

# 社会情報から見る郊外商業拠点の成熟化社会対応における課題考察

## Issue study of suburb commercial cluster in maturing society as viewpoints by social information data (Case study of a suburban city in Tokyo)

○小畑喜一<sup>1</sup>,  
Kiichi OBATA

<sup>1</sup> 日本専門家活動協会（東京電機大学）Japan Association for Professionals Activities  
(Tokyo Denki University)

**Abstract** Japan faced to population decreasing and increasing aged society. These conditions are not in the country rural area but some suburban near Tokyo. This maturing influenced on commercial streets and urban structure. This paper considered about issues of problems in suburb commercial cluster near Tokyo zone in near future. As case study for Machida city (Tokyo), about re-development stage to current problems. This study as social viewpoints ( commercial conditions, traffic infrastructure and urban structure).

**キーワード** 社会情報, 成熟化社会, 郊外商業集積地、逆都市化（収縮化）  
Social data, Maturing society, Suburb commercial cluster, Reverse urbanization (sprawling)

### 1. はじめに

日本は1960年代から1980年代に高度成長を達成したが、その後約20年を経て、少子高齢化により人口減少が顕著となり成熟社会に向かって変曲点を迎えている。これまでの成長拡大から質的变化への転換が不可避となっている。1960年代ごろ地方から就業機会を求めて、人々が大都市に移動し、大都市における人口は急増した。人口増の都市においては、過密化、環境の悪化など種々の都市問題が生じた。都市住民は、より良い環境、より安い土地・住宅を求めて郊外に居住した。東京圏都市圏では、1970年代には、都心から20km圏に人口移動が起き、スプロール化が進んだ。

それ以降もスプロール化が止まらず20-30km圏へとベットタウンが拡大し、高度経済成長期には、さらに通勤圏が広がり、40-50km圏まで拡大した。その結果、多くの郊外地域が都市化され、郊外の駅前などが整備され、交通結節点となる主要駅に商業集積が進み、郊外の広域拠点として形成されてきた。しかしバブル経済期以降の2005年ごろよりの停滞期入り、そして少子高齢化の進行により状況に変化が起きた。

高層住宅の新築増により交通便利な都区内または10-20km通勤圏などへと人々の都心回帰現象が起き、40kmまたは50km外延圏では、人口低減現象が生じてきた。このような地域収縮現象に対応した都市構造などの見直しが必要となってきている。

これからの大都市圏で、今後郊外都市が少子高齢化を向い、社会的変化を検証し、今後の成熟社会において持続可能な都市市街地はどうあるべきかと課題を考える。

国立社会保障・人口問題研究所は、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位推計によ

ると、高齢化率は2024年に30.1%となる予測であり、20%から30%へ上昇する期間（19年間）は10%から20%まで上昇した期間（20年間）よりもさらに短くなる見込みである報告している。

本研究では、高度経済成長期に駅前中心市街地再開発を実施し、地域の広域商業拠点化に成功した東京圏の郊外都市である町田市を取り上げ、発展成長期から今日に迫る都市収縮期における、社会データなどから検証する。駅前再開発以降、成熟社会に向けた変化に対応した持続的な都市整備に向けた課題について考察する。

町田は副都心新宿より約30km、横浜中心部より約25kmに位置する。幕末の開港地と絹糸生産地上州・絹織物の八王子から横浜への流通中継宿場として発展した。

鉄道の敷設は横浜と八王子を結ぶ横浜鉄道が1908年に開通、物資の中間集散地として発展の宿場の南西端に原町田駅が開設された。

また新宿から小田原へと小田原急行急電鉄が1927年に開通、新原町田駅が開設計画された。しかしこの新駅開設は路線により街が分断されると考えた原町田駅付近商店街の反対で原町田駅とやや離れた市街地の北西端に設置された。

その後国鉄横浜線が原町田駅まで電化がなされ横浜方面への交通の利便性が向上した。このころより通行利用者が増加し、両駅間を結ぶ道路である原町田駅（国鉄）と新原町田駅（小田急）間の狭い通り（その距離約700m）に商業集積が形成されるようになった。

また1960年ごろより市内に数多くの大規模団地・住宅が建設され人口が急増し（図1参照）、1958年には首都圏衛星都市第一号と指定された。この頃、駅前の原町田地区には大型店舗あどの進出により拠点商業

