

住宅産業新聞連載 街づくりのための 11 のヒント
～④いつも行くのはイオン～

2023.4.25
麗澤大学教授 宗健

「いい部屋ネット街の住みこちランキング」の分析結果等を踏まえて街づくりのためのポイントを解説する連載。第 4 回目は、郊外・地方のクルマ中心の生活スタイルのなかでの大型ショッピングセンターの位置づけについて考えてみたい。

都市部でクルマを持たない生活をしているとイオンのような大型ショッピングセンターはあまり身近なものではないかもしれないが、クルマを良く使う郊外・地方では、大型ショッピングセンターは日常的によく訪れる場所だろう。

その背景には、1970 年代以降の急激な自動車の普及と商店街の衰退があり、郊外や地方では大型ショッピングセンターが買い物だけではなく遊びに行く場、特に用がなくても立ち寄る場として、昔の商店街のような人が集まる場として機能しているようだ。

そして、全国に展開しているイオン、中四国・九州のゆめタウン、中四国のフジグラン、北関東のピバモール、関東のアリオ、東海のアピタといった商業施設がある街の生活利便性の評価は、無い街よりも高くなっており、自治体単位の人口増加率と生活利便性の関係を見ても、かなり強い正の相関関係がある。

一方で、大型ショッピングセンターについては地域の商店街を衰退に追い込んだという批判的な見方もあるようだが、商店街が衰退した空白にショッピングセンターが進出して、地域の生活を支えてきた、という見方もある。

実際、一般社団法人日本ショッピングセンター協会が公表しているデータを集計してみると、店舗面積 1 万平方メートル以上のショッピングセンターのうち 1990 年以降に開業した施設が施設数で 79.5%、面積ベースでは 83%を、2000 年以降に開業したものに限定すると施設数で 51.1%、面積ベースで 59.1%を占めている。

自動車の普及状況を見ると、1966 年には全国で 228 万台しかなかった乗用車が、わずか 6 年後の 1972 年には 1091 万台となり、さらに 7 年後の 1979 年には 2140 万台と急激に普及したことで、1980 年代以降、地方の駅前商店街は一気に衰退していった。

一方で、都市部では地下鉄の整備が進められ、1960 年時点では銀座線と丸の内線しかなかった東京の地下鉄も 1960 年代に日比谷線、都営浅草線、東西線、千代田線、都営三田線が、1970 年代に有楽町線、半蔵門線、都営新宿線が、1980 年代に南北線と都営大江戸線が開通している。

地方都市でも 1971 年に札幌、1972 年に横浜、1977 年に神戸、1981 年に京都と福岡、1987 年に仙台と地下鉄が開通している。このように地下鉄の歴史は意外と浅く、首都圏では今なお新線の工事が続けられている。

こうした郊外や地方での急激な自動車の普及と、都市部での地下鉄整備という全く異なる二つのベクトルの政策が同時に実行されたことで、歩いて暮らす生活様式が残った都市部と、地方・郊外でのクルマ中心の生活様式に日本社会は大きく分断されたとも言えよう。

都市中心部に暮らす人々にとってはなじみの薄い大型ショッピングセンターだが、地方では半径 10km 以上の商圈を持つショッピングセンターが、昔の商店街のような機能を果たしており、こうした生活様式は、実はここ 20～30 年で形成されたものだ。郊外や地方では、いつも行くのはイオン、が普通なのだ。