

〈記者発表機関〉 中部地方整備局、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市で同時発表

〈配布先〉

中部地方整備局記者クラブ、岐阜県政記者クラブ、愛知県政記者クラブ
三重県県政記者クラブ、三重県第二県政記者クラブ、名古屋市政記者クラブ

平成 26 年 9 月 5 日

～「国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都」を目指して～

パーソントリップ調査からみた今後の中京都市圏の 目指すべき都市交通像などを取りまとめました

※1
中京都市圏総合都市交通計画協議会では、第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年実施）のデータをもとに将来推計などを実施し、中京都市圏における都市交通の現状や将来見通し、都市交通課題とその対応についての検討を進めてきました。

この度、その検討結果について平成16年以来10年ぶりに「中京都市圏交通計画」として取りまとめましたので、お知らせいたします。

本計画は、都市交通政策の方向性と様々な実施すべき施策を提案し、施策が実施された将来の状況を分析し提示しています。過去に取りまとめた計画は、地方公共団体等における都市や交通のあり方の検討や都市計画、交通計画等の策定に活用されています。

【中京都市圏交通計画のポイント】

◆スーパー・メガリージョンとしての都市交通像

- ・リニア中央新幹線の開業を踏まえ、東京都市圏を同一圏域として視野に入れた全国で初めての交通計画
- ・東京都市圏へのストロー現象^{※2}に打ち克つ、国際競争力のある都市交通像を提示

◆モビリティセンター^{※3}による住みやすさの向上

- ・様々な地域の将来像・交通像に応じて多様なモビリティセンターを構築
- ・新たな交通手段（マイカーの相乗り、カーシェアリング等）と鉄道やバス等との連携

目指すべき都市交通像

リニア中央新幹線の開業に合わせて世界の諸都市と肩を並べる都市圏を創り上げる

—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—

1. 添付資料 パンフレット：「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
<調査結果データ、計画の詳細について>

協議会ホームページをご覧ください。<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>

※1
中京都市圏総合都市交通計画協議会…国土交通省、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市等により構成する組織で、昭和46年の発足以来、40年以上にわたって活動しています。

※2
ストロー現象…都市間の交通網が整備され便利になると、人口や資本が大きな都市側に吸い寄せられること。

※3
モビリティセンター…交通結節機能と都市機能が集積したまちづくりの核となる地区

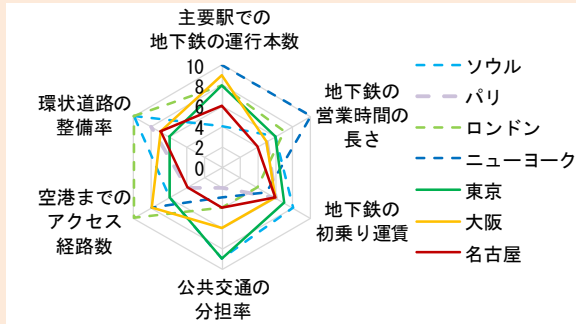
中京都市圏の交通課題と目指すべき都市交通像

中京都市圏が抱える様々な交通課題に対応し、
リニア開業に合わせて国際競争力のある都市圏を創ることが重要です。

【中京都市圏の交通課題】

国際的な都市と比べ低い交通サービス水準

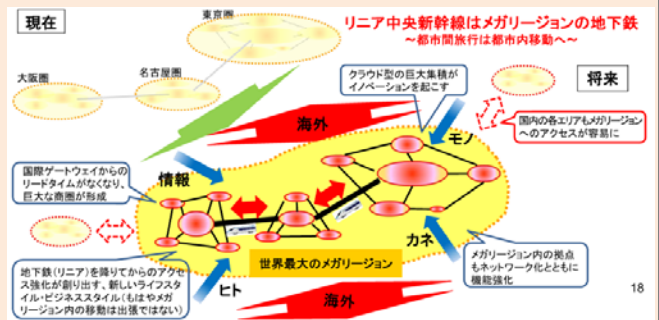
- リニア開業に合わせて中京都市圏の国際競争力を高めるため、交通サービス水準を高めることが求められます。



