

リニア開業でどうなる大阪？ どうする関西？

2020年1月29日

名古屋大学
未来社会創造機構
モビリティ社会研究所 教授

森川 高行

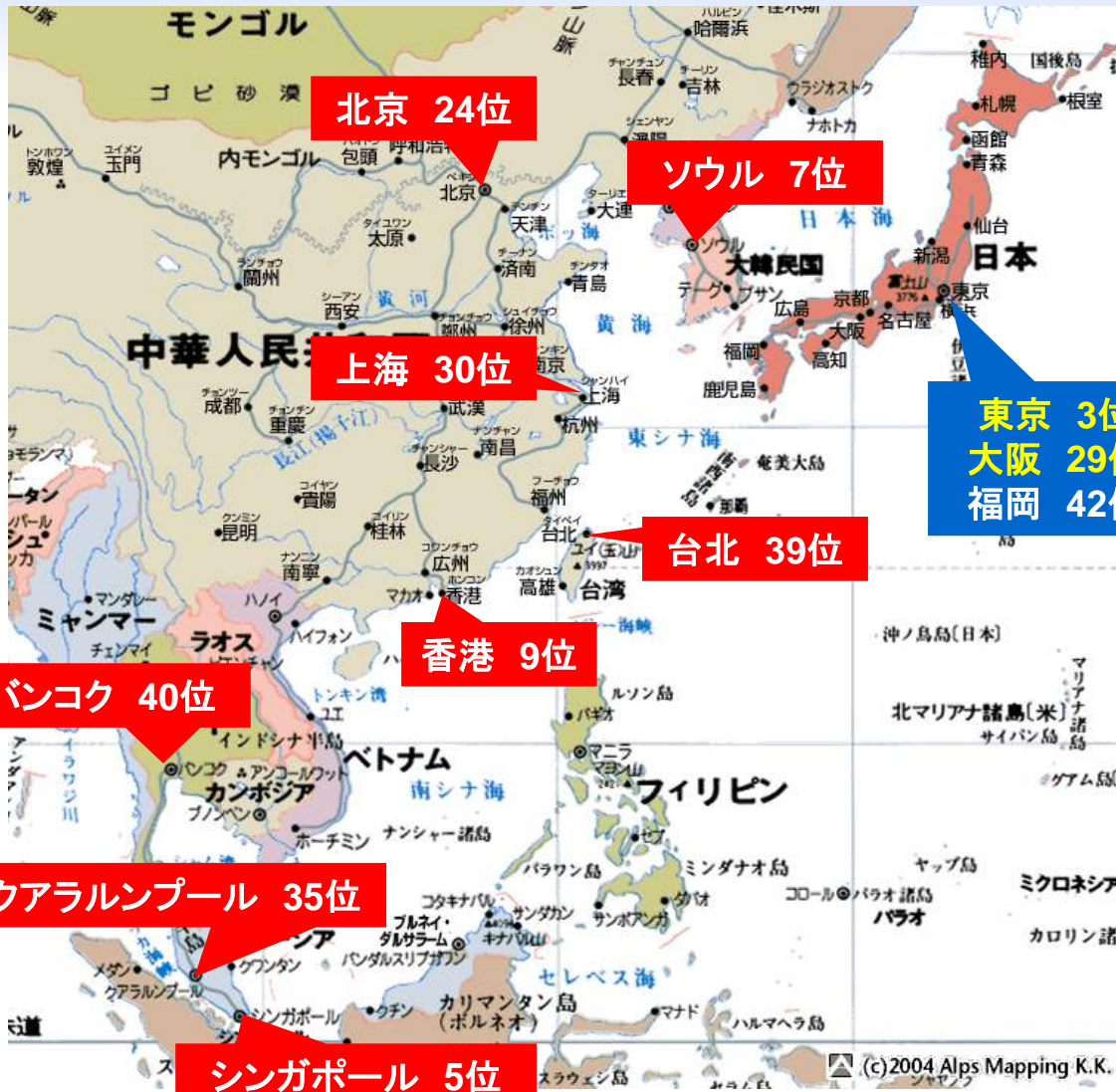
自己紹介

- 0～18歳 18年間 **神戸**で生まれ育ち
- 18～32歳 14年間 **京都**で学生生活と最初のキャリア
- 32歳～ 29年間 **名古屋**で働き、暮らす

名古屋が一番長く暮らした街であるが、神戸と京都での年数を足すとまだ関西圏の方が長い

専門は、**交通システム**と技術・人・地域の関係

国際的な大都市間競争の時代



「都市総合力」 2019
(森記念財団)

