

# 中京圏の社会・経済等に関する 現状について

## 委員からの主な意見(H30.11.7中京圏小委員会)

### 【我が国をめぐる経済環境】

- 日本の貿易相手先としてのアジア圏の比重の高まり、中国のGDPの拡大など、外部環境の変化について整理すべき。
- 日本の港湾物流の変化に応じ、名古屋港や、日本海側の港湾における港湾物流がどのように変化しているのか。

⇒1. 我が国をめぐる経済環境

### 【中京圏の特性】

- 三遠南信地域は浜松との関連で、広域ネットワークが今後ますます重要になってくる。リニアとの兼ね合いを踏まえた人流・物流の変化について考えるべき。

⇒2-1. リニアを活用した広域ネットワーク

- 交通量が多いと推定される、トヨタの主力工場がある西三河エリアを起点にするようなデータ(昼夜間人口、交通流動)なども整理すべき。

⇒2-2. 産業集積地としての特性

- 今進んでいる高齢化に対し、生活道路というコンセプトで料金体系を考えると、名古屋地域の団地、ベッタウンとしての特性を把握すべき。

⇒2-3. 生活圏としての特性

### 【中京圏の災害への備え】

- 新名神、新東名は非常に重要な路線であることから、船がぶつかって桁がずれたりといった、想定される被災に対する橋梁の安全性の担保がされているか。
- 被災時の代替輸送ルート確保について、トヨタで北陸への輸出を実証実験しており、東海・北陸の連携についても重視すべき。

⇒3. 中京圏の災害への備え

# 1. 我が国をめぐる経済環境

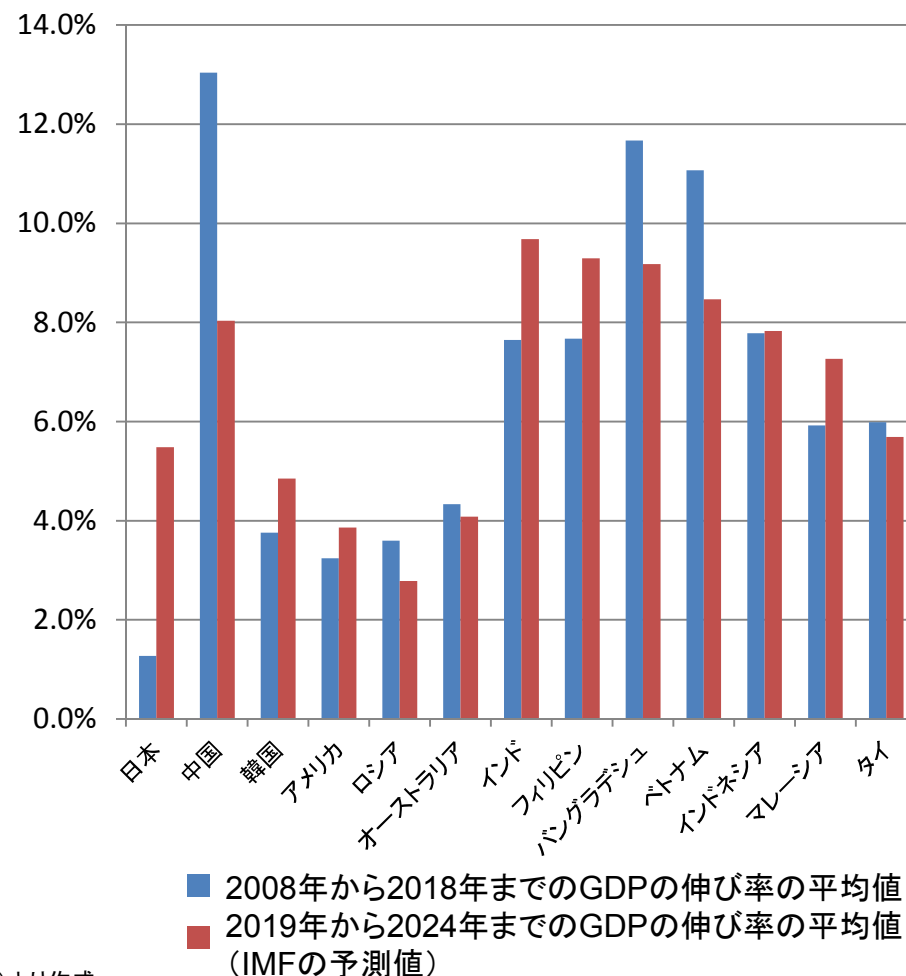
# 世界各国における1人あたりGDPの推移

- 日本の1人あたりGDPの世界での順位は、近年では下落。
- 過去10年、日本を除くアジア各国のGDPの伸び率の平均は3%~13%となっており、将来の伸び率も日本より高い水準にあると予想されている。

■ 1人あたりGDPの世界トップ20

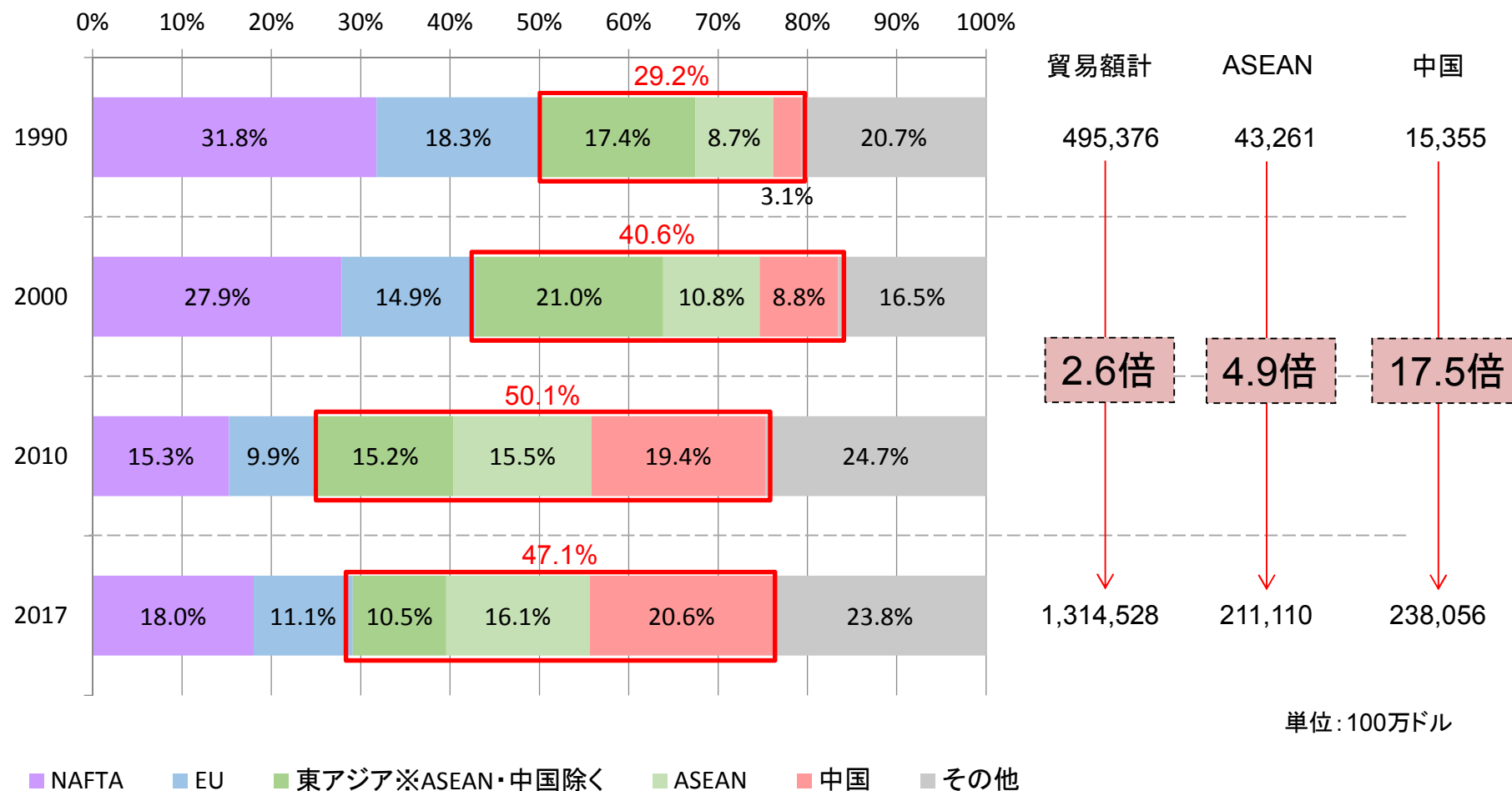
順位	1989	1999	2009	2017
1	スイス	ルクセンブルク	ルクセンブルク	ルクセンブルク
2	ルクセンブルク	スイス	ノルウェー	スイス
3	スウェーデン	ノルウェー	スイス	マカオ
4	日本	日本	サンマリノ	ノルウェー
5	ノルウェー	アメリカ	カタール	アイスランド
6	フィンランド	デンマーク	デンマーク	アイルランド
7	アメリカ	アイスランド	オランダ	カタール
8	アイスランド	スウェーデン	アイルランド	シンガポール
9	デンマーク	イギリス	オーストリア	アメリカ
10	バハマ	オランダ	フィンランド	デンマーク
11	カナダ	アラブ首長国連邦	アメリカ	オーストラリア
12	アラブ首長国連邦	オーストリア	スウェーデン	スウェーデン
13	フランス	ドイツ	オーストラリア	オランダ
14	オーストラリア	フィンランド	ベルギー	オーストリア
15	イギリス	アイルランド	フランス	香港
16	オーストリア	バハマ	ドイツ	フィンランド
17	オランダ	フランス	アイスランド	サンマリノ
18	イタリア	ベルギー	日本	カナダ
19	ベルギー	香港	カナダ	ドイツ
20	ドイツ	カナダ	マカオ	ベルギー
				...
				日本 (25位)

