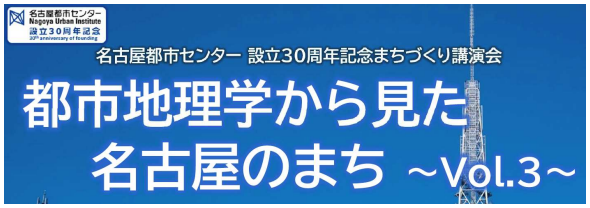


2021.6.16　名古屋都市センター講演会

「都市地理学からみた名古屋のまち　～Vol.3～」

戦後から現在までの名古屋の発展過程

林　　上（名古屋大学・中部大学名誉教授）

1

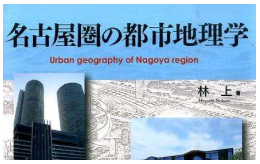
都市地理学の立場から，戦後名古屋の都市発展をどう捉えるか？

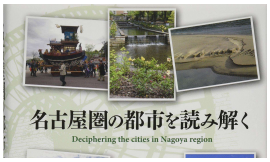
都市地理学は，都市の工業，商業，サービス業，交通などすべてを取り扱う

都市地理学

- 工業地理学
- 商業地理学
- サービス業地理学
- 交通地理学
- 社会地理学
- 文化地理学
- 政治地理学
- ・
- ・

→ 対象都市：戦後の名古屋市





2

現代（戦後～）　名古屋の発展過程

都市地理学

いくつかのキーワード　→　空間，地域で考える

1950年	戦災復興事業	市街地大改造
1960年	高度経済成長	工業立地，人口増，住宅化
1970年	石油危機	生産・生活停滞，見直し
1980年	新たな経済成長	市外での工業立地
1990年	バブル経済，崩壊	地価高騰，押し出し，都心回帰
2000年	脱工業化	工業跡地，未利用地
2010年	サービス経済化	オフィスビル化，マンション立地
2020年		

3

戦後名古屋市の歩み

戦災復興，交通インフラをベースに進む工業化

↓

工業化→脱工業化・情報インフラ→サービス経済化

↓

現在の名古屋：第3次産業，卸売業，サービス業，金融業

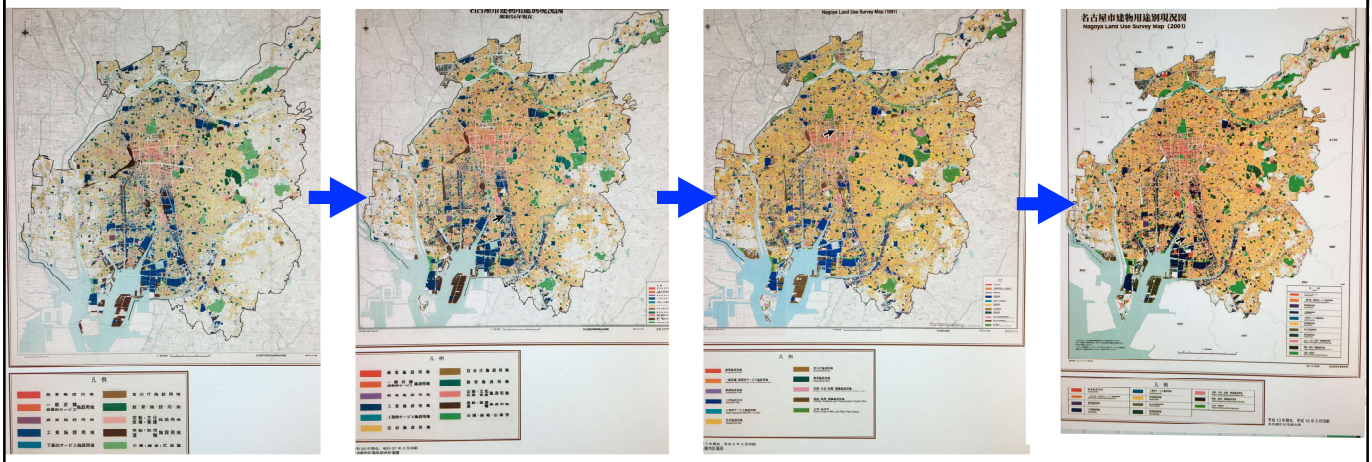
なぜ，このようになったかを地理学的に考える

4

地理学　→　土地・空間に対する関心

名古屋市の土地利用の推移

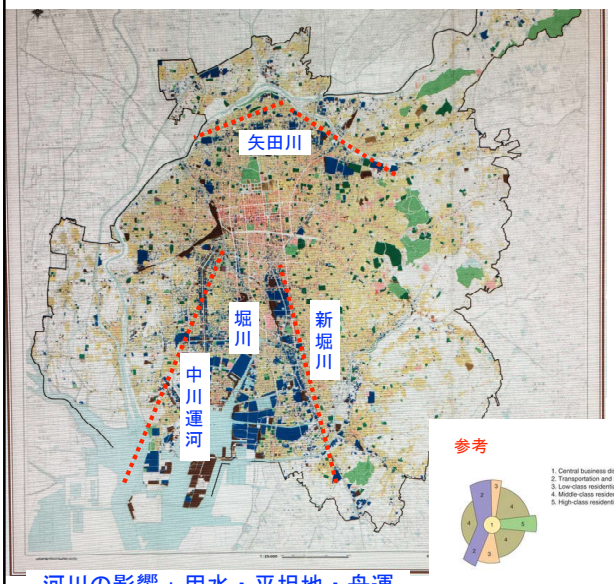
1971年　1981年　1991年　2001年



どこがどのように変化したか？（発見）→　なぜ，そのように変化したか？（説明）

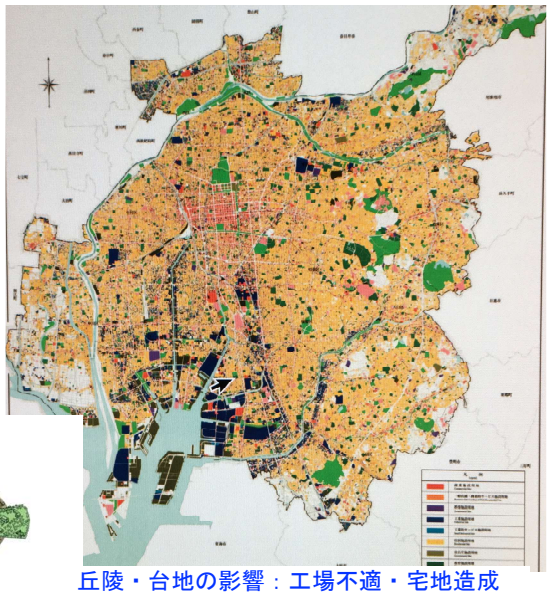
5

1971年　どこが，どのように変化したか？　2001年



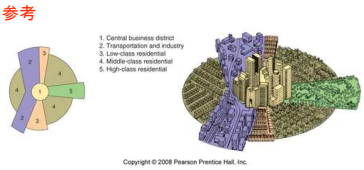
河川の影響：用水・平坦地・舟運

30年間



丘陵・台地の影響：工場不適・宅地造成

参考

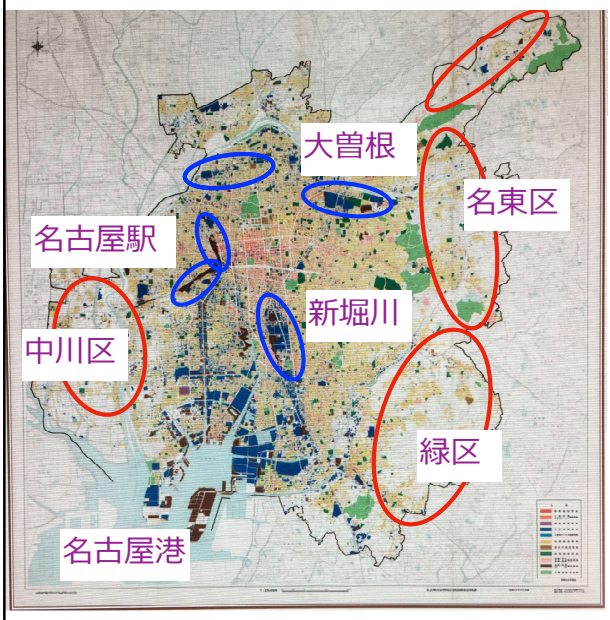


都市地理学の土地利用モデル（扇型モデル）

https://quizlet.com/136378381/aphug-7-urban-land-use-models-flash-cards/

6

1971年（石油危機直前）　　2001年（バブル経済崩壊後）



どこが，どのように変化したか？　→　郊外住宅化，脱工業化

7

敗戦後の都市基盤整備から始まる名古屋の再建

土地区画，交通インフラ，工場誘致条例が主導

1945年

S20
- 中・栄両区を合区（12区制実施）

◎ 終戦後、罹災工場も平和産業としてしだいに復活

S21
- 名古屋市戦災復興土地区画整理事業区域決定

復興・土地区画整理

S23
- 名古屋市信用保証協会設立

S24
- 愛知県工業指導所、千種区花田町に設立
- 名古屋市中央卸売市場本場、熱田区川並町に開場

1950年

S25
- トヨタ自動車販売（株）設立

S26
- 工場の誘致条例（工場等に対する固定資産税減免措置条例）公布（S39廃止）　工場誘致条例
- 愛知県工場誘致委員会発足
- 名古屋港管理組合発足

◎ 帝人（株）名古屋工場、南区東又兵ヱ町（岡本工場跡）に

S20
- 終戦
- 国際連合発足
- 財閥解体令

S21
- 戦後初の総選挙（婦人参政権）
- 日本国憲法公布

S24
- 1ドル=360円に決定
- 経済安定政策「ドッジ・ライン」公表
- GHQが自動車の生産販売制限全面解除に関する覚書を発表

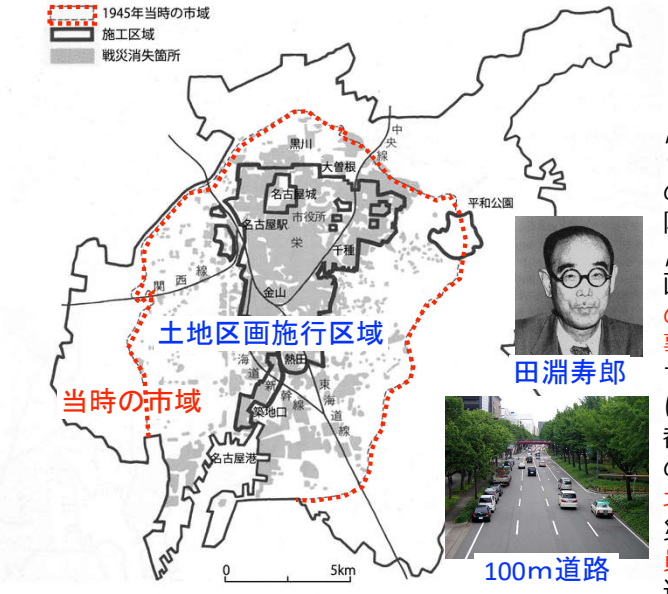
S25
- 朝鮮動乱
- 特需景気始まる（～S26）

S26
- サンフランシスコ平和条約
- 九電力発足
- 日米安全保障条約調印
- 民間放送開局
- イラン石油国有化法成立

https://www.nipc.or.jp//san_nago05/html/06_2.htm

8

戦災で消失した市街地を土地区画整理，防災目的の広幅員道路を建設



田淵寿郎

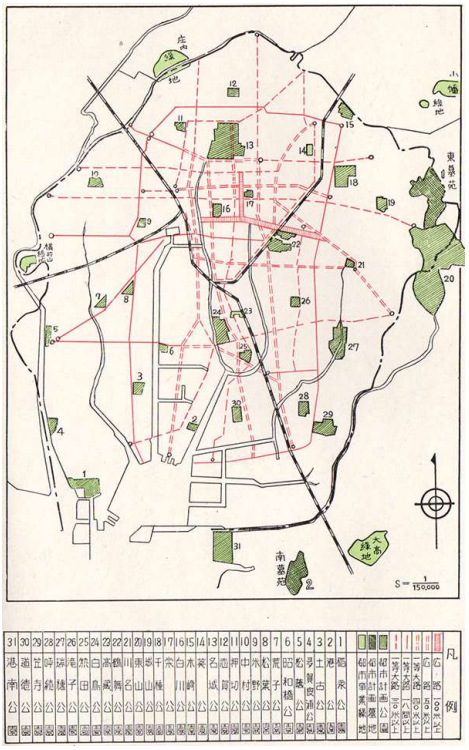
100m道路

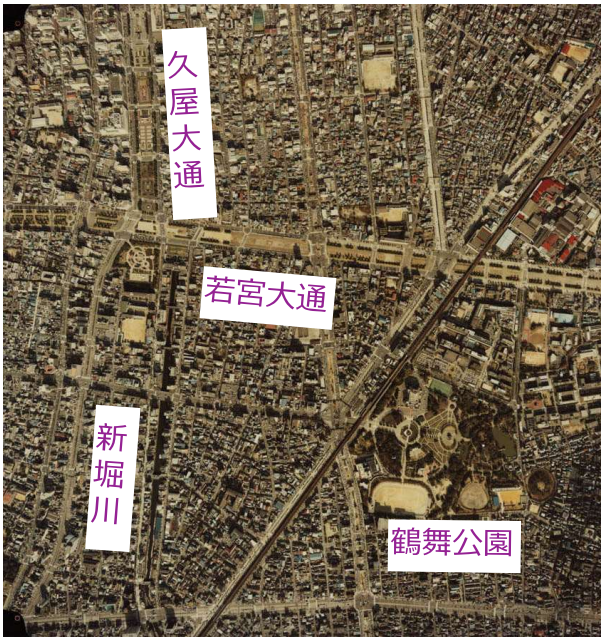
図 3-1　名古屋市における戦災消失箇所と復興土地区画整理施工区域

出典：名古屋市計画局編，1987, p.33 をもとに作成。

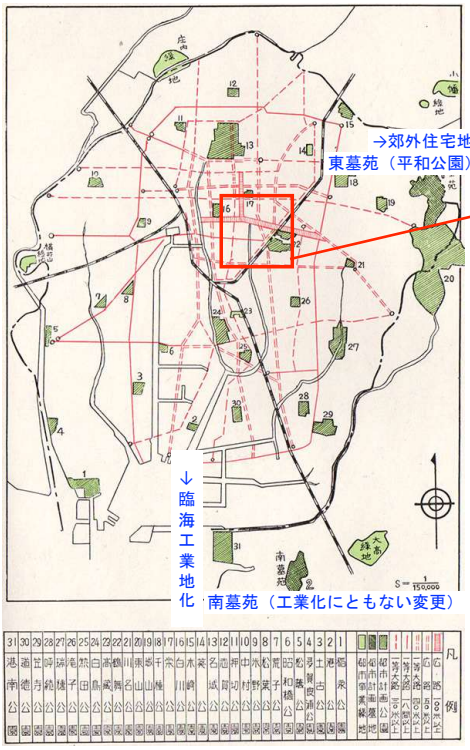
市域の約24%（3850ha）が焦土と化した名古屋では，当時の東区，中区，栄区，熱田区の被害がとくに大きく，区域の50～60%が焼失された。名古屋市は敗戦後の混乱が続くなか，国が1945（昭和20）年11月に復興院を設置するよりまえの9月に早くも建築制限を実施し，10月には復興計画の原案を公表した。復興の基本は区画整理事業であり，1946（昭和21）年6月に名古屋市の中心部とその周辺一帯の4407haを復興土地区画整理事業の対象区域とした。翌7月には都市計画事業に着手するという素早さだった。名古屋市は事業を進めるために復興調査会を設立したが，その責任者に当たる技監兼都市施設局長として田淵寿郎を招いた。のちに名古屋市の助役になる田淵は，幅100mの広幅員道路を東西，南北に2本設けることを提案し実現させた。この道路は防災用の避難スペースとしての意味があり，市街地を広幅員道路で区分することで火災の延焼を防ぐという役割も込められた。

