

21 世紀の名古屋市を展望する～まちづくりの視点から

名古屋市立大学経済学部特任教授 山田 雅雄

1 はじめに

昨年の三月に 40 年勤めた市役所を退職してその後一年半ほど、広域連携と BOP 水ビジネスという「外向き」の活動をしている。BOP ビジネスというのは低所得者の人々に対する開発援助をビジネスで、といういわば官民連携方式による開発援助事業である。ハンドアウトのプリントのタイトルは名古屋市を構築すると書いてあるが、スライドでは展望するに変更した。

私はアメリカの「フロンティア精神」よりはヨーロッパの「持続可能性」というキーワードのほう成熟化時代を迎えている日本に合っていると思う。本日は持続可能性について環境、経済、社会という三つの面で名古屋の将来像を、技術屋として空間的に描いてみたいと思っている。スライドにあるピカソの絵のように多面的に描いてみたい。

2 まちづくりの中長期的な展望

まず、持続可能な「環境」から見たまちづくりである。

名古屋市は 2050 年に向け「土・水・緑・風が復活し、あらゆる生命が輝くまち」という環境都市ビジョンを描いている。これを実現するには、従来からの公害対策を実施することは当然であるが、低炭素都市、生物多様性、水の復活という 3 つの「2050 なごや戦略」に従った施策を実行していくことが必要である。

次に、持続可能な「経済」という点についてである。

この地域はものづくりの中核圏域であるが、圏域内外における「もの」「ひと」「かね」「情報」の交流と連携が必要である。キャッチフレーズ的にいえば交流連携拠点都市を目指していくということになる。

具体的には大学、研究所、コンサルタント、企業群などの知的集積を図っていくとともに、グローバルゼーションの時代で海外からビジネスで行き来する人が多い状況の中で、名古屋市をこうした人々とともに観光客を含めた幅広い人々の交流の場にしていく必要があると思う。

そのためには都心部の再生とともに空港・港・高速道路・リニアなど鉄道の整備とその活用が重要な施策となってくる。

もう一点留意しなければいけないのは名古屋市がこの圏域を牽引していると同時に、逆に圏域全体の活性化があって名古屋市が元気になるという点である。

具体策としては、例えばリニア新幹線駅には地方都市と名古屋を結ぶような交流基盤の整備充実が必要である。私個人としては高速道路網を活用した名古屋駅発着の中距離バス路線網を整備する必要があるの

ではないかと思っている。

それから最後に持続可能な「社会」という点から見たまちづくりである。

第一に歴史・風土という「基礎」の上に名古屋市が自立するということである。

自立とは具体的には「働く・住む・憩う」という機能を充実させることである。

名古屋市の自立の上で、この圏域、いま圏域という言葉を使うときに私は中部圏域とか伊勢湾流域圏域というふうに考えているが、その圏域の自立・活性化のために名古屋市は広域交流・連携の拠点都市となることが必要だと思う。スライドには地域間という言葉が出てくるが、これはいま吉井信雄さんのコミュニティというレベルの「地域」よりは大きなレベル、自立できるレベルの「地域」という意味合いで使用している。それからスライドには国際的という言葉も出てくるが、これはインターナショナルというよりはグローバルという意味合いで使っている。行政の皆さんがたは割と感じないかも知れないが、民間の企業の方はいい意味でも悪い意味でも、インターナショナルというよりもまるで無国籍という状況ととっても良いくらい「グローバル」になっていると思う。グローバル化が進めば進むほど国や地域での自立化が求められ、その分、多様化が進展していくものと考えられる。

三つ目に災害に対することである。

牛嶋正先生の御意見に私も全く同感であるが、名古屋駅周辺は沖積平野で地盤もゆるく地下の構造物が多いので、減災と簡単に片付けしないで、防災という方向により力を入れていく必要があると思う。

