

名古屋の都心構造について考える —都心から名古屋圏の「圏心」へ—

林 上 ● 中部大学人文学部歴史地理学科教授



はじめに

都市は一軒の家に似ている。都市への入り口は家でいえば玄関、都心はさしずめ居間であろうか。居間に家族全員が団欒を求めて集まるように、都心には多数の市民が買い物や出合いを求めて集まってくる。しかし日本の都市で家の玄関にあたる入り口らしきものが現れたのは、近代以降のことである。それまでは街道との間に出入り口らしきものはあったが、どれが正面玄関であるか明確ではなかった。ところが明治になって鉄道が敷かれるようになり、都市の外れに駅舎が設けられると、そこが玄関の役割を果たすようになった。ただし当初は鉄道を利用する人は少なく、駅周辺は閑散としていた。やがて、都市の発展とともに鉄道利用者は多くなり、駅前には既成市街地と地続きになって一体化していった。なかには駅前一帯が盛り場化して都市の中で一番活気のある場所になったところもある。城下町起源が多い日本の中都市や大都市では、江戸期以前からの伝統的な中心地と明治期以降に現れた駅前が、都市構造を特徴づける核として機能している。両者の位置関係によって、これらがライバル関係にあったり一体化していたりする。本稿では、ライバル関係の典型例ともいえる名古屋の都心部を対象に、なぜこのような構造になっているのか、今後はいかなる方向に進むのか、について考えてみたい。

名古屋の都心構造を考えるシンポジウム

2012年10月、名古屋地理学会は毎年恒例のシンポジウムを名古屋市都市センターで開催した。今回のシンポジウムのテーマは「変わりゆく名古屋の都心について考える」である。筆者はコーディネーター役を引き受けるにあたり、以下のことを考えた。ひとつは、このところ名古屋駅前の再開発事業が活発に行われている一方で、伝統的な商業中心地である栄地区の勢いが低下しているのは確かか、それを見極めること。いまひとつは、日本の大都市の中で名古屋の都心構造をどのように位置づけたらよいかを明らかにすることであった。

話はややさかのぼるが、2008年のリーマン・ショック以前、名古屋圏からの輸出は状況を呈し、「強い愛知、元気な名古屋」の存在が全国的に大きく報道された時期があった。日本全体が産業空洞化している中で、なぜ名古屋圏では製造業が依然として盛んなのか、その秘密に迫るべく多くの記事が書かれ、報道が繰り返された。しかしそうした風潮はリーマン・ショックによって絶たれた。これを境に風向きが大きく変わり、さすがの名古屋圏も製造品出荷額の前年割れを経験せざるをえない状況に追い込まれた。リーマン・ショックの影響は名古屋圏にとどまらず全国に及んだが、それまでの景気が良かっただけに、反動もまた大きかった。

それから2年、3年が経過し、ようやく全

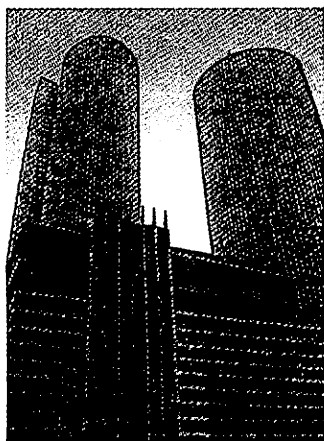


写真1 セントラルタワーズ名古屋駅
(2007年4月)

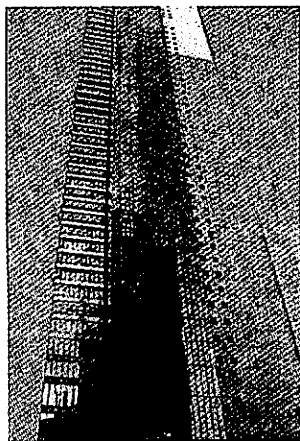


写真2 ミッドランドスクエア
(2007年4月)

国的にも、また名古屋圏でも以前の勢いが戻ってきた。とはいえ、バブル期のような活況ぶりとは縁遠く、なんとかリーマン・ショック以前の状態に戻るくらいのレベルにとどまる。そうした中であって、名古屋駅前では2000年のツインタワーズ名古屋駅の誕生(写真1)、2006年のミッドランドスクエアの完成(写真2)で道がつけられた駅前高層ビル建設のモードが引き継がれている。スパイラルタワー(2007年)、ルーセントタワー(2008年)などすでに建設を見た高層ビルの後を追うように、駅前周辺ではあいついで高層ビル建設の構想が打ち上げられている。むろん背後には2027年に実現する予定のリニア中央新幹線の一大事業がある。強気のJR東海の構想に対しては、環境問題や安全性の点からこれを批判する意見もある。しかし大方は実現するものとして、すでに各方面で完成後の背写真が描かれている。

「元氣」を取り戻しつつある名古屋圏経済

リニア中央新幹線の実現うんぬんとは別に、名古屋駅前のビル群は更新の時期を迎えていた。古くは1950年代、60年代に建設されており、物理的には使用可能でも、機能的には現在の社会経済環境に合わないビルが少

なくない。建物の建築周期としてクズネツツの周期が有名であるが、それは25年前後である。それと比べると2倍以上の長さであり、これまでよく使われてきたといえる。半世紀以上の年月が経過して、一斉にビルの再開発が行われても別段おかしくはない。しかし経済が長期低迷状態にある中で、これだけまともって高層ビルが建ち上がっている都市は、日本中探してもそ

うはないのではないかと。年中どこかで再開発事業が行われている首都・東京は例外として、まともった建設投資が見合う大都市は名古屋くらいしかないともいわれる。はたしてそれは本当か。もしそうであるなら、それはなぜか。