経済、研究・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセス、で総合評価

1位 ロンドン
2位 ニューヨーク
4位 パリ

近年は、東京以外の日本の都市はランクを下げ続けている

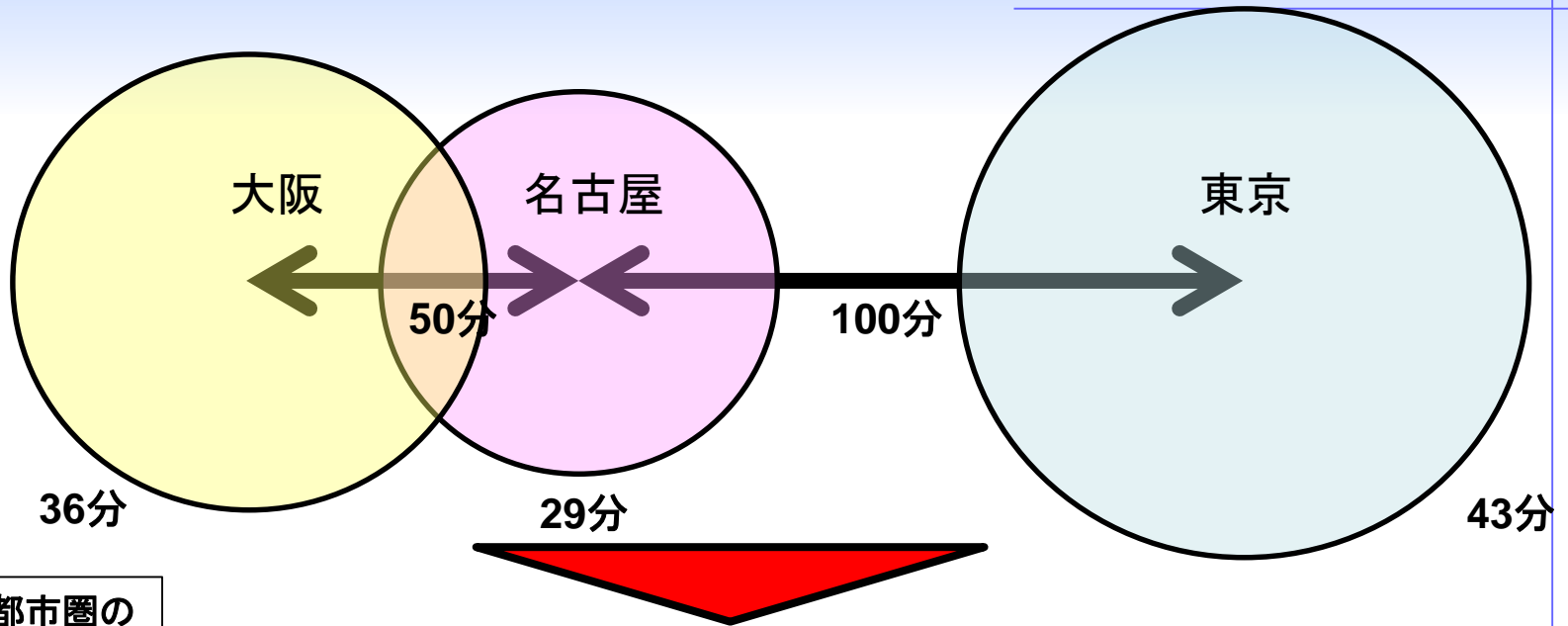
メガリージョン(大都市圏)の時代

- 世界中で都市圏への人口集中が進む中、**経済成長やイノベーションのほとんどは大都市圏が担う時代**に
- 世界では「大都市圏レベル」の政策が常識化しているが、**日本では行政圏単位の都市政策がいまだにほとんど**
- 日本の**東京以外の大都市の競争力は落ち続けている**
- **大都市圏政策への転換と、リニア中央新幹線の活用が鍵となりうる**

