

# リニア中央新幹線の開通と名駅再開発が名古屋エリア及び東海圏に与える影響の展望

## — 人流データによる不動産市場分析を中心とした考察 —

2025.9.30

株式会社日本政策投資銀行

株式会社価値総合研究所

### <調査概要>

リニア中央新幹線は、2030年代半ばに品川—名古屋間で開通が予定されており、最終的には新大阪まで延伸し、品川—大阪間を最速67分で結ぶ計画である。また、名古屋駅のリニア新駅は、大規模ターミナルとして整備され、駅周辺では駅前広場の再整備、東西アクセスの強化などが計画されている。

本調査では、リニア開通や名駅再開発により中心性が向上すると予想される名古屋駅及びその周辺に位置する主要エリア（名駅地区・栄地区・金山地区等）について、現状の特徴や今後の可能性を整理することを目的に、オフィスや商業施設を含めた再開発が計画される不動産供給サイド、リニア開通により名古屋駅利用者数が増加した場合の不動産需要サイドの両視点から分析を行った。

なお、不動産需要サイドに関する分析では人流データの利用を試行した。人流データは、需要属性（国内居住者は勤務者または来街者の性別や年代ごとに時間帯または平日・休日別、訪日外国人は来街者の国籍ごとに時間帯または平日・休日別）を詳細なエリア区分ごとに把握できることや、国内居住者のエリア間の移動量といった情報を把握することが可能なため、その特性を活かした分析を行っている。

### 「調査結果要旨」

- 既往研究等によるとリニア開通の効果は、移動時間の短縮や移動快適性の向上、防災面の強化、地域ブランドの強化といった直接的な効果と、直接効果から波及するプラスまたはマイナスの面の効果が予想される。
- プラスの波及効果は名古屋駅及びその周辺の中心性を向上させ、最終的にはオフィス・商業施設のストック増加等につながる見通しである。他方、上記以外の地区は業務・商業需要で苦戦を強いられる可能性がある。
- 2035年の名古屋市主要区のオフィス・商業施設のストック量について築年構成比を勘案した予測を行うと、中区で特に築古比率が上昇する結果となった。こうした築古物件に関し、建築費高騰等の影響で新規開発に加え、改修ニーズが高まる可能性がある。
- 名駅地区と栄地区の人流の移動量は相対的に少ない傾向にある。リニア開通後、駅が開設される都道府県からの移動が増加すると仮定した場合、相応の人流が増加する見込みである。リニア開通による人流増加の効果を面的に高める上では、各地区間の流動を補助できるモビリティ導入やまちづくり施策が有効となり得る。
- 名古屋エリアの勤務者数・国内の来街者数はコロナ前水準まで回復していない。地区別には、名駅地区・栄地区は勤務者と来街者の割合が拮抗し、業務機能に加え、商業繁華性の強さもみられた。中でも、オフィス市場が好調な名駅地区では若年層の勤務者が回帰しており、そのことは賃貸市場が好調である一因とみられる。
- 訪日外国人の人流は、地区ごとに国籍比率に差がみられる。全国比でみると愛知県は観光需要が相対的に弱いが、リニア開通後に名古屋がインバウンド観光のハブ地となることで、宿泊地としてのニーズが拡大する可能性がある。ホテルでは、宿泊単価が高い欧米系の取り込みで収益向上を目指す方向性が考えられる。
- リニア開通後にはプラス効果（逆ストロー効果）の推進とマイナス効果（ストロー効果）の抑制が必要となる。不動産市場では、イノベーション・高付加価値事業の創出に向けた“企業誘致・産業振興”、官民連携やウェルビーイング対応による“オフィス開発”、滞在性を高める“商業開発”、ニーズに即した宿泊施設の供給や中部国際空港（セントレア）へのアクセス性強化による“インバウンド受け皿整備”、交通機能強化、歩きたくなるまちづくりによる“回遊性向上”を実施することがプラス効果の推進とマイナス効果の抑制に寄与すると考えられる。

## 1. リニア中央新幹線の開通により想定される効果と名古屋・不動産市場への影響

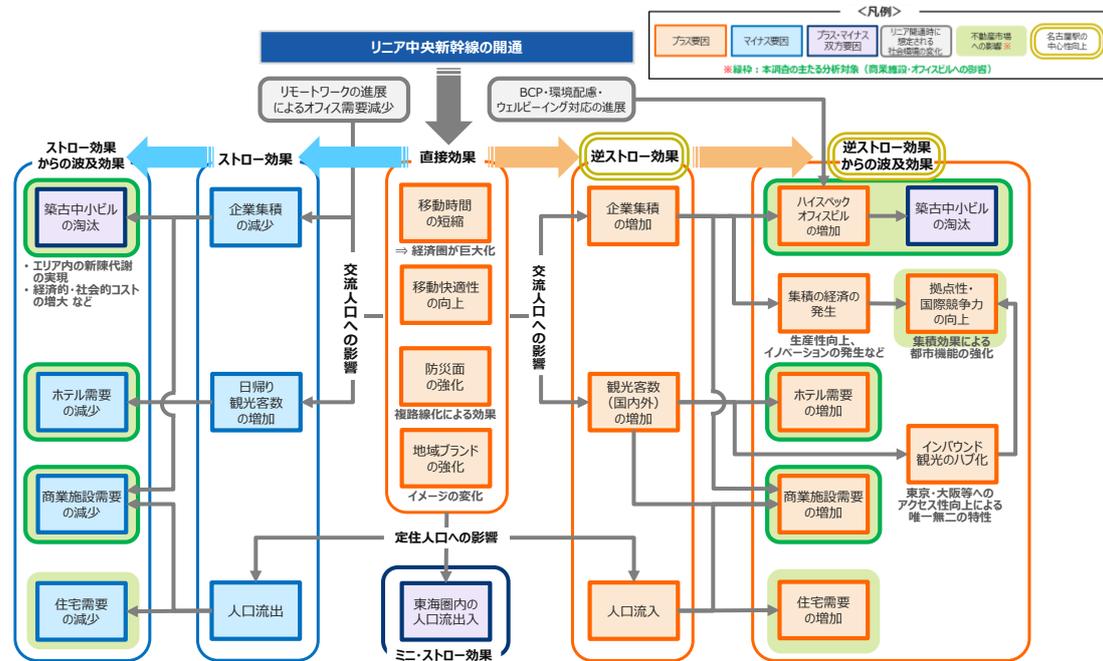
初めに、名古屋駅及びその周辺に位置する主要エリア<sup>1</sup>で予想されるリニア開通の影響可能性を整理した。具体的には、新幹線等の高速交通インフラの開通により生じた影響・効果进行分析した既往調査研究<sup>2</sup>に加え、名古屋市内で事業活動を営む地元事業者・自治体等へのヒアリングをもとにリニア開通の効果を検討した。

図表 1 はその結果を体系的に図示したものである。リニア開通による直接的な影響は、①移動時間の短縮や②移動快適性の向上、③防災面の強化、④地域ブランドの強化といった効果が挙げられる。①～④のような直接効果は都市の魅力度を高めるとともに、長期的には人や企業（交流人口や定住人口）を流入させる効果が期待される。

ただし、交通網の発展による直接効果は、都市間（本調査では名古屋－東京間）のパワーバランスや都市毎の特性によって、プラス効果（逆ストロー効果：人や企業の流入）だけではなく、マイナス効果（ストロー効果：人や企業の流出）も含めた両面が現れることが指摘されている。さらには、都市圏間のほかにも、名古屋の場合には東海圏内における定住人口の流出入といったミニ・ストロー効果の発生も予想される。

前述のような直接効果は、プラス・マイナス双方の波及効果を生み、不動産市場にも影響を及ぼす見込みである。例えば、交流人口の増加は、企業集積や観光客数の増加をもたらす、業務や商業需要の増加をもたらすと同時に、人や企業の集積による生産性向上やイノベーションの発生、名古屋エリアの拠点性・国際競争力の向上といった波及効果を及ぼすことが予想される。また、プラスの波及効果は名古屋駅及びその周辺に位置する主要エリア（特に名駅地区）の中心性を向上させ、オフィス・商業施設のストックの増加・良質化につながる見通しである。一方、現在の需要量を前提とすれば、名駅地区以外の地区では業務需要や商業需要で苦戦する可能性も考えられるなど、地区ごとに影響が異なる可能性には留意が必要である。

