

名古屋市次期総合計画有識者懇談会分科会（1月16日 都市像4） 会議概要

- 施策32には「世界の主要都市としてふさわしい都心機能・交流機能の強化」ということで、名古屋駅はターミナル機能を重視して便利にしよう、栄は交流拠点形成ということで、それぞれ方向性が違うということが分からないでもないが、これから名古屋市の二大中心市街地が直面していく問題は、今まで以上に分かれてくる。
- 名古屋駅は便利さ追求と、もうひとつ大事な点ということでは、防災の機能をより高めていかななくてはいけない。地盤の問題もあるし、帰宅難民の集中度という問題もあるので、やはり防災というのは栄以上に大きな課題になってくるだろう。
- リニアができた時に東京にストローされるおそれがあるが、それをある程度食い止めるためには、どこを名古屋らしさの、名古屋に人を引っ張り込むコアにしていくかということ、やはり名古屋駅ではあまり色づけができないので、そこは栄に名古屋らしさというのを作っていく必要がある。
- 確かに名古屋の中心市街地という部分でいうと、両方同じカテゴリーに入るが、もっと別々に、名古屋駅はこういう方向で、栄はこういう方向でということの色濃く出して、それを両方とも立てていかななくてはいけない。その間をどう結んでいくかということで、LRTといったことで全体として盛り上げていくようなまとめ方が必要ではないか。
- 特に栄には淡白な印象を受けた。リニアができる、あるいは名古屋駅における大規模開発が済むと、栄の地盤沈下は今以上に顕著になる危険性がある。放っておくと進む栄の地盤沈下を、行政としてどう食い止め、盛り立てていくかというトーンに踏み込んでいっても良いのではないか。
- 産業振興については、この地域として自動車産業がこれから10年先、20年先どうなるのかということ踏まえて、名古屋市としてそれに対してどう取り組んでいくのか、いわゆるポスト自動車に対してどういうスタンスで臨むのか。名古屋市が自動車を開発するというようなことはないが、地域としてのポスト自動車の取り組みに対して、この総合計画の中でどう位置づけるのか。
- 地域の経済を支えるのは、改めて言うまでもなく、自動車中心にした輸送機器関連の産業なので、ポスト自動車に対して、もちろん今ある自動車がさらに発展することもあるけれども、今とは違った形の車をどう地域として作り出していくのか。産業のところがいきなりバラバラになっている印象がある。
- 名古屋市は自ら産業に直接携わらなくても、それをバックアップする、支える、促進できるような形にしていくという役割が行政としてはあるので、やはりポスト自動車に対する取り組み姿勢のようなものはどこかで表現していただきたい。
- 施策34の展開2に「大学との地域の連携によるまちづくり」とあるが、いくつかの私立大学が都心に新しく次々にオープンしている中で、それとの関わりについては、も

