

コンパクトシティーうまくいく？

街の発展史を踏まえた議論が条件

鈴木 文彦 (大和総研主任コンサルタント)

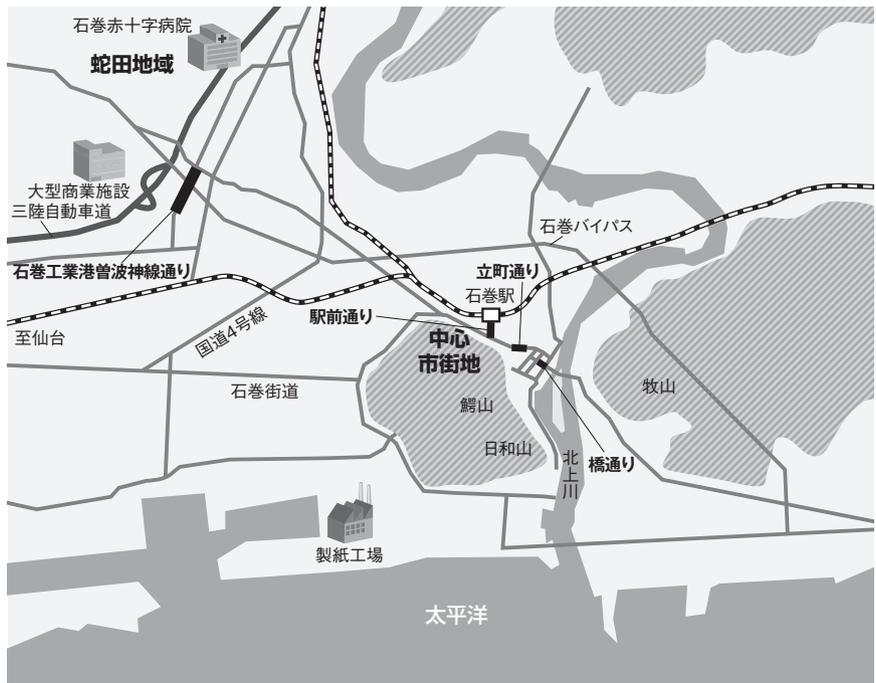
高齢単身世帯の増加と同時に、本格的な人口減少を見据えて、一定地域に都市機能を集積する「コンパクトシティー」が唱えられている。暮らしやすさの向上や中心部の商業の再活性化、行政サービス費用の節約などが目的だ。シャッター街化した旧市街に、かつての賑わいを戻す取り組みも熱心だ。だが、これらの策を画餅としないためには、その街の発展の歴史を踏まえる必要がある。

街のありようは大きく交通手段に規定されてきた。主要交通手段が徒歩と舟運、鉄道そして乗用車へと変遷するに従って、街の中心は河岸や旧街道沿い、駅前、そしてバイパス道路を経て、高速道路のインターチェンジの周辺に移動していった。町割りもゆったりして全体的に薄く広がる。

宮城県第2の都市の石巻市は北上川沿いに発展した港町だ。中心部は石巻駅などがある西岸側にある。この街では今、震災復興のまちづくりの議論が盛り上がっている。同市で相続税の計算に使う地価「路線価」の最高額は1975年まで「橋通り」にあった。当時の資料には「橋通り立花呉服店前」とある。中州を挟み、北上川の兩岸を結ぶ内海橋に続く通りが橋通りである。北上川に沿って船の着発場があり、江戸時代は河口にかけて蔵屋敷が建ち並んでいた。明治以降も人や物資が多く行き交った。橋通りとこれに交差する北上川から一筋奥の通りは、戦後もメインストリートで55年には丸光百貨店が開店した。

しかし駅の引力にはあがらず、76年、橋通りと石巻駅の間「立町通り」に最高路線価地点の座を明け渡す。きっかけは当時宮城県を中心に展開していたチェーンスーパーの開店だったようだ。立町商店街にアーケードが整備されたことも奏功し、人の流れも引き寄せられた。このころはアーケード型のいわゆる中心商店街がもっとも繁盛した時代だ。

ところが、これら中心商店街のシャッター街化と軌を一にするかのように、最高路線価地点は95年、「駅前通り」へと移る。具体的には「立町通り七十七銀行石巻支店前」から「駅前通りケンタッキーフライド



チキン前」になった。

郊外に移る中心地機能

一方、橋通りから、立町通り、駅前通りへと中心地が移動する間、家庭には乗用車が行き渡り、車生活に適応した新しい街が郊外に作られていった。はじめはバイパス道路沿いに、次いで三陸自動車道のインターチェンジの周辺が栄えていった。石巻駅の北西3^{km}に位置する「蛇田地域」である。この急速に発展してきた郊外に、90年代後半以降ジャスコなどの大型店や日赤病院などが引っ越してきた。

その発展の裏で駅前通りの衰退が進む。石巻唯一の百貨店「さくら野百貨店石巻店」は郊外の大型店に押されて、2008年に閉店した。丸光百貨店の後身で、96年に駅前に移転開業してから12年後の話である。空いたビルには石巻市役所が入った。

蛇田地域への施設移転の動きは震災復興の過程で、その傾向に拍車がかかっている。12年には路線価が駅前通りを同地区の石巻工業港曾波神線通りが上回り、現在に至

る。東北では米沢市、横手市なども最高路線価地点が郊外拠点へと移った。人口10万人程度の都市で程度の差はあれ全国的にみられる傾向だ。

コンパクトシティーもこのような街の発展史の延長線で考えることが重要だろう。たとえば、城下町で顕著だが旧市街はもともと徒歩に合わせた町割りになっている。この町割りを生かして「住まう街」として再生するのがよい。高齢化が進むとはいえ、人々が車社会を簡単に手放すかは疑問だ。バイパスが交差する地域拠点や高速道路のインターチェンジの近辺に、大型店や拠点病院など都市機能コンパクトにまとめるのが現実的と考える。

都市機能を郊外の新しい中心地に集積したうえで、旧市街には住宅を増やすのである。郊外にできる新しい中心地が広域から集客するのに対し、旧市街の「住まう街」には食料品店やクリニックなど普段使いの都市機能を集める。交通弱者対策にも適合する。中心市街地の活性化とは、シャッター商店街をかつて繁栄したころに戻すことでは必ずしもない。