

商店街の空間構造

－ 函 館 の 事 例 －

渡 辺 英 郎

1、はじめに

都市は大地に広く分布する人間活動の結節点であり、人間の諸活動に合理的なサービスを提供すべく組織化され歴史的に重層化された空間である。

¹⁾ 都市的サービスは、その都市が位置する人文・自然条件によって異なる。とくに人文条件は時間的変化の中でつねに変化し、技術的発達によって自然環境をも改変しつつ、都市空間を再組織してきている。

商店街は街路に沿って自然発生的に成立したが、今日では都市計画された商業地区にみられる。都市には商店街や商業中心地が存在する。商業中心地は、消費的機能の集積地のことで、不特定多数の人間を買い物という経済的要因と社交娯楽など歓楽的要因を結節させる第3空間（第1空間は家庭、第2空間は職場で、それ以外の生活空間）といわれる。²⁾ 商業中心地では高地価が原因して建物の立体化、高層化が進む³⁾ ⁴⁾ 一方で、駐車場難となっていて、空間そのものが問題となっている。

2、地理的空間

都市生活で重視されるようになった一つにアメニティがある。人間の生活舞台であり、収容施設でもある都市にこそアメニティが求められ、それに応える都市づくりが進んでいる。地理学的にみると、都市を収容する土地空間

の存在と地理的位置、並びに、それを取り囲む周辺地域とその地理的環境がアメニティの要因として考えられる。これらのうち位置以外の地理的な要因は常に変化をしているが、土地空間に対する需要は増加の一途をたどるばかりである。これにたいして、その供給は限定されており、都市の土地空間の需給はアンバランスとなっている。

都市に快適さを求めるようになったのは新しいことではないのだが、我が国の都市の場合には、過去半世紀間の都市づくりは専ら荒廃からの復興と、増え続ける人口の受け皿づくりに専念せざるをえなかった。⁵⁾やがて経済成長が進むにつれて、ゆとりをもった人々は、自らの生活のありかたを考えるようになり、快適に生活する場としての都市づくりが課題となり、計画的な大規模ショッピングセンターが出現するまでになった。このような商業地形成の背後には政策や関係した人々の心の動きや思想があり、その思想⁶⁾が注目されるようになってきた。そこでこのような思想を場所的に、定量的に捉ええることを試みた。

3、仮 説

店舗が集積する商店街と商店街を取り巻く周辺の商業地区には空き地のままになっている土地空間は少ないから、駐車場の確保は容易ではない。駐車場の確保ができない店舗の場合には郊外に土地を求めて移動し、移動した跡地や、火災で焼失した跡地は絶好の駐車場候補地となった。しかし、土地には所有者がおり、その所有者の思想と意志がその土地利用に反映してくる。空き地があっても駐車場に使用できるとは限らないのである。また、一方では駐車場がないと顧客数は減少するので、駐車場は現在の商店街にとって重要な立地要因となっている。

商店街は歴史的、地理的、経済的、社会的な所産であるから、商業地区の土地利用としての駐車場には、その時代に商業地区に生きたの人々の街づく

りに対する思想が反映されているように思われる。

4、研究方法

函館市の商店街の中から発生時期、形成過程が異なる商店街を図1のように5ヵ所選び、それぞれ十字街街区、若松・松風町街区、本町・五稜郭街区、湯の川街区、美原街区と名付けた。各街区の範囲は1500万分の1の住宅地図⁷⁾を使用して、東西320m、南北460mの範囲とした。1調査区の面積は0.1472km²である。また、1調査区内には商店街の主要部が入るように設定した。

調査目的は、商店街区の水平的空間並びに垂直的空間の実態を把握することから、水平的空間の指標としては「駐車場」を、垂直的空間の指標としては「3階建て以上の建物」とした。また業種別店舗のうち買回り品店、A・S業種の分布を調査した。

