

スーパー・メガリージョンにおける東海道新幹線沿線地域整備への地域意識について

愛知大学三遠南信地域連携研究センター長
地域政策学部教授 戸田 敏行

*プロフィール

1982年豊橋技術科学大学大学院修士課程修了・博士（工学）。
公益社団法人東三河地域研究センターを経て、2011年愛知大学地域政策学部教授、
2013年より愛知大学三遠南信地域連携研究センター長。



1. スーパー・メガリージョンの特性

リニア中央新幹線によって繋がれられた三大都市圏をスーパー・メガリージョンと呼ぶが、その中には東海道地域も含まれる。特に、リニア中央新幹線の開業は東海道新幹線に影響を与えるため、東海道新幹線沿線地域の将来についての検討が必要となる。本稿は、スーパー・メガリージョンにおける東海道新幹線沿線地域整備に向けた地域意識を把握し、将来検討の契機とすることを目的としており、具体的には、愛知大学三遠南信地域連携研究センターが自主調査（担当：戸田、鈴木、高橋）として実施した「スーパー・メガリージョンにおける東海道新幹線沿線地域整備への地域意識調査」の報告である。

まず、調査報告の前に、その背景となるスーパー・メガリージョンについて纏めておきたい。

（1）スーパー・メガリージョンの位置づけ

上記の通り、スーパー・メガリージョンはリニア中央新幹線を契機として形成される超都市圏域である。第二次国土形成計画（全国計画：2015年8月14日閣議決定）には、「リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成」という項目において、「リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である東海旅客

鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を進める。リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化し、・・・世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。（P35）」と記している。

次にリニア中央新幹線の建設主体と開業時期を、国土交通省の「スーパー・メガリージョン構想検討会報告書（2019年5月）」より抜粋すると、「建設主体及び営業主体については、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営することが合理的であることや、技術的及び財務的な観点による事業遂行能力を総合的に勘案した上で、東海旅客鉄道株式会社を指名することが適当とされ、2011年5月、同社が指名された。また、開業時期については、当初、同社の財務的見通しに基づき、東京都・名古屋市間は2027年、名古屋市・大阪市間は2045年と設定された。2015年には第二次国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、国土政策の観点からのリニア中央新幹線の重要性について、（前述の1.1.のとおり）示された。その後、2016年には財政投融資を活用することにより、名古屋市・大阪市間の開業時期を、2045年から最大8年間前倒しすることとされた。」となっている。

（2）スーパー・メガリージョンの特性

これらを踏まえてスーパー・メガリージョンの



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

注：地域範囲は概念を示したものであり、空間的に厳密な意味を持たない。

図1 スーパー・メガリージョンと愛知大学

特性として、次の3点を纏めることができるだろう。

①スーパー・メガリージョンの基軸となるリニア中央新幹線が民間整備（東海旅客鉄道株式会社）であること

三大都市圏の基軸を民間整備とすることは我が国初の経験であり、超都市圏構想として全体像を調整する国の主体性が不明確になりやすい傾向にある。

②東京・名古屋、名古屋・大阪の2段階整備であること

リニア中央新幹線（以下、リニア）計画に基づいて、第1段階の拠点駅として名古屋駅周辺整備、中間駅整備が現在進んでいる。特に名古屋駅開発は、東海道新幹線に向かって垂直にリニアのルートが入り、駅周辺を開削施工する象徴的な事業である。一方、開業時期については、大井川水問題による遅れが発生している（リニア中央新幹線静岡工区有識者会議が国土交通省に設置されている）。

③超都市圏構想としての効果が期待されていること

リニア沿線地域のみならず、超都市圏全体を含み、特に①との関係では東海道新幹線沿線地域の

将来展望を含むものである。

特性①については、国のリーダーシップが求められるべきであろう。第三次国土形成計画の策定が始まる時期にあり、前計画を踏まえた国土計画としての対応が不可欠である。また、特性②については、現時点で流動的と言わざるを得ない。現計画では第1段階と第2段階の間に約10年の差が想定されるが、東京・名古屋の開業遅れが生じる場合、名古屋・大阪の整備進展によっては、第2段階と第1段階が一体化に近づく可能性も排除できない。また、開業時期の遅れは個別の地域構想に影響をもたらすため、情報公開された調整が必要である。特性③については、現時点でほとんど議論されていない。特に東海道新幹線沿線地域については、人口集積、産業集積共に高く、スーパー・メガリージョンという超都市圏が示されている以上、独自の将来展望を持つことが不可欠であろう。

図1に示すように、愛知大学は名古屋駅に近接したささしま地区に名古屋校舎を有し、豊橋校舎に位置する本センターでは、愛知県・静岡県・長野県の県境地域である三遠南信地域の計画に長期間関わっている。リニアの拠点駅（名古屋）、中

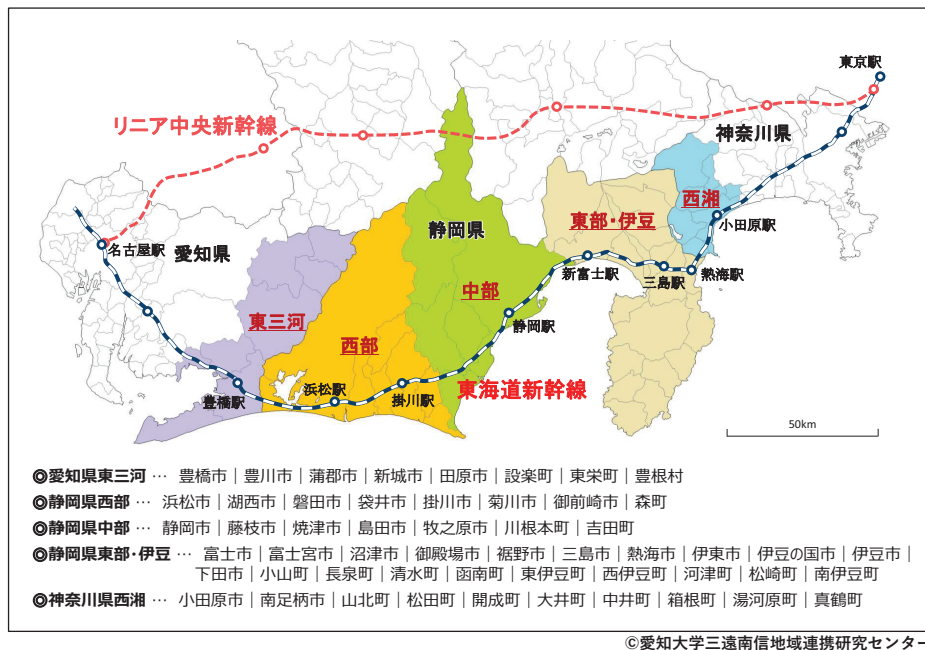


図2 調査対象地域

間駅（飯田）、東海道新幹線沿線駅（豊橋、浜松等）と密接な関係にあり、身近な地域感覚を持って今回の実態調査を企画した。

2. 調査目的と概要

（1）調査目的

前述したように、スーパー・メガリージョンは我が国初の民間企業が基盤を形成する超都市圏である。当然、新たに形成されるリニア沿線に注目が及ぶことになるが、リニア計画によって従来の集積地であった東海道新幹線沿線地域の地域整備意識がどのように変化するかを把握することが調査の主目的である。今後、民間主体の基盤整備から超都市圏形成が想定されるとすれば、関連する諸主体がどのような考え方と行動をとるのかは重要な課題であり、そのための知見が必要である。こうした前提のもとに、リニア計画に対する東海道新幹線沿線地域の地域整備意識を定点観測するものとした。まずは、東海道新幹線沿線地域の行政、経済団体、金融機関等を対象に、2014年、2017年、2020年と意識調査（以下、組織・団体調査）を継続しており、3年間隔程度でリニア開業まで実施することを予定している。また2021年に

