

特集3

デザインする街—8

“駅前の顔”をつくる 〈名古屋駅地区〉

名古屋市では、2000年に21世紀初頭のまちづくりの指針となる「新世紀計画2010」を策定し、“誇りと愛着の持てるまち・名古屋”を目標にまちづくりに取り組んでいます。日本を代表する国際都市・名古屋は、都市景観的に見ると駅前の印象がおぼろげだった。しかし今、まさに活気にあふれる新しい顔を持った“街”となって姿を現し、様相が一変しました。

その先駆けは「JRセントラルタワーズ」。引き続いて都市再生緊急整備地域の指定を受けた「ミッドランドスクエア」、「名古屋ルーセントタワー」、「モード学園スパイラルタワーズ」など、100mを超える超高層ビルが次々と完成しました。

そして今、名古屋駅地区は都市開発の最も熱い視線を浴びています。シンボリックな“街の顔”はどのようにつくり、どのような影響を与えているのか。世界に誇る名古屋の顔づくり・景観づくりをレポートしました。

名古屋都心部の開発動向と今後

松田和彦
KAZUHIKO MATSUDA

都心部開発の経過

名古屋は、近年、中部国際空港セントレアや愛・地球博といったビッグプロジェクトの成功や、好調な地域経済、相次ぐ名古屋駅前の超高層ビルの建設などにより、幸いにも全国から注目を集めています。なかでも、ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワーなどが位置する名古屋駅周辺が注目されていますが、実は都心開発の流れは、もう一つの核である栄地区から始まっています。

下図に示すように、名古屋の都心開発に先鞭をつけたのは、平成8年完成のナディアパークでした。この開発は、高校跡地を活用しており、それまで賑

わいとは無縁であった場所が集客の核となったため、地域に与えたインパクトは大きいものがありました。今、周辺は情報誌で「栄南」と呼ばれるようになり、カジュアルファッション、ヘアサロン、インテリア、飲食など、栄の中でも先端的なイメージを持つエリアとなっています。

その後、公園とバスターミナル、店舗を立体的に配置した、前衛的なデザインのオアシス21や、三越百貨店の別館的位置づけのラシック、松坂屋南館も続いて事業化されました。

名古屋駅地区では、ナディアパークと同時期に検討を開始したJRセントラルタワーズの成功が、地域に大きく光

まつた・かずひこ——名古屋市長 住宅都市局都市再生推進課係長／1961年生まれ。1984年、京都大学工学部交通土木工学科卒業。同年、名古屋市役所入庁。2005年より現職。名古屋都市計画史、アスナル金山基本構想、都心部将来構想などにかかわる。

を投げかけ、その後名古屋ルーセントタワー、ミッドランドスクエア、アクアタウン納屋橋等の大型開発が本格化することとなりました。平成20年3月、ミッドランドスクエア開業1周年が報じられましたが、1年間の来場者が1,700万人となり、売り上げも大きく予想を上回る見通しとのことです。

名古屋の都心政策と都心部将来構想

JRセントラルタワーズの具体化や他の民間開発の意欲を受けて、名古屋も、複数の再開発を適正に誘導し、「快適かつ活力のある都市空間づくり」を行うため、早稲田大学・伊藤滋先生を中心に「名駅地区のまちづくりへの提言」(平成5年)を取りまとめました。これは、初めて都心部に焦点を当てたまちづくりビジョンで、魅力ある都市空間づくりのために歩行者ネットワーク整備の必要性を強調しています。

その後、牛島南地区(名古屋ルーセントタワー)や名駅4丁目7番地区(ミッドランドスクエア)など、民間再開発が相次いで具体化したことを受けて、名古屋駅から栄を含む都心部全体を対象としたまちづくり指針として「都心部将来構想」(平成16年)を策定しました。ここでは、自動車需要の拡大に対応した道路整備を行う発想から方針転換して、初めて歩行者主役の都心整備を強調しており、「歩いて楽しい」、「にぎわいあふれる」、「人や環境へのやさしさ」を基本方針としています。自動車交通の割合が多い車の街・名古屋にあって、この方向転換には当時議論もありましたが、コンパクトシティの重要性が強調される現在では、むしろ当然のことと受け取られているのではないのでしょうか。

名古屋市ではこの構想に基づいて、都心部で開発を行う民間事業者に対し

て、その地域が抱える課題(例えば歩行者空間が狭い、緑が少ないなど)の解消に貢献する施設や、市民も利用できる施設の整備などをお願いしています。併せて、都市再生特別地区や国の補助制度などを活用して、事業の支援も行っています。

