

ゲートウェイの形成過程と都市構造

1 ▶ 中部を代表するゲートウェイ

「陸」「海」「空」と並べれば、自衛隊や軍隊のことが真っ先に思い浮かぶ。しかしここでは物騒な軍隊ではなく、中部地方の表玄関ともいえる陸、海、空の主要交通ターミナル（ゲートウェイ）と都市構造について考えてみたい。ゲートウェイは、通常の駅やターミナルとは異なり、長距離移動や長距離交易のための交通結節点である。どこにでもあるというわけではなく、限られた場所に設けられ、地域へ出入りする人やモノの玄関口としての役割を果たしている。このようなゲートウェイは一朝一夕に生まれるものではなく、そこには形成の歴史があり、現在のような姿をもつまでの道のりや背景といったものがある。建設に関わった企業、団体、個人があり、またその維持のために活動してきた多くの主体がある。中部の場合は、名古屋駅、名古屋港、中部国際空港（前身は名古屋空港）を、陸、海、空の代表的なゲートウェイとして位置づけることができる。

2 ▶ 近代中部におけるゲートウェイの芽生え

[1] 武豊線の途中駅からスタートした名古屋駅

明治維新に始まる近代初期、日本はそれまでになかった近代的な交通手段を必要とするようになった。欧米との間にある国力の差を縮めるには、産業革命の力を借りた機械的な交通手段が不可欠であったからである。旧城下町名古屋とその周辺では、官営鉄道の開設が交通近代化の端緒を切り開いた。この鉄道（武豊線）は、「中山道鉄道」（関東と関西の間を旧中山道沿いに結ぶ鉄道）の建設を進める目的をもっており、名護屋駅（その後、名古屋駅に

[2] 貿易目的の港湾と軍事目的の飛行場を建設

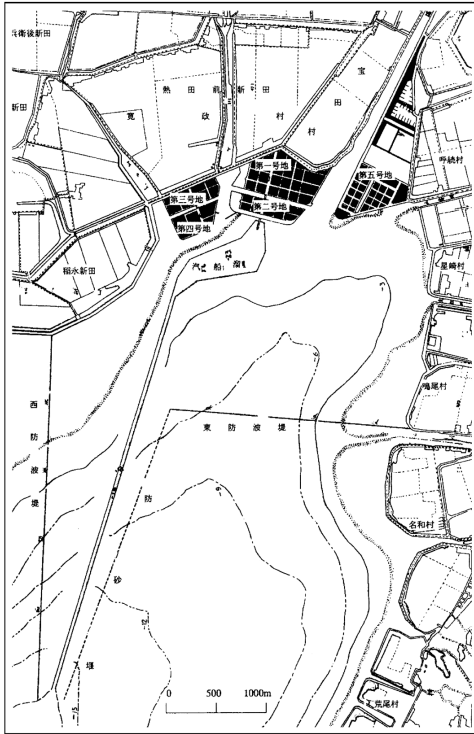


図2 名古屋港第1期工事計画図
出典：林、1997、p.105、第1図。

内陸のゲートウェイとして名古屋駅が誕生した頃、名古屋南部の伊勢湾最奥部では、熱田湊が海運機能を担っていた。しかしその機能は未熟で、四日市港や武豊港の手を借りてようやく港としての機能が果たせるといった状況であった。理由は熱田湊の地形にあり、遠浅であるため大きな外洋船は寄港できなかったのである。このため名古屋の財界と政界は一致団結して明治政府に港湾建設の許可を求めたが、築港の許可は簡単には下りなかった。ようやく得られた許可のもとで築港工事が始まり、日露戦争の3年後に港が完成した。築港事業は熱田湊の改修と称したが、完成したのは熱田から南に8 kmも離れた位置の名古屋港であった(図2)。築港

を機に、それまで別の自治体であった名古屋と熱田は合併することになった。

開港当初、名古屋港からは陶磁器、茶箱など地場の伝統産業で生産された商品が主に輸出された。しかしその後は金属、機械、化学など近代工業で生産された製品が主流を占めるようになる。都市の産業発展とともにゲートウェイ空間が広がっていったのは、名古屋駅の場合と同じである。しかしその広がり方は名古屋駅の比ではなく、あいつぐ埋立地の形成で港湾面積は拡大の一途をたどった。背景には絶えず浚渫しなければ港が機能しないという地

