

2021. 2. 12 改訂

## 地域経済循環率 100%超の地域づくり

～近隣型商店街を中核として歩いて暮らせる街づくり～

総括支援アドバイザー兼教授 奥原 英彦

### 地域の活性度は「地域経済循環率」でわかる

「地域が活性化している」とは、「人間が元気である（幸せである）」と同様に、本来は極めて抽象的な概念であり、複合的・多次的な要因（要素）によって説明（理解）されるべきものでしょう。

しかし、わが国でも地方創生という観点から、「地域経済循環率」（注1）を見ることによって、その構造と状況（活性度）が「見える化」されてきました（注2）（注3）。

（注1） 地域における「生産（付加価値額）÷分配（所得）」で算出。域内で生み出された所得がどの程度域内に還流しているかを示すもの。ちなみに、東京都は156.7%、福島県は82.5%（2015年）。

（注2） 2015年12月、EU欧州委員会が採択した「循環経済（サーキュラーエコノミー）パッケージ：CEP」（ヨーロッパ経済を循環経済システムへと移行させる政策パッケージ）で脚光を浴びた分析フレーム。わが国でも環境省が同年に導入。その後、内閣官房が地方創生の地域経済分析ツール（RESAS）として提供。

（注3） 福島県の地域経済循環構造は、次を参照。

[地域経済循環図 / グラフ - RESAS 地域経済分析システム](#)

### ○ 地方経済の停滞は経済循環構造が機能していないことが原因

（注2） RESAS などを使った地域経済循環分析によれば、多くの地方（地域）では、経済循環がうまく機能せず外部に所得が流出。地方の家計や企業での所得増加につながらない（地域経済循環率が大幅に100%未達）との指摘がなされています（注4）。

筆者は、この機能不全の最大要因は、持家に偏重した住宅政策、モータリゼーションを誘発した過度な自動車優先の道路・交通政策により「地域構造が拡散化」し、大型のショッピングセンターやロードサイド店の進出により既存の（近隣型）商店街が衰退することで、「個人消費の地域循環構造が機能しなくなったこと」にあると考えています（注5）（注6）。

（注4） 環境省 「地域経済循環分析とは」（2015年12月4日）。

（注5） わが国では、GDPの約6割が個人消費に依存すると言われる経済構造。地域での個人消費の縮小が、シャッター商店街やデパートの撤退を生み、それが更なる消費（機会）の減少を生むという、地方部での経済循環の「負のスパイラル」現象が起きている。

（注6） EU欧州委員会では、（注5）と類似の問題意識から、EUにおける初めての都市政策を1997年10月「EUにおける都市アジェンダ」として提言。その中では、「都市の内発的発展＝地域経済循環の機能化」を目指すために、中心市街地を「歩いて暮らせる空間に再設計する」ことを展望した。

## ○ 地域循環センターとしての近隣型商店街

わが国は、海の幸、山の幸など自然の幸に恵まれ、大都市部では 1960 年代頃まで、地方部では 1970 年代頃までは、街（まち）と農山村が混在しながら、サステナブルな経済循環構造を形成してきました。そこでは、（魚・肉・野菜の）「生鮮三品」を毎日買い求めるための「近隣型商店街」が、徒歩商圏毎に形成されてきました（注 7）。

また、この商店街では、商店主が地域に居住し、町内会役割としての地域の祭りやイベントも担っているため、「家計消費とコミュニケーションの地域循環センター」として機能していました。

（注 7） この他に、生鮮三品に加えて、普通生活雑貨（最寄り品）や耐久消費財・趣味（買回り品）の店も出店し、近隣型よりやや広い商圏を持つ「地域型商店街」もあるが、地域経済循環の視点からみると同じく地域に居住する個人商店から成るので、本稿では、近隣型商店街として扱うことにする。

## ○ 近隣型商店街の復活なくして地方創生なし

地方経済を活性化（地方創生）する、最も簡単で重要なアプローチは、（注 5）で示した地方部での経済循環の「負のスパイラル」現象からの脱却です。

近隣商店街での家計消費を復活・拡大させて、まずは、民間家計消費の域外流出を極力抑えることです（注 8）。これだけで、ほとんどの地方部の地域 GDP は、数ポイントアップするので（注 9）。

