割合を示した。これによると、本商店街が位置する大東市の北東部は、西部と対照的に65歳以上人口が多く、なおかつその割合も高い。商店街周辺の4つの小地域の65歳以上人口の占める割合は、北条1丁目が26.0%、北条7丁目が31.4%、野崎1丁目が28.2%、野崎2丁目が28.3%となっていた。これらの数値は、いずれも大東市全体の65歳以上人口の占める割合（25.6%）を上回っている。

### 3. 商業をめぐる状況の変化

本商店街周辺では、人口減少と高齢化により、消費量の低下がみられ、将来にわたってこの傾向が続くと考えられる。加えて、2005年以降、市内各地に大規模小売店の出店が相次いでいる。本商店街は顧客の獲得において、新規出店してきた小売店との競争にもさらされている。

2005年以前、大東市における大規模小売店（店舗面積1,000m<sup>2</sup>以上）は、主に人口密度の高い駅前に展開していた。大規模小売店の立地展開をまとめた図7によると、2005年以前、住道駅周辺に3店舗、野崎駅周辺に2店舗、四条畷駅周辺に1店舗所在していた。しかし、2005年以降に開設された店舗は、国道沿いと近年人口が増加している市内西部に立地する傾向がある。このほかコンビニエンスストアや中小規模スーパーも主要道路沿いに多く存在する。いずれも広い駐車場を構え、自動車による来客に対応できるように整備されている。

以上のように、大東市というスケールでみると、2005年以降、大規模小売店が駅から離れた場所へ進出しており、現在、鉄道駅前に展開する従来の商店街は、これらの店舗と競合する関係にある。後述するように、野崎参道商店街は道幅が狭い。駐車場も十分に確保されていない。大都市の郊外では、自動車が主要な交通手段に位置づけられるが、自動車での来訪に対応しきれない旧来からの商店街は、従来の研究でも指摘されているように、経営的に厳しい状況に陥ることが少なくない（例えば、山下2001）。

