

2015年10月16日 全25頁

《実践》公共インフラ関連ビジネス

## 「まち」の地方創生

## 最高路線価地点の変遷と街の構造変化

交通史観が中心市街地の再生策に示唆すること

経営コンサルティング部  
主任コンサルタント 鈴木文彦

## [要約]

- 1965年（昭和40年）から本年まで50年間の石巻市の路線価を調査した。最も高い場所が、北上川河岸の旧市街から石巻駅前、次いで石巻バイパスを経て高速道路の近辺に変遷している。同じように東北地方の都市について調べると、かつての中心市街地の地価凋落とともに、最高路線価地点が郊外に移転する傾向が見られた。中心地の変遷の背景には、徒歩・舟運から鉄道、次いで乗用車という主要交通手段の交代がある。中心地の場所と街のスタイルは主要交通手段に規定される。この仮説を本稿では「交通史観」と呼ぶ。
- 次に、都道府県庁の所在都市の最高路線価を1960年（昭和35年）に遡って調査した。郊外移転の事例はないものの、旧市街の地盤沈下を背景に駅前に移転する事例は多く見られた。東京や地方ブロックを代表する都市は2000年代半ばまでに地価の持ち直しの動きがあったが、それ以外では県庁所在都市を含め下落傾向を辿っており、都市間の階層構造が際立ってきている。
- 程度に幅はあるが多くの都市で街の中心の郊外移転の動きがみられる。そうした中、旧市街は、郊外にできた新たな中心の周辺鉄道と徒歩を主な交通手段とした、住むのに適した街という新たなポジションを得る。車社会以前の、遠くから買い物客が来街して賑わったかつての商業中心地の復活を目指すのではなく、駅徒歩圏内に中層住宅を増やし、住宅街としての充実を目指すのが街の発展法則に適っている。徒歩圏内に発展した城下町の街割りを立体化し現代風に再生する取組みとも言える。

---

## 1. 石巻市における街の中心の変遷

### 河岸の旧市街から駅前、そして郊外へ

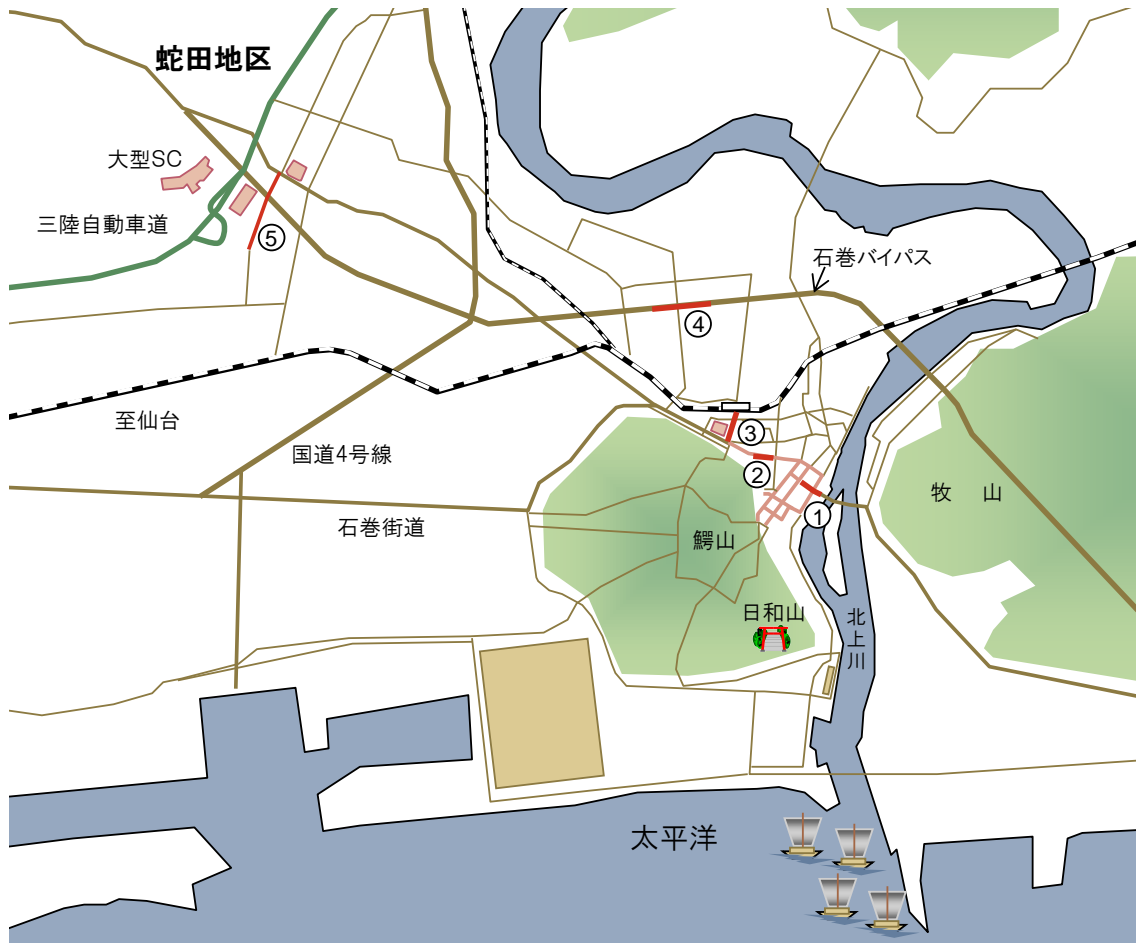
宮城県第二の都市の石巻市。北上川の河口という地の利を活かし、江戸時代から仙台藩62万石の水上交通の拠点として発展してきた。中州を挟んだ北上川の両岸に南部藩はじめ北上川流域諸藩の蔵屋敷が並んでいた。北上川の舟運で運ばれた物資はここで川船から外航船に積み替えられ、大消費地の江戸に向けて出港した。明治になっても水上交通の拠点であることに変わりはなく、河岸には旅客船の発着場や魚市場があって人や物の往来が多かった。このような具合で、石巻の市街地は河岸を中心に発展した。河岸に並行する道に沿って銀行の本店や警察署が軒を連ねていた。石巻最初の百貨店もこの地にできた。

街の中心は主要交通手段の交代にともなって移転する。これが本稿の主題である。主要交通手段の変遷によって、街道と舟運の時代、鉄道の時代、バイパス道路の時代そして高速道路の時代に区分され、時代によって中心市街地の場所が異なる。中心市街地の場所とスタイルは主要交通手段によって規定される。このように、その時代で支配的な交通手段を土台または下部構造、そして中心市街地の場所とスタイルを上部構造とする考え方を本稿では「交通史観」と呼ぶものとする。石巻の場合、江戸時代から河川港を中心に街が広がってきたが、鉄道の開業が転機になった。大正元年、当時の市街地の外縁に鉄道の駅が開業した。蒸気機関車が通過する当時の鉄道駅は今でいう「迷惑施設」だったので、中心市街地からあえて離れたところに作られた。駅の開業を機に、世代交代を伴うくらいの長いスパンで少しずつ街の中心が駅に向かって移動してゆく。

駅の引力を受けつつも、高度成長にともなう都市への人口流入もあいまって、駅前に向けて広がった中心市街地は1980年代までに最盛期を迎える。次の変化のきっかけは乗用車の普及だった。世帯に1台以上の乗用車が普及するようになった90年代、それまで中心市街地にあった商業集積の郊外移転が加速した。主要交通手段が舟運、鉄道から乗用車に変遷するに従って、街の中心が河岸沿い、駅前通りからバイパス道路、さらに高速道路のインターチェンジの麓に移ってゆく。

このように、街の中心が移動することは地価の動きに裏付けられる。相続税を計算するために道路沿いに付けられた地価を「路線価」という。毎年1月1日の時点のものが国税庁から発表される。1992年（平成4年）以降の路線価は、実勢価格の8割水準を示している。ちなみにその前年までは7割だった。次のページの図表1は石巻市の商業拠点の変遷を示した地図である。番号は、商業拠点を代表する道路を示している。

図表 1. 石巻市の中心地の変遷



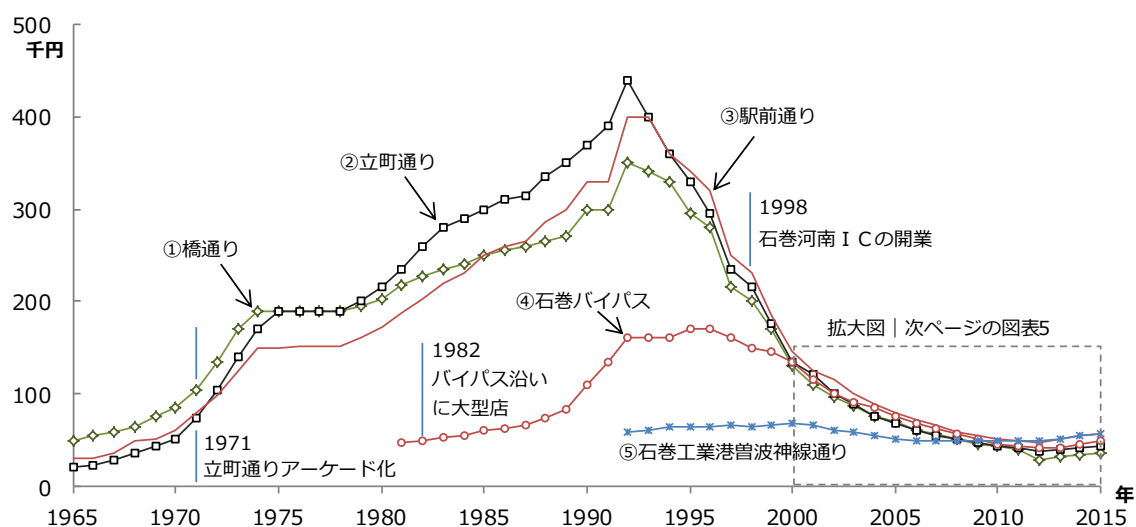
- ①橋通り 北上川河岸に沿って発展した旧市街の中心。内海橋から続く通りで通称「橋通り」という。1970年代まで石巻市の中心地だった。内海橋から河口にかけて汽船の発着場や魚市場があった。
- ②立町通り 旧市街と駅前の中間点。1970年代後半以降の中心地。1971年（昭和46年）にアーケード商店街が整備されたが、近年はシャッターを下ろした店舗が多い。アーケードは2015年撤去。
- ③駅前通り JR石巻駅前。百貨店が1996年（平成8年）に移転開業したが、立地環境の悪化などにより2008年（平成20年）に撤退。空き店舗には2010年（平成22年）に石巻市役所が移転。
- ④石巻バイパス 市街地を迂回して仙台方面から女川方面に向かうバイパス道路。ロードサイド商業集積の拠点。1982年（昭和57年）の郊外型スーパーの開店以来、量販店、大型書店等が集積。
- ⑤石巻工業港 三陸自動車道の石巻河南インターに繋がる。1990年代後半から急速に発展した蛇田地区の中心地。シネコンを備えた大型ショッピングセンターや量販店が多数立地し、拠点病院も移転した。