将来構想の公表以降に、複数の再開発計画が進行した名古屋駅地区では、将来構想の基本方針を具体化した施設が徐々に完成してきました。具体的には、平成19年に開業したミッドランドスクエアでは、人が集中して混雑する地下街のバイパスとなる地下通路や、建物内の通り抜け通路、緑地などの整備を行っていただきました。名古屋ルーセントタワーにおいても、地下鉄名古屋駅と直結する延長300mの民間管理の地下通路や、延長80m、幅員9.5mの地区幹線道路などが整備されました。これらは、建物利用者だけでなく多くの方に開放されており、地域の利便性とイメージ向上に、大いに貢献していると考えております。

名古屋では今後も幾つかの開発が見込まれています。その際は、地域にとってプラスとなる歩行者ネットワークの拡充や交通機能の強化、オープンスペースの確保などに引き続き取り組んでいきたいと考えています。

新たな都心部開発

名古屋駅から約800m南に位置する「ささしまライブ24地区」では、市の所有地3.2haを活用する開発提案競技を実施し、平成20年1月に最優秀開発提案者を決定しました。名古屋駅地区のビジネス機能や金城ふ頭のメッセ機能と連動した活性化が期待されます。これまで、交通アクセスの弱さが指摘されてきましたが、あおなみ線に加え、名古屋駅と接続する椿町線も整備中。

名古屋駅地区などからの歩行者アクセスの向上にも取り組んでいきます。平成20年度からは納屋橋東地区、名駅4丁目4番南地区にも補助を行っていく予定です。

都心を東西に結ぶ広小路通では、「広小路ルネサンス」として、車線減と歩道拡幅により、快適で賑わいのある歩行者空間の創出に取り組んでいきます。これまで名古屋は、都市基盤の整備に非常に熱心に取り組み、市域の7割で区画整理事業を実施し、都心部の道路率

は中区が32.8%、中村区が21.4%と、非常に充実した公共空間を有しています。人口が減少に向かうという大きな転換点で、今後の都心部まちづくりを論じることは容易ではありませんが、公共空間こそが名古屋の資産であり、今後は、より多様な活用と、地域のイメージアップが非常に重要になると考えます。「広小路ルネサンス」は、そのリーディングプロジェクトです。

おわりに

「21世紀は環境がテーマ」と言われる中で、名古屋市は環境首都を目指そうとしています。これまで、個別の開発の中での環境対応はされてきていますが、これからはより多面的な取り組みが重要になると考えられます。また、先日JR東海から、リニア中央新幹線整備が発表されましたが、中部圏の中核都市にふさわしい品格ある顔づくりも課題です。

このような中では、地域と行政とが将来のビジョンを共有した上で、パートナーシップにより、都心部開発を進めていくことが重要になります。ハー



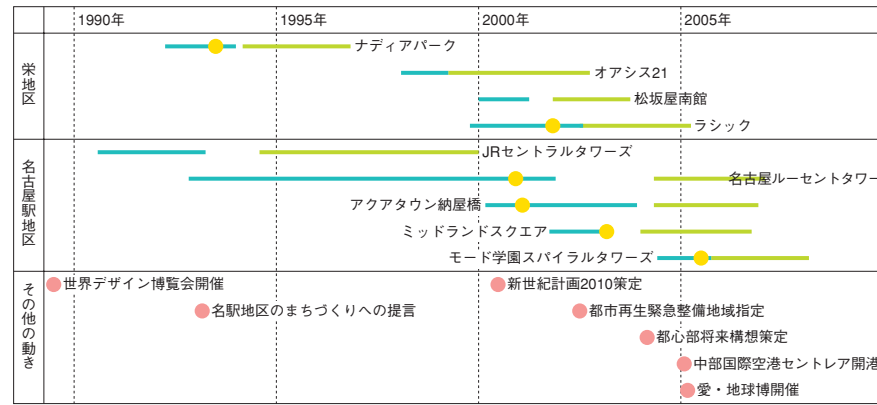
名古屋ルーセントタワー前から見る。右はJRセントラルタワーズ、左はミッドランドスクエア、正面はモード学園スパイラルタワーズ

ド面の整備だけでなく、ソフト面の取り組みも必要です。活力と魅力、両面を備えた都心とするために、連携してまちづくりを推進していきたいと考えています。

名古屋は、まちづくりの先進都市であると聞きます。時代につれて、テーマや手法は変わりますが、これからも都市にこだわり続け、将来に誇ることができる街を残したいと考えております。*