日本経済の停滞原因のひとつとして、地方経済がかつてもっていた活気が失われている点を指摘しなければならない。少子高齢化の進行で国内市場は縮小し続けている。大都市での生産がしづらくなった大企業は生産拠点を地方に展開し、国内や海外に向けて製品を生産してきた。しかし現在は生産拠点の海外移転があたりまえの経済発展段階にまで立ち至っており、国内での生産条件は著しく劣化している。こうした傾向は名古屋圏でも例外ではない。しかし、製造業集積の層が厚い名古屋圏では、ものづくりを続けていく力が地元に残っている。自動車や機械の完成品輸出に加えて、海外生産ではまだ不安が残るレベルの高い部品の輸出で製造業は息をつないでいる。

製造業が存続できていれば、それにしたがう小売業、サービス業、その他の産業も息をつなぐことができる。とくに近年の傾向として、市場を国内に限らず、広く世界に求めて

いく動きが目立つようになった。これまでも輸出による海外市場の追求はあった。現在はインターネットの普及により、たとえ規模の小さいメーカーといえども、製品に特徴があったり、質が高いものであったりすれば、海外からバイヤーが直接接触してくる。日本企業の強みである高品質、柔軟な対応サービスを武器に、世界中の市場を相手に活動できる可能性が高まった。情報社会、知識経済の到来がいわれて久しいが、日常的なものづくりの現場での創意工夫や改善・改良を評価して取引をしたいという声がグローバルスケールで届けられる。

鉄道ターミナルが果たした役割の推移

さて、前置きが長くなったが、名古屋地理学会の都心シンポジウムは、再び元気を取り戻しつつある名古屋圏、わけても名古屋駅前を意識し、名古屋の都市構造とりわけ都心構造が、これからどのようなようになるのか、それを占うために過去にさかのぼって名古屋の都心について再考しようという意図で開催された。コーディネーター役の筆者が最初にシンポジウム開催の趣旨を説明した。その要点は、日本における主要都市の近代以降の歴史的発展を眺め渡したとき、鉄道駅が重要な役割を果たしたこと、とくに都心構造の一部として近世以前には見られなかった役割を果たしてきたことである。鉄道の初期形態である蒸気機関車は産業革命の産物である。この大量輸送手段が登場して以降、都市が成り立っていくのに必要な資源・エネルギー、製品、人間が鉄道によって都市まで運ばれ、また逆に都市から出て行くようになった。近代以降に活発になったこれらの出入りは、港湾でも可能である。しかし一般的には鉄道であり、多くの都市は鉄道駅をもつことにより、他の都市や地域と結びついて発展への条件を確保し

た。ただし、第二次世界大戦後は自動車の普及と高速道路網の出現で鉄道が果たしてきた役割は相対的に低下した。しかし、新幹線や通勤鉄道が依然として元気な日本の大都市では、中央駅の役割は弱まっていない。とくに注目すべきは、1987年の国鉄民営化によってJRが誕生したことである。輸送以外に多方面にわたってビジネスを展開することが可能になったJR各社は、創意工夫をこらしながらターミナル機能の強化・多様化の道を走り続けている。

国鉄から民営JRへの変貌ぶりは枚挙にいとまがないが、冒頭で述べたJR東海による高層タワービルの建設、まだ実現していないがリニア中央新幹線の建設などは、その最たるものであろう。そもそも国鉄が民営化されたのは、先進諸国における経済活動の自由化の波が大きな背景要因としてある。1970年代の石油ショックによって成長神話が崩れ、企業の利益率は低下した。GDPの成長率も鈍化したため、運輸・通信の分野で効率性を高め、生産費用を引き下げる要望が沸き起こってきた。これまでの非効率な国営企業を廃し、民営化することで競争力をつけサービスを向上させることが切り札と考えられるようになった。その後の動きを見ればわかるように、鉄道、航空、高速道路、電信・電話、郵便などの分野が大きく変化した。国鉄の民営化は日本だけの動きではなかったし、また自由化は鉄道分野に限られたものでもなかった。

JR東海による高層ビル化事業

実は筆者は、国鉄が民営化された直後、名古屋駅前地区の都市整備に関する専門家委員会の会合に出席する機会があった。その席で示されたJR名古屋駅の建替えプランを見て、正直、驚いた。戦前、1937年に東洋一として建設された二代目名古屋駅は、たしかに大

きかった。しかし内部は薄暗く、戦後に駅前に建ったビルや近くのデパートと比べても古くさいという感じが免れなかった。会議の席上で提示された JR 東海の本社高層ビル完成予想図は、その後、実際に建てられたものとはやや異なるが、駅そのものを高層ビル化し、駅の直上にオフィスや商業施設を多数入居させるというアイデアは、多くの委員の目を奪うのに十分であった。あのときの衝撃的な驚きはいまもよく覚えている。それほどまでに、これまでの駅のイメージを覆すインパクトがあった。

その会議で明らかにされた関連事業として、高層ビルの建設中、JR 本体の業務は線路脇に先行して建設する楕円形の中層ビルで行うという提案が、なぜか興味深く思われた。周知のように、名古屋駅構内ではローカル線や新幹線の線路が幾本も走っており、とても線路と線路の隙間にビルなど建てる余地はないと思っていた。ところが意外にも、線路の隙間にビルが建てられるというのである。このビル（JR 東海太閤ビル）は現在も健在である。そうまでして本社駅高層ビル化にこだわっているのかと、そのとき JR 東海の熱意を強く感じた。のちにセントラルタワーズとして竣工する高層ビルは、当初は実際よりも高いビルとして計画された。できるだけ高くして床面積を確保し、収益を上げようというもくろみであったと想像される。しかし、民間のコンサルタント会社の助言を受け入れ、高さを抑えた。旧来の国鉄の体質のままなら、外部からの意見など聞かずに独走していたかもしれない。これも民営化の効果であろうか、現実を直視した計画に改めて結果的に成功したと思われる。

