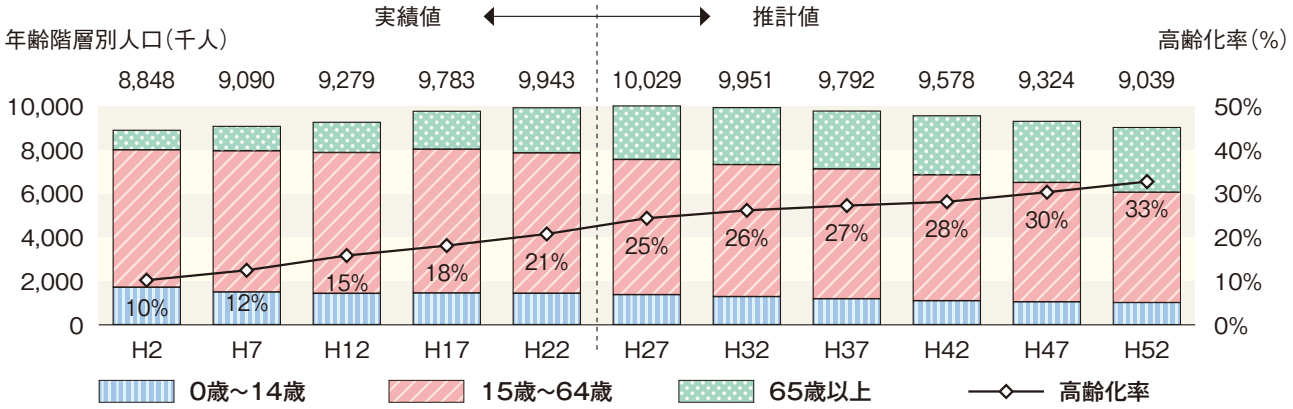
02 中京都市圏を取り巻く状況

02－1 中京都市圏の現状と特徴

中京都市圏では、今後、本格的な人口減少・高齢化社会を迎える

●中京都市圏の現在の人口は約1,000万人ですが、平成27年頃をピークに減少に転じます。
●また、高齢化が進み、人口に占める高齢者の割合が平成52年には約33%まで上昇すると推計されています。
●中京都市圏は、東京都市圏や京阪神都市圏と比較して、人口集中地区が連担する範囲が狭く、名古屋を核として、周辺に拠点都市が分散する都市構造となっています。

●人口構成および高齢化率（中京都市圏）

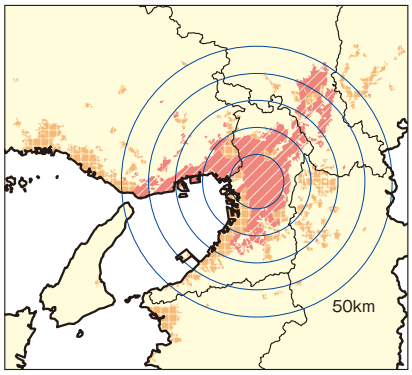


※第5回調査圏域での集計

資料:国勢調査、国立社会保障人口問題研究所の将来推計値（日本の地域別将来推計人口（平成25（2013）年3月推計））

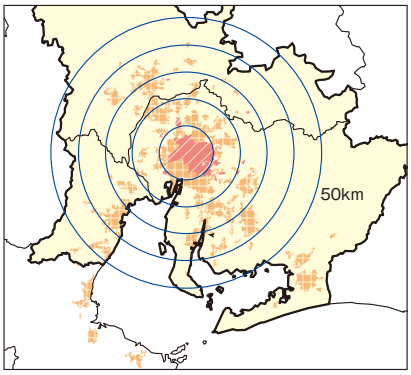
●三大都市圏のDID（人口集中地区）の状況

京阪神都市圏



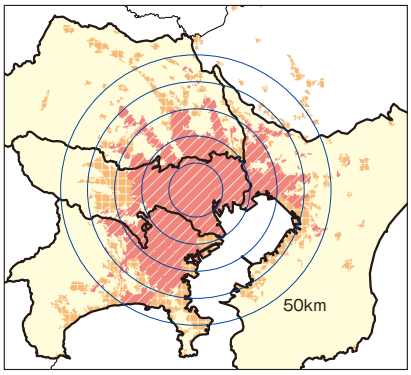
凡例　京阪神都市圏 人口密度 H22
8,000人／km²以上
4,000人／km²以上～8,000人／km²未満
京阪神都市圏圏域

中京都市圏



凡例　中京都市圏 人口密度 H22
8,000人／km²以上
4,000人／km²以上～8,000人／km²未満
中京都市圏圏域

東京都市圏



凡例　東京都市圏 人口密度 H22
8,000人／km²以上
4,000人／km²以上～8,000人／km²未満
東京都市圏圏域

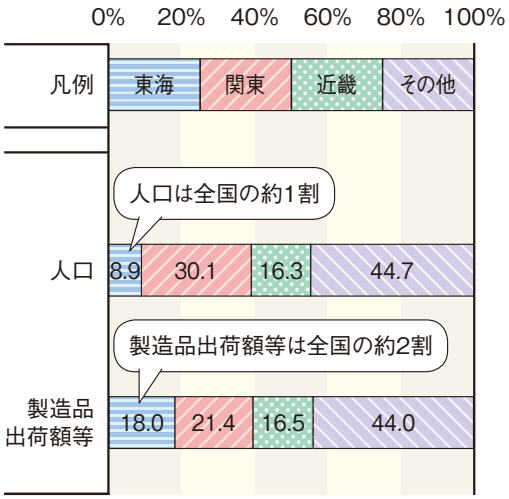
資料:平成22年国勢調査より作成、国勢調査の基本単位区（街区レベル）で集計

中京都市圏は自動車を中心としたモノづくり産業が集積

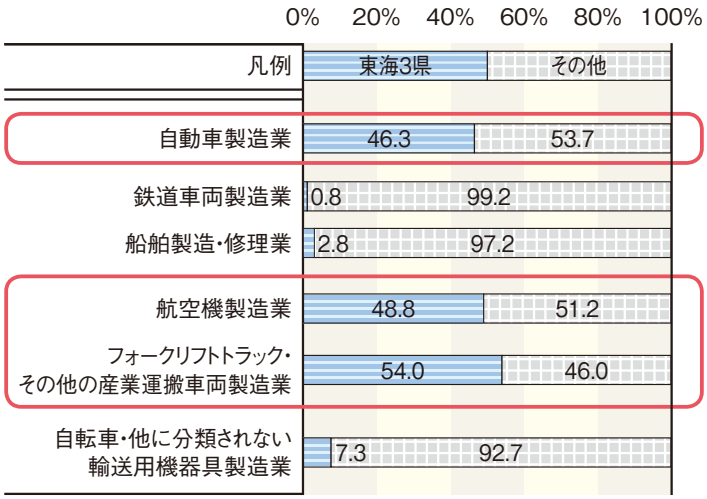
●東海3県（愛知県・岐阜県・三重県）では、人口の割合が全国の約1割に対し、製造品出荷額等は約2割と多くなっていることをはじめ、自動車製造業や航空機製造業などの輸送用機械においては全国シェアの約5割を占めるなど、国内有数のモノづくりの拠点となっています。

