

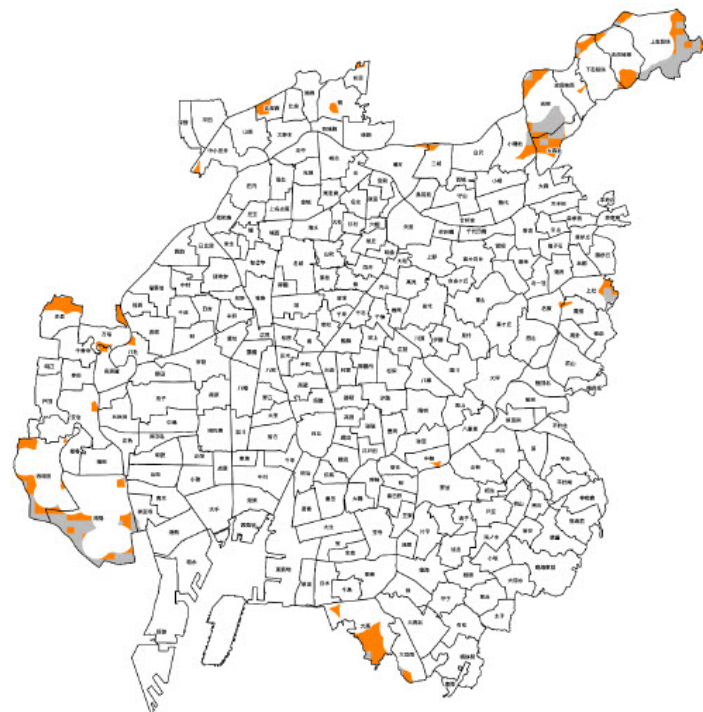
人口減少・超高齢社会における まちづくりに関する研究 ～名古屋市の交通環境に着目して～

名古屋都市センター調査課
研究主査 前田 翼

1. はじめに

交通分野に関する背景

- 市域全体で公共交通が広く整備



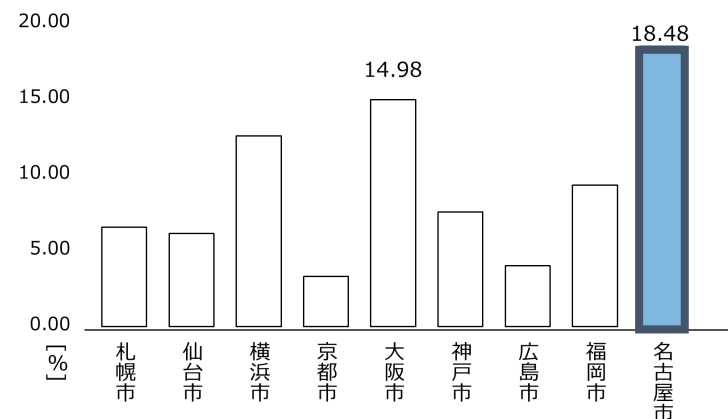
公共交通空白地
〔鉄道駅800m以内、バス停500m以内で
アクセスできないエリア〕

出典：名古屋市地域公共交通計画

※市域面積に占める道路面積の割合

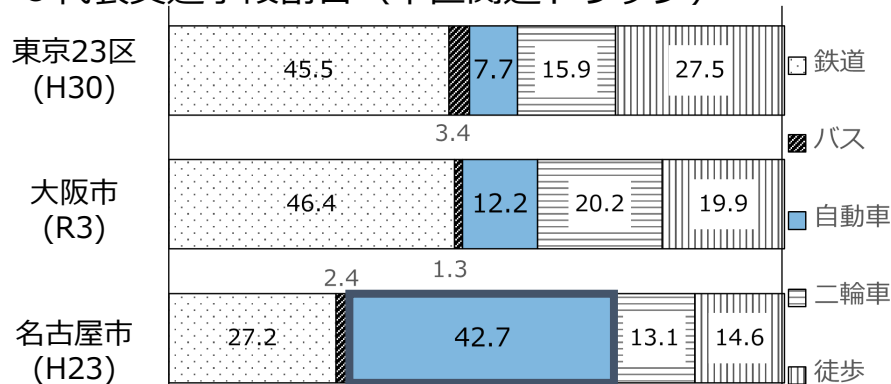
- 高い道路率※、高い自動車利用割合

● 主な政令市別道路率



出典：名古屋市道路統計(R5.4)

● 代表交通手段割合（市区関連トリップ）



出典：各都市圏パーソントリップ調査

公共交通が広く整備されているが、自動車利用が多い

→公共交通が日常的な移動実態と適合していないのでは…

1. はじめに

問題意識

- 高齢化率の上昇、高齢単身・夫婦世帯の増加が想定
→ 自動車利用する高齢者が運転できなくなっても、家族等の送迎に頼ることが困難となる懸念
- 人口減少・高齢化により、公共交通サービスの維持がより困難になると想定
→ 高齢者が自動車を運転できなくなったら、外出が困難となる懸念