形的な制約条件があり、利用目的が未定の埋立地がつぎつぎに出現した。興味深いのは埋立地の一部が空港用地として利用されたことであり、中国大陸や朝鮮半島との間を飛行機が飛んだ。

陸と海のつぎは空である。船舶や鉄道に比べると航空機の歴史は浅いが、輸送手段としての実用化は意外と早かった。深まりゆく戦時体制の下で日本でも軍事目的の飛行場が必要となり、この地方では名古屋の北部郊外に旧陸軍の小牧飛行場が1944（昭和19）年に建設された。当時、名古屋は国内でも有数の軍需都市としての道を歩んでおり、名古屋港に近い南部や中央線沿いの北東部を中心に多数の軍需工場が集積していた。このためアメリカ軍による空襲被害が甚大で、敗戦後はほとんどゼロからの復興を余儀なくされた。戦後、小牧飛行場は米軍の管理下におかれ、1953（昭和28）年に返還されるまで日本は利用を許されなかった。

3 ▶ 大規模化とともに進んだ名古屋駅の拠点性強化

[1] 新生・名古屋駅の進化を支えた企業集積

現在のJR名古屋駅の建物床面積が世界一であることは、ギネスブックにその記録が掲載されている通りである。この巨大さは今にはじまったことではなく、1937（昭和12）年に2代目の名古屋駅が建設された時期にまでさかのぼることができる。当時、「東洋一の広さ」をもった駅として名古屋駅は胸を張っていた。1937年は近代という時代において名古屋が都市としてもっとも輝いていたときであり、東山動物園の開園や汎太平洋平和博覧会の開催など、近代化の成果を内外に誇るイベントに市は沸いていた。新名古屋駅からまっすぐ延びる大通り（桜通り）や駅前通りが整備され、名古屋駅は名古屋における近代的なゲートウェイとしての地位を確立した。以後、駅前東側のこの一帯が都心（広小路・栄・南大津通）とともに一等地として認知されるようになり、それは現在まで続いている（林、2013）。

米軍の執拗な空襲にもかかわらず、堅牢なコンクリート造りの名古屋駅は焼失を免れた。敗戦後も名古屋駅は利用され続け、ますます結節性を強めていった。戦前末期に2つの有力な私鉄が合併して名古屋鉄道が誕生したさい、

双方の始発駅は一緒になり名古屋駅（正確には名鉄新名古屋駅）に統一された。戦後、名古屋で初めての地下鉄が開業したさいにも、当然のことながら、名古屋駅は最大の乗換駅になった。戦前からの路面電車網やバス網も復活し、いずれも名古屋駅を主な起終点とした。こうした結節性の高まりが駅前に商業・サービス業やビジネスを引きつけるようになった。とりわけ名古屋駅前が東京、大阪に本社をおく大企業の営業や管理の拠点として選ばれたことが大きかった。全国的な交通利便性にもっとも敏感な企業が競うようにして集まってきた。

1964（昭和39）年の東京オリンピックに間に合うように突貫工事で完成した東海道新幹線が開通したとき、名古屋の支店機能は東京に吸い上げられるといわれた。いわゆるストロー効果を予測したうえでの「名古屋空中分解説」であったが、その後の歴史は、この予測が外れたことを示している。たしかに1980年代に顕在化した東京一極集中化によって名古屋から企業が流出する動きはあった。しかし、本来ならもっと多く流出したかもしれない部分を地元で止めるか、あるいは逆に呼び込む動きが同時に生まれた。その原動力になったのは名古屋とその周辺に展開する製造業であり、ここでの生産力が経済を押し上げ、製造業以外の産業の集積をも促した。

