京都市南郊におけるロードサイド型店舗の立地展開

——国道1号線・新堀川通の比較を通じて——

香川貴志・山下博樹*

Development of Roadside Businesses in Southern Suburb of Kyoto; —— Comparison of Route 1 and Shin-Horikawa Street ——

Takashi KAGAWA・Hiroki YAMASHITA

Received April 28, 1994

抄録： 本研究の目的は，幹線道路に沿って立地するロードサイド型店舗の立地展開と立地要因を，道路の性格との関連の下に解明することである。研究対象地域は，京都市伏見区の国道1号線と新堀川通の沿道である。結果は次の3点にまとめることができる。1）都市間連絡型の幹線道路沿いでは，通過交通からの集客を期待して多くの飲食店が立地する。2）新たに整備された幹線道路沿いでは，カテゴリーキラー（特定分野のディスカウントショップ）の立地が目立ち，自動車利用を前提とした細長い商業空間が形成されている。3）性格が異なり並行する2本の幹線道路では，立地する店舗の種類に差異があり，機能分担の進展を確認できる。

索引語： ロードサイド型店舗，自動車交通，京都市，伏見区

Abstract: This paper clarifies development and locational factors of roadside businesses, connected with characteristics of the highway. The study area is the roadside zone of two parallel trunk highways in Fushimi Ward, Kyoto — Route 1 and Shin-Horikawa Street. The results may be summarized as follows:

Along Route 1 many restaurants and fast-food shops have been established in expection of customers coming by automobile; Shin-Horikawa Street is lined by a slender commercial zone with many "Category Killers" (specialized discount stores). The retail businesses on these two highways perform complementary functions.

