
第2章 久屋大通の課題

主として戦後から昭和 50 年代にかけて段階的に整備が行われてきた久屋大通ですが、社会情勢や周辺環境が少しずつ変化していること、公共空間の新しい魅力、利活用が求められる時代であること、老朽化や陳腐化が進んでいることなどにより、現状では様々な面で利用ニーズに応えられていない状況となっています。

このような状況下、久屋大通が抱える現状の主な課題と目指すべき方向について、以下に整理します。

2-1 賑わいや魅力の低下

現状では、さかえ川等の公園施設の老朽化・陳腐化等により、公園の魅力が低下しています。久屋大通公園全体にわたって公園と地下街等の行き来が乏しいため、地上と地下が一体となった賑わいとなっていません。また、不規則な看板やネオン、違法駐車などにより、都市景観として美しくありません。

このような賑わいや魅力の低下を解決するための視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

(解決の視点)

- 集える界限としての公園・・・目的型への機能再生を図ります
- テレビ塔下、もちの木広場を活用し、縦の回遊を強めます
- 歩いて楽しい街をつくります・・・ウォーカビリティ
 - ・疲れることへの配慮
 - ・歩いてみようという気の喚起
 - ・長く歩いていると思わせないための仕掛けや仕組み
 - ・不規則な看板やネオンの統一、違法駐輪の解消などによる魅力的な景観の形成
- 周辺商業やオフィス等との連携性を強めます

■目指すべき方向

集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出

<魅力的な集客施設の導入>

- ・公園や地下に新たな集客機能を導入し、国内外から観光客を取り込みます
- ・テレビ塔を背景にできる広場やテレビ塔と公園の一体化、テレビ塔の活用により観光力を強化します

<使いやすいイベント空間の整備>

- ・老朽化した水景施設や久屋大通公園駐車場スペースは、誰もが使いやすく、使いたい人が使いやすく、使いたくなるような空間となるよう整備します

<地上、地下の連続性の向上>

- ・地上と地下（地下街や地下鉄）との関係性を強化します
- ・テレビ塔や、もちの木広場の地下部分で上下の連続性を向上させます

<久屋大通公園としての景観のブランディング>

- ・景観を損なっている違法駐輪の解消を目指す駐輪場を整備します
- ・楽しく歩ける「ヒューマンタッチ」な素材、色等の景観を演出します
- ・名古屋市としての場のブランディングを表現する広告規制をはじめ、魅力を可視化します

2-2 公園に求められる健全な緑と大災害への対応

現在の公園の緑は、長年の歳月により過度に密生し、うっそうとした緑量となっています。そのため、現状では樹木の状態が悪化するとともに、見通しが悪くなり閉鎖的で暗いイメージとなり、「遮蔽感」、「閉鎖的で暗い」、「ヒューマン感に乏しい」、「親しみやすさや温かみがない」、「親和性がなく、沿道から心理的に遠い」などの印象を与えています。

一方、広場空間としては、都心の広域避難場所として貴重な役割を担っていますが、公園規模に対してオープンスペースが乏しいうえ、公園内外の高低差もあり、防災機能を十分果たしうる空間になっていません。

こうした課題を解決するためには、健全な緑の育成と大災害への対応を図っていく必要があります。解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

(解決の視点)

- 良好な緑の育成による明るく見通しの良い景観を創出します
- 広域避難場所としての防災機能を強化します

■目指すべき方向

安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実

<良好な樹木環境の整備>

- ・既存樹木の間伐や更新により、健全で上質な緑の空間とします
- ・沿道側植栽帯の地被類や樹木配置の見直しによる視覚的な開放性を確保します

<ユニバーサルデザインの視点による整備>

- ・一望のもとに見えることが大切であり、高低差を処理しながら回遊性や徒歩環境を整えます
- ・地上と地下の昇降設備を導入するとともに、既存階段の配置見直しにより、誰もが快適な空間を肌で感じられるようにします

<広域避難場所としての防災機能の強化>

- ・災害時の最寄り駅での避難者を受け入れるとともに、広域からの避難場所となるためのオープンスペースを確保します

2-3 道路によるまちの分断

現在の久屋大通の車線は片側3車線ですが、これによりまちが東西に分断されています。さらに、北エリアの東西道路により、公園の一体感が損なわれています。また、交差点部が拡大されており、危険だけでなく、待ち時間等が増大し効率が低下していることから、歩行者の安全性が損なわれています。

こうした課題を解決するためには、「道路構造・交通運用の差別化」を図ることで道路機能のあり方を変えていく必要があります。解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

(解決の視点)

○基本的な道路構造

- ・久屋大通の車線数は必要な車線数とします
- ・必要箇所に限定したバスベイや積み下ろしスペースを確保します
- ・直線走行をなくし、速度抑制、通過交通排除を図ります

○交差点部

- ・車道部を極力歩道に近い外見とします
- ・横断歩道はできるだけ短くします
- ・区間内の信号機は主要交差点を除き原則廃止します

■目指すべき方向

車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり

<空間活用の一体化>

- ・広い車道、大きな交差点ではなく、沿道に賑わいを持たせるような歩行者重視型へ転換します
- ・久屋大通の車線数は必要な車線数とし、車道幅員を狭めて、歩行者空間や緑化空間を拡大します
- ・久屋大通を横断する東西方向の道路周辺部の交差点对策を行った上で、東西道路を非常時以外は通り抜けができないようにします

2-4 従来型の公園のあり方・使い方からの転換

久屋大通公園は、他の公園と同等の一体的な管理がされていますが、十分に使われているとは言い難い状況になっています。そのため、公園と沿道とが緑の資産を互いに活用しておらず、沿道の商業施設も公園の周りであることを生かしきれていません。また、昨今では、地元の主体的な活動を支える層を増やし、公園と沿道や地域が共生することが求められています。

こうした課題を解決し、様々な民間事業者と地域の地元団体との連携を図っていくための解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

(解決の視点)

- 「つくる」から「つかう」公園にします。
- 財政負担を与えない「自立運営型公園」
- 公園管理者とエリアマネジメント法人がともに稼ぐことで空間の魅力アップや来街者サービスにつなげるとともに、集客、公園内外の収益向上につなげます
- 周辺地域と公園の価値が連動する「地域とつながる公園」
- 公園と沿道とが緑の資産を互いに活用することで、地域の価値を高めます
- 何かしたい市民が集まる「使い手を育てる公園」
- 公園を通じて名古屋の経済力や暮らしの質の高さを見える化します

■目指すべき方向

民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり

<民間活力の導入>

- ・従来の規制の問題点を乗り越えて、民間サイドからの創造的提案を喚起します

<エリアマネジメントの導入>

- ・公園と沿道（業務や商業、住宅）との価値が連動するために、民間サイドからの提案を誘発します