

最高路線価で読み解く都市の発展史

～コロナ後の城下町 2.0 まちづくり～

政策調査部 鈴木 文彦

要 約

明治期、昭和初期、高度成長期から現代に至る最高地価地点の変遷について、全国の都市を対象に調査した。その結果、いずれの都市においても河岸・街道沿いから駅前に移転していることがわかった。地方の小都市においては郊外の引力も強い。

さらに最高地価地点が街の中心を示す前提で考察を進めたところ、都市の発展史に関する一定の知見を見出すことができた。第1に、街の中心はときの交通手段に伴って移転すること（交通史観）、第2に、新しい街は既存市街地の外側にできること（辺境革命論）。第3は、旧市街は本来の住まう街として再生すること（街の弁証法）である。

今後、持続可能な都市の検討にあたって想定すべき環境変化は、ネット通販、高齢化、財政制約の3点である。80年代来の車社会は一巡し、コロナ禍も後押しする形で交通手段の主力が再び徒歩に移りつつある。こうしたことから、居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルなまちづくり」政策は時宜を得ている。街路や水辺が再生し、分散した街が都市公園を介して再結合する方向性だ。人中心の街の原型が徒歩と舟運に最適化された城下町にあるとすれば、今後あるべき街の方向性を城下町 2.0 と称することもできるだろう。

目 次

- 1 章 中心商業の「活性化」からの転換
- 2 章 最高路線価の変遷
- 3 章 街をよみとく3つの視点
- 4 章 ポスト車社会・ネット通販の時代のまちづくり

1章 中心商業の「活性化」からの転換

1) 中心市街地「活性化」の再定義

本稿の問題意識は3点ある。

1つ目は、90年代以降に顕著な中心市街地の衰退である。商店街のシャッター化に歯止めがかからず、地方百貨店の撤退も相次いでいる。1999年には全国で311店舗あった百貨店は2024年7月末には177店舗と6割弱まで減少した。去る7月31日には高島屋岐阜店が閉店し岐阜県から百貨店がなくなった。既に百貨店がない県は他に山形県、徳島県、島根県である。要因として郊外大型店との競合が挙げられるが、近年はインターネット通販が加わった。

2つ目は、中心市街地活性化の曲折である。1998年、空洞化が進行する中心市街地の活性化を目的に、中心市街地活性化法（中活法）が公布・施行された。90年代、郊外に大型店が出店を加速させ、中心市街地の商業に大きな脅威となっていた。法制定に至る直接のきっかけは大規模小売店舗法（大店法）の廃止である。従来、大型店の出店にあたって地元商店街はじめ中小小売業者との出店調整が必要とされ、進出をもくろむ大手にとってのハードルとなっていた。大店法に代わる規制が大規模小売店舗立地法（大店立地法）である。事後的に発生する交通渋滞の予防策を求めるなど、周辺的生活環境の保持の観点からの配慮を要請するもので、中小小売業者との出店調整はなくなった。この他、郊外大型店の出店にエリア単位の制限をかける改正都市計画法もあり、中活法、大店立地法と合わせて「まちづくり3法」と呼ばれる。

中活法の下、2006年7月12日までに690地

区で基本計画が策定され、計画に基づく活性化策が進められた。しかし、中心市街地の衰退を止めることはできず、2006年の法改正に至る。中活法の正式名称は「中心市街地における市街地の整備改善と商業等の活性化の一体的推進に関する法律」（傍点筆者）である。名称の通り、市街地の整備改善と商業等の活性化を旨とする制度だった。商業振興策に傾斜していた点を踏まえ、街なか居住の推進や図書館・病院など生活機能の充実に対象が拡大された。

その後、経済産業省が2013年末時点で終了した44市の基本計画の結果を検証したところ、基本計画で立てた定量目標を達成したのは全体の約29%にとどまり、基準値に満たないものは約43%だった。特に達成率が低かったのは中心市街地に立地する小売店の「販売額等」で、全体の73.7%が基準値に及ばなかった。策定ペースも鈍化している。認定制度が導入された2007年2月以降の中心市街地活性化基本計画は、累計で155団体283計画にとどまる。足下で52団体53計画が進行中だが、同じ自治体の更新が多く新規計画が少ない。2022年度は1件だった。

3つ目は、ウォーカブルまちづくりの潮流である。まちづくりのトレンドは、中心商業の再興からコンパクトシティを経てウォーカブルシティに軸足を移しつつある。ウォーカブルまちづくりとは、“車中心”から“人中心”の空間へ「居心地が良く歩きたくなる」街なかの再構築をいう。国土交通省は2019年7月からウォーカブル推進都市を募集しており、方針に賛同するウォーカブル推進都市は、2024年8月末時点で381市区町村となった。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。

以上3点を踏まえて考える。中心市街地の「活性化」とは何だろうか。モータリゼーションで勢いを失った中心商業を、歩けば互いに肩がぶつかる時代の賑わいに戻すことなのか。そうだとすると、それは実現可能なのかという疑問が湧く。

この論点に対する本稿の仮説は、モータリゼーション以前の姿に戻ることはありえない、というものである。いわゆる「シャッター街」が問題だとしても、それに対する解決は古い商店街の下がったシャッターを再び上げることではない。次世代の、持続可能な中心市街地の「活性化」とは「住まう街」への再構築に他ならない。根底には、街の様式はその時代に支配的な交通手段を土台として規定されるという考え方がある。中心商業の衰退は、交通手段の進化に伴う構造変化の1側面である。発展史に逆行する変化はあり得ず、これが従来の商業中心の活性化策に効果がなかった理由と考えられる。この20年余を振り返ると、中心市街地活性化はコンパクトシティの理念と合流し、現在のウォークブルシティに至る。このような方針転換の背景も発展史を踏まえれば理解可能だ。

2) 最高地価による検証

仮説の検証のため、まずは街の中心が時代とともに変遷している事実について確認する。街の中心を示すものとして、最高地価を採用する。その上で、街の中心の移動の土台に主要交通手段の変

遷があることを検証する。

最高地価が掲載されている資料として、大蔵省主税局統計年報書がある。国会図書館で調べたところ、1904年(明治37)の第30回が最も古かった。これには当時の道府県の最高地価が載っている。昭和5年度、第57回の1931年(昭和6)1月1日のデータが最も後年である。1932年(昭和7)のデータから土地賃貸価格の最高最低表となっている。土地賃貸価格の最高最低は1935年(昭和10)まで存在し、以降のデータは見つからなかった。戦後、都道府県別の最高路線価のデータは、1959年(昭和34)が最も古い。

戦前刊行された大蔵省主税局年報書に道府県別の最高地価が掲載されており、これを元に、最も古いデータの1904年(明治37)から30年おきに最高地価を抽出した(図表1)。2列目が1934年(昭和9)の最高賃貸価格、3列目はデータの制約から1962年(昭和37)である。4列目は地価のピークである1992年(平成4)とした。5列目は直近の2024年(令和6)で、1992年との比較を添えた¹⁾。

時代区分との対応として、本稿では1904年(明治37)を明治期、1934年(昭和9)を昭和初期、1962年(昭和37)を高度成長期、1992年(平成4)をバブル期、2024年(令和6)を現在とする。事例によっては、大正期、終戦後・高度成長期前の状況にも言及するので、前後の文脈で判断されたい。

なお、戦前戦後で地価の評価方法が異なり、高度成長期以前は物価水準が大きく異なるため、この図表から定量的な地価変動を評価するのは今後

1) 1964年(昭和39)は、路線価図は存在するものの、公表されたのが都道府県庁所在地の最高路線価であり、都道府県内の最高路線価ではなかった。そこで執筆にあたって探索したものの全都道府県分のデータが揃わなかった。また、大蔵省主税局年報書からは2番目以下の地価が載っておらず、1903年以前のデータもない。特定の都市について地価の水準がわかるのは当の都市が道府県内で最高の年だけである。こうした事情があり、本稿では広島県統計書など各道府県の統計書、神戸税務監督局統計書など税務監督局の統計書も調査している。

の課題としたい。検討対象に耐えるのは、同時代における都市間の関係、都市内の中心地の移動である。本稿のテーマは、最高地価地点に着眼した都市構造の把握である。

2章 最高路線価の変遷

1. 戦前の最高地価

1) 今より高かった貿易港の価値

まずは1904年（明治37）の最高地価を検討する。北海道の最高地価は札幌でなく函館だった。最高地価の末廣町は、青函連絡船が着岸した東濱
すえひろちょう 棧橋の1筋陸側にある。元の銀行街で旧日本銀行函館支店をはじめとする遺構が多く残っている。函館は47道府県で東京、横浜、大阪、神戸に次ぐ第5位だった。地価の上では京都、名古屋を上回っており、函館は6大都市と肩を並べていた。

8位以下には下関、尾道、長崎、福岡、新潟そ

して静岡が続く。静岡を除き港町である。まず、神戸以西で最も地価が高かったのは広島市でなく下関市だ。最高地価の西南部町は1893年（明治26）、日本銀行が大阪に次ぐ西日本2番目の支店（西部支店）を置いた場所だ。1905年（明治38）、朝鮮半島の釜山との間に関釜航路が開設されて以降、下関は大陸と結ぶ交通路の発着点となった。

次は尾道である。瀬戸内海に面する府県では西廻り航路の寄港地が最高地価になるケースが多い。広島県で最も地価が高いのは尾道市だった。尾道は現在の広島銀行の発祥地である。1878年（明治11）開設の第六十六国立銀行だ。ちなみに、香川県の最高地価は県都高松市ではなく多度
たど 津町にあった。こちらも西廻り航路の寄港地で、1910年（明治43）に宇高連絡船が就航する前は、尾道－多度津を結ぶ多尾連絡船が就航していた。こうした経緯から、J R土讃線の起点は多度