[2] JR名古屋駅の誕生と名古屋駅前の拠点性強化

巨大駅として建設された名古屋駅のDNAはJR東海によって引き継がれ、既述のようにJR名古屋駅として結実した。実は1985（昭和60）年に国鉄が民営化されるさい、本州の路線は東と西に二分割して経営されるはずであった。しかしこの案はその後変更され、名古屋鉄道管理局のあった名古屋駅を本社とするJR東海が誕生した。JR東海は東海道新幹線を稼ぎ頭として鉄道事業を成功させたが、事業収入は鉄道に限らず多角的に広げた事業からも生まれた。中でも大きいのは、本社を兼ねて建設したJR名古屋駅ビルからのテナント収入である。オフィス棟とホテル棟からなるツインタワーは建設当時、当地方ではもっとも背の高いビルとして新名所になった。ツインタワーを支える中央部分には関西資本の百貨店が誘致されて入り、JR東海との

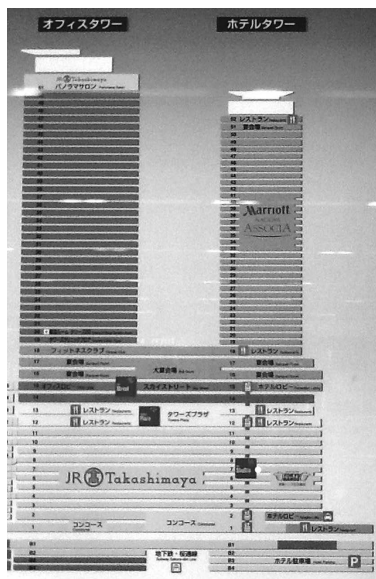


図3 新・名古屋駅ビル

出典：JR セントラルタワーズの案内表示板による。

共同経営を開始した（図3、4）。

この百貨店がJR名古屋駅に進出する以前から、駅周辺には地元資本の百貨店があった。その頃は名古屋駅前ではなく、むしろここから東へ2km離れた栄地区が市内随一の繁華街であり、複数の百貨店が栄に集結していた。ところが、名古屋駅の百貨店が売上を伸ばし始め、力の均衡が崩れた。背景にはJR東海による鉄道高速化とサービス向上があり、岐阜、四日市、豊橋などJR東海の在来線で名古屋駅へ出かけられる近在の中規模都市からの消費者吸引に成功した。JR東海は競合する私鉄路線に対して所要時間と運賃で差別化を行い、鉄道と百貨店の2つの部門で多くの収入を得ることに成功した。百貨店はJR名古屋駅でアンカーショップ、アンカーストアとしての役割を果たし、名古屋市の内外から多くの購買客を集めた。購買客は同じ駅ビル内の専門店や飲食店にも立ち寄り、ショッピングを楽しむようになった。

JR東海のテナント収入は百貨店や専門店・飲食店以外に、オフィスに入居した企業からも入ってくる。駅前のビルに入居して支店や営業所の機能を果たす企業は以前からあった。ところが駅ビル本体にスペースを確保して業務を行う企業は、これまでほとんどなかった。駅直上という究極のアクセシビリティを売りにしたJR東海の本ビル開発事業は見事に成功した。これほど便利な場所はほかにはなく、案の定、ツインタワーのフロアーは完成と同時に埋まった。これにより、都心部にある既存のオフィスビルからテナントの流出が起り、一種の玉突き現象が見られた。JR名古屋駅は近隣のオフィスビルの建て替えを刺激し、その後、あいついで高層ビルが建設された。豊