出所) 大和総研作成

## 路線価でみる街の変遷

石巻市における路線価の推移を図表 2 に示した。図中の場所名は、図表 1 の地図中の番号に対応している。路線価が公表されて以来、石巻市で最も高かったのは「石巻市中央二丁目立花呉服店通り」だった。通称「橋通り」という。1882 年（明治 15 年）7 月、北上川の兩岸に架かった内海橋から続く通りなので「橋通り」と呼ばれた。北上川河岸に発展した旧市街のメインストリートで、1955 年（昭和 30 年）には石巻ではじめての百貨店<sup>1</sup>がこの通り沿いに開店した。

図表 2. 石巻市の路線価の推移



出所) 路線価図から大和総研作成

変化のはじまりは 1975 年（昭和 50 年）だった。当時の新聞は「橋通りと並んだ立町二丁目」と伝えている。橋通りを上回るペースで地価上昇していた「立町二丁目石巻三文字屋前通」が橋通りと並んだ。ここは通称「立町通り」といい、北上川河岸と石巻駅をつなぐ道路である。1971 年（昭和 46 年）、立町通りにアーケード商店街ができた。当時の乗用車普及率は 20%をやっと超えるくらいで、全国的にアーケード商店街が賑わっていた時代である。中心商店街が駅前に向かって拡大し、それにともなって街の中心は旧市街と駅前の中間点に移った。その後 1976 年（昭和 51 年）から約 20 年間、石巻の最高路線価は立町

<sup>1</sup> 丸光百貨店。1996 年（平成 8 年）に「石巻ビブレ」として駅前に移転開業。その後「さくら野百貨店」に名称変更した。2008 年（平成 20 年）に閉店。

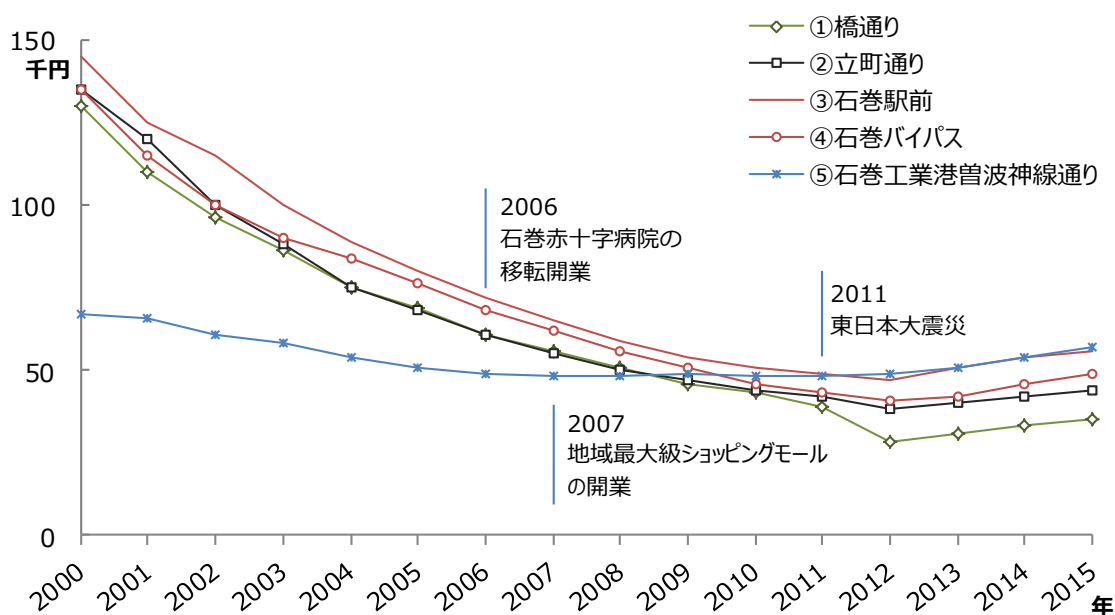
通りにあった。この間も駅の引力は働いており、1986年（昭和61年）には橋通りの路線価は駅前通りにも追い抜かれている。

地価高騰期を経て、路線価は1993年（平成5年）をピークに下落局面に転じる。その2年後の1995年（平成7年）、石巻の最高路線価地点は「立町二丁目七十七銀行石巻支店前立町通り」から「鑄銭場ケンタッキーフライドチキン前駅前通り」に移った。1996年（平成8年）、丸光百貨店が「石巻ビブレ」と名前を変えて駅前に移転開業する。石巻初のシネコンが進出したことで話題を集めた。ただし、最高路線価が駅前に移ったとはいえ、当の駅前の路線価も下落している点に留意が必要である。駅前に目を見張るほどの発展があったわけではない。中心市街地が全体的に地盤沈下する中、駅前以外のエリアの下落ペースが駅前に比べて大きかったのだ。

### 郊外化の動き

市域の地価が全体的に下落する中、石巻バイパスの下落幅は中心市街地より小さかった。石巻バイパスに路線価がはじめて付いたのが1981年（昭和56年）。この翌年、イトーヨーカドーが郊外型スーパーマーケット業態で石巻バイパス沿いに開店した。付近には拠点郵便局やホームセンター、大型書店が開店。車生活に適応した新しいスタイルの商業集積が、旧来のしがらみを避けるようにかつての辺境地に拡がっていったのである。

図表3. 石巻市の路線価の推移（2005年以降）



出所) 路線価図から大和総研作成

---

乗用車が一家に1台以上行き渡るようになって、郊外化の流れは90年代後半に加速した。石巻の場合は石巻駅の北西3キロにある「蛇田地区」の発展が著しかった。1996年（平成8年）に店舗面積11,702m<sup>2</sup>の郊外型ショッピングセンターのイトーヨーカドー石巻あけぼの店が開店。高速道路の三陸自動車道が1998年（平成10年）に石巻まで延伸開通し、蛇田地区に石巻河南インターチェンジができた。その後も付近に広大な駐車場の量販店が出店し、2006年（平成18年）には災害拠点病院の石巻赤十字病院も引っ越してきた。その翌年には石巻で最大の店舗面積33,686 m<sup>2</sup>を擁するイオンモール石巻が開店した。

そのいっぽうで従来の中心商店街のシャッター街化が進んだ。駅前に開店した「石巻ビブレ」はその後「さくら野百貨店」と名前を変えて営業していたが、2008年（平成20年）に閉店。空き店舗には2010年（平成22年）に石巻市役所が入居した。その後、最高路線価の場所が2012年（平成24年）に石巻駅前から蛇田地区の「蛇田字新金沼石巻工業港曾波神線通り」に移転。現在の「恵み野2丁目石巻工業港曾波神線通り」である。

## 2. 石巻市を除く東北地方の都市の状況

図表 4 は、東北地方の市部において最高路線価の所在地が郊外に移転した例である。ほとんどが 2000 年以降の変化である。旧市街地、駅前を中心とした中心商店街が衰退し、街の中心が郊外に移転する事例は石巻市だけではない。

図表 4. 東北地方で最高路線価の所在地が郊外に移動した例

県市	移動年	前年の最高路線価の所在地	当年の最高路線価の所在地
青森県むつ市	2003	柳町 1 丁目 駅前通り	小川町 2 丁目 国道 338 号通り
岩手県一関市	2009	大町 大町銀座通り	山目字大槻 国道 4 号通り
宮城県気仙沼市	2001	南町 2 丁目 大堀銀座通り	本郷 県道 26 号線通り
宮城県石巻市	2012	鑄銭場 石巻駅前通り	恵み野 2 丁目石巻工業港曾波神線通り
秋田県能代市	1998	元町 みどり光学社能代店前通り	柳町 まつや前柳町通り
秋田県由利本荘市	2010	谷山小路 由利中央線通り	中梵天 国道 105 号通り
秋田県横手市	2005	駅前町 横手駅前通り	安田字堰添 国道 13 号通り
秋田県大仙市	2010	大曲通町 大曲駅前通り	戸蒔字福田 国道 13 号通り
山形県米沢市	2006	門東町 3 丁目 平和通り	春日 2 丁目 県道米沢環状線通
福島県白河市	2013	新白河 3 丁目 新白河駅前通り	転坂 国道 289 号線通り
福島県須賀川市	2015	中町 松明通り	山寺道国道 4 号通り
福島県喜多方市	2003	字二丁目中央通り	字稻荷宮 市道上高額桜が丘線通り

