

大型商業施設の50年

社会の変化とともに～延べ 240 万平方メートルの設計実績

弊社が創業した 50 年前は、ちょうど郊外の大型商業施設の勃興期にあたり、それから今日までの計画物件を含めた商業施設の実績累計は、

物件の数で 5,862 件、延床面積の合計で 2,397,311㎡となる。この間、社会と相互に影響しあいながら変化してきた商業施設の建築のありようを振り返ってみた。

中村邦夫

■ 1960年代後半～1990年代 車社会化による郊外大型 SC の出現

この時期に自家用車の普及とともに商業立地に急激な変化を与え、広い駐車場を持った郊外型ショッピングセンターが多数出店した年代であり、弊社の商業施設の実績が大きく伸びた時期とも一致している。また、ライフスタイルの変化もあって各地域の中心商店街が衰退する現象が起きた時期でもあった。

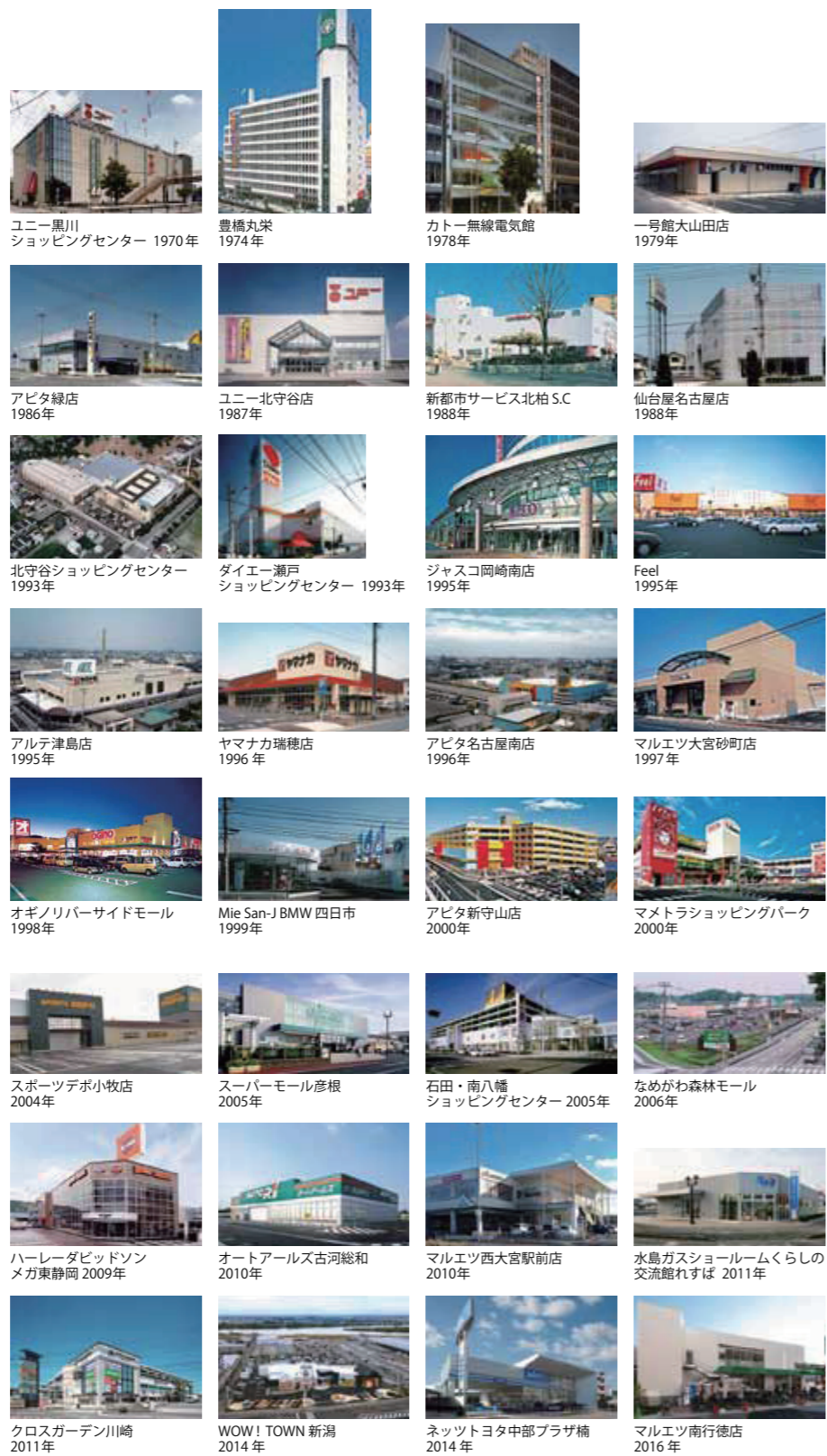
■ 2000年代～2010年代 大型店の出店抑制と仕様の標準化

中心市街地の活性化を目的とした 1 万㎡を超える大型店の出店を抑制する法律が 2006 年に施行されたことにより、弊社の実績においても商業施設 1 件当たりの床面積が大きく減少に転じている。また、ローコストで一定水準の店舗を全国で大量に建設して行く流れの中で、店舗仕様の標準化が定着したのもこの時期である。

