

ヨーロッパは、アメリカと異なり中心市街地が残っており、中心市街地の商業は元気があると言われていません。確かにロンドンやパリ、今回の視察先であるスペインのマドリッドやバルセロナさらにはポルトガルのリスボンの中心市街地は存在しますが、ヨーロッパの中心市街地は商業調整と環境規制の2つの規制に守られて成り立っています。ヨーロッパには法律上及び宗教上の規制が多々あり、それが商業の郊外化を阻止しています。一方、アメリカは自由主義経済ですので、生活者の意思(生活者の利便性あるいは生活者の意向)に基づいた経済社会ですので、「車社会」においては、中心市街地である都心よりも、車で便利な郊外の方が商業に適していることとなります(ただし、アメリカにも環境規制はあります)。

スペインの都市構造を見ていますと、郊外に住宅が次々と移り、また、車の保有率も高く、生活の基盤は郊外に移りつつあります。ところが、郊外にはカルフルのような日本で言えばGMSやSMが中心であり、S Cはほとんどありません。アメリカとヨーロッパの大きな商業上の相違点は次の2つです。

第1の相違点は、アメリカは自由経済体制で、都市計画法や環境面の規制はゾーニング法によって決められていますが、商業調整は行っていません。それゆえに、基本的には住民や生活者の自由なる選択によって商業の開発ができます。一方、ヨーロッパやスペインは商業調整と環境規制により必ずしも住民や生活者の自由なる選択により商業の開発は出来ません。

ただし、最近ではアメリカでも住民の立場や環境面の立場、過当競争の立場からウォルマートなどには出店反対の声が挙がっています。

第2の相違点は、アメリカは20世紀が生んだ最強の商業業態であるS C(アメリカの小売販売額の53%はS Cの売上)の洗礼を受けており、百貨店、GMS、物販専門店、飲食店、サービス店、エンターテインメント施設も、全てS Cを何かの形で意識せざるをえない状態です。それに対して、スペインやヨーロッパ諸国は、EUになり規制緩和が行われつつあり、覇権業態であるS Cが郊外に続々と進出すると都心商業が次々と郊外のS Cに切り崩されることとなります。ヨーロッパの商業はS Cの洗礼を受ける前の過渡期業態の状態です。

日本はアメリカとヨーロッパの間であり、かつては旧大店法により商業調整が行われており、それが1991年に緩和されはじめ、2000年には廃止し、一挙に都心対郊外の状況の変化及びS Cの大量かつ大規模開発が行われ、まさにアメリカ並みの商業進化が起ころうとしていました。ところが、2005年~2007年にかけてまちづくり3法(大店立地法、改正都市計画法、中心市街地活性化法)により環境規制という名のもとに実質的な商業調整が始まりつつあります。

スペインやヨーロッパ諸国を見ていると、日本の1970年代、韓国の1990年代を思い出します。つまり日本の1970年代は車社会となり、また、人々が郊外へ移動し、生活の基盤は郊外へ移りつつありました。しかし、郊外にはGMS単独型やC S C(コミュニティ型S C)のみであり、郊外はS Cの空白立地であり、大きな商業上のビジネスチャンスがありました。韓国の1990年代も同じでした。まさに、スペインやヨーロッパ諸国はS C出店時代の前夜なのです。

今後、10年後あるいは20年後のスペインやヨーロッパの商業構造がS Cの洗礼を受けて、どのように変わっていくのか楽しみです。

私は、都心対郊外の激しい戦い、言葉を変えるならば、中心市街地の成立性は、商業規制では図れないと思っています。

「都心と郊外が同じレベルで競争すると郊外が勝つ。それゆえに都心商業は郊外商業が真似のできない商業を確立しないと成立しない」という都心商業に対する郊外商業基軸の原則」があります(六車流：流通理論)。旧大店法で規制された時代(1970~1980年代)、旧大店法で守られるべき商店街は長期低落下の歯止めがきかず、過渡期業態にすぎないGMSやC S Cや中型カテゴリーキラーが大繁盛しました。現在でも、まちづくり3法でS Cの出店が規制されると、得をするのは中心市街地ではなく、既に開発された大型の本格的S Cです。規制なくして中心市街地を形成しているモデル都市は「ニューヨーク」と「ポートランド」です。

(流通とS C・私の視点(898)へ続く)

(株)ダイナミックマーケティング社³
代 表 六 車 秀 之