

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 —

山下 博 樹*

Development of Suburban Commercial Core and Motorization in Metropolitan Area

— A Case Study of Kusatsu City, Shiga Prefecture —

YAMASHITA Hiroki

キーワード：郊外核，商業集積，モータリゼーション，大都市圏，草津市

Key Words：Suburban core, commercial accumulation, motorization,
metropolitan area, Kusatsu city

I はじめに

1. 問題の所在と研究目的

わが国の大都市圏を中心とした地域への人口・産業の集中は，地方都市との経済的地域格差を拡大した。大都市地域では莫大な資本投下によるインフラ整備によって鉄道・バスなどの公共交通機関の発達が進む一方，地方都市では人口の郊外分散と低い人口密度を背景に公共交通機関は依然として未整備な状況にあり，当該地域の居住者は自家用車に依存した生活を強いられている。こうした現状の中で，大都市圏郊外地域の都市（以下，近郊都市とよぶ）は，いわば大都市と地方都市の中間に位置している。そのため郊外居住者の日常的な交通手段は公共交通機関と自家用車を目的にあわせて利用するのが現状となっている。つまり，一部の大都市居住者あるいは大都市への通勤・通学者は発達した公共交通網の利便性を享受できるが，地方都市や近郊都市の居住者は自家用車の日常生活での利用が一般的になりつつあるといえよう。

以上のようなわが国における公共交通整備の地域間格差，モータリゼーションの進展は都市の地域構造にも大きく反映している。とりわけ現在深刻な問題として顕在化しているのが，地方都市を中心とした中心市街地衰退化の問題である。中心市街地衰退化には複雑でさまざまな背景が考えられているが，都市問題として考えた場合，現代のモータリゼーション社会に対応した都市基盤整備の遅れや，建物の老朽化と店舗未更新による商店街の魅力低下，さらに居住人口の郊外分散とそれともなう大型店の郊外出店などがあげられる。大型店の郊外出店は，一般的には主要幹線道路沿

* 鳥取大学教育地域科学部地域社会講座

いに多く、幅広い商品構成によってOne Stop Shoppingを提供することで広範囲から多くの集客を可能にしている。近年では郊外出店の大型店においても集積の利益を求めて複数の大型店が同じ敷地内に位置し共通の駐車場をもつショッピングセンターや、複数のカテゴリーキラーなどの有力店舗からなるパワーセンターが主流となりつつあり、単独のロードサイド型店舗はきびしい経営環境に置かれている。

これまで近郊都市は大都市就業者の居住地として発展してきた。産業集積の郊外化が著しい欧米では郊外核の形成とそれともなう郊外の自立化が進展している（たとえば、Fujii and Hartshorn 1995）。わが国では産業集積の郊外化が進んだ現在の段階でも、都市間で差異はあるが欧米のような郊外の完全な自立化には至っていない。しかし、居住者の日常生活に密着した小売商業や飲食業は市場としてのポテンシャルの高い近郊都市への進出が顕著であり、多くの研究者によってかかる郊外地域への商業機能の集積については分析・検討されてきた（たとえば、生田 1990、拙著 1993 など）。そのなかで筆者（1991）は、大都市圏郊外地域のターミナルとしての機能が強い都市で駅を中心とした都市機能の集積変化の状況を示し、とりわけベッドタウンとして急速に発展した都市に比べ、歴史的な核をもつ都市ではその中心地が駅周辺に移動することを指摘した。しかし、近郊都市の駅を中心とした中心市街地での商業施設の立地状況や変化を取り上げた研究が多く行われてきた一方で、来街者の属性や行動との関連での分析は必ずしも多くない。そこで本研究では近郊都市化の著しい滋賀県草津市を対象に、市内における主要商業施設の立地動向と中心市街地の商業集積の変化、さらに来街者行動の特性とその変化について、とりわけ近郊都市においても急速に進展しつつあるモータリゼーションとの関連に着目して調査・分析した。

2. 研究方法

本研究では草津市の商業施設の立地と中心市街地への来街者の特性の2つの面から分析・考察を行う。商業施設の立地については各種統計資料のほか、実際の店舗立地については筆者の現地踏査結果を用いた。来街者の特性については、科学研究費補助金（地域連携推進研究費(2)研究代表者 矢野桂司）の一部を用いて行った草津市中心市街地での「草津市・来街者調査（1999年11月7・8日実施 サンプル1468）」と「草津中心部駐車場利用者の行動実態調査（1999年11月14日実施 サンプル653）」の結果を用いた。さらに比較参考資料として筆者らによって1992年度に策定された『草津 商業近代化地域計画策定事業報告書』の調査結果を用いている。同報告書作成においても1999年度実施の上記の両調査と同じ内容の調査が行われており、2回の調査の比較・検討からその間の変化を考察した。

II 草津市の商業集積の特性

1. 商業集積の動向

本研究で対象とする草津市は滋賀県南部の湖南地域に位置し、古くは東海道と中仙道の分岐点に位置する宿場町として発達した。鉄道の発達にもない宿場町としての機能が失われる一方で、高度経済成長以後、繊維・機械などの工業の発展にもない近接する京都市の近郊都市としての性格を強め、近年では人口増加も著しい（図1）⁽¹⁾。1889年の草津駅開設以後、草津市の中心市街地は宿場町の中核的な機能を担った草津宿本陣が位置する本町地区とは草津川をはさんで対岸に位置す

