調査報告

アクアライン開通後における木更津市の地理的 特徴・構造と地域的課題

—特に交通的・人口的・商業的側面を中心に—

Geographic Characteristics and Structural and Regional Issues of Kisarazu
after the Opening of the Aqua-Line: Focus on Traffic, Population, and Commerce

牛垣 雄矢・久保 薫・坂本 律樹・関根 大器・
近井 駿介・原田 怜於・松井 彩桜

USHIGAKI Yuya, KUBO Kaoru, SAKAMOTO Ritsuki, SEKINE Taiki,
CHIKAI Shunsuke, HARADA Reo and MATSUI Sakura

(2020年5月25日受付 2020年9月7日受理)

アクアラインの通行料引下げの結果、高速バスによる東京都心部や川崎・横浜方面への通勤者が増加し、その中にはパーク＆ライドを行う人も多い。東京大都市圏郊外としては相対的に地価も安いと、木更津市の人口は増加し、中心市街地から離れた郊外住宅地がその受け皿となっている。市や県など行政の協力・連携のもと、イオンモールなどのショッピングセンターが立地し、周辺ではチェーン店等が集積した。これにより木更津市の買物環境と商業中心性は向上したが、中心市街地の個人商店は厳しい状況にあり、スーパーやドラッグストアが少なく生活必需品が購入しづらい状況にある。その中でイオンによって無料送迎バスが運営され、高齢者の重要な移動手段となっている。木更津市の人口分布や商業は自家用車の利用を前提とした構造となり、イオンとの関わりや更なる高齢化が進展する中で、住民に対する買い物の機会や移動手段の確保が課題となっている。

Aqua-Line bus fares have been reduced. In the city of Kisarazu, the number of commuters to central Tokyo, Kawasaki, and Yokohama has increased, and most use highway buses. The population of Kisarazu has increased, especially in the suburbs, and large-scale shopping centers such as the AEON Mall have opened in cooperation with the government, with clusters of chain stores around them. As a result, the shopping environment of Kisarazu has improved. However, profits have declined for private shops in the city center. There are few supermarkets and drugstores, and it is difficult to purchase daily necessities. AEON operates a free shuttle bus, which is used by older people. Kisarazu's population distribution and commerce are based on the use of cars. As relations with AEON and the aging of the region progress, the ease of shopping and securing means of transportation have become an issue.

キーワード: アクアライン, 通勤行動, 人口動態, ショッピングセンター, 木更津市

Key words: Aqua-Line, commuting behavior, population dynamics, shopping center, Kisarazu

I 関心の所在と研究の目的

1998年に開通した東京湾アクアライン（以後、アクアラインとする）は、開通当初の通行料が4,000円と高額だったこともあり、開通直後の1年間の交通量は1日平均約11,000台で、予測値の25,000台を大きく下回った。これにより千葉県や橋の麓に位置する木更津市などでは住宅地開発や企業立地などが予定通りには進まず、地価が急激に下落するなど、地域経済は停滞した¹⁾。

しかしアクアラインへつながる道路の整備や通行料の低価格化によって、アクアラインの通行量は徐々に増加した。2009年の4月に森田健作氏が千葉県知事に就任すると、同年8月からETCを搭載する普通車の通行料を800円とする社会実験を実施した。その結果、1日平均の交通量が前年の20,000台から29,000台へと急増してその後も増加傾向が続き、2016年には45,000台を記録した（図1）。これに伴い木更津市をはじめ千葉県内では地域経済が活性化して地価も上昇²⁾するなど、多方面でその影響がみられる。

図1 アクアラインの通行量の推移と交通政策

Fig. 1 Aqua-Line traffic volume and transportation policy
(千葉県資料により作成)

架橋が与えた地域への影響として、磯部（1985）は、当時建設中であった瀬戸大橋の開通に伴う倉敷市への影響について、建設工事の受発注、漁獲量、鉄道利用による時間の短縮、交通渋滞、瀬戸大橋の利用料、大型店の出店や地元商店街の動向、工業立地や観光客の動向などから分析した。また五味（1984）は、石川県能登島町における能登島大橋架橋に伴う地域への影響について、交通の時間・費用や安全性、人口動態、就業機会、観光業などから分析した。

このほかにも、系統地理学的な関心に基づく研究として、杉村（1991）は、商業地理学的な関心から、瀬戸大橋の四国側の着岸地である坂出の中心商業地を対象に、架橋によりその商業基盤が弱体化していることを示した。川久保（1996）は、流通地理学的な関心から、瀬戸大橋開通に伴う中四国地方の物流の変化について、岡山県において卸売業の立地や対四国物流が活発化していることを示した。藤塚（2000）は、本州四国間の架橋が高知市中心市街地の人口動態に与える影響について、交通網の改善により山陽や四国への転出が増加するとともに、山陽への大学進学者が卒業・就職により高知市中心市街地へ還流移動したことを示した。駒木（2010）は、徳島都市圏における大型店の立地展開とその地域的影響について、明石海峡大橋の開通が県外資本の大型店の流入と消費者の県外流出の一因になったことを示した。

そのほか、主に沖縄県内の島嶼への架橋が観光および住民の意識や生活に与える影響を考察した研究（前

図2 研究対象地域の概要

Fig. 2 Study area

畑 2011; 堀本 2011, 2012, 2017) や、広島県福山市鞆の浦における埋立て架橋計画に伴う景観問題に対する住民の活動や意識を考察した研究（鈴木ほか 2008; 鈴木 2014）がある。

このように地理学においては、磯部や五味のほかは、特定の視点から架橋の影響を考察した系統地理学的な研究が多く蓄積されてきた。しかしこれらの成果が示す通り、架橋は居住人口、通勤通学行動、企業立地、流通・物流、大型店の立地、商店街、観光、景観、住民生活等、さまざまな側面へ影響をもたらすとともに、これらの要素は相互に関連する場合がある。特定の現象について詳細に分析する系統地理学的な研究にも大きな意義があるが、地理学における地域研究は、地域を構成するさまざまな要素を複合的に分析し、地域的な特徴や問題を考察するのが、重要な役割の一つといえる。

そこで本研究では、アクアラインの開通によって大きな影響を受けている千葉県木更津市を対象に、高速バスや送迎バスおよび自家用車の利用といった交通の側面、居住人口や通勤動向といった人口の側面、ショッピングセンター（以下、SCとする）や商店街、消費者行動といった商業的側面から、架橋後の地理的特徴や地域構造を明らかにするとともに、これにより抱えている地域的課題について考察する。その際、東京大都市圏と木更津の都市内部という二つの空間スケールから考察することとする。なお、現地調査は基本的には2018年10月3日（水）から6日（土）にかけて実施した。

研究対象地域の概要を図2に示す。アクアラインの

着岸地である木更津市では、アクアラインやそれに向かう連絡道として館山自動車道や県央道が整備されるなど、高速道路網が整備されている。市内には木更津駅東口・西口のほか、金田や羽鳥野にバスターミナルやバスストップがあり、高速バス交通のための環境整備も進んでいる。自動車交通のための整備が進む中、国内のSCとしては有数の規模を誇るイオンモール木更津や三井アウトレットパーク木更津が立地している。

II 木更津市の人口動態と通勤行動の変化

1. 東京大都市圏の人口動態

1) 居住人口の増減

木更津市の地理的な位置づけを把握するために、まずは東京大都市圏の人口動態についてみる。図3は、南関東の市区町村における2000年から2015年にかけての人口増減率の変化を示している。主に2000年代には居住人口が東京の都心部で増加するいわゆる「都心回帰」が生じており（矢部 2003; 宮澤・阿部 2005）、この間でも東京都中央区（+94.7%）、千代田区（+62.1%）、港区（+52.6%）、江東区（+32.2%）、文京区（+24.8%）といった都心に近い区部で高い値がみられる。一方、千代田区から40 km圏付近の地帯をみると、江崎（2006）が展望したように増加・減少する地域がともにみられ

図3 東京大都市圏における人口増減率の変化（2000–2015年）

Fig. 3 Population changes in the Tokyo metropolitan area, 2000–2015

図中の円は、東京都千代田区から40 kmの範囲を意味する。
（国勢調査により作成）

地域差が生じている。この中で5%以上の増加率を示す地域は千葉県木更津市（+9.3%）、千葉市中央区（+20.0%）、水海道市（+8.1%）、印西市（+16.8%）、茨城県つくばみらい市（+21.2%）、埼玉県白岡市（+9.7%）、川越市（+6.0%）、東京都八王子市（+7.7%）、町田市（+14.5%）、神奈川県大和市（+9.5%）、横浜市戸塚区（9.7%）である。一方で5%以上の減少率を示す地域は、千葉県富津市（-13.7%）、君津市（-6.6%）、茨城県取手市（-8.1%）、常総市（-7.0%）、坂東市（-7.8%）、埼玉県川島町（-10.9%）、狭山市（-5.6%）である。このように郊外地帯では居住人口の増減の傾向が異なるため、その増減が著しい地域には、その地域特有の背景があると考えられる。

2) 通勤行動の変化

木更津市における居住人口増加の背景を把握するために、東京区部への通勤者の動向をみる。図4は、南関東の市区町村における15歳以上自宅外就業者のうち、東京区部へ通勤する就業者の割合を示している。東京区部から郊外に向かって同心円状に値が低くなり、木更津市（5.4%）は、東京区部から東京湾に沿って連なる5%以上通勤圏の最外縁部に位置している。同様の計算と作図を2000年において行くと木更津市は3.5%であり、東京区部への5%以上通勤圏からは外れている³⁾。千代田区から40 km圏にかかる地域の中で、こ

図4 東京区部の通勤圏（2015年）

Fig. 4 Commuting area in Tokyo ward, 2015

各市区町村の15歳以上自宅外就業者に対する区部就業者の割合を示す。図中の円は、東京都千代田区から40 kmの範囲を意味する。

（国勢調査により作成）

の間に5%圏外から圏内へ入った地域は木更津市のみであり⁴⁾、この間の通勤行動において木更津市と東京区部とのつながりが強化されたといえる。

東京大都市圏郊外居住者の区部への通勤動向について、谷（2002）は1990年代における20～40 km圏内の地域を対象に、谷（2005）は同時期の埼玉県上尾市を対象に、それぞれ区部への通勤者が減少傾向にあることを示した。2000年から2015年における東京都に隣接する4県の区部通勤者の動向を示した表1をみると、この間に区部への通勤者数は埼玉県で増加、千葉県で減少が顕著である。ただしこの間は15歳以上就業者の減少が著しいため、区部通勤率はいずれも上昇している。このように2000年以降の郊外地域は、谷が示した1990年代の傾向とはやや異なる動向を示すが、木更津市はその中でも特に東京とのつながりを強めた地域といえる。

