「リニア中央新幹線」並びに高速交通網と地価

(会員) 寺沢 秀文

2027年の東京-名古屋間の開業を目指して事業計画が進捗しつつあるリニア中央新幹線。長野県内では3つのルート候補の中から南アルプスをトンネルで抜ける直線ルート(Cルート)が選定され、飯田市近辺での駅設置が内定している。このリニア中央新幹線の計画概要、並びに当方自身も早くから関心を持ってきた高速交通網と地価との関連等について少しばかり触れてみることとする。

[1]. リニア中央新幹線について

1. リニア中央新幹線とリニアモーターカー

1).まず、「リニア中央新幹線」構想とは、全国新幹線鉄道整備法(以下、「新幹線整備法」と略す)に基づく整備計画路線として、最終的には東京一大阪間を新幹線で結ぶ計画であり(平成23年5月に整備新幹線に格上げ)、東海旅客鉄道株式会社(以下、「JR東海」と略す)が自費建設により、取り敢えずは2027年(平成39年)までに東京一名古屋間の先行部分開通を目指すというものである。また、従来の在来新幹線方式ではなく、リニアモーターカー(超電導磁気浮上式列車)の導入により、時速500キロ以上(JR東海によれば505キロ)で走行、東京一名古屋間(約286キロ)を最速で40分、また最終的には東京一大阪間を2045年(平成57年)までに67分で結ぼうという一大プロジェクトである。この中央新幹線は、前記通り平成23年5月に国(国土交通省)により整備計画が決定しており、もう「構想」の段階ではなく、具体的な事業として着手されることが決定している新幹線整備事業である。この中央新幹線計画は、これまでの従来新幹線とは大きく異なり、従来新幹線は国が建設主体となってきたのに対し、中央新幹線は運営主体となるJR東海が東京一名古屋間約5.1兆円という建設費の大半を自己負担して建設しようというものであること、また我が国新幹線とし

ては初めてとなるリニアモーターカーによる新幹 線と位置づけていることである。

2).この中央新幹線に係わる構想自体は実はかなり 古くからのものであり、日本最初の新幹線である東 海道新幹線が1964年(昭和39年)の東京オリ ンピック開催に間に合わせて開通したその約10 年後、1973年(昭和48年)11月にはもうリニ アモーターカーにより東京一大阪間を結ぶという 中央新幹線基本計画が決定している。その後、19



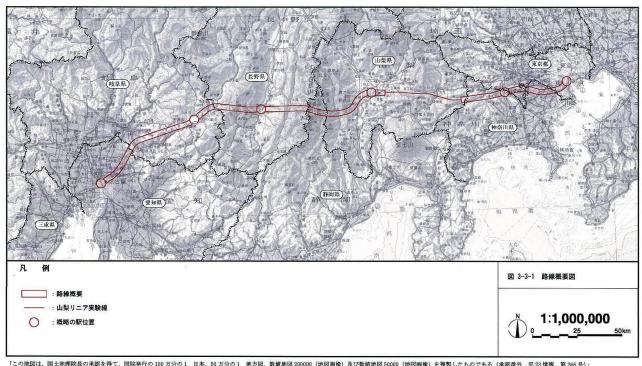
[山梨実験線でのリニアMLX-01]

97年(平成9年)よりは山梨リニア実験線での走行試験等も進み、平成23年5月に整備計画が決定し、正式に事業が動き出したわけである。現段階での計画としては、2027年までの東京一名古屋間開業を目指して2014年(平成26年)からは着工という予定となっている。計画では、東京ではJR東海の東京での拠点でもある品川駅を発着駅として、各県1駅づつの中間駅を設置。神奈川県内では相模原市のJR橋本駅付近、山梨県内では甲府市南西方郊外の大津町付近、長野県内では飯田市北部~高森町南部付近の「天竜川右岸平地」、岐阜県では中津川市西部の恵那市寄り付近に中間駅が設けられ見込みで、当面はJR名古屋駅まで結ばれる予定となっている。このうち品川、橋本、名古屋は地下駅にて、その他の中間駅は地上駅が予定されている。現段階の計画としては、リニアはピーク時で1時間に10本程度の運行間隔にて、そのうち1時間に1本が各駅停車型とのことで、その他は直行となっている。因みに各駅停車型の場合、飯田から品川までは約40分、名古屋までは約20分程度とされている。見込まれる建設費の膨大さ等から運賃もかなり高額ではと心配されるも、JR東海では「現在の新幹線運賃よりは700~1,000円高い程度の見込み」とのことであり、思ったよりは高くないとの見方がなされている。

- 3).この中央新幹線構想が具体化してきた背景としては、輸送量が増大した東海道新幹線のバイパス 的位置づけとしてであった。首都圏ー中京圏-関西圏を結ぶ大動脈である東海道新幹線は輸送量が急 伸し、これを補完するものとしての位置づけと共に、1964年(昭和39年)の開業後、既に約50 年近くを経過する東海道新幹線は施設等の老朽化が進み、近将来、長期運休による大リニューアルの 必要性があり、そのためにも中央新幹線の必要性があること、さらには発生の可能性が高い東海沖地 震による東海道新幹線の長期運休等の事態に備えての代替路線としての必要性等もあるとJR東海 では指摘している。現在、東海道新幹線は東京ー大阪間で1日当り約40万人、年間で約1億400 0万人の利用客があり、その列車運行本数は1日300本を超えているそうで、この日本の大動脈で もある東海道新幹線に万一の事態等が起きれば国民生活、経済活動に大きな影響を及ぼすところであ る。また、東海道新幹線収入はJR東海の収入の85%を占めると言われ、その基幹収入である東海 道新幹線が大震災等により長期運休した場合の損失は甚大なものとなることは言うまでもない。新幹 線以外は大幅赤字の在来線を数多く抱えながらもJR東海がやっていけるのは偏に東海道新幹線が あるからこそと言われている。そういった背景等もあって、JR東海では、旧国鉄時代から、東京一 大阪を1時間で結ぶリニアモータカーの開発に着手し、その利用による第二東海道新幹線の構想を立 てていたが、後にこのリニアと中央新幹線計画とが統合され「リニア中央新幹線」として今日に至っ ているものである。
- 4). なお、この中央新幹線については、「建設コストの高いリニアではなく在来型の新幹線でもいいのではないか」という意見もあったが(リニア中央新幹線の建設コストが1キロ当り約178億円であるのに対して在来線の場合は約146億円とのこと)、営業主体でもあるJR東海では、在来新幹線の時速約300キロに対してリニアはその約1.7倍の約500キロという超高速性に加え、輸送需要量がリニアでは167億人キロ(※.「「人キロ」は輸送量の単位で、数字が大きいほど輸送量が多

いことを示す)であるのに対し、在来型新幹線では82億人キロと半分にとどまり、リニアの方が経 済効果が遙かに大きいとしてリニアモーターカーを採用している。なお、中央新幹線開業後の従来の 東海道新幹線については従来の「ひかり」、「こだま」型主体の地域重視路線とし、中央新幹線はこれ までの「のぞみ」型的な位置づけにしていく見込みと言われている。

また、前記通り、中央新幹線は平成23年5月にようやく整備計画路線に格上げされたばかりの「整 備新幹線」であるも、蛇足ながら、「新幹線」とは、正式に言えば、新幹線整備法第2条において「新 幹線鉄道とは、その主たる区間を列車が200キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄 道」を言うとされている。したがって、秋田新幹線や山形新幹線などのミニ新幹線(これに対して本 来の新幹線を「フル規格」とも言う)は正式には「新幹線整備法」に言う新幹線では無い。そして、 同法に基づいて、新幹線整備計画は「整備計画路線」と、それ以前の段階の「基本計画路線」とがあ り、中央新幹線は上記通り平成23年5月にようやく整備計画路線に格上げされている。なお、現在 工事進捗中の整備新幹線としては、北から北海道新幹線(2015年度新青森-新函館開業予定)、北 陸新幹線(2014年度長野-金沢開業予定)、九州新幹線長崎ルート(2018年度一部開業予定)が ある。



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1 日本、50万分の1 地方図、数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである(承認番号 平23情複、第266号)」

5). ところで、中央新幹線において導入が決定されているリニアモーターカーは、旧国鉄時代から研 究されてきたところから「IRマグレブ」とも呼ばれ、日本の鉄道技術と科学技術の粋を結集した世 界に誇る最新鋭高度技術である。リニアモーターカーと一般には言われるも、これはリニアモーター で駆動する車両全般を指す和製英語であり、かつリニアモーターカーにも実はいくつかの種類がある。 すなわち、リニアモーターカーは大きくは「磁気浮上式」と「鉄輪式」(日本国内でも都営地下鉄大

江戸線など各地で導入)とに大別され、さらに「磁気浮上式」は「超電導磁気浮上式」と「常電導磁気浮上式」とに分かれる。「超電導」の代表が「JRマグレブ」であり、これに対して「常電導」としては、現在、リニアモータカーの実用商業路線としては世界最速であり、かつ営業路線としては世界最速鉄路としてギネス認定もされている後記の上海リニア(上海トランスラピッド)や、日本国内でもHSST方式(日航方式)として開発され、その後、愛知万博の際に導入され、現在も愛知高速鉄道において運行されている「リニモ」などがある。昨年11月まで山梨実験線で試験走行が行われていた JRマグレブは2003年(平成15年)に581キロの有人試験走行が成功しているも(試験走行を含めての世界最速鉄路としてギネス認定)、まだ実用路線化はされていない。 JRマグレブを含め超高速リニアは従来、日本とドイツとが先駆的立場にあり、技術的には日本の「JRマグレブ」が最も進んでいるとされている。しかし、実用化という点では、ドイツのトランスラピッド方式のリニアが一歩リードしており、現在は世界で唯一、上海にて「上海リニア」として実用化され運行されている。しかし、ドイツ国内では建設費の高さから計画路線が建設中止等に追い込まれたり、実験線での事故発生等からドイツ国内でのリニア運行は実現していない。

