

中心市街地の形成と活性化

— 豊田市を事例として —

楠 恭 雄
西 脇 正 倫

目 次

はじめに

1. 豊田市成立の歴史的経緯
2. 豊田市中心市街地商業等の推移
3. 豊田市中心市街地活性化の取り組み
4. 中心市街地活性化の課題
5. おわりに

はじめに —わが国における中心市街地空洞化の流れ—

21世紀を迎えた現在、全国の地方都市における既成中心市街地の凋落傾向はいまや一般的なものとなっている。この現状に対して、2000年には既成中心市街地を活性化することを目的とした「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（中心市街地活性化法）」が施行されたほか、「大規模小売店舗立地法（大店立地法）」「改正都市計画法」も成立し、いわゆる「まちづくり三法」の成立をみた。

これらの法律は既成の中心市街地の再生とともに、大規模小売店に代表される商業を、都市計画的な視野の中で一体的に調整することを目的とするものであり、特に中心市街地活性化法においては、認定構想推進事業者と呼ばれるTMOが、中心市街地が位置する市町村の定める中心市街地活性化基本計画に基づいて基本構想を定め、継続的に総合的な再生活動を推進することに特徴がある。これらまちづくり三法の援用によって、都市中心市

街地がどのように再生するかは、今後の取り組みに待つところが大きいですが、2002年2月段階で458市町村470箇所が基本計画を提出、そのもとにTMOの組織化と運営を進めつつある。ここで注目すべきは、これらの法律は前提として、都市には人々が集中し、活力のある活動が展開される中心部が存在すべきであり、その再生が急務であるとしている点であろう。

昭和30年代から昭和40年代にかけて成立し、隆盛をみた中心市街地の多くは都市中心駅を有し、時として私鉄、JR（当時は国鉄）が交錯することによって、都市近郊からの大量集客力を前提として成立していた。そのため、今日、これら中心市街地の衰退の説明には、「モータリゼーションの発展により」という語句が枕詞のごとく用いられる。実際、多くの場合、ある都市の中心市街地の凋落は他都市との都市間競争に敗退した結果ではなく、交通手段の変化に伴う都市内の構造変化によるものであると推測される。したがって現在の都市構造の中で、かつてのような中心市街地の再生が可能であるか否かについては、多方面からの検討が今後必要となるだろう。

本論文で取り上げる愛知県豊田市はその前身を挙母藩の城下町に求めることができ、近代都市としての成立とその成長は、昭和初期の自動車工業の立地と第二次世界大戦後の自動車工業の発展によるものである。一方、同市においても昭和50年代以降、中心市街地の衰退傾向が顕著となり、比較的良好な財政を背景に、継続的、総合的な中心市街地活性化策が進められてきた経緯がある。にもかかわらず、再開発ビルの核店舗として誘致された百貨店が撤退し、その後を埋める形で別店舗が出店したにもかかわらず、他の既存大規模小売店が撤退を表明するなど、必ずしも取り組みに見合った成果が得られているとはみなしがたい現況にある。

そこで本論文では、豊田市の中心市街地活性化への取り組みと、中心市街地活性化をめぐる課題を中心に考察を試みたい。

1. 豊田市成立の歴史的経緯

現在の豊田市は愛知県の西三河地区の内陸部に位置しており、矢作川の河岸段丘に由来する平地とその後背の山地を市域としている。先史時代から連続的に生活が営まれてきたことをしめす出土物が認められるが、現在の豊田市の基盤は江戸時代の最初期に現在の挙母周辺に1万石で封じられた三宅康貞の藩城下町整備に端を発し、以降、幕府直轄時代、本多家、内藤家による統治時代のなかで、八町の町割を有する城下町を形成、

一定の繁栄を見た。

明治時代になると挙母町は後背地の山村地帯の養蚕産業を前提に、製糸業および絹糸の集散地としての発展を遂げた。大正時代の半ばに三河鉄道（現・名鉄三河線）が開通するなど、交通網の近代化が進み、人口も昭和10年に1万4千人規模となる。昭和5年を境に国内・外の絹糸需要の落ち込みによる絹糸産業の衰退に伴って発展は停滞した。この停滞を打破するために挙母町は、豊田自動織機製作所が新事業展開のために建設場所を探していた自動車工場の誘致に成功し、昭和13年にトヨタ自動車工業株式会社（現・トヨタ自動車株式会社）の挙母工場が論地ヶ原（現・トヨタ町）の丘陵地に完成、以降、「クルマのまち・豊田」としての発展が始まる。

昭和26年2月に市制を布き、昭和29年の「工場誘致奨励条例」に従う積極的な工場誘致によって関連工場数が17社から60数社に増加、昭和34年1月、「豊田市」に市名を変更。昭和35年に市制施行10周年記念として、アメリカ・デトロイト市と姉妹都市提携を行うなど、自動車産業を基盤とする産業都市としての性格を明確にしていった。一方、市制発足以来、西加茂郡高橋村をはじめ隣接する町村との合併が積極的に行われ、昭和45年の東加茂郡松平町との合併によって挙母市発足当時の7.5倍、県下2番目の広大な面積を有する市となり、人口も県下第3位となった。平成6年に「地方拠点都市地域」にも指定され、平成10年に中核市に移行した。

