HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	空洞化は小売業だけの問題ではない　コミュニティが消えないよう生命線を残す
Author(s)	高井, 哲彦
Citation	クオリティ, 47(7), 180-181
Issue Date	2012-07
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/52763
Rights	クォリティ2012年7月号pp.180-181 に掲載
Type	column
File Information	quarity_Jul2012_takai.pdf

Instructions for use

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

中心市街地の衰退が地域を滅ぼす

提言

空洞化は小売業だけの問題ではない コミュニティが消えないよう生命線を残す

北海道大学
大学院経済学研究科　准教授
高井　哲彦 氏

1966年東京都三鷹市生まれ。東京学芸大学付属高等学校卒、90年慶應義塾大学経済学部卒、同大学院経済学研究科修士課程修了、国立パリ社会科学高等研究院博士課程修了。パリ、ニューヨーク、ロンドン計13年を経て、99年より現職。01～02年欧州経営大学院(フランス／シンガポール)客員研究員、06年より北海道商工業振興審議員等を歴任。

フランスとの対比

小売業界におけるまちづくりの状況についてフランスと日本を比較すると、当初かなり似通っている部分がありました。大規模小売店舗を規制し中小小売業者を保護するため、日本では１９７４年に「大規模小売店舗法」（大店法）が、フランスでは１９７３年に「ロワイエ法」がそれぞれ制定されました。大型店と中小店の調整という意味では日本とフランスは背景と出発点を共有していたといえます。

しかし、その後大きな差異が生じます。フランスはその後１９９６年、さらに「ラファラン法」が制定され規制が強化されます。しかし、カルフール等、２５００㎡超の「ハイパーマーケット」が海外にまで進出しつつも、地元の古き良き市場であるマルシェや商店街も活性を保っており、両極端の業態が並存しています。

逆に日本は、２０００年にまちづくり３法に発展解消する形で、大店法を事実上廃止。郊外大型店が成長する一方、駅前商店街がシャッター街になってしまう事例が増えました。そのため、大型店舗に中小小売業がつぶされるという部分が強調され、大型店をどうにか規制しなければいけないと、様々な議論が提起されてきました。

しかし現在、事態は思わぬ形で悪化し、新たな状況が生じています。その大型店舗自体が北海道に見切りをつけて撤退してしまい、生鮮食料品を買う場所がなくなってしまいました。そのため「買い物難民」など、コミュニティ全体に大きな被害が広がり始めているのです。

具体的には、岩見沢市や苫小牧市の駅前がシャッター街になり、さらに中核都市である旭川市ですら大型店舗が撤退し始めています。街の顔ともいえる駅前で空洞化が起きるという惨状はますます悪化しています。

北海道のまちの特殊性は、札幌のような都会と、地方中核都市、そして過疎地域の全てが混在していて、全国のあらゆる都市モデルがひとつのエリアに集中しているという点です。また、商圏の広域化が進んでいるため、市単位でなくゾーンで考えないと、意味がなくなってきています。そのため空洞化についても、一律の解決策はないと思います。

大型店同士の連携

これまでも成功事例集は数々発表されてきました。しかし、成功例には特殊要因があって、どの地域にも当てはまるというわけではないという現実を、今では誰もが実感しています。例えば帯広は横丁が活発ですが、じゃあ帯広が成功したから他都市でも横丁をやれば成功する、とはならないのです。頭を抱えたまま、担い手の高齢化と店舗の撤退がジリジリ進行することが根本的な問題となっています。

ただ、何も対応策がないわけではありません。たとえば、イギリスでは商店街に不動産業者など、別業態のプレイヤーも参加し始めています。医療機関や老人ホーム、マンションや学習塾・保育園等を併設するのは、少子高齢化に即した良案だと思いますね。

もうひとつ、商店街のコア施設として大型店を誘致して、大型店と小型店とを連携させ共存させていくというもの。カリフォルニアに事例がありますが、店舗のオープン設計も必要となります。買い物歩きを大型店内のみで完結させず、地元の小型店への回遊をも促す一方、商店街も敷地・駐車場等の低廉確保に協力するという共存共栄策が重要になると思います。

中心市街地の空洞化は小売業だけの問題ではなくコミュニティや消費者の問題であるという視点の転換も生じ始めています。「買い物難民」対策として、身近に店を作ったり、家まで商品を届けたり、家から出かけやすくすることが提案されています。

また、駅前商店街は20世紀鉄道網の産物として半世紀の歴史的役割を終え、空洞化は新しいコミュニティの先触れであるという現実主義的な極論ももはや無視できません。今までは議論されてきていませんが、ロードサイドにできた大型店同士やチェーン式のコンビニ・ファストフード店・専門店等を連携させて、新しい中心市街地に包括的なコミュニティ形成を委ねるという逆転の思考も求められてくるでしょう。

商店街が無くなったからといって、生鮮食料品が買えなくなってコミュニティが消えるということにならないよう、生命線を残す機能をどこに置くか、ロードサイドをどうやって街のにぎわいとして考えるのか、商店街のコミュニティ機能をどこまで移しかえることができるのか。今後考えていくべき重要な点ですね。