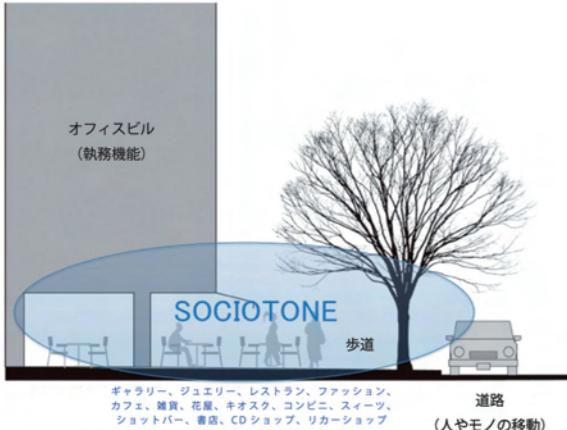


では、多様な用途を混在させる町づくり(ミクスドユース)が見直され、環境の混在や緩やかな移行帯の意味が再評価される気運が高まっている。用途の混在やソシオトーンは、多様な人間の欲望や行動が交差する人間らしい空間、都市が最も都市らしく感じられる場所を想起させる。そして人々はそこに居心地の良さや、楽しさや、リフレッシュを求める環境を期待しているようと思われる。



## 移行帯 (transitional zone)

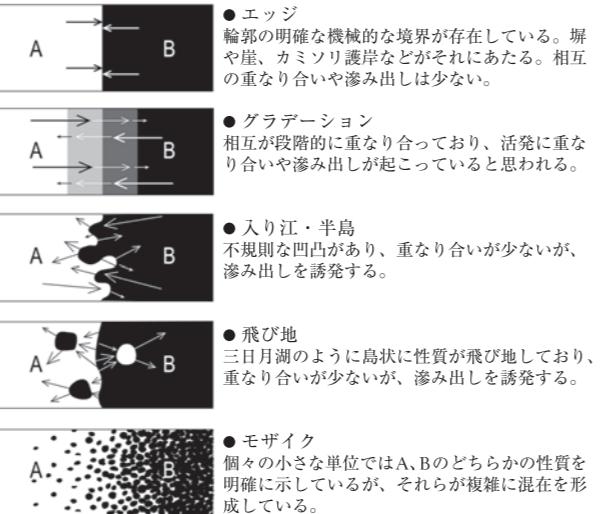
都市環境における移行帯を考える場合、人間の社会的な関係だけでなく地理的な要因や生態系とも関係する可能性があるので、ここでは単に移行帯もしくはTZ (transitional zone) と呼ぶことにする。

環境の境界域に注目した概念はこれまでにもあった。例えば「エッジ」は、ある環境の外縁部を示し、境界

を形成する2つの環境の一方に重心をおいた見方である。また「中間領域」は、2つの環境の中間に第3の空間を認めようとする。これに対し、移行帯は一方に重心をおかないし、独立した3番目の環境でもない。TZは2つの環境の緩やかな重なりであり、固有種があつても第3の環境とは解釈せず、あくまで2つの環境が相互に依存し合っているとする。

2つの環境Aと環境Bが、互いに重なり移行し合う関係を、ecotoneモデルに習ってパターンを作成した。

図4. TZのパターン (水津)



さて、実際のフィールドにはどのようなTZを確認する事が出来るだろうか？

## 都市におけるTZ (名古屋中心市街地)

実際の都市空間で、TZをどのように見いだす事が可能か、名古屋市の中心市街地であり、新旧の町の表情が様々あることから名駅～那古野～丸の内付近を調査した。調査で気付いたことは、TZは、スケール的にもカテゴリー的にも多岐に渡るということだ。それは入れ子構造になっていて、大きなTZの中にさらに小さなTZが含まれている。また、同じくらいのスケールのTZが複数同時に存在する場合もある。TZは一つの空間概念であると同時に構造でもあるようだ。





図6. 名古屋市街地の海拔：黄色いエリアが地盤の高い事を示す。  
名古屋城から熱田神宮へ南に伸びる台地に沿って堀川がある。  
(日本地図センターデジタル標高地形図より)

## 堀川流域

堀川は、400年前、清洲から城と都を移転する大事業を支えた物流の要であり、城と城下町が展開する台地の西側の崖沿いを開削した運河である。名古屋域から熱田神宮まで続く台地（名古屋台地または熱田台地）は洪積台地であり、その西に広がる平野部は沖積低地である。

堀川は台地部と平地部の移行部分に形成された長大なTZと言える。築城時には建設資材運搬用の運河であった為、運河に沿っているのは道ではなく、荷の上げ下ろし場、それらを保管する倉、木材を加工したりする作業場、等の建物の敷地があり、その外側に川と平行する道路が敷かれている。（図7）川端の敷地の用途は時代によって変化する。明治期の下水道整備は、雨水とともに雑排水を川に流したため、ヘドロ化して悪臭を放つようになり、川に背を向けた建築物ばかりが並んだ。この状態は都市の連続性の遮断であり、両岸の環境の性質が流れ込み重なり合う事は難しく、TZとしての本来のポテンシャルが活かされていない状態であると言わざるを得ない。

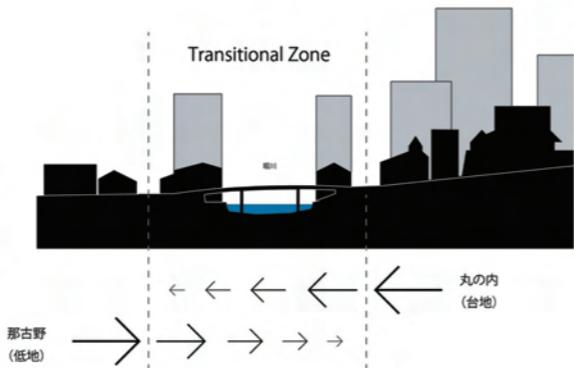


図7. 堀川端断面図：平行する道路の内側の堀川端が台地側と低地側が重なりあうTZと考えられる。（水津）

現在この堀川端の敷地にあるのは、商業ビル、オフィスビル、マンション、倉庫、駐車場等である。（図9）水質の改善とともに少しづつ川側に向いたカフェやレストラン等、TZらしい都市のアメニティが現れ始めている。（図8）