図表 1：リニア中央新幹線の開通により想定される効果と名古屋・不動産市場への影響可能性



出所：価値総合研究所作成

<sup>1</sup> 本調査では、名古屋市の都心ゾーンに焦点を当て、オフィス・商業施設を分析するため、対象エリアを次のように設定した。オフィスエリアは、オフィスの立地や統計等の公表データの観点から、名駅地区、伏見地区、栄地区、丸の内地区を対象とした。商業エリアは、既存の商業施設の立地状況なども鑑みながら、丸の内地区に代わり金山地区を対象に加えた。

<sup>2</sup> 近藤春生（2021）「整備新幹線の地域経済効果－九州新幹線と東北新幹線のケース－」『西南学院大学経済学論集』，pp31-57. 等を参照。

## 2. 不動産ストックの現状と見通し

不動産供給サイドに関する分析では、リニア開通を控えた名古屋市のオフィス（事務所）の賃貸ストック量、商業施設（店舗）の売場面積、および自社・賃貸を含めた事務所と店舗の全体ストックの現状を整理した<sup>3</sup>。

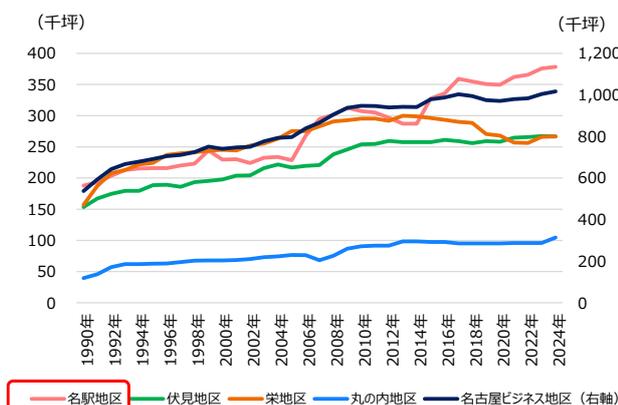
名古屋市主要地区の賃貸オフィス市場は名駅地区と栄地区を主軸にマーケットが構成されてきた（図表 2）。名駅地区はリニア開発計画が公表された 2010 年代前半以降、オフィス貸室面積が増加し始めている一方、栄地区は 2000 年代までは名駅地区と同等の貸室面積水準であったものの、現在は再開発中の案件もあり、伏見地区と同程度となっている。今後のオフィス供給計画を考慮すると、栄地区は 2 番手に戻るものの、名駅地区のシェアは引き続き高くなる見込みであり、名駅地区の業務中心性が他の地区を上回る状況が継続していく見込みである。

他方、商業施設は大型小売店等の売場面積を地区別に積み上げると（図表 3）、名古屋市全体に占める各地区的比率は床面積ベースで栄地区が 21.9%、名駅地区が 15.8%となり、両地区のみで 4 割弱を占めている。

自社・賃貸を含めたオフィス（事務所）及び商業施設（店舗）の現状の全体ストック量を推計すると、いずれも中区の築古割合が高い傾向がみられた（築 40 年以上のストック比率が約 2～3 割）。今後、滅失が発生しないと仮定した上で、2035 年時点のストック量を推計すると、築 40 年以上のストック比率は中区で約 4～5 割まで上昇すると予測される（図表 4、図表 5）<sup>4</sup>。

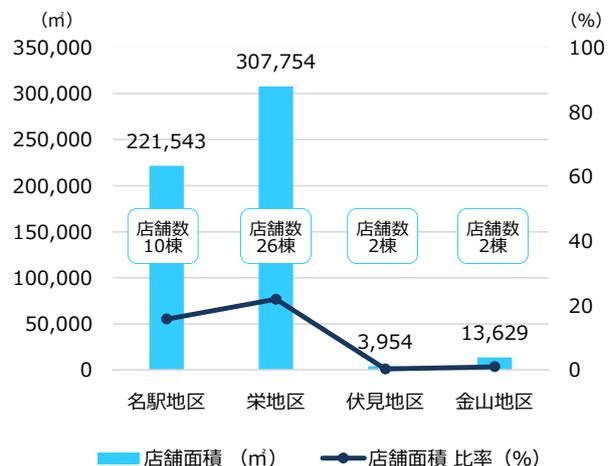
リニア関連の主要な開発は中村区で実施される見込みであるものの、中区における築古比率は相応に高く、中区においても再開発・建替えのニーズは高まる見込みである。ただし、建築費の高騰や Scope3（サプライチェーンにおける GHG 排出量）対応等の社会潮流を踏まえると、築古ビルについては再開発・建替えだけでなく、用途転換を含む改修ニーズが高まる可能性がある。

図表 2：オフィス貸室面積の推移  
（名古屋市主要地区）



出所：三鬼商事（株）データ・公開情報をもとに価値総合研究所推計  
※2024 年の貸室面積については各年 12 月時点の数値

図表 3：大型小売店面積・名古屋市全体での比率・店舗数（名古屋市主要地区）



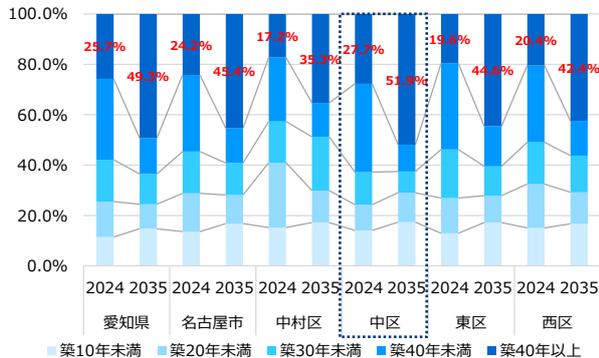
出所：（株）東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2025 年版」<sup>5</sup>・公表情報をもとに価値総合研究所作成

<sup>3</sup> なお、オフィス賃貸ストックは三鬼商事(株)データ、商業施設の売場面積は（株）東洋経済新報社『大型小売店総覧 2025 年版』、全体ストックは国土交通省「法人土地・建物基本統計」「建築着工統計」をもとに価値総合研究所が推計した。

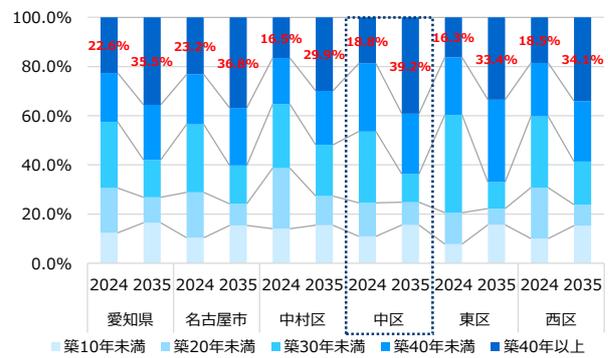
<sup>4</sup> 統計データの都合上、行政区単位の推計を実施した。なお、各地区が位置する行政区は名駅地区（中村区・西区）、伏見地区（中区）、栄地区（中区・東区）、丸の内地区（中区）、金山地区（中区）である。

<sup>5</sup> 同データは大規模小売店舗立地法に基づき、各都道府県に届けが出されている全国の大規模小売店（店舗面積が 1,000 m<sup>2</sup>を超える小売店舗）で、新設予定店を含む。店舗面積は、「立地法」と「大店法」で定義が異なるが、本総覧では、国内のあらゆる業態の“大規模”小売店の情報を網羅するため、新旧 2 つの定義による大規模店を掲載している。

