

テーマカレッジ「大都市と地方との関係」

## 鴻巣市の今 ～ 商業と再開発事業～

法学部二年 細井真実子

### 1. なぜ鴻巣市を取り上げるのか

私は生まれてこのかたずっと埼玉県鴻巣市に住んでいる。「ださいたま」などと揶揄する向きもあるが、私は埼玉県を気に入っているし、なにより生まれ育った鴻巣市が好きだ。しかし、成長するにしたがって東京などの商業的に発展した都市を見るにつれ、鴻巣市を客観的な目で観察するようになり、いくら歴史があるとはいえ鴻巣市はこのままではいけないのではないかと...?と思うようになった。たしかに幼い頃は市内の狭い世界しか知らずにいたため、鴻巣に商業的な問題点があるとは気づかなかった。そのために、その頃と変わらぬ現状を見ているにも関わらず、十数年前よりも問題が大きくなっていると認識しているのかもしれない。しかし、母や祖母などに聞いてみても、「確実に商店街は衰退しているし、駅前の活気がなくなっている」と言う。その原因は何なのか、改善する方向はないのか、などいろいろと疑問がわいてきた。そこで鴻巣市の今を商業に特化して調査・考察してみる。

### 2. 鴻巣市の概要

鴻巣市は、埼玉県中央部、大宮台地の北端に位置する人口約8万4千の市である。なお、人口の内訳は、年少(0～14歳)が12,018人、生産年齢(15～64歳)が59,927人、老年(65歳以上)が12,237人となっている。老年者数は、平成7年には7,645人で人口の9.6%であったが、平成17年一月一日現在は12,324人で14.9%を占めるまでになっており、顕著に高齢化が進んでいる。

1602年(慶長7年)に中山道の宿場・鴻巣宿が本鴻巣(現在の北本市)からこの地に移転したのち宿場町として発展した。地名の由来として、天邪志国(むさしのくに)の国府がこの地に置かれており、「国府の州」が転じたものという伝承がある。現在、市の南西部を荒川が流れ、JR高崎線が南北に走る。江戸時代には中山道の宿場町として栄え、370年余の伝統を誇る「ひな人形のまち」として、そして近年では「花のまち」としても全国にその名が知られている。主な施設として、埼玉県警運転免許センターがある。また、今年市制施行50周年を迎える。現在、法定合併協議会を中心に川里町、吹上町との合併協議を進めており、平成17年9月中の合併を目指している。

#### < 鴻巣の変遷 >

1889（明治22年）4月1日 鴻巣宿・上生出塚村・下生出塚村が合併し、鴻巣村となる。

1954（昭和29年）7月1日 北足立郡鴻巣町・箕田村・田間宮村・馬室村・北埼玉郡笠原町の1町4村が合併し、鴻巣町となる。

1954（昭和29年）9月30日 北足立郡常光村と合併し市制施行、鴻巣市となる。



昭和29年頃の中山道および鴻巣駅前通り

### 3．鴻巣市の工業

自立した地域形成に向けて、バランスのとれた産業振興を図るためには、工業の活性化は欠かせない。

広大な農地に囲まれた鴻巣市は、これまで大規模な工業化は進展しなかった。

工業統計調査によると、鴻巣市の平成14年における工場数は、154か所、製造品出荷額は1179億円となっている。ここ数年工場数と従業員数は横這いが続いているものの、出荷額は増加している。

工場の大部分は30人未満の中小工場となっており、このうち80%は住居地域に点在する住工混在の様相を呈している。私の自宅の周辺には工場がないので実感はわからないが、自宅近隣に工場が稼働している友人に聞いてみると、「工場を訪れるトラックや、騒音などが迷惑だ」とのことだった。そこでこの現状の解消を図るため、適地への誘導を進める必要がある。

また、国際化や経済のソフト化の進展により、単にものをつくる工場から、研究開発や高付加価値化の努力が一層必要となってきた。現在、市では中小企業に対し経営診断や経営指導を行っているが、さらに企業間や異業種間交流での情報交換を通して付加価値の高い工業へと転換を図る必要があると思われる。

伝統産業である人形は、従業者数では全工業従業者数の2.7%、出荷額は2.2%と、そのシェアは低く、産業としての振興が課題である。

#### 4. 鴻巣市の商業

近年、郊外型大型店、専門店、量販店、コンビニエンスストア等の出店などにみられるように、消費者の需要は多様化し、商業環境の変化は著しい。鴻巣市においてもそれは例外ではない。