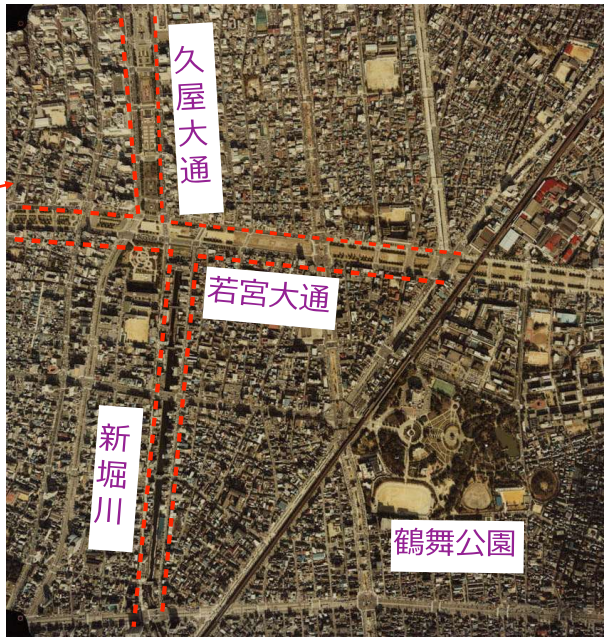
9





10





https://ja.wikipedia.org/wiki/若宮大通

https://tanken.com/100doro.html

11

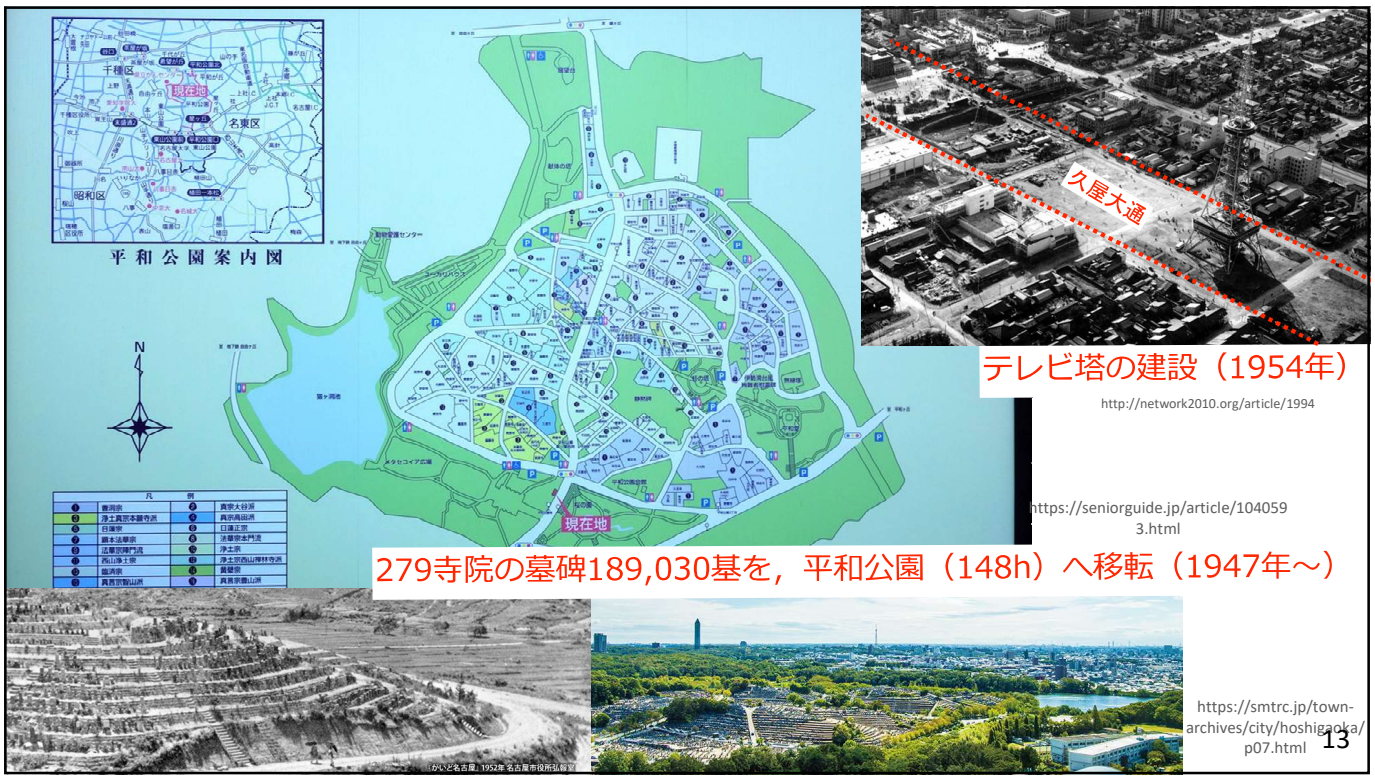
都心部の墓地を平和公園へ，戦災跡地を現代的市街地へ

図 3-2　名古屋市の戦後復興と合併した周辺市町村

出典：名古屋市住宅都市局まちづくり企画部編，2011 をもとに作成。

土地区画整理事業の良好な進捗状況を象徴する事例として，都心部から郊外へ墓地を大規模に移転させた事業を挙げることができる。神聖な場所である墓地は市街化を進めるさいに「障害」になることが少なくない。戦災復興というある種，非常事態のもとであったとしても，先祖代々の墓地を掘り返して移転するのは，並大抵のことではなかったと想像される。名古屋では中心部に分散していた墓地群をすべて東部郊外の平和公園に移した。これにより，墓地跡地はビルや建物の建つ土地に生まれ変わった。広幅員道路に沿って大きなビルがつぎつぎに建てられていった背景には，土地の合理的利用を受け入れる地域的風土があった。オフィスビルや商業・サービス業の建物だけでなく，公園用地も中心部で確保された。これはあくまで結果論であるが，戦災復興事業という平時では実行しにくい事業のおかげで，名古屋では現代的な都市空間を都心部に生み出すことができた。

12



13

戦前から耕地整理，区画整理の歴史があった名古屋

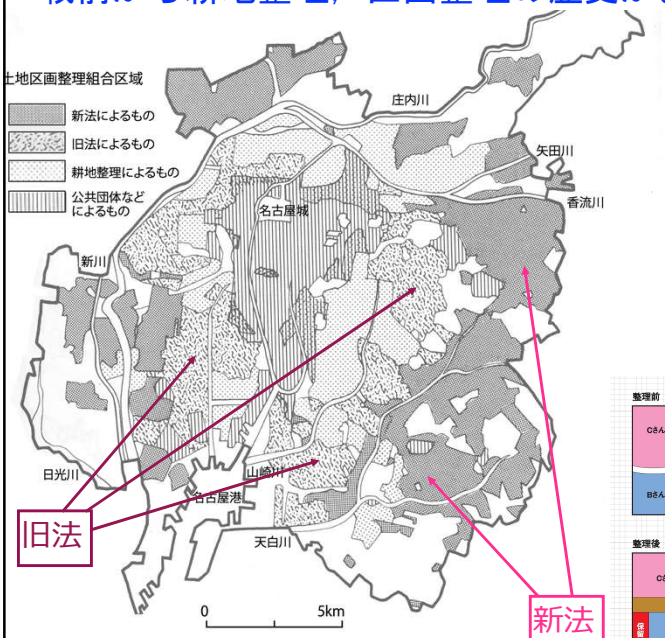
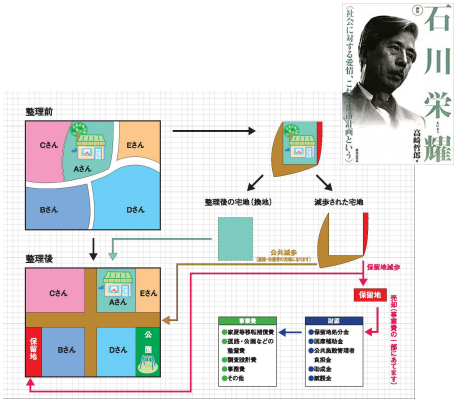


図 3-3　名古屋市における各種土地区画整理事業の展開

出典：名古屋市計画局編，1987, p.35 をもとに作成。

戦災復興時に実施された土地区画整理事業が名古屋では他の大都市に比べて円滑に進んだ点も注目に値する。これにも過去からの背景事情があり，名古屋ではすでに戦前の段階において近代的な市街地を形成するために，耕地整理や区画整理が根気よく続けられてきたという歴史がある。東京の戦後復興事業で活躍して名を上げた石川栄耀は，戦前の名古屋において土地区画整理事業を熱心に指導した。



土地区画整理の仕組み

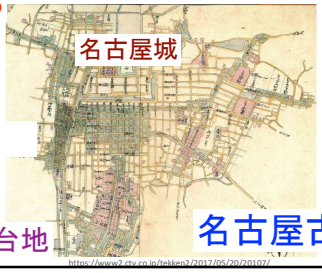
この地方の人々は他地域に比べて土地に対する執着心や思い入れが強く，土地評価の向上につながる区画整理事業には協力的であると評される。県や市，あるいは組合などが音頭をとって行う事業に対してあまり異を唱えないという気風もある。

14

戦災被害のあった名古屋と戦災被害のなかった金沢の比較

名古屋市中心部

金沢市中心部



「尾張61.9万石」

名古屋（熱田）台地

名古屋古図

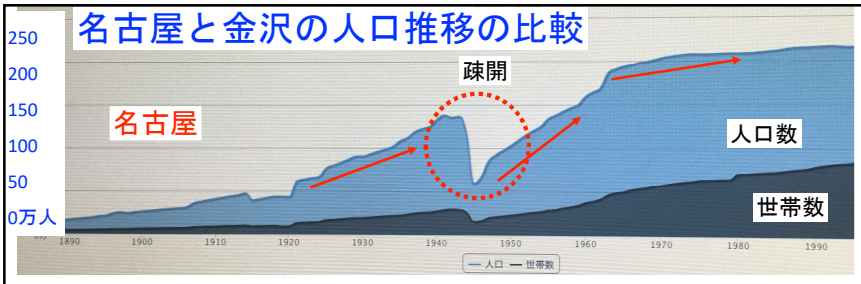
「加賀120万石」

犀川，浅野川の扇状地

金沢古図

15

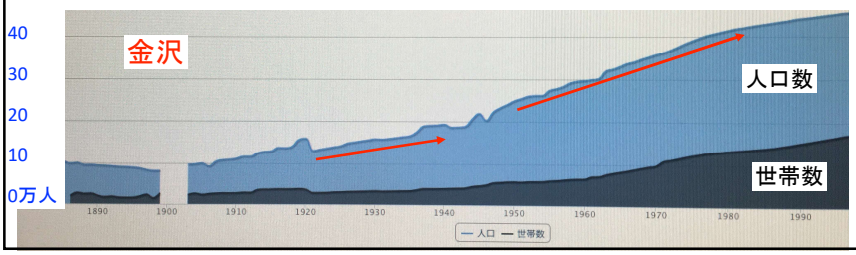
名古屋と金沢の人口推移の比較



https://www.fashion-press.net/maps/27408

名古屋城

	明治22年		昭和14年		平成元年		平成27年	
	1889年		1939年		1989年		2015年	
名古屋	15.7万人	1.6倍	124.9万人	6倍	214.9万人	5倍	229.6万人	4.9倍
金　沢	9.5万人		19.2万人		43.9万人		46.5万人	



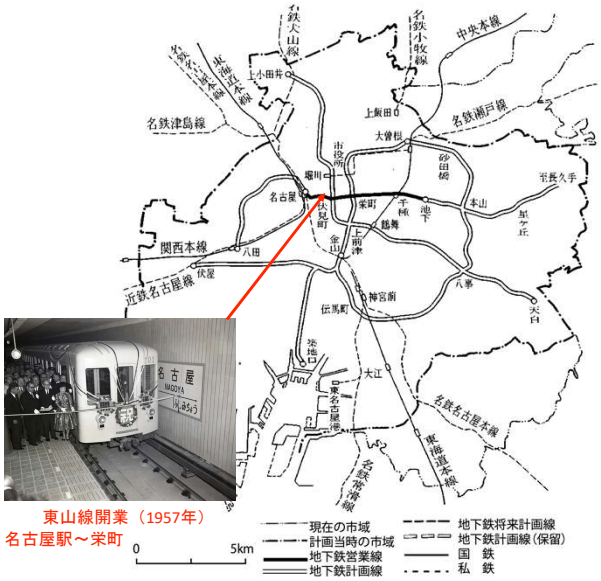
http://demography.blog.fc2.com/blog-entry-741.html

