

## 「名駅地区」の昔と今

写真は中日新聞社「開府 400 年記念航空写真集」である。上は 2010 年 7 月撮影の泥江町交差点(中央下)から名古屋駅前を望む写真である。下は 1963 年 6 月撮影の同方向に見た名古屋駅前であり、新幹線開通を翌年に控え駅西側(上方)では工事が急ピッチで進められていた。

この「写真集」は講義などでも紹介したが、昭和と平成の名古屋の変貌、地域ごとの変化を見ることができる。「名駅地区」を取り上げたのは、今月 12 日のレポートで案内したように、29 日に「リニアで名古屋はどう変わるのか」というシンポジウムのパネラーをつとめるからだ。

名駅地区といっても、東側(広小路)と西側(太閤通)では、歴史的にかなり大きな違いがある。栄に向けてひろがる東側は、名古屋都心の「骨格」をなし、開発ラッシュが続いてきた。ここ 10 数年で高層ビルが乱立する空間に変貌した。上の写真から 4 年余り経つが、今では「大名古屋ビルディング」などが建て替えられつつある。数年後には、写真とは異なる風景になっているであろう。「東西格差」がさらに拡大してきている。

西側も新幹線開通を機に変貌が著しいが、その経過をすこし振り返っておきたい。

名古屋市計画局『戦災復興史』1984 年から「駅西の建物移転(中村第 4 工区)」を紹介しよう。写真は移転前の駅西境界である。

「この地区は、国鉄名古屋駅の西口に面し、筏瀬通東部は、通称駅裏と呼ばれて、名古屋駅の東側一帯のいちじるしい発展の姿とあまりにも対照的であった。終戦直後、闇

市の発祥の地として発展し、密集するバラック群は、衛生上、防災上はいうにおよばず、社会政策的にも、早急に改造する必要に迫られていた。ちょうど東海道新幹線計画により駅前広場及びこれに接する幹線道路を整備することとなった。そこで都市改造事業により、駅周辺の交通緩和をはかるとともに宅地の高度利用、近代的な市街化をはかる目的のもとに、この地区の建物の移転が急がれることになった。」

駅西地区については、またレポートに書いていきたい。



(2014 年 11 月 16 日)