

Talk Session

名古屋のまちを語る

vol.1 久屋大通



2015.12.23

建築系愛知9大学
名古屋都市センター

■第一部

話題提供① 『遺産としての久屋大通』 / 向口武志

話題提供② 『久屋大通の転換点』 / 武藤隆

■第二部

トークセッション 『久屋大通のこれから』

『産官学連携によるまちづくりの進め方』

【パネリスト】

- ・ 向口 武志 (名古屋市立大学准教授)
- ・ 武藤 隆 (大同大学教授)
- ・ 団野 誠 (中日新聞)
- ・ 浅野 健 (都市研究所スペース)
- ・ 山本 秀樹 (株式会社日建設計)
- ・ 高岡 豊彦 (名古屋市住宅都市局)

【コーディネーター】

- ・ 恒川 和久 (名古屋大学准教授)

開催日：2015.12.23

開催場所：名古屋都市センター

■第一部 話題提供

コーディネーター



定刻となりましたので、トークセッション「名古屋のまちを語る vol.1 久屋大通」を始めさせていただきます。私は、本日の進行を勤めさせていただきます名古屋大学の恒川和久と申します。どうぞよろしくお願いいたします。私から簡単な主旨説明をさせていただいた後、話題提供として、名古屋市立大学の向口武志先生から「遺産としての久屋大通」、大同大学の武藤隆先生から「久屋大通の転換点」というお話をいただきます。その後、休憩を取りまして、トークセッションとして、4名の方から自己紹介を兼ねて、久屋大通に関する思いなどについて語っていただき、話題提供のお二人を交えて、6名のパネリストでトークセッションを行い、久屋大通のこれからについて、あるいは産官学連携によるまちづくりの進め方について話を進めてまいります。終了は19時を予定しております。年末のお忙しい中、休日にもかかわらずたくさんの方にお越しいただきまして、本当にありがとうございます。

まず、主催者の一人として、この企画の主旨を説明させていただきます。実は昨年まで10年近く、この名古屋都市センターにおいて、愛知県の建築系の9つの大学が集まって、建築の2年生、3年生の建築設計の課題作品を集めて、合同で展覧会と講評会をするという企画を続けてまいりました。今年の企画をするにあたって、都市センターの方から、9つの大学の先生方、あるいは学生が多く集まるという機会はあることではないので、大学を含めた多くの方々と名古屋の街について語り、何か記録を残すような企画をしてはどうかという提案がありました。名古屋の街について、大学の先生方が考えていることと、民間や名古屋市が考えていることを結びつけるような企画をしてはどうかということをお話しました。そこで、大学の教員のメンバーと都市センターの方と話をした結果、これまでの歴史や政策の経緯を踏まえて、名古屋のさまざまな街について語るという企画をすることとしました。今回、その第一弾として久屋大通をテーマとしたのは、各大学での卒業設計あるいは設計課題、あるいは研究室で提案するプロジェクトやワークショップなど、もっとも取り上げられることが多いのが久屋大通ではないかと思ったからです。この後お話いただく向口先生は、研究として久屋大通の歴史を調べられており、プロジェクトとして提案もされています。武藤先生は久屋大通の近くにお住まいで、ずっと久屋大通を見てきたという経緯から、お二人に久屋大通のことをお話いただきます。後半に登場いただく、日建設計の山本様、スペーシアの浅野様、中日新聞の団野様、名古屋市の高岡様は、久屋大通の近くにオフィスを構えていらっしゃる方や、久屋大通に直接的に何か仕掛けをされてきたり、あるいは政策として久屋大通に携わってこられた方々です。それぞれ久屋大通に対していろいろと思いもあり、あるいは実際に関わっていらっしゃる方々にお集まりいただきました。後半のトークセッションでは、これから久屋大通がどうなっていくんだろうということを議論し、皆さんと意識を共有していきたいと思っております。この場で出た「こういうふうにしていきます」というアイデアが実際に政策になるわけではありませんけれども、これから、名古屋にとって久屋大通はどういうものなのか、あるいはこれから久屋大通も含めた大学と民間と役所がどん

なふうに手を携えてまちづくりを進めていくのかについて議論できればと思っております。最後までお付き合いいただきますよう、どうぞよろしくお願いいたします。それでは、話題提供のお2人にお話しいただきたいと思います。最初に、名古屋市立大学の向口武志先生の方から、「遺産としての久屋大通」と題しまして、話題提供をいただきます。

話題提供①『遺産としての久屋大通』 / 向口武志

名古屋市立大学の芸術工学部、建築都市デザイン学科の向口と申します。大学では建築の設計と都市形成史を専門としています。今日は話題提供として近代都市計画からみた久屋大通の成り立ちと、過去に提案した久屋大通に関する設計案を簡単に紹介します。成り立ちといっても久屋大通が完成するまでの話で、完成後の話は後半の武藤先生に引き継いで頂ける予定です。演題に「遺産としての久屋大通」というタイトルを付けました。100m 道路はただ幅広い道路なのではなく、ある時代の都市計画が生みだした遺産であるといえます。そうした話をいたします。

久屋大通は 100m 道路として知られています。総延長は約 1.8km、中心市街地を南北に横断する巨大な都市施設です。100m 道路の 100m は道路幅員です。誇張ではなく、両側の歩道、車道、中央の久屋大通公園を合計した幅員は約 100m です(図1)。ちなみに法的に見れば久屋大通公園は中央分離帯です。ずいぶん特殊な中央分離帯です。久屋大通を含めた 100m 道路は国内の 3 箇所に整備されています。名古屋には2本あり、1本が久屋大通、もう 1 本が名古屋の若宮大通、残る 1 本は広島のとらや大通です。どの 100m 道路も、終戦後の戦災復興事業によって造られた施設です。ですから、久屋大通は戦後名古屋の復興の象徴でした。写真は昭和 30 年代の久屋大通の様子です(図2)。久屋大通を核として、竣工したばかりのテレビ塔、再建されたばかりの名古屋城が写っています。こうした様子は戦後名古屋を代表する景観でした。実際に、昭和 30 年代から平成の初めを通じ、これと似た写真をいろいろなメディアで見出すことができます。

戦災復興都市計画について少し説明しましょう。戦災復興都市計画は第二次世界大戦後、日本全国の主要都市の復興のために策定された都市計画です。焼け野原になった各地の都市を復興するための都市計画でした。名古屋は戦災復興都市計画の優秀な実行者でした。GHQ による



図1：久屋大通の現況写真



図2：昭和30年代頃の久屋大通
(名古屋都市センター 提供資料)

予算削減の指示により、殆どの都市での戦災復興都市計画は縮小されましたが、名古屋市は終戦後に迅速に復興計画をたてたため、徹底した戦災復興都市計画を行うことができたのです。戦前名古屋は戦闘機を生産する工業都市でした。そのため、名古屋への空襲はすさまじかったと知られています。写真は昭和 21 年の名古屋の中心市街地の航空写真です(図 3)。名古屋城の南に広がる白い箇所が被災地です。江戸時代からつづいた既存市街地のほとんどが焼失していたと解ります。それら全ての範囲が戦災復興都市計画の対象となりました。ですから、今ある名古屋の中心市街地のほぼ全ては戦災復興により改変されたものなのです。



図 3：昭和 21 年の名古屋中心部
(国土地理院 地図・空中写真
閲覧サービスより)

戦災復興都市計画は土地区画整理によって行われました。土地区画整理は土地を再配分することによって市街地の形成を行う手法です。合理的な道路網と宅地割り、公共施設や公園などのある近代的な街区を低コストで整備することができます。1920 年代に始まる古い手法ですが現在でもよく使われます。土地区画整理では既存の地権者がもつ土地を再配分し、新たに設計した街区に再配置します。この再配置を「換地」といいます。「換地」には、それぞれ地権者が一定の割合で土地を供出する「減歩」が行われます。「減歩」によって得られた土地は新たな道路や公園など様々な都市施設を整備にあてられます。さらに名古屋の戦災復興では独自の換地が行われました。墓地の集中移転です。寺院それぞれに付属していた墓地を市街地から離れた東部の公園墓地に集中移転する、飛び地での換地が行われたのです。墓地の集中移転はさらなる余剰地を市街地に与え、現在の名古屋らしい、ゆったりとした道路や公園を創りだしたのです。

戦災復興の土地区画整理は既存の中心地市街地を近代的な街に改めました。具体的にどう変わったかを紹介しましょう。スライドは名古屋市発行の『戦災復興誌』に掲載された土地区画整理の前と後の地図です(図 4)。場所は名古屋城の西のあたりです。T字路の多い不整形な道が整然と区画され、多くの公園が整備されたのがわかります。都市計画の教科書にある手本のような住宅地です。こうして戦後名

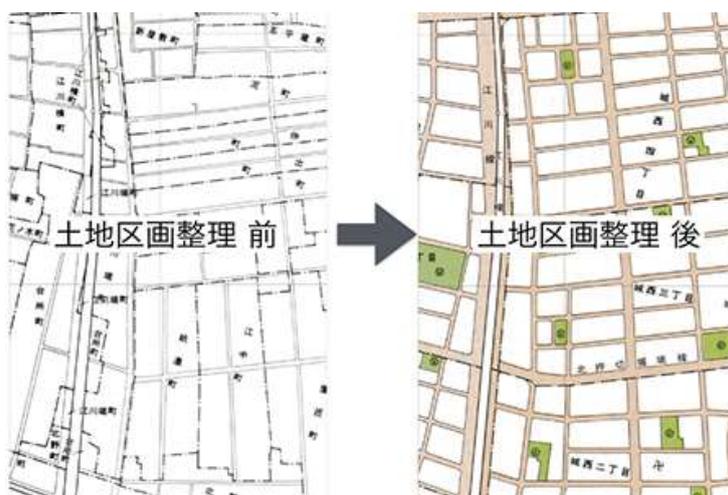


図 4：土地区画整理の前と後
(名古屋市『戦災復興誌』より)

古屋の都市が形作られるのですが、良い面ばかりではありません。戦後名古屋は「白い街」と揶揄されました。その要因は戦災復興にあるのです。土地区画整理による新たな街は味気ないものになりがちです。土地の固有性、歴史的な痕跡が消されるからでしょう。

本題に戻りましょう。戦災復興は詳細な国の指針に基づいて各自治体が計画を練りました。諸説ありますが、名古屋の 100m 道路は国の指針に基づいた計画であると考えべきでしょう。国の戦災復興計画基本方針では「必要ノ個所ニハ幅員 50 米乃至 100 米ノ広路又ハ広場ヲ配置シ利用上防災及美観ノ構成ヲ兼ネシムルコト」とあり、防災と美観のために 50m、100m 幅員の「広路または広場」を設置することを推奨しています。戦災復興における 100m 道路と 50m 道路はこの「広路または広場」であったといえます。先に述べたように 100m は3本しか実現しませんでした。50m道路はたくさん出来ました。京都の御池通などもそうですね。では「広路または広場」とは何を示すのでしょうか。戦災復興都市計画は占領下のお仕着せではなく、欧米の先進事例を吸収した戦前の都市計画の延長にあります。その意味で 100m 道路は戦前に構想されていた空地帯の一種と見なせます。空地帯とは建物の建たない帯状につづく土地のことです。例えばこの写真、終戦後に米軍が名古屋城の西のあたりを撮影した航空写真なのですが、帯状に建物がない場所があります。終戦間際の建物疎開が行われた跡地です。建物疎開とは、大戦末期に学童疎開が行われたのと同じ時期に実施された、建物を引き倒して空地をつくる事業です。全国の主要都市で行われました。建物を疎にして開けたのです。建物疎開にはいくつかの形式がありますが、一部は幅 50mの帯状のものでした。都市火災における遮炎性能を高めようとしたのです。



空地帯をつくる都市計画の考え方は、昭和初期の都市計画に始まります。主にドイツの都市計画を援用した「緑地」という考え方です。今でこそ緑地と言うと単なる緑の土地に過ぎないのですが、当初の「緑地」は「本来ノ目的ガ空地ニシテ」、「建蔽セラレザル永続的」な土地を意味しました。永続的に建物が建たない空地全てが「緑地」だったのです。そして「緑地」と見なした各種の空地を、都市の内外に体系的に整備することが都市計画の最大の目標でした。一例をあげます。これは大阪の緑地計画です(図5)。周辺に環状空地帯をつくり、そこから市街に楔状に伸びる空地帯が都市近郊を分断しているのが分かります。楔状の空地は市街地に貫入していませんが、できれば、市街地を空地帯で分断したかったはず。近代都市計画は密集した市街地を嫌います。



図5：1941(昭和16)年 大阪緑地計画
(当時の雑誌『公園緑地』より)

空地帯は火災の延焼をとどめると知られていました。だから防空事業が本格化した時、都市疎開により市街地の空地帯による分断が強制的に図られたのです。先に紹介した大阪の緑地計画は戦時下には防空空地帯計画と名を変えます。名を変えつつも、都市計画のマスタープランとして存続するのです。