金沢城

https://fooddiversity.today/article_64694.html

16

産業復興，人口増加を支える交通インフラの整備　→　地下鉄建設



東山線開業（1957年）
名古屋駅～栄町

図 3-6　都市計画審議会第 5 号答申路線（1961 年）

出典：渡部，1989，p.4 をもとに作成。

復興事業の開始から15年ほどが経過し，人口増加とともに市街地も広がり始めた。1947（昭和20）年に構想された地下鉄建設計画を再検討する必要が生じたため，拡大する名古屋にふさわしい建設プランが新たに作成され，1961（昭和34）年に発表された。このとき，都市交通審議会第5号答申路線と呼ばれる5つのルートが高速鉄道網の整備路線として示された。これを見ると，その後，半世紀近い時間をかけて建設されていった地下鉄網の全容が，この時点でほぼ決まっていたことがわかる。栄，大曽根，本山，八事，新瑞橋を環状に連絡する現在，名城線と呼ばれている路線も，この計画図の中に描かれている。唯一実現しなかったのは，金山と中川区の伏屋を結ぶ路線である。路線の向きは異なるが，あおなみ線がこの路線の代わりに建設されたと考えれば，1961年の建設計画はほとんど実現したといえる。

答申路線

1 号線：長久手～池下～名古屋～八田
2 号線：大曽根～栄町～金山～名古屋港
3 号線：上小田井～伏見町～八事～天白
4 号線：大曽根～本山～八事～金山
5 号線：伏屋～金山

17

地下鉄建設とともに市街地が拡大

https://history.nagoya-cci.or.jp/shouwakouki/h18.html

https://iwase-akihiko.hatenablog.com/entry/2014/06/01/173926

https://magandaku.com/2020/05/15/地下鉄-地下水/

https://www.nagoya-info.jp/feature/detail/6/

18

地下鉄延伸，周辺都市との鉄道による連絡　→　名古屋中心部への通勤圏の拡大

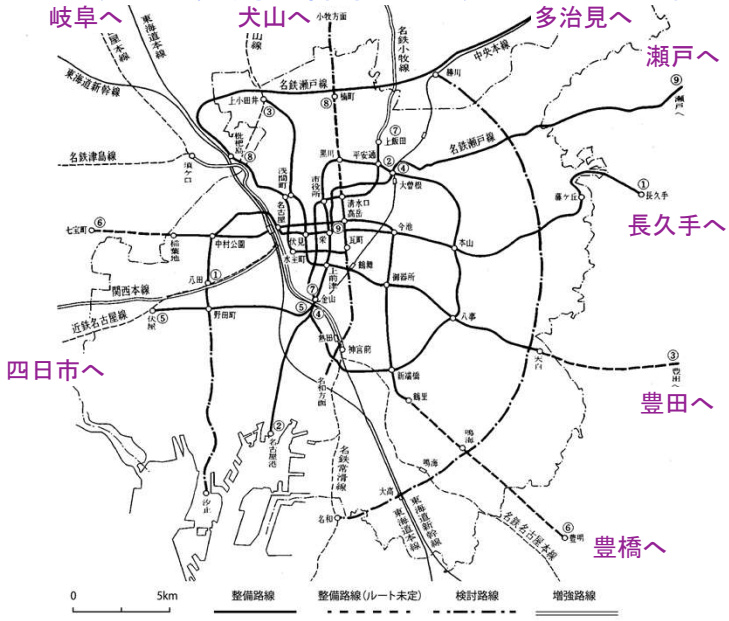


図 3-7　都市計画審議会第 14 号答申路線（1972 年）　1972年

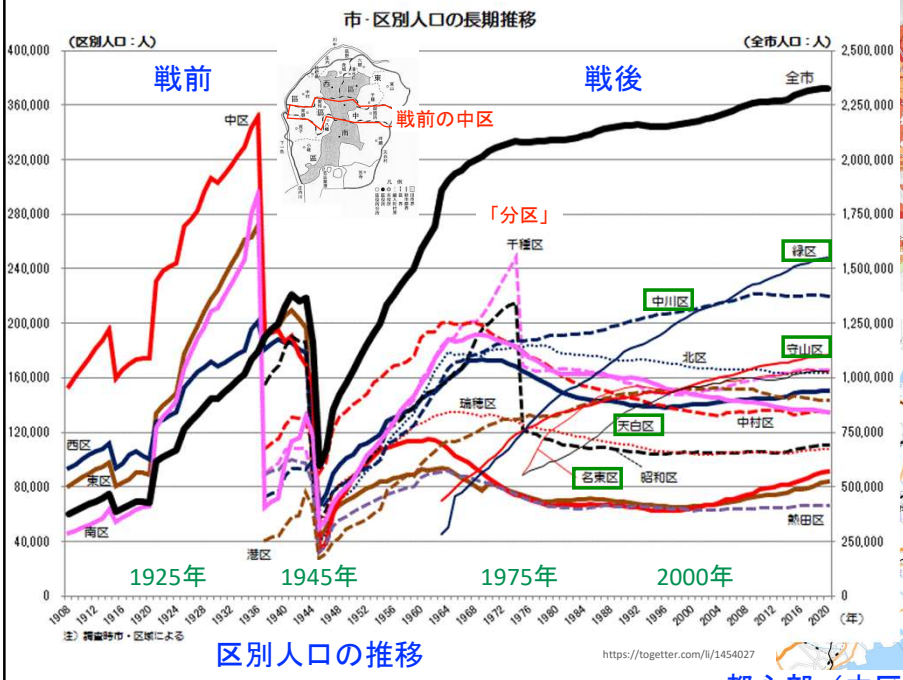
出典：渡部，1989，p.7 をもとに作成。

名古屋では製造業に代わってオフィスや商業，サービス業の事業所が増え，こうした職場へ郊外や周辺都市から通う人口が膨れ上がっていった。大学，高校も市内に多く，通学人口も増える一方であった。東西の大都市圏に比べると人口密度が低い名古屋圏は，鉄道事業にとってはあまり恵まれた環境ではない。モータリゼーションの進展がこうした状況をさらに悪化させるおそれがあるため，公共交通手段としての鉄道の機能を強化する必要があった。1972（昭和57）年に明らかにされた都市交通審議会第14号答申路線は，まさにこのような考えのもとでレベルアップが図られた路線である。もっとも重要な路線は，岐阜，豊橋，四日市，中津川などから名古屋へ向かう通勤・通学路線であった。多くは国鉄，のちのJR東海の在来線であるが，名鉄や近鉄の都市間鉄道も強化の対象とされた。

例：中央本線　名古屋～瑞浪間，複線電化（1966年）

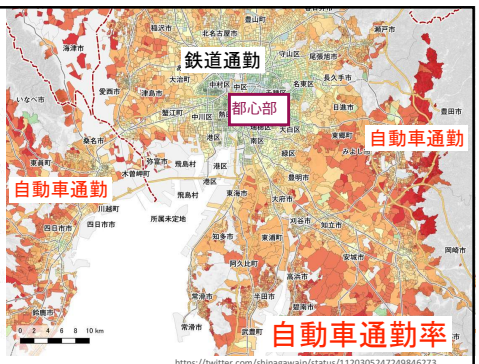
19

郊外区で人口増加，鉄道による都心部への通勤

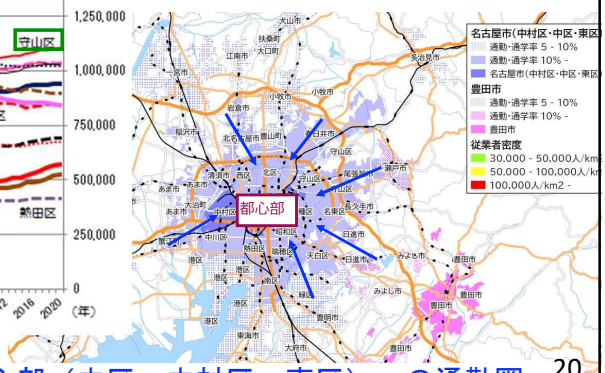


区別人口の推移

https://www.city.nagoya.jp/shisei/category/67-5-5-21-0-0-0-0-0-0.html



https://twitter.com/shinagawajp/status/1120305247249846273

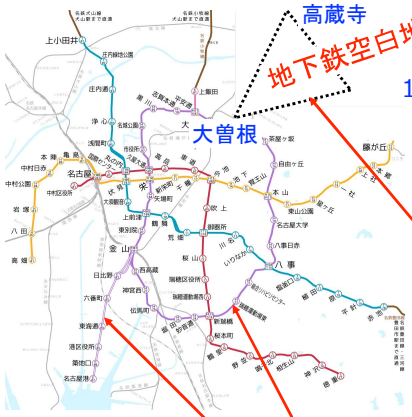


https://togetter.com/li/1454027

都心部（中区・中村区・東区）への通勤圏

20

ガイドウェイバス，あおなみ線，東部丘陵線など公共交通の補強



1992年に運輸政策審議会の答申

2001（平成13）年に開業した志段味線はその中に入っており，日本で最初，唯一のガイドウェイバスとして実現された。大曽根から途中の小幡口までは高架式の完全自動運転であり，その先は優先レーンを走行するデュアルシステムである。

2004（平成16）年から2005（平成17）年にかけて建設された西名古屋港線（あおなみ線），東部丘陵線（愛知高速鉄道東部丘陵線），地下鉄4号線（名城線）もこのときの計画の中に含まれていた。東部丘陵線は，2005（平成17）年の3月から9月まで開催された愛知万博に間に合うように突貫工事で建設された。国鉄からJRに民営化された既設路線や名鉄，近鉄の路線でも機能強化が図られ，自動車優位の名古屋圏でも鉄道の利便性は高まった。

ガイドウェイバス：世界ではドイツ，オーストラリアなど

21

2004（平成16）年から2005（平成17）年にかけて建設された西名古屋港線（あおなみ線），東部丘陵線（愛知高速鉄道東部丘陵線），地下鉄4号線（名城線）もこのときの計画の中に含まれていた。東部丘陵線は，2005（平成17）年の3月から9月まで開催された愛知万博に間に合うように突貫工事で建設された。国鉄からJRに民営化された既設路線や名鉄，近鉄の路線でも機能強化が図られ，自動車優位の名古屋圏でも鉄道の利便性は高まった。

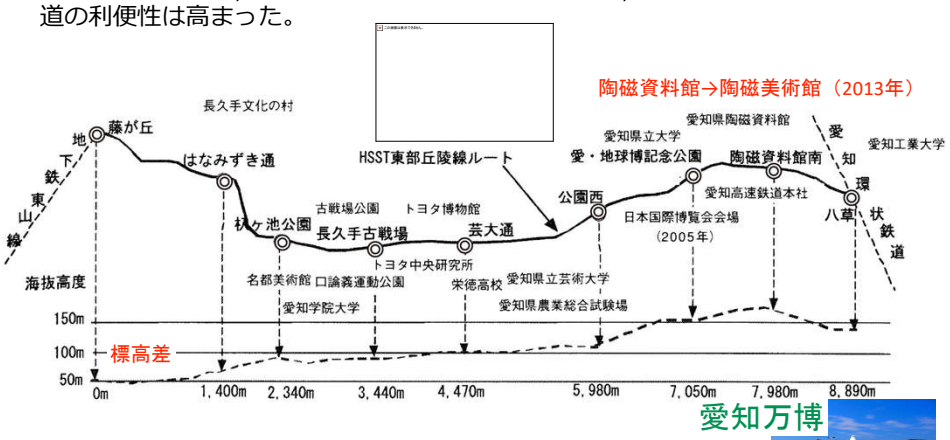
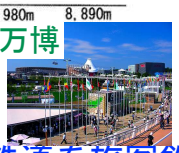


図 3-8　リニアモーターカー東部丘陵線のルートと海抜高度

出典：林，2007，p.238 による。

愛知万博



リニアモーター線による地下鉄との連絡，臨海鉄道を旅客鉄道に転換

22

先行する東西大都市を追い都市高速道路計画，反対運動による凍結

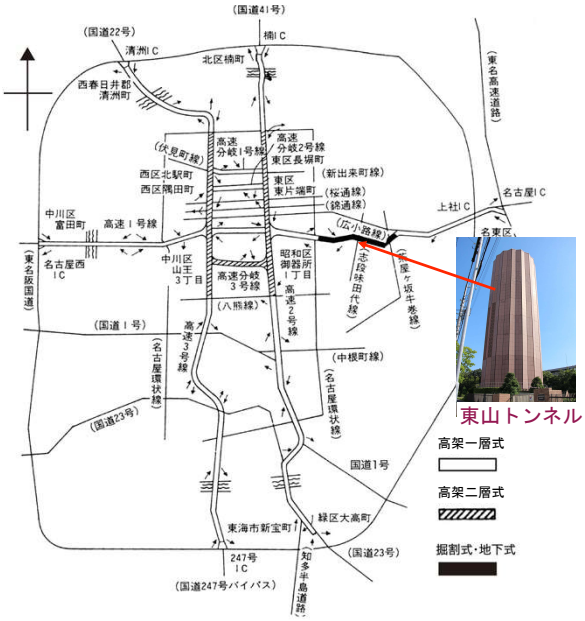


図 3-10　名古屋市の都市高速道路計画路線　1991年

出典：名古屋高速道路協会編，1991 による。

名古屋市内を走行する幹線道路はとくに都市高速道路と呼ばれ，市街地を走る道路の上に高架式道路を支える支柱が建設される。1970（昭和45）年9月に名古屋市の都市高速道路計画は決定され，67.3kmにわたって建設されることになった。工事は翌年の6月から始まったが，市側のこうした動きに対して市民から反対の声が上がった。沿道の環境悪化を恐れる市民は，すでに1968（昭和43）年頃から反対運動を開始していた。名古屋市も市民を敵に回して工事を進めることはできない。その結果，都市高速道路の建設を進めるか否かを争点に，名古屋市長選挙が行われることになった。

https://static.chunichi.co.jp/chunichi/archives/article/senkyo/nagoyashicho2017/CK2017041502000245.html

