

# 名古屋圏の今後の街づくりについて

平成 14 年5月

日本政策投資銀行東海支店

企画調査課

## 名古屋圏の今後の街づくりについて

### 【要 旨】

1. 景気回復の抜本策と 21 世紀のわが国経済活力の再生のための社会資本整備の充実に向けて、首都圏を中心に都市再生の動きが強まっている。名古屋圏においても、90 年代後半に民間の都市開発プロジェクトが相次いで立ちあがったが、今後も都心を中心として数多くのプロジェクトが計画されている。本稿では、かかる動向を受け、名古屋圏の街づくりについて、データ分析、これまでのプロジェクトの評価、地元内外の有識者などへのヒアリングを行い、今後のあるべき姿とそれを実現するための具体的方策についての提言を行う。
2. 名古屋圏の特徴は、経済活力の観点からは製造業の集積という強みと、情報発信や交流機能に対する弱さである。また、三大都市圏で比較すると、東京一極集中が進む中、大阪圏に比べ、名古屋圏は比較的安定した人口集積や産業活力を維持してきた。中心都市である名古屋市は、道路を中心とした都市基盤や住宅インフラは比較的余裕をもった状態に整備されてきたものの、プロジェクトベースでみた都市機能整備については他都市に比べて見劣りする点は否めない。
3. 一方で、名古屋市におけるこれまでの大規模都市開発プロジェクトをみると、様々な形で名古屋に新たな都市機能を創出してきたといえる。今後についても、都心部を中心に大規模な街づくりプロジェクトが計画されているが、名古屋駅地区や栄地区で一層の都市機能高度化を図り、大都市として魅力あるコンパクトな都心ゾーンを形成し、同時に公共交通や歩行者の動線を確保することにより、各プロジェクトを有機的に連携させることが重要である。
4. 都市間の役割分担の観点から名古屋圏をみると、交通ネットワークの利便性の高さと乗用車依存により、名古屋と他都市との都市機能集積の差が大きく、名古屋への一極集中が起こっていることが特徴的である。岐阜市の例に典型的に顕れているように、近隣都市では名古屋市との都市間競争や郊外型ショッピングセンター出店などによる都市の外延化の中で、中心市街地の衰退に直面している。長期的には、広域的な多核都市エリアを形成し、各都市の得意分野を明確にした上で都市間の連携と役割分担を図ることで、機能整備の効率化と地域ポテンシャルの向上を図ることが一つの解決策となる。

5. 最後に、今後の名古屋圏の都市の「あるべき姿」を考えると、まず活力の源泉となってきた製造業企業を高付加価値化するための大学・研究開発支援機能の充実やソフト・コンテンツ産業の育成が最優先事項であろう。また、新たな活力の源泉として、これまで名古屋圏の弱みであった集客機能や情報発信機能を強化し、わが国の人口集積の中心部に位置する等の優位性を活用することで、交流人口の受入を図っていく必要がある。この際、2005年の国際博覧会や中部国際空港の開港は、当地区に大きなインパクトを与えるものと期待される。次に、ゆとりあるインフラを活用した住みやすい街づくりの視点は、今後の高齢化社会や環境重視社会といった長期的なトレンドを踏まえると欠かせないものであり、行政や事業主体ばかりでなくNPOや市民団体といった多様な主体が参画する方向へ転換している。

6. 事業主体やリスク負担者の集積が首都圏や大阪圏に比べて少ない名古屋圏でかかる街づくりを実現していくためには、地域一体となったポテンシャルの向上や個々の事業者間で早期かつ明確な形でリスク分担をすることによりプロジェクトを成立させていくことが不可欠である。また、行政の側からも、財政制約が強まる中で、対象プロジェクトの絞り込みと当該事業成立を可能にすべく補助金等の交付にあたっては、補助金の交付にあたっては集中の原則を図ることにより効率的で効果的なものにしていく一方、事業そのものに受益と負担の牽制システムを導入し、公共財の提供に民間活力をより適切な形で導入することが不可欠となる。

7. かかる環境を受け、行政と民間とがより適切な形で役割分担を図っていくことがこれまで以上に重要になる。個別事業ベースでみると、名古屋圏においてはこれまでも施設整備を中心としたハード及び集客の仕組みなどソフトの両面で公民のパートナーシップによる街づくりの事例は生まれてきている。今後とも、名古屋圏の特徴を活かした公民連携の街づくりを検討しつつ進捗させることが必要である。

[担当：山本<sup>やまもと</sup> 庸平<sup>ようへい</sup> (email : yhyamam@dbj.go.jp) ]

## 【目 次】

### I. 現 状 分 析

- 1. 名古屋圏の特色：三大都市圏の比較 1
- 2. これまでの名古屋の街づくりプロジェクトが地域へ与えた効果と今後の計画 16
- 3. 名古屋圏における都市間の役割分担と近隣都市(岐阜市)の動向 24

### II. 提 言

- 4. 今後の都市を考える論点整理 30
- 5. 提言 32
  - 1. 今後の名古屋圏の街づくりに期待するもの
  - 2. 地域が一体となった地域ポテンシャルの向上
  - 3. プロジェクト成立の工夫
- 6. 名古屋圏の街づくりにおける公民パートナーシップの萌芽 38
  
- (参考1) 提言／地域での調査 40
  
- (参考2) 都市再生の動向 59

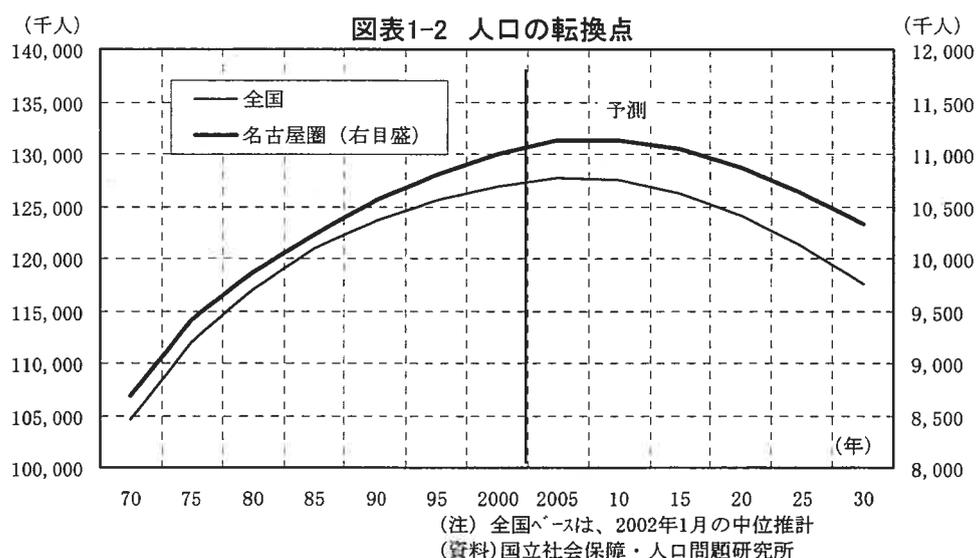
## 1. 名古屋圏の特色：三大都市圏の比較

名古屋圏<sup>1</sup>の中心都市である名古屋市は人口210万人（東京都区部の26%、大阪市の85%）、面積は326k㎡（東京都区部の53%、大阪市の146%）、可住地人口密度は東京都区部の52%、大阪市の60%である。また、都市圏全体をとると、人口521万人（首都圏の18%、大阪圏の44%）、面積は2,105k㎡（首都圏の38%、大阪圏の58%）であり、可住地人口密度は首都圏の53%、大阪圏の61%である（図表1-1）。

このように、名古屋圏の規模は概ね首都圏の4分の1、大阪圏の2分の1であり、人口密度もおよそ2分の1であるが、以下では名古屋圏の特徴をより詳しくみるために、人口、地価、産業、商業・業務、観光・交流、社会資本・住宅、都市開発プロジェクトの観点から、三大都市圏での比較を中心に分析を行った。

### (1) 人口、地価の安定

名古屋圏の人口増加は、1950年代、60年代を除き、全国とほぼ同じスピードであり、高度成長に伴う都市化の中で急速な人口増加を続けてきた首都圏や大阪圏に比べると、非常に安定した増加を続けてきた。今後は、我が国全体では2006年をピークとして人口減少期を迎えるが、名古屋圏のピークは2010-15年であり、全国にやや遅れて減少を始める見通しとなっている。また、大阪圏は、2000-10年に大都市圏の中ではやや早く



<sup>1</sup> 名古屋都市圏の範囲は、複数の見方がある。一つは、名古屋市に加え、周辺市町村の10%以上が名古屋市に通勤・通学している近郊区町村を含むものである。この場合の名古屋都市圏人口は519万人（首都圏の18%）、市街化区域面積は664k㎡（首都圏の24%）である。また、中部圏開発整備法の都市整備区域を指すこともあり、このベースでは人口673万人、都市整備区域面積2,990k㎡である。ただし、便宜上、以下では特に断りのない限り名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）、首都圏（東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県）、大阪圏（大阪府、京都府、兵庫県、奈良県）としている。

図表1-1 都市・都市圏の比較

○都市の比較

	東京都区	大阪市	名古屋市	札幌市	仙台市	広島市	福岡市
面積 (99年; km <sup>2</sup> )	616.6	221.3	326.5	1,121.1	783.5	741.6	338.3
人口 (01年3月; 人)	7,969,287	2,474,579	2,104,911	1,811,165	981,398	1,109,824	1,289,915
世帯数 (01年3月; 世帯)	3,870,901	1,156,389	878,851	825,026	409,112	462,854	569,846
可住地人口密度 (01年3月; 人/km <sup>2</sup> )	13,014	11,226	6,747	4,050	2,965	4,326	5,473
若者比率 (%)	21.6	24.4	26.3	26.5	29.8	27.7	29.1
高齢化比率 (%)	17.0	18.0	16.4	14.6	11.7	14.6	13.8
名目市内総生産 (98年度; 百万円)	N.A.	21,788,303	12,966,664	6,822,543	4,475,391	4,879,957	6,270,118
課税所得 (99年度; 百万円)	16,609,417	3,605,966	3,879,218	2,625,170	1,600,064	1,905,345	1,985,845
平均地価 (00年7月; 百万円/㎡)	9,462	5,313	2,707	1,083	1,781	2,628	3,024
賃貸ハウス面積 (00年; 万㎡)	2840.1	987.6	321.2	127.3	97.3	65.8	164.8
マンション平均分譲価格 (00年; 万円)	4,632	3,159	3,209	2,746	2,743	2,901	2,860
事業所数 (99年; 社)	580,531	239,148	145,356	75,913	46,490	55,485	73,351
商業販売額 (99年; 百万円)	199,107,817	60,203,919	39,661,281	11,354,825	9,844,593	9,688,212	17,314,809
小売販売額	13,399,179	4,872,888	3,508,490	2,405,987	1,429,581	1,518,171	1,969,494
卸売販売額	185,708,638	55,331,031	36,152,791	8,948,838	8,415,012	8,170,041	15,345,315
金融機関店舗数 (00年3月; 店)	1,299	531	334	210	142	164	268
新設住宅着工数 (99年度; 戸)	108,153	31,823	26,386	20,419	12,964	11,620	19,534
乗用車保有台数 (00年; 台)	1,820,291	543,083	838,563	655,786	369,204	361,800	419,786
ホテル客室数 (00年3月; 室)	N.A.	30,495	8,676	18,685	9,535	6,838	18,334
都市公園面積 (00年3月; ha)	2,367.6	885.3	1,450.4	1,784.9	926.0	809.6	1,098.7
住宅床面積 (98年; ㎡/戸)	59.5	59.6	76.5	77.7	76.6	77.3	65.3
病院・一般治療施設数 (99年10月; 件)	9,311	3,363	1,938	1,371	828	1,219	1,315
特別養護老人ホーム (99年3月; 件)	121	50	29	29	24	31	22

○都市圏の比較

	首都圏	大阪圏	名古屋圏	札幌圏	仙台圏	広島圏	福岡圏
面積 (99年; km <sup>2</sup> )	5592.9	3654.2	2105.0	2643.7	2287.9	2121.9	1524.3
人口 (01年3月; 人)	28,349,827	11,877,384	5,212,457	2,182,065	1,559,709	1,541,189	2,354,660
世帯数 (01年3月; 世帯)	12,114,703	4,769,505	1,971,586	978,190	591,592	628,856	943,203
可住地人口密度 (01年3月; 人/km <sup>2</sup> )	5,802	5,012	3,060	1,963	1,416	2,534	2,778
若者比率 (%)	25.7	26.8	27.4	26.6	29.6	27.9	29.6
高齢化比率 (%)	14.6	15.5	15.0	15.4	13.7	15.4	14.3
課税所得 (99年度; 百万円)	54,890,786	19,189,396	9,076,109	3,093,948	2,353,417	2,552,580	3,434,476
事業所数 (99年; 社)	1,288,188	594,853	280,847	89,449	70,223	72,125	107,662
商業販売額 (99年; 百万円)	251,487,168	81,955,223	46,913,142	12,069,157	11,065,131	10,664,127	19,526,029
小売販売額	34,332,992	13,378,950	6,566,139	2,781,316	1,941,596	1,938,849	2,810,444
卸売販売額	217,154,176	68,576,273	40,347,003	9,287,841	9,123,535	8,725,278	16,715,585
金融機関店舗数 (00年3月; 店)	2,761	1,354	515	232	163	185	335
新設住宅着工数 (99年度; 戸)	342,915	117,943	58,757	23,351	18,000	15,676	29,538
乗用車保有台数 (00年; 台)	8,187,004	3,175,850	2,066,589	776,071	576,612	498,678	766,611
都市公園面積 (00年3月; ha)	11,602.0	6,097.0	2,832.6	2,227.4	1,123.0	951.9	1,586.3
住宅床面積 (98年; ㎡/戸)	66.2	74.0	87.8	79.8	80.2	79.7	72.4
病院・一般治療施設数 (99年10月; 件)	22,535	10,755	3,719	1,616	1,140	1,589	2,033
特別養護老人ホーム (99年3月; 件)	506	240	60	282	29	39	33

○都市圏の比較 (一人あたり換算ベース)

	首都圏	大阪圏	名古屋圏	札幌圏	仙台圏	広島圏	福岡圏
課税所得 (99年度; 万円/人)	193.6	161.6	174.1	141.8	150.9	165.6	145.9
事業所数 (99年; 社/百人)	4.54	5.01	5.39	4.10	4.50	4.68	4.57
商業販売額 (99年; 百万円/人)	8.87	6.90	9.00	5.53	7.09	6.92	8.29
小売販売額	1.21	1.13	1.26	1.27	1.24	1.26	1.19
卸売販売額	7.66	5.77	7.74	4.26	5.85	5.66	7.10
金融機関店舗数 (00年3月; 店/万人)	0.97	1.14	0.99	1.06	1.05	1.20	1.42
新設住宅着工数 (99年度; 戸/百人)	1.21	0.99	1.13	1.07	1.15	1.02	1.25
乗用車保有台数 (00年; 台/人)	0.29	0.27	0.40	0.36	0.37	0.32	0.33
都市公園面積 (00年3月; ha/万人)	4.09	5.13	5.43	10.21	7.20	6.18	6.74
病院・一般治療施設数 (99年10月; 件/万人)	7.95	9.06	7.13	7.41	7.31	10.31	8.63
特別養護老人ホーム (99年3月; 件/万人)	0.18	0.20	0.12	1.29	0.19	0.25	0.14

図表1-3 人口増減率

(年平均増減率:%)

	全国	名古屋圏	首都圏	関西圏
1920-30	1.42	1.49	2.63	2.14
30-40	1.26	1.39	2.48	2.19
40-50	1.42	1.29	0.25	▲0.58
50-60	1.15	1.37	3.19	2.24
60-70	1.05	1.72	3.05	2.41
70-80	1.13	1.28	1.76	1.16
80-90	0.55	0.67	1.03	0.43
90-2000	0.26	0.42	0.50	0.18
2000-10	0.04	0.11	0.33	▲0.02
10-20	▲0.27	▲0.24	▲0.01	▲0.33
20-30	▲0.54	▲0.51	▲0.31	▲0.61
転換点	2006年	2010年	2010-15年	2005-10年

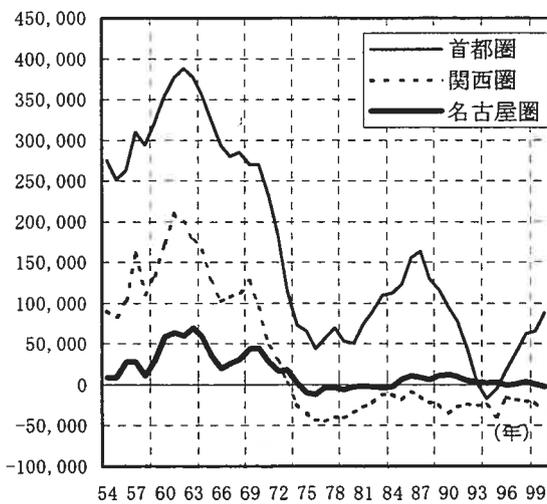
(注) 全国ベースは中位推計

(資料) 国立社会保障・人口問題研究所

ピークを迎えることに加え、減少のスピードも速い(図表1-2、3)。

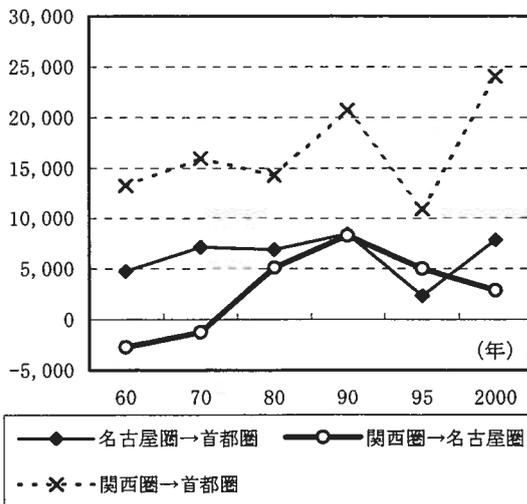
人口増減のうち、流出入による社会増減をみてる。名古屋圏の人口の社会増減は、特に1970年代以降は流出入がネットではほぼ0に近い状態を続け、首都圏や大阪圏に比べ安定的に推移してきた。また、首都圏は80年代後半には10万人を超える人口の流入超があり、バブル経済が崩壊した90年代前半には一旦流出超となったものの、90年代後半には再び流入増加が続いており、最近の東京一極集中を如実に表わしている。また、大阪圏は1973年以降ネットで流出超が続いており、このところの「地盤沈下」の一端を表わすものといえる(図表1-4)。

(人) 図表1-4 都市圏への人口流入



(資料) 総務省「住民基本台帳」

(人) 図表1-5 都市圏間の人口流動



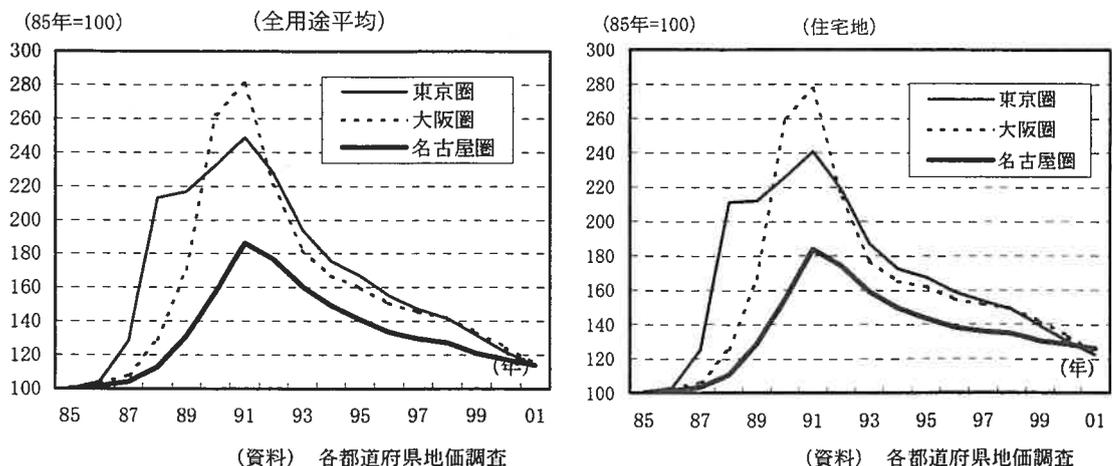
(資料) 総務省「住民基本台帳」

次に、名古屋圏から首都圏、あるいは大阪圏から首都圏といったような三大都市圏間での人口流動をみても、ここでも、首都圏の一極集中が顕著に顕れている。大阪圏および名古屋圏からは首都圏へいずれも流出超を続けている。特に大阪圏から首都圏への流出超人口は、2000年に25,000人に近づき、過去最高であった。一方、大阪圏と名古屋圏との人口移動をみると、80年以降は名古屋圏への流入超である（図表1-5）。

以上のように、首都圏や大阪圏に比べると、高度成長期にかけても名古屋圏の人口は非常に安定的に推移してきた。また、最近の動きでは、90年代後半には首都圏への人口集中が起り、大阪圏では人口流出が見られる中、名古屋圏の人口は結果的に首都圏への人口流出を大阪圏からの人口流入で相殺し、安定的に推移している。

次に、三大都市圏の地価の動向をみると、1980年代後半から90年代初頭にかけての名古屋圏の地価上昇は、首都圏や関西圏に比べ圧倒的に小さい（図表1-6）。これは、名古屋圏の企業がバブル期にもそれほど過剰な不動産投資競争を行わなかったことが要因である。ピーク時の全用途平均地価を1985年を基準としてみると、首都圏、関西圏は2.4～2.8倍にまで上昇したのに対し、名古屋圏は1.8倍程度と地価上昇の度合いは小さい。また、地価に反映されるオフィス賃料も非常に安定的であった（図表1-7）。

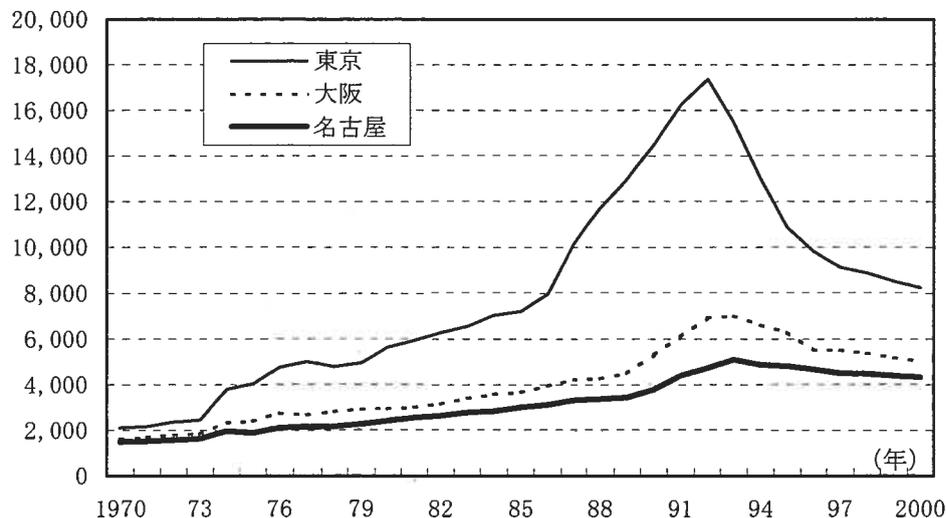
図表1-6 地価水準の推移



このように、三大都市圏で比較すると、名古屋圏では高度成長期およびバブル期を通じて、人口および地価が安定していた点が特徴的である。

(円/月・㎡)

