

古河市における商業構造の再編とその要因

岩間信之・佐々木緑・大橋智美
駒木伸比古・米澤郁人・E アマディ ネジャド

キーワード：製糸業，中心商店街，新興商業地域，商業の再編，古河市

I 序論

I-1 研究の視座と研究目的

中心商店街の再開発をはじめとする地方都市の活性化問題は，都市地理学や都市社会学，都市工学など多くの学問分野における中心課題の一つである¹⁾。地方都市の多くは，物流や金融，行政等の中心地として成立した城下町や宿場町，門前町等に端を発する。江戸時代以前，こうした都市には周辺地域から多くの人や財，情報が集まり，強い中心性が確保されていった。中心商店街は，こうした人や財，情報の集積の中で形成された。しかし現在，モータリゼーションの進展や基幹産業の衰退といった社会・経済環境の変化の中で，地方都市の中心性は失われつつある。これに応じ，地方都市の小売業も衰退傾向にある。今日，中心商店街の空洞化問題は深刻な段階に達しており，実質的には中心部の商業機能が消失した地方都市も少なくない。中心部における商業機能の消失は地方都市の利便性を大きく低下させ，諸産業および人口の減少，ひいては都市全体の衰退を誘引する。

こうした事態に対し，行政では1998年に中心市街地活性化法を施行し，中心商店街の活性化に着手し始めた。中心市街地活性化法とは，中心市街地の活性化が重要と認定された各地方都市において，市街地の活性化事業を国が支援するというも

のである。活性化のための基本計画は全国の自治体が独自作成し，活動の主体は市町村が認定したTMO²⁾が担う。2003年10月30日現在，85市区町村602地区が基本計画を提出している。同法では中心市街地の問題を，1) 非合理的な土地利用による都市機能の低下，2) 自動車交通に対する不適応，3) 多様化・高度化する消費者の需要への商店街の不適応，の3点に要約しており，各自治体はこれらを念頭に置いた基本計画を作成している³⁾。

これまでの基本計画では，主に中心商店街の利便性や魅力の向上に主眼が置かれてきた。しかし，現在の地方都市では商業のみならず行政・金融など多くの都市機能が郊外化しており，都市中心部の求心力自体が低下している。いかに魅力を高めようとも，都市中心部に人々が集まらなければ中心商店街の存在意義は薄れる。中心商店街を活性化させるには，都市中心部の求心力を取り戻すための議論が重要である。

この点において，本研究の対象地域である茨城県古河市は特筆すべき事例といえる。古河はもともと物流・製糸業の拠点として栄えた都市であり，県西部における中心商業地でもあった。しかし，今ではこうした産業基盤は消失しており，かつての求心力はすでに失われている。さらに，東京のベッタウン化とともに，1990年代以降，周辺市町村では大手小売チェーンによる大型店の出店が

相次いでいる。今日、古河一带はいわゆる小売業の激戦区に位置づけられる⁴⁾。古河の商業は他の地方都市と比べても厳しい状態下にある。こうした中、古河の商業は現在でも一定の集客力を保持している。このことは評価に値しよう。古河の最大の特徴は、都市中心部における集客力の強さに求められる。地方都市では珍しく、古河では中心市街地の一面に大規模な新興商業地域が形成された。そのため、今日でも周辺住民の多くが古河市中心部に買物に訪れている。同商業地域の形成は中心商店街の空洞化こそ進めたものの、市中心部全体での求心力の維持には大きく寄与している。同地域の形成がなければ、古河の商業は大きく衰退したであろう。また、中心商店街も、顧客が都心部に集まっているという点や、歴史的な景観が今日まで保持されているという点で、活性化の可能性を有している。

そこで本研究では、古河における商業構造の再編過程とその要因を解明することを研究目的とする。古河は伝統的な中心商店街から新興商業地域へと商業機能が比較的円滑に再編された地域である。先に述べたように、地方都市における商業の活性化を困難にする主要因として、都市中心部の求心力の低下があげられる。古河における商業構造の再編過程、中でも中心市街地における新興商業地域の形成要因を明らかにすることは、地方都市の活性化問題を議論する上で、新たな知見を与えるものである。

I-2 研究方法

研究目的を達成するため、以下の手順により分析を進めた。まずⅡで古河の概観を把握した。まず古河の概観を地理的に捉えた後、古河を支えてきた水運および製糸業について考察した。続いて統計資料をもとに商業の変遷を3時代に区分し、最後に各時代における商業の特徴を店舗の分布パターンから把握した。なお資料的制限から、本稿では製糸業が健在であった1950年代から2003年現在までを、研究対象期間と設定した。

続いてⅢからⅤでは、Ⅱにおける時代区分をも

とに、古河における商業の変遷過程を解明した。具体的には、古河を代表する3つの中心商店街と駅東地域を事例地域に選定し、商業が最盛期を迎えていた1970年代以前から今日までの商業構造の変遷過程を、土地利用を中心に詳細に検討した。分析には現地調査、および各年版のゼンリン住宅地図と商工会議所発行の商工名鑑を用いた。さらに資料に制限のある1970年代以前に関しては、現地に詳しい関係者に対して聞き取り調査を実施することで、当時の土地利用を復元した。

Ⅵでは、前章までで明らかになった商業構造の変遷過程における、要因分析を行った。中でも本研究では、古河の基幹産業であった製糸企業と駅東地域の開発との関連に着目した。その後、以上の分析から明らかになった知見をもとに、時代ごとに古河の商業を支えた内的・外的要因を明確化し、商業再編のモデル化を試みた。

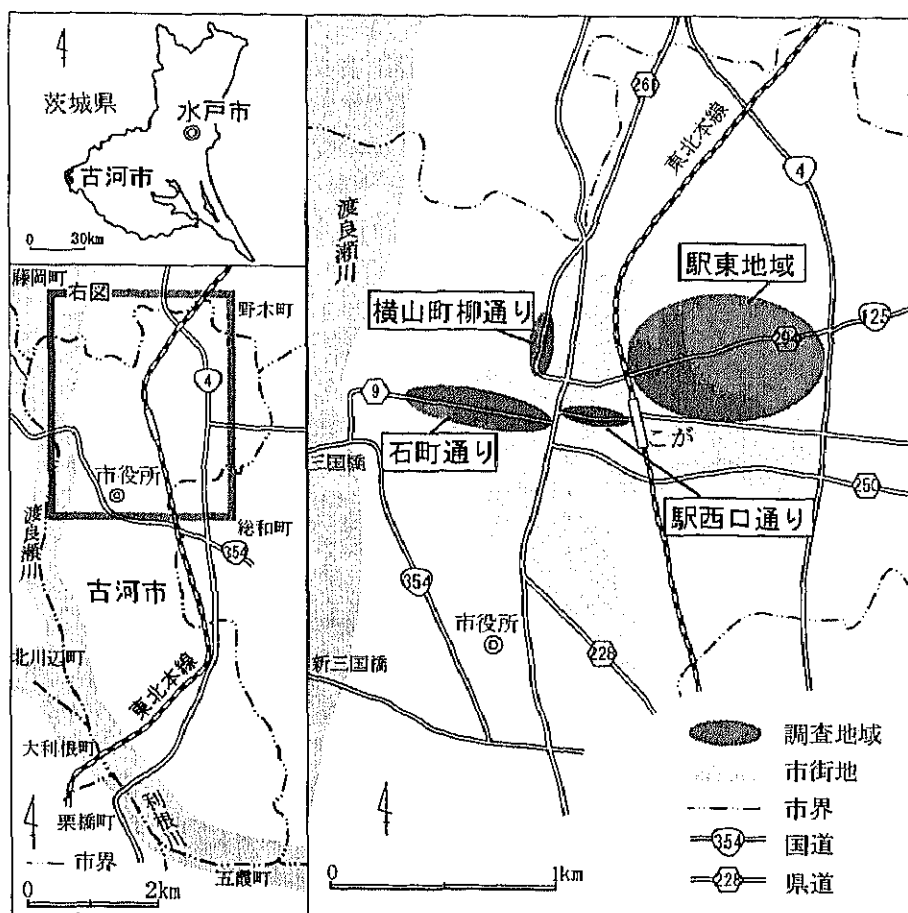
Ⅱ 対象地域の概観と時代区分

Ⅱ-1 研究対象地域

1) 研究対象地域の概観

古河市は東京から約60kmの茨城県南西部に位置し、渡良瀬川・利根川を画して西は埼玉県北川辺町、大利根町、栗橋町、北は栃木県野木町、藤岡町、南は茨城県五霞町、東は茨城県総和町と接する。本研究で事例とする主要商店街は、江戸時代から商業の中心地として栄えた石町通り、横山町柳通り、明治中期の東北本線の開通以降に商店街が形成された駅西口通り、そして近年における大型店の集積が顕著な駅東地域である(第1図)。

古河市における世帯数は、2003年10月現在20,684である。人口は58,888で、市制が施行された1950(昭和25)年の人口30,709と比べると、50年間で約2倍に増加している。古河駅の東約800mでは、市域を南北に縦断する国道4号と、熊谷市から東進する国道125号が交差している。1885(明治18)年に開通した東北本線は1958(昭和33)年に上野～宇都宮間が電化され、現在はさいたま新都心を経て終点の上野駅へ1時間強で直結している。このように市内中心部から都心部へ



第1図 研究対象地域 (2003年)

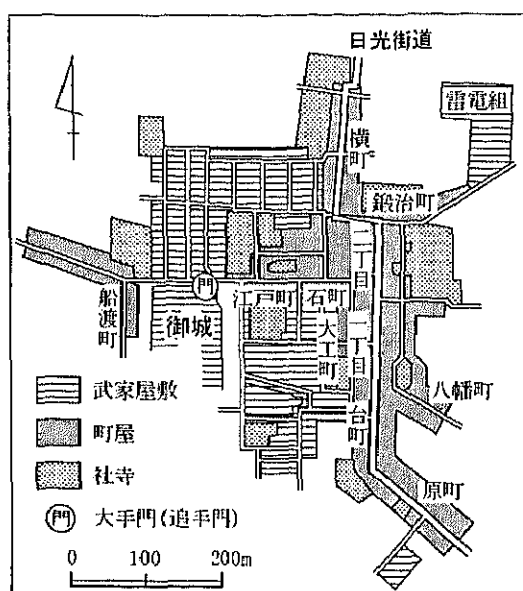
のアクセスが非常に良く、近年では通勤者を対象とした住宅開発が行なわれており、古河市は都心通勤者のベッドタウンであるといえる。

市内においては1953（昭和28）年に駅東口が開設され、そこから東に延びる十間道路の拡幅（1953年）や鉄道の高架化（1984年）が行なわれた。さらに2000年になると、埼玉県北川辺町と茨城県古河市の県境を流れる渡良瀬川に架かる三国橋の約1km下流に、三国橋の渋滞を緩和することを目的として、新三国橋が建設された。

2) 水運期の都市発展と製糸業隆盛にともなう商業の発達

第2図は、1619（元和5）年から、古河の城主であった奥平忠昌が行った町造りによって、城下

の中央に日光街道が開通した頃の城下町の概略図である。宿場町は街道沿いに一筋の町並みが続くのが一般的であるが、城下町であり河岸の町でもあった古河の町並みは、T字型に発展していた。船渡河岸のある船渡町から江戸町・石町にかけての通りと日光街道がT字型に交わり、街道筋には南から台町、一丁目、二丁目、そして二丁目曲の手を経て横町（現在の横山町）が配置された。このように江戸時代以降、古河藩の城下町として発達した古河は、日光街道の宿場町であり、渡良瀬川・利根川に臨む河岸の町として水陸両交通の要衝であった。そのため、周辺農村で生産された米穀や茶・蔬菜などの集散地として重要な地位を占めており、古河にはそれらを生産するための肥料



第2図 古河城下町概略図(1630年代)
(『古河市史 通史編』(1988)により作成)

も多く運ばれた。他にも北関東の各農村から、たばこ・呉服・木炭などが運搬されており、古河は明治中期に東北本線が開通するまで、北関東からの物資を江戸に運ぶ物流の拠点として発展した。したがって、江戸時代から明治初期の古河における商業は、物資を集散させるための卸売業が中心であったと考えられる。

古河は明治維新以降、古河県から印旛県、千葉県、そして茨城県と、その属する県を変更し、茨城県西端の都市として行政上不利な立場にあった。そのため開発も遅々として進まず、県立の中等学校でさえ、昭和期になってようやく設立されるという状況であった。このような行政上不利な立場を負いながらも、古河は明治期以降、製糸業の発達による経済成長に支えられ、近世城下町から近代的な商工業都市として発展した。

先述したように、古河は江戸時代から水陸両交通を利用した物流拠点として栄えたが、1885(明治18)年に東北本線が開通すると、人々や物資は古河を経ずに直接東京に運ばれるようになった。これにより物流拠点としての古河の機能は低下したため、町の経済はしばらく沈滞した。古河市史

通史編(1988)によると、古河が再び活性化し、県西の商業中心地としての地位を確立する契機となったのが、1870(明治3)年に高橋菊次郎が古河において最初に操業した製糸業であった(第1表)。当時の日本は製糸業を中心とした軽工業を主産業としており、このとき古河にも工業化の波が押し寄せた。1890(明治23)年には、製糸業は明治政府から当時困窮していた士族のための士族授産産業として指定され、同年に士族242人が出資して製糸業同志社が設立された⁶⁾。

1890年代後半になると、それまで主流であった座繰製糸(写真1)から、器械製糸(写真2)への転換が相次いで起こった。座繰製糸の作業においては良質の糸を作るために熟練の作業者の技術を必要としたが、器械製糸はこのような座繰製糸よりも効率よく均一な製品を作ることができたので、民間業者の参入が相次ぎ⁶⁾、古河の製糸業はさらに生産力を高めることとなった。

当時の製糸業の生産額は、器械製糸で100万円、座繰製糸で65万円であり、茨城県下第一位の地位を占めるまでになった。日本で生産される良質な生糸は当時、海外への主要な輸出品であり、生産された生糸の多くは陸路で横浜まで運ばれ、海外へと出荷された。国内では阿毛・奥羽・越前などの機業地が主要な出荷先であった(第3図)。このようにして座繰製糸から器械製糸への転換が進んだ古河においては、大正期には県内の半数の業者が集中していた。製糸業関係者によって増加した人口は1913(大正2)年には石岡市のそれを凌ぎ、水戸市に次いで県内第2位となった。このような人口増加は、古河における商業の発展にも少なからず寄与したものである。

この時期の製糸業者についてみると、大正期には小島館製糸が職工数300以上と群を抜いているが、昭和期に入ると須藤・飯島の二大製糸の台頭がみられるようになる(第2表)。この二大製糸業者はその後、古河の製糸業界において大きな地位を占めるようになった。

1929(昭和4)年に始まった糸価の暴落により、いくつもの工場が閉鎖を余儀なくされたが⁷⁾、蚕

第1表 製糸業を中心とした古河の歴史

西暦	元号	古河市における主な出来事	社会情勢
1870年	明治3年	高橋菊次郎が製糸業を創業	
1871年	明治4年	廃藩置県により古河藩が古河県となる	
		古河県廃止、印旛県となる	
1873年	明治6年	印旛県廃止、千葉県に編入される	
1875年	明治8年	府県分離統合により、茨城県に編入される	
1880年	明治13年	「製糸業同志社」設立	
1885年	明治18年	東北本線古河駅開通	
1889年	明治22年	町制施行	
1891年	明治24年	「改良社」設立	
1897年以降	明治30年以降	座繰から器械製糸への転換が相次ぐ	
1906年	明治39年	群馬県の製糸組合「碓井社」と連合し、碓井社を経由して製品出荷	
1907年	明治40年	「古河器械製糸組合」設立	
1929年	昭和4年	糸価が大暴落し、零細製糸業者の廃業相次ぐ	世界恐慌
1935年	昭和10年	製糸業が軍需産業となる	
1937年	昭和12年		関東大震災
1942年	昭和17年	十間道路開通	
1945～55年	昭和20～30年	高価な生糸の需要が減少	
1950年	昭和25年	市制施行	
1953年	昭和28年	十間道路拡幅、駅東口開設	
1955年	昭和30年	古河市と新郷村が合併、現在の市域になる	
1957～58年	昭和32～33年	安価な中国産の糸が輸入され、製糸業者の廃業が相次ぐ	
1958年	昭和33年	東北本線上野～宇都宮間が電化 新4号国道開通	
1984年	昭和59年	鉄道の高架化	
2000年	平成12年	新三国橋開通	

