

## ＜第1回研究会 提出意見＞

藤井 聡 委員 [京都大学大学院工学研究科教授]

関西の経済的疲弊は、激しい。

三大都市圏の中で、人口流出が最大なのが大阪であり、過去数十年間の本社の東京移転も凄まじい勢いで進んだ。

法人税はかつて8000億円あったものが、今では3000億円を下回り、大企業のトップ100の過半数を占めた関西本社企業の大半が、東京に移転した。

こうした関西の疲弊には様々な原因があるものの、当方が考える「最も重要な要因」は、超絶な新幹線の整備水準の東西格差である。

大阪には東海道山陽新幹線が一本「通過」しているに過ぎない。

一方で、東京は、1) 東海道新幹線、2) 北陸(長野)新幹線、3) 上越新幹線、4) 東北新幹線(+秋田新幹線、山形新幹線)という4本の新幹線が整備され、しかもそれらは全て、東京駅を「ターミナル」としている。

本来大阪は、①北陸新幹線、②四国新幹線、③山陰新幹線の整備計画があり、東京都同じく4本の新幹線が整備される計画であった。ところが、大阪は、その4つの内、1つしか整備されていないのである。

今日、新幹線が、3次産業を中心とする日本の経済/ビジネス展開において極めて重要である以上、この四倍もの新幹線整備格差が、東西格差の主要因であることは疑いを入れない。

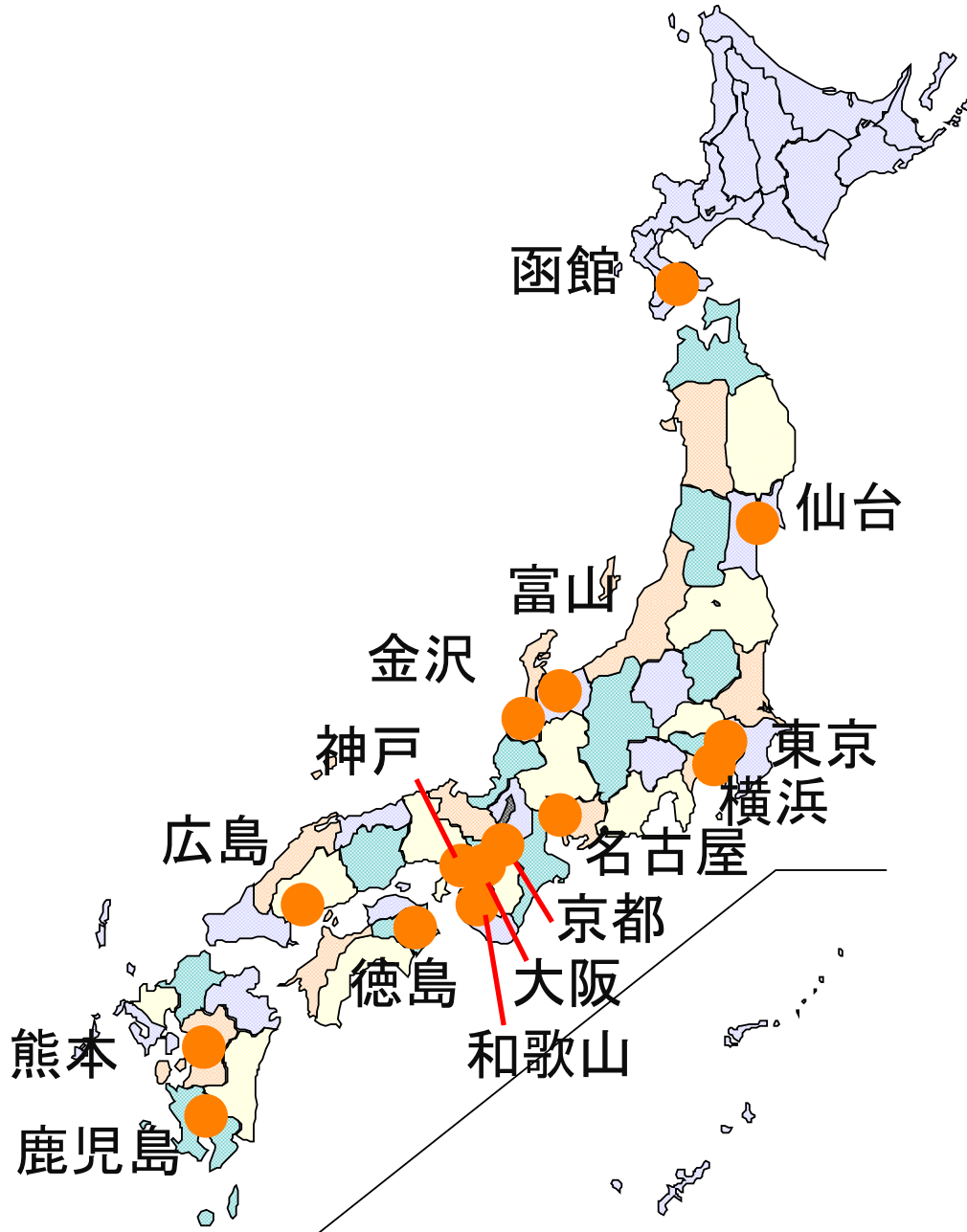
リニア新幹線の同時開業を声高に主張し続けることが今重要であることは論を待たないが、関西はそれと共に、あるいはそれ以上に、上記の新幹線の整備格差問題に注目すべきである。この問題の解消無くして、関西の地盤沈下を阻止する事は不可能である。