図表1 最高地価地点の変遷1904年→1934年→1962年→1992年→2024年

都道府県	1904年（明治37）				1934年（昭和9）				1962年（昭和37）			
	最高地価				最高賃貸価格				最高路線価			
	港 河 道	所在地	畧	円/段	港 河 道	所在地	畧	円/坪	駅	所在地	畧	千円/坪
北海道	■	函館区末廣町	⑤	3,300	■	函館市末廣町	⑧	26.0		札幌市南1条西3 三越前南側電車通	⑧	700
青森	■	八戸町十三日町		172	■	青森市新安方町		8.0		長島 甘精堂菓子店前新町通		190
岩手	■	盛岡市東中野字肴町		300	■	盛岡市東肴町		7.0		菜園 飯塚洋品店南側通		170
宮城	■	仙台市大町 4		450	■	仙台市大町 5		16.0	■	裏五番丁 丹六菓子店前青葉通	⑩	640
秋田	■ ■	秋田市中通町		380	■ ■	秋田市上肴町		8.0		楢山長沼 信太米穀店前駅側通		125
山形	■ ■	酒田町船場町		392	■	山形市七日町		8.0		七日町 梅月堂菓子店前東側通		240
福島	■ ■ ■	福島町大字福島本町		353	■ ■ ■	福島市本町		7.0		本町 常陽福島支店前通		220
茨城	■ ■ ■	土浦町		400	■	水戸市南町		6.0	■	棚町 大平館旅館土産物店前駅側通		280
栃木	■ ■ ■	栃木町倭町		550	■	宇都宮市馬場町		10.0		馬場町 春木屋食堂前二荒神社前通		340
群馬	■	前橋市連雀町		575	■	前橋市桑町		9.0		高崎市寄合町 関口眼鏡店前中央銀座通り		220
埼玉	■ ■ ■	川越町		995	■ ■ ■	川越市志義町		6.0	■	大宮市大門町1 中地ミシン店駅側通		310
新潟	■ ■ ■	新潟市本町通七番町 ⑫	1,050		■ ■ ■	新潟市古町通六番町		13.0		古町通六番町 北光社書店前通古町六番通		290
長野	■	長野市長野		702	■	長野市後町		11.0		東後町 吉野屋洋品店前権堂町通		210
千葉	■ ■ ■	佐原町		400	■	千葉市本町 2		6.5		吾妻町2 奈良屋デパート前銀座通		570
東京	■ ■ ■	日本橋区本船町 ①	8,867		■	京橋区銀座 5 ②	95.7			中央区銀座5 三愛装身具店前銀座通 ①	3,500	
神奈川	■	横浜市弁天町 ②	5,400		■	横浜市伊勢佐木町 1 ⑤	60.0			川崎市 古川道松葉屋遊技場前 ④	1,050	
山梨	■	甲府市大字柳町		500	■	甲府市三日町		12.0		春日町5 天野電気店前銀座通		280
富山	■ ■ ■	富山市東四十物町		540	■	富山市中町		11.0		総曲輪 紀伊国屋染料店前総曲輪通		240
石川	■ ■ ■	金沢市尾張町		906	■	金沢市下近江町		16.0		片町 えり虎呉服店前電車通		280
福井	■ ■ ■	福井市照手上町		900	■	福井市佐佳枝上町		11.0	■	日の出元町 小川農機具店前電車通		270
岐阜	■ ■ ■	岐阜市鞠屋町		521	■	岐阜市柳ヶ瀬町 4		15.0		柳ヶ瀬通2 熊田文具店前柳ヶ瀬通		410
静岡	■	静岡市呉服町 ⑫	1,050		■	静岡市礼ノ辻町		14.0		紺屋町8 内野百貨店前駅前通		520
愛知	■	名古屋市長玉屋町 4 ⑦	2,400		■	名古屋鉄砲町 1 ⑤	60.0			栄5 東海銀行栄町支店前広小路通 ③	1,600	
三重	■	四日市市橋北		900	■	津市大門町		8.0		四日市市新田町 オカダヤ呉服店前		380
滋賀	■	大津町上京町		1,000	■ ■	大津市御蔵町		7.5		菱屋町 ニュースパティ店前菱屋町商店街側通		125
京都	■	京都市下京区中ノ町 ⑥	2,625		■	新京極四条中之町 ③	75.0			御旅町 富士銀行河原町支店前四条通 ⑤	870	
大阪	■	大阪市北区天神橋筋 1 ③	4,028		■	大阪市北濱 2 ①	100.0		■	小松原町富国生命ビル建設予定地前電車通 ②	1,900	
兵庫	■	神戸市海岸通 3 ④	3,900		■	神戸市海岸通 1 ③	75.0			三宮町2 日興証券神戸支店前電車通 ⑨	680	
奈良	■	奈良市樽井町		450	■	奈良市橋本町		9.5		橋本町 南都銀行本店前三条通		180
和歌山	■ ■ ■	和歌山市本町		900	■ ■ ■	和歌山市本町 2		15.0		本町1不二家喫茶店前ぶらくり町側通		310
鳥取	■	鳥取市二階町 4		313	■	米子市法勝寺町		6.5	■	鳥取市東品治町 諸吉友光菓子店駅正面側通		175
島根	■ ■ ■	松江市白湯本町		412	■	松江市白湯本町		8.5		末次本町 やくもや菓子店末次本町通		160
岡山	■ ■ ■	岡山市西大寺町		932	■	岡山市西大寺町		22.0	■	上石井 駅岡山会館駅側通		420
広島	■	尾道市十四日町茶師堂 ⑨	1,360		■	広島市堀川町		24.0		八丁堀 福屋百貨店前電車通 ⑦	730	
山口	■ ■ ■	下関市大字西南部町 ⑧	1,514		■ ■ ■	下関市西細江町 ⑦	28.0		■	下関市竹崎町 4 大洋漁業下関支社駅側通		240
徳島	■	徳島市東新町		960	■	徳島市東新町		12.0		東新町 1 宮川洋品店南側通		350
香川	■	多度津町大字多度津		900	■	高松市丸亀町		13.0		丸亀町 池田酒造前丸亀町通		420
愛媛	■	八幡浜町		750	■ ■ ■	松山市湊町 3		12.0		大街道 2 松菊堂土産物店前大街道通		310
高知	■ ■ ■	高知市種崎町		900	■ ■ ■	高知市種崎町		12.0		帯屋町 2 宮田衣料品店前帯屋町通		350
福岡	■ ■ ■	福岡市中島町 ⑪	1,060		■ ■ ■	福岡市川端町 ⑧	26.0			天神町 岩田屋百貨店北側電車通 ⑤	870	
佐賀	■	伊万里町		480	■	佐賀市呉服町		5.4		呉服町 三笠屋呉服店東側通		105
長崎	■	長崎市今鍛冶屋町 ⑩	1,250		■	長崎市木下町 ⑧	26.0			東浜町 満足屋洋品店前東浜町商店街通		280
熊本	■	熊本市鍛冶屋町		839	■	熊本市花畑町		18.0		手取本町 新世界グリン前下通		350
大分	■	中津町		700	■	大分市西新地		9.0		本町 山崎時計店前中央通		280
宮崎	■ ■ ■	延岡町大字南町		180	■	宮崎市橋通 1		7.0		橋通り 5 東亜部品商会前橋通		210
鹿児島	■	鹿児島市中町		992	■	鹿児島市山之口町		18.4		山之口町 佐野食品店前天文館通		310
沖縄	■	那覇市字西		300	■	那覇市東町		6.5		-本邦復帰前につき路線価なし-		