ささしまライブ24地区 イメージ図



名古屋駅地区、栄地区と主な都心部開発

田中 瓦
WATARU TANAKA

東京から名古屋に向かう新幹線は、今日も名古屋の南でスピードを少しずつ緩めながら小さな左カーブを切り、続いて大きな右カーブへと入っていく。乗り慣れた身にはそれが名古屋駅に近付いたというサインであり、やおら降りる支度を始めるきっかけとなっているが、ちょうどこの時、鈍色の空を背景に白いタワーと黒いタワーが寄り添うように立つ姿が窓から視界に入ってくる。

その姿を確認できる時間はほんのわずかだが、名古屋を訪れる人々に対し、“Sense of Arrival”を感じさせる非常に重要な瞬間ではないかと思う。言うまでもなくこれらのタワーとは、2000年に竣工したJRセントラルタワーズと、2006年に竣工したミッドランドスクエアだ。名駅地区を代表する、いや、いまや「名古屋の顔」といえる250m級のタワープロジェクトである。

「都市の顔」とは何か。顔というか



JRセントラルタワーズ

らには“目鼻立ち”が大切だ。魅力的な街には、自然の要素や都市の要素によってかたちづけられた、くっきりとした目鼻立ちがある。ニューヨークにおけるセントラルパーク・ウェストの街並み、香港における水面越しの摩天楼、フランクフルトにおけるメイン川沿いの文化施設群…、これらの美しい“目鼻”が、人々の印象に深く刻み込まれる。

一方、名古屋はどうか。悲しいかな、これだけの都市規模でありながら目鼻立ち是非常に曖昧だ。訪れる人に際立った印象を残し得る自然や都市の要素がすぐには思い浮かばない。いや、あるにはあるが、人の印象に残るかたちでの整備や、そう見せる取り組みが十分に行われていないのではないかと。都市規模では名古屋より小さな札幌や福岡の方が、はるかに“美人”に見えてしまう。

しかし、この数年のうちに名古屋駅前に建設された5本の超高層タワーが、その認識を大きく変えた。地方都市という印象が拭いきれなかった駅前の風景が、都会的なそれへと大きく変わり、それらのビルの足元には、より多くの人々が集い、新たな回遊が生まれている。いわば、名古屋のダウンタウンと呼ぶにふさわしい「都市の顔」が生まれつつあるといえよう。

先陣を切ったのは「JRセントラルタワーズ」（以下、タワーズ）だ。床面積にして世界最大の駅ビルという規模だ

たなか・わたる—日建設計 都市デザイン室長/1963年生まれ。1986年、東京大学工学部都市工学科卒業。1988年、同大学大学院修士課程（都市計画専攻）修了。同年、日建設計入社。1995年、ハーバード大学大学院ランドスケープアーキテクチャ学科修了。2005年、同社企画開発室長（名古屋）。2008年より現職。
主な業績：晴海アイランドトリトンスクエア（2001）、東京ミッドタウン（2007）、モード学園スパイラルタワーズ（2008）など。

けでなく、駅の印象を一変させた自由通路の刷新、百貨店の上にオフィス棟とホテル棟を平面的に分離して構成するというユニークな用途構成、そして円筒形と矩形を組み合わせたツインタワーによる独特の景観の創出が、名古屋という都市の印象を大きく変えた、エポックメイキングな開発であった。

このタワーズの開発が引き金となって、周辺では更に複数のプロジェクトが実現に向けて加速する。その代表選手が、駅前のロータリーを挟んでタワーズと対峙するように建つ「ミッドランドスクエア」だ。都市再生特別地区による規制緩和を受けたこのプロジェクトは、タワーズよりわずかに高い247mの高さを誇るオフィスタワーと、60近い店舗からなる商業施設、シネマコンプレックス、スカイプロムナードなどから構成された巨大な複合施設である。過去には単一用途・単一形状の建築物がほとんどであった名古屋において、タワーズに引き続きこの都市的スケールの複合建築が登場したことは、それを許容し得る名駅地区のポテンシャルの高さを示している。都市景観的にも、落ち着いた印象の色調と端正な四角いフォルムが、タワーズの白く柔らかな印象とは対照的で面白い。

これらロータリーに面したプロジェクトと、また異なる印象を見せるのが、駅前やや北側に位置する「名古屋ルーセントタワー」だ。再開発協議会の結成から十数年の歳月を経て生まれたこの施設は、高さ180m、延べ面積11万m²強で、賃貸オフィスと店舗、地下の超高压変電所などから構成される。オフィスタワーは、緩やかな曲面となっている東の立面を名古屋城方向に向け、凛とした佇まいを見せている。

600坪超という大規模な基準階、24時間対応のビジネスサポートセンター



モード学園スパイラルタワーズとミッドランドスクエアを南側から見る。デザインの指向は全く異なるものの、ともに高質なファサードの競演が、ひとつの街並みの中で都会らしい緊張感と調和を生んでいる



