

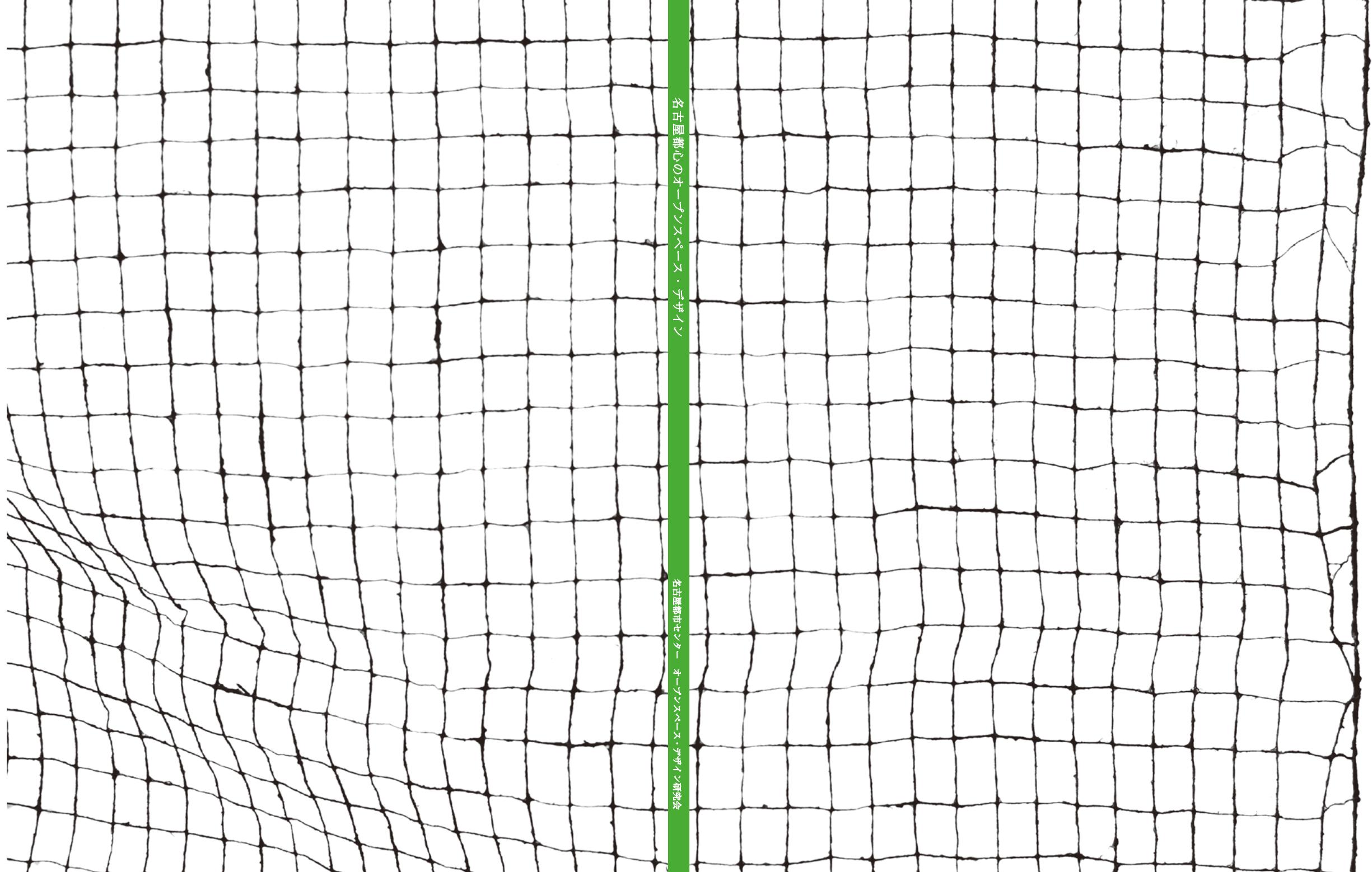
OPEN SPACE DESIGN

in central Nagoya

名古屋都心のオープンスペース・デザイン

名古屋都心のオープンスペース・デザイン

名古屋都市センター オープンスペース・デザイン研究会



趣旨

再開発の動きや商品販売額の増減からみた栄地区の状況に比して、名古屋駅地区の活況ぶりが注目を集めています。さらに、2027年東京～名古屋間で開通予定というリニア新幹線は、名古屋の都心のみならず、名古屋都市圏においても様々なインパクトもたらすといわれており、名古屋の都市機能が東京に移行してしまうという負の影響さえも懸念されているようです。

名古屋都市センターはこうした状況を背景に、2011年4月に都心の活性化を意図した「名古屋都心ビジョン2030」をまとめ、新たな拠点形成、LRTの導入、歩行者モビリティの改善などを盛り込んだ多核回遊構造の都心を提案しました。いろいろな局面で議論の素材を提供したと思っていますが、しかし一方、都心における「緑」の整備や空間デザインについては、その重要性を強く認識しつつも、このビジョンの中では内容を十分に深めることができませんでした。

そこで、2011年度、学識者と行政関係者の参加を得て、オープンスペースに焦点をあてた研究会を設置し、都心におけるオープンスペース・デザインの方向性を取りまとめることにしました。

現在、名古屋市においては、名古屋駅周辺、堀川沿線、久屋大通周辺において様々なプロジェクトの検討が精力的に進められています。本報告書が時宜を得たものとなり、少しでも関係者の参考になれば望外の喜びとなるものであります。

2013年 3月

公益財團法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

都心部オープンスペースの現況図



| 凡例 |
|---------|
| 公園・緑地など |
| 水路 |
| 道路 |
| 鉄道 |

H18. 土地利用現状図より



目次 | Contents

| | |
|-----------------------------|----|
| 名古屋都心のオープンスペース・デザインについて／片木篤 | 04 |
| 〈タイプ別〉 デザイン方針 | |
| ● 片木篤 | 09 |
| 〈エリア別〉 デザイン方針 | |
| ● 久屋大通／向口武志 | 12 |
| ● 堀川／水津功 | 22 |
| ● 名古屋駅／村山顕人 | 32 |
| 実現化方針 | |
| 名古屋における「緑」の質について／丸山宏 | 44 |
| 名古屋における「緑」の質について／丸山宏 | 46 |

