

空間コードから共創する中川運河  
第5回オープンディスカッション  
中川運河らしい緑空間を構想する  
成果報告

2019年12月1日  
都市コミュニケーション研究所

**目次**

概要	1
ディスカッション要旨	2
ディスカッション記録	3
議論をふまえて	19
次回に向けて	20
謝辞	21

**【概要】**

- 主催： 都市コミュニケーション研究所  
代表：竹中克行（愛知県立大学教授）
- 共催： 水辺の利活用の展開可能性に関する研究会（名古屋工業大学研究協力会助成）
- 開催日時： 2019年8月31日（土）14:00～17:00
- 開催場所： 愛知大学名古屋キャンパス（ささしま）講義棟 306 教室
- 登壇者： 夏目欣昇（名古屋工業大学准教授，専門：建築意匠・建築計画）  
則竹登志恵（玉野総合コンサルタント(株)課長，登録ランドスケープアーキテクト）  
長谷川泰洋（名古屋産業大学講師，専門：緑地保全学，造園学）  
（以上，五十音順）
- 司会進行： 竹中克行
- 参加者： 36名
- \*\*\*
- 内容進行：
- 14：00～14：30 趣旨説明（竹中克行：都市コミュニケーション研究所代表）  
中川運河空間コードの視覚的普及メディア紹介（クレメンス・メッツラー）  
🔗<http://riuc.takenaka-lab.net/media.html>
- 14：30～15:35 テーマ1—中川運河における既存の緑環境の特性を解釈する
- 15：45～16：50 テーマ2—個性的な緑空間の形成を促す仕組みづくりを考える
- 16：50～17：00 総括

## 【ディスカッション要旨】

※本要旨の後にディスカッション全体の記録があるので、併せて参照されたい。

第5回オープンディスカッションでは、「中川運河らしい緑空間を構想する」をテーマに掲げ、自然生えを中心とする中川運河の植生について理解を深めるとともに、独特の植生を積極的にいかした今後の緑化の可能性について議論した。登壇者は、生態学的な立場から造園学を研究する長谷川泰洋氏（名古屋産業大学講師）、建築の視点から空間の共同利用について研究する夏目欣昇氏（名古屋工業大学准教授）、建設コンサルタントとしてランドスケープデザインの提案を行う則竹登志恵氏（玉野総合コンサルタント(株)課長）の3名である。

前半のテーマ1「中川運河における既存の緑環境の特性を解釈する」では、長谷川氏から、船運の衰退による護岸地の遊休化と運動した自然生え中心の緑空間の形成について、植物の専門家の知見にもとづく分析・考察がなされた。氏が行った現地調査によれば、中川運河の植物は、近隣の社寺林や宅地から鳥や風によって運ばれた種子が発芽・生長した自然生えの樹木が主体をなし、これに沿岸用地を賃借する事業者が植栽した樹木が一部組み合わさっている。在来種を中心に非常に多くの樹種がみられることに加え、事業者によって植物との関わり方がさまざまに異なるため、中川運河の緑環境はきわめて多様性に富んでいる。造園学的にみると最適ではないものの、隙間の多い緩やかな管理体制のもとで育った半自然というべき緑に中川運河の大きな特徴がある。長谷川氏は、将来に向けてのマネジメントにおいても、そうした半自然の特性をいかす工夫を行うことを提案した。

長谷川氏のプレゼンテーションを受けた意見交換では、夏目氏と則竹氏より、中川運河が有する空間的スケールの大きさが自然生えの緑のやさしさを醸し出しているのではないかという指摘とともに、エコロジカルコリドーや水と緑のネットワークの軸として中川運河のもつ価値に対して、積極的な評価が与えられた。また、フロアとのやり取りを通じて、緑化にさいしてはできるだけ多様な事業者の感覚に委ねる方が、中川運河らしい緑空間の継承に繋がるのではないかと提案と併せて、護岸の保全の観点からは、植栽帯などの導入が必要ではないかという意見が得られた。

後半のテーマ2「個人的な緑空間の形成を促す仕組みづくりを考える」では、夏目氏および則竹氏から、中川運河における緑空間形成の方向性に関する提案がなされた。建築を専門とする夏目氏は、中川運河再生計画におけるにぎわいゾーンからものづくり産業ゾーンにかけての8つの橋に注目し、橋詰空間に焦点を当てた調査の結果を紹介した。そのうえで、眺望、歴史、開放感などのキーワードを示して各橋詰空間の性格づけを行い、今後の中川運河における緑空間を橋上からの景観と併せて検討するさいに、橋ごとに異なった設定を考える可能性について示唆した。また、長谷川氏による半自然の議論を受けて、半自然と管理された緑の両方のあり方に目配りするガイドラインが望ましいのではないかと提案を行った。

ランドスケープアーキテクトの則竹氏は、港湾地区として中川運河の基礎的与件をおさえたうえで、氏が専門とする公園緑地を中心に、官民連携制度や民間中心の取組みによる緑地形成の新たな動向を紹介した。それをふまえて則竹氏は、中川運河の橋梁間の緑化について仮想の略図を示し、既存の緑の活用と新たな緑化の両方を視野に入れた可能性を検討した。具体的には、設置管理許可制度やパーク P-PFI 制度を応用した公有地の事業者による整備運営とともに、倉庫敷地での商業施設の許可から得られた収益の空間整備への投入といった選択肢が示された。以上を通じて則竹氏は、緑空間の形成を中川運河全線に波及させるために、小規模な事業主でも取組み可能なハードルを抑えた仕組みにより、一定の収益を上げながら空間整備を進めるのがよいのではないかと、その方向性を提案した。

両氏のプレゼンテーションを受けた意見交換では、長谷川氏から、半自然を選択的にいかしてゆく

のがよいのではないかという夏目氏の意見への賛意が示されると同時に、事業者にとって社会経済的にメリットとなる仕組みを入れながら緑化を推進するとの則竹氏の提案を補強する意見が出された。フロアからは、中川運河沿いの自然生えの樹木について防災面の効果を問う質問があり、意見のやり取りを通じて、緑が防災に果たす役割の大きさとともに、中川運河で重要なのは、既存の樹木そのものを保存することよりも、在来種を中心とする半自然の形成プロセスを将来に向けていかすことではないか、との論点が明らかになった。

## 【ディスカッション記録】

※ディスカッション記録は、当日の録音をもとにしているが、内容を理解しやすくするために、本旨に影響しない範囲で一部割愛または文章表現の手直しを行った箇所がある。発言者の敬称はすべて省略し、文体を「ですます」調に統一した。

### テーマ1—中川運河における既存の緑環境の特性を解釈する

竹中 中川運河を橋の上から見ると気づかれると思いますが、中川運河には多くの緑があります。運河の細長いフレームと合わさって独特な緑になっています。物流機能が運河から失われた後、緑量が増え、緑豊かな空間をつくっていきました。現在護岸地は事業者が借りていますが、自然生えを楽しみ、あるいは積極的に植樹していると思われる事業者もあります。今後の緑空間の形成の可能性について考えるのが本日のテーマです。

ディスカッションの前半では、既存の緑環境の特性を理解します。後半では、個性的な緑空間を促す仕組みについて考えたいと思います。前半の最初に、造園学がご専門で、おそらくこれまで最も本格的と思われる中川運河の緑の調査を行った長谷川先生から短いレクチャーをいただければ幸いです。

長谷川 ただ今、竹中先生からご紹介いただきましたように、中川運河の緑の実態について、5～6年前、運河に沿って調査を行いました。そもそも中川運河に緑なんかあったらどうか、という方も多いと思います。中川運河の緑の特徴として、事業所の方々と緑との関係を紹介したいと思います。

まず、中川運河の緑全般の特徴をお伝えします。護岸沿いに緑が存在していて、中には大きく木が成長し、群落をなしている場所もあります。低木を中心にかたまりになっているもの、草地のような状態もあります。運河は、基本的に直線的なパースをなしていて、幅は36m から 91m と、場所によってかなり差があります。水面と護岸天端の差が 50cm から 60cm しかないの、護岸に立つと親水性の高い空間を感じることができるのも一つの特徴です。橋からの景観を見ると、緑が群落をなしている様子が所々にみられます。

