

## 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—

The Evolution and Development of Metropolitan Railway Station and the Change of Urban Structure: the Case of Nagoya Station

中部大学 林 上

#### はじめに

都市の成立とその後の発展は、交通手段の存在を抜きにしては語ることができない。水上、陸上交通はもとより現代では空を飛ぶ航空機の利用があつてはじめて、都市とりわけ大都市は円滑に機能することができる。日本の大都市の中には封建時代の城下町を起源とし、近代になって鉄道によって他地域との結びつきを強め、その後も発展していったものが少なくない。街道や港（湊）をつかう近世までの交通とは異なり、高速で大量に人や貨物を輸送する鉄道は、近代都市の成立・発展に不可欠であった（三木，2010）。鉄道が都市の拡大を支える一方、都市発展が輸送需要を生み出して鉄道交通の進化を促すという、相互作用的、循環発展的メカニズムが働いた。

都市と鉄道の関係の中でとくに注目すべきは、鉄道駅が都市の空間構造の一部として重要な役割を果たしたという点である。鉄道開通時は初歩的機能にとどまっていたが、都市の発展とともに機能のレベルを上げ、やがて都市の玄関口としてなくてはならない存在になっていった。とりわけ「中央玄関」と目される駅は、都市を取り巻く広域的な人やモノの流れを受け止める出入口としての役割を果たした。城下町時代の都市中心地とは別に、こうした駅の周辺が新しい中心地としての性格を帯びるようになった（林，2000）。

本研究では、公共交通である鉄道の主要駅が大都市の中で重要な役割を果たしてきたことを指摘する。とりわけ、モータリゼーションが浸透した現代においても、在来線や新幹線の主要駅が大都市のゲートウエーとして広域的な機能を果たしていること、さらに国鉄民営化以降、鉄道会社の経営努力によって主要駅それ自体が小売・サービス・オフィス機能の一大集積地に変貌した事例を、名古屋駅を事例に明らかにする。主要な鉄道駅はこれまでも「駅前立地型」の企業を引きつけてきたが、さらに駅本体の

構造が垂直的、立体的に進化することにより、駅前業務空間がその影響を受けて変わりつつある状況について述べる。

#### 1. 中心地・関門概念と都市構造の成り立ち

都市地理学や経済地理学の分野では、中心地（central place）とならんで関門（gateway）という概念がある。前者は小売・サービス業などのように周囲から消費者を引きつける機能が立地する地点を意味する（Christaller, 1933）。これに対し後者は、長距離交易（交通）などによって人やモノを運搬するさいの中継地・積換地を意味している（Bird, 1977）。これらはともに都市の形成と発展に深く関わっており、おおむね都市とその周辺を範囲とする狭域的近接性と、都市を超えて広がる広域的近接性を介して都市に空間的形態を与える。中心地は小売市場や都心商業地などの商業空間であり、関門は乗換駅、貨物取扱所、倉庫、卸売市場などの流動空間あるいは結節空間である（Vance, 1970）。当初は狭域的近接性の意義が大きかったが、近代以降、鉄道のように多くの乗客を一度に輸送する交通手段の導入により、広域的近接性が都市発展に不可欠な意味をもつようになった。

これら2つの近接性概念は、近代から現代にかけて発展してきた日本の都市を理解するのに手掛かりとなる。近世都市においても、市街地に通ずる街道の出入口付近や港（湊）において、長距離交易に関連する業務が行われていた。しかし都市間を結ぶ国営（一部は私営）鉄道の導入は、これまでとは大きく異なる広域的近接性を都市に与えた。近世都市の中心部では市街地形成が完了していたため、これを避けるようにして鉄道駅が開設されることが多かった。当時の「市街地郊外」に設けられた鉄道駅は、その後、これと結びつく市内交通（路面電車やバスなど）や他の交通手段（私鉄など）との連絡性や結節性を強めることで、これまで存在しなかった鉄道

駅を中心とする空間を都市の中に生み出していった。

鉄道駅を中心とする空間が都市の中に形成されると、その後はその維持にとどまらず、機能的進化が求められるようになる。発展を続ける都市は輸送需要をつぎつぎに生み出すため、これに応えるには、駅舎、プラットフォーム、荷物取扱所、貨車操車場の面的拡大や機能拡張が不可欠となる。駅を中心とする空間の整備要請は、市内や市外を走る他の交通機関との連絡を良くするという点からも生まれる。その一方で、人の乗り降りや荷物の積み降ろしが本来の役割である駅に付随するように、物販・サービス機能が生まれてくる。人の乗り降りの多い駅の近くは、鉄道利用客を目当てにした小売業・サービス業にとって魅力的な場所に他ならないからである。ただし、市民が目的をもって出かけていく最大の中心地は都心部にあり、駅前商業地は「通過型」のいわば特殊な商業地とみなされることが多い。

都市の中の中心地と関門の基本的性格は、交通手段の進化・発展がどのように進んでも変わらない。都市の面的拡大にともなって近接性の分布パターンは変化するが、狭域、広域という二種類の近接性の間には違いがあるからである。都市や都市圏を超える広域的近接性に関わる交通手段としては、鉄道以外に、船舶、航空機、高速道路がある。これらの中で、大都市中心部の空間構造に対する影響という点では鉄道がもっとも重要である。社会、経済活動の広域化とともに、鉄道駅を中心とする空間の存在感はますます高まっている。

## 2. 鉄道駅の進化・発展と都市構造

近代以降、日本の都市は発明・実用化されていった各種交通機関を導入することで、自らの姿を変えていった（野村，2008）。ここでは最初に導入された鉄道の駅の進化・発展に着目し、その広域的中心性すなわち関門性が、現代に至るまでどのように維持されてきたかを振り返る。鉄道駅に注目するのは、モータリゼーションがかなりのレベルにまで進んだ先進諸国の中にあっても、日本の都市では鉄道が依然として重要な役割を担っているからである。とくに近年は、高速輸送手段として航空機や高速道路が発展している中であって、主要な鉄道駅は衰えを見せる気配はない。むしろそれどころか、国鉄の民営化にともなって鉄道事業の多角化やサービス強化が進み、拠点性を高めている駅が少なくない。バブル経済崩壊後の都市中心部を構造再編の観点から見る

