

## 32 大都市主要駅を中心とする関門空間の形成過程

名古屋大学 林 上

### 1. はじめに

現代都市の地域構造を理解しようとする場合、近代において都市がいかなる発展経緯を示したかについて知っておくことは重要である。なぜなら、現代都市の直接的なルーツは近代にあり、この時代に形成された都市基盤をもとにして現代の都市は成り立っているからである。もちろん例外もあるが、わが国都市の多くは近代の遺構を受け継いで成り立っており、第2次大戦前の都市構造を現在の都市域に取り込んでいる。また中には近世以前の都市構造さえ踏襲しているものもある。このような都市については、数世紀にもわたって維持されてきた都市構造の骨組みにも目を向ける必要がある。いずれにしても、現代都市が都市の歴史的発展の累積結果であることを考えると、時間的次元を軽視した都市理解はありえないといえよう。

大都市の主要駅を中心として形成されてきた「関門空間」を歴史的に検討する本研究では、近代になって導入された鉄道という交通分野の技術革新がそれまでの都市をどのように変えたかという点に注目する。ここでいう関門空間とは、都市の出入りに相当する場所であり、近代になってその存在が明確になった都市空間である。都市地理学の分野では都市の立地と類型を説明するために、中心地 (central place) 概念と並んで関門 (gateway) 概念が提唱されてきた (Christaller, 1933; Bird, 1977)。中心地は、小売業やサービス業のように、周辺地域に対して財やサービスを提供する機能が立地している地点である。これに対し関門は、卸売業や運輸業に代表されるように、長距離交易によって移出入される財を集散させる機能の立地点である。中心地も関門も、財やサービスがそこで取り引きされるという点では共通している。違いは、取引圏が狭いか広いかという点と、取り引きの対象となる地域が直近にあるか否かという点である。

近世までの都市にあっては、町の中に中心地はあったが、関門の存在は明確ではなかった。もっとも港湾機能をそなえた港町には、長距離交易で取り引きされる物資の集散場所はあった。そのような場所は関門といえるが、どの都市にもあるというものではなかった。

近代になって鉄道が導入されると、多くの都市でこれまで存在しなかった地域間や都市間を移動する貨客を町中に受け入れる場所が誕生した。駅前という関門がこれまでの都市構造に加わり、やがて拡大していく。それにもなると既存の都市空間にも変化が起こり、都市は関門空間なしでは機能しなくなった。近代後期になると自動車というさらに新しい技術革新が都市に導入される。それを引き継いだ現代都市は、自動車が非常に普及したモータリゼーション都市である。しかしそれでもなお多くの都市とりわけ大都市では、主要な鉄道駅を中心とする関門空間すなわちターミナル空間が都市構造の重要な部分を構成している。なかには中心地と関門の2つの機能を兼ね合わせた複合的な空間が形成されている場合もある。そのような都市空間は商業、サービス、業務など多様な都市機能によって充填されており、多数の人々を吸引する場所となっている。

### 2. 名古屋駅の開設とその役割の強化

わが国の三大都市圏あるいは広域中心都市には、必ずその地域にとっての玄関口とでもいべき主要駅がある。ただし、環状線が形成されたり新幹線が敷設されたりしている場合は、唯一の玄関口の存在は必ずしも明確ではない。しかし歴史的に遡って考えた場合、多くの大都市では鉄道が最初に敷設されたさいに開設された駅が主要駅となり、今日までその地位を保っている。本稿で対象とする名古屋市の場合は名古屋駅 (開設当時は名護屋駅) がそれであり、1886年 (明治19) に武豊線の開通にともなって開設されたのが今日の名古屋駅の起源である (林, 1997)。同じ時期に港町熱田にも武豊線の熱田駅が設置された。当時は名古屋に市制が敷かれる以前であり、名古屋の玄関は名古屋駅という認識がもたれた。のちに熱田町は名古屋市に合併され、したがって熱田駅は市域に含まれるようになるが、名古屋駅の関門として地位は揺るがなかった。堀川の河口に位置する熱田は、近世を通じて東海道随一の宿場町であった。それゆえ熱田は、東海道や中山道と直接つながっていない名古屋に代わって玄関

