

わが町の商店街に関して
～土地区画整理事業を迎えた東淡路商店街～

M13UB552 守島 正

一、商店街の成り立ち～現在

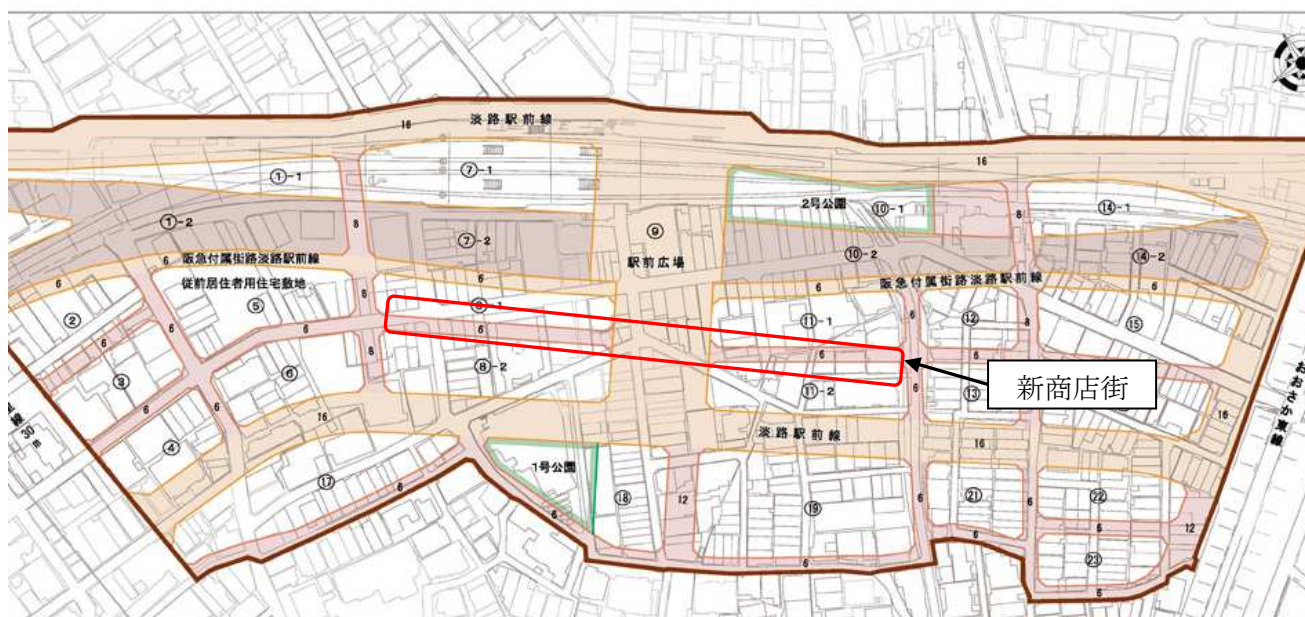
現在の大阪市東淀川区淡路地区において、大正 10 年 4 月に新京阪鉄道（現：阪急電車）の淡路増島駅が開設されたことを契機に、その周辺部で商店の集積が起き、その地域の発展に伴い集積の規模も大きくなり、昭和 9 年には線路を隔てて、東側に東淡路商店街の前身である、東淡路商栄会が設立、昭和 15 年には西側に淡路本通り商店街の前身である商経会が設立されたが*1)、本レポートでは筆者の実家に近い東淡路商店街について考察を行いたい。

現東淡路商店街エリアは、戦時下も比較的被害を免れたため、町の核の地域になるとともに、沿線の開発により地域も発展し、S30 年代には簡易式のアーケードを設置した後、S39 年には振興組合法に乗っ取り、東淡路商店街組合を登記、その後 S51 年には近代的なアーケードが建設されるに至ったが、築 30 年を超え、その老朽化とともに、時代の流れ同様、市街地の郊外化、郊外型大型小売店の立地、少子高齢化の進展等で、賑わいは減少傾向にあった。

その一方、先に述べたように、この地域は戦争による被災を免れたこともあり、町の形成が古く、老朽木造建造物の密集地となっていることや、鉄道により東西が分断され、阪急京都線・千里線の結節点にかかわらず、立地条件を活かし切れない状況であったため、この阪急京都線・千里線の立体工事化に合わせ、健全な市街地整備を行うため H8 年には大阪市の都市計画事業として、淡路駅周辺地区土地区画整理事業*2)が決定され、現在のその事業が進行中の状況にある。

*1)新崎治彦 東淡路商店街振興組合理事長談

*2)淡路駅周辺地区土地区画整理事業計画図



出典：大阪市計画調整局淡路土地区画整理事務所

二、現在の取り組み

現在の東淡路商店街は、区画整理事業中であることから、地権者の換地や休止事業者の営業再開が完了したわけではなく、未だ移行期ではあるが、商店街組合は様々な意見やハードルを経て区画整理前同様、商店街の一体性や、地域の利便性を考慮し、新しいアーケード建設を行うに至っている。

