

東京湾臨海部における環境形成に関する研究 -商業施設の立地特性について-

日大生産工(院) ○堤 和樹 日大生産工 宮崎 隆昌 日大生産工(PD) 中澤 公伯

1. 研究背景と目的

近年の産業構造の変革以降、都市機能の溢れ出し、経済活動、市民生活の向上などの理由で臨海部の開発が進むなか、モータリゼーションの進展¹⁾と相まって、ショッピングセンター(以下 SC)が臨海部にも数多く立地した。こうした背景の中、2000年6月から施行された大規模小売店舗立地法(立地法)による店舗面積の拡大は、広大な敷地の確保できる臨海部には適していた。そのため、臨海部での SC 立地を増加に拍車をかけた。SC 立地に伴い面積を決める際、立地場所の用途地域による影響が大きく、新しい埋立地は準工業地域が増加している傾向がみられるなか²⁾、SC の立地動向との用途地域の関係性が注目される。

本研究では、海岸線からの距離をもとに SC 面積¹⁾、開設店舗数、駐車場の駐車台数、用途地域による経年的な変化を分析し、経済的背景(Fig.2)を踏まえ、SC の立地動向を考察するものである。

2. 既往研究と本研究の位置付

酒井らは都市の中心部に焦点を合わせ、SC の面積別に立地法施行以前と以後で SC の立地動向を比較した³⁾。また、永富らは準工業地域の容積充足率、ガワ-アン構造より、臨海部における主要幹線道路に隣接する準工業地域は、大規模小売店舗立地する可能性が高いことを指摘している^{4) 5)}。本研究では、東京湾臨海部に立地する SC をケーススタディとし、SC の立地動向の詳細の比較分析を行った。