(「古河市史 通史編」(1988)と聞き取りにより作成)

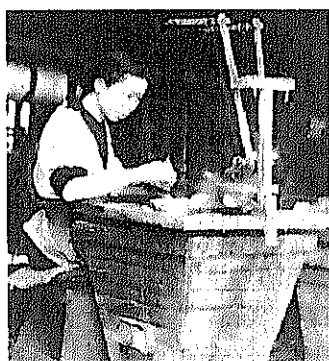


写真1 座繰製糸の作業風景

糸を繰る作業者の前に置かれた煮繭兼繰糸釜から、足踏みで回転させた繰枠に生糸を巻き取るという作業方法である。良質の糸を生産するためには熟練した技術が必要とした(「古河歴史博物館 展示図録」(1997)より転載)。

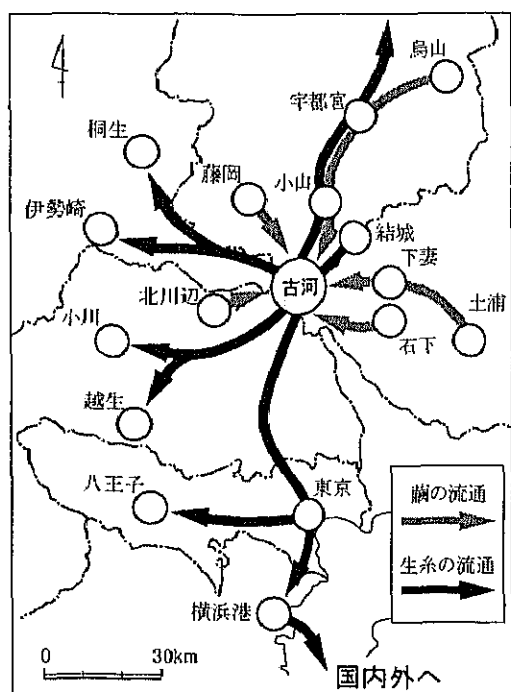
糸中央会や県の製糸同業組合が糸価下落の対策として操業時間の短縮を掲げる中で、古河の製糸業者は新式の器械を導入するなどして生産を続けていた。このような技術革新と経営努力によって、



写真2 器械製糸の作業風景

(「古河市史 通史編」(1988)より転載)

古河を含む猿島郡における生糸生産量はほぼ一貫して増え続け、1935(昭和10)年には茨城県における総生産量の約70%を占めるまでになった。古河町事績簿によれば、器械と座繰を合わせると市内の工業総生産額の90%(782万円)が製糸業によるものであり⁸⁾、この時期はまさに、製糸業によって古河の発展が支えられていたといえよう。特に、前述した須藤・飯島の二大製糸の工場労働者だけで古河の製糸業関係労働者の6割を占め、



第3図 戦前における製糸業の流通経路
 (『古河歴史博物館 展示図録』(1997)
 により作成)

古河の製糸業における中心的な役割を担っていた。

戦後になると、1950年代後半からの安価な中国産の糸の輸入によって多くの製糸工場が廃業もしくは業種転換した。古河では、1958(昭和33)年には飯島製糸が製糸業から撤退し、1870(明治3)年から90年あまり続いた古河の製糸業の歴史は、事実上の幕を閉じた。

以上、古河の歴史とそれにとまなう都市の発展を概観した。かつて水運によって栄えた古河における製糸業の導入は、行政上不利な立場にあった古河の経済を活性化させ、近世城下町から近代的な商工業の町へと転換させた。

Ⅱ-2 古河市における小売業の変遷

本節では、本研究の対象とする高度経済成長期以降の古河市小売業の変遷を概観するために、統計資料を用いて古河市における小売業商店数や年間販売額などの諸指標を検討し、それをもとに時代区分を行う。

まず、古河市小売業の年間販売額の推移を県内他都市と比較すると(第4図)、1970年から1991年の期間における古河市の年間販売額の増加は県内他都市よりも緩やかであり、県内他都市と比べて古河市小売業の相対的地位は1970年から1991年

第2表 製糸業最盛期における器械製糸工場と年間一日あたりの職工数(1914~28年)

年次	1914年 (大正3)	1917年 (大正6)	1918年 (大正7)	1919年 (大正8)	1920年 (大正9)	1921年 (大正10)	1922年 (大正11)	1926年 (昭和元)	1927年 (昭和2)	1928年 (昭和3)
須藤製糸場	74	180	260	255	182	165	157	409	420	438
小倉製糸場	40				70	95	71	74	68	67
倉貫製糸場	67	52	50	48	45	43	41			
小島館		353	350	348	300		125	126		
飯島製糸場	75	120	130	150	98	102	107	90	120	208
中内製糸場	48	48	43	40						
岩上製糸場	52									
大橋製糸場	123				117	119	115	166	181	188
川島製糸場	73	72	70	60	6	6	7			
須田製糸場	56									
大沢製糸場	118	120	125	130	145	142	147			
小池製糸場	31				78	84	85			
寿製糸場	48	43	45	48	30	27	26			
茂木製糸場		40	42	46	35	35	37	76	78	72
渡辺製糸場		28	30	32	27	29	27	39	40	42
九善小倉製糸場					45	47	47	90	90	86
九万小倉製糸場								38	40	40
石橋製糸場								25		
飯島製糸分工場								60	63	78

(『古河歴史博物館 展示図録』(1997) により作成)

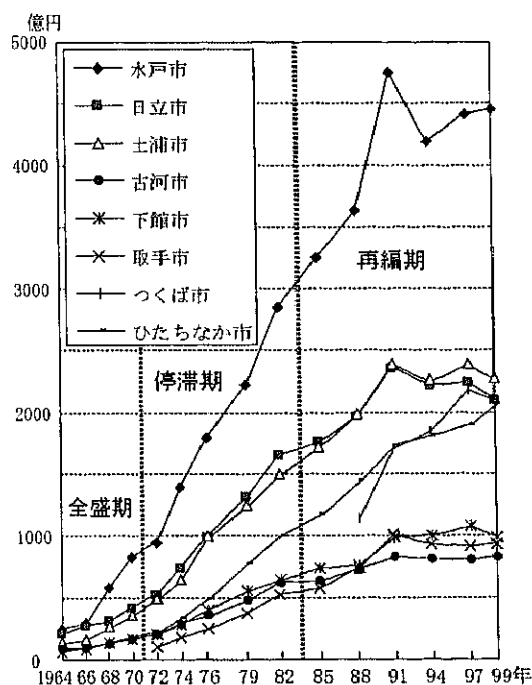
にかけて次第に低下したといえる。1970年には、古河市の年間販売額は、水戸市の1/4、土浦市の1/2となっていた。その後、1970年から1991年の期間に、水戸市、日立市、土浦市など上位の都市では年間販売額が大きく増加したのに対し、古河市における年間販売額の増加は緩やかであった。その結果、1991年における古河市の年間販売額は、水戸市の1/6、土浦市の1/3程度にとどまっている。1991以降に注目すると、1991年と1999年を比較して、年間販売額がやや減少する水戸市、土浦市、日立市や、増加するひたちなか市、つくば市に対して、古河市ではこの期間を通じて変化は小さい。

次に、第5図に示した古河市における商店数と総売場面積の推移に注目すると、1982年に商店数が最大となりその後減少傾向に転じることから、1982年は古河市小売業の大きな転機として位置づけられる。一方、総売場面積は1970年代から1990

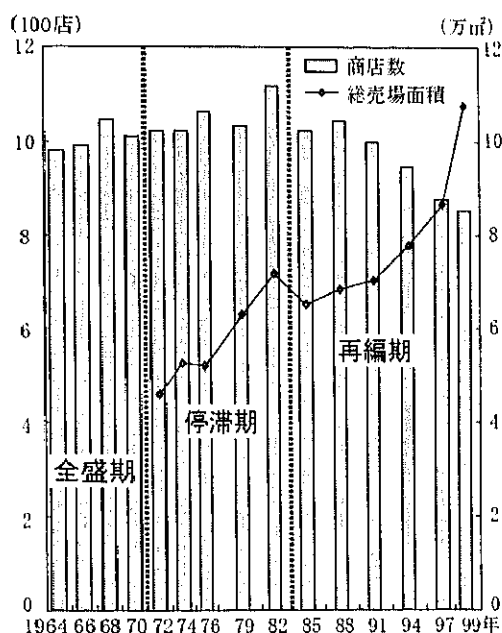
年代まで一貫して増加している。したがって、1970年頃から1982年までは商店数、売場面積ともに増加している時期であり、1982年以降は商店数が減少する一方売場面積は増加する時期として区分できる。

さらに、第6図に示した古河市の商圈の変遷をみると、1973年から1981年の期間には三和町で流入率が増加したのみであるのに対し、1981年から1992年の期間には五霞町、境町、栗橋町、三和町、藤岡町、板倉町、北川辺町、野木町、総和町、古河市からの流入率が低下している。すなわち、1973年から81年の期間には商圈の変化は小さいのに対し、1981年から92年の期間には商圈は縮小している。このことから1981年から92年の間に古河市小売業の特徴が変化したと考えられる。

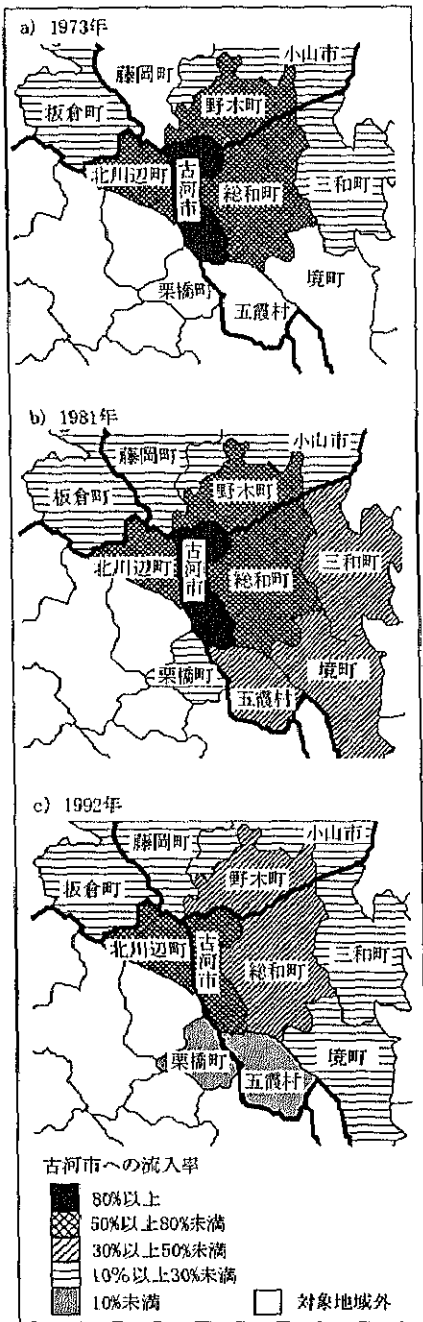
以上の検討をもとに、本研究では、1970年以前、1971年から82年、1983年以降の3つに時代区分し研究を進める。1970年以前には小売業商店数、年間販売額のいずれも増加傾向にあり、年間



第4図 県内における小売業年間販売額上位の推移（1964～99年）
（「商業統計」により作成）



第5図 古河市における小売業の店舗数と総売場面積の推移（1964～99年）
注）1964～70年の売場面積は、欠損。（「商業統計」により作成）



第6図 古河市における商圈の変遷

注) 1973年においては藤岡町、栗橋町、五霞村、境町は調査対象地域外である。

古河市への流入率

$$= \left(\frac{\text{古河市を着地とする買物}}{\text{当該市町村から発生する全ての買物}} \right) \times 100$$

(「古河市広域商業診断書」により作成)

販売額の県内主要都市に占める割合が比較的高かった。1970年から1982年の期間には、年間販売額の県内主要都市に占める割合が次第に低下し、商店数の増加もわずかである。1982年を過ぎると、小売業商店数は減少傾向に転じ、商圈も次第に縮小していくと考えられる。一方、売場面積は一貫して増加しており、特に1990年代にはいと売場面積の増加がさらに顕著になる。さらに日立市や土浦市の年間販売額が減少傾向に転じているが、古河市における年間販売額の変化は少ない。このような各時期の特徴から、第4図および第5図に示したように、本研究では1970年代以前を古河市小売業の全盛期、1971年から1982年を停滞期、1983年以降を再編期とする。

II-3 古河市内における商業ポテンシャルの変化

本節では、1970年代以降における古河市内の商業ポテンシャルの変遷過程を、飲食店および小売店の立地変遷から考察する(第7図)。

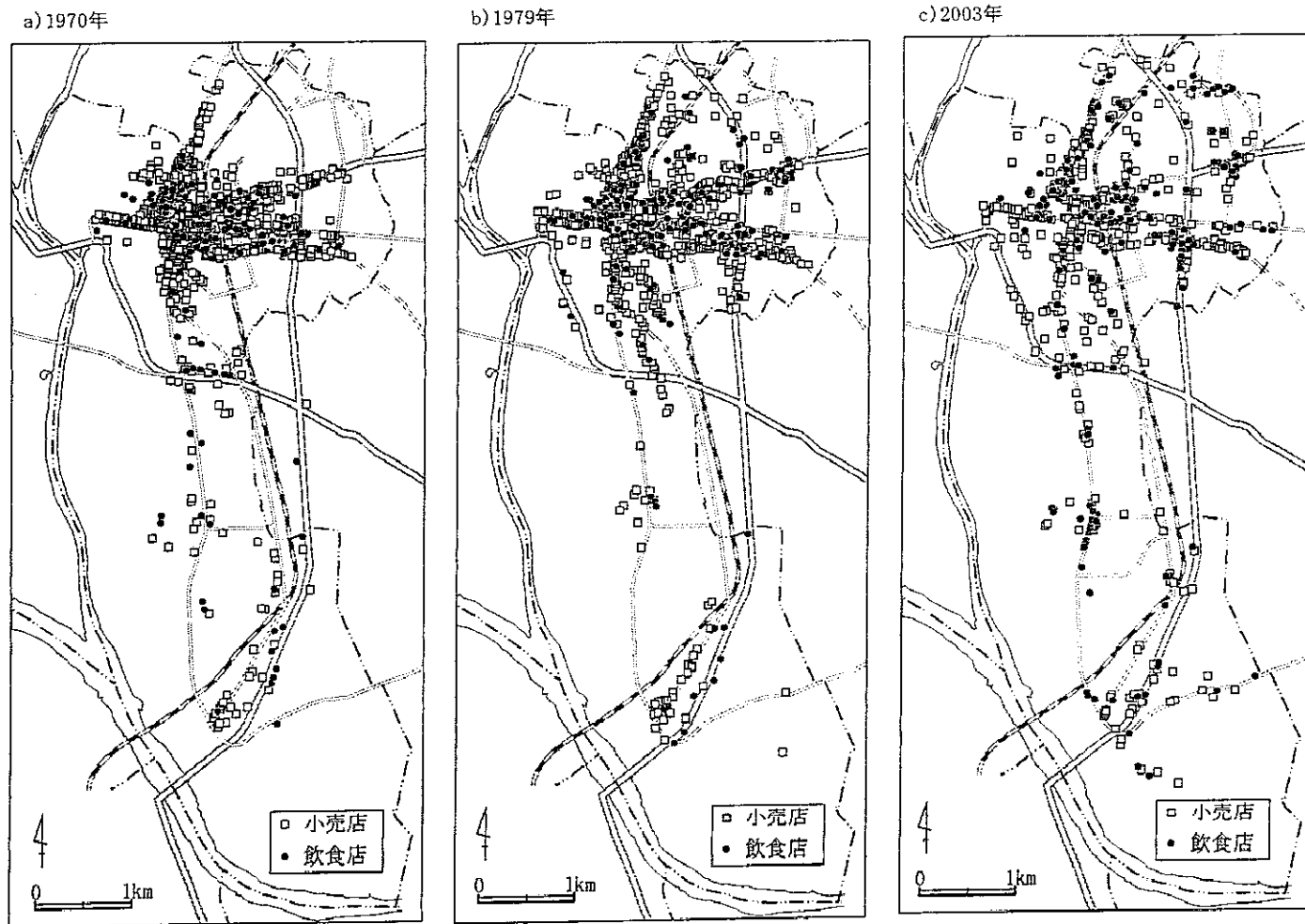
1) 1970年

飲食店・小売店ともに、古河駅周辺地域への集積が著しい。その中でも、旧日光街道沿いの横山町、本町一〜三丁目が南北方向への集積軸、石町通り、駅西口通り、駅東地域が東西方向への集積軸となっている。特に横山町へ飲食店が集中しているが、これは、横山町が明治期から歓楽街・飲食店街として栄えてきたためであろう。