■ GDPの伸び率の平均値



# 日本と世界各地域の貿易額の推移

○ 日本と世界各地域の貿易額は増加傾向。特に中国やASEAN諸国との伸び率が大きく、アジア圏で約5割と大きな比重を占める。



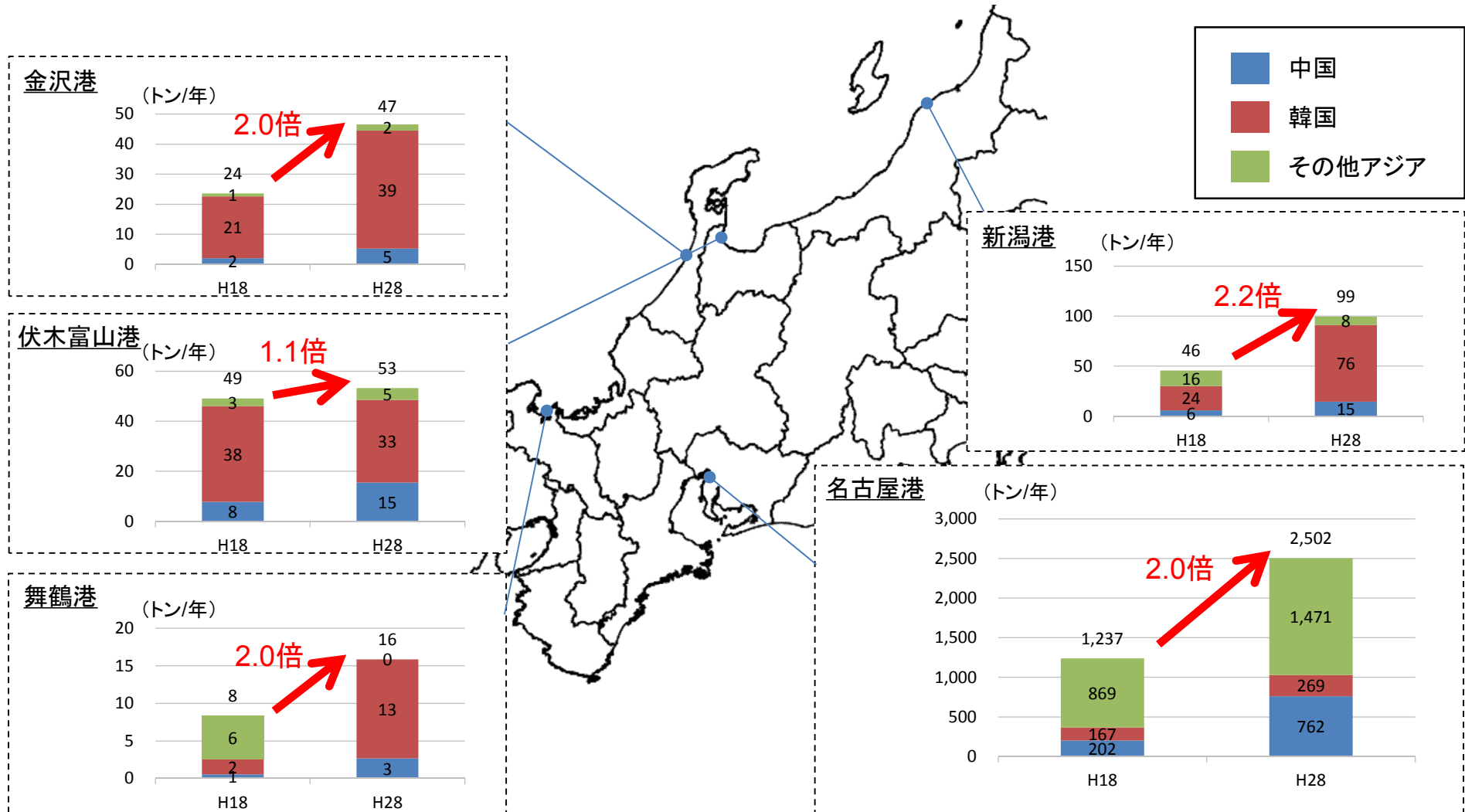
出典: JETRO(世界貿易マトリクス)より作成

※輸出と輸入の合計値

※東アジアには、1990年、2000年は香港・シンガポールが含まれる。2010年は香港のみ含まれる。2017年はいずれも含まれない。

# 主要な港湾における対アジア輸出量の変化

○ アジア圏の経済成長に伴い、名古屋港及び日本海側港湾では輸出相手国が変化しており、アジア圏に対する輸出が大きく増加している。

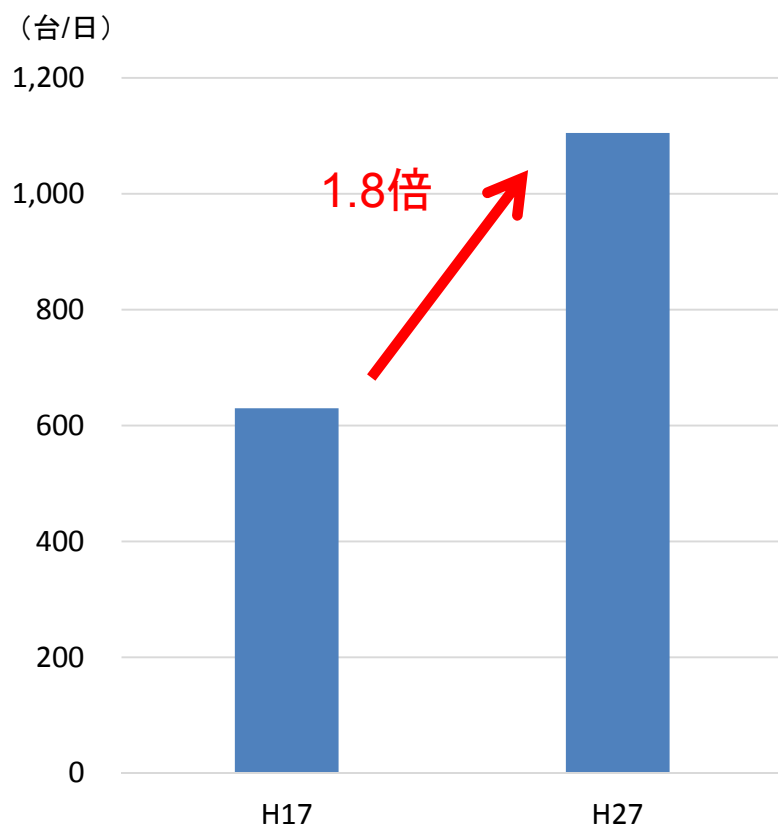


出典: 国土交通省(平成18年および平成28年港湾統計年報)より作成

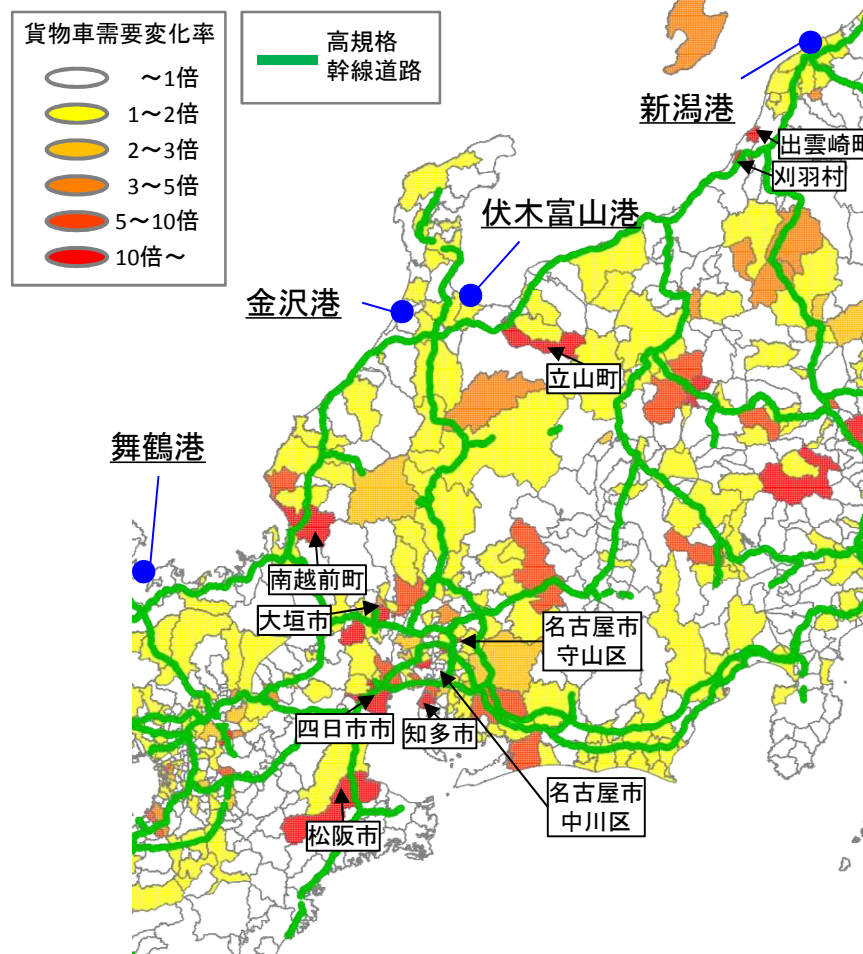