**図表 4：事務所ストック推計量における築年比率  
(愛知県/名古屋市主要区)**



**図表 5：店舗ストック推計量における築年比率  
(愛知県/名古屋市主要区)**



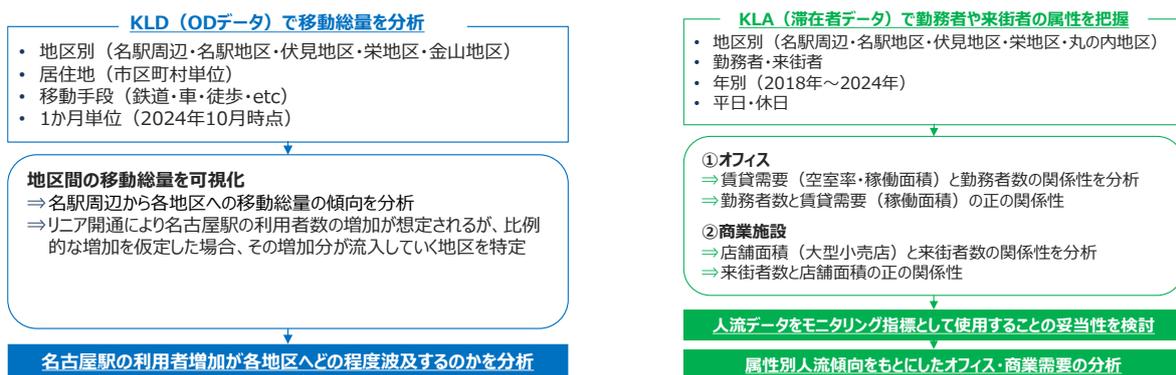
出所：国土交通省「法人土地・建物基本統計」「建築着工統計」をもとに価値総合研究所推計  
注 1：上記はともに床面積をベースとした比率を表している。

### 3. 人流データによる不動産需要の現状と見出し

不動産需要サイドに関する従来の分析は面積ベースで行われてきたが、本調査では人流データに着目し、勤務者や来街者といったデータをもとに分析を試行した。具体的には、人流データは、従来の分析では把握することが困難であった、需要属性（国内居住者：勤務者または来街者の別や、性別・年代・時間帯または平日・休日の別/訪日外国人：来街者の国籍・時間帯または平日・休日の別）や、国内居住者のエリア間の移動量といった情報を把握することが可能なため、その特性を活かした分析を試行している。

主な分析フレームは図表 6 の通りである。リニア開業により名古屋駅の利便性が向上した場合、周辺の人流にどのような影響をもたらすのかを分析・シミュレーションした。その前提として、まずは現状の①各地区間の移動総量（属性別・時系列変化含む）や、②各地区の滞在者（勤務者・来街者・訪日外国人）属性を把握した<sup>6</sup>。

**図表 6：人流データによる分析のフレームワーク**



出所：以下をもとに価値総合研究所作成

- ・KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer」,「KDDI Location Analyzer (訪日外国人版)」<sup>7</sup>
- ・KDDI(株)「KDDI Location Data」

<sup>6</sup> 勤務者および来街者は次のように定義されている。GPS 位置情報データの提供者ごとに、推定居住地 (直近 1 ヶ月の夜間に最も長時間滞在した場所) や推定勤務地 (直近 1 ヶ月の昼間に最も長時間滞在した場所) という情報が付与され、指定エリア内に推定居住地がある場合を「居住者」、推定勤務地がある場合を「勤務者 (居住地と勤務地が同一地点の場合は居住者としてカウント)」、指定エリア外に居住地・勤務地がある場合を「来街者」と定義。

<sup>7</sup> (株)ナビタイムジャパンが提供するアプリ「Japan Travel by NAVITIME」より取得した GPS データを使用。日本政府観光局が発表している訪日外国人数と(株)ナビタイムジャパンの保有するデータを基に拡大推計処理されたデータである。

その後、①各地区間の移動総量がリニア開通後にどのように変化するかについて、仮定をもとにシミュレーションを行った。また、②各地区の滞在者属性をもとに、特徴を整理した上でオフィス・商業施設の開発方向性について分析を行った。加えて、近年急増するインバウンド需要については、訪日外国人の国籍別人流データと国土交通省観光庁「インバウンド消費動向調査」をもとに地区別に消費総額を推計し、将来に係るシミュレーション分析を行った。

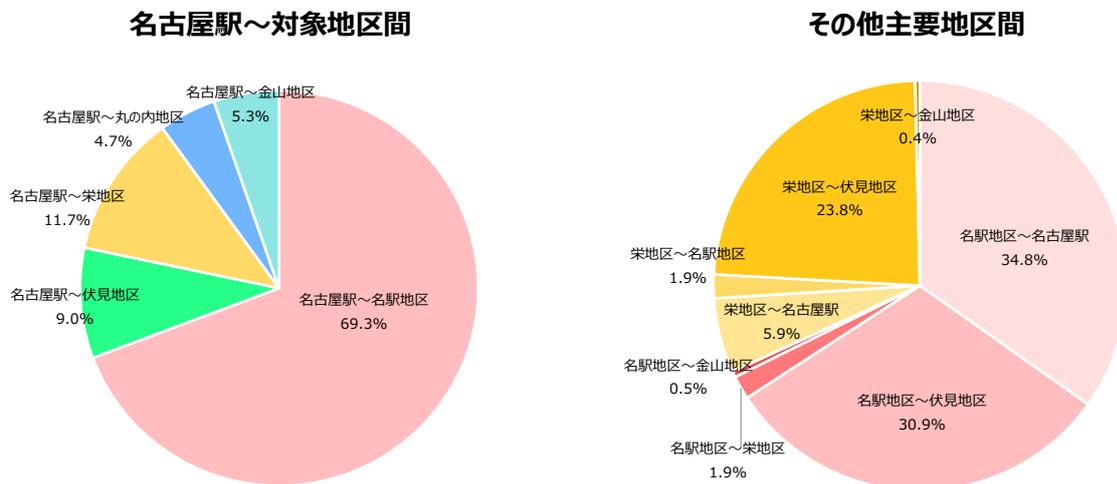
### (1) 移動量 (OD データ) による現状分析・変動シミュレーション

リニア開通により名古屋駅の利用者数が増加した場合、名古屋駅周辺に位置する主要エリア（名駅地区・栄地区・金山地区等）への影響を見通すため、人の移動総量を示す OD データを使用し<sup>8</sup>、各地区間の人流の現況を分析した。また、リニア開通後に名古屋駅の利用者が増加すると仮定した場合の、地区間の移動量が増加する程度をシミュレーションした。

まずは、OD データをもとに1ヶ月間の地区間の移動総量を整理した<sup>9</sup>。名古屋駅から直接、本調査対象地区へ移動する人流を確認すると、名駅地区へ向かう割合が69.3%と最も多く、次いで栄地区への移動量が多い傾向がみられた（図表7左）。一方、対象地区間の移動量をみると、名駅地区⇔栄地区の移動量は相対的に少ない傾向にある（図表7右）。このことは地元事業者等へのヒアリングにおいても指摘されており、整合的な結果が得られた。

次に、リニア開通により名古屋駅の利用者が増加した場合、エリア間の移動量がどの程度変化するかを検証し、現在の移動総量からの増減率を示した（図表8）<sup>10</sup>。その結果をみると、名古屋駅⇔名駅地区は移動量だけでなく、増加率も相対的に大きい傾向がみられた（図表8左）。他方で、名古屋駅⇔栄地区の移動量が多い傾向にあるものの、リニア駅の新設が計画されている都道府県からの移動総量が少ないため、増加率が相対的に小さい見通しが得られた（図表8右）。

