



平川市議会議員

# 葛西はやと

みんなが笑って暮らせる社会にしたい！



市政報告はこちらを  
ご参照下さい ▶

## Report (地方創生の勘違いー東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義)

### 1 講演概要

#### (1) テーマ

地方創生の勘違い  
ー東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義ー

#### (2) 講演者

東京科学大学教授 柳瀬 博一 様  
大正大学招聘教授 海老原 嗣生 様  
PIVOT株式会社 代表取締役CEO 佐々木 紀彦 様

### 2 目的

近年、地方創生が重要政策として位置付けられ、各自治体において多様な事業が展開されている。しかし、その多くは持続的な成果に結びついておらず、成功事例は限定的である。

本対談を通じて、地方創生が機能しない根本要因を、都市構造や生活実態との乖離という観点から整理する。特に、地方が既に自動車社会へ移行しているにもかかわらず、鉄道中心・中心市街地再生といった従来型モデルに依存している点に着目する。

その上で、現実即ちまちづくりの方向性、すなわち小規模拠点の形成や人材起点的施策など、成功に必要な条件を導き出し、実践的な政策示唆を得ることを目的とする。

### 3 内容(要約)

#### (0) 題名

地域創生の前提を問い直す！  
➢ 鉄道中心の成功体験ではなく、自動車社会の現実から街づくりを考える

#### (1) はじめに

今回の対談で一貫していた主張は明快である。それは、日本の地域創生や街づくりの議論の多くが、すでに現実とずれているということだ。日本の行政、学界、メディアは、今なお「駅前」「中心市街地」「公共交通」「コンパクトシティ」といった発想を前提に地域を語る。

しかし現実には、東京圏のごく一部を除けば、多くの地域はすでに**自動車を前提とする生活圏**へと完全に移行している。

にもかかわらず、政策側はその現実を直視せず、東京型の成功体験を地方へ移植し続けている。そこに、地域創生が空回りする根本原因がある。本レポートでは、対談の内容を踏まえ、以下の順に整理する。

- ① 東京型街づくりの本質
- ② 地方が自動車社会化した歴史的転換
- ③ それに対応できなかった政策と街づくり
- ④ 今後の地域創生の方向性

#### (2) 東京の街づくりは「鉄道がつくった例外的成功モデル」である

まず確認すべきは、近代日本の街づくりの成功例として語られてきたものの多くが、実は**鉄道会社による沿線開発モデル**だったという点である。

阪急の小林一三に象徴されるように、私鉄各社は単に鉄道を敷いたのではない。駅前に百貨店を置き、沿線に住宅地を開発し、学校を誘致し、終点には遊園地や娯楽施設をつくることで、鉄道利用そのものを生活の中心に組み込んだ。

東急、小田急、西武なども同じ構造で発展した。このモデルの強さは、交通、商業、教育、住宅、娯楽を一体で設計した点にある。しかも東京圏では、世界でも例外的に密な鉄道網がそれを支えた。人の流れが鉄道に集中し、駅前に価値が生まれ、駅前商業が成立し、その周辺に都市機能が集積した。つまり、これまで「日本の都市づくりの成功」として語られてきたものの本質は、**東京という特殊条件のもとで成立した、鉄道中心の都市形成**であった。ここで重要なのは、これが**普遍モデル**ではなかったということである。東京では成功した。大阪の一部でも成功した。京都の都心でも一定程度成立した。しかしそれは、全国どこでも再現可能な原理ではなく、**鉄道網と人口密度が支えた例外的な都市構造**だった。

#### (3) 地方は1990年代以降、決定的に「自動車社会」へ移行した

対談の核心はここにある。多くの人は、日本のモータリゼーションを1960年代後半から70年代の話として理解している。しかしそれは、あくまで自家用車の普及の始まりにすぎない。地方の生活構造そのものが自動車中心へ転換したのは、むしろ**1990年代から2000年頃**にかけてである、というのが対談の重要な指摘である。この転換には二つの要素があった。