注：各都市や各都市主要駅のデータを点数化してグラフ化
交通サービス水準の国際都市間比較

スーパー・メガリージョンに相応しい交通機能強化

- 中京都市圏の魅力を高めてスーパー・メガリージョンの活力を都市圏内に取り込み、都市圏全体に波及させる交通機能の強化が求められます。



資料：国土のグランドデザイン 2050
リニア中央新幹線開通による大交流圏の形成

交通に関する様々な課題

- 利用者が減少する公共交通機関を確保・維持していくことが求められます。
- 交通手段利用傾向の異なる地域毎に、最適な交通手段の使い分けが可能な交通体系が求められます。
- 高齢者の自動車利用増加に対応した安全な交通の実現が求められます。
- 東京都市圏へのストロー現象に打ち克つ、都市圏の活力向上をもたらす「まち」の魅力向上が求められます。

【中京都市圏が目指すべき都市交通像】

- 以上の交通課題に対応する、スーパー・メガリージョンに相応しい都市交通像を創ることが重要です。

目指すべき都市交通像

リニア中央新幹線の開業に合わせて世界の諸都市と肩を並べる都市圏を創り上げる
— 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 —

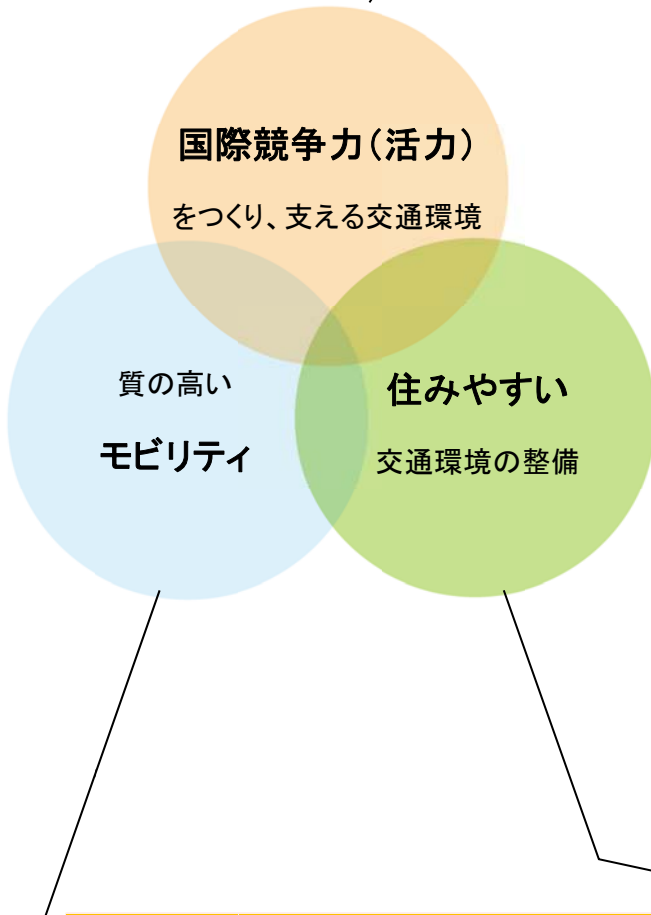


目指すべき都市交通像のイメージ

都市交通政策の方向性と実施すべき施策（抜粋）

目指すべき都市交通像の実現に向け、取り組みを進める方向性と実施すべき施策を以下のように提案します。

【都市交通政策の3つの方向性とその内容の例示】



国際競争力（活力）をつくり、支える交通環境

- リニア開業により三大都市圏からなるスーパー・メガリージョンが形成されます。中京都市圏のポテンシャルが高まるなか、都市圏の国際競争力を高めるためにもリニア整備を契機とした交通機能向上のまたとないチャンスを見逃さずに取り組むことが重要となります。