街と急成長した。

1870年代には、小田急新原町田駅周辺には大型店舗の集積化が進み活況を呈した。一方、国鉄原町田駅周辺には小規模な店舗が、しめきあう狭い路地に沿う原町田商店街は斜陽の危惧が強まった。原町田商店街沿いの路地は幅員3-4mと狭隘で長さ約700m連絡路（通称：駆け足通り）は乗り換えを含む歩行者で混雑し、特に通勤時には歩行者からの多数のクレームが寄せられる状態に至り、町田市は駅を含む玄関づくりを兼ねた中心市街地整備を行う再開発事業を、国鉄横浜線の複線化計画にともなう原町田駅舎改築にあわせて進める再開発案を立案し、1976年に東京都都市計画審議会で都市計画が決定した。

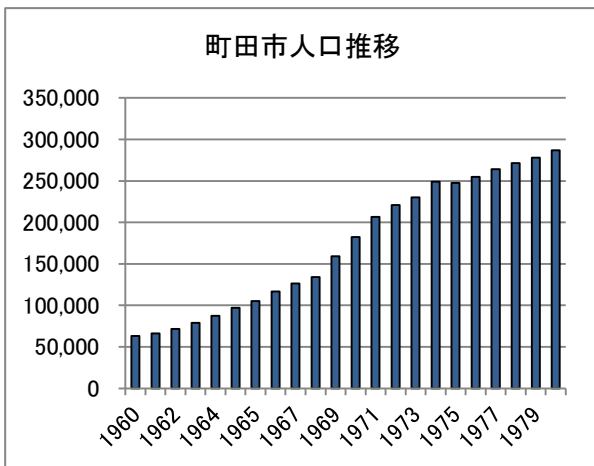


図1 町田市の人口増加推移(1960-1980)  
(出所:町田市)

## 2. 中心地商業市街地の再開発計画

1972年、「原町田地区第1種市街地再開発事業」として都市開発計画が決定され、1980年に事業完成と計画がなされた。

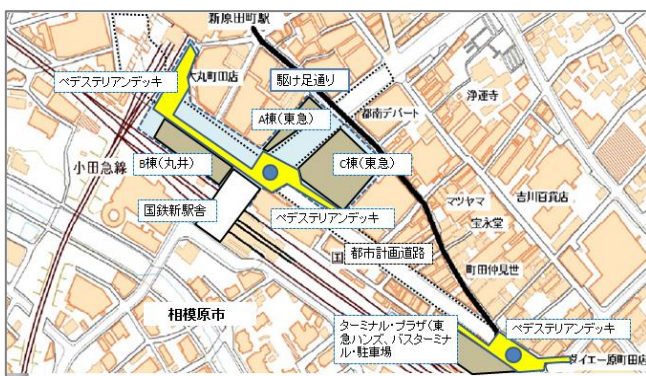


図2 原町田市街地事業計画概要

再開発計画の概要は

- (1) 両駅の近接接合で駅利用者の利便の向上  
国鉄駅を小田急駅に近接し、その間を約300mとしてペDESTリアン・デッキで結ぶ
- (2) 駅付近地区商業集積を高め、都市の顔としての景観を形成する
- (3) 旧国鉄駅跡地に賑わい創る商業核を計画
- (4) 結節度高める新路線（東急田園都市線）の導入  
(しかしこれは実現せず中止)

このように計画概要は、鉄道両駅の近接統合のために国鉄原町田駅を移設し乗り継ぎ客の利便性向上、中心街の商業集積による都市的景観を有する中核シンボルゾーンを形成する。2.1ha 駅前地区（市が施行）は国の補助金による施工とした。大規模小売店の導入を核とした再開発事業とし、中心市街基本計画で周辺地区は700%高容積とした。（図2参照）

また国鉄原町田駅移設に伴う地元商店街の斜陽化防止策として、駐車場・専門店テナント複合施設の新設による中心市街地南の第2の核と位置付ける別プロジェクト計画も立案した。

また小田急駅横のバスバース（バスセンター）から第2の核としての新商業棟まで中心街路計画の道路を整備し回遊性を見込んだ計画とした。

## 3. 再開発施行による影響と効果

・国鉄（JR）駅・小田急駅の近接統合

1975年から1985年間の成長期において、周辺地域の人口増に乗降者数は小田急線では約1.5倍、横浜線では約2.2倍と急増状況にあり、両駅近接と連絡ペDESTリアン・デッキの設置によって乗り換え利用者・来街者の移動の利便が大いに向上された。

