

名古屋大都市圏におきている地域的に不均等な変化と地域戦略の文脈

—名古屋圏と豊田圏の「二眼都市圏」の形成仮説とその接続空間の形成仮説—

島田善規（交通まちづくり なごや 代表）

1 本稿の目的

—「多核的都市圏」に起きている地域的に不均等な変化の理解

名古屋大都市圏は、名古屋市を中枢（中核）とし、比較的自立した個性的な中小都市がとりまく「多核的都市圏」であると理解されてきた。しかし、近年、この多核的都市圏が個性を保ちつつバランスよく発展するのではなく、地域的な差異、あえて言えば地域的不均等発展が起きている。たとえば、名古屋市「東部丘陵地域」の全国的にも顕著な発展である。

この不均等な変化をどのように理解することができるだろうか。本稿の目的は、「（中枢・）多核的都市圏」から、名古屋圏と豊田圏の「二眼都市圏」への変化が起きつつあるのではないかという仮説と、その両都市圏の接続空間である東部丘陵地域が形成され、顕著な発展を見せているのではないかという仮説を提示することである。

本稿は、名古屋大都市圏の地域戦略の文脈から、この仮説が成り立ちうることを読みとる分析方法をとる。文脈とは、出来事の経年的なつながり具合、相互関係という意味で用いる。文脈を通して都市圏の構造に現れた変化を解釈する。しかし、本稿は不均等な変化のすべて、あるいは不均等に变化した要因を説明するものではない。特徴的な現象の指摘と仮説の提示にとどまっている。

2 不均等な変化の側面①

—多核的な都市圏構造の人口の変化

2-1 名古屋大都市圏の多核的な構造

名古屋大都市圏は、かねてより名古屋市を中枢とする多核的な都市圏構造であるにとらえられてきた。名古屋大都市圏（中京広域都市圏）を「多核的都市圏」ととらえ、あるいはそのように方向づけようとする文献は早くからみられたと指摘される（東海自治体問題研究所編1987, p10）。あるいは、この都市圏は、「多核重層型」をなしているとも指摘された。重層的とは、都市圏の中に、豊田市をはじめとした核となる都市群がいくつかあるので、それらの都市群と周辺地域との関係と、名古屋市と周辺地域との依存関係を多面的に分析していかなければならない（同書, p173）という指摘である。

さらに、このような都市圏構造のとらえかたをふまえて、都市計画、交通計画が進められてきたことが、循環的に多核的構造を維持してきたとも考えられる。たとえば、「名古屋圏は豊田、岐阜、四日市など人口20万～40万程度の地域毎の中心的な都市が点在し、各々が特色ある産業立地を基盤に比較的自立性の高い経済圏を形成する多核分散型の圏域構造となっている」（『運輸政策審議会答申12号』1992）とする交通計画などである。

上掲書以後、高度成長期後の新たな経済・社会の変動が進んだ30年間で、この多核的な都市圏に、地域的に不均等な変化が起きつつあるのではないか。不均等な変化の第1は、中枢都市名古屋の周辺都市群の一つであった豊田圏が、経済的に成長している現象である。

第2は、豊田圏の成長にともなって、豊田圏と名古屋圏と双方の影響力が及ぶ接続空間が形成されつつあると解釈できる現象である。

第3は、岐阜市圏などが停滞しつつある現

象である。なお本稿は、たとえば名古屋駅周辺の再開発・集中や、人口の都心回帰など不均等な変化の全てを扱うものではない。

2-2 都市群の不均等な変化－人口の変化

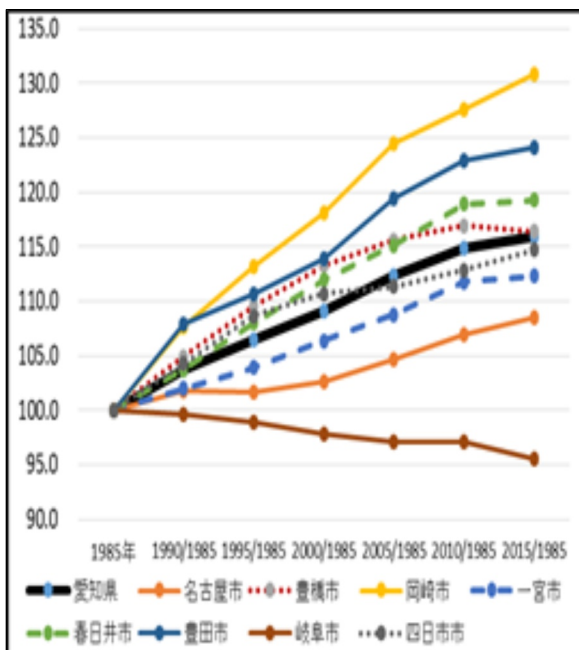
都市群の不均等な変化を、人口20万人以上の中都市の変化で見る。表1に示すように、愛知県全体の人口は30年間（1985-2015, 国調）で15.9%増加（1985年6,455千人）している。傾向として西三河地域の増加が多く、岡崎市（1985年285千人30.9%増, 1985年の市域, 以下合併した市は同じ）、豊田市（1985年308千人24.1%増）がある。

