

## 「駅西地区」の変貌

16日に「名駅地区」の昔と今をレポートしたが、「駅西地区」の続きを書いていこう。『戦災復興史』によると、駅西改造(中村第4工区)は写真上の白で囲った地区である(なお写真の縦の白い影は資料コピーによる)。

「大正末期から昭和にかけて、則武耕地整理組合が区画整理をおこなってきたところである。昭和12年、新名古屋駅が建設され、駅の西口になったが、当時は小さな広場があったのみで、広場からは椿通、北の清正公通が、わずかに繁華街を成していた。しかし、終戦と同時に、国鉄、名鉄、近鉄が終結する一大交通拠点の土地環境を利用して、生活物資を取り扱う露店から始まった、バラック建ての闇市が繁盛していた。



本事業における当初の計画は、画期的なものであったが、上述の地区の状況から、実施できる目途が容易に立たなかった。しかし、東海道新幹線の駅舎の建設がここに決まったこともあって、昭和32年、都市改造事業施行地区に採択され、昭和35年、事業計画を変更して、筏瀬通以東は土地の高度利用が可能な地区として、広場のほか、広幅員街路を配した。以西は、主として補助幹線街路を拡幅して、地区の環境整備を図った。この地区の整備にあたっては、地区の特殊性のため、戦後早くから、建物が乱雑に建ち並んだこともあり、建物移転は困難を極めたが、約2500戸の建物を移転した。」



写真下は名古屋都市センター「ニュースレター」2014年7月掲載された、現在の駅西エリアの姿である。終戦後から東海道新幹線開通前、そして大規模な都市改造事業へと、駅西地区が大きく変貌してきたのがわかる。同紙から地域特性を活かす名駅西の取り組み」を紹介していこう。

「太閤通口、椿町とも呼ばれるこのエリアは戦後、バラックや闇市の乱立を経て商店街、問屋街が形成されました。それらの衰退と並行して予備校や大手流通業、ホテルなどが進出するものの地域としてのまとまりに欠け、駅の東西間で地域格差が広がりました。そうした低迷への危機感から2012年、地域住民、企業等が『名古屋駅太閤通口まちづくり協議会』を設立。多国籍な魅力やポップカルチャー等の地域資源を活かしたまちづくりを進めています。活動の一環として若者たちによる年1回のイベント『名駅西 TUBAKI フェスタ』を秋に開催。」(同上)

リニア中央新幹線の着工に合わせ、駅西地区のまちづくりも新たな段階を迎えている。まちづくり協議会の河村満事務局長は「駅東はもう開発の余地がないくらい発展しています。見方を変えれば駅西の方がまちづくりに自由があり、大きな可能性があるということです」(同上)と語る。29日のシンポジウムでは、こうした名駅の西と東についても議論したい。

(2014年11月19日)