

名古屋市次期総合計画 中間案

名古屋市

目 次

	頁
I 計画策定の考え方	
1 計画策定のねらい	・・・ 1
2 計画の全体像	・・・ 2
II 名古屋を取り巻く状況	
1 名古屋の概況	・・・ 4
2 人口と世帯数の見通し	・・・ 8
3 本市を取り巻く潮流	・・・ 12
4 重点課題	・・・ 20
III 長期的展望に立ったまちづくり	
1 まちづくりの方針	・・・ 23
2 重点戦略	・・・ 24
3 めざす4つの都市像	・・・ 26
4 市政運営の取り組み	・・・ 30
5 名古屋大都市圏の発展と将来の都市構造	・・・ 33
IV 施策体系	・・・ 38

Ⅰ 計画策定の考え方

1 計画策定のねらい

広範な分野にわたる市政を総合的に運営していくためには、時代背景や現状など名古屋市を取り巻く状況を認識した上で、その方向性と取り組みを明確に示した計画が必要です。

本市は今後、出生数の減少による人口の減少や、リニア中央新幹線の開業など、時代の大きな転換点を迎えます。また、増加する高齢者への対応、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震への対応やグローバルな都市間競争の激化など、大きな課題に直面しています。こうした情勢のもとで、長期的な展望を持って市政運営をすすめていく必要性が高まっています。

一方で、一人ひとりの基本的人権が守られ、健康で文化的な生活を営むことができる個性豊かなまちをめざすとともに、名古屋大都市圏の中心都市として、圏域全体を見据えた市政運営をすすめる必要があります。

また、今後も厳しい財政状況が見込まれる中で、継続的に行政改革に取り組みつつ、活用できる資源を最適に配分しながら多様化・複雑化する市政の課題や市民のニーズに的確に対応できるよう、選択と集中により実効性のある戦略的な計画が求められます。

このようなことから本計画は、「世界のナゴヤ、本物ナゴヤ、ぬくとい市民」の実現をめざして、まちづくりの方向性を明確化するとともに、本市のめざす都市像を実現するために取り組む施策等を明示することを目的として策定します。

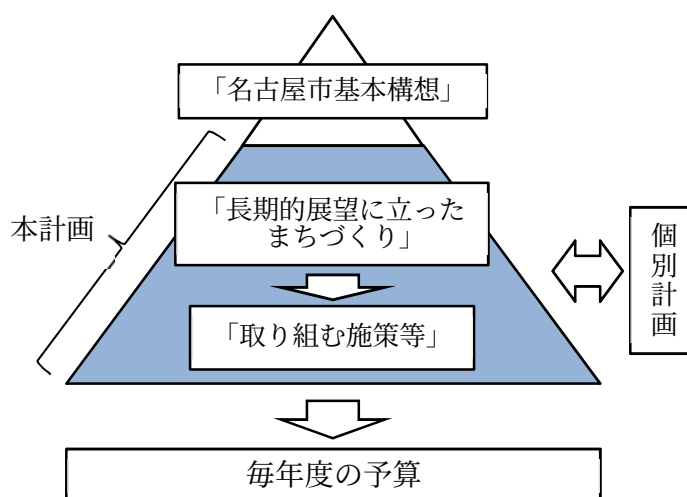
2 計画の全体像

(1) 計画の位置づけ

本計画は、「名古屋市基本構想」のもとに、まちづくりの方針・重点戦略・めざす4つの都市像などを「長期的展望に立ったまちづくり」に示し、その実現のために必要な「取り組む施策等」※を総合的・体系的に示した計画として策定します。

なお、本市の各分野の個別計画は、本計画と整合をはかります。

また本計画をふまえ、毎年度の予算を編成します。



(2) 計画期間

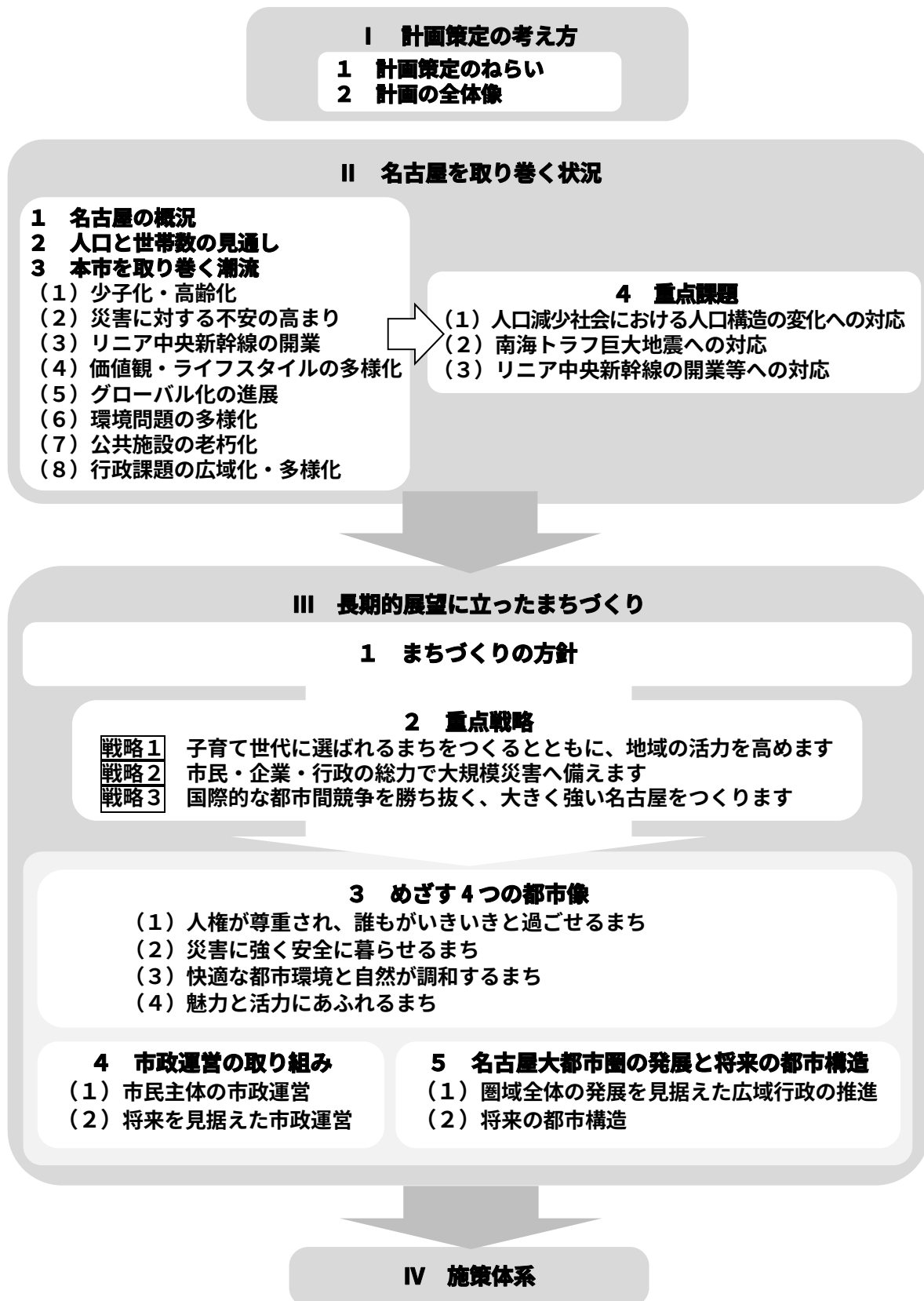
本計画の計画期間は5年間です。「長期的展望に立ったまちづくり」には、15年先の将来を見据えたまちづくりの方針などを描き、「取り組む施策等」※には平成26(2014)年度から平成30(2018)年度に取り組む施策と関連する事業を掲載しています。

(年度)															
平成 25 (2013)	26 (2014)	27 (2015)	28 (2016)	29 (2017)	30 (2018)	31 (2019)	32 (2020)	33 (2021)	34 (2022)	35 (2023)	36 (2024)	37 (2025)	38 (2026)	39 (2027)	40 (2028)
「長期的展望に立ったまちづくり」 ・・・15年先の将来を見据えたまちづくりの方針など															
「取り組む施策等」															

※「取り組む施策等」は、本中間案には掲載されていません。次に公表する計画案において掲載する予定です。

(3) 計画の構成

本計画の構成を以下に示します。



II 名古屋を取り巻く状況

1 名古屋の概況

計画の前提となる位置・地勢や、名古屋のなりたちについて、名古屋の概況として示します。

(1) 位置・地勢

名古屋は、伊勢湾の湾奥部に面し、木曾三川を流域に持つ広大な濃尾平野の河口に位置しています。

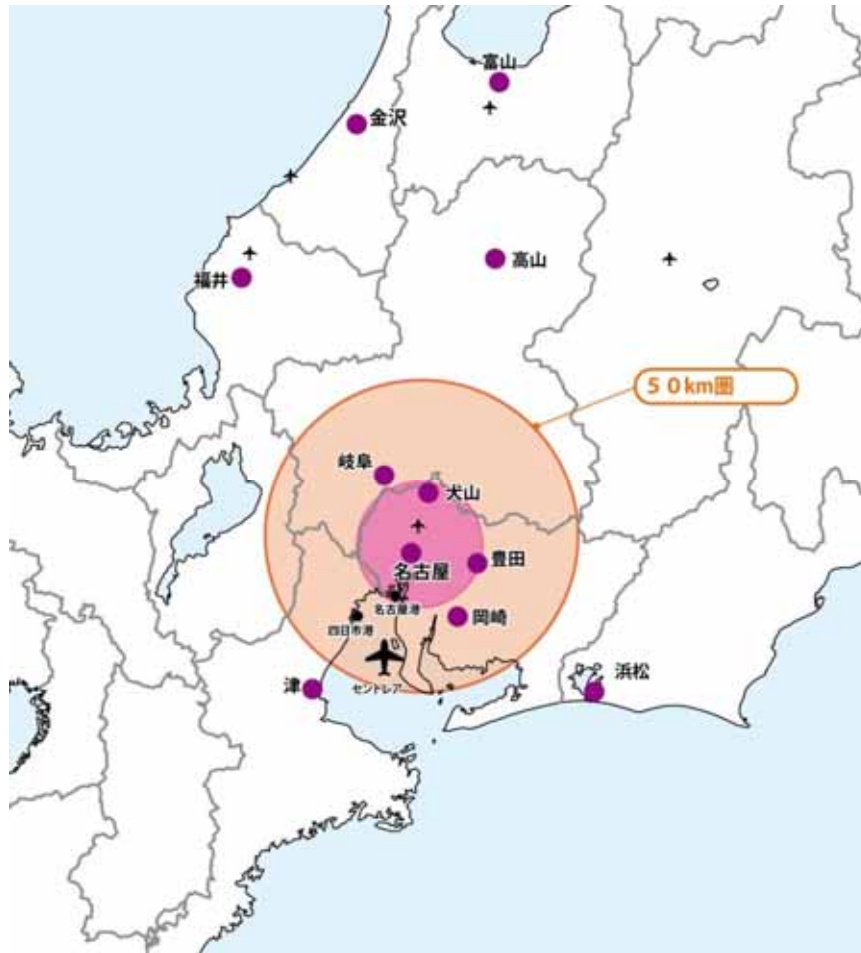
また、日本のほぼ中央に位置し、東京からは約 260km、大阪から約 140km の距離にあり、鉄道や幹線道路の結節点として東西交通の要衝となっています。そして、国内有数の国際貿易港である名古屋港を抱え、伊勢湾には名古屋港のほか四日市港などの大規模な貿易港があり、伊勢湾沿岸部にはコンビナート・工場・倉庫などが集積しており、経済・海上物流の一大交易圏となっています。さらに、空の玄関である中部国際空港は約 40km の距離にあります。