他方、岐阜市（1985年412千人4.5%減）は、減少している。名古屋市は、（1985年2,116千人8.5%増）であり、中心都市の郊外化が進むなかで、緑区、天白区などの増加や都心回帰現象によって堅調とも言える。

愛知県全体が増加していることとの相対的な評価になるが、この中間に発展が鈍化している都市群がある。春日井市（1985年257千人19.3%増）、豊橋市（1985年322千人16.4%増）、四日市市（1985年263千人14.7%増）、

表1 多核的都市群の人口の変化

注:国調などをもとに筆者が作成。1985年時点の市域。



一宮市（1985年257千人12.3%増）である。

このように名古屋大都市圏の多核的な構造に、西三河地域の都市群の発展と、停滞する地域との間の人口の変化が起きている。

3 不均等な変化の側面②

－ 東部丘陵地域の発展の状況など

3-1 東部丘陵地域の顕著な人口増加

－ 市町村別人口の変化（2015/1985）

人口の変化を詳しく見る。名古屋市の東部丘陵地域は、全国的に見ても顕著な人口増加が続いている。近年とくに新交通システム「リニモ」が走る沿線地域（長久手市、日進市）は、際立っている。

「東部丘陵地域」とは、愛知県などが用いてきた行政上の用語で明確な範囲は定かではない。おおむね愛知県尾張丘陵の、南端の先には知多半島がある、標高百数十メートル程度の比較的起伏が少ない丘陵地を指す。古くは尾張と三河の国境にあたる。しかし、瀬戸市のように人口減少に転じている自治体もあるなど、変化は一様ではない。

図1で示すように、東部丘陵地域では顕著な人口増加が続いている。1985年－2015年の

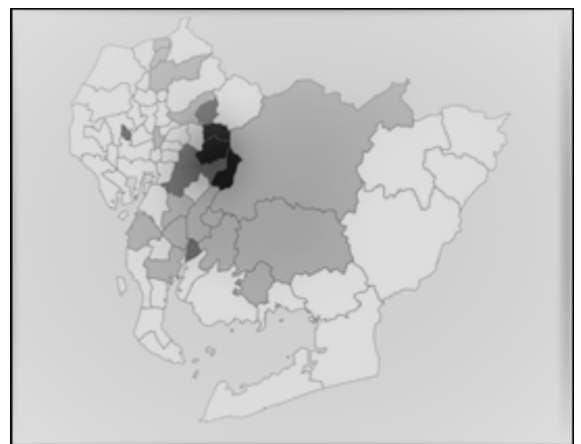


図1 市町村別の人口の変化（2015/1985）

注:国調などをもとに筆者が作成。

凡例 黒:2015/1985=1.6以上、濃いグレー:同1.6～1.4、淡いグレー:同1.4～1.2、白:同1.2未満。2015年の区域に表示。

30年間で、長久手市225.8%、みよし市205.7%、日進市196.4%、東郷町150.6%、尾張旭市140.8%の増加である。名古屋市緑区151.6%、天白区143.0%の増加も含めた一帯の変化である。なお、豊明市は119.2%であるが、1970年比では232.1%である。名古屋市の郊外化がいち早く表れた都市である。また、名東区は115.5%（2015/1985）であり、増加期を終え安定期に入っている。

3-2 東部丘陵地域の所得の増加 — 市町村別所得の変化（2014/1990）

東部丘陵地域の顕著な発展を、市町村民所得（分配）（市町村民が1年間携わった生産活動によって発生した純付加価値が、市町村民に対して、賃金（雇用者報酬）、利潤（企業所得）、利子・配当（財産所得）などの形で配分された額）の変化でも、確認することができる。

愛知県全体では104.1%の増加（2014/1990）であるが、**図2**で示すように、東部丘陵地域など所得の伸びの著しい地域と、中山間地や、尾張の停滞する地域との、不均等な変化がみられる。みよし市188.2%、長久手市177.9%、