一つは、自動車保有の本格的拡大である。車が「欲しいもの」「豊かさの象徴」だった段階から、「なければ生活できない日常の足」へと変わった。とくに地方では、通勤、買い物、送迎、通院、余暇のすべてが車を前提とするようになった。

もう一つは、郊外型大型店の一気の拡大である。ロードサイド店舗、ショッピングモール、家電量販店、ドラッグストア、コンビニ、アウトレットなど、広い駐車場を持つ業態が1990年代後半から2000年代にかけて爆発的に増えた。これは単なる商業の変化ではなく、**都市構造そのものの変化**だった。人が集まる場所、消費が発生する場所、家族が週末に向かう場所が、駅前から郊外へと大きく移ったのである。



平川市議会議員

# 葛西はやと

みんなが笑って暮らせる社会にしたい！



市政報告はこちらを

Report (地方創生の勘違い－東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義) ご参照下さい ▶

この結果、2000年頃には、東京以外の多くの地域で「駅前に行く」より「車で郊外店に行く」方が日常になった。

つまり地方はこの時点で、すでに鉄道社会ではなく、自動車社会を前提に動く国土へ変わっていた。

## (4) にもかかわらず、日本の政策議論は東京型から抜け出せなかった

問題は、この現実を制度と議論の側がほとんど理解しなかったことである。

日本の行政、学者、メディアの中樞は東京に集中している。東京では依然として鉄道が生活インフラとして機能しており、駅前の地価は高く、人は公共交通で移動し、都心回帰も起きる。その感覚で地方を見ると、「駅前の再生」「公共交通の再整備」「中心市街地活性化」が当然の処方箋のように見えてしまう。

しかし、地方ではそうではない。

多くの住民にとって重要なのは、駅前の立派さではなく、車で行けるか、駐車場があるか、生活動線に乗っているかである。駅前の百貨店跡地が塩漬けになっていても、住民の多くは日常生活で困っていない。なぜなら、すでに別の場所で生活が完結しているからだ。

このズレを理解しないまま政策を組み立てれば、当然失敗する。対談で語られていた浜松や仙台の百貨店跡地問題は、単なる個別不振ではない。あれは、街の中心が駅前から別の場所へ移ったことを象徴する現象である。にもかかわらず、それを「中心市街地をどう復活させるか」という発想で見ないなら、問題の立て方自体が間違っている。

## (5) 地方で駅前が弱くなったのは、都市の論理が逆転したからである

東京では駅前が最も価値の高い場所になる。人が鉄道で集まり、その場所に店を出せば売上が立ち、不動産収益も上がる。だから駅前に高層ビルを建て、テナントを入れ、駅直結の商業施設を整備することが合理的になる。

しかし地方では、同じ論理が成り立たない。

むしろ逆である。

駅前は土地が高い→高い土地では広い駐車場を取れない→駐車場が少ない、あるいは有料になる→そうすると、自動車生活する住民は集まりにくい。一方で、駅から離れた場所なら土地が安く、広い駐車場を確保できる→大型店や複合施設もつくりやすい→結果として、地方では駅前より郊外の方が「人が集まる街」になりやすい。

これは感覚論ではなく、地方都市の不動産価値の構造そのものが、東京と逆転していることを意味する。

この現実を無視して駅前再開発ばかり進めても、生活動線とズレた施設ができるだけである。

## (6) コンパクトシティが失敗しやすいのは、「正しい都市」ではなく「正しい場所」でしか成立しないからだ！

対談ではコンパクトシティへの批判も強く語られていた。

ここでの論点は、コンパクトシティという考え方自体が悪いということではない。成立条件を欠いた場所に、その概念だけを持ち込むことが問題だということである。

たとえば、もともと高密度で人が集まり、公共交通が機能し、徒歩圏で生活が成り立つ場所では、コンパクトシティは有効である。だが、住民が広く分散し、自動車を前提に家や店舗が立地し、生活圏がすでに拡散している地域では、その前提がない。LRT(次世代型路面電車)を一本通したところで、沿線のごく一部には効果があっても、地域全体の生活構造を変えることはできない。