それに対して中部から南部にかけての地域、特に国道354号以南では上記地域ほどの店舗の集積はみられない。国道354号と県道261号が交差する古河市中心部および国道4号と県道56号、228号が交差する古河市南部において若干店舗の集中がみられるが、古河駅周辺ほどの集積地域を形成するまでには至っていない。

2) 1979年

1970年と比較するとわずかではあるが商店数が増加しており(第5図)、本図からも店舗数の増加が読み取れる。特に国道4号線沿いなどの駅東地域において店舗数の増加および分布の拡大がみ



第7図 古河市における飲食店・小売店の分布
(『住宅地図』1970, 1979, 2003年により作)

られる。さらに、1976年には駅東地域に大型店が立地した。

それに対して駅西地域、特に石町通り、横山町といった既存の商店街においては大きな変化はみられない。それは、古河市中心部から南部にかけても同様である。

3) 2003年

1979年と比較して古河市内の商店数は減少し(第5図)、店舗分布も大きく変化している。大型店の立地により店舗の分布が駅東地域へ広がったことは前述のとおりであるが、1984年の鉄道高架化により東西の交通障壁がなくなり、その状況にさらに拍車がかかった。また、2003年までに5店舗の大型店が古河駅周辺、特に駅東地域に立地し、ますます駅東地域の商業ポテンシャルが高まった。

このような大型店の相次ぐ開店によって、顧客や商店街における通行量が減少し、地元店舗は経営に大きな打撃を受けたと考えられる。中でも横山町を中心とした駅西地域において店舗数の減少が著しい。この地域の道路形態は自動車交通にとって不便であるため、現在の自動車利用の購買行動への対応が困難であった。したがって、大規模な駐車場を有する大型店との競争に太刀打ちできず、店舗数が減少してしまったと考えられる。

なお、現地調査により、中南部の国道4号、354号といったバイパス道路に沿って、大きな駐車場を有したドライブイン方式の店舗が立地していることがわかった。これら店舗は道路に沿って立地しており、駅西地域における店舗とは立地形態が明らかに異なっている。

以上、飲食店および小売店の立地変遷より、古河市内における商業ポテンシャルの変遷は次のようにまとめられる。飲食店・小売店の分布は、1970年においては駅西地域に一極集中しており、他の地域における店舗数は少なかった。1979年は若干店舗が駅東地域へ拡散しているものの、1970年と比較して店舗の分布はあまり変わっていない。2003年では駅西地域における店舗が減少し、また店舗の全体的な分布は東部および南部へ広域化し

ている。なお、第5図によれば、商店数は減少しているのに対し、売場面積は増加していることから、大型店の増加がうかがえる。上記2つから、1970年から2003年に古河市内においては、古河駅周辺における従来からの零細店舗が淘汰され、モータリゼーションに適応した店舗、特に大型店が商業の担い手となってきたと考えられよう。

Ⅲ 製糸業の隆盛にともなう古河市商業の全盛期(1970年以前)

Ⅲ-1 1970年以前の古河市商業の様相

明治期までの古河における商業は、水陸両交通の要衝であるという立地特性を活かし、卸売業を中心に栄えてきた。かつてこのような商業の中心地であったのが、船渡河岸のあった船渡町と、城の大手門に通じる道沿いに置かれた石町、江戸町であった(第2図)。しかし、1885(明治18)年に東北本線古河駅が開通すると、古河は宿場町から近代的な商工業への町へと変化するようになる。この原動力となったのが、前述した製糸業の発展であった。そして、1898(明治31)年に古河駅から二丁目への直通の新道(停車場通り)が開通したことで、商業の中心は船渡町、石町、江戸町から二丁目へと移行していった。その後、1907(明治40)年頃から駅西口に商店が立地するようになり⁹⁾、古河の商業は1940年代から1950年代にかけて、駅西口通りを中心に全盛期を迎えていった。

Ⅲ-2 業種構成からみた商店街の特性

1) 石町通り

石町はかつて、城の大手門に通じる道沿いに江戸町とともに置かれており、古河城下の町屋の一部であった。水運期には通りの西にあった船渡河岸に、北関東や江戸から様々な物資が運ばれ、江戸時代から卸売業を中心として商業が発達してきた。すなわち、東北本線古河駅の開通によって商業ポテンシャルが駅西口に移動するまで、この地区が古河の商業の核心地域であったといえよう。

石町通りにおける商店街の店舗構成を示したのが第8図である。業種構成をみると小売・卸売業

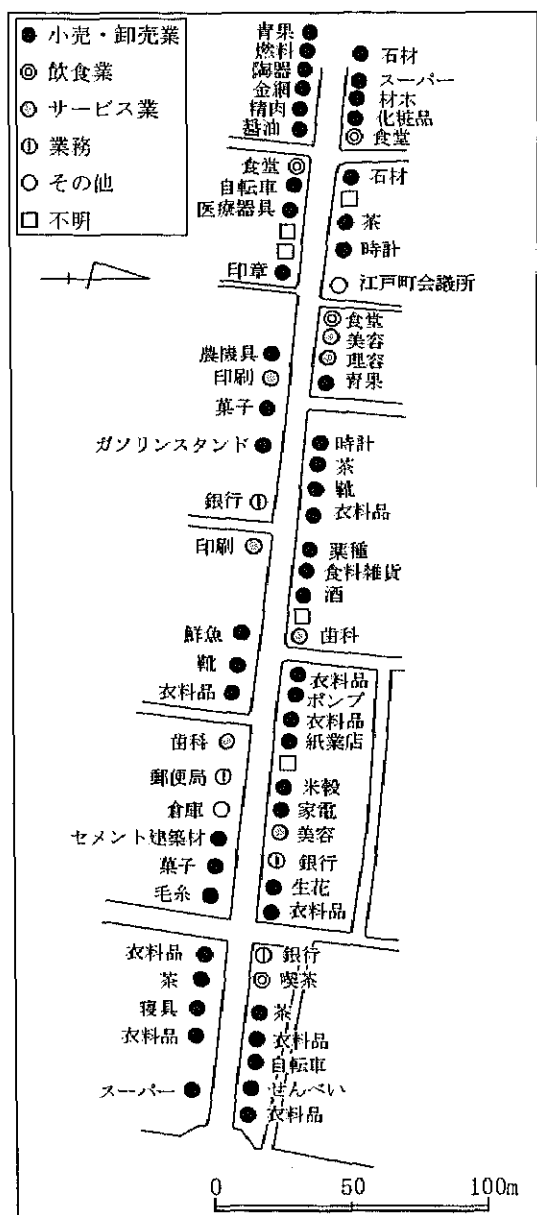
が73件中51店舗（69.9%）と最多であり、サービス業の7店舗（9.6%）、業務^{10）}の4店舗（5.5%）がそれに続く。石町通りにおいては、飲食業を営営するのは4店舗（5.5%）と、他の地域に比べて非常に少ない。

小売・卸売業の内訳をみると、衣料品が9店舗と最も多い。聞き取り調査によれば、当時の石町通りの商圈は市内の駅東地域や近隣の北川辺、小山、栗橋、境にも広がっていたという。そのため、洋服や靴といった買回り品の需要が非常に高かったことがこのような業種構成につながったといえるだろう。

他の店舗についてみると、米穀、石材、材木、酒などを扱った商店がみられる。江戸時代から明治初期にかけての古河には、関宿や行徳からは肥料が、野州栃木河岸からは木炭が、倉賀野河岸からは呉服やたばこが、江戸からは塩・油・酒が運ばれていた。特に水陸両交通の機能が交わる石町通りには様々な物資が運ばれており、前述した業種の多くは卸売業を中心として経営を行っていたと考えられる。中でも米穀店の場合、1953年頃には1店舗を残すのみとなっているものの、幕末には米の売買が石町に限られており、石町の地名は穀町に由来するものであった。また、「明治になっても、15年頃までは、石町が穀物市場とされ、当時、町内の居住者40件ほどのうち、14店舗が米穀商で、それらが軒を連ねて盛んに商売をして」おり^{11）}、石町通りではかつて卸売業、中でも米穀店が多く軒を連ねていたことがうかがえる。

これらの卸売業には、米や肥料を保管する蔵が必須とされ、経営者は広い土地を有していることが多かった。そのため、卸売業の重要性が低下していく中でも土地を売り払うという選択をせず、同じ場所で業種を変えて経営を続けるものが多かったという。しかし当時は市内や近隣市町村から商店が移転してくることが多かったため、移転してくる商店に土地を売却した経営者も少なくなかった。たとえば聞き取り調査を行なった衣料品店は、旧日光街道沿いにあった万屋から独立する際に、石町通りにあった肥料店の土地を購入して店

舗を構えたという。このように、もともと石町通りにあった商店、特に卸売業の経営者は、業種を転換したり、市の内外からこの地域に移転する商店に土地を売ったりすることで、時代の流れに対



第8図 石町通りにおける業種構成（1970年以前）

注）1953（昭和28）年頃の業種構成を示した。（聞き取りにより作成）

応していったものと推察される。

1950年代半ばの石町通りは、米穀や材木店の分布にみられるように、水運繁栄期における卸売業中心の商業的特徴を残している。一方、この地域における卸売業の相対的な重要性が低下し、業種転換や土地の売却・賃貸による業種構成の変化が石町通りにおいて起こった時期ととらえることができよう。

2) 横山町柳通り

第9図に横山町柳通り（以下、柳通り）における商店街の業種構成を示した。全86件ある中で、最も多い業種は小売・卸売業であり、55店舗（64.0%）が立地している。それに次ぐ飲食業は15店舗（17.4%）、サービス業は14店舗（16.3%）であり、この2つの業種の占める割合は石町通りに比べて非常に高い。

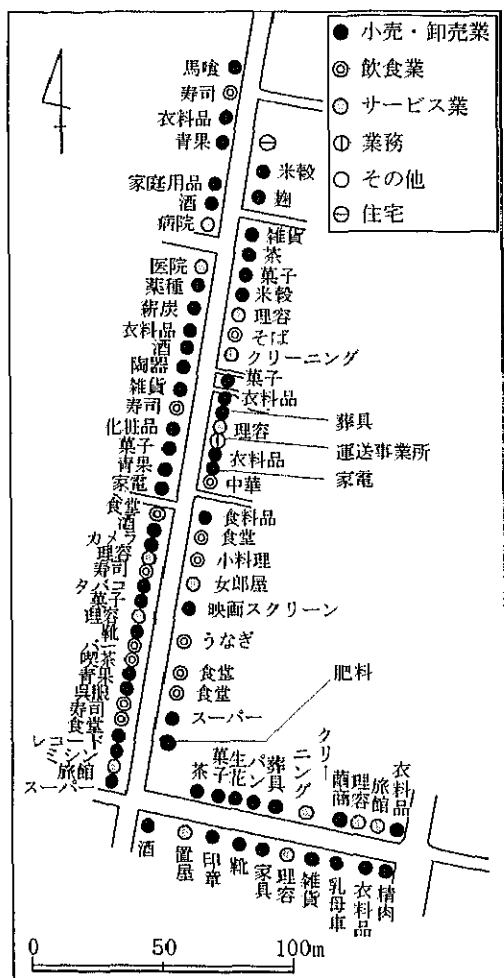
サービス業を営む14店舗の中には、柳通りの南部に女郎屋や置屋といった施設がみられる。日光街道の街道筋であった柳通りには、1873（明治6）年に貸し座敷業（遊郭）が公認されてから、花柳街が形成された。同年、古河には一丁目に2件、二丁目曲の手に1件、横山町には13件の貸し座敷業者が軒を並べていたという¹²⁾。これらの娯楽施設は、水運期には石町通りや江戸町などで行商を行っていた商人を対象としており、明治期以降になると製糸業関連業者やその取引業者で賑わうようになった¹³⁾。

また、柳通りには芸妓を対象とした業種も多い。その代表的なものが理容店であり、かつて花柳街があった柳通りの南部にその立地が偏在している。さらに、1955年頃の店舗の中には呉服店が1店舗みられるが、高価な呉服を住民が頻繁に購入することは考えにくいことから、これは花柳街で働く人々を主な顧客として経営をしていたと考えられる。本研究で対象としたほかの地域と比較しても、当時呉服店があったのは柳通りのみである。

また、飲食業も15店舗と、柳通りの中心的な業種であり、店舗の立地は花柳街のあった南部に多い。聞き取り調査によれば、横山町にはかつて、

100店舗を越える飲食店が軒を連ねていたという。個々の店舗についてみると、食堂のほかには、寿司やうなぎといった飲食店が多くみられ、これらは貸し座敷への仕出しも行っていたと推察される。

以上のことから、高度経済成長期以前の横山町柳通りは、花柳街やそこに訪れる人々、中でも製糸関連業者やその取引業者を対象として形成された歓楽街、飲食店街としての性格を強く有していたといえる。



第9図 横山町柳通りにおける業種構成（1970年以前）

注）1955（昭和30）年頃の業種構成を示した。（聞き取りにより作成）

3) 駅西口通り

1885(明治18)年の古河駅開設以降、駅西口には1907(明治40)年頃から商店が立地するようになった。旧日光街道と古河駅西口を結ぶ停車場通りの開通直後は、商業の中心は船渡町・石町・江戸町から二丁目に移ったが、明治末期に駅前の道路が拡幅されたことで、店舗は二丁目から駅西口通りに移転するようになった。古河駅の開通以降、駅西口通りにおける通行量は爆発的に増加し、商店街は多くの買物客を誘引していた。また、古河には当時バス路線が集中しており、駅西口通りの商圈は、北川辺町、小山、栗橋、境といった近隣市町村にまで広がっていた。

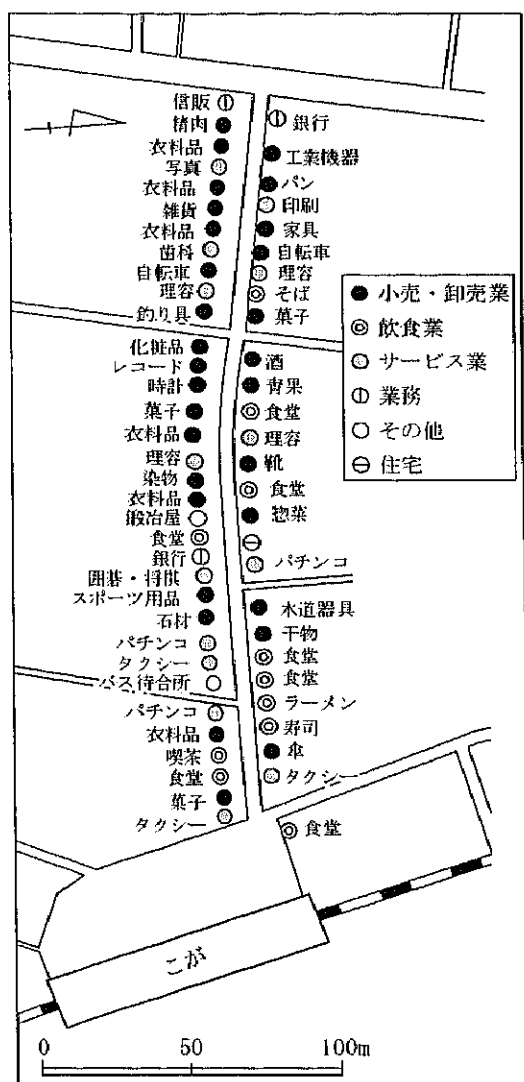
第10図によれば、駅西口通りにおいて最も多い業種は小売・卸売業である。小売・卸売業が卓越する傾向は石町通り、横山町と変わらないが、全体(61件)に占める割合は49.2%(30店舗)と、前述の2地域に比べて低い。さらにサービス業が14店舗(23.0%)、飲食業が11店舗(18.0%)と多く、業務(3店舗、5.0%)の割合が比較的高いのもこの地域の特徴である。

