

新・定点観測シリーズ(第6回) 東京都市研究／最終回
商業ポテンシャルから見た東京の都心と郊外の変化

執筆：マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

- 流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案／都市・消費・世代に関するマーケティング情報収集と分析
- 現ハイライフ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザーリースタッフ
- 元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか

東京の街は都心・副都心、郊外に関わりなく二つの大きな出来事が同時に進行している。

都心部では新しく出来上がった大型の商業を含む大型複合集客施設に人々が群がり、一方、住宅地として熟成した観のある東京の郊外都市の商店街では、シャッターを閉じる商店や飲食店が続出し、その地域で最大の集客力があつた百貨店が消えてゆく。

半世紀以上にわたる東京都市圏の成長と拡大は、結果として、放射状に広がる近郊鉄道沿いの人口密度が高いものの、それらの間の地域では人口密度が低くなる。すなわち、ヒトデ型あるいは星型の都市が出来上がった。そのヒトデの蠢きが四方八方に広がり東京都市圏は拡大した。

ヒトデ型に広がりちりばめられた都市群は、四半世紀を経て、ある一定の経済力や財政力、人口規模を持つに至っている。しかしその都市群は、人口減少社会の温床となる少子・高齢化の波にのまれながら、また、まだ都心依存という形を残しながらも固まりは始めている。

郊外都市の少子高齢化の進展度合いが、その地の成長や衰退を決定的にする。それは取りも直さず地域生活の基盤となっている商業のポテンシャルのアップ・ダウンとなって顕在化する。

とはいっても、都市生活において、郊外の成長(宅地化による人口増)と都心の成長(経済力の向上と業務の拡大)との強い相関関係は崩れない。かつて都心の問題は郊外で解決するといった図式は、いまは郊外の問題を都心が解決するといった逆の展開をし始めた。私鉄の郊外からの都心乗り入れによって副都心がスルーパス状態になり、都心と副都心、副都心と郊外といった交通ネットワークは大きく変わり、東京の大都市化を支えてきた都心⇄副都心⇄郊外といった都市形成の構図は消えていったようだ。

人口の集中と分散を繰り返してきたこの20年間で拡大した東京は、都心も副都心も郊外も自ら何かを仕掛けなければならぬ事態を迎えている。東京の都市構造を変えてしまったのは何か。今何が起きているのか、何がそこで起こっているのか。地域の商業ポテンシャル変化という視点で、東京の都心と郊外についての課題を探る。(連載6回最終回)

<目次>

商業ポテンシャルから見た東京の都心と郊外の変化

(最終回)

- I ー少子化・高齢化が進展し、崩れた「都心⇄副都心⇄郊外」の都市構図p.2
- II ー「都心⇄副都心⇄郊外」の都市構図を崩した私鉄の都心乗り入れp.6.
- III ー都心・郊外各地の地域の商業ポテンシャルも大きく変化 p.9

執筆者メモ(p.19)

商業ポテンシャルから見た東京の都心と郊外の変化

I 一少子化・高齢化が進展し、崩れた「都心⇔副都心⇔郊外」の都市構図

東京の都心部では、再開発が盛んで新富裕者が居住するようになった一方、老朽化したアパートに住む高齢者や一人暮らしの若者、ネットカフェ難民と呼ばれる貧困層やホームレスが増えている。また郊外の拠点都市では、新都心の造成を始め業務機能の拠点整備や人口増加がみられる反面、やはり老朽化した住宅団地などでは人口減少と急激な高齢化が指摘されるに至っている。

この半世紀の間に、東京という都市は都心からの時間的距離に応じて人口や商業施設が集積(郊外化)していった。高度経済成長の終焉、バブル経済の破綻などを機に、東京都の中での都心と副都心の地域間競争と東京郊外都市間同士の地域間競争が加速しはじめた。

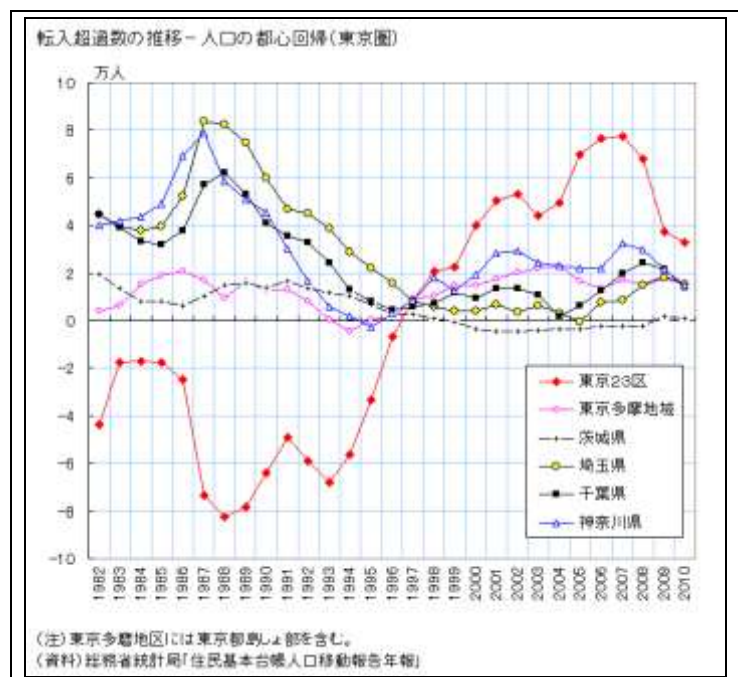
概ね皇居から10km圏内に位置する都心、副都心と呼ばれる地区である東京10キロ圏内は、第二次世界大戦後、高度経済成長期を中心に東京湾沿岸には工業の集積が著しく進行し、日本各地の農村部の余剰労働力を吸収する形で青年労働者(第二次産業労働力が中心)が集まり、臨海部を中心に人口が急増した。そして、高度経済成長前後に、日本全国の販売網から集まる売上(内需)や貿易黒字(外需)が東京に集中するようになり、第三次産業の労働力を吸収して居住地は50キロ圏に及び東京都市圏の人口は激増した。

その東京10～50キロ圏の地域にベッドタウンが形成され、人口規模30万人を超える郊外都市が各地域に誕生している。中には、鳥根県や鳥取県など人口が100万人にも満たない都道府県があるが、東京圏では合併などもあったが、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市などの人口は100万人を超えている。

都心への人口回帰で様変わりした東京大都市圏

その大東京を大きく様変わりさせたのは、1990年代初めに起こったバブル経済とその崩壊の時期で、今までの東京の都市の発展という視点から見ると到底ありえなかった「人口の都心回帰」である。人口の都心回帰現象は、東京、茨城、埼玉、千葉、神奈川の4都県の年間転入超過数(転入数マイナス転出数)の人口移動の推移を見ればよくわかる。

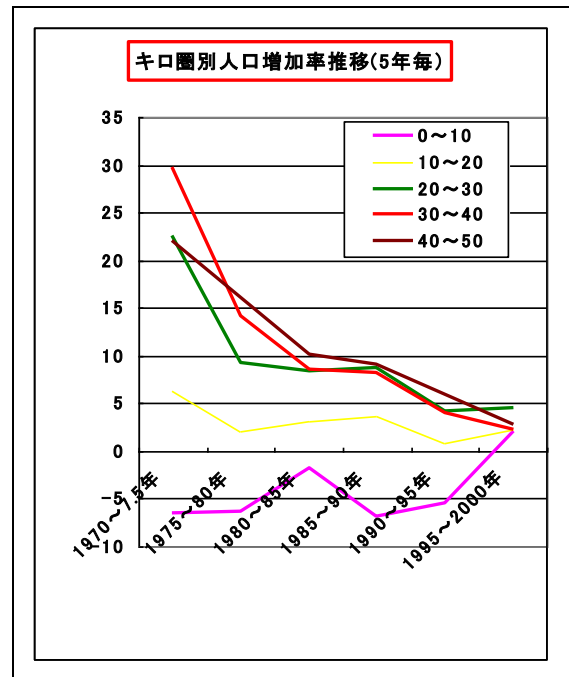
1980年代の後半には、東京都心部の著しい地価高騰に伴って、東京周辺地域の埼玉、千葉、神奈川における住宅開発が進み、人口も多く都心部から周辺地域へと移動していたが、バブル崩壊後の1990年代前半以降に都心部が転出超過から転入超過に大きく転換し、それに伴って、埼玉、千葉といった周辺地域の社会増(転入超過)が大きくダウンしている。都心あるいは臨海部の高層マンションの建築、入居が社会現象として取り上げられることが多くなったのもこうした変化のあらわれである。