名古屋ルーセントタワー見上げ ルーセントという名前は“光”を意味する。その光の輝きを想起させる曲線のエッジが際立つタワーの足元を、豊かなアートやランドスケープが彩っている

などによる万全のユーザー支援体制、バラエティ豊かな店舗群、名駅地区では珍しいまとまった規模の広場、全面にアートを施した地下道、そのどれもが名古屋地区の開発としては規格外の試みだ。

そしていよいよ2008年3月、駅の南側に“異形”ともいえるその立ち姿を見せたのが「モード学園スパイラルタワーズ」だ。街行く人々が思わず見上げてしまう、その“螺旋の塔”は、名古屋という都市のスカイラインに唯一無二の個性を与えてくれた。三角形のサッシュによる多面体からなる美しい3次曲面の外壁と、ダブルグレーディングによる奥行き深いファサード、螺旋の裂け目が回転しながら昇っていき、最後は空気の渦を生むように空に溶け込んでいくその姿は、建築物というより、ひとつのモニュメントというにふさわしい。しかも他のプロジェクトと決定的に異なるのは、約5千人の学生た

ちが通ってくる若者の拠点ということだ。都市の活力を多くの世代が支えることは、大都市のダウンタウンの活気ある風景づくりに欠かせない。

ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー、モード学園スパイラルタワーズ。これらの建築物は、たまたま時期を同じくして名駅通沿いに建ち上がることとなったが、実は、足元の公開空地の創出と地下歩行者ネットワークの連続性以外、特にデザインの統一性を意識して追及された要素はほとんどない。ただ共通していることは、街に対して決して閉じた施設になっていないということだ。街に対する表情を足元に持ち、そこでの人の動き自体が都会の風景になる。そしてスカイラインの中では、それぞれのタワーデザインが個性を競い合う。その姿こそが魅力あるダウンタウンの風景を生み、今の名古屋に必要なものではないだろうか。

わずか数年のうちに、名駅地区の印象は大きく変わったが、中部経済圏の今後の成長を考えればポテンシャルはこんなものではないだろう。今の倍くらいの数の超高層ビルや商業ビルが名駅通に沿って建ち並び、シカゴのノースミシガン通りのような“魅惑の1マイル”が名駅通に形成されることを期待したい。

もちろん名古屋が今後より美しくなるためには名駅、つまり“片目”にアイルインを入れただけではバランスが悪い。もう一つの“目”である栄地区、街の“鼻筋”ともいえる久屋大通公園や堀川沿いの空間、そして緑と歴史にあふれた名城地区は“額”であり“眉”であろう。“口元”に当たるのは、大須や金山辺りのエリアかもしれない。これらの場所が更に際立ち、全体の目鼻立ちが整った時、名古屋は真のグローバル都市の仲間入りを果たすことになるに違いない。*

名古屋駅地区の歩みと景観について

藤井 修
OSAMU FUJII

ふじい・おさむ—東和不動産 建設事業本部グループマネージャー／1958年生まれ。1983年、名古屋工業大学卒業。同年、間組入社。2003年、東和不動産入社。

「特集3」 デザインする街 8



左—名古屋駅前ロータリーと桜通（平成20年現在）
右—同（昭和59年頃）（出典：名古屋戦災復興史）

ミッドランドスクエア前 ゆったりとした歩道と緑化が街に潤いを与えている



駅の東側一帯に名駅という地名がある。西区名駅1～3丁目及び中村区名駅1～5丁目、名駅南1～5丁目である。名駅と言った場合、名古屋駅を指すのか、地名を指すのか。名駅地区と言った場合、駅東の一帯のみを指すのか、駅西を含むのか。西区名駅の端から中村区名駅南の端までの距離は、桜通なら駅から久屋大通に到達するほどの長さである。名古屋駅がこの地区に大きな影響を与えたのだろうが、江戸、明治時代を通して存在した町の名を一斉に名駅とした

around NAGOYA STATION

のは、少し寂しい気もする。ここでは名古屋駅地区は駅西を含む範囲と考えた。

この地区の歴史は、交通網の集結と共にあり、景観はそれぞれの時代を反映してきた。明治19年、市街地を外れた低湿地帯に名護屋停車場が開業した。濃尾地震で全壊したが再建され、長い間名古屋の玄関口としての役割を果たした。明治31年には駅前の旅館街を全国で2番目の市電が走り、人力車が徐々に減り始めた。明治32年に関西線が、明治33年には中央西線が乗り入れた。夏目漱石の「三四郎」に登場する女は、一泊して翌朝には関西線で四日市に向かった。