駅西口通りの店舗は明治末期以降に市内の他地区から移転してきたものが多い。聞き取り調査によれば、ある飲食店は1915(大正4)年頃に横山町から駅西口通りに移転した。当時は停車場通りが拡幅されたことで、駅前の商業ポテンシャルが高まっていたことが移転の理由であった。さらに、駅西口通りの土地は寺が所有していたために、比較的賃料が安かった。そのため貸し店舗を安く借りられたことも移転の要因の一つであったという。

個々の店舗についてみると、駅に近い地区において、飲食店と、パチンコ店のような娯楽施設の集積がみとれる。一方、理容や印刷といったサービス業は駅から離れた地域に分布している。サービス業の14店舗中、理容店が4店舗あり、2店舗が道路を挟んで向かい合わせに立地しているなど、業種構成に偏りがみられるのも特徴である。また、二丁目に隣接する商店街の北端に金融機関の立地がみられ、通りの西部が古河における

金融の中心地であったことがうかがえる。

以上のように、東北本線の開通やバス路線の集中により多くの買物需要があった駅西口通りには、商業ポテンシャルの高さを見込んで、主に市内から多くの商店が移転した。駅前という好適地においては、中心市街地内でも特に地代が高いた



第10図 駅西口通りにおける業種構成(1970年以前)

注) 1955(昭和30)年頃の業種構成を示した。

(聞き取りにより作成)

めに、一般には同じ市街地内から商店が移転するとは考えにくい。しかし駅前に賃料の安い寺の土地があったことは、この地域への地元商店の移転を容易にした。このようにして形成された駅西口の商店街は、市内外からの買物客を対象として様々な業種が混在していた地域といえるだろう。前述のように広い商圈を持ち、市の内外から商店への十分な需要があった駅西口通りは、1940年代から50年代にかけて全盛期を迎えていった。

4) 駅東地域の開発と土地利用

この時期の駅東地域においては農業的土地利用が多くみられる。城下町として栄えた駅西地域に対し、駅東地域は区画整理により市街化が促進された。1942（昭和17）年に、人口増加に伴う住宅難を解決するために古河駅東土地区画整理組合が設立され、同年には古河駅東口から東に延びる道幅十間（18.2m）の幹線道路が開通した（写真3）¹⁰。

しかし区画整理により住宅地が開発されたとはいえ、住宅のほとんどが幹線道路沿いに立地しており、1950年代半ばの駅東地域においてははまだ市街地が形成されておらず、田畑が多くみられた（写真4）。

IV 古河市商業の停滞期（1971年～82年）

この時期の古河市の小売業には、Ⅱ-1で述べたように基幹産業としての製糸業が衰退する中でも、全盛期から繁栄を継承する側面があった。一方で、この時期に古河市の小売業はその特徴を次第に変化させている。Ⅱ-2でみたように、この期間には、県内主要都市と比べて年間販売額の相対的地位が次第に低下する。また、商店数がわずかに増加するのに対し、売場面積が著しく増加することから、市内小売店に占める大型店の地位が増加していることが予想される。実際、この時期には、以下で検討するように、現在まで古河市最大の大手総合スーパーであるイトーヨーカ堂（1976年開設、売場面積10,226m²）の開店がみられ、このような大型店の開店やモータリゼーションの進展にともなって、在来の商店街の地位は低

下傾向に転じる。本章では、こうした時期における古河市小売業の特徴を空間的側面から検討する。

Ⅳ-1 通行量の推移から見た商業中心の移動

本節では、第11図に示した古河市中心部における通行量の推移をもとに、この時期における古河市小売業の変容の一端を検討する。

小売業の盛衰に密接な関係を持つ歩行者通行量

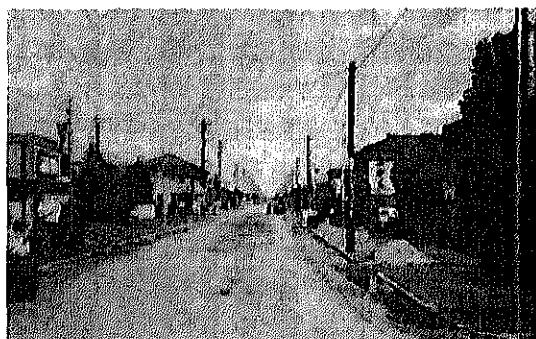


写真3 古河駅東口の十間道路（1950年代）

1942年に開通した十間道路は、駅東地域における道路の東西軸であった（『古河市史 通史編』（1988）より転載）。

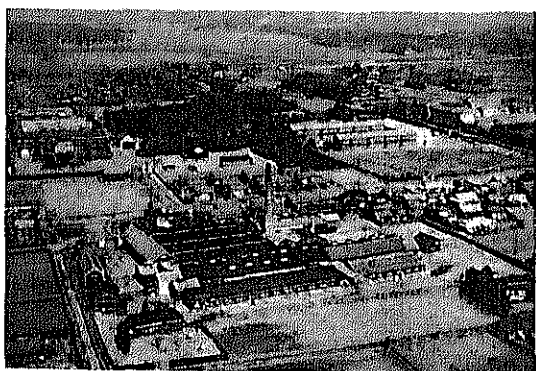


写真4 駅東地域の景観（1956年）

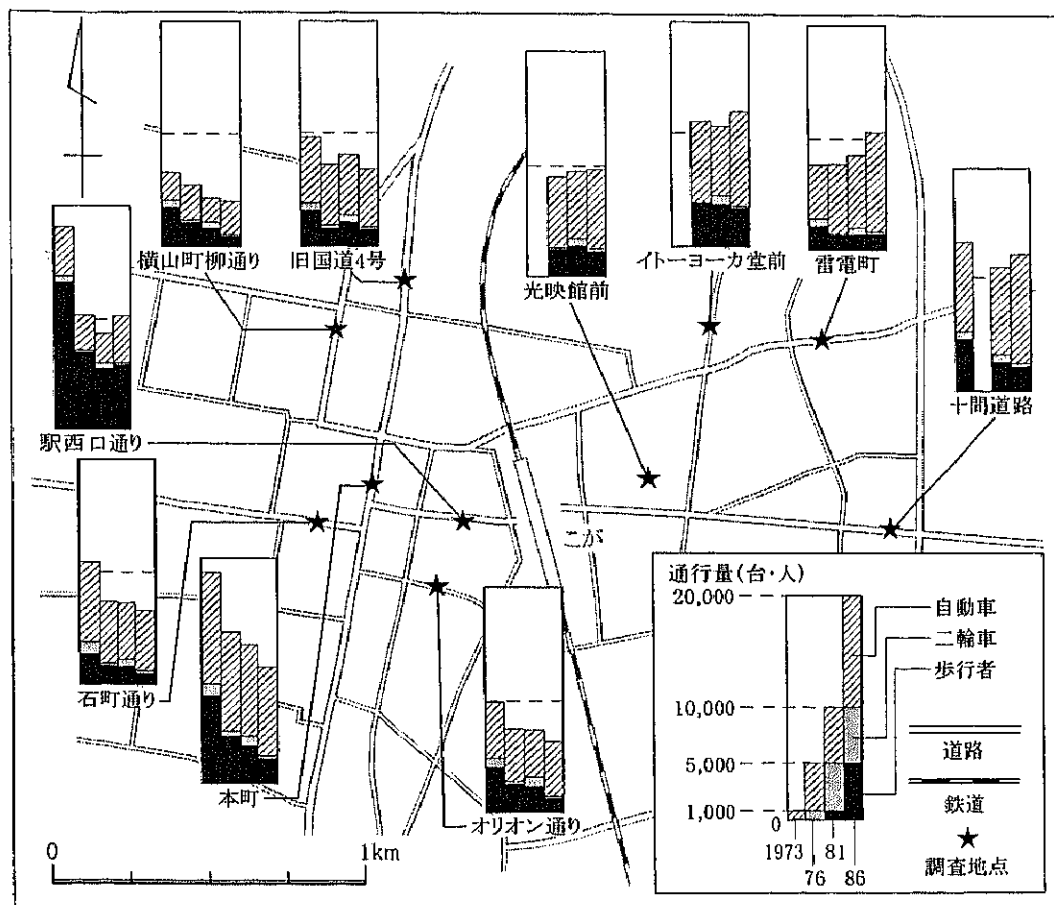
駅東地域（現イトーヨーカ堂付近）を北から撮影したものである。写真手前にみられるのはA製糸の第二工場である。写真中央を東西に十間道路が通じており、住宅はこの幹線道路沿いに集中している（a社資料より転載）。

に注目すると、駅西口通りと本町では1973年から81年にかけて、1万人近くあった通行量が半分以下に減少している。それに対し、石町通りや柳通りでは通行量が少なく減少しているものの、その変化は小さい。また、これらの駅西地域における歩行者通行量は総じて減少している一方で、駅東地域では絶対数は少ないものの、その変化は小さくなっている。

さらに、自動車交通に注目すると、駅東地域では、モータリゼーションの進展と自動車交通に対応した大型店の開店を背景に、自動車交通量が増加傾向にある。これに対し、駅西地域では歩行者

通行量は激減しているが、自動車数および二輪車数はほぼ変化していない。この理由には前述したモータリゼーションの進展や駅西地域の盛衰には無関係な一定の通過交通の存在があげられる。

以上の点から、Ⅲでみたように古河市内部における商業ポテンシャルは、1950年代半ばには石町通りや柳通りで高かったが、1970年代初頭には駅西口へと移動し、1970年代後半以降は駅東地域の比重が高まったといえる。これは同時にモータリゼーションの進展とも重なり、駅西地域の歩行者交通の減少と、駅東地域の自動車交通の増加が特徴的である。



第11図 古河市中心部における通行量の推移(1973～86年)

注1)イトーヨーカ堂前、光映館前の1973年および十間道路の1976年はデータ欠損。

注2)調査は全て休日に実施された。

(「古河市広域商業診断報告書」により作成)

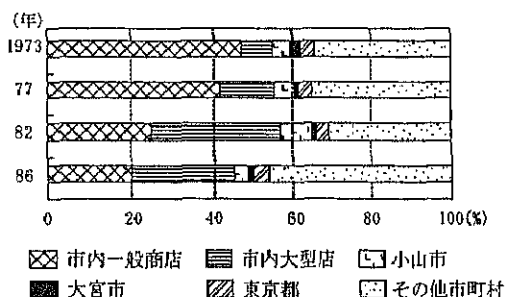
Ⅳ-2 商圏住民の買物先から見た大型店進出の影響

前節における歩行者通行量の検討において、大型店の出店を背景として、駅東地域の商業ポテンシャルが次第に高まっていると考えられた。そこで、本節では、大型店出店の影響を、古河市商圏住民の買物先の変化から検討する。

第12図は古河市商圏住民の買物先を示しており、ここから次のことが指摘できる。古河市商圏住民の買物先に占める市内一般商店の割合は一貫して減少傾向にあり、1977年から82年には16.5%もの大きな減少を示している。一方、市内大型店での買物は一貫して増加している。特に1976年に大手総合スーパーが開店し、その直後の1977年から82年における市内大型店の割合は14.0%から32.0%へと倍増している。その結果、古河市商圏住民の買物先に占める市内一般商店の割合と市内大型店の割合を比較すると、1977年までは市内一般商店の占める割合の方が20%以上高かったのが、1982年になると市内大型店の占める割合の方が10%ほど大きくなっている。したがって、この時期には古河市小売業における大型店の占める割合が増加し始めたといえる。

Ⅳ-3 業種構成からみた商店街の特性

このように、古河市小売業に占める大型店の比重が高まる過程での既存商店街の変化を検討するため、本節では、1971年から1982年の時期におけ



第12図 古河市商圏住民の買物先（商品総合）

（「古河市広域商業診断書」により作成）

る古河市小売業の特徴を事例商店街の業種構成をもとに検討する。

1) 石町通り

第13図は1979年における石町通りの業種構成を示したものである。1979年における石町通りの総店舗数は全82件中69店舗（84.1%）であり、その業種別構成は小売・卸売業が50店舗（61.0%）、サービス業が10店舗（12.2%）、業務が6店舗（7.3%）、飲食業が3店舗（3.7%）となっている。この商店街の特徴は、柳通りや駅西口通りに比べて個々の店舗面積が広く、茶、米穀、農機具などを扱う敷地の広い店舗が立地していることなどがあげられる。また、衣料品店と茶を扱う店がそれぞれ4店舗ずつ立地しているのも特徴的である。

第8図と比較すると、1953年頃にはその他と不明を除くと100%であった店舗率¹⁵⁾が、1979年には84.1%にまで減少している。特に衣料品店が9店舗から4店舗へと半減している。反対に、1953年頃にはみられなかった住宅は、1979年には9件にまで増加している。

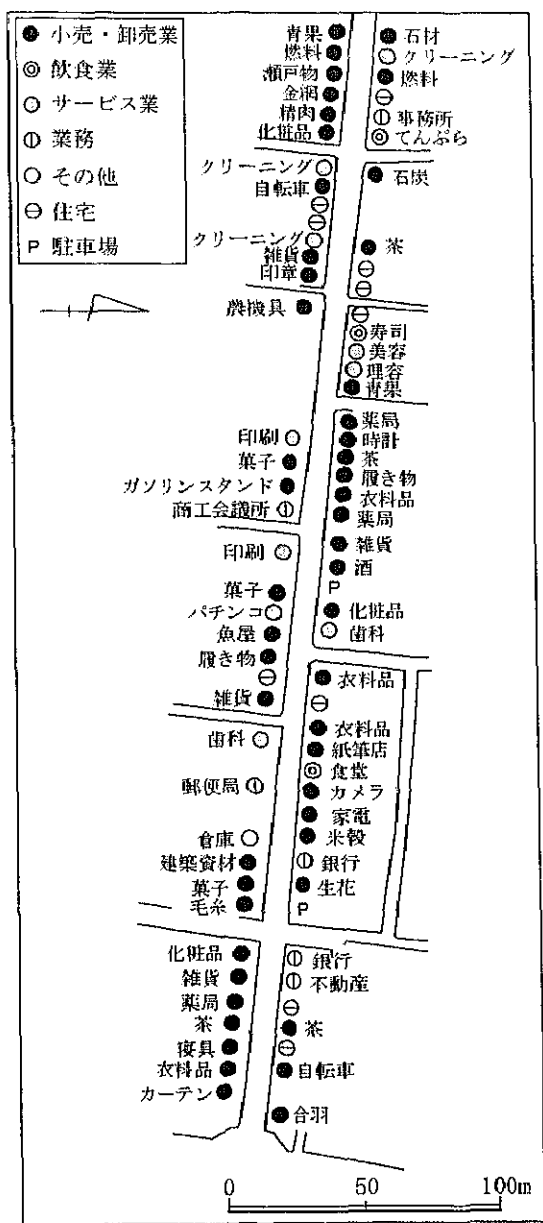
付録土地利用図によると、間口の広い店舗が多いことは、この地区がⅡ-1およびⅢでみたように、古くからの商業中心地であったことによると考えられる。茶、米穀、衣料品などの業種が目立つことや、銀行や商工会議所などの立地がみられることも同様である。一方で、1953年頃から1979年にかけての店舗率の減少が3商店街中最も大きく、特に買回り品の代表である衣料品を扱う店が半減していることは、この地区の小売業の中心性が低下していることを示していると考えられる。

2) 横山町柳通り

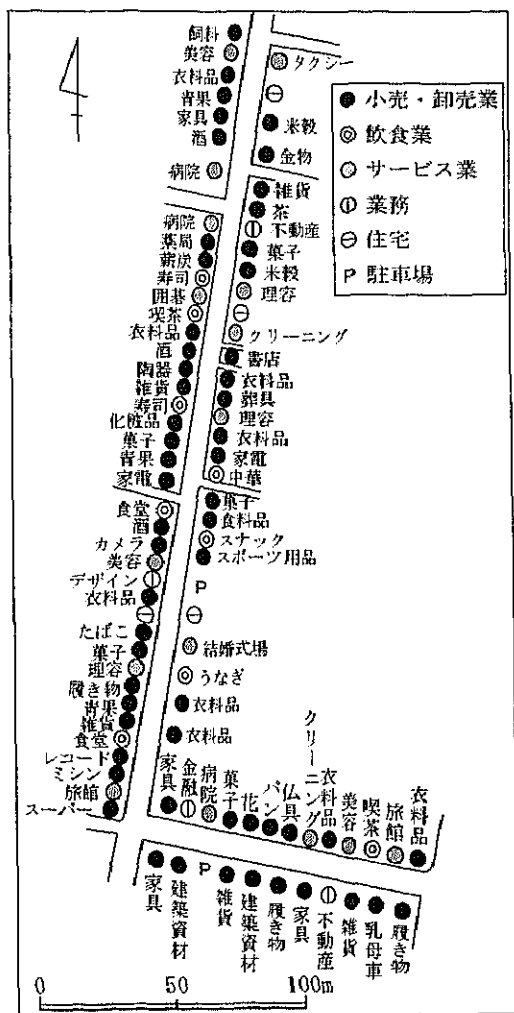
第14図は1979年における柳通りにおける業種構成を示したものである。1979年における柳通りの店舗数は全93件中87店舗（93.5%）である。その業種別構成は小売・卸売業が58店舗（62.4%）、サービス業が16店舗（17.2%）、飲食業が9店舗（9.7%）、業務が4店舗（4.3%）である。この地区は事例とした3商店街のうちで1979年における店舗率が最大である。また、店舗の密度の高さ、飲食業の多さが特徴的である。

