

MURC 政策研究レポート

名古屋市の成長を牽引する交通プロジェクト

～ 名二環・地下鉄桜通線同時開業が地域に与えるインパクト～

三菱UFJフィナンシャル・グループの総合シンクタンクである三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社(本社:東京都港区 社長:水野 俊秀)は、名古屋第二環状自動車道(以下、名二環という。)及び地下鉄桜通線が平成23年3月に相次いで開通・延伸開業することに先立ち、これら交通プロジェクトを、都市の成長・成熟過程に与える種々のインパクトを分析する好例として取り上げ、自主研究を進めてきました。今回は、「これまでに確認できる社会経済的インパクト」をとりまとめましたのでプレス発表いたします。今後も分析を続け「開業前後のデータに基づく経済効果分析」として平成23年末頃に再度プレス発表を予定しています。

【調査結果の概要】

- ・名二環 名古屋南JCT～高針JCT間(3つのICを含む高速道路)12.7kmが平成23年3月20日(日)に、地下鉄桜通線 野並駅～徳重駅間(4駅)4.2kmが同年3月27日(日)に、都市高速と地下鉄の交通プロジェクトが同時期に開通・開業する。
- ・名二環と地下鉄桜通線沿線地域である緑区・天白区は、都市的土地利用(建物用地、幹線道路用地等)が7割以上を占める名古屋市都市部の縁辺部に位置しており、夜間の方が昼間よりも人口が多いベッドタウン地域である。最寄りICまで5km以上と遠く、鉄道駅までも3km以上離れていることから、高速交通ネットワーク及び公共交通機関が利用しづらい地域であった。また、市民の移動手段は自動車利用が5割程度となっており、大都市にあっては自動車への依存度が著しく高い地域である。
- ・この緑区・天白区は名古屋市における代表的な人口増加地域であり、平成7年から平成22年までの人口変化率は名古屋市が4%増加に対して、天白区では12%、緑区では21%増加している。これは同期間の名古屋市の人口増加量(9.2万人)の6割を占める人口増加であり、名古屋市の人口増加を支えている地域とも言える。これに関連して、住宅着工件数(持ち家・分譲住宅)も緑区では1,000～2,000戸で推移しており、名古屋市平均(500～1,000戸)を大きく上回り、市内における内需活性化を下支えしている。また、小売業の出店傾向も根強く、緑区のH17年以降の大規模店舗立地は市内トップとなっているなど、名古屋市の成長センターとなっている。
- ・地価についてみると、緑区の住宅地地価水準(平成23年)は12.0万円/㎡で、名古屋市平均15.2万円/㎡を下回っており割安な地域となっている。しかし近年は、緑区・天白区の地価の上昇は顕著であり、平成17年を基準とした住宅地地価の伸びは全国平均を大きく上回って推移した。平成23年の全国の公示価格の変動率上位10位に緑区が5地点含まれるなど、全国トップ水準の上昇率となっている。顕著な地価上昇率を示しているのは、名二環と桜通線の沿線地域で、とりわけクロスエリアが著しい。これは、沿線地域の地価の割安感が顕在化するとともに今後の発展ポテンシャルへの期待が高まっていることを反映したものと考えられる。
- ・こうした地価に見る市場評価の変化は、沿線地域における大規模店舗やマンション立地の活発化とも連動している。その結果、徳重駅周辺は、名古屋駅10～20km圏の住宅地地価では藤が丘駅周辺に次ぐ地価となった。また、これまで都心から等距離にありながら比較優位であった長久手町杵ヶ池公園駅周辺に比肩してきているなど、交通プロジェクトが都市としての成長を促し、地域・都市空間の質の向上に寄与する因果関係を示唆している。
- ・今後の分析課題として、「地域・都市空間の質の向上」や「都市の成長・成熟化」への寄与について各種経済指標・交通データを用いて詳細に分析し、名二環と地下鉄桜通線がもたらすインパクトの特性を明らかにするとともに、広域的な経済効果の把握も行い、当該交通プロジェクトの果たす役割について総括していきたいと考えている。

