

路線価でみる街の構造変化と 中心市街地のこれから

株式会社 大和総研 鈴木文彦

石巻市の最高路線価地点の変遷

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。

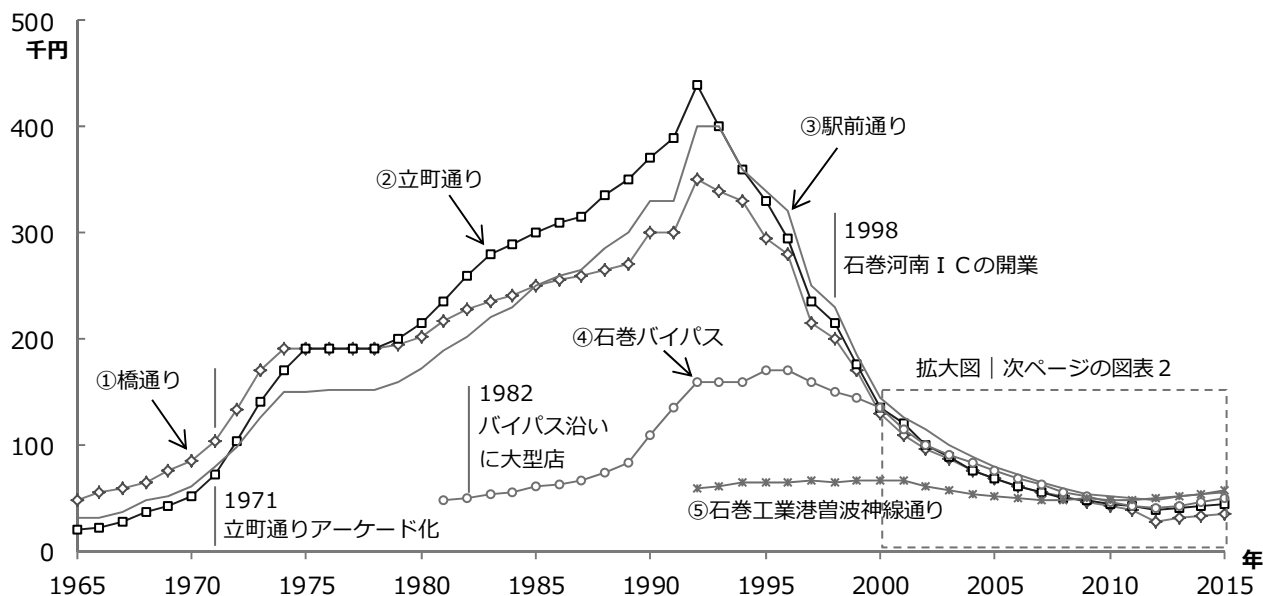
図表1は石巻市における路線価の推移を示したものである。路線価の制度が始まって以来、最も高かったのは「石巻市中央二丁目立花呉服店通り」だった。通称「橋通り」という。1882年(明治15年)7月、北上川の両岸に架かった内海橋から続く通りだからである。北上川河岸に発展した旧市街のメインストリートで、1955年(昭和30年)には石巻

ではじめての百貨店がこの通り沿いに開店した。

1975年(昭和50年)、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。当時の新聞は「橋通りと並んだ立町二丁目」と伝えている。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。中心商店街が駅前に向かって拡大し、それとともな街の中心は旧市街と駅前の中点に移った。それより少し前の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。

全国的な地価高騰期を経て、路線価は1993年(平成5年)をピークに下落局面に転じる。その翌々

図表1 石巻市における路線価の推移



出所) 路線価図から大和総研作成

年の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。石巻初のシネコンが進出したことで話題を集めた。ただ、当の駅前の路線価も下落している。中心市街地が全体的に地盤沈下する中、駅前エリアの下落ペースが相対的に緩やかだった。

