

- 大枠としては過不足なく網羅されている。総合計画なのでどうしても総花的になるのは当然のことであるが、そういう中で力点として、三つの重点課題をおさえているのは良いのではないか。
- 名古屋市が単独で成長したことは今まであまりなく、愛知県は自動車を中心とした製造業が引っ張ってきており、豊田市あたりに人が移り住んできて、その人たちが名古屋市内に勤めたり、名古屋市内で物を買ったりして名古屋市の経済は伸びてきた。近隣市町村の発展あってこそその名古屋市だということを重要視しないといけない。
- 近隣市町村と一緒に発展していくことが大事であり、広域行政について、名古屋市が近隣市町村の発展のためにいろいろな手助けをしていかななくてはいけないということまで踏み込んでいない。重要なのは、リニアのメリットを特に西三河あたりに波及させて、名古屋を中心とした経済界を発展をさせていくかという視点ではないか。
- 人口を考えた場合に、福祉や子育ての環境を良くすると、近隣の市町村よりも名古屋に住んだ方が良く、特に若い世代の人たちが名古屋に来てしまう。名古屋を中心としたエリアの経済を発展させて雇用を生み、名古屋都市圏の人口をどう増やしていくか、それを名古屋市としてどうサポートしていくかが大事なのではないか。
- 緑や公園が多いというデータもあり、実際に小さい公園は住宅街にはたくさんあるが、昼間や夕方に子どもがあまり遊んでいない。公園や緑の役割をどう考えているのか。
- これまでは、自動車産業に代表されるように愛知県や東海全体が頑張っていて、あえて名古屋市自体が産業や大企業を支援するということは必要なかった。これから先は樂觀できないが、産業を育てようと注力するのではなく、むしろ、零細企業をどうサポートしていくのかという課題が重要である。
- かつてデザイン都市名古屋という取り組みがあったが、デザインという機能は、企業に限らず社会の中ですごく重要性を増しており、あの時点はずいぶん先見性があった。地域、企業の中に浸透して生かされていれば良いのだが、そう言えない。産業や企業の育成につなげていただきたい。
- 「快適な都市環境と自然が調和するまち」として、これを目に見える形で、名古屋市をめざす都市の姿を示せる場所をどこかに象徴的に作ってはどうか。他都市に先行して名古屋にそういった場所を作ることが、産業や企業のサポートや支援することになるのではないか。
- リニアができると名古屋市民は40分で東京に行けるが、東京への利便性を享受できるのは名古屋駅との近さに比例する。名古屋圏域全体で見た時には、万人にとって便利になるわけではなく、名古屋までぐらいいしか行けない人もいる。そこから先は、各事業者がそういう人たちを見て判断するので、行政が意識しなくても良いのではないか。
- 日本全体から考えた時に、東京一極集中が日本全体にとってマイナスということをも

