

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。

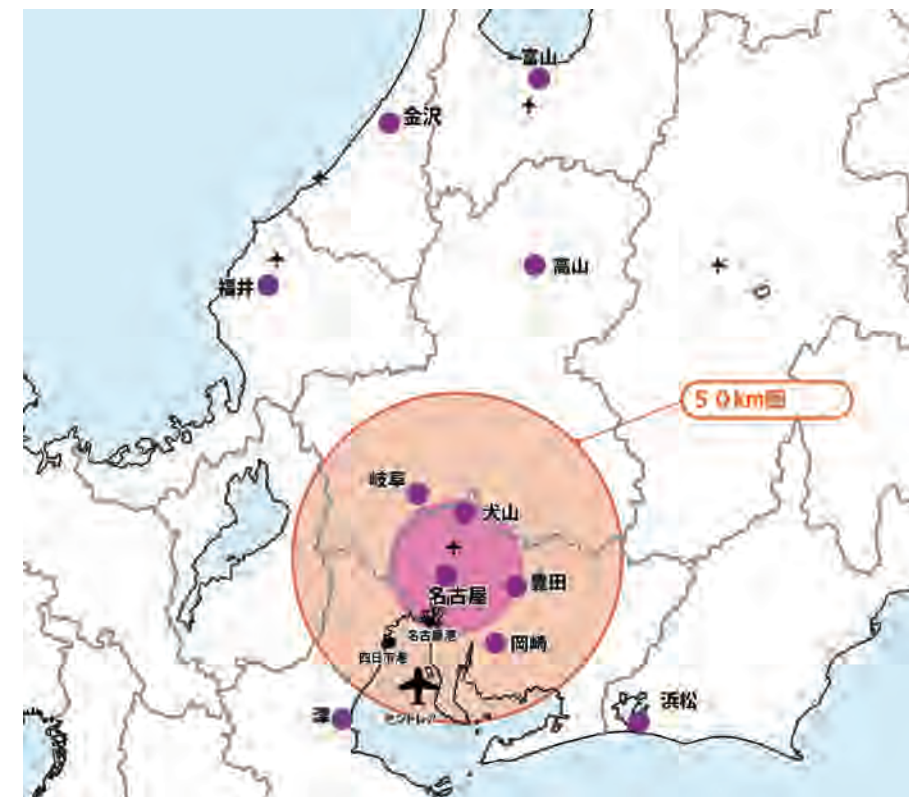
また、日本のほぼ中央に位置し、東京からは約260km、大阪から約140kmの距離にあり、鉄道や幹線道路の結節点として東西交通の要衝となっています。そして、国内有数の国際貿易港である名古屋港を抱え、伊勢湾には名古屋港のほか四日市港などの大規模な貿易港があり、伊勢湾沿岸部にはコンビナート・工場・倉庫などが集積しており、経済・海上物流の一大交易圏となっています。さらに、空の玄関である中部国際空港は約40kmの距離にあります。

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。

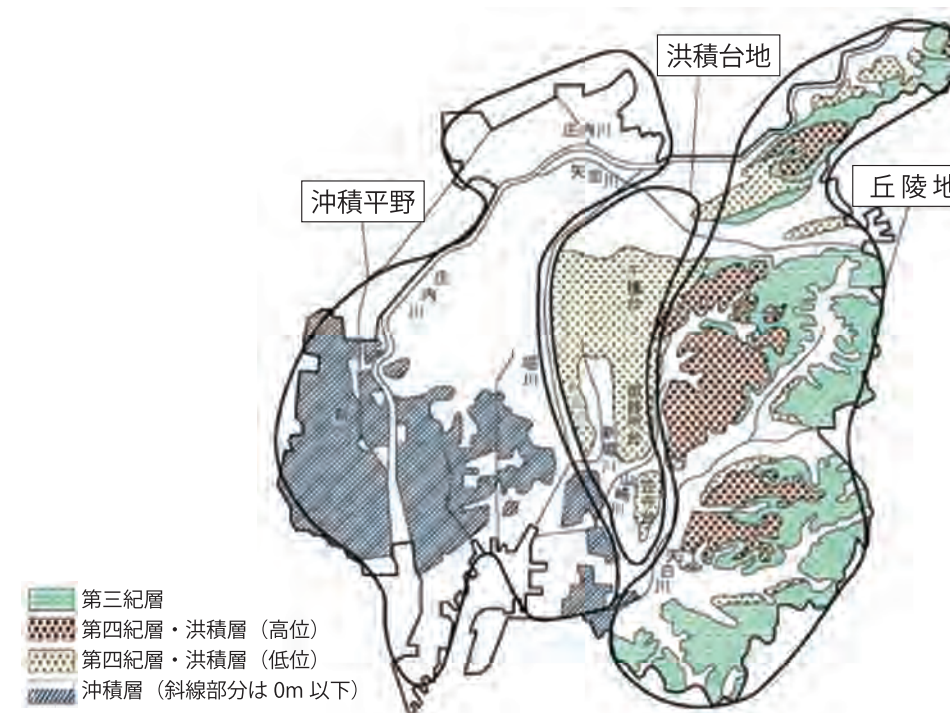
本市の市域面積は約326km²で、東部の丘陵地、中央部の洪積台地、北・西・南部の沖積平野の3つに大きく分けられ、東に高く西に低い地勢をなすものの、おおむね平坦な地形となっています。

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前後高かったといわれ、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くさなぎ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13.3km²）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326km²）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、大都市としてさら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」を行うとともに「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ることなく、生活文化のひとつとして、まちづくりに活かしてきました。

近年では、平成17（2005）年に「自然の叡智えいち」をテーマとして121か国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（非政府組織）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