中川運河の緑を湿性植物だと考える人がいるかもしれませんが、河川の植物はなく、陸地側の植物、樹種で構成されています。実は護岸と水辺の接触がほとんどなく、水面は一定の高さで存在しているので、陸地側の植物で構成されています。1960年代までは護岸地は貨物の取り扱いのために使われていたのですが、1970年代になって護岸の利用が低下し、使われなくなった護岸地に植物が生えてきました。ですので、樹齢の長いものでも40年から50年ぐらいの植物群落です。

中川運河自体は、非常に大きなインフラです。世界で有名な公園緑地とサイズを比較してみると、セントラルパーク、清溪川、ハイラインなどと比べてもかなり大きなインフラです。短い支線も含めて 8km あります。ここを緑化することは名古屋市にとっても大きな意味を持つのではないかと思います。とくに、名古屋市全体の緑被地をみますと、緑の少ないところに中川運河が伸びています。名古屋駅がある中心部に連なるここを緑化することは、市街地の緑化という意味で大きな意味をもつと思います。

次に、緑の配置についてですが、モザイク状の樹林が特徴的になっています。中川運河を上から見ますと、新しい護岸である張り出し護岸があるところ、ないところなど、いくつかのパターンがあります。護岸地が張り出しているところを中心に緑の群落が出現しています。倉庫敷地の目の前に植物群落がある場合は、事業者が管理しているということもあります。全体を通じてみると、放置されている植物群落があったり、適度に管理している場合があったり、完全に刈り込んだ状態で維持している事業者もいます。いろいろな状態、多様な経過段階の緑がモザイク状に配置されているのが特徴です。

さらに補足しますと、植物群落は生長していきます。大前提として、中川運河で土地を貸し出すときは、更地にして貸し出すというという仕組みになっています。契約期間は 20 年です。護岸地が放置されると植生遷移が進んでいき、森ができていくということになります。完全に放置されているというより、放置されて大きくなった木と適度に管理されている緑が混在している様子が伺えます。

次に、緑の質については、鳥と風が運ぶ都市の緑ということが出来ます。生物多様性ということが盛んに言われていますが、そういう場合は生物の種が注目されています。結論的に言いますと、中川運河の緑は、鳥と風が近隣の社寺林や住宅から種を運んできた植物で構成されています。この表は、護岸地の中から代表的な群落を 50 か所程度選んで、樹種を調査した結果を表しています。中川運河では自然生えの植物が一番多いです。その中でも鳥が種を運んだ種類が多いです。少ないですが、風散布もあります。50 か所を合わせると、合せて 66 種が見つかり、そのうち自然生えが 46 種でした。この種数はたいへんなものと思っています。熱田神宮、段夫山古墳、近隣の社寺林 7 か所の合計と比較しても、中川運河の方が多です。公園 7 か所全体よりはやや少ないくらいです。

周辺の社寺林や公園と共通する種数は 50 種、中川運河にしかない樹種が 16 種あります。昨今、外来種は注意しないといけないと言われますが、中川運河では在来の樹木を中心として構成されています。なかには繁茂する外来種も若干みられますが、基本的には在来種です。公園や庭木から来ているため、紅葉がきれいな樹種など鑑賞向けの樹種もあります。

主な群落をパターン分けしていくと、パイオニアといわれるできたての群落では、クスノキ、エノキ、ムクノキ群落が多いです。外来種に該当するトウネズミモチやシンジュ（これはニワウルシとも言われますが）の群落もあります。なかには 50 年ぐらいのクスノキの大きな木も生長しています。

結局、質としてはどうなのかということですが、鳥、風、植栽の共演がもたらす多様性によって種類がいろいろある、というのが中川運河の緑の実態となっています。地域の公園や社寺林から鳥や風が種を運んできているわけです。その結果どういう種が入り込んでいるかということ、都市環境に適した樹種が自動的に生えているということ、乾燥に強いということがいえます。地域の鳥、風が運んでいるので、地域の生物多様性の確保にも繋がる

と思います。

少し気になることとして、組み合わせの事例を紹介します。よく鳥が屋根のへりに止まってフンをして種を落とすことがあります。この写真で真ん中に大きく生えているのはセイヨウハコヤナギです。公園でよく植えられている樹種です。それに、クスノキ、エノキなどがミックスされている状況です。これは、造園学的に美しいものではなく、鳥とか風が勝手にやっていることなので、ユニークな状況が生まれています。他には、カイズカイブキを事業者の方が植栽していたところに、センダン、ムクノキが生えてきて、いつのまにかそちらが目立つようになった場合もあります。

こういった配置と質を示す緑と事業者の方がどのように付き合っているのかをみると、多様な人と緑の繋がりがあります。管理のあり方が非常に多様です。なぜそうなっているかという、一つは運河の幅が広いので、対岸をあまり意識しなくてもよい状況になっているということがあげられます。それから、中小企業が多い。護岸地の管理規定にあいまいさがあり、誰が管理すべきかがあいまいです。事業者の皆様がそれぞれの目的に応じて自由なかたちで管理しているので、多様な管理実態が発生しています。それを整理していくとこのような表になります。事業者さんが休憩スペースとして使ったり、植栽を施して園芸的な魅力を出したりしています。花、ビワやミカンなどの果物を植えて楽しんでいる状況もみられました。

前半のまとめになりますが、運河の再生計画の中で、護岸地のあり方について典型的なプロムナードを整備するという話がありますが、せっかく中川運河には緑が育っているので、その特徴をいかした緑化ができるのではないのでしょうか。現状を観察することで参考になることがあるのではないかと、自然生えを積極的にいかした緑化ができるのではないかと考えています。

半自然の良さは、造園学的には最適ではないというところにあります。外来種が一部入り込んできて、最適ではないのですが、その方がかえって事業者がおもいおもいに緩く付き合っていけるのではないかと考えています。大きな中川運河の全体を厳密に造園学的に緑化していくのは非常にコストがかかるので、運河の主要な緑化方法として、半自然を一部いかした緑化の方法が有効ではないかと思っています。事業者さんの中には美的に美しい緑化をしたいという人もいていいと思いますが、全体の緑量を維持したいという発想のときは、こういった手法も有効ではないかと思っています。

以上を総括すると、運河らしい緑の創出・維持に向けて次のようなことが指摘できます。第一に、自然生えの緑は種の多様性を維持しています。ローコスト、環境影響が少ないローインパクトで実現できています。第二に、自然生えに対する多様な付き合い方があることで、景観の多様性が実現しています。一律な緑が存在しているのではなく、メッツラーさんの話にもあったような、音楽的なリズムも感じられるような、ランダムな緑が実現されているということです。そして第三に、こうした緑を積極的に残し、今後の緑化にいかしていくことで、名古屋の緑の乏しいエリアにまとまりのある緑をつくり、生物多様性や生態系の保全に寄与する緑化ができるのではないかと考えます。

竹中 長谷川先生から、半自然をキーワードとして、中川運河のこれまでの緑の特徴についてお話しいただきました。空間的なフレームは人工的なものですが、そこに種子が供給されて発芽

していくというプロセスは生態系の働きということで、自然と人工がミックスしたところに中川運河の緑が成立しているというお話だと思いました。

それでは、中川運河の緑がもっているポジティブな価値について、夏目先生と則竹さんから少し視点を変えてご意見をいただきたいと思います。工夫次第で多くの人に共有される中川運河の価値、あるいは将来のデザインのヒントになることは何かということをお話いただきたいと思います。

夏目 長谷川先生のお話を聞いていて、面白いと思ったことがあります。私の専門は建築計画、建築史ですが、都市の中で半分放置された緑がありつづけるという発想はあまりなかったので新鮮でした。放置された緑はあまり好まれない、見苦しいという意識が働くと思いますが、実際行ってみるとそういう見苦しさがなく、むしろやさしい感じに見えました。規模感がもたらすものでしょうか。自然と人工のつながりについて、建築的な感覚尺度とは違うものさしを当てて、放置されているものをとらえないといけないと思いました。

一つお聞きして思っていたのですが、中川運河ができたときには緑は設置されなかったのでしょうか。

内山 完成したときの航空写真には人工的な緑は写っていませんでした。

竹中 護岸地には当初、物揚場、資材置き場であって、倉庫はほとんどありませんでした。ところが、1960年代に物流がピークに差し掛かった頃に倉庫が建ち並ぶようになりました。最初のうちは運河と道路の両面をフルに使っていましたが、だんだん運河の側を使わなくなって、遊休化し、植物が生長していったということです。