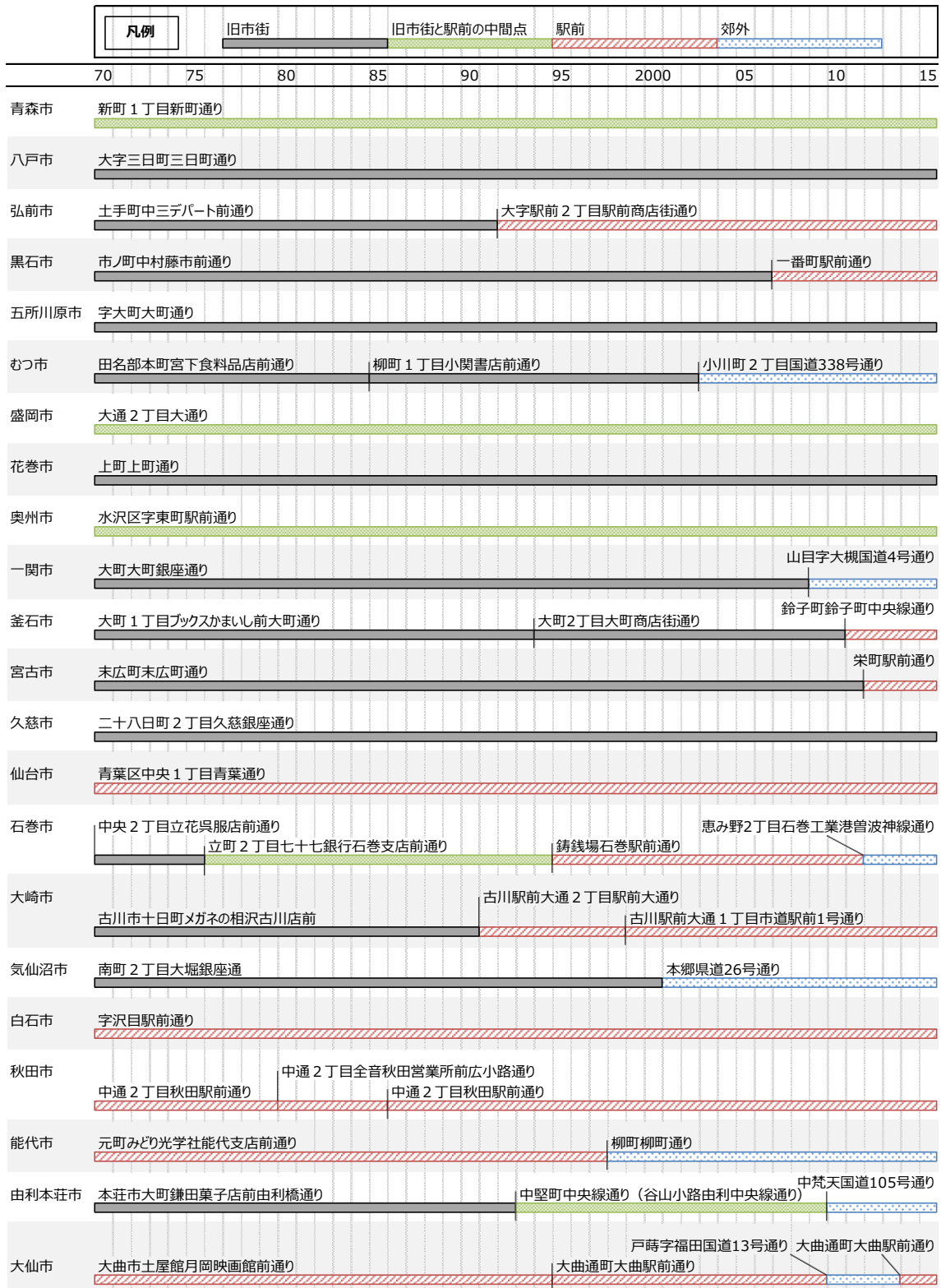
出所) 路線価図から大和総研作成

なお大仙市は 2014 年に最高路線価の場所が大曲駅前に戻った。

図表 5、6 は東北地方の都市における最高路線価の所在地の変遷を示したものである。図表の始まりの 1970 年 (昭和 45 年)、ほとんどの都市で最高路線価は旧街道に沿って発展した旧市街にあった。それが駅前に移転し、そのうちのいくつかは 2000 年以降に郊外拠点に移る経緯を辿っている。



