

第5回

パーソントリップ調査 [平成23年調査]

「国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都:中京都市圏」
を目指して

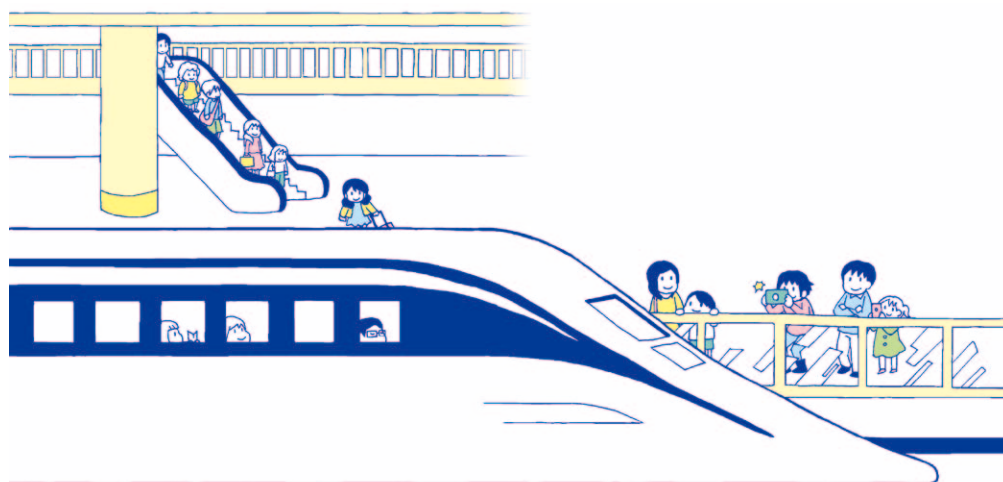
PERSON TRIP

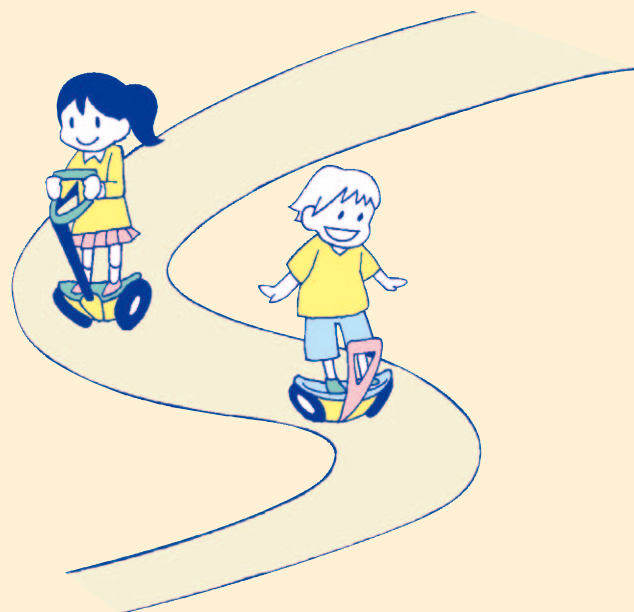
中京都市圏総合都市交通計画協議会

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、
中京都市圏において、昭和46年、昭和56年、平成3年および平成13年と、
10年おきにこれまで4回のパーソントリップ調査(交通実態調査)を実施してきました。
近年、少子化や高齢化、人口減少時代の到来など、
都市を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。
また、環境問題への対応や防災機能の強化等についても強く求められており、
それに合わせて都市交通の課題も変わってきています。
中京都市圏総合都市交通計画協議会では、このような社会経済情勢の変化や
都市圏を取り巻く交通環境の変化を踏まえつつ、
平成23年に第5回目のパーソントリップ調査を実施しました。
これらの交通実態調査データおよび意識調査データをもとに、将来予測などを実施し、
リニア中央新幹線がもたらすスーパー・メガリージョン時代を迎えるにあたり、
中京都市圏が今後直面すると思われる都市交通課題や、
その対応等に関する方向性、提案をとりまとめました。
このとりまとめ結果が、中京都市圏内の地方公共団体や
交通事業者等の関係機関における都市・交通のあり方の検討や、
マスタープラン・交通計画等策定の際に活用され、
中京都市圏の力強い発展を支える交通像の実現に資することを期待します。

平成26年9月

中京都市圏総合都市交通計画協議会





Contents

01	パーソントリップ調査の概要	Page 03
02	中京都市圏を取り巻く状況	05
02-1	中京都市圏の現状と特徴	05
02-2	中京都市圏の交通の現状と今後の見通し	09
03	中京都市圏が目指すべき都市交通像と都市交通政策の方向性	19
03-1	中京都市圏が目指すべき都市交通像	19
03-2	中京都市圏の都市交通政策の方向性と実施が望まれる都市交通施策	21
04	国際競争力と住みやすさを備えた都市交通像を実現させるための都市圏戦略	30

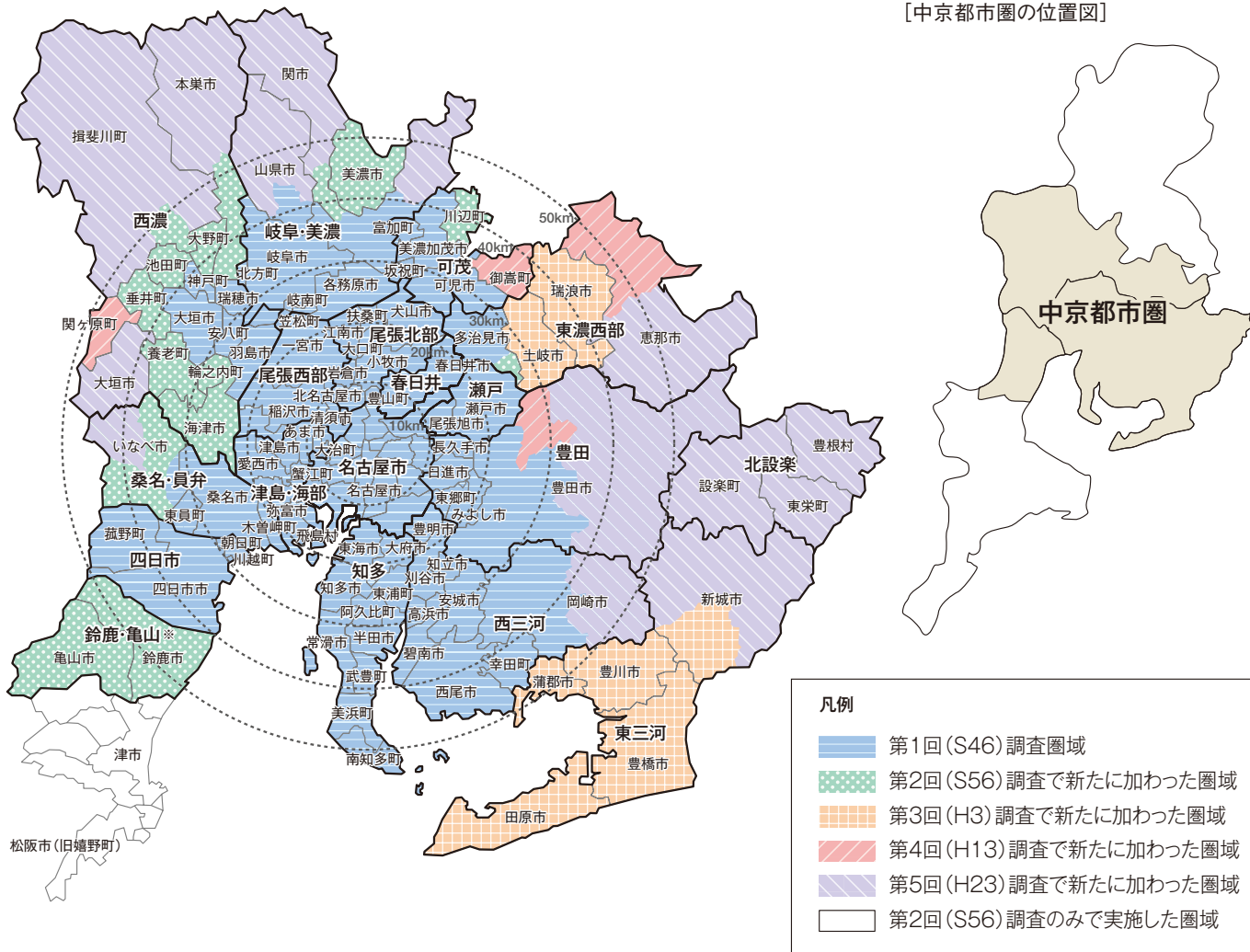
パーソントリップ調査とは

- パーソントリップ調査(パーソン=人、トリップ=動き)は、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものです。
- パーソントリップ調査は、都市圏の人の移動を総合的に把握する唯一の調査となっており、都市計画、交通、防災、環境などさまざまな分野で活用されています。
- この調査データをもとに、中京都市圏における望ましい交通のあり方などを検討してまいります。
- 中京都市圏パーソントリップ調査は、これまでに昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年と10年ごとに4回の調査を実施しており、今回第5回目の調査を平成23年に実施しました。

調査の圏域

愛知県、岐阜県、三重県の96市町村を調査の対象圏域としています。

[中京都市圏の位置図]



調査の対象者

中京都市圏にお住まいの方の中から無作為に選ばれた約45万世帯の方(5歳以上)を対象とさせていただきました。調査の対象者は市町村の協力により住民基本台帳から抽出しました。

調査時期

平日調査は平成23年10月～11月の平日、日曜日調査は同じ期間の日曜日のいずれかの1日の調査です。なお、日曜日調査は愛知県(名古屋市含む)のみではじめて実施しました。

調査方法

調査票を郵送配布・回収する方式により実施しました。

回収結果

大変多くの方々にご協力いただき、約31万人の方から調査票を返送いただきました。

パーソントリップ調査でわかること



調査結果の留意事項

- ① 中京都市圏内にお住まいの方を対象とした調査のため、中京都市圏外にお住まいの方が行う中京都市圏内の移動は把握していません。
- ② 目的地に向かう途中での立ち寄りや電車、バス、タクシーなど乗務員としての移動等は把握していません。
- ③ パースントリップ調査はサンプル調査であり、中京都市圏にお住まいのすべての人から調査票を回収しているわけではありません。サンプル調査結果をもとに、母数の拡大作業など統計的な処理を行い、中京都市圏にお住まいのすべての人の動きを推定しています。
- ④ 本資料の中で、調査結果を過去の調査結果と比較しているグラフは、過去の調査圏域で再集計した結果であり、「第○回調査圏域での集計」と表しています。
- ⑤ 第4回調査までは訪問調査でしたが、今回調査より郵送配布・回収方法に変更となったため、回答内容が不明のサンプルが含まれています。

将来交通量の予測

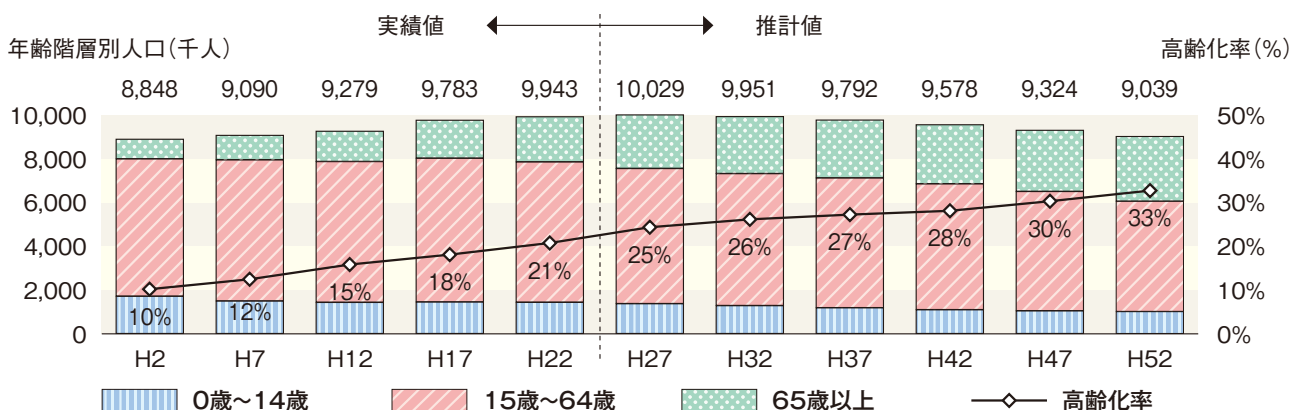
- 交通需要の量的な変化を見通すための「四段階推計法」、交通需要の質的な変化(年齢や免許保有等の個人属性等の変化)も含めて見通すための「拡大係数付替え法」の2種類の手法で将来交通量を予測しました。
- 「四段階推計法」では、各年次の人口フレームと将来の交通ネットワークを前提条件として、四段階推計モデルによって交通量予測を行い、将来の状況を見通しています。
- 「拡大係数付替え法」では、人口フレームの拡大係数を付け替えることによって、性・年齢や免許保有状況などの個人情報保持したまま、将来の交通状況特性を把握しています。

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)

