

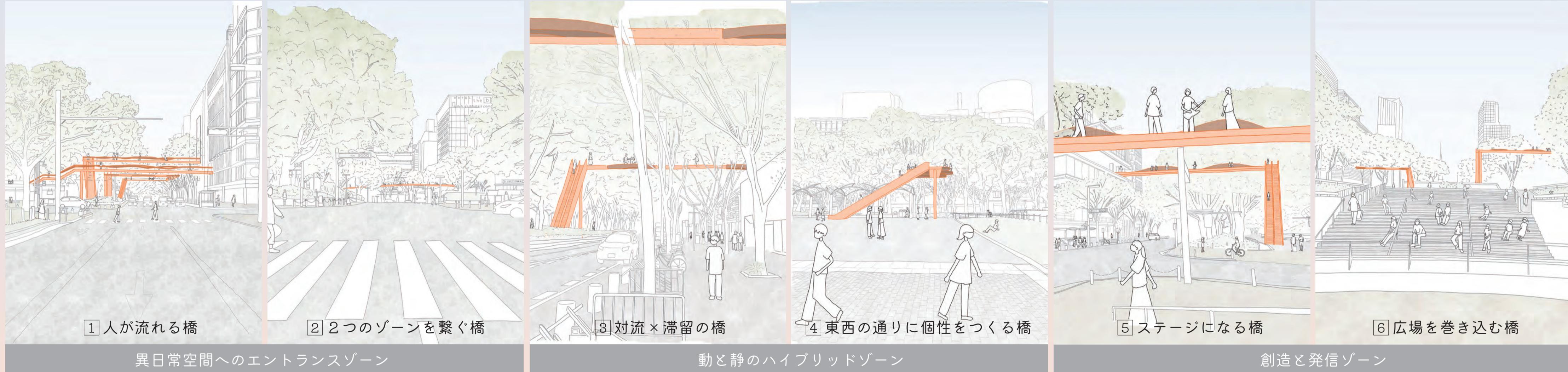
# 橋の街

## 久屋大通の現状

中央分離帯が公園化した久屋大通では、車道が街と公園を隔て、  
賑わいが東西で分断されてしまっている。  
さらに、橋は単なる動線空間となり、視線が立体的に交差する潜在力を十分に引き出せていない。百貨店の連絡通路も、建物内で完結しており、都市全体の回遊性に寄与する構造になっていない。

## 「栄の特性」に気づく

栄には多くの橋が存在し、立体的な動線をつくっていることに気づいた。一方で、名古屋は直交グリッドで構成された街であり、街を歩いていても視線が抜けやすく変化がないため、通りごとの個性が生まれにくい特徴がある。しかし、名古屋市科学館を例として、通りの先にあるものがアイストップとなり得る。栄でも同様に、百貨店の連絡通路や公園内の橋が通りの個性を生み出す可能性を秘めていると考える。



## 「橋」の可能性を見出す

既存の建物や橋と久屋大通公園を結ぶ新たな「橋」を計画する。

### 橋が生み出す3つの価値

- 橋が建物と広場を繋ぐことで、既存の南北動線や公園を巻き込み、街全体に**対流**を生み出す
- 橋そのものが**アイストップ**となり、通りに個性を与えることで、イメージアビリティを高める
- 橋に様々なアクティビティを受け止める”余白”を持たせることで、滞留が生まれ、  
視線の**立体交差**が生じる

## 『対流 × アイストップ × 立体交差』