図 2 市町村別所得の変化（2014/1990）

注：愛知県「愛知県の市町村民所得」などをもとに筆者が作成。名古屋市は2014/1994で、区別の内訳は不明。

凡例 黒：2014/1990=1.6以上、濃いグレー：同1.6～1.4、淡いグレー：同1.4～1.2、白：同1.2未満。

日進市171.0%の増加などが顕著である。

東部丘陵地域に次いで、西三河地域の市町村民所得が増加している。幸田町167.0%、豊田市159.8%、刈谷市148.0%、安城市144.7%などが続く。人口の増加以上に、企業所得も増加しているからではないか。ちなみに、岡崎市は126.7%、豊山町は160.2%である。

一方、名古屋市民の所得は107.5%の増加（2014/1996）、つまり人口増加とほぼ同程度にとどまる。

この結果、西三河地域（岡崎市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、知立市、高浜市、みよし市、幸田市）の市町村民所得は、98,658億円（愛知県「平成26年度愛知の市町村民所得」）となり、名古屋市エリアの123,559億円と比べ80%であり、両地域圏の経済規模は接近しつつあるといえるのではないかと。接近した要因の一つは、西三河地域の人口増加も含まれるが、総生産の増加が大きな要因である。

3-3 東部丘陵地域と西三河地域の総生産の増加

— 市町村内総生産の変化（2014/1990）

所得のうち市町村内総生産（支出側）（1年間に市内で行われた各経済活動部門の生産活動によって新たに生み出された付加価値額で、農業、製造業などの物的生産のほか、卸売・小売業、金融・保険業などのサービス生産も含まれる）を取り出しても、愛知県全体が101.4%（2014/1990）であるなかで、東部丘陵地域の増加が顕著である。**図3**のように長久手市207.3%、日進市192.1%の増加が著しい。両市には2014年以後も大規模商業施設が立地しているので、この傾向は続いているだろう。

加えて、西三河地域の増加も目立つ。幸田町215.8%、東浦町166.0%、豊田市161.0%、阿久比町152.1%、高浜市149.7%などが続く。ちなみに岡崎市は126.0%、弥富市184.4%、豊山町153.0%である。

また、名古屋市が89.2%（2014/1996）と大



図3 市町村内総生産の変化(2014/1990)

注:愛知県「愛知県の市町村民所得」などをもとに筆者が作成。名古屋市は2014/1994で、区別の内訳は不明。

凡例 濃いグレー:同1.6~1.4、淡いグレー:同1.4~1.2、白:同1.2未満。

大きく減っているほか、中山間地、尾張に停滞する地域がみられ、不均等に变化している。

4 二眼都市圏とその接続空間仮説

以上のわずかな分析であるが、名古屋大都市圏内の不均等な変化の状況を理解する、次の仮説が成り立ちうる。1点目に、名古屋大都市圏では、名古屋市を中枢都市とする多核的都市圏から、名古屋圏と豊田圏の二眼都市圏への変化が起きつつあるのではないかとという仮説である。2点目に、東部丘陵地域に両都市圏の接続空間が形成され、顕著な発展を見せているのではないかとという仮説である。

特に東部丘陵地域は、多様で急激な変化を続けている。名古屋圏の他の郊外都市とは、同じ郊外部ではあるが、異なる変化が見られる。仮に、大都市圏域内の変化を、中心都市の郊外化という構造のみでとらえるなら、前述の変化は説明しにくい。

豊田圏が独自の発展を続け相対的に経済力を高め、両都市圏の接続空間の形成という、相互関係のある変化が生まれているという仮説をたてれば、整合的に解釈できる。東部丘陵地域は名古屋圏の中核機能と、豊田圏の生

産機能という両都市圏の影響を、「重層的」に受けている接続空間であるという解釈である。両都市圏の共通の通勤圏、通学圏であり、商圏、工業の圏域でもあるという、地理的に有利な接続空間として、この地域の相互関係を一体的に把握することが可能ではないか。住宅、大学・研究機関、公園緑地、工場、商業施設等いずれの機能も、東部丘陵地域に立地してくる変化をとらえられないか。