う少し具体的に考えていただきたい。

- 東京は別格だが、例えば京都は観光もあるし、ものづくりの産業も京都市内にある。神戸は観光地としての魅力や医療系などが市内にある。大阪も市内にいろいろな産業がある。名古屋の位置づけは一体何だろうか。それは世界の中、日本の中で一体名古屋って何の都市だろうと思われるひとつの大きな原因ではないか。
- 世界のトヨタは知られているし、デンソーは知られているが刈谷にある。では、名古屋はどのようなまちなのか。人口は200万人を超している、日本のど真ん中にある、高速道路も、高速鉄道もリニアができれば8の字に交わる。交通の要衝でもあることは確かだけれども、一体何のまちと言えるのだろうか。
- 観光はぱっとしないし、食べ物の魅力もあまり伝わってないし、国際化も遅れている。もちろんものづくりの産業も、世界に名の通った産業もあることはあるが、トヨタ、デンソーに比べるとものすごく規模が小さい。
- 西三河の巨大なるものづくりのゲートウェイとしての位置づけは大きい。よく言われるように、リニアが来ても豊田まで公共交通で行けば1時間も掛かるから何とかしないとイケない。本当はグレーター・ナゴヤで考えていくということが必要である。
- 名古屋は便利だし、住みよいまちであることは間違いないが、世界の都市間競争に勝ち抜こうという戦略3があるので、住みやすいというだけでは勝てない。
- 首都圏がいざとなったときのバックアップ機能都市はひとつの売りになるが、バックアップ機能は重要だけれども、バックアップ都市かと言われてしまうので、それがトップイシューでは困る。
- やはりグレーター・ナゴヤのように、本気で圏域で結びつけていかないと、国際都市間競争はどうにもならない。具体的に豊田市、刈谷市にどう物を言っていくか。彼らは財政がたいへん豊かだが、これに対して今後どんな具体的な連携をとっていくか。国際的に本当に名前を売っていくためには生産がいる。
- 名古屋市は地域の唯一の巨大都市で、何もしなくても住みよく、まあまあ良いということやってきたけれども、これからは本気で名古屋市が動いて、周りの都市と一緒にあって、経済的には西三河になるが、その代わり名古屋市は交通のハブなので、どんどん豊田市まで交通サービスも持っていったりするような本気度がある。都市圏で頑張らないとイケない。
- 国際的に名古屋が打って出るためには、名古屋の名前を前面に出すと本当は弱い。あえて名前は豊田に譲って、例えば豊田・名古屋何とかリージョンといった、少なくともこの地域を指す呼称として豊田の名前を入れられるかどうかということで大分違う。この地域に対する見方が全く変わる。そのぐらいの覚悟が必要である。
- 自動車の後をどう考えるかについては、この先、車がどんどん従来とは変わってきて、ITや地図情報、センサーといったところのウエートが高くなっていく流れの中で、西

三河の今までの製造機能とは違う産業で、割と都市になじみやすい産業が豊田周辺、名古屋エリアの中に立地してくる。

- 従来は車関連のビジネスはあまり名古屋市内には立地していなかったけれども、そこで初めて名古屋市内に産業を取り込んでいくことができる。場合によっては、名古屋市と豊田市でその産業を引っ張り合いするのではなくて、互いに補助するといった産業誘致連携のようなことがあるのではないかな。
- 豊田をはじめとした西三河の各地と名古屋が連携できる分野はたくさんある。そういう流れの中のひとつとして、リニアができて豊田が不便な状況に追い込まれる中で、名古屋市が豊田のために一肌脱いで、高速道路を名駅のところから直接乗り入れてリニアの利便性を西三河を中心とした名古屋圏域全体に広げていくといった、具体的な施策として踏み込んで、圏域一蓮托生というところを示していく必要がある。
- 豊田市あたりも、リニアで東京と名古屋が40分で結ばれるのに、自分たちは今のままではいけないという意識はだんだんと明らかに持っていて、それにどう対応しようかと考えている。周辺の市町村もそういう意識は当然持っているので、この機会を利用して、互いに何ができるのかを率直に議論していけば、それなりのことはできるようになるのではないかな。
- 商業のあり方については、栄に限らず、明らかにIT技術の進歩の中で我々の購買行動も変わっていて、店舗がいらぬということではないが、わざわざ店舗まで行って、物を見て買うというような時代ではなくなりつつある。そういう中で栄のような場所の位置づけ、役割を今までの延長線上で考えるのは危ないので、名古屋市としてどうするかということは考えるべきである。
- 名古屋市はこのトップ戦略に、市境は意識しない、名古屋都市圏で全部考えていくぐらいの気持ちがあるのではないかな。積極的にとにかく周りと一緒に手を組んで、ウイン・ウインになるようにしなければいけない。ウイン・ウイン状態を作りながら、都市圏で考えていくといったことがトップに出ても良いぐらいではないかな。
- 施策32のところにも両都心もあり、セントレアもあり、名古屋港もあり、広域交通ネットワークとあるので、この施策32が重すぎる。少なくとも2つに分けて、32-Aを都心として、両都心の話を書いて、32-Bを空港・港湾・広域交通ネットワークと分けてはどうか。他のところに比べるとそれぐらいの重みではないかな。
- 名古屋駅と栄と2核一体の言葉は良いが、それを象徴するようなものがない。それはないものねだりに近いけれども、結果的に栄と名駅の間をどうやって移動するかと言われたら、地下鉄で移動するという話になる。LRTができれば象徴的なプロジェクトになる。それは名古屋市しかできないだろう。あるいは大阪のように一方通行にして、何か画期的な、象徴的なことができないかな。
- 名駅と栄という2核を結ぶ方法として、路面公共交通機関を入れるというのはひとつの考えだが、その間は歩ける距離なので、魅力化を図っていく。その真ん中の、伏見