（出所）大蔵省「主税局統計年報書」、国税庁「路線価図」から大和総研作成 （注）所在地欄左の分類は次を意味する。

1992年（平成4）				2024年（令和6）				都道府県	
最高路線価				最高路線価					
駅	所在地	順位	千円/㎡	駅	所在地	順位	千円/㎡	32年前比（%）	
	札幌市南1条西3 三越札幌店前南1条通り	⑧	11,440	■	札幌市北5西3 札駅前	⑦	7,280	63.6	北海道
	青森市新町1 成田本店前新町通り		1,280		青森市新町1		155	12.1	青森
	盛岡市大通2 第一書店前大通り		1,390		盛岡市大通2		225	16.2	岩手
■	仙台市中央1 仙台ビブレ前青葉通り		9,880	■	仙台市中央1 青葉通	⑩	3,630	36.7	宮城
■	秋田市中通2 イトーヨーカドー前秋田駅前通り		1,400	■	秋田市中通2 駅前通		135	9.6	秋田
■	山形市香澄町1 グリーンホテル前駅前通り		1,210	■	山形市香澄町1 駅前大通		175	14.5	山形
■	福島市栄町 まんぞくや福島店前福島駅前通り		2,260	■	福島市栄町駅前通		200	8.8	福島
■	水戸市宮町1 野村証券水戸支店前水戸駅前通り		2,720	■	つくば市吾妻1		330	12.1	茨城
	宇都宮市馬場通り2 元気寿司馬場町店前大通り		3,650	■	宇都宮市宮みらい 駅東口		330	9.0	栃木
■	高崎市八島町あさや・サロンドジュン前市道高崎駅・連雀町線		4,150	■	高崎市八島町		460	11.1	群馬
■	大宮市桜木町2 旧マスカラ写真館前大宮駅西口広場	⑩	10,400	■	大宮区桜木町2 大宮駅西口	⑨	5,290	50.9	埼玉
■	新潟市東大通1 堀川ビル前新潟駅前通り		3,330	■	新潟市東大通1 新潟駅前通		470	14.1	新潟
	長野市大字南長野字石堂東沖 長門屋前長野駅前通り		2,680	■	長野市南長野駅前通		285	10.6	長野
■	千葉市富士見2 さくら銀行千葉支店前千葉駅側通り		9,080	■	船橋市本町1 駅前通		2,600	28.6	千葉
	中央区銀座5 鳩居堂前銀座中央通り	①	36,500	■	中央区銀座5 中央通	①	44,240	121.2	東京
■	横浜市南幸1 横浜高島屋前横浜駅西口パスタミナル前通り	⑥	18,040	■	横浜市南幸1 横浜駅西口	③	16,960	94.0	神奈川
■	甲府市丸の内1 中央産業観光前甲府駅前通り		3,150	■	甲府市丸の内1 甲府駅前通		260	8.3	山梨
■	富山市桜町1 白倉第6ビル前駅前通り		2,470	■	富山市桜町1 駅前広場通		520	21.1	富山
	金沢市片町2 一の谷カパン店前片町通り		4,460	■	金沢市堀川新町駅東広場通		940	21.1	石川
■	福井市中央1 メルシ洋装店前駅前電車通り		2,320	■	福井市中央1 福井駅西口		380	16.4	福井
	岐阜市柳ヶ瀬通1 ビクタービル前柳ヶ瀬通り		4,240	■	岐阜市吉野町5 岐阜駅前		510	12.0	岐阜
	静岡市紺屋町 鈴や玩具店前紺屋町ゴールデン街通り		5,770		静岡市紺屋町呉服町通		1,150	19.9	静岡
	名古屋市栄3 栄ビル前広小路通り	③	19,420	■	名古屋市名駅1 名駅通	④	12,880	66.3	愛知
■	四日市市諏訪栄町 鈴丹四日市駅前店前通り		2,850	■	四日市市安島1 ふれあいモール		350	12.3	三重
■	大津市末広町 JR大津駅前日本生命大津ビル前		1,480	■	草津市大路1 駅東口広場		330	22.3	滋賀
	京都市御旅町 富士銀行河原町支店前四条通り	④	19,400	■	京都市四条河原町御旅町	⑥	7,520	38.8	京都
■	大阪市角田町 阪急百貨店前御堂筋	②	26,800	■	大阪市角田町御堂筋	②	20,240	75.5	大阪
■	神戸市三宮町1 野村証券神戸支店前三宮センター街	⑤	19,100	■	神戸市三宮町1	⑧	5,320	27.9	兵庫
■	奈良市東向中町 奈良近鉄ビル前大宮通り		3,410	■	奈良市東向中町大宮通		790	23.2	奈良
	和歌山市本町1 プティックJ＆R前ぶらくり丁通り		2,320	■	和歌山市友田町5 駅前		370	15.9	和歌山
■	鳥取市永楽温泉町 凡平ビル前若桜街道通り		950	■	鳥取市栄町若桜街道通		94	9.9	鳥取
■	松江市朝日町 明治生命館前駅前通り		860	■	松江市朝日町駅通		140	16.3	島根
■	岡山市本町 岡山高島屋百貨店前通り		7,160	■	岡山市本町市役所筋		1,790	25.0	岡山
	広島市胡町 福屋百貨店前電車通り	⑨	10,720	■	広島市胡町相生通		3,570	33.3	広島
■	下関市竹崎町2 エイラクパチンコ店前通り		1,080	■	下関市竹崎町4 駅東口広場		195	18.1	山口
	徳島市元町1 プラザハレルヤビル前元町通り		2,940	■	徳島市一番町3 駅前広場		295	10.0	徳島
	高松市兵庫町 さくら銀行高松支店前中央通り		4,450		高松市丸亀町		370	8.3	香川
	松山市湊町5 日切ビル前通り		3,510		松山市大街道2		690	19.7	愛媛
	高知市帯屋町1 吉本共栄堂前帯屋町通り		2,480		高知市帯屋町1		210	8.5	高知
	福岡市天神2 岩田屋百貨店東側渡辺通り	⑦	13,200		福岡市天神2 渡辺通	⑤	9,440	71.5	福岡
	佐賀市中央本町 福岡銀行佐賀支店前中央大通り		1,280	■	佐賀市駅前中央1		215	16.8	佐賀
	長崎市浜町 松田玩具店前浜市通り		6,510		長崎市浜町アーケード		780	12.0	長崎
	熊本市手取本町 マルタ号洋品店前下通り		5,800		熊本市手取本町下通		2,060	35.5	熊本
	大分市中央町1 コスモ証券大分支店前中央通り		3,200	■	大分市末広町1 駅北口		560	17.5	大分
	宮崎市橋通西3 日高時計宝飾店前橋通り		1,920		宮崎市橋通西3 橋通		230	12.0	宮崎
	鹿児島市千日町 メンズショップタカキュー前天文館通り		4,880		鹿児島市東千石町天文館		920	18.9	鹿児島
	那覇市牧志2 沖縄三越百貨店前国際通り		3,080		那覇市久茂地3 国際通		1,500	48.7	沖縄

“港”＝港湾、“河”＝舟運拠点としての河岸、“道”＝旧街道、街道に準ずる幹線道、“駅”＝駅前

津駅にある。西廻り航路といえば、その発着点の山形県の酒田は地価の上では県都を上回り仙台に次ぐ東北第2位の都市だった。最高地価地点は港があった船場町である。

他にも、道府県内の最高地価が道府県庁所在地ではないケースがあるが、いずれも当時の航路と関係が深い。愛媛県の最高地価は松山ではなく八幡浜である。「伊予の大阪」と呼ばれるほどに海運と商業で賑わった。県内初の銀行は隣の保内町（現・八幡浜市）川之石で発足した。1878年（明治11）創業の第二十九国立銀行で現在の伊予銀行に連なる。

第11位の福岡市中島町は中州の北端部分で、現在の昭和通りの北側にある。那珂川の西中島橋を渡ると、橋のたもとに福岡市の道路元標、背後の角地に福岡市赤煉瓦文化館がある。元の日本生命九州支店で1909年（明治42）の建築だ。その前は福岡銀行の前身、第十七国立銀行の本店があった。九州で県庁所在地に最高地価がない例を見ると、宮崎県は五ヶ瀬川の河口港で瀬戸内航路につながる延岡である。大分県は周防灘に面する中津だ。佐賀県の最高地価は佐賀城下ではなく伊万里にあった。有田産地を中心とする磁器の積出港として栄えた。

2) 舟運ルートの河岸の街

海洋に面した港町でなくても、最高地価地点は舟運拠点であった河岸、または河岸にアクセスする旧街道に存在するケースが多かった。地点名と河川の関係性を北から挙げると、酒田町船場町（山形・最上川）、土浦町（茨城・利根川）、栃木町倭町（栃木・巴波川）、川越町（埼玉・新河岸川）、佐原町（千葉・利根川）、日本橋区本船町（東京・日本橋川）、福井市照手上町（福井・足羽川）、岐

阜市鞆屋町（岐阜・長良川）、京都市中ノ町（京都・高瀬川）、大阪市天神橋筋一丁目（大阪・淀川）、和歌山市本町（和歌山・市堀川）、徳島市東新町（徳島・新町川）、松江市白潟本町（松江・大橋川）、岡山市西大寺町（岡山・旭川）、熊本市鍛冶屋町（熊本・坪井川）、延岡町南町（宮崎・大瀬川）という具合になる。

岐阜の最高地価は旧城下町の鞆屋町だった。町に面する尾張街道は、鵜飼漁で獲れた鮎鮓を運ぶルートだったことから「鮎鮓街道」、「御鮓街道」という別名がある。長良川舟運のアクセス道で、現在は川沿いの湊町、玉井町、元浜町からなる「川原町」に古い街なみが残っている。

京都の一等地は新京極だった。ここは1872年（明治5）に区画整理でできた繁華街だ。1911年（明治44）に四条通、1927年（昭和2）に河原町通が拡幅され市電ルートになって以降、四条河原町（御旅町）が京都の中心となっているが、それまでは河原町通の1筋東の木屋町通が街の南北軸だった。木屋町通に沿って高瀬川運河と市電が走っていた。高瀬川は南郊の伏見が終点で、そこから宇治川、淀川を経て大阪の八軒家浜船着場まで続いていた。

大阪市の明治期の最高地価地点は天神橋筋1丁目である。八軒家浜船着場は、淀川に架かる天神橋の400mほど上流にあった。1910年（明治43）、同地に京阪電気鉄道の天満橋駅が開業する。当時は大阪側の発着点だった。その後、舟運から鉄道に主要交通手段が移るに従って街の中心が堺筋に移っていった。1934年（昭和9）の最高賃貸価格地点は証券取引所界隈の北濱2丁目である（図表2）。市電ルートだった堺筋には多くの銀行や百貨店が店を構えた。この年代は、大阪市の地価が全国で最も高かったことも特筆される。

1923年（大正12）に発生した関東大震災で首都東京が甚大なダメージを受けたことも背景の1つである。

3) 街道の街

都市間を結ぶ旧街道沿いが中心地となった街も多い。前節では舟運と関係が深い中心地について述べたが、流通拠点である以上、街道沿いの中心地も多かれ少なかれ舟運と関係がある点に留意されたい。

仙台市大町4丁目は城の正門から伸びる大手筋沿いで、奥州街道と交差する地点である。大手筋と街道の交差点近くに中心地があるケースは城下町に多い。盛岡市肴町（岩手）は奥州街道の1筋西の道である。近接するのではなく街道そのものに沿って中心地を形成するのに宿場町がある。城下に宿場町があるケースでは、奥州街道の八戸町十三日町（青森）、福島市本町、甲州街道の甲府市柳町（山梨）等がある。門前の宿場町が中心街を形成したケースには、長野市長野（大門町）がある。

