

2011年11月7日

報道関係各位

株式会社 共立総合研究所
(照会先)副社長・名古屋オフィス代表
江口 忍

Tel (052) 564-1520

080-6948-3629

どうなる、どうする、「リニア新時代」の名古屋

調査レポート、「名阪メガリージョン」という選択 ~ 東海と
関西が連携すべき5つの理由」について

大垣共立銀行グループのシンクタンク、共立総合研究所(岐阜県大垣市郭町2-25 社長 森秀嗣)は、今般標記の調査レポートをとりまとめましたのでご案内申し上げます。

なお、全文は当研究所の機関誌『レポート2011』(143号)に掲載されている他、当研究所のホームページでも公開しております。

要旨

- ◆ 名古屋は大都市だが、東京と比べた場合、人口、経済力、情報量などに大きな格差がある。2027年に予定されている名古屋―東京間のリニア新幹線開業で名古屋と東京が40分で結ばれるようになれば、東京へのストロー現象で名古屋が影響を受けることは避けられない。
- ◆ 関西経済は、1964年の工場等制限法施行による製造業の流出などの理由から長年経済の低迷が続いたが、2002年の同法廃止や関西が強みを持つ電池産業の成長、JR大阪駅・梅田エリアをはじめとする相次ぐ大型再開発などもあり、近年は力を取り戻しつつある。
- ◆ このままりニア開業を迎えた場合、名古屋（東海地方）は東京（関東）に飲み込まれる可能性が高い。そうならないために東海と関西は、現在の地域的な枠組みを基本としながら、海外企業や外国人観光客の誘致・誘客、産業政策、防災など個別のテーマ毎に緩やかに連携する「名阪メガリジョン」の形成を目指すべきである。
- ◆ 東海と関西は以下の5つの理由から連携することが望ましい。
 - ① 名古屋と大阪は距離が近いこと
 - ② 世界的な地域間競争に勝ち抜くためには地域の規模を拡大した方が有利なこと
 - ③ 自動車のハイブリッド化・EV化の進展に伴い「東海の自動車産業」と「関西の電池産業」が結びつきを強めることで、両地域が優位なこれらの産業の競争力が一段と強化されること
 - ④ リニアが大阪に延伸されるまでの間、名古屋は“西日本の玄関都市”となることで、さらなる発展が期待できること
 - ⑤ 東海・東南海・南海地震に対する備えなど、新たな広域的課題への対応力の強化につながること

2027年のリニア開業で名古屋は東京の40分圏

“大都市”名古屋も東京へのストロー効果を免れない

- ◆ 仙台市へのストロー現象が顕著な山形市や福島市の規模は仙台市の4分の1だが、“大都市”に数えられる名古屋市の規模も東京23区の4分の1にすぎない(図表1)。

図表1 仙台市と山形市・福島市、東京23区と名古屋市の規模比較

	仙台市	山形市	福島市
人口	104.6万人	25.4万人	29.2万人
(仙台市=100)	(100)	(24)	(28)
市町村内総生産	4兆1605億円	9064億円	1兆1190億円
(仙台市=100)	(100)	(22)	(27)
年間小売販売額	1兆2682億円	3218億円	3193億円
(仙台市=100)	(100)	(25)	(25)

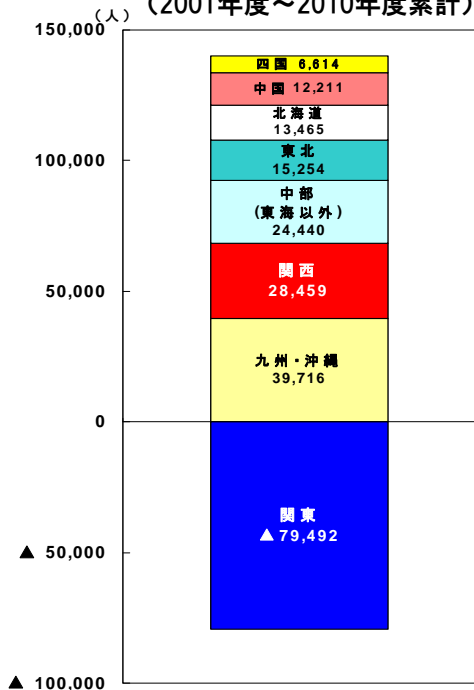
	東京23区	名古屋市
人口	894.9万人	226.4万人
(東京23区=100)	(100)	(25)
市町村内総生産	61兆24億円	13兆9060億円
(東京23区=100)	(100)	(23)
年間小売販売額	13兆3238億円	3兆1917億円
(東京23区=100)	(100)	(24)