リニア中央新幹線による スーパーメガリージョン(SMR) の形成

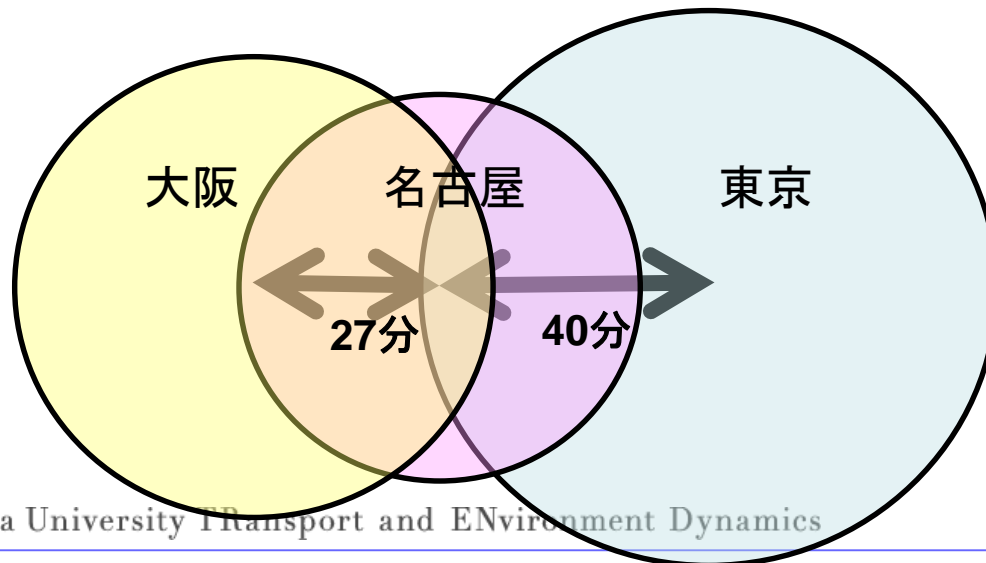
リニア中央新幹線開通のインパクト

現在



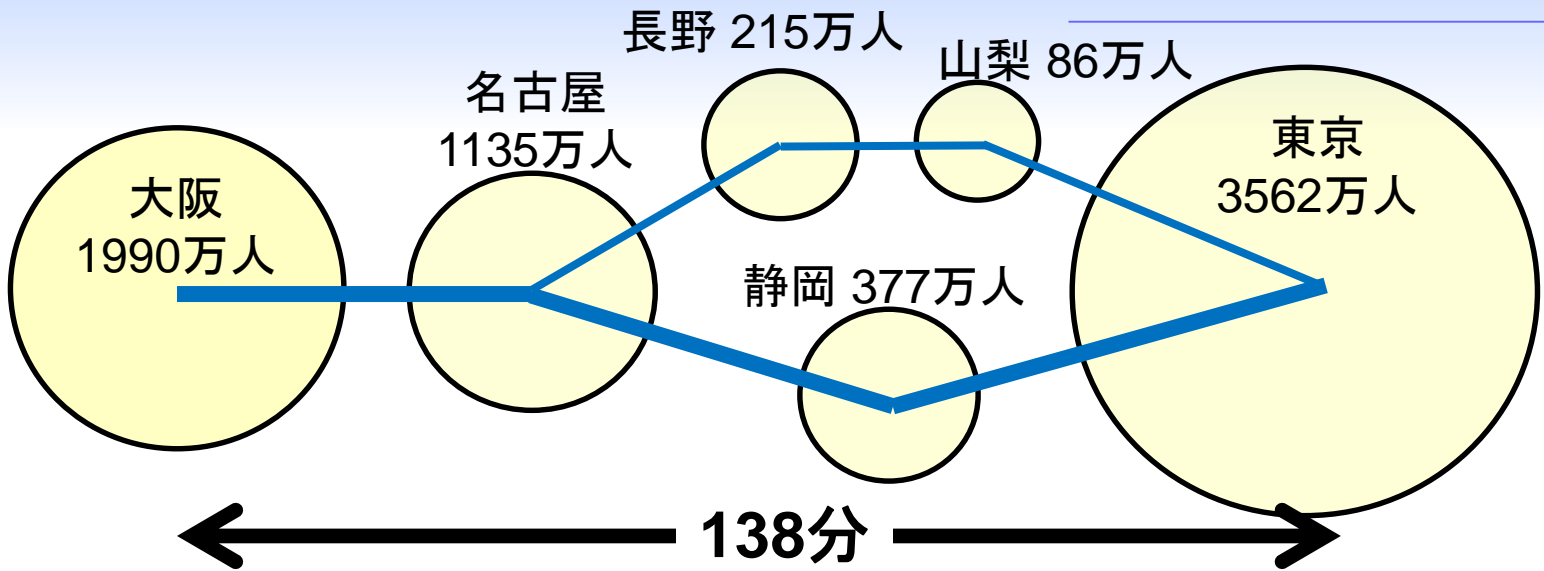
それぞれの都市圏の円は平均通勤範囲

リニア中央新幹線
東京-大阪
整備後

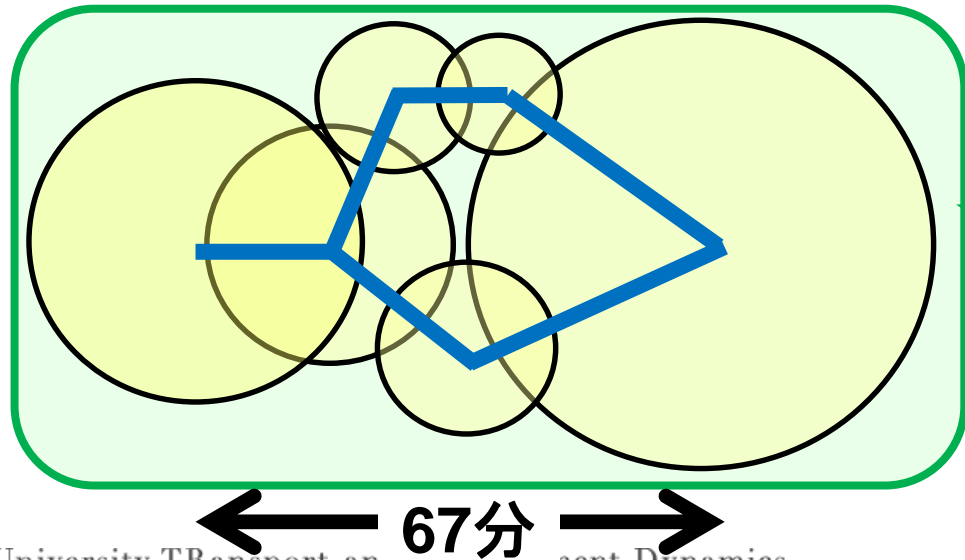


リニアによるスーパーメガリージョン(SMR)の形成

現在



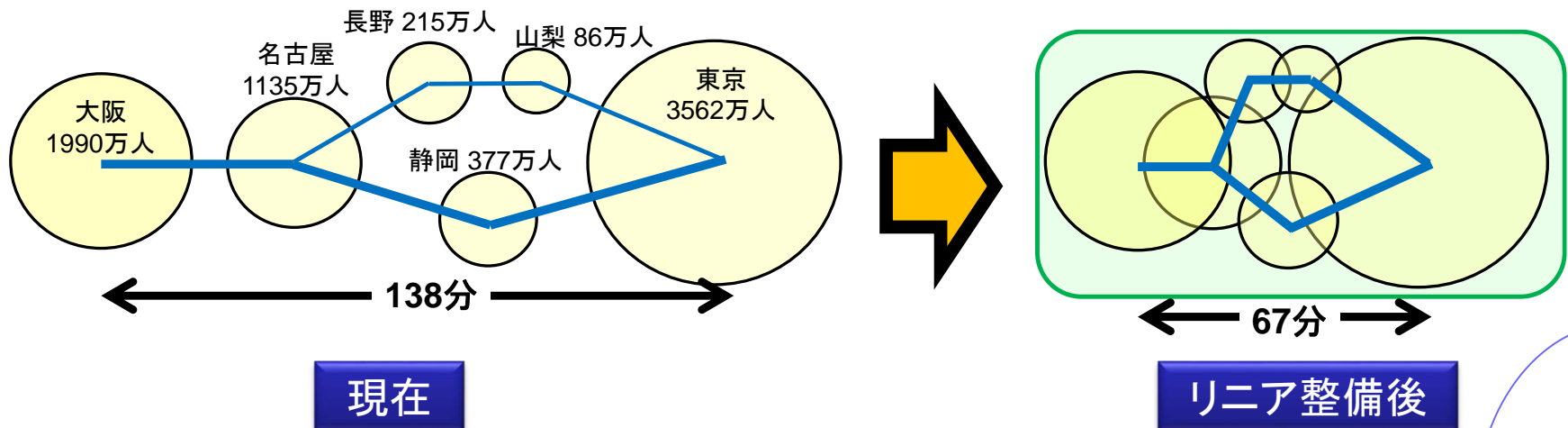
リニア中央新幹線
東京-大阪
整備後



人口7千万人の
スーパーメ
ガリージョン

SMRのイメージ

- 従来型のメガリージョン(3大都市圏)が超高速交通で結ばれる、**世界初のスーパーメガリージョン**
- 3大都市圏だけを結ぶ**空港が都心の地下にできる**イメージの方が近い
- 以下のような図は誤解を招きやすい(実際に3大都市圏の空間はつながっていない)



リニアで新大阪から27分で名古屋へ、67分で品川へ

リニア時代

現在

新大阪から27分

名古屋へ

=

新快速で京都
まで24分

新快速で三宮
まで29分

新大阪から67分

品川へ

=

新幹線で福山
まで66分

新快速で姫路
まで74分

27分、67分の移動の感覚

- 27分で名古屋へ
 - 京都、神戸へ行く感覚
 - ビジネストリップは楽勝
 - 通勤・通学も問題なし
 - 買い物・飲食もさほど問題なし
- 67分で品川へ
 - 福山、姫路へ行く感覚
 - 出張は半日で
 - 通勤・通学も可能
 - 娯楽(コンサート、スポーツなど)も日帰りで

ただし、現在の新幹線並みの料金抵抗は残る

リニア中央新幹線の全線開業で 何が起こるか？

日々の暮らしで何が起きうるか

- 名古屋・東京には**単身赴任・下宿をしなくてすむ**
 - 通勤・通学費はかかるが、家族が分かれて住む金銭的・精神的負担を勘案して住み方を考えられる
 - 逆に、名古屋・東京からの単身赴任・下宿は減る方向
- **大阪でしかできない体験、東京でしかできない体験が、互いにリニアで移動して行いやすくなる**
 - 食事、芸事、スポーツ、観光、訪問など
- **中津川、飯田、甲府など自然豊かな場所に住んで、東京、名古屋、大阪に通うことができる**

ストロー効果

高速交通機関の整備により、集積の大きな都市に小さな都市の都市機能が吸収される効果



- 企業
- 労働力(昼間人口)
- 居住者(夜間人口)
- 買物客
- 観光客

ストロー効果の実態

- 2008年～2017年に大阪府へ転入した企業は1,515社、大阪府から転出した企業は2,263社で、**10年間で748社の転出超過**
- 転出超過は1982年以降36年連続
- 転入元は「兵庫県」、転出先は「東京都」が最多

(大阪府商工労働部資料)