商業統計調査によると、本市における商店数は834店で、その3分の1は飲食料品小売業である。その一方、年間販売額1972億円の6割は一般卸売業となっている。

これまで本市の商業は、人口の伸びに支えられ販売額を伸ばしてきたものの、ここ数年は頭打ちが見られる。この背景として、周辺市町村での新たな店舗の開設が考えられる。具体的には、吹上市のアピタ、北本市のリリブといった大型スーパーや、上尾市のPAPA（ショッピングモール）が挙げられる。これに対して、鴻巣市内にはこういった郊外型大型店が存在しない。ここに、本市の商業吸引力の低下が見られる。大型店がないなら地元商店街で買い物をするかと言えば、そうとも言えない。我が家では、食料品は近所のスーパーで購入し、その他の日用品は近隣の量販店などで購入するため、地元商店街を利用することはほとんどない。埼玉県広域消費動向調査によると、市内の購買力は、日用品については83%の人が地元でまかなっているものの、文化的・余暇的な要素を含める消費行動は16.4%と低い。

なぜ既存商店街は衰退の一途をたどっているのだろうか。実際に平日の昼間に商店街を歩いて、そのヒントを探ってみた。そうすると、ただ漫然と見ていた風景から問題点が浮かび上がってきた。

まず、歩道や駐車場が十分ではなく、商業環境の基盤づくり自体が遅れている。鴻巣市の主たる商店街は駅前通りと中山道に広がっているが、その2つの通りとも自動車の往来が激しい。その割に、道幅は非常に狭く、通行に苦勞する。さらに、時間貸しの大きな駐車場は一ヶ所しかないため、商店街を通っても駐車する機会を失いがちである。また、歩道も狭く、自転車と歩行者の接触事故が起きやすい。

次に、店舗そのものが老朽化している店が多く見られる。営業しているのか否かさえ外見上ははっきりしない店も並んでいる。市では、中小店舗に対して店舗改装等のための融資制度の実施や経営の近代化に向けた指導を行っているが、今後も施策の一層の充実が必要である。現代の消費ニーズを踏まえた商業環境づくりのためには、個別商店の改善のみならず、商店街整備という視点からの対応が課題となっている。

では、商店街自身はこういった現状を改善するためにどんな取り組みをしているのかを調べてみた。

## このとりドットこむ

「このとりドットこむ」は、埼玉県鴻巣市内の13商店会で組織する鴻巣市商店会連合会でオープンした商店街公式サイトである。商店は、「新しい感じがしない」「入店しづらいイメージがある」という課題を解消するため、地域に暮らす人々や働いている人々にもっと深く密接に市内の商店街を感じてもらうため、地域密着、地域参加型のホームページを作成している。地域の情報、加盟約100店舗の詳細が分かるショップページ、エリアマップの他、地域の公共情報やローカルニュースなどを盛り込んでいる。

地図で探す | [カテゴリで探す](#) | [店名で探す](#)



この13の商店会に加盟している小売店の内訳は、

飲食業 48店舗

食料品販売 63

生活用品

洋品店	20
スポーツ用品	3
学生服	1
作業服	1
呉服	4
靴・履物	6店舗
人形製造販売	8
生花	3
農具販売	3
ガソリンスタンド	2
燃料	5
家電販売	5
化粧品	9
金物	4
日用雑貨	6
食器	2
寝具	5
自転車販売修理	3
タイヤ・自動車	4
煙草	4
石材	2
文房具	5
時計・宝飾	5
玩具	4
携帯電話	1
楽器	1
釣り具	2
書籍・ビデオ	3
その他	5

#### ピックアップこうのす

「ピックアップこうのす」は、商店街の商店で使えるクーポンや商店情報を集めた情報誌であり、鴻巣駅や市役所にて配布している。この冊子の利用価値は高いと思われるが、あまり消費者に知られていないようである。鴻巣在住の主婦たちに話を聞いたが、このクーポンを利用した経験のある人はいなかった。



## このすパーキングバザール

このす若手商業者同好会が主催し、鴻巣市と鴻巣市商工会が後援しているのが「このすパーキングバザール」である。普段は駐車場として使用されている敷地を貸し切って、商店会が物産展や特別セールを実施するのがメインであり、地元のアマチュアバンドのライブなども行われる。会場は商店街の真ん中にあり、この日ばかりは商店街に活気が満ちあふれる。しかし、その翌日にはまた閑散としたいつもの商店街に戻っている。