- 6). 日本におけるリニアモーターカーの研究開発の歴史は比較的古く、1962年(昭和37年)から 着手されているから、東海道新幹線の開通(1964年)以前から研究が始められていたわけである。 このリニアは、かつての旧国鉄の研究技術部門であった鉄道技術研究所(現在の「鉄道総合技術研究 所」)が研究に着手し、1977年(昭和52年)からは宮崎県延岡市にあったリニア宮崎実験線で試 験走行が開始され、2年後の昭和54年には時速517キロの無人走行に成功している。その後、国 鉄民営化によりJR各社に以降後、リニア研究開発に積極的に取り組んできたのはJR東海であり、 1987年7月には社内に「リニア対策本部」を設置している。その後、1997年(平成9年)には 山梨県大月市~都留市間に約18.4キロの山梨リニア実験線が設けられ、2003年(平成15年) には時速581キロの世界最速の有人走行に成功している。山梨実験線は現在、これまでの大月~都 留間約18.4キロから、当初計画時の笛吹市~上野原間約42.8キロまで延伸する工事を進めてお り、これに合わせて試験走行も現在は休止している。これまでの試験走行中には多くの体験試乗が行 われ、当方も試乗させて頂いたが、乗客室内の表示板に最高「500」キロという時速が表示されて いる際も、ほとんどの区間がトンネル内であるだけに、外の景色の流れ等からスピード感を実感する ことは出来ず、「へー、本当にそんなに出ているのかなあ?」という感じにて、騒音や身体的な圧迫 感なども全く感じなかったことを覚えている。因みに、中央新幹線で導入予定のリニアモーターカー の車両製造費は1両当り約8億円の見込みとのことで、約800~900両が製造され、運行時には 10~16両編成にて1時間当り10往復を予定しているとのことである。
- 7). ところで、蛇足ながら、現在、実用路線として運用されているリニアモーターカーとしては世界 最速を誇る上海リニア(上海トランスラピッド)は前記通りドイツ製のトランスラピッドを採用して、 2002年から運行開始されている。とは言え、同リニアは上海の空の表玄関である同市郊外の「上 海浦東国際空港」と市内東方郊外の地下鉄「龍陽路」駅までの僅か約30キロを最高時速431キロ、

約7分で運行しているのみである。しかし、この「龍陽路」駅自体も上海市の郊外にあり、ここから上海市の中心部までは更に地下鉄に乗り替えて約20分を要する。当方も上海リニアを何度も利用しているが、ガラガラなことも多く、乗っているのも興味半分の外国人が大半。この上海リニア、出来た当初は「新しもの好き」の上海っ子たちで乗車待ちの大行列が出来たというが、現在、中国人自体は余り利用していないとのこと。それもそのはずで、前記通



[山梨実験線のリニア車内]

り市内中心部までは直結していないということ、また利用料金も片道50元(一昨年当時のレートで日本円約700円)にて、空港~市中心部を直接結ぶリムジンバスが約15~30元であるのに比較してもかなり割高であり、その利用度が低いのもやむを得ないところか。聞けばこの上海リニア、建設費が約120億元(日本円換算約1,560億円)をかけている拘わらず、現在の利用率は低く、今も毎年数十億円の赤字とのことである。またこの上海リニア、当初の計画では、平成22年に開催された上海万博に合わせて市内の黄浦江河畔の万博会場まで延伸するはずであったが、「磁気により健康障害が生ずる」という風評等から建設延伸反対運動が起き、延伸は実現せず、現在も「龍陽路」駅で止まったままである。この上海リニアは将来的には上海~杭州間(176キロ)の建設が計画されているも、先頃も事故を起こしてその安全性の問題が浮き彫りとなった中国高速鉄道が従来の中国新幹線でも500キロ近い高速を出せるとのところから(安全性はともかくも)、建設コストの高いリニアによる建設についても疑問視する声が上がっているとのことである。

- 8).さて、話しを戻して、2027年開業を目指すリニア中央新幹線の東京-名古屋間の駅設置位置については、前記通り、始発駅を含め各都県1駅づつの計6駅が建設されることになっており、その概ねの位置等については平成23年8月にJR東海より公表されている。前記通り約5.1兆円という膨大な建設費については、当初段階では、線路、トンネル等の走行施設はJR東海が自己負担、また駅については発着駅の品川駅と名古屋駅はJR東海が負担、その他の中間駅は地元負担ということであった。しかしながら、各地域よりの反発等が強いこともあって、平成23年11月になってJR東海は方針を転換、中間駅もJR東海が全額負担するという方向を打ち出した。駅設置費用は試算ながら地上駅は460億円、地下駅(品川、相模原、名古屋)は約2,200億円とされ、当初は中間駅のうちの地上駅についてはこのうち360億円を地元負担でとされていたわけである。JR東海が駅設置費用をも負担するという方針を打ち出したことにより、事業計画自体もさらにまた推進することとなったが、それを加味してもなお駅前等周辺整備、アクセス道路等の地元負担はまだ膨大なものがあり、事業進捗に大きな影響を及ぼすことは言うまでもない。
- 9). リニアは、鉄道技術的にも世界の最先端を行く高度技術の粋を集めたものであると同時に、富士山に次ぐ日本第2の高さの北岳(3193m)を始め3千メートル級の高峰が連なる南アルプス(赤石

山脈)をトンネルでぶち抜くという土木技術的にも 壮大な事業となる。さらにリニア中央新幹線に関し ては「大深度地下」の利用という新概念に基づく土 地利用も活用されることとなっている。「土地の所 有権は地上及び地下に及ぶ」という日本国民法の大 原則は大都市等における地下鉄等の地下利用に際 しての阻害要因となってきたが、この解決を図るた め、原則として「地表より40メートル以深の地下 (大深度地下)」の公共使用に際しては補償を要さな



[上海リニアのトランスラピッド]

いという「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法(以下、「大深度法」と略す)」が制定されている。路線の約81%(東京-名古屋間)がトンネルであり、大都市においても地下を通過するリニア新幹線にとって、この「大深度地下」の活用は大きな効果を発揮するところとなろう。その一方で、この大深度地下の対象となる区域以外の地方部では、路線用地の買収に際しては、地上部は当然に買収補償となるも、地下についてはどの部分までが買収され、どこからが区分地上権(地中権)等の設定となるのか、あるいはその区分地上権の設定に際しては有償となるのか無償となるのか(過去の収用補償等においても無償設定の場合も有り得る)等、様々な新たな問題、複雑な問題等が生じてくることが予想されるところである。

- 2. 長野県内におけるリニア建設促進運動等の経過とルート決定について
- 1). 上記通り、南アルプスをトンネルで通すという C (直線) ルートが採用され、かつ飯田市近辺の郊外での駅設置が決まったリニア中央新幹線であるも、これに至るまでの長野県内での論議の道のりも長いものがあった。中央新幹線は計画当初から長野県内を通過することとなっており、昭和53年には長野県内における建設可能なルートとして、下記の3ルートが上げられていた。

A(木曽谷)ルート・・・山梨県甲府市付近から諏訪地区、木曽谷を経て名古屋市へ至る大回りルート

- B(伊那谷)ルート・・・山梨県甲府市付近から諏訪地区、伊那谷を経て名古屋市へ至る迂回ルート C(南アルプス)ルート・・・山梨県甲府市付近から赤石山脈(南アルプス)を経て名古屋市付近へ至 る直線ルート
- 2). リニア中央新幹線計画の具体化後、長野県内においては、飯伊など5地区において建設促進期成同盟会が結成され、これを全県的に包括する「リニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会」(会長は歴代の長野県知事)が結成され、活動を行ってきた。その中で、県内ルート等についても議論が重ねられた結果、1989年(平成元年)6月には同協議会としてはB(伊那谷)ルートを推進するということが決定されていた。しかし、平成19年になって、JR東海が、「JR東海自らの自費負担により建設し、2025年には東京-名古屋間を開業(その後に2027年開業目標に変更)。ルートも

最も効率性の高い最短C(直線)ルートを採用したい」と公表。これにより再び県内でのルート論議が再燃し、県議会等県内政財界を巻き込んでの白熱した議論が展開されたものの、平成23年5月には国がJR東海の主張するCルートでの整備計画を決定。地元である飯田・下伊那地区(以下、飯伊地区と略す)を除いては長野県内での反発も強かったものの、最終的には長野県としてもCルート案を追認する形でルート決着がなされている。

3).このルートに関し、当初段階で、諏訪回りルートでもあるBルートで飯伊地区をも含めて意見統一されていたのは、Bルートの方が県全体として見た場合の地域経済効果も大きいのではと見られたこと、当初は南アルプスをトンネルで通すという直線ルート案ではトンネル掘削技術等から実現性が薄いのではと見られていたこと等からであった。しかし、JR東海としては、南アルプスをトンネルでぶち抜くことが技術的にも十分に可能となったこと等から、最短距離を通すことによりリニアの最大の売り物である時間的短縮を何よりも図りたいこと、さらには工事費や開業後のメンテコスト等を見てもC(直線)ルートの方が他のルートよりも安価となること等から、Cルートの採用を強く要望し、これが最終的には通ったものである。JR東海による試算によれば、東京一名古屋間の工事費及び開業後のコスト等は以下の通りと提示している。なお、下記表で在来型とは、中央新幹線をリニアではなく在来型の新幹線で行ったとした場合の費用等を示す。

[3ルート並びに在来新幹線方式との比較]

ルート	A(木曽谷)ルート	B (伊那谷)	ルート	C (南アルプス)ルート			
路線長	3 3 4 ≯	FD	3 4 6	キロ	286キロ			
方式	リニア	在来型	リニア	在来型	リニア	在来型		
所要時分	46分	87分	47分	90分	40分	79分		
輸送需要量	1 5 6	7 2	153 68		1 6 7	8 2		
	億人和	億人和	億人キロ	億人キロ	億人キロ	億人キロ		
建設工事費	5 兆 6300 億	4 兆 4500 億	5 兆 7400 億	4 兆 5000	5 兆 1000 億	4兆1800億		
				億				
維持運営費	1,770 億	1,120億	1,810億	1,140 億	1,620 億	1,030 億		
設備更新費	670 億	370 億	680 億	370 億	580 億	330 億		

※. 費用の単位は円。維持運営費、設備更新費は年額。

4). 上表の通り、C(直線)ルートの方が、当初、長野県として押していたB(諏訪回り)ルートよりも 距離が60キロ短縮でき、その結果、南アルプスをぶち抜くトンネル建設費用が嵩(かさ)むことはあ るも用地買収や線路建設費等が安くなることから建設費全体としては6,400億円少なくなること、 開業後の維持運営費も距離が短い分安くなる等としてCルートの優位性をJR東海では主張し、最終 的には国による認可もこの主張が認められてのも のとなっている。

リニア中央新幹線は現在、「環境影響評価法」に基づく環境影響評価手続きが進行中であり、この手続きを経た後、2014~2015年には着工、2027年の東京-名古屋間開業を目指すとしている。現在、山梨リニア実験線の延伸工事が進捗中であること等もあって、一時期、神奈川県-山梨県内の一部区間を先行開業するのではという話しも流れたが工事期間的に先行開業は無理ではとの見方が強い。



[山梨実験線でのリニア実験車両]

