

NAGOYA in 2017



名古屋

なごや駅
名古屋市中村区
明治19年開業

ダイナゴヤからタカナゴヤへ

昭和十二年に完成した、翼を広げるかのような六階建ての駅舎は当時、東洋一の大駅ビルと呼ばれた。駅前に対峙するのは、名物の「名古屋ビルヂング」。大きいことはいいとだ。日本一大きな道路、日本一大規模な地下街など、とにかく名古屋の特徴を示すには「大」の文字が多く使われる。南郊にある大高駅とは、規模では比べものにならないが、施設の建築様式は同じで、両端は築堤上に線路を通し、駅部だけを高架式にしたもの。その点では、大阪駅や神戸駅などとも同世代にはなるが、これらの駅で目につく太い円柱やシ

ヤンデリアなど、昭和初期らしい遺構が、名古屋駅ではほとんど見られない。駅施設も通路も駅ビルも、常に進化の一途で盛衰の波がない。それが、名古屋駅の誇りといえるのかもしれない。

考えれば、東京や大阪でさえ、一度は経験したドーナツ化現象というものが、名古屋で一度も起きていないのは、実に不思議である。徳川親藩城下町の発足以来、一度もないのかもしれない。当時からの慣習というべきだろうか、名古屋人の景気に左右されない堅実さと、ここぞというときのお金のかけ方は世に知られるところ。例えば、名古屋で食事をする
と誰もが感じることだろう、総じて価格設定は高め。だが、

注文の品とともに必ず予期せぬサービスがついてくる。コーヒーを頼むとトーストもつく、モーニング文化の発祥などは、その典型だ。つまり、価格以上の満足を提供するのが絶対であって、余計なものを省いて値引きするという発想はない。この観念こそが、不況やデフレにも屈しない、名古屋経済、ひいては東海経済の強みなのではないか。

そうした地元のプライドは、東洋一の駅たる名古屋駅に極まるといっても過言でなからう。「名駅」（めいえき）という略称は、界隈の地名にまでなっている。今ではその名駅は、駅ビルの改築を機に次々と再開発が進み、東海地方随一の超高層ビル街となった。世界一と謳われたツインタワーの駅ビ

ル、それを追うように建てられたトヨタ自動車本社に入るミッドランドスクエア、そして巨艦のように陣取っていた「大名古屋ビルヂング」もまた地上三四階、それこそ「高名古屋」に生まれ変わった。

ただ、これほど変貌著しい名駅地区にあっても、やはり外を歩く姿は少なく、人の目は天よりも地下に向くようだ。摩天楼並ぶ桜通口に広場と呼べるスペースはなく、反対に新幹線側の太閤口には駅舎の外観も含めてランドマークらしきものがない。名古屋の象徴が「大」から「高」へ移り、次に人の心をとらえる価値は色だろうか、形だろうか。いずれにせよ「外の賑わい」を醸す演出がカギとなりそうだ。



名古屋駅太閤口（新幹線口）

NAGOYA in 2017