

中京独立戦略本部会議 都市基盤・防災分科会 議事概要

| 本部長 | 主な意見 |
|--------|--|
| 河村 たかし | <p>○大規模再開発計画の現状を見ると、名古屋が更に高みを目指すということにおいては、既に東京とは圧倒的な差がついており、これは更に拡大していくであろう。</p> <p>○名古屋にお金を使って投資すると儲かるな、と思っもらうためにはどうしたらいいのか、ということを考えないといけない。これから、名古屋が東京の衛星都市になるのか、大きな曲がり角にきている。名古屋に行ってみようと思っもらうためには、おもしろみが必要である。</p> <p>○防災については、日頃から、伊勢湾台風がもう1回きたときに、1人の人命を失うことなく、断固、名古屋の人の命と財産を守っていく、ということをきちんとやれば大丈夫だと言っている。</p> |
| 大村 秀章 | <p>○リニアが開業すれば、首都圏と中京圏が40分で結ばれて、5,000万人の大交流圏ができることになるので、これをどのように活かしていくのが課題である。</p> <p>○スーパーターミナルとなる名古屋駅を中心として、交通インフラの整備をし、鉄道、高速道路とのアクセス、空港・港へのアクセスを、複合的・有機的に結び付けていくことを着実に13年の間にやっていかなければならない。</p> <p>○企業・産業・ビジネスは、簡単に首都圏に持っていかれることはないと思うが、こちらに住んでもらうには、刺激とかおもしろみとかが必要である。</p> <p>○防災については、今年の愛知県の総合防災訓練を、名古屋駅を中心に大々的に実施したり、名古屋駅の西側に大きく広がっているゼロメートル地帯について、ハード面での対策を市町村と一緒に取り組むなど、ハード・ソフト取り混ぜて、災害に強い地域づくりをしていきたい。</p> |

| 本部長 | 主な意見 |
|-------|--|
| 奥野 信宏 | <p>○日本における新たな発展のサイクルが始まろうとしている中、発展のエンジンが名古屋大都市圏であること、リニア中央新幹線の開業、超高齢社会の到来を受け、名古屋に一定の期待が高まっている。</p> <p>○ものづくりの中身が柔軟に変化してきており、柔軟な変化を受け止めることができる都市基盤が必要である。</p> <p>○名古屋圏のまちづくりにおいては、大まかに言うと、ビジネス活動が効率的に行えるまち、高齢者にとっても住みよいまち、国際的に活用されるまち、歴史や文化が感じられ、環境にやさしいまち、といった4つの観点が必要である。</p> <p>○ビジネス活動が効率的に行えるまちということでは、豊田市などへの鉄道網、空港へのアクセスや、名古屋駅についても高速道路へのアクセスや高速バスの乗り場など、リニアと結び付けた移動網の整備が必要である。</p> <p>○高齢者にとっても住みよいまちということでは、この地域は、三世同居、近居の率が高いが、これは、少子化と高齢化の問題を同時に解決することができる方法として注目されている。これは、名古屋がモデルとなると思うし、都市間競争の要になっていく。</p> <p>○国際的に活用されるまちとして、英語圏の人が普通に生活をしてストレスを感じないまちをつくっていくことが大事であり、又、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブの取り組みも、広域連携のモデルであり、積極的にバックアップしていくことが重要である。</p> |

奥野 信宏
(続き)

- ストロー効果については、リニア中央新幹線の開業により、東京まで40分と地下鉄の移動時間になり、今までのストロー効果では考えられないような機能の再配置が行われることが予想される。国での議論を、注意深く見ておく必要がある。
- コンパクトシティについては、駅そば圏をもう少し狭い範囲で設定したり、政策を実質化していくことが重要である。
- まちづくりの担い手として、行政のほかに、NPO、地域住民、企業のCSV活動の役割が大きい。経済成長が人のつながりの弱体化や崩壊につながった。内閣府の共助社会づくり懇談会において、これらを、人材・資金・信頼性の3つの観点から、問題を整理し、一定のとりまとめを行った。ナショナル・レジリエンスの会議でも、ハードの整備も必要であるが、最大のもうひとつの強靱性は、人のつながりであるという点も強調されている。
- 防災・減災について、日本では輸出産業が一定の地理的範囲に集約されてきており、そこが日本を引っ張ってきたところがあったが、そういうところは、必ずしも災害に強くない。名古屋は、災害とガチンコ勝負するんだという姿勢で臨んでもらいたい。