2000年代に入っても都心 23 区への転入増は相変わらず高い水準である。リーマンショック後に都心部では高層マンションが次々に建設されるなど都心回帰の傾向はより強まったようだ。

東京の都心部が再開発が盛んで新富裕者が居住するようになった一方、老朽化したアパートに住む高齢者や一人暮らしの若者、ネットカフェ難民と呼ばれる貧困層やホームレスが増えている。

一方、東京の30～50キロ圏上にある八王子、立川、横浜など郊外の拠点都市では、高層マンション建設を始め業務機能の拠点再整備や若干の人口増加がみられる反面、やはり老朽化した住宅団地などでは「人口減少と急激な高齢化」が指摘されるに至っている。



キロ圏	都市名	(東京駅起点)	2010年(国調)	2000年(同)	10年前対比
東京特別区	都心3区	5km	375,008	267,959	39.9
	同上除く特別区	5~10km	8,570,687	7,866,729	8.9
10~20 圏	市川市	15.4km	473,919	448,642	5.6
	川口市	15.8km	500,598	460,027	8.8
	川崎市	18.2km	1,425,512	1,249,905	14.0
20~30 圏	松戸市	21.5km	484,457	464,841	4.2
	武蔵野市	22.5km	138,734	135,746	2.2
	船橋市	23.2km	609,040	550,074	10.7
	調布市	25.8km	223,593	204,759	9.2
	横浜市	28.8km	3,688,773	3,426,651	7.6
	さいたま市浦和地区	24.2km	1,222,434	1,007,569	21.3
さいたま市大宮地区	30.3km	21.3			
30~40 圏	府中市	32.2km	255,506	226,769	12.7
	柏市	32.7km	404,012	327,851	23.2
	立川市	37.5km	179,668	164,709	9.1
	所沢市	39.2km	341,924	330,100	3.6
	千葉市	39.2km	961,749	887,164	8.4
40~50 圏	川越市	39.2km	342,670	330,766	3.6
	町田市	41.1km	426,987	377,494	13.1
	相模原市	42.6km	717,544	605,561	18.5
	八王子市	47.4km	580,053	536,046	8.2

少子化、高齢化、少子高齢化の進展の違いが顕在する東京の郊外都市

東京都市圏の人口増とともに都市圏の地価が高騰し、より安くより広い床面積の住居を求める東京都市圏住民が次第に都市圏辺縁部に拡散し、これに伴い東京都市圏が辺縁部に拡大・偏重し、ドーナツ化現象を引き起こしている。

その中で、20 - 40km 圏内においては副々都心、業務核都市の指定を受け、また新都心と呼ばれるような業務の集積がみられる自治体も点在している。

東京の郊外では 1960 年代に画一的な団地が次々に建設され、また郊外の良い住環境やマイホームを求める動きも背景として、ニュータウンに代表される郊外の宅地化が急速に進行し、東京の都市圏は 50 キロ圏にまで拡大していった。そして、高度経済成長期以降は、劣悪な住環境の都心から、環境もよく住宅の延べ床面積もより広い郊外マイホームへの住み替え需要があり、バブル景気期は都心の家賃上昇による住み替え需要があって、東京都心近郊のベッドタウン(東京多摩地域・神奈川東部・埼玉南部・千葉西部・茨城南部)の人口は高い増加率を見せた。

▼少子化、高齢化、少子高齢化の進展度に大きな差がある東京の郊外都市

■は、少子高齢化が同時に進行中の都市、□は、少子高齢化となっていない都市

▼東京 50 キロ圏上の主要な都市の年齢構成と世帯種類別構成(2010 年国勢調査)									
	人口 2010 年		年齢構成比		世帯構成比				昼間
	人口総数	10 年前比	15 歳未満	65 歳以上	核家族	単独	高齢夫婦	高齢単身	人口比
都心 3 区計	375,008	39.9	10.9	16.9	43.4	52.0	12.8	8.9	642.7
他の特別区計	8,570,687	8.9	11.0	20.7	44.9	49.1	15.2	10.1	131.7
柏市	404,012	23.2	13.5	19.8	62.7	29.4	16.4	6.8	84.7
さいたま市	1,222,434	21.3	13.7	19.1	60.9	31.7	14.9	7.4	88.2
相模原市	717,544	18.5	13.1	19.2	58.6	34.2	15.7	7.0	85.2
川崎市	1,425,512	14.0	13.0	16.6	51.7	42.5	12.9	7.1	81.0
町田市	426,987	13.1	13.6	21.5	61.4	33.1	18.1	9.0	85.3
船橋市	609,040	10.7	13.5	19.5	59.5	34.0	16.1	7.4	77.7
立川市	179,668	9.1	11.8	21.2	55.6	38.5	17.4	9.3	107.7
川口市	500,598	8.8	13.4	18.9	58.5	33.2	13.6	7.5	81.2
千葉市	961,749	8.4	12.9	20.7	59.9	32.5	17.4	8.2	93.0
八王子市	580,053	8.2	12.4	20.6	55.6	37.9	17.1	8.1	94.7
藤沢市	409,657	8.0	13.8	19.8	61.3	32.4	16.1	7.9	91.7
横浜市	3,688,773	7.6	13.2	20.0	60.2	33.8	15.9	8.4	86.9
市川市	473,919	5.6	11.5	18.2	52.2	40.1	15.5	7.4	75.7
松戸市	484,457	4.2	12.2	20.8	58.3	33.8	17.1	8.3	78.3
川越市	342,670	3.6	13.0	20.9	61.2	30.0	16.8	7.5	93.5
所沢市	341,924	3.6	12.7	20.6	61.6	31.1	17.0	7.3	83.2
武蔵野市	138,734	2.2	10.4	19.5	45.6	50.1	16.6	9.7	111.3

しかし、50キロ圏まで宅地化が進んでいったが、それは20世紀末まで。2003年3月に東京都が実施した通勤時間に関する意識調査によると、回答者の80%以上が「受忍限度は一時間以内」と回答。言い換えると、都心のオフィスワーカーにとっては、ドアツードアで1時間以内にたどり着けない立地の住宅には住みたくないということである。これは今ある通勤圏が面的に縮小すること意味しており、通勤60分圏の外側部に大幅な社会人口減をもたらす可能性を示唆している。しかも、90年代からの少子化の進展に伴う核家族世帯の構成人数の減少、核家族から子が別世帯として自立して老年夫婦世帯へと転換するなど、世帯人数の減少と世帯数の増加によって1世帯が必要とする延べ床面積が減少する中、郊外一戸建てからダウンサイジングしてマンションに住み替える需要が増えていった。郊外住宅地では高さ制限があるため、高層化による廉価マンションを供給しづらく、そのため、ベッドタウン世帯のダウンサイジングによる住み替え需要は、都心回帰現象の一部に吸収される他、高層化が可能なベッドタウンの駅前や大通り沿いにも吸収されていったのである。

郊外のベッドタウンの人口分布は、地域全体にほぼ均一だったものから、一部に集中する傾向を見せている。

現在の東京50キロ圏内にある主要な郊外都市の年齢人口構成を見ると、少子化が進んだ都市、高齢化が進んでいる都市、少子高齢化が同時的に起こっている都市の三パターンに明確に区別することができるようになった。もはや人口増加が続くといった郊外都市はなくなった。早い時期の郊外化の波を受けた都市と大団地などが建設され一気に郊外都市となった都市における少子高齢化の進展度合いは大きな差が見られる。

