

中心地理論・関門概念による都心空間構造の把握

林 上*

Abstract

Functional and historical approaches to urban geography enable us to explain how the city centers of metropolitan areas in Japan have developed and maintained their own spatial structures. The functional approach as an analytical method reveals the way how higher central functions related to retailing, service, and business in the city centers perform and influence the metropolises and their surrounding areas. On the other hand, the historical approach is useful in analyzing the historical development of city centers accompanying the sequential changes in the spatial form and location. Central place theory and the gateway concept can be employed to explain how the city centers are formed and act as the core function of metropolitan areas. These two ideas can be applied to the case of Nagoya, a representative metropolis that began as a castle town in Japan, in order to verify their usefulness for interpreting the locational pattern of city centers. This paper analyzes the locational change of the traditional city center and the development of railway terminal as gateways. It is understood that the case of Nagoya is similar to that of almost all castle towns that have developed on the railways, which were introduced during the modern age. The redevelopment projects of railway stations carried out after the privatization of national railways have accelerated changes in the spatial structure of city centers.

Key words: city center, central place theory, gateway, railway terminal

はじめに

一般に都市の中心は都心と呼ばれる。英語では city center, downtown あるいは CBD (Central Business District) という。都心をめぐる地理学研究では、まず都心の空間的広がりを明らかにし、その内部構造を把握しようとしてきた。都心の範囲を画定するには、「都心的機能」とそれ以外の機能を区別する必要がある。これは意外に面倒で、両者を明確に区別することはできない。そもそも人々が都心と知っているのは都市の中心部付近のことであるが、厳密にどこからどこまでが都心であるか、精確に認識しているわけではない。都市の規模が違え

* 人文学部教授—都市経済地理学

ば、都心とおぼしき空間的範囲も違う。人口の少ない都市の都心は曖昧なことが多く、そもそも都心は存在しないと考えられているのが一般的である。

このように空間性にこだわる地理学では、都心の範囲と構造をめぐって議論が行われてきたが、方法論的課題を残しながら進められたという感が拭えない。しかしそれでも、都心研究を通じて都心を構成する機能の集積、集積の空間的パターン、パターンの時間的変化などについて知見が積み上げられたことは確かである。都心が都市の発祥地である事例は多く、それゆえ都心を都市の発展過程の中で位置づけ、その変化を追っていく視点は一般的である。都心には都市発展に影響を与えたりコントロールしたりする機能が立地している。例えていえば人間の頭脳や心臓に当たるのが都心であり、都市がどのように成長しまた行動するか、それは都心の機能に左右されることが少なくない。その意味で、都心は都市の中の他の部分とは違った役割や意義をもっているといえる。都市地理学研究者としては、つねに気になる存在なのである。

都心に限らず、都市の中で機能している対象を説明するには、大きくいって2つの方法がある。第1は文字通り機能的に説明する方法であり、その対象がいかなる働きをしているか、その活動に注目する。都心の場合は、そこに立地している商業、サービス業、企業ビジネス、行政・管理など多くの活動がどのような役割を担うために都市の中心部に存在しているかに注目する。第2は歴史的あるいは時間的な説明であり、いかなる経緯でこれらの機能が立地し、今日まで存続してきたかを明らかにする。もちろん、なかには消滅してしまった機能もあるであろう。時代に適応できず、都心から消えていった機能も多い。これらに代わって現れた機能が都心の新たな主役となり、都心のさらなる進化・発展を支える。新陳代謝、メタボリズムは都市の中ならどこでも生じているが、とりわけ都心では顕著である。都心の利便性はきわめて高く、それゆえ都心空間をめぐる競争は他では見られないほど厳しい。

大都市における都心構造の理解の仕方、とらえ方について論ずる本研究では、上述した2つの視点を意識し、都心という概念が確立する以前から存在していた都市の中心地が、いかなる過程を経て今日に至ったかに注目する。ここではとくに、都心といわれる都市の中心地が資本主義の発展過程で多様化した点を強調する。具体的には、現在、日本で都市の中心地といわれる場所が、伝統的な中心地とこれとは性格の異なる中心地すなわち関門によって構成されていることを指摘する。都市発展と深く結びつく輸送力とりわけ鉄道輸送の結節点であるターミナルが、近代以降、都市の中で拠点や中心地の役割を果たすようになったことを強調したい。関門（ゲートウエイ）が伝統的な中心地に対抗するまでの地位を得るようになり、都心構造は変わっていった。本研究では、日本の代表的な城下町であり大都市としての発展も目覚ましい名古屋を事例として取り上げ、中心地理論と関門概念によって都心構造が理解できる可能性を示したい。

I 都市における都心の意義と把握

1. 中心地理論による都心の理解

中心—周辺論の議論をもちだすまでもなく、あらゆる地域には中心と周辺が存在する。極端な例を挙げれば、普通の家の中において、家族が集まる居間は家の中心である。寝室や浴室は中心とはいえず、プライベートな使われ方をする。居間なら誰がいてもおかしくなく、部外者を招き入れることもある。国家スケールでも首都と地方の関係のように、中心と周辺は存在する。都市の場合は都心と周辺あるいは郊外であり、大都市圏になると大都市の都心と圏域周辺部がこれに相当する。つまり、家、都市、大都市圏、国家など全体に関わることながら決定されている場所が必ずあるはずであり、都市の場合は都心なのである。

重要なのは全体であり、全構成員の利害に関係することがらが都市の場合は都心で管理・処理されたり、取引・交換されたりしている。管理・処理は行政機能にふさわしいが、企業の中核管理機能もこれに近い。都心では、都市全体の住民や市場を対象に行政対応やビジネス戦略が論じられている。取引・交換は、都市全体をターゲットに財やサービスの需給が都心で行われる場合である。一般には小売業、サービス業のうちレベルの高いものがその役割を果たす。レベルが高くない通常の小売業、サービス業は、都心以外の場所でも成り立つ。中心地理論でいう財の到達範囲の下限あるいは成立閾が都市全体に及ぶほど高度な水準、高級な商品・サービスが売買されている。

中心地理論は都心の成り立ちを説明するのに有効な理論のひとつである。小売業、サービス業の場合は、消費者が財やサービスを求めてこれらの業種が集まっている中心地に来訪する。あるいは財やサービスを提供するために、中心地から周辺へ企業側から出向く。いずれにしても、周辺の需要と中心地の供給が結びついて目的が達せられる。成立閾は財やサービスの種類ごとに異なっており、大きい場合はより広い範囲から消費者が来訪したり、より広い地域に配達したりする。成立閾の大きさに応じて中心地の規模も違っており、結果的に階層的な中心地構造が生まれるというのが、中心地理論の概要である。大都市の場合は都心が最大の成立閾に相当し、副都心がその下の成立閾、そして副々都心がさらにその下の成立閾に相当するという関係が存在する(図1)。

英語でいうCBDのうちBusinessすなわち業務に関わる部分は、企業の管理・営業・販売などがこれに相当する。一般の消費者が関わりをもつことはほとんどなく、企業が都市や都市圏を対象に自社の活動を円滑に果たすために、都心に拠点を構える。相手先企業への近接性、自社の関連部門への接触、就業者の通勤のしやすさなどを考慮すると、都市や都市圏の中心である都心は立地点として好ましい。クライアント企業が都心であれば好都合であるが、たとえ周辺にあっても都心は交通ネットワークの中心でもあるため、立地場所として優

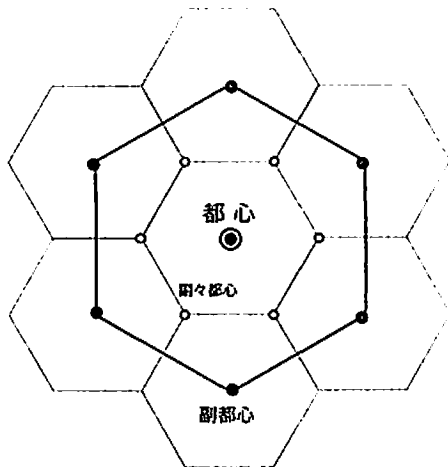


図1 中心地理論による都心の説明

れている。自社関連部門のうちの上位部門，すなわち他都市にある本社や本店との接触を考えた場合も，都心は基本的に好都合な場所といえる。都心には他都市と直接，連絡する交通手段があつたり，あるいは間接的ではあるが便利な交通手段と結びついていたりする場合が多いからである。例として国際的には空港へのアクセス，日本の場合は新幹線による連絡を考慮することができる。

このように，小売業，サービス業，企業の業務など，売買，接触，交流など都市や都市圏を対象として幅広く取引活動が行われる場所が都心である。中心地理論は，取引の前提となる需

要の発生と供給のためのシステムが生まれる過程を説明する空間的理論である。理論構築の第一人者であるクリスタラーは，もっぱら小売業，サービス業を対象に，都市間レベルを想定してこの理論を打ち出した（Christaller, 1933）。都市間レベルとは，都市を点とみなし中心機能の集積地を都市と考えるフレームである。このフレームを下方に降ろし，都市内レベルで中心機能の集積を考えることもできる。これが中心地理論を都市内部の中心地構造に適用する考え方である。そのさい階層的な中心地構造の最上位に位置づけられるのが，都心なのである。さきにも述べたように，中心—周辺の関係はあらゆるレベルやスケールに存在するため，クリスタラーのオリジナル理論を都市内レベルに適用することにも何ら問題はない。

2. 関門概念による都心の理解

中心地理論が地域の内発的営力によって発展してきた都市の立地を説明するのに対し，関門概念は外発的営力をてこに形成された都市の立地を説明するのに適している。これは，ヨーロッパや中国など旧大陸の都市システムが中心地理論に適合しやすいのに対し，ヨーロッパ人が外から入り込んで開発した新大陸では交通結節点から都市へと発展していった事例が多いことを指摘したものである。ここでいう交通結節点とは，長距離交易の途中で物資の積み降ろしを行う港湾や中継地のことである。物資が出入りすることから関門，ゲートウエーとも呼ばれ，関門機能が都市立地の基盤をなしたと考える。たしかに北アメリカでは港湾や開拓前線へ物資を送り届ける途中の中継地から発展していった都市は多い。その後，農業地域の中心地や資源産出地から都市へと成長していく事例も現れるが，国土開発の初期段階では関門起源の都市が少なくなかった（図2）。

関門は新大陸の都市形成にのみ当てはまる概念ではない。長距離交易や貿易，より一般的

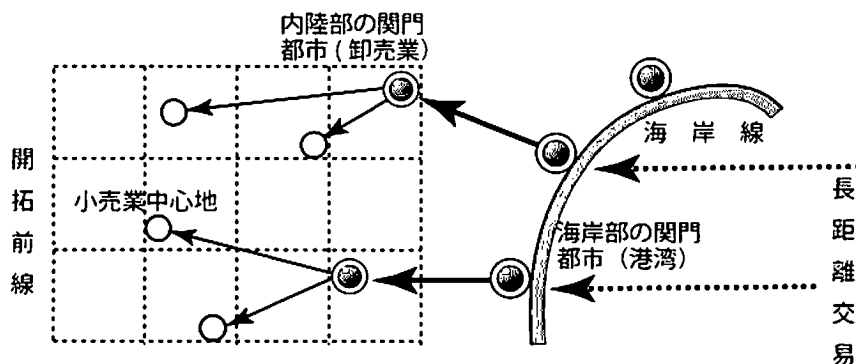


図2 海岸部、内陸部の関門都市と商品の移動

には都市間を結ぶ鉄道の導入にともない、その結節点、具体的には鉄道駅や鉄道ターミナルが、この概念に相当する場所として現れてきた。産業革命の産物でもある鉄道が遠方から都市に物資や人間を運び込む役割を果たすようになった。それまでにも道路を利用した初歩的な交通手段はあったが、都市の中に特別な施設を設けて物資の積み降ろしや人の乗り換えを行う場所はなかった。鉄道は物資や人を大量に輸送するための施設を必要とした。これにより、都市の中に交通や輸送に関わる物理的あるいは可視的な空間が生まれた。関門機能を直接担うのは港湾や鉄道であるが、それだけでは不十分である。輸送に関連する業務が近くで行われるようになり、やがて倉庫、卸売、保険代理店などの事業所の集まる地区が形成されていった。