名古屋都心のオープンスペース・デザイン

片木 篤

1. はじめに

今や、都市の物理的環境を考える際、「持続性」と「安心・安全性」という2つの主題を中心に据えなければならない。建築や土木構造物が持続可能であり、かつそれらの環境負荷低減が求められる一方で、着実に進行しつつある少子高齢化に向けて、都市をコンパクトに縮退させなければならず、また迫りくる南海トラフ地震に向けて、防災・減災まちづくりを進めなければならない。こうした退却戦の中で本陣たる都心の再編が急がれており、特に名古屋では、2027年のリニア新幹線開業を控え、名古屋駅地区、栄地区を中心に様々な開発が計画され、都心が大きく様変わりしようとしている。その変容を「オープンスペース」を通じて誘導することが意図された。

「オープンスペース」は「空地」とほぼ同義で、「市街地内外の建物によって建蔽されていない土地の総称。広い意味での『緑地』とほぼ同じ意味だが、敷地内の『空き地』、一時的に利用されずにある『空閑地』を含む」(『建築大辞典』、彰国社)と定義されている。本邦初の緑地計画、『東京緑地計画』(1937年)では「緑地とはその本来の目的が空地にして、宅地、商工業用地及び頻繁なる交通用地の如く、建蔽せられざる永続的なものをいう」と定義した後、緑地を①普通緑地(公園・行楽道路、墓苑、公開緑地、共用緑地・分区園、遊園地)②生産緑地(普通農業地区、林業地区、牧野地区、漁業地区)③緑地に準ずるもの(庭園、保存地、景園地)に分類している。この定義と分類については議論をする所ではあるが、「オープンスペース」が広い意味での「緑地」と同じ意味であるという点だけは確認できよう。都市計画が「建蔽される」土地と「建蔽されない」土地に仕分ける所から始まるのだとすれば、「オープンスペース」デザインこそが都市計画の眼目であると言うことができよう。

もう1点、名古屋における「都心」も定義しておこう。ここでは、旧城下町を中心に、東西を19号線と環状線、南北を大須通と出来町通で囲まれた範囲を取り上げているが、無論、これは作業仮説に過ぎず、違った範囲設定もあり得ることは言うまでもない。

2. 名古屋市「緑の基本計画」の変遷

名古屋都心でオープンスペースがどのようにデザインしてきたのかを概観してみよう。近世城下町では、内法京間50間の正方形街区に20間×10間の会所地がとられ、その多くは寺社に供されると共に、本町筋沿いに南寺町、飯田街道に東寺町が配された。更に万治3年(1660年)の大火以降、火除地として広小路が作られた。戦前期には、旧都市計画法による系統的な公園計画、名古屋都市計画公園(1926年、24ヶ所)が決定、戦中期には防空と体位向上を目的とした都市計画公園が集中的に実施された。また都市疎開・小空地が小学校に隣接して設けられるとともに、郊外

に名古屋都市計画大緑地(1940年、5ヶ所)が計画、実施された。戦後の戦災復興計画は、平和公園と公園道路(久屋大通、若宮大通)を眼目とするが、その他、復興土地区画整理区域内には、総合・地区・近隣・児童公園が設置され、また復興土地区画整理の過程で交通広場、どんぐり広場が設けられた。

その後、「名古屋市総合計画」(1977年)を受けて「緑の総合計画」(1980年)が策定され、その法制度下でオープンスペースが計画、実施されている。「名古屋市都市緑化推進計画(緑のグランドデザイン21)」(1990年)では、公有地(公園緑地、道路、河川、公共公益施設、学校、港湾)ばかりでなく、民有地(樹林地、農地、社寺・墓地、工場、事業所・商店街、共同住宅、戸建住宅)を緑化対象空間として取り上げ、その活用を示唆しているが、「緑の構想図」

[図1]では、東部の丘陵、西部の川筋、台地の歴史を生かすことが謳われているだけである。「名古屋市みどりの基本計画」(2001年)では「骨格的なみどり」「身近なみどり」というハード面での2本柱に「みどりの輪を広げる」というソフト面での方針を加えているが、「みどりの将来イメージ」[図2]では、みどりの拠点、河川のみどり、道路のみどりが別個に図示されているだけである。「なごや緑の基本計画2020」(2011年)では、より具体的に「緑の創出(軸線(道路・河川等)の緑化、市街地(公共施設・民有地)の緑化)」)が掲げられており、「緑化推進計画図」[図3]を見ると、緑の都市軸(道路)として久屋大通・大津通、広小路、若宮大通が、緑の都市軸(河川等)として新堀川、堀川、中川運河が描かれ、それらが緑と水の回廊形成区域として囲われている。以上3つのマスタープランでは、その性格上、市域全体での骨格が示されるだけで、都心のオープンスペースの具体像が明示されていない。

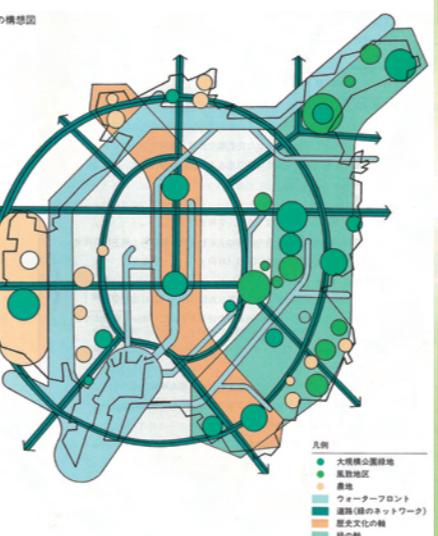


図1. 緑の構想図



図2. みどりの将来イメージ



図3. 緑化推進計画図

3. オープンスペースの現況

そこで、名古屋都心のオープンスペースの現況を見てみよう。まずは公有地である公園緑地（グリーン）、道路（グレー）、河川（ライトブルー）に着目すると[図4]、名古屋城外堀西側から堀川が南下、東側から久屋大通公園が南下、その南端が前津公園を介して新堀川に接続しており、これら2本の南北軸を若宮大通公園という東西軸が串刺しにしている。中川運河も、新堀川同様、若宮大通公園延伸部止まりで、北側名古屋駅周辺に公園緑地はほとんど見られない。近世城下町のオープンスペースである寺社境内（パープル／ブルー）は[図5]、町人地会所地に散在する他、南寺町、東寺町にかなりの集積が残されていることがわかる。戦災復興計画では、戦中期の都市疎開で小学校に隣接して設けられた小空地を利用して、児童公園が設置された。更に都心街区で旧い建物が取り壊された「建蔽されない」土地は、民営・公営駐車場（イエロー）として利用されているが、その相当数が立体駐車場（ブラウン）として「建蔽されている」[図6]。その他の公有地（街園、交通広場、どんぐり広場、公共施設外構）や民有地（民間施設外構や総合設計制度による公開空地）も、オープンスペース・デザインの対象として組み込む必要がある。



図4. オープンスペースの現況(公有地)



図5. オープンスペースの現況(寺社境内)