2. 豊田市中心市街地商業等の推移

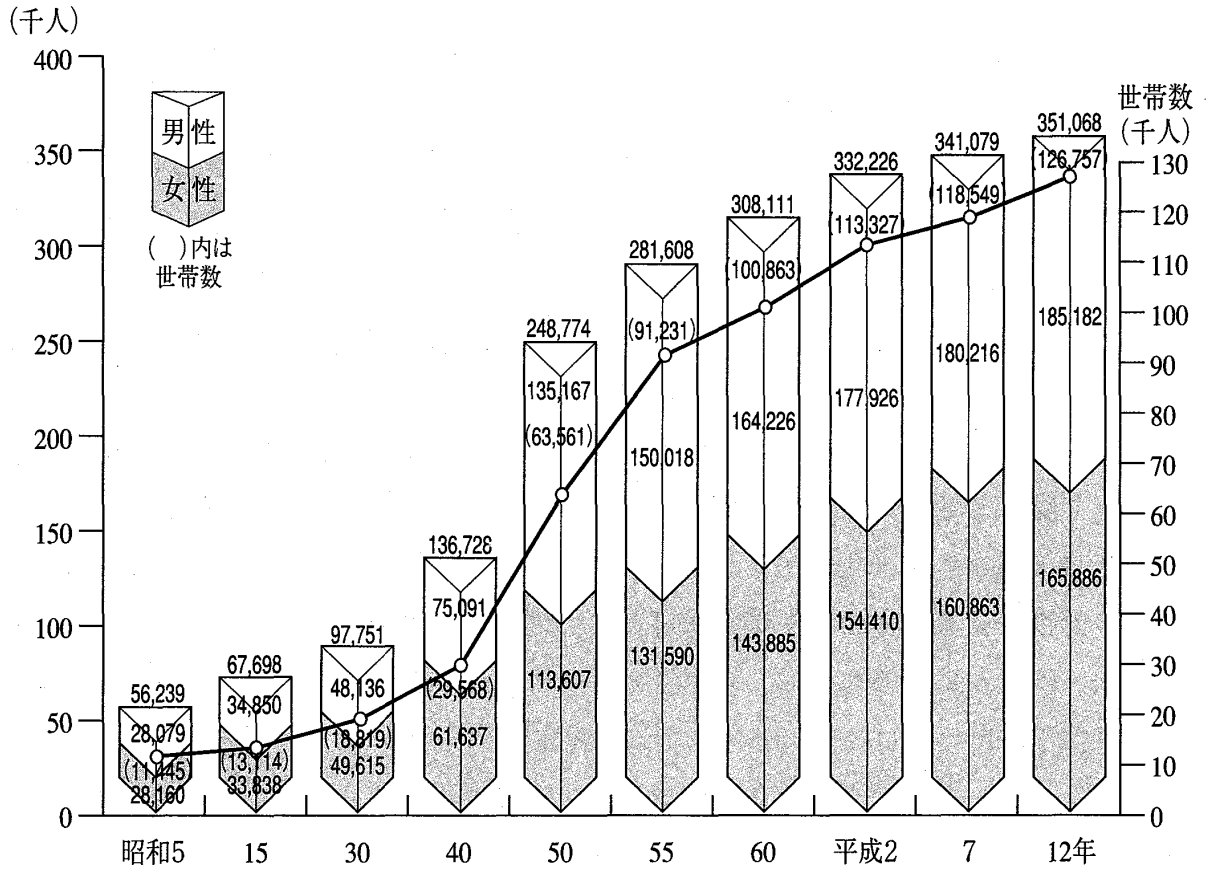
1) 豊田市の人口

豊田市の人口は次ページの図-1に示すように、昭和5年以来、一貫して増加している。

特に昭和40年からの増加が著しく、わが国の高度成長期に自動車工業の発展とともに人口が増加したことがうかがえる。図-2から図-4に明らかなように、昭和45年の人口構成では20歳台を中心とした男性が多く、豊田市の人口は工場労働者が大きな割合を有していたと推測することができる。

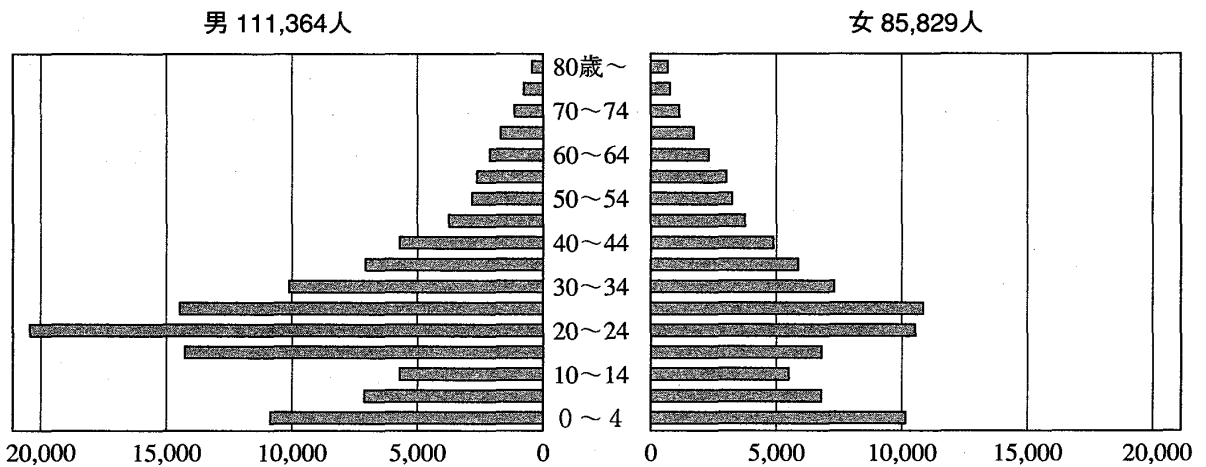
昭和55年においても男性は女性よりも多く、産業都市としての特徴を有しているが、平成12年には、依然として20歳代の人口は大きいものの、人口ピラミッドは釣鐘型に近づいており、人口に関しては都市としての成熟の度を深めているといえることができる。