JR 東海のセントラルタワーズ建設は、名古屋駅周辺の雰囲気大きく変える役割を果たした。1964年の東海道新幹線の開通が契

機となって駅の西側が大きく変貌した。それまで戦後の闇市の雰囲気漂わせていた一帯が新幹線の出入り口として認知されるようになり、予備校、結婚式場、ホテル、大規模小売業などがあいついで進出してきた。地下街も広がり、新幹線の駅前らしい雰囲気の漂う地区として生まれ変わった。そして今度は駅それ自体の大規模な更新である。これまでとは比べ物にならないほどの存在感で駅が生まれ変わり、駅正面に相当する東口での再開発を刺激した。これが冒頭で述べた高層ビルの建築ラッシュにつながっていったことは明らかである。駅構内に新たにビルを建設する用地がなく、駅舎それ自体を高層化して切り抜ける戦略が見事に奏効して名古屋駅地区のイメージを一変させてしまったのである。

名古屋の都心はどのように推移してきたか？

近年、名古屋駅前地区と栄地区を比べながら、名古屋駅前が栄の勢いを奪いつつあるという議論が盛んである。実際、わかりやすい指標としてデパートの売り上げを比較すれば、一目瞭然である。セントラルタワーズで JR 東海が共同経営しているデパートが一人勝ちの勢いで、名古屋市内はもとより名古屋圏全体から多くの消費者を引きつけている。名古屋駅前対栄という構図は戦前からあった。しかし当時は広小路通の繁華街が市内最大の商業集積地であり、名古屋駅は周辺地域からの来訪者を迎え入れる玄関口にすぎなかった。実は、この迎え入れるという性格そのものが名古屋駅あるいは駅前の本質であり、このことは現在でも変わっていない。専門的にいえばゲートウエー機能、すなわち関門機能が名古屋駅の果たしている役割である。栄が市内一円から地下鉄やバスで、地下鉄がなかった頃は市内電車で消費者を集めていたのとは、根本的に異なる。栄の役割を関門機能

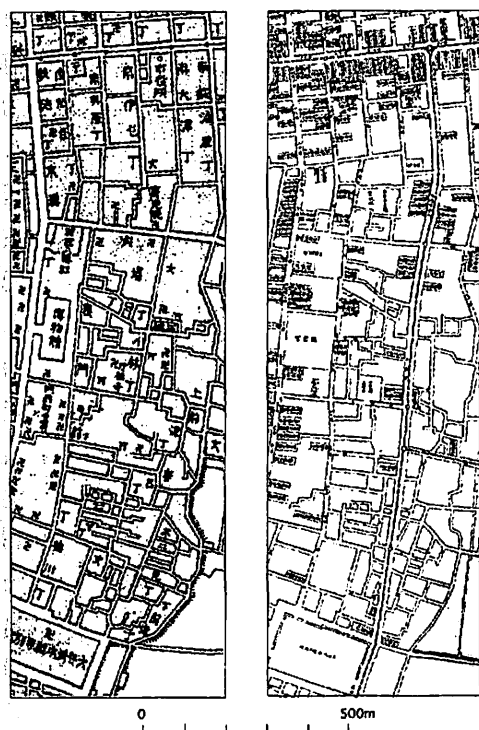


図1 南大津通の改修前(左図)と改修後(右図)
 出典:「名古屋市長全図」(1906年)と「名古屋市中心部営業案内地図」(1909年)をもとに作成。

に対比させていうなら、中心地機能ということが出来る。中心地機能は主として購買目的で訪れた消費者に商品やサービスを提供する機能である。

伝統的な繁華街である広小路通は、大正から昭和にかけてその中心を東に向けて移動させた。きっかけは、本来なら本町通を走るはずであった路面電車が住民の反対にあい、やむなくそれより東側の大津通を走るようになったことである。大津通は路面電車を通すため道路の幅が広げられ、熱田まで連続するように延伸された(図1)。以後、大津通沿いが人通りの多い場所になり、これは現在でも続いている。戦後になって大津通のさらに東側に幅百メートルの久屋大通が設けられ、加えて地下鉄の栄駅がその近くに開設されたことも大きい。もともと本町通と広小路通の交差点付近にあった繁華街中心が、東へそして

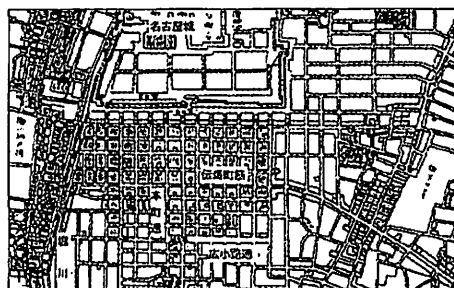


図2 江戸時代(18世紀中頃)の名古屋の中心市街地
 出典:名古屋市編, 1959による。

南へと移動した。広小路通では店舗からオフィスビルへの転換が進み、商業的活気は失われていった。このように、伝統的な繁華街の中心は東側へ移動したが、名古屋市やその近隣地域に対する中心地の存在感は維持された。戦後の高度経済成長期に市内では東部丘陵とそれに連続する地域で住宅地開発が進んだ。こうした地域からも消費者を吸収することができた。