があれぐらいの距離で沈んでしまうのはおかしい。堀川という魅力的な空間もある。さらにもうひとつとして名古屋城がある。

- 施策34で、大学が図らずも名古屋にどんどん来ているので、これはやはり活かしたい。せっかくこれだけ来てくれているのだから、連携のようなことはどうするのか。
- 私大は基本的に商売敵で、学生の取り合いになっている。国公立は多分そうでもないだろうが、都心回帰しているキャンパスは基本私大なので、横につなげるには工夫や名目、ウイン・ウインが作れるような方策がいるのではないか。
- 大学をつなげる何かの箱のようなものがあると良い。リニアができると、駅西に大きな更地ができて、どうするかが今後議論になる。低層の建物でも良いので、いろいろな大学のサテライトキャンパスが20~30集まったものを、名古屋圏の入り口である名古屋駅に、岐阜や三重などの大学も集まるような共通の箱があると、そういう中で横のつながりは出てくるかもしれない。
- 商売敵の面もあるが、それぞれの大学に良い教員ばかりが揃っているわけではないので、単位互換にして、ネットワークを作れば良いのではないか。名古屋市がどう関わるかというのはあるが、ウイン・ウインになる方法は絶対ある。
- 名チャリの自転車デポを各キャンパスに全部置いてはどうか。市民が大学に行けば自転車に乗れるようになると、大学は社会に開かれた大学になり、大学内のレストランやショップなども流行るかもしれないし、市民もいろいろなイベントがあった時に来やすくなる。
- 社会人対象のMBAは全部の私学が夜間で持っているけれども、定員をきちんと満たせているところはあまりないだろう。そういう状況の中で必要な単位を取れるだけの講義をその大学で自己完結で開講するには、ものすごいコストが掛かっているはずなので、互いに開講する科目数を減らしながら、この科目はあの大学でやってもらうということは、アイデアとしてはおもしろい。
- 大学間で協定を結んで契約するとしても、例えばプラットフォームを名古屋市が用意してはどうか。全然コンセプトは違うけれども、若者がやっている大ナゴヤ大学があるので、あの一部を大学の単位互換のプラットフォームにできないか。一々1対1で契約を結ぶのではなくて、ひとつのプラットフォームを作って、そこを通してやれないか。
- 商店街のようなところに対してどうしていくか。地域のいわゆる後継者がいないような事業者に対してどうしていくのかということについて、市としてどう考えているのか。
- 施策38のコンベンション施設については、民間では作らないので、行政がかなり関わらないといけない。その時にポートメッセや日比野の国際会議場、吹上といった、不便なところに中途半端な規模のものがあって、大分老朽化しているが、これをどうするのか。