詳細は添付資料をご参照ください。

三菱UFJリサーチ & コンサルティング株式会社

政策研究事業本部(名古屋)研究開発第1部 部長兼主席研究員 加藤義人
副主任研究員 宮下光宏、研究員 水谷洋輔

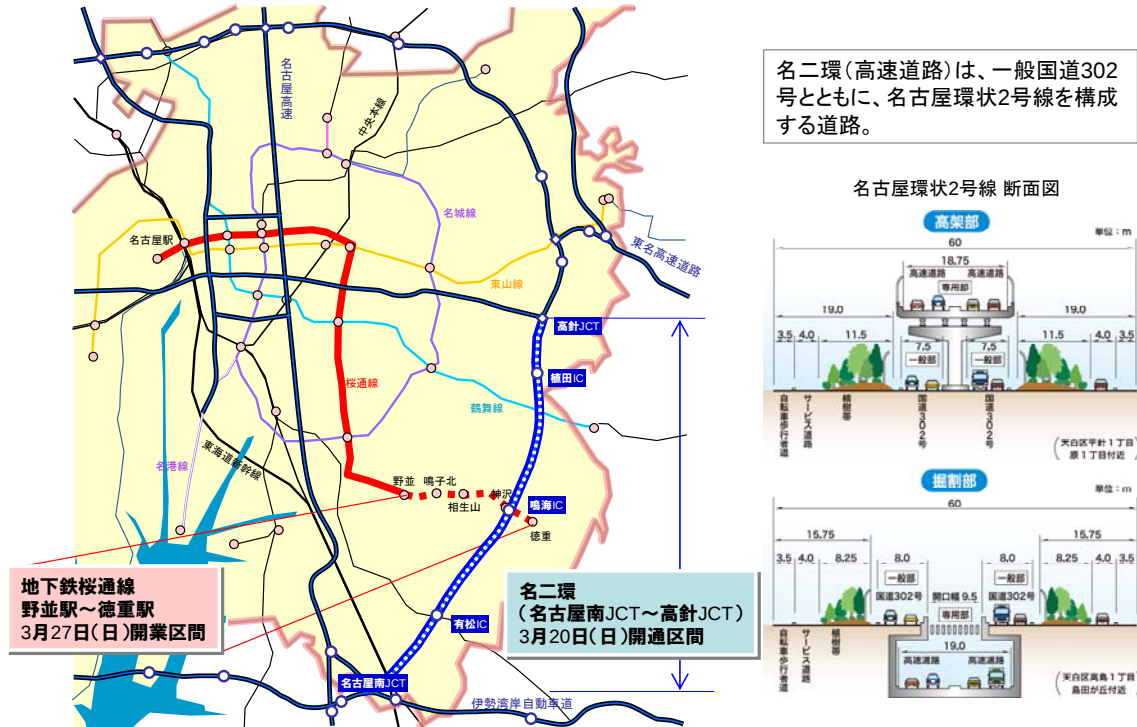
〒460-8621 名古屋市中区錦3-20-27

TEL:052-203-5322

添 付 資 料

1.対象交通プロジェクトの概要

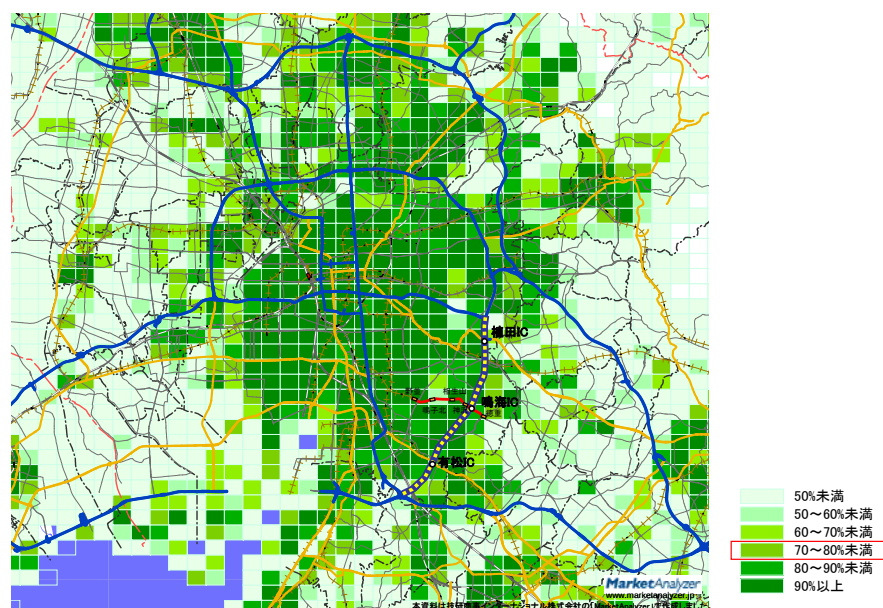
○H23年3月20日に名二環(名古屋南JCT～高針JCT、12.7km)が供用。
○H23年3月27日に地下鉄桜通線(野並駅～徳重駅、4.2km)が開業。



2.土地利用状況(都市的利用割合)

○2つの交通プロジェクト沿線地域は名古屋市中心部と同様に都市的開発が進んでいる地域。
○都市的利用割合がほぼ70%以上となっているエリアの縁辺部に位置。

[都市的利用割合の状況]



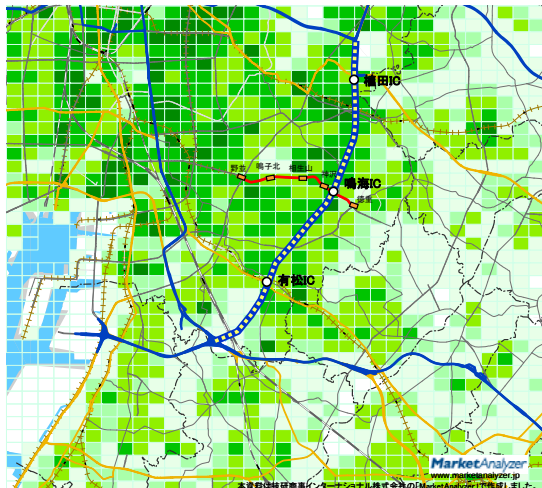
出典:国土数値情報(H18年土地利用メッシュデータ、国土交通省)