# 新幹線とナショナリズム



(2013年8月9日)

# 明治時代(明治9年)の人口ベスト15都市

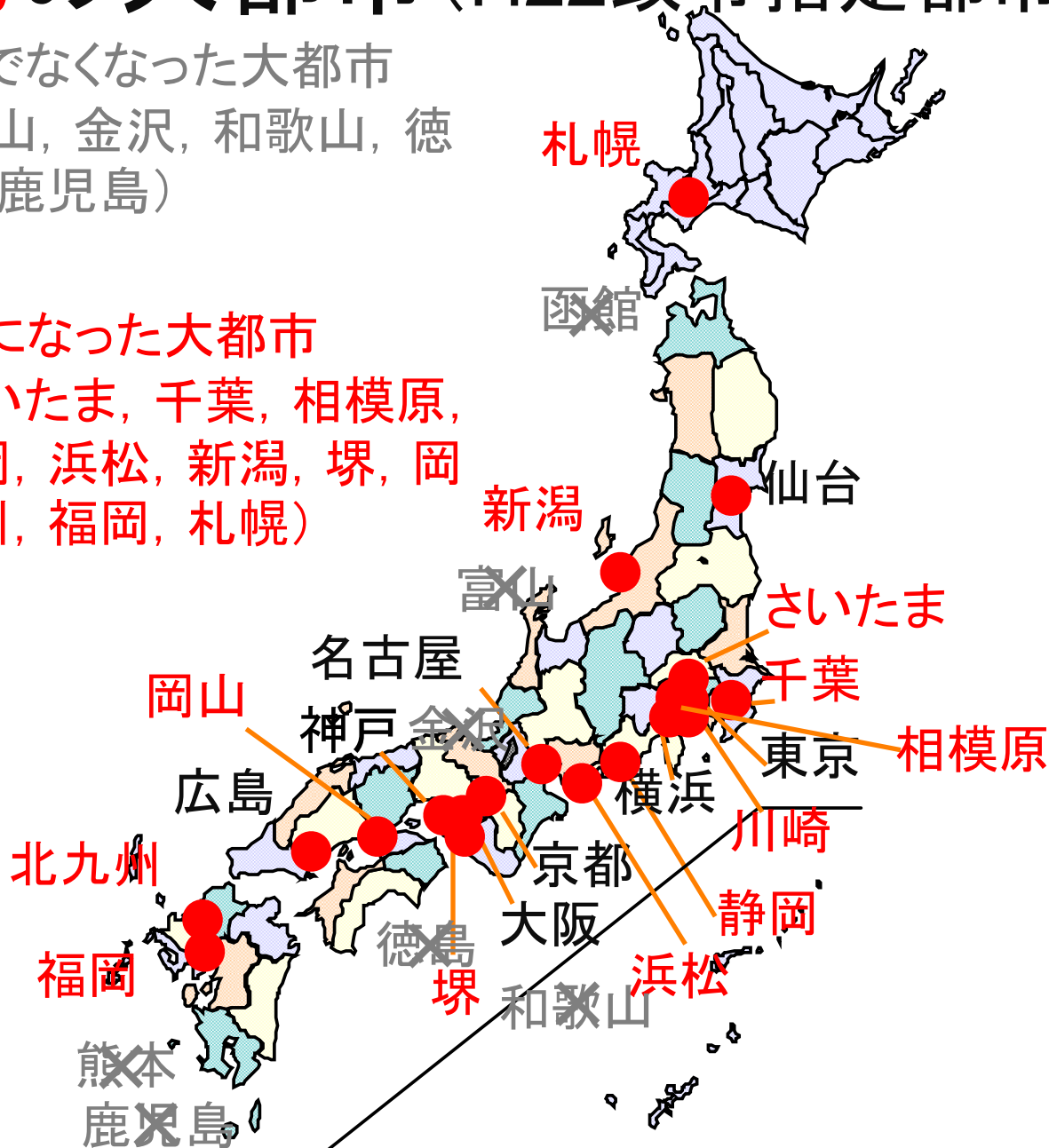


1	東京	1,121,883
2	大阪	361,694
3	京都	245,675
4	名古屋	131,492
5	金沢	97,654
6	横浜	89,554
7	広島	81,954
8	神戸	80,446
9	仙台	61,709
10	徳島	57,456
11	和歌山	54,868
12	富山	53,556
13	函館	45,477
14	鹿児島	45,097
15	熊本	44,384