人口は総務省「国勢調査」(2010年)、市町村内総生産は各県の市町村経済計算(2008年度)、年間小売販売額は経済産業省「商業統計」(2007年)をもとに共立総合研究所作成。なお東京都は市町村内総生産を公表していないため都内総生産の総額に都人口に占める23区の構成比(68%)を乗じて23区の総生産額を推計。

- ◆ 現在でも名古屋(東海)は多数の人口を東京(関東)に奪われている(図表2, 図表3)。リニア開業で名古屋から東京へ40分で行けるようになれば、人口はもとより消費、企業の本社などが東京へ流出することは避けられない。

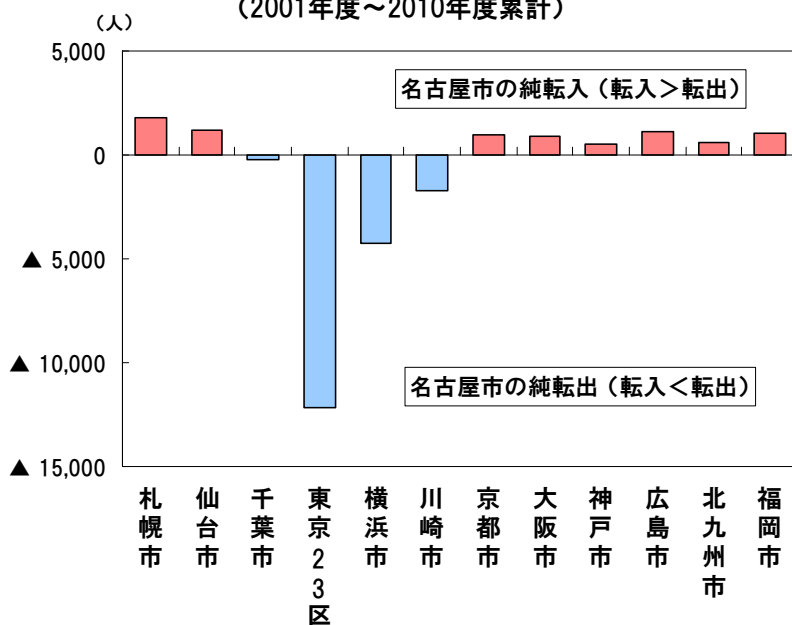
図表2 東海地方の相手地域別純転入者数

(2001年度～2010年度累計)



図表3 名古屋市の相手地域別純転入者数

(2001年度～2010年度累計)