図表7：現時点 人流の移動総量（対象地区内の比率）



出所：KDDI(株)「KDDI Location Data」をもとに価値総合研究所作成

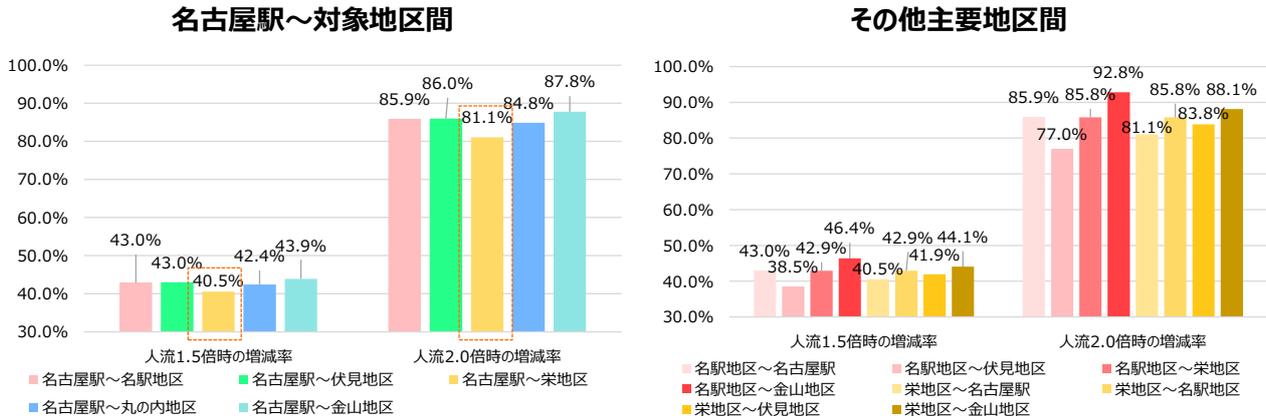
注1：基準値（名古屋駅）を通過したデータのみを対象に集計。

<sup>8</sup> なお、本調査で使用した OD データの集計対象は次のように設定した。集計時点は2024年10月の1か月間で、集計期間に愛知県へ来訪・滞在している人かつ、本分析のために指定した名古屋駅（250mメッシュ単位で名古屋駅をカバーする範囲）を通過した人のみを集計対象とした（集計時間単位は15分単位に定めた）。

<sup>9</sup> 人流の実数値についてはその精度を検証することは困難なため、実数値を用いた議論には注意が必要である。本調査全体として、人流データはエリア間の比率の比較や属性間の傾向比較などに活用している。

<sup>10</sup> ここでは、リニア開通によって、リニア駅の新設が計画されている都道府県から名古屋駅へ来訪する人が増加すると仮定し、増加後の変化を試算した。人流が現状の1.5倍になるケースと2倍になるケースの2つのパターンを仮定し、それぞれ試算した。

図表 8 : 変動シミュレーション (現在の移動総量からの増減見通し)



出所：KDDI(株)「KDDI Location Data」をもとに価値総合研究所作成  
 注1：基準値（名古屋駅）を通過したデータのみを対象に集計。

また、相対的に移動量が少ない名駅地区⇔栄地区では、リニア駅の新設が計画されている都道府県からの現状の移動割合が多いこともあり、リニア開通後の人流増加率は相対的に高い見通しである。なお、名駅地区⇔栄地区は両区間を接続するモビリティ（SRT<sup>11</sup>）も計画されており、移動の容易性が向上することで、今後の直接的な移動の増加が期待される。その他の地区間においても、流動を補助できるモビリティ導入やまちづくり施策が実施されることで、名古屋駅の利用者が増加する効果を面的により享受することが可能となると考えられる。

## (2) 国内居住者の人流

OD データによる分析では、リニア開通によって、各対象地区へ来訪する人が増加する見通しが得られた。次に、各地区の滞在者のデータをもとに、国内居住者に係る需要属性（勤務者または来街者の性別や年代ごとに時間帯または平日・休日別の特徴）、訪日外国人に係る需要属性（来街者の国籍ごとに時間帯または平日・休日別の特徴）に関する詳細な分析を行い、需要属性を把握した上で、不動産開発の方向性などを検討した<sup>12</sup>。

図表 9 上段では、2019 年から 2024 年までの対象地区ごとの勤務者数・来街者数の年合計値をもとに 2019 年水準を 100 とした場合の推移を示した。コロナ前（2019 年水準）からの回復状況を見ると、全体的には勤務者と来街者ともにコロナ前水準を下回る状況が続いている。地区ごとに詳細にみると、例えば、勤務者は名古屋ではリモートワークの影響が相対的に軽微（対 2019 年比 83～92%）で、回復傾向がみられている。来街者は、【東京】丸の内・大手町地区や【大阪】梅田地区に比べ、名古屋は回復度が弱く（同 83～89%）、金山地区のみがコロナ前に近い水準に回復した<sup>13</sup>。

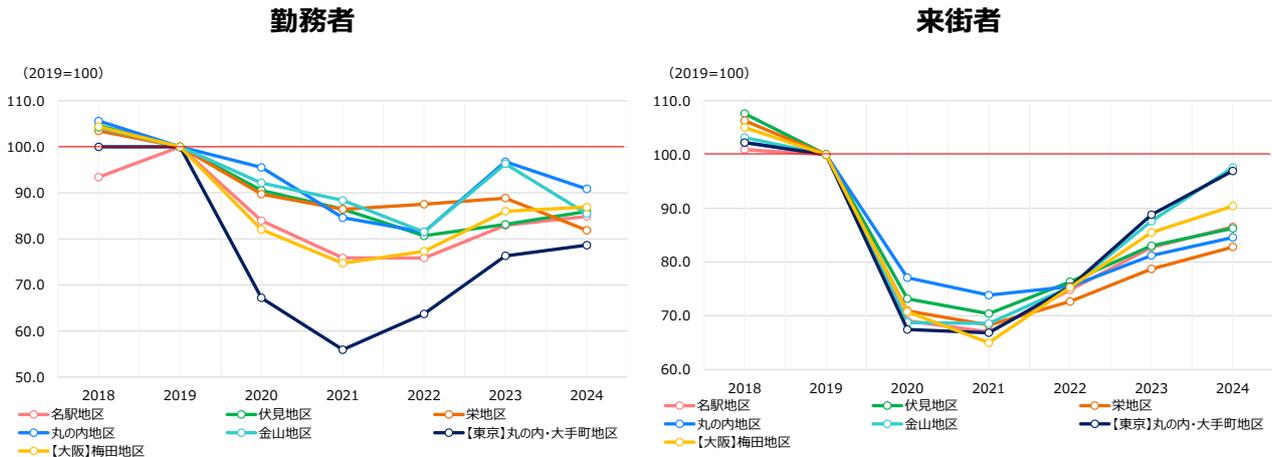
さらに、名駅地区・栄地区は勤務者と来街者の割合が拮抗（来街者比率が高い）しており、平休日の人流の変動が小さい（図表 9 下段）ことから、業務機能に加え、商業繁華性の強さもみられた。また、訪日外国人人流の比率も高く（【東京】丸の内・大手町地区（3.2%）には劣るものの、2%台前半から半ばまでの水準）、都市中心部の拠点性の高さがみられた。

<sup>11</sup> SRT（Smart Roadway Transit）：名古屋市都心における回遊性の向上や賑わいの拡大を図ることを目的とした、まちづくりと一体となった新たな路面公共交通システム。連結バスを使用している。

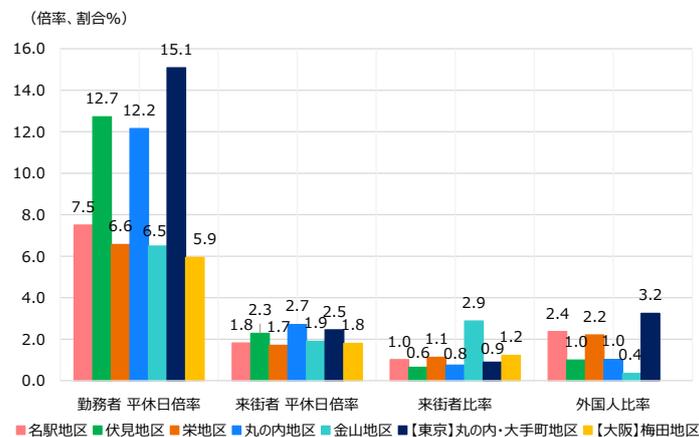
<sup>12</sup> 詳細な分析内容の掲載は割愛するが、本調査で使用した勤務者数・来街者数・訪日外国人数は不動産指標（賃貸オフィスの稼働面積や NOI、商業施設の売場面積や販売効率など）と正の相関関係がみられたことから、不動産需要指標として、同データを使用することに一定の妥当性があると判断した。

