

街の発展史から見たウォーカブルシティの必然

コロナ前後で変わったまちづくりコンセプト

コロナ禍の前後、まちづくり戦略に「革命」と言って差し支えないほどの変化が訪れている。従来の車中心から人中心への転換だ。人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取り組みが、わが国、いや世界の多くの都市で行われている。背景には、コロナ禍前後で顕著になった人の流れの変化がある。

1 原型は城下町に

国も「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を推進している。国土交通省は2019年7月からウォカブル推進都市を募集している。要件はWalkable（歩きたくなる）、Eye level（まちに開かれた1階）、Diversity（多様な人の多様な用途、使い方）、Open（開かれた空間が心地よい）の頭文字を取った「WE DO」の考え方に通じるまちづくりの方針を持っていることである。23

年12月31日までに361都市が指定され、101市区町村がウォカブル区域（滞在快適性等向上区域）を設定している。

さて、ウォカブルシティに向けた将来像をどのようにイメージすればよいか。本稿で説く要点は街の構造を発展史的に把握することにある。その街の成り立ちにさかのばれば、すべての街は徒歩を前提とした「ウォカブルシティ」だったからだととりわけ、わが国の街は城下町を由来とするものが多い。言うまでもな

く道路といえは歩道のこと、現代の車道の代わりに運河が張り巡らされていた。舟運が物流の要だったからだ。職住一体を前提に、木々の緑や水辺空間を生かした庭園のような町割りになっている。

とはいえ、単に昔の姿に戻すわけではない。「住まう街」として最適化されたその街の記憶を掘り起こしながら、デジタル社会に適合した形で、当時に比べれば格段に拡大かつ拡散した街を、そこに住み、働き、余暇を楽しむ街に再構築することに

大和総研 主任研究員
鈴木文彦

すずき・ふみひこ 93年七十七

銀行入行。財務省東北財務局上席専門調査員(04/06年)出向等を経て08年から大和総研。著書に「自治体の財政診断入門」(学芸出版社)、「公民連携パークマネジメント…人を集め都市の価値を高める仕組み」(同)。日本経済新聞社「日経グローバル」第1月曜日発行号で「自治体財政改善のヒント」を連載中。中小企業診断士。

他ならない。それも持続可能な形である。

2 街の中心は交通手段に伴い移転

筆者は財務省広報誌「ファイナンス」で「路線価でひもとく街の歴史」を連載している。徒歩と舟運から鉄道、自動車へと主要交通手段が変遷するに従って市街地の中心が移動することに着眼し、街の発展史を毎月1都市ずつ分析している。そして街の歴史からウォカブルシティへの道筋を見いだすコンセプトだ。これまでの連載を踏まえ、街の中心の移

り変わりを都道府県の第一の都市別にまとめてみた(図表1)。時系列は1926(大正15)年、1959(昭和34)年、そして2023(令和5)年の三つである。大正時代の地価は大蔵省の土地賃借価格調査事業報告書、戦後の地価は国税庁路線価を基に、それぞれ最高値の場所をその街の中心地とした。街の中心は人が集まることであり、集客が見込めるから収益性が高く、よって地価が最も高い、という前提である。

マーカーを施した地点名は駅前であることを意味している。これを見ると、中心地は時代が下るに従って駅前に移っていくことが分かる。移転の背景には主要交通手段の変化がある。大正、昭和の中心地は徒歩と舟運の時代を反映している。静岡や四日市の「札ノ辻」は旧街道の中心で高札場があったところだ。岡山の西大寺町は旭川の船着き場の、青森の新安方町、神戸の海岸通一丁目は港湾の後背地である。門前町の長野は善光寺に最も近い大門町が一等地だった。この時代の街の中心は川湊または海の港の後背地、運河と街道が交わったところにあった。