名古屋の事業も大阪と同じです。計画図は残っていませんが、環状・楔状の防空空地帯が設置された記録も残っています。久屋大通はこうした戦前からの都市計画の延長にある空地帯といえるのです。昭和初期都市計画の「緑地」という体系的な空地づくりの構想は、戦時下には防空のため、戦後の戦災復興では防災のためと名目を変えつつ、久屋大通という空地帯をつくりだしたのです。その意味で、久屋大通は近代都市計画の遺産といえます。冒頭の昭和 30 年代の久屋大通の写真を拡大しましょう(図6)。中央の久屋大通公園部分がさっぱりとしているのがわかります。現在の木が生い茂る様子とはずいぶん違います。当初「飛行場」と揶揄されたのも解ります。でも、久屋大通は空地帯であり、空地であること自体に防災的な意味があったのです。当時としてはこれで良かったのでしょう。



図 6：昭和 30 年代頃の
久屋大通 拡大写真

もう一つ、近世名古屋、江戸時代の都市計画の遺産としての久屋大通の話をしましょう。名古屋の栄・伏見の市街地は整然とした正方形街区で知られています。この正方形街区は江戸初期、名古屋がつくられたときの町割を基としています。もっとも、現在の正方形街区は戦災復興の土地区画整理によって改変されていますので、近世との地割の連続性はないのですが、正方形街区であることは江戸の初期から変わりません。この図は江戸時代の名古屋です(図 7)。名古屋城の南の一角が正方形街区であることがわかります。正方形街区には町屋の立ち並ぶ両側町であり、尾張藩の商業的な中心地でした。北は外堀近く、南端に広小路、西は堀川におよぶ巨大な商業圏でした。久屋大通はこの正方形街区の東の端のブロックに相当します。正方形街区は京間 50 間四方、約 100m 四方の街区でした。近世の正方形街区を南北につなげれば、幅員 100m の久屋大通ができるわけです。久屋大通は江戸時代の都市計画による町割を引き継ぎつつ、今に至っているのです。



図 7：江戸後期名古屋と久屋大通
(徳川美術館所蔵
「名古屋並熱田図」に加筆)

残りの時間を使って、私の関わった久屋大通に関連した設計提案を2つ話します。一つは、名古屋大学片木篤先生の研究室の院生だった頃に、1996 年のミラノでのトリエンナーレに片木先生

が提出された久屋大通の改造計画です(図 8)。当時、僕は研究室の大学院生でした。理解が曖昧かもしれませんが、提案の主旨は、久屋大通公園の東西の道で分断され、地上と地下街との繋がりが薄い状況に問題をみていて、公園全体を波のように起伏させ、立体的に南北方向と地上・地下を繋げようとする提案でした。思えば、これが久屋大通に大きな課題があるのだと意識した最初の機会となりました。

二つ目の提案はその十数年後の 2013 年のものです。オープンスペースデザイン研究会、名古屋都市センターと片木先生が主体となって名古屋のオープンスペースを再考しようという研究会がありました。詳しい内容は都市センターから報告書が刊行されていますのでそちらをご覧くださいと思います。私が担当してまとめたのが久屋大通に関する提案でした。先の提案と比べると地味な提案ですが、同じように地上と地下、南北を繋げること。また東西の繋がりを重視しました。名古屋市も実際に検討しているのですが、車線を減らし、歩道を公園の外側に設けています。さらに東西街区へ渡る横断歩道の数も増やしています。もう一つ重要なのは見通しを確保するためのデザインです。ヨーロッパの公園ではよくある手法ですね。写真は実際の久屋大通の

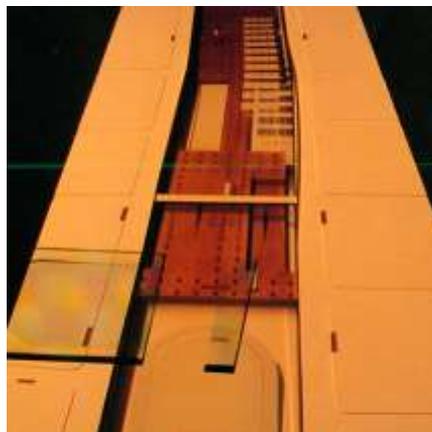


図 8：片木篤「都市の襲 名古屋・久屋大通公園改造計画」
『ギャラリー・間叢書 03』
1997 年に収録)

写真を加工したCGです(図9)。低木やオブジェなどを取り払い、見通しを確保しました。久屋大通の様子が隣り合う町から見える、そうしたあり方が望ましいか考えます。そのために、マイナスのデザインと
いうか、「溢れるモノをなくすということを考えなきゃいけない」という提案です。以上、私の発表を終わります。



図 9：向口武志「久屋大通の改修案 CG」
『名古屋都心のオープンスペースデザイン』2013 年発行に収録)

コーディネーター

向口先生、ありがとうございました。それでは、引き続き、大同大学の武藤先生から「久屋大通の転換点」ということでお話を頂きます。

話題提供②『久屋大通の転換点』 / 武藤隆



皆さん、こんにちは。大同大学の武藤隆と申します。今日は「久屋大通の転換点」ということでお話をさせていただきますが、私は大学で教鞭を取っている研究者という側面や、設計者という側面がありますが、先ほど恒川先生からご紹介があったように、実は私にとって久屋大通はある意味地元なんですね。丸の内に生家があり、久屋大通は子どもの頃の遊び場だった場所でもあるんです。ですので、セントラルパークが出来た頃は小学校の5年生ぐらいで、それから久屋大通が徐々に変化していく姿をリアルタイムで見続けていた。むしろ、建築の道に進もうと思うきっかけが、セントラルパークというランドスケープだったということもあり、今日この話をさせていただくことになりました。

先ほど向口先生から久屋大通の遺産としての話がありましたが、ここからは戦後、久屋大通が出来、時代と共にどういふ変化があったかとか、どのポイントが転換点だったかを私個人の感覚でお話させていただきます。現在の久屋大通の特徴をどういふふうに捉えるか。ご存じのとおり、久屋大通は外堀通から若宮大通まで、約 1.8km、この航空写真を見ても分かると思いますが、やはり戦後 70 年経って、公園道路、緑地帯としての魅力、意義というのが非常に大きい存在になっているというのがひとつ。ただ、それだけではなくて、「久屋大通の緑地帯にとりつくたんこぶ」という言い方を私はするんですが、例えば外堀も含めた名城公園に接続していたり、あるいは若宮大通もある意味グリーンベルトになっていたりと、白川公園もそれに取り付くようなたんこぶになっていたり。愛知芸術文化センターとオアシス21が完成したことによって、栄公園は昔、今の芸術文化センターのところにあって、それが入れ替わり、久屋大通公園とオアシス21と愛知芸術文化センターという並びになったんです。ここにもう1つたんこぶが出来た、こうした広い範囲での都市景観を形成しているという特徴があると思います。



その一方で、人間の目で見ると、アイレベルの景観でいいますと、ここに名古屋都市高速の環状線がぐるっと回っていて、若宮にも回っています。したがって、久屋大通は、景観的には北も南も高速道路の高架で切れている。それ以上先が見えず視覚上のつながりが制約されているのも、特徴なのではないかと思っています。

今日、この話をするにあたって、久屋大通でどんなことが起きてきたかということ年表にまとめてみました。その中でも特に転換点になったんだろうと思われるポイントをいくつか挙げてみます。

| 西暦 | 社会関連トピックス | 久屋大通関連トピックス |
|------|----------------------|---|
| 1954 | | 名古屋テレビ塔竣工 |
| 1964 | | 名古屋テレビ塔開業 |
| 1965 | 第1回名古屋まつり | 愛知県文化会館・愛知県芸術劇場開業 |
| 1967 | | 地下鉄東山線開業(名古屋駅一栄駅間) |
| 1968 | | 緑道開通 |
| 1969 | 伊勢湾台風 | |
| 1964 | 東京オリンピック/専断道新幹線営業開始 | |
| 1966 | | 地下鉄名城線開業(栄駅一市役所駅間) |
| 1966 | | 中筋自治センター開業 |
| 1967 | | 地下鉄名城線開業(栄駅一金山駅間)/久屋大通開業 |
| 1968 | | 新築の星 |
| 1969 | | サカエチカ開業 |
| 1970 | 日本万国博覧会 | 久屋大通公園(旧開業) |
| 1971 | | 地下鉄名城線開業(市役所駅一大会場駅間)/リバーパーク開業 |
| 1972 | | セントラルパーク |
| 1978 | | セントラルパーク地下街開業(この広場・ロサンゼルス広場・もちの木広場・東部の庭・さかえ川開園/名鉄瀬戸線・東山線開業) |
| 1980 | | 南京広場開業 |
| 1985 | | セントラルパーク・アネックス開業 |
| 1988 | | 名古屋市芸術会館開業/名古屋鉄道1号線開業(新宮大通) |
| 1989 | 世界デザイン博覧会/名古屋市政100周年 | 地下鉄桜通線開業(久屋大通駅)/パルクサンゼリゼと友好提携調印/モニュメントコロンベ/名古屋PARCO開店 |
| 1990 | | 光の広場 |
| 1991 | | 松坂屋新開店 |
| 1992 | | 愛知県芸術文化センター開館 |
| 1995 | 新幹線大震災 | 名古屋高速分岐2号(新心原付通開業(分岐通)) |
| 1998 | | 名古屋PARCO高層開店/ランの道開業 |
| 2002 | | オアシス21開業 |
| 2005 | 東海新幹線 | 名古屋テレビ塔の愛知情報文化センター/ランの道開店 |
| 2006 | | 名古屋テレビ塔リニューアルオープン |
| 2011 | 東日本大震災 | 名古屋テレビ塔アフロ改修終了 |
| 2014 | | 桜通の開業/久屋大通に東京メトロ丸の内線が延伸/名古屋駅2号線開業 |

まず 1954 年に名古屋テレビ塔が開業します。1970 年に久屋大通公園が供用開始されますが、道としての久屋大通という時代が多分この辺りまでだと思うんです。それから、1978 年にセントラルパーク地下街が開業します。地上にもいこいの広場とか、ロサンゼルス広場とか、いろんなランドスケープが出来ると共に、名鉄瀬戸線が外堀から引き換えをされて栄に来ます。この時の人の流れや景観上の変化が非常に大きかったんだろうと考えられます。セントラルパークが開業して、地上に今まで見たことがない、名古屋は平坦な土地で公園も平らでというのが、それまでの常識だったのがセントラルパークで、特に桜通より北側ですが、駐車場が地下にあるということもあって、かなり立体的な公園が出来た。生まれて初めてスロープというものを見たのもセントラルパークだったんです。多分当時はスロープというのが街の中でちゃんとつくられたのは、この久屋大通公園のセントラルパークの辺りだけだったと思います。

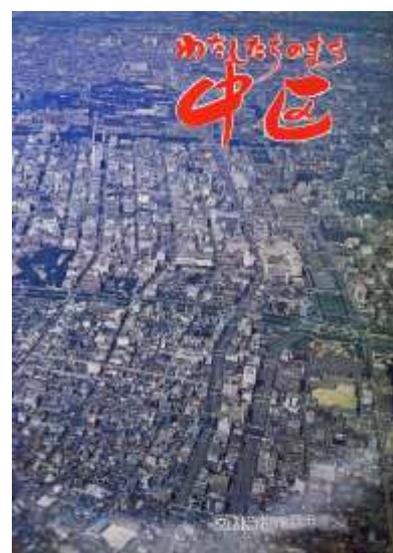
それから 10 年ぐらい経ち、次の転換点はやはり 1989 年です。その 3 年ぐらい前にセントラルパーク・アネックスという、東急ハンズが入っている建物が出来、人の流れが北に、桜通の辺りまで行くようになりました。その 3 年後、1989 年に世界デザイン博が名古屋市政 100 周年の記念として開催されます。この年は本当にいろんなことが起きています。まずは桜通線が開通して久屋大通駅という駅が出来わけです。名城線はもっと随分前から走っていましたが、名城線の久屋大通駅もこの時に使われるようになります。名城線を使っていた人も桜通線を使う人も栄や矢場町だけではなく、久屋大通駅を使えることになり、人の流れがここで劇的に変わったという印象があります。パリのシャンゼリゼ通りと友好提携調印をしたのもこの年になります。もちの木広場の床面ですとか、地上の歩道部分にパリから贈られた塔が建っていたりとか、記念植樹をされたりしていますが、それもこ

の年です。それから、錦通から南側の久屋大通全体をどうするか、戦災復興事業の終結記念モニュメントをどうするかというコンペもこの年に開催されています。また、開業に一悶着があったことを記憶しておりますが、名古屋パルコもこの年に開店していて、それまで三越、松坂屋だけだったデパートに加え、さらに南にパルコが出来て、北から南までの人の流れが、このデザイン博の時に一気に押し上げられたという印象があります。それから、20年ぐらい経ちまして、2002年オアシス 21が開業します。これで久屋大通公園に栄の中心部で公園がつながることになりました。それから、2011年、テレビ塔がアナログ放送の終了によりテレビ塔ではなくなるという危機にあたり、テレビ塔をどうやって存続していくかという社会実験がこの頃から行われています。