伝統的中心地が空間的に移動する現象は、名古屋に限らない。事情は都市によってそれぞれ異なるが、市街地の面的拡大にともない、新たな場所を求めて店舗や事業所は移動していく。歴史をさかのぼれば、近世城下町・名古屋の中心地は本町通と伝馬町筋の交差点にあった。現在の栄中心地から見ると、北西方向の名古屋城寄りの場所である(図2)。その後、中心地は南下し、さらに東へ移動していった。移動ということでは、名古屋駅も移動している。初代名古屋駅は、広小路通を西に向かって鉄道と交差する位置に設けられた。名古屋市の発展にともない駅スペースが狭くなったので、1937年にそこから200メートルほど北に行ったところに二代目名古屋駅が新築された。旧国鉄に限ってみても、千種駅や神宮駅はやはり当初の場所と現在の場所は違っている。

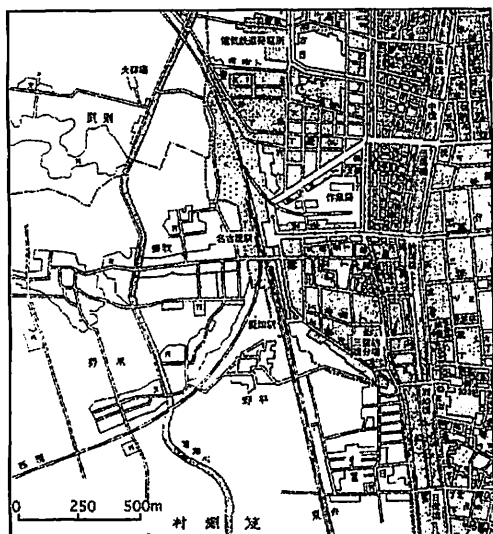


図3 東海道線名古屋駅と関西鉄道愛知駅
出典：「名古屋市全図」（1906年）をもとに作成

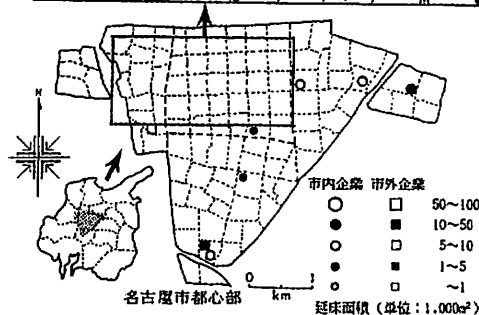
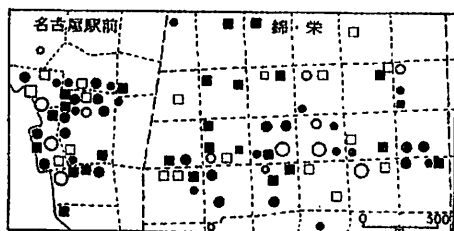


図4 名古屋市中心部における主要事務所ビルの立地
出典：林，1989 p.570 による。

ゲートウエー機能を強める名古屋駅と 名古屋の「中間性」

さて、話を名古屋駅前対栄の構図に戻すと、現在、名古屋駅前地区に勢いがあるのは、関門機能が強まっているからである。すでに戦前、たとえば東海道線で名古屋へ来る場合、名古屋駅が玄関口であった。四日市に本社があった私鉄の関西鉄道を国が買収して生まれ

た関西線の始発も、買収前は名古屋駅南方の愛知駅であったが、買収後は名古屋駅に変更された(図3)。中央線は、建設構想の当初から名古屋駅を起点に定めて建設されていた。さらに近代末期の戦時体制下で、名古屋から岐阜方面にかけて路線をもっていた名岐鉄道と、同じく名古屋から三河方面を営業範囲としていた愛知電鉄が合併したさい、新たな起点は名古屋駅(厳密には名鉄の新名古屋駅)とされた。つまり名古屋駅は関東、関西はもとより、岐阜、三重、三河方面から名古屋へ向かう鉄道利用者の玄関口としての機能を強めてきた。戦後は東海道新幹線の開通によってますます関門性が強まり、名古屋駅は名古屋の表玄関・都市の顔としての地位を築いていった。

中心地としての栄が主に名古屋市全域からのアクセスに恵まれているのに対し、名古屋駅は名古屋市の外側からのアクセスに恵まれている。戦後、日本経済が復興から高度成長に向けて踏み出していったとき、全国市場を対象にビジネスを展開する企業、あるいは名古屋圏で生産活動を行う企業の事業所が、名古屋駅前にオフィスを構えた。いずれも、市内よりもむしろ市外や名古屋圏全体、さらに全国的規模での取引関係を考えて、名古屋駅前のアクセス性を重視した結果である。名古屋駅前にさらにその東側の伏見がオフィスビル建設の受け皿となった。ビル建設が駅の東側に偏っているのは、東側が正面玄関であるという認識があったためである。いまでこそ鉄道の高架化によって東西方向の移動はスムーズになったが、鉄道は基本的に線路をまたぐ双方向の移動にとっては障害物以外のなものでもない。まして駅構内の線路敷地が広い名古屋駅の場合、東西方向の移動は容易ではない。結果的にどちらか一方に、名古屋駅の場合は東側が西側に比べて高い利便性をも

