

名古屋都市センター研究成果

平成24年度の研究の概要を紹介します。 なお研究報告書は名古屋都市センターのまちづくりライブラリーで、 概要版はホームページでご覧いただけます。

http://www.nui.or.jp

市民研究



地域コミュニティは地域資源、社会資源の コーディネートで再生するか

~地域包括支援センターと 市民活動団体、NPOとの連携は可能か~

市民研究員 天野 宏道・後藤 健太郎

名古屋市が2008年度に行った市政世論調査では、近所 づきあいは「顔があえばあいさつをする程度 | が4割と最も 高く、また、「地域の人々のつながりやまとまりが、薄れてきて いるのはその通りだが、時代の流れでやむをえない」との回 答が5割以上となっている。その調査の中で「地域活動に 参加したい と答えた人は約5割で、最も関心の高い分野は 「高齢者福祉」で約3割となっており、地域の助け合いの 活動で必要なことは「一人暮らしの高齢者や高齢世帯へ の支援 |が約7割と高い結果がでている。

今回の調査研究では、高齢者福祉の中核となる地域包 括支援センター(いきいき支援センター)と市民団体などの 社会資源と地域資源である社会貢献活動を行っている企 業との協働にNPO構成員が調整役としての役割を担うこと は可能なのかを、調査・研究した。

筆者はこれまで、地域への所属をそれほど意識すること はなかったが、住んできた地域社会に向かって仕事をし、所 属を「地域」とする「地域コーディネーター」の存在が重要と 考える。

地域コーディネーターは、職業や職種と捉えるのではなく、 「地域の課題について自覚し、自らの立場や特技を生かし ながら、地域の人や機関と連携し、解決に向けて表現、行 動を起こす人 という捉え方をする。

つまり、地域においてある機能を果たしている人を地域 コーディネーターと呼び、職業や所属組織関わらず、どんな 立場の人でも、地域コーディネーターとなりえるのである。

コーディネートという言葉に多くの人を率いたり、リーダー シップを発揮したりするイメージがあることから、「地域ファシ リテーター(促進役) |や「地域触媒係 |などの方が相応し い名前かもしれないが、地域コーディネーターは地域の課題 に向き合い、色々な人たちあるいは団体や企業あるいは行 政と協働して、地域にある資源をフル活用しながら解決して ゆくような触媒的な存在と言える。

-般研究



道路の利活用からみた エリアマネジメントの方向性

~名古屋の都心に焦点を当てて~

元名古屋都市センター 調査課 研究員 岩田 哲明

リニア中央新幹線開業を見据えた名古屋都心の活性化、 魅力づくりを官民連携の下で進めていくにあたっては、民間主 体のエリアマネジメントの発展に期待するところが大きい。そし て、その実現のため、賑わいづくりや資金確保の場としてなど、 公共空間である道路の活用は欠かせない。





名古屋都心の2核とも呼ばれる 名古屋駅地区、栄地区では、エリア マネジメント組織による地域課題解 決、活性化の取組みがさまざま行わ れはじめたものの、組織力や地域間 連携、官民連携などに課題があり、 地区全体としての大きな動きにまで 至っていないのが現状である。

他都市の事例として、札幌大通 地区始め5地区のエリアマネジメント

について調査した。全国初の都市再生整備推進法人の指定 を受けたまちづくり会社による民間主導のまちづくりを進める札 幌大通地区、官民がまちの将来ビジョンを共有しながら地域の 課題解決からグローバルな課題にまで取組む東京大手町丸 の内有楽町地区、うめきた地区の開発を起爆剤として先進的 な取組みにチャレンジする大阪梅田地区、都心のエリアマネジ メントに行政が強力な支援を行っている福岡博多・天神地区な ど、各地で特長ある取組み、官民連携のかたちが見られた。

以上を踏まえ、名古屋都心において今後求められるエリアマ ネジメントの方向性を3段階で整理した。

地区エリアとしての土台の醸成 第1段階

エリアマネジメント組織:地域における課題共有と地域間連携 行政:地区の結束のサポート

第2段階 官民のパートナーシップの確立

エリアマネジメント組織:組織力強化と法人化

行政:道路等に係る規制緩和と権限移譲

第3段階 より広域的な課題への取組み

エリアマネジメント組織:防災・減災、エネルギー問題への取組 行政:リーダーシップの発揮と地区間調整



都心における道路空間の再配分について ~本町通に焦点をあてて~

元名古屋都市センター 調査課 研究員 四谷 晋司

これからの時代は少子高齢化や人口減少の進行、地 球環境問題への対応が求められ、持続可能な都市の再 構築に向けて、道路空間のあり方を再検討することが重 要になってきている。

とりわけ都心においては、単に自動車交通処理というよ り、歩行者交通や自転車交通処理の視点に加え、まちのに ぎわい形成という視点からの検討が重要になっている。

栄南地区と伏見地区を調査研究すると、本町通が区域 のエッジ的存在となっていることがわかった。



本町通を歩道拡幅することで賑わい創出となるよう、歴 史的背景を活かしつつ、車線減に向けた自転車の扱い、 交差点の右折車両対策などを重視して道路空間再配分 を検討した。

本実施は生活に多大な影響を及ぼすため、事前に社 会実験をおこなうことが望ましく、市民、企業、交通事業者、 行政で計画策定をする必要があり、このとき各論にまで踏 み込んで話し合いができれば、計画に対する具体的な理 解も進み、本実施に至る近道となり得る。

全国でおこなわれた道路空間再配分関連の社会実験 のうち、数か月以上おこなわれた場合は、本実施に至った ケースが多かった。

提言



名古屋都心の オープンスペースデザイン

オープンスペースデザイン研究会

リニア新幹線の東京~名古屋間の開通等を背景に、 都心の活性化を意図した「名古屋都心ビジョン2030」を 2011年4月に公表した。これに続き、「緑」の整備や空間 整備に焦点をあてた都心のオープンスペースデザインの 方向性をとりまとめた。

オープンスペースを幹根(都市スケール)/枝葉(ヒュー マンスケール)の2つのスケールで分類し、都心の南北の 「幹根」である名駅通、堀川、久屋大通について、具体的 に提案を行っている。



【名駅】開削工法で建設される予定の、リニア新幹線の地下駅工事に よる駅前再編を見据えつつ、2017年までの再開発によるオープンス ペースを地上、地下、空中でつなぎ、歩行者ネットワークを形成する。



【堀川】城下町の整然としたグリッドパターンを残す丸の内側と、 川の舟運を利用した商家の町並みの残る四間道界隈が、堀川を「移 行帯(Tone Zone=TZ)として合い見える。そのコンテクストを活 かしつつ、護岸を豊かなオープンスペースとして活かす提案。



【久屋大通】南北 1.738m の細長いオープンスペースを活かし、 列植栽とテレビ塔を景観要素として活かしつつ、歩いてみたくなる、 芝生カーペットでピクニックをしたくなる、そして地下街と地上、 公園の東西を結ぶ原っぱ空間として再整備する提案。