第9図に示した1955年頃の業種構成と比較すると、店舗率は98.8%から93.5%へとやや減少している。減少が目立つ業種としては飲食業が1955年の15店舗から9店舗に減少している。また、1955年頃に見られた女郎屋・置屋の廃業や、蒔や肥料など農業関連品目を扱う店の減少がみられる。一

方で衣料品店の占める割合は、8.1%から9.7%へ、業務は1.2%から4.3%へと増加している。この地区は、Ⅲでみたように、最盛期には歓楽街、飲食街として繁栄したが、1979年頃には、女郎屋や置屋の廃業や飲食店の減少にみられるように、こうした性格は弱まっている。しかし、店舗密度が高いことや、飲食店がやや多いことなどに最盛期の特徴が残っている。柳通りにおいては、3つの事例商店街の中で店舗率が最も高く、生鮮食品から衣料品までさまざまな業種の小売店が集積し



第13図 石町通りにおける業種構成 (1979年)
(ゼンリン「住宅地図」により作成)



第14図 横山町柳通りにおける業種構成 (1979年)
(ゼンリン「住宅地図」により作成)

ていることも特徴である。

3) 駅西口通り

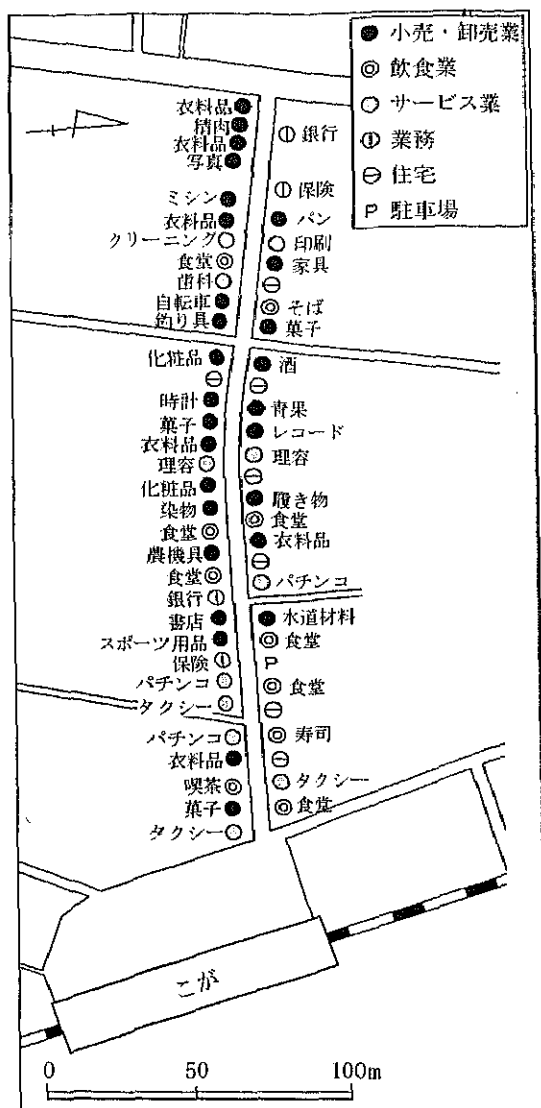
第15図は1979年における駅西口通りの業種構成を示したものである。1979年における駅西口通りでは、商店の占める割合が最も高く、全61件中53店舗（86.9%）である。業種別構成は小売・卸売業が28店舗（45.9%）、サービス業が11店舗（18.0%）、飲食業が10店舗（16.4%）、業務が4店舗（6.6%）である。また、この商店街では、飲食店、パチンコ店、タクシー会社など駅付近に立地する業種が多くみられる。それに対し、小売・卸売業の占める割合は他の2地区に比べてかなり小さい。なお、他の2商店街でみられた米、酒、茶を扱う店が1店舗もみられない。

第10図に示した1955年頃の業種構成と比較すると、店舗率は95.1%から86.9%に減少している。業務を除いた店舗は、衣料品店が6店舗から5店舗へ、といったようにわずかに減少傾向であるが、特に減少が顕著な業種はみられない。増加が顕著であるのは住宅であり2件から7件に増加している。このことから、この地区の商業ポテンシャルは他の2商店街と同様最盛期と比べるとわずかに衰退する傾向であるが、駅前に位置する商店街としての特徴は最盛期から継続しているといえる。

4) 駅東地域

この時期の駅東地域では、主要道路沿いに商店の集積がみられる（第7図）。しかし商店の密度は駅西口よりもやや低い。また、1979年の時点で駅東地域に第1種大型店が1店舗と第2種大型店が2店舗立地している（第16図）。この第1種大型店は既に述べた1976年に出店した大手総合スーパーであり、これは、かつて製糸工場であった場所に立地している。

以上より、1955年頃から79年における業種構成の変化はわずかであるが、いずれの商店街でも店舗率はやや減少している。一方で1979年になると、1970年以前にはほとんど見られなかった一般住宅や駐車場が、いずれの商店街でも散見されるようになった。また、3つの事例商店街を比較す



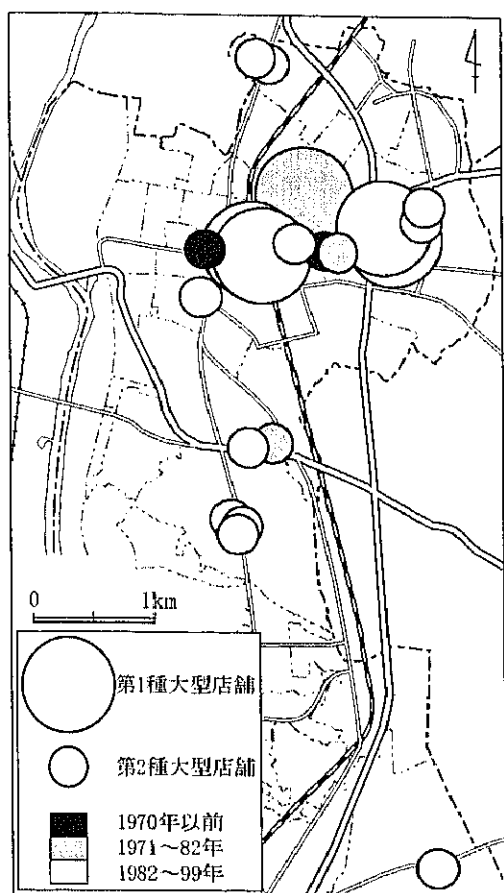
第15図 駅西口通りにおける業種構成（1979年）

（ゼンリン「住宅地図」により作成）

ると、石町通りにおいて店舗率の減少が最も大きく、衣料品店の減少が柳通りや駅西口通りよりも目立った。これはⅣ-1でみたように、商業ポテンシャルが次第に東に移動したためであると考えられる。

Ⅳ-4 大型店の進出と既存商店街の変容

本節では、大型店の進出などを背景とした既存



第16図 古河市における大型店舗の立地展開
(1999年)
(市役所資料により作成)

商店街の変容を、事例商店街での聞き取り調査をもとに検討する。

駅西口通りの商店での聞き取り調査によると、高度成長初期からの商店街の最盛期の終わりを、1976年における大手総合スーパー出店の頃であると指摘する商店主が多かった。また、多くの商店主が最盛期の商店街繁栄の背景として、周辺農村からの路線バス網が古河駅に集中していたこと、駅西口に点在していたスーパーや市役所などが駅西口に人を引きつけたこと、商店街の全盛期の様子として人通りが多く賑わっていたことを指摘した。このような地元商業者が商店街繁栄の背景として認識していた事項が、この期間にどのように

変化したかを検討する。

この時期には、モータリゼーションの進展を背景として、古河駅に発着するバスの本数は1973年に460本、1976年に372本、1981年に306本、1986年に270本と一貫して減少しており¹⁰⁾、特に1973年から81年の間にかなり大きな減少がみられる。聞き取り調査から、全盛期の主要な顧客は、周辺農村からバスを利用して商店街に訪れる買物客であったが、バス便の減少はこうした購買行動に終焉を告げるものであり、既存商店街が変容を余儀なくされたことが明らかとなった。

次に駅西口に立地した諸施設の分布を検討する。市役所の移転やスーパーの廃業などは次章で扱う1983年以降の出来事であるが、停滞期には駅東地域にイトーヨーカ堂が出店したことにより、中央町や西口駅前通りに立地していた小規模な大型店の求心力が低下したと考えられる。このことは駅西地域に立地する既存商店街の集客を減少させた。

しかしながら、こうした状況の下でも、1970年以前と1979年の事例商店街の業種構成を検討すると、多くの小売店がこの期間を通して営業を継続している。一方で、大型店の進出を契機にテナントとして大型店に出店する小売店も見られた。大型店にテナントとして出店した店は10店前後であり、こうした店には商店街の有力店が多くみられる¹¹⁾。

以上のように、1971年から82年の時期には、Ⅳ-3でみたように既存商店街の商店数はわずかに減少しているものの、依然多くの小売店が古河市小売業の全盛期である1970年以前から引き続いて営業している。また、一部には大型店にテナントとして出店した店もみられる。一方で、この時期には現在でも古河市最大の規模を持つ大手総合スーパーの開店がみられ、古河市商圏住民の買物先に占める大型店の割合が市内一般商店よりも大きくなった。また、既存商店街の商店主が、商店街の全盛期と結びつけて認識していた、バス交通や歩行者通行量は、この期間に大きく減少している。したがって、この時期は多くの商店が1970年

以前の全盛期から営業を継続している一方で、既存商店街を取り巻く環境が次第に変化し始めた時期だといえる。

V 大型店の集積による商業の再編期（1983～2003年）

V-1 1983年から2003年における社会基盤の変容

古河市は東京大都市圏の外縁部に位置しており、住宅開発によりベッドタウンとして位置付けられるようになってきたことは前述のとおりである。このような状況の中、1983年から2003年までの社会基盤の大きな変化の一つに、1984年のJR東北本線高架化があげられる。この事業の完成により、駅西地域と駅東地域を分断していた障壁が取り除かれた。そのため、両地域間の往来が容易になり、国道4号が通過し大型店も立地する駅東地域の通行量が増加した（第11図）。このため、相対的に駅西地域の地位が低下していったと予想される。1987年には市役所が中心部から現在の位置に移設され、ますます駅西地域の求心力は低下していった。また、1995年、1998年に駅東地域の旭町に大型店が相次いで立地した。1976年のイトーヨーカ堂出店以来、駅西地域から駅東地域へ商業ポテンシャルの中心が移っていたことは前述のとおりであり、これら一連の動きによりさらに商業ポテンシャルの駅東地域への移動に拍車がかかったといえよう¹⁰⁰。なお、2000年には三国橋の南側に新三国橋（国道354号）が開通し、埼玉県との往来が容易になり、市街地を避けるようにして南北に伸びる国道4号の交通量が増加している。

V-2 土地利用からみた古河市中心部の特性

付録土地利用図は2003年5月19から24日に行った古河市中心部¹⁰¹の土地利用調査の結果である。古河市中心部における最も大きな特徴は、中央部を南北に縦断するJR東北本線を境に、東西で地域の特色が大きく異なることである。

駅西地域は、かつて古河城の出城（中央町三丁目、現古河歴史博物館周辺）が存在し、日光街道

が通るなど戦前から中心市街地として栄えてきた地域である。出城を囲むようにして寺社が多く立地しており、T字路やクランク状の道路が多いなど、城下町特有の道路形態が確認できる。日光街道や石町通りなどには商店が立地し、それ以外では主に住宅地となっている。特に商店は短冊状に細分化されており、その地割りは1店舗あたりの間口は狭いが奥行きは広がっている¹⁰²。こうした地割りは、今日でも城下町や門前町などに現存する。一般的な商家では、通り沿いから順に店舗、中庭、蔵が設置されていた。現在では、中庭と蔵の部分を住宅に改築した事例が数多く確認される。

それに対し、駅東地域は明治から昭和始めにかけて田畑の中に製糸工場が立地し、戦後の土地区画整理事業や古河駅東口の開設によって急速に市街地化が進んだ地域である。南北方向へは国道4号、東西方向へは駅東口から東へ向かって伸びる十間道路をそれぞれ軸として道路網の整備が進んでおり、駅西地域とは異なった道路形態を示している。幅の広い道路沿いには土地面積の広い小売店が立地しており、特に国道4号沿いには広い敷地と駐車場を有したロードサイド店が立地している。

V-3 業種構成からみた商店街の特性

1) 石町通り

2003年現在の石町通りにおける店舗の業種構成を示したものが第17図であり、店舗数は全78件中45店舗（57.7%）である。その業種構成をみると、小売・卸売業が27店舗（34.6%）、サービス業が10店舗（12.8%）、飲食業、業務がそれぞれ4店舗（5.1%）となっている。

旧日光街道に近い東側では、かつては卸売りを兼ねていたと考えられる茶や米穀、糸といった原料を扱う店舗が立地している。それから西側にはサービス業、飲食業、民家が多く立地するようになり、旧日光街道からの距離により業種構成が変化している。

1979年の業種構成を示した第13図と比較する

と、商店街における店舗残存率²¹⁾は65.2%となっており、3商店街中最高である。しかし、1970から79年の停滞期においては3商店街中最低であった。したがって、本時期において残存率が高いの

は、停滞期において零細店舗が廃業し、経済力のある店舗が残ったためと考えられる。また、セットバック²²⁾により比較的広い道路が維持されていること、その道路が三国橋および旧日光街道に連結しているため一定の通行量があったこと²³⁾も影響していると考えられる。

廃業店舗には、食料品や雑貨などの生活必需品や、衣料品（呉服を含む）を扱ったものが多い。これは、スーパーなどの総合店舗や駅東地域への大型店の開店が影響していると考えられる。また、現在ではほぼ需要がない石炭を扱う店舗についても同様である。

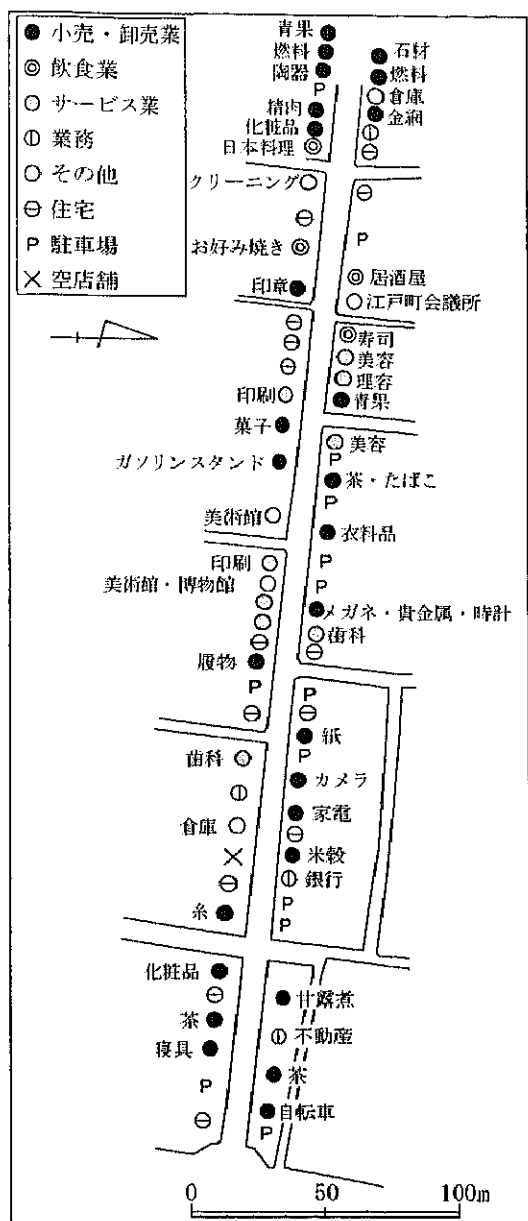
以上より、石町通りは駅西地域の中で比較的店舗が維持されている商店街であるといえる。しかし、前述のような店舗の廃業だけでなく、郵便局や商工会議所といった公共施設の移転もみられ、求心力の減少もうかがわれる。