したがって、調査対象としたのは、1，駐車場。2，3階建て以上の建物。3，買回り品店。4，A・S業種である。

調査方法は現地観察である。調査結果は地図化できるものは地図化した。

駐車場の規模については、地図上に記されている範囲をその面積として計算した。建物の階層については観察して判断した。業種分類は石沢の分類⁸⁾を参照して次のように分類した。買回り品店業種に含めたものは、パン製造小売、料理品、茶類、衣類、洋服（既製）、かばん袋物、他の見回品、陶磁器類、家庭用機器、他の什器、化粧品、骨董品、中古品、スポーツ用品、玩具類、楽器類、カメラ類、花・植木である。

A・S業種（アミューズメント・サービス業種）に含めたのは飲食店、喫茶店、パチンコ店、旅館・ホテル、理容店、美容店、クリーニング店である。

5、商店街区の概要

1) 十字街街区

函館は陸繋島という特殊な地形の上に北海道で最初に市街地が発達した都市である。⁹⁾江戸期から明治期までは飲料水の関係から函館山の山麓部分にしか居住できず、砂州部分に居住したのは明治末期である。¹⁰⁾したがって自然環境の制約を強く受けて、波止場近くの狭い限定された土地に店舗が集積した。1898年に馬車鉄道が走ると、沿線に店舗が並び路線商店街の景観を呈するようになる。しかし、度々の火災によって店舗は焼失した。火災の経験から都市計画による防火帯がつくられ、有力商人たちは店舗を耐火構造にした。このような歴史を持つのが明治、大正、昭和初期までの都心商店街であった十字街である。大火と共に都心は移動して今は当時の面影をわずかに残しながら西部地区の中心商店街となっている。

2) 若松・松風町街区

明治末期になると人口が増加して山麓地区の人口収容力は飽和状態となり、居住地域は東部の砂州上に広がっていった。1904年に函館駅、旅客棧橋が移設されたところから函館駅と大門遊廓とを結ぶ通りに松風町商店街が発達した。1934年（昭和9年）の函館大火で市街の大部分は焼失したが、最も早く復興に着手したのがこの商店街である。青函連絡船と鉄道の双方の乗客を吸収でき、その上、市電・バス交通のターミナルという地理的位置に恵まれて都心商店街として繁栄してきた。青函連絡船廃止後は盛り場の衰退が目立っている。

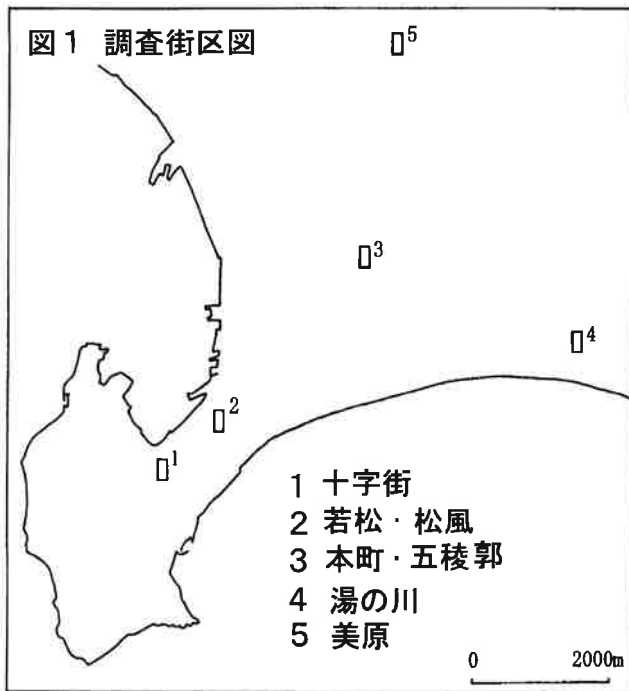
3) 本町・五稜郭街区

住宅街だったが1960年（昭和35年）頃に隣接地域に住宅団地が開発されると亀田地区の入り口、市電・バスの乗り換え地という地理的位置に恵まれたこの地区が脚光をあびるようになる。1969年に十字街から百貨店が移動してくると、都心から店舗が移転したり、支店の開設が進んだ。1985