このため、人の移動や物流、産業立地など地理的に恵まれた条件を数多く備えています。

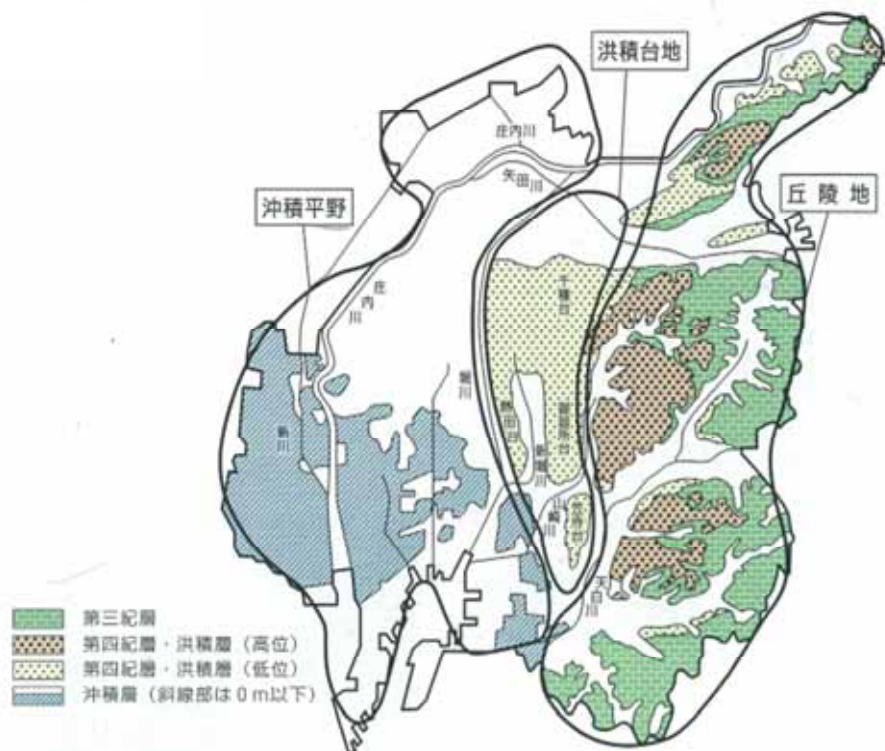
本市の市域面積は約 326km² で、東部の丘陵地、中央部の洪積台地、北・西・南部の沖積平野の 3 つに大きく分けられ、東に高く西に低い地勢をなすものの、おおむね平坦な地形となっています。

東部の丘陵地には東山公園をはじめとする広大な公園や樹林地が分布していますが、住宅開発などにより市街化がすすんでいます。中央部の洪積台地は北縁の名古屋城から南は熱田神宮の辺りまで連なり、堀川が台地の西縁に沿って流れており、この地域は古くから市街地が形成されてきました。北・西・南部の沖積平野には庄内川を軸に平坦な低地が広がっています。干拓によって造成された南西部は農地として発展しましたが、人口増加とともに近年は市街化がすすみ、名古屋港付近の臨海部は工業地帯となっています。

本市の気候は、夏は蒸し暑く、冬は、冷たく乾燥した北西からの季節風により夜間から明け方の冷え込みが厳しいものの、総じて温暖な気候といえます。



名古屋市の位置



名古屋市の地形

（２）名古屋のなりたち

縄文時代の海面上昇（縄文海進、約 6000～6500 年前）により、海面は現在より 2m 前後高かったと言われ、名古屋南西部は海となっており、名古屋城や都心周辺も海岸に面していました。ここに生きた人々のさまざまな営みが、各所に残る貝塚や遺跡から確認されています。

古代には「尾張氏」が東海地方最大の豪族として台頭し、東海地方最大の前方後円墳である断夫山古墳や草薙の剣をまつた熱田社がつくられ、社を核に熱田のまちが発展していきました。

戦国時代には、東西の要衝の地であった尾張は織田信長、豊臣秀吉、前田利家など多くの戦国武将を生み出し、名古屋周辺は天下統一の舞台となりました。江戸幕府を開いた徳川家康は、慶長 15（1610）年に名古屋台地の北西端に日本最大級の近世城郭である名古屋城の築城を開始し、当時尾張の中心であった清須城下町を名古屋へ移しました（清須越）。名古屋城築城と時期を同じくして堀川が開削され、船による物資の大量輸送が可能となりました。江戸時代には御三家筆頭である尾張藩の城下町として発展し、歴代藩主の治世により名古屋の文化の礎が築かれました。

明治時代になると、名古屋駅の開業と市制施行（明治 22（1889）年）を契機に鉄道駅とまちを結ぶ幹線道路、路面電車、電気、水道、下水道、ガスの整備が始まり、大正・昭和の時代にかけて基礎的なインフラが整いました。昭和 12（1937）年には名古屋汎太平洋平和博覧会を開催し、来場者総数 480 万人を集めるなど、名実ともに産業文化都市として発展していきました。市域は旧城下町を中心とした当初の区域（約 13.3 km²）から、大正・昭和の時代に合併を重ねて段階的に拡張し、ほぼ現市域（約 326 km²）になりました。市制施行時には約 16 万人であった人口も、昭和 9（1934）年に 100 万人を、昭和 44（1969）年には 200 万人を超えました。

第 2 次世界大戦の戦災により市域の約 4 分の 1 を焼失し、名古屋城天守閣をはじめ貴重な文化財を失いましたが、いち早く戦災復興計画を立案し、100 メートル道路や市内の墓地を平和公園に集団移転するなどの大胆な都市計画を実現しました。また伊勢湾台風などの災害を教訓としたまちづくりや、地下鉄や高速道路などの都市基盤整備が計画的にすすめられ、大都市として更なる成長を続けています。

市制施行 100 周年にあたる平成元（1989）年には、「デザイン都市宣言」を
するとともに「世界デザイン博覧会」を開催し、デザインを単なる装飾や意匠
にとどめず、生活文化の一つとして、まちづくりに活かしてきました。

近年では、平成 17（2005）年に「自然の叡智」をテーマとして 121 カ国 4
国際機関が参加した「2005 年日本国際博覧会（愛・地球博）」の開催が、平成
22（2010）年には 179 の条約締約国や国際機関、NGO などが参加した「生物多
様性条約第 10 回締約国会議（COP10）」が開催されるなど、国際的な交流の舞
台ともなっています。

産業面では、江戸時代の綿織物業を継承する繊維産業の隆盛により織機工業
が発展し、自動車産業が誕生しました。さらに、陶磁器生産からのセラミック
ス産業の発展、からくり技術の継承による工作機械や産業用機械製造業の発展
など、多くの産業が発展してきました。

本市を中心とした名古屋大都市圏は、自動車、精密機器、電子機器、ファィ
ンセラミックス、航空宇宙など多くの産業が集積し、日本のものづくり産業の
中核をなしています。

2 人口と世帯数の見通し

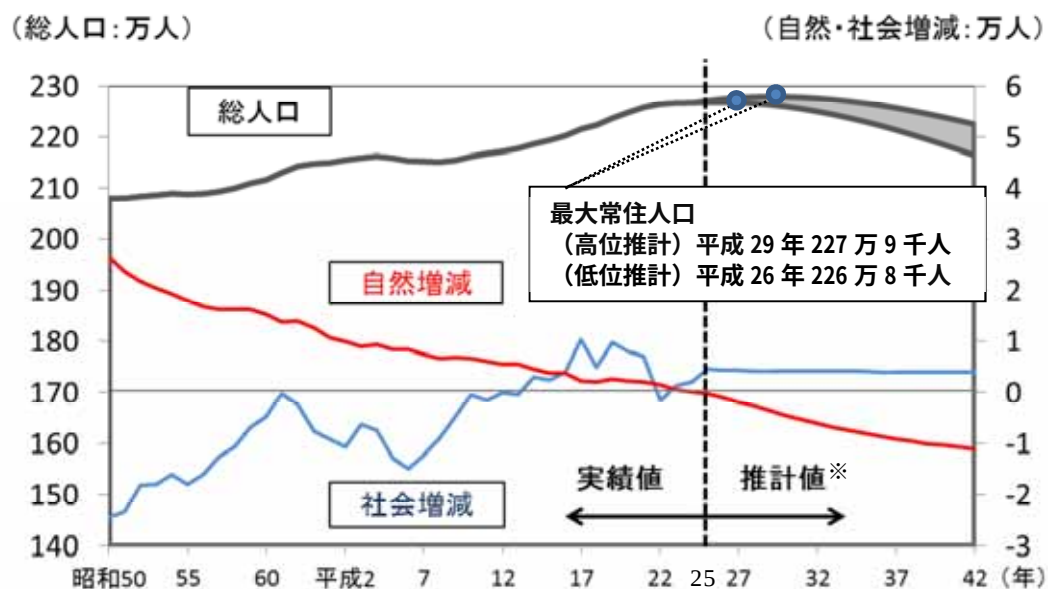
計画策定のための基本的な指標となる人口と世帯数を推計します。

(1) 常住人口

平成 24 (2012) 年 10 月 1 日現在、本市の常住人口は 226 万 6,851 人です。地価高騰などによる人口流出で一時的に減少したこともありましたが、出生数が死亡数を上回る自然増であったこともあり、おおむね増加を続けてきました。

しかし今後、高齢者が一段と増加することから、死亡数の増加が続くとともに、親となる世代の人口は減少傾向にあることから、出生数が減少すると予測されます。この結果、本市においても死亡数が出生数を上回る自然減の局面を迎えることが予測されます。また、他地域から本市への社会移動は、経済状況等にも左右されますが、今後は国全体が人口減少傾向にあることから、その数は比較的低い水準で転入超過が続くものと想定しています。

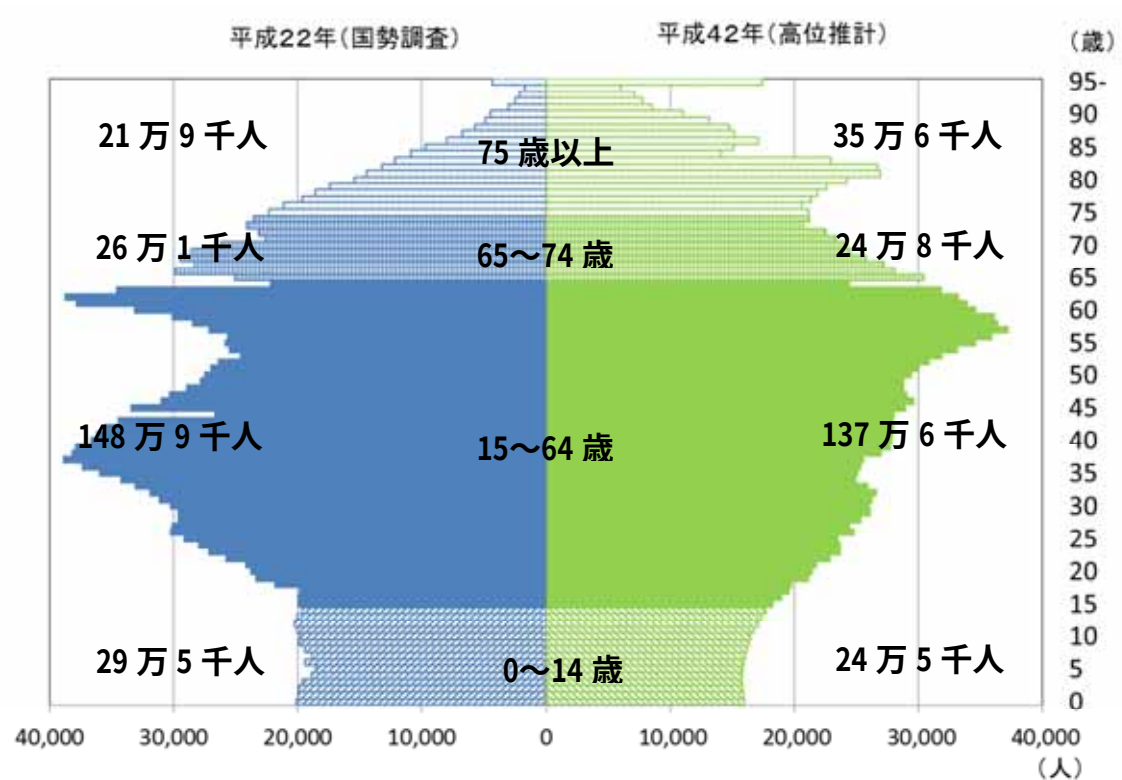
このようなことから、本市の常住人口は平成 29 (2017) 年頃には減少に転じると推計しています。



