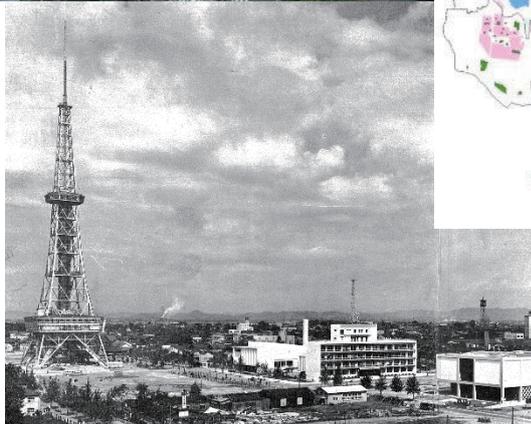
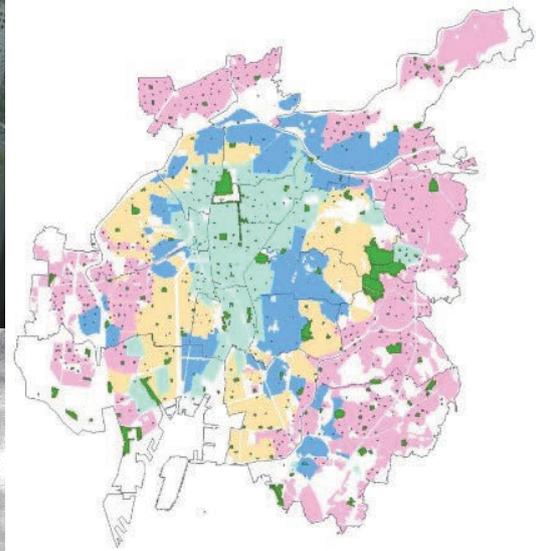


第21回 まちとすまいの集い

名古屋は面白い！ 都市名古屋の過去、現在、将来



2019年12月14日(土)

名古屋大学環境総合館 1F レクチャーホール

第21回 まちとすまいの集い

名古屋は面白い！ 都市名古屋の過去、現在、将来

2019年12月14日（土）

名古屋大学環境総合館 1F レクチャーホール

目次

主催者挨拶	1
荒木 慶一（名古屋大学大学院環境学研究科 建築学教室 主任）	
講演 1	3
「名古屋市の今後の都市づくりについて」	
渡辺 伸二（名古屋市住宅都市局都市計画部 都市計画課長）	
講演 2	15
「現在の名古屋の魅力を共有するためにできること：「名古屋アトラス」の作成と行政との協働」	
宮脇 勝（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）	
講演 3	33
「白い街ができるまで、白い街ができてから	
：近現代名古屋における都市デザインの持続性について」	
堀田 典裕（名古屋大学大学院工学研究科 助教）	
質疑・討論	45

主催者挨拶

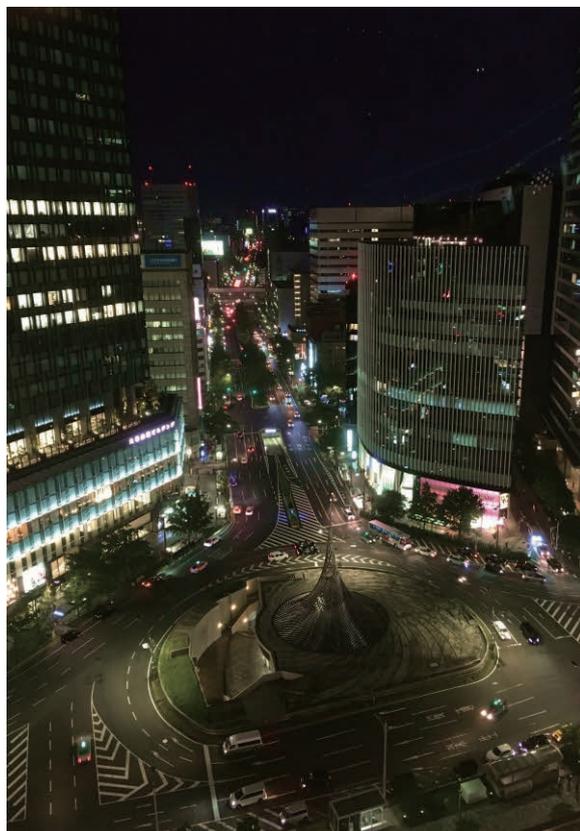
荒木 慶一

(名古屋大学大学院環境学研究科 建築学教室 主任)

今回で 21 回目となる「まちすま」は、今ある諸問題をさまざまな角度から紡ぎ出し、皆さまに講演していただき、コミュニケーションをして、新たな気付きを得る機会として続けられてきた市民講座です。

大学の状況はかなり変わってきています。その中で、大学のビジョンをどう描くかという作業を昨年度から名古屋大学建築学教室ですっとやって行っています。その際の議論で必ず出てくるのが、名古屋の発展にどう貢献するかということです。それを考えるには、今までの歴史や現状の分析、そして、それを踏まえた将来の計画を立てることが必要になると思います。そういう経緯で、今回の「名古屋は面白い！ 都市名古屋の過去、現在、将来」というタイトルで講演していただく機会につながったと認識しています。

今回は 3 人の学内外の先生方からお話を伺います。その講演はもちろん、ご参加の皆さまとのコミュニケーションを通していろいろな気付きや新しい発見を得られればと期待しています。本日はどうぞよろしくお願いいたします。



講演 1

名古屋市の今後の都市づくりについて

渡辺 伸二（名古屋市住宅都市局都市計画部 都市計画課長）

1. 名古屋市の概要

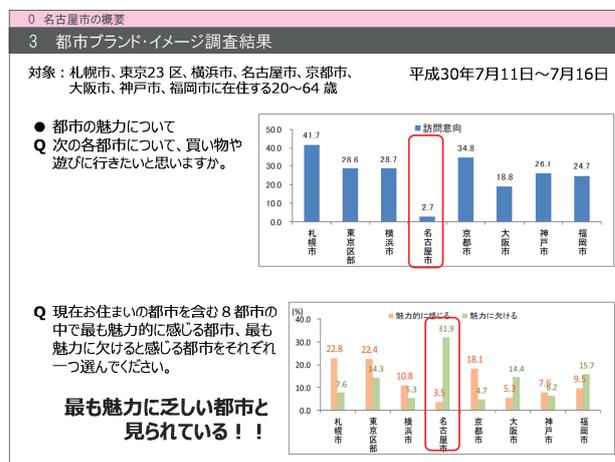
名古屋市は面積 326km²、人口 232 万人で、東京、横浜、大阪に次ぐ大都市です。名古屋都市圏の中心都市であり、日本の中心に位置しています。

全国市町村の中で、人口は第 3 位でありながら、人口密度は 47 位ということで、大都市でありながら空間的なゆとりがあります。近年は特に大都市としての利便性や中枢性も高まっているといわれています。大都市的な要素と地方的なゆとりを併せ持っているというのが名古屋の特質であり、今後生かしていくべき良い面でもあると捉えています。

一方で、都市ブランドイメージという面では、最近よくマスコミにも取り沙汰されていますが、いろいろとウィークポイントがあります（図表 1）。名古屋市が主要都市にお住まいの方を対象に「都市の魅力について」という調査を行った結果、「買い物や遊びに行きたいと思いませんか」という質問に対し、札幌や京都などについては 3~4 割の方が「行きたい」と答えましたが、名古屋については「行きたい」と答えた方はわずか 2.7%でした。

また、「最も魅力があると感じる都市はどこですか」という質問に対しては名古屋市がワースト 1 位で、「最も魅力に欠けると感じる都市はどこですか」という質問に対してはベスト 1 位が名古屋市でした。最も魅力に乏しい都市と見られていることがマスコミにも取り上げられ、河村たかし市長もこれではいけないということで頑張ろうとしているところです。

ただ、私はこの調査結果に非常に不満を持っています。これは調査対象が札幌、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、福岡に住んでいる方です。ご存じのとおり、これらの都市は名だたる魅力都市です。それらと肩を並べるところに名古屋はまだ至っていないということにはなりますが、ここで挙がっていない他の



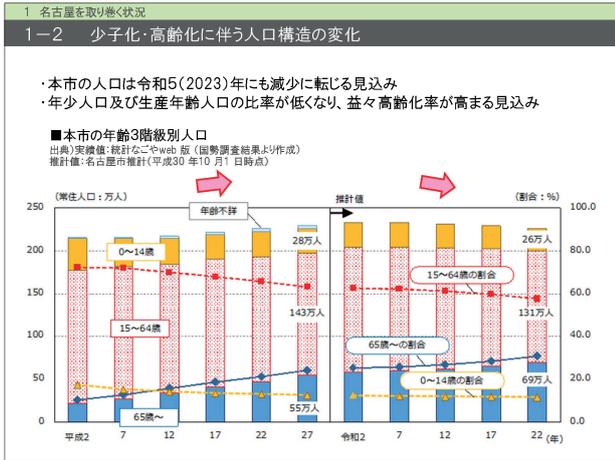
図表 1

大都市、政令指定都市で言えば、仙台や新潟、さいたま、千葉、川崎、相模原、静岡、浜松、堺、岡山、広島、北九州、熊本があります。これらに比べて名古屋の魅力が断然負けているとは思いません。その意味では全く卑下する必要はないと思いますが、これからの時代は人を惹きつける都市づくりが非常に重要だというのが、名古屋がまちづくりを進める上で持っている大きな問題意識の一つです。

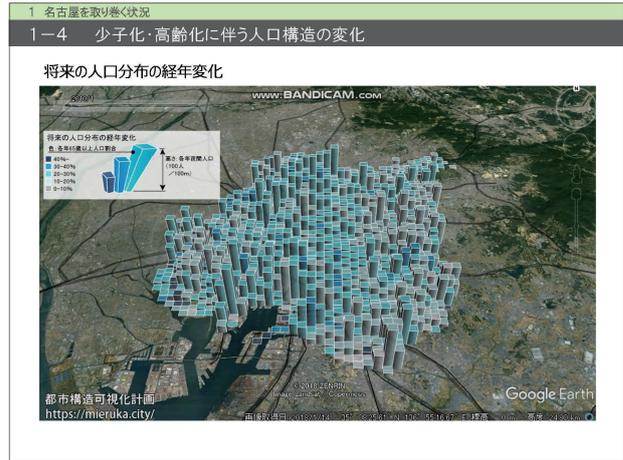
2. 少子化・高齢化に伴う人口構造の変化

本市は現在の人口が 232 万人ですが、私が市役所に入所した平成元年は 213 万人という時代で、これまで微増を続けてきました。今もまだ微増が続いています。ただ、これは間もなく頭打ちになります。予想ではあと 4 年（令和 5 年）で減少に転じるのではないかと見えています（図表 2）。年少人口や生産年齢人口の比率が低くなり、少子・高齢化が進み、生産年齢人口が少なくなっていくと予想されています。

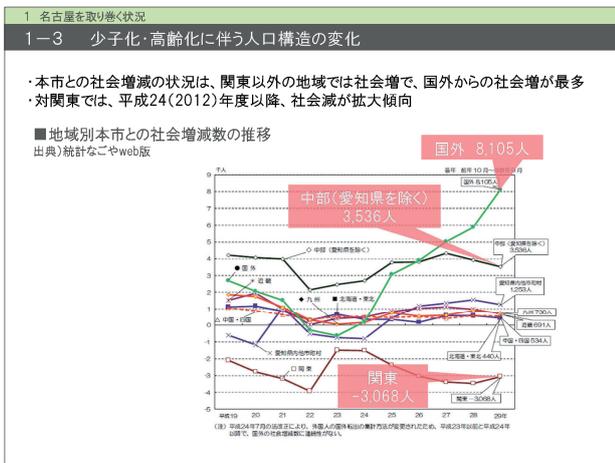
人口が微増を続けているといっても、その多くは国外や中部圏からの来入者であり、関東には人口が流出し続けています（図表 3）。特に若い女性が関東へ出ていき、戻ってこないということがデータで明らかにな



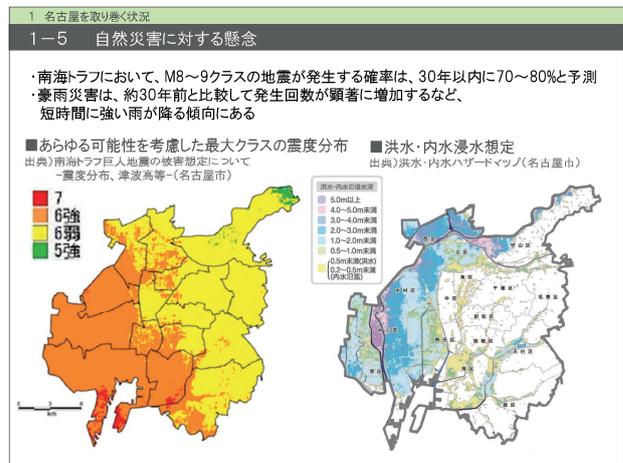
図表 2



図表 4



図表 3



図表 5

っています。このあたりもこれからよく考えていかなければいけません。

図表 4 は人口の将来分布で、国立社会保障・人口問題研究所のデータを国土交通省が再集計してメッシュに当てはめたものです。棒の高さが夜間の人口密度、そして色が高齢者の割合を示しています。人口密度は、中心が高く、郊外に向かってなだらかに落ちていく構造になっていけば、いわゆるコンパクトなまちということになりますが、名古屋は中心が少し低く、郊外で高い所が出てくるという将来予測になっています。これはあくまで推計値ではありますが、こういったことをどう考えていくかということが、まちづくりの背景にあります。

3. 自然災害に対する懸念

南海トラフ巨大地震が 30 年以内に 70~80%の確率

で起こると予測されています(図表 5)。このパーセンテージについては幾つか異論もあるようですが、いずれにしても必ず南海トラフ巨大地震は起こることです。また、今年には台風が幾つもの日本を襲いました。名古屋市周辺の地域は比較的被害はありませんでしたが、全国では洪水などの被害が相当見られました。地球温暖化が進行する中で、今後ますます洪水、内水による浸水被害の危険性が高まっていくということも考えていかなければいけません。

4. リニア中央新幹線の開業に伴う変化

リニア中央新幹線が開業すれば、名古屋駅を起点とした 2 時間圏域人口は約 6000 万人に膨れ上がり、東京から大阪までわずか 1 時間の圏域の中に 7000 万人という巨大な都市圏ができるという試算が出ています(図表 6)。リニアによるスーパーメガリージョンの中の中

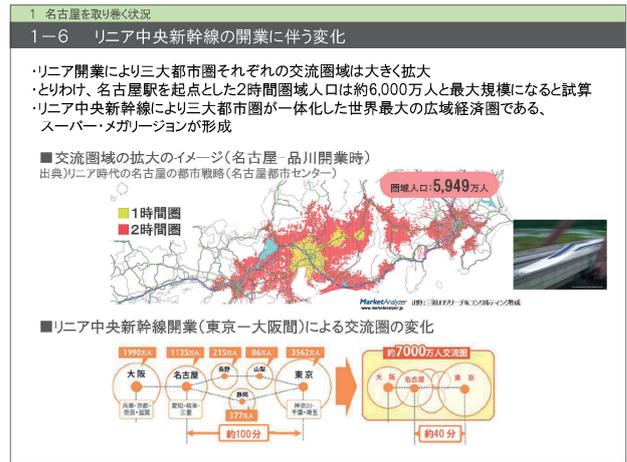
核都市として、名古屋が新たな時代を迎えるということとです。

東京、大阪という都市圏との関係だけではなく、東海圏、中部圏の中の構造も変わってきます。例えば、名古屋の駅前で働いている女性と、東京駅前で働いている男性が結婚したら、どこに居を構えるか。今だと、どちらかが仕事を変えて相手の近い所へ行くことになるかと思いますが、リニア中央新幹線が開業すれば、全く違う選択が出てきます。現在、桜通線の終点の徳重駅から名古屋駅までは35分です。ところが、南信州の飯田市にリニアの駅ができると、飯田から名古屋駅までわずか25分で行くことができます。飯田から東京駅までは45分です。そういう意味では、二人の通勤地の真ん中に当たる飯田の駅に近い所に居を構えて通勤するという選択肢が出てきます（図表7）。

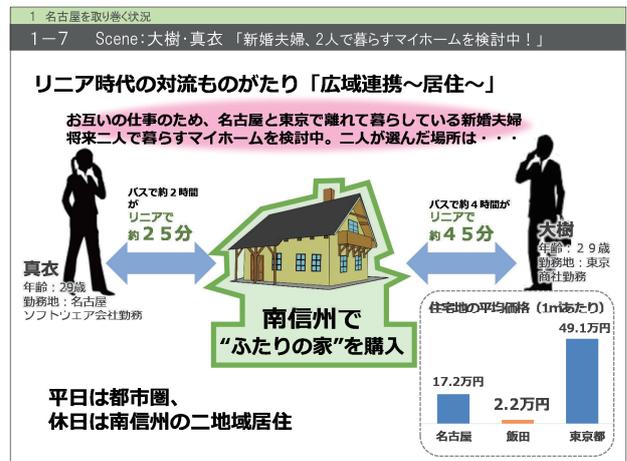
そして家を建てるとなれば、東京で130平米の土地を購入して建物を建てると8000万円ぐらいかかってしまいます。東京駅前となったらとんでもない金額になりますし、名古屋でも4000万円ぐらいはかかってしまいますが、飯田だとわずか300万円で土地が買えて、建物を合わせても2300万円で戸建て住宅が手に入ります。そういう意味では、わざわざ名古屋や東京に居を構えなくても、通勤手当さえ何とかなれば、南信州に居を構えて、平日は遠距離ではあるけれども短時間通勤をし、土日はゆったりとした地方ライフを楽しむということが選択肢として挙がってきます。こういったリニアインパクトも考えていかなければいけません。

5. 交流人口の増加（アジア競技大会の開催）

リニア中央新幹線が開業する1年前の2026年に、愛知県と名古屋市の共催で、アジア版のオリンピックといわれるアジア競技大会が開催されます。現在その準備が進められていますが、大会には選手・監督などの大会関係者約1.5万人、観客約150万人が訪れる見込みです。アジアに対し、この地域が名前を売っていく一大チャンスであるということも考えていかなければいけません。



図表 6



図表 7

6. 持続可能な開発目標（SDGs）の採択

最近、新聞に毎日のように出てくる「持続可能な開発目標（SDGs）」ですが、本市はSDGs未来都市に選定されており、誰一人として取り残さない持続可能で多様性・包摂性のある社会の実現に向けたまちづくりを進めていかなければいけません。

7. 名古屋市総合計画 2023

名古屋市は、名古屋市総合計画 2023 を 2019 年 9 月に策定しました。2026 年のアジア競技大会と、その翌年のリニア中央新幹線の開業をターゲットに、2023 年までの 5 年間の中期的な計画を取りまとめたものです。その中で、住みやすさ、強い経済力、個性豊かな歴史・文化といった名古屋の強みを最大限に引き出し、圏域のハブとして圏域の成長をけん引するというのがまちづくりの方針になっています。

8. 新たな都市づくりのあり方

現在の都市計画マスタープランは平成23年12月に策定されたものです。集約連携型の都市構造、駅そばまちづくりを進めることを中心に据えて策定されたのですが、これがほぼ10年を経過したということで改定作業に入っています。昨年1月に都市計画審議会に諮問し、今年11月に答申をいただき、来年2月ごろのパブリックコメントを経て、来年度に入った早々の策定、公表を目標に進めていく予定です。

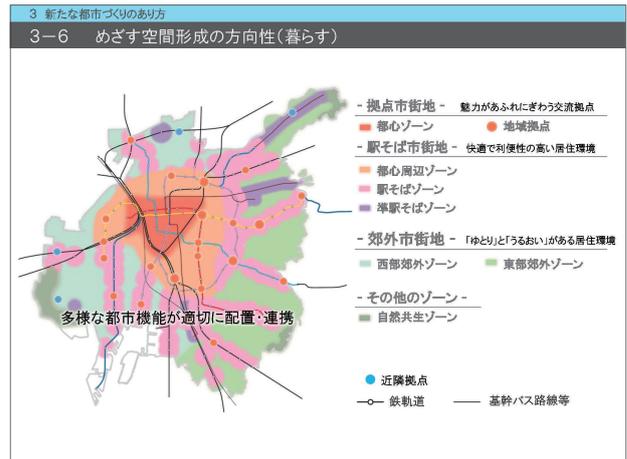
新たな都市マスでは、先ほどのSDGsの達成や、スーパーメガリージョンのセンターとしてのにぎわい・イノベーションを生み出す都市づくり、ライフスタイルの質を高める都市づくりを進めることを考えています。

都市づくりの目標は、「暮らす」「楽しむ」「創る・働く」という三つのライフスタイルごとに整理しています。「暮らす」では、空間的、時間的、経済的なゆとりがある名古屋圏域の特質と、充実した都市基盤施設を生かしながら、名古屋ならではのライフスタイルを生み出す空間を形成することとしています。