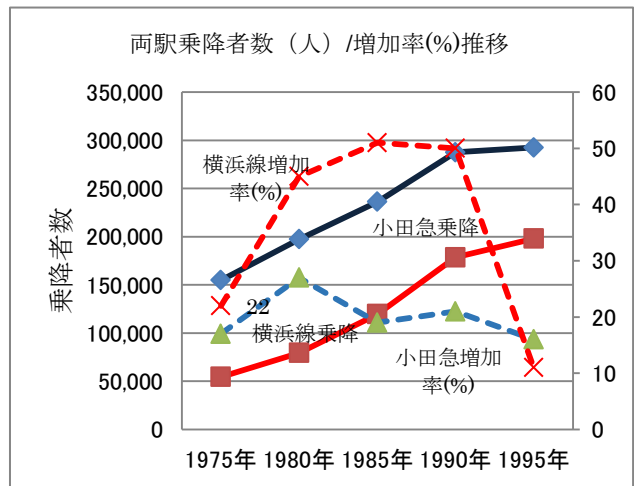


図3 小田急・国鉄(JR)駅乗降者推移  
出所:JR 東日本、小田急電鉄

両駅乗降者数は図3に示されるように推移し、利用者の増加が表れ、特に横浜線の乗降利用者の増加が顕著である。

このことは、同沿線の人口の増加率が小田急沿線より超え、乗り換え増として現象として表れた。

しかし以降、1985年においても小田急側19%、横浜線側50%と増加が持続し、旧態の状況であったなら、このような乗り換えを含む利用者により混乱の極に達していたろう。駅近接整備が時期を得た事業であったことが頷ける。1990年以降は宅地開発の低迷と経済低迷と増加率は小康状態となる。

・旧国鉄(原町田)駅付近地区の斜陽化対策

両駅近接のための再開発工事完了により商業集積の重心が小田急線付近に移動すると同時に鉄道利用者の通行量の激減が推定され、この地区の商店街にとり死活問題となることが必至であった。(再開発実施後による通行量は、1979年23,551人から1982年に7,690人に激減した)(浜、福岡2000)。対策として、両駅近接のための再開発と並行して旧原町田駅地区の斜陽化防止再開発計画を行った。

その概要として旧駅舎跡にターミナルプラザ(商業棟・駐車場・バスターミナル)、旧駅舎付近への横浜線改札口設置、それに公共文化施設として図書館施設とホテルの複合施設、旧原町田駅地区の斜陽化対策として、1983年に若者に人気の店舗をキーテナントとし開業された。この方策が功を奏し、開業直後の同地点における通行量は24,555人に回復した。

5. その後の商業環境変化と経緯

町田市における中心市街地活性化事例は、まさに高度成長期における一成功といえる。しかし高度成長以降のバブル経済崩壊、日本全体に、20年間の経済停滞を経て少子高齢化社会に入った。

