

2014年10月9日



土地月間不動産鑑定講演会

「リニア開業の光と影」
～リニアは名古屋をどう変えるか?～

☆ 共立総合研究所
副社長・名古屋オフィス代表
江口 忍



リニア中央新幹線の概要

・東京(品川)ー名古屋(名駅)間を最短**40分**、大阪までを**67分**で結ぶ。

・東京ー名古屋間が**2027年**、名古屋ー大阪間が**2045年**開業予定

想定運賃は東京ー名古屋間 11,990円(のぞみ **+700円**)

東京ー大阪間 15,650円(同 **+1,000円**)

・中間駅は相模原、甲府、飯田、中津川

(中津川と相模原に整備拠点(メインは中津川、相模原は清掃と軽整備))

・東京ー大阪間の総工費 約9兆円 → JR東海が**全額自己負担**

(東京ー名古屋 5.5兆円、名古屋ー大阪 3.6兆円)

・名古屋ー大阪間の開業時期については前倒しされる可能性あり

【リニア中央新幹線の予定ルート】



大都市名古屋もストロー現象は避けられない

ストロー現象とは？

→「相対的に規模の大きな都市と小さな都市の間が鉄道などで行き来が便利になった時、規模の小さな都市が大きな都市に（観光客、ビジネス客、買い物、レジャー、さまざまな情報、文化的刺激といった「人・金・モノ・情報」などを奪われること）（人がコップに入ったジュースをストローで飲むのに似ている）



名古屋は大都市なのに、どうしてストローされてしまうのか？

- ・名古屋は大都市だが、東京と比べると規模が違いすぎる(およそ4対1)

【仙台市と山形市、福島市の規模比較】

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

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。

【東京23区と名古屋の規模比較】

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

(注)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。データ出所は左と同じ

- ・名古屋の人が東京へ行く目的は多いが、東京の人が名古屋へ来る目的は少ない

「名古屋に住んで東京へリニア通勤」は絵に描いた餅

- ・「名古屋は住みやすい」というのは庶民の話
 - リニア通勤が可能なエグゼクティブ層にとって名古屋が東京より優れている点はない(情報、人脈、文化的刺激、海外へのアクセス、子女の教育環境・・・)
 - 名古屋の良さは、自然に恵まれ、大都市としては住宅が安く、ゆとりがあることだが、エグゼクティブ層にはさほど重要ではない