図6. オープンスペースの現況(駐車場)

H18土地利用計量調査/H19建物用途別現況調査より作成

4. 2つのスケールの重合： 「恒久的／基軸オープンスペース」と「一時的／地点オープンスペース」

名古屋は、清州越、戦前の土地区画整理、戦後の戦災復興という3つの都市計画を成し遂げた結果、都心にはかなりのオープンスペースが確保されているが、その資産がうまく活用し切れていない。ここでは公有地、民有地双方のオープンスペースを対象とし、都市スケールに対応した大きい「面的」「線的」要素による「恒久的／基軸オープンスペース」をしっかりと作り直すとともに、その上にヒューマンスケールに対応した小さい「点的」要素による「一時的／地点オープンスペース」を重ね合わせることを提案する。それは渡米後のピエト・モンドリアンが、それまでの面と線によるコンポジションに点的な分節を付加して「ブロードウェイ・ブギウギ」(1942-43年)を描いたことになぞらえることができよう。

4-1) 「恒久的／基軸オープンスペース」

前述したように、名古屋都心のオープンスペースは、名古屋城に至る久屋大通公園+新堀川、堀川という南北軸が若宮大通公園という東西軸によって串刺しにされているが、中川運河が若宮大通り公園延伸部止まりであり、北側名古屋駅周辺に公園緑地はほとんど見られない。

①南北軸

久屋大通公園は戦災復興計画的一大成果であるが、後年、区画毎にテーマをもった公園として整備され、細切れのパッチワークと化してしまった。そこで何本かの横断道路を廃し、また異なるテーマに基づく施設群も移設して、線状に連なるオープンスペースを取り戻すこと、更に地下と地上を行き来し、南北を縦断することのできる歩行者動線を計画する。堀川では、水質浄化を推進するとともに水辺のオープンスペースを整備し、周辺の歴史的資産と連携できるようにする。更に名駅通に沿って現在計画されている公開空地を、地下・地上・空中の立体的な歩行者動線で結び、それを中川運河北端の船溜まり周辺の公園へと繋げることで、3本目の南北軸を補強する。これらは現行基本計画でいう緑と水の回廊となることから、以下の各論でも取り上げることにした。

②東西軸

東西軸については、若宮大通公園を線状の運動公園として位置付け、緑陰の中、歩行者も見て楽しめる運動コートのシーケンスを作ることとする。また広小路や桜通沿いにも多くの公開空地が計画されており、それらを連携させること、また公開空地を単に街路に対するセットバックとしてではなく、街区の縦断や街区内部への緑のにじみ出しとして計画することも検討する。

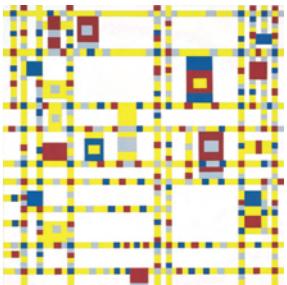


図7. ブロードウェイ・ブギウギ

4-2) 「一時的／地点オープンスペース」

① 「スクール・パーク (school park)」

小学校とそれに隣接した児童公園は、名古屋都心の特徴的なオープンスペースであるが、現況では往々にして街路により分断され、別々に使用されている。今後、都心での小学校統廃合や小学校施設の地域開放の動向を踏まえた上で、街路を廃して両者を一体化する、あるいは公園「内」施設として地域開放型小学校を建て直す。それが「点的」要素による枝葉オープンスペースの核となろう。

② 寺社境内の「花巡り (flower circuit)」

会所地内に点在あるいは寺町に集中している寺社を訪れる人は少ない。それぞれの寺社と協働し、その境内にそれぞれ特色ある花や緑を配して、歩行者が立ち寄り、寛ぐことのできるオープンスペースとして再生すると共に、それらを巡り歩くルートを計画する。

③ 「パーキング・パーク (parking park)」

駐車場は従来ネガティブなものと見られてきたが、ここでは立体駐車場の壁面緑化、平面駐車場の地面・柵・料金精算機等の緑化を図ることで、ポジティブなものへと反転させることを提案する。都心の駐車場は、今後の開発の種地として一時に駐車場利用されているものが多い。それを緑化した「パーキング・パーク」は、当然、一時的 (transient)にならざるを得ないし、その布置と連絡は時間経過とともに変化する (transmutable)ことになろう。

④ 「モバイル・プラント (mobile plant)」

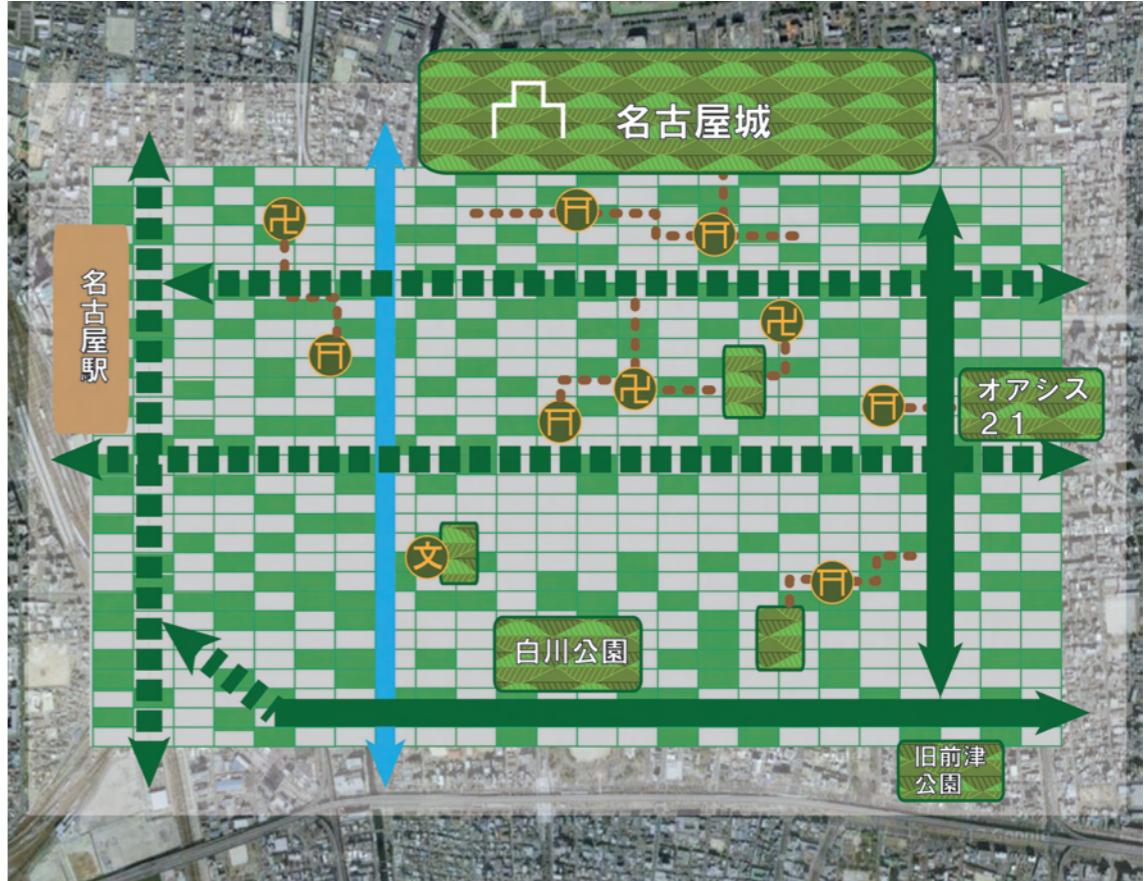
「パーキング・パーク」ばかりではなく、街園、交通広場、どんぐり広場の一時的な緑化には、大型プランターに植えられた中木＝「モバイル・プラント」が用いられる。ある「パーキング・パーク」が廃されるや、そこにあった「モバイル・プラント」が新たな「パーキング・パーク」へと移設され、かつその敷地形状に合わせて配置パターンが変えられるのである。この使い回しによって、一時的／地点オープンスペースが維持可能となる。