<sup>13</sup> 金山地区は近隣住民による日常消費が多いためと推察される。

図表 9：国内居住者の人流推移



平日日倍率（勤務者）・平休日倍率（来街者）・来街者比率・外国人比率（2024年時点）



出所：KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer」をもとに価値総合研究所作成

注 1：平日日倍率：平日人流総数÷休日人流総数

注 2：来街者比率：来街者人流総数÷勤務者人流総数

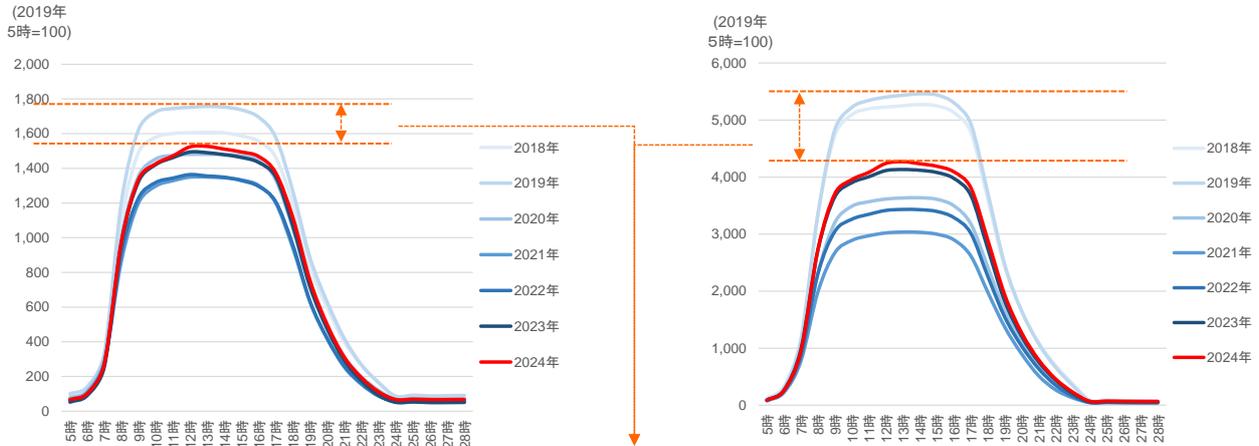
注 3：外国人比率：訪日外国人人流総数÷国内（勤務者＋来街者）人流総数

注 4：【大阪】梅田地区の外国人比率はデータ未取得のため掲載していない。

図表 10 では、名駅地区と【東京】丸の内・大手町地区の平日の勤務者数の推移を時系列で比較した。2018・2019年と直近 2024年のビジネス時間帯における勤務者数の差は名駅地区の方が小さいことがわかる。東京もコロナ禍の底打ちから大幅な増加がみられた一方、2024年と 2023年の水準を比較すると、大きくは増加していない。このことはリモートワークの一部定着の影響と推察され、東京ではその影響が鮮明にみられている。名駅地区も 2023年から大きく増加していないことを考えると、リモートワークの一部定着の影響とみられる。

名古屋は東京よりも通勤の容易性があるものの、将来的には一層のリモートワーカーの増加が予想され、オフィス需要においてはマイナス要素となる。そのため、勤務者がオフィスに来るメリット（生産性向上・コミュニケーション活性化・リスティング機会等の提供など）を創出する必要があり、今後のオフィス開発には、こうした社会情勢の変化を想定した機能付与が一層求められると推察される。

**図表 10 : 時間帯別・平日 1 日あたり平均勤務者数**  
**名駅地区** **【東京】丸の内・大手町地区**



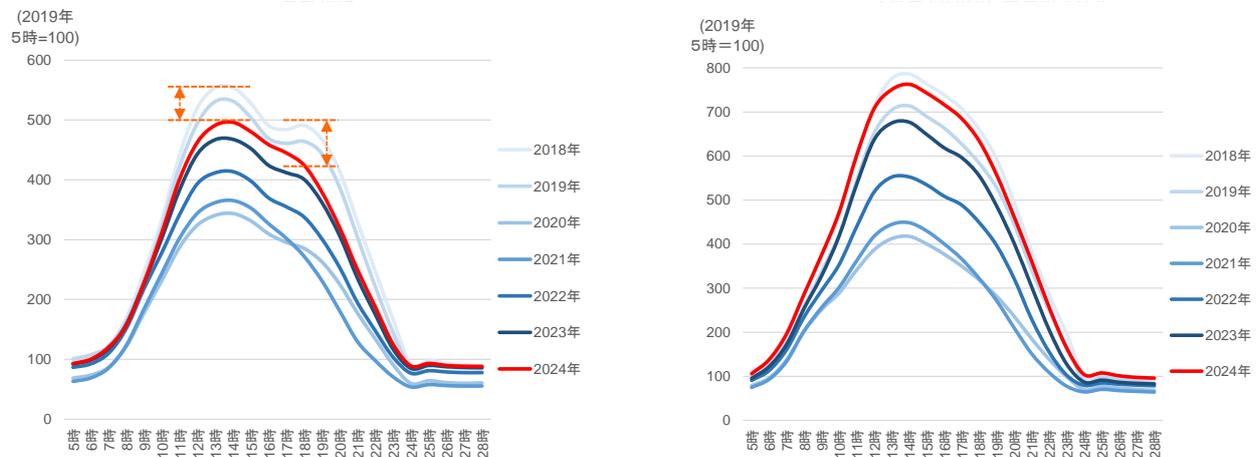
**リモートワークの一部定着の影響と推察**

出所：KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer」をもとに価値総合研究所作成  
 注 1：滞在人口 60 分以上を対象

図表 11 では名駅地区と【東京】丸の内・大手町地区の休日の来街者数の推移を時系列で比較した。勤務者の傾向と異なり、東京ではコロナ禍の底打ちから大幅な増加がみられ、コロナ前の水準に回帰した。2024 年も前年よりさらに増加しており、休日の人出は増加基調にある。

一方、名駅地区はコロナ前の水準を取り戻せておらず、依然として商業施設の需要に対しては影響が残存していると考えられる。特に、昼食時間帯（12～13 時）や夕食時間帯（18～20 時）の減少が顕著にみられ、コロナ禍の影響に加えて物価高の影響（可処分所得の減少）も起きている可能性が考えられる。今後の商業施設開発は、休日や平日の業務中以外の時間帯に集客できるコンテンツ導入が求められる。

**図表 11 : 時間帯別・休日 1 日あたり平均来街者数**  
**名駅地区** **【東京】丸の内・大手町地区**

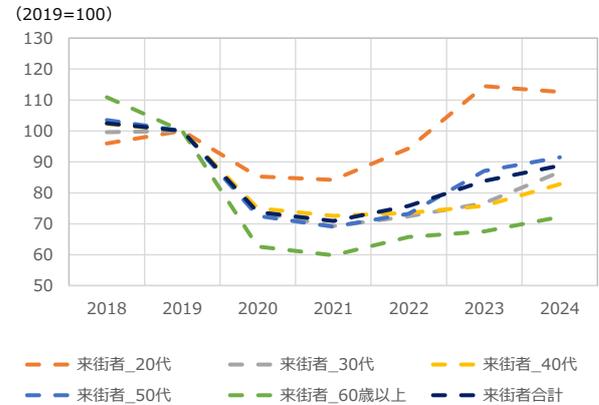
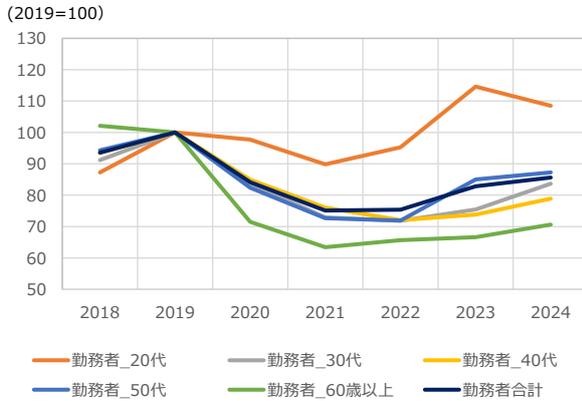


出所：KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer」をもとに価値総合研究所作成  
 注 1：滞在人口 60 分以上を対象