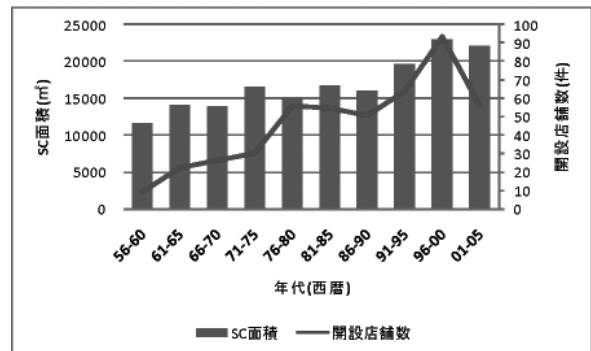


Fig.1 東京/神奈川/千葉における SC 面積と開設店舗数の関係

Fig.2 SC に関する法律と日本の経済

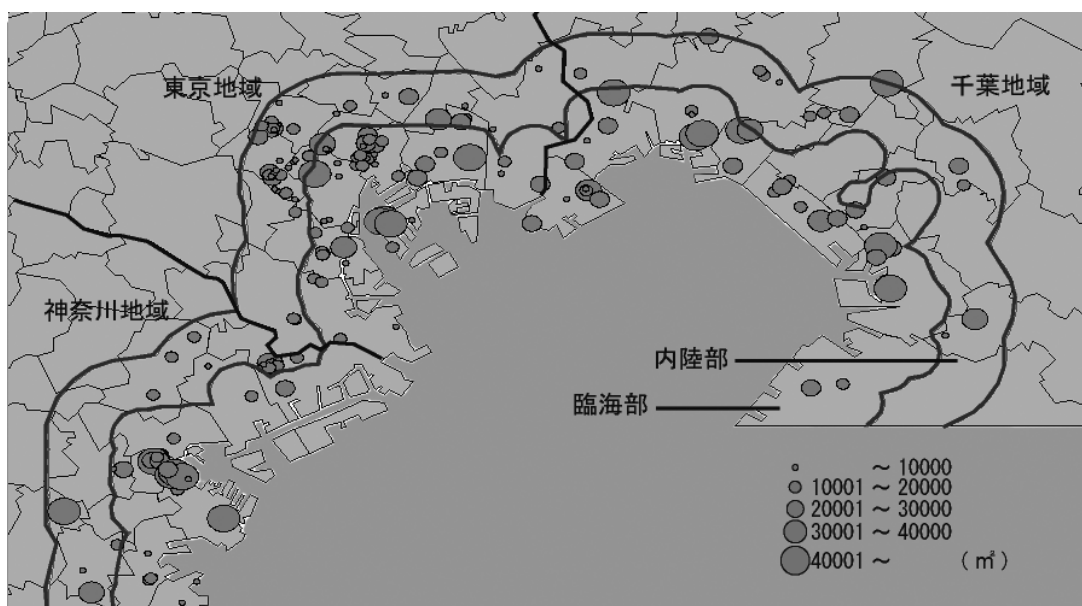
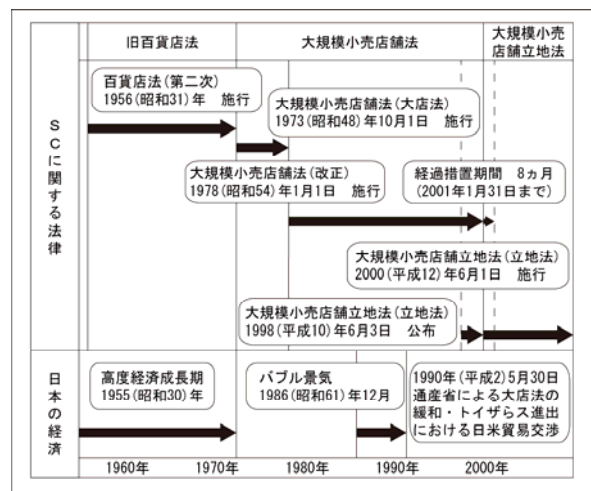


Fig.3 海岸線からの距離と SC 立地、面積の関係

3. 研究方法

3-1. 研究対象領域

研究対象領域として、東京湾臨海部を取り上げる。京浜工業地帯と京葉工業地域を含む神奈川県横浜市八景島付近から千葉縣市原市まで、海岸線奥行き方向には海岸線から 6km とする。更に東京湾沿岸域を東京地域、神奈川地域、千葉地域に区分した。それぞれの特徴が違う立地での比較・検討は、SC のポテンシャルを詳細に知る上で妥当だと言える。なお、海岸線から 6km までを沿岸域とし、海岸線から 2km までを臨海部と定義⁶⁾し、沿岸域の空間特性を考慮し分析を行う。

3-2. 使用データ

研究対象 SC は、SC 協会⁷⁾が定めた SC⁷⁾のうち、1965 年～2005 年までに開設した SC218 件を用いる。用途地域データとして国土地理院発行の数値地図情報 100m×100m メッシュを使用する。

3-3. 分析方法

5、6 章では、GIS を用いて、対象 SC を経年ごとに地図上にプロットする。

7 章では、数値地図情報を凡庸ソフトにより、地図上にプロットした SC でオーバーレイを行う。

4. SC の現状

東京都、神奈川県、千葉県に立地し、1956～2005 年までに開設した店舗の SC 面積と店舗数をもって SC の現状として定義した。以下のようにその考察を示す。(Fig.1)

旧百貨店法は店舗の開業、新設・増設の許可がいているものの、はっきりと店舗面積など数値で規制されていたわけではない。そのため 71-75 年時では SC 面積は高くなっている。一方、高度経済成長に伴い開設店舗数は右肩上がりになり、その影響は大店法施行後も続いたとみられる。またその背景には、店舗が郊外へ立地場所を変えたことが挙げられる。81-85 年時以降大店法の影響を受け、開設

店舗数が減少するなか、バブル期に突入すると、出店店舗数が再び増加を見せた。96-00 年時では、89 年 4 月通産省による大店法の緩和の影響を受け、SC 面積が拡大したと考えられる。2000 年以降長引く不況の影響を受け SC 面積、開設店舗数ともに低下したと考察できる。