富山や宇都宮のような事例は、個別には工夫と成果があるとしても、それを全国の模範解答として持ち上げるのは危うい。なぜなら、一本の交通軸で救える範囲は限定的であり、地方住民の大半の生活実態は依然として自動車中心だからである。

つまり、コンパクトシティ政策が空振りしやすい理由は、人がコンパクトに住んでいない場所に、コンパクトに住んでいる前提の政策をあてているからである。

## (7) いま勝っている企業は、例外なく自動車社会を讀んでいた

対談の説得力を高めているのは、街づくりの話が単なる理念ではなく、企業の興亡とも整合している点である。

成長してきた企業群を見ると、・・・

- ・コンビニ
- ・イオンのような郊外型商業
- ・ユニクロ
- ・家電量販店
- ・ドラッグストア

など、いずれも広域から車で来る消費者を想定した業態である。

反対に、かつて街の核だった百貨店や総合スーパーは急速に存在感を失った。これは経営努力の差だけではない。消費者がどこで買い、どこへ出かけ、どこで時間を過ごすかという前提が変わったのである。

つまり、企業は現実の生活構造に敏感だった。一方で、政策や街づくりは、その変化を十分に受け止められなかった。

ここに、民間と行政の大きな認識ギャップがある。



平川市議会議員

# 葛西はやと

みんなが笑って暮らせる社会にしたい！



市政報告はこちらを

Report (地方創生の勘違い－東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義) ご参照下さい ▶

## (8) これからの地域創生は「車で来られる小さな拠点」の積み上げになる

では、地方で何が現実的な地域創生なのか。対談が示していた方向性は、巨大な再開発でも、立派な総合計画でもない。むしろ、**自動車社会を前提にした、小さくても魅力のある拠点の創出**である。

条件はシンプルだ。

- ・車で行ける ・駐車場がある
- ・そこにしかない面白いコンテンツがある
- ・SNSで評判が広がる
- ・小さく始めて、反応を見ながら育てる

地方では、広域から人が来ると言っても、鉄道ではなく車である。だからこそ、まず必要なのは立派な駅前広場ではなく、**行きやすさと滞在しやすさ**である。そこで面白い店、マルシェ、イベント、コミュニティの核が生まれれば、スマートフォンを通じて情報は自然に広がる。

対談の中で語られた天竜二俣のような事例は、その縮図である。行政主導の大きな構想ではなく、現場の一人が面白いことを始め、駐車場を押さえ、遠方から人が集まるようになる。地方創生の出発点は、しばしばこのように**個人の熱量と小さな実験**である。

## (9) 行政の役割は「計画すること」より「面白い人を支えること」へ変わる

この視点に立つと、行政の役割も変わってくる。従来の行政は、成功事例を視察し、それを自地域に移植し、計画に落とし込み、補助金を付けて実施するというやり方をとりがちだった。しかし対談が繰り返し批判していたのは、まさにこの**コピーペースト型の政策発想**である。

必要なのは、最初に完成形を描くことではない。地域の中にある、

- ・面白いことを始める人
- ・しつこく続ける人
- ・他人を巻き込める人
- ・コンテンツを編集できる人

を見つけ、その人たちが実験を続けられる環境を整えることだ。

行政が担うべきなのは、

- ・空間利用の柔軟化 ・小さな挑戦への後押し
- ・駐車場やアクセスの整備 ・規制や調整の橋渡し
- ・成果が見えたものへの追加支援

であり、「正しい街の形」を上から設計することではない。地域創生の本質は、箱ではなく人にある。そして人を動かす条件整備こそが、行政の本来の仕事になる。

## (10) 大学は地域資源なのに、日本では街と切り離されている！

対談の中でも非常に重要だったのが、大学をめぐる指摘である。地方や郊外の大学には、毎年若い人材が集まり、教員も集まり、知的資源が蓄積する。にもかかわらず、その多くが地域活性化につながっていない。