と、鉄道駅がひとつの重要な存在として浮かび上がってくる。

第二次世界大戦以前の日本の主要都市では、院鉄、省線、国鉄など時期によって呼び名は変化したが、国が経営した鉄道の駅は都市間輸送の出入口、つまり玄関口であった。輸送は人とモノ（物資）の両方からなり、主に人の出入口がその都市の鉄道による玄関口とされた。駅前周辺には市内交通への乗換施設のほか、荷物取扱所、旅館、飲食店、映画館、土産物店、その他商店が建ち並んでいた。時代とともに施設や店舗が増えていき、そのつど整備が行われ、機能は充実していった。

こうした戦前にもあった鉄道関連のサービス施設や小売・飲食店舗などに加えて、戦後は事務所ビルに入居するオフィス機能がウエートを増していった。日本経済が復興から新たな発展への軌道を歩み始め、全国市場をターゲットとする企業や、地方に生産基地を展開していった企業が、主要都市に支社・支店・営業所などを開設するようになったからである。これらの企業にとって、主要な鉄道駅に近いことは、ビジネスを円滑に進めるのに欠かせない条件である。駅前の場所的有利性に将来性を見いだした不動産資本がビル建設に励み、やがて駅前がオフィスが集積する場所になった。

東海道新幹線をはじめとする高速鉄道の建設が、主な大都市の駅前オフィス地区化を促進した。従来、都市の発展は工業化にともなう人口の増加、それに牽引されて進む商業・サービス業の増加とさらなる人口増というように、どちらかといえば現業的な機能によって進められてきた。ところが高度経済成長と市場の全国化によって非現業的つまり管理的、事務的機能がウエートを増してきた。大企業が自社製品を全国的に販売するために、卸売機能を市場開拓・調査、販売、営業などの業務として担うようになったからである。その結果、本社ばかりでなく営業対象である地元市場へのアクセスにも恵まれた駅前地区のビジネス拠点としての地位が高まった。

大都市の主要駅前には多くのオフィスワーカーが働く場所となり、そのために交通、商業、サービスなどの面でも変化が現れるようになった。交通面では、従来からの市内交通網に加えて市外から大都市に通勤する就業者のために鉄道が整備されていった。製造業などの現業機能に比べるとオフィスワーカーは職住分離の傾向が強く、郊外居住が多い。郊外開発は戦前からあったが、ニュータウンの建設が始まり、

郊外住宅地域と主要交通ターミナルを結ぶ鉄道輸送が強化された。通勤人口が増えれば、それを目当てにした商業、サービス業の活動も活発になる。やがて駅前周辺にはオフィスビル以外の商業・サービス業関係のビルが誕生していった。

先進諸国で新自由主義の経済政策が取り入れられるようになった1970年代後半以降、日本でも交通、通信分野での民営化が避けられなくなった。高度経済成長から低成長経済となり、各国政府は公的セクターがこうした分野で主導権を握る時代は終わったという認識を深めていったからである。日本では政策論争や政治的駆け引きが長い間、続けられたのち、1980年代の半ばになって国有鉄道の民営化が行われた。これにより、新たに発足したJR各社は輸送以外の業務も手がけることができるようになった。鉄道以外に資産を保有しないJR各社は、多くの人を利用する駅それ自体の活用に知恵を絞り、乗り換え以外の商業・サービス業などの機能を新たに加えて駅をビジネス空間化する戦略を考えるようになった。

### 3. 近代名古屋における鉄道駅の立地

本論文の1.では、中心地概念とともに関門概念が近代以降の日本の都市構造を考えるさいに有効であることを述べた。また2.では、主要な鉄道駅の進化・発展と都市構造の関係について、一般論を展開した。これらを受けて3.以降では、上述の議論を実証的に検討するために、東海地方あるいは名古屋大都市圏の中心都市・名古屋を対象とし、近代初期に設けられた名古屋駅の進化・発展の軌跡を追いながら都市構造との関係について述べる。現在の名古屋駅直上のビルの中には、国鉄民営化によって誕生したJR東海の本社も入っている。鉄道会社が社運をかけて行った駅の高層ビル化を契機に、駅とその周辺の業務・商業・サービス空間が大きく変貌していくまでの歴史を振り返り、鉄道駅と都市構造の関係を考える。

近代日本で東の都市中心・東京と同じく西の中心・大阪を結ぶ鉄道が開業したのは1889(明治22)年であった。これによって人や貨物の輸送方法は大きく変化し、鉄道駅が輸送の玄関口としての役割を果たすようになった。東京、大阪の中間に位置する名古屋では、既成市街地の中心から2kmほど離れた西側に駅が設けられた。ただしこの駅は当初は東海道線の駅としてではなく、武豊線の駅として

1886(明治19)年に開業した。武豊線は、東海道線が建設される以前から建設構想があり、すでに一部が完成していた「中山道鉄道」の建設を継続する目的で敷設された。鉄道建設用の資材を品川方面から武豊港まで海上輸送したのち、鉄道に積み換えて建設進行中の大垣方面へ輸送したのである。名古屋駅(当初は名護屋駅)の場所選定にさいしては、当時名古屋区長であった吉田禄在がリーダーシップを発揮した。候補とされた場所は水はけの悪い水田地帯であり、そのような場所に駅を設けることに地元民は反対した。吉田禄在は当時、愛知県の県令(知事)であった勝間田稔と一緒に候補地選びを主導した。住民に場所の有利性を話して説き伏せ、市街地から駅に通ずる街道(笹島街道)の建設費用負担を住民に懇願した(名古屋駅編, 1967)。