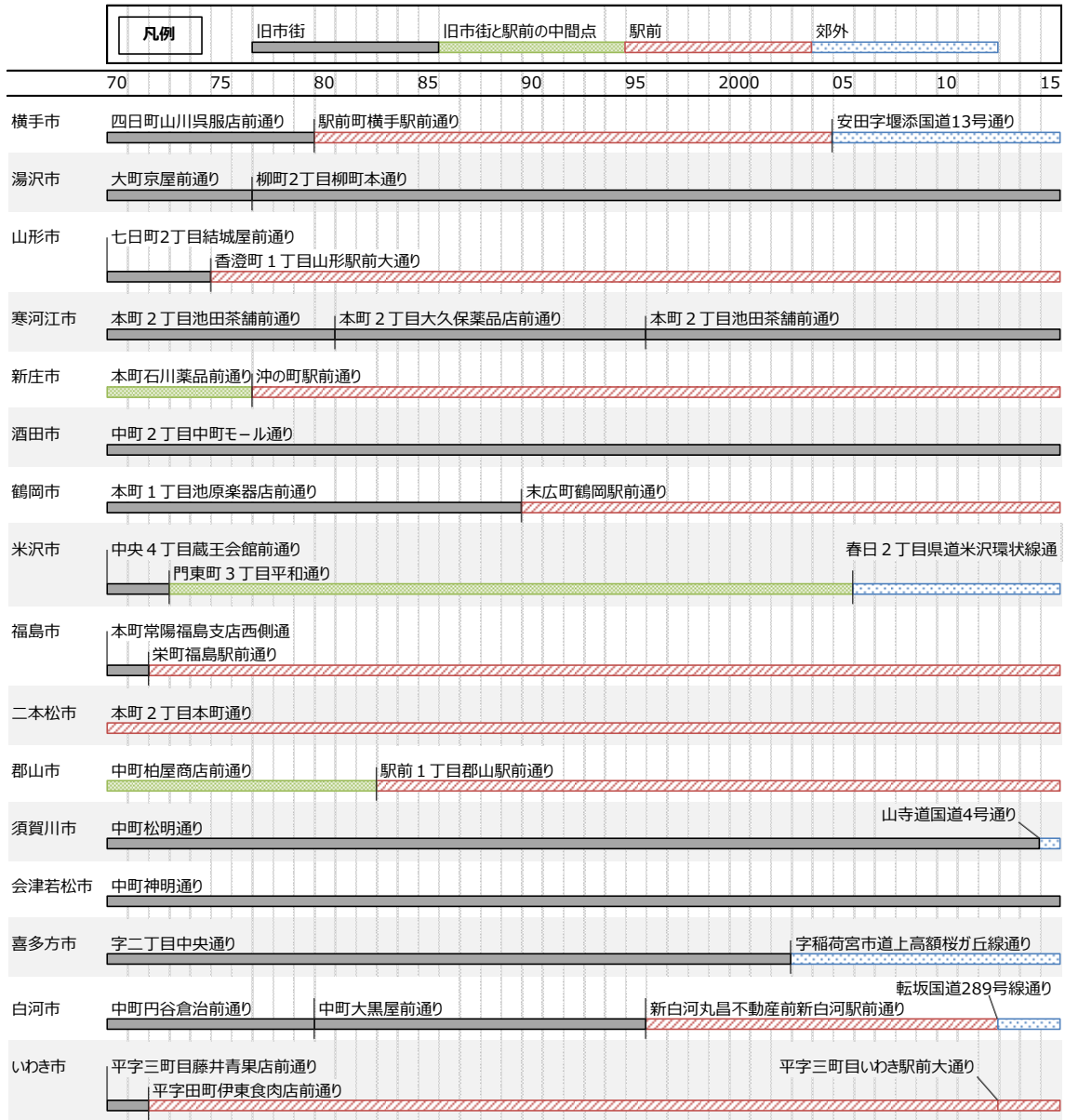
図表 5. 最高路線価の所在地の変遷 その1



出所) 路線価図から大和総研作成



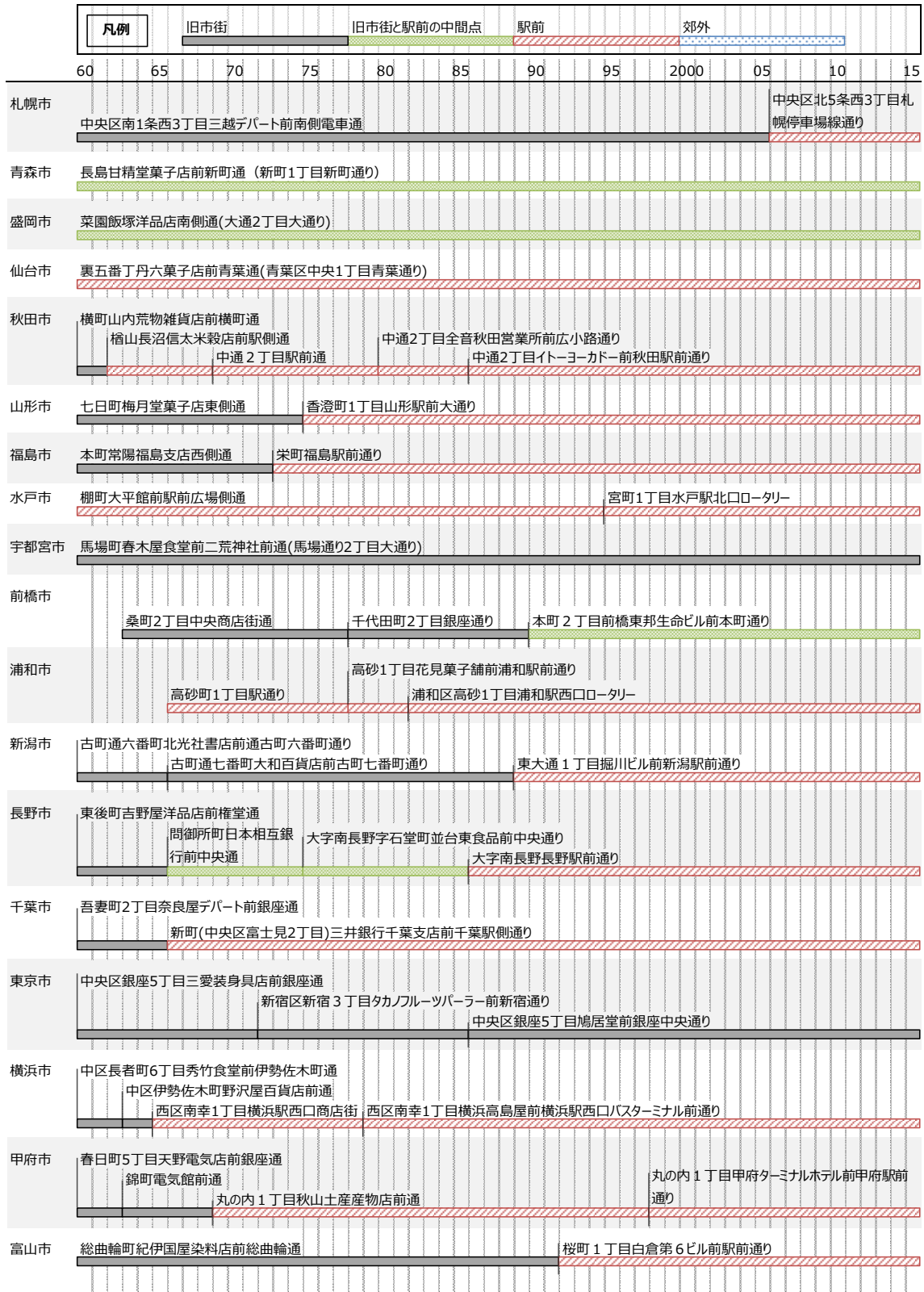
図表 6. 最高路線価の所在地の変遷 その2



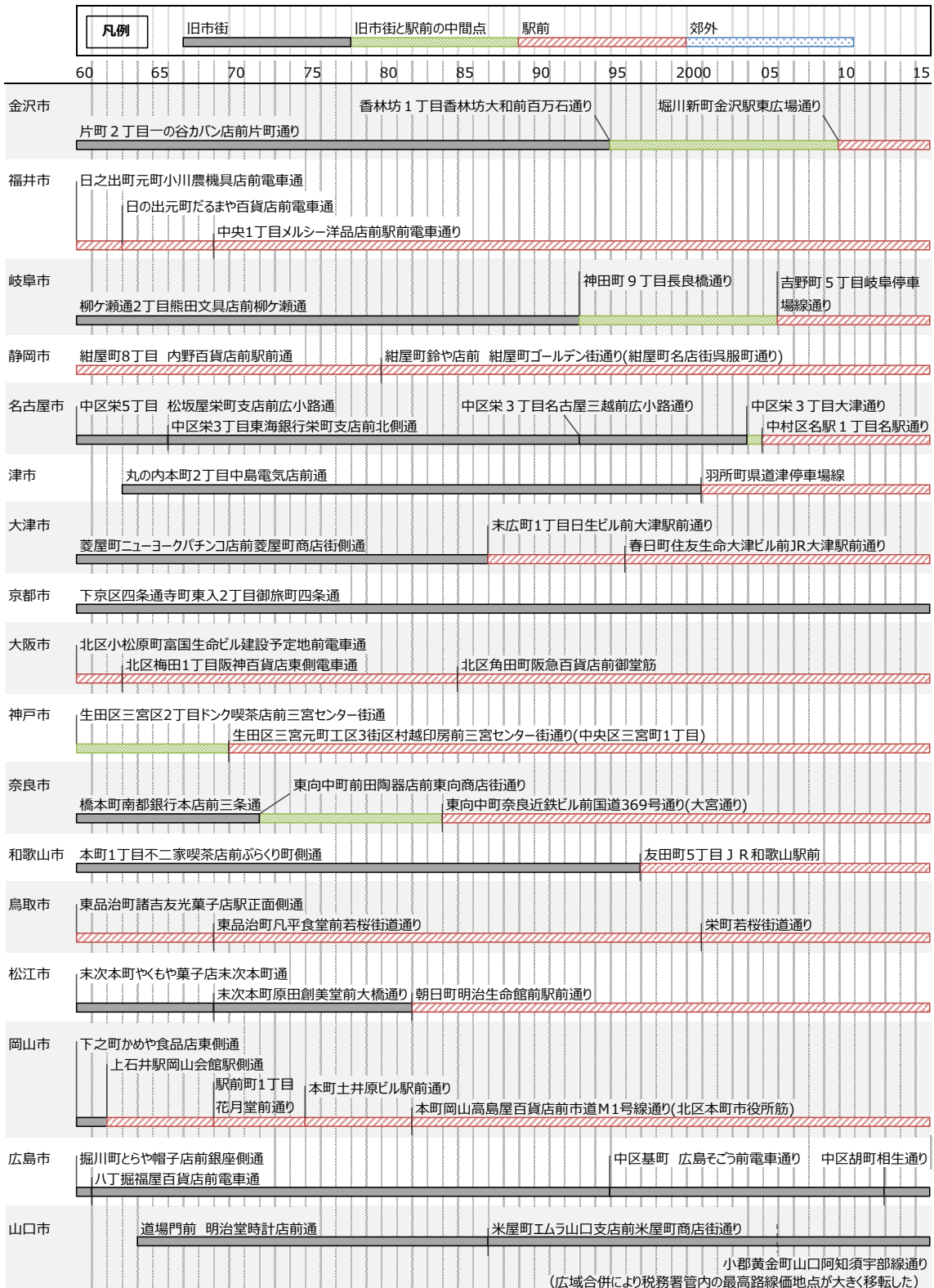
### 3. 県庁所在都市における中心地の変遷

次は全国の都道府県庁が立地する都市についてみてみよう。図表 7~9 は全国の県庁所在都市の最高路線価の所在地の変遷を示したものである。県庁所在地の場合、東北地方を含めて最高路線価地点が郊外に移転した事例はない。旧市街から駅前に移転する事例は散見される。

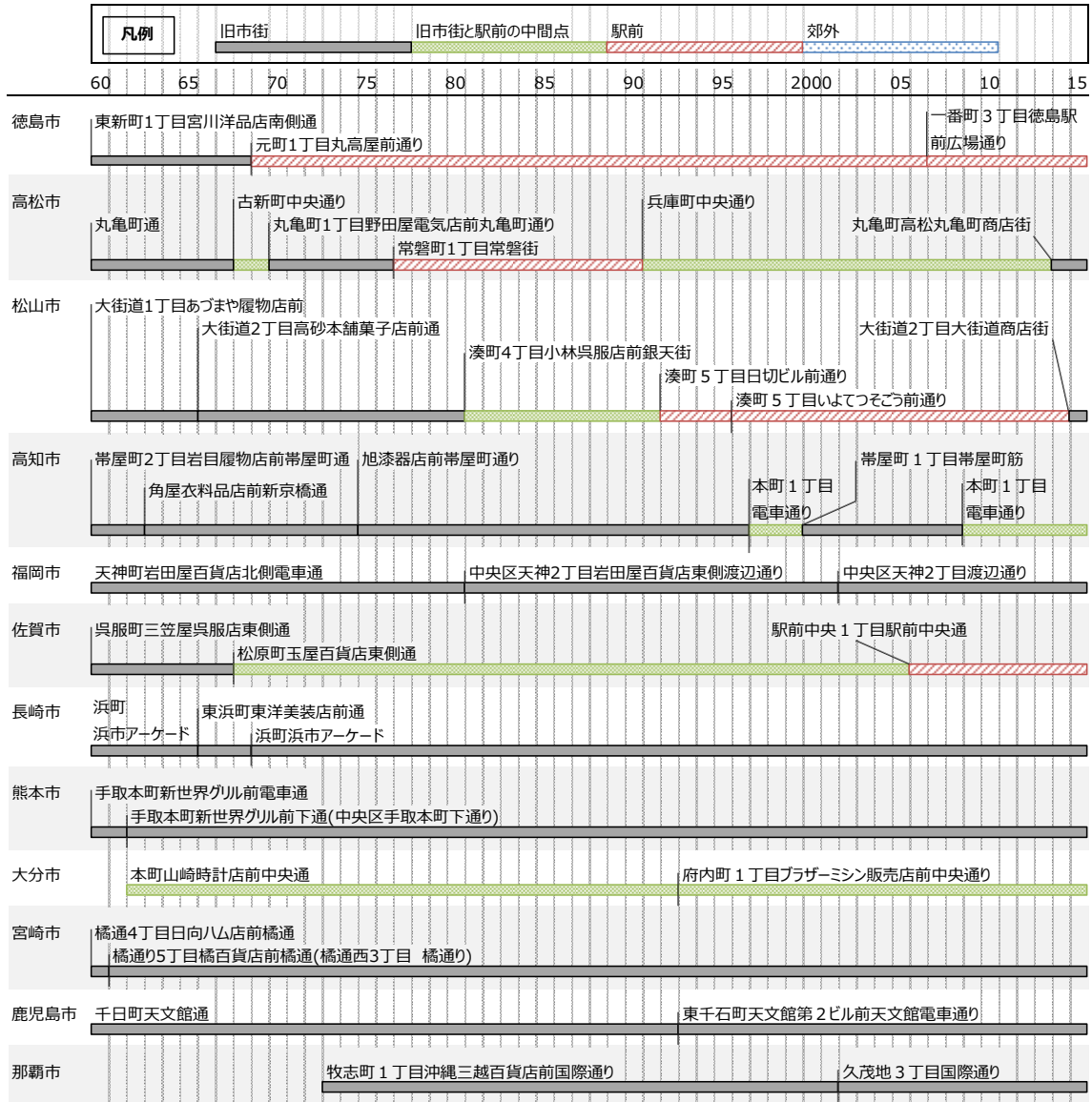
図表 7. 最高路線価の所在地の変遷（県庁所在都市 | 北海道～富山県）



図表 8. 最高路線価の所在地の変遷（県庁所在都市 | 石川県～山口県）



図表 9. 最高路線価の所在地の変遷（県庁所在都市 | 徳島県～沖縄県）



図表の始まり、1960年（昭和35年）の最高路線価の所在地の中に、かつて隆盛を誇った商店街が見受けられる。新潟市は古町、長野市は権堂商店街の路線価が最も高かった。千葉市は千葉県庁から続く千葉銀座通りの奈良屋デパート前。横浜市は伊勢崎町のオデオン座があった場所である。甲府市は岡島百貨店に通じる春日町商店街、富山市は総曲輪通りである。岐阜市の柳ヶ瀬通りは1993年（平成5年）まで最高路線価地点だったが、その後名鉄岐阜駅前に移り、今はJR岐阜駅前である。和歌山市はぶらくり町商店街が最高路線価地点であった。松江市の中心街は大橋を渡った松江城側にあった。徳島市は東新町に最高路線価地点があったが、JR徳島駅前に移転した。