明治期において、北陸3県の最高地価地点はすべて北国街道沿いだった。富山はアーケード街の東端近辺の東四十物町である。四十物とは塩魚の意味で、魚市場にちなんだ町名だ。西の東京の日本橋区本船町、盛岡の肴町のように魚市場が街の中心となったケースが複数ある。戦後も、高度成長期にかけては街道沿いの総曲輪が賑わっていた。東四十物町の西側にある。次に、金沢の最高地価は尾張町だった。金沢城の北側で、大手門、いわば正面玄関の前にあった。1934年（昭和9）の最高賃貸価格は下近江町だった。現在の近江町市場だ。戦後の最高路線価地点は城南西の片町だった。その後、香林坊を経て現在の駅前に至る（図表3）。福井は照手上町だった。街道沿いの、城下町の南側の足羽川に架かる九十九橋の北詰近辺にある。中心地が駅前に移ったのは早く、1960年（昭和35）には既に駅前だった。

まとめると、明治期の街は、城下町、港町、門前町など街の発祥を引き継いでいる。徒歩や舟運に適応しており、旧街道と河川が都市軸を形成していた。河川から引き込まれた運河が縦横に張り

図表2 大阪市街図



（出所）2つとも地理院地図vector に大和総研が加筆して作成

図表3 金沢市街図



巡らされ、その両脇に道が通っていた。今の感覚でいえば車道の脇に歩道がある幹線道路のようなものだ。

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。J Rの前身となる都市間鉄道が明治半ばに開通し、これが街の構造を変える最初の動因となるが、駅前に街の中心が移るのはもう少し先の話だ。地域にもよるが、人の流れはともかく物の流れにおいて舟運の現役期間は長かった。

2. 高度成長期の最高路線価地点

3列目は1962年（昭和37）である。当時の単価は㎡当たりではなく坪当たりだった。都道府県内の最高路線価が所在する都市は現代と大きく変わらない。県庁所在地以外のケースは、高崎市（群馬）、大宮市（埼玉）、川崎市（神奈川）、四日市市（三重）、下関市（山口）である。都市内の最高路線価地点をみると、駅前に移転したケースがいくつかある。例えば大阪である。大阪駅の正面から南北に延びる御堂筋が整備され、1933年（昭和8）に地下鉄が開通した。これを機に大阪の南北軸が堺筋から御堂筋に移動した。

1) 街の中心だった〇〇銀座と電車通

最高路線価の所在地の表記は、1999年（平成11）まで「裏五番町丹六菓子店前青葉通」のように町丁名＋建物名＋道路名の形式だった。道路名から当時繁栄していた場所がうかがえる。和歌山のぶらくり丁、新潟の古町、徳島の東新町、佐賀の呉服町、松江の末次本町、そして、美川憲一のヒット曲「柳ヶ瀬ブルース」で知られた岐阜の柳ヶ瀬通だ。この時代の特長は、最高路線価地点が中心市街地活性化のターゲットと重なることで

ある。

最高路線価一覧表で示される当時の一等地には、いくつかの共通点が見受けられる。道路名の“〇〇銀座”だ。東京の銀座本家にあやかっただ道路の愛称である。例えば高崎市の中央銀座、千葉市および甲府市の銀座通がある。1960年（昭和35）には、広島市、大分県別府市の最高路線価地点も“銀座街”だった。

“電車通”も多い。こちらは札幌市、大阪市、金沢市、福井市、神戸市、広島市、福岡市の7都市で最高路線価の道路名になっている。路面電車の開通を機に街道沿いから路線沿いに中心地が移った例もある。鹿児島のメインストリートは電車通りの一筋隣の広馬場通りだったが、路面電車の開通を機に移転した。熊本の街の中心が古町界限から下通りに移ったのも路面電車の開通がきっかけだ。広島市も、路面電車が走る相生通りの前の最高路線価地点は西国街道沿いの堀川町だった。

次に、最高路線価の道路のうち最も価格が高い点を示す目印となった建物名を考察する。目に留まるのは百貨店である。一覧表を見ると、札幌市の三越、千葉市の奈良屋デパート、静岡市の内野百貨店、広島市の福屋百貨店、福岡市の岩田屋百貨店がある。一覧表は1962年（昭和37）時点だが、その前年は名古屋市で松坂屋百貨店、翌年には大阪市の阪神百貨店が登場するなど、当時は百貨店が街の中心を象徴するケースが多かった。また、1962年において百貨店の前身業態に多い呉服店が最高路線価地点になっているケースは3つある。このうち、当時の金沢の最高路線価の所在地名となった「えり虎呉服店」。大和百貨店の前の本店だったラブロ片町を含めた一帯が再開発され、今は再開発ビル「片町きらら」の一角で

営業している。四日市市のオカダヤ呉服店は後のジャスコ、現在のイオンモールである。対して洋品店は4都市が該当する。

一覧表上で最高路線価所在地の建物名が銀行なのは、福島常陽銀行、名古屋市の東海銀行、京都の富士銀行、奈良の南都銀行である。その他、和洋菓子、喫茶、レストランも8都市あった。

3. 近年の特長

1) 中心地の駅前への移転

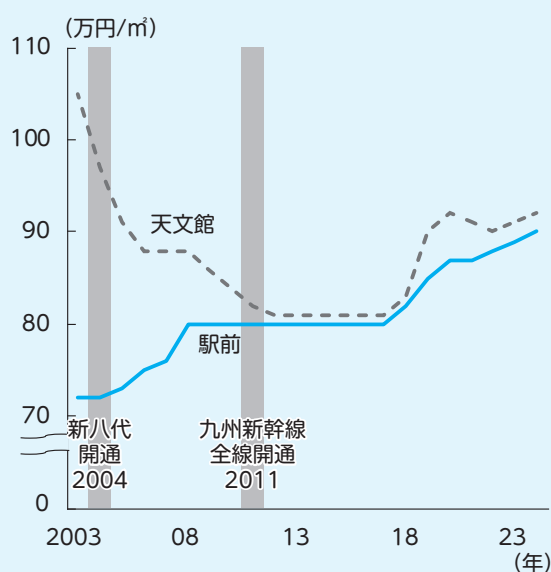
最後に、2024年の最高路線価をみる。近年の特長は大きく3つあるが、その1つ目は中心地の駅前移転が進んだことだ。1962年（昭和37）時点で最高路線価地点が駅前だった都道府県は8つだったが、2024年は32ある。鹿児島市は最高路線価地点が駅前に移っていない都市だが、図表4からわかるように新幹線の開通によって駅の吸引力が高まり、再開発で商業機能が強化されたことで従来からの中心地との競合が激しくなっ

ている。

群馬県の県庁所在地である前橋市と新幹線が停車する高崎市の路線価を比較してみた（図表5）。前橋・高崎をまとめて群馬県の中核都市圏とすると、前橋の下落傾向に対して、高崎は2018年（平成30）に上昇に転じている。首都圏に新幹線で通勤するのに駅前は利便性が高い。また、沼津市と三島市も互いに近接しており、元々は沼津市に百貨店など大型店が集積していた。郊外大型店の出店が相次ぎ空洞化が進んでいたが、新幹線の停車駅を擁する三島市は高崎と同じく駅前の利便性を背景に地価も堅調に推移してきた。そして、2024年（令和6）には沼津を追い越すことになった（図表5）。

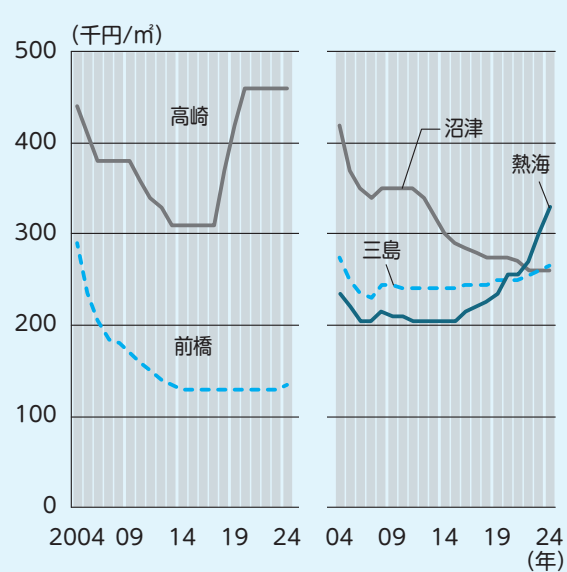
こうしたことから、駅前への中心地の移転に関しては、新幹線の開業などによる駅機能の高まりと、従来の中心地の商業機能の低下が要因になっていることがうかがえる。駅前への移転は都道府県内の最高路線価地点を要する都市でのことで、

図表4 鹿児島2核の路線価の推移



（出所）国税庁「路線価図」から大和総研作成

図表5 前橋・高崎、静岡県東部の最高路線価



（出所）国税庁「路線価図」から大和総研作成

2番手以下の都市では最高路線価地点が駅前からさらに郊外に移転したケースもある。具体的には、釧路市、石巻市、高岡市が挙げられる。駅の機能とはいえ、当地を代表する駅か、東京や福岡など大都市圏に対する交通機能の高低によって影響の度合いは異なるようだ。

2) 大都市、特に東京への一極集中

2つ目は、東京、地域ブロック拠点都市、その他の県庁所在地の差が広がったことである。図表6において、東京の最高路線価に対する46道府県の最高路線価の比率を、戦後3時点で比較した。1962年（昭和37）では、東京の20%を割り込むのが上から9位の神戸市だった。同10%を割り込むのは当時20位の宇都宮市である。それに対し、2024年（令和6）は、10位の仙台市の水準で同10%を切る。