北陸新幹線敦賀延伸
東海北陸道4車線化
昇龍道による北陸圏も含めた観光振興

リニア開業によりスーパー・メガリージョンが形成され、三大都市圏が同一都市圏に

スーパー・メガリージョン

モノづくりを支える国際物流ネットワークの形成

新幹線とリニア、東名・名神と新東名・新名神のダブルネットワークの要

大阪 名古屋 東京

京阪神都市圏 中京都市圏 東京都市圏

世界につながるゲートウェイの機能強化を通じたグローバルな存在感を発揮

国際的、中核的都市機能の集積・強化
都市圏内の連携強化

質の高いモビリティ

- 道路や公共交通等の多様な交通手段を組み合わせた移動が可能となる、高度な交通結節機能と様々な都市機能が集積したモビリティセンターを構築します。

学校・教育機能

居住機能

福祉・医療機能

行政サービス機能

観光・交流機能

子育て支援機能

コミュニティ機能

商業・業務機能

生活に必要な多様な交通手段を機能が集積 利用・乗換可能

交通と生活をつなぎ
まちの核となる
モビリティセンター

住みやすい交通環境の整備

- 増加する元気な高齢者や海外からの旅行者などの活力をまちの活性化に生かすため、だれもが円滑に移動できるユニバーサルな交通環境を整備します。

STATION

鉄道とバス同一ホームによるスムーズな乗り換え

海外からの来訪者への多言語での情報案内

エレベーターやエスカレーターによる垂直移動

視覚障害者誘導用ブロック

幅の広い歩道やベンチ等の休憩施設

都市交通政策の方向性と実施すべき施策（抜粋）

様々な地域の将来像・交通像に応じて多様なモビリティセンターを構築します。

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
路線バスとコミバスが病院で結節

資料：愛知県瀬戸市（上左）

中京都市圏交通計画とは

中京都市圏が目指すべき都市交通像や、実施すべき様々な施策の提案を取りまとめたもので、10年ぶりの策定となります。

【都市圏交通計画とは】

- 前回平成16年に策定して以来、10年ぶりの策定となります。
- パーソントリップ調査結果を基に将来予測を実施し、中京都市圏が目指すべき都市交通像や、都市交通政策の方向性と実施すべき様々な施策を提案しています。
- 過去に取りまとめた計画は、地方公共団体等の都市計画、交通計画等の策定に活用されています。

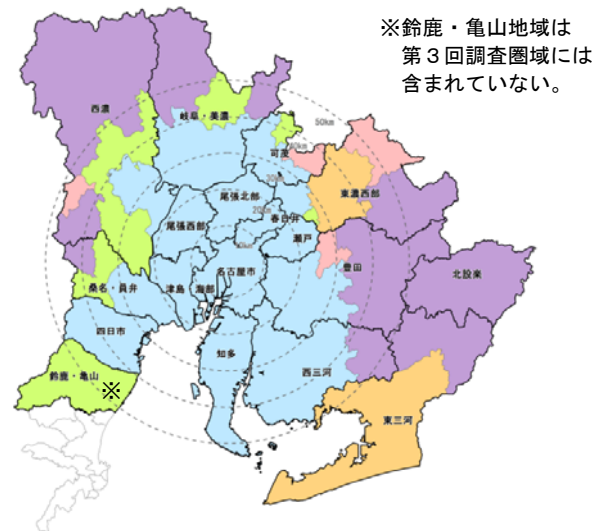
【リニア中央新幹線開業を見据えた計画】

- 前回までは、都市圏内の交通を対象とした計画でしたが、リニア中央新幹線開業により東京都市圏が1時間圏域（同一圏域）となることから、今回全国で初めて都市圏間を跨ぐ交通を視野に入れた交通計画を取りまとめました。

【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＝移動）とは、「出発地・目的地」「移動目的」「移動時刻」「交通手段」などを調査し、人の1日のすべての移動量を捉えるものです。
- 中京都市圏パーソントリップ調査は、昭和46年以降10年毎に実施しており、平成23年に愛知県、岐阜県南部、三重県北部を対象圏域として5回目の調査を実施しました。

対象市町村数	岐阜県南部	16市16町
	愛知県全域	37市15町2村 (名古屋市を含む)
	三重県北勢地域	5市5町
	中京都市圏	58市36町2村
対象面積	10,463km ²	
総人口	9,999千人	
5歳以上人口	9,485千人	