旧市街から駅前に最高路線価の場所が移転した近年の事例としては札幌市、名古屋市などがある。JRの駅前再開発に伴う大型商業施設の開業が大きい。金沢市は1994年（平成6年）まで片町商店街に最高路線価があったが、翌年、香林坊に移転し、2010年（平成22年）から金沢駅前である（図表10）。

図表10. 金沢市の最高路線価地点の変遷



出所) 大和総研作成

近年は、かつての中心市街地に最高路線価が戻ってきた事例も見られる。高松市の丸亀町商店街は2014年（平成26年）、松山市の大街道商店街は2015年（平成27年）に最高路線価の地位を取り戻した。それぞれ再開発などによる活性化策が功を奏した。

---

## 4. ブロック都市、県庁所在都市、その他の都市の階層性の深化

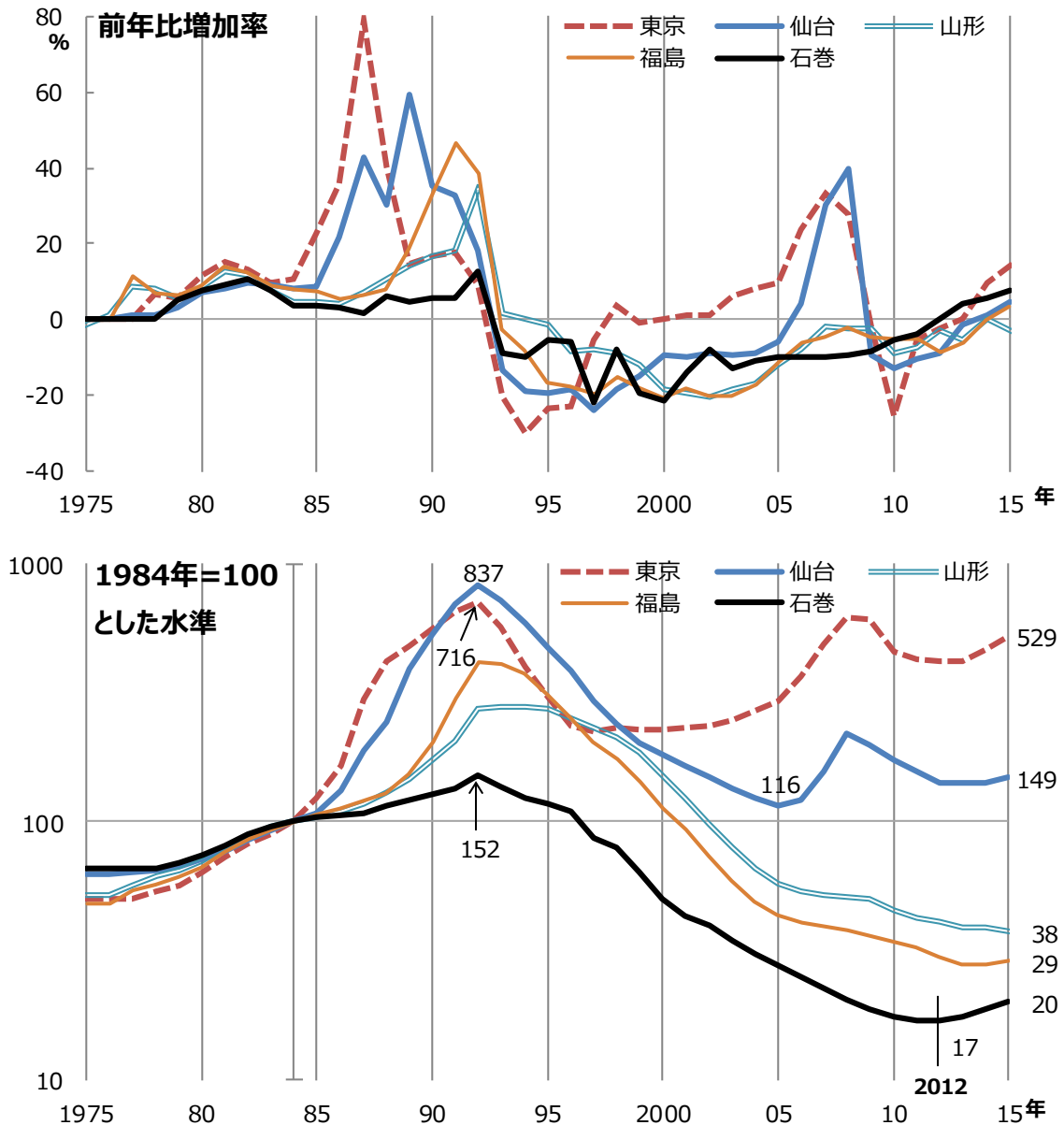
図表 2 でみたように、石巻市の最高路線価は所在地を移しながら 1993 年（平成 5 年）をピークに翌年以降は一貫して減少傾向を辿った。その間、県庁所在都市はどのような経緯を辿っていたのだろうか。図表 11 は石巻市と、東北 6 県の県庁所在都市のうち福島市と山形市及び仙台市、そして東京都の最高路線価の推移である。地価の水準は、東京都で地価の急激な上昇が始まった年の前年、1984 年（昭和 59 年）を 100 とした指数で示している。

まず 1985 年（昭和 60 年）に始まった高騰期をみると、東京都、仙台市、福島市そして山形市の順で前年比増加率のピークが遅れること、前年比増加率そのものは同じ順番で小さくなるのがわかる。石巻市にはそれほど目立った上昇は見られなかった。東京都や仙台市がピーク時において高騰前の 7~8 倍になったのに対し、石巻市は 1.5 倍ほどの上昇幅であった。

下落局面に入ると東京都、仙台市、それ以外の都市でそれぞれ違った動きが見られる。まず東京都は 90 年後半に持ち直す。その後上昇傾向を辿り、1984 年と比べると直近で約 5 倍の水準となっている。仙台市の最高路線価は 90 年代後半にペースを落としつつも 2005 年（平成 17 年）まで下落が続いた。その後持ち直し、直近では 1984 年の約 1.5 倍の水準である。

福島市と山形市は一貫して減少傾向を辿った。東京都と仙台市が 1984 年の水準を上回っているのに対し、福島市は 29%、山形市は 38%の水準である。石巻市は地価高騰期の上昇幅が小さかったにもかかわらず、下落ペースは他の都市と変わらなかった。近年は東日本大震災の復興需要の影響で上昇傾向にあるが、震災直後のボトムでみると 1984 年の 5 分の 1 の水準を下回っていた。

図表 1 1. 石巻市、東北地方の県庁所在都市、仙台市、東京都の最高路線価の推移



出所) 路線価図から大和総研作成

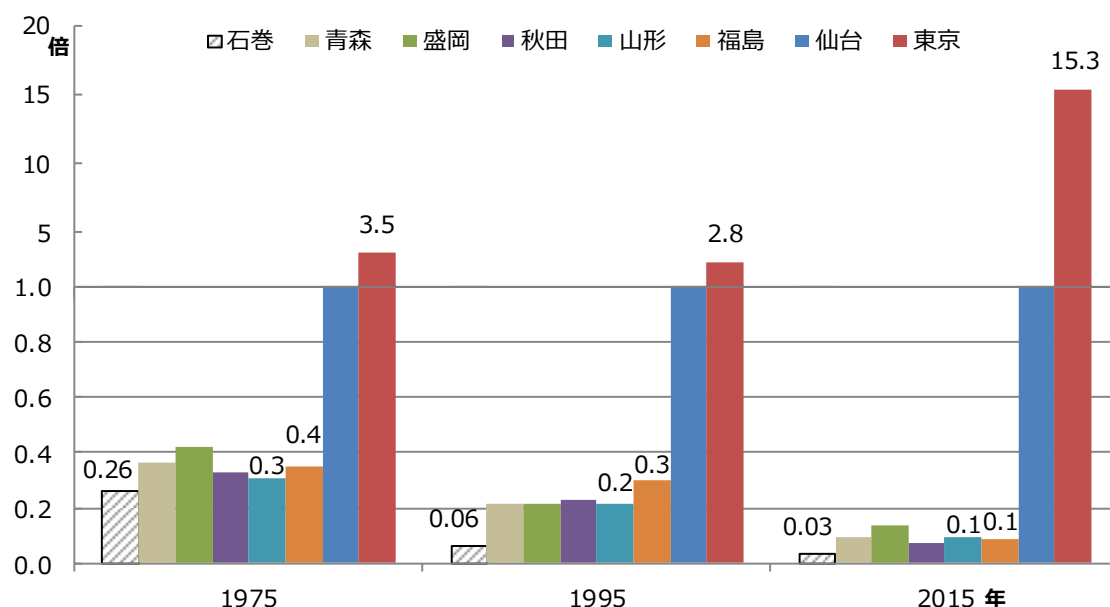
最高路線価の水準と動きから、東京都、地方ブロックの中心都市である仙台市、その他の県庁所在都市、それ以外の都市の 4 つのパターンに分けられる。まず水準をみると、これら 4 つのパターンに階層性があり、さらに階層間の格差が拡大している。図表 12 は、仙台市の最高路線価に対して他都市が何倍となるかを 20 年おきに示したものである。1975 年（昭和 50 年）、石巻市の最高路線価は仙台市の約 4 分の 1 の水準だった。東北地方の仙台市以外の県庁所在地においても 3 分の 1 前後で石巻市と大きな差はなかった。東京都の