※これまでのアーケードと現在のアーケード状況

(旧アーケード 東側)



(旧アーケード 西側)



(新アーケード 東側)



(新アーケード 真ん中)



上の写真からみられるように、新しいアーケードは、従前のそれより開放的で明るい作りになっており、これまで以上に地域に開かれた商店街としての期待ができるが、*2)の計画図中央部にある、駅前広場を境に、西側部分の区画整理が終わっておらず、一体的な商店街やアーケード機能は未だ発揮されていない状況である。

そんな中でも、商店街振興組合は、新しい商店街の認知度向上、地域との交流を深めるといった目標を持ち、土用市や神社とコラボした縁日祭りなど、独自の広報やイベントも行っている*3)。

こうした、取り組みは、商店街振興組合が主体的に行っているが、ここは各商店街区から選出された理事の互選により決まった理事長をトップに、アーケード事業＝アーケード建設委員会、各種イベント＝販売促進委員会といったように、具体の実施メンバーまで組織化されている。

*3)東淡路商店街振興組合のイベント例



三、現状の課題

現状の課題として、駅利用者の商店街誘導・土地の所有権を超えた有効利用・地域ブランドの不確立という点から指摘したい。

I. 駅利用者の商店街誘導

*2)の区画整理計画にあるように、新しい商店街を通らずとも、駅に至る導線は確保されている。これまでの商店街は、新商店街よりも駅よりの筋であったため、多くの駅利用者が商店街を通ったが、未調査ながら現状、新しい商店街はこれまでのような通行量を確保しているとは言い難く、実際に過去の顧客を失った店舗の声もあり、導線分散において、失った通行量の回復が必要である。

II. 土地の所有権を超えた有効利用

(新商店街予定図 2012 年) ※出典 東淡路商店街振興組合



上の図は、2012年時点の新商店街予定図となっているが、店舗は旧商店街の店舗がそのまま換地されたものが多く、土地の所有者がそのまま新店舗を継承するというのが基本的な姿となっている。

土地所有者の権利は担保されるべきだが、区画整理や新アーケードなどにより商店街が新しくなっても、商店街のコンテンツは旧来のままとなってしまう、機能・便益・エンターテインメント性の向上という点では十分なものになっていない。

香川県の高松丸亀町商店街に見られるように*4)、個人が自身の土地の上物にこだわらず、共同化による合理的な土地利用を行うなど、空き地やこれからの建替も踏まえて、土地所有者毎の視点ではなく、商店街全体の魅力を増すための土地利用を幅広い視野を持つことが重要だと考える。

Ⅲ. 地域ブランドの不確立

東淡路商店街に限らず、地域の核は阪急淡路駅だと言えるが、特に目立ったランドマークや地域内外に知られたオリジナルの名産などは存在していない上、駅を隔てて東西商店街が分断されており淡路地区としての一体感は希薄で、統一した地域のイベントなどは、以前は存在した*5)ようだが、現在は無い。

淡路エリアとして、ブランド価値を高めることや、地域資源を生み出すことが無ければ、交通量を越える需要増の確立は難しい。

*4) 高松丸亀町商店街HPー再開発について <http://kame3.jp/redevelopment/>

*5) 淡路本通り商店街 事業主談

四、今後の展望

東淡路商店街周辺エリアは区画整理により、魅力的な町並みへと少しずつ変貌を遂げているが、2018年のJRおおさか東線（新大阪～放出間）開通と同時に、地区東部に新駅が誕生する予定となっており、益々エリア的な価値は増してくる見通しとなっている。

そのため、先の課題であげたような、商店街への誘導や、土地の所有権を超えた有効利用により、商店街全体のコンテンツや魅力を上げていくこと必要性も増してくる。

また2020年ごろには、淡路駅周辺地区土地区画整理事業及び、淡路阪急京都線・千里線の立体工事が完了することから、東西を妨げる線路は高架化されるとともに、*2)で駅前広場とあるように東西商店街の真ん中に、広い公共空間が生まれることになる。

こうした今後の展開を見通し、個々の商店街や事業所にとらわれず、新たに生まれる空間を利用し、淡路エリアとしてのランドマークやブランド、一体的なイベントの提供などを確立する仕組みや組織作りが重要になってくると考える。

また現在、2013年開業したグランフロント大阪の周辺のタウンマネジメントを行うグランフロント大阪TMOや、梅田エリアをJR西日本・阪急・阪神・グランフロントが協力し行っている梅田地区エリアマネジメント実践連絡会があるように、公共空間も含めた民間のエリアマネジメントが発達してきている中、淡路エリアにおいても再開発で生まれる公共空間を活用し、地域一体的なマネジメントを行っていくことで、エリアの魅力向上が期待される。

現在、大阪市においても大阪版B I Dの条例化が進められているため、こうした制度を利用し、地権者や事業者などのステークホルダーから分担金や寄付金を捻出したり、イベントによる事業収益を得たりしながら、エリア全体のマネジメントを行っていくことが、エリアだけではなく強いては東淡路商店街の発展にも繋がっていくと考える。