## 5. 空き店舗問題

こうした、地域住民をターゲットにした取り組みはある程度の効果はあるものの問題を解決するには至っていない。そこで、鴻巣市民に限らず、本市への来訪者の増加を、商店街活性化の契機として積極的に生かしていく必要があるだろう。鴻巣市には、県内唯一の運転免許センターが鴻巣駅から約1kmの距離にある。運転免許センターへの来訪者は十代後半から二十代の若者が多くを占める。しかし、駅から免許センターまでの道のりには、そういった若者を引きつける魅力のある商業施設が存在しない。免許センターへの来訪者はかなりの数に上るため、若者のニーズに即した店舗が開かれれば、大きな経済効果をもたらすと思われる。本市へのさらなる来訪者増加のためには、魅力ある大型商業施設の存在は欠かせないと思う。スーパーの出店のせいで従来の商店街がさびれてしまった事例を見たけれども、逆に鴻巣市の商店街はキンカ堂や丸正といった比較的大型のスーパーが閉店した後から急速に衰退した。なお、現在キンカ堂と丸正の跡地はパチンコ屋となっている。集客力のある店舗が商店街からなくなったため、その商店街自体にも人が集まらなくなってしまった。商店街でシューマイ屋を営む大叔母もこの点を強調し、以前はいかに商店街に活気があったかを語っていた。

< 昨年までシューマイ店を営んでいた大叔母の話 >

「この辺りのお店も、キンカ堂が閉店しちゃう前まではなかなか繁盛していたんだよ。それが、あれがつぶれてからはお客さんが通らない通りになっちゃったからね。わざわざシューマイだけ買いに来てくれるお客さんもいたけれど、やっぱり随分少なかったんだよ。でも、うちはどうせ持ち家だし、もうけるためにやってたような店じゃないからね、店を畳もうと決めたのは、もう何年も前から痛んでいた膝が悪化したのがきっかけだね。朝早く起きて仕込みをして、日中は立ちっぱなしでお客さんの対応するのはもう辛くてね。うちは残念だけど跡取りもいないから一代限りで店を閉めるしかないんだよ。お店と家はつながってるから、他人に店を貸す気にはなれないしねえ。この辺りの閉店しちゃうお宅もうちと同じような理由からだよ。みんなおじいちゃんおばあちゃんになったし、若夫婦

はお店を継ぐ気はないからね。それにね、最近は本当にお客さん減ったから、もう店開けておくこともないかなぁって思ってもっともだよ。」

景況感の悪化は当然商店街の空き店舗となってあらわれた。私が小学生の頃よく利用した玩具店も傘屋も薬局も閉店してしまい、空き店舗となっている。空き店舗を放置したままで商店街の活性化を考えることなどとてもできない。そう以前は考えていた。しかし、空き店舗問題をこのような視点だけからとらえてよいのだろうか。久しぶりに商店街をじっくり歩いてみると、もっと多様な視点からの接近が必要であるように思われた。

わが国の小売店舗数は昭和57年をピークとして一貫して減少傾向を示してきた。しかも、この間に減少したのは小規模零細店舗であり、中規模以上の店舗は確実に数を増やしている。さらにいえば、この間に郊外型の店舗は急増していたのだから、かつての商業地の中小小売店舗は激減してきたことになる。これだけ店舗数が減少するのだから、全体としてみたとき、空き店舗が発生するのはある程度までは避けられないだろう。鴻巣市のような都市周辺部の住宅地の商店街で、周辺の購買力が低下しているようなところでは、店舗数が減少していくのはむしろ当然なのだ。多くの場合、それは「郊外に大型店が出店したから」といった競合的な要因だけで説明できるものではない。むしろ、商業圏内の消費者のニーズが大きく変化してしまったのに商店街がそれに十分に対応できなかったり、あるいは商業圏内人口が減少するとともに高齢化し、購買力が絶対的に減少してきたことによる。特にこの後者のような場合には、もはや既存の商店街をそのままの規模で維持していくのに必要な体力を、その地域社会が失ったものと考えざるを得ないのかもしれない。鴻巣市を見る限り、地元商店街を利用しているのは主に高齢者たちであり、若い世代は俗に言う「埼玉都民」であるために都内で消費活動をしている。