いろんな写真が見つかったのでちょっとご紹介します。これは1977年に刊行された『復興都市区画整理事業完成記念史』というものです。矢場町の辺りとか、いまのフラリエ、前はランの館、から見た久屋大通公園ですが、ちょっと拡大すると、かなり面白い状態の写真です。テレビ塔が建っているんですが、セントラルパーク地下街を工事して、開削している状態が見えると思います。若い人は多分全く知らないと思いますが、三越ではなくてオリエンタル中村というデパートだった時代です。

これは中区の区政70周年、これも1978年でほとんど同時期ですが、やはりこの時代の久屋大通の辺りが見えていますが、ここで特徴的なのは、先ほど言った栄公園というのはこの辺にあったんです。愛知県文化会館とNHKは久屋大通に面して建っていました。なので、当時は100m道路だけがあって、通りに面して文化施設が並んで、その奥に公園があったわけですが、芸術文化センターとオアシスをつくることで、これが入れ替わったというのも久屋大通の中で非常に重要な転換点になっていると思います。

私は名城小学校の出身でして、これは学校の110周年記念で撮った空撮です。この1982年頃になるとセントラルパークは開業していて、地上部分も茶色いレンガタイルの舗装になります。ただ、東急ハンズ・アネックスはまだない時代です。もちろん、名古屋高速の高架もない、そういった状態の写真になります。



これは 1986 年の空撮ですが、この頃になるとここに東急ハンズ・アネックスが出来ています。ただ、公園全体の状態というのは 1980 年ぐらいからあまり変わっていないです。ちょっと時代が飛びますが、これは 2000 年に描かれたある地図なんですけど、非常に面白い状態が載っていたので持ってきました。芸術文化センターと NHK が 1992 年に 2 つとも完成しますが、しばらくここが公園として整備されないままイベントスペースだったり駐車場だったり、非常に中途半端な状態で 10 年ほど使われていて、その後 2002 年にオアシス 21 としてオープンします。



オアシス 21 は皆さんご存じのとおりですけれども、地下にショップがあって、半地下にバスターミナルがあって、地上が公園、水の宇宙船があつたりしていますが、これは定義としては都市公園なんです。都市公園の中に飲食店などをつくるのが出来たほぼ第 1 号です。日比谷公園もほぼ同時期に認可されていますが、非常に名古屋らしいというか、パブリックスペースを使いながら人が集まれるスペースになるものが、久屋大通に接続してつくれたということは非常に大きな街の特徴、魅力になっていると思います。後ほど出てきますが、まだこの頃のテレビ塔はテレビ塔としての本来の役割を果たしていたので、まだアンテナが非常にたくさん付いている時代のテレビ塔です。



その頃に桜通から北の久屋大通を見下ろした写真です。この時にはもう名古屋高速が通っていて、空中から見てもこんな感じで、地上から見るとかなり威圧的なボリュームとして高架が見えてくることとなります。南側の若宮大通も同様です。やはり高架は非常にボリュームを持っています。モニュメントコンペで提案されたものはこの辺りにつくられています。この写真を見ていただくと分かりますが、久屋大通がここに 100m あって、オアシス 21 があって愛知県芸術文化センターがある。このたんこぶのように道にくっついたオープンスペースが都市的には重要なんじゃないかと思っています。



それから、2006 年にテレビ塔がリニューアルオープンをして、展望台の一部のショップがなくなったり、3 階、4 階が大幅にリニューアルされてレストランやギャラリーになったりしたのも、非常に大きかったことだと思うんですが、テレビ塔の足元に飲食店の屋台のようなものがいくつか出来ました。これもオアシス 21 と同様の都市公園



の中に飲食ができる施設が置かれた、日本全国の当時の都市公園では稀有な例だと思います。今では幾つかつくられるようになってきましたが、これはある意味その第一歩だと言っていいと思います。2012年、テレビ塔がアナログ放送をやめて、アンテナは全部なくなりました。実際には部分的にテレビ放送をしているので厳密にはテレビ塔の名前は残っているんですけども、昔からテレビ塔を見慣れている人にとっては寂しくなったとか、一方できれいになったとかいろんな意見が出ています。このアンテナがなくなったことで、実はテレビ塔は非常にオブジェクトとしての自由度が増えたと言われていています。アンテナの重量が相当あって、耐震補強をすべきか議論がありましたが、少なくともアンテナが乗っていた分の重量まではものを付けて大丈夫という考え方で、照明を加工したりとか、あいちトリエンナーレの時にはそこに作品をつるしたりとか、そういった実験的なことができるようになりました。オアシス21も最初はひょろっとしていた木が10年も経つとかなり大きくなってきて、ゆくゆくは久屋大通と同じぐらいの緑地帯が見えてくるようになるんじゃないかと思います。

駆け足で久屋大通の街を、戦後史として、どういうターニングポイントがあって今の久屋大通が形成されているかというお話をさせていただきましたが、後半のトークセッションでおそらく今の話にまつわるトピックがさらに議論されると思いますので、私からの話題提供は、これで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

コーディネーター

武藤先生、どうもありがとうございました。ここで15分休憩を取りまして、17時30分から後半のトークセッションを開始させていただきます。

<休憩 15分>

■ 第二部 トークセッション

コーディネーター

それでは、後半のトークセッションを始めます。まずはご登壇頂く皆さまを向かって右側から紹介します。名古屋市役所の高岡豊彦さん、中日新聞の団野誠さん、株式会社スぺーシアの浅野健さん、それから日建設計の山本秀樹さんです。皆さま、よろしくお願いします。

先ほど登壇いただいた、武藤先生と向口先生を含めた6人のメンバーでトークセッションを始めます。最初に、話題提供を頂いたお二人以外の4名の方から、自己紹介を兼ねて、これまでどんなふうに関屋大通に携わってこられたか、あるいは久屋大通に対する想いというようなことをお話頂ければと思います。まず、日建設計の山本さんからお願いいたします。

山本

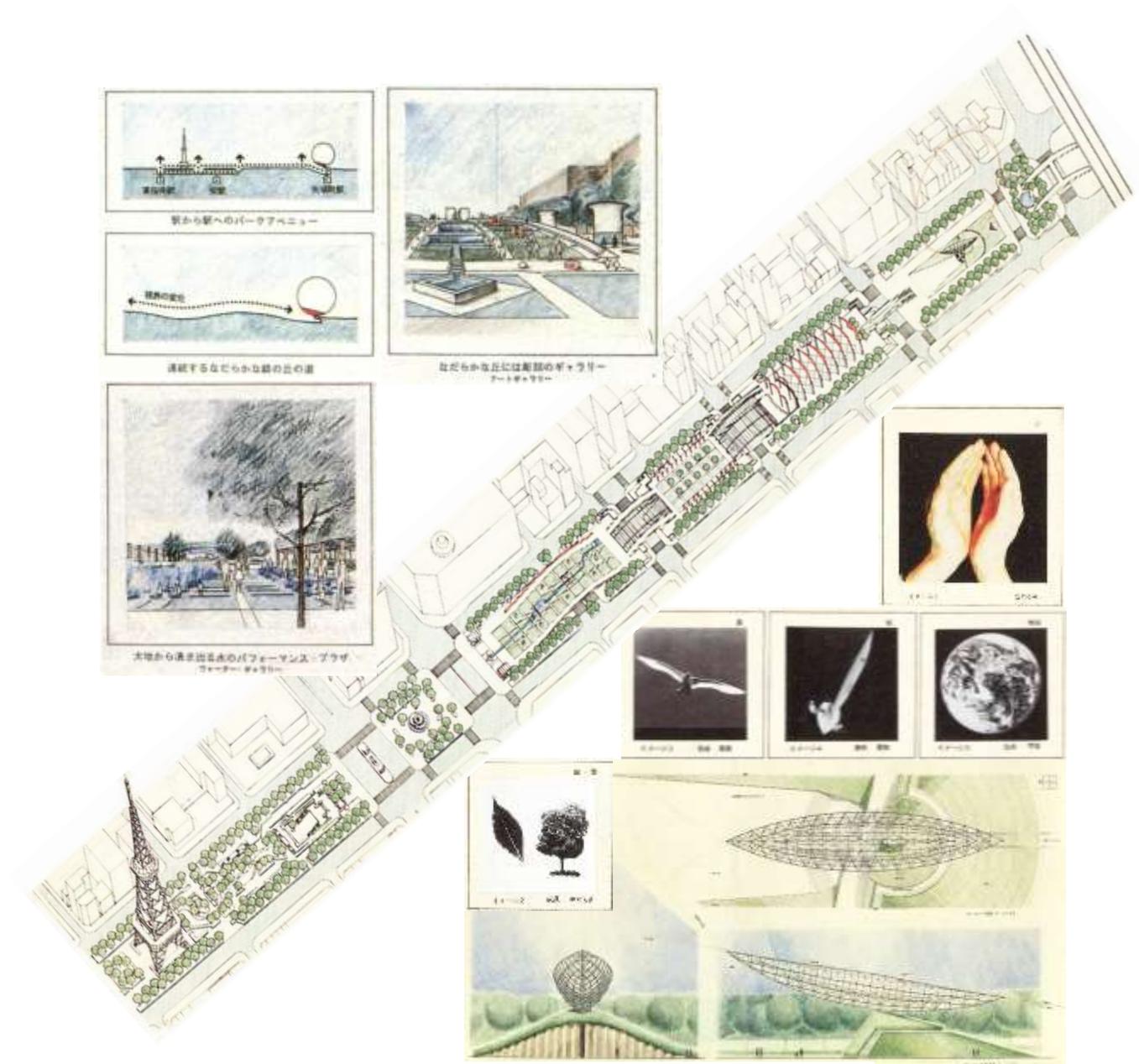


日建設計の山本と申します。私どもの会社は久屋大通沿道の、三蔵通のちょうど正面あたりでございます。元々は久屋大通の中に土地があったものを戦災復興の区画整理でして今の場所に移ったと先輩からは聞いております。私自身は建築の設計ではなく、その川上領域のまちづくりや都市計画を担当しておりますが、武藤先生のように久屋大通の近くで日々寝泊まりをしながら仕事をしていますので、その意味ではほぼ久屋大通の住人だと自負をしているところでございます。

それでは、私どもの会社のこれまでの久屋大通に関する取り組みを紹介させていただきます。まず一番古くは1954年になりますが、名古屋テレビ塔の設計です。これは皆さまもご存じのとおり、内藤多仲先生の作品ですが、一級建築事務所としては弊社とのコラボレーションということで、これを起点に次の東京タワー、そして直近では東京スカイツリーに至る私どものタワー建築の本当に一等最初の作品です。



次は少し飛びますが、1987年の久屋大通公園の設計（コンペの当選）です。このコンペの対象エリアは同公園の錦通から南側の部分でした。コンペの開催主旨には、「戦災復興の区画整理がいよいよ事業が終わるというタイミングで、その記念になるモニュメントをつくるということ」と、「この広い公園の魅力付けをしたい」ということが書かれています。コンペの公園の設計案がこのプランです。基本は公園全体を南北につないでいきたいというもので、東西方向の道路の上を橋のようなもので南北につなぐ計画でした。公園の中は、緑（植物）やイベントや光などのテーマで、この長い公園の中が単一的にならないように場所毎に個性付けをした提案でした。また、バスターミナルの部分には大きな太鼓橋状の起伏のある芝生広場を計画して、南から北に



久屋大通公園・モニュメント設計競技 当選案 (1987)

向かって歩いていくと、テレビ塔などの景色の見え方がだんだん変わってくることを意図した設計であったと聞いています。その他にも、足元に噴水が出ている「水の広場」や、その南側の風はバナー等がたなびく「風の広場」など、色々なもので季節とか天候を感じることができる公園を目指しました。そして、戦災復興の象徴となるモニュメントとして、公園南端の光の広場にあるレーザー光線が出ているモニュメントを合わせて提案しました。このモニュメントの丸い形には、色々なイメージから組み立てられているのですが、その中には2020年東京オリンピック誘致のプレゼンテーションでも話題になった「お・も・て・な・し」の形も使われていたりして、改めて面白いと思いました。皆さんあまりご存じないかもしれませんが、テレビ塔の上の方には45度の鏡が付いていて、このレーザー光線がその鏡に反射してさらに真上に飛んで行くはずなんですけど・・・、誰も見た人がいないということは、うまくいかなかったということですね。

