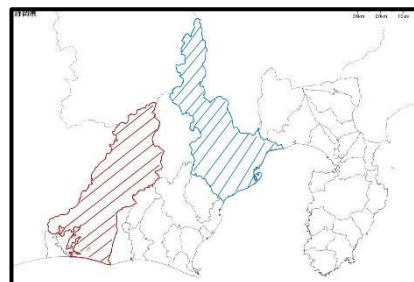


# 浜松市と静岡市の比較

成枝大地

## 0. はじめに

静岡県の県庁所在地は静岡市であるが、静岡県内にはもうひとつ静岡市と肩を並べるくらいの規模の都市がある。それが浜松市であり、私の故郷でもある。今回は様々なデータを用いながらこの2都市を比較し、静岡県における両都市の役割を分析するとともにどちらがより県庁所在地として相応しいのかを考察していく。



## 1. 基礎情報

比較項目	浜松市	静岡市
人口	79.8 万人	70.5 万人
面積	1558 km <sup>2</sup> (全国 2 位)	1412 km <sup>2</sup> (全国 4 位)
政令指定都市	○	○
第一次産業 (2015)	616 億円	197 億円
第二次産業 (2015)	2 兆 6100 億円	2 兆 3057 億円
第三次産業 (2015)	2 兆 8834 億円	3 兆 2028 億円
産業合計 (2015)	5 兆 5550 億円	5 兆 5282 億円
一人当たり総所得 (2016)	401 万円	421 万円
特許取得数 (2020)	1 万 6968 件	3739 件
東京との距離	遠	近

(参照 : <https://resas.go.jp/#/22/22130>)

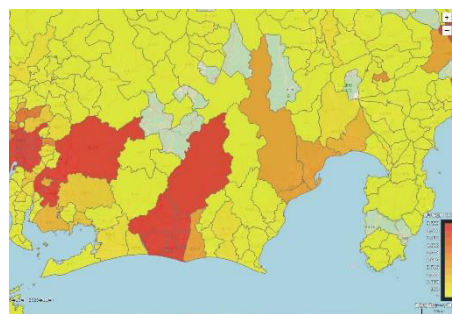
## 2. 比較分析・考察 (産業面)

上記の表から読み取れることをまとめる。まず、人口や面積で比較するとどちらも少し浜松市の値が大きいことが分かる。ただ、人口も面積も大きな差はないので、これ以降の項目に関しても数値に補正をかけずに比較することとする。また、両都市とも政令指定都市に指定されており、都道府県と同等の扱いを受けているので、その点でも平等に比較できる。

産業に着目すると、第一次産業と第二次産業では浜松市が上回っているが、第三次産業では静岡市が上回っている。これらを合計した値は浜松市の方が僅かに上回っているが、この僅かな差が両都市間の産業規模の優劣の決定打になるとは判断し難い。

一人当たりの総所得に関しては、第三次産業がより発達している静岡市の方が年間で 20 万円ほど上回っており、産業の構成比率が反映された結果だと考えられる。

ここまでの分析では両都市間の決定的な違いは見られなかったが、様々なデータを調査していった結果、両都市間で大きく異なる数値を発見した。それが、特許取得数である。2020 年のデータでは浜松市が 1 万 7000 件近く特許を取得しているのに対し、静岡市では 3700 件ほどしか特許を取得できていない。



特許取得数 (参照: <https://resas.go.jp/#/22/22130>)

特許の取得数は全国や世界に先駆けて調査や研究が進んでいる企業や団体がそこに在籍していることを示す。

ここで広く世界に目を向けると、20 年ほど前までは各分野で日本が特許出願数でリードしていたが、近年は中国とアメリカに大きく後れを取り、つい最近では韓国にも上回られるようになってしまった。そういった意味で、今の日本では特許を取得できるような科学技術や知識見聞が生み出される場所がますます重要になっていると考えられる。こういった観点から見ると、浜松市が静岡市を大きく上回っていると言える。