5. 経年変化による SC 開設数と SC 面積の関係

臨海部に立地する SC の立地動向を考察するため、ここでは、臨海部、内陸部をもとに地域ごとに SC の経年的開設店舗数と SC 面積の比較・検証を行う。
・千葉—開設出店数は、臨海部の方が多く、内陸部では開設がない時期も目立つ。1981 年に開設した Tokyo-bay ららばーとの SC 面積が大きく、データにバラつきを見せている。76-80 年以降は、臨海部で SC 面積が一律高まっている。01-05 年が SC 面積の高まりが顕著である。臨海部の開設店舗数において、76-80 年に入り一回目の増加を見せ、96-00 年で二回目の増加を見せている。しかし、その後急激な低下が見て取れる。(Fig.3) (Tab.1)

・東京—90 年前半まで臨海・内陸部ともに SC 面積は低い。その後も内陸部では変化がないが、臨海部では 96-00 年に SC 面積の拡大が顕著に見られる。内陸部は、76-80 年時の開設店舗数の増加が顕著に見てとれる。一律して、東京地域では、千葉・神奈川に比べ全体的に SC 面積が低いのが特徴的である。90 年代に入り、臨海部では開設店舗数の増加が顕著である。

・神奈川—内陸部の SC 面積は、56-60 年時にもっとも高く、その後は、すべての年で 56-60 年時を下回っている。千葉県内陸部同様一律 5 店舗を下回っている。臨海部では、71-75 から 76-80 年にかけて、店舗数の増加が顕著である。91-95 年時以降 SC 面積は高い数値を保っているものの、96-00 から 01-05 年では臨海・内陸部ともに SC 面積、開設店舗数の低下が顕著に見られる。

Table1 SC 面積(m²)・開設店舗数・駐車台数

	年代	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-95	96-00	01-05
千葉(臨海部)	平均SC面積	0	9,642	7,551	6,330	22,499	48,128	29,023	30,480	23,459	46,855
	店舗数	0	2	1	2	6	5	5	5	11	4
	平均駐車台数	0	957	100	375	790	2008	1249	814	1193	2082
千葉(内陸部)	平均SC面積	0	0	5811	8,248	20,026	5,000	0	22,655	12,860	24,974
	店舗数	0	0	1	3	2	1	0	3	1	4
	平均駐車台数	0	0	75	86	797	285	0	1200	1303	1319
東京(臨海部)	平均SC面積	11,045	14,595	9,622	9,568	7,063	10,514	7,556	12,882	33,438	17,822
	店舗数	6	8	4	4	2	7	4	5	11	15
	平均駐車台数	55	425	185	79	16	246	111	1209	643	1153
東京(内陸部)	平均SC面積	2,798	16,436	16,187	12,111	10,509	6,509	11,573	13,585	10,643	12,903
	店舗数	2	6	2	5	13	4	4	4	6	5
	平均駐車台数	0	190	91	452	160	136	176	495	186	306
神奈川(臨海部)	平均SC面積	0	23,461	7,473	116,464	22,261	8,792	18,491	43,600	32,584	110,72
	店舗数	0	2	2	1	5	4	4	2	6	2
	平均駐車台数	0	1000	36	550	520	34	982	745	990	163
神奈川(内陸部)	平均SC面積	31,797	0	0	0	17,374	11,000	11,983	18,930	19,849	110,45
	店舗数	1	0	0	0	4	1	3	1	4	2
	平均駐車台数	400	0	0	0	393	706	377	808	894	339

6. 経年変化による SC の駐車台数の関係

車の普及は SC に商圈の拡大という影響をもたらした。商品特に買回り品を購入するために車で SC 来店が増えている。そのことを背景に駐車場の駐車台数から見る SC の立地動向を分析・検討を行う。(Tab.1)

・千葉—臨海部では、年代ごとに駐車台数にバラつきが見える。01-05 年が高い数値を占めている。内陸部では、90 年まで低いものの、91 年以降は、平均して数値が高い。

・東京—他の地域に比べ、東京は臨海・内陸部ともに数値が低い。90 年代に入り、臨海部は増加が顕著に見られる。一方内陸部は依然として、500 台を下回っている。

・神奈川—臨海部では 86-90 年以降高い数値ではあるが、01-05 年で低い数値になっている。内陸部では、500 台を上下しているが、臨海部同様 01-05 年以降で低い数値になっている。

7. 用途地域による SC の立地動向

用途地域ごとの SC の立地数と SC 面積から、臨海部においての SC の立地動向を分析・検討を行う。

7-1.用途地域と立地 SC 数の関係(Tab.2)

