

中心市街地でストリート・パフォーマンス(Shop 編)

{消費者視点からみる中心市街地活性化(7)}

都市研究センター 研究員

久繁 哲之介

1. はじめに

中心市街地の「ストリート」には今、「人為的に発生するバリア」が溢れ、消費者の安全で快適な歩行を妨げている。ここで言う「ストリート」は公共歩行空間であり、用途とその空間を使用・占有する場合の許可基準により次の2つに分類する。

通行の途に利用する「公道」:道路法と道路交通法による使用・占有許可を必要とする。

通行と散策や消費者間交流の途にも利用できる「公共の広場や河川・公園用地」:用地管理者による使用・占有許可を必要とする。

この2つの「ストリート」は、使用・占有の許可を必要とする根拠となる法律・条例と、用途に違いがある。しかし、両者とも中心市街地の賑わいや憩い・交流の場となることが期待されている公共歩行空間である。

「人為的に発生するバリア」とは、段差など建築物や公道の構造に起因するバリアでなく、ストリートを利用する「人」に起因するバリアで、主要なものは次の5つである。

放置自転車と自転車を暴走する者
火を外側に向けて喫煙する歩行者
携帯電話の画面に夢中な歩行者
不法に地べたに座りこむ者・横たわる者
不法な投棄物・広告物

注) と の法は道路交通法である。

これらの「人為的に発生するバリア」に接触して怪我やトラブルに巻き込まれた消費者の事例は多数報道されている。したがって、消費者は中心市街地ストリアートの歩行に際して、「人為的に発生するバリア」に接触しないよう余計な神経を使うことを強いられている。中心市街地ストリアートは消費者の歩行空間として、安全でないし快適でもない。これに対して、郊外等に立地する商業施設には「人為的に発生するバリア」はなく、商業施設併設の便利な駐車場に車を留めた後は、商業施設内歩行空間を安全かつ快適に歩行でき、消費を楽しめる。中心市街地ストリアートに「人為的に発生するバリア」を放置することは、消費者の中心市街地離れを加速する大きな一因となっている。

そこで本稿では、中心市街地ストリアートにおける「人為的に発生するバリア」の現状や発生原因、そのバリアを抑制するための現状対策の限界に着目して、中心市街地ストリアートを消費者が主体的に参加できる「パフォーマンス空間」として整備することを提案したい。

「パフォーマンス空間」は大きく2つに分類できる。一つは街路市やフリーマーケット、屋台など「Shop系のパフォーマンス空間」であり、これを今号で取り上げる。もう一つはダンスやミュージック、大道芸や祝祭など「Art系のパフォーマンス空間」であり、これは次号で取り

上げる。

これらの「パフォーマンス空間」は、欧米ではストリートでも、商業施設やテーマパーク内の歩行空間でも、そこにあって当たり前の景色のように定着している。しかし、日本では商業施設やテーマパーク内の歩行空間では欧米同様に定着しているが、ストリートではあまり見られない。これは日本の「ストリートの使用・占用の規制」が欧米よりも厳しいからである。この「ストリートの使用・占用の規制」については、第3章にて言及する。

今号にて取り上げる「Shop系パフォーマンス空間」は、自治体はストリートでの営業を許可する事業者から利用料を徴収することになる。フランスのパリでは、この利用料収入が市税収総額の約8%を占めると言われる。また、ストリートカフェや朝市などの「Shop系パフォーマンス空間」は、パリの重要な観光資源であり、都市の顔である。日本においても、高知市のよさこい祭りや街路市などのパフォーマンス空間は重要な観光資源となっている。このような背景から、中心市街地ストリートにパフォーマンス空間を推進する効果として、次の3つを期待できる。