つまり、地域経済循環率からみれば、地域の活性化（地方創生）の第一歩は、毎日の買い物を身近な商店街で行える政策（注 10）を、着実に実行することだといえましょう。

（注 8） 福島県を例にとれば、（注 3）の民間消費額（44,379 億円）の 9.2%（4,055 億円）が域外流出。これを域内消費に戻すことで、地域経済循環率は、82.5%→86.9%超と 4.4 ポイント超・アップ。

（注 9） 実際、2000 年前後から中心市街地を「歩いて暮らせる空間に再設計」（注 6 参照）した EU の地方都市は、地域内経済循環が高まり賑わいのある地方が復活。シャッター商店街が一扫されるとともに、子育て世代が地方に移住するトレンドが出ている。

（注 10） 地元商業によるまちづくり（都市計画）を条例化する都道府県がある。先駆的な事例として、2005 年に福島県で「福島県良好な小売商業機能が確保された誰もが暮らしやすいまちづくりの推進に関する条例（商業まちづくりの推進に関する条例）が制定されている。

## 歩いて暮らせる空間設計のイメージ

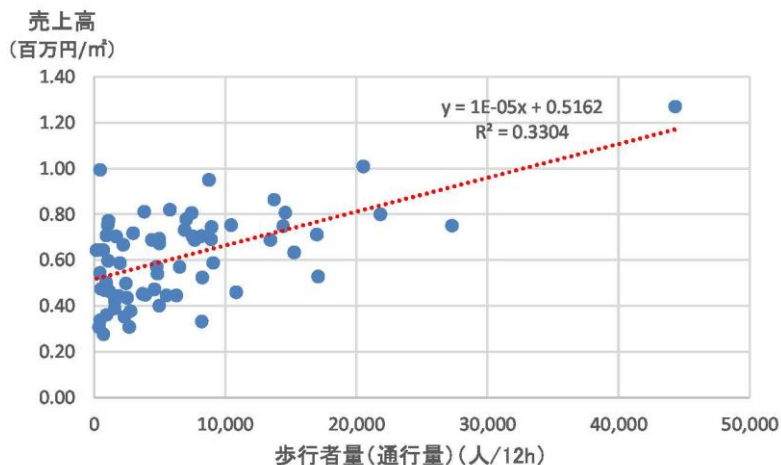
地域経済循環率を高め、歩行者が街に溢れ賑わいの戻った街のイメージは次のとおりです。

## ○ 商店街の繁栄。

地域に居住している住民が、身近な商店街に歩いて買物に行くようになると、各個店の売

上が伸び「商店街の繁栄」が復活してきます。これは、経験的（注9）にも、データの（注11）にも、実証されています。商店経営は安定し、域外から新たな出店（移住）も期待できます。

（注11） 歩行者量と小売売上効率の相関（下図）



（注）歩行者量（通行量）は、計測地点のうち通行量が最も多い地点の数値（平成26年度またはそれに最も近い年度を引用）を12時間通行量に換算。売上高は、中心市街地区域が含まれる商店街の年間商品販売額を売場面積で除して算出

（資料）国交省都市局「まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン」

## ○ 道路のモール化で安全に買物

商店街は、通過交通を遮断したモール（歩行者天国）によって、安全に買物が出来る空間に蘇ります。商店の搬出入車が入ってきても、歩行速度（いわゆる最徐行）での移動なので、近所の方との立ち話に花が咲いても、子供が遊んでいても安全です（注12）。

（注12） ドイツでは、道路交通法規で「遊びの道路（正式には交通静粛化区間）」が定められており、1980年から下記の規則が道路に与えられている。

- ・歩行者は道路幅一杯を利用して通行できる。子供の遊びは道路上どこでも可能とする。
- ・進入する交通は、歩速（いわゆる最徐行）で通過し、歩行者や子供の遊びを危険にさらしてはならない。必要なら停止し、待機する。



歩行者と自動車共存する道路空間；遊びの道（ドイツ連邦共和国ニーダーザクセン州）

（資料）「2040年道路の景色が変わる」（国交省）

### ○ 中層の公共賃貸住宅に住むニューファミリー層

商店街の上層部や周辺には、自治体が整備する中層の公共賃貸住宅が整備され、比較的安価な家賃で街の中心に住むことが出来ます。ターゲットは、地方移住を考えている大都市のニューファミリー層や若者、芸術家（注13）などです。