口としての機能を果たしてきたといえる。近代になって導入された鉄道が、海岸や河口から内陸へ関門の位置を移動させる役割を果たしたといえる。

武豊線の一部はその後、官設の東海道線に組み入れられ、名古屋駅は東京、横浜、大阪、京都など東西の大都市と名古屋を結ぶ玄関口となる。当初計画された「中山道鉄道」の建設用路線であった武豊線は、武豊、敦賀という2つの港湾を起点・終点とする鉄道であった。ところが当初の計画が変更になり、名古屋駅は新たに建設されることになった東海道線の名古屋駅となるのである。この計画路線の変更はきわめて重要であり、名古屋駅の関門としての意義と地位は大きく変わった(名古屋市編、2000)。1900年(明治33)に名古屋駅を西の起点とする中央線が岐阜県の高尾まで開通する。このとき、市内では千種に駅が設けられた。千種駅は当時の市域の東の玄関口としての地位を確保するが、重要度では名古屋駅に対抗できる立場にはなかった。この頃すでに名古屋駅前から市街地の中心部に向けて走る市内電車が名古屋電気鉄道によって敷設されており、名古屋駅の機能はさらに強化されていた。これに加えて、三重県方面から名古屋に乗り入れる私設の関西鉄道が1895年(明治28)に名古屋駅の近くの愛知駅を起点として開業したことも、名古屋駅の玄関口としての地位を高めるのに貢献した(図1)。

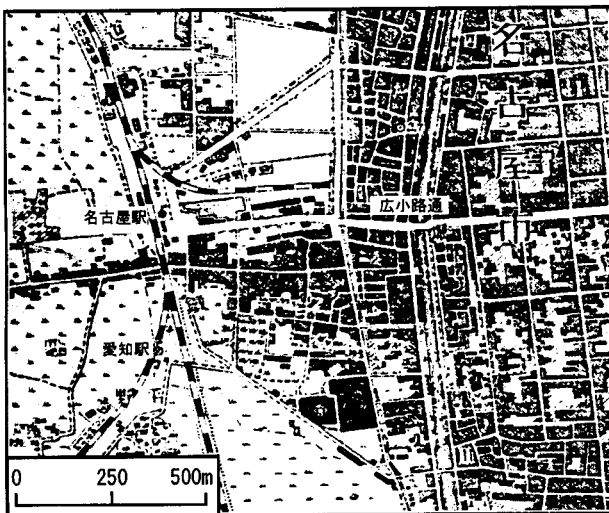


図1 名古屋駅と愛知駅の開設位置  
出典：明治24年の正式測量図をもとに作成。

近世、尾張城下町の名古屋には俗に「名古屋五口」と呼ばれる5つの街道が入り出りしていた。これらの街道は近代以降は国道や県道として整備されていく。その基本となるルートは、現在の幹線道路によっても踏襲されている。鉄道開通前の明治初期、主な街道の出

入り口付近には内国通運会社(現 日本通運の前身)の営業所が設けられていた。同社の営業所は堀川沿いにも多くあり、この頃はまだ水上交通が重要な役割を果たしていた。

ところが、東海道線のこの地方における主要駅が名古屋駅になり、中央線の起点がやはり名古屋駅になるのにもとない、名古屋駅に貨客が集中するようになった。近代的な倉庫業として名古屋で最初に設立された名古屋倉庫は、1894年(明治27)から名古屋駅前前で活動を開始する(図2)。当時はまだ名古屋港は完成しておらず、遠浅なため十分な港湾機能が果たせなかった熱田港は、増加する貨客の増大に対応できなかった。近在との交通は別として、地域間や都市間の交通のかなりの部分は名古屋駅を介して行われるようになった。日露戦争前後から本格化した当地方の工業化によって名古屋は大きく発展する。都市発展の勢いを内外に宣伝するために1910年(明治43)に鶴舞公園で開催された第10回関西府県連合共進会には内外から260万人が訪れた。狭隘な名古屋駅でこれら多数の来訪者をさばくことは容易ではなく、やがて駅機能の更新が議論されるようになる。

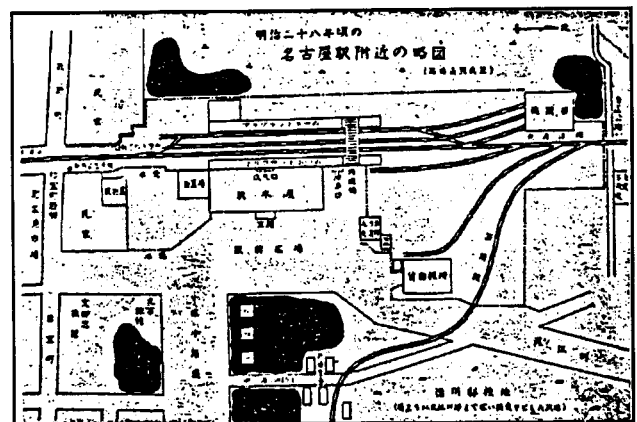


図2 1895年(明治28)頃の名古屋駅周辺(略図)