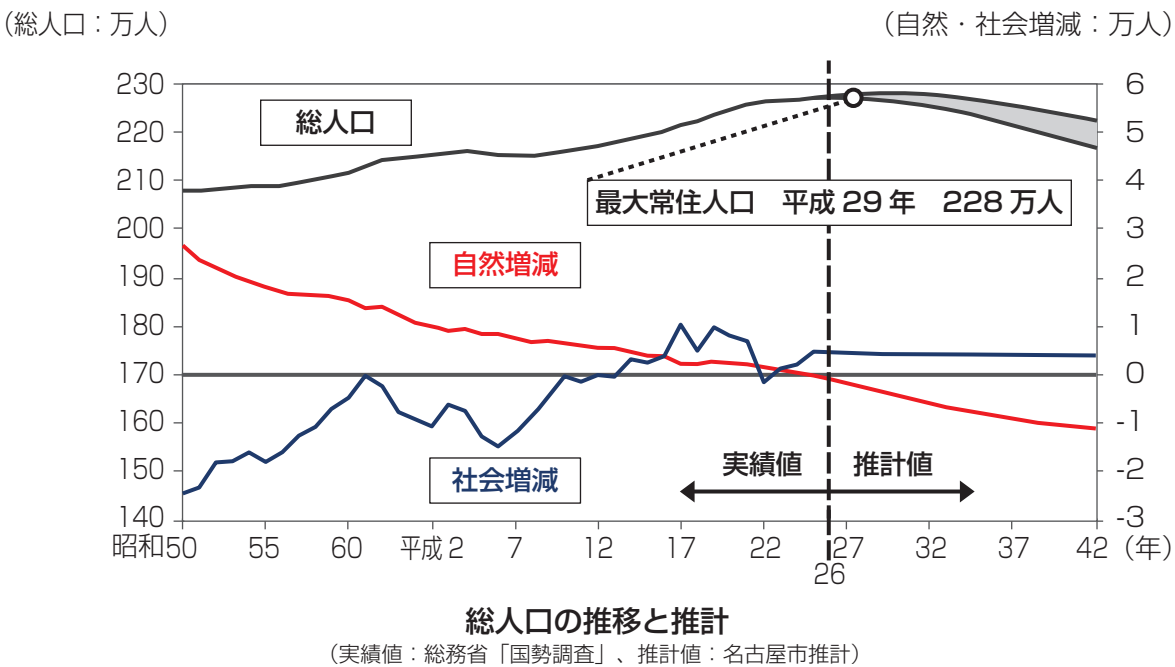
計画策定のための基本的な指標となる人口と世帯数を推計します。

(1) 常住人口

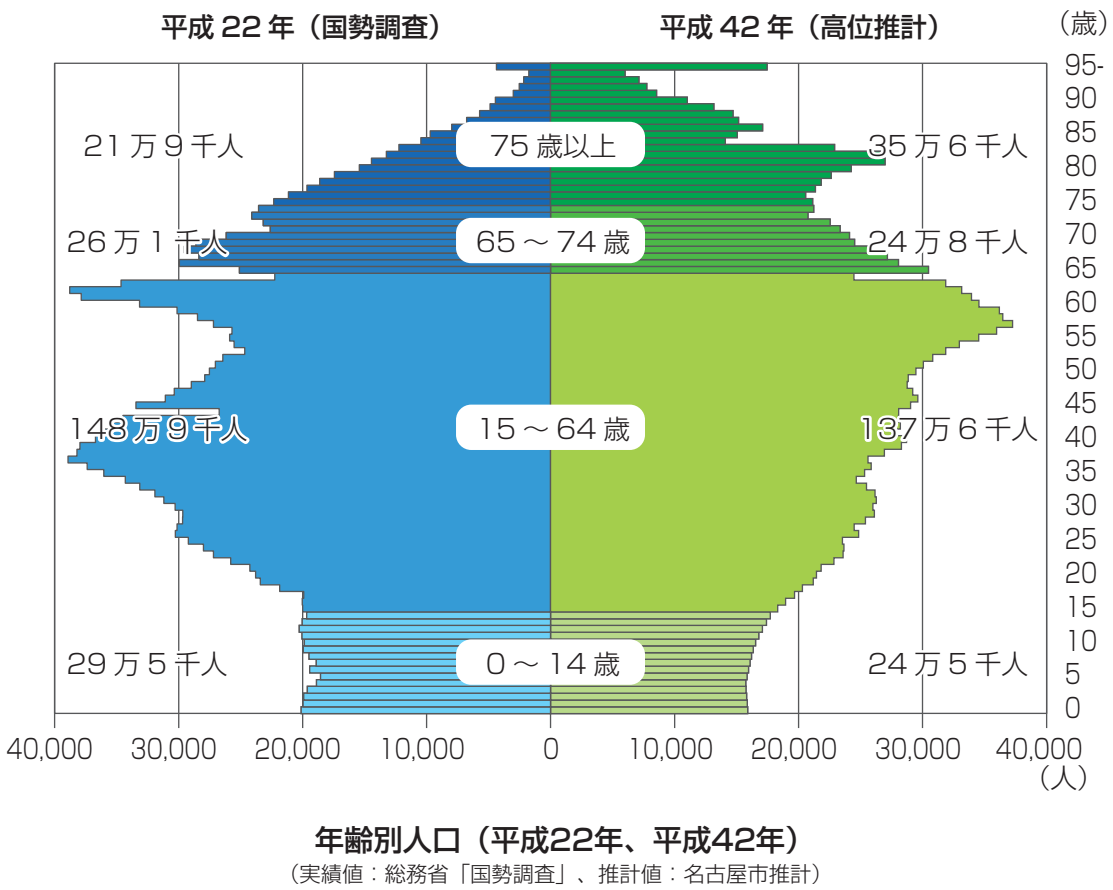
平成25（2013）年10月1日現在、本市の常住人口は227万1,380人です。これまでは地価高騰などによる人口流出で一時的に減少したこともありましたが、出生数が死亡数を上回る自然増であったこともあり、おおむね増加を続けてきました。しかし、平成25（2013）年には本市においても死亡数が出生数を上回る自然減となっています。

さらに、今後は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。このため、自然減の傾向は今後も続くことが予測されます。また、他地域から本市への社会移動については、経済状況等にも左右されますが、転入超過が続くものと想定しています。

このような状況のもとで、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。

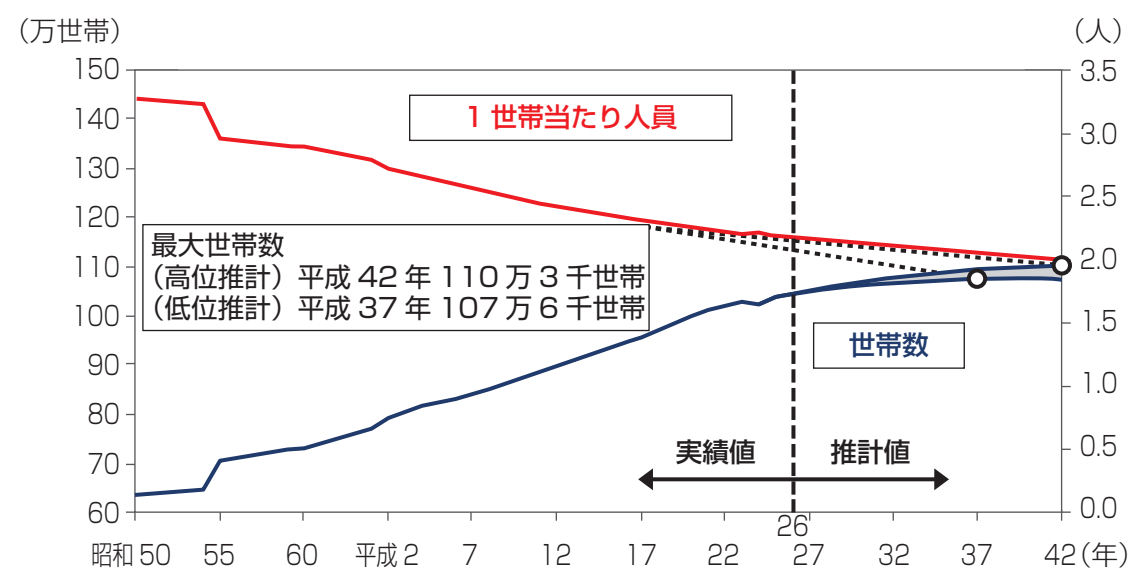


※コーホート要因法により推計し、高位推計は社会増の多い平成17年から平成22年の移動率を、低位推計は社会増の少ない平成22年から平成24年の移動率をもとに、過去の実績から算出しています。