3. 飯田市近辺へのリニア駅設置を巡って

1). 前記のような紆余曲折はあったものの、 最終的にはC(直線)ルートが採用され、かつ 飯田市近辺郊外での駅設置が決まったもの の、この飯田近辺郊外への駅設置についても 熱い論議が重ねられてきた。特に、JR東海 が駅位置を「飯田市北方郊外の高森町南部付 近で」と意向を表明して意向も、飯伊地区の 地元政財界等では「リニア駅は飯田市中心市 街地内にあるJR飯田現駅への併設を」とい う強い要望を繰り返した。地元飯伊政財界と しては、現在の飯田駅に併設することがまち 作りを考えるうえでも、また新たなインフラ 整備等に要する費用の削減を抑えるために も最も適切」等として、現駅併設を地域を上 げて推進してきた。しかし、何よりも「より 早く」走らせることを最大目的とするリニア の使命として、JR東海では「飯田現駅に併 設させるとなると、直線ルートで計画してい る現ルートを迂回させなくてはならず、その ための建設費並びに開業後の維持コスト等



● リニア飯田駅位置案 (直径5キロエリア)
「高森町役場」
「下市田飯田工業 版田工業 を発表小 高岡第1号 古墳 たち 古墳

が膨らむ」等として、最終的には平成23年8月に「天竜川右岸平地」、具体的には飯田市郊外の座 光寺地区から高森町南部の下市田地区にかけての付近で駅設置と公表し、これにより最終決定されて いる。 2).とは言え、現段階では路線自体もまだ3キロ幅での概ねのルートしか公表されておらず、駅の具体的位置等も5キロ幅以内という不明確な状態である。あくまで計画段階ながら、リニア路線は大鹿村方面から赤石山脈をトンネルで抜けてきて、豊丘村内で地上(明かり部分)に出て、地上より約20mの高さで天竜川を渡り、天竜川右岸(西岸)の河岸段丘上でリニア駅を設置し、その後すぐにまたトンネルに入り、岐阜県中津川市方面へということとなって



[リニア駅設置見込みの飯田市座光寺地区方面]

いる。現在のJR飯田線との連接を図るため、リニア駅は飯田線駅より徒歩圏内とされていること、また高さ20mでの天竜川渡河等を考慮すると、リニア駅は飯田市座光寺のJR「元善光寺」駅より徒歩圏内の位置が有力とされている。但し、座光寺地区は「恒川(ごんがわ)遺跡群」という貴重な埋蔵文化財群が多いとのことにて、これらも駅位置等に影響を与えてくるものとされている。また、リニア利用のためのアクセスについては、上伊那地区等を中心とした他地区からのリニア利用客(諏訪地区等は甲府市郊外のリニア駅の方が至便とも言われている)が鈍足ローカル線として知られる在来飯田線を利用してくることはまず有り得ず、高速道との結節が必須となる。そのため、最寄りとなる中央道「松川」インター方面への国・県道等のアクセス整備の必要性や、中央道「座光寺」パーキングエリアにスマートインターを設置し、ここからリニア駅へのアクセス道路を整備する等の計画も検討され始めているところである。

- 3).このようにC(直線)ルートが決定し、飯田市近辺での駅設置が決定した飯伊地区であるも、現段階では、リニア計画を意図等しての目立った土地取引の活発化や地価上昇等の現象は特には見られない。一部には、駅設置が予想される地区付近にて地元建設業者が農地等の買い占めを始めている、あるいは県外大手不動産会社が動き始めている等の噂も聞かれるものの、いずれもまだ裏付け等も取れておらず、高い価格での土地取引等が見られる等のこともまだ聞かれてはいない。これらを受けて、先般の平成23年度長野県地価調査においても飯田市及び高森町等での地価は依然として下落基調のままにて推移していると判定されているところである。かつての列島改造論やバブル期のような転売目的等の投機的取引の顕在化も懸念されるところであるも、「地価神話」が崩壊した今、バブル崩壊により高い授業料を払った投資家等が早期段階から投機的買い占め等をするような事態は早々には見られないのではと予測されるところである。
- 4).とは言え、今後、2014年(平成26年)着工予定に向け、かつ飯田駅位置の正式決定等の動きに合わせて、それなりの土地の動きや地価の変動にも影響が出てくることが予測される。過去の大型公共事業の施行や他地区での高速交通網の整備段階等では、用地買収や工事に伴う各種需要等を背景として、工事期間を含む開業前のある程度の早い段階から、土地取引の活発化や地価上昇の可能性が予測されるところである。このことを前提として、早い段階からの地価監視や土地利用計画の策定等

が必要であることは言うまでもない。かつてのバブル期に行われた長野県東部・北部(東北信)地区での北陸新幹線や上信越自動車道等の工事進捗等とも併行しての地価高騰時には、軽井沢町などでも国土利用計画法に基づく監視区域の指定がなされたところである。来るべきリニアに向けてもその指定等の検討をしなければならないことも予測され、既に隣の山梨県ではリニア駅設置の予定される区域での、監視区域の指定に向けての前段階である短期地価動向調査を開始しているとのことである。長野県においても、これらの動きを注視しつつ、早期段階での対応を図るべく調整中とのことである。

4. リニア中央新幹線に対する地元の期待と関係各方面の反応

(1). 地元の期待

- 1). 2027年の東京-名古屋間開業予定に向けて動き出したリニア中央新幹線。それに期待する地元飯伊地区の期待は決して小さくは無いものの、これまで国内は勿論、海外でも本格的な実用路線としてはほとんど実用化されていない未知の超高速鉄道がこの伊那谷を通り、しかも駅まで出来、東京に40分程度で行けるというリニア。これまで高速バスで東京まで4時間以上もかかっていた「山間都市・飯田」にとってはまるで夢のような話しに、地元飯伊の人たちの反応もまだ夢半分のようなところも見られる。かつての列島改造論等のような右肩上がりの時代を知る人は、「リニアが来れば、きっとこの地域に人も産業もやってくる」という期待をする人も少なくない。後記するように「現実は厳しいのでは」という見方もある一方で、これまでの地域の閉塞感からの脱却への期待を込めての比較的安易な期待を持つ向きが多いのも事実である。
- 2).リニア中央新幹線によるリニア飯田駅(仮称)が設置された場合の飯伊地区に与える波及効果は当然ながら決して小さなものではないであろう。実際にどれだけの人がリニアを使って飯伊に訪れるかの論議はともかくも、飯伊に住む人々にとっては大きな変革となる。前記通り、これまで中央高速バスで東京まで4時間以上、名古屋まで約2時間であったものが、東京まで約40分、名古屋までは約20分となる。あくまでまだ見通しとしてだが、リニアはピークで1時間当り10本が運行され、そのうち1時間に1本程度が各駅停車となる見込みとのこと。1時間に1本でも東京(品川)まで約40分で行けるということは画期的なことである。さらに、この品川から、再び国際空港としてのハブ化が進む羽田空港までは京浜急行の急行で約20分であり、乗り換えを含めても飯田を出て1時間半程度で羽田空港から海外へと飛び立つことが出来る。自然豊かな飯田に拠点を置きながら、海外に羽ばたくビジネスを展開できる可能性も膨らむこととなる。勿論上手く活用さえ出来ればの話しではあるが・・・。

(2). 「ストロー現象」に対する懸念

1). しかしながら、上記のような期待論、楽観論がある一方で、悲観的な見方や、あるいは後記のス

トロー現象等による地域衰退の危機を警戒する意見も多くある。かつての列島改造論等の時代と異なり、今や日本の人口自体が減少に転じ、都市と地方との格差がさらに拡大している現状の中で、仮にリニア駅が出来たとしても、飯田やその周辺地区の人口が増加し、地域発展につながるかどうかについては疑問視する意見も根強い。特に、これまでの高速交通網の整備が人々の利便性を向上させる一方で、地方から都市へと活力が吸い出さ



[JR「飯田」駅]

れる「ストロー現象」により、地域経済の衰退が進むという現象は全国各地で見られているところである。

- 2).確かに、交通網の整備向上により、都市と地方との時間的距離が短縮されても、それにより逆に都会に若者が出ていってしまったり、これまでは地元でしていた買い物も時間短縮により都会に出て済ませてしまうようになり、地元の商業は衰退してしまう等の「ストロー現象」は、大なり小なり、都市間でも、あるいは地方の中でも見られてきたところである。山間地であっても、例えば、これまで最寄り中核都市の飯田市に出て行くのに1時間以上を要した不便な山間過疎の村への国道が改良され、立派なトンネルが開き、「これで飯田と近くなった。村の若者たちも村に帰ってきてくれるだろう」と期待したのに、逆に時間短縮により通勤可能となった結果、これまで村内にとどまっていた若者たちもより給料の高い飯田市方面へと転職してしまった、あるいはこれまでは村の中の小さな商店で買い物していた人たちもより商品の豊富な飯田市郊外の大型店にみんな買い物に行くようになってしまい、村の中の商店はみんな閉じてしまった、等々の「ストロー現象」は全国どこの過疎地でも起きてきたことである。巨額を投じての公共投資事業も必ずしも村の人口を増やさないし、思ったような投資効果が見られないという結果となっていることも少なくない。
- 3). あるいはもっと大きく、大都市圏でのストロー現象もあり、先般の橋本大阪市長誕生時に選挙戦の論点の一つともなった「衰退しつつある大阪の復活」。その大阪の衰退の大きな理由の一つとして、東海道新幹線の開通により、東京から大阪への日帰りが可能になった結果、大阪に支社等を置く必要が無くなったこと、また泊まりがけであった大阪出張が日帰りとなり宿泊や飲食等の落ち込みを招いたこと等が指摘されている。このような大都市間でさえも「ストロー現象」が起き、「東京の一人勝ち」となっている中で、リニア中央新幹線は、地方への恩恵よりも「東京」への恩恵の方がより大きく、リニア整備により更に利便性が高くなる大都市「東京」への一極集中に拍車をかけることとなる可能性もある。人口減少時代の中で地方の人口はさらに東京に吸い出され、地方の衰退がさらに進むという「ストロー現象」の拍車化に、飯田に代表されるような地方が果たして、リニアの恩恵にあずかれるのか、逆に押し流されるのかは極めて大きな問題である。