最後にこれも基礎的なことであるが、圏域あがての協働とこれらを実行するための人材作りが必要だという風に思う。

3 主な新たな計画

(1) 諸計画の関連性

私が副市長をやめる間際の2010年は名古屋市のいろんな計画の計画年限が来てしまうという状況であり、新たな計画づくりが進められていた。自分が指示やアドバイスなどをする立場でかかわった計画を図-1に掲げている。

図1のピラミッドの上のほうが計画年限の短い計画で、下のほうが計画年限の長いものを表している。中期戦略ビジョンから都市計画マスタープラン、歴史まちづくり戦略、それから環境の三つの戦略あるいは100年後の名古屋のまちの姿を語った懇談会という順になる。

実は理念的には最も上位に位置すべき中期戦略ビジョンがマニフェストを計画にしたという内容で計画年限が一番短いものとなり、吉井さんの話にあった総合的な基本計画がないという状況で、名古屋市の職員の皆さんにはいろんな面で苦勞が多いと思う。そのためいろんな計画について内容の説明を受けた時にできるだけ自分が総合計画のような役割を果たせるようにとって取り組んで来た。

当時は漠然とした概念操作をしていたが、図-2は退職した後に概念図としてまとめてみたものである。

左側縦方向に計画名、右側横方向には各計画のポイントになる施策を表記し、図には縦に「串」が入っているが、横串的に環境・生活・拠点性・協働という大きな概念で関連づけをしている。

図1 主な新たな計画

■ 未来の名古屋を多面的に語る（空間的分野の主なものに限って）

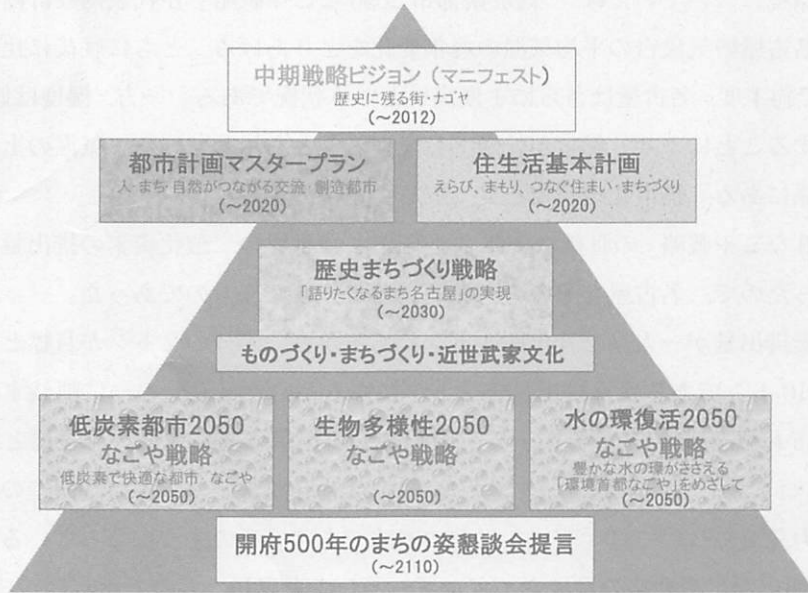
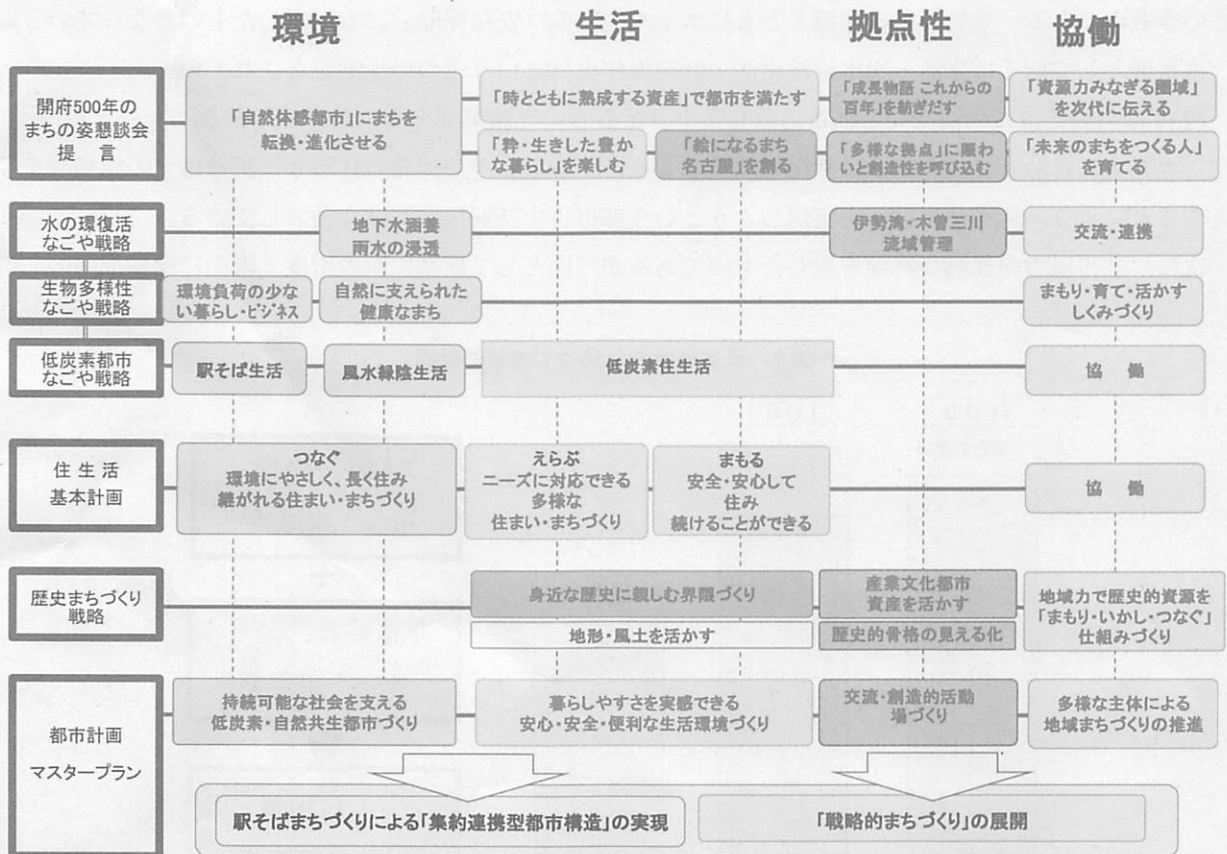