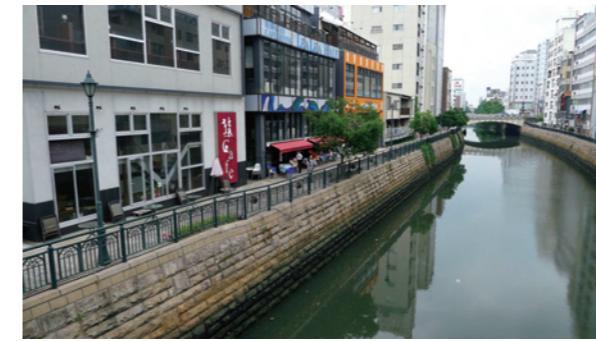
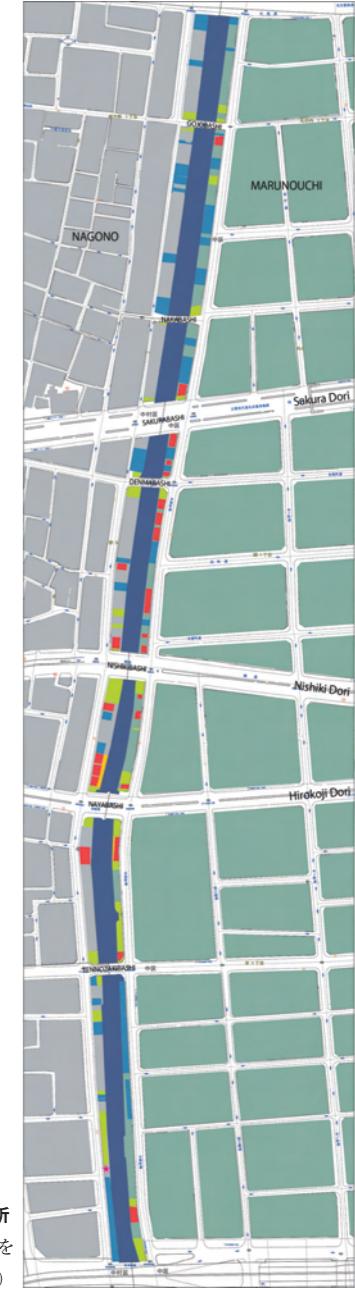


図8. 納屋橋キューブス：近年、堀川の浄化や再生を訴える活動は活発化し、納屋橋キューブスのオープンカフェのように河川占有の社会実験をする等、新しい魅力再構築の試みも行われている。

堀川は、名古屋城の堀としての軍事的な目的があったため、堀の内側と外側を分断するという性格が強かったと言える。また、物資運搬の目的によって、川のすぐ両岸に倉庫や加工も行う木材屋などの建物が立ち並んだため、橋以外に一般の人々が川に接近する機会を与えてなかった。更に、近代化の中で起った水質汚濁は人々を一層川から遠ざける結果となり、本来TZに生じるはずの移行帶の性質（双方の環境に依存する性質が重なり合う事、かつ移行帶という環境に依存する性質が現れる事）の発生が抑制されていたと思われる。

図9. 堀川端の用途分析  
五条橋から新州崎橋までの土地利用を用途別に色分けした。（水津）



## 堀川流域TZのデザイン

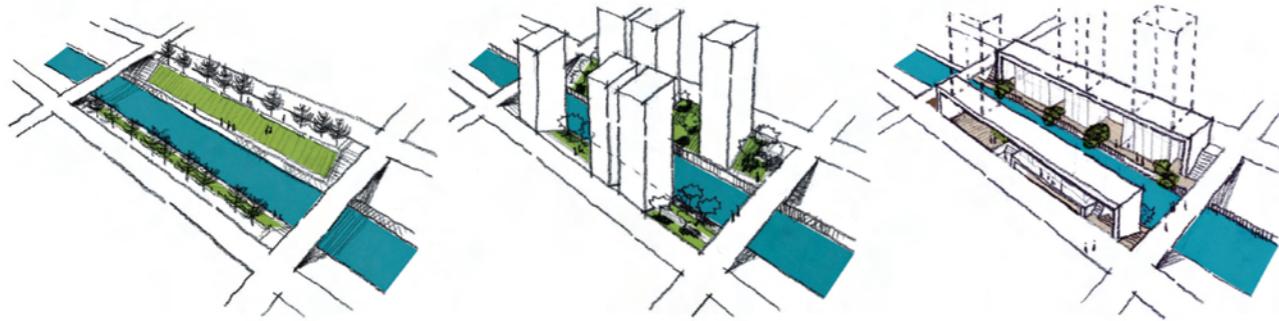


図10. 堀川端 TZ の開発イメージ：左からAプラン、Bプラン、Cプラン（水津）

TZ の発現を抑制していた要因が無くなれば、両方の環境が流れ込み重なり合うと共に、TZ 固有の性質も発現し、多様で賑わいのある町に発展するポテンシャルが解放されると思われる。はじめに、堀川端の敷地を含めたTZ の将来的な開発をイメージする上でどのような考え方方が出来るかをスタディした。

A プランは、建物は全て撤去し、完全な公園とする考え方。第2の久屋大通公園とも言える長大な緑と水の南北軸を形成する事は、名古屋市市街地に将来的に与える影響は大きいと思われる。この場合のオープンスペースは公園とほぼ同義である。一方、現状から何が出来そうかから考えを始めてみたのがB プランである。

現状の駐車場や空地等を市が買い上げ公共用地化していくと、このような小割りの緑地になるが、それでも川側に歩行者動線が通れば、低層階の店舗と連動して心地よいスケールのニッチが作れそうである。C プランは、A プランとは異なり、民間の経済活動を利用する形で積極的に上部空間をオフィスなどに利用し、その代わりに低層階を堀川端の為にデザインして、快適な水辺環境を連続的に提供しようとするものである。

続いて、陸と水辺を繋ぐ具体的なデザインに関するスタディも行った。堀川の断面方向の形状や、背後に控えた環境の性質の違いが様々なデザインを发生させる可能性がある事を確認した。

場所毎に異なるデザインが発生する一方で、全体に共通するデザイン要素が発生する事についても検討が必要になる。

堀川端 TZ のデザインを計画する場合は、このような TZ の性質に沿って展開するべきである。その結果、堀川流域 TZ の景観はおそらく一様のものでは無く、堀川が繋ぐ両岸の性質の流入によって多様な様相が立ち現れる景観となるはずだ。

両岸から流れ込み重なり合う要素と、TZ に固有に存在する要素について見ていく。両岸から流れ込む要素を、現在の街からサンプリングしてみた。これらに加えて、アート、ファッション、サブカルチャーなどの若い文化が個性的な街角を作るだろう。



