

大阪西日本首都構想 ～『大大阪形成促進法』制定の提案

京都大学大学院教授 藤井聡

1. 「大阪疲弊」の最大の原因

- 東京で進められた徹底的な「インフラ投資」が大阪では進められなかった。
- 特に東西格差が激しいのが「新幹線」。



図表 12 平成 22 年時点の政令指定都市と新幹線ネットワーク

東京は、計画路線がほぼ全て完了→大東京圏が形成！
大阪は、計画路線は全く作られていない？



↑新幹線がなければ、明治9年の大都市（BEST15以内）の大都市全てが、政令市から外れている。

2. 今、すぐにはじめるべきプロジェクト

- ① **リニアの名古屋大阪同時開業** (→ 大阪府で人口+26万人、GRP+1.3兆円、税収+千億以上)
→ JR 東海への3.5兆円の無利子貸し付け
- ② **北陸新幹線の大阪接続** (→例：米原ルート + 北陸・米原・京都・大阪への相互乗り入れ)
→ 敦賀までへの早期実現+整備計画の決定
- ③ **上記①、②の「うめきた」接続**
- ④ **夢洲を活用したUSJの拡張** (中央線の延伸路線の活用)
- ⑤ **これら全てにおいて「大阪の地場活力」を徹底的に活用** (地域まちづくりとの接続、地域産業の活用)

3. 大国家プロジェクトとしての大阪西日本首都構想(大大阪構想)

- ・ **基本理念** ⇒ 「大阪と京阪神、西日本、政府との徹底連携」
 - 「東京一極集中緩和」の切り札 = 「国土強靱化」「地方創生」の切り札となる「**国家プロジェクト**」
 - 大阪だけでなく、「京都・神戸」と連携した「**京阪神**」での発展を目指す。
 - 大阪だけでなく、「北陸」「四国」「和歌山」「山陰」といった「**西日本全体**」との**共栄**を目指す。
 - 経済成長と財政再建のための「**アベノミクス投資プラン**」の**重要項目**として位置づける
- ・ **長期的プロジェクト (当面は構想を進める)**
 - ⑥ 北陸新幹線→新大阪→うめきた→関空→和歌山→四国 (**関空の最大有効活用**)
 - ⑦ 友が島堤防プロジェクト (南海トラフ地震津波・対策)
 - ⑧ 以上のプロジェクトを進めるための国家的見地に立った「**大大阪形成促進法**」を策定

以上

大阪西日本首都構想 ～『大大阪形成促進法』制定の提案

京都大学大学院教授 藤井聡

(総人口に対する人口割合 %)