総人口の推移と推計

(実績値：総務省「国勢調査」、推計値：名古屋市推計)

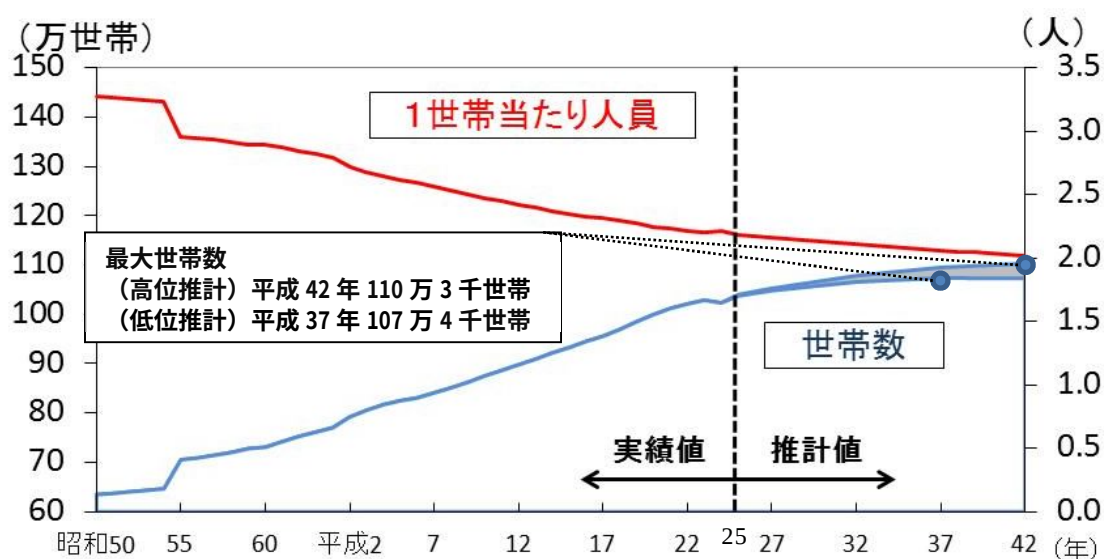
※コーホート要因法により推計し、高位推計は社会増の多い平成 17 年から平成 22 年の移動率を、低位推計は社会増の少ない平成 22 年から平成 24 年の移動率をもとに、過去の実績から算出しています。



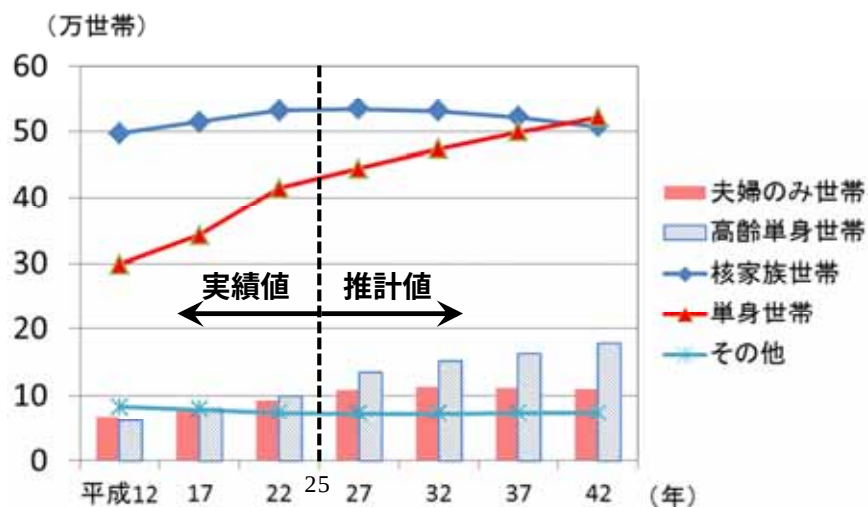
年齢別人口（平成 22 年、平成 42 年）
 （実績値：総務省「国勢調査」、推計値：名古屋市推計）

(2) 世帯数

平成 24 (2012) 年 10 月 1 日現在、本市の世帯数は 102 万 3,428 世帯、1 世帯当たり人員は 2.21 人です。世帯数は単身世帯の増加などにより増加傾向が続いており、今後も増加すると予測されます。特に世帯主の年齢が 65 歳以上の高齢世帯が増加しており、高齢単身世帯は大幅に増加すると予測されます。高齢単身世帯は、平成 37 (2025) 年には平成 22 (2010) 年と比べて約 5 万世帯増加して約 16 万世帯になると推計しています。また、1 世帯当たり人員は今後も減少傾向が続くと推計しています。



世帯数の推移と推計
(実績値：総務省「国勢調査」、推計値：名古屋市推計)

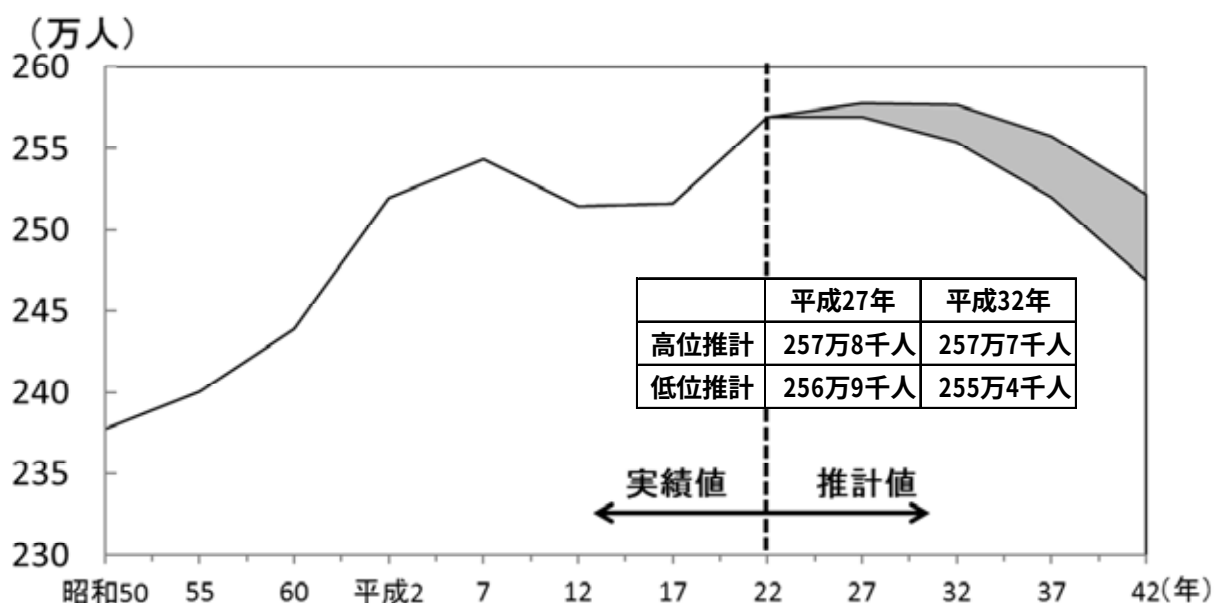


世帯の家族類型別一般世帯数
(実績値：総務省「国勢調査」、推計値：名古屋市推計)

(3) 昼間人口

平成 22 (2010) 年 10 月 1 日現在、本市の昼間人口は 256 万 9,376 人です。市内から市外へ通勤・通学する流出人口よりも、市外から市内に通勤・通学してくる流入人口が多いため、昼間人口の方が夜間人口（常住人口）より多い状態が続いています。

この傾向は今後も続くことが見込まれますが、国全体の人口減少傾向もあり、本市の昼間人口は平成 32 (2020) 年頃までには減少に転じると推計しています。



昼間人口の推移と推計

(実績値：総務省「国勢調査」、推計値：名古屋市推計)

※昼間人口は国勢調査により把握される指標であるため、実績値・推計値とも国勢調査年間である 5 年ごとの数値を記載しています。

3 本市を取り巻く潮流

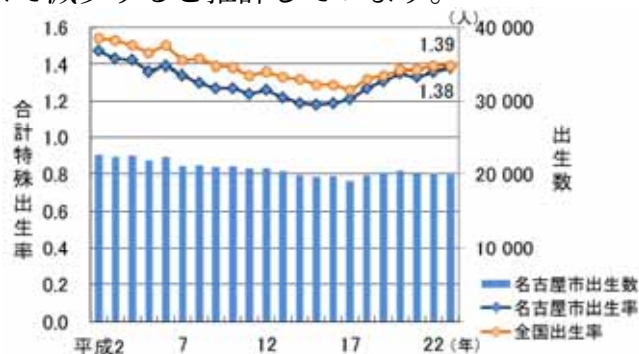
今後の本市を取り巻く大きな時代の潮流を、以下のようにとらえます。

(1) 少子化・高齢化

親となる世代の人口の減少などを背景に、少子化が続いています。今後は自然減少の局面に入ることが予測されるとともに、本市へ転入する人口の大幅な増加は見込まれないため、本市は近い将来、人口減少に転ずると推計しています。

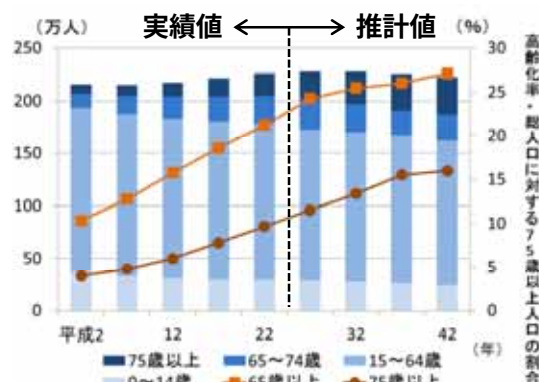
また、高齢者人口の大幅な増加が見込まれ、本市の65歳以上の高齢者人口は、平成22(2010)年に47万9,940人であったものが、平成42(2030)年には約60万3,000人まで、75歳以上の高齢者人口は、平成22(2010)年に21万8,806人であったものが、平成42(2030)年には約35万5,000人まで増加すると推計しています。

少子化・高齢化が進むことで、生産年齢人口(15～64歳人口)が減少します。本市の生産年齢人口は1人の高齢者人口に対し、昭和40(1965)年には16.4人でしたが、平成22(2010)年には3.1人に減少しており、平成42年(2030)年には2.3人まで減少すると推計しています。



