

路線価でひもとく街の歴史

第50回 「静岡県浜松市」

車社会が進むがウォーカーブルシティ先進地

資本主義の精神の元になった報徳思想

静岡県の人口は360万人で北陸3県を上回り四国4県とほぼ同じ。面積は記憶に残る7777km²だ。伊豆、駿河、遠江の旧3国から成り、それぞれ文化気風が異なる。中でも浜松が属する遠江地区は愛知県三河地区と近い。県紙は静岡新聞だがブロック紙の中日新聞のシェアも高く、浜名湖西岸の湖西市では県紙を上回る。ホンダ、スズキ、ヤマハなどの創業地でもあるようにチャレンジ精神が旺盛で「やрмаいか」という遠州弁が知られている。県都静岡との関係からいえば、慎重を旨とするリーダーの戦略に対しチャレンジャー戦略を選択するという経営戦略論にも通じる。

城下町の歴史を辿ると、浜松は徳川家康が29歳から45歳までの働き盛りの時代を過ごした場所である。元亀元年（1570）、甲斐の武田家対策として岡崎から浜松に転居した。浜松北郊の三方ヶ原で武田軍に手痛い敗北を喫するのはその2年後である。浜松城は、武田家滅亡後、天正14年（1586）に駿府城に移るまでの本拠地だった。徳川政権下では譜代大名が入れ替わり赴任する城となった。歴代城主は再任含め25代いる。エリートが配置される「出世城」で、後のキャリアで老中に上り詰めたものが6人いる。銀行でいえば小さくとも店格が高い創業店舗のようなものか。

産業の源流をひもときれば浜松は木綿の産地だった。明治以降は三河、泉州に並ぶ綿織物産地となった。幕末にはときの思想家、二宮尊徳の報徳思想が浸透した。報徳思想は至誠・勤労・分度・推譲の4つの徳を説く。分度すなわち節約を旨とし、その余剰を推譲、すなわち必要とする人や次世代に引き継ぐという職業倫理が根底にあった。西洋においてキリスト教改革派による救霊の証としての勤勉と禁欲が巡り巡って資本主義の

精神に転じたのと相似している。綿織物や製材業をはじめとする産業土壌が資本主義の精神で耕され、オートバイや楽器など様々な機械工業に派生した。

街道拠点の神明町・伝馬町

浜松は、京都三条大橋から数えて25番目となる東海道五十三次の宿場町でもある。街道は宿場町の手前で北上し浜松城大手門に突き当たる。高札場があった門の前で右折して、今度は東西の道を東に向かう。門前の十字路から東に向かって最初の町が神明町だった。明治18年（1885）の静岡県統計書によれば、当時の宅地の最高地価があった場所だった。

明治4年（1871）、宿場町南端の上新町（後に菅原町）を起点とする堀留運河が開削され、東海道に並行して浜名湖まで水路がつながった。上新町には船溜まりが設けられ、後に蒸気船が就航した。鉄道が普及する前は、陸路と水路の便がよい神明町から連尺町、伝馬町にかけて賑わっていた。

中でも銀行が多く集まったのが伝馬町である。例えば県下一番行の静岡銀行の創業は昭和18年（1943）とされる。これは静岡三十五銀行と遠州銀行が合併し、現在に連なる静岡銀行が設立された年である。遠州銀行の源流は、明治6年（1873）に半官半民で設立された資産金貸附所にさかのぼる。静岡銀行史によれば、岡田佐平治が窮民無育を目途として藩に醸出した「報徳金」100両が元手になったと伝わる。岡田佐平治は二宮尊徳の高弟で掛川藩の大庄屋、全国の報徳社を統括する大日本報徳社の初代社長だった人物だ。明治26年（1893）、資産金貸附所は資産銀行となり本店を板屋町から伝馬町に移した。