毎日の買い物に便利で、子供が安全に遊べ、家のローン返済がなく暮らしやすい街なので、まずは2年間の賃貸契約を結んで移住を決めた家族が、今日も引越ししてきました。

（注13） 去年4月から先月末にかけて県外から鹿児島市に移住した人の数は49人となっていて、ほとんどが東京など首都圏からの移住者とのこと。これは、昨年度の22人のすでに2倍以上となっているほか統計を取り始めた平成28年度以降で最も多い。さらに、奄美市では、空家が出てもすぐに予約で埋まってしまう（2021年2月18日）

[鹿児島市へ移住2倍コロナも影響 | NHK 鹿児島県のニュース](#)

### ○ 駐輪場が完備。隣町から自転車で買物。

自転車道が整備されている（注14）ので、自転車での買物客や通勤・通学者（注15）も、商店街周辺に置かれた駐輪場（24時間無料）を利用しています。最近では、隣町からの自転車による買物客が増えてきました。

（注14） ドイツでは「国家自転車交通計画」に基づき国内の主要都市を結ぶ長距離自転車専用道・専用レーンが張り巡らされており（総延長7.6万km）、隣の都市まで自転車のみで移動出来る。

（注15） EUにおいては、自転車利用の健康効果についての研究が進んでおり、「（毎日の）歩行と自転車利用により心臓疾患のリスクを50%削減」（WHO ヨーロッパ事務局：2000年）などの報告がなされ、医療費や介護費削減の観点からも、国と自治体あげて自転車による通勤が推奨されている。

### ○ 24時間ウォッシュャブル・トイレを提供

商店街には、清潔なトイレが24時間提供されており、高齢者だけでなく幼児を乗せたバギーでも快適に買物が出来るので、電車・バス・マイカーを使って、多数の人が集まってきます（注16）。

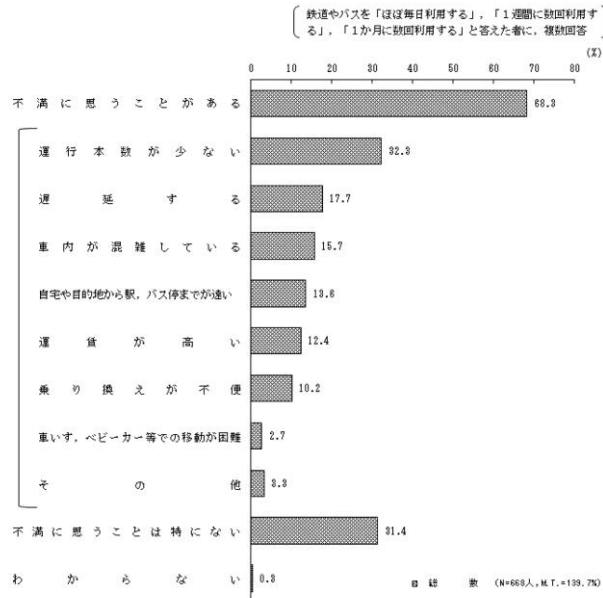
（注16） 経済活動を支えるインフラの1つに「清潔（ウォッシュャブル）なトイレ」があるとの認識は、日本でも2000年頃から定着し、2005年の道路公団民営化に際しても、SA/PAのトイレが改善された。

[変わる。変える。パブリックトイレ。TOTO PUBLIC STYLE - 日経 xTECH Special \(nikkeibp.co.jp\)](#)

### ○ 便利な公共交通アクセスがある

早朝から深夜まで10~15分おきの公共交通（注17）によって、周辺部や他地域と結ばれているので、夕方からの音楽ライブを楽しんでから食事やお酒を飲んでも、女性一人で安全にゆっくり帰宅できます。この商店街は、買物だけでなく、若者たちが集い楽しめる場所になっています。

(注17) 鉄道やバスに感じる不満 (下図)



(資料) 内閣府「公共交通に関する世論調査」(2016年)

### 「賑わう街」と「寂れる街」

地域経済循環率を高め「賑わう街」と、地域経済循環率が低下し「寂れる街」(注18)、みなさんの街(自治体)は、どちらに向かっているのでしょうか?

右側の街の「症状」が出ていたら、危険信号です。消滅可能性都市(注19)にならないためにも、打ち手は早くすることが肝要ではないでしょうか。

(注18) 別紙参照

(注19) 国土交通政策研究所「政策課題勉強会(2014年)」[b-141105\\_2.pdf](http://b-141105_2.pdf) ([mlit.go.jp](http://mlit.go.jp))

以上

※ このコラムは執筆者の個人的見解であり、公益財団法人ふくしま自治研修センターの公式見解を示すものではありません