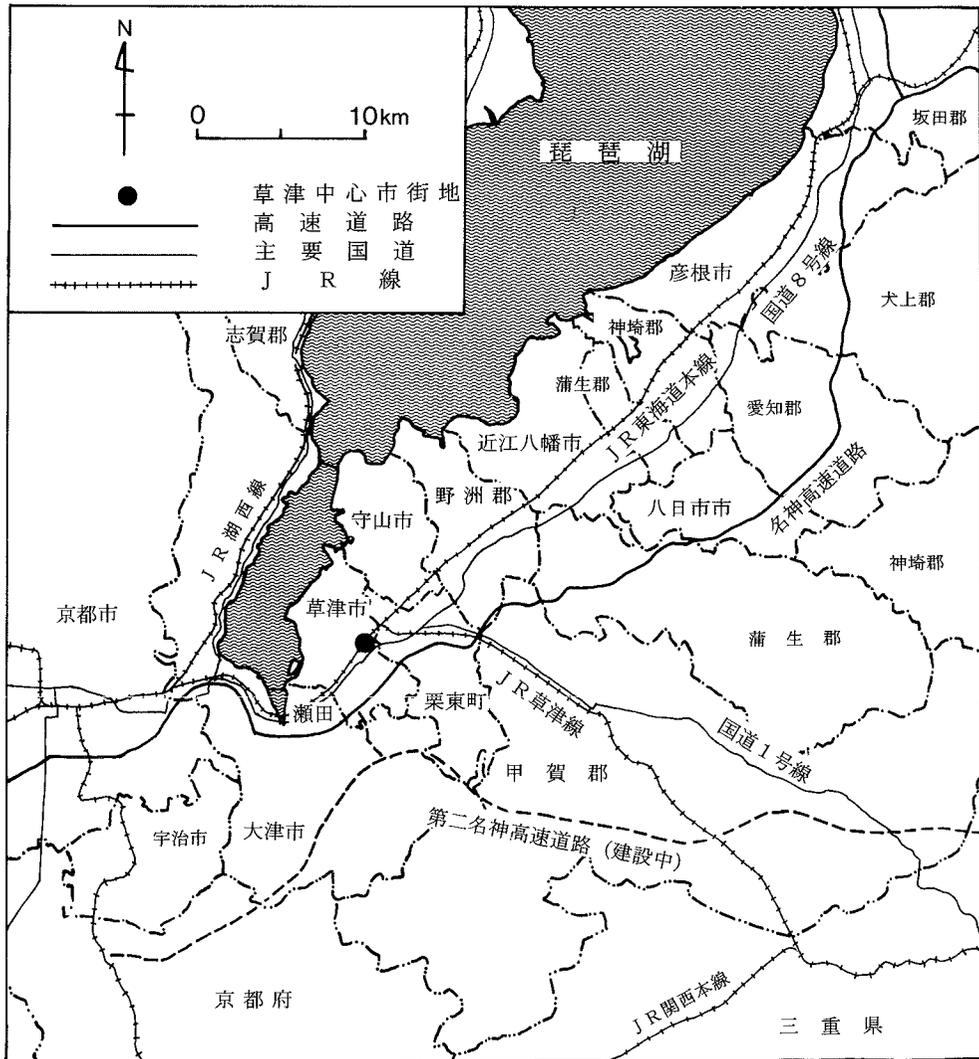


図1 研究対象地域

る大路地区へと次第にその中心を移した。草津市は宿場町に起源をもつことから旧来より近傍の中心としての機能を持ち、特に商業集積は古くから発達していた。中心市街地の現在の商店街は、本町地区を貫く本町商店街とその延長線上に伸びる中ノ町商店街、北中商店街、栗町商店街などから構成されている（図2）。

高度経済成長期の1968年以後、近郊都市化が進む中心市街地には6店の第1種大規模小売店舗が立地した（表1）。草津市内に1992年までに立地した大規模小売店舗（以下、大型店とよぶ）のうち、店舗面積3,000㎡以上の第1種大型店はJR草津駅東口に位置する平和堂草津店・西友草津店・エルティ932の3店舗であった。これに対して、店舗面積500㎡以上3,000㎡未満の第2種大型店は4店舗でいずれも中心市街地以外の周辺の市街地に立地していた。その後、1993年以後に立地し