図2 諸計画の概念計画図



(2) 持続可能な環境について

それでは具体的内容について述べる。

まず持続可能な環境についていえば、「低炭素都市 2050 なごや戦略」が代表的な計画である。

最初に伊良湖と名古屋の気象台の平均気温の経年変化をとりあげる。ともに戦後に比べて気温が上がっているが、伊良湖で約1度、名古屋はさらに1度高いという状況である。一方、湿度は低下してきている。これは緑地が減少することにより「都市が乾燥」していることを示している。気温の上昇と緑地の減少というのが一定の関係にある、都市化の現象と見て取ることができる。

「低炭素都市 2050 なごや戦略」の目標は、G8 先進国として世界の二酸化炭素の排出量を半分にしようという共通認識があったので、名古屋もその考えに同調しようというものであった。

世界の二酸化炭素排出量が一人当たり年間4トンであるから、半分の2トンが目標となる。日本全体では一人当たり年間10トンであるから排出量を2トンにするという五分の一に削減するということになる。従って名古屋市も2050年には五分の一の二酸化炭素排出量に減らすという目標とした。削減のロードマップは、「まちづくり」「ものづくり」「エネルギー」「社会システム」という四つの視点から策定している。なお、原子力発電については「3.11」以前の戦略であり、そのままになっている。

図-3は、低炭素都市なごや戦略の目標をエネルギーとして表現したものである。

1990年に対して2050年には名古屋市におけるエネルギー消費量を半分にしよう、なおかつ使用するエネルギーのうち非化石燃料消費量を2.5倍に拡大することによって二酸化炭素の排出量を8割削減しようというものである。気候変動の問題とともにエネルギーの「安全保障」にも配慮したものとなっている。