# 日本海側港湾の貨物車需要・背後圏の変化

○ 日本海側港湾と東海三県を行き来する貨物車トリップは平成17年から平成27年で増加しており、その背後圏は高速道路沿線に広く分布している。

## 日本海側港湾と東海三県を行き来する貨物車需要の変化



## 日本海側港湾の背後圏の変化

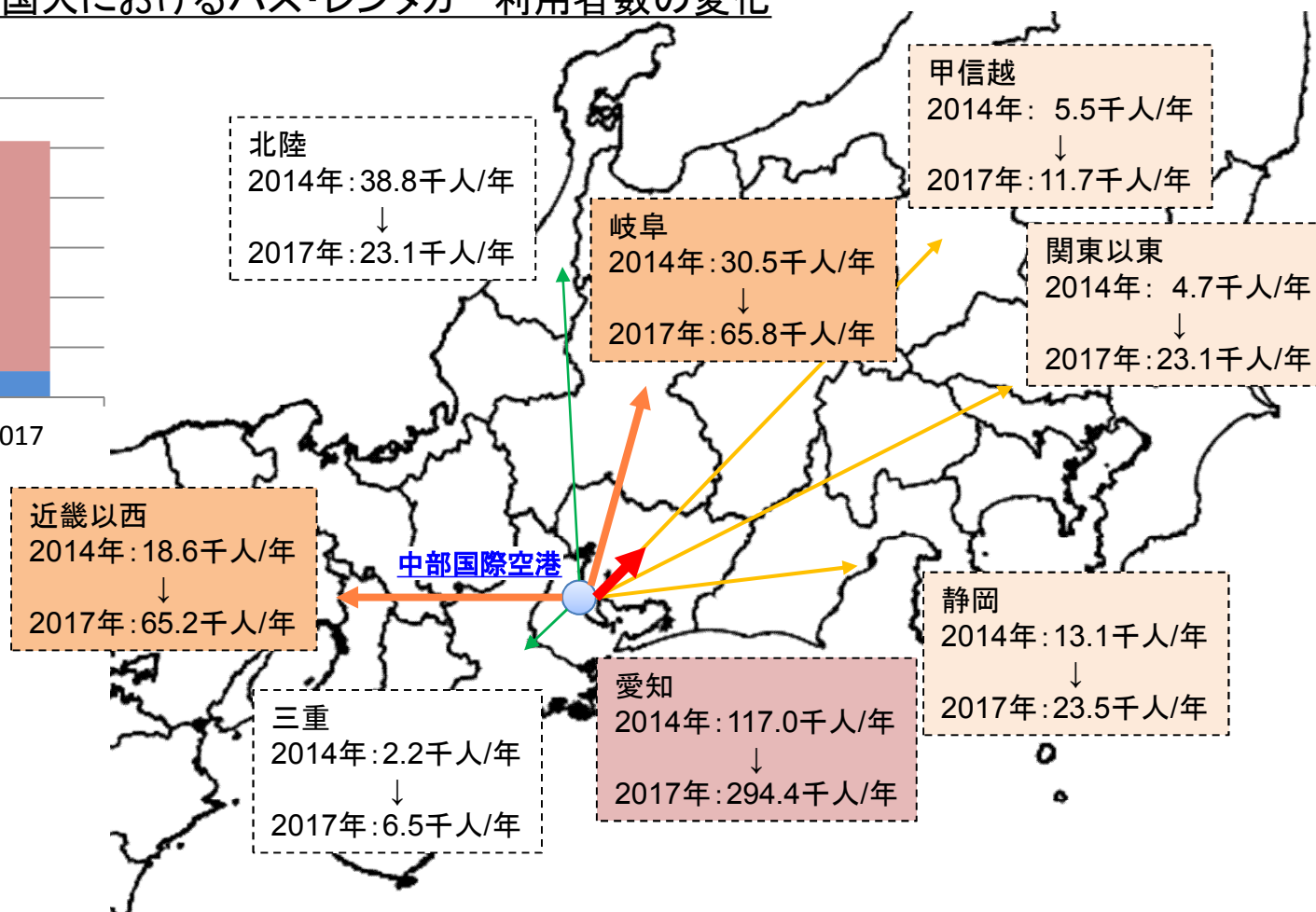
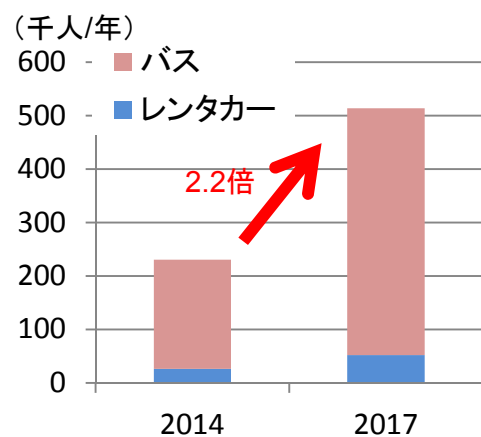


出典:国土交通省(全国道路・街路交通情勢調査平成17年及び平成27年)より作成  
 ※貨物需要の変化は、日本海側港湾と東海三県(岐阜県、愛知県、三重県)を行き来する普通貨物車の発着交通量の変化を示したものの  
 ※背後圏の変化は、普通貨物車の発着交通量の合計値から年次間の比率を示したものの  
 ※ここでは、新潟港、伏木富山港、金沢港、舞鶴港を日本海側港湾と設定

# 外国人の中部国際空港入国後の目的地

○ 中部国際空港から入国した外国人旅行者は、バスやレンタカーを利用して、愛知県内のみならず、岐阜県・三重県・静岡県といった隣県に流動しており、近年では、関東以東や近畿以西への流動も増加が見られる。