夏目 そうすると、もともとの運河とは違う風景をわれわれは見ているということですね。中川運河は非常に規模が大きく、やさしく感じると思いました。そこに緑空間が寄与していると思います。積極的に放置する緑の効果は大きいと思います。

則竹 私はふだんランドスケープ、都市の中における緑の空間の意義を考え、まちづくりに反映させるために、都市公園の計画設計を業務で行っています。ですので、半自然のような、鳥が飛んできて木が生えるというような、いつ起こるかも分からないようなことを期待して計画するということはまずないのですが、中川運河の緑が結果的にそのように形成されたというのは面白いと思っています。

中川運河が、海と町中を見事な直線でまっすぐ結ぶ水と緑の空間であるというのは間違いのない事実です。私もようやく最近皆様との関わりの中で中川運河をそのような目でみるようになって、名古屋の町の水と緑の軸、都市の骨格であると強く感じています。ふだんまちづくりを考えている人間としては、今後も維持保全されるべきものだと思います。今までは水運、産業のために整備されたものであっても、これからは水と緑の空間として残されていく必要があるのではないかと。先ほど長谷川先生のお話でもエコロジカルコリドーとしての機能について言われました。これは、生き物が移動、生活する空間が結ばれていることでより効果的なものになるという生物学的な考え方ですが、私たちの業界では、水と緑のネットワークという言い方をします。中川運河は、そのネットワークの大きな軸であるということが言えると思います。中川運河がある場所は名古屋市の西側で、東の丘陵地に比べて緑の空間が少ないエリアです。緑被の図を見ると、西の方の緑は水田がほとんどで、まとまった緑の空間は非常に少ないエリアです。そういう意味でも中川運河の緑の重要性は高いと思います。

中川運河を7月の末日に歩いたのですが、きわめて暑い日でした。中京競馬場の駅から歩いてみて、町中が非常に暑かったのですが、橋の上に立ったとき、海からの風が非常に気持ちよく、それまで歩いてきた町から数十メートルしか変わらないのに、2~3度低く感じました。風の道といって、海からの風を町に引き込む意味で重要な役割を果たしていると思います。中川運河は、まさに水と緑のネットワークの重要な軸だと感じます。そういう視点で見させていただいています。

竹中 則竹さんのコメントを受けて、長谷川先生に質問させていただきたいと思います。エコロジカルコリドーというキーワードが出てきましたが、中川運河の緑の価値を考えると、名古屋の都市圏全体にとっての緑や水の軸を考えるとという視点と、ミクロに運河の際に立ったときにその緑をどう考えるのか、利用価値をどう考えるのかという視点があると思います。前者の意味のエコロジカルコリドーとして、中川運河の価値はどのくらいのものでしょうか。名古屋の町に実質的な影響を与えるものと考えてよいのでしょうか。エコロジカルコリドーというと、本来は生態系連携が断ち切られているところをつなげるというねらいがあると思いますが、中川運河にそういう機能が期待できるのかということをお聞きしたいと思います。

長谷川 運河では鳥が種を運んできているので、生物のネットワークを新たに創出するという役割はもっていると思います。そのことも影響して、主要な構成樹種は在来種です。地域で森を形成している樹種がそのまま運河に移動してきている状況があります。中川運河がボリュームのある緑を創出できれば、名古屋の生物多様性の回復にはかなり影響が大きいのではないかと感じています。さらに、則竹さんから説明がありましたように、名古屋の中心市街地には田畑が結構あるが、森が少ないです。そういう意味で、大きく育つ群落を維持していくという発想は大切だと思います。

もう一つ付け加えたいのですが、夏目先生がすごい見方をされていると感心しました。中川運河の規模が大きいから、半自然の樹林が見苦しくなくて、やさしい空間として感じられるというのは非常に有効な視点ではないかと思います。というのも、名古屋城の外堀でもかなり大きな樹木が育っています。あれは自然生えなのですが、緑化されたように見え、景観として違和感がないと思います。やはり、スケール感がそう感じさせているのではないかと思います。半自然の緑を自然に見せるためには、中川運河のスケールは重要なのだと思いました。

竹中 空間的なスケールを考慮しないと半自然が持っている良さを十分評価できないという視点をいただいたと思います。

前半は中川運河の緑について理解を深めようという趣旨で、レクチャーと意見交換をしてきました。後半では、これからどのような緑空間の形成を積極的にはかっていけばよいのか、そのためにはどのような方法があるのかということをお話ししたいと思いますが、その前に、ここでフロアからの質問を受けたいと思います。

杉浦 名古屋市全体でみたときに、中川運河がリニアに伸びていることが大きな影響を与えているというお話について、中川運河を歩くと確かに緑があると感じます。大きいスケールで見ると、中心部に向けてリニアに伸びている緑は（他には）あまりないと思います。その特徴的な有効な緑について、多種だということは分かったのですが、明らかに手が加えられている緑と、誰の手も入っていない緑の割合はおおむねどれくらいなのかということをお伺いしたいと

思います。もう一つ、管理されている緑があるということ、つまり地元の人がなんらかの手を加えているということは、今後の中川運河が変化していくさいに、緑に対する思い入れという意味で、とても有効な味方、応援団になるのではないかと思います。この点について、研究者の立場でどう思われるかについて、お聞かせいただければと思います。

長谷川 一つ参考になるデータとしまして、55 か所の植物がある場所を調査した中で、自然生えの割合は 66 分の 46 です。7 割ぐらいが自然生えであり、人工的なものよりも自然生えが多いということになります。管理者の多様な付き合いがあるということは、今後のあり方に参考になるのではないかとということですが、まさに仰る通りです。今は非常に管理規定があいまいな状態で、本当は決まっているのかもしれませんが、十分に意識している人が実態としては非常に少ないと思います。管理規定のゆるさが緑化を推し進める上で参考になる。つまり、事業者さんに半分任せるとしてもよいではないかということ。緑化率についてはしっかり確保することは大事ですが、やり方は任せることで、今のような状態をある程度維持できるのではないかと考えています。

白石 自然に生えているものが護岸の強度に対して与える影響はあるのでしょうか。

則竹 河川の専門ではないので、詳細な構造についてはご説明しきれないですが、正直なところあまりよくはないです。護岸工事のときに影響があるようなものはだいたい撤去することが多いです。とくに問題なければそのままにするのですが、明らかに根が構造体のほうに伸びてしまうと護岸を守る機能がどんどん落ちてきますので、よくないことは多いと思います。とくにコンクリート構造物の護岸の場合はそういうことが多いと思います。

河川で盛り土の場合は、昔から桜の並木をあえて植えて、人を呼んで踏み固めて盛り土を強くする、という発想の対策が取られてきたことがあります。しかし、中川運河の場合はすべてが構造体でつくられていますので、河川の区域に木を植えるのはあまりいいことではないというのは事実としてあると思います。

竹中 先ほど長谷川先生のお話の中で、植栽帯のようなものを設置してはどうかという部分があったと思いますが、これからの中川運河において、狭い意味での護岸地だけではなくて、陸側つまり、倉庫敷地と護岸地が接している部分の倉庫敷地側の空間利用をどうするかということに関わるのではないかと思います。

長谷川 造園学会の井上さんがいらしているので、ご意見をぜひ伺いたいと思います。

井上 議論する上ではっきりしておきたいと思いますのは、土地の使用者・利用者が誰で、どういう制限があるのかの理解がまちまちだと思いますので、それを整理した上で議論する必要があると思います。

竹中 後半でその辺りを詰めていきたいと思います。

私の方から感想といいますか、補助線として一つ提起しておきたいと思います。「名古屋の緑の基本計画 2020」というものがあって、策定されたのは 2011 年です。中川運河の再生計画が 2012 年ですからほぼ同じ時期です。緑の基本計画を見ますと、3 つの緑の回廊ゾーンが設定されています。東部丘陵地、中央部の洪積台地、西部沖積平野がそれで、中川運河は中部洪積台地の中に出てきます。これはおかしな話で、中川運河は明らかに沖積平野に掘られていますので、自然地理的な位置付けが変です。それはともかく、私が注目したいのは、中川運河と同じグループの他の空間に、堀川と久屋大通が入っているということです。とくに久屋というのは面白いなと思います。現在、公園デザインのやり直しが進んでいますが、都

