

## 名古屋市のもつ大都市としてのポテンシャルと課題について

九州大学工学部建築学科 3年 寺部綾人

### 1. はじめに

三大都市圏の中心として東京、大阪に並んで数えられる名古屋であるが、他の大都市に比べて埋もれてしまっているような印象をもつ。テレビ番組などでも日本で第三の大都市は名古屋ではなく福岡や横浜、札幌なのではないかといった趣旨の討論を度々目にする。今回はそんな名古屋市の大都市としての資質を様々なデータを用いて、他の都市とも比較しながら分析し改めて考えていく。

### 2. 三大都市の基礎情報

都市名	東京特別区部	大阪市	名古屋市
人口 (2020)	977.3 万人 (1位)	275.2 万人 (3位)	233.2 万人 (4位)
昼夜間人口比 (2020)	132.2 (2位)	132.5 (1位)	<b>111.9</b> (3位)
面積	627.5 km <sup>2</sup>	225.3 km <sup>2</sup>	326.5 km <sup>2</sup>
企業数 (2016)	334,763 (1位)	121,543 (2位)	<b>76,899</b> (3位)
うち大企業 (2016)	4,398	840	<b>389</b>
市内総生産 (2015)	- (1位)	19.38兆円 (2位)	12.88兆円 (4位)

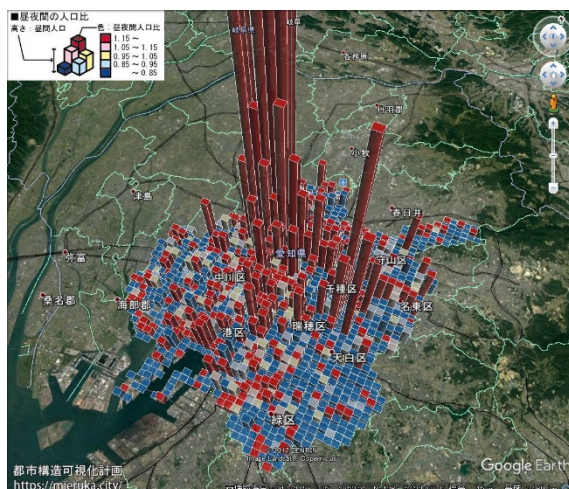
※ 東京特別区部…東京都の 23 の特別区から構成される区域。一般的に東京 23 区と呼ばれる地域こと。

※ ( ) は東京特別区部及び政令指定都市内順位

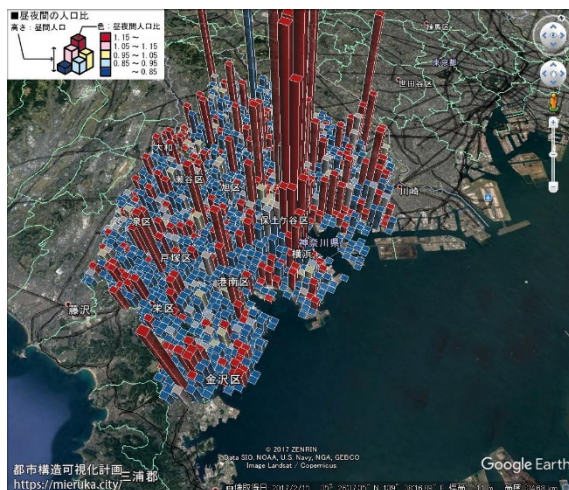
### 3. 人口についての比較

大都市という以上、規模が大ききことは必須の条件である。まず初めに、都市の規模を表す指標として人口について比較してみる。

ここでいう人口とは夜間人口のことであるが、名古屋市は4位であり、横浜市が2位となっている。ただ、ここで昼夜間人口比に注目してみたい。右の名古屋市と横浜市の昼夜間人口比のデータを比較しても分かるように、横浜市は人口比が1を下回る青色のところが多く、市全体でも人口比が1を下回っている。このことから、横浜市は昼間の人口流出が大きく、巨大なベッドタウンであることがうかがえる。横浜市は規模が大きく存在感があるが、東京への依存性が強く、単独の大都市としては東京や大阪のように周辺地域を牽引しているとは言えないだろう。この考えから横浜市を除くと、人口規模で見たとき、名古屋市が第三の大都市であると言えるだろう。ただし、昼夜間人口比において東京、大阪との間に大きな差があることは名古屋の課題であり、見落としてはいけないだろう。