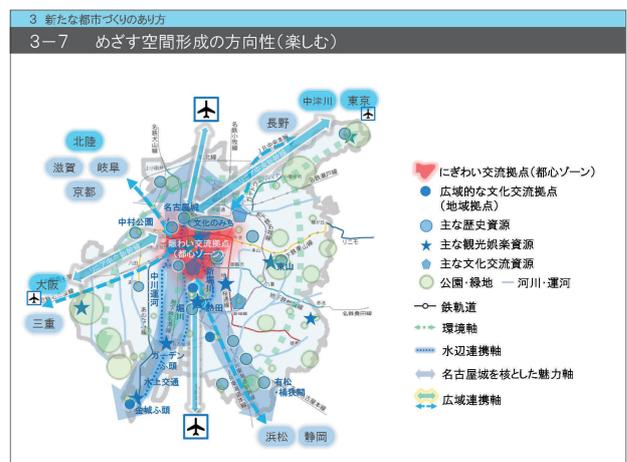
「楽しむ」では、市内における豊富な歴史・文化資源や魅力的な緑・水辺空間を活用し、また圏域における魅力資源を生かして、市民の方々が憩い、楽しみ、魅力を感じるとともに、来訪者がまた訪れたいと思う、名古屋の歴史と都市的魅力が融合したにぎわいの空間を形成することとしています。

「創る・働く」では、国土の中心やスーパーメガリージョンの中核という特質を生かして人流や物流を促し、人材の集積や圏域の技術力・経済力を生かしてイノベーションを生み出す空間を形成することとしています。

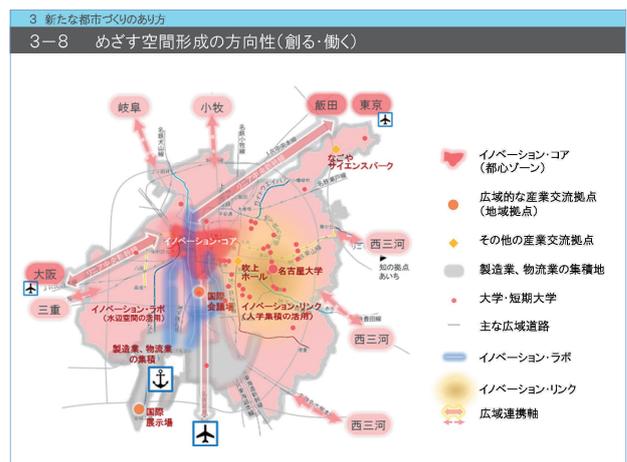
将来都市構造として集約連携型都市構造ということも掲げています。駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業、業務、住宅、サービスなどの都市機能が配置・連携された魅力的で安全な空間をつくっていくとともに、圏域の中核都市の役割として、創造的な活動を生み出すような都市構造をつくることを目指しています。



図表 8



図表 9



図表 10

そういった目標を「暮らす」「楽しむ」「創る・働く」というライフスタイルに分けて構造化して表現したものが図表8、9、10です。「暮らす」については、今後の人口減少や高齢化を受け、公共交通を軸に居住と都市機能を集約する都市構造としました。交流拠点であ

る都心や、市内の各地域の中心地を地域拠点とし、その周辺にある駅そば市街地に居住環境を整えて居住を充実させ、その周りにある、ゆとりとうるおいのある居住環境の郊外市街地をしっかりと守っていくということです。

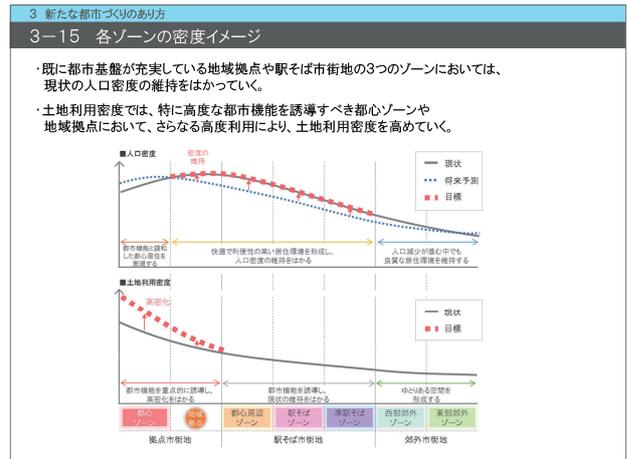
「楽しむ」については、都心をにぎわい交流の拠点としながら、市内の魅力資源間の連携や広域的な観光連携を構築する都市構造としました。また、名古屋城や熱田神宮などを核にした歴史軸や、名古屋港への水辺連携軸、そしてリニア開業に象徴される未来が融合した、にぎわい空間を形成することとしています。

「創る・働く」については、高度な都市機能の集積地を都心のイノベーションコア、名古屋港に向かう中川運河、名古屋港といった水辺空間をイノベーションラボ、名古屋大学を中心とする大学の集積地をイノベーションリンクとして、多様な地域特性を生かしてイノベーションを促進する都市構造としました。

図表 11 は各ゾーンの密度イメージです。上のグラフが人口密度、下のグラフが土地利用の密度を示しています。社人研の予測を基にゾーンごとの人口密度の推計をグラフに落とすと、青の破線が将来予測ですが、都心ゾーンでは今よりも人口密度が上がっていきます。一方で、われわれが居住をしっかりとつくっていくことを目指している地域拠点や駅そば市街地については、人口密度がこれから落ちとていくと推計されています。われわれとしては、そこをしっかりと現状並みに維持し、できれば現状以上にしていきたいと考えています。

土地利用密度については、都心ゾーンや地域拠点の土地利用密度をもう少し上げて、効率的な市街地にしていきたいと考えています。それを実現するために、現在進めている各地のまちづくりを引き続き進めるとともに、港北エリアや金城ふ頭などのまちづくりもさらに進化させていきたいと考えています。

こういったことを基に、都心部に関する今後の進め方を都心部まちづくりビジョンとして今年3月に策定しました。これを都市計画マスタープランの地域別構想に位置付ける予定です。具体的なビジョンとしては、名古屋駅、伏見、栄地区を中心に、名城地区や大須地



図表 11



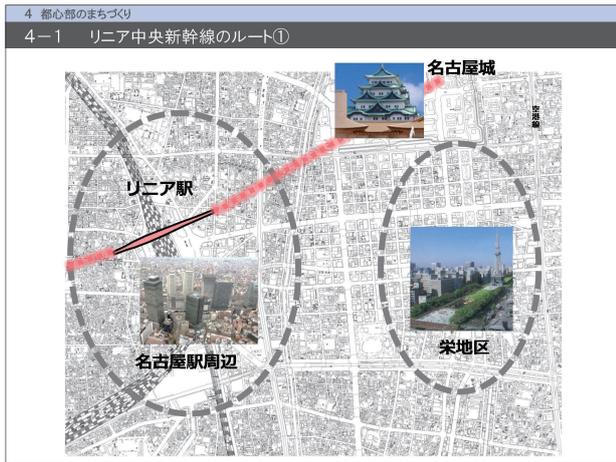
図表 12

区まで含めた区域が、この地域の中核・中核となる都心部となることを目指しています (図表 12)。

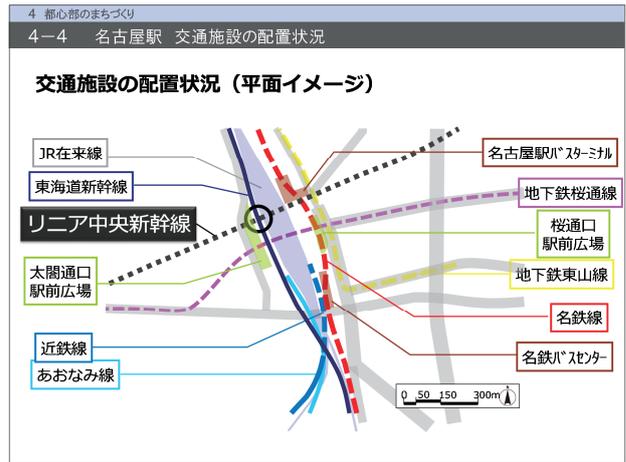
9. 名古屋駅周辺まちづくり構想

名古屋の都心は、名古屋駅と栄の2核と、それをつなぐ錦通、広小路通を中心とする1軸で形成される2核1軸の都心構造になっています。そこに、リニア中央新幹線が8年後の2027年に開業します。静岡県の方でもめているので、本当に8年後かというのは若干不安がありますが、いずれにしても、そう遠くない年にリニア中央新幹線が図 13 のルートを通ることになります。

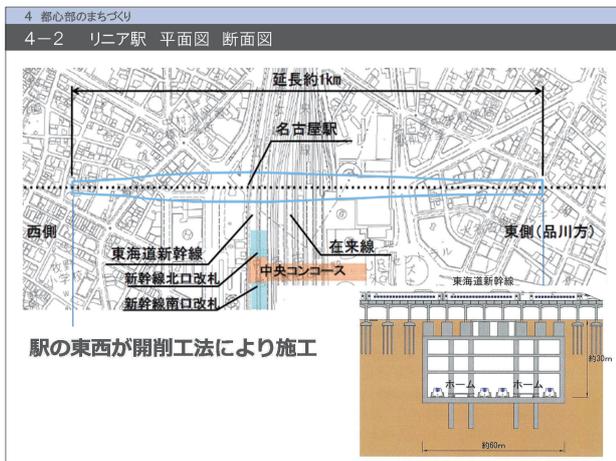
リニア中央新幹線の駅は名古屋駅に建設される予定です。現在の東海道新幹線名古屋駅とほぼ直交する形で、延長約1km、幅60mの構造物が、地下30mの位置に開削工法で整備されます (図表 14)。そうすると、



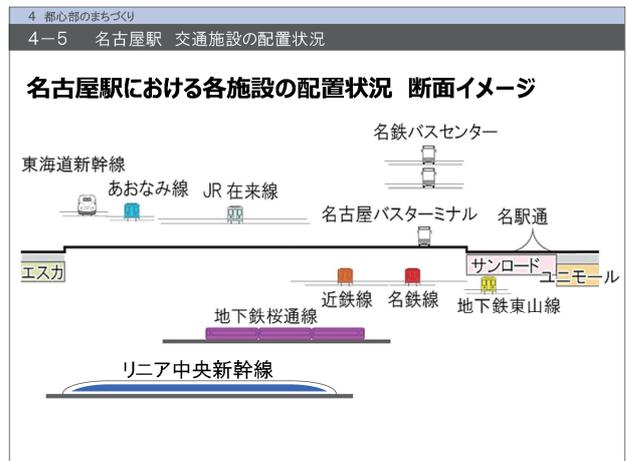
図表 13



図表 15



図表 14



図表 16

名古屋駅の真下だけではなく、その東側と西側も開削工法で工事が進められることになるということで、現在、用地買収が進行中です。これに併せて、名古屋駅と名古屋駅周辺を大きく良いものに変えていこうということで、名古屋駅周辺のまちづくりを現在名古屋市が中心になって進めています。

名古屋駅は、九つの鉄道が乗り入れており、1日に平均100万人以上の人を利用している日本でも有数のターミナルです。そこにリニア中央新幹線が通ると10本目の路線が乗り入れることになります。

ところが、それぞれが異なる時期に異なるルートで入ってきたため、平面的に分散し、立体的にもさまざまなレベルに施設があるということで、迷う駅と書いて「めいえき」とよく揶揄されています(図表 15、16)。それを、これから利便性が高く乗り換えのしやすいものに変えていけないか、さらに、それを名古屋駅周辺

のまちづくりの起爆剤にできないかということで、平成26年9月に名古屋駅周辺まちづくり構想を策定しました。

その基本方針1として、名古屋大都市圏の玄関口となる駅と駅前広場を来訪者にとって印象的な空間になるように変えていくことと、乗り換えの利便性を高めるために、駅の東側と西側それぞれにターミナルスクエアという、乗り換えのときに行き先となる交通機関が視覚的に見えるような空間をつくることを考えています(図表 17)。今ある中央コンコースの南側にもう一本新たな東西通路を設け、いつも人が混み合っている中央コンコースをもう少しすっきりさせるといった検討も進めています。東側駅前広場については、「飛翔」というらせん形のモニュメントの位置まで駅前広場の空間を広げることを考えています。今はロータリーの形式になっていますが、それを大きく三差路の構造に

変えるという計画になっています。今の名古屋駅の東側というのはごった返した空間で、先にある大名古屋ビルディングやミッドランドは足元がちょっと見えるぐらいですが、タクシーと自家用車の乗り降り空間を分けて混雑を緩和したり、空間をすっきりさせて、駅前前の街と駅がつながるような空間に変えていけないかということをご構想しています。

例えば図表 18 は、左の絵が、駅から出て左側、東山線中改札階段の上から大名古屋ビルディングを見たイメージで、右の絵が、中央コンコース前から名鉄側を見たイメージです。ここに今は屋根がかかっている、タクシーや自家用車でごった返しているのですが、このイメージのような街に開かれた空間に置き換えられないか、かつ大屋根がかけられないかということをご検討しています。地下街についても、地下広場のようなのを設けて、安全空間をもう少し広げていけないかと考えています（図表 19）。西側駅前広場についても、開放性の高い広場や新たな都市機能の導入ができないかということをご検討し、関係機関と協議を進めています。

これまで JR セントラルタワーズ以降、名古屋駅前では巨大開発が相当進んできましたが、こういった民間再開発についても引き続き進めていきたいと思っています。今はこういった動きが一段落していますが、これから名鉄の再開発がいよいよ動き出すと聞いており、期待したいと考えています。

名古屋駅周辺でまちづくりや民間再開発を進めると、将来、人が集積し、大規模地震時などの非常時には非常に危ない場所になります。それをまちづくりを進めながら改善するため、都市再生安全確保計画を策定しました。大規模地震の発生時には帰宅困難者が大量に発生することが予想されます。その方々がいったん退避場所に避難し、安全が確保されるまで安心して滞留できる空間をつくらうということで、官民一体となって計画を策定し、いろいろな方策をご検討しています。

退避施設、あるいは一時退避場所を確保するだけでなく、情報伝達施設を民間の方で整備していただいたり、情報伝達ツールを作成したり、非常時に向けた避



図表 17



図表 18



図表 19

難訓練を実施したりしようとしています。

基本方針 2 として、リニア中央新幹線が開業すると、東京・大阪への速達性は飛躍的に高まります。ただ、それをこの圏域全体に広げていこうとすると、名古屋駅と圏域全体のアクセス性も高める必要が出てくると

ということで、現在、名古屋駅と都市高速道路のアクセス性の改善に取り組んでいます。具体的には、黄金インターチェンジのフルランプ化や、新洲崎に新たにフルランプを設けるなど、都市高速道路のランプの形成について都市計画手続きに入っているところです。

基本方針3として、名古屋駅周辺には、柳橋市場かいわいや、最近若い方であふれている名駅三丁目周辺、サブカルチャーが盛んな駅西の椿町方面、ノリタケの森や産業技術記念館といった名駅の北西方面、さらに円頓寺商店街や四間道、ささしまライブ、名駅南など、知る人ぞ知る非常に魅力的な空間、あるいはまちづくり活動が活発になっている地域がたくさんあります（図表 20）。こういったものを生かした連携も考えていかなければいけないと思っています。そして、敷地と歩道が一体となった魅力ある歩行者空間を形成していきたいと考えています（図表 21）。

10. 栄地区グランドビジョン

近年まで、名古屋駅がどんどんビルドアップして開発されていくのに対して、栄は動きがなく、沈下していつていると言われてきました。しかし、ここ最近は動きが大変活発化しています。

名古屋駅に比べて栄の特質は、何といても豊かな公共空間です。道路が充実しているだけではなく、そこには戦災復興土地地区画整理事業の遺産である南北を貫く 100m の久屋大通公園があります。ここを、市民や来街者にとっての憩いの場、交流の場になるようにしっかりと再生していこうということで、平成 29 年 4 月に創設された Park-PFI 制度を活用して再生に取り組んでいます（図表 22）。

Park-PFI 制度とは、民間企業にその公園の中の便益施設（収益施設）を運営してもらい、その収益を活用し、民間活力により周辺の園路や公園内の施設を整備してもらおうという公園整備手法です。これの全国第一号として、久屋大通公園の北エリア、テレビ塔エリアの再生に取り組んでいます。南エリアについては、東京オリンピック・パラリンピック以降の整備に向けて関係者と名古屋市で協議を進めているところです。



図表 20



図表 21

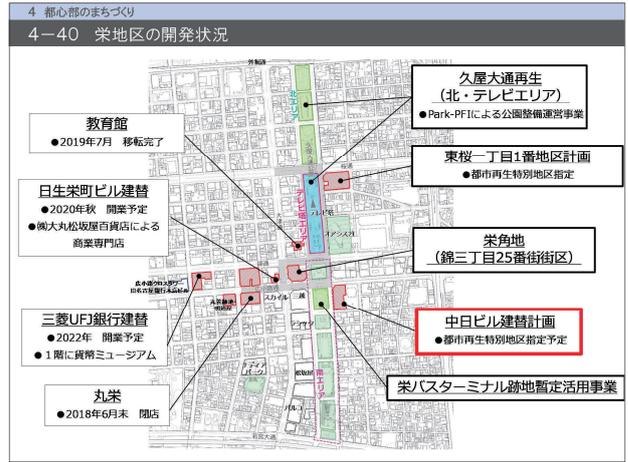


図表 22

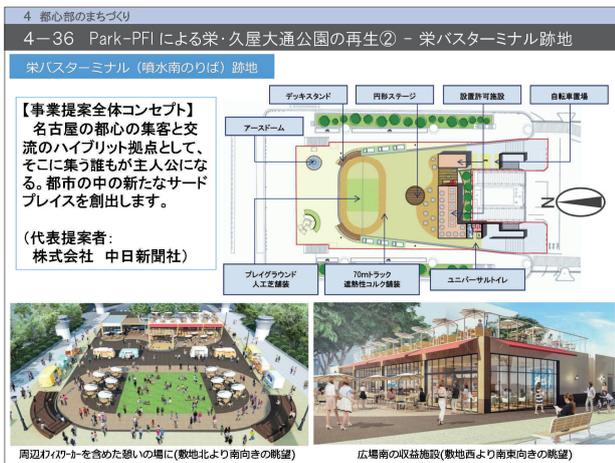
図表 23 は、Park-PFI 制度による久屋大通公園の北エリア、テレビ塔エリアの再生イメージです。二つのエリアを四つのゾーン（学びの森ゾーン、アーバンリゾートの森ゾーン、コミュニケーションゾーン、シンボルゾーン）に分け、それぞれ整備を進めています。



図表 23



図表 25



図表 24



図表 26

公園内に、芝生広場や小規模な飲食・物販施設などを展開するという今までにない形になっています。2020年4月に北エリアが、同年7月にテレビ塔エリアが完成します。

その中で、栄のシンボルである名古屋テレビ塔も大きくリニューアルされます。耐震改修がされるのに合わせて中身も大きく入れ替わります。高級ホテルを入れて4階をレストランと13室、5階をスイートルームにするということで再整備が進んでいます。観光タワーにホテルを導入するのは全国でも名古屋テレビ塔が初で、久屋大通公園のテレビ塔エリアのオープンと合わせて来年7月にグランドオープンと聞いています。

さらに、噴水広場の南側にあったバスターミナルを移設し、その跡地の開発工事が進んでいます(図表 24)。来年の初めに完成予定です。3年間の暫定的な土地利用ですが、今までのバスターミナルではなく、バーベ

キューレストランやカフェ、コンビニエンスストアといった商業施設を核にして、人工芝のグラウンドやコルク舗装のトラックを整備するということで、来街者やオフィスワーカーにとっての栄の新たな魅力空間、憩いの場になることを期待しています。

11. 栄地区の開発状況

それらと合わせた民間再開発の動きですが、まず、久屋大通と桜通の交差点の南東にアーバンネット名古屋ビル・ブロッサというオフィスビル・商業施設があります。その横にあった旧住友商事名古屋ビルを建て替えて、新たにアーバンネット名古屋ビルと同規模のオフィスビルが整備され、その中にイノベーション施設などが入るということで工事が進められようとしています(図表 25)。

中日ビルの建て替え計画もあります。図表 26 が建て

替え後のイメージです。2024年の竣工に向けて既存の中日ビルの取り壊し工事が進んでおり、低層、中層、高層の3層構成で、170mの高層ビルに建て替わろうとしています。高層にはホテルが入り、中層にはオフィス、低層部の屋上には屋上広場、そして、その下には多目的ホールや商業施設、イベントスペースが整備されます。

それから、名古屋市も関係しているのが栄角地の計画です(図表27)。30年、40年という間、栄角地の開発が課題になっていましたが、いよいよ2024年の開発を目掛けて、現在、民間事業者を公募しているところです。今年度中には事業者を確定し、栄の核、あるいは名古屋のシンボルとなるような施設の整備が進むと期待しています。

12. SRT 構想～SRT が目指すもの～

こうした名古屋駅、栄、あるいは北側の名城地区、南側の大須地区をつなぐ新たな路面公共交通システムSRT(Smart Roadway Transit)も構想しています。シンボル性があり、安心して快適に乗ることができ、新たな環境技術である燃料電池を導入したものを検討しています。