図-1 豊田市の人口推移



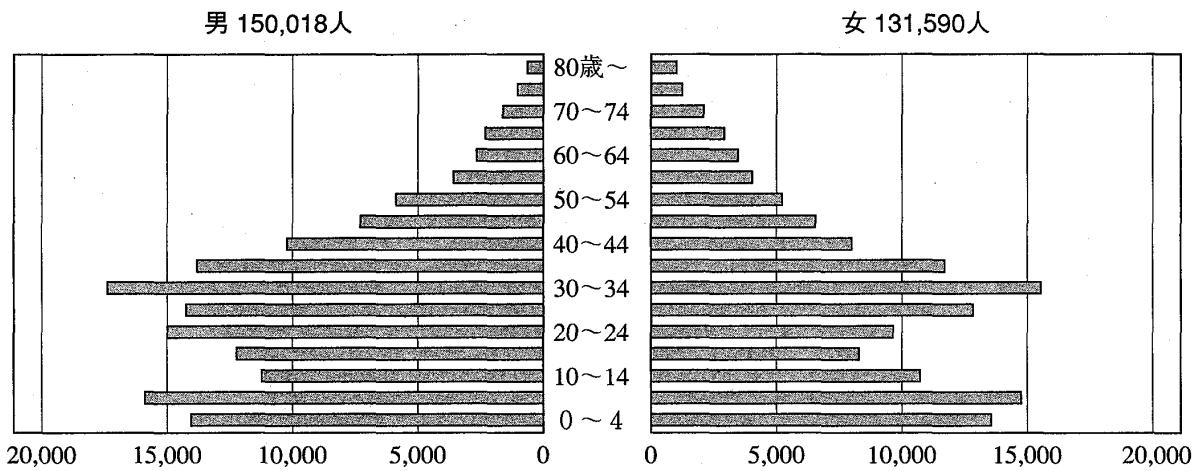
出典：豊田市ホームページより

図-2 昭和45年の人口構成



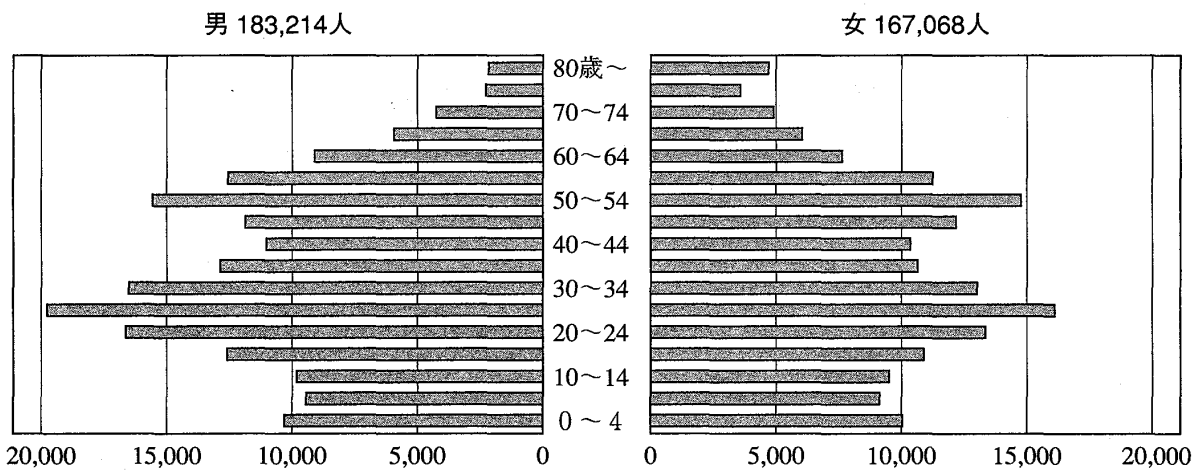
出典：豊田市ホームページより

図一 3 昭和55年の人口構成



出典：豊田市ホームページより

図一 4 平成12年の人口構成

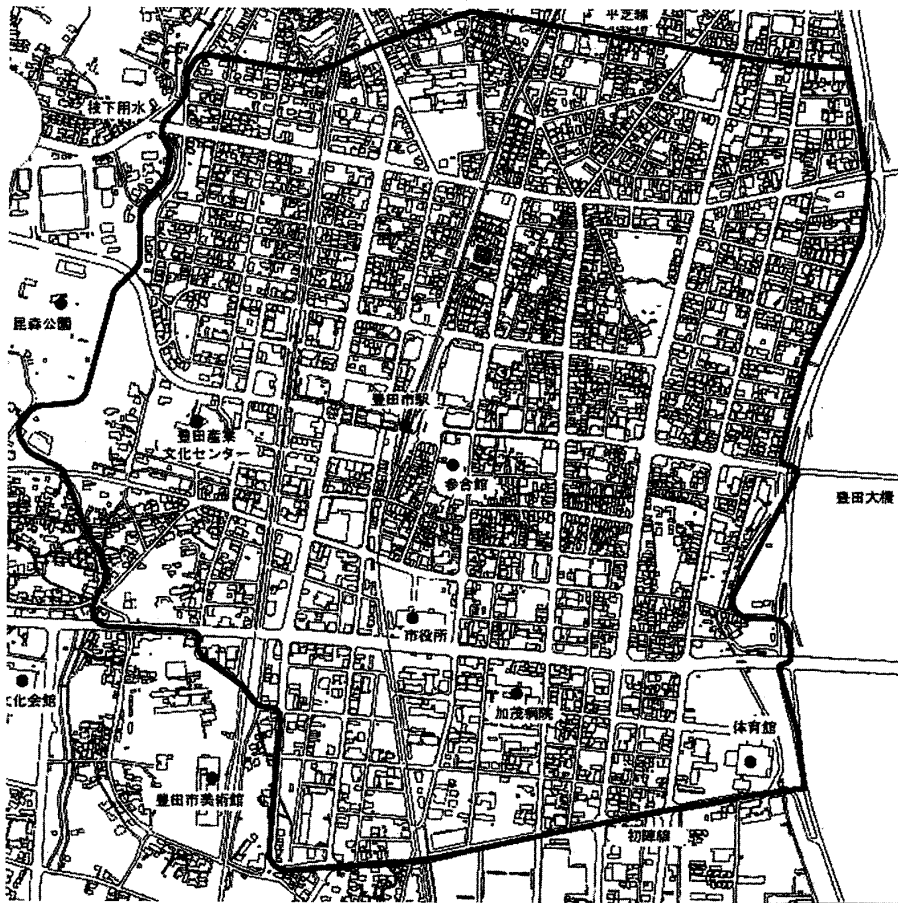


出典：豊田市ホームページより

2) 豊田市中心市街地の人口シェア

中心市街地活性化法では、その適用対象地区の条件として、第2条に都市の中心の市街地であって、小売業者、都市機能の相当程度の集積があること等の定めがあるが、「中心市街地」についての特別な定義はなく、そのため、現在、中心市街地としての位置づけをもつ区域は、当該市町村の再活性化政策上の視点から任意に定められている。豊田市の場合、図一5に示す約200haの市街地12町（挙母地区に位置する）が中心市街地と

図-5 豊田市中心市街地



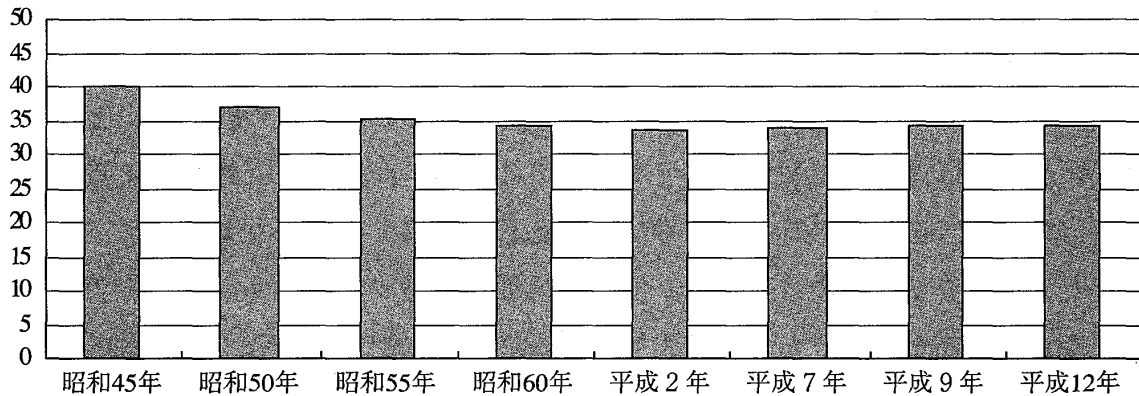
出典：中心市街地活性化推進室（国土交通省他）ホームページより

して指定されている。当該地区は挙母藩城下町に由来する挙母地区に位置しており、歴史的にも豊田市成立の核となった地区である。

中心市街地の属する挙母地区の人口は、豊田市全体の人口推移同様、昭和45年以降、一貫して増加しているが、増加率は市平均に及ばず、シェアは減少から横ばい状況にある。また、中心市街地を構成する12町の人口は、町ごとに増減はあるものの、基本的に減少傾向にある。(図-6, 図-7)