鉄道の普及は工場進出を後押しし、愛知県笠瀬村（現・名駅南）に奥田正香が三重紡績会社（明治26年）を、愛知県鷹場村（現・則武新町）に森村市左衛門が日本陶器合名会社（明治37年：現ノリタケの森）を、豊田佐吉が豊田自動織布工場（明治44年：現産業技術記念館）を設立した。木造建築群の上に何本もの煙突が煙を吐いていた。

その後旅客と物資が増え続け、昭和

12年、北に約200m離れた現在の地に、東洋一の規模を誇る鉄筋コンクリート造の旅客用の駅舎兼駅庁舎が建てられた。鉄道は高架となり、駅の東西を繋いでいた明治橋は撤去された。都心への道は木造建築を立ち退かせて桜通（桜ノ町筋）を拡幅延長し、4列の並木が植えられた。昭和13年には関西急行（現・近畿日本鉄道株式会社）、昭和16年には名古屋鉄道株式会社が地下に乗り入れ巨大なターミナルとなった。

多大な戦禍を免れたこの地区は木造建築群の姿を残したが、昭和20年代後半からビル街へと変貌していった。名鉄百貨店や昭和32年の地下鉄開通と併せて名古屋地下街が誕生し、商業機能が加わった。闇市の雰囲気を残していた駅西でも、昭和39年の新幹線開通に伴い開発が進められた。

駅前ロータリーでは、平成元年の世界デザイン博覧会を機に、長く親しまれてきた「青年の像」と噴水がステンレスパイプの「飛翔」に変わった。平成11年にJRセントラルタワーズが開業し、街の機能の多様化が加速した。平成17年には愛・地球博の開催と中部国際空港セントレアの開港が名古屋の国際化への動きを決定付けた。平成19年にはミッドランドスクエアと名古屋ルーセントタワーが、今春にはモード学園スパイラルタワーが完成を迎える。これらの超高層は公開空地や緑地帯を設けている。

ミッドランドスクエアはグランドオープン1周年を迎えた。お蔭様で多数の方にご来館いただき、叱咤激励もいただいている。また、新聞やテレビ、雑誌にも度々取り上げられ、注目度の高さに身が引き締まる思いである。

景観は、人、物、自然が絡み合って、多くの人に共感を与えるものである。景観法でも、美しく風格のある国土の



上—ミッドランドスクエア サンクンガーデン 地下街の混雑緩和や安全性確保のために有効なバイパス通路
下—同 無機的になりがちな空間の一角にある立体的な花壇

形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を謳っている。1つの建築物では、名古屋、中部圏の玄関にはなり得ない。街全体のハーモニー、住む人の誇り、迎える人のおもてなし、来街者のご協力などが不可欠である。これから志を同じくする当地の方々、名古屋駅地区のまちづくりについて一緒に考えてみたいと思っている。*



公共空間とアートについて

清水敏男
TOSHIO SHIMIZU

しみず・としお—美術評論家・学習院女子大学 教授・TOSHIO SHIMIZU ART OFFICE 取締役・名古屋ルーセントタワー アートワークディレクター/1953年生まれ。東京都立大学卒業後、ルーブル美術館大学修士課程修了。東京都庭園美術館、水戸芸術館現代美術センター芸術監督を経て、近年は展覧会やアートイベントの開催、東京ミッドタウンのアートワークなど、パブリックアートのプロデュースを中心に活動している。

「特集3」 デザインする街 8



五十嵐威暢「こもれび」
(φ2.5m×H6m 2006)
左—夜間は照明が入り、作品が夜景に浮かび上がる
右—彫刻に開けられた葉などのモチーフが、広場に木漏れ日のような影を落とす

名古屋ルーセントタワーは名古屋駅からわずか300mほどしか離れていないが、これまで人通りが決して多くなかった地区に建設された。毎日、数千人が働くオフィスビルであり、建物という物理的存在のみならず、人の流れにおいても街の容貌を変えることが予想された。

大きな区画を占める再開発は街に対する影響が少なくない。そのために名古屋ルーセントタワーでは、当初より、敷地内のみで存在する内向きの建築物として考えるのではなく、都市という公共空間との関係を考えることが不可欠だった、といえるだろう。

新しい空間をどのように都市の中にはめ込むか、という命題に対して、名古屋ルーセントタワーではアートに大きな役割を割いた。巨視的な存在としては建物そのものが都市景観に入り込み、名古屋の新しいスカイラインを形成する。しかし、歩行者や道路を車で通過する者の視点はそれとは全く異なる。街を意識する高さは目の位置である。そこで視覚的に、そして心理的にアートに大きな力を発揮してもらおう、ということになった。