本市の出生数と合計特殊出生率の推移

出典：名古屋市統計年鑑

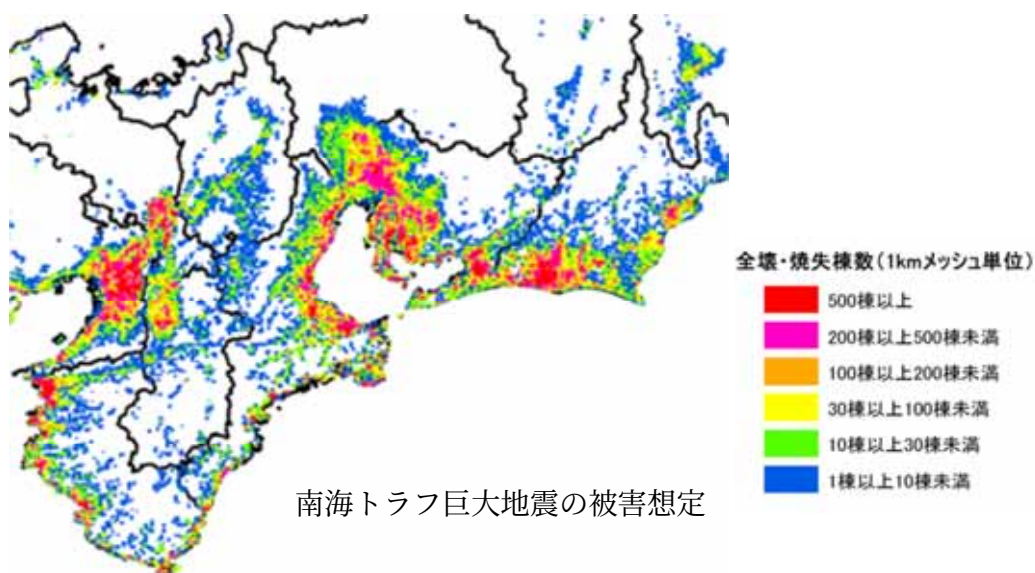


本市の高齢化の推移と将来推計

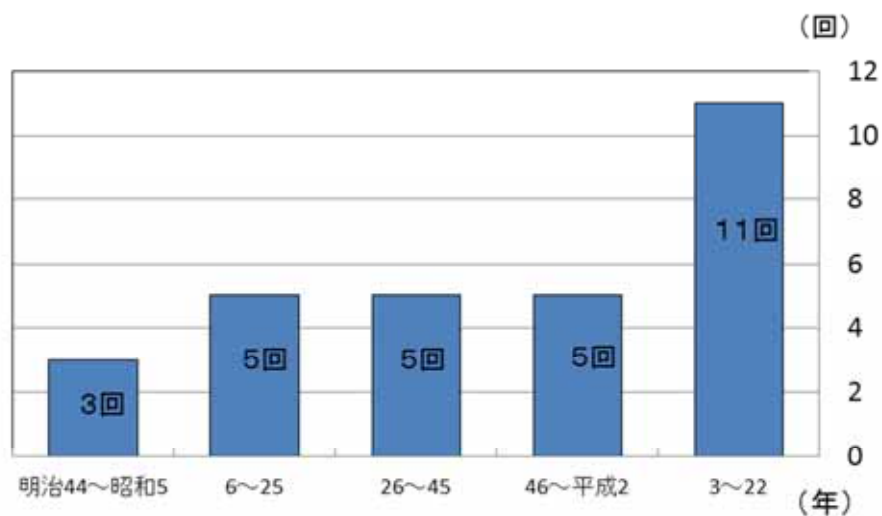
実績値：総務省「国勢調査」
推計値：名古屋市推計

(2) 災害に対する不安の高まり

平成 23（2011）年 3 月の東日本大震災の発生以降、自然災害に対し不安を感じる人が増えています。本市では、過去に伊勢湾台風や東海豪雨などの自然災害により大きな被害が発生しました。また、駿河湾以西の太平洋岸の沖合にある南海トラフを震源とする大規模な地震の発生が懸念されており、人的被害・建物被害など大きな被害が想定されています。豪雨災害についても 20 年前と比較して集中豪雨の発生回数が 2 倍になるなど短時間に強い雨が降る傾向が強まっており、市民の不安が高まっています。



出典：内閣府「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第一次報告）」（平成 24 年）

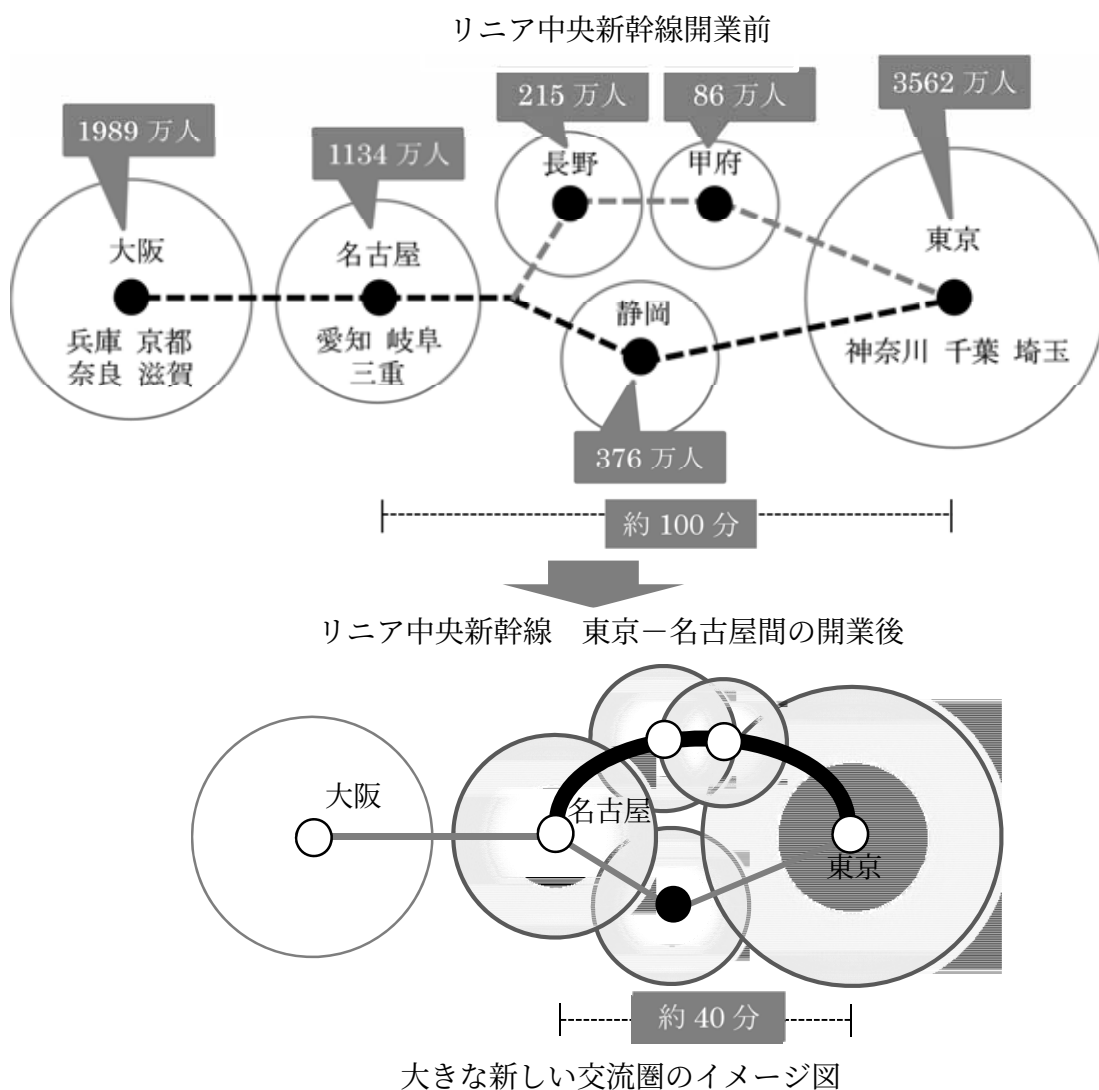


名古屋市における 1 時間 50mm 以上の降雨の発生回数

出典：名古屋地方気象台観測値

(3) リニア中央新幹線の開業

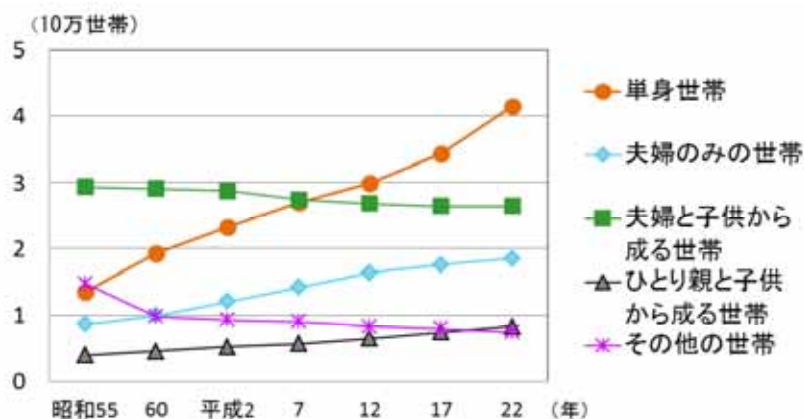
平成 39 (2027) 年にリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開業が予定されています。平成 57 (2045) 年に予定されている東京－大阪間の全線開業までは、名古屋が暫定的な終着駅となります。現在新幹線により約 100 分で結ばれている東京－名古屋間は、約 40 分で結ばれることになり、移動時間が大幅に短縮されます。このようなことから、首都圏の約 3,500 万人と合わせて、大きな新しい交流圏が形成されると考えられます。首都圏とのつながりが深まる期待と、人口や経済活動が吸い取られるストロー現象の懸念があります。



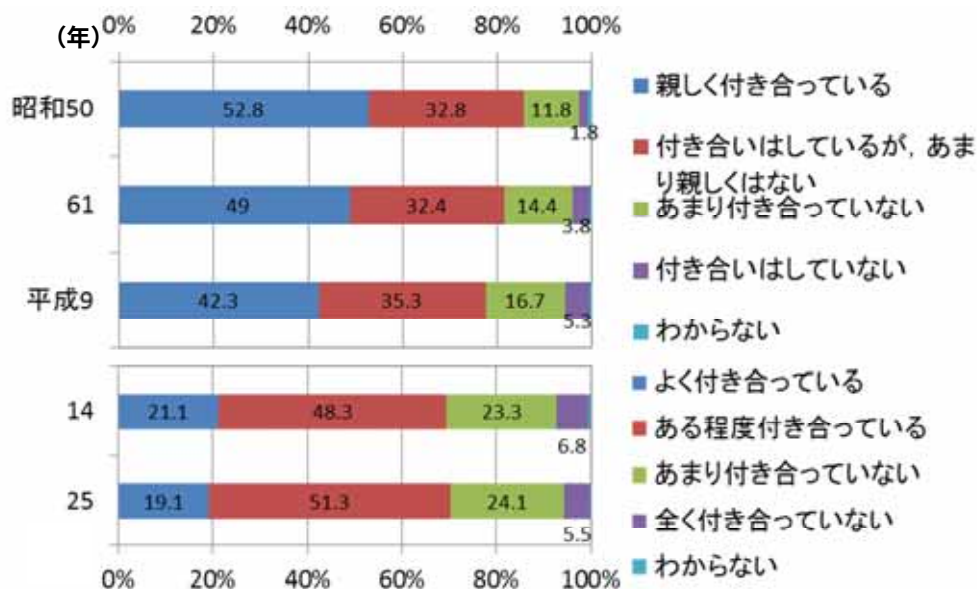
出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会資料
より名古屋市作成