実際、空き店舗問題にどう取り組んだらいいのか。ただやみくもに新規出店者を求めて店舗を埋めていけばいいのではないと思う。なぜなら、その新規出店者が招かれざる店舗であった場合、それが商店街に与える影響は重大だからだ。住宅街の商店街に風俗まがいの店や消費者金融が出店してきたら、商店街はその店舗に引きずられるようにして性格を変えていってしまうだろう。これらの店舗も必要とされているのだからどこかに立地せねばならないだろうが、それが商店街の伝統や雰囲気と調和しうるとは思えない。そうだとすれば、我々は空き店舗問題を単に発生してしまった空き店舗の活用や、退店者を生み出さないための工夫としてではなく、もっと積極的に商店街における店舗交替をいかにコントロールするかの問題としてとらえるべきではないだろうか。

## 6．鴻巣駅東口A地区第一種市街地再開発事業

鴻巣市においては、狭小な駅前広場や駅東通線等の都市計画道路の未整備(噂によると、

前市長と結びつきの強かった不動産屋が駅前の土地を押さえていたため、道路の整備が進まなかったとか...?)により、円滑な交通処理に問題を生じており、加えて低層木造建物の密接や大規模工場跡地の活用等、良好な生活及び都市環境整備への対応が遅れている。これは著しく不健全な状況であり、都市機能及び都市景観上からもまちづくりの促進に対して阻害要因を形成している。したがって、めまぐるしく変化する社会経済環境への対応を図るべく、豊かな市街地環境の整備と権利者の生活・営業環境の改善が強く望まれる。

そこで、駅前広場、駅東通線、駅北通線の都市計画道路等の公共施設の整備による豊かな市街地環境の創生及び商業施設を中心とした魅力的で多機能な商業集積と生活文化の情報交流の拠点づくりを目指し、鴻巣生活圈市民への都市的利便性の向上を図ることを目的として事業を行う。

では、具体的にどのような整備が行われるのか述べる。

まず、A地区再開発によりA地区にアクセスする周辺道路の整備が行われる。鴻巣駅への出入口と東口地区の回遊へのいざない、アメニティの創生など、まちづくりの根幹となるものであり、A地区完成のときには、東口地区は大きくイメージがかわることとなるであろう。

次に鴻巣駅前にある公共事業用地についてである。鴻巣市は、UFJ銀行跡地を取得し、一部を駅前広場用地として暫定整備した。駅前広場はA地区再開発事業にあわせて行うが、この場所については車の乗降が多いことから買収地の一部を先行して整備し、ちょっとした利用ができるようにしたものである。将来はA地区内の駅前広場部分と一体に整備する予定となっている。残地部分については再開発事業に伴う利用をごく近い将来に見込んでいくという。

駅前広場はA地区再開発事業の中で施行者である組合が整備する。公共空間なので費用については国と鴻巣市で負担する。駅前広場の整備では、まず第1に交通計画の検討を行っている。これは、駅前広場の大きかな利用量と駅前広場への接続道路から交通規制面について警察と協議をするものである。これにより、広場の交通の流れや形態がだいたい決まってくる。その後にはやさしさや使いやすさ、そしてシンボル性といった面から「鴻巣らしさ」の演出などをするという。

### **鴻巣駅東口地区の概要**

**所在地** 鴻巣市本町一丁目地内

**地区面積** 約3.7ha

#### **事業概要**

##### 公共施設

交通広場 約3800㎡(全体4800㎡)

緑地 約1620㎡(A-3地区)

駅北通線	幅員 18 m	延長 約 40 m
駅北通線	幅員 16 ~ 17.5 m	延長 約 570 m
宮本通線	幅員 12 m	延長 約 7 m
区画街路	幅員 18 m	延長 約 33 m

#### 施設建築物

建築面積	約 17,460 m <sup>2</sup>
A - 1 街区	13,190 m <sup>2</sup>
A - 2 街区	4,270 m <sup>2</sup>
延床面積	約 82,050 m <sup>2</sup>
A - 1 街区	65,170 m <sup>2</sup>
A - 2 街区	16,880 m <sup>2</sup>

