

ガソリンスタンドの立地と地域特性

—横浜市港北区を事例として—

野村明子

本論文は横浜市港北区（平成6年11月以前の）をフィールドとして、都市化と地域性の在り方をガソリンスタンド（SS）の数量およびその分布の変化を通じて調査研究したものである。東京のベッドタウンとして取り上げられることの多い緑区と港北区だが、緑区よりも地域の特徴が多様だと判断し、港北区を調査地域とした。都市化の指標としては様々なものが考えられるが、今まで取り上げられることの少なかったSSに着目することとした。

我が国におけるSS業の変遷を見ると、1919年に東京駅前に第1号のSSが設置され、その数は徐々に増えていった。戦後石油業はGHQの統括下となり、自由な営業が不可能だった。しかし、GHQ撤退後自由競争の時代を迎え、折からの高度経済成長に伴い、また自動車の急激な普及と相まって、昭和30年代後半から急激に増加した。昭和50年代後半にはそのピークに達したが、その後は漸次減少に転じ、近年は規制緩和等により微増の状態にある。現在では、要員の確保、および価格競争の激化の中で、その経営の多角化を図ることが急務とされている。

港北区は横浜市の北東部に位置する丘陵地であり、同市にあっては緑区に次いで農業の盛んな地域であるが、昭和30年代後半に工場誘致が行われた結果、現在では工業が主要な産業となっている。臨海部の重工業に対し当該地区は、軽工業の割合が高く、小規模な工場が多い。一方、その地理的位置の関係から、横浜中心部よりも東京都心部に通勤する住民が多く、いわば住工混在というのが当区の特徴といえる。

桑島勝雄氏のSSの立地分析を参考として、港北区のSSの立地を調査した。その結果、65%の

SSは幹線道路沿いに分布しており、SSは主要道路沿いに多いという論は港北区にもあてはまるといえる。

都市化とSSとの関わりについてみると、横浜市全体で区別のSS数の10年ごとの変遷を図にあらわした。その結果、市の中心部よりも郊外地域において増加の割合が高く、特に緑区・港北区では昭和37年以降に急激な都市化が進んだことが読み取れる。

港北区において、町別の人口増加割合とSSの分布との関係を調査した。その結果、区東部は比較的早くから発達しており、港北ニュータウンの造成地となっている区北西部は、平成に入ってからが発展が顕著である。よって、当区にあっては都市化の地域差が大きく、結論的にいえば、東部から西部へと都市化が進行したことが明らかである。

港北区のSS10店舗に対して聴き取り調査を行った。項目は販売油の割合（ガソリン・軽油）と支払い方法（現金・つけ）である。SSをおおまかに分類すると次のようになる。

- ①住宅地区＝ガソリン・現金払い
- ②商・工業地区＝軽油・つけ払い
- ③幹線道路沿い＝特に目立つ特徴が無い

この聴き取りからSSの在り方は地域によってかなり相違があることが判明した。

SS業の最大の特徴は販売するもので差が出ない点である。よって、競争に生き残るためには多角化が必至であるが、そのためにはその地域でどのようなサービスが求められるか、つまり地域特性を把握することが肝要である。これからは地域によってSS間に差異が出てくることが予想できる。どのようなSSに出会えるか楽しみである。