車両に先進性があるだけでなく、バス停についても、スムーズに乗り換えができ、快適に待つことができるものを考えています(図表28)。そして、そのバス停が街のアイコンとなり、ここが名古屋の都心の軸だということが視覚的に分かり、Wi-Fiスポットを設けて都心の情報スポットにもなるということを構想しています。運行ルートは、名古屋駅と栄駅を結び、さらに名古屋駅から名城、栄、大須をリング上につなぐルートを検討しています(図表29)。

13. 拠点における開発の動向

名古屋、栄という都心部に続き、他の地域拠点についてもさまざまな構想の検討を進めています。

まずは金山です。金山駅の北側には、日本特殊陶業市民会館やアスナル金山、古沢公園といった、名古屋市が持っている施設が複数あります。これらを生かし、



図表 27



図表 28



図表 29

金山をにぎわい・文化・芸術の交流拠点に変えていくことを検討しています(図表30)。

次に金城ふ頭です。ここにはご案内のとおりLEGOLANDがありますが、現在、国際展示場の移転改築が進行中で、これができるとLEGOLANDの敷地を拡大す

るといことで、金城ふ頭のさらなる進化を目指して進めているところです（図表 31）。

そして、金城ふ頭と都心を結ぶ中川運河とあおなみ線を生かし、みなと回遊ループを形成したいと考えています。具体的には、名古屋駅からささしまライブから、ららぽーとが開業し今後キッザニアの計画が進められている「みなとアクルス」、ガーデンふ頭、金城ふ頭というルートで、クルーズ名古屋という水上交通を社会実験で運航しています（図表 32）。その定期運航化を目指しながら、名古屋都心と港を結ぶ魅力地区をしっかりと形成していきたいと考えています。

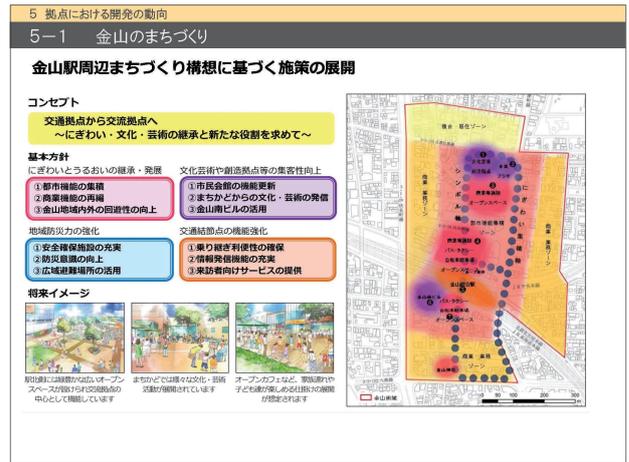
アジア競技大会の開催に向けては、名古屋競馬場を弥富市内へ移転し、その競馬場跡地に大会の選手村を整備するという検討が進められています。さらに、瑞穂公園陸上競技場を改築し、また愛知県では名古屋城の中にある愛知県体育館を名城公園の北園の方に移転改築するということが準備が進められています。都心、それから拠点部において、開発計画が目白押しです。

そういった開発だけではなく、名古屋が持つ歴史を生かした魅力づくりも進めたいということで、河村市長が心血を注いで進めようとしている名古屋城天守閣の木造化や、名古屋城を望む景観、名古屋城から見える景観をしっかりと守っていこうという、名古屋城周辺の景観計画を定めています。

さらに、四間道や有松といった歴史的な街並みについて、これまでそれを保存して守っていくというまちづくりは進めてきましたが、ただ歴史的な街並みや建物だけを守るのではなく、その周辺も併せて守りながら、歴史的な環境を魅力的なまちづくりにうまく生かしていくという検討も進めています。

14. おわりに

先日、別の会で都市開発や都心開発の話をしたところ、聞いていただいていた方からお叱りを受けました。「今から人口が減っていき、財政も危機を迎える。南海トラフ巨大地震はいつ来るかわからない。そういう時期に何を浮いたかひょうたんのよう巨大大開発ばかり言っているのだ」というご意見でした。



図表 30



図表 31



図表 32

確かに今日も、名古屋市が中心となり、民間や愛知県とつながりながら進めている開発を中心に紹介しました。ただ、決してそれだけをやっているのではありません。これからの人口減少や財政危機を考え、できるだけ民間活力を生かし、将来の税収も確保していく

ということをにらみながらの都市開発計画を進めています。それを、2027年に予定されているリニア中央新幹線の開通、あるいはその前年に予定されているアジア競技大会に向けてしっかり取り組んでいくことが、

その後の10年、20年を名古屋がしっかりと歩んでいくための礎として必要だということで、日夜奮闘しているということをご理解いただければと思います。

講演 2

現在の名古屋の魅力を共有するためにできること

：「名古屋アトラス」の作成と行政との協働

宮脇 勝（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）

1. 名古屋の魅力

名古屋の魅力を市民と共有することにより、人口を減らさないようにする、郷土愛を高める、地域のコミュニティ力を高めるということが、まちづくりの中では重要だと認識しています。

まずは名古屋市の夜景を見てみたいと思います。図表 1 は NASA のデータです。最近これを使って研究しているときに「あれっ」と思ったのは、関東は煌々と光っていますが、東海圏も相当光っていて、関西と比べると東海圏の明かりの広さが非常に大きいということです。

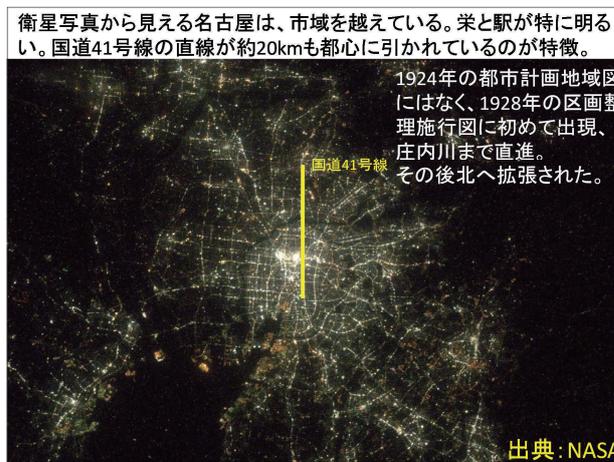
図表 2 は名古屋上空の衛星写真です。名古屋駅と栄の辺りが煌々と光っています。さらに、そのすぐ隣に国道 41 号線の明かりが線状に真っすぐ通っています。20km に及ぶ直線の道路です。この道路をコアにするような特別な都市計画があったわけではないのですが、この辺りが衛星写真から見えるほどの大きな光を持っています。国道 41 号線の直線道路は、一番古い 1924 年の都市計画地域図には載っておらず、1928 年の区画整理の施工図で初めて出現します。当時は現在の半分ぐらいが計画されていて、その後、北の方に真っすぐ延伸されていきました。市域を越えて、まじめに道路を一直線に引いていくぞということで造られていった結果ということで、興味深い姿をしています。

私は名古屋に来て 4 年半になりますが、他の都市に比べて屋外広告物が見苦しくないというのが第一印象でした。都市の景観が全体的にすっきりとしていて、建物も非常にすっきりとした四角い形をしています。日本中のほとんどの都心部は見苦しい状態になっているので、名古屋の方は広告物の管理意識が相当強いのだと思います。規制で厳しくしてい



出典：NASA

図表 1



衛星写真から見える名古屋は、市域を越えている。栄と駅が特に明るい。国道41号線の直線が約20kmも都心に引かれているのが特徴。

1924年の都市計画地域図にはなく、1928年の区画整理施行図に初めて出現、庄内川まで直進。その後北へ拡張された。

出典：NASA

図表 2

るのではなく、みっともないことはしたくないという名古屋の方々が大事にされている思いが景観として表れていて、非常にすっきりとした街並みになっていると思います。

名古屋城天守は、丘陵部の西の崖の所に建っています。従って、名古屋城を見ようとすると、西側からしか見えません。西側から来る者と戦うという向きにファサードを持っていて、市内の南側や東側からは城は見えません。このファサードの向きが名古屋城の特徴だと思います。今も石垣のオリジナルの

ものが残っています。

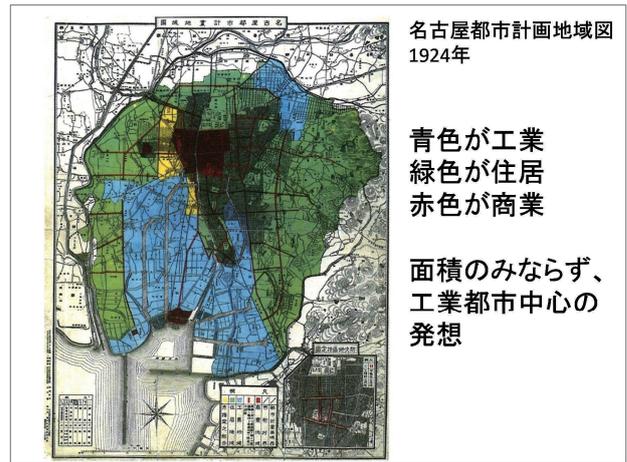
図表 3 は、一番最初の 1924 年の名古屋都市計画地域図です。緑の所が住居エリア、青い所が工業エリア、赤い所が商業エリアです。青の面積が非常に大きいので、見た瞬間、工業都市を目指していたということが分かります。

当時の名古屋市が、有名な都市プランナーのアンウィンにこれを見せたところ、「あなた方の計画は人生を欠いている。残念なことは、ベタ塗りに工業色で覆われていることだ」と言われてしまったそうです。名古屋の都市計画に尽力し、その後、日本の都市計画に尽力した石川栄耀（ひであき）は、「人生を欠いていると言われたが、この『人生』とは何なのだ」と自問しました。その結論が「実用価値を離れ、生を楽しむ気分だ」ということで、彼は戦前の名古屋でこれを説いていきました。

「人生」を再考する中で石川は「郷土都市の話になる迄」という論考を書き、その中で彼は、夜の都市計画、都市の味、小都市主義、都市美といった、従来の都市計画と違うようなことを言いました。日本人にとって、日曜祭日と夜こそ人生本態の時間であり、夜の居酒屋に行く日本人の良さが分かる。昼間の広場にはヨーロッパのようなにぎわいはないが、夜の居酒屋にこそ広場がある。それが日本人らしい。だから夜の都市計画をしよう。夜こそ広場がつくれるはずだということで、夜景のデザインや夜の都市計画、地方都市づくりに尽力していきました。

彼は大きな功績として土地区画整理事業を戦前にたくさん名古屋で実行していくわけですが、彼は話術が優れており、「民間と一緒に道路を造りましょう」ということで民間との協働の仕事を実行できた方です。

それから随分たって、現在の都市計画マスタープランが図表 4 です。1924 年当時の計画よりも住宅地や水辺、緑を重視し、より魅力的になったように見えます。その特徴は、全ての世代が住みやすい名古屋ということだと思います。名古屋は利便性が良く、



図表 3



図表 4 (出典：名古屋市)

交通機関が発達していて自動車の渋滞が少ないため、通勤時間が比較的短いです。大都市でありながら戸建ての住宅が所有できる快適性があります。都心部においては過密な街区が多いですが、もしランドスケープを充実することができれば、都心は快適性を改善できる可能性があります。土地のブランドには選択性があり、幾つかの土地から住みたい土地を選べるというのが都心の状況です。

また、今後のまちづくりにおいては健康と食文化が大事になってくると思いますが、愛知県は発酵食品のレベルが非常に高いです。代表的なものは味噌ですが、これは非常に健康に良く、長寿社会にとって必要なものだと思います。それから、最近では菓子のレベルも非常に高いと思います。栗や餡のお菓子は世界に通ずるレベルのものを生産しています。意外とピックアップされませんが、そういう食文化

を長い歴史の中で既に持っています。

しかし名古屋は、二度と訪れたくない都市ナンバーワンに選ばれ、それに対する危機感を持っています。あるとき地下鉄に乗ると、地下鉄の広告が全て「八十亀ちゃんかんさつにっき」という漫画のキャラクターになっていました(図表5)。この漫画はアニメでも放映されています。登場人物の八十亀最中(やとがめもなか)たちが名古屋の魅力を共有するために名古屋の良いところを紹介するのですが、そこに東京もんがやって来て、名古屋出身、三重出身、岐阜出身の3人に対して、名古屋に非常に興味を持って突っ込んでくる話です。第1巻は「木曾三川、名水」から始まります。名古屋の一番良いところは水だという話から入り、建築でいうと「飛翔」が名古屋らしいと彼らは言うわけです。

「飛翔」は市政100年と世界デザイン博覧会に合わせて名古屋駅前に設置されたものです(図表6)。非常に個性的で素晴らしいデザインだと思います。このデザインに影響を受けて、駅ビルの建て替えのときにアメリカの設計チームKPFが、JRタワーの設計に丸形を選びました。ツインタワーが円形になっているのは「飛翔」の影響です。それはモード学園にも飛び火し、ねじれた円形のビルが建ちました。先ほどの八十亀最中は、「飛翔」ののどがった形を「とっきんときん」と表現しています。名古屋弁でそう言うのが正しいの分かりませんが、第1話に出てくるこの特徴的な建物は非常に重要な景観資源なのではないかと思います。ただ、ここは広場になって、「飛翔」は移設されてどこに行くか分からないという状態になっています。

他にも名古屋には、大都市でありながら歴史的文脈を維持しているという魅力があります。城下町を中心に街道筋に武家町や商家の街並みが残っており、それを市役所は大事にしようとしています。普通、大都市は大規模開発を推進していくのに対して、こういうものも大事にしていくという大都市の例はなかなかないので、ぜひ頑張ってくださいと思います。



図表5



図表6

こういった取り組みの中で数字として面白いと思ったものがあります。愛知県の神社と寺院の総数は約8000で日本一です。寺院数も約4600で日本一です。愛知県にはお寺や神社が非常に多いのです。名古屋も、一見、整然としていて特徴のないイメージですが、寺院数が800以上でとても多いです。これは歴史都市の中心コアとして非常に長い歴史を持っているからです。GISデータでのカウントでは、寺院は886、神社は477検出されています。

その中で崇覚寺の庭は江戸時代につくられたものです。近年改修されましたが、通り抜けできるお寺の中に図表7のような景観があります。このようなお寺と緑がたくさんあったら、森の名古屋なのではないかと思い、GISデータで「名古屋アトラス」の絵を作ってみました。図表8の赤が神社、青が寺院、緑が緑被のところ。全部重なるかと思った

ら、なかなか重なりませんでした。たくさんの神社、寺院、緑があることが分かります。

その中で、明治期に建設された西洋式庭園の鶴舞公園という、大須通が直線でこの公園の中に入ってくる1軸線のフランス式庭園があります。これは本多静六という、東京では日比谷公園を日本で最初の西洋式公園としてつくった人が設計しました。名古屋は西洋化したイメージがなかったのですが、一時期、西洋化のムーブがあって、その痕跡がこの公園に残っています。公園内の建築物は鈴木楨次が設計した洋風建築です。現在の名古屋は、近代化とともに日本標準のイメージに変貌していき、こういうものは消えていく感じですが、それはもったいないのではないかと、一つの資源ではないかということで残されています。

それから、グリッド（碁盤の目）というのを、名古屋と札幌と京都で比較して調べてみました（図表9）。同じスケールの図面で、19世紀末から20世紀初頭のを並べてみると、名古屋は街道筋があり、その街道と交差した先に名古屋城を建設するという基本形を取っています。清洲越しのときに徳川家康により新たに作られた街区設計です。京間50間で、今カウントすると約90mの街区を持っています。西側は堀川のところで斜めに切れています。

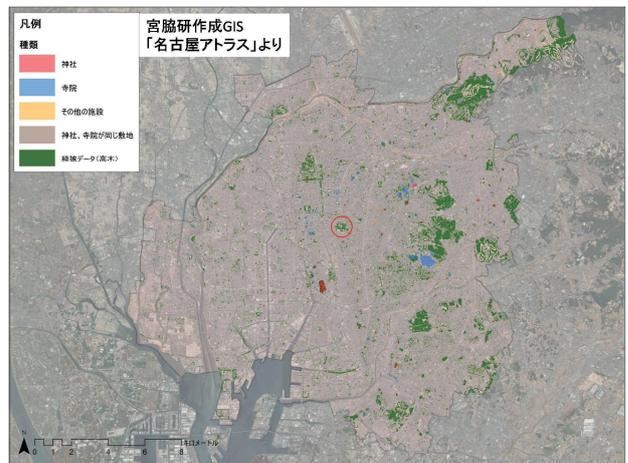
これに対して札幌は、創成川という人口の運河と商業軸のところを起点としてつくられており、商業軸と平行につくられた大通公園が防火帯として官庁街と商業街を分けて、商業エリアから延焼しないように設計されています。名古屋が99ブロックで設計されたのに対して、開拓使がつくった札幌の方は60間（約109m）の大きなグリッドが広範囲に広がっています。

京都は条坊制で、40丈（約120m）の中国から入ってきたグリッドを豊臣秀吉が縦に半分に割りました。従って幅60mの縦長のグリッドを持っています。それぞれのグリッド街区は、大きさ、位置、用途、量に特徴があります。名古屋は、商家と武家のために、商売繁盛のために中心コアをグリッドにし

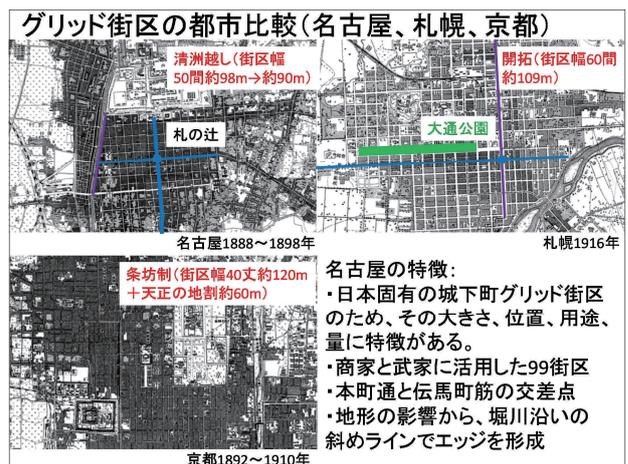


市認定地域建造物資産 崇覚寺(1625年～)

図表7



図表8

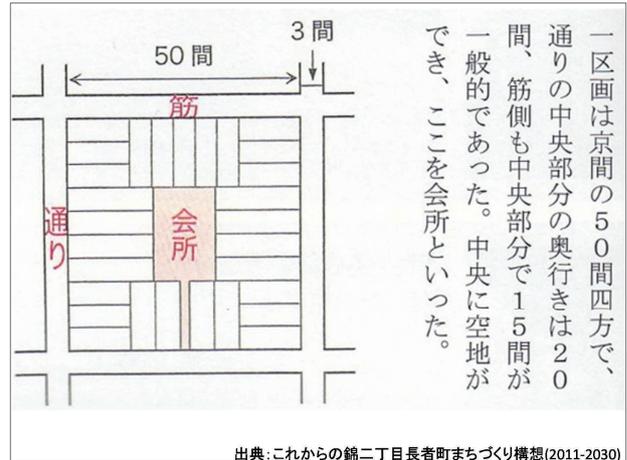


図表9

た、徳川家康による非常に誇らしい設計になっていると思います。名古屋城に向かう中心軸の本町通が一時期西洋化していたというのは、図表10の絵はがきではっきりと分かります。今は完全にその様子はなくなっていますが、こういう時代を経ていると

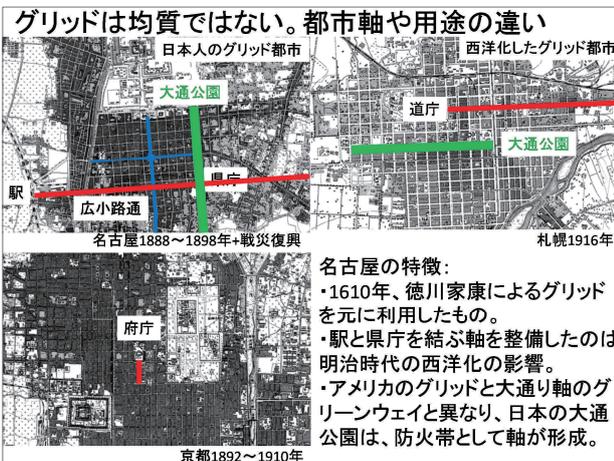


図表 10

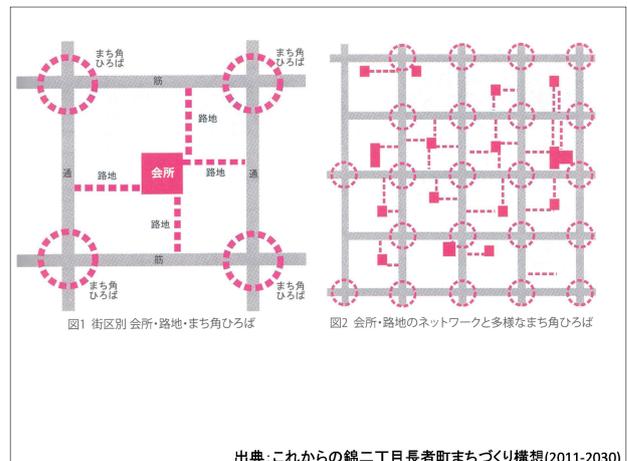


出典:これからの錦二丁目長者町まちづくり構想(2011-2030)