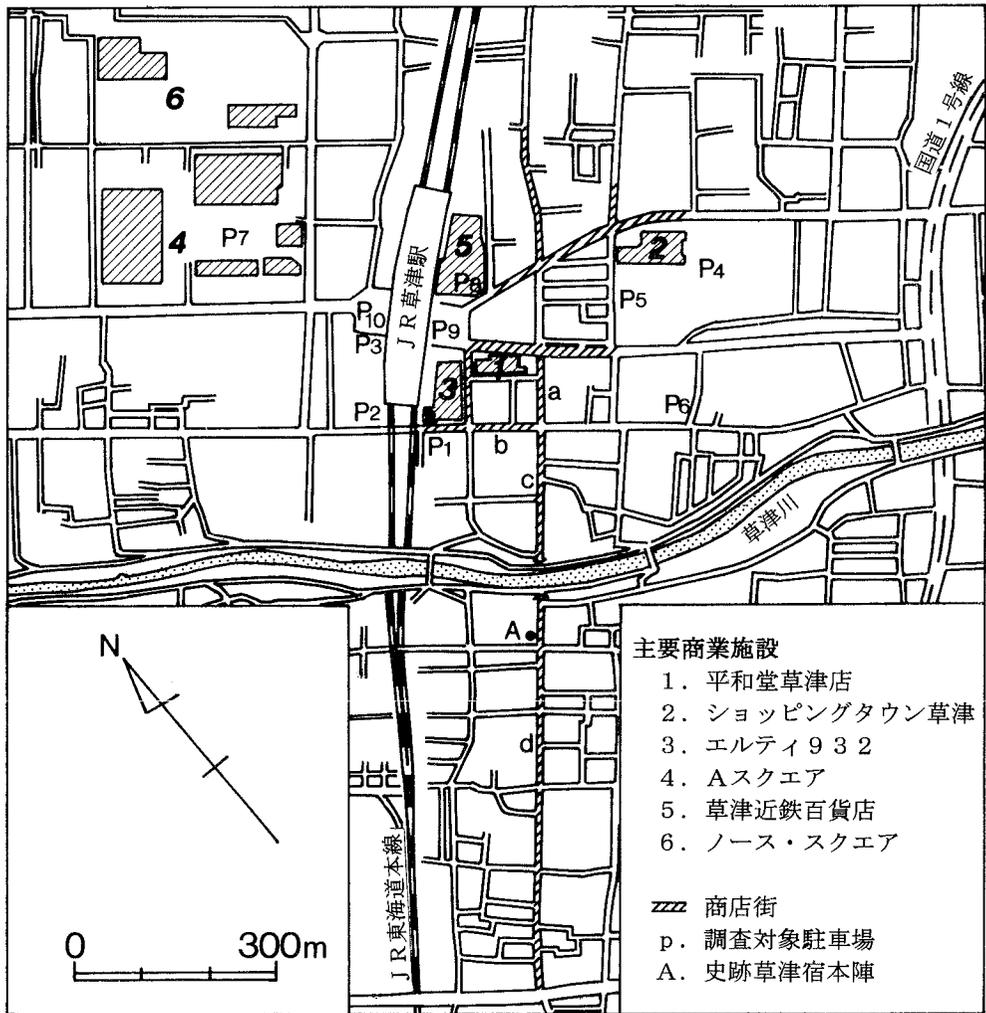


図2 草津市中心市街地の商業環境

図中の1～6, P1～P10はそれぞれ表1, 図7に対応している。

表1 草津市中心市街地の主要商業施設

店舗名	店舗面積(m ²)	核店舗名	駐車場台数	開店年月	備考
1 平和堂草津店	9,242	平和堂	100	1968年9月	
2 ショッピングタウン草津	10,638	西友	600	1973年11月	2000年2月閉店
3 エルティ932	13,925	ヒカリ屋	230	1989年4月	
4 Aスクエア	32,598	平和堂・アヤハディオ	2,000	1996年3月	
5 草津近鉄百貨店	21,700	草津近鉄百貨店	600	1997年9月	
6 ノース・スクエア	6,850	赤ちゃん本舗・アヤハディオ	450	1998年10月	

資料：『全国大型小売店総覧2000』東洋経済新報社
 左端の番号は図2の中の位置を示している

た大型店のうち、第1種大型店は5店でうち3店舗が中心市街地に立地する一方で、第2種大型店の11店全てが郊外型の立地傾向を示した(うち、1店は1998年に閉店した)。その結果、郊外では新たな店舗立地の進展によって大型店の店舗面積の総計は約4,600㎡から約3万1,470㎡へとおよそ2万6,900㎡の増床で6.8倍に増加した。他方、中心市街地の大型店の店舗面積は約3万3,800㎡から約8万7,400㎡と約2.6倍の増加であったが、新規立地の店舗面積は3店舗合計で5万3,600㎡と大幅な増加となった。1992年までに立地した大型店の平均店舗面積は、中心市街地で約1万1,270㎡、郊外では約1,160㎡であるのに対して、1993年以後に新たに立地した大型店の平均は中心市街地で約2万140㎡、郊外で約2,685㎡といずれも店舗面積の大規模化が認められる。

中心市街地と郊外に立地した大型店は業態の点でも大きく異なる。中心市街地に立地する大型店はいずれも衣料品・雑貨・食料品を揃えた百貨店あるいはスーパー、ショッピングセンターの業態であるのに対して、郊外立地の大型店は第1種・第2種のいずれも食料品主体のスーパー、家具・家電製品・スポーツ用品・書籍などの専門店、あるいはホームセンターで、いわゆるカテゴリーキラー的な要素が強い店舗が中心になっている。

郊外型店舗の立地環境は大きく2つのタイプに大別できる。第1は食料品スーパーにみられる住宅地に隣接して立地する、いわば消費地立地タイプであり、そして第2は各種のカテゴリーキラーに代表される幹線道路沿いに立地指向するアクセスポイント立地タイプである。草津市では後者の幹線道路沿いに立地し、広範囲からの集客を可能としているロードサイド型店舗の進出が近年急増しており、一部では線的に連続した集積地域も出現している。

2. 中心市街地の商業環境の変化

草津市中心市街地における商業環境は、前節で述べたように相次ぐ大型店の立地によって大きな転換期を迎えたといえよう。中心市街地における近年の大型店出店には2つの背景があると考えられる。第1に、大型店が出店可能な空闲地が存在していたことである。1889年、当時の湖東鉄道開通を契機に草津駅が開設されたが、当時の中心市街地はかつての宿場町であった本町地区にあった。そのために草津駅周辺にはその後工場等が立地し、近年の工場撤退などによって中心市街地に複数の大規模空闲地が出現した。第2に、JR草津駅は近郊都市・草津市の玄関口であるとともに草津駅から甲賀郡方面に延びるJR草津線のターミナル駅としても機能している。こうしたことから中心都市への通勤・通学に鉄道を利用する多くの乗降客が結節するポイントとして機能する草津駅は県内最大の乗降客数があり、商業立地の好適地としての条件を備えている。

これまでも中心市街地には3店の大型店が立地していた。しかし、近年のAスクエア・ノーススクエア、近鉄百貨店の立地は従来の3店とは異なった機能を中心市街地にもたらした。すでに中心市街地に立地していた3店の大型店は、いずれもGMS的な食料品・衣料品を中心とした店舗で商品構成などの点では大きな違いはみられなかった。そうした3店競合状況の中、近鉄百貨店はより高次の商品構成で対抗し、これまで高次の商品購買者が大津や京都に流出していた状況に一定の歯止めをかけ、草津市中心市街地の商業集積をより上位の階層に位置づける働きを果たしたといえる。またAスクエア・ノーススクエアの立地は、それまで休日には自家用車での来街によって渋滞が生じるなどモータリゼーションへの対応に十分でなかった状況に改善をもたらした。それまで大型店に設置されていた駐車場の合計は930台のみであったが、Aスクエア・ノーススクエア、近鉄百貨店の出店で新たに3050台分の駐車スペースを確保することになった。このような急速なモータリゼーションへの対応は、中心市街地への自家用車による日常的な来街を可能にするとともに、そ