・千葉—臨海部では全年を通して商業地域の割合が高い。96-00 年では、準工業地域の割合が高く、全年を通して住宅地域と並んで、商業地域の次に高い割合を示している。内陸部では住宅地域に割合が高い。工業地域にも SC の立地が存在する。

・東京—臨海・内陸部ともに商業地域に立地する割合が高く、次いで住宅地域に立地する傾向が高い。臨海部では 96-00 年に準工業地域の割合が著しく高く、それ以降も準工業地域の割合が高い。また他の地域と違い市街化調整区域にも SC の立地がみられる。内陸部では他の地域と比べ商業地域の割合が著しく高い。

・神奈川—臨海・内陸部ともに商業地域の割合が高く、他の地域に比べて、住宅地域が低いのが特徴である。96-00 年では、臨海部では工業地域の割合が高い。

7-2.用途地域と SC 面積の関係(Tab.3)

・千葉—臨海・内陸部ともに工業系地域の面積が大きい傾向にある。臨海部は平均的に商業地域の面積が大きい。面積の最も高い SC は、臨海部では近隣商業地域に立地しており、次いで工業地域である。内陸部では商業地域であり、次いで工業地域である。

・東京—商業地域に立地する SC の面積が大きい、臨海部では他の地域くらべ、年ごとにバラつきがみられる一方で、内陸部では、一律して高い。面積の最も高い SC は、臨海部では商業用地に立地しており、次いで準工業地域に立地している。内陸

Table2 用途地域と立地 SC 数の関係

		56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-95	96-00	01-05	合計
千葉(臨海部)	住居地域	0	0	1	1	1	2	0	1	0	0	6
	近隣商業地域	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	5
	商業地域	0	2	1	3	2	1	1	4	4	3	20
	準工業地域	0	0	0	0	0	0	2	0	4	0	6
	工業地域	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	市街化調整区域	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	3
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
千葉(内陸部)	住居地域	0	0	1	2	1	1	0	1	0	0	6
	近隣商業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	商業地域	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	準工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
	市街化調整区域	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	5
東京(臨海部)	住居地域	0	2	0	1	0	3	1	2	1	3	13
	近隣商業地域	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	6
	商業地域	4	6	3	3	2	1	3	1	3	6	32
	準工業地域	0	0	0	0	0	1	0	1	5	3	10
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市街化調整区域	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	4
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東京(内陸部)	住居地域	1	0	0	1	4	2	2	1	0	1	12
	近隣商業地域	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
	商業地域	1	6	2	4	9	1	2	1	4	4	34
	準工業地域	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	3
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市街化調整区域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
神奈川(臨海部)	住居地域	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	5
	近隣商業地域	0	1	0	0	0	2	3	0	0	1	7
	商業地域	0	1	2	1	4	0	0	1	2	0	11
	準工業地域	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
	市街化調整区域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
神奈川(内陸部)	住居地域	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
	近隣商業地域	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	商業地域	1	0	0	0	1	0	2	1	0	2	7
	準工業地域	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	市街化調整区域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	データ範囲外	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2