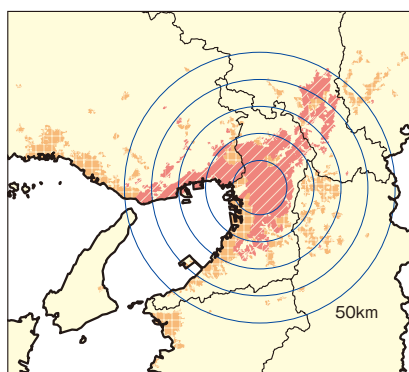


※第5回調査圏域での集計

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

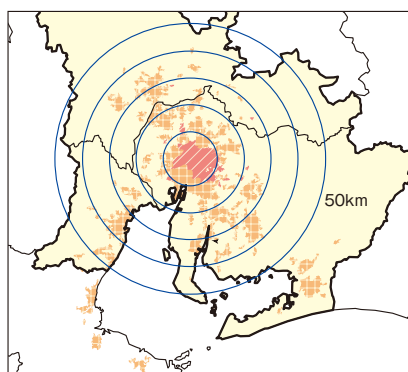
京阪神都市圏



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

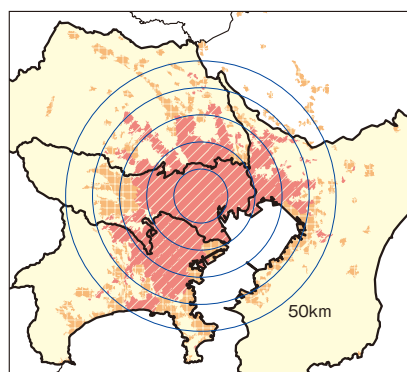
中京都市圏



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

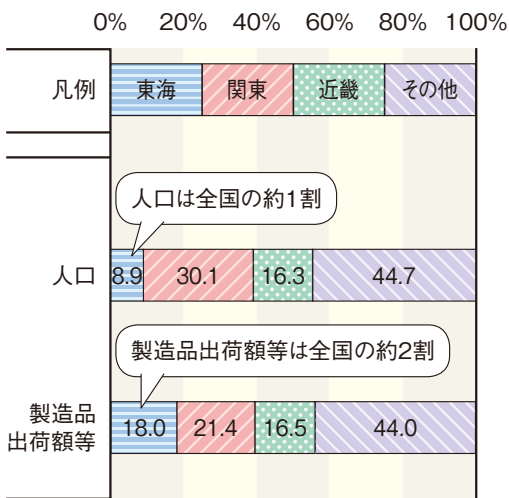
- 8,000人/km²以上
- 4,000人/km²以上~8,000人/km²未満
- 東京都市圏圏域

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

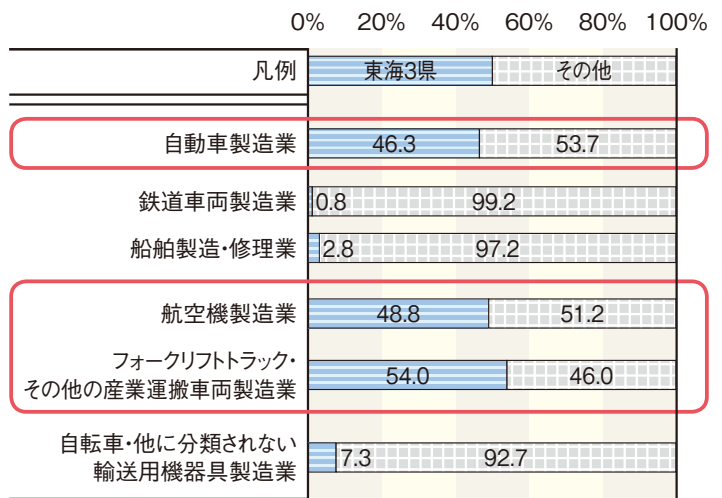
中京都市圏は自動車を中心としたモノづくり産業が集積

- 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

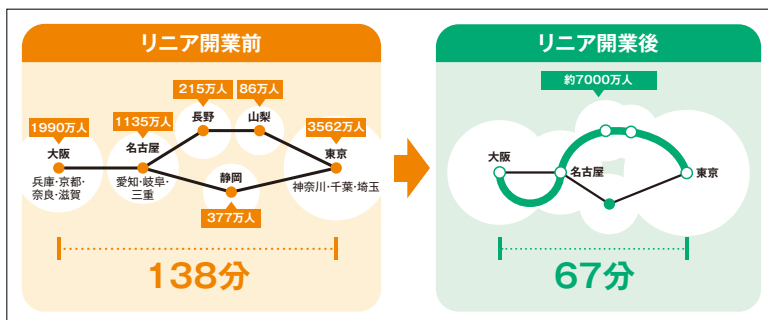


資料:平成24年経済センサス・活動調査結果(製造業)

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

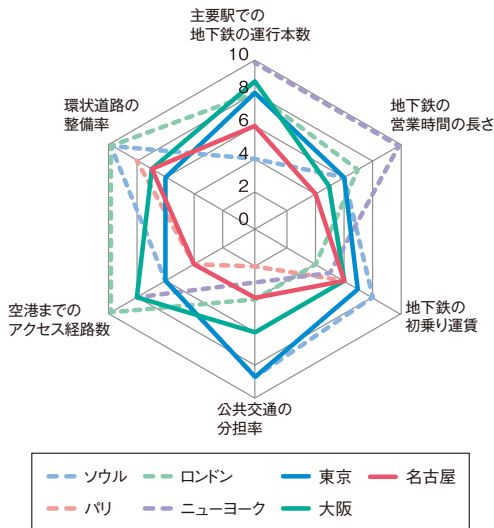


©Central Japan Railway Company.All rights reserved.

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



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

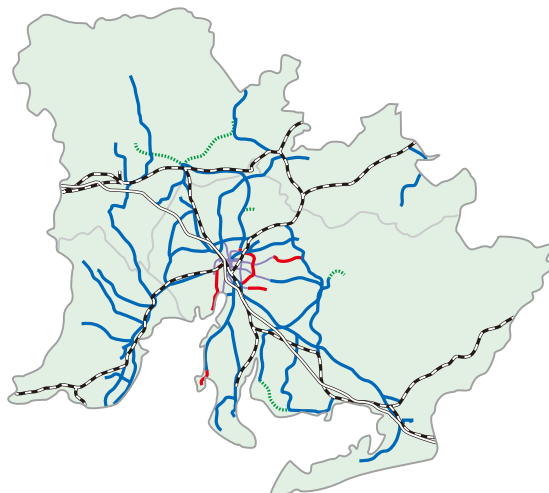
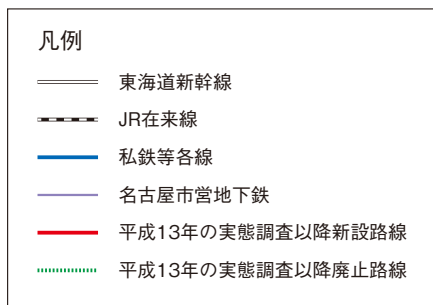
資料：各都市の地下鉄運営会社HP、世界の地下鉄、2011LTAAcademy, Land Transport Authority, Singapore、東京都市圏PT2008、中京都市圏PT2011、近畿圏PT2010、国土交通省HPを基に作成

H26.2時点

鉄道網は名古屋周辺で充実、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。

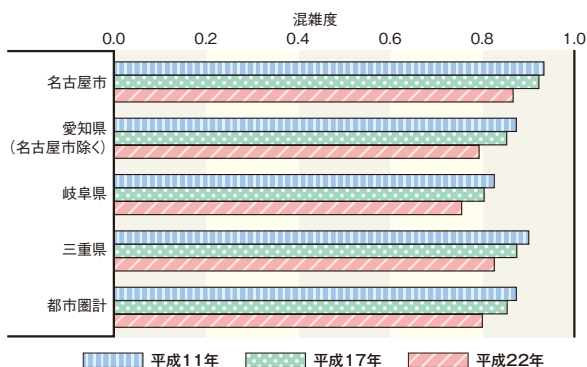
●鉄道ネットワークの推移(平成13年以降)



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

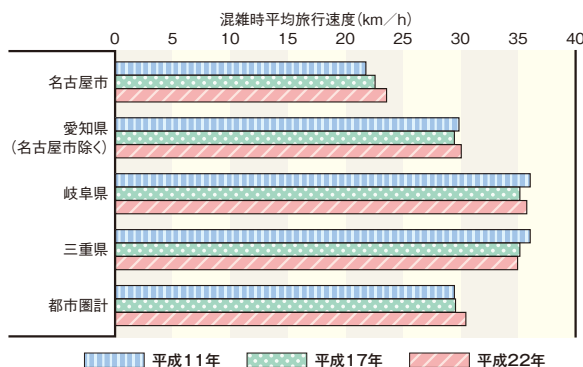
- 東海環状自動車道や名古屋高速道路など新しい道路の整備が進み、交通混雑は緩和傾向にあります。朝夕のピーク時間は依然として交通の集中がみられます。
- 交通事故死者数は近年減少傾向にあるものの、愛知県では11年連続で死者数ワースト1になるなど、交通事故死者数は依然として多い状況にあります。

●混雑度の推移



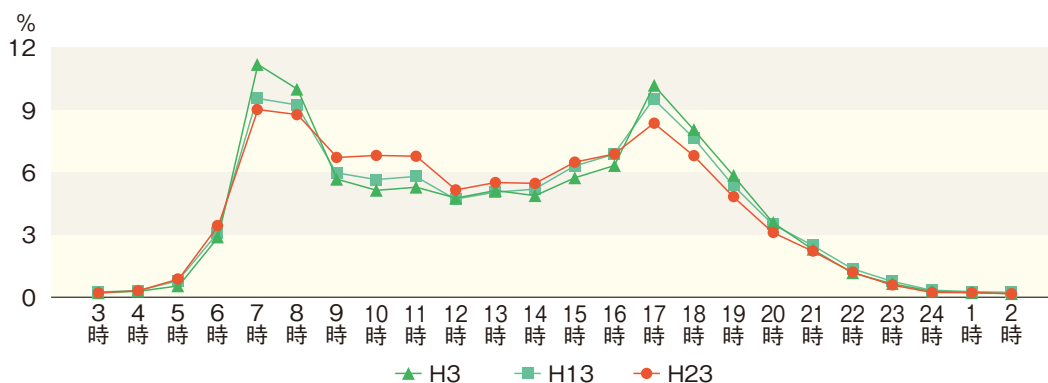
資料:平成22年道路交通センサス

●混雑時平均旅行速度の推移



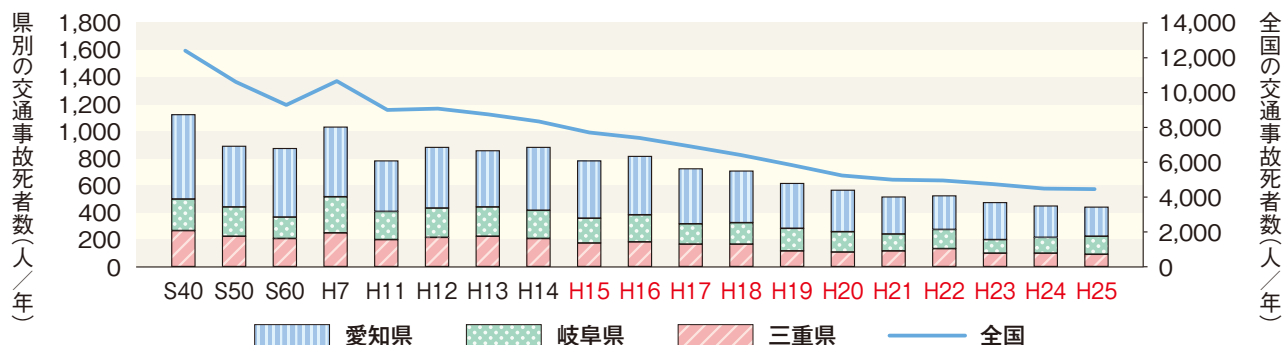
資料:平成22年道路交通センサス

●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

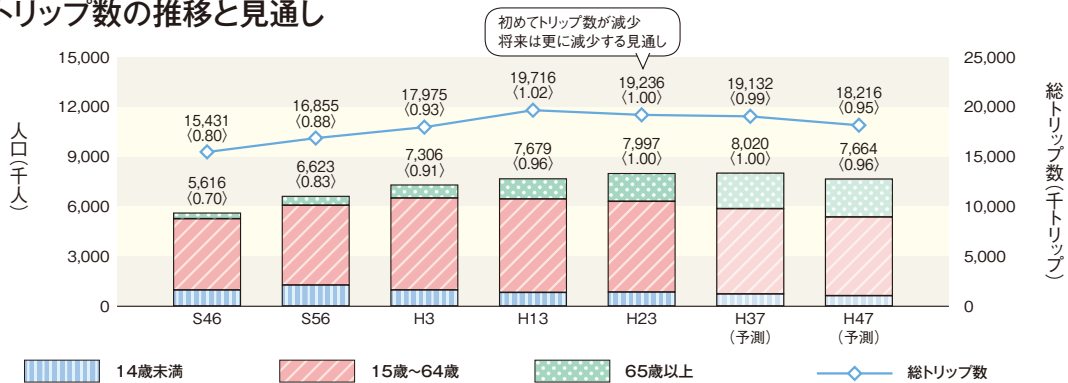
02-2 中京都市圏の交通の現状と今後の見通し

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

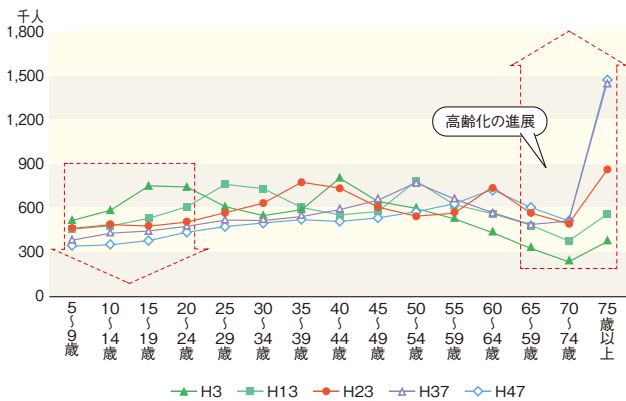
- 今後、人口減少や高齢化の進展に伴い、移動量が減少する見通しです。
- 少子高齢化や一人あたりトリップ数の減少に伴い、ここ10年間で初めて総トリップ数が減少に転じています。