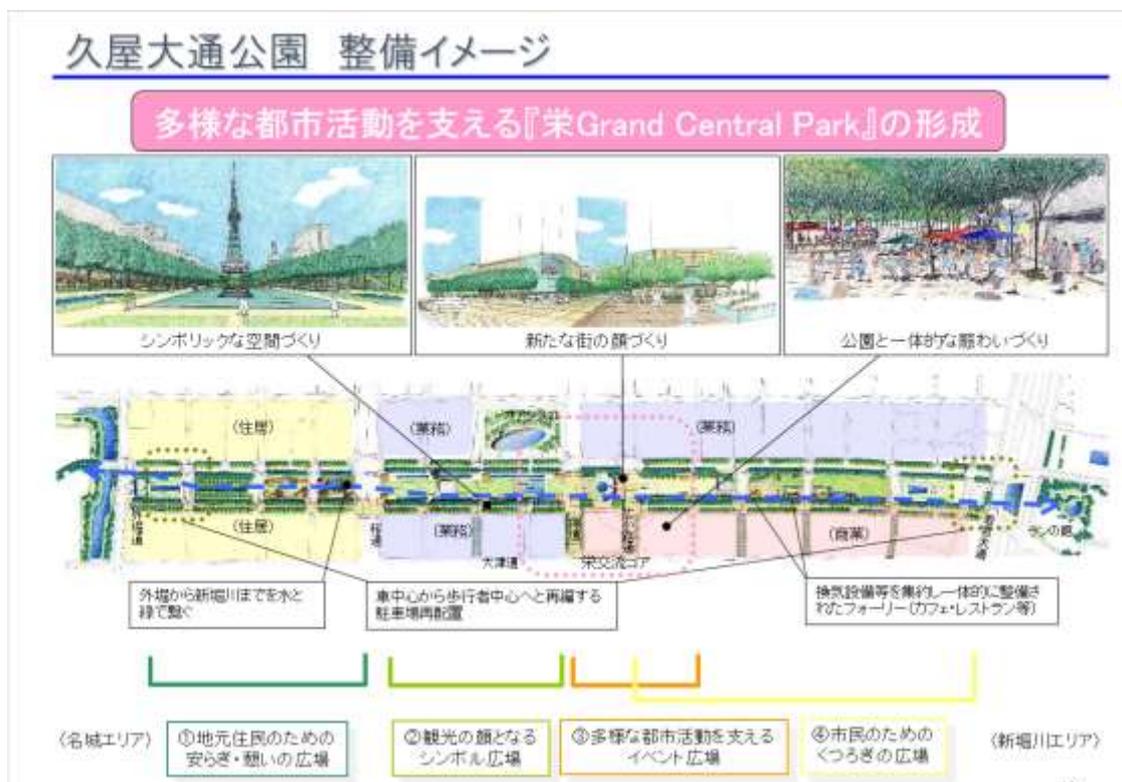
以上のコンペ当選案は、南の方はほぼ出来ていますが、バスターミナルの部分は名古屋市さんにお聞きすると「未完成」という位置づけで、「計画はあるけれども未完成」という言い方で説明されているようです。

次の取り組みですが、2006年にテレビ塔の足元に店舗を作ってリニューアルをした時の設計も私どもでお手伝いさせていただきました。奇しくも先ほどの公園のコンペを新入社員の時に担当した設計者がこの設計も担当しています。



続いて2009年に、財界の有志の方とご一緒に、まちづくりに関する提案を名古屋市長さんに提言しました。その提言の中でも久屋大通公園について、

「やはりロンドンやニューヨークにあるような象徴となる公園、多様な都市生活として都市活動を支えるような色々な特徴付けのある公園をつくっていくべきだ」という提案をしています。その考え方は、先ほど向口先生のお話にあった「引き算の理論」と同じ発想で提案していたことがとても面白いと思いました。テレビ塔は2011年にアナログ放送が止まってその役割が大きく変わったわけですが、その後のテレビ塔の姿を改めて考えた時に、テレビ塔が建った時と同じ「シンプルな芝生広場と、そこにすくと建つテレビ塔という姿を何とか目指したい」という提案をしたわけです。



「名古屋グランドビジョン策定」の提言 (2009)

それから、このエリアの上位計画である「栄地区グランドビジョン」の策定をお手伝いさせていただきました。これについては、後ほど名古屋市の高岡様から詳しくご紹介があると思います。

そして、一番新しいものは、2014年にお披露目したテレビ塔の新しいライティングです。これは若手の素敵なデザイナーにデザインをしていただいたものですが、LEDでフルカラーで色が使えます。最初は控え目な色使いだったんですが、最近ではどんどんいろんな色を使うようになって、栄の夜の景観の1つのアクセントになっていると感じています。

今日は、この久屋大通公園が今後どうなるかということで、2016年以降のことを皆さんと一緒に話しできればと思っております。本日はよろしくお願いたします。



コーディネーター

ありがとうございました。それでは引き続きまして、都市研究所スペーシアの浅野さんから話題提供をお願いいたします。

浅野



私は都市研究所スペーシアの浅野と申します。先ほどお話しされた山本さんの事務所から50m南に行ったところにテナントとして入っておりまして、ちょうど松坂屋本館の久屋大通を挟みまして対面のビルの8階に位置しています。久屋広場でイベントがある、特にどまつりなどは本当は皆さんお金を払って入らなきゃいけないんですけど、我々は実は8階の特等席から眺めることができるというようなところで、コンサルタントとして活動しています。本当に寝泊まりしているというか、その住民として久屋大通と関わり、活動してきているところでございます。

我々はコンサルタントという形で名古屋市さんの計画づくりにいろんな形でお手伝いをさせていただいておりますが、一方で、久屋大通のどちらかと言うと公園の方ではなくて道路側に目を向けていただきますと、いわゆるオープンカフェというのが社会実験として進んできているところでございます。実はこの歴史は長くて、2000年の秋にオープンカフェの社会実験を最初に名古屋市さんと連携して始めました。それから、定期的に1年に1回続いております。2005年からようやく民間主導、現場管理ということで、久屋大通のオープンカフェ推進協議会という組織の下に、各店舗が共同して設置をするということが進み始めました。実はその事務局とし

てうちの会社に関わらせていただいております、道路を使うための許可の申請の手続きの方で関わらせていただくことになりました。そして、2007年からようやく1カ月単位で許可を出せばずっと続けられるようになりましたが、2010年前後まで許可申請を出すという手続きでずっと関わらせていただいております。それ以降、事務局はテレビ塔さんの方に移管をしましたが、それまではそういう付き合いをしてきたということでございます。

こういった社会実験という流れはその後も続いております。オープンカフェと弊社の関わりは一旦終わったんですけれども、栄では地上の足というのがないという中で久屋大通、栄と大須を結ぶ、「ちょい乗りバス社会実験」を3日間やったことがございました。その時にはバスとバス停をきちんとデザインして、都心の風景の中に溶けこむ公共交通に取り組んだことがございました。この時にも弊社が関わる中で進めていった経緯がございます。最近例えばLRTみたいな話が出ていたりとか、今日、話に出てくるバスの広場の移転というような話もあるかと思いますが、その一方で公共交通自体も絵になるようなものを走らせることが必要だということを感じております。広場でのにぎわいづくりとともに、いろんな人の足となる公共交通というのも、一緒に考えられるといいと思いつながりながら日々過ごしております。

もう1つだけ言わせていただくと、都心の中の公園について、久屋大通をひとつの公園と見た場合に、先ほどの先生方の絵を見ていてインスパイアされたところもあるんですけれども、学生時代にロンドンの都心に行った時のハイドパークの緑というのが忘れられません。名古屋の街中に緑が少ないということについて、いくら街路樹があっても地上に全然緑がなくては大変で、そこが決定的な違いだと思います。久屋大通は人工物ばかりですが、当時の都市計画は人工物で固めていくことが、デザインしていくということだったんですけど、一方で改めて自然というのが感じられるような空間にしていけるといいと思いつながりながら過ごしているところでございます。簡単ですが、以上でございます。

コーディネーター

ありがとうございます。それでは中日新聞の団野さんから自己紹介を兼ねてお話を頂けますか。

団野



団野と申します。私は京都府の舞鶴市の生まれでございます。昭和46年に名古屋に大学生として参りました。大学では建築を勉強して、将来は建築の設計家になろうと頑張ったのですが、時代背景もあり、私の心変わりもあり、地元紙の新聞記者を32年やりました。当時は建築の評論とか、きょうテーマになっているような都市問題の専門記者になろうと思っていたのですが、実際に記者を始めますと非常に面白い仕事で、建築は途中で諦めて、記者一筋やってきました。定年近くなって、職場の一番偉い方から、「おまえ、大学は建築だったろう」と言われて、今、理財企画室という職場にいまして、社有不動産の活用というのを担当しております。

まず次の写真(写真 1)をお願いできますか。この夏に出た、『昭和の名古屋』という本から、編集された名古屋タイムズのアーカイブスの委員会に了承を得た上でここに転載をしています。この写真はちょっと分かりにくいのですが、右から左に走っているのが若宮大通。ちょうどその真ん中辺りから右上に走っているのが久屋大通です。昭和 36 年ですので、ほぼ整備が終わった頃でございます。その交差点のところに 1 つ建物があるのが分かりますか。中日会館、私どもの中部日本新聞社の本社ビルがここにございました。戦後の復興事業の中で、100m 道路、2 本の交差点にあったということで、このビルは移転して下さい、ひいては換地を差し上げます、となりました。これは区画整理事業です。それで頂いた場所が次の写真(写真 2)です。ほぼ同じ頃の写真で、ちょうどおそらくさっきの交差点にぼつんと残っているビルの上から眺めた写真だと思います。真ん中のテレビ塔の手前ぐらいにこんもりとした森がございますね。そのちょうど右手辺りに換地をいただきました。次の写真(写真 3)をお願いします。これが換地で頂いた土地に出来た中日ビルでございます。昭和 41 年ですので、戦争が終わってから大分時間が経っていますが、この久屋大通に少しずつビルが建ち並び始める、初期の頃だと思います。ビルの前にやはり造成中の工事現場がございますが、これが栄のバスターミナルです。この 2 つは間もなく 50 年を迎えようとしています、変化ないまま今日に至っております。バスターミナルにつきましては再三移転計画があり、オアシス 21 のところにくるはずだったと聞きましたが、今日に至っております。お互い年寄った者同士、今後の身の振り方を真剣に考えなきゃいけない時期に来ているのは、私自身も痛感しております。

もう一度メモをお願いします。久屋大通は、徳川家康と田淵寿郎さん、お 2 人が残してくださった遺産ではないかと思っております。ご存じのように田淵さんは戦後すぐに名古屋にお見えになって、ものすごいスピードで復興プランをお立てになったんです。それはもう考えられないようなスピードです。8 月に戦争が終わって 12 月にはもうほぼ骨格が出来ている。なぜそんな



・写真1 = 昭36年、久屋と若宮の100m道路が完成間近。「交差点」にボツンと残っているのが旧中日新聞本社。

写真1が上、右上から右下に斜めに走るのが建設中の若宮大通。写真中央は久屋大通が東西向きの道。名古屋タイムズ本社のある中日会館あたりは完成した道路中。若宮大通は予定地にアメリカ村があったため建物が壊れ、完成が遅れた。



・写真2 = 昭35年、交差点からテレビ塔(塔29)を見る。大通の中央東側に残る樹林の右側が換地先に

写真集「昭和の名古屋」(名古屋タイムズアーカイブス委員会)から



・写真3 = 昭41年、換地先に竣工した中日ビル。右側ではバスターミナルが建設中だ。このペアは半世紀後の今も

写真集「昭和の名古屋」(名古屋タイムズアーカイブス委員会)から

にスピードが早かったのか。なぜあんなに大胆にワンブロック、バーっと筆を書くように潰されたのか。それは、さっきも説明がありましたが、名古屋の町割りが碁盤の目だったからです。ということは、碁盤の目を誰が造ったのかと戻りますと、1614年、清須からこっちに城を移して町をつくれと言った徳川家康ではないかと。ですから今、河村たかしさんが名古屋城の木造復元の話がされていますが、400年前までさかのぼって考えるいい機会だと私は思っています。その結果、結論がどうなるかが名古屋市民にとっては、初めて戦争の前、明治を超え、江戸の初期に戻る、自分たちのDNAを考えるいい機会なんではないかと思えます。この久屋大通をどうするかという話もそこまで戻るんじゃないかと私自身は考えています。ただし、結論を一言書いておきました。私は名古屋に来て40数年で、もう準名古屋っ子と言っていいと思うのですが、残念ながら家康さんと田淵さんが残してくださった遺産を我々は生かしきれていない。後で散々出てくると思いますが、あまりにも荒涼としていて人がいない。段差がありすぎるし人工物が多すぎる。あれだけ移転して、私どももやむなく移転したわけですけども、あの空けた地上部分は本当に生かしてくれているのか。行政は何をやっているんだという、非常に強い、私自身のたぎる思いが今も変わることはございません。以上でございます。

コーディネーター

どうもありがとうございます。今、行政に対する思いもありましたけれども、名古屋市住宅都市局の高岡さんから、お話を頂ければと思います。よろしくお願いします。

高岡

その「何をやっている」という行政でございます。私は栄の担当者として4年近く栄に携わっております。皆さんのお手元に配らせていただいた「栄地区グランドビジョン」。これは2年半ぐらい前に私どもで、「栄をこういうふうにしていきたい」ということをまとめたのですが、2年半ぐらい経っているものですから、「何をしとるんだ」という話だと思えます・・・。この中の3



ページ、4ページのところに、久屋大通は栄の中でもシンボルですし、これを再生していくことがある意味これからの栄の目玉事業だろうというふうに考えていたということが書かれています。図面が出ていますけれども、1.7km～1.8kmと非常に長いものですから。幾つかのエリアに分けて、北から北エリア、テレビ塔エリア、南エリアのそれぞれでこれからの事業を考えており、今も私どもは北エリアとテレビ塔エリア、錦通から北側の部分を事業をどうやっていこうかと苦悩しながら悶々と考えているところです。実際事業計画みたいなものを作っている最中ですけども、昨年今年と、社会実験のようないろんな試みをしてきましたので、それをちょっとご紹介したいと思います。