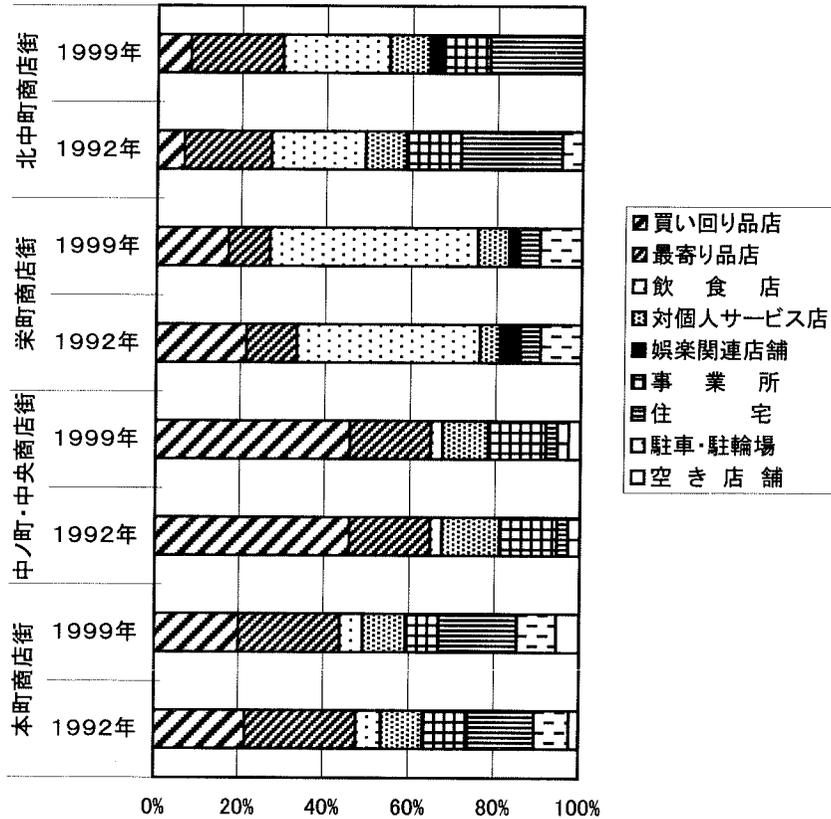


図3 中心市街地における商店街の店舗構成変化

の来街範囲の拡大をもたらすことにもなった。

中心市街地の中核部である草津駅周辺での急速なモータリゼーションへの対応は、中心市街地周辺部にどのような影響をおよぼしたのだろうか。中心市街地には図2に示すように広範囲におよぶ商店街が存在するが、ここでは商店街としての機能性が高くアーケードでの一体感のある北中町商店街（図2中のa）、栄町商店街（同b）、中ノ町・中央商店街（同c）の3つの商店街と近年変化の著しい本町商店街（同d）を分析対象とする。図3は各商店街の店舗構成の変化を表している。北中町商店街のなかには平和堂が立地しているがここには加えていない。商店街のなかに大型店をもつ北中町商店街はこの4つの商店街の中では最も集客力のある商店街といえる。北中町商店街、栄町商店街、中ノ町・中央商店街のいずれも1992年と1999年の比較ではそれぞれの店舗構成にほとんど変化が見られなく、実際に栄町商店街で一部店舗の更新が進み美容院など対個人サービス店や飲食店の占める割合が増加したほかには、店舗更新の事例はほとんどない。他方、草津駅から最も離れる本町商店街では1992年以前から進行していた商店街衰退化の傾向がより顕著となった。具体的には本町商店街に位置していた滋賀銀行草津支店が駅前に移転したほか、図4に示すように本町商店街のうち、草津駅に比較的近い部分では買い回り品・最寄り品店を中心に店舗の占める割合が比

