

「奈良県の商店街を発展させるには、どうすればいいのか」

3年3組32番 松山蓮

keyword: 「商店街」「観光地」「交通事故」「空き店舗」「若者の傾向」

(研究動機)

コロナ禍の影響で観光客が減ったり、ネットや大きなショッピングモールで買い物を済ませる若者が増えて、商店街に行く人が減った。そのため、東大寺付近の商店街ではシャッターが閉まった店がいくつもある。商店街を活性化させることができたならば観光客だけでなく近隣住人も呼ぶことが出来る。さらに地産地消に繋げることができる。このことから、商店街を活性化させ奈良を盛り上げたいと考えた。

(序論)

「なぜ繁栄している商店街は1%しかないのか」において、辻井は、「繁栄している商店街が1%しかない理由として、商店街近隣の人口が少子高齢化により減り、自動車の普及で遠くまで買い物に行くことができるようになったことがあげられている。毎日徒歩で近くの商店街に買い物に行くよりも週に1回車で遠くのショッピングモールに行って1週間分の食材を買って帰る方が楽だし、沢山買うことができる。」と述べている。(辻井啓作『なぜ繁栄している商店街は1%しかないのか』, 2013)

このことから商店街よりもショッピングモールなどの大きなスーパーマーケットで買い物する方が便利だということが分かる。さらに辻井(2018)は、「繁栄している商店街には強い店があり、その強い店が新しい店を呼ぶのである。強い店というのは遠くからでも人が来るくらい有名でテレビなどでも取り上げられている店のことである。そこに人が集まるということはそこで店を開いたら自分の店にも寄ってくれるから沢山の他の店がその土地を狙っていることになる。」(同書)と述べている。

このことから、知名度のある店などが1店舗でもあると人がたくさん集まってくるので、チェーン店の支店などを置くことが好ましい。

「商店街衰退のリスクからその再生を考える」において、安藤は、「店自体の経営をやめてしまうという『空き店舗』の問題がある。『空き店舗』を放置しておくことは、ゆくゆくは商店街を『シャッター通り』へと変えてしまう。『空き店舗』の放置がなぜ商店街の衰退につながるのか考えていきたい。まずその理由として考えられるのが、商店街の仕組み自体が『共倒れ』の要素を含んでいると述べている。(香川大学 経済政策研究 第3号 商店街衰退のリスクからその再生を考える 安藤靖華 2007)

このことから、シャッターの閉まった空き店舗が生まれた場合は、すぐに誘致するべきであると考えた。

また、安藤(2007)は、「商店街で買い物をする場合、メインとなる交通手段は『徒歩』である。それは、商店街のもつ良さは、歩きながら好きなお店に立ち寄り、またはベンチで休憩したり、とその人のリズムに合わせて時間を使えることにあるためである。それを実現するには、車が優先されるような商店街ではなく、『歩行者優先』の空間づくりが必要となる。なぜなら、車が通りやすい空間では、歩行者が安心して歩くことができないためである。商店街の良さは、安心して『歩ける』ことにある。」と述べている。(同書)

このことから、商店街には歩行者優先の道路を作ることが大切であると考えた。

そして安藤(2007)は、「新規参入が行われるメリットは、店自体にやる気があり、それがそのまま商店街の魅力となることである。」と述べている。

このことから、新規参入しやすい環境づくりが大切である。

これらのことから、空き店舗を無くす取り組みや、若者に人気の店、歩行者優先の道など実際にどのようなものなのかを研究する必要があると考えた。そのため、他県への視察、インターネットでの情報収集、若者の意見を聞くために校内でのアンケート調査などを行った。

(本論)