■ 2010 年台後半以降 個性的で多様な選択肢を要求

これからも大規模商業施設が社会の変化とともに変わり続けていく流れには変わらない。人口の大都市集中や車離れ化は店舗のさらなる集約化へと進み、高齢化世帯と共働きや単身世帯の増加した社会背景も手伝って、小規模商圏で住まいに近く利便性のよい小規模店舗の増大、好みの多様化による専門店化ネットショッピングの拡大による無店舗化、などの傾向が予測されている。

商業施設は、日常生活の延長として人々に密接な施設であるだけに、多くの人々が楽しい時間を過ごせる身近な場所として、個性的で多様な選択肢のある質の高さが求められていくと思われる。



建物名称は新築当時 数字は完成年次

地域とのつながりを求めて～近年の作品から

車社会化を背景に出現した郊外の大型商業施設は、田園風景を一変させ、人々の生活スタイルにも変化をもたらし、既成市街地の商店街の衰退による都市の活性喪失の一因とみなされ、2006 年から中心市街

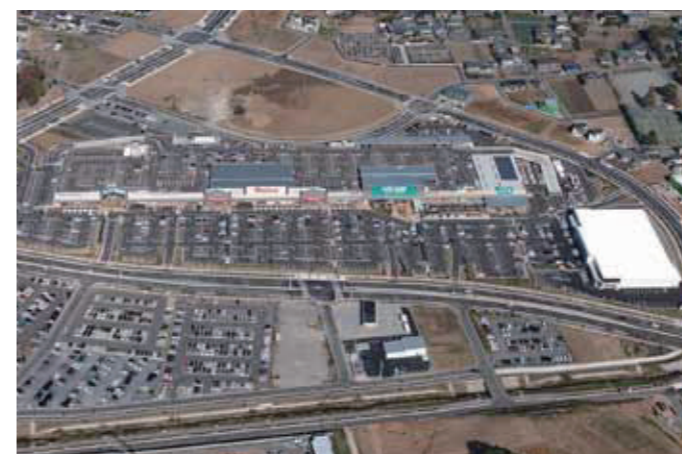
地への大型店の出店規制がされるなど、地域社会に大きな影響を与えて来た。そうしたなかで大型店はそれぞれの地域の街づくりの一部として、地域から求められる場所として期待される存在でもある。商業建築は、多くの人々に毎日のように利用される施設として、出店地域の街とさまざまなかたちでのつながりを持つことが求められている。

ターミナル・公共施設と連結した地域の回遊動線 ●ヒルズウォーク徳重ガーデンズ

地下鉄新駅のうえに建設されたこの商業施設は、公道を挟んで隣接するテラス広場が設けられたバスターミナル棟および公共施設棟と連絡ブリッジで直接つながる。この地域は、敷地の高低差があるため、地上面での歩行よりも安全で円滑に移動できる建物内部が、地域と商業施設および公共施設をつなぐ回遊動線の役割を持っている。



2010 年竣工



2013 年竣工

新幹線駅前に立地して大型店舗が地域の顔に ●ベイシアゲート本庄早稲田

上越・北陸新幹線の本庄早稲田駅前に立地し、新しく開発された街の顔でもある。郊外大型店舗の典型である大型平面駐車場を持つホームセンターと食品スーパーマーケットを核とする大型ショッピングセンターが駅前に立地する例は少ない。本庄早稲田駅周辺は、区画整理事業による街づくりの拠点として街づくりが進められていて、業務施設の誘致や魅力的な住宅地の形成につながる役割を期待されている。

国道との緩衝緑地が地域の街角広場に ●クロスガーデン調布

この施設が面する甲州街道は、一日の自動車交通量が、約 4 万台と非常に多い国道で、車の走行による喧騒が大きい場所である。この甲州街道沿いに公開空地を設けることで、歩道の大きな街路樹と公開空地の起伏のある緑地が車道との緩衝となり、街角に憩いを感じられるような広場空間をつくっている。



2017 年竣工