第1回(S46)調査圏域
第2回(S56)調査で新たに加わった圏域
第3回(H3)調査で新たに加わった圏域
第4回(H13)調査で新たに加わった圏域
第5回(H23)調査で新たに加わった圏域
第2回(S56)調査のみで実施した圏域

【調査の対象者】

- 中京都市圏にお住まいの方から無作為に選ばれた約45万世帯の構成員（5歳以上）の全員を対象とし、約31万人の方にご回答頂きました。

【将来予測について】

- 将来の交通の状況を検討するため、平成37年、平成47年時点における将来交通量推計を実施しました。

◆推計における前提条件

夜間人口、人口構成	国立社会保障・人口問題研究所のコーホート要因法による推計値を使用
就業人口	国勢調査結果に基づく経年変化から3県1市別の将来就業率を推計
従業人口	国勢調査における現況就従率を用いて推計
免許保有率	免許保有状況を考慮して中京都市圏を6つの地域に区分し、年齢階層別の過去からの免許保有率の経年変化を考慮して推計

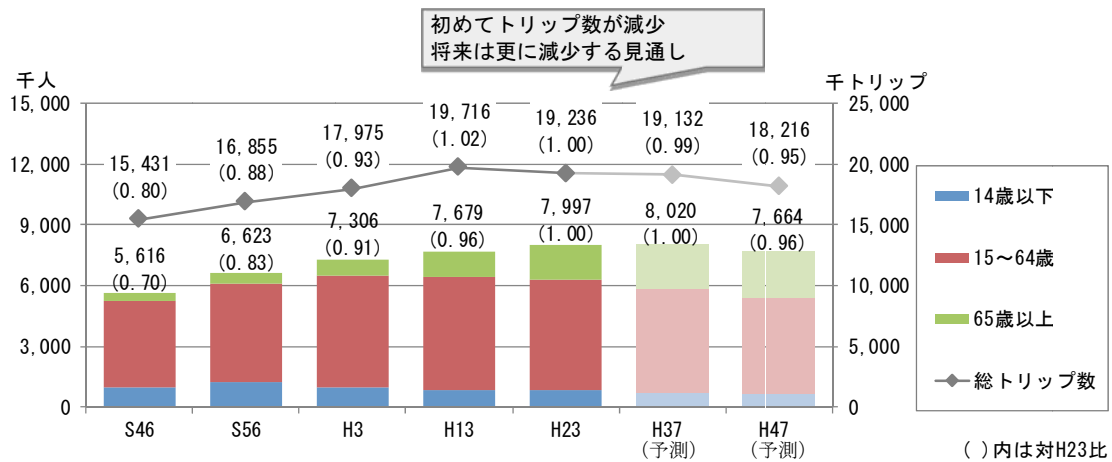
中京都市圏の交通実態と将来見通し（概要）

今後人口減少や少子高齢化が進むことで、総トリップ数は減少する見通しです。
自動車の移動は横ばいですが、鉄道やバスは減少する見通しです。

- 平成37年、平成47年の将来見通しについては、今後、中京都市圏が、これまでの流れを変えるような新しい行動や施策を行わなかった場合に直面すると思われる都市交通課題を提示するために行った結果（現在実施されている対策のみが行われるケース）です。