図表 12



図表 11



出典:これからの錦二丁目長者町まちづくり構想(2011-2030)

図表 13

ということになります。

さらに変貌していったのが図表 11 です。名古屋駅と県庁が今より南側にあり、その県庁を通る中心コアの1軸がつけられました。広小路通が大きくなったわけです。これに対して、北海道は道庁から東側に軸が延びていきました。京都は府庁の南側の2ブロックだけ拡幅しました。これも一種の西洋化で、軸線を取って道路と建築物をモニュメンタルに見せる設計方法です。

名古屋はその後、県庁を取り壊して、そこに広小路通が延びていきました。そして戦災復興の時期に久屋大通公園をつくり、川と緑で区切ることで延焼を防ぐという形態を取りました。同じ大通公園でも地域によって成り立ちが全く違い、名古屋のグリッドは自慢できる内容の特徴を持っているということになります。

2. これからの錦二丁目長者町まちづくり構想

今のまちづくりにつながっているところで言うと、図表 12 は「これからの錦二丁目長者町まちづくり構想」から引用したのですが、50 間四方のグリッドの中に会所があり、ここにお寺など、人とコミュニケーションを取るようなブロックがつけられています。ここでは住民参加のまちづくりが盛んに行われていて、延藤安弘先生がそれをけん引されました。名古屋における市民参加が都心部でもできるということで長年尽力されたものになります。

現在の錦二丁目の将来構想は、会所の周りに路地を設計し、まち角をデザインしたブロックを増やしていこうというものになっています(図表 13)。建物が高層化したとしてもコミュニティの場所をきちんとつくり、江戸時代と変わらないまちづくりを継承しようということになっています。実際に、図

表14の真ん中の赤い所でそういう計画が発表され、事業化されています。ここにマンションを建て、広場とエリアマネジメント施設、コミュニティ施設を入れて商業と住居の両方を確保するというので、現在建設中です。

名古屋のもう一つの魅力である、尾張名古屋で生まれた和菓子の文化は世界に通じると思います。とても繊細なつくりで、私は餡が苦手でしたが、名古屋の和菓子を食べ「これはちょっと違う。こんなものは東京にはない。非常に伝統が息づいている」と思いました。洋菓子もいいのですが、元々名古屋がつくってきた伝統を大事にしていくことは大切だと思います。

3. 市民参加を支える方法

こういった錦二丁目の動きのように、市民参加を支えることが非常に重要だと考えられます。都市計画を進める上で、まちづくりを実行していく方法をいくつか紹介します。

一つ目は環境権です。これは環境を知る権利や計画に参加する権利のことを言っていますが、そもそもは1972年に国連人間環境会議が言い出したことです。これはヨーロッパでは定着していきました。都市環境を考えていくときに、市民には環境を知り、身の回りの都市計画・開発に参加する権利があるということです。その後、国連はこれを発展させて、1992年の国連地球サミットで「持続可能な開発(サステナブルデベロップメント)」ということを行いました。最近はそのをもっと分かりやすくして推進しようということで、2015年の年地球サミットでSDGs(17の目標)が言われました。名古屋で取り組んでいるSDGsも全部つながっているわけです。

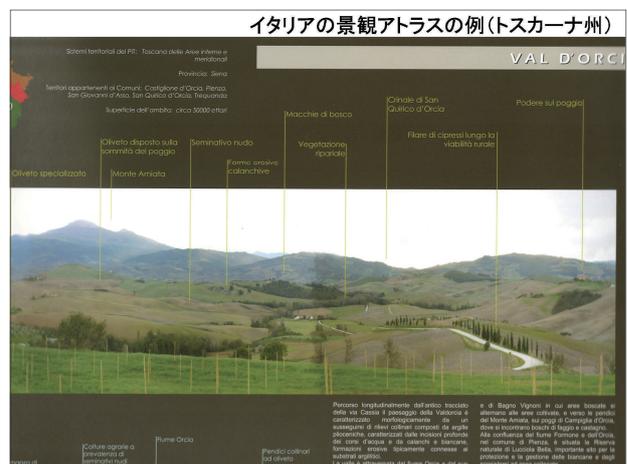
二つ目は、ランドスケープ・オブザーベトリー(環境観察センター)です。環境をみんなで観察して、環境がどうなっているかを知る場所を提供する必要があるのではないかとということです。

三つ目は、そこで展示される景観資源地図集「景観アトラス」による環境の見える化です。コンピュ



出典:名古屋・錦二丁目7番第1種市街地整備事業

図表 14



図表 15 (出典:トスカナ州)

ーターを駆使し、何が大事なのか、何が埋もれているのかを地図情報としてみんなが認識・共有できるようにする装置が必要だということです。

四つ目は、歴史的景観キャラクタライゼーションです。これは時間の奥行きを地図化する手法で、後の事例で出てきます。

国際研究をする中で、使えるさまざまなツールが出てきています。例えばフランスのランドスケープ・オブザーベトリーでは、子どもたちに環境教育をするのに、町の良さを説明する図面を使っています。バルセロナのランドスケープ・オブザーベトリーでは、技術者たちが図面を駆使し、地域の魅力を情報発信するセンターが作られています。

イタリアでもアトラスは作られていて、写真付きでいろいろ解説していくタイプものなど、いろいろな手法が取られています(図表15)。GISというコ

ンピューターを駆使しながら、地域のまとまりや特徴などを記述していく手法や、コミュニティマップとって、地域の魅力を市民と一緒に描く取り組みなどもあります(図表16)。この描き方はさまざまあって、特にまちの持っている魅力、例えば食文化や建物、そこに生息する生き物、植物など自慢できるようなものを並べた地図集が開発されています。これなら一般市民も「うちのまちには確かにこれがある。これを大事にしていける」ということが共有できます。

意外と日本のまちというのは「うちには何もありません」と言う人が多くて、「そんなことはないでしょう」ということになるわけですが、説明する上ではそういう資料があるとわかりやすいのではないかとということで、早速、豊橋市にお勧めしました(図表17)。イタリアに負けない魅力が豊橋市にはたくさんあります。神話もあるし、動物もいるし、きちんと図面化できただけものを豊橋は持っているわけで、そういったものを使っていくことがまちづくりでは重要になってきます。これを環境観察センターのような所で表示することが大事だと思います。

歴史的景観キャラクタライゼーションはイギリスで始まりました。現代の景観の中には先史時代、あるいは中世の農地(エンクロージャー)がずっと残っています。こういう今まで大事にしてきたものや、20世紀に開発した住宅地まで、さまざまな特性がどこに残っているのかを地図化し、時間の奥行きを現代風景の中で理解できるようにする手法を歴史的景観キャラクタライゼーションと呼びます(図表18)。この研究も名古屋でやり始めています。

4. アトラスの作成

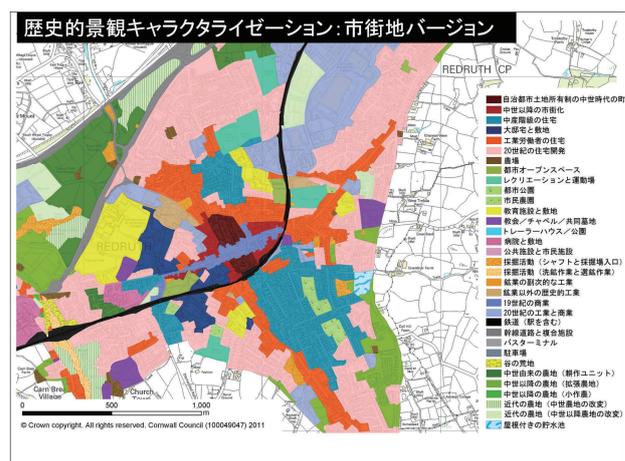
名古屋大学で去年、「東海アトラス」を作成してみました。「東海アトラス」は東海4県を束ねるデータベースです。普通は県単位で情報が作られますが、それだと東海圏の魅力は何かという問いに答えられません。ですから、東海4県を合わせるとこん



図表16 (出典：プーリア州)

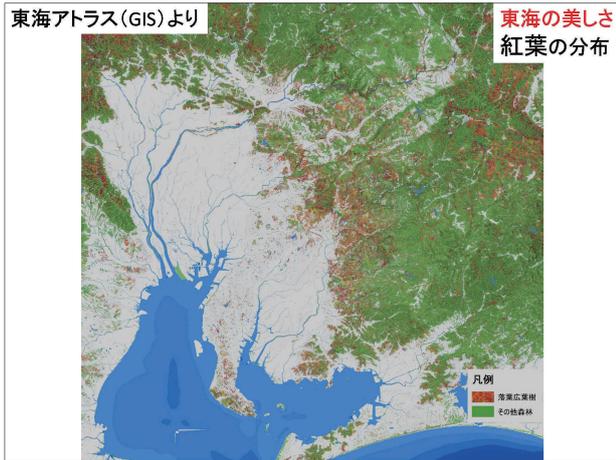


図表17 (出典：豊橋市)

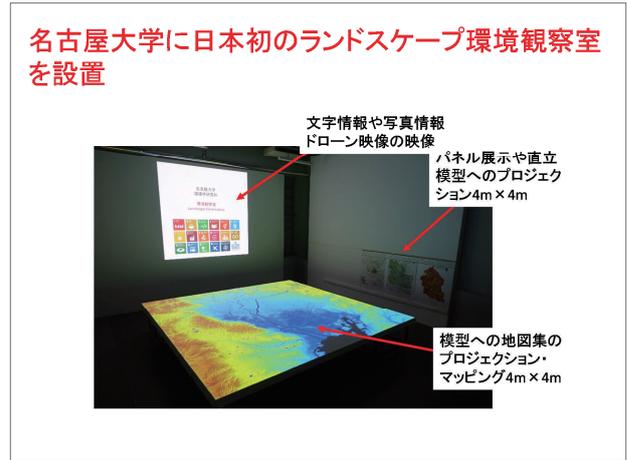


図表18 (出典：英国文化庁)

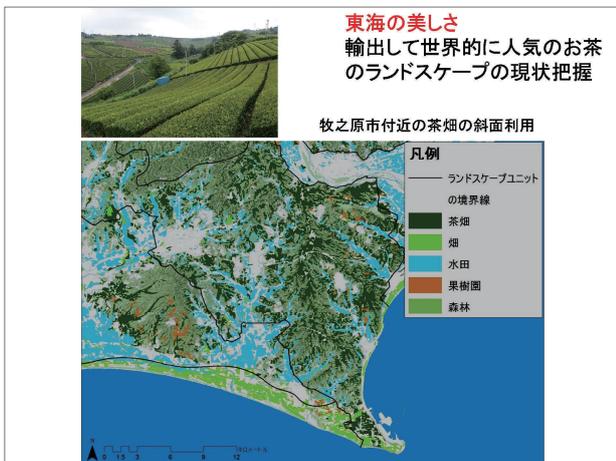
な姿で、こんな魅力がありますという図面集を作りました。それを見ると、紅葉シーズンの森や茶畑など、東海の美しさが際立ってきます(図表19、20)。世界中で抹茶ブームが起きているので、その茶畑の風景がどこにあるのかをきちんと地図上で表示で



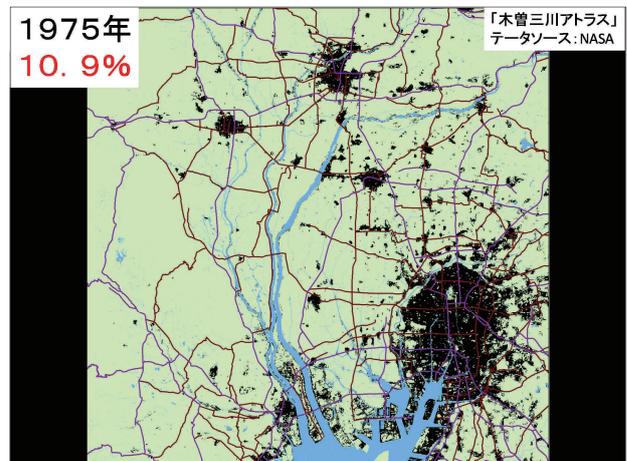
図表 19



図表 21



図表 20



図表 22

きるようにしたということです。

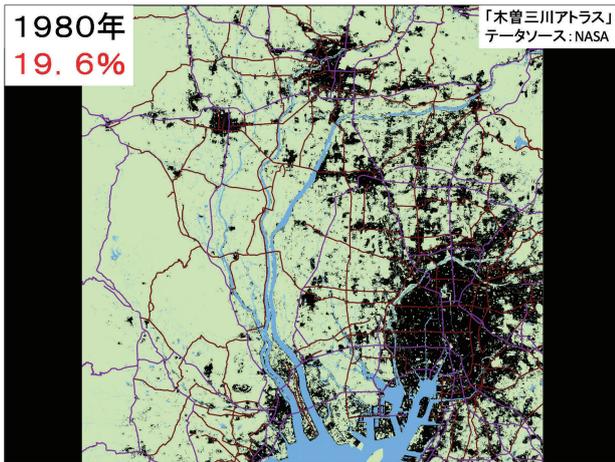
現在は「名古屋アトラス」を作成しようとしています。地図や写真をデジタル化、ビジュアル化、展示することで、名古屋の魅力を顕在化し、共有し、将来に生かすという仕組みがあるべきだと考えています。これを人に言ってもできないので、まずは自分でやっつけてしまおうということで、去年、名古屋大学の使われていない部屋を整備して環境観察室をつくりました。

そこでは「東海アトラス」「名古屋アトラス」、さらには「中部アトラス」「メガリージョンアトラス」の構想を持っていて、順次作成していこうと思っています。なぜそんなことを思うかというと、外国では既にそういう傾向にあるからです。欧州は International Landscape Observatory や、NASA は Earth Observatory まで作って地球を観察し続け、

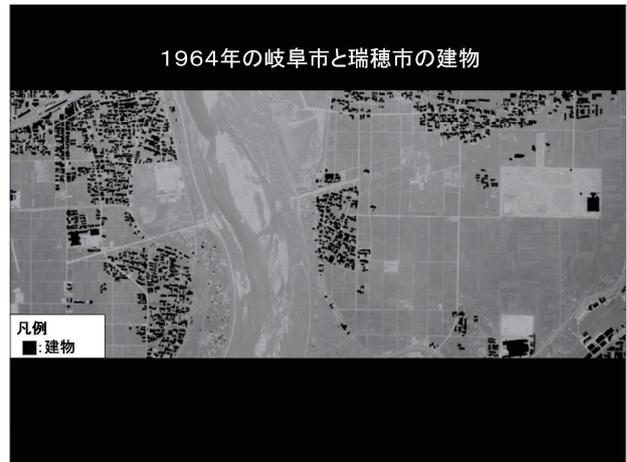
情報公開するというシステムになっています。

名古屋大学の環境観察室で、去年は地図を模型上に投影するプロジェクションマッピングを実施しましたが、やってみると文字が読みづらく、平面への文字投影だけでは難しいということで、今年は写真や文字情報は側面に、地図情報は下に、2面同時投影することになっています（図表 21）。

図表 22 は地図情報の表示イメージで、「木曾三川アトラス」の例です。木曾川は名古屋の水源です。1975 年は流域面積の 10% が市街地でしたが、わずか 5 年後には倍になりました（図表 23）。モータリゼーションが始まるとこういうことになります。そして、その 5 年後には 3 倍と、すさまじいスピードでスプロール化していきました。こういう変化を捉えようとしたときに、普段われわれは航空写真で分析しますが、今回は NASA の衛星データを使いまし



図表 23



図表 25



図表 24



図表 26

た。その方が広域を一気に見えるからです。航空写真を貼り合わせていると非常に大変なので、衛星データを使うことを選択しました。

その後、市街地面積の拡大スピードは若干緩まり、1990年代は微増が続きました。ところが、人口減少が懸念されていたにもかかわらず、2005年からまた広がりをはじめます。2015年には42%に達し、名古屋大都市圏は今も広がり続けています。これは恐らく交通システムの充実が生んだ結果の一つです。

図表24が分析図です。全部を総合してみたときに、赤やオレンジの所がこの5年間、10年間で開発された所で、かなり広範囲に散らばっていることが分かります。ついでに、輪中の堤防がその影響を受けるのではないのかということで、輪中に市街地がぶつかってどうなっていったかというのを見てみると、やはり市街化の影響によって輪中が壊さ

れていることが分かりました。河川の堤防ができることにもよるのですが、市街化によっても堤防が切られていくというメカニズムが観察されました。

幾つかケーススタディを見ていきたいと思えます。岐阜市と瑞穂市の集落は、1960年代は図表25のような感じでしたが、1985年に道路が建設され橋が架かると周辺の様子が一気に変わり、今では図表26のようになっています。道路と橋が宅地開発に与えるインパクトは相当大きいということです。

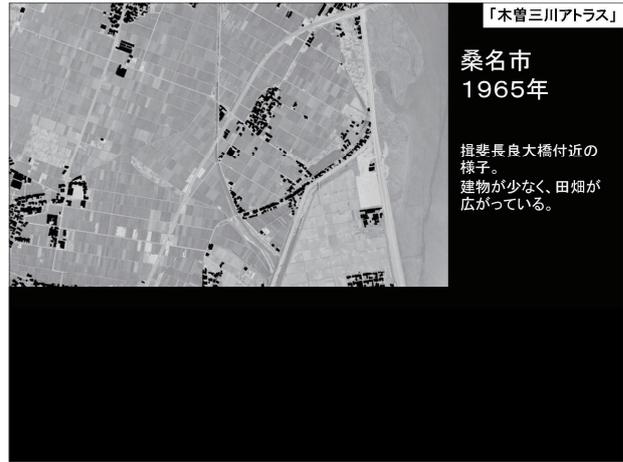
弥富市は、図表27が1961年の姿ですが、西側の河口に大臣管理堤防が建設されると輪中が必要なくなり、図表28の黄色い所が取り壊され、川が埋め立てられ、そこが宅地開発されていきました。アトラスによってこういうことをつぶさに観察することができます。

桑名市は、幹線道路沿いに開発が進み、伊勢湾台



「木曾三川アトラス」
弥富市
 1961年
 輪中堤が確認できる。
 田畑が広がる。
 中央に河川が流れる。

図表 27



「木曾三川アトラス」
桑名市
 1965年
 揖斐長良大橋付近の様子。
 建物が少なく、田畑が広がっている。

図表 29



「木曾三川アトラス」
弥富市
 1987年
 西側の大臣管理堤防（連続堤防）が整備されており、その近辺の建物の増加が分かる。
 輪中堤の大半がなくなり、道路の整備が進んでいる。

図表 28



「木曾三川アトラス」
桑名市
 1996年
 二つの道路周辺の建物がさらに広がり、密度が大きくなっている。

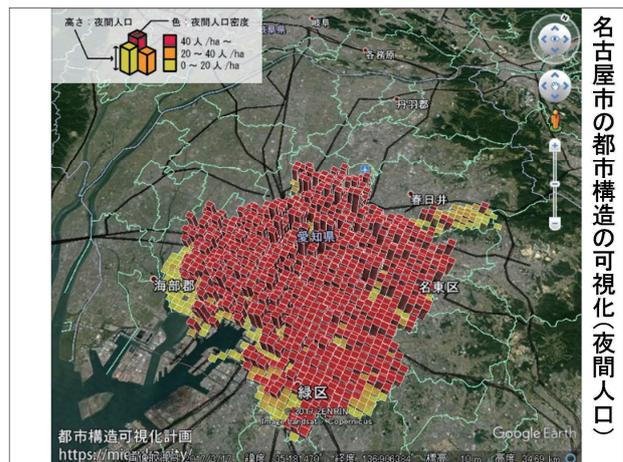
図表 30

風で非常に危険だった湾岸エリアの宅地化が行われていきました（図表 29、30）。

5. 名古屋市の都市構造の可視化

名古屋の都市構造の可視化計画が、日本都市計画学会と国交省の協力で作られました。それを見ると名古屋の特徴が見えてきます。まず図表 31 は夜間人口です。名古屋市内に満遍なく人が住んでいることが分かります。ところが、昼間人口は図表 32 のようになります。これは、商業活動が中心部に集まっており、そこに来訪者が相当いるということを意味しています。ですから、もし地震が起きたら、夜間の被災と昼間の被災ではインパクトが全く違うこととなります。