しかし、東部丘陵地域に相互関係のある変化が存在するかどうかについて、研究レベルでもあまり注目されてこなかった。名古屋大都市研究会の資料集(2011, p70-73)でも、東部丘陵地域を二つの性格を持つ地域としてとらえ、相互関係のある変化が起きているとは、明確にはとらえていない。一つは名古屋圏東部の郊外住宅諸都市という理解である。名古屋東郊の丘陵地には、尾張旭、日進、豊明、瀬戸などの諸都市があり、特に名古屋市に隣接する前三者は「名古屋市郊外と一体的な結びつき」をもちながら発展してきたとしている。名古屋圏東部の農林地の郊外住宅地化という理解である。なお、みよし市もこの都市群に含まれるとされ、自動車工場群の西側の受け皿になったとしている。また一つは、西三河には豊田、刈谷などの工業都市がありその西縁地域という理解である。西三河は戦後一大工業地域に変わった。自動車工業は典型的なアセンブリー工業であり、完成品生産工場の近隣に大小の部品工場が配置される地域となったが、その西縁である。

つまり、東部丘陵地域は、中心都市名古屋の住宅が外延化した空間と、豊田の工場が外延化した空間という、異質な性格の空間が農林地の間に並存している地域という理解である。両都市の外延化が接しているという解釈である。

あるいは、「2000年から2010年の間に、名古屋市を中心として郊外核となる都市が分散する多核心構造、ならびにそれを鉄道網が結ぶという全体の人口分布に特段の変化はない」(駒木信比古2016, p23)、つまり都市圏内の

人口増減に地域的な差異は認めにくいとする報告もある。

東部丘陵地域の急激で多様な変化は、遅くとも20～30年前から始まっていたが、上記のように、相互関係のある変化が生まれている地域としてとらえられてこなかった。

一方、奥野信宏(1995)は、この地域の成長を予見している。研究開発機能と中枢管理機能をもつ高次モノ作り拠点では、豊かな生活基盤こそが最高の産業基盤であるので、研究開発機能の構想が一カ所に集中していないが、「私見では、東海地域の研究学術圏は、むしろ名古屋市に隣接する東部地域を核に(略)成長していくのではないかと考えている。」「この地域は、名古屋市の隣接地域として便利であり、現在でも生活基盤や都市機能が比較的そろっている」からである(p162-163)。

東部丘陵地域は、名古屋圏の中枢機能と豊田圏の生産機能の両方へ、生活基盤などの「産業基盤」を提供している地域である。良好な住宅地、生活インフラ、学術研究、文化スポーツ、緑地、商業などの都市機能である。

ただし、両都市圏の機能と接続空間の機能とが、具体的にどのような相互関係にあり、重層的に作用しているのか、あるいは地域固有の文化や歴史とどのように相互作用しているのか、本稿では未解明である。また、この接続空間では、多様な機能が並存し、変化が急激であるため、受け止め方が個人レベルの体感に支配され、社会は分断されやすいのではないかというミクロレベルの仮説も生まれる。未解明な現象は別稿の課題とする。

5 仮説につながる地域戦略の文脈

5-1 二つの地域戦略

この節は、名古屋大都市圏の地域戦略の文脈から、前節で提示した仮説の変化が起こりうることを読みとる。筆者は、「環伊勢湾都市圏構想」(1982)と「名古屋東部丘陵研究学園地区」構想(1981)とが、この文脈を集

約している構想だと解釈している。

名古屋大都市圏の地域戦略は、東京一極集中が進むなかでも、独自の地域戦略と開発計画を持ち、東部丘陵地域もこの戦略に位置づけられてきた。大つかみに言えば、東京に肩を並べようとするのではなく、三大都市圏論から離れ、独自の地域戦略へ方向を変えようとする文脈であった。

地域戦略の文脈は、第1に、「名古屋」を名古屋大都市圏の中枢都市とする戦略である。三全総(1977)で、名古屋の役割を「東京、大阪に次ぐ」とされたことへの不満が、「三大都市圏」としての誇りをもつ地元にはあっただろう。しかし、『名古屋市基本構想』(1977)からは、「名古屋大都市圏、ひいては中部圏の中枢都市」「太平洋岸の代表的都市」など、三大都市圏論から離れようとする発想が読み取れる。「名古屋南部・西部臨海工業都市」(『愛知県新地方計画』1962)から、都市圏の中枢管理都市、流通都市、「住みたくなるまち」(『名古屋市新基本計画』1988)へと、戦略転換の始まりだった。近著では、東京と大阪の中間にあって、「三大都市圏の一角を占めるが、同時に地方の中で最大の都市圏でもある」「二重の中間性」(中部都市学会2015, p4-5)を持つと指摘されている。「中部圏の主都」、「首都圏の動向に対するアンチテーゼとしての都市づくり・地域づくり」(同, p11)となる地域戦略への転換が進められている。

