

リニア中央新幹線とスーパーメガリ ージョン時代の広域中部圏の創出

2023年9月26日

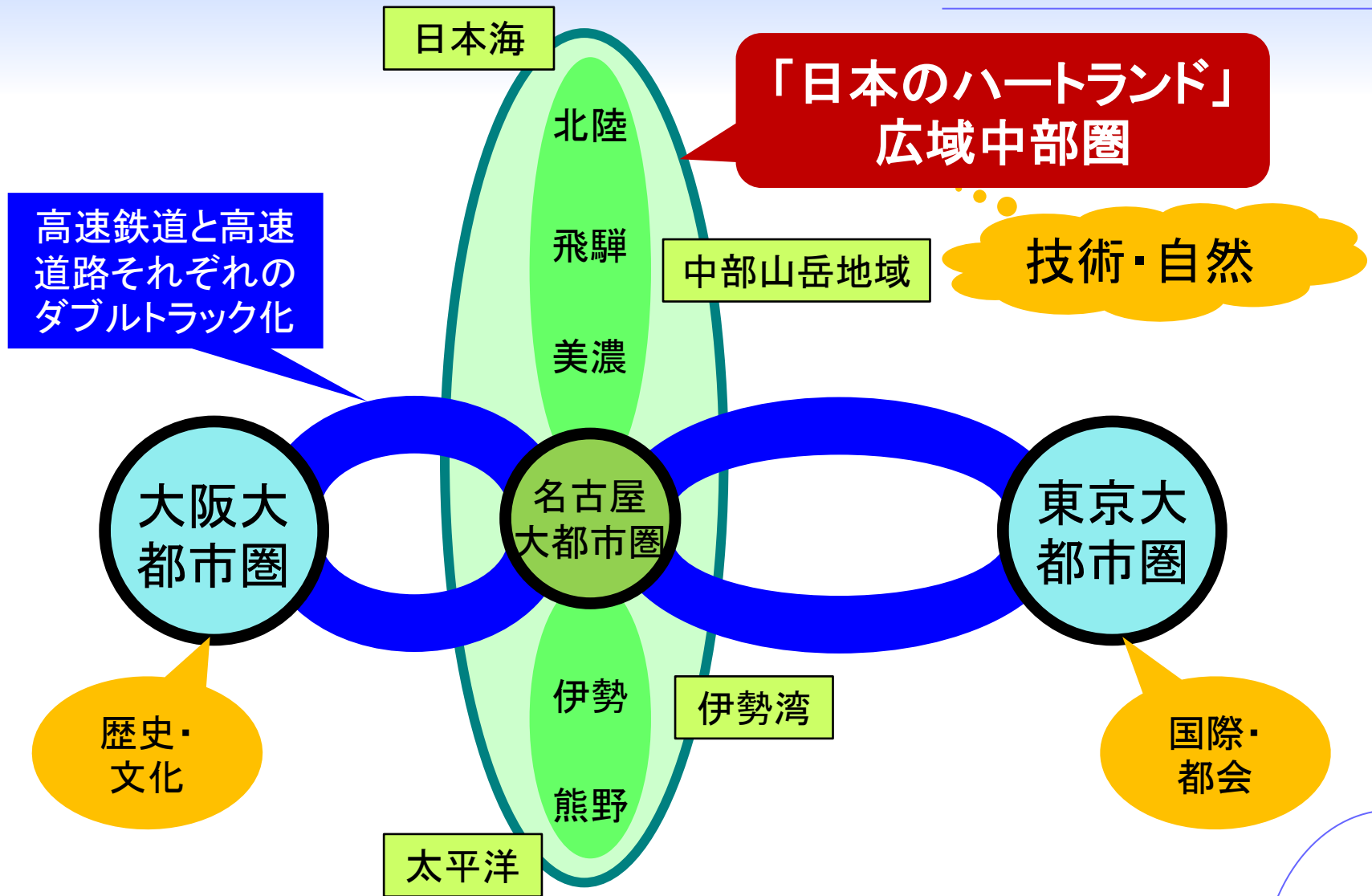
名古屋大学 未来社会創造機構
モビリティ社会研究所 教授

森川 高行

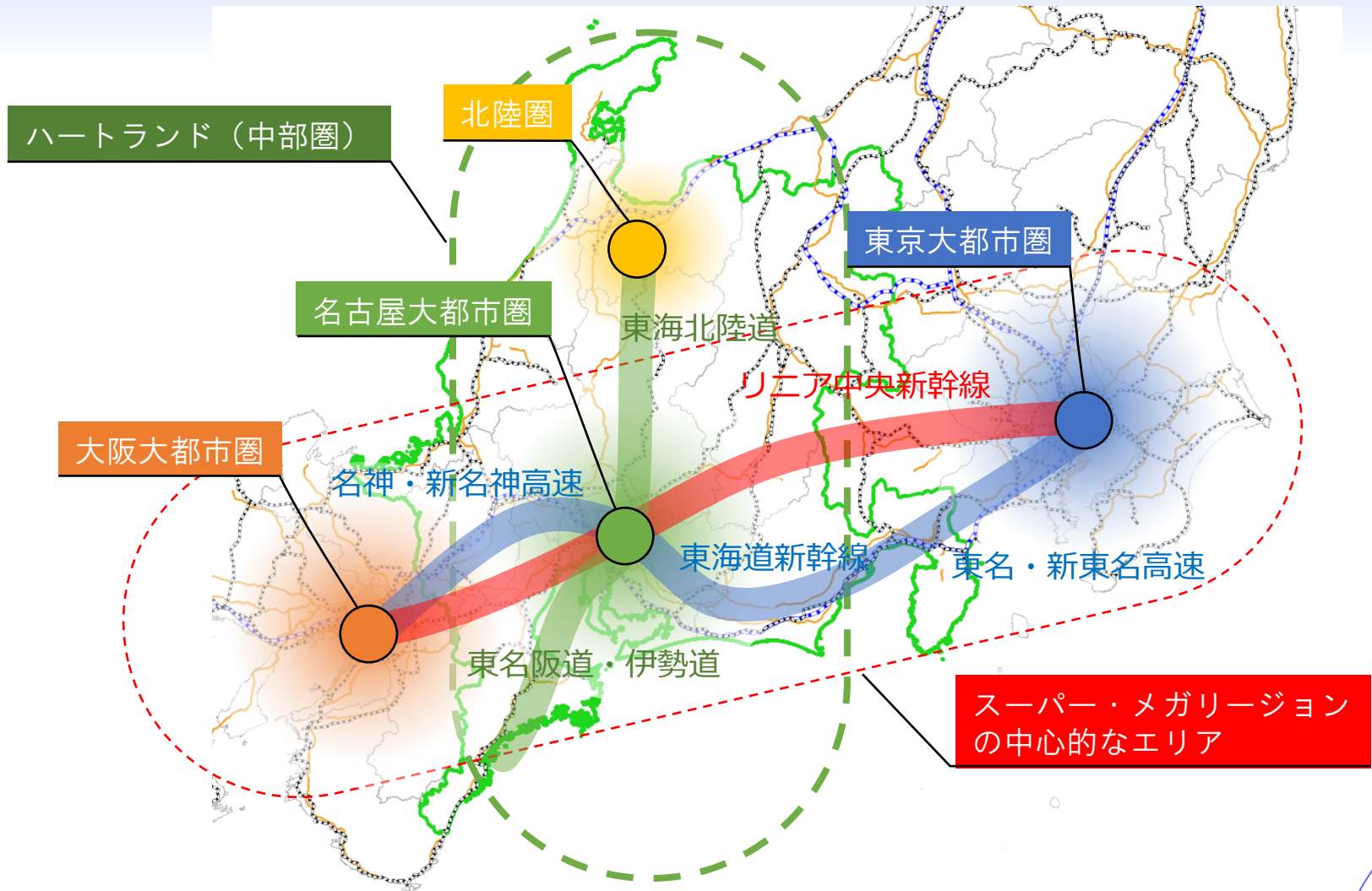
スーパーメガリージョンにおける3大都市圏の役割

- **東京大都市圏**は、日本の政治・経済の中心であり、東京は世界のスーパー都市。何でもあるし、レベルも高い。
- **大阪大都市圏**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。
 - **京都・大阪・神戸の三都**で勝負
- さて、**名古屋大都市圏**の役割は？
 - 北陸を含む広域中部圏は、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、中心地、心臓地帯)」
 - 名古屋はその中心都市であるが名古屋だけでは弱い。**広域中部圏全体のネットワーク**で勝負。