●名古屋港をはじめとする港湾や中部国際空港などの世界につながるゲートウェイが、モノづくり産業を支える基盤となっています。

●全国の人口・製造品出荷額に占める東海3県のシェア



●全国の輸送用機械（細分類）の製造品出荷額等に占める東海3県のシェア



資料：平成24年経済センサス-活動調査結果（製造業）

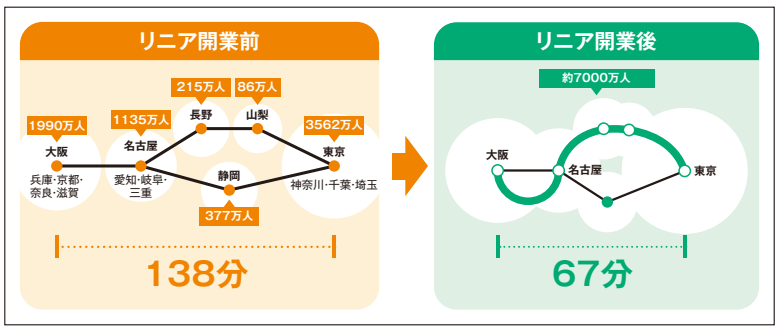
リニア中央新幹線の開業による交流が期待される

●リニア中央新幹線の整備により東京―名古屋間が40分に短縮され、国内外の人・モノの集積・世界最大のスーパー・メガリージョンの形成が期待されます。

●国外も含めた新たな地域間交流時代の到来が予想される一方、東京都市圏へのストロー現象により中京都市圏の活力が低下してしまうことも懸念されます。

●東海3県には、各県に1駅ずつ駅が設置される予定です。

●リニア中央新幹線の開業による影響



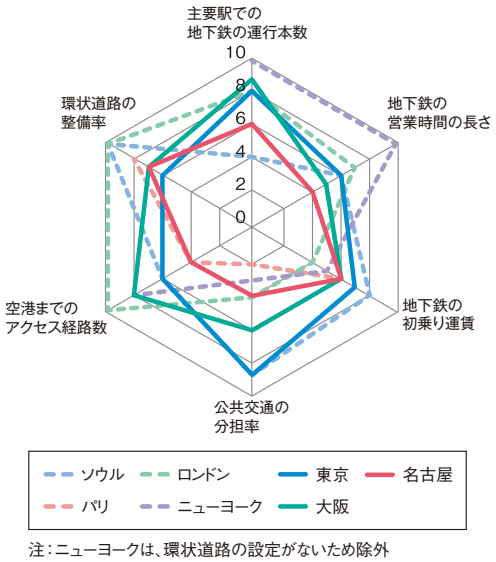
資料：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会

©Central Japan Railway Company.All rights reserved.

国際的な都市と比べ低い交通サービス水準

●国際的な都市と名古屋の交通サービス水準を比較すると、運行本数・営業時間、空港までのアクセス経路数などは相対的に低い水準です。

●交通サービス水準の都市間比較



注：ニューヨークは、環状道路の設定がないため除外

点数	主要駅での地下鉄の運行本数（本）	地下鉄の営業時間の長さ（時間／日）	地下鉄の初乗り運賃（円）	公共交通の分担率（%）	空港までのアクセス経路数（本）	環状道路の整備率（%）
10	625~	22時間以上	~49	55~	5	90~
9	600~624	21時間30分~22時間	50~99	50~54	-	80~89
8	575~599	21時間~21時間30分	100~149	45~49	4	70~79
7	550~574	20時間30分~21時間	150~199	40~44	-	60~69
6	525~549	20時間~20時間30分	200~249	35~39	3	50~59
5	500~524	19時間30分~20時間	250~299	30~34	-	40~49
4	475~499	19時間~19時間30分	300~349	25~29	2	30~39
3	450~474	18時間30分~19時間	350~399	20~24	-	20~29
2	425~449	18時間~18時間30分	400~449	15~19	1	10~19
1	400~424	17時間30分~18時間	450~499	10~14	-	1~9
0	~399	17時間30分未満	500~	~9	0	0

H26.2時点

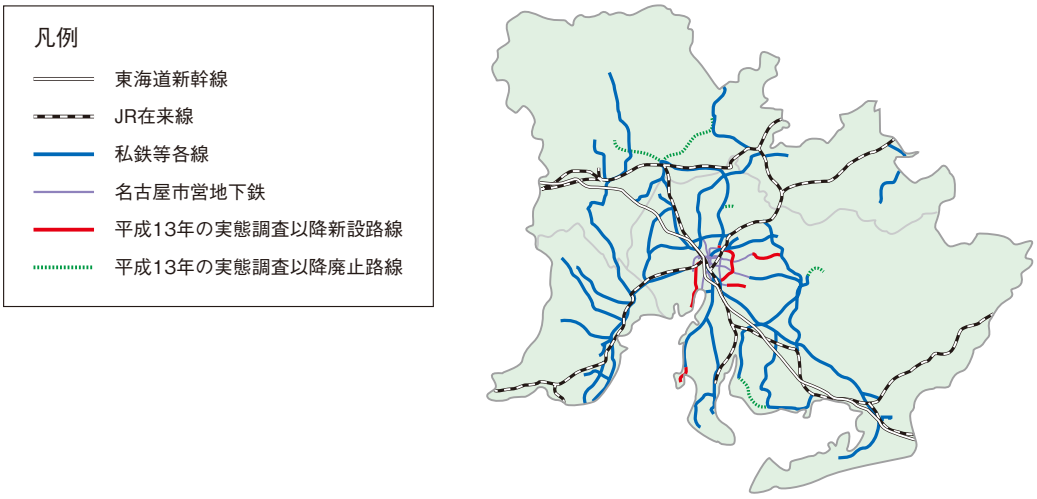
資料：各都市の地下鉄運営会社HP、世界の地下鉄、
2011LTAAcademy, Land Transport Authority, Singapore、
東京都市圏PT2008、中京都市圏PT2011、近畿圏PT2010、国土交通省HPを基に作成

鉄道網は名古屋市周辺で充実、その他の地域ではモータリゼーションの進展等により存続問題が持ち上がる

●地下鉄（上飯田線、名城線、桜通線）、あおなみ線やリニモなど名古屋市とその周辺では、鉄道網が充実しました。

●一方で、モータリゼーションの進展等により名鉄岐阜市内線や名鉄三河線などが廃線となり、また、近鉄内部・八王子線などでは存続問題が持ち上がるなど鉄道網を取り巻く状況が変化しています。

●鉄道ネットワークの推移（平成13年以降）

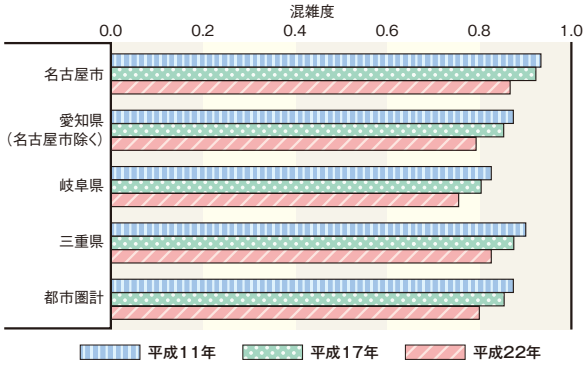


交通混雑は緩和する一方、朝夕のピーク時間は依然として渋滞が残る

●東海環状自動車道や名古屋高速道路など新しい道路の整備が進み、交通混雑は緩和傾向にありますが、朝夕のピーク時間は依然として交通の集中がみられます。

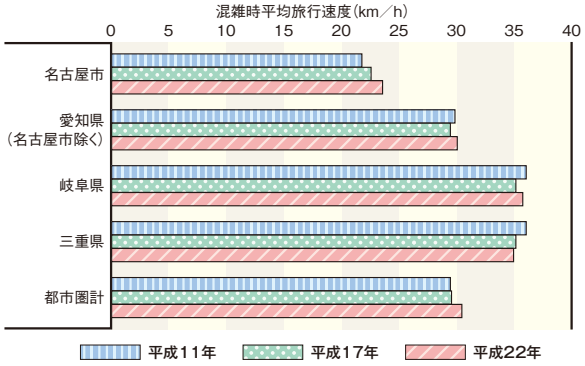
●交通事故死者数は近年減少傾向にあるものの、愛知県では11年連続で死者数ワースト1になるなど、交通事故死者数は依然として多い状況にあります。