関門という概念は、都市地理学ではあまり研究されたことがない。唯一例外はバードによる研究であり、彼は中心地理論だけでは説明できない都市機能の立地を関門概念をもちいて説明しようとした (Bird, 1977)。ほかに挙げるとすればヴァンスであり、長距離交易の結節点である港湾が北アメリカの都市発展の基礎となったことを強調するヴァンスは、関門概念と中心地理論を結びつけながら新旧両大陸の都市システムの成り立ちを説明しようとした (Vance, 1970)。中心地も関門も、ともに空間的需要をベースにしている。一方は比較的狭い範囲の日常的な需要、他方は広い範囲に及ぶ非日常的な需要である。消費者相手の最終需要と企業相手の中間需要と言い換えてもよい。別の言い方をすれば、ノンベシックが中心地、ベシックが関門である。バードやヴァンスは、都市の立地理論として中心地理論にのみ関心が高まる中で、関門 (ゲートウエー) の重要性に光を当てた。

関門概念を都市の内部構造に適用するとすれば、卸売業や倉庫業の立地を説明するさいに有効であろう。これらの機能は物資を大量に取り扱うことから、本来、地価の高い中心部には立地しにくい。市街地の周辺か、せいぜい都心の外縁に立地が限られる。鉄道利用から自動車利用へと転換した同や地域では高速道路のインターチェンジや主要幹線道路が卸売業や倉庫業の立地場所になっている。ところが鉄道による人の移動が盛んな日本の大都市では、

関門に相当する鉄道駅ターミナルが都市の中心部にある事例が少なくない。これが都心の一部を構成するようになったため、中心地理論とともに、関門概念が都心構造の理解に役立つと考えられるのである。

3. 多様なアクセスをベースとした都心空間モデル

中心地、関門はともに抽象的概念であり、暗黙的には点的な存在と考えられている。これらの概念は都心を考えるさいに有効であるとしても、現実の都心は面的に広がっているため、空間的な形状を想定する必要がある。この点で手掛かりとなる研究結果を示したのはベリーらによる一連の成果である (Berry and Parr, 1988)。北アメリカの小売業、サービス業の集積形態を体系的に調べ上げ、大きく3つのタイプに分かれることを明らかにした。センター、リボン、専門の3タイプであり、このうちセンターはそのまま都心に該当する。センターは都心以外にも、副都心、副々都心など、下位の中心地にも当てはめることができる。リボンは街路、大通り、郊外へ向かう道路などに沿うように並ぶ小売業やサービス業の集積パターンである。最後の専門は、医療、自動車、家具、輸入品など、特定の業種の事業所が集まっているパターンであり、機能的に専門化することでより広い範囲から消費者を吸引する。

センター、リボン、専門は都市の土地利用パターンの随所でみとめられる。これは、消費者のアクセスの仕方がある地点を中心にして均一的か、道路など交通路に沿っているか、あるいは特定の地点を目標けて集中的か、にそれぞれ対応している。かりにこれら3種類のアクセスパターンが同じ場所で重なっていたら、どういうことになるであろうか。つまり、大きな街路が交差している地点があり、そこを中心にアクセスのレベルが低下していく。街路はほかにもたくさんあり、アクセスのレベルは街路によって異なる。なかにはアクセスのレベルにはあまり関係なく、多くの人々を集める街路もある。まさにこうした異なるタイプのアクセスが重なり合った場所が都心にほかならない。

都心はある一定の広がりをもって形成されている。そのコアともいうべき点を中心に、基本的なアクセスが決まる。それを歪めるように主要街路が走り、アクセスにより敏感な業種が街路に沿って立地する。同じ業種でも品質や価格には違いがあるため、特定のクラスやレベルの商品やサービスを扱う事業所は互いに集まろうとする。これが専門特化した事業所集積である。ベリーらが見いだした3つの集積パターンモデルを都心に適用すると、複合的な都心モデルとなる (図3)。

この複合的な都心モデルは、これまで概念的にしか示されなかった都心の姿を空間的に図示したモデルとして評価される。しかしモデルはあくまでモデルに過ぎず、具体的な機能配置や土地利用は個々の都市によって異なる。しかもこのモデルは動態的モデルではなく、一時点の状態を示したものである。実際には都市の発展とともに都心の機能配置や土地利用は変化していく。このため、時間的要素を取り込んでモデルを動態化するのが望ましいが、あ

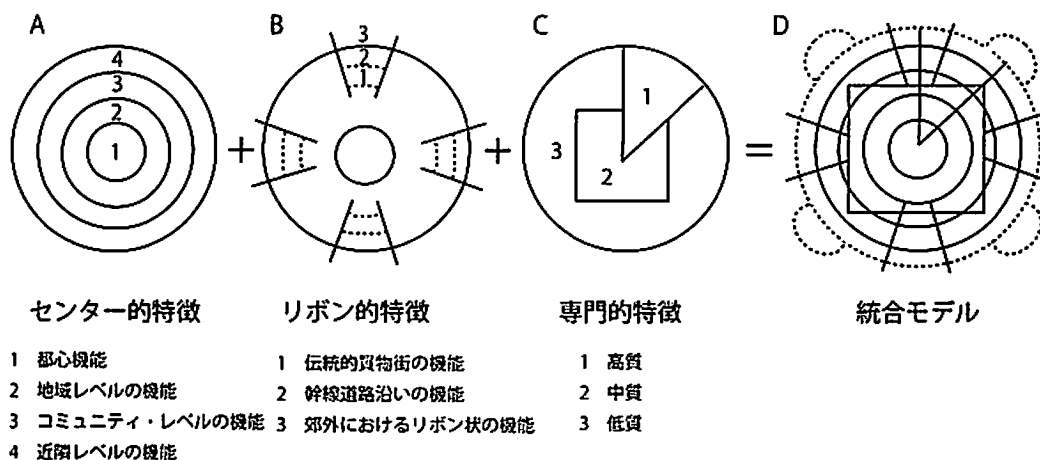


図3 都心部小売業の地域構造モデル

出典：Potter, 1982, p. 56, Fig. 2-12

まりにも多くの条件を加味しなければならないので、実際には困難である。たとえ一時点であるにしても、アクセス性の異なる3つの成分を融合してひとつの都心図を示したことに意義を見いだすべきであろう。

II 名古屋における伝統的中心地の変遷

1. 近世城下町・名古屋の都心

本研究の後半部分では、大都市における都心の形成過程を明らかにするため名古屋を事例に考察を進める。名古屋を対象事例として取り上げる理由は、日本の大都市において都心形成の過程が比較的明瞭に示しやすいからである。名古屋以外の大都市となると、札幌、仙台、東京、横浜、京都、大阪、神戸、広島、福岡などの名が挙がる。近世以来の都市としての歴史をもっていたか否かという点で、札幌、横浜、神戸が外れる。東京、京都は全国的な政治中心という意味で、他の大都市とは成り立ちが異なる。残る仙台、大阪、広島、福岡も名古屋と同じように都心の構造を考えることができる。しかし今回は、筆者のこれまでの研究蓄積や知識量を考慮し、名古屋を取り上げることにする。

公称、尾張64万石の城下町として発展してきた名古屋は、約400年の歴史をもっている。城下町としてはとくに長い歴史ではないが、江戸幕府を開いた徳川家康の次子が初代の藩主であったという意味で他の城下町とは格が違っていた。徳川御三家の筆頭であり、当初は西国の大名勢力が関東へ攻め上るのを防ぐ要塞機能を城下町にもたせた。小牧、那古野、古渡の3つの候補地の中から那古野が選ばれ、ここに計画的に町が築かれていった。有名な清洲

越しは、元の城下から全住民を半ば強制的に移住させたことを意味する。清洲の城下を廃して、新たに那古野に城を築き名古屋としたのである。城下町プランの基本である武家地、町人地、寺社地が明確に区分され、身分にしたがって住む場所が決められていた。武家地は名古屋城を取り囲むように、その南側と東側を中心に配置された。清洲から移住した町民は、城の南側に設けられた碁盤割と呼ばれる四角形格子状の地区で暮らすことになった。城の北と西は地形的に低く、とくに北側は湿地帯であった。このため防衛に適していたが、東と碁盤割の南が手薄であったため、寺社を多く建立して防衛の役割を果たさせた(図4)。

碁盤割上では町人の職業別に地名が付されて、一種の棲み分けが行われた。大工、葉種、魚介、織物などのたぐいである。碁盤割の中央付近を本町通が南北に走っていたが、これは名古屋城の正門と熱田神宮を結ぶ主要道路であった。この本町通と直交する道路が城の南側にあり、これは郊外に延びて岡崎、飯田方面とつながっていた。のちになって飯田街道と呼ばれるようになるが、碁盤割では伝馬町筋と呼ばれた。伝馬、すなわち飛脚機能がここで果

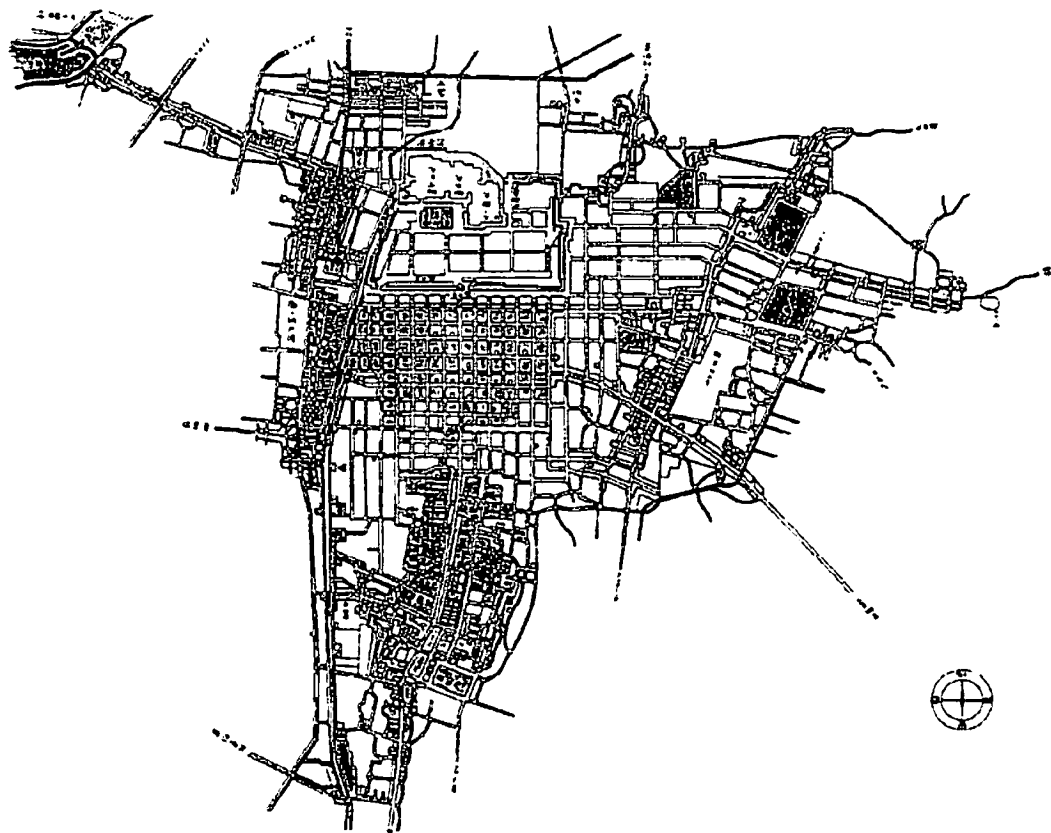


図4 江戸時代(18世紀中頃)の名古屋市街地
出典：名古屋市編，1959による。

たされたからである。本町通と伝馬町筋が交わる場所が、近世城下町・名古屋の都心であった。ここには尾張藩の高札場があり、火の見櫓も建てられていた。火災は当時、もっとも恐れられていた災害であり、実際、名古屋の町が開かれて60年後に名古屋城下は大火で灰燼に帰したという歴史がある。火の見櫓や高札場は公的な機能を果たしており、城下の中心がここにあるという認識があった。