出典：大野・林、1986、p.106をもとに作成。

### 3. 主要駅の開設位置と都市構造への影響

大都市の主要駅がどこに開設されたか、その場所の選定はその後の都市発展に対して大きな意味をもつ。直接的には、近世以来の繁華街である中心地とは別に、新たに設けられた関門としての主要駅が都市構造に対していかなる意味をもったかという点である。また間接的には、主要駅を結節点としてその後に敷設されていく連絡鉄道とその駅、それに主要駅周辺に立地していった都市機能のもつ意味である。他の大都市と同様、名古屋の場合も近世以来の中心市街地とは異なる場所

に駅が開設された。具体的には、幹線街路であった本町通と広小路通が交わる付近にあった当時の中心地から西に2kmほど離れた郊外の田圃の中である。そこに至る満足な道路はなく、広小路通を拡幅・延長する必要があった。そのための寄付金を求められた人々の多くは、そのような場所に駅舎を設けることに反対した。しかし、当時の名古屋区長・吉田禄在の熱心な開設運動が功を奏し、駅舎の位置は決まった（名古屋駅編、1967；大野・林、1986）。

このようにして主要駅の位置がいったん決まれば、その後はその位置を勘案して他の鉄道ルートや駅の位置も決まっていく。私設の関西鉄道や名古屋電気鉄道の市内電車のルートが名古屋駅との連絡を考慮して決定されたことはいうまでもない。中央線の千種駅も、名古屋駅とは逆方向から都心に向かう乗換駅としてその位置が決められた。名古屋の都心を中心として西に名古屋駅、東に千種駅を配し、両者を市内電車で結ぶという対称的な都市構造がここに誕生した。これに南部の熱田駅を加えれば、3つの鉄道駅が当時の郊外拠点として機能するという都市構造である。なかでも主要な玄関口として名古屋駅の果たした役割が大きかったことはいうまでもない。

鉄道駅の中には時代とともにその位置が変わるものがある。実際、上述した名古屋、千種、熱田の3駅はともに、当初の位置と現在の位置が異なっている。名古屋駅の移転・改築についてはのちに詳しく述べることにして、ここでは千種駅と熱田駅について触れておくことにする。これら2駅に共通するのは、創設ときに重視された街道との連絡の重要性がやがて消え失せ、別の要因によって駅舎が他の場所に移されたという点である。千種駅の場合は、長野、静岡県方面との連絡路である飯田街道との連絡を考慮して、この街道と中央線が交差する地点に駅舎が開設された。しかし第2次大戦後、市街地を東西に結ぶ地下鉄東山線が敷設されたさい、それとの連絡を優先するために駅舎は北側に300mほど移動した場所に設けられた。

熱田駅の場合も事情はよく似ており、当初は旧東海道と武豊線が交差する付近に駅舎が開設された。しかしこの場合はあまり時期をおかず、現在の場所つまり熱田神宮の東側に駅舎が移された。鉄道開通前、港町であり宿場町でもある熱田へ東から入るには東海道を使わざるをえなかった。明治中期から熱田港の改修すなわち名古屋港の築港が論議されるようになる。実際の名古屋港

は熱田の町からかなり離れた南部に建設されたため、旧市街地の港湾機能はほとんど失われた。その後の熱田は大小の工場が集積する工業地域へと変貌していき、駅舎の移動は結果的にこうした変化に対応して行われたともいえる。また東海道線の熱田駅周辺は、名古屋と近郊を結ぶ私鉄電車の連絡拠点ともなる。そうした意味からいって、わずかな距離とはいえ駅舎の移動が都市構造に与える影響は小さくない。

#### 4. 名古屋駅の移転・改築と駅前空間の整備

都市の空間的発展にともない、その空間を構成している部分空間もまた広がっていく。そのもつともよい例は都心の拡大であり、都市規模の拡大にともない、かつての住居地域が漸移地帯となり、やがて都心に飲み込まれていく。大規模な都市にはそれにふさわしい都市基盤が必要であり、中小規模時代の都市基盤はつくりかえられていく。交通基盤としての名古屋駅についてもこのことがあてはまる。1889年（明治22）の市制施行当時15万人であった人口は、1933年（昭和8）には100万人を突破する。すでに大正中頃から都市発展の勢いに名古屋駅の能力が追いつかないことが指摘され、駅改良の請願が地元から国に対して繰り返されていた。機能不全は旅客の乗降ばかりでなく、貨物の取り扱いでも甚だしかった（名古屋駅編、1967）。このため、1925年（大正14）にまず貨物操車場が市外の稲沢駅近くに開設されることになった。つづいて1929