●混雑度の推移



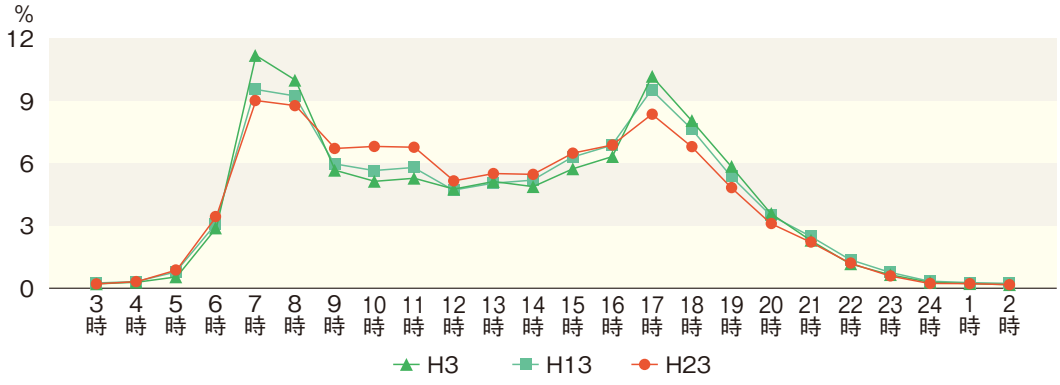
資料:平成22年道路交通センサス

●混雑時平均旅行速度の推移



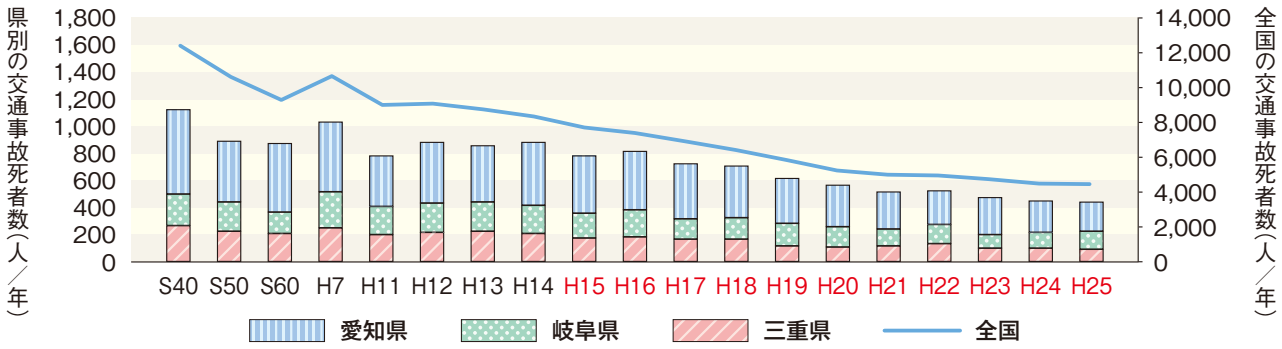
資料:平成22年道路交通センサス

●時間帯別自動車トリップ数の推移



※第3回調査圏域での集計

●全国および愛知県･三重県･岐阜県の交通事故死者数の推移



※赤字は愛知県の交通事故死者数が全国ワースト1の年　　資料:警察庁資料に基づく国土交通省作成資料

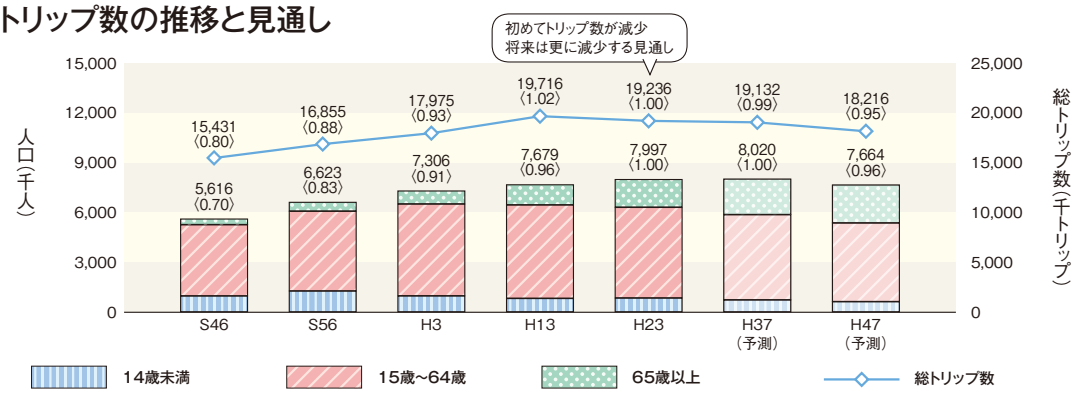
02－2　中京都市圏の交通の現状と今後の見通し

平成37年、平成47年の将来見通しについては、将来の人口や交通などの、中京都市圏を取り巻く環境が現在の動向のまま今後も推移した場合の交通量を予測した結果です。

今後、総トリップ数は減少する見通し

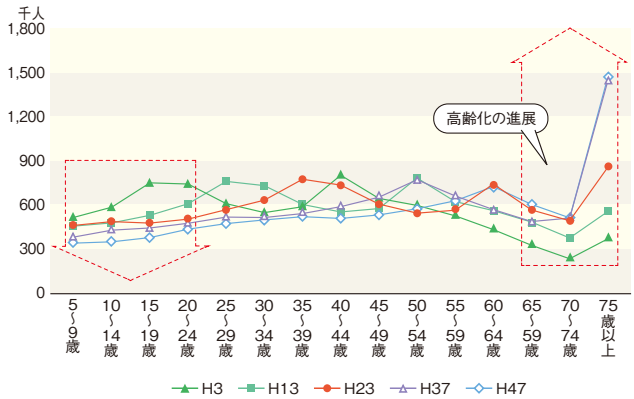
●今後、人口減少や高齢化の進展に伴い、移動量が減少する見通しです。
●少子高齢化や一人あたりトリップ数の減少に伴い、ここ10年間で初めて総トリップ数が減少に転じています。

●人口･トリップ数の推移と見通し



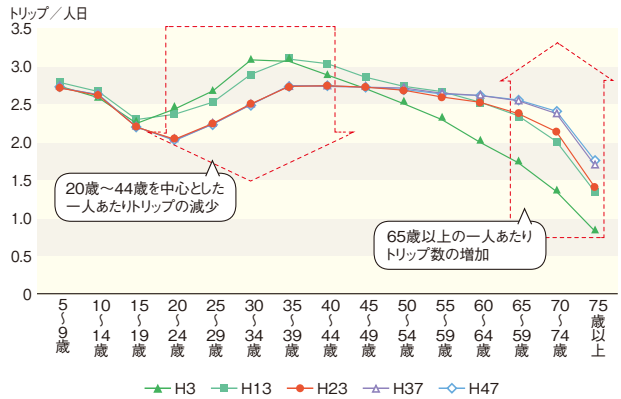
注:このグラフで示す総人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口
〈 〉内は対H23比
※第1回調査圏域での集計