そして鉄道の時代である。明治半

ばに開通した幹線鉄道が街の構造を変えるきっかけとなった。もともとはともかく物の流れにおいては舟運の時代がしばらく続いたため、街の中心が駅前に取って代わるのは高度成長期になってからだ。その間も駅は旧来の街の中心に対する引力として作用してはいた。

3番目が自動車の時代である。この時代を反映した街の中心はバイパス沿いの郊外拠点である。北海道釧路市、宮城県石巻市、富山県高岡市など最高路線価地点が郊外に移った都市もある。現在、県下第一の都市で最高路線価地点が郊外移転した例はないが、商業拠点が郊外移転した例は幾つもある。県庁市役所はじめ行政機能、野球場や文化ホールなどエンターテインメント機能が移転した都市もある。

3 新しい街は既存市街地の外側

注目すべきは、商業の郊外流出と言え、車社会に伴うロードサイドへの流出を指すが、流出元の駅前も時代をさかのぼれば「郊外」だったことだ。鉄道は、徒歩と舟運の時代の中心市街地を迂回する形で路線を延ばし、街の外に駅を置いた。例えば、

横浜駅西口はもともと広大な空き地だった。高度成長期に発展し、1965(昭和40)年には最高路線価地点が伊勢佐木町に取って代わった。

街の中心が動くとき、それは新しい街が既存の街の外側に造成され、新旧の街が競争した末に、以前からの街が一等地の座を譲るという形をとる。新しい街は古い街の「上書き保存」ではなく、別の場所に「名前を付けて保存」されるのだ。

1980年代以降、車社会が到来するが、バイパス道路は鉄道の時代の市街地の外縁を迂回する形で路線を延ばしている。さらに時代が下ると、その外側に高速道路の路線網が通るようになる。そして、インターチェンジ(IC)と旧市街地を結ぶアクセス道路の付近に新しい中心地が発生する。ロードサイドに郊外店が並び、基幹病院や、地域によっては県庁や市役所も移転してきた。

街の中心の移転は立地間競争と同時に業態間競争でもある。城下町以来の中心地には地元本店を構える百貨店と商店街が、駅前には外来の大手百貨店や大型スーパーがあった。そして郊外には巨大なショッピング

モールができた。千葉市の伝統的な中心街は千葉銀座である。ここに奈良屋百貨店が地元根を張っていた。これに対し、戦後復興で区画が整理された千葉駅前に進出した新勢力が千葉そごうである。千葉銀座と千葉駅前の立地間競争は、地元百貨店と新興百貨店との競争の形で現れた。対抗馬が大型スーパーであった地方都市も多い。ダイエーに代表される新勢力が地方進出の橋頭堡としたのが駅前だった。

商業拠点が郊外に流出するに当たって引力となったのが、バイパス沿い、ないし高速道路IC付近に出店したショッピングモールだ。車社会は1980年代に始まったが、中心市街地の屋台骨を揺るがす脅威になったのは90年代後半から2000年代にかけてである。例えば、新潟の古町には大和百貨店と地元の小林百貨店から転じた新潟三越があった。2000年代前半、亀田バイパス沿線に巨艦モールの出店が相次ぎ、古町含む中心商業地の総売り場面積に匹敵する勢力となった。そのあおりで2010年に大和、20年に三越が閉店し、古町界隈から百貨店が無くなった。他の都市に目を転じれば山