名古屋は東京へのストローが起きる前提で都市戦略を考えるべき

リニア開業の前に ～ 大変貌を遂げる名古屋駅前 ～

2000年：JRセントラルタワーズ全面開業 **名駅ビッグバンの始まり**

2006～2008年：ミッドランドスクエア他計3棟の超高層ビル誕生

2015～2017年：JPタワー名古屋、大名古屋ビルディング、JRゲートタワー誕生

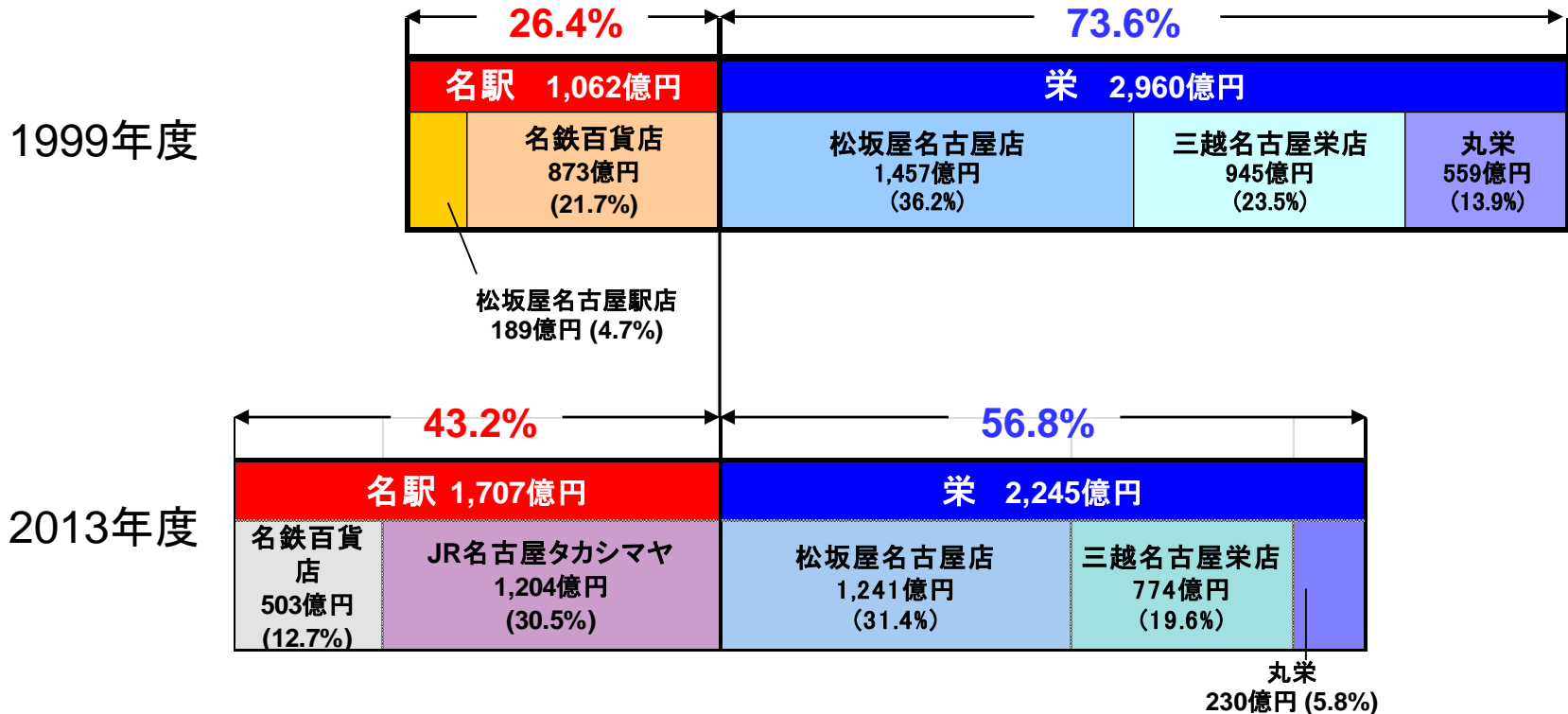
2027年まで：名鉄全面建て替え

2027年：リニア中央新幹線開業



「名駅ビッグバン」で名駅と栄の勢力図が一変

【名駅と栄の百貨店売上高シェアの変化】



(注) 年度は3月から翌年2月まで。各店舗の売上高は億円未満を四捨五入。

日経流通新聞、中部経済新聞をもとに共立総合研究所作成

JPタワー名古屋（2015年11月完成）

地上40階、高さ200m
オフィスが中心。市バスターミナル、
商業施設、郵便局が入居。大型ビ
ジョンを備えた広場を設置。

JRゲートタワー（2017年2月完成）

地上46階、高さ220m
2～8階がJRタカシマヤ（8階は三省堂
書店）、9～11階がヨドバシカメラ、12、
13階がレストラン街、15階がタワーズ
とのメイン通路と空中庭園、18～24階がJRゲートタワーホ
テル、26階以上がオフィス。保育施設やフィットネスクラブも
入居。タカシマヤとホテルの開業は2017年4月。

大名古屋ビルディング（2015年10月完成）

地上34階、高さ174m
地下1階～地上3階が商業施設。4階に金融機関。キーテナ
ントは三越伊勢丹（約3,000㎡）。7～33階がオフィス。地下
に960台収容の大駐輪場。5階に2,000㎡の屋上庭園。