⑤ 「ローカルネットワーク (local network)」

「地点オープンスペース」を結ぶ歩行者ルートを指定することで、街区に浸透し不規則に縦横に伸びる葉脈状ネットワークが形成される。このヒューマンスケールをもった歩行者ネットワークは、「パーキング・パーク」の時間変動とともに、けもの道のようにアドホックに変化していくだろう。それが平坦で均質と言われる名古屋都心に変化に富んだオープンスペースのシークエンスを付与することになろう。

都心オープンスペースの構造イメージ

恒久的／基軸オープンスペースと
一時的／地点オープンスペースが
織り込まれたオープンスペース構造



基軸オープンスペース

- ➡➡ 公園系
- ➡➡ 道路系
- ➡➡ 水系

地点オープンスペース

- | | |
|----------------|----------------|
| ➡███ スクール/パーク | ███ パーキング・パーク |
| ➡███ 寺社境内の花巡り地 | ███ ローカルネットワーク |

恒久的／基軸オープンスペースの整備

①南北軸の強化

- 名駅前通：オープンスペースの立体的な集積と連担
 - ・中層階、地上、地下を取り込んだ立体的なネットワーク形成
 - ・公開空地の集積、連担の誘導

- 堀川：水辺のオープンスペースの利活用
 - ・沿岸土地利用と一体となった護岸整備
 - ・周辺地域における歴史的資産の保全
 - ・周辺地域から水面への見通しの確保

- 久屋大通：地上と地下が一体化された
オープンスペースのシーケンス
 - ・開放感のある広場（芝生）空間の創出
 - ・地上地下の一体的整備による歩行連続性の確保
 - ・歩行者の東西方向のアクセシビリティの向上

②東西軸の強化

- 広小路／桜通：東西方向の歩行を誘発する緑陰空間
 - ・公開空地の集積誘導
 - ・軸線を強調する緑陰空間の形成

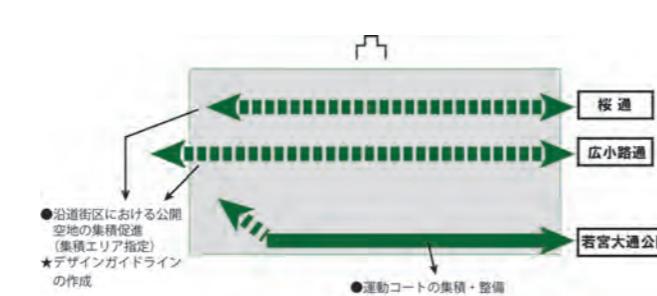


緑陰空間イメージ

- 若宮大通：運動コートが連続する緑陰空間
 - ・統一感のある運動コートの整備
 - ・緑陰空間の整備



運動コートイメージ



一時的／地点オープンスペースの重合

①スクール・パーク (school park)

- ・小学校と隣接街区公園の一体化

②花巡り (flower circuit)

- ・寺社と協働によるオープンスペースとしての再生

③パーキング・パーク (parking park)

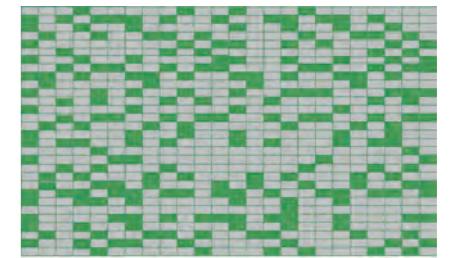
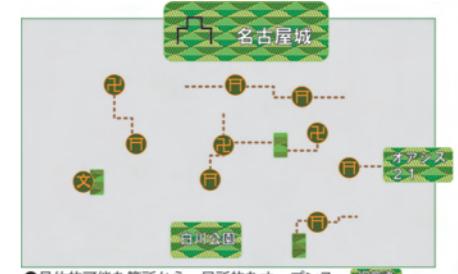
- ・立体駐車場の壁面緑化、料金精算器等の緑化の促進

④モバイル・プラント (mobile plant)

- ・街園、交通広場、どんぐり広場の敷地形状に合わせた
一時的な緑化

⑤ローカルネットワーク (local network)