2) 横山町柳通り

2003年現在の柳通りにおける店舗の業種構成を示したものが第18図であり、店舗数は全84件中48店舗（57.1%）である。その業種構成をみると、小売・卸売業が31店舗（36.9%）、サービス業が8店舗（9.5%）、飲食業が7店舗（8.3%）、業務が2店舗（2.4%）となっている。

小売業においては、現在では専門店が極めて少ない呉服や荒物、陶器といった商品を扱った店舗がみられる。なお、これらの業種は他の商店街ではみられない。飲食店においては料亭や寿司屋、日本料理屋といった和食を扱うものが多い。このように、小売業・飲食業ともに日本において伝統的に続いてきたものを扱った業種が多いことから、柳通りは戦前の業種構成が現在まで残っている商店街であるといえよう。

また、かつては商店であった場所に駐車場や空店舗が多くみられるのも特徴である（写真5）。空店舗は10店舗、駐車場は14カ所であり、特に第18図の料亭付近では駐車場が集中的に立地している。ただし、付録土地利用図からもわかるように空店舗の裏側は住宅であることから、商店街の世帯数は維持されていることがわかる。

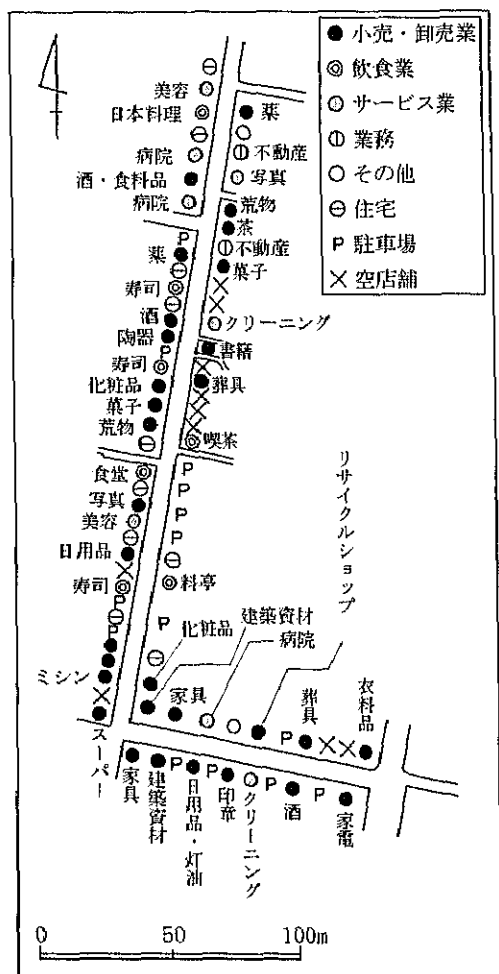


第17図 石町通りにおける業種構成（2003年）

（「都市計画図」、現地調査、ゼンリン「住宅地図」により作成）

1979年の業種構成を示した第14図と比較すると、商店街における店舗残存率は55.2%であり、事例商店街中最低である。これは、現在では需要の極めて少ない飼料や薪炭、乳母車を扱った店舗が多かったことや、他の2商店街と比較して道幅が狭いことが影響していると考えられる。また、結婚式場や旅館、スナックといった戦後立地したと考えられる歓楽施設も廃業しており、空店舗や駐車場となっている。

柳通りは現在でも戦前からの商店街の性質を最



第18図 横山町柳通りにおける業種構成 (2003年)

〔都市計画図〕、現地調査、ゼンリン「住宅地図」により作成

も良く残した商店街である。しかし一方で、廃業した店舗や空店舗、また転用されたと考えられる駐車場の数も多く、特に店舗率は3商店街中最も低い。したがって、現在残っているのは戦前から経済力のあった地元の有力店舗であるといえるだろう。なお、現在では道路の整備や街並保存によって景観改善に努め(写真6)、また一方通行化により歩行者優先の商店街づくりを行っている。

3) 駅西口通り

2003年現在の駅西口通りにおける店舗の業種構成を示したものが第19図であり、店舗数は全44件中33店舗(75.0%)である。その業種構成をみると、小売・卸売業が18店舗(40.9%)、サービス業が9店舗(20.5%)、飲食業が5店舗(11.4%)、業務が1店舗(2.3%)となっている。このうち、小売業、サービス業、飲食業の占める割合は事例商店街において最高である。

個々の店舗についてみると、パチンコ店といった娯楽施設や飲食店、タクシー会社が見られる。また、前述の店舗率は3商店街中最高であることから商業的土地利用が多くみられ、典型的な駅前商店街としての特色が現れている。また、特筆すべきことは、28階建ての高層ビル²⁰⁾の存在である。これは駅前再開発事業の一環として、駅西地



写真5 柳通りの駐車場

店舗跡を駐車場として利用した例であり、短冊状の地割りが今日でも残されている(2003年5月 佐々木撮影)。

域の商業機能の低下を防ぐために建設されたものであり、現在の古河市のランドマークとなっている。

1979年の業種構成を示した第15図と比較すると、商店街における店舗残存率は62.3%となっている。前述のように商業ポテンシャルが国道4号の通る駅東地域に移動したため、かつての中心地であった本商店街の集客力は大きく低下した。開取り調査によれば、1976年のイトーヨーカ堂の開店以降、急速に通行量が減少し、商店街の活力が低下したとのことである。また、VAL古河およびコモディイイタという大型店が2店出店しているが、既存商店街からの出店は少なく（第20図）、現在のところ商店街存続のための役割を果たしているとは考え難い。

しかし、商店が廃業・移転したもうひとつの理由に、高層ビル建設や道路建設といった人為的な要因があげられる。中部南側に比較的広い面積をもった駐車場が確認できるが、これは道路建設のための店舗立ち退きによる暫定的な駐車場である。したがって、前述の2商店街と単純に比較することはできない。

以上より、駅西口通りは現在、新たな商店街づくりに向けて改変中の商店街といえるだろう。建設中の道路が完成すれば、商店街をとりまく社会



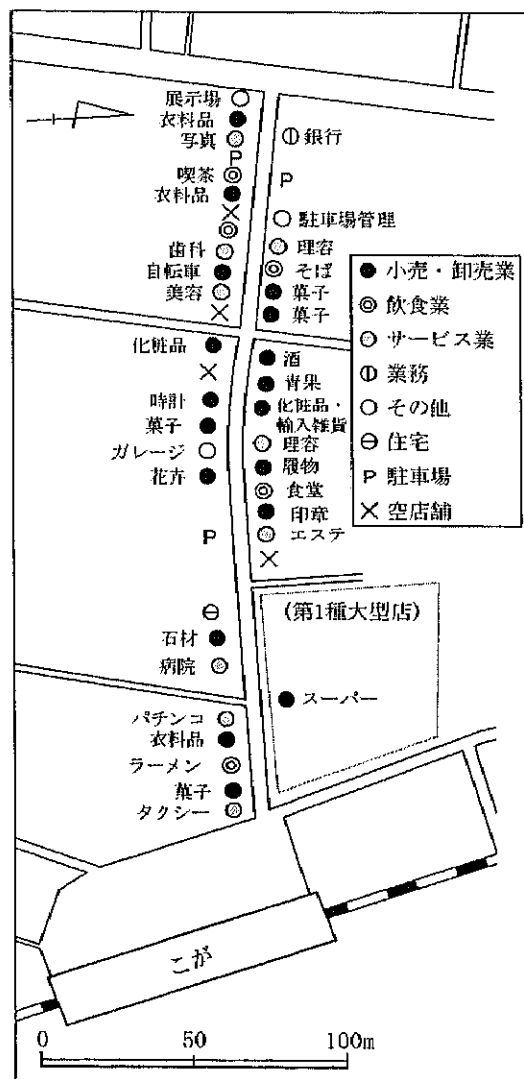
写真6 横山町柳通りの景観

歩道、車道ともにブロックで舗装され、両脇にはその名の通り柳が植えられている（2003年5月 佐々木撮影）。

的環境がさらに変化し、駅西地域における商業ポテンシャルの維持が期待される。

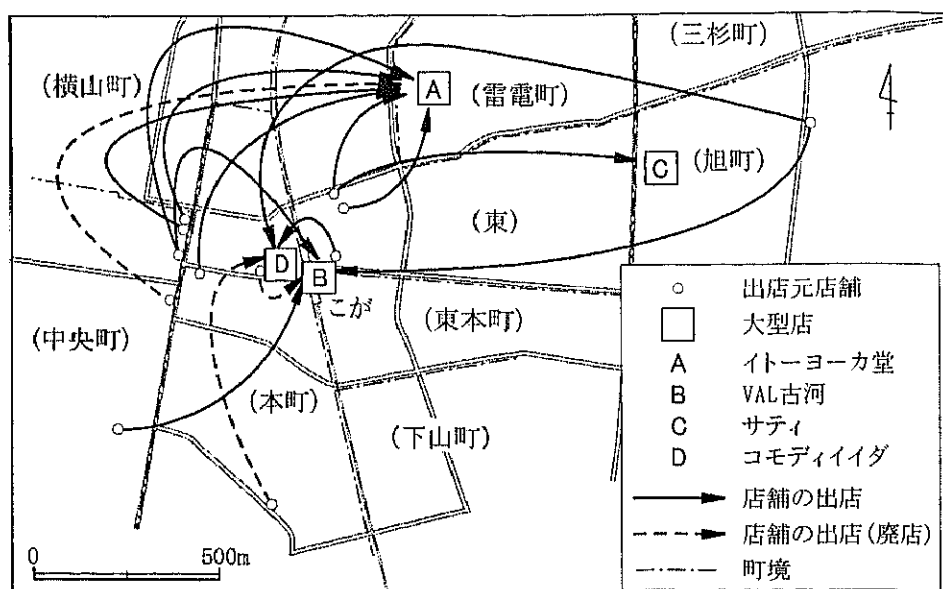
V-4 駅東地域における大型店の開店と既存商店街との関係

1976年のイトーヨーカ堂の出店以降、主に駅東地域において大型店の出店が相次いだことは前述



第19図 駅西口通りにおける業種構成（2003年）

（「都市計画図」、現地調査、ゼンリン「住宅地図」により作成）



第20図 大型店への出店状況 (2003年)
(聞き取り調査により作成)

のとおりである。以下、大型店の立地展開および大型店と商店街の関係について考察する。

1) 大型店の立地展開

第16図は、古河市における大型店の立地とその出店時期を示したものである。1970年以前には駅西地域と駅東地域にそれぞれ1店舗ずつの立地しかみられない。いずれも第2種であり、既存の商店街に立地している。したがって、この時期には大型店は存在せず、古河市における商業機能は既存の商店街に依存していたといえよう。1971から82年には3店舗が駅東地域および古河市中部に店出している。そのうち1店舗は第1種であり大型駐車場を有していることや、中部に立地する1店舗はバイパス道路である国道354号に沿っていることから、この時期にモータリゼーションに対応した本格的な大型店が立地し始めたといえるだろう。1983年以降は4店舗の第1種大型店を含む15店舗が店出しており、駅西口付近の3店舗を除けば、駅東地域を中心とした道幅が広く交通量の多い主要幹線道路およびバイパス道路沿いに立地している。したがって、この時期には自動車による購買行動が確立し、それに対応した大型店が店出

したといえるだろう。

以上、大型店の立地展開は、古河市における購買行動の変化を反映していると考えられる。

2) 大型店への出店状況

第20図は、古河駅周辺における商店街から大型店への出店状況を示したものである。第一に注目すべきことは、それぞれの商店街および地域により大型店開店に対する反応が異なっていることである。出店状況を見ると、旧日光街道沿いからは4店舗、駅西口通りからは2店舗が店出しているのに対し、石町通りや柳通りからは店出がみられない。これには、土地所有が大きく関係していると考えられる。石町通りや柳通りにおける店舗は自己所有地において経営していたため、テナント料を払い出店のリスクを犯してまで商売を拡大および継続する必要性がなかったのであろう。

また、第二に注目すべきことは大型店の開店時期が新しくなるにつれ、地元からの出店店舗数が減少する傾向にあることである。各大型店への出店数をみると、開店時期が1976年と最も古いイトーヨーカ堂へは7店舗が店出しているが、1987年開店のVAL古河へは4店舗、1998年開店のサ

ティへは1店舗となっている。これは、イトーヨーカ堂が進出した時期には大店法が存在しており、テナント中の一定率を地元店舗から出店させなければならなかったが、大店法の廃止によりその必要がなくなったためであると考えられる。加えて、古河市における最初の大型店が開店した際に、経済力がありかつ出店希望のある地元店舗の大部分が出店してしまったこともその要因であろう。

以上、駅西地域の事例3商店街はいずれも店舗数が減少しており、前章まで述べてきたように商業ポテンシャルが以前に比べて低下していることが再確認できた。それに対して、駅東地域への大型店の相次ぐ出店により商業ポテンシャルは高まり、両者は対照的である。

しかしながら、駅西地域においては単に従来から立地する店舗が衰退し、新たに進出した大型店にその機能を譲っているのではない。たしかに店舗数は減少したが、存続した店舗は経済力のある店舗が多く、大型店との商業競争に充分対応できると考えられる。加えて、各商店街では道路・景観整備や駐車場の確保などにより商店街の再生が行われている。特に旧日光街道については道路の整備が進んでおり、前述の横山町だけでなく、中央町と本町の境を通る旧国道4号が歩車分離の道路として整備され、モータリゼーションへの対応が進んでいる(写真7)。したがって、1983年から2003年に至るまでの時期は、大型店が出店し、かつ既存商店街において経済力のある店舗が選択された時期、言うなれば再編期として位置付けられるのである。

VI 商業構造の再編とその要因

本章では、古河市における商業構造の再編過程とその要因を分析する。ⅢからⅤで明らかになった通り、古河における商業再編の特徴は1) 駅東地域における新興商業施設の集積、および2) 中心商店街における景観の維持、に要約される。そこでこの2点を中心に分析を進める。

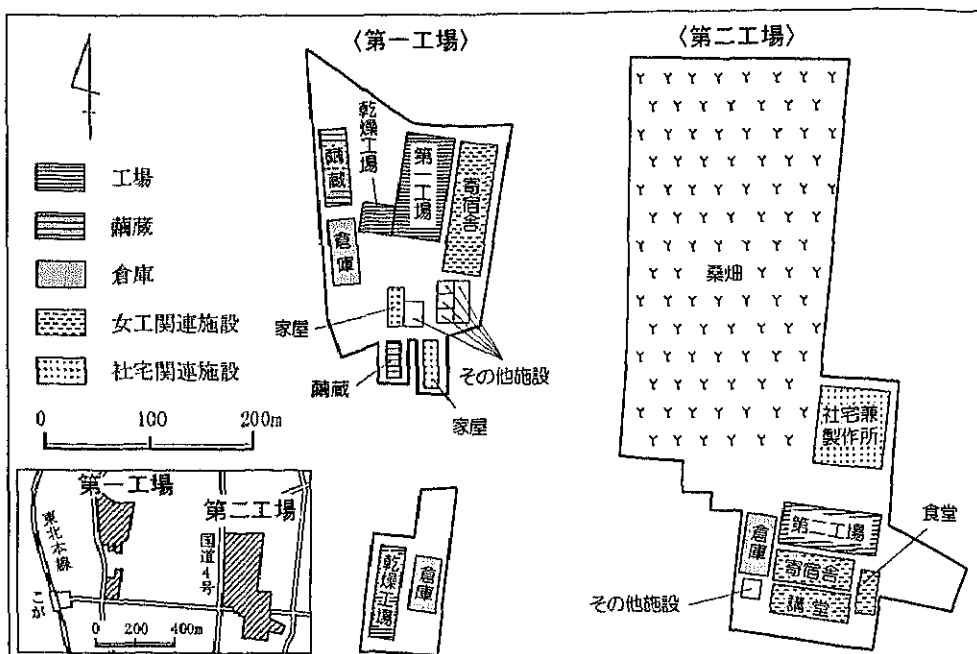


写真7 道路整備が完了した旧国道4号
歩道と車道が分離されており、街灯なども整備されている(2003年5月 藤田撮影)。

Ⅵ-1 不動産会社a社による駅東地域の開発 1) a社の概要

Ⅳ・Ⅴで述べたように、1970年代後半以降、駅東地域では小売チェーンによる新興商業地域の形成が顕在化している。当地域の開発には地元不動産会社a社が強く関与している。そこでまずa社について概観する。a社は古河を代表する製糸会社A製糸から転じた地元企業である。1899(明治32)年創業のA製糸は古河の製糸業界では後発組であるが、座繰から器械へと製糸業の転換が起る中で生産力を強め、古河でも屈指の製糸会社に成長した。