●年齢階層別人口の推移と見通し



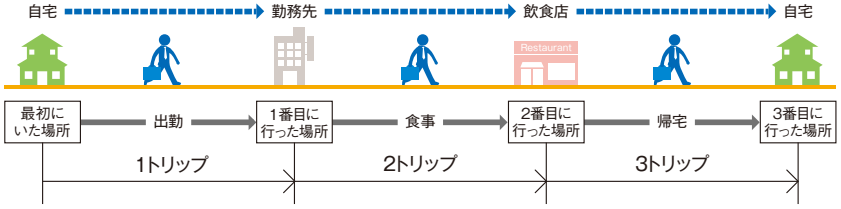
※第3回調査圏域での集計

●年齢階層別一人あたりトリップ数の推移と見通し



※第3回調査圏域での集計

MEMO 「トリップ」とは

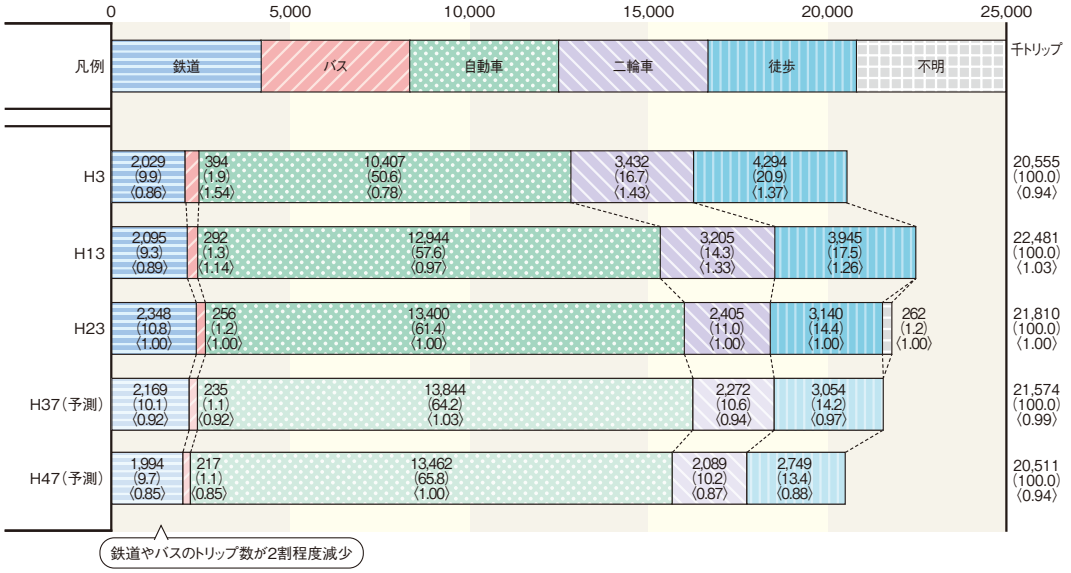


人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをトリップといいます。
移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。

自動車トリップ数はほぼ横ばい、鉄道やバストリップ数は2割程度減少の見通し

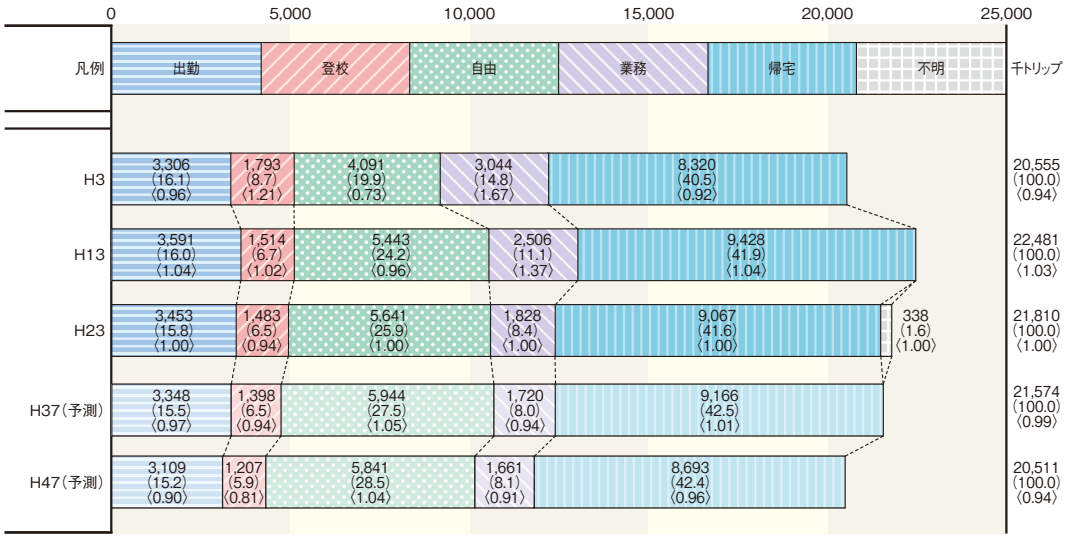
●総トリップ数が減少する一方で、免許保有率の高まり等によって自動車トリップ数はH37で3ポイント増と、今後も増加する見通しです。H47でほぼ現況比で横ばいとなる見通しです。
●鉄道やバスのトリップ数は、これまでの流れを変えるような新しい行動・施策が行われなかった場合、H47には2割程度減少する見通しです。