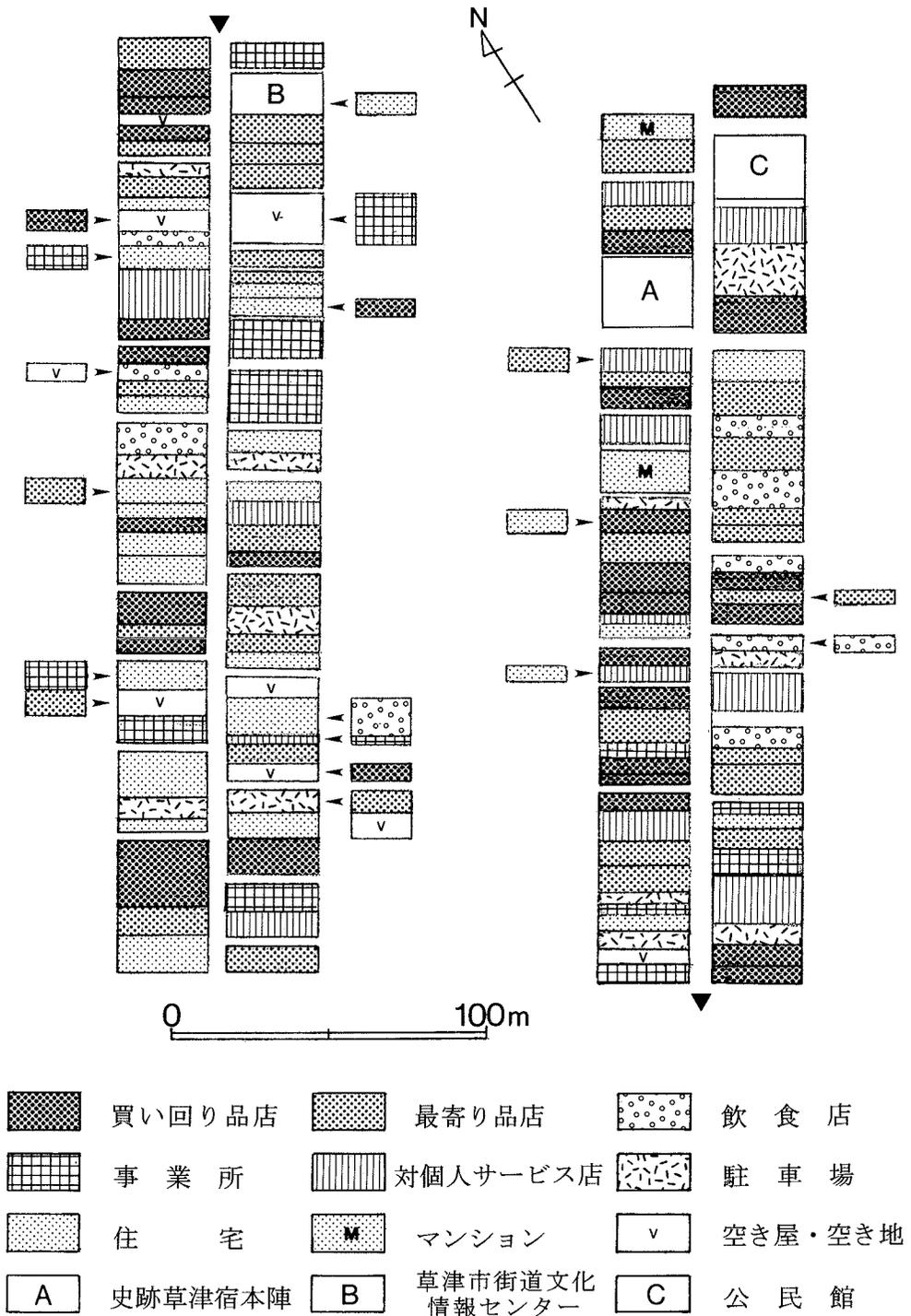


図4 本町商店街の店舗構成変化

較的高いが、南に離れるに従って住宅、空き屋・空き地などの非店舗としての利用率が高くなっている。北中町商店街でも住宅の占める割合が高いが、こちらは建物の高層化にともなって上層階でマンションとしての空間利用が進んだため、低層階は店舗や事業所として利用されている点で本町商店街とは状況が異なる。むしろ本町商店街では改修の済んだ「史跡草津宿本陣」を中心に宿場町としての景観を保全しながら、草津市の観光物産館や街道文化情報センター、飲食店の立地など観光地化としての整備が進められており、今後はそうした方向での店舗更新が進むことが予測される。

III 中心市街地来街者のモータリゼーション

1. 来街手段の変化

以上のように、草津市中心市街地では従来とは異なるタイプの大型店の相次ぐ立地によって商業環境は大きく変化した。本章ではその中心市街地における商業環境変化の影響を、中心市街地への来街者特性の変化から考察する。新規に立地した大型店がもたらした中心市街地のモータリゼーションへの対応に着目して、ここではとりわけ自家用車による来街者の動向に注目したい⁽²⁾。

まず、中心市街地への来街者のモータリゼーションの進捗状況を明らかにするために、「来街者調査」の結果から草津市中心市街地への来街手段の変化を明らかにしよう（図5）。1992年度の同調査では、自転車・バスによる来街が休日36.0%、平日40.0%とともに最も多い。しかし、1999年度になると休日22.7%、平日23.9%と、いずれも大きく減少している。同様にバスも92年度には休日8.7%、平日10.3%の利用があったが、99年度にはそれぞれ2.9%、4.0%へと減少した。

他方、利用が増加している来街手段として、自家用車の急増があげられる。92年度では休日18.8%、平日15.2%で必ずしも中心的な来街手段ではなかったが、99年度では休日34.4%、平日28.0%とは倍増した。同様に電車も92年度の休日13.5%、平日17.7%からそれぞれ20.6%、19.3%へと

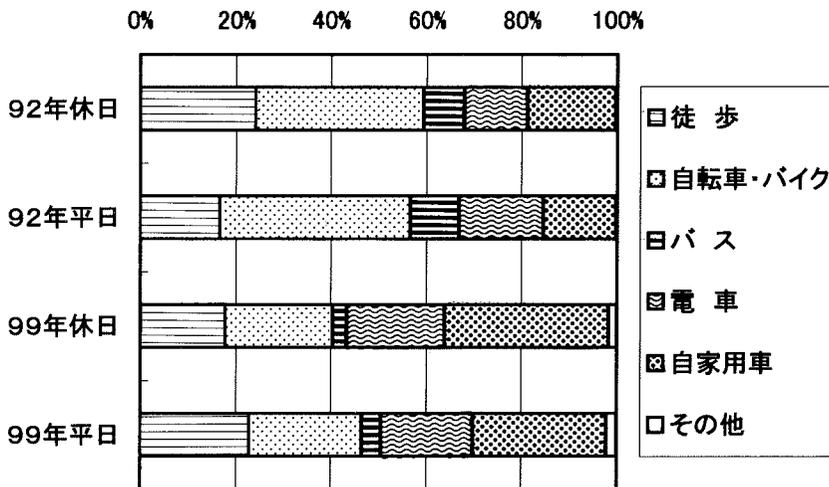


図5 草津市中心市街地への来街手段の変化

増加傾向にある。これらのことから、草津中心市街地への来街手段はモータリゼーションの進展によって、自転車・バイクやバスなどの利用に変わって自家用車が一般的になりつつあること、さらに電車の利用が増加傾向にあることとあわせて考えると来街範囲の広域化が進展していることが推察され、旧来よりも高次の商業集積としても機能しているといえよう。

では、中心市街地の店舗や商店街などのポイント別に来街手段を分析するとどうなるだろうか。図6に示すように、中心市街地の店舗のうち最もモータリゼーションに対応しているのは駅西口に位置するAスクエアである。Aスクエアは2000台収容可能な駐車場を整備し、中心市街地に位置する店舗では自家用車による来店が約52%と最も高い。同調査で比較のために調査した完全な郊外型店舗が7割以上を自家用車による来店によって占められている点と比較すると、Aスクエアのその割合は必ずしも大きくないが、他方で電車による来店が22.1%（休日）を占めていることから、Aスクエアは大規模な駐車施設を有する一方で、駅にも隣接しているためにあらゆる来街手段を用いる来店者にも対応できているといえる。

他方、駅東口に位置する旧来からのエルティ・西友・近鉄では、自転車・バイク、電車、自家用車による来店が相対的に多い。駅から比較的離れた西友では電車が7.4%と低いが、自転車・バイクと自家用車による来街者が77.8%を占めている。駅とペDESTリアン・デッキで結ばれているエルティと近鉄のうち、近鉄はこの3つの手段とも20%台で、徒歩とバスによる来店も10%台と来街手段が分散している。他方、エルティは自転車・バイクと電車が68.2%を占めている。この3つの大型店に共通していることは電車や自家用車を利用した比較的遠方からの来店が多い反面、自転車やバイクなどを利用した比較的近隣からの来店者の割合も多く、日常的な近隣からの利用も一定の割合を占めていると考えられる。