(4) 価値観・ライフスタイルの多様化

価値観やライフスタイルが多様化する中で、家族や世帯のあり方や人と人とのつながりが変化しています。本市では、単身世帯の増加などにより、世帯数の増加傾向は今後も続く予測され、高齢化の進展により特に高齢単身世帯が増加すると推計しています。また、人と人とのつながりが希薄化しており、地域社会においてコミュニティの機能が低下しています。



本市における家族類型別世帯数の推移 出典：総務省「国勢調査」



備考

- 昭和50、61、平成9年は、「あなたは、近所付き合いをどの程度していらっしゃいますか。この中ではどうでしょうか。」という問いに対し、回答した人の割合。
- 平成14、25年は、「あなたは、地域での付き合いをどの程度していますか。この中から1つだけお答えください。」という問いに対する回答をした人の割合

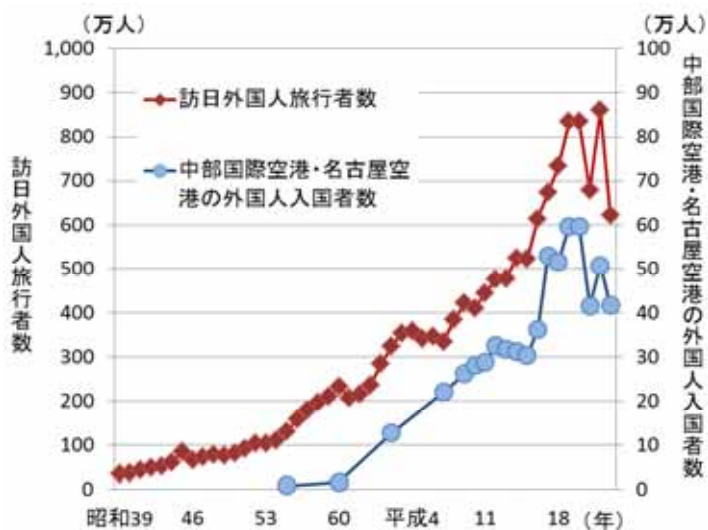
地域における人と人とのつながりの希薄化

出典：内閣府「社会意識に関する世論調査」
より名古屋市作成

(5) グローバル化の進展

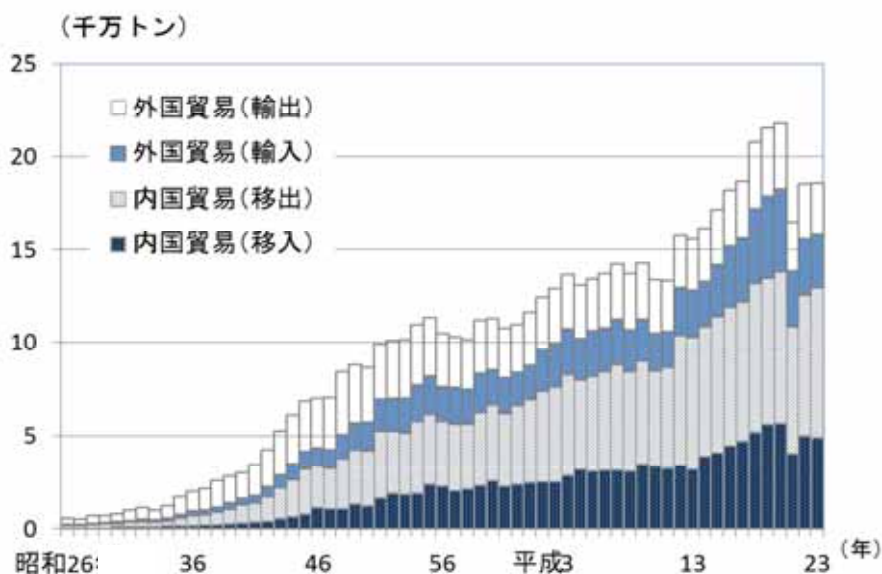
国家や地域の境界を越えて、地球規模で人、物、資金や情報の移動が拡大し、相互依存が深まるグローバル化が進展しています。

経済分野においては、国際的分業の進展、企業の海外進出や多国籍企業の展開がすすむ中で、一国における問題が世界に影響を及ぼすなど、その依存関係はより深まっています。さまざまな規制が緩和される中、国境を越えた都市間競争はさらに厳しいものとなっています。



訪日外国人旅行者数等の推移

出典：日本政府観光局「出国日本人数動向」法務省「出入国管理統計」より名古屋市作成



名古屋港取扱貨物量の推移

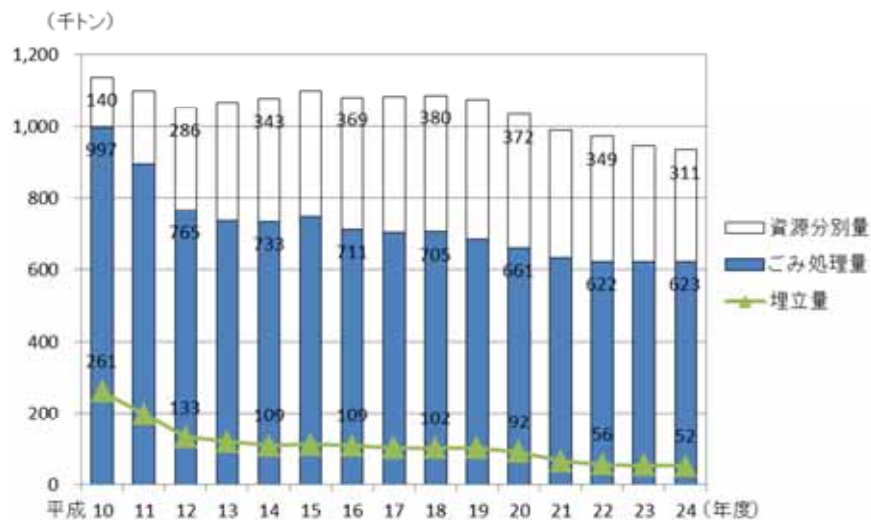
出典：名古屋港管理組合「名古屋港統計年報」

(6) 環境問題の多様化

市民活動や社会活動を通じて環境にさまざまな負荷を与えており、持続可能性の点からも懸念が生じています。

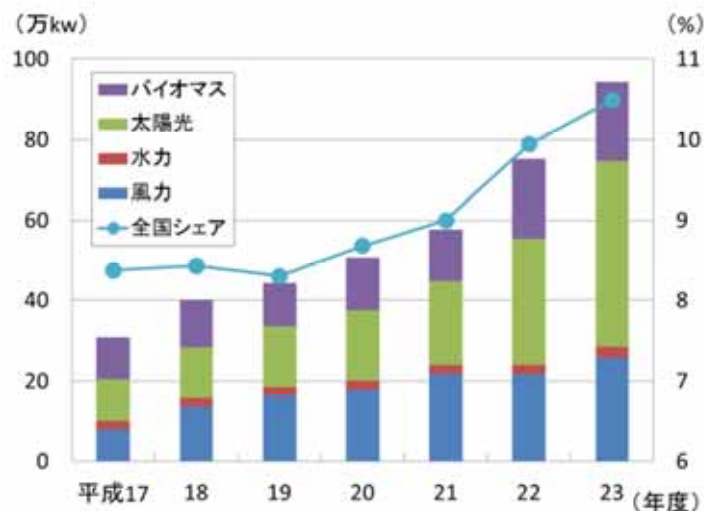
かつて深刻な状況にあった本市の大気や水質は全般的には改善傾向にあり、また処分場確保の困難から問題となったごみ処理量はピーク時の約 6 割となり、市民・事業者との取り組みにより一定の成果をあげてきました。

一方で都市化の進展や生活様式の変化などにより、緑地など身近な自然の減少、外来種による生態系への影響といった問題が生じています。大気中の二酸化炭素濃度は増加し、平均気温が上昇している中、本市は特にヒートアイランド現象により、その上昇幅が大きくなっています。また、東日本大震災以後、省エネルギーや再生可能エネルギーの重要性がさらに高まっています。



本市におけるごみ処理量の推移

出典：名古屋市作成



中部地域における新エネルギーの導入状況の推移

出典：資源エネルギー庁資料より名古屋市作成

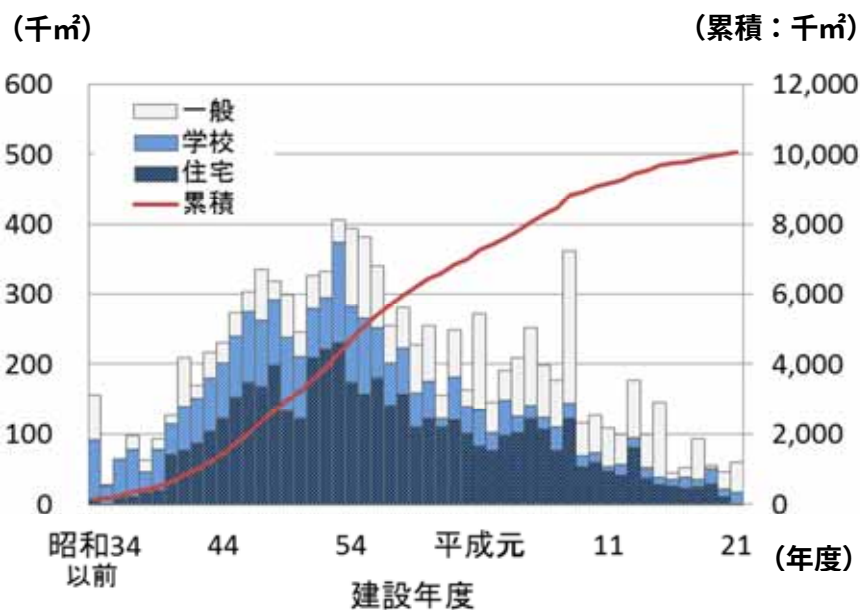
(7) 公共施設の老朽化

本市では、戦後の計画的な事業実施により、道路や橋りょうなどの交通施設、上下水道やごみ処理施設などの供給処理施設、市営住宅や学校をはじめとするその他の公共施設などの都市基盤はおおむね整備されています。一方でこれらの公共施設の多くが、市域の拡張や高度経済成長期の人口の急増に合わせ、昭和30年代から60年代にかけて建設されており、老朽化が進行しています。