ここに浜松市が昔から産業の最先端都市として発展してきたという背景が浮き彫りになっていると考える。浜松市はスズキ、ホンダ、ヤマハなど世界を代表する技術を有する大企業が創業した地として知られている。創業者である鈴木道雄、本田宗一郎、山葉寅楠は浜松を拠点にして新しい機械や楽器の研究開発に打ち込み、技術を磨き、事業規模を拡大していった。これらの企業は現在も浜松に本社を置き、バイクやピアノの生産では世界をリードしている。また、他にも高い技術力と研究力を誇る中小企業も多数存在しており、浜松のまち全体として最先端の科学技術都市として第二次産業を支えていると言える。このような背景から浜松市は多くの特許取得数を誇り、同規模の都市である静岡市を大きく上回る結果となっている。



生産分析\_浜松市 (参照: <https://resas.go.jp/#/22/22130>)



生産分析\_静岡市 (参照: <https://resas.go.jp/#/22/22130>)

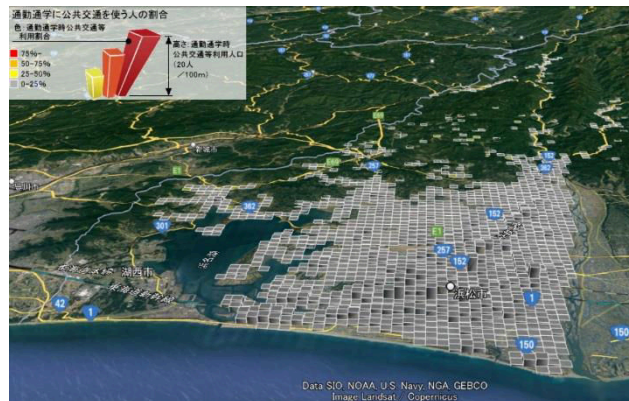
次に、浜松市と静岡市の生産分析の面積図を見ていく。どちらも機械の製造が大きな割合を占めているが、特に浜松市はバイクや自動車に代表される輸送用機械が20%程度の大きな割合を占めている。一方で静岡市は電気機械が盛んである。ちなみに、どちらの都市でも建設業は6~7%の割合を占めており、各都市で重要な要素となっていることが分かる。併せて、住宅賃貸業も同程度の割合を占めている。

最先端の科学技術を有する企業が多数存在し特許取得数の多い都市が必ずしも優れた都市であるとは限らないし、その事実が県庁所在地としての適正を左右するとも考えにくい。だが、科学技術の拠点としての重要性から考えても、浜松市は今後も重要な都市として科学技術分野をリードしていこうと推察している。また、浜松市・静岡市ともに機械製造業を中心に様々な事業がバランスよく活発に展開されていることが静岡県を中心都市として機能している大きな理由の一つであると言えるであろう。

### 3. 比較分析・考察 (交通・福祉面)

次に、公共交通機関の整備に目を向けて分析・考察を行う。

まず、通勤通学に公共交通機関を用いる人の割合に関して分析する。右図を見ると、浜松市のほとんどの人々が通勤通学に公共交通機関を用いていないことが分かる。首都圏や関西圏の大都市などと比べると驚かれるかもしれない。浜松市の公共交通機関は東京と



通勤通学・公共交通\_浜松市 (参照: <https://resas.go.jp/#/22/22130>)

名古屋を結ぶ在来線の JR を除けば、浜松駅から北に延びる単線の私鉄と中心市街地からは遠く離れた北の土地を東西に走るディーゼル車と浜松駅を拠点とする路線バスのみである。通勤は自家用車、通学は自転車か徒歩というのが浜松のスタンスである。