次、お願いします。これは東西道路の閉鎖という試みです。先ほどから久屋大通はぶちぶち南北が途切れ途切れになっているというお話が皆さんから聞かれました。これはちょうど一番北の北エリアというところで、先ほどの図では、矢印が茶色く塗ってあるところですけども、ここは元々今も道路なんです。ここを通行止めにしてみたら一体どうなるか社会実験をやってみようとして実際に閉鎖をしまして、いろいろイベント空間などに使ってみて、交通への影響などを調べてみるということをして5日間ぐらいやりました。案外うまくいったものですから、何とかこれを現実にできないかということを考えています。



次をお願いします。公園の周りは樹木がたくさん植わっていますが、その足元にヘデラというつる性の植物がびっしり植わっていて、ものすごく暗い感じがするんです。久屋大通公園の周りはすべてこうなっています。一部分でもいいので木を1本切って、ボランティアや地域の方々に参加してもらって、花壇にしてみようとしてやってみたのがこの写真です。これは非常に好評で、テレビ塔のすぐ足元の近くにありますが、いろんな方々が今も植え替えをやっていただいていますし、普段はよく人が立ち寄っていただける場所になっています。



次、お願いします。これは、今年やったもちの木広場です。セントラルパークが出来たときに一緒に整備された、テレビ塔の南側にぽっかり口を開けている場所なんですけれども、出来た頃は非常ににぎわっていたんです。ところが今はちょうど左の写真に見えますように、お一人座っていらっしゃる方がいますが、夜になるともっとたくさん座っていらっしゃる方がいるそういう場所になっています。誰も人が通ってくれない場所、これではいけないだろうということなのですが、今は実は規制がありまして、ここでイベントをしたり、ものを売ったりできないんです。それを実験的に緩めてもらいました。これはコスプレサミットの時ですけども、写真には見えていませんが左の方にステージがあるんです。ステージの周りをコスプレをした人たちが囲んでいろいろやって



います。地上と地下をつなげて使ってみるといいことではないかと思っています。このような実験を幾つかやりながら、整備につなげていきたいと考えているところでございます。簡単ではございますけれども、我々が最近取り組んできたことをご紹介します。ちなみに、今日はクリスマスイブにもかかわらずこちらにお越しいただいておりますが、明日はクリスマスイブですので、この場所で聖霊学園の皆さんが毎年恒例のクリスマスキャロルをコーラスで歌うというイベントがありますので、ぜひ明日も榮にお立ち寄りいただけるといいかなと思います。

コーディネーター

ありがとうございます。これでパネリストの皆さん全員に自己紹介を兼ねてお話しをいただきました。ここからは「久屋大通のこれから」について話していきたいんですが、まずは、何が課題なのかについて伺います。先ほど団野さんの方から、「名古屋っ子はこの久屋大通を生かしてきれていない」という発言がございましたが、一方で久屋大通を見ていると、年中どこかで特に週末などは何らかのイベントをやっていたりして、使われていないということはないと思うんです。あるいは、北の方だとお散歩をされている方がいらっしやったりします。それでも、生かしてきれていないというようなご発言もありましたが、そのあたりの課題とか要因はどんなところにあるのかについて、ご発言いただきたいと思います。先ほど、向口先生は、課題についても少し指摘されましたが、他の方のお話しもふまえて改めてお話しいただけますか。

向口

僕もですが、先ほど日建設計の山本さんが言われたように、久屋大通にあるものを整理する時期がきていると考えています。これは久屋大通だけの問題ではなく、いろいろな機会にその必要性を感じます。例えば、僕は文化財の建物保存や町並保存などにも関わっています。100年とか、200年前の建物や町をどうしていこうか、という現場に行きます。保存うんぬんはさておき、深刻な課題は、どこに魅力があるのか、誰も解らなくなってしまうことです。もちろん僕も手と頭を動かして考えないと解らない。時間の経過のなかで素の魅力が埋もれてしまった。これは仕方がないことです。でも何が素の魅力であるのかを考えていけないといけない。古いものを整理整頓してあげると案外いろんな魅力がでてくるものです。でも実際に整理整頓を実行するには莫大なお金がかかります。だから、事前に素の魅力を見出し、計画することが必要だと考えます。久屋大通の事情も同じです。相当の魅力がある。魅力があるからこそ、色々な取り組みがあった。積もり積もったモノを整理できるかが、今後の久屋大通の再生のキーポイントだと思っています。

コーディネーター

例えば、どんなものを整理しなければいけないのでしょうか。

向口

具体的に整理すべきものは沢山ありますね。特に久屋大通公園は狭い場所と考えた方がよいです。広そうなイメージからか色々と盛り込みすぎです。第一に植栽、木が多すぎる。低木が茂って前が見えない。多用しているツタも暗い。記念植樹も多いので難しいでしょうが、植栽を整理するだけでも随分風通しのよい空間になるでしょう。第二に、寄付によって整備されたもの。久屋大通公園には記念事業とか寄付によってできたものが数多くあります。特にモニュメント類は久屋大通に集められたかのようです。第三に駐車場やバスターミナル。久屋大通にある必要は必ずしもない。とはいえ、善意でできたものを整理するのは難しいことです。

ついでに加えれば、久屋大通に関係する様々な提案書を整理すべきです。実のところ、久屋大通にはあまり関わらなくなかったのです。過去に様々な取り組みがあり、今も様々な提案が進行中だからです。一貫性のない提案の蓄積が久屋大通を混沌とさせているのではないか。埋没することが前提なら、どんな提案も空しいだけです。実は、提案に先立ち、久屋大通に関する幾つもの報告書を読みました。僕の提案の多くは過去の提案を焼き直したに過ぎません。僕なりの整理整頓です。各自が批評的に過去の蓄積を引き継がなければ、一貫性をもった都市再生はできないでしょう。

コーディネーター

ありがとうございます。個人的な話ですが、私自身も名古屋市の公共施設をどうするかという問題に取り組んでいまして、やっぱりつくる時はいいんですけど、やめるといのは本当に難しいということは、痛感しているところです。武藤先生にも、何が課題なのかということについてお話しいただけますか。

武藤

今日はせっかくなので乱暴な意見を言いますが、やっぱり一番の問題は車道だと思うんです。公園自体ももちろん悪いところはあるし、道路じゃない民間部分も問題はあると思うんですけど、一部なくなりましたが、やっぱり車道の車線数がそれでもまだ相当多いと思うんです。ただ、外堀から若宮まで一律に歩道を拡幅しろというつもりもなく、エリアによって、公園側が広がるのか道路側が広がるのか分かりませんが、そういう車線の減少や歩道の拡幅をもう少しやってもいいのかなというのが1つあります。先ほど高岡さんがおっしゃった、社会実験で封鎖した時も私は見ていましたけど、東西方向の横断している車道の幾つかは緊急車両以外は通らせないみたいなことをするだけで随分変わるんだろうというのがまず骨格的なところではあります。

コーディネーター

はい、ありがとうございます。これは名古屋市の中心市街地の道路の計画、交通計画の課題でもあると思いますが、そのあたりは日建設計さんやスペーシアさんも関わってこられているのではないかと思います。山本さん、お願いします。

山本

今、名古屋市さんでは「交通まちづくりプラン」という計画を策定して取組んでいます。これは全国の都市の中で見てもかなり意欲的な取組みで、「プラン」と付いていますから計画としてやろうとしているものです。「今までは車のための道だったものを、人に取り戻していきましょう」というもので、もちろん大事な幹線道路は車をさばかなければいけません、幹線道路以外で街の人々にとってもっと活用できるような道路は、そう位置づけて活用していきましょうということで、実は久屋大通もその位置づけの道路の1つになっています。実際に、車をどうやったら減らせるかという議論は名古屋市さんの中でも始まっていると思いますが、実際にやろうとすると、(関係者の方がいれば申し訳ないですが、)デパートに来る車が久屋大通の駐車場に入ろうとして中日ビルさんの前や私どもの会社の前辺りに並んで、道路が駐車場のための誘導車道になってしまっています。でも駐車場がなくなるとお店の売上に影響もあるなど非常に難しい問題がいっぱいあるようです。

ちょっと話が飛躍しますが、最近では他都市でも同じような取組みがされているようで、先ほどの高岡さんからご紹介があったように、まず車線減や通行止め等を社会実験という形でかなり周到に準備をしてやるところが出てきています。やってみて致命的な不具合が出ないときは、そのまま(戻さないで)残しちゃおう、みたいなことをやっている自治体さんも結構あるので、名古屋市さんにも何とかそこに踏み込んでいただきたいと思います。もしています。

同じような幅100mに近い道路の中に公園があって上手く使われている例として、皆さんもよくご存じの札幌の「大通公園」があります。あそこもかなりの車線数の多い道路に囲まれています。中に入りやすい公園です。その理由は、やはり公園の足元が非常にすっきりしていて、見通しが良いからだと思っています。

久屋大通公園のもう1つ難しいところは沿道との高低差です。中日ビルの前から南に向かうと私どもの会社の前辺りは地面が下がっていて、実は私どもの会社を出て目の前は、エンゼルパークの壁しか見えない、公園の中が全く見えない状況です。そのように中の様子が見えないところにはなかなか行き難い。ヘデラとか足元がかなり暗く生い茂っているため、女性の声として、夜は久屋大通公園に入るの怖いと聞いたこともあります。車線を減らすこともやりたいですが、公園の中に目線が通るようにしていくこともとても大事だと思います。そういう中では先ほど高岡さんからご紹介があったようないろいろな取組みがどんどん進んでいけばいいと考えています。

コーディネーター

ありがとうございます。浅野さん、いかがでしょうか。

浅野

今の話に引き続いて、先ほどの団野さんの家康の遺産をうまく生かしてきていないというのは、駐車場のことに関しては本当にそうだと思っていて、久屋大通というのは実は碁盤割りの中のい

いわゆるエッジという、一番端の部分で、高低差が相当ついたところです。これを自然的な高低差のまま整備されていたとすれば多分見通しはついたと思うんですけども、半地下状態の駐車場が出来たために、日建さんのところもそうですけど、我々のところの正面からするともっと高低差がついていて、3m、4mという高さの壁ができ、その上で何をやっているか全然見えないという状況なんです。そういった状況を良しとしてきたのが、今の名古屋の街だと思います。だから、今後を考えていく中で、車を減らすなどいろいろありますが、思い切って駐車場も再編していくというのもこれから必要になるだろうと。これらのことは前々から議論されているところなんですけど、やっていかなきゃだめかなと思います。もう1つ、社会実験について先ほどお話ししましたが、我々もやっていて痛切に感じる場所は、やっぱりその後も続けていかないといけないということ。1回やりました、ではだめで、やっぱりもっともっと続けて、その中から効果を出していつかにつなげていくということが必要だと痛切に感じているところでございます。

あと、ハードの話にばかり続いているのでちょっと話題を変えて。久屋大通が発してきたものの1つに、文化とかの情報発信という機能が絶対あると思っています。先ほど武藤先生からお話しがあったパルコが1989年に出来たのは、我々が高校生の時で、授業を抜けだしてパルコのバーゲンに、クラスの3分の1ぐらいが抜けたというようなことが起きた時代です。これはどういうことかということ、高校生が感じられる情報が発信できていたんだらうと感じています。今、実際どうなっているかということ、特に百貨店を見ていると、昔から来ていた方々が今も来ているという状態が続いていて、なかなか若い方々への発信力になっていないというのをすごく感じています。ただ、パルコは発信力になっているみたいで、我々は会社の中でインターンシップ生として毎年学生を受け入れているので、学生からよく聞くことがあるんですけど、「栄に来る？」って聞くと、「あまり来ない。だけどパルコには行く」とか、サンシャイン栄とか最近できたドン・キホーテには行くとか、そういう話が出るんです。一方、百貨店に来ていないというのが感じられて、それは、郊外にショッピングセンターがあってそこに行けば、日々の暮らしが成り立ってしまうということだと思います。本来文化の情報というのは、本当は名古屋の都心にあるはずなのに、それが発信しきれなくて、しかも、若者に届いていないというのを感じるところがあって。私も若者というふうに言える年ではなくなったかと思いますが、そういった若い人の感覚をもうちょっと大事にしていくべきだと思っていますところでございます。

コーディネーター

ありがとうございます。団野さん、先ほど名古屋っ子は久屋を生かしきれていないというご発言がありましたけれども、もう少し具体的に、あるいは課題などをあげて頂けますか。

団野

今日のテーマを考えると、2つ案を申し上げたい。1つは、100mという限られた道路の上の公園の魅力の話なのか、周辺、私どもの中日ビル、あるいは向かい側の三越さん、松坂屋さ

んを含めた栄そのものの魅力の話なのか、話が混在してしまうので、久屋大通公園のみに限って発言をしたいと思います。それで今問題が出ていますが、人工施設が上に多すぎます。それからぶつ切りになっている。東西の道路が走っている。これは元々そういうブロックをつなげたんだからしょうがない、構造的にしょうがないところがあります。某大手自動車メーカー