## III 野崎参道商店街における店舗構成の変化と交通量

### 1. 野崎参道商店街における区画利用の変化

本章では、野崎参道商店街の区画利用と店舗構成の



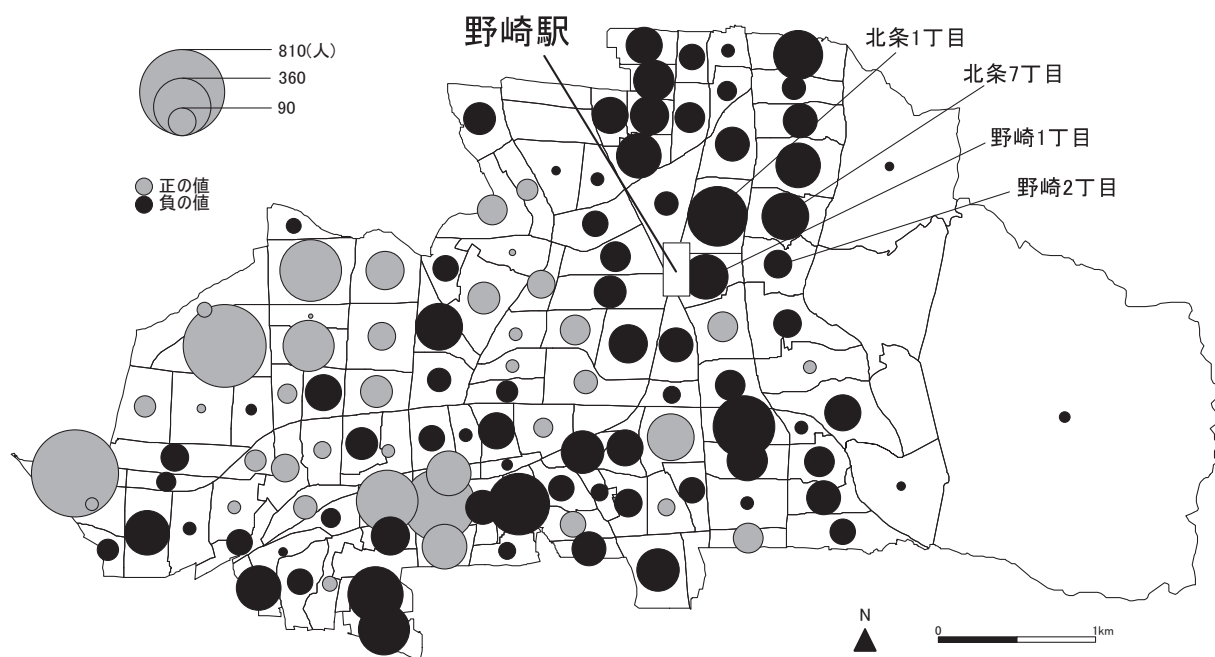


図5 大東市における小地域別の人口変化（2005年と2015年の比較）

『国勢調査』より作成

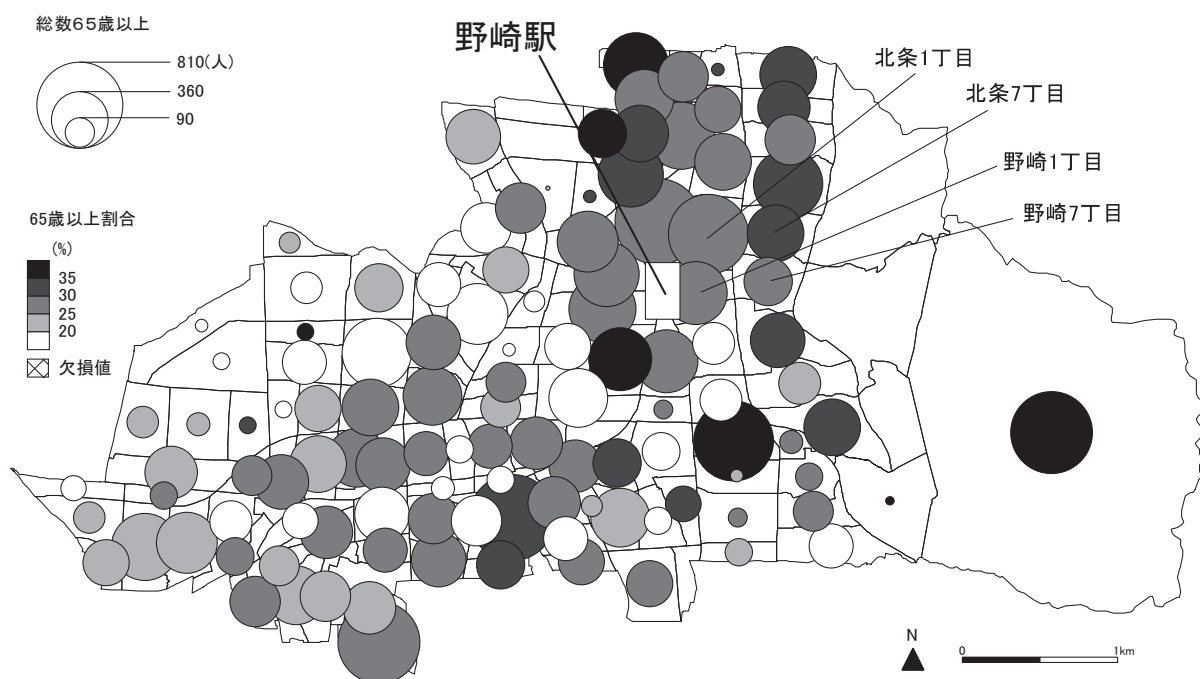


図6 大東市における小地域別 65 歳以上人口と小地域内人口に占める 65 歳以上人口の割合（2015 年）

『国勢調査』より作成

変化を検討する。前章では、大東市において、2005 年以降、鉄道駅から離れた場所へ大規模小売店が展開する傾向があることを確認した。これを受けて、2005 年に最も近いデータである 2006 年の住宅地図を用いて明らかになった当時の商店街内の区画利用と、筆者全員で 2020 年 11 月 12 日に実施した現地調査で得ら

れた店舗構成に関するデータを比較した<sup>6)</sup>。その結果を表 1 と図 8 にまとめた。なお、2006 年の住宅地図にはマンション・ビルは、名称のみが記載されていた。これらに入居する店舗名と業種は把握できなかったため、マンション・ビルと分類した。また、店舗名から類推したりインターネット検索したりしても判別でき