※都市的利用割合とは、建物用地、幹線道路用地、その他の用地を合わせたもので、メッシュあたりの占める割合を示したものの。

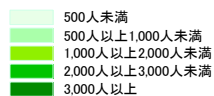
3. 夜間人口・昼夜間人口比

- 名二環周辺は夜間人口が比較的多い地域である。
- 昼間人口よりも夜間人口のほうが多く、名古屋都市圏におけるベッドタウン地域と位置づけられる。

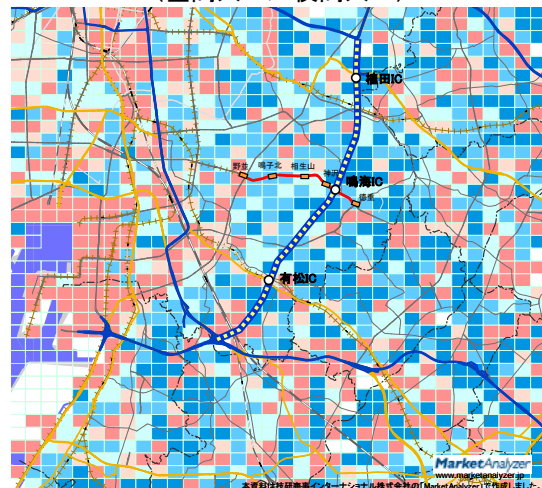
〔夜間人口〕



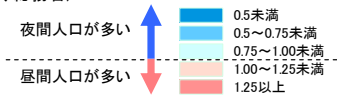
出典：国勢調査（H17年、総務省）



〔昼夜間人口比〕
（昼間人口／夜間人口）



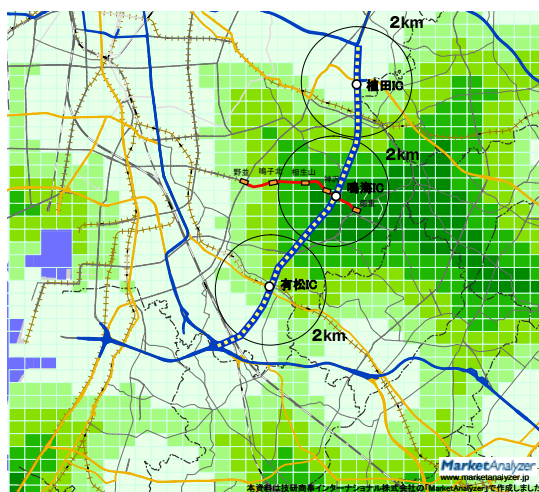
出典：国勢調査（H17年、総務省）



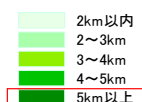
4. 最寄りICまでの距離

- 高速道路ネットワーク（IC）へのアクセスは、徳重駅周辺で5km以上となっている。
- 名二環供用後は、徳重駅周辺においても2km以内で高速道路ネットワークへのアクセスが可能となる。