図表1-7 オフィス賃料

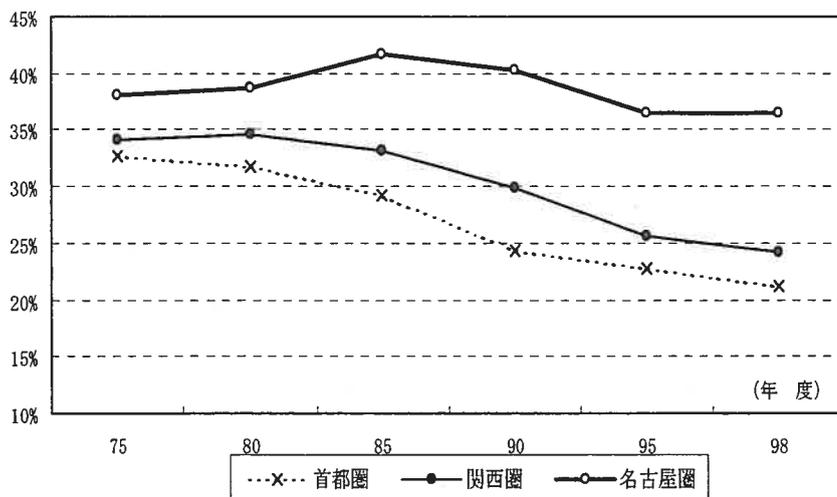


(資料) (社)日本ビルディング協会連合会「ビル実態調査のまとめ」、(社)東京ビルディング協会「ビル実態調査結果速報」、生駒データサービスシステム「不動産白書」により作成。

## (2) 産業の集積

名古屋圏の最大の経済活力は、輸送用機械を中心とした製造業の集積である。県内総生産を合計した地域内総生産に占める製造業の割合をみると、経済のサービス化が進む中、首都圏、関西圏はいずれも製造業の比率を低下させているのに対し、名古屋圏は98年度で36%を占めており、70年代から僅かな低下に留まっている(図表1-8)。こういった製造業の集積があることから、名古屋圏の製造業企業が地元指向となり、比較的健全な集積を維持している。経済産業省の「工場立地動向調査」によると、平成4年から

図表1-8 地域内総生産に占める製造業の比率



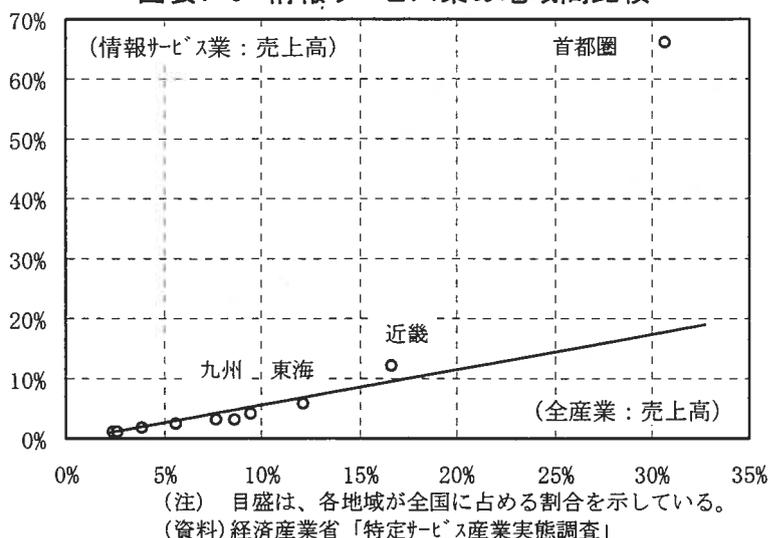
(資料) 内閣府「県民経済計算年報」

11年までで新規に工場を立地する場合、愛知県本社企業の80%が東海地域に立地をするという非常に強い地元志向が窺われる。この割合は、首都圏本社企業では25%が首都圏に、大阪圏では54%が大阪圏に立地するに留まっている。

都市が産業集積に与える影響は、以下の2点があると考えられる。まず、企業が本社機能を置く場としての都市である。名古屋圏では、これまで有力な製造業企業は名古屋圏に本社を置き続けるケースが比較的多かった。本社機能が置かれることにより、経営管理、企画、販売業務などへのビジネスサポートに対する需要、また、良好な通勤環境にある住宅への需要増加が見込まれる。

次に、都市では、情報サービスやデザイン、コンテンツといった関連産業、またはホテル等のビジネス支援サービスや金融サービスの提供といった都市に立地することでメリットを得られる、いわゆる「都市型産業」が育成されることである<sup>2</sup>。現在は、情報サービス産業は首都圏企業が売上高の70%近くを占め、東京一極集中の状態にあるが、この要因としては首都圏では大手放送局や広告代理店などの集積が圧倒的に厚く、これらの企業から仕事を受注していることが大きい(図表1-9)。一方、名古屋市においても、東京都以外の大阪市や福岡市などの都市と比べると都市規模に見合った相当程度の集積は形成されており、仕事を受注先としては地元の製造業の割合が大きいことが特徴である(図表1-10)。

図表1-9 情報サービス業の地域間比較



<sup>2</sup> 中部地域における情報関連ベンチャー企業の動向については、中部経済産業局の報告書(参考1⑭)を参照。

図表1-10 名古屋市における情報関連産業の取引先所在地・業種

所在地 \ 業種	ア. 情報・通信関連産業	イ. 製造業 (ア以外)	ウ. 非製造業 (ア以外)	エ. 官公庁	オ. 個人	カ. その他
①同一行政区内	33.1%	24.8%	20.3%	13.5%	5.3%	3.0%
②名古屋市内(①以外)	57.9%	41.4%	36.1%	21.8%	7.5%	5.3%
③愛知県内(①②以外)	38.3%	59.4%	35.3%	24.1%	9.0%	6.0%
④首都圏・関西圏	40.6%	29.3%	24.8%	13.5%	1.5%	6.0%
⑤国内他地域・海外	21.1%	24.8%	15.0%	10.5%	4.5%	3.8%

(注) 名古屋市内に立地する情報関連産業131社の集計。

(資料) 名古屋都市センター「次世代産業の立地要因に関する検討調査」

### (3) 商業・業務機能

また、大都市の主要な魅力の一つが消費の場としての都市である。名古屋市でも、もともと名古屋城の城下町として発展した栄地区に、大型百貨店や専門店といった都市型の商業店舗が集積している。このような都市型の商業施設は、その都市に住んでいる人々だけでなく、近隣地域からも購買客を集めている。その状況を都市の人口一人あたりの年間商業販売額でみると、1999年では東京都区部 170 万円/人、大阪市 197 万円/人、名古屋市 167 万円/人と、いずれの都市も全国平均 114 万円を大きく上回っている。また、名古屋市は東京都、大阪市に比べるとやや額は小さいものの、東京都、大阪市が減少した 90 年代に、名古屋市では大型専門店開業や百貨店の大規模な増床等により都心部の商業集積が進んだことにより増加している点が特徴である (図表 1-11)。

一方、名古屋市以外の周辺都市の中心商業地は大きな課題を抱えている。図表 1-12 は、近年販売の不振を主因として閉鎖となった名古屋圏の百貨店店舗である。このような店舗閉鎖は、郊外型のSCなどへの購買客流出などが主因と考えられる。各都市における都市圏内での大型小売店舗の出店状況 (店舗面積ベース) をみると、各都市ともに 90 年代に入って出店が増加している (図表 1-13)。一方で、最近の岐阜市や四日市市などの中心商店街の衰退は、名古屋市で大型専門店開業や大規模な百貨店増床により名古屋市内の人口一人あたり商業販売額が高まっていることや、ターミナル駅での大型百貨店開業等の動きとも関係があると推察される。

図表1-14 賃貸オフィスの比較

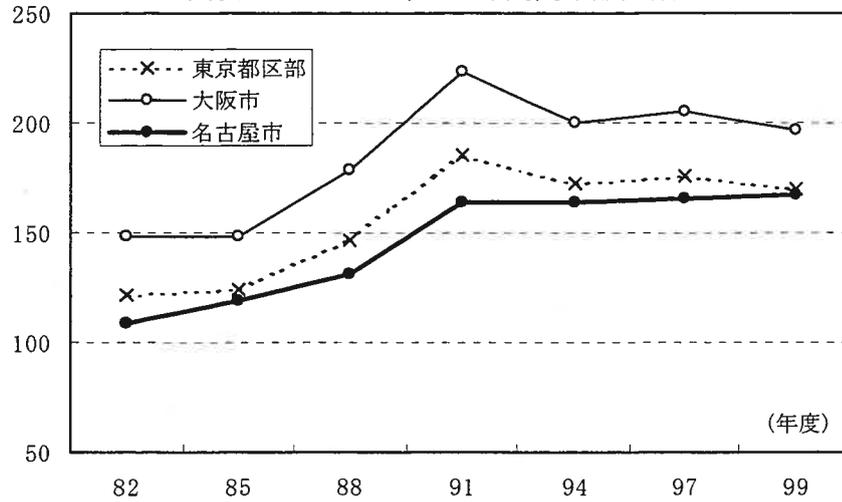
		東京都	大阪市	名古屋市
オフィス総面積	(ha)	2,840	988	321
		(100)	(35)	(11)
新規供給 (96~2000年)	(ha)	201	50	17
		(100)	(25)	(8)
供給見通し (2000~05年)	(ha)	300	48	15
		(100)	(16)	(5)

(注) 括弧内は東京都=100とした時の値。

(資料) 生駒データベース「不動産白書」

(万円)

図表1-11 1人あたり年間商業販売額



(資料) 経済産業省「商業統計表」、総務省「国勢調査」

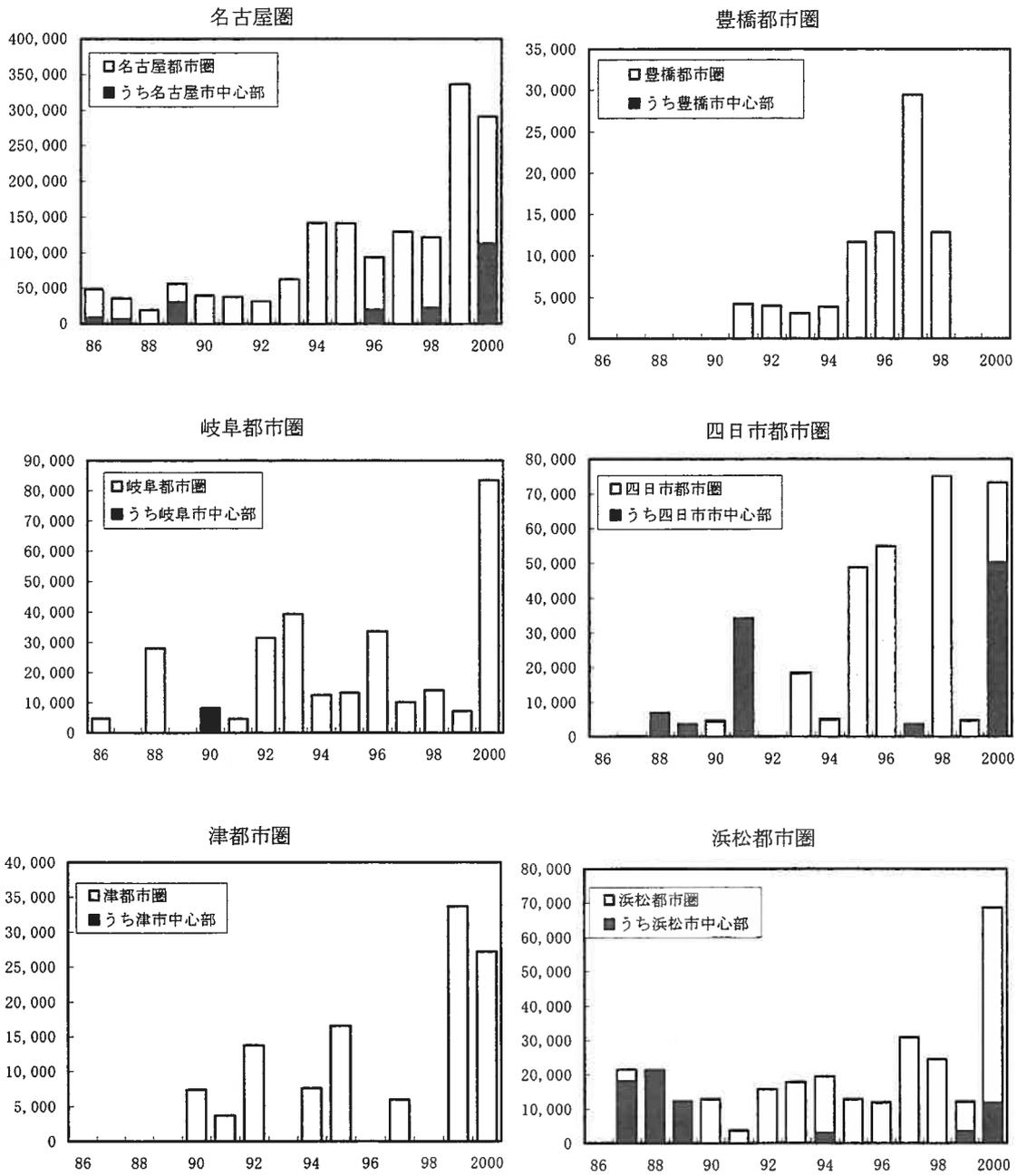
図表1-12 東海地域で閉店した主な百貨店

店 舗	都 市	時 期	現 状
丸井浜松店	浜松市	94年7月	「コンプマート浜松」出店 (99年7月開業)
西武百貨店浜松店	浜松市	97年12月	「ザザシティ浜松西館」出店 (2000年11月開業)
岐阜近鉄百貨店	岐阜市	99年9月	再開発ビルを構想中
一宮名鉄百貨店	一宮市	2000年10月	名鉄百貨店一宮店として再開
豊田そごう	豊田市	2000年12月	「松坂屋豊田店」出店 (2001年10月開業)
三交百貨店伊勢店	伊勢市	2001年5月	未定
松坂屋四日市店	四日市市	2001年5月	未定
メルサ岡崎店	岡崎市	2001年8月	未定
松菱百貨店	浜松市	2001年11月	未定

(資料) 日本政策投資銀行東海支店

また、業務ビルの集積は東京への一極集中が顕著である。名古屋市のオフィス市場規模は、ストックベースで東京都区部の11%と人口比でみると集積が薄い。また、最近5年間(96年から2000年)の新規供給量(フロー)は東京都区部の8%、今後5年間(2000年から2005年)の供給量は東京都区部の5%であり、格差が拡大する見込みである(図表1-14)。

図表1-13 東海地域の各都市圏における大型小売店の出店状況



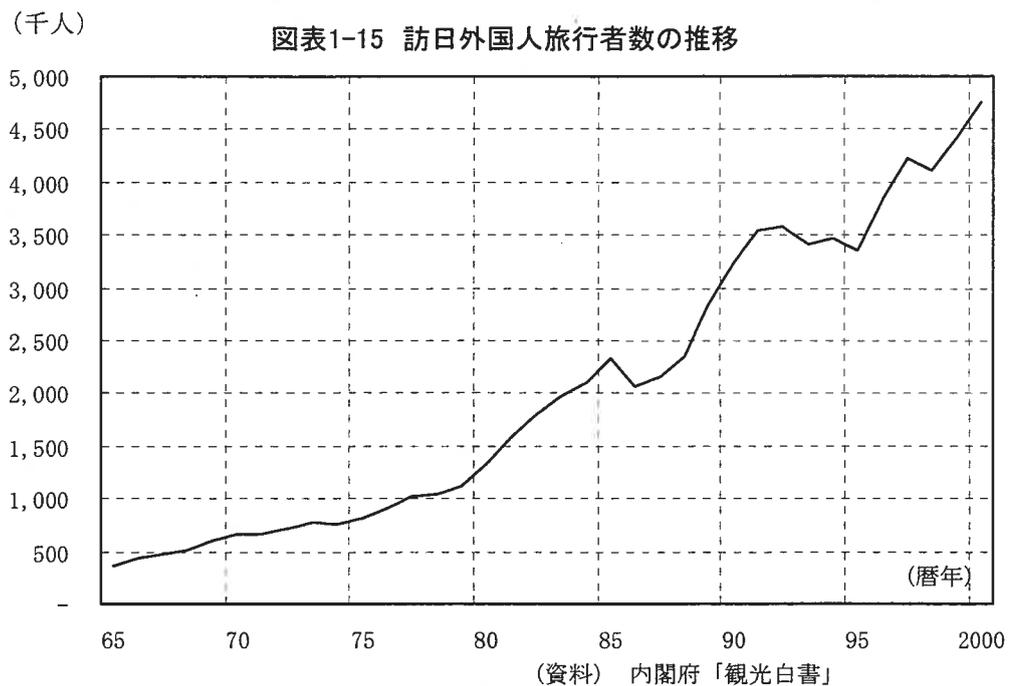
(注) 1. ここでの都市圏は、周辺市町村のうち常住就業・通学者の10%以上が当該都市へ通勤・通学している市町村を含む地域。

2. 縦軸は、新規出店の床面積 (m<sup>2</sup>) を表わす。

(資料) 総務省「国勢調査」、東洋経済新報社「全国大型小売店総覧」

#### (4) 観光・交流

我が国を訪問する外国人旅行者は、60年代後半の50万人程度から、2000年には450万人を突破し、増加を続けている（図表1-15）。加えて、名古屋圏では中部国際空港の開港、愛知万博の開催が予定されており、観光・交流機能は、経済活力、文化的発展の観点からも期待される分野である。



名古屋圏の特徴をみるために、日本に訪問した外国人旅行者が立ち寄った県を県別に集計した「訪問率」をみると、愛知県は10%であり、東京都は50%、大阪府20%、京都府15%を下回っている。つまり、日本に訪問した外国人のうち愛知県に立ち寄ったのは10人に1人程度に留まっている（図表1-16、17）。

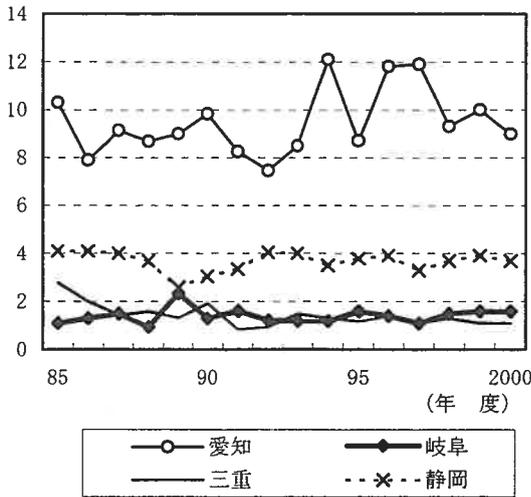
また、名古屋圏において外国人観光客を中心とした交流人口が比較的少ない要因として、国際的な情報発信の遅れや外国人にとっても使いやすいインフラが未整備であることなど、国際化の遅れがある。また、国内旅行者についても「名古屋は通過駅」といった印象の如く、訪問者は都市規模に比べると決して多くないのが現状である。

三大都市圏で比較すると、東京や大阪がTDLやUSJなど広域的に集客力のある施設を整備していること、地域全体としてコンベンション機能を整備している等、規模・範囲の経済が3000万人圏の首都圏や大阪・京都・神戸といった特色ある都市集積を有している大阪圏に比べ見劣りは否めない。

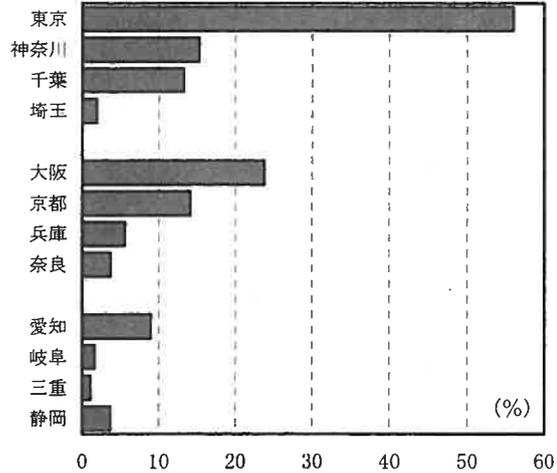
加えて、ソフト面での魅力あるいは情報発信といった点については、今後地域としての一層の努力が求められている状態にある。図表1-18<sup>3</sup>は、一例として、新聞記事で各

<sup>3</sup> 実際には、日本経済新聞社のデータベース「日経テレコン21」を用いて、各都市名をキーワードとして検索を行った。

(%) 図表1-16 訪日旅行者の県別訪問率



図表1-17 訪日観光客の県別訪問率(2000年)



(資料) 国際観光振興会「訪日外国人旅行者調査」

都市が取り上げられた件数を5年毎に集計したものであり、名古屋は都市規模に比してやや件数が少ない。この結果には、様々な内容の記事が包括されているので、単純に情報発信力が弱いと結論付けることはできないまでも、放送局の番組製作が東京・大阪に集中していること等、名古屋圏の情報発信面での遅れを表わすものといえよう。

図表1-18 都市別新聞記事掲載回数

	名古屋	東京	横浜	大阪	神戸	福岡
86-90	880	5,182	585	2,450	599	1,217
91-95	748	5,951	672	2,896	859	1,482
96-2000	601	4,655	656	2,279	654	1,302

(注) 日本経済新聞データベースで、「(都市名)」と「都市」で絞り込み検索をかけた記事数。

(資料) 日本政策投資銀行東海支店

### (5) 社会資本、住宅

次に、社会資本の整備状況のみてみる。表では、代表的なものとして道路、公園、病院、廃棄物処理施設をあげている(図表1-19)。

まず、交通関連のインフラについては、名古屋圏は非常に自動車への依存が強いことが特徴的である。交通機関別の運輸分担率をみると、愛知県は自家用車の分担率が70.8%と、東京都(20.3%)、大阪府(37.3%)に比べて非常に高い。この背後には、道路整備<sup>4</sup>が非常にしっかりと行われていることがある。住民一人あたりの道路面積をみると、名古屋市(24.12 m<sup>2</sup>)は、東京都(11.70 m<sup>2</sup>)、大阪市(15.03 m<sup>2</sup>)に比べ遥かに大きい(図1-20)。