- ・不規則に縦横に伸びるヒューマンスケールを持った
街区レベルの歩行者ネットワークの形成
- ・路地、通りぬけ空間、歩道からなる回遊空間



●協力が得られる場所、壁面、屋上の局所的な緑化推進
★緑化優遇策（税の減免）



地点オープンスペースのイメージ



街園（ウイーン）



ローカルネットワーキングの
イメージ

歩道（名古屋市）

パッセージ（ウイーン）

公共的空地（名古屋市）

路地（名古屋市）

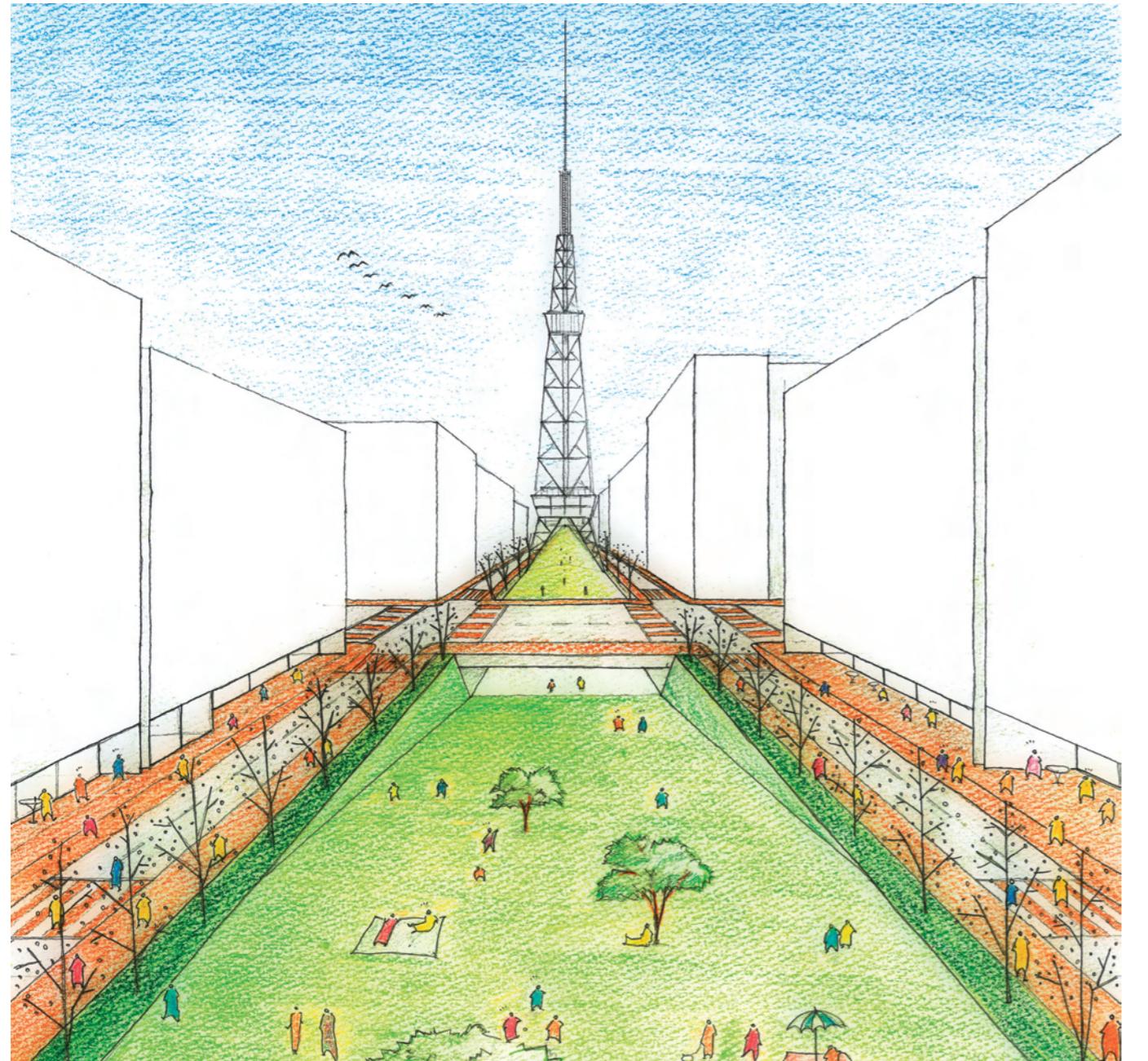


図1. 再生された久屋大通を散策する人々

歩いてみたい久屋大通へ

本章では久屋大通の再生に関する提案を試みる。目的は単純、久屋大通を「歩いてみたい」空間に変えることにある。

往来の様子は街の活力を示すバロメーターである。街の賑わいと「歩いてみたい」空間であることは相補的な関係にある。ぶらぶらと「歩いてみたい」、人々の小さな思いが、古来から、多様な街の賑わいを育んできたともいえる。そうした歩行者空間は、大都市に限らず、日本各地、全ての街が有していた街場の特質でもある。だが、クルマ依存社会の現代、かつての街が有した歩行者空間は急速に失われ、人々は、大型の商業施設に設けられた室内の街路を闊歩するようになった。一昔前の人々が見たならば、SF映画の中の話にも見える情景が浸透しつつある。

どんなに優れた街づくりをしようとも、「歩いてみたい」街でないのならば、活力のある街場が形成されることはない。市街地における歩行者のネットワークを都市計画として再構築することが欧州を中心として進められている。人々が「歩いてみたい」と思える歩行者空間を復権すること、拙稿もそれに倣いたい。

久屋大通は名古屋市の市街地である栄地区を南北に横断する、細長いオープンスペース（空地帯）であり、100m道路として知られている。長さは約1.8km、幅員はもちろん約100m。両側それぞれに歩道と3車線の車道があり、幅広い中央分離帯は久屋大通公園として整備され、その地下の一部を核として、巨大な地下街が発達している。

地上の景観を特徴的づけるのは大きく育った街路樹とテレビ塔である。車道の両脇にはクスノキとケヤキの大木の街路樹があり、それらは南北へ連綿と続く。昭和29年に竣工したテレビ塔は栄地区の重要なランドマークであり、久屋大通からテレビ塔を眺めた姿は戦後名古屋を代表する都市景観として知られている。

緑あふれる久屋大通、ところが、そこを歩く人影はまばらである。実際に歩いてみるとその理由も解る。歩き難いのだ。久屋大通という場所の設え方（=デザイン）に大きな課題があるのである。

5つの背景となる考え方

提案の紹介に先立ち、留意した5つの考えについて説明をしよう。

1. すっぴんの魅力を問う

久屋大通に関する幾冊かの報告書に目を通した。様々な調査、問題点の指摘、それに対する技術的な解決策が網羅されている。それが優れた提案なのだが、どれかを選ぶことはできない。久屋大通のあるべき姿はあやふやであり、どの提案を実行しても暫定的な対処療法と化してしまう。イベント型の街づくり企画の提案も数多い。大切なことだが、他所でも代替可能な一過性の企画が多い点に熟考の余地がある。

今、考えるべきは久屋大通そのものもつ、素地の魅力を創生することである。素地の魅力は、久屋大通という場所の特性を生かし、古びず、様々な街づくりの土台となるものでありたい。「歩いてみたい」はそうしたあるべき姿を議論していく際の指標となろう。個々の技術案や企画はその下に考えるのが良い。

2. 生かすべき2つの個性

わたしを含め、多くの人が100m道路は広いと思い込んでいる。本当だろうか。様々な都市施設の大きさを比較してみた。幅員100mは都市公園としては狭く、活気ある街路としては広すぎるようだ。ニューヨークのセントラルパークは短辺でも800mある巨大な自然公園であり、パリのシャンゼリゼは幅員70m足らずの街路である。これらと久屋大通を比較するのは適切ではない。