●代表交通手段別トリップ数の推移と見通し



（ ）内は構成比　〈 〉内は対H23比
※第3回調査圏域での集計

●目的別トリップ数の推移と見通し



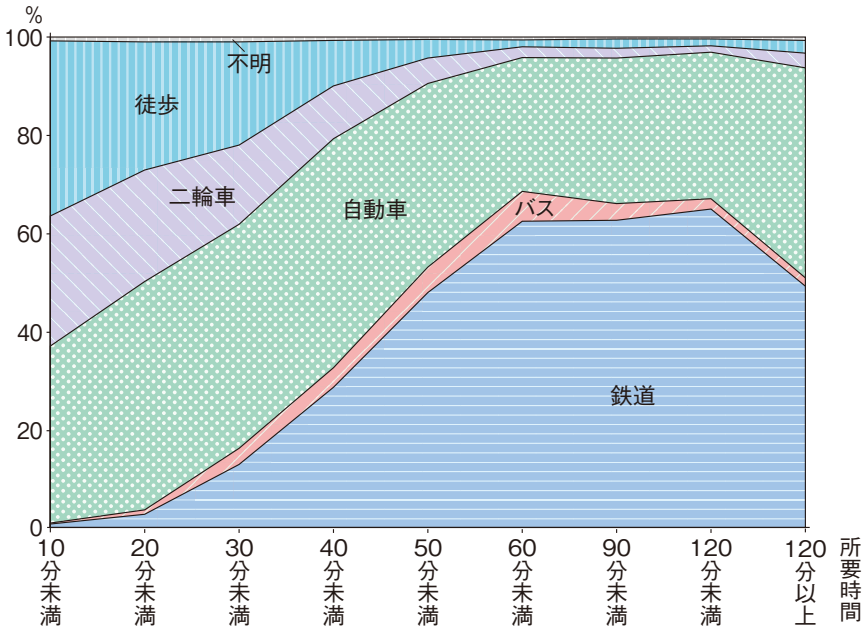
（ ）内は構成比　〈 〉内は対H23比
※第3回調査圏域での集計

交通手段の利用傾向は地域によって異なる

●公共交通（鉄道やバス）は、主に名古屋市を発着する移動で多く利用されています。
●その他の地域間の移動では自動車が多く利用されています。

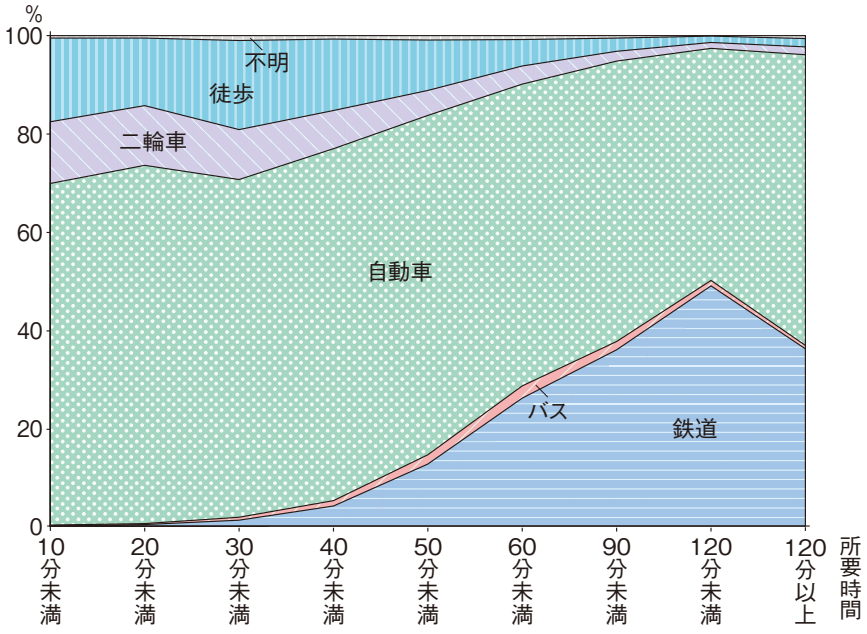
●移動パターン別所要時間別代表交通手段構成

【名古屋市を発着するトリップ】



※第5回調査圏域での集計

【その他の地域間のトリップ】

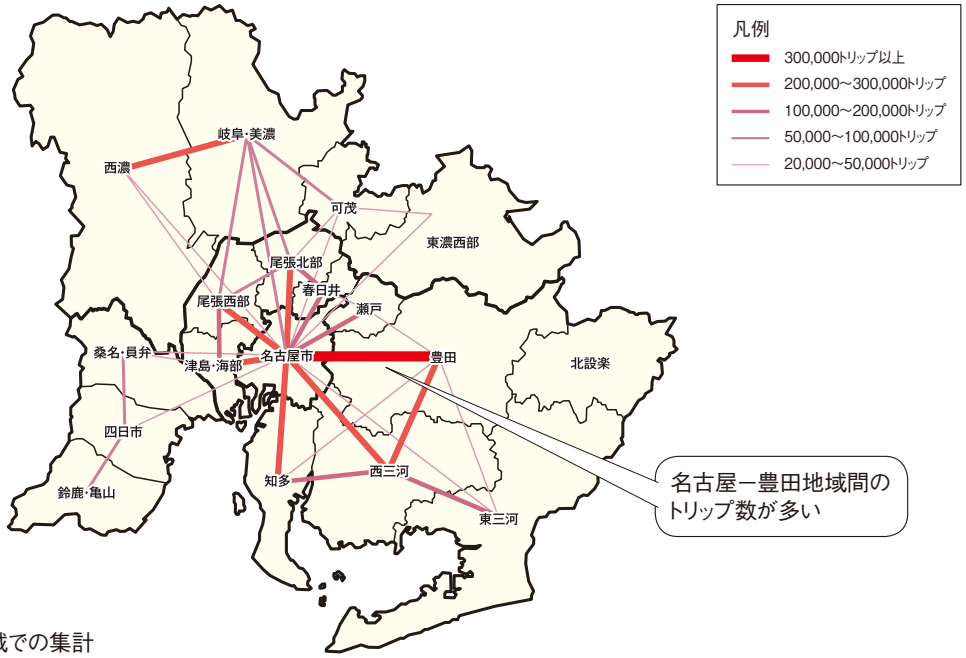


※第5回調査圏域での集計

名古屋―豊田地域間はトリップ数が最も多く、今後も増加する見通し

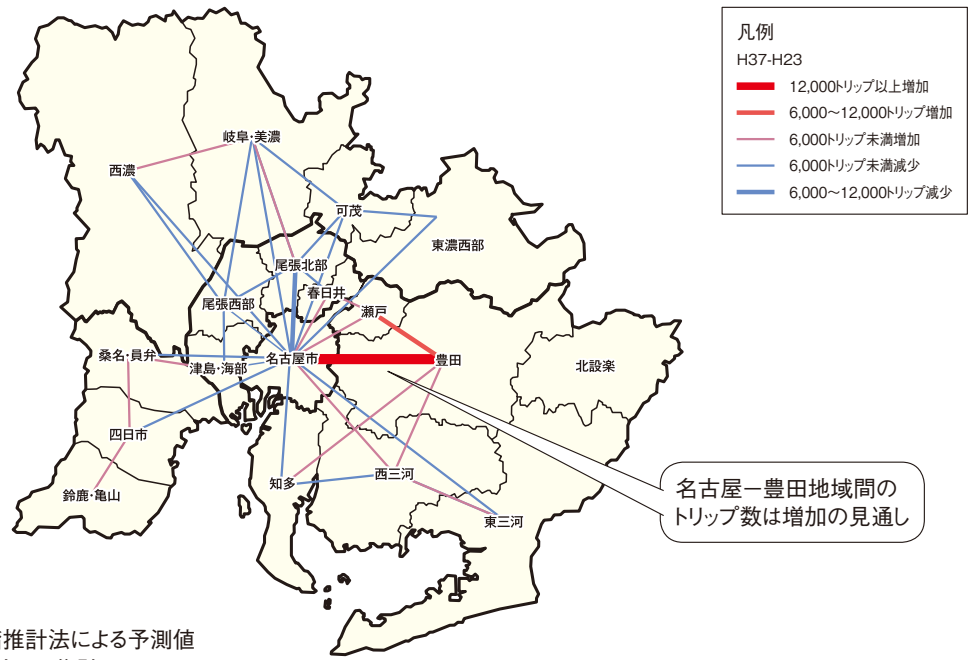
●地域間のトリップは、現状で名古屋市ー豊田地域（日進市、豊田市、長久手市、みよし市、東郷町）で最も多くなっており、その結びつきの強さがうかがえます。
●将来においても、他の地域間でトリップ数が減少傾向にあるなか、同地域間は増加の見通しです。