図表 12 : 年代別名駅地区人流 (平日)

勤務者

来街者



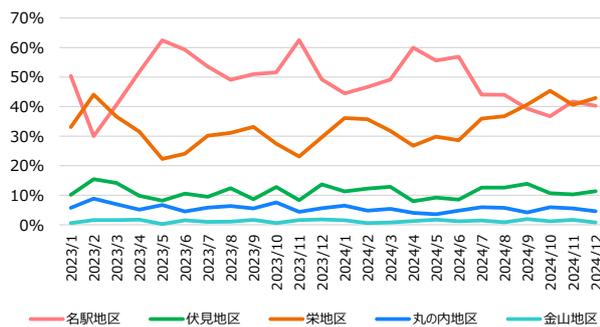
出所：KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer」をもとに価値総合研究所作成

図表 12 では名駅地区の年代別の人流を整理した。20代のみが2019年水準を大きく上回っており、コロナ前への回帰が顕著である一方、60歳以上が依然厳しい動きが続いている。地区によって動向は異なるが、オフィス賃貸市場が相対的に好調である名駅地区では若年層の勤務者の回復が市場好調の一因になっている可能性が考えられる。特に、若年層の採用・リテンションに向けて、企業が繁华性の高い中心部のオフィス地区に立地する志向を強めていることと関係している可能性もあり、この点は今後のオフィス開発における示唆として有意義な内容と考えられる。

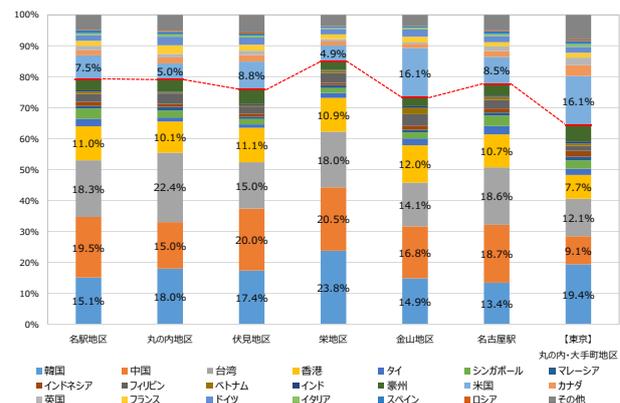
### (3) 訪日外国人の人流・収益シミュレーション

名古屋市の訪日外国人の1日当たりの人流を対象地区別に比較すると、名駅地区が最も多く、次いで栄地区が多い。直近では栄地区の比率が上昇しており、地区間で変動がみられる。伏見地区、丸の内地区、金山地区は比率が低く、インバウンド需要が相対的に弱い地区といえる(図表 13)。アジア系の割合は各地区で70%以上となっており、特に栄地区では80%を超えて最も高い割合となっている。一方、欧米系の割合が東京と比較すると少ないことが目立つ(図表 14)。時系列の推移では、2024年よりアジア系の戻りが大きく、欧米系の割合が低い。中国の戻りが圧倒的に大きい、伏見地区・栄地区ではインドの増加率が高いことや、伏見地区でインドネシアの増加が目立つなどの特徴があり、相対的に国籍の多様化がみられる。

図表 13 : 1日当たり訪日外国人の人流推移 地区比率



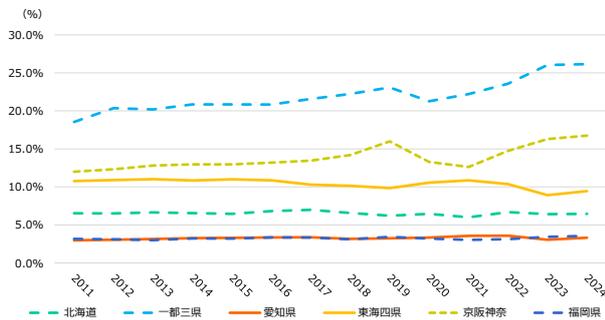
図表 14 : 訪日外国人の人流 (2024年・地区別比率)



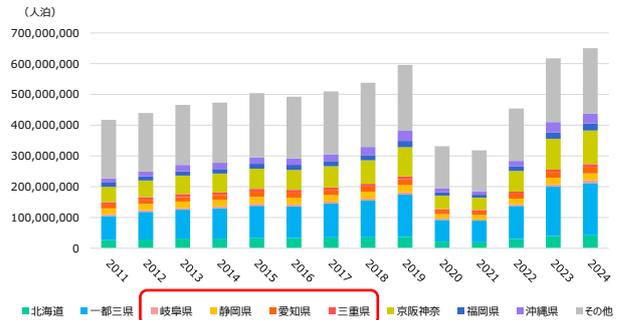
出所：KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer (訪日外国人版)」をもとに価値総合研究所作成

地区別の人流に差がみられる中、現状の宿泊需要の観点では、全国の延べ宿泊者数に対する愛知県の比率が3%台と他の東京都や大阪府、北海道など比較すると相対的に小さく、宿泊需要が弱い（図表 15）。東海圏（愛知県・静岡県・岐阜県・三重県）においても他の大都市圏である一都三県（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）、京阪神・京阪奈（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県）と比較しても、全国に占める割合は小さい傾向にある（図表 16）。東海圏は 2024 年にはコロナ前の水準を取り戻し増加基調が継続しているが、一都三県や京阪神・京阪奈に比べると、増加の幅は小さい。豊富な観光コンテンツがあるため、東海圏の宿泊者数の規模は相応に大きいですが、近年の伸び幅は縮小傾向にある（図表 15）。

図表 15：地域別延べ宿泊者数（対全国比）



図表 16：地域別延べ宿泊者数

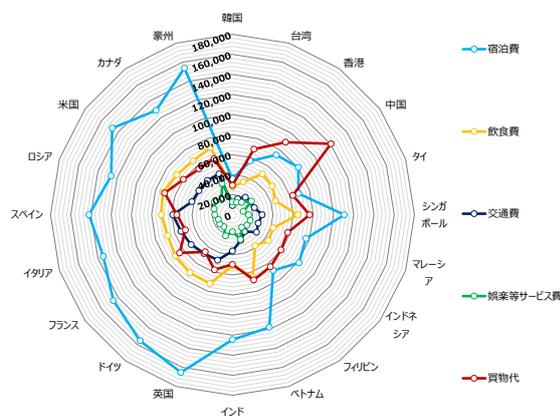


出所：国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに価値総合研究所作成  
 注 1：2010 年 4 月 6 月期調査より、調査対象を従業者数 9 人以下の宿泊施設に拡充している。  
 注 2：2024 年は速報値。

他方、リニア開通後には名古屋が観光のハブ地となることで、宿泊地としてのニーズが拡大する可能性がある。特に、インバウンドに関しては、相対的に弱い欧米系の取り込みなどにより、各地区の収益力は向上することが予想される。そこで、訪日外国人の地区別人流を用いて、簡易的な収益シミュレーションを行った。

シミュレーションにあたり、国籍別のインバウンド消費額を確認した。欧米系は宿泊費・飲食費の単価が高く、アジア系は買物代の単価が高い（図表 17）。このため、名古屋主要エリアのホテル需要の観点では、相対的に弱い欧米系を取り込むことで宿泊単価が高い客層が増加し、収益力の向上が期待される。

図表 17：訪日外国人消費単価（項目・国籍別）



図表 18：インバウンド収益シミュレーション

アジア系・欧米系の実績比率とシミュレーションでの設定比率

|      | 実績ベース | 欧米割合 東京並 | アジア客1.25倍 |
|------|-------|----------|-----------|
| アジア系 | 77.4% | 65.6%    | 81.1%     |
| 欧米系  | 18.1% | 30.6%    | 15.1%     |
| その他  | 4.5%  | 3.8%     | 3.8%      |

シミュレーション結果（実績=100の指数換算）

|       | 実績ベース | 欧米客2倍 | アジア客1.25倍 |
|-------|-------|-------|-----------|
| 名駅地区  | 100   | 120   | 119       |
| 伏見地区  | 100   | 123   | 118       |
| 栄地区   | 100   | 114   | 121       |
| 丸の内地区 | 100   | 120   | 119       |
| 金山地区  | 100   | 126   | 118       |
| 合計    | 100   | 118   | 119       |