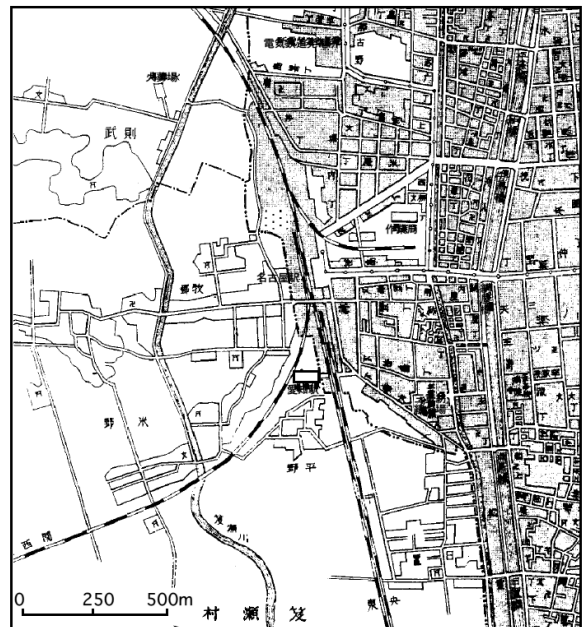


図1 1906年(明治39)当時の名古屋駅周辺

出典:「名古屋市全図」1906年をもとに作成。

建設された名古屋駅は、当時の市街地を東西に走る広小路通の真西に位置する(図1)。広小路通の東端には愛知県庁、名古屋区役所(市役所の前身)、名古屋商工会議所(商工会議所)など行政関係の施設があった。広小路通はその真ん中付近で、近世城下町・名古屋と東海道の宿駅であり門前町でもあった熱田を結ぶ本町通と交差していた。つまり、名古屋駅から広小路通を通って東に向かえば、本町交差点の繁華街を経て県庁、区役所などのある行政地区へ行くことができる。吉田禄在が名古屋駅の位置を選

ぶさいには、こうした地理的な位置関係が考慮されていたと考えられる。建設されて間もない頃の駅付近を描写した地図によれば、駅の近くにはいくつかの溜池があったことがわかる。駅の建物や線路の土台を盛土で固めるための土砂を採取した跡地に水が溜まったと思われる。近世名古屋の市街地は名古屋台地と呼ばれる高燥な地に形成されたが、名古屋駅が立地した場所は、台地に比べて10mほど低い湿地であった。地形的には恵まれない場所だったのである。

東京と京都・大阪を結ぶ国土幹線鉄道（両京鉄道）を旧中山道に沿って建設していた国は、国力の発展、国際情勢の変化などを受けて、1886（明治19）年に旧東海道沿いへと建設ルートを変更した。列強の海側からの脅威を懸念して内陸側に鉄道を敷設するという当初の案を途中で修正したのである。これにより、名古屋駅は武豊線の駅ではなく、東京と京都・大阪を結ぶ国土幹線鉄道の途中駅になった。吉田禄在は「中山道鉄道」と連絡するための支線を構想したこともあったが、その必要性はなくなった（名古屋市編、1954）。以後、東海道線の名古屋駅は都市発展とともに、また都市発展を支えながら推移していくことになる。1891（明治24）年に岐阜県根尾付近を震源として起こった濃尾地震により、名古屋市内の主要施設は大きな被害を受けた。名古屋駅も倒壊したが、まもなく同じ場所で再建された。

日露戦争後に本格化した日本経済の工業化のもとで、名古屋でも伝統産業を継承しながら興された繊維産業、窯業、木材加工業に加えて、機械、金属、化学、鉄鋼などの工業が発展するようになった。名古屋駅の近くでは、鉄道利用の利便性を考慮して規模の大きな工場が立地するようになった。名古屋駅への引き込み線は駅建設の当初からあったが、産業の発展とともにその役割は増していった。引き込み線以上に重要な意味をもつようになったのは、名古屋駅を起点として新たに建設されていった鉄道である。幻の鉄道として完成しなかった「中山道鉄道」の代わりともいべき中央線（中央西線）が1900（明治33）年に岐阜県多治見まで完成した。のちに国が買収して官営鉄道の関西線となる路線は、四日市に本社をおく関西鉄道会社が名古屋駅近くの愛知駅を起点として建設したものである。こうして、名古屋駅とその周辺では鉄道関係の施設が増していき、交通結節点としての性格がますます強まった。

#### 4. 貨物業務の分離と新しい名古屋駅の建設

都市が発展していくさい、主に郊外の農村地域に向かって都市機能が広がっていく場合と、既成市街地の中で古くなった都市機能が更新される場合が考えられる。近代半ばを迎えた名古屋駅は、これら2つの発展形態をともに示しながら高まる輸送需要に応えていった。すでに駅周辺では市街地化がかなり進んでおり、限られた駅空間の中だけで対応するのは難しく、やむなく輸送機能の一部を郊外に求めざるをえなかったのである。鉄道輸送機能の一部を分離して別の場所に移すことは、戦後、東海道新幹線が建設されたとき、横浜や大阪などで新駅を元の駅とは別の場所に設けた事例などが有名である。名古屋では、戦前、貨物輸送専用のスペースを元の駅から切り離して確保し、高まる輸送需要に対応した。

名古屋駅における人や貨物の取扱量が許容レベルを超えるようになったのは、大正中期と思われる。開業して14年が経過した1900（明治33）年の取扱貨物量は年間14万トンであったが、その26年後の1926（大正15）年には許容量を大幅に超えて107万トンにまで増加した（名古屋駅編、1987）。当時、1日のうちに取り扱える貨車は最大300両であったが、実際にはその1.5倍に当たる450両が取り扱われた。こうした状況から、当時の名古屋市会は国に対して適切な対応をとるよう要請を繰り返した。その結果、貨物の取扱業務と貨車の発着・中継作業を名古屋駅本体から切り離し、新たに別の場所で行うことになった。本来ならこれら2つの業務と作業は同じ場所で行うのが望ましい。しかし空間的制約からそれは難しく、前者の業務は名古屋駅から南へ2km離れた場所に、また後者の発着・中継作業は北へ11.1kmも離れた場所で行われることになった。