街路とは、市街地における道路を意味すると共に、建て詰った建物(町家)と道路(通り)からなる街場であることを示唆している。江戸に賑わった広小路の当時の幅員は約27m、現在も賑わう京都の錦小路は幅員3m、狭さは建物と道路の一体感を強め、街路は賑わいを醸しだす。幅員100mでは隣接する建物の関係性が薄まり、街路としての魅力を得ること難しい。久屋大通は、街路というより、幅の狭い公園とみなした方がよい。その上で1.8kmという長さを生かすべきである。

地下街との関係を築くことも大切である。地下街は歩行者専用の商空間、かつての街路のように、様々な

可能性を秘めている。だが、一般的な地下街は自閉的な商空間であり、地上との関係は疎遠になりがちである。幸いにも栄の地下街の上は久屋大通である。地上と地下が相補的な関係を築きうる、稀有な立地特性を生かすべきである。

3. 非常時のための空地帯

久屋大通は戦災復興事業において新設された。当時の都市計画の理念を鑑みれば、その目的は、火災延焼の防止と避難場所の確保であったと考えてよい。戦災も災害である。復興に先立ち、空地帯のための広大な用地を確保した理由は、非常時を見越した防災にあったのである。

當時と非常に必要とされる都市機能すり合わせは、東日本大震災後の復興において議論されているように難しい問題である。久屋大通が、非常に、その本来の機能を果たすためには、何もない空地帯であることが不可欠であり、その前提の上で、常時の活用を検討すべきである。

4. 寸断された空地帯

地図上で見れば、久屋大通は一繋がりの細長い空地帯である。ところ

が、実際に歩いてみても、空間的な連続性を感じることはできない。地図に見る連続性は、車道によって、街区状に分断されている。

久屋大通は江戸城下町であった名古屋の碁盤目状の街区の一部をそのまま空地として整備したものであり、ほぼ旧街区ごとに別々の公園や諸施設が整備されてきた。悪く言えば、場当たり的な施設整備の結果が久屋大通公園である。断片化した現状を統合することが必要である。

5.マイナスのデザイン

雑多なオブジェや木々、久屋大通はモノで溢れている。全体を一度、空っぽの空地帯に戻すのがよい。

余剰なものを取り去る、いわばマイナスのデザインから再生を考えるべきである。ダイエットに似ている。健康な身体を取り戻すのである。

何を取り去るかを決めるとは、何を残すかを見極めることもある。象徴的な街路樹とテレビ塔を残しつつ、それを生かした再生を検討するのがよい。その他のモノの取捨選択には議論をつくすべきだが、混沌とした状況の改善には思い切った整理整頓が必要となろう。



図2. 昭和39年(1964)の久屋大通

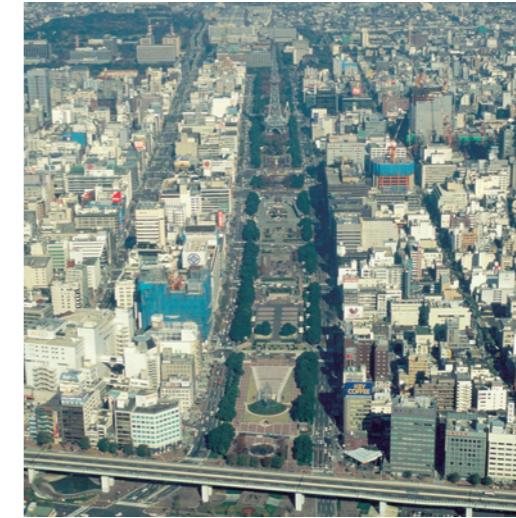


図3. 平成2年(1990)の久屋大通

8つの提案

以上5つの考えの下に、次の8つの具体的な提案を行いたい。

① 8kmの芝生カーペット

既存の街路樹の間にある、様々な樹木や施設を取り払い、全てを芝生広場とすることを提案する。最長で1.8kmもつづく芝生カーペットである。様相は一転する。うららかに日のあたる芝生とクスノキの列植、目線の先にはテレビ塔、隠れていた美しい景観があらわとなる。

芝生はのんびりとピクニックができるようなものがよい。どこでも、なんでもできることが様々な可能性を誘発する。芝生の養生と熱の発散を兼ねてミストを噴霧する機器を設けるのもよい。整備、維持費が安価であることも魅力である。

大切なのは芝生カーペットを可能なかぎり長く延長することにある。歩行者の多い区間は芝生の駐車場などに使われる緑化ブロックを用いるなどの工夫も必要だろう。長ければ長いほど効果は高まるのである。

② 東西貫通道路の廃道

東西に貫通する道路のうち、幹線である広小路、錦通、桜通を除く、

全ての道路は廃止するのがよい。これにより桜通より北の区間、広小路より南の区間、それぞれが、一続きとなり、信号を気にせず、安心して歩ける歩行者専用空間となる。

③ 1車線の歩道化

久屋大通の両側にある車道の3車線のうち、公園側のそれぞれ1車線を歩道化することが望ましい。

この効能は2つあげられる。横断歩道からの移動が容易になり、東西街区との繋がりが強まること。また南北の一体性が増すことである。特に桜通より北の区間と広小路より南の区間は、②東西貫通道路の廃道と合わせて、外周を巡る歩道となる。

北の区間は約1km、南の区間は1.5km程度の周回コースである。

④ 横断歩道の増設

東西街区から久屋大通公園に渡る横断歩道を増設することを提案する。

横断歩道の不足は久屋大通公園を周辺街区から孤立させている主要因である。現状をみると、横断歩道の全くない区間（2つのバスタークニナル周辺と地下駐車場廻り）や、交差点に2つあるべき横断歩道の1つが省略されている場所に問題がある。碁盤目の街区ごとに、東西に渡れる横断歩道を設置すべきだろう。

⑤ 地上1.8m以下の見通し確保

身の丈の見通しを確保するために地上1.8mほどの高木の下の方の枝を払い、全ての低木は取り去るべきである。死角をつくるオブジェは撤去し、施設の外壁はガラスなどを多用したものとする。こうした造園手法は欧州などの公共空間ではよく見かける風景である。見えることが、安全性を担保するのである。