ここでは3作品を例として、都市とい

う公共空間とアートの関係を述べたい。ひとつは建物の前に建つ白い円筒状の五十嵐威暢の彫刻、ひとつは道路に沿った壁面に描かれたステファン・カリーの壁画、そしてもう一つはミニムプラブラによる地下道のアートである。

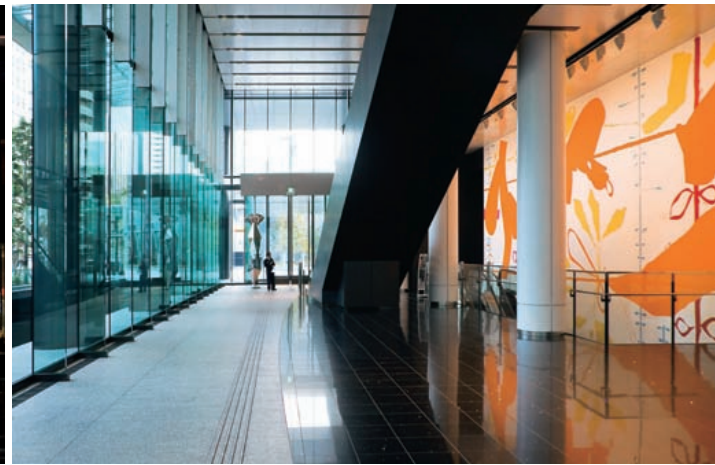
名古屋駅方面から地上を徒歩、もしくは車で名古屋ルーセントタワーに向かい、建物にアプローチすると白い円筒状の彫刻がある。この彫刻は高層ビルと人間との間にあって仲介者としての役割を担っている。こうした彫刻は単なる装飾ではなく、人間のスケールをはるかに超えてしまった建築物と人間の出会いの衝撃を緩和する重要な存

在である。モニュメンタルな作品で周囲を威圧するのではなく、都市空間と浸透し合う空間を創出することをここでは特に考えた。透かし彫りを透過する太陽光が美しい影を地面に落とし、見上げれば空と溶け合っていく。夜間には照明が入り、美しくかつソフトなイメージを都市に提供するのである。

建物1階のメインホール内部の壁画は、都市空間から見られることを前提にしている。このホールは道路に沿って、大きな吹抜けの空間がガラス壁を通してよく見える。道路を行く歩行者と車から見て、明るい色彩の大壁面が目に入ることを意識した。単なる



ステファン・カリー「Le Rideau de Nagoya」(W17m×H7.6m 2006)
道路から見える壁画は、街路樹の緑によく映えるような色彩が選ばれている



フランス人画家の壁画がエントランスホールを明るく彩る

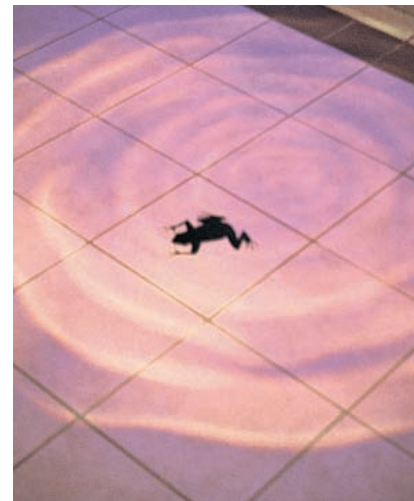
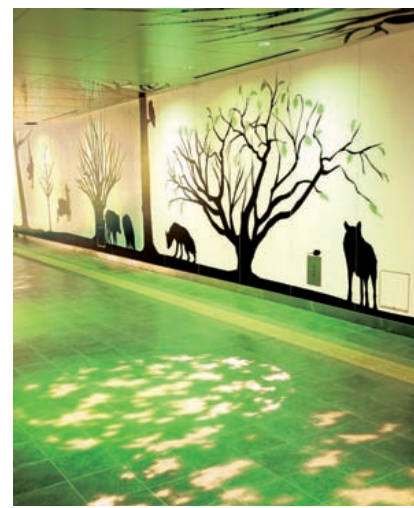


石や木の壁面では街の人々の関心は建物内部には向かない。しかし、巨大壁面を豊かな色彩で満たせば、人々の視線は内部にまで向かい、モノトーンの街に活気を与えることだろう。アーティストには色彩感覚豊かなフランス人、ステファン・カリーを選び、大きな筆致の壁画を依頼した。アーティスト自身、描いている途中で何度も外に出て道路の反対側の歩道から眺め、街路樹の色彩を考慮するなど、街との関係を意識しながら色彩を補正していった。