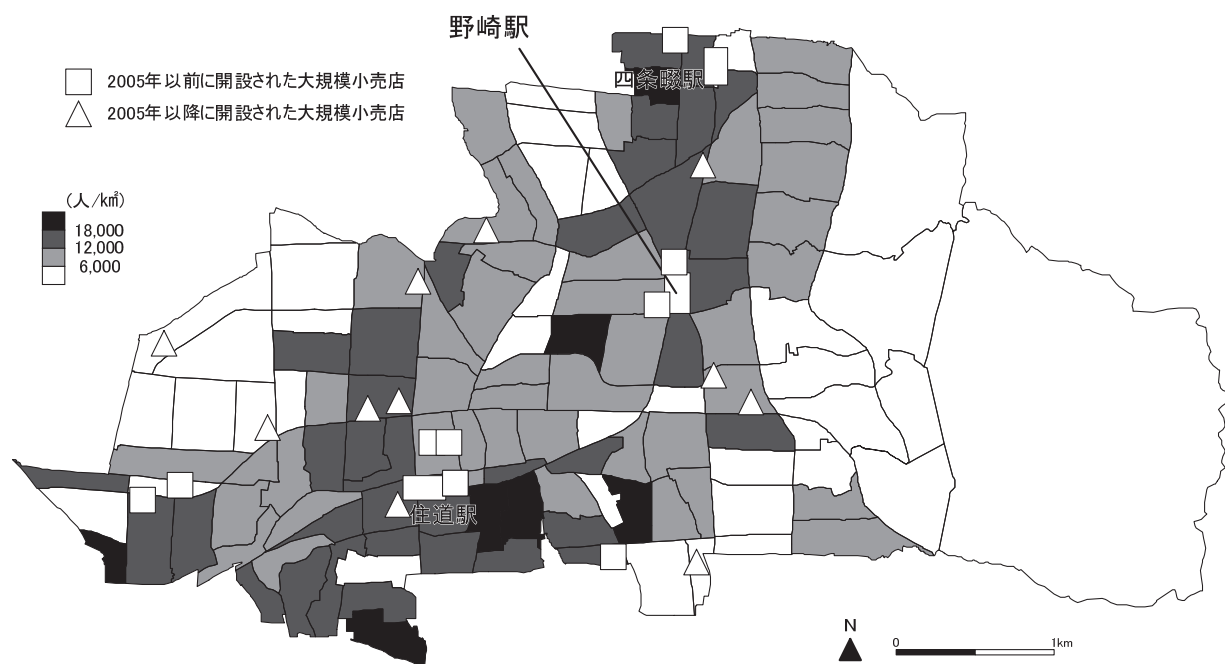


図7 大東市における小地域別の人口密度と大型小売店の立地（2015年）

注：大規模小売店は、店舗面積1,000m<sup>2</sup>以上の店舗をさす

『国勢調査』，東洋経済新報社『全国大型小売店総覧2020年版』より作成

なかった店舗はすべて「不明」とした。2020年の利用状況については、現地調査からビルとマンションに入居する店舗名・施設名を確認した。ただし、それらの名称と外観からでも業種がわからないものもあった。その場合も「不明」とした。こうした調査方法の特徴から、2006年から2020年にかけて、店舗数と土地利用全体の数が増えているが、これには2006年時点で「不明」であった区画の利用実態が2020年の現地調査を通じて判明したことが大きく影響している。そこで、表1には利用された区画の数とともに区画の利用全体に占める利用用途の分類の割合もあわせて掲載した。

表1と図8から、本商店街における区画利用の特徴を挙げる。第1に、化粧品店や衣料品店といった専門店が多い点が挙げられる。2006年と2020年いずれも、全体の20%以上を専門店が占めていた。これらはほとんどが個人経営とみられる。現地調査でも、敷地面積の小さい店舗を多く確認できた。第2に、2006年から2020年にかけて美容室や学習塾、各種教室などの対人サービス店が増加している点である。これは、対人サービス店の多くがマンション・ビル内に入居しており、2006年の住宅地図の読み取りからは計測できなかった店舗が、2020年の現地調査で判明した結果だと考えられる。現地調査では、学習塾が雑居ビルの2階以上へ入居する例が複数みられた。第3に、空