遠州銀行2つ目の源流は明治13年（1880）に開業

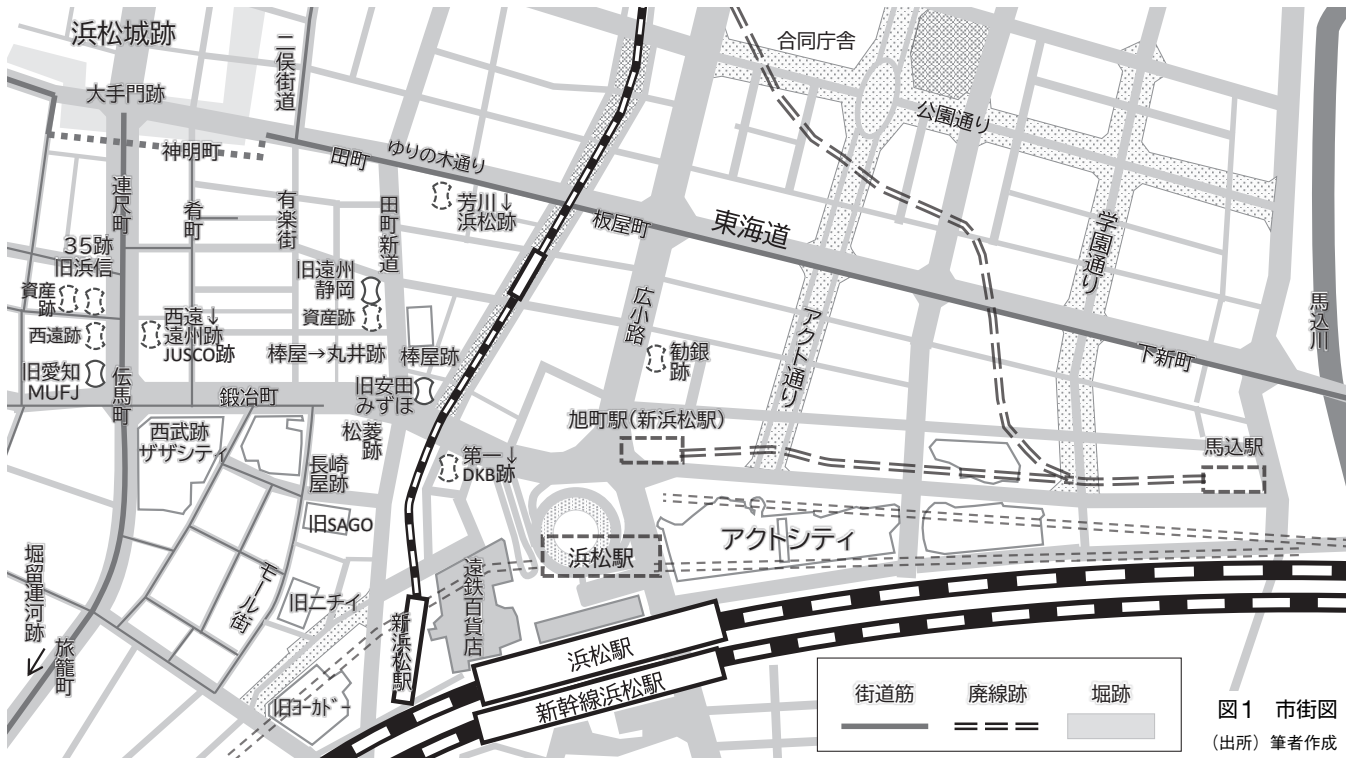


図1 市街図
(出所) 筆者作成

した西遠商会である。明治18年(1885)、商事部門を廃止し西遠銀行に転換した。大正9年(1920)、資産銀行と西遠銀行が合併し遠州銀行が発足。西遠銀行の本店が遠州銀行の本店となった。

静岡三十五銀行も伝馬町にあった。県内の国立銀行で最も早く創業したのが浜松の第二十八国立銀行だったが、明治22年(1889)、静岡発の第三十五国立銀行に吸収される。営業満期後に三十五銀行となった。静岡銀行発足後、旧店舗は昭和27年(1952)に浜松信用組合が買い取って本店にした。現在は浜松磐田信用金庫の伝馬町支店となっている。

現在、伝馬町の交差点に東京三菱UFJ銀行がある。起源を辿ると、明治29年(1896)設立の浜松信用銀行にさかのぼる。豊国銀行、昭和銀行、愛知銀行の順

図2 旧遠州銀行本店(静岡銀行浜松営業部)



(出所) 令和6年3月20日に筆者撮影

に営業譲渡され、昭和16年(1941)に東海銀行となった。現在地に移転したのは大正14年(1925)だ。なお、戦前からあった県外行として、昭和2年(1927)に進出した日本勸業銀行がある。鍛冶町のみずほ銀行は明治22年(1889)に同地で開業した浜松委託株式会社にかかのぼる。商社や倉庫、金融業を兼ねた業態で、大正11年(1922)に金融部が独立して浜松商業銀行となった。大正13年(1924)に安田銀行が営業を取得し同行の浜松支店となった。戦後の富士銀行を経て現在に至る。