# 現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「大都市」でなくなった大都市  
(函館, 富山, 金沢, 和歌山, 徳島, 熊本, 鹿児島)

「大都市」になった大都市  
(新潟, さいたま, 千葉, 相模原, 川崎, 静岡, 浜松, 新潟, 堺, 岡山, 北九州, 福岡, 札幌)



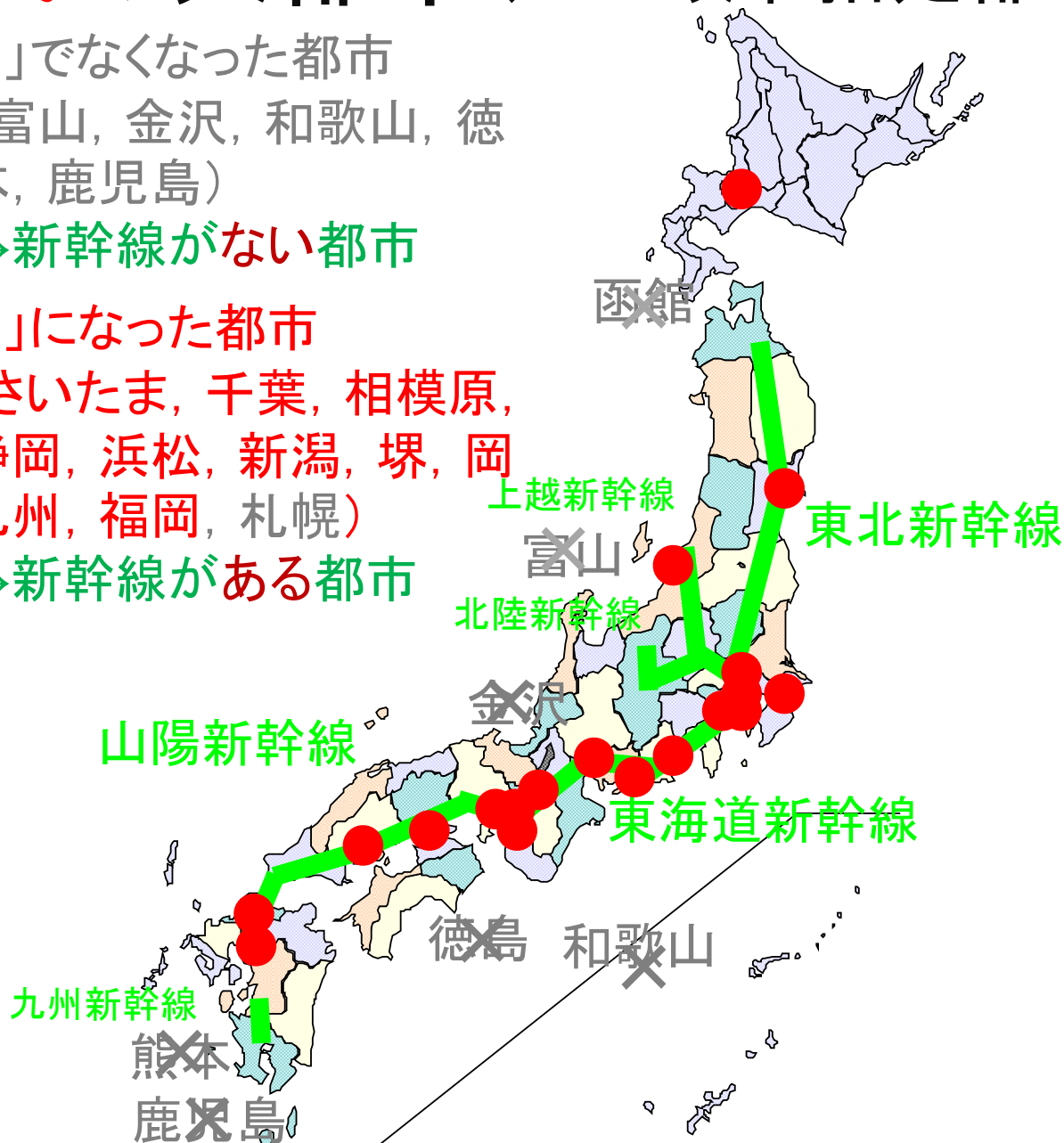
# 現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「大都市」でなくなった都市  
(函館, 富山, 金沢, 和歌山, 徳島, 熊本, 鹿児島)

→新幹線がない都市

「大都市」になった都市  
(新潟, さいたま, 千葉, 相模原, 川崎, 静岡, 浜松, 新潟, 堺, 岡山, 北九州, 福岡, 札幌)

→新幹線がある都市



つまり、新幹線が整備された都市は、大きく発展し、  
整備されなかつた都市は、衰退した！

# 当初の新幹線構想

(運輸白書から)



- 20万人以上で新幹線なし地方都市
- missing link
- 予定線(基本計画+整備計画の未着工区間)
- 工事中
- 新幹線(直通特急含む)