●地域間のトリップ数（現況）



※第5回調査圏域での集計

●地域間のトリップ数の変化（H37-H23）（将来予測）

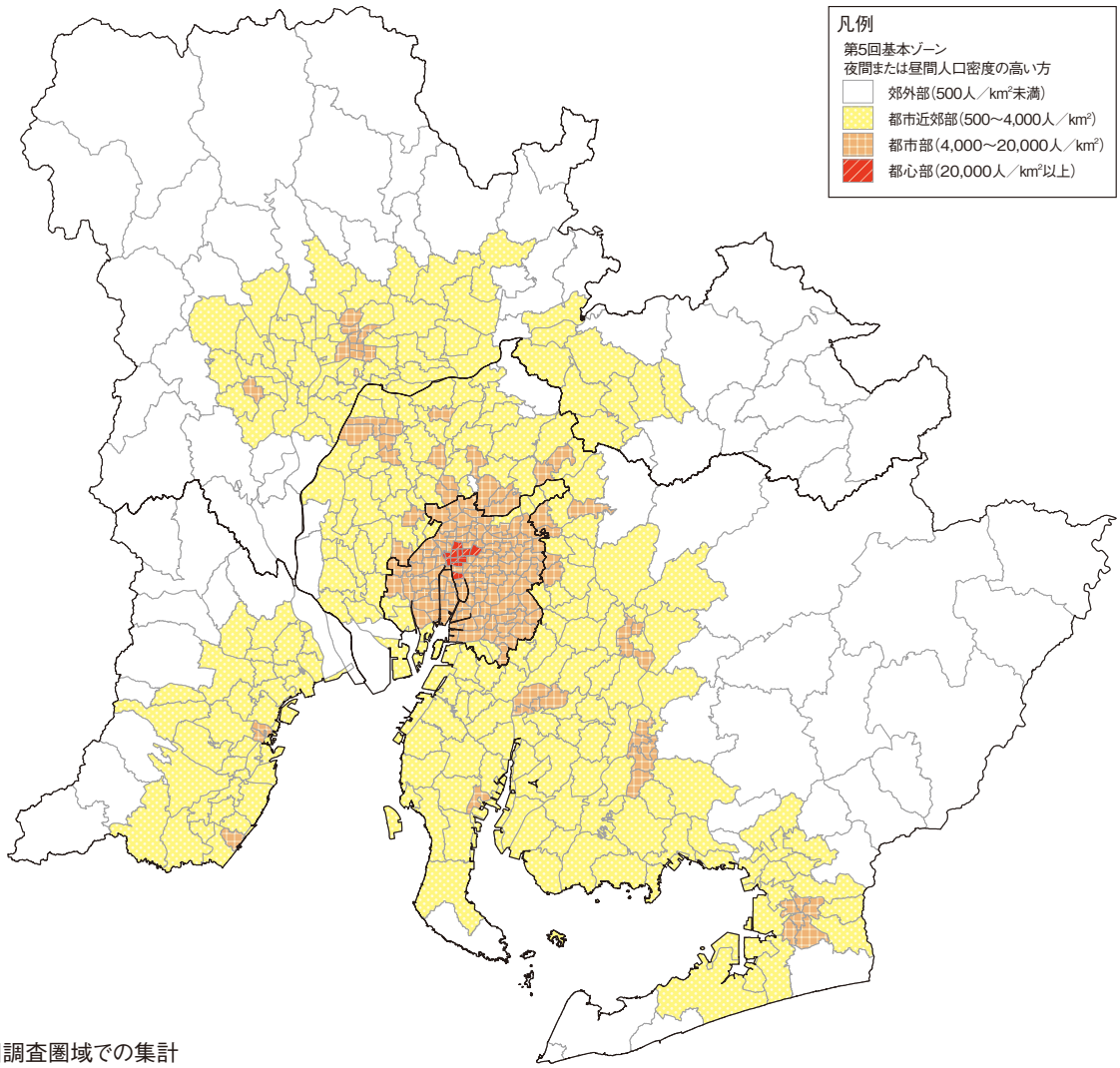


注:H37は四段階推計法による予測値
※第5回調査圏域での集計

いずれの地域でもトリップ数は減少する傾向

●ここでは、人口密度を用いて中京都市圏を4つの地域に分類し、各地域の状況を分析しました。
●都心部・都市部の面積は全体の1割未満である一方、人口・トリップ数は約4割を占めます。いずれの地域においても、将来トリップ数は減少する見通しです。
●公共交通利用は都心部で増加している一方、郊外部では減少しているなど、都心部ほど鉄道を利用する傾向に、郊外部ほど自動車を利用する傾向にあります。

●地域分類と人口の集積状況（H23現況）

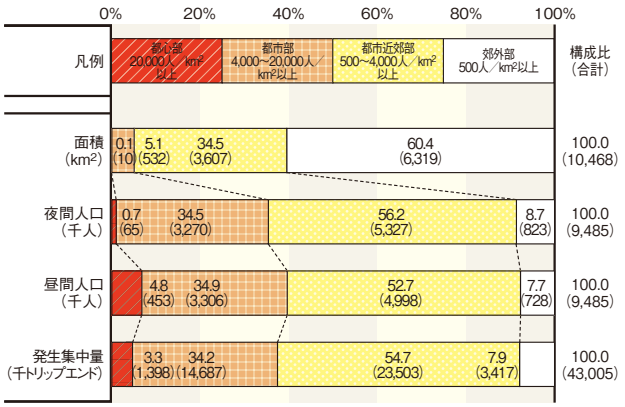


※第5回調査圏域での集計

中京都市圏の地域分類（H23現況データによる）

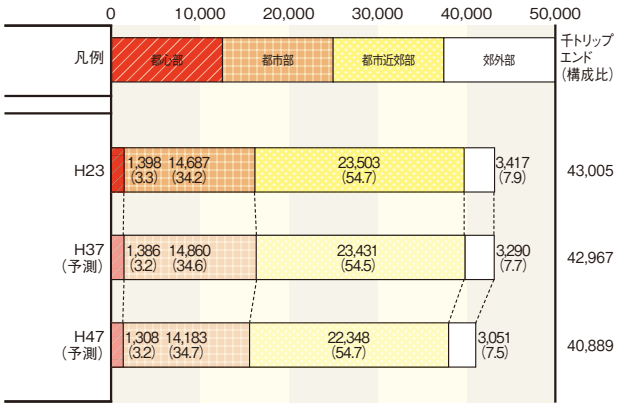
●地域特性を、夜間人口密度や昼間人口密度を用いて区分
●いずれかの値が20,000人／km²以上の名古屋駅から栄地区を中心とした「都心部」
●同4,000～20,000人／km²の名古屋市の大部分および岐阜市や豊橋市などの拠点が含まれる「都市部」
●同500～4,000人／km²の都市部周辺に広がる「都市近郊部」
●同500人／km²未満の「郊外部」に分類