施策群として駅そば生活・風水緑陰生活・低炭素住生活という三つの提案がなされている。

図-4は駅のそばに生活空間と都市活動を集中させるという施策群を表したものである。

この提案に合わせて、非駅そば地区で開発しようとする者にその開発の代わりに駅そばでの開発権を与えることにより「駅そば生活」を実現しようという都市再生特別地区制度も創設している。

次に、名古屋市の独特な状況を表したものであるが、図として横軸に駅の密度、縦軸に運輸部門の二酸

図3 低炭素都市 2050 なごや戦略目標

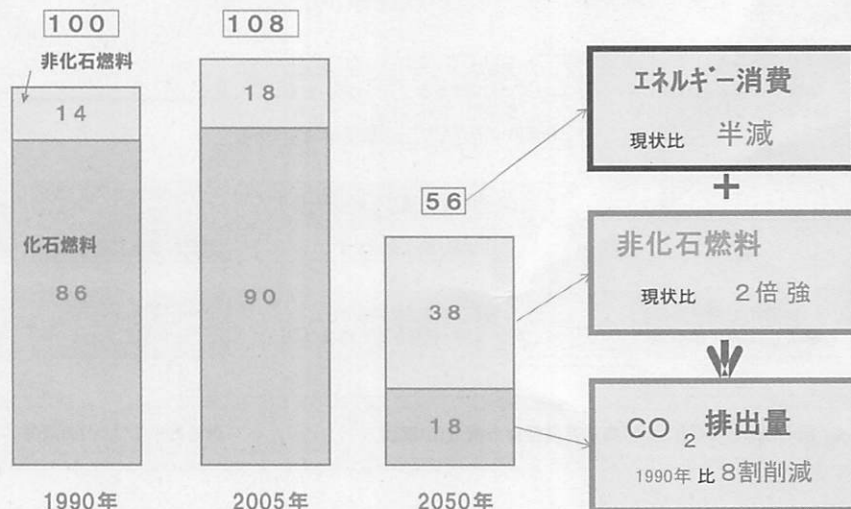
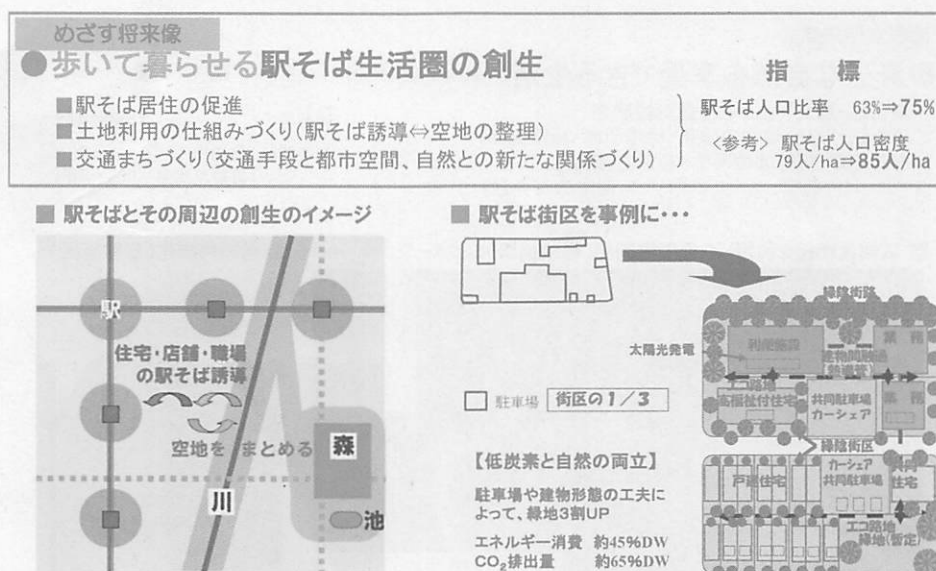