高速交通機関の沿線外から沿線大都市に吸い上げる**(ストロー効果①)**とともに、沿線大都市から東京に吸い上げられる**(ストロー効果②)**

ストロー効果①(非沿線→沿線)の見通し

- リニアによって、**ストロー効果①は加速される**であろう
- 東海道新幹線沿線(例えば、京都、静岡など)から、リニア沿線への吸い上げは少ないと思われるが、東京への相対的利便性が下がる**山陽新幹線沿線は要注意**
 - 新大阪でリニアに乗り換えるか、「ひかり」が増えるであろう東海道新幹線で時間をかけて東京に行くか
 - 神戸の東京への相対的利便性が下がり、大阪へのストロー効果が大きくなる可能性

ストロー効果②(沿線都市→東京)の見通し

- 東京は既に巨大・過密化しており、大阪や名古屋からの夜間人口の更なる吸い上げは多くないのではないか
- しかし、田舎もなく、他の場所に住んだことのない、「東京にしか住めない(住みたくない)人」はますます増えており、人材獲得戦争になっている企業は、東京での勤務地確保を増やす可能性
 - Toyota Research Institute – Advanced Development (トヨタ・デンソー・アイシン精機)は、東京日本橋に
- 大阪・名古屋に住んで東京に通う、または東京に住んで大阪・名古屋に通うことで、企業を誘致することはリニアでは可能

企業活動など組織の行動で何が起きうるか

- 国内ではSMRの強力な優位性から、SMR外からSMR内に活動の拠点を移す組織が増える
- 三大都市（東・名・阪）圏内での、支店開閉、企業内活動（打合せなど）、消費者サービス（コンサート開催など）への影響は、それぞれの都市の後背地がかなり大きいいため、どうなるかは不明

2027年東京—名古屋間リニア開業 に際して名古屋都市圏に対して 提案していること

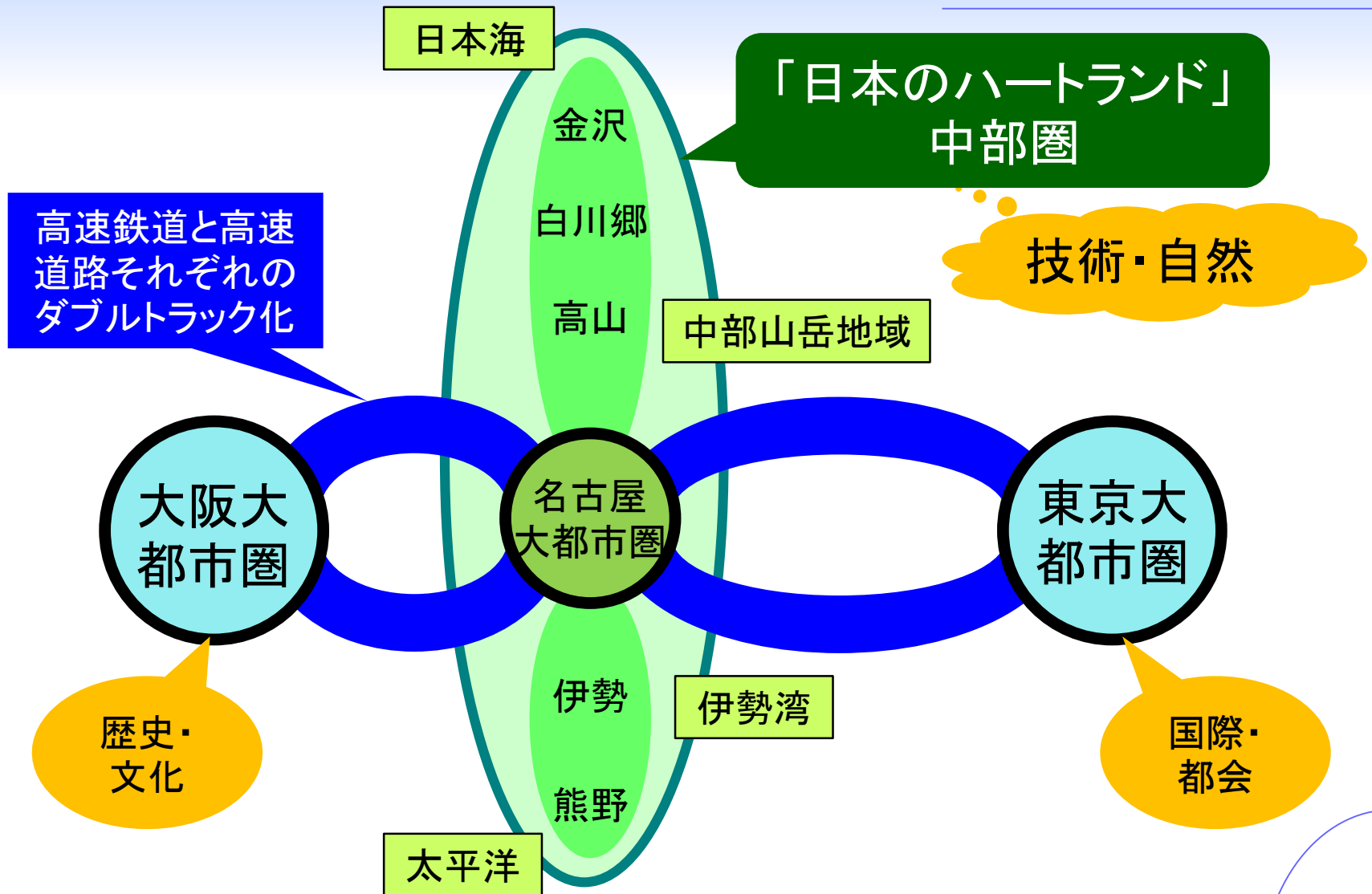
SMRのあるべき姿

- 3大都市圏がシナジー効果を発揮するように、**それぞれ特徴的な役割を担う**
 - 人・モノ・情報の交流・対流が起きるためには、**異質性や温度差が必要**
- 都市圏内各地域とリニア駅との**アクセシビリティを最大化する**
- 国際ビジネスや国際観光が受けられるサービスを共通化し、**同レベルのサービスを提供する**
- **SMRとしての海外への情報発信を連携して行う**