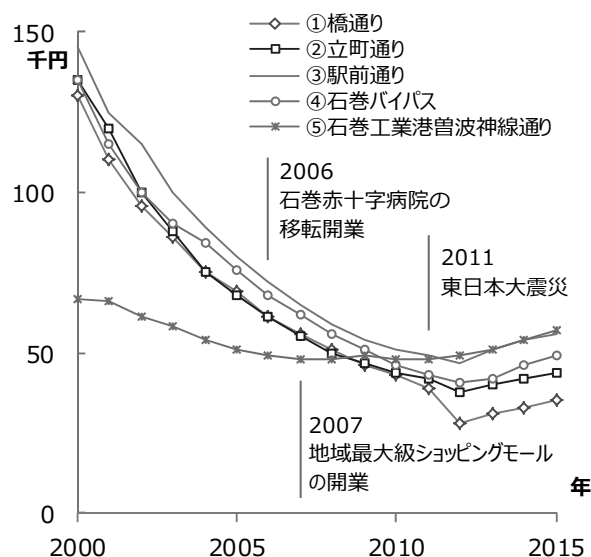
中心市街地に比べて郊外拠点の下落幅は小さかった。石巻バイパスに路線価がはじめて付いたのが1981年（昭和56年）。この翌年、郊外スーパー業態でイトーヨーカドーが石巻バイパスに面して開店。付近には拠点郵便局やホームセンター、大型書店が開店した。

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11,702m²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33,686m²を擁するイオンモール石巻が開店した。

その一方で従来を中心商店街のシャッター街化が進んだ。駅前に

図表2 2000年以降の路線価の推移



出所）路線価図から大和総研作成

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。

図表3 東北地方で最高路線価地点が郊外移転した例

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

出所）路線価図から大和総研作成

最高路線価地点の郊外化傾向

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。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。図表3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、駅前の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。

交通史観の時代区分

主要交通手段の変遷によって街の中心地が遷移してゆくのをモデル化したのが図表4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、都市の大小にかかわ

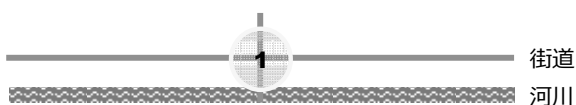
らず市街地は街道や河川に沿って発展した。石巻市の場合は北上川の河岸の江戸時代以来続く旧市街である。

第二は鉄道の時代である。鉄道の路線が当時の市街地の外縁に沿って敷設され、街はずれに駅ができた。鉄道も、市街地を迂回する「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、駅に向かって拡大していった。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。金沢市、岐阜市、佐賀市はじめとする県庁所在都市においても、最高路線価地点が旧市街から駅前に移転する例がある。

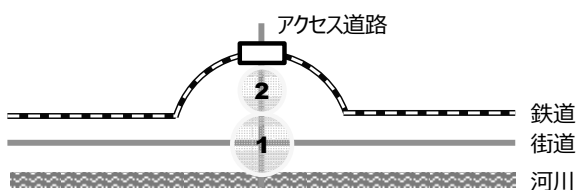
第三はバイパス道路の時代である。旧市街の交通渋滞を避けるため、市街地の外縁にバイパス道路がつくられる。あわせて、バイパス道路から市街地に向かうアクセス道路が整備される。そして、新しい商業集積がバイパス道路とアクセス道路の

図表4 交通史観の時代区分と中心地の変遷

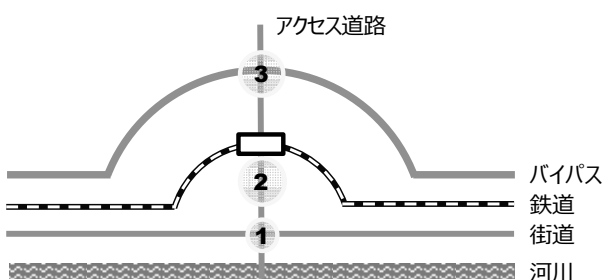
1 街道・舟運の時代



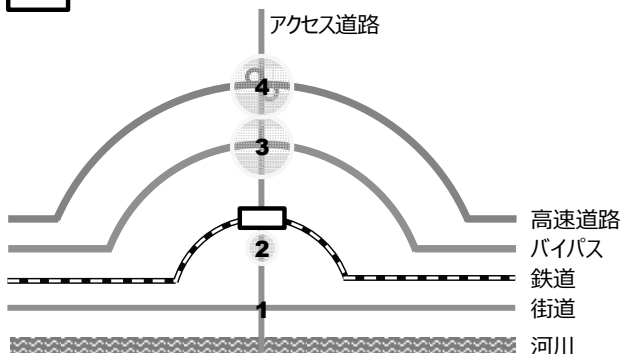
2 鉄道の時代



3 バイパス道路の時代



4 高速道路の時代



出所) 大和総研作成

交差するところに生じる。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。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