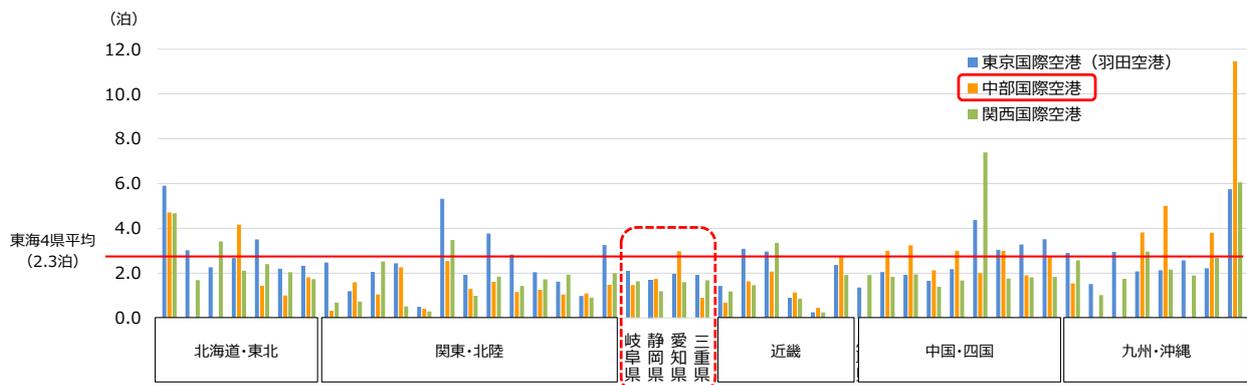
出所：KDDI(株)・技研商事インターナショナル(株)「KDDI Location Analyzer（訪日外国人版）」などをもとに価値総合研究所作成

人流データの制約上、以下は参考情報とはなるが、欧米客が現状の2倍（＝欧米系の割合が東京に近づく場合）となるシミュレーションをした（図表18）。宿泊費・飲食費の増加がけん引し、インバウンド収益は現状の約1.2倍に増加すると見込まれる。地区別には名駅地区・栄地区も増収であるが、伏見地区の増加が顕著となる（伏見地区に滞在する外国人の中で欧米系の割合が高いことが影響）。アジア客が1.25倍となるシナリオでも買物代を主因とした増加により、同程度の増収が見込まれる。

リニア開通後に上記シナリオを達成するには、名古屋エリアの業務・商業機能強化の影響を最大化するとともに、ニーズに即した宿泊施設の新設や改修、空港の中心性（発着便数の増加・市中心部へのインフラ整備など）を充実させることが必要となる。

中部国際空港から入国したインバウンドの訪問地（都道府県）別平均泊数をみると、愛知県などの東海圏は、その距離に反して泊数が少ない傾向にあり、東海圏一体で、宿泊日数を伸ばすための方策が求められる（図表19）。愛知県は、大都市へのアクセス性により来街者が多いことが想定され、観光におけるハブ化のポテンシャルを有していると考えられる。

図表 19：空港から入国したインバウンドの訪問地別平均泊数



出所：国土交通省観光庁「インバウンド消費動向調査」をもとに価値総合研究所作成

#### 4. 名駅・名古屋都心部エリアの可能性と打ち手への示唆

人流データを用いた不動産需要サイドの分析では、リニア開通で増加した名古屋駅の利用者数は、名古屋駅及びその周辺に位置する主要エリアにおける人流増加（交流人口や定住人口の増加）をもたらすと仮定した上で、影響をシミュレーションした。ただし、前段で整理したリニア開通による影響可能性によると、リニア開通に係る影響には、プラス（逆ストーリー）効果だけでなく、マイナス（ストーリー）効果も想定される。

前述のとおり、不動産開発の視点では、逆ストーリー効果の推進とストーリー効果の抑制の両輪の対応が求められる。そこで、これまでに分析した名古屋市や名古屋市の主要地区ごとの需要属性や供給ストック動向をもとに、具体的な施策（打ち手）を図表20のように企業誘致・産業振興、オフィス・商業開発、インバウンド受け皿整備、回遊性向上の視点で検討した。

##### 企業誘致・産業振興

リニア開通を踏まえた都市戦略の観点では、名古屋らしさを活かすことが不可欠であり、愛知県の強みであるものづくり産業を活かした企業誘致や産業振興が求められる。また、近年のAIやIoT等のデジタル技術による第4次産業革命、自動車産業のCASE・MaaS化、半導体不足、原材料価格高騰、為替変動など、企業環境の変化を踏まえると、イノベーションや、高付加価値事業の創出が重要となる。

一般的に中心性が増せば地域におけるイノベーションが起きる可能性が高まるが、イノベーションを起こすには産学連携も重要である。また、イノベーション創出拠点の形成を目指し、起業家育成・支援プログラムの展開や、既存の名古屋らしいモノづくり企業との連携促進、次世代モビリティを活用した産業育成等が考えられる。

### オフィス・商業開発

企業を誘致する上では、テナントが求める施設・空間を実現することが求められる。共用会議室・コミュニケーション促進施設といったチームの生産性に資する設備や、リフレッシュスペースといったウェルビーイングにつながる施設は、既往調査からもテナントや従業員からの関心が高いことが窺える。オフィス開発の観点では、前述したイノベーションや高付加価値事業の創出に向け、情報通信産業や学術研究を含めたオフィスワーカーを吸引する設備・機能の開発が求められる。

商業開発の観点では、域内外から人を呼び込み、消費を促す仕掛けが必要である。消費を促す上では、滞在性を高めることも求められるが、音楽ホールやシネコン、体験型施設など、イベント・コト消費型施設の誘致が手段の一つとして考えられる。

開発を効果的に進める上では、民間事業者との連携が必要となるが、民間事業者の開発への参画を促すためには、開発補助（インセンティブの付与）が効果的と考えられる。エリア全体としての魅力を高める上では、駅とまちを面的に開発する視点も求められる。

### インバウンド受け皿整備

日本の主要都市の多くはインバウンド客の増加により経済的に大きな恩恵を受けている。インバウンド客の増加を狙うには、受け皿整備とコンテンツ創出が必要となる。受け皿の整備としては、セントレア（中部国際空港）のハブ化で国際線・国内線の便数増加、アクセス強化が求められる。リニア中央新幹線の主要ターミナルであり、かつ空の日本の玄関口としての魅力を発信し、ハブとしての名古屋という立ち位置を確立することが効果的と考えられる。