II - 「都心⇔副都心⇔郊外」の都市構図を崩した私鉄の都心乗り入れ

東京の郊外化は戦前から構築されていた鉄道網を背景とするところが強く、既存の鉄道は度重なる輸送力の増強や新駅の設置に追われ、この他にも路線の延伸や新規路線の開業も頻繁に行われてきた。

東京の鉄道網を見ると、1950年代はまだ、民間は郊外のみで、都心部は官が整備するとの考え方が根強かったが、流れが変わったのは1955年(昭和30年)。運輸省がこの年に設置した都市交通審議会が、相互直通運転の考え方を打ち出したのだ。翌1956年(昭和31年)には第1次答申をまとめ、各社に直通運転を促した。

その背景にあったのは、私鉄各社の激しい通勤ラッシュとターミナル駅の混雑だ。以後、都心部の地下鉄路線は計画段階から直通運転を前提とするようになった。官が主導して地下鉄と私鉄との「縁組」を決めていったのである。

1960年代以降、首都圏の鉄道各社は次々と直通運転を広げていった。今では都営浅草線に5社の車両が乗り入れるなど、ますます便利かつ複雑になっている。

相互乗り入れが広がる首都圏の鉄道網。地下鉄だけを見ても、東京メトロ9路線、都営地下鉄4路線のうち、JRや私鉄との直通運転を行っていないのは銀座線、丸ノ内線、大江戸線のみである。

直通運転が広がった1960年代、東京のターミナル駅は混雑がひどく、危険な状態だった。直通運転になれば乗り換えが不要となり、駅の混乱が回避でき、駅員や車両の運用にも余裕ができる。また、郊外を走る私鉄にとっては、都心への乗り入れで大幅に利便性が増し、郊外に多くの人が暮らす現在の東京圏は、直通運転が生み出したといってもいい。

なお、私鉄と地下鉄との直通運転第1号は、1960年(昭和35年)、都営浅草線と京成線。京成線が浅草線とつながった2年後の1962年(昭和37年)に東武鉄道が日比谷線との乗り入れを実現した。

この私鉄の都心乗り入れと、東京50キロ圏の距離帯別人口増加率は正比例的にシンクロナイズする。

1970年から5年ごとに距離帯別人口増加率を見ると、1970年代は、東京から30キロ圏の人口増加率が高く、1980年代以降90年代前半

までは40～50キロ圏の人口増加率が最も高い。そして私鉄の都心乗り入れが一段落すると、郊外を走る私鉄と都心部を走る地下鉄とのネットワークが充実し、より都心に近い東京近郊に当たる20～30キロ圏の人口増加率が最も高くなっている。

1939年	東京地下鉄道(浅草-新橋)と東京高速鉄道(渋谷-新橋)が直通運転開始
56	運輸省審議会、相互直通運転に関する答申
60	都営浅草線と京成線が相互直通運転を開始
62	日比谷線と東武伊勢崎線
64	日比谷線と東急東横線
66	東西線と中央線
68	都営浅草線と京急本線
71	千代田線と常磐線
78	千代田線と小田急小田原線
80	半蔵門線と東急田園都市線
80	都営新宿線と京王線
83	有楽町線と西武有楽町線
87	有楽町線と東武東上線
91	都営浅草線と北総線
96	東西線と東葉高速鉄道
2000	南北線と東急目黒線
	都営三田線と東急目黒線
01	南北線と埼玉高速鉄道
02	都営浅草線と芝山鉄道線
03	半蔵門線と東武伊勢崎線
08	副都心線と東武東上線・西武有楽町線・西武池袋線
12年度中	副都心線と東急東横線・みなとみらい線(予定)

中心からの距離 (Km)	1970～7.5年	1975～80年	1980～85年	1985～90年	1990～95年	1995～2000年
0～10	-6.5	-6.3	-1.7	-6.9	-5.4	2.0
10～20	6.2	2.1	3.1	3.7	0.8	2.3
20～30	22.5	9.2	8.3	8.7	4.2	4.5
30～40	29.7	14.2	8.5	8.2	4.0	2.3
40～50	22.1	16.1	10.2	9.0	5.9	2.8

駅の乗車人員が増える川崎、立川、浦和などの郊外の中核都市

最近の10年間で、ほぼ私鉄の都心乗り入れは終わったようだが、その結果、東京近郊都市における各地利用駅の乗降(乗車人員)に大きな変化が見え始めた。

一つは東京郊外の主要駅の乗車人員の伸び率が上がっていることである。都心と郊外との所要時間が短縮され、居住地的(東京への通勤・通学など)な要素も高いがその地の業務地化(産業・大学・病院の進出など)もあいまってその都市の流出や流入人口が激しくなった結果である。東京圏が広がる中で、ある一定の広域エリアの中核都市になったことの証でもあるが、その乗車人員(JR 東日本の駅に限定されるが)の規模も10万人から30万人まで広がり、今や新宿・池袋・渋谷の駅を除く山手線の駅の乗車人員を大きく上回る郊外都市が多く出てきている。

▼地域の交通拠点となった郊外中核都市(横浜、大宮、立川など)

東京 50 キロ圏内エリア乗車人員ランキング					
乗車人員 10 万人以上の駅(2011 年)					
順位	駅名	乗車人員	順位	駅名	乗車人員
1	新宿	734,154	19	船橋	133,774
2	池袋	544,762	20	蒲田	133,593
3	渋谷	402,766	21	恵比寿	128,555
4	横浜	394,900	22	五反田	127,996
5	東京	380,997	23	大崎	127,838
6	品川	323,893	24	西船橋	125,276
7	新橋	243,890	25	中野	122,846
8	大宮	235,744	26	柏	118,611
9	秋葉原	230,689	27	町田	109,042
10	高田馬場	199,741	28	戸塚	105,538
11	北千住	194,136	29	千葉	104,788
12	川崎	185,651	30	国分寺	104,731
13	上野	174,832	31	武蔵小杉	103,624
14	有楽町	162,252	32	藤沢	102,054
15	立川	155,868	33	目黒	101,998
16	浜松町	151,480	34	津田沼	101,327
17	田町	148,346	35	御茶ノ水	100,518
18	吉祥寺	137,555	36	神田	99,307

都市人口 40 万人以上の都市にある JR 東日本駅の乗車人員 10 年間の伸び率ランキング			
	JR 駅名	10 年間 伸び率	2011 年 乗車人員
1 位	川崎	17.9	185,651
2 位	立川	10.8	155,868
3 位	藤沢	10.7	102,054
4 位	浦和	7.0	78,807
5 位	町田	6.7	109,042
6 位	横浜	3.5	394,900
7 位	大宮	3.5	235,744
8 位	東京	3.0	380,997
9 位	川口	2.9	78,175
10 位	市川	2.7	58,331
11 位	船橋	1.6	133,774
12 位	千葉	1.2	104,788
13 位	八王子	0.8	81,474
14 位	吉祥寺	-1.2	137,555
15 位	新宿	-1.5	734,154
16 位	池袋	-3.4	544,762
17 位	渋谷	-5.1	402,766
18 位	松戸	-5.3	98,161
19 位	上野	-5.8	174,832
20 位	柏(*)	-20.2	118,611

* 柏駅は「つくば新線」の開業の影響で大幅減少

もうひとつは、東京の都心部や副都心部で大きな異変が起きていること。

渋谷・新宿・池袋・上野の副都心の中核駅の乗車人員は減少する代わりに、その各副都心の隣接する駅及び副都心以外の新しい業務地でありなおかつ私鉄の乗り入れがあった駅の乗車人員が増えていることだ。