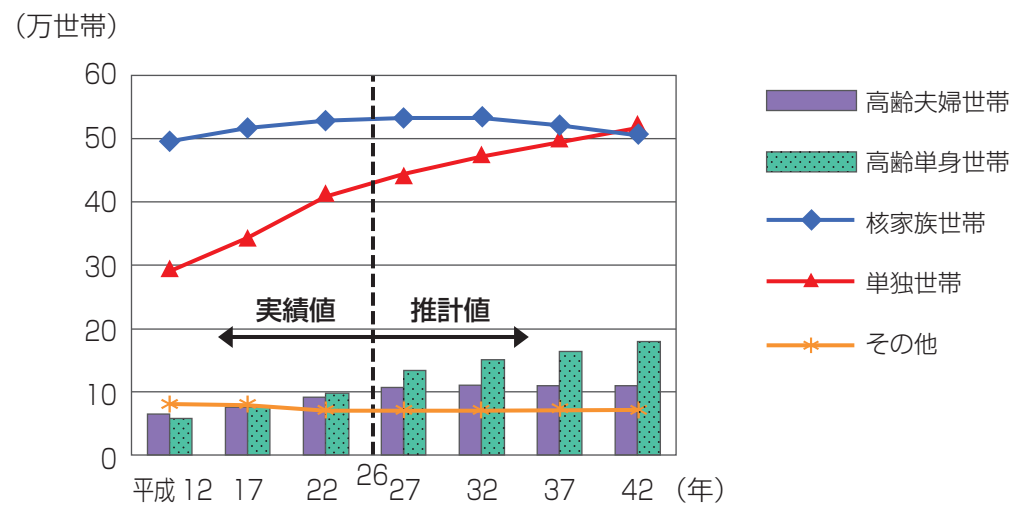


(2) 世帯数

平成25（2013）年10月1日現在、本市の世帯数は103万4,154世帯、1世帯当たり人員は2.20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6万世帯増加して約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)

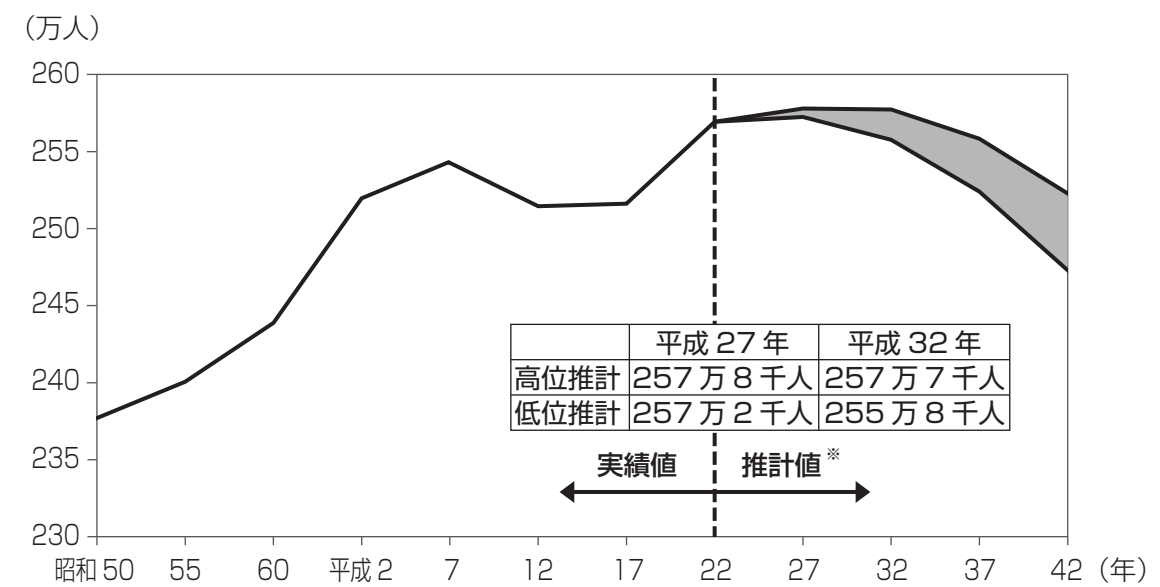


世帯の家族類型別一般世帯数
(実績値：総務省「国勢調査」、推計値：名古屋市推計)

(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

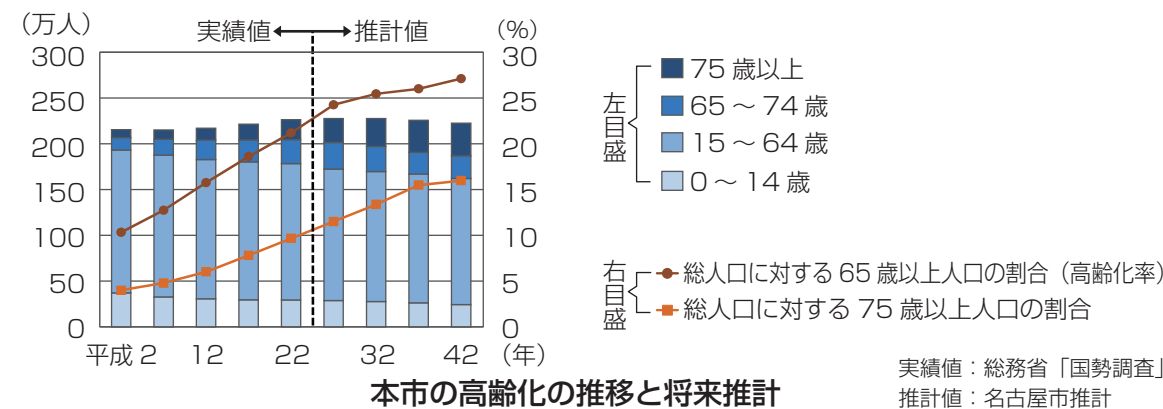
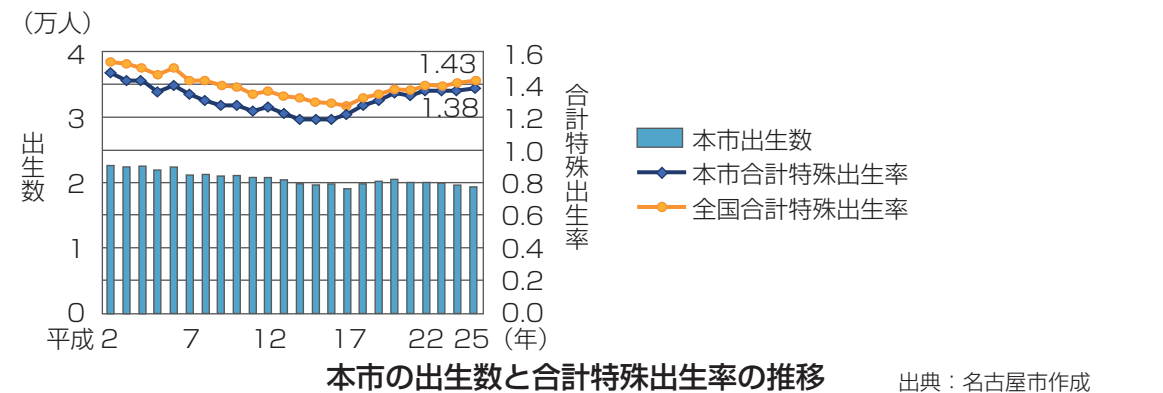
今後の本市を取り巻く大きな時代の潮流を、以下のようにとらえます。