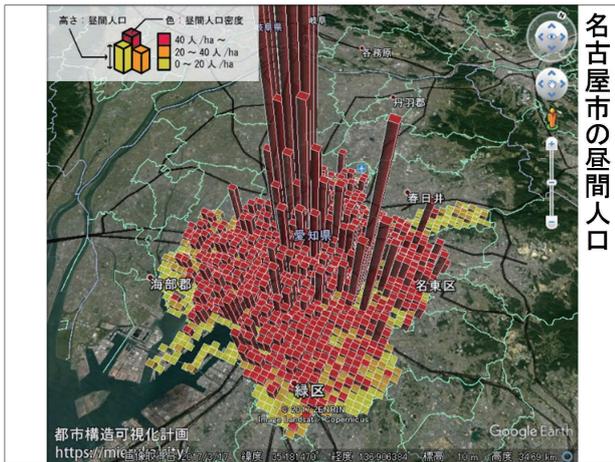
名古屋の二次産業従事者は図表 33 のような分布になっています。それに対して三次産業従事者の分



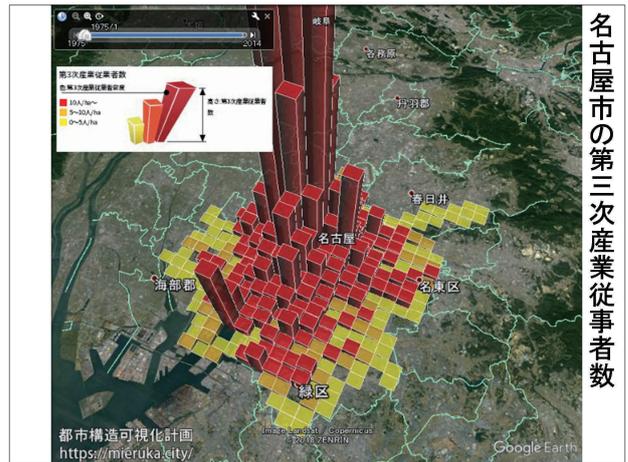
図表 31

布が図表 34 です。やはり名古屋は工業都市かと思いきや、商業都市の特性の方が上回っているということです。

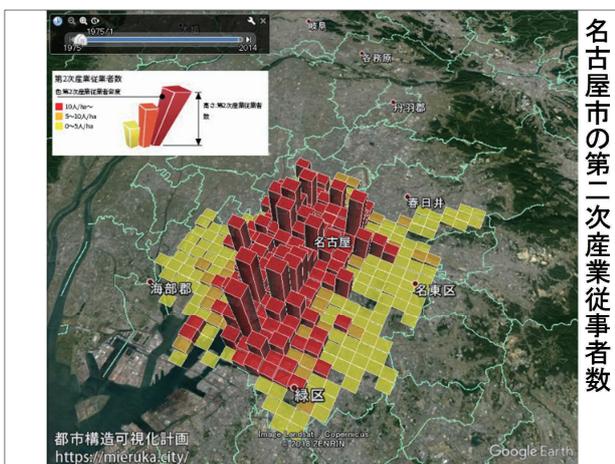
図表 35は公共交通利用圏と働く場所の関係です。中心部に非常にたくさんの公共交通利用者がいる



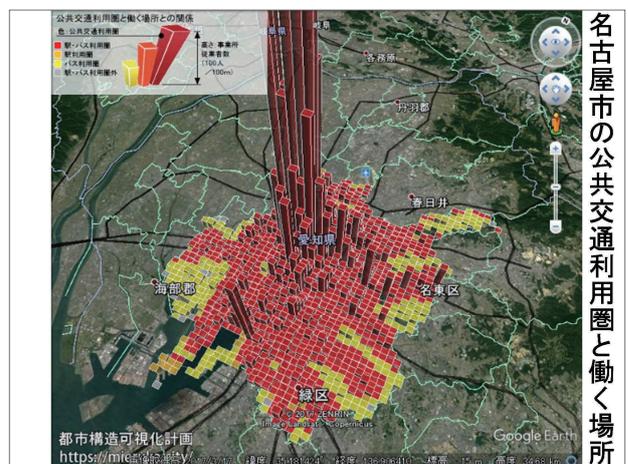
図表 32



図表 34



図表 33



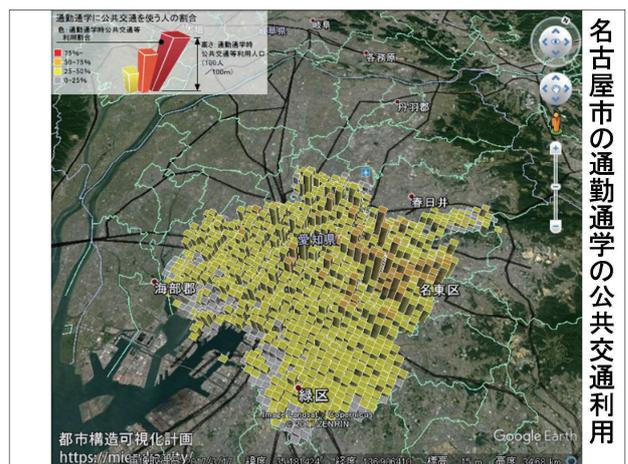
図表 35

ことが分かります。それに対して図表 36 の通勤のデータを見ると様子が随分違います。つまり、多くの方が通勤に車を使っていて、公共交通を使っていない方も多いということです。こういう特徴も見えてきます。

図表 37 は高齢化の分布です。高齢化がかなり広範囲で進んでいることが分かります。

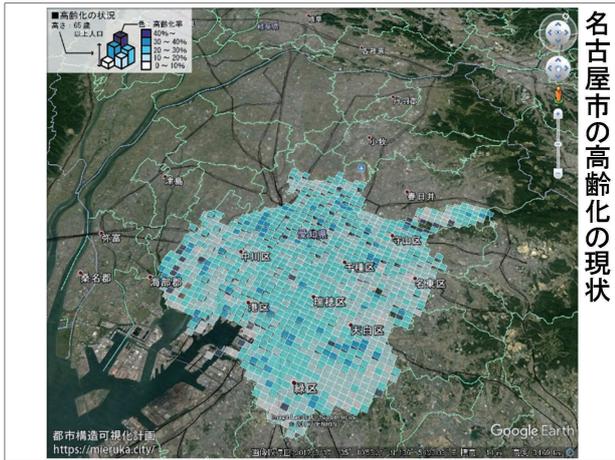
図表 38、39 は、小・中学校の在学者数と大学の在学者数です。どちらもかなり均質に広がっています。

それでは、なぜ郊外のスプロールが起こっているのかという第1の要因は、子育て世代の30代、40代の人たちの郊外への進出です。子育て世代が周りに家を買うので都市が広がっていったということです。一方、60代、70代の高齢者はどこにいるかということ、都心縁辺部にずっといます。これが

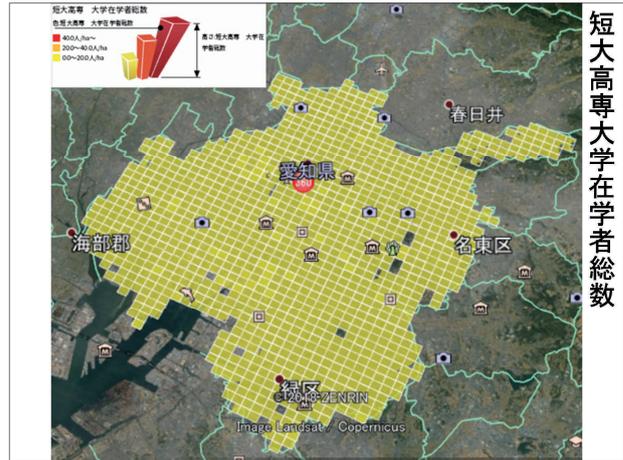


図表 36

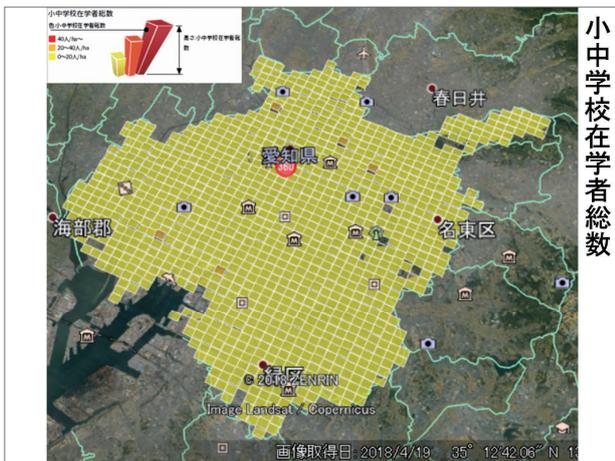
第2の要因です。そして第3の要因が、都心と郊外の両方にいる若者と働き手の20代、50代です。この構造が当面は維持されるだろうと思います。しかも人口減少はゆっくりとしか起きません。ほとんど安定しています。そうすると、市街地は広域圏に広



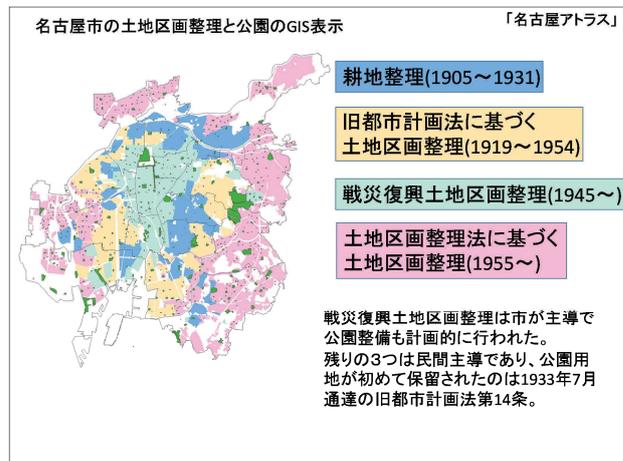
名古屋市の高齢化の現状



短大高専大学の在学者総数



小中学校在学者総数



名古屋市の土地区画整理と公園のGIS表示

がり続けるのではないのかと考えられます。それに対してどのように計画するかが大事です。コンパクト化が言われていますが、理論ではなく、現実を見て考えなければいけません。

6. 名古屋市の土地区画整理

名古屋の土地基盤の特徴は、区画整理事業が非常に多く行われていることです。その数は全国トップです。石川栄耀から始まり、都市計画を随分頑張ったのだと思います(図表 40)。歴史上、耕地整理や旧都市計画法に基づく土地区画整理、街中のど真ん中では戦災復興土地区画整理、そして郊外では土地区画整理法に基づく土地区画整理が行われてきました。

これらの土地区画整理事業をしていく中で重要なのは、その中に魅力となるような、あるいは健康

に欠かせないような、あるいは防災に欠かせないような「公園」を設置することです。名古屋市内における分布を GIS でカウントしてみると、戦前の土地区画整理事業ではわずか 1~2%しか公園用地がないのに対し、戦後の土地区画整理事業では 5%程度の用地が取れています。これは、戦前に土地区画整理が行われた所には公園が足りないということを示しています。それで防災上大丈夫なのか、日頃の子育ては大丈夫なのか、健康長寿社会を公園なしで進めるのかという話になると思います。

7. 名古屋市の都市景観基本計画と歴史的界限

名古屋は、デザイン博の影響を受けてデザインについてやろうと宣言し、1985年に都市景観基本計画を策定しました。その委員長になったのが黒川紀章という、私の大学時代の研究室の先輩です。彼は

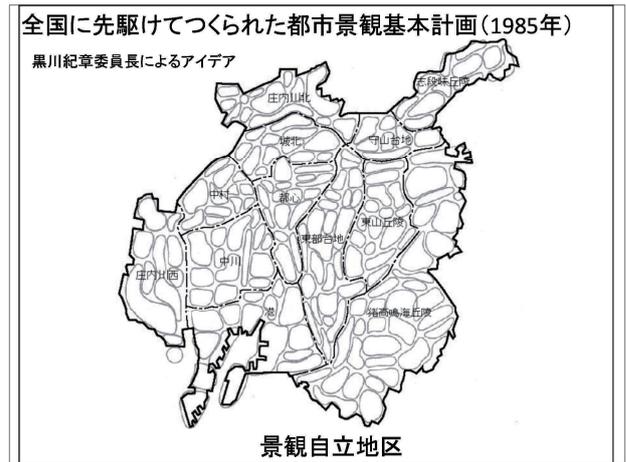
メタボリストなので、まちを細胞のように小さく割って表示しながら、その境界の小さな景観のまとまりを大事にしたらいのではないかという彼の方針が採用されました（図表 41）。

その計画が現在どうなったのかを調べてみると、地域区分はもっと明確に示されたのですが、その後は一向に進んでいませんでした。この景観計画はここで止まってしまったわけです。せっかくの景観計画がもったいないので、できれば私の研究室でデータ化し、GIS に載せて、景観資源をプロットし、みんなで共有できるような図面化をして、行政にそれを提供して進めてほしいと考えています。

この計画で面白いのは、例えば覚王山付近の一角です（図表 42）。ここは石川栄耀が戦前に区画整理をして「これはうまくいった」と言った区画です。近くには名古屋大学があって、本山の地形を尊重すると谷の所に 1 本線が引けます。これは公園に対して軸が取れています。その反対側に覚王山側からアプローチする斜めの線を引いて、彼はその中心に永久的に残るようなパブリックスペース（公園用地）を置き、放射形の街区にするという設計をしていて、見事にそれが実現しているわけです。われわれは区画整理というとグリッドの均質な空間を思い浮かべますが、戦前、彼らが尽力した時代の区画整理は、このように個性的な区画をつくらうとしていたわけです。

その公園用地は戦後に中学校用地に取り換えられてしまったので、そこで石川栄耀の設計意図は外されてしまったわけですが、その後も公共用地として利用され、覚王山から見ると軸線の先に学校が見える状態になっています。桜並木がきれいな所です。

図表 42 で Y 字の道路線形がありますが、実際に行ってみると図表 43 のようになっています。本来は公園の真向かいにこの三角形の街区ができていて、エッジの所には恐らく石川栄耀はもっと面白い建築を期待していたのだと思います。地割りをして整備していったところ、残念なことに普通の建物が建ってしまったわけですが、こういうことをしてま



図表 41 (出典：名古屋市)



図表 42



図表 43

ちを面白くしようとしていた都市計画家が名古屋にいたということです。

この地域の運営について調べてみると、地域コミュニティが少学校区単位でつくられているということが分かりました。このコミュニティは戦前から

あるもので、その結果、高齢者や子どもを中心にしたまちづくりが展開されています。これは名古屋の特徴であり、他のまちにはありません。豊田市の人に聞いても学区単位組織は「ない」と言っていました。

さらに、覚王山エリアでは 2000 年から区行政のまちづくりが始まり、城山・覚王山地区魅力アップ事業委員会などの市民参加が試行されました。住民でなくても参加していいという組織ができたのですが、残念なことに 2010 年にこの区の事業助成がなくなったので、今はボランティアで継続しています。

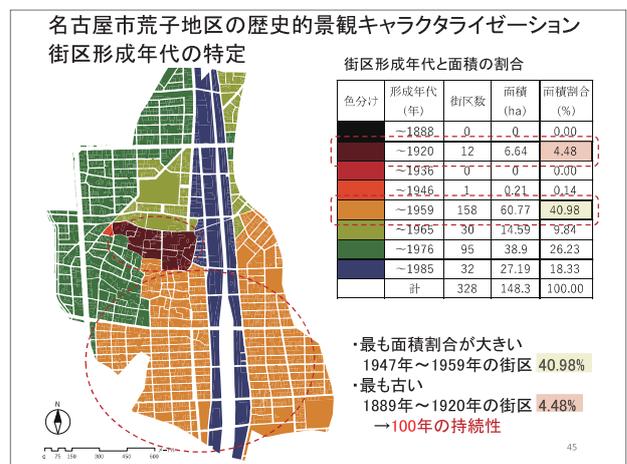
彼らが作った資源マップが図表 44 です。覚王山の魅力を十分に抽出しており、これを見ながらまちを回ると、なぜ名古屋で人気エリアなのかがよく分かります。緑豊かな非常に良い地域です。揚輝荘という別荘は紅葉がきれいで、今も市民によって大事にされています。これは先ほどの学区のコミュニティやボランティアの一般市民参加によって維持されています。こういう活動もみんなで共有すべきだということで、デジタルマップ化して投影できるように研究室で研究しているところです。

こういう資源図が名古屋で用意されると、このまちの魅力がどんどんアップしていきます。身近な所に本当に良いものがたくさんあるのです。眺めが良い場所や、テレビ塔が見える場所、お勧めの紅葉スポット、歴史的な建物など、いろいろなポイントを書き込んで、地域の魅力を大事にしていく必要があると思います。それを支援するためのマップづくりを、「名古屋アトラス」と呼んでやっていきたいと考えています。

もう 1 地区、ケーススタディを紹介します。木製の日本建築物がある荒子観音のエリアです。名古屋市歴史まちづくり戦略の図面によると、昔は熱田神宮の所と丘の所があって、あとは海で水没していたという地形だったのが、中世になると少し広がってきて、戦国時代になると荒子の荘園と田園が出てきます。この荒子で、後に金沢城の城主になる前田利



図表 44



図表 45

家が生まれています。すごい有名人を生んでいる地域を名古屋はたくさん持っています。その誇りを大事にしていくことが大切だと思います。

荒子に行くと、今でも茅葺き屋根の住宅が 2 軒、荒子観音の所に一つ、合わせて三つも茅葺き屋根がこの大都市に存在します。そんなことは普通ないのですが、荒子では平気で存在しています。これは面白いということで調査を続けると、マキの生け垣や歴史的な塀が残っていて、路地も非常に強い地域コミュニティによって区画整理されずに維持されていました。ここで歴史的景観キャラクタライゼーションを試みた結果が図表 45 です。戦後に区画整理された面積が圧倒的に広いのですが、茶色い所に 1000 年以上も前の歴史が残っています。

今、減災館に伊勢湾台風で水没したまちの写真が飾ってありますが、面白いことに、荒子は水没して

いないのです。ある程度水には漬かったかもしれませんが、歴史的な集落というのは、比較的災害に強いものが分散して存在していて、荒子もその一つということになります。この地域の道路について細かく分析していくと、荒子観音の前の軸線や、その脇の路地が丁寧に残っていることが分かりました。この時間の奥行きは大事ではないかと思います。今もマキの生け垣の風景が残っており、地域の人たちが愛してやまない空間であることが分かります。すぐ隣にブロック塀や鉄のフェンスもあるのですが、ブロック塀は昨今問題になっているように災害で危ないので、やはりマキの生け垣が一番いいのではないのか、そういうまちづくりを推進した方がいいのではないかとお勧めしています。ただ、何せ市の助成がないので、今のところ自主的に生け垣を維持している状態です。

8. その他の民間の活動

円頓寺商店街も非常にユニークです。円頓寺商店街の西端にあった那古野小学校跡地を民間が利用して、最近、カフェやオフィスが入ったスペースをオープンし、大変にぎわっています。那古野は名古屋の地名の由来となった土地ですが、こういう所で活発なまちづくりが行われています。

あるいは、民間の最近の活発な動きとしては、ノリタケの森も非常にいいです。工業エリアの再生としては名古屋で唯一だと思いますが、西洋式の現代庭園になっています。このランドスケープは、新国立競技場の設計者が設計していて、彼が若いときにデザインした処女作なのだそうです。

最近オープンしたのが中川運河の「バーミキュラビレッジ」です。バーミキュラの製品を使って食を提供しています。私は中川運河の検討会をお手伝いしているのですが、中川運河が重要なランドスケープなので整備しようという検討を続けているところに、こういう民間の開発が入ってきました。非常ににぎわっていて、予約も取れない状態です。アクセスは悪いのですが、クオリティの高い建築物と眺

めと食事がセットになれば、遠くてもみんな行くのです。それだけの魅力、吸引力があるものがつくることが大事だと思います。

こうした各地でつくられている魅力をきちんと観察して地図にプロットしていく作業が、現在、名古屋でできることです。こういうものを蓄えていくことが大事だと思います。魅力ある資源が地図として表示されれば、他の人に何を言われようが、名古屋は魅力的だと言い切ることができるようになります。

9. 名古屋市との協働まちづくり

名古屋市との協働の取り組みとして、名古屋城周辺の眺望規制を審議会でお手伝いしました。名古屋城から半径1.5kmの範囲に、建築物の高さ制限、色の制限、広告物の制限を加えました。これからその効果が出てくると思います。一番の懸案事項だったのは、ホテルのスカイラインです。名古屋城天守からスカイラインがぱっと見えるのですが、ここのホテルが建て替わっていくと、名古屋城の眺望に著しく影響を及ぼす可能性がありました。これを、高さを規制内に抑えて、そこに広告物も載せないでほしい、変な色の建物を造ってはいけないという仕組みにまで持っていったので、名古屋の中心コアである名古屋城周辺についてはもう手が付いたということになります。

一つ難しいのは、テレビ塔から名古屋城を見るという眺望です。名古屋を代表する二つのモニュメントが視覚上つながる。これができるかどうか不安なところがあります。やはりテレビ塔に上ったら名古屋城を見たいのです。ところが、官庁街の建替計画によっては見えなくなってしまう可能性があるのです。これを調整する必要があるということで、市と協力し、何とか眺望を維持できるような計画を考えなければいけないという話をしています。