は、より広範な意識を把握するために、沿線に本社が立地する従業員50人以上の全企業に対する意識調査を行った（以下、企業調査）。調査全体は途上にあるが、本稿では2020年の組織・団体調査、2021年の企業調査の結果を主として報告する。

（2）調査概要

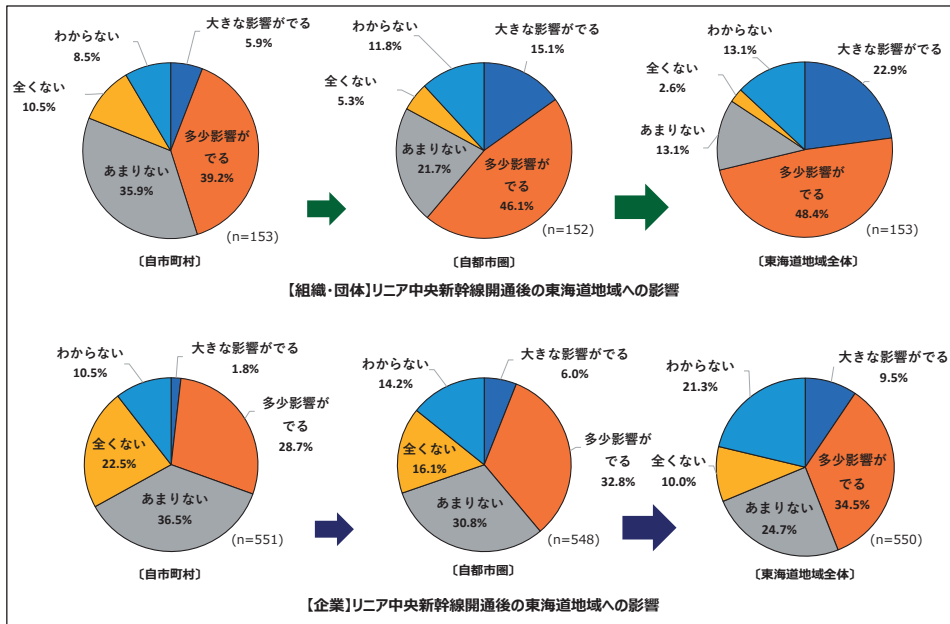
調査対象地域は、東海道新幹線沿線地域の内、リニア拠点駅（品川、名古屋）から独立性を持つ地域として、愛知県東三河地域、静岡県西部地域、静岡県中部地域、静岡県東部・伊豆地域、神奈川県西湘地域である（図2）。

組織・団体調査は2020年10～11月に実施、配布227組織・団体（自治体、経済団体等）に対して回収157組織・団体で、回収率69.2%である。また、企業調査は2021年3～4月に実施、配布2,736社に対して回収588社、回収率21.5%であった。

3. 調査結果

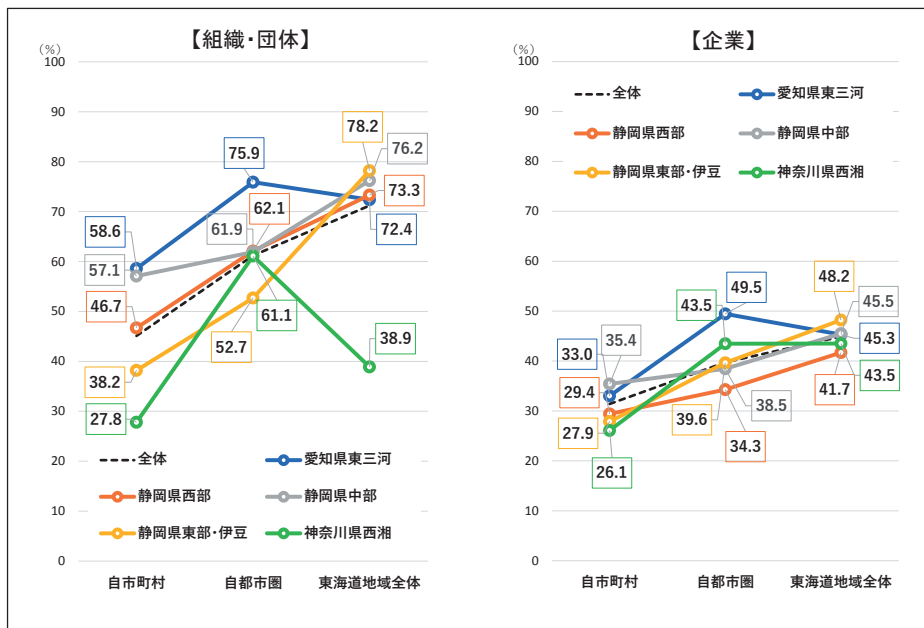
（1）リニア中央新幹線による東海道新幹線沿線地域への影響意識

まず、リニアが東海道新幹線沿線地域に及ぼす影響意識とその内容について、結果を纏める。



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図3 東海道新幹線沿線地域へのリニア影響意識



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図4 東海道地域全体へのリニア影響意識（地域別）

①影響意識

影響範囲を自市町村、大都市圏、東海道地域全体の3段階に分けて、組織・団体と企業の意識を比較する(図3)。東海道地域全体>大都市圏>自市町村とより広域的な影響と考えており、影響範囲を特定できない傾向にある。また、組織・団体に比して企業の影響意識は低いものにとどまっている。影響がより認識されている東海道地域全

体についてみると、組織・団体に「大きな影響がでる(22.9%)」、「多少影響がでる(48.4%)」、企業で「大きな影響がでる(9.5%)」、「多少影響がでる(34.5%)」である。確かにリニア開業までの時間があるという側面があるものの、名古屋までの当初開業予定である2027年までは6年程度しかなく、何らかの事業変化を想定すると決して高い値とは言えない。むしろリニアによる東海道