(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。今後も自然減少の傾向が続くと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。

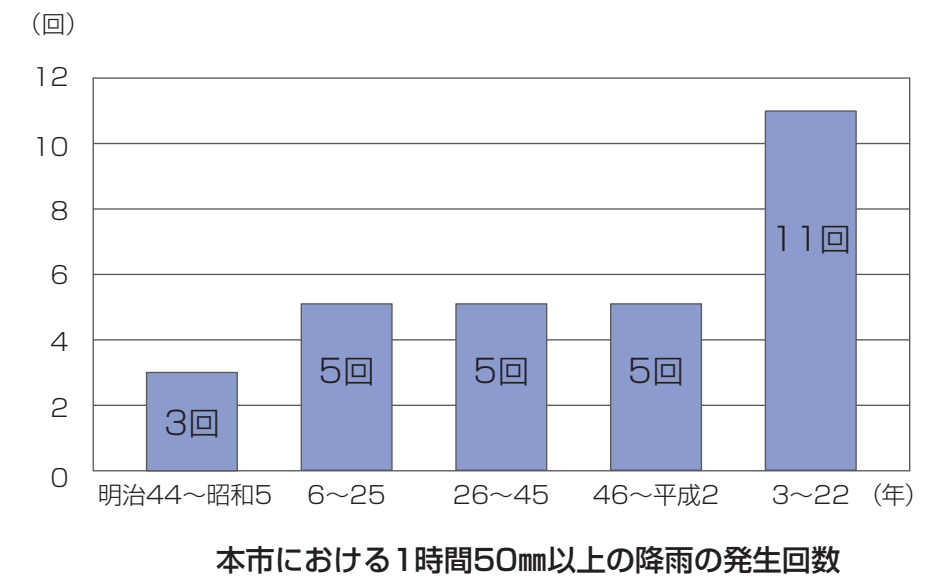
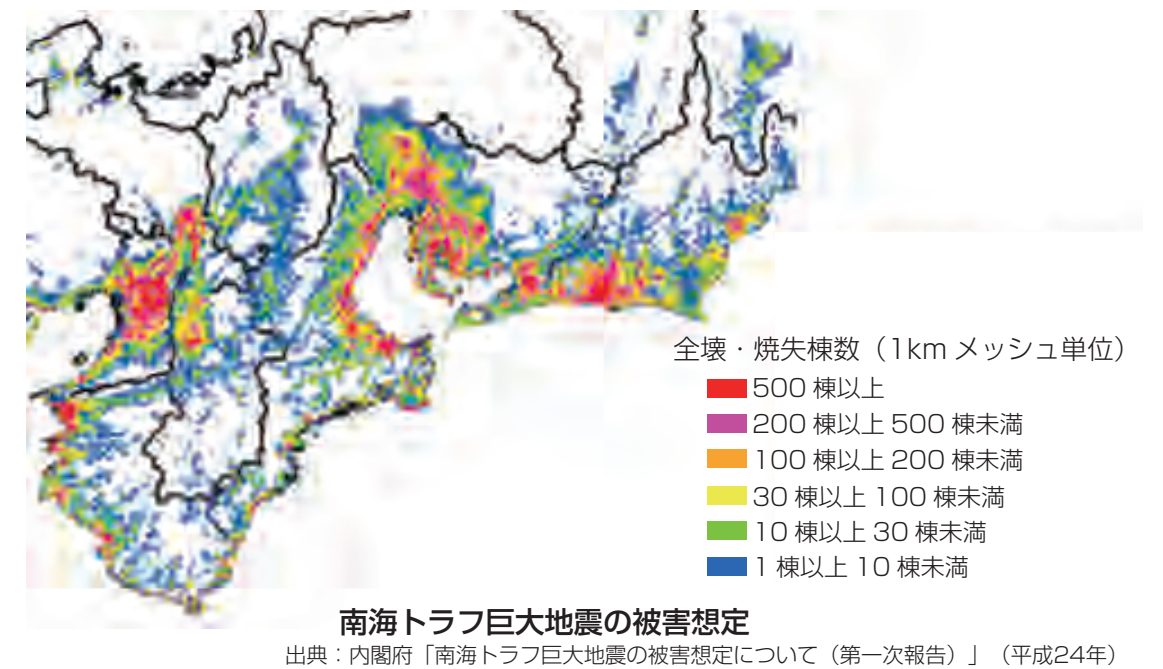
また、高齢者人口の大幅な増加が見込まれ、本市の65歳以上の高齢者人口は、平成22（2010）年に47万9,940人であったものが、平成42（2030）年には約60万4,000人まで、75歳以上の高齢者人口は、平成22（2010）年に21万8,806人であったものが、平成42（2030）年には約35万6,000人まで増加すると推計しています。

少子化・高齢化がすすむことで、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（2030）年には2.3人まで減少すると推計しています。