年頃には30近いテナントビルに約300店の居酒屋、スナックがひしめく盛り場が成立して¹⁾副都心と呼ばれるようになった。居住環境の変化によって転居者も多く、その住宅跡地はテナントビルや駐車場となりつつある。

4) 湯の川街区

1885年から温泉場として開けた。1898年に函館～湯の川間に馬車鉄道が開通すると函館の奥座敷となり、1933年には湯川銀座通りはすでに商店街であった。湯の川の主要通りは電車通りではなかったのである。1953年に区画整理事業によって道路が22mに拡幅される。また、1959年（昭和34年）になると湯の川温泉電停の終点が湯の川（湯倉神社前）まで延長されると、商店街は市電沿線に移動してしまった。



5) 美原街区

5 街区のなかでは最も新しい商店街区で、1960年から人口が急増した。1973年に亀田市と函館市が合併するまでは旧亀田の中心街で、その周囲は近郊農業地域であった。合併当時は中心商店街は形成されておらず¹²⁾ 市役所が置かれていた以外目立った施設もなかった。1979年に長崎屋、イトーヨーカ堂の大型店が出店してから5つの金融機関、函館北郵便局、市役所支所が次々と開設されて第3都心¹³⁾と言われるようになった。地区の中央を東西に外環状線の産業道路が走り、沿線の新しい住宅地から顧客を集めている。

6、結 果

1) 水平的空間の調査結果は図2～図6の駐車場でしめた。地区における駐車場密度は表1のとおりである。図2～図6の駐車場分布傾向は表2にまとめた。

2) 垂直的空間の調査結果は図2～図6の3階以上の建築物でしめた。3階以上の建築物密度は表3のとおりである。高層建築物の分布傾向は表4にまとめた。

3) 業種別店舗は図7～図11のようにになっている。業種別店舗分布の傾向をまとめると表5のようになる。

7、考 察

1) 水平的空間についてみると、早くから商店街が発達した街区は水平空間（空き地）が乏しいと予想された。旧都心の十字街区は水平的空間は予想どおり少なく、駐車場密度は5.32と小さい。都心の若松・松風町街区と、副都心の本町・五稜郭街区の駐車場密度は十字街区の2倍であった。水平的空

間が2倍も広いのである。では、どうして十字街区と若松・松風町街区で駐車場密度にこのような違いが生じたのだろうか。両街区ともに、ここ数年間の小売販売額は停滞¹⁴⁾しており、その原因の一つに駐車場の不足があげられてきた。そこで老朽化した店舗や住宅が解体されて、その跡地が駐車場に転用された結果、水平空間が増え、駐車場密度を高めたのである。しかし、十字街区は来客用の駐車場が少なく、医院専用駐車場が目立つのに対して、若松・松風町街区の駐車場はほとんどが来客用なのである。すなわち、この水平空間は街区の危機意識を抱いた人々によって創られたのである。商店街の人々の意志と、土地所有者や地権者の思想と決断がこの密度をつくりだしたのだといえよう。

本町・五稜郭街区も駐車場が足りない街区であった。電車通りの北側に位置する行啓通りは区画整理による新しい街づくりが行なわれた。調査前の予想では、住宅地であったから、店舗の多い若松・松風町街区よりも駐車場への転用が多く駐車場密度が高いのではなかろうかと思ったのだが、結果は若松・松風町街区と本町・五稜郭街区はほぼ同じ密度だった。ただ、同じ密度であっても、街区による駐車場の規模に違いがある。概して本町・五稜郭街区のほうが若松・松風町街区よりも小規模駐車場が多く、それが隣りあいながら隔てられているために、有効的土地利用のネックになっているのである。