2. 木更津市の人口動態

東京大都市圏郊外の中でも、人口増加や東京区部への通勤者割合の上昇傾向が顕著にみられる木更津市の人口動態についてみる。図5は、1990年から2015年にかけての木更津市における年齢3区分別の人口推移を示している。1990年から2005年にかけて人口は緩やかに減少したが、それ以降は増加に転じており、2005年から2015年にかけては11,042人増加している。同時に15歳未満人口もわずかながら上昇傾向にあるが、生産年齢人口は基本的に減少傾向にある。65歳以上人口の増加が顕著であり、2005年から2015年にかけては11,317人増加し、この間の人口増加分を上回る。65歳以上人口割合は2005年の19.1%から2015年には25.9%となり、いわゆる超高齢社会となっている。

表1 東京都隣接4県における東京区部への通勤者数の変化（2000–2015年）

Table 1 Changes in the number of commuters to Tokyo from four adjacent prefectures, 2000–2015

	15歳以上就業者 (人)	東京区部への通勤者 (人)	区部通勤率 (%)
埼玉県	-520,180	+28,132	+4.53
千葉県	-444,906	-90,417	+0.77
神奈川県	-561,987	-4,693	+2.87
山梨県	-119,886	+167	+0.24

（国勢調査により作成）

木更津市において人口が増加へ転じた2005年から2015年にかけての年齢5歳階級別人口数の変化を示した図6をみると、図5と同様に65歳以上人口の増加が顕著であるが、生産年齢人口の中でも35歳から49歳の階級は増加している。コーホートの視点からみると、2005年において20歳から54歳の間の各年代は、10年後の2015年にかけて人口を増加させており、特に2005年において20歳から39歳であった若い年代で増加が顕著である。この年齢層は、大学・短大卒業後の就職や、結婚・出産に伴い居住地選択を迫られる機会を有する世代であり、木更津市がそれらの人々から受け入れられていることが伺える。15歳未満人口もわずかながら増加している。ただし、これらの比較的若い世

図5 木更津市における人口推移

Fig. 5 Population changes in Kisarazu
（国勢調査により作成）

図6 木更津市における5歳階級別人口数の変化

Fig. 6 Population changes by age-group in Kisarazu
（国勢調査により作成）

表2 木更津市における15歳以上就業者の通勤先の推移

Table 2 Changes in commuting destinations for workers aged 15 and older in Kisarazu

(単位: 人)

	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2005-15年
15歳以上就業者	61,511	63,217	61,106	58,482	60,940	63,757	5,275
木更津市内	34,340	34,662	33,841	31,360	31,308	34,495	3,135
千葉県(木更津市以外)	23,960	25,117	23,776	23,559	23,614	24,034	475
茨城県	28	34	35	39	28	71	32
埼玉県	60	77	55	65	78	80	15
東京都	2,707	2,782	2,765	2,776	3,272	3,722	946
神奈川県	381	446	581	627	773	910	283

(国勢調査により作成)

代も、時が経過すれば高齢者となるため、木更津市では今後さらに高齢者が増加するとも考えられる。

3. 木更津市就業者の通勤先

次に木更津市における15歳以上就業者の都道府県別の通勤先の推移を示した表2をみると、2005年から2015年にかけて、木更津市では市外での15歳以上就業者が2,140人増加する中で、その約半数が東京都(+946人)や神奈川県(+283人)への通勤者であることが分かる。その増加時期をみると、アクアライン着岸地である神奈川県では、1990年以降増加傾向にあり、2005年以降はそれがより顕著である。東京都では、2005年まではほぼ横ばいだが、これ以降は急激に増加している。木更津市内就業者の増加分が+3,135人と多いものの、市外就業者では東京都と神奈川県の増加分が6割弱であり、大きな割合を占めている。

木更津市における2005年から2015年にかけての15歳以上就業者の通勤先の変化を示した図7をみると、千葉県千葉市や市原市をはじめ、船橋市・浦安市・東京都江戸川区といった東京湾岸に位置する地域で減少し、中でも県庁所在地の千葉市は-523人と減少数は最大である。これは東京湾岸を通る総武線快速等の鉄道を使った通勤者が減少しているためと考えられる。これに対し、木更津市に近接する千葉県袖ヶ浦市・君津市・富津市への通勤者の増加が顕著であるとともに、東京都大田区(+408人)や川崎市川崎区(+129人)といったアクアラインの着岸地付近から、東京都千代田区(+57人)、港区(+58人)、新宿区(+57人)、品川区(+79人)、渋谷区(+61人)、江東区(+73人)といった東京都心に近い区にかけて増加がみられる。

図7 木更津市就業者の通勤先の変化(2005-2015年)
Fig. 7 Changes in commuting destinations of Kisarazu workers, 2005-2015

15歳以上就業者のうち、館山市(+15人)を除く±10人以上の市区町村を掲載した。

(国勢調査により作成)

都心から40 km圏に位置する木更津市は東京大都市圏の超郊外と位置づけることもできる。超郊外は郊外核などの都市圏周辺と通勤などで強く結ばれるといわれているが(石川 2008)、東京都心部や木更津市とは別のセクターに位置する大田区・川崎区への通勤者の増加、および東京大都市圏の郊外核の一つである千葉市への通勤者の減少は、大都市圏の超郊外地域の動向としては特殊な事例といえ、いずれもアクアラインが開通し東京湾をショートカットできるようになったことが背景にあると考えられる。

次いで2015年の木更津市における15歳以上就業者の通勤先を示した図8をみると、木更津市就業者の通

図8 木更津市就業者の通勤先（2015年）

Fig. 8 Kisarazu workers' commuting destinations, 2015
15歳以上就業者のうち、館山市（123人）を除く30人以上の市区町村を掲載した。

（国勢調査により作成）

勤先は、①工業地帯を抱える近隣地域（市原市、袖ヶ浦市、君津市）への通勤、②県庁所在地である千葉市への通勤⁵⁾、③アクアラインを利用した通勤へと大別できる。①や②は以前からみられたが⁶⁾、③は2005年以降に新たにみられる傾向であり、アクアラインを使った東京区部や川崎方面への通勤者の増加は、木更津市にとって大きな変化といえる。

4. 木更津市就業者の通勤手段

1) 通勤手段の変化とその背景

前節でみたように、アクアラインを使った通勤者が増加した背景を把握するために、他県へ通勤する木更津市就業者の通勤⁷⁾手段をみる。国勢調査において利用交通手段が把握できる2000年と2010年の値を示した表3をみると、鉄道の利用者が減少しているのに対して、乗合バスや勤め先のバスを利用した通勤者が増加している。この間の他県への従業・通学者は743人増加する中で、バスを利用した通勤者は646人増加している。自動車のみの利用者も122人増加しており、これらは2009年のアクアライン通行料の低価格化の影響と考えられる。

バスによる通勤者が増加した背景として、アクアライン開通以降、着岸地付近や東京都心部へ向かう高速

表3 木更津市における他県への就業者・通学者の交通手段

Table 3 Methods of transportation of Kisarazu workers and commuters to other prefectures

（単位：人）

	2000年	2010年	増減
他県への従業・通学者総数	3,489	4,232	743
利用交通手段が1種類	1,432	2,085	653
鉄道・電車	956	899	-57
乗合バス	126	444	318
勤め先・学校のバス	11	211	200
自家用車	294	416	122
オートバイ	4	17	13
その他	41	50	9
利用交通手段が2種類	1,725	1,580	-145
鉄道・電車及び乗合バス	575	703	128
鉄道・電車及び自家用車	564	241	-323
鉄道・電車及びオートバイ	126	44	-82
鉄道・電車及び自転車	246	147	-99
その他利用交通手段が2種類	214	213	-1
利用交通手段が3種類以上	321	512	191
不詳	0	55	

15歳以上を対象とした。

（国勢調査により作成）

バスの開設があげられる。木更津市内の停留所に停車するアクアライン高速バス路線の一覧を示した表4をみると、アクアラインが開通した1997年には、川崎側の着岸地に近い川崎線、横浜線、羽田線が開通している。その後、東京・品川といった東京都心方面の主要駅へと拡大し、2007年の低価格化以降には新宿・渋谷方面へとさらに拡大している。

木更津市内に停車する高速バス路線の便数と輸送人員数の推移を示した図9をみると、アクアライン開通以降、これを経由した便数や輸送人員は急激に上昇を続けているのに対して、これを経由しない高速バスは横ばい傾向が続いている。アクアライン開通以降、木更津市内の高速バスはこれを利用した交通体系へと変化している。

アクアラインを用いた高速バスの利用者が増加している背景を把握するために、高速バスと鉄道による通勤時間と運賃を比較する。物理的距離としての木更津駅～東京駅間は、東京湾沿岸を通る鉄道ルートでは約70 kmであるのに対して、アクアラインを通るバスルートでは約45 kmに短縮されている。木更津駅から東京や川崎・横浜方面の主要駅への所用時間と運賃を示した表5をみると、鉄道に対してアクアライン高速

表4 木更津市におけるアクアライン高速バス路線
Table 4 Aqua-Line highway bus line routes in Kisarazu

路線名	開始年	事業者数	平日便数	休日便数	木更津市の停車箇所	東京都・神奈川県 の停車箇所
木更津川崎線	1997	5	30	20	木更津駅東口, 木更津金田バスターミナル, (海はたる)	浮島バスターミナル, 川崎駅
木更津横浜線	1997	3	44	44	(かずさアーク), (矢那川ダム), 木更津駅東口, (木更津金田バスターミナル)	横浜駅
木更津羽田線	1997	4	37	37	木更津駅東口, (木更津金田バスターミナル)	第1ターミナル, 第2ターミナル, 国際線ターミナル
鴨川東京線	1998	3	20	20	かずさアーク, 矢那川ダム, 暁星国際学園前, 木更津総合高校前, 木更津中郷, 木更津金田バスターミナル	東京駅, (浜松町バスターミナル), (東京タワー)
君津東京線	2000	2	54	47	羽鳥野バスストップ, 木更津金田バスターミナル	東京駅, (浜松町バスターミナル), (東雲車庫)
木更津品川線	2002	3	50	32	木更津駅東口, (木更津金田バスターミナル)	品川駅
君津羽田線	2002	2	16	16	羽鳥野バスストップ	第1ターミナル, 第2ターミナル, 国際線ターミナル
木更津東京線	2003	2	33	33	(高速桜井), (潮見), (イオンモール木更津), 木更津駅西口, 木更津金田バスターミナル	東京駅, (東雲車庫)
勝浦東京線	2007	3	6	6	木更津金田バスターミナル	東京駅, 浜松町バスターミナル
木更津新宿線	2008	2	36	36	木更津駅西口, (木更津金田バスターミナル)	(バスタ新宿), (新宿駅)
館山新宿線	2014	2	11	11	羽鳥野バスストップ	バスタ新宿
君津新宿線	2017	2	8	8	羽鳥野バスストップ	バスタ新宿
木更津渋谷線	2018	2	18	16	木更津駅西口	渋谷マークシティ
鴨川渋谷線	2018	2	4	4	かずさアーク, 矢那川ダム, 暁星国際学園前, 木更津総合高校前, 木更津中郷, 木更津金田バスターミナル	渋谷マークシティ