23

都市高速道の建設順位

都市高速道の路線名称

大都市の環状交通

東京　北京　ソウル　パリ

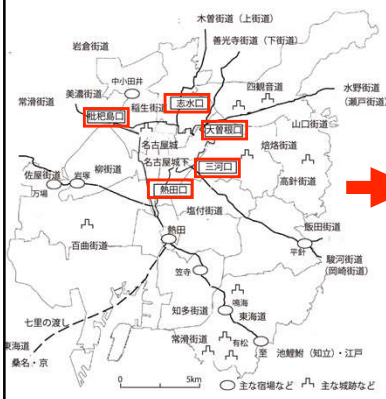
東西南北，環状ルート

https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/kosya/history.html

24

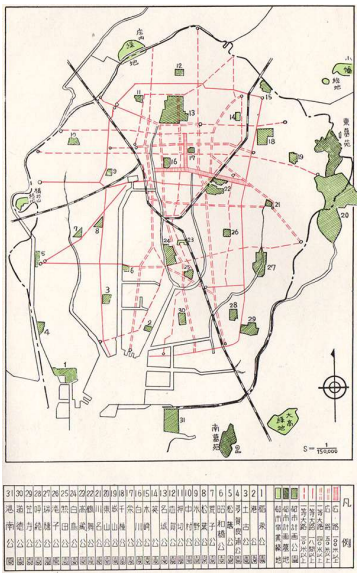
市街地，道路網の拡大ともに変化した「名古屋」の出入口

江戸時代

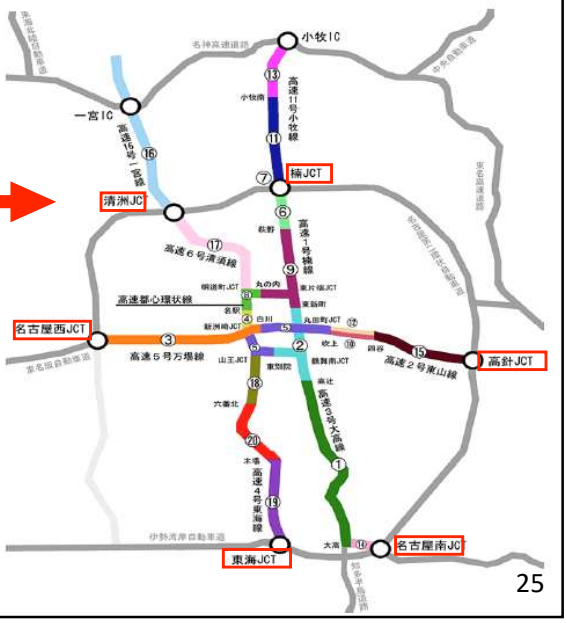


名古屋五口

戦災復興時



現代



25

新旧東名高速・新名神高速と連絡し，大都市圏を東西方向に拡大

図 3-11　伊勢湾岸道路，第二東名・名神自動車道計画図

出典：愛知県地方計画委員会編，1989，p.229 をもとに作成。

名古屋市とその周辺では都市高速道路と環状道路，それに以前からある東名，名神の高速道路網により自動車による移動は格段に向上した。東名，名神については，名古屋の東から北を走るルートとは別に，南側を抜けていくルートが伊勢湾岸自動車道というかたちで完成した。東側は新東名（第二東名）高速道路と接続し，西側では新名神（第二名神）高速道路と接続している。伊勢湾岸自動車道は名古屋港内にもインターチェンジがあり，これによって名古屋港と三河地方，三重県北部との結びつきがよくなった。湾岸道路が果たす役割は，東海環状自動車道の建設によってさらに強まった。構想段階で「ひまわり」に例えられた東海環状自動車道は，西三河，瀬戸，岐阜県の東濃西部，中濃を結ぶ広域環状道路である。

伊勢湾岸道路，名二環で名古屋港と連絡(名古屋市中心部を通らず名港と背後圏を連絡)

26

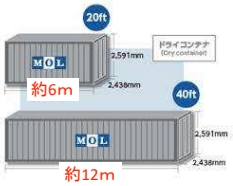
名古屋港：コンテナ化への対応，背後圏の工業生産，消費市場との連携強化

http://network2010.org/article/1994

【港内位置図】

「海上輸送コンテナの父」マルコム・マックリーン

規格コンテナ



コンテナ取り扱い1968年～

https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/kohoshiryo/1001907/1001960.html

港湾の戦後復興期にあっては，まず戦前並みの機能を回復することが最大の目標であった。これが達成されると，今度は次なる目標に向けて港湾の機能強化を図る必要性が生じてきた。1960年代にコンテナリゼーションの波が押し寄せてきたからである。この革命的ともいえる輸送手段の変化に乗り遅れたら，取り返しのないことになる。一日も早く国際標準に合うように港湾施設を革新する必要があった。国は1967（昭和42）年に外貿公団埠頭法を施行し，コンテナ埠頭を整備・運営する公団を京浜と阪神に設立した。名古屋港には公団は設立されなかった。このため名古屋港ではコンテナ埠頭を借り受ける邦船中核6社と名古屋港管理組合が共同出資をして特許会社を設立し，東西のコンテナ埠頭公団と同じ機能が果たせるようにした。特許会社である名古屋コンテナ埠頭は金城埠頭でコンテナターミナルの整備を行い，1970（昭和45）年からガントリークレーンによるコンテナ取り扱いを始めた。

異なる交通手段の間を連続的に輸送（インターモーダル輸送）

27

名古屋港内の機能分化：東側＝製造・エネルギー，中央＝一般埠頭，西側＝コンテナ埠頭

輸出主体の名古屋港でも，日本企業が海外で生産する割合が高まり製品輸入率が高くなるにつれて，海外からコンテナ形態で消費財を輸入する傾向が高まってきた。このため港湾のさらに西側に弥富埠頭，鍋田埠頭を設け，主にアジア方面からコンテナを輸入するようになった。アジアへはコンテナによる輸出も多く，主にこれらの埠頭から輸出されている。また，輸出の主力を占める自動車は，東側と中央付近の埠頭から自動車専用船で運ばれていく。とくに東側にはトヨタ自動車の専用埠頭（名古屋モータープール）があり，ここから多数の自動車が送り出されている。このように，名古屋港では港湾東側で原料輸入と自動車輸出，中央から西側にかけてコンテナによる輸出と輸入というように，地区によって取り扱い貨物や相手地域を分ける傾向が明確になってきた。

28

現在の名古屋市の存在感＝第3次産業，卸売業，サービス業，金融業

名古屋市の 経済指標の対名古屋圏シェア

指　標	年　次	単位	名古屋圏	名古屋市	対名古屋圏シェア
総面積	平成29年	k㎡	21,569	326	1.5%
人口	平成27年	千人	11,331	2,296	20.3%
市内総生産	平成26年度	億円	544,529	126,810	23.3%
第１次産業総生産	平成26年度	億円	3,449	42	1.2%
第２次産業総生産	平成26年度	億円	220,703	17,817	8.1%
第３次産業総生産	平成26年度	億円	316,701	107,679	34.0%
市民所得	平成26年度	億円	375,800	81,119	21.6%
民営事業所数	平成28年	事業所	485,562	119,510	24.6%
民営従業者数	平成28年	千人	5,432	1,417	26.1%
製造品出荷額等	平成29年	億円	601,899	33,636	5.6%
卸売業年間商品販売額	平成28年	億円	373,980	238,838	63.9%
小売業年間商品販売額	平成28年	億円	124,843	34,756	27.8%
サービス業年間収入額	平成28年	億円	198,937	80,606	40.5%
銀行預金残高	平成30年3月末	億円	532,874	242,291	45.5%
銀行貸出金残高	平成30年3月末	億円	267,267	132,964	49.7%
本社数	平成28年	社	221,638	76,188	34.4%

＜名古屋市の経済力は名古屋圏の2割＞

一言でいえば，工業の縮小から卸売業の拡大へ

このようになった経緯を探る

https://www.city.nagoya.jp/keizai/cmsfiles/contents/0000055/55450/sangyo-no-nagoya2018zenhan.pdf

29

戦後から現在までの産業立地を年表で

→立地・進出

移転・流出→

停止↓

終戦から戦後へ，工業立地

S20
- ◎ 終戦後、罹災工場も平和産業としてしだいに復活

S21
- 名古屋市戦災復興土地区画整理事業区域決定

S23
- 名古屋市信用保証協会設立

S24
- 愛知県工業指導所、千種区花田町に設立
- 名古屋市中央卸売市場本場、熱田区川並町に開場

1950年

S25
- トヨタ自動車販売(株)設立

S26
- 工場の誘致条例(工場等に対する固定資産税減免措置条例)公布(S39廃止)
- 愛知県工場誘致委員
- 名古屋港管理組合
- ◎ 帝人(株)名古屋工場、南区東又兵エ町(岡本工場跡)に立地。ほかに三井東圧工などの化学工場が立地

→帝人（南区）

→三井高圧・三菱モンサント

S27
- 日本陶磁器輸出組合設立・名古屋空港開港
- 工業技術院名古屋工業技術試験所、北区平手町に設立

S28
- 国鉄東海道線(名古屋一浜松間)電化完成

S29
- 名古屋テレビ塔完成

S30
- 隣接6ヵ町村編入(現天白区、名東区及び西区・北区の北部、中川区・港区の西部)
- 第1回名古屋まつり開催

S21
- 戦後初の総選挙(婦人参政権)
- 日本国憲法公布

S24
- 1ドル=360円に決定
- 経済安定政策「ドッジ・ライン」公表
- GHQが自動車の生産販売制限全面解除に関する覚書を発表

S25
- 朝鮮動乱
- 特需景気始まる(～S26)

S26
- サンフランシスコ平和条約
- 九電力発足
- 日米安全保障条約調印
- 民間放送開局
- イラン石油国有化法成立

S27
- IMF、世界銀行に加入

S28
- NHKテレビ本放送

S29
- 神武景気始まる(～S32)

S30
- ガット加盟

(注:「◎」は工場立地関係)

https://www.nipc.or.jp//san_nago05/html/06_2.htm

1960年

- 用水給水開始
- 名古屋市小規模事業金融公社創設
- 愛知用水通水
- ◎ 東海製鉄、冷延工場創業
- ◎ 富士機械製造、西区から知立市へ移転
- ◎ 中央可鍛工業(株)、工場を日進町へ移す

→東海製鉄

戦前の軽工業から重工業へ

S36
- 世界初の有人衛星打ち上げ(ソ連)
- ベルリンの壁構築

「新産業都市建設促進法」制定
キューバ危機
「全国総合開発計画」閣議決定

S38
- 守山市と鳴海町を編入
- 名四国道開通(港区一四日市間)
- 東三河地区、工業整備特別地域に指定

S38
- 中小企業基本法

S39
- 愛知県公害防止条例施行
- ◎ 東海製鉄第1号高炉完成
- 有松町・大高町を編入(以後編入は行われていない)
- 国鉄東海道新幹線、東京一新大阪間開業
- ◎ 石川島播磨重工業名古屋造船所設立
- 新名岐バイパス(名古屋～一宮間)開通

→石川島播磨

S39
- 観光目的の海外旅行自由化
- OECD加盟
- 「工業整備特別地域整備促進法」制定
- 東京オリンピック開催

S40
- ◎ 山崎鉄工所本社工場(現ヤマザキマザック)、熱田区から丹羽郡大口町へ移転
- 名神高速道路全通(小牧一西

山崎鉄工所→大口町

S40
- ベトナム戦争本格化(北爆開始)

S41
- 名古屋空港に国際線開設
- 中部圏開発整備法成立(7月施行)
- 吹上ホール完工

生産拡大のため市外へ転出

S41
- 日本の総人口1億人突破

S42
- 地下鉄、栄一金山間営業開始
- 東海製鉄と富士製鉄合併(S45富士製鉄と八幡製鉄合併して新日本製鉄発足)

荒川車体→豊田市

S42
- ASEAN結成

S43
- 豊川用水通水
- ◎ 荒川車体工業(株)、本社工場を南区から豊田市へ移転
- ユース・ホステル開館(H18閉鎖)

1970年

- 村公園一藤ヶ丘間営業開始
- 東名高速道路全通(東京一小牧間347km)

S44
- 「新全国総合開発計画」閣議決定
- アポロ11号月面着陸

30

参考　　戦前の名古屋の工業分布

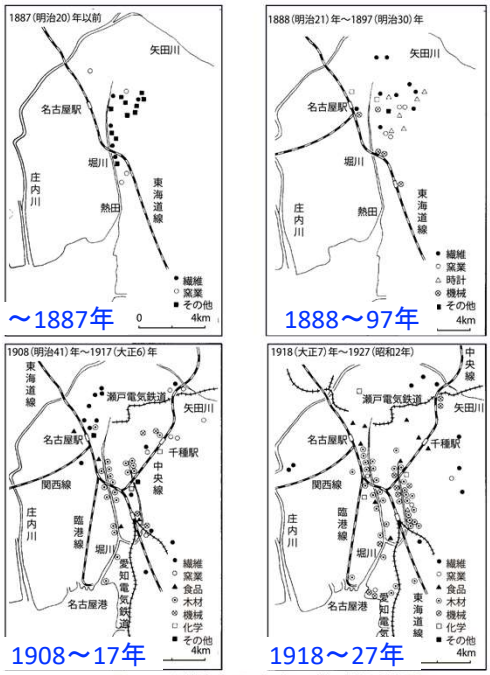
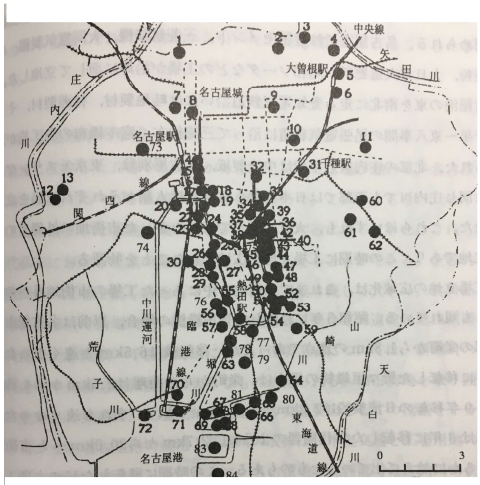
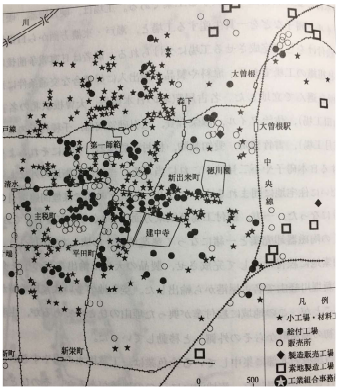