中部国際空港利用外国人におけるバス・レンタカー利用者数の変化



出典：国土交通省（訪日外国人流動データ2014年及び2017年）より作成  
 ※バス・レンタカーによる移動を集計



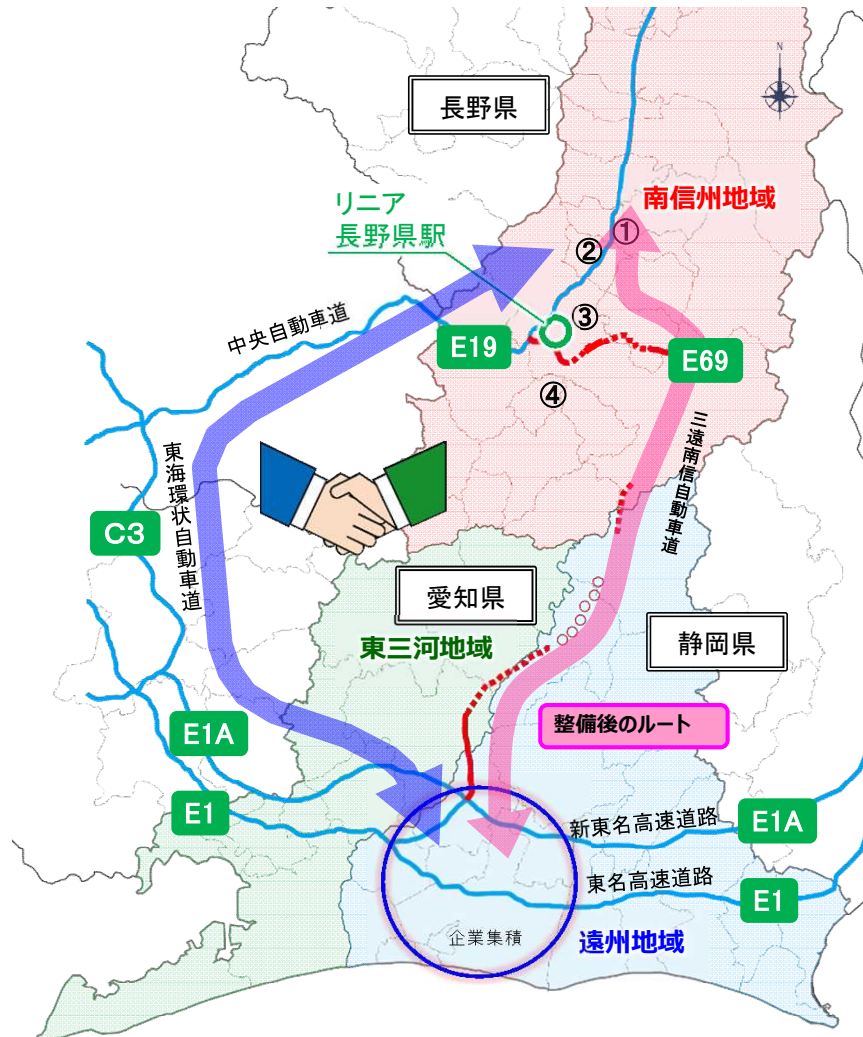
## **2. 中京圏の特性**

## **2-1. リニアを活用した広域ネットワーク**

# 南信州地域と東三河・遠州地域との交流

○南信州地域の企業と東三河・遠州地域の企業との産業面の連携は、現在、主に中央道・東海環状道を活用して交流。

## ■南信州地域と東三河・遠州地域の交流 [現況]



### ①電気機器製造業(松川町)

- ・浜松の企業と取引。
- ・更に新規取引に向けた技術打合せが頻繁にあり。



### ②ブレーキ・ロボット機器関連開発・製造(高森町)

- ・試作の確認等の都度、浜松で調整を行う。



### ③食物加工業(飯田市)

- ・浜松で穫れたみかん加工を行い、出荷。



### ④ゴム樹脂(自動車関連)(下條村)

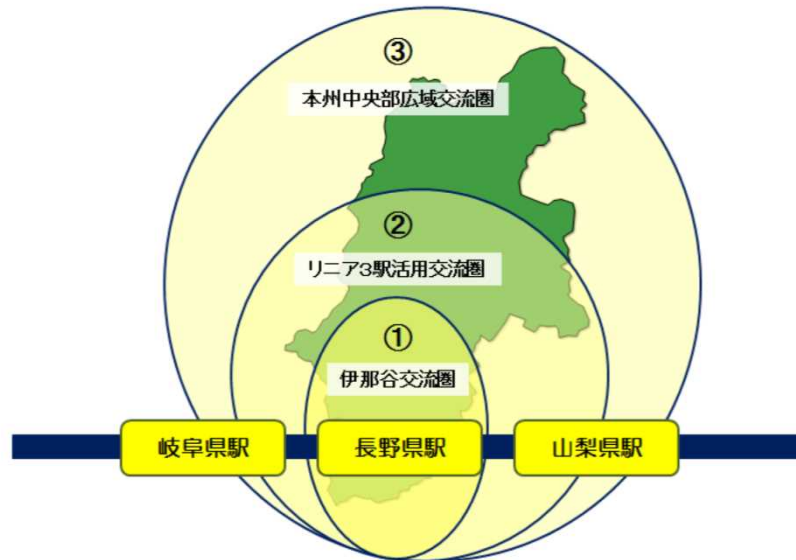
- ・自動車部品で浜松、豊田方面への取引がある。



# リニア整備効果によって地域が目指すべき姿

- 長野県は「リニア活用基本構想」を策定。
- リニアの整備効果が期待される「3つの交流圏」を設定し、地域が目指す姿を提示。

交流圏	特性
①伊那谷交流圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長野県駅を利用</li> <li>・リニアを活かし大都市や世界とつながる地域</li> </ul>
②リニア3駅活用交流圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の利用が可能</li> <li>・道路など多様な移動手段を選択できる地域</li> </ul>
③本州中央部広域交流圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2つの新幹線、高速道路等を基軸として、流動の創出が可能な地域</li> </ul>



## ■ 交流圏構想が目指すもの

- ①今ある地域資源を活かして人々を惹きつける
  - ・地域資源を掘り起こして魅力を高めることで、大都市や世界から人々が訪れ、多くの人々を惹きつける。
- ②人口減少社会を交流人口の拡大で活性化
  - ・産業の振興(学術・研究機関、航空宇宙産業、アグリビジネスなど)、地域の経済活動が活発化して、その規模を拡大。
- ③日本の将来に貢献
  - ・豊かな自然の中で生活を望む人々へ、魅力的な二地域居住先を提供