#### 階数

A - 1 街区	地上 13 階
A - 2 街区	地上 5 階

主な施設用途は、A - 1 街区が、店舗・専門店・事務所・飲食店等・住宅・公共公益・駐車場・などであり、具体的には東急ストアが入ることが決定済みである。

A - 2 街区の施設用途は、主にスポーツ・アミューズメント・シネマコンプレックス及び駐車場である。具体的にどういった会社と契約するかについては依然不明である。

**全体事業費** 約 148 億円（これは今年六月の時点では 170 億円とされていたが、圧縮された。その経緯は不明。）

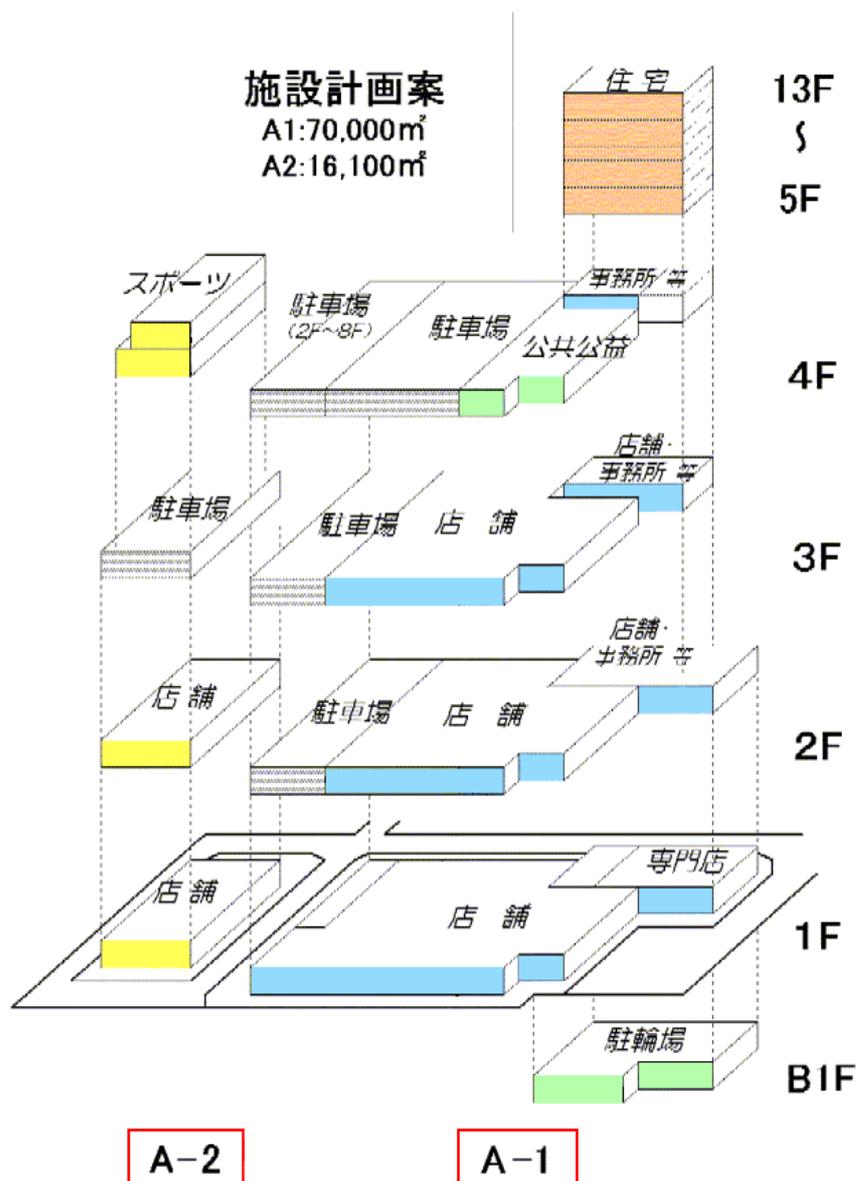
<b>経緯</b>	H 元 . 1 1	準備組合設立
	H 3 . 1 0	市街地再開発促進区域都市計画発表
	H 9 . 1	市街地再開発事業都市計画発表
	H 1 3 . 6	(株)東急ストアと覚書締結
	H 1 4 . 1 1	都市計画変更決定
	H 1 5 . 4	組合設立認可・事業認可