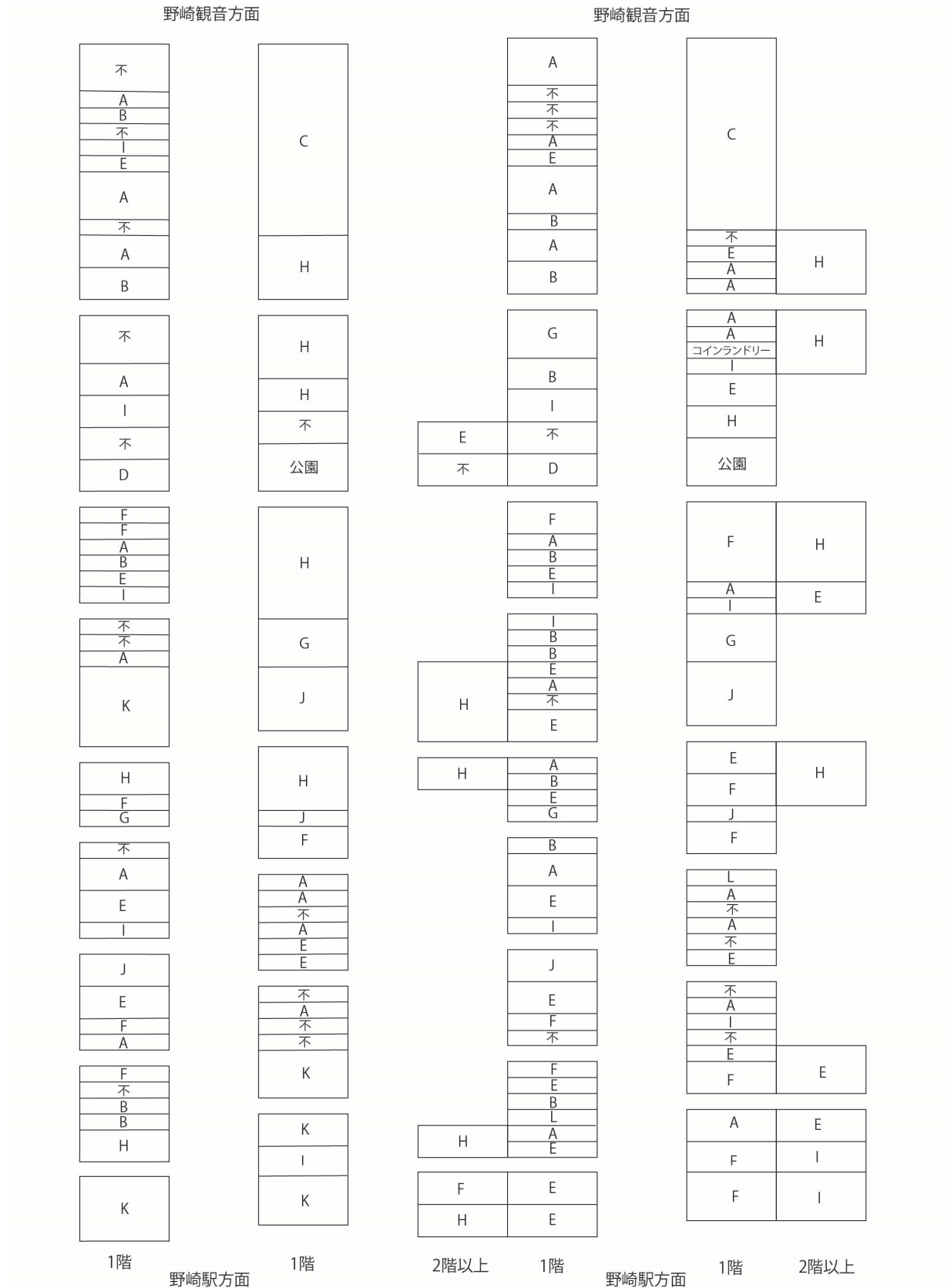
き店舗の数が2020年時点で2か所のみと、さほど多くない点が挙げられる。既往研究では、旧来からの中心商店街における空き店舗の多さが指摘されてきた。