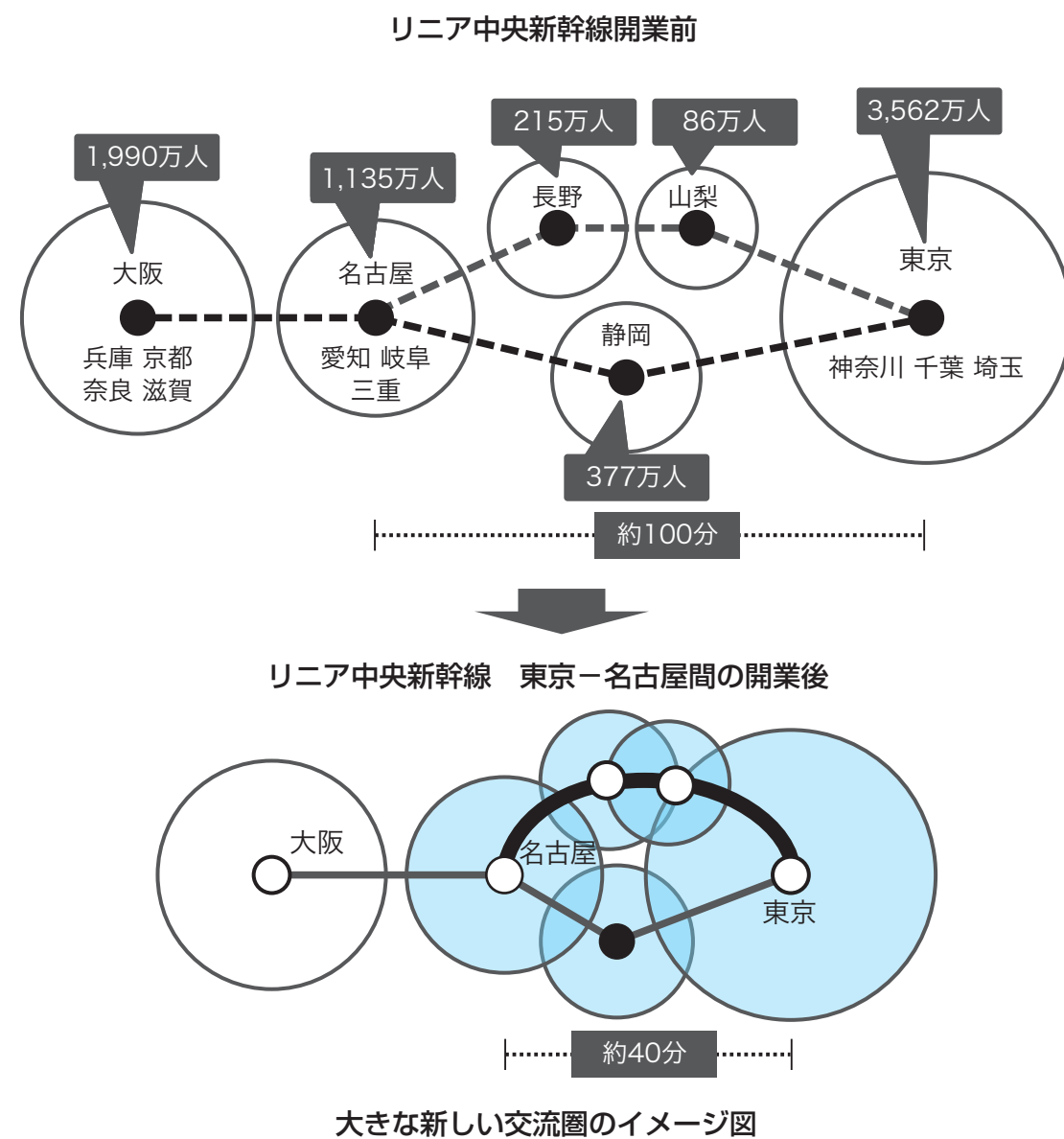
(2) 災害に対する不安の高まり

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てい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。



(3) リニア中央新幹線の開業

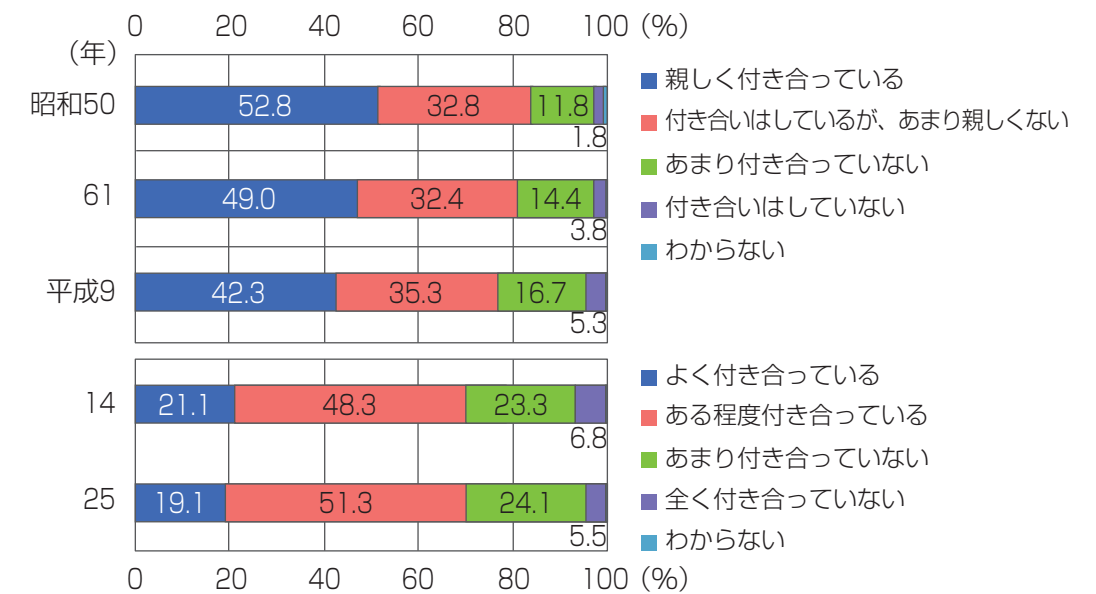
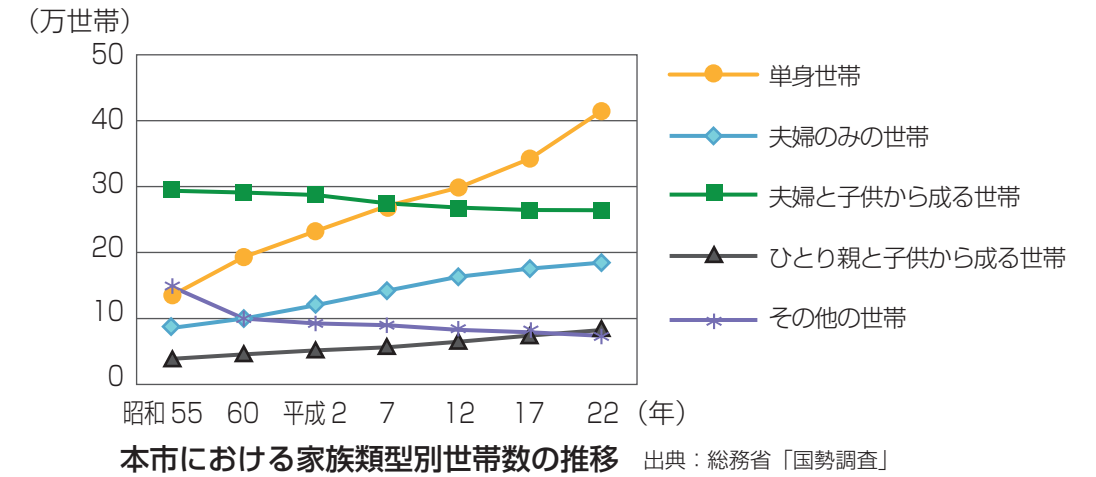
平成39（2027）年度にリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開業が予定されています。平成57（2045）年に予定されている東京－大阪間の全線開業までは、名古屋が暫定的な終着駅となります。現在新幹線により約100分で結ばれている東京－名古屋間は、約40分で結ばれることになり、移動時間が大幅に短縮されます。このようなことから、首都圏の約3,500万人とあわせて、大きな新しい交流圏が形成されると考えられます。首都圏とのつながりが深まる期待と、人口や経済活動が吸い取られるストロー現象の懸念があります。



