

木更津市について

社会科学部 1年太田修至

1 はじめに

千葉県房総半島の西部に位置する木更津市。木更津と聞いてはじめて想像することはなんであろうか。私の場合、川崎と木更津を結ぶ東京湾アクアラインを思い出すのだが、みなさんはどうであろうか。また木更津はドラマの「木更津キャッツアイ」、人気ロックバンドきしだんの出身地としても有名である。しかしそのような華やいだ面の裏で、町は深刻な状況に陥っている。それは木更津駅西口にあった百貨店、木更津そごうの撤退である。このそごうはある意味町においてのキーテナントであり、そごう撤退後、町は急速に寂れていくことになる。駅前の商店街はシャッター通りと化しており目を覆うばかりの惨状ぶりである。今回のレポートでは、実際に木更津を訪れ、木更津駅を中心に、なぜ木更津駅周辺は寂れてしまったか、再生する道はあるのかをレポートしていきたいと思う。

まずは木更津の概要・その他もろもろについて

実際に訪れて見てのレポート

木更津再生についての考察

の三つに分けてレポートします。

木更津市の概要

総人口・・・12万2808人

世帯数・・・4万5501世帯

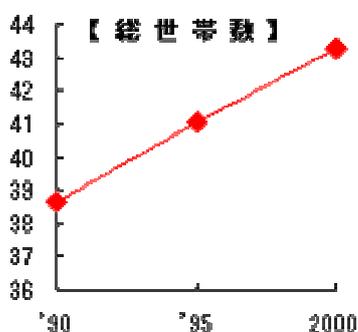
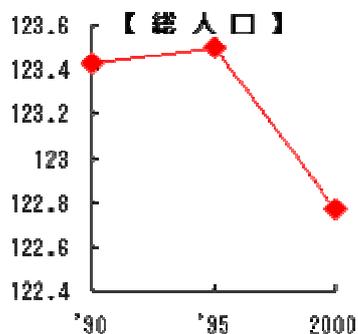
木更津は古くから海上交通の要衝として栄えてきた。平成九年暮れには夢の掛け橋とまで言われた、「東京湾アクアライン」が開通した。また先端技術産業の国際的な研究開発拠点となる、「かずさアカデミアパーク」事業も進展しており、大きな飛躍が期待されそうである。「かずさアカデミアパーク」には「DNA 研究所」やショッピングセンター・ホテルなどを備えた「かずさアカデミアセンター」がすでにオープンしている。なにかと暗い話題の多い木更津であるが、研究機関をどんどん誘致して、町の活性化につなげてほしいものである。

一方木更津は自然と歴史にも恵まれた地域でもある。特に春から夏にかけての潮干狩りは特に有名である。

このように木更津市は海や山に囲まれ自然も多く、なかなか暮らしやすい地域なのではな

いかと思った。しかし・・・

総人口・総世帯数の動き



この表をご覧いただくと分かると思うが、木更津市の人口はアクアライン開通後も減少傾向にある。ということは、川崎方面へのベッドタウンとしては、伸び悩んでいるのかもしれない・・・。

木更津市の公共交通

私が都市交通に興味があるということもあるので、木更津の交通についても考えてみたいと思う。まず木更津市といえばやはり東京湾アクアラインであろう。アクアラインの開通により、東京・横浜・川崎方面へのアクセスが従来のカーフェリーに比べて、断然便利になった。アクアライン高速バスが木更津駅から川崎、横浜、東京、品川など各地へ運行されているが、川崎まで60分、横浜までは55分、羽田までは40分、東京までは65分程度となっている。この便利さ故に木更津の町がますます衰退してしまっている点もあるのではないかと私は考えているのだがその点については後述することにする。次に鉄道であるが木更津にはJR内房線と久留里線が乗り入れており、内房線では東京方面に特急電車も走らせているのだが、アクアライン開通後には、都心へ向かう客の需要を奪われた感がある。今年10月16日のダイヤ改正では内房線特急「さざなみ号」の車両の新車への置き換え、平日のデラタムの千葉止まりとなっている電車を、東京方面への直通快速に変更するなど、ようやくJR東日本も都心への乗客奪回に躍起になってきたようだ(遅すぎと