表1 2006年と2020年の区画利用の比較

分類	2006年		2020年		増減数
	数量 (店舗)	割合 (%)	数量 (店舗)	割合 (%)	
A 専門店	12	22.6	18	21.2	6
B 飲食店	5	9.4	9	10.6	4
C スーパー	1	1.9	1	1.2	0
D コンビニエンスストア	1	1.9	1	1.2	0
E 対人サービス店	6	11.3	20	23.5	14
F 医院・薬局	6	11.3	10	11.8	4
G 駐車場	2	3.8	3	3.5	1
H 住居・アパート・マンション	7	13.2	9	10.6	2
I 事業所・事務所	5	9.4	9	10.6	4
J 空き店舗	—	—	2	2.4	—
K 金融機関・ATM	3	5.7	3	3.5	0
L ビル	5	9.4	—	—	—
合計	53	100	85	100	

注：分類欄のアルファベットは、図8の区画利用の分類と対応している。

2006年のデータは『ゼンリン住宅地図』（2006年）より、2020年のデータは現地調査より作成



凡例 A:専門店 B:飲食店 C:スーパー D:コンビニ E:対人サービス店 F:医院・薬局 G:駐車場 H:住居・アパート・マンション  
I:事業所・事務所 J:金融機関・ATM K:ビル L:空き店舗(テナント募集中) 不明は「不」とした

図 8 野崎参道商店街の区画利用 (左 2006 年, 右 2020 年)

注:住宅地図からはビル・マンション内の店舗を明らかにできなかった。現地調査では、ビル内の店舗も把握できたため、地図上に反映している。

『ゼンリン住宅地図』(2006 年) と現地調査より作成



しかし、振興組合理事長への聞き取りからは、本商店街においては、店舗が空いてもすぐに入居者が決まる状況にあるという。第4に、駐車場が少ないことが挙げられる。長さ350mほどの小規模な商店街に50以上の商店や事務所などが立ち並ぶ中、駐車場はわずか3か所しか存在しない。しかも2006年と2020年との比較からは、駐車場への転換も1か所<sup>7)</sup>しか認められなかった。これは、第3の特徴として挙げた店舗の入居業者がすぐに決まることと関係していると思われる。すなわち、個人商店が廃業した後、駐車場に転換する例はこれまでも報告されているが（例えば、難波田2006）、本商店街では入居者が撤退したのちも、テナントとして他業者に貸し出される傾向が強い。テナント需要の高さが、空き店舗の少なさとともに駐車場の少なさにもつながっているのである。

次に、2006年と2020年を比較して、どの分類からどの分類へ転換したのかをみる。なお、マンション・ビル内の店舗については、2006年時点で入居していたのかわからないため分析の対象から除外した。その結果、2006年と2020年では6つの区画において分類上の変化がみられた。具体的には、専門店から飲食店への転換（AからB）が2例、事業所・事務所から専門店への転換（IからA）、医院・薬局から対人サービスへの転換（FからE）、専門店から空き店舗への転換（AからL）、飲食店から空き店舗（BからL）への転換がそれぞれ1例ずつであった。しかし、この方法では、同じ分類同士の店舗の転換は反映されない。そこで、店舗名が変化した区画の数も集計した。その結果、対人サービスと飲食店を中心に11か所で店舗名が変わっていた。ここからわかるように、本商店街では、必ずしも2006年当時存在した店舗の多くが2020年にも継続して営業しているわけではない。同じ業種の間での店舗の入れ替わりもみられる。ここからもテナント需要の高さが伺える。

本商店街では小規模な個人経営の店舗が多くを占める中、2006年から2020年にかけては店舗の入れ替わりが複数確認でき、空き店舗もほとんど発生していない。テナントの需要が高い背景には、本商店街が駅前という良い立地条件に恵まれていることや、高齢化が進んでいるとはいえ大東市内でも人口密集地に当たり、消費がある程度維持されている点があると推測される。

## 2. 野崎参道商店街における交通量の特徴

次に、商店街の利用者の実態について、交通量調査の結果に基づき検討する。調査した時期（2020年10

月～11月）は、新型コロナウイルスが流行しており、通行者と店舗経営者への聞き取り調査は行えなかった。そこで、利用者の全体像を捉えるため、2020年11月19日の13時20分から15時30分にかけて、商店街の西口、中央、東口の3か所で交通量調査を実施した。そして、自動車、自転車、歩行者の通行量を計測した。

