財団法人名古屋都市センターは、まちづくりや都市計画における新しい課題を先取りし、その解決の糸口を提示するため、できるだけ幅広い視点に立って自主研究を実施しています。自主研究を進めるにあたっては、平成17年度から19年度までのメインテーマを「成熟社会における"元気都市"の構築」として調査研究を行っています。

本報告書は、名古屋の将来像を考え、市民が身近な生活やまちのあり方を見つめなおすきっかけとなるよう、2050年を見据えて、名古屋の将来像、題材の提供を行っていくことを目的としてまとめたものです。

現在、少子高齢化社会、地球温暖化問題の顕在化など、都市をとりまく環境がおおきく変化している中、市民がそれぞれ将来を見据えて、現在の生活やまちのあり方を見直し、持続可能な社会へ転換していくことが、よりいっそう求められています。

この研究では、名古屋の将来を考えることで、市民が身近な生活や、まちのあり方を見つめなおすきっかけとなるよう、2050年を見据えて、名古屋の将来像、題材の提供を行っていくことを目的として、検討を行いました。

平成19年3月 財団法人名古屋都市センター

も く じ

I 概要	罗編(本編要約版)	i
Ⅱ 本総	$ar{\mathbf{a}}$	
第1章		
調査机	既要	. 1
第2章	2007年の現状分析	. 4
2 - 1	人口問題	4
2 - 2	名古屋市の経済・産業	1 0
2 - 3	東海・東南海地震の発生懸念	1 3
2 - 4	環境	1 4
2 - 5	限りある化石燃料について	1 5
2 - 6	まちづくり	1 9
第3章	将来の問題の関連を調べる現状分析	2 5
3 - 1	課題の抽出、整理	2 6
3 - 2	名古屋の位置付け分析	2 7
3 - 3	エリアごとの将来分析	3 0
第4章	2050年の名古屋のシナリオ:	3 4
4 - 1	人口変化	3 4
4 - 2	産業・経済	3 6
4 - 3	社会	3 7
4 - 4	環境	3 9
4 - 5	コミュニティ・国際化	4 1
4 - 6	まとめ	4 2
第5章	2050年の名古屋の一日	43
あとがき		4 7
参考文献	歌一覧	4 8

I 概要編

2050年の名古屋のまち

名古屋都市センター 調査課 水野 信一

1. 背景·目的

少子高齢化社会、地球温暖化問題の顕在化など、都市をとりまく環境がおおきく変化している中、市民がそれぞれ将来を見据えて、現在の生活やまちのあり方を見直し、持続可能な社会へ転換していくことが、よりいっそう求められてきている。

この研究では、なごやの将来を考えることで、市民が身近な生活や、まちのあり方を見つめなおすきっかけとなるよう、2050年を見据えて、名古屋の将来像、題材の提供を行っていくことを目的とした。

2. 方法と進め方

本研究は、学識者や市職員からなる「2050年の名古屋のまち」研究会において、名古屋のおかれた状況の整理を行った後、それをふまえた KJ 法や SWOT 分析を行い、都市に今後求められてくる課題や解決策をあきらかにした。その後、それをエリアごとの対応にまとめ、2050年の名古屋のシナリオ書きを行った。

現況整理

・名古屋のおかれた状況の整理

名古屋の位置付け分析

・名古屋の特徴について、KJ 法やSWOT 分析などにより分析

- 2050年の名古屋の都市像
- ・将来像をエリアごとに整理
- 2050年の名古屋のまとめ
- 各分野のシナリオかき

図1 考察の流れ

3. 現況整理

(1) 人口問題

①日本の人口予想

2006年(平成18年)の出生数は、109万2 530人、合計特殊出生率は、1.32となり、とも に6年ぶりに増加に転じているものの、出生数、出生 率ともに、減少傾向にある。

また、出生したときの母親の平均年齢は、2006年で第1子が29.2歳、第2子が31.2歳、第3子が32.8歳となっており、晩産化も進行している。高年齢になると、出産を控える傾向にあることから、晩婚化や晩産化は少子化の原因となる。

平成 18 年 12 月推計の「日本の将来推計人口」の中 位推計では、2005 年の実績値 1.26 から、2013 年の 1.21 まで低下し、そのごやや上昇に転じて 2055 年には、1.26 になると仮定している。このような仮定に基

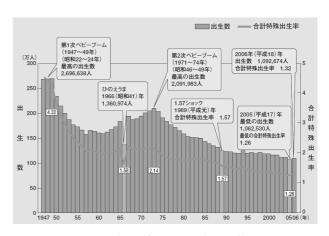


図2 出生数及び合計特殊出生率の年次推移

出典: 平成20年度少子化白書 内閣府

づいて試算すると、わが国の総人口は、2005 年(平成17年)の1億2,777万人から、2055年には8,993万人になることが見込まれている。年齢3区分別の人口規模及び全体に占める割合の推移(中位推計)をみると、年少人口の総人口に占める割合は、2007年の13.5%から8.4%に低下、また生産年齢人口は、2007年の65.0%から51.1%に低下、いっぽうで、65歳以上の老年人口の割合は、21.5%から40.5%に達することとなる。

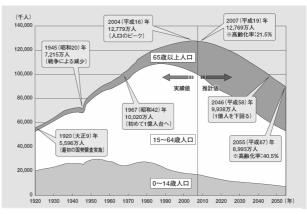


図3 我が国の人口構造の推移と見通し

出典: 平成20年度少子化白書 内閣府

②名古屋の人口予想

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、名 古屋の人口は今後減り続け、2030年には、200 万人を下回る予想である。 単位:千人

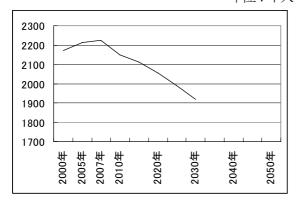


図4 名古屋市の人口予測

出典: 平成15年国立社会保障・人口問題研究所

社会増減についてみてみると、近年は増加が続いている。将来の名古屋の人口は、社会増減によっておおきく左右されると考えられる。

(2) 名古屋の経済

名古屋圏(愛知、岐阜、三重県)は、自動車、航空

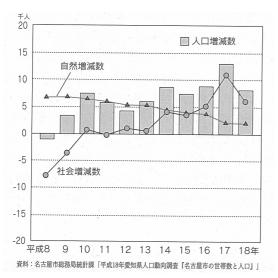


図5 名古屋市人口における自然増減数、社会増減数及び人口増減数 の推移

出典:産業の名古屋2007より

宇宙、ファインセラミックス、工作機械など、高い技術力を有したグローバル企業の本社拠点の集積などにより、オランダー国に匹敵する経済規模を有する。

当地の企業は当地域に生産・研究開発等の中枢機能 を集積させていることが国際的競争力の強さの源泉と なっており、イノベーションでも高い国際的競争力を 発揮している。

名古屋圏の自動車産業は、近年、北米、欧州のみならず、中国、インド等のBRICsに対する海外直接投資が大きく拡大しており、その企業活動は、急速にグロ

ーバル化している状況にある。

航空機産業は、その高い技術力によって国際共同開発での確固たる評価を受け、次世代中型旅客機であるボーイング787型機の主力部位の生産を担当しており、その部品輸送は、名古屋港と中部国際空港を利用して、アメリカへ運ばれている。

こうした名古屋圏の動きの中で、経済指標で見た場合の名古屋市のシェアを分析してみる。

表によると、名古屋市の主要経済指標の対名古屋圏シェアは、人口19.7%、市内総生産額24.4%、市民所得19.8%、事業所数24.3%、従業者数26.2%、小売業年間販売額25.8%と、総じて20~25%を占めている。対名古屋圏シェアからみる特徴的な指標として、第3次産業総生産額33.2%、卸売業年間販売額65.6%、サービス業年間収入額38.8%、全国銀行預貯金残高45.1%、全国銀行貸し出し残高50.4%などがあげられるが、これは名古屋市が名古屋圏の中心としての機能、役割を果たしていることの裏づけといえる。

また、名古屋圏の経済の特徴である、第2次産業、特に製造業に関する指標では、名古屋市においては大きなウエイトをしめておらず、製造業が牽引する名古屋圏経済の中心として、その商業、サービス業部門を担っている都市といえる。

表1 名古屋市の主な経済指標の対名古屋圏シェア

出典:産業の名古屋2007より

指標	年次	単位	名古屋圏	名古屋市	対名古屋	20	40	60	80
総面積	平成17年	平方キロ	21,562	326	1.5%				
人口	平成17年	千人	11,229	2,215	19.7%				
市内総生産	平成16年度	億円	492,944	120,167	24.4%				
第1次産業総生産	平成16年度	億円	3,990	32	0.8%				
第2次産業総生産	平成16年度	億円	189,623	20,943	11.0%				
第3次産業総生産	平成16年度	億円	316,896	105,248	33.2%				
市民所得	平成16年度	億円	360,080	71,369	19.8%				
事業所数	平成18年	事業所	534,137	130,008	24.3%				
従業者数	平成18年	千人	5,562	1,459	26.2%				
農業産出額	平成17年	億円	5,705	27	0.5%				
製造品出荷額等	平成17年	億円	540,601	36,946	6.8%				
卸売業年間販売額	平成16年	億円	377,733	247,967	65.6%				7
小売業年間販売額	平成16年	億円	118,712	30,667	25.8%				
サービス業年間収入額	平成16年	億円	120,085	46,601	38.8%				
全国銀行預貯金残高	平成19年3月末	億円	403,505	182,844	45.3%				
全国銀行貸出残高	平成19年3月末	億円	233,811	119,018	50.9%				

名古屋市には、こうした中部地域の活発な経済活動を行う産業の本社、支社が立地し、中部地域産業の中枢的な機能を果たし、諸機能が集積し、利便性の高い交通環境を有するトランジット拠点を形成し、国内外へ製品を販売する、また中部地区の事業所にサービスを提供する機能が集積している。なかでも名古屋駅周辺地域は近年のオフィス需要の高まりに対応して再開発が進み、高層ビルの建築が進んでいる。百貨店等の商業機能や、トヨタ自動車の国際営業部門の移転などにより、ビジネス拠点としての重要性を高めてきている。

今後は、こうしたビジネス環境を活かし、世界的視点からのビジネスサポート産業を育成していくとともに、創造的な産業の育成を図っていくことが求められている。

(3) 東海地震の発生懸念

右の図は駿河トラフ〜南海トラフを図示したもので、日本列島の南側にあり伊豆半島を乗せた「フィリピン海プレート」が、その北西側の日本列島を乗せている陸側のプレートの下に向かって沈み込むプレート境界だと考えられている。

このプレート境界を震源域として、近い将来大規模な (マグニチュード8程度) 地震が発生すると考えられている。これが「東海地震」である。

100~150年の周期で発生することが明らかになっており、将来的に発生する可能性が高いと考えられている。

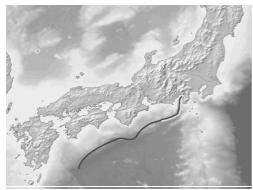


図6 駿河トラフ~南海トラフ

出典:気象庁ホームページより

(IPCC)第2作業部会において出された報告において、 いまや「地球の自然環境(全大陸とほとんどの海岸) は今まさに温暖化の影響を受けている。」と明言され、 地球温暖化は現実のものとなっている。

桜の開花時期が早まっていること、夏に猛暑の日が 増えていることなど、気候は以前と明らかに異なって きている。

IPCC 報告書によると、温室効果ガスの排出が現在以上の割合で増加し続けると、21世紀にはさらなる温暖化がもたらされ、世界の気候システムに多くの変化が引き起こされ、その規模は、20世紀に観測されたものより大きくなる可能性が高いと予測されている。

1997年に採択された京都議定書では、1990年を基準年として温室効果ガスを先進国全体で5. 2%削減することを義務付けられた中で、日本は6%の削減が義務付けられ、国会でも批准された。

2007年に開催されたハイリゲンサミットにおいて、EU、カナダ、日本の提案に基づいて「世界の温室効果ガスを2050年までに半減させる」という合意がなされ、日本も2007年を基準として半減させることで合意された。

4. 問題の関連を調べる現状分析

将来を考えるにあたり、前項まででまとめた都市の

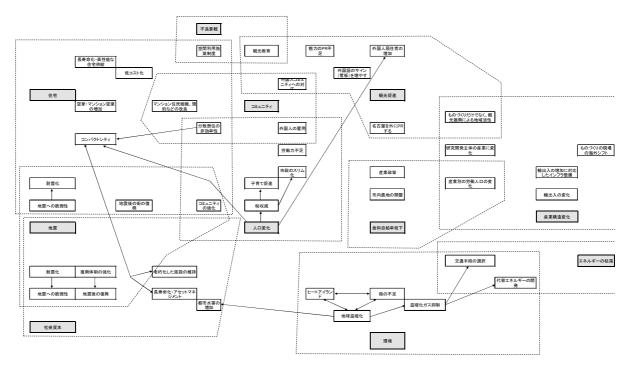


図7 問題の関係性分析

(4) 環境問題

平成19年4月に気候変動に関する政府間パネル

現状がどのように関連しているかについて考察を行う。 また、エリアごとの現状についてもまとめを行う。

(1) KJ 法による課題の抽出、整理

名古屋が抱える問題を広く抽出、整理するため、K J法により抽出し、関連付けを行った。事象や問題点 を抽出し、関連するものはグルーピング、矢印で結び、 整理を行った。

(2) 名古屋の位置付け分析

□名古屋の将来のあり方を導くために SWOT 分析を行った。マトリクスには、「積極的攻勢」、「段階的施策」、「差別化戦略」、「行政の役割の見直し、課題」とした。分析図を掲載する。

(3) エリアごとの分析

おおまかなエリアごとの将来の方向性について考えるため、名古屋を①「都心、副都心」②「郊外センター」③「郊外住宅」④「インナーシティ」⑤「港湾・臨海部」の5つのエリアに分けて考察を行った ①都心、副都心の位置付けと課題