という感じもするが)。ちなみに久留里線であるが、木更津市郊外の山間部の方へ路線を伸ばしている。市外への交通という点ではなかなか充実しているといってもいいのではないのだろうか。

また、市内での交通であるが、日東交通と小湊鐵道の2社が木更津駅を中心にバス路線を展開している。しかしかんせん木更津はモータリゼーションの影響で地方都市に多く見られがちな、典型的な車社会になっている。そのためバス・鉄道で町の中心部に出て買い物というよりも、広い駐車場がある幹線道路沿いの大型郊外店舗に車で買い物というのが王道なのであろう。そのためバスも、車の使えないお年寄り、学生などの交通弱者などの利用が多数を占めていると思われる。バス会社側もアクアライン高速バスがドル箱ではあるが、市内路線ではダイヤ改正のたびに減便を繰り返している。つまり乗客の減少が著しく経営はくるしいようである。実際市内の路線バスに目をやると、ほとんどの路線で空席が目立っている。そのなかでも比較的活気のある路線は駅と新興住宅地を結ぶ路線、駅と大型郊外店舗(アピタ)を結ぶ路線ぐらいなものである。まあこのような状況は木更津に限ったことではないのだが、どんどん新興住宅地など、需要がありそうな場所に路線展開していったほしいものである。

大型店舗の現状

木更津駅西口からそごうが撤退したのは、有名な話である。またその影で駅東口からも西友、ダイエーが相次いで撤退をしている。しかし一方幹線道路沿いに出店したジャスコ、アピタなどの大型郊外店舗は成功をおさめている?のが現状である。

また旧そごうの跡地ビルであるが、アインビル(そごう時代からのテナントなどが入った商業ビル)から今年「アクア木更津」として新しく生まれ変わった。

このビル一階にはスーパー、二階・三階はファッションプラザ、四階・五階は催事場、六階がアミューズメント施設、七階が百円均一ショップ(これはアイン時代から営業)、八階が旅券などを発行する市民プラザ、九階がレストラン街となっている。木更津駅周辺の活性化はこの「アクア木更津」にかかっているといっても過言ではないかもしれない。このビルの詳細は実際に行ってみてレポートします。

2 実際に訪れてみてのレポート(9月19日日曜)

木更津には何度か訪れたことがあった。そのときはアクアライン高速バスを利用したが、今回も高速バスを利用することにする。前回までは品川からの高速バスを利用していたのだが、今回は横浜からのバスを利用ことにした。以前品川から乗った木更津行きのバスは、休日の午前中発(11時ぐらい)の便であったが、乗客は私を含め、7人ほどしか乗っていなかった。横浜から木更津に向かう人はどれくらいいるのだろうかと思いながら、11時20分発のバスを目指して横浜駅に向かった。

11時05分ごろ、横浜駅東口バスターミナルに到着。すでに数人が木更津行きの乗り場

に並んでいた。ちなみに木更津～横浜間はアクアライン高速バスの中では、本数が多いほうで、おおむね30分ごとぐらいに運行されている。途中、袖ヶ浦バスターミナルに止まり、運賃は木更津駅まで大人1500円で、電車を使っていくよりはだいぶ安く、早くて楽である（普通・快速電車利用の場合、横浜から木更津までは運賃2000円ぐらいで所要時間は2時間ぐらいかかる）。発車時刻時刻間近になると、列に並ぶ人の数もだんだんと増えてきた。発車5分前ぐらいにバスが到着、私は一番前の眺めのいい席を確保する。発車時刻となるが、気になる乗客の数は座席が半分埋まる程度であった。品川～木更津線よりはだいぶ乗っている。横浜駅を発車すると、バスはすぐに首都高速の湾岸線に入る。ベイブリッジを渡り、11時40分ごろ、アクアラインに入る。