地域戦略の第2は、「産業技術首都」戦略である。1982年に愛知県は、『第5次愛知県地方計画』を策定、「環伊勢湾都市圏構想」を発表した。広域交通網計画を軸に、名古屋圏を「頭脳集約産業エリア」とする構想であった。1987年の四全総で「産業技術の中枢圏域を形成する」とされたのを受けて、「産業技術首都」戦略が明確にされたのは、1989年の『第6次愛知県地方計画』であった。「ものづくり」のグローバルな拠点であることを目指したと言える。この計画で東部丘陵地域は、研究開発・居住等の「広域機能拠点」とされ

た。この戦略は、豊田圏の経済的成長と結びついたり評価できる。3節で述べたように名古屋圏と豊田圏の経済規模は接近しつつあるといえる。

つまり、名古屋大都市圏の地域戦略には二つの文脈があり、戦略に基づく開発計画が進められた結果、名古屋市を中枢とし周辺に中都市が配置された中枢・多核的な構造から、中枢都市名古屋圏と「産業首都豊田圏」との二眼都市圏構造に変化しつつあると解釈することができる。また、東部丘陵地域は、両都市圏の間にある広域機能をもつ地域、つまり東西に中枢機能と生産機能が存在する有利な地域となり、生活基盤などの産業基盤を提供する接続空間として発展したと解釈できる。

5-2 戦略に基づく東部丘陵地域の開発計画

二つの地域戦略に基づく開発計画として、東部丘陵地域においては、第1に、学術研究機能の整備が進められた。「名古屋東部丘陵研究学園地区」（名古屋通産局産業構造審議会『80年代の東海北陸地域産業ビジョン』1981.9、名古屋通産局『東海環状都市帯整備計画調査報告書』1984.3）、や「あいち学術研究開発ゾーン」構想（愛知県『あいち学術研究開発ゾーン構想策定調査』1988.6）に位置付けられた。こうして多くの大学、研究機関、文化施設の集積が進み、研究者や学生、文化人が住み、交流する地域となった。ただ、近年は大学の都心回帰（2014年愛知学院大学の一部移転など）が見られる。

開発計画の第2に、東部丘陵地域では、幹線道路の整備が進められた。東名・名神高速道路の名古屋インターチェンジ（1968）、猿投グリーンロード（1972、八草IC～中山ICの4車線化2004）、名古屋瀬戸道路（2004、2.3km）、東海環状自動車道（2005）などの整備である。また、都市圏間の高速道路網につながる、都市圏内の幹線道路網が形成された。近年の特徴として、豊田市など西三河地域へつながる道路ネットワークが充実した。

第3に、「クルマ型」の交通体系と呼ばれるこの地域においても、鉄道網の整備が自治体な

どの努力によって進められてきた。地下鉄東山線・星ヶ丘－藤ヶ丘の開通（1969）、名鉄豊田線の開通（赤池－梅坪1979、なお三河線豊田市駅から地下鉄鶴舞線を経由して名鉄犬山線犬山駅まで直通運行）、愛知環状鉄道（1987年の国鉄の分割民営化にともない、1988年JR東海の岡多線を、愛知県などが承継した）の新豊田－高蔵寺間延伸開業（1988）、リニモの開業（藤が丘－八草2005）などである。なお、赤字のリニモに対して愛知県などが行った経営支援策も、この文脈の中で読めば理解しやすい。リニモには、都市圏の戦略上軽視できない重要性がある。こうしてこの地域の鉄道と道路の交通ネットワークが形成された。

第4に、東部丘陵地域を生活環境の良い郊外住宅地とする土地利用計画が進んだことである。区画整理事業などが進み、50年間で長久手市、日進市の人口は約8倍となった。

第5に、以上の地域戦略の旗印として、万博（1988愛知県知事が博覧会構想を発表、2005年開催、「成功」と評価される）構想が登場した。

以後、「三点セット・プラスワン」と呼ばれ、第2東名名神高速道路・東海環状道路、リニア新幹線、中部国際空港、プラス万博が、名古屋大都市圏の2005年まで続く地域戦略の柱となった。しかし環境を重視する方向へ社会の変化が進み、反対運動によって万博計画が変化し、「環境万博」と呼ばれ、リニモがその主要な輸送手段となるに到った文脈である。そのレガシーとして、「リニモ沿線」「東部丘陵」という地域ブランド、認知フレームが生成した（東洋経済新報社の全国「住みよさランキング」では、長久手市、日進市は毎年上位を占める）。しかし、結局のところ万博の理念は遠のき、非日常的なイベントを人々は楽しんでいただけという評価もあるだろう。