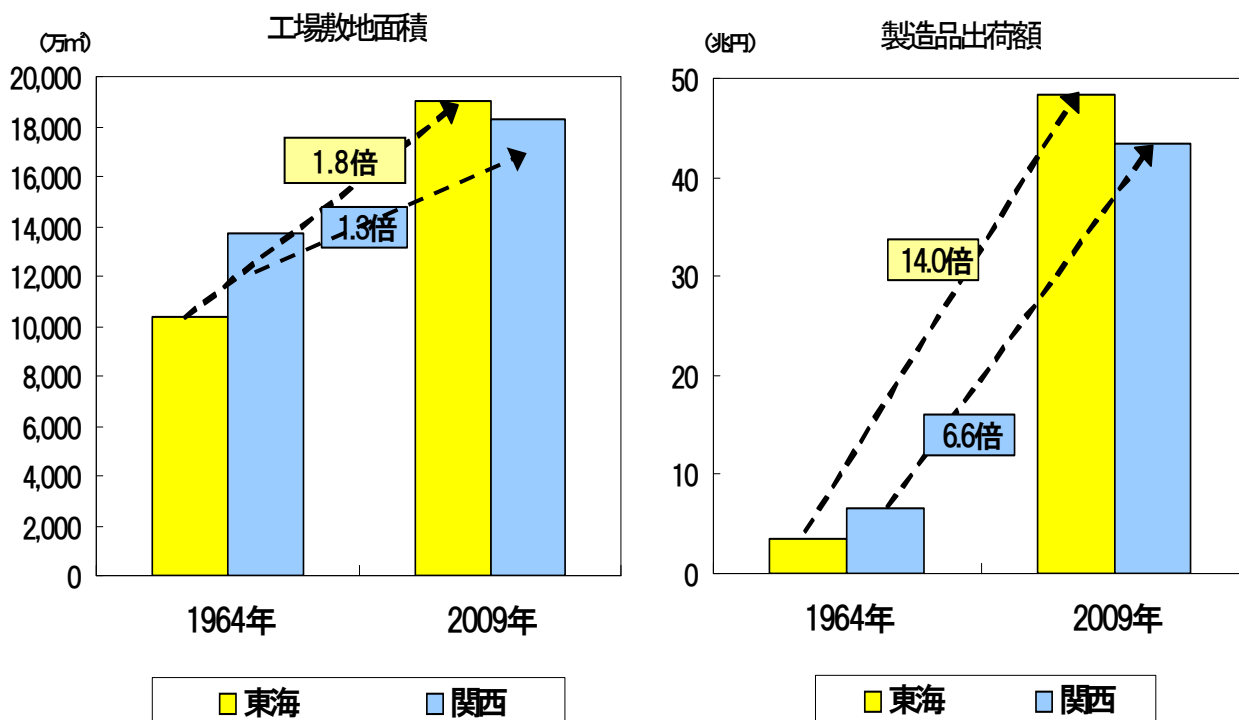
力を取り戻し始めた大阪・関西

◆ 関西経済は1970年代以降低迷が続いていたが、近年復調傾向にある（図表4）。

図表4 関西経済が衰退・復活した理由

衰退の理由(1970年代～90年代)	復活の理由(2000年代～)
1964年の工場等制限法制定で大阪市、神戸市などでの工場の新增設が事実上禁じられ、製造業主導の成長が困難に。その結果、東海と関西の工場敷地面積、製造品出荷額が逆転（図表5）	2002年の工場等制限法の廃止で関西の液晶・電池関連企業が大阪湾周辺に生産拠点を新增設し国際競争力を強化
関西同様に工場等制限法の規制を受けた関東のように製造業からサービス産業への産業転換が進まず	大阪ステーションシティがある大阪駅(梅田)をはじめ、難波、阿倍野、中之島など大阪市内主要拠点で大規模な再開発が進行
東京一極集中が進み、多くの関西企業が本社を東京へ移転	

図表5 東海、関西の工場敷地面積と製造品出荷額の変化
(1964年と2009年を比較)



