

名古屋駅周辺の変貌と展開

～名古屋駅周辺のまちづくりにむけて～

井澤 知旦

「元気な名古屋」の象徴としての名古屋駅周辺地区。多数の人々が乗り降りする交通ターミナルであり、高速道路体系に組み込まれ、中部国際空港に直結することで、国内外との交流が一層促進される。しかし、緑が少なく潤いに乏しい、放置自転車が回遊を阻害する、途上にある風格のある景観や環境づくりなど、課題も多い。名古屋駅周辺地区全体の魅力を高めるため、関係者の力を合わせて、エリアマネジメントによるまちづくりを実行していく時期が到来している。



写真説明

上：JRセントラルタワーズ（右 245m）とミッドランドスクエア（左 247m）
 下右：名古屋ルーセントタワー（180m）
 下左：建設中のモード学園スパイラルタワーズ（170m）。木造飲食店との対比が面白い
 ＊括弧の中の数字は建物の高さを示す。

名古屋駅周辺の変貌

二〇〇〇年のJR東海ツインタワーズのグランドオープンは名駅地区のイメージを一新した。すなわち超高層ビル化の幕を開けた。昨二〇〇七年はミッドランドスクエア（旧豊田・毎日ビル）やルーセントタワー（牛島再開発事業地区）がオープンし、本年四月には独特のデザインをもったモード学園スパイラルタワーズがグランドオープンする。これらを第二弾とするなら、第三弾は名古屋プライムセントラル（交通局旧那古野営業所）や愛知県産業労働センター（旧中小企業センター）、名古屋ビルが続くが、さらに旧中央郵便局や大名古屋ビルヂングなどの建て替えがスケジューリングに載る日も来るのである。

このように名駅地区はこれまで大きく変貌を遂げてきたし、これからも変貌を遂げようとしている。第一弾と第二弾は名駅通り沿線（一皮目）に立地するビルが中心で、第三弾でようやくその背後のエリア（二皮目）での建設が始まった。名駅通りを軸にさらに奥まで開発が進むのであろうか？名古屋圏のポテンシャルが試される場所である。（筆者はいつも冗談で「トヨタ」が駅前立地したからには三皮（三河）までと言っている）

名古屋駅周辺地区のポテンシャル

【大阪と同等 東京の九分の二】

不動産白書二〇〇七（生駒データサイビスシステム）によれば、延床面積一万平米以上のオフィス物件（*二〇〇六年以降で新築・計画中のビルが対象）は、名古屋市内で五棟（十四万坪）、大阪市で六棟（十四万坪）、東京二十三区で四十四棟（百二十八万坪）であった。「名古屋が元氣だ」の象徴としての高層ビル建設ラッシュは大阪とほぼ同数でも、東京のそれと比べると九分の一にすぎない。いかに東京のパワーがすごいかを示すだけである。過去の名古屋、あるいは大阪との比較で今日の「名古屋が元氣だ」と言えるのである。

【名駅五十五万人と栄周辺二十六万人】

名古屋駅（JR、名鉄、近鉄、地下鉄等）の乗客数は一日約五十五万人にのぼる。ちなみに栄駅（地下鉄、名鉄）は十三万人弱、栄の周辺駅（久屋大通り丸の内・大須観音・上前津のエリア）を含めても名駅の半分にも満たない約二十六万人の乗客数であった。これまでは、名駅周辺地区で仕事するために乗り降りする人が多く、買い物や飲食は栄地区に人々が流れていた。JRセントラルタワーズが完成した後は名駅周辺地区内ですら

【交通特性を生かしたビジネス交流】

まさに名駅周辺地区は鉄道とバスの交通ターミナルとして広域から人々を集客していった。それだけでなく、新幹線はもとより、広域高速道路のネットワークにも組み込まれ、中部国際空港とも鉄道で直結するなど、国内はもとより、世界への玄関口となっている。人々が行き来するうえで、交通条件は最適である。

この条件は次の三つの状況を生み出す。第一に名駅周辺地区は外資系企業や東京等に本社を構える企業の支店が立地する（なかには森精機のように本社を移す企業も現れているが）。国内外とネットワークしやすく、圏内の企業へ営業しやすいためである。第二に圏内の企業が営業部門を集約して、国内外への営業拠点を形成する。トヨタ自動車はその例である。一般的にはモノづくりの中核を支える当地の企業は生産機能（工場）と中枢管理機能（本社）が一体化し周辺都市で立地する。第三に予備校や専門学校、百貨店など、圏内広域から集客する施設が立地する。まさにビジネス交流の拠点の役割を強化してきている。

名古屋駅周辺地区のいくつかの課題

【潤いを生み出す公園緑地の少なさ】

名駅周辺地区は、公共空間の中で道路は栄地区と遜色はないが、公園緑地は圧倒的に少ない。栄地区には百メートル道路内の久屋大通公園やそれと隣接する栄公園などがあるが、名駅周辺地区には西柳公園くらいしかない。憩いや潤いを生む公園緑地という空間的魅力に乏しい。

新たに公園を整備することは難しいので名駅地区では、敷地緑化、屋上緑化、道路緑化（歩道を広げてダブル植栽）、さらには駅前のモニュメントを緑化のシンボルに変えることなどを徹底することが人々を回遊させる上で有効であろう。これをさらに進めて、環境問題に積極的に取り組んだゾーンにまで展開していくことで、存在感を増やすことが重要であろう。

【自転車問題】

名古屋駅前および周辺を歩くと至るところに自転車止められている。これだけ自転車が多いのは大都市の中央駅前はない。駅西近傍にまで迫る住宅地から名駅まで自転車を、あるいは名駅まで鉄道できて、そこから勤務地まで自転車を利用する人が多いようだ。駐輪台数は八千台強にもほり、そのうち三分の一が放置自転車である。人々の通行を阻害し、名駅前の景観も損なっている。しかし、これらの問題を解決して、うまく自転車を活用すれば、環境先進ゾーンとして再構築できるはずだ。

【グレートナーゴヤの玄関にふさわしい景観】

栄が名古屋文化の心と触れる応接間とするなら、名駅地区はグレートナーゴヤの玄関口であり、交流の核である。そこには世界都市名古屋にふさわしい風格のある景観が求められている。今後、ビジネスであれ、観光であれ、外国人の来訪も増えるであろう。彼らにわかりやすい案内表示が不可欠であるし、徹底したリアフリーは世界標準である。

今後の展開

今後さらに名駅周辺地区が発展していくためには、変貌のインパクトを広範囲に受け止めていくエリアマネジメントが必要になってくる。今や井の中の間競争でなく、エリア競争を通じて、都市間競争が行われる時代である。大手町・丸の内・有楽町（略して大丸有）や日本橋界隈、汐留などでは既にそのようなエリアマネジメントがなされている。具体的には何をやるのか？まちづくりの共通の方向性を示すガイドラインの作成（緑化・環境・自転車・自動車・デザイン・バリアフリー等）や民間資金負担による公共空間の整備水準の向上、回遊性向上のための短距離輸送手段の導入、集客のためのイベントの開催などがイメージされる。名古屋駅周辺地区では何に重点を置いたエリアマネジメントを展開すべきか早急に検討し、実行する時期に来ている。