

第5回金山駅周辺まちづくり構想懇談会 議事要旨

○日 時：平成27年12月15日（火）10時00分～12時00分

○場 所：名古屋市役所西庁舎12階 第10会議室

○参加者：16名（随行者、傍聴者、事務局等除く）

1. 1) アンケート追加集計結果報告について

発言者	内容
松本委員	外国人アンケートの件数がすこし少ないが、その分細かいことが聞けたと思う。外国人でも在住者が多いのは金山の特徴だろう。栄だと違うだろう。
名古屋鉄道株式会社 事業企画部 企画担当課長	構想でも国内からの来街者の拠点と位置付けているため、観光・ビジネスで来日した人のサンプルをもう少し集め、深掘りできるとよい。そうすれば、構想の精度も上がる。
松本委員	調査を継続できないか。
住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	来年度も予算が付く予定なので、そこで重点的に実施していきたい。
鈴木委員	分析では、観光・ビジネスと在住者で分けているが、駅を使う頻度や金山周辺に住んでいるかどうか、土地勘があるかどうかで分析できるとよい。
住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	追加集計を行いたい。
松本委員	国別、例えば、アジア系や欧米系でも傾向は違うと思うので、分析してみてほしい。
住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	それについても集計を行いたい。
松本委員	（続いて「駅利用者の行動別集計」について）人数が多いため安定した結果になっていると思う。
鈴木委員	平日・休日で集計結果にあまり差が無いようだが、別の視点で、1人で来る人と複数人で来る人とで違いが出るのかどうか気になる。そのあたりを分析すると新たな見方ができるのではないだろうか。

住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	面白い結果が出ると思う。集計を行いたい。
松本委員	属性別に傾向が大きく異なる点、全体で変わらない点を簡単に教えてほしい。そのためのまとめ図や表を作ってもらえるとよい。
住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	一人暮らしの集計結果に特徴として、住みやすいという評価を得ている。今後も増えていくと想定される一人暮らしの人の理解を得られているといえる。イオンの1階は野菜を売る代わりに惣菜がコンビニより安い価格で売られており、一人暮らしにとって使い勝手が良い店づくりをしている。独自色は出しにくい、そういったことを意識することも大事だろう。
松本委員	次回までに、縦軸：「属性」、横軸：「項目」というような表にして、まとめ図を1ページ程度にまとめて作成してもらえるとよい。

1. 2) 主な官民連携事業スキームについて

発言者	内容
市民経済局 文化振興室 文化施設係長	市民会館の独自の建替えでは予算が獲得できない、という話も内々で出ている為、なるべく市の負担がないような方法で進めてほしいと考えている。
緑政土木局 企画経理課主幹	名古屋市で進める場合の制約条件について色々と確認しなければいけないことがある。例えば、アセットマネジメントで総床面積1割削減と打ち出されていたり、指定管理者選定に際して名古屋市特有の要綱があったりする。民間の力を借りるのであれば、設計コンペもあるだろうが、事業フレームそのものから募集するのか、行政側でフレームを想定した上でアイデアを募集するのかなど募集要項策定のノウハウなどについて事務局で研究を深めて進めてもらえるのが良いのではないかと思う。
松本委員	市民会館の利用率は高いのだろうか、確認したい。
市民経済局 文化振興室 文化施設係長	大ホール・中ホールともに90%前後の利用率である。ほぼ毎日利用されていると考えてもらってもいい利用率である。
松本委員	利用が見込めそうであれば、やり方次第で効率的なものができるだろう。

JR 東海 企画開発部担当課長	東京ではホールが一斉に閉鎖される 2016 年問題がある。仮に需要があるところでも民間が先頭に立って造って維持していけるのか気になる。
松本委員	収容規模を 2 千人程度にするのか、建てる場所に金山が適しているのかなど、今後色々な検討が始まるだろうが、金山につくることで文化レベルが上がるだろうと期待している。