検索の結果、都市に関連するもの以外で多くの記事が該当したため、各都市とも「都市」というキーワードで絞り込み検索を行った。

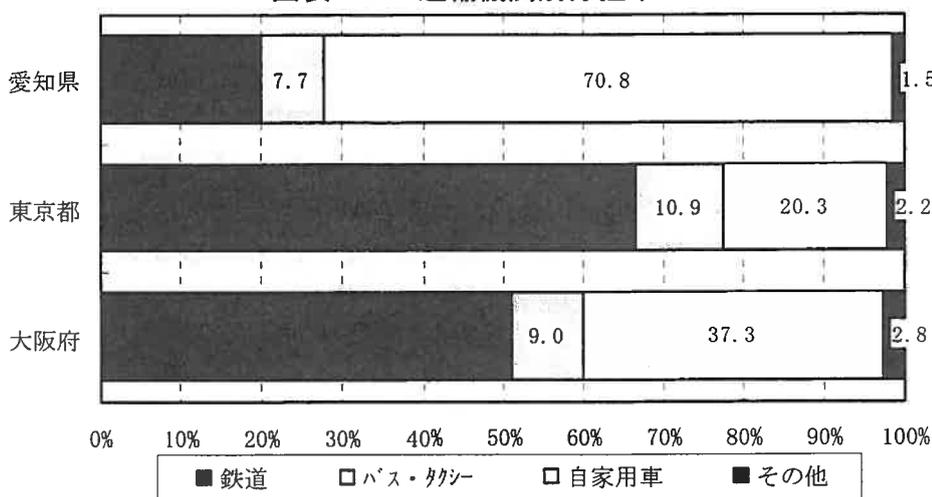
<sup>4</sup> 名古屋市は、震災復興事業が積極的に行われたが、その中で、東西および南北の2本の100m道路を建設したことが象徴的である。

図表1-19 社会資本の比較

	道路面積	乗用車保有台数	住宅床面積	都市公園面積	病院・一般診療室	廃棄物処分場の残余年数	
	(m <sup>2</sup> /人)	(台/人)	(m <sup>2</sup> /戸)	(m <sup>2</sup> /人)	(千人当り)	一廃(年)	産廃(年)
名古屋市	24.12	0.40	76.52	6.71	0.92	8.2	6.3
東京都区部	11.70	0.23	59.53	2.95	1.18	11.4	0.8
大阪市	15.03	0.22	59.56	3.42	1.36	9.4	1.9

(資料) 東洋経済新報社「地域経済総覧」、中部経済連合会

図表1-20 運輸機関別分担率



(資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」

次に、生活関連のインフラを住宅ストックと公園面積でみる。住宅については、前述のように名古屋市の平均床面積が76.52 m<sup>2</sup>/戸と、東京都(59.53 m<sup>2</sup>/戸)、大阪市(59.56 m<sup>2</sup>/戸)に比べて大きく、建物の規模については非常にゆとりがある住環境である。通勤時間についても、平均34.3分と首都圏58.8分、大阪圏49.3分に比べて短い(図表1-21)。

加えて、住宅取得環境も安定してきた。平均的なマンション分譲価格を勤労者世帯の平均的な所得で除した「年収倍率<sup>5</sup>」をみると、首都圏はピーク時に10倍となり、その後バブル経済崩壊の過程で急落したものの、2000年では6倍である。一方、名古屋圏はピーク時でも6倍、2000年で4倍と、非常に取得しやすい環境にある(図表1-22)。最近では、地価の下落を背景に、住宅が取得し易くなったことから、首都圏では住の都心回帰が進んでいるが、地価が比較的安定的に推移してきた名古屋圏でも、居住の都心回帰が起こっている<sup>6</sup>。また、都市公園面積も人口に対して豊富である。

<sup>5</sup> 名古屋市内の分譲マンションは東京都や大阪市と比較して平均的に広いため、m<sup>2</sup>単価に換算するとさらに恵まれた環境であるといえる。

<sup>6</sup> 名古屋圏における住宅の都心回帰については、住宅金融公庫名古屋支店(参考1⑤)の調査を参照。

図表1-21 通勤時間

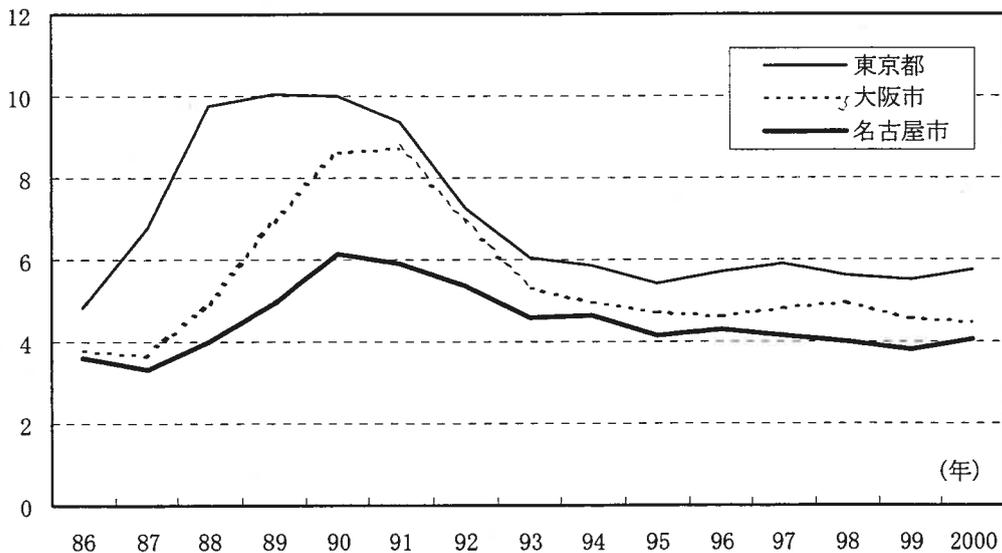
名古屋圏	平均	愛知県	岐阜県	三重県	
	34.3	36.7	29.1	29.6	
首都圏	平均	東京都	埼玉県	千葉県	神奈川県
	58.8	54.7	62.0	62.1	64.7
関西圏	平均	大阪府	京都府	奈良県	兵庫県
	49.3	50.9	42.1	62.0	47.2

(注) 平均は、各県の通勤時間を全産業従業者数で加重平均したもの。

(資料) 総務省「住宅統計調査」、「事業所統計」

最後に、今後、ますます重要度を高める社会資本である環境インフラの整備状況を見てみる。中部経済連合会の試算によると、一般廃棄物最終処分場の残余年数は、中部4県で8.2年、首都圏で11.4年、関西圏で9.4年と、中部4県はやや逼迫した状態にある。また、産業廃棄物については、一般廃棄物より残余年数が短く、個別企業の廃棄物処理を除くと余裕はなく逼迫度が高いため、大規模処分場やリサイクル施設がものづくりの維持のためにも整備されていく必要がある。現在、名古屋市を中心としてごみ減量への先進的な取り組みが一定の成果をあげている<sup>7</sup>他、当地域の製造業企業では排出抑制の動きが進展しているが、廃棄物関連インフラの整備にあたっては広域連携による対応が求められる等、今後の大きな課題となろう。

(倍) 図表1-22 マンション年収倍率



(資料) (株)不動産経済研究所「全国マンション市場動向」、総務省「貯蓄動向調査」

<sup>7</sup> 名古屋市におけるごみ減量化の取り組みについては、参考1⑬を参照。

(6) 都市開発プロジェクト等

図表 1-23 は、三大都市および福岡圏について、都市型の商業施設、都心居住の住宅、大規模文化施設、また広域的な集客が可能であるような施設整備の状況を、主にプロジェクトベースで比較したものである。

商業施設については、名古屋圏では松坂屋、丸栄、名古屋三越、名鉄百貨店等の昔からの百貨店に加え、JR セントラルタワーズなど都心での複合商業施設整備は近年行われてきたものの、例えば路面型の専門店の集積が乏しいなど、今後期待されるものもある。また、港湾地区などに整備された郊外型の複合商業施設やアミューズメント施設は数が少ない。ウォーターフロント開発では、名古屋港は物流優先であったのに対し、他都市圏では観光・文化機能を重視したものとなっている。

また、地価の下落に伴う相対的な住宅取得環境の好転により、大都市圏では住宅の都心回帰の動きが進んでいる。この観点から都心居住型のプロジェクトをみると、名古屋では他3都市に比べると整備が進んでいない。

また、広域的な集客施設が比較的少なく、特に都市アメニティーの充実に資するようなプロジェクトが少ないことが当地の特徴として挙げられる。

一方で、博物館、美術館、水族館といった文化施設は都心を中心に整備が進んできたといえる。また、主要な大学が比較的都心近辺に立地している。

以上から、東京一極集中が懸念される中、名古屋圏は比較的安定した人口推移であるほか、東京や大阪に比べると地価が安定していたことに加え、道路のような都市基盤や住環境に代表されるゆとりをもったインフラも整備されてきた。また、健全な製造業集積を維持してきたことから、都市としての安定した成長と活力を維持してきた。ただし、交流や情報発信といったソフト面の機能や産業については、他都市圏と比べて弱い面が見受けられる。また、商業・アメニティーについては量的に充足しているが、大都市圏としての新しい店舗形態など機能面での遅れがみられ、都心部を中心とした整備が優先事項になることに加え、周辺都市を含めた名古屋圏では商業機能の名古屋への一極集中が起こっている。

図表1-23 集客施設などを中心とした都市機能の状況

		東京圏	大阪圏	福岡圏	名古屋圏
商業施設	都心百貨店	日本橋、新宿、池袋	梅田、難波	天神、博多	栄、名古屋駅
	路面型専門店街	銀座、青山、代官山、表参道等	心斎橋、南船場	大名	
	複合商業施設(都心)	カシマタイムズスクエア サンシャインシティ	HEP FIVE	キャナルシティ博多	JRセントラルクラス
	複合商業施設(郊外)	臨海副都心 クイーンズスクエア 舞浜イクスピアリ	天保山マーケットプレイス マリニピア神戸 りんくうプレミアムアウトレット	マリナシティ ホークスタウン ベイストプレイス博多 (トリアス久山)	ジヤストリーム長島 ラクーナ蒲郡
	下町文化型商業地	浅草仲見世 巢鴨商店街 上野アメ横	道頓堀 新世界	中州川端商店街 新天町商店街	大須商店街
住宅	再開発型都心マンション	恵比寿ガーデンプレイス パシフィックセンチュリープレイス※ 六本木六丁目、一丁目 汐留D南街区、品川駅東口	OAP 阿倍野地区	シーサイトももち	サポロビル工場跡地※
文化施設	美術館・博物館	東京国立博物館 国立西洋美術館 国立科学博物館	大阪市立美術館 兵庫県立近代美術館 大阪市立科学館 サントリーミュージアム天保山	福岡県立美術館 福岡市美術館 福岡市博物館 福岡アジア美術館	ポスト美術館 愛知県美術館 徳川美術館
	水族館・動物園	葛西臨海水族館 八景島アクアミュージアム 上野動物園	海遊館 須磨海浜水族館 天王寺動物園	マリノア 海の中道	名古屋港水族館 東山動物園
	大学都心キャンパス	青山学院、東京、日本、法政、明治、立教 等			名古屋、名古屋工業
広域集客施設	複合拠点施設	恵比寿ガーデンプレイス 六本木アークヒルズ メトロポリタンプラザ	新梅田シティ 神戸ハーバーランド ORC200	アクロス福岡	ナディアパーク 金山南ビル
	都市アメニティー	東京ミナト 銀座歩行者天国	フェスティバルゲート 神戸ミナリエ	キャナルシティ博多 博多パレイン	
	ドームを核とした複合型都市空間	BIG EGG CITY (東京ドーム)	大阪ドームシティ (大阪ドーム)	ホークスタウン (福岡ドーム)	— (ナゴヤドーム)
	大規模コンベンション施設	東京ビッグサイト 幕張メッセ 東京国際フォーラム	大阪国際会議場 インテックス大阪 京都国際会議場	マリノア福岡 アクロス福岡 西日本総合展示場 福岡総合展示場※	名古屋国際会議場 ポートメッセなごや
	テーマパーク・レジャーランド	東京ディズニーランド 東京ディズニーシー※ ロッテワールド東京※	USJ 東映太秦映画村	スペースワールド ハウステンボス 海の中道海浜公園	ナガシマスパーランド 鈴鹿サーキット

(注) ※は計画案件。

(資料) ㈱東海総合研究所の資料などをもとに、日本政策投資銀行東海支店作成。

## 2. これまでの名古屋の街づくりプロジェクトが地域へ与えた効果と今後の計画

### (1) 名古屋市の戦災復興事業と基盤整備

名古屋市のこれまでの街づくりの経緯の中で、最大の転換点となったのは、第二次世界大戦後の戦災復興事業である。わが国で戦災復興事業を施行したのは 102 都市、28,238ha であったが、これを施行面積の順番にみると、名古屋市(3,452ha)、大阪市(1,576ha)、広島市(1,093ha)、鹿児島市(1,037ha)、東京都区部(1,028ha)であり、名古屋市は最大の施行面積であった。この 3,452ha を区画整理していくうえで、東西・南北に道幅 100m の道路を整備したが、これは現在でも街のシンボルとなっている。

このように、名古屋市は区画整備や道路整備といった都市基盤は非常に進んできた都市であるが、その基盤の上に整備される都市機能の面では、他の大都市に比べてやや遅れているといわれてきた。しかし、90 年代の後半になって、民間主導の比較的大型の都市開発プロジェクトが相次いで立ち上がり、都市に様々な機能を付加してきた。以下は、これらのプロジェクトについて地域に与えた経済効果を中心として政策評価<sup>1</sup>を行い、現在計画されている大規模プロジェクトを紹介する。

### (2) ナディアパークの完成と栄地区の変貌

#### ナディアパークの概要

開業時期	平成8年11月
事業費	約255億円
延床面積	91,729㎡
階層	(ビジネスセンタービル) 地上12階、地下4階 (デザインセンタービル) 地上23階(108m)、地下4階
内容	(ビジネスセンタービル) 商業(ロフト※、紀伊国屋書店※、ヤマキワ)、オフィス (デザインセンタービル) 国際デザインセンター、青少年文化センター ※は当地域初出店

ナディアパークは、平成元年の名古屋デザイン博覧会后、デザイン振興気運の高まりを受けて、平成8年に名古屋の商業の中心地である栄地区の南側に完成したプロジェクトである。施設整備にあたっては、初期投資額を軽減するため、土地の取得に際して公有地信託方式を用いた特徴的なプロジェクトである。

内容は、西側ビルをデザインセンタービルといい、デザイン振興に資する公共施設が中心である。また、東側はビジネスセンタービルといい、民間オフィスの他、ロフト、紀伊国屋書店といった当地域初出店の商業店舗が入居しており、相当の集客がある。

ナディアパーク開業による経済効果は、次の2点があげられる。

<sup>1</sup>ここでは、個別のプロジェクトが地域社会に対して如何なる効果を及ぼしたのかを、①効果の受益者、②効果の内容、③正の効果か負の効果か、をなるべく定量的な根拠に基づいて積上げる方法を使った。結果については、図表 2-1 を参照のこと。なお、評価結果はあくまでも日本政策投資銀行東海支店で収集した情報によるものである。

まず、当プロジェクトの主旨であるデザインの振興である。デザインセンタービルでは、デザイン関連の様々な催しが行われている。次に、ビジネスセンタービル内での商業施設への来客等で人通りが増加したこともあり、ナディアパーク一帯で若者向けの飲食店や物販店が数多く開業し、街の様相が一変した。この結果、栄地区の人の流れを「線」的から「面」的なものに変えた。栄地区は南北の久屋大通りと東西の広小路通り沿いに主要な百貨店や大型専門店が立地し、人通りは大通り沿いが中心であったが、当プロジェクトは南西地区の通りから一筋入ったところに位置していることからナディアパーク一帯まで人通りが広がったのである<sup>2</sup>。

### (3) 金山南ビル整備による副都心機能の充実

#### 金山南ビルの概要

開業時期	平成11年4月
事業費	約230億円
延床面積	61,100㎡
階層	地上31階(135m)、地下4階
内容	名古屋ボストン美術館、全日空ホテルズグランコート名古屋、名古屋都市センター

金山南ビルは、世界デザイン博覧会会場への交通拠点として、平成元年に整備された金山総合駅に平成11年に開業したプロジェクトであり、全日空ホテルグランコート名古屋、名古屋ボストン美術館、名古屋都市センターのオフィスが入居している。

この金山総合駅の特徴は、名古屋市南部の交通結節点であるものの、「乗り換え駅」としての性格が強いことである。金山駅の日当たり乗客数は16万人と、名古屋駅の53万人に次ぎ市内2番目のポテンシャルがあり、商業の中心である栄駅の12万人を凌いでいる。しかし、商業店舗やホテルといった街としての機能整備は、栄や名古屋駅に比べ大きく遅れてきた点は否めない。

また、2005年に名古屋市の南20kmの常滑市沖に予定されている中部国際空港の開港後は、この金山駅が交通の結節点としてターミナル機能の役割を担うことが期待されている。こういった状況下完成した金山南ビルの効果は、金山総合駅に本格的なシティホテルを整備、副都心としての機能を高めたことである。また、ボストン美術館は、名古屋市における文化施設の一つとしての機能充実に資するものと思料される。

<sup>2</sup> ナディアパークが周辺地域へ与えた影響については、(株)地域計画建築研究所の調査(参考1⑩)を参照。

#### (4) JRセントラルタワーズ開業の影響

##### JRセントラルタワーズの概要

開業時期	(オフィス)平成11年12月 (百貨店)平成12年3月 (ホテル)平成12年5月
事業費	2,000億円
延床面積	415,565㎡
階層	(オフィスタワー)地上51階(245m) (ホテルタワー)地上53階(226m)
内容	オフィス、商業(ジェイアール名古屋タカシマヤ※、東急ハンズ、三省堂書店)、 名古屋マリオットアソシアホテル※、飲食施設 ※は当地域初出店

JRセントラルタワーズは、前2つに比べても地域経済に非常に大きなインパクトをもったプロジェクトである。これは、その規模によるところもさることながら、小売や飲食でかなりの数に及ぶ当地域初出店舗があったことから、これまで競争があまりないとされてきた小売やホテル業界に新たな風を吹き込んだことが大きい。

開業における主な経済効果は次の3点である<sup>3</sup>。まず、百貨店高島屋の開業は、得意部門に特化した商法から、これまで比較的浮沈の少なかった名古屋市の百貨店業界に、新たな販売方法や商品構成といった風を吹き込んだ。ホテル業界についても、マリオットホテルの開業は、金山における全日空ホテルとともに、名古屋では実に10年ぶりの大規模ホテルの開業であり、ホテル業界にも競争の激化をもたらし、老舗ホテルを中心として、外資との提携や大規模な改装工事が行われたほか、閉鎖に至ったホテルもあった。

2点目は、公共交通機関の利用を促進することで名古屋の商圈を拡大し、都市間の競争を促進した可能性である。景気低迷下での開業にもかかわらず、中部運輸局の調べでは、タワーズ開業後1週間は周辺都市からの来客により名古屋駅の利用者数が5～20%増加した。

3点目に、直接の経済効果ではないものの、新たな都市のランドマークを担ったプロジェクトでもあり、名古屋城以来4世紀ぶりの名古屋のランドマーク出現といった表現もされた。

以上のように、90年代後半に立ち上がった名古屋市の都市開発プロジェクトは、様々な形で、名古屋の街にこれまで不足していたデザイン振興や副都心の整備、或いはターミナルでの大規模複合施設といった都市機能を追加した。個々のプロジェクトが健全に運営され続けていくか否かは、今後の経済環境によるところも大きいですが、以上の点は政策的な評価に値するものであると考えられる。

<sup>3</sup> JRセントラルタワーズが地域経済へ与えた影響については、中部運輸局企画部の調査(参考1⑦)を参照。

図表2-1 名古屋市内街づくりプロジェクトの総合評価

○ナディアパーク

便益の帰着主体		定性評価	定量評価
行政機関・一般市民	名古屋市	初の複合都市空間ができた	+
		デザイン産業振興の拠点ができ、「デザイン都市名古屋」としてのイメージアップに貢献した	+
		公民連携方式に対して、非常な労力がかかった	-
	地元住民	若者を中心として人通りが増え、新規飲食店などの出店があり、街が活性化した	+
		中央高校跡地の有効活用ができた 商業地としてのポテンシャルが高まり、地価の下落幅が相対的に小さかった	+
	大須商店街	ナディアパークへの買物客が、足を伸ばして立ち寄ることで、人出が増加した	+
	栄地区百貨店・専門店	開業後は、販売額が増加するなど、栄地区の商圈を拡大した	+
事業者	ロフト、紀伊国屋書店	新規商圈で顧客獲得の機会が得られた	+
利用者	公的施設	気軽に立ち寄り、デザインに触れることができるようになった	+
	商業施設	当地区初出店であったことから、買い物の選択範囲が広がった	+
	業務施設	商業と複合したオフィス環境により、快適な都市生活を営むことができるようになった	+

○金山南ビル

		定性評価	定量評価
行政機関・一般市民	名古屋市	大規模な複合拠点の整備により、金山のイメージアップに繋がった	+
	一般市民	金山総合駅周辺の景観が改善した	+
	市内主要ビル	市内ビルの集客競争から、宴会などでの料金低下があった	+
事業者	名古屋ボストン美術館	当初見込み入場者数を達成した	+
	全日空ホテル	宿泊・宴会とも高稼働率を維持した 名古屋の副都心としてポテンシャルの高い地域に先行してテナトを整備した	+
	名古屋都市センター	オフィスやセミナー、展示スペースが充実した 賃料が上昇した	+
利用者	美術館	世界有数の美術展示品を名古屋で身近に鑑賞できるようになった	+
	ホテル	当地区初出店のビルにより、宿泊者の選択肢が広がった	+
	都市センター	展示やセミナーを通じて、名古屋の街づくりなどについての認識が深まった	+