- ・ 広域交流、ビジネス、文化交流、行政拠点性
- 広域連携交通網の発達
- ・ 都市間競争のなかで、広域地域で連携しながら、 名古屋の位置付けの確保、国際化、高い環境負荷 の低減が課題

②郊外センターの位置付けと課題

・ 鉄道駅を中心とする交通拠点を中心とした地域の 中心地

- 駅を中心とする地域の居住性向上によるコンパクトシティの実現
- 地域の文化発展、醸成

③郊外住宅の位置付けと課題

- ・ 郊外センターを中心に広がる住宅街
- ・ 良好な住環境の維持や新しい世代も住みやすいま ちへの再開発
- ・ 自動車への依存度を下げるなど環境負荷の低減
- 自然環境の保全、再生

④インナーシティの位置付けと課題

- ・ 古くからの住宅や工場などが共存する市街地、使われなくなった運河などの産業施設周辺地域
- ・ 新陳代謝の減少による、魅力の少なさ

⑤港湾、臨海部の位置付けと課題

- · 物流、產業基盤、海上交通結節機能
- ・ 増加する貨物需要への対応
- ・ 人々の水際に親しむことへの需要増大

表2 SWOT分析

		表2 SWOT分析	
		機会	務 威
名古屋市を取り巻く動向 名古屋市と 他の政令指定都市、近隣市町村との比較		・大都市への人口集中・サービス成長産業の都市部への集積 ・京都議定書の発効・協働の推進 ・道州刺導入議論の高まり・市町村合併の進展 ・都市再生の推進・景観緑三法の施行とまちづくり三法の 改正 ・コンパクトシティに対する関心の高まり ・外国人の増加による労働力の確保、国際交流機会の増加	・人口減少時代の到来・少子高齢化の急速な進展 ・ヒートアイランド現象の進行・集中薬雨の頻発 ・社会資本ストックの維持管理費増大 ・東海地盤の発生懸念・日本の食料自給率低下 ・黄高の枯渇・地球温暖化問題の顕在化 ・ものづくり変楽の人手、後継者不足・ものづくりの海外シフト ・燃料費高騰による物価の高騰による経済低迷
		・燃料費の高騰による省エネ意識の高まり	
強 み	(近隣市町村との比較) ・1人あたりの市町村内総生産が高い・人口集中地区内の居住割合が高い ・ 人口集中地区内の人口密度が高い・1世帯あたりの自家用車が少ない ・ 自動車の利用割合が低い・自市内での通勤・通学者が多い・規模の大きな都市の中では1日1人あたりのごみの排出量が少ない ・ 基整整備率、下水道普及率が高い・身近に利便施設がある(他の政令市との比較) ・ものづくりに強みのある産業の立地 ・東京大阪に比べて空間にゆとりあり ・ 交通インフラの光実による交流人口の高さ ・ 東京、大阪への良好なアクセス基盤	○人口密度を維持したコンパクトな市街地の形成○車利用の抑制による公共交通機関の充実○既存の都市基盤施設(道路、公園など)の有効活用による魅力創出	
弱み	(近隣市町村との比較) ・将来の人口減少率が高い・将来の高齢者人口比率が高い ・公債費比率が高い・1 世帯あたり人口が少ない ・1 住宅あたりの延べ面積が小さい・観光客の少なさ ・高齢者等の設備がある住宅の割合が少ない ・自然が少ない・食料自給率の低さ (他の奴令市との比較) ・産業のものづくりへの偏り・観光の魅力に乏しい ・ 港湾横能の脆弱性(太平洋からのアクセスに時間がかかる) ・ 東海・東南海地震の発生の危険性 ・ 東京、大阪からのアクセスの良さ(名古屋とばしの原因、広域地域の核になりにくい) ・地形的に、暑さ、寒さが厳しくなりやすい(伊吹おろしなど)	 ○砂とりある住宅の整備 ○高齢者向けサービス施設の充実 ○近隣市町村との協力による財政負担の軽減 ○近隣市町村の自然とのネットワークの強化 ○市街地における緑地の保全と創出 ○市巨機園、都市農業の拡充、地域連携により、田舎から都会への食糧が絡ネットワークの確保、共存共栄 ○施設の適切な維持管理、アセットマネジメント、維持管理への予算拡充 ○街の魅力を高め、観光したくなるまちへ変えていく 	

5.2050年の名古屋

(1) 分野別の方向性、まとめ

これまでの考察、議論をもとに、分野別の方向性を考 えることとし、以下の5つの分野で、2050年が持 続可能であるためのシナリオづくりを行った。

- 社会
- ② 環境
- ③ 產業·経済
- 4) 人口変化

コミュニティ・国際化

(2) エリアごとの将来の方向性

①都心、副都心

- ものづくり産業の中枢都市、名古屋圏のビジネス 拠点としての機能を高める
- 文化交流、観光交流力をたかめ、都市の魅力向上
- 関東、関西にはない時間的、空間的なゆとりとい った名古屋らしさをいかした都市づくり

②郊外センター

- 交通結節機能
- 郊外の文化の拠点
- 通勤利便性を活かした駅前居住への対応、新しい 社会への対応力を高め、コンパクトシティへ

③郊外住宅

- 定住性
- 自動車の利用を抑えたライフスタイルへの転換に より環境負荷の低減

④インナーシティ

- ・ 住工混在地域の環境改善
- 交通基盤など旧来のストックをいかした再開発に より地域の魅力を高め、新しい世代が移り住むこ とでコミュニティ形成
- 堀川や中川運河周辺地域の古くからの景観をいか した再開発

(5)港湾・臨海部

- ロジスティクス機能の拡充によるものづくり産業、 人々の暮らしを支える基盤づくり
- 港に集う人々がときめきとやすらぎを感じる場づ < 9
- 自然、生活、地球環境保護への対応
- 道州制に向けて、港湾の広域視点でのあり方検討

6. まとめ

名古屋には、名古屋圏の核としてビジネス、文化面 で魅力を高める必要のある都心域は、今以上に名古屋 圏、中部地域における中心として交通基盤など街の整 備がされていく。名古屋らしさをいかし、時間的、空 間的なゆとりという利点を活かし、東京や大阪にない 街の発展ができる土壌がこの都市にはある。

一方で、運河など古い産業施設の周辺環境悪化や、

旧くからの住工混在地域など、交通基盤が発達しなが ら、住環境としては改善の必要がある市街地もあり、 再開発などで住環境を整えるなど、新しい風を吹き込 む必要がある。

また、都市としての環境への対応が求められ、自動 車を使わない生活のためには、拠点となる駅のそばの 重点的な居住地形成がいっそう求められていくだろう。 2050年はどうなっているのか、今までの50年 のように大きく近代化した変化ではなく、高度な技術 を生かして人が環境と共生し、人が人らしく生きてい た持続可能な都市へ向う変化である必要がある。

それは、名古屋市単体だけで実現されるものではな く、他都市、地域それぞれの役割があり、連携してい くことが重要であり、名古屋はその中心としての役割 が今後いっそう求められていくだろう。

引用文献

- 少子化白書
- 平成20年 内閣府 日本の市町村別人口
- 平成15年 国立社会保障・人口問題研究所
- 真の豊かさを実感できるまちへの道 平成18年 名古屋の将来を語る懇談会 グレーターナゴヤヴァンガードビジョン報告書
- 4)
- 平成19年 中部経済産業局
- 長期構想「名古屋港の針路
- 平成19年 名古屋港管理組合名古屋新世紀2010計画 6)
- 平成13年 名古屋市総務局産業の名古屋2007 7)
- 平成19年 名古屋市市民経済局
- 人口減少・環境重視時代における名古屋の環境行政のあり方に関
 - 平成18年 名古屋都市センター自主研究No69

Ⅱ 本編

第1章 調査概要

1-1 背景

愛・地球博は、国の内外から2,200万人もの来場者を集め、「環境」「交流」「協働」の理念の提唱を通じて、持続可能な社会の実現へ大きな一歩を踏み出すことが出来ました。また、博覧会の開催を機にこの地方では中部国際空港が開港するなど交通基盤の整備が進み、人、モノ、情報の交流が大きく促進されました。また、名古屋港は、国内最大の取扱貨物量を誇り、中部圏のモノづくりを支える物流拠点になりました。

名古屋市は、産業技術の中枢圏域を支える国際ビジネス拠点都市を目指しています。また、名古屋駅前、栄の名古屋都心における都市再開発事業など、都市の再生に向けた取組みがなされています。

また、名古屋経済の活況などを背景に、名古屋の文化、気風が見直されるとともに、開府400年に向けて、名古屋城本丸御殿の再建を進めるなど、「大交流時代」のにぎわいを作り出そうとしています。

いっぽうで、日本は少子高齢化、人口減少社会は、名古屋市にも影響を及ぼしはじめています。今後、名古屋市においても急速に人口減少と高齢化が進行する見込みです。

こうした中で、租税収入の減収や福祉・医療経費の増大により、国と地方の財政状況はますます厳しくなるものと予想されます。

今後人口の減少に伴って、市街地の居住密度が下がれば、公共交通の維持が難しくなる とともに、公共インフラの維持管理コストの増加や、公共サービスの提供効率が低下し、 財政の硬直化を招くことが予想されています。

また、地球温暖化対策や大規模地震への対応は、各主体においても急務です。

現在、こうした課題が山積しているなかで、行政だけでなく、市民一人ひとりにおいて も、将来を考え、生活を見直していく必要があると考えられます。

1-2 目的

この研究では、名古屋の将来像を考えることで、市民が身近な生活や、まちのあり方をみつめなおすきっかけとなるよう、2050年を見据えて、名古屋の将来像、題材の提供を行っていくことを目的として行うこととしました。

タイトルにもあるように、目標年次として2050年を掲げましたが、現行のさまざまな計画の先にある、将来の絵姿をイメージしていくことを主眼において資料や考え方を整理していくこととしました。

1-3 取り組み方

現況整理、名古屋の持続可能性について議論し、それをもとにした各分野のシナリオづくりを行いました。研究会を開催し、研究の方向性や資料作りなど出席委員の皆様に 意見を伺いながら行いました。

構成としては、現況整理のち、問題分析、将来のシナリオづくりといった流れとしま した。

1-4 研究会での検討内容とスケジュール

研究の議論のために、3回の研究会を開催しました。各回概ね以下のようなテーマで話 し合いましたが、毎回さまざまな将来の課題が議論になりました。

- 第1回 (2007年10月)現状分析、持続可能性、シナリオの構成項目の整理
- ・ 第2回 (2007年12月) 各分野のシナリオ案の検討1
- 第3回 (2008年2月)各分野のシナリオ案の検討2

研究会メンバー

専門家 名城大学 都市情報学部 都市情報学科 福島 茂 教授 名古屋大学大学院環境学研究科 高野雅夫 准教授 名古屋工業大学大学院工学研究科ながれ領域 秀島栄三 准教授

名古屋市 環境局公害対策部公害対策課 澤村 壽

名古屋都市センター 調査課 石原宏、管理課 安田博幸 (事務局) 調査課 水野信一

1-5 考察の流れとまとめかた

「2050年の名古屋のまち」をすすめるにあたり、以下のように考察を行い、2050年の都市イメージをつくることとした。

現況整理

名古屋市のおかれた状況の整理を行いました。

人口、経済、環境、防災などの観点から、都市をとりまく状況をまとめました。

名古屋の位置付け分析

名古屋のさまざまな問題点や特徴について、KJ 法や SWOT などにより関連性を分析し、めざしていく方向性を整理しました。

2050年の名古屋の都市像

名古屋を5つのエリアにわけ、それぞれのエリアごとに現在の姿と将来の姿についてイメージを描いていきました。 また、分野ごとの将来イメージを描いていきました。

2050年の名古屋のまとめ

さまざまな分野、エリアごとに描かれたイメージを統合し、 提言としていえることをまとめていきました。

第2章 2007年の現状分析

2-1 人口問題

①日本の人口

2006年(平成18年)の出生数は、109万2530人、合計特殊出生率は、1.3 2となり、ともに6年ぶりに増加に転じているものの、出生数、出生率ともに、減少傾向 にある。

また、出生したときの母親の平均年齢は、2006年で第1子が29.2歳、第2子が31.2歳、第3子が32.8歳となっており、晩産化も進行している。高年齢になると、出産を控える傾向にあることから、晩婚化や晩産化は少子化の原因となる。

平成18年12月推計の「日本の将来推計人口」の中位 推計では、2005年の実績値 1.26から、2013年の1.21

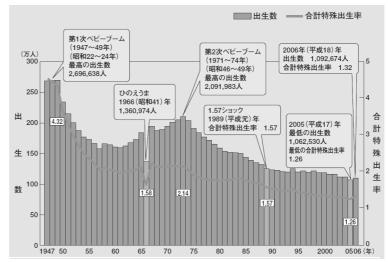


図2-1 出生数及び合計特殊出生率の年次推移 出典:平成20年度少子化白書 内閣府

まで低下し、そのごやや上昇に転じて 2055 年には、1.26 になると仮定している。このような仮定に基づいて試算すると、わが国の総人口は、2005 年(平成 17 年)の1億2,777万人から、2055年には8,993万人になることが見込まれている。年齢3区分別の人口規模及び全体に占める割合の推移(中位推計)をみると、年少人口の総人口に占める割合は、

2007年の13.5%から8.4% に低下、また生産年齢人口 は、2007年の65.0%から 51.1%に低下、いっぽうで、 65歳以上の老年人口の割 合は、21.5%から40.5%に 達することとなる。

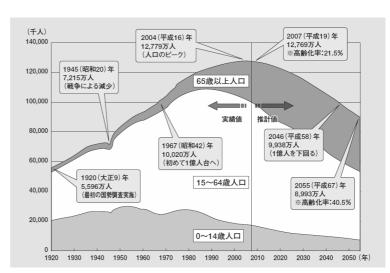


図2-2 我が国の人口構造の推移と見通し 出典:平成20年度少子化白書 内閣府

② 訪日外国人の状況

美しい木造建築や特異な文化遺産など、日本には世界に誇れるものがたくさんある。京都や奈良の寺院などの観光名所や、名古屋でも毎年たくさんの外国人旅行者が訪れている。 訪日外国人の推移を国際観光振興連盟資料から読み取ると、ここ数年で急増しており、2006年には700万人を超えている。