図4 駅そば生活

駅そば生活 風水緑陰生活 低炭素住生活



化炭素の排出量を取る(図は省略)。名古屋市の鉄道駅は東京・大阪・京都について四番目と密度が高いが、二酸化炭素の排出量は鉄道駅密度の低い千葉・仙台・静岡市と同程度に多いという特徴がある。鉄道駅密度が同程度の京都市などと比べると運輸部門の二酸化炭素排出量は1人あたり1年間で1トンほど多いことが分かる。公共交通の利用程度が低いことが推察される。駅そばに生活空間や都市活動を集中させることによる二酸化炭素削減効果が大きいということが見て取れる。

さらに都市計画マスタープランでも駅そば生活の都市イメージを図にまとめている。

次に図-5の風水緑陰生活の提案である。

盛夏におけるシミュレーション結果からも気温分布は、都心および都心の北部に高い部分が存在していることがわかる。水と緑の回廊を作り都心などを冷やすとともに海からの風を都心に呼び込もうという施策群である。

最後に図-6の低炭素住生活である。

カーシェアリングの普及など車利用による二酸化炭素排出量の削減に努めるとともに超省エネ機器の使用、自然空調の活用、地産地消エネルギーの導入により、省エネルギーでありかつ快適な生活を送れるという施策群にまとめている。

(3) 持続可能な経済・社会

次には持続可能な経済・社会についてである。

図-7に中部圏における広域連携の概念図を示した。

中部圏を日本海側と太平洋側という大きな流域圏に分けるとともに、その中に名古屋大都市圏、広域連合、一部事務組合、定住自立圏という自立的地域を概念的に表現し、地域内あるいは地域間の交流・連携の様子を模式化したものである。細い矢印が地域内の交流・連携の様子を示し、太い矢印が地域間の交

図5 風水緑陰生活

駅そば生活 風水緑陰生活 低炭素住生活

めざす将来像

● 身近な自然を享受できる生活

- 自然・風土を生かした低影響開発
- 街路・敷地・建物の緑化(緑陰街路・緑陰街区)
- 森そば・川そばの再生、自然空調の活用
(風の道、クールスポット=樹木の蒸発散)

指 標	
緑被率	2.5割⇒4割
水の流れ	浸透率 14%⇒33%
	直接流出率 62%⇒36%

■ 広幅員街路を利用した低影響開発(緑陰街路)のイメージ



提供: 平賀運也委員 ランドスケープ・プラス

■ 敷地内緑化(緑陰街区)



図6 低炭素住生活

駅そば生活 風水緑陰生活 低炭素住生活

めざす将来像

● 車利用のCO₂削減

- 徒歩・自転車シフト(広幅員道路の活用)
- 交通手段の共同利用(公共交通、カーシェアリング、レンタサイクル)
- 燃費効率3倍、電気シフト+電力のクリーン化

指 標	
自動車分担率	4割削減
化石燃料消費を	1/10

● 超省エネ、自然空調による快適生活

● 地産地消エネルギー

- 高断熱化、超省エネ機器、自然空調の活用
- 太陽光・太陽熱の飛躍的導入促進
- 廃棄物・バイオマス資源の有効活用、面的共同利用

民生部門のエネルギー消費 (一人当たり)	4割削減
非化石燃料	2.1倍

■ 低炭素カーによるカーシェアリング



■ レンタサイクル社会実験(名チャリ)