▼JR 東日本の都心・副都心エリア各駅(山手線・中央線)乗車人員数とその伸び率							
ワースト				ベスト			
ランク	駅名	2011年	10年前対比	ランク	駅名	2011年	10年前対比
1位	御徒町	68,402	▲ 15.4	1位	大崎	127,838	124.0
2位	御茶ノ水	100,518	▲ 13.5	2位	秋葉原	230,689	16位
3位	神田	99,307	▲ 9.6	3位	新大久保	42,433	26.9
4位	大塚	51,861	▲ 6.0	4位	品川	323,893	25.9
5位	上野	174,832	▲ 5.8	5位	日暮里	96,747	24.3
6位	水道橋	82,133	▲ 5.2	6位	代々木	69,466	16.9
7位	渋谷	402,766	▲ 5.1	7位	田端	43,129	14.4
8位	市ヶ谷	56,956	▲ 4.8	8位	新橋	243,890	8.0
9位	原宿	69,750	▲ 3.6	9位	駒込	46,005	4.9
10位	高田馬場	199,741	▲ 3.5	10位	有楽町	162,252	4.3
11位	池袋	544,762	▲ 3.4	11位	恵比寿	128,555	4.0
12位	巣鴨	76,093	▲ 2.8	12位	東京	380,997	3.3
13位	新宿	734,154	▲ 1.5	13位	目黒	101,998	2.5
14位	五反田	127,996	▲ 0.7	14位	飯田橋	90,763	2.0
15位	田町	148,346	▲ 0.5	15位	浜松町	151,480	1.5
16位	西日暮里	93,891	▲ 0.3	16位	四ツ谷	88,104	1.1

▼新しい交通の動き～ますます広がる首都圏の直通運転と都心部～

今後の首都圏の直通運転の予定・構想		
●相模鉄道と東京急行電鉄が相互直通に向けた路線工事の施工 ＜県央部から都心部までの移動時間が短縮されるほか、横浜駅などの混雑緩和の効果を見込む＞	・建設予定新駅・羽沢駅(相鉄西谷駅延伸)、JR新横浜駅、東急・日吉駅の約10キロメートルに連絡線を通す ・2019年にも、渋谷駅から日吉、新横浜駅を経て相鉄線とつながる	・相鉄はJRにも乗り入れする予定 ・新線が開通すれば、相鉄の二俣川駅からJR新宿駅までの所要時間は現在より15分短い44分、東急渋谷駅から新横浜駅までは11分短い30分となる
●有楽町線の延伸計画 ＜豊洲駅から半蔵門線・都営新宿線の住吉駅までをつなぐ構想＞	・東西線、半蔵門線、都営新宿線と接続 ・有楽町線豊洲駅の1日当たりの利用者数は約13万9千人(2010年度)と、5年前の2.4倍に増え。	・新線が誕生すれば、現在混雑率が196%と私鉄で最も混んでいる東西線や、JR京葉線、総武線などの混雑緩和につながる
●地下鉄7号線延伸(埼玉高速鉄道「岩槻駅」)	・現在の7号線の終点である浦和美園駅や、延伸後の終点になる岩槻駅周辺など沿線地域を対象に重点的にまちづくりを進める	・延伸区間の開業は25年度頃になる見通

東京駅と品川駅周辺の再開発構想		
●東京・上野間に新路線「東北縦貫線」	・JRでは東京駅と上野駅をノンストップで結ぶ在来線「東北縦貫線」が工事中。2014年度中に完成の予定。開通すれば山手線や京浜東北線の混雑緩和が期待できる。上野駅から品川駅までの所要時間が11分短縮できるという	・東北縦貫線は、上野止まりとなっている宇都宮・高崎・常磐線の列車を東京駅に乗り入れるための路線。完成すれば東海道線とも直通運転が可能。北関東から神奈川県までを一気につなぐ大動脈となる
●東北縦貫線開通で品川に「再開発用地」	・品川駅と田町駅の間にあるJR東日本の「田町車両センター」が、開通効果で一部の用地が再開発用に向けられる	
●「新東京駅」構想 ＜新駅は丸の内仲通りの地下を検討中＞	・地下鉄都営浅草線の押上駅と泉岳寺駅の間新たに地下を通るバイパス路線をつくり、中間にあるJR東京駅付近に新東京駅を設置	・新駅から成田空港まで37分、羽田空港までは22分で結ばれるという。両空港間は現在の92分から59分に大幅に改善の見通し

Ⅲ一都心・郊外各地の地域の商業ポテンシャルも大きく変化

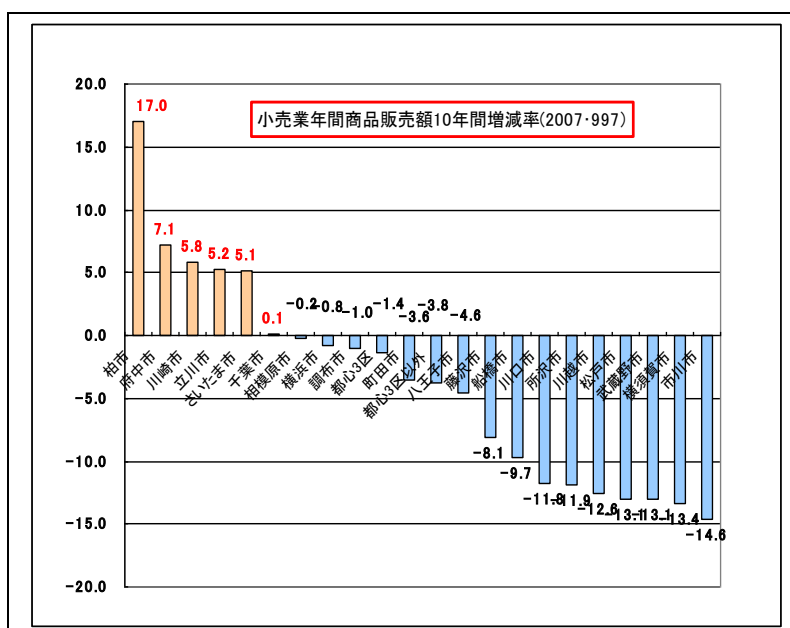
私鉄の都心乗り入れで、東京都市圏は拡大したが、一方、一連の通勤圏の拡大により、近縁部の人口が増加すると、その居住人口を背景として衛星都市群に銀行や百貨店や総合スーパーが複数出店するなど、新たな商業繁華街が郊外各地に出来上がった。

もともと繁華街はその地域に産業や交通や人口が集中することによって成長していった。

その成長のカギは産業や人口や交通の集中であった。産業や人口の集中は、「規模の利益」「範囲の経済」が存在する。

日本では一貫して東京が半端でない集中力が発揮され、その集中から発生する集中のメリットを東京の都心や副都心あるいは郊外都市が分け合ってきた。しかし、高度経済成長の終焉やバブル経済の破綻などを機に東京の都心も郊外も大きく変わっ

た。現在、東京はその集中構造そのものに異変が持ち上がってきている。人口や産業や交通の集中が進行した街は相変わらずコンクリートの箱モノが多く、見た目には街の景観はあまり変わったようには見えない。しかし、実はその中身はガラリと変わっている。例えば、有名な百貨店や総合スーパー店舗が家電量販店や大型ディスカウントセンターに様変わりしているのだ。かれこれ四半世紀にわたって人口増や交通網の拡大で成長してきた都心や郊外都市での商業も今大きな変化を見せている。



その変化は各地域の商業のポテンシャルの強弱に現れる。東京 50 キロ圏内の主要都市の商業ポテンシャルを見ると、10 年前に比べ

ポテンシャル上昇は、川崎市、調布市、横浜市、府中市、柏市、立川市、千葉市

ポテンシャル下降は、東京都心 3 区、市川市、川口市、武蔵野市、船橋市

人口が増えて小売販売額が増えた都市、人口が増えても小売販売額が減少した都市があるが、その各地域では、隣接する市町村に大型 SC が出店したり、市域内商業の競争激しくなり百貨店が撤退するなど様々な変化があった。東京都圏では都心も副都心も郊外の都市も商業ポテンシャルを維持できるのか熾烈な競争が起こっている。