(3). リニア建設反対などの様々な反応

- 1).地元飯伊地区では総じて歓迎ムードの強いリニア中央新幹線であるも、地域内外を含めてリニア 反対論も一部にはある。その中には、「狭い日本、そんなに急いでどうするの。リニアなんて必要無い」といった比較的抽象的な反対論者もあれば、中には「地下の水資源に悪影響が出る」、「貴重な 南アルプスの自然や生態系が破壊されてしまう」といった自然擁護派、環境保護派などによる反対 意見も少なくない。また、「地下深くを走るリニアに大震災等の不測の事態が起きた時に対処出来る のか」といったリスク問題や、東日本大震災時の福島原発事故等をも受けて、「リニアは膨大な電力量を必要とし、原子力発電無しでは運行困難。原発廃止という流れに逆行する」といった意見もある(リニアは在来新幹線の3倍の電力量を要すると言われている)。これらは、事業着手が決定した 今後においてもまだ十分に論議されなければならないことであろう。日本が世界に誇る「新幹線の安全神話」を覆すような事態は決してあってはならない。「安全大国・日本」の中でのリニア技術でなくてはならない。
- 2).また、リニア反対意見、あるいは慎重意見の中には、自然環境問題等以前に、リニア中央新幹線 鉄道計画自体の事業効果、経済性自体に疑問を持つ立場もある。日本自体の人口が減少する中で、 利用者数の減少の問題や並行する東海道新幹線や他の交通手段等との競合の中で、膨大な建設費を かけて建設したリニアが果たして経営的に成り立つのかという疑問視すらある。今までの新幹線整 備と異なり、基本的には一企業であるJR東海が事業主体となって行うという中で、万一、経営的 に赤字化し、やっていけなくなってしまった等の場合には、福島原発により東京電力が半国営化する方向でしか維持出来なくなっていくように、国営化、すなわち国民に赤字のつけが回ってくるの ではないかという危惧意見もある。これらも今後、さらに詳細な検討がなされ公にされていくこと が必要であろう。

[2]. 高速交通網と地価

高速交通網の整備が地価にどのような影響を及ぼすかは不動産鑑定士として極めて興味深い研究分野である。当方もリニア中央新幹線構想が具体化してきた10年ほど前より高速交通網の整備と地価の関連について深い関心を持ち、当地方(飯田地区)における地価動向の分析と共に、全国各地への現地視察等をも含めて調査研究を行ってきている。以下はその視察等からのレポートである。

1. 高速交通網と飯田の地価を巡って

1). リニア中央新幹線という未曽有の超高速鉄道の整備計画により、この飯田・下伊那地方(飯伊地区) における今後の地価動向の如何についても今後大いに注目されるところとなろう。しかし、この飯伊地区でも、かつて高速交通網の整備による地価への波及、影響が見られた時期があった。飯田市を含

むこの伊那谷における高速交通網時代の幕開けとなったのは1975年(昭和50年)の中央道の中津川一飯田間の開通であった。その前年の昭和49年には今は無き「飯田西友」(現在は長野県労働金庫飯田支店)が中央通り3丁目に、また飯田駅前に「ユニー飯田駅前店」がそれぞれ開店し、高速道時代に先駆けての大型店時代の幕開けとなった時期でもあった。そして、この昭和49年より飯田市でも地価公示が始まり、この昭和49年の中央通り3



[飯田市中央通り]

丁目に設定されていた地価公示・飯田(国) 5-1の価格は166,000円/㎡、また翌50年も同額と横這いであった。高速道時代そして大型店時代の幕開け期であったのに横這い?、地価上昇は無かったのか?と奇異に感ずるかも知れない。しかし、実は昭和49年というのはあの第一次オイルショックの年であり、その影響により全国的に地価は大幅に下落し、長野県内においても平成50年地価公示における県内商業地平均は年率48.2%という大きな下落を示していた。したがって、そのような中で、飯田市中央通りの公示価格が前年比横這いとなっていたのは極めて特筆ものの健闘であって、やはり中央道開通と大型店の市内進出による期待効果、経済効果であったと言えるだろう。当時の飯田市が高速道開通効果を享受していたのは間違いないところである。

2). その後、経済成長等と共に飯田市中央通り3丁目の地価も上昇し続け、別表-1「飯田市・中央通りの地価推移」の通り、平成4年のピーク時地価は438,000円/㎡、中央道開通時(昭50)の2.64倍にまで上昇している。しかし、その後、バブルが崩壊、中央通りの地価も下落の一途を辿り、平成23年の中央通りの公示・飯田(国)5-1の価格91,600円/㎡はピーク時(平4)の20.9%相当、実に約1/5まで落ち込んでしまっている。そして、この価格は中央道が開いた昭和50

年当時の価格をもとっくに割り込み、当時の55.2%相当、つまりは半分近いところまで落ち込んでしまっているわけである。地価の推移を高速交通網だけで語ることは出来ないものの、地価は地域力のバロメーターであり、高速交通網整備イコール地域力の向上(地価の上昇)とは限らないということを飯田市自身の例からも知ることが出来よう。



[東北新幹線の主力「はやて」]

[飯田市・中央通りの地価推移]

西暦	年号	年	飯田の主な出来事	地価公示	(飯田市「	中央通り)	対前年比	対S49	対H4	増減率
				長野県商業地	公示価	各または	変動率			
				平均変動率	路線価	逆算值	(%)	(%)	(%)	(%)
				(対前年比)	(円/㎡)	(円/坪)				
				(%)						
1974	昭和	49	西友、駅前ユニー開店		166,000	549,000		100		
1975	昭和	50	中央道•中津川一飯田開通	-8.2	166,000	549,000	0	100		
1976	昭和	51		-0.1	(S51以降H1	4まで地価公	示は中央	通りには	設定無し)	
1977	昭和	52		1.2	(相続税路線	泉価データ判	明はS52よ	:り)		
1978	昭和	53		1.8	206,000	681,000		124.1		
1979	昭和	54	モデル定住圏指定	3.1	213,000	704,000	3.4	128.3		
1980	昭和	55		4.2	231,000	764,000	8.5	139.2		
1981	昭和	56	中央道全通	4.1	256,000	846,000	10.8	154.2		
1982	昭和	57		3.8	281,000	929,000	9.8	169.3		
1983	昭和	58		2.2	294,000	972,000	4.6	177.1		
1984	昭和	59	中央高速バス新宿線運行開始 鼎町合併	2.1	306,000	1,012,000	4.1	184.3		
1985	昭和	60		2.0	313,000	1,035,000	2.3	188.6		
1986	昭和	61		1.9	319,000	1,055,000	1.9	192.2		
1987	昭和	62		1.9	325,000	1,074,000	1.9	195.8		
1988	昭和	63	アップルロード開通	4.1	331,000	1,094,000	1.8	199.4		
1989	平成	1		8.6	338,000	1,117,000	2.1	203.6		
1990	平成	2		12.6	350,000	1,157,000	3.6	210.8		
1991	平成	3		11.6	369,000	1,220,000	5.4	222.3		
1992	平成	4		4.2	438,000	1,448,000	18.7	263.9	100	最高値
1993	平成	5	上郷町合併	-2.0	425,000	1,405,000	-3.0	256.0	97.0	-3.0
1994	平成	6		-2.6	413,000	1,365,000	-2.8	248.8	94.3	-5.7
1995	平成	7	西友閉店。サティ、アピタ開店	-1.7	399,000	1,319,000	-3.4	240.4	91.1	-8.9
1996	平成	8		-1.4	384,000	1,269,000	-3.8	231.3	87.7	-12.3
1997	平成	9		-2.8	354,000	1,170,000	-7.8	213.3	80.8	-19.2
1998	平成	10		-3.7	326,000	1,078,000	-7.9	196.4	74.4	-25.6
1999	平成	11		-7.9	295,000	975,000	-9.5	177.7	67.4	-32.6

西暦	年号	年	飯田の主な出来事	地価公示	(飯田市「	中央通り)	対前年比	対S49	対H4	増減率
				長野県商業地	公示価権	各または	変動率			
				平均変動率	路線価	逆算值	(%)	(%)	(%)	(%)
				(対前年比)	(円/㎡)	(円/坪)				
				(%)						
2000	平成	12		-11.0	252,000	833,000	-14.6	151.8	57.5	-42.5
2001	平成	13	橋南第1再開発ビル完成	-11.4	215,000	711,000	-14.7	129.5	49.1	-50.9
2002	平成	14		-12.1	182,000	602,000	-15.3	109.6	41.6	-58.4
2003	平成	15		-11.6	160,000	529,000	-12.1	96.4	36.5	-63.5
2004	平成	16		-10.3	143,000	473,000	-10.6	86.1	32.6	-67.4
2005	平成	17		-8.0	131,000	433,000	-8.4	78.9	29.9	-70.1
2006	平成	18	橋南第2再開発ビル完成	-6.5	122,000	403,000	-6.9	73.5	27.9	-72.1
2007	平成	19	銀座堀端再開発ビル完成	-4.5	115,000	380,000	-5.7	69.3	26.3	-73.7
2008	平成	20		-3.3	109,000	360,000	-5.2	65.7	24.9	-75.1
2009	平成	21		-4.2	103,000	340,000	-5.5	62.0	23.5	-76.5
2010	平成	22		-5.1	97,100	321,000	-5.7	58.5	22.2	-77.8
2011	平成	23	リニア駅設置決定	-5.0	91,600	303,000	-5.7	55.2	20.9	-79.1

^{※1.} 飯田で地価公示が始まったのは昭和49年より。

2. 東北新幹線の視察から

(1). 始めに

平成22年12月に「新青森」駅まで延伸した東北新幹線の各駅前開発状況等を、平成23年10 月下旬に現地視察してきた。視察してきたのは、今回の延伸区間(八戸-新青森)の青森県内の全3駅 (八戸、七戸十和田、新青森)と、八戸の一つ手前の岩手県の「二戸」駅の4駅である。

まず東北新幹線について少し歴史を紐解くと、東北新幹線が「ひかりは北へ」を謳い文句に、最初の「大宮」-「盛岡」間が着工されたのは1971年(昭和46年)のことであった。そして、その「大宮」-「盛岡」区間が開通したのが1982年(昭和57年)、その後、「上野」-「大宮」間(1985年)、「東京」-「上野」間(1991年)が開通、さらに「盛岡」-「八戸」間が平成14年12月に開通、そして昨年12月「八戸」-「新青森」駅が開通し、これにより東北新幹線713.7キロ(営業キロ)が全線開通したわけであるが、実に最初の着工から40年以上の歳月を経てのことであった。東京-新青森間約700キロの間に設置された駅は23駅、参考までに2010年度の今回調査駅の1日当りの乗車人員は新青森1,083人、二戸741人、八戸4,438人、七戸十和田475人であった(いずれも在来線乗客数含む。因みに我が飯田線「飯田」駅は平成21年度で1,061人)。