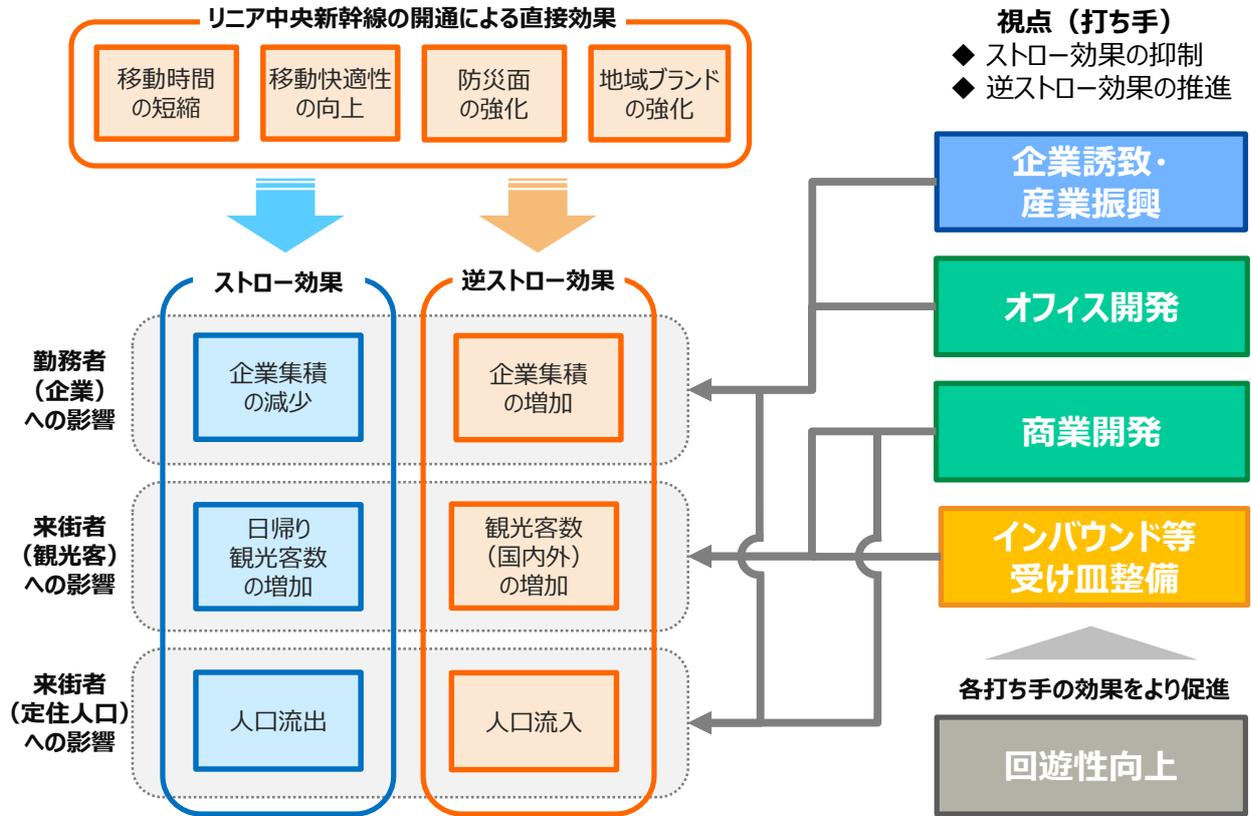
リニア開通による波及効果として、日帰り観光客数の増加（観光需要の他都市との取り合い）が考えられるが、東海圏は歴史的な文化施設を中心に観光資源が充実しており、名古屋は、伊勢・白川郷・志摩・岐阜など周辺観光地へのアクセスも良いことから、東海圏一体による観光の連携強化が求められる。また、宿泊需要の取り込みとして、愛知県で不足しているラグジュアリーホテルの誘致、富裕層向けサービスの拡充も必要となってくる。

### 回遊性向上

上記の各打ち手の効果を一層高める上では、リニア新駅が所在する名古屋駅から他地区への回遊性を向上させる仕組みが求められる。具体的には、魅力的な施設の整備・訴求に加え、交通利便性の向上と、居心地が良く歩きたくなるまちづくりが考えられる。交通利便性向上の観点では、リニア開通により想定される観光需要等に応えるものとして、観光ルートバス「メーグル」や、現在検討が進められているSRT（Smart Roadway Transit）の「周回ルート」の適時運用（需要に合わせた運航ルート・本数の設定）が想定される。

居心地が良く歩きたくなるまちづくりにおいては、都市特性を踏まえた検討が必要となる。先行事例では、自動車交通を制限する性質のものも見られるが、名古屋市は自動車の利用割合が高く、これと共存する施策を検討することが肝要である。具体的な方向性としては、既存の広幅員道路を中心とした緑化推進、公開空地のさらなる活用と誘導が考えられる。緑化に関し、名古屋市は現状、栄地区の久屋大通が充実しているが、名駅地区からの誘導を図る観点では、日常の移動の中で緑を楽しめる工夫（＝各地区を線でつなぐまちづくり）が求められる。

図表 20：リニア開通までの需要変化と開発等に求められる視点（打ち手）



| 視点          | 主な対象                             | 具体的打ち手   |
|-------------|----------------------------------|--|
| 企業誘致・産業振興   | 勤務者（企業）<br>・名古屋市内<br>・名古屋市外在住・所在 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● モノづくり産業の集積推進 + スタートアップを起爆剤としたイノベーション・高付加価値事業の創出</li> <li>● 次世代産業や高付加価値モノづくりの維持・拡大、スタートアップの創出・育成・誘致</li> <li>● イノベーションを起こすための産学連携</li> <li>● 起業家育成・支援プログラムの展開</li> <li>● 既存の名古屋らしいモノづくり企業との連携促進、次世代モビリティを活用した産業育成</li> </ul> |
| オフィス開発      |                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 官民連携による開発促進、スタートアップ・ベンチャーの成長支援や誘致</li> <li>● インキュベーションオフィスや、若い世代の支持が厚いウェルビーイング対応オフィス、サテライトオフィスの推進</li> </ul>  |
| 商業開発        | 来街者<br>・名古屋市内<br>・名古屋市外在住        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● イベント・コト消費型施設として、音楽ホール、シネコン、体験型施設など滞在性を高める開発の誘致</li> </ul>   |
| インバウンド受け皿整備 |                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 宿泊需要の取り込みとして、日本で不足しているラグジュアリーホテルの誘致、富裕層向けサービスの拡充</li> <li>● セントレア（中部国際空港）のハブ化による国際線・国内線の便数増加、アクセス強化</li> <li>● リニア中央新幹線の主要ターミナルであり、かつ空の日本の玄関口としての魅力を発信</li> <li>● 東海圏一体による観光の連携強化</li> </ul>                                |
| 回遊性向上       |                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● SRT（Smart Roadway Transit）による回遊性の強化</li> <li>● 駅前広場の再整備等による、地上歩行空間の魅力創出（歩きたくなる街づくり）</li> </ul>  |

出所：価値総合研究所作成

## 5. まとめ - 人流データを用いた不動産需要分析の可能性 -

本調査では不動産需要サイドの分析に人流データを活用した。従来の分析とは異なり、人流データでは以下のような新たな視点からの分析が可能となった（図表 21）。①名古屋市のような同一区内に複数のビジネス地区が存在している場合に、行政区単位に縛られない、細かな区画単位での分析が実施可能な点、②勤務者数・来街者数・訪日外国人数といった属性ごとに定量データが把握可能な点、③訪日外国人比率、来街者比率、平休日比率、年代や性別などの個人属性別の特徴をエリア毎に把握可能な点、④基準地からの移動総量やエリア間の移動割合の特徴を把握可能な点である。

たとえば、本調査では人流データ（対象地区ごとの勤務者数・来街者数・訪日外国人数）をもとに、名駅地区と【東京】丸の内・大手町地区のコロナからの回復状況を確認した。また、年代別の勤務者数によると、名駅地区では20代のみが2019年水準を大きく上回っており、コロナ前への回帰が顕著という結果がみられた。このような、個人属性別の特徴をエリア毎に把握可能な点は特に新たな示唆を得られた部分である。さらに、現在可能な範囲ではあるが、各地区間の移動総量や地区別の滞在者属性データを踏まえた将来シミュレーションを実施することが可能となった。

他方、基本的にはデータ蓄積が少なく、他の変数と組み合わせる場合にはサンプルサイズが不足するケースがある点や、勤務者数・来街者数・訪日外国人数・ODデータといった定量データの実数値はデータ定義やデータを持つ特徴に注意した上での使用が必要な点など、いくつかの課題はみられた。データの蓄積は時間が解決していくものとみられるが、蓄積されたデータをどのように活用していくのかについては、継続的な課題として引き続き検討していきたい。

図表 21：本調査で得られた人流データに係る新たな分析上の視点



出所：価値総合研究所作成

©Development Bank of Japan Inc.2025

©Value Management Institute, Inc.2025

著作権：当資料は、株式会社日本政策投資銀行、株式会社価値総合研究所により作成されたものです。

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引などを勧誘するものではありません。

本資料は作成者が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、その正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願いいたします。

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。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ので、株式会社価値総合研究所までご連絡ください。

著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず『出所：日本政策投資銀行、価値総合研究所による共同調査』と明記してください。

(お問い合わせ先)

株式会社価値総合研究所（日本政策投資銀行グループ）

不動産投資調査事業部（担当：宮野、藤野、北川、室）

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-9-2 大手町フィナンシャルシティ グランキューブ 15 階

URL: <https://www.vmi.co.jp/jpn/index.html>