最高路線価は仙台市の3.5倍だった。地価上昇のピークを過ぎ下落局面となった1995年(平成7年)、県庁所在都市のような大きな地価高騰がなかった石巻市は、仙台市の10分の1を下回るほどになった。

県庁所在都市、仙台市、東京都の地価の差が拡大したのはその後の20年である。直近をみると、一貫した下落傾向を辿っていた仙台市以外の県庁所在都市は、仙台市の約10分の1の水準になっている。東京都の最高路線価は仙台市の15.3倍となった。人口や、商工業その他の都市機能の面で東京一極集中、また地方ブロックの中心都市への集中が進行したと窺える。

図表12. 仙台市の最高路線価に対する倍率



出所) 路線価図から大和総研作成

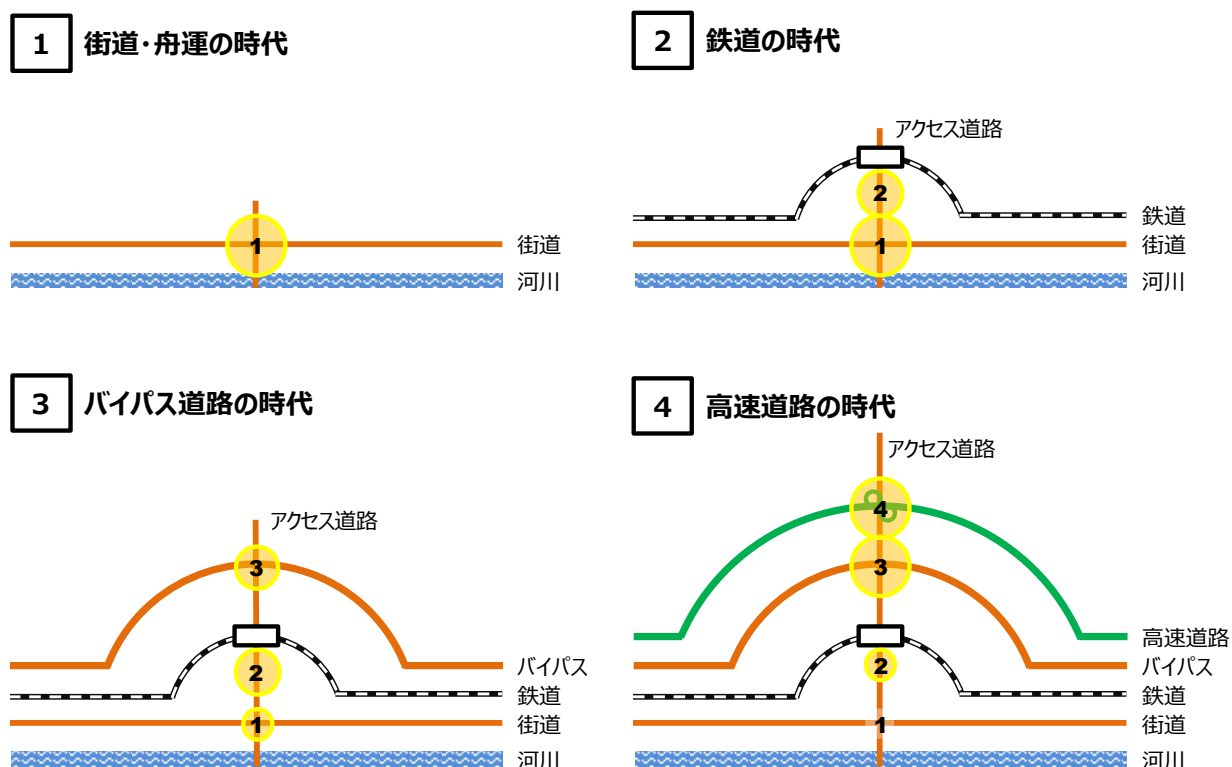
## 5. 主要交通手段の交代による街の変化

主要交通手段の変遷によって、街の中心地は旧街道・河川沿いから駅前、バイパス道路沿いを経て高速道路のインターチェンジ付近に遷移してゆく。モデル化したのが図表13である。

第一は街道・舟運の時代である。主要交通機関が徒歩や舟運であったころ、市街地は街道や河川に沿って発展した。石巻市の場合は北上川の河岸の江戸時代以来続く旧市街であ

る。もともと、都市の大小にかかわらず旧市街は街道や河岸に沿って発展している。1965年（昭和40年）の最高路線価地点でいえば秋田市の横町、福島市の本町、新潟市の古町などがある。路線価制度がなかった時代に遡れば、盛岡市の肴町、仙台市の国分町も街道沿いの中心街だった。

図表 1 3. 中心地の移動と旧市街の住宅地化



出所) 大和総研作成

第二は鉄道の時代である。鉄道の路線が当時の市街地を囲むように敷設され、街のはずれに駅ができた。鉄道も、開通したころは市街地の迂回路という意味で「バイパス」だったのだ。鉄道の開通によって、市街地は、駅と旧市街を結ぶアクセス道路に沿って、駅の方に拡大していった。石巻市では立町通りが石巻駅と旧市街を結ぶアクセス道路にあたる。県庁所在都市においても、金沢市、岐阜市、佐賀市はじめ、旧市街からアクセス道路に沿って駅前に最高路線価地点が近づいていった例が見られる。

第三はバイパス道路の時代である。旧市街の混雑を避けるために、市街地の外周にバイパス道路がつくられる。あわせて、バイパス道路から市街地に向かうアクセス道路が整備される。そして、新しい商業集積がバイパス道路とアクセス道路の交差するところ

する。旧市街や駅前の商店街と激しく競合するが、所得が向上し乗用車が家庭に普及するにしたがって、バイパス道路の商業集積が優位になってくる。

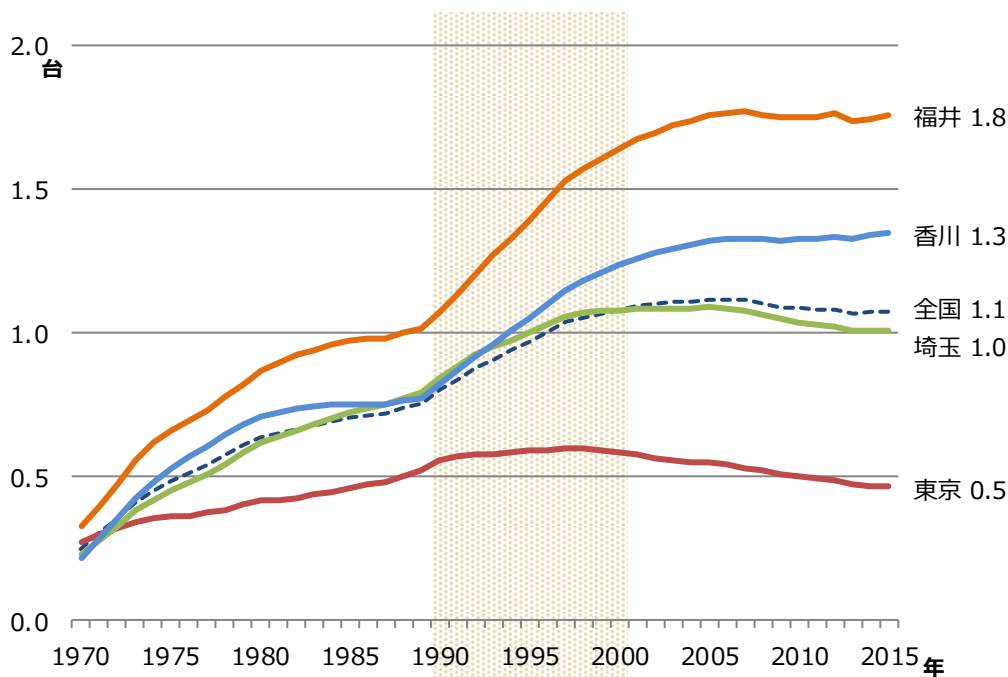
最後に、高速道路の時代である。市街地のさらに外縁を高速道路が通るようになる。広域から誘客できるため、とくに車社会化が進んだ地域でバイパス道路よりも魅力的な商業集積地になる。商業のみならず病院その他の公共施設が郊外に移転し、郊外に新しくできた中心地がますます栄えるようになる。

### 主要交通手段の交代と自動車の普及

県庁所在都市でさえも中心商店街のシャッター化が散見され、旧市街地の路線価が下落し、最高路線価が駅前に移る例がある。県庁所在都市以外の都市では駅前からさらにバイパス道路など郊外に最高路線価地点が移転する例が見られる。その要因の大きなものは車社会化。自動車の普及である。

図表 14 は世帯当たり自動車保有台数の推移である。自動車の普及率が大きく伸びたのは1990年代であったことがわかる。全国ベースでみると、2000年代になって自動車は一家に一台以上にゆきわたるようになった。