1992年（平成4）のピークに対する比率をみると、東京都銀座は既にピークを超えている。横

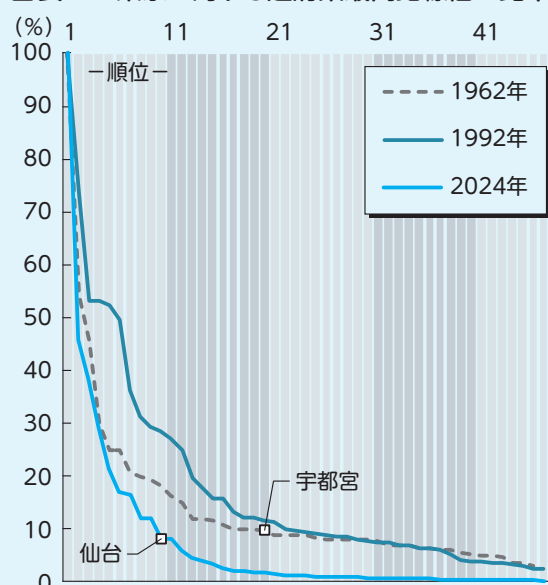
浜市は94%、大阪市、名古屋市、福岡市、札幌市、大宮区（旧大宮市・現さいたま市）は50%を超えているが、それ以外は軒並み低い。最高路線価の面でも、大都市集中、特に東京一極集中の傾向が読み取れる。

3) 観光地の上昇

3つ目は観光要因である。図表5の静岡県東部の路線価からわかるように、沼津や三島を追い抜き、目下最も高いのは熱海である。大都市圏への利便性に加え、観光の盛り上がり背景にある。

都道府県内の最高路線価を10年前と比較すると、上昇率が最も高いのは京都府の2.8倍である。北海道、大阪府がこれに次ぐ2.7倍となっている。税務署管内別にみるとトップが^{くっちゃん}倶知安町ニセコで路線価は10年間で14.6倍となった。これに次ぐのが京都市東山区四条通大和路路西入中之町で、要するに四条大橋の南座界限だ。こちらは10年で4.2倍となった。観光関連では浅草雷門前が2.9倍、那覇の国際通りが2.6倍、宮古島や富良野が2倍になっている。金沢駅前^{くっちゃん}は1.7倍である。

図表6 東京に対する道府県最高路線価の比率



（出所）国税庁「路線価図」から大和総研作成

3章 街をよみとく3つの視点

1. 交通史観

街の中心はときの交通手段に伴って移転する

2. 辺境革命論

新しい街は既存市街地の外側にできる

3. 街の弁証法

空洞化を経て旧市街は本来の「住まう街」に再生する

図表1に示した都道府県別の最高地価地点の一

覧表を横方向に検証する。

究の対象とする。

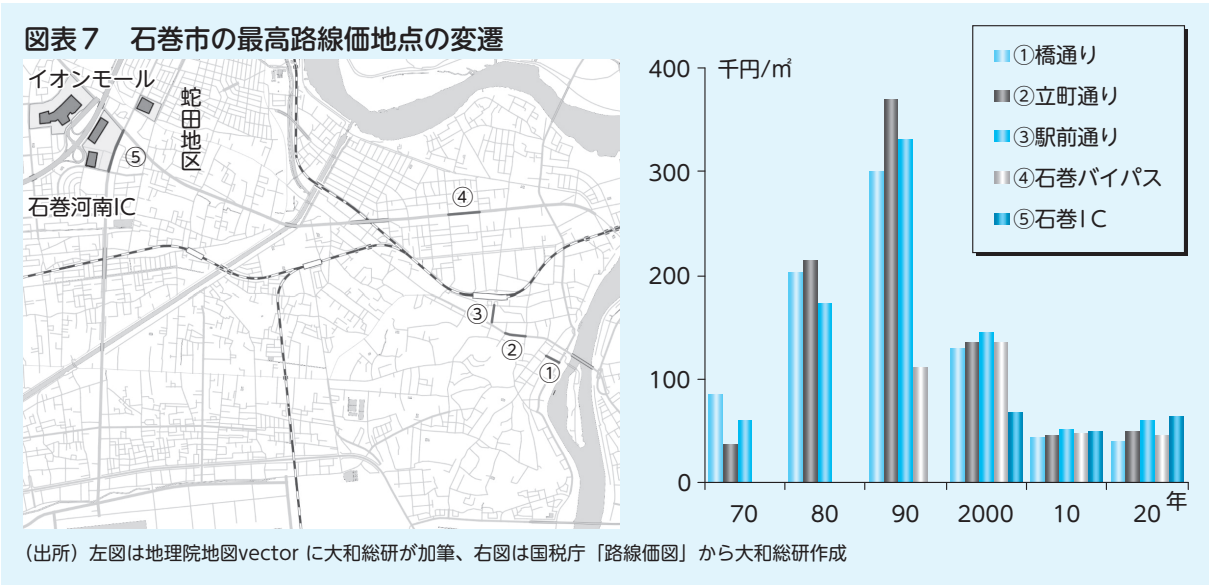
1. 交通史観

第1の視点は「交通史観」である。街の発展史の土台には交通手段の歴史がある。ここでの交通手段とは、徒歩・舟運、鉄道そして自動車である。時代に応じて支配的な交通手段の変遷によって、街の中心が河岸および街道から駅前、郊外拠点に移転した。都道府県の最高路線価地点の変遷をみても、明治期の街の中心は河岸および街道で、その後、昭和初期から高度成長期にかけて駅前に移っていった経緯が読み取れる。自動車の時代に至ってかつての中心街の商業機能の低下はあったが、最高路線価地点の切り口でみた場合、都道府県内の最高路線価地点が郊外に移転したケースはない。他方、税務署の管轄区域レベルでみると、都道府県を代表する都市に次ぐ2番手以下の都市では最高路線価が郊外移転したケースがある。具体的には石巻市や高岡市、釧路市などである。こちらのほうが都市構造と交通手段との関連性が如実に表れているため、次節以降で説明する事例研

1) 石巻市の例

はじめに宮城県石巻市を題材に説明する（図表7）。石巻市は北上川の舟運の終着であり、江戸に向かう航路の始発港でもある。舟運から海運への積み替え港として栄えた。図表7に最高路線価地点の変遷を示した。1970年は舟運の時代の名残で河岸の「橋通り」が最高路線価地点だった。舟運は途絶えたが、河口には牡鹿半島と結ぶ航路や漁港があって賑わっていた。石巻で初めて開店した百貨店の「丸光」や当地の一番行である七十七銀行石巻支店も橋通りにあった。

鉄道の駅は、1912年（大正元）に当時の街外れにできた。駅前への引力がはたらき、1979年（昭和54）に最高路線価地点が駅前と橋通りの中間点の立町通りに移った。その後、1995年（平成7）に石巻駅前に移る。駅前が立町通りを追い越したというより、落ち込み幅が立町通りに比べれば小さかった。その翌年、丸光百貨店が駅前に移転し「石巻ビブレ」となった。石巻バイパス沿い



には80年代から店舗が増えた。さらに1998年(平成10)、三陸自動車道が開通し蛇田地区にインターチェンジができた。その近くにイトーヨーカドーやイオンモールが出店し、基幹病院である石巻赤十字病院も移転してきた。2010年の路線価をみると石巻バイパス沿いが立町通りに並んでいる。その後、2012年(平成24)には最高路線価地点が石巻インターチェンジ近辺に移った。東日本大震災で中心市街地が壊滅的な被害を受けたことも時代の流れを早めた。

石巻は舟運、鉄道、自動車の主要交通手段の変遷が中心地の移転に密接に関係している例である。

2) 高岡市の例

次は富山県高岡市を例に説明する(図表8)。明治期の最高地価は旧北陸街道沿いの^{こんまだしまち}小馬出町、木舟町だった。通りの名前を山町筋という。街道沿いにある富山銀行の旧本店の赤レンガの建物は、1914年(大正3)12月に竣工した旧高岡共立銀行の本店である。昭和に入り高岡駅と山町筋を結ぶ「昭和通」が整備され、駅の引力が強くなる。1937年(昭和12)、旧城下町の外側で、坂を上った台地にある^{おたや}御旅屋通に、高岡初の百貨店ができた。その2年前に金沢で創業した丸越の2店目である。同じく金沢に本店を構える大和百貨店と後に合併する。最高路線価地点は戦後当初こそ御旅屋町だったが、1963年(昭和38)に駅前の末広町へ移転した。

現在の最高路線価地点は、新高岡駅前の「京田県道57号線」で駅が開業して5年後の2020年(令和2)に移転した。開業する前から高速道路ICのアクセス道が通っており、郊外拠点の地位を築いていた。近隣には1994年(平成6)に

高岡医療圏の急性期医療を担う基幹病院の1つの済生会高岡病院が移転開院。2002年(平成14)にはイオン高岡SC(現・イオンモール高岡)が開店した。拠点スポーツ施設もあり、一画はまさに郊外型の新都心の様相を呈している。石巻の蛇田地区と同様である。

郊外拠点の発展に対して、御旅屋通のアーケード商店街や駅前に至る大通りはシャッターを閉じたままの店が多く、閑散とした印象は否めない。2019年(令和元)8月、大和高岡店がサテライトショップを残して閉店した。

他方、鳥の目で広域に俯瞰すると高岡エリア自体の中心性はかえって高まったようにも見える。中部地方を南北縦断する東海北陸自動車道の全

図表8 高岡市の最高路線価地点の変遷



通・拡幅で交通拠点の価値が上がり、2015年（平成27）には大型店が3店開店。富山・石川・岐阜北部（加越能+飛）の広域商圏が形成され、十字路の結節点となる高岡エリアがその中心機能を担うようになったからだ（図表9）。