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と予測され、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。



備考

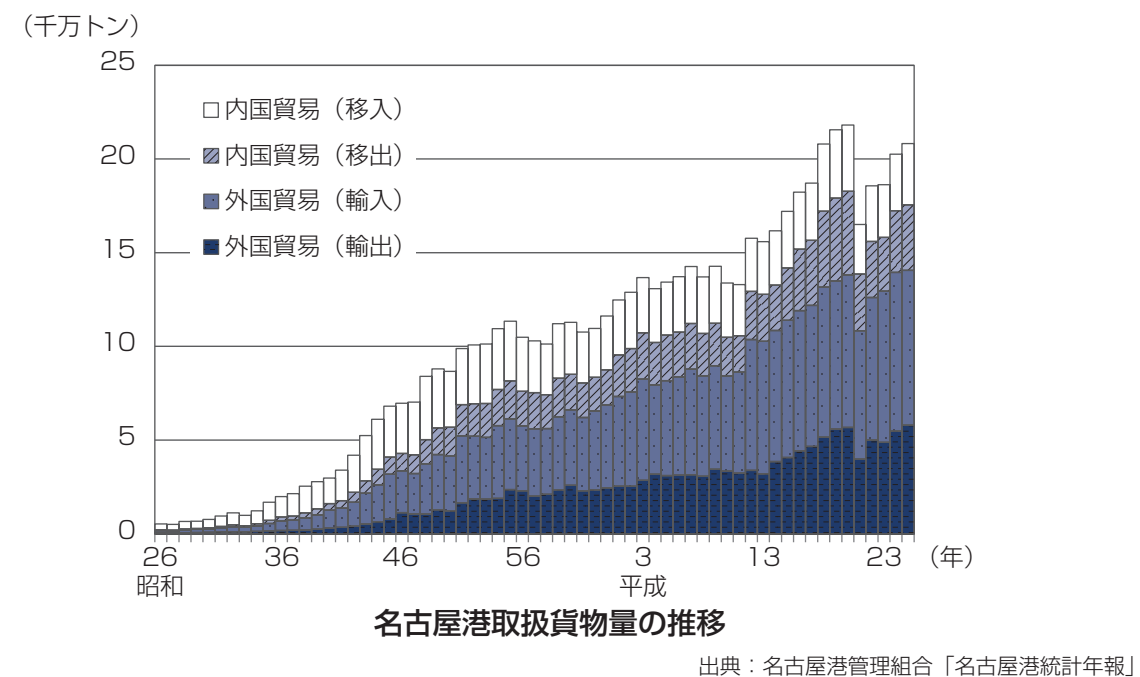
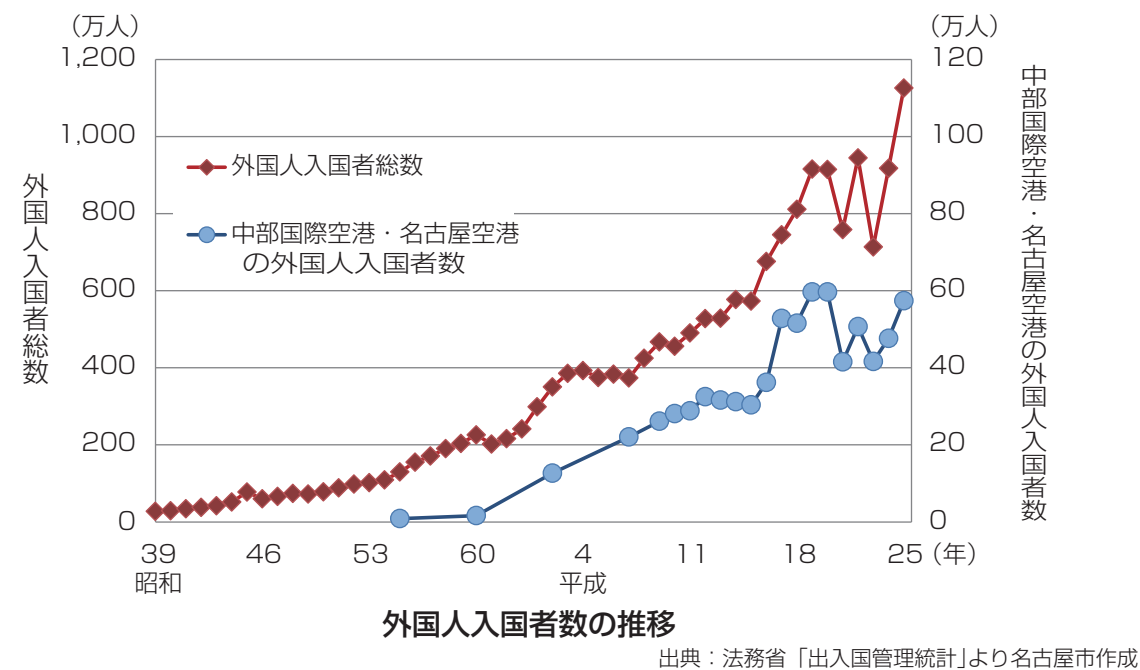
- 昭和50、61、平成9年は、「あなたは、近所付き合いをどの程度していらっしゃいますか。この中ではどうでしょうか。」という問いに対し、回答した人の割合
- 平成14、25年は、「あなたは、地域での付き合いをどの程度していますか。この中から1つだけお答えください。」という問いに対し、回答した人の割合