しかし
名駅は「三ニ東京」



名駅の大発展の陰で栄の地盤沈下が進む

リニア開業に向けて名駅はさらに発展 → やっと始まる栄の衰退対策

- ◆ 栄の強みは、豊かな緑、広い公園と道路、低層の建物中心の開放的な空間
→ これらを活かした常に賑わいのあるまちづくりが始動

- ・恒常的なイベント開催
- ・フリマ、屋台、オープンカフェ、ダンス・踊り、演奏、コスプレなどができるよう、公園・道路の利用規制緩和



栄は、効率や利便性重視の名駅とは違う「名古屋らしいまち」を目指す

毎年8月に行われる「にっぽんど真ん中まつり」



◆ LRTの整備

富山市のLRT



LRTの路線イメージ



名駅大改造計画 ～ 「名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会」の構想案～

「リニア開業に向けた名駅のまちづくりの方向性」

- ・ 世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ
- ・ 国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点
- ・ 誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅
- ・ 都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つなぐ

リニア上部空間におけるターミナル機能強化やまちづくりに資する有効活用の検討

開発が手つかずだった名古屋駅西側に巨大な空き地が生まれる

■ スムーズな乗換動線を確保するとともに、交通施設を効率的・効果的に配置する

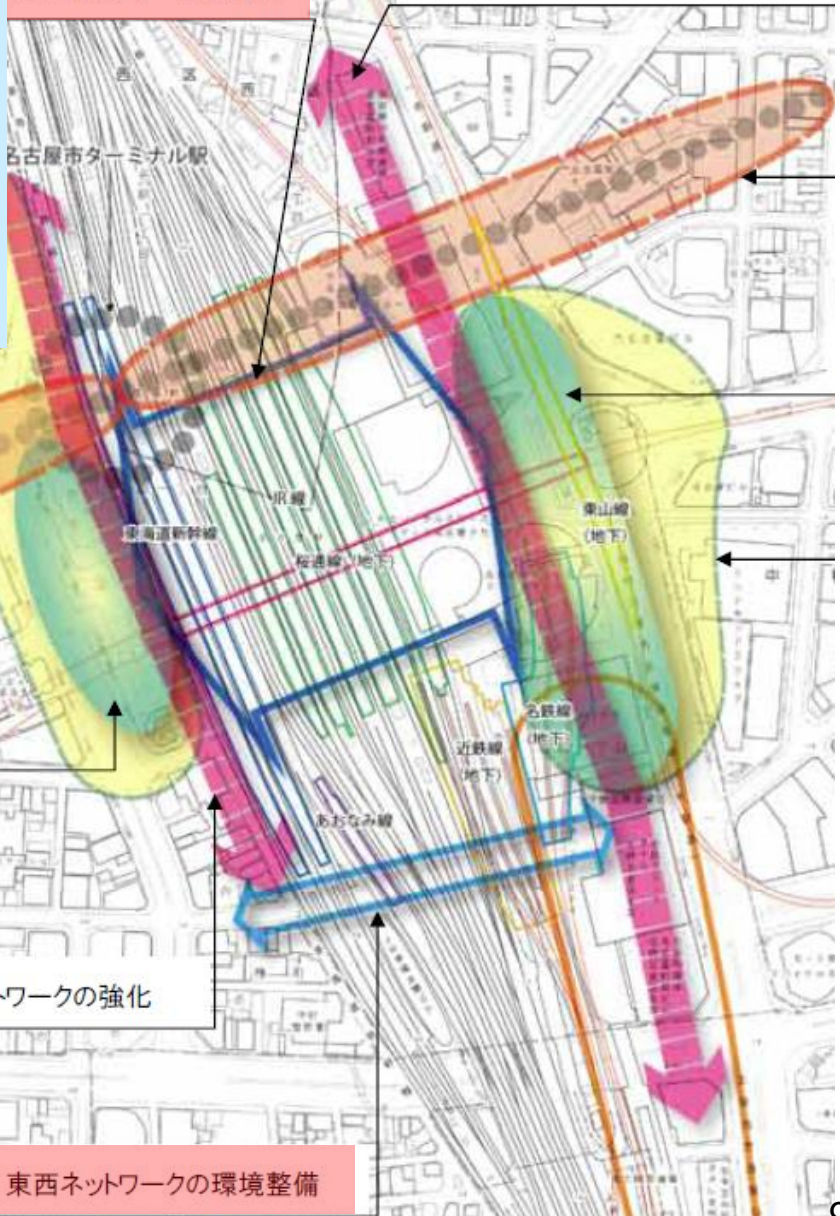
○リニアと都心方面、中部国際空港、観光地、周辺都市を結ぶ鉄道との迅速・円滑な乗換動線を強化