シャッター街の印象と住民の豊かさに関わりがない点には留意が必要だ。また、かつて中心街だった山町筋は赤レンガの銀行をアクセントに土蔵造りの町家が軒を連ねる落ち着いた街なみとなった。いまや貴重な観光資源である。商業、医療などの中枢機能は郊外拠点に移転し、かつての中心街は確かに「空洞化」した。とはいえ、視点を変えれば城下町以来の閑静な街に戻った。本事例のように、高度成長期に産業化される前の街なみに戻し、住まう街あるいは観光資源に再生する手もある。

2. 辺境革命論

第2の視点が「新しい街は既存市街地の外側に見える」である。端的に「辺境革命論」と呼ぶことにする。街が新しくなる経緯には、既存の街に新しい街が上書きされるパターンと、既存の街の外側に新しい街ができるパターンがある。上書きパターンの典型は戦災を含む災害復興の区画整理だ。

1) 戦前の再開発

街の外側に新たな街ができるパターンにも様々あり、最も古いのが明治初期の官庁街で、よく知られているところでは、三島通庸県令時代に造成された山形や宇都宮がある。戦前の再開発事業で新しい街ができ、後に中心街になった例もある。例えば、盛岡の中心地は明治期においては奥州街道の1筋東の肴町だった。戦後は菜園エリアの大

図表9 広域図



（出所）地理院地図vector に大和総研が加筆して作成。店舗面積は高岡市中心市街地活性化基本計画の記載による

通りとなる。肴町から中津川をはさんで西側に盛岡城があるが、その裏手に城付属の野菜畑（菜園）があった。その後、岩手農学校と実習田になったが、昭和初期の区画整理で碁盤目状の新しい街ができた。その後、現在に至るまで菜園が盛岡の最高路線価地点である。当地の老舗百貨店の川徳は肴町から1980年（昭和55）に菜園に移転した（図表10）。

熊本では、明治期の中心だった鍛冶屋町が坪井川の舟運で栄えていた。昭和初期の最高地価地点は花畑町だが、ここには元々第6師団の施設があった。郊外移転した軍用地跡地の再開発でできた新しい街が、アーケード商店街の名前にもなっている「新市街」だ。新市街を南北に貫く幹線道路に市電が敷設され、鍛冶屋町界隈から銀行が移転してきた。花畑町には1930年（昭和5）に銀丁百貨店が開店する（図表11）。

2) 駅前開発と新興百貨店

鉄道が開通したのは明治期だが、舟運が廃れて本格的に鉄道の時代となるのは戦後である。それまで、駅前は中心地に対する郊外の位置づけだった。

戦後復興の文脈で、駅前に新しい市街地が開発されたケースは多くある。例えば、横浜駅西口は1952年（昭和27）に相模鉄道が買収し開発に着手するまでは資材置き場となっていた。その後急速に発展し1965年（昭和40）には、横浜市内の最高路線価地点が伊勢佐木町に取って代わる。駅前には高島屋が進出していた。

千葉市の場合、戦前の本町に対し戦後は吾妻町が中心地で、銀座通には奈良屋百貨店があった。1966年（昭和41）、最高路線価地点が駅前になる。戦後復興に伴う区画整理で新たな街が造成されていた。1967年（昭和42）に千葉そごうが駅前に進出。1972年（昭和47）には三越の支援の下、奈良屋が新店のニューナラヤを出店した。こうして、千葉市の商業核は吾妻町と駅前の2核となった。吾妻町と駅前の立地間競争は地場百貨店と新興百貨店との競合でもあった。立地間競争が新旧の業態間競争だった構図は全国各地にみられる（図表12）。

大都市であれば、旧街道に立地する呉服系百貨店に対するターミナル立地の電鉄系百貨店の構図もこの部類に含まれる。地方都市において新興勢力とは、ダイエーに代表される総合スーパー、あ

図表10 盛岡市街図



図表11 同・熊本



図表12 同・千葉



（出所）3つとも地理院地図vector に大和総研が加筆して作成

るいはそごうのような全国展開に積極的な百貨店だった。こうした新興勢力が他所進出の橋頭保としたのが駅前だった。

3) 立地間競争と業態間競争－郊外の場合

鉄道から自動車の時代になると、街の中心が郊外に移る。引力となったのが、バイパス沿いなしは高速道路 I C 付近に出店したショッピングセンター（S C）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（図表 13）。

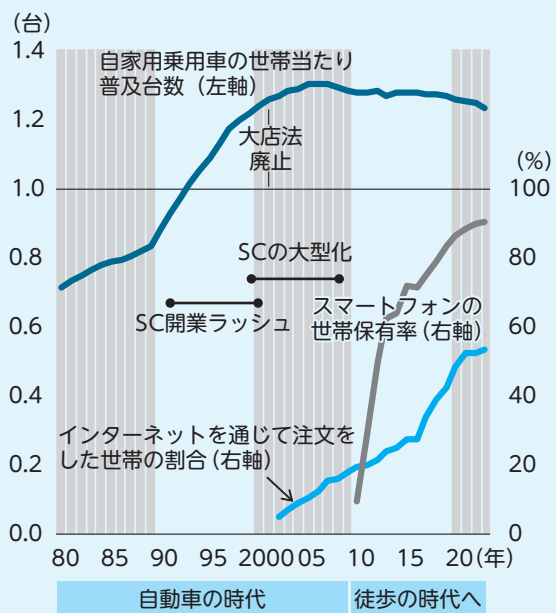
S C の新規開業が多かったのは 1990 年代だった。自家用乗用車の世帯当たり普及率が上昇し、同年代の後半は、軽自動車が後押しして 1 世帯に

2 台あるケースも増えていた。大店法が廃止された 2000 年代以降は、新規出店する店舗の大型化が進んだ。中には中心商業地の総売場面積に匹敵する巨艦店もあった。郊外大型店に対し、買回り品や専門品に注力し棲み分けを図ってきた商店街・百貨店だったが、郊外 S C の大型化には抗えない。商店街のシャッター街化が進み、百貨店の撤退も相次いだ。

俯瞰すれば交通手段の主役交代を反映した中心地の移転だが、業態間競争に着眼すれば、百貨店を盟主とする中心商店街と、バイパス沿いや高速道路の I C の麓からなる郊外拠点に進出した S C 業態との闘争である。新業態に挑戦するにあたって、既存勢力との軋轢をできるだけ避けるため郊外に進出するのは理に適った選択ではある。新業態からみれば、郊外はマーケティング戦略でいう「ブルーオーシャン」だったのだ。

具体例を挙げると、高度成長期における新潟の最高路線価地点は古町通六番町だった（図表 14）。ここには金沢に本店を置く大和百貨店と地元の小林百貨店が戦前からあった。小林百貨店は 1980 年（昭和 55）に新潟三越に転じる。1989 年（平成元）に最高路線価地点が駅前に移った。戦前、信濃川の川幅を狭めて開発した万代地区にバスターミナルが整備され、1973 年（昭和 48）にダイエー、1984 年（昭和 59）に新潟伊勢丹が進出。古町を凌駕する商業拠点となったことが背景にあった。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、万代地区を含む中心商業地の総売場面積に匹敵する勢力となった。そのあおりで 2010 年（平成 22）に大和、2020 年（令和 2）に三越が閉店し、古町界隈から百貨店が無くなった。亀田バイパスに直交する日本海東北自動車には地元プロサッカーチームが

図表 13 乗用車・ネット通販の普及率



（注）乗用車普及台数は東京都、神奈川県、京都府、大阪府、兵庫県を除く。インターネット注文割合は月別データを加重平均で年換算した。

（出所）総務省「通信利用動向調査」（各年 8 月末）、「家計消費状況調査」（2 人以上世帯）、一般財団法人自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」（各年 3 月末）から大和総研作成

拠点とする新潟県立鳥屋野潟公園新潟スタジアム（「デンカビッグスワンスタジアム」）や、三次救急医療を担う新潟市民病院も集積しており、商業を含む都市の拠点は郊外に存在する。

街道・河岸沿いから駅前、駅前からバイパス沿い・高速道路ＩＣの麓に中心地が移転するが、それは現象であって、本質は新しい街が旧市街の外側にでき、立地間競争の末に新しい街が中心地の座を獲得するというものだった。新しい街というのも、別の面からみればそれは商業の新しい業態であった。新興勢力としての百貨店や総合スーパーだったり、郊外のＳＣだったりした。商業の郊外流出といえば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」だったのだ。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、街の外に駅を置いていた。

3. 街の弁証法

第3の視点が「街の弁証法」である。第1の視点が街の様式は交通手段が土台にあること。第2の視点が新しい街は古い街の外側（辺境）にできること。そして第3の視点は、中心性を失った街が、新しい中心の周辺を取り巻く要素の1つとして再生することである。自動車の時代に至り、河岸・街道の拠点や駅前の街が空洞化してしまう。しかし、時間を経て「住まう街」という新たな役割を与えられ、徒歩と舟運という出自を活かして再生する。いったん否定された物事が一段上のレイヤーの要素として再生する過程に着眼し、本稿では「街の弁証法」と呼んでいる。

シャッター街と言われるが、シャッターを閉めたままの店舗の2階には引退した店主が居住しているケースが多い。世代交代の単位で時間が経

図表14 新潟広域図



(出所) 地理院地図vector に大和総研が加筆して作成

過すると、容積率や住宅需要に応じて戸建住宅やアパート、マンションに建て替えられ、シャッター街は住宅街に溶け込んでいく。

東京都心で例に挙げれば築地がある。元を辿れば開港地かつ外国人居留地だった。ミッシェンスクールの発祥の地であるが、現在は中高層マンションが建ち並ぶ住宅街である。地方都市でも旧百貨店が中高層マンションに建て替えられるケースは多い。前述の千葉の奈良屋百貨店も現在はマンションだ。四日市のオカダヤもマンションに建て替えられた。