○JRセントラルタワーズ

		定性評価	定量評価	
行政機関・一般市民	一般市民	名古屋城やテレビ塔に並ぶ名古屋のランドマークができた	+ ・高さ245m (国内4位)	
		名古屋駅の拠点性が強まり、駅の利便性が向上した	+	
	名古屋市	市のランドマークができ、名古屋市のイメージアップに寄与した	+	
	私鉄・市営交通	開業後は、名古屋駅を中心として近郊都市からの利用者の増大がみられた	+	・名鉄新名古屋駅+7%、近鉄名古屋駅+4%
	市内百貨店	特に近隣の既存店舗は、販売額の減少となった	-	・名古屋駅地区(松坂屋▲15.3%、名鉄▲10.4%、近鉄▲9.4%) ・栄地区(三越▲3.2%、松坂屋▲6.1%、丸栄▲9.2%)
		高島屋に対抗して新たな集客策を講じる必要が出た	-	・新ブランドの導入、売場改装、絞込み等
	近郊都市百貨店	周辺都市でも販売額減少の影響を受けるところもあり、閉鎖の一因ともなった	-	・閉鎖百貨店 岐阜近鉄、豊田そごう、四日市松坂屋等
市内主要ホテル	市内最大規模となるマリオットホテルの開業は、市内ホテルの競争を激化させ、閉鎖や外資との提携といった対抗策を講じた	-	・市内主要ホテル客室数20%増 ・センチュリーハイアット売却(00/3)、都ホテル閉鎖(00/3)、キャッスルホテル外資提携(00/4)	
事業者	JR東海	ビル運営会社の業績が好調に推移した	+	
		開業後は、名古屋駅を中心として近郊都市からの利用者の増大がみられた	+	・JR名古屋駅+21% (～岐阜+11%、～四日市+10%、～大府+12%)
	ジェイアール名古屋タカシマヤ	当初の販売目標を大きく上回った	+	・初年度販売額608億円(当初目標500億円)
	マリオットアソシアホテル	宿泊・宴会ともに高稼働率で推移した	+	
利用者	鉄道	乗降駅で手軽に買い物ができる品物の種類が広がった	+	
	百貨店	当地域初ブランドが多く、選択肢が広がった	+	
	ホテル	駅上という立地の利便性を享受した	+	
		ソフ(外資系ラグ等)、ハド(装飾や高層階等)両面で、新たなサービスを利用できた	+	・名古屋市内の外資系ホテル ヒルトン名古屋、ウェスティンコロンカッスル、マリオットアソシア
	オフィス	通勤者、訪問者の双方が駅上という立地の利便性を享受した	+	
		移転した入居者のほとんどが賃料が上昇した	-	
	レストラン	当地域初出店の店舗が多く、新たなサービスを利用できた	+	・レストラン729店舗のうち、半数程度が当地域初出店

(資料) 日本政策投資銀行東海支店

(5) 今後の主な街づくりプロジェクト

現在、名古屋市では以下のような大規模な街づくりプロジェクトが計画されている。これらが続々と完成することにより、都市構造は大きく変革するものと考えられる。

①名古屋駅前地区

名古屋駅前地区では、JR セントラルタワーズの開業を起爆剤として、大規模プロジェクト計画が相次いで立ちあがった。平成 19 年には、豊田・毎日ビルおよび牛島ビルが同時に完成するが、両ビルの延床面積は 327,300 m<sup>2</sup>で、仮に賃貸オフィス面積を 60%とすると 196,000 m<sup>2</sup>となり、これは名古屋市内賃貸オフィスの 6.1%の大型供給となる。このように、長期的には名古屋駅前地区に業務機能の集積が進み、この地区がビジネスの中核として発展していくことが期待される<sup>4</sup>。

・豊田・毎日ビル建替え（名駅四丁目7番地区共同ビル）

名駅四丁目7番地区共同ビル建設事業の概要

工 期	平成15年春～平成19年春
延床面積	約190,000m <sup>2</sup>
敷地面積	約 11,600m <sup>2</sup>
階 層	(高層棟)地上約40階・高さ約240m (低層棟)地上8階・高さ約50m 地下6階
内 容	(主要用途)事務所、商業施設、駐車場 (その他施設)シネマコンプレックス、ヘリポート

(資料) (仮称)名駅四丁目7番地区共同ビル建設事業に係る環境影響評価方法書により作成。

当プロジェクトは、名古屋駅前の老朽化した豊田ビル・毎日ビルを共同で建替えるものであり、対面するJRセントラルタワーズとほぼ同様の高さ 240mの巨大ビルを建築する計画になっている。施設内容は、業務ビルが多くを占め、今後名古屋駅地区をビジネスの集積地となるための試金石となるプロジェクトである。

・牛島南地区再開発

牛島再開発計画の概要

工 期	平成13年5月～平成19年9月
延床面積	約137,300m <sup>2</sup>
敷地面積	約 14,000m <sup>2</sup>
階 層	地上40階・地下3階(約180m)
内 容	オフィス、変電所、駐車場

(資料)牛島再開発計画パンフレットにより作成。

牛島地区は、名古屋駅の北側数百メートルに位置し、変電所として利用されていた場所を大規模オフィスビルとして再開発する計画である。当プロジェクトの完成

<sup>4</sup> 名古屋市における今後のオフィス供給見通しについては、(株)生駒データサービスシステムの調査(参考 1⑩)を参照。

により、高機能オフィス市場における需給の悪化が懸念される一方、豊田・毎日ビルと同じ平成19年であることから、業務機能が一層集積することが期待される。

・旧笹島貨物駅跡地

ささしまライブ24土地区画整理事業の概要

工 期	未定
敷地面積	約 22.1ha
内 容	未定

(資料)新聞記事等により作成。

約 22.1ha の旧笹島貨物駅跡地は、名古屋駅南側の広大な空地であり、かつては国鉄笹島貨物駅跡地及び中川運河船だまり周辺地区として、一時的なイベント会場等に利用されてきた。

②栄地区

栄地区では、名古屋駅における JR 高島屋開業の影響もあり、既存百貨店が集客策に一層注力を行う一方、路面型の専門店が開業してきている。今後においても、再開発プロジェクトの完成により、商業の中心地区として集積を増していくことが期待される。

・栄公園

栄公園整備事業の概要

工 期	平成11年4月～平成14年秋
敷地面積	約1.98ha
延床面積	約25,200㎡(建築物)
階 層	地上1階・地下1階
内 容	公園、バスターミナル、商業店舗

(資料)栄公園パンフレットにより作成。

南北に伸びる久屋大通りの東隣をバスターミナル、商業店舗併設の公園として再開発する事業であり、2002年秋の完成を予定している。

・名古屋三越南側（栄三丁目6番街区再開発）

栄三丁目6番街区再開発計画の概要

工 期	～平成17年春
延床面積	約69,000㎡
敷地面積	約 6,342㎡
階 層	地上12階・地下4階
内 容	店舗、事務所、銀行、駐車場

(資料)栄三丁目6番街区再開発計画パンフレットにより作成。

名古屋三越の南側では、愛知万博が開催される2005年に大型の専門店ビルの建設が計画されている。このような店舗形態は、これまでの名古屋圏に欠けている都市

機能であり、小売業界の競争を促進するものと期待される。

- ・松坂屋南館増床（栄 3-30 共同ビル）

#### 栄3—30共同ビル建設事業の概要

工 期	平成13年秋～平成15年秋
延床面積	約20,713㎡
敷地面積	約 2,226㎡
内 容	百貨店

(資料)当社新聞発表資料により作成。

また、平成3年に新築された松坂屋南館の増床工事が平成13年秋に着工、進捗している。現在、栄の買い物客の重心は、当物件の面する大津通りに移ってきており、こういった状況下で、相当の集客が見込める地理条件を備えているといえよう。

### ③その他

#### 千種二丁目地区(仮称)共同開発事業の概要

延床面積	185,200㎡
敷地面積	83,665㎡
階 層	地上27階(11棟のうち2棟)
内 容	商業、業務(1棟)、分譲住宅(4棟)、賃貸住宅(6棟)

(資料)公表資料により作成。

なお、吹上のサッポロビール工場跡地においては、住宅を中心とした面開発プロジェクトが計画されており、都心居住の促進という観点からも期待されるものであろう。

以上のような大規模再開発が完成するにつれ、名古屋市都市構造は大きな変革を迫られる。具体的には、まず名古屋駅周辺にオフィス床、栄周辺に商業床が集積することで、都心部の役割分担が明確になり、それぞれの集積高度化が図られる。また、都心部の2極構造が進むとともに、都心中枢地区を面的に一体化することが可能となる。このためには、個別のプロジェクトを都市全体で有機的にネットワーク化するための官民の一体的な取り組みが不可欠となる。このためには、公共交通の利便性向上のためのターミナル機能整備、歩行者の動線確保による回遊性の向上が課題となろう。

また、名古屋駅地区と栄地区に加えて、大須地区等の周辺地区を含めた大都市圏に相応しい集客力の高いコンパクトな都市機能を活かした交流機能・情報発信機能を強化することにより、国際競争力のある魅力的な街づくりを推進する必要がある。

さらに、都心回帰を強めている居住機能とリンクさせて、少子高齢化社会に相応しいコンパクトな都心機能を活かした都市構造の変革を可能にするような都市計画の策定が急がれよう。

### 3. 名古屋圏における都市間の役割分担と近隣都市（岐阜市）の動向

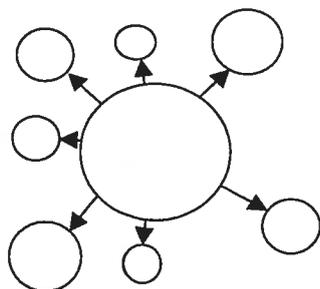
#### (1) 名古屋圏における都市間の役割分担<sup>1</sup>

名古屋圏内での都市間競争をみると、商業・業務機能の名古屋市への一極集中が起こっている。また、マンションを中心とした新設住宅も都心に近いエリアでの増加が顕著である。一方、岐阜市や四日市市を始めとする周辺の都市は、名古屋市への購買力流入に加えて郊外型ショッピングセンターなどの出店などもあり、中心市街地の空洞化を始めとする商業機能の劣化に直面している。また、地方自治体の財政悪化から、公共事業による機能整備も従来に比べ困難になってきている。

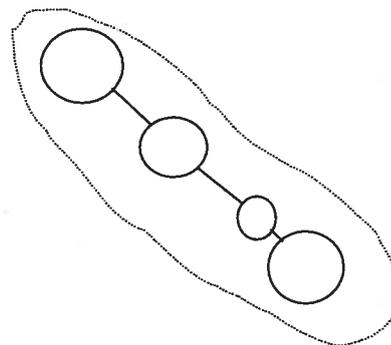
このような中心都市への一極集中への対応として、都市圏の経済規模が拡大している過程であれば、中核都市の機能を周辺都市に分散させることで、低いコストによる都市機能の整備と生活者へのゆとりをもたらすことができる（業務核都市分散）。

しかし、現状は人口の頭打ちや東京一極集中にみられるように、都市圏全体としての経済力が劣化している状況にある。この場合、中小規模の都市が連携して各都市へのアクセス人口を増やすことで、周辺都市の都市としての集積を崩壊させないような方策を打つべきである。幸いにして、名古屋圏は歴史的な資源や観光などの資源が豊富な地域であり、交通ネットワークの利便性向上と都市間の連携により、広域的な多核都市エリアを検討することは有用であると考えられる。例えば、岡崎・豊田・安城等を中心とするエリア（例：刈谷市・安城市・岡崎市・豊川市・豊橋市で人口 109 万人）、岐阜・大垣等を中心とするエリア（例：岐阜市・大垣市で人口 55 万人）、桑名・四日市・鈴鹿を中心とするエリア（例：桑名市・四日市市・鈴鹿市・津市で人口 74 万人）等が考えられよう。このようにして、名古屋圏の各都市がそれぞれにフルセットの都市機能を備えるのではなく、人口集積の低い周辺都市が連携して各都市でそれぞれに文化、アミューズメント、医療、文教教育、商業等の機能を分担することで、名古屋一極集中に対する対抗軸としての地域ポテンシャルの向上と規模のメリットを活かした効率的な都市機能整備が可能となり、また各広域都市圏と名古屋市のシナジー効果により都市圏全体の魅力も増すであろう。

業務核都市分散

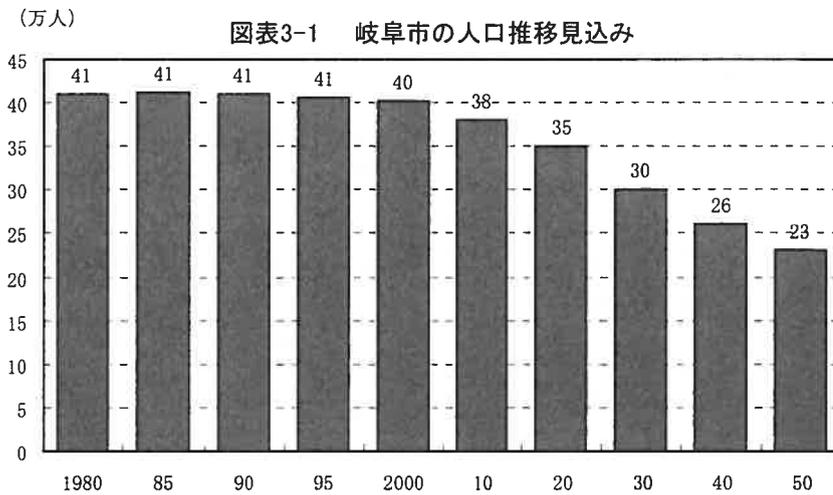


多核都市エリア



<sup>1</sup> 都市間の役割分担については、法政大学教授黒川和美氏のインタビュー(参考 1④)を参照。

(2)岐阜市の動向：人口の減少と中心市街地における商業機能の空洞化



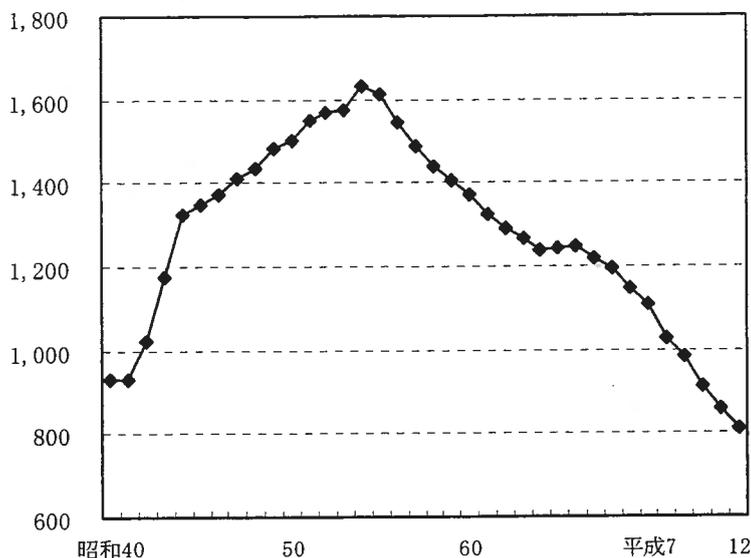
(資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所資料より試算

岐阜市の周辺には、羽島市、一宮市、尾西市といった古くから紡績織物の生産都市が集積していたため、それらの流通拠点として発展してきた。しかしながら、人口は中心部からの流出が続いたこと等から昭和60年をピークに減少している(図表3-1)。中心市街地の人口をみると、昭和40年頃をピークに減少傾向にあり、JR岐阜駅付近の60歳以上の人口比率は32~44%と高齢化も進行している。

また、岐阜市中心街の商業機能を見ると、近年の郊外型ショッピングセンターの進出やアパレル業の不振、あるいは名古屋市との競合もあり、以下の2つの面に衰退がみられる。

まず、駅前の繊維問屋街である。岐阜駅前には中小既成服卸売業者が集積し、一大問屋街を形成しているが、これらは第二次世界大戦終戦直後の引揚者が古着市場を開業したことがきっかけとなり、その後発展したものである。かつては、先述のような豊富な織物の産地が背後にあることや交通の便のよさを原動力に全国各地からバイヤーが集まり、訪れる人々を驚嘆させるほどのエネルギーを誇った時代もあった。ところが、近年はアジアからの安価な製品との競合や後継者難などから店舗閉鎖が相次ぎ、岐阜駅前の活況も以前からは程遠いものとなっている(図表3-2)。

図表3-2 岐阜市のアパレル組織会員数



(注) 岐阜ファッション産業連合会の会員組合数。

次に中心地の商店街である。図表 1-13 でみたように、90 年代後半には岐阜市周辺でもリバーサイドモールやカラフルタウンといった新たな業態の大型商業施設が開業した。加えて、名古屋市までのアクセスの良さ（JR 在来線で 17 分）から、名古屋市への購買力の流出も起こっているとみられる。この結果、JR 岐阜駅、名鉄新岐阜駅いずれからもそれほど遠くないところに位置する玉宮町商店街などは、かつて入居していた繊維問屋の空き店舗を有効に利用するなどの効果もあり、賑わいを創出しているものの、市内最大の商店街である柳ヶ瀬商店街は、商店数、販売額とも大幅に減少している（図表 3-3）。

図表 3-3 岐阜市内商店街別商店数、従業員数、販売額推移

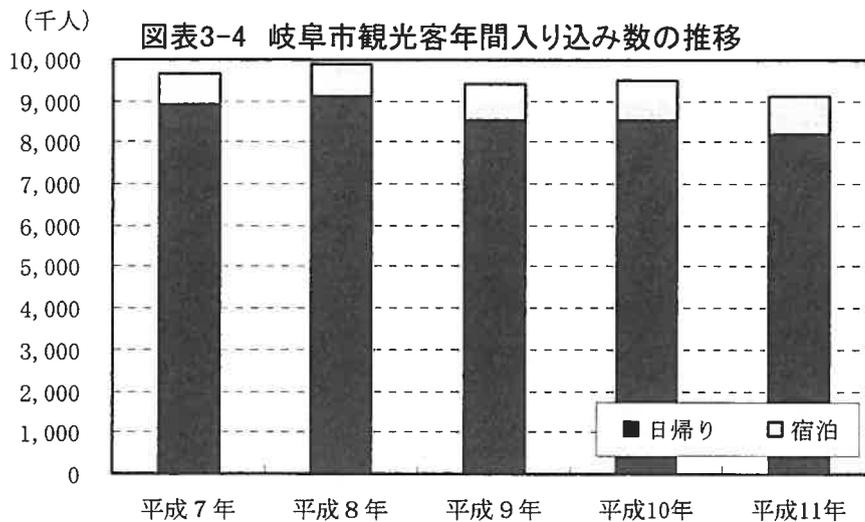
(単位：店、人、百万円)

	平成 3 年			平成 6 年			平成 9 年		
	商店数	従業者数	販売額	商店数	従業者数	販売額	商店数	従業者数	販売額
新岐阜駅前商店街	215	1,390	34,860	182	1,384	28,255	187	1,253	33,163
玉宮町商店街	50	161	2,248	54	168	2,430	65	187	3,409
金宝町商店街	68	251	5,736	67	247	5,554	78	271	6,306
千手堂商店街	63	164	2,243	56	142	1,669	69	182	2,150
東柳ヶ瀬商店街	65	249	4,298	58	204	3,263	60	189	2,503
柳ヶ瀬商店街	392	2,133	73,965	320	2,129	64,900	262	1,793	55,684
西柳ヶ瀬商店街	96	321	5,360	87	285	3,633	78	288	3,645
加納桜通商店街	59	160	2,089	48	118	1,508	67	204	2,260
徹明町商店街	165	591	8,413	166	575	9,652	167	576	9,772
金園町商店街	-	-	-	-	-	-	52	432	12,664
問屋町商店街	-	-	-	-	-	-	20	89	2,000
JR岐阜駅前商店街	38	161	1,685	27	135	2,343	20	122	2,955

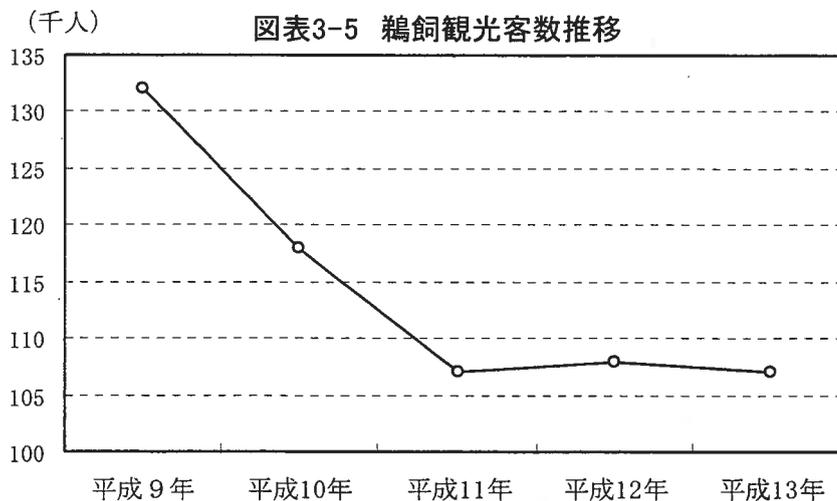
(資料) 財団法人岐阜県産業経済振興センター『商店街実態調査』平成 13 年 1 月

### (3)観光の停滞

中心地の衰退に加え、これまで岐阜市の一つの主力産業であった観光の停滞が顕著である。岐阜市への観光客数は平成8年をピークに減少ないし横這い傾向にあり、平成11年は915万人で前年比3.7%の減少となった(図表3-4)。



(資料) 岐阜県観光レクリエーション動態調査



(資料) 岐阜市商工部観光コンベンション課

岐阜市を代表する観光資源である鶺鴒についても、昭和48年の337千人をピークに減少傾向にあり、平成13年は107千人にとどまっている(図表3-5)。

このような中、岐阜長良川温泉旅館協同組合は平成13年6月に、市立岐阜薬科大学薬草園を活用し、織田信長が岐阜城を本拠としたときにポルトガル人につくらせたと言われる信長薬草園の再現などにより日本一の薬草園を整備することで、現在薬膳料理で売り出している温泉街を施設面から支援することを岐阜市に提案した。鶺鴒を含め、これまでの岐阜市の観光資源は見るものが中心で、観光客が参加する観光資源はあまりなかった。薬草は、薬膳料理、薬草セラピーなど様々な用途があり、これまでと違った参加型の観光資源

となる可能性があるため、今後はこういった取り組みの積み重ねが期待される。

#### (4) 中心市街地再生に向けての動き

##### ・ JR 岐阜駅前整備

岐阜市は、平成 17 年度を目処に JR 岐阜駅北口の駅前広場と周辺地区を整備する計画を有している。岐阜市は、「杜の中の駅」を基本テーマに駅前広場の面積の半分以上を高木などによる緑化空間とし、あわせて同広場には路面電車を引き入れ、バスターミナルも整備する方針である。また、JR 岐阜駅と名鉄新岐阜駅、柳ヶ瀬方面を 2 階部分でつなぐ歩行者デッキを建設することも検討している。これらにより、JR 岐阜駅のターミナル機能向上、JR 岐阜駅と名鉄新岐阜駅との間の人々の移動円滑化が期待される。

岐阜商工会議所は、JR 岐阜駅前を緑化空間とするのみならず、人工地盤で整備し、合計 1,080 戸、3,800 人が住む超高層マンションを 2 棟建設する岐阜ステーションヴィレッジ構想を岐阜市に提案している。同構想は、JR で名古屋まで 17 分という立地環境を活かし、低層部に託児所、デイケアセンターを整備して共働きの若い夫婦や高齢者いずれの人にも住みやすい住環境を整備しようというものである。人工地盤の整備手法など検討すべき課題は多いが、JR 岐阜駅周辺には商業施設も集積しており、同構想により建設される超高層マンションの住民には、自動車に依存しない生活を送る環境が提供されることになる。