32%

東京圏

27%

22%

東京の80%

東京の74%

東京の59%

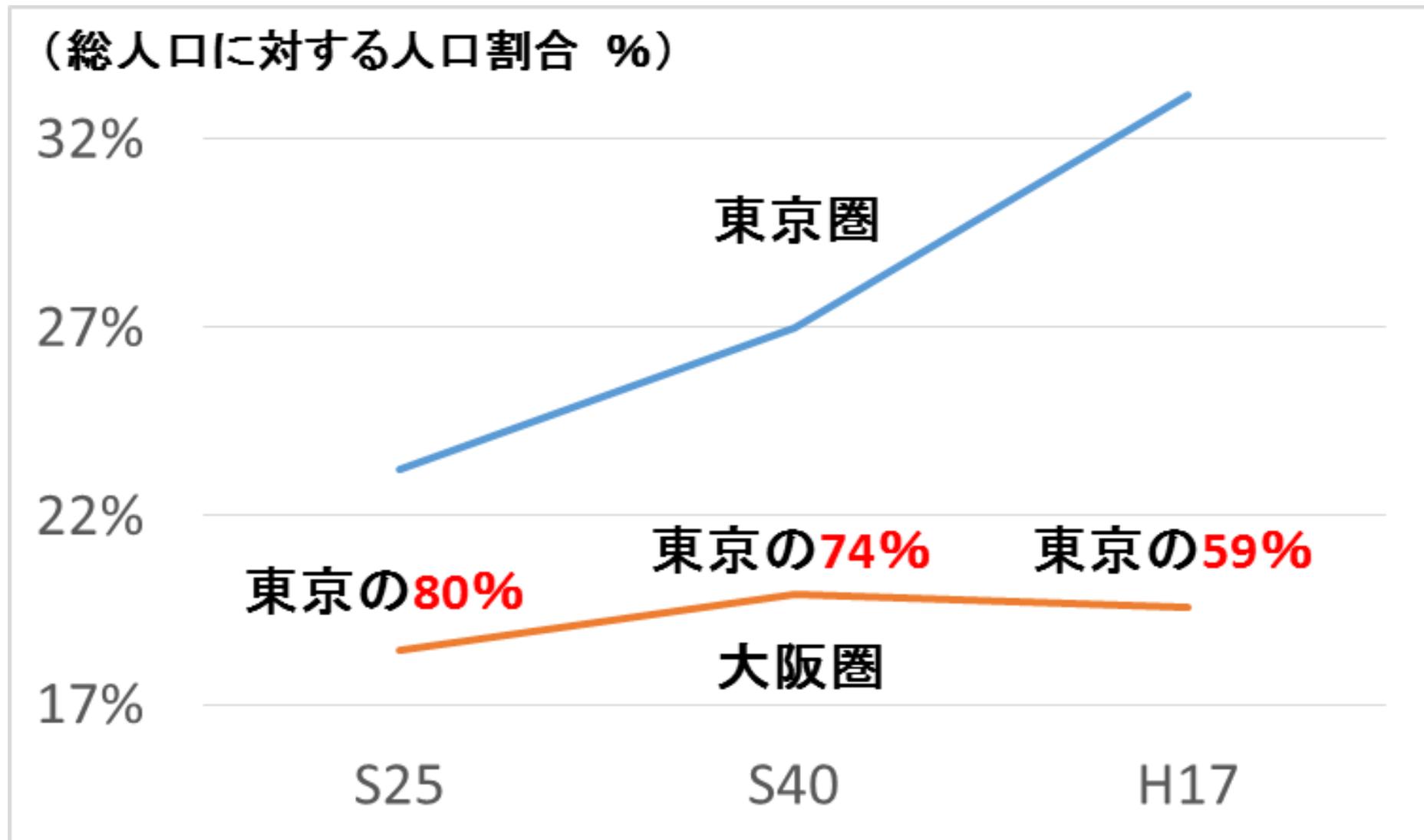
大阪圏

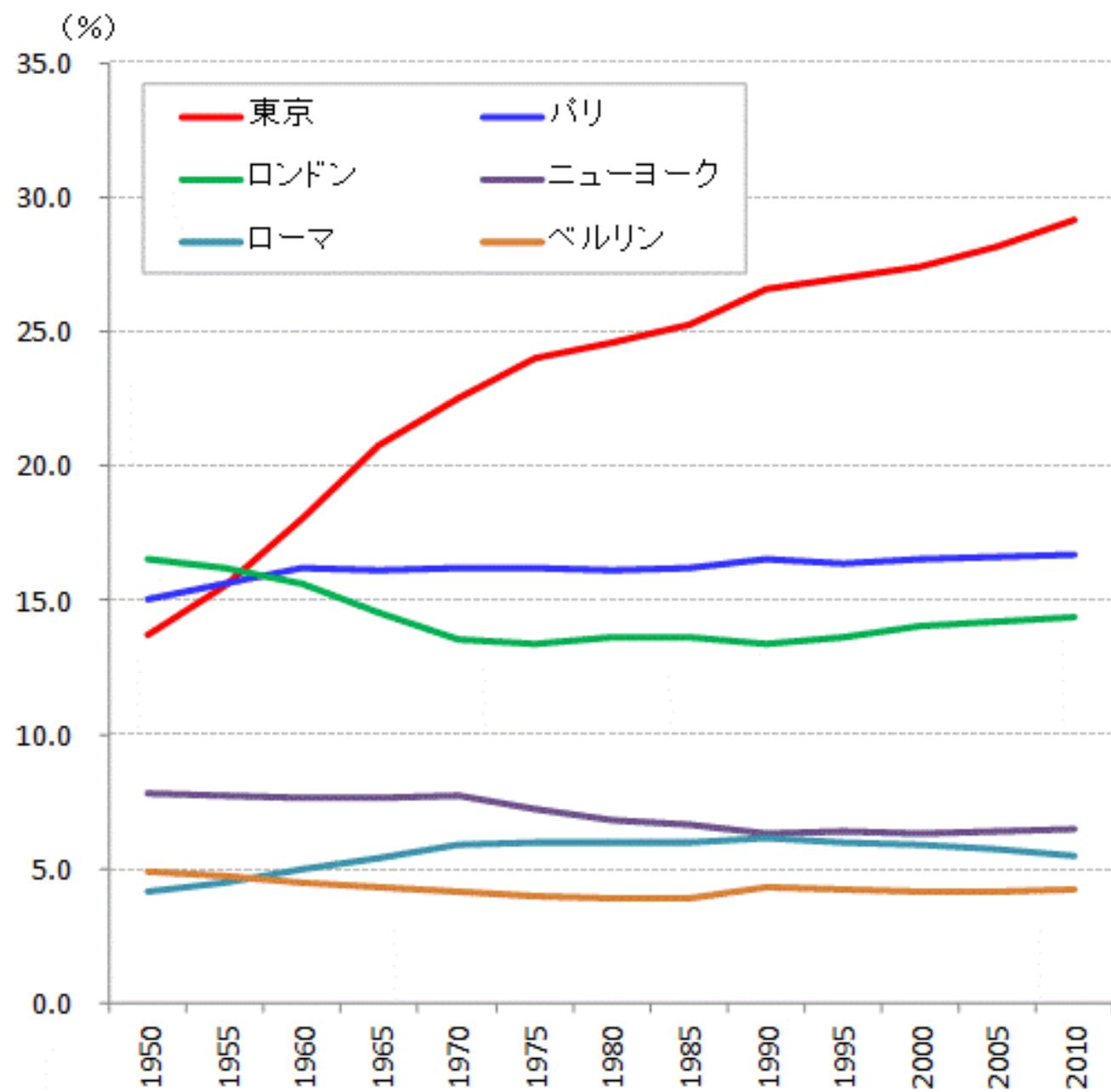