のお膝元の街として車をどんどん締め出すわけにもいかず、なかなかそういう本質論になりにくい土壌があるのは承知の上で言いますが、やはり東西の分断道路をある程度なくして南北の一体感を強めない限り難しいと思います。例えば今日は水曜日で休みですけど、ウィークデーの昼間にあそこに人がいるか。あれだけの広さがある公園で、あれは人がいるとは言わないと私は思います。街のど真ん中です。200 数十万人が住んでいる街のど真ん中にある、これだけの広大な立派な公園に、昼間ほとんど人がいない。ありえないことです。名古屋都市センターさんが 3 年前にまとめられた『都市の魅力を高める公園経営』という中に、先ほど例が出ました札幌の大通公園の成功例が出ています。人を日常的に集めるために公園経営というのをかなり早めにやられています。私も後で調べて分かったのですが、名古屋市は 3 年前に公園経営基本方針というのを作って公表されている。さらにこのレポートも出ています。河村さんもおっしゃっていますが、名古屋市に予算は極めて乏しい。限られた予算を振り分けようとすると、公園の維持管理、あるいはビルドアップのためのお金はなかなか確保できないという流れがあるのはよく分かります。そしたら、あれだけの立派な公園なんだからマネジメントで稼げばいいじゃないか。あそこを貸してもらえばお金は非常に安いです。札幌と比べて半分というふうに書いてありました。札幌は年間 1 千万円のイベントの土地使用料が入るのに、名古屋はその 5 分の 1 か 6 分の 1 か。公園なんだから市民はお金を払って使うべきではないという意見はあるかもしれないけれども、もう唯一無二の大事な遺産なんです。これは周辺の会社、私どもも含めて声をかけていただいて、マネジメントの組織を作ったらどうか。官民学が集まって年間のイベントをやり、うまく育てていく。それで日常的に来てほしいものをやる。どういう整備が要るのかということで札幌さんの例がいっぱい書いてありましたけれども、観光ガイドもあればきれいなトイレもあれば、本当に芝生だけの広場もあれば、遊具もある。せっかく名古屋で生まれた子どもが、テレビ塔を見ながらお父ちゃんと芝生で遊んだという記憶を持たせないでどうするんだと私は思うんです。今ほとんどそういう光景が見られない。何とか公園経営というのをうまく、やってほしいと思います。

もう 1 つの魅力は視点 2 に書いてあります。ここは先ほどご説明のあったグランドビジョンをいろいろ見たんですけども、地下街についての評価が非常に浅い。悪い。あれは建築とは見えていない、都市の機能として見えていないんじゃないかというぐらい非常に浅いです。でも、僕もそうですけど、栄に行けば必ず地下鉄で降りたら、街路と同じように地下商店街を歩いてどこかのビルに行く、百貨店に行くわけです。市民から言うとあの公園というのは、上には上がりた

■ 久屋大通のこれからについて

- ・ 視点1 = 人工物優先のぶつぎり広場→立ち寄りたくなる公園に。「公園経営」導入を。目玉も育ててほしい。
- ・ 視点2 = 地下には、TV塔から広小路は「広大なホコ天」、広小路から南は「巨大な駐車場」。上下の相乗効果を。

くないんです。地下街は風は来ない、左右に店はある、巨大なホコ天が常に地下にあるのですから、あれである状態で上の久屋公園に出てこいというのは無理です。なんぼ階段を作っても上がらない。地下と地上公園とに一体感をもたらす。もし施設を作りこむのであればそういうものが欲しいと思います。広小路側から南には今度は駐車場です。先ほど、ちょっと壁になって見えないというお話がありましたが、ここは駐車場に来る人は明らかに百貨店に買い物に来るために停めるわけです。街のど真ん中に車で来て百貨店で買い物をして、そのまま車で帰れる 200 万都市というのはとんでもない存在感です。名古屋市民にとっては常識かもしれませんが、これがこの名古屋の文化の根本部分にあると思う。それを疑問に思わないところに根本的なところがあると私は思います。でも、あれをなくせというわけはいかないので、そこから上に上げてくるソフト、ハードの仕組みというものを公園経営の中で、官民学一体になって考えていくべきではないかと思っています。長くなりました。

コーディネーター

ありがとうございます。たくさんの視点が出てまいりましたけど、実際に名古屋市にいらっしゃる高岡さんとしては、今のような話をどう受け止めるのか、あるいは、市役所にとっての課題ということもあるかと思えますけれどもいかがでしょう。

高岡

そうですね。団野さんからほとんど言っていただけましたので、あまり言うことがない、そのとおりでと思っています。ちょっと地下のお話が出ましたが、名古屋市というより私の個人的な感覚も入ってしまうかもしれませんが、久屋大通というのはそもそも戦災復興で、当時の栄やいろんな地域の人たちの財産が寄り集まって、そのおかげで出来上がった、そういった遺産と言いますか、資産なんです。ところが、先ほどから出ているお話ですけれども、その久屋大通がどれだけ地域に貢献しているか、栄に貢献しているか、名古屋に貢献しているかということ、まだ全然生かされていないというのが皆さんのご意見なんだろうと思います。私どもが、久屋大通を再生しようというのは、久屋大通だけが再生できればいいということではなくて、皆さんから頂いた資産なので、もっと栄のためにいかに活用できるかという観点なんだろうと思っています。久屋大通の現状を見てみますと、公園が主としてお話を挙がっていますけれども、公園は公園、沿道は沿道、道路は道路、地下は地下、みんなばらばらなんです。人が使っていく、人が動いていくという観点で見ると、それは一体のものなんです。なので、私は実は建築系ではなくて公園系の職員なんですけれども、公園から見てもこの沿道、建物、それから地下の空間も含めて全部が公園的になればいいというふうに思っています。地下のお話も出ましたけれども、久屋大通というのは実は南北 1.7km がほぼ地下を使われています。地下街にはセントラルパークがあったり森の地下街があったりします。それだけではなくて、皆さん公共交通機関とか車でもそうですが、大抵地下から栄にいらっしゃるんじゃないかと思うんです。地下鉄の駅が 3 つあって、名鉄の瀬戸線の駅がやっぱり地下にあって、大規模な駐車場が南北に 3 つぐらいあって、車で来

ようが公共交通機関で来ようが、バスも実はオアシスが半地下になっていますから、ほとんど地下から栄に湧き上がってくるということなんです。そうすると、それは全部久屋大通の下にあるわけです。久屋大通というのは栄に到達した人たちが最初に、本来地上に出てくる、ゲートの場所だと思うんですけど、そこが魅力がないのか、あるいは皆さんそれぞれの目的地にとにかく地下から行ってしまうのかということ、なかなか地上を歩いていただけない。それが先ほど団野さんがおっしゃっていたことなんじゃないかと思うんです。もっともっと久屋大通公園、久屋大通のところで地上に人が出てきていただけるような、そんな空間、そんな場所になってほしいと思っております。

コーディネーター

ありがとうございます。6人の方からそれぞれいろいろな課題やその解決策についてのアイデアを頂きました。ハードの問題として、交通の問題、緑や高低差によって分断されているという骨格に関わる問題と、それから公園の中にあるものの問題も話がありました。それと同時に、文化の発信、公園経営ですとか、マネジメントといった、まさに公園、道路、周辺の民有地等も含めたエリアマネジメント的な発想の中でのソフトをどうしていくのかという話も出てきました。札幌大通公園の話もいろいろありました。それぞれのご指摘がその通りと思うことばかりだったんですが、それではどうしていけばいいかという話をこれから考えていきたいと思えます。その前に会場からご質問があれば頂こうと思うんですが、いかがでしょうか。質問のある方ははじめにお名前を言っていただければ幸いです。

高井

名城大学の高井と申します。うちの研究室の4年生で、久屋大通でイベントをやっているグループに入っていて、そればかりに行くと全然卒業研究が進まない学生が1人いて困っています(笑)。さて、お話を聞いて思ったんですけど、公園自体の役割について、先ほどの山本さんのお話からすると途中で見直しがあったということですけど、数十年の間に社会がどんどん変わってくる中で、公園自体が持っている意味のひとつに都市公園というオープンスペースであるということがあると思うんですけど、そこに期待される役割というか機能というのが1つ大きな流れとしてあるんじゃないかと思うんです。その辺りについて感じられていること、あるいは行政として方向を変えようとしているところについてお尋ねできたらと思います。高岡さんの方で行政の視点。それから、実際にいろんな計画をコンペから引き継いでやられている山本さんからもお話を伺えればと思います。

高岡

公園の役割ということですけど、確かに久屋大通公園だけで言いますと、元々防災的な役割で計画がなされたというのが非常に大きくて、その後、あそこの場所を複層的にいろいろ使って有効活用していこうという発想が地下のいろんなものにつながっていったんだろうと思います。

す。地上の公園で言いますと、実は名古屋市がお金をかけて造ったという部分はほとんどございませんで、民間の皆さんの寄付ですとか、あるいは地下を工事されたところの原状復旧みたいな工事でもって出来上がったところが非常に大きいので、その場所、場所はやはり当時のある意味流行といったものも多分にあったんだろうと思っています。上のしつらえというのは、要請的な部分もちろんあるんだとは思いますが、当時の流行、例えばものをつくることはやった時代というのがやはり公園においてもあるんです。だから、そういったことが重要視されて、その時には一定の役割を果たして、人気を博したものも幾つかあったということだろうと思います。

現在考えてみますと、やっぱり街の中の緑の良さというものがございまして、そういったものをもっと享受できるような場所にならないかと考えたときに、今の緑が本当に健康で健全でいいものかということによく言われています。それから、防災的な観点ということも最近は震災絡みの話が非常に大きくなっていますので、広い空間がたっぷり取れるかとかいうのも当然重要視されているんだろうと思います。最近は公園も街のシンボルとして、日本だけに限らず、各国いろんなところで公園を核としたまちづくりというのは見られます。再開発しかりですけれども。そういったときに公園の価値というのはどちらかと言うと、ものをつくっていくというよりは、先ほどから出ている引き算の論理かもしれませんが、そこでいかに過ごせるか、そこをいかに活用できるか、といったことが中心の考え方に変わっているんじゃないかと思っています。

山本

今の高岡さんのお話しにもありましたが、社会的な要請というか、どうしても公園ですから憩いだとか気持ちがいいとか、快適だという基本的なところは昔から変わっていないと思っています。しかし、例えば今の時代に公園に来る人たちが手にどんなものを持っているかを考えると、きっとスマホ等のモバイル機器を便利に使っていますよね。ニューヨークにある「ブライアント・パーク」という公園は、オフィス街の真ん中にある非常にたくさんの人が集まる快適な公園ですが、芝生の広場の周りに椅子とテーブルがあって、そこに自由に使える電源があるんです。きっと Wi-Fi 環境もあると思います。そこで自分で好きに電気（たぶん、タダだと思います）を使えて、天気の良い日にはビジネスマンが来て、パソコンを広げて仕事をしている風景が日常的にあります。そうした簡単な設備があるだけで、今の暮らし方とか時間の使い方に沿った快適性をプラスできるような要素はいっぱいあると思います。そういう便利で快適な場所だから人が来る。でも、今の久屋大通公園は“快適じゃない”ところばかりじゃないですか。近くにデパートがあって、お母さんが買い物をしている間にお父さんが小さな子どもを連れて時間つぶしに遊ぼうという気になるような、元々の公園に必要な快適性すらもない場所になってしまっているような気がします。南側の広場は「どまつり」等のイベントの時は凄くにぎわっていますが、イベントのないときのあの荒涼感はひどい。逆に大きなイベントがある時は、イベントに来た人以外は通せんぼされて入れない。地元の人が普段は犬の散歩に行っているけど、イベントの日は逆に入れられない公園になってしまっています。一方、札幌大通公園は、私も四六時中見ているわけで

はないですが、イベントで使う場所と日常的に快適に過ごせる場所が上手に区切られていて、特定の人だけが使う場所にはなっていないような気がします。ちょっとお答えになっているかどうか分かりませんが。

武藤

今の話で、私は劇的に変わったものがあると思っています。それはベンチなんです。特に錦通から北の通りまでは、デザイン博以前はベンチがかなりあったんです。デートスポットになっていて、空いているベンチが探せないぐらいの経験を僕ら大学生時代にされていて、もちの木広場辺りから空いているベンチを探してふらふら歩いて、外堀まで着いてしまうぐらいベンチが空いていなかった。ご存じのとおりホームレスの問題が出てきて、3人ぐらいで座れるベンチがごとく排除されて、2人で座るベンチの間に手すりがついて、人を排除するベンチだけが今残っているわけです。それはたかだかこの20年ぐらいの間の変化で、大きくは変わっていないことですが、かなり悪影響を及ぼしていると思います。また、先ほどから非難されているヘデラですけど、ヘデラも小屋掛け禁止のために表面を覆ってテントを建てたり段ボールを置いたりできないようにしているという、ある意味負の側面というか、それが公園の影響、印象を大きく変えていたりしています。何かが出来たというよりは、ベンチがこっそりなくなったり、ある時土だったところにヘデラが植わったり、微妙な違いですけど、長い目で見るとそれが随分大きな影響を与えていると思います。