鉄道貨物の取扱業務の移転計画は、実は駅それ自体の移転・新築計画と表裏一体をなすものであった。つまり、明治末期から大正にかけて、名古屋駅の機能は貨物だけでなく、人の乗り降りでも限界を超えるようになった。とくに1910（明治43）年に名古屋市鶴舞公園を会場に開かれた第10回関西府県連合共進会を契機に、名古屋駅を利用する人数が増えていった。共進会という一種の博覧会を開催することで近代都市の礎を固めようとした名古屋市は、増え続ける鉄道利用客をいかに円滑にさばるか悩むようになった。東京、大阪の途中にある名古屋駅にとって両駅を起点・終点とする運行ダイヤは利用しづらく、列車運行の見直しをするよう鉄道院に陳情を繰

り返していた。1923(大正12)年9月に起こった関東大震災を契機に名古屋と東北地方との商取引が活発になり、貨物ばかりでなく人の行き来も増えた。

この年に、戦前の日本で開催された博覧会としては最大規模といわれる「汎太平洋平和博覧会」が名古屋港の近くで開かれた。同じ年に市東部では東山動物園が開園し、市民は本格的な娯楽を楽しむ機会をえた。この年の7月から名古屋鉄道(名鉄)の西部線を名古屋駅に乗り入れる地下工事が始まったのは注目してよい。これによって名古屋駅の関門性がより強くなったからである。名古屋鉄道は、主に名古屋と岐阜を結ぶ方面に路線をもっていた名岐鉄道と、三河地方に路線の多かった愛知電鉄が1935(昭和10)年に合併して生まれた鉄道である。合併のメリットを生かすには、離れていたそれぞれの路線を結んでその中心を名古屋駅に置くことであった。先に述べた地下工事はそのためのものである。

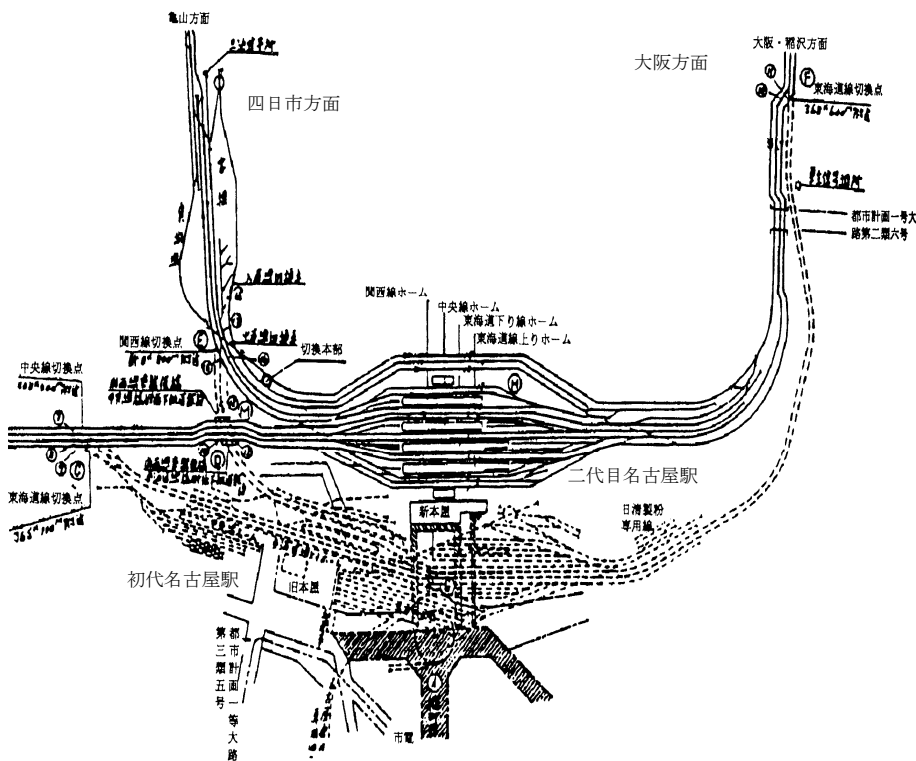


図2 初代名古屋駅から二代目名古屋駅への切換え工事(1937年)

出典: 大野・林, 1986, p.107 をもとに作成。

貨物部門の切り離しが完了した1934(昭和9)年からそれまでの駅から北へ200mほど離れた畑地で、新駅の建設が始められた。現駅の所在地ではなく、その近くの別の場所に新駅が建設されることになったのは、現在地では十分な用地が確保できないこと、それに駅を操業しながら新駅に改造することは困難であったからである。新たに建設された名古屋駅の建物は、延べ床面積(5.28万㎡)が東洋一を誇るほど規模が大きかった。駅のホームはもとより、そこへ出入りする線路敷地も既存の敷地から離れていた。既存の線路敷地は使われず、これは新しい駅に通ずる駅前大通とそれに面するビルなどの建設用地になった。つまり、新駅建設の用地が北西方向に移動することにより、これまでの鉄道用地は別の目的で利用できる空き地となった(図2)。

### 5. 私鉄線の合併と名古屋駅への乗り入れ

名古屋駅が移転・新築された1937(昭和12)年は、近代都市・名古屋にとって記念すべき年であった。

名古屋鉄道による名古屋駅(駅名は新名古屋駅)への路線乗り入れ工事は1941(昭和16)年に完了するが、このとき新名古屋駅では関西急行電鉄との連絡口も設けられた。関西急行電鉄は、伊勢電気鉄道が設立した参急電鉄の別会社であり、1938(昭和13)年6月に三重県方面から名古屋駅に乗り入れていた。6年後には名称が近畿日本鉄道に変更され、それ以降、今日まで続いている。すでにあった国営の関西線とは別に関西方面と名古屋を結ぶ鉄道が名古屋駅を起点としたのに加えて、新たに名鉄が名古屋駅(新名古屋駅)から電車を発車させるようになった。

合併して名古屋鉄道になる前の名岐鉄道と愛知電鉄は、名古屋駅とは別の場所すなわち市内の柳橋、神宮前にそれぞれ本社を構えていた。ここがこれらの鉄道会社の主な始発駅であった。それが合併を機に本社を名古屋駅(新名古屋駅)に移したことの意味は大きい。名古屋市とその周辺地域を結ぶ鉄道の主要駅が以前は分散的であったのが、名古屋駅に集約されたからである。近代初期以降、国営鉄道では名古屋駅が都市内の主要駅であったが、近代末期に