図表 14. 世帯当たり自動車保有台数の推移



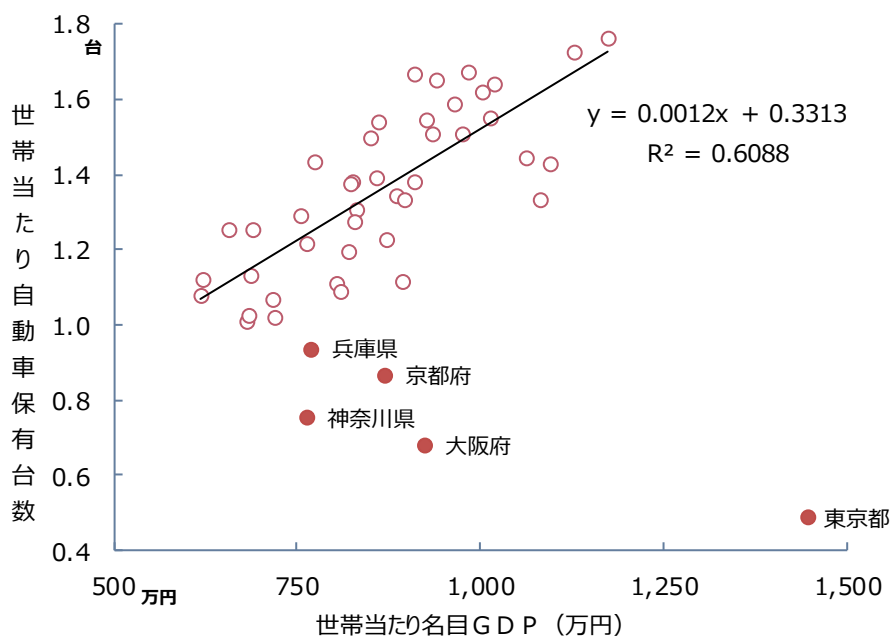
出所) 自動車検査登録情報協会の自動車保有台数、住民基本台帳に基づく世帯数から大和総研作成

団塊ジュニア世代の就職、免許取得など様々な要因が考えられるが、この時期に地方都市を中心に一家に自家用車が2台あることが珍しくなくなった。2台目の自家用車として軽自動車が大いに普及した。ショッピングモールの郊外出店が増えたのもこの時期である。増加ペースにも地方によって幅がある。東京都のように大きく増えないケースもある。こうしたところでは今でも昔からの商店街が生き残っているケースが少なくない。

### 所得向上ひいては車社会化がもたらす中心商店街の郊外移転

一度郊外に移った中心商業機能を旧市街に戻すのは難しい。車社会化は不可逆的と考えられるからだ。図表15は、2012年3月期の世帯当たり名目GDPと、2012年3月末の世帯当たり自動車保有台数の関係をみたものである。世帯当たり自動車保有台数が1を下回っている東京都、大阪府、神奈川県、京都府、兵庫県を除く42道県の世帯当たり自動車保有台数は、おおむね世帯当たり名目GDPに比例する。地域の所得水準が向上すると自動車の保有台数が増え、自動車の保有台数が増えると、中心商業の拠点が郊外に移転して旧来の中心商店街が衰退する。このような前後関係が窺える。

図表15. 世帯当たり名目GDPと世帯当たり自動車保有台数の関係



出所) 県民経済計算、自動車検査登録情報協会の自動車保有台数、住民基本台帳から大和総研作成

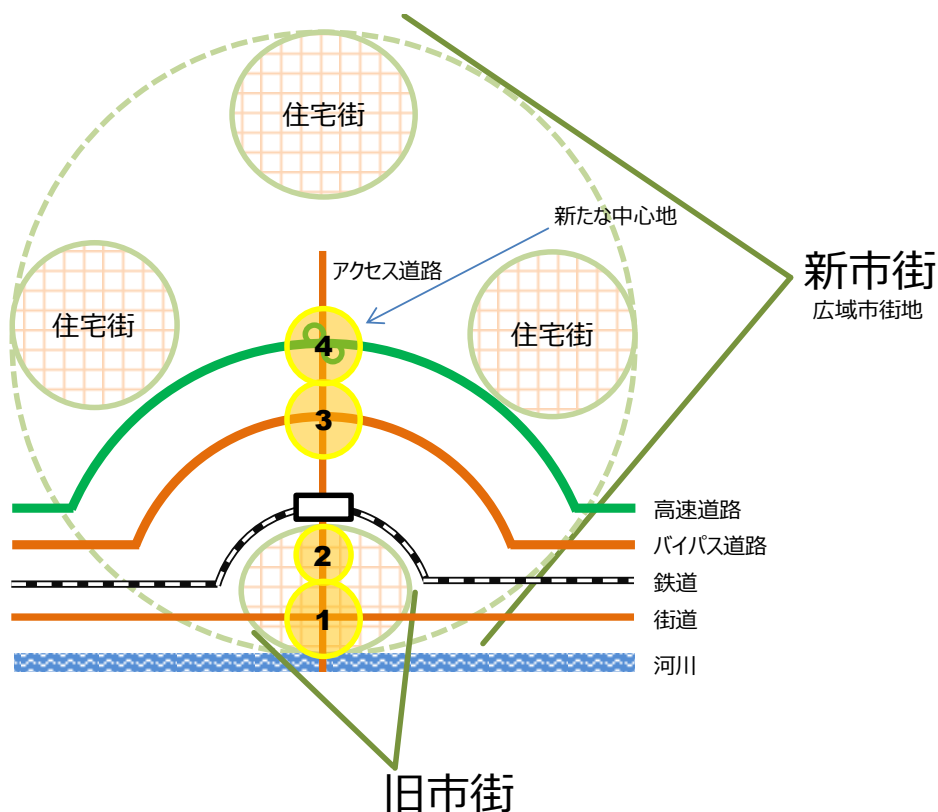
## 6. 交通史観が中心市街地の再生策に示唆すること

### 交通史観

本稿で提示する仮説が「交通史観」である。第一に、街の様式、とくに中心地の場所はその時代に支配的な交通手段によって規定される。具体的には街道及び河岸から駅前、駅前からバイパス道路沿いを経て高速道路のインターチェンジの付近が中心地になりうる。

第二に、新たな中心地はその時代の市街地の外縁にできる。商業集積であれば、新しいスタイルはしがらみを避けるように旧来の中心地の外側で始まる。そもそも、広大な駐車場を備えた大型ショッピングモール、量販店など、多様化したニーズに合わせて大型かつ専門化した店舗に旧市街の高密度の区画が合わない<sup>2</sup>。

図表 1 6. 中心地の移動と旧市街の住宅地化



出所) 大和総研作成

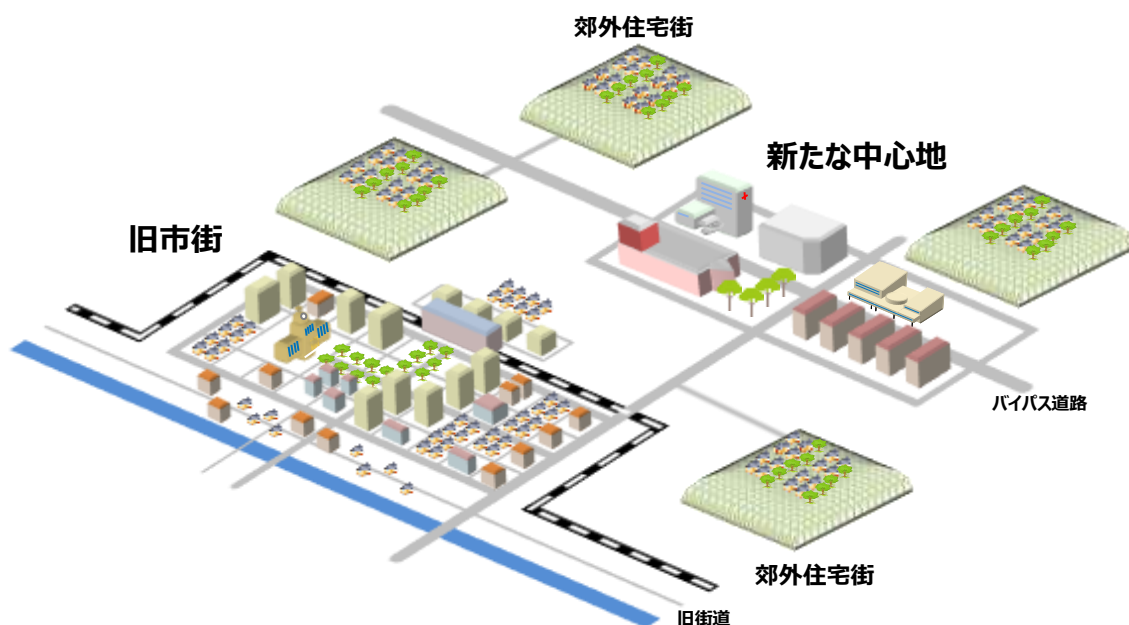
<sup>2</sup> もっとも、県庁所在都市の一部で大型ショッピングモールのモデルを旧市街に「逆輸入」する試みもある。文末の関連レポートのうち『まち』の地方創生 車社会の下で中心商店街を活性化するには～疑似モール化か、住宅街に転換し普段使い型で再生するか』を参照のこと。

総じて新しい歴史は古いものの外縁に作られる。街の「辺境革命説」と言い換えられよう。そして、旧来の立地の古いスタイルと、外縁に立地する新しいスタイルの競争が生まれ、新しいものが古いものに勝利する。俯瞰してみれば古いスタイルから新しいスタイルに業態が進化しているように見える。街の中心も図表 16 の中の番号順に変遷してゆく。

主要交通手段の交代によって中心商業地が郊外化しているのだが、ミクロの視点で見れば、広大な駐車場を備えた大型ショッピングモールと、旧来の伝統的な商店街が競争しているように見える。