中心市街地の各商店街をみると、いずれも徒歩による来街が最も多く、商店街によって34.8%から56.6%まで幅はあるものの、近隣からの来街者が中心であることが明らかである。これらの商店街への自家用車の利用は、休日でも3.7%から18.8%までで中心的な来街手段とはいえない。他方、電車の利用が休日では21.7%から33.3%と高い割合を占めている。このことは平日では本町商

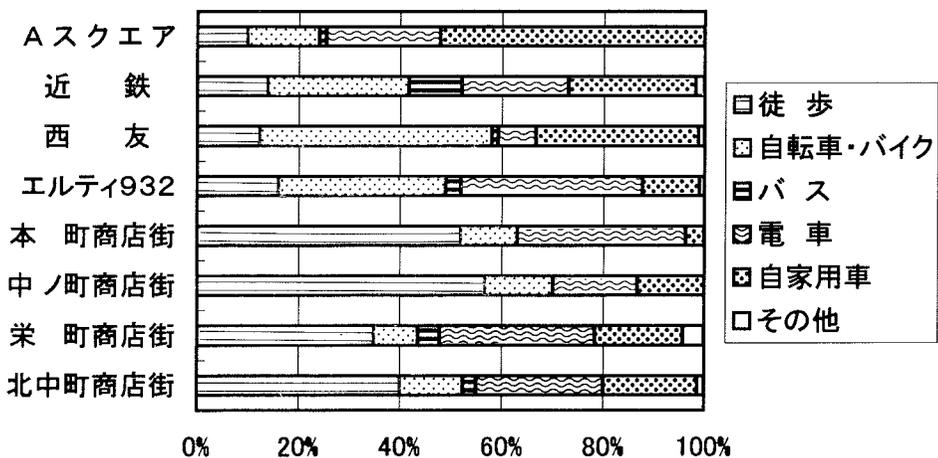


図6 草津市中心市街地への調査ポイント別来街手段

店街で半減することなどから草津宿本陣への観光目的の来街者が多くふくまれていることが推察される。

2. 自家用車利用の来街者の変化

中心市街地への相次ぐ大型店の立地によって来街者が利用する交通手段に変化が進み、特に自家用車の利用が急増した。では自家用車で中心市街地を訪れる来街者はどのような行動をとるのだろうか。ここでは1992年度と99年度に実施された「草津中心部駐車場利用者の行動実態調査」の結果から考察したい。

表2に示すように自家用車利用の来街者の83.3%が「買い物」を目的としており、この割合は92年と比較すると6.1ポイント上昇している。しかし、その他の項目の占める割合は相対的に低い。そうしたなかで、Aスクエアや近鉄百貨店などの立地によって幅広い消費者層に対応できる中心商業地へと変化した反面、周辺の地域でアミューズメント性の高い施設が多く立地したことなどから「レジャー・娯楽」のために来街する割合が低下している。また、「その他」の目的での来街の内訳はパソコン・ダンスなどの習い事や通院などが中心になっている。以上のことから、草津中心市街地は買い物・食事などに特化する一方、Park and Rideの利用が微増していることなど、かねてから指摘されていたアミューズメント性は依然として低く、自家用車利用者にとっては買い物など限られた目的を果たすための空間として機能していると判断できる。

草津中心市街地のモータリゼーションへの対応の進展と多様な店舗の立地は、より広範囲からの来街を促進した(図7)。これまで草津市内と中心市街地に隣接する栗東町からの来街者が72.7%を占め比較的狭い範囲からの来街が多くを占めていた。しかし、99年では両地区の占める割合は53.8%と大幅に低下し、大津市・甲賀郡・守山市からの来街が18.3%から31.8%と増加した。このことは自家用車を利用して気軽に来街できるようになったいわゆる利便性の向上と、これまで高次の商品購入の際、大津や京都を指向していた消費者の一部が草津市中心市街地へ流入したためと考えられる。

こうした自家用車利用者が広範囲から来街する一方で、これまで日常的に中心市街地を利用して来街者はどのような影響を受けているのだろうか。「来街者調査」によると「毎日」あるいは「週2～3回」の頻度で来街する者の割合は、92年の60.3%から50.1%に減少した。他方、「自家用車利用者」の場合、この頻度で来街する割合は40.3%から40.0%と変化はなく、むしろ「毎日」来街する割合は9.6%から17.6%へとほぼ倍増した(図8)。これらのことから、来街範囲の拡大によって来街頻度の高い来街者の占める割合が低くなる一方で、モータリゼーションの進展によって自家用車が中心市街地へ日常的に来街する者にとっても主要な来街手段になりつつあることが分かる。

表2 自家用車来街者の来街目的

	1992年	1999年
買 い 物	77.2	83.3
食 事	5.1	6.4
レジャー	6.8	4.7
待ち合わせ	0.8	0.9
会 合	0.6	0.6
サービス・金融	0.4	0.5
仕 事	1.3	1.1
何となく	0.4	0.9
他都市へ行くため	1.3	2.3
そ の 他	4.5	5.1
		(%)