2. 金山駅周辺まちづくり構想（素案）について

発言者	内容
松本委員	ゾーニングの図がわかりやすくなった。まちづくり推進協議会について初めて出てきたが、皆さんの意見を聞きたい。
JR 東海 企画開発部担当課長	外部から車で金山駅へアクセスする際のメリットについて、例えばセントレアに行く際に途中まで車で行きたい人が、名古屋駅を使うと駅前が混雑して停車しづらいというのに対し、金山はアクセスし易く、そのまま名鉄に乗り換えることができる。あるいは日々の通勤でも駅まで家族に車で送ってもらい易いということがある。名古屋は車社会である。しかし P. 57 の図を見ると、車が駅前に近寄っていけないように見えてしまう。車で駅付近にアクセスしづらくなると良くない。
名古屋鉄道株式会社事業企画部 企画担当課長	今話が出たような不便になる可能性もあるかと思うが、姫路駅前のように車のアクセスが制限されている事例もある。どのくらい禁止するのか、程度の問題なのかと思う。キスアンドライドは許容するなど、これから議論していく内容になるだろう。
鈴木委員	車の中に入れて活動を許すかどうかという話だと思うが、図で示されているように、駅西側と北側のフリンジあたりの文化・芸術拠点のそばには駐車場が配置されている。車を排除しようということではなく、歩行者を優先に考えて、車は脇にいてください、という意図であると個人的には読み取った。一時的な乗り降りであれば緑色の道路の利用が許されて、長時間の駐車であれば駐車場を利用するという仕組みにすることでメリハリがきくだろう。
交通局 電車施設課長	名古屋市としては「行政発意型」のまちづくりと位置付けているが、それ以外の計画とどう違いがあるのか整理しておきたい。また、まちづくりへの参画について、駅利用者に対してもアンケートしていたが、参加してほしいという意図があるからなのか。
住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	まず動線イメージについて、鈴木委員から話があったように、車の完全な排除は意図していない。図はメリハリをつけるためにも各要素を分けて表記した。公共交通は駅付近まできてもらえる

	が、一般の車はエリアの外を往来してほしい。詳細は次の事業レベルで詰めることになるが、構想段階では今述べた通りである。 金山のまちづくりは都市マスの26地域ある「行政発意型」の計画の一つである。金山が他と違う点とは、まず大きな公有地があることが挙げられる。民間を誘導するためのきっかけづくりを行政ができれば良い。また、2年前に多くの帰宅困難者を出したこともあり、防災の視点を取り入れて考えなければいけないことが挙げられる。金山は名古屋に次いで2番目の乗降客数であるが、いまだにエリア防災計画が作られていない。こういった背景があり、行政が1歩2歩踏み込んで関わるのが重要と考えている。 市民の参加については、まちづくり公社主催で地域の事業者や住民を巻き込んで意見を聞く取り組みをしている。その中で、店子として飲食店を営んでいる方から積極的で興味深い話を聞くことができた。それは、PRをツイッターなどあらゆる手段でしてはいるものの、個人の活動では限界を感じており、今以上に発展させるには金山エリア全体の視点でPRに取り組まないといけない、という話だった。やる気のある彼らに少しのきっかけをつくることで大きなポテンシャルとなると考えている。いろいろな方法があると思うが、まちづくり公社にこのきっかけづくりに関わってもらっている。最終的なソフトの役割となる店子さん達に、最初からやる気になってもらい、ハード面が整備されるのを見守ってしてもらいたい。
松本委員	行政が先頭に立って周りを巻き込んでいくということか。
交通局 電車施設課長	行政発意型でないとうなるのか。
住宅都市局 まちづくり企画課長	行政発意型でない場合、例えば四間道や荒子の例のように、構想づくりそのものを地元のまちづくり協議会に行ってもらった場合がある。行政から一緒にやりましょうと働きかけるが、基本的に構想は地元の人に練ってもらう。比べて金山の場合は構想から行政が関わっている。ただそれだけではいけないので、前述したように、まちづくり公社に今までつながりがなかった南北の商店街の方々をとりまとめてもらって、意見を聞いている。
松本委員	百年の計をもってとりくまなければいけない。行政がきっかけとなり、大きいところも小さいところも、様々な関係者を巻き込んでいかなければいけない。個別バラバラにやったら百年もたない。今回のように公共用地があると建替えや集約などをスムーズ