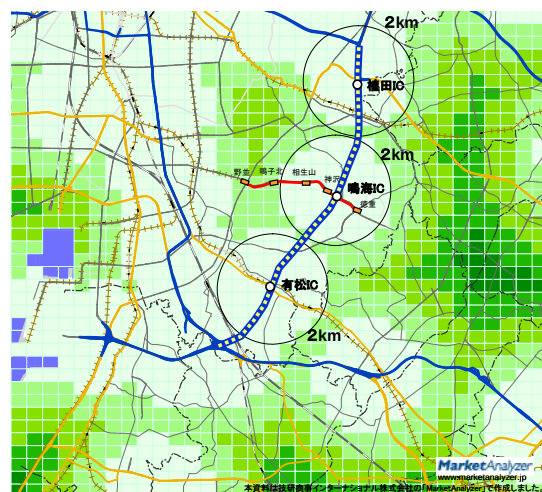
〔最寄ICまでの距離（現状）〕



出典：メッシュコード等を元に弊社作成



〔最寄ICまでの距離（名二環供用後）〕



出典：メッシュコード等を元に弊社作成



5. 最寄り鉄道駅までの距離

- 最寄り鉄道駅アクセスをみると、徳重駅周辺は3km以上離れている。
- 地下鉄延伸供用後、徳重駅周辺地域は2km以内での鉄道駅アクセスが可能となる。

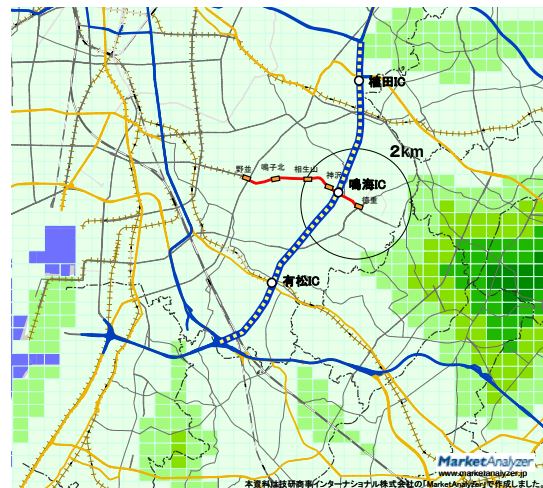
〔最寄鉄道駅までの距離(現状)〕



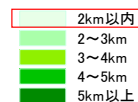
出典：メッシュコード等を元に弊社作成



〔最寄鉄道駅までの距離(地下鉄延伸後)〕



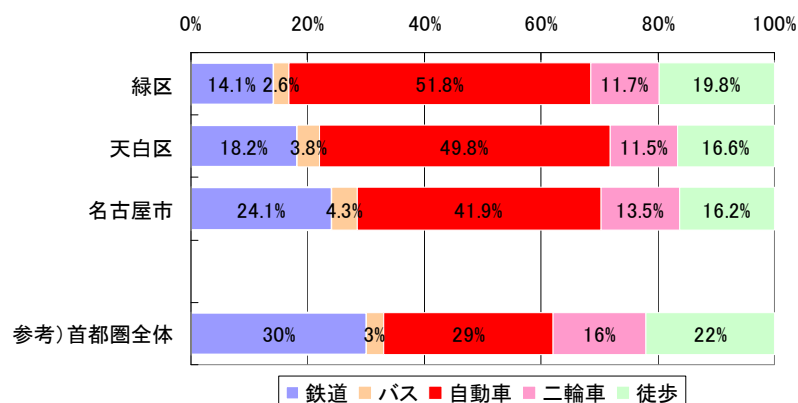
出典：メッシュコード等を元に弊社作成



6. 交通手段分担率

- 当該地域の交通手段分担率をみると、緑区・天白区の自動車の割合は5割程度であり、名古屋市全体と比較して高く、首都圏と比較すると著しく車への依存度が高い。
- 鉄道の利用割合は2割以下となっている。

〔交通手段分担率〕

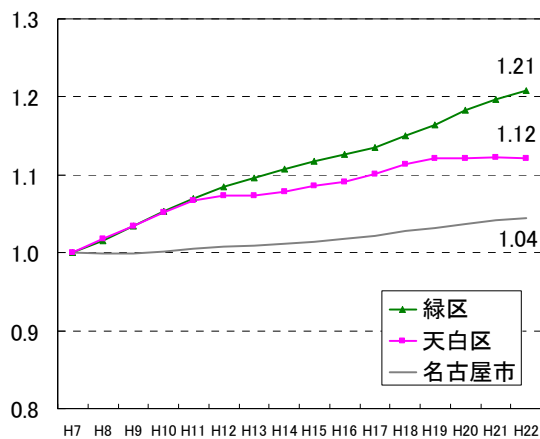


出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書(H13年実態調査、中京都市圏総合都市交通計画協議会)
第5回東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)(H20年実態調査、東京都市圏交通計画協議会)

7.人口の推移

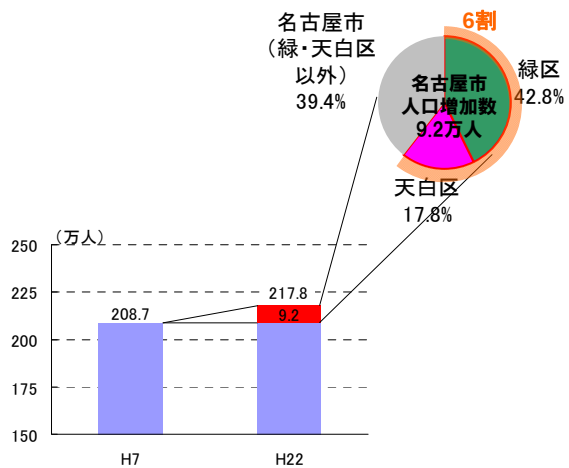
- 名二環沿線の天白区と緑区の人口は、名古屋市全体に比べ、高い位置で推移しており、市内での人口の増加率が高い地域である。
- 緑区及び天白区は名古屋市全体の人口増加数の約6割を占める。

〔人口の推移(H7=1.0)〕



出典：住民基本台帳調査(総務省)

〔名古屋市の人口増加数(H7→H22)の内訳〕

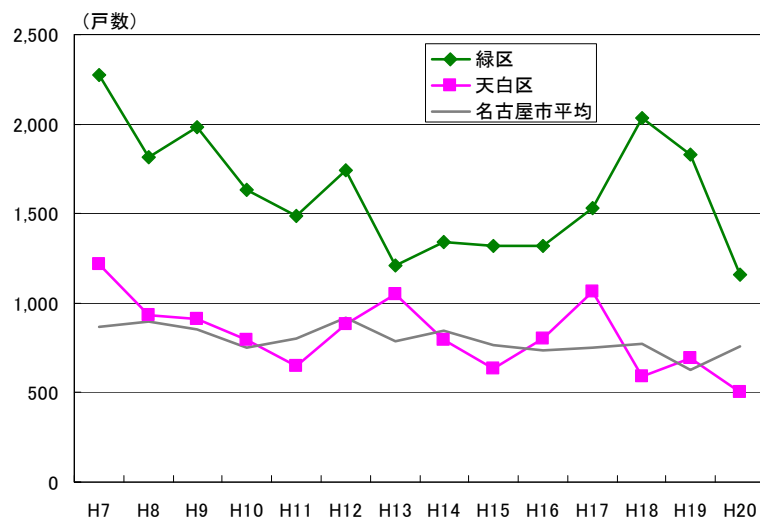


出典：住民基本台帳調査(総務省)