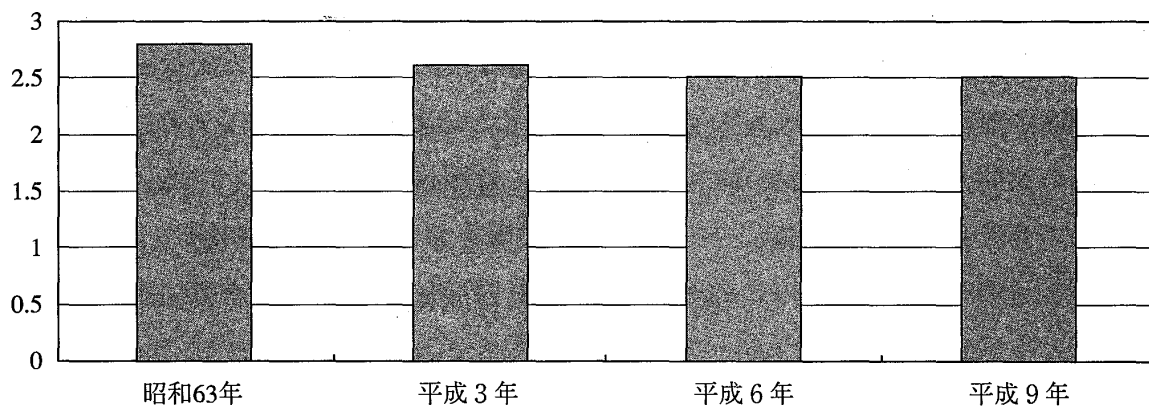
挙母地区の人口シェア減少は、昭和40年代から昭和50年代に認められるところから、高度成長期における人口流入が周辺地区で発生し、挙母地区はシェアを落としたものと考えられる。一方、中心市街地を構成する12町の人口はシェアが減少しているだけでなく、昭和63年に8,926名だったものが平成6年には8,323人に減少しているところから、この時期においては、人口が増加する豊田市および挙母地区にあって、中心市街地のみ

図一六 挙母地区の人口シェア推移



(注)「豊田市統計書 (各年)」より作成

図一七 中心市街地人口シェア推移



(注) 図一六に同じ

の人口が減少しているということが出来る (ただし平成9年以降は下げ止まり、持ち直しの傾向も認められる)。

3) 愛知県消費者購買動向調査にみる豊田市商業の推移

愛知県が実施している「消費者購買動向調査」の資料をもとに、豊田市民の購買動向と豊田市の小売商業の特徴について、若干考察してみよう。

①昭和47年度調査：

昭和47年度の愛知県消費者購買動向調査によると、大規模店進出による急速な商業

整備による地元依存率（各品目で70%以上）の向上と、名古屋市、岡崎市への依存が指摘されている。同時に「農協・生協・購買会」への依存が特記されている。衣料品で5～8%、身辺細貨で約10%、日用品で13～22%、食料品で22～26%、贈答品では、地区外（名古屋市、岡崎市）への14%流出が記されているものの約27%が生協で購入している。生協は注文配達の基本であるところから、商店および商業地に依存しない豊田市独自の特徴がこの時代にすでに特徴として現れている。なお、豊田市外で買い物をする場合の交通手段は自動車が多く、名鉄三河線があるにもかかわらず、電車利用が少ないことが特徴である。つまり豊田市以外に出かける場合、中心市街地に位置する中心駅を経由せずに出かけていることが示されているといえる。

②昭和62年度調査：

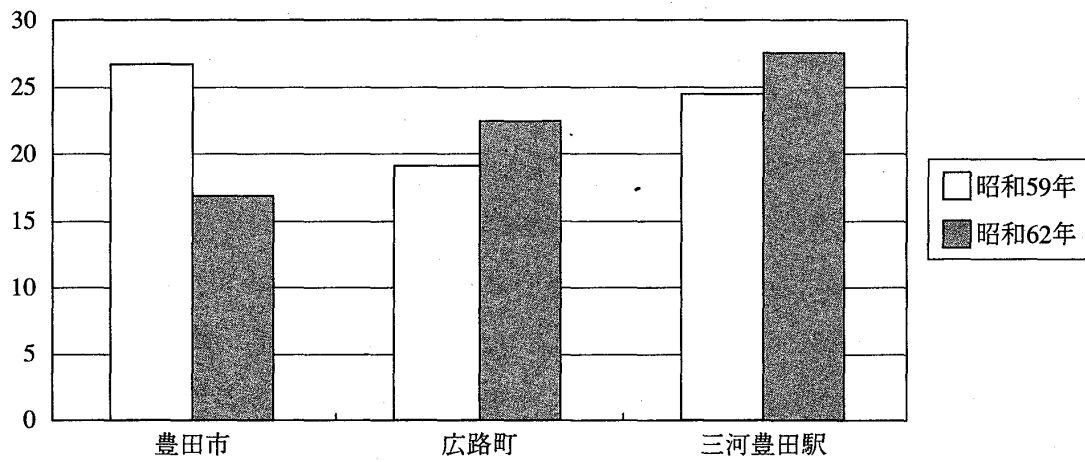
昭和62年度調査では三河地区における大規模小売店の進出と、進出にともなう都市内商業拠点の移動が総括的に示されている。大規模小売店の進出は、既存の商業集積のありかたを大きく変化させたものとして注目されるものであるが、この報告書では、豊田市に関しては豊田市の中心市街地商業集積を形成する豊田市駅周辺商店街における購買率が前回調査の26.6%から16.9%に減少したことが特記されており、大規模小売店進出の影響が大きかった都市のひとつとして豊田市の名をあげている。この時期の豊田市の商業集積は豊田市駅、広路町（国道248号沿い）、三河豊田駅（トヨタ生協本店）の3集積が代表的なものであるが、中でも商店街を中心とする豊田市駅周辺にもっとも大きな影響が現れたといえる。

豊田市駅は鉄道駅を核とする商業集積、広路町はロードサイド型の商業集積、三河豊田駅周辺は豊田生協の本店（大規模店）が位置しており、豊田市の外環状線があるところから基本的にはロードサイド型といえる。図-8、図-9に示したように、買回り品、準買回り品等、中心商業地での購買傾向が強い品目において、豊田市駅ではシェアが減少し、他の2商業地ではシェアが増加している。

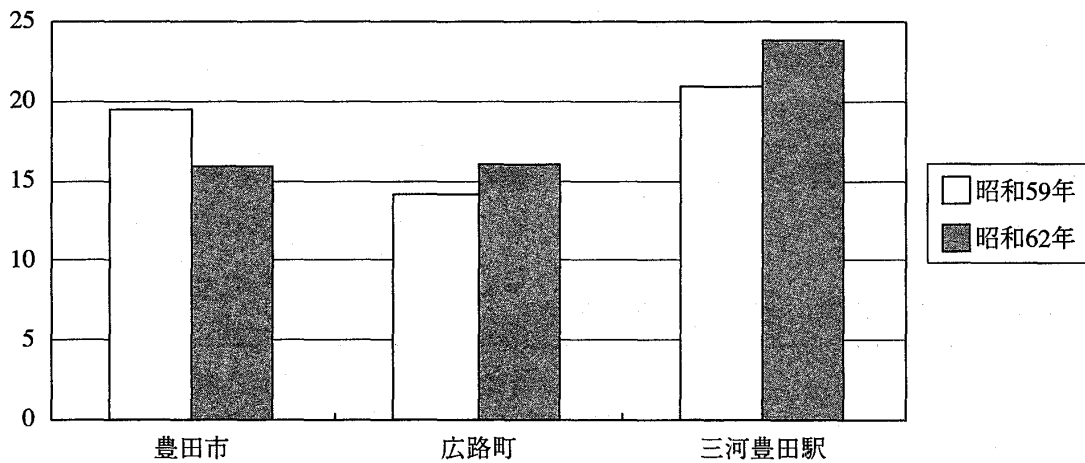
ここから、大規模小売店の進出によって、豊田市の小売業が強化されつつ、市内における中心的商業集積としては、豊田市駅を中心とする商業集積（現在指定されている中心市街地）が衰退傾向を示し、いわゆる中心市街地の衰退が商業の上から確認されたものといえる。