市の社会経済的機能と融合しながら緑の回廊としての形成を図ってゆくことが重要なのでしよう。中川運河にもそういう側面があります。名古屋の北の方を流れている自然の河川でもなく、東部丘陵地の里山のようなものでもないということです。都市的機能と絡めながら、緑空間をどのように形成していくかということについて、後半の方で検討していけたらと思います。

それでは、ここで一旦休憩を挟みます。

<休憩>

## テーマ 2—個性的な緑空間の形成を促す仕組みづくりを考える

竹中 テーマ 2 では、夏目先生と則竹さんを中心にお話しいただきます。専門家の視点で、中川運河において個性的な緑空間を形成していくことを積極的に考えたとき、どのような提案ができるかという課題を事前に提起させていただいています。それではまず夏目先生からお願いします。

夏目 フィールドワークをしてみて感じたことをまとめたものを、短い時間ですがご紹介したいと思います。最初にこのお話をいただいたときに、私は専門が建築なので、運河自体がどうかという話よりも、運河には橋がかかっていることに注目しました。橋の両側には奥行き 36m ぐらいの沿岸用地があって、橋を渡るにはその沿岸用地をすり抜けていくというような空間形態があるので、その空間を調べようと思いました。中川運河の北エリアにかかっている橋、すなわち小栗橋から昭和橋までの 8 つの橋上と、橋詰、そして橋の上の景観を調べてみて、中川運河の緑空間で気づいたことをまとめました。

地図でみるとこの図のようになっています。佐屋街道があって、長良橋があって、そこで運河が曲がっているというようなことを確認しながら調査に行きました。気づいたことを確認しようと思い、古い地図も持っていきました。先ほどメッツラー先生が A2 の空間コードで示された地図と同じ地図ですが、古い地図を見ると、箕瀬川や中川運河があって、当然ですがその川の脇に集落があることがわかります。そしてこれは地図を重ねた図ですが、川の両岸で、ちょうど集落をすり抜けるように運河が引かれているなということがわかりました。それからこれは、調査に行った後、やはり橋ごとに雰囲気があり、昔の集落とか生活の感じが滲み出ているのではないかと思い、それを確認するために調べてみました。

次に橋の概要について、先ほどから話題に上がって中川運河再生計画との関連で、小栗橋から昭和橋までの 8 つの橋が架かっている場所は（計画上）どういうゾーンになっているのかを確認しました。小栗橋、長良橋は「にぎわいゾーン」、八熊橋から昭和橋までは「ものづくり産業ゾーン」というように定義されています。昭和橋から南は「レクリエーション」となっていて、ここに大きな切れ目があると感じましたので、今回私は、上半分つまり北半分を調べてみました。架設年を見てみると、中川運河が出来たときの橋がまだ残っています。小栗橋と八熊橋が 1929 年、野立橋もそうですね。それから、行って非常に不思議な空間になっていると思った中野橋というのは、中川運河ができたときには架かっていなかった。1979 年に後から架けられたということです。

橋のたもとに注目するというのがそもそものきっかけでした。橋詰広場と呼ばれている、

橋のもとに設けられたオープンスペースのことです。これは東京・江戸の日本橋の地図です。近代技術が導入される前、木の橋が架かっていたときは、自然発生的に橋詰広場というものができていました。なぜかという、橋を短くするために堤防を張り出したからです。地図を見ると、上の方だけ堤防が張り出していますね。できるだけ橋を短くしたということです。そして、橋の幅を縮めるのも技術的な理由によるもので、道路よりも細くするのでどうしてもギャップが生じ、そこに隙間空間みたいなものができるわけです。橋詰広場の「広場」という言葉は、明治以降に導入された近代的な用語ですが、橋詰「台地」あるいは橋詰「敷地」といった空間は昔からあって、にぎわいの空間として積極的に利用されていました。中川運河ができた後、つまり近代化以降になりますと、技術的な理由による橋詰広場の設置が不要になっていきます。こういう隙間のような空間がなくても橋がしっかり架けられるということです。しかし、橋詰広場のにぎわい空間としてのよさをいかすために、昭和の戦後高度経済成長期からは、管理空間として植栽などを作る事例がみられます。

これは明治初期の橋詰広場。先ほどの日本橋です。手前の部分がちょうど橋詰広場で、堤防が張り出しています。こここのところに高札板があります。人が集まる場所ということで整備されたわけです。当時車などはないので、人の往来が橋幅いっぱいになり、賑わいの場所が橋の上にも広がるかたちでした。これが近代以降は交通の橋となり、賑わいの場所にはなりづらくなったということです。

次に、東京の橋詰広場について、近代以降の橋詰広場の特徴的施設と広場類型を整理した、伊藤さんという方の論文がありました。これを参考にしますと、橋詰広場の特徴的施設としては、ポケットパーク、児童公園、公衆便所、交番、防災・資材庫、植栽の6つがあげられます。また、広場の使い方、空間利用としては、小緑地型、ポケットパーク型、スポット広場型の3種類があります。これが中川運河の橋詰空間周辺でどのように当てはめられるかについて、橋詰の特徴と橋上景観の現況と併せて調べてみました。

まずは伊藤論文にあった特徴的施設というのを当てはめてみました。一覧を見てみましょう。小栗橋にはポケットパークと植栽がありました。長良橋にもあります。八熊橋から篠原橋、野立橋には特徴的な施設はないのですが、中野橋は植栽が少しだけある。昭和橋は国道ということでしっかり整備されています。広場の類型については、型といえそうなものが八熊橋、野立橋、蜷橋以外はありません。何も特徴はないと思っていたのですが、行ってきちんと調べてみると、橋詰空間がさまざまに利用されていて、どれ一つとして同じものはない。それぞれ特徴があるということが一覧にしてみました。

順番に事例をみていきましょう。小栗橋の場合、橋の景観、橋の上からの景観、ポケットパークがあるのですが、図にプロットしてみるとこれだけの要素がありました。小栗橋だけは西と東で構成がずいぶん異なっていて、北向きの景観に対する配慮があると思いました。

長良橋は佐屋街道沿いということでよく整備されていますし、運河の屈折点なので、まとまりのある運河景観が非常に見やすかたになります。ポケットパークも整備されていますが、繋がりがあまりよくないという印象の構成でした。

八熊橋にはまとまった緑があり、非常に良い風景を見ることができる。ポケットパーク的、橋詰広場的な要素はないのですが、並木上に植栽、それに荷揚げ跡という石碑があります。たまり場はありませんが、昔の名残を感じさせる、非常に雰囲気のある橋という感じでした。そしてたいへんな緑量を感じる。それほど多くないけれども感じます。

篠原橋は非常に交通量が多い橋で、バス停が橋詰のところにあります。たまり場なども作ってあり、構成で見るとこのような感じです。広い橋を架けていて、橋梁のところギャップがあって、そこにたまり場のようなものがあります。幅1.5mあるかないかの点広場といったところですが、これが意外と効いていて、休憩している方が結構いました。バス停はあるのですが、バス停以外の場所でも、橋を渡る前にちょっと休憩みたいな人が意外にいます。少しだけでもこういうものをつくるのが大事だなということを行って感じました。

野立橋では、水管橋がちょうど高い位置にあつて景観を塞いでおり、緑は感じにくい場所でした。水管橋のおかげで空が非常に意識されます。南の方を見ると倉庫に沿って緑が結構あり、大きな単位で橋上からの景観が構成されている場所でした。

中野橋は緑と倉庫を非常に感じる場所で、これが先ほど言った後から架かった橋です。倉庫に囲まれた特徴的な橋詰ですが、もともと空地でないところに橋を架けたため、橋詰空間に空地的な余裕がありません。細い橋がかかっているといえよいでしょうか。他の橋に比べてスケールの小さな空間で、逆に、近くの緑に目が行くように思いました。

蛸橋の辺りからかなり風景が変わってきます。大きな倉庫に緑というかたちで、倉庫の方が目立ちます。ここにも水管橋が南側にあるのですが、低い位置にあるので景観はあまり損なっていません。