2018年10月時点の路線を掲載した。() は一部路線のみ停車する箇所を意味する。
(木更津市統計書, 日東交通の資料, 小湊鐵道の資料により作成)

図9 木更津市における高速バス路線の便数と輸送人員の推移

Fig. 9 Changes in the number of highway bus routes and transport personnel in Kisarazu
木更津市内に停車する高速バスを対象とした。
(木更津市統計書により作成)

バスは全ての駅間で所用時間が短縮されており, 羽田空港は3分の1以下, 横浜駅は2分の1以下となっている。運賃では, 高速バス利用の方が, 羽田空港では580円, 横浜駅では390円安い, その他の駅では差は小さく, 東京駅・新宿駅・渋谷駅では高速バスの方が30~60円程高い。運賃の差は評価が難しいが, 所

表5 アクアライン高速バスと鉄道の所要時間・運賃の比較

Table 5 Comparison of travel times and fares for the Aqua-Line Express Bus and Train

行先	鉄道		アクアライン高速バス	
	時間	運賃	時間	運賃
東京駅	88分	1,320円	59分	1,350円
羽田空港	134分	1,810円	42分	1,230円
品川駅	100分	1,490円	63分	1,350円
新宿駅	111分	1,490円	75分	1,550円
渋谷駅	118分	1,490円	85分	1,550円
川崎駅	121分	1,660円	69分	1,440円
横浜駅	122分	1,940円	58分	1,550円

木更津駅からの時間と運賃を掲載する。鉄道の所要時間は「えきねっと 乗換・運賃案内」の平均所要時間検索機能を用いた。

(「えきねっと 乗換・運賃案内」, 木更津市パンフレット, 日東交通の資料, 小湊鐵道の資料により作成)

要時間の面で大幅な短縮が見込まれ, 高速バス通勤の魅力の一つといえる。また道路運送法により高速バスでは着席やシートベルトの着用が義務づけられており, 高速バスの利用者は全て座ることができ, これも魅力の一つと考えられる。

2) パーク＆ライドによる通勤

通勤手段として高速バスの利用が進む背景の一つとして、木更津版のパーク＆ライドともいえる通勤方法が確立している点があげられる。アクアラインの木更津側の着岸地には金田バスターミナルがあり（図2）、その付近には多くの駐車場が設けられている。川崎・東京方面への通勤者は、自家用車で自宅から金田バスターミナル付近の駐車場へ来て駐車し、そこから高速バスに乗り換えて通勤をする人が存在する。木更津金田バスターミナル周辺の駐車場の料金・収容台数と調査時点における利用状況を示した表6をみると、それらの駐車場は合わせて945台の収容台数があり、うち733台は利用中であった。

表3をみると、2010年の木更津市の15歳以上県外就業者のうち、「その他利用交通手段が2種類」とする人は213人だが、そのうち一定程度は自宅から自家用車でバスターミナルまで向かって高速バスへ乗り換えて、東京・神奈川方面へ向かう人と考えられる。また「利用交通手段が3種類以上」とする人は512人だが、そのうち一定程度は上記に続いて高速バス下車後に鉄道で職場の最寄り駅まで向かう人と考えられ、いずれもこのパーク＆ライドの利用者が一定程度存在すると思われる。表3からバス利用者が少なくとも1,358人いることを踏まえると、2010年におけるバスによる通勤者は相当数に及ぶと考えられ、木更津金田バスターミナル周辺の駐車場は、その主要な受け皿になっている。「鉄道・電車及び自家用車」による通勤者が323

表6 木更津金田バスターミナル付近の駐車場
Table 6 Parking lot near the Kisarazu Kaneda bus terminal

駐車場	料金（円）		収容 台数	駐車 台数
	1日	1か月		
木更津金田第一※	500	4,000	290	265
木更津金田第二※	400	3,000	108	38
アクアパーキングP1	300	2,500	56	38
アクアパーキングP2	300	3,000		
アクアパーキングP3	350	3,500	203	186
アクアパーキングP4	300	2,500	21	15
かもめ有料駐車場	300	なし	100	48
ナビパーク木更津瓜倉第1	300	なし	63	62
共栄駐車場	400	4,000	104	81

※は市営の駐車場を意味する。駐車台数は、2018年10月5日10時30分ごろに実施した調査時点の値である。（現地調査により作成）

人減少しているのも、この自家用車とバスによるパーク＆ライドを活用した通勤者の増加の影響が大きいと考えられる。

木更津金田バスターミナルにおいて、平日の高速バスの利用実態を示した表7をみると、出勤時間帯に当たる7時台は1～5分間隔と高頻度で発車している。それでも7時37分発を除く全てにおいて積み残しが発生しており、満車となっている。ただし積み残しの人数以上に、次のバスで乗車する人数が多いため、乗車のために待つのはせいぜいバス1本分程度である。バスの本数が多くて待ち時間が短く利用しやすい状況であることが、高速バスによる通勤が増えている背景の一

表7 平日における木更津金田バスターミナルの利用
Table 7 Kisarazu Kaneda bus terminal use on weekdays
(単位: 人)

予定発車時間	行先	乗車待ち	乗車	積み残し
7時台				
7:02	浜松町	12(4)	6	6
7:04	東雲車庫	8(1)	7	1
7:07	浜松町	8(2)	6	2
7:12	東雲車庫	22(11)	16	6
7:17	東京駅	34(18)	21	13
7:22	東雲車庫	39(12)	13	26
7:08	東京タワー	39(12)	30	9
7:24	浜松町	18(7)	12	6
7:27	浜松町	27(9)	10	17
7:30	東雲車庫	36(13)	15	21
7:32	東京駅	25(10)	23	2
7:34	東雲車庫	4(0)	2	2
7:37	東京駅	8(2)	8	0
7:42	東京駅	28(12)	26	2
7:38	浜松町	12(6)	11	1
7:47	浜松町	11(4)	6	5
7:54	東雲車庫	15(6)	3	12
7:57	東雲車庫	24(12)	21	3
12時台				
12:02	東雲車庫	8(1)	8	0
12:22	東雲車庫	9(6)	9	0
12:29	東雲車庫	3(1)	3	0
12:28	浜松町	2(0)	2	0
12:42	東雲車庫	3(1)	3	0
17時台				
17:04	東雲車庫	7(3)	7	0
17:12	東雲車庫	3(1)	3	0
17:13	浜松町	0(0)	0	0
17:24	浜松町	5(4)	5	0
17:34	東雲車庫	1(0)	1	0
17:42	東雲車庫	6(1)	6	0
17:43	浜松町	0(0)	0	0

() は女性の人数を意味する。高速バスの発車順に記載している。

(2018年10月5日(金)に実施した現地調査により作成)

つと考えられる。なお昼や夕方時間帯はバスの本数が少なくなるものの利用者は少なく、積み残しは発生しない。乗車待ちをしている人の性別をみると、男性が延べ258人、女性が延べ159人であり、男性女性ともに利用している。

一般的に、大都市圏の郊外および超郊外の住宅地は、私鉄沿線に形成される場合が多く、通勤手段は鉄道が大部分と考えられるが、木更津市ではアクアラインの存在によってバス通勤が進んでいる。これも人口増加や東京都心部への通勤者の増加といった同市の特徴を支える特殊な条件といえる。

5. 木更津市における住宅地開発と人口分布

木更津市では、高度経済成長期以降、区画整理事業等の都市計画に基づく住宅地開発が行われてきた。第二次世界大戦後、京葉工業地帯における工場誘致が促進される中で、1960年に隣接する君津市へ八幡製鐵が誘致されると、1963年の清見台団地の開発を皮切りに、さまざまな宅地や団地が開発された。それは2000年以降も続き、土地区画整理事業等の大規模な再開発が実施された地域では、町名の変更や分割・統合などの動きがみられた。木更津市において2005年から2015年にかけて新設された町丁と、2015年の人口密度を示した図10をみると、この間に新設された町丁はいずれも木更津駅からは離れ、高速道路のインターチェンジ付近やそれに続く主要道路に面した場所に位置しており、自家用車の利用を前提とした場所で宅地開発が行われたと考えられる。

この新設町丁における2005年から2015年にかけての人口増減数をみると、12,890人⁸⁾増加しており、この間の木更津市全体の増加数11,317人を上回るのに対して、2005年および2015年にいずれも存在する町丁では1,500人の減少となる。これより、この間に新設された住宅地が、この間に増加した人口の主要な受け皿になったと考えられる。2015年の木更津市の人口分布をみても、全体として市の西部に偏っているものの、木更津駅から2km以上離れ、主要道路に面した地区に集中しており、自家用車の利用を前提とした都市構造になっていることが分かる。

木更津市および千葉県における人口1人当たりの自動車保有台数をみると⁹⁾、アクアライン開通前の1995

図10 木更津市の人口密度と65歳以上人口密度(2015年)

Fig. 10 General population density and population density of residents over 65 years of age in Kisarazu, 2015

(国勢調査により作成)

年では木更津市0.52台/人、千葉県0.40台/人に対して、2018年には木更津市は0.68台/人、千葉県は0.50台/人となっている。もともと千葉県に対して木更津市の方が1人当たり自動車保有台数は多いが、その後の上昇も顕著である。このことから、木更津市が自動車の利用を前提とした都市構造になりつつあることが読み取れる。

図10に示した新設町丁について、年齢別の人口数を表8に示す。ここでは図6でみられた傾向を踏まえ、木更津市全体において2005年から2015年の間に増加した35歳から49歳の世代を一括りとした。35～49歳では、木更津市全体や既存町丁に対して新設町丁で10%ほど割合が高い。同様に15歳未満でも割合が高いのに

表8 木更津市の新設町丁における年齢別人口割合 (2015年)