ゲートウェイの形成過程と都市構造

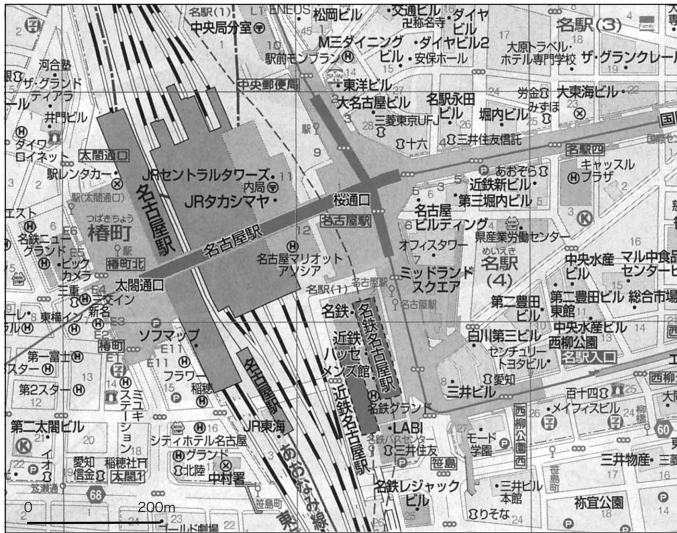


図4 名古屋駅周辺のビル配置

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

田市に本社を置く国際的な自動車会社とそのグループ企業は、駅前の隣り合う2つのビルの敷地を一体化した場所に高層ビルを建設してオフィスを構えた。(写真1)

一般に建物建設には周期性があり、1950年代前後に建設された名古屋駅前のビル群は更新の時期を迎えていた。しかし、いくら更新時期を迎えても、テナント収入が見込めるビジネス環境でなけれ



写真1 セントラルタワーズ(左)とミッドランドスクエア(右)

ばビルの建て替えはできない。栄地区でさえ高層ビルを建設する動きはほとんどない。そのような中であって名古屋駅前のみにおいて、ビル建設を進め

II まちのちから・まちのかお

る動きがある。背景には2027年に完成予定のリニア中央新幹線の開業がある。名古屋駅は空のゲートウェイ・セントレアとは電車で30分の距離にあり、あおなみ線で名古屋港金城ふ頭とも結ばれるようになった。交通利便性でこれ以上恵まれた場所は名古屋圏ではほかには見当たらない。

4 ▶ 地元産業の発展とともに歩む名古屋港と近年の変化

[1] 国際経済や産業構造の変化の影響を受けて変わる名古屋港

遠浅という不利な地形条件を乗り越えて建設された名古屋港は、戦後は加工貿易体制推進のためのインフラとして大いにその役割を果たした。戦前だ

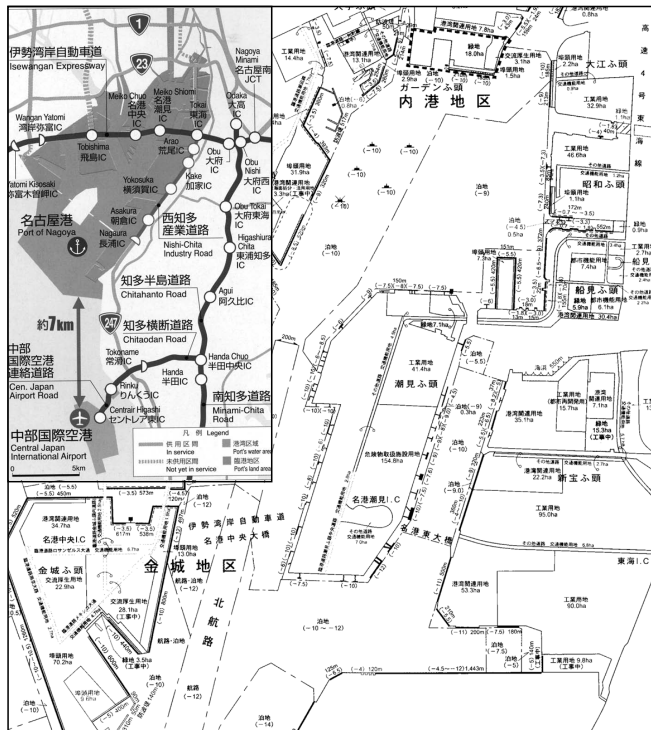


図5 名古屋港中央部と中部国際空港との位置関係
 出典：名古屋港管理組合、2013年「Port of Nagoya 2013-2014」をもとに作成。

けでも5度にわたって行われた港湾の増設事業は、戦後も引き続いて実施された。しだいに貨物の積み換えを行う場所が中央ふ頭（ガーデンふ頭）から遠ざかるようになった（図5）。海外と直接つながる港湾の機能革新は世界経済の発展とともに進む。船舶の大型化が進めば、バースを長くしたり水深を深くしたりしなければならない。コンテナ輸送の普及にともない、ガントリークレーンの導入も進んだ。（写真2）基本は港湾業務をいかに効率化し、またいかに速く貨物の積み換えを行うかである。こうした課題をクリアするために港湾設備の更新が繰り返し行われたが、そのたびに国際港湾に特有な風情や雰囲気は失われていった。