「人為的に発生するバリア」抑制の総合的な施策となる。

中心市街地に賑わいと魅力を生むソフト的な施策となる。

パフォーマンス利用料収入が自治体の財源を豊かにする。

2. 「人為的に発生するバリア」について

「人為的に発生するバリア」を抑制するために、自治体では多くの予算や対策人員を割

りあてたり、条例を制定する等の施策を講じている。東京都千代田区が「安全で快適な千代田区的生活環境の整備に関する条例」を制定し、路上禁煙地区を指定したことで歩行喫煙者を激減させた成功事例もある。しかし、それら施策は歩行喫煙や放置自転車など個別のバリア毎に実施されていて、「人為的に発生するバリア」に対する総合的な施策とはなっていない。また、それら施策の多くは違反者にペナルティ(撤去された自転車の引取や歩行喫煙に数千円)を課す施策である。違反者から条例違反としてペナルティを徴収する事は非常に困難な側面があるし、新品自転車がわずか数千円で購入できる時代には、「撤去されたらペナルティ支払(自転車の引取)に行かず次を買えばいい」との消費者意識等から各施策の効果はあまり高くない。むしろ、トラブルの温床となるケースもある。「人為的に発生するバリア」の該当者に注意をした行政担当者や市民が暴行を受ける事件が多く報告されている。この類のトラブルを避けるべく、行政担当者は二人以上で行動することを予算化したり、放置自転車対策は違反者へ注意はせず、放置された後の自転車を綺麗に並べかえるか撤去するだけとなる事例が実に多い。東京都千代田区が歩行喫煙者を激減させた成功要因は、歩行喫煙禁止対策に1.6億円の年間予算を割り当てる他に、(予算外の)職員数十名が二人一組交代で路上禁煙地区を毎日巡回している成果である。ここまでコストをかけて、やっと一つの「人為的に発生するバリア」(千代田区の事例では歩行喫煙者)を抑制できるのが実状である。

ここで、中心市街地ストリートで「人為的に発生するバリア」が生じる原因を考えたい。一

昔前、街のストリートには多種多様なパフォーマンスが見られた。大人にとっては会話等を楽しむ「社交場」であったり、子供にとってはメンコやベーゴマ等を楽しむ「遊び場」としての機能がストリートには存在した。市民はそのような機能を有するストリートに愛着をもち、特別な目的がなくてもストリートをゆっくりと散策・徘徊する楽しみがあり、そこには出会いや発見もあった。

しかし、現在の中心市街地ストリートの多くは、「出発点から目的地へ単に移動するルート」にしか過ぎず、消費者はそこに愛着も関心も持っていない。したがって、消費者は「単に移動するだけの行為」には少しでも時間短縮を図りたく、自転車を暴走・放置することに繋がる。また、煙草や携帯電話でも手にしないと退屈でしかたがない。このような消費者の意識を配慮せず、やみくもにペナルティ施策を打ち出せば、消費者の反感や無反応は容易に想像できる。

そこで解決策としては、ストリートの位置付けを通行機能だけに特化した「通行空間」から、市民がストリートを汚したり素通りできないほど愛着と関心をもてる「パフォーマンス空間」に変えていききっかけ・変える仕組みが必要である。

フランスのパリなど欧米諸都市のストリートは、ストリートカフェ等のパフォーマンス空間が美しい都市景観の重要な構成要因となっていて、消費者はそこに強い愛着と関心をもっている。そのような歩行空間は、見知らぬ消費者同士が関心をもちあい、会釈や視線を交わす等のゆとりを生む。ストリートには、愛着もあれば他人からの関心も視線もある。そこを汚したり素通りはなかなかできない。

また、「街づくり」は行政から付与される受

動的なものから、「市民参加」など消費者が主体的に参加するのがトレンドである。したがって、中心市街地ストリートについても、行政が前面に出て禁止条例やペナルティ施策を振りかざしたり、消費者から関心をもたれないオブジェや植樹等をストリートに設置するよりは、消費者が主体的に参加できる仕掛けを考えたい。