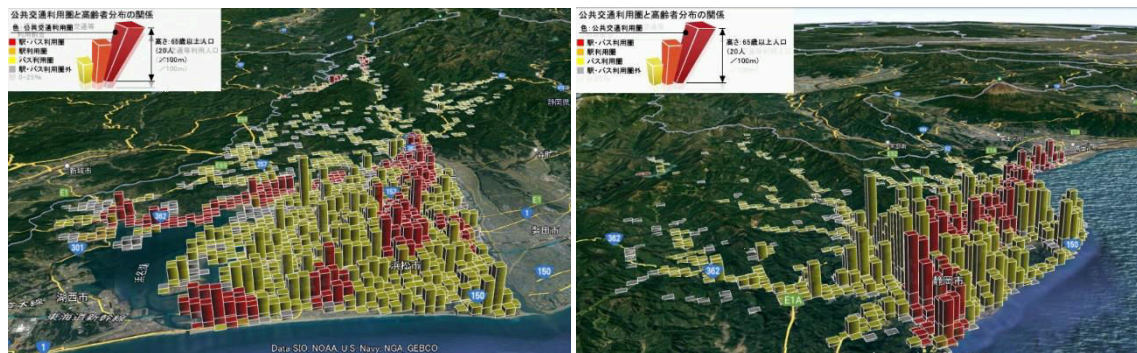
基本的に浜松の社会人は自分の車を所有している。実際、地元の友人は皆高校卒業と同時に車を手に入っていた。車社会であるから、なかなか公

共交通機関を整備しようにも採算が合わないとも考えられる。また、これは先に述べたように浜松市の面積が非常に大きく、コンパクトな都市とは言えないことにも起因している可能性がある。浜松駅を中心とした都市圏を計画するのではなく、浜松市の各所に中核的な街を設けて、中核都市同士を適度に結びつけながら、中核都市は周辺のまちをまとめてコンパクトシティを形成するといった仕組みが必要であると考えられる。面積が大きな都市は常にまとまりのあるまちづくりの課題と隣り合わせなのかもしれない。

また、このことは静岡市に関しても同様の問題があると考えられる。上の「通勤通学・公共交通\_静岡市」の図を参照すると、浜松市ほどではないが、公共交通機関が通勤通学に関してはあまり機能していないことが読み取れる。



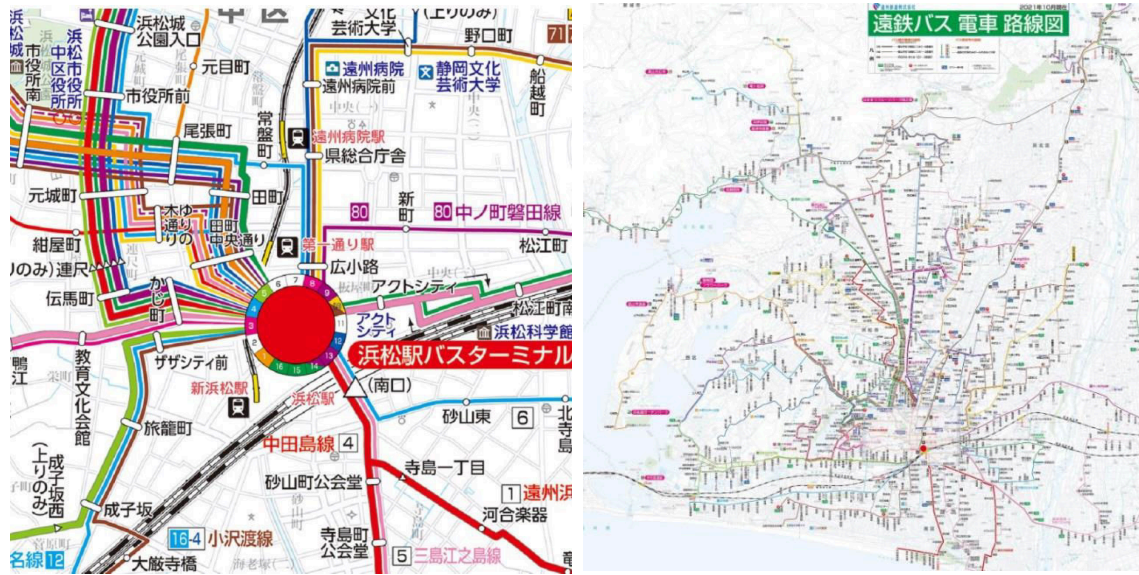
通勤通学・公共交通\_静岡市 (参照：<https://resas.go.jp/#/22/22130>)