〈図表1〉都道府県別の最高地価地点

都道府県	都市名	1926(大正15) 最高賃賃価格	1959(昭和34)最高路線価の所在地	2023(令和5)最高路線価の所在地
北海道	札幌	南一条西四丁目角	中央区南1条西3三越デパート前南側電車通	中央区北5条西3札幌停車場線通り
青森	青森	新安方町	長島 甘精堂菓子店前新町通	新町1新町通り
岩手	盛岡	中野、志家 ※1	菜園 飯塚洋品店南側通	大通2大通り
宮城	仙台	名掛丁、大町四・五	裏五番丁 丹六菓子店前青葉通	青葉区中央1 青葉通り
秋田	秋田	上肴町	横町 山内荒物雑貨店前横町通	中通2秋田駅前通り
山形	山形	七日町	七日町 梅月堂菓子店東側通	香澄町1山形駅前大通り
福島	福島	本町	本町 常陽福島支店西側通	栄町 福島駅前通り
茨城	水戸	上市横町	棚町 大平館前駅前広場側通	宮町1水戸駅北口ロータリー ※6
栃木	宇都宮	馬場町、相生町	馬場町 春木屋食堂前二荒神社前通	宮みらい 宇都宮駅東口駅前ロータリー
群馬	高崎	田町	寄合町 関口眼鏡店前中央銀座通り	高崎市八島町 市道高崎駅・連雀町線
埼玉	大宮	大宮 ※2	大門町1中地ミシン店駅側通	大宮区桜木町2大宮駅西口駅前ロータリー
新潟	新潟	古町通六番町	古町通六番町 北光社書店前古町六番町通	中央区東大通1新潟駅前通り
長野	長野	大門町	東後町 吉野屋洋品店前権堂通	大字南長野 長野駅前通り
千葉	千葉	千葉 ※3	吾妻町2奈良屋デパート前銀座通	中央区富士見2千葉駅東口駅前広場 ※7
東京	東京	通一丁目、有楽町	中央区銀座5三愛装身具店前銀座通	中央区銀座5銀座中央通り
神奈川	横浜	吉田町、伊勢佐木町	中区長者町6秀竹食堂前伊勢崎町通	西区南幸1横浜駅西口バスターミナル前通り
山梨	甲府	柳町、三日町	春日町5天野電気店前銀座通	丸の内1甲府駅前通り
富山	富山	中町	総曲輪町 紀伊国屋染料店前総曲輪通	桜町1駅前広場通り
石川	金沢	青草市場	片町 えり虎呉服店前電車通	堀川新町 金沢駅東広場通り
福井	福井	佐佳枝上・中・下町	日之出町元町 小川農機具店前電車通	中央1 福井駅西口広場通り
岐阜	岐阜	柳ヶ瀬町四、神田町三	柳ヶ瀬通2熊田文具店前柳ヶ瀬通	吉野町5 岐阜停車場線通り
静岡	静岡	札ノ辻角	紺屋町8内野百貨店前駅前通	葵区紺屋町 紺屋町名店街呉服町通り
愛知	名古屋	栄町五・六	中区栄町5松坂屋栄町支店前広小路通	中村区名駅1名駅通り
三重	四日市	北町、南町の辻	新田町 三重交通案内所北側通	安島1(ふれあいモール通り)
滋賀	大津	御陵町 ※4	菱屋町 ニューヨークパチンコ店前菱屋町商店街側通	春日町JR大津駅前通り ※8
京都	京都	京極	下京区御旅町 富士銀行河原町支店前四条通	下京区四条通寺町東入2御旅町 四条通
大阪	大阪	北濱二	北区小松原町 富国生命ビル建設予定地前電車通	北区角田町 御堂筋
兵庫	神戸	海岸通一	生田区三宮区2ドンク喫茶店前三宮センター街通	中央区三宮町1 三宮センター街
奈良	奈良	橋本	橋本町 南都銀行本店前三条通	東向中町 大宮通り
和歌山	和歌山	ぶらくり町	本町1 不二家喫茶店前ぶらくり町側通	友田町5JR和歌山駅前
鳥取	鳥取	元魚町一	東品治町 諸吉友光菓子店駅正面側通	栄町 若桜街道通り
島根	松江	白潟本町、末次本町	末次本町 やくもや菓子店末次本町通	朝日町 駅通り
岡山	岡山	西大寺町	下之町 かめや食品店東側通	北区本町 市役所筋
広島	広島	紙屋町、堀川町	堀川町 とらや菓子店前銀座側通	中区胡町 相生通り
山口	下関	西細江町	竹崎町4大洋漁業下関支社駅側通	竹崎町4下関駅東口駅前広場
徳島	徳島	東新町、西新町	東新町1宮川洋品店南側通	一番町3徳島駅前広場通り
香川	高松	丸亀町	丸亀町 池田酒造前丸亀町通	丸亀町 高松丸亀町商店街
愛媛	松山	湊町三	大街道1あづまや履物店前大街道	大街道2大街道商店街
高知	高知	種崎町 ※5	帯屋町2岩目履物店前大橋通	帯屋町1帯屋町商店街
福岡	福岡	東中洲町	天神町 岩田屋百貨店北側電車通	中央区天神2渡辺通り
佐賀	佐賀	呉服町、元町、白山町	呉服町 三笠屋呉服店東側通	駅前中央1駅前中央通り
長崎	長崎	築町、本下町、東濱町、鍛冶屋町	東浜町 満足屋洋品店前東浜町商店街通	浜町 浜市アーケード
熊本	熊本	花畑町	手取本町 新世界グリン前電車通	中央区手取本町 下通り
大分	別府	北町下	銀座街角 マルナカ果実店前駅前通	末広町1大分駅北口ロータリー
宮崎	宮崎	橘通一	橘通4日向ハム店前橘通	橘通西3橘通り
鹿児島	鹿児島	天文館通	山之口町 佐野食品店前電車通	東千石町 天文館電車通り
沖縄	那覇	東町一、西本町五	—	久茂地3国際通り