図11. 水辺のデザインスタディ模型：堀川の様々な場所を想定すると多様なデザインソースが生まれる。（水津）



図12. 両側から流れ込む要素：町家や倉を改装したバーやレストラン、木材を用いたデザイン、ギャラリーやカフェ、オープンテラスや移動式店舗。



図13. 堀川端TZに固有の要素：川が見える切り通し、人が植えたのではない緑の景観、橋の景観。

さて、これらの要素も含めて、パースペクティブなイメージを作ってみようと言う事になった。現在計画されている護岸整備計画によると、水際線ギリギリに高い壁が立ち、河畔の土地は道路レベルで揃うので、建物は立てやすくなるが、堀川は一層用水路の体をなし、人と水の距離は大きく隔たるであろう。これでは堀川のTZの可能性は再び抑制されてしまう危険性が高い。そこで、水際沿いに歩道を作り、人を川面の見える場所に行ける機会を提供するイメージをスタディした。もともと運河であり線形は直線的であるが、護岸整備によって更に機械的で人が近付き難い印象にならないように、歩道は多少の凹凸を作り、川への心理的な距離感を縮めたい。歩道は床や手摺に間伐材木材を用いるデザインにした。川は両岸を繋いでいるだけでなく、山と町と海を繋いでいる。積極的に木質バイオマスを使用し、新しいまちづくりが森の再生やエネルギー問題に還元されると良いと思う。そうして出来た川表に、両サイドの町の要素が流入して賑わいが形成される。ファッショナブルで先鋭的な店、古くさいが情緒のある店、様々な飲食物販が混在しながらカナルサイドをブランドアップしてくれるであろう。



図14. 堀川端TZの活性化イメージ（黄、水津）

## まとめ

TZの特徴をもう一度要約すると、「異なる複数の環境の境界域において、それぞれの環境の要素が移行帯に流れ込みあるいは染み出しが起こる。この事によって、移行帯は活性化する。同時にどちらの環境にも属さない移行帯の固有種も発現する」。オープンスペースはTZに発生するという考えに基づけば、オープンスペースそれ自体は無性格であり、TZを形成する複数の環境がその性格の根本を決定付けるということになる。また、環境から滲み出し流れ込むものは、単なる色や形ではなく、都市生活者の生活や文化の欲求である。

都市空間に貢献するオープンスペースのデザインとは何か？を問い合わせ、生態学のモデルを参照して移行帯に注目した結果、このような仮説を立てるに至った。

この考えがオープンスペースの潜在的必然性の発掘や、他の町のなかなか活性化しないオープンスペースの再検討に役立つようなものになる事を密やかに期待している。



## 地区の成り立ち、現状と課題

名護屋駅（翌年に「名古屋駅」に改称）は、1886（明治19）年、熱田－清洲（現・枇杷島）間を結ぶ官設鉄道（国鉄）の駅として開業し、その後、1889年に全通した東海道本線の主要駅となった。1891年の濃尾地震により初代駅舎が倒壊するが、1892年までには駅舎が再建された。その後、関西本線（1895年）、中央線（1900年）、東海道本線貨物支線（1911年）が開業した後、1937年には、駅舎が現在の位置に移転・高架化されると同時に、貨物取扱施設が笹島駅に分離・移設された。1898年から1972年までの間は名古屋市電が駅前に乗り入れ、JRに加え、近畿日本鉄道（1938年）、名古屋鉄道（1941年）も開業した。1945年、名古屋大空襲で駅舎は火災に遭う。第二次世界大戦後、名古屋市営地下鉄東山線（1957年）、東海道新幹線（1964年）、名古屋市営地下鉄桜通線（1989年）、名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線（あおなみ線）（2004年）が開業し、将来は中央リニア新幹線（2027年予定）も開業する。1999年にはJRセントラルタワーズ（ツインタワーの駅ビル）が開業し、名古屋駅のランドマークとなっている。

名古屋駅の交通機能が徐々に強化される中、図1の通り、駅周辺の都市基盤や土地利用も大きく変化した。明治時代、市街地は概ね江川線よりも東で、江川線よりも西側には農地が広がっていた。大正時代になると、市街地はJRの線路まで西に拡大し、名古屋駅西口では太閤通から南の市街化が進んだ。東口では、伝馬町通と江川線の交差点から南西へ斜めに名古屋駅につながる道路が確認できる。昭和時代前期には西口の市街化が進んだ。1937年に名古屋駅が現在の位置に移設された後は、桜通が駅に直接つながる道路となり、那古野交差点から南西へ斜めに駅につながる道路も整備された。このように、名古屋駅周辺では、市街化が進むと同時に、駅の場所に合わせて駅につながる道路が追加的に整備され、結果的にいくつかの斜めの軸を有する特徴的な道路基盤となった。

明治時代の集落（ベースは現在の都市計画基本図）



昭和時代中期



図1. 名古屋駅周辺の都市基盤と土地利用の変化（名古屋大学・名古屋都市センター減災まちづくりGIS）

大正時代



昭和時代後期



昭和時代前期



平成時代



図2は、名古屋駅周辺の1971年と2006年の建物用途を示している。西口の直近と東口から5~600mの範囲で、多くの建物の共同化を伴いながら、赤色の商業業務用途の集積が進んだことが確認できる。商業業務用途の集積の外側には黄色の居住用途の建物が広がっている。

図2. 名古屋駅周辺の建物用途の変化



図3の通り、名古屋駅地区には広大なオープンスペースがほとんどない。公園については、西柳公園のような小規模なものはあるものの、大規模なものは周辺のノリタケの森、中川運河船溜まりなどに限られる。道路については、立派な街路樹が整備された桜通、幅員の広い名駅通・広小路通・錦通・駅と那古野を結ぶ通り・名駅通の若宮大通を結ぶ通り等が骨格をなし、それらの道路で囲まれる大街区の中には幅員の狭い通りがある。道路は、地区の約3割の面積を占める貴重なオープンスペースである。また、地区内には多くの小規模な平面駐車場（月極及び時間貸し）

が点在している。駐車場は、過渡期の土地利用である場合が多く、発生と消滅が短期間で起こる「動的」なオープンスペースである。

名古屋駅周辺では、地下街及び地下通路のネットワークが形成されており、地下と地上を結ぶサンクンガーデンやそれにつながる広場等も重要なオープンスペースである。これらは大規模な再開発や個別建て替えの際に場当たり的に創出される。桜通口のモニュメントは、地下と地上をつないでいるが、自動車動線に囲まれ孤立しているため、ほとんど利用されない。

以上を踏まえると、名古屋駅地区

の短期的な（今後5年程度の）オープンスペース戦略は、大規模な再開発や個別建て替えによって創出される点的オープンスペースと地上道路及び地下街の線的オープンスペースを有機的にネットワーク化し、各所のデザインの質を高めることであろう。また、長期的な（今後15年程度の）リニア中央新幹線の開通を見据えた）オープンスペース戦略としては、名古屋駅地区に流入する自動車交通を交通計画でうまく制御した上で、名駅通等の広幅員道路をトランジットモール化したり、リニア中央新幹線駅の地上を大規模公園化したりすることが考えられる。