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。

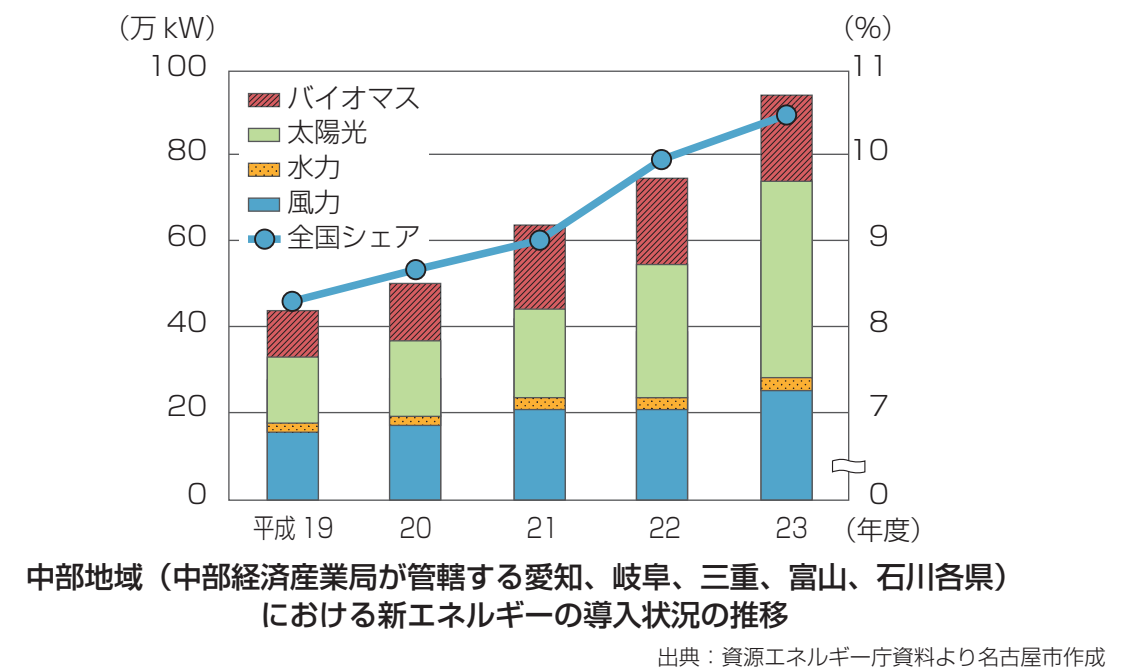
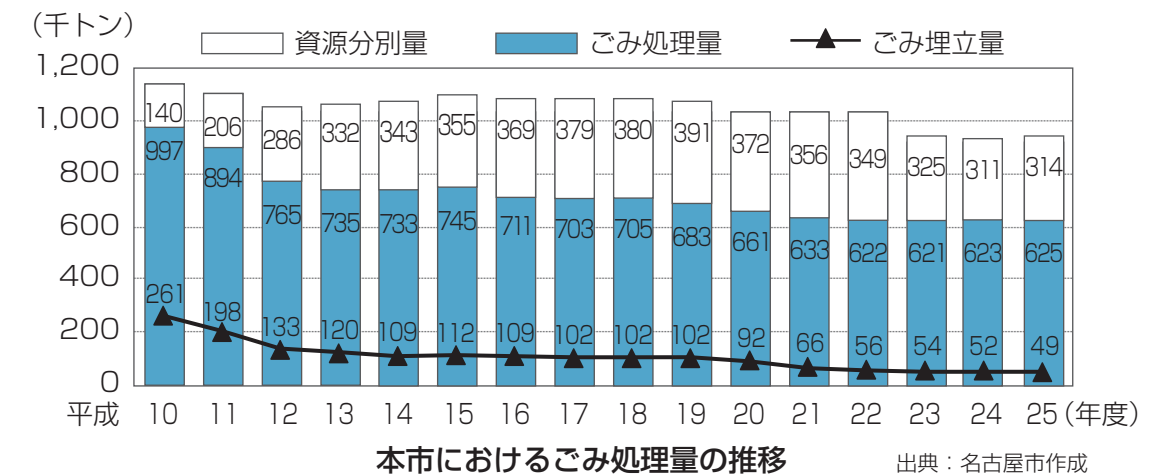


(6) 環境問題の多様化

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。

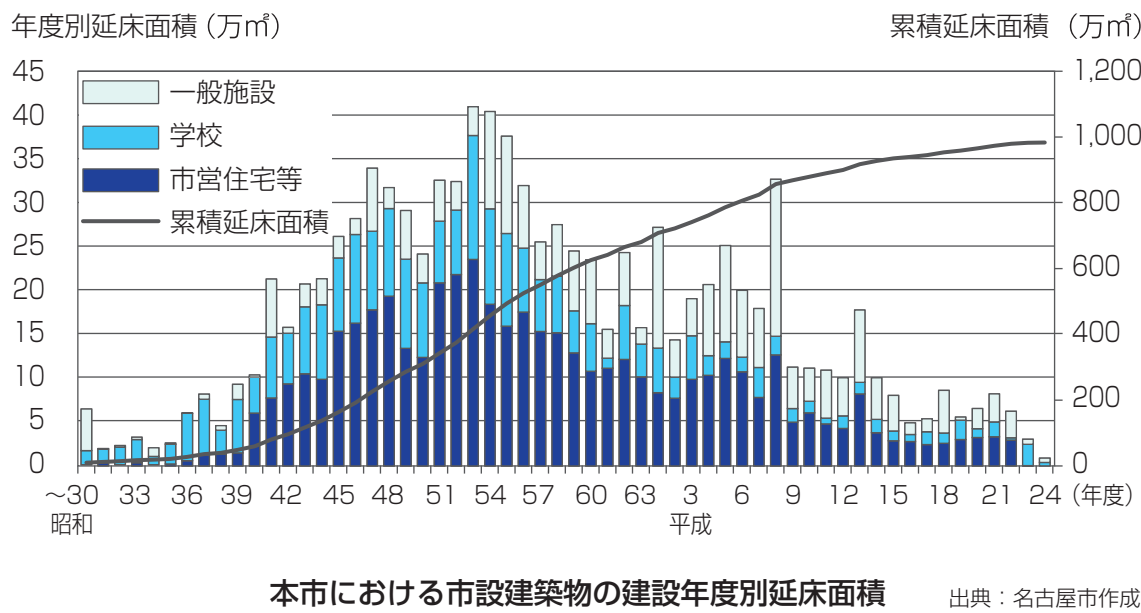
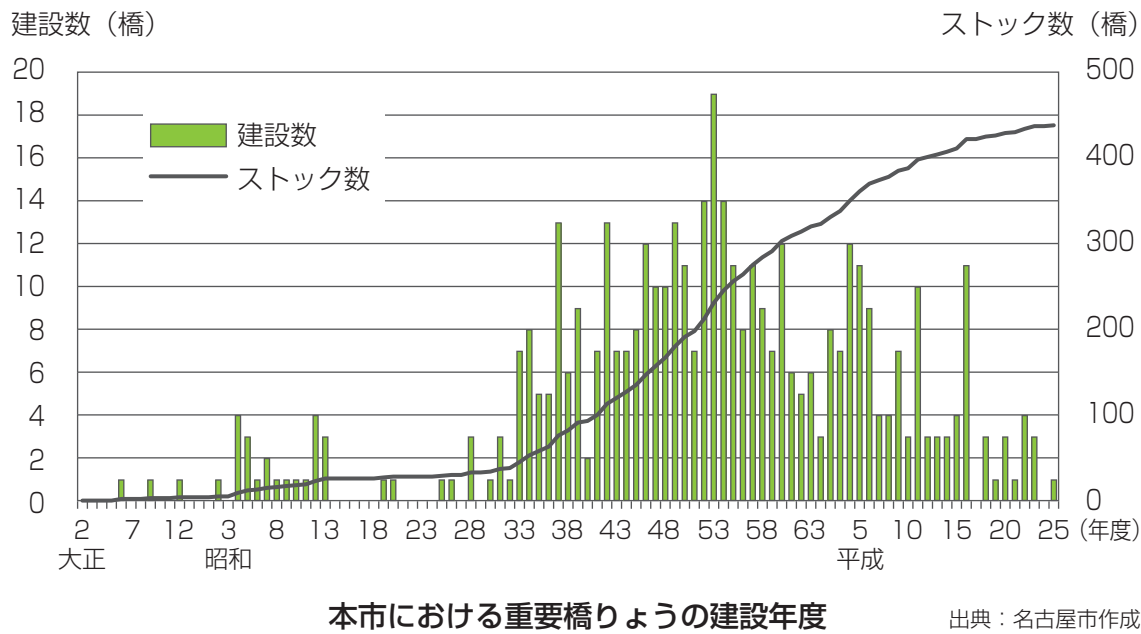
かつて深刻な状況にあった本市の大気や水質は全般的には改善傾向にあり、また処分場確保の困難から問題となったごみ処理量はピーク時の約6割となり、市民・事業者との取り組みにより一定の成果をあげてきました。