(出所)大蔵省「土地賃賃価格調査事業報告書」、国税庁「路線価図」から大和総研作成。※1、※4、※5は中心市街地とは考えにくく、※2、※3は場所が特定できないが出典のまま掲載した。2023年の茨城県の最高路線価地点はつくば市、千葉県は船橋市、滋賀県は草津市にあるが時系列比較のため※6～※8は1959年と同じ市の最高路線価地点を掲載した。

形、福島、大津などで最後の百貨店が閉店している。最近では松江の百貨店も閉店した。

4 「ネット通販」の時代

図表1を振り返ると、大都市はともかく、地方都市の多くで、かつての中心地が閑散としていることに気が付く。シャッター街となつていくケースも少なくない。商業拠点ばかりか行政、エンターテインメント機能も郊外に移転した都市もある。車社会が始まった頃、地元の百貨店や商店街がネックとしていたのが駐車場不足だ。道幅が狭く水路の行き止まりが多い旧市街は車社会に不利だった。

他方、車社会にも潮目の兆しがある。自動車の時代の次に来るのが「ネット通販」の時代だ。拍車を掛けたのがコロナ禍である。コロナ禍に伴う外出制限の中、食料品を中心に60代以上でもネット通販利用者が増えた。郊外モールに車で行き、まとめ買いする車社会の買い物行動が、ネット通販では郊外の倉庫から自宅に配達してもらふスタイルとなる。ネット通販は交通手段ではないが、人の流れと集まる場所を変える

点で主要交通手段に影響を及ぼす。街なかのリアル店舗は「来て、見て、触つて」タイプのいわば体験メディアが残るだろう。試聴・試打・試着・試し読みなどネット通販を補完する形で生き残る。

高齢化もウォークアブルシティを導く構造変化である。加齢に伴い郊外住宅地ではなく街なかの中高層住宅に住む傾向が見られる。認知機能や運動機能の衰えを考えると車生活は厳しい医療介護ニーズが増え、街なかに医療、介護施設が求められるようになる。ネガティブな印象を伴う高齢化だが、前向きに捉えれば成熟した大人が増えることを意味する。来るべきウォークアブルシティは成熟した大人の街となり、教養とエンターテインメントが重視されるようになる。キーワードは時間消費だ。図書館や美術館など教養施設、スポーツ施設が充実し、芝生と森の公園が増える。

構造変化の三つ目が財政制約である。高度成長期に整備した公共インフラ、都市施設は軒並み更新期を迎えている。他方、現役世代の減少で予算制約は先行き厳しくなる。財政問題を考えれば街はコンパクトにな