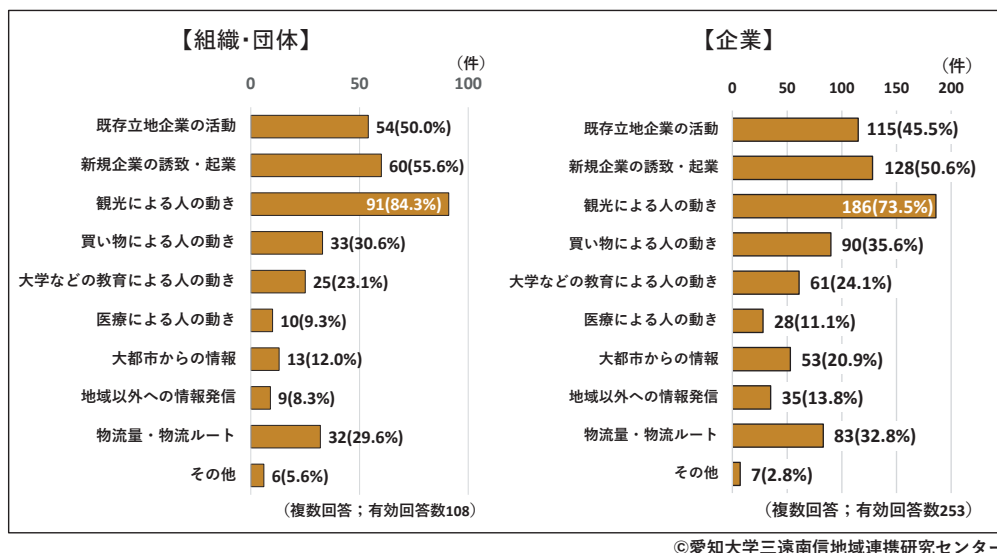


図5 東海地域全体への影響内容

新幹線沿線地域への影響が積極的に提起されていないと言えるだろう。

影響（「大きな影響がでる」＋「多少影響がでる」）を地域別にみる（図4）と、自市町村、自都市圏で地域差があらわれており、組織・団体では自市町村への影響について、最大の愛知県東三河58.6%と最小の神奈川県西湘27.8%で倍以上の開きがある。また、企業では自都市圏への影響で最大の愛知県東三河49.5%と最小の静岡県西部34.3%では15.2ポイントの差がある。総じて愛知県側が高く、拠点駅名古屋を持つ愛知県では県内の基盤整備がリニア開発を中心に構想されていること等を反映したことが想定される。

②影響の内容

影響が比較的認識される東海地域全体を対象に、影響（「大きな影響がでる」＋「多少影響がでる」）の内容をみる（図5）。「観光による人の動き（組織・団体84.3%、企業73.5%）」が最大であり、次いで「新規企業の誘致・起業（組織・団体55.6%、企業50.6%）」、「既存立地企業の活動（組織・団体50.0%、企業45.5%）」、「買い物による人の動き（組織・団体30.6%、企業35.6%）」、「物流量・物流ルート（組織・団体29.6%、企業32.8%）」、「大学など教育による人の動き（組織・団体23.1%、企業24.1%）」である。「大都市から

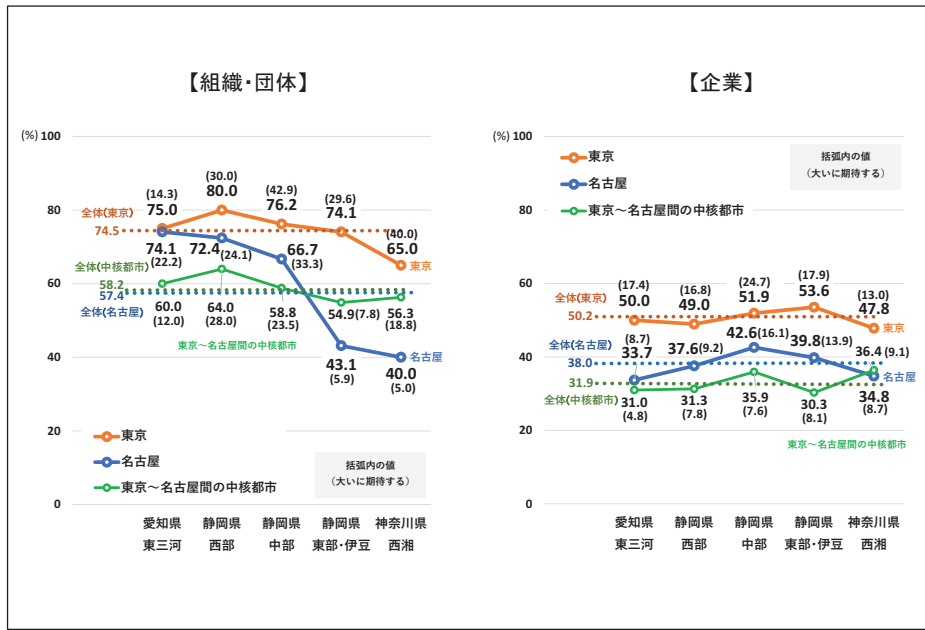
の情報（組織・団体12.0%、企業20.9%）」以外では、組織・団体と企業で傾向に大きな差が認められない。これらは将来に向けた初期的な共通認識ということになり、今後の検討の出発点とみることが出来よう。

（2）リニア開通後の東海道新幹線によるアクセス向上への期待

①アクセス先の期待

リニア開通後に東海道新幹線の利活用促進によってアクセスの向上を期待するアクセス先である。アクセス先としては、東京、名古屋、東京・名古屋間の中核都市をあげている。期待（「大いに期待する」＋「多少期待する」）で結果を示すと、東京（組織・団体74.5%、企業50.2%）、名古屋（組織・団体57.4%、企業38.0%）、中核都市（組織・団体58.2%、企業31.9%）である。勿論、東京が高いけれども、名古屋、中核都市が、それ程低いわけでもない。必ずしも東京への一方通行というものではなく、少なくともこの結果からは東京・名古屋間の多様な動きへの期待を感じさせる。企業が組織・団体よりも、かなり低い値となっているのは、影響意識とほぼ同様に将来像が想定し難いという点にあるだろう。