公共交通機関×高齢者 左：浜松市 右：静岡市 (参照：<https://resas.go.jp/#/22/22130>)

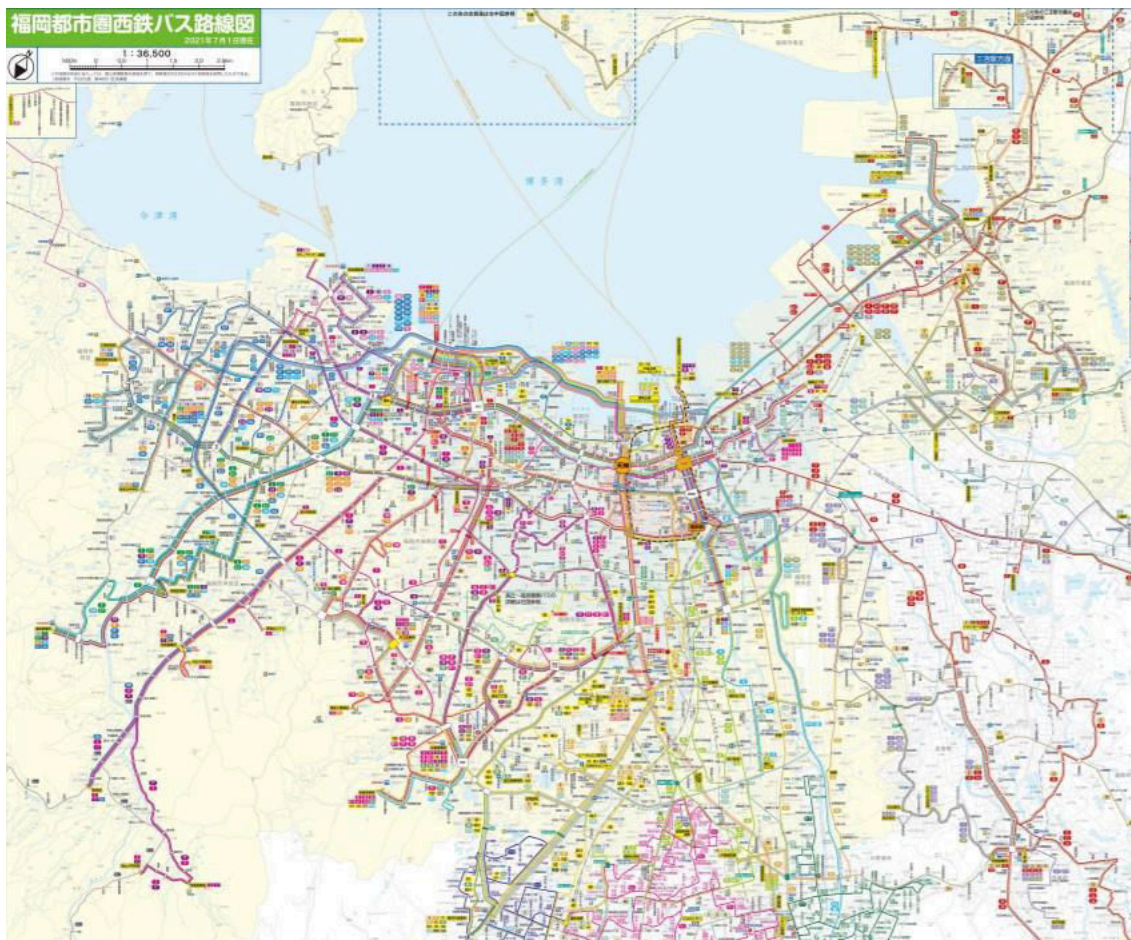
次に、電車とバスの利用圏と高齢者の居住地域の分布をまとめた上図を分析する。浜松市も静岡市も駅・バス利用圏（赤色のマス）が非常に狭く線状になっており、電車網が整備されていないことが分かる。高齢者が多い地域でも電車でカバーできていない範囲が非常に広い。また、次のページ以降に浜松市のバスの路線図を広域と詳細の2枚載せている。さらに、比較用に福岡市の西鉄バスの路線図も広域と詳細の2枚載せている。