らざるを得ない。

5 空洞化の弱みが転じて強みに

戦後、来るべき車社会に備え都市改造が施されていた。100以上の道路こそ名古屋と広島でしか実現しなかったが、広幅道路は戦後復興の一環で全国各都市に整備された。千葉の駅前大通り、松山の花園町通り、四日市の中央通り、姫路の大手前通りなどがある。水質汚濁の問題もあつて街なかを張り巡らされていた運河は埋め立てられた。新潟や土浦などはもともと水路の街だった。

他方、郊外のバイパス整備が進むにつれ、都心を通過する車が少なくなった。郊外に商業機能が移転し、街なかに乗り入れる車も減った。中心市街地の空洞化は自動車の時代を反映している。確かに車社会はシャッター街をもたらしたが、見方を変えれば、都市への人口流入に伴って次々と付け加えられてきた拠点機能がその役割を終え剥落した結果とも言える。水辺には清流がよみがえってきた。交通渋滞と駐車場不足は金沢など戦災を免れた都市でとりわけ弱みとなったが、ウォークアブルシティの時代にはそれがかえって強みに

なる。

車社会の成熟とともに、都心のかつて拡張された道路は再び減幅され、減幅された部分は歩道になった。徒歩移動の手段というより歩くことや過ごすことが目的となるプロムナード化ないしは街路化である。四日市の中央通りは「庭」と「道」の「ニワミチよつかいち」をコンセプトにした再編計画がある。松山の花園町通りは往復6車線を2車線に減らし、駅前区間を公共交通機関以外の車両通行禁止とした。

拠点機能が郊外移転し「空洞化」したところは城下町の歴史を生かした再生の取り組みがなされている。分かりやすい例が金沢だ。金沢大学が郊外に移転した跡地では、もともとあつた金沢城の復元が進んだ。加賀藩ゆかりの街と言えば、小松市や高岡市もかつての商業地が伝統的な町家の集積地になっている。小松市、高岡市ともに郊外のショッピングモールの影響で地元百貨店が撤退し、かつての中心商店街がシャッター街化した経緯がある。

6 カギは歴史と公園

ウォークアブルシティとは大正・昭和時代の伝統的な中心地を現代的な感覚で再生する取り組みでもある。

歴史と並び、まちづくりのカギになるのが公園だ。公園とシンボル街路は、時代を経て分散した街を一段上のレイヤーで一つにまとめる都市軸となる。熊本の場合、城下町時代の古町界限（唐人町）と戦後の下通界限を一体化するのは、花畑町に整備した「花畑広場」である。そのデザインコンセプトは「熊本城と庭つづき」まちの大広間」だった。花畑広場は熊本城公園につながる街路状になっており、街全体の軸線を形成している。

もともと、徒歩と舟運が土台にある城下町の町割りは山の稜線や水辺の景観を取り入れる工夫が施されている。熊本城下町は熊本城が視線を引きつける場所、「アイスポット」になっている。その設計思想は日本庭園の作庭技法に通じると言えば言い過ぎだろうか。

花と緑の公園だけではない。拠点公園には図書館から水族館、美術館、劇場まで教養・エンターテインメン

ト施設を整備することができる。スタジアムやアリーナなどスポーツ施設の設置も可能だ。要するに集客が得意な民間と連携しやすい公共施設だ。民間にとってはビジネス機会にもなる。そして歴史はまちづくりのストーリーをもたらし。こうしたわけ、歴史と公園はまちづくりの重要な要素となり得る。

金沢の成功例を出すまでもなく、歴史と公園に着眼したまちづくりは観光振興につながる。それだけではない。より重要なのはそこに住む人が自分の街に誇りと愛着を持つことだ。シビックプライドあるいはシチズンシップと言われる。ウォークアブルシティの真骨頂はまさにここにある。

〈図表2〉主要交通手段と街の移り変わり（イメージ）