アクアライン内の一般車はかなり少なく道路はガラガラであった。やはり通行料の高さが原因であろうか。アクアライントンネルをとおり、地上部分に出ると、強風が吹き荒れていて、道路上の電光掲示板には風速14mと記されている。眼下に広がる海には白波が立ち、走行中のバスは大きく横揺れしている。ちなみに川崎～木更津線以外の路線は海ほたるにはとまらない。11時50分ごろ千葉県入りし、袖ヶ浦バスターミナルに到着。このバスターミナルにはバス利用者のための駐車場が完備されており、マイカー利用の多いこの地域にとって駐車場はとても有効なものと言えるだろう。袖ヶ浦バスターミナルでは7人が下車した。平日の場合はわからないが、休日の場合、木更津駅まで乗りとおす乗客の方が圧倒的に多いようだ。また途中横浜方面へのバスともすれ違うが、そちらのバスはほぼ満席に近い乗車率であった。やはり買い物客などは都心方面へ流れてしまっているのではないかと感じた。途中道路にジャスコの大きな看板があり、24時間営業しているという書いてあった。やはり深夜でも営業しているというのは強みであろう（末期のそごうでは7時閉店であった。これでは通勤帰宅客が立ち寄れない）。そんな感じで、12時ちょっと過ぎに木更津駅東口（旧そごうは西口）に到着。所要時間は45分ぐらいで、10分ぐらいの早着だ。とりあえずダイエーが撤退した東口の商店街を散策することにする。東口駅前・商店街にはドラッグストアのマツモトキヨシ、ファミリーマート、マクドナルドがあるが、いずれも客は少なかった。商店街も人通りが少なくシャッターを閉ざした店も、何軒か見られ、全体的に閑散としていた。さて撤退したダイエーのビルであるが、ラズモールという商業ビルとなっていて、そごう撤退後の、アインス アクア木更津と似たような感じのビルである。さてそのビルの中に入ってみる……。1階は生鮮食料品を扱うスーパーとなっていて、ここには買い物客がそれなりにやってきていた（それでも盛況という言葉にはほど遠い）。2階はファッションフロア。ここは客より従業員のほうが多いのでは？と感じてしまうぐらい閑散としていた。女子中学生のグループが香水のテスターのところでもたまっている以外目だった客はいなかった。3階は生活情報館・アミューズメントエリアとなっていて、生活用品を扱う店とアーケードのゲーム機が何台か置かれていた。ここも2階同様、とても閑散としていた。アミューズメントエリアでは1組の親子がゲームに興じていた他は人の姿はほとんどなかった。B1階には食のフロアとなっているが、人はあ

まりいなかった。という感じでラズモールは休日にもかかわらず、1階以外は非常に閑散としていた。壊滅的とも言えるかもしれない。活性化という言葉とはほど遠いものをひしひしと感じた。

続いて本日のメインともいべき西口の「アクア木更津」に向かう。この「アクア木更津」はテレビ東京系で今年の五月ごろ放送された「ガイアの夜明け」という番組で取り上げられていた（私も実際に見た）。番組内で旧そごうビルの再生を請け負った「日本総合企画」の銭場氏と、そごう撤退後もアインビルで細々と自主営業を行ってきたテナントとの衝突が紹介されていましたが、原因の一つに、ビルの外観に掲げるビル名とテナント名の配置を挙げていた。そもそもの発端は銭場氏が激安スーパー「マルエイ」をビルの1階に出店させようとしたことにテナント側が、木更津の街の顔ともいべき旧そごうのビルのしかも1階に激安スーパーを出店することに強く拒絶反応を起こしたことだった。その後番組の後半部分には銭場氏とテナント側が歩み寄りも見られ、最終的にはキーテナントとなるマルエイをビルの外観に押し出すことになった。そんな事情もあったのだがアクア木更津のビルの外観には、マルエイの看板がアクア木更津の看板とほぼ同じ大きさで取り付けられている。しかもマルエイの看板のほうが目立つ位置に取り付けられている。これは一般の買い物客が「マルエイしかないのでは？」思ってしまうかもしれないと感じた（実際マルエイはアクア木更津のメインのテナントになっていると思った）。早速入ってみる。