| | |
|--------------|--|
| <p>柘植 康英</p> | <p>○名古屋市・愛知県の都市基盤・防災は、全体的に見ると、他の地区に比べて、既に充実しており、むしろ、ハードの点よりもソフト面で、基盤を更に強くしていくという方向が、この地域を発展させることにつながるのではないか。</p> <p>○名古屋駅近辺で今後高まるビジネスポテンシャルを引き込むためのソフトの対策が必要である。そのためのフレームの柱は、首都機能の分散であり、もう1つは企業の誘致などであり、そういったもののソフト面での基礎インフラの整備を大きなスケールでしていかななくてはならない。</p> <p>○アジアとか世界における都市間競争に打ち勝つ、ということでは、都市空間の有効活用ということで機能を集積させることも大事なこと。まちの耐震性や防災の観点もあわせて、高度利用の検討というフレームがあってもいいのではないだろうか。</p> <p>○リニアの開業に向けて、結節・アクセスが重要になる。名古屋駅が大都市にふさわしい、便利で風格を備えた玄関口となるように取り組む必要がある。</p> <p>○おもしろみがあることは悪いことではないが、人が住むためには、住むための場所、周囲の環境、医療・介護・教育だとかの住環境・住みやすさが基本となる。</p> <p>○今後、インフラの老朽化が進んでくるので、優先順位をつけて取り替えていく必要がある。又、インフラの整備にあたっては、民間の知恵を活用するなど、やり方や効率を考えて、極力、コストを抑えていくという観点も重要である。</p> |
|--------------|--|

| | |
|--------------|--|
| <p>山本 亜土</p> | <p>○この会議の本来の目的は「世界と闘える愛知・名古屋」をつくることであり、「首都機能のバックアップ」は、結果としてこうなる、というように言った方がよいのではないか。</p> <p>○名古屋駅は、大変集積された拠点である。リニアの高速性を失わず、名古屋駅がスーパーターミナルになると同時に、セントレアに日本のゲートウェイの役割を持たせるためにも、乗換え利便性をよくすることが必要になる。</p> <p>○名古屋の都心部のまちづくりが必要である。吸引力を持った魅力のある都市づくりをし、交流人口を増加させるため、名古屋駅と同時に、栄地区や、さらにプラスして名古屋城の周辺地域なども整備して、面的な広がりや回遊性のある都心にしていくことが必要である。</p> <p>○陸・海・空の交通インフラの整備として、中部国際空港における２本目滑走路や、名古屋港を産業のハブ港として更に整備していく必要がある。又、空港や港と後背圏をつなぐ高速道路などの整備も促進する必要がある。</p> <p>○成長著しいアジアや新興国の活力を取り込むため、インバウンドの誘致が必要である。外航クルーズ船などは、後背地への経済効果を期待することができる。</p> |
|--------------|--|

山本 亜土
(続き)

- 防災については、基幹的広域防災拠点の整備、名古屋港における地震・津波対策には万全を期すべきであるし、その他、橋梁の耐震対策や道路網の整備、災害拠点病院の機能強化なども重要である。
- 事業用建物については、一定規模以上のものは、耐震化が促進されているが、町工場や中規模以下の商店、ホテル・旅館業などは、対応が遅れている。
- 中小企業の **BCP** や、帰宅困難者対策も、民と官とで対応していく必要がある。
- 都市が元気、活力を出すためには、ある程度のボリュームの人が住んでいなければならないが、これから、この地域の人口を増加させることは、難しいであろう。外から人が来てもらうために、今、この地域が持っているどちらかというと、生産的な魅力に、住環境やおもしろみといった要素を付け加えて、魅力のある都市にしていく必要がある。