⑥ 地下街への大スロープ

①から⑤までの提案では久屋大通の南北の歩行者動線を一体化することは出来ない。幹線道路である桜通、錦通、広小路によって分断される部分のつなぎ方が問題である。折しも

地下街のある区間もある。人の流れは地下街へと導くのが適切だろう。

地下街と地上をつなげる要として、桜通の北と広小路の南に地下と地上をつなぐ大スロープを提案したい。既存の地下駐車場の天上を開け放つた巨大スロープである。

既存のエンゼルパークの南端にあるスロープとは違い、新設のそれは地下街に開くものである。閉鎖的な地下街を開放し、人々が自然と寄り合いう場所となろう。【図8,9】

⑦ 地下の目抜き通り

既存地下街を観察すると、複雑な歩道の中に、久屋大通の中心軸を通るルートが存在することがわかる。

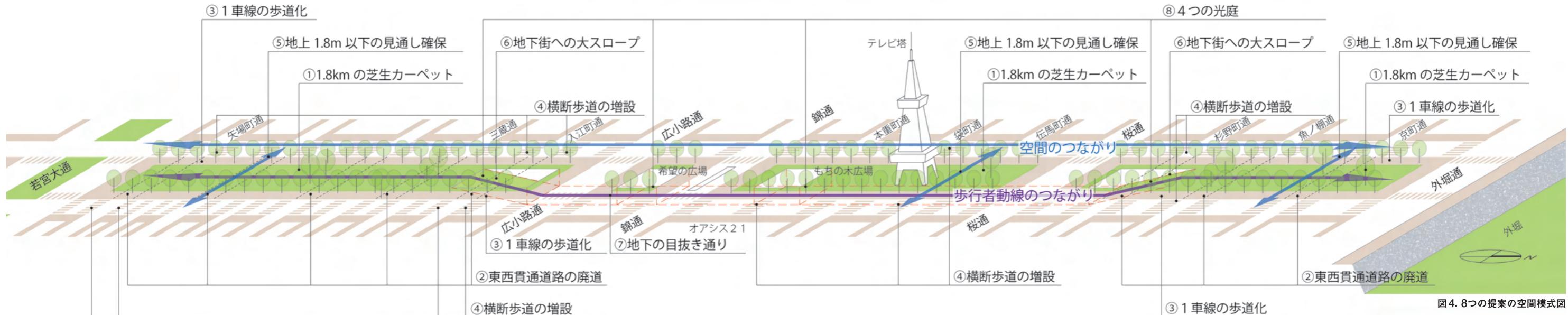
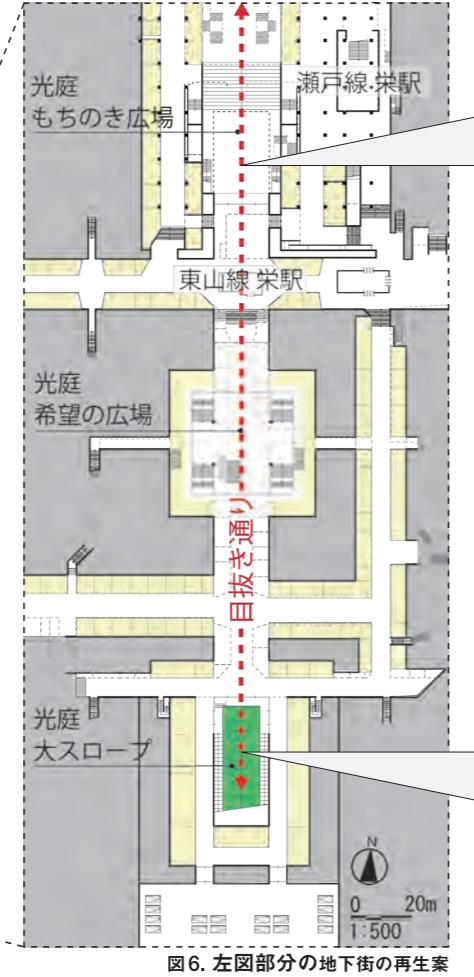


図4. 8つの提案の空間模式図



テレビ塔の真下を通って、もちの木広場と地下鉄駅を迂回しつつ、地下街の北端から南端につながるルートである。これを地下の「目抜き通り」とすることを提案する。[図.5]

既存の地下街はこの「目抜き通り」に沿って再編するのが望ましい。まずは床の仕上げを変えるだけでよい。誰もが「目抜き通り」として認識できるようにする演出が大切だ。

目的は地下街特有の迷路性の解消にある。地上との位置関係を認識しながら、地下街を歩むことは難しい。地下街が地上の街路のように解りやすい道となるならば、地下と地上との行き来は活発となろう。

動線だけではない。移設できない地下鉄駅の改札などのコンクリート壁を撤去し、「目抜き通り」の見通しを確保することも、視覚的な一体性を演じる有効な手段である。

⑧ 4つの光庭

⑦のように地下街が直線の街路と認識されても、迷路性が完全に解消されることはない。名古屋駅にあるユニモールが良い例だろう。効果的なのは、地上につながる地下広場、つまり光庭を適宜設置することだ。

⑥で提案した2つのスロープ、既存ものの木広場、可能であれば、希望の広場の改修して、4つの光庭とすることを提案する。「目抜き通り」の歩む先が明るければ、人々の足取りは確かなものになる。それぞれの光庭はハブとなり、地上と地下をつなぐ。それを媒介として様々なイベントも可能となろう。[図.6]

現在のもの木広場は存在感のない場所である。大階段が暗がりをつくり、ガラスサッシュが内外を仕切る閉鎖的な広場である。隣接するバスターミナルのオアシスの開放的な中庭とは対照的だ。規模、ガラスの仕切り、店舗の有無に違いがある。もちの木広場を拡張して、地上と連動した大規模なコンサートができるようしたい。久屋大通の核となる場所に立地する広場である。潜在的な可能性は極めて高い。[図.7]

積み残した課題

積み残した課題は多い。ここでは「歩いてみたい」という観点からみた問題点をあげるに留めたい。

交通施設に関する問題では、久屋大通にあるバスターミナルと地上、地下駐車場の全てを移設することが望ましい。バスターミナルは久屋大通公園を平面的に分断している。地下駐車場は段差を生み出し、段差は地上の見通しと歩行者動線の繋がりを致命的に断ち切っている。この地



図10. 進入路による東西方向の段差



図11. 駐車場による南北方向の段差



図12. 現状の東西貫通道路の廻り

下駐車場のつくる段差は2種類ある。1つは地下への進入路であり、東西に横たわるスロープの土盛りが南北の繋がりを遮る。[図.10] もう1つは地下駐車場と車道の地盤高さの差がつくる段差であり、東西街区への横断歩道の取り付けを不可能にしている。[図.11]

エネルギーに関する課題も多い。特に温熱環境に関する検証が必要である。例えば、地下街には異なる空調区域と非空調区域が入り交じっている。歩行者のための街路であるならば、ガラスサッシュのない地下街が望ましいと考えるが、まずは環境工学的な検証が必要となろう。