17%

S25

S40

H17



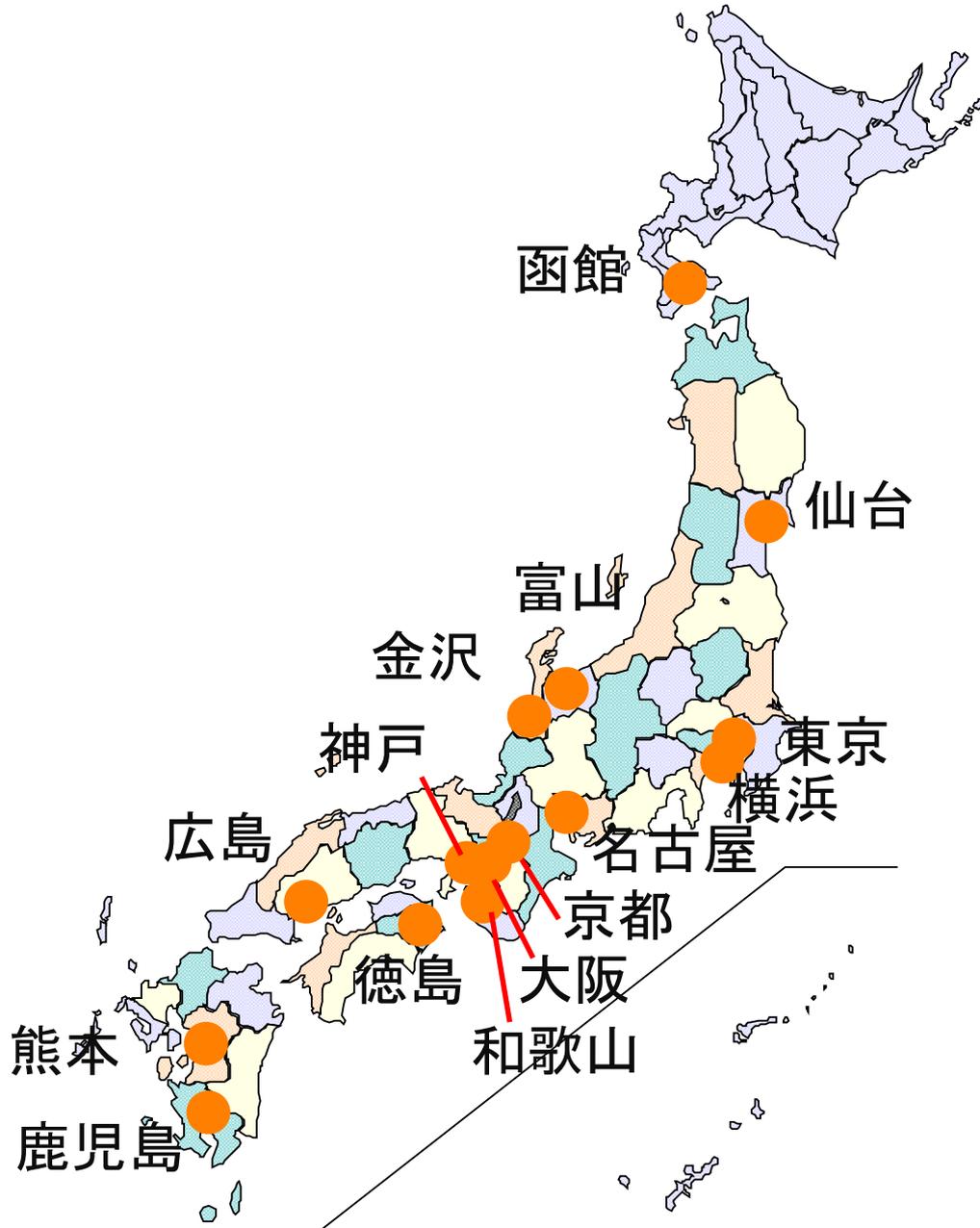


新幹線とナショナリズム



(2013年8月9日)