次に地域別の傾向を見てみる（図6）。組織・団体、企業ともに東京>名古屋>中核都市という



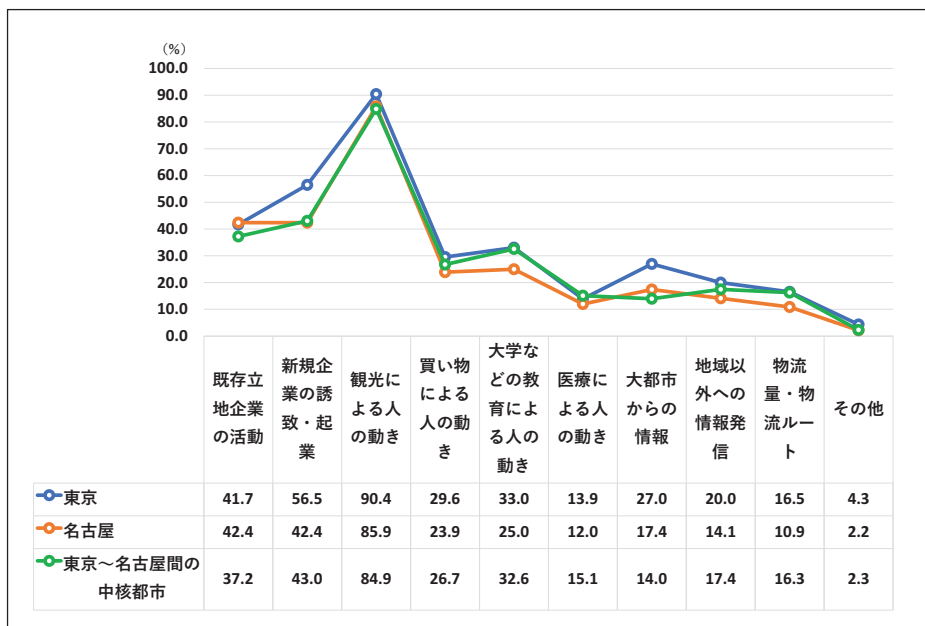
©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図6 東海道新幹線利用によって向上を期待するアクセス先（地域別）

傾向にあるが、組織・団体では、名古屋への比率が静岡県中部を境として以東で下降する。企業の場合は、名古屋への期待が静岡県中部で最も高くなっている点が興味深い。一般的に、静岡県東部以東は東京圏に近いとされているが、今回の結果からも静岡県中部以西で名古屋への意識が再確認された。

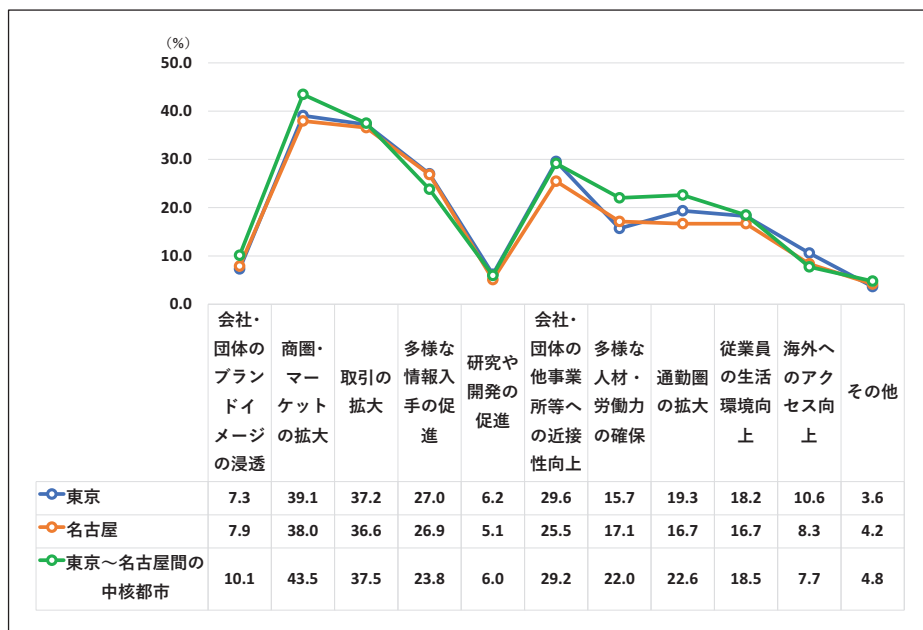
②アクセス向上の内容

組織・団体と企業で選択項目が異なるため、個別に傾向をみておきたい。まず、組織・団体では（図7）、リニアによる影響内容とほぼ同様の傾向を示している。「観光による人の動き」が最大であり、次いで「新規企業の誘致・起業」、「既存立地企業の活動」、「買い物による人の動き」、「大学などの教育による人の動き」、「医療による人の動き」、「大都市からの情報」、「地域以外への情報発信」、「物流量・物流ルート」、「その他」である。アクセス先



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図7 アクセス向上の内容（組織・団体）



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図8 アクセス向上の内容（企業）

別にみると、若干の差異があり、「新規企業の誘致・起業」、「大都市からの情報」で東京が高くなる。「大学などの教育による人の動き」では、比較的中核都市への期待が高く、東京に近いものとなっている。

次に企業では（図8）、「商圏・マーケットの拡大」、「取引の拡大」、「他事業所等への近接性向上」がいずれのアクセス先に対しても高い。次いで、「多様な人材・労働力の確保」、「通勤圏の拡大」といった労働力との関係性が示されている。これらの項目に対しては、中核都市へのアクセスが若干高く出ており、通勤利用への期待と考えられる。

現段階では、詳細な意向を把握するだけの条件を提示し得ていないが、アクセス先、アクセス内容からみて、東海道新幹線沿線地域を一つのゾーンとして発展させる潜在性を感じさせるものがある。

（3）リニア開通後の東海道新幹線整備への期待

①列車増便期待

東海道新幹線「ひかり」停車増への期待は、現段階でも高いものがある。現実には、東海道新幹線の極めて厳しい運行スケジュールの中での停車増は、容易でないことが想像される。そこで、リ

ニアに移行することが想定される「のぞみ」運行数減から、「ひかり」等の停車増を期待する声がある。

まず、現在の「のぞみ」、「ひかり」、「こだま」の運行本数とリニアの公表運行本数に乗車定員を乗じた総容量を比較してみる（図9）。この図を見る限り、「のぞみ」のかなりの本数はリニアに移行し、現新幹線の容量に余力を生じることになる。ただ、第1段階ではリニア整備が名古屋までであり、名古屋・大阪間の新幹線の役割は継続されること、その他コロナ禍で増大したりモータークによるビジネス移動の変化、人口の減少などから、簡単に増発と言えるものではないだろう。従って、増発にはそれを支える需要創造と一体でなければならないという前提があるが、運行を柔軟化する余力が生じることは間違いのないだろう。

調査結果（図10）は、組織・団体、企業ともに「ひかり」型列車の増発を望む声が多い（組織・団体67.6%、企業58.3%）。特に、静岡県中部の期待が高いものとなっている（組織・団体85.7%、企業67.9%）。「こだま」型については、組織・団体で神奈川県西湘、企業で静岡県東部・伊豆が高く、東京へのアクセスを強く意識したものである。