8.新規住宅着工数の推移

- H7年以降、新規住宅着工数は、名古屋市平均で500～1,000戸程度で推移しているのに対し、緑区では1,000～2,000戸で推移している。

〔新規住宅着工数(持ち家・分譲住宅)の推移〕

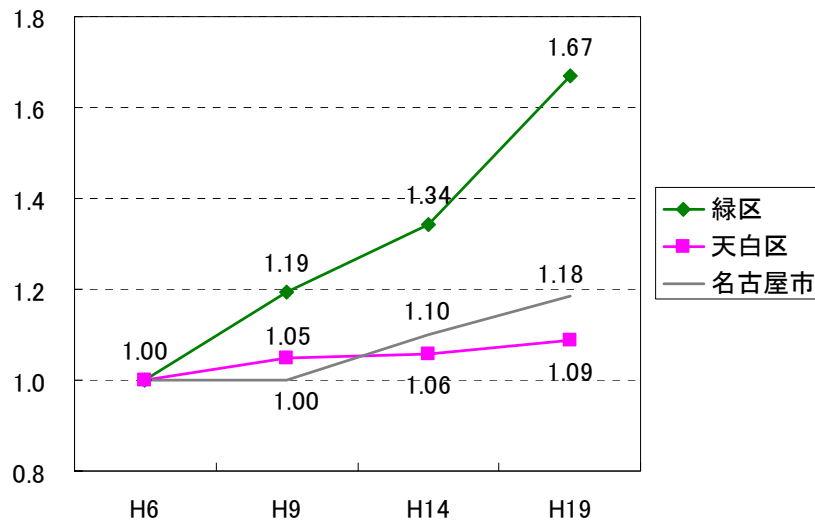


出典：名古屋市統計年鑑(名古屋市)

9.小売業の床面積の推移

〇H6を基準に小売業の床面積の推移をみると、H19では名古屋市は1.2倍に対して緑区では1.67倍と床面積が大きく拡大している。

[小売業の床面積の推移(H6=1.0)]

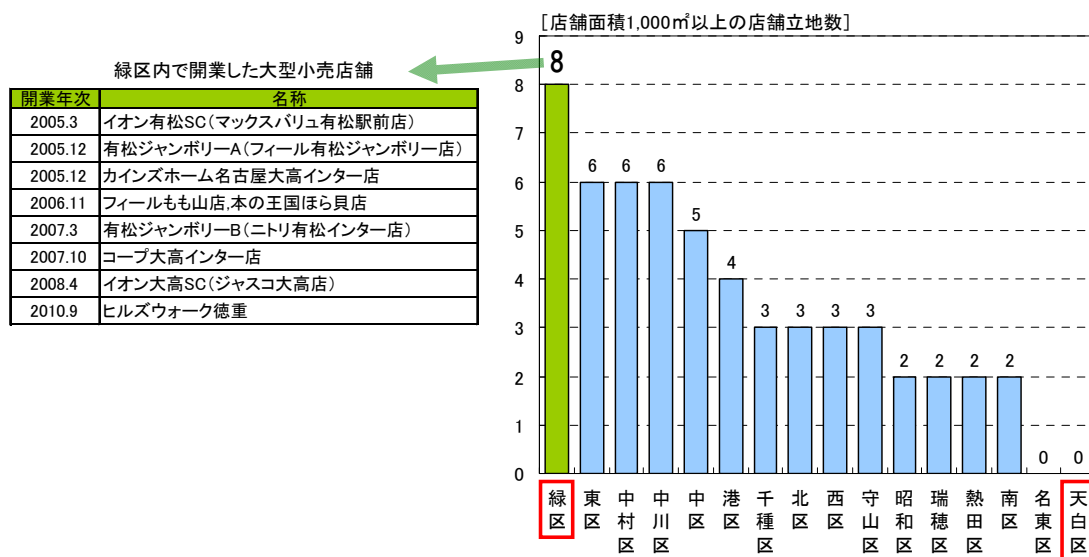


出典: 名古屋市統計年鑑(名古屋市)

10.大規模小売店舗の立地

〇H17～H22の大型小売店舗立地件数は、緑区が最も多くなっており、商業立地が進んでいる。

[大型小売店舗立地状況(H17～H22)]

