

名古屋駅周辺部の都心立体化

—都市空間の利用者行動に着目して—

太田賢吾

都市地理学ではこれまで、景観・土地利用・都市機能の面を切り口として都市の変貌をとらえる研究がなされてきた。しかしながら、平面のみならず地上や地下へと立体的に成長し、かつ高層建造物の内部構造も垂直的に変化していく都市の様相をとらえようとした戸所 (1975) は、「都心立体化」の概念を打ち出して新しい都市地理学研究を提起した。その一方で、いずれの研究においても実際に都市空間を「立体的に利用する」人間の姿が見えてこない。そこで本研究では、戸所が「都心立体化」に成功した事例として挙げた名古屋駅周辺部を事例に、大都市都心部における都心立体化の様相を利用者行動に着目して明らかにしようと試みた。

名古屋駅周辺部は、高度経済成長期にあたる 1960～70 年代初頭と駅前再開発が行われた 2000 年以降に都市空間として大きな変貌を経験している。しかしながら、高度経済成長期の開発が地上高層建造物群と地下街の双方で行われたのに対し、2000 年以降の再開発は JR セントラルタワーズやミッドランドスクエアといった地上高層建造物群に集中し、なおかつ 2013 年現在も進行中である。こうした近年の動向に鑑みて、名古屋駅周辺部を利用する人々の行動量・方向性・時間帯などを鉄道・高層建造物・地上・地下街の個別空間ごとに分けて分析し、再開発著しい 2000 年以降の都心立体化の状況を考察した。

その結果、ここ 10 年の名古屋駅周辺部の利用者行動には次の 4 つの変化が生じたことが明らかとなった (図 1)。第 1 に名古屋駅に乗り入れる鉄道各社のうち JR の利用者が増加し他社が減少したことで、駅南部から JR の改札口が立地する駅西及び中西部に利用者の発着地が変わりつつあること、第 2 に利用者が JR セントラルタワーズに集中し、2007 年に開業したミッドランドスクエア等の大規模商業施設を除き、駅南部に立地する百貨店には人が向かわなくなったこと、第 3 に駅北部を往来する平日の地上歩行者量が回復していること、第 4 に地下街での歩行者量が全般的に減少しているなかで高層建造物群の新規開業によって地下街北側出入口での往来や西から東へと地下街を抜ける行動が増加していることなどである。

以上の分析から、新たな都心立体化を経た名古屋駅周辺部での利用者行動のパターンは 2000 年を境として平面的には狭くなり、名古屋駅の新駅ビルである JR セントラルタワーズを中心とする限られた範囲でのみ垂直的な利用が起こっている様相が明らかになった。その主たる中心点が JR 名古屋駅と JR セントラルタワーズである。すなわち、都市空間が平面的・垂直的に立体化したからといって、その新しい都心立体化を人々が十分に活用しているわけではないことが明らかとなった。

都市空間の利用者行動という観点からみれば、名古屋駅周辺部における都心立体化はい

まだ未完成の状態と言わざるを得ず、今後は利用者行動を平面的かつ垂直的に誘導するような都市空間の再開発が望まれるのではないだろうか。

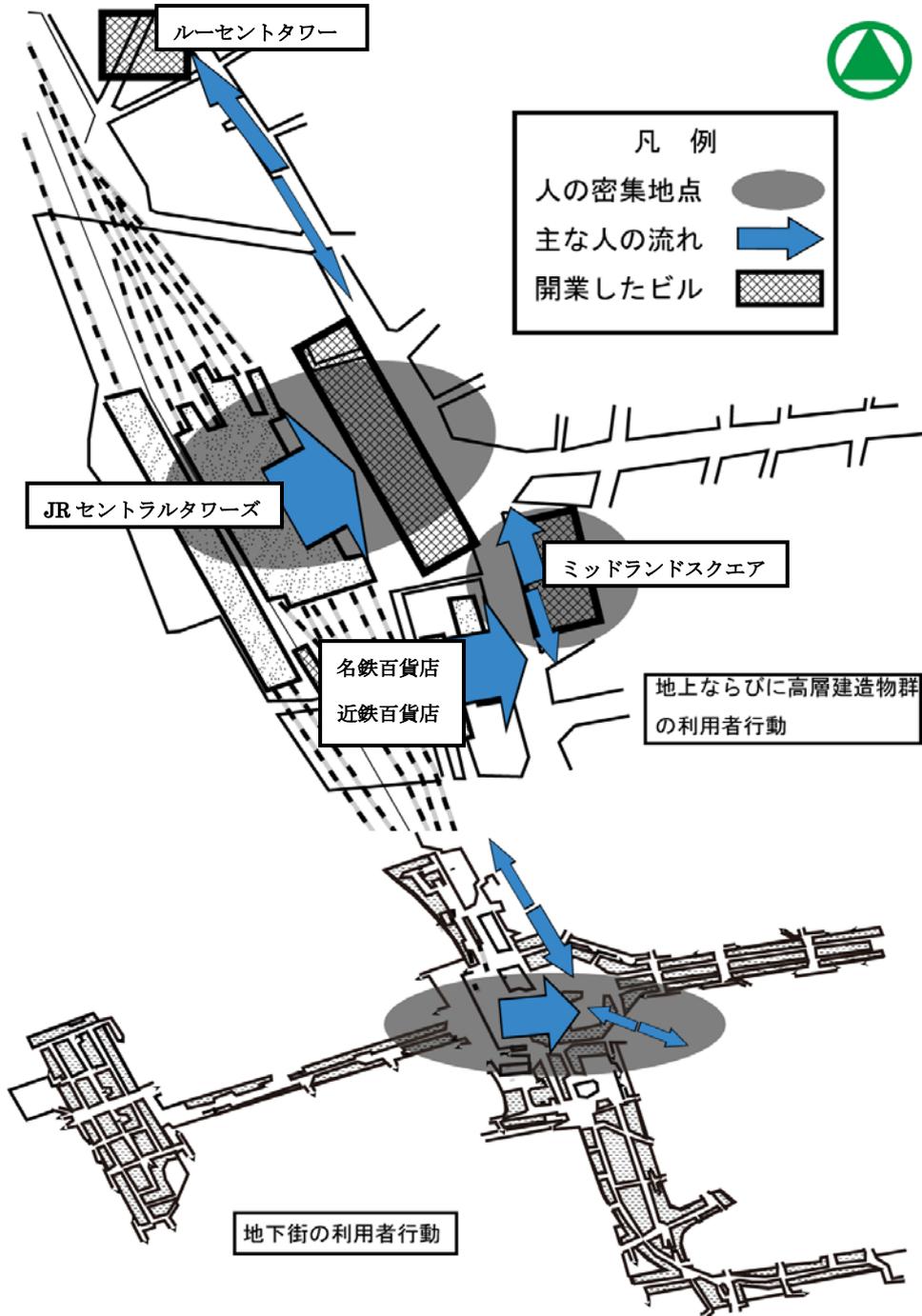


図 1 2011 年次における名古屋駅周辺部の利用者行動

参考文献：

戸所隆 (1975) 「名古屋市における都心部の立体的機能分化—中高層建造物を中心に—」『地理学評論』 48-12. pp831～846.

指導教員：
阿部亮吾
(地域社会システム講座)