Key Words: roadside business, automobile traffic, Kyoto, Fushimi Ward

*聖パウロ学園光泉中学・高等学校（京都教育大学非常勤講師）

Ⅰ. 序 論

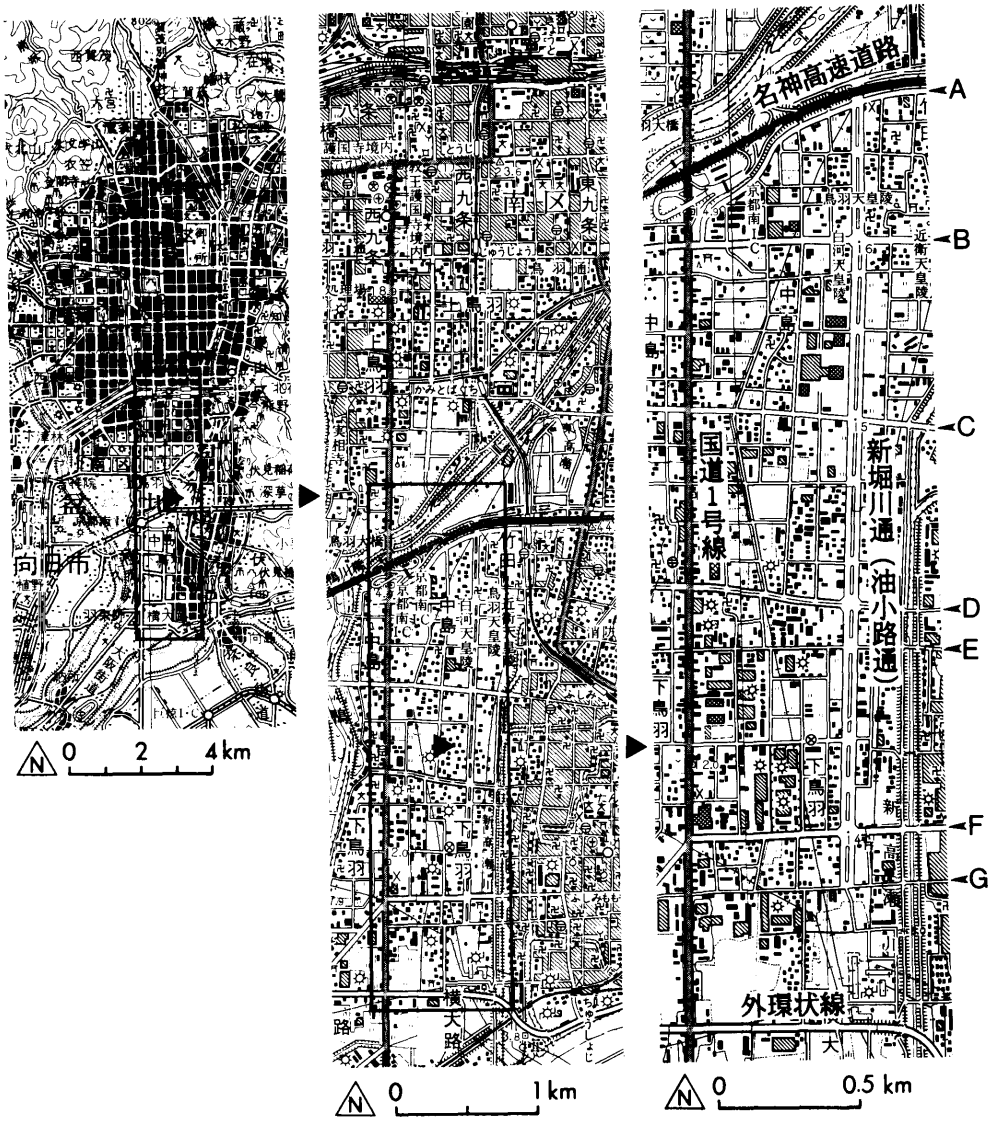
（1）研究目的と研究対象地域

現代の日本は，高度に自動車が普及した社会になっている。こうした状況の下，都市近郊や郊外では，自動車利用者の集客を目的とした飲食店や大規模小売店舗などのロードサイド型店舗が多くみられるようになったが，これは郊外の急速な拡大が当該地域での新しい商業地需要をもたらした（戸所：1991）[1]ことの具現化と理解できる。しかしながら，従来の商業地域に関する研究では，都心の中心商業地を取り扱ったものが多く，近郊や郊外の商業地を対象にしたものは相対的に少ないのが実情である。それは，1960年代にリボン状の業務集積地域が確認されていたアメリカ合衆国（Berry, B. J. L.: 1967）[2]などに比べると，モータリゼーションが進んだとはいえ本格的な郊外商業地が成長していなかった日本の事情によるものと思われる。しかし，1980年代に入ってからは，富田（1980）[3]，荒井（1981, 1983）[4]，伊東（1982, 1986）[5]，藤井（1983, 1986, 1991）[6]，根田（1985, 1989）[7]らによって，小売商業の郊外化が各種地域統計を分析のうえ指摘されているし，詳細な現地調査に基づく郊外商業地の研究も少しではあるが認められるようになってきた（戸所：1981，豊田：1987，飯田：1991，山下：1994など）[8]。また，（社）日本不動産鑑定協会近畿会（1990）[9]は，京阪神を中心に郊外ロードサイドの土地利用実態を分析し，その発展段階を店舗構成や地価との関連などの点から論じている。

本研究は，近郊・郊外における商業地研究を補完し，その基礎固めの一端を担うべく実施したものである。研究の目的は，幹線道路に沿って立地する店舗の立地展開と立地要因を，道路の性格との関連の下に解明することにある。こうした目的を遂げるためには，性格の明瞭な道路が複数存在し，それを相互に比較できることが望ましい。そこで第1図に示した京都市伏見区の国道1号線と新堀川通（油小路通）とを研究対象に選定した。本研究の対象地域は，行政上の区画では京都市伏見区に包含されるが，地域内を南北に貫通する国道1号線と新堀川通の周辺は，城下町である伏見区旧市街地の西方に位置し，それぞれの道路沿いには農地や倉庫も多く，都市近郊の色彩が濃い。

次に，これら2本の幹線道路の性格を記述しておく。国道1号線は，淀川左岸において京都と大阪の都市間連絡道路としての機能を持っており，研究対象地域にあっては通過型の回廊としての性格が強い。中央分離帯は存在しないが，片側2車線に整備された道路は終日交通量が多く，スムースな右折は難しい。このことは，対向車線側にある店舗への接近を困難にしている。また国道1号線は，対象地域の北端で名神高速道路の京都南インターチェンジと，南端先の横大路交差点では山科・大津方面へのバイパスとして機能する外環状線と接続している。こうした広域交通との接続性の良さは，逆に朝夕の渋滞を慢性化させる要因にもなっている。

一方の新堀川通は，1988（昭和63）年6月9日に事業認定を受け，1990（平成2）年1月22日に現在と同じ状況で正式に供用が開始された。第1図にみるように，現在のところこの道路は，南北が不自然に分断されたような状況にあって，全長も約2.8kmに過ぎないが，全線にわたって中央緑地帯を備えた片側3車線に整備されている。国道1号線に比べれば，他の幹線道路との接続が不完全なことや車線が多いことも手伝って渋滞とは殆ど無縁である。また，中央緑地帯があるために方向転換は容易で，対向車線側にある店舗への接近もスムースにおこなうことができる。将来は，北側の上鳥羽口付近における近鉄京都線高架化や南区西九条付近の拡幅とあわせて



第1図　研究対象地域とその位置

資料：20万分の1地勢図「京都及大阪」（平成5年10月1日発行）
5万分の1地形図「京都東南部」（平成6年1月1日発行）
2万5千分の1地形図「京都東南部」（平成4年10月1日発行）

＊右端のアルファベットは東西方向の道路を指し，国道1号線と新堀川通それぞれとの交差点を第4図にアルファベットで示した。本文中の説明に用いた道路の名称は次のとおり。

C：府道伏見向日線（国道1号線の赤池交差点）
D：丹波橋通
F：大手筋（府道大津淀線）

堀川通（京都市街地の南北軸）との接続が期待されていることに加え，南側では京滋バイパス方面への伸延や第二京阪道路（計画中）への接続も予定されている。これらが実現されるまでの新堀川通は現形態を保つ可能性が高く，自動車を利用すれば接近や移動が容易な空間として機能し続けると考えられる。