5-3 社会・経済の潮流と不均等な変化

上記の開発計画は、社会・経済の潮流の変化に左右されてきた。80年代に都市圏の戦略が定まった直後、バブルは崩壊（1991.3頃）からし、景気の後退期が始まった。以後、日本経済は

「失われた20年」と呼ばれる長い低迷期に入り、グローバル化が進み、近年は経済成長が続くと言われるが実感は乏しい。自治体も国も財政危機に苦しみ、財政的な制約が開発計画に影を落としてきた。そして人口減少社会に突入し、地域戦略が持続できるかどうか、定かではない。

しかし、社会・経済の潮流が、名古屋都市圏内に一様に現れるのではなく、変化には地域的な不均等がある。この不均等な現象は中心都市の郊外化という構造だけでは理解できないのではないか。たとえば東部丘陵地域の発展は、なぜ起きたのか。二眼都市圏の接続空間が形成されつつあるという解釈を、仮説として提示した。

では、接続空間であれば発展するのか。文脈から読み取れる仮説を重ねるなら、地域開発計画の進展（集積）の相対的な関係性が良好だったのではないか。1点目は、名古屋大都市圏の成長期との相対的な関係性である。東部丘陵地域、特にリニモ沿線は、高度経済成長期から遅れて地域開発が始まったために、都市圏の成長に都市計画・交通計画の進捗が追いつき、良好な都市基盤が作られたのではないか。

2点目は、交通インフラの整備・集積と住宅等の開発・集積の好循環という相対性である。交通計画の進捗とともに区画整理など住宅地開発や商業施設の立地が進み、定住人口・交流人口が集積し、これが都市インフラの整備をさらに進めたという好循環である。

3点目に、地域ブランド、認知フレームの生成を指摘するが、詳しくは別稿に譲る。

6 まとめ

本稿は、文脈を通して、名古屋大都市圏の構造に現れた不均等な変化を理解しようと試みた。二つの地域戦略により豊田圏の生産機能が成長し、名古屋を中枢とし周辺に中都市が配置された多核的な構造から、中枢都市名古屋圏と産業首都豊田圏との二眼都市圏構造に変化しつつあると解釈した。また東部丘陵地域は両圏の接続空間、東西に中枢機能と生産機能が存在する、学術研究、住宅などの広域機能をもつ地域とし

て発展したと解釈した。

課題は、第1に、分析方法をどう深めていくかである。本稿は地域戦略の文脈からマクロな構造の変化を読みとる試論であるので、言うまでもなく詳細で実証的な分析が残されている。しかし、筆者は変化をミクロな要素間の関係などに絞って説明するだけでは、地域の変化は理解しにくいと考える。ミクロとマクロの中間の文脈を軸にして、両面を描く方法の深化が求められる。

第2に、都市圏の接続空間とは、都市圏の重層的な影響が認められる空間であるが、重層的な関係とは何かである。名古屋大都市圏の都市群の間の「重層関係」は伊藤剛平によって発見されたとされている（東海自治体問題研究所編1987, p17）が、この相互関係の多面的な分析は課題として残されてきた。

第3に、生活レベルでの社会的変化を描けていない。本稿は地域戦略の文脈を追ったので、広域のしかもハードな側面の記述を中心にした。地域のつながりや絆が強調される時代であるが、狭域のコミュニティの変化は、広域の変化をふまえて理解しなければならないと考える。しかし、豊かな生活環境とは、ハード面の住みよさだけではない。東部丘陵地域は、地域の変化・人の移動が速く、新旧の要素、都市的要素と農村的要素が並存している。発展の陰でどのような社会的変化が起きているのか、課題として残されている。

参考・引用文献

- 奥野信宏1995「東海地域の産業基盤」加藤雅信編『いま、愛知、東海を考える』リバティ書房。
- 駒木信比古2016「シンポジウム：人口減少時代の名古屋大都市圏を考える」名古屋地理学会『名古屋地理』第30号。
- 島田善規2016「交通まちづくりにおける認識の同型性の構築に関する研究—長久手地域におけるリニモ問題を事例として—」名古屋大学環境学研究科博士論文、環境博第396号。
- 中部都市学会『中部の都市を探る』風媒社。2015。
- 東海自治体問題研究所編・発行『都市圏の構造と課題』1987。