つことになった。

こうして名古屋駅前から伏見にかけて、オフィス街が形成されていった。オフィス就業者は工場などの現業就業者に比べると通勤距離が長い。市外からのオフィス通勤者にとって、名古屋駅前は便利な職場でもある。名古屋駅前は名古屋市の都市構造の一部であるが、機能的には市外とつながっている割合が高い。高度経済成長期に東京、大阪に本社を置く大企業は札幌、仙台、広島、福岡などに支社、支店、営業所を開設した。北海道、東北、中四国、九州を対象としてビジネスを展開する拠点をそれらの都市に置いたのである。中部圏、とりわけ名古屋圏では名古屋が支所の開設都市であり、事実、名古屋駅から伏見にかけてこのような事業所がオフィスとしてビルに入居した。「支店経済都市」とやや自嘲的に呼ばれるが、名古屋もそのグループに入っている。実際、筆者が以前に調べた調査結果によれば、名古屋駅前から栄にかけてオフィスビルに入居している事業所の半分以上は支所（支社、支店、営業所）であった。製造業の盛んな名古屋圏では、本社は名古屋市内でも周辺部、もしくは市外の本社工場に付設されている場合が多い。大きなメーカーといえども、名古屋市内の中心部には本社ビルを構えていない。市外の資本によって建設された事務所ビルがかなり多い（図4）。

やや余談になるが、筆者は以前、「中間都市・名古屋」なる説を唱えたことがある。これには二重の意味があり、名古屋は東京、大阪の地理的中間に位置すると同時に、東京・大阪グループと札幌・仙台・広島・福岡グループの間に位置づけられる。空間的に、そして都市階層的にあって、名古屋は中間に位置するのである。これは大都市ではあるが、地方の大きな都市の代表でもあるという意味である。札幌駅や博多駅の前に建っているオフ

イスビルは、基本的には名古屋駅前のそれと同じである。違うのは名古屋では製造業が盛んであり、それに関連するオフィスが駅前に集まっている点である。たとえば東京に本社を置くメーカーが名古屋圏にも生産工場をもっており、それをコントロールするために管理部門を置いている。名古屋圏内の生産現場と東京の本社との連絡を考えた場合、在来線と新幹線の結節点である名古屋駅はもっとも望ましい場所である。

中心地と関門による都心の二極構造

関門性を武器に内外の企業を集めてきた名古屋駅前は、はたして都心といえるであろうか。人口が50万を超えるような都市なら、必ず都心は存在する。人口が100万を超える大都市なら都心はもちろんのこと、副都心さえ存在する。都心はもっとも規模の大きな中心地であり、副都心は副次的な中心地である。中心地は、その地点を文字通り中心として同心的に広がっている背後圏から消費者を吸引している。対する関門は、これより一回りも二回りも広い範囲から人々を引きつけている。関門は人以外に、本来は物資の積み換えをするなど中継機能を果たしている。現在は人と貨物の移動が別扱いされているので、大都市の駅前は人が出入りするオフィスによって占拠されている。このような駅前業務地区は、はたして都心といってよいのだろうか。

都市内でもっとも繁華な商業地区は都心といってよいであろう。都心は、本来は都市全体に関わることからそこで決められたり、大多数の市民がそこで購買したりするなど、都市全体となんらかの関係をもっている場所である。戦前であれば路面電車やバスのネットワークが集まっている地点、戦後は地下鉄網やバス網の主要結節点が都心であった。このような結節点はある意味では関門である

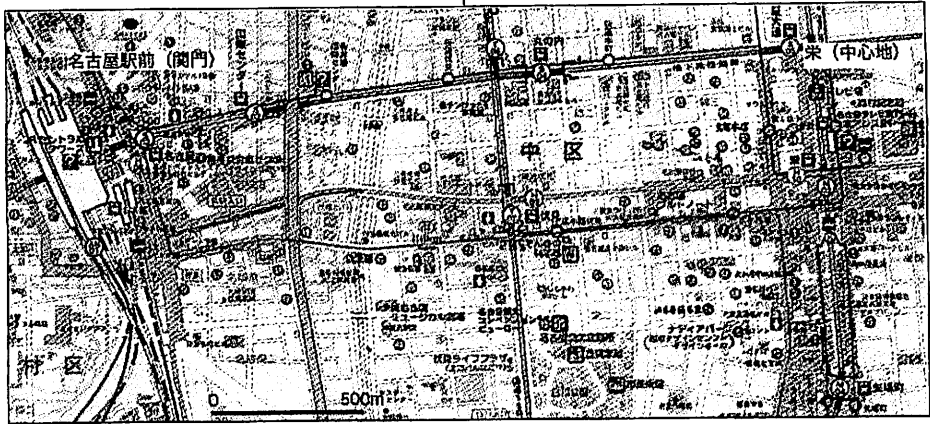


図5 栄（中心地）と名古屋駅前（関門）の二極的な都心構造
 出典：名古屋観光コンベンションビューローのパンフレット（2010年）をもとに作成。

が、なにぶんにも背後圏の広がりには限られている。都市間鉄道や新幹線が利用できる駅になってはじめて本格的な関門になったといえよう。この時点で、都市は都市圏へと広がり、とりわけ大都市の場合は大都市圏へと拡大していった。交通機能の役割分担が明確になり、関門は中心地とは別の存在として意識されるようになった。現在の名古屋駅前と栄の関係がこれである。では、伝統的な中心地であり繁華街でもある栄を都心とした場合、名古屋駅前は都心といえるであろうか。

名古屋圏の交通結節点は名古屋駅であり、栄ではない。名古屋駅は名古屋市民だけでなく、むしろ名古屋市民よりもその外側にいる人々にとって関わりの深い交通結節点である。名古屋市の都心とは別に名古屋圏の都心を考える必要がある。まさに後者の都心として名古屋駅前の存在が浮上してきているのである。在来線に加えて新幹線が開業した時点で名古屋駅は名古屋圏の都心、あるいは「圏心」になる資格をもった。そして2005年に中部国際空港が開港し、名古屋駅からわずか30分で到達できるようになって、この圏心としての地位は強化された。日本一の企業にまで発展したトヨタ自動車が、東京にあった本部業務の多くを名古屋駅前に移し、中部国