●人口等の地域分類別構成比（H23現況）



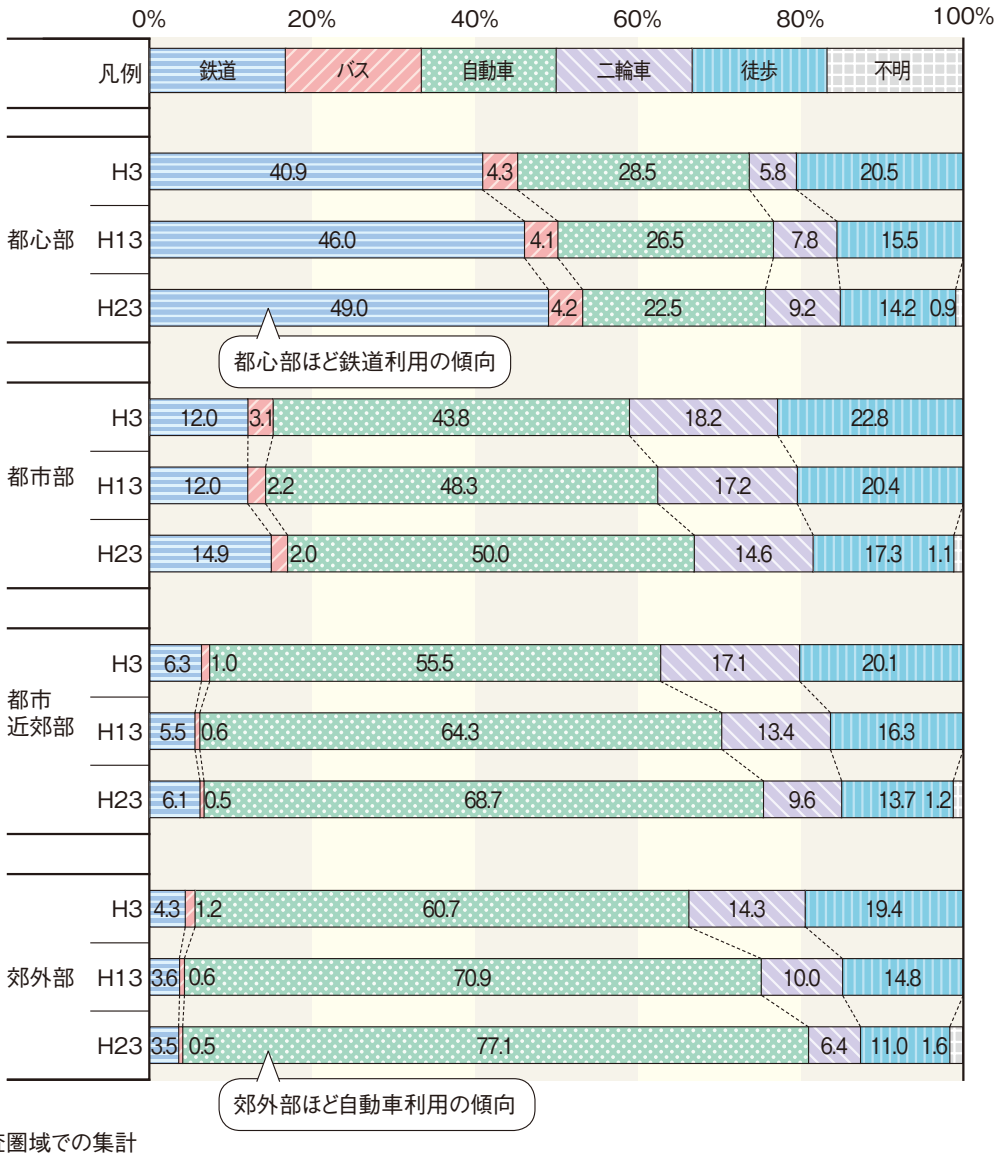
※第5回調査圏域での集計

●地域分類別発生集中量の見通し



※第5回調査圏域での集計

●地域分類別代表交通手段構成の推移

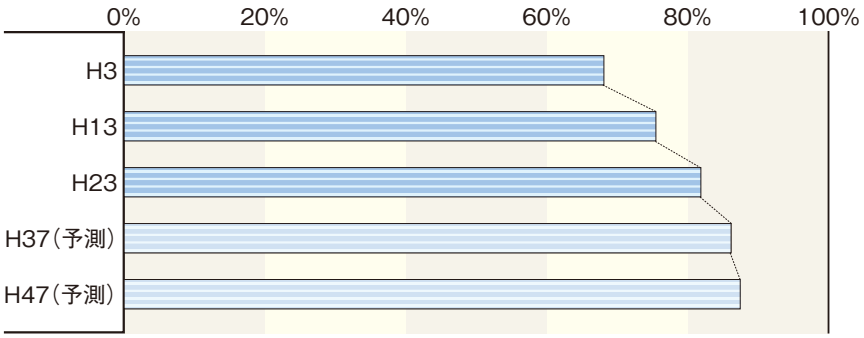


※第3回調査圏域での集計

他の大都市圏の自動車利用が減少するなかで、中京都市圏は今後も自動車利用が増加する見通し

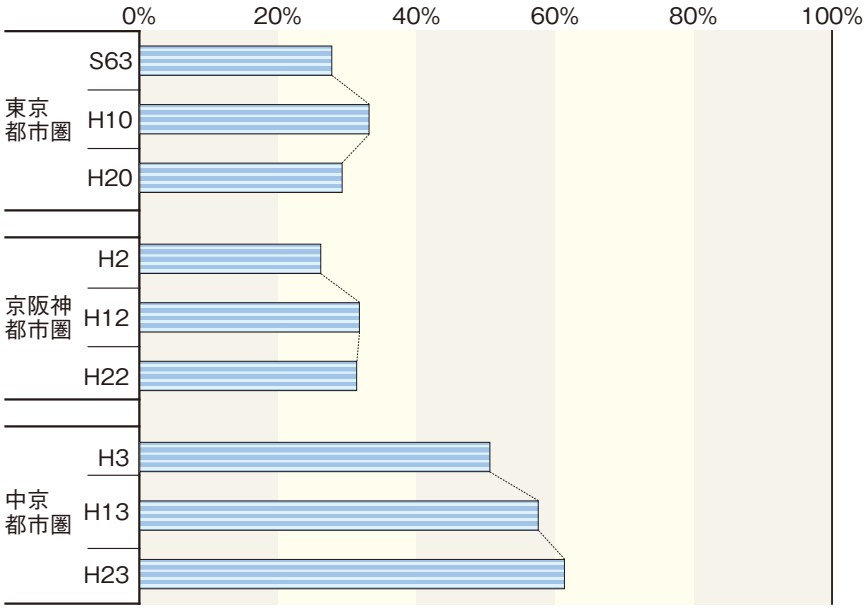
- 中京都市圏は運転免許の保有率が高く、自動車分担率は東京・京阪神都市圏の約2倍となっています。
- 東京・京阪神都市圏は最新調査では自動車分担率が減少するなか、中京都市圏は増加する傾向にあります。今後も免許保有率の増加とともに、自動車分担率はさらに増加する見通しです。

●免許保有率の推移と見通し



※第3回調査圏域での集計

●自動車分担率の推移

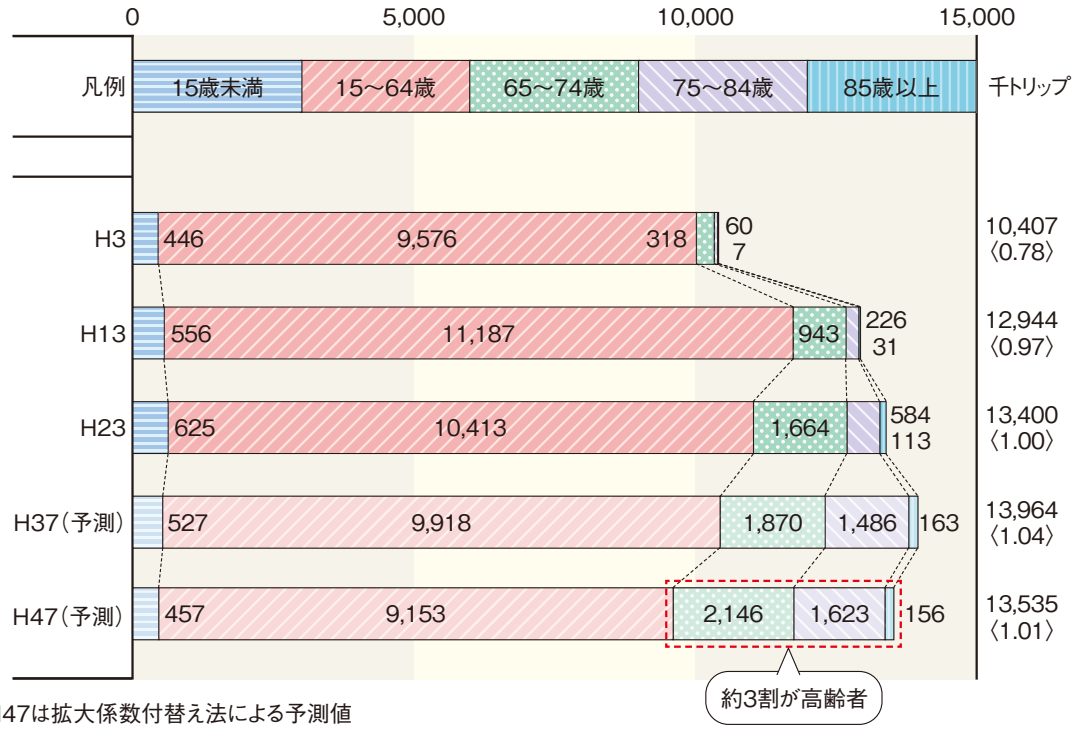


※第3回調査圏域での集計

特に高齢者の自動車利用が大きく増加する見通し

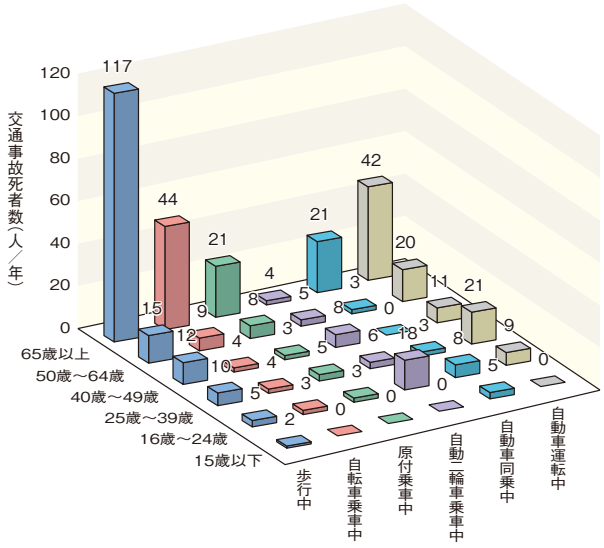
●自動車利用のなかでも、特に高齢者の利用が大きく増加する見通しです。
●高齢者は他の年齢階層と比べて交通事故死者数が多いため、交通安全の確保が求められます。