浜松市の路線バスの致命的な欠陥は、ほとんどのバスが浜松駅前のバスターミナルを発着するため、放射状の路線図となっており、浜松駅バスターミナルを起点とした移動以外に

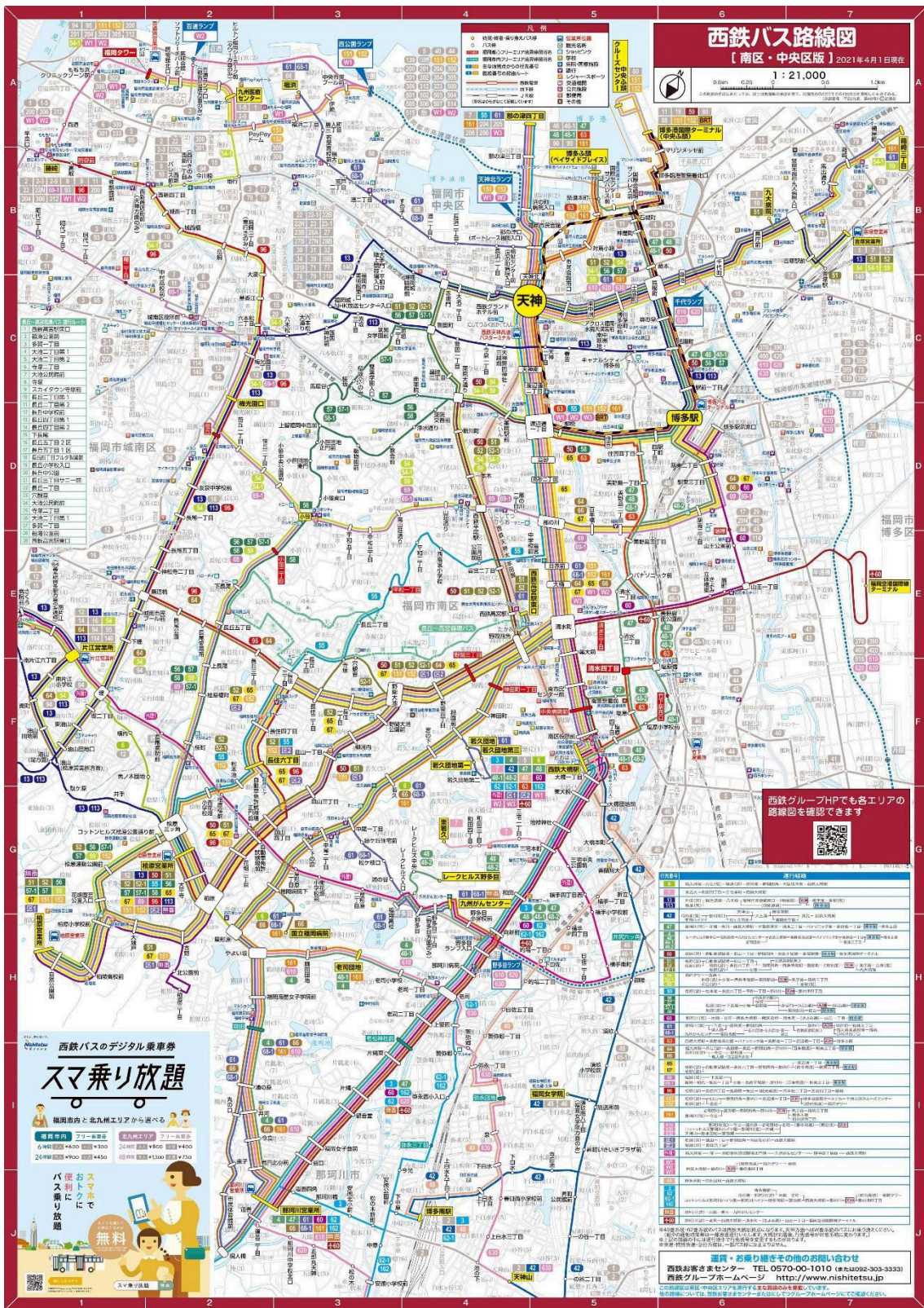


路線図 (左: 詳細 右: 広域) \_浜松市 (参照: <https://bus.entetsu.co.jp/search/routemap.html>)

は使いづらいという点である。蜘蛛の巣の網目の部分を担う路線が不十分であることから、このような問題が生じている。



路線図 (広域) \_福岡市 (参照: [https://www.nishitetsu.jp/userfiles/page\\_contents/8c56bdb856bd19603461a34453df5b31.pdf](https://www.nishitetsu.jp/userfiles/page_contents/8c56bdb856bd19603461a34453df5b31.pdf))



路線図(詳細)\_福岡市 (参照: [https://www.nishitetsu.jp/userfiles/page\\_contents/8c56bdb856bd19603461a34453df5b31.pdf](https://www.nishitetsu.jp/userfiles/page_contents/8c56bdb856bd19603461a34453df5b31.pdf))

一方で比較対象として示している福岡市の路線図（広域）を見ると、天神や博多駅周辺あたりの路線にはさすがの密集度はありつつも、中心市街地から離れた地域でも蜘蛛の巣のような網目状の路線が敷かれていることが分かる。また、さらに路線図（詳細）を見るとバスのターミナル的存在を天神や博多駅、柏原営業所や那珂川営業所など各地に分散させることで、重要な路線は太いパイプで結びつつ、細かい網目状の路線を用意することに成功している。