独自研究として、奈良市の東向商店街と金沢市の堅町通りと東茶屋街を調査した。

まず、私は東向き商店街を調査し2つのことがわかった。

1つ目は駐車場が少ないことである。近隣住民には必要は無いが、離れたところに住んでいる人は、多くの物を買うことができない。

2つ目は意外と繁盛していた。この研究を始めたばかりの時はコロナ禍で正直廃れていたが、最近になって、行ってみると人はたくさんおり、とても繁盛していた。そのため、商店街の安全性についても考えてみることにした。歩道が狭く、車道に人が溢れていてとても危ないため、商店街はどうすればもっと安全な道にすることができるのかを考えた。まず、車や自転車の通行だ。自動車は店への運搬に使うので仕方ないとして、それ以外の車は規制できたらもっと安全な道へと変わるだろうと考えた。また、自転車の通行も多く、スピードを出しすぎている自転車があり、とても危険である。三条通りは自転車の通行は認められているが、東向商店街では歩行者以外通行禁止なので歩行者の為に東向商店街の中では降りて押ししてほしい。実際に自転車指導啓発重点地区・路線一覧に東向き商店街がリストに掲載されていた。自転車指導啓発重点地区・路線一覧とは、自転車関連事故が現に発生し、又は発生が懸念され、自転車の交通ルールの浸透が必要と認められる地区・路線をリストにした物である。

(<https://www.police.pref.nara.jp/0000005220.html> 奈良県警察 自転車指導啓発重点地区・路線一覧より)

そこで条例を作ることによってより安全な道になるのではないかと考えた。例えば、現在、三条通では日曜日と祝祭日の午前11時から午後7時まで通行禁止だが、平日や長期休暇に来る観光客のことを考えて、毎日、午前11時から午後7時まで自動車の通り抜けを禁止にしたり、東向き商店街では自転車の通行を厳しく取り締まったり、罰金を課すなどをすれば良いのではないかと考えた。

次に、金沢の堅町通りと東茶屋町を調査し、4つのことが分かった。

1つ目は立体駐車場が沢山あったことである。金沢駅西口時計駐車場など大きな立体駐車場があり、県外から車で来ることができる。

2つ目は駅が分かれていないことである。奈良駅は近鉄とJRが分かれており、金沢駅ではJR西日本とIRいしかわ鉄道の2会社が一つの駅にまとまっており非常にアクセスしやすい。

3つ目は昔ながらの景観を守っていることだ。電線などは地下を通っていたり、昔からの建物を残していたり、道を石畳にしているなど、来るだけで楽しくなるようなまちづくりがされていた。

(https://www.mlit.go.jp/singikai/infra/city_history/historic_climate/koto/3/images/04.pdf 金沢市の都市景観施策より)

4つ目は若者に人気の服屋や雑貨屋などがいくつかあったことだ。大学生のファッションに関する実態調査(学生協賛)によると、服屋は若者に人気で大学生のファッションに対する興味関心では85%の大学生が興味があると回答した。洋服を購入する頻度は月に1回が36%、2~3ヶ月に1回が48%と頻りに服を買っていることが分かる。堅町通りにも服屋がいくつかあったので若者に人気のスポットだと言える。(<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000020.000075889.html> PRTIMESより)

次に他の商店街についてインターネットで調べてみて得たことが3つある

1つ目は自転車専用道路が車道に設けてある商店街が何ヶ所か存在していることだ。アステルダムは世界で最もサイクリストに優しい街に何度も選ばれている。アムステルダムでは、街のほぼ全域に自動車道を整備している。そして、街の4分の1は車道がない。そのおかげで、1980年から2005年にかけて、自動車と自転車の走行距離は4割増えたにもかかわらず、死亡者数は6

割近くも減少させることに成功したようだ。これなら自転車も通りやすいし歩行者も安心して歩くことができる。(https://greenz.jp/2018/01/27/amsterdam_cycling_tips/ greenz.jpより)

2つ目は、歩行者天国だ。大阪の難波ではすでに元々タクシーのターミナルだった場所を歩行者天国にしている場所があり、歩行者は交通事故を気にせず歩けるので安全で良いと賛成し、その付近でお店を営む男性からは、朝に食材を調達するのに車で乗り入れできないから不便など賛否両論あった。(<https://www.mbs.jp/news/feature/kansai/article/2021/11/086596.shtml> MBS NEWSより)