図 2-10　近代名古屋における工業の新規立地過程



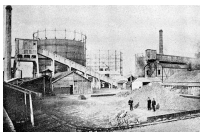
鉄道．運河沿いの工場立地
（1918～35年）



大曽根周辺の輸出陶磁器業
（1937年）

http://network2010.org/article/599

http://network2010.org/article/602

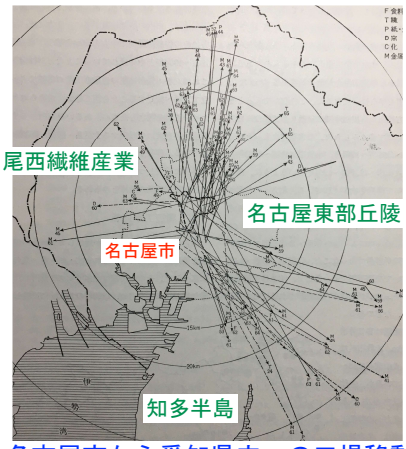


http://network2010.org/article/870

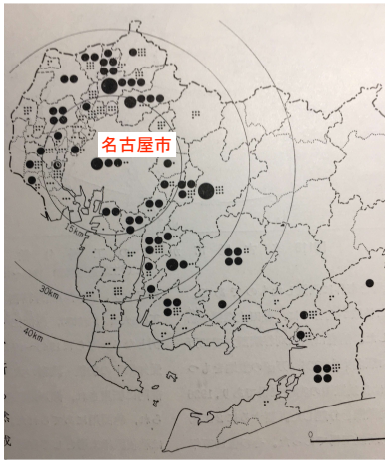
31

工場は，名古屋中心部から外へ外へと移動

旧名古屋市内での工場移動（戦前）



名古屋市から愛知県内への工場移動
1964～1965年
流出先方向に偏りがある！！



愛知県市町村別工場誘致
1959～1967年

1960年代に，すでに名古屋市は工業を失い始めた　→　工業化の中心は愛知県へ

出典：日本地誌 第12巻 愛知県・岐阜県，1969

32

円高の進展，輸出向け産業の苦境，ハイテク工業化，ソフトサービス化

https://www.jfcc.or.jp/about/

ファインセラミックスセンター（1985年）

https://www.mapion.co.jp/phonebook/M13022/23109/22330139158/

http://network2010.org/article/1642

世界デザイン博覧会（1989年）

https://www.mapion.co.jp/phonebook/M13022/23109/ILSP0000091161_ipclm/

https://www.nipc.or.jp

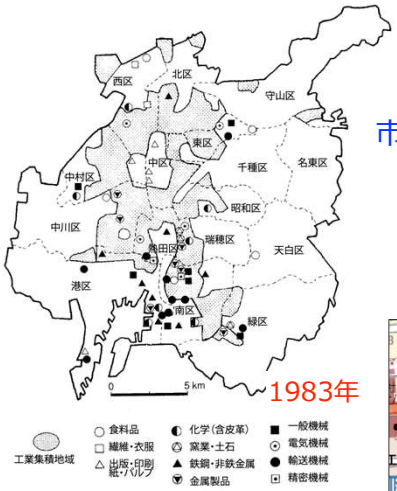
名古屋ファッション協会（1987年）

https://www.mapion.co.jp/phonebook/M16006/23106/22330092727/

1985（昭和60）年5月に名古屋市にファインセラミックセンターが設立されたのは，陶磁器産業の将来性を思い描いてのことであった。11月には名古屋市工業研究所に電子技術総合センターが開設された。これもまた，製造業のハイテク化を電子技術の力を用いて進めていく目的からである。前年の1984（昭和59）年には三重県の多度町に富士通が半導体工場を設けて操業を開始している。1987（昭和62）年の名古屋ファッション協会の設立，1988（昭和63）年の国際超電導産業技術センターの開設など，産業分野のハイテク化，ファッション化がこれからの切り札として各方面に浸透していった。1989（平成元）年6月に笠寺ハイテク企業団地が名古屋市内に生まれたことが，こうした状況を象徴している。この年の7月から11月にかけて名古屋市では世界デザイン博覧会が開催された。市制百周年を記念してのイベント開催であったが，名古屋市が製造業の集積地から非製造業すなわち卸売業，小売業，サービス業の集積地へと変貌していく過程を内外に示すイベントであった。

34

バブル経済とその崩壊がもたらしたもの



1983年

図 4-5　名古屋市における主要工場と工業集積地域（1983 年）

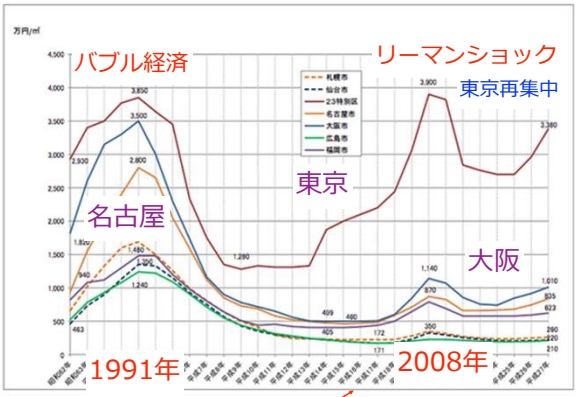
出典：名古屋市都市計画局編，1987 による。

工業分布の縮小→市外・海外へ

市街地地価上昇→
工場を押し出す

①ルイ・ビトン
②コーチ
③サンシャイン栄
④ティファニー(元三和銀行)
⑤エンポリオ　アルマーニ(元大和銀行)
⑥ZARA(元第一勧業銀行)
⑦建設中(元大垣共立銀行)
⑧ミキモト
⑨オペーク
⑩アディダス
⑪プラダ(元さくら銀行)
⑫ベネトン
⑬アップル
⑭ナイキ
⑮GAP
⑯マックスマーラ
⑰建設中
⑱ラスキー

商業地の地価推移



https://www.fudousan.or.jp/market/1601/01_01.html

東京一極集中の強化

バブルの結末

2005年（愛知万博，元気な愛知・名古屋）

地方銀行の撤退とブランド店の進出

35

1990年 名古屋(名古屋圏)	2000年 世界・全国
・名古屋国際会議場開館(4月)	H2 ・東西ドイツ通貨統合
・(株)名古屋ソフトウェアセンター設立(4月)	・東西ドイツ統一
・(財)中部空港調査会が中部新国際空港基本構想を	・イラク、クウェートに侵攻
・(財)名古屋観光コンベンションビューロー設立(10月)	
H3	
(8月)	
H4 ・名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通関する運輸政策審議会答申(1月)	・「国会等の移転に関する法律」公布
・(株)国際デザインセンター設立(4月)	・PKO協力法成立
・名古屋港水族館、愛知芸術文化センターが開館(10月)	・地球サミット
・名古屋ビジネスインキュベータ(nabi／金山)開館(12月)	
H5 ◎川崎重工業 愛知県弥富町に航空機組立工場開設(4月)	
・中部航空宇宙産業振興協議会を解散し、(社)中部航空宇宙産業技術振興センター発足(8月)	
・理化学研究所名古屋研究センター開設(10月)	
・名古屋市国際展示場3号館・交流センター開設(10月)	
・東名阪自動車道、名古屋IC―勝川IC間(11.0km)開通、東名高速道路と直結(12月)	
H6 ・地下鉄桜通線、今池―野並間開通(3月)	H6 ・所得税減税実施
・名古屋ガイドウェイバス設立(3月)	・1ドル=100円台を記録
・産業技術記念館西区に開館(6月)	
・名古屋国際会議場第2期整備完了(10月)	
・世界都市産業会議開催(10月)	
H7 ・尾張七宝、伝統的工芸品に指定される(4月)	H7 ・世界貿易機構(WTO)発足
・名古屋都市高速道路、萩野―東新町間(4.3km)、丸の内―東片端JCT間(1.6km)開通。「都心環状線」が完成	・阪神・淡路大震災
・世界インテリアデザイン会議(IFI'95)開催(10月)	・1ドル=80円台を突破
H8 ・(財)名古屋都市産業振興公社設立(2月)	
・国際陶芸アカデミー(IAC)日本会議'96開催(9月)	
・デザインセンタービル竣工(11月)	
H9 ・三菱重工業大幸工場跡地にナゴヤドーム完成(3月)	H9 ・消費税率引き上げ
・名古屋能楽堂開館(4月)	・香港返還
・志段味ヒューマンサイエンスパーク研究開発センター完成(5月)	
・2005年国際博覧会が愛知県に決定(6月)	
H10 ・伊勢湾岸自動車道、飛島IC―名古屋南IC間(11.2km)開通	H10 ・首都機能移転の調査対象候補地の設定

名古屋(名古屋圏)	世界・全国
・JR名古屋高島屋オープン(3月)	H12 ・介護保険がスタート(4月)
・中部TLO設立(4月)	・中小企業支援法施行(5月)
・中部国際空港工事着手(8月)	・大証「ナスダック・ジャパン」開設
・東海豪雨、新川が決壊し西区を中心に大きな被害(9月)	・2000円紙幣発行(7月)
	N・沖縄サミット(7月)
	川博士にノーベル化学賞(12月)
H13 ・ガイドウェイバス「ゆとりーとライン」開業(3月)	H13 ・米中枢同時テロ発生(9月)
◎三菱自動車工業大江工場閉鎖(9月)	・17年ぶりに株価1万円割れ(10月)
・名古屋大学野依良治教授にノーベル化学賞(10月)	
・名古	
H14 ・東海	港暫定第2滑走路供用開始(4月)
・「ク	・ワールドカップ開催(5月)
・名古	・H2A 3号機打ち上げ成功(9月)
際空港、対岸と結ぶ道路連絡橋でつながる(8月)	・小柴昌俊博士にノーベル物理学賞、田中耕一氏にノーベル化学賞(10月)
ル名古屋地区企業公募開始(8月)	
・栄公園地区(広場ゾーン)に立体型公園(オアシス21)完成(10月)	
H15 ・地下鉄上飯田線開業(3月)	H15 ・アジアを中心にSARS「重症急性呼吸器症候群」の感染が拡大(2月)
・名古屋高速道路大高IC～名古屋南JCT開通(3月)	・米軍によるイラク攻撃開始(3月)
・名古屋高速道路四谷IC～高針JCT開通(3月)	・日本郵政公社発足(4月)
・松坂屋本店新南館オープン(9月)	・パソコンリサイクル法施行(10月)
・世界グラフィックデザイン会議開催(10月)	・東海道新幹線品川駅開業(10月)
・地下鉄4号線砂田橋・名古屋大学間の開業(12月)	・東京、大阪、名古屋地域で地上波デジタル放送スタート(12月)
H16 ・トヨタ自動車、平成15年の世界新車販売台数で米フォードモーターを抜き、世界第2位に(1月)	H16 ・九州新幹線「つばめ」部分開業(鹿児島中央-新八代間)(3月)
・中部国際空港への鉄道アクセスとなる「空港線」(常滑駅―中部空港駅)で初の試運転(7月)	・消費税の「総額表示」の義務化(4月)
・地下鉄4号線 名古屋大学―新瑞橋間の開業に伴い、全国初の地下鉄の環状運転が実現(10月)	・欧州連合(EU)に中・東欧など10カ国が加盟、25カ国体制が始動(5月)
・名古屋駅と金城ふ頭を結ぶ「あおなみ線」開業(10月)	・道路公団民営化法が成立(6月)
・第11回 ITS世界会議愛知・名古屋2004開催(10月)	・アテネオリンピック開催(8月)
・刈谷ハイウェイオアシス開業(12月)	・新潟県中越地震(10月)
	・スマトラ島沖地震(12月)

(注:「◎」は工場立地関係)

https://www.nipc.or.jp//san_nago05/html/06_2.htm

→ソフトウェアセンター

進む工業の高度化，サービス化

中部旭紡績→半田

三菱自動車（大江）

→クリエーションコア

→ビジネスインキュベータ

→川崎重工（弥富）

→デザインセンター

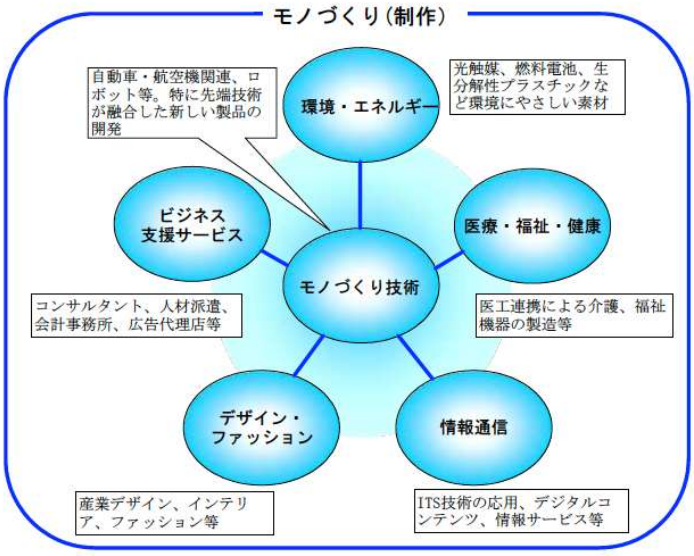
→サイエンスパーク

サービス業が経済を担う

36

名古屋の役割　→　高度化する名古屋圏の工業を卸売とサービスで支える

＜モノ，それ自体はつくらない。つくる手助けをする＞



https://www.city.nagoya.jp/shisei/category/63-5-4-40-0-0-0-0-0-0.html

37

ビジネスインキュベータ（1992年）

https://nagoya-innovation.jp/space/

https://nabinabi.biz/wp-content/uploads/2020/06/f24f9f2a2cb94f50d6d5daf55d195813.pdf

	名古屋（名古屋圏）	世界・全国
H17	・文化のみち二葉館開館（2月） ・中部国際空港「セントレア」開港（2月） ・東部丘陵線「Linimo（リニモ）」開通（3月） ・ラシック（LACHIC）（三越名古屋新店舗）オープン（3月） ・アスナル金山オープン（3月） ・東海環状自動車道の豊田東JCTから美濃関JCTまでの間（延長73.0km）、及び伊勢湾岸自動車道の豊田東JCTから豊田東ICまでの間（延長3.1km）が開通（3月） ・新世紀・名古屋城博開幕（3月～6月） ・2005年日本国際博覧会（愛・地球博）開幕（3月～9月） ・名古屋市産業活性化プラン策定（3月） ・名古屋港イタリア村オープン（4月） ・名古屋医工連携インキュベータ開館（12月）	H17 ・個人情報保護法施行（4月） ・ペイオフ全面解禁（4月） ・兵庫県尼崎JR脱線事故発生（4月） ・ロンドン同時多発テロ発生（7月）
H18	・UFJ銀行と東京三菱銀行が合併し、三菱東京UFJ銀行設立（1月） ・COMBI本陣開設（4月） ・トヨタ自動車、JR東海、中部電力による「海陽中等教育学校」開校（4月） ・ATRS 航空輸送に関する国際会議（5月） ・「名古屋駅・栄・金山・藤が丘」の4地区が路上禁煙地区に指定 喫煙者に2,000円の過料（7月） ・ミッドランドスクエア 高層棟開業（10月） ・「ロボットミュージアムin名古屋」開催（10月） ・メッセナゴヤ2006～環業見本市開催（10月）	H18 ・トリノ冬季オリンピック開催（2月） ・サッカーワールドカップ ドイツ大会開催（6月） ・スペースシャトル ディスカバリー打ち上げ（7月）
H19	・名古屋ルーセントタワーオープン（1月） ・ミッドランドスクエア 商業棟開業（3月） ・国土形成計画シンポジウム「国際競争力を有する中部のかたち」を開催（3月） ・国道23号岡崎バイパスのうち、幸田芦谷IC～幸田須美IC間（5.5km）が開通（3月）	H19 ・防衛省発足（1月） ・能登半島地震（3月） ・新潟県中越沖地震（7月） ・郵政民営化（10月）