●人口・トリップ数の推移と見通し



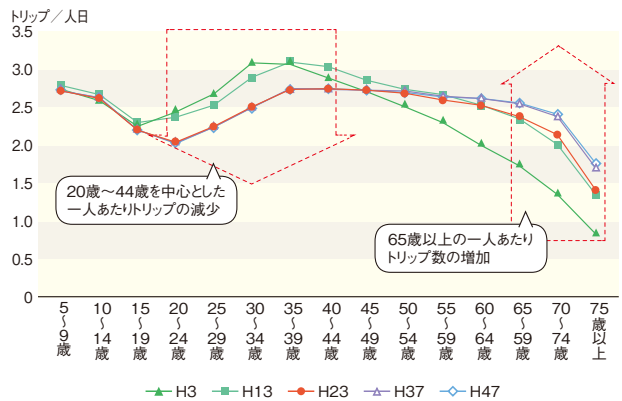
注:このグラフで示す総人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口
()内は対H23比
※第1回調査圏域での集計

●年齢階層別人口の推移と見通し



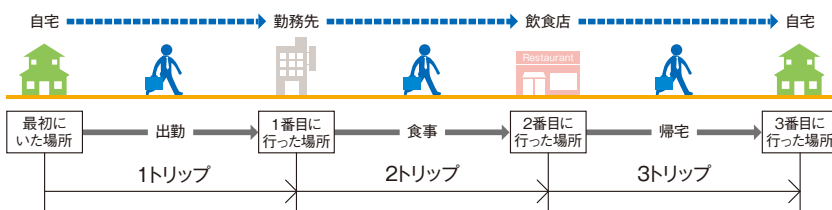
※第3回調査圏域での集計

●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

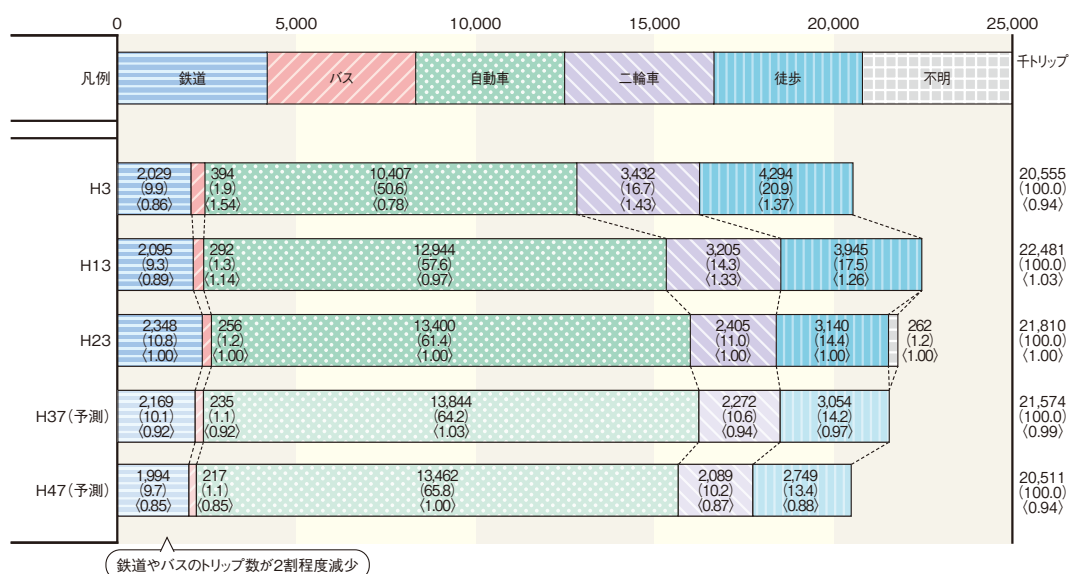


人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをトリップといいます。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。

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では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。

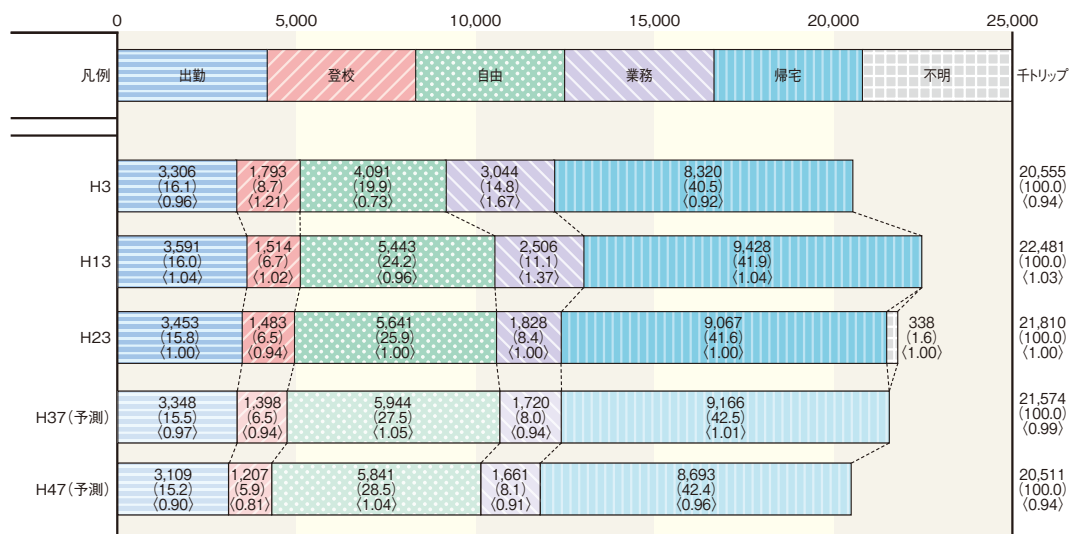
●代表交通手段別トリップ数の推移と見通し



鉄道やバスのトリップ数が2割程度減少

()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



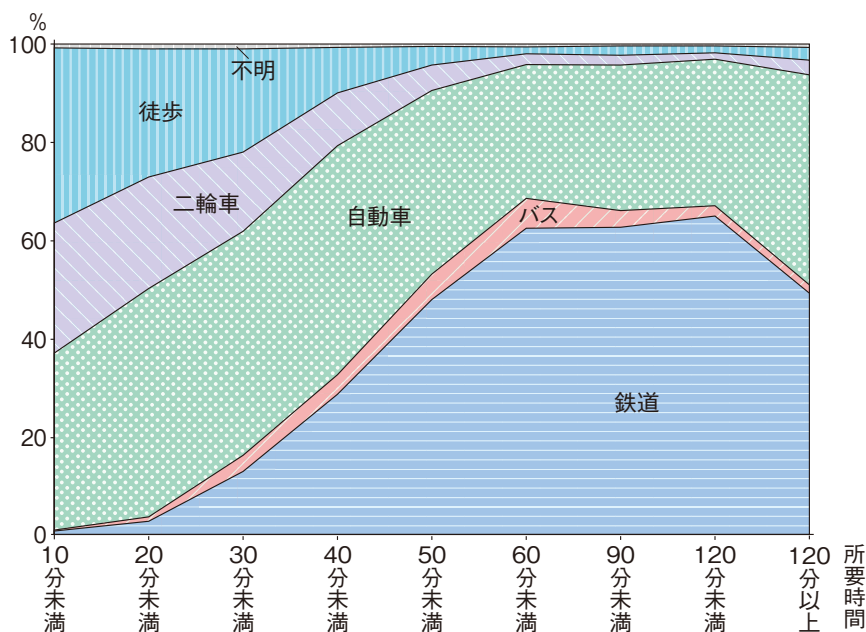
()内は構成比 < >内は対H23比
※第3回調査圏域での集計

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。

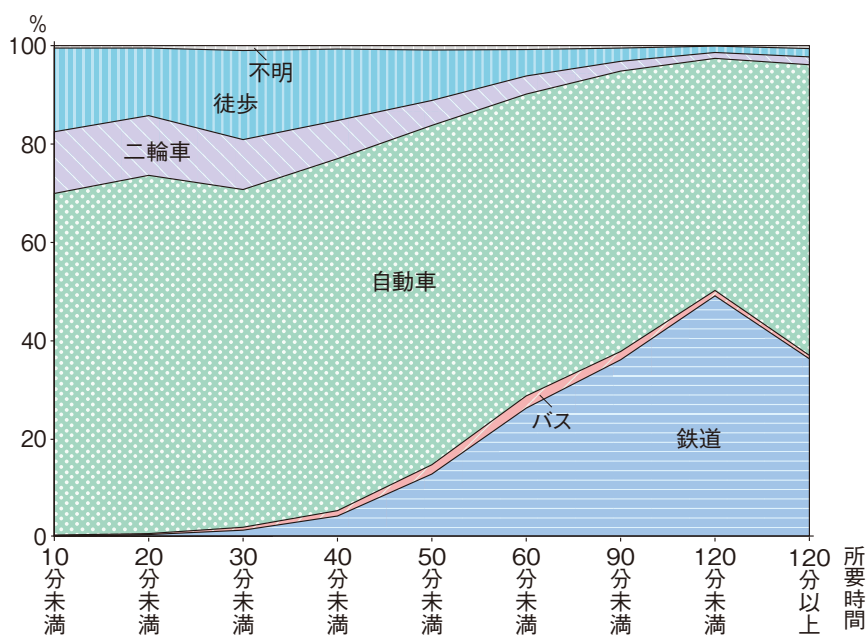
● 移動パターン別所要時間別代表交通手段構成

【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】

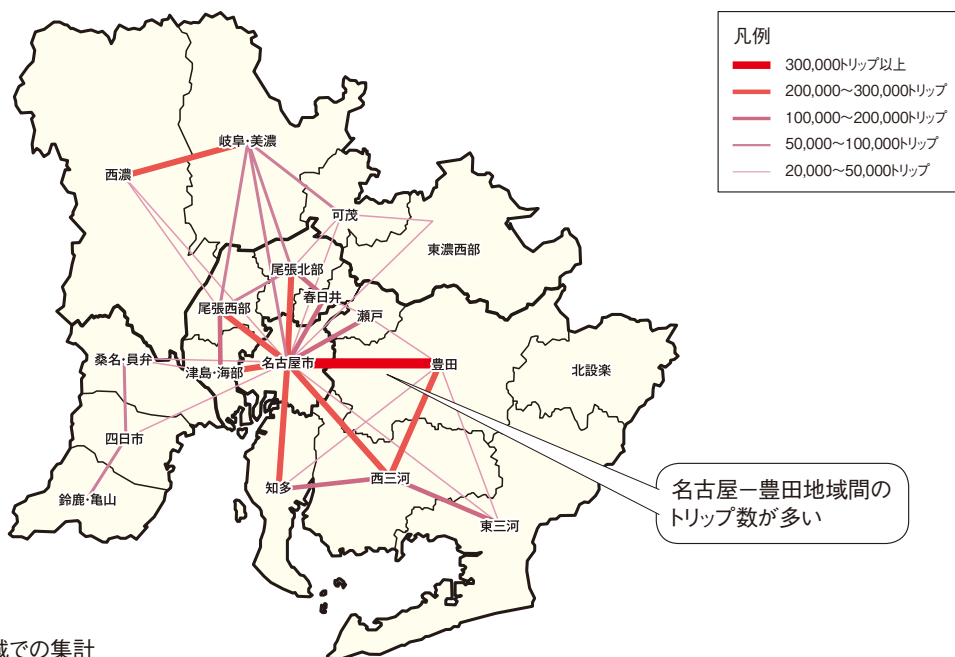


※第5回調査圏域での集計

名古屋—豊田地域間はトリップ数が最も多く、今後も増加の見通し

- 地域間のトリップは、現状で名古屋市—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)