^{※2.} 相続税路線価(地価公示価格の80%相当)は毎年1月1日時点の価格を毎年7月初めに公表。

さて、昨年12月に終点駅「新青森」まで延伸した東北新幹線は、東京-新青森間を最新車両の「は やぶさ」で最短3時間15分程度、主力の「はやて」で約3時間半程度で結ぶ。当方が東京駅より「は やて」(全指定席)に乗り込んだのは10月の平日であったが、発車直後の乗客率は概ね30~40% 程度か。盛岡辺りまではまずまずの乗客数であったが、盛岡を過ぎ、さらに八戸を過ぎる頃には、残 っていたのは1車両にせいぜい4~5人程度、噂には聞いていたがやはり少ない。東北新幹線は盛岡 を過ぎるとトンネルばかりとなる。資料によれば「大宮」-「盛岡」間のトンネル区間は約23%、 それに対して「盛岡」-「八戸」間は約73%、「八戸」-「新青森」間は約62%と、ほとんどがト ンネルであり、盛岡以北は車窓から「みちのく」の田園風景を楽しむといったような風情とはほど遠 い。予定されるリニア中央新幹線(東京-名古屋区間)もトンネル区間が約81%とのこと。山梨のリ ニア実験線で試乗した時もやはりトンネルばかりであったのを思い出す。移動時間の短縮が何よりの 使命である新幹線やリニアに対して車窓からの景色だの、旅情だのを望む方が無理というものか。因 みに、「東京」-「新青森」駅の乗車料金は特急券共にてノーマル運賃で片道16,170円。但し、 近時は格安な長距離高速バス(ツアーバス含む)の値下げとの価格競争の中で新幹線料金も各種割引制 度を設けノーマル運賃の1~3割引きが主流とのことである。当方もレンタカー&レール割引を利用 したところ片道12,000円程度であった。青森-東京(羽田)間には飛行機便もあるも、片道料金が ノーマルで30,000円程度、早割等で20,000円程度であるから、飛行時間自体は1時間20 分と短いとは言え、前後の搭乗待ち時間等を考えるならば、やはり新幹線の方がお得感はある。

(2).「新青森」駅(青森県青森市)

①. 「新青森」駅の周辺状況

正午少し前に東京駅を発って、「はやて」が新青森駅のホームへと滑り込んだのは午後3時半頃。「新青森」駅はホーム2面4線を有する高架式の地上駅であり、在来線の奥羽本線への乗換駅でもある。駅のデザインイメージは「縄文と未来との融合」だそうで、ここからもほど近いかの「三内丸山遺跡」を意識している模様。ホームから出口へと向かい、ここでレンタカーを借りるために駅前に降り立ってみる



[タクシーのみが並ぶ新青森駅前]

と、周りはまだほとんどが建物の建たない空き地ばかり。真新しく立派な駅舎との対比が悲しすぎるほど。駅前では客一人いないタクシー乗り場でタクシーが乗客待ちをしているばかり。新青森までの新幹線の運行間隔は概ね1時間に1本。人の姿がまばらなのも仕方ないところか。新青森駅開業後の1日当りの乗車人数は在来線分も含めて1,083人(平成23年度)、因みに飯田駅の1,061人(平成21年度)とほぼ同じである。この「新青森」駅は青森中心市街地の西方約4キロ郊外の田園地帯の中に作られた新駅である。都市規模等は大きく違うも、飯田中心市街地とリニア駅の想定される飯田市座光寺~高森町南部地区との距離と概ね似通った位置関係である。この「新青森」駅、新幹線駅が

開業したのは昨年12月であるも、「新青森」という駅自体は実は昭和61年開業と26年も前から設置された駅である。新幹線構想に合わせて26年も前から在来線の奥羽本線の一つの駅として設けられていたもので、ようやく新幹線とのジョイントが出来たわけである。



区画	番号	面積(約)	坪単価(約)	予定処分価格
0	1	各 600坪	28.2万円	173,566,032円
3	2	各 000坪	27.7万円	170,509,455円
	1	1	34.9万円	179,550,450円
6	2	各 500坪	34.4万円	177,167,790円
(5)	3	各 2001年	34.7万円	181,173,482円
	4		34.9万円	175,128,945円
0	1	∕2 Ε004Ψ	36.7万円	182,451,810円
7	3	各 500坪	36.2万円	180,150,616円

区画	番号	面積(約)	坪単価(約)	予定処分価格				
	D	650坪	28.6万円	188,304,480円				
	1	各 400坪	28.5万円	116,317,729円				
2	2	合 400坪	28.4万円	115,913,380円				
	1	各 600坪	43.2万円	256,485,340円				
6	2	各 600坪	44.1万円	262,179,315円				
(8	1050坪	44.3万円	479,461,380円				
	1	各 700坪	31.7万円	220,119,660円				
9	2	各 700坪	平 32.2万円 223,567,					

②. 「新青森」駅前の区画整理保留地の売れ行き

レンタカーを借り、駅周辺を回ると正しく空き地ばかりで、そこに立てられた売地の看板がやたらと目立つ。事前に収集した資料によれば、この「新青森」駅前では、青森市による土地区画整理事業の施行により、商業用区画18区画を分譲、現在までに販売済みはたったの2区画とのことである(別添区画図と価格表を参照)。保留地の分譲が始まったのは3年前の平成20年2月からで、18区画のうち2区画は開業前に売れたものの、残り16区画は開業後1年近くを迎える今まで1区画も売れていない。地元紙によれば、これまでの3年間での問い合わせはホテル、結婚式場など12件で、そのうち開業後は4件でいずれも成立に至っていないとのことである。青森市では利子補給等の支援制度まで設けて誘致に努めているものの反応はかなり鈍い。これらの厳しい現状を裏付けるように、駅周辺には空き地に立てられた「売地(保留地)」という看板が至るところで目につく。同駅周辺の整備事業は「石江地区土地区画整理事業」として行われており、施行面積は46.2ha(東京ドーム10個分とのこと)、約175億円をかけて平成32年までの整備完了を目指している。

この区画整理事業を所管する駅近くの青森市石江土地区画整理事業事務所を訪ねてみた。応対してくれた御担当者は、「大震災の影響等もあって新幹線利用客も思ったよりもかなり少なく、保留地販売もなかなか順調にはいかない」とのことであった。頂いた分譲区画図と価格表を見ると、未売却16区画は坪単価30万円台~40万円台が中心(未売却16区画の平均価格は坪当り約343,000円)にて、この価格帯は単純比較は出来ないものの、飯田で言えば中央通り沿いの現在の地価水準とほぼ同じである。売却予定地の1区画当りの面積は400~600坪程度が主体と比較的大きく、当然、販売総額はいずれも億単位で、平均的には1区画当り1億7千万~1億8千万円前後。最高価格区画は1,050坪で4億7,900万円(坪当り約443,000円)。この時勢、そして現在の利用状況等では、この高価格帯での販売は極めて困難なことは言うまでもない。保留地処分は単なる価格競争入札ではなく「事業提案方式(コンペ方式)」によっているとのことであるも、駅開業後1年経っても1区画も売れていないのは極めて厳しい現実である。新駅周辺には駅ビル内のテナント、レンタカー営業所を除いては店舗は全く見当たらず、コンビニも無く、ビジネスホテル等も周辺には1軒も無い。

③. 「新青森」駅周辺の地価の推移

一方、この新駅周辺での実際の地価動向はと言うと、別表-2「青森市・新幹線開通と地価の推移」の①に見る青森県地価調査・青森(県)-3の通りである。実は「新青森駅」周辺には商業地に係わる地価公示または県地価調査地点は無い。まだ店舗等建物もほとんど建っていないのであるから当然無理でもある。また、住宅地についても、駅前区画整理事業の進捗中ということで区画整理地区内での調査地点等の設定は無く、区画整理事業地区外のやや離れた既存の住宅地において設定されているのみである。



[空き地ばかりの新青森駅前]

その新駅から南西方約400m付近に位置する既存住宅地の県地価調査地点(青森・県ー3)の今年の価格は㎡当り50,200円(坪当り約166,000円)にて、同地点の価格推移を見ると、近年の青森県全体の住宅地平均が年率 Δ 5%台の下落であるのに対し、同地点は3年前までは3年連続して横這いとなっており、また、ここ2年間も Δ 1~2%台の下落と、かなり健闘していると言って良く、新幹線開業に伴う「期待効果」、「開業効果」と言って良いだろう。しかし、建物が建たず空き地のままで地価公示地点等も設定できない本当の駅前周辺の商業地価はどうなのかと言えば、極めて厳しいものと見ざるを得ない。

また、同駅の未来はさらに厳しいと言わざるを得ないのは、現在は終着駅であるこの駅も4年後、2015年(平成27年)には北海道新幹線の「新青森」-「新函館」間が先行開業し、「新青森」駅は北海道新幹線の始発駅となると同時に、また単なる通過駅となってしまう可能性が大なのである。通過駅と化す2015年までに、この駅前のあの保留地に何軒の建物が建っていることだろうか。思いを4年後へと馳せつつ夕暮れ近い新青森駅を後にした。

④. 青森市中心市街地における地価の推移

「新青森」駅周辺の調査を終えて、この夜は青森市の中心市街地に立つホテルに宿を取った。ホテルは青森市内の最繁華街である新町通り商店街のすぐ近く。では、この青森中心部の商業地の近年の地価推移はと見てみると、市内の最高価格地の新町1丁目に設定された青森(県)5-8の推移を見ると、別表-2「青森市・新幹線開通と地価の推移」の②の通り、新幹線「新青森」駅開業の3~4年前の平成19年は▲1.6%(県商業地平均▲6.3%)、平成2



[青森市の中心部・新町商店街]

0年▲2.7%(同▲5.8%)と県商業地平均よりも1/2~1/4程度の下落率にとどまっており、一定の新幹線期待効果等があったものと推定される。また、青森市は「コンパクト・シティ」の先駆的都市としても健闘しており、この時期、市中核部にはその効果等も顕れていた可能性もある。しかし、新幹線開業直前の平成21年頃よりは同地点の下落率は再び拡大し、開通直前の平成22年7月では▲10.9%と県平均▲7.0%を大きく上回る2ケタでの下落に転じてしまっている。また、同地点について、価格が判明している平成11年当時の価格863,000円/㎡を基準(100)とすると、今年の調査価格227,000円/㎡は26.3%相当、僅か12年間で実に約1/4まで落ち込んでいることになる。新幹線延伸開通後の今年の下落率も▲7.4%と、県地価調査の県商業地平均▲6.6%をも上回る。この地価推移を見ても、現在の青森市中心商業地では新幹線効果は必ずしも享受してはいないと言わざるを得ない。しかし、これは新幹線による効果等を論ずる以前の問題であり、全国共通の地方都市における既成市街地の衰退傾向はこの青森市でも同様である。県都である青森市の人口は国勢調査比で平成17年の311,386人に比し、平成22年には299,429人と30万人を割り込み、5年間で▲3.8%の減少となっている。