際空港を拠点に海外ビジネスの強化を図ったのは、こうした脈絡で考えると理解しやすい。

都市全体と関わりをもつ都心（中心地）と、都市圏全体に関わる圏心（関門）があるとした場合、残る問題はそれらが空間的にどのように存在するかである。仙台や広島などと比べると、名古屋では中心地と関門との距離が長い。仙台、広島では両者は歩いていける程度しか離れておらず、ほとんど一体化している。対立的図式は成り立たず、ライバルとして競うという発想は生まれえない。名古屋ではゆうに2キロメートルは離れており、途中の伏見を経由しなければ行くことができない（図5）。自ずと中心地の栄と関門の名古屋駅は別の存在であり、ライバル関係として見なされやすい。福岡でも天神と博多駅は名古屋の場合と同じくらい離れている。途中にカナルシティという商業中心地が生まれるほどである。

名古屋駅の建設場所と近世城下町の規模

名古屋で名古屋駅前と栄が2キロメートル以上も離れているのは、歴史的にしか説明できない。もとは武豊線の途中駅として開設された名古屋駅は、広小路通をまっすぐ西へ伸ばして武豊線と交差する位置に設けられた。



図6 武豊線名古屋駅の立地

出典：「名古屋明細全図」（1888年）をもとに作成。

決めたのは当時の名古屋区長（1889年の市制施行以前は区であった）である吉田禄在である。そこは本町通と広小路の交差点のある名古屋台地とは違い、低湿地でぬかるみの多い場所であった(図6)。武豊線の建設目的は、のちに幻となって実現はしなかった「中山道鉄道」の建設を進めるために、武豊港で陸揚げした鉄道建設資材を大垣方面へ輸送することであった。名古屋の近くを通ったのはたまたまであり、名古屋市街地を意識して路線を敷いた訳ではない。お雇い外国人技師ウイリアム・ピッツの指導のもとで建設された武豊線は、半田から熱田を経て、名古屋、清洲、一宮へと向かう南東-北西方向の路線であった。当時の名古屋の市街地は名古屋城と熱田神宮をそれぞれ頂点とする逆三角形の構造をしていた。これは逆三角形の名古屋台地(熱田台地ともいう)の地形条件にしたがって市

街地が形成されたからである。

江戸の人口100万には遠く及ばないが、それでも幕末期の名古屋の人口は10万近くあり、大きな城下町であった。逆三角形の真ん中あたりを東西方向に広小路通が走り、それと交差して名古屋城と熱田神宮を結ぶ本町通が延びていた。武豊線はこの台地の西側を走るが、台地の西の縁には堀川があり、堀川と武豊線の間には人家はほとんどなかった。名古屋駅が開設された時点で、駅と当時の繁華街中心地との間には直線にして1.5キロメートルの距離があった。徒歩しか移動手段のなかった当時、名古屋駅は遠い存在であったと思われる。そのこともあってか、名古屋では路面電車の開通が早く、京都電気鉄道の伏見線について日本では2番目であった。名古屋駅に降りたら、電車を利用しないと繁華街やその東側にある愛知県庁・名古屋市役所には行けなかった(図7)。現在、中区役所や愛知県芸術文化センターのある辺りは当時、官庁街であった。

近世城下町の市街地の広さと、近代になって鉄道が敷かれ駅が設けられた位置の間には密接な関係がある。人口100万人の江戸は市街地が広く、当初、現在の東京駅のある場所ではなく、その南西側の新橋と北東側の上野をそれぞれ起点として鉄道が建設された。新橋からは神戸に向けて東海道本線が建設され、上野からは東北地方に向けて私鉄の日本

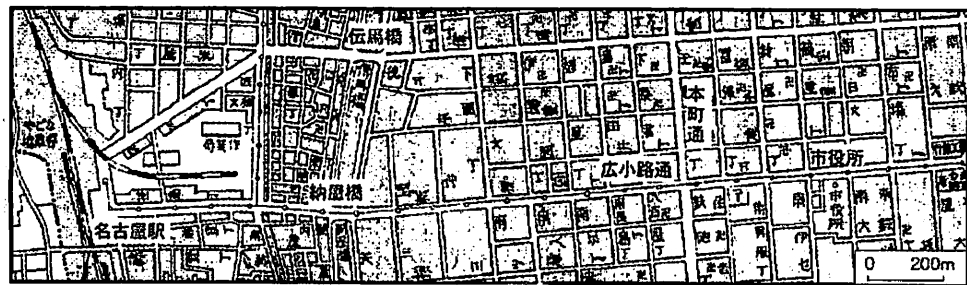


図7 名古屋電気鉄道が明治31年開通させた広小路線

出典：「名古屋市全図」（1906年）をもとに作成。

鉄道が路線を建設した。のちになって両者を結びつけるような位置に東京駅が1914年に建設され、東京駅は東京の中央玄関となった。日本橋、銀座との関係でいえば、東京駅はそれらからそれほど遠く離れてはいない。それは、東京駅がかつての武家地一帯を取り壊して市街地の中に設けられたからである。しかも東京駅は開業当時、丸の内側すなわち皇居に面する側が正面であった。城（旧江戸城）の真正面近くに駅が開設された事例は多くないが、東京駅はその少ない事例である。城とは無関係に市街地の外側、すなわち郊外に開設された名古屋駅とは事情が異なる。東京ではその後、新宿、池袋といった規模の大きな副都心が郊外に育ったため、名古屋における駅前対栄という図式をはるかに超えた多極的な大都市構造へと進んでいった。西日本の中心・大阪も近世の市街地は広く、近代になって鉄道が導入されたさい、伝統的な繁華街からかなり離れた位置に大阪・梅田駅が設けられた。心齋橋と大阪・梅田駅は明らかに別の存在であり、それぞれ独自に発展していった。