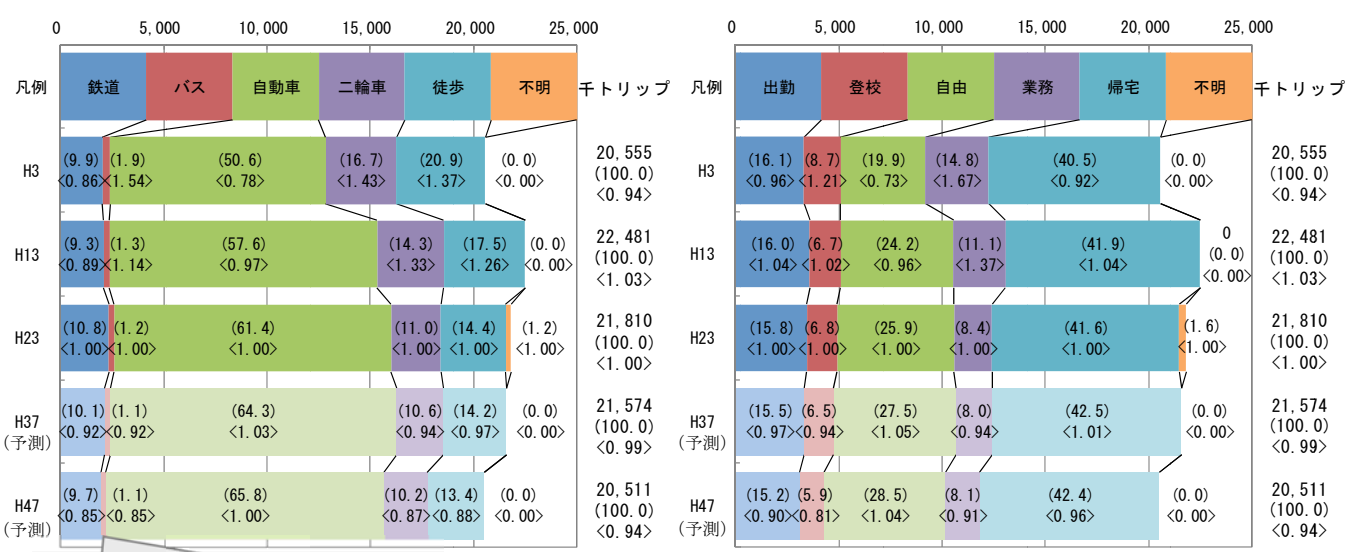
【この10年間で初めて総トリップ数が減少、今後も減少の見通し】

■ 少子高齢化等に伴い、ここ10年間で初めて総トリップ数が減少に転じました。今後さらに人口減少・少子高齢化が進むと見込まれるなか、トリップ数も減少し続けていく見通しです。



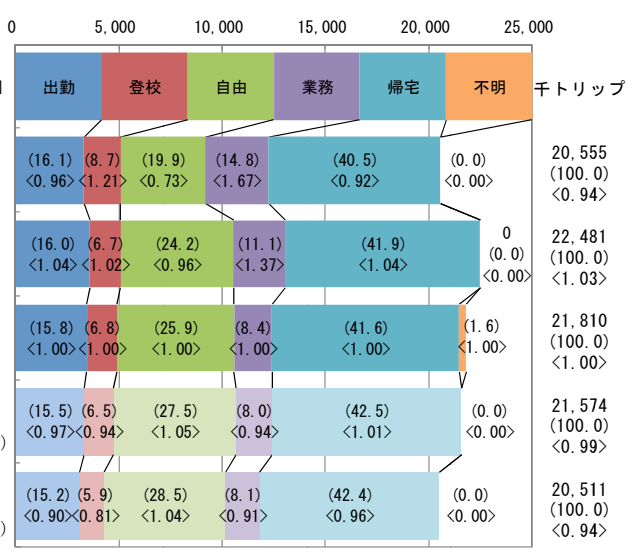
人口・トリップ数の推移と見通し 【第1回調査圏域での推移】
注：人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口