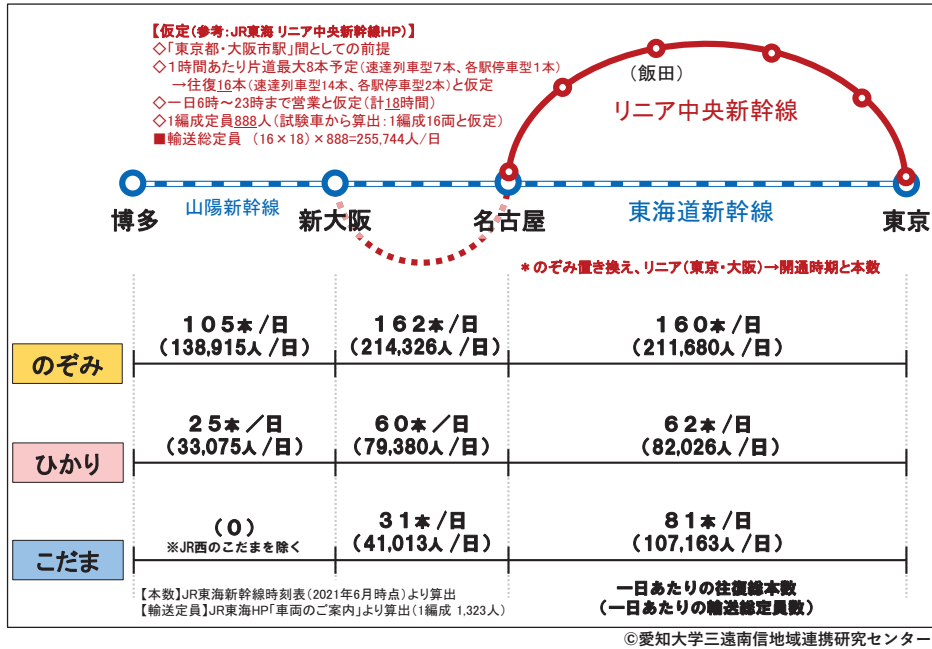


図9 リニア・東海道新幹線容量の想定

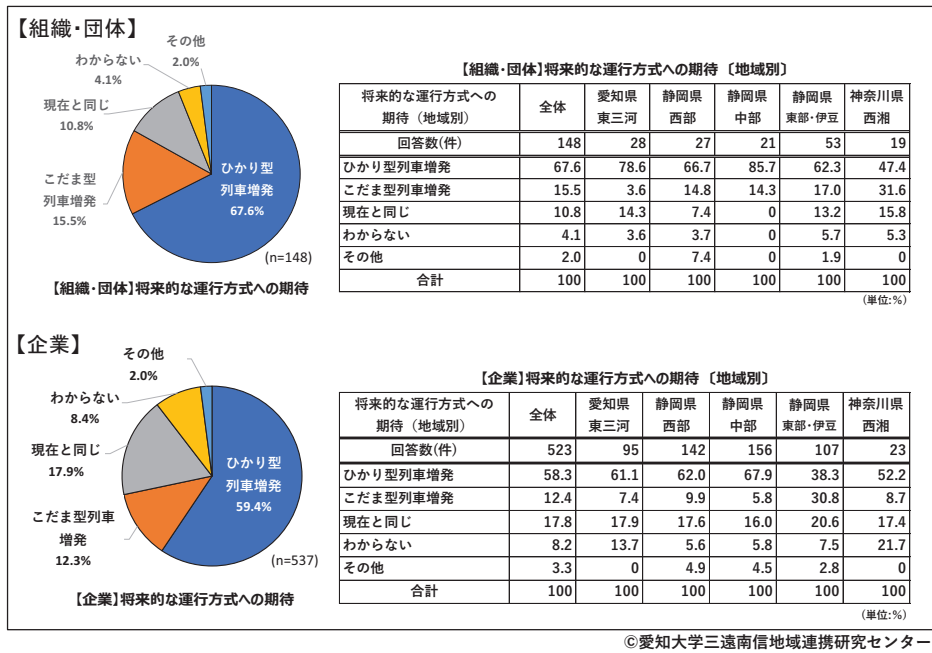


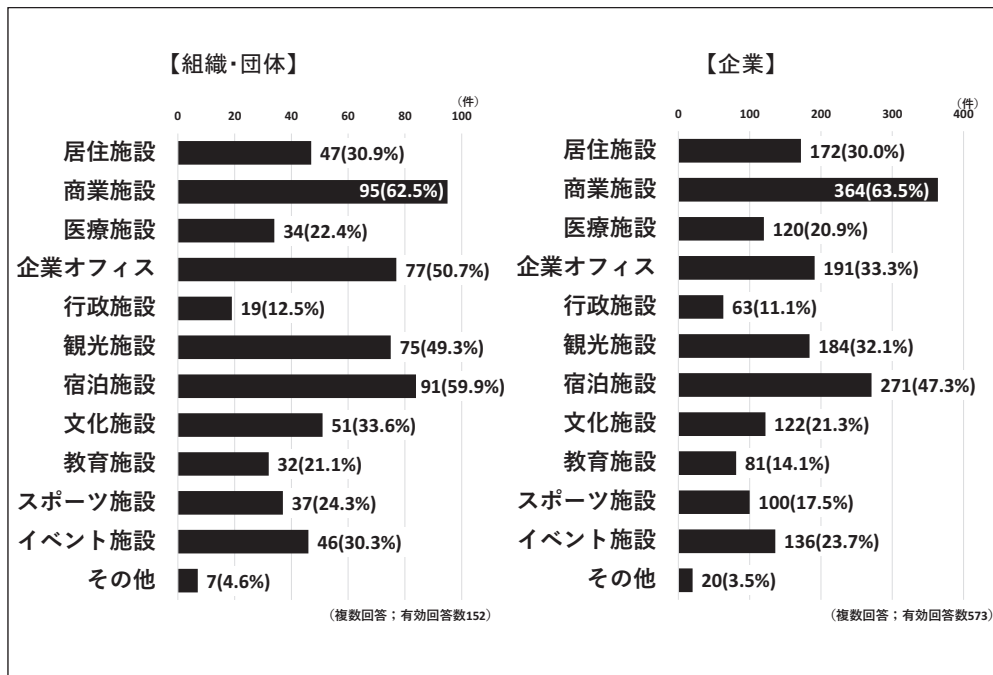
図10 将来的な運行方式への期待

②新幹線駅周辺の整備期待

次に、将来的な新幹線駅周辺への導入機能である(図11)。組織・団体、企業ともに、商業施設が高くなる。全体的に組織・団体の期待が高いものとなっているが、企業との間で差異を生じているものとしては企業オフィス(17.4ポイント差)、観光施設(17.2ポイント差)等があり、ほぼ同水準なものとしては上記の商業施設以外に居住施設、