それから、小さな歴史的な建物（認定地域建造物資産）を一つ一つ守っていく活動のお手伝いもしています。今、八事の山林都市の原形がほとんどなく

なっています。図表 46 は今でもしっかり残っている民間の建物で、堂々とした樹木と、中には石の庭があります。地権者がこれを残したいと言っていることと、名古屋市もこういうものを大事にしたいということで、市は認定地域建造物資産をリスト化して一つ一つ丁寧に守る取り組みをしています。大都市でこんなことをやっているまちは他にありません。それだけ名古屋市が本気でやろうとしていることが分かります。

その中で最近問題になっているのが白壁地区です。マンションがどんどん建ち上がっている地区です。塀をつくるルールになっているのですが、新しい塀が並ぶようになってきました。オリジナルの塀は減らさないように制限をかけていますが、建て替えたときに新たにつくられた塀が大多数になってしまうと、別のまちになってしまいます。イミテーションばかり並んでいるとオリジナリティがなくなってしまうということで、この勢いでいって大丈夫か、もうちょっと何か方法がないかということが問題になっています。まだ解決していません。

10. 名鉄再開発ビルの建設計画の課題

2017 年に名鉄再開発ビルの建設計画が発表されました（図表 47）。板状の巨大なビルが建つというので、何とか言ってくれということで私は新聞記者から取材を受けました。名駅ビルの社長は「周辺のビルとの差別化を図りたいから別の形にしたい」と言ったそうです。東北大学の五十嵐先生は「記憶に残るような面白い形であればどんな形でもいい」と言ったそうですが、広場のない狭い所に板状の超高層ビルが 400m 続くという形態が世界中でないのはなぜなのか、ということを考えなければいけません。

一つ考えられるのはビル風です。普通は、環境アセスメントがあると、ビル風を起こすこういう形態は採用しません。東京だと環境アセスメントで引っ掛かってしまいます。しかし、名古屋市はそれを免除したので、途端に計画が浮上りました。板状のビルが道路をまたいで二つの街区を結ぶというとい



認定地域建造物資産の活動 八事

図表 46



図表 47（出典：中日新聞）

うことで、やりたいことは分かるのですが、駅前にあまり空間がないので、圧迫感とビル風の問題があります。ですから私は、できればもう少し人から好かれるようなデザインを目指した方がいいのではないかとコメントしました。

名駅周辺の地域は災害のリスクが非常に高いです。乗り換える人が非常に多く、人口も多く、地盤が低くて、いざ何かあったときには逃げ場がありません。リニアの開発に伴う名駅周辺の景観審議会に私も入っているのですが、そこでまず私が言ったのは、パブリックスペースが足りな過ぎて、みんなが逃げる場所がないので、できるだけ空間をつくるということです。もしこんな大きな建物を建てるのだったら、これを防災拠点にしてもらうことをまず考えなければいけません。ということは、この建物を強靱に造る必要があります。絶対に壊れないレベル

の強度にして、そこに逃げられるようにしないといけません。こういうことに対して一般市民も参加して意見を言うていく必要があります。なかなか皆さん言いづらいとは思いますが、こういう大事なことに対しては意見を出していく必要があると思います。

11. 久屋大通公園 Park-PFI の課題

最後に Park-PFI の話をします。久屋大通公園のところを活性化・バージョンアップするということで、図表 48 がそのパースです。水にテレビ塔を映し出すデザインが特徴的です。このテレビ塔については広告を出してもいいという規制緩和を入れる話になっていて、現在実験中です。

久屋大通は、両サイドにクスノキの高木の並木が植えられていましたが、最近、それが大規模に伐採されてしまいました。これは景観資源だったのではないのか、久屋大通のシンボルだったのではないのかと思うわけですが、残念なことに、この状態に対して市民からの意見はあまり出ていないようです。こういうことをやった市役所のOBの人たちは、「こんなふうになったしまった」と少し嘆いていました。オアシス 21 から見た景色が図表 49 ですが、かなり大々的に切られていて、切った所にビルを造るという計画になっています。先ほどのパースの絵のとおりになるのかと思いきや、木を切ってしまったということです。

このように、まちはつぶさに変化していくので、今何が起きているのかを観察し続ける必要があります。できることなら、資源を守っていく上でも日頃から観察結果を共有し、何が名古屋で大事なのかを検討すべきです。なくなってからでは遅いので、前もってまちづくりに関心を持ち、情報提供する仕組みが必要だと思います。

12. まとめ

現在の名古屋は、城下町のグリッドを中心に有しており、京都や札幌とは違います。いったん西洋化



久屋大通公園パークPFI 公募当選案

図表 48 (出典：名古屋市)



図表 49

しましたが、現代日本人のスタンダード（標準、普通）を好み、機能主義、商業主義、ものづくりと組み合わせさせた日本人気質が頑なに表現された日本的都市の代表格です。

一方、住宅地ではコミュニティまちづくりが展開されており、そのコミュニティは学区を中心としているというのが非常に独特です。それは結果として、子どもや高齢者を中心とした生活に優しい環境につながっています。

名古屋の魅力を私なりにまとめると、すっきりとした街並みで、勤勉でまじめな「日本人のつくるスタンダード」という個性が景観に表れています。身近な人を大切に、子育てや高齢者に優しいまちです。食文化の歴史が深く、醗酵食品の文化や、とても繊細な和菓子が個性的で、これらはブランド化できる可能性があると思います。東京のような新しさ

よりも、日本らしさ、東海らしさを大切にしているところが魅力です。

名古屋は大都市でありながら、歴史的な奥行き、懐かしい感じも残っています。ただし、積極的に保存しないと知らないうちに消失してしまいます。地域の環境資源は共有して守るべきで、これを具体的に「名古屋アトラス」の作成につなげたいと考えて

います。

数年前に初めて来たときは、名古屋はもっと新しいものをたくさんつくったらいいのではないかというのが私の意見でしたが、静かで暮らしやすい都市という魅力を感じていく中で、今は180度考えが変わり、名古屋はこのままが良いというのが私の結論です。

講演 3

白い街ができるまで、白い街ができてから

：近現代名古屋における都市デザインの持続性について

堀田 典裕（名古屋大学大学院工学研究科 助教）

1. 白い街とは

「白い街」というのは、石原裕次郎が1967年に歌った歌です。この歌詞を見ると、「久屋大通りの花時計」や「白壁町の黄昏の舗道に」、「楓にひめた東山」という言葉が出てきます。「白い街」というタイトルの割には、割とカラフルな歌詞です。

では、実際に「白い街」とは何を示しているかというと、戦災復興計画の広幅員道路が完工した都市であるということが一つです。もう一つは、愛知県立美術館やその隣のNHKといった鉄筋コンクリートの新建築が、実際に真っ白で非常にきれいだったということです。また、当時「青年都市」と呼ばれた名古屋のまちの姿を、「白い」という言葉で表していたわけです。

さて、1967年は、名古屋大学の建築学教室の1期生が卒業した年でもあります。彼らは、1963年に教室が発足して1967年に卒業しました。「白い街ができるまで、できてから」という今回の話をするにあたって、名古屋大学の建築学教室が出来るまでと、出来てからの出来事に考えを巡らせていたのですが、実はこの時期に、この地方の近代と現代の境目があるのではないかと考えています。通常、近代と現代の境目というと、戦争が終わった1945年と言われることが多いと思いますが、最近のいろいろな研究では、1968年の学生運動が行われた時期を近代と現代の境目と見る動きがあります。というのも、戦後すぐの時期というのは、戦前の教育を受けた人がつくっていたわけですから、終戦の境目で近代と現代がころっと変わったというわけではないでしょう。こういう意味で、1967年という時間を大切に見ていきたいというのが今日の視点です。

先ほど「青年都市」と言いましたが、名古屋駅前

の「飛翔」というモニュメントができる前に、そこに何があったかということ、「青年の像」が仁王立ちしていました。この像は、今も名城公園に行けば見ることができます。「飛翔」も今度撤去されますが、所在がいつか分からなくなってしまうことがないようにしないとはいけません。そのままそっくり残すべきだとは言いませんが、何とかしてうまく新しいデザインの中で使うことが大事なのではないかと思ったりします。

2. 白い街ができるまで

近現代の名古屋の骨格は、三つの都市計画によって作り上げられ、いずれもとても先進的なものでした。三つの都市計画というのは、1923年に作られた「名古屋都市計画」と、1946年に作られた「名古屋市復興計画の基本」と、1960年に作られた「名古屋防災都市建設計画」です。

一つ目の「名古屋都市計画」は、城下町に相当する旧市街に対して、市域が拡張する周縁部分の都市計画が中心になっています。東京、横浜、京都、大阪、神戸、名古屋の六大都市にこうした案が最初に敷かれました。細かいところを見ていけば異なりますが、古い市域を拡張するという意味では六つとも一緒です。

二つ目の「名古屋市復興計画」は、いわゆる戦災復興計画です。日本ではどこのまちに行っても戦災復興計画があります。つまり、どんな小さなまちでも戦火を受けているということで、これもまた全国的に同様の計画であったと言えます。

ところが、三つ目の「名古屋防災都市建設計画」は、伊勢湾台風の後に作られた計画なので、名古屋にしかない計画です。東京や大阪はどうだったかと

いうと、同じ時期に東京オリンピックに関連して首都高速道路が造られたり、さまざまな道路が延伸され、万国博覧会に合わせて様々な計画が設けられました。「名古屋防災都市建設計画」は、東京や大阪におけるこうした計画群と同等に考えることができると考えます。

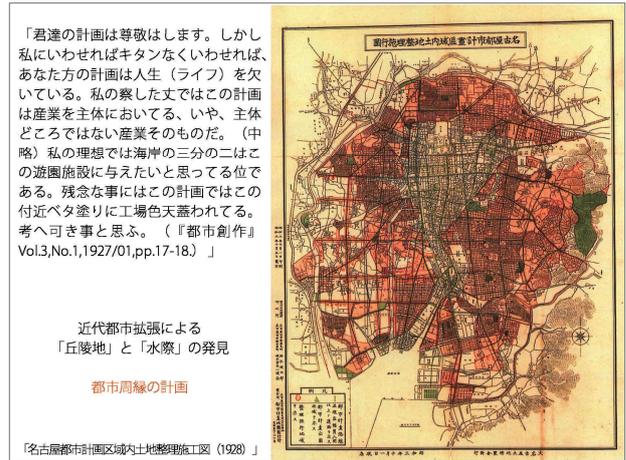
また、名古屋におけるこれら三つの計画は、デザイン上のタブラ・ラサ（白紙状態）であったと言え、平常時に使える予算とは異なる膨大な国家予算がそこに投入されて、非常に広大な面積の都市計画を実際に建設するというものでした。

3. 大名古屋都市計画

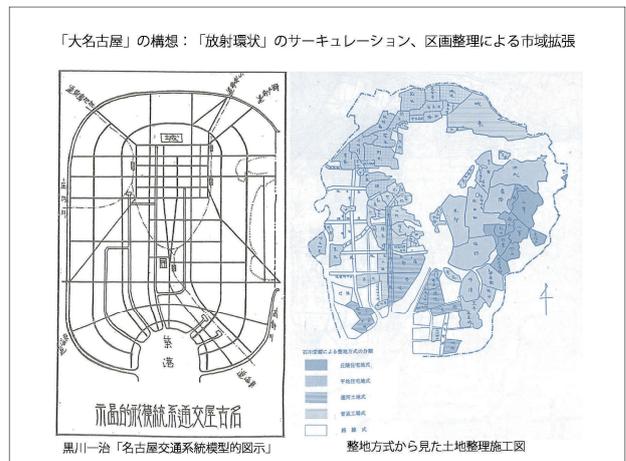
「大名古屋都市計画」は、旧城下町の周りの市域を拡張するものでした。この案が出来たと言って、都市計画愛知地方委員会のメンバーのひとりであった石川栄耀が、英国都市計画協会のレイモンド・アンウィンに見せたところ、「ライフを欠いている。ウォーターフロントが工業地帯ばかりというのはどうかと思う」という指摘を受けました（図表1）。このあたりの話は、私が携った『都市創作』という雑誌の復刻解説で詳しく書いております。このときは、都市計画では初めて名古屋のまちが拡張してぶつかったヒルフロントと、ウォーターフロントをどのようなデザインにするかという話が主でした。この計画には、旧城下町の中に広幅員道路を通すという計画も含まれていましたが、都市の周縁をどう計画するかということが主要な話だったわけです。

ここで大切だったことは二つあって、一つ目は、放射環状の道路を通すことです（図表2）。元々の城下町があって、その城下町をいかに図式的に放射環状にして環状道路を造るか。あるいは、港から見て放射状に見える運河計画を作るか。こういうことを都市のサーキュレーションとして考えるということです。

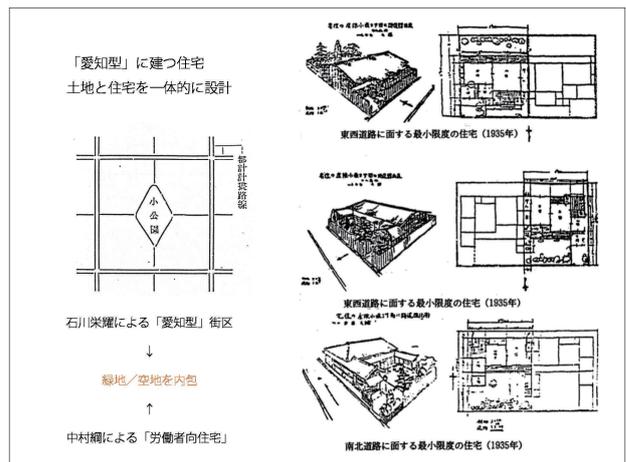
二つ目は、それを実際にどうやって造るかです。東京や大阪では民間の鉄道会社が住宅地開発をす



図表 1



図表 2



図表 3

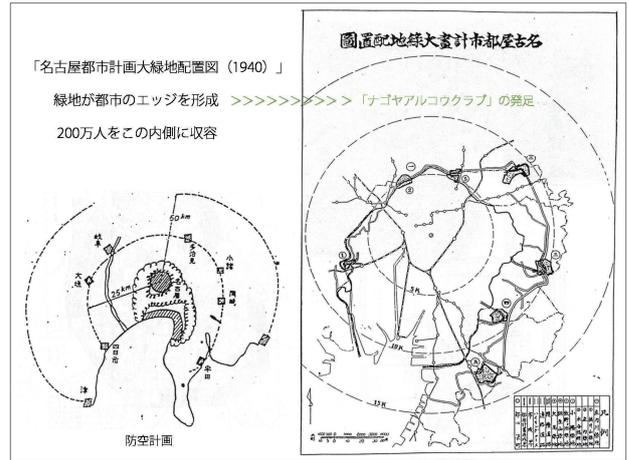
るということがよくありますが、名古屋ではそういうことは全くせずに、全て「官」の指導で土地区画整理によって開発されました。

このときに石川栄耀が見いだしたのが、「愛知型」という計画です（図表3）。街区で囲まれた中に小さ

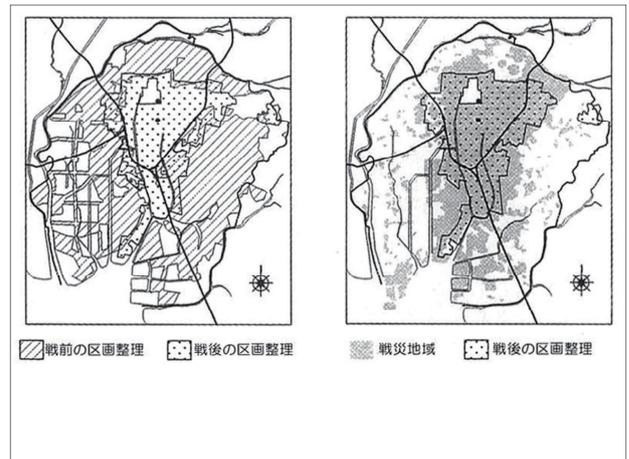
な公園を持ち、それを生活の中心にするという考え
方です。これは別に公園でなくてもよくて、学校で
も、今でいうコミュニティ施設でもよかったと石川
は書いています。とにかく、人が集まれるような空
地を真ん中に持ち、周りを街路で囲い込むという考
え方です。

一方で、この戦前の都市計画が優れているのは、
計画の立案者がこうした都市に建てられる住宅に
は関与しないという話ではなかったということだ
す。例えば、石川の同僚であった中村綱は、労働者
向けの住宅を考えました。具体的には、東西道路に
面する住宅と、南北道路に面する住宅の典型例をそ
れぞれ考えました。つまり、大きなマスタープラン
だけではなく、建築についてもそこにどのような建
物がフィットするかということをきちんと考えて
いたわけです。

さらに、その外側には、環状の緑地が計画されま
した(図表4)。しかしながら、この計画は、戦時体
制を整える中で、防空計画にすり替えられて行きま
した。



図表4

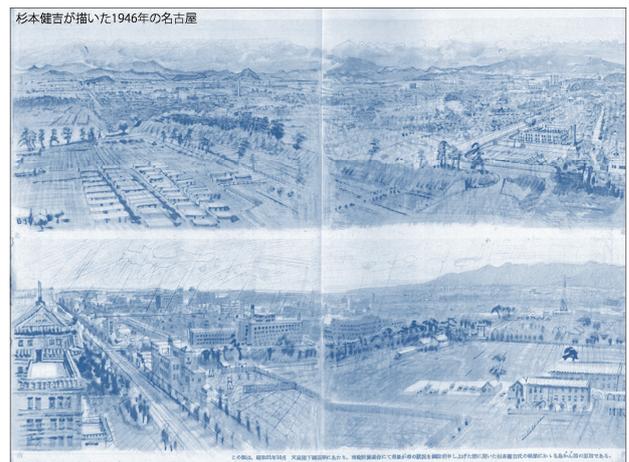


図表5

4. 名古屋市復興計画の基本

タブラ・ラサの中で作られた二番目の計画が、「名
古屋市復興計画の基本」です。これがどう先進的か
と言いますと、この計画が全国に先駆けて作られた
ということです。つまり、1945年8月に敗戦し、そ
の年の12月には既に「大中京再建の構想」が提案
されました。それから、同じく12月に戦災復興院
が「戦災復興計画基本方針」を出しました。そして、
昭和21年に具体的な計画案を名古屋市が出したの
です。また、そこで広幅員道路を実現させようと考
えたことも、この計画の先進的などころです。最初
は運河網の計画もあったのですが、それは途中でな
くなって、結局都心部だけの計画になりました。つ
まり、1923年の大名古屋都市計画は郊外が中心にな
っていたのに対して、この計画は都心部が中心にな
っているということです。

実際に戦前の区画整理でできたのが、図表5の斜



図表6

線の部分です。戦後の区画整理でできたのはドット
の部分ですが、ほとんど都心部です。

図表6は、画家の杉本健吉が、昭和の天皇陛下が
巡行されたときに市役所の屋上から名古屋のまち
を見て描いた絵です。バラックのような建物も見え

ますが、焼け野原になって、ほとんど何も建っていない状況です。戦災復興計画は、ここをもう一度都市計画でやり直すことだったわけです。

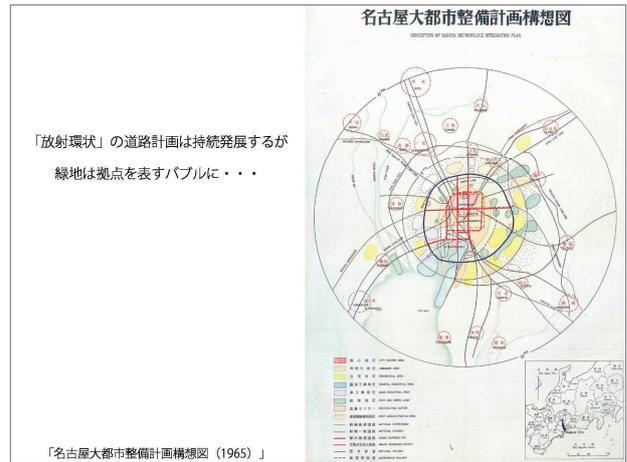
このときに、墓地移転が行われたり、緑地計画が見直されたりしましたが、それらは戦中の大緑地計画を分断する部分的なものでした。また、このときに設けられた「どんぐり広場」が知られていますが、これらは公園としては小さ過ぎますし、計画的につくられたものではありませんでした。

その後、1958年に「将来構想図」が作られ、1965年には「名古屋大都市整備計画構想図」が作られました。こういった計画は、いずれもウォーターフロントに広大な工場地帯をつくるという、やはりライフを欠くものでした。あるいは、「名古屋大都市整備計画構想図」もまた、戦中の都市を囲い込むグリーンベルトを、バブル状にとらえなおそうとするものでした（図表7）。