【自動車トリップ数はほぼ横ばい、公共交通トリップ数は2割程度減少の見通し】



公共交通利用トリップ数が2割程度減少
()内は構成比 < >内は対H23比

資料：中京都市圏パーソントリップ調査
代表交通手段別トリップ数の推移と見通し
【第3回調査圏域での推移】



()内は構成比 < >内は対H23比

資料：中京都市圏パーソントリップ調査
目的別トリップ数の推移と見通し
【第3回調査圏域での推移】

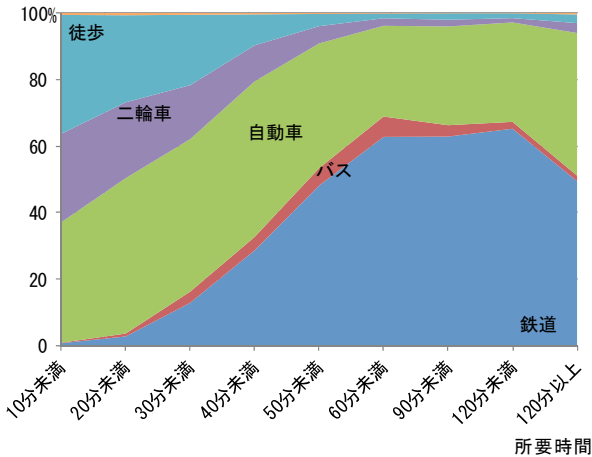
中京都市圏の交通実態と将来見通し（特徴）

中京都市圏では地域によって交通手段の利用傾向が異なります。
高齢者の自動車利用が大きく増加する見通しです。

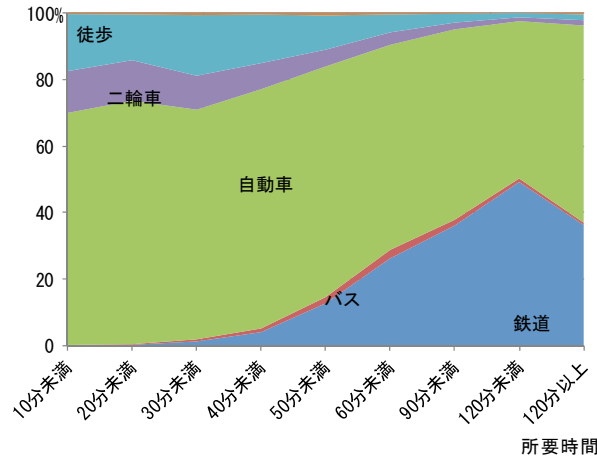
【交通手段の利用傾向は地域によって異なる】

- 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。
- それ以外の地域間の移動では自動車が多く利用されています。