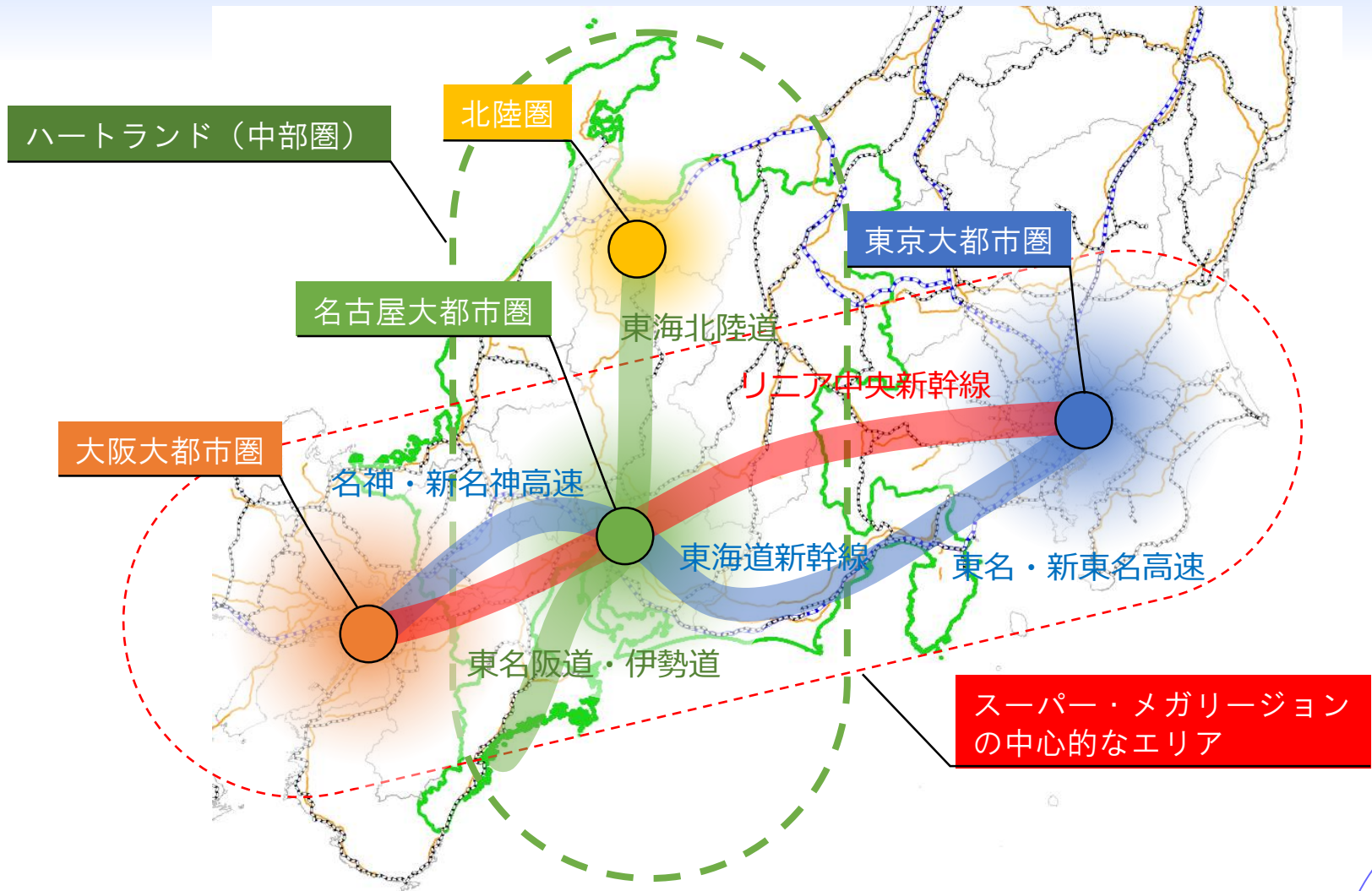
シナジー効果を発揮するための各都市圏の特徴は？

- **東京都市圏**は、日本の政治・経済の中心であり、世界のスーパー都市。何でもあるし、レベルも高い。
- **大阪都市圏**は、歴史・文化の中心。歴史的観光資源は他の地域を凌駕する。
- さて、**名古屋都市圏**の役割は？
 - **中部圏**は、地理的中心性と、日本らしさが最も残る「日本の中の日本」、言わば「**日本のハートランド**」“**Heartland of Japan**”（中心地、心臓地帯、心のふるさと）
 - その中心都市としての名古屋都市圏