Table3 用途地域と SC 面積の関係

年代	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-95	96-00	01-05
千葉(臨海部)	住居地域	0	0	7551	3243	10000	3273	0	9977	0
	近隣商業地域	0	0	0	0	22277	34086	38038	0	29831
	商業地域	0	9642	0	9416	20321	100000	27000	35666	22634
	準工業地域	0	0	0	0	0	0	2426	0	22642
	工業地域	0	0	0	0	0	0	62947	0	0
	市街化調整区域	0	0	0	0	41766	0	12272	0	23060
	データ範囲外	0	0	5811	5600	11900	5000	0	11900	0
千葉(内陸部)	住居地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	近隣商業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	商業地域	0	0	0	0	28252	0	0	0	0
	準工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	17364	11317
	市街化調整区域	0	0	0	0	13544	0	0	0	0
	データ範囲外	0	0	3955	0	8600	0	6302	10700	8806
東京(臨海部)	住居地域	5170	0	0	0	0	17413	0	0	22250
	近隣商業地域	13883	18142	6246	9891	7063	11624	6507	11500	43066
	商業地域	0	0	0	0	0	8247	0	19000	35564
	準工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市街化調整区域	0	0	19782	0	0	0	0	16300	15150
	データ範囲外	2500	0	0	0	8402	8008	4522	3696	4700
東京(内陸部)	住居地域	2500	0	0	0	0	0	0	0	19187
	近隣商業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	商業地域	3090	19436	16181	13038	11620	10041	19097	11266	8919
	準工業地域	0	0	0	0	0	6949	0	0	14092
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市街化調整区域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	データ範囲外	0	0	0	0	0	7331	4822	13200	11264
神奈川(臨海部)	住居地域	0	21430	0	0	0	10254	23114	0	15764
	近隣商業地域	0	21492	7473	116464	22531	0	0	74000	61021
	商業地域	0	0	0	0	21181	0	0	0	0
	準工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	20734
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市街化調整区域	0	0	0	0	0	0	0	0	8380
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	0	9511
神奈川(内陸部)	住居地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	近隣商業地域	0	0	0	0	0	11000	0	0	0
	商業地域	31797	0	0	0	14926	0	13224	18930	11045
	準工業地域	0	0	0	0	24434	0	9500	0	0
	工業地域	0	0	0	0	0	0	0	0	14375
	市街化調整区域	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	データ範囲外	0	0	0	0	0	0	0	0	0

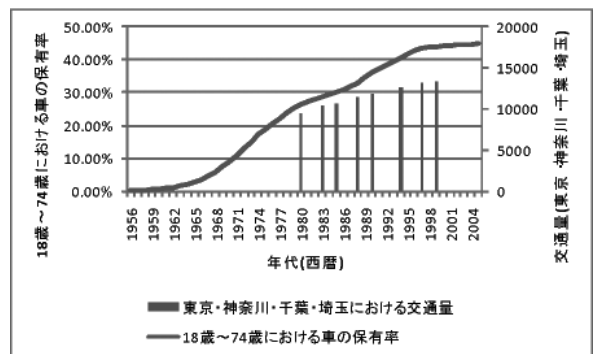


Fig.4 一人あたりの車の保有量と交通量

部では、近隣商業地域であり、次いで商業地域である。

・神奈川—臨海・内陸部ともに商業地域の面積が大きい。臨海部において工業地域に立地する SC の面積は低くはないが、商業地域に立地する SC の面積の方が著しく高い。面積の最も高い SC は、臨海部では、商業地域であり、内陸部では、準工業地域、次いで商業地域である。

8. 考察

・千葉—昭和 30 年代、京葉工業地域造成計画が立案されると、千葉県臨海部では工業地としての需要が高まった。そのため、高度経済成長期の終わる 70 年前半まで、SC の需要が低かったと考えられる。その後、工業開発によって人口は増え、70 年後半から東京ディズニーランドやスキードームザウスなどのアメニティ施設が開発⁸⁾されるようになってきた。それにともない、SC も 70 年後半から SC 面積・出店店舗数が増加したと考えられる。90 年前半に弾けたバブルにより 90 年後半は、臨海・内陸部ともに SC 面積が縮小したとみてとれる。その後の立地法の施行により、臨海・内陸部ともに再び SC 面積の拡大が見てとれる。90 年以降の車の重要率の高まりは、臨海・内陸部ともに駐車台数を高める要因になっていると考えられる。(Fig.4) また、01-05 年の SC 面積の拡大に伴い駐車台数の増加に繋がっている。一方で、高度経済成長期に立地された工場跡地への SC 開発が 86-90 年以降進められたと考えられる。

・東京—50 年代後半には臨海部にすでに SC があり、他の地域に比べ出店数は多い、しかしその時点では、内陸部に比べ面積は小さく需要は低い。80 年代に入り、国際化・情報化の進展は、東京への人口・産業の一点集中を招き深刻な問題となった。そのため、臨海部を 7 番目の都市とする「第二次東京都長期計画」に基づき幾つかの開発⁹⁾が 80 年代後半から計画された。このことを背景に、多心型都市構造への転換を進められると、都市の核としての面を持つ SC の開発も進められ、SC 面積及び店舗数も増加がみられる。また、90 年代に入り、臨海部での工場の移転は SC に開設店舗数・SC 面積を増加させた。東京において駐車台数が低い理由として、鉄道による交通機関の充実と SC 周辺のパーキングエリアとの提携利用が考えられる。

