

路線価でひもとく街の歴史

第4回

街の構造を把握する3つのポイント

石巻、山形、盛岡と3つの街を紹介したところで、本連載の街の見方を解説する。要は路線価を手がかりに街の中心を見つけることだ。ただし中心はその時代に支配的な交通手段とともに移動する。正確に言えば舟運、鉄道そして自動車と、そのときどきの交通手段に適応した新しい街が旧来の街の外側にできるのだ。このことを踏まえ、交通手段による時代区分を念頭に街を見るポイントを3つ上げる。元来の中心地を探すこと、旧市街の輪郭をたどること、そして歴史の重層性を掴むことである。

舟運と街道の時代～元来の中心地を探す

まず、街の成り立ちには河川が関わっている。背景は3つあり、ひとつは城下町特有の事情だが外堀いけば防衛線としての河川である。次は水源としての河川だ。街の規模や形は給水能力に制約される。山形の回で紹介した御殿堰、江戸なら神田上水が知られているが、計画的に開発された街には川から導水し市街地に水路を張り巡らせた水道がある。

最後に、街の構造を把握するのに重要なのが交通路としての河川である。元々物流拠点だった石巻は言うに及ばず、大量輸送機関と言えばもっぱら舟運だった時代、河川は都市間交通の最たるものだった。ならば河岸は今でいう駅のようなもの。街の玄関口つまり人々が行き交う拠点となった。さて、街を見る第1のポイントは、元来の中心地を見つけることだ。だいたい舟運の拠点たる河岸に通じる街道にある。次ページ図、舟運と街道の時代の1にあたる場所だ。後に鉄道が開通しても昭和半ばまでは街の中心を保っていた。路線価図が登場した1957年（昭和32年）から1960年代にかけて、舟運に由来する元来の中心地がそのまま最高路線価地点となる例が多い。

なお城下町によっては、藩政期の中心地と昭和の最高路線価地点がピッタリ重ならないことがある。その場合、「本町」という地名がカギだ。5月号の盛岡の回で元々の中心地を呉服町と説明したが、藩政期に遡ると街道のさらに北側の「本町」が栄えていた。今はマンションが建ち並ぶ住宅街だが、みずほ銀行の源流のひとつ、日本勧業銀行の前身が1898年（明治31年）に出店していた事実が名残がうかがえる。

鉄道の時代～旧市街の輪郭をたどる

明治期に開通した鉄道が市街地を変えたことには論を俟たない。もっとも当時の鉄道は煙を吐く蒸気機関車だった。動く迷惑施設だったに違いない。用地買収の都合もあったろう。時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ」(※)で昔の地形図を見ると一目瞭然だが、鉄道は当時の市街地を迂回するように敷設された。

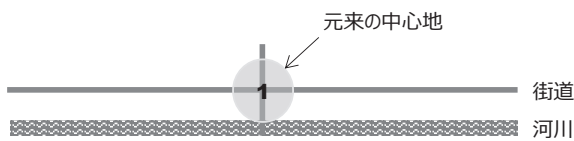
ひるがえって街を見る第2のポイントは、鉄道路線から旧市街の輪郭をたどることだ。6月号の盛岡なら東北本線、宮古方面に向かう山田線が当時の市街地の輪郭を示している。ちなみに迂回路の両端が繋がると東京の山手線、大阪環状線のような環状線になる。

駅舎は街のはずれに建てられた。今でこそバイパス道路沿いの賑わいに比べて駅前が寂しくなったと言われるが、かつては駅前こそ郊外だったのだ。「駅裏」という言葉があるのも駅が街の輪郭線上にあったからだ。その内側と外側で出口から見える風景はまったく違った。駅はたまに遠くに行くためのもの、現代人の空港のような感覚だったのではないか。開通後数十年にわたって駅前が街の中心ではなかった

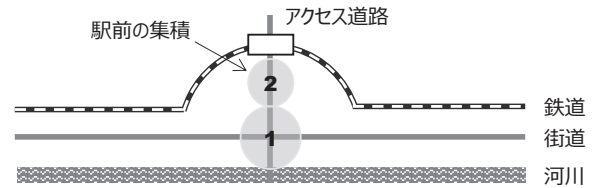
戦後、蒸気機関車から電車になり、都市が拡大するにしたがって街の中心は次第に駅に向かって動いて