重要橋りょうの建設年度

出典：名古屋市作成



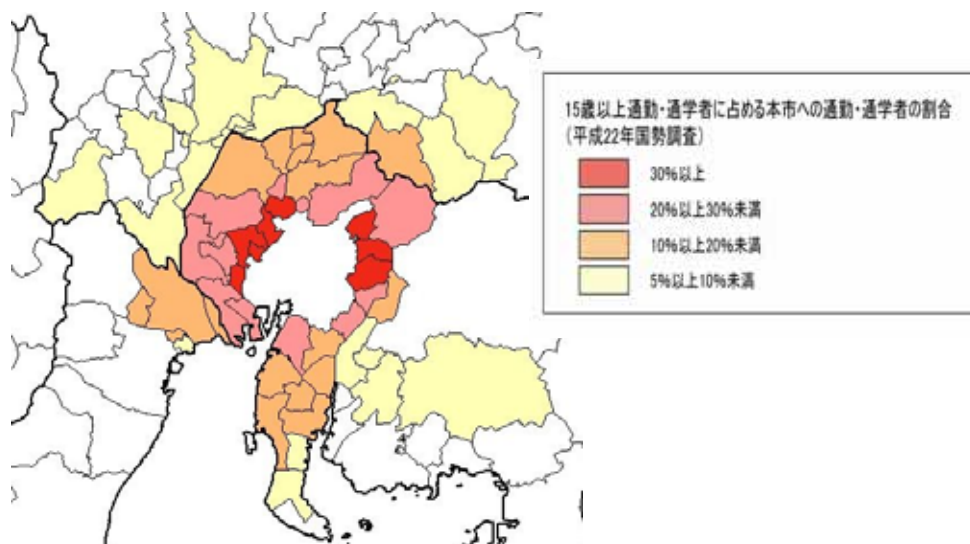
市設建築物の建設年度別延べ床面積

出典：名古屋市「アセットマネジメント推進プラン」

(8) 行政課題の広域化・多様化

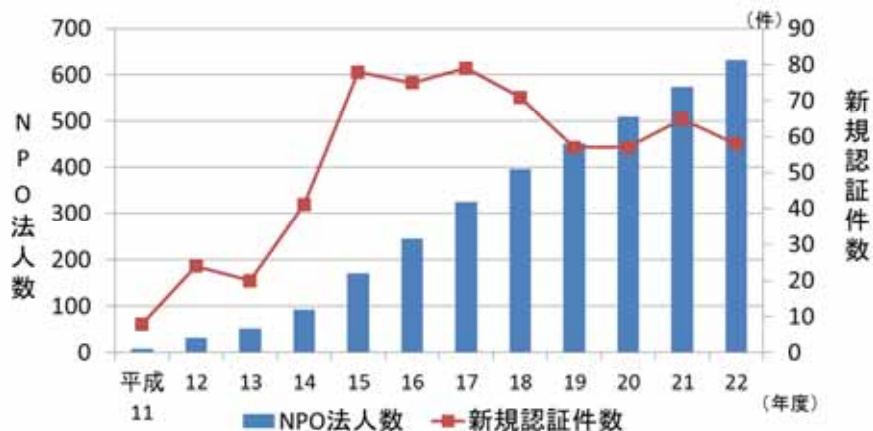
交通基盤や情報通信網の整備などにより、人々の日常生活や経済活動の範囲が行政区域を越えて大きく広がるとともに、防災対策や環境問題など広域で取り組むべき行政課題が顕在化しています。こうした行政課題の広域化への対応は、本市だけでなく、圏域の他の市町村にとっても避けては通れない重要なテーマとなっています。また、地方分権の進展により、基礎自治体としての市町村の役割や権限が拡大する中、市町村が互いに自主・自立しながら結び付きを深め、圏域全体の個性や魅力、活力を育んでいくことが期待されています。

一方、行政のみでは対応が困難な地域課題が増加しており、市民、企業や非営利活動法人（NPO）が、それぞれの立場から公的な役割を果たす機会が増えています。



15 歳以上通勤・通学者に占める本市への通勤・通学者の割合

出典：総務省「国勢調査」（平成 22 年）より名古屋市作成



本市内に主たる事務所をもつ NPO 法人数の推移

出典：愛知県の認証 NPO 法人一覧

4 重点課題

「名古屋の概況」、「人口と世帯数の見通し」、「本市を取り巻く潮流」をふまえ、これから 15 年先を見据えて本市に特に大きな影響を与えると考えられる課題を、重点課題として位置づけます。

(1) 人口減少社会における人口構造の変化への対応

本市では少子化が続いており、近い将来、人口減少の転換点を迎えます。また、高齢者人口の大幅な増加が見込まれるとともに、生産年齢人口が減少します。このような状況のもとでは、経済活力の低下とともに、自治体が担う医療・福祉サービスなどの需要が増加し、社会の支え手の負担が増えることが懸念されます。また、ライフスタイルの多様化などを背景に家族構成が変化しており、子育て世帯や高齢者などへの支援の必要性が高まることが予想されます。社会の支え手を増やし、支援を必要とする人を支えていかなければなりません。

(2) 南海トラフ巨大地震への対応

南海トラフを震源とする大規模な地震の発生が懸念されており、今後 30 年間のマグニチュード 8 以上の地震の発生確率は 60% から 70% と言われています。大規模な地震が起こった場合には、本市においても甚大な人的、物的、経済的被害が想定され、その影響が多方面かつ長期にわたって及ぶことになります。さらに本市は東西交通の要衝となっていることから、道路・鉄道など交通インフラが被害を受けた場合には、日本全域に大きな影響を与えます。また、本市南西部は国内最大のゼロメートル地帯に含まれており、津波や液状化の被害が懸念されます。防災・減災対策や被災した場合の早期復旧に向けた対策をしていかなければなりません。

(3) リニア中央新幹線の開業等への対応

平成 39（2027）年に予定されているリニア中央新幹線の東京―名古屋間の開業によって移動時間が短縮し、首都圏とのつながりが深まる期待感があります。首都圏には、本社機能の集積に見られるように企業活動や、イベント・コンベンション・展示会などが一極集中している傾向があり、リニア中央新幹線の開業により、経済規模の大きな首都圏に経済活動や人口がさらに吸い取られる、いわゆるストロー現象も懸念されます。平成 32（2020）年には東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されており、多くの人で賑わうことが想定されます。グローバル化が進展し、国際的な都市間競争が激化する中で、競争力強化のためにも、リニア中央新幹線の開業や東京オリンピック・パラリンピックの開催を圏域の発展につなげていかなければなりません。

III 長期的展望に立ったまちづくり

「名古屋を取り巻く状況」をふまえ、これから 15 年先を見据えて、本市が市民、企業やその他さまざまな主体と連携しながら、全市的にすすめていくまちづくりの方針、重点戦略、めざす 4 つの都市像を示します。また、「めざす 4 つの都市像」の実現のため、市政運営の取り組みと名古屋大都市圏の発展と将来の都市構造を示します。

II 名古屋を取り巻く状況

1 名古屋の概況

2 人口と世帯数の見通し

3 本市を取り巻く潮流

- (1) 少子化・高齢化
- (2) 災害に対する不安の高まり
- (3) リニア中央新幹線の開業
- (4) 価値観・ライフスタイルの多様化
- (5) グローバル化の進展
- (6) 環境問題の多様化
- (7) 公共施設の老朽化
- (8) 行政課題の広域化・多様化

4 重点課題

- (1) 人口減少社会における人口構造の変化への対応
- (2) 南海トラフ巨大地震への対応
- (3) リニア中央新幹線の開業等への対応

III 長期的展望に立ったまちづくり

1 まちづくりの方針

2 重点戦略

- 戦略1** 子育て世代に選ばれるまちをつくとともに、地域の活力を高めます
- 戦略2** 市民・企業・行政の総力で大規模災害へ備えます
- 戦略3** 国際的な都市間競争を勝ち抜く、大きく強い名古屋をつくります

3 めざす 4 つの都市像

- (1) 人権が尊重され、誰もがいきいきと過ごせるまち
- (2) 災害に強く安全に暮らせるまち
- (3) 快適な都市環境と自然が調和するまち
- (4) 魅力と活力にあふれるまち

4 市政運営の取り組み

- (1) 市民主体の市政運営
- (2) 将来を見据えた市政運営

5 名古屋大都市圏の発展と将来の都市構造

- (1) 圏域全体の発展を見据えた広域行政の推進
- (2) 将来の都市構造

1 まちづくりの方針

名古屋は、日本のほぼ中央に位置し、広域交通の要となる新幹線をはじめとする鉄道網や高速道路、世界と繋がる空港や港を擁しており、広域的な交流ネットワークの中心となっています。

産業分野においては、自動車のみならず航空機、精密機器、工作機械、ファインセラミックスなどにおいても、世界レベルの産業技術が集積しており、強い経済力のもとに安定的な雇用があります。

また、戦後の計画的な都市基盤整備により、広い道路や公園が確保され、ゆとりある居住・生活空間を備えているとともに、大都市でありながら通勤時間が比較的短いなど、時間的にもゆとりのある都市であるといえます。さらに、おいしい水や充実した医療サービスなど、生活における便利さ、快適さにおいても市民の満足度は高く、住みやすいまちとなっています。

一方、かつて「ごみ非常事態宣言」を契機に、市民との協働によってごみ処理量の減少を達成したように、市民と行政が一丸となって課題に対応していく力があります。

今後、15 年先に目を向けると、人口減少社会の到来や、リニア中央新幹線の開業といった大きな転換期を迎えるとともに、南海トラフ巨大地震の発生が懸念されており、本市の持続可能性が脅かされるような状況にあります。そこで、これまで培ってきた名古屋の強みを活かし、名古屋だからこそできる、未来につながる持続可能なまちづくりをすすめていきます。将来を支える世代が健やかに育まれ、災害にも立ち向かえる力を備え、さらに発展を続けていく力のある「歴史に残る街・ナゴヤ」をつくっていきます。

2 重点戦略

「まちづくりの方針」を実現していくために、重点的に取り組むべき戦略を展開していきます。

戦略1 子育て世代に選ばれるまちをつくとともに、地域の活力を高めます

人口構造の変化による影響を少しでも抑えるため、若い世代や、子育て世代の住まいの地として、選ばれるまちづくりを最優先にすすめます。また元気な高齢者を増やし、地域における助け合いの仕組みづくりをすすめることで、地域の活力を高めていきます。

- ① 出産や育児の不安感・負担感を軽減するなど、若い世代や子育て世代にとって、住みやすいまちづくりをすすめるとともに、教育の質を高めるなど、将来を支える人材を育てていきます。合わせて、若い世代がさまざまな場面で元気に活躍できる環境づくりや、女性が社会で積極的に活躍できる環境づくりをすすめていきます。
- ② 健康な高齢者を増やして、健康寿命を延ばしていくとともに、多くの元気な高齢者が豊富な経験を活かせるような活躍の場を創出し、社会の支え手を増やしていきます。
- ③ 地域における助け合いの仕組みづくりをすすめ、子育て中の親、高齢者や障害者などが孤立することがないようにしていきます。また、支援を必要とする人へのサービスの新たな担い手として、地域の多様な主体が活躍できるよう支援していきます。

戦略2 市民・企業・行政の総力で大規模災害へ備えます

予測されているような大規模な災害が発生すると、行政の力だけでは十分な対応はできません。そのため、市民・企業・行政の総力を結集して、災害による被害を出さないようにするための防災と、被害を最小限に抑えるための減災をすすめることが大切です。市民一人ひとりが自分や家族の命を守る「自助」、地域における助け合いで守る「共助」、そして行政が担う「公助」により、防災力を総合的に高めていきます。

- ① 市民や企業などが防災意識を高め、建築物の耐震対策や日常的な備えをは

じめとした平時の取り組みをすすめるとともに、被災後の各種団体等との協力・連携に向けた体制づくりなどにより、地域防災力を高めていきます。

- ② 市民生活や経済活動にかかわるライフラインなどの都市基盤、災害時の活動拠点となる施設などの耐震対策をすすめていきます。
- ③ 避難所運営などの避難体制の整備、高齢者や障害者などの要援護者への対応など、災害発生に対する備えをすすめていきます。

