

「駅ソバ」創出による地域商業の活性化

——乗降客が駅周辺を素通りしない街づくりを——

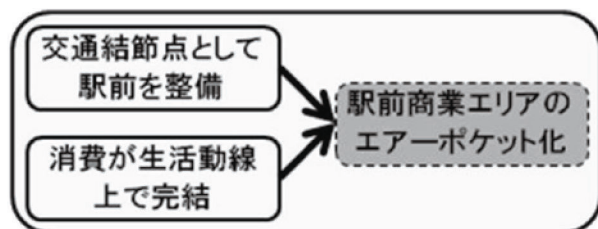
城東支会

入山 央

hiroshi.iriya@im-consulting.jp

1. 駅前商業エリアのエアークケット化

私の自宅（葛飾区）近辺の駅を観察すると、乗降客自体は決して少なくないものの、駅周辺に忽然と、駅利用客が立ちよらない、エアークケットのように活気のないエリアが存在することに気がつく。駅利用客の多くは、この地域に住居・職場を持つ、地域生活・地域経済の主役であるし、駅周辺の土地は、一般的に利用価値が高いと考えられる。それにも関わらず、駅利用客によって周辺地域が十分活用されていない状況は、もったいないし、変えられるものだと考えている。まず、このような状況が生まれた要因を二つ指摘したい。



今までの駅前整備方針は、交通結節点としての利便性・機能強化に重点を置き、以下のような施策を実施した。

① バス停留所や自転車置き場を改札近辺に設置

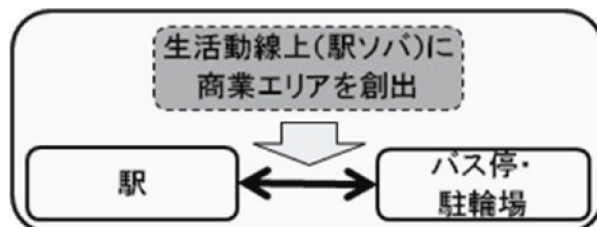
② 線路の高架化、交差する幹線道の立体交差化

（ちなみに交通結節点とは、一般には異なる移動手段を乗り継ぐ場所のことだが、ここでは都内の通勤路線沿線の駅前で見られるような、電車～バスや、電車～自転車を相互に乗り継ぐための駅周辺エリアを指している）これらは、開かずの踏切による渋滞や、放置自転車による美観・安全上の問題解消、あるいは乗り換えの利便性向上、バリアフリー実現といった長年の課題を解決するものである。

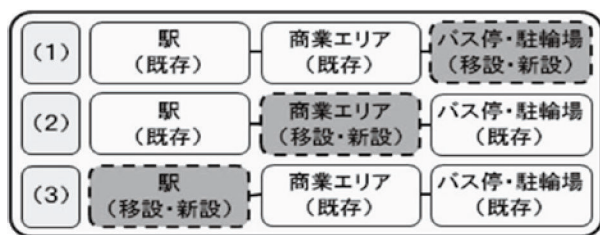
だが駅前が交通結節点として整備され、商業エリアを経由しない効率的な通行が実現すると、地域住民の素通り（ストロー効果）によって駅周辺地域が衰退しただけでなく、そもそも駅周辺地域が商業エリアとして感知・関知されない状況が生まれてしまった。

また、この状況には最近の消費者行動の変化も関わっている。消費者は、一方では買い物自体をイベント化して楽しむ傾向と、他方では日常の買い物を自宅～職場・学校間など生活動線上のごく狭い範囲で済ませる傾向の、両方が強くなっている。この変化を機会として捉え発展したのが、巨大ショッピング・モールやアウトレット・モール（買い物のイベント化）であり、インターネット販売や「駅ナカ・駅チカ」（生活動線上にある商業エリア）であること、逆に、この変化が駅前商店街のような従来の商業エリアにとって、大変な脅威であることは、広く知られていると思う。