まず1階だが、先ほど述べた激安スーパーのマルエイと、お茶屋などのテナントが2割程度入っている。1階はアクア木更津のキーテナントということで、かなり賑わっていた。

やはり銭場氏が番組内で熱心に誘致していただけて、キーテナントに成長したようである。「これなら2階、3階も結構客が多いのかな」と期待を持ちつつ、そごう時代からのテナントも何軒が入っている、「百貨店らしさ」が残っているといてもいい2、3階のファッションスクエアへエスカレーターで移動した。まず2階だが予想に反し、人はまばらであった。ラズモールと同じく客より従業員の方が多く感じた。どこの従業員もひまそうである。3階も同様であった。まあこういう百貨店の洋服売り場に人がたくさんいる、という状態もありえないことであるが、もう少し活気があってもいいような気がしてならない。そごう時代と客層が違うのは明らかなので、テナントの方も敏感に反応して欲しいと感じた。一応若者向けのカジュアルファッションの店もあったのは結構意外であった。4階、5階はテナントが入っておらず、当面はイベント会場として使用されているようである。しかし私が訪れたとき、イベントは催されておらず、がらんとした何もないフロアがあっただけであった。こういうところをみてしまうと、いかにも寂れているという感じがして、上の階に上がる人にとってマイナスイメージだなあと感じてしまった。でも閉鎖されているわけではないので、新たなテナントが入ることを期待したいと思う。続いて、「JJclub100」という24時間営業の会員制アミューズメント施設が入っている。このフロアにはエレベーターでしか降りることができず、エスカレーターからはこのフロアに入ることはできなくなっている。エスカレーターから見た限りだと子供連れの親子を中心

になかなかの賑わいであった。会員制のメリットとしてリピーターを確保できそうであるが、デメリットとして、外来からのひとが気軽に遊べないということもあるだろう。この辺は難しいところである。親が買い物をしている間に子供をここで遊ばせるという図式で、客足が増えてほしいものである。次に7階であるが、かなりメジャーで店舗を各地に展開している、100円ショップ「ダイソー」が入っている。このテナントはアインズ時代からのものであり、当時からも集客力はなかなかよかったようである。実際フロアにおりてみると、2,3階などに比べると、人の数は多かったが、それでも100円ショップの割には閑散としているなあという印象を受けた。もう少し人がいてもいい気がするが、7階という高層階にあることが少なからず影響しているような気がした。そんな7階を後にして、8階であるが、「市民プラザ」と名づけられたフロアで、旅券など発給するフロアのようなようである。ほかにテナントが何軒かあるのと喫茶店が営業していた。日曜ということもあってか市民プラザの方は休みのようであり、ほかのショップではやはり閑古鳥がなかった。この8階もなにかもったいない使い方をしているという感じがした。新しいテナントを入れるにしても、この閑散としたフロアを見てしまったら、敬遠されてしまうような感じもした。次は一応最上階になる9階であるが「AQUA ダイニング」と名づけられたレストラン街となっている。今の時点では鰻屋、中華料理店、イタリアン、そば屋、釜飯屋などがのれんを出している。客足であるが、休日の13時ごろということもあって、どの店の席も8割方埋まっていた。アクア木更津に買い物にきて、ついでに最上階で昼食を、という感じなのか、思ったより活気づいていて、一安心した。私もこのフロアのどこかの店で昼食を摂りたいところではあるが、このフロアの店はいずれもそれなりの値段であったので、手持ちの残金が少なかったので残念ながら断念した。

一応屋上はあり、エレベーターで屋上のフロアに上がることができたのだが、一般人が立ち入ることはできなくなっている。昔は遊園地定番の子供向けの遊園地などがあったのかもしれないが、今はなにもない状態である。ここも屋上遊園地を再び設置するとまではいかなくとも、屋外でしかできないようなイベント（戦隊ものの、ショーなど？）などにうまく活用してもらいたい。いずれにしても、もったいないことである。