図9は、野崎駅前当たる商店街西口の交通量を表している。計測した間に、西（野崎駅方面）へ向かった歩行者は125人、自転車は103台、自動車は136台であった。東（野崎観音方面）へ向かった歩行者は162人、自転車は115台、自動車は206台であった。調査を実施した2時間余りの間には常にいずれかの往来があり、かなり交通量が多いと感じた。

調査結果からは以下の特徴が挙げられる。第1に、歩行者、自転車、自動車いずれも東へ向かう量が多い。本商店街の東側には、商店街内で唯一の食品スーパーが立地している。東への歩行者と自転車の流れは、そこへ向かうものであると考えられる。調査中、自転車のかごに買い物袋を入れて運転する人々を頻繁に見か

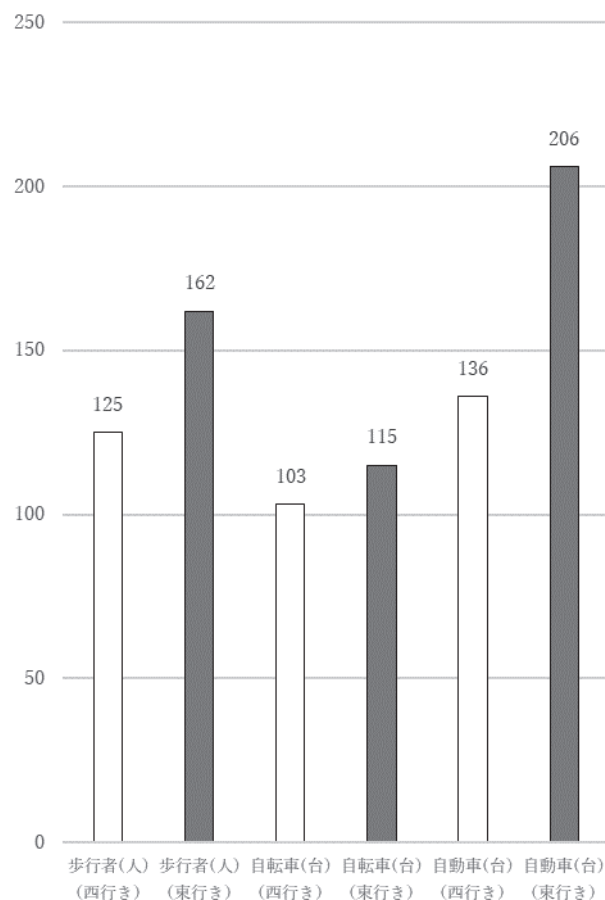


図9 商店街西口で計測した交通量

注：計測は13時20分から15時30分まで実施した。

現地調査より作成

けた。このスーパーが地域住民の日常の行動に大きく影響している様子が伺える。

第 2 に、自動車の交通量がきわめて多いことがある。東へ向かう自動車は調査中に 206 台あり、自転車の交通量の約 2 倍にのぼった。これは、本商店街の立地特性による。図 1 に示したように、本商店街は外環とよばれる国道 170 号線の新道と旧道の間に位置する。どちらも交通量が多く、大阪府郊外の主要な幹線道路となっている。これらを通る自動車が、本商店街を抜け道として利用しており、結果として交通量が多くなっている。

加えて、現地調査では荷物を降ろしたり、買い物したりするために路上駐車する自動車も多数みられた(図 10)。2021 年 1 月 21 日の 11 時に実施した観察では、自動車 6 台、トラック 2 台、軽トラック 2 台、バイク 4 台の路上駐車を確認した。全長 350m ほどの商店街にこれだけの量の路上駐車があるのは、店舗の数に比して駐車場が十分に整備されていない点に関係している。短時間の駐車とはいえ、車道が広くないため、自動車同士がすれ違う際には危険性が伴う。先述したように、野崎駅前では都市整備計画が進んでいる。駅前を中心として歩行者が回遊する空間の創出が目指される中、自動車交通量の削減と歩行者の安全の確保が必要であると筆者は考える。