原因は明らかで、**大学と街の接続設計が弱い**からである。

日本の大学は、郊外移転や広いキャンパス整備を進めてきたが、その結果として

- ・駅から遠い ・バス便に依存する
- ・周辺に商業が育たない
- ・学生の自動車通学を禁じる
- ・学生が地域で動きにくい

という状況をつくってきた。

優秀な若者が数千人、数万人集まっても、その人たちが地域の店へ行かず、地域で働かず、地域で起業せず、地域に愛着も持ちにくい構造になってしまっている。

アメリカの大学町が持つ力は、大学のブランドそのものだけではない。

学生、教員、住民、商業、文化が混ざることによって、地域に独自のマーケットと文化圏が育つ点にある。日本ではそこが弱い。

このため、今後の地域創生では大学政策も見直す必要がある。たとえば、条件付きの自動車通学容認、大学周辺の商業・交流拠点整備、学生の地元就業や副業の後押しなど、大学を“閉じたキャンパス”から“地域の核”へ変える発想が必要になる。

## (11) これからの地方創生は、「定住」だけでなく「往復」も制度化すべきである！

対談の終盤で出てきた提案の中で、とくに発展性があるのが、都市と地方の二地域往復を前提にした考え方である。

現代日本では、多くの都市居住者が地方出身であり、親の介護や見守り、相続、実家の維持など、地元との関係を完全には切れない。これまではその往復を「個人の負担」として扱ってきたが、むしろこれを**地域に知識・人脈・仕事を持ち込む機会**として捉え直すべきではないか、というのが対談の提案である。たとえば、

- ・月に数日、地元で働く
  - ・副業やプロジェクトを持ち込む
  - ・地元事業者と接点をつくる
  - ・介護と仕事を組み合わせる
  - ・その活動に税制や制度でインセンティブを付ける
- といった仕組みがあれば、都市に集中した人材資源



平川市議会議員

# 葛西はやと

みんなが笑って暮らせる社会にしたい！



市政報告はこちらを

（地方創生の勘違い－東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義）ご参照下さい ▶

## Report

を地方へ再循環させることができる。これは単なるUターン政策ではない。完全移住を前提にせず、**往復する人、関わり続ける人、二拠点的に生きる人をどう増やすか**という発想である。ふるさと納税がお金を動かしたのなら、次は「人を動かす政策」が必要だという問題提起は、非常に示唆的である。

### (12) 結論

**地方創生の失敗は、地方を見ずに地方を語ってきたことにある**

今回の対談を通じて見えてくるのは、地域創生の本当の課題は、予算不足でも、やる気不足でも、個別施策の微修正でもないということだ。問題の本質は、**地方の生活実態を見ずに、地方政策を組み立ててきたことにある**。

東京の成功体験は、東京では正しい。しかし、地方には地方の現実がある。その現実とは、すでに多くの地域が・・・

- ・自動車で動き ・郊外で消費し ・分散して住み
- ・小さな魅力に集まり
- ・スマホで情報を回している

という構造である。ならば、地域創生の出発点もそこに置かなければならない。

- ・駅前再開ありきではなく、まず人の動線を見る。
- ・コンパクトシティありきではなく、まず生活圏を見る。
- ・行政計画ありきではなく、まず面白い人を見る。

そうして初めて、地域ごとの現実に根ざした街づくりが始まる。

### (13) 提言

提言として整理すると、次の6点になる。

1. **地方を「鉄道社会」ではなく「自動車社会」として捉え直す**  
政策立案の前提を、現実の交通行動に合わせること。
2. **駅前再生を自己目的化しない**  
駅前が本当に生活動線上の核なのかを地域ごとに見極めること。
3. **駐車場とアクセスを街づくりの中核に置く**  
地方では駐車場は付属機能ではなく、集客の前提条件である。
4. **小さな拠点を育てる**  
大規模再開発より、個人や民間の実験を積み上げる方が成果につながりやすい。

