

そもそも名鉄とは何か？

私を名古屋の先に連れてって

愛知県と岐阜県の一部をつなぐ巨大鉄道網。

名鉄を説明すればそういうことになるのだが、本質は違う。

沿線住民にとってそれはソウルフードならぬソウルトレインだ。

喜びも悲しみも、名鉄とともにあった幾年月。

フリーライター・放送作家

川合登志和

●かわい・としかず 1975年、名古屋市名東区生まれ。瀬戸市育ち。屈折した名古屋への愛を表現したサイト「トッピーネット」の運営をきっかけにマスコミでの活動を開始。共著に『名古屋あるある』（ティー・オーエンタテインメント）がある。

名古屋につきまとう不安

名鉄が名古屋においてどのような存在であるのか、名鉄とは何か……。その前に、名古屋自身がどのような意識をもった都市圏であるかをお話したい。

日本三大都市圏といわれる東京・大阪・名古屋。兄弟にたとえるなら

ば、首都・東京は長男。その存在感や地位の堅さは磐石である。また、次男の大阪も異論なく日本の二番手を担っている。人々の意識だけでなく、メディアなどでの扱いもそれに応じた形になっている。しかし、末っ子である名古屋はその立ち位置に常に不安を感じている。この三大都市圏という枠組みにしがみついていると、ともすれば日本は東京と大

阪のみが双壁をなす都会で、名古屋は大きな地方都市にすぎないという扱いを受けるのではないか、そんな危機感を常に抱いている。

経済や人口規模で見れば、名古屋はどう考えても日本三大都市圏の一員であり、先日、地元新聞の一面で「大阪を抜いて2番手に」などと希望的観測もあふれるほど。特に二〇二七年のリニア中央新幹線開業に向

けてこれまでにない期待が高まっている。

先ほどから日本三大都市圏という言葉を使っているが、この「圏」が重要で、都市人口だけの比較だと、名古屋は東京・横浜・大阪に次いで四番手に成り下がってしまう。また、名古屋の人は絶対に認めないが、特に西日本では東京・大阪・福岡を三大都市として扱う事例もある。著名人、特に外国人アーティストのライブなどがこの「三大都市圏」で開催されるなど、イベントや店舗展開がこの三つの都市を軸に展開されることも多く、名古屋の人はそれを「名古屋飛ばし」と呼ぶ。「都市圏」という枠組みにすることで、名古屋の存在感を高めようと必死なのだ。二七年に東京と名古屋を四〇分て結びリニア中央新幹線が開業すれば、名古屋はもはや首都圏ではないかと

喜びの声がある一方、そうなれば、名古屋飛ばしがコンサートやイベントだけでなく、企業の拠点展開にも波及するのではないか。名古屋は東京から営業外回りで行く首都圏近郊の街と同等の扱いで充分、支店を置く必要もなくなるのではないか。そんな時代がやってくるのでは？ という危機感がある。往來時間的に首都圏の一部と同等となれば、名古屋を中心とした都市圏を失うということにもなりかねない。

そんな名古屋圏には、他の「東京圏」「大阪圏」とは大きく異なる特徴がある。それは車社会ということ。もちろん、トヨタ自動車のお膝元というところもあるが、戦争で名古屋の街が焼け野原になった際に、将来の自動車社会を見据えた都市計画によって再建され、名古屋は街の中心部であつても道路が広く、自動車が走

りやすい。

さらに、名古屋圏は自動車産業だけでなく工作機械、そして最近では飛行機産業など、ものづくりの盛んな地であり、資材や原料運搬、製品出荷の物流がスムーズに行くようにと高速道路も張り巡らされている。まさに自動車ファーストの街づくりを行ってきたのである。また、地価も東京や大阪ほど高くない。名古屋に住んでいる人は代々地元の人が多いことから、駐車場にも困ることがなく、どの家庭にも複数の車があり、どこに出かけるにも車ということが多い。

その点こそが、東京や大阪との大きな違いである。となると、やはり名古屋は三大都市圏の一員ではなく、東京と大阪こそが二大都市圏で、名古屋は地方都市の最高峰という扱いではないのか？ と、地元・