##### ・ 中心市街地活性化に寄与する再開発

JR 岐阜駅周辺では、平成 8 年 2 月の JR 岐阜駅高架工事完了後、高架下の開発が進められてきた。平成 12 年 7 月に岐阜県が主体となって整備した商業施設ワールドデザインシティ GIFU (アクティブ G) がオープンし、平成 14 年 1 月には岐阜市が整備した図書館などの生涯学習施設ハートフルスクエア G がオープンした。

また、平成 13 年 12 月に多目的ホールや会議室などから成るぱ・る・るプラザ岐阜がオープンした。ぱ・る・るプラザ岐阜は、総務省が整備した郵便貯金地域文化活動支援施設で、平成 13 年 12 月に開催された第 41 回岐阜ファッションフェアにて早速利用されるなど、集客施設として活用されている。

他にも、JR 岐阜駅周辺には複数の再開発構想がある。吉野町 5 丁目東地区市街地再開発では、オフィスとしての用途がメインになるが、美術館を設置する計画がある。また、岐阜駅西地区市街地再開発においては大学のサテライトキャンパスを開発しようという構想がある。美術館やサテライトキャンパスといった施設は、JR 岐阜駅周辺にこれまでない文化・学術機能として岐阜駅周辺に新しい都市機能をもたらすことで、岐阜市の集客力を高め、通過客を滞在させる効果も期待できる。このような施設整備は、岐阜駅のターミナル機能強化に繋がるものとして、今後の名古屋市周辺都市整備の新しいあり方として注目される。

#### (5)将来に向けての課題<sup>2</sup>

中心商店街の活性化については、住民・行政の非常に高い問題の下、積極的な取り組みが行われている都市の一つである。岐阜市での特徴的な動きは、地元大学、行政、地域金融機関がNPOぎふまちづくりセンターを設立し、まちづくりの課題についての情報交換を行うネットワークを形成していることである。

今後の課題としては、前述のように、同一生活圏である周辺都市と連携することで一定規模の経済活力を維持しつつ、二重投資を避け、効率的な都市機能整備を行っていく必要がある。岐阜市を中心としたエリアでは、ぎふまちづくりセンターや岐阜商工会議所を中心に広域17市町村の合併が検討されている。生活圏をとってみると、それら市町村は通勤・通学、買い物、映画やコンサートなどの娯楽、医療・福祉機関などで広域的に活用されている。

加えて、時代に中心市街地の活力を持続するには、中心市街地が高齢者を受け入れるものとならなければならない。そのためには、高齢者の中心市街地への居住を促進したり、高齢者の移動しやすい中心市街地を作っていくことが必要になる。これまで中心市街地には多額の投資がなされており、商業施設、医療機関、公共施設をはじめ人々が日々の生活の中で必要とする施設が集積している。一方、人々はこれまで郊外に住み、それらの施設を自動車により移動してきた。そして、各種施設も、自動車で移動する人々のニーズに応えるべく、郊外に展開してきた。また、高齢者が自動車をいつまでも運転し続けることには安全面の問題がある。そこで、人々の生活に必要な施設が徒歩圏に一通り揃った中心市街地への高齢者の居住を促進することで、安全面の問題も解消されることになる。しかし、中心市街地は、古くから整備されたところが多いため、道路に段差が多く、また店内の商品陳列棚の高さや棚の間隔、商店の入り口なども高齢者が移動しやすい仕様になっていないところもあり、ユニバーサルデザイン等の積極的な導入が求められる。

また、地域の活力を維持していくうえで観光資源を活用することは重要である。観光資源の活用についても、岐阜市のみならず周辺市町村と連携してルート観光を可能にするような仕組み作りが必要であろう。具体的には、東海北陸自動車道の開通により、岐阜・関・郡上八幡・高山・白川郷といった美濃、飛騨各地の地域づくり観光を周遊型観光に結びつけることが可能となる。また、姫街道400周年記念のように、旧中山道を観光街道としてキャンペーンを行うことも有効であろう。

さらに、岐阜、三重、滋賀、福井の4県が広域連携により地域づくりの取り組みも行われている。以上のように、岐阜市を名古屋の商圈とのみ捉えることに留まらず、岐阜を中核とする広域連携の強化を図ることが、今後の岐阜市の活性化の鍵を握るものと思われる。

---

<sup>2</sup> 岐阜市の課題や取り組みについては、ぎふまちづくりセンター理事長・岐阜大学地域科学部教授西村貢氏(参考1⑨)、㈱十六銀行地域振興部長村松肇氏のインタビュー(参考1⑫)を参照。

#### 4. 今後の都市を考える論点整理

図表 4-1 は、名古屋圏の今後の街づくりを考える上で、踏まえるべき都市を取り巻く環境とそれらに対応する具体的な課題を列挙し、名古屋圏での重点分野を検討するための論点を整理したものである。

今後の都市を取り巻く環境については、①少子高齢化、②情報化、③環境対策、④国際化の進展、⑤地方分権、といった流れを捉える必要があり、それぞれに対する具体的な課題は、次のようなものが挙げられよう。

まず、少子高齢化の進展の中で、高齢者・障害者にやさしい街づくりを進める必要があり、ユニバーサルデザイン等の積極的な導入が求められる。また、子育てを終えた中高齢者が利便性を求めて郊外から都心マンションへ移る都心回帰の動きが起こっている。高齢化の進展に伴う交通弱者の増加に対しては、公共交通網の整備のみでなくソフト面での利便性の向上が求められる。

2つめは情報化である。都市の活力を維持していくために、都市を消費・生産活動の中核と捉え、工業化社会から知識集約型社会への転換を図っていくことが重要である。都市における生産活動は、ITを十分に活用し、高付加価値の経済活動を促進していくことは一つの有効な手段であり、ITベンチャーやコンテンツビジネスを育成していくことが重要である。また、都市を拠点とする生産活動や都市で提供される新しい消費サービスのウエイトも高まる。

3つめは、環境に対する意識の高まりである。この観点から、環境低負荷型社会を作っていくことは必須であるが、市民や企業の努力と共に循環型プロジェクトの形成も有用な方策と考えられる。また、公共交通の利便性向上による乗用車からのシフトは高齢化社会に不可欠の観点である。さらに、耐震や治水といった防災対策は今後も重要度を高めよう。

4つめは、国際化の進展である。今後、海外からの交流人口は益々増大することが期待され、これらをうまく地域の活性化と結びつけるために、都市の機能整備は不可欠である。国際化は、ビジネス、観光客、留学生といった様々なレベルで国際化は進展すると考えられるが、ソフト・ハード面で都市のファシリティを整備することは不可欠である。

最後に、地方分権は今般の改正都市計画法にも大きく反映されている。ここでは、地域の自立のためにアイデンティティの確保、広域連携による地方行政の効率化などが重点項目として挙げられるが、それらを達成するためにも財政負担の軽減や、住民参加による都市づくりの担い手も替わってこよう。

図表4-1 今後の都市を考える論点整理

環境	課題	
少子高齢化	人にやさしい街づくり	バリアフリー、ユニバーサルデザインの導入
	都心回帰	職住近接の街づくり
	公共交通重視	
	中心市街地活性化	地域コミュニティ再生
	公共施設ニーズの転換	福祉介護需要への対応、ストックの有効活用
情報化・成熟経済	商業アメニティの集積	
	都市型産業育成	デザイン産業育成、企業支援ビジネス育成
	IT対応都市	ネットワークコミュニティ・都市インフラ整備、データセンター
	ITベンチャー育成	24時間都市・集積形成、SOHO、ビジネスカフェ
	情報発信機能	コンテンツビジネスの不在、東京一極集中
	ものづくりと情報化	高付加価値、技術開発指向
	大学の活用	サテライトキャンパス、都心立地、研究学園都市・産学連携
環境対策	環境低負荷型社会	成長管理、排出抑制、社会資本整備の公共関与、コンパクトシティ、ものづくり(家電、自動車リサイクル)
	循環型社会	廃棄物処理、リサイクル、グリーンロジスティクス
	交通	鉄道整備、外環状道路整備、ITSによる交通整備、モーダルシフト
	住民参加・情報公開	迷惑施設、NPO
	防災・安全	東海地震、集中豪雨、インフラ面での対応
国際化	交流型社会	アジアとの交流、コンベンション機能
	外資系企業・金融	支援システムの構築、ビジネス機能の深化
	観光	名古屋の弱さ、都市の国際化、対外国人旅行者サービス機能の充実、産業観光・都市アメニティ、コンベンション都市
	留学生	大学の受入体制整備、交流人口の増加、就業支援
地方分権	地域自立	アイデンティティの確保、シンボリックゾーン
	広域連携	機能分担
	財政負担の軽減	ストックの活用、ソフト重視、開発型から保存型へ
	歴史・文化・景観の保存	歴史的建築物保存、ハザード利用
	混在による機能分担	多機能都市
	住民参加	都市づくりの担い手(行政→住民)、協働型社会

(資料) 日本政策投資銀行東海支店

## 5. 提言

本章では、前半で行った名古屋圏の現状分析と、前章での論点整理を踏まえ、今後の名古屋圏の「あるべき方向性」とそれを実現するための方策について提言を行う。

### 1. 今後の名古屋圏の街づくりに期待するもの

#### (1) 産業技術の集積地に相応しい都市の活力の維持・創造<sup>1</sup>

都市は多様な知的交流によって活力を生み出し、機能が集積する場である。こういった機能集積を背景に、高い付加価値の生産・消費形態を可能にしていくことが必要である。特に名古屋圏においては、以下の点に配慮した活力の維持・創造が求められよう。

##### ①製造業支援機能の充実

名古屋圏は、輸送機械メーカーを中心とした製造業の集積が厚い。地域の活力を維持するには、この産業集積を維持することが最優先課題である。現在、我が国の製造業企業はアジアとのコスト競争に直面しており、比較的加工度の高い製品を製造している名古屋圏でもその波は押し寄せている。その中で、都市に期待されるものは、対企業サービス、宿泊、アミューズメント、研究開発、展示・商談といった機能、あるいは交通・通信インフラや良好な住環境を充実させ、ソフト・ハードの両面から製造業の本社機能や研究開発機能を置くに相応しい場を提供し、活力の源泉となる製造業の高度化を支援していくことである<sup>2</sup>。

##### ②都市型サービス産業の育成

一方で、産業構造の変化に対応した新たなビジネスを生み出していく必要がある。都市は、需要の近接性や労働者の知的交流が可能であることから、デザイン、ソフトウェア、IT関連ビジネス、医療・健康といった産業が創出されていくことが期待される。

名古屋圏でも、これらを創出するための試みは行われているが、高度な知的環境を演出する舞台が必要である。例えば、IT産業であれば名古屋駅、栄、白壁に集積があるし、大須のような雑然とした賑わいの中で新たな商業・サービスの形態が生まれており、このような場の形成が必要である。また、2005年に予定されている万博が、情報産業発展の推進力となろう。

##### ③交流・情報発信<sup>3</sup>

一方、今後はこれまで名古屋圏の弱みとされていた交流人口による地域活力の創造も期待される。都市においても、それらの受け皿としての観光への取り組みがキーワードとなろう。名古屋圏では、既に産業遺産やものづくりの製造現場を観光資源とする産業観光への取り組みも行われており、こういった既存の資源を来訪者が楽しめる

<sup>1</sup> この提言については、中部経済産業局長市川祐三氏のインタビュー(参考1①)を参照。

<sup>2</sup> 製造業企業の機能別の立地条件として、米国 Brookings 研究所での研究を参照した(図表5-1)。

<sup>3</sup> この提言については、(財)2005年日本国際博覧会協会事務総長坂本春生氏のインタビュー(参考1⑤)及び東海旅客鉄道㈱代表取締役会長須田寛氏のインタビュー(参考1⑦)を参照。

ようなものにするための、アイデアやネットワークが求められる。これには、地域が一体となったブランド戦略、ソフト面でのホスピタリティが必要であり、2005年の愛知万博はこういった点からも期待されるものである。

図表5-1 企業の機能別にみた立地の選好

機能	優先的立地条件	コスト意識	好立地の例
本社	国際空港が利用可能なこと	コストより左の要件が揃うことが重要視される。	中心的な都市とそれらの近い郊外
	企業間の社交のための、高級なホテルやレストラン、娯楽・文化イベントがあること		
	ビジネスサポートサービスが充実していること		
	本社に相応しい広いオフィスやビル建築のための土地が確保できること		
	様々な種類の専門家を雇用できること		
	役員クラスにとって魅力的な住環境があること、また経営管理職員に相応しい便利な通勤環境に十分な住宅があること		
	職員の子供のための良好な教育システムが整っていること、成年教育の継続が可能なこと		
研究・開発	近くに大学が集積があること	才能のある研究者やその他の要件が揃うことが、コストより重要視される（本社よりはコストを重要視する）。	大都市群における大学群の近辺
	高等教育を受けた労働者が集まっていること、またこれらの人々にとって魅力的な生活環境があること		
	職員外に企業秘密が流出するのを防いだり、周囲の雑音から距離を置くことができる環境		
管理	情報通信インフラが整備されていること	不動産、通信、税金コストが重要視される。	中小規模の都市
	住宅コストが割安なこと		
	技術者となる上質な労働力が確保可能であること		
	従業員とその子供のための良い学校があること		
	成人教育を続けられること		
製造・物流	運搬システムが整っていること	住宅、税金、電力等のコストが重要視される。	大きな市場の近辺
	電力、水、排水、ガス等のインフラがしっかりと整備されていること		
	教育を受けた労働力が確保可能なこと		

(資料) Cohen(2000) "Business Location Decision-Making and the Crisis: Bringing Companies Back" により作成

## (2) 住民重視、居住性の高い街づくり<sup>4</sup>

二つめの観点は、居住する場としての街づくりの促進である。この観点からは、交通利便性や環境対応といった点が重要である。また、これらを支える背景として、住民を中心とした多様な主体が街づくりに関わることが必要である。

### ① 交通利便性の高い街づくり

名古屋圏の交通手段は、自動車に依存するところが圧倒的に高い。都心部でも広い道路が整備されているが、高齢化の進展などを背景に、今後は公共交通の利便性向上

<sup>4</sup> この提言については、東京大学先端科学技術研究センター教授大西隆氏のコメント(参考1②)を参照。

が求められる。また、中部空港のアクセス向上のためにも、名古屋駅、金山駅などターミナル駅の一層の利便性向上は不可欠である。

また、自動車の利便性を高めていく必要がある。このためには、現在発展段階にあるITS技術を積極的に用いることが期待される。特に、都心部の交通渋滞緩和のためには、情報技術を活用したインフラ整備が有効であろう。

交通システムの整備の過程では、高齢化対応の観点が必要である。都心居住の促進、低床バスの導入が進められよう。以上のような観点を踏まえ、交通計画を都市計画と融合させていく必要がある。

## ②環境調和型

環境に対する意識の高まりは、名古屋圏においても今後一層の取り組みが期待される分野である。名古屋市においては、平成11年の非常事態宣言を受けた分別回収への取り組みが、一般ごみの減量で一定の成果をあげた。また、製造業でも産業廃棄物の排出抑制の動きが広がっている。

これらの動きをエコタウン構想等、循環型社会形成に向けたプロジェクトを推進することが重要である。また、長期的には当地域を代表する環境技術の開発や、自然を大胆に取り入れたプロジェクト形成を行うべきであると考ええる。

## ③街づくり主体の多様化、市民参加

このように、居住性の高い都市を実現していくうえで、今後の街づくりの主体に対して、多様な主体が参画することが必要である。こういった住民の街づくりへの積極的な参加により、住民重視や居住性の高い街づくりへの第一歩となる。

具体的には、街づくりNPOや市民団体などの都市計画策定への参加は、積極的に推進されるべきであり、行政主導から市民主導への転換、財政依存型からボランティア型・官民協力型への転換を図る必要がある。

## 2. 地域が一体となった地域ポテンシャルの向上

地域ニーズに根ざし、かつ地域のポテンシャルを上げるような街づくりを行うために、住民が主体となり地域単位で纏まることで、個々のプロジェクトの成立を支援したりプロジェクト間の連携を図っていく必要がある。こういった手法は、既存のコミュニティを活用することや、街づくり分野での地方分権が我が国より進んだ欧米での事例を参考にすることが有益であろう。名古屋圏は人口規模は大都市の良さがありコミュニティの繋がりも残っているといわれ、かかる仕組みを整える素地は大きく、また活用する萌芽がみられ、自治体や経済団体のイニシアチブが一層大きな役割を發揮するものと期待される。

### ①税制の柔軟な活用

固定資産税等を活用した仕組み作りも検討に値しよう。この点で参考となるのは、

米国のT I F (Tax Increment Funding)である。T I Fは、再開発によって見込まれる固定資産税の増分をその地区の基盤整備のために財源化する（通常は債券購入）仕組みで、将来の増収期待を基に基盤整備事業の投資計画を組むことが可能となる。事業主体はあくまで公共であり、プロジェクトそのものというよりは基盤整備の促進に貢献する仕組みである。

現在の我が国の固定資産税は市町村税であり各自治体の歳入である。T I F指定期間内は、自治体は開発により上がってくる増収増を留保しなくてはならないが、長期的な開発による増収増と地域ポテンシャルの向上を長期的に実現するための手段である。

## ②コミュニティの活用<sup>5</sup>

コミュニティでは、特定の地域で人々の信頼関係が出来あがっている。この関係を活用し、商品・サービスの売買や金融取引を活性化させることにより、地域の活性化を図るアイデアもある。

このためには、地域ニーズに着目した小規模なビジネスを積み重ねる方法がある。名古屋市内でも、NPOによるコミュニティビジネス育成のための取り組みが行われている。名古屋市は一つの単位のコミュニティが残る最大の規模であるとの見方もあり、例えば一般家庭へのごみ分類導入が実現されたのは、コミュニティ意識によるところが大きい。

一方、経済ポテンシャルの点からは、賑わいの残る商店街や伝統的な祭りといったソフト面の活気を活用することが考えられる。名古屋市内の大須商店街や覚王山商店街は、商店街が中心となって祭りやイベントを頻繁に行う等、ソフト面の工夫により商店街の活性化が図られ、雑然とした賑わいによる活気を保っている数少ないエリアである。名古屋圏でも、三河地域や岐阜方面には伝統的な祭りが多い。これらを街づくりへ活用することも可能であろう。

## ③タウンマネジメントシステムを活用した中心市街地の整備

都市経営の観点を導入して地域に根ざした街づくりを行っていく試みは、名古屋圏の都市でも、ぎふまちづくりセンターのようなNPOが中心となって地道な取り組みを積み重ねている。こういった活動に期待されるのは、地域ニーズを捉えたきめ細かい公共的なサービスの提供である。

ちなみに、米国のタウンマネジメント組織であるB I D (Business Improvement District)は、指定地区において住民の拠出金によりセキュリティや清掃といった活動を行うことで地域のポテンシャルを高めるもので、ニューヨークのハーレム地区を代表事例として効果をあげている。B I Dは日本のTMOと違い、一旦成立すると住民は強制的にB I Dの活動資金を拠出する義務が生じる。このようにB I Dのような仕組みが一定の効果を上げるには、住民が積極的に安全で清潔な街にしたいという意識

---

<sup>5</sup> コミュニティビジネス育成への取り組みについては、NPO 起業支援ネット代表理事関戸美恵子氏のインタビュー(参考1⑧)を参照。また、大須地区については、(株)ヘラルドコーポレーション代表取締役会長兼社長古川為之氏のコメント(参考1⑩)を参照。

を持つことが不可欠である。

### 3. プロジェクト成立の工夫

個別プロジェクトが積極的に進められるとともに、それが円滑に成立するためには、プロジェクトのリスクを取ろうとする者が多数存在すること、及びそのプロジェクトを行ううえで生じるリスクがある程度コントロールできる環境が形成されており事業者がリスクを取ることが可能になっていることが重要である。

しかしながら名古屋圏は首都圏、大阪圏に比べて市場規模が小さいため、プロジェクト行おうとする者、プロジェクトのリスクを取ろうとする者が名古屋圏に集まりにくい。また、デフレ経済、公共部門の財政悪化、民間企業のオフバランス志向等を背景として、行政なり民間がプロジェクトのリスク全てを取ることが困難となっており、プロジェクトを行おうとする者を見つけることが難しくなっている。

このような状況下でも名古屋圏でプロジェクトが積極的かつ円滑に進められるよう促進するには、まずは行政が積極的に民間を引き寄せるべく、公共事業も含めた様々なプロジェクトを民間に開放して市場規模を拡大するよう努めるとともに、以下の点に留意することで民間の活力を十二分に引き出すよう努めることが重要である。

#### ①選択と集中による必要な支援の確保

昨今の経済情勢と自治体財政の悪化により、補助金、無利子融資などの総花的な支援は不可能となっており、プロジェクトの選定段階から「選択と集中」により、案件を絞り込む必要が出てきており、地域にとって特に有用度の高いプロジェクトについては、事業成立を確実にするための支援策の確保が必要である。

#### ②プロジェクトの早い段階からのリスク分析・分担

プロジェクトに参加する民間企業から活力を引き出すためには、プロジェクトの構想段階や企画段階から(ア)リスクの明確な認識、(イ)適切なリスク負担者の検討、(ウ)リスクの分担を行っていくことが重要である。経営不振に陥った第三セクターの多くは、リスク及び各関係者の責任に関する明確な認識がなされていなかったという共通点がある。リスクの明確な認識は、関係者が事業の将来像に対してイメージを持つことができ、早めにリスクへ対応する準備を行うことを可能とする。また、リスクの分担により各関係者のリスク負担を減らすことにより、その関係者が別のプロジェクトについてもリスクを負担することを可能となる。

#### ③情報公開と公共施設の民間活用による初期投資負担の軽減

リスクの分析が適切に行われるようにするためには、様々な情報が入手しやすい状況となっている必要がある。愛知県や名古屋市は名古屋圏における最大の不動産保有者であることから、積極的な不動産関連情報の公開が行われることを期待する。また、既存施設の活用や公共の遊休地を暫定利用することにより、土地代や建設費といった初期投

資負担を軽減することからも、デフレ下では非常に重要な観点となろう<sup>6</sup>。また、民間の参加を積極的なものにするためには、プロジェクトへの参入に当たって手続きの透明性を高めることで公平な参入機会が醸成されるよう努め、事業者が安心してプロジェクトに参加できるようすべきである。

#### ④公民の適切なリスク分担

リスクの分担に当たっては、最も適切にリスクをコントロールできる者がそれを負うことが、結果的にリスクを小さくしプロジェクトを円滑に成立させる。これは行政と民間の間でも例外ではない。行政と民間の間で適切なリスク分担を実現することが重要であり、行政はそうした方針を早い段階から民間に対し表明することが必要である。また行政には、負担するリスク及びリスク負担の必要性を住民に前もって説明をしコンセンサスを得ておくことで、以後行政の方針が変更されるようなリスクを排除しておくことが求められる。