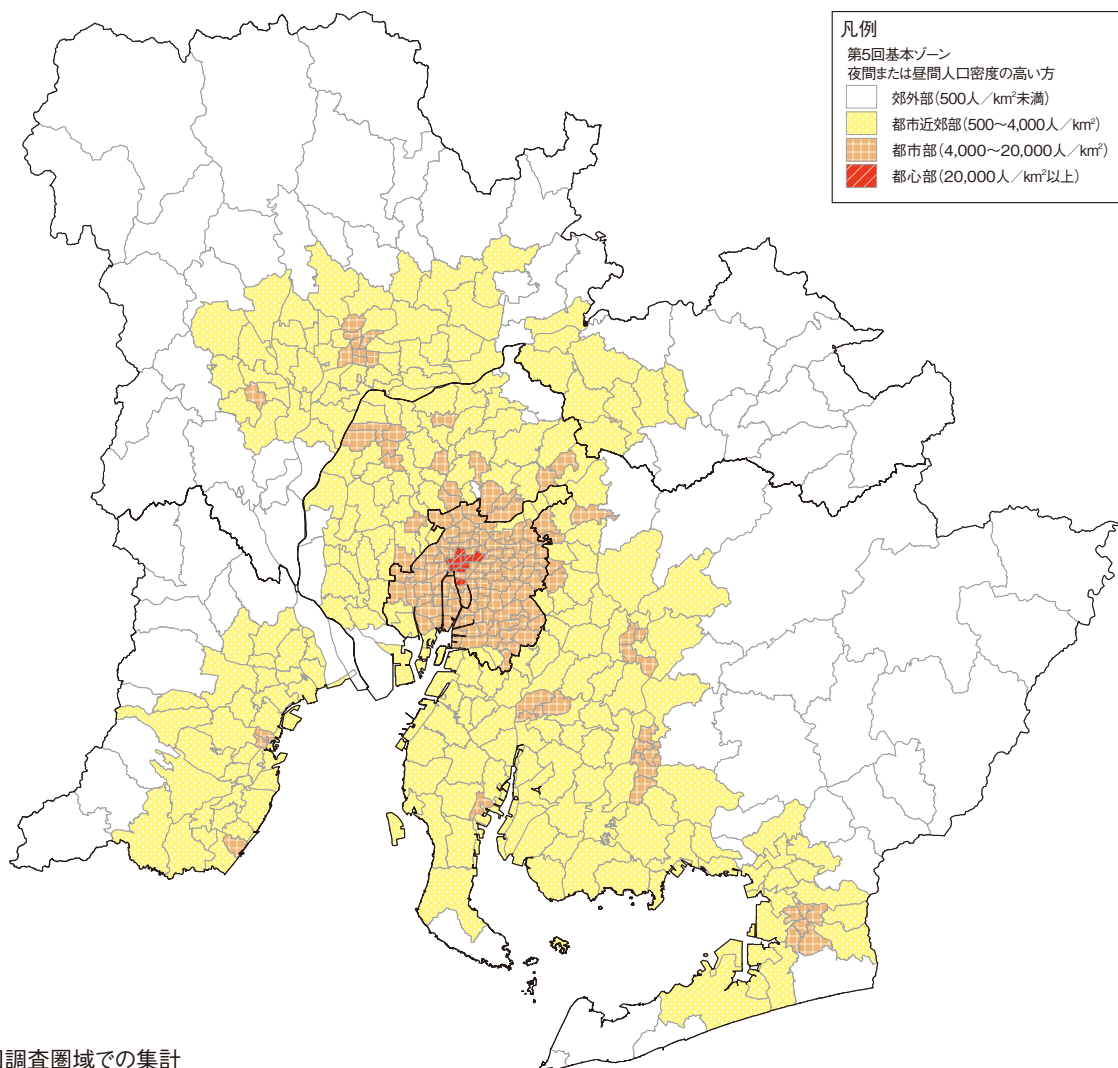
●地域間のトリップ数の変化(H37-H23)(将来予測)



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。

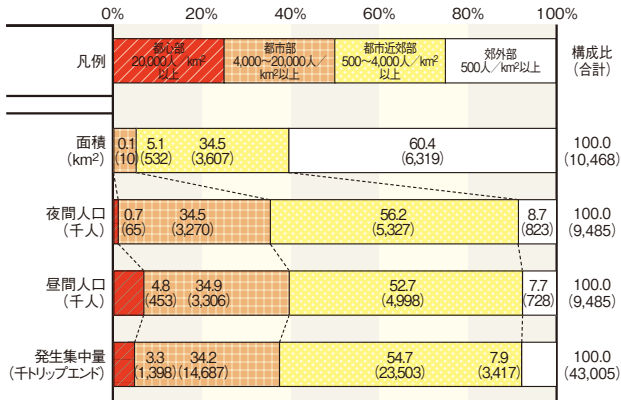
●地域分類と人口の集積状況(H23現況)



中京都市圏の地域分類(H23現況データによる)

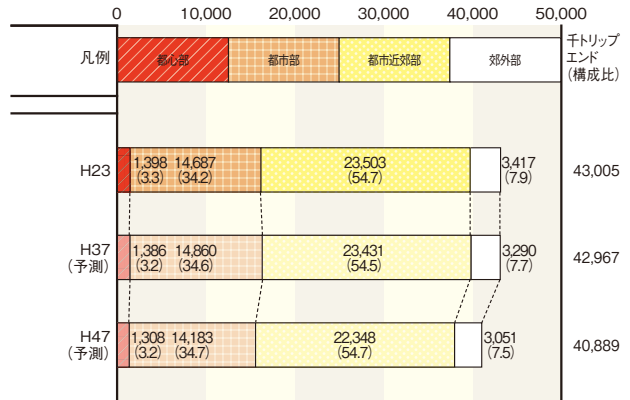
- 地域特性を、夜間人口密度や昼間人口密度を用いて区分
- いずれかの値が20,000人/㎢以上の名古屋駅から栄地区を中心とした「都心部」
- 同4,000~20,000人/㎢の名古屋市的大部分および岐阜市や豊橋市などの拠点が含まれる「都市部」
- 同500~4,000人/㎢の都市部周辺に広がる「都市近郊区」
- 同500人/㎢未満の「郊外部」に分類

●人口等の地域分類別構成比 (H23現況)



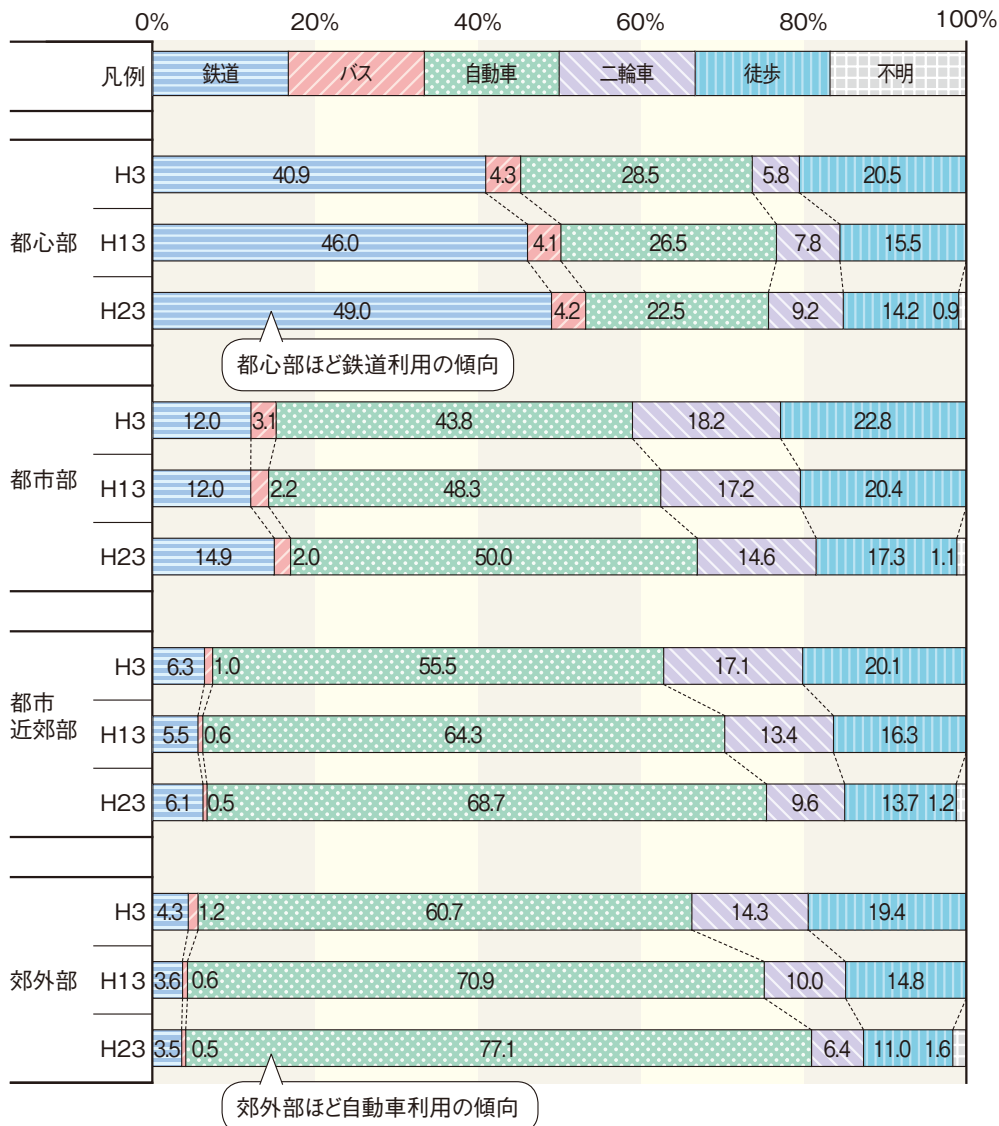
※第5回調査圏域での集計

●地域分類別発生集中度の見通し



※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

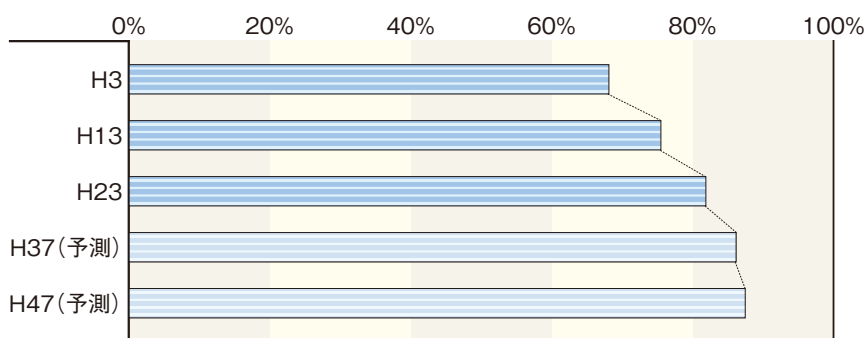


※第3回調査圏域での集計

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

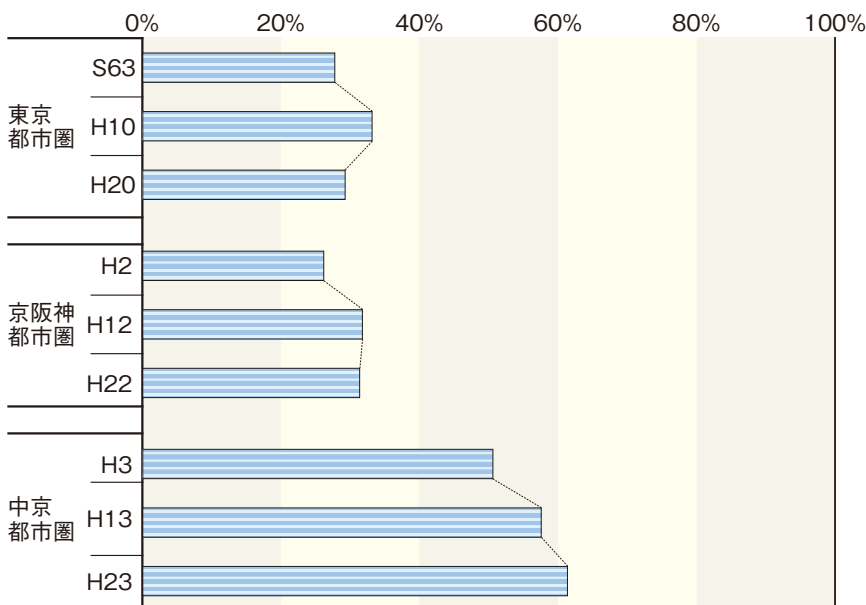
- 中京都市圏は運転免許の保有率が高く、自動車分担率は東京・京阪神都市圏の約2倍となっています。
- 東京・京阪神都市圏は最新調査では自動車分担率が減少するなか、中京都市圏は増加する傾向にあります。今後も免許保有率の増加とともに、自動車分担率はさらに増加する見通しです。