○乗換主動線には、エレベーターやエスカレーターなどを配置し、スムーズな移動を確保

○バス・タクシーなどの乗降施設を適切に配置

東西ネットワークの強化

施設間をつなぐ南北ネットワークの強化

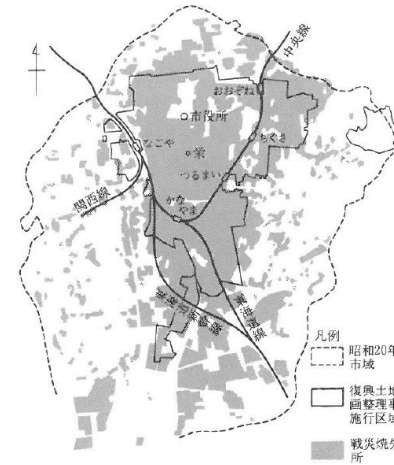


名古屋駅開業から130年間、駅裏だった駅西の本格開発が始まる

名古屋駅開業当時の名古屋（明治20年・1887年）

＜名古屋駅西口が発展しなかった要因＞

- ・栄や名古屋城のある東側が「表」に
- ・線路が東西交通を分断
- ・遊郭移転（まちのイメージを決定づけ）
- ・戦災焼失の回避、闇市化



- ・地下鉄名古屋駅と地下街の開業、（あらゆる交通機関が東に集中）

そんな駅西も利便性は抜群
きっかけがあれば一気に発展



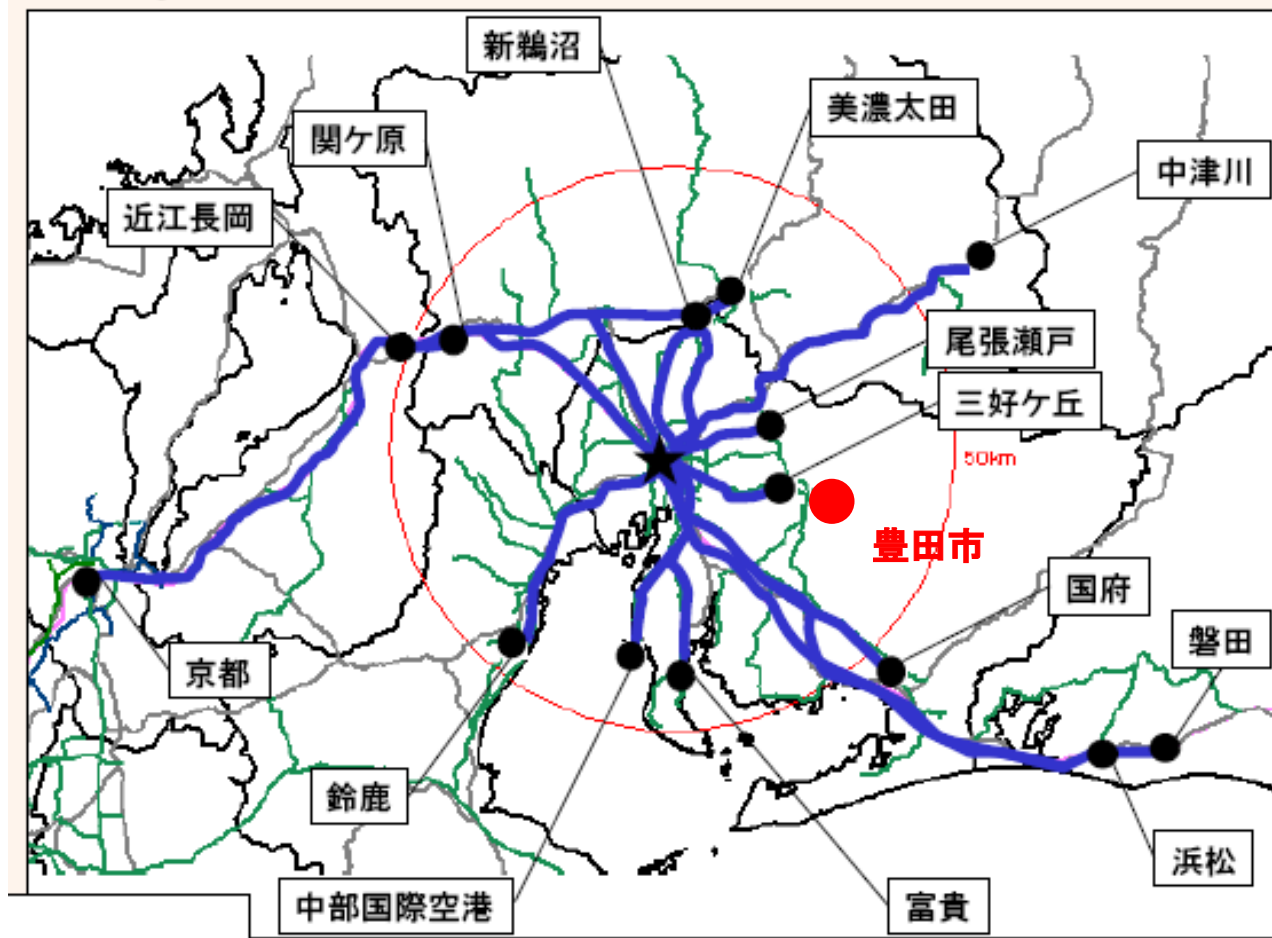
名駅の吸引力がさらにアップ

高速道路の名駅直結でリニアの恩恵を名古屋圏全域に拡げる

名古屋の近くでもリニアの恩恵から取り残されるところが

例：豊田市・・・東京から豊田市は関ヶ原や鈴鹿よりも遠くなる

■ 東京から100分圏エリア(リニア中央新幹線開業後)



リニアの利便性を名古屋圏全体に行き渡らせるには、高速道路を名駅に直結させるのが早道

出所：名古屋市「名古屋市の現況等」（第1回名古屋市次期総合計画有識者懇談会資料）

羽田や成田が便利になることで、「セントレアの国際線機能が弱い」という名古屋の国際化の弱点が克服できる

リニアができると**名駅から羽田まで60分、成田まで80分台**（都心直結線開業後）で行けるように

→ 羽田や成田が名古屋から普通に使える空港になる

＜今後予想される羽田国際線強化策＞ 現在の年間発着枠は45万回

- ① 都心上空の飛行規制を緩和（発着枠は約1割増加）
- ② 滑走路数を4から5に増加を検討（年10万回程度増加の可能性）