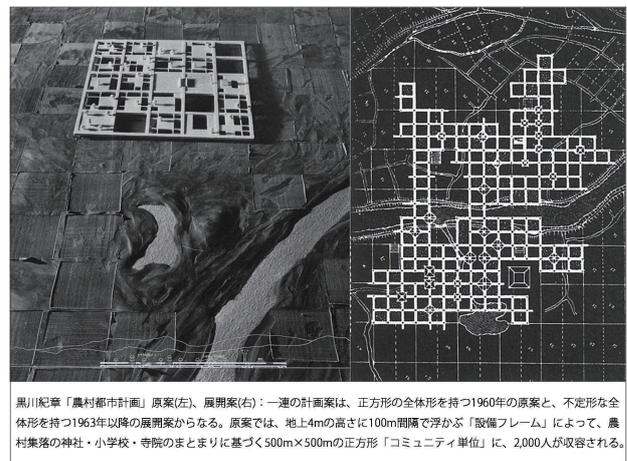
5. 名古屋防災都市建設計画

こういう計画が策定される中で、伊勢湾台風が名古屋を襲い、市域の半分が水に漬かってしまいました。これを悲劇と見ることはたやすいですが、単なる悲劇ではなく、ここからどう復興したかをわれわれは学ばないといけないと思います。

復興をいち早く考えた人が黒川紀章です。彼は当時、蟹江にいたそうです。ほうほうの体で屋根の上へ上がって逃げて、蟹江の様子を見渡し、復興の姿を考え始めるわけです。それでできたのが「農村都市計画」の案です（図表8）。既存のまちの上にメガストラクチャーを造り、そこに新しいまちをつくる計画でした。こうすれば、皆の住宅やさまざまな都市機能は二度と水に漬からないという計画です。案としてはとんでもない話ですが、このときに提案された500m×500mグリッドは、古い集落のスケールをふまえた現実的なものでした。彼がこの案を建築雑誌で発表したときの図が図表9です。オレンジ色の丸は私が後からプロットしたのですが、彼はここにそのメガストラクチャーを造るという計画を



図表 7



図表 8

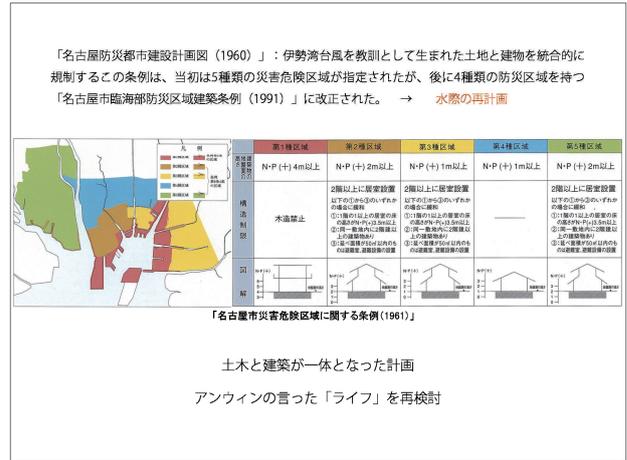


図表 9

考えていました。黒川は、この計画を伊勢湾台風の翌年の1960年4月に行われた「世界デザイン会議」で発表し、華々しく世界デビューしました。「農村都市計画」にはいろいろなバージョンがあり、それらが世界中で流布して彼は一躍有名になりました。

一方、名古屋市は何をしていたかという、伊勢湾台風の被災地に対して非常に画期的な都市計画を策定しました。木造禁止や鉄筋コンクリート造などの構造指定や、2階以上あるいは避難室の設置、さらには地盤のかさ上げを通して、地域を5段階に分けた計画です（図表10）。

つまり、この計画は、土木と建築が同時に考えられています。建物の構造と階数を用途地域に応じて指定するのではなく、そこにどんな建物が建つべきなのかということを考えているということです。そして、そこに人が住むことを前提に作られています。それまでは、たとえそこに人が住んでいても工場地域にしてしまうという計画でしたが、ここでは人が住むということ、すなわち「ライフ」が前提に検討されているという意味で、私は画期的な計画だと思っています。この計画は4段階になって、今も生きています。実際にこの計画を基に建てられた住宅が、図表11です。3階建てで避難室があるものだったり、長屋のようですが屋根の上に登ることができる階段が付いていたり、3階建てで段状の断面をもつものだったりします。



図表 10



図表 11

6. 白い街ができてから

では、これら三つの計画を踏まえて、白い街ができてからはどういう街が考えられていったのか、何が近現代名古屋の都市計画のオーセンティシティなのかを考えてみたいと思います。結論から申しますと、私がここで重要視しなければならないと思うのは、(1)「多島海都市」であることと、(2) 誰が設計したのか分からないような「詠み人知らず」の状況であることと、(3) 小さな方位を見出すこと、という三つです。



図表 12

6-1. 「多島海都市」

まず、ここでいう「多島海都市」というのは、デザイン博覧会のときに黒川紀章が提案した「景観自立地区」のことです（図表12）。これと濃尾平野西部に広がる輪中集落を実際の位置と大きさと合わ

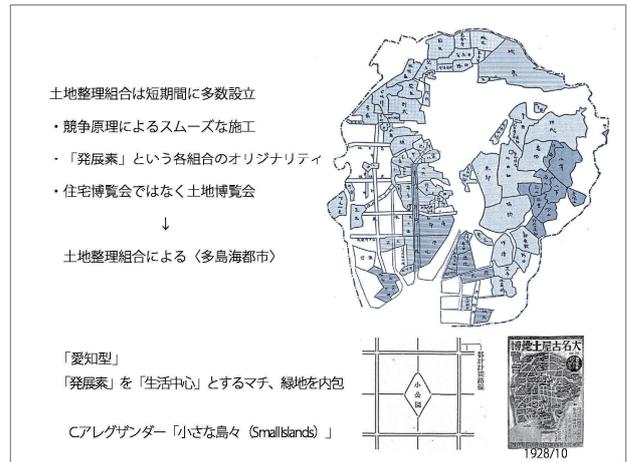
せてみると、輪中とさほど変わらないスケール感であることが分かります。黒川の思想の根幹にあるのはメタボリズムですから、これらを細胞のセルだと見る向きはありますが、戦中にロンドンで作られた「大ロンドン計画」で既にこういうバブル群

を描いた都市計画案が出てきているので、特に目新しいわけではありません。

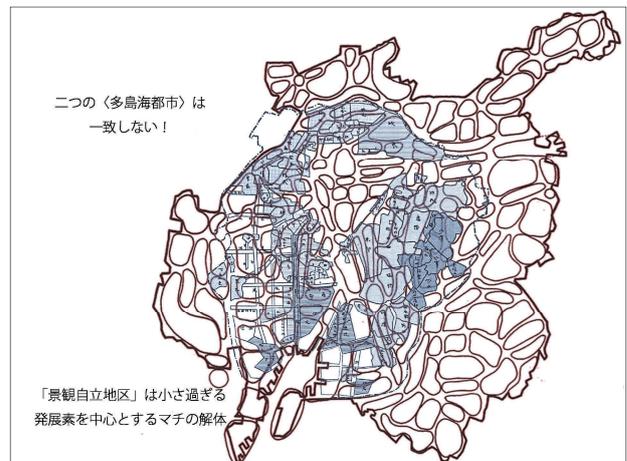
むしろ、ここで思い起こすべきは、先ほど説明しました「名古屋都市計画」です。1923年から1935年の間に、全ての区画整理組合の計画案が完成したことです。十数年の間にこれだけの面積のまちの設計図が完成したというのはとんでもない話です。いずれの組合も、都市計画愛知地方委員会という内務省の出先機関にあおられた結果、うちの組合の方が良いデザインだとか、うちの組合の方が早く書類を提出できたなどという競争原理が生じて、あつという間に出来上がったわけです（図表 13）。

このとき、それぞれの区画整理組合では、「発展素」というものが考えられていました。それは、先ほどの「愛知型」の中心にあった公園のあり方を考えることでした。公園以外でもいいのですが、とにかくその区画整理組合を発展させるシーズを考えるということです。あるまちではそれが小学校であり、あるまちではプールであり、あるまちでは公会堂でした。そういうものを、それぞれの区画整理組合が誘致したわけです。その結果、住宅博覧会ではなく土地博覧会が行われました。各組合が、「これだけの区画整理をしました」といって、土地を見せる博覧会が1928年に行われました。こうした事実を知ってか知らずか、建築家のクリストファー・アレグザンダーは、デザイン博覧会の講演会で、「小さな島」が大事だということを指摘しています。ひとつひとつの区画整理組合の区域のことを「島」と言ったわけです。

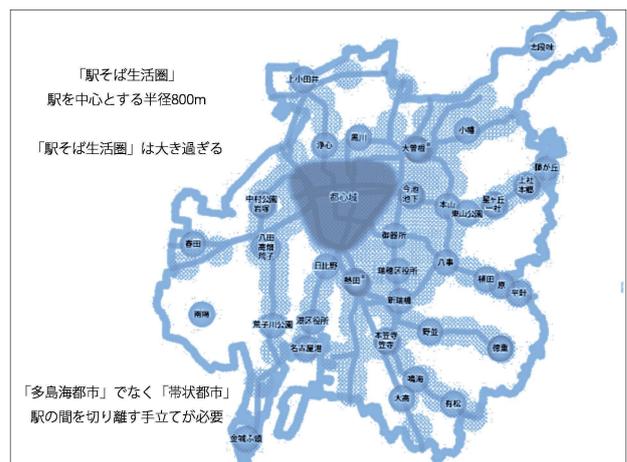
さて、「景観自立地区」は、1923年に行われた区画整理組合の区域に重ねても全く一致しません（図表 14）。区画整理組合の区域の方が大きい部分が、たくさんあります。例えば城北地区では、区画整理組合区域と違うより小さな「景観自立地区」が幾つかの自立した領域を構成しています。区画整理組合の区域を設計した人たちは、複数の「景観自立地区」群を一つのまとまりだと思って見ていたわけですが、「景観自立地区」によって、それらが解



図表 13



図表 14



図表 15

体されているように見えなくもありません。もちろん整合する所もあるのですが、両者の関係性を見直してみる必要があるのではないかと思います。

現在の名古屋の「駅そば生活圏」は、渡辺先生の話の中にもありましたが、駅を中心とする半径 800m

の圏域のことです(図表15)。ただ、800m圏というのは歩行距離としては大き過ぎます。黒川紀章の「農村都市計画」のメガストラクチャーでも500m四方ですし、一般的にも400~500mが歩行圏といわれています。特に都心部分については、何らかの形で切り分けて駅そばを顕在化していく必要があるのではないかと思います。その切り分ける手だてとして、緑あるいは空地が必要になってくると思います。

現在の北名古屋市の地図を見てみると、1893年の地図では、田んぼの中に小さな集落が本当に「島」として浮かぶ大変美しい風景でした(図表16)。それが、モータリゼーションの発展によって、2003年の地図では、生産緑地を探すことが難しい状態になり、どこまでが一つの集落で、どこまでが一つのまちか、はっきり見えなくなっています。耕地整理をしていたものを区画整理することでこのようなまちができたわけですが、今度は、区画整理から耕地整理に、緑地を作り出す逆ねじを巻かないといけないと考えるわけです。

ここで名古屋のまちに関わる「多島海都市」のあり方を整理してみましょう(図表17)。まず「輪中集落」というのは、周りが堅固な堤防集落で囲まれていて、その中に広大な生産緑地を持ちます。

「愛知型」は、逆に周りは街区でつくられることが原則で、真ん中が空地になります。周りに高い建物が建ち、中心の公園に近づくに従って低い建物が造られるというのが当然の理屈になります。

「景観自立地区」は、周りが河川や斜面などの自然で囲まれます。自然の要素ですから、しっかりした外周の形は持ちません。

「駅そば」は、半径800mの丸い範囲を描くだけです。定まった形は持ちません。中心は交通の結節点です。

これらを比較してみると、「愛知型」と「景観自立地区」は考え方が全く逆だということです。周りが自然で囲まれているのが「景観自立地区」で、周りが人工的なもので囲まれているのが「愛知型」で



図表 16

〈多島海都市〉	
①輪中集落	：周縁は、堅固な堤防集落という人為境界であり自然境界 中心は、広大な生産緑地
②愛知型	：周縁は、土地所有のまとまりを反映した街区道路 中心は、学校や公園などの発展素となる緑地
③景観自立地区	：周縁は、景観のまとまりをつくる河川や斜面など 中心は、地区の特性に応じた生活拠点
④駅そば	：周縁は、徒歩圏(800m)によって決まる人為境界 中心は、交通拠点
→ ②と③の周縁は、考え方が異なる。	
→ ②の中心は、②の周縁に設けられることが多い。 ②の周縁は、②の中心となるため、そこに残る緑地を結ぶ方がまちづくりの鍵となる。	
いずれにしても日常をデザインすることが重要である	

図表 17

す。問題は、駅は基本的に「愛知型」の広幅員道路上に造られるので、「駅そば」の半径800mの周縁に、「愛知型」の中心、つまり小公園がちょうど引っ掛かることです。こういった小公園や、「駅そば」と「駅そば」の間をどのようにつないでいくかを、戦前の区画整理をもう一度見直しながらかえていかないとはいけません。しかもそれは日常をデザインすることであり、決してこれ見よがしの建物を設計することではないと思われるのです。

6-2. 詠み人知らず

私が大学院生の頃、小寺武久先生という都市史の先生から出された課題に対して、「近代都市史研究における「名古屋飛ばし」について」というレポートを書いたことがあります。なぜかという、その頃、東京では、陣内秀信さんが『東京の空間人類学』

という本を出され、鈴木博之さんが『ゲニウス・ロキ 東京の地霊』という本を出され、鳴海邦碩さんが『大阪商都のコスモロジー』という本を出されました。名古屋にはなぜそういう本がないのかという素朴な疑問がありました。結論としては、これらの本はいずれもそのまちの非常に特徴的な部分「特殊解」を書いたものであって、名古屋では、こうした「特殊解」ではなく、より日常的な「一般解」が卓越するのではないかと思います。

当時はこのようなことは書きませんでした。レム・コールハースが「ジェネリック・シティ」ということを1995年に言っていて、その少し前に三宅理一さんが「リアリズム都市の美学（1991）」という論文を書いています。これは名古屋についての論文で、「トランジットポイント」、「インダストリアルバナキュラー」、「空間の二重性（戦前の都市の周りに新しい都市がつくられていったこと）」、これらにもとづく現代名古屋の「リアリズムの構造」について書かれています。学生時代の私はそれらを読んで、なるほど、私が言わんとした「一般解」としての名古屋のまちはそういうことなのだと納得していました。

レム・コールハースは、デルト工科大学のリオンヌ・ルフューブルが1989年に書いた「ダーティー・リアリズム」という論文の影響を受けて「ジェネリック・シティ」を書きました。ルフューブルは論文の中で「必要悪の美学」と言っています。三宅さんの言葉を借りれば「リアリズムの美学」ですが、ルフューブルは、「必要悪だけれども日常的なもののデザインを見いだしていかなければいけない」と言っています。これは日本の社会そのものがそうです。美しいまちがヨーロッパに比べると圧倒的に少なく、必要に応じていろいろな建物が造られたり都市計画がなされている部分があって、それを是とする考え方だということです。

では、こうしたリアリズムの極致は何かと考えていったとき、私はそれは「特殊解」ではなくて、まちの「一般解」なのだろうと思い、自動車を通して

見た建築環境デザインについて考えるようになりました。リアリズムの姿をきちんと見直して、その先にどういうものがあるのかを考えたいと思っています。いずれにしても名古屋というまちは、建築家の建物よりも商品化住宅を受け入れ易い土壤があります。実はそうしたものが、伊勢湾台風後の名古屋で積極的に展開されていった形跡があります。

例えば、セキスイハウスE型の販売のされ方です。今のセキスイハウスからすれば小屋のような建物ですが、これを展示した日本初の総合住宅展示場が1963年に名古屋に造られました。1959年の伊勢湾台風の後にはこうした展示場ができて、そこで住宅を実際に見て買う販売方法が確立されていきました。

より明白な例が名鉄です。名鉄は第2次世界大戦後に、傍系の国光産業（株）という会社に住宅開発をさせていましたが、さして目立った動きはありませんでした。戦前に開発された新舞子や鳴海などの住宅地に、住宅を建てる場合に登場する程度でした。ところが、伊勢湾台風のわずか3カ月後に国光産業（株）は名鉄不動産（株）に社名を変更して、丘陵地に雨後の筍のように住宅を建て始めました。丘の上を開発して住宅を建てる、これは今で言う高台移転です。それまで低地に住んでいた多くの人々が、知多半島の付け根に開発された住宅地に引っ越しました。あるいは、それまであまり家が建っていなかった戦前に住宅開発された土地が建て詰まっていたのです。こうして、「特殊解」としてのまちではなく、「一般解」としてのまちが造り上げられていったのです。

あるいは、こういう話もあります。都市計画愛知地方委員会の幹事を務めた黒谷了太郎は「山林都市」という考え方を提唱しました（図表18）。イギリスは「田園都市」だけれども、日本は国土の3分の2が山林なので「山林都市」だろうと言って出した本を日本中に配ったのですが、誰も相手にしてくれませんでした。唯一相手にしてくれた八勝館が持っていた土地に「山林都市」は、ようやく実現しました。その後、「山林都市」という言葉だけが一人歩きし

て、丹下健三も、菊竹清訓も、山下和正も、「山林都市」あるいは「森林都市」という言葉を用いましたが、どこにも実現することはできませんでした。言葉だけがどンドン一人歩きする中で、名古屋は「山林都市」を実現させることができた唯一のまちでした。

今となっては、このことさえも一人歩きし始めて、ようやく「八事＝山林都市」というイメージが出来上がったようです。この仕組みは日本そのもののような気がしています。つまり、外側から評価されたときに初めて内側からも評価できるということです。

6-3. 小さな方位

ところで、かの丹下健三は名古屋をどう考えていたのでしょうか。相手にもされてなかったのではないかとも思うのですが、「東海道メガロポリス 1985」という計画案を見ると、彼の名古屋に対する見方を垣間見ることができます(図表 19)。「東京計画 1960」という「日本列島改造論」のような希有壮大な計画のメイン・ルートが関西まで延ばされて、大阪では、そこから南に延びる軸が設けられ、東京では、皇居から上州に向かう軸を造る様子が描かれています。では名古屋はというと、確かに南北軸は描かれていますし、都市も以前のものより大きくなって知多半島まで伸びているのですが、南から北上してまちに至るといった構造は江戸時代と変わらないではないかと感じます。他のまちはみな、まちの真ん中に主要な動線が入り込んでいますが、名古屋は明らかに飛ばされていると、この絵を見たときに思いました。

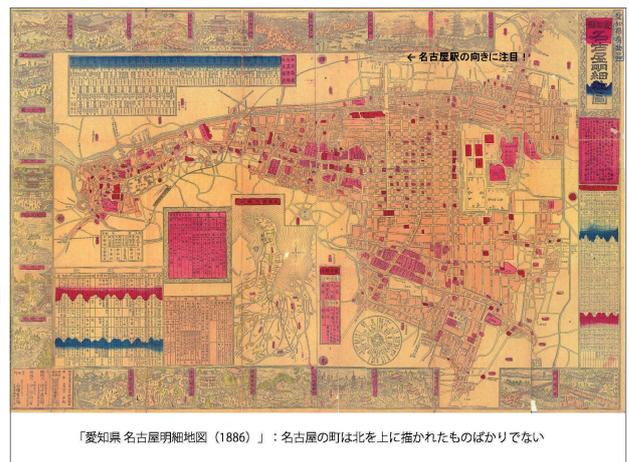
「東海道メガロポリス 2000」の計画になって初めて、都心部にメイン・ルートが通過することになりますが、丹下はまちの南北軸の重要性を指摘しているのではないかと思います。近代名古屋のまちは、駅から東山に向かう軸を基に東西方向に発展してきましたが、ここに来て、もう一度南北軸を考え直さないといけない時期にきているのではないかと思います。



図表 18



図表 19



図表 20

一般的に、地図は北を上を描くので、名古屋の南北軸を左右方向に描いた絵はそれほど多くないのですが、いざ探してみると、意外に見つけることができます。例えば図表 20 は名古屋駅が東向きに描かれています。こういう名古屋のまちの見方をした

地図がどれぐらいあるのだろうと思って調べました。

図表 21 は、復興計画のときに描かれた『復興計画 1949』という冊子の中に出てくる名古屋のまちですが、やはり横向きに描かれています。この場合は名古屋城が左側、名古屋港が右側、名古屋駅が下側に描かれています。これを見て一番便利な人は誰かという、まちの外から来た人です。初めて名古屋のまちに来た人は、東山の方を指して「北はこちらですか」と言います。東海道線や新幹線で東京から名古屋に来ると、途中で右手に富士山が見えて、そちらが北だと思いながら西に進むのですが、名古屋のまちに近づくと、いつのまにか北上する形になって、着いたときに東の方向を北だと思うのです。逆に、右側に名古屋城を描いて左側に伊勢湾を描くと、東山に住んでいる人たちに一番便利な地図になります(図表 22)。

この路面電車の案内図を見ると、南北方向の交通が現在よりも充実していたことがわかります。われわれはとにかく広小路・錦・桜の三つの通りと思っているのですが、そうではなくて、南北方向の路線が重要であったことが見て取れるのです。