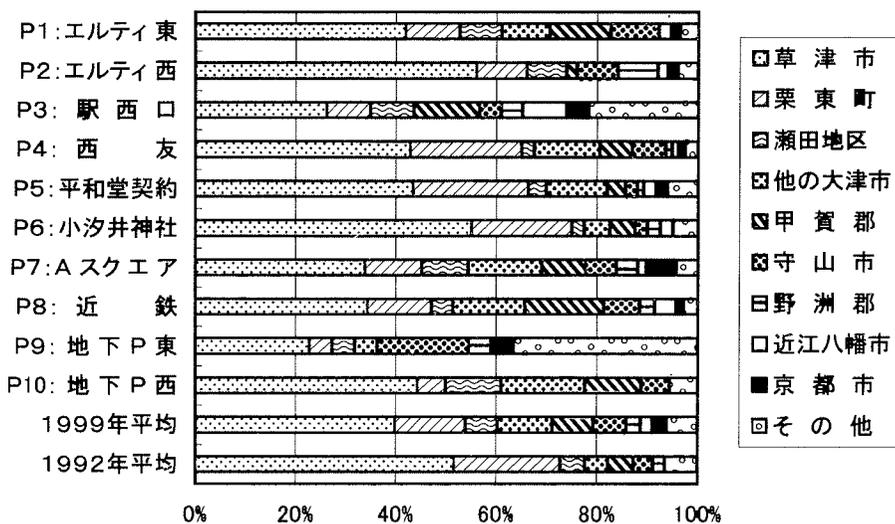


図7 自家用車来街者の居住地

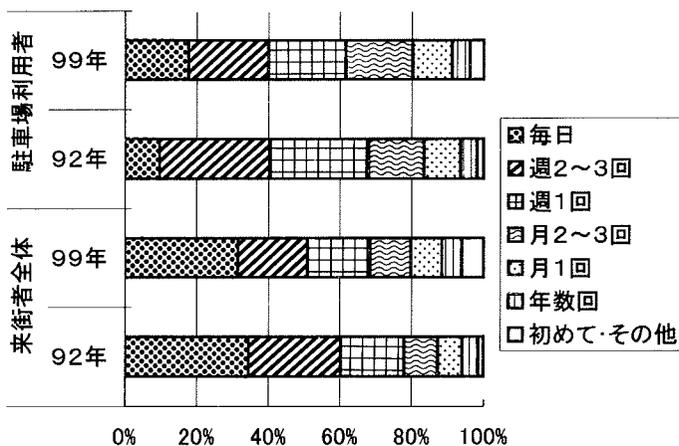


図8 草津市中心市街地への来街頻度

3. 自家用車利用者の行動パターン

自家用車による来街はその利便性で優れる一方、無料で駐車できる駐車時間の制約を受けるなど、中心市街地での行動に影響をおよぼす要因も推察できる。ここでは自家用車利用者が中心市街地でのどのような移動や買い物などの行動を行ったのかを考察したい⁽³⁾。

大規模な駐車場をもつ店舗が増えた99年に比べて、92年には一般の来街者が利用できる駐車場は極

めて限られていた。銀行など駐車場をもつ店舗もあるが利用できる時間帯が短いなど、実際には利用しにくい駐車場も多い。こうしたなかでエルティ・平和堂・西友が個別にもつ駐車場以外に一定の規模をもつ中心市街地に位置する駐車場として駅西口駐車場と小汐井神社駐車場がある⁽⁴⁾。大型店の新規出店によって大幅に増加した99年の状況は先述した通りである。

以上のような中心市街地の駐車環境の改善のもと、自家用車利用者の行動パターンは大きく変化した(図9)。92年では大型店3店のうち、駅から最も離れた西友では他の店舗に寄るなど中心市街地での回遊を全くせず駐車場に戻った自家用車利用者の割合(以下、自店舗完結率とよぶ)が