Table 8 Kisarazu's new town population ratio by age, 2015

	木更津市		既存町丁		新設町丁	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
0～14歳	17,688	13.3	13,733	11.5	3,955	28.7
15～34歳	27,508	20.6	23,987	20.1	3,521	25.6
35～49歳	29,111	21.8	24,854	20.8	4,257	30.9
50～64歳	24,222	18.2	23,087	19.3	1,135	8.2
65歳以上	34,730	26.1	33,819	28.3	911	6.6

新設町丁は2005年から2015年にかけて新設された町丁を、既存町丁はそれ以外の町丁を意味する。

(国勢調査により作成)

表9 東京大都市圏郊外都市の地価公示 (2018年)

Table 9 Official land prices in suburbs of the Tokyo metropolitan area, 2018

市名	都県	住宅地地価 (円/㎡)
木更津市	千葉	32,400
君津市	千葉	35,300
市原市	千葉	44,900
佐倉市	千葉	61,700
四街道市	千葉	61,300
印西市	千葉	38,700
桶川市	埼玉	92,300
福生市	東京	162,700
八王子市	東京	115,800
座間市	神奈川	151,900
綾瀬市	神奈川	125,500

千代田区より40 km圏に位置する主な市について、自治体内の全地点の合計額を地点数で除した値を示す。

(土地情報センターの資料により作成)

対して、65歳以上人口割合は20%ほど低い。このように新設された新興住宅地においては、比較的若い家族世帯が入居する傾向がみられる。新設町丁は自家用車の利用を前提とした場所に位置するため、将来的に徐々に自家用車の運転が困難な年齢になると、居住者の日常的な移動手段が問題となる可能性が高い¹⁰⁾。

6. 東京大都市圏郊外地域の住宅価格

木更津市で人口や東京都心部等への通勤者が増加している背景として、他の東京大都市圏郊外地域に比べて相対的に住宅価格や家賃が安いことがあげられる。表9は、東京都千代田区から半径40 km圏に位置する主な市の住宅地地価の平均値を示している。これによると、木更津市の地価は他地域の価格と比べて安く、青梅線沿線に位置する福生市に対しては19.9%の値で

図11 木更津市における小売業の販売額と売場面積の変化

Fig. 11 Changes in retail sales and sales floor area in Kisarazu

(商業統計表により作成)

ある。Iで述べたように、近年の木更津市は地価が上昇しているとはいえ、依然として低い水準にある。実際の住宅価格や賃貸料は場所や築年数などによって異なるが、市の平均値としては大きな差があり、実際の住宅地価格にもそれが反映されると考えられる¹¹⁾。

III アクアライン開通後の商業空間

1. 木更津市における大型店の立地と商業の変化

1) 大型店の立地傾向

IIでは、アクアラインの開通とその利用が、木更津市の人口や通勤行動に影響を与えたことをみたが、IIIではその商業への影響についてみる。全国的に大型店の立地が進んだ1991年から2016年にかけての小売販売額と小売業1事業所当たりの売場面積の推移を示した図11をみると、1991年を100とした場合の小売販売額は、木更津市は1991年から2012年にかけて減少が続き、全国と比べても著しく低い値で推移している。特に減少が顕著な1994年から2002年にかけては、アクアラインが開通したものの利用者が予想を大幅に下回った時期に当たり、これにより商業面で中心性が低下したことが伺える。一方、三井アウトレットパークが開業した2012年、イオンモール木更津が開業した2014年

以降は急激に上昇しており、2016年の小売販売額は1991年比で111%と、アクアライン開通以前を上回る。

小売業1事業所当たりの売場面積をみると、1991年から木更津市は全国と比べて売場面積が大きく、アクアラインが開通する1997年に向けて上昇するが、その後2002年に向けて縮小している。これは木更津駅西口の木更津そごうが2000年に閉店し、2004年にそのビルがアクア木更津としてリニューアルする間の時期にあたるためと考えられる。一方、2007年から2014年にかけては急激に上昇しており、その間の上昇幅は全国の値を大きく上回る。このように木更津市では、アクアラインが開通したものの料金が高く利用者が少ない時期には小売の販売額や売場面積が減少・縮小したが、その利用者の増加に伴って小売業の大規模化が進み販売額も上昇している。

木更津市における大規模小売店舗の分布を示した図12をみると、アクアラインの木更津側着岸地付近において、三井アウトレットパークを核として、比較的規模の大きな小売店の集積がみられる。同様に木更津駅から南西方面へ2.3 kmほどに位置するイオンモール木更津の規模の大きさも際立っている。木更津駅の西口には、かつての木更津そごうの位置にスパークルシティ木更津がある。木更津駅から北東へ約1 kmに位

置するのがイオンタウン木更津朝日である。そのほかで10,000m²を超える店舗は、木更津駅から南東へ2.8 kmほどに位置するイオンタウン木更津^{じょうざい}請西や、木更津駅から東へ3.3 kmほどに位置するアピタ木更津店と、いずれも木更津駅からやや離れた場所に位置している。全体的な分布傾向としては、いずれもインターチェンジや国道、その他の主要道路沿いに立地しており、また三井アウトレットパーク木更津、イオンモール木更津、アピタ木更津店が核となって他の大型店が集積する傾向がみられる。

2) 三井アウトレットパーク木更津の立地とその周辺地域への影響

三井アウトレットパーク木更津は2012年4月に開業し、2018年10月26日には第3期のグランドオープンを迎え、店舗数は308店、店舗面積は42,753 m²となり、アウトレット施設としては国内最大規模を誇る。木更津市によって地区計画が行われ、この施設を含む金田東地区は都市再生機構（UR）、金田西地区は千葉県によって土地区画整理事業が施行された。この国内最大規模の商業施設の周辺地域には、図12にみられる大規模小売店舗としてカインズモール（12,797 m²）、東京インテリア家具（11,650 m²）、ケーズデンキ（7,747 m²）、ベイシア（7,265 m²）のほか、多くのチェーン店が集積している。

三井アウトレットパーク木更津における業種別店舗数を示した表10をみると、アウトレット施設であるため男子服・婦人服などを中心に服飾関係の業種が大部分を占めている。一方、このアウトレット施設と高速道路の間のおよそ半径1 kmに店舗が集積しており、それらの業種別店舗数とその変化を示した表11をみると、自動車小売業、家具・建具・畳小売業、宿泊業、洗濯・理容・美容・浴場業など、アウトレット施設には少ない業種が数多く立地している。これらの店舗は国内最大規模のアウトレット施設へ訪れる顧客を主なターゲットとしていと考えられ、アウトレット施設とは業種の差別化が図られている。アウトレットの開業以前にあたる2010年の店舗数は、14店舗とわずかであった。この一帯では、国内最大規模を誇る三井アウトレットパーク木更津の立地に伴って別業種の店舗の集積が進んだことで、多様な業種からなる商業集積が形成されたといえる。

図12 木更津市における大規模小売店舗の分布（2018年）

Fig. 12 Distribution of large-scale retail outlets in Kisarazu, 2018

店舗面積1,000 m²以上の店舗を掲載する。
（木更津市中心市街地活性化基本計画により作成）

表10 三井アウトレットパーク木更津における業種別店舗数（2018年）

Table 10 Number of retail outlets by industry in Mitsui Outlet Park Kisarazu, 2018

業種	店数
呉服・服地・寝具小売業	1
男子服小売業	68
婦人服小売業	86
靴・履物小売業	9
その他の織物・衣服・身の回り品小売業	35
野菜・果実小売業	3
その他の飲食料品小売業	2
自動車小売業	1
機械器具小売業	1
医療・化粧品小売業	2
スポーツ用品・玩具・娯楽用品小売業	23
写真機・時計・眼鏡小売業	9
飲食店	22
持ち帰り・配達飲食サービス業	6
合計	268

(現地調査により作成)

表11 三井アウトレットパーク木更津の周辺に立地する業種別店舗数とその変化

Table 11 Change in number of retail outlets by industry located around Mitsui Outlet Park Kisarazu

業種	2010年	2018年
百貨店・総合スーパー	0	1
婦人・子供服小売業	0	1
靴・履物小売業	0	1
各種食料品小売業	4	2
鮮魚小売業	2	1
その他の飲食料品小売業	0	2
自動車小売業	0	4
自転車小売業	1	1
機械器具小売業	0	1
家具・建具・畳小売業	1	5
燃料小売業	1	2
スポーツ用品・玩具・娯楽用品小売業	0	4
他に分類されない小売業	0	2
不動産業・賃貸業・管理業	0	4
宿泊業	0	5
飲食店	2	10
持ち帰り・配達飲食サービス業	0	4
洗濯・理容・美容・浴場業	3	4
その他の教育・学習支援業	0	1
医療業	0	1
社会保険・社会福祉・介護事業	0	2
郵便局	0	1
その他のサービス業	0	1
合計	14	60

(現地調査により作成)

3) イオンモール木更津の立地と木更津市との連携

イオンモール木更津は、店舗面積が53,000 m²で木更津市最大であるとともに、賃貸面積ベースで全国のイオンモール128店中4位と、国内有数の規模を誇るSCである。2014年10月に開店し、開業前の9月に「木更津とイオンとの連携に関する協定」を締結している。この協定には、木更津市の「みなとまち木更津再生プロジェクト」に協力するなど、木更津市の活性化と市民サービスの向上に協働して取り組むと記されている。立地する地区は都市計画上の工業専用地域であり、10,000 m²を超える店舗等は立地できないが、木更津市が「商業、アミューズメント、スポーツ等を中心とする都市機能を導入」することを目的とする地区計画を設定することで、立地が可能となった。

木更津市の職員とイオンモール木更津の社員は、月に一度の頻度で定例会を開催し、主にイオンモール木更津を会場とする木更津市主催の企画を開催している。これについてまとめた表12をみると、企画の対象は青少年から高齢者など幅広い年代や身体障害者など、さまざまな対象向けの企画が行われている。また木更津バルヘイオンモールの専門店が参加するなど、木更津市のイベントにイオン側が参加する場合もある。イオンモールには、スーパーのほか服飾・娯楽・飲食関連など、幅広い業種の店舗が入居しており、この存在は、木更津市としては市民の買物環境の向上や定住人口の増加、財政の改善に寄与すると考えている¹²⁾。一方イオンモールとしても、地域との連携によって幅広い年齢層の市民向けの企画を開催することにより、幅広い層の集客が見込めることを期待している¹³⁾。

現地調査¹⁴⁾により平日の利用者をみると、53.7%がおおよそ19～30歳ほどの若者世代、27.4%がその子どもと考えられる13歳未満の世代であり、おおよそ60歳以上の高齢者は7.4%とわずかである。社会学においてもSCは家族連れが多く世代的な多様性は低いといわれており（南後2013）、イオンモール木更津でも同様の傾向がみられるが、イオンモールとしては木更津市と連携をすることにより、これを克服しようと試みている。