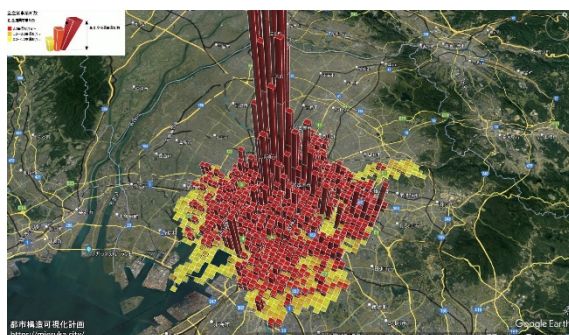
名古屋市の昼夜間の人口比



横浜市の昼夜間の人口比

### 4. 産業・経済についての比較

次に、産業・経済に着目してみる。上の表から分かるように名古屋の企業数は東京、大阪に次いで3位であるが、右の名古屋市と大阪市の全産業事業所数のデータを比較してみると、メッシュの高さが高く色が濃いところは事業所が密集していることが分かるが、大阪市は事業所が市全体に高密度で広がっているのに対し、名古屋市は中心地から少し離れた場所は事業所数が大きく減り、大阪市と比べ事業所の広がり方が全



名古屋市の全産業事業所数



体的に低密度であることが分かった。これはトヨタ自動車の本社がある豊田市など、名古屋市域外にも巨大な経済圏が広がっていることなどが理由として考えられる。また、下の名古屋市と大阪市の全産業従業者総数のデータを見てみると、事業所の分布と従業者の分布は対応しており、事業所の数が少ないところは従業者数も少ないこと



大阪市の全産業事業所数

が分かる。このことから、人口について分析した際に課題として挙げた昼夜間人口比における東京、大阪と名古屋の間での差は、事業所や企業の数、またその分布の密度の差から生まれていると考えられる。また、表から分かるように、大企業数が少なく、企業数に対する大企業が占める割合が低いことも原因の一つだと思われる。



全産業従業者総数 左：名古屋市 右：大阪市

さらに、経済の規模を表す指標として市内総生産を見てみると、(統計上明示されていないが東京都特別区部が最大であるとみて)名古屋市は12.88兆円で4位であるが、3位の横浜市は13.54兆円とその差は小さく、一人当たりの市内総生産で見れば名古屋市が横浜市より高くなり、より産業・経済が集積していることが分かる。

これまでの分析より、人口、産業、経済の面から見ると、名古屋市は第三の大都市と言えるだろう。ただ、東京、大阪との間には昼間人口の規模、企業数、市内総生産において大きな差があり、これが名古屋の課題であると考えられる。

## 5. 名古屋のもつポテンシャルについて

今後の名古屋の発展ポテンシャルとして、恵まれた立地条件がある。東京、大阪の間に立地していることはこれまでも名古屋の発展に大きく影響してきたが、現在の東京、名古屋、大阪を結んでいる高速道路や新幹線、また中部国際空港や名古屋港などの社会インフラに加えて、今後リニア中央新幹線の開業により、東京、名古屋、大阪を中心とする大都市圏が一体化し、移動時間が大幅に短縮され、今まで以上の各都市間の強い結びつきと