今度は、エスカレーターを地下1階に降り、今年七月にオープンしたばかりの、書籍、DVD、CDなどを扱う「多田屋」に行ってみる。インターネット喫茶も併設されているようだ。まずフロアにおりて驚いたことは、多田屋の営業時間が午後10時までであったことだ（インターネット喫茶は翌朝6時まで）。これなら帰宅途中の通勤客、部活帰りの中高生なども気軽に立ち寄れると思った。売り場面積はかなり広く、品揃えはかなり充実していた。にもかかわらず、客足はいまいち、という感じがした。まだまだ知名度が低いのもかもしれないが、まだまだ発展の余地はありそうである。

このような感じでアクア木更津の全フロアを簡単ではあるが一回りしたのだが、率直な感想は、1階の「マルエイ」と、6階の「JJclub100」、9階の「AQUA ダイニング」を除いては、まだまだ改善の余地ありと感じた。「ダイソー」と「多田屋」はともかく、2、3、

8階は客が少なすぎると思った。やはり激安スーパーの「マルエイ」に買い物きて、そごう時代からのテナントもある高級志向の2, 3階で買い物という流れはあまりないのでは?と感じた。だがとりあえず、1階の「マルエイ」は繁盛しており、駅西口もアインズ時代に比べ、人通りが多くなっているのは確かである。これからも各テナントにがんばってもらって、より多くの人々が「アクア木更津」を訪れることを願うばかりである。

アクア木更津を後にし、今度は西口の商店街を散策することにする。富士見通り商店街、木更津銀座商店街、みまち通り商店街の3商店街を散策したが、いずれもシャッター通りと化していた。これは再生うんぬんという問題ではなく完全に死滅しているといってもよい状態であったので商店街の再生はほぼ不可能であろう。人通りもまばらで、立派なアーケードが妙に印象的だった。

その後東口駅前の「吉野家」で遅めの昼食をとり、電車で帰宅したのだが、吉野家に限らず駅東口では制服姿の部活帰りと思われる高校生が多く見受けられた。これだけ高校生がいるのだからアクア木更津内のアミューズメントエリアや多田屋にも制服姿の高校生が多くいてもおかしくなさそうだが、あまりいなかったので、高校生を取り込めればなかなかうまくいきそうな気もした。

ということで木更津の街を見てきたが、アクア木更津を軸にさらなる発展・再生の余地は厳しいながらもあるように感じた。個人的な木更津再生への考察を次の章に書いていくことにする。

3 木更津再生についての考察

ここから個人的な再生についての考察について記していく。

若者が集まる街を

木更津では先ほど記したとおり、休日にもかかわらず、制服姿の高校生を多く見かけた。しかしこれらの高校生はおそらく、学校または自宅の最寄駅（実際木更津駅周辺には高校が多い）として木更津駅を利用しているにすぎないのだろう。そのため木更津の街で買い物をするとか、木更津の街で遊ぶということを、あまり考えてないのかもしれない（木更津の街がにぎわっていたころ、午後5、6時には部活帰りの高校生で街はにぎわっていたという）。つまり裏を返せば若者が木更津の街にあまりよりつかない理由は、若者が気軽に立ち寄り、なおかつ消費することのできる商業施設なほとんどと言っていいほどないことによるものであろう。そのため若者向けというべき商品を扱う店がほとんどない駅前の商店街から、大型郊外店舗のジャスコなどに人が流れていってしまった。しかし現在アクア木更津内に先ほど述べたアミューズメント施設や、多田屋、ダイソーもあり、若者が訪れる要素はあると思うのだが、高校生・若者よりも親子連れなどが多いのが現状である。これにはやはり知名度不足と高校生の利用の多い駅東口と駅西口を行き来するのが多少不便ということもあるかもしれない。つまりアクア木更津をどんどん高校生や若者にアピール

し（アミューズメント施設のチラシを駅前で積極的に配るなど）、また空いているフロアに若者が気軽に寄れるようなテナント（例えば大型の家電専門店、ファーストフード店、もっと気軽に立ち寄れるカジュアルファッションの店など・・・）を積極的にいれて、若者に気軽に立ち寄ってもらうよう努力してほしい。