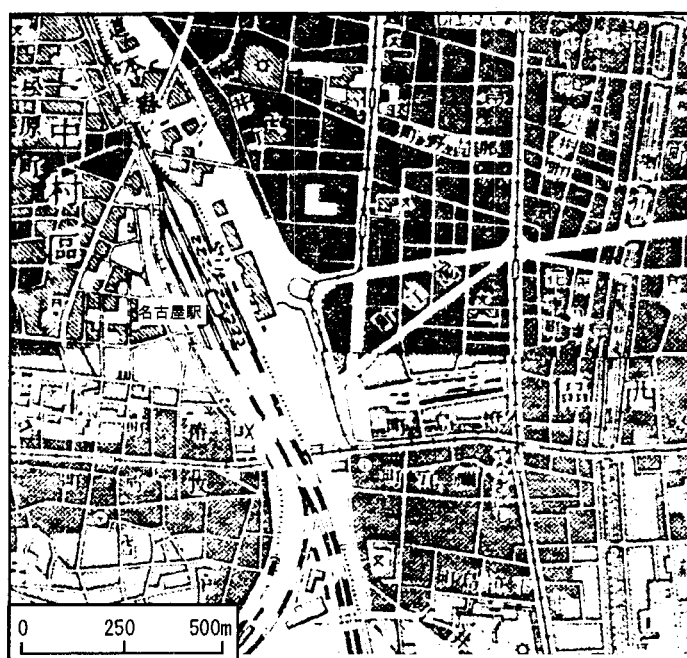


図3 1937年（昭和12）頃の名古屋駅周辺

出典：昭和12年測図、13年修正測図をもとに作成。

年（昭和4）に名古屋駅の南方に笹島貨物駅が新設され、貨物取扱業務は名古屋駅から完全に切り離された（図3）。

こうして旅客機能と貨物機能が分離されたのち、1937年（昭和12）に駅舎本体が移転・改築された。100万都市になった名古屋と他地域を結ぶ交通は以前に比べて飛躍的に増大した。駅舎を広げて能力を増強することもさることながら、出入りする列車のためのホームや線路敷地を広げて対応する必要があった。このため現在地での改築ではなく、そこから北に200mほど移動した地点で駅舎は改築され、その西側に広大な線路敷地が確保された（図4）。敷地の取得には長い年月を要したが、駅舎は2年余の短期間で建設された。当時、東洋一と称された大規模な鉄筋コンクリート造りの新名古屋駅が完成した（名古屋市編、1954）。新装なった名古屋駅は乗降客の単なる通過地点ではなく、物販機能や郵便局、浴場などのサービス機能もそなえていた。この地方の鉄道の運行を管理する管理局も建物内に入っており、まさに近代的な駅舎としての性格をそなえていた。

関門空間形成との関連で重要視すべきは、名古屋駅の移転・改築にともない駅前で土地区画整理事業が実施されたことである。土地区画整理事業は通常は任意に行われるが、ここでは強制的に実施された。このことは、いかに名古屋市が駅前地区の重要性を認識していたかを物語る。周知の通り、名古屋の都心は名古屋城の築城以来、都市計画的構想にしたがってつくられてきた。その最たる象徴は基盤目状の街路に見られるが、名古屋駅の位置する一帯はそれの外側にあり、道路網や住居地は自然発生的パターンを域を出なかった。駅前で強制的に土地区画整理事業を実施する必要があ

ったのは、こうした地区の事情もあったと推測される。しかし時代はすでに戦時体制の予兆を感じさせるものであり、事業は予定通りには進まなかった。この事業とは別に、名古屋駅正面から東に向かう広幅員の桜通を建設する事業も行われた。これにより、初代の名古屋駅前から東に延びる広小路通と並ぶもう一本の幹線街路が市街地を東西に貫くことになった。

### 5. 名古屋駅前における商業・業務機能の集積立地

第2次大戦後、わが国の大都市の発展は一部の例外を除き、焦土と化した市街地を復興することから始まった。名古屋市では戦時中に戦闘機や武器・弾薬を製造する工場が多数あったため空襲が激しく、市街地における物理的損害は甚大であった。都心を中心として進められた戦災復興事業により、道路網をはじめとする都市基盤には大きな変化があった。ただし鉄道網に関しては、戦前の状態をほぼ引き継ぐ形で復興が図られた。このため、空襲の被害を免れた名古屋駅はそのまま利用され、戦前と同様、名古屋市の玄関口としての役割を果たしていくことになった。長期的視点に立つ大胆な復興事業によって都市基盤は大きく作りかえられ、名古屋市は近代都市から現代都市へと飛躍していくための条件を整えた。