（2）研究方法

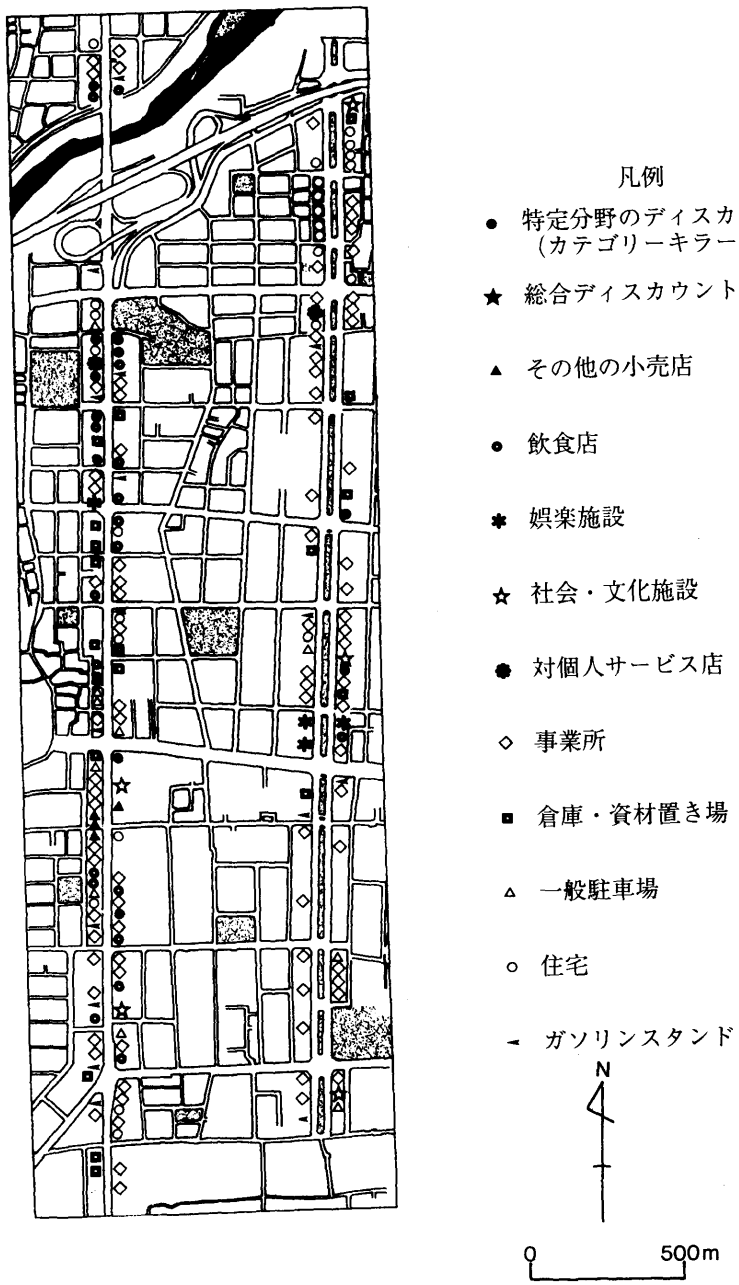
本研究は，前節に記した性格が異なる2本の幹線道路を，たえず比較しながらおこなった。また，店舗の立地を時系列的にみるために，約10年前と約5年前の店舗その他の立地状況を旧版の住宅地図で確認した。現況調査は，新堀川通沿いを1994（平成6）年3月6日に，国道1号線沿いを1994年4月5日と同9日に実施し，店舗の種類，土地利用，駐車場の整備状況を現地踏査で確認した。これらの資料をもとに，第Ⅱ章では店舗立地の時系列分析を施し，第Ⅲ章では広域交通との関係やパーキングスペースの役割について考察した。続く第Ⅳ章では，店舗立地と地価動向との相互関係をみるために，路線価を指標にした考察をおこなった。加えて，国道1号線と新堀川通の機能分担についても論じながら，全体の総括を図った。

Ⅱ．店舗立地の時系列分析

本章では，ロードサイド型店舗の具体的な立地展開の状況を明らかにするために，過去から現在に至るまでの道路沿いの土地利用を時系列的に把握する。そのための分析対象年の設定は，分析対象の道路のひとつである新堀川通の整備が進められ，道路としての基本的な機能をもち始めた時期である1984（昭和59）年，バブル経済下にあって店舗展開等が盛んにおこなわれ，地価の高騰が顕著であった時期の1989（平成元）年，そして，今回現地踏査をおこなった1994（平成6）年3月・4月現在である。

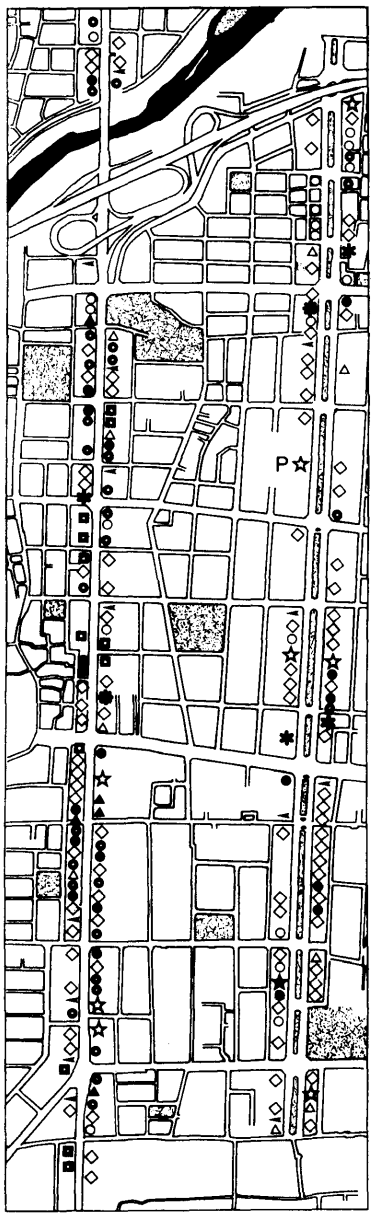
本研究では，ロードサイド型店舗の立地展開の特性をより明確にするために，広域都市間幹線道路としての機能をもつ国道1号線と，都市計画の中で新たに整備が進められている新堀川通との比較をおこなう。両道路は，京都市南郊を，およそ550mの間隔を隔てて並行する南北方向の道路（第1図）であるが，上記以外にも前章で触れたような性格の違いがある。すなわち，都市間連絡の性格が強い国道1号線を“通過型”の幹線道路とみなすならば，幹線道路の形態を整えながらも現時点では周辺地域の買物空間として機能する新堀川通は“回遊型”の幹線道路とみなすことができる。

このような性格の相違は，沿道開発の歴史によるところが大きい。そこで両道路沿いに立地する店舗等の都市施設について，その立地展開の状況を以下に示す（第2図（a）～（c））。第2図においては，ロードサイド型店舗の立地展開に主眼を置いて分析をおこなうために，様々な都市施設を次のように分類した。各種店舗のうち小売店を，「特定分野のディスカウントストア（カテゴリーキラー）」，総合的な品揃えをする「総合ディスカウントストア」，および「その他の小売店」とに分類した。その他，小売店と同様にロードサイド型店舗の代表的施設である「飲食店」，さらに駐車場など大規模な用地を必要とするパチンコ店などの「娯楽施設」，ホテル・ホールなどからなる「社会・文化施設」，クリーニング・理髪店などに代表される「対個人サービス店」，金融機関・事務所・工場などの「事業所」，事務所などを持たない「倉庫・資材置き場」，月極め・時間貸しなどの「一般駐車場」，中高層住宅・戸建など一般の「住宅」，自動車交通と密接に関連