街の構造変化と中心市街地のこれから

本稿の仮説「交通史観」は、街の構造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というものである。具体的には街道ないし河岸、駅前、バイパス道路沿いを経て高速道路インターチェンジ付近が中心地になる。

新たな中心地は前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。街の「辺境革命説」と言い換えられよう。例えば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小区画が合わない。

ミクロ視点では、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。そして新しいものが古いものを凌駕する。俯瞰すると中心地が動いているように見える。式年遷宮のように定期的に。

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、旧市街が完全に減ってしまうわけではない。街道と舟運の時代の中心地、鉄道

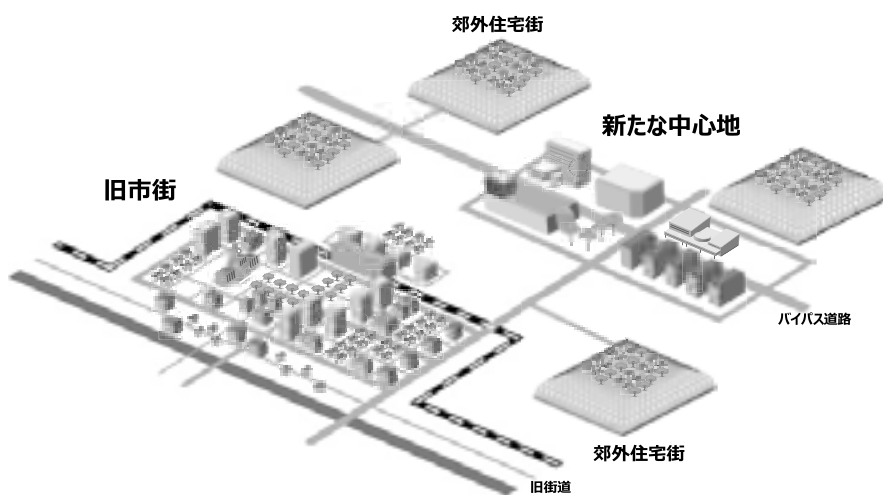
の時代の中心地は、新しく形成された中心地の外側で、役割を変えて生き残る。郊外化する商業を駅前商店街に取り戻すことが大事のように思えるが、駅前でさえかつては「バイパス」だったことを忘れてはならない。

車社会の下、市街地の範囲は広がるが、郊外にできた新しい中心はそれほど拡散しない。地域一番のショッピングモールや官庁は郊外にできた新たな中心地に集中する。

1980年代まで地域一番の商業地だった旧市街は、新たな中心地からみれば新しい「郊外」のひとつ、都市居住型の住宅街というポジションを得るだろう。水道など生活インフラの密度が濃いので中層住宅を主とした住宅街に適している。道路が狭く車が入りにくい弱みも、住宅街とするならば有利にはたらく。住民が再び集まってくれば普段使い型としてだが商店街も再生する。商業的な中心性に拘泥せず、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「交通史観」に照らし理にかなった中心市街地の活性化策と言える。

註) 拙稿『「まち」の地方創生 最高路線価地点の変遷と街の構造変化』(2015年10月16日、大和総研、http://www.dir.co.jp/consulting/theme_rpt/public_rpt/local_rev/20151016_010222.html) に全国の県庁所在地の最高路線価の変遷が昭和35年(1960年)から掲載されているので参照のこと。

図表5 新たな中心地の下で「郊外」のひとつとなる旧市街



出所) 大和総研作成