▼商業ポテンシャルが強まる都市と弱まる都市

東京50キロ圏内の主要都市の商業ポテンシャル						
キロ圏	都市名	小売業年間 商品販売額(百万円)		商業地域ポテンシャル (人口1人当たり小売販売額指数化)		
		2007年	10年前比	2011	2000	10年前対比
東京特別区	都心3区	3,083,902	-1.4	692	869	-176.3
	同上除く特別区	10,239,902	-3.8	101	101	-0.1
10~20 km圏	市川市	335,635	-14.6	60	65	-5.6
	川口市	405,152	-11.8	68	74	-6.1
	川崎市	1,165,892	5.8	69	66	3.2
20~30 km圏	松戸市	384,121	-13.1	67	71	-4.0
	武蔵野市	281,475	-13.1	171	178	-6.7
	船橋市	561,402	-9.7	78	84	-6.5
	調布市	196,391	-1.0	74	72	1.8
	横浜市	3,719,410	-0.8	85	81	3.5
30~40 km圏	さいたま市	1,260,944	5.1	87	89	-1.8
	府中市	229,797	7.1	76	70	5.3
	柏市	467,138	17.0	97	91	6.7
	立川市	295,174	5.2	138	127	11.6
	所沢市	290,087	-11.9	71	74	-2.8
40~50 km圏	千葉市	1,120,709	0.1	98	94	4.2
	川越市	310,348	-12.6	76	80	-3.7
	町田市	504,840	-3.6	100	103	-3.7
	相模原市	613,231	-0.2	72	76	-3.6
	八王子市	568,574	-4.6	83	83	-0.2
合計		26,034,124	-2.5	指数 100	指数 100	

商業地域ポテンシャルは、地域人口1人当たりの小売販売額の変化を指数化したものだが、例えば、川崎市を例に挙げると川崎市の人口一人当たりの小売販売額は10年前の2000年は125万円であったが2010年には143万円となっており、地域ポテンシャル(東京50キロ圏の一人当たり小売販売額を100とし川崎市のそれを指数化したもの)は2000年は66、2010年は69となり、川崎市の商業ポテンシャルは10年目対比3.2%増となる。

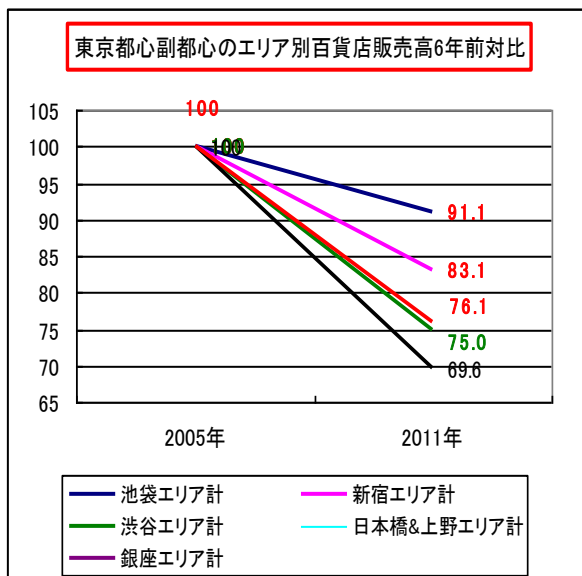
都心部 都心という好立地条件というだけでは競争に打ち勝てない都心の商業

2000年代に入って、東京都市圏では人口の『都心回帰』現象が起こり、それに合わせ都心再生プロジェクトが盛んに推進された。しかし、その都心再生は必ずしも商業ポテンシャルを高めたわけではなさそう。人口増と小売販売額減との相関において都心部の商業はマイナスに働いた。

かつて都心部で消費活動を主導してきたのは、商品品揃えや新サービスを武器に大規模な売場を持って鎮座していた大型の有名百貨店である。そしてその街の動員力や活性・繁華力のメルクマールは、その地にある百貨店の売上高の規模とその伸び率であるが、現在の都心部の百貨店の売上高は、平均ではあるが11年間連続で前年を下回り続け、その規模はピーク時の約6割となっている。日本橋、銀座、渋谷地区での百貨店の客離れと陳腐化現象には厳しいものがある。

もはや百貨店は、その街での主導的役割を担うことができなくなった。都心部の店舗としては2009年5月に三越池袋店、2010年には西武有楽町店が撤退し、大商業地の新宿では、老舗三越の新宿店として親しまれてきた「新宿三越アルコット」も、2012年3月3日閉店し、営業83年の幕を閉じている。

▼大きくシェアダウンする日本橋、渋谷エリアの百貨店



▼前年割れする都心・副都心部のほとんどの百貨店

東京地区百貨店売上高ベスト10 (百万円、%)			
	売上高	2011年	08年対比
1位	伊勢丹本店	226,312	89.0
2位	西武池袋本店	175,657	103.1
3位	三越本店(日本橋、恵比寿他)	165,290	64.0
4位	高島屋東京店	124,384	83.4
5位	東武百貨店	103,321	83.6
6位	東急2店(本店、東横店)	96,657	77.3
7位	小田急新宿店	88,056	82.2
8位	京王新宿店	79,775	83.8
9位	高島屋新宿店	62,025	80.1
10位	松屋2店(銀座店・浅草店)	60,483	77.8

都心部における商業の変化やその困難さを見る場合、都心の心臓部に当たる東京駅の大丸百貨店をケースにして見るとよくわかる。

大丸松坂屋百貨店の「大丸東京店」が今年10月に増床オープンし、売り場面積は4万6千平方メートルと1.4倍になり、大型百貨店の仲間入りをした。その大丸東京店の開業は1954年(昭29年)と古く、今では主流の「JR百貨店」の先駆けでもあった。首都のど真ん中に位置し、好立地に見えるが、実は開業から50年近く営業赤字を出し続けていたという。理由は家賃が高い割に百貨店で最も利益率の高い衣料品が売れなかったためだ。

大丸東京店の場合、交通の要衝で顧客の半分が出張者や通勤客。しかも購買意欲が女性に比べ弱い男性比率が他店より高い。利益率が低い弁当や土産、食品などへの売り上げが集中した結果、利益率の高い衣料品の顧客はなかなか育たなかった。「一等地」であることが逆に裏目に出ていた格好だ。

大丸東京店だけでなく、東京ではJR駅直結の百貨店は思うように売り上げを伸ばせていない。例えば高島屋新宿店。1996年の開業当初は高島屋の成長戦略を担うはずだったが、思惑は外れた。売り場面積は約5

万 4000 平方メートルと大型クラスの店舗で、本来なら年間売上高が 1000 億円以上でもおかしくないが、約 620 億円にとどまる。新宿駅と言っても駅の中心部から離れていることや、国内最強の伊勢丹新宿本店が近くにあり、思うようにブランドが集められなかったなど、今も誤算が続く。

今までの弱みを強みに変えようと模索する大丸東京店や新宿高島屋。ただ東京駅近辺や新宿駅南口といった好立地でありながら商業地としての広がりがなく、街との相乗効果が発揮できない弱点はなお残る。

▼東京都心副都心の百貨店売上高【11 年度】

—売上が伸びない都心副都心の百貨店。問われる街のリーダーとしての存在

	店舗名	エリア別	11 年度売上高(百万円)	月 & 坪あたりの売上高(円)	11/10 売上高伸び率(%)
都心	三越日本橋本店	日本橋	165,220	368,947	-19.6
	高島屋東京	日本橋	124,242	677,644	-2.2
	大丸東京	東京駅	47,167	382,167	-5.3
	三越銀座(10年増床)	銀座	57,546	440,358	28.8
	松屋銀座本店	銀座	53,613	458,934	-2.3
	有楽町マルイ【参考】	銀座有楽町	22,951	341,762	11.1
	ブランタン銀座	銀座有楽町	18,611	309,957	-3.0
	松坂屋銀座	銀座	10,211	110,956	-16.3
	阪急メンズ東京	銀座	9,087	218,725	—
新宿副都心	伊勢丹新宿本店	新宿	235,010	1,006,922	7.1
	小田急百貨店新宿	新宿	87,459	472,846	-2.8
	京王百貨店新宿	新宿	80,814	510,908	-1.1
	新宿高島屋	新宿	61,678	316,250	-6.7
	新宿マルイ【参考】	新宿	31,586	230,457	-0.4
池袋副都心	西武池袋本店	池袋	176,476	658,628	5.5
	東武池袋本店	池袋	102,963	341,893	-5.8
渋谷副都心	東急本店	渋谷	96,999	381,289	-2.2
	西武渋谷	渋谷	39,803	253,608	-6.0
東京特別区 内	松坂屋上野	上野	49,016	383,467	-0.7
	玉川高島屋	世田谷	40,515	464,913	-3.0
	北千住マルイ【参考】	北千住	35,468	276,793	3.7