### 5. 大学・企業集積を地域に接続する

若者や専門人材が地域に混ざる設計を、交通・制度・空間の面から組み立てること。

### 6. 「移住」だけでなく「往復」を支援する

介護、帰省、副業、二地域居住を、地域への関与人口政策として制度化すること。

### 4 所感

本対談を通じて最も強く感じたのは、地方創生がうまくいかない原因は、個別施策の良し悪しではなく、**前提となる現実認識そのもののズレ**にあるという点である。とりわけ印象的だったのは、日本の地方がすでに自動車社会へ完全に移行しているにもかかわらず、政策や議論が依然として鉄道中心・駅前中心の発想にとどまっているという指摘である。

これまで私は、中心市街地活性化やコンパクトシティといった施策は一定の合理性があるものと捉えていたが、本対談を通じて、それらは条件が整った一部の都市においてのみ成立するモデルであり、地方の多くには当てはまらない可能性が高いと認識を改めた。

特に、地方では駐車場の有無や自動車でのアクセスが人の流れを決定づけているという点は、実生活の感覚とも一致しており、非常に説得力があった。

また、行政主導の計画型まちづくりではなく、**個人や小規模な取り組みを起点とした「点」の集積が地域を変える**という視点も重要な気づきであった。大規模事業に依存するのではなく、まずは小さく試し、反応を見ながら拡張していくという考え方は、現代のSNS社会とも親和性が高く、今後の地域政策において不可欠であると感じた。

さらに、大学や都市人材の活用、いわゆる「関係人口」の重要性についても印象に残った。単なる移住促進ではなく、往復や関与を前提とした人の流れをどう設計するかが、これからの地域創生における鍵になると考える。

総じて、本対談は「地方を良くするために何をするか」ではなく、「**まず地方の現実を正しく見ること**」こそが**出発点である**ことを強く示していた。

今後は、成功事例の模倣ではなく、自地域の生活動線や人の行動に即した政策設計が求められると感じた。



平川市議会議員

# 葛西はやと

みんなが笑って暮らせる社会にしたい！



市政報告はこちらを

Report (地方創生の勘違い－東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義) ご参照下さい ▶