っと地方から強く発信しなくてはいけない。リニアや空港といった交通手段が整備される中で、名古屋だけでなく日本全体の機能分担や配置の広域化を考えるべきである。

- 名古屋までリニアができれば、たくさんの外国人が物珍しさもあってリニアに乗ってくれるはずである。問題は名古屋駅に降りてどうするのか。名古屋駅で乗り換えて、京都・大阪へ行くのでは困る。名古屋へ来てここしかないという魅力あるものをどう作り出していくのか。
- これまでの名古屋市では産業政策がなくても企業が発展していったが、これからはそうではいけない。自動車産業の中身が変わってきており、電子化・情報技術化している。高齢化が進んで自動運転の車に対するニーズが高まり、先進国市場で売れば、日本の自動車産業もそちらの方向が重要となってくるだろう。
- 今までは名古屋市内に部品工場は必要ないし、実現不可能であったが、自動運転の車に必要な情報技術等の立地場所としては、名古屋市内でも構わない。当地の基幹産業が大きな転換期にあることを考えると、情報技術関連を実際に作るのではなく、呼び込むような産業政策があってもいいのではないか。
- 名古屋に住んで東京に通う人が出ることはないのではないか。ごく一握りの方はそういう移動の可能性もあるかもしれないが、そういういわゆるエグゼクティブ層にとって名古屋が住みやすいかという、そうは思えない。
- リニアができて東京にいろいろなものが取られる一方で、何か取り戻すそうと考えればやはり観光で、東京の人を名古屋に連れて来るのはもちろん、外国人を名古屋に連れて来るという視点もある。そのためにどう外国人に見せて売っていくかが大事になっていくのではないか。
- 東京一名古屋が40分で行けるのに、名古屋駅から豊田市まで1時間掛かると、東京から見たら豊田が僻地になってしまい、豊田市の発展、自動車産業にとってプラスにはならない。それが名古屋に跳ね返ってきてしまう危機感があるので、名古屋市としても広域的な名古屋とのアクセスをなるべく良い形にしなければならない。
- 基本的にリニアができると東京にいろいろなことでストローされることは避けがたい。これからの名古屋市に大事なことは、いかにそれを軽微に留めるかと、逆に何か東京から取れるような施策を考えるかである。ラジカルに名古屋を面白くして、東京から人を呼べるようにすることが大事である。
- リニアができることによって、名古屋は重要な国際的なアクセス手段を手に入れる。今までは、成田や羽田は遠かったが、関空も入れれば1時間半圏内に国際空港が4つあるという立地になる。海外との関係をどう深めて、名古屋の利益にするのかであるが、国際性の視点が薄い。ここが、15年先の名古屋の生命線になる。
- 観光地としての名古屋の国際性を高めるのと同時に、海外からの企業を招くうえでは、高度な人材が名古屋に住んでも良いと思えるような環境面での国際性を強めるべきではないか。

- 今まではトヨタを筆頭とした自動車メーカー頼みで、この地域の自動車産業が発展したということで良かったが、これからはそうはいかない。名古屋市に本社があつて周辺に工場を持てるような企業までなら問題ないが、それ以下の企業の仕事がなくなっていくことが、これから先を考えた時に一番大きな問題である。
- 中小企業は数が多いので、全てに浅く薄くという発想は止めた方が良い。自動車を離れて別の事業や製品、サービスを提供する会社はどう変えていくかが大変で、自動車で培った技術やノウハウを使って、事業の転換を促すような成功事例ができれば、他の企業がそれにならって考え方を改めるので、その支援を基本的な発想にすれば良い。
- 名古屋市の中の地域格差の問題がある。今後人口が減っていく中で、名古屋市の中で少し劣位にあるようなところに対して、どう上げていくかを議論する時期にもう来ているのではないか。ひとつひとつの施策は名古屋市全体の格差の平準化につながるんだろうかと意識することが大事になってくる。
- 名古屋駅がリニアが来て良くなると、駅の西側も良くなっていく可能性はある。名古屋駅は桜通口ばかり関心が持たれているが、太閤口も名古屋駅の中心のひとつという立ち位置になれば、西側のエリアを変えていける可能性があるのではないか。名古屋駅の発展を西へ波及させていければ良い。
- 名古屋の西部には、おそらくスペースがないのではないか。県レベルでも、産業の配置を考えても、西側は明らかにバランスが悪い。地勢的にかなりハンディキャップを負っており、そこが難しい。行政の立場で、政策的に何か象徴的なものを西側に配置することをコスト度外視でもやっても良いかもしれない。
- 名古屋市の広域的な取り組みとしては、大都市制度との関連で、広域行政を具体的にすすめていく。名古屋市を中心とした近隣市町村で広域連合を組み、300万～400万人という規模で、東京・大阪に伍した、あるいは世界の大都市圏競争のなかでやってくれるような規模の都市圏を作っていくことが、現実的なのではないか。
- 名古屋が首都機能のバックアップになれるのではないか。リニアで直接結ばれる大都市の役割として、災害で東京の首都機能・中枢機能が失われる場合に、その受け皿となることは、国全体の危機管理上も非常に合理的である。そうなるために、三の丸エリアをこうしなければならないということを考えていくべきではないか。
- 国などに対して広域で申請するのは良いが、実行となるとそれぞれの行政区域の範囲内ということになりがちなので、実行する時にそれぞれの行政単位を超えて、連携を考えることが重要である。