大阪、名古屋のように近世市街地が広がった都市では、伝統的な中心地と鉄道駅である関門は離れた位置にある。福岡もこれに近いが、仙台、広島は逆に両者の距離が短い。仙台の場合、東北本線は仙台駅付近で市街地中心部に接近するために大きく西側に曲がっている。これは古くからの市街地中心部にできるだけ駅を近づける配慮からである。三角州の北端を東西方向に山陽本線が走る広島では、途中に猿喉川、京橋川を挟みながらも、広島駅（関門）と八丁堀（中心地）は近い関係にある。近世市街地発展の立地条件や鉄道忌諱運動など個別に考慮すべき要素はあるが、一般論として、鉄道開設時にすでに市街地がかなり広がった都市では、中心地と関門は離れていた可能性が大きい。

交通インフラに左右される都市の近接性

筆者はこれまで都市についてあれこれ思考し、研究を続けてきた。都市の地域構造の究明が主たる目標であったが、都市構造を成り立たせている基盤条件として交通インフラが重要だと思っている。とりわけ交通手段や交通ネットワークによって形成されるアクセシビリティのあり方が、企業の立地や家計、個人の行動を左右する点に目を向ける必要がある。近代から現代にかけて、交通手段は進化を続け、交通ネットワークは高度化・複雑化した。それに呼応して企業立地は変化し、家計、個人の行動も変わった。鉄道や道路は都市の交通インフラであるが、ある意味ではそれ自体が都市でさえあるといえる。とくに道路は市街地面積のかなりの部分を占めており、産業や生活と切り離すことができない。移動することが当たり前であり、また移動しなければ成り立たない現代社会は、モバイル社会でもある。交通以外に通信も含めて考えると、現代という社会がいかに移動やフローの基盤条件の上で機能しているかがわかる。

都市の中心地と関門の関係に引きつけて考えた場合、これからの都市はどのような方向に向かって進むのであろうか。むろん都市は自然現象ではなく、人間が決定を下して変化の方向を決めている。中心地はその広がり空間的な幅はあるが、基本的にはローカルな消費需要を満たすために存在し続ける。たとえ情報は距離に関係なくやりとりできても、人やモノの移動は距離の制約を受けざるをえない。中心地は総移動費用が小さくなる地点に生まれやすく、計画的に中心地を設ける場合にも、そのような配慮が働く。現代が自動車社会であり、自動車の利便性が評価されている限り、自動車指向の中心地は今後も生き残っていく。北アメリカ型の大型ショッピング

グセーターが都市の郊外にあいついで出現しており、都心とは別の中心地が人工的に建設されている。この場合は広大な駐車場が付随施設として不可欠であり、都市空間のかなりの面積を占拠する。

北アメリカでも近年はLRTを導入したり、新たに地下鉄を建設したりする動きがある。日本では既存の鉄道とりわけ大都市圏の通勤・通学電車が健在であり、買い物にも利用されている。それに新幹線があり、大都市圏やその外側から人々を大都市に運んでくる機能はこれからも存在し続けるであろう。名古屋では国鉄の民営化を契機にJRが大都市圏の電車高速化に力を入れ、合わせて駅ターミナルでのビジネス展開を本格化させた。JR東日本の駅ナカビジネスにも通ずるが、自動車社会とは裏腹の関係にも見える鉄道会社による商業・サービス業・不動産業ビジネスが支持されている。公共交通はエネルギー問題、地球温暖化問題、少子高齢化問題のどれにとっても頼もしい存在である。駅の直上でなくても、交通ターミナルの至近距離にあるショッピングセンターはこれからも支持されるであろう。

二極的な都心構造の将来

中心地に対する関門は今後、どのような道を行くのであろうか。これまでは鉄道のターミナルのみを取り上げてきたが、関門には港湾や空港も含まれる。港湾が辿った歴史を振り返れば明らかのように、港が人の移動と縁遠い存在になってすでに久しい。一部ではフェリーが人を運んでいるが、やはり例外的存在であろう。では空港はどうか。国内には90近くの空港があるが、採算ラインの搭乗率を満たしている路線は数えるほどである。新幹線の延伸や高速化で競争条件が厳しくなっており、撤退する路線も少なくない。名古屋圏の場合、2005年に開港した中部国

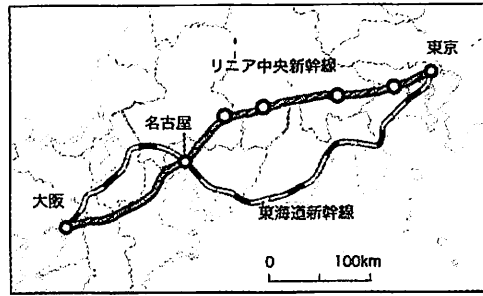


図8 リニア中央新幹線と東海道新幹線のルート

際空港は利用者が減少傾向にある。県営名古屋空港では新規参入した航空会社が努力しているが、ここでも苦戦が続いている。これら2つの空港では本来の機能とは別に商業機能を併設して、利用促進を図ってきた。とくに県営名古屋空港では、国際線のターミナルとして建設したビルが地元資本のショッピングセンターに姿を変えて多くの消費者を集めている。ここでもゲートウエー機能に中心地機能を加える現象がみとめられる。