図3. 名古屋駅地区的オープンスペース



ノリタケの森



中川運河の船溜まり



桜通



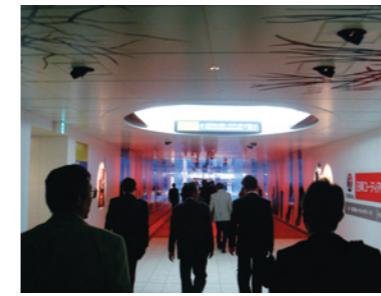
名駅通（名鉄百貨店前）



那古野交差点付近の市街地



名駅3丁目付近の市街地



ルーセントアベニュー



桜通口のモニュメント



西柳公園



名駅通（笹島交差点）



地下街（ユニモール）



ミッドランドスクエアの地下部分

## 2017年までの再開発と 短期的なオープンスペース戦略

名古屋駅地区では、2007年までにJRセントラルタワーズ、ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー、名古屋三井ビル新館、住友生命名古屋ビルの超高層建物が建設された。その後、2012年までに、モード学園スパイラルタワーズ、名古屋ビルディング、愛知県産業労働センター、新中経ビル、名古屋プライムセントラルが建設された。そして、2017年までは、大名古屋ビルディング、名古屋駅新ビル、旧・名古屋中央郵便局、新・第二豊田ビルの建設が予定されている。その結果、図4・5に示す通り、地区の都市形態にさらなる変化が起こる。

名古屋駅新ビルは、敷地面積約23,900m<sup>2</sup>、建築面積約20,100m<sup>2</sup>、延べ面積約444,300m<sup>2</sup>、高さ約202mと約220mの高層棟2棟、高さ約60mと94mの低層棟2棟の事務所・店舗・ホテル・駐車場・バスターミナルの複合開発である。歩行者ネットワークの拡充（通路、歩道状空地等）、既存駅前広場デッキの連続空間、アトリウム、ステップガーデン、情報発信・交流施設、地域冷暖房の導入、緑化率20%以上といったアメニティを備える（図6）。地下1階には既存の地下街・通路、地下鉄改札、名古屋鉄道の線路があり、地上1階の西側にはバスターミナルが整備され、様々な動線が錯綜する中、地下1階と地上はアトリウムや階段でつながる。

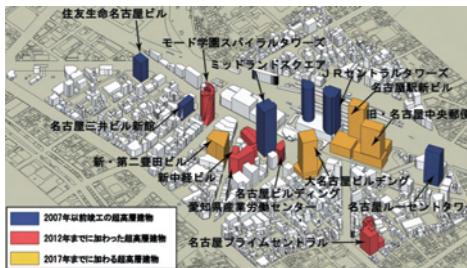


図4. 名古屋駅地区の超高層建物建設

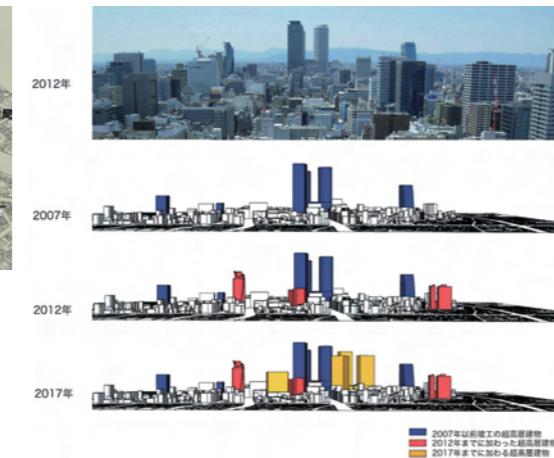


図5. 名古屋テレビ塔から見るスカイラインの変化

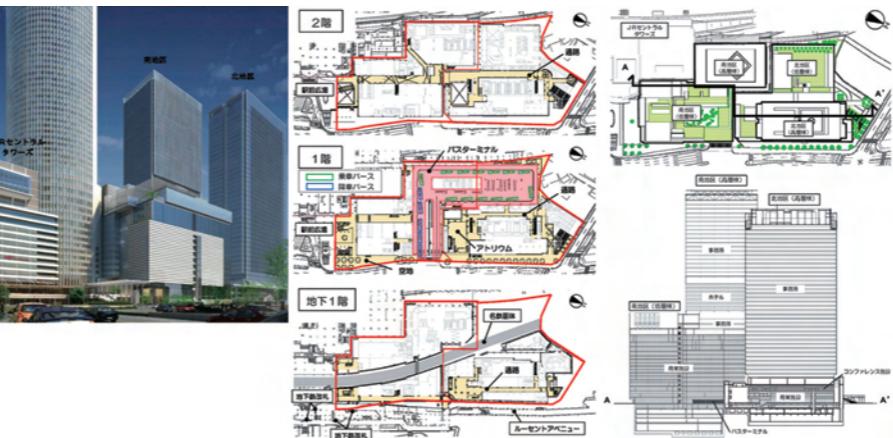


図6. 名駅一丁目1番地区（新駅ビル）（名古屋市都市計画審議会参考資料）

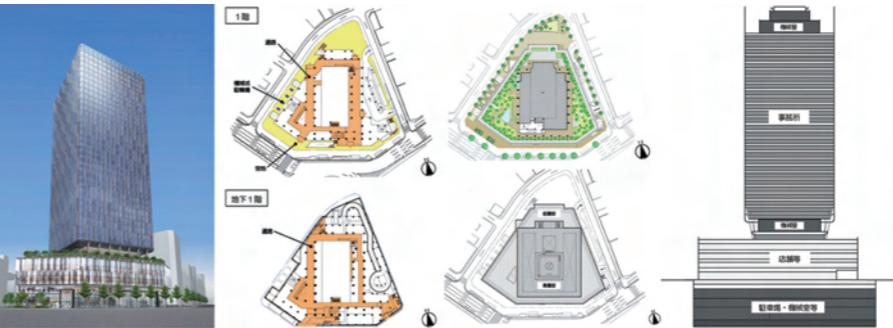


図7. 名駅三丁目27番地区（大名古屋ビルディング）（名古屋市都市計画審議会参考資料）



図8. 名駅四丁目10番地区（西柳公園隣接地）（名古屋市都市計画審議会参考資料）

大名古屋ビルディングは、敷地面積約9,150m<sup>2</sup>、建築面積約6,800m<sup>2</sup>、延べ面積約150,000m<sup>2</sup>、高さ約180mの高層部と約32mの低層部を有する事務所・店舗・駐車場等の複合開発である。歩行者ネットワークの拡充（貫通路、歩道状空地等）、地下街・地下街コンコースの環境改善、公益駐輪場の整備、緑化率20%以上、屋上庭園整備、地域冷暖房の導入、雨水貯留槽の整備といったアメニティを備える（図7）。地上の壁面が敷地と道路の境界線からセットバックされており、実質的に歩道が広がることとなる。また、低層部の屋上には緑のオープンスペースが創出される。