戦前の区画整理組合の区域の中に、当時の商店街を重ね合わせたのが図表 23 です。白い部分は江戸時代の旧城下町ですが、この白い部分に描かれた商店街は、(大須は別として) 基本的には南北方向のものが多くいます。ところが、色が付いた区画整理区域と空白の旧城下町との境界にある商店街は、ほとんどが東西方向になっています。この小さな方位観が実はすごく大事な気がしています。同じ生活圏に生きるということは、同じ方位観を持つことだと思います。名古屋の人たちは、西側に養老山脈があり、名古屋城が北側にあるという認識があります。これを小さな領域で言えば、夕方、商店街を歩いて同じ区画整理組合の区域に帰る人は、皆同じ夕焼けに向かって帰っていくわけです。同じ方位感を持っているということが、一つのコミュニティへの帰属意識の表れだろうと思います。

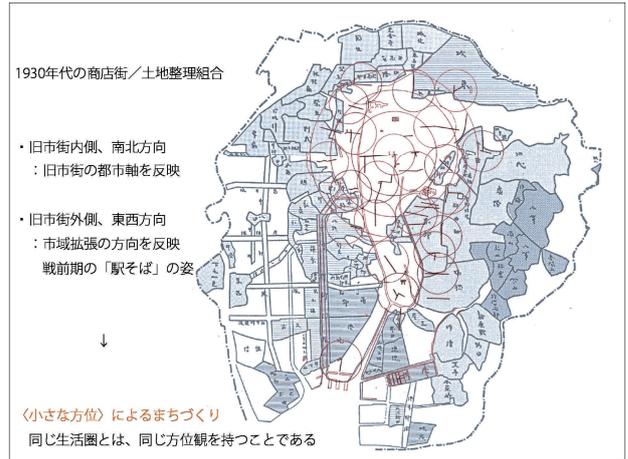


「復興計画1949」：初めて名古屋駅に降り立った市外居住者が東山を北と混同することはよくあること・・・

図表 21



図表 22



図表 23

こういったときに、「景観自立地区」のまとまりをもう一度考え直してみないといけないだろうと思います。図表 24 の「景観自立地区」は、飯田街道への両側にまたがってそのまとまりがいくつかの丸で描かれていますが、例えば東山の丘陵地は、

本来は飯田街道の両側にそれぞれ広がる四つの区画整理組合が一緒になって造られた地区なのです。つまり、飯田街道を介して南側の山に登っていく人と、北側の山に登っていく人は、異なるコミュニティに属するわけです。それが私が言っている小さな方位なのです。

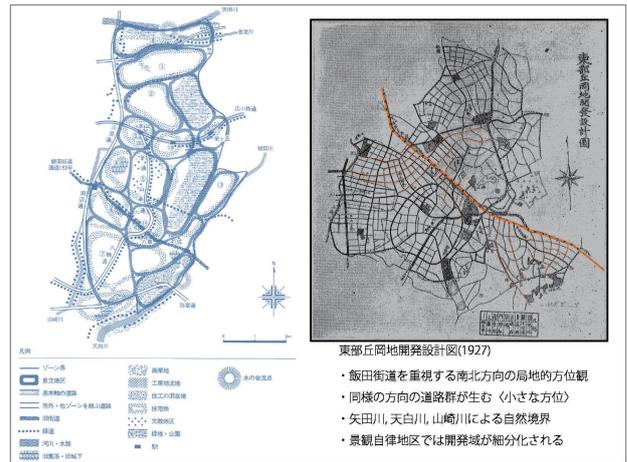
あるいは低地では、東西あるいは南北のシンメトリの街区パターンをつくることで、通りの軸の方向を変えながら小さな方向が造られていました(図表25)。こういったことをもう一度見直す必要があるのではないのでしょうか。

7. 結論

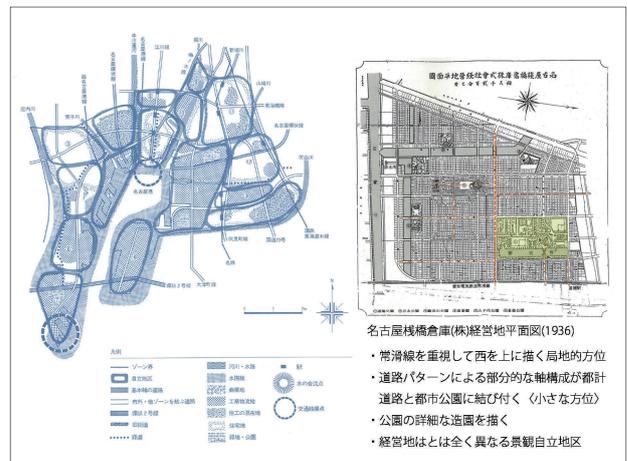
今日お話ししてきたことは、近現代の資料が基本的に現在のまちづくりの資料だということです。近現代のこうした資料をきちんと説明したり、まちのあり方を啓蒙していくことは専門家の責任だと思います。それから、こういった資料のオリジナリティがどこにあるのかを理解していくことは、関係者が責任を持ってやらなければいけないことです。

現在作られているまちづくりの資料は、いずれ歴史的な資料になります。誰かがそれを見て、このときにこんな計画をしていたのかと気付くわけですから、責任を持ってそれを管理して、明確なコンセプトを後世に伝えていかなければいけません。

現在の都市デザインは、過去のデザインの上であり、未来は過去から現在を投影した姿です。そのデ



図表 24



図表 25

ザインコンセプトをどのように継いでいくか。情報は今後どんどん増えていくので、その情報を、正しく整理していくことが、今後の都市計画において非常に重要なのではないかと考えています。

質疑・討論

渡辺 伸二（名古屋市住宅都市局都市計画部 都市計画課長）

宮脇 勝（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）

堀田 典裕（名古屋大学大学院工学研究科 助教）

（司会）尾崎 文宣（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）

司会 ここまで「名古屋は面白い！ 都市名古屋の過去、現在、将来」というテーマで三人の先生方にご講演いただきました。順番は逆に将来から過去にさかのぼり、渡辺先生に名古屋の将来について、宮脇先生に現在、堀田先生には過去についてお話をいただいています。ありがとうございます。

それでは質疑・討論に移り、会場全体のディスカッションの時間としてまずはフロアからご質問・ご意見をいただき、先生方に応答いただこうと思います。

片木（名大 建築学教室） 今日は非常に面白いお話を聞かせていただきました。図らずも今日は、名古屋市域の中で、特にウォーターフロントの方に重点を置いたようなお話が多かったような気がしました。私は名古屋市の方の方に住んでいて、実際に名古屋市は堀田先生がおっしゃるように、東西軸方向にどんどんまちが発達してきました。覚王山を超え、東山を超え、どんどん東の方に移っているわけです。

そうすると、今の名古屋市域の問題というのは、東の方のフリンジが長久手町や日進、東郷、三好などに移ってきていて、そこには駅はないし、バスも通っておらず、交通機関がない所に郊外住宅地と称する住宅地が建てられていることです。今後、少子高齢化が進むと、このような新しい住宅地は、一番人が出ていく所になるだろうと思います。今日の話題から少しずれてしまいますが、大名古屋都市圏という全体を考えると、そのフリンジの所が一番危うくて、それを将来どのように考えていくのか、先生方の意見をお伺いしたいと思います。

渡辺 私は名古屋市職員なので、市外のことを口にするのは非常に悩ましいところですが、われわれの認識をお話しさせていただくと、名古屋市内のコンパクト化を議論するときに、必ずこの圏域全体のコンパクト化をどう考えるのか、その中で名古屋市のコンパクト化をどう考えるのかということが議論になってきます。先生がおっしゃるように、市街地は東側にどんどん広がっています。必ずしも自動車ベースだけではなく、リニモを中心に、駅そばも意識しながらの市街地開発というのは、ある程度はあるのかなと思います。

一方で、全国ではコンパクト化で市街地の拡大の抑制と言いながら、この名古屋圏、特に東側については、まだ市街化調整区域を市街化区域に編入して市街地を広げるという動きが活発です。こういったものをわれわれ名古屋市職員としては、指をくわえて見ているというのが現実です。ただ、東の方に市街地が単に拡大していくということではなくて、最近、長久手市などは全国でも非常に有名な公園都市になってきていますから、そういった魅力ある都市、競争相手とつながっていくということもあるのではないかと思います。

宮脇 東側への拡大は緑地を侵食しているので、その部分についてはもったいないと思いますが、戸建ての住宅ニーズは非常に強いです。先ほど名古屋は暮らしやすいと言いましたが、東海地方全体が暮らしやすい環境で、皆さん住宅を求めているのだと思います。

東側に開発する場合は、良好な住宅地をまだ発展

させられる可能性があるので、われわれ建築分野の人間としては、コンパクトに縮小するのみならず、発展していくようなビジョンというのも可能性はあるのではないかと考えています。それは産業活力が非常にあるということを背景にしています。

また、東側は水辺側よりは安全性が高いエリアになると思います。いざとなったらそちらの方に移住した方がいいのではないかとという考え方の研究もあるぐらいなので、方角的には安定している土地なのではないかと思っています。それにしても先ほど地図でお見せしたとおり広がり方がすごいので、何とか技術を使って良い都市計画が実行できるような、前向きな方向での検討をすべきではないかと思えます。

堀田 難しいことはよく分かりませんが、北名古屋市のようにならないということなのではないかという気がしています。北名古屋市が駄目だと言っているわけではありませんが、長久手にしても日進にしても、今の段階であればまだ保全することのできるまとまった緑地があるので、そこに名古屋の緑地をどのようにつなげていけるかということが大事なのではないかという気がします。

幹線道路や鉄道の沿線が何らかの形で開発されるというのは致し方ないとしても、そこからの奥行きをやりくもに開発していかないということは、今日ここに来ていらっしゃる方々にどうにかお願いしたいことです。

それをやってしまったのが北名古屋市で、あらゆる方向に面的な開発が広がってしまいました。小さな方位の話をしました、その方向を考えながら緑地の整備を考えてほしいというのが私の意見です。

恒川 (名大 建築学教室) 本筋からずれるかもしれませんが、宮脇先生は、最後にまとめて名古屋はこのままでいいとおっしゃって、堀田先生は、名古屋はなかなか建築家の作品が根付かないまちなのではないかとおっしゃっていました。一方で渡辺さ

んのお話では、名古屋にはまだまだビッグプロジェクトがたくさんあるということでした。私はそういうビッグプロジェクトで、例えば金山や瑞穂や名古屋駅周辺もそうですが、国際コンペをして、そこに著名な建築家が作品を作り、まちの魅力につながるみたいなことがあってもいいのではないかと考えています。

仙台のメディアテークや金沢の 21 世紀美術館などのように、建物がまちを一変させるような魅力になることはよくあると思います。名古屋市の都市計画の中でも、そういう魅力的な建築ができる可能性はたくさんあると思います。そういうことについては国際コンペなどがあってもいいのではないかと考えるのですが、先生方はどう思われますか。

渡辺 恒川先生の言うコンペと次元が違うかもしれませんが、今まさに栄角地で、名古屋のシンボルとなるような事業コンペが進んでいます。必ずしも建築コンペではありません。

私は過去に、ささしまライブにあるグローバルゲートのコンペを担当したことがあります。名だたる有名な建築家の提案を期待しましたが、実際にはそういう建築家からの提案はあまりなくて、ゼネコンや大手設計会社からの提案になっていた印象があります。決して大手ゼネコンの建築が面白くないと言うつもりはないですが、市街地のイメージを一変させるようなインパクトのあるものをどうやって提案していただけるのか。私も発注する側なので、こういう発注の仕方をするといいのではないかとアドバイスいただければと思います。

宮脇 チャンスがあればぜひコンペをやってほしいと思います。新しい建築が入ってくると、まちが活性化するので、新たな魅力を追加することは必要だと思います。今のままでいいと言ったのは、今のままでも十分魅力があるということだけを言いたかっただけです。チャンスがあったり、問題があるような所、例えば意外とアクセスの悪いアジア競技大会

の選手村予定地（名古屋競馬場跡地）や港の再生をするときには、魅力づくりの起爆剤となる建物を入念に準備する必要があります。

ただ、それを準備する組織を作ろうと説得するのも大変で、みんながやりたいと思わなければ準備はできません。私も過去に事業コンペや開発の審査をしてきましたが、名古屋市ではどうも準備段階で合意形成がうまくいっていません。そのときに一つ鍵になるのは国際意識ですが、名古屋は既に魅力的な状態ですから、そこまで頑張らなくてもいいのではないかという意見の方が多く印象があります。

しかし、建築の設計を進める上でそれでは物足りないというのは確かにそのとおりでと思います。チャンスがある土地に対しては、いろいろな人が意見を言い続けるしかないと思います。大半の方はそんなことはできないと言いますが、実現に向けて粘り強く活動し、チャンスを生かせるようになると思います。

堀田 問題は、良いものを見分ける眼があるかどうかだと思います。無名の方でも良い設計をする人はおられますし、逆にいくら有名な人でも、実際にどういう設計を出してくるかは分からないわけです。自らが良いものを設計し、良いものを設計できる設計者を輩出し、良いものを見極められるクライアントや市民を育てていくことが、ここにいる関係者の皆さんの仕事のような気がします。

質問者 面白い話をありがとうございます。私は名古屋出身ではなく、外から来た人間ですが、名古屋に住んで6年になります。外から来て名古屋の一番の良さだと思うのは、やはり住みやすいまちであることです。名古屋は魅力が少ないまちであると言われるのは、例えば観光資源の多い京都に比べて名古屋はそういうイメージが少ないというところから来ているのではないかと思います。この住みやすいまちに将来、リニアが通るということで、名古屋の立ち位置が将来どのように変わっていくのかを先

生方にお聞きしたいです。

渡辺 リニアが来ることで、このままでは名古屋は東京、大阪に吸収されていくのではないかと。リニアによるストロー現象という負の面をわれわれはすごく意識しています。それが、天守閣を木造化しなければならないとか、もっと名古屋が売りにできるようなものを作らなければいけないという危機感として表れているのではないかと思います。

ただ、確かに名古屋は全国に名が売れるようなものが少ないですが、卑下することはないと思います。私は今年、新潟へ行きました。行くまでは新潟がどういうまちでどういう文化があるのか全く知りませんでした。ところが行ってみると、全国に名が売れるようなものではないけれども小さな魅力要素が幾つもあって、それを包む日本酒という魅力がどんとあって、新潟は良い所だとまちの人たちはみんな思っているのです。そういうことが伝わってきて、自然と「新潟はいいな」と思いました。

名古屋も、自分が住んでいるまち、決して名古屋全体ではなくていいので、自分が住んでいる小学校校区や町内単位で、このまちにはこういう魅力要素があるということを自分たちで細かく紡ぎ上げて、それをみんなで共有することで、まちへの愛着が生まれ、リニアで来た全国の人や外国の人に対して魅力をアピールできるという方向につながっていくのではないかと思います。

宮脇 私は東京と名古屋を頻りに往復していますが、暮らしはこちらの方がいいと思います。仕事があんがんとするには東京の方が楽しめるかもしれませんが、最近子どもが生まれて、福祉サービスを東京都心とこちらで比べてみると、明らかにこちらの方がいいというのは実感しています。ですから、石川栄耀が言ったライフをどこに置くかだと思います。暮らしというのは、周りの人が温かいとか、住みやすいなどということを含んでいて、物的な空間だけではないのです。名古屋の本当の魅力は、それ

らを全て文化的に複合していることです。明らかに東京にないものがあります。住まうということを考えるときには、建物の形や建物密度だけではないものも含まれるわけです。そういう目に見えないものが都市の魅力なのだと思います。

そういうものを感じて、私もじわじわと、このまちはいいなというふうに変りました。外国人や観光客には、見えないものについていちいち説明する必要はなくて、どうぞ暮らしてみてくださいと言えばいいのだと思います。名古屋で生まれて東京で働いている方も、最後は戻ってくると思います。それだけの魅力がここにはあります。

堀田 先ほど渡辺先生からストロー現象の話がありました。名古屋のまちがヒンターランドをどれだけ持てるかが重要だと思います。名古屋の後背地が、どこでどれぐらいの圏域を持てるのかがまちの未来にかかってくるような気がしています。例えば名鉄は、1960年代に積極的に金沢に進出しました。金沢を名古屋のヒンダーランドにしようと考えていたと思います。ところが、どこかのタイミングでサンダーバードが乗り入れて、挙げ句の果てに北陸新幹線です。今や金沢は東京のものになってしまったと私は理解しています。

リニアによってこういうことが起こらないようにするためには、名古屋を中心とする大都市圏を北にどれだけ延ばしていけるかが大事なことのひとつのような気がします。北に限らず、名古屋を中心とした圏域を考えていく。そのときにはやはり名鉄に頑張ってほしいと心の底から思います。ぜひ良いものをつくって、まちづくりに貢献していただきたいと思っています。

佐々木 東京から来た佐々木（睦朗）です。堀田さんの発表の中で出てきた三つの計画は、それぞれ関東大震災、終戦、伊勢湾台風と関係があります。そして、これから30年以内に70%の確率で起きるだろうといわれているのが南海トラフ巨大地震です。

これに対して、これからの名古屋のビジョンをどのように考えているのか、先生方にお伺いしたいです。

堀田 地震が来ることが分かっているのであれば、復興後の住宅の在り方も考えないといけません。伊勢湾台風から学ぶことがあるとすれば、ほとんど全てが民間に任されてしまったということです。一方で、団地や公共の集合住宅は低廉でなければいけないという考え方が頭に染みついているので、今後はそのあり方を含めたデザインを考えていかないといけないのだと思います。

渡辺 名古屋は関東大震災のとき、その教訓を基に都市計画でできる限り公園緑地を大きく取るべきだということで、当時とすれば非常に過大な都市計画を作りました。しかし、実際には当時は都市計画制限がなかったため、公園緑地の計画地に住宅が建ち並び、戦後なかなか整備ができず、未整備公園という大きな課題を名古屋市は今でも持っています。ただ、関東大震災を受けて公園の考え方が大きく動いたというのは事実です。同様に、戦後の復興都市計画も、伊勢湾台風を受けた防災まちづくりも、災害を受けて大きく動いたということがあると思います。

ただ、事前のまちづくりでそれをインプットすることがなかなかできないでいます。来たる南海トラフ巨大地震に向けて、都市計画、まちづくりを大きく変えることができるかということ、お題目としてコンパクトシティがある中で、例えば液状化や津波、洪水、浸水を考慮に入れたコンパクト化をしていこうという方向性はあっても、実際にそれを受けて建築制限や高台移転を事前にできるかということ極めて難しいです。

今年度は重なる台風被害がありましたし、河川氾濫もこれから頻繁に起こるでしょう。それを受けて、例えば立地適正化計画の居住誘導区域を浸水想定区域に決めるべきではないという議論が強く高くなっています。ところが名古屋の場合は、例えば名

古屋駅の周辺が庄内川からの浸水想定区域に入ってきてます。では名古屋駅の近辺さえも居住誘導区域から外せるのかというのは、われわれ行政も極めて悩んでいるところです。

実際に被害が出れば、それを受けて災害危険区域を決めて、そこに適さない住宅は建てないようにするという手だてを講じることができますが、事前になるとなかなか難しいです。そこをどう乗り越えていけるかは、われわれの課題であり、ぜひご示唆を頂ければと思っています。

宮脇 渡辺さんがおっしゃったとおり、まず今使える道具は立地適正化計画なので、それをフルに活用して防災対応をしていくのが筋だと思いますが、具体的に名古屋市内となるとそれが難しくなります。名古屋駅のように利用度が高く、かつ危険度が極めて高い土地に対しては、あらかじめ十分な強度と場所を考えた建物設計を複合開発の中に入れて安全性を高めることしか、技術的な解決方法はありません。しかし、行政が自動的にやってくれるわけではないので、そこは地域住民が声を上げる必要があると思います。専門家集団にもぜひ関わってもらってリードしていただきたいのですが、そういう声が大きくなれば、名古屋は防災意識が非常に高いまちで

すから、確かにそうだねという話になってくるはずですよ。

これまでの経験だと、開発に必要なものはそのタイミングでやらないと実現しないので、先ほどのコンペもそうですが、言うタイミングというのはすごく大事なのです。都市開発部門は開発の流れを全部知っているわけですから、そのタイミングを外さないことです。タイミング良くいろいろな人が意見を言えるとプロジェクト化します。多くの日本人は躊躇して、こんなことを言っているのかなと迷うわけですが、安全対策は絶対にやらなければいけないことですし、やり過ぎということはないと思います。そのときの技術と予算でできる最大限のことをしていくしかないのではないかと思います。

司会 ありがとうございます。そろそろ時間です。今回は建築学教室主催「第 21 回 まちと住まいの集い 名古屋は面白い！」ということで、私も名古屋に住んでいますが、まだまだ名古屋の魅力を知らなかったということを勉強させていただきました。過去、現在、将来について専門家の皆さんからいろいろな情報を頂きましたので、われわれも今後、名古屋の面白さを幅広く伝えていけたらと思います。