# リニア駅から主要都市・観光地等へのネットワーク

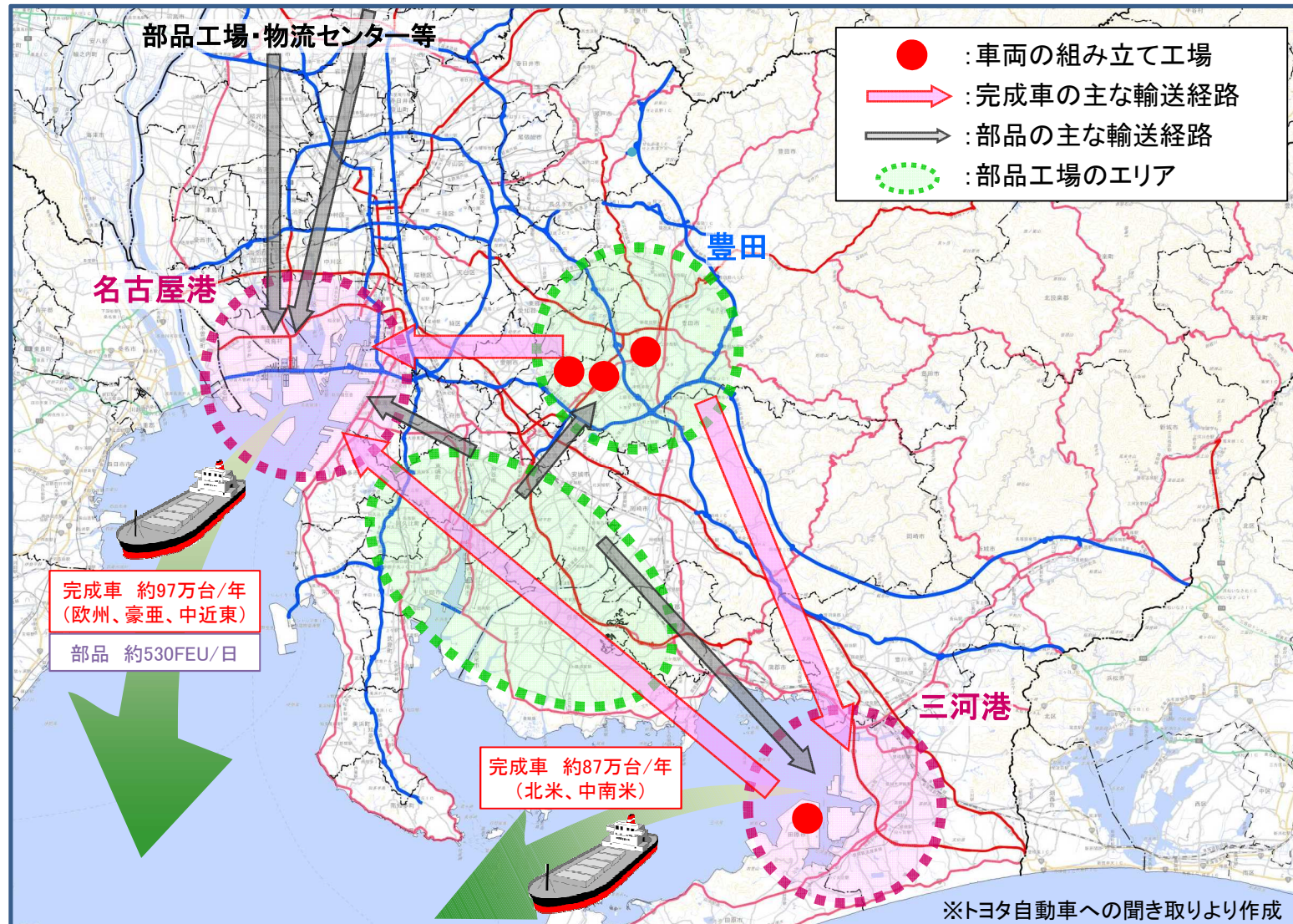
○リニア中央新幹線の新設駅と主要都市・観光地とのアクセス強化に向け、道路整備が進められている。



## **2-2. 産業集積地としての特性**

# トヨタの物流の概要(輸出イメージ)

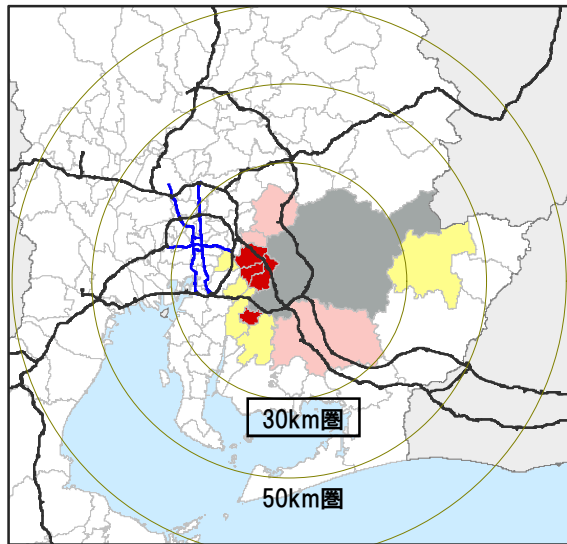
- 三河地域等に多数点在する部品工場から車両組み立て工場(豊田市等)に部品が集積。
- 完成した車両は、名古屋港や三河港へ輸送され、海外に向けて輸出される。



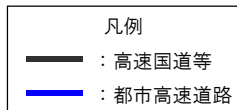
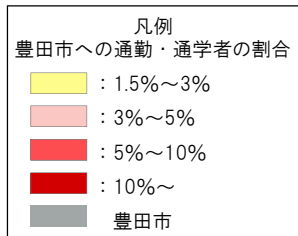
# 豊田市の昼夜間人口

- 豊田市の通勤・通学圏域は概ね30km圏の内側に収まる。
- 豊田市では自市で従業する者が多いため、昼夜率は1.0を僅かに上回る程度。

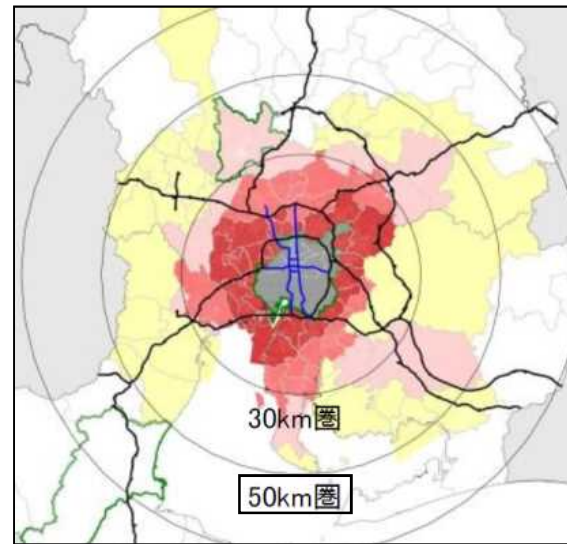
■豊田市(人口:約23万人)



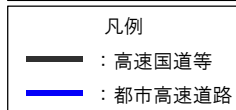
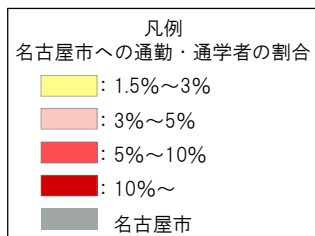
0 10 20 30km



■名古屋市(人口:約120万人)



0 10 20 30km



■産業集積地の昼夜率

(人/ha)

	豊田市 [愛知県]	(参考) 名古屋市 中心部
昼間人口	5.1	317
夜間人口	4.6	84
昼夜率 (昼間/夜間)	1.1倍	3.8倍

出典：平成27年国勢調査

出典：国勢調査(H27)

※各都市の人口は常住人口(15歳以上の就業人口)を記載  
 ※平成27年時点で、常住人口(15歳以上の就業人口)に対する  
 通勤・通学者割合



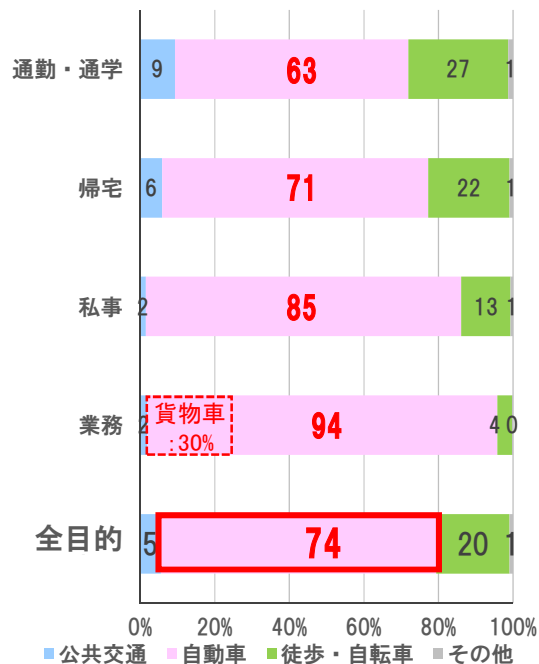
# 豊田市の交通特色(人流)