- ③ 大阪方面の国内便の発着枠を国際線に振り向け（約2万回／年）

セントレアも「首都圏第3空港」となることで国際路線が増えない限界（=名古屋の国際化の限界）をうち破る

【セントレアと羽田の国際線ネットワーク】

	セントレア	羽田	
アジア	中国	北京(19)、上海(49)、長春(2)、大連(7)、広州(7)、成都(7)、西安(7)、瀋陽(2)、天津(7)、青島(7)	北京(28)、上海(28)
	韓国	ソウル(46)、釜山(7)、済州(3)	ソウル(105)
	台湾	台北(27)	台北(56)
	香港	香港(28)	香港(35)
	タイ	バンコク(10)	バンコク(49)
	マレーシア	クアラルンプール(4)	クアラルンプール(7)
	シンガポール	シンガポール(7)	シンガポール(49)
	インドネシア		ジャカルタ(7)、デンパサール(7)
	フィリピン	マニラ(18)	マニラ(21)
	ベトナム	ハノイ(7)、ホーチミン(3)	ハノイ(7)、ホーチミン(7)
計	27都市・234便	13都市・406便	
欧州	フランス		パリ(24)
	イギリス		ロンドン(21)
	ドイツ	フランクフルト(7)	フランクフルト(21)、ミュンヘン(14)
	フィンランド	ヘルシンキ(7)	
計	2都市・14便	4都市・80便	
北米	アメリカ	デトロイト(7)	ロサンゼルス(21)、サンフランシスコ(7)、シアトル(7)
	カナダ		バンクーバー(7)
	計	1都市・7便	4都市・42便
太平洋	グアム	グアム(21)	
	ハワイ	ホノルル(14)	ホノルル(21)
	計	2都市・35便	1都市・21便
中東	UAE	アブダビ(5)	ドバイ(7)
計	1都市・5便	1都市・7便	
合計	27都市・295便	23都市・536便	
(参考) 成田		100都市・1428便	
関空		53都市・767便	