かつて駅前だった鍛冶町

最高地価地点は明治39年(1906)の元城町もとしろちょうを経て明治44年(1911)には神明町の隣たまちの田町となった。さらに21年後の昭和7年(1932)は鍛冶町が最高地価だった。鍛冶町は当時の駅前といえる。

浜松駅は明治21年(1888)9月に開業した。当時の駅は現在地の北側にあり、鍛冶町や広小路が駅前広場に面していた。明治24年(1891)、東海道の田町と駅を結ぶアクセス道「田町新道」ができた。現在の田町中央通りで、この道路の開設が明治末期に神明町から田町に最高宅地の場所が移った要因の1つと考えられる。田町には大正6年(1917)に芳川銀行の本

店が移ってきた。元は天竜川西岸に本店があった銀行で、大正8年(1919)に浜松銀行と改称。昭和18年(1943)に静岡銀行に合流する。田町新道には明治36年(1903)に資産銀行、昭和3年(1928)に遠州銀行が本店を新築した。遠州銀行は現在の静岡銀行浜松営業部である。イオニア式の柱頭が特長で地元出身の中村與資平よしへいの設計だ。中村は静岡県庁、市庁舎や静岡銀行本店も手掛けている。

鍛冶町は百貨店の発祥地でもある。まずは昭和11年(1936)、浜松初の百貨店「棒屋」が開店。その翌年には8階建の松菱百貨店が開店した。創業者の谷政二郎まさじろうは、実兄の中林仁一郎とともに京都駅前にあった丸物百貨店(後の京都近鉄百貨店)を経営していた。松菱は弟の政二郎が立ち上げた系列店だった。三十年史によれば田町も出店候補地だったが、「田町は繁華であり、鍛冶町は閑散とした所であったが駅に近く、道路が広い」ことから鍛冶町を選んだ。当時の田町と鍛冶町の関係がうかがえる。

界限は戦後も大型店の出店が相次いだ。昭和35年(1960)のほていや(ユニーの前身)に始まり、昭和38年(1963)に長崎屋、昭和44年(1969)にニチイ、そして地元スーパーのマルサを傘下に収めたジャスコが進出する。この年の最高路線価は松菱前の「鍛冶町安田信託銀行浜松支店前通り」だった。昭和46年(1971)、松菱と並ぶ浜松の顔となる西武百貨店が、昭和49年(1974)には丸井が開店した。

郊外道路網の発展と浜松駅の後退

同じ頃、現在に至る変化を鍛冶町界限にもたらす大きな出来事が2つあった。1つは郊外道路網の開通である。東名高速道路の延伸に伴い浜松ICが開設されたのは昭和44年(1969)で、これは浜松バイパスの供用が開始された年でもある。しばらくしてロードサイド店の出店が始まる。昭和48年(1973)にユニー浜松泉町店が出店。現在はMEGAドン・キホーテ



UNYになっている。昭和54年(1979)にはニチイ宮竹店が開店した。サティへの改装を経て閉店し、跡地は隣接する浜松プラザに取り込まれている。昭和55年(1980)には中心部のジャスコ浜松店を閉め、郊外に浜松西店を出店した。現在のイオン浜松西である。

もう1つは浜松駅の後退である。まず、昭和39年(1964)に開業した新幹線の駅は当時の浜松駅に対して若干南側に配置せざるをえなかった。在来線に密着するかたちで新幹線駅を配置すると高速運転にはカーブが急になるからだ。在来線と新幹線の駅が離れている状態が解消したのは、浜松駅の高架化事業が完了した昭和54年(1979)である。高架駅の完成に伴い新幹線駅と一体化した。高架化に伴い旧駅北側にあった貨物ヤードを移し、空いた土地を旧駅の敷地と合わせて再開発した。それが現在のアクトシティである。もっとも、駅が南側に移転したことで鍛冶町界限は駅から遠くなった。