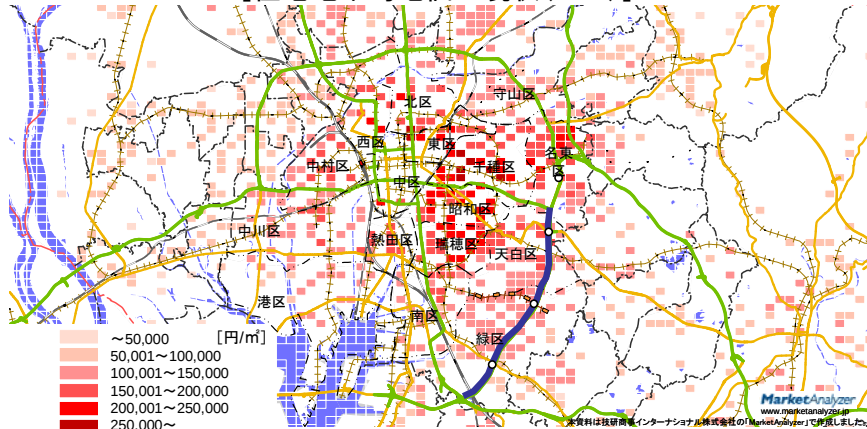


出典: 全国大型小売店総覧2011(H22年、東洋経済新報社)

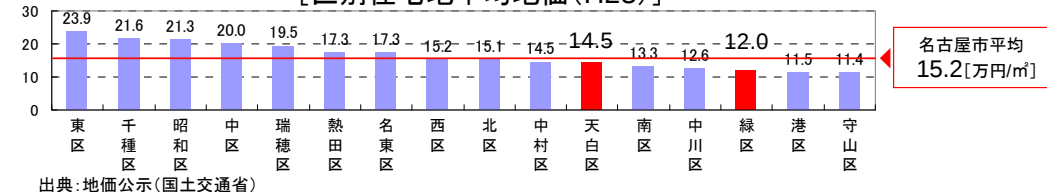
11.名古屋圏における住宅地地価の現状

- 名二環沿線地域の住宅地地価は、100,000～150,000円/㎡の範囲。名古屋市千種区、昭和区、瑞穂区と比較して低い。
- 天白区は名古屋市平均と同水準であるのに対し、緑区は名古屋市平均を下回り市内でも割安感のある地域。

[住宅地平均地価の現状(H22)]



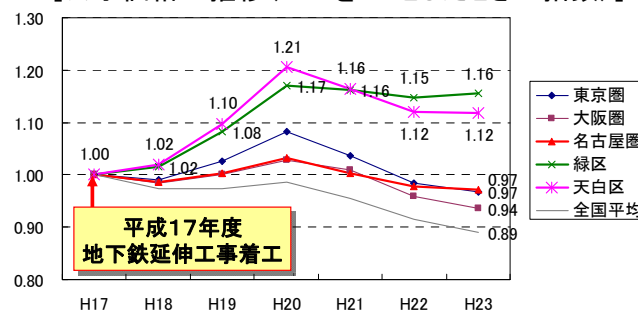
[区別住宅地平均地価(H23)]



12.住宅地平均地価の推移

- H17を基準に住宅地の平均地価の推移をみると、H23で緑区1.16倍、天白区1.12倍となっており、全国平均、名古屋圏等を大きく上回る。
- 全国のH23公示価格(住宅地)の変動率上位10位に名古屋市緑区が5地点含まれている。

[公示価格の推移(H17を1.0としたときの指数)]



[全国のH22公示価格(住宅地)の変動率上位順位表]

順位	標準地番号	都道府県	標準地の所在地	公示価格(円/㎡)	変動率
				平成21年	平成22年
1	名古屋線-34	愛知県	名古屋市緑区乗鞍	137,000	141,000
2	名古屋線-37	愛知県	名古屋市緑区徳重	128,000	131,000
3	名古屋線-2	愛知県	名古屋市緑区ほら貝	141,000	143,000
4	名古屋線-29	愛知県	名古屋市緑区神沢	147,000	149,000
5	長良-4	静岡県	駿東郡長泉町下土狩字五ツ石	121,000	122,000
6	長良-5	静岡県	駿東郡長泉町下土狩字大土手	125,000	126,000
7	三島-5、他84地点	静岡県	三島市大宮町	151,000	151,000

