

た結果、八王子駅、京王八王子駅、永山駅、立川駅、国立駅、中野駅、三軒茶屋駅、成増駅、巣鴨駅、竹ノ塚駅の10駅をサンプルとすることにした。分析手法は、重回帰分析を用いることにした。

目的変量を放置台数として、説明変量の選定を行った。東京都の『今後の放置自転車対策のあり方に関する調査研究報告書』(1996)により、「駅勢圏人口」「バス路線数」「駅と自転車駐車場の距離」「自転車駐車場の収容台数」の4つを説明変量とした。

分析の結果、「バス路線数」は説明変量として適切でないことが判明したため、残る3つを説明変量として再び分析を行った。その結果、7つの駅についてはこの3つの要因が当てはまる上、なかでも「駅と自転車駐車場の距離」が主な要因であると判明した。また、予測値と実測値の誤差率が高かった。つまり、これら3つの説明変量だけでは説明のできない、国立駅、三軒茶屋駅、中野駅の3駅について、ヒアリング調査、既存のアンケート調査によって他の原因を探ることにした。

国立駅の場合は、実測値が予測値よりはるかに小さな数字になった。何が放置自転車を減らしているのかをヒアリング調査した結果、整理指導員による駅利用者への注意・喚起、そしてモラルの向上に努めていることであった。三軒茶屋駅も実測値が予測値よりも小さかったが、これは筆者が駅勢圏を区画する際に、東急世田谷線の駅勢圏を考慮しなかったことによると思われる。中野駅は、この3駅の中で唯一、実測値が予測値を上回っていた。その理由を、既存のアンケート調査から分析してみた。そこから推測されることは、中野駅利用者の意識の中に、モラルがどうこうというより、面倒くさいことは避けようとする傾向が多分にあるということであった。

以上のように、重回帰分析からは、放置の原因は「駅と自転車駐車場の距離」が主であることが分かった。しかし、地域差があり、放置自転車への取り組み方や意識の差が放置

台数を左右することも判明した。放置自転車対策は、役所だけに任せるのではなく、個人や家族、企業単位で問題意識を持ち、取り組むことが一番の解決方法であると思われる。

NGO 活動における ワーキングツアーの役割 —中国緑化協力団体を例に—

倉持幸恵

ワーキングツアーとは、NGOが団体活動のために主催するものであり、現在の日本では、スタディーツアーの一部と認識される場合が多い。

『緑の地球ネットワーク（以下、GEN）』は1992年に準備会発足、93年4月に正式発足した、個人を尊重し横に広がる人間関係、ネットワークを団体の基本姿勢として、中国黄土高原の緑化協力を行うNGOである。現地でも、個人重視の考えは日中双方において貫かれており、役職名に頼らず、本人の人物や能力で活動を行うという魅力を持つ。

しかしそれは逆に言えば、その本人でなくてはならない、他の誰とも代わることができないという制約でもある。このように個人に負うところが大きく、かつ一つの協力地で中心となるGEN運営者は1名であるため、その人物が退会すると団体としての協力活動全体が中止される危険があり、不安定さを内包しながら活動しているといえる。

財政にも余裕はなく、団体の運営費は会費が主なため、団体の存続には会員数が重要となる。GENの会員数は、発足者のツテが限界に達した後は、1～2年で退会する会員をツアー参加者で補いながら一定を保ち、ツアー参加者の増加が全体数を増加させる、とツアーが大きく影響している。

しかし、現地活動において、ワーキングツアー参加者は労力として見られていない。協力地の山西省大同市とは、北京の砂防及び水源確保のために、古くから行政による緑化が行われてきた。しかし、植樹の数字を指示と

して現地に与えた結果、植樹とその後の管理をする現地の気持ちが高まらず、失敗している。また、環境破壊と貧困が相互に助長しあう現地では、貧困ゆえに植林地と耕地が競合し、新しい植樹方法も普及しない。この現実を踏まえ、現地の緑化への意識を高めるために、ツアー参加者という遠来の客が「訪れる」ことで、現地に緑化の重要性を気付かせることが、GENの目的である。

参加者側は、労働の少なさについては不満が聞かれるが、ツアー全体は概ね好評であり、参加者の70%近くが、団体への協力及びツアーへの再参加を表明していることは、GENワーキングツアーへの評価と見てよいであろう。また参加者は、活動の宣伝・会員拡大にも重要な役割をはたしている。つまり、ツアー実施によって増加した会員数は、本人の意思を伴ったものであるといえる。

総じてワーキングツアーとは、個人に立脚する不安定さを内包しながら活動するNGOに対して、団体を安定させ、活動を補助する有効な手段であるといえる。

土浦市の商業と再開発

酒寄今日子

筆者は土浦市の駅前再開発を事例に、中心市街地活性化について考察する。

土浦市は行政人口13万2千人の都市であり、毎年徐々に増加している。一方商業力指数は160.5と、県都である水戸と同水準にある。これは、非常に高い数字に思えるが、昭和60年には190.5であり、大幅に減少している。商圈は土浦市を含む11市町村であり、かなり広範囲から買物客を吸収している。年間販売額は、1724億円で過去3年間で3.6%減少した。それに対して桜川村を除いた土浦市の商圈内すべての市町村で年間販売額は増加している。そこで土浦市の小売業の茨城県における地位の変化をフックスの計算式を用いて調べた。これによると昭和63年から平成3年の年平均立地変化は-1.2%で、平成3年

から平成6年にかけては-3.45%である。このことから土浦市の小売業の茨城県における地位の低下が進展していることが確認できた。では、土浦市の小売業の衰退原因は何か。ジニの集中係数で調べたところ、周辺地域の人口増加により、商店が周辺地域に立地可能となり、そのために購買力が分散したことが分かった。特に土浦市からつくば市へ人口集中地区が移動し、これによりつくば市の商業が発展してきていることが土浦市の商業の衰退原因と考えられる。

土浦市を16の地区に分け、そこから小売業について調査した。中心市街地の店舗密度は非常に高く、土浦の商店の約38%がこの地域に集結している。年間販売額も土浦市の約35%を占めている。しかし、これは中心市街地全体が栄えていることを示すものではない。なぜなら駅前のごく1部のみが栄えているからである。駅前地区だけで、中心市街地の約68%の年間販売額を占めている。駅前地区は大型店集結地区である。一方、小規模商店が集まる商店街の販売額は少ない。この小規模商店の衰退は中心市街地全体の衰退につながる。なぜなら小規模商店が大型店とともに、中心市街地を賑わせていたからである。この衰退を食い止めるために中心市街地の近代化が求められ、駅前再開発の計画が実施された。

再開発計画の目的は土浦市の表玄関である駅前地区を商業・交通・情報の拠点として、名実共に魅力ある空間に再生し、中心市街地の活性化の起爆剤とすることである。そのため、再開発ビルは大型店だけでなく、住宅、公共施設を兼ねそろえた複合施設である。では、これにより本当に中心市街地は活性化したのであるか。

再開発ビルが完成した後の通行量と完成前の通行量を比較してみると、次のようなことに気付く。再開発ビルの周囲の通行量はかなり増加している。しかし、これはごく一部に限られ、それ以外の殆どの調査地点で通行量は減少している。再開発ビルが本来、中心市