

【防災】

- 主語が役所なのか市民なのかが曖昧にならないようにしていくべきである。市民の防災に対する認識を、コミュニティの中の自分の問題として捉えるようにしていく必要がある。
- 防災や減災は、市民が参加したくなる、また、参加しやすい取り組みが必要である。
- 計画の冒頭において南海トラフや伊勢湾台風に全く触れていないのは問題である。大阪や北海道での地震、台風21号などが続き、土木学会からは南海トラフ地震により名古屋を中心とした1,410兆円の被害予測が発表された。南海トラフ地震に対して産業界はものすごい危機感を持っている。その危機感を反映していくべきである。
- 江戸になる前に天正の地震が起き、それによって清洲越しをして名古屋のまちができた。その後、濃尾地震、東南海地震を経験し、伊勢湾台風を機に災害対策基本法ができた。本来ここが国の防災のハビタット（生息地）だったはずであるが、全くその雰囲気がないことは大変気がかりである。
- 都市像も戦略も、市民の命となりわいを絶対に守り切りますという強いアピール力が必要である。そうしないと、人々も産業界もみんな逃げていってしまう。
- 地域ごとに異なるインフラについては、地域の人たちが一番よく分かっている。また、昔から住んでいる人は古い地名を知っており、その土地がどのような場所だったかなどもわかっているが、新しく越してきた方は地名が変わっておりわからない。地域の方を巻き込んだ防災運動を進めてほしい。
- 避難所に集まる人数の想定に対して、備蓄食糧などがどれだけあるのか見える形にしていくことで、自助として自分で用意しておくべき量もわかるのではないか。
- 「公助の限界」がどのように限界なのかを具体的に示すことで、市民一人ひとりが自分なりにやることが見えてくるのではないか。
- 防災においても「つなぐ」という観点は重要である。名古屋のような都市は、コーディネーター都市を目指す必要がある、1つの都市だけを考えてはとても災害に立ち向かえないため、中部エリア全体のハブとして動いていただきたい。
- 名古屋は過去に多くの災害を経験し、非常に安全な場所にまちをつくったことが最大の売りであり、これを前面に出していくべきである。その象徴が三の丸地区であり、霞が関の代替はここしかない。
- 国土強靱化基本計画の見直しや南海トラフ地震の検討会においても、特出しで中部の経済を守るにはどうすればよいかという検討会をつくって議論されている。
- 「災害への強さ」と「産業」という2つの売りをしっかりと主張していくとともに、この2つをつなげるにあたっては、名古屋三の丸地区がハブになっていくことが重要である。防災や産業、観光においても名古屋は周辺の結節点、ハブとして機能していくことが重要である。

【環境】

- 環境施策は、環境負荷の低減だけでなく経済活動との両立が必要である。

- 温暖化対策として、「具体的に何をすればどのような効果があるのか」といった情報の発信を充実していく必要がある。
- 地球温暖化の緩和策だけでなく、暑熱環境における熱中症対策の浸透や豪雨時の水災対策の推進など、環境の変化に適応していくことも必要である。
- 過去の低炭素モデル地区などにおける取り組みの成果について、どのように社会に実装していくのかなど、具体的に進めていく必要がある。
- IoTやAIは低炭素なまちづくりにも非常に重要になるので、一定の分野に偏ることがないように、俯瞰的な視点を持って計画をつくっていくべきである。
- 猛暑などの環境への適応として、名古屋の広い道路を活かして緑陰都市にしていってはどうか。街路樹の陰を歩けるぐらいにしていかないと、外出ができず、人の活動にも影響を与える。
- 戦略の「緑に親しめる環境づくりや水循環の回復、生物多様性の保全」の「水循環の回復」と都市像5の「港・水辺の魅力向上」は別々の話になってしまうのではないか。環境は分野横断的に考えていく必要がある。

【都市基盤】

- 台風21号で関西国際空港が機能停止したが、その代替は成田・羽田であり、中部国際空港は出てこなかった。また、名古屋は国際空港を有する大都市だが、世界的な都市調査のときに調査対象としてあがってこない。中部国際空港の機能強化については、こうしたことも踏まえて考えていく必要がある。
- 環境のための公共交通の利用促進はいいが、最近の地下鉄は非常に混んでいるという現実もある。環境にやさしい移動手段として、現状で一番現実的なものは自転車である。名古屋は坂道も少なく、道路も広いため、自転車走行空間をつくれる要素はたくさんある。
- シェアサイクルは、公共がある程度補助しないとビジネスモデルとして成り立たないが、観光に来る外国人はとにかくシェアサイクルを探すのが世界の常識であり、世界の大都市でシェアサイクルがない都市は名古屋ぐらいである。
- 自転車の走行空間を確保するのは、電動化、自動化、シェア化など、将来多様な交通手段が出てきたときに必ず役に立つ。名古屋は自転車都市というものにもう一度振り返り向いてみてもいいのではないか。