SMRにおける3大都市圏と中部圏



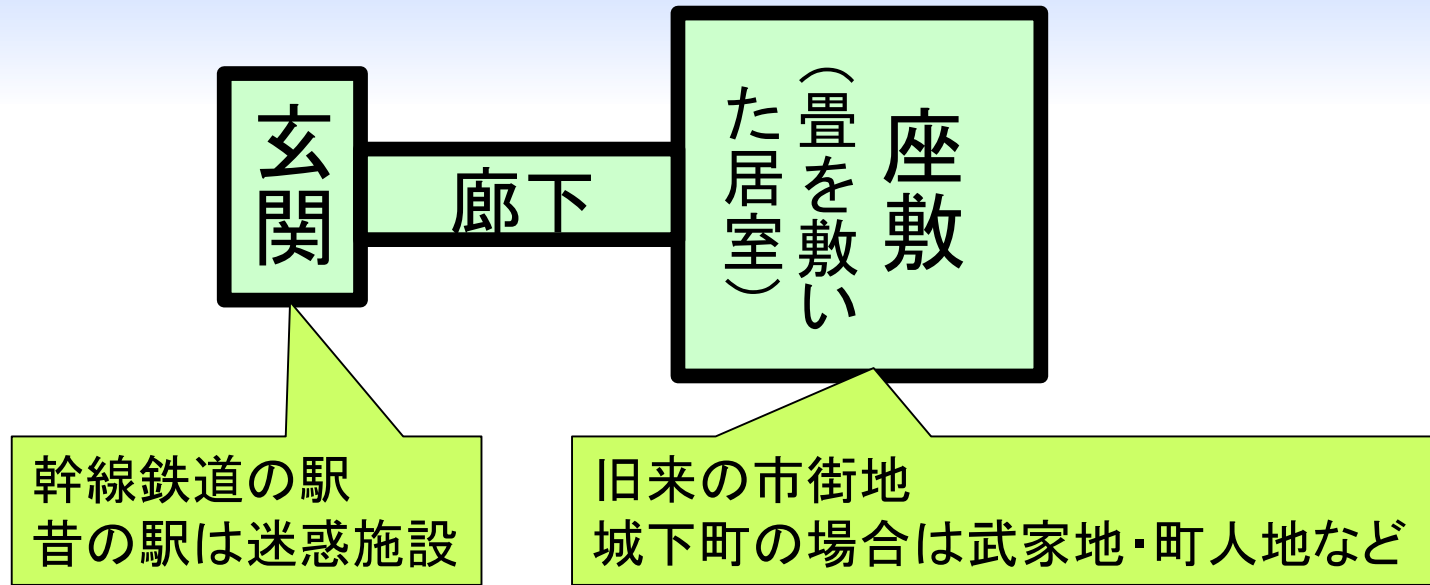
SMRと日本のハートランド



SMRにおける名古屋と名古屋駅の役割

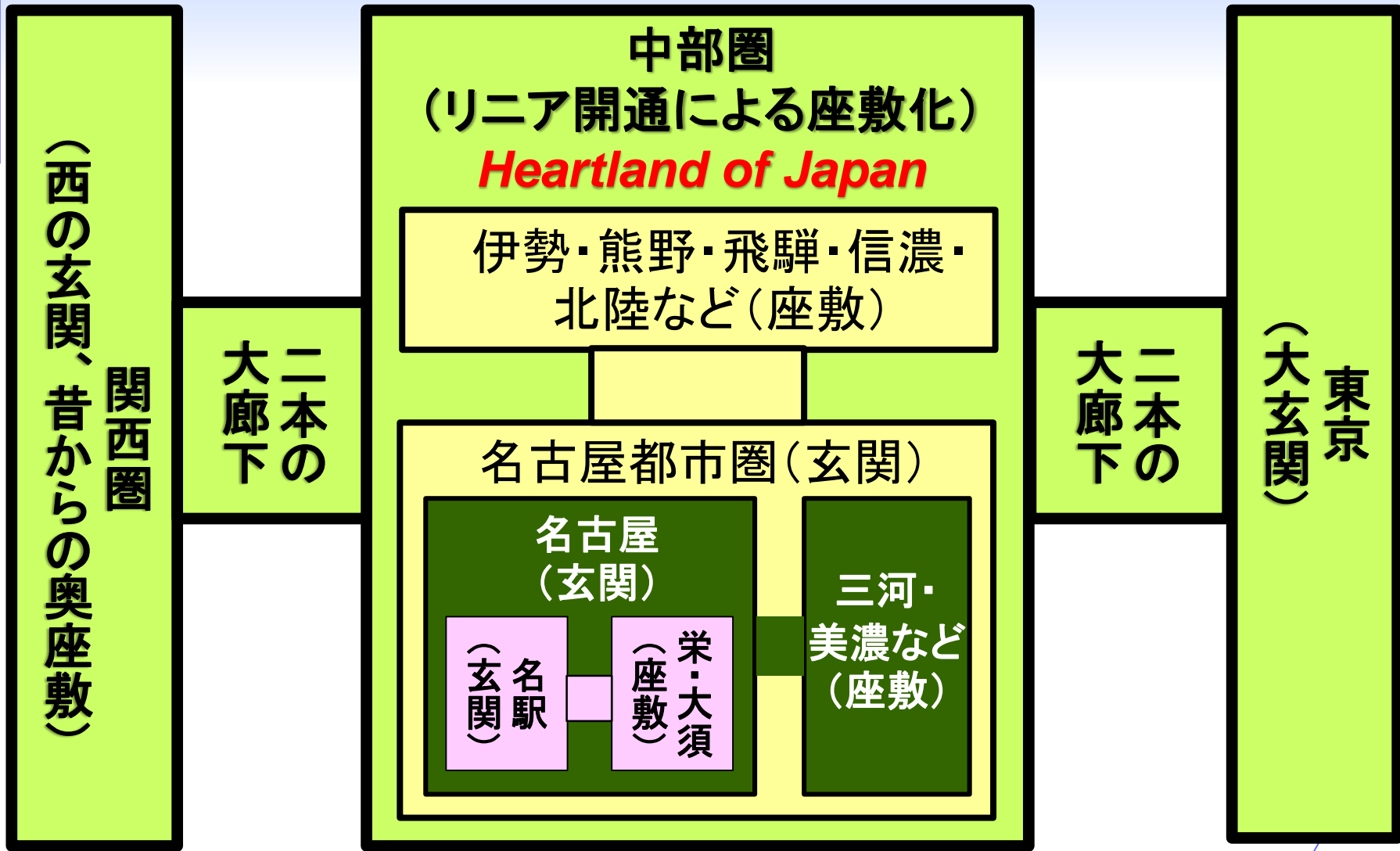
- 中部圏は「**日本のハートランド**」(中心地、心臓地帯)
 - ① 日本の中心に位置する
 - ② 経済エンジンとして日本を支える
 - ③ 自然と融合する日本古来の文化
 - ④ 大都市(名古屋)にも田舎性が残る
- 名古屋は「**日本のハートランド**」の中心都市
 - さらに名古屋駅は鉄道のスーパーハブとして**中部圏の玄関口**となる
 - 名古屋駅は、都市圏の中心駅であり、新幹線、リニア、幹線在来線、主要私鉄線、地下鉄が一か所に集まる、日本で唯一、いや世界で唯一の駅