なお、豊田市駅周辺商業地の衰退理由として周辺における交通渋滞と駐車場不足が挙げられている。

図一 8 買回り品購買シェア推移



図一 9 準買回り品購買シェア推移



③平成 2 年度調査：

平成 2 年度調査での注目点は、昭和63年10月に豊田市駅西に建設された都市型百貨店である「豊田そごう」の影響である。豊田市は周辺の 5 町 1 村を商圈としていたが、新たに 1 村が商圈にはいるとともに、既存商圈における買回り品に関する吸引率が平均で約10%増加している。また、豊田市内では、贈答品について名古屋市への流出が前回調査の10.0%から4.9%に減少、買回り品についても7.1%から4.4%に減少している。これによって買回り品の地元購買率は88.2%、準買回り品の地元購買率は88.5%に達しており、「そごう効果」が確認されたといえる。

豊田市内の商業地別では、贈答品がそごうの位置する豊田市駅西側で20.6%となったことが特徴といえる。買回り品について豊田市駅西側（そごう側）で新たに6.7%が発生した反面、三河豊田駅周辺が27.5%から22.6%に減少しており、豊田市駅周辺が市内シェアを奪還したといえる。一方、準買回り品では新たに大規模小売店が出店した神池・美里・東山町地区に11.1%の購買率が発生している。

④平成11年度調査結果：

この年度の調査では、全商品の地元依存率が88.4%を示している。贈答品の地元購買率は90.9%であり平成8年度調査の91.2%よりは低いものの、高い購買率を示し、名古屋市、岡崎市への流出は、それぞれ2.1%、1.4%に過ぎない。そごうの位置する豊田市駅西地区の購買率が32.7%ときわめて高いがトヨタ生協本部を含む三河豊田駅周辺も25.8%と依然、高い比率を保っている。一方、買回り品は国道248号沿いのロードサイド型の大型店が高く23.7%、準買回り品も同様で、15.2%となっており、ロードサイド型大型店への依存が高くなっている。

同調査では、豊田市民が「買い物をする店」と「買い物をする理由」を調査している。下の表－1にそのなかの1位、2位を示す。

表－1から、買回り品・準買回り品は大型店と大型専門店、最寄品は生協と大型店、

表－1 豊田市内の購買店と購買理由の1位と2位（表中、太字が第1位）

		買回り品	準買回り品	最寄品	贈答品	総合
買い物をする店	百貨店				37.5	
	大型店	39.9	32.6	29.2		34.0
	農協・生協			32.1	28.5	
	大型専門店	27.7	25.1			20.9
	一般商店（参考）	7.8	5.1	2.3	1.7	5.3
買い物をする理由	近くて便利		19.7	39.5	16.6	20.4
	気楽に品物選びができる	27.4	29.1		19.0	25.1
	その店でなんでもそろろう			26.2		
	好みやセンスにあった商品がある	16.9				

贈答品は百貨店と生協が選択されていることがわかる。また選択理由としては、最寄品では近くて便利であること、それ以外は気楽に品物選びができることが選ばれていることがわかる。この結果は「買い物をする店」で、最寄品の購買店として生協が第一位である以外は、一般的な購買動向の特徴を示しているといえよう。

⑤愛知県購買動向調査からみる豊田市商業の変遷：

以上の結果から、豊田市商業の変遷を要約的に示してみよう。

- 生協の展開期：豊田市の商業は、自動車工業の発展に伴い、急速に需要が喚起されるとともに、中心市街地の南部、西南部に自動車工業の大工場が立地し、その周辺を中心に人口が流入したために、民間による店舗進出では需要に対応しきれず、その間隙を補う形で生協が発展したものと推測される。

生協のように組合員の組織的活動を前提とする購買組合は、労働組合等の組織的活動になれた自動車工業関係の従業員とその家族が多い豊田市民に取り組みやすい面もあったと考えられる。

- ロードサイド店の進出による商業核の分散期：大規模工場への材料搬入、製品搬出の必要もあって整備が進んだ道路沿いにロードサイド型の大規模小売店が成立し始めると、商業拠点の分散化が進んだ。特に買回り品や準買回り品については、一般商店から大規模小売店への移行が明確になる。

ロードサイド店への移行は全国的な傾向だが、産業形態から道路整備が進んでいた豊田市においてはその展開が顕著であったと考えられる。これによって、一般商店を中心とする豊田市駅中心の商業が衰退、買回り品・準買回り品購買は国道248号沿いを中心とするロードサイド型大規模店、贈答品は三河豊田駅中心（トヨタ生協本店を含む）、最寄品はネットワーク的な生協利用という、豊田市の商圈を三分割する商業の分散化が進展したものと考えられる。

- 百貨店の進出による成熟期：豊田市初の都市型百貨店である「豊田そごう」の進出は、衰退傾向にあった豊田市駅周辺商業を著しく活性化させたといえる。また、市内購買率が高まり、隣接する大都市である名古屋市や岡崎市への依存は減少し、豊田市商業は自立性を確立、成熟したといえる。しかし、豊田市駅周辺における需要は贈答品に限られており、買回り品・準買回り品の購入率はロードサイド型の商業施設が確保、新店舗の進出によってむしろ強化されたといえる。

一方、トヨタ生協本部・本店のある三河豊田駅を中心とする商業集積も、贈答品を中心とする一定の購買率を確保しており、豊田そごうを核とする豊田市駅周辺は総合

性を確保することができないだけでなく、贈答品についても市内におけるシェアを独占することができず、豊田市における商業集積の分散状況は継続している。

4) 豊田市中心市街地商業の現況

豊田市に商業の完結性をもたらした豊田そごうは、平成12年に経営主体である「そごうグループ」の経営破たんによって閉店に追い込まれている。これによって、豊田市駅周辺の商業地域では豊田そごう単体で年間売り上げ約207億円（平成11年度実績）、従業員1,000名余の雇用を失うことになった。同じビルに入居する専門店群である t-FACE の年間売り上げ約44億円、530名の雇用も維持できなくなる恐れがあり、これによって豊田市駅周辺商業集積が豊田市内において贈答品を中心とした中心商業地としての地位崩壊が発生する恐れがある。