（注：「◎」は工場立地関係）

→医工連携インキュベータ

名古屋サイエンスパーク（1997年）

https://www.nipc.or.jp/science/

デザインセンタービル（1996年）

https://www.kaigishitu.com/detail/13174/

工業の新規立地は皆無

38

バブル経済崩壊からの立ち直りと元気な名古屋圏経済

名古屋駅前

豊田市の本社

東京本社（文京区）

アクセス向上
名古屋駅前拠点

新自由主義を掲げる保守党政権のもとで民営化も一段と進み，民間活力を生かした産業の再生，都市再編が強調されるようになった。1999（平成11）年に竣工したJRセントラルタワーズにつづいて2006（平成18）年にはミッドランドスクエアも完成した。セントラルタワーズは民営化されたJR東海の名古屋駅であり本社ビルでもある。対面して建設されたミッドランドスクエアは，日本一になった地元自動車会社とそのグループが活動の拠点とするビルであり，前年に開業した中部国際空港（セントレア）へのアクセスにも恵まれている。新幹線と国際空港への利便性に恵まれているという点が評価され，名古屋駅前は名古屋圏の玄関口として位置づけられるようになった。中部国際空港は2005（平成17）年の愛・地球博・環境万博に間に合うように建設が進められた。2008（平成20）年のリーマン・ショックで輸出が激減するまで，元気な愛知・名古屋がマスコミなどで盛んに取り上げられた。

39

「ものづくり大都市圏」の特徴：支店経済都市だけでない製造業集積も多い

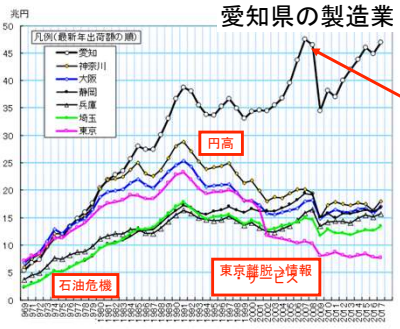
ただし，それは名古屋市を除く愛知県

https://yuzupa.com/seireishiteitoshi/

http://honkawa2.sakura.ne.jp/7500.html

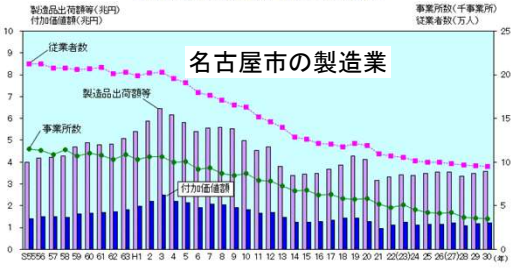
工業出荷額の推移

愛知県の製造業



東西の大都市圏に比べると，名古屋圏におけるバブル経済の崩壊による影響はそれほど大きくはなかった。土地やビルなどの不動産や株式などに対するバブル的投資が相対的に少なかったことが幸いしたからである。低迷する国内市場より海外市場をめざす製造業の輸出指向が強まり，名古屋圏の産業は着実に成長していった。名古屋は「札仙広福」と同様，支店経済都市としての性格を一面ではもっている。しかし，他の支店経済都市とは異なり，製造業に大きなウエートをおく産業構造をそなえているため，製造業の本社も集まっている。輸送機械，工作機械とその関連企業群に加えて，1980年代に民営化された鉄道業（JR東海）なども力を発揮するようになった。

主要指標の推移（従業者4人以上の事業所）



年に出版業が工業から外れた影響で東京が下落。首位は、71年までは東京、は神奈川、77年以降は愛知である。
（計）、2011年、15年は「経済センサス－活動調査」（製造業に関する集計）

工業出荷額が増えているのは名古屋市を除く愛知県

https://www.city.nagoya.jp/somu/page/0000126568.html

40

製造業本社の立地が少ない名古屋都心の空間構造　メーカー本社は本社工場に隣接

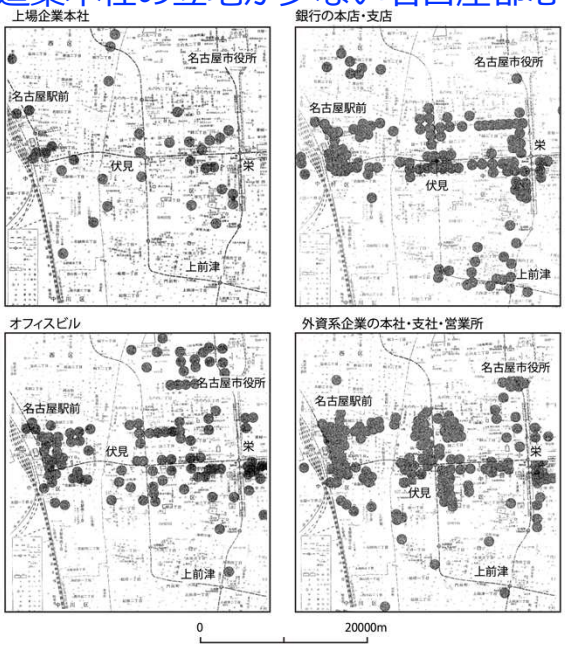


図4-10　名古屋市都心部における企業・銀行・オフィスなどの分布
出典：名古屋市産業振興懇談会編，1987，pp.105～108をもとに作成。

東京の都心部に日本を代表する製造業の本社が集積してきたのとは対照的に，名古屋圏の製造業は名古屋の都心に本社ビルを構えていない。これは，本社工場の規模が大きく，別の工場も比較的近くにあるため，本社をそれらから切り離すことにメリットがなかったからである。工場を増やす場合でも，その位置は名古屋圏の中に含まれており，東京本社のように都心に本社を独立して置く必要性は低かった。このため，地元製造業の本社は本社工場のある名古屋圏の周辺部，あるいは名古屋市内にある場合でも瑞穂区や熱田区など都心からやや離れた区内にある。名古屋都心部のオフィスビルで業務を行っているのは，東西大都市圏に本社のある企業の支社・支店，あるいは地元の中小企業である。比較的規模の大きな企業の本社があるとしても，それは電力，鉄道，百貨店，テレビ局，新聞社などの本社である。かつては地元有力銀行の本店や百貨店の本社が都心にあったが，全国的な企業合併の結果，本社機能は失われた。

41

名古屋の都心の空間構造

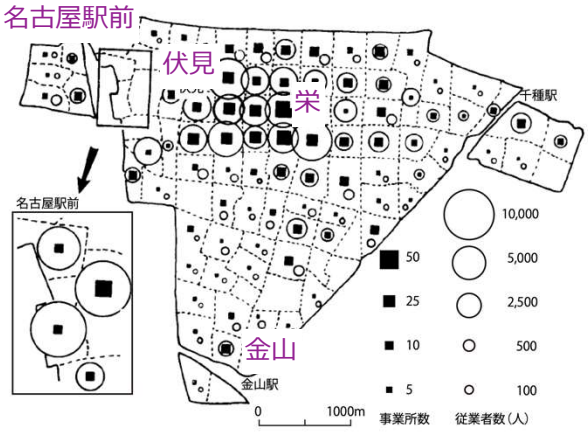


図 4-9　名古屋市都心部におけるオフィス事業所の分布（1984 年）
出典：林，1989 による。

オフィス事業所の分布

城下町起源の大都市が多い日本では，旧城下町時代の都市中心地と明治以降，鉄道の導入によって新たに都市中心地の条件を揃えてきた場所が異なるケースが少なくない。名古屋もそのうちのひとつであり，その一部がのちの東海道線に組み込まれた武豊線の名古屋駅が開業したことで，近世までの中心地とは異なる場所に新たに中心地の芽が生まれた。これが今日，栄地区の都心と肩を並べるまでに発展した名古屋駅前地区である。東海道線以外の在来線の発着駅，東海道新幹線の名古屋駅，中部国際空港への乗換駅など，名古屋圏全体から見ると，旧来の都心を上回る交通利便性を確保するに至った。名古屋駅前には全国的企業の名古屋支社・支店が入居するオフィスビルが建ち並び，ビジネス中心地としての性格を強めている。駅前で収容しきれないオフィスはその東に位置する伏見地区にも集積している。行政機能は名古屋城の跡地に計画的に配置されており，ビジネスや商業・サービス地区からは離れている。このように見てくると，名古屋の都心は栄・名古屋駅・名古屋城を結ぶトライアングルをかたちづくるように配置しているといえる。

42

名古屋都心オフィスの実態（1940～1985年）

第２表　事務所ビル建設の推移
Table 2　Historical pattern in construction of office buildings

期間＼地域	名古屋駅前 市内	名古屋駅前 市外	錦・栄 市内	錦・栄 市外	その他 市内	その他 市外	合計
～1940	－	－	0.5	1.4	－	－	1.9
41～45	－	－	－	－	－	－	－
46～50	－	－	－	－	－	－	－
51～55	－	－	0.4	－	－	－	0.4
56～60	6.9	1.6	0.1	0.9	－	－	9.5
61～65	4.6	5.0	8.0	6.5	0.3	－	24.4
66～70	6.7	2.7	10.9	1.2	0.5	－	22.0
71～75	8.3	3.9	3.6	9.0	0.3	－	25.1
76～80	－	2.3	2.6	－	0.8	1.4	7.1
81～85	1.3	0.8	0.4	7.0	0.1	－	9.6
合計	27.8	16.3	26.5	26.0	2.0	1.4	100.0

総延床面積（1,839,053 m²）＝100.0

市内（外）：本社が市内（外）にある賃貸業のビル．
（名古屋ビルヂング協会『ビル実態調査表（1986年）』および『会員名簿（1986年）』に基づいて作成）．

ビル建設，1960～75年に集中

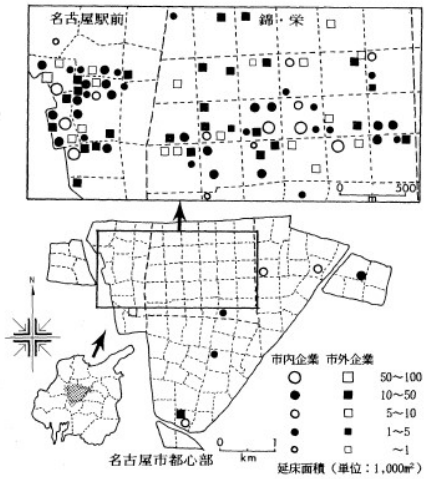
第６表　業種別・形態別事業所数
Table 6　Number of establishments by kind of business and type of business

業種＼形態	単独	本所	支所	合計
鉱業	—	—	1	1
建設業	49	51	121	221
製造業	26	54	9	89
卸売業	210	230	490	930
小売業	131	133	193	457
金融・保険業	39	51	216	306
不動産業	158	57	29	244
運輸・通信業	18	31	55	104
電気・ガス・水道・熱供給業	—	1	6	7
サービス業	176	154	214	544
全体	807	762	1,334	2,903

（総務庁『愛知県事業所名鑑（1985年）』に基づいて作成）．

卸売・小売・金融・保険が多い

支所と本所は2：1の割合



第２図　主要な事務所ビルの立地（1986年）

市外資本のビルが多い

東京資本のビルが多い

都心部の卸売業の分布

オフィスは建物の形態であり，業種ではない。業種では卸売が多い。

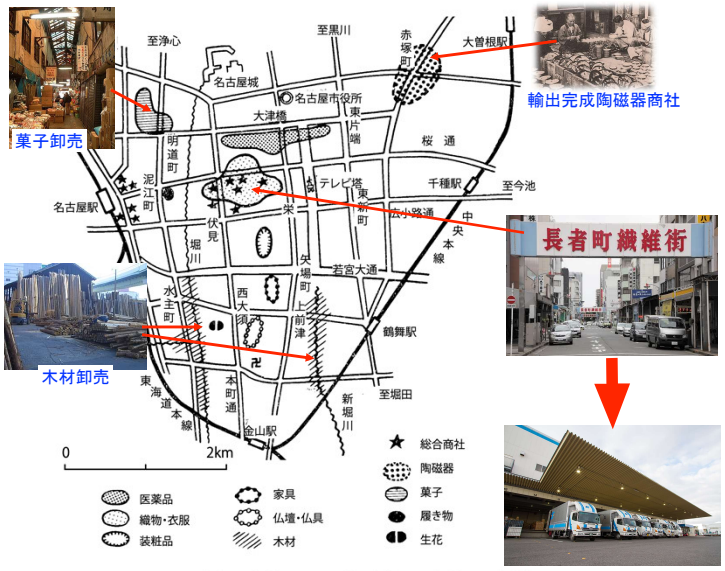
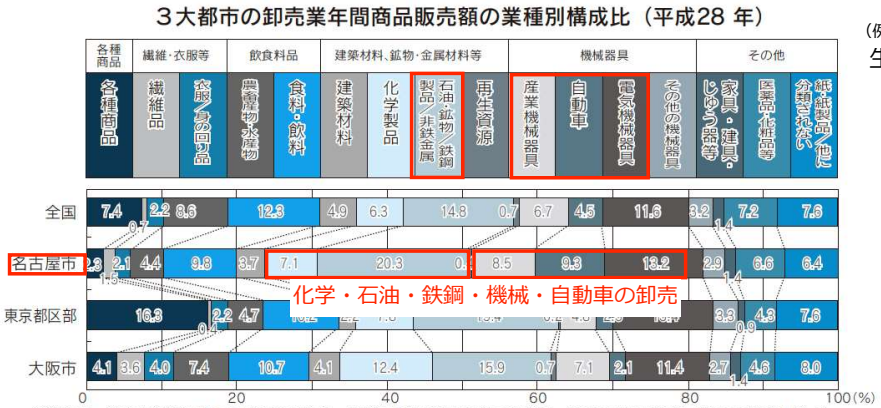