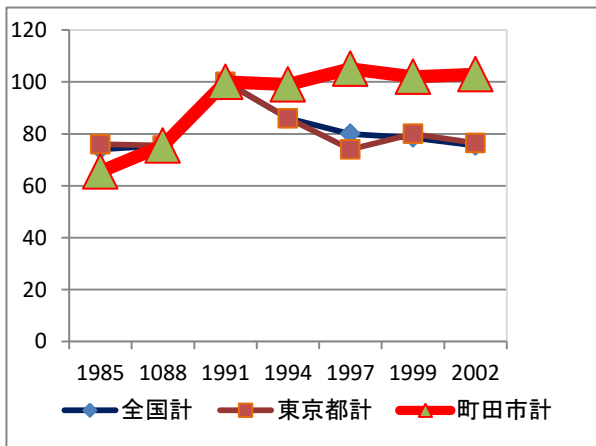


図4 商業販売増加額変化推移 (1991=100) 出所:町田商工会議所

町田市の商業を概観すると図4に示されるように、商業販売額実績において、全国、東京都全域が、減少傾向に対して、町田市域では減少せず、ほぼ横滑り状態で堅調を保った。

しかし、近年、年間小売販売額も減少(図5参照)傾向が見え始めた。

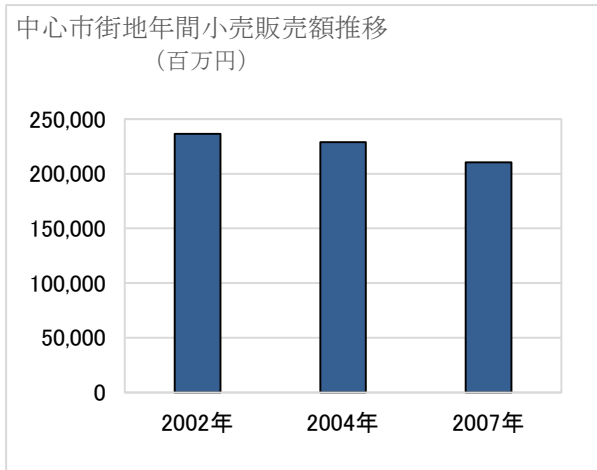


図5 町田中心市街地年間商業売上高推移 出所:東京都商業統計

商業集積を誇った原町田地区にも、経済不況、消費者行動の変化から、若者向け複合商業施設などの開店、旧百貨店などの業務転換、また飲食店舗の増加により若者層への対応シフトが進んだ。

しかし、商業都市として優位状態から、近隣にショッピングセンター、総合スーパー(GMS)などの開設展開が相次ぎ、商業集積地の共食い状態となり、優位に陰りが見えてきた。

原町田地区の来街状況で、平日の町田駅の駅乗降者数と駅付近の歩行者通行量の推移を見比べると、2000年前後からかい離が見られる。

乗降者数は依然上昇傾向にあるが、通行歩行者が減少している。要因としては、商業業態または街区の魅力の低下、二次交通である自家用車、バスなどによる来街者の減少現象などが推測される。

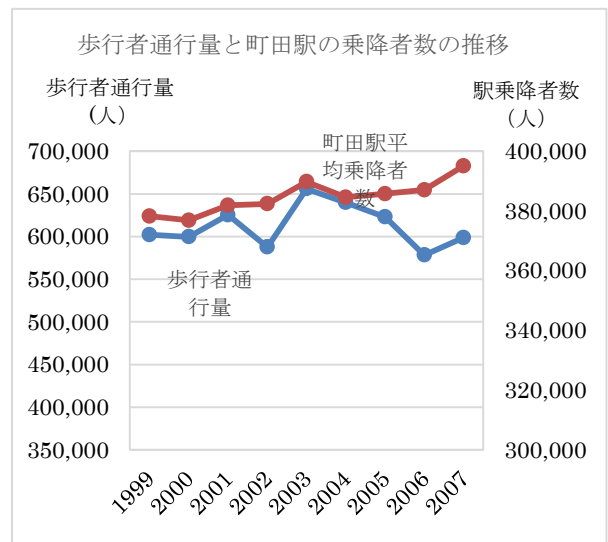


図6 駅付近歩行者通行量と駅乗降者数の推移 出所:町田市

商業拠点町田へのトリップ発生集中量分布

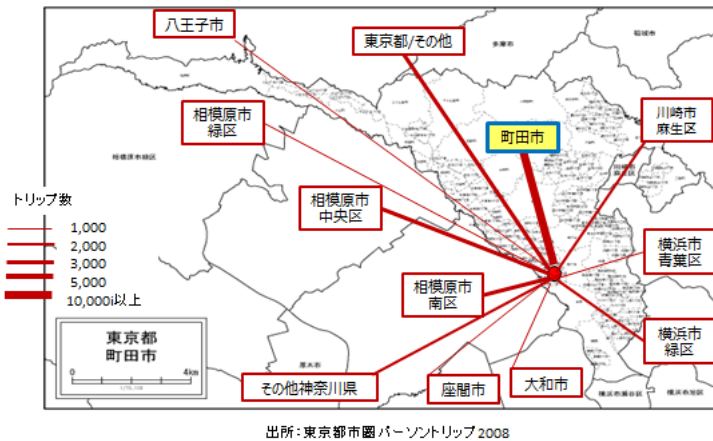


図7、町田駅前地区へのトリップ分布傾向

また、来街者の地域分布を、東京都市圏パーソントリップ(2008年)データより調査結果し、地区に集まりトリップ数は買い物、通勤、通学などすべてを含む傾向を示す。

東京都・神奈川県境に立地する町田駅周辺商業地区への来街者は、他の多摩地域の商業地域と大きく異なる傾向がある。周辺を神奈川県(相模原市、横浜市北部、川崎市北部など)に隣接し、それらの地域からの来街者が多い。