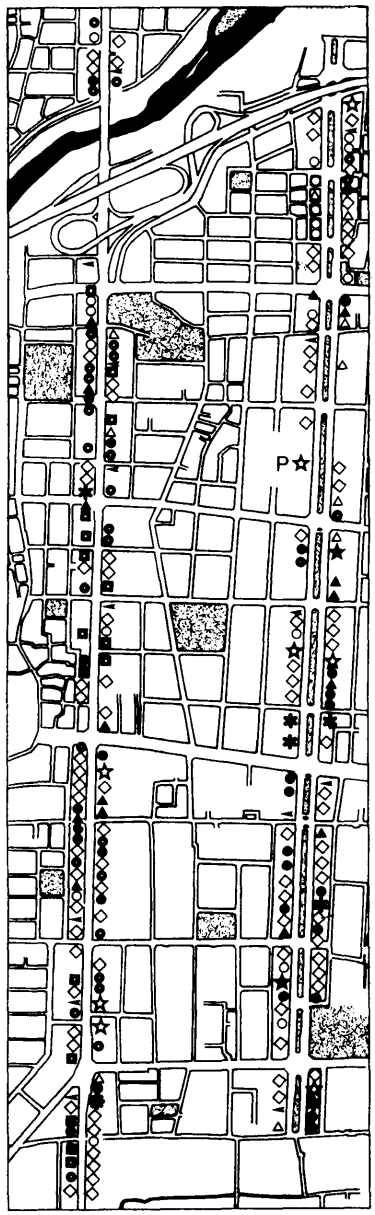
第2図（a）　店舗・施設の立地状況（1984年）

資料：旧版の住宅地図
＊図化の技術上，店舗・施設の位置は若干ズレていることがある。



第２図（b）　店舗・施設の立地状況（1989年）

資料：旧版の住宅地図
＊凡例は第２図（a）に同じ。
＊縮尺・方位は第２図（a）に同じ。
＊図化の技術上，店舗・施設の位置は若干ズレていることがある。
＊図中のＰはパルスプラザ。



第２図（c）　店舗・施設の立地状況（1994年）

資料：現地踏査結果
＊凡例は第２図（a）に同じ。
＊縮尺・方位は第２図（a）に同じ。
＊図化の技術上，店舗・施設の位置は若干ズレていることがある。
＊図中のＰはパルスプラザ。

する「ガソリンスタンド」，以上の12種類である。

まず，新堀川通の整備が分析対象区間で進んだ時期である1984（昭和59）年の国道1号線沿いをみると（第2図（a)），府道伏見向日線（赤池交差点）～丹波橋通までの間は，倉庫・資材置き場などの店舗以外の施設や空閑地が多く混在しており，（社）日本不動産鑑定協会近畿会(1990) [10] による「初期のロードサイドの土地利用」が認められる。この区間は，名神高速道路の京都南インターチェンジからも離れ，また東西の幹線道路とも交差しないことから，店舗立地には不適な空間といえる。そして，かかる区間をはさむ形でチェーン展開されている飲食店（ファミリーレストラン，ファーストフードショップなど）が多く立地している。これらの飲食店は，とりわけ京都南インターチェンジの周辺に多いが，それより南側にも点在している。こうした飲食店の集積には，“通過型”である国道1号線の交通量の多さに加えて，周辺から流入する東西幹線道路との交差点としての優位性が寄与していると考えられる。かかる国道1号線の特性は，沿道に立地する事業所にも影響を与えており，事業所の多くは現業的な業種となっている。これは，他地域への交通アクセスに優れているわりに，当地域の地価水準が高くないことを物語っている。

一方，新堀川通沿いは，区画が整備された舗装道路であるなど，幹線道路としての体裁は整いながらも，先述したように南北を分断された状態であるために交通量が少なく，店舗立地を促進させる環境が十分に整備されているとはいえない状況であった。そのため沿道の多くは空閑地・住宅・事業所によって占められている。そのうち事業所の多くは，現業的な職種の事業所が中心で，それに付随した倉庫もみられ，娯楽施設のパチンコ店なども立地している。ワコール，ムーンバットなどの企業は，先行投資的に大規模な土地を取得済で，配送センターなどとして活用している。飲食店や小売店は，まだ殆どみられない。この時期では，新堀川通の沿道開発が始まったばかりで，道路の性格も各種産業の立地を支援する産業道路の色彩が濃い。

しかし，バブル経済の影響によって各地で各種の大手チェーン店の店舗展開が盛んにおこなわれた1989（平成元）年では，両道路の沿道でも大きな変化が起こった（第2図（b））。つまり，国道1号線沿いでは，1984（昭和59）～1989（平成元）年の間に，駐車場や空閑地から各種の小売店や飲食店，病院，営業所（事業所），信用金庫・郵便局などへの用途変化がみられた。このことは，従前は単なる自動車流動の通過線上として位置付けられていた当沿道が，その背後地域で進んだ中高層住宅などの立地を契機として人口を定着させたことによる変化と考えられる。こうした変化によって，従前は駐車場や空閑地として利用されていた空間が，より高度に有効利用され，地域住民の生活に密着した機能の集積地へと変質し始めた。

他方，新堀川通の沿道では，多く残存していた空閑地に様々な施設の立地が進み，中高層住宅（3件）の立地やビジネスホテル，紳士服小売店（スリーエム，青山），家具センターのほか，トヨタビスタやオートバックス等の自動車関連の店舗もみられるようになった。また，1984（昭和59）年時点では分析対象区間の北部で多くみられた住宅の淘汰が進み，空閑地や飲食店に転用された。住宅と同様に，現業的な職種の事業所や倉庫も淘汰される傾向にある。こうした動向は，街路の整備をはじめ様々な形での開発が進む中で，急速な地価上昇が進展したことによると考えられる。小売店は最寄品店舗に比べて買回品店舗の割合が高く，近隣のみならず周辺地域からの集客を意図した店舗集積が進んでいる。これは，新堀川通が片側3車線と恵まれた道路事情にあり，近接する国道1号線が慢性的な渋滞状況を示していることから，新堀川通をバイパス的に利用する自動車の通行量増大が期待できること，さらに一定水準の店舗立地が進んだために集積の