図13. <図12>部分の再生イメージ

はじめの一歩

8つの提案は、目的が同じであるため、段階的に実施することも可能である。以下に一例をあげよう。

桜通以北は安価に成果を披露することができる区間となろう。東西街路を進入禁止とし、樹木の剪定によって見通しを確保、次に地表の芝生カーペット化と1車線の歩道化を試みる。既存樹木を生かしつつ、柔らかな腐葉土の広場を設えたり、ランナー用の更衣施設などを街区の側に整えるのもよい。

[図.12, 13]

桜通から広小路の区間は地下街との関係を再考すべきである。まずは「目抜き通り」を創出し、もちのき広場の再生を試みる。次に、地下街の再編成や他の光庭の整備を行なうのがよいだろう。

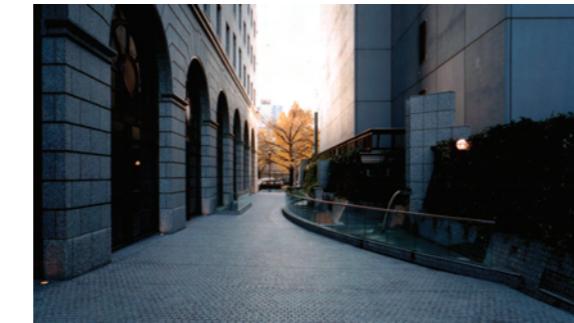
広小路から南の区間はバスターミナルと地下駐車場に関する交通問題の解決なしに何も改善はしない。⑥地下街からの大スロープを造成するなど、地下街や東西の街区から同区間へ人を導くには思い切った決断が必要であろう。

図版：1, 5-9 名古屋大学片木篠研究室 作成／4, 10-13名古屋市立大学向口武志研究室 作成／2, 3 名古屋都市センター 提供

堀川

移行帯域のデザイン | 水津功

器と中身



オープンスペースとは何か？そんな話を学生の頃にしていた気がする。しかしその正体はいつも曖昧模糊としていて焦点が定まらない。とりあえず街に出てぶらぶらしてみるもの、時を忘れて佇んでいたくなるような場所にもなかなか出会えない。無論、問題にしているのは、オープンスペースの物理的特性ではなく、その機能であり存在意義である。「川の見える場所」、「神社の境内」、「建物の屋上」などが近い気がしたが、それはつまり「景色のいい場所」、「聖域」、「忘れ去られた空間」なのではないか。それがオープンスペースなのだろうかと疑念はまだ払拭されない。一方で、雑誌に掲載された海外の美しい事例写真を見ながら視覚的にこれがオープンスペースなのだと想い込みそうになる。

下町の路地を歩いていると、「時を忘れて佇んでいたくなるような」感じがする時がある。ところが実際には私はそこに佇んでいられない。なぜなら私は部外者だからだ。この路地の視覚性、あるいは器としての物理的形状をコピーして新しい街に再現すれば、失われたコミュニティが復活するのではないかということに真剣に取り組んだ論文も読んだ。そしてそれが実際に計画され、実施されたが散々な結果に終わったことも。そういう内に、これをはじめに問題にする風潮も弱まっていった。

それから30年近く経った。街も人も変化し、今なら

新しい視点が見つかるかもしれない。器を語って中身を知らないということにならないように、オープンスペースがいかなる必然性の元で語られるべきかを考えてみたい。

公開空地

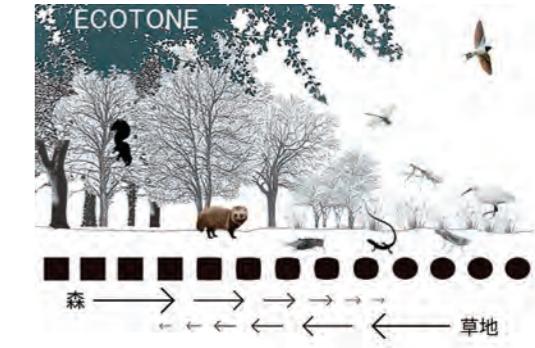
1970年に策定された総合設計制度は、「公開空地は市街地環境の整備改善に資する」とし、誰でも利用できる空間を開発規模に応じて計画敷地内に用意すれば、都市計画で定められた容積率、高さ制限、斜線制限などを緩和するボーナスがもらえると言う制度である。確かにこの制度によって大規模な開発が行われるたびに一般に開放された空地は物理的に増えた。まとまった資本を積極的に投下してこの曖昧で受動的な空間を形にする試みを加速した成果はそれなりにあったはずだ。ただ、この制度に実務的に携わった経験から言えば、多くの公開空地は、「市街地環境の整備改善に資する」という目的からずれ、設計者は周囲の環境と遊離した独善的な理想イメージを優先させる傾向、あるいは公開空地を建築意匠表現上の延長として装飾的に

図1. 公開空地の事例（左）

人の居場所になっていないいたの通り抜け空間。
それを補完する為に凝った景色、視覚的因素を用意したが、「市街地環境の整備改善に資する」かどうか疑問が残る。（水津1993）

図2. エコトーン（右）

草から森への移行帶（水津）



部等は、その代表的な例である。それぞれ単体の生態系よりも、両方の性質が重なり緩やかに変化する曖昧で不安定な環境の方が、生物の生息域としての価値が高いと言う点が興味深い。

エコトーンの特徴を以下に整理する。

- 1) 多様な生活史を持つ生物が相互に流入し交差する
- 2) 環境が急激な変化にさらされないよう緩衝带となる
- 3) 2つの環境のどちらにも属さない固有種が現れる

*生活史とは、生物がどのように生まれ、どのように育ち、どのように繁殖し、どのように死んで行くかということ。

スコットランドのランドスケープアーキテクト J.S.Murray は、エコトーンの概念が人の生活環境にも適応できるとして、人間社会の中のエコトーンをソシオトーン (socio-tone) と名付けた。

ソシオトーンには、エコトーンのように沢山の数の人間、多様な種類の人間が交差する。ソシオトーンは、目的化し固定された都市の機能と機能の隙間にあって、多様な人々の雑多な欲求を曖昧な空間は吸収し受け皿として機能する。我が国の都市計画は、まず都市を用途によって区分（ゾーニング）する。行政は用途の混在は混乱と見なし、整理し、純化しようとしたので、緩やかな移行空間は当然減少していった。しかし近年

エコトーン

自然環境に生息する生物は、環境に順応しそれぞれの生態系を形成しているが、環境と環境（生態系と生態系）の境界部分、境界と言っても線ではなく、両方の生態系の性質が重なり合う帶状の部分は、多くの種や個体数が見られ、エコトーンと呼ばれる。樹林地と