2. 駅ナカ・駅チカに倣い、駅前エリアを活性化



今回の提言は、上記背景を踏まえ駅周辺地域（駅のそば～駅ソバ）を、駅からバス停・駐輪場へ至る生活動線として捉え直し、この動線と駅前商業エリアとを一致させるものである。以下、大きく三通りの進め方を例示したので、参考にされたい。



(1) バス停・駐輪場の移設・新設

「既存の駅～既存の商業エリア」を通りぬける動線の延長上に、バス停・駐輪場を移設・新設する方法である。コスト・時間を比較的小さく、インパクトの高い街づくりが可能である。

① 京成立石駅は、活気溢れる駅前エリアがテレビ番組でも紹介されている。この賑わいの要因として、もちろん各商店の取り組みも大きい。例えば駅南口と幹線道路(奥戸街道)のバス停を、二つの商店街(立石駅通り商店会、立石仲見世共盛会)が結んでおり、期せずして「駅ソバ」のコンセプトに近いこともプラスに作用している。区は京成タウンバスと協業して、この奥戸街道沿いにバス路線の増発やバスターミナル・駐輪場の整備を行い、「駅ソバ」機能を強化すると同時に、同コンセプト実現のモデル・ケースとして欲しい。

② 常磐線綾瀬駅は、駅西側の高架下にあるバスターミナルと交差点が生活動線を分断し、特に駅南西側がエアポケット化している。そこで足立・葛飾両区は関係機関と協議し、駅北側を西方向、駅南側を東方向に、駅を反時計回りに周回する一方通行路にして、歩道や駐輪場のスペースを確保し、さらに商業エリアを周回するようバス停を再配置することで、駅周囲を「駅ソバ」化して欲しい。

(2) 商業エリアの移設・新設

駅からバス停・駐輪場へ至る既存の駅前空間を、商業エリアとして最大限活用する方法である。コスト・時間を比較的小さくしながら、広さに制約がある駅にも幅広く展開可能である。

① 葛飾区は製造業支援に力を入れており、区のウェ

ブサイトでは10の地場産業団体が紹介されているが、団体のほとんどはホームページどころか、電話番号を探すことも困難である。区は各団体と共同で、「駅ソバ」として機能する小空間(展示会2、3コマ相当～1コマ約3m×3m)を確保して、地場産業のショールーム、アンテナショップ、商談スペースなどを設営・運営し、情報発信やマーケティングを支援して欲しい。

② 駅前で、たこ焼きの屋台や生活用品の露店などが現れるような空間を「駅ソバ」と捉えて、飲食・小売業等の起業支援スペースとして活用する。区で半常設の屋台・簡易店舗を設置して、起業希望者に低廉な賃料で貸し出すと共に、各種経営指導を行い、売上拡大と早期自立を支援して欲しい。

(3) 駅の移設・新設

駅前再開発・駅舎建て替えなど、駅そのものを駅ソバ創出の拠点として最適化する方法である。コスト・時間がかかり、短期的な実現性は低いが、長期的な街づくりに駅ソバの視点を盛り込み、今後の計画に生かすことが求められる。

① 常磐線金町駅では、区が東京理科大学を誘致したことで、駅北口周辺の数十haが交通結節点として整備される見込みである。区やJR東日本、地権者の皆さんは是非、学生や地域住民の生活動線を意識した駅ソバを創出し、駅周辺にさらなる活気をもたらして欲しい。

② JR東日本では関連会社(株式会社JR東日本ステーションリテイリング、株式会社アトレ)が、駅利用客の生活動線を生かした商業施設(エキウト、アトレなど)を展開している。区はこれを意識して、京成電鉄等と協業して地域密着型事業(駅舎と駅前商店街の一体化など)を立ちあげ、区内の各駅に駅ソバを創出して欲しい。

紙面の都合もあり、かいつまんで説明した。

詳細については、是非御相談頂きたい。