木更津駅前に大規模駐車場を

冒頭で書いたとおり、木更津とその周辺では、モータリゼーション化によって車社会となっている。そのため当然買い物にはマイカーを利用することになる。つまりでかい駐車場がない店ではお話にならないのである。しかし現在木更津駅前にはまとまった数の駐車場がなく、小さな駐車場が点在しているのが現状である。そのためマイカー利用者がでかい駐車場のある、大型郊外店舗に流れていってしまうのも当然といえば当然であろう。西口のシャッター通りと化している商店街の一角を買い取って、そこを取り壊した後、まるごとアクア木更津用に大型の駐車場を作ることぐらいの大胆な発想があってもいいだろう。とにかく現在の車中心の社会を変えることは不可能だ。だからこそそのニーズに応え、車利用者でも快適に駅前で買い物ができる環境は不可欠な条件だと私は思った。

木更津に人を呼ぶ要素を。木更津をもっと知ってもらう

今現在、私が木更津または内房総についてはあまりメジャーな観光地はないように思える（せいぜい潮干狩りか、マザー牧場ぐらいか）。これではアクアラインが開通したって人は横浜や東京の方へ流れていってしまうだけで、東京からは木更津へやってくる人はあまりいないであろう。また、ただ単に箱物をつくるだけというのもだめであろう。木更津にしかない魅力的ななにかを外部の人に知ってもらうようアピールしてほしい。

また木更津市はあまり知られていないことであるが、ブルーベリーの出荷高が日本一なのである。これを利用して、ブルーベリーを使ったお土産ものなどを作れば、木更津もイメージアップが図れると私は思う。現在木更津のお土産品といってもイメージしにくい。しかも駅前などには土産店もなく、駅ホームのキオスクなどにもお土産品などはあまり見当たらない。是非とも駅前またはアクア木更津内でもよいから、遠方からの客が購入できるように、土産店などの設置をしてほしいものである。

アクアライン値下げで房総に観光客がくるか

木更津市ではアクアライン通行料を800円に値下げ実現を目指そうとしている動きがある（参考サイト <http://www.aqua800.com/>）

彼らの主張は詳しくは参考サイトを見てもらえば分かるが、「アクアラインが安くなれば通行料も多くなり、東京や横浜から観光客が、木更津、または内房総を訪れて、地域が潤うことになるだろう」というものだ。しかし本当にそうであろうか。私はアクアラインが800円に値下げされたとしても、利用者のほとんどが、千葉県民を占め、東京・横浜方面からの利用者は劇的には増えないだろう。今でも木更津駅から横浜、川崎、東京方面にマイカー利用よりも比較的安くいける高速バスがあるので、より魅力的なショッピングスポットである、横浜・東京などに人が流れていってしまっている。実際高速バスも盛況であ

る。ここでアクアラインを値下げしても高速バスを利用していた人々がマイカーにスイッチするだけのことであろう。仮に値下げが行われたとしても、川崎側の人間は海ほたるまでは来てくれるかもしれない、しかしそれより先の木更津市など川崎側の観光客などにとっては「何も無いところ」と思われているのが現実であろう（有名観光地はTVCMも放映しているマザー牧場ぐらいか？）。つまりアクアラインの値下げうんぬんというより、まず木更津を遠方の人たちにとって魅力ある街づくりをすることが先決なのではないかと感じた（先ほどのブルーベリーなど使ってもよいであろう）。