▼東京都にある大型ショッピングセンター・アウトレット・専門店ビル売上高【11年度】

赤字 は、郊外のショッピングセンター、アウトレットモール業態

順位	施設名	売上高(百万円)	伸び率(%)
1位	玉川高島屋ショッピングセンター(高島屋除く)	47,300	▲ 4.8
2位	ルミネ新宿	44,089	1.1
Ⅲ位	ルミネエスト	42,711	11.1
4位	ルミネ立川	39,447	2.0
5位	アーバンドック ららぽーと豊洲	32,600	5.8
6位	池袋パルコ	29,725	▲ 5.4
7位	ルミネ北千住	28,380	4.6
8位	アトレ吉祥寺	26,549	59.5
9位	サンシャインシティ・アルパ	24,885	12.0
10位	渋谷109	21,587	▲ 5.0
11位	新丸ビル	21,200	5.5
12位	アトレ恵比寿	20,855	5.4
13位	丸ビル	20,400	0.5
14位	ルミネ池袋	19,509	18.8
15位	三井アウトレットパーク 多摩南大沢	19,000	5.6
16位	南砂町 SC スナモ	18,247	3.0
17位	調布パルコ	18,212	▲ 1.5
18位	アクアシティお台場	16,105	▲ 7.1
19位	渋谷パルコ	15,270	▲ 5.6

東京郊外 東京の郊外都市で老舗百貨店の撤退・撤収が続く

東京多摩地区では、町田市、八王子市、武蔵野市が東京ベッドタウンとして連鎖的に誕生してかれこれ半世紀を迎える。その多摩地区に大きな変化が出ている。郊外のライフスタイルを主導してきた百貨店の撤退がはじまり、街の都市景観がらりと変わり始めたのだ。

人口の増減は、郊外都市の大きな百貨店や総合スーパーに大きな影響を与える。

例えば、町田市では大量の人口増を見込んで、1970年代末に大丸町田店、東急百貨店、小田急百貨店が出店した。しかし、今は小田急百貨店のみが残っている状態だ。一方、八王子市では八王子大丸、西武八王子店、伊勢丹、地元の百貨店と合わせ5つの百貨店があったが次々に撤退し最後の百貨店である「そごう八王子」が、2012年1月末に閉店している。武蔵野市では東京近鉄百貨店、伊勢丹が撤退し残るは東急吉祥寺店だけである。

東京多摩地区で最も人口が多い八王子市は、学園都市の構想をもって、大学の多くを誘致し、現在多くの大学がある。しかし、その一方で、商業のシンボル・核である百貨店が、ことごとく撤退することになってしまい街そのものがおかしな街となった。今年閉店したそごう八王子は、1983年(昭和58年)に開店し、最盛期の売上高は、1991年度の492億円というが2010年は223億円となり、最高売上高から△55%の売上高減である。郊外都市特有なものなのか良く調べないとわからないが、過当競争に明け暮れる流通業界の問題が大きく関わっているようだ。

以下、八王子市、立川市、町田市をケースにして郊外都市の商業の変遷とそのポテンシャルを見てみよう。

百貨店が消えた人口70万人の都市。八王子市

八王子市は、1970年代、北口周辺から甲州街道沿道にかけては江戸時代の宿場町を基礎とする商店街と百貨店等を中心とした商業地域が栄えた。そこには、丸井・西武百貨店・大丸・伊勢丹などの都心有名百貨店、岡島百貨店・長崎屋・忠実屋本店、さらにまるき百貨店やイノウエ百貨店といった地元百貨店があった。さらに多摩ニュータウンや大学集中移転などによる周辺人口増を期待し、1983年に八王子駅の駅ビルとしてそごうが開店した。

しかし、成長をつづけた東京圏の中でも最大の流通競争地となり、周辺商店街との兼ね合いで店舗規模が小さかったことなどから競争に偏りができ、まもなく丸井、長崎屋以外の百貨店が撤退した。大丸跡地には忠実屋がファッションビルFAMを開店したが、1994年に忠実屋がダイエーに吸収合併されたことにより忠実屋本店とともに閉店した。1994年に京王八王子ショッピングセンター(京王八王子駅・駅ビル)、1997年には八王子東急スクエアが建ちやや盛り返したが、2004年に当時経営不振に陥っていた丸井が撤退。その後、2010年に南口駅ビルのCELEO八王子南館と複合商業施設のサザンスカイタワー八王子が建設されたが、2012年1月31日にはそごうが閉店し、その跡地はJR直営の大型ショッピングセンター「セレオ八王子北館」に生まれ変わった。

八王子市は、隣接するあるいは周辺の市に大規模ショッピングセンターが続々集中出店し、競合する立川駅周辺などに流れていた購買層を呼び戻すこともできなかった。八王子市の商業ポテンシャルは陰りを見せている。

サバイバルし、生まれ変わった川崎市の商業

東京から20キロ圏内にある近郊都市・川崎市では、2003年、それまで川崎ルフロンに入居していた西武百貨店川崎店が業績不振で撤退し、加えてさいか屋の陳腐化が進んだが、一方で、駅周辺には商業施設が次々建設された。駅東口では、駅前のバスターミナルが整備され、羽田京急バスなどにより周辺各地への路線バスや高速バスが運航され、バスターミナルの地下には地下商店街の「川崎アゼリア」が核となり、京急川崎駅や近隣の商業施設への連絡通路になっている。駅西口では、東芝堀川町工場や明治製菓の工場などが建つ工業地区であったが、これらの撤退後は再開発が行われ、面目を一新した。再開発で建てられた中核施設は「ラゾーナ川崎」と名付けられ、商業部分の「ラゾーナ川崎プラザ」が2006年に開業した。

商業施設としてビックカメラや丸善などが、シネマコンプレックスとして109シネマズ(東急レクリエーションが運営)が入居している。川崎ラゾーナは日本のショッピングセンターでは最高の年間売上高を記録している。旧来の川崎市民と違う若い世代が通勤・通学の便利さを求め川崎市に移り住んだが、その新しい世代を取り込んだことが成功につながった。一つのショッピングセンターで約700億円もの売上高を上げることに業界筋では驚きの声も上がっている。銀座三越が年間約600億円弱、渋谷西武は約400億円弱というのにだ。

新陳代謝で大変身した町田の商業だが、周辺地のSC出店に脅かされている

町田市は、東京区部から南西30-40km圏に位置し、1960年代初頭より東京都区部郊外のベッドタウンとして開発され発展した。町田駅を中心とした原町田地区は、小田急線沿線および横浜線沿線を代表する繁華街で、百貨店や専門店等が多く林立する一大商業ゾーンとして著しく発展。ここ数年で立川市と共に成長している郊外都市である。

南多摩地域・相模原市・横浜市北部・川崎市西部・座間市・大和市などを含む商圏人口200万人とも言われるが、町田市での商業の新陳代謝は激しい。かつては東急百貨店、大丸百貨店、小田急百貨店が、増大するニューファミリー層を巡り顧客化獲得競争にあったが、市域人口の少子高齢化の波や周辺都市の商業拠