A製糸は工場操業当時、市内に2カ所(第一・第二工場)、また西那須野町に1カ所工場を所有していた。第一・第二工場内の建物配置を示したのが第21図である。第一工場内には、本工場以外にも生繭を乾燥させる乾燥工場が2カ所設置されていた。生繭は乾燥工場乾燥され²⁹⁾、第一・第二両工場の工女たちによって生糸に加工された³⁰⁾(写真8)。一連の工程で最も重要な糸繰り作業は工女の熟練した技術に依存していたため、A製糸では1,000人を超える工女を雇用していた。彼女たちは一年中、午前5時から午後6時まで工場内で働いていたため³¹⁾、第一・第二工場の敷地内には彼女たちのための寄宿舎や食堂、講堂なども整



第21図 A 製糸工場における建物の配置 (1950年代)
(聞き取りにより作成)

備されていた。また、A 製糸では生繭の多くを北関東一円の養蚕農家から仕入れていたが、自社でも第二工場内に桑畑を作り、わずかながら養蚕を行った。A 製糸は駅東地域に広大な敷地を確保していた。同社の製糸工場が操業していた当時、駅東口一带は耕作地であったため（写真4）、広大な工場用地の確保は容易であったという。

A 製糸は、中国からの生糸の輸入が始まる1957（昭和32）年以降規模を縮小し、1958（昭和33）年には生糸生産を停止、また1983（昭和58）年には繭の乾燥も取り止め、製糸業から完全に撤退した。

2）駅東地域の開発

製糸業からの撤退後、A 製糸の所有する不動産は親族間で分割された。そのうちa社は、広大な工場跡地を活用した不動産賃貸会社として営業を開始している。a社の業務内容は、小売チェーン等への不動産の賃貸およびスイミングスクールやテニスコートの施設運営である。a社は敷地を売却することはせず、長期契約で各種企業や市に貸



写真8 A 製糸で生産された生糸
製品はタートルブランドで海外に出荷されていた（a社資料より転載）。

与することで賃貸収入を得ている。現在駅東地域一帯には小売や金融、教育機関など数多くの都市機能がみられるが、その多くはa社やその親族企業が提供ないし貸与した工場跡地である。

第22図は、駅東地域における小売チェーンの立地とA 製糸関連所有地の関係を示したものである。a社による同地域の開発は、第一工場跡にお

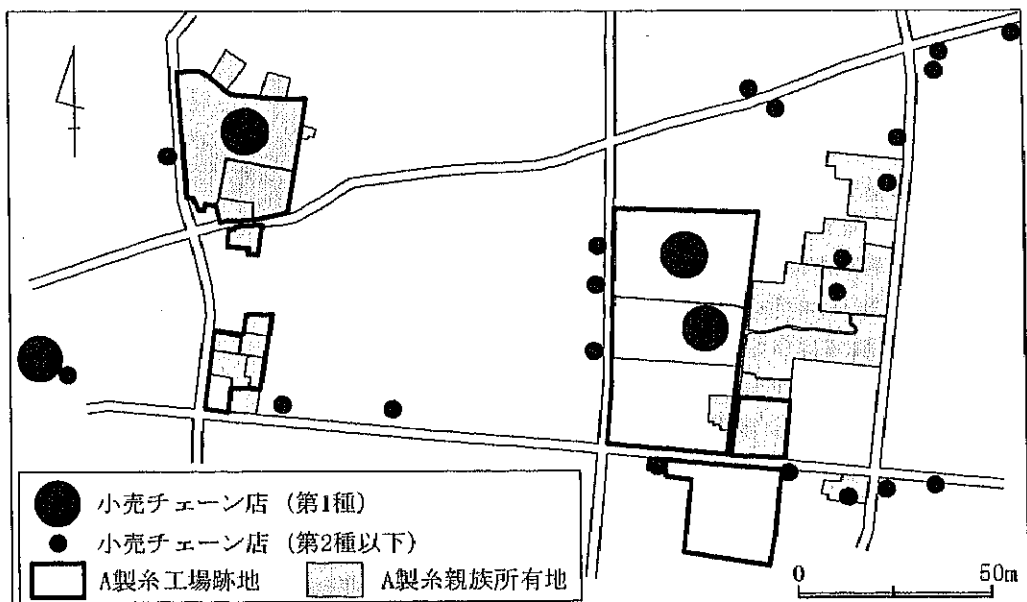
けるショッピングセンターの誘致からはじまった²⁰⁾。80年代には古河駅の高架化に伴い、駅ビルであるVAL古河が開設されたが（1987年開設、売場面積4,875m²）、小売チェーンの出店は緩慢であった。駅東の商業集積が本格化したのは、大店法による出店規制が緩和された90年代以降である。国道4号沿線を中心に第一種大型店であるサティ（1998年開設、売場面積20,417m²）とホームセンターのトステムビバ（1995年開設、売場面積4,783m²）²⁰⁾が相次いで開設され、その周囲にも複数の小売チェーンが立地した。現在、駅東地域には4店の第1種大型店を含めて計25のチェーン店が集積する。本図から、駅東地域の商業集積はa社およびその関連会社の所有地を中心に展開されていることが確認できる。

東口の好適地に大手小売チェーンが出店できた背景には、地元企業でかつ長らく基幹産業として古河の経済を牽引してきたa社が開発にあたったという事実が指摘できよう。一般に、大店法やそれに付随する上乗せ・横出し規制²⁰⁾、さらには敷

地確保の困難さのため、大手小売チェーンの地方都市中心部への進出は極めて難しいとされる。しかし駅東地域の開発に際しては、地元商工業者からの反発もあったものの、他地域と比べると商業調整協議会の審議も円滑に進められたという。さらに、a社とその親族企業が駅東口の一等地に広大な敷地を有していたという事実も、駅東地域の開発を可能にした要因にあげられる。

VI-2 中心商店街における景観の維持

古河の商業における特徴の2点目は、中心商店街における歴史的な景観の維持である。中心商店街に隣接する駅東地域に大規模な商業地域が形成されたため、商業のポテンシャルは駅東地域に急速に移動した。このことは既存商店街の急速な衰退を招いたが、チェーン店の参入や商業の活性化事業が中心商店街では実施されなかったため、昔ながらの景観の保存にもつながった。現在、古河の中心市街地では、城下町を前面に出したまちづくり活動を模索しているが、いまだ十分な成果を



第22図 駅東地域における製糸工場の跡地利用（2003年）

注）ただし図示した敷地は、聞き取り調査で確認された範囲に限る。
（聞き取り調査より作成）

上げてはいない。まちづくり活動は規模が小さく、実質的な活動範囲は石町通りや柳通りにまでは及んでいないのが現状である。しかし、特に柳通りには料亭やかつて女郎屋として利用されていた建築物等が現存しており（写真9）、花街として栄えた当時の様子を今に残している。こうした観光資源には、中心商店街における再編の可能性が秘められているといえよう。そこで本節では、既存の商店街の中でも柳通りに焦点をあて、景観が今日まで維持された要因について議論を進める。

1) 町屋特有の地割り

景観が今日まで保持された理由として、柳通りにおける商家独特の地割りと、老舗の所有する不動産資産の存在が指摘できよう。柳通りの特徴の1つは、細分化された地割りに求められる。第23図は2003年5月19から24日における柳通りの土地利用を示したものである。本図から、間口の狭い縦長の地割りを見て取ることができる。現在、柳通りに面した小売店舗数が23であるのに対して、空店舗・空き家は5、駐車場は13に達する。店舗の空洞化が如実にうかがえる。しかし多くの場合、空店舗や駐車場に変わったのは店舗部分のみであり、奥の住宅は閉店後も取り壊されることなく現在でも利用されている。聞き取り調査からも、大半の住民が伝統ある柳通りに愛着を持っており、住宅部分を手放して転居することに強い抵抗を感じていることがうかがえた。間口が狭く、加えて奥行きのない敷地では、新規参入者が新たに小売店舗等を構えるには不都合である。しかし、住居部分も含めた敷地全体を取得することもまた、困難である。このため柳通りでは、店舗部分の変化こそみられるものの、地割り全体にわたる土地利用は改編されず、今日まで伝統ある景観が保持されてきた。

2) 老舗の集積

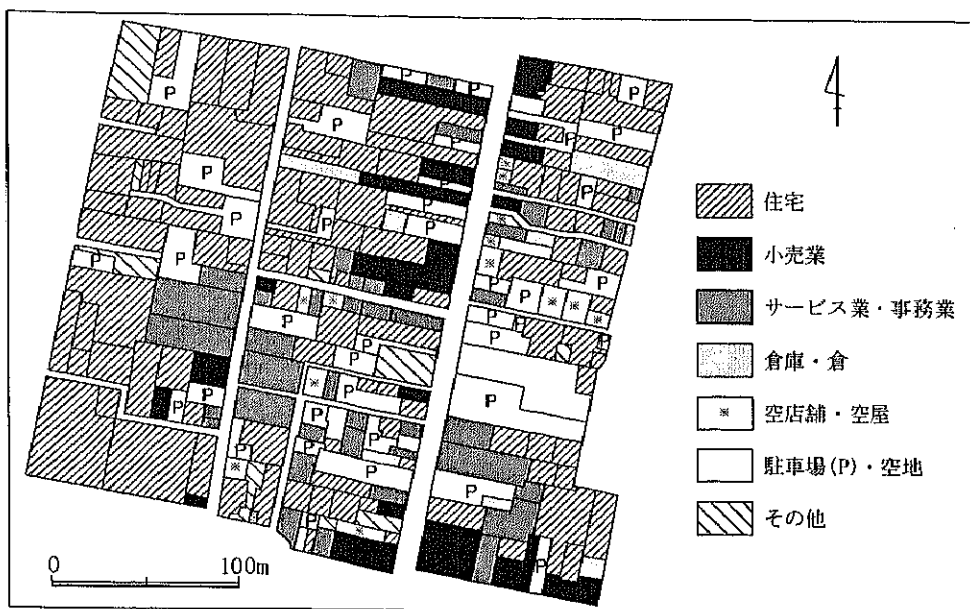
柳通りの特徴の2点目として、いわゆる老舗と呼ばれる大店が多い点があげられる。町屋特有の建築様式を今に残すこうした店の集積は、柳通りにおける景観の維持に大きく貢献している³⁰⁾（写



写真9 柳通りの老舗店

この建物がかつて女郎屋であった。現在は料亭として用いられているが、女郎屋当時の面影を偲ばせている（2003年5月 佐々木撮影）。

真10)。老舗では、自店の敷地以外にも多数の不動産を有するのが一般的である。柳通りでも、自店の店舗以外に、柳通り沿いの他の区画や駅東地域に複数の土地と店舗を所有している事例が数多く確認された。聞き取り調査によると、彼らは自店の土地と建物を自己所有しているためテナント料を捻出する必要がなく、かつ貸店舗からの賃貸収入も期待できる。さらに、店主の大半は既に高齢化しているため、年金収入も見込める。つまり、彼らは生活するに足る収入をすでに確保しているため、本業が低迷しても店舗を売却する必要はない。Vにおいて、駅東口の大型店にテナントを出店するケースが極めて少ないことを指摘した（第20図）。この点について柳通りの商店主に聞き取り調査を実施したところ、費用の捻出が困難であるため店舗の移転やテナント出店を見合わせたという意見も聞かれたが、小売業からの収入のみに固執していないという意識も確認できた。以上の分析から、老舗店は売上が落ち込んでも生活を維持するだけの体力を有しており、店舗の移転やテナント出店といったリスクを負うことなく、中心商店街での存続を可能にしているということが明らかとなった³⁰⁾。



第23図 横山町における土地利用
(2003年5月19～24日の現地調査により作成)

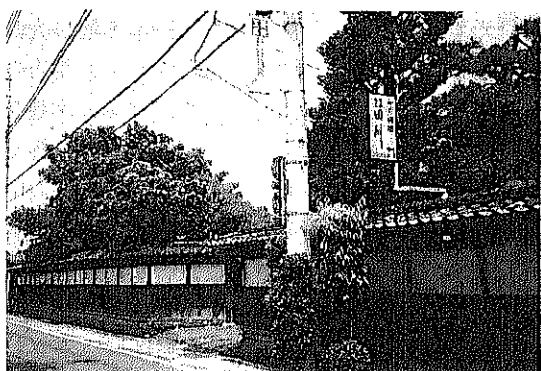


写真10 柳通りの日本料亭
今日でも通りの一面には、料亭街が残っている(2003年5月 アマディ撮影)。

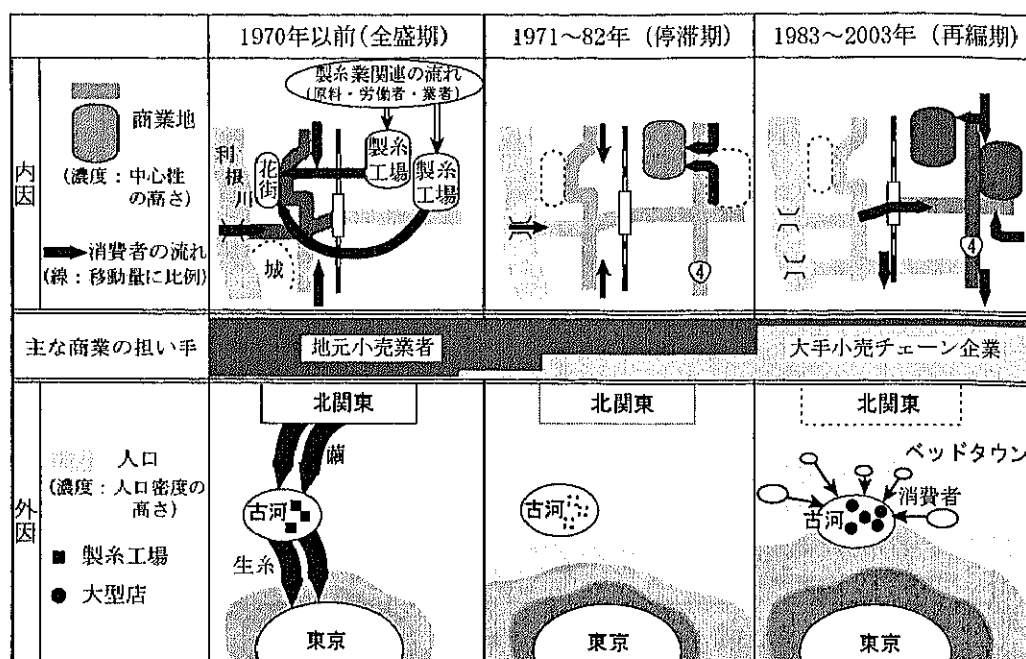
Ⅵ-3 商業構造の再編モデル

以上の結果より、古河市における商業構造再編過程の内的要因と外的要因を時代区分ごとに整理し第24図に示した。製糸業が基幹産業であった1970年以前は、製糸工場を核として繭や生糸の運搬者、業者、労働者、消費者など製糸業関連の人や物資の流入があった。それらが、卸売・小売業

の林立する主要通りや飲食店が軒を連ねた花街の集積する市内西部への二次的な流れを作り、これが古河市商業を支えていた。そのため、この時代は地元小売業者が主な商業の担い手であった。さらに、流入した製糸業関連の人や物資は、大消費地東京へ流出した。この物資の流れが古河市と東京との結びつきを強め、東京の消費を賄う供給都市としての古河市の商業的地位を高めていた。