提供: サカイ経済新聞

流・連携を表している。

都市計画マスタープランにも、名古屋市を中心とした海外あるいは東京・大阪・北陸などとの交流のベクトルを図化したものがある。

交流・連携拠点都市というタイトルの図-8は交流連携の拠点のひとつ名古屋駅地区である。

国際的な業務集積を図るべき空間として考えている。

図9 交流連携拠点都市・栄地区



リニア新幹線によって東京と名古屋の時間距離がぐっと縮まるが、果たしてその影響はどうであろうか。いままで東海道新幹線がどんな風に地域経済に影響を与えたのかということが参考になる。1970年・1985年・2005年と中部・近畿・関東地方の国内外の輸出入を調べたデータがある。先ほどの牛嶋正先生のお話にもあったが、この間、中部・関東は確実に国内での分業化が進んでおり、関東のサービス・商業機能を輸入して（活用して）中部がものづくり産業により海外へ輸出して日本を支えている、という状況であった。今後、リニア新幹線が完成した時にも関東の三次産業を活用して、海外に限ったことではないが、中部のものづくりが、現時点と同様に「輸出型」で活躍をしないと、関東のほうも、場合によっては日本全体が共倒れになる危険性がある。

次に図-9の栄地区である。

栄は空間がオープンである特長を活かして、名古屋大都市圏域1000万人の都心としての空間整備が望まれる。私の具体的な提案としては久屋大通の一体的な活用への大改造が必要だと思っている。

最後に、図-10の名古屋港地区である。

新幹線の効果で先に述べたように、名古屋市は名古屋港を使って産業の国際競争力を発揮している。港湾機能を充実していくとともに現在、計画が策定されているが、港とともに中川運河における都市魅力の向上策を実施していく必要があるかと思う。中川運河は港から笹島まで、約長さ8キロ、水面積で70万平米の広大な水辺空間を持っており、まちづくりの重要な要素となりうる。

(4) 歴史まちづくり戦略

歴史まちづくり、まちづくりのベースメントのひとつである。図-11に戦略1~4をまとめた図を掲げ

図10 交流連携拠点都市・名古屋港地区

■ 港との連携 産業の国際競争力を支える

金城ふ頭地区交流拠点の形成

- 港湾機能と調整を図りつつ、都市機能の強化・拡充を図る。
- 国際展示場の整備、メッセ機能を強化
- リニア・鉄道館などにより、交流拠点を形成
- 商業・アミューズメント施設など都市機能の誘致により、にぎわいを創出

国際産業ハブ港整備

- 名古屋港及び四日市港の物流機能強化により、背後産業の国際競争力の維持・強化を図る。
- 次世代産業の集積を活かした生産・物流拠点の拡充。

中川運河の再生

- 都心に遺された中川運河を再生し、都市の魅力向上を図る。



図11 歴史まちづくり戦略

■ 歴史まちづくり戦略の策定



戦略Ⅰ
尾張名古屋の歴史的骨格の見える化

戦略Ⅱ
世界の産業文化都市・名古屋のまちづくり資産を活かす

戦略Ⅲ
身近な歴史に親しむ界隈づくり

戦略Ⅳ
地域力で歴史的資源を「まもり・いかし・つなぐ」仕組みづくり

- | | | | |
|---------------------------|------------|--------------|-------------|
| ○ 名古屋を代表する良好な景観の形成をすすめる地区 | ● 城下町 | ----- 旧街道 | 卍 主な神社 |
| ○ 特に良好な景観の形成をすすめる地区 | ● 熱田ゆかりの地域 | —— 広小路・大津通 | ■ 主な古墳 |
| ○ 町並み保存地区 | ○ 宿場町等 | —— 100メートル道路 | 卍 四観音寺 |
| | ● 主な公園 | —— 主な運河・河川 | ○ 主な武将ゆかりの地 |
| | ● 主な近代住宅地 | ----- 主な水道 | ■ 主な城跡等 |
| | × 主な古戦場跡 | | ★ 主な近代都市資産 |

た。

開府 500 年のまちの姿懇談会でも名古屋城や熱田神宮地区についての提案がなされている。こういった拠点的なまちづくりとともに、駅そば生活の仕組みの中にも歴史的な界限作りが必要ではないかと考えている。古い町並みにマッチした古いデザインの新しい建物を構築するということが今後必要になってくると思う。駅そばに住宅を建てる時に土地価格の観点から、うなぎの寝床のような用地を使わざるを得ない場合が多い。わが国では夏の高気温を考えると西洋住宅のように南面にたくさん間口を取る必要がないので、京都の町屋のような工夫をして、稠密でしかも自然の空調を使った快適な住宅を歴史的な界限の中に建設することを提案したい。