戦後経済が高度な成長に向けて歩み始めたのにもない、名古屋駅周辺では事務所ビルの建設が行われるようになる（林、1989）。完全とはいえませんが、土地区画整理事業の施行によりビルなどの建物を建設するさいの敷地は画定していた。名古屋駅前が名古屋圏でビジネスを始めようとする企業にとって理想的な拠点であることは衆目の一致するところであった。1954年（昭和29）には名古屋市営の地下鉄東山線が駅前～栄町間で完成し、利便性は一段と高まった。敗戦直前の1944年（昭和19）に名古屋鉄道の名古屋駅地下乗り入れも完了していたため、名古屋駅から岐阜方面や豊橋方面へ行く手段もこれまでより便利になっていた。こうした交通利便性の向上が、名古屋駅前における都市機能立地を促した。具体的には、先に述べた事務所ビルに入居した企業であり、またこれらのビルや商業ビルに入居した小売店舗やサービス業施設である。

駅前の事務所ビルに入居したテナントの多くは、名古屋圏に進出した企業の名古屋支社、支店、営業所などである。これらは統計的には支所と総称されるが、支所は自社製品の市場を全国に求める企業の営業拠点である。自社の製品やサービスを

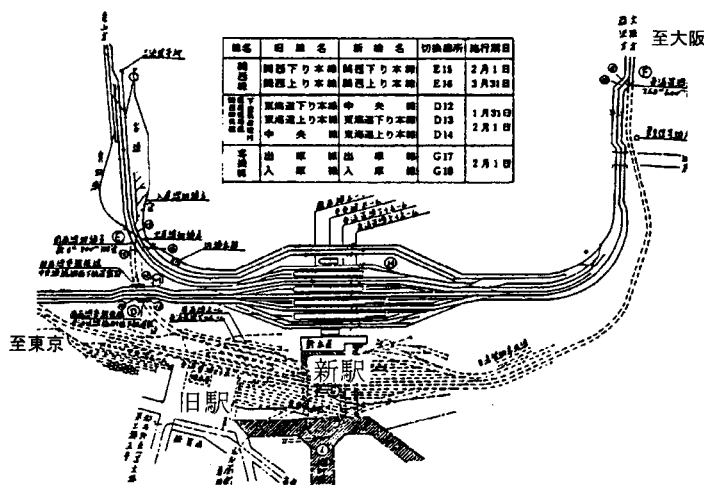


図4 名古屋の旧駅と新駅  
出典：大野・林、1986, p. 107をもとに作成。

取り引きするために、名古屋市や広域中心都市などの一等地に拠点を築いていった。その実態は卸売機能に近く、まさしく関門にふさわしい場所を選んで進出したものといえよう。自社ビルを構えるより事務所ビルを賃借して空間を確保の方が合理的であり、集積が集積を呼ぶかたちで業務地区が形成されていった。一方の小売店舗は、こうした業務地区で就業する人々を消費者とするほかに、駅で乗り換えを行う人々を対象として集まってきた。戦前はあまり明確ではなかった鉄道利用者の通勤圏が職住分離の結果、現れてきたことも、小売店舗が通勤客を目当てに駅前に進出してきた理由のひとつである。

名古屋駅前に商業機能が集積するようになった背景には、鉄道会社によるデパート経営もある。これは東京や大阪の私鉄資本が採用したのと同じ経営戦略であり、自社路線の始発駅前にデパートを設け、沿線に住む消費者をそこまで輸送するというものである。名古屋鉄道につづいて関西資本の近畿日本鉄道も名古屋駅前に出店し、駅前の商業機能を高めた。さらにのちになると、鉄道会社ではなくデパートが本業の松坂屋が名古屋駅前店を駅舎に隣接して設けた。名古屋市では有力な3つのデパートが都心で営業を行ってきたが、名古屋駅前に新たにデパートが集まることにより、商業機能面で都心と駅前が対抗する図式があらわになってきた。小売業やサービス業は、基本的には中心地機能である。関門機能としての名古屋駅に中心地機能が加わることにより、駅前地区は新たな性格をそなえるようになった。