●自動車利用トリップの年齢構成の推移と見通し



注:H37、H47は拡大係数付替え法による予測値
〈 〉内は対H23比
※第3回調査圏域での集計

●年齢階層別・状態別交通事故死者数（東海3県計:H24）



資料:（公財）交通事故総合分析センターの集計結果による

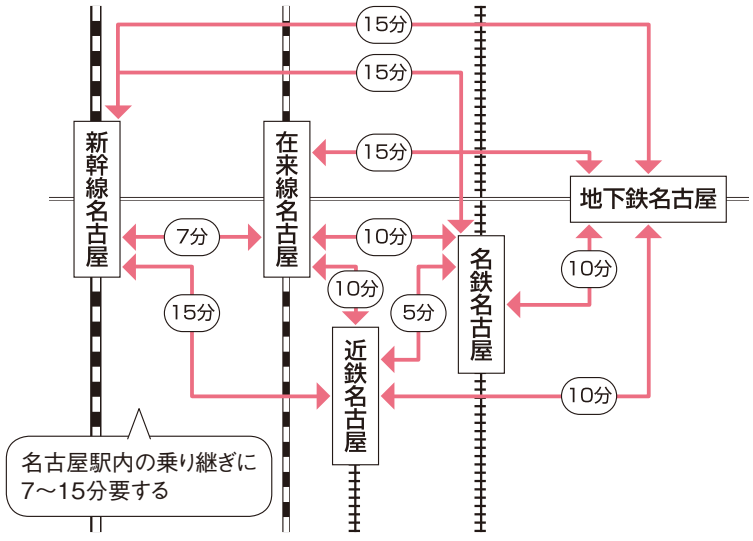
名古屋駅から周辺主要拠点への低いアクセス性
乗り継ぎに時間を要する名古屋駅

●名古屋駅は、中京都市圏の玄関口としてさらに交通結節機能強化の必要性が高まっています。
●名古屋駅から周辺主要鉄道駅までは概ね30分圏内となっていますが、60分を要してしまう主要鉄道駅もあります。

●名古屋駅から主要鉄道駅までの鉄道利用時間

資料:各鉄道会社　時刻表

●名古屋駅での鉄道駅間の乗り換え時間

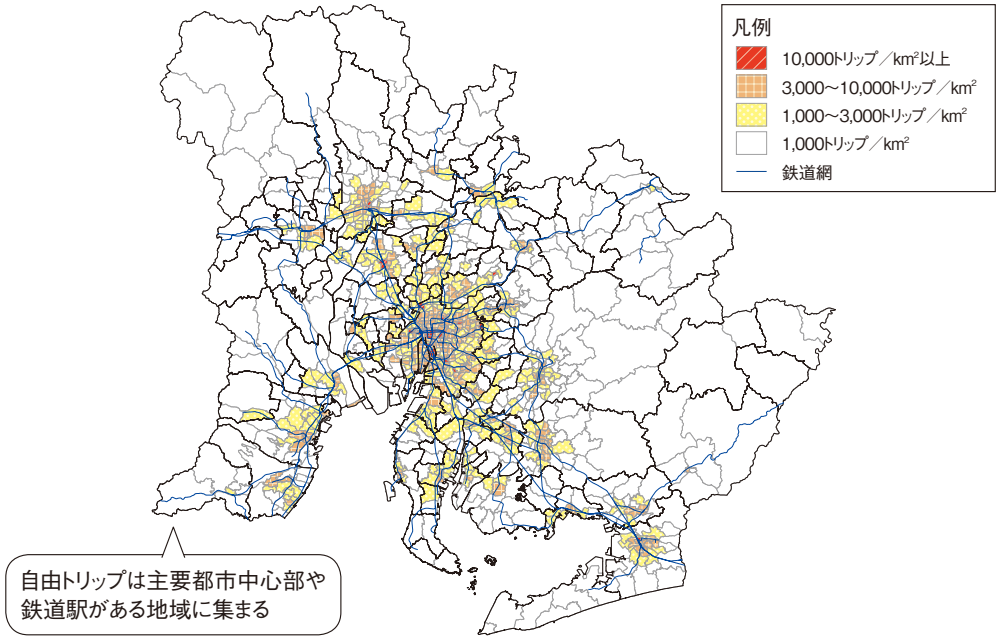


資料:各鉄道会社HP

郊外部で増加する自由トリップ

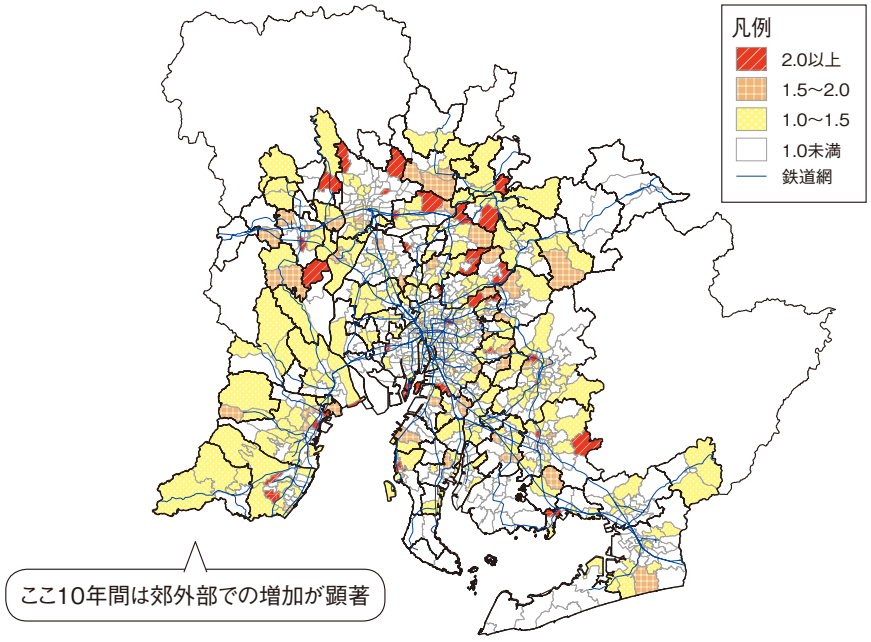
●買物や食事・娯楽など、まちの賑わいをもたらす自由トリップは、主要都市中心部や鉄道駅がある地域に集中しています。
●しかしながら、ここ10年間の変化をみると、主要都市中心部や鉄道駅ではなく郊外部での増加が顕著となっています。

●地域別面積当り自由目的集中量（第5回圏域）



※第5回調査圏域での集計

●地域別自由目的集中量の変化（H23／H13）



※第4回調査圏域での集計