大火のあと、碁盤割では道路を拡幅する事業が行われた。とくに、城下町が築かれた頃は南の端にすぎなかった東西方向の道路が広げられ、広小路通と呼ばれるようになった。古地図によると、この道路の近くには悪水を流すどぶ川があった。広小路通の登場は初期の城下町縁辺部が中心部になっていく前兆であり、事実、本町通/伝馬町筋（/は交差を意味する）から本町通/広小路通へと都心は南下していった。街路の拡幅には飛び火対策や避難場所確保の意味があったが、それ以外の意味もあった。藩主が隊列を組んで城下を出入りするさいに広小路通を通ったり、薬師の祭りで町民が繰り出してにぎわったりするなど、現代風といえばイベントやパフォーマンスの空間として利用された。本町通に変化はないが、東西軸が伝馬町筋から広小路通に移動してきたことは、名古屋の城下が空間的に拡大したことがその一因である。北側には城があつて延びていけないため、碁盤割を南へ広げていくことで市街地を確保しようとした。

2. 近代都市・名古屋の都心とその移動

明治維新がなつて名古屋の都市構造は大きく変化していく。ただし尾張藩は徳川親藩であったため、薩長土肥を中心とする明治政府からはあまりよくは思われず、明治初期はとりたてて大きな変化はなかった。とはいえ、廃城となつた名古屋城は天皇家の離宮となり、広大な敷地には名古屋鎮台が置かれた。鎮台はのちの師団になる軍事拠点であり、名古屋は仙台、東京、大阪、広島、熊本とともに六鎮台のひとつであった。都心は依然として本町通と広小路通の交わる付近にあった。郵便役所や電信役所といった近代的な機能もこの近くに設けられた。国立銀行など初期の銀行は広小路通とその北側の街路に沿って立地していった。旅館も本町通/広小路通を中心に分布し、名古屋へ所用で出かけてきた人々を泊めた。廃城となつた名古屋城は政治・行政機能を失つた。江戸期の尾張では名古屋城の南側、外堀通に沿うように行政機関があつた。ここで城下の町民、農民などからの苦情や要望を受け付けていた。こうした機能を引き継いだ愛知県庁、名古屋区役所（のちの名古屋市役所）は、広小路通の東の端にあつた。商法会議所（のちの商工会議所）も近くにあり、さしずめこのあたり一帯が行政区域をなしていた。

広小路通には銀行ばかりでなく、小売店舗も多く見られた。東京・上野で開かれた勸業博覧会に出品された製品を名古屋で販売した店舗をはじめ、最新流行の商品を取り扱う専門店が現れるようになった。興味深いのは、堀川に沿って海産物や米、肥料、木材などを扱う店

舗、銀行などが集まっていたことである。堀川は河川に恵まれない名古屋において、熱田湊との連絡を行う唯一の水上交通路であった。近世を通じて名古屋城下の発展に欠かせない機能を果たしてきたが、明治期になっても依然としてその役割をなくすことはなかった。堀川が広小路通と交わる一帯は納屋河岸と呼ばれ、米、肥料、海産物などが熱田湊からここまで運ばれてきた。堀川に架かる納屋橋の近くには芝居小屋もあり、繁華街として都心の一角を占めていた。

本町通と広小路通の交差点が名古屋の都心であった象徴として、道路元標を挙げるができる。これは明治期に都市の中で道路がどこから始まるか、その起点を示した標識のことである。主要な道路がどのように結びついているか、目印となる標識を立てて示した。名古屋の場合、道路元標は本町通/広小路に置かれ、ここを起点として主な公共施設までの距離が計測されている。この距離は人力車の運賃を決めるときに参考にされた。当時、人力車は市街地を移動する交通手段として活躍していた。都心は人力車を利用する人が乗り降りする場所であり、多くの人力車が人待ちをして集まっていた。路面電車はまだ開業しておらず、人々は徒歩や人力車を使って市街地を移動していた。当然、都心の広がりも限られていた。

明治も中期を迎え、のちに述べるように1886(明治19)年に名古屋駅が開業する。武豊線の名古屋駅としてスタートしたが、その場所をめぐって地元では論争があった(林, 2000)。名古屋区長の吉田禄在は、広小路通を西に伸ばして武豊線と交わることを主張した。ただしそこは市街地から離れた田んぼの中であり、地元民は不便な場所であることから難色を示した。吉田禄在の頭の中には、広小路こそが名古屋市街地における主要な交通軸であり、広小路通の東の端にある行政地区との位置関係を考えれば最適地であるという思いがあった。広小路通を駅まで延長した部分は笹島街道と呼ばれ、地元民から徴収した税金を使って延長事業が行われた。1898(明治31)年には名古屋駅前と愛知県庁を結ぶ路面電車が広小路通の上を走るようになる(図5)。これで広小路通の都心街路としての性格はいつそう強まり、広小路通に沿って店を見ながらぶらつく「広ぶら」なる言葉さえ生まれた。

路面電車を事業化した名古屋電気鉄道は、広小路線につづいて市街地内で路線を拡張しようとした。当時、名古屋港の建設事業が進められていたため、名古屋電気鉄道は本町通を通じて熱田に至る新線の建設を考えていた。ところが本町通沿いの有力者は家の前を電車が通ることを嫌い、この新線の敷設計画に反対した。やむなく名古屋電気鉄道は名古屋市と相談し、本町通の東側にある大津通を拡幅して路面電車を通すことにした。ただし、大津通は途中までしかないため、新たに道路敷地を確保する必要があった。大津通こそ、いま現在名古屋でもっとも人通りの多い繁華街である。1910(明治43)年に第10回関西府県連合共進会がのちに鶴舞公園になる空き地で開催されたのを契機に、名古屋で最初の百貨店・松坂屋が広小路と大津通が交わる南東角地で開業した。この事実が物語るように、路面電車が新たに走るようになった大津通が広小路通と結びついて都心の一部を構成するようになった。

広小路通と大津通の角地に松坂屋が百貨店として進出する以前は、その場所に名古屋市役

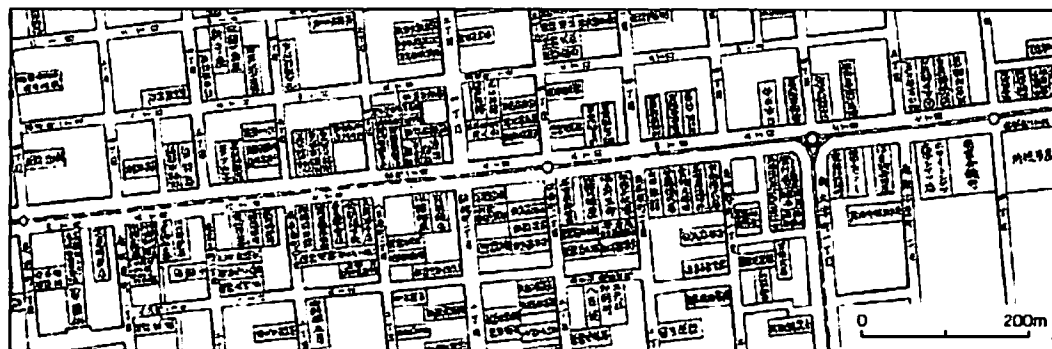


図5 明治40年代の名古屋都心部（広小路通）

出典：「名古屋市中心部営業案内地図」1906年による。

所があった。松坂屋の店舗は大正期になるとさらに南へ移動するが、大津通から離れることはなかった。これまでの店舗は系列のサカエヤとして残したため、結局のところ、店舗数を増やして営業を拡大したといえる。広小路通では十一屋（のちの丸栄）百貨店が交差点付近に開店し、繁華街としての地位を支えた。ここに至り、名古屋の都心は広小路通に加えて大津通にまで広がったといえる。それには路面電車の開通が大きく関係しており、路面電車に反対した本町通からは活気が消えていった。

3. モダンからポストモダンへ移行する都心空間

交通手段の変化は都心の構造に大きな影響を与える。第2次世界大戦以前の名古屋では、人力車から路面電車、乗合自動車（バス）への変化があった。戦後はなんといっても地下鉄の開通が大きく、これによって都心は平面的に加えて垂直的にも変わっていった。名古屋では地下鉄はオープンカット方式で建設されたため、広小路通や大津通の真下には地下鉄は走っていない。真下に通すと地下鉄の建設中、商業者は営業を休まなければならないからである。このため主要街路から1本隔てた道路下が地下鉄路線として選ばれた。こうすることにより、地下鉄を利用して訪れた消費者を地上の店舗はそのまま吸収することができた。

地下鉄の開通は地下空間の活用を商業者に考えさせる機会になった。商業者は、地下鉄の改札口から地上の店舗に至るまでの地下空間を新たな商業空間として開発した。その規模は非常に大きく、「名古屋の地下街は広い」というイメージが全国的に知られるまでになった(図6)。その反作用というべきか、これまで地上にあった店舗の吸引力が低下し、名古屋では商業空間がすべて地下に潜ってしまったという感じさえもたれるようになった。とくに伝統的な繁華街であった広小路通沿いの落ち込みが大きく、以前、店舗のあった場所に銀行や証券会社、一般企業のオフィスが立地するようになった。広小路通/大津通付近に立地している大手百貨店を除き、広小路通沿いの店舗は数を減らした。