#### 今後の予定

	H 1 6 . 1 2	権利変更認可
	H 1 7 . 3 ~	本工事着工 (建物除却・整地・再開発ビル本体工事・道路・駅前広場)
	H 1 8	完成予定

以上が、私が鴻巣市市街地整備課及び鴻巣駅東口 A 地区市街地再開発組合事務所を訪ねて調べた結果である。どのような経緯で事業費が圧縮されたのか、テナントの決定具合など何点か質問を試みたが、いずれも「権利者でない一般市民には教えられない」とのこと

だった。



### 7. 今日の再開発事業

市街地再開発事業は、区画整理と並んで都市整備の主要な事業制度の一つであるが、こんにち、社会経済状況の大きな変化の中で重大な岐路に立たされている。再開発事業は駅前などの地区で、1～2階の住宅や商店を中高層ビルに移し替え、駅前広場や道路を整備する事業として行わ

れてきたが、これが実施されると、多くの住民や商業者が、結局まちから出て行かざるを得ないということが従来から指摘されてきた。そのため、再開発計画が持ち上がるとどこでも大なり小なりの反対運動が起こり、紆余曲折を経ながら事業が進められてきた。これは鴻巣市も例外ではない。近年では、オープン当初からシャッターが下りたままの店舗が軒を連ね、キーテナントが撤退し、再開発ビルの管理会社が破産する状況があちこちで見られるようになってきたという。地元を追い出される住民側が反対するだけでなく、事業を推進する側からみても、ビルが完成してから後の不安が大きくなっている。もはや個別事例における失敗という次元を超えて、再開発事業そのものが右肩上がりの経済状況の

下でしか成り立たないことがはっきりしており、いわばその仕組みそのものが揺らいでいるのである。つまり、今日再開発は実施するのも困難であり、仮にできたとしてもその後大変という状況にある。

また、区画整理事業に比べて再開発事業は複雑な仕組みで構成されており、事業に関する詳細な情報はほとんど公開されないため、実務レベルでどのように進められているか、外部から伺い知ることはできない。そうした事情もあって、マスコミに取り上げられる頻度も少ない。そうだからこそ、私は、少なくともこの事業の行方を見定めることが必要だと感じた。全国的に再開発事業の事例を調べてみると、鴻巣でこの事業を推進することは将来に大きな負の遺産を残すことになるかもしれないと思われる。しかし、公共公益施設の整備や住宅供給などの面では需要は依然大きく、再開発事業の要請は強い。

そこで私が鴻巣市の再開発事業に対して望むことは、持続的発展が可能な中心市街地を形成して行ってほしいということである。従来の商業中心といった概念にとらわれず、これからの時代の暮らしに必要な福祉・医療・環境・様々な教育・地域社会活動などの諸機能が集中的に立地する「生活が凝縮される中心市街地」として再生していくことが望まれる。

## 8. 埼玉県熊谷市の市街地再開発事業

鴻巣市の市街地再開発事業が今後どういった方向に進むのかは依然はっきりとしないが、同じ高崎線沿線の熊谷市の再開発事業の現状から見えてくるものがあると思われる。

熊谷駅東地区市街地再開発事業は、中心市街地の活性化、都市防災面の強化、人にやさしいバリアフリーの街づくりの実現といった熊谷市の街づくりの中核をなす事業として、またJR熊谷駅と直結する駅前の新しい顔づくりを目指して、平成14年の組合認可、平成15年の権利変換計画認可を得て、平成16年11月に完成した。再開発ビル（ティアラ21）は、商業、業務施設、スポーツ、シネマコンプレックス、都市型住宅等多様な機能で構成されている。隣接する熊谷駅、AZ、ニッターモールと接続され、駅前立地を生かした複合施設となっている。こういった再開発ビル内の施設は、鴻巣市の再開発ビルに入居する予定の施設と全く同じ種類のものである。

テナントの詳細は、

一階：野村証券熊谷支店、ドコモショップ、無印良品、手芸洋品店、花屋、ティールームなど

二階：アクセサリーショップ、婦人靴店、ランジェリーショップ、ジュエリーショップ、化粧品店、レディス服飾店、携帯電話店、写真スタジオ、皮膚科内科医院など

三階：カフェ、イタリアンレストラン、クレープ屋、ファストフード店、ラーメン屋、寿司屋、蕎麦屋、フェイシャルエステ、台湾式リラクゼーションなど

といったように、若い世代の特に女性向けの店舗がかなりの割合を占めている。