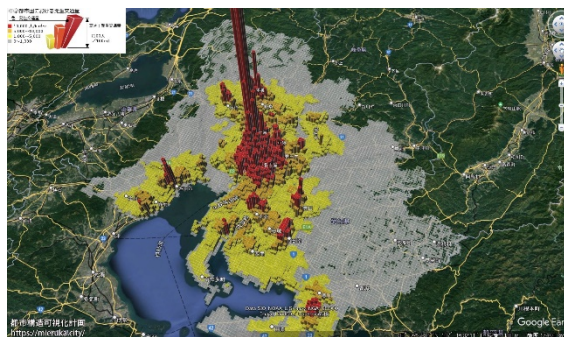


経済効果が期待される。

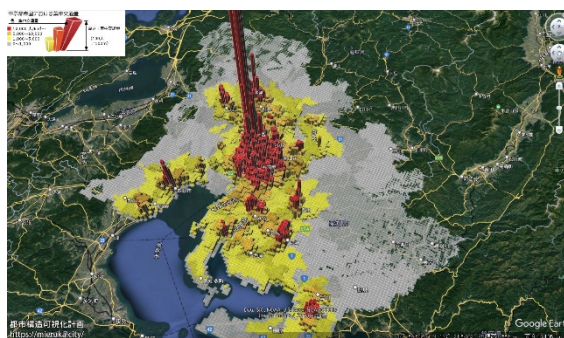


リニア中央新幹線のルート及び駅位置

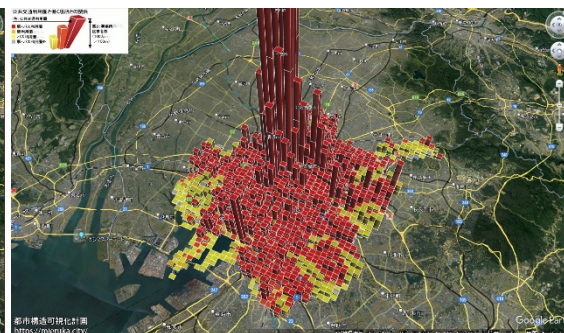
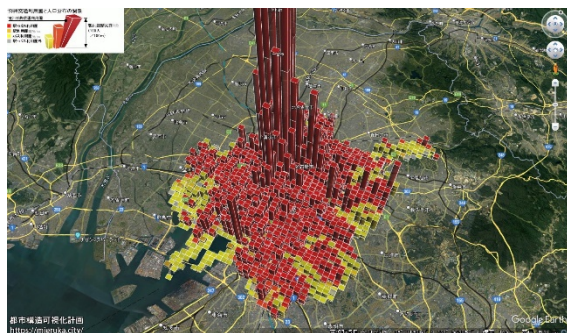
右の中京都市圏における発生交通量のデータからは中京都市圏における人の出発地、中京都市圏における集中交通量のデータからは中京都市圏における人の目的地が分かるが、どちらも名古屋市、とりわけ名古屋駅周辺を中心として放射状に広がっていることが分かる。メッシュの高さが高く色が濃いところでは活発に人が移動していることが分かるが、このことから名古屋市的高速交通網は、名古屋と周辺地域、また東京都市圏や京阪神都市圏ともつなぐ重要な働きをしていると考えられる。そして、下の名古屋市の公共交通利用圏と人口分布・働く場所の関係のデータを見ても分かるように、公共交通、特に名古屋駅などの大きな駅の周りには、人口だけでなく産業、経済も集積する傾向にあるので、これらのこと



中京都市圏における発生交通量



中京都市圏における集中交通量



名古屋市の公共交通利用圏と人口分布・働く場所の関係

からも、リニア開業に際し社会インフラがさらに発達した暁には、名古屋市の更なる発展が見込まれ、課題である東京と大阪との昼間人口の規模、企業数の差なども縮められるのではないかと考える。

## 6. まとめ

ここまで述べてきたように、まだまだ課題は多く残るが、名古屋市は間違いなく日本で第三の大都市と言えるだろう。また、恵まれた立地条件を背景とする高いインフラ整備水準とリニア開業によるこれからの名古屋の発展を踏まえると、ポテンシャルは大きく、東京、大阪との差を縮めていける可能性は十分に秘めていると考える。そして、今後リニア中央新幹線が完成した際には、東京都市圏、中京都市圏、京阪神都市圏の一体化により巨大な経済圏を形成し、東京、大阪とともに名古屋が日本の経済を力強く牽引していく大都市となることを願う。

## 参照

- ・都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/>
- ・総務省統計局 国勢調査 <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>
- ・国土地理院 <https://www.gsi.go.jp/>
- ・JR 東海 リニア中央新幹線 <https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/>