また、現在各地で導入が図られているPFI手法を活用したプロジェクトは、公平・公正な手続きの実行、リスク分析・リスク分担の事前公表がPFI法で定められていること、行政側が取るべきリスクに関するガイドラインが国により示されていること等から、上記の留意点を踏まえたプロジェクトの実行が比較的容易である。首都圏や大阪圏ではすでに導入しているが、名古屋圏でも積極的な導入が求められる<sup>7</sup>。

#### ⑤行政評価の徹底とコストベネフィットの明確化

公共のコミットメントが大きいプロジェクトについては、当該プロジェクトの行政評価を徹底し、コストベネフィットを出来る限り明確化することが望ましい。この場合、コストの算定は比較的容易であるのに対して、ベネフィットの定量化は非常に困難である。特に、当事業が大きな外部効果を持つものや、非経済的な効果が大きいものについても、便益をできるだけ貨幣価値に近づける形で数量化しておくことが有用であろう。

#### ⑥規制緩和の早期実現と税制改正

都市計画については、都市再生特区にみられる集中的な規制緩和により、事業の計画策定から実施までの様々な手続きを簡素化し、迅速な対応を可能にすることが求められる。また、不動産関連税制を簡素化・軽減することは、不動産市場の活性化や事業採算性向上に繋がる。

---

<sup>6</sup> 名古屋市の中心部で統廃合後の愛知県税事務所をITインキュベーション施設に改装する計画が進められている。このプロジェクトの最大の特徴は、保有者である愛知県が施設を改修した後、運営等は全てインキュベータマネージャを中心とした民間事業者あるいはNPOといった外部機関への委託を計画していることである。

<sup>7</sup> 名古屋圏の都市再生を含めたPFIの課題等については、名古屋大学総長特別補佐奥野信宏氏のコメント(参考1③)を参照。

## 6. 名古屋圏の街づくりにおける公民パートナーシップの萌芽

前章の方策のうち、公民パートナーシップによる街づくりは、名古屋圏において以下のような先駆的な取り組みがみられる。

1) 計画・調整段階では、都市計画法の改正により、都市計画策定においてこれまでの行政主導から行政・事業者・地域住民が一体的に参画し、今般の都市再生に関連しても、事業者が計画策定の中核を担うことが認められている。

また、環境関連施設等の迷惑施設や環境保全に関しては、行政と地域住民の調整役として専門化集団やNPO等の果たす役割が期待される。

2) 基盤整備については、民間事業者による鉄道プロジェクト等交通インフラの整備にあたってはデフレの影響と人口減から環境悪化がみられるため、①開発利益の受益者からの還元、②上下分離等による公共負担の増大等スキーム上の工夫が重要である。また、公共の基盤整備にあたっては、前章で紹介したTIFなど開発から得られる将来の税収等を返済財源とする仕組みも検討に値する。

3) 街づくりプロジェクトについてみると、

①桑名市図書館等複合公共施設建設へのPFI方式の導入により、真に必要な施設について行政評価と公民関係者間のリスク負担・リターンの明確化が図られる。またVFM(バリューフォーマネー)を明確化を通じ、民間活力によるコスト削減を図る効果も期待される。

②ナディアパークで導入された公有地信託方式の活用により、名古屋市は公有地を提供し、実際の開発は民間に委ねている。

③市街地再開発事業についても、津駅前再開発のように、従来の第3セクター方式に変わって、建物の公益部門については公共が取得し、収益部門については民間事業者が所有することにより、官民の役割分担を明確にすることも行われている。

④金山南ビル、JRセントラルタワーズ、ナゴヤドームでみられるように、民間主導でプロジェクトを展開する中で、公益施設の整備、公共スペースの提供、コンベンション機能整備など、公共的な機能を創出する事例もみられる。

⑤産業観光施設(ノリタケの森や産業記念館)にみられるように、企業のメセナ活動として集客施設の整備を行うことも、民間の優れた企画力を梃子に魅力ある地域づくりに繋がる。

⑥愛知県の旧県税事務所を活用したITインキュベーション施設整備にみられるように、公の施設を民間やNPOに運営委託する動きもみられる。

4) 以上のようなハード面の整備と併せて、ソフト面での取り組みとして注目すべきは、

①起業支援ネット等、NPOがコミュニティビジネスの創出や商店街の活性化の担い手となっている。

②大須商店街にみられるように、店主等の主体的な取り組みが活性化の担い手とな

っている。

- ③名古屋市のごみ問題にみられるように、市民のボランティア活動(分別の徹底、減量化、資源の回収)による循環型社会形成への第一歩となっている。
- ④愛知県足助町などで取り組まれている地域づくり型観光では、住民やボランティアの積極的参加により、交流人口の拡大に貢献している。また、同様の取り組みは2005年に予定されている愛知万博においても大きく期待されている。

以上の例にみられるように、名古屋圏においても既に様々の形で公民パートナーシップによる街づくりの萌芽がみられる。これらは、財政制約、環境重視社会、市民参加といった全国的なトレンドと、民間企業を中心とした経済活力、大都市圏であるがコミュニティが存在する都市規模、先進的な都市基盤整備、集客産業の弱さといった名古屋圏独自の特徴の中で、目指すべき都市圏の姿を実現していくための試みである。今後とも、都市再生やPFIといった制度も活用して、名古屋圏に相応しく、より適切な形での公民パートナーシップの形成と街づくりが進展するための試みを進展させることが求められよう。

以 上

## 参考 1. 提言／地域での調査<sup>1</sup>

### ○ご提言（五十音順）

- ① 中部経済産業局長 市川祐三氏  
「中部圏における地域産業振興と今後の街づくりについて」
- ② 東京大学先端科学技術研究センター教授 大西隆氏  
「都市計画の潮流と「ゆとりある」「環境共生型」都市への提言」
- ③ 名古屋大学総長特別補佐 奥野信宏氏  
「名古屋圏の都市再生とPFIの課題」
- ④ 法政大学教授 黒川和美氏  
「都市間の連携と名古屋圏の街づくりへの提言」
- ⑤ 財団法人 2005 年国際博覧会協会事務総長 坂本春生氏  
「2005 年愛・地球博と街づくり」
- ⑥ 有限会社国際プロダクティブ・エージング研究所代表取締役 白石正明氏  
「ユニバーサルデザインと街づくり」
- ⑦ 東海旅客鉄道株式会社代表取締役会長 須田寛氏  
「交流時代の街づくり：産業観光から街道観光へ」
- ⑧ 特定非営利法人起業支援ネット代表理事 関戸美恵子氏  
「街づくりにおけるコミュニティビジネスの重要性」
- ⑨ ぎふまちづくりセンター理事長・岐阜大学地域科学部教授 西村貢氏  
「岐阜と名古屋との都市の機能分担、ぎふまちづくりセンターの活動について」
- ⑩ 株式会社ヘラルドコーポレーション代表取締役会長兼社長 古川為之氏  
「名古屋のイメージと大須の魅力」
- ⑪ 鳥取大学教育地域科学部教授 光多長温氏  
「公民パートナーシップと名古屋の街づくりへの期待」
- ⑫ 株式会社十六銀行地域振興部長 村松肇氏  
「岐阜市の活性化について」

### ○地域での調査

- ⑬ 名古屋市におけるごみ減量化への取り組み
- ⑭ 中部経済産業局「中部地域におけるデジタルビット産業の状況」
- ⑮ 住宅金融公庫名古屋支店「名古屋圏における住宅の都心回帰」
- ⑯ 株式会社地域計画建築研究所「ナディアパークが周辺地域へ与えた影響」
- ⑰ 中部運輸局企画部「JRセントラルタワーズが地域経済へ与えた影響」
- ⑱ 株式会社生駒データサービスシステム「名古屋オフィス市場の「2007 年問題」と今後求められる機能について」

---

<sup>1</sup> ここで紹介するご提言は、日本政策投資銀行東海支店が主催した講演会及び独自に行ったインタビューに基づいています。また、地域での調査は、日本政策投資銀行東海支店にて編集・要約しており、双方とも一切の文責は弊行にあります。

## ①中部圏における地域産業振興と街づくりについて

中部経済産業局長

市川 祐三 氏

地域の産業という観点からも、「街づくり」は非常に大事な要素であると考えている。現状は、これまでの我が国の産業政策が、中央での業種別の産業政策、地域での工業団地への呼び込みなど、いずれも大きな困難に直面している。今後は、研究者や専門家の集団が産業を興す主体となってくる時代がやってくる。従って、これからの産業政策に必要な視点は、微視的な点からイノベーションを興していくことができる環境を、地域レベルで如何に整えるかにある。



以上の観点から、まず、こういった産業を興す人が「住みたくなる街」であることが必要である。個人的な所感では、名古屋は全国でも有数の住みやすい街である。その理由として、①産業と住宅が近接していること、②保養地や観光スポットなどアメニティへのアクセスが良いこと、③地方にも文化・伝統の蓄積があること、があろう。これらの点から、住んでいて非常に気持ちの良い都市になっている。

一方で、「行ってみたいくなる街」となることが必要である。この点では、名古屋は、地域の文化や伝統といった基礎条件はそろっているのだが、情報発信力が弱く、知名度が低いことが難点であると思う。また、都市機能の観点からも、都市のファシリティ、例えばホテルでのスケジュール調整やビジネス文書の作成を行うサービスを一層強化し、世界から企業や研究者を集めることが非常に重要である。今後は、こういったソフトの機能を充実させ、世界から優秀な人材を引っ張ってくる必要がある。これには、人と人との関係（つまりネットワークやホスピタリティ）が重要になってこよう。

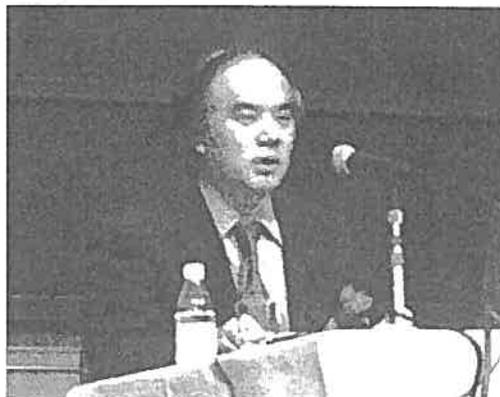
また、最近では経済団体などでも気運が盛り上がってきているが、中部の産学連携は産業集積の割に進んでいない。都市との関連では、インキュベーション施設を充実させることが必要である。経済産業局の研究会でいわゆるITベンチャー企業を含む「デジタルビット産業」の実態を調べているが、こういった産業が興ってくるには既存の一定の集積が必要であるし、24時間いつでも自由に仕事を出来るような環境が必要であるので、都市の役割は非常に大きい。当地では、名古屋駅、栄、白壁に集積ができつつある段階であるが、今後は、これらの動きを大切にしながら、例えば統合により使わなくなった都心の小学校の校舎等をインキュベーション施設に改造するなど、産業振興でもこれまでのアプローチを変えていく必要がある。 (2001年1月 インタビュー)

## ②都市計画の潮流と「ゆとりある」「環境共生型」都市への提言

東京大学先端科学技術研究センター教授

大西 隆 氏

我が国の都市計画では、これまで都市の基盤を造ることを重視してきた。最近になって街並みのデザインや古い街並みの保存など、その上にどのような花を咲かせるかがウエイトを増している。その点で、名古屋は基盤が非常に整った優等生であり、これからの時代にどのような花が咲くのが楽しみな都市の筆頭である。



今後 50 年間の街づくりを考える時、「失われた十年」といわれた 1990 年代に、都市計画の中では、地方分権の大きな端緒が開かれたことが重要である。市町村が都市計画の中心となり、都市計画マスタープランを住民ぐるみで策定するなど、「都市計画」に替わって「まちづくり」という言葉が使われるようになった。加えて、人口減少社会に入ることもこれまで経験してきた時代とも重要なトレンド変化である。我が国の人口は、2007 年をピークに 2050 年には 1 億人を切る勢いで、増加のペースとほぼ同じように減少する。

そういう時代を迎えるにあたっての選択肢が 2 つある。一つめは、市街地を拡大しないで中心部に開発を集約する街づくりを行い、無駄なエネルギーの消費を抑制する「環境共生」型、二つめは、分散型の市街地により、「ゆとり」のある快適都市を目指す方向である。

私は、この両方を組み合わせ「ゆとりある」「環境共生」都市を目指すべきであると考え。そのためには、例えば①都市の中に野鳥を呼び込めるほどの調整池を造るなど、大胆に自然環境を取り込むこと、②都市の中にエネルギー供給施設をもってくる「分散型電力供給」を可能にすること、③都市の中で徒歩や自動車を活用できるようにする、などの方法がある。実際に、米国で①を行っている住宅開発地では住宅が非常によく売れ、②もオランダのアメルスフォールトという都市で、街全体をソーラーシステムにする先進的な実験がされている。

このような都市を実現するためには、特に名古屋圏には世界一流の自動車メーカーの集積があり、低公害車向けの環境技術の開発も進んでいる。これらの技術を街の中に積極的に取り入れて分散型都市型発電を実現したり、資源を再利用する技術を活用して循環型社会を構築することにより、「ゆとりある」「環境共生」都市の実現を目指していただきたい。

(2001 年 11 月 フォーラム「名古屋圏の街づくりを考える」)

## ③名古屋圏の都市再生とPFIの課題

名古屋大学総長特別補佐

奥野 信宏 氏

名古屋の街はここ十年間で随分変貌した。名古屋国際マラソンを見ていると、走っている選手も素晴らしいが、背後の景色が素晴らしかったのが印象的である。個々の地域をみても、大須には休日に老若男女が肩をぶつけあうほどの賑わいがある魅力的な地域になった。名古屋駅周辺は、ツインタワーができて随分変わったが、今後、豊田・毎日ビルや牛島ビルが完成すると、巨大な集客力を持つ地域となるだろう。



「都市再生」は、ここ15～20年間の公共投資のあり方を大きく変え、重点化することのきっかけになると期待している。現在の議論は東京が中心であるが、名古屋も押し売りしなくてもどんどん入っていくことが必要である。

名古屋圏での都市再生の具体的なプロジェクトとしては、まず2005年の中部国際空港開港と国際博覧会と、そのアクセス整備である。これらが着実に進められることが優先されるべきであるが、その他にも名古屋駅前帯の大型再開発を見越した地下街などの基盤整備、また名古屋駅や金山駅での中部空港への乗換のための動線確保がある。さらに、長期的には、栄から名古屋駅にかけての道路システムをITSなどを導入して整備することも必要であろう。

こういった都市プロジェクトの整備手法として、政府ではPFIが持ちあがっている。現在、東海地域では桑名の図書館が実施に入っているが、会計原則など手続き上の煩雑さの問題もあり、他の案件がなかなか進捗していない。また、進捗が遅れている理由を地方自治体に伺うと、国の取り組みがさほど積極的でないこともあるようだ。ただし、現在検討が進められている霞ヶ関の庁舎の建替え事業が完成すれば、一つの象徴的な存在になり、今後のPFI事業の大きな推進力になるだろう。

また、社会資本整備の手法として、PFI以外の方法も積極的に検討されることが必要である。例えば、港湾、道路、トンネルなどの整備にあたって、プロジェクト毎に債券を発行し、事業で上がった固定資産税や財産税収入の一部を充てて債券を償還するといった方法が、米国では広く行われている。こういった手法について、幅広く検討していくことが必要であろう。(2001年11月 フォーラム「名古屋圏の街づくりを考える」)

## ④都市間の連携と名古屋圏の街づくりへの提言

法政大学教授

黒川 和美 氏

一つの経済圏における都市間の関係は、次の2つのパターンがある。一つめは、業務核都市分散 (Polycentricity) を目指すものであり、中心都市に集積した業務核を周辺の都市に分散させようというもの。二つめは、多核都市エリア (Polynuclear urban region) を形成するもので、幾つかの都市を交通アクセスで繋ぐことによって、都市圏全体を拡大する。名古屋圏は、業務核都市分散を行う形であると思われるが、周辺都市ときちんと機能が分散できているかはやや疑問である。周辺の都市の機能が、中心都市である名古屋市へ吸収されているような状況ではないか。



これらの都市間連携を行う目的は唯一つ、地域の文化度を高めるということである。例えばサッカースタジアムは100人に1人が行くと言われており、都市が連携して500万人の都市圏となれば、5万人収容のサッカースタジアムが一つ必要になる。同様に、クラシックホールは600人に1人と言われており、600万都市圏で1万人収容のホールが一つ必要になる。

欧州では、多核都市エリアを形成している例が多い。代表的にはオランダのアムステルダムからロッテルダムにかけてのエリアや、北イタリア都市群、グラスゴーからエジンバラを繋ぐスコットランド・キャピトルズというのは都市間を交通アクセスで繋ぎ、都市圏全体として機能を分担している例である。また、米国では業務核都市分散を行っている例が多く、ノースキャロライナのリサーチトライアングルやシアトルのエッジシティ、ワシントンDCはこの例である。

名古屋圏では、名古屋市の周辺にある都市が交通ネットワークを活かして多核都市エリアを形成することが期待される。岡崎市から豊田市を繋ぐ三河の都市群は古くからの資源を持っているし、三重県は観光ポテンシャルが高い。また、春日井市から多治見市の方面では良好な住環境があるし、岐阜市の方面でも工夫の余地はある。

東京一極集中が懸念されているが、当の東京では、横浜市の方へ業務機能や人口が移っていることが指摘されている。横浜市では市営地下鉄が開通することで港北ニュータウンからみなとみらい、戸塚までのエリアが繋がってポテンシャルが高まったし、横浜駅西口には外資系の投資顧問会社も多く入居した。名古屋圏でも、東京一極集中を嘆く前に、効果的な都市機能整備を行う必要があるのではないか。(2002年2月 インタビュー)

## ⑤2005年愛・地球博と街づくり

財団法人 2005年日本国際博覧会協会事務総長

坂本 春生 氏

私は、万博はサービス業であり、来た方々が楽しむことができることが最優先であると考えている。それに加えて、旅行業であり、祭り興業であり、文化産業であると思っている。その中に「もてなしの心」と「好奇心を満たすような教育的視点」が不可欠である。



このような愛・地球博が名古屋圏の街づくりに与える影響は、以下のようなものがある。まず、万博を通じて、この地域の人々が自分の地域に自信を持つようになること、すなわち情報発信力の向上である。名古屋圏は、経済力があり、文化度も高い。しかし、地元の方々は「美德で頭を垂れる」というところがあり、外からは当地の文化度の高さがわかり難かったのではないか。その意味で、愛・地球博は一大イベントであり、プレゼンテーションであり、パフォーマンスである。愛・地球博をきっかけに名古屋圏の都市が自己主張できるようになることが重要である。

交流人口を受け容れるためには、地下街の案内板、道路の名前、番地表示といった物理的な面でもわかりやすい街づくりを行う必要がある。当地域では、既に産業観光への取り組みが始まっているが、愛・地球博でもこれを全面的にバックアップして、交流人口の拡大に繋げたい。特にアジアの人々を受け容れることが重要であると思うが、もちろん旅行者として来ていただくことも歓迎するが、留学生として参加してくれることに期待したい。留学生として一度住んだことがある土地であれば、その後も親しみやすく、訪れやすい街となり、将来の交流人口の拡大にも役立つであろう。

交流人口を受け容れるためには、地下街の案内板、道路の名前、番地表示といった物理的な面でもわかりやすい街づくりを行う必要がある。当地域では、既に産業観光への取り組みが始まっているが、愛・地球博でもこれを全面的にバックアップして、交流人口の拡大に繋げたい。特にアジアの人々を受け容れることが重要であると思うが、もちろん旅行者として来ていただくことも歓迎するが、留学生として参加してくれることに期待したい。留学生として一度住んだことがある土地であれば、その後も親しみやすく、訪れやすい街となり、将来の交流人口の拡大にも役立つであろう。

また、人間は仕事や家庭に加えて、積極的に社会参加するということが人生の楽しみの一つである。街づくりの主体も今後は市民になってくるが、愛・地球博の大きな目玉は「市民参加」であり、市民団体やボランティア、地元大学の学生などに期待するところが極めて大きい。万博を通じてこういった活動が生まれれば、街づくりへも良い影響を与えるであろう。

最後に、万博事業の周辺で、情報コンテンツを扱うような都市型産業が生まれる可能性がある。名古屋市では、平成元年のデザイン博覧会で市内のインフラが綺麗に再整備され、デザイン産業の振興も行われた。昨今の経済情勢もあり、愛・地球博のためだけではそれほど多くのインフラ整備が行われるわけではないが、情報産業や関連事業でビジネスチャンスが生まれることを期待している。(2002年2月 インタビュー)

## ⑥ユニバーサルデザインと街づくり

有限会社国際プロダクティブ・エージング研究所代表取締役  
白石正明氏

21世紀は、人生80年を超えて100年の時代になる超高齢社会になる。このような中で、100歳になっても元気に生きていけるまちをつくるためには、デザインが非常に大きな力を持っている。例えば、バスのデザインを少し工夫するだけで子供にも高齢者にも障害を持った人にも優しい乗り物になる。人間には本能があり、中でも自立心は全ての人を持っているものである。良いデザインは、人の心の奥底深くに眠っている普段は気づかない何かを揺さぶり起こす力を持っており、これがデザインの大きな魅力になっている。



ユニバーサルデザインは「全ての人にやさしいデザイン」と言われているが、1億人いれば1億人の様々なニーズがあるので、全ての人にやさしいデザインはあり得ない。ユニバーサルデザインは理念なのである。全ての人にやさしいデザインを目指して努力を重ねていく、その経過、軌跡が実はその時のユニバーサルデザインである。そして、ユニバーサルデザインの基本は、ユーザーと一緒に開発していくことである。

2007年には、65歳以上人口が20%になり、日本は世界一の高齢国になる。また、厚生労働白書によると、日本の人口は2007年をピークに減少に転じる。昨年度の出生率は1.35で、人口を維持していくのに必要な2.08を大きく割り込んでおり、日本の人口減少の歯止めは難しい。従って、労働力人口が不足することとなり、これからは高齢者あるいは障害者が働くために、どのように社会を直していけばよいかが課題となる。具体的には、低床バスなど移動環境の整備や照明、音響、サインなど職場環境の改善が求められる。

自分を中心とする人間関係の輪の豊かさは、生活の質に大きく関係している。社会との接触が豊かな人ほど健康で長生きである。従って、社会との接触をいかに豊かにしていくかが、まちの賑わいを実現するための大事なポイントである。まちの中に人が求めるのは、コミュニティである。大型店にはコミュニティがない。例えば、商店では人間的な対話がある。何気ない世間話の中にも、客は心の安らぎを感じている。何よりも、最後までまちとともに生きるのは地元の商店であることを客は知っている。米国東部に住むアーミッシュの人々は、「土地は先祖からもらったのではない、子孫から借りている」という思想を持っている。自分がもらったのだから自分一代でいいという発想ではまちづくりは進まない。自分の見ることのない子孫から評価を受けることが本来のまちづくりではないだろうか。  
(2001年12月 岐阜まちづくりセミナー「ユニバーサルデザインとまちづくり」)