4) 大型店の利用と消費者行動

木更津市において圧倒的な規模を誇る三井アウトレットパーク木更津とイオンモール木更津の利用実態

表12 木更津市とイオンモール木更津との連携内容
Table 12 Cooperation between the Kisarazu city government and AEON Mall Kisarazu

連携内容
みなとまち木更津再生プロジェクト関連 デジタルサイネージ等による市政情報の発信 木更津バルへのイオンモール専門店の参加＊ クルーズ船運航時の送迎バス駐車場の提供など＊ 第9回「みなと木更津うみ祭り」ポスター掲示＊
地域振興関連 定住促進プロモーション事業への会場提供 みなとまち木更津WAONの発行
地域経済団体の活動への協力・参画関連 九都県市クールシェアについてのポスター掲示＊ グローカルハビネス時の駐車場提供＊ 羽田空港機能強化市民相談会の会場提供＊ 日本建築学会関東支部提案競技会の作品展示＊
地産地消の推進・木更津産品の販売促進関連 木更津マルシェ かずさファーマーズマーケット＊
災害対策・防災・防犯関連 安全で安心なまちづくり防犯キャンペーン 防火ポスター展および表彰式 消防車両の展示 災害時における一時避難施設としての協定＊ 春の火災予防運動のポスター掲示＊
商業・観光の振興関連 サマーミュージックフェス&花火 木更津市景観写真展＊ ゆるキャラグランプリのポスター掲示＊ 観光PRポスター掲示＊ 港まつり花火大会駐車場提供＊
健康増進・食育・食の安全関連 若年期健康診断 食に関する啓発活動 国保集団検診ポスターの掲示＊ 木更津っ子ダイアリー電子母子手帳のポスター掲示＊
子育て支援・青少年の健全育成関連 全国一斉イベント「ガールスカウトの日2015」 カプトムシ相撲大会＊ 幼児言語教室子育て後援会のポスター掲示＊ 成人式ポスター掲示＊
環境保全・緑化推進関連 育樹祭および植樹祭の開催
高齢者・障害者の支援関連 脳卒中患者退院時支援モデル事業に関する大会の開催 木更津市あけぼの園作品展示販売（月1回） 障害者週間イベントの会場提供＊
教育・文化・スポーツの振興関連 平成27年度全国高等学校総合体育大会市長激励会 市政75周年ハーフマラソン大会の交通規制について＊ 市政75周年リレーマラソン大会について＊ 2017木更津トライアスロン大会＊
その他の連携 木更津市景観写真展 コミュニティ掲示板の活用 FRESH KISARAZU FESTIVAL 木更津市新人職員イベント開催会場提供＊ 男女共同参画フォーラム会場提供＊ ヨル得クーポン アクアラインマラソンでの駐車場提供 潮干狩り場と連携した割引サービス ブルーベリー園と連携した割引サービス 花火大会での観覧席の設置 中の島大橋バレンタインイベントでの会場提供

＊は2017年度の定例会の議題を意味する。
(聞き取り調査および木更津市ホームページにより作成)

を示した表13をみると、三井アウトレットパークを月1回以上の頻度で利用する人は、千葉県内の大型店と比べても30位中11位とそれほど上位ではないが、年に数回の利用者および利用率5%以上のブロック¹⁵⁾数では1位であり、購入頻度が高くないものの商圏が広域に及ぶ買回り型の利用傾向がみられる。一方でイオンモール木更津は、月1回以上の利用率(84.4%)と立地ブロックの在住者の利用率(97.4%)が1位であり、近隣住民の利用率が高く利用頻度も多い最寄り型の利用傾向がみられる。木更津市では、最寄り型と買回り型の双方において、千葉県を代表する大型店が立地していることが分かる。

木更津市の商圏の特性を示した表14をみると、2012年から2018年にかけて地元購買率は4.7%上昇、商圏人口は96,598人増加、吸引人口は57,835人増加、商圏内吸引率は2.8%上昇、吸引力は38.1%上昇しており、この調査・分析結果を示した千葉県商工労働部経営支援課(2019)では、木更津市を準商業中心都市から商業中心都市¹⁶⁾へ昇格したと記している。消費需要の30%以上を吸引する地域は木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市で、10%以上30%未満は鴨川市と鋸南町、5%以上10%未満は大多喜町、館山市、南房総市であり、木更津市を房総半島南部の中心地として位置づけている。

表13 木更津市民による大型店の利用(2018年)
Table 13 Use of large retail outlets by Kisarazu residents, 2018

三井アウトレットパーク木更津の利用状況		
立地ブロックの在住者の利用率	84.9%	[5位]
ほとんど毎日～月に1回程度	35.9%	[11位]
年に数回	49.0%	[1位]
利用率5%以上のブロック数	11	[1位]
イオンモール木更津の利用状況		
立地ブロックの在住者の利用率	97.4%	[1位]
ほとんど毎日～月に1回程度	84.4%	[1位]
年に数回	12.9%	[26位]
利用率5%以上のブロック数	6	[13位]

[] は千葉県内の大型店30店舗中の順位を示す。立地ブロックとは、千葉県商工労働部経営支援課(2019)における調査単位であり、千葉県を千葉、印旛、葛南、東葛、香取、海匝、山武、長生、夷隅、安房、君津の11ブロックに分けている。木更津市は君津市、富津市、袖ヶ浦市とともに君津ブロックに含まれる。
(千葉県商工労働部経営支援課(2019)により作成)

表14 木更津市の商圏の特性

Table 14 Trade areas and consumer behavior in Kisarazu

	2012年	2018年
地元購買率	78.4%	83.1%
商圏人口	361,541人	458,139人
吸引人口	168,423人	226,258人
商圏内吸引率	46.6%	49.4%
吸引力	129.1%	167.2%

地元購買率は衣料品を木更津市内の店舗で購買する割合を、商圏人口は木更津市が消費需要5%以上を吸引する市町村の人口数の合計を、吸引人口は木更津市人口数に地元購買率を乗じたものと商圏内各市町村の人口数に木更津市への流出率を乗じたものの合計を、吸引力は木更津市の人口数に対する吸引人口の割合を、それぞれ意味する。

(千葉県商工労働部経営支援課(2019)により作成)

なお、2012年の調査結果が掲載された千葉県商工労働部経営支援課(2013)により、同年に三井アウトレットパーク木更津が立地する以前は木更津市内の郊外型SCとしては店舗面積が最大であったアピタ木更津の利用状況をみると、月に1回以上の利用は68.8%であり、イオンモール木更津と比べると15%ほど低い。イオンモール木更津の出店は、木更津市民の大型店の利用を一層進めたといえる。

2. 中心市街地の商業空間とその課題

1) 中心市街地の店舗と利用者の実態

IIIの1.でみたように、木更津市では、2012年以降に小売業の販売額や売場面積が上昇し、房総半島南部に対する商業の中心性も向上したが、それらは三井アウトレットパーク木更津やイオンモール木更津といった国内最大級のSCが立地するなど、大型店が立地した影響が大きい。その中で、かつての商業の中心であった木更津駅付近の中心市街地の商業は、どのように変化したのであろうか。中心市街地に位置する三つの商店街における1994年から2014年にかけての小売販売額の推移を示した図13をみると、2014年には1994年比で27.9%、8.8%、1.5%に減少しており、程度の差はあるもののいずれも急激に減少している。木更津市企画部地域政策課(2020)より、中心市街地における小売業年間商品販売額と売場面積の木更津市全体に対する割合をみると、2002年は売場面積で23.0%、販売額で12.3%であったのが、2016年には売場面積で6.9%、販売額で7.1%となり、木更津市全体に対する中心商業地

図13 木更津市中心市街地の商店街における小売販売額の推移

Fig. 13 Changes in retail sales in shopping streets in the Kisarazu city center
(商業統計調査により作成)

の存在感は小さくなっている。木更津駅の西口駅前に立地するスパークルシティ木更津は、店舗面積17,535 m²、地下1階を含む9階建ての大型店であるが、三つのフロアには市役所、市議会、ハローワークが入り、そのほか四つのフロアは完全に空きとなっており、厳しい状況にある中心市街地を象徴する施設といえる。

図10からも分かるように、木更津駅に近い中心市街地には多くの人が住み、高齢者も多い。特に高齢者は加齢とともに自家用車に乗れず交通弱者となる可能性が高く、徒歩交通圏に食料品や薬品などの生活必需品を販売する店が必要となる。木更津駅周辺におけるスーパーおよびドラッグストアの分布を示した図14をみると、この一帯ではスーパーやドラッグストアが近隣に存在しないエリアが広がっている。木更津駅の西口には地元の農産品などを販売する「ふれあいプラザ」が立地していたが、これも2019年3月31日に閉店した。中心市街地に居住する人々の多くは、所々に点在するコンビニエンスストアで食料品を購入する場合も多く¹⁷⁾、自家用車を利用せずにさまざまな食材を十分に確保するのは難しい環境にある。

2020年に木更津市が策定した中心市街地活性化基本計画では、他の多くの地方都市と同様、マンション建設や部屋の購入に際して補助金を出す「街なか居住」

図14 木更津市中心市街地におけるスーパー・ドラッグストア・コンビニエンスストアの分布

Fig. 14 Distribution of supermarkets, drugstores, and convenience stores in the Kisarazu city center
図中の (S) はスーパー, (D) はドラッグストアを意味する。
(現地調査により作成)

政策を推進しているが、上記のように近隣における生活必需品の買物環境が悪いため、マンション建設やその部屋の購入が積極的に行われるかは懸念が残る。この中心市街地活性化基本計画策定に向けて行われた市民に対するアンケート調査においても、中心市街地へ居住する場合の条件として、「ふだんの買い物がしやすいこと」が57.7%と他の項目¹⁸⁾に比べて回答率が圧倒的に高く、日常的な買物環境の改善が中心市街地の大きな課題となっている。

市区町村ごとの地元商店街の利用状況について、2012年の調査結果を示した千葉県商工労働部経営支援課(2013)によると、商店街の利用頻度として「ほとんど毎日」および「週に2〜3回」の割合は、木更津市が50.5%、千葉県は41.0%で、千葉県に比べても高頻度に商店街を利用する人の割合は高く、半数に及ぶ。現在は商店街の店舗が少なく前述の通り木更津市全体に占める中心市街地の小売販売額もごくわずかであるが、高齢者も含めて一定数の居住者がいるため、高齢者を中心に商店街のニーズはあると考えられる。なお、同資料より木更津市の商店街を利用する理由をみると、「価格が安いから」55.7% (千葉県37.0%)、「駐車場が利用しやすいから」36.8% (千葉県22.1%) が千葉県全体に対して高い値を示している。前者は木更津駅西口