利益が発生し，より強い吸引力が生じたことによろう。このように当時点では，両沿道の背後地域や道路事情の違いから，それぞれに立地する店舗に質的な差異がみられるようになった。

さらに，この間の1987（昭和62）年3月には，ホール・会議場・ラウンジ・レストランを備えた京都府総合見本市会館「パルスプラザ」（敷地面積：19,937㎡，建築面積：9,475㎡，延床面積：21,409㎡）がオープンした。パルスプラザは，人口146万人（1990（平成2）年国勢調査結果）を有する京都市の南部における大ホールとしての機能を担っており，周囲に広大な駐車場を確保しているために，イベントの内容次第では相当数の来場者が期待できる。また，JR京都駅や最寄駅（地下鉄・近鉄の竹田駅）からのアクセスが市バスに依存しているために，実際は自家用車による来場が多く，こうした自動車交通が周辺店舗に与える影響も大きい。

そして，上記の両道路の沿道でみられた動向は，1994（平成6）年3月・4月現在では次のように変化した（第2図（c））。つまり，国道1号線の沿道では，1989（平成元）～1994（平成6）年の間に古くからの店舗の移転や閉店が進み，空閑地・空家等が散在するようになった。これに関する要因としては，交通渋滞が慢性化し自動車による店舗利用が困難になってきたこと，基本的に“通過型”の路線であること，交通量に見合った大きな駐車場を設置した店舗が少なかったこと，さらに先述したような形で新たに近隣型の店舗立地が進み，商業空間そのものが変質を余儀なくされてきたことなどが考えられる。

それに対して新堀川通沿いでは，依然残っていた空閑地に小売店や飲食店が多く立地した。とりわけ衣料品・子供用品などのカテゴリーキラーが卓越している。こうした動向は，空閑地からの転用にとどまらず，現業的な事業所などからの転換も多くみられる。また，カテゴリーキラーの一部には国道1号線の沿道から移転したものもみられる。これらは，新堀川通の現区間の街路整備が完成したため商業空間としての魅力が増大したことや，当地がカテゴリーキラーの集積地としての方向性を定め，それが自動車による来街者に広く認知されたことによると判断できる。

このように対照的な両道路沿道の変化は，この期間に両地域の性格が大きく変化したことに加え，国道1号線の沿道における広域型の買回品店などの経営が，新堀川通の沿道店舗との競争関係によって困難化しつつあることからも影響を受けていると思われる。

Ⅲ．国道1号線・新堀川通に立地する店舗の特性

本章では，第Ⅱ章で明らかにした国道1号線・新堀川通の両道路の沿道に立地する様々な都市施設のうち，中心商業地域よりもむしろロードサイドを指向して立地する，いわゆるロードサイド型の店舗の特性を解明する。前章で述べたように，両道路の沿道環境は大きく異なり，また各々の道路についても近年の変化が著しく，その変化の内容にも相異がある。つまり，旧来広域幹線道路として国家的規模の役割を担ってきた国道1号線は，名神高速道路京都南インターチェンジをひかえて，“通過型”の道路としての性格を一層強めている。それは，沿道において倉庫や資材置き場などの現業的な業種による空間の占有が広くみられることからも明らかである[11]。こうした基本的な性格に加えて，当地域の国道1号線は，淀川左岸地域から自動車で京都市街地へ向かう人々にとっての玄関口としても機能している。それは，京都南インターチェンジ周辺や丹波橋通との交差点付近にファミリーレストランやファーストフードショップをはじめとするチェーン店が多く立地していることからうかがえる。京都市の玄関口として多くの来街者を迎えるこうした地域では，他都市からの利用者にも知名度が高いチェーン店舗が，そうでない店舗に

比べて優位であると考えられる。つまり，見知らぬ土地で既知のチェーン店舗があれば安心して食事や休憩をできるからである。

しかし，かかる店舗が新堀川通沿いでも立地を進めることができるかについては，当面の間は疑問である。つまり，現在の新堀川通の基本的な性格は国道1号線の一部区間のバイパスであり，京都市南郊の買物空間ないしは生活道路だからである。さらに現状では各所で道路が分断され，また整備が完了している区間も短い距離であるために，新堀川通を経由するメリットは抜け道利用を除けばあまり期待できない。要するに，新堀川通の利用者は，国道1号線のバイパスとしての利用以外には，当該地域に立地する店舗の利用を目的として訪れる場合が多いことになる。そうした特殊な空間に立地する店舗には，おのずと他地域とは差別化された性格が必要となる。とりわけバブル経済崩壊後に地価下落を経験した現在では，価格破壊を目指したカテゴリーキラーの立地に有利な環境が整っている。