リニア開業で東京に飲み込まれないためには、 東海は関西との連携が必要

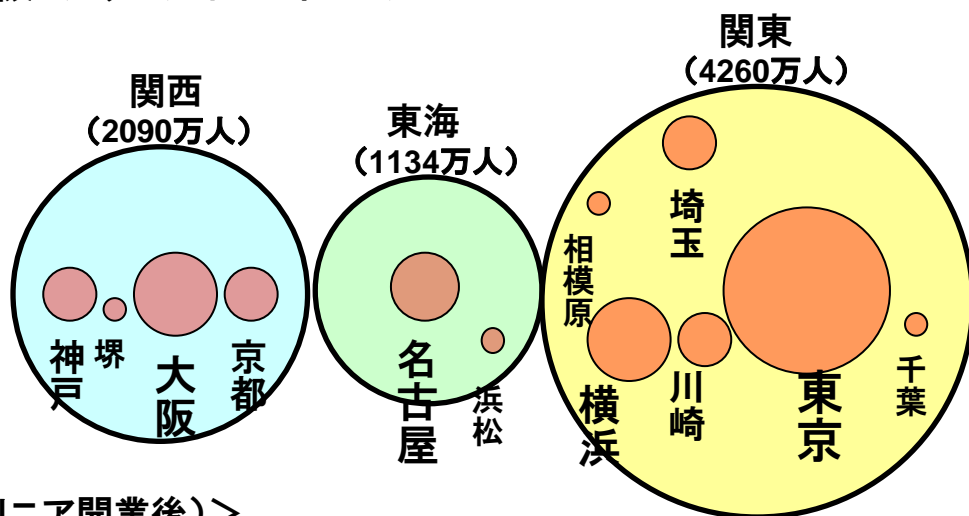


「名阪メガリージョン」

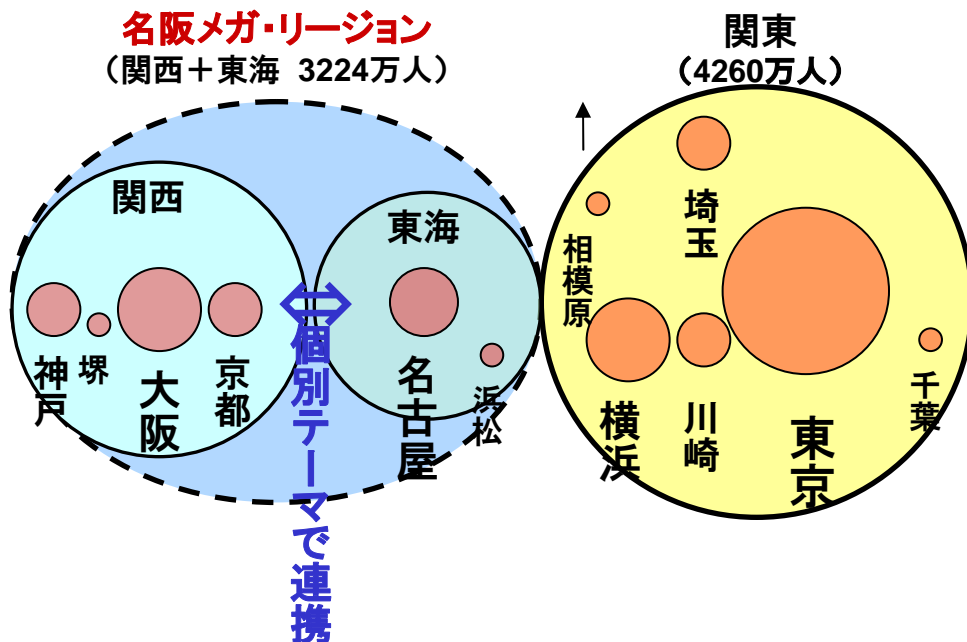
- ◆ このままりニア開業を迎えると、名古屋(東海)は東京(関東)に飲み込まれる可能性が高い。そうならないために名古屋(東海)は西に目を向けて大阪(関西)との連携を考えるべき。
- ◆ 名阪メガリージョンとは、現在の東海と関西という地域的枠組みを基本としながら、海外企業や観光客の誘致・誘客、産業政策、防災など個別のテーマ毎に東海と関西が緩やかな連携を図る地域的なまとまり(図表6)。

図表6 名阪メガリージョンのイメージ

<現在>



<将来(リニア開業後)>



東海と関西が連携すべき5つの理由(1)

① 距離が近いこと … 名古屋－大阪間の距離はわずか138km (図表7)

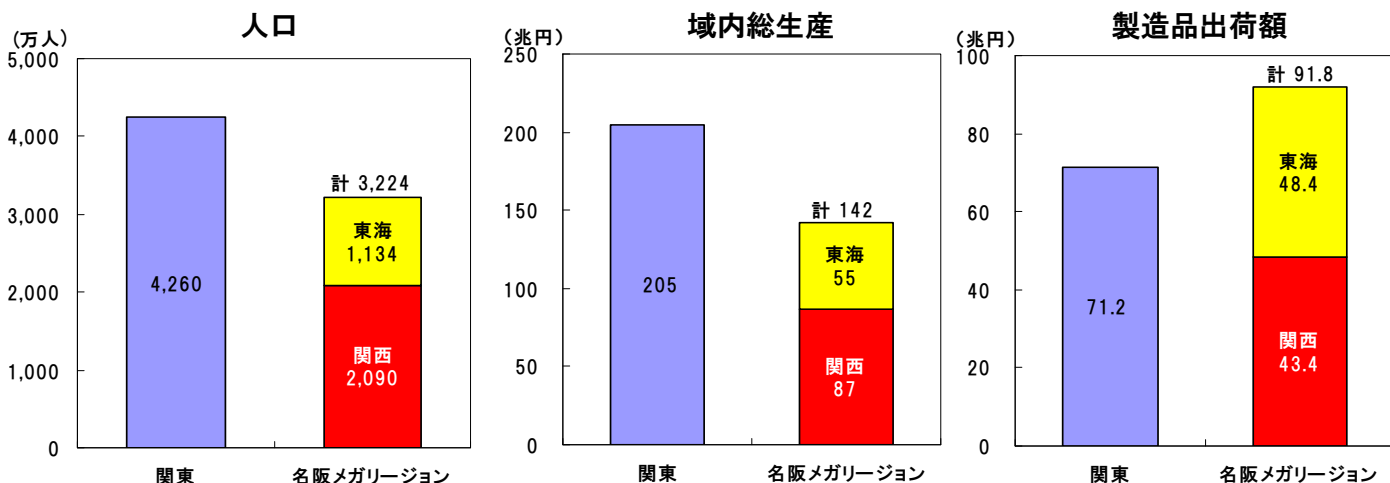
新幹線なら50分。車でも2時間以内で移動可能

図表7 都市間の距離

名古屋	－	静岡	136km	東京	－	静岡	142km
熊本	－	鹿児島	137km	福島	－	宇都宮	142km
岡山	－	広島	138km	大分	－	宮崎	148km
名古屋	－	大阪	138km				