この青森市にもかつてはバブル期があった。市内でバブル以前より継続して調査されている数少ない地価公示地点である同市新町2丁目に設定の青森(国)5-3は、別表-2の③の通り、価格が判明している昭和58年当時800,000円/㎡であった。そしてバブルピーク時の平成5年には1,270,000円/㎡と昭和58年の1.588倍まで上昇。しかし、その後はバブル崩壊に伴って下落の一途、最大下落率の平成17年には1年間で \triangle 21.4%の下落。そして、平成23年の公示価格173,000円/㎡は、昭和58年の21.6%相当、約1/5まで落ち込み、ピーク時であった平成5年に対して何と13.6%相当にまで落ち込んでいる。なお、同地点の平成23年の下落率 \triangle 8.9%は青森県内の全公示地点のうちの下落率トップであった。このような旧市街地商業地の大幅な地価下落は青森市のみならず、地方の中核都市の既成商業地における大半の傾向であり、青森市の現状を見ても、待望の新幹線が来ても地価下落は止まらないという厳しい現実がそこにはある。

[青森市・新幹線開通と地価の推移]

(別表-2)

				青森!	県全体			新青森」 住宅地			青森市	市中心商業地				
平成	西暦	東北新幹線	商	業地	住写	è 地	(D	2				3			
		延伸区間	地価公示	地価調査	地価公示	地価調査	県地伯	西調査	県地価調査			地価公示				
			(対前年比)	(対前年比)	(対前年比)	(対前年比)	青森(青森(県)-3		青森(県)5-8			青森(国)5-3			
							(新幹線「新	青森」駅付近)	(青森市中心部·新町1丁目)			(青森市中心部·新町2丁目)				
			(%)	(%)	(%)	(%)	円/mi	(対前年比)	円/m³	(対前年比)		円/mi	(対前年比)			
昭58	1983											800,000		100		
≀																
平成5	1993											1,270,000	13.4	158.8	100	
≀																
11	1999		-7.1	-3.7	0.4	-0.2	54,300	0.6	863,000	-11.0	100	705,000	-18.0	88.1	55.5	
12	2000		-6.8	-4.0	0	-0.4	54,300	0	740,000	-14.3	85.7	630,000	-10.6	78.8	49.6	
13	2001		-7.2	-5.3	-0.3	-0.6	54,300	0	625,000	-15.5	72.4	540,000	-14.3	67.5	42.5	
14	2002	H14.12.1 (盛岡-八戸)	-8.7	-5.1	-0.5	-0.8	54,300	0	540,000	-13.6	62.6	459,000	-15.0	57.4	36.1	
15	2003		-7.7	-5.6	-0.9	-1.4	54,100	-0.4	485,000	-10.2	56.2	415,000	-9.6	51.9	32.7	
16	2004		-8.9	-7.7	-2.5	-3.7	53,100	-1.8	396,000	-18.4	45.9	355,000	-14.5	44.4	28.0	
17	2005		-10.2	-8.0	-4.0	-4.4	52,300	-1.5	340,000	-14.1	39.4	279,000	-21.4	34.9	22.0	
18	2006		-10.0	-7.7	-4.4	-4.3	52,000	-0.6	305,000	-10.3	35.3	258,000	-7.5	32.3	20.3	
19	2007		-7.8	-6.3	-3.9	-4.0	52,000	0	300,000	-1.6	34.8	231,000	-10.5	28.9	18.2	
20	2008		-6.5	-5.8	-3.9	-4.1	52,000	0	292,000	-2.7	33.8	211,000	-8.7	26.4	16.6	
21	2009		-6.7	-6.3	-4.4	-4.6	52,000	0	275,000	-5.8	31.9	205,000	-2.8	25.6	16.1	
22	2010	H22.12.4 (八戸-新青森)	-7.0	-7.0	-5.2	-5.4	51,500	-1.0	245,000	-10.9	28.4	190,000	-7.3	23.8	15.0	
23	2011		-6.7	-6.6	-5.5	-5.7	50,200	-2.5	227,000	-7.3	26.3	173,000	-8.9	21.6	13.6	

※(国)は地価公示地点、(県)は県地価調査地点。地価公示は毎年1月1日時点の価格を国(国土交通省)が公表、地価調査は毎年7月1日時点の価格を各都道府県が公表。

(3). 「二戸」駅(岩手県二戸市)

①. 「二戸」駅前の状況等

翌日、まずはレンタカーで東北自動車道で南下し、 岩手県に入り、新幹線「二戸」駅へと向かう。「二戸」 駅は平成22年12月までの東北新幹線終着駅であった「八戸」駅の一つ手前、岩手県内では最も北寄りの二戸市内に平成14年12月延伸時に開業した 新幹線駅である。今回の延伸区間ではない「二戸」 駅に敢えて向かったのは、この駅がある二戸市が人口約3万人の小都市であること、そして平成14年 12月に開業して以来、約10年近くを経て、新幹



[新幹線「二戸」駅の西口]

線駅前や旧市街地内がどのように変遷しているかを見たかったからである。その新幹線「二戸」駅は、 二戸中心市街地の南方約2キロの郊外に立派な威容を見せて建つ。

この「二戸」駅は、もともと東北本線の「二戸」駅があり、そこに併設する形で新幹線「二戸」駅が開設された。新幹線駅舎はホーム2面2線を有する高架式の地上駅であり、西口には展望台も備える駅ビル「なにやーと」が建つ。この「二戸」駅は在来線(東北本線)時代からの駅であり、古くは明治24年に「福岡」駅として開業(昭和62年に「二戸」駅に改称)、二戸市の表玄関として推移してきた駅である。同駅前周辺整備もやはり平成8年より施行の「新幹線二戸駅周辺築土地区画整理事業」として、主にはこれまで西口方面を中心に行われているも、同事業の進捗状況図を見ると総事業面積88.4haのうちのまだかなりの範囲が未施行であり、事業終了予定は平成37年とのことであり、まだまだこれからの感がある。さて、「二戸」駅の駅舎内に入ってみると人影はまばら。新幹線から在来線である「いわて銀河鉄道」へと乗り替える客も日中は極めて少ない。同駅の1日当りの乗車人数は741人(23年度)、在来線も含めてであるから新幹線の利用客の少なさがわかる。特に名高い観光地等や大手企業等があるわけでもない二戸市に訪れる人も少ないのは仕方ないところか。

②. シャッター通りと化している「二戸」駅前商店街

さて、当方が訪れたのは午前10時過ぎ頃であるも「二戸」駅前は人影もまばら。タクシーだけが人待ち顔。駅口は正面玄関と言える東口と、その反対側の西口とがあり、比較的新興の西口前には商店が1軒あるのみ。西口周辺には区画整理された住宅地が熟成しつつあり、そのすぐ背後には山が迫る。では、正面玄関である東口はと言うと、ここの駅前も地方ローカル線のひなびた駅前とほとんど変わらないような寂しさ。それも無理からぬところで、この駅前商店街は新幹線開通前の東北本線のみの時代からの駅前商店街であり、新幹線駅開業効果もほとんど享受できないまま今日まで至っていることが一目で明かである。駅東口から約200mほどの駅前商店街の中に設定されている岩手県地価調査地・二戸(県) 5-1の変動率を見ると別表 -3 「二戸市・新幹線開通と地価の推移」の①の通りである。価格が判明している平成11年当時の変動率は2年続きで横這い、「盛岡」 - 「八戸」間延

[二戸市・新幹線開通と地価の推移]

(別表-3)

平成	西暦	東北新幹線	岩 ·	手県地価調	査	地価公示		
		延伸区間	(毎	年7月1日低	插格)	(毎年1月1日価格)		
			岩手県		1	2		
		(盛岡一新青森)	商業地平均	二戸(児	県)5-1	二戸([国)5-1	
			(対前年比)	(新幹線	「二戸」駅前)	(二戸市	5中心部)	
				円/mឺ	(対前年比)	円/mឺ	(対前年比)	
			(%)		(%)			
11	1999		-1.5	109,000	0	114,000	-0.9	
12	2000		-1.6	109,000	0	111,000	-2.6	
13	2001		-1.9	107,000	-1.8	110,000	-0.9	
14	2002	H14.12.1 盛岡-八戸開業	-2.2	103,000 -3.7		107,000	-2.7	
15	2003		-3.5	100,000	-2.9	104,000	-2.8	
16	2004		-4.5	92,000	-8.0	97,000	-6.7	
17	2005		-5.8	83,100	-9.7	87,600	-9.7	
18	2006		-5.7	75,000	-9.7	79,300	-9.5	
19	2007		-5.5	67,600	-9.9	71,900	-9.3	
20	2008		-5.4	61,000	-9.8	65,600	-8.8	
21	2009		-6.7	54,300	-11.0	59,500	-9.3	
22	2010	H22.12.4 八戸-新青森開業	-6.8	49,200	-9.4	53,700	-9.7	
23	2011		-6.4	46,000	-6.5	48,900	-8.9	

③. 二戸市中心市街地の地価の推移等

次いで、この駅前から約2キロ離れた二戸市の中心部に向かってみる。二戸市の近年の人口推移を見ると国勢調査比で平成17年の31,477人に比し、平成22年には29,702人と3万人を割り込み、5年間で▲5.6%の減少となっている。岩手県内13市の中では人口の少ない方から4番目の小都市である。したがって、中心市街地も当然にこぢんま



[シャッター通りと化している二戸駅東口の商店街]

りとしており、伊那谷で比較するならば人口規模的にも駒ヶ根市(約 33,600 人)辺りに相当しようか。 二戸中心市街地の地価下落もやはり厳しいものがある。市の最繁華街とされる地点に設定されている 地価公示・二戸(国) 5-1を見ると、別表-3の②の通り、「二戸」駅前の地点とほぼ同様の大幅な下 落を示しており、岩手県の商業地平均下落率を大きく上回る年率49%台前後の下落が現在も続いて いる。平成23年度価格48,900円/㎡は駒ヶ根駅前の地価公示・駒ヶ根(国)5-1(平成23年 度価格55,000円/㎡)とほど近い価格水準である。駒ヶ根駅前の商業地も激しい地価下落が続い ている。二戸中心市街地は人影も少なく、ここもやはり新幹線開業効果等を享受することなく、他地 方と同様の既存商店街の衰退の一途を辿っていることを実感せざるを得なかった。

(4). 「八戸」駅(青森県八戸市)