#### IV おわりに

本稿では、大都市近郊の近隣型商店街の商業の変化を明らかにするために、大阪府大東市野崎参道商店街を事例に、人口統計の分析に加えて、店舗構成の変化

と交通量調査を中心に据えたフィールドワークを実施し、その結果を報告した。

野崎参道商店街の特徴として、以下の 2 点が明らかになった。第 1 に、店舗の更新が比較的順調に進み、空き店舗が少ないことである。すなわち、高齢化や人口減少が進んでいる一方で、周辺地域にある程度の人口が保たれており、本商店街の商業機能も維持されている。2005 年以降、幹線道路沿いへ大規模小売店が進出している状況下でも、新たに出店する店舗が多かった。あわせて、空き店舗がそれほど生じていなかった。現地調査で判明した区画利用の実態をみても、事業者・事務所と比べて、消費者の来店を前提とする専門店、飲食店、対人サービス店が圧倒的に多い。以上より、周辺地域において、商店街内の店舗を利用する豊富な消費者の存在が伺われる。

第 2 に、歩行者、自転車、自動車の往来がかなり多い点である。特に、本商店街を挟む国道を利用する自動車が、街路を抜け道として利用していた。ここから、筆者は商店街を利用する歩行者の安全が脅かされていると感じた。商店街周辺の人口動態から、今後ますます高齢者が本商店街の主たる消費者になっていくと考えられる。彼らが安心して買い物できる空間づくりが行政には求められる。そのためには、歩道の幅を狭める店舗からの商品のせり出しや植え込み、車道と歩道の間の段差など、改善する部分は多い(図 11)。

本稿の最後に提起したいのは、商店街の衰退とは何を指すのかという問いである。現代日本の消費空間を考える際、都心回帰と少子高齢化による都市空間と消費自体の縮小という 2 つのダウンサイジングは重要な論点となる(箸本 2013)。特に、これは多様な消費者ニーズを含む市場の細分化をもたらし、市場のモザイク化につながる。こうした変化の中で、高齢者は現在の日本において主要な消費者として位置付けられる。一方で、彼らは一般に買い物弱者あるいは消費活動の停滞というキーワードと関連付けられる。すなわち、高齢者は、若年層や壮年層と比べて移動能力が高くなく、商品の購入金額も小さい消費者として分類されてしまう。そうすると、高齢者が消費者の中心になる商店街は、商品とサービスへの消費量も小さくなり、経済的な衰退局面にあるとみなされてしまう。しかし、調査を通じて、野崎参道商店街では、買い物袋を提げ頻繁に行き交う多くの高齢者を確認できた。ここから、商店街の商業機能の盛衰や維持について論じる際には、高齢者の消費行動の質的・量的な調査が必要になると感じた。また、消費量は小さくても、高齢の買い



図 10 路上駐車する自動車

2021 年 1 月 21 日前田撮影





図 11 歩道幅を狭める商品のせり出しと植え込み

2021 年 1 月 21 日前田撮影

物客の多さは商店街の活気につながると考える。こうした点も、調査方法を含めて今後の課題となる。

商業地理学の研究では、大型商業施設の都市郊外への進出、さらにロードサイドへの小売店の立地加速を受けた旧来の中心市街地の商業機能の衰退が報告されてきた。一方、本商店街が所在する大東市は、大都市の近郊に位置し、主に大阪市へ通勤する人びとの居住地という性格をもつ。本市では人口が減少傾向にあるとはいえ、依然として高齢者を中心にある程度の人口が保持されている。こうした点が、本商店街の商業機能の維持にも寄与している。商業空間の実態を考える際、事例となる地域が都市空間との関わりにおいてどのように位置づけられるのかを検討することがマクロな観点からは重要になるだろう。同時に、商業地理学が得意としてきたような、現地での集中的な調査を通じた、ミクロな視点から特定の商業空間の変容と利用状況の丹念な調査も必要となる。商店街を取り巻くマクロな状況とミクロな状況とのつながりを意識した調査が、変化の著しい商業空間研究では継続して求められる。

#### 謝辞

本稿の作成に当たり、野崎参道商店街振興組合理事長の山田しゅうじ様には聞き取り調査と現地調査において多大なご協力をいただきました。ここに深くお礼申し上げます。また、現地調査では、各店舗の皆様、商店街利用客の皆様にもご協力をいただきました。感謝申し上げます。本稿は、2020 年度後期に大阪産業大学デザイン工学部で開講された環境理工学演習 2 での調査をもとにしています。