【都市魅力】

- 魅力資源の磨き上げについて公共サイドがやるべきことは、施設と施設や活動と活動、エリアとエリアなどを「つなげる」こと。これは民間の業者だけではできない。産業技術記念館や名古屋城も非常にいい施設だが、他とのつながりが悪い。
- 現状、名古屋への来訪者はビジネス客が多いが、それを活かして三の丸地区に産業に関するミュージアムをつくるなど産業を売りにした観光に力を入れていってはどうか。愛知県本庁舎も名古屋市役所本庁舎も、公務員だけが使うというのではなく、市民に開放してはどうか。
- 大都市の魅力度調査は、既成概念があるので何回やっても意味がない。新しい名古屋

の魅力をつくっていかうというときに、それは既成概念をどう打ち破るかが重要で、名古屋が大都市として持つべき魅力は何かというキーワードをこちらから打ち出していくというやり方で既成概念を乗り越えていってほしい。そういう意味でいえばマネジメントも情報発信も非常に下手である。

【アジア競技大会】

- ジャカルタでのアジア競技大会をテレビで見るが、「次の次が愛知・名古屋」と一度も聞かなかった。他都市の人や選手ですら知らないのではないか。もっとアピールしていくべきである。

【リニア】

- リニア大都市圏における中部圏と名古屋の位置づけとして、中部圏を日本の「ハートランド」とし、その中心都市が名古屋という大きな都市戦略を持ってはどうか。
- 中間案に「大いなる田舎を活かす」という記述があるが、この印象は変わらないので、その田舎性を最大限に活かし、日本の中央にあって日本人の心のふるさと「ハートランド」として、日本海側や伊勢、中部山岳地域などと結びついた名古屋大都市圏といった明確な方向性をだしていくとよい。

【産業】

- 新しい技術をまちづくりに活かすためには、人が購入するものだけではなくて、公共が積極的にそれを公共政策として取り入れる必要がある。社会受容性を高めて本当のイノベーションにしていくことが公共のやるべき方向性である。
- イノベーションの創出には、基盤づくりが必要である。例えばあるエリアにおいて、環境や経済、高度医療、芸能が複合的に絡み合ったエネルギーエリアをつくるなどできないか。

【暮らしの安心】

- 重点戦略で「みんな」と書かれており、子どもや子育て世代が大切なのは当然だが、高齢者や障害者の部分がかすんでしまっている。
- 最近問題になっているミッシングワーカー（介護離職）については、大都市の中では把握が難しい見えにくい問題ではある。生涯を通じて暮らしやすい、安心して暮らせる名古屋というところで、市としての取り組み方、プランみたいなものを示してもらえるといいのではないか。

【持続可能な開発目標（SDGs）】

- SDGsを推進していくためには、SDGsの17の目標と、名古屋市が抱えている課題や今後の施策がどういった関係にあるのかを整理していく必要がある。
- SDGsを否定するものではないが、17の目標を整理することで行政が縦割りになってしまっているといけない。横断的な施策をしっかりと考えていく必要がある。

【市政運営】

- 公共施設の老朽化対策は深刻な問題であり、「粛々とやっていく」ではなく、市の方針をしっかりと示し、強い都市基盤をアピールしていくべきである。
- 官民連携など、この地域の強みである産業を活用していくという姿勢が少し弱いのではないか。いろいろな施策の中でPPPなどの取り組みを歓迎するような書き方をするとよいのではないか。
- 公共施設のマネジメントについては、若い世代にも考えてもらいたい。小・中・高校生からの意見聴取などができるとよいのではないか。
- 公共施設を適正にメンテナンス・更新していくことが、省エネルギーや低炭素につながっていく。ライフサイクルコストやライフサイクルCO₂などの観点からの見直しも必要である。公共施設の見直しや適正化を進めることで、財源を生み出していくことも可能である。