①. 「八戸」駅前の状況等

「二戸」駅を後にし、再び県境を越えて青森県へと入り、新幹線「八戸」駅へ。「八戸」駅は前回延伸の平成14年12月に新幹線駅が開業している。この「八戸」駅も郊外駅であり、八戸市の中心市街地よりは約5キロ程度西方に離れた郊外に建つ。この駅自体の歴史は古く、明治24年に「尻内」駅として開業、昭和46年に「八戸」駅に改称。それまで「八戸」駅を称していた八戸中心市街地の八戸線「八戸」駅はこの時に「本八戸」駅と改称している。平成14年新幹線開通後も「八戸」駅は在来線から移管された「青い森鉄道」の本線並びに八戸線も乗り入れているため、同駅の乗車人員は4,438人(23年度)と周辺他駅よりもかなり多い。なお、東北新幹線の延伸開通に伴い、これまでのJR東北本線は、岩手県内は「いわて銀河鉄道」に、また青森県内は「青い森鉄道」の第三セクターに移管している。このうちの「青い森鉄道」は全国各地で新幹線開業に伴って在来線が第三セクターに移行される中で、線路等施設自体は青森県が所有、鉄道運営は第三セクターが行うという「上下分離方式」を国内で初めて採用している。それでもなお「青い森鉄道」の年間赤字は16億円とのこと、まだ将来のことではあるも、リニア開通後の飯田線の運用形態がどうなるのか、今から心配されるところである。

さて、「八戸」駅を擁する八戸市は人口約24万人弱、南部地方の中核都市であり、青森県内では二番目の都市である。長野県ならば松本市に相当しようか。都市規模も比較的大きく、開業後約10年

を経たところから、流石に「八戸」駅前の商業地もこれまでの他都市に比較すれば店舗等も比較的見られ、都市部の新幹線駅的な景観にはなってきている。しかしながら、「八戸駅西口土地区画整理事業」の施行により高いビルも何棟か見受けられる表玄関の西口方面に比較して、その反対の東口に回ってみると、東口の真ん前は空き地の中に一般住宅が点々と建つ程度の地方ローカル線の無人駅の駅前かのような寂しさ。区画整理等の手もつけられないような事情が



[八戸駅表玄関の西口]

あったのであろうか。

②. 「八戸」駅前及び八戸中心市街地の地価の推移

商店街としての景観を取り敢えずは保つ西口駅前の地価推移を、駅西口から約200mの辺りに設定されている県地価調査・八戸(県)5-1の推移にて見てみるに、別表-4「八戸市・新幹線開通と地価の推移」の①の通り、開業前年の平成13年から調査が始まり、開業3年目辺りまでは県商業地平均が Δ 5%台であったのに対して横這いまたは微落とかなり健闘していたものの、数年前からは県平均とほぼ同様の下落率となっており、ここ3年間は Δ 6%ずつの下落にて推移してきている。開業後の効果も既に途切れてしまったのかの感がある。

次いで、「八戸」駅より約5キロ程度離れた八戸市の中心市街地内に入ってみる。流石に県内では二番目の都市規模だけに市内には高いビル等も目立ち、20万都市の威厳を保つ。しかしながら、当市の最繁華街とされる十三日町地区に設定されている県地価調査・八戸(県)5-7を見ると、別表-4の②の通り、近年でも大幅な地価下落を見せている。3年前までの約10年間は、2ケタ台の下落が続き、価格が判明している平成11年当時の670,000円/㎡を100とすると、今年の価格138,000円/㎡は20.6%相当、12年間で実に約1/5まで落ち込んでいる。ここ2年ほど下落率が落ち着いてはきているものの、これは商業地としての価格水準が落ちるところまで落ち込んだ結果としてのものであり、決して商況が好転等したからではない。これは地方の他都市等でもよく見受けられる現象であり、商業地価格の下落が一定期間続き、背後の住宅地等の価格と接近してくるとようやく下落率が落ち着いてくるというのは飯田市内を始め地方都市の中心部では似たような現象が起きているところである。

			青森県	県全体			八戸市	商業地			
平成	西暦	東北新幹線	商美	業地		1		2			
			地価公示	地価調査	県	地価調査		県地価調査			
		延伸区間	(対前年比)	(対前年比)	八百	5(県)5−1		八戸(県)5-7			
			(%)	(%)	(新幹	線「八戸」駅	前)	(八)	戸市中心部)	
					円/㎡	(対前年比)		円/mឺ	(対前年比)		
11	1999		-7.1	-3.7	(調査地点なし)			670,000	-9.5	100	
12	2000		-6.8	-4.0	(調査地点なし)			590,000	-11.9	88.1	
13	2001		-7.2	-5.3	128,000		100	480,000	-18.6	71.6	
14	2002	H14.12.1 (盛岡-八戸)	-8.7	-5.1	128,000	0	100	410,000	-14.6	61.2	
15	2003		-7.7	-5.6	128,000	0	100	360,000	-12.2	53.7	
16	2004		-8.9	-7.7	126,000	-1.6	98.4	300,000	-16.7	44.8	
17	2005		-10.2	-8.0	120,000	-4.8	93.8	250,000	-16.7	37.3	
18	2006		-10.0	-7.7	115,000	-4.2	89.8	216,000	-13.6	32.2	
19	2007		-7.8	-6.3	110,000	-4.3	85.9	190,000	-12.0	28.4	
20	2008		-6.5	-5.8	104,000	-5.5	81.3	170,000	-10.5	25.4	
21	2009		-6.7	-6.3	97,800	-6.0	76.4	152,000	-10.6	22.7	
22	2010	H22.12.4 (八戸-新青森)	-7.0	-7.0	91,900	-6.0	71.8	143,000	-5.9	21.3	
23	2011		-6.7	-6.6	86,400	-6.0	67.5	138,000	-3.5	20.6	

(5). 「七戸十和田」駅 (青森県七戸町)

①. 「七戸十和田」駅前の状況等

視察の最後に向かったのは、「八戸」と「新青森」との中間に設けられた新幹線「七戸十和田」駅である。同駅はこれまでのような市部にはではなく、上北郡七戸町に設けられた町村部の新駅である。また、これまでの各駅が在来線駅に併設して設置されたのに対して、この「七戸十和田」駅は新幹線のみの単独駅である。近年まで旧レールバスを走らせていた「南部縦貫鉄道」という路線が走っていたそうであるが、新幹線の開業を待ちきれずに2002年に廃



[七戸十和田駅と南口駅前]

止されてしまったとのこと。同駅の1日当りの乗車人数は475人(23年度)。平成23年3月までの数字であるから、大震災後はさらに減少していることであろう。名高い十和田湖に最も近い新幹線駅ということで、敢えて「七戸十和田」駅と名付けてはいるものの、同駅から十和田湖畔までは路線バスで約2時間という遠さ。七戸町自体も特に名高い観光地や大手企業等があるわけでもない。下北

半島の入口に近いとは言え、人口配置等を見てもその駅設置の必要性にはやや疑問を持たざるを得ない。七戸町の人口推移を見ると、国勢調査比で平成17年の18,471人に比し、平成22年には16,763人、5年間で▲9.2%とここも人口減少の続く田舎町である。「七戸十和田」駅もやはり町中心部からは約2キロ程度北方に離れた農村地帯の中に全く新しく作られた新駅である。国道4号線(奥州街道)から少し入っただけであるのに、新駅周辺は農地、原野等から急きょ転換したことが間違いない空き地ばかりが茫漠と続く中に新駅が忽然と建つ。新駅のデザインイメージとして、外壁の曲線は八甲田山の山並と南部馬の背中をモチーフとしているとのことである。しかし、周辺の牧場のサイロ等も散見される牧歌的な風景の中に突如出来た超近代的な新幹線駅舎と、その周りの造成されただけで建物の建たない空き地、その先には農地、牧場、山林原野が続く風景との違和感は「突如として村に新幹線がやってきた」という構図そのものである。幸いなことに、同駅南口につい最近、大型店「イオン・ショッピングセンター」が開店、人が集まるようになったことは喜ばしいことであろう。しかし、それ以外には店舗等はおろか一般住宅さえまだまばらであり、「売地」、「貸地」の看板がここでも目立つ。

②. 「七戸十和田」駅周辺の地価の推移

「イオン」が建ち、車の姿も比較的多い南口に比較して、反対の北口はまだほとんど手つかずである。この北口の真ん前には「七戸工業団地」があり、実はこの工場地内の地点が県地価調査・七戸(県)9-1となっていて、その平成23年の調査価格は何と7,200円/㎡であった。工場地とは言え新幹線駅の真ん前の地価が坪当り2万円台前半という安さと共に驚くのは、別表-5「七戸町・新幹線開通と地価の推移」の①を見ての通り、この地点が価格が判



[七戸町の中心商店街]

明している平成 1 1 年以降、僅かづつながら上昇してきており、一度も下落していないということである。下落地点ばかりの県地価調査、地価公示の中で価格が下がっていないのは青森県内の中でもこの地点だけであり、やはり新幹線効果と言えるのであろう。同駅前周辺整備もやはり「七戸町新駅周辺土地区画整理事業」として行われており、七戸町役場によれば、同土地区画整理地区内で現在売りに出されている保留地の価格は㎡当り 1 5,600円/㎡(坪当り約51,500円/坪)とのことであった。「イオン」出店等により今後の駅前地価動向がどうなるかは注目されるところである。

同地点の北西方背後約250m付近に存する一般住宅地点の七戸(県) - 4に至っては今年の価格は8,000円/㎡という低価格水準であり、それでも平成23年も▲3.6%と下落しているところである。また、同町内においても地価変動には地域差があり、七戸十和田駅から約2キロ南方に離れた七戸町の既存の中心商店街に設けられた地価公示・七戸(国)5-1の近年の価格推移を見ると、別表-5の④の通り、調査が始まった平成17年以降大幅な下落が続いており、新幹線開通後の今年も▲7.8%の下落にて、平成17年の52,000円/㎡に対し平成23年の価格27,100円/㎡は52.1%相当と、僅か6年間で地価が半減してしまっている。「七戸十和田」駅前に大型店「イオン」が出来たことも、この既存商店街にとっては大きな痛手であろう。この七戸町にとっても、地価面での新幹線開通効果は必ずしも一定ではないと言わざるを得ない。夕暮れ迫る七戸町を後に2日間の駆け足での東北視察の旅を終えた。

[七戸町・新幹線開通と地価の推移] (別表-5)