なって私鉄路線がこれに結びつき、四日市、岐阜、豊橋の各方面と名古屋が名古屋駅によって固く結ばれることになった。

名古屋鉄道の前身である名岐鉄道と愛知電鉄は、創立以来、地域の中小鉄道を合併するなど独自に路線網を築いてきた。それが最終的に合併して路線が統一されていったのは、戦時体制の進展と無関係ではない。戦争遂行のために産業の合理化が押し進められた当時、鉄道以外の多くの分野でも企業の統合・合併が実施された。結果的に名古屋圏では、国営鉄道を除けば、限られた一部の私鉄企業によって公共交通が担われることになった。この点が東西の大都市圏との違いであり、名古屋圏では都市郊外や周辺に向かう主要な鉄道駅が育つことはなかった。戦後、地下鉄の導入によって金山などが主要な乗換駅になるが、名古屋駅に近く、補完的性格が強い。郊外に主要駅を配して互いに競争する複数の私鉄企業が存在しなかったことが、結果的に名古屋駅を中心とする鉄道網の形成に結びついた。

## 6. 地下鉄・地下街の登場と駅前業務空間

国家による統制経済のもとで戦争を進めてきたものの、その努力もむなしく日本は敗戦した。一転して戦後になると、名古屋駅前でも市街地の復興が始まった。市中心部の6割近くが灰燼に帰した名古屋では、大胆な都市計画事業が展開され、市街地中心部の構造は戦前とは大きく違うものになった。幅100m近い広幅員道路が東西南北方向に2本走り、伝統的な中心地である栄地区を都心とする事業が着々と進められた。とくに南北方向の道路は栄地区を貫通しており、道路中央部の緑地帯にはテレビ塔、公園、バスターミナルなどが設けられていった。市街地中心部に分散的に存在していた墓地はまとめて東部郊外に移されたため、その跡地を含む付近一帯ではビル建築などが容易にできるようになった。

戦後の市内交通は戦前からの路面電車、バスの復活から始められた。名古屋の路面電車は京都電鉄伏見線について国内で2番目に古く、1922(大正11)年までは民間企業の名古屋電気鉄道が市内を中心に路線網を築いてきた。しかし1922年以降は路面電車の公共的性格に配慮し、路線網のうち市内分は名古屋市が独自に経営することになった。あわせて乱立状態にあった民間バスも、しだいに市営バスへと統合されていった。戦前から市内電車の経営を引き継いできた名古屋市は、電車から地下鉄へ交通手段を切

り替えていった。最初の地下鉄線が、1898(明治31)年に市内で最初に開業した路面電車の広小路線と同じ区間であったのは偶然ではない。近代から現代にかけて、名古屋では名古屋駅と栄を東西に結ぶ交通軸が都市の基本軸と考えられてきたからである。名古屋の玄関口である名古屋駅と伝統的な中心地である栄を連絡することが、何よりも優先されたのである。

当初、名古屋の地下鉄は地中を走るのではなく、空中に設けられた高架軌道上を走る鉄道として計画された。これは、国鉄在来線との相互乗り入れを前提に考えられたものであり、路線は名古屋駅の在来線ホームから高架軌道を設けて市内に入る予定であった。しかし相互乗り入れの交渉がまとまらず、最終的には名古屋市交通局が単独で地下鉄として建設することになった。その結果、国鉄名古屋駅と地下鉄名古屋駅は地上と地下で、垂直的にも水平的にも離れた別の駅として市民に認識されることになった。鉄道と地下鉄の間の乗り換えは不便であったが、乗り換え客を対象としてビジネスができる可能性が生まれたのは皮肉である。乗り換え客を対象としたビジネスは、鉄道と路面電車・バスの時代、すなわち戦前からすでにあつた。しかし地下鉄の開業は、こうしたビジネスが地下街という形態で大々的に始められるきっかけをつくった。地下街は伝統的な中心地の栄にも設けられ、以後、名古屋の地下街は全国的にその存在が知られるまでになった。

1950年代から60年代にかけて、名古屋駅前の地上では事務所ビルが建ち並び、その中に東西の大都市圏から名古屋に進出してきた企業の支社・支店・営業所などが入居した。事務所ビルは栄や、栄と名古屋駅の間あたりに当たる伏見でも建設されていく。全国的に名の知れた企業が製造業に多い名古屋圏では、本社ビルは市中心部ではなく、工場のある周辺部(市内瑞穂区、北区など、あるいは市外)に多い。このため、栄・名古屋駅前ともに地元有力企業の本社ビルは少ない。しいて挙げれば、東海銀行、中部電力、松坂屋などの非製造業であり、いずれも歴史の古い栄地区に本社を構えていた。トヨタ自動車工業(本社は豊田市)と合併する前のトヨタ自動車販売の本社も栄にあつたが、業種としては非製造業である。名古屋駅前には名古屋鉄道くらいしか大企業本社はなく、JR東海はまだ存在していなかった。

### 7. 東海道新幹線の開業と新生 JR 東海の多角化戦略

戦後の高度経済成長を鉄道輸送の側面から支えた主役は新幹線であろう。最初の新幹線である東海道新幹線が1964(昭和39)年に開業し、名古屋駅は新しい時代を迎えた。名古屋・東京間の所要時間が3分の1近くに短縮され、広域的アクセスに恵まれた名古屋の玄関口・名古屋駅の地位はこれまで以上に高まった。もっとも、すでに市街地化が終わっていた人口密度の高いところに在来線とは異なる新しい路線を設けるのは簡単なことではなかった。同様に、増え続ける乗降客をさばくためのスペースを新たに確保するのも簡単ではなかった。

実際、東海道新幹線を建設するさい、名古屋駅の既存ホームの西側に新幹線用のホームを新設し、さらにそこへ向かう入口として駅前広場を確保することは、容易ではなかった。駅前ビルが迫っている東側には、ホームを新設するようなスペースは見当たらなかった。それまで名古屋駅の西側一帯は、戦争直後の闇市の名残をとどめる一種独特な雰囲気の漂う特別な地区であった。そのような地区をたとえ一部とはいえ駅空間の中に組み入れるのは簡単ではなく、国鉄当局は敷地の一部を所有していた名古屋市の全面的な協力を得てはじめて計画実行のめどをつけることができた。かりに横浜、大阪のように新幹線の名古屋駅を既設名古屋駅から遠く離して設けていたら、今日の名古屋の都市構造がいまとは異なるものになっていたであろうことは、想像に難くない。