	に進めることができる可能性がある。地域全体で考えて、まちづくり協議会を活発化にするよう市に動いて欲しいと思う。
交通局 資産活用課長	名古屋市の交通問題調査会は、公共交通の比率を高めることを一番の課題としている。駅前への車のアクセスを便利にするということは一理あると思うが、現在名古屋市では自家用車と公共交通の割合が7:3となっており、大阪や東京と逆の数値である。金山駅前にそのまま適用するのが良いか悪いかは議論しても良いかもしれないが、都心に車を入れないというのが名古屋市の元々の考え方である。
JR 東海 企画開発部担当課長	車が駅前に乗り入れできた方が公共交通の割合が上がるか下がるかわからない。セントレアに行くのに名鉄を利用するのか、高速を利用するのかという選択の時に、時間が正確なので名鉄を使おうという人もいる。一方、名鉄前の名駅通りが乗降だけの停車もできなくなり、向いのミッドランド側から重い荷物を駅まで運ぶのが大変だから高速を使おうという人もいるだろう。愛知県が西知多道路など道路整備を進めて高速が使いやすくなったこともあると思う。こういった選択をすれば公共交通割合が上がるのか難しいところだと思う。
交通局 資産活用課長	パークアンドライド、キスアンドライドなどもあると思う。
交通局 自動車施設課長	バス事業者の観点からみると、バスターミナルの中はバスだけなのでスムーズだが、一方待車場のすぐ東側で南向きにバス停が3つある場所は一般車も通れ、違法駐車もあり混雑する為、1日中監視員が立っている状態であり、運行には苦勞している。タクシーも乗り場がわかりにくい為、バス停のあたりを低速で走行する客待ちも見られ、運行に支障が出ている。今回のまちづくり計画でそのあたりも解消できればと良いと考えている。一般車を排除してしまえば良いかもしれないが、今までの議論を聞いている限りそれは無理だろう。キスアンドライドなどの一時的な乗降場所が必要だろう。ただし、バス乗り場とは分けて欲しい。
松本委員	公共交通を優先するのは当然だろう。 品川駅は動線が立体的で2重構造になっている。バス・タクシーの利便性を考えると平面で考えるのは難しいかもしれない。もし立体的にする場合は動線をどうするか考えなければいけない。自由通路が平面でつながっていることはメリットだが、1本でいいかどうか考えたほうがよい。自由通路も金山は品川ほど大きくないので1本で良いかもしれない。バスでもタクシーでも歩き

	でも便利のように平面で処理できれば良いが、立体的にしても良いかなと思う。 まちづくり会議についてはどうだろうか。
中区役所 まちづくり推進室長	まちづくり推進会議の設立について、エリア防災計画を市や国とともに進めていく計画となっているようで、ありがたいと思う。 金山地域の定義について、今後推進会議を作る場合、エリアはある程度広がりを持って設定し、地域住民の意見を聞いてほしい。この地域には2学区が関係しているが、どちらも途中で区切られてしまっている。学区は一つのまとまりであると考えて対応してほしいと思う。
松本委員	施設配置についてはどのように考えるか。動線は沢山あるが、施設配置をする上での根拠として、ブロックごとの役割について、推進会議と一緒に考えていっても良いかと思う。将来的には住民にも意見を求め、土地利用計画まで考えられると良い。 古沢公園の北側や西側をどうするかなど、だいたいイメージを持っておいて次に進める上での目標とするなど、ブロックとして、外や駅とのつながりを考えていく方法を模索していくのはどうだろうか。
住宅都市局 まちづくり企画課 企画係長	ブロックの手前の考え方として、P. 55①ゾーニングイメージがスタートの考え方となっており、それを反映させて②ゾーニング、施設配置へと続いていく。現在はあくまで構想であり、次の段階で行政だけではなく、色々なところから意見をもらいながら進めていきたい。
名古屋まちづくり公社 経営企画室長	配置計画について、金山地区のまちづくりを語る会で住民の方々の関心の高いところなので今後いろいろな意見が出てくるだろう。語る会のもともとのきっかけは、南北の商店街がさまざまなイベントを行ったり、店舗経営者が集まったり、コンベンションサポート連盟など、いろいろな団体がつながることで面白いことができるのではないか、ということで現在仲間作りをしている段階である。 アスナルの運営をしていて感じるのは、ハードができるのは重要だが、それをどう運営していくのかが大切だということである。オープンスペースを作った場合も同様だろう。大分県の複合施設ホルトホール大分前のシンボルロードについて、市民やNPOが管