日本の都市における「玄関」と「座敷」

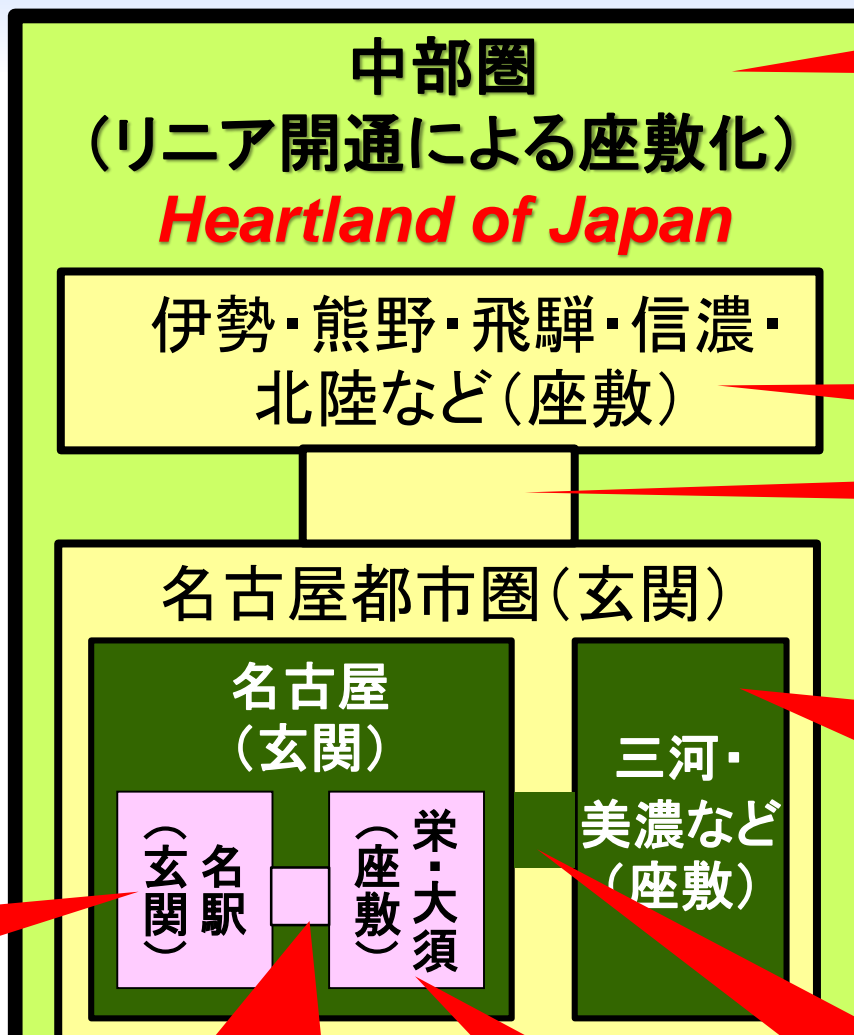


- もともと、旧市街地に商業・業務地や居住地があり、少し離れた寂しい場所に幹線鉄道駅があった。
- 鉄道の電化によって駅が迷惑施設で無くなり、都市の拡大や都市間移動の増加によって駅そばの価値が高まってきた。
- 駅そばの開発が進み、旧市街地のにぎわいを超えるような都市も出てきた。
- 最近では、座敷(旧市街地)まで行かずに玄関(駅そば)で用事を済ます忙しい人も多くなり、その傾向はますます顕著に。

玄関／座敷の入れ子構造



玄関／座敷理論による中部圏～名古屋の主な課題



「日本のハートランド」を表現する個性化

昇龍道PJでの連携強化

高速交通体系の整備

モノづくりをベースとした新産業の育成
都市近郊中山間地域の魅力化

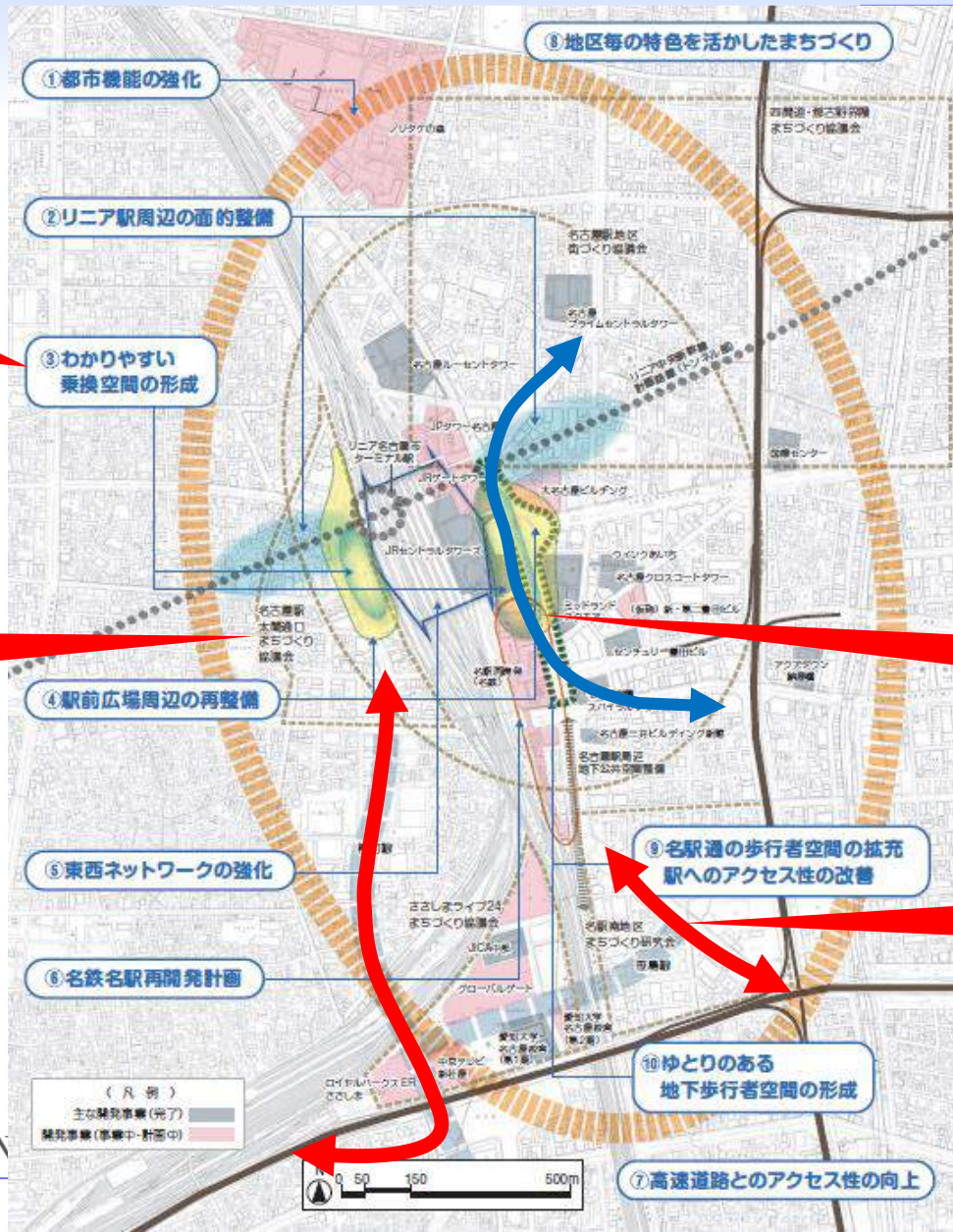
地域の玄関としての名駅整備

名駅—栄間のアクセシビリティ強化

栄の魅力アップ

名古屋—西三河間の鉄道連結強化

名古屋駅の再整備と周辺地域開発



5つの「ターミナルスクエア」

駅西地区の整備

栄や名城とつなぐ路面公共交通機関

高速道路とのアクセス性向上

SMRにおける関西圏と大阪の役割

SMRにおける関西圏の強み(文化面)

- 強みは何といっても「文化」
 - 日本の首都を長年になってきた歴史的正確性 (Orthodoxy)
 - 人や伝承的文化の洗練・優雅 (Elegance)
 - 言葉や食べ物に代表される独自性 (Distinctiveness)
- 学問や芸術の質の高さ
 - 大学や研究機関
 - 文壇、歌舞伎、落語、文楽、漫才 etc.
- 京・阪・神の多様性
 - 関東圏や中部圏のような一極集中でない魅力

SMRにおける関西圏の強み(地理的)

- 西日本の中心地・ゲートウェイ
- 日本海側への近さ
- 瀬戸内海の魅力
- 気候の温暖さ
- 防災性の高さ
 - 海溝型大地震や津波の被害は他都市圏と比べて小さい