点化もあり、大丸(町田大丸に分社後撤退)、緑屋(撤退)、さいか屋(専門店ビルのジョルナに業態転換)、ダイエー(規模を縮小しながらも食料品スーパー「グルメシティ」として営業中)、東急百貨店(撤退後、町田東急ツインズ・109・東急ハンズなどに業態転換)などかつて有力であった大型商業施設のほとんどが撤退と業態転換を余儀なくされた。

しかし、町田商業は、消費の主役をファミリーから若者へとシフトさせた。今は、109 など若者向けの衣料品店や飲食店、ゲームセンター、アニメ・漫画・ゲーム専門店などが多くメイド喫茶もあり、「西の渋谷」、「西の秋葉原」などと呼ばれている。小田急線沿線としては新宿に次ぐ2番目、横浜線沿線では最大規模の商業地となっているが、立川市、横浜市、あるいは周辺都市でのショッピングセンターの開業で競争が激化し、個性的ではあるが総合性を欠く商業地になりつつあり商業ポテンシャルは低下している。

▼東京 50 キロ圏内の郊外百貨店

—損益分岐点【月坪売上約 25 万円以下】を大きく下回る百貨店が目白押し

	店舗名	エリア別	11 年度売上高 (百万円)	月&坪あたりの 売上高(円)	11/10 売上高 伸び率(%)
東京10~2 0キロ圏	さいか屋川崎	川崎市	11,002	182,121	-13.3
	マルイファミリー溝口(参考)	川崎市	23,036	196,727	0.2
	そごう川口	川口市	17,615	123,953	-1.6
東京20~3 0キロ圏	東急吉祥寺	吉祥寺	29,746	258,249	-3.9
	東武船橋	船橋市	42,637	329,067	-2.5
	西武船橋	船橋市	20,289	131,779	-2.8
	伊勢丹松戸	松戸市	22,053	183,491	0.1
	横浜高島屋	横浜市	131,794	651,841	-1.7
	京急百貨店	横浜市	41,091	269,520	-0.2
	東急たまプラーザ	横浜市	32,176	331,522	1.7
	西武東戸塚	横浜市	20,961	176,635	1.9
	マルイシティ横浜【参考】	横浜市	17,549	288,210	3.1
	高島屋港南台	横浜市	10,816	208,204	-1.8
	都筑阪急	横浜市	7,827	131,861	-2.1
東京30~4 0キロ圏	伊勢丹浦和	さいたま市	43,398	396,688	3.2
	西武所沢	所沢市	20,082	219,159	-1.1
	伊勢丹立川	立川市	37,695	259,219	5.2
	立川高島屋	立川市	17,347	285,505	-12.6
	柏高島屋	柏市	36,670	345,874	-1.2
	そごう柏	柏市	12,963	109,566	-7.2
40~50キ 口圏	大宮高島屋	さいたま市	13,128	209,048	-4.7
	大宮そごう	さいたま市	12,781	188,922	-0.4
40~50キ 口圏	小田急百貨店町田	町田市	41,956	450,486	-3.2
	そごう八王子11年末閉店	八王子市	23,265	201,544	—

	伊勢丹相模原	相模原市	26,476	178,303	0.9
	そごう千葉	千葉市	68,433	270,676	0.6
	三越千葉	千葉市	18,388	190,714	-3.1
	川越丸広百貨店	川越市	76,300	—	—

▼神奈川県・千葉県・埼玉県にある大型ショッピングセンター・アウトレット・専門店ビル<11年度>

一年商 300 億円の売り上げを作る SC、アウトレットが続出。既存の市街地を脅かす存在に

神奈川県

順位	施設名	売上高 (百万円)	伸び率 (%)
1位	ラゾーナ川崎プラザ (ビックカメラ除く)	70,100	2.2
2位	ららぽーと横浜 (イトーヨーカ堂除く)	46,000	6.2
3位	相鉄ジョイナス(高島屋除く)	36,113	9.1
4位	ルミネ横浜	33,678	9.1
5位	ザ・ダイヤモンド	31,076	12.8
6位	トレッサ横浜	26,500	0.8
7位	アトレ川崎	22,694	0.5
8位	青葉台東急スクエア	21,368	5.7
9位	ランドマークプラザ	21,300	4.4
10位	横浜駅東口地下街ポルタ	21,206	9.2
11位	港北東急 SC	20,150	
12位	たまプラーザテラス	20,100	20.4
13位	ルミネウイング	17,928	3.6
14位	本厚木ミロード	15,501	4.8
15位	ピナウオーク(マルイ海老名除く)	15,400	0.7
16位	三井アウトレットパーク 横浜	15,000	7.1
17位	横須賀モアーズシティ	14,824	3.8
18位	相模大野ステーションスクエア	14,779	6.2
19位	川崎地下街アゼリア	14,057	▲ 0.4
20位	平塚ラスカ	13,934	0.1
21位	コレットマーレ	13,543	2.7

千葉県

順位	施設名	売上高 (百万円)	伸び率 (%)
1位	ららぽーと TOKYO-BAY	65,100	3.3
2位	成田国際空港	59,972	
3位	ペリエ(千葉他 4 店)	27,581	▲ 7.4
4位	流山おおたかの森 SC	20,318	1.0
5位	三井アウトレットパーク幕張	20,300	5.2
6位	柏高島屋ステーションモール	18,955	▲ 1.4
7位	ららぽーと柏の葉	17,500	5.4
8位	シャポー市川	12,995	0.5
9位	ニッケコルトンプラザ	12,700	5.8
10位	津田沼バルコ	10,900	0.9

埼玉県

順位	施設名	売上高 (百万円)	伸び率 (%)
1位	ルミネ大宮	40,437	7.3
2位	三井アウトレットパーク 入間	33,400	7.7
3位	ららぽーと新三郷	28,400	4.4
4位	浦和バルコ	21,778	8.9
5位	コクーン新都心	13,945	▲ 4.6
6位	エキュート大宮	10,100	4.1
7位	新所沢バルコ	9,145	▲ 0.9
8位	コミュニティプラザ・コロソ	8,609	0.8
9位	大宮オーパ	2,300	15.0

参考資料

東京 50 キロ圏の都市の主要な大型店

都市名の上段は 2007 年小売販売額、下段は同 10 年前対比

	都市名	主要な大型店(百貨店、専門店ビル、総合スーパー、など)	閉店した百貨店
10~ 20 圏	市川市 3,356 億円 ▲14.6%	Shapo(シャポ)市川(駅高架下)、ダイエー 市川店、オリンピック 市川店、オオゼキ 市川店(千葉県では唯一の店舗)、アクティオーレ市川、サンプラザ 35 ビル、I-link タウンいちかわ	
	川口市 4,042 億円 ▲11.8%	そごう川口店、アリオ川口(主なテナント - イトーヨーカ堂、MOVIX、須原屋、HMV) <郊外>イオンモール川口、イオンモール川口前川、ララガーデン川口	
	川崎市 1 兆 1,660 億円 5.8%	川崎 BE、アゼリア(川崎地下街)、川崎ルフロン、丸井 川崎店、ヨドバシカメラ マルチメディア川崎ルフロン(旧・西武百貨店 川崎店)、川崎 DICE、東急ハンズ 川崎店、さいか屋 川崎店、ラ・テッタデッラ、岡田屋モアーズ 川崎店、ミュージア川崎、ラゾーナ川崎プラザ	西武百貨店 ⇒ヨドバシカメラ