- 豊田市の交通手段は約7割が自動車による移動。
- 豊田市は中京圏と比較して全ての目的において自動車による移動の割合が高い。

■豊田市の移動目的分担率



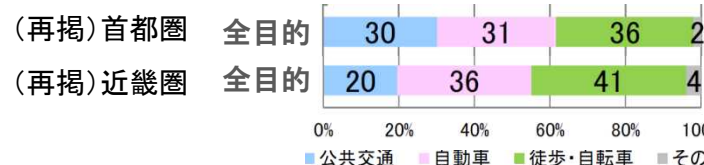
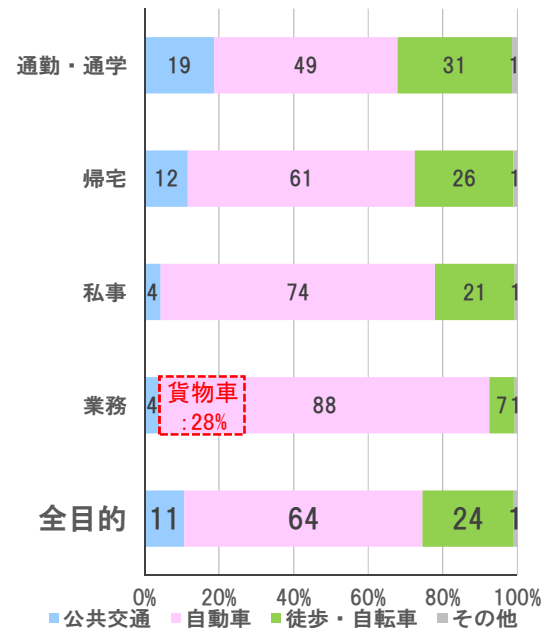
■豊田市の目的別交通手段分担率



(再掲)中京圏の移動目的分担率



(再掲)中京圏の目的別交通手段分担率



対象地域：豊田市全域 ※1 移動目的が不明は除く

対象地域：愛知県全域、岐阜県・三重県の一部

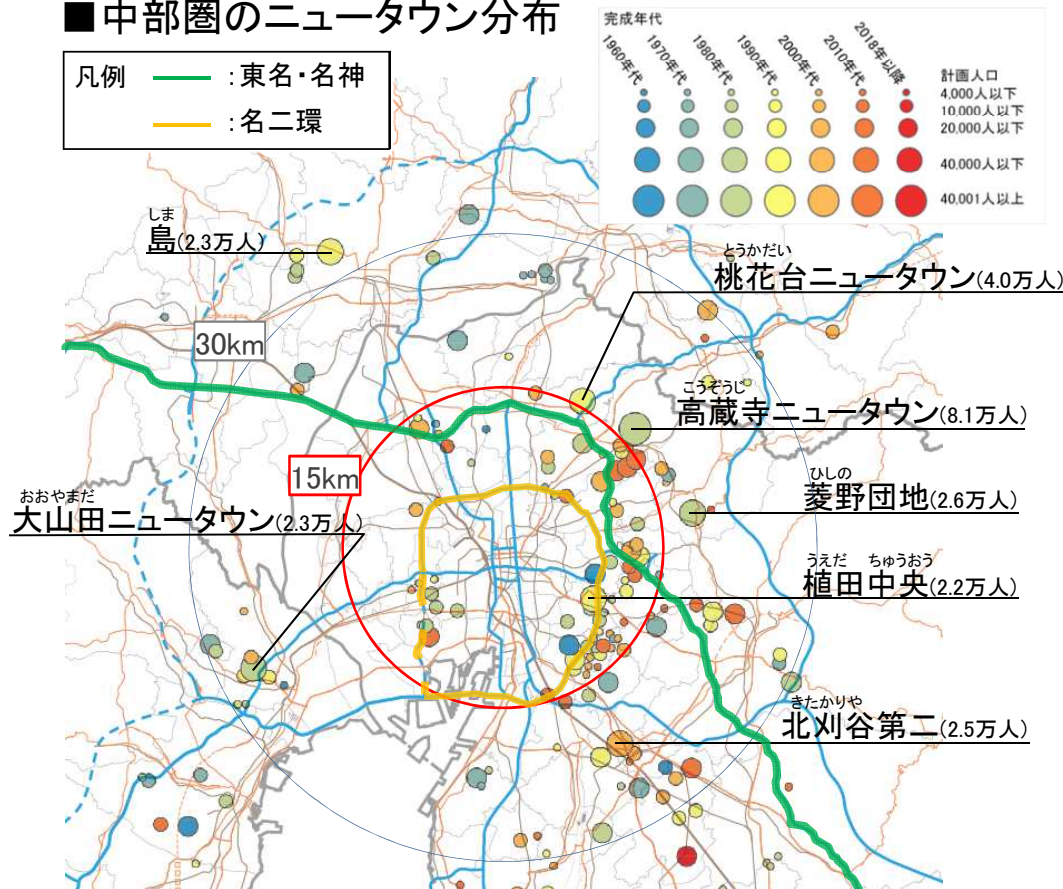
出典：平成23年中京圏パーソントリップ調査

## **2-3. 生活圏としての特性**

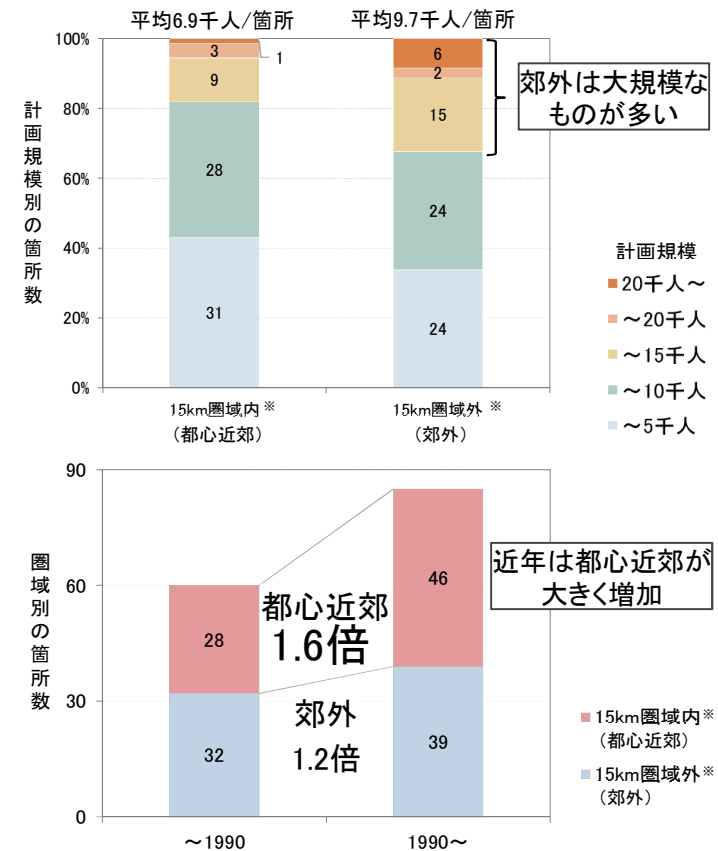
# 名古屋地域の団地・ベッドタウンの概要

- 1960年代以降、東名・名神や名二環などの幹線道路沿線で多くの宅地が開発。
- 開発初期は、郊外に大規模なニュータウンが立地したが、近年は都心近郊の宅地開発が大きく増加。