の「ふれあいプラザ」において地元農家が直売する野菜が相対的に低価格であったこと¹⁹⁾が反映されていると考えられるが、同店舗は現在は閉店したため、商店街を使う主な理由が失われた可能性もある²⁰⁾。また商店街を利用する理由として駐車場の利用しやすさがあげられているが、前述の中心市街地活性化基本計画におけるアンケート結果でも、中心市街地への移動手段として自家用車・社用車が60.9%と突出している²¹⁾。中心市街地を含め商店街の利用者の多くは、現在は自家用車を移動手段としているが、IIの2.でみたように木更津市では高齢化が急速に進んでおり、数十年後には高齢者となった人の多くは自家用車を使うことができなくなり、商店街への移動手段がなくなるとも考えられる。

このような状況の中、中心市街地に立地する個別の店舗の実態と対応を把握するために、本町商店街と東部商店街(図14)に立地する個人商店24店舗に聞き取り調査を行った。さまざまな点で商業環境が厳しくなる中で、特に売上の減少に影響を与えたと考えられる要因についてまとめた表15をみると、「大型店の進出」が10店で最大の回答数であり、次いで「店主の高齢化」が7店、「地域経済の衰退」と「通信販売の普及」が6店で、いずれの要因も多様な業種に影響を与えている。IIIの1.でみたように、特に木更津市において大型店の進出が顕著になるのは、三井アウトレットパーク木更津が開業した2012年以降であり、先述の通り中心市街地ではその以前から店舗や販売額の下落が生じているが、2018年10月現在で残存している店舗は、特に大型店の立地の影響が大きいと感じている。

中心市街地における買い物弱者の問題は、「フードデザート」問題として扱われるように、生鮮食料品など生活必需品の購入先において特に問題になる。しかしそれ以外の業種の店舗についても、それが身近に存在しないことは豊かな消費生活を送る上では重要な問題である。今回聞き取り調査を行った24店舗について、売上の変化と業種との関係を示した表16をみると、24店中6店舗が上昇・やや上昇・変化なしと回答しており、厳しい商業環境の中で比較的経営状況がよい店舗といえる。これらの業種は居酒屋が2店、日本料理店が1店、料亭が1店と4店が飲食店である。いずれも飲酒を想定する店舗であり、比較的高級な店舗も存在

表15 木更津市中心市街地の個人商店における売上減少の要因

Table 15 Factors leading to a decrease in private retail sales in the Kisarazu city center

減少要因	店数	業種
大型店の進出	10	本, スポーツ用品, 理容, 毛糸・布, 花, 日本料理, 酒場, 日用品・野菜, 呉服, 医薬品
高齢化	7	スポーツ用品, 毛糸・布, 美容, 日用品・野菜, 呉服, 医薬品, 化粧品
通信販売の普及	6	本, スポーツ用品, 毛糸・布, 花, 本, 呉服
地域経済の衰退	6	本, スポーツ用品, 美容, 居酒屋, 化粧品, 喫茶店
大型店の撤退	2	くつ, 呉服
コンビニの進出	1	本
スマートフォンの普及	1	スポーツ用品
消費の多様化	1	料亭
歩行者数の減少	1	美容
需要の変化	1	呉服
アクアラインの開通	1	呉服
場所・機会の増加	1	花
モータリゼーション	1	美容

(現地調査により作成)

表16 木更津市中心市街地の個人商店における売上の変化と業種の関係

Table 16 Relationship between sales and type of product in private retail outlets in the Kisarazu city center

	店数	業種
上昇	2	居酒屋, 陶器・金物・時計
やや上昇	0	
変化なし	4	料亭, 居酒屋, 日本料理, 毛糸・布
やや減少	8	くつ, 理容, 美容, 酒場, 呉服 (2店), ふすま, 喫茶店
減少	9	本 (2店), スポーツ用品, 花, 呉服, スイーツ, 日用品・野菜, 医薬品, 化粧品
無回答	1	
計	24	

(現地調査により作成)

する。中心市街地に位置する店舗が影響を受けるSCに入居するテナントには飲食店も多いが、主な移動手段が自家用車であるために飲酒を前提とした店舗は少ない。また家族客を主な顧客として想定していると考えられるため、大人向けの高級店も少ない。中心市街地の個人商店で比較的经营状態がよいのは、SCとの差別化が図られた飲食店といえる。

表17 木更津市中心市街地の個人商店における売り上げの変化と工夫の関係

Table 17 Relationship between sales and innovations in private retail outlets in the Kisarazu city center

売上	店数	工夫の内容
上昇	2 (2)	SNS活用・修理サービス (陶器・金物・時計), SNS (居酒屋)
やや上昇	0 (0)	
変化なし	4 (2)	福祉施設へ納品・SNS活用 (毛糸・布), 公共施設へ卸し・中小企業診断士と協議 (料亭)
やや減少	8 (2)	メーカーとイベント開催 (くつ), 季節メニュー・常連との関係強化 (酒場)
減少	9 (4)	学校へ卸 (本2店), 配達 (花, 化粧品)
無回答	1 (0)	
計	24 (10)	

() は工夫有の店舗を意味する。
(現地調査により作成)

次に売上と経営上の工夫との関係を示した表17をみると、何らかの経営上の工夫を行っている店舗は、売上が上昇・やや上昇・変化なしと回答した店舗では6店中4店であるのに対して、売上がやや減少・減少と回答した店舗では17店中6店のみである。上昇から変化なしと回答した店舗の工夫の仕方としては、SNSの活用や修理サービス、公共施設等へ商品を卸す、といったことが行われている。個人店が残存する背景として、顧客に対してきめ細かなサービスを提供することや、行政機関や学校など地域における大口顧客と取引をすることは、地方都市における既存の地理学研究でも指摘されており²²⁾、木更津でも同様の傾向がみられる。SNSは高齢な消費者ほど利用する人も少ないと考えられるが、IIの2.でみたように木更津市で近年増加している20～40代の方は、SNSを利用する割合も高く、新規顧客を開拓する手段として有効と考えられる。

2) イオンタウン木更津朝日と無料送迎バスの利用
木更津市中心市街地の主要な買物先の一つとして、イオンタウン木更津朝日がある。核店舗であるスーパー・カスミのほか、40店ほどの店舗や施設が入る小規模SCである (図14)。このSCの2階フロアには、2015年以降木更津市役所朝日庁舎として、特に市民と関わる頻度が高い市民課、保険年金課、高齢者福祉課といった部署が配置されている。入居に至る背景には、この2階フロアが空いていたことのほか、市民の買物利便性の向上、後述する無料送迎バスや駐車場の

存在などがあげられる²³⁾。イオンタウン側としても、市役所機能が入ることにより固定客を獲得することができると考えられる²⁴⁾。

イオンタウン木更津朝日が運営している無料送迎バスは、同SCのほか、木更津駅西口を含む中心市街地をおよそ50分で一周し、1時間に1本程度運行している。利用目的に関係なく無料で利用できる。SCの付近には、この無料送迎バスのほか、小湊鉄道が運行する二つの路線バスの停留所があるが、平日の三つの停留所におけるおおよその年齢別乗降者数を示した図15をみると、無料送迎バスの利用者のほとんどは60歳以上の高齢者であり、これが中心市街地付近に居住する高齢者にとって重要な移動手段となっていると考えられる。この調査日における無料送迎バスの乗降客数は165名であるが、並行する路線バスAは29名、路線バスBは0名であった。無料送迎バスと並行する路線バスAは利用者が少なく採算が取れないが、中心市街地の外側に居住する住民にとって重要な移動手段であるため、木更津市が補助金を支出して維持している。またこの無料送迎バスは集客を目的とした特定の民間企業が運営していることもあり、行政は木更津市民に対する周知を積極的に行うことができず²⁵⁾、木更津駅構内にそのバス停の位置等の説明がないなど課題が残る。

現地調査によりイオンタウン木更津朝日の平日の利用者をみると²⁶⁾、23.4%がおおよそ60歳以上の高齢者、34.8%がおおよそ40～50代の中老年層であり、IIIの1.の

図15 イオンタウン木更津朝日付近のバス停の乗降者数

Fig. 15 Number of passengers using the bus stop near AEON Town Kisarazu Asahi
2018年10月3日(水)1日(10:10～16:52)の乗降者数を示す。
(現地調査により作成)

3) でみたようにイオンモールが19～30代の若者や12歳以下のその子ども世代が多かったことは対照的に、中高年層や高齢者の利用が多い。この施設内にある共有スペースの利用状況を示した表18をみても、38組の利用者のうち60歳以上とみられる女性を含むグループが33組ある。このSCが高齢女性を中心に利用されているとともに、共有スペースは知人と交流する場として使われている。無料送迎バスが存在し、市役所での手続きと買い物が同時にできて利便であるため、自家用車が運転できない高齢女性を中心に利用され、彼女たちにとって重要なコミュニティスペースとして機能していると考えられる。

3. 郊外住宅地の商業空間

最後に、木更津市において再開発が進行する郊外住

表18 イオンタウン木更津朝日における共有空間の利用

Table 18 Use of shared space in AEON Town Kisarazu Asahi

	場所	組合せ	組数
10:30	A	60歳以上女2人組	2
	A	60歳以上女3人組	1
	A	60歳以上女4人組	3
	A	60歳以上女3人と60歳～男1人組	1
	A	60歳以上女4人と60歳～男1人組	1
	B	60歳以上女3人組	1
	B	60歳以上女5人組	1
	C	60歳以上女2人組	1
11:00	A	60歳以上女2人組	2
	A	60歳以上女3人組	1
	A	60歳以上女4人組	3
	B	60歳以上女3人組	1
	B	60歳以上女4人組	2
12:00	A	40～59歳夫婦	2
	A	40～59歳女2人組	1
	A	幼児連れ20～39歳女2人組	1
	A	60歳以上女2人組	2
	A	60歳以上女4人組	2
	B	60歳以上女2人組	3
	B	60歳以上女3人組	1
	A	40～59歳女2人組	1
13:00	A	60歳以上女2人組	2
	A	60歳以上女5人と60歳以上男1人組	1
	A	60歳以上女2人組	1
15:30	A	60歳以上女2人組	1
	B	60歳以上女4人組	1
合計			38

Aは1階フードコート、Bは1階フードコート前、Cは2階フリースペースを指す。

(2018年10月5日(金)の現地調査により作成)