新・第二豊田ビルは、敷地面積約4,230m<sup>2</sup>、建築面積約2,100m<sup>2</sup>、延べ面積約49,700m<sup>2</sup>、高さ約115mの高層棟、高さ約8mの低層棟の事務所、商業、ホテル、駐車場、防災倉庫、排煙塔の複合開発である。公開空地の整備（広場状空地等）、歩行者ネットワークの拡充（歩道状空地、地下歩行者用通路）、公益駐輪場の整備、災害対応（一時避難スペース、情報提供設備、防災倉庫等）、緑化率20%以上、地域冷暖房の導入、地下変電所工事に伴う西柳公園の復旧（広場空間・植栽設備等）といったアメニティを備えるほか、歴史的建造物の保存改修（旧豊田佐助邸）を行う（図8）。敷地西側の地上オープンスペースは、敷地の南に隣接する西柳公園と連続したものとなる。また、地下と地上はサンクンガーデンと階段でつながる。

このように、大規模な再開発や個別建て替えによって点的にオープンスペースが形成され、それが既存の地上道路や地下街、新・第二豊田ビルの場合は公園にもつながることとなる。短期的には、大規模なオープンスペースを整備したり、道路から自動車を閉め出して歩行者専用道路やシェアードスペースにしたりすることは困難なため、敷地内で魅力的なオープンスペースを整備することに力を注ぐべきである。西柳公園は、新・豊田ビルの建設に合わせて、同ビルから錦通にオープンスペースがつながるよう、デザインの配慮が必要である。後述の通り、長期的に道路や公園に公共投資する場合は、むしろ、短期的には中途半端な公共投資は避けるべきだと考えられる。

ささしまライブ24地区は、旧国鉄笹島貨物駅跡地の約12.4haの土地区画整理事業区域で、既に建設されているラ・バーモささしま（映画館、アミューズメント、飲食）、Zepp Nagoya（ライブホール）、中部国際センター（国際交流・研修施設）、愛知大学に加え、今後は、中京テレビ、大和ハウス（賃貸住宅）等の建物と船溜まり周辺と一体的に整備される6,700m<sup>2</sup>の公園が整備される（図9）。なお、同地区と名古屋駅太閻口は、都市計画道路椿町線によって結ばれる。

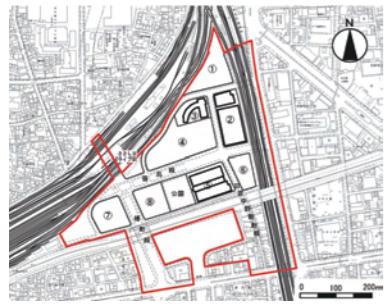
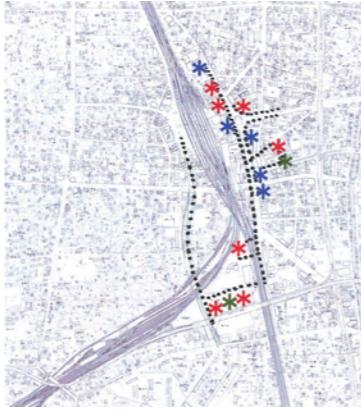


図9. ささしまライブ24地区の開発



図10. 2017年に向けたオープンスペース戦略



## 2027年のリニア中央新幹線の整備に合わせた オープンスペース戦略の考え方

リニア中央新幹線は、東京都から甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市付近、奈良市付近を経由して大阪市に至る約428kmを超伝導リニア技術で結ぶ。9兆円を超える建設費用（車両費用を含む）の投資によって、東京・名古屋・大阪のメガリージョンに多大な社会経済的影響を及ぼすと言われている。リニア中央新幹線の駅と高架上の従来の新幹線のホームが高低差約30～40mのねじれの位置関係で交差すること、本線・複線合わせて4つのホームを含む駅の幅は最大約60mであること、地下に入場口・改札設備・旅客トイレ等が準備されること、それらと地上の出入口との間には相当の高低差があること、開削工法で建設されること等が特徴的である。リニア中央新幹線の駅は、飛行場と同等の仕様を有する都市施設であるとも言われている。

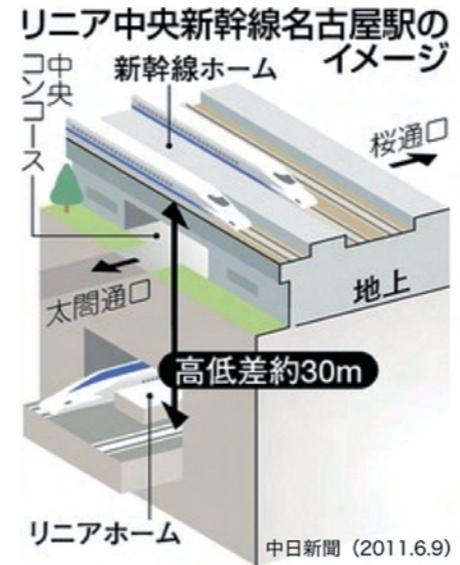
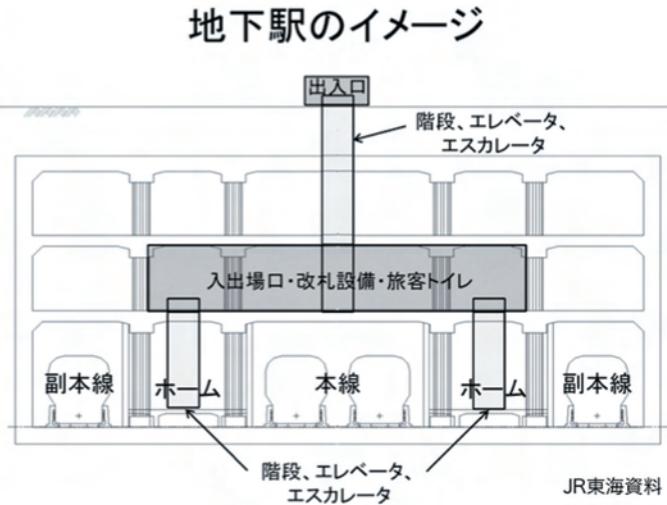