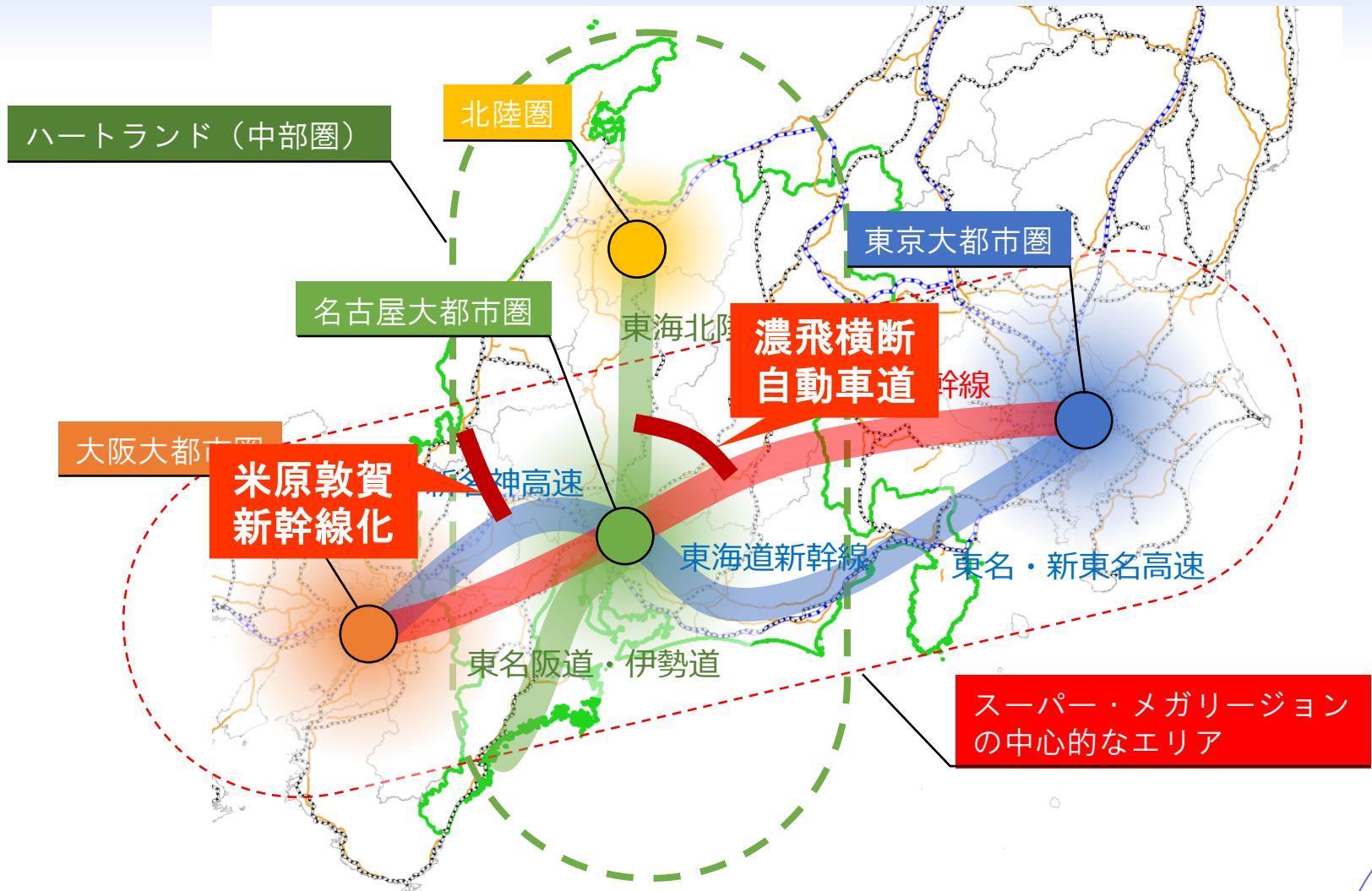
スーパーメガリージョンにおける広域中部圏



スーパーメガリージョンと広域中部圏



2つのミッシングリングの整備



魅力ある東濃・飛騨の谷筋を結ぶ濃飛横断自動車道



【ホームメイト・リサーチ】岐阜県の観光マップ・レジャーマップ に森川加筆)

- 北陸と名古屋大都市圏の間の中部山岳地帯は、東から天竜川、木曾川、飛騨川、長良川という谷筋に魅力的な地域が多数あるが、谷筋間の山が険しく谷筋間の連携が困難であった。
- 木曾谷のリニア岐阜県駅付近から飛騨川谷の下呂、そして長良川谷の郡上八幡を結ぶ「濃飛横断自動車道」は、この地域の谷筋間の移動の不便さを解消し、観光地間を結ぶ重要なインフラでこの整備の加速が必要

名古屋—北陸、大阪—北陸の直通新幹線



- 北陸新幹線敦賀開業は、名古屋—北陸間の鉄道経路での乗り換えを増やし、かえって不便になる側面も
- 名古屋—大阪のリニア開業後は、東海道新幹線の需要は減る
- 最も建設費の安い米原—敦賀を新幹線でつなげば、大阪—北陸、名古屋—北陸の直通新幹線は可能
- 米原—敦賀間は45kmで、単線での整備も可能。在来線はBRT化することも考えられる。