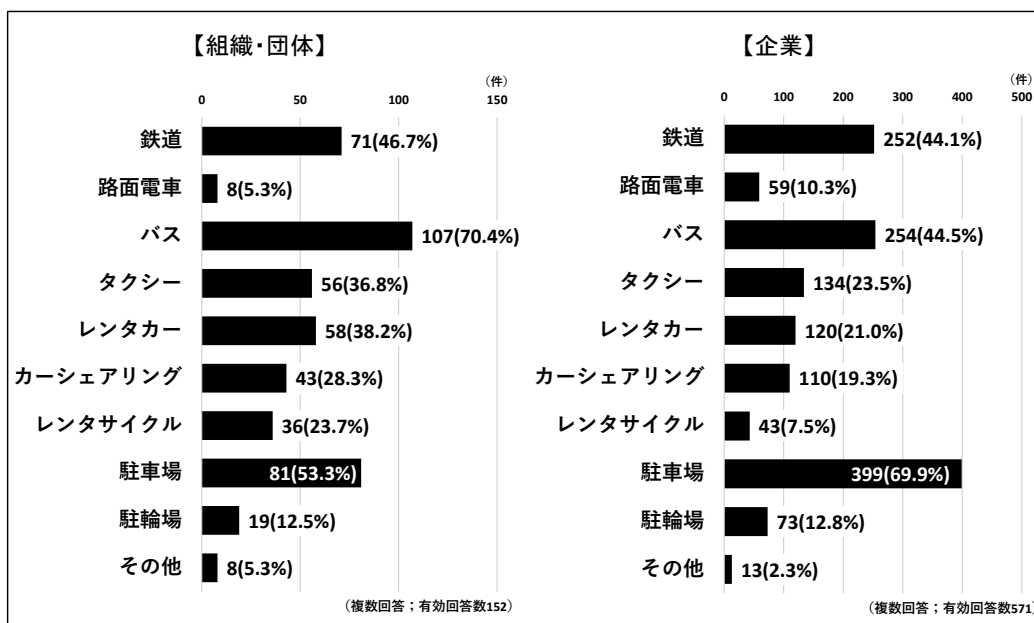
医療施設がある。特に、中核都市間の動きなどが促進されれば、通勤圏の拡大などが進み、駅近傍での生活関連施設への期待に繋がることが想定される。

次に、新幹線駅に接続する交通手段である(図12)。組織・団体ではバス(70.4%)が最大であるのに対して、企業では駐車場(69.9%)が最大と、現状の自家用車・社用車利用が強くあらわれ



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図11 新幹線駅周辺への導入機能



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図12 新幹線駅の交通関連施設

ている。組織・団体はレンタカー、カーシェアリングなど公共交通型であるのに対して企業との間に差がみてとれる。将来的な交通計画を考えれば、鉄道と駅からの2次交通は一体として整備されるべきであり、今後の移動技術を反映することになる。これらの整備には時間を要するものである。各駅周辺では各々独自の構想を有していることで

あろうが、沿線地域全体として様々な変化を創造する方向性で検討することが重要であろう。

(4) リニア開業遅れへの問題意識

ここでは、リニアと東海道新幹線の関係性について、リニア開業の遅れという点に絞って問題と感じるか否かを問うている。選択肢は、リニア開

業の遅れに問題を感じるか否かであるが、仮に東海道新幹線の増発計画が明示されていればどうかという選択肢を加えている。増発の内容は記しておらず、増発計画が明示された場合という感覚的な範囲の回答にとどまる。

組織・団体では、「問題を感じる」が32.9%

(「大変感じる (9.0%)」+「多少感じる (23.9%)」、企業では、「問題を感じる」が13.7% (「大変感じる (2.9%)」+「多少感じる (10.8%)」)であり、特に企業においては、リニア開業遅れに対する問題意識は低いものとなっている。

次に、増発計画が明示された場合であるが、組

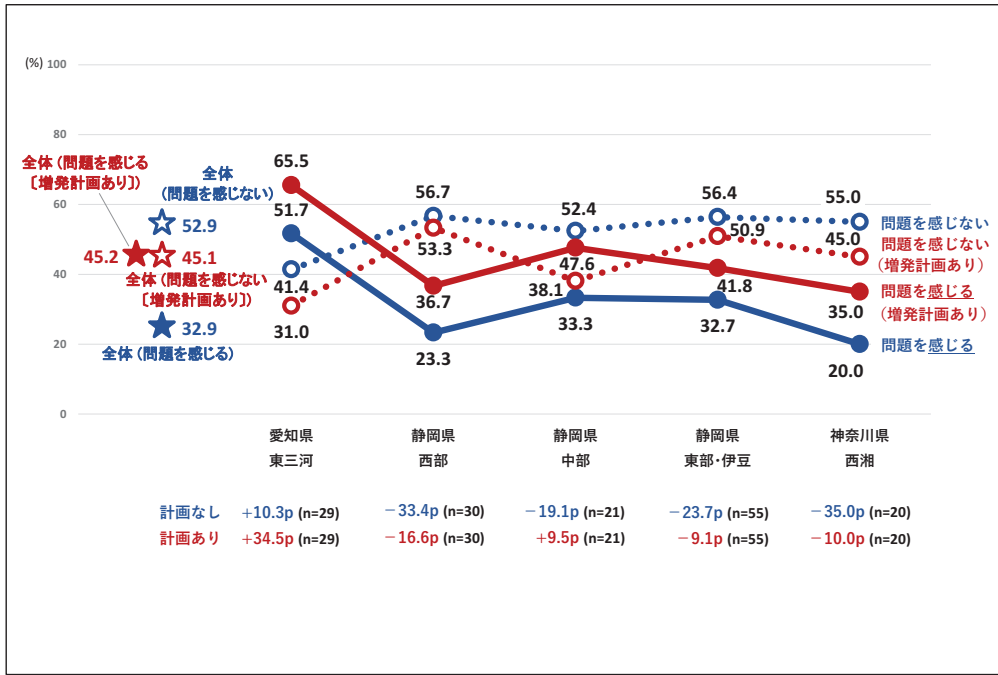


図13 リニア開業遅れへの問題意識 (組織・団体)