- 名古屋駅南のような、歩いて名駅まで行けるところに、一元化ではなくても、もうすこし規模の小さいものでも、何か作れないか。誘致しようとしても、会議を開く方も、ホテルの客数や交通の利便性、観光資源などを冷静に見る。そこで選ばれる大きな要因はコンベンションのメインの施設の交通利便性なので、直接行政の直轄事業に近いところで何とかしたい。
- 国際展示場を大きくすることについては大体コンセンサスはあり、拡張していくと、海を埋め立てなくて最大範囲が7万㎡ぐらいと聞いている。東京ビックサイトが8万㎡、幕張メッセが7万㎡ぐらいで、幕張ぐらいのものまでは一応埋め立てを伴わない形でできる。
- 議論の中では、世界では10万㎡以上の時代に7万㎡でいいのかとあった。海を埋めて10万㎡にするのか、7万㎡どまりのところ頑張るかというところになるが、そこは名古屋市の都市戦略を考える上ではすごく大きな決断になるだろう。
- 金城ふ頭の中には港湾機能としても極めて重要なものが一緒にあるので、その機能を阻害してまであの場所にというところは少し難しいところが出てくるかもしれない。
- 名古屋にとってこの先すごく大事になっていくことは国際性の強化である。ポスト自動車を見据えて、変わりゆくものづくり産業に対応できるような人材育成というところでも、教育との関連性は大変重要になっていく。
- 名古屋には、外国籍市民の方がたくさんいて、従来であれば、公立の小中学校はそういう人たちにも教育を施してあげなくてはいけない義務感として、外国籍市民を教育行政として受け入れているが、逆にそういう市民がたくさんいるということが、名古屋市民の国際性を小さいうちから育てていくための良い環境になるとも言える。
- 名古屋にある大学の特徴としてよく言われているが、東海3県からばかりで、よそから来ない。これは名古屋の大きな弱点である。それは名古屋の大学の多様性が育たないということももちろんだが、外から来た人が名古屋の大学に通うと、名古屋に地縁や友人関係などができて、そういう人たちがあちこちに散っていくことによって、広く全国、全世界に名古屋シンパが増えていく。そういう点で客の集まる大学が立地していることは、その都市にとってすごく重要である。
- どこで勝負していくかという、やはり外国の人たちをよりたくさん集めるようなことになる。これはもちろん各大学がやっていることではあるが、各大学でそれぞれやってくれるとしても、それを推し進めなければならない。
- 名古屋市立大学には特に芸術工学部という立派な学部もあるので、東京の学生は来なくても、全世界の留学生を集めるということができそうである。教育面での国際化、視点としては児童・生徒の多様性と大学の国際性の強化で、そこに名古屋市としてできることが何かあるのではないか。
- 理系の人材教育が大事である。例えばレゴランドが金城ふ頭にできるが、レゴにはマインドストームというレゴブロックで作るロボットがあって、いろいろな競技会をや

っている。思い切って名古屋は、毎年レゴのマインドストームの大会のメイン開催地に常時なるぐらいのことをやっても良いのではないか。そういうことがひいては海外からの留学生の増加などにもつながっていく。

- 留学生への行政のサポートとして一番嬉しいことは宿舎である。それに一番困っている。もし市営住宅が余り気味ならば、少しリノベーションして、留学生に割安で1年ぐらい住まわせてもらえるような仕組みがあると良い。留学生は10キロぐらい自転車で通うので、少々不便なところでも良い。
- 国際展示場について、金城ふ頭にこだわってしまうと、どうしても限界はあるし、あまり大きいものだと港湾機能と確実にぶつかる。そうならば、あの場所とは違った市外に、県や立地自治体、名古屋市も一緒になって、もっとサイズの大きい便利なものが提供されるのであれば、それは大きなメリットになる。その可能性は探っても良いのではないか。
- そういった施設が立地した場合には、やはり最大の受益都市は名古屋市で、たとえここに立地しても、そこに集まってくる人たちがメインで泊まる、お金を落とすところは名古屋市だということは容易に想像できるので、名古屋市がそういう事業に関与するとしても、中心的なプレーヤーとして関わっても良いのではないか。
- 栄と名古屋駅では、栄の方がはるかに難しい。名古屋駅では大枠の方向は大体コンセンサスが得られているし、実際、民間事業者も投資をしているが、それが進めば進むほど、栄にとってはアゲインストの風になってしまう。市が主導的な役割を果たしてまちをどうしていくかという戦略を考えなくてはいけないのは、栄ではないか。
- 恐らく国際留学生会館が少し空いているのは、家賃との兼ね合いもあるだろう。やはり空いているところを安くすると需要は出てくるので、それに尽きる。少しの差だったら大学のすぐ近くの民間アパートにしようと思うだろうが、皆すごく生活は苦しいので、港の留学生会館の家賃を下げれば、助かる学生もすごく増える。