(注) 都市名の後のカッコ内は週あたりの便数。経由便を含むため合計は各都市の和と一致しない。

出所：中部国際空港、東京国際空港国際線時刻表（2014年4月）

名駅の発展／栄の衰退と周辺都市への影響

【名古屋周辺都市の人口千人あたり転入超過者数の推移】



人気の住宅都市である日進も転入超過者数が激減
名駅へ便利な稲沢、北名古屋、東海では転入超過に

（参考） 【愛知県内各市区の人口千人あたり転入超過者数（最近3年間）】

（単位：人）

	2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013
千種区	3.1	6.1	8.7	豊橋市	▲ 2.1	▲ 0.3	0.7	新城市	▲ 3.7	▲ 6.1	▲ 4.2
東区	10.3	2.2	7.3	岡崎市	2.0	▲ 0.1	0.9	東海市	7.0	4.1	6.9
北区	▲ 1.9	▲ 2.1	0.2	一宮市	0.6	0.6	1.7	大府市	7.4	7.6	4.1
西区	▲ 0.4	3.4	3.8	瀬戸市	▲ 0.1	▲ 1.7	▲ 1.8	知多市	▲ 2.2	▲ 3.0	▲ 0.7
中村区	6.2	1.7	6.1	半田市	▲ 3.8	▲ 1.2	▲ 0.6	知立市	5.0	0.6	▲ 0.1
中区	10.1	19.8	26.9	春日井市	0.8	0.9	1.2	尾張旭市	1.9	▲ 1.6	2.8
昭和区	▲ 2.4	3.5	6.7	豊川市	▲ 0.6	1.0	2.5	高浜市	3.7	6.9	7.9
瑞穂区	3.0	0.4	0.6	津島市	▲ 2.3	▲ 4.4	▲ 5.2	岩倉市	▲ 7.9	▲ 1.2	▲ 3.2
熱田区	4.2	2.8	8.3	碧南市	▲ 4.3	▲ 2.7	▲ 1.5	豊明市	▲ 0.6	▲ 0.8	1.9
中川区	▲ 3.4	▲ 0.9	▲ 2.5	刈谷市	▲ 2.2	2.7	2.6	日進市	13.4	6.1	1.5
港区	▲ 7.1	▲ 4.7	▲ 3.6	豊田市	▲ 1.8	▲ 2.5	▲ 2.3	田原市	▲ 2.0	▲ 3.1	1.1
南区	▲ 4.9	▲ 3.3	▲ 2.2	安城市	0.6	1.0	3.5	愛西市	▲ 3.8	▲ 0.2	▲ 2.4
守山区	0.5	2.3	4.3	西尾市	2.1	▲ 0.1	1.0	清須市	▲ 5.6	1.8	0.8
緑区	7.0	4.9	5.0	蒲郡市	▲ 2.4	▲ 0.7	▲ 1.8	北名古屋市	5.2	4.3	3.0
名東区	▲ 2.4	▲ 3.4	2.4	犬山市	3.1	0.1	▲ 2.0	弥富市	▲ 1.2	3.3	▲ 1.1
天白区	▲ 4.7	0.8	5.7	常滑市	9.7	11.4	12.6	みよし市	3.4	3.4	4.1
				江南市	▲ 0.1	2.1	▲ 0.0	あま市	0.3	▲ 0.0	1.2
				小牧市	▲ 1.1	0.3	3.7	長久手市	13.0	16.5	18.2
				稲沢市	2.6	0.8	5.3				

は3年間続けて転入超過であった市区

2012.7.9から外国人含む。2012年までは年度、2013からは暦年。

名駅に便利なすべての都市が転入超過なわけではない

名駅の発展、栄の衰退が続けばこの傾向はさらに顕著に