宅地付近の商業空間についてみる。木更津駅から南東に2.8 km離れた場所に、再開発によって造成された請西南の住宅地がある(図2)。標高約50 mの丘陵地上に位置し、西に木更津南インターチェンジがあり東京方面への自家用車でのアクセスも容易である。1991年に土地区画整理事業が施行され、2007年に終了し宅地分譲が順次開始された。国勢調査をみると、2015年には1丁目から5丁目にかけて4,349人が居住している。住宅地の中心には、イオン系食品スーパーのマックスバリュを核店舗とし、27店ほどの店舗や施設が入る小規模SCイオンタウン木更津請西がある。またこれに至る主要道路沿いや、住宅地内に広がる裏通り沿いにも店舗が立地している。

これまでみてきたように、木更津市内のSCの施設内やその周辺に立地する店舗など、消費者によって利用される店舗の多くは大手企業が経営するチェーン店であり、木更津市民はチェーン店を中心とした消費生活を送っていると考えられる。その中で、イオンタウン木更津請西の周辺には多くの個人商店も立地している。イオンタウン木更津請西および周辺地域の業種別店舗数とチェーン店数を示した表19をみると、主要道路²⁷⁾沿いでは33店中13店、それ以外では20店中1店がチェーン店で、その他は個人経営の店舗であり、この地域には個人商店が多く立地している。これらのほとんどは住居併設の店舗で、店舗の前には駐車場があり、利用者の多くは自家用車を利用していると考えられる。たとえば喫茶店を経営する個人店の一つは、北欧の料理や食品を提供し、4台の駐車スペースがある。近くにチェーン店のコメダ珈琲店があるが、利用者のニーズが異なるため影響は少ないと感じている。同じくケーキを主に扱う洋菓子店は2台の駐車スペースがある。両店ともに、主な顧客は近隣住民であるが、通りかかった遠方からの顧客が来店する場合もあるという²⁸⁾。木更津市に立地する多くの店舗は大手企業が経営するチェーン店で、消費者は一律の商品やサービスを購入するなど、均質的な消費生活を送っているが²⁹⁾、郊外住宅地の居住者を中心に、近隣の個人商店で差別化された消費生活を送っている側面もあると考えられる。

表19 イオンタウン木更津請西とその周辺に立地する店舗の特徴

Table 19 Features of retail outlets located in and around AEON Town Kisarazu Jozai

	イオンタウン 木更津請西	主要道路	主要道路 以外
スーパー・コンビニエンスストア	1 (1)	3 (3)	0 (0)
飲食料品小売	1 (1)	2 (1)	1 (0)
衣料品・身の回り品	4 (2)	0 (0)	2 (0)
生花・生活雑貨	1 (1)	1 (0)	0 (0)
家具・家電小売	1 (1)	0 (0)	0 (0)
自転車小売	1 (1)	0 (0)	0 (0)
教育施設・学習塾・文化教室	3 (3)	3 (0)	2 (0)
喫茶店	2 (2)	0 (0)	1 (0)
飲食サービス	0 (0)	4 (4)	4 (0)
医院・歯科	2 (0)	5 (0)	1 (0)
薬局・医薬品	0 (0)	3 (3)	1 (1)
理容・美容院	2 (1)	2 (0)	4 (0)
ペット関連サービス	1 (1)	2 (0)	2 (0)
介護・福祉サービス	0 (0)	1 (1)	0 (0)
リラクゼーション	2 (0)	2 (0)	1 (0)
娯楽施設	3 (3)	0 (0)	0 (0)
生活関連サービス	2 (2)	3 (1)	0 (0)
その他	2 (2)	2 (0)	1 (0)
合計	28 (21)	33 (13)	20 (1)

請西南1～5丁目の店舗数を示す。()内の数値はチェーン店の数を示す。主要道路とは、イオンタウン木更津請西を挟んで南西方面から北東方面へ伸びる二つの道路を意味する。

IV まとめと考察

本研究では、アクアラインの開通とその通行量の増加により、大きな変化をみせている千葉県木更津市を対象に、交通・人口・商業の面から地域の変化やアクアライン開通後の地域の特徴と構造を明らかにするとともに、地域的課題について考察した。今日の木更津市の特徴・構造と課題についての模式図を図16に示す。

アクアラインはその料金の低価格化によって通行量が増加した。通勤時間の短縮や低価格な費用、着席できる快適性を背景に、木更津方面と東京都心部および川崎方面を結ぶ高速バスが利用され、東京大都市圏郊外における相対的な地価の安さも相まって、木更津市ではこの方面へ通勤する人口が増加した。高速バスの利用には、自家用車をバスターミナル付近の駐車場へ止めてバスで通勤するパーク＆ライドが行われる場合も多い。また人口増加の主要な受け皿となったのは、木更津市郊外のインターチェンジ付近や主要道路沿いに再開発された住宅地であった。

アクアラインの通行量増加により、木更津市では、

図16 アクアライン開通後の木更津市の地理的特徴・構造と地域的課題の模式図

Fig. 16 Schematic diagram of Kisarazu's geographic features and structural and regional issues after Aqua-Line opening

市による地区計画の実施など行政の協力や連携のもと³⁰⁾、SCなどの大型店が開業し、その周辺にチェーン店などが集積したことで、房総半島南部に対する商業中心性が向上した。これらは木更津市民に対する買物環境の向上に寄与し、これが木更津市の魅力となり人口増加の背景の一つになっていると考えられる。

しかし大型店やその周辺のチェーン店の多くが中心市街地から離れた場所に位置するため、もともと苦しい状況にあった中心市街地の個人商店はさらに厳しい状況にある。中心市街地にはスーパーやドラッグストアといった生活必需品を販売する店舗も少なく、買い物弱者が発生している。この改善のために木更津市としては小規模な食品スーパーなどが立地することを望んでいるが、すでにイオン系列店が3店市内に立地するため、系列店間での競争を避けたいイオンとしては立地しづらい³¹⁾。また他の企業に対しても、木更津市とイオンとのつながりが強いために積極的な誘致がしづらいと考えられ、問題解決への道筋が立たない状況にある。

木更津市では高齢化が進展し、今後はさらに高齢者が増加すると考えられるため、数十年後には自家用車の運転が困難となり、多くの交通弱者や買い物弱者が発生する可能性が高い。彼ら・彼女らの移動手段の一つとなっているのが、SCが運営し中心市街地を一周する無料送迎バスである。しかしこの存在により、並行する民間会社のバス路線の運営が困難となっている。また無料送迎バスが商業系の民間企業による運営のた

めに、市民へ積極的に周知できないことも課題となっており、イオン頼りの弊害がここにも表れている。

加えて、木更津市民が利用する主な店舗は、SCやその周辺に立地し全国的に一律の商品やサービスを提供するチェーン店であるため、差別化されていない均質的な消費生活を送らざるを得ない商業環境にあるといえる。オリジナルな商品やサービスを提供する個人商店は、チェーン店との差別化を図っている中心市街地の飲食店や郊外住宅地の付近でみられるが、木更津市の商業全体に対する割合は小さい。

以上のように木更津市は、アクアラインの開通とその通行量の増加によって、人口は増加し商業中心性は向上しているが、通勤や買い物といった日常生活が自家用車の使用を前提とした地域構造となっているため、高齢化が進んでいる今日では大きな課題を抱えている。アクアラインは、ETCを搭載する普通車の通行料金を800円とする社会実験が続けられ、千葉県と国がそれぞれ5億円を負担しているが³²⁾、これも将来的に継続されるかは未知数であり、木更津市も現在の地域的特徴や地域構造を維持し続けるか否かの見通しも不透明である。また世界的スケールで環境問題の解決に向け、自家用車に依存しない生活やそれを可能とする市街地形成が求められる今日においては、CO₂をいかに削減するかも大きな課題といえる。

謝 辭

本研究は、2018年10月に木更津市において実施した現地調査と、その成果として筆頭著者を除く6名が2019年1月に東京学芸大学地理学分野へ提出した進級論文を基に、筆頭著者の牛垣が大幅に加筆・修正・再構成したものである。現地調査においては、木更津市役所、イオンモール(株)やイオンタウン(株)、日東交通、東部商店街および本町商店街振興組合、店舗を運営されている皆様に、多大なるご協力を賜りました。ここに記してお礼申し上げます。

この研究は、2019年11月の日本大学地理学会秋季学術大会および2020年3月の日本地理学会春季学術大会での発表を骨子とし、その後に加筆・修正をしたものである。

注

- 1) 地価情報センターによる都道府県地価調査では、1999年から2003年にかけての平均地価（全用途）の上昇率が、木更津市は-56.7%で、市町村合併等で計算できない自治体を除く全1,406市区町村中ワースト2位である。なおワースト1位は千葉県九十九里町であり、ワースト20のうち16を千葉県内の自治体が占める。
- 2) 前掲1)の資料によると、2006年から2014年にかけての平均地価の上昇率が、木更津市は+2.6%で、市町村合併等で計算できない自治体を除く全1,803市区町村中で171位と、上位に位置する。
- 3) 東京大都市圏における通勤行動を分析した従来の研究（斉藤 1982; 駒木 2004）をみても、木更津市は東京大都市圏の圏外に位置している。
- 4) 2000年から2015年の間に合併した市町村を除く。
- 5) 市原市、袖ヶ浦市、君津市に次いで通勤者が多いのは県庁所在地の千葉市である。東京大都市圏の通勤行動を分析した駒木（2004）や高井（1998）においても、木更津市は千葉市の通勤圏内であることを示している。
- 6) 2005年の時点においても、木更津市の15歳以上就業者の通勤先は、上位から君津市（6,764人）、市原市（4,284人）、袖ヶ浦市（3,956人）、千葉市（3,257人）と続く。
- 7) 統計の数値は就業者と通学者が含まれるが、2015年の木更津市では15歳以上県外就業者が4,292人、同通学者が715人であり、85.7%は就業者による通勤が占めるため、ここでは通勤として扱う。
- 8) この間に新設された町丁の2015年の人口数は13,407人、同町丁の2005年の旧町の人口数は517人である。
- 9) 千葉県統計年鑑による。自動車は、乗用自動車（普通車+小型車）+軽自動車の値である。
- 10) 2015年の国勢調査により持ち家世帯割合をみると、新設町丁は59.7%、既存町丁は66.5%、木更津市全体では65.8%であり、新設町丁で特に持ち家世帯が多いわけではない。高齢化に伴い居住地を変更する可能性もあるが、6割は持ち家であるため、今後一定数の高齢者が郊外に居住することになると考えられる。
- 11) 根本（2013）は、品川への通勤時間で同距離の東京西郊と比べると、木更津市の住宅価格は10分の1程度と指摘する。
- 12) 木更津市役所経済部産業振興課への聞き取り調査による。
- 13) イオンモール（株）への聞き取り調査による。
- 14) 2018年10月4日（木）の15時45分から16時15分の30分間において、同施設でメインとなるアクアパーク入口と駐車場から近いゲートパーク入口で調査を行い、95人が通行した。
- 15) ブロックとは、千葉県商工労働部経営支援課（2019）における調査単位であり、千葉県を千葉、印旛、葛南、東葛、香取、海匝、山武、長生、夷隅、安房、君津の11ブロックに分けている。木更津市は君津市、富津市、袖ヶ浦市とともに君津ブロックに含まれる。
- 16) 千葉県商工労働部経営支援課（2019）では、中心都市を商業中心都市（千葉市・成田市・印西市・船橋市・柏市・木更津市）、準商業中心都市（市原市・東金市・茂原市・館山市）、単独商圈都市（八千代市・佐倉市・松戸市・野田市・銚子市）に区分している。
- 17) 木更津市役所経済部産業振興課に対する聞き取り調査による。
- 18) そのほか「福祉・医療機関が充実していること」23.3%、「治安や防災面で安全であること」16.7%、「公共機関が充実していること」14.1%、「住宅価格・家賃が手ごろであること」13.6%、「まちに清潔感があり綺麗なこと」11.3%、「子育て環境が充実していること」5.2%、「港や道路が整備されていること」4.7%、「その他」3.7%が続く。
- 19) ふれあいプラザに関する資料による。http://www.landbrains.co.jp/chiikiriyutsu/dl/01-chiba-kisarazu.pdf（最終閲覧日：2020年5月4日）
- 20) 新千葉新聞2019年3月23日掲載記事によると、地域住民にとってなくてはならない便利な店が急に閉店したため、運営主体である商店街振興組合に対して地元自治会が説明を求めている。
- 21) そのほか、バス7.2%、徒歩6.4%、自転車5.1%、電車3.2%、タクシー0.9%、バイク0.8%、その他0.2%が続く。