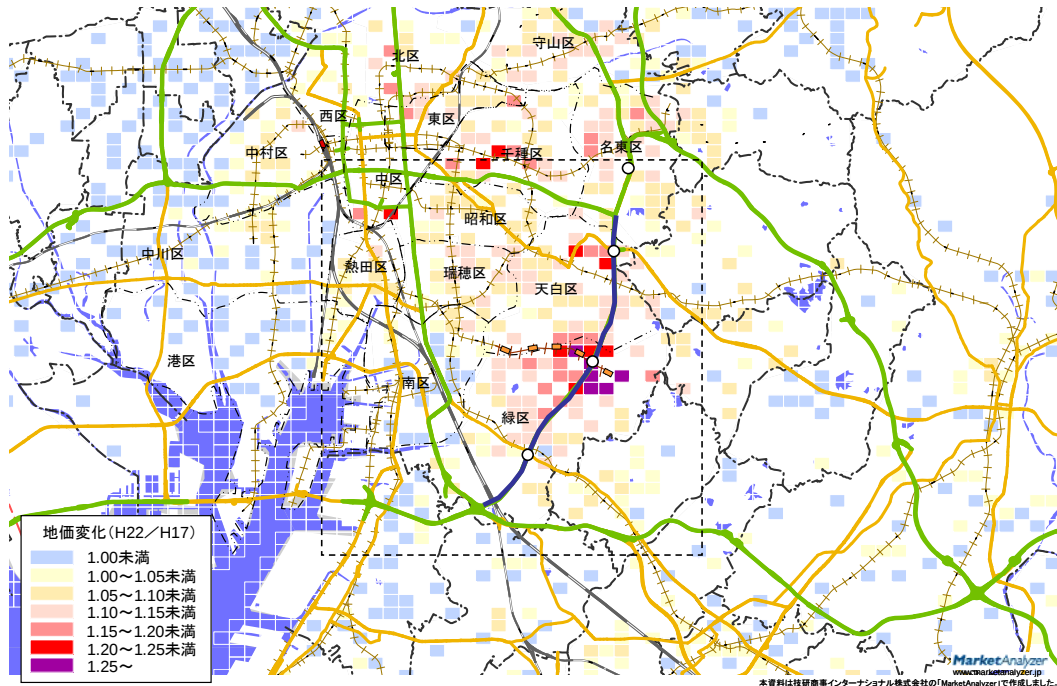
[全国のH23公示価格(住宅地)の変動率上位順位表]

順位	標準地番号	都道府県	標準地の所在地	公示価格(円/㎡)	変動率
				平成22年	平成23年
1	名古屋線-9	愛知県	名古屋市東区徳川町	194,000	213,000
2	俱知安-3	北海道	虻田郡俱知安町字旭	6,400	7,000
3	名古屋線-29	愛知県	名古屋市緑区神沢	149,000	158,000
4	名古屋線-40	愛知県	名古屋市緑区桃山	144,000	152,000
5	名古屋線-18	愛知県	名古屋市緑区神沢	130,000	137,000
6	名古屋線-10	愛知県	名古屋市東区白壁	195,000	205,000
7	名古屋線-34	愛知県	名古屋市緑区乗鞍	141,000	148,000
8	田原-3	愛知県	田原市神戸町大坪	67,800	71,100
9	名古屋線-19	愛知県	名古屋市緑区黒沢台	124,000	130,000
10	中央-2	東京都	中央区明石町	1,050,000	1,100,000

出典: 地価公示(国土交通省)

13. 住宅地地価の変化

○名古屋市周辺の住宅地地価の変化をみると、名二環・桜通線沿線地域を中心に地価が上昇。
[住宅地平均地価の変化(H17→H22)]



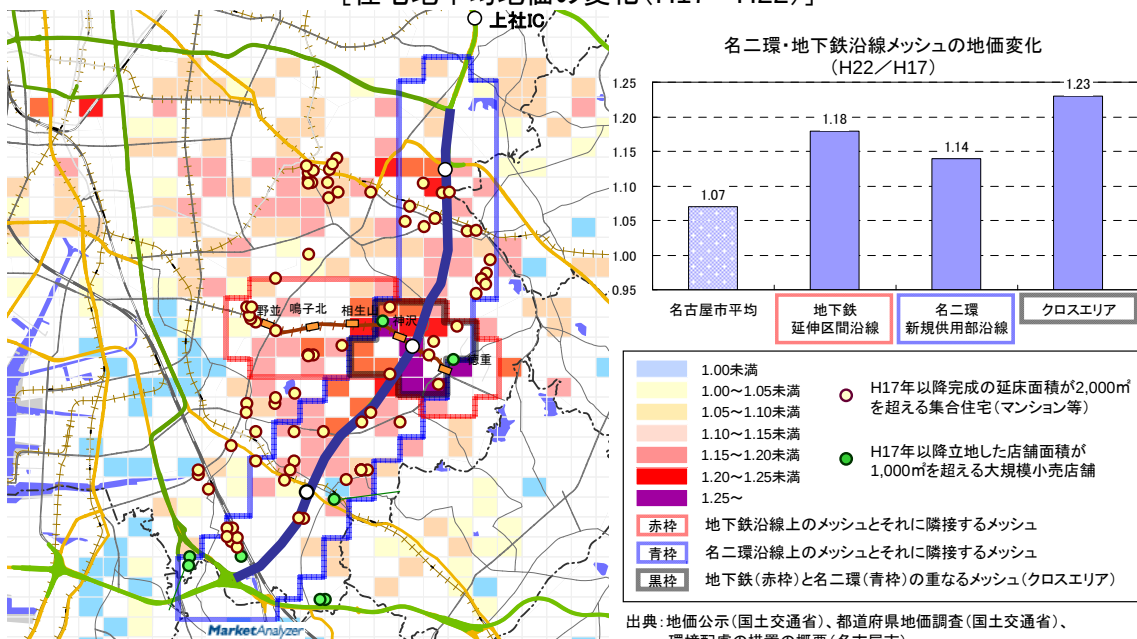
出典：地価公示(国土交通省)、都道府県地価調査(国土交通省)