戦略3 国際的な都市間競争を勝ち抜く、大きく強い名古屋をつくります

東京－名古屋間の移動時間が短縮されることにより、大きな新しい交流圏が形成されると考えられます。本市が大きな新しい交流圏の中で発展を続けていくためには、首都圏のバックアップ機能など新たな役割を担えるような、大きく強い都市をめざしていく必要があります。このため本市だけでなく、名古屋大都市圏全体の市民・企業など多様な主体で連携をすすめていきます。また、本市を核とした自治体間の連携基盤を強化し、圏域の発展の方向性を共有するとともに、広域的な取り組みを積極的に展開していきます。さらに、集積する産業や商業などの強みを強化することで、圏域の中心都市としての重要性を高めていきます。

- ① リニア中央新幹線の開業後は、東京－名古屋間の移動時間短縮効果を圏域で受けられるよう、交通ネットワークを強化していくとともに、名古屋駅地区及び栄地区の都市機能を集中的に強化していきます。
- ② 名古屋に行ってみたいと思わせるような都市の魅力を高め、文化、観光や産業における人的交流を拡大させることで圏域の活力向上につなげていきます。
- ③ 都市圏の強みである次世代産業を含めたものづくり産業のさらなる振興のため、産業集積を活かした本社・本店機能の国内外からの誘致や、高い能力を有する産業人材の呼び込みや育成をすすめるとともに、圏域の中心として集積する商業の振興により、圏域全体の産業競争力を高めていきます。

3 めざす4つの都市像

「まちづくりの方針」の実現に向けて、「めざす4つの都市像」を示します。

(1) 人権が尊重され、誰もがいきいきと過ごせるまち

社会の成熟化や移り変わりの中で、人々の価値観やライフスタイルは多様化しています。こうした多様性の社会であっても、一人ひとりの人権が尊重されるとともに、社会の一員としての自覚を持ち、社会と結びつき支えあいながら、生きがいを持って生活できることが大切です。

そのため、社会の中で誰もが不安なく、自立して暮らせることが重要です。経済状況や家庭環境などにかかわらず、高齢者や障害者などすべての人が住みなれた地域で適切な医療や介護などの福祉サービスが受けられ、また地域社会の中で互いに支えあい、心身ともに健やかに安定した生活を送れることが必要です。そして今後ますます増える高齢者には、健康寿命を長く保ち、元気にいきいきと暮らせるとともに、豊富な技能や経験を社会の中で活かすことのできる環境づくりが必要です。

その上で、意欲を持って働くことができることや、それぞれにあった学びができること、スポーツや趣味などの活動や仲間づくりを通じて、社会とのつながりの中で生きる喜びを感じながら生活できることが望まれます。

一方、社会にとって、子どもは次の世代を担っていくかけがえのない存在です。子どもを安心して生み育てることができるよう社会全体で子育てを支援していくことが必要です。子どもが健やかに成長し、社会のさまざまな分野で活躍できるよう、一人ひとりの個性を大切にしながら、年齢や発達段階に応じた育ちや学びやさまざまな体験ができる環境づくりをすすめていくことが必要です。そして、若者たちが自立し主体的に活動していける環境づくりも大切です。

人権と絆が大切にされるまち、誰もが不安なく自立して過ごせるまち、一人ひとりがいきいきと自分らしく生活できるまちをめざします。

(2) 災害に強く安全に暮らせるまち

安全に、不安なく暮らすことは誰もが求めることであり、いのちや財産を守ることは最も優先されるべきことです。伊勢湾台風や東海豪雨など、過去の大災害を教訓にした備えや、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震への対策が必要です。

震災対策や風水害対策においては、防災のみならず、被害を最小限にする減災、発災後の迅速な復旧・復興を見据えたまちづくりが重要です。行政が「公助」の役割を引き続き果たしていくとともに、自分の身はまず自分で守るといった「自助」や、地域の人が支えあって被害を少なくしていく「共助」を組み合わせ、平時から防災力を高めていくことが求められます。このため、災害時の火災や救助・救急要請に対応するための消防力の向上など、災害から市民を守る体制が必要です。また、平時からの意識啓発により市民一人ひとりの自助力を高め、地域においては助け合いや防災コミュニティなどの防災機能を充実させることが大切です。

自然災害以外にも安全を脅かすものとして火災、犯罪や交通事故などがあります。火災、犯罪や交通事故対策は、未然の防止が重要であり、公共空間の整備などのハード対策と、地域と連携した啓発活動などのソフト対策との両面から取り組む必要があります。また、年々増加する救急需要に対して的確に対応していくことも大切です。さらには、衛生的な環境の確保や水道水の安定供給、食の安全・安心の確保等に引き続き取り組み、市民の安全な生活を守っていく必要があります。

災害に強いまち、犯罪や事故が起こりにくいまち、地域が一体になって安全確保に取り組むまちをめざします。

(3) 快適な都市環境と自然が調和するまち

名古屋には多くの人が暮らしており、大都市としてふさわしい環境づくりが必要です。道路や公園、交通網などの都市基盤の充実、私たちを取り囲む空気や水が良好に保たれた衛生的で暮らしやすい居住環境の確保により、安全で利便性の高い、快適な都市環境の実現が求められます。

その一方で名古屋には公園や街路樹、樹林地、農地、河川やため池など、身近に感じ、ふれあうことができる緑と水があります。こうした自然は人びとの心にやすらぎをもたらし、日々の生活の満足感を高めるほか都市環境の改善に大きな役割を果たすものです。また生物の多様性や健全な水循環といった本来あるべき環境を取り戻すため、緑地の保全や創出、水辺空間の整備など、人と自然が共生できるまちづくりが求められます。

本市ではこれまでも快適な都市環境づくりをすすめてきましたが、都市化により緑が減少傾向にあるなど、自然が失われつつあるという事実もあります。今後は、都市機能の適切な配置や連携、低炭素で循環型の社会の推進、エネルギーの効率的な利用・供給の促進などにより、市民が快適な暮らしを実感できるようなまちづくりとあわせて、自然の保全をはかることが求められます。快適な都市環境と自然を調和させながら、暮らしやすい環境を将来にわたって引き継いでいくことが大切です。

快適な都市環境の中で気持ちよく暮らせるまち、自然が身近に感じられるようなおいのあるまち、そして都市と自然が調和する心やすらぐまちをめざします。

（４）魅力と活力にあふれるまち

名古屋は日本の中央に位置する交通の要衝であり、名古屋城の城下町として発展してきました。熱田神宮や三英傑、尾張徳川家に代表される歴史や文化は、名古屋の魅力や活力の礎となっています。ものづくり産業が盛んな名古屋大都市圏の中心都市として商業・業務機能が集積し、名古屋駅や栄といった都心部を中心に賑わいのあるまちが形成されています。また大都市でありながら空間的なゆとり、時間的なゆとりが感じられて住みやすいことも、名古屋の大きな魅力となっています。

グローバル化の進展や、平成 39（2027）年に予定されているリニア中央新幹線の開業により、今後、人々の交流が活発になることが予測されます。そうした中で歴史、文化、芸術、景観、食や地域のイベントなどさまざまな面で、個性と魅力にあふれる、市民の誇りとなる都市として発展を続けていくことが求められます。そして、こうした魅力を広く発信することで多様な人々の交流を促し、若い世代の元気な活動を支え、国際的にも開かれた賑わいのあるまちづくりが求められます。

都市の活力の源になるのは産業や経済です。大都市ならではの商業やサービス業による活性化に加え、地域産業の振興や次世代産業の創出・育成により、活気あるまちづくりが求められます。

魅力と活力にあふれるまちとすることで、住みたくなるまち、行きたくなるまち、そして市民が誇りに思えるまちをめざします。

4 市政運営の取り組み

「めざす4つの都市像」を実現するために、「市政運営の取り組み」を示します。

(1) 市民主体の市政運営

●市民目線に立った行政

市政運営においては人権尊重の理念を柱に据え、人を大切にするという視点が重要です。また、サービスの受け手である市民の目線に立って、さまざまな市民ニーズに公平かつ的確に対応することが求められます。

そのために、ソーシャルメディアなどの新たな媒体も活用しながら、市民に対してわかりやすく情報を提供し、多様な市民の意見を市政に反映する機会を設けることなどにより、市民の参画を促し、市民との相互理解のもとで市政を推進していきます。

また、市政をとりまく情勢の変化に的確に対応し、限られた財源や人員の中で市民の期待に応えていくためには、職員一人ひとりが意欲を持って働き、その能力を最大限発揮するとともに、職員自身が主体的にさらなる能力の向上に努めることが不可欠です。職場・組織全体として人材育成の重要性を共有し、その実効性を高めていくことで、誇りと使命感を持ち、名古屋の将来を築いていく職員を育てていきます。

●多様な主体と行政の連携

近年、行政のみでは対応が困難な課題が増加しています。これらの課題に対応し、魅力あるまち、住みやすいまちをつくっていくには、地域の課題を最もよく知る地域住民、地域団体やNPOなど、多様な主体が公共サービスや地域づくりの新たな担い手として能力を発揮することが必要です。

そのため、市民の参加をさらに促進するとともに、これらの団体が自主的・自立的に活動できるよう支援し、地域主体のまちづくりをすすめます。また、課題解決に向けた行政等との連携を推進していきます。

また、市立大学をはじめ地域の課題に目を向けて教育・研究・社会貢献をす

する大学や、企業との連携・協働などにより、地域の課題解決に向けた取り組みをすすめていきます。

●地域に密着した行政

市民に最も身近な行政機関として、区役所には、地域活動を総合的・横断的に支える役割が求められています。そのため、市民に信頼される地域の総合行政機関をめざし、関係機関とも連携しながら、区役所が自主性・主体性を発揮し、特色や独自性を活かして地域の課題に取り組んでいきます。

また、地域の中での生きがいや充足感につながるような多様な学びの場の創出や地域住民同士のつながりを深めることなどにより、社会の一員としての地域づくりの担い手の育成につながるような取り組みをすすめます。

(2) 将来を見据えた市政運営

●持続可能な行財政運営

少子化・高齢化、災害に対する不安の高まりや公共施設の老朽化などの本市を取り巻く潮流や、重点課題に対応していくため、一層の経営感覚を発揮し、最少の経費で最大の効果をあげるべく不断の行政改革に取り組むとともに、将来世代に過度な負担を残さないよう計画的で持続可能な行財政運営に取り組めます。

●アセットマネジメントの推進

本市の所有する市営住宅、学校などの建築物や道路、橋りょうなどの公共施設は、その多くが昭和 30 年代から 60 年代を中心に建設が行われ、老朽化がすすんでおり、今後一斉に更新時期を迎えることから大きな財政負担が予想されます。

このため、公共施設の計画的・効率的な維持管理や改修などによる長寿命化を行うことにより、経費の抑制と平準化をはかるとともに、施設の集約化、保有資産の有効活用に取り組めます。また今後の人口減少社会を見据え、将来需要の適切な見通しのもと、施設の廃止・縮小を含めて資産保有量の適正化に取り組めます。

●広域的な視点に立った行政

名古屋大都市圏は、市町村の境界を越えて市街地が連なるとともに、人口や高度な都市機能が集積し、経済・社会・文化の面で一体的な圏域を形成しています。圏域内では、多くの企業、人々が行政区域を越えて活動しているため、既存の行政区域に捉われることなく、広域的な視点から圏域内の行政課題を考える必要性が高まっています。

こうした中で、他自治体との連携を推進し、広域的な行政課題に主体的に取り組めます。

●大都市制度改革の推進

本市は、市民に最も身近な基礎自治体として、質の高い市民サービスを提供するだけでなく、圏域を代表する指定都市として、大都市特有の行政需要に的確に対応するとともに、成長エンジンとして圏域ひいては国全体の発展をけん引していくことが期待されています。