3. ストリートの使用・占用に関する規制

ストリート・パフォーマンス行為から徴収する利用料収入が市税収総額の約8%を占めるフランスのパリでは、2.2m以上の歩道に0.8m以上の歩行者通行帯を設ければ、公道でのストリート・パフォーマンスの使用・占有は原則として認められる。パリに限らず欧州には、ストリートなど公共空間を市民が交流目的で使用するを原則認めることを前提に、そこから悪影響が生じないよう、景観に配慮する等の使用条件や条例を設定する思想が見られる。そこには、ストリート・パフォーマンスを積極的に推進することで、都市の活性化を図るに加え、財政力強化にも役立つ都市経営的な強かさもある。

一方、日本では公道をストリート・パフォーマンス空間として使用・占用する場合、次の許可を得る必要がある。

道路交通法の規定により、警察署長から道路使用許可を得る。

道路法の規定により、道路管理者から道路占用許可を得る。

このうち、許可を得るのが困難と言われるのが、道路交通法による道路使用許可であり、同法第77条第2項の許可基準は次の通

りである。

- 一．当該申請に係る行為が、現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき
- 二．当該申請に係る行為が、許可に付された条件に従って行われることにより交通の妨害となるおそれなくなると認められるとき
- 三．当該申請に係る行為が、現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき

日本では、公道でのストリート・パフォーマンスは第一号規定により、交通（通行）の妨害となるおそれがあれば原則認められない。認められるのは第三号規定に該当し、第二号規定の条件に従って使用する場合に限られる。第三号に該当するストリート・パフォーマンスとは、自治体が関与する等「公益性」の高いもの、又は「社会慣習」として既に定着しているものである。そして、第二号規定により年に数回・数日限定であるとか、通行量の少ない時間帯という条件下で開催できる。例えば、東京箱根間往復大学駅伝競走（通称：箱根駅伝）は公益性が高いとはいえないが約80年継続しており、社会慣習として定着している。そして、第二号規定により道路通行量が極めて少ない日時（1月の2日と3日の朝8時スタート）条件で開催されている。

広場や河川・公園用地を使用・占用する場合にも勿論、その用地管理者から使用・占用許可を得る必要はある。しかし、その許可基準は主に公益性が問われ、公益性の高いパフォーマンスの使用・占用は原則として許可される。

パリとは対照的に日本では、公道を通行以外の目的では原則として使用させず、ストリート・パフォーマンスは一時的に、やむを得ず認める仕組みである。この仕組みの中で、ストリート・パフォーマンスを推進していくには、次のような対応策が考えられる。

「高知市の街路市」が310年以上の歴史を重ねてきたように、「社会の慣習」として定着させる。

「福岡市の屋台」のように、屋台営業者数百名が組合として組織化（結集）し、行政と粘り強く交渉を続けて営業権を得る。なお、高知市の街路市においても、開市者は数百名規模で組合化している。

構造改革特区にて、道路の使用・占有の規制緩和を行ってストリート・パフォーマンスを推進する。これに近い事例としては、福岡県、福岡市、北九州市が申請中の公道でのロボット歩行実験を可能とする「ロボット特区」がある。

「徳島市のボードウォーク」のように、道路関係法の及ばない河川・公園用地を快適な歩行空間として整備した後に、公益性の高いストリート・パフォーマンスを推進する。

上記事例は、先に分類した「ストリート」の種類から二つに分けられる。～ は、道路関係法の規制が有るストリート（公道）での事例である。は、規制根拠となる法律・条例が道路関係法以外のストリート（広場や河川・公園用地）での事例である。

次章以降では、ストリート・パフォーマンスを推進していくうえでの課題やその対応策等を検討するため、「公道」での事例として の

「高知市の街路市」を取り上げる。また、「広場や河川・公園用地」での事例としての「徳島市のボードウォーク」を取り上げる。

4. 高知市の街路市(がいろいち)