## 6. 東海道新幹線の開通と駅西地区の整備

名古屋駅の関門としての機能は、東海道新幹線の開通によってよりいっそう強化された。わが国最初の高速度鉄道である東海道新幹線が1964年（昭和39）に開業し、同時に名古屋駅は新幹線による名古屋への出入り口にもなった。大阪、横浜のように既存の主要駅とは別の場所に新幹線駅を設けたのとは異なり、既存駅が新幹線駅を兼ねたため、関門性はこれまで以上に高まった。ただし、新幹線専用ホームは既設ホームの西側に増設されたため、新幹線の乗降口は駅舎の西側に開設された。新幹線を名古屋駅に停車させるに当たり、国鉄はそのための線路敷地を既存の線路敷地の西側に新たに求めた。そのような空間は駅の東側にはなかったからである。駅の西側は、敗戦直後に自然発生的に生まれたいわゆる闇市がそのまま残ったような場所であった。このため、土地区画整理事業を実施して敷地

を確保する必要がある、土地占有者との間で長期にわたる交渉がもたれた。また国鉄は、新幹線口に駅前広場を設ける構想をもったが、肝心の土地を所有していなかった。このため、土地を所有している名古屋市との間で土地交換のための交渉を行う必要もあった（名古屋都市計画史編集委員会編、1999）。これら一連の交渉は、わが国最初の新幹線の開業という大きな目標のもとで進められ、なんとか合意に結びつけることができた。

東海道新幹線の開業に合わせて整備された名古屋駅西側は、これまでのイメージを一新した。ただし、「駅裏」から「駅西」へという名称の変更はあったものの、企業による評価は「駅前」すなわち「駅東」のそれには遠く及ばない。本格的な事務所ビルの建設は進まず、大手予備校、結婚式場、中級ホテルなどが進出した程度であった。たしかに、新幹線乗降口に隣接する場所がもつ利便性は関門機能を構成する重要な要素である。しかし、利便性だけではその場所の評価は高まらない。「威信」や「信用」といった表現しにくい要素が加わってはじめて一等地としての評価が下される。たとえ同じ主要駅であっても、駅前であるか駅裏であるかによって評価はかなり違う。主要駅を中心として形成される関門空間が鉄道路線を軸に非対称になりやすのは、名古屋駅の場合も同じである。

名古屋駅前を起点とする地下鉄が開業したとき、駅前（駅東）には市内で初めて地下街が開設され、小売業・サービス業が集積した。同様に、東海道新幹線の開業に合わせて駅西でも地下街が建設された。これにより、駅の西側にも商業機能が集まっているという認識がもたれるようになった。もともと、新幹線の開業以前にも小規模な商業施設はあったが、先述のようにそれは非計画的なものであり、広く認知されてはいなかった。新幹線口に近いという性格を反映し、この地下街は鉄道利用客を相手にする業種が多い。同じ小売業・サービス業でも、近在の消費者を対象とする場合と、遠方からの旅行者を対象とする場合では性格が異なる。厳密に言えば、前者は中心地機能であり、後者は関門機能である。実際には両者が一体となっているため明確には区別できないが、後発の地下商店街である駅西地区は後者の性格がより強かったといえる。

## 7. JR東海の発足と本社ビルとしての名古屋駅の改築

東海道新幹線の開業とならんでこの時期の交通発展を特徴づけたのが、名神高速道路の開通である。これらはいずれもわが国経済の高度成長を象徴するもので

あるが、名神につづいて東名高速道路が開通し、ハイウエー時代の幕が切り落とされた。その後のモータリゼーションの普及は目覚ましく、輸送に占める自動車の割合は急激に伸びていった。これにともない、在来鉄道が旅客や貨物を輸送する割合は低下の一途をたどった。とりわけ貨物輸送でその落ち込みが大きかった。名古屋では笹島貨物駅のコンテナヤード化が図られ、鉄道と自動車を連結する輸送が追求される。しかし、鉄道による貨物輸送の落ち込みはとどまるところを知らず、貨物駅の存在意義は急激に低下した。当然、貨物操車場の役割もなくなり、稲沢駅には広大な操車場跡地が残された。

貨物輸送面での劇的变化は、1987年（昭和62）に行われた国鉄の分割民営化で決定的なものになる。名古屋を中心とするこの地方は、JR東海株式会社が経営する鉄道網によってサービスされることになった。同社の本社は名古屋駅に置かれ、以後はここで下される意志決定にしたがってこの地方の鉄道は運営されていく。JR東海は事業の見直しを行い、分社化や新規事業参入への道を模索しはじめた。鉄道収入の大半を占める東海道新幹線に多くの経営資源が注がれたのはいうまでもない。これ以外に、在来線のスピード・アップや柔軟な列車運行に配慮した経営にも努力が払われた。在来の私鉄と競合する路線には競争的な運賃やダイヤが設定された。こうした経営努力はやがてその効果が現れはじめ、鉄道から離れていた利用者呼び戻すのに成功した。