	理している方式に興味を持った。現在継続的にまちづくりを進める体制づくりを検討しており、具体的にイベントを実施しようと考えている。地域のまちづくり協議会など次のステップに進んでいきたいと考えている。
名古屋観光コンベンションビューロー 名古屋国際会議場誘致・観光推進グループマネージャー	国際会議場の誘致担当の立場での発言となる。任意団体のコンベンションサポート連盟に所属し、金山エリアの商店街の人たちと情報交換を10年してきた。きっかけは外部から金山にくる人から商業施設や宿泊施設が足りないという魅力がないということをかねてより言われていたため、地域と連携して改善していきたいという思いだった。しかし環境は変わっていないため、金山と国際会議場どうやって結びつけられるか工夫を考えていきたい。例えば商業施設や宿泊機能や、これからの新しい公共施設のあり方ということで、ホールやホテルを国際会議場と一体で考えてもらえれば、今取り逃がしている大きなコンベンションの誘致にもより有利になるのではないかと考えている。 車のアプローチについては、利用者からは名古屋駅からのアクセスが遠いと言われる。比較的余裕がある団体は名古屋駅からシャトルバスを利用して来るが、金山はシャトルバスをつけるのが難しいと聞く。通常19号沿いやグランコートの前と聞いているが、臨時のバス置き場など考慮してもらえるとありがたい。
鈴木委員	P.55-58の南北に走る地域間通過軸について、西側はわかるが、東側はにぎわい集積軸が重なっているのではおかしいと思う。東側は「栄・大須」や「熱田・白鳥」など地域間をつなぐ軸としてはどうか。西側は単に通過交通をさばくだけのトラフィック機能の高い軸という位置づけという考え方をすると、東側はシャトルバスや公共交通を重視し、スピードも歩行者に合わせ、一般車もできるだけ排除するという軸となる。東西で機能が違ってくるだろうと思う。そのあたり併せて説明があると良い。
松本委員	今後各ゾーンがより詳しく表現されていくのだと思う。どのように外とつながるのか、この地域を中心とした外とのつながりが表現されると良い。P.55の図で、矢印や動線が表現されると外へのつながりがわかって良いのではないかな。
市民経済局 文化振興室 文化施設係長	市民会館は先程も話が出て、90%前後の利用率である。P58の動線計画図では市民会館の移転場所がほぼ決まっているような感がある。90%前後の利用率は、現在の余裕があり広々としたホールとしての利用率であり、北側のゾーンではそのようなホールができ

	るかどうか、現在もまちづくり企画課と話を進めているが、課題となっており、魅力あるホールができなければ、利用率も下がり、金山のまちの回遊性にも影響が出てくる。そういった意味でも課題であると考えており、しっかりとしたホールができるようにまちづくり企画課と話を進めていきたいと思う。
住宅都市局 都市計画課長	平成 14 年から始まった都市再生緊急整備地域は当初は特区を作って容積率を許容し巨大な建物を建てる、あるいは税制を優遇し大きな事業計画を認定するというものが中心であったが、最近では帰宅困難者の安全確保による都市のグレードアップや、都市利便増進協定でエリアマネジメントするなど、まち全体で再生をうたっていくという風にトレンドが大きく変わってきている。構想案ではまちづくり推進会議を作って、まちの特徴として文化・芸術拠点を拡充し、全体としてのまちの品質をアップしたいという内容となっている。将来国に地域指定を働きかけていくことを考えると、単に容積とお金をくださいと言っているようにしか見えない記述ではなく、全国をリードし、他市からの参考になる都市再生と思える内容に記述を充実させると良いと思う。

4. その他

発言者	内容
松本委員	資料 4 では、土日、平日で 200 名程度インタビューし、40% 程度の人を知っている施設が全くないという結果だった。コンコースで聞いたことも影響するかもしれないが、見えるはずの施設も目に入っていない結果となっている。コンコースが便利すぎるのかもしれない。そこで、待ち合わせ場所をコンコースにつくる、あるいは椅子を置くなどできれば待っている間に回りを見回すだろう。可能かどうか分からないが、留まれる場所が南北の広場やどこかにできれば周りを見てくれると思う。
交通局 資産活用課長	アンケート結果、P. 65 の⑦部分について。「違いが数ポイント」という表現でくくってしまうのはよくないのではないかな。全体の集計結果を見ると、「数ポイント」とまとめられているものの中に、かなりの有意差が認められるものがある。

交通局 資産活用課長	数ポイントという表現は少しおおざっぱな表現と思う。 また、違う部分で優位性があるところはないだろうか。例えば、文化芸術に不満があるケースは、全体結果と比べ差が無いということだが、例えば前回の懇談会で話題に出た「コンサートの後にレストランで食事を」というシナリオに絡めて考えた時、仮に「飲食店」との相関関係が見出だせればまちづくりを進める上での重要な要素となると思う。
松本委員	統計データでは優位差を見ている。また、優位差も 5%、10%と程度の差があるが、そのあたりは裏データを持っているからわかっていることと思う。元データをまとめたものが一覧表になって出てくるとわかりやすいと思うので、作成を検討してほしい。