図5-7　名古屋市内における卸売業の分布（1970年代）
出典：名古屋市経済局編，1991，p.134による。

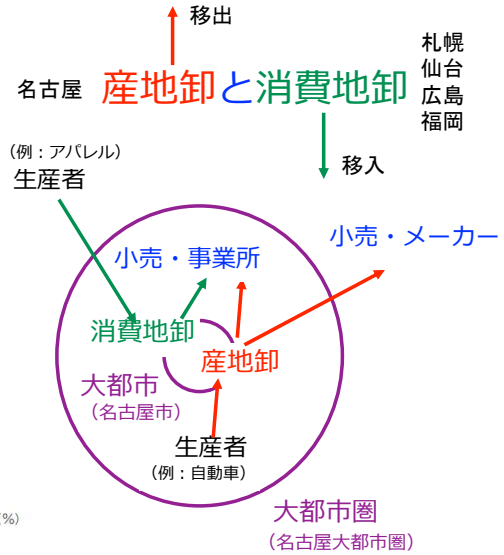
歴史的経緯を背景に業種ごとに分化

「札仙広福」の広域中心都市は，実際，卸売業の割合が産業全体の中で大きなウエートを示す大都市である。横浜，京都，神戸などは人口は多い大都市であるが，卸売機能は「札仙広福」より弱い。卸売機能が強い東京や大阪の陰に隠れてしまっているからである。支店経済都市は北海道，東北など地方に分布する小売業やサービス業を対象とする卸売機能の集積都市といってよい。かつては製品の売買をめぐる商取引（商流）と実際の受け渡し（物流）が同じ場所で行われていた。しかし交通手段の発展にともない，商流と物流は分離していった。商流機能は対人接触に恵まれている都心に残ったが，物流は郊外の高速道路に近い場所に移されていった。このことを名古屋圏で考えた場合，商流は名古屋の都心部に残ったが，物流は東名，名神高速道路，中央道へのアクセスに恵まれた小牧，一宮，名古屋東部などで行われるようになった。

卸売業は，何をしているか？　二種類の機能



(注)管理・補助的経済活動のみを行う事業所、産業細分類が格付不能の事業所、卸売の商品販売額（仲立手数料を除く）、小売の商品販売額及び仲立手数料のいずれの金額も無い事業所は含まない。
資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査結果」

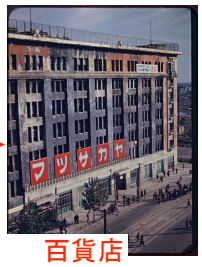


ものづくり大都市圏を背景に，生産者とユーザーを結びつける
（名古屋圏）

45

小売業店舗の推移　「車輪の理論」

戦前の商店街

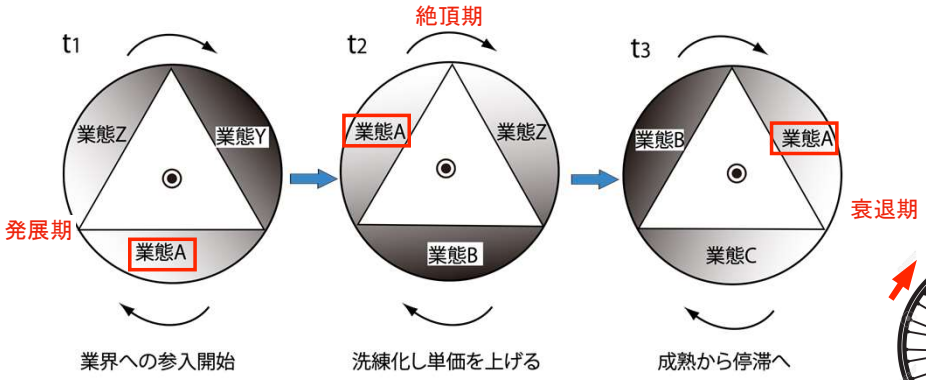


百貨店

大型小売店舗

ブランド店舗

ネット通販



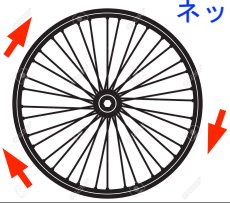


図9-2　小売業の参入・発展・停滞を説明する車輪の理論

46

名古屋の商店街　戦前と戦後の比較

1930年代の商店街

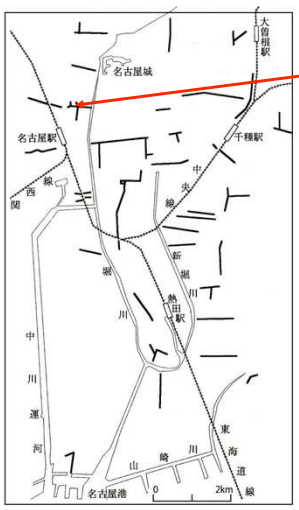


図5-3　近代・名古屋市内の商店街分布（1930年代）

出典：名古屋市編，1955，p.80の第12図をもとに作成。

東西方向に注目

1980年代の商店街

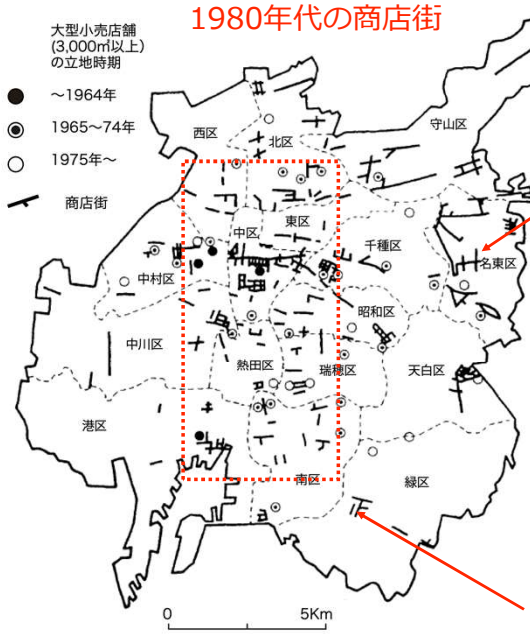


図 5-11　名古屋市における大型小売店舗と商店街（1985 年）

出典：名古屋市計画局編，1987，p.37 をもとに作成。

郊外区でも発展

47

市内中心部の商業中心地（1978年）

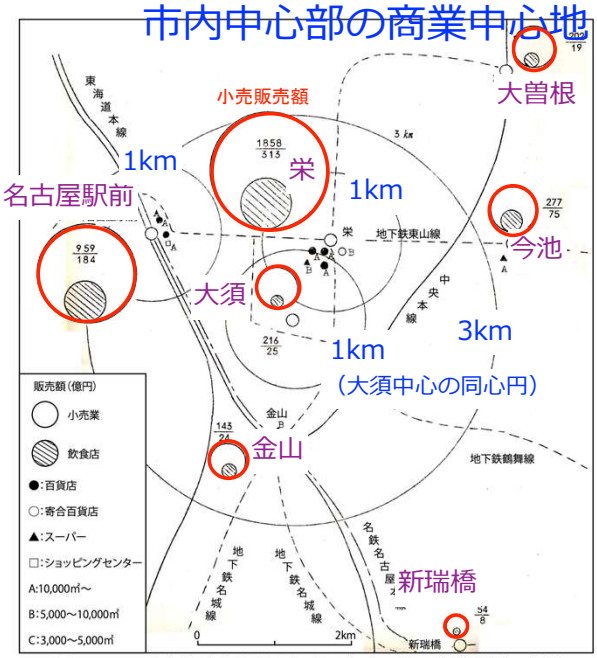


図5-10　大須を中心とする名古屋市内の主要商業地域の概況

出典：名古屋市中小企業センター編，1978，p.8~9をもとに作成。

地下鉄網が整備され都心部へのアクセスが向上したため，都心部の商業地域はむしろ恩恵に浴した。しかし同じ中心部でも，都心部周辺の商店街は郊外に流れた消費者から見放され，都心部を訪れる消費者をただ近くで見ているしかなかった。たとえば，都心部南側の大須商店街は市内でも有数の商業地として発展してきた歴史があるが，小売業近代化の波に乗れず，進むべき道を探しあぐねていた。ところが，その後大須を舞台に繰り広げられた再生劇は，まるでドラマを観るようなかたちで展開していった。最初のきっかけは，東京・上野から誘致した「アメ横電気屋街」であった。これで大須のイメージが変わり，まちおこし運動家による「大須大道人まつり」といったイベントが加わって，もともとあった庶民の町・大須というアイデンティティが再確認された。

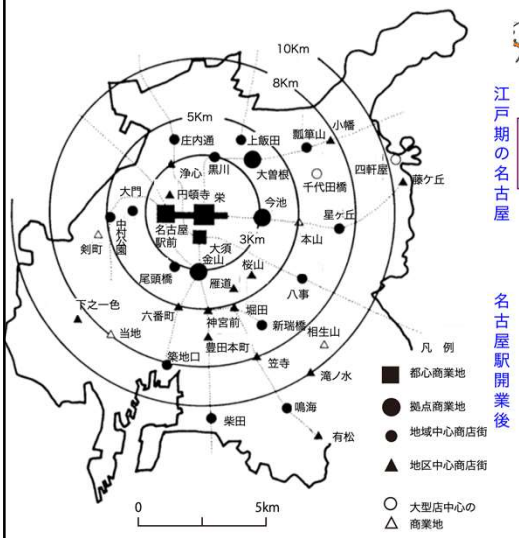
<現代>

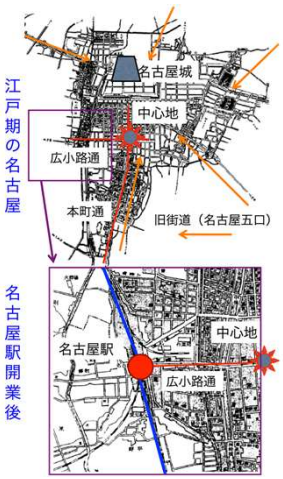
<近世・近代>

地下鉄の恩恵が大きかった「栄」　衰退後，復活した「大須」

48

商業中心地の類型別分布（1980年代）





名古屋駅前 VS. 栄

商圏の大きさごとに階層的に分布

副都市はどこか？今池，大曽根？ → 星ヶ丘，藤が丘，八事

コンビニエンスの分布（2006年）

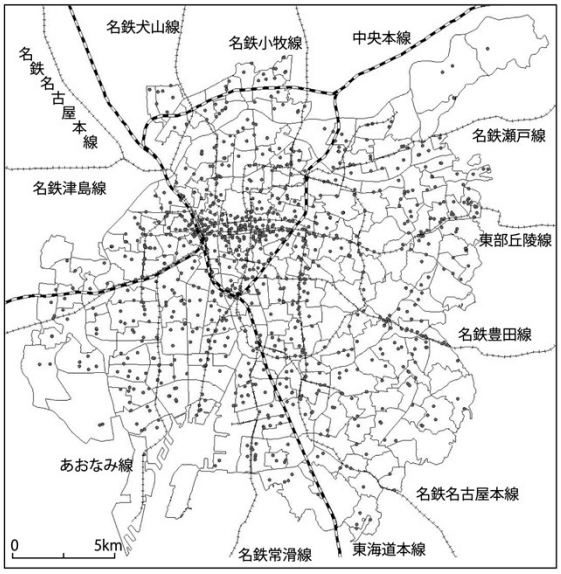


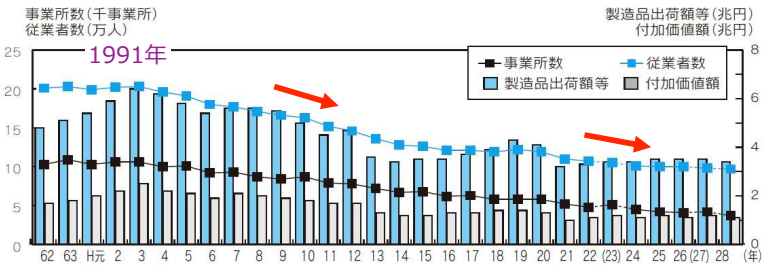
図7-7 名古屋市におけるコンビニエンスストアの分布（2006年）

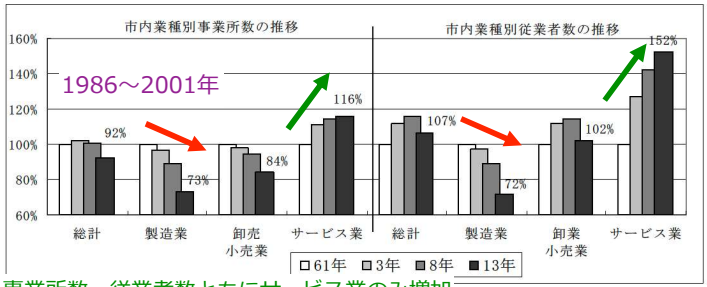
最寄り品市場を求め，徹底的に分布

49

脱工業化とサービス経済化は，コインの裏表の関係

名古屋市 製造業の主要４指標の推移（従業者４人以上の事業所）



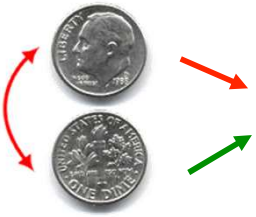


事業所数，従業者数ともにサービス業のみ増加

資料：総務省「事業所・企業統計調査」

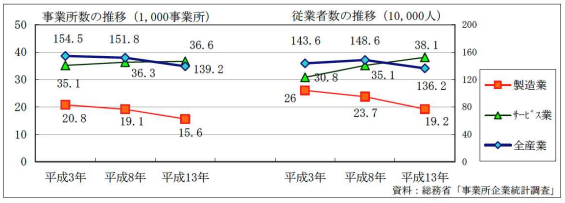
https://www.city.nagoya.jp/keizai/cmsfiles/contents/0000055/55450/sangyo-no-nagoya2018zenhan.pdf

脱工業化の定義：工業就業者数の絶対減



サービス業のみ成長

名古屋市内の事業所・従業者数の推移



1991～2001年

50

サービス業とは？

広義のサービス業

情報・通信，金融・不動産なども含む

狭義のサービス業

統計分類上のサービス業

サービス業の本質：

◎モノはつくらない
◎モノ，人の状態を変える

産業別総生産の本市の構成比（全国・名古屋圏との比較）（平成26年度）

名古屋圏は製造業

名古屋市はサービス業+卸売・小売業

名古屋市の経済を支えているのは，サービス業・卸売業

https://www.city.nagoya.jp/keizai/cmsfiles/contents/0000055/55450/sangyo-no-nagoya2018zenhan.pdf