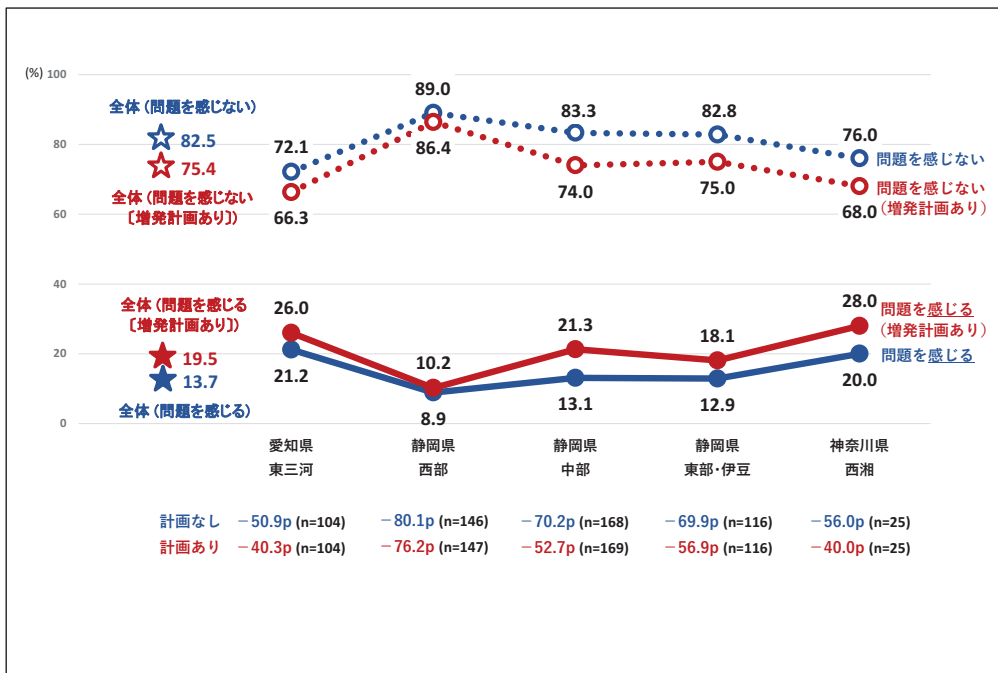


図14 リニア開業遅れへの問題意識 (企業)

組織・団体では「問題を感じる」が45.2%（「大変感じる（12.3%）」+「多少感じる（32.9%）」）と12.3ポイント上昇、企業では19.5%（「大変感じる（4.3%）」+「多少感じる（15.2%）」）と5.8ポイント上昇する。高い値とは言えないが、問題意識が高まることが分かる。定量的な増発計画を示していないために反応が低い点も考えられるが、増発計画のみでは効果が限定されるとも言えよう。増発計画にしても地域構想として全体像を明らかにする必要性が感じられる。

地域別でみると、愛知県側と静岡県側では組織・団体、企業ともに意識差があらわれている（図13、14）。企業では、静岡県西部で「問題を感じない」とする比率が最も高く、近接する愛知県東三河と20ポイント近い差異を生じ、県境差を示している。興味深いのは、組織・団体の静岡県中部であり、増発計画がある場合に「問題を感じる」という意識が「問題を感じない」を上回る逆転が生じており、東海道新幹線の将来像提起への期待と考えられる。

（5）東海道新幹線沿線地域の地域連携への期待

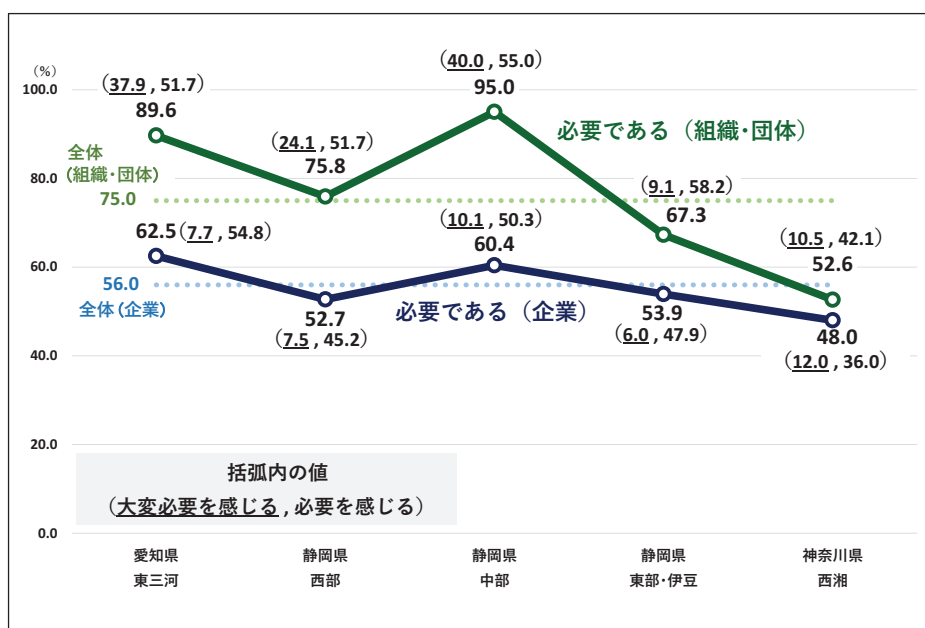
①地域連携への期待

リニア中央新幹線による東海道新幹線沿線地域

への影響、リニア開通後の東海道新幹線によるアクセス向上への期待、リニア開通後の東海道新幹線整備への期待、リニア開業遅れへの問題意識をみてきた。こうした状況を踏まえて、東海道新幹線沿線地域の地域連携への期待を纏めてみる。

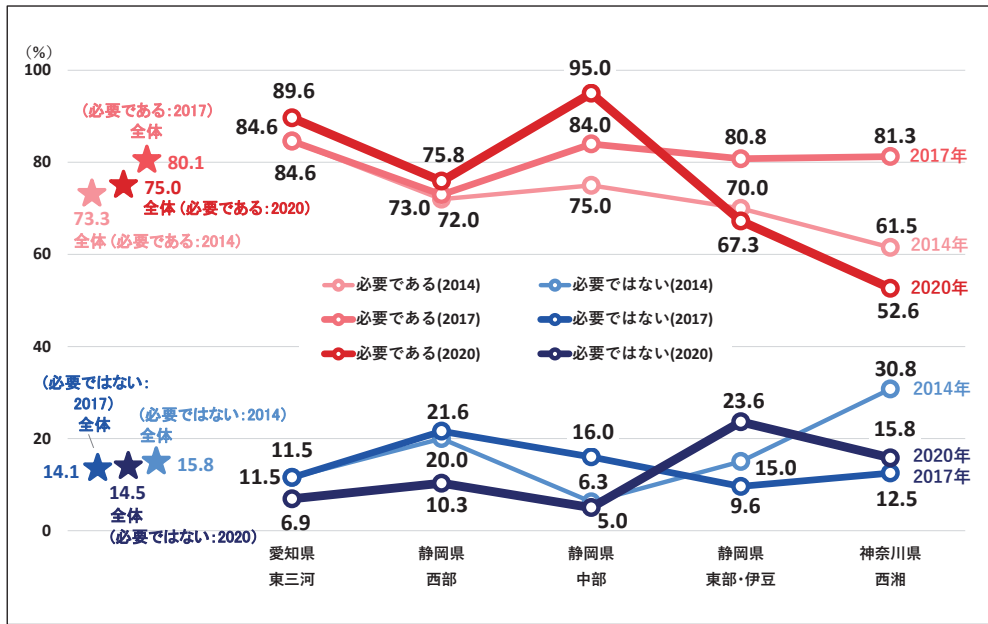
全体では、組織・団体に「地域連携が必要である」とするのは75.0%（「大変必要を感じる（21.7%）」+「必要を感じる（53.3%）」）、企業でも56.0%（「大変必要を感じる（8.0%）」+「必要を感じる（48.0%）」）と、連携の必要意識は高いと思える。地域別でみると、特に高く示されるのが静岡県中部で組織・団体95.0%、企業も60.4%である。リニア計画と関連する東海道新幹線への期待と、大井川問題が存在する地域であることの影響も推測される（図15）。