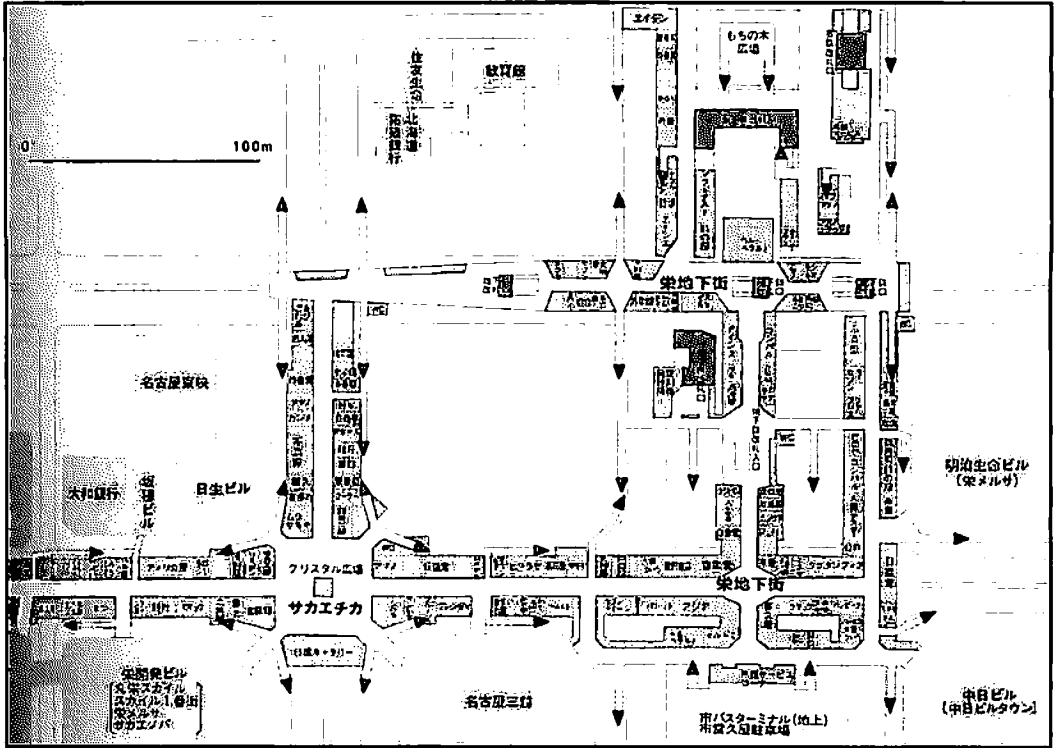


図6 名古屋栄・都心部の地下街

出典：名古屋市編，1994，p.37 をもとに作成。

逆に地下の商業空間は増殖の一途をたどり、東西方向の地下鉄（東山線）に加えて南北方向の地下鉄（名城線）が開通すると、天津通の北方面でも地下空間が生まれた。地下街は若い女性向けの衣料品やカバン・靴などの雑貨に特化する傾向がある。自動車を利用して買い物をするの少ない消費者が主なターゲットである。大都市の中では自動車の保有率が高い名古屋では、男性やファミリーは自動車で郊外のショッピングセンターや大型専門店で買い物をする傾向が根強い。地下の商業空間は地下街と呼ばれ、当初は最先端をいく商業空間であった。しかし天井は低く休むベンチもない。太陽を見ることはなく、自然の風も吹かない。あくまで地下通路に沿った店舗の集まりであり、地上を疾走する自動車に追われるようにして地下に潜り込んだ人々を効率的に移動させる空間である。たえることなく増殖してきた地下の商業空間には、高度経済成長期のモダニズムの雰囲気色が色濃く反映されている。

高度経済成長は石油ショックを契機に終わりを告げ、時代はポストモダンへと移り変わっていく。しかし日本経済はいちはやく石油ショックから立ち直り、ニューグロースの時代に入っていった。製造業の盛んな名古屋大都市圏は貿易輸出で大きな黒字を稼ぎ、やがてバブル経済へと進む。しかしそれも弾け、経済の歯車は逆方向に回りだした。東京、大阪に比べてバブル経済崩壊の痛手は大きくなかったといわれるが、変化は都心の商業地区でも見られ

た。名古屋では大きくって2つの傾向が見られるようになったといえる。ひとつは大須商業地区の再生の動きである。もとはといえば信心深い徳川家康が、城下町の創成期に美濃の大須にあった真福寺宝生院を名古屋に移したのが、大須の始まりである。大須観音を中心に、信仰と娯楽それに商いが融合した地区が近世を通じて形成されていった。城下の一大繁華街としての歴史は近代以降も引き継がれ、花街も大正期まで続いた。戦前は庶民にとって娯楽の殿堂としてその名をほしいままにした。しかし敗戦後は、革新的な都市計画にもとづく東西方向の100メートル道路（若宮大通）によって広小路通・大津通の都心（栄）側から切り離されてしまった。地下街の発展で勢いづく栄地区とは対照的に、都心周辺に位置する衰退商業地区の地位に甘んじるようになった。

ところが、石油ショック後も続いていた近代化がいよいよ色あせて見えるようになったバブル崩壊後、前近代的な人間味溢れる町として、大須は市民から再評価を受けるようになった。きっかけは東京・上野のアメヤ横丁の雰囲気移植したことであり、パソコン普及初期に当たるこの頃、電気屋街として認知されるようになった。その後は古着屋、エスニック、イベントなどが吸引力となり、これまでのシニア層に加えて若者が新鮮な雰囲気を求めて大須へ来訪するようになった。ここには低い天井のコンクリート空間はなく、一見すると時代遅れとも思われる高いアーケードが店舗をつないでいる。真四角に区切られた人工的な地下空間とは正反対の、不均一でどことなく猥雑性を帯びた空間である。時間がきたら出入口を閉じるシャッターもない。信仰と娯楽と消費が融合した、戦前ならごくあたりまえの空間が21世紀に蘇った。

都心におけるいまひとつの動きは、ブランド志向の高まりを受けて、高品質を売り物にする専門小売店舗が街路に沿って展開してきたことである。背景にはバブル経済の崩壊にともなう金融・保険・証券・不動産など企業の落ち込みと、グローバル展開を本格化させた欧米ブランド小売業の全国展開の動きがある。これまで広小路通、大津通沿いには都市銀行や証券会社のオフィスがあったが、そのうちのいくつかは企業再編で撤退した。その跡地に進出してきたのが、ファッション・雑貨を販売する欧米のブランド店である。これらの企業は全国的に店舗展開をするに当たり、特定の大都市の特定の場所を選んで店舗を構える戦略をとった。場所を限定することで希少性を高め、ブランドイメージを保持しようという戦略である。結果的に名古屋では栄地区に集中立地することになり、実際、大津通に沿って競うように店舗をオープンしていった（図7）。間違ってもこれらの店舗が大須地区に立地することはない。ここには同じ業種でも質の違いやレベルに応じて特定クラスの店舗群が専門分化する複合モデルの特徴が現れている。

これらのブランド店舗は地下街で営業することもない。自社で独自の店舗を地上に設け、個性的な店舗それ自体のデザイン性を消費者に訴えている。商品のブランドイメージを確保するには、店舗自体がそれにふさわしい形態や色彩をもって消費者に好印象を与えなければならない。単なる小売業空間ではなく、消費者を魅了する雰囲気が店舗の内外から感じられ

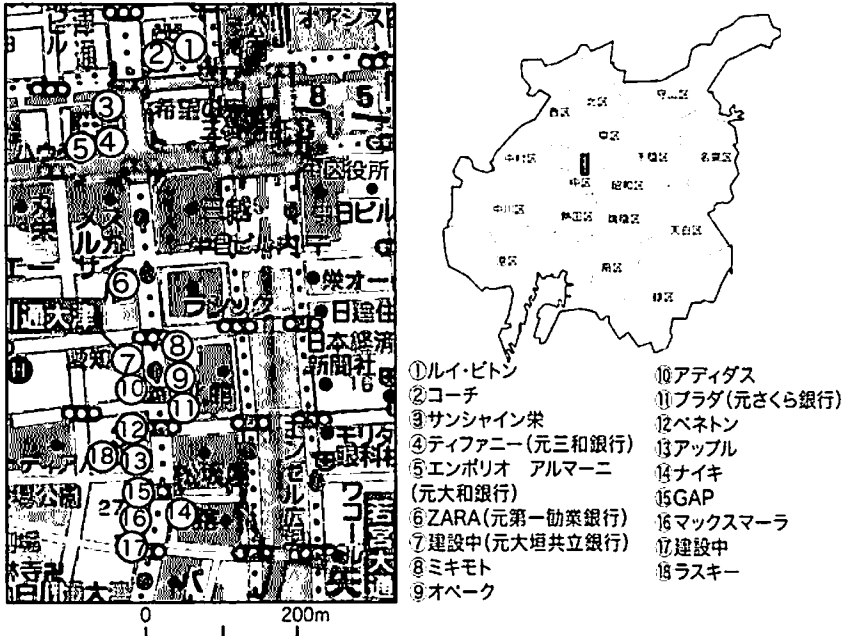


図7 名古屋市都心部におけるブランド店の分布
出典：名古屋都市センター，2005年，News Letter, Vol. 64をもとに作成。

るような空間演出がほどこされている。これまでも都心の百貨店は店内スペースの一部をブランドイメージで包み、ほかとは異なる特別な空間がそこにあることを消費者に示してきた。しかし欧米ブランドの店舗演出はその域を超えており、都心の街路沿いにあたかも欧米の商業空間が出現したかのような雰囲気を出し出す戦略で消費者の目を奪っている。伝統的な百貨店、地下街、大須アーケード街とも異なる、新たな商業空間が都心に出現した。

III 名古屋駅の立地と機能更新の歴史

1. 武豊線途中駅としての名古屋駅の立地

中心地に対する関門の意義は、中心地の勢力圏をはるかに超える範囲から人や物資を集めるといふ点である。近世の名古屋にあつては、城下町の中心に高札場や火の見櫓があり、有力な小売業が軒を並べるように店を構えていた。伝馬町筋という名前からわかるように、飛脚・馬継ぎの機能も果たされていた。その意味では、ここは城下町以外の遠方から物資が運び込まれてくる関門の機能を果たしていたといえよう。ただし現代から見れば、とても十分な輸送手段とはいえず、むしろ熱田湊から遡上してくる堀川の納屋河岸の方が、関門機能を担っていたといえる。堀川沿いには大小の倉庫や商家、材木置き場、それに尾張藩の水軍基

地さえあった。いずれにしても、今日から見れば量的に限られた物資が馬の背や舟運を利用して城下に運び込まれていた。

近世までのこうした運輸状況は、明治維新以後の世界になって大きく変化していく。とりわけ重要なのは鉄道の導入である。周知のように、蒸気機関車の蒸気機関は、イギリスの炭坑で排水ポンプを実用化する過程で発明された。その後、輸送手段のエンジンとして蒸気機関が応用され、実用化された鉄道が世界各地に広まっていった。日本では東京を中心に鉄道が敷設されていったが、この新技術が名古屋にまで及んでくるにはしばらくの時間を要した。この地方で鉄道建設が行われるようになったきっかけは、東京と京都の2つの都を結ぶ「両京鉄道」の建設であった。当初は旧中山道に沿って鉄道を建設することになり、武豊港から大垣方面へ建設資材を運び入れる武豊線がまず建設された。武豊線はルートの途中で旧城下町・名古屋の近くを通るように設計されたため、名古屋駅はその途中駅として開設された。その後の情勢変化で名古屋から東側は旧東海道に沿って鉄道を敷くことにルートが変更され、最終的に現在の東海道線として完成することになる。問題は武豊線の駅を名古屋ではどこに設けるかであり、これがその後の名古屋の都市構造を大きく規定することになった。

近代初期に鉄道が導入されるさい、各地の旧城下町では駅をどこにするかでいろいろ議論があった。鉄道の開通を嫌い、市街地からできるだけ遠ざけようとする動きが一部にあったことは確かである。しかし、鉄道がもっている潜在的可能性を考えると、既成市街地からあまり離して駅を設けるのは得策ではなかったと思われる。武豊線の設計はお雇い外国人技師の英国人・ウィリアム・ピッツ (W. Pits) によって行われた。当時はまだ名古屋市内ではなかった熱田は、旧東海道の重要な宿場であり有名な門前町でもあったため駅は当然、設置された。名古屋の北方には尾張平野の中心に当たる一宮があり、その南寄りには名古屋の「母都市」ともいうべき清洲がある。これらの歴史的な中心地を結べば、旧城下町・名古屋の近くでは鉄道がどこを通るか、自然に決まる。名古屋の市街地は熱田台地・名古屋台地の上に形成されたため、その西の縁に沿って路線が設定されたのは、理にかなっている。