図11. リニア中央新幹線名古屋駅のイメージ



JR東海資料

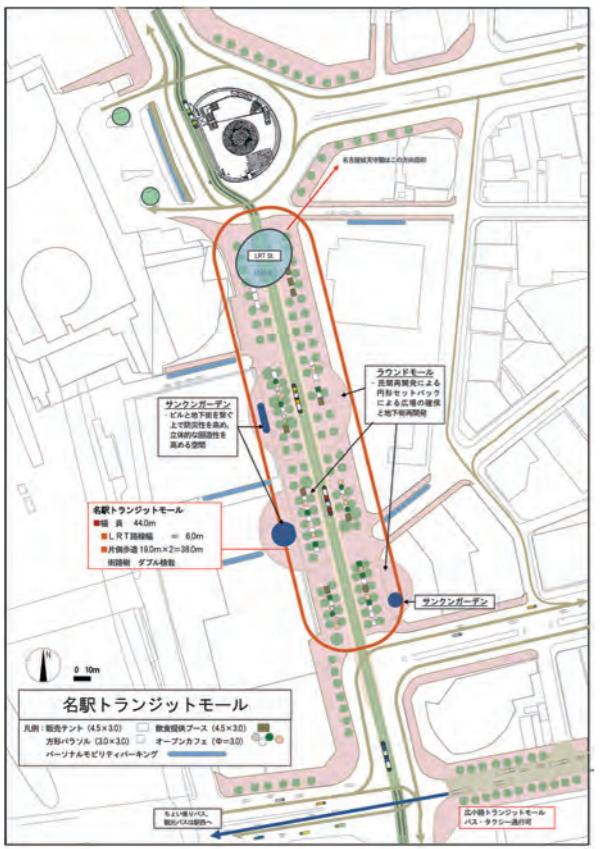
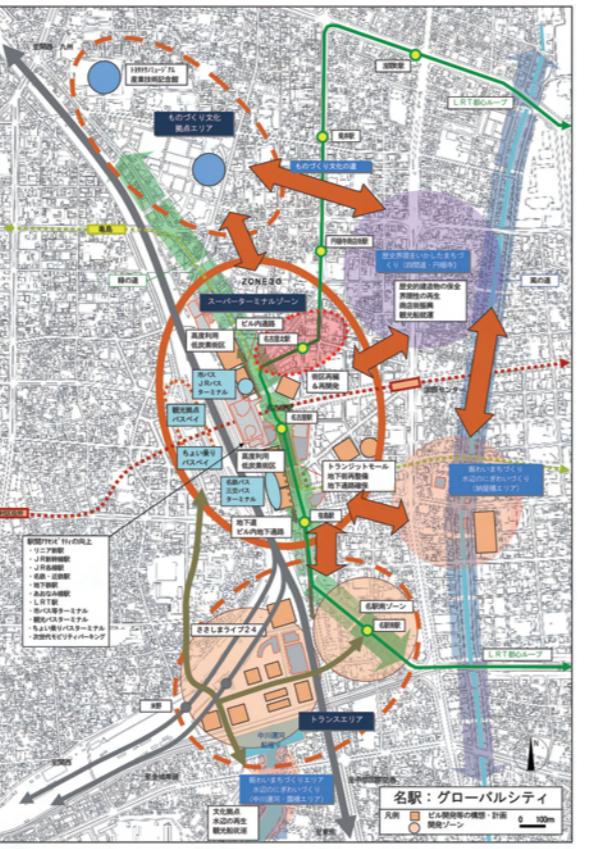


図12. 名駅トランジットモール



名古屋都市センター都心ビジョン研究会が2011年4月に発表した「名古屋都心ビジョン2030」には、リニア中央新幹線の開通を前提とした「名駅トランジットモール」及び「名駅グローバルシティ」の構想が含まれている。前者は、名駅通のミッドランドスクエア及び名古屋三井ビルディング前の道路から自動車を閉め出し、ライトレールトランジット、街路樹、飲食店や販売店のキオスク、オープンカフェ、パーソナルモビリティ駐車スペース等で構成するトランジットモールを整備するものである。後者は、名古屋駅というスーパーターミナル（一大交通結節点）を活かして、日本最先端で世界と交流するビジネス街を形成し、周辺のものづくり文化拠点（トヨタテクノミュージアム産業技術記念館、ノリタケの森）、情緒ある歴史的界隈（四間道、円頓寺）、水辺の賑わい空間（堀川、中川運河）とのつながりを強化する構想である。（図12）

これらの構想に加え、リニア中央新幹線の地下駅が開削工法で建設されることから、駅の地上の空間を大きく変える機会があることを見逃してはいけない。大規模な地下の都市基盤整備に合わせて地上の空間を大きく変えた例として、米国マサチューセッツ州ボストン市の「ビッグディグ・プロジェクト」及び「ローズ・フィットジエラルド・ケネディ・グリーンウェイ」（図14）が挙げられる。ビッグディグ・プロジェクトは、ボストン都心部を高架で貫通する高速道路の拡幅・地下化等を含む総事業費約146億ドルの大規模土木事業であった。そして、もともと高速道路の高架構造物が存在した土地の約75%は、広大なオープンスペース（グリーンウェイ）として再整備された。その基礎となったのは1997年に改訂された「ボストン2000計画」である（図13）。



図13. ボストン2000計画



図14. ローズ・フィッツジェラルド・ケネディ・グリーンウェイの様子

(<http://www.discovernewengland.org/about-new-england-usa/boston-new-englands-gateway-city-2/boston-neighborhoods/>)

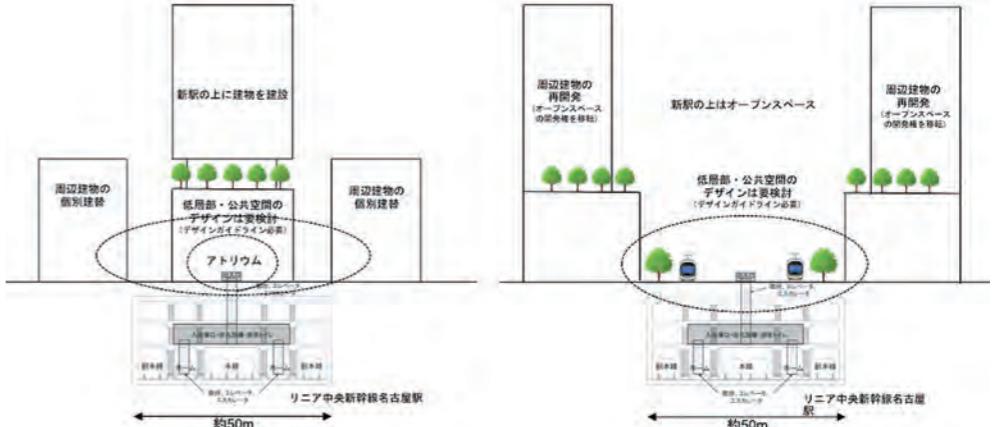


図15. リニア中央新幹線名古屋駅地上の再開発とオープンスペース整備のイメージ

リニア中央新幹線の名古屋駅の位置が現時点では公表されていないため、具体的な案の検討はできないが、図15の通り、新駅の上に建物を建設し、建物内にアトリウムの公共空間を整備する案や、周辺建物を含めた再開発を行い、ボストンのように、地上に大規模なオープンスペースを整備する案が考えられる。新駅が幹線道路の地下に整備される場合は、交通計画と合わせて、後者の案が実現しやすい。なお、どの案でも、東京駅前の新丸ビルのように、中層階にオープンスペースを設けることも考えられる。