4-1. 街路市の定義と概要

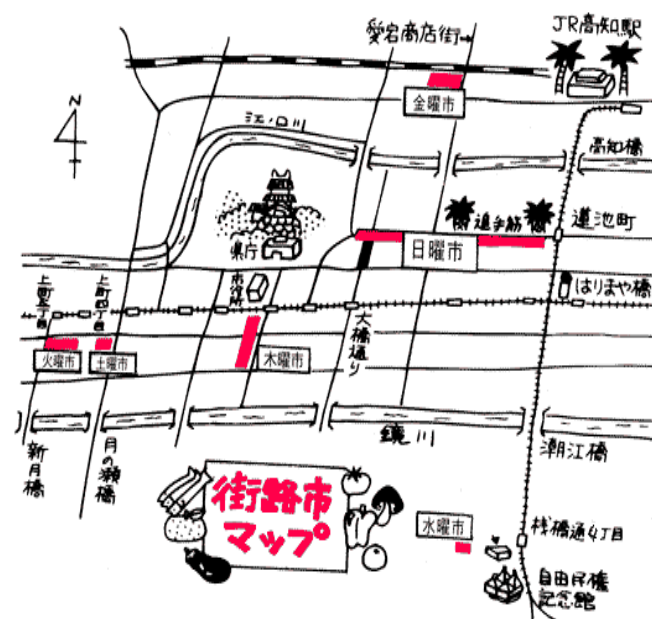
街路市とは公道である街路上において、市民等が地元自治体(高知市)の管理・運営のもと「市」を開く行為(以下、開市と言う)である。その行為の呼称は、全国的には殆どが「朝市」もしくは「日曜朝市」と言われており、「日曜朝市」は全国各地に普及している。この「日曜朝市」という呼称は、開市時間帯が朝だけに、開市曜日が日曜日だけに限定されていることを表している。それは、日曜日午前中であれば道路交通量が少なく、道路使用許可を得られることの表れでもある。このように、全国的には開市はほぼ、日曜日の午前中に限定され、「交通の妨害となるおそれのない」条件で行われている。

しかし、高知市の街路市の場合、開市時間帯は朝だけに限定されず、日の出から日没1時間前までと長い。また、開市曜日は日曜日に限定されず、月曜と水曜を除き週に5日も開市されている。なかでも、日曜市は高知市のシンボルの一つである高知城から東に伸びる追手筋の約1km強に、600近い出店があり日本一の規模を誇る。このように、高知市では他都市の「日曜朝市」等と違い、大規模な市が、週に5日、陽の出ている時間帯にわたり開かれている。

4-2. 街路市の歴史と位置付け

街路市は1690年に始まり、313年の歴史を重ねている。最も規模の大きい日曜市は、明治30年代に、追手筋近隣の商店街にて、各商店が間口の三分の一を街路市に提供して誘致したことで始まり定着した。このような歴史背景から、街路市の位置付けは「市民の台所」、そして「商店街との共存共栄」と言われる。つまり、新鮮で安価な農産物を主に販売する街路市は、消費者にとっては「市民の台所」である。そして、そこに多くの消費者が集まることで、近隣の商店街にも多くの消費者が集まる。

図表1 街路市マップ



図表2 追手筋での日曜市



その街路市にも存続の危機があった。車社会が到来した昭和30年代、道路が以前よりも渋滞したのを機に、ドライバー層等から街路市廃止論が噴出した。高知市では「高知市日曜日調査協議会」を発足し、交通量調査や市民意向調査を行った。その結果を踏まえ、高知市日曜日調査協議会は昭和39年に高知市長宛へ次の答申を提出した。「歴史的な存続意義からも貴重な観光資源であり、希少価値は無形文化財に匹敵するもので、可能な限り存続させるべきである。」