・神奈川—古くから貿易が盛んだった神奈川臨海部は、SC としての需要が 56-60 年時から増加した。バブル期に入ると臨海部での SC 面積は拡大していった。東京の一点集中を防ぐための多角的都市の考え方は、新しい横浜のウォーターフロントをつくり出す「みなとみらい 21 計画」や「大さん橋ふ頭再整備事業」として神奈川臨海部での計画¹⁰⁾がすすめられた。このため、90 年代に入り SC 開発が進められ、同時に道路整備がおこなわれ駐車場の増加につながった。ところが、バブルの崩壊による長引く景気の低迷、地価の大幅な下落、オフィス需要の減退などが事業者の進出意欲や地権者の開発への意欲に深刻な影響をもたらし、01-05 年の SC 開発縮小をもたらしたと考えられる。

9. まとめ

以上本報告では、SC 面積、開設店舗数、駐車台数、用途地域の角度から SC の立地動向を把握・検討し、臨海部と SC 立地の関係を検証した。本稿で得られた知見を以下にまとめる。

・臨海部での SC 開発は各地域の臨海部開発に連動し、開発が行われている。しかし、地域によっては近年の景気低迷の影響を強く受け、開発の伸び悩むところがある。

・神奈川、千葉地域において車の需要と SC 面積の高まりに伴い、臨海部での駐車台数が増加している。

・巨大な敷地を占有していた工場の移転は、SC の立地場所としては有効であり、臨海部での SC 面積の拡大の要因の一つとしてとらえることができる。

【補足】

・共用通路を含み、SC 内の物品販売業、飲食業、サービス業等すべての売場に供している面積をいい、同一敷地内にあって SC 来店客が利用可能な公共性の強い諸施設の面積も含む。但し、ホテル・駐車場・バックヤードは含まない。

・(社)日本ショッピングセンター協会:1973 年 4 月設立

【参考文献】

- (1) 堤清二、水野誠一、安森健、渡邊紀政征、後藤芳雄、松尾俊之、堤猶二、林野宏、井戸和男、高丘季昭：生活総合産業論—消費社会への接近感覚、リポート、p.86-87、1992.12
- (2) 中沢公伯：大都市沿岸域における環境評価方法に関する基礎的研究、pp.175、1998
- (3) 酒井辰徳、兼田敏之：GIS を用いた大規模小売店立地法前後における大店舗の立地動向分析、日本建築学会大会学術講演梗概集、pp.823-824、2007 年 8 月
- (4) 永富太一、幸健太郎、才木淳、進正人、小林祐司、佐藤誠治：主要幹線道路における準工業用地の土地利用特性に関する研究(その 1)-容積充足率による路線の特徴把握-、日本建築学会九州支部研究報告、第 47 号、pp.429-432、2008 年 3 月
- (5) 進正人、永富太一、幸健太郎、才木淳、小林祐司、佐藤誠治：主要幹線道路における準工業用地の土地利用特性に関する研究(その 2)-建物用途構成比及び隣接用途地域による路線の特徴把握-、日本建築学会九州支部研究報告、第 47 号、pp.433-436、2008 年 3 月
- (6) 宮崎隆昌、中沢公伯：東京湾臨海部における土地利用の相対的把握と分析システムの構築、日本建築学会技術報告集、第 9 号、pp.213-218、1999
- (7) 全国都道府県別 SC 一覧(2007 年 12 月末までにオープンした SC に限る)、pp.6-9、2008
- (8) 千葉情報館：房総の歴史-高度経済成長期・平成の千葉-
- (9) 東京都港湾局：まちづくり推進計画-これまでの経緯-
- (10) 横浜市：横浜港の歴史-コンテナ時代～現在-
- (11) 総務省統計局：車種別保有自動車数(昭和 11 年度～平成 16 年度)、2008 年 10 月 1 日