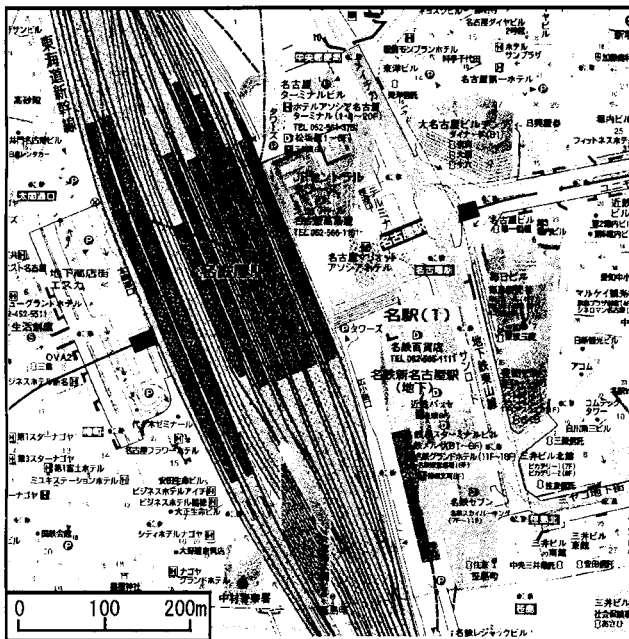


図5 名古屋駅（JRセントラルタワーズ）  
出典：東海三県道路地図（昭文社）による。

名古屋駅に本社を置くJR東海は鉄道運行事業で新戦略を採用する一方、名古屋駅の改築事業にも取り組むことになった。構想はJR東海発足の3年後に発表された。1937年（昭和12）に改築された名古屋駅を取り壊し、現在の位置に地上54階建ての高層ツインビルを建設するという内容である。地上部分の駅舎機能はいうまでもなく、大規模なデパートとホテル、それに多数の小売業・サービス業も建物の中に収容する。加えて、延べ床面積9万㎡を上回るオフィス・スペースを別棟に用意し、多数の企業がテナントとして入居するという計画構想である。「ステーション・ビル」や「駅デパート」などの名称を冠した建物は各地にあるが、これほど大規模で多様な機能を備えた駅ビルはかつて存在しなかった。

JR東海の名古屋駅は1999年（平成11）12月、セントラルタワーズ・ビルとして完成した（図5）。JR東海が共同経営を行うデパート高島屋が翌春に開業し、客室数780を擁するホテルも営業を始めた。ホテル棟と並んで建つオフィス棟の入居率は100%に近く、貸しビル事業としても幸先よいスタートを切った（図6）。入居したテナントの中には駅前地区の事務所ビルから移転してきた企業がかなり含まれており、周辺に比べて高めに設定された賃料にもかかわらず新ビルは高い評価を得ることができた。この結果、駅前地区ではテナント移動の玉突き現象が生じ、評価の低いビルからはテナントが流出した。新しい駅ビルが周辺地域に与えた影響は事務所ビルだけにとどまらず、商業・サービス業関連のビルでも生じた。新しいデパートに対

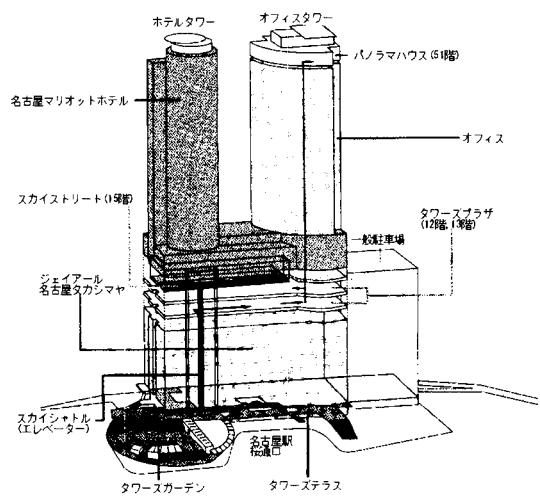


図6 セントラルタワーズの外観

出典：ジェイアールセントラルビル株式会社のパンフレットによる。

抗するために、既存デパートは売場面積の拡大や設備充実に力を入れた。こうした動きは駅前地区だけでなく、都心の既存デパートでも見られた。ビジネスマンや消費者は、これまでは名古屋駅前の事務所やデパートへ行くという意識であった。しかしいまや、業務や買い物のために駅前から駅それ自体へ行くという意識へと変化した。ここにおいて、中心地と閥門の概念は限りなく近づいたといえよう。