その誘因は、周辺近隣地区より商業集積密度が高い、鉄道結節点、飲食関連店の集積などによる賑わいから若者たちの集客が高いことにある。

しかし近年、この優位性に陰りが見られ、地域の小売販売額は東京都商業統計によると2002年2365億円超から2007年2103億円超に約12%減少の傾向から、町田駅周辺商業地区は新たな転換期を迎えていると考えられる。その理由としては、

- ・周辺地域の商業施設・ショッピングセンター新設と競合
- ・少子高齢化による消費者人口減
- ・インターネットによる小売販売への移行(図8参照)

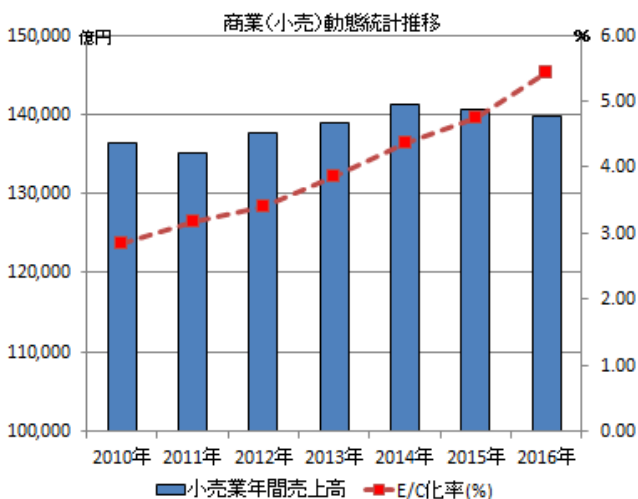


図8、全国小売動態と電子商取引化(E/C)比の推移  
出所：商業動態統計(2017年)

上記三要素以外にも、駅前商業地区に対する成熟化社会に向けての都市機能における課題について考察を進める。

### 5. これからの成熟社会に向けての再考要素

少子高齢化社会を迎えて、商業地域における、商業活力の低下は不可避である。

中心市街地における収縮要因としては、

- 社会構造の変化
  - ・社会人口収縮
  - ・少子高齢化でライフスタイルの対応
  - ・商店街の後継者不足
  - ・商業床の地価負担力
- 商業環境
  - ・地域・周辺における大型店・ショッピングセンターなどの展開による商業競合の激化
  - ・隣接・近接都市間(駅前)の商業集積競争化
  - ・商店街の陳腐化・老朽化
  - ・消費指向の変化
    - 大量消費から教養娯楽サービスへの質的变化

### ●都市構造

- ・街の魅力・個性の相対的減衰
- ・交通アクセス
- ・街路構造環境
  - 広場、歩行空間、景観、安全、バリアフリー
- ・施設集積
  - 商業、業務、文化、公共、福祉などのバランス

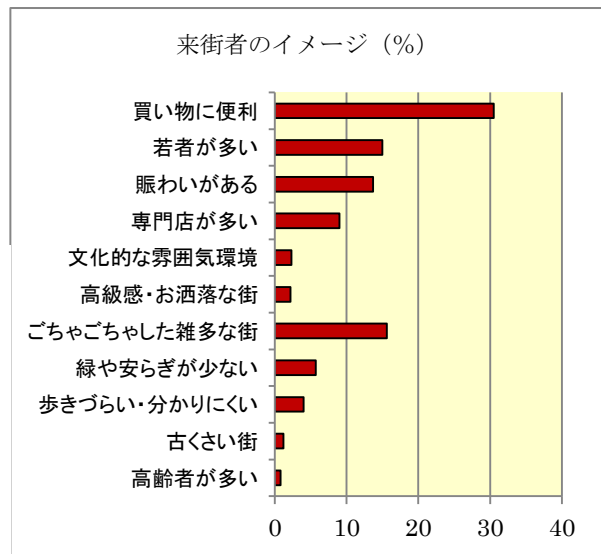


図9 町田中心市街地のイメージ調査  
出所：町田商工会議所 2007

原町田地区のこのような商業的減衰は人口収縮傾向という要因と隣接・近接のショッピング・モールなど商業施設開発による競合優位性の低下と新興他地区との対比において市街地の相対的な魅力の減衰も一因あると考えられる。駅乗降者数と歩行通行量のかい離の大きな要因として原