大規模なオープンスペースの整備は、災害時に人々が一時避難する場所を確保したり、集中豪雨による内水氾濫に対応できる公園と一体となった雨水貯留施設を整備したり、オフィスワーカーの憩いの場やイベントスペースを提供したり、リニア中央新幹線からすぐに乗り換えできる都心部の新しい公共交通機関の走行及び停車空間を確保したりと、名古屋駅地区の課題解決と魅力向上に、様々な形で貢献し得る。

いずれの案も、リニア中央新幹線の名古屋駅の建設という土木プロジェクトと連動して、再開発ビルやオープンスペースを整備するものであり、丁寧な都市デザインの仕事が求められる。

## オープンスペース・デザイン の実現に向けて

今回とりあげたオープンスペースについて  
デザインの方向性を整理し、実現に向けた  
空間整備、制度設計／活用、協働の方向性  
についてまとめる。

デザインの方向性				空間整備	制度設計／活用	協働
恒久的／基軸オーブンスペース	南北軸の強化	名駅通	<ul style="list-style-type: none"> <li>■民間再開発に連動し、広場空間の集積・連担化</li> <li>■地下・地上・ビルを回遊できる歩行者空間の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広井町線の歩行者空間の拡大</li> <li>・公開空地等の積極的誘導によるネットワーク化促進</li> <li>・地下通路(笹島～名駅南)の整備</li> <li>・屋上(空中庭園)、壁面、広場等の緑化促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生特区、地区計画等の活用</li> <li>・総合設計、建築協定等の活用</li> </ul>	<p>★各地域のまちづくり協議会によるまちづくりビジョンの中で、オープンスペース・デザインの方向性を位置づける。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名駅まちづくり協議会</li> <li>・那古野地区まちづくり協議会</li> <li>・堀川まちづくり協議会</li> <li>・その他協議会等</li> </ul> <p>★都心デザイン委員会(仮称)を地域まちづくり協議会の中で位置づけて設置し、《例》に示したような仕組みを導入して、質の高いオープンスペース・デザインの具体化を先導する。</p> <p>《例》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マスターアーキテクト方式の導入</li> <li>・ランドスケープデザイナーの活用</li> <li>・IBA方式の都心展開</li> <li>・まちづくり協定や景観条例の運用</li> <li>・都心楽会の活用</li> </ul> <p>★公的空間の活用促進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園マネジメントの推進</li> <li>・道路、河川空間の利活用の推進</li> <li>・公開空地の活用の促進</li> </ul>
		堀川	<ul style="list-style-type: none"> <li>■近世と近代、栄・伏見と名駅の移行帶としての水辺空間整備</li> <li>■親水性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道土地利用と連携した護岸改修</li> <li>・橋からのパースペクティブ、水辺への見通し確保</li> <li>・自然植生の再生</li> <li>・周辺地区の堀川関連歴史的資産の保全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市景観軸としてのランドスケープ形成</li> <li>・建築誘導、緑化促進</li> </ul>	
		久屋大通	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地下・地上の歩行者動線が南北に連続する空間整備</li> <li>■引き算の空間デザイン</li> <li>■東西との歩行アクセシビリティの向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開放感のある広場(芝生)の創出</li> <li>・付属施設、専用物件など既存施設の再整理</li> <li>・地上と地下空間の一体的整備による歩行連続性の確保</li> <li>・公園両側1車線の歩道化</li> <li>・東西横断道路の広場(芝生)化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・占用物件等設置のコントロール</li> <li>・剪定など樹木管理の質の向上</li> <li>・オープンカフェ等の立地促進</li> </ul>	
	東西軸の強化	広小路 桜通	<ul style="list-style-type: none"> <li>■東西方向のパースペクティブを演出</li> <li>■連続する緑陰空間形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公開空地の集積・連担化</li> <li>・公開空地における緑化と街路樹の一体的整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公開空地の集積誘導、集積エリアの指定</li> </ul>	
		若宮大通	<ul style="list-style-type: none"> <li>■各種の運動コートが連担する空間整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運動コートの再整備・増強</li> <li>・緑陰空間の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柔軟な施設管理、運営</li> </ul>	
	一時的／地点オーブンスペースの整備促進	学校 街区公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>■空地・広場空間の確保、緑化</li> <li>■学校、公園の地域名所化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校、街区公園の緑化</li> <li>・隣接する歩行者空間の整備推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地点オープンスペースとして認定</li> </ul>	
		神社、寺院 閑所	<ul style="list-style-type: none"> <li>■神社、寺院の地域名所化</li> <li>■閑所の保全・広場空間の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の閑所の保全緑化</li> <li>・特色ある花の植栽</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域名所表彰制度の創設</li> <li>・観光施策との連携</li> <li>・空間保全優遇制度の創設</li> </ul>	
	暫定的地点オーブンベースの整備促進	青空駐車場 立体駐車場 壁面/屋上	<ul style="list-style-type: none"> <li>■暫定的緑化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場緑化、壁面緑化、屋上緑化</li> <li>・移動性大型プランターの配置促進</li> <li>・都心菜園としての活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・税の減免等、緑化優遇策の展開</li> </ul>	
		街園 交通広場 どんぐり広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>■広場空間の修景、緑化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街路空間の広場化と緑化</li> <li>・移動性大型プランターの配置促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空間管理の充実</li> <li>・空間保全優遇制度の創設</li> </ul>	
	ローカルネットワークの形成	路地 通り抜け空間、 歩道 公開空地	<ul style="list-style-type: none"> <li>■路地・通り抜け空間の保全</li> <li>■歩道等を含む空間の質の向上</li> <li>■沿道土地利用との一体性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路地の保全</li> <li>・再開発によるアトリウム、パサージュ等の整備促進</li> <li>・歩行快適性を向上する空地配置と空間活用の促進</li> <li>・公開空地相互の連担と相乗効果</li> <li>・移動性大型プランターの配置促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空間保全優遇制度の創設</li> <li>・都市再生特区、地区計画の活用</li> <li>・総合設計、建築協定等の活用</li> </ul>	