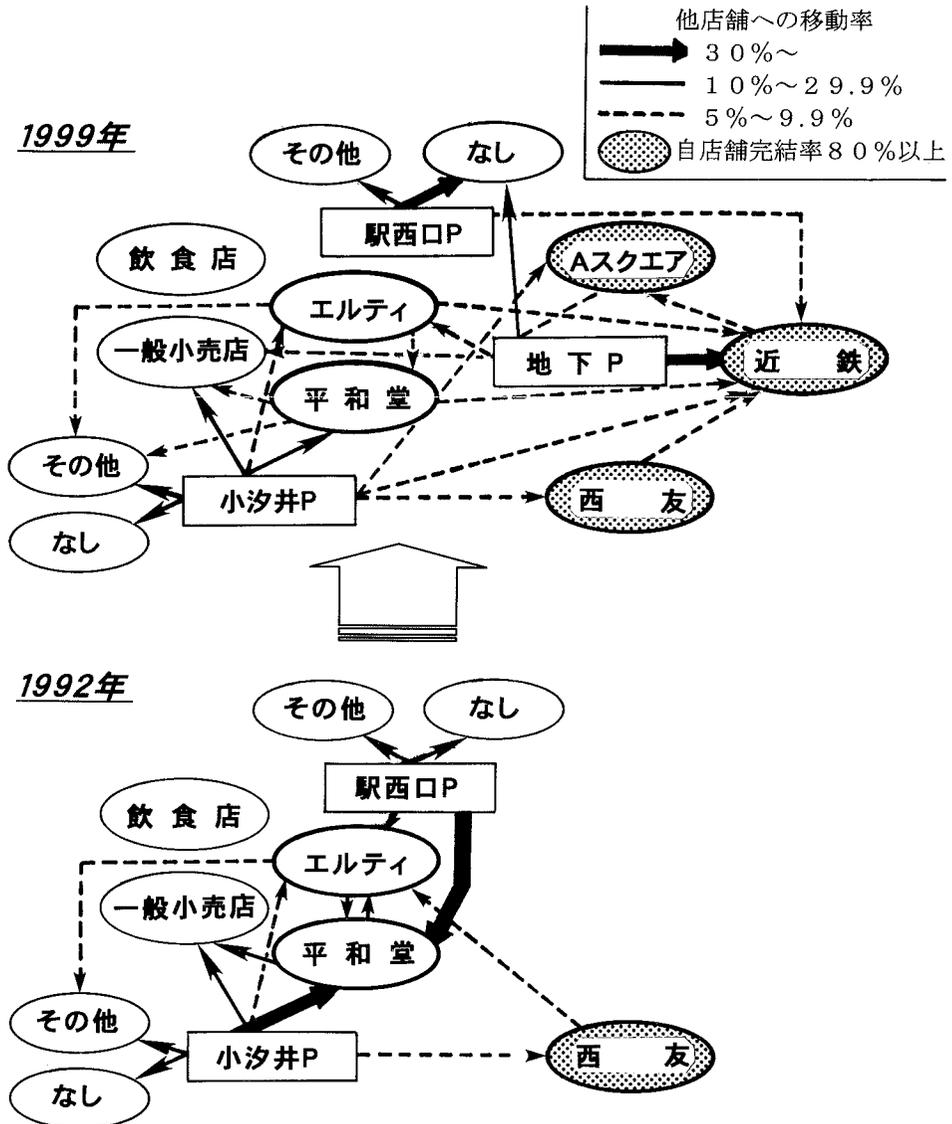


図9 自家用車来街者の行動パターン

89.1%, 99年でも89.6%と高い割合を示した。他の平和堂・エルティのこの割合はそれぞれ62.6%, 75.0%であったが, 99年には平和堂は74.4%に上昇したのに対して, エルティは68.9%に低下している。エルティの低下の要因としては, 駅前のペDESTリアン・デッキをはさんで正面に近鉄百貨店が立地したために自家用車利用者が駐車時間を気にせずに移動できる店舗が増えたことや両店舗では商品構成に違いがあり消費者にとっては商品選択の幅が拡大したことなどがあげられよう。Aスクエア・近鉄百貨店ともに自店舗完結率が91.8%, 85.7%といずれも高い。他方でこの両店舗は駅に近接した立地条件であることから, 他の店舗の駐車場などを利用した自家用車利用者が来店するパターンが多く生じるようになった。このことは集客力の高いAスクエア・近鉄百貨店などが来店者の多様なニーズに対して, One Stop Shoppingを高い割合で実現していることを表している反面, 多くの集客がありながら, 中心市街地の他の商店街などへ環流する自家用車利用者の減少を招く原因にもなっている。こうしたなかで西友は2000年2月に借地の契約期間が切れたことを契機に中心市街地から撤退した。このことによって草津市中心市街地の商業集積は駅を中心としたコンパクトな空間に一層集中することになった。しかしながら, 駅を中心としたコンパクトな範囲に店舗が集中することは, 駐車時間等の制約を受ける自家用車利用者にとっては中心市街地での移動可能な選択肢を増やすことにもなる。現実には99年には自家用車利用者の行動パターンは大型店を中心とした多様で複雑な行動パターンへと変化しつつあり, 回遊性の高い中心市街地へと発展させる可能性を秘めている。そのためには大型店間, あるいは商店街との間でどのような相互補完的な関係を形成し, 魅力的な商業空間を創りだすことができるか, さらに自家用車利用者が駐車時間を気にせずに中心市街地を自由に行動できる駐車システムを構築することができるかということが重要になると考えられる。

IV おわりに

多くの近郊都市がベッドタウンとして発展し, 初期の段階から駅を中心にコンパクトな中心市街地を形成したのに対して, 草津市は中心市街地に空間的なゆとりをもちながら大型店を数多く立地させるなど特異な条件をもつ都市であることは間違いない。しかし, 近年駅を中心とした地域構造を強めつつあることなど, 多くの近郊都市と同様な方向性での変化を進めつつある。そうしたなかでモータリゼーションに広く対応した店舗を立地させ, より広範囲からの来街者を集めることが可能になったことは, 地方都市同様に商業集積の郊外化が進む近郊都市にとっても中心市街地再生の大きなヒントとなるであろう。駅が中心都市への通勤・通学の結節地となっている近郊都市にとっては, 中心市街地をより多機能で回遊性の高い多くの市民に利用される空間として形成されることが強く望まれる点であろう。

本稿を作成するにあたり平成11・12年度文部省科学研究費補助金地域連携推進研究費(2)(研究代表者: 矢野桂司)の一部を使用した。また, 本稿の骨子は2000年度日本地理学会春季学術大会(於 早稲田大学)において発表した。

注

- (1)京阪神大都市圏における人口10万人以上の都市を対象とした1990年～1995年の人口増加率で、草津市は7.5%で上位5番目となっている。急速な人口増加の要因はJR草津駅周辺で相次いだ大規模マンション開発と、1994年に新設されたJR南草津駅周辺のマンション開発、同じく1994年に始まった立命館大学の草津市への一部キャンパス移転ともなう学生マンションの増加などである(山下2000)。
また、2000年実施の国勢調査結果では、1995年～2000年の人口増加率は、全国で滋賀県が最高であった。
- (2)本研究で利用した「草津中心部駐車場利用者の行動実態調査」では駐車場を利用した来街者を対象にアンケート調査を行っているために、車の所有形態を区別していない。しかし、調査結果から仕事などの目的での来街はごくわずかであることから、本稿では駐車場利用者を「自家用車」を利用した来街者として考えることにする。
- (3)「草津中心部駐車場利用者の行動実態調査」では、アンケートの対象者に対して駐車場に車を停めてから駐車場に戻ってくるまでの移動経路と買い物や飲食などをしたポイントを実際の地図上に記入する項目がある。この項目から各調査対象者がどの店舗に立ち寄り、どこで買い物をしたのか等の具体的な行動を把握することができる。
- (4)この両駐車場はいずれも24時間利用できる。前者は隣接するホテルの契約駐車場であるほか時間貸しでも利用でき、駐車料金が30分100円と割安であるためにホテルの宿泊客や京都など他都市へ行く際の利用など比較的長時間駐車の利用が多い。小汐井神社駐車場も同じ料金体系であるが、こちらは平和堂と商店街の一部店舗で一定金額以上の買い物をすると無料駐車券をもらうことができる。また、99年時点では新たに草津駅の地下に市営駐車場が設置されているが、市営であるために買い物での無料駐車などの便宜が図られていないことや、大規模な駐車場をもつAスクエアに近いことなどのために利用が伸び悩んでいる。

参考文献

- 生田真人(1990)大都市圏における商業集積の空間分析—商業立地変化の把握に向けて—, 季刊経済研究, 13-3, pp.37-72.
- 拙著(1991)東京大都市圏における近郊都市, 八王子・町田両都市の都心部の変化, 地理学評論, 64A-4, pp.280-295.
- 拙著(1993)東京大都市圏における周辺中核都市の成長, 地理科学, 48-1, pp.1-19.
- 拙著(2000)京阪神大都市圏における近郊都市・草津市南部の市街地形成の特性—JR南草津駅開設と立命館大学移転のインパクト—, 京都地域研究, 14, pp.23-35.
- Fujii, T. and Hartshorn, T. A. (1995) 'The changing metropolitan structure of Atlanta, Georgia: locations of functions and regional structure in a multinucleated urban area', Urban Geography, 16-8, pp.680-707.