町田地区の魅力の相対的低下によると推察される。

来街者の原町田地区のイメージに対して注目、ここに2007年に原町田地区におけるイメージ調査(2007年)休日・平日にわたる調査がある。その結果を、図8に表す。この結果から、若者に人気があり、活気のある街であるという印象がある一方、文化的でハイセンスに欠き、街路などの歩みにくさ、緑が少なく・安らぎ・癒される箇所が少ない。

広い層のファミリーへの対応が商業的にも、街の構造からも課題があることがうかがえる。これは若者重視した渋谷などの繁華街でも同じような傾向にある。

この結果から原町田地区の都市構造視点から課題を検証する。

## 7. 課題まとめ

そこで原町田地区の都市機能としての魅力度・イメージについて視点を移す。

原町田地区におけるイメージ調査の結果から、若者に人気があり、活気のある街であるという印象がある一方、文化的でハイセンスに欠け、街路などの歩みにくさ、緑が少なく・安らぎ・癒される箇所が少ない、広い層のファミリーへの対応が商業的にも、街の構造からも課題があることがうかがえる。これは若者重視した他の繁華街でも同じような状況である。

原町田地区以外にも共通する課題であるが、ここでは原町田地区における事例として想定考察する。

- ・「商業拠点」である中心市街地において、商業機能の比重は低下する傾向にある
- ・商業集積重視から、文化・公共・生活などにも配慮し、快適で健康的な「街歩き」が楽しめる最適な市街地再々整備が必要とされている。
- ・新時代に商業集積だけでなく向けハード面のみならず都市の統合的視点により社会的対応と持続的可能な都市開発・エリア運営の革新的戦略が施策企画、自治体、商業事業者、住民などに求められる。

商業中心市街地の再整備のためのポイントは、

### ① 商業環境

商業環境と調和した空間構成の検討  
幼児から年配者まで過ごせる商業空間環境の促進  
生活型ショップの起業塾・後継者育成  
多様な商業環境 大店舗と個人店の共存  
不動産所有者とショップ運営分離による経営革新

### ② 都市・街区の構造

安全・安心で休まる街路構成・景観  
快適な回遊アクセス環境整備  
歩行空間の充実  
歩きやすい街路整備・バリアフリーの促進  
居心地の良い街  
ランドマーク・シンボルの演出  
街路植栽(みどりの演出)、  
景観阻害要素の排除  
街区案内表示サインなど回遊拠点整備  
土地利用の適切誘導、リロケーション調整

まち情報発信(インターネット案内情報含む)  
歩車分離・外辺駐車場整備

### ③ 交通インフラ

駅と街のスムーズ接続アクセス、歩車分離  
ペDESTリアンデッキ・バリアフリー(上下歩行)の整備  
高齢者・障害者・子連れ家族に優しいのバリアフリー  
駅前広場・周辺整備(端末交通とのスムーズな接続)  
外国人にも分かり易いアクセス整備と案内表示  
地域内回遊シャトルバス・外辺駐車場とリンク

## 参考文献

- 1) 大下勝正(1992):『町田市は変わった』、朝日新聞社、
- 2) 町田市(1981):『町田の歴史をたどる』町田市、
- 3) 町田市(1998):『町田市中心市街地活性化事業計画』町田市
- 4) 町田市(2009):『町田市商業集積地来街者意向調査報告書』
- 5) 浜俊彦・福岡峻治(2000):『町田市中心市街地再開発事業の実施過程』『総合都市研究』71巻 PP33-52 東京都立大学 都市研究センター2000
- 6) 宇沢弘文(1974):『自動車の社会的費用』、岩波新書 2014
- 7) 新井良雄(2005):『情報化社会とサイバースペースの地理学』、『人文地理』第57巻第1号 PP44-67
- 8) 新雅史(2012):『商店街はなぜ減るのか』、光文社新書 2015
- 9) 矢作弘(2014):『縮小都市の挑戦』 岩波書店 2014