名古屋ルーセントタワーは、名古屋駅と地下道で結ばれている。長さは300m弱あるが、法規上商店などは設置できない。ここを歩いて楽しい空間とし、長い地下道を歩く負担を軽減するためにアートを導入した。地下道という公共空間を美しくかつ楽しいものとするのは、これまでほとんど考えられてこなかった。それは都市におけるデッドスペースであり、日本のみならずヨーロッパなどにおいても問題となっている。ここでは新進のアーティスト・ユニット、ミニムプラブラが変化に富んだ幻想的な空間の創造に成功した。

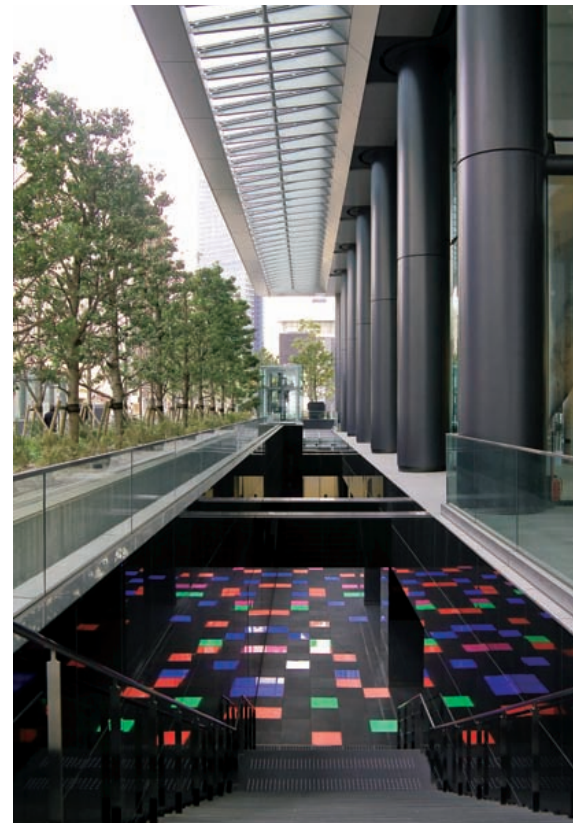
アートは都市においては「単なる飾り物」以上の存在である。アートは都市という公共空間の意味、人々の心理、物理的空間などに深く関与する。特に、再開発によって生まれる新しい都市空間は、当然のことながら歴史的、文化的な深みを決定的に欠いているのであり、アートはそれを補完しつつ、ヒューマンな公共空間を創出するという重要な役割を演じることができるのである。*

minim++ (ミニムプラブラ)
「A Tale of Stray Kittens
—異世界旅行猫絵図—」
(地下道全体(全長約290m)
2006)
左上—猫をモチーフとした壁画が地下道を楽しむ彩る
左下—地下道は「草原」、「空」など9つのゾーンに分かれている



上—照明が地下道を楽しむ演出
下—床のタイルにも絵が焼き付けられている

ペリフェリック・アルシテクト
「カレイドスコープ・ガーデン」
(サンクンガーデン全体 2006)
サンクンガーデンは鏡で囲まれ、床の光が万華鏡のような空間を創出



元気な名古屋を支える地下街

今枝哲夫
TETSUO IMAEDA

【特集3】 デザインする街 8



左—名古屋駅周辺の地下街、ユニモール。明るい空間を多くの人々が行き交う下—ミッドランドスクエア サンクンガーデン

尾張名古屋のシンボルは、いまや地下街が城に取って代わった。それほど、名古屋駅周辺の地下街の発展は目覚ましい。

もともとは、車の街・名古屋の都心部での交通事故防止と渋滞解消をねらいとして人と車の分離を図り、地下街と地下駐車場の併営を前提に都市計画を進めた。ところが地下鉄のターミナルだけでなく、周辺ビルの建設に合わせて無秩序に地下道を結んだため全体としての統一性がなく、特に県外から

の来客にとっては迷路状態となった。

現在では、「メイチカ」を中心に東に「ユニモール」、西に「エスカ」、南に「サンロード」、北に「テルミナ」と地下街が広がり、延べ400店舗のテナントが営業している。発足時の婦人服、洋品などのおしゃれ用品と飲食店から、顧客層の変化に合わせて足裏マッサージ、コスメ、ネイルアートと有職婦人の日常を支えている。

市街地の再開発により、JRセントラルタワーズから始まった名古屋ルーセ

いままで・てつお—ユニモール・ユニモール事業 代表取締役社長、全国地下街連合会・名古屋地区地下街連合会 会長／1936年生まれ。1958年、名古屋大学文学部英文科卒業。同年、東海ラジオ放送入社。1967年、東海テレビ放送。1974年、名古屋駅前駐車場（現・ユニモール）出向部長待遇。役員、取締役事業開発部長、常務取締役、専務取締役、取締役副社長、代表取締役副社長を経て、現在に至る。また、1974年、ユニモール事業支配人兼務。取締役営業部長、常務取締役、専務取締役、取締役副社長、代表取締役副社長を経て、現在に至る。