昭和橋は道が非常に広いので、あまり景観的な面白さは感じないだろうと思ったのですが、橋の下に降りることができるポケットパークが用意されています。運河の景観もきれいに見える場所で、さすが国道という感じです。橋詰空間にはたくさんの要素が備わっていますが、運河のスケールに比べて小さすぎるので、あまり目立たないように感じました。

以上のような調査をふまえて、個性的な緑空間の形成を促す仕組みづくりを考えるというお題に対して述べたいと思います。橋の特徴、橋詰と橋の上からの景観について、にぎわいゾーンとものづくり産業ゾーンに大きく2つに分かれているところを調べたんですけども、そうした大括りよりももっと細かな各々の特徴を感じました。これは竹中先生たちが調べられた空間コードにも関連してくると思うのですが、今後の緑空間と橋上からの景観を考えていくための方向性は、橋ごとに設定してもいいぐらいそれぞれの特徴があると感じます。共存、眺望、歴史、開放感、交差、繁殖、物流、規模感といった方向性を橋ごとに設定してみたところ、緑空間が景観に果たす役割は非常に大きいことに気づきます。先ほど長谷川先生が説明された半自然の緑をどうかすかについては、半自然の空間とこれから作られていくよく管理された緑の間を横断するような、緑空間を誘導するガイドラインがあるとよいのではないのでしょうか。その中間的な、横断的な緑空間のガイドラインの性格、役割を示すものとして、連結、調和、蓄積、誘導、相乗、融合、抑揚、補助のような性格づけ、役割づけを与えると、半自然とよく管理された植栽との繋がりがよくなるのではないかと思います。

竹中 橋詰というのが重要な建築サイドのキーワードとして登場しました。昭和橋の写真でちらりと出ていましたが、橋詰の場所はかつて物揚場として使われていたケースが結構あって、昭和橋にはその名残が一部あります。ポケットパークとして紹介されていたと思いますが、そこだけ奇跡的に残っています。なくなったところも多く、私の記憶にある物揚場でも、今はもうない場所があります。中川運河は、下に舳を通す前提で造られていますので、橋の高さがあまりなく、橋と護岸地とのギャップが大きくありません。そのため、物揚場の短い奥行

だけでも、比較的緩やかな法面で水面近くまで接続できるという特徴があります。橋詰広場は、橋に架かる道路と同じ高さで設定されるのが通例だと思いますが、中川運河の場合、少し発想を変えて、護岸地の方にアプローチしていく空間として橋詰のようなものを位置付けると、今整備が進みつつあるプロムナードと絡めながら、橋の周りの空間を中川運河のアクセントにできるのではないかと感じました。

則竹 私からは、緑空間の持続と魅力向上のためのマネジメントという観点でお話したいと思います。夏目先生のお話を受けて、手法のイメージとして出したいところもありました。

今日いらっしゃる皆様の方がきっと中川運河についてお詳しいと思いますが、自分の頭の整理の意味で中川運河沿いの状況を整理してみました。それを共有させていただいたうえで、事業者との連携で中川運河の緑を持続させ、魅力の向上を図っていく、市民と連携していくことなどについて、私の提案をお話します。また、実際活動されている方がいらっしゃることを感じていましたので、その活動のご紹介をさせていただきたいと思います。

まず中川運河の状況です。竹中先生の『空間コードから共創する中川運河』のページを使わせていただいて着色しております。この中川運河の一番の特徴だと思ったのは、兩岸の倉庫敷地がすべて名古屋市の用地だということで、私は初めて知りました。民間企業の方が用地も取得して倉庫を使われているのかと思ったら、名古屋市から名古屋港管理組合に委託されて、管理組合から事業者へ賃借するカタチですね。今までこの土地利用には非常に制限があって、港湾事業に限定されるという状況になっています。兩岸とも写真を付けましたけれども、倉庫や駐車場が運河沿いや道路沿いに並んでいて、見た目は非常にグレー・灰色の中に、先ほどの長谷川先生のお話にあったようにぼつぼつと緑があり、唯一の彩を与えている大切なポイントになっているのを感じました。

中川運河の中で水運が衰退し、どのように運河をいかしていくのかという課題を前に、歴史を尊重しつつ、これからの姿を整理したのが中川運河再生計画です。これが平成 24 年に策定され、その中のにぎわいゾーンには、にぎわい創出プロジェクトというのが平成 29 年に位置づけられました。それにもとづいて中川運河プロムナード整備基本計画策定に着手したということが、建通新聞をめくっていたら記事になっていました。

このような背景をふまえながら、これから中川運河でどのように緑空間を守り、いかしていくのかについて、公共空間で進んでいる官民連携・事業者連携をふまえて考えてみました。

私の専門分野である公園緑地の業界での動きを簡単にご紹介させていただきたいのですが、平成 29 年に公園緑地関連の法律が改正され、これから積極的に官民連携を進めていこうと、非常に大きな動きが起きています。これは公園に限ったことではなく、道路や河川などを開放して、もっと民間事業者へ活用してもらおうということが国全体の動きとして起きています。都市公園におけるパーク PFI 事業というのがあります。都市公園の一部を民間事業者へ整備してもらい、その中にカフェや商業施設といった収益を上げられるものを許可して、収益を維持管理費用に充てることで、公園をより魅力的なものにしてもらおうという制度です。まだ事例が少ないのですが、厳密に言うと PFI ではないけれども同じような内容の制度により、名城公園の北園の方でパーク PFI（に類したもの）が本格的に動き始めています。本当に名古屋でパーク PFI として動いているのは久屋大通公園です。北半分、南半分に分かれていて、これからこの公園はかなり変わっていくのではないかと思います。

官民連携制度のメニューがいくつかあり、行政の財政難のなかで積極的に民間に関わってもらって良くしてもらおうという想定のもとで、さまざまなことが動いています。一方、民地側では、民間の商業地やショッピングセンターなどを一般開放して、公共的な緑の空間として創出することを促進する、市民緑地認定制度が始まっています。これにどういうメリットがあるかという、認定してもらうことで税制の優遇措置を受けられるので、企業としては税金も安くなるし、積極的にお客さんを魅力的な緑の空間に呼び込むことで、自分たちの収益性も上がり、町の中に美しい緑の空間を提供できます。すべての人に対して win-win の関係が作れる制度が始まっているということです。

こういう動きの中で中川運河の再生計画をみると、にぎわいゾーンのにぎわい創出プロジェクトでは、民間事業者と連携して良くしていこうということがはっきりと示されていました。さらに、これは偶然見つかったのですが、中川運河の南の方に枝線で南郊運河があります。その一部分を埋め立てて民間活用をはかるために、ZIPさんというところが選定されて、温浴施設、健康増進施設が整備される予定であるということが記事にされていました。

中川運河においてもこういった動きがどんどん進んでいるという状況があります。ただ、お金がかかるし、大きな企業でないといけない、大規模なものが中心という印象があり、ハードルが高いと思います。中川運河は8kmもあって、全部でそういうことが起こりうるのかというと、おそらく無理だと感じています。そこで、民間連携しようという前提のもとで、それ用の手法をいかにしながら、もう少し規模が小さい事業者との連携にどのようなものがあるかを考えてみました。

この図は、竹中先生の本から一部を拝借して、中川運河のある橋梁の間を作ってみたものです。完全なフィクションですが、こんな感じで両側に倉庫が並んでいて、駐車場が間にあって、ポツポツと緑がある空間。名古屋市がプロムナードを整備するそうで、全線行われるのかどうかは微妙ですが、私はぜひ運河側に人を引き込む何かがあった方がよいと思います。どうしても今は橋の上からしかありませんので、もっと運河に近づけるような場所、プロムナードという発想は良い考えだと思います。そこに何か市の整備で造ってもらえる、あるいは民間でできるかもしれないという前提で考えてみました。