組織・団体については、2014年、2017年、2020年と3時点で調査を行っており、これらを比較すると、静岡県東部・伊豆、神奈川県西湘では、徐々に連携への関心が下がっている。これに対して、静岡県中部は地域連携への期待が年を追って高まっていることが分かる。また、静岡県西部では「必要ではない」とする比率が下がっており、愛知県東三河から静岡県中部は地域連携への期待が存在していると思える（図16）。



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図15 地域連携への期待



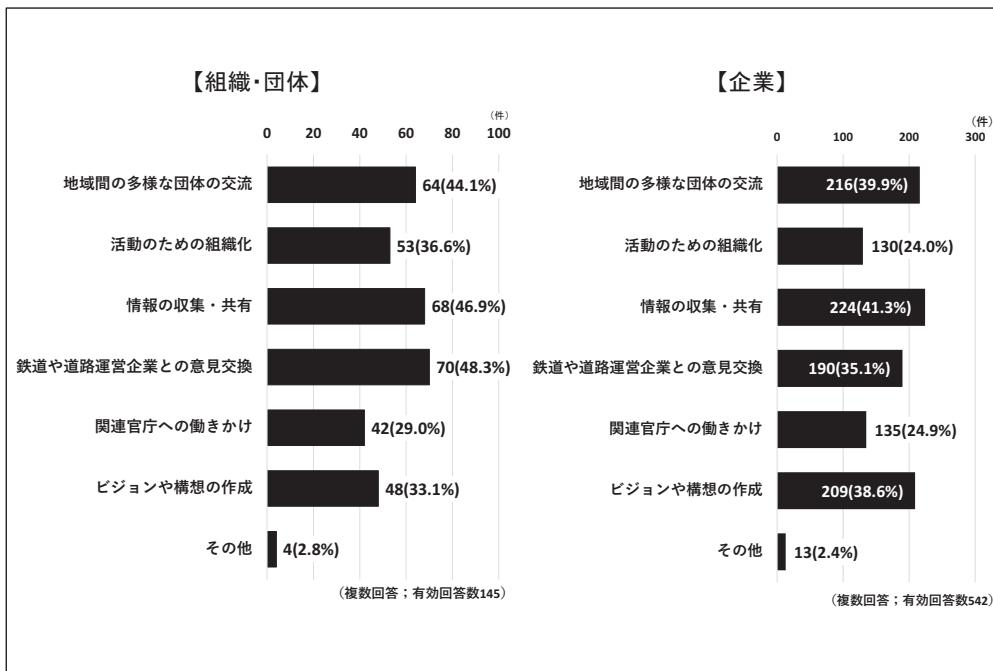
©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図16 地域連携への期待（組織・団体の時間変化）

②地域連携の内容

さて、地域連携の内容である（図17）。組織・団体、企業に大きな差は認められない。意向が高いものとしては、「鉄道や道路運営企業との意見交換（組織・団体48.3%、企業35.1%）」、「情報の収集・共有（組織・団体46.9%、企業41.3%）」、「地域間の多様な団体の交流（組織・団体44.1%、

企業39.9%）」であり、東海道新幹線沿線地域の将来に関連する情報を求めていると言えよう。そして、「ビジョンや構想の作成（組織・団体33.1%、企業38.6%）」が続き、東海道新幹線沿線地域の将来展望の共有への期待と言えよう。東海道新幹線沿線地域の将来に関する諸主体が情報を共有し、意見を交換できる場の形成が第1歩である。



©愛知大学三遠南信地域連携研究センター

図17 地域連携の内容

4. まとめ

本稿では、スーパー・メガリージョンの特性をみた上で、東海道新幹線沿線地域の組織・団体、企業への意識調査結果として、1) リニア中央新幹線による東海道新幹線沿線地域への影響意識、2) リニア開通後の東海道新幹線によるアクセス向上への期待、3) リニア開通後の東海道新幹線整備への期待、4) リニア開業遅れへの問題意識、5) 東海道新幹線沿線地域の地域連携への期待を示してきた。

調査結果を概括すると、東海道新幹線沿線地域の組織・団体、企業は、リニアの影響を東海道全体への広い分野でのものと感じているが、具体的な地域像には結びついていない。しかし、リニア後の東海道新幹線利活用としては、東京のみならず名古屋、そのの中核都市へのアクセスを求めており、特に企業ではマーケットの拡大、通勤圏の拡大など、沿線地域一体とした展開が期待されている。一方、東海道新幹線については「ひかり」型の列車増発を求める要望は強く、駅周辺開発については諸機関共通の意識を示しており、これらを具体化するための広域的な需要創造が不可欠である。また、リニア開業の遅れについては、地域的な関係性の意識は高くないが、東海道新幹線の将来像の示し方によって意識に変化を生じる。これらをより具体化するための東海道新幹線沿線地域の地域連携について、その期待は高いと言える。

最後に上記地域連携の意義として、以下の3点をあげておきたい。

第1は、東海道新幹線沿線地域という我が国の大集積地域の未来像が、これを契機として拓かれることである。それは、現新幹線の増便ということにとどまらず、東海道地域の新ビジョンを持つことである。そこには、交通基盤では高速道路も含まれ新幹線自体も多様な利活用が考えられる。高い産業集積を反映したDXやスマートリージョンの視点、そして大震災に対応する防災が含まれることは当然であろう。

第2は、スーパー・メガリージョン構想の深化



2021年11月3日 高島屋ゲートタワーモールから撮影

図18 名古屋駅前のリニア整備工事

である。現時点でもリニア駅に関連する開発が該当地域で計画されているが、超都市圏に関連する多くの地域で、自主的な創意が引き出されることが必要である。そのためには、国土計画としての国の対応が不可欠であろう。既に地域影響が大きく鉄道計画として考えるには、かなり無理があるのではないだろうか。冒頭にも記したが、国が主導性を発揮することを前提に、次期国土形成計画における全国計画、広域地方計画におけるリーディングプロジェクトとしての位置づけと取り組みを期待したい。

第3に各地域の相互理解の促進である。第2に関連するが、リニア駅周辺地域、その他のリニア沿線地域、東海道新幹線沿線地域、その間に挟まれる中山間地域と、東京・名古屋間でも各地域の取り組みについて、相互の情報が不足している。これらの地域は相互に強い関連性を持つのであるが、全体として同床異夢になりやすい。特に、リニアと東海道新幹線の結節点となる名古屋は各地域の変化の影響を受けることになることから、東海道地域をリードする期待が大きい。まずは、東京・名古屋間でリニアが整備される第1段階において、東海道新幹線沿線地域とともに、現実的な取り組みを始めることが重要である。