

ンケート調査をもとに執筆した。

ハッピーロード大山は、店舗数の集積は近隣の中では最大規模であり、大型店や量販店がないのに5万人の商圈人口を持ち、その年間販売額は180億円を超す板橋区で最も大きな商店街である。しかし近年には大型店量販店の猛攻を受け、また近隣都市池袋の影響により、通行量の低下・集客力の低下・売上の低下が問題化し、商店街に陰りが見え始めた。

そこで昨年、平成8年にアーケードを全面リニューアルし、暗いイメージを吹き飛ばそうとした。ところが、アーケードが新しくなっても、商店は以前と何の変化もなく、中にはシャッターを閉める店舗も見られるようになった。それでも商店街の狭い間口なので、すぐに新しい商店に移行していくのだが、どれもありきたりなFC店や週変わりのデイリーショップ、コンビニエンスストアの進出でいまひとつ魅力に欠ける。

それぞれの商店の改善の努力が必要なのだ。

商店街は生活に密着した販売事業を行って発展してきた。つまり、商店街を支えているのは周辺住民であり、彼らの期待に応えられる商店、街づくりが必要である。単純に魅力的な商店づくりというが、若い女性が望むものと高齢者が望むものとは大きな差があり、商店はどの種類の消費者をターゲットにするかを決め、マーケティングを行い、必要とされる商品を提供できる商店にならなくてはならない。これからは大規模な商店よりも、消費者のニーズに敏感に対応できる商店街の小売商店が中心になれるのではないか。消費者と商店が向かい合い、消費者の意見を直接聞くことができ、思いやりをもった接客ができたなら、それは魅力的な商店といえる。ひとつの個性的で魅力的な商店の出現が人の流れを変え、街をつくりかえることもできるのである。

最初はたったひとつの商店から始まっていたとしても、お互いに良い影響を与え合え

ば、少しずつでも進歩し、商店街全体の活性化につながるだろう。まずはどの商店も一歩前を見て、足を踏み出すことから始めて欲しい。

ファッションから形成される 場所のイメージ

—銀座・渋谷を事例に—

大和田満里子

「ファッション」は、自己のアイデンティティを示すものであり、一種のパフォーマンスであると言える。そしてそのパフォーマンスが演じられる、ステージとしての「場所」も、ファッションにとって重要な構成要素であると思われる。

本論文では、パフォーマンスとしての「ファッション」と、ステージとしての「場所」との関連を調査することを研究目的としており、実際に銀座と渋谷の「路上」に出て、街とその街を歩く人々のファッションの観察を試みた。

「ステージ」としての銀座と渋谷という場所は、ファッション性のある街として発展してきたという共通点を持ちながらも、その時代的背景や、発展過程はまるで異なるものであり、<銀座=大人の街>・<渋谷=若者の街>というように、人々からのとらえられ方も対照的である。

街頭調査においては、現在の銀座と渋谷を「路上」観察することで、街行く人々の年齢階層や行動形態の違いが明らかになった。そしてさらに、「若者」世代である女性（10代後半～30代前半）を対象に、各地点における「流行アイテム」の浸透度を調査した。カウントアイテムには、今年の秋冬の「流行」となっている「ストレッチブーツ」・「スリットスカート」・「ベロア素材」の3アイテムを選択した。これらには、ファッション性として各々が持ち備える、アイテム的性格があり、それらを考慮しながら各地点における浸透度を見てみると、街の持つ雰囲気などの場所性

に従って、流行アイテムの浸透が決まってくるということが分かった。

そして「銀座」と「渋谷」という異なるファッションの舞台において、そこで繰り広げられる人々のパフォーマンスも異なるものであることがわかり、ファッションと場所のつながりが確認できた。またさらに、「ファッション」と「場所のイメージ」の間には、さらにそのイメージがファッションを生み出す、という相互作用の関係があるといえることがわかった。

そして現在、「銀座」・「渋谷」で展開されているファッションに、かつての「みゆき族」、「渋谷カジ」のようなく銀座的・く渋谷的となる名称がついていなくとも、人々が「銀座」・「渋谷」に出かけてくる限り、彼らはそこをパフォーマンスの舞台として、選んでいるのであり、そこで繰り広げられるパフォーマンスとしての「ファッション」は、十分にく銀座的なるもの・く渋谷的なるものとしての意味を帯びてくるのである。

成田市における空港と都市圏の影響について

岡澤花子

成田空港を擁する千葉県成田市は、都心から約55kmに位置しているが、この地域は空港関連の開発が進み、空港関連の従業者が増加していると同時に、東京都市圏に入り、東京方面への通勤者も増加していると考えられる。そこで、成田市に対して「空港」と「東京」という2つの要因が与える影響について考えたい。

空港関連開発として、空港周辺地域では18カ所の内陸工業団地の整備が行われ、成田市でも野毛平工業団地・豊住工業団地が造成された。これらの工業団地の進出工場では、空港建設によって離農した人々を含めた多くの地元住民を雇用しており、地域経済にプラスの影響を与えている。また、空港内事業所・

関連企業の従業者とその家族の転入による人口増加分を収容する目的で成田ニュータウンが造成され、空港開港とともに人口が急増した。アクセス面では、鉄道ではJRの「成田エクスプレス」・京成の「スカイライナー」が都心と空港を約1時間で結ぶようになり、道路では、主要なものとしては東関東自動車道・湾岸道路・京葉道路・首都高速7号線・国道51号線等が整備され、周辺地域住民の利便向上につながった。

成田市の人口の推移をみると、空港開港以前はほとんど増加はみられなかったものの、開港時には空港関連の従業者の転入が大半を占めていると思われる急激な増加をみた。それ以降は、都市圏内の他市町村とほぼ同様に推移している。産業別にみると、第1次産業は、空港建設によって農地が減少したため、衰退を余儀なくされた。大きく遅れていた第2次産業は、内陸工業団地の造成によって急速に発展した。第3次産業は、空港開港に伴ってその従業者数は急増し、その後も都市圏内の他市町村を上回る勢いで増加を続けており、人口増加の直接的要因であると考えられる。また、昼間人口・流出入人口の推移をみると、空港開港時に流入が急増し、昼間人口は100%を超えるようになった。空港関連の従業者数の増加は成田市のみにとどまらず、周辺市町村や東京にまで及んでいる。空港開港後には、流出も都市圏の他市町村と同様に増加しており、都心へのアクセスが向上したことにより、東京方面への通勤者が増加していることがわかる。

さらに成田市を地区別にみると、空港開港時に空港関連の従業者の転入によって人口が急増した地区で、近年増加の勢いが鈍化してきている。一方で、都心へのアクセスに恵まれている地区では、近年宅地開発が進み、東京方面への通勤者の増加が目立っている。

以上のように、成田市は空港建設に伴って開発が進み、空港関連の従業者が多数転入するという「空港」の影響を強くうけるようになったが、それがきっかけとなって都心への