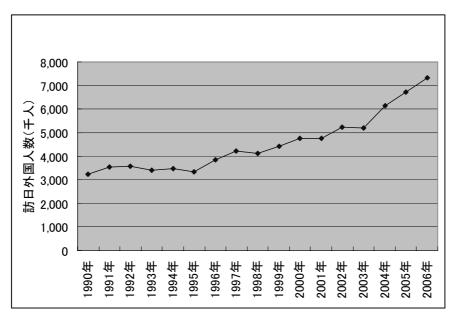


図2-3 訪日外国人の推移

(出典: JNTO 国際観光振興機構資料より作成)

また、過去3年間の入国者数の目的別の推移を調べてみると、下のグラフのようになり、2006年においては、入国者の67%にあたる498万人が観光目的で入国しており、この割合はこの3年の間上昇を続けている。

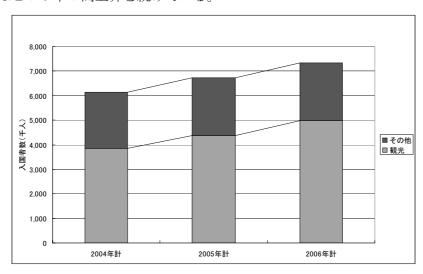


図2-4 外国人入国者数 目的別

また、名古屋市の登録外国人数の推移を調べてみると、下記のグラフのようになり、平成4年以降横ばい傾向となっていたが、平成9年以降増加に転じ、平成18年には過去最高の61,000人となっている。

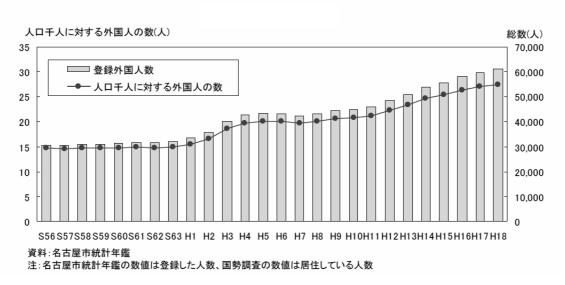


図2-5 登録外国人数の推移

また、外国人の数を政令指定都市の人口当たりで比較すると、下記のグラフのようになり、 大阪市の38人が最も多く、京都、神戸、東京都区部、名古屋市の順になっており、これ らの政令市では人口に占める外国人の数が多い。

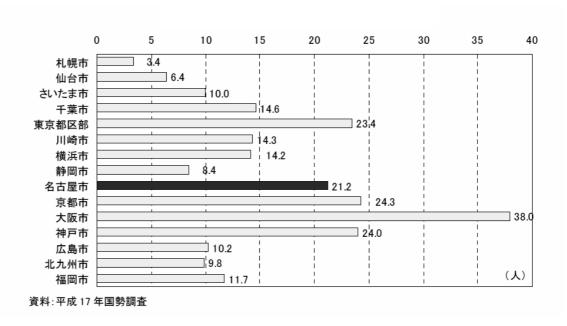


図2-6 人口千人あたりの外国人の数(平成17年)

③ 名古屋市の世帯

下の2つのグラフは、名古屋市内の住宅数と世帯数の推移、及び平均世帯人員の推移である。名古屋市内に職を持つ人の名古屋市内への居住需要は高く、市内の住宅数と世帯数は増加を続けている。しかしながら、少子化の影響や核家族化により、平均世帯人員は減少を続けている。

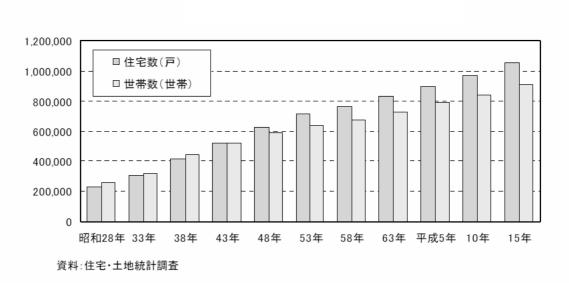


図2-7 住宅数と世帯数の推移

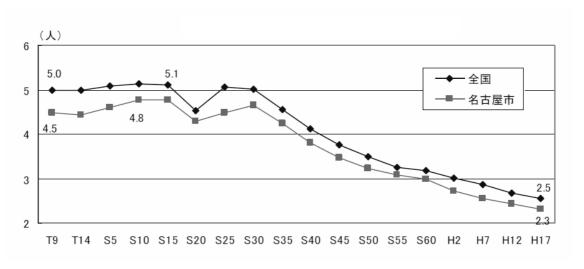


図2-8 平均世帯人数の推移

④ 名古屋市の人口推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、名古屋の人口は今後しばらく増加し、 その後に減少しはじめ、2030年には、200万人を下回る予想である。この傾向は東京などの他の大都市も同様である。

(単位:千人)

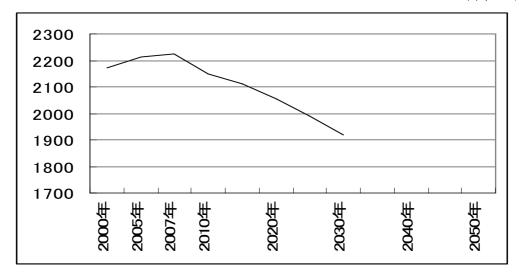


図2-9 名古屋市の人口推計

(出典 平成15年国立社会保障・人口問題研究所推計)

⑤ 名古屋市人口の社会的増減

いっぽう、平成18年愛知県人口動 向調査「名古屋市の世帯数と人口」(名 古屋市総務局統計課)によると、平成 18年10月1日現在の名古屋市の人 口は、前年より8086人増の222 万3148人で、10年連続で増加し、 過去最多となった。この人口増加のう ち、出生数から転出数を引いた自然増 減は2140人の増加、転入数から転 出数を引いた社会増減は5946人の 増加となっている。

この社会増減数について、転入数は 15万7545人、転出数は15万1 599人で、愛・地球博の開催があっ

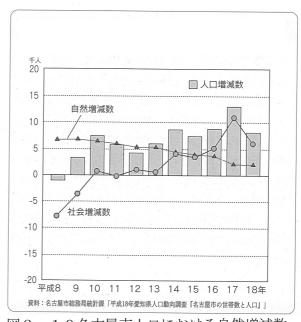


図2-10名古屋市人口における自然増減数、 社会増減数及び人口増減数の推移

た前年の社会増1万796人には及ばないものの、前々年の4965人を上回っており、

平成12年以降7年連続の社会増となった。 社会増の大きさも増加傾向にあるといえる。

平成17年10月から平成18年9月にかけての、本市からみた他地域との移動に関してのグラフで、転入・転出ともに最も数値が大きいのが愛知県内他市町村で、転出入ともに3万人を超えていることがわかる。また、地域別の社会増減数に着目すると、関東と愛知県内他市町村、国外に対しては社会減、その他の地域からは社会増となっており、特に中部(愛知県を除く)の社会増は4074人と、名古屋市の社会増加数全体の7割弱を占めることとなっている。

社会増加数における年齢構造についてみてみると、当該機関の年齢5歳階級別社会増減数を示す図によれば、15~19歳、20~24歳、25~29歳の階層での社会増が目立ち、特に20~24歳の社会増が4893人と、名古屋市の社会増加数全体の8割以上を占めていることがわかる。就学、就職世代の転入超過が大きいことがうかがえる。

このように、中部地域との活発な人口移動が見受けられ、特に愛知、岐阜、三重の中心都市として中部地域からの転入超過が多いことは、その求心力を示していると言える。

(出典:産業の名古屋2007) これらのことから、2050年の人口は、

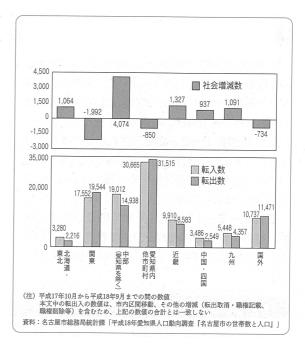


図2-11 地域別名古屋市への転入数・ 名古屋市からの転出数・社会増減数

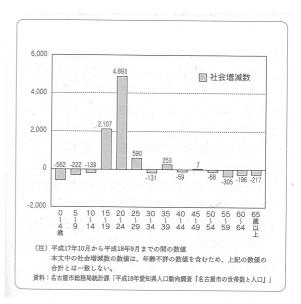


図2-12 年齢5歳階級別社会増減数

コーフォート法による人口増減だけでなく、社会増減を踏まえた検討が必要で、シナリオ によっては大きく減らないことも考えられる。

2-2 名古屋市の経済・産業

① 総生産からみた3大都市圏の産業構造

総生産からみた3大都市圏の産業構造を示している。名古屋圏(愛知・岐阜・三重)に おいては、製造業の総生産が圏内総生産の32.7%を占めており、全国と比べても高い 数値となっている。(出典:産業の名古屋2007)

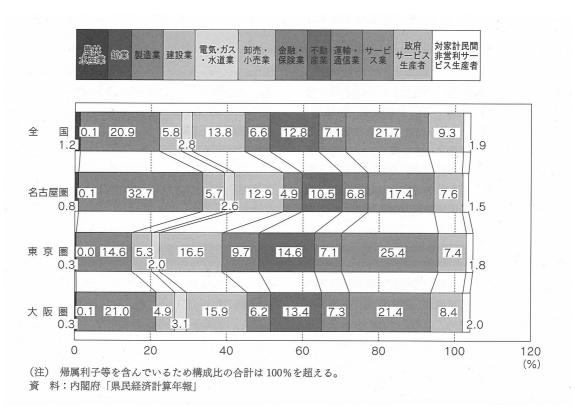


図2-13 総生産からみた3大都市圏の産業構造

② 中部地域の産業の強み

名古屋を中心とする東海3県は、自動車、航空宇宙、ファインセラミックス、工作機械など、高い技術力を有したグローバル企業の本社拠点の集積などにより、オランダー国に 匹敵する経済規模を有する。

当地の企業は当地域に生産・研究開発等の中枢機能を集積させていることが国際的競争力の強さの源泉となっており、イノベーションでも高い国際的競争力を発揮している。

名古屋を中心とする東海3県の自動車産業は、近年、北米、欧州のみならず、中国、インド等のBRICsに対する海外直接投資が大きく拡大しており、その企業活動は、急速にグローバル化している状況にある。

航空機産業は、その高い技術力によって国際共同開発での確固たる評価を受け、次世代中型旅客機であるボーイング787型機の主力部位の生産を担当しており、その部品輸送は、名古屋港と中部国際空港を利用して、アメリカへ運ばれている。



部品輸送に使われるボーイング機 (ボーイング社 HP より)

このようなことから、名古屋市を中心とするこの地域は、世界的レベルの「産業技術の中枢圏域」として、わが国の経済を支える柱の一つであるといえます。これは、製造業を中心とするものづくりを支える技術がこの地域に多くあることがその要因のひとつであるといえます。

③ 名古屋の愛知、岐阜、三重における経済シェア

名古屋は、愛知、岐阜、三重における中心都市としての機能、役割を担っているが、それを経済指標の対名古屋圏(愛知、岐阜、三重県)におけるシェアという視点から、名古屋市の経済、産業をみてみる。表2-1によると、名古屋市の主要経済指標の対名古屋圏シェアは、人口19.7%、市内総生産額24.4%、市民所得19.8%、事業所数24.3%、従業者数26.2%、小売業年間販売額25.8%と、総じて20~25%を占めている。対名古屋圏シェアからみる特徴的な指標として、第3次産業総生産額33.2%、卸売業年間販売額65.6%、サービス業年間収入額38.8%、全国銀行預貯金残高45.1%、全国銀行貸し出し残高50.4%などがあげられるが、これは名古屋市が名古屋圏の中心としての機能、役割を果たしていることの裏づけといえる。

また、名古屋圏の経済の特徴である、第2次産業、特に製造業に関する指標では、名古屋市においては大きなウエイトをしめておらず、製造業が牽引する名古屋圏経済の中心として、その商業、サービス業部門を担っている都市といえる。

指標	年次	単位	名古屋圏	名古屋市	対名古屋 圏シェア	20	40	60	80
総面積	平成17年	平方キロ	21,562	326	1.5%				
人口	平成17年	千人	11,229	2,215	19.7%				
市内総生産	平成16年度	億円	492,944	120,167	24.4%				
第1次産業総生産	平成16年度	億円	3,990	32	0.8%				
第2次産業総生産	平成16年度	億円	189,623	20,943	11.0%				
第3次産業総生産	平成16年度	億円	316,896	105,248	33.2%				
市民所得	平成16年度	億円	360,080	71,369	19.8%				
事業所数	平成18年	事業所	534,137	130,008	24.3%				
従業者数	平成18年	千人	5,562	1,459	26.2%				
農業産出額	平成17年	億円	5,705	27	0.5%				
製造品出荷額等		億円	540,601	36,946	6.8%				
卸売業年間販売額		億円	377,733	247,967	65.6%				
小売業年間販売額		億円	118,712	30,667	25.8%				
サービス業年間収入額	平成16年	億円	120,085	46,601	38.8%				
全国銀行預貯金残高	平成19年3月末	億円	403,505	182,844	45.3%				·
全国銀行貸出残高	平成19年3月末	億円	233,811	119,018	50.9%		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		