51

狭義のサービス業の主体は対個人サービス業。

対個人サービス

【図表６－２】３大都市圏のサービス業従業者数の業種別全国シェア（平成28年）

	名古屋圏	名古屋市	東京圏	東京都区部	大阪圏	大阪市
サービス業計	8.6%	2.6%	31.4%	13.1%	14.9%	3.9%
学術研究，専門・技術サービス業	8.1%	3.3%	41.8%	23.5%	13.4%	5.5%
学術・開発研究機関	6.3%	1.4%	43.5%	9.6%	12.9%	1.8%
専門サービス業	8.1%	3.9%	47.2%	35.5%	14.1%	7.2%
広告業	7.0%	4.9%	55.8%	50.3%	12.1%	9.3%
技術サービス業	9.0%	3.1%	34.6%	14.1%	13.2%	4.7%
宿泊業，飲食サービス業	9.3%	2.8%	31.3%	13.1%	15.2%	4.1%
宿泊業	6.9%	1.3%	19.7%	9.0%	11.7%	3.3%
飲食店	9.8%	3.2%	33.2%	14.1%	15.9%	4.3%
持ち帰り・配達飲食サービス業	8.6%	1.9%	31.3%	10.8%	14.1%	3.0%
生活関連サービス業，娯楽業	9.2%	2.5%	30.2%	10.8%	13.8%	3.3%
洗濯・理容・美容・浴場業	8.8%	2.2%	27.7%	8.8%	13.9%	2.7%
その他の生活関連サービス業	9.0%	3.7%	31.9%	15.9%	14.0%	4.9%
娯楽業	9.8%	2.2%	32.8%	10.9%	13.7%	3.3%
教育，学習支援業	8.3%	2.9%	35.1%	14.4%	17.0%	2.6%
学校教育	7.5%	3.2%	33.1%	14.7%	17.6%	2.4%
その他の教育，学習支援業	9.3%	2.6%	37.6%	14.0%	16.1%	2.8%
医療，福祉	7.7%	1.9%	26.1%	7.6%	15.5%	2.7%
医療業	7.7%	2.0%	26.7%	8.6%	16.5%	3.0%
保健衛生	8.4%	2.6%	27.6%	15.7%	13.3%	5.2%
社会保険・社会福祉・介護事業	7.7%	1.8%	25.5%	6.3%	14.3%	2.4%
複合サービス事業	8.2%	1.2%	18.8%	4.7%	10.8%	1.6%
郵便局	8.1%	1.6%	22.6%	6.8%	12.5%	2.3%
協同組合（他に分類されないもの）	8.5%	0.6%	12.0%	0.9%	7.7%	0.3%
サービス業（他に分類されないもの）	9.3%	3.5%	36.7%	19.9%	14.3%	6.4%
廃棄物処理業	8.2%	1.0%	25.2%	6.5%	9.6%	1.3%
自動車整備業	9.7%	1.9%	20.2%	4.0%	10.8%	1.5%
機械等修理業（別掲を除く）	9.3%	3.2%	36.9%	17.0%	14.3%	4.6%
職業紹介・労働者派遣業	12.8%	5.2%	37.8%	24.3%	14.0%	7.2%
その他の事業サービス業	7.9%	3.3%	39.2%	21.5%	15.4%	7.3%
その他のサービス業	6.6%	1.4%	33.1%	11.5%	12.0%	3.0%

(注)1.民営とは、国及び地方公共団体の事業所を除く事業所。
2.「サービス業」は、産業大分類における「学術研究，専門・技術サービス業」「宿泊業,飲食サービス業」「生活関連サービス業,娯楽業」「教育,学習支援業」「医療,福祉」「複合サービス事業」「サービス業（他に分類されないもの）」の計。ただし産業中分類の「政治・経済・文化団体」「宗教」を除く。
資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査結果」

対事業所サービス
（企業サービス）

対事業所サービス
（企業サービス）

https://www.city.nagoya.jp/keizai/cmsfiles/contents/0000055/55450/sangyo-no-nagoya2018zenhan.pdf

52

情報系企業サービスは東京集中，名古屋では都心集中

【図表６－５】３大都市圏の情報サービス業の比較（平成27年）

東京，全国の5割以上

項　　目	全　国	名古屋圏	全国シェア（%）	東京圏	全国シェア（%）	大阪圏	全国シェア（%）
事業所数（事業所）	35,911	2,677	7.5	16,207	45.1	5,332	14.8
ソフトウェア業	22,531	1,696	7.5	10,230	45.4	3,198	14.2
情報処理・提供サービス業	10,944	789	7.2	4,809	43.9	1,611	14.7
インターネット附随サービス業	2,436	192	7.9	1,168	47.9	523	21.5
従業者数（人）	1,009,877	55,828	5.5	639,264	63.3	115,438	11.4
ソフトウェア業	668,974	38,483	5.8	408,323	61.0	82,524	12.3
情報処理・提供サービス業	293,990	15,902	5.4	195,101	66.4	28,973	9.9
インターネット附随サービス業	46,913	1,443	3.1	35,840	76.4	3,941	8.4
年間売上高（百万円）	21,368,708	1,033,149	4.8	15,290,072	71.6	2,140,407	10.0
ソフトウェア業	12,974,429	689,903	5.3	8,877,487	68.4	1,423,593	11.0
情報処理・提供サービス業	6,774,540	312,287	4.6	5,021,286	74.1	619,280	9.1
インターネット附随サービス業	1,619,739	30,959	1.9	1,391,299	85.9	97,534	6.0
１事業所当たり従業者数（人）	28	21	-	39	-	22	-
ソフトウェア業	30	23	-	40	-	26	-
情報処理・提供サービス業	27	20	-	41	-	18	-
インターネット附随サービス業	19	8	-	31	-	8	-
１事業所当たり年間売上高（万円）	59,505	38,594	-	94,342	-	40,143	-
ソフトウェア業	57,585	40,678	-	86,779	-	44,515	-
情報処理・提供サービス業	61,902	39,580	-	104,414	-	38,441	-
インターネット附随サービス業	66,492	16,124	-	119,118	-	18,649	-
１従業者数当たり年間売上高（万円）	2,116	1,851	-	2,392	-	1,854	-
ソフトウェア業	1,939	1,793	-	2,174	-	1,725	-
情報処理・提供サービス業	2,304	1,964	-	2,574	-	2,137	-
インターネット附随サービス業	3,453	2,145	-	3,882	-	2,475	-

資料：経済産業省「特定サービス産業実態調査（平成 27 年）」

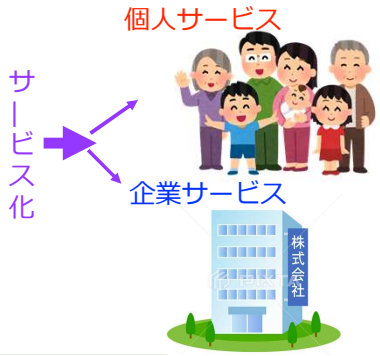
図 6-2　名古屋市におけるソフトウエア事業所の分布

出典：名古屋市経済局編，1989 による。

53

https://www.city.nagoya.jp/keizai/cmsfiles/contents/0000055/55450/sangyo-no-nagoya2018zenhan.pdf

脱工業化→サービス経済化＝基盤産業の交代

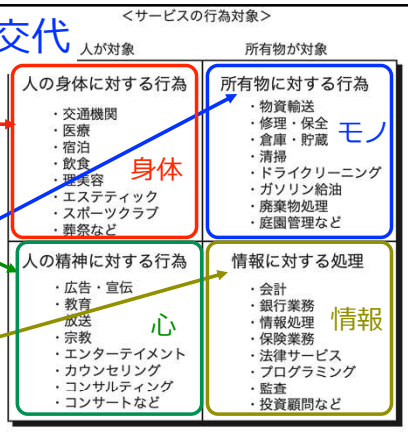


身体

能力・精神

モノ・製品

情報・金融

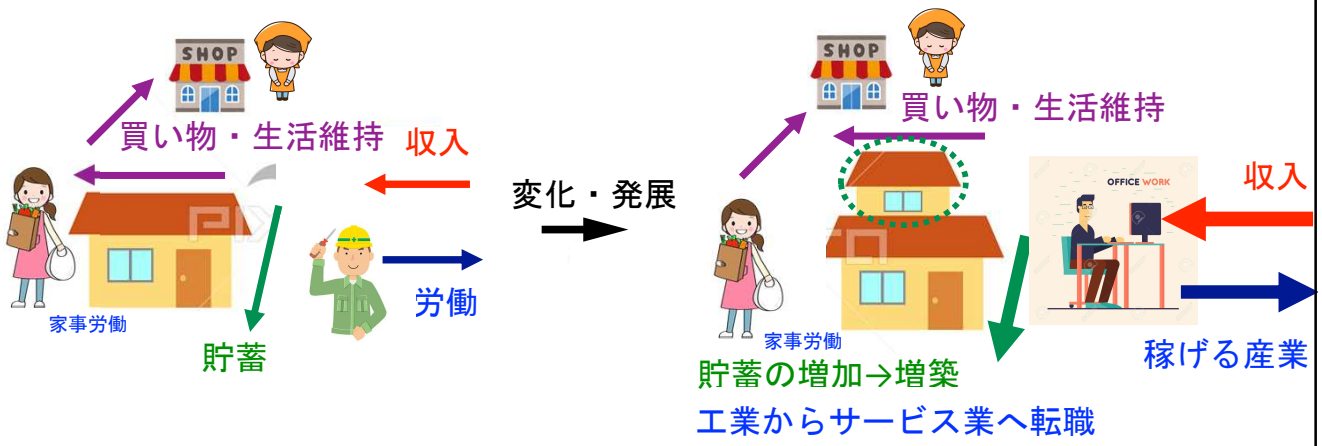


名古屋市の対名古屋圏シェア

指　標	年　次	単位	名古屋圏	名古屋市	対名古屋圏シェア
総面積	平成29年	k㎡	21,569	326	1.5%
人口	平成27年	千人	11,331	2,296	20.3%
市内総生産	平成26年度	億円	544,529	126,810	23.3%
第１次産業総生産	平成26年度	億円	3,449	42	1.2%
第２次産業総生産	平成26年度	億円	220,703	17,817	8.1%
第３次産業総生産	平成26年度	億円	316,701	107,679	34.0%
市民所得	平成26年度	億円	375,800	81,119	21.6%
民営事業所数	平成28年	事業所	485,562	119,510	24.6%
民営従業者数	平成28年	千人	5,432	1,417	26.1%
製造品出荷額等	平成29年	億円	601,899	33,636	5.6%
卸売業年間商品販売額	平成28年	億円	373,980	238,838	63.9%
小売業年間商品販売額	平成28年	億円	124,843	34,756	27.8%
サービス業年間収入額	平成28年	億円	198,937	80,606	40.5%
銀行預金残高	平成30年3月末	億円	532,874	242,291	45.5%
銀行貸出金残高	平成30年3月末	億円	267,267	132,964	49.7%
本社数	平成28年	社	221,638	76,188	34.4%

今や名古屋の「屋台骨」主産業は，卸売業・サービス業などの第三次産業

54

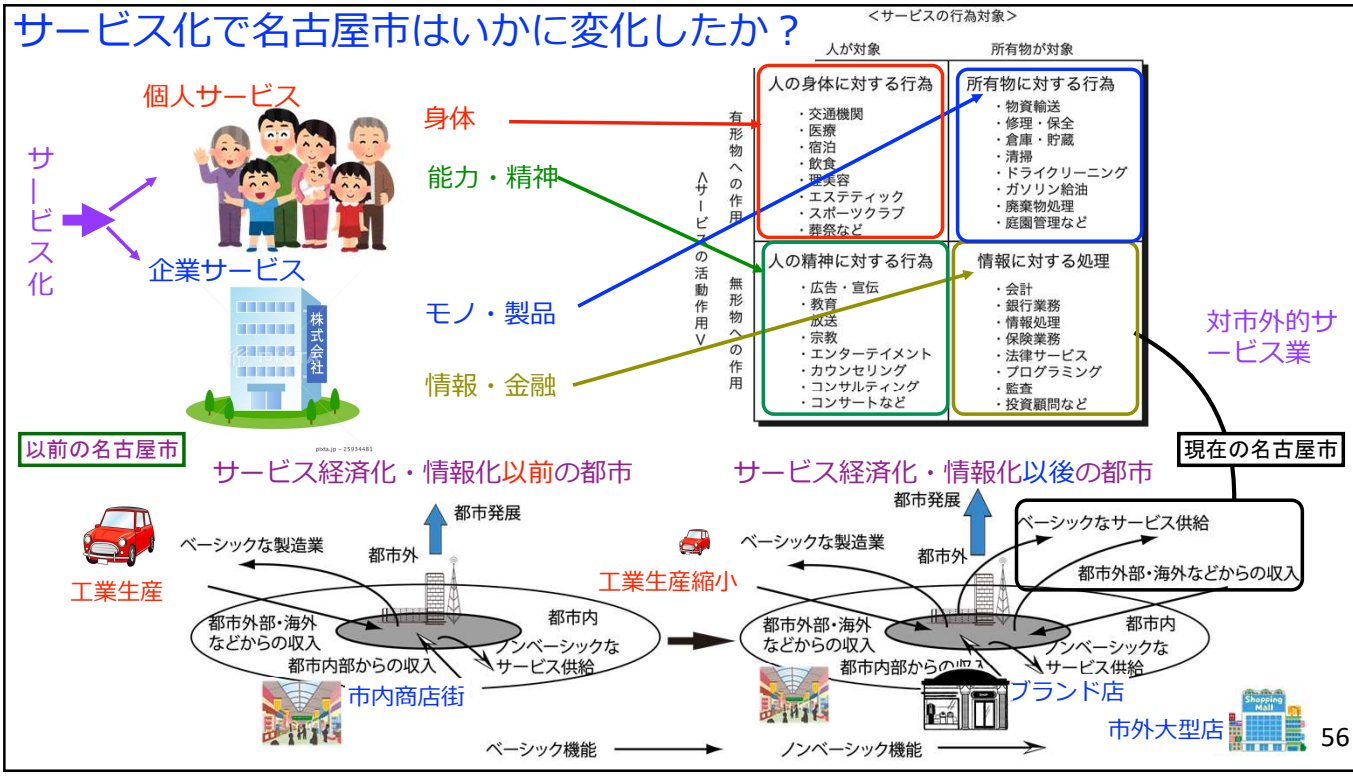


第二次産業都市から第三次産業都市への発展過程を家計に例えて考える

基盤産業：工業 ⟶ 卸売・サービス業

55

サービス化で名古屋市はいかに変化したか？



56

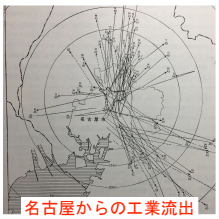
戦後名古屋市の歩み

戦災復興，交通インフラをベースに進む工業化

名古屋中心部の復興

↓

工業化→脱工業化・情報インフラ→サービス経済化


名古屋からの工業流出

↓

現在の名古屋：第3次産業，卸売業，サービス業，金融業

大都市から大都市圏中心都市・名古屋への発展，これが戦後・名古屋の発展

57

ご清聴ありがとうございました。

58