今後、より一層市民サービスの向上を図るとともに、圏域の中心都市としての役割を果たすため、都市の能力と役割に見合う権限と財源を兼ね備えた、この圏域にふさわしい大都市制度の創設をめざします。

また、現行制度においても、自主的・自立的な行財政運営が可能となるよう、国・県からの権限・税財源の移譲に向けた取り組みをすすめます。

5 名古屋大都市圏の発展と将来の都市構造

「めざす4つの都市像」を実現するためには、市域を越えたより広域的な視点に立ち、圏域の方向性を考える必要があります。また、本市における土地利用のあり方など、都市のかたちを示していくことが必要です。そのため、「名古屋大都市圏の発展と将来の都市構造」を示します。

(1) 圏域全体の発展を見据えた広域行政の推進

●名古屋大都市圏の発展の方向性

少子化・高齢化による生産年齢人口の減少、グローバル化の進展による国際的な都市間競争の激化などさまざまな潮流にある中で、都市の活力低下が危惧されます。都市の活力を維持・向上していくためには、大都市が広域交流の中心となり圏域をけん引することで、広域経済圏全体の発展を促すことが重要です。

また、リニア中央新幹線の開業により新たな交流圏が形成され则认为されており、その効果を最大限に活かし、名古屋大都市圏の発展につながる取り組みが必要です。

そのために、圏域の構造やポテンシャルを把握・分析し、圏域内での役割分担や自治体連携で対応することが求められています。名古屋大都市圏の発展の方向性を、産業、交流、防災の分野ごとに示します。

【産業分野】

名古屋大都市圏は、ものづくり産業の一大集積地であるとともに、食品産業や伝統産業の集積もみられます。航空宇宙産業など次世代産業を強化するとともに、ものづくり産業の技術を応用した新たな産業の創出など産業の裾野の拡大・発展に向けた取り組みが必要です。

【交流分野】

リニア中央新幹線の開業による交流圏の拡大を見据え、陸・海・空の広域交通ネットワークを強化することで広域観光やMICE（企業会議(Meeting)、研修旅行(Incentive)、国際会議(Convention)、見本市・イベント(Exhibition /

（２）将来の都市構造

●都市構造の考え方

グローバル化が進展していく中で人的交流を拡大させるためには、名古屋大都市圏の中心都市として、国際的・広域的な交流が促進されるよう、都心機能や交流機能を高める必要があります。また、都市活動がもたらす環境負荷を抑制するとともに、道路などの都市基盤や都市施設等の効率的な維持管理ができる都市構造が求められます。あわせて、増加する高齢者にとっても安心して暮らせるような、できるだけ自動車に頼らず歩いて暮らせる生活圏を形成しなければなりません。

そのために、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造である「集約連携型都市構造」の実現をめざします。

●都市構造のゾーニング

集約連携型都市構造の実現に向けて、市内の駅を中心におおむね半径 800m 圏を基本とするゾーンを「駅そば生活圏」と位置づけ、駅そばまちづくりを中心としたさまざまな取り組みをすすめます。

土地利用をはじめとする本市の特性をふまえ、土地利用のゾーンとして「都心域」「市街域」「港・臨海域」を、環境のゾーンとして「環境軸（緑と水の回廊ゾーン）」を、駅を中心とするゾーンとして「駅そば生活圏」をそれぞれ設定し、これらを重ね合わせたものをめざすべき都市構造のゾーニングとします。

① 土地利用のゾーン

「都心域」

概ね出来町通、JR 中央線・東海道線で囲まれた区域（都心部含む）で、金山、千種などを含む区域

「市街域」

市街化区域のうち都心域および港・臨海域を除く区域

「港・臨海域」

概ね国道 23 号および名鉄常滑線で囲まれている区域

② 環境のゾーン「環境軸（緑と水の回廊ゾーン）」

現状の主な河川・公園・緑地等をつなぐ帯状のエリア

③ 駅を中心とするゾーン「駅そば生活圏」

駅からおおむね 800m の圏域に、地下鉄の環状線で囲まれる部分を含めたエリア



都心域、市街域、港・臨海域



環境軸（緑と水の回廊ゾーン）



駅そば生活圏

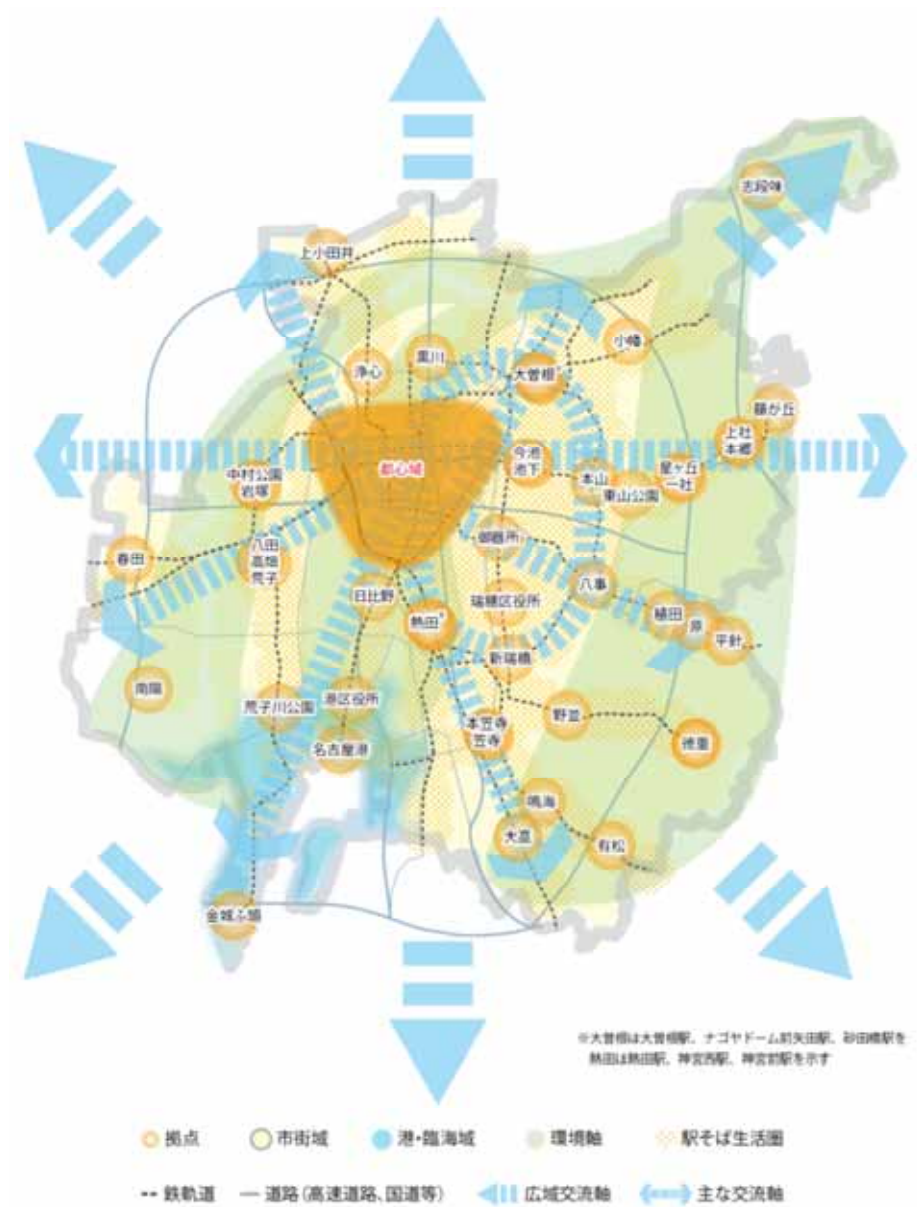
●実現に向けた取り組み

駅そば生活圏においては、都市機能の更なる強化と居住機能の充実をはかります。その効率的・効果的な推進のために、駅そば生活圏等に拠点を設定し、地域特性や地域資源の活用により拠点性の強化をすすめることにより、駅そば生活圏等全体の活性度を高めます。

また、大規模な災害に備え、防災性の高い都市構造の構築をすすめるとともに、将来的な人口減少により懸念される空地・空家の増加などと、それに伴う地域環境の悪化や都市経営の非効率化に対して、適切な対応策の検討をすすめます。

●将来都市構想図

「ゾーニング」とこれら取り組みをふまえた将来都市構造図を示します。



将来都市構造図

IV 施策体系

「めざす 4 つの都市像」および「市政運営の取り組み」を実現するために 45 の施策に取り組みます。

人権が尊重され、誰もがいきいきと過ごせるまち

- 1 生涯にわたる心身両面の健康づくりを支援します
- 2 適切な医療を受けられる体制を整えます
- 3 地域で必要な医療や介護を安心して受けられるよう支援します
- 4 高齢者が生きがいを持って暮らせるよう支援します
- 5 障害者が自立し安心して暮らせるよう支援します
- 6 地域住民が互いに助けあい、安心して暮らせる福祉のまちづくりをすすめます
- 7 安心して子どもを生み育てられる環境をつくります
- 8 子どもの健やかな育ちと若者の自立を支える環境をつくります
- 9 虐待やいじめ、不登校から子どもを守ります
- 10 子どもの個性を大切に、確かな学力と豊かな心、健やかな体を育みます
- 11 誰もが意欲を持って働けるよう、就労支援をすすめます
- 12 生涯にわたる学びやスポーツを通した生きがいづくりを支援します
- 13 人権が尊重され差別や偏見がない社会をつくります
- 14 男女平等参画を総合的にすすめます

災害に強く安全に暮らせるまち

- 15 災害に強いまちづくりをすすめます
- 16 防災・減災対策をすすめるとともに、地域防災力の向上を支援します
- 17 災害時に市民の安全を守る体制の強化をすすめます
- 18 犯罪や交通事故のない地域づくりにつとめます
- 19 衛生的な環境の確保につとめます
- 20 安全でおいしい水を安定供給します
- 21 消費生活の安定・向上と、食の安全・安心を確保します

快適な都市環境と自然が調和するまち

- 22 大気や水質などが良好に保たれた快適な生活環境を確保します
- 23 身近な自然や農にふれあう環境をつくります
- 24 公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくりをすすめます
- 25 良好な都市基盤が整った生活しやすい市街地を形成します
- 26 歩行者や自転車にとって安全で快適な道路環境を確保します
- 27 バリアフリーのまちづくりをすすめます
- 28 良質な住まいづくりをすすめます
- 29 市民・事業者の環境に配慮した活動を促します
- 30 低炭素社会づくりをすすめます
- 31 3Rを通じた循環型社会づくりをすすめます

魅力と活力にあふれるまち

- 32 世界の主要都市としてふさわしい都心機能・交流機能を高めます
- 33 国際的に開かれたまちづくりをすすめます
- 34 若い世代が学び、遊び、働けるまちをつくります
- 35 歴史・文化に根ざした魅力を大切にします
- 36 港・臨海域の魅力向上をはかります
- 37 魅力的な都市景観の形成をすすめます
- 38 観光・コンベンションの振興と情報発信により交流を促します
- 39 地域の産業を育成・支援します
- 40 次世代産業を育成・支援します

市政運営の取り組み

- 41 市民サービスの向上をすすめます
- 42 市民への情報発信・情報公開をすすめます
- 43 地域主体のまちづくりをすすめます
- 44 簡素で効率的・効果的な行財政運営を行います
- 45 公共施設の適切な維持管理、保有資産の有効活用をすすめます