表2-1 名古屋の愛知、岐阜、三重における経済シェア

出展 産業の名古屋2007 名古屋市市民経済局

名古屋市には、こうした中部地域の活発な経済活動を行う産業の本社、支社が立地し、中部地域産業の中枢的な機能を果たし、諸機能が集積し、利便性の高い交通環境を有するトランジット拠点を形成し、国内外へ製品を販売する、また中部地区の事業所にサービスを提供する機能が集積している。なかでも名古屋駅周辺地域は近年のオフィス需要の高まりに対応して再開発が進み、高層ビルの建築が進んでいる。百貨店等の商業機能や、トヨタ自動車の国際営業部門の移転などにより、ビジネス拠点としての重要性を高めてきている。

2-3 東海・東南海地震の発生懸念

右の図は駿河トラフ~南海トラフを図示したもので、日本列島の南側にあり伊豆半島を乗せた「フィリピン海プレート」が、その北西側の日本列島を乗せている陸側のプレートの下に向かって沈み込むプレート境界だと考えられている。

このプレート境界を震源域として、近い 将来大規模な(マグニチュード8程度)地 震が発生すると考えられている。これが「東 海地震」である。



図2-14駿河トラフ及び南海トラフの位置

ひとたび東海地震が発生すると、その周辺では大変な被害が生じると予想されている。 また、 $100\sim150$ 年の周期で発生することが明らかになっており、今回テーマとしている 2050年を考えた場合、将来的に発生する可能性が高いと考えられる。

そこで、東海地震の発生によって著しい被害が予想される地域が、大震法により「地震防災対策強化地域」として指定され、数々の防災対策の強化が図られている。下図(中央防災会議資料から抜粋)の黄色で塗られた領域が、震源域の見直しにあわせて見直された新しい地震防災対策強化地域(静岡県全域と東京都・神奈川・山梨・長野・岐阜・愛知・三重の各県にまたがる 263 市町村)である(平成 14 年 4 月 24 日内閣府公示)。また、紀伊半島の南東沖の南海トラフ沿いで起こる地震は「東南海地震」と呼ばれており、東海地震と連動発生して、より被害が拡大することが危惧されている。

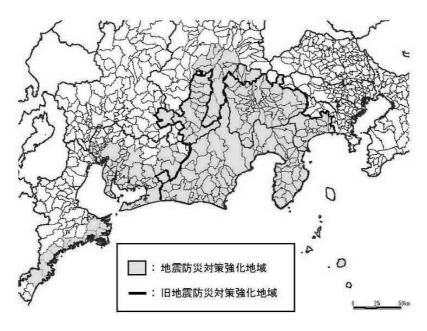


図2-15 地震防災対策強化地域

出展 中央防災会議資料より

2-4 環境

平成19年4月に気候変動に関する政府間パネル (IPCC) 第2作業部会において出された IPCC 第4次評価報告書において、いまや「地球の自然環境 (全大陸とほとんどの海岸) は今まさに温暖化の影響を受けている。」と明言され、地球温暖化は現実のものとなっている。

桜の開花時期が早まっていること、夏に猛暑の日が増えていることなど、気候は以前と明らかに異なってきている。

IPCC報告書によると、温室効果ガスの排出が現在以上の割合で増加し続けると、21世紀にはさらなる温暖化がもたらされ、世界の気候システムに多くの変化が引き起こされ、その規模は、20世紀に観測されたものより大きくなる可能性が高いと予測されている。

1997年に採択された京都議定書では、1990年を基準年として2008年から2012年の間の温室効果ガスを先進国全体で5.2%削減することを義務付けられた中で、日本は6%の削減が義務付けられ、国会でも批准された。

2007年に開催されたハイリゲンサミットにおいて、EU、カナダ、日本の提案に基づいて「世界の温室効果ガスを2050年までに半減させる」という合意がなされ、日本も2007年を基準として半減させることで合意された。

京都議定書の目標を達成するために、京都議定書目標達成計画が策定され、6%の削減のために必要な措置を計画・立案されている。各分野での取組が行われている。工場など産業部門では、さまざまな削減の取り組みにより割り当てられた削減目標を達成しつつあるが、民生部門や運輸部門では逆に排出量が増えている。これは、原子力発電の停止やオフィスや家電、自家用乗用車などの保有台数、使用量の増加、旅客需要の増加が原因と考えられている。これらをうけ、各分野において追加的に削減を図るための取り組みが求められている。

	ı	11.11			
		基準	年度	2005	年実績
		発生量	割合(%)	発生量	増加割合(%)
エネルギー ま	^己 源二酸化炭素	1059	84	1203	13.6
	産業部門	482	38	456	
	業務その他部門	164	13	238	45.1
	家庭部門	127	10	174	37.0
	運輸部門	217	17	257	18.4
	エネルギー転換部門	67.9	5	78.5	15.6
非エネルギー	-起源二酸化炭素	85.1	7	90.6	
メタン		33.4	3	24.1	-27.8
一酸化炭素		32.6	3	25.4	-22.1
代替フロン等	3ガス	51.2	4	16.9	-67.0
		1261.3	100	1360	-96.86167

表2-2 温室効果ガスの削減量

出展 京都議定書目標達成計画の進捗状況 平成 19 年首相官邸地球温暖化対策室

2-5 限りある化石燃料について

① 原油の可採年数

石油鉱業連盟の資料によると、原油の埋蔵量は各国で異なっており、生産量から換算する可採年数は大きな差があるので、全世界での需要量と生産量から可採年数を計算することとすると、全世界での原油埋蔵は、908,564 百万バーレルであり、2004年における世界生産量80,260千バーレル/日から計算される可採年数は、残り31年(2031年まで)と推定されている。

表2-3 主要国の原油埋蔵量と年間生産量

(出典:石油鉱業連盟 HP より)

			原油埋蔵量	(単位:百万bbl)	生産量(2	2004年)	可採年数
	石鉱連(2002)		OGJ	石鉱連(1997)		(
順位 国名	(2000年末)	(%)	(2001年初)	(1995年末)	(千b/d)	(%)	(年)
順位 画名 1 サウジアラビア	208.333	22.9	259,200	217.420	10.584	13.2	53.9
2 ロシア	127,338	14.0	48,573	125,592 *	9,285	11.6	
3 イラク	74,777	8.2	112,500	76,973	2,027	2.5	101.1
4 イラン	74,682	8.2	89,700	57,700	4,081	5.1	50.1
5 アラブ首長国連邦	54,453	6.0	97,800	57,267	2,667	3.3	55.9
6 クウェート	51,691	5.7	94,000	58,690	2,424	3.0	58.4
7 アメリカ合衆国	30,390	3.3	21,766	22,457	7,241	9.0	11.5
8 カザフスタン	29,043	3.2	5,417	- *	1,295	1.6	61.4
9 ベネズエラ	25,246	2.8	76,862	64,477	2,980	3.7	23.2
10 リピア	23,251	2.6	29,500	29,500	1,607	2.0	39.6
11 ナイジェリア	21,467	2.4	22,500	20,828	2,508	3.1	23.5
12 中国	21,167	2.3	24,000	30,959	3,490	4.3	16.6
13 メキシコ	16,773	1.8	28,260	48,796	3,824	4.8	12.0
14 カタール	13,594	1.5	13,157	3,922	990	1.2	37.6
15 アルジェリア	13,008	1.4	9,200	9,979	756	0.9	47.1
16 アンゴラ	12,983	1.4	5,412	3,125	991	1.2	35.9
17 ノルウェー	11,090	1.2	9,447	13,612	3,188	4.0	9.5
18 ブラジル	10,365	1.1	8,100	6,223	1,542	1.9	18.4
19 イギリス	8,750	1.0	5,003	4,538	2,029	2.5	11.8
20 インドネシア	7,878	0.9	4,980	6,720	1,126	1.4	19.2
(小計)	836,279	92.0	965,377	858,778	64,635	80.5	35.4
その他	72,285	8.0	62,475	56,579	15,625	19.5	12.7
世界合計	908,564	100.0	1,027,852	915,357	80,260	100.0	31.0

*:C.I.S.としての合計原油埋蔵量値 出典:埋蔵量 石鉱連資源評価スタディ2002年 生産量 BP統計(2005年)

② 天然ガスの可採年数

天然ガスについても同様に地域差があるものの、2000年末現在で世界合計で4,869.9 兆cf(立法フィート)の埋蔵量となっており、2004年の生産量 95兆cfから、可採 年数は51年(2051年まで)となっている。

表2-4 主要国の天然ガス埋蔵量と年間生産量

cf・・・立法フィート

			天然ガス埋蔵量	(単位:兆cf)	生産量(20	04年)	可採年数
	石鉱連(2002)		OGJ	石鉱連(1997)	(10 Mt 0		
順位 国名	(2000年末)	(%)	(2001年初)	(1995年末)	(10億cf)	(%)	(年)
1 ロシア	1,310.3	26.9	1,700.0	1,936.9 *	20,795.2	21.9	63.0
2 イラン	635.3	13.0	812.3	634.8	3,018.2	3.2	210.5
3 カタール	364.1	7.5	393.8	249.7	1,383.8	1.5	263.1
4 サウジアラビア	294.0	6.0	213.3	189.4	2,259.2	2.4	130.1
5 アメリカ合衆国	186.5	3.8	167.4	163.8	19,164.4	20.2	9.7
6 アルジェリア	161.4	3.3	159.7	131.3	2,894.6	3.0	55.8
7 アラブ首長国連邦	131.4	2.7	212.1	199.6	1,616.7	1.7	81.3
8 ベネズエラ	125.9	2.6	146.8	139.9	991.9	1.0	126.9
9 インドネシア	123.0	2.5	72.3	68.9	2,587.5	2.7	47.5
10 オーストラリア	116.2	2.4	44.6	46.0	1,242.6	1.3	93.5
11 ノルウェー	106.8	2.2	44.0	79.3	2,771.1	2.9	38.5
12 ナイジェリア	96.5	2.0	124.0	109.7	727.2	0.8	132.7
13 カザフスタン	87.6	1.8	65.0	- *	653.1	0.7	134.1
14 トルクメニスタン	86.0	1.8	101.0	- *	1,927.4	2.0	44.6
15 マレーシア	80.9	1.7	81.7	68.0	1,902.7	2.0	42.5
16 イラク	69.4	1.4	109.8	108.0	-	-	-
17 カナダ	61.0	1.3	61.0	67.0	6,452.8	6.8	9.5
18 クウェート	56.8	1.2	52.2	56.4	342.4	0.4	165.9
19 オランダ	56.0	1.1	62.5	65.2	2,428.6	2.6	23.1
20 エジプト	55.0	1.1	35.2	19.1	946.0	1.0	58.1
(小計)	4,204.1	86.3	4,658.7	4,333.0	74,105.4	78.0	56.7
その他	665.8	13.7	619.8	510.5	20,908.1	22.0	31.8
世界合計	4,869.9	100.0	5,278.5	4,843.5	95,013.5	100.0	51.3

*:C.I.S.としての合計原油埋蔵量値

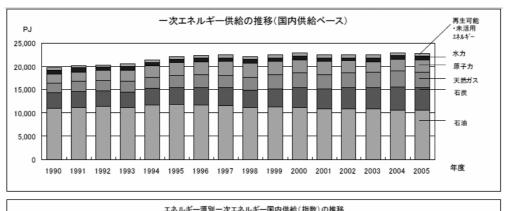
出典:埋蔵量 石鉱連資源評価スタディ2002年 生産量 BP統計(2005年)

(出典:石油鉱業連盟 HP より)

③ 新エネルギーの開発動向

資源エネルギー庁の資料から、エネルギー供給割合を調べると、下図のようになる。一次エネルギー供給に占める石油の割合は低下し続けており、2005年現在で49%である。石油系では次いで石炭、天然ガスが続く。近年シェアを伸ばしているのは、天然ガスであり、指数ではトップである。

非石油系では、原子力発電がトップで11.7%であり、年々割合が増加している。水力発電の割合は3%程度である。



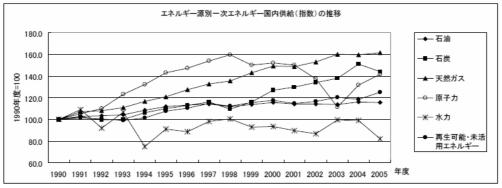


図2-16 一次エネルギー供給・割合の推移グラフ 出典:資源エネルギー庁 平成17年度エネルギー需給実績より

これからの社会システムの構築を考える中で、新しい基軸エネルギーの導入は最重要課題であり、今日のエネルギー源の主流は先に述べたように石油が半数を占めているが、石油は二酸化炭素の排出量が多い上に、可採年数も30年程度であり、現在のペースで使用していくことに耐えられないだろう。今後は、基軸エネルギーを二酸化炭素排出量の少ない天然ガスや、二酸化炭素を排出しない太陽光などといったエネルギーへとシフトすることが求められている。また、次世代のエネルギー源として、二酸化炭素を出さず、資源の豊富な原子力発電の重要性が高まってくるだろう。

④ 自動車のエンジン開発について

現在各自動車メーカーでは、ガソリンエンジンの省燃費化や、ガソリンエンジンと電気 モーターを組み合わせたハイブリッドカーの量産に成功している。この技術により、燃費 の向上、二酸化炭素や窒素酸化物、炭化水素の発生を大幅に低減することができている。 ハイブリッド技術は将来的にディーゼルや燃料電池などガソリン以外のエネルギーと組み 合わせることも可能であり、現在研究開発が進められている。

また、ディーゼルエンジンについては、技術革新で以前より排気ガスを大幅に浄化する ことに成功してきており、熱効率の高さや二酸化炭素排出の少ないメリットもあり、欧州 でのシェアは50%に達してきている。

現在、各メーカーが次世代の自動車の動力源として注目しているのが、燃料電池である。 燃料電池は熱効率がよく、ガソリンエンジンの3倍の熱効率をもち、有害な排ガスを出さないため、次世代エネルギー源として注目されている。燃料電池は、水素と酸素を電気化学反応させて電気をつくる。燃料電池は多くのメーカーが開発に参入を始めており、いかに小型化し、性能を向上させ、コストダウンできるか、激しい開発競争が繰り広げられている。燃料電池自動車が実用化されるためには、その利用環境も整える必要があり、水素ステーションの整備が必要になってくる。現在開発されている燃料電池車は、十分性能があがってきており、内燃機関に匹敵する性能を有している。また、一部のメーカーでは燃料電池車の販売やリースを開始している。