高度成長期の中心商店街の課題は交通渋滞や駐車場不足だった。しかしこれは自動車の時代に限

定した課題であることに留意されたい。徒歩と舟運を土台にした街であるため、自動車の時代には確かに不利だ。しかし、「住まう街」のポジショニングにおいての「弱み」はかえって強みになる。

4章 ポスト車社会・ネット通販の時代のまちづくり

1. 想定すべき3つの環境変化

1. ネット通販

車社会は潮目を迎え交通手段は徒歩に回帰

2. 高齢化

都市機能が集約された時間消費型の街へ

3. 財政制約

将来負担を踏まえたコンパクト化が前提

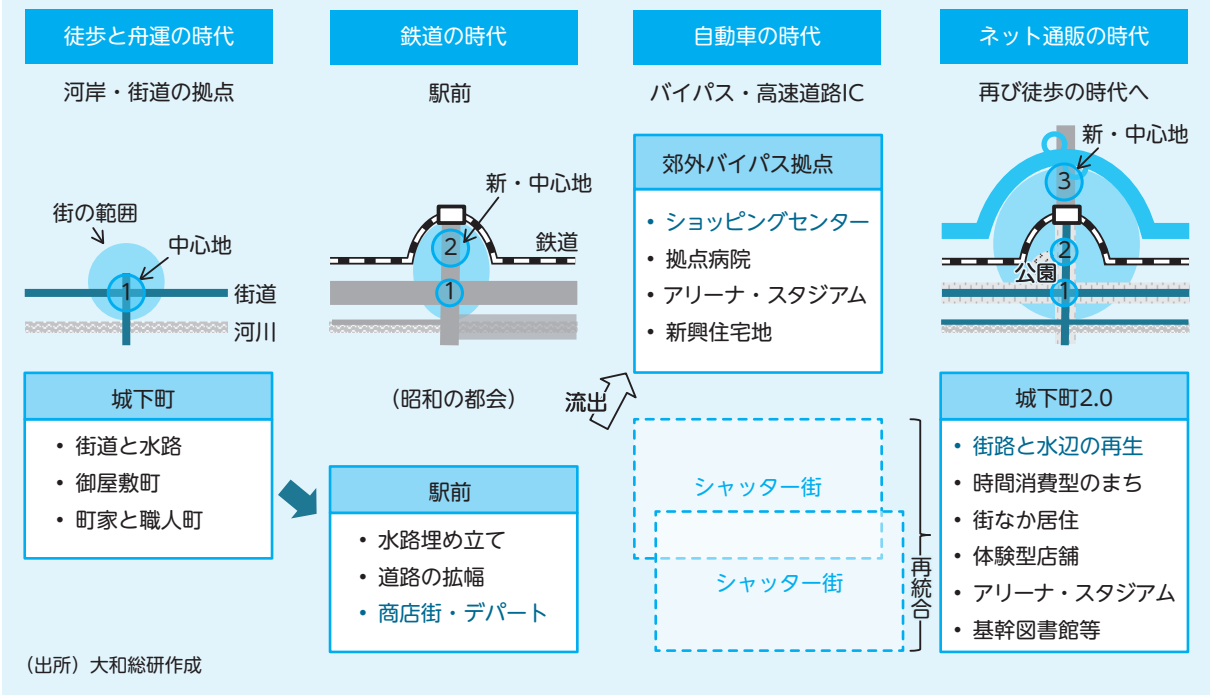
3つの環境変化について図示したのが図表 15

である。徒歩と舟運の時代、鉄道の時代、自動車の時代に移り変わるにしたがって、中心地が河岸・街道の拠点、駅前、バイパス・高速道路 I C に移転していく。各々の時代に特有の街の様式が存在し、例えば、鉄道の時代を代表する高度成長期には、舟運の衰退と来るべき自動車の時代を見通し水路が埋め立てられた。戦後復興に乗じて 50 m 道路ができた。商店街・デパートの全盛期でもある。自動車の時代になるとかつての城下町やその外縁に派生した駅前市街地が衰退し、中心性はバイパス・高速道路 I C 拠点に流出した。具体的には、三次救急病院、スポーツ施設を擁する総合公園、そしてショッピングモールの巨艦店ができた。

次の「ネット通販の時代」は中心市街地が「住まう街」として再生する段階である。新しい役割を与えられ、郊外の商業中心地に自動車で買い物に行くという人流がみられるようになってきた。

他方で、車社会にも潮目の兆しがうかがえる。

図表15 街の様式の移り変わり



そして「住まう街」となったかつての中心街が再び中心性を帯びる兆候もみえてきた。土台となる重要な環境変化は、ネット通販、高齢化および財政制約の3つだ。

1) 車社会からネット通販社会へ

自動車の時代の次に来るのが「ネット通販」の時代だ。既に示した図表13で注目したいのは、スマートフォンが2010年代に急速に普及したことである。スマートフォンの普及も手伝って、インターネットを使って注文をした世帯の割合も上昇傾向を辿っている。この流れに拍車をかけたのが新型コロナウイルス感染症の蔓延（コロナ禍）に伴う外出制限である。年代別にみると50歳代以下と60歳代以上でネット通販の利用率に差がついていた。それが、コロナ禍において食料品を中心に60歳代以上でもネット通販利用者が増えた。

本来、インターネット自体は交通手段ではないが、ネット通販は、車社会の消費行動、すなわち郊外のS Cに車を乗り付け、まとめ買いする習慣を変える可能性がある。郊外拠点にはネット通販の倉庫が立地するようになるだろう。郊外の広範囲から郊外拠点に顧客が移動するスタイルから、郊外立地の倉庫から自宅に配達してもらうスタイルへと、対照的な変化が起きる。

要するにネット通販は、人の流れを変える点で、街の様式の土台である交通手段に影響を及ぼす²。主な交通手段が自動車から徒歩に回帰するということだ。郊外に住み、中心市街地で仕事や買い物をする人の流れが、郊外に住み、郊外で仕事や買

い物をする人の流れになった。いずれ、中心市街地に住み、仕事をする人の流れになると予想される。

将来、この流れは定着していくだろう。ネット通販の年代別普及率は50歳代と60歳代で差がある。高齢層の普及にネックがあるのだが、10年後の60歳代は現在の50歳代である。10数年後にはネット通販に抵抗のない団塊ジュニア世代が高齢層になる。ネット通販が買い物手段の主流となる日は遠くない。

2) 高齢化

高齢化も街の様式に影響をもたらす環境変化である。団塊ジュニア世代が70歳代となる2045年、5世帯に1世帯（19.8%）が高齢単身世帯となる見通し。認知症の人は579.9万人と推計されている³。そして要介護認定者は977万人となる見込みだ⁴。

徒歩中心の街の様式とシニア対応は相性がよい。単身ないしは夫婦世帯向けの中高層住宅が主流になる。医療・介護サービス機能が徒歩圏内にあることが望ましい。都市公園のニーズも、従来の「安全な子どもの遊び場」から花や緑による「癒し」のウェイトが高くなる。余暇時間が増えることもあって、時間消費型のサービス、例えばスポーツ、図書館や美術館など教養娯楽のニーズが高まる。これらも都市公園が提供する機能である。

元々、高齢単身世帯、夫婦のみ世帯は郊外住宅地ではなく街なか居住に適応がある。認知機能や運動機能の衰えを考えると自動車の運転は厳しく、医療介護ニーズが増え、街なかに医療、介護

2) インターネットを通じた仕事、要するに在宅勤務も人の流れを変える要因になり得る。そうした動きを反映した都心郊外の地価上昇もうかがえる。可能性はありつつも、ネット通販ほど目立つ動きではないことから、本稿では触れなかった。

3) 内閣官房「認知症施策推進関係者会議」第2回（2024年5月）

4) 経済産業省「将来の介護需給に対する高齢者ケアシステムに関する研究会」（2018年3月）

施設が求められるようになるからだ。

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含意する。来るべきウォーカ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する。

3) 財政制約

環境変化の3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と予想される。こうした予算制約を考えれば街はコンパクトにならざるを得ない。持続可能な、SDGs流に言えば目標11「住み続けられるまちづくりを」となる。

歴史を辿れば、城下町の範囲は高低差で供給可能な水道の範囲に集約されていた。現代も、水道の給水区域の範囲が、事業者が給水義務を負う範囲であることを踏まえれば、今も昔も都市インフラが街の範囲を決めることには変わらない。現役世代の負担を考えれば市街地を拡大する余地は小さいと考えられる。さらに足下では商業地の空店舗、空き地（駐車場）、居住地の空き家による「都市のスポンジ化」が問題になっている。短期的には手間がかかるが、持続可能なまちづくりの観点では遊休資産のオーナーチェンジやリノベーションの促進が課題となる。

2. 城下町 2.0 のまちづくり

1) ウォーカブルシティ

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。

まちづくり政策においても、中心商業の再興からコンパクトシティを経てウォーカブルシティに軸足を移しつつある。“車中心”から“人中心”の空間へ「居心地が良く歩きたくなる」街なかの再構築である。視点を変えれば、中心市街地の空洞化も高度成長期に集中整備された拠点施設が郊外移転し、城下町時代の静謐さが戻ってきたといえる。

将来像の検討には、その街の構造を発展史的に捉えることが重要だ。成り立ちを辿れば、すべての街は徒歩を前提とした「ウォーカブルシティ」だったからだ。徒歩と舟運、鉄道そして自動車への主要交通手段の変遷によって、街の中心は街道沿いから駅前、そしてバイパス沿いの郊外拠点に移ってきた。ネット通販、高齢化、財政制約の3つの環境変化に誘発され、都市化された街は空洞化を経て街路と水辺の街へ回帰する。時間消費型のライフスタイルに合わせた教養・エンターテインメント、スポーツ施設の充実は公民連携が期待される分野である。