こうした歴史的、地理的条件をふまえ、最終的に名古屋駅の位置を決めたのは、名古屋区長の吉田禄在であった。旧尾張藩士出身の吉田は名古屋政界の実力者であり、「両京鉄道」の建設構想が持ち上がったさいには、鉄道が名古屋を通ることを主張した。旧中山道沿いに建設されることに決まったあとは、「中山道鉄道」と名古屋を結ぶ鉄道の敷設を計画している。つまり彼は、名古屋にとって鉄道がいかに重要な意味をもっているか熟知していた。彼は愛知県令・勝間田稔とともに、広小路通を西に伸ばした延長線上に駅を設けることを主張した。広小路通は近世から続く旧城下町の主要街路であり、これと直線で駅をつなぐことは妥当なように思われる。ただし、ピッツの示した武豊線のルートは当時の名古屋市街地の西のはずれの田んぼの中を走っていた。新駅に至るには新たに道路を設ける必要があった。この建設費用をめぐって区民の間から不満の声が上がり、吉田はその説得に苦勞した。

名古屋駅が開業した当時の状況を示したイラスト図によれば、駅前には大きな溜め池がい

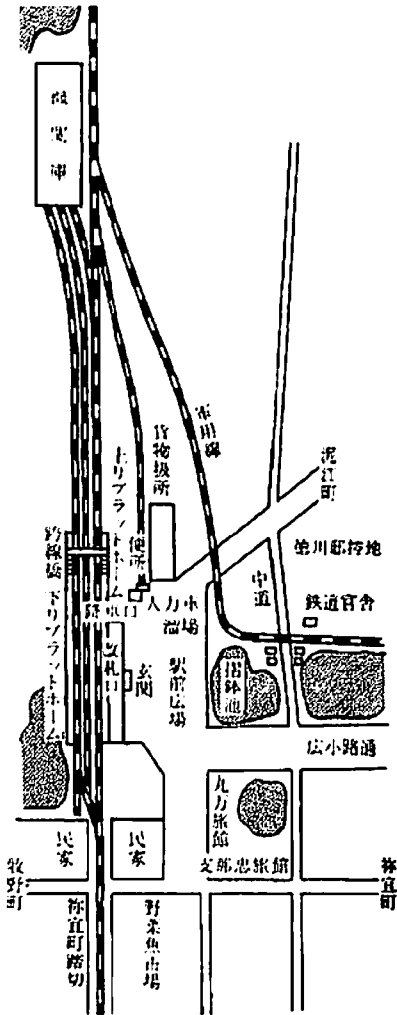


図8 初代名古屋駅の周辺(明治28年頃)

出典:名古屋地下鉄振興株式会社編, 1989, p.35をもとに作成。

くつもあった(図8)。これはこの場所がもともと低湿地帯であったことに加え、線路地盤を固めるために近くの土地を掘って土砂を採取したため、その跡が水溜まりになったものと思われる。イラスト図には引き込み線や旅館、市場なども描かれている。引き込み線に沿って倉庫が設けられたことが、別の資料で明らかになっている。名古屋駅前では流通、宿泊、交換など関門の初歩的機能が生まれていった。武豊線はその後、建設費や所要時間が「中山道鉄道」より有利な旧東海道沿いへとルート変更されたため、一部を除いて東海道線へと名称を改める。これによって名古屋は東京と京都・大阪方面に直接つながることになったため、名古屋駅は名古屋のゲートウエーになった。

2. 機能強化によって関門性を強めた名古屋駅

関東、関西など地域の外から鉄道で名古屋を訪れる人々が、名古屋駅に降り立つようになった。これは近世までにはなかったことで、鉄道が都市の出入り口を限る働きをするようになった。近世の名古屋では、「名古屋五口」と呼ばれる5つの街道が城下と外部とを連絡していた。枇杷島口、志水口、大曾根口、三河口、熱田口の5つである。明治以降も道路を利用する場合はこれらの口から人が出入りしたが、鉄道のように一度に多くの人

を乗せて運ぶ交通手段が出現し、出入り口は集約された。東海道線の全通以後、名古屋周辺では鉄道の建設が続いた。私鉄の関西鉄道、国営の中央線などであるが、これらは名古屋駅を起点として建設された。ただし四日市に本社があった関西鉄道は、厳密には名古屋駅ではなく、その近くに愛知駅を設けて営業を行った。しかしこの鉄道はのちに国営化され関西線になったため、始発はやはり名古屋駅になった(図9)。

名古屋駅が名古屋の玄関口になると、これとの連絡を願う交通機関がつぎつぎに現れるようになった。名古屋市内を走る路面電車はその一例であり、名古屋電気鉄道が名古屋駅前の笹島を起点に、市街地東にあった県庁との間を連絡する広小路線を開通させた。これにより、

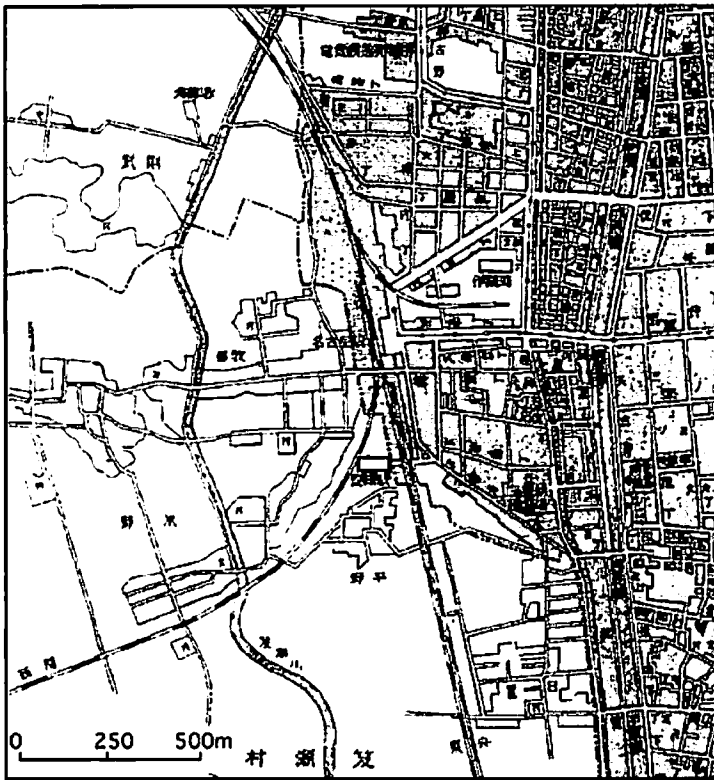


図9 1906（明治39）年当時の名古屋駅周辺
出典：「名古屋市全図」1906年をもとに作成。

鉄道で名古屋を訪れる人は、名古屋駅で路面電車に乗り換えて町中へ行くことができるようになった。名古屋電気鉄道以外にも名古屋駅近くを起点に電車を走らせる電鉄会社が現れ、名古屋駅の交通結節性はいっそう強まっていった。名古屋駅が開業して4年後に濃尾地震が起り、名古屋の市街地は大きな被害を受けた。名古屋駅は全壊したが、まもなくその場所で再建された。この時点ではまだ、名古屋のメインストリートである広小路通の真西に名古屋駅があるという都市構造であった。伝統的な中心地と新たに加わった閘門は、一直線で結ばれていた。

明治末期から大正期にかけて、名古屋駅は人や貨物の輸送需要をこなすのに限界を感じるようになった。1910（明治43）年に名古屋で第10回関西府県連合共進会が、のちに鶴舞公園になる場所で開催された。半年間の会期中に260万もの人々が会場を訪れたが、遠方から鉄道で来る見学者も多く、名古屋駅は人ごみでごった返した。地元・名古屋では駅設備の狭隘さや不便な運行ダイヤに対する不満があり、東京の鉄道当局に改善を要望していた。東海道線は東京、大阪を始発駅とするため、途中の名古屋は不便な利用を強いられていたからである。長年の要望は、貨物駅の分離・新設と、新駅の建設として実現することになった。ま

ずは笹島貨物駅を名古屋駅の南方に設け、あわせて貨物操車場を北方の稲沢に設置する。近代初期の鉄道駅が、その後、輸送需要の増大にともない機能分離を経ながら拡充されていくのは一般的である。名古屋の場合、分離された笹島貨物駅は中川運河に近く、名古屋港とも連絡できた。これで名古屋駅は港湾輸送ともつながるゲートウエーになった。

狭隘化した名古屋駅を根本的に改善するには、別の場所で新たに駅を設けるのが一番である。初代名古屋駅の前には家屋や建物が密集しており、そこで新駅を新築するのは不可能である。一日も休むことが許されない駅業務を工事を理由に止めることはできない。このため、現駅から200メートル北側の場所に駅舎と線路の敷地を求め、駅を新築することになった(図10)。これにともない、これまでの線路敷地は新駅に通ずる大通りになった。1937(昭和12)年に完成した二代目名古屋駅は、東洋一大きな駅としてその名が知られるようになった。実際、駅舎の延べ床面積は国内随一の広さを持ち、威容を誇った。名古屋駅への連絡路として道路整備が新たに行われた。とくに広幅員の桜通が駅前に直結する道路として整えられたことが大きい。江戸初期の大火を教訓に広小路通を設けた名古屋の伝統は、近代以降も引き継がれたといえる。四角形格子状の計画的な基盤割に比べると、名古屋駅前の道路網は複雑きわまりない。わかりにくさを緩和する目的で桜通のように道幅の広い道路が駅前に通されたのは意義が大きい。

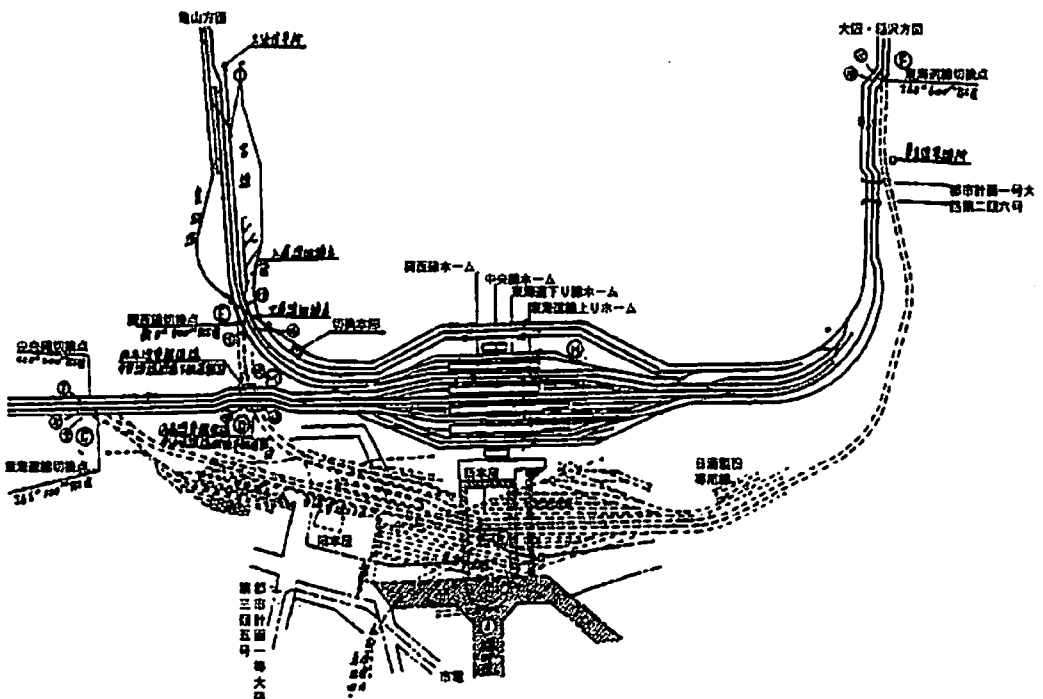


図10 初代名古屋駅から二代目名古屋駅への切換え工事 (1937年)