先ほど木が護岸に影響を与えるのではないかとのご質問を受けましたが、そのときは今ある護岸に対してという発想でお答えしました。しかし、これから造るデッキや護岸をどういうものにするかによって、今ある木を残せるかどうかは変わってくると思います。ですから、今残すべき緑があるのであれば、それを選定して残せるような形態の護岸を考えればよいのではないかと思います。さまざまな工夫で護岸への影響が出ないように、護岸側で対応する構造にすることによって、木を残していける可能性はあるでしょう。例えば、軽めの整備で比較的取り組みやすい方法はこの例のようなものかと思います。先ほどの長谷川先生や夏目先生のお話にも出てきましたが、半自然の緑がちゃんと管理されているのかどうかも危ういです。借りている事業者任せで明確なルールもないので、借りている人次第で継続性、つまり残せるかどうかについて何の担保もないですし、管理者も非常に不明確な危うい状態だと思います。まずすぐにできることの例としては、既存の良好な緑を保全するための協定を結び、協定に参加して管理してくれる方には保全費用を一部支給する。もう少し緑を増やしてもいいという前向きな企業に対しては、新規植栽の整備にも補助を出すというのは、今の制度のプラスアルファで結構すぐにできることかと思います。ただ、中川運河は港湾施設な

ので、都市公園法や都市緑地法の発想で私の考えていることが、港湾関連の法規制のもと、港湾施設でもできるかどうかは、詳しい人がいたら教えていただきたいと思います。

さらに、今ある緑を守るという発想から一歩進んで、魅力を向上するアイデアとしては何があるのかを考えてみました。プロムナードができるという前提で、そこに橋からしかアプローチできないというのではなく、橋と橋の間にある効果的な空き地については新たに借主を募集せず、ポケットパークを用意するという方法があります。また、夏目先生のお話にありましたように、橋詰は人を引き込むポイントとして重要ですので、そういう場所を選んで広場として整備することもできるでしょう。さらに、倉庫を改築してカフェを開きたいという場合には、お店の周りの緑をきれいに整備して、そこからプロムナードと道路側を繋ぐといった工夫で、より運河を感じられる場所になっていくのではないかと思います。それをぜひ民間の人にやってもらえると、財政難の行政も負担が少なく、実現性が高いのではないのでしょうか。

この図のように 2 つの方法を考えてみました。これは完全に公園緑地系の発想です。案①では、設置管理許可制度やパーク P-PFI 制度によって、公用地を事業者によって整備運営してもらおうという発想です。もう一つの案②では、借主はそのまま、倉庫として貸した状態ですが、その倉庫自体で収益を上げてよいという設定を行います。そのために、倉庫を港湾施設に限定せず、緩和して商業施設を許可する。ただし収益の一部を行政に還元させ、行政側も何かしらの収益を得て、プロムナードを維持管理し、あるいは新たなプロムナードを整備するといった稼ぐ仕組みを乗せることで、より実現性が高まると思いました。単純にプロムナードを造るだけではなく、プロムナードをより魅力的にする空間とセットで考えることで、お互いに魅力的なものになるのではないかと考えます。

これは隅田川で河川区域にあたります。もともと桜がきれいな場所でしたが、カフェの設置を許可したことでとても魅力的な空間になり、公園緑地としてだけでなく、河川に関する事例として取り上げられる有名な場所になっています。小さなきっかけでとても魅力的な場所になっていますので、中川運河でも、さほどハードルを高くせず、何かできたらよいのではないかと思います。

最後に市民との連携に関してで、これはたんなる紹介となります。これまで港湾施設として利用が制限されてきたため、市民連携の場所として中川運河が使われてきた歴史というのはあまりないという印象です。しかし、水運業が衰退した結果、さまざまな活用の可能性が出てきているなかで、中川運河キャナルアートというものがあり、おそらく今日ご来場のなかにもこの活動をされている方がいるのではないかと思います。市民プロジェクトとしてさまざまなイベントを 2009 年から行っています。断片的な情報は得てはいましたが、もっと積極的に PR していけるのではないかと感じました。

もう 1 つは、ARToC10 が今まさに開催中で、中川運河の魅力向上を目指して、リンナイさん（の寄付を原資とする助成制度）による市民交流や創造活動に対する助成事業として行われています。このように、市民の活動をさらに企業が応援することで、ソフト面でも利活用をはかることが重要だと感じています。

また、市民の力で中川運河ににぎわいを生み出す活動の 1 つとして、今日秀島先生がいらっしゃるなので私が代わりにご紹介します。ちょうど先週、名古屋 SUP（サップ）推進委員会のみなさんが、堀留のエリアだけですが SUP で中川運河に入った記念すべき日だったそ

うです。1年ぐらい管理者と協議を行い、ようやくSUPを浮かべることができたとのことで、港湾施設としての規制がまだまだ厳しいということ感じます。もう少し柔軟に対応していくことで、市民が中川運河を活用していけるようになると思います。事業者だけでなく市民の力でも中川運河ににぎわいをもたらす活動が行われることで、中川運河がより魅力的な場所になることを楽しみにしています。

竹中 前半でコリドーの話をいただきましたが、中川運河を大きくとらえ、南北方向のスケールを可視化するということだと思えます。そうしたスケール感は、船に乗って移動するとよくわかります。もう一つ、中川運河の大きな特徴として、運河の水面から倉庫敷地を挟んで道路までの間を事業者が中心となって一体的に使ってきた、ということがあげられます。倉庫も運河と道路の両側に口を設けて、両方の開口部を開くと見通すことができます。問題は、一体的な利用が土地を借りている事業者の経済活動の領域に閉じ込められてきたがために、一般の市民がそこにアクセスすることが難しいというところにあります。時代が変わりましたので、風穴を空けて、空間利用のあり方を変えていくという発想が必要だと思えます。そのさいにも、運河と平行に移動する縦軸の方向だけでなく、運河と直交する運河と道路を結ぶ方向を考えることが大切ではないかと、則竹さんのお話を伺っていて感じました。

プロムナードにしても、中川運河は橋と橋の間が非常に長いです。日本ですから、運河側には柵ができると思います。倉庫敷地側にも下手をするとフェンスができます。そうすると、橋からプロムナードに降りて、柵とフェンスの間をずっと移動して1kmぐらい先の次の橋まで、確かに移動することはできるかもしれませんが、いわば「冷たい」道を歩くことになる。しかし、道であるならば、久屋大通の歩道からお店に入ることができるのと同じように、アクセスできるお店なり事業所が運河の両側にたくさんあるということが、プロムナードの利用価値を高めるのではないかと、さまざまな事例を拝見しながら感じました。それから、倉庫のリノベーションで用途転換をはっていく場合にも、道路と運河の繋がりが生まれる可能性があるし、小規模な公園を作るということも同じことだと思えます。

私あまり長く話してはいけませんので、長谷川先生に再びお願いして、2人の登壇者の方々の提案をふまえたコメントをいただければと思います。

長谷川 夏目先生のご提案をお聞きして、橋詰の空間について積極的に考えてゆくとよいのではないかと思います。すでに橋ごとにさまざまなパターンの個性豊かな空間があり、緑がポイントになっているのではないかとのご指摘がありました。半自然から管理された緑まで、どのようにつくっていくのかについて、ガイドラインという表現をされていましたが、まさに私もそのように考えています。半自然が全体的にあるといいのかというと、必ずしもそうではなくて、ポイントをおさえるということではないかと思います。ここは半自然が有効であろう、という場所を選定するとよいのではないのでしょうか。橋から運河を見たときには、水面と緑と空というかたちで、かなり自然の景観が見えるわけですので、橋から近いところに緑量が確保できる半自然の緑を設定して、推奨するというのも考えられるのではないかと思います。

もう1つ、則竹さんのお話を聞いて思ったのは、緑化を進めるといいましても、緑化を行い維持するのはおそらく沿岸用地を借りる事業者の皆様になるので、緑化をすることがメリ

ットになるという仕組みを作っていく必要があるということです。社会的経済的にもメリットがあることを仕組みに入れるにあたっては、則竹さんからご紹介いただいたような市民緑地制度などが有効ではないかと思いましたが、まさに2017年に緑地法が改正され、民間事業者が緑化した場所を公的な場所として開放すると土地の税優遇を受けられるという制度ができました。中川運河でも、沿岸用地を一定の割合で緑化することによって税制面の優遇が受けられるといった仕組みを、名古屋港管理組合の合意のもとで考えてゆくことが有効ではないでしょうか。

もう1つ、大きな社会的な流れとして、SDGsが注目されています。持続可能な開発目標について、2030年までに目標を達成しないといけない。そうしたなかで、ESG投資の取組みとして、環境に配慮している企業に対して投資が集まるという社会的動きが進んでいるなかで、中川運河でも、緑化を進めることによって事業者さんに投資面でもメリットが創出されるような工夫ができると、より現実味を帯びてゆくのではないかと考えました。この辺りについては詳しい方もいらっしゃると思いますので、ぜひ議論してみたいと思います。