以上のように、浜松市の放射状の路線図と福岡市の網目状の路線図を比較しながら、浜松市の公共交通機関の課題を浮き彫りにすることができた。浜松市でも福岡市のようなバスの運用の仕組みを真似して応用すれば、浜松駅前に頼り切った都市計画ではなく、広さを生かして各地に拠点を置く仕組みが整えられると考える。また、静岡市の路線バスの路線図は見当たらなかったため考察が欠けている。

#### 4. まとめ

ここまで述べてきたように、浜松市・静岡市ともに公共交通機関の再整備が急務であり、これらを整備して住みやすいまちを作ることが今後も静岡を支えていく両都市の使命である。自家用車を運転しなくなった高齢者世代にとって、公共交通機関のサービスは不可欠なものであると考えられるので、安全で使いやすく、経済的な仕組みを整備することが求められる。静岡市と浜松市の両政令指定都市が高齢化社会や脱車社会の流れに乗り遅れず、なおかつ最先端の科学技術や温暖な気候を生かした農林水産業を盛り立てていくことで、今後も静岡県を両輪から支えていくことができると考える。どちらが県庁所在地に相応しいかという議論はあまり重要な意味を持たず、むしろ両者がお互いに競い合う形でこれからも静岡県を引っ張っていくことを願う。

参照

<https://mieruka.city/maps/view?c%5B0%5D=1516&i=28113>

<https://resas.go.jp/#/22/22130>

<https://resas.go.jp/industry->

<patent/#/map/9.229376166626713/35.1305383378422/138.43601025123635/22/22130/2/0.8/2020/-/-/-/A/A0/0/->

<https://bus.entetsu.co.jp/search/routemap.html>

<https://www.nishitetsu.jp/bus/rosen/rosenmap/>