出典：大野・林，1986，p. 107をもとに作成。

名古屋では大正中期に市内外を走る電車網の再編が実施され、市内の路線は名古屋市営、市外は民営で行われることになった。これは電車公営論によるもので、市民の日常的な足として欠くことのできない市内電車は公営で行うべきという世論に押された結果である。これにより、名古屋電気鉄道は名古屋鉄道として再出発し、主に名古屋から岐阜にかけて路線網を広げていった。一方、名古屋南方の知多半島や東部の三河では愛知電鉄という私鉄が路線を拡充していた。これら2つの大手私鉄は戦時体制下の国策にしたがって合併することになり、新たに名古屋駅を始発駅とする体制をとった。これにより、すでに名古屋の玄関口としての地位を確立していた名古屋駅は、大手私鉄路線の乗り入れによって、その地位をさらに強いものにした。

3. 地下鉄・新幹線の開業による名古屋駅の機能強化

米軍機による空からの攻撃により、名古屋の市街地はその大半が焼失した。名古屋駅は鉄筋コンクリートでできていたため焼失を免れた。敗戦による無からの再出発は名古屋駅から始まり、戦災復興のための人や物資を市内に運び入れるゲートウエーとしての機能をいかになく果たした。駅の東側では新しい時代の到来を見込んでビルの建設が始まり、戦前の面影を取り戻していった。一方、駅の西側は混沌とした闇市の様相を呈し、猥雑ではあるが活気に満ちた地区として立ち上がってきた。駅東のビル群は地元・名古屋の資本よりは、むしろ外部の資本によって建設されていった。名古屋では地元で「五棋家」と呼ばれる地場の大手企業グループがある。しかし名古屋鉄道を除き名古屋駅前には拠点をもっていない。名古屋に近いが域外の西三河を拠点とするトヨタ系、東京の三井、三菱系などのビルが駅前の一等地に建てられていった。名古屋では戦前、航空機や機械などを生産する東京資本の企業が工場をもっていたが、戦後も名古屋とその周辺で生産を行うため、名古屋駅近くに管理や営業の拠点を必要とした。唯一五棋家のひとつに数え上げられる名鉄は百貨店を名古屋駅に隣接して設け、駅前商業空間をリードした。関西資本の近鉄もその隣に百貨店を出店し、商業空間を補完した。

名古屋駅の東側と南側を中心に戦後のビル群が建ち並んでいく一方、路面電車やバスに代わる地下鉄が名古屋で建設されることになった。当初、地下鉄は国鉄名古屋駅の0番ホームから高架方式で市街地へ向かうプランとして計画された。東京の事例に習い、国鉄と名古屋市営が相互乗り入れで相乗効果を図ろうと考えたのである。しかし交渉はうまくいかず、最終的に名古屋市営の都市高速鉄道が高架ではなく、市街地の地下を走るプランへと変更された。これにより、国鉄や地下鉄の利用者は一旦、名古屋駅で下車して乗り換えなければその先へ行けなくなった。この間の経緯を知らされていない利用者は自然なことと思っているかもしれないが、利用者の利便性を重視しない鉄道経営者の姿勢は問われてよい。

国鉄あるいは名鉄と地下鉄の間で乗り換えをするさいに、買い物や時間調節などの名目で

名古屋駅前に滞留するのが普通になった。ビジネスチャンスが生まれ、小売業やサービス業が駅前に集積してきた。ただし、地上のビル群の大半は企業の業務・営業用で利用されたため、商業空間はもっぱら地下で開発された。主に地上が道路部分であるところの地下が通路になり、その両側に店舗が連続的に設けられた (図 11)。一見すると近代までの商店街に似

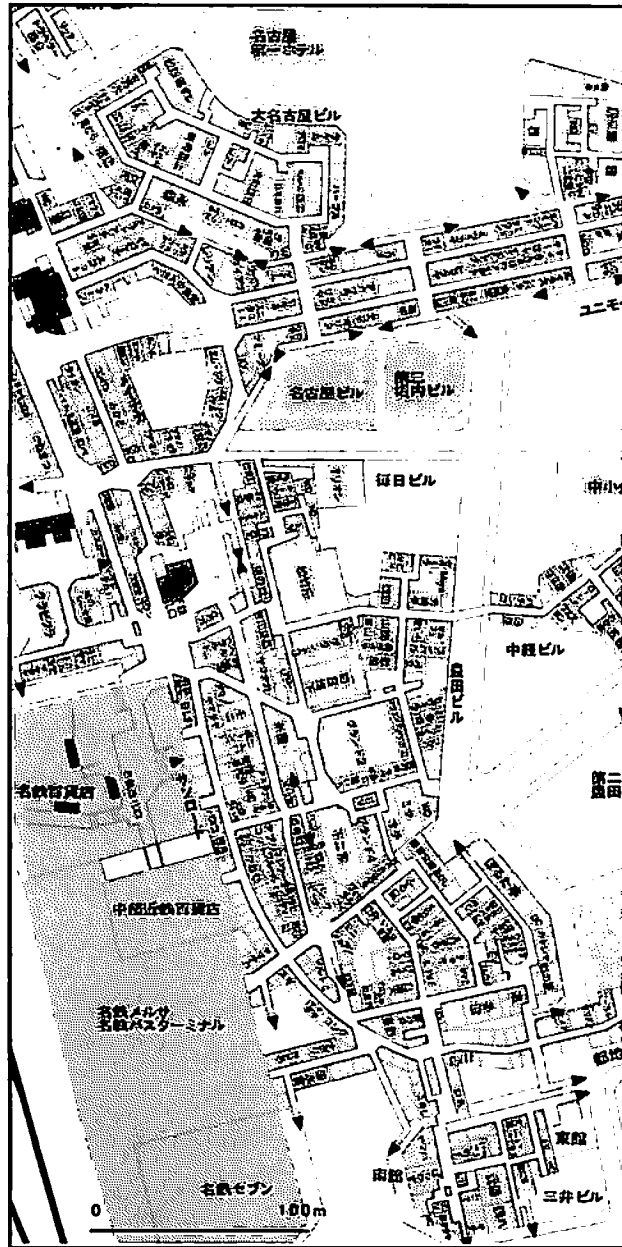


図 11 名古屋駅前の地下街
 出典：名古屋市編，1994，p. 38 をもとに作成。

ているが、隙間なく高密度に店舗空間が間仕切つてある姿は、地上の商店街の趣とはやはり異なる。さきにも述べたように、伝統的な中心地である栄地区とは異なり、名古屋駅前は道路網が不規則である。不規則性がそのまま地下に持ち込まれたため、道に迷う来外者も少なくない。落ち着きがなく、乗り換えのための一時的な滞留空間、ビジネス空間の延長部分という感じが強い。

名古屋駅のゲートウエー機能をさらに強化したのが東海道新幹線の開業である。これによって東京、大阪などへの時間距離が大幅に短縮されたばかりでなく、九州、東北などとのつながりも強まった。ただし、新幹線を名古屋駅に停車させるには、そのスペースを既存駅に沿って確保する必要があった。横浜や大阪ではこうしたスペースが得られず、やむなく別の場所に新駅を設けて対処した。名古屋駅の場合、駅の東側では道路やビルが迫っており、そのような空間は見いだせない。駅の西側で新幹線ホームを確保するには、既設の建物群を立ち退かせる必要があった。すでに述べたように、この一帯は敗戦後に生まれた闇市空間で、一種のアンタッチャブル・スペースでもあった。そこで国鉄当局は名古屋市からの支援を受け、地元の利害関係者との間で交渉を重ね、新幹線用の空間を確保することに成功した。以後、名古屋駅西口は、これまで見られなかった予備校、結婚式場、シティホテル、スーパーストアなどが立地する場所へと変容した。

東海道新幹線の開通によって東西の大都市圏から名古屋へのアクセスは格段によくなった。このため、東京や大阪に本拠を構える大企業が名古屋圏を新たな市場として進出してきた。その活動の拠点として名古屋駅前は高く評価された。新幹線による本社、本店へのアクセスに加え、国鉄、私鉄の在来線の大半が名古屋駅に集まっているため、地元市場へのアクセスにも適している。地下鉄との連絡もよく、名古屋市内への移動においても問題はない。企業の労働力確保に注目した場合、就業者の通勤の便を考えると、やはり名古屋駅は適している。高度経済成長で名古屋圏の人口は増加し、郊外に住宅地域が広がった。大きくなった消費市場と労働市場の両方から見ても、名古屋駅はゲートウエー機能を強めたといえる。

4. JR 東海の誕生と名古屋駅の高層ビル化事業の展開

明治初期の名古屋駅開業以来、鉄道事業者が人や貨物の輸送を行い、その前後で交通、倉庫、小売、サービスなどを担当する事業者が駅の近くに場所を構えて活動する図式が続いてきた。例外的に、名古屋鉄道や近畿日本鉄道が名古屋駅近くで百貨店を経営することはあった。これらは鉄道事業者による商業の兼業経営であるが、同じ鉄道事業者でも国鉄には兼業は認められていなかった。ところが1985年に実現した国鉄民営化は、こうした状況を一変させた。JR 東日本とJR 西日本に挟まれるように、JR 東海が誕生した。英語名はCentral JapanであるためJR 中部かJR 中日本でもよいと思われるが、北陸や甲信越は含まれていないので、日本名はやはりJR 東海がふさわしいのかもしれない。そのJR 東海の本社は名古屋駅に置かれ

た。国鉄時代、名古屋鉄道管理局が名古屋駅にあったため、その経緯を引き継いで本社は名古屋駅に定められた。東西のJRに比べると、在来線の路線長は短い。それにもかかわらずJR東海として成立できたのは、東海道新幹線というドル箱路線を経営することができたからである。

鉄道輸送事業以外の分野に業務が広げられるようになったJR東海は、旅行業、小売業、ビル管理業などの分野に進出していった。このうちの最大の事業は、二代目名古屋駅を高層ビルとして建て替え、その中にオフィス、百貨店、ホテルなどをテナントとして入れる事業であった。1999年に完成したツインタワービルは、ギネスブックに登録されるほど駅単体の建物としての延べ床面積が広い(図12)。建て替え前の二代目名古屋駅が東洋一といわれた伝統を引き継ぐかのように、三代目名古屋駅もその規模を誇った。北側のオフィス棟には市内各所にあった事業所が移転入居した。これにともない、市内ではオフィス移動による玉突き現象さえ生じた。南側にはホテルが入り、宿泊、宴会、会合の場所として駅直上の空間が利用されるようになった。これら2棟をつなぐところに百貨店が誘致され、JR東海は共同経営のかたちで関与するようになった。その他、書籍、雑貨の専門店を含め、駅本体が一都市空間へと変貌した。

200メートルを超える高層ビルは名古屋では初めてであり、完成時には地元には大きな衝撃を与えた。名古屋は札幌、福岡のように支店経済都市としての性格ももっている。しかし、

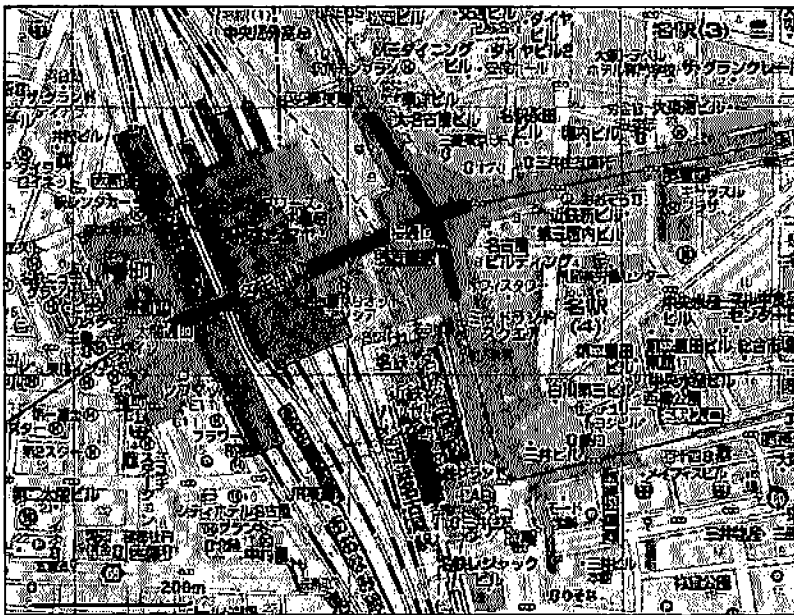


図12 新・名古屋駅 (JRセントラルタワーズ) とミッドランドスクエア (豊田・毎日ビルディング)