3つ目は、空き店舗を無くす取り組みとして、長年テナントがつかなかった店舗を個人向けの貸し倉庫に改装することだ。ここで私は、貸し倉庫ではなくコインロッカーにすれば良いのでは無いかと考えた。コインロッカーなら観光客が使ってくれるので、人の出入りが盛んになり賑やかな雰囲気になると考えた。また、コインロッカーなら使用料を取ることができるので、収益物件としてその空き店舗の買い手が見つかるだろう。(<https://www.akisapo.jp/column/888/> アキサポより)

最後に、若者の意見を取り入れたいので、校内でアンケートを取った。東向商店街に行く頻度や改善して欲しいところ、どこに行くのかや、どんな所があったら良いか、どうすれば良くなるのかを調査した。結果として、行く頻度は月に1回以下が約93%ととても多かった。改善して欲しいところとして、ゴミ箱が少ないなどが挙げられる。どこに行くのかについては、カラオケや飲食店が多かった。もっと若者向けの店があって欲しい。フリースペースを設置すればより便利な場所になる。などが挙げられた。

これらの活動から実現が可能なものが3つある。それは、空いた場所にフリースペースとゴミ箱の設置、空き店舗のコインロッカー化、三条通りの通行規制と東向商店街の自転車の罰則化である。どちらも低コストで実現できるので、この3つを提案してみる価値はあるだろう。

(結論)

課題解決には膨大な資金や近隣住民の理解が必要であると実感した。ただ、その中には、ゴミ箱の設置や、フリースペースの設置、空き店舗のコインロッカー化、条例の作成など、低コストで実現できる解決策もあった。そして、一番大事なことは、これらの問題点やこれまでに挙げた解決策を周りの大人に知ってもらうことが大切である。1度、市役所に改善案を提出したが返信が来なかった。そのため、周りの大人にどうやって知ってもらうかが今後の課題である。

(おわりに)

この探究をして、私は自分の見ている視野がとても狭いと感じた。常に自分の視点からしか物事を判断することができなかった。ただ、先行文献やネット上での人々の意見、アンケート結果などで、自分だけでは絶対に辿り着けない答えを得ることができた。このことを大学の授業などで活かしていきたい。また、私は他人の意見を聞くことができて、自分から意見を発信することができないので、その課題をまずは解決したい。意見発信ができれば、今回の課題についても知ってもらうことができるだろう。

(出典)

辻井啓作「なぜ繁栄している商店街は1%しかないのか」阪急コミュニケーションズ,2018

安藤靖華「商店街衰退のリスクからその再生を考える」『香川大学 経済政策研究 第3号』,2007

「奈良県警察 自転車指導啓発重点地区・路線一覧」『奈良県警察』
<https://www.police.pref.nara.jp/0000005220.html>, 2023年9月22日

「金沢市の都市景観施策」
https://www.mlit.go.jp/singikai/infra/city_history/historic_climate/koto/3/images/04.pdf, 2023年9月22日

「大学生のファッションに関する実態調査〈ガクセイ協賛〉」『プレイリリース・ニュースリリース配信サービスのPR TIMES』<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000020.000075889.html>, 2023年10月16日

「世界一の自転車先進都市・アムステルダムは、なぜ、どのように生まれたのか。5つのステップで探る。」『greenz.jp』https://greenz.jp/2018/01/27/amsterdam_cycling_tips/, 2023年10月16日

「『ニューヨークに負けない広場にしたい』南海難波駅前を『歩行者天国』にする社会実験 駅前の”広場化”で撤去されたものも」『MBS NEWS』
<https://www.mbs.jp/news/feature/kansai/article/2021/11/086596.shtml>, 2023年10月16日

運営会社 株式会社ジェクトワン「店じまいが増え深刻化するシャッター街、商店街再生の鍵は『店舗活用』」『空き家って、わくわくアキサポ』<https://www.akisapo.jp/column/888/>, 2023年10月16日