

## リニア中央新幹線の“逆ストロー効果”

中京大学 総合政策学部 客員教授 赤井 裕司

名古屋駅前の地価高騰が止まりません。

2027年のリニア中央新幹線の東京・名古屋間開業を睨んで、オフィス・ホテル・マンションなどの需要が増しているからです。名古屋の公示地価最高地点（名駅1-2-2名古屋近鉄ビル）を例にとれば、2015年から2018年まで4年連続で対前年比10%以上の二桁の上昇を記録しています。ただし、2018年の地価でも平米1,180万円で、全国一の東京銀座の5,550万円の2割強に過ぎません。しかしながら、愛知、岐阜、三重の東海三県の人口が1,133万人、GDPが55兆円で日本全体のそれぞれ約1割であることを考えると相応のインパクトがあることは容易に理解できます。

特に象徴的なのは、2016年に、「三菱地所大名古屋ビルディング（高さ175m）」、2017年に「JPタワー名古屋（キッテ名古屋 高さ196m）」、「JRゲートタワー（タカシマヤ モールなど 高さ220m）」のそれぞれ超高層業務・商業ビルが開業し、名古屋駅前摩天楼が出現したことです。さらに、名古屋駅をターミナルとする名鉄、近鉄も今後周辺のビル群を超高層化する計画を発表しています。

ところで、名古屋駅（名鉄、近鉄を含む）は、一日の乗降客数が約120万人で、ほぼ東京駅と肩を並べますが、東海道新幹線、東海道本線・中央本線などの在来線、中部国際空港アクセス線（名鉄ミュースカイなら30分で直結）に加え、リニア中央新幹線の地下駅も加わるわけで、そのスーパー・ハブ機能は特筆に値します。（首都圏はこれらの機能が、東京駅、品川駅、日暮里駅に、関西圏は新大阪駅、大阪駅（梅田）、難波駅にそれぞれ分散してしまっているからです。）

さて、こうした旺盛な再開発ブームを支えているのは、世界経済の回復に伴い輸出を伸ばしている製造業です。トヨタなどの自動車産業、三菱重工などの航空・宇宙産業、オークマやヤマザキ・マザックなどの工作機械産業などはその中核と言えましょう。このため、愛知県の製造品出荷額は40年連続で全国1位を記録し、名古屋港の貿易黒字額が6兆円で全国1位を維持するなど、東海地方の“ものづくりのメッカ”としての存在感は際立っています。

さらに、このような好調な経済を受け、新しいアトラクションや様々なイベントが目白押しの状況です。2017年屋外型テーマパークの「レゴランド・ジャパン」の開業、2018年歌舞伎の殿堂名古屋「御園座」の建替え開業、2019年ラグビー・ワールドカップ豊田大会、G20外務大臣会合、2022年名古屋城天守閣木造復元、2026年アジア競技大会開催などです。

また、出遅れていた観光関連も巻き返しを図っています。

その目玉は「産業観光」です。上述のように東海地方は自動車などものづくりの「お堅いイメージ」が先行し観光資源に乏しいとみなされてきました。外国人観光客は、京都・奈良の神社仏閣を見て富

士山に見える箱根で温泉につかり、銀座や秋葉原でショッピングなどを楽しむ、いわゆる“ゴールデン・ルート”に集中する傾向があります。この場合、東海地方は東西の通過点にすぎず、メリットはありません。そこで、先のお堅いイメージを逆手にとって「ハイテク工場見学」を目玉にするのが「産業観光」のそもそもの狙いです。例えば、名古屋駅近くの「産業技術記念館」でトヨタの自動織機と自動車の歴史を学び、郊外長久手市にある「トヨタ博物館」で海外を含めた古今の名車の数々に触れ、豊田市の「最新自動車組立工場」を見学するという塩梅です。これに戦前からの豊田家の栄華を偲ぶ洋館建築の「豊田佐助邸」の見学を加えれば、企業の発展を支えた人々の息遣いにも触れることが出来ましょう。また、こうした試みが軌道に乗れば、名古屋の悲願である“グランド・ハイアット”“フォー・シーズンズ”など海外の五つ星最高級ホテルの誘致にも弾みがつくはずです。

しかし克服すべき課題も少なくありません。

第1は、「名古屋らしさ」の再認識です。名古屋には元々「名古屋駅前」と「栄」の2大商業集積がありました。（首都圏なら「新宿駅」と「銀座・日本橋」、関西圏なら「大阪駅（キタ 梅田）」と「心斎橋（ミナミ）」に当たります。）ところが、再開発事業の集中する名古屋駅周辺の新規商業施設には「名古屋初出店」「東海地方初上陸」などと銘打った首都圏の人気物販・飲食店舗が続々と進出し、さながら“ミニ・東京”の様相を呈しています。他方、松坂屋本店など老舗百貨店が軒を連ねる栄地区は、久屋大通（いわゆる百貨店道路）などケヤキの大木が深い緑をなし歩いて楽しいプロムナード型の街ですが、ビルの老朽化が目立ち相対的に立ち遅れています。このため、「名古屋らしさ」をどう出していくかが問われています。

第2は“ミニ・ストロー現象”の懸念です。リニア新幹線の開業により東海地方のヒト、モノ、カネ、情報が首都圏に吸い上げられる“ストロー現象”が心配されていますが、今のところその前兆はありません。むしろ、逆に、首都圏などから戦略的資金が名古屋地区に流れ込んできています。しかしながら、これとは別に、東海地方内部で名古屋駅周辺に過度に集中する“ミニ・ストロー現象”が顕著になっています。具体的には、愛知県岡崎市、岐阜県岐阜市、三重県四日市市など人口30～40万人の中核都市の商業・業務機能が電車で30分以内の名古屋駅に吸い取られてしまいました。女性のドレスやハンドバック、男性の背広やネクタイといった、いわゆる買回り品は名古屋駅周辺で購入され、地元の百貨店・専門店は見向きもされず、縮小・閉店に追い込まれています。

第3は、大規模災害の懸念です。心配される南海トラフ地震の想定では、名古屋駅周辺は震度6強の揺れが予測されています。さらに、庄内川が氾濫した場合には、名古屋駅周辺は1～3mの浸水が予想されています。2000年の「東海豪雨」の際には、名古屋駅とは反対側の庄内川の放水路である新川が決壊したため難を逃れたもののそんな幸運がいつまでも続く保障はありません。今年7月の西日本豪雨も教訓として緊急な対策が望まれます。

いずれにしても、リニア中央新幹線の2027年の開業までの今後10年間は、名古屋や東海地方の動向から目が離せないことになりそうです。