出典: HOTPEPPER 名古屋版, 2012, October, p. 174, 206 をもとに作成。

これらの都市とは異なり、地元資本の製造業が名古屋市内やその周辺に多い。これらの製造業は本社工場と併設して本社を構えているため、名古屋市内の中心部には本社があまりない。中区、東区、中村区といった名古屋の中心区ではなく、瑞穂区、北区、あるいは市外に本社がある。こうした事情を反映し、栄、名古屋駅前、その中間の伏見を含めて有力な製造業本社ビルは皆無といってよい。やや背の高いオフィスビルも、業種は繊維、銀行、生命保険であり、しかも名古屋以外の資本という場合が少なくない。東京のように高地価ゆえ高いビルを建てなければ採算が合わないということもない。結局、これまでは市内中心部といえども、高層ビルを建てる必要性が低かった。

こうした名古屋のビジネス風土の中にあつて、JR 東海は本社ビルでもある高層ビルを名古屋駅の直上に建て、これを武器に業務の拡大をめざした。この企業にとって最大の強みは、名古屋のゲートウエー機能を独占している点にある。もちろん、名鉄、近鉄、地下鉄などもあるが、これらは名古屋駅での乗り換えがあつて成り立っている。しかも鉄道輸送業の強みとして、輸送力の増強や輸送サービスの向上によってゲートウエー機能を強めることができる。事実、岐阜、豊橋方面などライバル路線のある区間ではスピードアップに力を入れ、国鉄時代とは様変わり成果を上げている。多くの乗客を郊外や他都市から名古屋駅まで輸送して運賃収入を増やすだけでなく、駅空間でもビジネスを展開して売り上げを伸ばす。関西や関東の私鉄では古くから行われている鉄道業による多角化経営を極限的にスケールアップして実現したのが、JR 東海のツインタワー・ビジネスである。

JR 東海による高層ビル建設には、敷地面での制約という要因も作用していた。基本的に鉄道敷地しかもっていない JR 東海にとって、駅直近で再開発できる広い空間はなかった。いきおい、狭い空間を高層化によって広い空間へと転換しビジネス展開の可能性を高めるといった不動産的アイデアが頭をもたげてきた。苦肉の策ではあつたが、垂直的アクセスの良さは水平的アクセスのそれを大きく凌駕した。JR 東海による名古屋駅の再開発事業は成功例として内外に広く紹介された。その後に進められた札幌駅、博多駅などの再開発事例にその影響を見ることができる。地元・名古屋では、駅前道路を挟んでツインタワービルの向かい側で高層ビルの建設が始められた。これは、以前は毎日ビル、豊田ビルという2つのビルが並んでいたのを、ひとつの広い敷地にしてそこに高層ビルを建てるというものである。2006年に完成した通称ミッドランドスクエアは、トヨタグループが名古屋駅前に集結したことを内外に示す役割を果たした。トヨタ自動車の場合、発祥地である豊田、海外事業を担う東京・文京区の拠点とともに、新たに完成した名古屋駅前のビルが司令塔の役割を果たすことになった。

IV 中心地と関門によって構成される都心構造

1. 市街地中心地と関門(駅)の間の距離

すでに述べたように、これまでの都心研究で欠けていたのは、時間を追いながら都心がどのように発展していったかを究明する視点である。本研究では都心を構成する中心地については近世から現代に至るまでの概要を歴史的にあとづけた。一方、関門に関わる部分については、鉄道の導入をその契機と考え、輸送力の増大と鉄道駅ターミナルの発展について考察した。それらをふまえながら、ここでは中心地と関門をともに取り込み都心が形成され変化していく過程を名古屋を事例に考える。名古屋は一事例にすぎないが、日本の主な城下町の中で近代以降に鉄道を導入していった都市に一般的に当てはまるモデルを考える。城下町の歴史がなく近代になって都市形成が進められた札幌でも、中心地と関門は別の存在である。港湾都市・横浜でも鉄道による関門(横浜駅)と中心地(関内)は区別される。同じ港湾都市でも神戸は臨海平野部の幅が狭く、関門と中心地はほとんど同じ場所にある。福岡は名古屋と同様、関門と中心地は別と考えてよい。

近代に鉄道が都市に導入されたさい、駅がどこに設けられたか、とくにその場所が伝統的中心地からどれほど離れていたかが、都市構造を考えるさいに決め手になる。鉄道導入時に市街地がどの程度の範囲で広がっていたかに注目する必要がある。多くの場合、鉄道は市街地の近くを通ることになるが、ルート上のどこに駅が設けられたかがポイントである。仙台、広島と比べると、名古屋では中心地と関門の間の直線距離が長い。仙台0.5km、広島1.1kmに対して名古屋は2.3kmである。福岡(博多)の場合、現在の博多駅と天神は2kmも離れているが、初代の博多駅とは1.5kmほどの距離である。当時の市街地の分布状況にもよるが、概して市街地面積が広い城下町では鉄道駅は中心地から離れて設けられる傾向があった。両者の距離が短ければ、関門と中心地の機能は融合し、一体化する。このような都市では中心地と関門が一体的に発展し、都心はひとつの核すなわち単核構造を示す。規模の小さな城下町ではこうした事例が多い。

ひるがえって名古屋に注目した場合、吉田禄在が広小路通を西に延長した場所に名古屋駅を定めたさい、ウィリアム・ピッツの設計図はすでにあつたため、新駅と本町通/広小路通の距離はいかんともしがたいものであつた。ピッツは熱田台地を現在の金山付近で斜めに横断し、市街地に沿って走るルートを提案した。本町通/広小路通から鉄道ルートまでの距離は禄在が定めた時点で最短であるため、この決定は妥当だと考えられる。要するに、尾張64万石の雄藩で市街地も広がった名古屋では、鉄道駅は既存の中心地から離れた位置に定めざるをえなかつた。その結果、近代以降、伝統的な中心地と関門の鉄道駅は別の場所として意識され、独立的に発展する過程をたどることになった。名古屋電気鉄道が最初に敷いた

広小路線に7つも電停が設けられたという事実は、名古屋駅（笹島）から終点の愛知県庁までかなり距離があったことを物語る（図13）。逆にいえば、それだけ離れていたがゆえに、路面電車を早く導入する必要があったともいえる。事実、広小路線は京都電気鉄道の伏見線について、日本で2番目に早く敷設された路面電車である。

神戸のように中心地と閘門がほとんど同じ場所の場合を一方のタイプとすれば、名古屋は両者がかなり離れているタイプということになる。その中間に仙台、広島、福岡などがある。名古屋では現在に至るまで両者は別の存在であり、ともすればライバル関係とみなされがちである。実際、百貨店の販売額でも、両地区を対比的にとらえることが多い。路線地価やオフィス賃料などでも、両者は対比される。それゆえ名古屋では都心はいったいどちらなのか、栄地区は当然、都心だとしても、名古屋駅前は都心に含まれるのか否か、曖昧な点が多い。かりに両方ともに都心であるとするならば、どのような都心構造なのか知りたいところである。とくに近年は、すでに述べたように、JR東海の高層ビル化事業に刺激されて名古屋駅前地区の小売業、サービス業機能が強まっている。二核構造の都心とみなした場合、その勢力バランスに変化が生じていることは明らかである。

現代都市の中心地と閘門の違いについて改めて考えた場合、まず中心地は都市や都市圏の中心にあつて地元を中心に消費者を吸引しているといえる。対する閘門は、主に地域外から訪れた人々の都市への入り口であるが、現代は単なる玄関口ではなく中心機能も果たしている。中心機能とは、物販やサービス供給など消費者を対象とする小売業・サービス業機能のことである。大規模な百貨店や専門店を擁したJR東海の名古屋駅はその典型である。閘門が中心地の性格をもつようになったのが近年の特徴であり、名古屋駅以外に札幌駅、博多駅など地方の大都市にも見られる。神戸のように最初から中心地と閘門が一体化している大都市では、都心の機能強化は中心地によるものか、あるいは閘門によるものか判別できない。都心構造との関係でいえば、閘門は基本的に在来線、新幹線など交通路の上に位置する。近くには線路や高架構造など輸送に関係する施設も多い。土地利用は不規則になりやすく、計画的整備もしづらい。本来は乗り換えのための空間であるため、余裕スペースや環境の良さ



図13 名古屋電気鉄道による路面電車・広小路線

出典：「名古屋市全図」1906年をもとに作成。

などは要求されにくい。その結果、中心機能といえどもビジネスライクな物販・サービス中心の商業空間になる。

2. 3 種類のアクセス性の妥当性

本研究では、最初に都心に関する従来型のモデルを紹介し、それらを乗り越える意味から、中心地理論と閩門概念を手掛かりに、歴史的説明と機能的説明を実証的に行った。従来型モデルで基本になっている3種類のアクセス性、すなわちセンター、セクター（リボン）、専門が名古屋でどれほど有効かまず検討してみたい。最初のセンターは、近世から近代を経て現代に至るまで、基本的に主要街路が交わる地点を中心に小売業、サービス業が集積していることから、中心地は核をもちながら成り立っているといえる。ただし、その場所は時代とともに変化している。理由は、主要街路が新たに出現したことである。飯田街道につながる伝馬町筋から拡幅された広小路通へ移動したのは、道路幅の拡大によって人々が集まりやすくなったためである。本町通から大津通へ移動していったのは、路面電車が本町通ではなく大津通で開通したことが大きい。街路の広幅員化や路面電車の敷設により、その街路が新たな出会いの空間として認知された。

セクター性のアクセスについては、本町通、広小路通、大津通がともに中心地の街路としてほかの街路より優位な立場にあることから、これも有効である。アクセスは本町通/広小路通、広小路通/大津通の各交差点から同心円的に低減するのではなく、主要街路に沿うところでは低減の割合が小さい。おそらく世界中の多くの都市で、少なくとも道路が格子状になっているところでは、このような現象が一般的に見られるであろう。もともと商業・サービス業集積の基本型は、道路に沿って並んでいるパターンである。近代になって百貨店が街角に登場し、平面的にまとまった商業空間を提供するようになった。これによって核的な商業中心地が生まれ、都心のイメージが固まっていった。名古屋では松坂屋の前身であるいとう呉服店が広小路/大津津の角地に市内で最初の百貨店を開設した。まさにここが名古屋の小売業・サービス業の中心であることを人々に知らしめたのである。

専門性アクセスは、おおむね都心部にありながら、専門的な品揃えや品質を差別化することにより、他の小売業・サービス業集積とは違った特徴をだすことから生まれる。専門性は品質、価格、希少性、非日常性など、さまざまな要素に由来する。たとえば名古屋の大須は、城下町が生まれて以降、今日に至るまで宗教的な雰囲気を感じた場所として広く認知されてきた。欧米でも都市中心部の教会の近くに商業空間のある都市がある。寺社や教会に集まった人々を相手に商売をしたことが始まりと考えられるが、他の一般的な小売業・サービス業空間とはやや性格が異なる。現代的な新しい例では、ファッションや雑貨のブランド店が主要街路に沿って店舗を構えている事例がある。1店舗ではなく、複数のブランド店舗が集まっていることで、そこが他の空間とは異なることを消費者に訴えている。背景はそれぞれ異なる