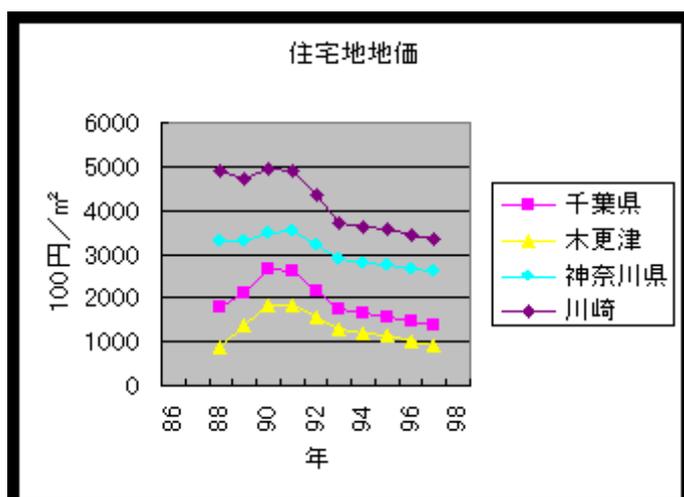
また、様々なインターネットサイトで、「アクアラインに鉄道を通したらどうか？」という意見もでている。あまり現実的な話ではないが私は単純な値下げよりもこちらの方がよい意見かもしれないと思った。その理由として・・・アクアラインに鉄道開通 都心と直通運転で通勤が便利に 住宅の値段が安い木更津市・その周辺の市がベッドタウン化 電車に乗るために通勤客が木更津駅を利用 その通勤客が駅周辺で買い物などする 駅前が活性化・・・とかなり安直な発想であるが、うまくいく要素はかなりあると思う。

ということで単純にアクアライン値下げでは現状は打開されないし、現状よりも人が流れていってしまうということもありえるだろう。

高校生のマナー矯正を

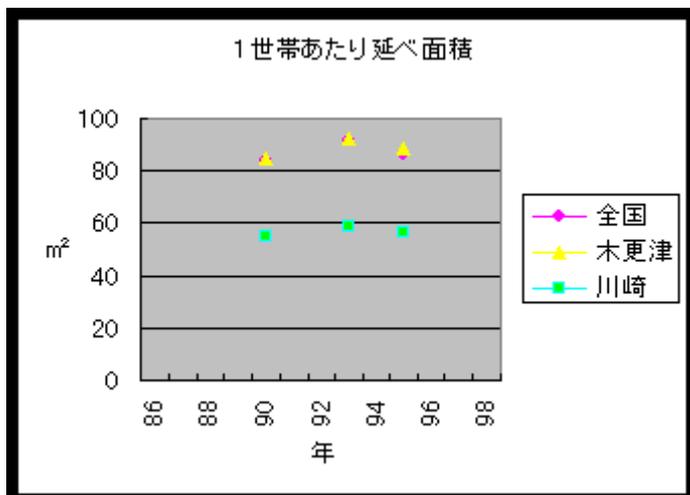
これは木更津市に限ったことではないが、よくテレビのワイドショーでマナーの悪い高校生が多いとして木更津を通る JR 内房線が取り上げられる（そんなマナーの悪い高校生ばかりではないのだが）。これでは内房総全体の悪いイメージが全体的に押し上げられてしまっている。木更津・内房総によいイメージをもってもらうためにも電車内・その他の場所でのマナー向上は必要ではないか。

ベッドタウンとしての木更津市



この表を見てもらえば分かることであるが、木更津市は住宅地としての地価が、京浜地域に比べ、断然に安いのである。しかも川崎方面へは必ず着席可能なアクアライン高速バスが走っている。また川崎までの高速バスの料金は、少々高めではあるが、通勤の交通費と

してはぎりぎりの許容範囲であると思われる。(一ヶ月5万円程度。ちなみに川崎市職員は一月4万5000円まで交通費が支給される)しかも地価の高い京浜地域では、マイホームを持つ余裕のない人でも、木更津に来れば、マイホーム(しかもより広い)を持てる可能性も十分に出てくる。



木更津市は京浜地域に通勤する人にとって、ベッドタウンとしてかなり魅力的な土地ではないだろうか? 実際市内ではニュータウンの開発が頻繁に行われている。市のほうも、ベッドタウンとしての木更津市の魅力をもっともっと京浜地域の人々にアピールし、減少気味の人口を増加させ、是非とも町の活性化につなげて行ってほしいものである。

4 最後に

全国的に地方都市の都心部空洞化は大きな問題になっている。木更津市などはそれが顕著に現れている例である。そのような問題を解決するのは、並大抵の努力では解決できないであろう。しかし木更津市のように都市再生にむけて少しずつ歩みだした都市もある。木更津または全国の地方都市もいろいろな知恵をだしてがんばってほしいものである。

終わり