【想定される因果関係】交通プロジェクトの進展→地域・都市空間としての質の向上→地価の上昇

14. 沿線地域における住宅地地価の変化

○名二環供用、地下鉄延伸等のデモンストレーション効果(開業前の効果)により、H17からH22にかけて名古屋市の住宅地地価は平均で1.07倍上昇しているのに対し、地下鉄延伸地域は1.18倍、名二環沿線地域は1.14倍、クロスエリアは1.23倍に上昇。商業施設、大・中型マンションが周辺に立地。

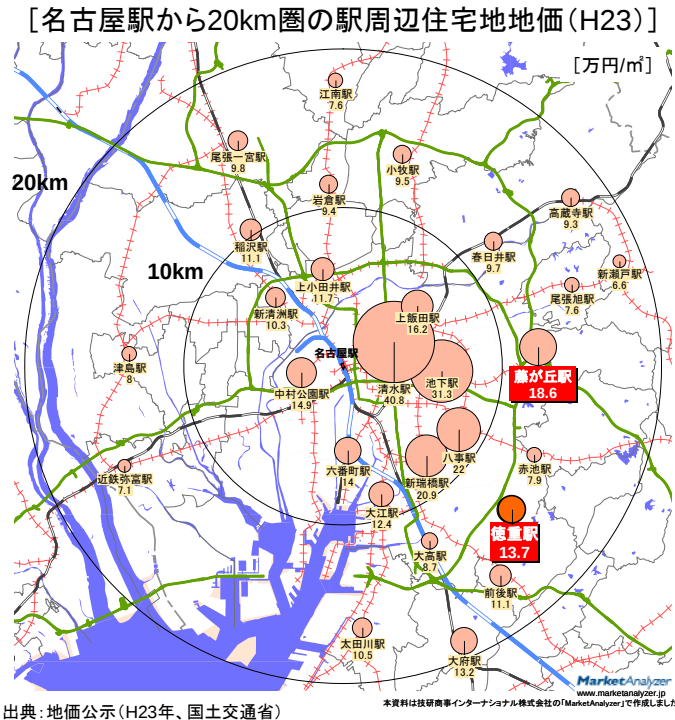
[住宅地平均地価の変化(H17→H22)]



出典：地価公示(国土交通省)、都道府県地価調査(国土交通省)、
環境配慮の措置の概要(名古屋市)
全国大型小売店総覧2011(H22年、東洋経済新報社)

15.名古屋駅20km圏の住宅地地価の現状

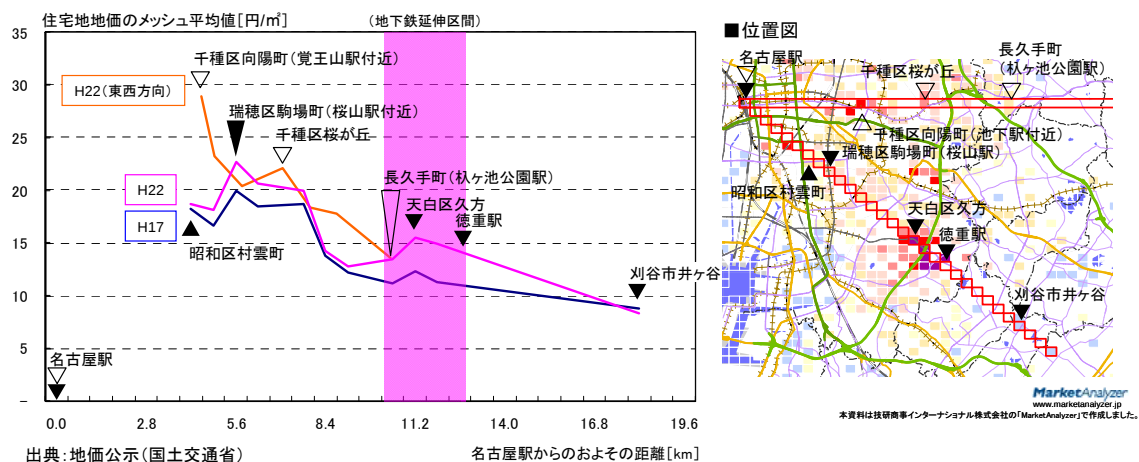
○名古屋駅から10km～20km圏の住宅地地価(H23)をみると、徳重駅は藤が丘駅に次ぐ水準となった。



16.名古屋駅を起点とした住宅地地価の変化

○名古屋駅から南東方向への直線断面の住宅地地価は、H17からH22にかけて上昇し、特に地下鉄が延伸される徳重駅付近で大きく上昇した。
○この結果、都心からほぼ等距離にある長久手町杖ヶ池公園駅に比肩した。

[名古屋駅を起点とした住宅地地価の変化]



— ご利用に際して —

- 本資料は、信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所: 三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要です。当社までご連絡下さい。