## 8. おわりに

近代になって鉄道が導入されて以降、都市は鉄道と密接不可分な関係を保ちながら発展してきた。鉄道事業は、競合する他の交通手段との間で貨客のシェア争奪を繰り広げながら進められてきた。自動車や航空機の登場によってシェアを失う一方、新幹線建設や大都市圏の鉄道輸送網の拡充によって利用者を確保するようにつとめてきた。この間に都市は、近代から現代にかけて展開された鉄道事業に呼応しつつ、その構造を変えた。とくに閥門空間ともいうべき主要駅を中心とする地域では、鉄道による旅客や貨物の輸送手段が変更されるたびに変化が見られた。具体的には、旅客と貨物の取扱機能の分離であり、また駅舎の移動や改築などである。主要駅と連絡する培養線ともいうべき私鉄や、都市内と連絡する市内電車、バス、あるいはのちの地下鉄なども、主要駅の機能変化に対応して移り変わっていった。

過去1世紀以上にわたって繰り広げられた大都市の主要駅を中心とする閥門空間の形成には、いくつかのエポックメイキングな出来事がともなった。本稿で取り上げた名古屋駅の場合、1937年（昭和12）と1999年（平成11）の駅舎改築は間違いなくそのような出来事である。前者は、名古屋市が近代都市としての陣容を整えるに至ったまさにその時期に行われたものであり、新駅は都市機能強化の重要部分を担った。また後者の改築は、鉄道の経営形態が根本的に変わった直後における出来事であり、駅機能に関する既成概念を打ち破るに等しいほどの意義をもっている。駅は交通施設としての機能に専念すべきという自己抑制的姿勢から、駅自らが交通以外の商業・サービス業・業務の機能をも担うという積極的姿勢への転換である。これにともない、閥門機能としての駅がもつ交通便利性を求めて他の経済機能が駅前に集積するという図式から、駅そのものが閥門機能と他の経済機能を兼ね備えるという図式へ変化する兆候が見られるようになった。

バブル経済崩壊後の地価下落傾向が引き続く中、名

古屋駅前ではわずかながら地価が上昇に転ずる地区がある。これは、地価の下落や停滞が続く都心とは対照的な動きである。背景にはセントラルタワーズ・ビルの完成とその成功という要因もあるが、それ以外に、数年後にこの地区に新たに2棟の高層の事務所ビルが建設されるという動きがある。近代初期には存在しなかった主要駅を中心とする閥門空間がやがては中心地空間をも兼ねるようになり、都心の中心地空間と対抗するようになった。セントラルタワーズ・ビルの完成以前は、明らかに都心部の商業・サービス業が優勢であり、その差は大きかった。しかし、巨大なデパート、オフィス・スペースが駅ビル本体に加わり、駅前地区の経済集積は加速の勢いを強めている。岐阜、四日市など名古屋圏の中都市における商業機能の一部蚕食が名古屋駅前地区の隆盛によるものと判断される現在、こうした勢いはなお強まる可能性がある。事の起こりが名古屋圏の鉄道事業を担う有力企業によるものだけに、その可能性はより確かなものといえよう。

## 引用文献

- 1)大野一英・林 鍵治, 1986:『鉄道と街・名古屋駅』大正出版
- 2)名古屋駅編, 1967:『名古屋駅八十年史』
- 3)名古屋市編, 1954:『大正昭和名古屋市史 第5巻 金融交通編』
- 4)名古屋市編, 2000:『新修 名古屋市史 第5巻』
- 5)名古屋都市計画史編集委員会編, 1999:『名古屋都市計画史 大正8年～昭和44年』名古屋都市センター
- 6)林 上, 1989:「名古屋市都心部における事務所ビルの立地と入居事業所の集積分布」,『地理学評論』62-8, 1～22
- 7)林 上, 1997:「近代初期名古屋における交通体系と都市構造」,『情報文化研究』5, 45～72
- 8)Bird, J., 1977: *Centrality and Cities*. Routledge and Kegan Paul, London.
- 9)Christaller, W. 1933: *Die zentralen Orte in Süddeutschland: Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Functionen*. Fischer, Jena. English edition translated by Baskin, C. W., 1966: *Central Place in Southern Germany*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. 江沢譲爾訳, 1971:『都市の立地と発展』大明堂