## ⑦交流時代の街づくり：産業観光から街道観光へ

東海旅客鉄道株式会社代表取締役会長

須田 寛 氏

21世紀は、人口が減少することにより人と人とのふれあいがともすれば少なくなることで文化の発展が妨げられることが懸念される。また、第二次産業の他に成熟経済を牽引していくものが必要である。この2点から、観光の果たす役割が期待される。東海地域は、我が国の中心に位置し地の利が良いことと、今後、国際空港開港、万博開催、リニア新幹線などのプロジェクトが計画されていることから、今後、観光のポテンシャルは高く、交流時代に対する期待は特に大きい。



これまで、当地は製造業に経済活動の重点を置いてきたことから、どちらかといえば観光産業が発展する素地は弱かったといえる。しかし、我が国の産業革命の中心を担った地域であることと、徳川時代から陶器や味噌・酢の醸造といった手作業に対する伝統的な基礎があったことから、残すべき産業遺産が多く存在し、他地域の人や外国人を中心にそれらを見たいという要望は強い。そこで、それら産業遺産の施設・現場・製品に触れてもらうようにするのが産業観光である。

この観点から今後の名古屋圏の街づくりに期待するものは、住んでいる人の「観光する心」である。私は常在観光と呼んでいるが、住んでいる人が身近なところにも観光資源を発見すること。そういった意識の変革である。名古屋においても、産業遺産のみならず、名古屋城から徳川美術館にかけての文化の道など、都心の一部に歴史的な街並みが残っており、近代的なものとの対照を活かしていくことができる。また、交通面では環状道路など「通過交通」と「域内交通」の整備をして、都心部の渋滞を緩和させる必要がある。

広域的に目を向けると、東海地域の都市には、単なるベッドタウンのような町は少なく、それぞれが城下町の流れを汲んだり、昔の宿場の面影を残すような独特の歴史と文化を持ったところが多い。各都市ではそれぞれの歴史を改めて認識し、個性ある街づくりを行っていけば、都市の魅力は倍加するであろう。

こういったそれぞれの観光資源を連携して、例えば「やきもの街道」など何かストーリーを持った「街道観光」を可能にすることも有効であろう。「産業観光」や「街道観光」は、こういった大交流時代に向けての取組みの一つに過ぎないが、これをきっかけとして、住んでいる方々の意識が変わり、その土地の歴史を認識し、地域が連携することで大交流時代に向けての街づくりを行っていくことが必要である。(2002年1月 インタビュー)

## ⑧街づくりにおけるコミュニティビジネスの重要性

特定非営利法人起業支援ネット 代表理事

関 戸 美 恵 子 氏

人々が「こういう地域に住みたい」という願いを実現していくための手法としては、やはり経済活動が中心になると思っている。経済活動というと、これまでは民間企業や公共事業が中心であったのが、これからは「個人」や「コミュニティ」が経済主体として重要になってくる。コミュニティビジネスとは、何も特別なものを指すのではなく、自立した個人が地域ニーズを捉えて、身の丈に合った仕事を行っていきこうというもので、米国でスモールビジネス等と呼ばれているものと同義で考えていいと思っている。



私達は、この仮説を立証するために、日夜コミュニティビジネスの担い手を養成している。代表的なイベントとしては、バーチャル起業市場といって、各出展者のコミュニティビジネスとしての思いや地域課題解決可能性に、投資という手段で評価をしてもらうゲームである。こういった活動が地域ニーズを捉えたコミュニティビジネスを創出し、住みやすい地域づくりの基盤になっていくと考えている。

街づくりについて敷衍すると、外から交流人口を呼ぶようにすることは確かに重要である。しかし、それはあくまで「結果」であり、そこに至るプロセスがポイントである。地域の経営資源を徹底的に活かさざる、派手なことを考える前に、まず自分達の「地力」を付けることが優先である。例えば大型ショッピングセンターのように外から大型施設が導入されても、昨今の経済情勢ではそれが永続的に地域の活力となっていくかは企業経営次第のところがあり、そのみに頼ってはいは、真の経済活力は生まれない。

また、住民の意見を街づくりに反映させるだけでなく、具体的な行動を生み出すには、より具体的な手法が必要である。現在各地で都市計画マスタープラン作成のワークショップが開かれているが、今後は、このようなテーマを決めていく所から、まちづくり事業そのものに、地域の人々の参加を促す手法の開発へと進化させる必要があり、私達は現在その課題に取り組んでいるところである。

私見であるが、愛知・名古屋は「ものづくり県」「男町」の印象が強いが、同時に素朴で意外と親しみやすい街である。また、コミュニティがコミュニティ足り得る規模のぎりぎりのところであると思っており、コミュニティビジネスが街を変えていく余地は多分にあると考えている。(2002年3月 インタビュー)

## ⑨岐阜と名古屋との都市の機能分担、今後のぎふまちづくりセンターの活動について

ぎふまちづくりセンター理事長・岐阜大学地域科学部教授

西 村 貢 氏

まず、岐阜と名古屋との都市の機能分担につき、商業、住機能などから見てみたい。

岐阜市商圏の人口は、70 万人程度と思われる。百貨店は高島屋クラスの店舗があと2～3店あってもおかしくないはずだが、市民の郊外移転が影響し、現状にとどまっているのだろう。岐阜市民は名古屋の百貨店に行き、郡部の住民が岐阜の百貨店に来ているのではないか。日常の買い物は近隣で済ませ、週に1度の買い物は郊外店に行き、月に1度ないし季節毎の買い物には名古屋に行くのが岐阜市民の平均的なスタイルと思われる。



住機能について見ると、本巣郡は名古屋へのベッドタウン化が進行しているが、岐阜市は単に名古屋へのベッドタウンとして競争すると価格面などで負けるため、差別化が必要になる。岐阜市は県庁所在地で、近隣に大学が9校あり、博物館、図書館も揃っているなど、教育文化機能が充実している。このような機能に着目し、岐阜市に住み、名古屋以外の周辺市町村に通勤する人が増える可能性がある。また、岐阜市内では、JR 東海道線沿線の住民は名古屋に通い、長良川沿いの住民は岐阜に通うという棲み分けができるかもしれない。

岐阜市の観光に関しては、ビジネス客が滞在する名古屋（時間の流れが速い人が滞在）や、宿泊客が滞在する下呂、高山（時間の流れがゆったりした人が滞在）とは違ったアプローチが必要だろう。住んでいる人や滞在者が散歩などをして少し時間をつぶすことのできる、金華山のような日常的なリフレッシュ空間があることをマップ作成などを通じてアピールしていくとよいのではないかと考えられる。住機能とセットで考えるのがよいと思われる。

次に、ぎふまちづくりセンターの活動についてであるが、2001 年4月にスタートした初年度は、学習会やシンポジウムを通じて関係者の意識啓発に努めてきた。しかし、学習会を続けているだけでは、センター活動と住民との間の意識が乖離してしまうと思われるので、次年度からは、マップづくりや再開発実施にあたっての意見交換など、現場に踏み出し、体験を通じて教訓を学んでいく体験型の活動を進めていきたいと考えている。（2002 年2月 インタビュー）

## ⑩名古屋のイメージと大須の魅力

株式会社ヘラルドコーポレーション代表取締役会長兼社長  
古川 為之 氏

地元で事業を行ったり経済界に参加している一方で、まちづくりの市民運動などにも参加している立場から名古屋のイメージを述べるなら、奥ゆかしさを備えた「未完成の魅力」を持った街だと思う。しかし、外の方々から見た名古屋のイメージは、潤いがなく、交通が不便など、必ずしも良いものではない。そういう意味では、住んでいる人達にとっては、あらゆるものに充足しており、何の不自由もないので、改めて「まちづくり」を考えるようなこともなかったのではないかな。



名古屋の中でも、私は育った町でもある「大須」に対しては非常に強い思い入れがある。大須はもともと観音様から発達した街で、映画館などが中心であった。映画ブームに陰りがみえ、一時は衰退を経験したが、昭和52年にパソコンや電気部品店を中心とするアメ横ビルを誘致した頃が転換点になる。ちょうどその頃、パソコンブームが訪れ、パソコンショップに来る若者をターゲットに、古着屋や安い飲食店が集積してきた。現在ではパソコンショップや古着屋などがひしめき、休日には老若男女が集まり、毎年10月に行われる大道町人祭りは45万人の来客を集める。

こういった賑わいが創生された理由は幾つかあると思っているが、地元商店街の取り組みも忘れてはならないものである。ここでは、皆でお祭りなどの行事に体を張って行うし、それが本日の賑わいにも繋がっている。私も「大須賢人会」というものを作り、大須を「レトロのまま残す部分」と「再開発で綺麗にする部分」とに分け、前者についてはその大部分を占める低層の建物が保存されるように、固定資産税を減免して所有者にメリットを与えるといった方策を名古屋市に要望したことがある。古い街並みは大須の良い部分でもあるので、今から思い返せば、こういった活動は住民参加のまちづくりの一例にもなるだろう。

今後、名古屋の都市圏を外部の方々からも魅力あるものにするには、大須のようなお祭りのような要素が必要だ。それには、まず名古屋の中心部である栄と名古屋駅を繋ぎ、中枢部分を集中して整備することから始めるべきだろう。その際、この大須やその北側にある伏見地区が最も重要な場所になるが、真ん中から盛り上げることにより、名古屋が特色ある「オンリーワン」のまちになっていくことを期待したい。(2001年11月 フォーラム「名古屋圏の街づくりを考える」)

## ⑩公民パートナーシップと名古屋の街づくりプロジェクトへの期待

鳥取大学教育地域科学部教授

光 多 長 温 氏

今後、街づくりの担い手としての行政の役割はかなり変わっていくであろう。従来は「官民」でパートナーシップを構築するという言葉を使っていたのだが、これからは「公民」、つまりシビルレベルで街づくりを行っていくべきであると考え。海外では、米国のPPP、英国のPFI、フランスのコンセッションなどがあるが、これらの国々では、80年代以降に公的セクターに市場原理を入れていく訓練を経て、様々な経験を積みながら、それぞれのやり方を作りつつある。我が国でもN



GOなどはあるが、まだ模索中である。名古屋では、これまでにビッグプロジェクトを民間主導でやってきたように、民間がかなり重要な役割を担うという歴史的な雰囲気を持っているところなので、これから名古屋型の公民パートナーシップができていくことを期待したい。

これまでの名古屋の都市開発プロジェクトをみると、さすがにモノづくりの本場で、一つひとつのプロジェクトをあたかもモノを作るように丁寧に見事につくったという印象がある。私は、93~94年に名古屋に勤務したが、バブル経済がちょうど崩壊しかかった頃に、当地ではセントラルタワーズ、ナディアパーク、金山駅周辺開発、名古屋ドーム、ガイドウェイバスなどのプロジェクトが一斉に立ちあがった。しかし、その後の6年間でそれぞれのプロジェクトがいろいろな問題を乗り越えて、予想以上の効果を出し、街がかなり変わってきた。

実際に、我が国のように土地の所有権が強い国では、プロジェクト実施段階での一番大きなテーマは、土地コストをどう処理するかということであった。しかし、これを解決する方策については、かなりの蓄積ができてきた。今、最も困っているのは、現実のプロジェクトを遂行していく事業主体が不足していることである。官民協調の事業主体として活用された第3セクター方式はなかなか難しい問題を抱えているし、キャピタルゲインを抜くような事業主体は腰を落ち着けてプロジェクトに取り組めない。PFIの専門業者はまだ育っていない。名古屋圏では、実際のモノづくりの経験がある企業があり、今後は名古屋の都市づくりのプレーヤーになっていくことを期待したい。(2001年11月 フォーラム「名古屋圏の街づくりを考える」)

## ⑫岐阜市の活性化について

株式会社十六銀行地域振興部長

村 松 肇 氏

岐阜市内には大学が5校あるものの、大学間の結びつきはあまり強くなかった。そこで、大学間の交流を促進するために、単位互換や、中心部におけるサテライトキャンパス開設などを提言している。私立大学のオーナーの多くは有力企業の経営者で、幸い、当行とネットワークがあるため、私立大学からは比較的 understanding を得やすい。一方、国公立大学に対しては、岐阜大学に「ぎふまちづくりセンター」の活動などを通じて接点があるので、ここへの提言を行い、結果として岐阜市全体のネットワーク作りに努めたいと考えている。



また、岐阜市では、道三祭りや信長祭りが毎年開催されている。しかし、従来は、いずれも見守る側が主体のお祭りであり、地元からは、若者が関心を持って積極的に参加する祭りにしたいとの希求が強かった。そこで、10月の信長祭りにあわせ、5大学の有志が中心となり、総計10大学の学生による「第1回神田町・柳ヶ瀬キャンパス学園祭」を開催することになった。また、岐阜県も、柳ヶ瀬の若手経営者に「祭」GIFU百人衆を組織させ、イベント開催を通じて人を集める仕組みを作ろうとしている。こうした試みや気運の盛り上がりは、地域の活性化につながるものであり、大変喜ばしいことだと思っている。

観光について目を向けてみると、鶺鴒は見ることに重点が置かれたもので、また、当然のことであるが、ホテル側は鶺鴒の見学に来た観光客の足をホテルに止めることに力点を置いている。まちの賑わいや活性化のためには、鶺鴒の見学に来た人が柳ヶ瀬も散策するといったような仕掛けづくりが、結果として、観光客の増加に繋がるのではないだろうか。

都市再生の観点からは、JR岐阜駅周辺の再開発が構想段階から全く進んでいない実態を踏まえ、どのような再開発が求められているのかなどを調査し、ランドデザインをもう一度最初から考え直す必要があると考えている。また、岐阜大学附属病院の郊外移転の計画は、岐阜県庁が郊外移転したときと同様に、岐阜市の中心市街地の活力に影響を及ぼすのではないかと懸念している。一方で、玉宮町は、かつて入居していた卸小売業者がやる気のある若者に空き店舗を貸し出した結果、居酒屋通りとして賑わいをうみ出している。この例は、岐阜市の持つ潜在力を示すものであり、こうした力を形に変え、誰もが住んでみたいと思うようなまちづくりのために、積極的に取り組んでいきたいと考えている。

(2001年9月 インタビュー)

⑬名古屋市におけるごみ減量化への取り組み

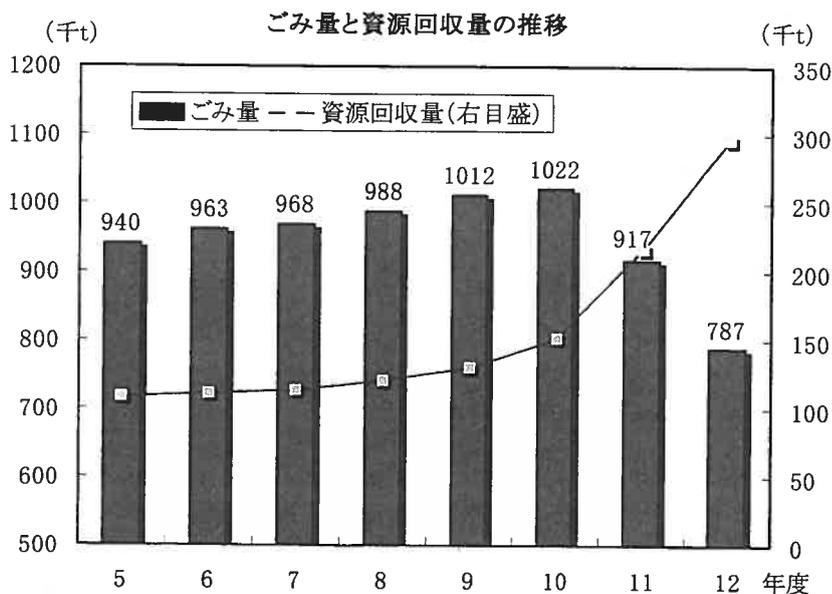
名古屋市のごみ量は、昭和 50 年代後半以降増加の傾向にあり、平成 9 年には年間 100 万トンを超え、平成 10 年度 102 万 2 千トンとなった。このため、市は平成 11 年 1 月次期処分場の埋立てを断念、同年 2 月には『平成 12 年度のごみ量を 80 万トン以下に減らし、市民・事業者・行政が一体となって「ごみ減量先進都市」を実現しよう』と呼びかけた（ごみ非常事態宣言）。

具体的な取り組みとしては、平成 11 年 5 月より、それまで可燃、不燃、粗大ごみの 3 分類しかなかった回収方法を空き缶・空き瓶などの資源ごみ収集をしない全域に拡大、さらに平成 12 年 8 月からは、従来 7 種類であったごみの分別を 16 種類へと細分化した。この中で、容器包装リサイクル法に基づいた紙・プラスチック製容器包装の新分別によるごみ収集は、ステーション収集としては政令指定都市で初の実施となるものであった。

名古屋市のごみ問題を巡る動き	
平成11年1月	名古屋港西1区埋立事業の中止
2月	ごみ非常事態宣言 ・空き瓶・空き缶収集の全市拡大 ・市民自主回収への助成強化 ・集合住宅におけるコンテナ収集の廃止 ・古紙、空き瓶空き缶の搬入禁止 ・産業廃棄物の全面受入中止 ・ごみ処理手数料の全量有料化
平成12年6月	「第2次一般廃棄物処理基本計画」の策定 12年度ごみ量目標 80万ト 22年度ごみ量目標 76万ト
8月	新資源収集の開始 容器包装リサイクル法の沿った容器包装分別収集を開始
平成13年3月	ごみ20万ト減量目標の達成 12年度ごみ量 79万ト (10年度比 23%減) 12年度埋立量 15万ト (10年度比 47%減)
11月	名古屋港西5区埋立用地確保撤回
12月	「第3次一般廃棄物処理基本計画」素案公表 22年度ごみ量目標を76万ト→62万トへ

以上の取り組みが奏功し、ごみ量は 102 万トン（平成 10 年度）から 92 万トン（平成 11 年度）、さらに 79 万トン（平成 12 年度）へと減少し、非常事態宣言時の目標を達成した。

この結果、平成 12 年 6 月に策定した第二次計画で 76 万トンとしていた平成 22 年度のごみ量目標が平成 13 年度にも達成される見通しとなったため、再度目標を 62 万トンとして見直す素案を公表した。



## ⑭中部地域におけるデジタルビット産業の状況

中部経済産業局他

中部経済産業局を中心に、(社)地域問題研究所、(財)名古屋都市センター、(社)東三河地域研究センターは、「デジタルビット産業研究会」を立ち上げ、名古屋圏のソフト産業に関する調査・提言を行った。

### デジタルビット産業とは？

「デジタルビット産業」とは、情報サービス業、ソフトウェア業、デジタルコンテンツ業、インターネットビジネス等のことを指している。これらの産業は、東京で圧倒的に有利な立地条件を有しており、中部地域でも名古屋市のような大都市では一定の集積がみられる。製造業の集積が厚い中部地域では、既存企業の内部に取り込まれているケースが多く、産業構造を踏まえたうえで、将来の産業発展の方向にマッチした形で振興策を実施していくことが求められる。

### 中部地域での集積に向けて

中部地域は「ものづくり産業」の集積地であることから、これらの産業から派生する業務をこの地域で受け止め、デジタルビット産業の振興に繋げていくことが重要となる。

名古屋都市圏では、現在それほどの集積があるわけではないため、行政と民間が互いに連携し、人材育成のための研修機能や交流促進機能の強化・拡充を図る必要がある。また、都心部の公共施設、校舎などの既存ストックを活用し、ビット産業育成のためのインキュベーター施設として整備すること、ひいては、豊かな文化をはぐくむことのできる質の高い都市空間の形成が必要である。

### 人材育成の課題

デジタルビット産業を支える人材は、従来型の企業が求める人材と必ずしもマッチしない。中部の大学においても学部創設などの取組みは行われているが、今後は新たな価値観や時代の要請を背景にして登場してくる高等教育機関（例えば、岐阜県立国際情報科学芸術アカデミー(IAMAS)）などへの期待が大きい。また、新たな評価システムや人材マートの構築が必要である。

### 提案

以上の検討を踏まえ、ビット産業は既存産業が集積し、アメニティ施設が整った大都市に集積する傾向があることから、中部地域においては「名古屋市」の果たすべき役割が極めて重要である。

また、人材は熟練工や手作り職人に近い知的労働者であり、自律的な活動を支えるオフィス環境が重視される。一方、今後は他の業界との境界にまたがるプロデューサー人材の確保・育成が不可欠である。

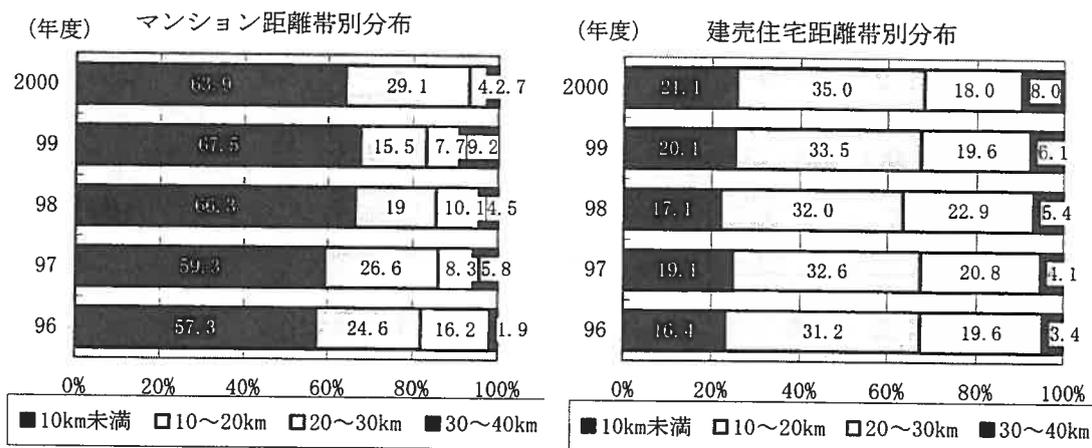
地方都市においては、各地域が有する地域資源と誘致・育成しようとするビット産業との相性を冷静に評価し、業種を絞り込むことが必要である。

## ⑮名古屋圏における住宅の都心回帰

住宅金融公庫名古屋支店

住宅金融公庫名古屋支店他の調査によると、名古屋圏においても住宅の都心回帰が進んでいる。

下図は、住宅金融公庫利用者が購入した住宅を、名古屋都心部からの距離別に分類してそれぞれの割合をみたものである。名古屋都心から10km未满是、緑区や守山区の一部などを除いてほぼ市域全体を含むが、マンションは、96年から2000年までの間に都心部での購入の割合が増加し（10km未滿：57.3%→63.9%、20km未滿：81.9%→93.0%）、建売住宅でも同様の傾向がみてとれる。



住宅金融公庫利用者の購入物件は、比較的良質な住宅が中心である。更に一般的な動向をみるために、創芸の行っているマンションの成約個数をみると、98年から2000年の間に名古屋市内のマンション成約個数は近郊部を遥かに凌ぐ勢いである。