また、電池式の電気自動車についても、自動車会社と電力会社との共同研究もはじまっており、充電インフラの整備などの整合性などが具体的に検討されている。近い将来には、 実用化され、低価格での普及が期待されている。

2-6 まちづくり

①名古屋の街づくり

名古屋市は、太平洋戦争で市域の4分の1を消失した。戦後の復興都市計画事業では、 100m 道路の建設、平和公園への墓地移転などの大事業を行い、今日の基盤が確立された。

しかし、復興と急成長が進む中、昭和 34年(1959)伊勢湾台風の襲来を受け、死者 1,800 人余、被災世帯 13万人に及ぶ被害を受けた。

中部地域の中心都市として、発展を続け、近隣の市町村の編入などもあり、現在では市域 326.45km² となっている。

区画整理により、碁盤の目の街が形成され、集約型都市構造の街が形成されてきた。

こうした中で、都市再開発により、人々が中心市街地に集い、名古屋は活気あふれる街となってきており、名古屋駅周辺地区では、JRセントラルタワーズ、ミッドランドスクエア、ルーセントタワーの開業によって、ビジネス集積が飛躍的に高まっている。栄地区では、広小路通り、久屋大通、大津通りなどといった回遊性のある商業空間にて、既存大型店のリニューアルや、ブランド路面店の新規進出が加速している。広小路通りでは、車線数を減らし、歩道を拡幅することで以前の賑わいを取り戻す取り組みが始まっている。金山地区では、総合駅周辺の再開発がすすみ、アスナル金山など、回遊性を持たせた賑わいのある場作りが成功している。

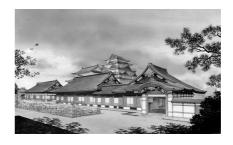
また、広小路通りにおいては、広小路ルネサンス構想として、伏見・栄間にゆとりある 歩行空間を創出するため、車線数を削減し、歩道を拡幅計画が進められており、広小路通 りのかつてのにぎわいを取り戻す取組みが進められている。

名古屋周辺地域は、厚い産業集積を背景に、自動車・航空機・セラミックス・醸造等の幅広い分野の企業博物館が集積し、全国的な知名度を獲得しつつある。

名古屋市内には、名古屋城や東山動物園、名古屋港水族館など集客力のある観光資源が立地しており、また、大須や有松など、古い市街地や伝統産業を活かしたまちづくりが人々の関心を呼び、賑わいを呈している地区もある。近郊においても、明治村・犬山城、伊勢神宮、高山・白川郷の町並みや中山道の宿場町、旧城下町と伝統ある盆踊りを活かした街づくりの郡上八幡など、伝統と文化的魅力あふれる観光資源が、日帰りで利用できる範囲に広がっている。



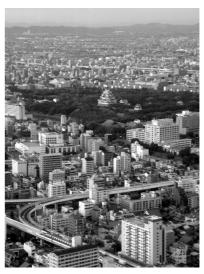
博物館明治村 (出典 明治村 HP より)



名古屋城本丸御殿復元予想図 (出典 名古屋市 HP より)

名古屋周辺地域は、戦国期に新しい時代を切り開いた織田信長、豊臣秀吉、徳川家康の三英傑を輩出した。また、江戸期の大藩の大名の多くは三河か尾張の出だったことから、全国の武家文化の発祥地といえる。彼らが礎を築いた近世武家文化は、江戸期に至って全国へと浸透し、確固たる文化としての地位を築き、現代日本文化にまで影響を及ぼし続けている。

2010年は、名古屋城築城開始400年にあたる記念の年となっており、名古屋城本丸御殿の復元が市の事業で予定されており、名古屋の新たな武家文化のシンボルとなっていくことが期待されている。



名古屋城と周辺の街並み (出典 写真素材 PhotolibraryHP)

② 市民生活におけるゆとり、名古屋のまちの住みやすさの意識調査

日本は、物の豊かさに関しては一定の充足が確保され、時間に関しても自由時間はさらに増加する傾向にある。こうした中で人々の価値観も大きく変化し、物質の量的な充足など「物の豊かさ」だけでなく、生活の質やゆとり、精神的な満足感など「心の豊かさ」が重視され、自己実現を重視する意識が高まっており、個人を単位とした多様で個性的なライフスタイルが選択されるようになってきている。

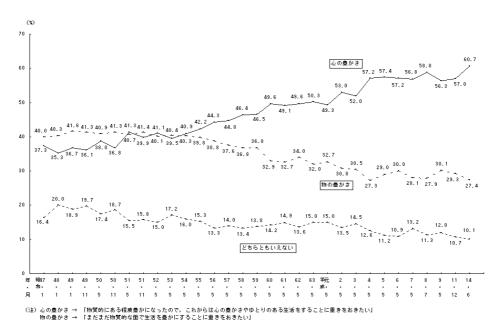


図2-17 心の豊かさ、物の豊かさに関する意識の変化

出展:平成14年 内閣府「国民生活に関する世論調査」

③ 名古屋の住みやすさについて

名古屋市が平成18年度に実施した、市政世論調査において、名古屋の住みやすさについて、調査を行っている。そこでの結果を引用する。

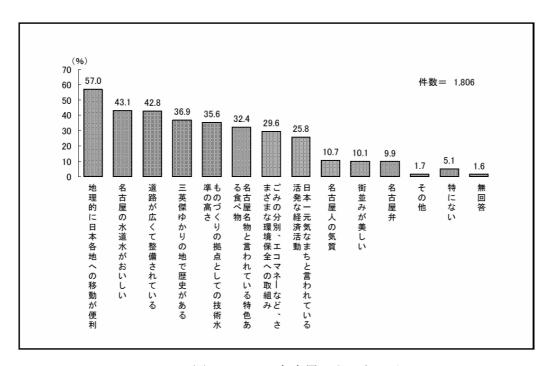


図2-18 名古屋のよいところ

市民が誇れる、好きな名古屋は、「日本各地への移動が便利」、「水道水がおいしい」、「道路が広い」が上位3位

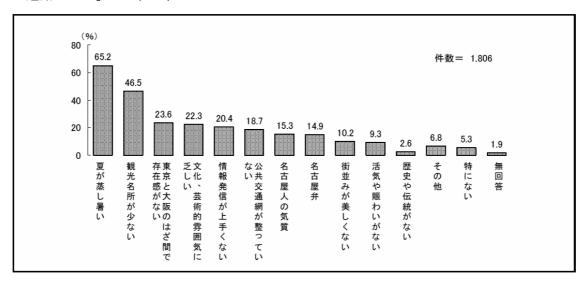


図2-19 名古屋の悪いところ

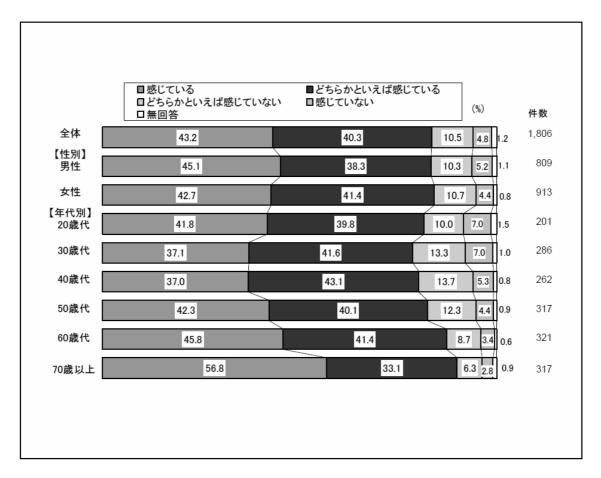


図2-20 名古屋に愛着を感じているか

また、名古屋に愛着を感じているかお尋ねしたところ、「感じている」43.2%、「どちらかといえば感じている」40.3%で、合わせて83.5%の市民が名古屋に愛着を感じているという結果でした。

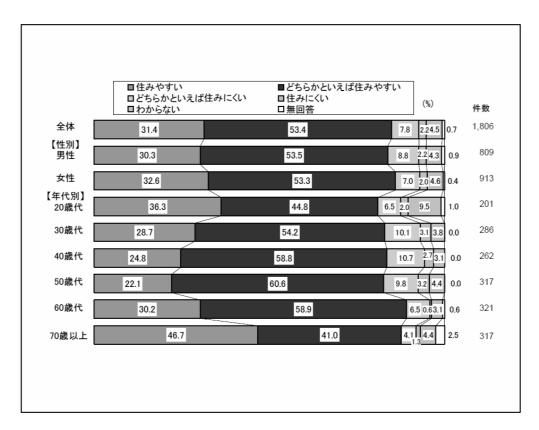


図2-21 名古屋は住みやすいか

名古屋は住みやすいと考える市民は84.8%

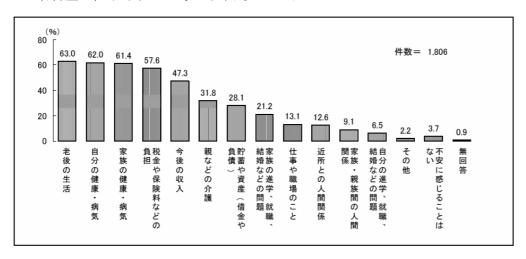


図2-22 今後の生活で不安を感じること

・ 市民が最も不安に感じていることは「老後の生活」「自分や家族の健康・病気」 名古屋市の住みよさについて85%が「住みやすい」としており、また、愛着度について884%が「感じている」と回答しており、多くの市民が愛着を持ち、住みやすいと感じている。

第3章 将来の問題の関連性を調べる現状分析

将来を考えるにあたり、前章まででまとめた都市の現状がどのように関連しているかについて考察を行う。また、エリアごとに、抱えているものは違っているため、それについてもまとめを行う。

まず、問題を洗い出し、関係性を調べるために KJ 法により名古屋の将来がどうなるかについて考えをまとめた。その後、得られた課題について名古屋の課題について SWOT 分析を行い、名古屋の特徴において伸ばす面、しくみを改めていく面について分析を行った。

3-1 課題の抽出、整理

K J 法¹により抽出し、関連付けを行った。事象や問題点を抽出し、関連するものはグルーピング、矢印で結び、整理を行った。

KJ 法の作業の中で、まずあがったのは人口問題である。人口減少自体は悪いものではないが、それにより税収減や、労働力不足による経済低迷は、連鎖的に起きる不の現象である。これへの対策は、共働き家庭への子育て支援策であったり、コンパクトシティ化であったり、外国人雇用、居住者を増やすことが考えられる。また、環境問題においては、地球温暖化、ヒートアイランド、緑の不足といった問題のなかで、温暖化ガスを抑制しようという行動のなかで、交通手段の選択や、代替エネルギーの開発などが進んでいく。またこれらはエネルギーの枯渇といった問題にも関係するものである。

地球温暖化により都市水害も増加しているといわれる。老朽化した施設の改修やメンテナンスをしていく際、すべてを入れ替えていくのではなく、必要に応じて廃止、統合していくことが必要になる。これは、先の人口問題から来るコンパクトシティの課題につながるものである。また、来るべき大災害においても耐えうる耐震対策を同時に施していくことも必要である。

_

¹ 日本の文化人類学者川喜田二郎氏(元東京工業大学教授)が考案した創造性開発(または創造的問題解決)の技法で、川喜田氏の頭文字をとって"K J 法"と名付けられている。 ブレーン・ストーミングなどで出されたアイデアや意見、または各種の調査の現場から収集された雑多な情報を 1 枚ずつ小さなカード(紙キレ)に書き込み、それらのカードの中から近い感じのするもの同士を 2 、3 枚ずつ集めてグループ化していき、それらを小グループから中グループ、大グループへと組み立てて図解していく。こうした作業の中から、テーマの解決に役立つヒントやひらめきを生み出していこうとするものである。 K J 法は、もともと川喜田二郎氏が文化人類学者としての自分自身の学術調査のデータをまとめるため、および、調査団のチーム作りのために考案したものですが、その後、川喜田氏自身および周囲の研究者たちの協力によって、さまざまな発展型を生み出している。

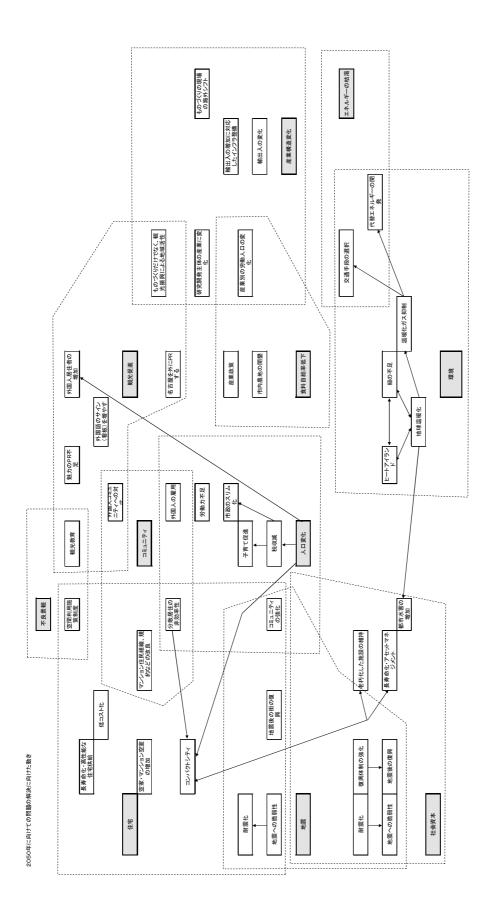


図3-1 KJ法による名古屋の位置付け分析

3-2 名古屋の位置付け分析 名古屋市の「強み」と「弱み」

こうした名古屋の特徴から、将来の名古屋のあり方を導くためにSWOT分析を行う。

SWOT分析とは、内部環境の「強み(Strength)」・「弱み(Weakness)」と外部環境の「機会(Opportunity)」・「脅威(Threat)」の4つの要素から、下の表のようなマトリクスを作成し、ある条件下のある事象を評価し、可視化することで分析を進めるものである。