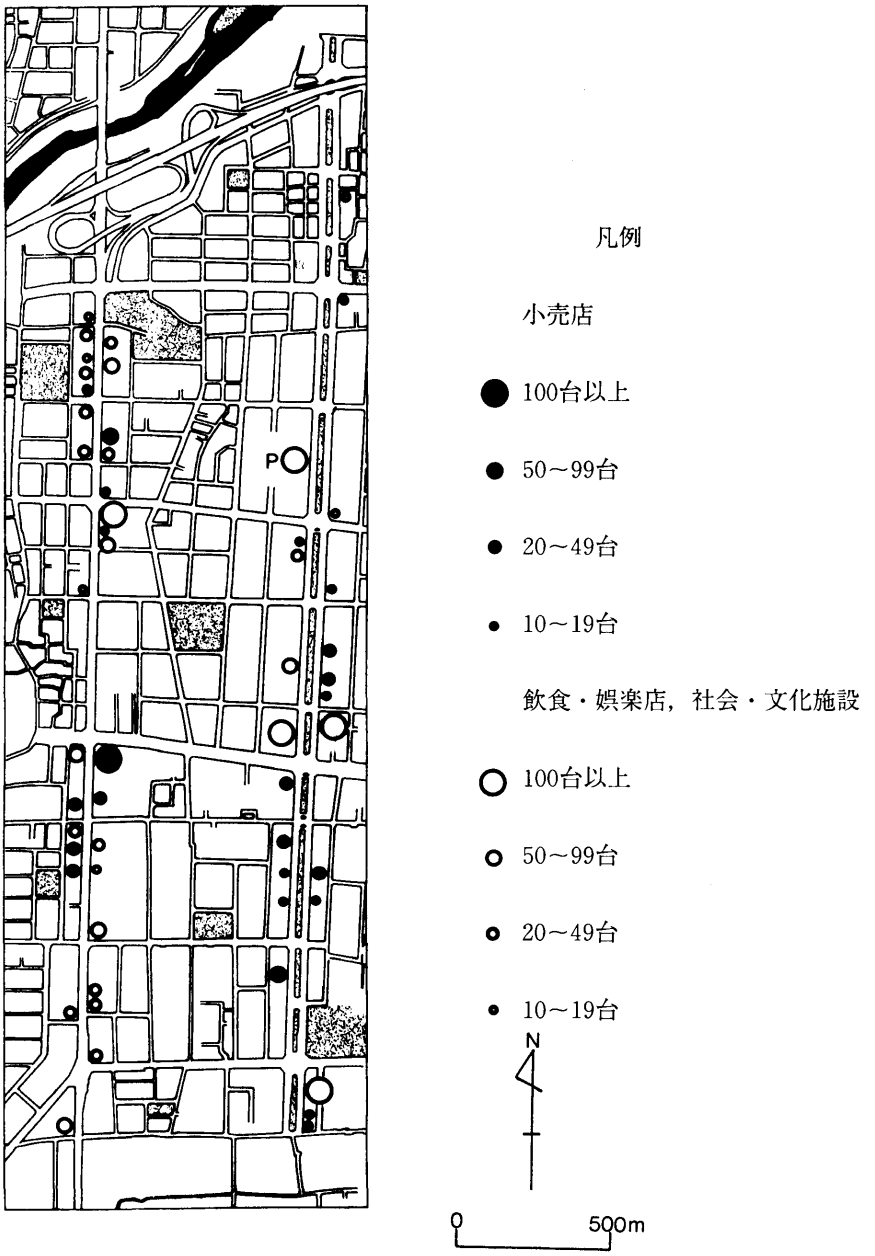
新堀川通にかかる店舗の立地が進展した大きな要因として，当該地域において都市的な開発が殆どおこなわれないまま広い空閑地が残されていたことも重要である。つまり，店舗用地を確保しやすいだけでなく，大規模な駐車場を容易に設置できるからである。自動車でなければ接近が困難な地域では，駐車場を設置することが店舗経営に不可欠であり，それを立地条件の選定理由の一つとする経営者が多い（(社) 日本不動産鑑定協会近畿会：1990）[12]。そこで以下では，店舗等の集客施設に付設された駐車場台数の規模を考察する。

1994（平成6）年4月現在の両道路沿いに立地する店舗等の駐車場の分布とその規模を表したのが第3図である。ただし，本研究の主たる目的である両道路のロードサイド型店舗の特性を明らかにするために，ここでは，立地店舗を物品販売の店舗と，飲食，娯楽および社会・文化関連の店舗や施設とに大別し，それぞれの駐車場の規模を4つのランクに分けた。また，規模が10台に満たない駐車場は，図が繁雑になることを避けるため割愛した。

第3図において両道路沿いに立地する店舗等の駐車場の特性をみると，それぞれの道路によってその特徴が大きく異なっていることが分かる。つまり，国道1号線沿いでは一部を除くと駐車規模が50台未満の飲食店のものが大半を占めている。なかでもチェーン展開している飲食店のそれは，潤沢な資本力に支えられて比較的規模の大きいことが確認された。また，国道1号線沿いで100台以上の駐車規模をもつ駐車場は，DIY用品をあつかうホームセンターと，パチンコ店のものがそれぞれ1つずつみられるだけである。これに対し，新堀川通沿いでは3件のパチンコ店とパルスプラザに100台以上の駐車場がみられ，その他のほとんどは紳士服や鞄などを販売するカテゴリーキラーの店舗である。こうしたカテゴリーキラーの店舗は分析対象区間の南部に集中しているが，そこは丹波橋通や大手筋との交差点を介して周辺地域とのアクセスが北部よりも優れているため，集客上有利な地理的位置が店舗立地を促したと判断できる。

さらに，両道路を比較すると，国道1号線に比べて新堀川通沿いの方が，比較的規模の小さい駐車場の占める割合が高いことに気付く。これは資本力に優る大手チェーン店がいずれの道路沿いであっても相応の規模の駐車場を保有しているのに対して，資本力に劣る非チェーン店舗などが片側3車線で渋滞の発生しない有利な点を活かして，大規模な駐車場を準備せずに新堀川通の沿道に進出したことの反映である。

新堀川通沿いの店舗や施設は，それでも駐車場に困る事なく自動車で接近できる利点をもっている。つまり，新堀川通沿いでは，行きたい店舗にすぐ駐車でき（駐車場が満車になることは稀），中央緑地帯を活用して容易に方向変換できるために，国道1号線と比べて運転の快適性の面で遥