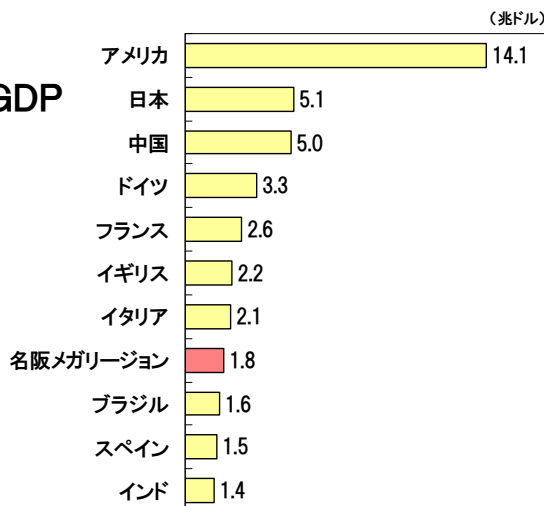
② 世界的な地域間競争に勝ち抜くためには地域の規模を拡大した方が有利なこと (図表8, 図表9)

図表8 関東と名阪メガリージョンの規模比較



(注) 人口は2010年10月、域内総生産は2008年度(実質・2000年基準)、製造品出荷額は2009年度。名阪メガリージョンは東海3県+関西2府4県。総務省「推計人口」、内閣府「県民経済計算」、経済産業省「工業統計表」をもとに共立総合研究所作成

図表9 主要国と比較した名阪メガリージョンのGDP

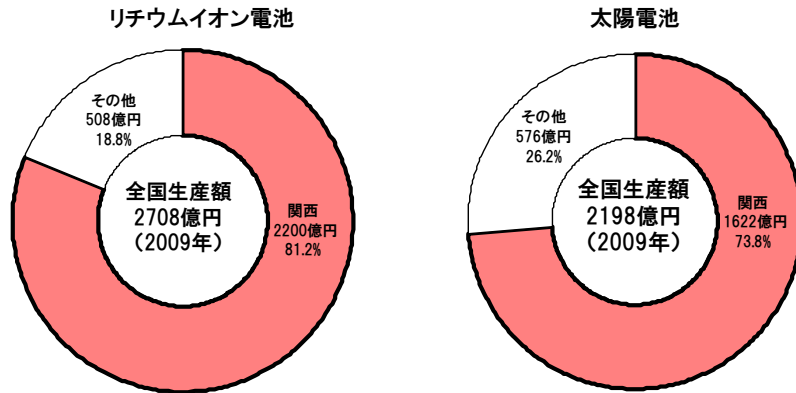


数字は2009年。1ドル=80円で換算。IMF、内閣府のデータをもとに共立総合研究所作成

東海と関西が連携すべき5つの理由(2)

- ③ 自動車のハイブリッド化・EV化の進展に伴い「東海の自動車産業」と「関西の電池産業」(図表10)が結びつきを強めることで、両地域が優位なこれらの産業の競争力が強化されること

図表10 関西の電池生産額の国内シェア



出所:近畿経済産業局「KANSAI元気マップ」(2010年5月)

- ④ リニアが大阪に延伸されるまでの間、名古屋は“西日本の玄関都市”となることで、さらなる発展が期待できること

… 鉄道で西日本—東京間を移動する人の多くが名古屋駅で新幹線とリニアを乗り換えるため、JR名古屋駅の利用者が増加する(図表11)

「西日本の玄関都市」として名古屋(特に名古屋駅周辺)の拠点性が高まれば、名古屋の発展にもプラスに作用

図表11 リニア開業で想定されるJR名古屋駅の利用者数の増加(1日あたり)

JRを利用した首都圏と西日本(滋賀県以西)の移動者(A) (ほとんどが新幹線)	12.1万人
6割がリニアに転換した場合の名古屋駅での乗換者(B=A×0.6)	7.3万人
現在のJR名古屋駅利用者(C)	37.6万人
リニア乗換者によるJR名古屋駅利用者の増加率(B/C)	19.4%

(実際に開業すればリニアの時短効果で新たに創出される移動もある
ので、名古屋駅の利用者数の増加はこれにとどまらないと思われる)

国土交通省「旅客地域流動調査」(2009年度)をもとに共立総合研究所作成

- ⑤ 東海・東南海・南海地震に対する備えなど、新たな広域的課題への対応力の強化につながること

… 東海・東南海・南海地震等の防災対策、海外企業や外国人環境客の誘致・誘客、交通インフラ整備、電力融通、産業振興、環境保全など、東海単独で取り組むより、関西と連携して対応した方が望ましい広域的行政課題が増加