●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

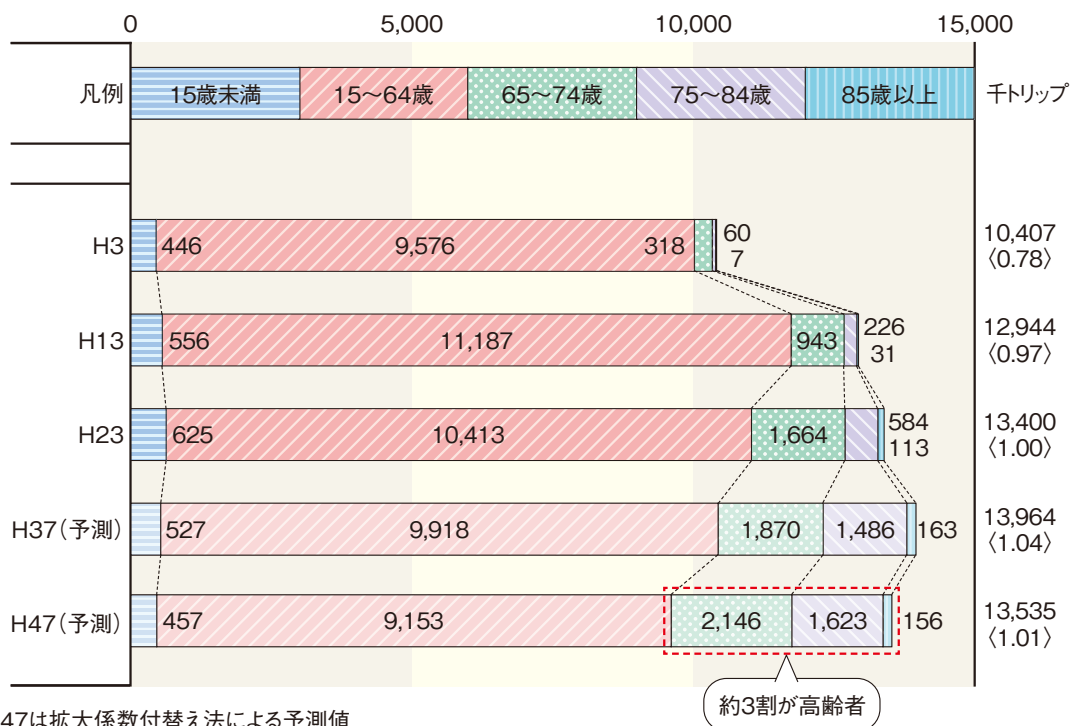


※第3回調査圏域での集計

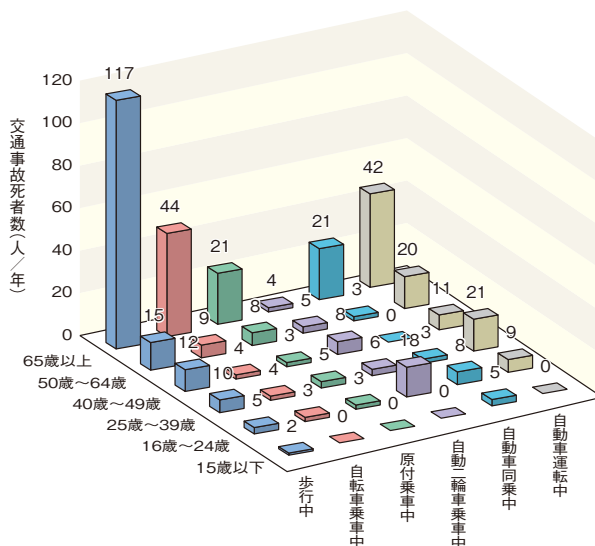
特に高齢者の自動車利用が大きく増加する見通し

- 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



●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

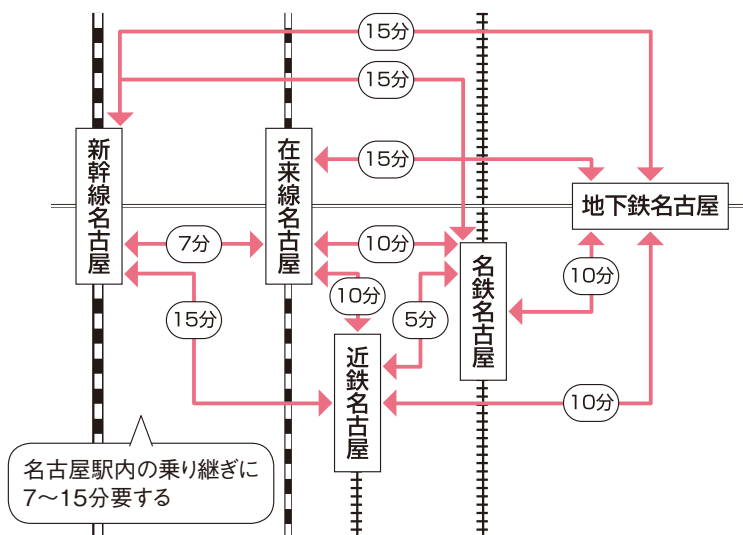
- 名古屋駅は、中京都市圏の玄関口としてさらに交通結節機能強化の必要性が高まっています。
- 名古屋駅から周辺主要鉄道駅までは概ね30分圏内となっていますが、60分を要してしまう主要鉄道駅もあります。

●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

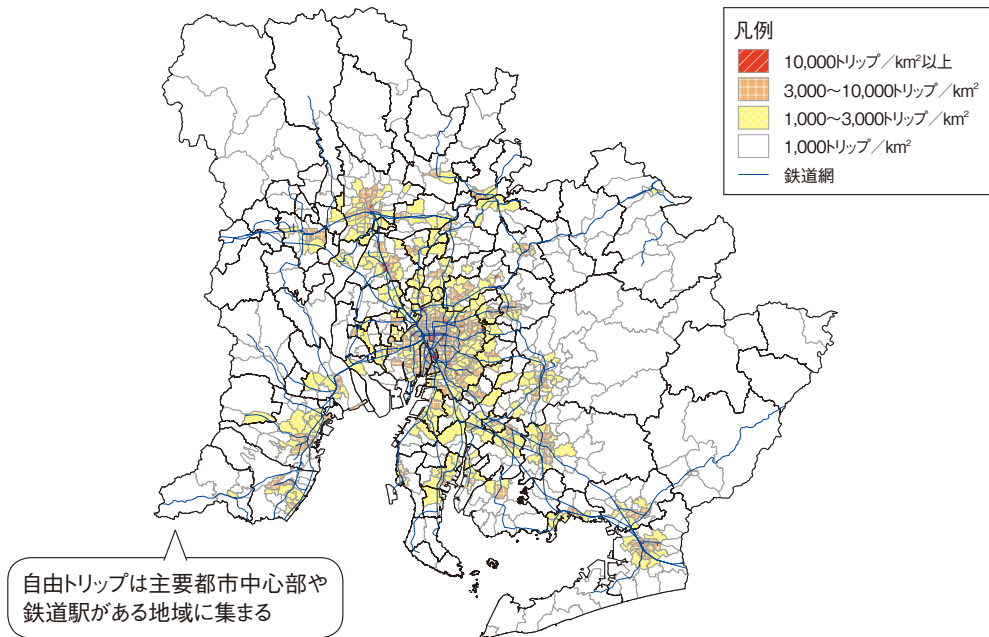


資料:各鉄道会社HP

郊外部で増加する自由トリップ

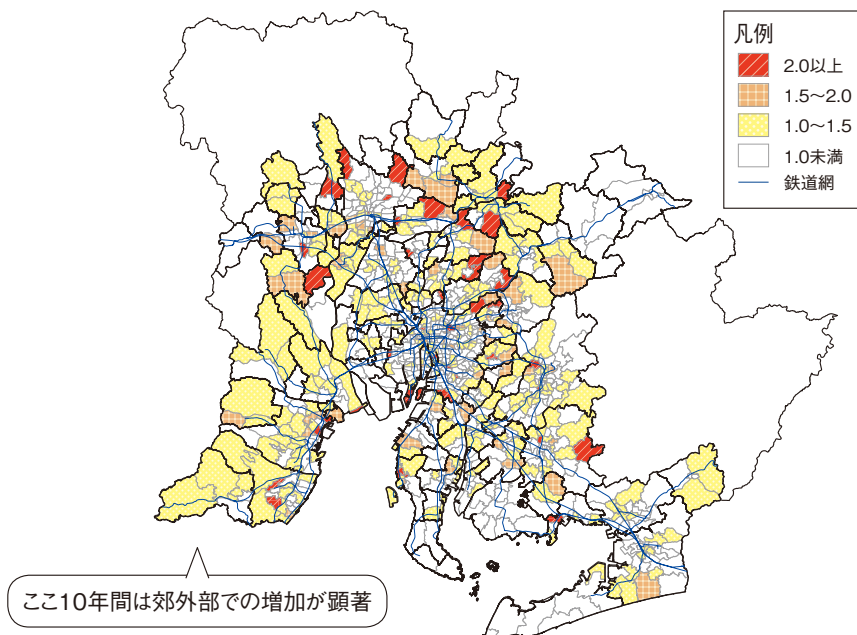
- 買物や食事・娯楽など、まちの賑わいをもたらす自由トリップは、主要都市中心部や鉄道駅がある地域に集中しています。
- しかしながら、ここ10年間の変化をみると、主要都市中心部や鉄道駅ではなく郊外部での増加が顕著となっています。

●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

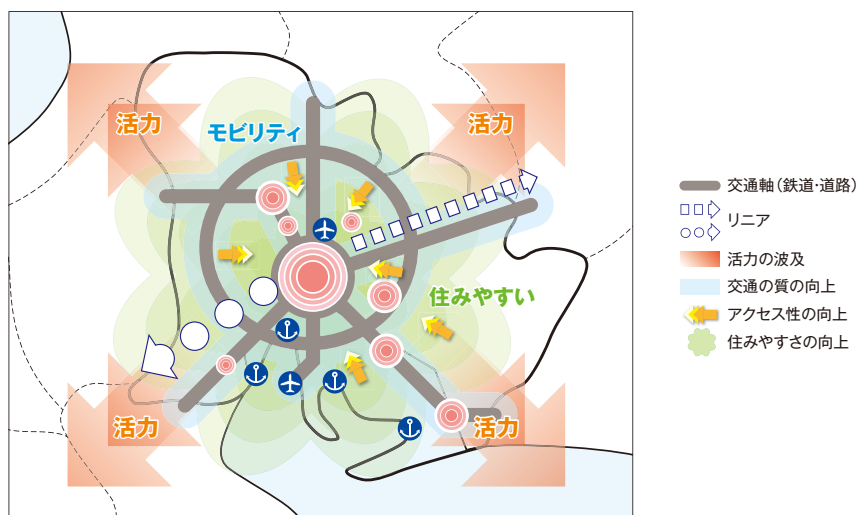
03-1 中京都市圏が目指すべき都市交通像

中京都市圏を取り巻く状況を踏まえ、目指すべき都市交通像を以下のとおり定めます。

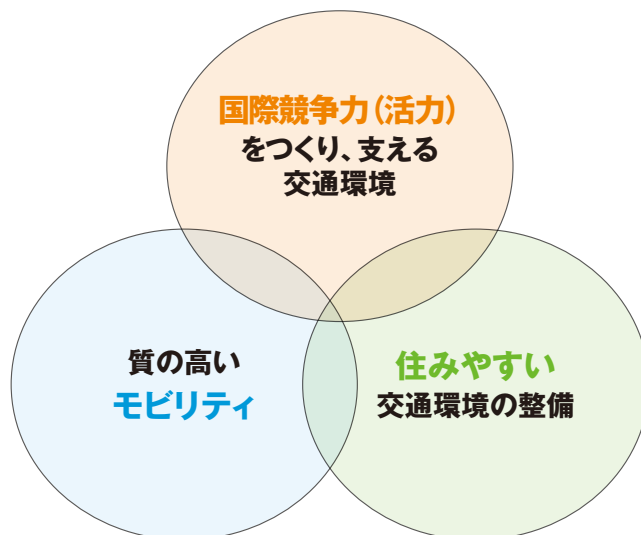
国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都：中京都市圏

- 今世紀前半における最大の巨大交通プロジェクトであるリニア中央新幹線の開業に合わせて、日本国内はもとより世界各地から人・モノ・企業を呼び込むため、中京都市圏の交通機能の抜本的向上を図り、世界の諸都市と肩を並べる都市圏を創り上げます。さらにスーパー・メガリージョンの活力を、交通ネットワークを介して都市圏全体に波及させます。
- 目指すべき都市交通像を実現するための都市交通政策の方向性として、「国際競争力(活力)をつくり、支える交通環境」「質の高いモビリティ」「住みやすい交通環境の整備」を定めます。