第３図　駐車場の整備状況（1994年）

資料：現地踏査結果
＊図化の技術上，駐車場の位置は若干ズレていることがある。
＊駐車台数が10台未満のものは割愛した。
＊図中のＰはパルスプラザ。

かに優れており，週末の午後などにゆっくりと買い物や食事ができる“回遊型”の空間といえる。こうした空間特性は，国道1号線が“通過型”の路線と特徴付けられることと比較すれば大きな相違点である。しかし，ロードサイド型店舗の立地には十分な計画性がないことや統一的な歩行者環境形成の面で課題が多いことも指摘されており（生田：1991）[13]，自動車優先の商業空間が形成されてゆく中で「歩行者に優しい街づくり」を怠ってはなるまい。歩行者に危険を感じさせる商業空間は，同時に自動車での来街を困難にし，結局はロードサイド型店舗を衰退させる原因になるからである。

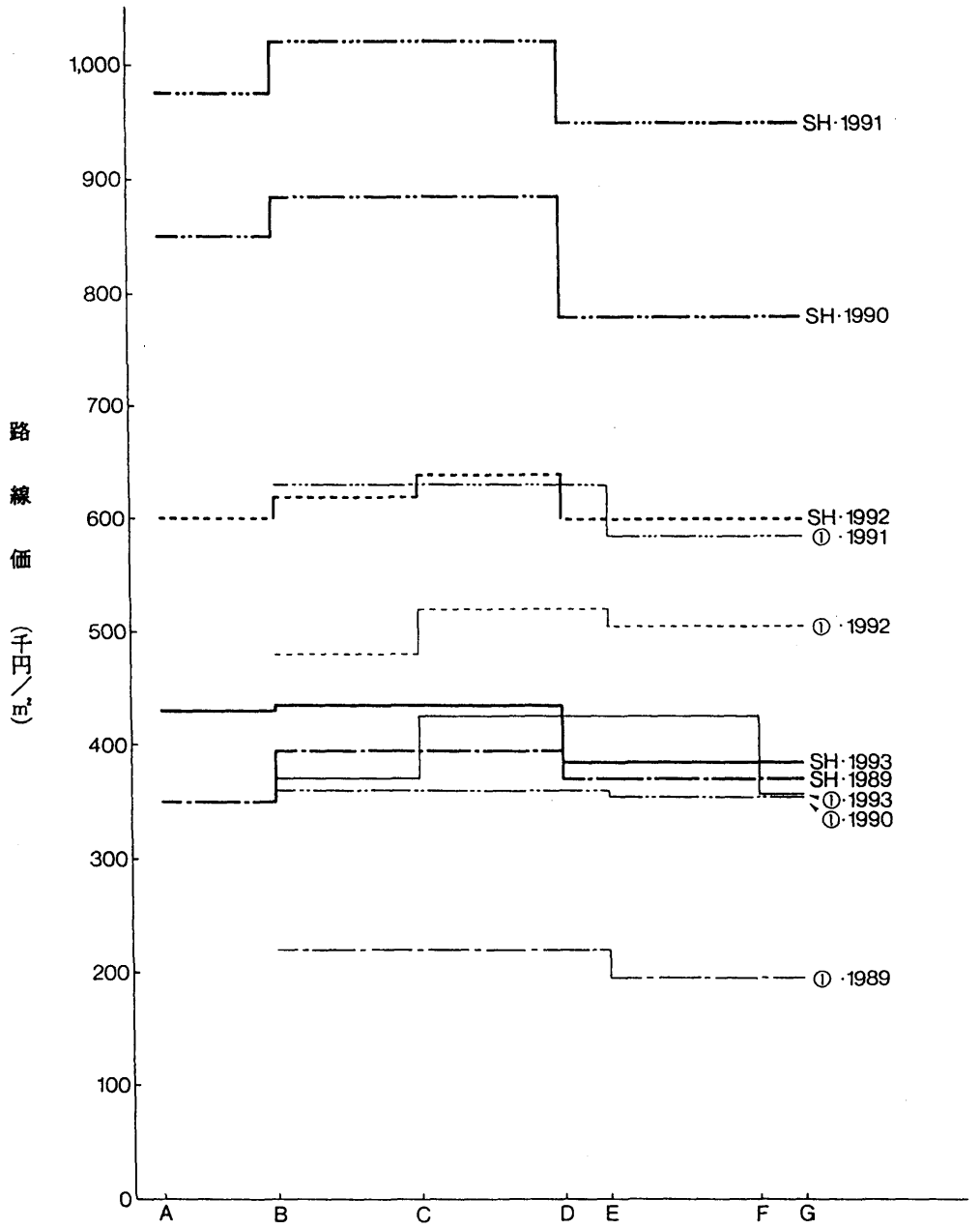
Ⅳ．ロードサイド型店舗の立地要因ーむすびにかえてー

これまでの考察で，性格の異なる幹線道路の沿道では，店舗や施設の立地状況にも差異のあることが解明された。こうした店舗等の経営者は，どのような環境を評価して出店・進出を決意するのであろうか。（社）日本不動産鑑定協会近畿会（1990）[14]によると，「敷地あるいは前面道路の選択理由」についての問い掛けに対して，幹線道路沿いの店舗等の経営者は，「前面道路が広く自動車利用に便利」を全体の91.5％が，「前面道路に車の通行量が多い」を全体の72.5％が，「角地など土地の条件が良い」を全体の71.0％が，「駐車スペースの確保が容易」を全体の57.4％が，それぞれ評価している反面，「地価が安い」を評価する者は31.3％に過ぎず，全体の3分の1にも及ばない。こうした回答は，地価の安い地域では用地取得が容易であることを考えると一見不自然であるが，上位回答の第3位までの項目を満たす地域は必然的に地価が高くなりがちであるから，「地価が安い」という項目が相対的に軽視されたと考えられる。

しかし，仮に前面道路の幅や角地等の土地条件が保持され，なおかつ前面道路の自動車通行量が増大し，その一方で地価が下落すれば，当該地域に出店・進出を企図している者にとっては絶好の機会が訪れたことになる。また逆に，地価の高騰が生じれば，投機目的の用地取得が活発化しよう。事実，こうした地価の高騰や下落がバブル経済の崩壊によって全国各地で生じたが，本研究の対象地域である国道1号線と新堀川通の沿道もその例外ではない。路線価を指標にして，それを示したのが第4図である。ただし，新堀川通に路線価が初めて設定されたのが1989（平成元）年であるため，図化の対象になったのは，1989（平成元）～1993（平成5）年の5ヵ年分である。