こうして、街路市は「市民の台所」、「商店街との共存共栄」に加え、「観光資源」としての位置付けを得る。高知市の街路市は市民、近隣商店街、観光客の3者から愛されている。他都市で「朝市」を開始したものの存続できないケースは、3者のどこからか必要とされていないようである。街路市を長く存続させて慣習として定着させるには、高知市のように「市民、近隣商店街、観光客」の3者から強く、バランス良く必要とされることが重要である。

4-3. 消費者からみた街路市の魅力

消費者は街路市に次の3つの楽しみを見える。

農漁村産地直送の商品に触れる楽しみ
 普段出会えない農家の人と会話を交わす楽しみ

「おまけ」を得たり、「値切る」楽しみ

都市部商業施設では、は体験可能な場合もあるが、とはまず体験不可能な楽しみである。また、現在の都市居住者も、かつては非都市部(農漁村)の出身者が高齢消費者ほど多い。この消費者層には、街路

市は昔懐かしい思い出を回顧させる貴重な存在ともなる。

図表3 高知市の街路市概要

開市曜日	開市場所	延長距離(m)	出店者数	道路占用料
日	追手筋	1315	582	400円
火	上町4~5	249	76	290円
木	県庁前	279	120	
金	愛宕町1	233	76	
土	上町3	52	14	

出典)高知市街路市係2003年4月作成資料
 注)出店者数は2002年度の定時出店者と臨時出店者の合計である。道路占用料は占用面積1㎡につき1箇月の料金である。

4-4. 出店者からみた街路市の魅力

街路市では、最も多い店舗の広さは3㎡である。図表3の道路占用料を見ればわかるように、日曜日には月に1200円で、その他市は月に870円で定時出店できる。そして、週に決められた曜日に1日だけ出店すればよい。経済的にも時間的にもこの気軽さであれば、現在無職で将来の店舗営業を志す者でも出店できる。また、高齢者や女性でも就労が可能である。事実、図表4と5でわかるように、街路市の出店者は年齢別では高齢者(60歳以上)が、性別では女性がそれぞれ約7割を占める。また、出店者の過半を占める農家の人にとっても、これまでは作る楽しみしか味わえなかったが、売る楽しみと都市部消費者と交わる楽しさをも味わえる。

図表4 街路市出店者の年齢分布

年齢	80歳以上	70歳代	60歳代	59歳以下
	8%	33%	27%	32%

図表5 街路市出店者の性別分布

性別	男性	女性
	31%	69%

出典)高知市街路市係 2003年4月作成資料

出店は週に1日でよいとの街路市の仕組みを、他都市の「商業施設・商店街空店舗対策」に応用することを提案したい。曜日毎に出店者を募れば、出店者は低リスクで出店できるし、消費者は7通りの消費を楽しめる。

4-5. 街路市とフリーマーケットの違い

街路市は管理・運営者である高知市が商いのスタイルや内容に規格・規定を定めている。「高知市街路市占用許可要領」より具体例をひろくと、「事業を営む者は出店できない(出店は一般市民・農家を対象とする)」、「生鮮魚介類や生肉類を販売しない(温暖な高知の気候下でのナマ物販売による悪影響を避ける)」とある。

これは出店者にとって、フリーマーケットほど自由裁量性がないことが特徴の一つである。しかし、トラブルや悪影響が生じないように自治体が適切に管理してくれている安心感がある。この安心感は消費者にも出店者にも魅力である。

4-6. 街路市管理・運営の民間への波及

街路市は高知市が管理・実施するものに加え、はりまや橋商店街においても実施されている。はりまや橋商店街は1998年3月、日本初の木造アーケードを設置したことで有名であり、同年より月末月初の土曜日・日曜

日に商店街内街路にて開市した。商店街の街路延長135mに26の街路市が開かれる街路市は消費者から好評を得た。商店街では平日集客対策として2002年4月より、街路市開催を毎週金曜日へ移行した。開市曜日を金曜日に変更したことで、日曜市で人気のある街路市の幾つかを誘致することもできた。そのような工夫を凝らした結果、2002年12月における金曜日の通行者数は前年12月のそれと比べ68%も増加している。