東海道新幹線の開通とその後のスピードアップによって名古屋と東京、大阪方面との間の時間距離は大幅に短縮された。新幹線開通前に「名古屋空中分解説」なるものが唱えられたが、実際には名古屋にとって東京の首都機能が利用しやすくなった、つまりメリットの方がより強く感じられた。名古屋圏が強みとする製造業の発展が地域経済を牽引し、東京の吸引力に対抗できたからである。その点では、企業や人口の流出が続いた大阪圏とは対照的であった。名古屋駅前に進出した企業は、製造業をベースに発展を続ける名古屋大都市圏という大きな市場を相手にビジネスを展開した。

東海道新幹線の開通にともない、名古屋駅前の業務空間化は本格化していった。企業をテナントとして受け入れる事務所ビルの建設が内外の不動産資本によって進められ、これらのビルを拠点に企業が活動するようになったからである。主要な事務所ビルの棟数は堀川より東側の錦・栄地区の方が多いが、

立地密度は名古屋駅前の方が高い(図3)。いずれも東西方向に伸びる広小路通、錦通、桜通に沿って建つ錦・栄地区の事務所ビルは空間的な余裕をもって建設された。これに対し名古屋駅前の事務所ビルは軒を連ねるように林立している。これは、これらのビルが名古屋駅へのアクセスを優先し競うように

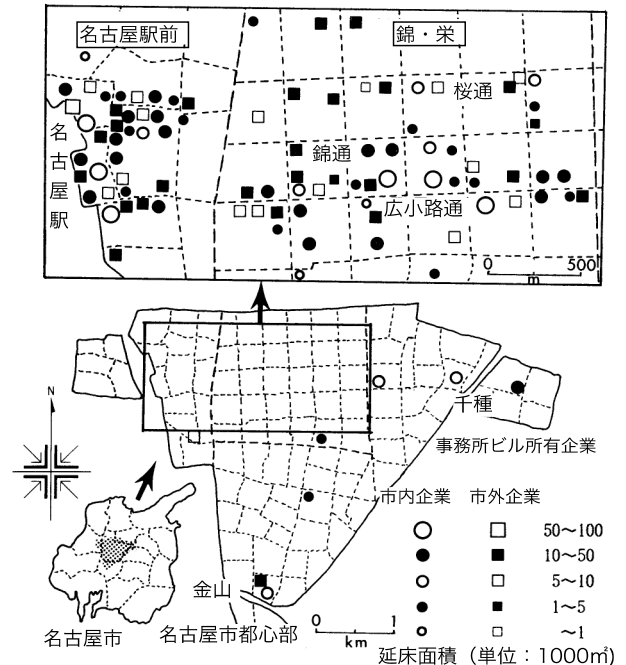


図3 名古屋市都心部における主要事務所ビルの立地(1989年)

建てられたからである。名古屋駅を中心に半径500mの徒歩圏内にオフィスのあることを、企業は何ものにもかえがたい優位性として評価した。

高度経済成長から石油ショックを経て、日本経済は新たな成長への道を歩み始めた。東海道新幹線はスピードアップの更新を続け国鉄事業の中で黒字を稼ぐ優等生であったが、既存分野はモータリゼーションの影響を受けて苦しんでいた。先進諸国では通信部門と同様、鉄道部門でも民営化を促す動きがあり、国鉄もこれに乗って1987(昭和62)年に民営化された。民営化はその後の鉄道経営を革命的に変えたが、とりわけ名古屋ではその効果が大きかった。国鉄時代にあっても、名古屋鉄道管理局のある名古屋駅は有力な拠点であった。その名古屋駅に新会社JR東海の本社が置かれたのである。

JR東海は、ドル箱路線の東海道新幹線を当初は借り上げ、のちには保有することになった。民間会社として出発したJR東海は、つぎつぎに鉄道輸送以外の新事業を開始する。その中で最大の事業は、本社

を兼ねる名古屋駅を高層ビルに建て替え、その中にデパート、ホテル、オフィスが入る広大なスペースを確保するという事業であった。デパートは、当初、地元の大手商業資本と手を組んで経営するはずであ

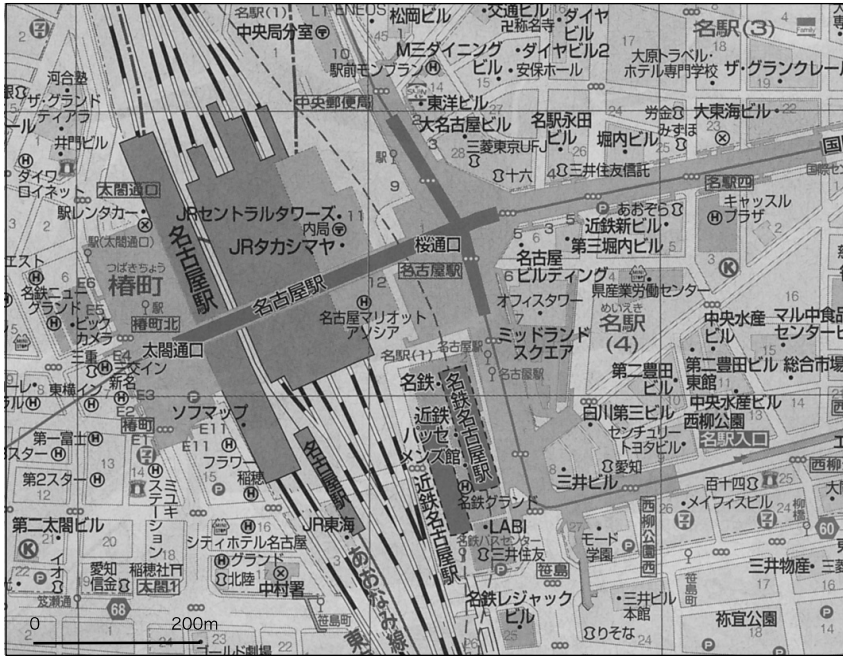


図4 新・名古屋駅（JRセントラルタワーズ）とミッドランドスクエア（豊田・毎日ビルディング）

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

ったが交渉が難航したため、関西資本のデパートを誘致することになった。ホテルも外部から一流企業を招き入れた。1999（平成11）年に完成した新生・名古屋駅の建物は名古屋ではじめての高層ツインタワービル（JRセントラルタワーズ）であり、単一の駅ビルとしては延べ床面積（41.7万㎡）が世界一広いことが公式に認められた（図4）。