コーディネーター

ありがとうございます。面白い指摘がいろいろ出てまいりましたが、会場から他にご質問がもしあれば頂きたいと思います。いかがでしょうか。それでは、この後は、いろいろとあがってきた課題に対するアイデア、それをどういう担い手がどんなふうにやっていくのかということについて議論したいと思います。非常に長期的に考えなければいけないこともありますし、すぐにできる、社会実験のような形でやっていくこともアイデアとして出てまいりました。特に今日は、学生さんや各大学の先生方もいらっしゃっているので、大学も含めて、どんなふうはこの久屋大通のまちづくりを進められるのかということについて、産官学民も含めて、広くどんなことを考えられそうなのかについて皆さんからご意見を伺いたいと思います。特に順番を決めませんがいかがでしょう。

団野

どうしても今日、1つ言いたいことがあったので先に手を挙げました。かつて4Mという言葉をよく記事でご覧になったと思います。私が今考えているのは「かつて4M、今3M」なんです。4Mはご存じのように地元を代表する百貨店さんのイニシャルです。松坂屋さん、三越さん、丸栄さん、そして名鉄百貨店さん。いわゆる商業の力で栄に人を呼び込み、名古屋駅も松坂屋さん

がありましたから、2店で結構吸引力もありました。そして圧倒的に栄に人が集まってきました。したがって、4Mの動向というのは、80年代末のバブル期までは非常に大きい影響力を持っていたと思います。しかし、その後、三重県が地盤のイオンさんが郊外に大型スーパーを建てたり、皆さんご存じのようなユニクロだったり H&M だったり、家具

専門店がでてきた。いわゆる製造直販、自分たちでデザインをして作って、そのまま売り切ってしまう。百貨店は人様が作ったものを買ってきて並べて売って、マージンを得る商売です。その力が衰えていくとともに、栄に少しずつ人がなくなってきた。なぜ今名駅か。引っ張っているのは 3M。単に M と引っ掛けただけなので非常に難しいのですが、はっきり言いますと、トヨタ自動車さん、JR 東海さん、そして三菱グループです。最初のミライはトヨタ自動車の次世代型の燃料電池車です。真ん中の MRJ はこのあいだご存じのように初飛行で飛びましたけれども、三菱グループ、特に重工さんがやっている中型の旅客機。そして、最後のマグレブですが、これは磁気浮上式高速鉄道の英語表記です。リニア新幹線、リニアはご存じのように直線の新幹線という意味で、真っ直ぐ、曲がって走れないのでリニアというふうに言っていますが、英語ではマグレブです。特に 2000 年に JR 東海さんがツインタワーズを造って、これが名古屋駅が俄然ビルラッシュになる転換点だったと思います。JR 東海の大傑作だったと思います。あれが成功してしばらく経って万博と中部新空港が出来る前後にトヨタ自動車さんがミッドランドスクエアをお建てになった。この秋、三菱地所さんが大名古屋ビルヂングという名前のまま建て替えられた。この 3 社が引っ張っている。私が言いたいのは、産学官と言うけれども、明らかに名古屋駅は民の力。産の力の馬力があります。馬力と書いてあるのは意味がありまして、ミライ、MRJ、マグレブ、みんな高速移動体なんです。動くものをつくってそれを会社のエネルギーに変えているところです。JR さんがいるから当然なんです、奇しくも馬力を元々持っているようなものをつくって売っている会社が引っ張っています。だから、ほとんど官がやるべきことは調整でしかない。あるいは必要ないと言えるでしょうか。それだけのエネルギーがあり余っていますので引っ張ってくれる。残念ながら栄はさっきの 4M の残党と言いますか、非常に力が弱った百貨店、読者離れと広告離れに苦しい弊社含めて、民の力で引っ張る余力が今、栄になくなっています。これをどうやっていくのか。今日のテーマである久屋大通公園は最大の遺産ですので、これをうまく生かせれば、人間は必ずしも名古屋駅のような高層ビルが乱立して高いところ、上下の街ばかりに行きたいわけではなくて、やはり街の中に行つてにぎわいを感じ、広場で休み文化を感じ、回遊して楽しみたいという欲求は必ずくると思います。名古屋駅が 10 で栄が 0 という論理じゃなくて、6 対 4 が 7 対 3 になったり、それが逆転したりという揺り戻しの中で時代は動いていると思うんです。決して栄がだめだと悲観する必要はないのですが、残念ながらさっき言った民のパワーが落ちつつありますので、ここは官に頑張ってもらいたい。

■ 産学官連携によるまちづくりの進め方

- ・ 視点1 = かつて4M(百貨店4つ)、いま3M(MIRAI、MRJ、MAGLEV)。名駅は産に馬力。栄・久屋は官が軸か
- ・ 視点2 = 名駅はリニア開通後に東西に細長い「駅上広場」も。久屋は道路指定を外すくらいの気概が官と学にほしい

もう1つ、ついでに言ってしまいます。名古屋駅には東と西に非常に細長い広場が出来ます。開削方法でリニアの駅を造るために駅に直行するように広場が出来る。下に駅を造るために上に高層ビルが造れませんので、幅60mぐらいで数百mぐらいの広場が出来る可能性があります。東と西に。私は勝手にリニアスクエアイーストとかウエストとか呼んでいるんですけど。ニューヨークのタイムズスクエアに近いイメージの広場が出来る可能性があります。高層ビルのど真ん中に細長い広場。これは確実に久屋のライバルになる。大きい歴史のうねりの中で出来た人工的な細長い広場が街の真ん中に出来る可能性がある。久屋をこれから考えるときには、そこも頭に入れながら思い切って道路指定を外して、国の戦略特区の中に位置づけて、むちゃくちゃ規制緩和もやって頑張るぐらいの気概が官にないと僕は成功しないというふうに勝手に考えています。以上です。ありがとうございます。もう言いたいこと言いました。

コーディネーター

ありがとうございます。最後に道路指定外ぐらいという話がありましたけれども、他の方からもぜひ取り組み方とか、すぐできることも含めてお話頂きたいと思います。例えば武藤さんは地元に近いところにいらっしゃって、民側、デパートの話もありましたけれども、いろんな組合ですとか町内会ですとか、あるいは先ほどの学生さんのやっている活動とか、いろんな人たちがいます。久屋の近くに、周りにそういう活動とか、あるいは大学の活動との連携みたいなことも含めて、ご存じのことやこれからのことについてお話しいただけますか。

武藤

実は今日、本当はもう1人ゲストをお呼びしようという話があったんです。それはテレビ塔の大澤さんです。テレビ塔はアナログ放送がなくなって、モニュメント、展望台としての機能は残るけれども、どうやってこれから魅力を出し続けるか、非常に危機感を持っていらっしゃって、いろんなイベント等をされたり、いろんな活動をされているんですが、そのテレビ塔さんの旗振りの下、2013年からですか。ソーシャルタワーマーケットという、2日間のフリーマーケットなんですけれども、非常に質の高いフリーマーケットで、例えばテレビ塔より南側、栄側の辺りによく出てくるテキ屋さん系の飲食店の屋台、よくありますね、フランクフルトを売っていたり焼きそばを売っていたり、そういうものは一切出させずに、名古屋、東海圏の非常に知る人ぞ知る雑貨屋さんとかコーヒー屋さんとか、そういうところに声をかけて出店してもらっている。そうすると、そのお店のファンの人たちがすごい人数で久屋大通公園に集まるんです。その時だけは公園のあちこちの段差を利用して、そこで買ったハンバーガーを食べたり、コーヒーを飲んだり、理想的な光景がその2日間だけは見られます。それは1万人、2万人来られるマーケットではなくて、千人、2千人が豊かに楽しめるお祭り。一方で、最近よくあるオクトーバーフェストのような数万人が来て回せるお祭りも南のほうで行われていて、同じ民でも企業的な民とNPO的な民がそれぞれの適した場所で、お互いに刺激し合いながら活動できるようになりつつ

あるというのが、この 3~4 年で起きているんです。それらをうまく広報しながら、特に北と南のすみ分けというか、魅力の違いをもう少し共有できると。あと、今日聞いていて思ったんですけど、久屋大通って言いつつ、みなさんある特定のエリアのことをしゃべっていたりするんです。南の方だったり北の方だったり。全てを網羅して話すことがやはり難しいエリアなので、そこをちゃんと切り分けてお互いの魅力を出していくというのが重要かと思います。

コーディネーター

ありがとうございます。確かに、大きな話、長い時間がかかる話、あるいは骨格に関わる話と、部分部分の話というのは少し切り分けて考えていくということも現実的なことですし、いろんな活動を束ねていくということは官にも一旗役割を担っていただかなければいけないところだと思います。他の方々は今のお話についていかがでしょう。

山本

ちょうど今テレビ塔さんのお話が出ましたけれども、先ほどご紹介した新しいライティングは、テレビ塔さんの開業 60 周年の記念事業としてやられたものです。その前の年がテレビ塔建設のための会社（名古屋テレビ塔㈱）が出来てから 60 周年でしたが、その時にテレビ塔会社さんは会社の定款を変更して、会社としてまちづくり活動が出来るようにしました。テレビ塔さんは、電波を出すという公共的な役割が終わって、次の役割として「まちづくり活動」に踏み出すことにしたのです。いろいろとご事情もあったと思いますが、そのようにお聞きしました。そして元々あった北エリアの発展会さんという組織を中心にして、それを久屋大通りの沿道全体に広がっていくという活動を熱心にやっておられます。もしかしたら、その流れの一環として先ほどの武藤先生が紹介されたような役割をテレビ塔さんが引き受けてくださったのかもしれないと思っています。「担い手」というキーワードが先ほど出ましたが、先生がおっしゃるように正にその芽が出てきているのだと思います。

公園や道路等の公共的な空間で何か新しいことをやろうとすると、よく「法律等の規制で出来ません」みたいな話が出ますが、その規制を団野さんの言われたキーワードで抜く（緩和する）のが特区という制度です。この特区のような規制緩和を求めるには、先にやりたいことがないとダメなので、その部分を学生さんにも自由な発想で考えていただきたいと思っています。我々大人はいろんな法律や規制を知ってしまっているので、情けない話ですが自分が役所の人のように今ある規制が当たり前になってしまっていて、自由な発想が出来なくなっています。学生さんや若い方たちから、色々な活動をやりたいという声がたくさん出てきて、この公園内の北でも南でも適材適所でやりたいことが盛り上がってくると、久屋大通公園が内側から変わっていくんじゃないかと思っています。

コーディネーター

ありがとうございます。学生のアイデアに期待ができることも含めてお話がありました。

浅野

情報提供だけいいですか。先ほどのテレビ塔さんを中心にした久屋大通の発展会の話がありましたが、今、発展会がNPO化されて動いている中で面白いと思ったのは、名古屋グランパスエイトが会員に入って、地域に根ざしたクラブということできっかり活動しているということです。最近白川公園のところにグラウンドを造るかどうかという報道も出ていますが、それはそれとして、地域での新しい担い手としてそういうところが入ってきたというのは今後の方向性の1つとしてあり得るかなと思っています。たまたま、うちの事務所も名古屋グランパスエイトさんと同じビルに入っており、知っているんですけど、クリーンアップ大作戦ですとか、放置自転車の整列とか本当に地道な活動もされていて、ただイベントをするだけじゃなくて、日常の活動の中でも力を発揮している。名駅の方ではまちづくり協議会さんが随分前からこうした活動をやっていますが、久屋大通でも南北に長く縦断的にこういった活動に進みつつあるので、新しい流れの1つとして紹介させていただきました。

コーディネーター

ありがとうございます。向口先生、先ほど課題を研究室でやられたという紹介もありましたけど、大学側はどうなんですか。何か大学側からそういう可能性を感じる事があればお願いします。

向口

産業界が興味を示さない案件は世の中には沢山あります。大学で関わるべきは、第一にそういう案件であるべきでしょう。事情に応じてですが、駆け込み寺みたいな関わり方から始まってもよい。まとまったお金が動く前に、ある程度は自由に意見が言える大学の人たちが関わることは大切です。官がより積極的に導くべきだという話もありましたが、公務員は公共であるべきですから、保守的であることも大切です。立場上、言えないことも多いでしょう。大切なのは誰かが個々の利害を超えて意見を言うことです。利害を超えた人材が多いことが大学のメリットでしょう。そういう意味で大学が産・官に関わることは大切なことです。

コーディネーター

ありがとうございます。高岡さん、実際に名古屋市の方でも学生とか大学を巻き込んだり、あるいは民を巻き込んだりいろんなことをされていると思いますけど、今の皆さんのお話を聞いていかがでしょうか。

高岡

大学生の皆さん、先生方にも頑張っているいろいろ関わっていただけていますが、久屋大通にしる、久屋大通以外の榮でも、本当に学生さんたちが先生と一緒に協力していただく光景を目にする

ことが多くあります。先ほども出ていましたが、学生さんが栄に寄っていただけないということがありまして、地下鉄とかで移動すると栄は通り過ぎてしまうのかもしれませんが、やっぱり名古屋に住んでいる、名古屋で働いている、名古屋で、学生でいるという人たちがもっともっと栄とか久屋に来ていただけるということが大事なんだろうと思うんです。我々以上の年の人にあまり期待をかけてもしょうがないものですから、若い学生さんにもっと栄を盛り上げていただける、それに尽きるのかと思っています。ただ、その場、その場のイベント的な面白さということだけじゃなくて、街としての面白さ、逆に街がそれだけの懐を持っていないといけないと思いますが、そういったものを学生さんに発見していただけるような街になっていくといいと思います。