図表6 はりまや橋商店街通行者数

調査日	2001年12月 21日(金曜日)	2002年12月 20日(金曜日)
通行者数	2,681人	4,501人

出典)高知県商店街振興組合連合会「商店街歩行者通行量調査」

5. 徳島市のボードウォーク

5-1. 河川用地をストリートとして整備する背景と位置付け

徳島市は大小138の河川が流れる“水の都”である。特に新町川と助任川に囲まれた外周約6kmの中心市街地は、「ひょうたん」の形に似ていることから、「ひょうたん島」と呼ばれる。徳島市では、この「ひょうたん島」を中心に、水のもつ魅力を生かした街づくり「水と緑のネットワーク構想」を推進している。

とりわけ、徳島駅や大規模商業施設エリアに近い新町川の新町橋から両国橋間(約350m)は重点的に整備している。新町川北側には1989年8月に都市計画事業として「新町川水際公園」が整備された。対岸の南側は河川用地であり、こちらは1996年2月に東

船場商店街振興組合が木造敷きの遊歩道「ボードウォーク」を整備した。

「ボードウォーク」は徳島市の重要施策「水と緑のネットワーク構想」に基づいて、河川用地を中心市街地の賑わいと憩いを創出するための「ストリート」として整備する位置付けにある。「ボードウォーク」が整備される途は平坦ではなかった。整備対象となる河川用地は徳島県管理地であり、県営駐車場として利用されていた。当初、徳島県は民間利益に繋がる公有地の整備には否定的であった。そこで、「水と緑のネットワーク構想」の推進を図る徳島市が徳島県から河川用地を借り受け、そこを都市公園施設として整備していく方向性を打ち出した。東船場商店街振興組合は公園管理者である徳島市から公園用地を借り受ける形で、当初河川用地の整備が可能となった。

東船場商店街はボードウォークの南に立地する商店街である。ボードウォーク整備以前は河川用地が駐車場という経緯もあり、全店舗が川に背を向けて(南側の街路に門を構えて)営業していた。

一方、新町川を挟んで対岸の北側は、徳島駅前には大規模商業施設の集積が進み、河川沿いには「新町川水際公園」も整備されて回遊性は格段に向上していた。それに反比例するように、南側への客足は細る傾向にあった。川が街を分断するような傾向に危機感を抱いた商店街は、河川用地を遊歩道「ボードウォーク」へ整備する総事業費約2億円のうち、約3割を自己負担してでも、その整備に乗り出した。

5 - 2 . ボードウォークに人を集める仕掛け

遊歩道「ボードウォーク」は1996年2月に整備されてから、多くの消費者に散策や通行に利用されるようになった。この賑わいを更に高めるため、1998年3月より「ボードウォーク」上において、「パラソルショップ」が開催されている。

図表7 ボードウォーク周辺図



図表8 ボードウォーク上のパラソルショップ



パラソルショップは毎週末、土曜日・日曜日に開かれる。ボードウォーク上に白い大きなパラソルを並べ、そこに1日3千円で出店

できる。約50店の募集に開始当初には300近い応募があった。これは、河川・公園用地であるボードウォークは道路関係法の許可は不要で、出店するうえでの規制は緩いため、雑貨販売やカフェなど多種多様な業種が出店できるからである。

ボードウォーク整備以前には、商店街全店舗が川に背を向けていたが、整備5年後には「川に向いた店舗」が10店にまで増加した。また、店舗とは逆の川沿いには、土曜日・日曜日に最大50店の「パラソルショップ」が開かれる。ボードウォークは陸側に近代的な店舗、河川側に「パラソルショップ」、そして河川と対岸の公園風景から構成される快適なストリートに変貌を遂げた。