国際港湾は、世界経済や国内産業の構造的変化の影響も受ける。先進国経済がサービス経済化したり、製造業の海外流出が進んだりすれば、輸出貨物は少なくなる。かわって製品の輸入が多くなり、港湾の内部構造も変化する。名古屋港の場合、



写真2 飛島ふ頭南側コンテナターミナル
写真提供：名古屋港管理組合

輸出貨物に占める自動車と自動車部品の割合が高まってきた。自動車部品の輸出が増えたのは、自動車メーカーによる海外生産の増加に対応するためである。一方、輸入では中国、韓国、台湾などから衣料・雑貨品が大量に送り込まれるようになった。ふ頭を輸出・輸入別、あるいは相手先方面別に分ける傾向もはっきりしてきた。とくに顕著なのは、木材専用ふ頭を縮小し、ロジスティクス企業用地に転換する動きである。伊勢湾台風で大きな被害をもたらした輸入木材の専用ふ頭が港湾西部に設けられたが、輸出国の資源保護政策のため原木状態による輸入は大幅に減少した。

港湾発祥の地が本来の港湾機能を失っていくのは世界の主要港湾に共通し

ている。これは鉄道の駅舎を新しい場所で建て替えたり、新空港を設けたりするのと同じである。港湾の場合は、元の雰囲気を残したり、新しい要素を加えたりすることによって再生するのが主流である。名古屋港では港湾発祥地のガーデンふ頭にポートビルを建設したのが、そのきっかけであった。横浜港や神戸港などとは違い、名古屋港は都心部から10 km以上も離れた場所にあり、実際に港湾業務が行われている現場はさらにその数km先である。おのずと港湾は市民の目から遠ざかり、縁遠いものになる。ほとんど入船のないガーデンふ頭では魅力がない。せめて帆船の姿を摸してデザインしたポートビルで人々の港に対する思いを繋ぎとめようという意図であった。

[2] 各種交流施設の立地が進む名古屋港のふ頭地区

ガーデンふ頭は名古屋港の中でも、もっとも多くの人々が集まる地区である。それは、ポートビルの建設以降も名古屋港水族館、名古屋海洋博物館、南極観測船富士の係留地、関連する商業・サービス業施設がこの地区一帯に設けられたからである。名古屋港水族館では珍しいカメの飼育が行われており、シャチやイルカのショーを観るために市内外から観光客が訪れている。南極観測船富士は18年間の役目を終え、名古屋港に永久係留されることになった。名古屋港海洋博物館の「生きた教材」として観測船の実態や南極観測の意義を学ぶことができる。

ガーデンふ頭とともに一般の人が立ち入ることができるふ頭が、1990年に埋立が完了した金城ふ頭である。このふ頭は各種大型船が接岸する商港機能のほかに、近年は交流拠点としての整備が進んだ結果、コンベンションや博物館の機能も果たすようになった(写真3)。コンベンションは見本市や各種イベントが催される名古屋国際展示場(ポートメッセなごや)であり、あおなみ線の金城ふ頭駅から至近距離にある。博物館は東海道新幹線を中心に、在来線から超電導リニアまでの車両を展示・公開するためにJR東海が建設した鉄道博物館(リニア・鉄道館)である。これらの施設以外にフットサルの野外コート・屋内アリーナ、ゲストハウスウェディング(結婚式場)などもあり、さらに大型のテーマパーク(レゴランド)建設も予定されている。



写真3 金城ふ頭全景
写真提供：名古屋港管理組合

名古屋港は陸域面積が国内でもっとも広い港湾である。これは、単独自治体からなる東京、横浜、大阪、神戸などの港湾とは異なり、名古屋市以外の東海、知多、弥富、飛島の4市村の臨海部も含む港湾だからである。面積がもっとも広い名古屋市部分が港湾の中心を占めるが、東海市や知多市には地元の産業を支える