#### 注

- 1) 商店街の商業の衰退を受けて、地域住民主導による活性化の取り組みも報告されている。田上・牛垣（2018）は静岡県下田市の中心商店街を事例に、店主への聞き取り調査から、人口減少と高齢化が進む中でも、地元の顧客へのきめ細かなサービスと、地域外への独自商品の販路拡大などを通して経営を維持していることを明らかにした。
- 2) 空き店舗を活用する施策が成功し、商店街の経営が維持された事例も報告されている（福井ほか 2016）。
- 3) 小河（2019）によると、商店街での調査において、地図を利用しながら店舗の状況を確認する作業は教育的な効果があるという。ただし、交通量が多い場合、調査に際しては安全面への配慮が必要となる。
- 4) 「のざきまいり」は、江戸時代に大坂の都市住民の間で流行した物見遊山の要素を含んだ寺社参詣を端緒とする。後世には、落語の演目や東海林太郎のヒット曲「野崎小唄」の題材にもなった。
- 5) 野崎駅は 1899 年に仮停車場として開業したが、明治時代以来、大東市域の商工業の中心地は 1895（明治 25）年に浪速鉄道の敷設とともに発展した住道駅周辺であった。野崎駅、四条畷駅の周辺については、わずかな商店が営業していたのみだと『大東市史』では推定されている（大東市教育委員会編 1980：450-453）。
- 6) 2006 年の住宅地図と現地調査で得た店舗構成という 2 時点の比較であるため、その間の店舗の移り変わりについては明らかにできなかった。
- 7) この駐車場への転換の例は、2006 年に「不明」に分類された場所が 2020 年の現地調査ではコインパーキングとして利用されていることが判明したものである。したがって、2006 年時点で駐車場として利用されていた可能性も否定できない。

#### 文 献

- 荒木俊之 2018. 大都市圏中心都市における地域型商店街の変容—神戸市灘区水道筋商店街を事例に一. 地理科学 73-2：66-80.
- 伊藤健司・土屋 純 2018. 商業空間. 経済地理学会編『キーワードで読む経済地理学』341-353. 原書房.
- 牛垣雄矢 2017. 商業地を対象としたミクロスケールな地理学研究の対象・視点・方法—1990 年以降の論文を中心に—. 新地理 65-2：48-66.
- 小河泰貴 2019. 商店街の地図の作成—地域調査の手法として—. 地理 64-1：116-121.
- 新矢昌昭 2006. 「のざきまいり」に見る庶民参詣の娯楽性. 佛大社会学 31：24-37.



大東市教育委員会編 1980.『大東市史（近現代編）』大東市教育委員会.

田上拓信・牛垣雄矢 2018. 下田市中心商店街の特徴と厳しい商業環境に対する商店の対応. 新地理 66-2 : 22-33.

土屋 純 2020. 中心商店街のゆくえ. 伊藤達也・小田宏信・加藤幸治編著『経済地理学への招待』264-277. ミネルヴァ書房.

難波田隆雄 2006. 企業合理化に伴う企業城下町の中心商店街の変容—兵庫県相生市を事例として—. 地理学評論 79-7 : 355-372.

箸本健二 2013. 小商圏時代とは何か. 土屋 純・兼子 純編『小商圏時代の流通システム』1-14. 古今書院.

福井一喜・神 文也・渡邊瑛季・周 軼飛・薛 琦・中川紗智・市川康夫・山下清海 2014. 受給チャネルからみた首都圏外縁部中心市街地の商業特性—茨城県水海道地域を事例に—. 地域研究年報 36 : 1-34.

福井一喜・金 延景・上野李佳子・兼子 純 2016. 地方都市の中心商店街における新規事業の創出—長野県佐久市岩村田本町商店街の事例—. 都市地理学 11 : 59-70.

安倉良二 1999. 大店法の運用緩和に伴う量販チェーンの出店行動の変化—中京圏を事例に—. 経済地理学年報 45-3 : 196-216.

山下博樹 2001. 大都市圏郊外商業核の発展とモータリゼーション—滋賀県草津市の事例—. 鳥取大学教育地域科学部紀要 地域研究 2-2 : 11-24.

大東市「大東市都市計画に関する基本的な方針」について (<https://www.city.daito.lg.jp/soshiki/66/1624.html>) (最終閲覧日 : 2021 年 3 月 8 日).

中小企業庁 2017.『商店街空き店舗実態調査報告書』(<https://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/shogyo/2017/171115shoutengai.pdf>) (最終閲覧日 : 2020 年 11 月 21 日).