明治時代(明治9年)の人口ベスト15都市

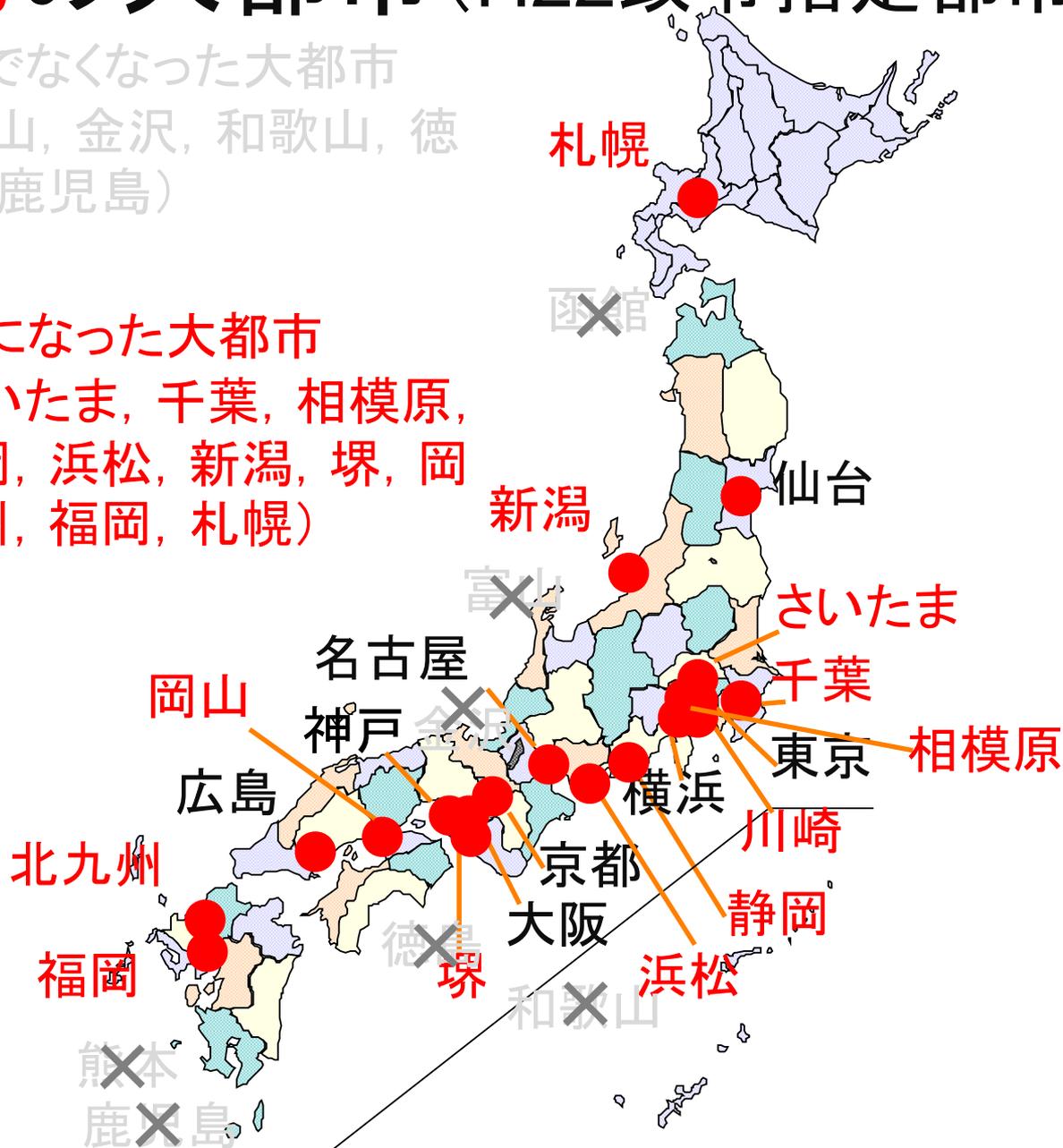


1	東京	1,121,883
2	大阪	361,694
3	京都	245,675
4	名古屋	131,492
5	金沢	97,654
6	横浜	89,554
7	広島	81,954
8	神戸	80,446
9	仙台	61,709
10	徳島	57,456
11	和歌山	54,868
12	富山	53,556
13	函館	45,477