## 【平川市における地域創生政策提言 — 自動車社会を前提とした現実適合型まちづくりへの転換 —】

### 1 問題認識 (現状のズレ)

平川市を含む地方都市において、現在の地域政策は以下の構造的なズレを抱えている。

#### (1) 生活実態と政策前提の乖離

・市民の移動・消費は自動車中心→しかし政策は依然として駅前活性化、コンパクトシティ、公共交通中心が前提

#### (2) 駅前の役割の変化

・駅前=人が集まる場所ではなくなっている→実際の消費行動は、郊外店舗、ロードサイド、大型駐車場施設に移行

#### (3) 行政主導型の限界

・成功事例のコピー (他都市モデル) →上からの計画主導、地域の実態に合わず、持続しない

### 2 基本方針 (転換の軸)

平川市の地域創生は、以下の3つの前提転換が必要である。

#### 【方針①】「鉄道前提」から「自動車前提」へ

・平川市は実質的に自動車社会→政策もそれに合わせる必要がある  
・重点：・駐車場=インフラの中核として位置付け ・アクセス性を最優先に設計

#### 【方針②】「中心市街地一極」から「分散型拠点」へ

・一つの中心を再生する発想は限界→小さな拠点のネットワークが現実的  
・重点：・点在する「人が集まる場所」を育てる ・面ではなく「点×点」で地域をつなぐ

#### 【方針③】「行政主導」から「人材主導」へ

・成功の起点は計画ではなく人→面白いことをやる個人・事業者を核にする  
・重点：挑戦しやすい環境整備 ・小規模実験の支援

### 3 具体的政策提案

#### 【提言①】「駐車場起点型まちづくり」への転換

■ 内容 ・駐車場を単なる付属ではなく集客装置として設計 ・小規模拠点とセットで整備

■ 施策例 ・空き地・未利用地の駐車場化支援 ・民間駐車場の共同利用制度

・イベント時の臨時駐車場ネットワーク

■ 効果 ・市外からの来訪増加 ・滞在時間の増加 ・小規模事業の成立

#### 【提言②】「ローカル拠点創出支援 (小さな核づくり)」

■ 内容 ・マルシェ、小規模飲食、地元産品販売、体験型施設のような拠点を意図的に増やす。

■ 施策例 ・初期費用の小規模補助 (少額・迅速) ・空き店舗の柔軟利用 ・規制緩和 (短期出店など)

■ 成功条件・駐車場あり ・コンテンツが尖っている ・SNSで拡散される

#### 【提言③】「大学・若者資源の活用」(※近隣大学・弘前圏含む)

■ 課題 ・若者が地域に関与しない ・移動手段制約が強い

■ 施策例 ・学生の自動車利用の条件付き緩和 (地域連携型) ・地元企業・店舗での副業・短期就労支援  
・学生主体イベント支援

■ 狙い ・若者を「消費者」から「関係人口」へ ・地域への愛着形成

#### 【提言④】「関係人口 (往復型人材) の制度化」

■ 背景 ・都市在住者の多くは地方出身 ・親の介護・実家維持のため定期的に帰省

■ 提案 ・「平川市版・人のふるさと納税」

■ 具体策 ・帰省時の地域活動を支援 ・地元での短期就労機会創出

・活動に対する税制優遇 (国への提言含む)

■ 効果 ・人材・ノウハウの流入 ・外部視点の導入 ・新規ビジネス創出

#### 【提言⑤】「行政の役割転換」

■ 従来 ・計画を作る ・施設を整備する

■ 今後 ・「動く人を支える行政」へ

■ 具体 ・面白い人材の発掘 ・小規模事業の伴走支援 ・民間と行政の調整役



平川市議会議員

# 葛西はやと

みんなが笑って暮らせる社会にしたい！



■ Report (地方創生の勘違い－東京は鉄道資本主義、地方は自動車資本主義) 市政報告はこちらをご参照下さい ▶

## 【平川市における地域創生政策提言 ― 自動車社会を前提とした現実適合型まちづくりへの転換 ―】 (つづき)

### 4 平川市における重点実行エリア戦略

平川市では、以下の考え方が重要と考えます。

#### ■ タイプ別戦略

- ① 駅周辺 → ・「再生」ではなく役割の再定義 ・観光・交流・行政機能に特化
- ② 郊外・ロードサイド → ・主戦場 ・商業・生活機能の中心
- ③ 農村・中山間地域 → ・小規模拠点+イベント型集客 ・週末・観光・関係人口向け

### 5 成功の鍵 (重要ポイント)

- ① 大きくやらない → 小さく試す
- ② 完璧を目指さない → 回しながら改善
- ③ 施設ではなく人を見る → 人が先、箱は後
- ④ コピーしない → 平川市の生活動線から考える

### 6 結論

平川市の地域創生において最も重要なのは、「現実に合わせてる勇気」である。

・市民は車で動いている ・消費は郊外に移っている ・人は小さな魅力に集まる

この現実を前提に、・・・

・駐車場を中心に据え ・小さな拠点を増やし ・面白い人を支え ・外から人を循環させる

この方向へ政策を転換することで、はじめて持続的な地域創生が可能となる。

以上