5 - 3 . 出店者と消費者からみたパラソルショップの魅力

出店は週に1日、土曜日か日曜日だけの営業でよく、時間的にも経済的にもコストがかからない。そして、出店する資格・業種に制約がない。したがって、マーケティングのプロ(事業者)はテスト・マーケティングができ、アマチュアは夢や可能性を試せる。パラソルショップで事業成功の糸口や固定客を掴み、徳島市内等で独立開業した者が現在12名いる。

一方、消費者からみた「パラソルショップ」の商品・売り手は、既存商業施設にはない実験的・未知的な要素が強く、安価・美味・ユニークな商品・売り手と出会える楽しみがある。

6 . おわりに

「高知市の街路市」と「徳島市のボードウォーク」の事例より、ストリート・パフォーマンス推

進に向けた対応策を、「公道」と「広場や河川・公園用地」のケース毎に以下に纏めた。

6 - 1 . 公道での対応

公道でのストリート・パフォーマンスの推進は、先ず道路関係法の許可を得ることで始まる。その許可を得る対応策としては、次の3点が考えられる。

道路交通法第77条第2項第一号の許可基準「交通の妨げとならない」ことで許可を得る。具体には、「日曜朝市」のように通行量の少ない曜日・時間帯に行く。

「市民、近隣商店街、観光客」の3者から強く、バランス良く必要とされる。皆から必要とされることで存続が可能となり、社会の慣習として認知されるに至る。一方、他都市の「日曜朝市」や自治体が管理・運営に関与しない「露店営業」は、消費者の一部からは人気を有するが、反対者や苦情も多い。このような反対・苦情が存続危機を招く。高知市の街路市もドライバー層等からの苦情で存続危機を招いたが、3者から必要とされたことで存続し続けている。

地元自治体が強い意志をもって管理・運営にあたる。高知市では街路市を管理・運営するためのセクション「街路市係」を設置している。

高知市の街路市の実績(図表4と5を参照)に見られるように、開催の曜日・時間帯を限定することは、高齢者や女性の就労を促進できる。これを武器に「高齢者・女性就労特区」を申請することも想定できる。

6 - 2 . 広場や河川・公園用地での対応

広場や河川・公園用地でのストリート・パフォーマンスの推進は、公益性を十分に配慮すること、及びその公共用地の管理・所有者である行政の役割が重要である。

中心市街地の賑わいや憩い・交流の場とすること等の公益性を最大の目的とする。「徳島市のボードウォーク」のように、地元行政の重要な都市計画（水と緑のネットワーク構想）の一環と位置付けられるものであれば、民間による整備・運営も可能となる。

公道ケースと同様、「市民、近隣商店街、観光客」の3者から強く、バランス良く必要とされる。

これも公道ケースと同様、地元自治体が強い意志をもって管理・運営にあたる。徳島市は民間事業者と公共用地管理者（徳島県）の間に入り、調整・推進の役割を果たしている。

公道も広場や河川・公園用地も、ストリートは公共歩行空間である。その公共歩行空間で市民主体に民間事業者も参加できる「Shop系のパフォーマンス空間」を推進することは、公共歩行空間で民間事業者の「営利活動」を許可する一面もある。しかし、その側面にだけに目を奪われず、「パリのストリートカフェ、朝市」や「高知の街路市」と「徳島市のパラソルショップ」も、都市の魅力を高める「公共的な活動（パフォーマンス）」であることを重視したい。

〔参考資料〕

高知県高知市（市作成資料、インタビュー）
(<http://www.city.kochi.kochi.jp>)

徳島県徳島市（市作成資料、インタビュー）
(<http://www.city.tokushima.tokushima.jp>)

東京都千代田区（区作成資料、インタビュー）
(<http://www.city.chiyoda.tokyo.jp>)

世界のカフェテラス(<http://nagoyanet.ne.jp>)

高知県商店街振興組合連合会「商店街歩行者通行量調査」