●目指すべき都市交通像のイメージ



●目指すべき都市交通像を実現するために都市交通政策の3つの方向性



各地域における目指すべき都市交通像

都市圏内の各地域間が交通軸で結ばれ連携



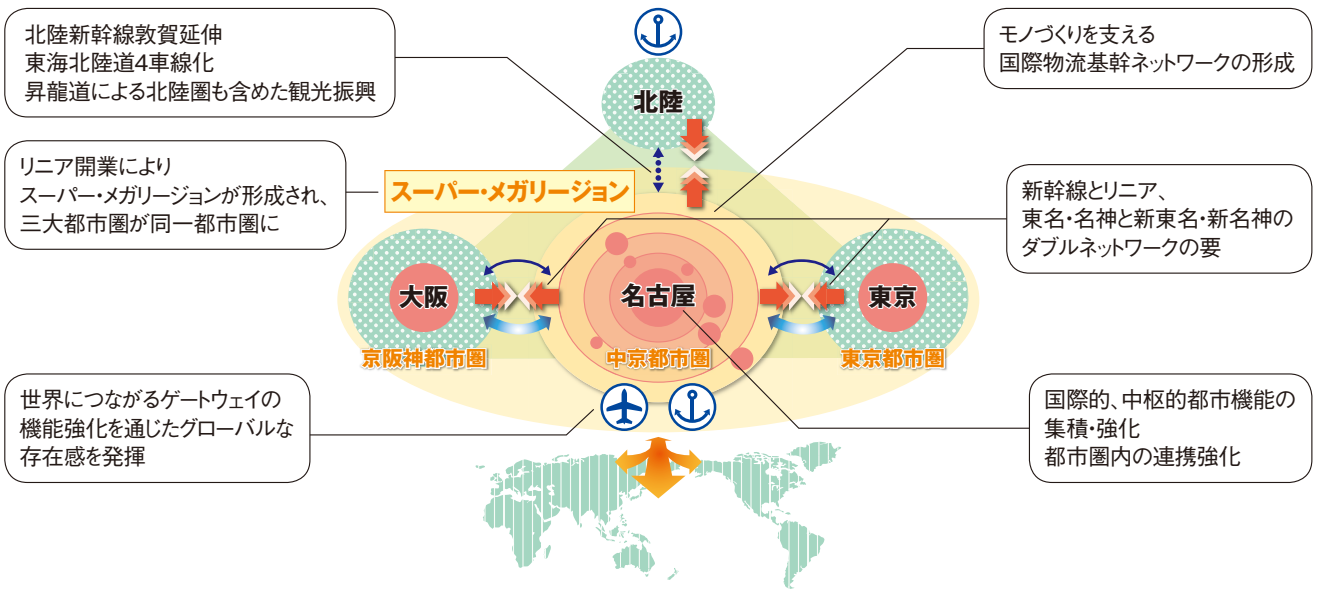
※モビリティセンターについて、詳細はP23に記載

地域分類	地域別の都市交通像	地域別の生活像の例
都心部	<ul style="list-style-type: none"> ●中京都市圏の玄関口として世界につながる国際レベルの交通機能を有する地域 ●リニア・新幹線・鉄道・バス・高速道路が集まりそれらを便利に乗り換えられるターミナル機能を形成 ●車から人や公共交通へ主役転換した豊かな道路空間が形成 ●魅力的な都市空間が実現（中心部の回遊や賑わいが形成、自動車利用の抑制・適正化） ●新たな路面公共交通など安全快適な移動手段が充実 	<ul style="list-style-type: none"> 業務 業務本社機能の立地や集積が進み、多数のビジネスパーソンがリニアで来訪 観光 中部国際空港や名古屋駅を起点として中京都市圏だけでなく北陸圏を含むエリアの観光地を周遊 買物 新たな路面公共交通を使って名駅と栄の両地区の商業施設を買いまわり
都市部	<ul style="list-style-type: none"> ●人と公共交通中心の歩いて暮らせるまちが形成された魅力あふれる求心力の高い地域 ●拠点（鉄道駅）周辺に商業・業務・医療・住居等の都市施設が集積 ●拠点（鉄道駅）周辺において、バスや自転車、超小型モビリティなど多様な交通手段が利用でき、バスなどの公共交通を利用した移動や、歩いて暮らせるまちが形成 ●道路空間を有効に活用し、バスなどの通行空間が改善 ●幹線道路整備により、通過交通がまちなかに流入しない ●自動車の過度な利用を見直したかきしい使い方も普及 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤 都心にある勤務地まで、全線がバス専用レーンの幹線バス路線で通勤 買物 自宅から自転車で移動し、駅（モビリティセンター）周辺にあるスーパーで買物 業務 駅（モビリティセンター）から超小型モビリティのシェアリングサービスを利用して少し離れた場所にある客先まで移動して打合せ 通院 自宅から歩いて駅（モビリティセンター）にある病院に通院し、帰りに病院近くのスーパーに寄り、買物を歩いて帰宅
都市近郊区	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車や公共交通をかしこく使い分けてどこにでも便利に移動できる住みやすい地域 ●バスやP&Rを利用して、鉄道に乗り換えて都市部等に移動 ●幹線道路の整備により、通過交通がまちなかに流入しない ●自動車の過度な利用を見直したかきしい使い方も普及 ●駅勢圏から外れた住宅団地には、都心部や都市部から高速バスが連絡している ●工業団地がスマートICで高速道路に連絡している 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤 自宅から最寄り駅までEVで移動し、P&R駐車場にクルマを停めて鉄道で都心部にある勤務先まで通勤 帰宅 最寄り駅で鉄道を降車後、駅（モビリティセンター）にある保育所へ子供を迎えに行き、スーパーで買物を済ませ、P&R駐車場に停めたEVで帰宅 業務 住宅団地の中心（モビリティセンター）から発着する高速バスを利用して名古屋駅まで移動し、リニアに乗り換えて東京まで出張
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車を活用した新たな交通手段が構築された安心して暮らせる地域 ●次世代自動車や超小型モビリティの普及により安全で環境に配慮した移動手段が確保 ●役場や商業・医療施設等が集まる地域拠点において、都市部等への路線バス等が運行 ●家族や友人による送迎や自家用有償旅客運送のような新たな交通手段による移動手段が確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光 路線バスで地域拠点（モビリティセンター）に到着後、超小型モビリティのシェアリングサービスを利用して観光地を巡り 通院 近所の住民が集まって1台の乗用車に相乗りし、地域拠点（モビリティセンター）にある診療所まで通院 買物 自宅から坂を上った場所にある小売店まで、電動アシスト自転車を使って買物

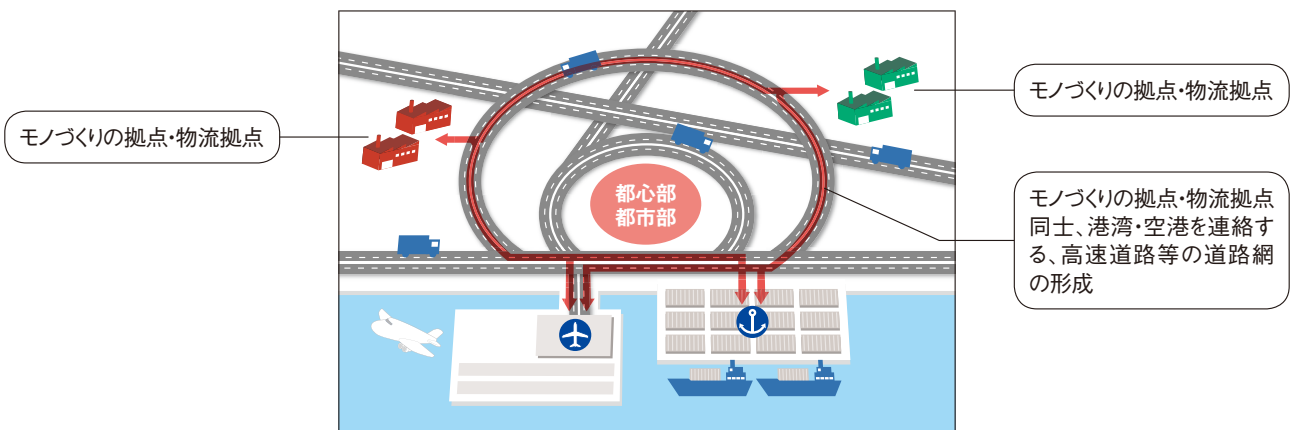
方向性1 国際競争力(活力)をつくり、支える交通環境

- リニア開業などに伴い玄関口としての役割が高まる名古屋駅を中心に、都市圏内・内外・国外を連携する広域交通機能の向上などにより国際的な競争力を強化します。
- 世界につながるゲートウェイである港湾・空港の拠点機能強化と、物流の効率化や防災力の強化を図る意味から、港湾への高規格道路によるアクセス強化、中部国際空港へのアクセス強化を図ります。
- 製造業の生産拠点や物流拠点を連絡する道路網を形成し、高速道路未開通区間の整備や物流を支える道路整備など中京都市圏の交通機能を向上させ、モノづくり産業の競争力向上を図ります。
- 名古屋都心のみならず、圏内の各都市において、交通機能、都市の魅力を高める抜本的なまちづくりに取り組み、世界の諸都市と肩を並べる都市圏づくりを進めます。

●都市圏内外を連携する広域交通機能の向上のイメージ



●モノづくり産業の競争力を支える交通機能向上イメージ



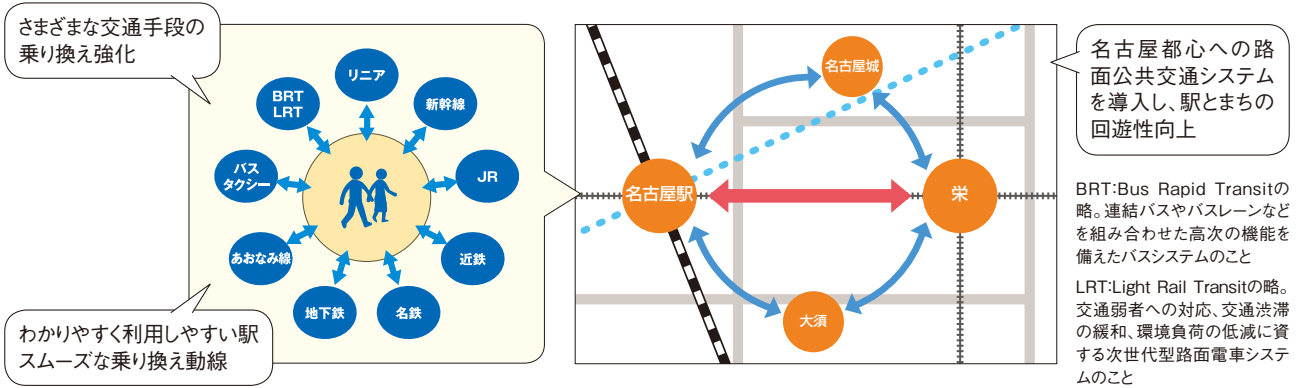
世界的なモノづくり拠点の成長を支える基幹的交通拠点とネットワークの強化

- ▶ 中部国際空港や名古屋港などの世界につながるゲートウェイの機能強化
- ▶ 高速道路整備等による、内陸物流拠点・重要港湾・国際空港(陸・海・空)をつなぐ国際物流基幹ネットワークの構築
- ▶ スマートICや幹線道路整備による地域間ネットワークの強化

国際競争力を備えた交通機能確保

- ▶ 名古屋駅の交通結節機能強化(ターミナル機能強化、駅からまちをつなぐ魅力ある歩行者空間の形成など)
- ▶ 周辺核都市(岐阜市、四日市市、豊田市等)や中部国際空港へのアクセス性強化

●名古屋駅の交通結節機能強化イメージ



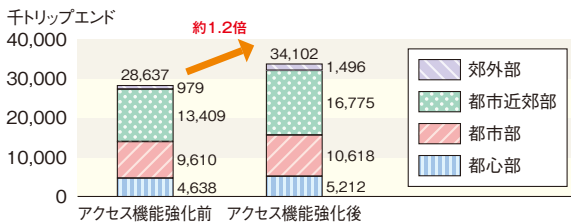
リニア大交流圏における求心力を備えた都市づくり

- ▶ 都市部の魅力を高める交通まちづくり
- ▶ まちのシンボルとなる新たな路面公共交通システムの導入

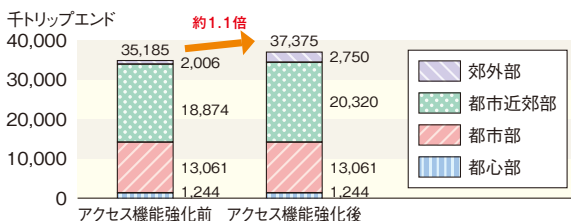
MEMO リニア開業を見据えた施策実施の効果推計結果

名古屋駅の結節機能強化やアクセス機能強化により、交流ポテンシャルが増加

- 鉄道高速化(速度2割増)により40分圏域の発生集中量*(交流ポテンシャル)が2割増加



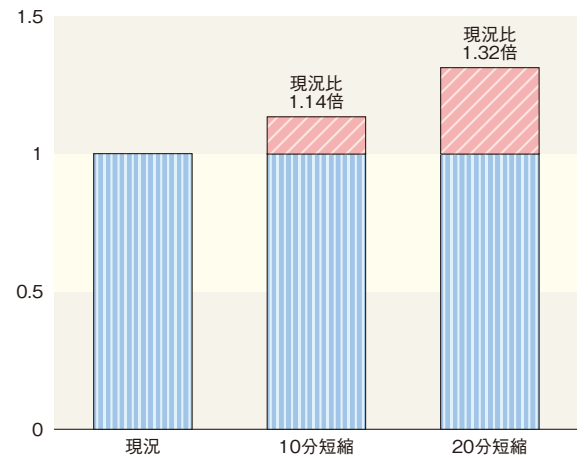
- 名古屋駅への高速道路アクセス改善により60分圏域の発生集中量*(交流ポテンシャル)が1割増加



*発生集中量:ある地域を出发・到着する移動量

豊田市駅~名古屋駅間の鉄道所要時間短縮により、人の動きが増加

- 現況約60分の名古屋駅~豊田市駅の鉄道所要時間を20分短縮すると、名古屋駅地区から豊田市中心部間の人の動きが約3割増加

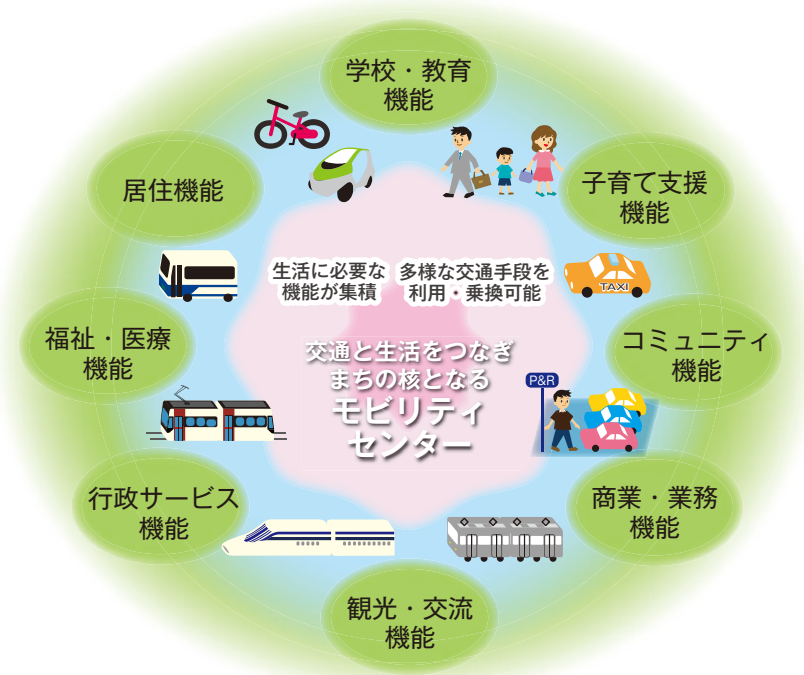


注) 予測に用いた分布モデルで地域間の所要時間を短縮して分布交通量を推計
注) 移動の目的を「業務」と「自由」に限定

方向性2 質の高いモビリティ

- 自動車利用が多い郊外部と、公共交通が中心となる都市内の移動を円滑に行えるようにするなど、地域によって最適な交通手段を使い分けられるようにするため、多様な交通モードが利用可能でそれぞれが連携した交通体系を構築します。
- 高度な交通結節機能と様々な都市機能が集積し、交通と生活をつなぐ、まちの核となるモビリティセンターを構築します。なかでも自動車依存傾向の強い中京都市圏においてはモビリティセンターのなかに自動車と他の交通機関との乗り換え(P&R)機能の充実を図ります。
- モビリティセンターを核とした多極型のネットワークを構築するため、モビリティセンター間の交通網の機能強化を図ります。
- 先進的モビリティの導入など未来志向の交通環境創出を図り、交通システムやマネジメントのイノベーションを実現します。
- 充実した道路インフラを最大限活用するため、交通状況に応じて道路構造とその運用を適切に見直し、安全性・快適性・速達性・信頼性といった観点から機能向上を図ります。