湯の川街区の密度は最も小さい。美原街区はおよそ10年前までは都市的な土地利用は少なく、駐車場への転用は容易だったので、駐車場密度はかなり高いと思われたが、都心の1.5倍にすぎなかった。

2) 店舗と高層化の関係をみて注目されるのは次のことである。

図9と図4を比較してみると、図9で店舗の並ぶ南北に走るメインストリート（中央病院前の通り）は、図4では3階以上の建物ではないということである。このような通りは他にはみられないので極めて珍しい通りといえる。このような事象が生ずる背景として考えられるのは、この通りに面する土地を少数者が所有していること。また、その土地の所有者と土地の使用者

との間で、都市的な土地利用の理念・思想が異なる場合などが考えられる。

8、結 び

時系列的に考察する商業地理学研究では、過去のある時期に研究された成果は貴重な資料となる。北海道で最初に発達した函館の商店街についての研究は余りにも少ないところから、函館の商店街を空間的な面から取り上げてみた。水平的空間の指標として駐車場を、垂直的空間の指標として建築物の階層を指標として、それぞれの密度を求めて定量的にとらえてみた。

いまどの都市の商店街も大型店進出や価格破壊などの社会環境の急変で生き残りをかけた対応に取り組んでいる。商店街は土地利用そのものである。したがって、商店街が発展していくためには、いかに有効な土地利用方法を見出せるかにかかっているといっても言い過ぎではない。こうした意味からも商店街の空間に対する関心は、これからますます高まっていくと考えられる。

註

- 1) 谷岡武雄(1979)「歴史地理学」古今書院。pp. 322～328
- 2) 磯村英一(1968)「人間にとって都市とは何か」日本放送出版協会、204p.
- 3) 鈴木奏到(1979)「仙台市における高層建築物の立地と立体的機能分化 東北地理 Vol. 31 pp. 242～249
- 4) 沼田 武(1986)札幌市における中心商店街の構成(1)北海道地理 N060、pp. 27～32
- 5) 桑島勝雄(1984)「都市の機能地域」大明堂、84p.
- 6) 戸所 隆(1991)「商業近代化と都市」古今書院、61p.

- 7) ゼンリン住宅地図、平成7年6月30日発行
- 8) 石沢 孝(1980) 山形盆地における諸都市の商圈の変化と商店街の業種構成 東北地理 Vol 32-1. pp. 11~20
- 9) 寺谷亮司(1985) 北海道における市街地網の変遷－明治から現在まで－ 東北地理 Vol 37 pp. 239~255
- 10) 奥平忠志(1970) 函館市近郊亀田町の変容 東北地理 Vol 22 pp. 67~72
- 11) 渡辺英郎(1992) こんな街です函館 pp. 71~72
- 12) 奥平忠志(1967) 港湾と都市の変遷－函館の場合－東北地理 Vol 19 pp. 102~108
- 13) 渡辺英郎(1992) こんな街です函館 98p.
- 14) 函館の商業 平成5年度

表 1

街 区 名	駐車場密度(%)
十 字 街	5.32
若 松・松 風	10.41
本 町・五稜郭	10.20
湯 の 川	1.89
美 原	14.64

$$\text{駐車場密度} = \text{駐車場平面積} / \text{調査区面積} \times 100$$

表 2

街 区 名	駐 車 場 の 分 布 傾 向
十 字 街	地区の西部、北部に偏り、散在する。小規模な駐車場が多い。駐車場密度は5%と小さい。
若 松・松 風	地区の南東部に少ない、分布に偏りがある。大部分が中規模駐車場である。立体駐車場が多い。駐車場密度は10%で、密度順位では2位である。
本 町・五稜郭	中規模駐車場が主力で、分布に偏りは無い。立体駐車場もある。駐車場密度は10%で、若松・松風地区と同じである。
湯 の 川	小規模駐車場が大部分で、散在する。駐車場密度は2%足らずで、密度は最も小さい。
美 原	中規模駐車場が主力であるが、大規模駐車場も混じって均等に分布する。駐車場密度は14%で、最高密度である。