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。



（７）公共施設の老朽化

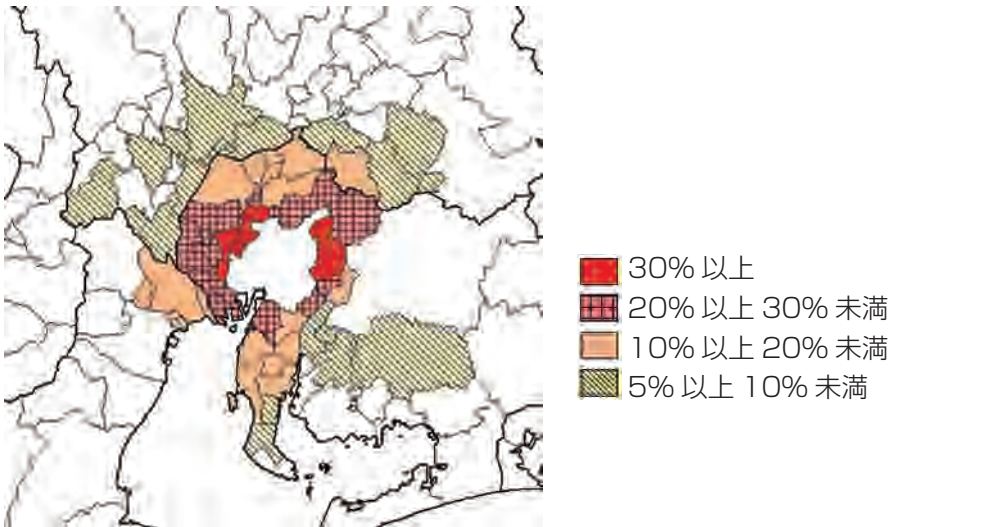
本市では、戦後の計画的な事業実施により、道路や橋りょうなどの交通施設、上下水道やごみ処理施設などの供給処理施設、市営住宅や学校をはじめとするその他の公共施設などの都市基盤はおおむね整備されています。一方でこれらの公共施設の多くが、市域の拡張や高度経済成長期の人口の急増にあわせ、昭和30年代から60年代にかけて建設されており、老朽化が進行しています。



（８）行政課題の広域化・多様化

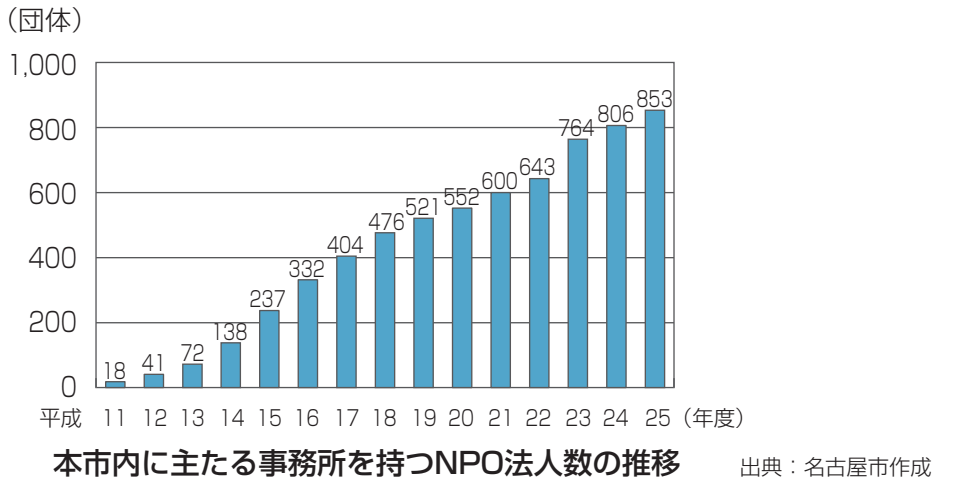
交通基盤や情報通信網の整備などにより、人々の日常生活や経済活動の範囲が行政区域を越えて大きく広がるとともに、広域で取り組むべき行政課題が顕在化しています。こうした行政課題の広域化への対応は、本市だけでなく、他の市町村にとっても避けては通れない重要なテーマとなっています。また、地方分権の進展により、基礎自治体としての市町村の役割や権限が拡大する中、市町村が互いに自主・自立しながら結びつきを深め、圏域全体の個性や魅力、活力を育んでいくことが期待されています。

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、企業や非営利団体（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。



近隣市町村別の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



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70%程度といわれています。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）年度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、多くの人でにぎ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成長につなげていかなければなりません。