第4図をみると，国道1号線と新堀川通の路線価は，ともに1989（平成元）年が最も低く，それが1991（平成3）年にピークを示すまで上昇を続け，その後は1993（平成5）年まで連続して下落傾向にある。とりわけ新堀川通では，1993（平成5）年の地価がほぼ1989（平成元）年の水準にまで下落している。かかる急激な地価上昇と地価下落を踏まえると，第2図（b）と同（c）の間における店舗等の立地は，急激な地価上昇の中での投機目的を含めた出店・進出行動か，あるいは地価下落と低金利の経済環境の中で用地取得のチャンスを活かした出店・進出行動か，これらのいずれかに基づいていると考えられる。この間では，特に新堀川通の丹波橋通以南において各種店舗の立地が盛んで，地価変動が店舗立地に対して与える影響力の大きさを看取できる。それが，地価の高騰時と下落時のいずれで強いのかは，調査時点の設定が5年毎であったために不明であるが，これについては別の機会に譲りたい。

本研究の対象地域のように，性格の異なった幹線道路が距離的に近く並行する場合には，“通過型”幹線道路である国道1号線に飲食チェーン店舗が多く見られるのに対し，整備途上の新堀



第１図に示した交差点の位置

第４図　路線価の変動（1989～1993年）

資料：路線価設定地域図
①　：国道１号線
SH　：新堀川通り

川通は，カテゴリーキラーが集積して自動車による店舗めぐりに便利な“回遊型”幹線道路の性格を持つなど，２本の道路による機能分担が観察される。かかる機能分担を生み出す幹線道路の性格の違いは，広域交通との接続の良否，通行する自動車の走行目的の相違，対向車線側の店舗や施設への接近の難易，既存店舗の種類等に認められるが，それらは自動車通行量の多寡や道路形状と密に関連しながら，複雑な立地要因の構成因子となっている。

将来，新堀川通が現在の堀川通と接続されれば，京都市の南北軸が完成し，上に列挙した幹線道路をめぐる環境は大幅に変化すると考えられる。そうした意味で，本研究の対象地域は，将来に向けてもロードサイド型店舗の立地展開に関する研究に格好のフィールドを提供しようし，時系列的研究を継続することの重要性を我々に語りかけている。

注・参考文献

1）戸所　隆（1991）：『商業近代化と都市』，古今書院，p.10.

2）Berry，B. J. L.（西岡久雄・鈴木安昭・奥野隆史共訳）（1970）：『小売業・サービス業の立地』，大明堂，pp.54 ～ 72.（Berry，B. J. L.（1967）：“Geograpy of Market Centers and Retail Distribution”；Englewood Cliffs）.

3）富田和暁（1980）：京阪神大都市圏における小売業・サービス業の立地動向．横浜国立大学人文紀要，第１類　哲学・社会科学，26，pp.31～50.

4）荒井良雄（1981）：大都市圏における小売商業の立地動向と大規模小売店舗の役割．東京大学教養学部人文科学科紀要，73，人文地理学Ⅶ，pp.15～40.
荒井良雄（1983）：「郊外市場」の成長とその特質－東京大都市圏の事例－．信州大学経済学論集，20，pp.47～68.

5）伊東　理（1982）：大都市における小売商業の分布と地域構造－福岡・札幌市の比較考察－．地理学評論，55-9，pp.614～633.
伊東　理（1986）：鳥取市における小売商業の地域構造と消費者買物行動．鳥取大学教養部紀要，20，pp.29～62.

6）藤井　正（1983）：京阪神大都市圏における小売商業機能の立地とその影響－大都市圏の構造変化の一局面－．人文地理，35-3，pp.210～232.
藤井　正（1986）：地方都市郊外における大規模小売店舗の立地とその影響－福井市の事例研究－．西村睦男・森川　洋編：『中心地研究の展開』，大明堂，pp.234～249.
藤井　正（1991）：地方都市における大規模小売店舗の立地展開－生活行動の変化との関連から－．人文学論集，９・10，pp.1～20.

7）根田克彦（1985）：仙台市における小売商業地の分布とその変容－1972年と1981年との比較－．地理学評論，58-11，pp.715～733.
根田克彦（1989）：大規模小売店舗の立地を契機とする周辺商業地の変化－釧路市新橋大通商店街を例に－．東北地理，41-3，pp.148～159.

8）戸所　隆（1981）：近郊都市地域における大型店の進出と購買行動の変化－草津地域を例に－．人文地理，33-3，pp.210～229.
豊田哲也（1987）：浜松市におけるリボン状商業地の形成過程．1987年度人文地理学会大会研究発表

要旨，pp.28～29.

飯田博之（1991）：小売業の郊外への出店形態に関する地理学的研究－浜松市の場合－．新地理，39-2，pp.1～16.

山下博樹（1994）：草津市の都市環境と地域構造－JR南草津駅開設に関する地理学的考察－．聖パウロ学園光泉中学・高等学校研究紀要，1，pp.30～44.

9）（社）日本不動産鑑定協会近畿会（1990）：『郊外ロードサイド 店舗進出と地価』，学芸出版社，205p.

10）前掲9），p.20.

11）高速道路のインターチェンジ付近の幹線道路沿いに倉庫立地が多くみられることは，平井（1988）によって明らかにされている．

平井 泉（1988）：神奈川県厚木インターチェンジ付近における営業倉庫の立地と機能．経済地理学年報，34-3，pp.181～189.

12）前掲9），pp.159～162.

13）生田真人（1991）：『大都市消費者行動論－消費者は発達する』，古今書院，p.146.

14）前掲9），pp.159～162.