14	鹿児島	45,097
15	熊本	44,384

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)



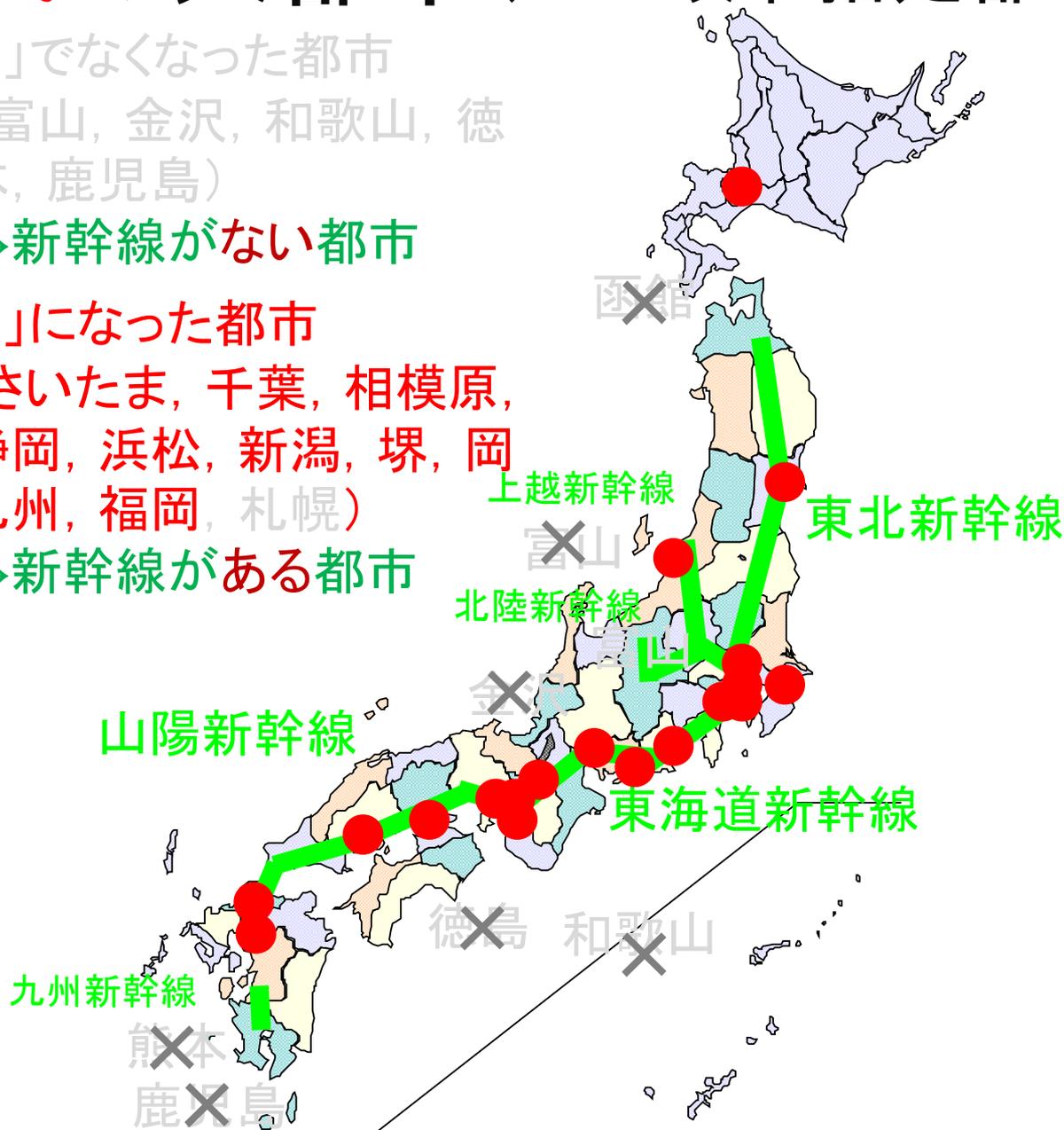
現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「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