コーディネーター

ありがとうございます。議論は尽きないところなんですけど、そろそろ終わりの時間が迫って参りました。今日この場で何か話がまとまるということは期待していませんでしたが、こういうプレイヤーや担い手の方が集まって、いろいろな立場で話をしていくということができたということは有意義なのかなと思っています。もう 1 つは、これはこれで終わりではなくて、こういうものを記録に残し、それをいろんな人たちが見る機会を作っていくようなこともしていこうと思っています。まとめの前に、パネリストの皆さまに、久屋大通への期待や私はこうするという宣言、あるいは、学生さんへのメッセージを一言ずつ頂ければと思います。今度は高岡さんからお願いします。

高岡

今日は産官学の連携というお話だったので、なるべく私は黙っていようかと思っていましたが、「かつて 4M」というお話が出ました。やはり栄、久屋沿道に大規模店舗が並んでいますからそういうイメージでもあるんですが、やっぱりショッピングというのは、その時代、時代の流行なんです。だから、栄って、久屋もそうなんですけど、流行を常に発信してきた場所なんだろうと思っています。それが残されてきた遺産とか資産とうまくマッチングしてきた街というのが栄なんだろうと思っています。これからも、常に新しいものを発信していただける、それはもう民間の皆さまにお願いするしかないだろうし、そういったものを作っていくのが若い人たちだろうと思っていますので、ぜひ期待したいと思っています。それから、クリスマスも明日、明後日ですので、お買い物は栄でお願いしたいと思います。私も娘のクリスマスプレゼントはパルコで買ってきました。以上でございます。

コーディネーター

ありがとうございます。団野さん。

団野

私は先ほど建築をかつて勉強したことがあると申し上げたんですが、ちょっと時間があってそ

ちらで開かれている企画展の2年生、3年生の作品を拝見しました。私がイメージしていたよりも遥かにレベルが高くて、後ろの方にもたくさんの学生さんがいらっしゃいますけど、つついああいうのって、形とか図面ばかりになりがちですけど、ぜひこういうセッションなりシンポに参加していただいて、頭の中なるべくソフトにいろんな人の意見を聞いていただく場を設けてほしいと思っています。私も新聞記者になって偉そうに名駅だの栄だのと言っていますけど、偉そうついでにもう1個だけ申し上げますと、名古屋駅は今とても発展されていますし、私どもの新聞でも「街は変わる」というタイトルで多くの紙面を割き、写真を使い、いかに名古屋駅がものすごい勢いで変貌しているか今報じています。しかし、私が知っている限り、あるいは乏しい経験で世界各国を歩いた限り、たった1個の魅力がある都心だけでは街は成立しません。奥行きがなくてすぐ飽きてしまいます。やはり街のど真ん中なり裏なりにそれなりの歴史をしっかり持って、地元で愛されている都心なり、副都心がなければ街はつまらない。奥座敷のない日本家屋にさほど魅力は…、そんなのでかい家に住んだことはありませんが。きっちりとした名古屋の懐の深さを示せることを榮として維持したい。できればいいと思っています。先ほど、久屋大通の拡幅の関係で縁の浅からぬ会社にいますし、さらに私はいま不動産の仕事にいますので、なるべく広い視点で名古屋のために、名古屋市民のために役立つ仕事できればと、日々原点に立ち戻りながら仕事をしています。また、こういう機会と一緒に話すことが大事だと思います。先だって、北区役所で行われました名古屋城木造復元のタウンミーティングに行ってきました。北区は城のお膝元なんです。ものすごくたくさんの意見が出ていて、名古屋市民のレベルの高さに驚いたんです。その時に思ったのがやはり400年前の自分たちのDNAに立ち戻ってものを考え直すことの快感です。反対の人はいっぱいいますけど、議論をすることにすごく今回意義があると。もし名古屋城の木造が出来れば、まっすぐ南に下りてくれば久屋大通であり、弊社のビルであり、大須であり、熱田神宮です。今湧いている名駅からうーんと軸が東にぶれます。そうやって街は変わるし人の意識は変わっていくものだと。今時点ですぐ永遠に歴史が続くものではないというふうに考えていて、なるべく学生さんにロングレンジで昔からさかのぼって家康の目でこの街を見てほしいということをメッセージしたいと思います。

コーディネーター

ありがとうございます。浅野さん。

浅野

今お話しがあった名古屋城木造復元のタウンミーティングに10回全て設営に行っていて、今日もギリギリで来たのはそういう理由がありました。名古屋城もそうなんですけど、久屋大通とも名古屋のシンボルの本当に核の1つだと思います。やっぱり久屋大通が歩きたくなるとか、普通に歩いている街に向かうために、例えば先ほどの道路空間みたいな話は、やっぱり官民、知恵を出し合ってやっていくべきだと思うし、そういう絵になる榮、久屋大通というのを作っていくべきだと思っています。現役世代が頑張るといってももちろんですが、特に若い方がやっぱり

栄に来てもらって、常時活動しているという形をずっと続けていくべきだと思っています。実は名古屋城のタウンミーティングも、何回目かからは学生のアルバイトに来てもらって、設営のセッティングの手伝いをしてもらいながら、市長の生の声を聞くというだけで、今まで全く分からなかった人が賛成に変わるということが起きつつあります。それぐらい真剣に考える場というのが必要なんだと思っています。ですので、やはり久屋大通というのを真剣に考える場というの必要なんだろうと思っています。皆さんいろんな考え方がある中で、いろんな方向性がいろんな方法があるんだろうというのは想像されます。ですが、やはりさっきの名古屋城の話でも、反対も重要な意見であるように、この久屋大通に対してもやっぱりいろんな意見があるということを改めて認識する時期に来ているんだと思います。それが先ほど向口先生が言われた、整理する時期なんだというところに結びついてるんだと思いますし、やっぱり歴史として培ってきたものを、1回どこかで整理をすることをやっていかなきゃいけないかなと、その中でやはり大学への期待というのは大きいと思います。

山本

今日は本当に楽しい時間を過ごさせていただきました。皆さんが「栄は元気ない、元気ない」って言うんですけども、本当にそうでしょうか？ 私どもは名駅まちづくり協議会のお手伝いもしていますが、名駅では「まちを回遊してくれない」ということがずっと課題になっています。駅前の高層ビルには上がってくれますけど、それが街に出て行かないことが名駅の悩みです。まちの回遊性という点では、栄はまだまだ全然 OK だと思っています。特に南大津の辺りは、あの辺りは地下街がないというのがありますが、歩いてとても楽しい街です。あの魅力に名駅の方たちは憧れているのだろうと感じたりもしています。

それから栄の中でも、以前アネックスに東急ハンズが出来たときには人の流れが北の方にうわーっと寄って、人気のセレクトショップも出来て人を集めていましたが、その後ナディアパークが出来たり大須が元気になってくると今度はまた南に人の流れが寄ったりします。さきほど団野さんも言われましたが、まちは生き物なので、栄の中でも人の流れの中心は動きますし、名駅と栄の間でもどんどん動いていくと思います。それを一番敏感に感じるのが、皆さんのような若い方たちだと思いますので、その中でいろんな面白いことを考えて提案したり、投げかけたりしたら良いと思います。

私どもの建築の設計という仕事を考えても、もちろん建物を設計するときにはその使い方とか、中で誰がどういう活動をするのかということを考えますが、民間の建物でも公共の建物でも、街との接点ということをすごく考えます。特にコンペの時などは、設計者だけでなく我々みたいな都市計画やまちづくり系の間も加わって喧々譁々議論して、外から見た建物とか、どういう使われ方、外の人はどう使うのかということを生懸命考えながら設計を進めています。学生の皆さんも、建築を学びながらもいろんな視点を持つということが絶対に必要だと思いますので、いっぱい経験して、勉強して力をつけて、ぜひうちの会社に来てください。お待ちしております。

武藤

先ほどの話題提供のときに話しそびれたんですけど、実は私は実際に今もこの北エリアの泉の辺りに住んでいるんですけど、いろんな話をする機会に、やはり都心に住んでいることの魅力は、郊外に住むよりすごく豊かだということにしているんです。車も持っていないんですけども、自宅の近くにカーシェアリングで動かせる車が10台ぐらい常にあるというエリアでもあるんです。しかも、公園を通りながら散歩して、南の方のデパートに行行って買い物をしたり、雨が降ったら地下街を通って買い物をしたり。そういう名古屋の都心でしかできない、緑もあり、都心にある商業施設を享受できる環境というのは、東京にも大阪にも絶対ないんです。ここまで集約されている。しかも、東京や大阪に比べたら遥かに安い値段で土地を買ったりマンションを買ったり、賃貸に入ったりすることができるのも、名古屋の魅力だと思っています。若い人にはぜひ郊外じゃなくて、車を捨てて都心に住んでほしい。名古屋市さんの作っている交通まちづくり、みちまちづくりというのは正にそういうことを一部で言っていることがあって、公共交通機関を使う以前に歩いて生活できる、1.8キロですから。そういう生活を若いうちにしてみる。あるいは若いうちはちょっと実家にいても、将来都心に住んで名古屋の都心の豊かな生活ができる人生設計みたいなものをしてほしいと思います。

向口

小難しい話をいろいろ話してきましたが、大切なのは、多くの人共感できる動機を見出し、表現することだと考えています。表現は言葉でもよいし、絵でもよい。今日紹介した僕の提案は久屋大通公園でピクニックができればいいなとか、テレビ塔をバックに記念写真を撮ることができればなどの単純な動機をもととしています。ピクニックをしたくなるような、記念写真を撮りたくなるようなランドスケープを考えただけです。夢を共有し、実現するための産官学の共同組織ができるならば喜ばしいことです。あと大学の役割として、なんでも良いから学生さんの自由な発想をください！と期待されますが、あれはどうでしょう。彼らの思考もそれほど自由ではないです。むしろ不自由を乗り越えるために学んでいるのですから。僕自身もそうでした。学生を交えるなら、彼らが成長する機会を与えていただけると嬉しいですね。その方が建設的な関係を築けるでしょうし、思わぬ自由な発想が生れるのではないのでしょうか。

コーディネーター

ありがとうございます。司会の不手際で時間が押ししてしまいましたが、1つ話さなければいけない宿題を忘れていました。今回は「名古屋の街を語る・ボリューム1久屋大通」と第1回目ですけれども、これは、2回目、3回目と続けていくつもりです。例えば大須とか名古屋城とか名古屋港とか堀川とか、いっぱい語るべき場所があると思うんです。来年の第2回目は先ほどよりよく話題に出ております、名古屋駅を対象に、名古屋駅のエリアマネジメントを対象にして議論をしたいと思っています。また次回以降もご参加いただければと思います。それでは最後に、この企画の発起人の1人でもあります、椋山女学園大学の村上心先生にまとめの言葉を頂きました

いと思います。

村上

ご紹介に預かりました、椙山女学園大学の村上でございます。まず本日はイブイブの日にお集まりいただきましてありがとうございます。私と公園の関わりというのは個人的に申し上げますと、『Kelly』という雑誌がございまして、そこに2年半、名古屋、愛知周辺の公園を紹介するという特集をやらせていただきまして、その第1回目に久屋大通公園を取り上げさせていただきました。栄えある第1回でしたが、もっとも反響の少ない公園でした(笑)。久屋大通公園は大好きですので、これはちょっと個人的にはショックな事件でございました。本日の議論は、大変良かったと思います。さて、今日の議論のまとめでございますが、本来であればホワイトボードか黒板が欲しいのですが、ありませんのでよく聞いてください。今日の議論をまとめますと、「懐かしい」風景のご紹介が皆さんからありました。それは「碁盤の目」という名古屋の特性を生かした「安らぎ」と交流とにぎわいの実現のための場所、そこに「広い100m道路」というものを利用した「再開発ビジョン」の素晴らしさ、そして「屋台」やオープンカフェが出来たテレビ塔下、その他の様々な進行中の努力、これを展開していく必要性がある。ここまでは前提です。それを元にして「残された資産」の整理、整理するという形です。それから、「見通せる」公園と空間の連続性。「来園」したくなる、そして流行発信をするマネジメント、場所のマネジメント。そして、「遺産」の活用です。我々の持っている遺産、資産の活用。これは地下街であったり公園自体であったりします。というようなキーワードが議論されたというふうに思います。このような議論、キーワードをつなげてみますと、懐かしいの「な」、碁盤の目の「ご」、安らぎの「や」、広い道路の「ひ」、再開発の「さ」、屋台の「や」、残された資産の「の」、見通せるの「み」、来園の「ら」、遺産活用の「い」。これをつなげますと、図らずも、「名古屋久屋の未来」ということを今日語らせていただいたということで、延藤安弘先生風にまとめさせていただきます。ありがとうございました。

コーディネーター

きれいにまとめていただき、ありがとうございました。これにてこのトークセッションを終えたいと思います。最後に今日話題提供やトークセッションに参加いただいたパネリストの皆さまに盛大な拍手を持って終わりたいと思います。どうもありがとうございました。