SMRにおける関西圏の弱み

- 京・阪・神の行政政策に一体感がない
- 新大阪駅が都心(大阪)から離れおり、開発も中途半端
 - 品川駅と東京駅のような関係だが、品川駅付近は大規模な開発が進められている
- 関西は何で食べていくか？(基幹産業は？)
 - 大阪府の県内総生産は、2013年度から愛知県に抜かれて3位 (人口は大阪府の方が100万人以上多い)

京・阪・神があってこそその関西圏の強みを

- 中心都市である大阪の強みを引き出すためには、京都・神戸との連携を強化

	大阪	京都	神戸
働く	西日本の商都 モノづくり中小企業	先端産業 伝統産業	健康産業 外資系 重工業
住む	職住近接	強い憧れ	住みやすさNo.1
遊ぶ	食いだおれ お笑い	歴史・文化	お洒落

- 「阪神間に住み、東京と大阪で半々働き、週末は京都へ」などの暮らしは関西でしか提供できない

新大阪駅周辺地区は大改造が必要

- 地域鉄道の新線計画は着々と進展中
 - JRおおさか東線、なにわ筋線、新大阪連絡線、なにわ筋連絡線
- 地方創生回廊中央駅(リニア、山陽新幹線、北陸新幹線駅の地下集約化)の構想も
- まちづくり的には、駅周辺の土地が鉄道と新御堂筋の高架で分断されており、回遊性に乏しく、発展していない

十三・新大阪・淡路エリアが都市再生地域に

「新大阪駅周辺地域」ではアピール力が足りないので、エリアの良い別名を！

例えば、「よどきた」?!

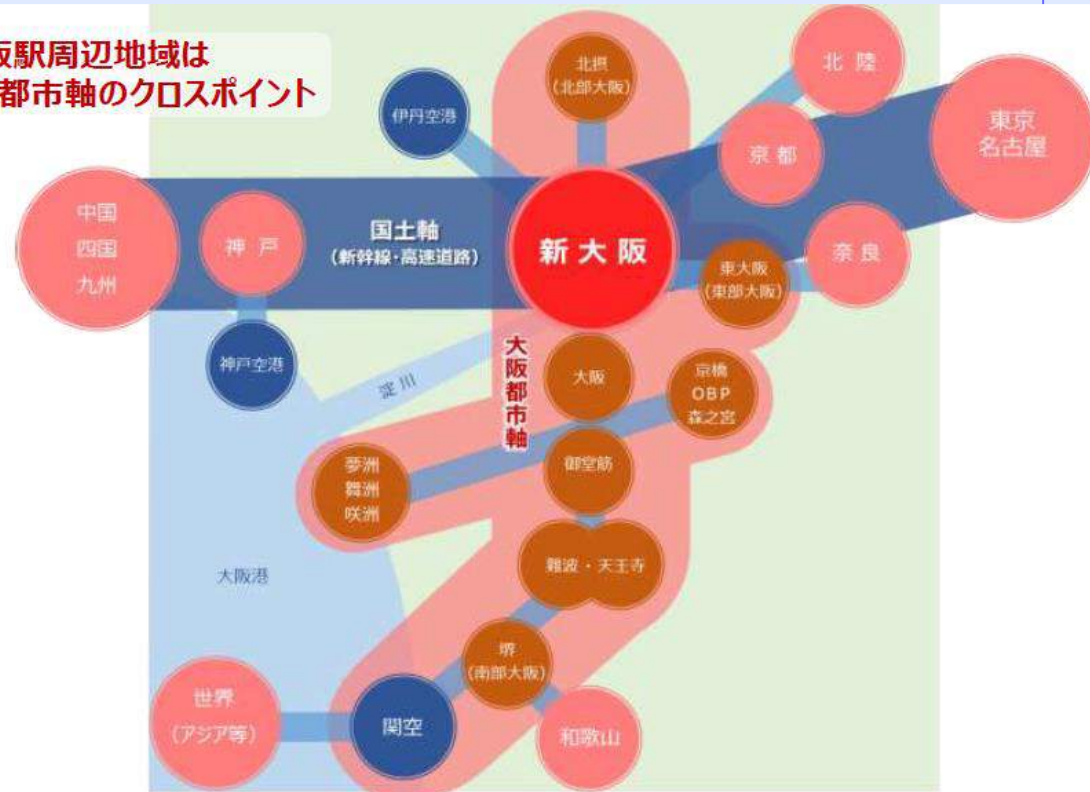
○ 大阪都心部の都市再生緊急整備地域（候補含む）



よどきたエリアの立ち位置

新大阪駅周辺地域は
国土軸と大阪都市軸のクロスポイント

新大阪駅は、各種新幹線だけでなく、JR東海道線も、阪急も通る「関西のゲートウェイ」に



あまり大阪色を出さず、京阪神または関西の要となる方向性の方が良いのでは

よどきたエリアの開発方針案

- 関西のゲートウェイ色を強くし、京阪神で共有して使える施設を
 - 京阪神の大学のサテライトキャンパス
 - 大規模コンサート会場、展示場
- 新大阪駅周辺を人工地盤化して交通路による分断を解消、歩いて回遊できるようにし、高層ビルが立ち並ぶピカピカの街の方向
 - 庶民的な街は、西中島や十三など近くにある

関西圏と中部圏の連携

連携によるシナジー効果は大いに期待可能

	関西圏	中部圏
体質	都会的、洗練さ	田舎的、勤勉さ
強み	文化、観光	中心性、モノづくり
弱み	産業力	企画力
機会	大阪・関西万博	東京一名古屋リニア 先行開業
脅威	東京一名古屋リニア 先行開業	北陸新幹線 小浜— 京都ルート

関西—中部連携企画の例

- 関西の学・クリエイターが、中部のモノづくり産業と連携して、新しい発想のモノ(例えば自動車)を作る
 - 住みやすい中部圏と面白い関西圏でのダブル居住も
- 中部圏でのMICEと関西圏での観光、関西圏でのMICEと中部圏での観光を企画し、その近さと地域の多様性をアピール
- 名古屋駅付近に住む外国人が、職場は西三河、子弟はリニアで新大阪のインターナショナルスクールへ
- 関西—北陸—東海連合の経済団体の設立

おわりに

- 世界的に存在感が低下する日本、とくに東京以外の都市は、リニアによる7000万人のSMRで勝負
- リニアの速さは、新幹線とは次元の違う都市間の結びつきを可能に
- リニアによるストロー効果は、非SMR地域からSMRへの吸い上げが顕著に
- 関西の強みは、京阪神の多様性と連携
- 新大阪地区の大阪色を薄くしてイメージを変え、関西のゲートウェイ地区に
- これまで考えても来なかった中部圏との連携も重要

ご清聴ありがとうございました