本来ならば、マトリクスは「積極的攻勢」、「段階的施策」、「差別化戦略」、「専守防衛又は撤退」とすべきところであるが、行政課題において、「専守防衛又は撤退」という施策はとりづらいので、より積極的な枠組みへとかえるものである。

		外部環境					
		機会	脅威				
		(O pportunity)	(T hreat)				
内部	強み (Strength)	< <u>積極的攻勢</u> > 強みと機会の相乗効果を 狙う	< <u>段階的施策</u> > 強みを活かし脅威に対抗する				
環境	弱み (Weakness)	< <u>差別化戦略</u> > 弱みを克服しつつ機会を 生かす	< <u>行政の役割の見直し、課題</u> > 行政の役割を見直す点、今後の課題				

表3-3 SWOT分析表

表3-4において、これまでの整理をもとに、2050年の名古屋に向けての、都市の特徴を分析するためのSWOT分析表を作成した。

この表からいえることとしては、名古屋がより伸ばしていく点として、将来においてコンパクトに住むまちなか居住をより進めていくことや、車から公共交通へのシフトが必要であること、ものづくり産業の中枢都市として、更なる発展による経済振興が名古屋の発展の鍵であること、また、一方でグローバル経済の進展により、名古屋にしかできない高度化、創造性を重視した産業への脱却が必要であることがあげられる。また、景観や環境への市民の意識がより高まり、街の緑化を進めたり、名古屋を観光したいと思わせる産業観光や名古屋らしい文化が醸成されていくことが名古屋がよい町になっていく鍵でもあるのではないかといえる。

いっぽうで、段階的に解決を図っていく課題として、住宅地のゆとりの確保は、より集まって住む場合には、解決していく課題も増えていくだろうし、環境対策や食糧自給の問題は近隣市町村との連携やネットワークの充実により解決を図っていくべき課題のひとつであろう。今後、大量供給された社会資本の維持管理やリプレースなども解決していかなければならない。

行政・市民の役割のみなおしや課題ととらえたものでは、より効率的な行政サービスの実施のための居住地集約や、社会資本の統合、集約をまずあげることとした。また、そうした過程で市民が自らの地域のことは自らが考え、解決を図っていくしくみへ転換していくことがまず求められるものあるとして、行政の仕組みの転換として市民の自治を支援し、やる気をサポートするしくみへの転換を項目としてあげた。

機会、あるいは脅威、強み、弱みととらえたものは、判断の尺度により、どちらに するかさまざまな選択肢がありうる。たとえば燃料費高騰は、経済的問題からは脅威 であっても、温暖化対策という観点からは機会ととれることもある。ここでは両方に あげ、2面の効果があるという側面を残した。

表3-4 2050年の名古屋に向けての SWOT 分析表

71 /3/VI-3K	春 威	・人口減少時代の到来・少子高齢化の急速な進展 ・ヒートアイランド現象の進行・集中豪雨の頻発 ・社会資本ストックの維持管理費増大 ・東海地震の発生懸念・日本の食料自給率低下 ・資源の枯渇・地球温暖化問題の顕在化 ・ものづくり産業の人手、後継者不足・ものづくりの海外シフト ・株料費高騰による物価の高騰による経済低迷	 ○交流促進による中枢性の向上 ○高齢者等が移動しやすく暮らしやすいまちづくり ○子育で環境の向上による人口減少への対応 ○公園などの防災拠点の強化による防災空間の充実 ○大規模地震、災害に備えた対策の推進、ソフト面市民の意識向上 ○省エネルギー、省資源の生活への転換 ○街の緑化、二酸化炭素排出量の削減 ○日本、中部にしかできないものづくり(高度化、創造性)への脱却 ○産業観光で観光客を集める ○地域独自の高品質製品による高付加価値化 ○交通基盤をいかした効率の高い物流によるコスト削減 	<
	藏	・大都市への人口集中・サービス成長産業の都市 部への集積 ・京都議定書の発効・協働の推進 ・道州制導入議論の高まり・市町村合併の進展 ・都市再生の推進・景観緑三法の施行とまちづく り三法の改正 ・コンパクトシティに対する関心の高まり ・外国人の増加による労働力の確保、国際交流機 会の増加	 〈耐極的攻勢〉 ○生活利便施設の集積によるまちなか居住の推進 ○人口密度を維持したコンパクトな市街地の形成 ○車利用の抑制による公共交通機関の充実 ○既存の都市基盤施設(道路、公園など)の有効活用による魅力創出 ○都市再生の推進による既成市街地の更新 ○ものづくり産業のさらなる発展 ○ゆのづくり産業のさらなる発展 ○はシりある空間を活かした魅力あるまちづくり ○ビジネス、観光客など世界に開かれたまちづくり り ○正ジネス、観光客など世界に開かれたまちづくり り 車に頼らないまちづくりがすすむ 	○ゆとりある住宅の整備 ○商齢者向けサービス施設の充実 ○活齢者向けサービス施設の充実 ○近隣市町村の自然とのネットワークの強化 ○市街地における緑地の保全と創出 ○市民農園、都市農業の拡充、地域連携により、 田舎から都会への食糧供給ネットワークの確保、共存共栄 (入施設の適切な維持管理、アセットマネジメント、維持管理への予算拡充 (入施設の適切な維持管理、アセットマネジメント、維持管理への予算拡充
C A	中華 / 米い田 文井田 4		(近隣市町村との比較) ・1人あたりの市町村内総生産が高い・人口集中地区内の居住割合が高い ・人口集中地区内の人口密度が高い・1世帯あたりの自家用車が少ない ・自動車の利用割合が低い・自市内での通勤・通学者が多い・規模の大きな都市の中では1月1人あたりのごみの排出量が少ない ・基盤整備率、下水道普及率が高い・身近に利便施設がある(他の政令市との比較) ・ちのづくりに強みのある産業の立地・ちのづくりに強みのある産業の立地・支面インフラの充実による交流人口の高さ ・ 東京、大阪への良好なアクセス基盤	(近隣市町村との比較) ・将来の人口減少率が高い・将来の高齢者人口比率が高い・公債費比率が高い・1 世帯あたり人口が少ない・1 住宅あたりの延べ面積が小さい・観光客の少なさ・高齢者等の設備がある住宅の割合が少ない・自然が少ない・食料目給率の低さ(他の政令市との比較)・ 産業のものづくりへの偏り・観光の魅力に乏しい・ ・ 港湾機能の脆弱性(太平洋からのアクセスに時間がかかる)・ 東海・東南海地震の発生の危険性・ 東京、大阪からのアクセスの良さ(名古屋とばしの原因、広域地域の核になりにくい) ・ 地形的に、暑さ、寒さが厳しくなりやすい(伊吹おろしなど)
	/	4 名	圏 よ	題な

3-3 エリアごとの将来分析

3-2において、市の大きな方向性について考えたので、それを地域別に落として考えていくため、エリアごとの検討作業をいった。地域ごとに抱える課題は異なると考え、周辺市との連携の中で考えるべき都心や、メリハリのある市街地の形成という課題の中で検討する住宅という視点で捉える郊外センター、郊外住宅、またインナーシティ、及び産業や物流、交流の場として名古屋の産業を考える港湾、臨海部という5つのエリアで考えていくことが適当であるとした。

なお、各エリアをイメージしやすくするため、現在想定している具体的な地名をあげているが、すべての地名を網羅的にあげているものではなく、その地区でその機能が未来永劫続いていくというわけではなく、現在から将来を考える上で 5 つの機能を持った地域があるということを示すものである。

① 都心、副都心

都心、副都心は、現在のところ、名駅、栄、三の丸近辺を想定している地域で、広域交流、ビジネス、文化交流、行政機能の中心の場所である。広域連携を実現する交通網が整備されており、名古屋市内だけでなく、中部圏、また道州制をにらみながら広い地域と連携しながら発展していく地域であるといえる。こうした連携には、今後も大きくなる都市間競争のなかで名古屋の位置付けを確保していくとともに、国際化対応や、都心ならではの高い環境負荷の低減が課題であり、今後解決を図っていかねばならない。

また、経済発展による地域活力は、都市の発展に不可欠であるが、名古屋らしい魅力ある都市を維持、発展させていくためには、都心の景観や環境向上のための緑化施策や、文化振興も欠かすことが出来ない。都心への車の流入の抑制や、それによって空いてきた車線の緑化は、他の先進都市に習って都心においてはぜひ実現させていくべきだし、実現可能性は十分あると考えられる。その際には、都心の経済機能や、人々が集まる交流機能を維持、向上させながら、物流トラックや歩行者など多様な交通への配慮が必要で、名古屋の都心をいかによくしていくかを皆で考え、多くの関係者のコンセンサスのもと、実施していくことが必要である。

- 位置付けと課題
- ・ 広域交流、ビジネス、文化交流、行政拠点性
- 広域連携交通網の発達
- 都市間競争のなかで、広域地域で連携しながら、名古屋の位置付けの確保、国際化、 高い環境負荷の低減が課題
- 将来めざしていくもの
- ものづくり産業の中枢都市、名古屋圏のビジネス拠点としての機能を高める
- ・ 文化交流、観光交流力をたかめ、都市の魅力向上
- ・ 関東、関西にはない時間的、空間的なゆとりといった名古屋らしさをいかした都市 づくり

②郊外センター

郊外センターは、現在のところ、名古屋市内郊外部において、拠点地区となる地下鉄、 JR 等の拠点駅周辺地区を想定している。交通結節点として、交通の乗り換え拠点であるため人が多く集まる交流拠点である。

メリハリのある市街地形成を図っていくとした場合、こういった拠点駅は重点的な場所として、駅周辺での商業地開発や、住宅開発などを誘導していき、地区で日常生活が完結できるようにしていくことが必要になってくる。公共交通を使った都心への通勤の利便性や、地域内で生活環境が完結する利便性は、来るべき少子化、高齢化社会において、都心と連携しながら、まさに大きな役割を担っていく場所であるといえる。

○ 位置付けと課題

- ・ 鉄道駅を中心とする交通拠点を中心とした地域の中心地
- ・ 駅を中心とする地域の居住性向上によるコンパクトシティの実現
- ・ 地域の文化発展、醸成
- 将来めざしていくもの
- 交通結節機能
- ・ 郊外の文化の拠点
- ・ 通勤利便性を活かした駅前居住への対応、新しい社会への対応力を高め、コンパクトシ ティへ

③郊外住宅の位置付けと課題

郊外住宅は、郊外センターを中心とする周辺に広く広がる住宅地を念頭においている。 比較的低層の一戸建て住宅が多く、落ち着いた環境の住宅街であるが、市内であっても自 動車を使わなければ日常生活に不便を強いられる地域でもある。こうした住環境は、自動 車交通への依存度が高く、広く広がる住宅地へのインフラ供給が必要であるという意味で 環境負荷が高いといえるため、これらへの対策が求められてくるだろう。少子高齢化社会 を迎える中で、自動車をいつまでも使えるとは限らないため、郊外センターへの集住や積 極的撤退なども考えていくべきである。また、そうして空いてきた土地については積極的 に緑化していくことで、自然環境の再生にもつなげていけるのではないか。

○ 位置付けと課題

- ・ 郊外センターを中心に広がる住宅街
- 良好な住環境の維持や新しい世代も住みやすいまちへの再開発
- ・ 自動車への依存度を下げるなど環境負荷の低減
- 自然環境の保全、再生
- 将来めざしていくもの
- 定住性

自動車の利用を抑えたライフスタイルへの転換により環境負荷の低減

④インナーシティの位置付けと課題

インナーシティは、古くから住宅地が形成された既成市街地であり、またここでは特に 町工場や、運河など産業施設が周辺にある地域を考えている。

これらの地域の一部では、住宅や街の老朽化や、工場近くであるゆえの騒音や振動、また それら工場が撤退したりしても、街の雰囲気は悪化したりしていくことがある。また、中 川運河沿いなどは、旧くは水運のため活用されてきたが、次第にその役割を陸運に譲り、 現在はその本来の用途としてはほとんど使われていない。周辺には、近年住宅も多く建て 込み始めており、これから人口が増え、またその水辺を活かせば交流人口も高くなるポテンシャルのある地域である。独特の風景である水辺や、周辺の倉庫群を活用した再開発が 待たれている。また、都心のヒートアイランド現象の改善にもこうした海とつながった水 辺をいかし、都心に風を引き込む方法も考えられている。

将来に続いていく成熟社会にこうした地域の施策が、今後の施策において特に重要なテーマになってくるのではないかと考えられる。

○ 位置付けと課題

- ・ 古くからの住宅や工場などが共存する市街地、使われなくなった運河などの産業施設周 辺地域
- ・ 新陳代謝の減少による、魅力の少なさ
- 将来めざしていくもの
- 住工混在地域の環境改善
- ・ 交通基盤など旧来のストックをいかした再開発により地域の魅力を高め、新しい世代 が移り住むことでコミュニティ形成
- ・ 堀川や中川運河周辺地域の古くからの景観をいかした再開発

⑤港湾、臨海部の位置付けと課題

都市の経済活動を維持し、都市における市民生活や人々の交流をささえていくうえで、 物資流動を支える効率的な物流、ロジスティクスは欠かせないものである。また、この地 域は伝統的に生産活動が活発な地域であり、ものづくり活動を支援してもり立てていくこ とは、地域の活力を維持する基本である。

名古屋市南部の名古屋港では、市内及び中部地域への広域的な物流の基盤が整っており、 それら物流施設をうまく活用していくことが、都市の生産活動を高める上で効果的と考えられる。海運は環境にもやさしい流通手段であり、これからそうした物流、生産機能が現在そして将来にかけても維持、拡充されていくことになる。また、道州制が検討されていく中で、その広域的な役割を考え、管理のあり方や財源確保について検討を行っていく必要がある。また、都市の貴重な水辺なので、人々の交流など、多様なニーズに応えていく必要があるが、船舶が接岸できる貴重な空間であるので、地区によって位置付けを明確に し、メリハリのある運用を行っていくこととし、土地利用については将来的な利用動向を 注視しながら管理運営していく必要があるといえる。