20~ 30 圏	松戸市 3,842 億円 ▲13.1%	伊勢丹 松戸店、アトレ松戸(旧:ボックスヒル松戸店)、ダイエー 松戸西口店、松戸シネマサンシャイン、プラレ松戸、イトーヨーカドー 松戸店、ヤマダ電機テックランド New 松戸本店、ニトリ 松戸店	
	武蔵野市 2,815 億円 ▲13.1%	東急百貨店吉祥寺店、コピス吉祥寺(旧伊勢丹)、アトレ吉祥寺(旧吉祥寺ロンロン)、吉祥寺パルコ、吉祥寺ロフ(旧・緑屋→西武スポーツ)、ヨドバシカメラマルチメディア吉祥寺、西友吉祥寺店、丸井吉祥寺店、ハーモニカ横丁、吉祥寺ダイヤ街、吉祥寺サンロード商店街	東京近鉄百貨店 ⇒ヨドバシカメラ 伊勢丹⇒コピス
	船橋市 5,614 億円 ▲9.7%	東武百貨店 船橋店、西武 船橋店、船橋駅北口バスターミナルビル、イトーヨーカドー 船橋店、船橋フェイスビル <船橋市郊外>ららぽーと東京 * 船橋駅ビル建替え(ホテル・商業施設)15年開業予定(JR東日本)	
	横浜市 3 兆 7194 億円 ▲0.8%	高島屋 横浜店、そごう横浜店(横浜新都市ビル)、ルミネ 横浜店、丸井シティー、横浜ポルタ(地下街)、ザ・ダイヤモンド(地下街)、相鉄ジョイナス、横浜岡田屋モアーズ、ヨドバシカメラ、東急ハンズ <みなとみらい 21 地区>ランドマークプラザ、クイーンズイースト、アット!、コレットマーレ、横浜ワールドポーターズ、横浜赤レンガ倉庫	三越横浜店 ⇒ヨドバシカメラ

30~ 40 圏	さいたま市 1 兆 2609 億円	浦和地区 伊勢丹 浦和店、浦和コロソ、浦和パルコ、イトーヨーカドー 浦和店 * 閉店 : 西友浦和店・丸井浦和店(その後さくらや浦和店)	
-------------	----------------------	--	--

5.1%	大宮市、与野市、03年、岩槻市05年合併	大宮地区 大宮高島屋、大宮ルミネ、大宮そごう、ダイエー、丸井、NACK5 サテライトスタジオ 大宮アルシェ * 閉店 長崎屋・十字屋といった老舗商業施設が相次いで閉業	西武百貨店 ⇒西部ロフト
2.298 億円 7.1%	府中市	伊勢丹府中店・フォーリス、京王アートマン * イトーヨーカドー府中店(2010年8月に閉店)	
4.671 億円 17.0%	柏市	柏高島屋、そごう柏店、柏高島屋ステーションモール専門店街、東急ハンズ、SKY PLAZA(ビックカメラ)、ファミリかしわ・丸井 VAT、 ＜郊外＞らぽーと柏の葉、イオンモール柏(旧:イオン柏ショッピングセンター)、イオンタウン松ヶ崎	
2.952 億円 5.2%	立川市	伊勢丹立川店(同社初の支店)、高島屋立川店、ルミネ立川店、ビックカメラ、フアーレ立川、ダイエー立川店、フロム中武立川店(旧伊勢丹跡地)、第一デパート、エキュート立川、アレアレア(南口再開発で建設された大型商業ビル)	
2.901 億円 ▲11.9%	所沢市	西武百貨店、新所沢パルコ、西友小手指店、西武所沢ステーションビル(西武鉄道が運営)、ダイエー	

40~50 圏	1兆1207 億円 0.1%	千葉市	そごう千葉店、千葉三越、ペリエ[駅ビル(ファッション館)、外房線高架下(ファッションストリート)、総武本線高架下(カーニバル)]、オーロラモールジュンヌ、千葉パルコ	田畑百貨店 ⇒千葉パルコ、 奈良屋百貨店 ⇒千葉三越
	3.103 億円 ▲12.6%	川越市	丸広百貨店川越店(763 億円;2010年2月末決算) アトレマルヒロ、川越 modi(丸井系列)、イトーヨーカドー川越店、PePe(西武系列)、川越メイン(東武系列)、川越ルミネ(JR 東日本系列)=川越駅の駅ビル、エキア川越(東武鉄道系列)=川越駅の駅ナカ	
	5.048 億円 ▲3.6%	町田市	小田急百貨店町田店、町田東急ツインズ EAST 館・町田東急ツインズ WEST 館、ルミネ町田店、町田マルイ、町田モディ、西友町田店、ミーナ町田、グルメシティ(旧ダイエー跡)	町田大丸 ⇒モディ、 東急百貨店 ⇒ツインビル
	6.132 億円 ▲0.2%	相模原市	伊勢丹相模原店、相模大野ステーションスクエア、岡田屋モアーズ ＜相模大野駅郊外＞イオン相模原店・橋本店、アリオ橋本、イトーヨーカドー橋本店、相模原店、古淵店、ダイエー相模原店	
	5.686 億円 ▲4.6%	八王子市	八王子ナウ、八王子東急スクエア、ヨドバシカメラ 八王子店、ダイエー 八王子店、ドン・キホーテ 八王子駅前店(元・長崎屋 八王子店)、京王八王子ショッピングセンター	西武百貨店、 そごう八王子 ⇒セレオ 伊勢丹

執筆者メモ

今東京の都市は病んでいる、東京は生きている……。カッコいい都市評論家がよく使うフレーズだが、マーケットリサーチを本業とする執筆者にとって、そのフレーズは禁句である。

現在の東京の様々な都市データを見ると、病んでいるとか、生きているとか言う、つまり文学的にあるいは抽象的な認識は許されない事態が起こっているのではないかと思う。

戦後まもなく昭和 30,40 年代までのことであるが、日本橋や銀座が様変わりすると「都心」が変わった。やはりわが街(郊外)とは違うという、ある一種の憧れが「都心」にはあった。しかし、現在は、都心では数多くの大型ビルが建設されあるいは建設中であるがこちらのほうは見向きもされない。戦後の高成長経済と共に登場した「都心ー副都心ー郊外」という都市構想でいわれてきた「都心」は、もはや郊外の住民にとってはほとんど意味のないものになっているのではないだろうか。

強いてあげれば、都心での最大の話は、東京都市圏の人々ばかりでなく全国民こぞって目を輝かせる「東京駅旧駅舎の復元」であろう。この東京駅舎は、大正・昭和という歴史の中に存在していたわけで、戦後の「都心ー副都心ー郊外」という図式からは生まれてこないものだと思う。東京の都市拡大で成長した郊外が、人口減少・少子高齢化という波に飲まれ大きく変化する中で、もはや都心や副都心と言う概念は消されていると思う。現在の都市生活者は、都心・副都心を生み出した高成長期の東京ではなく、日本の大正・昭和前期という歴史の中の東京に刺激される時代になったのであろう。

新宿・池袋・渋谷という副都心にしても、私鉄や地下鉄網の郊外から都心への直接乗り入れで、東京都市圏拡大の目玉であったターミナル機能は縮小を続けている。これらの駅周辺では有名百貨店が消え、総合電器ディスカウント量販店が進出するようになったのもいわゆる副都心の商業ポテンシャルが下がっていることを表している。さらに副都心は問題を抱えている。新宿駅・池袋駅・渋谷駅という総合ターミナル駅舎の老朽化がそれである。日本全国の大型駅の駅舎、例えば、JR 博多駅、JR 大阪駅、JR 名古屋駅、JR 札幌駅の駅舎の総合ステーションビルと比較すると、何が東京副都心のターミナル駅だといいたくなるが、駅舎が問題なのではなく、それは東京の都市問題なのである。つまり、東京を「都心→副都心→郊外」といった上位下達的(効率的合理的ではあったが)に出来上がった東京という都市が、バブル崩壊以降から、都心が消えて、副都心が消えたことを認識できていないことにある。消えずに残ったのは「郊外」である。

残ったとはいえ、都心・副都心との相関が弱化する中で、郊外の基本ファクターである人口の規模、人口の年齢構成は大きく変わり、産業事業もそれに対応して大きく変貌を遂げている。とくに商業においては郊外における百貨店や総合スーパーの出店こそ、その地の郊外としての発展度合いを測るメルクマールであったが、その百貨店や総合スーパーが撤退するケースが多く出てきている。車社会の進行により、市街地の外側に滞在時間が長い大ショッピングセンターやアウトレットパークが出店し、市街地の集客・動員力が激減している郊外都市が増えている。

少なくとも東京の街を見ると、病んでいるとか生きているとか言っている場合ではない。