【名古屋市を発着するトリップ】



【その他の地域間のトリップ】

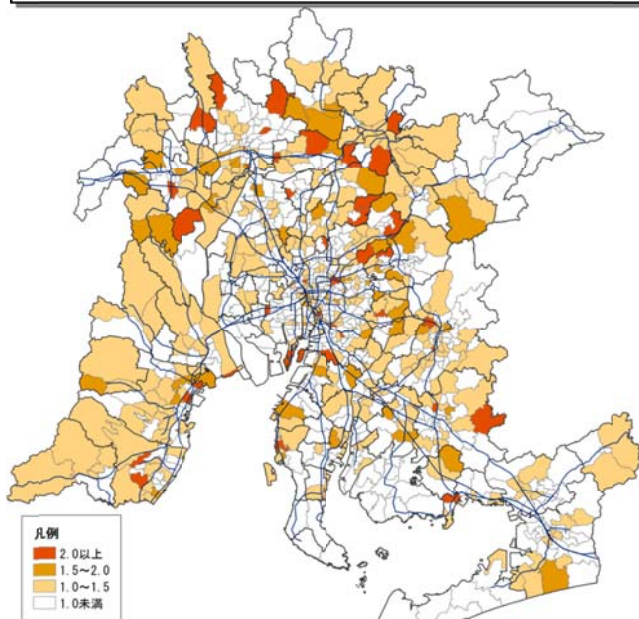


移動パターン別所要時間別代表交通手段構成 【第5回調査圏域】

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

【郊外部で増加する自由トリップ】

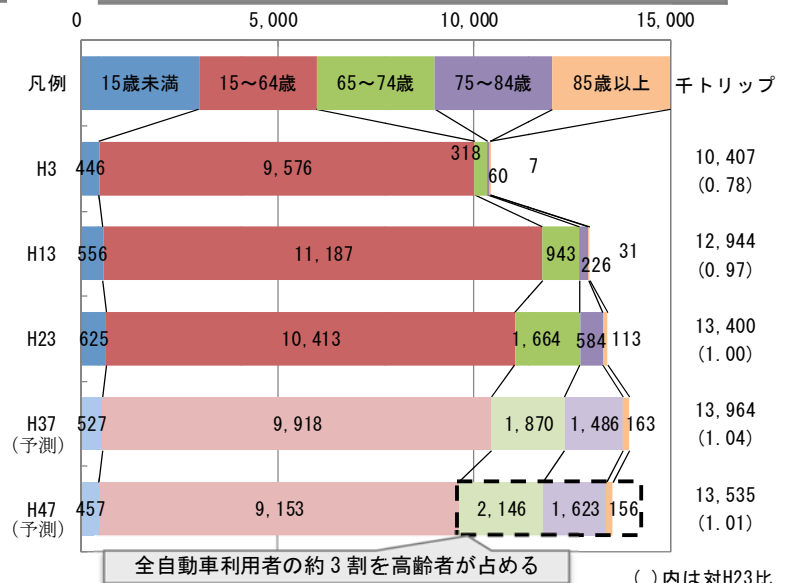
- 買物や食事・娯楽など、まちの賑わいをもたらす自由トリップのここ10年間の変化をみると、主要都市中心部や鉄道駅ではなく郊外部での増加が顕著となっています。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査
小ゾーン別自由目的集中量の変化（H23/H13）
【第4回調査圏域での集計】

【高齢者の自動車利用が増加の見通し】

- 高齢者の増加、免許保有率の高まりにより、自動車を利用する高齢者が増加しており、将来は全自動車利用者の約3割を高齢者が占める見通しです。



全自動車利用者の約3割を高齢者が占める ()内は対H23比
資料：中京都市圏パーソントリップ調査
年齢階層別自動車利用トリップ数の推移と見通し

【第3回調査圏域での推移】

注：トリップ数は、H23以前は生成量、
H37以降は個人属性を持った推計法による生成量

中京都市圏の交通実態と将来見通し（施策実施効果）

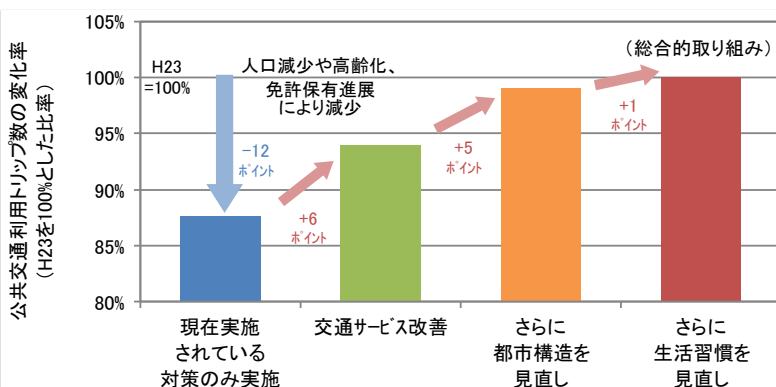
将来の交通課題に対応し国際競争力を備え、住みやすさを確保した都市交通像を実現するためには、「交通サービス改善」「都市構造の見直し」「生活習慣の見直し」の3つの取り組みを総合的に進める必要があります。

【施策実施による効果】

- 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、様々な課題が現在（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



※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。

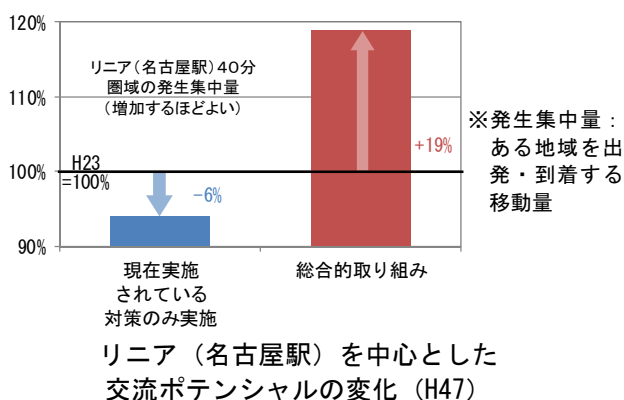
公共交通利用トリップ数の変化 (H47)

■ 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」に総合的な取り組みすることで、人口減少下でも、多様な移動手段の1つを成す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。

※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

- 総合的な取り組みにより、中京都市圏の様々な課題も改善する見通しです。



※発生集中量：ある地域を出发・到着する移動量