第三は、新しい形態が古い形態を押しつけて中心地の座を奪うとはいえ、かつての中心市街地が減じるわけではない。街道と舟運の時代の中心地、鉄道の時代の中心地は、新しく形成された、バイパス道路や高速道路の時代の中心地の外側のクラスターのひとつとして存続する。郊外化する商業を駅前商店街に取り戻すことが大事のように思えるが、駅前でさえかつては「バイパス」だったのだ。主要交通手段の交代によって、市街地は作り替えられる。車社会の下、大きく広がった新しい市街地の中心は郊外に移り、地域一番のショッピングモールや官庁が同じ拠点に集中している。中心地は一カ所にとどまらず、式年遷宮のように移動するのである。

図表 17. 郊外の新たな中心地を囲む住宅街及び旧市街



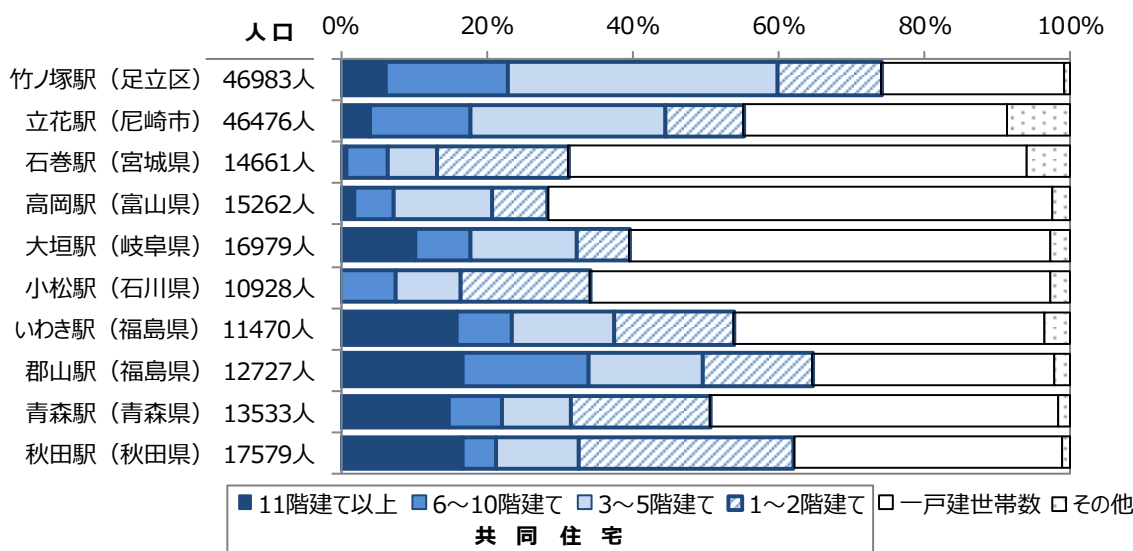
出所) 大和総研作成

かつて中心商業地に周辺から買い回り客を誘致したのは鉄道であった。それが現代は自動車となり、バイパス道路や高速道路に沿って新たな商業集積が形作られる。鉄道は、都市から他の大都市に移動する手段としての位置づけが相対的に強くなる。新幹線の駅を想起するとわかりやすいが、こうした駅は地域にとって空港と同じ位置付けである。買い回り商圏を規定する交通手段が鉄道から自動車に変化した点に留意されたい。

### 旧市街は中層住宅を主とした住宅地に

交通史観の仮説の下、1980年代まで地域一番の商業地だった旧市街は、郊外に発生した新たな中心地の周辺市街地のひとつになる。中心地から幹線道路を通過して、クラスター状にまとまっている郊外型の住宅地と並びつつ、これらとはタイプが異なった都市居住型の住宅地というポジションを得るだろう。旧市街は水道など生活インフラの密度が濃いので中層住宅中心の住宅地に適している。道路が狭く車が侵入しにくい旧市街の弱みも、街のポジショニングを変えれば優位にはたらく。中心性に拘泥せず、中層住宅を中心としつつ戸建て住宅も立ち並ぶ落ち着いた住宅街にするのがよい。

図表 18. 駅から半径 1km 内の人口と住宅の建て方別世帯数



出所) 平成 22 年度国勢調査から大和総研作成 総務省統計局、独立行政法人統計センター提供の地理情報システム「地図による小地域分析(jSTATMAP)」で計算したもの。

具体的にどのような街をモデルにするべきか。図表 18 は、駅から半径 1km の範囲内の人口と住宅の建て方別世帯数を示している。徒歩が時速 4km とした場合の 15 分圏内であ



---

る。前回のレポート『『まち』の地方創生 車社会の下で中心商店街を活性化するには』<sup>3</sup>で、普段使いの繁盛商店街が立地する事例として東京都足立区の竹ノ塚駅と兵庫県尼崎市の立花駅を採り上げた。図表では竹ノ塚駅と立花駅の他に本稿で採り上げた石巻市。石巻市と同様に県内第二の都市として高岡市、大垣市、小松市、いわき市、郡山市のデータを調べた。

竹ノ塚駅の場合、駅から半径 1km 内の人口は 46,983 人、立花駅は 46,476 人である。これが街なか居住における集住の目安となると考える。竹ノ塚駅の半径 1km 内における住宅の建て方別世帯数をみると、4 分の 3 を超える世帯が共同住宅に住む。とくに 3 階から 5 階建ての割合が多い。これは公園の樹木とほぼ同じ高さである。竹ノ塚駅近辺の住宅地は駅から伸びる大通りのケヤキ並木の他にも公園が多く、閑静な街並みを形成している。最寄り駅の東武伊勢崎線竹ノ塚駅の 2013 年度（平成 25 年度）の一日平均乗車人数は 36,208 人<sup>4</sup>。各駅停車の駅であるが、同年度の仙台市営地下鉄の仙台駅の 37,316 人<sup>5</sup>と変わらない利用者がいる。前回のレポートで説明したように、商店街は周辺住民の普段使いの商店街としてシャッター街とは無縁の繁盛ぶりである<sup>6</sup>。

図表 18 では、東北地方の県庁所在地として青森市、秋田市のデータも採り上げている。今のところ、県庁所在地では最高路線価が郊外に移転した事例はない。鉄道の幹線が通っていること、県庁や大企業の本社が立地することなどから、駅前の相対的な優位が保たれていると考えられる。とはいえ、中心的な商業集積が郊外に移転し、昔ながらの中心商店街がシャッター街、あるいは歓楽街化する事例が散見される。つまり、程度の差こそあれ、中心地の郊外化の兆候が窺える。そうしたケースにおいても、やはり問題解決の方向性は住宅街化と考えられる。かつての賑わいを取り戻す中心市街地の活性化から、落ち着いた住宅街を目指し、駅を中心に住民を呼び戻す活性化への方針転換が求められる。

城下町であれば、全国に点在する「小京都」、「小江戸」と呼ばれる場所も街並みづくりのヒントになるだろう。金沢市の茶屋街だけではない。小松市の京町、高岡市の山町筋などは、江戸時代から戦前にかけての業務中心地で、何代かの世代交代を経て今は当時の情

---

<sup>3</sup> 本稿が車社会の下での中心市街地のあり方について論じているのに対し、このレポートでは、中心地が郊外移転した後で、かつての中心商業地をいかに再生するかについて論じている。参照のこと。

<sup>4</sup> 平成 25 年度東京都統計年鑑

<sup>5</sup> 仙台市交通局

<sup>6</sup> とはいえ、三大都市圏や政令市を抱える都市圏においても車社会化と郊外拠点の求心力の影響は見られる。首都圏でいえば圏央道の開通を機とした沿線への大型ショッピングモールの立地。買い回り商業における都心商業地の相対的な地位低下が窺えるところ。また、新しい商業スタイルが旧市街地の辺縁で発生する「辺境革命説」も成り立っている。首都圏でいえば豊洲、みなとみらい地区、仙台都市圏でいえば「あすと長町」などかつての工場や物流ターミナルの跡地の再開発プロジェクトで見られる街は、大型ショッピングモール、高層オフィスビルそして高層マンションが計画的に立地する新たな街のスタイルを示している。

---

緒が漂う落ち着いた街並みをつくっている。古地図をみると、城下町の街割りはだいたい半径 1km。大きくても 2km 程度で、歩いて移動するのに適した範囲である。中心市街地の再生とは、城下町を立体化し、現代風に再生することとも言える。

以 上

---

## 関連レポート

- 拙稿『『まち』の地方創生 車社会の下で中心商店街を活性化するには～疑似モール化か、住宅街に転換し普段使い型で再生するか』  
(大和総研重点テーマレポート、2015年9月14日、  
[http://www.dir.co.jp/consulting/theme\\_rpt/public\\_rpt/local-rev/20150914\\_010116.html](http://www.dir.co.jp/consulting/theme_rpt/public_rpt/local-rev/20150914_010116.html))
- 拙稿「交通史観が示唆する市街地活性化の行く末」  
(大和総研コラム、2010年7月14日、<http://www.dir.co.jp/library/column/100714.html>)
- 拙稿「コンパクトシティ時代における“中心市街地”の新たな役割～中心志向から脱却し“住まう街”へ」(大和総研コンサルティングインサイト、2012年9月26日、  
<http://www.dir.co.jp/consulting/insight/public/120926.html>)
- 拙稿「ショッピングモールに学ぶまちづくり～集客装置の整備は官民連携がカギ」  
(大和総研コンサルティングインサイト、2012年8月24日、  
<http://www.dir.co.jp/consulting/insight/public/120824.html>)
- 拙稿「大規模ショッピングモールの集客戦略とまちづくり」(Re、2015年1月号48～51P、  
<http://www.dir.co.jp/publicity/magazine/pdf/15020201.pdf>)
- 拙稿「点から面へ 2020年東京五輪のまちづくり～都市軸の設定でみえる競技場その他関連施設の後利用」(大和総研重点テーマレポート、2015年2月18日  
[http://www.dir.co.jp/consulting/theme\\_rpt/public\\_rpt/olympic/20150218\\_009465.html](http://www.dir.co.jp/consulting/theme_rpt/public_rpt/olympic/20150218_009465.html))