ツインタワーの北棟には多くの企業がテナントとして入居した。興味深いのは、それまで市内の各所にオフィスを構えていた企業が名古屋駅の高層ビルに移転したため、市内のビルの空き室率が高まったことである。玉突き運動にも似たテナントの移動が起り、企業の分布地図が塗り替えられた。東京や大阪に本社を置く企業にとって、新幹線名古屋駅の直上にオフィスがあることはビジネスを進めるのに有利である。新幹線ばかりでなく、JR在来線、名鉄、近鉄の名古屋本線とも至近距離であるため、名古屋圏内を移動するさいにも便利な場所である。

## 8. 名古屋駅の高層ビル化の影響と戦略の意義

駅ビル本体の延べ床面積が世界一の高層ツインタワーが出現し、名古屋駅周辺はもとより、市内やその他の地域で影響が現れるようになった。名古屋駅の近くでは、大規模デパートと専門店の吸引力で来訪者が多くなったため、その余波をメリットとして受ける商業・サービス業が増えた。とくに駅の西側すなわち新幹線側の駅前で予備校、結婚式場、ホテルなどのサービス業が活気づいた。駅を挟んで東西方向の移動がスムーズに行われるようになったため、「駅裏」のイメージが強かった駅西地区の評価は高まった。

新生・名古屋駅ビルは、岐阜、四日市、豊橋など名古屋から30～70kmほど離れた都市の小売・サービス業にも影響を与えた。とくに岐阜は、JR東海がライバルの名鉄名古屋本線を意識して東海道本線のスピードアップに力を入れたため、名古屋との連絡が以前に比べて格段によくなった。その結果、岐阜市内の主なデパートをはじめ多くの

小売・サービス業が売り上げを減らした。JR東海が共同経営する名古屋駅直上のデパートは、規模とアクセス性を武器に栄地区の有力デパートをも押さえ込むほどの売り上げを記録するようになった。

商業以外にホテル業界に与えた影響も見落とせない。これまで名古屋駅周辺にはビジネス客相手のホテルは多くあったが、結婚式や宴会などが開ける一流のシティホテルはほとんどなかった。新たに南棟に入った外資系のホテル（部屋数774）は、前評判に違わず、市内既存地区の有名ホテルと競うほどの吸引力を発揮した。この場合も、名古屋駅の真上にあることが利便性を訴えるのにこのうえない条件となった。交通利便性は、ビジネスやプライベート目的の会合、交流、ミーティングなどにおいて最も重視される。名古屋市の内外から来訪する人々にとって駅での集まりほど便利なものはない。

鉄道会社が主要ターミナルにデパートを設けて郊外から買い物客を呼び込む商法は、すでに戦前から



東京、大阪において行われてきた。名古屋でも名古屋鉄道が系列の名鉄百貨店を運営してきた事例がある。民営化されて規制がなくなった JR 東海が採用した戦略はまさにこれである。しかし従来のものとは比べると、その規模と複合性において群を抜いている。デパート・専門店以外にオフィス、ホテルなどの機能を加えている点が新機軸であり、これらが有機的に結びついた都市空間が駅の真上に出現した。

JR 東海によるこの事業でいまひとつ重要な点は、巨大な駅ビルの中に商業・サービス・オフィスの空間をつくる事業と、鉄道輸送サービスの向上が一体的に行われた点である。できるだけ多くの人を名古屋駅まで運ぶには電車の運行本数を増やし、スピードを上げる必要がある。これは鉄道会社であるがゆえに実現できることであり、規模とスピードの相乗効果をねらって事業を進めたことが大きい。品川や立川など主要駅のコンコースの中に物販空間を生み出す事業（エキナカ・ビジネス）を始めた JR 東日本とは対照的に、JR 東海は本社のある名古屋駅に投資を集中した。

## 9. 名古屋駅の拠点性強化と都市構造

新生・名古屋駅が高層のツインタワーとして建設された理由の中で重要と思われるのは、JR 東海が名古屋駅の近くに新駅を建設できるような用地をもっておらず、限られた敷地しかなかったという点である。実際、新しい名古屋駅を建設する間、JR 東海は線路と線路の間のわずかな空間に管理業務を行うビルを建設してしのいだ。現在、鉄道事業本部として利用されているこの楕円形のビル（JR 東海太閤ビル）は、JR 東海が駅建設に空間的余裕をもっていなかったことを象徴している。名古屋駅と同じように駅を建て替えて駅機能を一新した京都駅では、高さ制限のために高層ビルを建てることができなかった。名古屋ではそのような制約はなく、狭い敷地を有効に生かして空間を増やすには高層ビルしか考えられなかった。ツインタワーになったのは、駅の真下を地下鉄桜通線が走っていたからで、ビルの重さを分散させる必要があった。ツインタワーという形状は、見る人に強い印象を与える上でも効果的であった。

このツインタワーは、名古屋市内では最初の高層ビルである。これにより名古屋駅＝高層ビルというイメージが人々の間で定着した。都市のランドマークは地区イメージの形成に有効であり、この場合は、名古屋駅周辺＝高層ビル地区という印象を多くの

人々に植え付けた。実際、JR セントラルタワーズが完成した6年後の2005（平成17）年に名古屋市郊外で開催された環境万博に照準を合わせ、ミッドランドスクエアという高層ビルが名古屋駅前に完成した。これは、毎日ビル、豊田ビルという1950年代に建てられた2つの隣り合うビルが更新期を迎えたのを機会に、敷地を統合してそこに高層ビルを建設したものである。屋上緑化やシースルー・エレベーターなどの付加価値をビルにもたせたのは、新しい社会の動きに配慮したからである。