表 3

街 区 名	3 階以上の建築物密度(%)
十 字 街	7.3
若 松・松 風	15.8
本 町・五稜郭	13.3
湯 の 川	5.1
美 原	12.4

$$\begin{aligned} & \text{3 階以上の建築物密度} \\ & = \text{3 階以上の建築物の平面積} / \text{調査区面積} \times 100 \end{aligned}$$

表 4

街 区 名	3 階以上の建築物の分布傾向
十 字 街	市電沿線の表通りと銀座通りに集中するが密度は小さい。
若 松 ・ 松 風	市電沿線の表通りに多い。表通りは百貨店、金融機関、ホテル。裏通りは飲食街で構成されている。密度は最も高い。
本町・五稜郭	丸井前の市電沿線の表通りに多いが、中央病院前の通りにはほとんどない。
湯 の 川	市電沿線の表通りに散在する。裏通りは集合住宅、宿泊施設である。
美 原	散在して分布する。百貨店、自動車販売店、パチンコ店、金融、公共機関である。規模の大きいのがあるため密度は比較的大きくなっている。

表 5

街 区 名	店舗（買回り品店、A. S 業種）分布の傾向
十 字 街	主要通りに並んでいるが、街区全体の 1 / 3 の広さを占めている。買回り品店、A. S の数は同じ位である。
若 松 ・ 松 風	街区全体が店舗で占められている。買回り品店は主要通りに面している。買回り品店よりも A. S が多い。大型店が集中する。
本町・五稜郭	買回り品店が主要通りに面し、買回り品店より A. S が多いのも若松・松風と似ている。若松・松風よりは集積が少ない。
湯 の 川	店舗は取り上げた街区の中では最も少なく、大部分が市電沿線に張り付いている。旧銀座通りにあるのは残象である。
美 原	他の街区に比べると店舗は少ない。産業道路の南側の裏通りに A. S が集中する。買回り品店が極端に少ない。