## “緑”の“質”と都市緑化

丸山 宏

都市計画が都市に明るさを目指すものとすると、都市に陰影と奥行きを演出するのが“緑”である。この“緑”的演出が都市美に貢献し、その魅力を高める。

当然その“質”を高めることが求められる。

現状の都市の“緑”を見てみると、その“質”はこころもとない。1970年代以降、都市の緑化が叫ばれてきているが、その緑化が目指したものは、表面的に緑に見せることであったのではないか。そのため緑化技術、緑被率というものが主となり、本質的な緑の中身である“質”的議論がない。

“緑”を文化と捉える視点が必要である。その土地で長年かかって育まれる、あるいは育まれてきた“緑”である。

例えば公園について考えてみると分かりやすい。近代以降、都市は計画された緑として公園を設置してきた。公園を増やす時代には地域平等主義により画一的なものが多く造られた。児童公園は現在では街区公園と改称されたが、取り敢えず、都市内で子供達が安全に遊べる場所を確保することが目的で設置された。公園遊具としてブランコ、砂場、ジャングルジムなど、いわゆる三種の神器が設けられた。その時代にはそれなりの意味を持っていたことは否定しないが、没個性的な公園であったのではないだろうか。これはなにも児童公園に限らないが。公園の植栽されている樹木も同じような樹種が選ばれている。画一的なものではなく、公園に個性を与えるというか、柔軟な発想で地域の公園を再整備することは重要であろう。植栽する多様な樹木や草本の選択、あるいは原っぱ的な公園や雑木林の公園など過度なデザインを避けることも選択肢のひとつである。公園は本来、人をリフレッシュさせる空間であるはずが、過度なデザインによって人を疲れさせる。

2010年にCOP10が名古屋で開催された。環境都市名古屋にふさわしい公園の模索がされてもいいのではないか。通常は公園管理では枯木は取り除かれるけれど、敢えて自然に風化するプロセスを見せ、自然の遷移を感じる雑木林公園も公園の一形態として認知してもいいのではないか。それと“緑”的文化にとって老樹名木まではいかなくとも巨木の存在が必要条件である。公園内に亭々と聳える巨木はそれだけで存在感もあり、また、公園に風格をもたらすものである。

公園はオープン・スペースとして本来施設をむやみに建設する場ではないが、その公園に「文化」の展示場として、様々な「もの」を持ち込んできた。文化人・教養人と呼ばれる芸術通と自称する人が、安易に公園に文化施設の設置を推進してきたきらいがある。安易に持ち込むことへの警鐘が必要である。今回の報告書にある久屋大通公園には様々な広場や施設、それに彫刻類が入り込んでいる。個々に見るとそれなりのデザインがなされているが、情報量が多くすぎ人を疲れさせのではないかと危惧する。

都市計画あるいは都市改造の仕上げは“緑”であると思っている。都市の“顔”として、シンボル性を持つ“緑”的創出も大都市名古屋にとっては不可欠であろう。名古屋のメインゲートである名古屋駅周辺の“緑”は高層ビル群に負けない緑量が必要である。ここでも“緑”的文化を育むということを基底に据えることを提言したい。

これまで述べてきた“緑”は計画的に関わってきた、あるいはこれから関わるものであるが、最後に偶発的に都市に発生した“緑”について述べたい。現在、堀川沿いには実生で育った樹木が茂っている。運河としての機能が失われ、放置されたことがこの“緑”を育んだ。水面に映える春先の新葉、秋の紅葉は都心にうるおいを与えてくれる。余地の“緑”というのが適切かもしれない。樹種を見てみると周辺の公園にある樹木でいわゆる川辺林ではないが、名古屋市民にとっては貴重な緑となっている。自然の再生力を認識させられる。木が生えている場所は民地と護岸のわずかな隙間である。このまま放置していくと護岸が崩れる場所も出てくる可能性もある。

今後、この“緑”をどうしていくかは知恵を出さなければならないが、この緑はまさしく名古屋の“緑”的文化であることは間違いない。



堀川（1929年の風景）



堀川（景雲橋から南の五條橋を望む）



久屋大通公園（ロサンジェルス広場）



名古屋駅前（桜通の街路景観）

## オープンスペース・デザイン研究会メンバー

---

片木 篤 名古屋大学大学院環境学研究科 教授〔2011～2012〕  
香坂 玲 名古屋市立大学大学院経済学研究科 准教授〔2011〕  
水津 功 愛知県立芸術大学美術学部デザイン専攻 准教授〔2011～2012〕  
丸山 宏 名城大学農学部 教授〔2012〕  
向口武志 名古屋市立大学大学院芸術工学研究科 准教授〔2011～2012〕  
村山顕人 名古屋大学大学院環境学研究科 准教授〔2011～2012〕

### 名古屋都市センター

羽根田英樹 上席調査研究統括監  
炭与志昭 参事（都心まちづくり）  
青木公彦 事業部長  
鬼頭豊 調査課長  
安田克博 調査課研究員、名古屋市緑政土木局道路維持課技師  
福田篤史 調査課研究主査  
後藤佳絵 調査課研究主査

### オブザーバー（名古屋市役所）

今西良共（緑地計画課）／井村美里（河川計画課）／新庄徹（リニア中央新幹線関連整備室）／高岡豊彦（都心まちづくり課）／  
中蘭昭彦（都心まちづくり課）／長崎正幸（観光推進室）／林哲哉（中区役所区民生活部）／平尾高之（道路維持課）／二村康成（都市景観室）／  
前川滋美（リニア中央新幹線関連整備室）／横地玉和（歴史まちづくり推進室）

### 協力

安藤有雄（名古屋市緑地計画課）／岩田哲明（名古屋市道路利活用課）／多和田雄介（名古屋市河川計画課）／董芸（愛知県立芸術大学水津研究室）／  
阪野武郎（名古屋市都市計画課）／平林真明（名古屋市立大学向口研究室）／堀啓輔（名古屋市建築指導部）／牧村将吾（名古屋大学片木研究室）／  
松井由佳（愛知県立芸術大学水津研究室）／山根聰（名古屋市河川計画課）／慮尚書（名古屋大学村山研究室）

### 図版等

名古屋大学片木研究室／愛知県立芸術大学水津研究室／名古屋市立大学向口研究室／名古屋大学村山研究室／株式会社日建設計

ブックデザイン・湯浅哲也（colonbooks）

印刷・鬼頭印刷株式会社

2013年3月発行

名古屋都市センター オープンスペース・デザイン研究会