大規模な製鉄工場やエネルギー貯蔵基地がある。弥富市や飛島村に属するふ頭は比較的新しく、設備は最新鋭である。名古屋港は港内に高速道路のインターチェンジがある全国的にもめずらしい港湾としても知られる。これは名古屋港の中央付近を東西方向に伊勢湾岸自動車道が走行しており、これと港湾がつながっているからである。

5 ▶ 国際的なゲートウェイ空港の立地と経営戦略の新しさ

[1] 限界に近づいた内陸空港から海上空港への移行

1953（昭和28）年に米軍の管理から日本側に引き渡された名古屋空港（旧小牧飛行場）は、民間会社と自衛隊が共用する空港として再出発した。日本経済の発展にともなって国民の所得が増え、名古屋空港から海外へ旅行に出かける人々も現れるようになった。離着陸する航空機の増大とともに空港周辺の騒音問題が深刻化し、その対策に行政は頭を悩ませた。空港の敷地は複数の自治体にまたがっていたが、敷地に含まれない名古屋市北部でも離着陸時の騒音は住民を苦しめた。空港の敷地内では自衛隊機や民間機の事故も起こり、危険な空港、限界に近い空港という認識が地域全体で共有されるよう

になった

名古屋空港に代わる新空港すなわち中部国際空港が、常滑市の沖合2 kmの海上に人工島を設けて建設されることになった。この場所に決まるまでの経緯は複雑であり、巨大プロジェクトの実施場所が簡単には決まらないことをよく物語っている。基本的に重視すべきは、先行する東西2つの国際空港が残した教訓をよく踏まえ、歴史的評価に耐えられる空港位置の決定でなければならないという点であった。先行事例は空港用地の買収と大都市からの利便性の点で課題を抱えた。そこで中部国際空港では、大都市名古屋に比較的近い伊勢湾最奥部の海上に候補地を求めた。利害関係にある愛知、岐阜、三重の3県、それに名古屋市がそれぞれ希望する空港位置は当初違っていたが、世論の動向や政治的駆け引きの結果、愛知県が主導する常滑沖で決着することになった。

[2] 既存の空港概念をくつがえすセントレアの経営戦略

セントラル・エアつまり中部の空港として2005（平成17）年に供用を開始したセントレアは、滑り出しはきわめて好調であった（図6）。背景には先行する2つの国際空港からの教訓があり、民間主導の空港としていかに利用者の心を引きつけるかに腐心したことが功を奏した。国営でもなく半官半民の第三セクターによる経営でもない、純然たる民間経営の空港としてスタートした。空港会社の社長として、地元企業から今や日本一の大企業となった自動車メー



図6 常滑市沖のセントレア（中部国際空港）
出典：常滑市観光協会作成のパンフレット

カーの役員が送り込まれた。無駄のない効率的な生産や素早く需要に応える柔軟な生産で知られるこの企業のノウハウが空港経営でも遺憾なく発揮された。

民営セントレアは、移動目的の空港利用者ばかりでなく、空港見学者や空港で買い物をする人々をも呼び寄せた。ターミナルビルの中に飲食・サービスや買い物が楽しめる施設を多く集める戦略がうまくいったからである。これはJR東海がセントラルタワーズで展開している戦略と基本的に同じである。移動のための乗り換えという本来の目的とは別の目的、すなわちショッピングやレジャー・交流を目的とした施設をターミナルビルの中に配置したのである。「レンガ通り」や「ちょうちん横町」という洒落たネーミングが、空港内とは思えないような空間演出に生かされている。航空機が離着陸する様子が眺められる展望浴場、結婚式や各種イベント・会合などのできるスペースも整えられており、これまでの空港概念を大きく超えている。