とりわけ、わが国の街は城下町を由来とするものが多い。道路といえば歩道であり、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。武家の御屋敷町を除けば、町家も職人町も仕事場であると同時に「住まう街」だった。職住一体を前提に、木々の緑や水辺空間を活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他ならない。街なかのリアル店舗は「来て、見て、触って」タイプの言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。

2) 街路と水辺の再生

戦後、来るべき車社会に備え都市改造が施されていた。100 m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。前述の都市では千葉の駅前大通り、さらに松山の花園町通り、四日市の中央通り、姫路市の手町通りなどがある。水辺でいえば、水質汚濁の問題もあって街なかを張り巡らされていた運河が埋め立てられた。新潟や土浦などは信濃川、利根川の舟運から引き込み、市内に運河が張り巡らされた水路の街だった。

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。水辺には清流が蘇ってきた。

車社会の成熟とともに、かつて拡幅された都心の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。先進事例とされる姫路の場合、2008年(平成20)にJR姫路駅の高架化工事が完了。駅北側にできた空きスペースに駅前広場と半地下の庭園「キャスルガーデン」が整備され、2015年(平成27)から大手前通りが「トランジットモール」となった。広場東西に一般車乗降場が設けられ、その内側は路線バス・タクシーを除く車両の乗り入れが禁止された(図表16)。同じような事例として松山の花園町通りは往復6車線を

図表16 姫路駅からのぞむ大手前通り



(出所) 2023年11月4日筆者撮影

2車線に減らした。将来に目を転じると、四日市の中心市街地を東西に貫く70m幅の中央通りは“庭”と“道”の「ニワミチよっかいち」をコンセプトにした再編計画がある。減幅して公園やバスターミナルを整備する予定だ。

3) 歴史まちづくり

戦後、駅前道路が拡幅され、街なかの運河は埋め立てられた。行政、ビジネス、商業の中心施設が集まり都市は過密になったが、近年は車社会やネット社会の影響による空洞化が問題となっている。しかし、見方を変えれば都市に清流が戻ってきたと言えないだろうか。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活かした再生の取り組みがなされている。わかりやすい例が金沢だ。北陸新幹線の延伸開業を5年先に控えた2010年（平成22）に、最高路線価が「金沢駅東広場通り」に移った。駅の西側、金沢バイパスや北陸自動車道に直交する50m道路に「金沢

駅西新都心」の整備が進んだ。石川県庁が2003年（平成15）に移転するなど、都心機能が郊外化している。他方、片町や香林坊をはじめとする旧市街は観光地としてかえって発展している。金沢大学が郊外に移転した跡地では、元々あった金沢城の復元が進んだ。

加賀藩ゆかりの街といえば、既に説明した高岡市の他、小松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。郊外に出店した大型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。

交通渋滞と駐車場不足は金沢や盛岡など戦災を免れた都市でとりわけ弱みとなったが、ウォークブルシティの時代にはそれがかえって強みになる。盛岡市は旧市街が一躍有名になった。2023年（令和5）1月には、米ニューヨーク・タイムズ紙の「2023年に行くべき52カ所」にロンドンに続く2番目に掲載された。「A walkable gem without the crowds, just a short bullet

図表17 旧盛岡銀行の景観



（出所）2018年11月27日筆者撮影

train ride from Tokyo.」(東京から新幹線でさっ
と行ける、人ごみと無縁な、歩いて回れる珠玉の
街)と評され、西洋と東洋の建築美学を融合させ
た大正時代の建物、古い旅館、城址公園(盛岡城
跡公園)、そして蛇行する川が魅力あるスポット
に挙げられている。図表 17 の写真は「川と銀行
木のみどり まちはしずかにたそがる」と宮沢
賢治が詠んだ風景の 1 つ、旧盛岡銀行本店(現・
岩手銀行赤レンガ館)である。1911 年(明治
44)辰野金吾・葛西萬司の設計だ。なお「さっ
と行ける」と紹介されているが、新幹線で最短約
2 時間 10 分、東京ー金沢は約 2 時間 30 分だ。

明治期に栄えた街は元から街道と水辺の街だっ
た。意識せずとも十分にウォークブルで、舟運や
水源に使っていた水辺が身近にあった。街は元々
コンパクトだ。街道沿いの町家の周囲には緑豊か
な屋敷街があった。車道の代わりに運河が走り、
道といえば歩道だった。これらが現在はインバウ
ンドに人気の地域資源となっている。近年の地価
上昇の特長は観光だが、地域資源を活用し、エリ
アの価値向上に成功している地域は路線価も上昇
している。高山市は人口約 8 万人ながら路線価は
県都岐阜市に次ぐ県内 2 位だ。県内第 2 の都市の
大垣市は高山市の約 2 倍の人口を擁するが、最高
路線価は半分に満たない。

図表 1 で示した明治期の中心地は歴史を生かし
た再生のターゲットとなりえる。埼玉県、栃木県、
千葉県最高地価はそれぞれ川越、栃木、^{さくら}佐原に
あった。いずれも舟運で栄えた街で、江戸時代の
土蔵造りの街なみが残る川越、栃木、佐原の 3 つ
の街は「小江戸」と呼ばれる。

小江戸の筆頭が川越である。埼玉県の最高地価
は県都の浦和でも鉄道拠点の大宮でもなく、新河
岸川の舟運で栄えた川越だった。川越には埼玉県

初の銀行、第八十五国立銀行の本店もあった。現
在の埼玉りそな銀行である。1918 年(大正 7)
築の行舎はまちづくり拠点施設「りそなコエドテ
ラス」に改装された。

2 つ目が栃木町(現・栃木市)である。1884
年(明治 17)に宇都宮に移転するまではここが
県庁所在地だった。移転後も 1909 年(明治 42)
までは栃木の地価が宇都宮を上回っていた。^{うずま}巴波
川舟運の河岸を拠点に物流が発展した「蔵の街」
だ。例幣使街道の宿場町でもある。

3 つ目が平成の大合併を経て今は香取市に属す
る佐原である。利根川舟運で栄えたことから「水
^{ごう}郷」と呼ばれる。「お江戸見たけりゃ佐原へござ
れ 佐原本町 江戸まさり」と唄われた。

4) 公園まちづくり

街道と水辺の再生の延長に公園がある。歴史と
並び、まちづくりのカギになるのが公園だ。元々、
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。例えば、熊本城下町は、熊本城が視線を引き
つける「アイスポット」になっている。要するに
庭園のような街が形成されている。

街路と公園は、時代を経て分散した街を一段上
のレイヤーでひと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(鍛冶屋町)と
高度成長期以降の手取本町下通の界限を一体化す
るのは、その中間に位置する花畑町に整備した「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。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。千葉の場合、戦後に吾
妻町銀座通から千葉駅前へ中心地が移転した。こ
の 2 核をつなぐのが千葉神社とその参道を含む通

町公園である。

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にストーリーをもたらす。こうしたわけで、歴史と公園はまちづくりの重要な要素となり得る。

5) シビックプライド

金沢や高山の例を持ち出すまでもなく、歴史や公園のまちづくりには観光振興による地域活性化の趣旨がある。とはいえ、なお重要なのは住む人々の満足である。世界保健機関（WHO）が提唱する^{w e l l - b e i n g}ウェルビーイング、心身や社会が良好な状態にあることにより近い。なにより、そこに住む人が自分の街に誇りと愛着を持つことだ。まちづくりの文脈ではシビックプライドあるいはシチズンシップと呼ばれる。考えるに「まちづくり」の“まち”には2つの意味がある。端的に言えば“まち歩き”でいうときの“まち”と“わがまち”というときの“まち”の違いである。まさに進行中のまちづくりとは、ネット通販の時代、交通手段として徒歩を土台とする街の様式に合わせて都市施設を整備することだけではない。街に対する愛着の醸成を通じてコミュニティを再構築することでもある。むしろこちらのほうが重要だ。

【参考文献】

- ・佐藤滋、城下町都市研究体（2015）『[新版]図説 城下町都市』
- ・杉村暢二（1987）『都市の地価変動』
- ・杉村暢二（2000）『中心商業地の構造と変容』
- ・杉村暢二（1971）「最高地価と中心商店街との関連」、『地理学評論』44巻8号,pp.581-586
- ・梅林徹・阿部隆（1981）「旧城下町盛岡における市街地形態の変化と都心地区の形成」、『東北地理』33巻3号,pp.160-170
- ・足達健夫・高野伸栄・佐藤 馨一（1993）「路線価を用いた都市軸の設定と地方中枢都市の発展動向に関する研究」、『地域学研究』24巻1号,pp.177-193
- ・新谷洋二・堤佳代（1987）「旧城下町における鉄道の導入とその後の町の変容に関する研究」、『日本土木史研究発表会論文集』1987年7巻,pp.113-119
- ・高野誠二（2004）「日本における都市中心部の構造変容 鉄道駅周辺地区と中心街の関係から」、『季刊地理学』56巻4号,pp.225-240
- ・高田朋男（2015）「地方都市における「都心」変遷の“姿”とはI」『21世紀わかやま』Vol.76,和歌山社会経済研究所,pp.28-36
- ・拙稿「交通史観が示唆する市街地活性化の行く末」,大和総研コラム 2010.7.14
- ・拙稿「コンパクトシティ時代における“中心市街地”の新たな役割～中心志向から脱却し“住まう街”へ」,大和総研レポート,2012.9.26
- ・拙稿「路線価でひもとく街の歴史」財務省広報誌ファイナンス,全55回 本稿は本連載をベースに執筆している。

【著者】

鈴木 文彦（すずき ふみひこ）



政策調査部
主任研究員
担当は、地域経済／金融、
パブリックセクター全般