るが、いつの時代にあっても、差別化・差異化によって存在感を訴える志向は変わらず存在する。

3. 交通条件や中心地—閩門の位置関係で異なる都心構造

1970年代に欧米の都市地理学研究の中で提案された都心の空間モデルは、一時期の都心構造を説明する静態的モデルであった。あれから40年以上も経過しており、この間に小売業・サービス業のビジネスでは大きな変化があった。都心は小売業・サービス業だけが集まっている空間ではない。企業の管理、営業、販売など一般消費者とは直接、関係のない活動も都心で行われている。小売業・サービス業に限っても、業態変化がめまぐるしく起こり、都心商業をリードする主役も変わった。百貨店は依然として存在感をもっているが、その地位は低下傾向にある。大型専門店が代わって主役を務めるようになり、多くの消費者を集めている。こうした時間的変化を考慮したモデルでなければならない。

いまひとつ重要な点は、国によって都心の成り立ちには違いがあり、歴史的背景を考慮したモデルでなければならないという点である。とくに強調したいのは、近代以降、鉄道の普及にともなって鉄道ターミナルが都心の一角を占めるようになったという事実である。都心研究が盛んに行われたアメリカでも、東部の都市ではある時期まで鉄道ターミナルは人々が集まる場所であった。しかし、モータリゼーションが鉄道利用を駆逐し、それ以来、鉄道ターミナルは商業空間とは縁遠い存在になった。同じ鉄道でも地下鉄は都心に多くの人々を運び入れる役割を果たしており、主要な地下鉄駅の近くには商業空間が形成されている。とくに冬の寒さが厳しいカナダでは、モントリオールやトロントに代表されるように、大規模な地

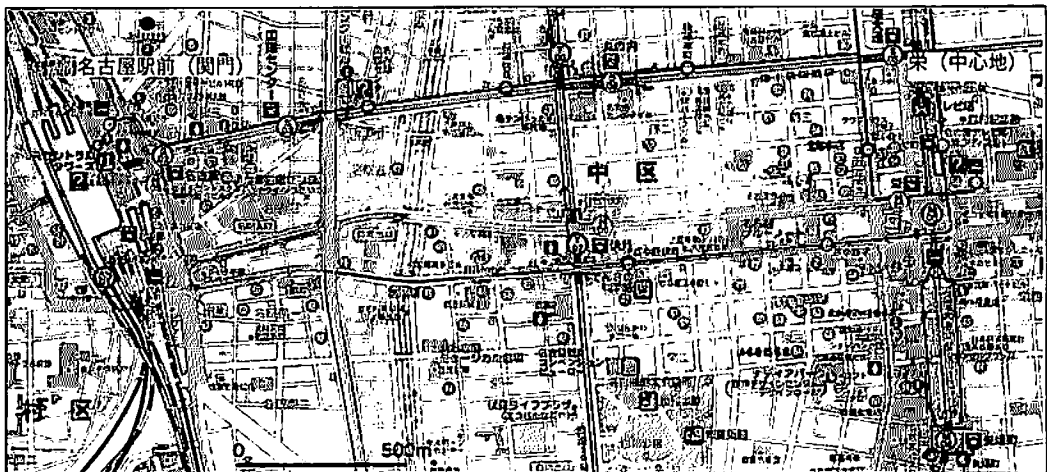


図14 名古屋の都心(栄地区・名古屋駅前地区)

出典：名古屋観光コンベンションビューローのパフレット、2010年をもとに作成。

下商業空間が都心に形成されている。モータリゼーションが進んでいるとはいえ、日本では郊外電車や在来線、新幹線が機能している大都市が多くあり、北アメリカの事情とは異なる。

西ヨーロッパの大都市では、都市内は地下鉄、路面電車、バスが、また都市郊外や遠隔地との連絡では在来型の鉄道が交通を担っている。パリやロンドンでは都市間を結ぶ鉄道は分散的な鉄道ターミナルを発着地にしており、駅の近くには商業空間がある。しかしこれらの商業空間とは別に都心があり、その間の連絡は地下鉄が担っている。同じ大都市でも規模による違いが大きく、パリ、ロンドンのクラスとリヨン、バーミンガムの間には開きがある。同じように日本でも、東京、大阪のクラスと仙台、広島では状況が大きく異なる。名古屋は東京と仙台、広島の中間あたりに位置するが、さきにも述べたように明治期に鉄道が導入されたとき、どこに駅が設けられたかが重要な意味をもつ。最初の駅位置の決定は、市街地と鉄道ルートとの相互関係で決められた。市街地が狭ければ、駅は伝統的中心地からそれほど離れていない場所に置かれた。仙台、広島はそのように考えてよい。しかし名古屋の場合は少し事情が異なる。

名古屋では、近世までの中心地である本町通/広小路通から真西約1.6kmの地点に初代名古屋駅が設けられた。その後、伝統的中心地は東の方へ移動し、現在は広小路通/大津通のやや南にある。開設当時は田んぼの中にあつた初代名古屋駅は昭和初期にその場所が北へ移動し、その後、同じ場所で現在のように高層ビル化された。結果的にはあるが、もともと離れた場所であつたのに加え、その後の移動で中心地と閘門はさらに離れてしまった。これが現代名古屋の二極的な商業空間構造である。栄地区対名古屋駅前地区という言い方が定着しており、ともすればライバル、競争相手としてみなされている。かりに名古屋駅が伝統的な中心地であつた本町通/広小路通の近くに設けられていたら、その後の都市構造は現状とは異なり、したがって都心構造も違つていたと想像される。

本研究の結論として、以下の三点を指摘したい。第1は、都心構造を静的なモデルとして示すことはできるが、あまり意味はない。都心の現状を理解するだけならそれでもよいが、都心は変動の激しい大都市の移り変わりの中で理解すべきである。そのためには、100年かそれ以上の時間的スケールで都心の推移をとらえる必要がある。都市の空間的拡大とともに、都心もまた移動していることは明らかである。

第2は、都心の本質は交通アクセスにあるため、交通手段の発展にともない都心の位置が変化するのはむしろ当然と考えるべきだという点である。交通インフラの建設は、導入時の社会、経済状況から考え、かくあるべきという判断のもとで実行される。モノや人を運ぶ交通手段がかなりドラスティックに変化したのが、近代から現代にかけての交通発展の歴史である。交通インフラが都市構造のベースとなる移動平面の骨格をつくり、そこでのアクセスに応じて土地利用が決まっていた。小売業・サービス業は最終消費者に対して販売機能を果たす。これらは基本的にノンベーシック機能であり、いつの時代にも存在する。しかし、近代以降、遠隔地との間でモノや人の移動が行われるベーシック機能が都市の発展を支える

ようになった。ゲートウエー機能の登場であり、これが都市中心地すなわち都心のあり方に影響を与えるようになった。

最後に第3として、伝統的な中心地と近代以降の閘門の間にはやはり違いがあるという点である。閘門すなわちゲートウエーが広い範囲から人々を引きつけ中心地としての小売業・サービス業機能をもつようになっても、本来のターミナル性は拭いきれない。ターミナル性とは、結局のところ、その場所が別の場所から到着する地点か、あるいはそこへ向けて出発する地点かということである。中心地にもこうした性質はあるが、それが第1の本質的な機能ではない。ゲートウエーには交通施設に関連する広いスペースが付随している。それが災いし、余裕ある都市空間をゲートウエーの近くで整備するのは容易ではない。高架や地下によって地上での移動の困難さは解消されたが、「駅前」「駅裏」という特有な空間性はターミナルにつきものである。ターミナルの強みはアクセスの良さや利便性にあり、逆に空間的な余裕のなさが弱みになっている。高層ビル化は建物を高くすることによって空間を確保しようという戦略である。それが成功するか否かはビジネスの結果として現れる。伝統的中心地にある「余裕」「ゆとり」「あそび」の空間的要素をゲートウエーに求めるのは酷である。

おわりに

1970年代の都市地理学研究以降、都市や地域に関する問題設定はさまざまに変化していった。立地論や空間分析は後景に退き、代わって行動論、政治経済構造論、人文主義、フェミニズム、エスニックなど、新たな動きが興ってきた。これは、モダニズムの衰退からポストモダニズムの隆盛への変化としてとらえることもできる。経験的事例を積み上げて帰納的モデルを構築するスタイルも、あまり興味を引かなくなった。むしろ個別事例の特徴や特性を取り上げてユニークさを強調するアプローチが関心を呼んでいる。画一性や没個性を評価しないポストモダニズムのもとでは、いかにほかと違うかに関心が集まる。

本研究ではこうした状況変化にも気を配り、アナクロニズムに陥らないように注意して考察を行った。研究スタイルの変化は、時代の移り変わりを反映する。脱工業社会の大都市中心部には工業的要素はひとかけらも見いだせない。あるのはブランド店舗、家電大型店、企業オフィスビル、高級レストラン、ショールーム、ファストファッション店、ファストフード店、携帯電話ショップなどである。表面的には昔と変わっていないように見えるが、情報化の進展、グローバル化の拡大、人口構造の変化などが確実に都心構造に影響を与えている。日本の場合は、経済力の国際的地位の後退なども加わり、大都市中心部でもそれを感じ取ることができる。都心で取引される商品が何のためにどこで生産されたのか、誰が誰のために生産しているのかを考えれば、おのずとこの40年余の時間の中で起こったことが理解できる。

都心は都市や都市圏で暮らす多くの人々が一番多く関わりをもつ空間である。不特定多数の人々が同じ交通手段を集散的に利用して移動し、また買い物や就労のために集まってくる場所である。その場所としての本質をとらえるために、本研究では中心地理論と閩門概念を手掛かりに考察を行った。都心構造は都市によってその状況が異なるため、一般化には十分注意する必要がある。都市中心部へのアクセスが交通インフラによってどのように空間的に生み出されているかが都心理解の本質であることはいうまでもない。都心空間の理解には、環境アメニティ、ビル・店舗のデザイン性、ジェンダーやエスニシティの視点からの接近も考えられる。本研究は都心の機能的側面と時間的側面の2点からアプローチした。変動する都心に対して紋切り型のアプローチは似合わないが、さりとてイメージや印象を重視した感覚論だけでは現実には理解できない。空間的概念は外すべきではなく、地理学研究の基本は堅持すべきである。

引用文献

- 大野一英・林 健治 (1986)：『鉄道と街・名古屋駅』大正出版。
 名古屋市編 (1959)：『名古屋城史』名古屋市。
 名古屋市編 (1994)：『名古屋市 地域商業データブック』名古屋市。
 名古屋地下鉄振興株式会社編 (1989)：『百年むかしの名古屋』名古屋地下鉄振興株式会社。
 林 上 (2000)：『近代都市の交通と地域発展』大明堂。
 Berry, B. and Parr, J. (1988): *Market Centers and Retail Location: Theory and Applications*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. 奥野隆史・鈴木安昭・西岡久雄訳 (1992)：『小売立地の理論と応用』大明堂。
 Bird, J. (1977): *Centrality and Cities*. Routledge and Kegan Paul, London.
 Christaller, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Gustav Fischer, Jena. 江沢譲爾訳 (1971)：『都市の立地と発展』大明堂。
 Potter, R. B. (1982): *The Urban Retail System*. Gower, Aldershot, Hants.
 Vance, J. E. (1970): *The Merchant's World: the Geography of Wholesaling*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. 岡松久弥訳 (1973)：『商業・卸売業の立地』大明堂。

(2012年10月18日 受理)