- 位置付けと課題
- 物流、産業基盤、海上交通結節機能
- ・ 増加する貨物需要への対応
- ・ 人々の水際に親しむことへの需要増大
- 将来めざしていくもの
- ・ ロジスティクス機能の拡充によるものづくり産業、人々の暮らしを支える基盤づくり
- 港に集う人々がときめきとやすらぎを感じる場づくり
- ・ 自然、生活、地球環境保護への対応
- ・ 道州制に向けて、港湾の広域視点でのあり方検討

第4章 2050年のシナリオ

これまでに整理してきた名古屋の位置付けについて、2050年の名古屋のシナリオとしてまとめる。

4-1 人口変化

① 人口減少

名古屋がビジネス拠点として魅力を発揮していく中で、東京や大阪と比べて空間的にもゆとりがあり、交通網も整って住みやすい環境があることから、名古屋市を定住環境として選ぶ人は今後も多いだろう。全国的な少子高齢化のなかで、名古屋市の人口は減少していくが、中部圏の経済の中心都市として、労働、需要がある限り、比較的人口減少は小幅にとどまることもできるのではないか。また、周辺市町村についても、ものづくりを支える産業で労働需要が今後も続けば、人口が大きく減らず、中部圏の各地で賑わいのある生活が再生していく。

② 子育て家庭、高齢者の生活を支援する取り組み

少子高齢化社会を迎える中で、少子化を少しでも食い止めるためには、子育てを支援していく仕組みが必要である。女性が社会で責任ある立場で働くことが今後増えていくことから、社会全体で子どもや子どもを持つ家庭を支えていけるように、変わっていくだろう。

しかしながら、高齢化社会を迎えるなか、施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザインは今後よりいっそう求められてくるだろう。名古屋は、公共交通機関が整い、自動車に頼らなくても住める整備された、高齢者でも住みやすい街になっていく。



③ QOL の向上

また、人生の寿命が長くなるに従い、現在でも不足している介護施設の不足がいっそう深刻になってくるだろう。こうした中で、老後をいかに快適に暮らしていくかがこれまで以上に求められていく。施設の充実だけでなく、QOL ないしはQOD (いかに幸福に末期を迎えるか)の充実をいかに図るか、考え、実行していかなくてはならなくなるだろう。

十分な福祉施設や、安定的に職員を確保するなど行政の施策として注力していく必要があるが、ハードだけの整備ではとても追いつくものではなくなるのではないか。地域の人のつながりを大切にし、老後をともに支えあうしくみづくり、あるいは、各市民一人ひとりが、自立し、老い、死をいかに迎え、何が幸せか考え、行動していくことが求められてくるだろう。

④ 外国人の受け入れ

人口減少社会のなか、外国人を日本、名古屋でともに住み、働くメンバーとして受け入れていくことがよりいっそう求められていくだろう。言葉や文化の違いによるまさつや、生活、労働環境、社会保障制度など、解決していくことは数多いが、持続的な日本の発展のためには、今後問題を正面から向き合って議論を深め、外国人、あるいは帰化した多くの人々が、快適に住まうまちになっていくだろう。

⑤ 行政のスリム化、役割の見直し

また、人口減少社会へ向う中で、国、自治体の歳入不足が予想される。行政の 仕組みは、より効率的なものにかえていくことが求められていき、また行政主導 の街づくりから行政と住民とが相互補完的なものに変わっていき、住民は、自分 で街をよくしていくため、街づくりに自ら行動していく社会となり、行政の役割 がかわっていくだろう。

4-2 産業・経済

① グローバル化の中、日本・名古屋が生き残る道

中部地域、名古屋は、ものづくり産業分野での強みがある。中部地域に立地するものづくりを中心とした企業の活動は、これまで以上にいっそうグローバルな 展開になることが予想されるが、中部地域は、世界有数のものづくり技術の高度 で幅広い集積を活かして、中核的な部分を担い、得意分野の技術力やより付加価値の高い先端分野・創造的な分野での優位性を高めていくだろう。

自動車産業や、航空産業や機械工具産業など、ものづくりを中心とする産業構造の多様化は今後も進み、引き続き中部地域経済のけん引役を担っていくだろう。

それら中部地域に集積する産業から生み出され、積み出される荷物は名古屋港や中部国際空港が利用され、将来的にリニアモーターカーの開通によって、首都圏、関西圏とのアクセス距離時間が飛躍的に短縮され、企業活動にとっても魅力の高い街になっていくだろう。

しかしながら、労働人口が減少していくなか、労働力不足から、名古屋圏の職を求めて広い範囲から働き手を募る必要が出て、女性や高齢者の活用も進んでいく。また、労働力確保のために外国人労働者も増え、まちの国際化がすすんでいくだろう。

② 観光地としても愛される名古屋へ

名古屋がビジネス需要から国内外から人々が集まり、住みやすい街になっていくなかで、ものづくりの場をみてもらうという「産業観光」がこれからも観光の魅力資産として内外の交流のきっかけとなっていくのではないか。またそうした中で集まった人々から新たな文化が生まれていくが、そうした文化や人々が集まる拠点ができ、さらに名古屋を訪れる観光客は増えていくだろう。

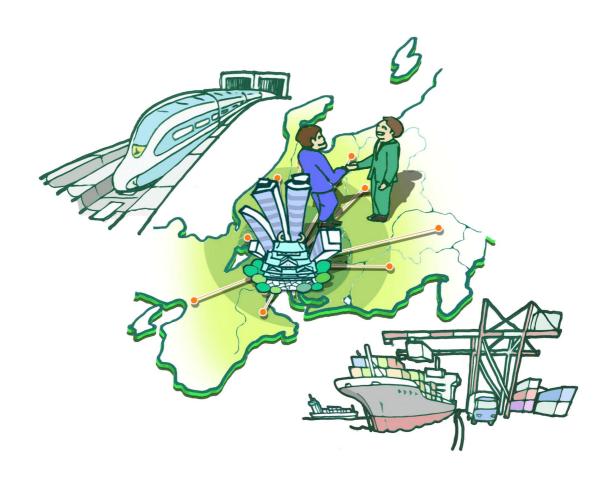
産業、歴史遺産観光とともに、こうした新たな文化が名古屋の魅力となり、スパイラルアップしながらさらなる文化を生むだろう。



4-3 社会

① 社会基盤の整備

2050年には、広域連携を実現するリニア中央新幹線や、第二東名・名神高速道路などの整備が進み、経済、社会の発展基盤が整っていくだろう。名古屋は広域とつながり、その中心都市として、重要性を増していくだろう。また、市内公共交通網も整備、適切に維持管理され、住みやすい街となっているだろう。こうした基盤に支えられ、名古屋の経済はさらに発展し、交流人口も増大していくだろう。



② コンパクトな街への転換

今後、100年住宅など、寿命の長い住宅が作られるようになっていくが、それとともに、個人の住宅の考え方が変わっていくのではないか。住宅を所有するというものから、使うものという考えに変わっていくことで、ライフステージにあわせた住み替えという考え方がでてくるのではないか。

またそれによって、使う人が変わっても建物はメンテナンスされて使い続けられる。またそれにより、効率的なコンパクトな街への移行がすすんでいくきっかけになっていくとよいのではないか

そのためには、住む人が変わっても、リニューアルで使い続けられる耐久性の

高い住宅や、住宅市場の流動化が必要になってくるだろう。

今後、これまでに建設された社会資本ストックが耐用年数を迎える時期がくる。 その後も適正な大きさの社会基盤の整備が求められ、適正な維持もしていく必要 があるだろう。これらの社会資本の維持管理は、各自治体においてアセットマネ ジメントの導入などが進みつつあるが、名古屋市においても、老朽化した大量の 社会資本への維持管理、償還コストが発生してくるだろう。

維持管理まで含めたライフサイクル全体を見通し、建設、維持管理にかかる計画的な管理を確立していかないと、社会資本を持続させていくことはできなくなる。住宅地をより高密度にコンパクトに集め、インフラ投資コストを下げていく取り組みも必要で、そうした中で不要になってくる社会資本については、積極的に廃止、利用転換する。そのなかには、緑地帯や農地として市民菜園などに機能転換を図っていくこともでてくる。

③ 地震など自然災害への対策

東海地震は、今回テーマとしている2050年までには発生することが高いのではないか。

名古屋の街が大地震によって大災害をうけるか、あるいは大震災は2050年 までには起こらずとも、市民の意識の変化から、社会資本や住宅の耐震化の進捗 により、地震がいつおきても対処できる街へかわっていくことが必要である。

高度なセンサ技術を生かした地震の予知技術開発が進むとともに、国や自治体、企業で階層化された情報共有化システムが実現し、迅速な被災者・被災地の支援や、災害復旧が可能となり、地震の発生による被害を最小限に抑えられたりできるようになる。

また、耐震性能の高い住宅、社会資本の整備は、耐用年数の長い、質の高いものの整備とも重なり、ひとつのものを長く使う環境にやさしいライフスタイルにもつながっていく。

④ 食糧自給率向上、食糧確保のためのネットワークづくり

食料の供給は、人々が生きていくうえで欠かせないものである。特に、災害時など、外部からの食料供給が途絶えた場合に、どう食糧確保していくかは、都市の持続性を考えるうえで不可欠だろう。しかしながら、都市内農業の推進などで市内、近郊の食料自給率をあげていくことは重要であるが、人口の多い大都市を大きくカバーできる水準には達することは困難であるが、少しづつでも進めていく必要がある。産地が明らかな安全で高付加価値の野菜など、都市近郊でも成立する食糧生産は、今後もすこしづつ増えていくだろう。

それらではカバーしきれない部分については、大災害の際の食糧供給ルート確保、また地域間でのネットワークづくりをすすめ、非常時に備えていくことが必要だろう。

4-4 環境

① 環境にやさしい都市交通

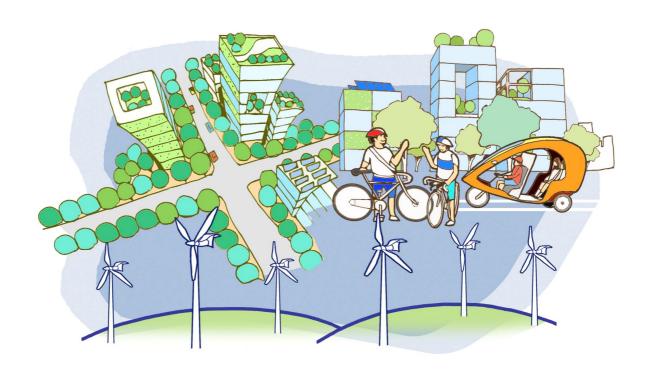
燃料費の高騰や、環境意識の高まりによって、マイカーへの依存が下がり、環境負荷が低減していくだろう。また、市街地では、自転車が見直され、歩行者、車、自転車それぞれが安全に走れる環境が整備され、レンタサイクルシステムも普及していくだろう。

名古屋市の住民にとっては、自動車の個人所有が必要不可欠ではなくなり、レンタカーや、カーシェアリング、などの共同所有形態の普及が進展し、またそれは全国的な動きにもなっていくのではないか。

移動の目的や用途に応じた自動車の使い分けが進展する。特に環境負荷の低い 再生可能エネルギーを用いる低環境負荷自動車は、走行距離や車のサイズなどの 特徴や、燃料供給インフラの整備状況にあわせた利用形態での導入が拡大するだ ろう。

たとえば短距離の日常的な移動手段には、小型の電気自動車や燃料電池自動車が多く使われる一方で、都市間移動や幹線物流には、バイオマス燃料を用いた高効率エンジン車やハイブリッド車が主流となる。自動車の省エネルギー化や燃料が多様化し、石油資源への過度の依存が軽減されるようになるだろう。

各メーカーで検討されている自動車の自動運転技術を適用して輸送効率を高めた新たな物流手段が実現し第二東名高速道路などで導入が進んでいくだろう。



② 地球温暖化による影響への対策、温暖化ガスの発生抑制

温暖化ガスにより急速に進む地球温暖化への対応策は、技術開発により各分野で発生量の抑制や、二酸化炭素の吸収技術により対応が図られていくが、温暖化によりこれまで以上にさまざまな影響が出てくるだろう。

南極の氷が溶けたり、海水の膨張により海水面の上昇の影響が出てきたり、大水害などが世界各地で発生したりするのではないか。こうした状況の中で、名古屋市でも、港の防潮施設の耐震強化とともに、海面の変化に合わせた堤防のかさ上げなどの検討・対応が必要となってくる。

名古屋では、市民の意識が変化して、温暖化ガスをできるだけ発生させない持続可能なライフスタイルへ変化していくだろう。身近な生活にかかわる製品・サービスや移動手段、居住地毎に環境負荷が明示され、環境情報が提供されるようになるだろう。農作物についても、より環境負荷の少ない育成方法や生産地、市場流通手段が選択されるようになる。生活がもたらす環境負荷が定量的に把握できるようになり、個人の環境問題に関する意識が向上し、消費選択行動やライフスタイルに大きく影響を与えるようになるのではないか。

また社会資本についても海面上昇に合わせた堤防の整備など、社会インフラも 対策が整っているだろう。

③ 都市の景観・環境向上、歴史文化の後世への伝承

都市の緑化や、都市公園の整備とともに、堀川や中川運河を活用した水辺公園、水際遊歩道の整備、それを活かした周辺の賑わい創出施策などは、ヒートアイランドの緩和にも役立ち、都市の景観をやわらかなものにしていくため、今後官民一体となって整備を進めていく必要があるのではないか。

また、ビルの建設にあたっては、トータルでのまちの景観を考慮した取り組みが求められるようになり、統一感のあるまちづくりへの関心の高まりから、議論が進んでいくだろう。