その後、平成13年に松坂屋の出店が確定、平成13年10月より新たな店舗展開を行っている。しかし翌平成14年、隣接する再開発ビルの核テナントであるサティが撤退を表明するに至っている。

先に示したように、豊田市駅周辺の商業集積は贈答品を中心とするものであり、その意味においては、サティのように食品を中心とした最寄品、準買回り品を中心とする商品構成の大規模店がロードサイド型の大規模店との競合に敗退して撤退することは考えられる。

しかし、贈答品購入の市外流出を食い止め、豊田市駅周辺を豊田市の中心商業地とした豊田そごうの撤退は、中心市街地としての豊田市駅周辺の地位を脅かすものとなる。また、豊田そごうは、当初、再開発ビル2棟で開業したものの、その後、1棟に規模を縮小し、弊店時には売り場面積は開業時の約8割で営業していた。新たに出店した松坂屋の売り場面積は閉店時の豊田そごうよりも狭い約19,500㎡である。出店して1年に満たないため、販売額については不明だが、サティ閉店とあいまって、豊田市駅周辺市街地の求心性が低下する可能性は極めて高い。

豊田市駅周辺商業の存在意義が贈答品を中心とするものである以上、その売り場面積の減少はそのまま豊田市駅周辺の商業的魅力が低下することを意味し、豊田市駅周辺商業の課題が、中心市街地にふさわしい総合性を確保できなかった点にあるとすれば、サティの撤退は、さらに総合性を低下させるものとして今後課題を残すといえよう。

3. 豊田市中心市街地活性化の取り組み

1) 中心市街地活性化の取り組みの始まりと推移

豊田市は挙母町を中心に複数の町村が合併した都市であるところから、中心市街地が分散する傾向があったとされる。

しかしながら歴史的にみても、近代における絹糸産業の集積地としての位置づけからしても中心市街地は挙母町であり、そこには一定の都市的な集積もあった。それ以外の町村は自動車工業関連工場等の進出以前は都市としての形態や集積は認められなかったところから事実上、挙母町の豊田市駅周辺が中心市街地であったといえる（豊田市役所、総合病院などの施設も挙母町に置かれている）。

そのため、早くから中心市街地周辺では表-2に示すように土地区画整理事業が進められている。昭和30年代は豊田市の人口が爆発的に増加する以前であり、将来的に豊田市発展の可能性が推測された時代である。したがって当時の豊田市は、自動車産業の発展とともに都市が規模、機能ともに拡大することを想定し、中心市街地を挙母駅（現豊田市駅）周辺と定め、都市開発を進め始めたものと考えられる。

実際、古くからの城下町の形態を維持していた挙母町の旧市街は、現代都市としての機能を果たしえず、区画整理事業などの展開は当然の経緯ということもできるだろう。

表-2 豊田市駅周辺地区における区画整理事業・再開発事業

事業年次	事業名	事業面積
昭和31年～ 36年	挙母駅前地区区画整理事業	2.2ha
昭和35年～ 46年	北部地区区画整理事業	77.3ha
昭和43年～ 60年	駅西地区区画整理事業	85.5ha
昭和60年～ 63年	豊田市駅西口市街地再開発事業	1.8ha
昭和61年～平成7年	豊田市駅東地区市街地再開発事業	1.5ha
平成4年～ 10年	豊田市民センター地区市街地再開発事業	0.9ha

2) 商業を中心とした中心市街地活性化の取り組み

豊田市駅を中心市街地として想定し、活性化への取り組みの必要性が初めて指摘されたのは、昭和54年度の「豊田市地域商業近代化ビジョン」においてであったと考えられる。

この中で、交通面で、地域的に孤立した状態と、自動車産業の発展に支えられて、いわば無風状態の中で発展してきた豊田市商業において、名古屋市へ直接連絡する豊田新線（昭和54年開通）の開通によって、買回り品、贈答品を中心とした購買流出が発生したこと、特に豊田市駅周辺の商店街でその傾向が著しいことを示し、豊田市における贈答、買回り品関連の商業力の脆弱さが指摘されている。

以降、昭和60年の「豊田市コミュニティマート構想」、平成3年の「豊田市新コミュニティマート構想」などで繰り返し分散型商業集積（豊田市駅、三河豊田駅、国道248号、神池・美里・東山町地区等）の問題が指摘され、中核となる中心商業地確立の必要が論じられている。

先に示した区画整理事業、再開発事業に連動して、1988年、豊田市駅西口に名鉄三河線豊田市駅と愛環鉄道新豊田駅とを結ぶペデストリアンデッキと、豊田そごうなどが入るツインビルが完成、1995年には豊田市駅東口に名鉄トヨタホテル、サティおよび住宅が入居する複合的機能をもつ再開発ビルがオープンし、1999年には中央図書館、コンサートホール、能楽堂を備える再開発ビル「参合館」がオープンしている。これらの取り組みは中心市街地に商業、住居、文化施設の複合的な集積を試みるものであり、いわば中心市街地整備計画の典型ともいえるものである。

また、中心市街地全域に駐車場整備が行われており、平成8年度までに中心市街地内の主要12駐車場で3,381台、全体では約4,000台のキャパシティが確保されている。また中心市街地内に分散している各駐車場の混雑情報を提供し、空きのある駐車場に誘導する駐車場案内システムが整備されている。

以上のように、豊田市においては、豊田市駅周辺を豊田市の中心市街地として位置づけ、中心市街地内に区画整理事業、再開発事業を積極的に展開するとともに、文化施設の積極的な配置、駐車場整備と駐車場案内システムの整備、全市的な道路網の整備など、総合的、継続的な取り組みをつづけることによって、当該地域に「市民の誇れる都市の顔（豊田市交流産業活性化まちづくり構想）」の建設を試みている。

4. 中心市街地活性化の課題

1) 豊田市中心市街地形成の課題

これまでに示した経緯の中で、豊田市が進めている中心市街地活性化の試みは、その総合性、継続性、資金投入量の多さにもかかわらず、豊田そごう・サティの撤退や買回

り品・準買回り品等の販売シェア拡大の失敗など、必ずしも成功しているとはいいがたい現況にある。

そこで本章では、豊田市における中心市街地活性化に関する課題の抽出を試みよう。そのため、中心市街地を活性化するという面で、現在の中心市街地に不足していると考えられる主な要因をあげてみよう。

①贈答品以外の消費ニーズの不足：

豊田市商業の特徴は、市民による最寄品、買回り品・準買回り品、贈答品の主たる購入先の別がそのまま商業集積の別となっている点にある。最寄品は生協を中心としたネットワークで購入され、買回り品・準買回り品は国道248号その他のロードサイド型大規模小売店・大規模専門店で購買される。

中心市街地において大きなシェアを有するのは贈答品のみである。つまり、中心市街地には、様々な種類の店舗が集積しているにも拘わらず、消費ニーズが贈答品に偏り、多重的な商業集積が十分に機能していない。^{注)}