しかし、1971年から82年にかけては、製糸業の衰退によって、駅西地域では従来の製糸関連の流れが希薄になり、求心性を失った古河市の商業は停滞期に入った。その一方で、製糸工場跡地を利用して大型店が進出したため、駅東地域では製糸関連の流れに代替して古河市への直接的な消費者の流入が生じた。それには交通基盤の整備やモータリゼーションの進展も大きく寄与していた。製糸業を通じた消費地東京との基盤が失われたこの時代、古河市の商業を支えた外因として主だったものは見受けられない。

1983年以降になると、前時代の流れを受けて、大型店が製糸工場跡地を利用して相次いで出店し



第24図 古河市における商業構造の再編

た。この集積によって古河市商業の中心地は西から東へと移動し、主な商業の担い手は大手小売チェーン企業に取って代わった。大型店の集積により商業の集客基盤が確立され、それが消費者の一定の流れを生んだ。一方で、東京は高度経済成長期を経てさらにその都市域を拡大した。それに伴い1980年代中期から90年代にかけて古河市から東京への通勤者率が高まり、古河市一帯は東京のベッドタウンとして位置付けられた。これにより、人口増加が生じ、古河市周辺市町村からの消費者が古河市に流入した。その結果、再編期における古河市商業は、製糸工場跡地を利用した大型店という内的基盤と、東京大都市圏のベッドタウンという外的基盤を得て成り立っているといえる。

VII 結論

日本における商業地域は、1960年代以降のモータリゼーションの進展と1970年代以降の郊外立地を志向する大型小売店の急増によってその様相が著しく変化を遂げた。とりわけ、大型店の影響を

受けた零細な個人経営店舗は、1982年を境に大幅に減少した。さらに1990年代になると、大型店の集客力が中心商店街の離心を招き、衰退に深刻な影響をもたらした。このように商店街を取り巻く環境が、めまぐるしく変化している中で、地方中心都市における商業再編の可能性を探るべく、本研究では茨城県古河市を対象とし商業構造の再編過程とその要因を明らかにした。

鎌倉時代から江戸時代までの古河は城下町として栄え、江戸への物資を運搬する河川交通の中継地であった名残から卸売業が発達した。さらに古河は明治以降、士族授産事業の一貫であった製糸業が繁栄した都市である。その中でも商業の中心街を形成してきた石町通り、旧日光街道筋にあたる横山町柳通り、駅西口通りと駅東地域を選出し、その商業的特色を把握することで古河市商業の様相を明らかにした。さらに本研究では、統計分析の結果を用いて、古河市の商業が最も栄えた1970年以前(全盛期)、小売店舗数の減少が生じた1982年を境に1971年から82年(停滞期)、1983年から2003年現在(再編期)と3時代に区分した。

1970年以前の古河市の商業は、製糸業の繁栄に伴い、既存商店街の需要が増大した時期であった。利根川水運が主要交通として利用されていた明治期前は、石町通りを中心に卸売業が集積したが、製糸業が盛んになるとそれに関わる原料が北関東から供給され、古河で生糸に精製され東京を経由して海外にも輸出された。そのため、古河市は製糸業に携わる労働者や関連業者で賑わい、それが飲食店や歓楽街であった横山町を中心とした古河市商業の繁栄に寄与していた。さらにこの製糸業による結びつきを通して、古河市は北関東や東京と強く結びついており、製糸業が栄えたこの時代はまさに古河市商業の全盛期といえよう。

1971年から82年は、古河市の商業の停滞期であった。広大な製糸工場跡地を利用した大型店の台頭とモータリゼーションの進展に伴い、地元中心商店街の求心性が低下した。商業中心地では、住宅化や駐車場への土地利用転換が生じ、この商業力の低下によって、古河市周辺市町村からの流入率も低迷した。

さらに1983年から2003年の間には、製糸工場跡地に大型店が進出し、鉄道の高架化と相まって、古河市の商業核は駅西地域から駅東地域へと移動した。国道沿線にはロードサイド店の集積が相次ぎ、一方で地元中心商店街ではそれに伴う小売店舗の淘汰がなされ経済力のある店舗が残存し、古河市の商業は新たに再編された。また、1980年代中期から東京のベッタウンとなった古河市一帯は人口が増加したこともあり、古河市内への消費者流入も停滞期より増加したと考えられる。

以上、古河市商業が再編するに至った要因は、以下の2点である。第一に古河市商業が大きく変貌する契機となったのは、大型店の進出であった。特に駅東地域における相次ぐ大型店の出店は目覚ましいものがあり、そこは今や古河市商業を牽引する商業中心地である。その大型店の駅前立地を支えたのは、大規模な敷地を有した製糸工場跡地であった。不動産を営むa社の自社所有地への大型店誘致は地元商店街との軋轢上、地方都市への進出が厳しいとされる大型店の出店を可能にし

た。そしてそれを契機にA製糸の所有地は商業施設に留まらず、都市機能の集積を生み、駅東地域の開発に貢献した。

第二に古河市商業の再編には、その主幹を大型店に移管した既存商店街の存続も大きく寄与していた。短冊状の土地割りを有す既存商店街では、通りに面した店舗を廃業しても、店主は敷地奥に居住し土地を手放さなかった。そのため、他店舗が転入しうる土地確保が困難であった。さらに老舗商店は、他地区に不動産を所有するため、その収入を得ることで、中心商店街の店舗を閉店することなく存続しえた。これらの結果、商店街の空洞化は進んだものの、経済力のある老舗商家は経営を継続し、歴史に根付いた環境によって古河市商業の再編に深く関わっていた。

今後、古河市の商業は、続々と進出する大型店と歴史ある既存商店街との共存の時代を迎えることとなるだろう。それは、社会・経済環境が目まぐるしく変化する中、中心市街地の商業機能の低下を回避するためには、まず都市中心部の求心力を高め、それから商店街それ自体の魅力向上を図らなければならないからである。古河市では駅東地域の大型店集積によって集客力が保持されている。そのため、次段階として中心商店街そのものの魅力向上が迫られている。現実的には、老舗が有する資産は全国的に減少傾向にあり、中心商店街の店舗の保持が困難化している。また、税金等の外部要因を考えると、現商店主の子ども世代が今日のスタイルの店舗を維持していくことは難しい。しかしながら、古河市では、柳通りに代表される町屋独特の家屋の造りなど歴史ある景観が現存されている。こうした既存商店の置かれる環境は、歴史的文化的な価値という強みを持ち、これは観光資源としての可能性を秘めている。したがって、古河市商業が地元資本家と大型店との協和によって時代に適合してきたように、今後は大手小売チェーン店と既存商店街が役割を分担しつつ融和し、歴史ある地域の商業をいかに創造するかが古河市商業活性化の鍵となるであろう。

本稿を作成するにあたり、古河市役所、古河商工会議所の方々にはお世話になりました。また、亀屋商事株式会社の大塚明光氏、株式会社雪華の沼田匡史氏には貴重な資料を頂きました。現地調査におきましては、伊藤巖氏、佐藤寛一氏、清水正志氏、関口哲勇氏、田嶋幸男氏、中川保雄氏、渡辺勇氏をはじめ地元商店街の皆様方に快くご協力頂きました。以上、記して厚く御礼申し上げます。

【注および参考文献】

- 1) 石原武政 2000『まちづくりの中の小売業』有斐閣、中沢孝夫 2001、『変わる商店街』岩波新書、渡辺達郎 2001、都市中心部からの大型店の撤退問題とまちづくりの取り組み―「都市の理論」と「市場の理論」との相克―、専修大学商学論集。
- 2) Town Management Organization の略称、TMO は中心市街地活性化に関する諸事業を統括し、運営・管理する団体である、活動母体は市町村によって認定された、商工会議所や商工会、または第3セクターに限定される。
- 3) 山川充夫 2000、中心商店街空洞化と中心市街地活性化基本計画について―地方中核都市を中心として―、福島大学地域研究、12、5-54。
- 4) デパートニュース社 1999、『ストアーズレポート 4月号』。
- 5) 1890年代前半には、古河の座繰製糸業者たちによって改良社という製糸業者の組織が結成され、事務は前述の製糸業同志社に委託し、この組織は製糸の改良や技術研修、生産された生糸の共同出荷などを行っていた。
- 6) 1907（明治40）年に古河器械製糸組合が設立される頃には、古河には小島旧工場（小島倉吉）、小島新工場（江森角三）、古河製糸合資会社（内田竹四郎）、岩上工場（岩上関蔵）、中内工場（中内久太郎）、倉貫工場（倉貫勤治）、茂木工場（茂木高十郎）、川島工場（川島藤三郎）、須藤工場（須藤三之助）、栗原工場（栗原重吉）、飯島工場（飯島万吉）、大沢製糸合資会社（青柳幸太郎）の12の器械製糸業者がおり、工女数は814人、釜数は808となっていた。
- 7) 古河で最初に近代的な製糸工場を成立させ、明治から大正にかけて最も繁栄した小島館製糸も、糸価の暴落に対応しきれず1932（昭和7）年に廃業した。
- 8) なお、当時の工場数は器械製糸工場数が12、座繰製糸工場数が19であった。
- 9) 開取り調査による。
- 10) なお、ここでいう業務とは金融機関や事務所等を指す。
- 11) 古河市史編さん委員会 1988、『古河市史通史編』古河市、p.749。
- 12) 前掲11）、p.656。
- 13) 開取り調査による。
- 14) 前掲11）、p.907。
- 15) 店舗率とは、商店街の全物件に占める小売業・飲食業・サービス業・業務の合計店舗数の割合である。
- 16) 茨城県『古河市広域商業診断書（1973、1977、1982、1987年度版）』。
- 17) 商工会議所での開取り調査による。
- 18) しかしながら、このような駅西地域の求心力の低下に対する動きとして、古河駅西口再開発事業による高層ビルアブリ KOGA が1998年に建設された。
- 19) 旭町、大手町、中央町、東、東本町、本町、横山町、雷電町のそれぞれ一部である。
- 20) 江戸時代には間口の広さで税が課せられたため、間口の狭い街並が形成された。
- 21) 店舗残存率とは、1979年における小売業・飲食業・サービス業・業務の合計店舗数に対する、2003年において存続しているそれらの合計店舗数の割合である。
- 22) 1985年にセットバックによって現在の道路幅に拡張された。また開取り調査によれば、当時セットバックと総合ビル建設の2つの意見があり、最終的にはセットバックを選択したとのことである。なお、セットバックとは建物の立替時に、建築基準法の接道義務により店舗を後退させることである。
- 23) 石町通りにおける総通行量は減少しているが、自動車交通量はほぼ一定である（第11図）。

- 24) 1 階部分には大型店であるコモディイイダが outlet している。そのため、図中では第 1 種大型店として記載した。
- 25) 石町通りと駅西口を結ぶ道路であり、現在建設中である。
- 26) 乾燥工場では、生繭の中の蛹が蛾になって穴をあけないように蛹を殺し、かつ保存中の繭にカビが生じないように生繭を乾燥処理する作業が行われた。生繭を傷めないためには早急な乾燥処理が必要である。A 社では北関東全域から生繭を集荷していたため、第一工場以外にも西那須野町に乾燥工場を設置していた。A 社の乾燥工場には、市内の他業者が繭を持ち込み、乾燥処理を依頼するケースも多かったという。
- 27) 第一、二工場では、湯や蒸気などで繭を煮て繭層のセリシンを膨潤軟和させる煮繭作業や、繭をなで表面の糸を引き出してたぐり、寄りをかけて糸として巻き取る繰糸作業、および生糸を集めて束ねる仕上げ作業が行われた。生糸は最終的に括と呼ばれる塊に束ねられ、ダンボールに詰めて出荷された。生糸のほとんどは輸出用であり、横浜を経て海外へ輸送された。
- 28) 前掲1)
- 29) 聞き取り調査によると、a 社によるイトーヨーカ堂の誘致を進めていた同時期に、a 社とは異なる地元企業も第一工場跡に隣接する倉庫跡にショッピングセンターの outlet を計画していた。当計画では総合スーパーであるキンカ堂へ outlet を依頼していた。結局は、商業調整協議会の審議の中で a 社によるヨーカ堂の誘致が認可された。
- 30) 当商業施設は a 社の親族企業がディベロッパーとなり開発された施設であり、a 社との直接的な関係はない。敷地自体は商業施設開設時に売却されている。
- 31) 横出し規制とは、本来ならば大店法の対象外となる売場面積500m²以下の店舗に対して、地方自治体が独自に出店規制を設けるものである。また上乗せ規制とは、大店法の審査が始まる以前に、地元商工業者に有利な条件を店舗の出店者に提示し、これに対する協定書・同意書がなければ、地方自治体は大型店の outlet 申請を受け付けないとするものである。これらはいずれも、地元商工業者を守るために地方自治体が設けた outlet 規制であったが、現在では大店法自体が廃止されている。
- 32) 狭い開口に対応した切妻型の屋根や隣家への類焼を避けるための卯建、土蔵りの店蔵などが、町屋建築の代表である。
- 33) しかし、聞き取り調査によると、現在古河全体においてテナントの借り手が減少しており、賃貸料を下げてでも入居者が見つからないケースが多いという。また、地価の下落に伴う不動産資産の目減りも顕在化しており、不動産資産による収入は減少傾向にある。

Reorganization of commercial structure and its factors in Koga City

Nobuyuki IWAMA, Midori SASAKI, Tomomi OHASHI,
Nobuhiko KOMAKI, Ikuto YONEZAWA and Fatemeh AHMADI NEJAD

The purpose of this research is to clarify the process of commercial structure of local city in Japan. The research area is Koga city, Kanto district. Koga city is located in the western part of Ibaraki Prefecture, approximately 60 km from Tokyo. The city was a castle town and an important river port for Edo, before Edo era (1603-1868 CE). The filature industry had prospered in the city during Meiji era. The main commercial street of Koga city are; Kokucyo, Yokoyamacyo, Ekinishiguchi and the eastern area of Koga station. A consequence of statistical analyses infers to the three periods in the commercial history of them named the Prosperous period (before 1970), the Stagnation period (1971-1982), and the Reorganization period (1983-2003).

Until the 1970s, Koga's commerce had been at the height of its power based on the prosperity of water carriage and filature industry. Lots of wholesalers and retailers had been agglomerated in Kokucyo street in Koga and established CBD until Edo era, when the water carriage of Tone River had worked as a primary transportation. After the World War I, filature had become the main industry in Japan and huge amount of silk had been exported to all over the world. Koga was one of the biggest producing district and lots of raw materials had collected from Northern Kanto area. Prosperity of this industry had generated the large demand not only for goods but also for services. Therefore, Yokoyamacyo, a restaurant and entertainment district in Koga, had been gradually activated.

The stagnation period of commerce in Koga is considered as 1971-82. Because of the rise of large-scale retail stores, existent shopping street like Kokucyo and Yokoyama had declined rapidly. A lot of stores had failed and land use has been changing into housing and parking lots.

At the last stage (from 1983 to 2003), commercial center of Koga has transferred from western area to eastern area, because large-scale retail stores have been accumulated in the eastern area where the filature factory was located before. Furthermore, many chain stores have opened around them and constructed the new commercial district there. These stores have been adapted to car transportation and collected huge number of customers from the large trade area around Koga. They still make great influence on the existing shopping street in the western area.

Thus, the large-scale stores in the suburb and stores restructured the commercial structure of Koga. Furthermore, it is reasonable to suppose that consumer inflow to Koga increased in this time judging from the increasing of population in peripheral cities that were used as bed town of Tokyo from the middle of 1980.

It follows from above that there are two main factors that have promoted the reorganization of the commercial structure in Koga. First is the existent of a local estate agent. They, who had been one of the biggest filature companies in Koga until the 1980s, changed their business into real estate agent and have developed eastern area of Koga using vast extent of real property where their factories had been located. They have invited lots of large-scale retail stores and constructed new business district in eastern area. It was because of their strong influence as a predominant local company that they succeeded in attracting national chain stores without strong conflict among local retailers.

Second, the traditional land lots also contributed to preserve traditional landscape in central shopping streets in Koga. The land lots of old stores are generally oblong with narrow entrance. This unique land lots make traditional shopping streets quite complicated. These irregularly shaped land lots always prevent national retailers from making large-scale stores in traditional shopping street. Besides, generally the owners of old store have possessed large real estate. Without enough income from stores, they can keep some amount of earnings from them. Therefore, the owner of Kokucyo and Yokoyama's old stores haven't vended their real property until now, and it has contributed to the preservation of traditional landscape in Kokucyo and Yokoyama. Presently, this traditional landscape gives Koga's retailers a great possibility to reconstruct central shopping streets as tourist attractions.