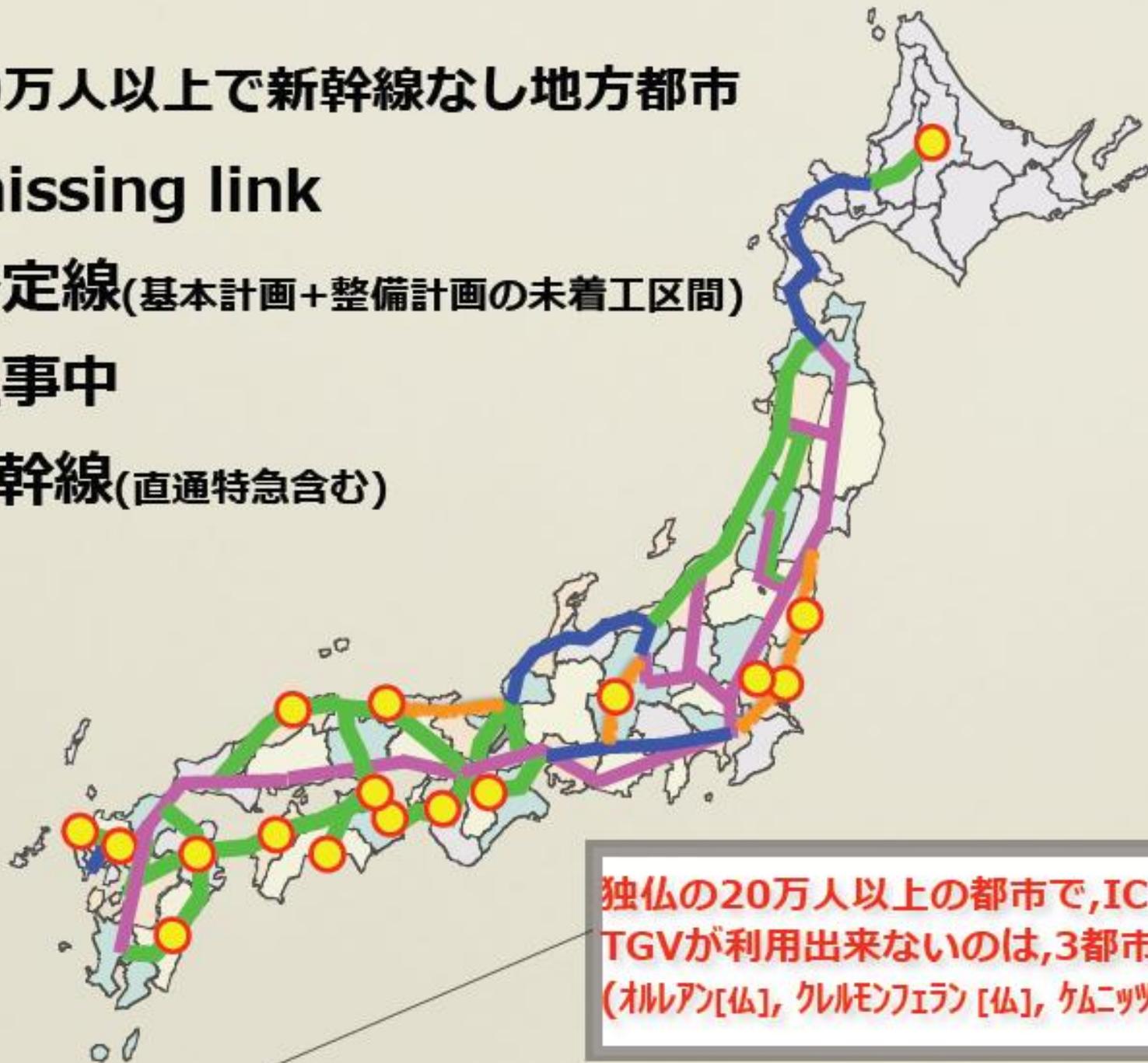
つまり、新幹線が整備された都市は、大きく発展し、
整備されなかつた都市は、衰退した！

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)



独仏の20万人以上の都市で,ICEやTGVが利用出来ないのは,3都市だけ(オルミアン[仏], クレルモンフェラン [仏], ケムニッツ [独])