②中心市街地にふさわしい業務複合の不足：

豊田市駅周辺の活性化が論じられる場合、商業施設の集積に焦点が当てられる場合が多い。しかし中心市街地は高密度で多重的な利用が前提であり、そのためには商業以外の業務施設の集積が必要不可欠である。しかしながら豊田市の中心市街地は、下の「表－4」に示すように業務施設の市内シェアが小さく、十分な集積に至っていない

表－4 中心市街地構成12町の事業所および従業員の全市シェア（％）

	昭和61年度	平成3年度	平成8年度
事業所総数	12.7	11.8	11.0
農・林・漁業	7.1	0.0	6.3
鉱業	9.1	0.0	0.0
建設業	5.5	4.2	3.9
製造業	3.3	3.0	2.8
電気・ガス・水道業	10.5	8.3	14.3
運輸・通信業	8.1	9.3	7.7
卸・小売・飲食業	16.8	15.8	15.2
金融・保険業	39.5	37.6	34.0
不動産業	11.2	8.7	8.7
サービス業	12.9	12.6	10.7
従業員数	6.6	6.1	5.9

い。これは、豊田市の業務の中心が自動車工業の生産拠点である中心市街地の南から南東にかけての郊外部に位置しているため、その周辺に関連業務施設が分布しているためであると考えられる。

③ 駅利用者の不足：

豊田市駅は名鉄（三河線・豊田線）と愛知環状鉄道の3路線が乗り入れており、平成12年度の年間利用客数は11,319,015人となっている。これに対して同年の豊橋駅（JR、私鉄を含む）の年間利用客数は15,505,095人である。これを両市の人口（豊田市339,994人、豊橋市354,318人）で除した値は、豊田市駅が33.3、豊橋駅が43.8となり、豊田市駅の方が、利用割合が10ポイントほど低いことになる。また、豊田市駅利用者のうち定期利用者は58.2%に過ぎず、豊田市駅を通勤、通学で利用する乗降客数が少ないことを示している。この傾向は、豊田市の業務施設が中心市街地から離れた周辺の工場所在地にあり、その従業員が中心駅を経由せずに業務地に通勤する割合が多いこと、名古屋市、岡崎市に近く、それらの都市に支店を設ければ、豊田市およびその中心地に支店を置かなくても企業活動が容易に維持できることなどが理由として考えられる。いずれにせよ、日常的に中心駅を経由する人口が多ければ、駅周辺にはこれらの人々の生活を支援する商業その他の施設が立地しうるが、経由する日常的な人口が少なければ、施設の複合はありえず、商業の活性化も望み難い。

以上より、豊田市の中心市街地（豊田市駅）においては、中心市街地の空洞化以前に、中心市街地における多重的な業務集積が不十分であったため、中心市街地の機能熟成がなされず、贈答品を中心とした販売を核とする商業集積（都市型百貨店）が定着しなかった一要因と推測する事ができる。中心市街地に業務集積が蓄積されなかった理由としては、近代における挙母駅（現、豊田市駅）を中心とする業務集積過程が、絹糸産業の衰退によって中断し、後の都市構築が郊外の大規模工場立地によるものとなり、かつその周辺に工業従業員住宅や関連業務施設が展開したため、いわば自立的な生活圏域が形成され、中心市街地における集積の必要に乏しかったことがあげられる。また自動車工業という労働・物資の集約を要する重厚長大産業の立地のために早くから搬入・搬出のための道路網が必要とされ、その整備が進められた結果、整備道路沿道へのロードサイド店の進出が採算面でも有利になったことも中心市街地への各種集積が抑制された要因のひとつであるといえる。

いずれにせよ、中心市街地に業務集積が十分でなければ日常的な昼間人口の集中が発

生せず、商業施設の集積を期待することは難しい。加えて豊田市の場合、高度成長期の急速な人口増加に対応するために、既存店舗で充足しきれない需要に対して、生協という商業者を介さないネットワークが形成され、既存商業者の活性化が抑制されたこと（同時に人口増加、高度成長によって拡大する購買力に対して、地元商業者には特段の経営努力が求められなかったと憶測される）、若年層を中心とする工場従業員を主たる購買層とする段階では、贈答品、買回り品への需要が小さかったと考えられるなど、中心市街地に商業集積の蓄積されにくい条件があったといえる。

一方、豊田市の場合には、豊田市駅を中心とする環状道路、放射道路が整備されており、豊田市駅周辺には文化施設、行政施設も計画的な配慮から集中的に配置されている。また自家用車による来街への配慮から、4,000台の駐車キャパシティが設けられており、リアルタイムで情報を提供、利用者を誘導できる駐車場案内システムも整備されるなど、インフラ整備はきわめて良好である。したがって、豊田市の中心市街地に「業務機能を中心とした多層的な機能集積の推進」による「中心市街地の昼間人口の増加」を課題とした施策を展開すれば、「都市の顔」として豊田市駅周辺の中心市街地を構築することは不可能ではないと考えられる。

しかし、モータリゼーションの進展による自動車社会と、多層的で高密度な中心市街地の形成には次項でもふれるように相反する面があり、豊田市の一極集中的な中心市街地活性化施策の展開には際して、この点への考慮が特に要求される。

2) 中心市街地活性化の矛盾

1956年に来日した世界銀行のワトキンス調査団は「日本に道路はない。道路予定地があるだけだ」「工業国にしてこれほど完全に道路網を無視してきた国は日本の他にない」と述べたという。昭和30年代初頭はわが国にとって、戦後の荒廃を脱し、新たな社会建設と経済発展の緒についた時代であり、ワトキンスの言はその後の日本の高度成長の方向性を定める起点としても注目される場所である。ワトキンスのいうところの工業国とはアメリカ合衆国を指すと考えられ、すでに巨大産業となっていた自動車産業と交通体系を前提とした発言であるところから、これが直ちに当時の欧州諸国にも適合するものであったか否かは疑問だが、わが国の急速な道路網整備がわが国の高度成長のインフラとして大きな役割を担ったことはまちがいない。これ以降、わが国においては、道路、公共交通の量的拡大を目的とする交通政策が全国各地で展開され、モータリゼーションは急速に進展した。北村隆一編著による「ポストモータリゼーション」によれば、1955

年から1995年の40年間にわが国の人口が1.4倍に増加したのに対して、免許保有者数は約18倍、自動車走行距離数は約49倍、自動車保有台数は約70倍に増加したという。一方、鉄道は1955年に輸送人・キロの約90%を担っていたものが、1995年には34%に低下しており、この間に自動車のシェアは1%未満から約53%に増加しているという。この間の高度成長を考えれば、道路整備がわが国の発展に与えた影響は極めて大きい。

しかしここで、自動車・道路を中心とした輸送体制の急速な確立は、わが国の都市の構造にも急激な変化を与えたことを見逃してはならないだろう。上に紹介した北村隆一氏のデータにも明らかなように、20世紀後半に到来したわが国の「自動車の時代」は、産業輸送のみならず、マイカーの普及によって一般国民の移動手段としても自動車が浸透、定着したことを示している。このような自動車の普及は、近世（江戸時代）および近代とはまったく異なった産業および居住の立地形態を可能かつ必要とした。言い換えれば現在の中心市街地の空洞化、職住の分離、地区のコミュニティの解体、地価の高騰と下落等の大半は、戦後の経済の高度成長および都市成長を可能とした自動車中心の輸送体制の確立に由来するといえる。