●交通結節機能とさまざまな都市機能が一体化したモビリティセンターのイメージ



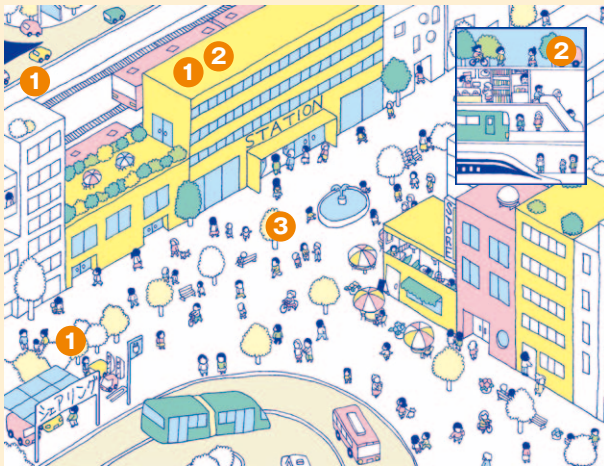
モビリティセンターは、地域の交通と生活をつなぐ拠点としてまちづくりの核となる位置に構築

都市部のモビリティセンター
都市圏の玄関口に構築

都市部・都市近郊部の
モビリティセンター
都市の拠点となる駅等に構築

都市近郊区・郊外部の
モビリティセンター
役場やスーパー、医療施設等が
集まる拠点に構築

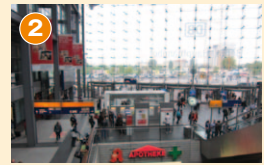
都心部のモビリティセンターのイメージ 【都市圏の玄関口に構築】



- ①リニア・新幹線・鉄道・バス・自動車(高速道路)・超小型モビリティ・自転車等の交通機能が集積
- ②乗換え先が一目で見渡せ、上下動も円滑にできるわかりやすく利用しやすい乗り換え空間
- ③駅とまちをつなぐにぎわいと滞留空間を兼ね備えた歩行空間と移動手段



ベルリン中央駅
上層から地下まで見通せる構内

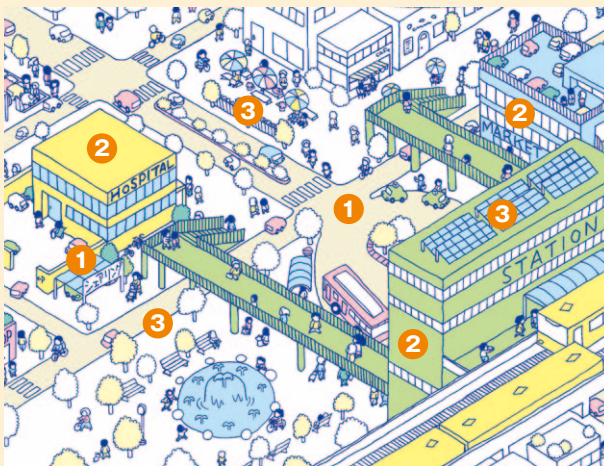


ベルリン中央駅
広く開放的でわかりやすい空間構成



ベルリンアレクサンダー駅前広場
駅前がトランジットモール

都市部・都市近郊部のモビリティセンターのイメージ 【都市の拠点となる駅前に構築】



- ①鉄道・バス・超小型モビリティ・P&Rなどの交通機能が集積
- ②駅を中心にさまざまな都市機能が集積し、駅周辺だけでなく広域的な集客力を持つ
- ③駅ビル内や駅周辺に人が集まりにぎわいを生み出す空間が充実



愛知県豊田市
駅前の超小型モビリティシェアリング



岐阜県岐阜市
駅前に商業や居住、にぎわい機能



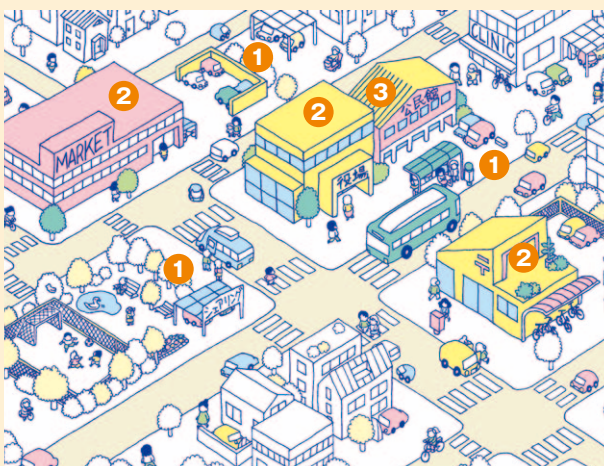
愛知県一宮市
駅ビル内に中央図書館



愛知県一宮市
駅ビル内のイベントスペース

資料:岐阜県岐阜市(上右)、愛知県一宮市(下2枚)

都市近郊部・郊外部のモビリティセンターのイメージ 【役場やスーパー、医療施設等が集まる拠点に構築】



- ①バス・コミュニティバス・超小型モビリティ・P&R・自転車等の交通機能集積
- ②行政や金融等の機能を有し地域の生活拠点を形成
- ③集会やイベントに利用できる公民館等の施設で人々が交流。周辺地域で取れた農産物等の特産品を扱う市場がひらかれ、地域外からも集客



愛知県みよし市
駅近隣の施設でフリーマーケット



愛知県瀬戸市
路線バスとコミュニティバスの
結節点・商業機能や行政機能も集積



愛知県安城市
路線バスとコミュニティバスが病院で結節

資料:愛知県瀬戸市(上左)

まちづくりの核となる位置でのモビリティセンターの構築

- ▶ 多様な交通手段を使い分けられる乗り換え拠点
- ▶ シームレスな乗り換えを実現する交通結節機能向上と料金体系の実現
- ▶ モビリティセンターまでの円滑なアクセスを実現する道路やバス、鉄道などの交通ネットワーク整備、機能向上
- ▶ まちづくりとの連携による生活に必要な都市機能の集積

MEMO モビリティセンターによる住みやすさの変化イメージ(鉄道駅がない郊外部の例)

現況

【交通】

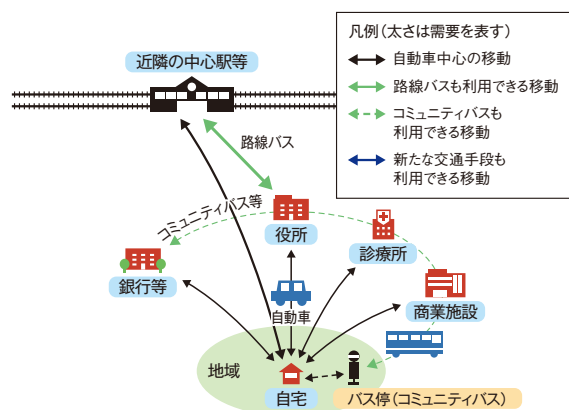
- 地域の主要道路に路線バスが運行
- 地区を結ぶコミュニティバスが運行
- 移動手段の多くは、自動車利用

【生活】

- 生活に必要な施設(役所、商業施設、医療施設等)が点在
- 交通手段は、公共交通手段が使いづらく、自動車利用に依存傾向



⇒ 人口減少、高齢化の進展を考えると「**利用しやすい交通手段**」
「**公共交通利用の維持**」が求められる。



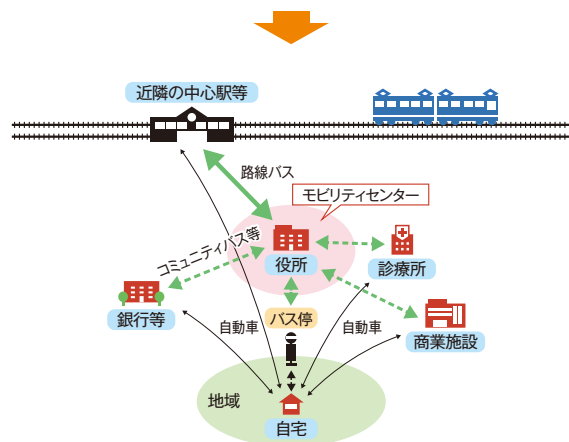
モビリティセンターの構築イメージ(交通結節機能強化)

【交通】

- 交通結節機能を強化したモビリティセンターを構築
- 路線バス利用者の増加により、さらに交通サービスが向上する好循環
- 主要地域、施設を結ぶ路線バスの見直し等によりサービス向上

【生活】

- 生活に必要な施設(役所、商業施設、医療施設等)が点在
- 交通手段は、移動を効率的に集約することで、利用しやすい交通手段が確保され、自動車から公共交通等へ移動手段が変化



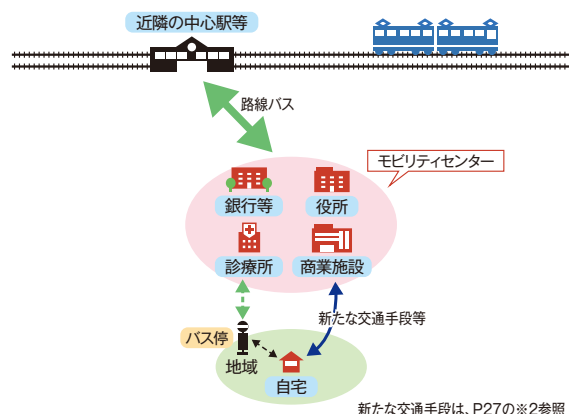
モビリティセンターの構築イメージ (交通結節機能強化+都市機能付加)

【交通】

- 交通結節機能強化と都市機能を付加したモビリティセンターを構築
- 路線バスの利用者がさらに増加し、交通サービスがさらに向上
- モビリティセンターへは超小型モビリティ等でも移動可能

【生活】

- 生活に必要な施設(役所、商業施設、医療施設等)が集約
- 交通手段は、移動を効率的に集約することで、マイカーの相乗りやカーシェアリング等の「新たな交通手段(p.27 参照)」なども含め、利用しやすい交通手段が確保され、自動車から公共交通等へ移動手段が変化
- 主要施設機能が集約して利便性が高まることで、外出回数が増加し、人々のさらなる交流や賑わいの創出・まちの活性化が実現



新たな交通手段は、P27の※2参照

複数の交通手段間の連携機能の強化

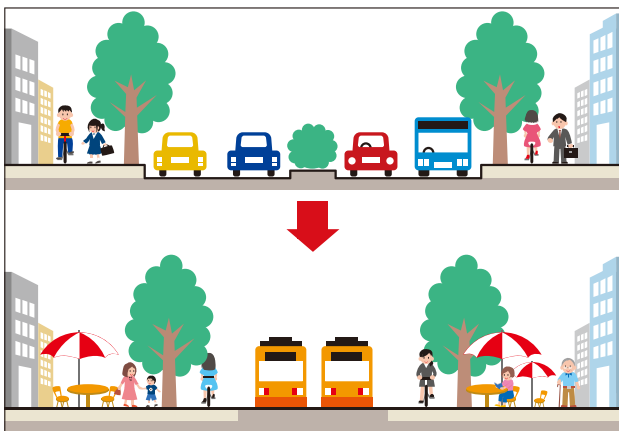
- ▶ 商業施設等と連携したP&Rのさらなる展開
 - ▶ 超小型モビリティやカーシェアリング等の利活用
 - ▶ ICTを活用した高度なマネジメントによるシームレス化
- ※モビリティセンター以外の取り組み



快適な生活を支える道路機能の向上

- ▶ 道路空間再配分・歩行者回遊空間の整備
- ▶ バイパス整備・車線拡幅等の道路改良や交差点改良
- ▶ 交通管制の工夫

●道路空間再配分イメージ



●道路改良や交差点改良、交通管制の工夫イメージ

ラウンドアバウトの導入例(社会実験)



資料:焼津市

自動車利用の抑制・適正化

- ▶ 都心部への流入交通や駐車に対する課金
- ▶ 交通マーケティングを踏まえた徹底的なモビリティ・マネジメント

●自動車と公共交通等をかしく使い分けるライフスタイルの普及



資料:愛知県

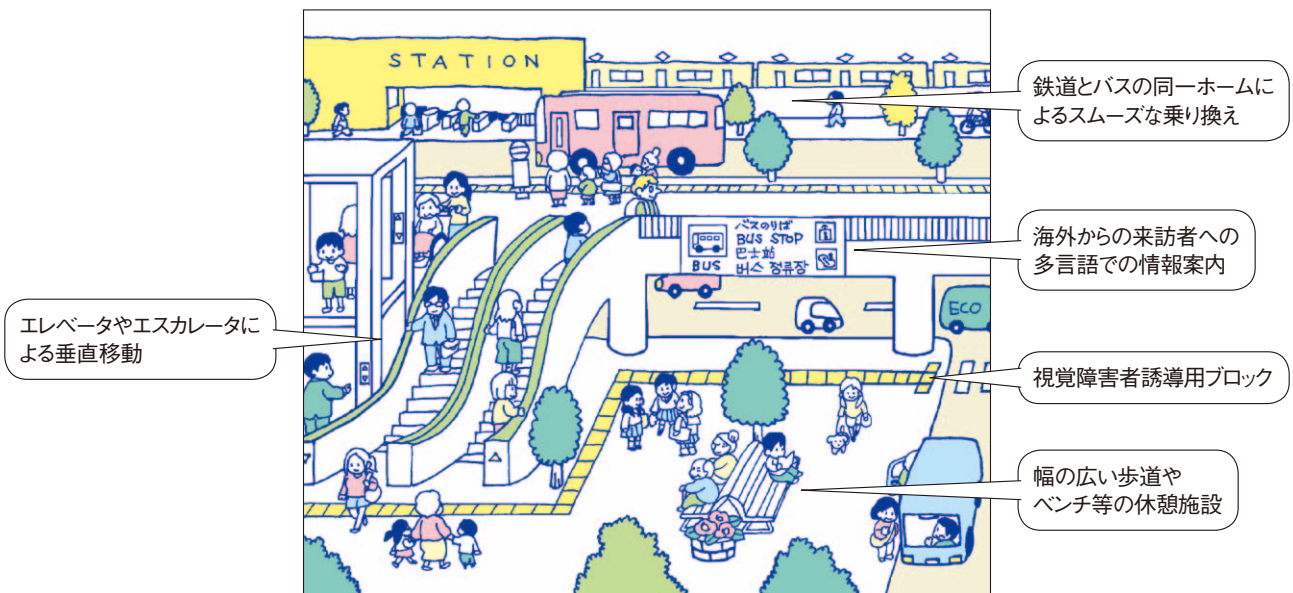


方向性3 住みやすい交通環境

- 駅等を中心としたコンパクトシティ※1の実現を支える、公共交通等による都市内の回遊性向上や、集約化した都市へのアクセス性向上のための交通機能の向上を図ります。
- だれもが円滑に移動できるユニバーサルな交通環境を創造します。
- 環境にやさしく、生活や経済活動、地域活力を支える公共交通を確保・維持するとともに、新たな交通手段※2による移動手段の確保と連携を図ります。
- 地域によって交通特性や生活スタイルが異なることから、それぞれの地域特性に応じたモビリティを確保します。
- 南海トラフ巨大地震の脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に向け交通面から災害に備えます。