## ■中部圏のニュータウン分布



## ■ニュータウンの立地と開発規模・時期

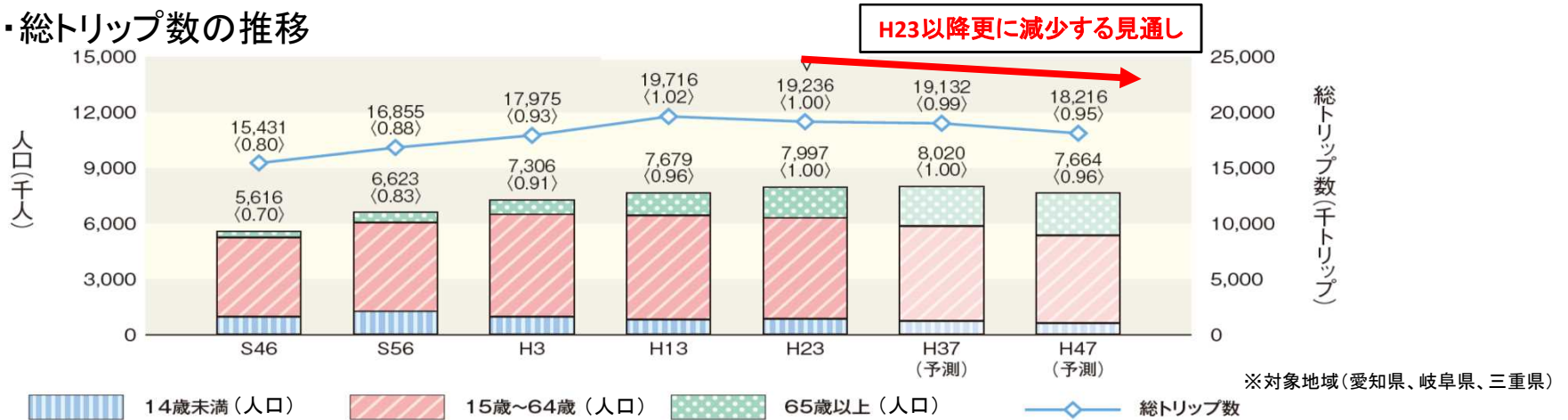


※: 15km圏外は、30km圏内または東海環状内側に立地するニュータウンを集計  
 出典: 国土数値情報(2013) 全国のニュータウンリストより作成

# 中京圏における今後の交通の見通し及び高齢者の移動実態

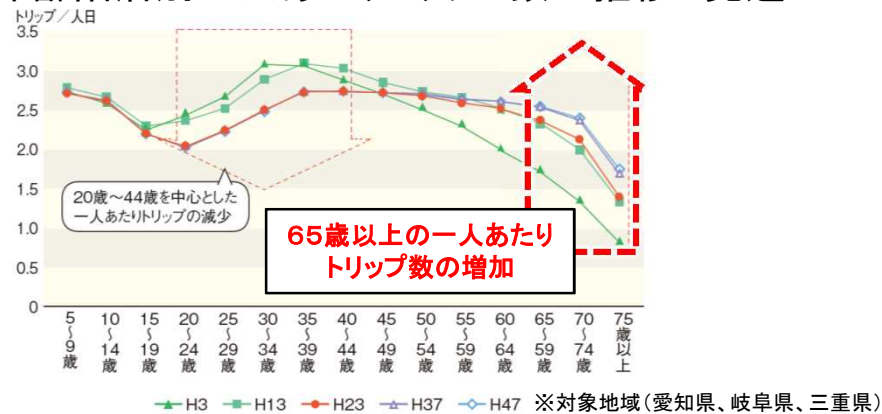
- 中京圏の総トリップ数は、人口減少に伴い減少すると予測。
- 一方で高齢化に伴い、65歳以上の一人あたりのトリップ数は増加する見通し。
- 高齢者の移動手段では、自動車による移動が大きく増加。

## ■人口・総トリップ数の推移



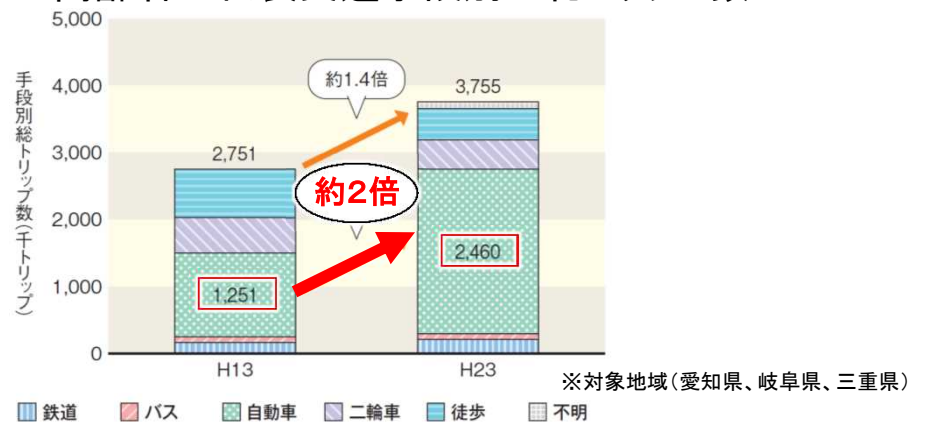
出典: 第5回 パーソントリップ調査[平成23年調査]

## ■年齢階層別一人あたりトリップ数の推移と見通し



出典: 第5回 パーソントリップ調査[平成23年調査]

## ■高齢者の代表交通手段別の総トリップ数



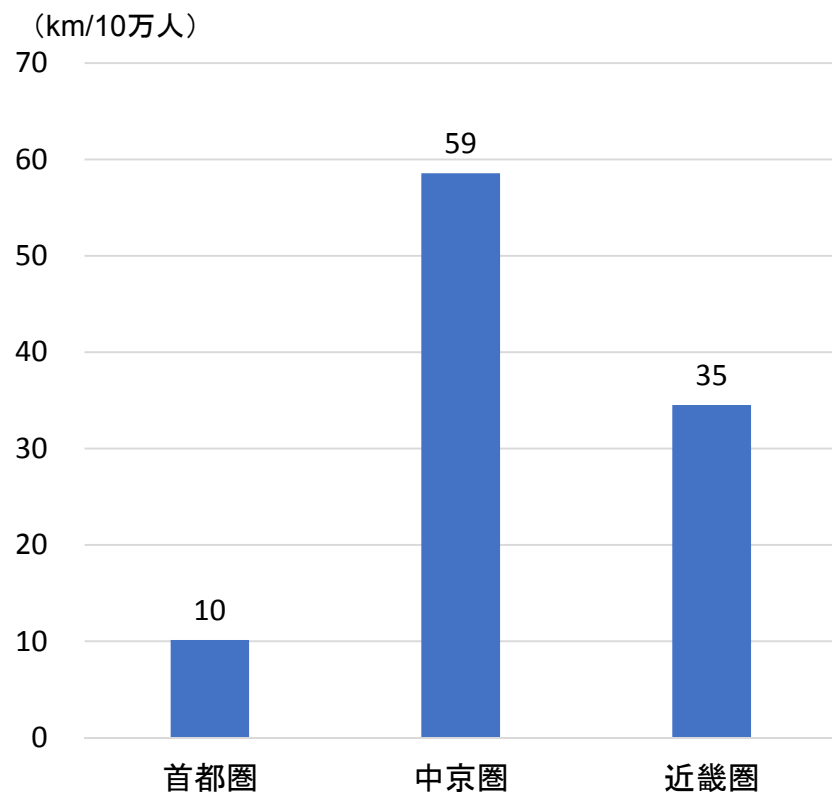
出典: 第5回 パーソントリップ調査[平成23年調査]

## **2-4. 中京圏の高速道路の整備水準**

## 都市圏の高速道路延長と高速道路率

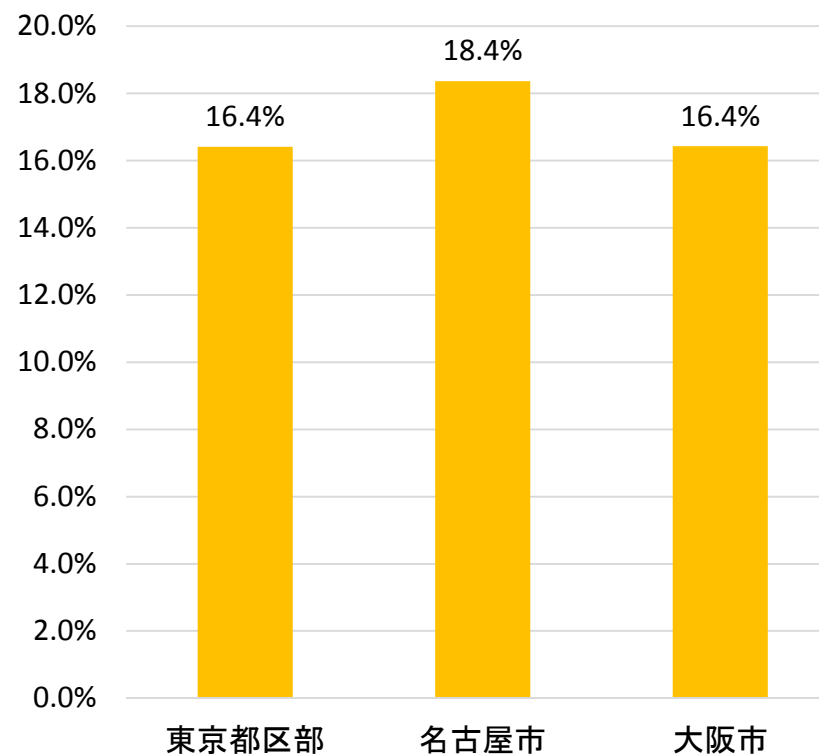
- 中京圏の人口あたり高速道路延長は首都圏、近畿圏に比べて高い水準にある。
- 名古屋市の道路率は、東京都区部、大阪市に比べてやや高い水準にある。