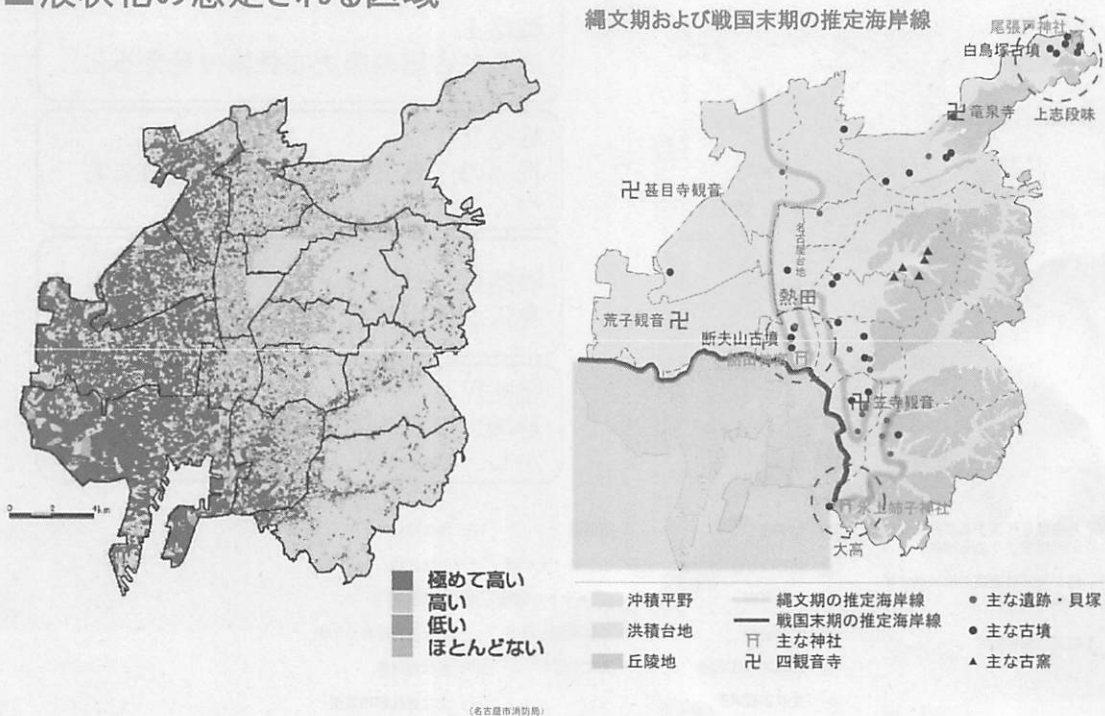
(5) 防災まちづくり

図-12 に地震のときの液状化の想定区域と縄文期および戦国末期の推定海岸線を示した。

名古屋駅は縄文期の海岸線より左側の海の部分であった。この他、昭和 34 年の伊勢湾台風での浸水被害の図もあるが、名古屋西南部などの浸水水深が大きくなっている。長期的な今後のまちづくりには、こうした歴史的・地理的要因を踏まえた視点が必要である。中部圏を含めて大規模災害の発生が危惧されている中で、ハード・ソフト両面での地震対策など十全な防災対策を実施することによって中部圏の自立を支えることも必要である。

図 12 防災まちづくり

■ 液状化の想定される区域



4 むすび

こうした将来像実現には、まず名古屋市の歴史・風土にあったまちづくりを基礎とし、名古屋駅地区における国際的な業務集積やまた歩いて楽しい都心域の形成などの先導的なプロジェクトにより他のプロジェクトや計画を牽引するとともに、あわせてこうしたまちづくりへの官民あがてのムーブメントの醸成が必要不可欠となる。

こうした分野におけるこの圏域の中核的な存在である名古屋市立大学の役割はますます大きくなってきており、その活躍におおいに期待が寄せられている。

(2013年1月7日受理)