浜松駅の高架化に続き、遠州鉄道の高架化事業が始まった。天竜川に沿って南下する路線は、浜松市街に入ると馬込川に向きを変え、馬込駅からスイッチバックして国鉄線に連絡する旭町駅(新浜松駅)に至っていた。高架化を機にスイッチバックを解消し、新川の流路に路線を移すことにした。昭和60年(1985)に完成。鍛冶町に代わる新しい「駅前」には昭和62年(1987)にイトーヨーカドー、その翌年に遠鉄百貨店と駅ビル「メイワン」が開店した。

郊外の発展と駅の移転は鍛冶町界限の立地上の不利に働く。アクトシティが完成した平成6年(1994)に丸井が撤退。その翌年には最高路線価地点が「砂山

町遠鉄百貨店東側前駅前通り」に移った。平成9年(1997)には西武百貨店が閉店した。

郊外分散は2000年代に入り加速する。平成12年(2000)、イトーヨーカドーを核店舗に浜松プラザが開業した。その後、イオンモール浜松志都呂および浜松市野、西友系のサンストリート浜北、ユニー系のブ

レ葉ウォーク浜北のオープンが続く。平成21年(2009)、ららぽーと磐田がオープンした。遠州豊田PAに隣接しており、ETC専用のスマートICを介して出入りできる。

郊外分散と同じペースで中心商業のシェア低下が進んだ。鍛冶町の西武跡地には市の主導で再開発ビル「ザザシティ浜松」が平成12年(2000)にオープンしたが、その翌年、長年にわたり地域一番店だった松菱が経営破たんに至る。平成19年(2007)には駅前のイトーヨーカドーも撤退した。

車社会化が進めた駅前の「歩く街」化

商業機能が郊外分散した典型的な車社会の街だが、一方で、歩行者中心のまちづくりコンセプト、「ウォークアブルシティ」の取り組みにおける先進地でもある。例えば、昭和56年(1981)に検討を始め、昭和60年(1985)に策定した「ゾーンシステム」がある。これはまず広小路～旧東海道(ゆりの木通り)～連尺町の広幅道路を、通過交通を迂回させる外周道路に位置づけ、その上で外周内を歩行者天国、あるいは歩行者に加えバス等の公共交通機関のみ通行可の「トランジットモール」とする当時としては画期的な交通思想だった。平成11年(1999)には鍛冶町通りをトランジットモールとする社会実験が全国にさきがけて実施された。ただ、外からの来街者には高評価だったが、地域住民や地元商業者には消極的な意見が多かった。マイカー客の離反や荷捌きの困難が懸念された。

早すぎた挑戦のようだが、それから20年以上経った現在、少しずつ当初の目論見に近づいているように思われる。鍛冶町通りの歩道が拡げられ、外周内に歩行者優先の道路が増えた。車社会の進展で道路網が発

図4 アクト通り

(出所) 令和6年3月20日に筆者撮影



達した分、市街地に入る車を制限するのが容易になった。車社会が進むほどウォークアブルシティが現実になづくということだ。

もう1つ注目したいのは、旧市街の東側に隣接し、アクトシティの北側に広がる「東地区」だ。土地区画整理事業が実施され、歩行者優先の街が新しく造成された。一帯は広幅車道で囲まれ、その内側をいずれも幅員40mのアクト通りと学園通りが南北に、公通りが東西に貫く。それぞれ車道より歩道幅が広い公園状の街路である。各区画が大きく、官公庁エリアと大学エリアが配置されている。ゾーンシステムが旧市街を歩く街に再編する取り組みとすれば、東地区再開発は白地に歩く街を作る取り組みと例えられる。郊外都市を都心に逆輸入したような景観だ。

中心市街地の居住人口は令和4年までの10年で15%増となった。中高層マンションが増えたことが主な要因だ。浜松市が不動産業者に聞いたところでは、新幹線停車駅から徒歩10分という点が魅力的だそう。中心市街地活性化基本計画の活性化指標「小売販売額」は平成27年(2015)からなくなった。美術館やコンサートホールなどで生活を楽しみ、創業を含め働きやすい街であることをターゲットに据えた、新しい形の中心市街地のイメージが、令和2年度以降の活性化目標「歩いて楽しい魅力的なコージープレイス」、「誰もが主役になれるチャレンジ溢れるアグレッシブタウン」に表れている。

プロフィール

大和総研主任研究員 鈴木 文彦

仙台市出身、1993年七十七銀行入行。東北財務局上席専門調査員(2004-06年) 出向等を経て2008年から大和総研。主著に「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」(学芸出版社)