この高層ビルは、以下の3つの点で名古屋駅前地区に新たな要素を加えた。第一は、このビルが国内最大規模の企業となったトヨタ自動車とその関連企業の本社機能の一部を担っているという点である。トヨタ自動車の前身は豊田自動織機であり、本社は刈谷市にある。豊田自動織機の発祥の地は名古屋駅に近い場所にあり、現在はトヨタ産業記念博物館として内外から多くの見学者を集めている。つまり、トヨタ自動車にとって名古屋駅前は歴史的意味において特別な場所であり、ここに東京で行っていた業務機能を移して統合したことは、単に企業発祥の地に戻ったという意味以上のものがある。世界的企業の中核部分が名古屋駅前に置かれたという意義は、きわめて大きい。

第二は、2005（平成17）年に常滑沖の伊勢湾上に開港した中部国際空港と名古屋駅が名鉄線で直接結ばれたことである。空港敷地が小牧市、春日井市などにまたがる内陸部の名古屋国際空港から世界へ飛び立っていた時代、名古屋駅からの交通手段はバスしかなく、アクセスは非常に不便であった。新空港は海上空港で名古屋駅前からわずか30分足らずで到達できる。この空港の建設にあたってはトヨタグループの存在が大きく、開港後の経営面でもグループの発言権は確保されている。つまり、トヨタグループの名古屋での拠点ともいえるミッドランドスクエアが名古屋駅前に建てられたのは、中部国際空港への交通利便性を重視した戦略的判断によるものである。

最後に第三として、ミッドランドスクエアにはデパートこそないが、内外一流のブランドショップが入居している点である。レストラン・飲食店・シネマコンプレックスをはじめ多くの小売・サービス業も入店している。これまで駅前東側ではこうした物販・サービス機能は地下街に限られてきたが、このビルの完成にともない、オフィスビルの地上部分の

一角に買い物客の集まる空間が生まれた。東京資本をはじめ、これまで名古屋には出店していなかった有名小売・サービス企業が進出したため、地元商業者に新たな刺激を与えることになった。

ミッドランドスクエアの完成に引き続いて、名古屋駅前地区ではルーセントタワー、スパイラルタワーの完成があいついだ。いずれも170mを超える高層ビルであり、これらによってこの地区一帯で高層ビルが集結していくというイメージが完全に定着した。2012（平成24）年10月現在、名古屋駅に隣接して建っていたデパート・交通ターミナルビルの跡地、その道路向かい側にある名古屋ビルディングの跡地などで高層ビルの建設が行われようとしている。前者は2027年にJR東海が単独で建設すると表明しているリニア中央新幹線の名古屋駅になる予定である。弾みのついた高層ビルの建設ラッシュは、しばらく続くと思われる。

## おわりに

日本における都市発展の過程において鉄道が果たした役割は非常に大きい。そのきっかけは、いうまでもなく明治初期の鉄道導入であるが、その後、続けられた鉄道システムの更新のたびに、時間短縮や輸送力の増大が都市のあり方に影響を与えた。都市構造との関係でとくに注目されるのは主要駅を拠点とする空間の変化・発展である。広域的な交通便利性に引きつけられて多くの企業・施設が集積し、伝統的な市街地中心とは異なる業務・商業・サービス空間を形成してきた。

1980年代中期に実現した国鉄の民営化は、駅空間の多様化と機能強化を促した。本稿で取り上げた名古屋駅の高層ビル化は、ビルの中にJR東海の本社が置かれたということもあるが、民間企業になったJRが駅空間を進化・発展させていこうという意志の表明であったように思われる。名古屋に限らず、京都、札幌、福岡（博多）、大阪などのJR駅においても駅空間の機能更新が進められた。こうした動きに刺激されて、主要駅の周辺では再開発事業が進められている。これにはエネルギー・環境問題、少子高齢化、郊外化の裏返しとしての都心回帰なども絡んでいるが、建築更新期を迎えた駅前ビル群は交通便利性を生かした新たなビルへ進化しようとしている。

鉄道会社が郊外から乗客をターミナルまで輸送し、自社で経営するデパートなどに送り込むビジネスモ

デルは以前からある。民営化の実現でこの種のビジネスができるようになったJRは「不動産・商業開発事業」に本格的に進出し、企業経営を確かなものにしてしようとしている。その結果、大都市の主要鉄道駅は拠点性を強めているが、その裏返しとして既存の市街地中心や大都市圏周辺では、買い物客の流出などマイナスの影響が見られる。主要駅とその周辺を拠点とする商圈や企業取引圏の拡大は、大都市圏の構造変化にもつながる動きである。モータリゼーションの普及でいったんは勢いを失ったかのように思えた鉄道は、民営化後の努力によって駅空間の多様化・機能強化と輸送サービスの向上を図りながら、都市構造に大きな影響を与える存在として浮上してきた。

## 引用文献

- 1) 大野一英・林 健治『鉄道と街・名古屋駅』大正出版、1986
- 2) 名古屋駅編『名古屋駅八十年史』名古屋駅、1967
- 3) 名古屋駅編『国鉄名古屋駅百年史』名古屋駅、1987
- 4) 名古屋市編『大正昭和名古屋市史 第5巻 金融交通編』名古屋市、1954
- 5) 野村正樹 『鉄道地図の謎から歴史を読む方法-鉄道は日本をどう変えたのか』河出書房新社、2008
- 6) 林 上 『近代都市の交通と地域発展』大明堂、2000
- 7) 三木理史 『都市交通の成立』日本経済評論社、2010
- 8) Bird, J. *Centrality and Cities*. Routledge and Kegan Paul, London. 1977
- 9) Christaller, W. *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Gustav Fischer, Jena. 1933 江澤譲爾訳『都市の立地と発展』大明堂、1971
- 10) Vance, J. *The Merchant's World: the Geography of Wholesaling*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1970 国松久弥訳『商業・卸売業の立地』大明堂、1973