[3] 国際的に高い空港評価と伸び悩む貨物輸送のジレンマ

幸先よく滑り出したセントレアではあったが、開港3年後の2008（平成20）年にリーマンショックの影響を受けてスタート時の勢いを失った。予想されたとはいえ、愛知万博終了後は利用者数が伸び悩み、乗り入れていた路線を引き揚げる航空会社も現れた。国内便の利用が予想を下回った原因のひとつは、セントレアの開港で縮小するはずであった旧名古屋空港が愛知県営空港に生まれ変わり、地方路線の利用者を奪ったことである。自衛隊と共同で利用してきた元の空港から民間機が撤退すれば、自衛隊専用の空港になるかもしれない。こうした事態になること恐れた地元自治体の要請を受け、元の空港は存続した。

国際線に搭乗するとわかるが、セントレアはNAGOYA Airport と呼ばれている。かつての名古屋空港や県営名古屋空港を知る者からすると誤解を招きやすい呼び方であるが、CENTRAIRでは国際的に通用しにくい。呼び方はともかく、セントレアの国際的評価はすこぶる高い。これは毎年実施されている国際空港のサービス評価でセントレアが高い得点を得ていることから

明らかである。アジアの経済発展に支えられてアジア各地の国際空港は広いスペースと洗練された設備を揃え、多くの空港利用者から高い評価を得ている。そうした中であって、年間利用者が1,000～1,500万人クラスで、セントレアは世界一の空港という評価を連続して獲得している。評価は多面的に行われ、利用者の生の印象や感想がそのまま反映されている。設備面の機能性や利便性だけでなく、空港で働く職員・スタッフ・ボランティアなどから受ける接客サービスが多く利用者に支持されている。

セントレアには旅客以外に貨物を取り扱う部分があり、空港を総合的に評価しようと思うなら、この面にも目を向ける必要がある。セントレアの開港後、関西国際空港では第2滑走路が完成したため24時間、航空機の離着陸が可能になった。時間に関係なく航空機が利用できることは、旅客ばかりでなく貨物の国際輸送でも利点大きい。一方の成田国際空港では経営組織が民営化され、成田エクスプレスの開業で利便性が向上した。広大な首都圏市場を背景に貨物の取扱量も多く、2011（平成23）年に名古屋港に抜かれるまでは、全国一の貨物取扱量を維持してきた。こうした中であってセントレアの貨物輸送部門は苦戦を強いられている。中部の空港として建設されたにもかかわらず、本来なら背後圏と考えてよい地域の貨物も成田国際空港や関西国際空港に向かっている。

6 ▶ 魅力あるゲートウェイ空間をめざして

JR名古屋駅、名古屋港、中部国際空港にはいくつかの共通点がある。第1は中部や名古屋圏を代表する交通結節点すなわちゲートウェイの機能をもっているという点である。第2は、本来の交通機能以外に、商業・サービス業など別の機能を兼ね備えている点。そして第3は、地域を代表する結節点として機能的な結びつきを強めようとしている点である。いうまでもなく、ゲートウェイそれ自体が自らの振る舞いを決めることはない。すべては人間が、とくにこの場合は企業、団体、家計、個人がある目的をもって交通結節点と関わり、その機能や形態を決めている。資本主義社会では市場取引がその根底にあり、取引される商品やサービスに魅力があれば、取引空間は質の

高いものになる。魅力ある都市空間はこのようにして実現されていく。

中部地方や名古屋圏を代表する3つのゲートウェイは都市構造の中にしっかりと埋め込まれており、全国的、国際的移動を求める企業や個人の要望に応えるべく、その機能を果たしてきた。この地域で暮らす多くの人々が直接的、間接的に関わる交通結節点であり、また、この地域を訪問したり経済的な取引を行ったりするさいに必ずくぐる関門・ゲートウェイであるがゆえに、魅力的な都市空間としてさらに発展していくことが望まれる。

(林 上)

【引用文献】

- 1) 名古屋市地下鉄振興株式会社編『百年前の名古屋』名古屋市地下鉄振興株式会社、1989
- 2) 林 上『近代都市の交通と地域発展』大明堂、1997
- 3) 林 上「大都市主要鉄道駅の進化・発展と都市構造の変化 —名古屋駅を事例として—」日本都市学会年報 第46巻 pp.33-42、2013