竹中 フロアの方からご質問、提案などあろうかと思いますが、いかがでしょうか。

大澤 中川運河に事業者がたくさんいますが、その私有権を緑化の中でどのように考えていくか。倉庫をもっている事業者は物流革命の後で、自分たちの事業地をどうしようか考えている最中だと思います。借地契約を更新するときに付けられる条件から考えると、事業者たちが自分たちの私有地について考えるとき、生えてきた緑をどうすればいいのかということが非常に重要だと思います。今日の議論を聞いていて一つお伺いしたいと思うのは、自然に生えてきた緑は、将来残した方がよい緑なのかどうなのかということです。中川運河にある緑は非常に新しい時間の中のものだと思います。とくに、事業者それぞれが考える以上に、公的に植物という面から考えて、これは残した方がいいかどうかという判断をきちんと行うのがよいと思います。その一つの基準として、植物がもっている土壌保全の機能が働いている木なのかどうかがあるでしょう。中川運河地域は、防災という軸がやはり非常に重要だと思います。そこで伺いたいのが、今生えている木は災害があったとき、役に立つ木になるのか、あるいは災害があったときに支障になる木なのか、中川運河の緑を残すべきかどうかの判断基準になるのではないかと思います。それから、事業者がどうしたいと考えているのかを行政としてしっかり把握して、皆さんが仰るようなガイドラインが出てくると思うのですが。

長谷川 今ある木を残すべきかという点については、必ずしも今ある半自然の樹林をそのまま残すという提案を行っているわけではありません。自然に生えてくるという仕組みがあるので、それをいかした緑化のしくみを考えてもよいのではないかと思います。今ある緑をそのまま残すというのは、則竹さんの方から説明もありましたが、そもそもそのようなことを想定した護岸になっていないので、問題もあると思います。ですので、今後プロムナードを整備していくにあたって、半自然の緑を実現できるような場所をあえて作っていくという発想がよいのではないのでしょうか。防災面に関して私は詳しくないのですが。

則竹 私は、ふだんから都市の緑を創出する事業を行っていますので、都市には間違いなく緑が必要と考えています。環境保全効果を含めて緑の効果はたくさんありますので、緑がもっている多様な機能を生かすために、せつかくあるのであればいかしてほしいと思います。また、今まったく足りていませんので、残す以上にもっと増やすべきでしょう。さらに、災害的な

面では、都市の中の緑には、災害が起きたあとの火災を止めるとか、川があることによって延焼が止まるという効果もあることが神戸の地震のときにも証明されています。そういう意味でも、中川運河の水と緑の空間というのは重要ではないかと思います。

何年か前に東日本大震災後の防災緑地の業務をしたことがあります。この辺り（名古屋）は多少津波の影響を受けるのではないかと思うのですが、木があることによって流化物を止める効果があるのですね。福島、岩手では、防災緑地を海沿いに作っていますね。流れてくるものを止めることで被害を軽減するという効果は間違いなくある。また、運河があることによって津波の軽減効果があるということの研究論文で読んだことがあります。運河と緑は重要なものになるのではないかと思います。ただし、木自体が流出物にならないようにすることは必要でしょう。

大澤 防災のために必要だというような強い木が中川運河周辺に生えているかどうかについては、いかがでしょうか。

長谷川 意外なことだったのですが、基本的に在来の樹木が多いのですね。エノキとかムクノキ、クスノキなどは、名古屋市の西部ではよくみられる樹木ですので、地に根つきやすい。おそらく洪水が起きたときには、しっかりと災害を軽減してくれる効果が期待できるのかなと思っています。

竹中 長谷川先生が仰ったことですが、半自然を残すということが何を意味しているかという、文化財政策や保存樹のような発想でこの木は古くて価値があるから、目の前にあるこの木を残そうという話をしているのではないのですね。半自然という群落の形成のプロセス、その都市空間でのあり方が興味深いので、マネジメントを入れることでそうした面白さを継承できないかというプロセスの話をされているのだと私は理解しました。

他の方で別の観点からでもご質問やご意見があればと思いますが。

大矢 夏目先生の橋からみた視点は新鮮でした。小栗橋のすぐもとに中川運河ができましたときに、工業用地に私どもは鋳物工場をつくりまして、ちょうど 100 年目を迎えました。これからの 100 年も見据えて、長く中川運河とともにありたいと思っています。私どもの工場のすぐ前に広見のいこい杜というものができまして、そこから自分たちの会社の倉庫を見たら、非常に汚かったので、まずは掃除をして、窓枠は緑色ぐらいで塗ったほうがいいのではないかと考えたのですがいかがでしょうか。最近、常に走っている船から、汚い倉庫が残っていると見られないかと思ひまして。

それから、さまざまな方が中川運河に関わっておられて、9月29日には、伊勢湾フォーラムの方がドラゴンボートレースをなさるのですね。自由参加で参加される方もこの中におられるかもしれませんが、私どもはメンバーが足りなくて今回は参加できません。もう一つ、11月3日には何十年かぶりに中川運河祭りが開催されることになりまして、花火大会が開かれます。露橋の広見公園の杜の近くに舳を作りまして、手筒花火を上げます。なんとかして活性化したいということで、ARToC10の企画で11月3日にはバイオリンのコンサートも西宮神社さんの方であります。私はSUPというのはまったく知りませんでしたので、やってみたいなと思ひました。メッツラーさんの絵の中で魚が描いてありますが、世界で最大の釣り堀になってもいいのではないのでしょうか。プロムナードが整備されたら、大勢の釣り好きの人が集まるような空間にならないかなと思います。

大澤 時間軸で考えると、緑が一年間の中で一番いい時期はいつでしょうか。その季節を中心に考

えると、緑の管理はやりやすくなるのではないかと思います。管理する面で一番注目してもらいたい時間、季節はどういう風にお考えかをお聞きしたいと思います。夏目先生のいう橋詰広場は非常に重要だと思ひまして、防災の面でも役に立つだろうと思うのです。

夏目 橋の上から景観を観察していて、夏がいいなと思います。南を見ると太陽を向かいにして、緑の影の方を見ることがになります。これは庭造りと同じなのですが、北を向くと日が当たっている緑を見ることができます。橋を見ると、南を見るように歩道が造られていることが多く、北側には歩道が付いていない場合もあります。仰るような季節、時間を考えたときに、影がつきづらいのはやはり夏でしょうか。夏が一番綺麗に見えるのではないかと思います。橋の上は暑いですが。

則竹 私も夏派です。水と緑の相性は、夏が一番見ていて気持ちがいい。夕暮れ時は沈みゆく夕日と緑を見ると、水面の感じがとても美しかったです。冬はおそらくすごい風が吹いて橋の上にはいられないような気がするのですが。夏は暑いですが、夕方ぐらいであれば眺めやすいのではないかと思います。印象的には常緑樹が多いような気がします。それもあるので、厳密に春夏秋冬を比較していないですけども、結構ずっと緑があるような印象を持っています。紅葉がすごくきれいという印象はもっていないのですが、長谷川先生いかがですか。

長谷川 逃げるような答えになってしまいますが、どの季節というよりは、四季がはっきりと感じられる場所なのかなと思っています。意外と落葉樹も多いです。エノキとかムクノキとか、ナンキンハゼ、アカメガシワというような落葉樹も多いので、秋と冬にいくと意外と景観が変わっています。四季折々の景観を楽しめると思います。仰るように、橋からの景観に限ると、ずっと緑がある箇所が多いのかもしれませんが、横から見られるような場所も含めて考えると、結構四季を楽しめます。また、冬は葉っぱを落としているのでさっぱりした景観になり、冬鳥が楽しめるのですね。水辺が近いので、群をなして飛び立つ様子をかなり間近で見られるスポットにもなっています。

竹中 ニューヨークのハイラインでは植物が多く生えています。都市の中でもともと生えていた植物を再現したのだという話を聞いたことがあります。かなり管理された緑だろうと想像します。季節感をどれくらい意識しているのかはわかりませんが、造園学的に管理するのであれば、四季の変化は考慮すべきではないかと思います。夏目先生のコメントで私も確かにそうだなと思ったのは、運河を南北方向に見渡すときに、南から北の方がきれいな色に見えるだということです。北側に歩道がないと橋が多いというのは、言われてみるとそうです。船に乗っても、港から都心に向かうときの方が運河の景観は映えますね。港に向かうと逆光になりますので。