ントタワー、ミッドランドスクエア、モード学園スパイラルタワーズと200mクラスの超高層ビルの建設が、名古屋の商圏の比重を栄地区から名駅地区に移した。これに伴い、建設から50年を経た地下街も全体のリニューアルのチャンスと受け止め、設備の更新、バリアフリー化を目指す改装工事、化粧室の清潔化などの環境改善を進めた。それでも店頭売り上げは依然として伸び悩んでおり、退店、移動、MD（扱い商品）の見直しと、新しい客層の受け入れにディベロッパー、テナントが一体となって努力している。

ゴールデンウィークには地下街と周辺ビルで構成する名古屋駅地区振興会主催による「エキトピアまつり」を7日間開催。24回目を迎えた2007年にはハワイをテーマに大相撲の元大関・コニシキも参加して駅前通りをパレードし、50万人の観客を動員した。

これまで周辺ビルと地下街との接続をかたくなに禁止していた行政当局も、地方審議会に権限が委譲されたのを機に、サンクンガーデンを設けるなど、一定の条件さえ満たせば認める方針を打ち出し、まちづくりの将来計画に明るさが見えてきた。一方では、地下街に店を構えるテナントは大半が中小企業であり、半世紀を経過した店舗を改装するにもこのところのデフレ続きで資金不足を訴え、更には営業時間の長さから従業員確保が最大の悩みとなっている。

今後の地下街は交通機関のターミナルとしての機能だけでなく、シャングゼリゼ、ブロードウェイ、青山・六本木のファッションに時差を感じさせない情報発信基地の役割とともに、50年間培ってきたノウハウを活かして、地下街文化を生み出す努力が求められる。*

Show 商空間

Dining&Bar Blue'dge

設計：ヴォイド

天空に水とともに浮かぶ空間

丹羽浩之
HIROYUKI NIWA

名古屋駅前再開発のシンボリック的存在でもあるミッドランドスクエア。「Blue'dge」はこのスカイスクレイパーの高層部41階に位置する。この場所は、運営する「ナゴヤキャッスル」にあって創業の地であり、今後の名古屋発展の顔となるべき存在であった。このような背景でデザインコンペが行われ、同社のフラッグシップ店舗の設計を行うこととなった。

基本的なコンセプトはまず、高層部の景を最大限に活かすこと。そのために店内に劇場型の3段階のレベル差を設け、空間全体の一体感と跳めのパリエーションを楽しめるようにし、エントランスからもその夜景がブルーのカウンター越しに見通せる配置とした。次のテーマは“水”。窓際の外部空間との境界に水盤を設け、その水が外へ流れ落ちるように見せた。また、その水盤へと流れ込むのは、水音を立て独特の波紋で天井から流れ落ちる2つの“滝”。水のきらめきに囲まれた空間は、天空の水盤の上に浮いているかのようなのである。最後に、これらの空間を彩るエレメント。水盤に近い下段は、白い滝に白い床、ブルーの光を放つリング照明など、きらめきが際立つ空間に…、中段は、天井から壁面へとつながる木製ルーバーと、黒い滝に囲まれた木質系の空間に…、そしてラグジュアリーな雰囲気の上段は、ガラス天井に照明が映り込むダークなソファ席に…、と時間帯や場所に依りてさまざまなシーンが楽しめる高層プレミアムダイニング&バーとした。*

*店名は“水”、“天空”からの「Blue」と、南西“角”に位置し、“最先端”の料理・サービスを提供する「Edge」の造語。

にわ・ひろゆき—ヴォイド 代表／1971年生まれ。1994年、武蔵野美術大学建築学科卒業。建築設計から空間デザイン、照明デザインまで幅広く活躍。INAX名古屋ショールームのリニューアルも進行中。主な作品：なんばパークス・パークス・ムーン（2002）、コンクリートデザインキッツ（2003）、LIVE JAZZ LOUNGE TRIBECA Tokyo（2004）、THE WESTIN ナゴヤキャッスル 1Fレストラン・ショップ（2007）など。



白い滝と夜景の水盤に囲まれた空間（壁タイル：波光DX HAK-300SP/1）



左—3段階にレベル差をついた空間の最上部から夜景を望む下—エントランス アプローチが夜景へと真つぐつながる



Show 商空間

ブルーの光を放つバーカウンターが夜景へと続く（写真4点とも：堀宏之）