利用客が伸び悩む空港では、LCCを導入して新規需要を増やそうという試みが始まっている。関西空港を皮切りに格安運賃を設定し、全国各地はもとより世界へも飛び出していこうという戦略である。中部国際空港でも2013年3月末からLCCが導入されたが、運賃の引き下げは利用率を上げる大きな決め手である。ライバルとの競争でより魅力的な輸送サービスが提供できれば、客足も伸びよう。JR東海は競争の激しい豊橋-岐阜間で速度を上げ、運賃でも競争している。これが奏効して高い収益を上げるとともに名古屋駅へ買い物客を運び、デパートの売り上げでも良い成績を上げている。航空運賃が今より安くなれば、気軽に全国各地や東アジアの国々へ出かける人が増えてこよう。要は駅や空港のターミナルを利用して移動する人を増やす工夫をすれば、関門自体が活気を帯びてくるということである。

日本の大都市の都心構造が中心地と関門の概念で説明できるとして、21世紀中期から後半にかけて都心はどのように進化していくであろうか。名古屋で現在、大きな話題になっているのは、2027年にJR東海が単独で建設するリニア中央新幹線である(図8)。これが完成すれば、西日本から東京方面をめざす旅行者は名古屋駅で乗り換えする。逆方向についても同じことがいえるが、現在以上に東京圏との時間距離が短くなることにより、名古屋駅前の立地評価は高まる。現在進行中の駅前での高層ビル建設ラッシュはそれを見越した動きである。新生JRの発足に端を発した鉄道企業による駅直上および駅前の不動産開発が、都心構造の再編に火をつけた。この流れは変えることができず、名古屋の都心は名古屋駅前が有力なコアとなる空間構造へと推移していく可能性が否定できない。

おわりに

中部大学の私の研究室から名古屋駅前に建つ幾棟かの高層ビルが見える。直線距離にして18キロメートルくらいであろうか、晴れた日には一棟、一棟識別できるくらいはつきりと見ることができる。ちょうどこの方角は、品川始発のリニア中央新幹線が「新名古屋駅」へ向けて地中深く進んでいくルートの方角でもある。時速500キロメートルのスピードで「滑走」するとすれば、2分後には新名古屋駅のホームに滑り込んでいることであろう。その頃、名古屋駅前周辺はどうなっているで



写真3 研究室から遠望する名古屋駅前の高層ビル群
(2013年1月)

であろうか。今は駅前というと名古屋駅の東口をさすことが多いが、その頃は西口も変わっているであろうから、名古屋駅周辺という表現の方が適切かもしれない。かつて笹島コンテナヤードとして利用されていた地区は、大学、ホテル、オフィスなどに生まれ変わった。名古屋駅の関門性がさらに高まれば、その近くにはコンベンションなどの機能が立地するかもしれない。中部国際空港まで30分の名古屋駅は、あおなみ線で名古屋港の金城埠頭ともつながっている。国内市場の限界性を考えれば、今後は海外から多くの人々を呼び込む一方、海外へ向けてビジネスを広げていくことが何よりも重要である。そのとき陸・海・空の交通手段によるアクセシビリティに恵まれたところに人、モノ、サービス、情報が集まるのは間違いない。

名古屋圏の中でこのような場所を探せば、自然に名古屋駅に行き着く。初代名古屋区長の吉田禄在と愛知県令の勝間田稔が一緒になって初代名古屋駅の位置を決めたとき、彼らが今日の姿を予想したとはとても思えない。あれから130年も時間は経っていない。尾張藩は三河と一緒に愛知県をつくり、さらに岐阜、三重両県と社会的、経済的な結びつきを強めて名古屋圏をつくってきた。尾張城下町の中心地から発展した現在の栄地区は、今後もその地位を維持できるであろうか。現時点での予測は簡単ではないが、都心部の一部として残ることは間違いないであろう。その頃の名古屋都心部は名古屋圏の「圏心」として再編されているのではないだろうか。名古屋駅、栄を有力な核としつつも、さらにいくつかのコアをもつ複合的構造になっていると思われる。名古屋城、金山、大須など現在は都心部の周辺にある地区、名古屋駅と栄に挟まれた納屋橋・伏見地区など、再開発によって大きく変化する可能性がある。

近世の遺産を受け継いで近代化をリードし、その後は現代化をも牽引してきた歴史的慣性は、そうやすやすとはなくなる。絶え間ない技術革新をベースに研究・開発型のものづくり生産を継続する都市が周りを取り巻き、その中心で大都市圏全体のヘッドクォーターとして機能する。国内各地や海外との連絡に優れ、ビジネスやショッピングばかりでなくエンターテインメント、観光、イベント、教育などの目的で多くの人々が入り出するダイナミックな空間、まさにこれこそが近未来の名古屋圏心の姿ではないだろうか。

【引用文献】

- 名古屋市編 (1959) 『名古屋城史』
 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」 第62巻 第8号 pp.1-22
 林 上 (2000) 『近代都市の交通と地域発展』 大明堂。

はやし・のぼる◎1947年、岐阜県生まれ。1975年に名古屋大学大学院文学研究科博士課程を修了後、名古屋学院大学経済学部助教授、名古屋大学情報文化学部教授を経て2001年に名古屋大学大学院環境学研究所教授に就任。2008年3月に名古屋大学名誉教授となり、翌4月に中部大学人文学部歴史地理学科教授に就任。専門は経済地理学、都市地理学。1986年に「中心地理論研究」で文学博士の学位を取得。1988年には日本都市学会から「都市学会賞」を受賞。最近刊の『現代社会の経済地理学』をはじめ14冊の単著のほか、『現代都市地域の構造再論』など3冊の編著がある。