近年はマンションなどの集合住宅を選ぶ人や、一戸建てでも自分の敷地内には畑を確保できない人が多数であるが、市民の間には家庭菜園を楽しみたいという人は多く、今後団塊世代が定年退職を迎える中で、余裕時間のできた層が家庭菜園を楽しみたいというニーズはいっそう高まっていくのではないか。

名古屋には、歴史的にも貴重な資産である建築物が数多く残っている。それらの名古屋の文化を後世に伝えていくことが重要で、2050年の名古屋が経済の中心であることだけでなく、歴史文化や、景観資源を大切にした町となっているべきである。

堀川などの都心河川や、運河を活用した水辺空間をはじめとして水質浄化と連携した再開発をするとともに、周辺の緑化をはじめとした環境改善を推進していくことも、2050年に向けて名古屋に残された再生の余地である。

4-5 コミュニティ・国際化

コミュニティが社会の諸問題に取り組み、コミュニティの力で解決していくような社会を目指すべきである。今後は、個人が地域・血縁・職域のみならず、それらを超えた複数のコミュニティに属するようになる。

また、情報環境の変化によってすでに地理的ギャップを感じさせない新たなコミュニティも生まれており、今後はバーチャルな世界における関心領域別コミュニティの力も増大するであろう。

また、市民が住民自治の意識をもち、街をよくするために自分たちでできることは自分で話し合い、解決を図っていく意識をもつことが大切になってくる。



4-6 まとめ

この研究では、2050年の名古屋と題して、将来の都市像を議論していくこととして 進めている。2050年という約半世紀先の未来に向けて、名古屋の都市がどうなってい くか、またどうあるべきかを議論してきた。そこで議論し、描いていくシナリオは、20 50年という年にどうなっているかではなく、その年に向けて大きな潮流変化、変動とし て起こったり、実現されたりしていくものであることを考えてきた。日本の人口は、これ から減少していく。名古屋は生活利便性も高く、ビジネス環境も整っているので、社会的 なシナリオによっては変わらないかもしれないが、名古屋の人口も減ると予想されている。

人口減少、環境変化(悪化?)、資源減少社会の中で、名古屋における持続可能性とは何かを考えながら、また、エリアごとの分析をふまえ、2050年について以下のようなまとめをする

- ・ 名古屋圏の核としてビジネスの集積地として魅力をたかめると同時に、歴史文化を 醸成し、街の文化的価値を高めた街
- 運河など古い産業施設の周辺環境を水質浄化や周辺の緑化を中心とした環境整備や、 住環境が整った街
- ・ 環境負荷の小さい、車に頼らなくてもよい駅そばが重点的に居住地形成された街
- ・ 高度な技術を活かして人が環境と共生し、人が人らしく生きる持続可能な都市へと向 う変化のある時代へ
- ・ 名古屋市と周辺市町村が連携して役割を分担していけるよう、名古屋がその中心となっていく



第5章 2050年の名古屋の一日

これまで検討してきた2050年の方向について、生活をイメージして置き換えることを目的に、一日の生活としてまとめた

私は、2050年に名古屋で生活している。現在73歳である。名古屋港管理組合を 定年退職し、名古屋市近郊で暮らしている。

今日は、名古屋港開港150周年に向けての企画案づくりで、50年前と2050年がどう変わったかをテーマに開港100周年を迎えた頃の人に意見を聞くとかで名古屋港に呼ばれている。名古屋市と名古屋港管理組合の担当者と座談会をやるという。今日はモニター越しではなく直接同僚に会えるのも楽しみだ。

朝、いつもどおり目が覚めた。駅周辺がにぎやかになってきた音で目が覚めたのだ。 最近の家はだいたい駅の近くに集まっていて、通勤も便利だ。燃料が高いうえに環境負 荷に応じた税金が課されているのと、環境への意識変化で皆あまり通勤で車には乗らな い。



名管時代の同僚は中川区に住んでいるが、本庁舎にはずっと自転車で通っていた。運河沿いや、幹線道路に整備された自転車道があるから、ガーデンふ頭まで20分もかからないといっていた。しかも気持ちよく走れて健康によいから、乗っている人は結構多い。ただ、以前より減ったとはいえ、車もよく走っているし、自転車同士の事故も多いから、油断は出来ないという。今日は彼とも久々に会える。楽しみだ。

市役所に勤める友人の話では、名古屋でもコンパクトシ ティが実現されているらしい。私の家も同様だが、駅のそばを中心に住宅街が作られて いて、できるだけ車に乗らなくても用事が済ませられるようになっている。

たしかに名古屋の街を走る車は減った。それは高すぎる燃料費のせいでもあるけれど、

市民の意識の変化も大きいらしい。環境負荷低減が世界的な重要課題になり、出来うる限り自然を保護していこうという意識も強く働いている。車が少なくなり、空気がきれいになったし、交通渋滞や事故も減ったのはよいことだと思う。幹線道路沿いに住んでいても以前のように騒音に悩まされることはない。騒音については技術革新で台数減少そのものが大きいが、静かに走る電気自動



車や電気トラック、騒音の少ないタイヤや舗装が普及したのは効果が高かった。私が都市センターに出向していた頃は3:7の比率だった公共交通対自動車の割合は、完全に

逆転して7:3まで変化している。あの頃は4:6にするのが目標だと聞いた覚えがある。今から思えばずいぶん控えめな目標だったかもしれないが、確実に時代が変わったなと思う。

車は減ったが緑は増えた。ドライブしていると良く分かるが、昔は何車線もあったはずの広い道路だが、いまは2車線しかないし、林道をドライブしているように感じるほど道路空間が緑化されていて気持ちがいい。

私は子どものときから車が好きだったから、ガソリンが高くなって、走りにくくなってもずっと手元に車をおいてきた。効率の良い電池のおかげで、動力は電気でも活発に走るし、美しい車は手元にあるだけでも満足できる。また、公共交通にはない自由があって車には車の良さがあると思う。また、高齢化社会に対応して技術の進歩でさまざまな安全運転をサポートする機能があるので、ずっと乗り続けていられそうだ。今車に乗っている人はそんな思いいれのある人が多いようだ。また、以前の今世紀初め頃に作られた昔のポルシェやフォルクスワーゲンもみかける。皆よく手入れされて走っている。渋滞もなくなって、車が車らしく走れるという意味ではいい時代になったと思う。

郊外へ行くと、田園地帯が広がっている。依然として輸入に頼る部分も多いが、日本の農業のしくみが見直されて食料自給率は大きく上がった。名古屋は食料の調達に困らない街になった。市内でも野菜や米などの作物が栽培されているし、何年か前に起きた大地震の時には、復旧資材とともに国内外からの食料調達ができて、その後の復興にも大きな役に立った。国内外の自治体間とのネットワークが構築されていたことと、道路、鉄道、港湾、空港のバランスのよい施設整備があったからだろう。

また、長期使用できる住宅ができてきたことで、何年たっても内装や設備の更新さえ

行われれば住み続けられるようになってきた。いまでは、土地や住宅は所有するものではなく、使うものという考えに変わってきていて、住宅は賃貸が普通で、リニューアルされた古い建物が永く使われている。ライフステージにあわせて住み替えていくことがあたりまえになっていて、私も10年ごとに引越し、移り住んできた。

さて、久々に地下鉄で名古屋港まで出て みる。50年程前にガーデンふ頭に再建さ れた懐かしい本庁舎に入って、知り合いに



も声をかけてみたいと思う。平日なのにそれほどたくさん人がいない。少子化で人が減

ったので、歳入が少なくなり、役所の人員も削減せざるを得ないのと、家庭と仕事の両立のため在宅で仕事をすることが許されている人が多いので、いつも出勤しなくていいからだそうだ。

在宅仕事の人は、顔をみながら打ち合わせができるように自宅のテレビ会議の機材を使う。ただ、仕事を覚えるために、役所に入ってしばらくは、出勤するきまりになっている。ただ、いまでも意思疎通がうまくいかなかったり、ちゃんと仕事してるか管理できない面もあっていろいろ不満も出ているようだから、やはりちゃんとスーツを着て出勤して顔を合わせて仕事をするものでは、と古い人間は思うが、今の世代の考えは違ってきているのか。

職場を見回してみると働いている人のなかには外国で生まれた人も多い。外国人ではなく、移民として日本国籍をとった人たちだが、みんな日本語を話すし、コミュニケーションは問題ない。いろんな出身国の人がいるので、移民を受け入れ始めたときは、最初は考え方の違いで業務もうまくいかないこともあったが、最近は慣れてきて、多様な考え方を尊重できる環境になってきた。名古屋港管理組合は、アジアの港や荷主と連携を取るようにしてきていて、風通しをよくするために積極的に帰化した人たちを採用してきたから、とりわけその割合は多い。

それもこれも、今世紀の初め頃から始まった少子高齢化がきっかけである。人口減少をくいとめようと、いろいろな政策が行われた。子どもを育てる環境の整備や、4人に一人が65歳以上を占めてきた高齢者のために、社会のあらゆる施設のバリアフリー化が進んできている。また、介護施設が増えている。老人が快適に過ごせるように配慮された施設が多いのと、生活の質の指標である QOL をたかめることを目的に、施設での対応だけでなく、さまざまな環境がととのってきたので、高齢者でも住みやすい街となってきた。

この地域は、100年前から変わらず、ものづくりの産業が盛んである。アジアの国々もかなり高度なものづくりができるようになって競争力があるから、それらと連携することで、より高度な付加価値の高い先端分野、創造的な分野でものづくりをすすめている。いまでも自動車産業は盛んだし、国産旅客機の出荷もされていて、故障が少

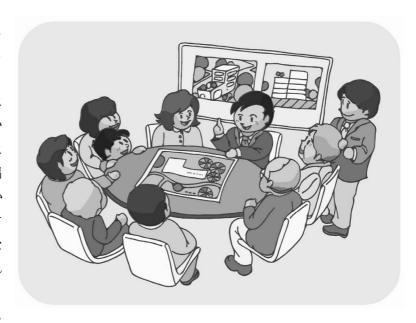
なくて燃費がよいので各国の航空会社で使われている。

名古屋港の貨物量は、40年前の2倍を超え、たくさん扱われている。海外とのやりとりも多いが、国内貨物も陸運から海運へのシフトで、港での荷物の扱いが増えている。

そのためにコンテナターミナルが増設されているのと、荷役の効率性がかなり高められていることで対応されている。完成した第2東名も便利だが、燃料費が高いのと、二酸化炭素排出量に制限がかかっているので、船便に切り替えている荷主が多い。トラックを走らせるのは、よほど急ぎの貨物があるときだけである。

取り扱いが多いのはいいのだけれど、名古屋港の港湾施設が一気に更新時期を迎えたときは本当に大変だった。私もさまざまな補修工事を担当したが、さまざまな施設の改修に追われた。あのときに建て直した際にかなり長寿命な施設になったのと、維持管理のためのアセットマネジメントが導入されたので、その後の維持はずいぶんと楽になった。

また、住民のあいだで、 る程度自分で解決します。 とは自分で出しまするとという動きが出れた。 からいた東海地震が旧やが早がいた。 を主きがにはいる。 を主きがいた。 をいた。 をいた。



は特に住民団体と一緒に仕事をする機会が多かったと思う。

個人的なことも含めて、さまざまな意味で2008年あたりが転換期だったと感じる。

あの頃、「2050年の名古屋のまち」というテーマで研究に取り組んでいた。50年も先のことは分からないと、途方にくれていたが、3人の学識の先生と上司と市の人とアルバイトの学生さんたちまでが議論に加わっていろいろ教えてもらえた。その予想を上回る勢いで世の中は変わったけれど、あのときに主に議論したのは、将来のイメージそのものよりも、人が都市に持続可能に生きるためにはいかにすべきか、という哲学的なあり方だった。実現される技術や社会は予想とは違っても、めざすべき考え方はあの時考えたことと変わらなかったから今でも名古屋があるのかと思う。次の世代に引き継げる環境をととのえることは、いつの時代にも求められる。それが持続可能な社会というものだろう。

今日の座談会では、そんな話もできるかと楽しみにしている。

あとがき

未来は、いまと切り離された夢ではなく、過去から現在の連続線の上にあります。街の 未来を予想することの意味が、過去からいまの街の流れ、問題点をみつめなおすことにあ るとすれば、「2050年の名古屋のまち」を描くことは、現在と不連続な夢物語を描くこ とではなく、なぜ街の未来はそうなっていくのか、という論理付けをしていくこと、また その判断の基本となる思想や考え方が重要だと考え、簡単な分析手法を用いたりしながら 整理していくことを重視しました。

取りまとめにあたっては、名城大学都市情報学部の福島茂先生、名古屋大学大学院環境 学研究科の高野雅夫先生、名古屋工業大学大学院工学研究科の秀島栄三先生をはじめとす る研究会の方々に助言をいただくことができました。この場を借りてお礼申し上げます。

壮大なテーマを研究課題として与えられ、研究の方向性や論文執筆、発表会など、一年間悩み続けながらの作業となりましたが、日々の役所の業務では目の前の課題に忙殺されがちな中で、じっくり将来を考えるよい経験でありました。

今後のまちづくりを考える上で、議論の材料として活用していただけることを願っています。

参考文献、資料一覧

- 1) 日本の市町村別人口 平成15年 国立社会保障・人口問題研究所
- 2) 真の豊かさを実感できるまちへの道 平成18年 名古屋の将来を語る懇談会
- 3) グレーターナゴヤヴァンガードビジョン報告書平成19年 中部経済産業局
- 4) 長期構想「名古屋港の針路」 平成19年 名古屋港管理組合
- 5) 名古屋新世紀2010計画 平成13年 名古屋市総務局
- 6) 産業の名古屋2007平成19年 名古屋市市民経済局
- 7) 「人口減少・環境重視時代における名古屋の環境行政のあり方に関する調査研究」

平成18年 名古屋都市センター自主研究 No69