- 22) 大石ほか (2011), 市川ほか (2013), 田上・牛垣 (2018) など.
- 23) 木更津市役所経済部産業振興課に対する聞き取り調査による.
- 24) イオンタウン(株) に対する聞き取り調査による.
- 25) 木更津市総務部管財課に対する聞き取り調査による.
- 26) 2018年10月3日(水) の15時45分から16時15分の30分間において, 同施設の核店舗であるカスミや駐車場および無料送迎バス停留所に近いモール南入り口で調査を行い, 132人が通行した.
- 27) 主要道路は, 比較的通行量の多いイオンタウン木更津請西を挟んで南西方面から北東方面へ伸びる二つの道路を意味する.
- 28) 2018年10月に実施した店舗での聞き取り調査による.
- 29) 全国的ないし世界的なチェーン店の展開に伴う消費生活や商業空間の均質化については, リッア (1999), 三浦 (2004), 牛垣 (2015), 牛垣ほか (2016) などを参照されたい.
- 30) 箸本・米浜 (2009) は, 太田市と佐野市を対象に, SCの進出に際する用途地域の変更など自治体の対応について考察した.
- 31) イオンタウン(株) に対する聞き取り調査による.
- 32) 日本経済新聞ONLINE2013年12月21日付記事による. <https://www.nikkei.com/article/DGXNZO64390140Q3A221C1L71000/> (最終閲覧日: 2020年8月30日)

文 献

- 石川雄一 2008. 『郊外からみた都市圏空間——郊外化・多核化のゆくえ』海青社.
- 磯部 作 1985. 瀬戸大橋の地域経済に与える影響. 経済地理学年報 31: 52–65.
- 市川康夫・周 雯婷・金子 愛・高橋 淳・劉 玲・中村昭史・山下清海 2013. 地方小都市における商業の役割と機能——富山県入善町中心市街地を事例に. 人文地理学研究 33: 29–66.
- 牛垣雄矢 2015. 日本における商業空間の性格とその変化に関する一考察——盛り場からショッピングセンターにいたる空間的性格の変遷より. 東京学芸大学紀要 人文社会科学系Ⅱ 66: 49–64.
- 牛垣雄矢・木谷隆太郎・内藤 亮 2016. 東京都千代田区秋葉原地区における商業集積の特徴と変化——2006年と2013年の現地調査結果を基に. *E-journal GEO* 11: 85–97.
- 江崎雄治 2006. 『首都圏人口の将来像——都心と郊外の人口地理学』専修大学出版局.
- 大石貴之・津田憲吾・常木正道・神谷隆太・財津克裕・巖 婷婷 2011. 須坂市中心商店街における商業機能の変容と商店の対応. 地域研究年報 33: 177–195.
- 川久保篤志 1996. 瀬戸大橋開通と中四国地方における物流拠点の再編——岡山県総合流通センターを事例に. 新地理 44(2): 17–28.
- 木更津市企画部地域政策課 2020. 『木更津市中心市街地活性化基本計画』.
- 駒木伸比古 2004. 通勤・消費行動からみた東京大都市圏の空間構造. 新地理 52(1): 1–15.
- 駒木伸比古 2010. 徳島都市圏における大型店の立地展開とその地域的影響——大型店の出店規制に着目して. 地理学評論 83A: 192–207.
- 五味武臣 1984. 石川県鹿島郡能登島町における能登島大橋架橋に伴う地域変容. 金沢大学教育学部紀要人文科学・社会科学編 33: 31–34.
- 斉藤一弥 1982. 東京大都市圏の社会・経済的地域構造. 人文地理 34: 363–377.
- 杉村暢二 1991. 坂出の市街化と商業中心地の動向——瀬戸大橋開通の影響も併せて. 不動産研究 33(3): 10–20.
- 鈴木晃志郎 2014. 住民意識にみる公共事業効果の「神話」性とその構成要因——輔の浦港湾架橋問題に関するアンケート調査結果を用いて. 歴史地理学 56(1): 1–20.
- 鈴木晃志郎・鈴木玉緒・鈴木 広 2008. 景観保全か地域開発か——輔の浦港湾架橋問題をめぐる住民運動. 観光科学研究 1: 51–69.
- 高井健太郎 1998. 東京大都市圏における人口移動とその地域パターン. 新地理 45(4): 17–33.
- 谷 謙二 2002. 1990年代の東京大都市圏における通勤流動の変化に関するコーホート分析. 地理学研究報告 22: 1–21.
- 谷 謙二 2005. 東京大都市圏における1990年代の通勤流動の変化と若者断線の就業行動——埼玉県上尾市居住者の事例. 埼玉大学教育学部地理学研究報告 25: 20–30.
- 田上拓信・牛垣雄矢 2018. 下田市中心商店街の特徴と厳しい商業環境に対する商店の対応. 新地理 66(2): 22–33.
- 千葉県商工労働部経営支援課 2013. 『千葉県の商圏平成24年度 消費者購買動向調査報告書』.
- 千葉県商工労働部経営支援課 2019. 『千葉県の商圏平成30年度 消費者購買動向調査報告書』.
- 南後由和 2013. 建築空間／情報空間としてのショッピングモール. 若林幹夫編『モール化する都市と社会——巨大商業施設論』119–190. NTT出版.
- 根本祐二 2013. 『「豊かな地域」はどこがちがうのか——地域間競争の時代』筑摩書房.
- 箸本健二・米浜健人 2009. 郊外型大型店の進出をめ

- ぐる地方自治体の対応——太田市と佐野市の事例をもとに. 早稲田大学教育学部 学術研究 (地理学・歴史学・社会科学編) 57: 49-67.
- 藤塚吉浩 2000. 本四架橋後の地方都市中心市街地の変容——高知市における人口移動分析を中心に. 地理科学 55: 159-168.
- 堀本雅章 2011. 架橋に対する住民意識——沖縄県本部町水納島と宮古島市大神島を比較して. 沖縄地理 11: 55-63.
- 堀本雅章 2012. 沖縄県野甫島民の架橋および空路に対する島民意識. 沖縄地理 15: 77-84.
- 堀本雅章 2017. 観光地化した島に架橋は必要か否か——沖縄県竹富町鳩間島の事例. 地理空間 10: 29-40.
- 前畑明美 2011. 沖縄・古宇利島における架橋化による社会変容. 人文地理 63: 344-359.
- 三浦 展 2004. 『ファスト風土化する日本——郊外化とその病理』洋泉社.
- 宮澤 仁・阿部 隆 2005. 1990年代後半の東京都心部における人口回復と住民構成の変化——国勢調査小地域集計結果の分析から. 地理学評論 78: 893-912.
- 矢部直人 2003. 1990年代後半の東京都心における人口回帰現象——港区における住民アンケート調査の分析を中心にして. 人文地理 55: 277-292.
- リッツァー, G. 著, 正岡寛司監訳 1999. 『マクドナルド化する社会』早稲田大学出版部. Ritzer, G. 1996. *The McDonaldization of society: An investigation into the changing character of contemporary social life*, rev. ed. California: Pine Forge Press.

〈著者略歴〉

牛垣 雄矢 (うしがき ゆうや)

東京学芸大学准教授. 日本大学文理学部助手, 同助教, 東京学芸大学講師を経て, 現職. 都市の商業や地域研究を専門とする. 主な著書は, 「東京の都心周辺地域における土地利用の変遷と建物の中高層化——新宿区神楽坂地区を事例に一」(2006年, 地理学評論 79: 527-541), 「東京都千代田区秋葉原地区における商業集積の特徴と変化——2006年と2013年の現地調査結果を基に一」(2016年, E-journal GEO 11: 85-97, 木谷隆太郎・内藤 亮と共著), 「銚子市における中心商業地の実態と課題——特に飲食店と空き店舗の活用に着目して——」(2019年, 学芸地理 75: 1-15, 市野裕貴・高橋和宏・森 和音と共著), 「身近な地域の地誌——神奈川県川崎市の地域調査——」(2020年, 矢ヶ崎典隆・加賀美雅弘・牛垣雄矢編『地誌学概論 (第2版)』10-18. 朝倉書店) など.

東京学芸大学・都市地理ゼミホームページ: <https://bullurbangeo.jimdofree.com/>

久保 薫 (くぼ かおる)

東京都公立中学校勤務.

坂本 律樹 (さかもと りつき)

東京学芸大学在学中.

関根 大器 (せきね たいき)

エネルギー関連企業勤務.

近井 駿介 (ちかい しゅんすけ)

東京都公立小学校勤務.

原田 怜於 (はらだ れお)

埼玉県立高等学校勤務.

松井 彩桜 (まつい さくら)

東京都公立小学校勤務.