都市の定義は多様だが、本来、都市とは人口の集中と空間の高密度で多重的な利用を特徴とする。近世のわが国においては行政・手工業・商業などを核とする都市形態である城下町にその典型が見出される。城下町には士農工商の階級構成員の内、士・工・商が集中し、周辺の農村地帯とも食料・原材料・商品の集散による交流が行われており、おおむね「徒歩圏内」で循環する経済圏域が都市圏として形成されていた。近代に入り、鉄道が導入されても基本的に都市構造は変化せず、鉄道の有する巨大な輸送力によって、近世とは桁外れの人員と物資をより遠方の都市周辺から都市中心市街地に移入することによって、都市の高密度多重的性格は連続的に強化されたといえる。

なぜならば、鉄道整備に必要な施設は基本的にはプラットホームと線路だけであり、既存市街地に鉄道を敷設しても、街区分断は生じるものの都市構造には大きな変化はもたらさなかったからである。それゆえ鉄道はマクロで見れば国土構造の変化（宿場町、内陸都市の衰退等）をもたらしながらも、日常的な生活圏を拡大させ、伝統的な都市形態の上にさらなる中心市街地の機能集約をもたらすことを可能とした。

これに対して自動車は、移動の個別性、任意性を最大の特徴としながら、輸送密度からすれば鉄道よりもはるかに低密度な輸送手段であり、鉄道とは際立って異なった輸送手段である。自動車による大量の輸送には線路よりもはるかに大きな面積を要する道路を必要とし、またマイカーの普及は広大な駐車場を必要とした。そのため、都市中心市

街地に多数の自動車が集中するようになると渋滞が発生し、渋滞を解消するためには沿道施設の立ち退きを前提とする道路拡幅、街区の再編成が必要であり、必然的に地価が低く、道路、施設建設の容易な都市郊外の低密度利用地へと住宅、商業施設が流出、いわゆる郊外化（suburbanization）が発生した。この傾向は農村部から都市部への労働人口の移動や、収入の拡大による持ち家層の増加ともあいまって全国的に拡大し、それまでの都市中心市街地が有していた求心的な交通パターンの拡散、施設分散によって都市中心市街地の空洞化が発生したといえる。

いずれにせよ一極集中型の中心市街地形成は、自動車交通を前提とする以上、求心点である中心市街地に高度利用とは相容れない道路面積、駐車場容量を要求し、交通集中による渋滞が発生させ、財を生み出す利用可能な空間を圧迫することになる。

5. おわりに 豊田市の都市構造と中心市街地活性化

豊田市駅を中心とする市街地は、かつては挙母藩一万石の城下町であり、近代においては矢作川上流域の養蚕業を背景とする絹糸産業の集積地として栄えた伝統をもつ。現代においては、35万人の人口を擁する豊田市の中心市街地として、商業施設のみならず、行政・文化施設が立地する地域であり、行政の指定を待つまでもなく、豊田市の中心市街地としての位置づけにふさわしい地区である。それゆえこの地区を中心市街地として位置づけ、その機能を果たすためにふさわしい整備を推進することに疑問を唱えるものではない。

しかし戦後、一貫して継続してきたモータリゼーションが、都市の中心に諸機能の中心地があり、都市のすべてがこの求心点に向かって循環する「近代的」な都市構造の維持と相容れないことが明らか（多くの都市の中心市街地の現況がそれを物語っている）になった現在、近代的都市構造の延長線上に中心市街地構築のプランをおくのであれば、それは先に示した都市構造上の理由によって砂上の楼閣となる危険もあるのではないかと考える。加えて近未来の豊田市は、高度成長を支えた年齢層が高齢期を迎え、急速な人口の高齢化が進展する可能性が高い。そのような時代の都市における快適な都市機能の利用を考える場合、中心市街地への機能集約は果たしてその答えとなりうるのだろうか。

例えば、「自動車による移動」を前提とした場合、一極集中型の放射・環状型の都市構造よりも、多重的な環状道路に複数の都市拠点分散し、環状線の間をはしご状の道路

が結ぶ複数拠点・同心円型都市構造の方が効率的とも考えられる。一方、公共交通機関においても、急速に進化するITを前提に、利用状況をリアルタイムに掌握し、必要に応じて運行密度を調整することも不可能ではないだろう。あわせて交通の集中をリアルタイムで掌握し、渋滞軽減方向に誘導することも可能である。このような手法が確立すれば、逆に都市構造は既存のままでも都市は機能しうるのかもしれない。いずれにせよ、交通機関の変化が都市構造の構築に影響し、その機能に変化をもたらしたのであれば、交通問題への取り組みなしには、「業務施設の集中」「商業集積の強化」「交流人口の増加」に対応しようとする取り組みは十分に機能し得ないといえよう。

このように考えると、豊田市においても、多層的で高密度な中心市街地の建設のためには、新たな交通システムの検討・構築が不可欠であるといえる。

なによりも自動車産業によって発展してきた都市として、行政、住民、企業が一体となって交通システムと都市構造が融合した新たな都市のあり方を示すことが求められるのではないかと考える。

すでに現在、豊田市では企業と共同してEV通勤車と呼ばれる小型電気自動車を用いた短距離交通システムの実験に取り組みつつあり、またTDM等への取り組みも始められつつあるが、このような取り組みを継続的に実施するとともに、21世紀の都市構造モデルの提示を行うことが、現代の産業とともに発展してきた豊田市に課せられた課題であり、中心市街地活性化のための不可欠の条件といえるのではないだろうか。

注)

本稿では、豊田市民の「消費ニーズの構造」分析をもふまえた考察を行う予定であったが、データ作成面での時間的な制約もあって、今回は取り上げることができなかった。「消費ニーズの構造」も、中心商業地の機能が十分に発揮できなかったことと関係があると考えられる。又の機会に、あらためて、より詳細な分析を試みたい。

《主な参考文献》

- 経済情勢の変化に対応した中心市街地の商業等の活性化に関する計画 平成13年 豊田市
第6次豊田市総合計画推進計画 平成13年 豊田市
豊田市交流産業活性化まちづくり構想 平成12年 豊田市
豊田市新コミュニティマート構想策定調査報告書 平成3年 豊田市
豊田市コミュニティマート構想推進調査 昭和60年 豊田市
豊田市地域商業近代化ビジョン 昭和55年 豊田市
豊田市の事業所 平成8年 豊田市
豊田市の事業所 平成3年 豊田市
豊田市の事業所 昭和61年 豊田市
愛知県消費者購買動向調査 平成12年
愛知県消費者購買動向調査 平成9年
愛知県消費者購買動向調査 昭和63年
愛知県消費者購買動向調査 昭和49年
ポストモータリゼーション 北村隆一編著