				青森!	具全体					新幹線「七	;戸十和田」駅(寸近			
平成	西暦	東北新幹線	商	業地	住写	宅地			県地価	i調査			地価公示		
			地価公示	地価調査	地価公示	地価調査	1	①)	3		4		
		延伸区間	(対前年比)	(対前年比)	(対前年比)	(対前年比)	七戸(県	9-1	七戸(県)5-2	七戸(県	.) -4	七戸(国)5-1		
							(新幹線「七戸-	ト和田」駅前)	(七戸町役場近	(くの商業地)	(七戸町役場近	くの住宅地)	(七戸町	丁中心商店街	訂)
			(%)	(%)	(%)	(%)	円/mi	(対前年比)	円/m²	(対前年比)	円/㎡	(対前年比)	円/㎡	(対前年比)	
11	1999		-7.1	-3.7	0.4	-0.2	6,200	3.3	20,800	-3.7	(調査地点なし)		(調査地点なし)		
12	2000		-6.8	-4.0	0	-0.4	6,300	1.6	20,400	-1.9	(調査地点なし)		(調査地点なし)		
13	2001		-7.2	-5.3	-0.3	-0.6	6,400	1.6	20,200	-1.0	(調査地点なし)		(調査地点なし)		
14	2002	H14.12.1 (盛岡-八戸)	-8.7	-5.1	-0.5	-0.8	6,500	1.6	19,900	-1.5	(調査地点なし)		(調査地点なし)		
15	2003		-7.7	-5.6	-0.9	-1.4	6,600	1.5	19,100	-4.0	(調査地点なし)		(調査地点なし)		
16	2004		-8.9	-7.7	-2.5	-3.7	6,600	0	18,100	-5.2	(調査地点なし)		52,000		100
17	2005		-10.2	-8.0	-4.0	-4.4	6,600	0	17,100	-5.5	10,000		47,800	-8.1	91.9
18	2006		-10.0	-7.7	-4.4	-4.3	6,600	0	16,300	-4.7	9,600	-4.0	43,500	-9.0	83.7
19	2007		-7.8	-6.3	-3.9	-4.0	6,800	3.0	15,600	-4.3	9,200	-4.2	39,500	-9.2	76.0
20	2008		-6.5	-5.8	-3.9	-4.1	7,000	2.9	15,000	-3.8	8,900	-3.3	36,000	-8.9	69.2
21	2009		-6.7	-6.3	-4.4	-4.6	7,100	1.4	14,600	-2.7	8,600	-3.4	32,500	-9.7	62.5
22	2010	H22.12.4 (八戸-新青森)	-7.0	-7.0	-5.2	-5.4	7,200	1.4	14,300	-2.1	8,300	-3.5	29,400	-9.5	56.5
23	2011		-6.7	-6.6	-5.5	-5.7	7,200	0	14,000	-2.1	8,000	-3.6	27,100	-7.8	52.1

[3]. 視察結果等から学ぶもの (結びに替えて)

①. 東北視察から学ぶもの

今回の東北視察を通じて東北各地で見たものは、どの新駅も、郊外の駅前はがらんとした空き地ばかりであったり、旧中心市街地の衰退ぶり、そして短期的スパンでの例外はあるものの大半の地域で

の大幅な地価下落であった。今回の視察時にお話を聞いた青森市の現地事情に精通する方が話されていたこと、それは「青森に新幹線を呼ぼうという思いは熱かったが、これまでの40年間、そのことのみに精力を費やしてしまい、新幹線が来てから後のまちづくりを考えるのが後回しになってしまっていた。それが今の新駅の駅前の空き地や新幹線を生かし切れていない当地の現状の一番の理由」という言葉であった。この言葉はそのまま私たちの飯伊地域における来るべきリニア時代に向けてのまちづくりについてもしっかりと受け止めなくてはならない教訓である。リニアについては、当方らも早くから指摘している通り、「リニアが来ても、まずはしっかりしたまちづくりをした上で迎えないとリニアの効果は薄い。逆にストロー現象で活力を吸い出されてしまう可能性すらある」といった見方もある一方で、前記通り「リニアさえ通れば、沢山の人がこの飯伊に来て、地域も発展する」というバラ色的発想をする人も少なくない。しかし、今回駆け足で見てきた東北の町々においても、ようやく新幹線は来てもやはり商況は衰退し、人口も減少、地価は下がり続ける一方という、その現状は極めて厳しいものであった。これが来るべきリニアを迎える飯田の明日の姿ではないと誰が言い切れようか。

②. 他地区での視察結果等から

また、今回の東北視察以前にも、いくつかの新幹線駅前等を視察してきているも、いずれも厳しい地方の現実を目の当たりにしてきている。例えば、2014年度(平成26年度末)の北陸新幹線・長野ー金沢間開業を前に上越新幹線の利用客減等の危機感を募らせる新潟県の長岡市。新潟県第2の都市であり、その表玄関である上越新幹線の「長岡」駅は昭和57年に在来線「長岡」駅に現役併設されている。その長岡市内の商業地も近年は地価下落の一途を辿



[東北新幹線の最新鋭「はやぶさ」]

り、長岡駅前の最高価格地・大手通り1丁目に設定されている地価公示・長岡(国)5-1は、新幹線開通の昭和57年には776,000円/㎡であったものが、平成23年度価格は328,000円/㎡にて、開通時の42%強相当まで下落してしまっている。

また、長野県内においても、新幹線郊外駅の成功例として上げられることもある長野新幹線「佐久平」駅。確かにかつては田んぼのど真ん中であった場所に、佐久市内でも最も繁華性の高い新興商業地が出現したが、その代わりに、佐久市内の既存の商店街、例えば佐久市岩村田や同市臼田の商業地は歯抜け状態のシャッター通りと化してしまっている。例えば、岩村田に設定の地価公示・佐久(国)5-1は、長野新幹線開通の平成9年には201,000円/㎡であったものが、平成23年度価格は46,100円/㎡にて、新幹線開通時の2割近くまで下落してしまっている。結局は佐久市内におけるパイの奪い合いでしかなく、佐久市全体としての商勢自体は依然として厳しいものがある。これらの事例も今回視察の東北の町々と共通した問題、課題を抱えている。

③. かつても、そして今も続く「通過」交通ばかりの飯田・下伊那

勿論、今回視察した東北新幹線と、これから取り組まれようとしているリニア中央新幹線との違い は多分にある。今回も実感したことであるが、東北新幹線は北に行くほど乗っている人自体が少ない。 それも無理からぬところで、本州の北の涯(はて)に向かう新幹線はその背後に大きな都市圏を抱えな い。北に行くにしたがって乗客が減るのはある意味当然のこと。それとは異なって、リニア中央新幹 線は、当面は東京-名古屋という大都市圏同士を結ぶ基幹交通となり、両大都市間を往来する移動人 口の多さから、当然にその乗車率もかなり高いものであろう。沢山の人を乗せたリニアが毎日、この 飯田を通過することになる。しかし、問題は如何に沢山の人が通っても、単なる「通過」ではダメで、 この「飯田」駅に降りてもらわなくては駅設置の効果は半減してしまう。大都市間を移動する多くの 人を乗せて行き交うリニアから、如何にこの飯田で多くの人に降りてもらうかである。実はこの問題 には既に一つの前例がある。多くの人が飯田を毎日「素通り」。そう、実は中央道は毎日がその繰り返 し、それも開通時の37年前から今日に至るまでもずーっとである。名古屋や東京などに行って、会 議等で言葉を交わすと、「ああ、飯田からですか。私も飯田は良く通りますよ」。そう、「通る」であり、 決して「行く」ではない。毎日、あれだけの沢山の車がこの中央道を、飯田近辺を走り抜けながら、 このうちのどれだけが「飯田」インターや「松川」インターで降りて、この地域に来てくれているだ ろうか?。リニアで頻繁に素通りする人たちに、「一度、飯田で降りてみようか」という気持ちを持っ てもらえるようなまちづくりをしていかなくてはならないのは、中央道をめぐっても全く同じ問題で あったはず。それが37年間かかってもなかなか出来なかったことを、単に「リニアが通れば」と安 易な期待をすることは極めて甘いとしか言いようが無い。これからの来るべきリニア時代を考えてい くうえで、これまでの過程において中央道などの高速交通網がこの地域に何をもたらしたかは今一度 整理し、振り返っておかなくてはならない。リニアにしても、前記通り、中央道開通前後と同様に、 工事期間、また開業前後にはある程度の地価上昇も期待できる可能性はあるも、前記通りの東北新幹 線の開業前後の地価推移等を見ても、必ずしも楽観視は出来ないところである。如何に素通りだけの 街ではない飯田・下伊那を発信していくのか、これからこそが勝負と言えよう。

④. リニアを活かせる街・飯田を目指して

このようなやや悲観的な話しばかりしていると、「お前はリニア反対論者か」、「伊那谷が嫌いなのか」と非難する向きもある。いやいや、とんでもない、私は古くは宮崎実験線時代からのリニア推進論者であり、30年近くも前からJC活動やまち作り活動等を通じてリニアの誘致と、これを活かした地域作りの活動に取り組んできていると自負しているし、また誰よりもこの飯田・下伊那の良さを、美しさを知り、愛しているつもりである。しかし、そのこと



[飯田市街地と南アルプス]

と物事を客観的に冷静に見つめることとは別問題である。せっかく飯田を通り、かつ駅も出来るとい

うリニアである。この地域にとって是非とも有益なものであって欲しい。いや有益なものにしなくてはならない。それには繰り返しになるが、「リニアが来れば当然に町が良くなるはず」と受動的に口を開けて待っていてもダメで、リニアで飯田を通り過ぎるだけの人が、「飯田で降りてみたい」と思えるような街、あるいは「飯田で降りなくてはならない」という必然性のある街にしていくことが必須である。

好むと好まざるに拘わらず、既にリニアが来ることが決まった以上、「ストロー現象」などによりこれに押し潰されることなく、逆にリニアを活用して、この飯田・下伊那を全国に、世界にアピールし、若い人たちが胸を張って帰ってこれる街に、地域にしていかなくてはならない。同時にまた、リニアに押し潰されないためには、今あるこの地域の良さを如何に守り、育て、発信していくかに知恵を絞らなくてはならず、リニアによる都会化という波に押し流されずに、如何にこれまでの地域の良さを守っていけるかという英知の見せどころでもある。各地の新幹線駅前に現れたような「ミニ東京化」現象は、せっかくの地域の持てる個性の喪失であり、結果として地域の衰退にも結びつかねない。地方に都市との接近という利便性をもたらすと共に、「ストロー現象」等により地域の活力を奪っていきかねない「両刃の剣」でもあるリニアにどう対峙し、これと共存共栄していけるような、強く、したたかなで、たおやかな地域づくりをどうやって行っていくか、その英知が我々に、この地域に問われている。予定されるリニア中央新幹線開業まで後15年、専門職業家たる不動産鑑定士として、また地域に生きる一人の個人として、これからまだしばらくは忙しい日々が続きそうである。

以上