今日は、緑空間に焦点を当てて、造園学的なデザインというよりも、どのようにして緑をつくってゆくのがいのかというマネジメントやプロセスについて、興味深いご提案をいただきました。次回に向けてですが、せっかく先ほど大矢さんにご発言いただきましたので、少しそれに関連付けまして、次回に向けて私が考えていることを紹介します。

どの空間コードとの関連になるかわかりませんが、再び名古屋大都市圏の大きな空間スケールの中に中川運河を置くということを行う必要があると考えています。緑のコリドーの話をしていただきましたが、そのさいにも、都市圏レベルでみたときの機能配置の問題と、各エリアの中の機能複合性の両面を見る必要があると思います。今日は、どちらかといえば機能複合性にスポットを当てましたけども、名古屋の大きな構想の中で、中川運河エリアにど

のような機能を誘導するのがよいか、いかなる機能の形成をはかるのがよいのかという視点は、今後もやはり重要であろうと思います。

名古屋駅周辺はリージョナル、あるいはナショナルなレベルの交通のハブとしての求心力が過去 20 年ぐらい急速に高まっています。それが名古屋駅と栄の違いだと思います。栄について、名古屋駅との比較の中で今はっきりしてきているのは、市民のテラス的な空間としての特性を発揮していくのがよいのではないかということです。そのように私は考えます。この前、三の丸地区に関する都市センターのシンポジウムがありました。三の丸の見直しが進みつつあるとのことですが、このエリアにどのような機能を設定するのがよいのかということは、議論の余地があると思います。そうしたなかで、中川運河について改めて考えるとき、経済や社会に関わる都市の大きな動きの中で、どのような特徴をもったエリアとして位置づけていくのがよいのでしょうか。大きな空間計画の視点を次回あたりで再び取り上げることができればと思っています。

## 【議論をふまえて】

『空間コードから共創する中川運河—「らしさ」のある都市づくり』（鹿島出版会、2016 年）においてわれわれが提案した中川運河の 12 の空間コードのうち、全体の 4 分の 1 を占めるのは緑に関するコードです。「A4：緑のコリドー」では、中川運河という大きな線形空間に意図せずして育った緑、「B3：鳥と風が運ぶ都市の緑」では、周辺市街地との生態的な繋がりを通じて緑が産み落とされるプロセス、そして「C3：「自然」とのつきあい」では、運河沿いで活動する事業者による緑との多様なつきあい方にそれぞれ焦点を当てました。

運河という人工的な土木空間に生態系の働きが組み合わさることで発芽・生長した緑には、どのような価値があるのでしょうか。今回の議論を振り返ると、緑が少ない名古屋中西部に貴重な潤いと風の通り道をもたらしてくれるというのが、一つの重要な評価の観点として浮かび上がります。もう一つ、山林の自然とも公園・庭の植栽とも異なる半自然は、緑量や樹種の多様性の面で魅力に富んでいるという論点も強調されるべきです。これらは、生態学・造園学やランドスケープアーキテクチャなどの専門的知見に裏打ちされた評価ということができるでしょう。

しかし、中川運河の緑を考えるさいに忘れてはならない基本前提は、この運河が河川ではなく人工水路であり、しかも閘門により水位が一定に保たれているという土木構造物の特性です。それゆえ、河畔林にみられるような水域と陸域の生態的連携が成立せず、運河兩岸に育っているのは、名古屋の街中でよくみかけるエノキ、クスノキ、ムクノキをはじめとする乾性の樹木ばかりです。他方、中川運河の緑が街路樹や公園の緑と同じであるかといえば、そうではありません。運河の <sup>まわ</sup> 際は、陸域と水域の境界線にあたるため、岸に立って水面や対岸を眺める、あるいは船から兩岸の風景を楽しむという鑑賞行為が成立しやすい空間です。また、陸上動物たる人間にとっては、水域へのアプローチは、人間社会の淵や自然界への入口としての意味をもちます。つまり、中川運河の兩岸は、土木構造物が年輪を重ねる中で成立した人間と自然の接点空間なのです。そうした半自然としてのあり方にこそ、「中川・運河」という逆説的な名前を与えられたこの運河のユニークさがあるのではないのでしょうか。

百年の計を立てるような土木構造物を基礎として成立した半自然の空間ですから、その特性を引き立て、いかすには、建築的な配慮や工夫が大きな威力を発揮することが少なくないでしょう。ディスプレイで話題に上った橋詰は、運河の中でも、土木をフレームとする建築的造形や空間利用の可

能性を示すわかりやすい要素です。同時に、水面上に乗り出すように生長した群落のつくる独特の線形リズムが、モビリティを支えるの軸として設計された空間の可能性と制約の中で成立したことに注目すべきです。中川運河の <sup>まわ</sup> 際 で生長した大木に今後も継承すべき何らかの価値があるとすれば、それは、陸域と水域の境界上に立ち、人間界を背に自然界を感じるという経験と切り離すことができないはずで

(都市コミュニケーション研究所)

## 【次回に向けて】

今回のオープンディスカッションでは、中川運河の緑空間を考えることがテーマでしたが、必然的に公共空間のマネジメントのあり方が論点となり、都市公園における手法を参考にしながら、制度的な具体案を多くいただくことができました。現在、中川運河沿いにはプロムナードという公共空間の整備が予定されていますが、利用方法や維持管理の仕組みによって必要なデザインも変わってくることでしょう。一般的な手法とは異なる制度を新たに作ることは、さまざまな面でハードルが高いことと思います。しかしながら、アクセスの面で不利である中川運河にとって、ユニークであることは価値を持続するために重要です。

物揚場として設計された護岸は水面に近い一方で、閘門によって水位が一定であるために（空間コード A2：閘門式運河の水面）、陸生植物が繁茂します（B3：鳥と風が運ぶ都市の緑）。また、一部の支線を除いて沿岸用地すべてが公用地であり（A3：人工の自然堤防）、細長い港であること（C2：インタラクティブな水土）も、中川運河のユニークさの一つです。また、平行して走るあおなみ線や名港線の9～10駅分に相当するスケールで都市を縦断していることも（A1：海に向かう都市の層）、全国的に類をみないものです。広大な中川運河で維持管理コストを抑えて緑量を確保し、管理されない面白さを生み出す「半自然」という考え方は、中川運河ならではのユニークなものではないでしょうか。

また、沿岸事業者に対するインセンティブも一つの論点となりましたが、私はこのような議論のさい、いつも運河神社上の宮である西宮神社に隣接する、ある企業の社長の言葉が頭に浮かびます。神社の維持管理にいつも多大な支援をされていることへ御礼を申し上げたさいに、仰った言葉です。

「お隣りはきれいな方が気持ちいいからね。」

ハードとしての基盤整備や、ソフトとしての制度づくりは必ず必要ですが、それらは人がつくり、人が運用していくものです。中川運河では近隣企業の寄付によって現代アート活動への支援が続けられています。やはり事業活動を営む場所への感謝と愛着にもとづくものです。また、先日は多くの近隣事業者、住民の力によって運河まつりも実現いたしました。中川運河の良き隣人が一人また一人と増えていくことを切に祈っています。

(内山志保一運営支援・記録担当)

## 【謝辞】

本オープンディスカッションの開催にあたって、休日開催にもかかわらず会場を提供いただいた愛知大学に感謝します。また、都市コミュニケーション研究所と連携し、共催者として参加くださった「水辺の利活用の展開可能性に関する研究会」（名古屋工業大学研究協力会助成）ならびに秀島栄三教

授に、改めまして御礼申し上げます。[「なごや環境大学」](#)には、本オープンディスカッションを連携講座として登録いただきました。オープンディスカッションのチラシとポスターは、C. メッツラー氏に制作いただいたものです。会場手配や広報面では、大澤正治・元愛知大学教授に協力いただきました。末筆になりましたが、基調な話題提供とアイデアをいただいた 3 名の登壇者の方々に、改めまして厚く御礼申し上げます。

(以上)