図2 十字街地区

凡例
 ■ 3階以上の建物
 □ 駐車場
 ⊠ 立体駐車場

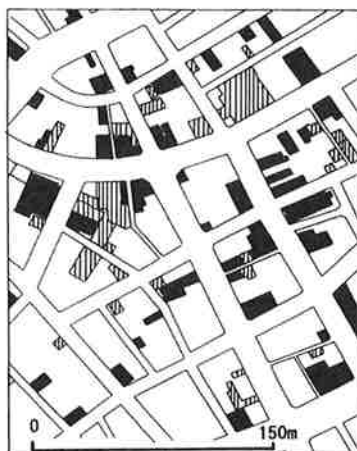


図3 若松・松風地区

凡例
 ■ 3階以上の建物
 □ 駐車場
 ⊠ 立体駐車場

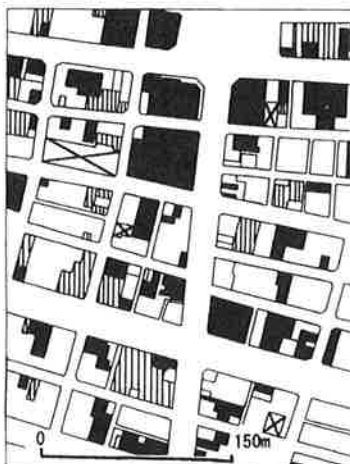


図4 本町・五稜郭地区

凡例
 ■ 3階以上の建物
 □ 駐車場
 ⊠ 立体駐車場



図5 湯の川地区

- 凡例
- 3階以上の建物
 - ▨ 駐車場
 - ▧ 立体駐車場

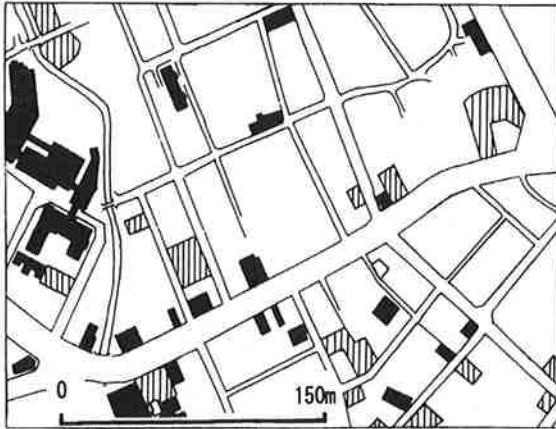


図6 美原地区

- 凡例
- 3階以上の建物
 - ▨ 駐車場
 - ▧ 立体駐車場



図7 十字街地区

凡例
 ■ 買回り品店
 ▨ A・S兼種
 ⊠ 百貨店

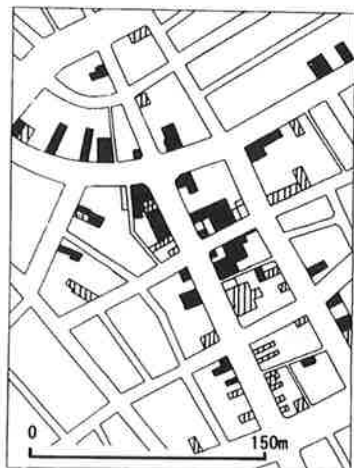
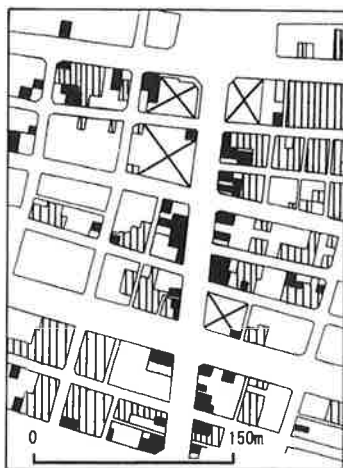


図8 若松・松風地区

凡例
 ■ 買回り品店
 ▨ A・S兼種
 ⊠ 百貨店

図9 本町・
五稜郭地区

凡例
 ■ 買回り品店
 ▨ A・S兼種
 ⊠ 百貨店

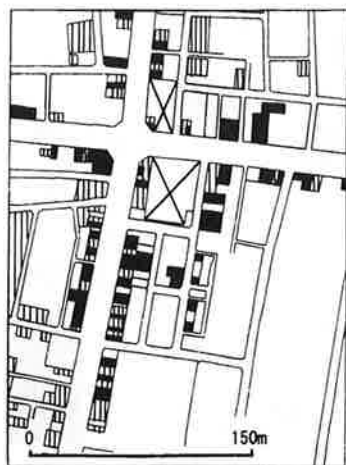


図10 湯の川地区

凡例

■ 買回り品店

▨ A・S業種

⊠ 百貨店

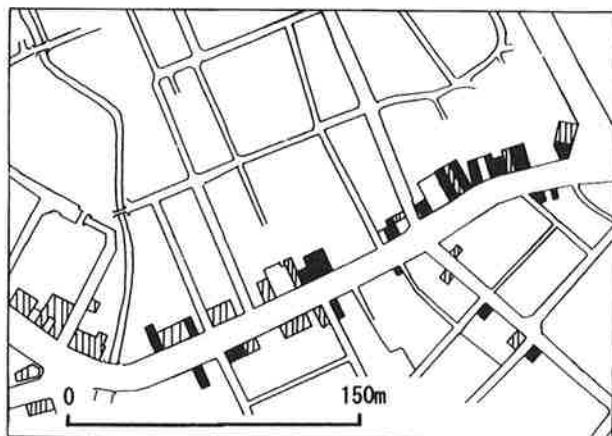


図11 美原地区

凡例

■ 買回り品店

▨ A・S業種

⊠ 百貨店