地区別マンション成約戸数

	98	99	2000	98→00
名古屋市	2,711	3,665	4,223	1,512
名古屋市近郊	2,181	3,034	2,362	181

(資料)創芸

以上のような住宅の都心回帰の要因は、以下のようなものが考えられる。まず、地価の下落により、都心部の住宅が相対的に取得しやすくなったこと。さらに、郊外の戸建てマイホームで子育てを終えた高齢者が、利便性を求めて都心部の住宅を購入したり、独身者による購入も多いようである。

## ⑩ナディアパーク開業が周辺地域へ与えた影響

株式会社地域計画建築研究所

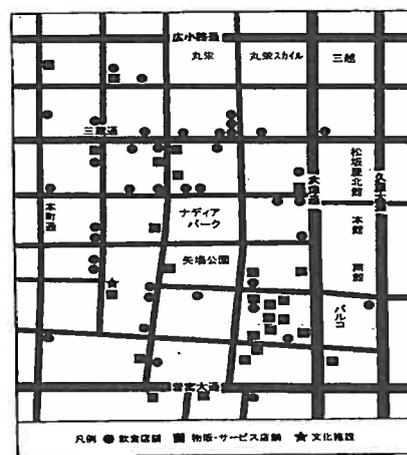
都市建築のシンクタンクである(株)地域計画建築研究所では、98年に名古屋の商業の中心である栄地区に開業したナディアパークについて、周辺地域に与えた影響の調査を行った。

## ①新規店舗開業数と店舗の特徴

右図のように、栄三丁目界隈の新規出店は、ナディアパーク開業後一年半で20店強、3年間で約50店、4年間では100店舗を数えた。開業後4年間で経つ現在でも新規開業が続いている。それらの新規店舗の特徴は、若者や女性向けのイタリア料理を中心とした飲食店を中心に雑貨やサービスが中心である。その中でも、オープンカフェ式の店舗の増加が目立っている。

ナディアパーク開業以降の近隣での出店数

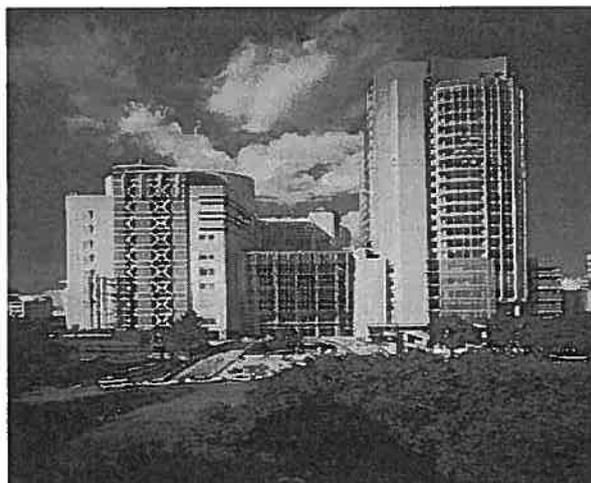
開業1年半	約20店
3年	約50店
4年	約100店



栄三丁目界隈での店舗増

## ②人の流れ

栄地区は、東西の広小路通り、南北の久屋大通りを始めとして、大通り沿いに百貨店や大型専門店が立地していた。このことから、買い物客を始めとする人の流れは、それらの大通り沿いの「線」的なものであった。ナディアパークは大通りから1ブロック西に入ったところに開業したことから、人の流れが一带まで「面」的に広がった。また、最近では大津通り沿いに路面型専門店が数多く開業し、商業集積を高めている。



(名古屋市ホームページより)

## ⑰ JRセントラルタワーズ開業が地域経済へ与えた影響

中部運輸局企画部

中部運輸局が、名古屋駅にJRセントラルタワーズに高島屋が開業した約1ヶ月後に行った「JRセントラルタワーズ『ジェイアール名古屋タカシマヤ』の開業に伴う公共交通機関の利用促進について」では、高島屋来店者の公共交通機関の利用状況を調査して、①当集客施設と公共交通機関の利用との関係、②交通流動の広域化、の2点について分析を行っている。

## ① タワーズ開業により、公共交通機関の利用が促進された

下表のように、鉄道による名古屋駅の乗降客数は前年比4～21%の増加となった。また、名古屋市内の主要交通手段の一つであるバスについても、対前年比20%の増加となった。

なお、名古屋圏では、首都圏や関西圏に比べて公共交通機関の利用が圧倒的に少ない。長期的にも、公共交通機関の利用促進の観点からの効果が期待される場所である。

名古屋駅乗降客数の前年同期比(平成12年3月15日～4月10日)

JR	+21%
名古屋鉄道	+7%
近畿日本鉄道	+4%
名古屋市地下鉄	+9%

## ② タワーズ開業により、交通流動の広域化が起こり、名古屋の商圈を広げた可能性がある

下表のように、開業後は近郊の都市から名古屋駅までの鉄道利用者数に増加がみられた。この中には、モノ珍しさでタワーズに来たような、いわゆる「開業ブーム」による分も含まれるとの見方もある。しかし、開業ブームが終わってからも、名古屋市外から名古屋駅を通過して通勤通学している人々が、名古屋駅で立ち寄って買い物をすることも常態化しているとみられ、名古屋市の商圈を拡大させた可能性は否定できない。

名古屋都市圏近郊からの鉄道利用者数の推移(平成12年3月15日～4月10日)

事業者	区間	輸送人員 対前年比
名鉄	新岐阜～新名古屋	+4%
	知立～新名古屋	+10%
	犬山～新名古屋	+9%
	津島～新名古屋	+12%
	桑名～名古屋	+10%
近鉄	四日市～名古屋	+5%
	岐阜～名古屋	+11%
JR	四日市～名古屋	+10%
	大府～名古屋	+12%

ただし、JRセントラルタワーズが開業による名古屋市商圈の拡大が、周辺都市の中心市街地の空洞化を助長させたという見方については一層の検討を要する。例えば、共立総合研究所の調査では、名古屋駅から20分の時間距離にある岐阜市においても、郊外型SCへの顧客流出等の方が遥かに大きな要因であると考えている。

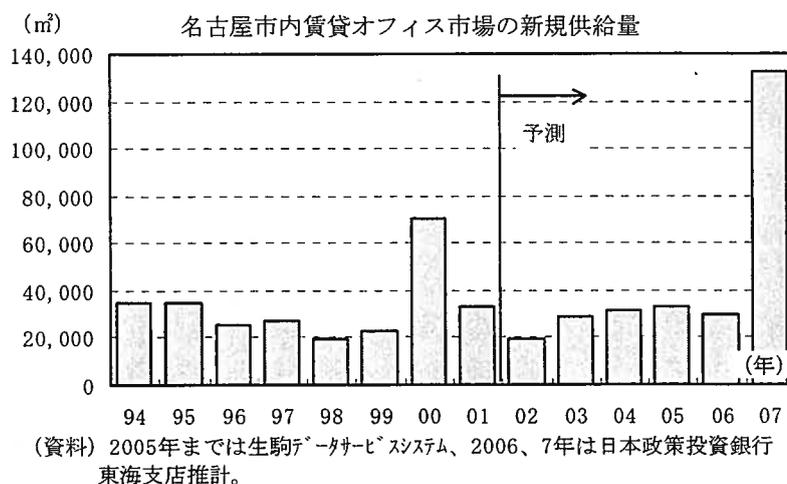
## ⑩名古屋オフィス市場の「2007年問題」と今後求められる機能について

株式会社生駒データサービスシステム

生駒データサービスシステムでは、毎年今後5年間のオフィス市場の需給予測を分析している。それらによると、名古屋圏のオフィス市場の特色は以下の通りである。

### ①2007年に過剰供給の懸念

名古屋市内のオフィス市場は、2000年にJRセントラルタワーズの開業により大幅な供給増加となった。その後、2006年までは大規模な新規供給は比較的少ない見込みである。しかしながら、2007年には名古屋駅前地区において豊田・毎日ビル建替え、および牛島南ビルが完成する予定であることから、非常に大規模な新規供給が見込まれており、「2007年問題」といわれている。



### ②都心部での新規需要の見込み

これらに対し、新たなオフィス需要への見込みは以下のようなものが考えられる。第一に、企業の本社機能である。当地でも、製造業企業がグローバル対応に向けて本社機能を都心へ移転させることが期待される。次に、大規模商業施設のうち家電量販店などは、名古屋での集積が比較的少ないとみられる。また、サテライトキャンパスや専門学校の需要も期待される。

### ③求められる機能高度化

一方、今後のオフィスに求められる機能としては、以下のものがある。

第一に震災対策である。次に、食堂やコンビニあるいは医療施設や美容室といった生活支援機能のコラボレーションである。さらに、情報技術は光ファイバーの敷設がポイントになってくるが、首都圏ではディベロッパーがIT企業と共同で入居者向けにサーバーを安価で賃貸する動きもあり、このようなソフト面でのサービスも求められよう。

## 参考 2. 都市再生の動向

### 1. 都市再生本部の活動

平成 13 年 5 月に、政府では都市再生本部が設置された。その後、平成 13 年 12 月までに 3 次にわたるプロジェクト選定を行い、プロジェクトの推進に向けた具体的な取組みが始まっている。都市再生は、プロジェクトの振興という観点だけでなく、公共投資の重点化や規制緩和といった方向から積極的に取り組まれつつある。

#### (1) 経緯

都市再生は、平成 12 年の経済戦略会議答申で「都市基盤」が重点項目として挙げられ、その後都市再生懇談会が発足した流れを汲むものであった。都市再生本部のこれまでの活動を振り返ると、以下のようなようになる。

平成 12 年	森内閣の日本新生のテーマとして「IT 戦略」「環境共生」「高齢化社会」「都市基盤」の 4 本柱を設定
平成 12 年 11 月	東京及び京阪神の都市再生懇談会が提言
平成 13 年 3 月	緊急経済対策として都市再生本部を組織化し、「広域防災拠点」「エコ・リサイクル」「交通基盤」「都市拠点」を当面緊急の取り組みテーマとし、これにそって 21 世紀型プロジェクトを具体的に選定し、集中的、重点的な推進を提唱
13 年 5 月	小泉内閣の下で都市再生本部設置 都市再生に取り組むべき基本的考え方表明
13 年 6 月	都市再生プロジェクトに関する基本的考え方公表 1 次選定プロジェクト公表
13 年 8 月	民間都市開発投資促進のための緊急措置公表 2 次選定プロジェクト公表
13 年 12 月	都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向公表 3 次選定プロジェクト公表

#### (2) 選定プロジェクトの内容

選定プロジェクトの内容は以下のような分野であり、これらの中から具体的プロジェクトを決定、推進を図っていくものとしている。

- (1 次) 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備  
大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築（東京湾臨海部）  
中央官庁施設の P F I による整備
- (2 次) 大都市圏における国際交流・物流機能の強化  
大都市圏における環状道路体系の整備  
大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成  
都市部における保育所待機児童の解消  
P F I 手法の一層の展開

(3次) 密集市街地の緊急整備

都市における既存ストックの活用

大都市圏における都市環境インフラの再生

(3)都市再生に取り組む基本的考え方(平成13年5月)

都市再生本部第一回会合では、今後のプロジェクト選定や制度改革にあたっての指針となる、以下の「基本的考え方」が示された。

1. 視点 我が国の活力の源泉である都市の魅力とその国際競争力を高めること
2. 構造改革 民間の資金・ノウハウを都市に振り向け、新たな需要を喚起する。このためには、都市基盤を重点的に整備し、様々な制度を総点検し改革を行う。これにより、土地の流動化を図り、経済構造改革に大きく寄与することによる日本再生を図る
3. 基本的課題と取り組み方針 20世紀の負の遺産の早期解消  
21世紀の新しい都市創造(交通・情報・環境インフラの整備)  
21世紀型都市再生プロジェクトの選定
4. 取り組みの基本姿勢 将来を見据えて共通の目標を掲げ、優先順位をつけて総力で傾注

(4)都市再生プロジェクトに関する基本的考え方(平成13年6月)

また、一次プロジェクトの公表と同時に、再生本部は優先付けに際しての基本的考え方を公表した。プロジェクトの選定はこの考え方を基に行われた。

1. 意義 民間の力を都市に振り向けることにより経済構造改革のための重点課題の一つとして取り組む
2. 重点的取り組み 1) 大都市圏を豊かで快適な、かつ経済活力に満ちあふれた都市に再生  
2) 地方都市について市街地の中心部の再生など各都市の 共通課題に的を絞り再生
3. プロジェクト選定 1) 内閣が定める統一の方針の下に、様々な主体が協力して具体的な行動計画とする  
2) 国際競争力のある世界都市の形成、安心して暮らせる美しい都市形成、持続発展可能な社会の実現、自然と共生した社会の形成等の「21世紀の新しい都市創造」及び地震に危険な市街地の存在、慢性的交通渋滞、交通事故など都市生活に偏重な負担を強いている「20世紀の負の遺産の解消」  
3) ①プロジェクト性格は都市構造に係る基本的課題に取り組むもの、或いは従来とは異なる新しい手法により取り組むもの  
②経済構造改革につながる観点から、民間投資への大きな誘発効果をもつものや民活ノウハウの活用など民間の力を引き出すもの、或いは土地の流動化に資するもの
4. 地方都市に共通する課題への取り組み 課題の抽出を行うとともに解決のために必要な諸施策の構築

(5)民間都市開発投資促進のための緊急措置（平成13年8月）

また、平成13年8月の第二回会合に際しては、民間プロジェクトを推進すべく、行政間での連携の重要性が協調された。民間投資誘発のための体制作りについての考え方は、以下のものである。

1. 基本的考え方 立ち上がり支援のため都市再生本部が中心となり関係省庁との連携の下、地方公共団体と一体となった強力な推進体制の整備
2. 緊急措置の内容
  - ①選定 投資規模が大きく地方都市再編の促進効果が高いもの、新しい事業手法を導入するもの、もしくは土地の流動化に資するもの
  - ②支援 都市計画・建築規制等の諸規制について民間のニーズを受け止めて柔軟かつ早期に対応、道路等関連公共施設について事業の立ち上がり支援のため重点的に整備

(6)都市再生として対応すべき重点分野（平成13年8月）

同時に、対応すべき重点分野として、地方都市での活性化や利便性の向上、質の高い都市生活が指摘された。

1. 地方都市再生の重点分野
  - 1) 中心市街地における商業機能の活性化と住宅福祉など用途の多機能化
  - 2) 交通結接点における交流機能の充実
  - 3) バリアフリー化と公共交通機関の充実
  - 4) 民間が行うまちづくり活動、NPO活動の活性化
2. 都市生活の質を高めるための環境整備
  - 1) 活力のある都市活動の確保
  - 2) 災害に強い都市構造の形成
  - 3) 持続発展可能な社会の構築
  - 4) 誰でも能力を發揮できる安心で快適な都市生活の実現
  - 5) 多様で活発な交流と経済活動の実現

(7)都市再生のため緊急に取り組むべき制度改革の方向（平成13年12月）

12月には、第3次プロジェクトの選定と並行して、具体的な制度改革に対する方向性が示された。重点分野としては、規制緩和と地域住民重視である。

1. 民間事業者の力の發揮による都市再生の推進
  - 1) 地方自治体の「運用」について早期に改善
  - 2) 民間事業者がより強力に事業を推進できる様、法律上の機能を強化する観点から法改正
  - 3) 大学、工場等制限法の廃止
2. 地域住民の主体的なまちづくりの取り組みの推進
  - 1) 土地所有者やまちづくりの組織がまちづくり活動へ積極的に取り組むための制度的な改善措置
  - 2) マンション建て替えを進めるための立法措置

## (8) 都市再生特別措置法案（平成 14 年 3 月）

都市再生本部での検討を受けて成立した都市再生特別措置法は、民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度、都市計画に係る特別措置の創設等の措置を講ずるものである。

- ・都市再生緊急整備地域…関係地方公共団体の意見を聴いた上で政令で指定する。
- ・都市再生特別地区…都市再生緊急整備地域においては、既存の用途地域等に基づく規制を全て適用除外とした上で自由度の高い計画を定める都市再生特別地区を都市計画に定めることができる。

以上のように、都市再生本部の活動は、長引く景気低迷の中、民間投資の呼び水として或いは公共投資の重点化という目的の下に、プロジェクト選定とそれらを支える制度改革から行われてきた。名古屋圏は、これまでのところ都市再生本部による民間都市開発投資プロジェクト案件数 286 のうち、首都圏が 182、大阪圏が 39、名古屋圏は 17 に留まっている。

一方、2000 年の改正都市計画法にみられるように、都市を巡る環境変化は着実に起こっている。名古屋圏でも、地域の特性、これまでの街づくりの経緯、今後の経済・社会トレンドを踏まえ、今後の都市像を方向付けることは極めて重要な政策課題である。個々のプロジェクト推進にあたっては、そういった背景を踏まえ、積極的に現在の都市再生の動きを活用していく必要がある。

## 2. 名古屋圏における都市再生への取り組み

首都圏における都市再生の動きをうけて、3 度の会合が行われた「21 世紀名古屋圏の都市整備推進懇談会」では、名古屋圏で競争力の高い都市づくりを推進していくうえで、以下の 4 プロジェクトが提言された。

### ①21 世紀名駅再生事業

歩行者の快適な移動性の確保、滞留、交流機能の充実などにより、交通結節点としての機能を一層強化するとともに、名古屋駅周辺で進められる豊田・毎日ビルの更新整備、牛島南地区再開発、笹島地区、太閤地区などの民間開発投資の有機的な連携を図り、にぎわいと活力に満ちた都心として総合的な整備を行う。

### ②美しい栄地区形成事業

100m 道路を 21 世紀の都市活動に相応しい空間として再生を図る。南北の久屋大通りは、トランジットモール化などの検討を行い、公共交通機関へのシフトが促進されるべく、また、都市美観の形成と都市機能の強化という観点から、建築敷地の再編整備と一層の高度利用を推進。東西の若宮大通りは、アミューズメント機能など新たな都市活動の受け皿としての土地利用を促進し、ループバスや L R T の導入など交通ネットワーク整備により、

両端地区の整備との連携も図る。

#### ③四百年文化の城再生プロジェクト

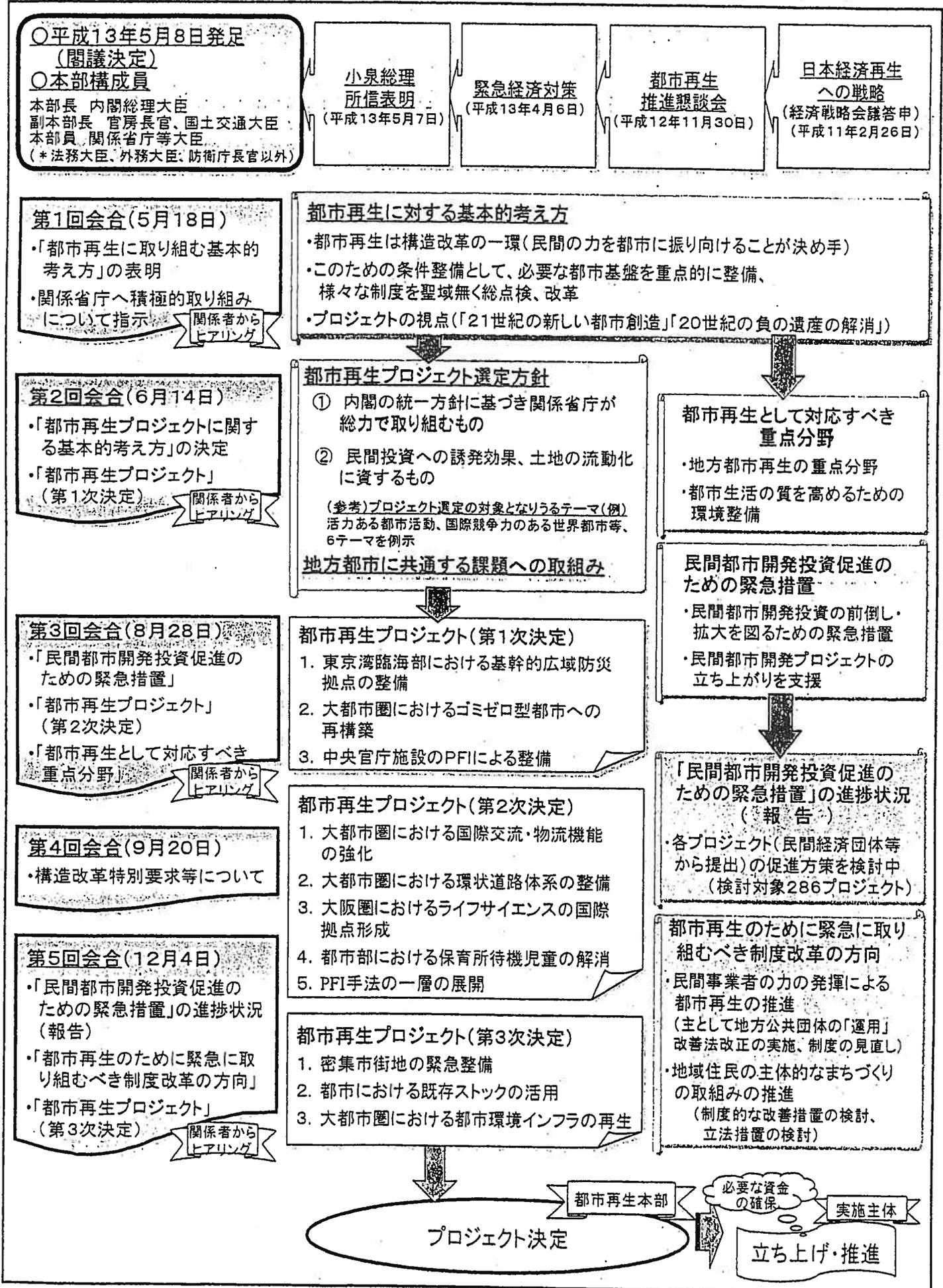
都心居住の推進の観点から、名古屋城周辺の官庁施設地区、宿舍及び公営住宅の更新整備を推進。名古屋城の本丸御殿の再生が検討されていることなどを背景に文化的なシンボル性を有するものとする。プロジェクトの推進にあたっては、PFI手法などを活用して民間の活力と能力による事業展開を図る。

#### ④都心ニューライフプロジェクト

都心地区およびその周辺において職住近接に資する 21 世紀に相応しい都市型居住の提案を行うモデル的なプロジェクトを推進する。推進にあたっては、最寄駅からのアクセス手段など、高齢者、身体障害者などの移動性の確保にも配慮した計画内容とする。事業の推進にあたっては、資金調達手法など新たなプロジェクトマネジメント方策の検討を行う。

なお、以上の4プロジェクトを推進するうえで、ITS関連技術開発の進展を念頭に、快適かつ円滑な移動性と活動性の一層の高度化が重要であると指摘している。

図表1-1 都市再生本部の活動



(資料) 都市再生本部