※1:コンパクトシティ:鉄道駅等の拠点を中心とした都市機能の集積やまちなか居住と、拠点間等の交通アクセスが確保された持続可能な集約型の都市構造
 ※2:新たな交通手段:カーシェアリングや超小型モビリティシェアリング、コミュニティサイクル、自家用有償旅客運送、地域や身近にいる人同士が支えあう共助によるマイカー相乗りなどのいわゆる準公共交通と呼ばれる移動手段

●ユニバーサルな交通環境イメージ



●地域特性に応じたモビリティの確保のイメージ



駅や中心市街地を中心としたコンパクトシティの形成

- ▶ モビリティセンターを核としたまちづくりと都市交通の連携
- ▶ 郊外部における地域拠点（役場、道の駅等）を中心としたまちづくり
- ▶ メリハリをつけた交通インフラの取捨選択

モビリティセンター構築による生活利便性の向上

- ▶ 都市機能施設の誘導
- ▶ 生活道路、地区道路の整備
- ▶ 新たな交通手段を支えるインフラの整備

公共交通の確保・維持

- ▶ 民間活力の導入等多様な取り組みによる地方鉄道の確保・維持
- ▶ 交通事業者の枠組みを超えた料金体系の導入
- ▶ 公共交通を支えるための資金的な支援措置の導入
- ▶ 新たな交通手段と、鉄道やバスとの連携

郊外部における移動手段の確保

- ▶ 地域や身近な人同士が支えあう共助によるクルマの準公共交通的な活用（相乗り等）
- ▶ 次世代型自動車や超小型モビリティを活用した移動手段の確保
- ▶ 福祉、教育、医療、商業等との連携

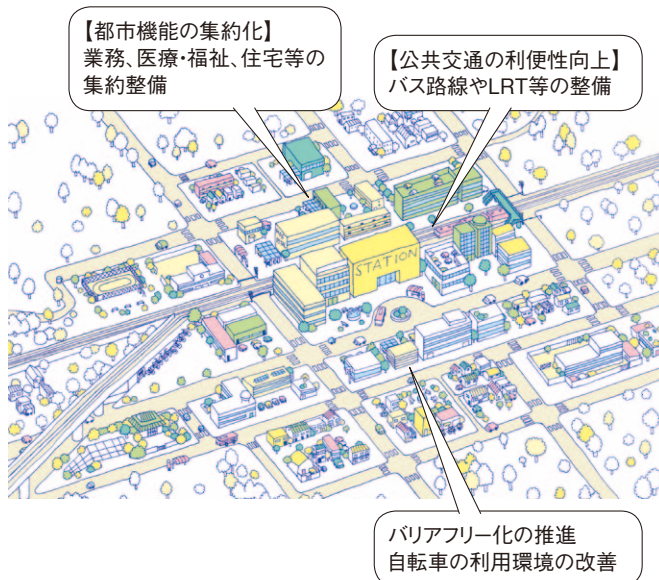
ユニバーサルな交通環境を創出

- ▶ 高齢者、障害者等の円滑な移動環境の整備、モビリティの確保

安心・安全な交通環境の整備

- ▶ 安全な地区交通環境の創出
- ▶ 耐震化やリダンダンシーの確保による防災機能の強化

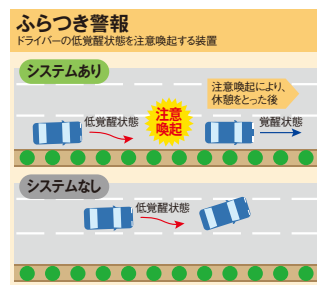
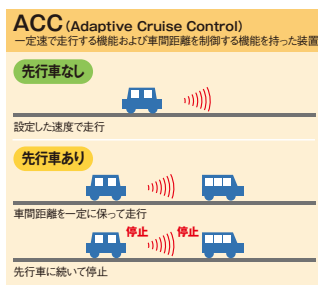
●集約型都市構造を目指したまちづくりと都市交通の連携



●超小型モビリティを活用した移動手段の確保



●高齢者、障害者等の円滑な移動を支援するモビリティの確保



資料:国土交通省HP

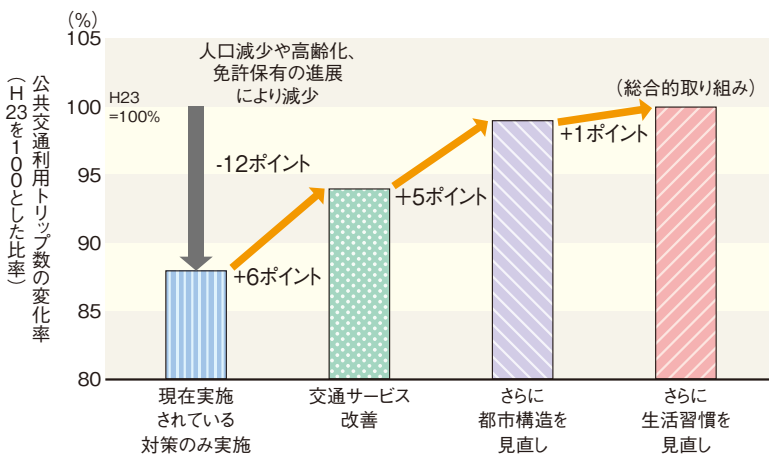
都市交通施策実施の効果

- 将来の交通課題に対応するため、交通サービス改善、都市構造の見直し、そして生活習慣の見直しに関するシナリオを設定し、定量的に評価しました。
- 「交通サービス改善」「都市構造の見直し(拠点等への人口集積)」「生活習慣の見直し(かしこいクルマの使い方)」の総合的な取り組みにより、さまざまな課題が現在(平成23年)より改善する見通しです。

● 将来交通需要予測で評価した施策の内容

シナリオ	シナリオの条件
交通サービス改善	待ち時間や所要時間の短縮、運賃割引や自動車利用抑制策の実施
都市構造の見直し	人口が集中し鉄道駅がある地域に夜間人口や昼間人口が移動
生活習慣の見直し	自動車に頼り過ぎず、かしこく多様な手段を使い分ける生活習慣が浸透

公共交通利用*トリップ数の変化(H47)

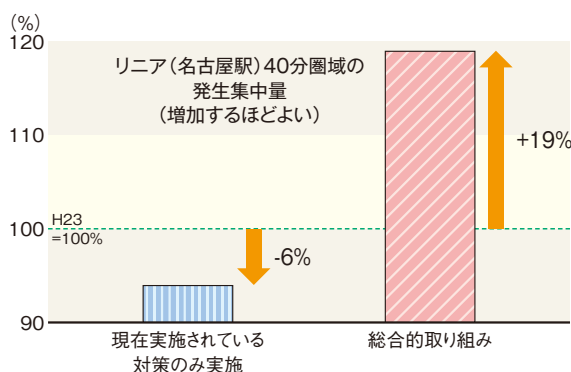


※グラフの公共交通利用とは、鉄道やバスの利用についての指標であり、計画内で提案している新たな交通手段の利用は含まれていません。
 ※第5回調査圏域での集計

- 左図のように、「交通サービス改善」「都市構造の見直し」「生活習慣の見直し」に総合的に取り組むことで、人口減少下でも、多様な移動手段の1つを成す鉄道やバスなどの公共交通利用者数を維持することができる見通しです。
- また、地域や身近にいる人同士が支えあう共助、超小型モビリティのシェアリングなどの新たな交通手段の普及により、誰もが移動できる交通手段が確保された交通状況を見通しています。

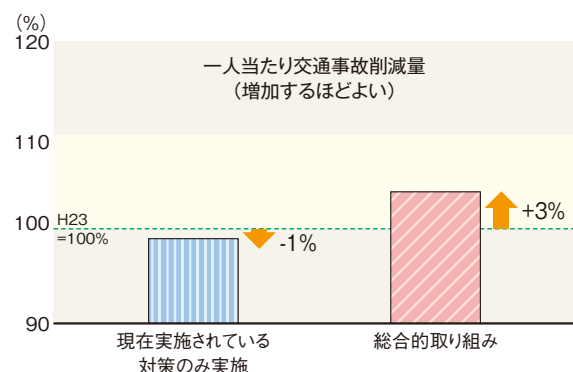
- 下図のように、総合的な取り組みにより、中京都市圏のさまざまな課題も改善する見通しです。

リニア(名古屋駅)を中心とした交流ポテンシャルの変化(H47)



※発生集中量:ある地域を出发・到着する移動量
 ※第5回調査圏域での集計

一人当たり交通事故削減量の変化(H47)



※第5回調査圏域での集計

国際競争力と住みやすさを備えた都市交通像を実現させるための都市圏戦略

▶ リニア中央新幹線の開業を契機とした交通サービス改善やインフラ更新のまたとないチャンスを逃すことなく、国際競争力の確保のため、すべての関係自治体が危機感を共有しつつ、都市及び都市圏全体の都市機能や魅力向上に取り組めます。

▶ 人口減少・高齢化が進展するなかでも住みやすさを維持するため、多様な移動手段の1つを成す公共交通を維持し、様々な交通課題の改善に向け、「交通サービス改善」「都市構造の見直し」「生活習慣の見直し」に総合的に取り組めます。

パーソントリップ調査の成果

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、第5回パーソントリップ調査の結果を取りまとめた報告書などを作成しています。



○調査報告書

1. 実態調査の企画と実施
- 2-1. 現況交通実態の把握(その1)
- 2-2. 現況交通実態の把握(その2)
3. 都市圏交通計画



○パンフレット

人の動きからみる中京都市圏のいま



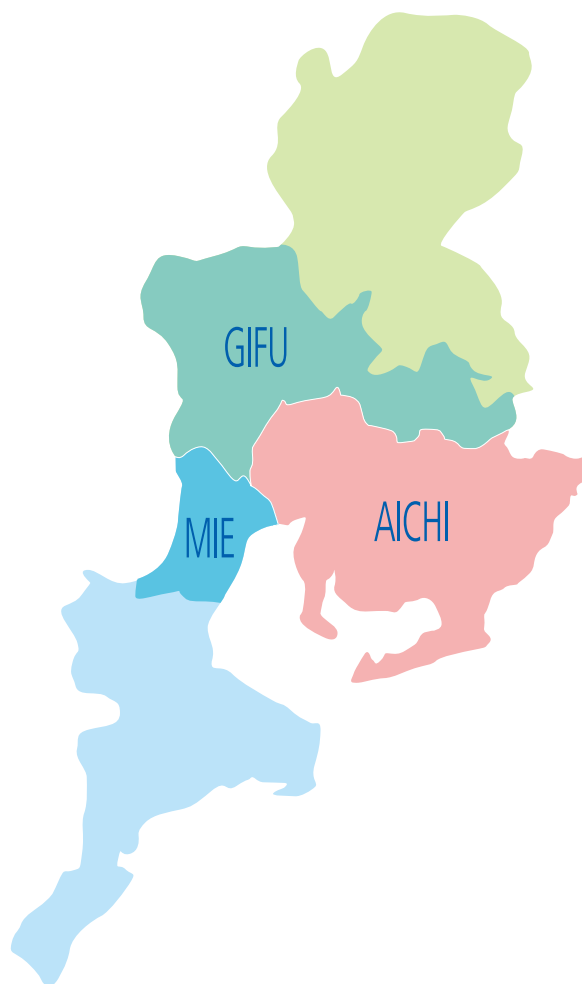
○協議会ホームページ

- ・調査の成果
- ・PTデータの提供について
- ・PTデータの閲覧・集計
- ・PTデータの活用事例 など

問い合わせ先

国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	052-953-8129
愛知県 建設部 都市計画課	052-954-6516
岐阜県 都市建築部 都市政策課	058-272-1111
三重県 県土整備部 都市政策課	059-224-2718
名古屋市 住宅都市局 都市計画部 交通企画課	052-972-2724

中京都市圏総合都市交通計画協議会ホームページアドレス：<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>



中京都市圏総合都市交通計画協議会が パーソントリップ調査を実施しています

私たち「中京都市圏総合都市交通計画協議会」は、複数の国県市関係機関が中京都市圏における総合的な都市交通計画の策定に関する調査、研究およびこれに関する連絡、調整を行うことを目的に、1971年（昭和46年）に発足し、40年以上にわたって活動してきました。構成団体は、国土交通省や愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市などの関係機関と学識経験者により構成されています。

ホームページ

<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>

平成26年9月発行