### 人口あたりの高速道路延長



出典：道路統計年報(2018年)、国勢調査(2015年)より作成  
※人口あたり高速道路延長＝高速道路実延長／人口  
※首都圏：千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県  
※中京圏：岐阜県、愛知県、三重県  
※近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

### 道路率(面積あたりの道路延長)



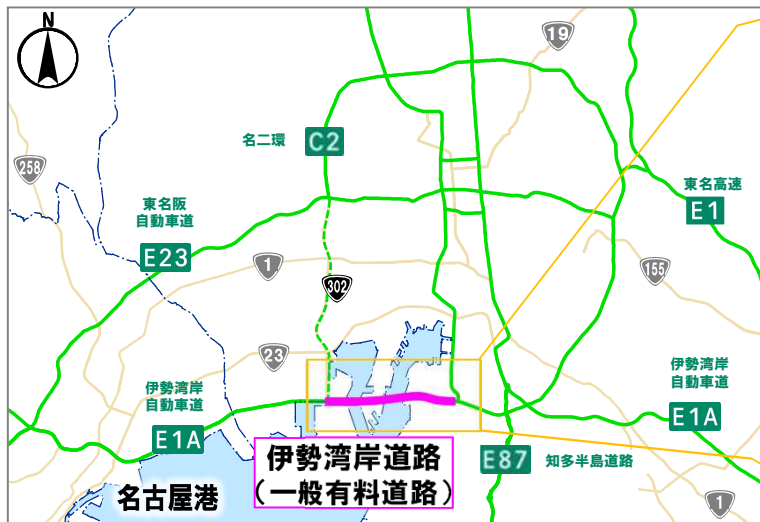
出典：名古屋市は、名古屋市道路統計(2017年)、  
東京都区部・大阪市は、大都市比較統計年表(2017年)より作成  
※道路率＝道路部面積／市区町村別面積

# 3. 中京圏の災害への備え

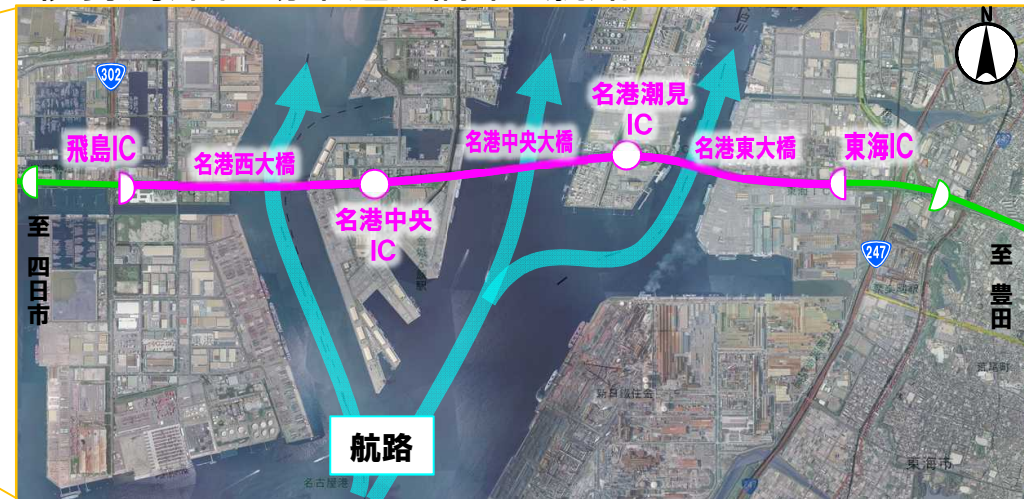
# 名古屋港に架かる3大橋(伊勢湾岸自動車道)

- 伊勢湾岸自動車道(NEXCO中日本管理)には長大斜張橋が3橋存在。
- 伊勢湾岸自動車道の橋脚基礎周りは船舶の衝突に備え緩衝装置を設置。
- 名港中央大橋は、既往最高潮位(+5.31m)、最大津波高さ(5m)および世界最大級の帆船の高さ(50m)から、桁下高さ55mを設定。

## ■位置図



## ■伊勢湾岸自動車道の橋梁と航路



## ■橋脚基礎への緩衝装置設置



名称	名港西大橋	名港中央大橋	名港東大橋
橋長	758m	1,170m	700m
最大支間長	405m	590m	410m
桁下	39m	55m	41m



## 名古屋港の災害への備え(伊勢湾岸道路)

○名古屋港では、台風及び地震、津波時において、総トン数1千t以上(高さの目安:約25m)の船舶は、速やかに高潮防波堤の外側海域に退避するよう海上保安庁が監視・指導を行うこととしている。

### ■名古屋港における台風及び地震、津波時の対策基準



※名古屋港における台風及び地震、津波時の港長基準(H30.8.21、名古屋海上保安部)

# 中部国際空港の周辺海域における災害への備え(セントレア大橋)

○関西国際空港連絡橋の事故以降、海上保安庁が有識者検討会を設置、セントレア周辺海域では「港則法に基づく避難勧告(改正)」、「走錨監視・情報提供の強化」、「荒天時の錨泊自粛」等の対応を実施。

## ■セントレア大橋 (L=1,657m)



航路	中央付近のP7~P8間
中央桁下高	19m ※関空連絡橋：25m
側方桁下高	17m
航路の水深	-5.5m
バース水深	-5.5m

※別途、名古屋鉄道の鉄道橋が並走  
 ※セントレアには、給油施設、海上アクセスターミナルがあり、日常的に貨物船が着岸

## ■荒天時の対応 [関空連絡橋の事故を受けた対応の強化]

### 【港則法に基づく避難勧告の改正】

・在港船は船長の判断により、安全な場所へ避難。 **法改正** → ・在港船は速やかに港外に退避。

(令和元年6月1日から試行的に運用)

### 【海上交通センターによる監視・情報提供強化】

・風速12m/s以上で走錨注意情報を送信 **監視・情報提供強化** → ・船舶の位置情報を監視し、走錨の可能性がある船舶に無線による情報提供  
 ・中部国際空港付近に錨泊する船舶に対して警告

(令和元年6月1日から試行的に運用)

### 【中部国際空港周辺の荒天時の運用】

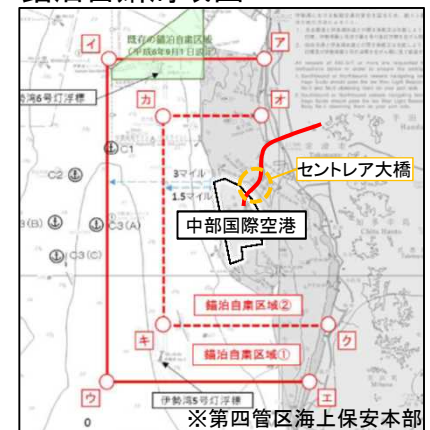
**新たに設定** → ・中部国際空港への走錨船の衝突を防ぐ為、錨泊自粛海域を設定(試行)

#### <条件>

- ・風速12m/s以上が継続
- ・錨泊自粛海域①：空港1.5~3マイル※1
- ・錨泊自粛海域②：空港~1.5マイル

- ※1 錨泊自粛海域①では、以下の条件をすべて満たす船舶に限り、対象外(錨泊可)
- ・錨鎖の伸縮量が適切である。
  - ・守錨直を配置し、船位確認及びVHF聴取を行っている。
  - ・AIS(船舶自動識別装置)を適正に使用し、海上交通センターにおいて錨泊を確認できる。
  - ・走錨した場合、直ちに揚錨し、機関を使用できる態勢にある。

### 錨泊自粛海域図



(令和元年7月22日から試行的に運用)

## 南海トラフ地震などの災害に強くしなやかな国土(トヨタ自動車の事例)

- H29.10.10トヨタ自動車は、南海トラフ巨大地震等による太平洋側港湾の被災を想定し、日本海側港湾を輸出車の代替ルートとする輸送(実証実験)を実施した。
- 実証実験では、日本海側で最短距離にあたる敦賀港(福井県)を選定。

### ■代替ルートの実証実験概要【日本海側港湾から輸出する代替ルート】



※福井新聞(H29.10.11)記事を基に作成