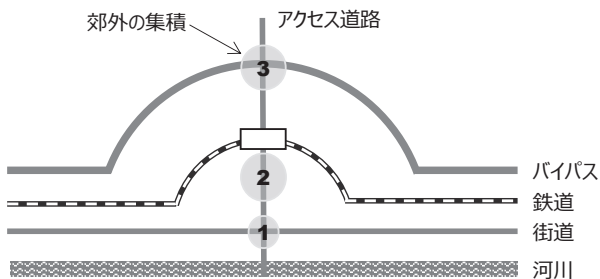
I 舟運と街道の時代



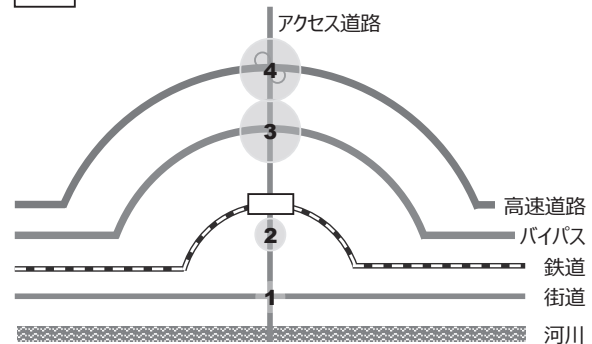
II 鉄道の時代



III バイパス道路の時代



IV 高速道路の時代



いった。山形市の最高路線価地点は1975年（昭和50年）、石巻市は1995年（平成7年）に駅前に移った。もっとも都市による早い遅いはある。たとえば盛岡市は駅に向かう途中の大通・菜園地区に留まっている。

高速道路の時代～歴史の重層性を掴む

車社会化は1970年代に始まった。鉄道路線のさらに外側を囲むようにバイパス道路が通った。盛岡バイパスの開通は1969年（昭和44年）である。車社会化が街の構造を変えるのはもう少し後、90年代である。1995年（平成7年）、わが国の世帯当たり乗用車保有台数が1を超えた。もっとも80年代末に1を超えた福井県をはじめ地方では90年代後半にもなると2台保有する世帯が珍しくなかった。このころバイパス沿いに数万m²クラスの大型モールが次々開店。数年間で商業地図を塗り替えた。それまで伝統的な中心地と駅前の競争だったのが、この両者を含めた中心市街地と郊外モールとの競争になった。石巻市のようにバイパス道路のさらに外側に高速道路が開通し、ICの麓に大型モールや基幹病院が集積したところもある。1人1台のレベルで乗用車の普及が進み、車社会に適応した中心市街地が旧市街の外側に新たにできた。石巻にいたっては最高路線価地点までICの麓に移転した。

興味深いのは、舟運と街道の時代、鉄道の時代、バイパス、高速道路の時代に新たにできた中心地が場所をずらしつつ同じ都市圏にあることだ。城下町の江戸時代、近代化遺産の明治大正、百貨店やアーケード商店街が全盛を極めた昭和、そして平成のロードサイドとそれぞれ違う時代が同じ街に同居している。元来の中心から外に向かって各時代の町なみが地層状に積み重なっている。このような歴史の重層性を感じるのが街歩きの楽しみでもある。

商業の中心地が郊外に移ったとしても、舟運と街道の時代に栄えた元来の中心地は役割を変えつつ残っている。水辺の風景が心地よく、人の足で歩くのにちょうどよいサイズの住まう街だ。現代風に再生した地元ゆかりの工芸品や酒造の工房も街の魅力を高めている。車社会化に抗い郊外と競う時代が過ぎゆく今、かつての中心地が本来の姿に戻りつつあるのを眺めるのも楽しい。

(※) <http://ktgis.net/kjmapw/>

プロフィール

大和エネルギー・インフラ 投資事業第三部副部長
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。2018年から現所属に出向中