● 名古屋市内の年齢3区分別将来人口

	実績値				推計値	
	平成13年	平成20年	令和4年	令和5年	令和12年	令和22年
	2001年	2008年	2022年	2023年	2030年	2040年
合計（実数）	2,177,451	2,247,752	2,325,778	2,326,683	2,317,022	2,282,769
0～14歳	301,137	294,160	270,341	266,435	252,865	258,451
15～64歳	1,500,711	1,480,587	1,463,758	1,467,308	1,446,948	1,330,592
15～24歳	271,521	242,501	230,879	229,322	207,151	183,355
25～39歳	504,891	506,012	433,744	436,120	451,981	417,409
65歳以上	352,989	451,930	591,679	592,940	617,209	693,726
合計（割合）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
0～14歳	13.8%	13.1%	11.6%	11.5%	10.9%	11.3%
15～64歳	68.9%	65.9%	62.9%	63.1%	62.4%	58.3%
15～24歳	12.5%	10.8%	9.9%	9.9%	8.9%	8.0%
25～39歳	23.2%	22.5%	18.6%	18.7%	19.5%	18.3%
65歳以上	16.2%	20.1%	25.4%	25.5%	26.6%	30.4%

● 名古屋市内の世帯類型別将来世帯数

	実績値	推計値				
	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)	令和17年 (2035年)	令和22年 (2040年)	
一般世帯数	1,119,847	1,149,489	1,168,610	1,179,508	1,181,348	
核家族世帯数 (構成比)	550,240 (49.1)	557,129 (48.5)	562,287 (48.1)	563,645 (47.8)	561,342 (47.5)	
高齢夫婦世帯数 (構成比)	109,355 (9.8)	109,563 (9.5)	112,074 (9.6)	117,023 (9.9)	125,464 (10.6)	
単独世帯数 (構成比)	505,343 (45.1)	531,569 (46.2)	547,877 (46.9)	559,339 (47.4)	565,206 (47.8)	
高齢単身世帯数 (構成比)	130,300 (11.6)	168,746 (14.7)	183,204 (15.7)	201,452 (17.1)	222,036 (18.8)	
その他 (構成比)	59,913 (5.4)	56,440 (4.9)	54,095 (4.6)	52,173 (4.4)	50,449 (4.3)	
家族類型不詳	4,351	4,351	4,351	4,351	4,351	
施設等の世帯	2,256	2,256	2,256	2,256	2,256	
総世帯数	1,122,103	1,151,745	1,170,866	1,181,764	1,183,604	

出典：名古屋市公式ウェブサイト

目的

今後、増加する高齢者を対象として、日常的な移動実態に沿った交通環境を提案

体制

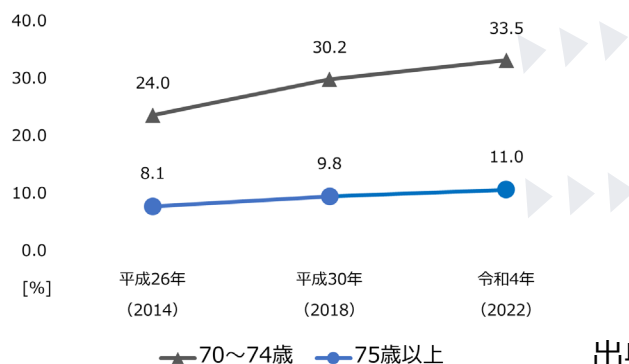
- 学識・行政で構成する研究会を設置し、計3回開催

2. 基礎データの整理

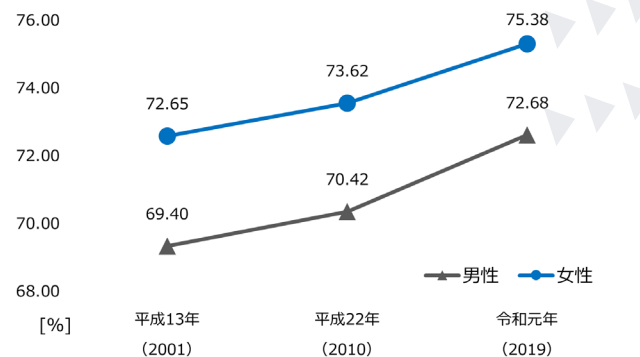
外出目的

- 高齢者の就業率・健康寿命も増加傾向であり、元気に過ごす高齢者が増加すると想定
- 70歳以上は、全年齢に比べ、仕事目的が約1割と少なく、自由目的が約5割と多い

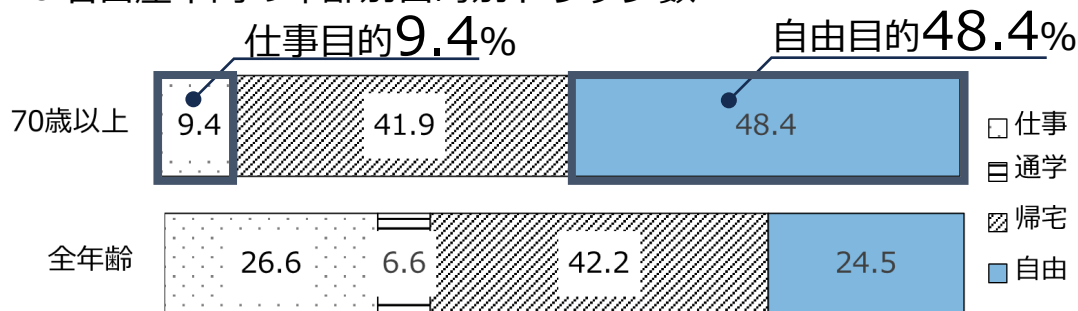
● 高齢者の就業率の推移



● 健康寿命の推移



● 名古屋市内の年齢別目的別トリップ数



外出率	トリップ数	トリップ長
55.1%	1.46	5.4
71.5%	1.78	9.3

出典：R3全国都市交通特性調査

今後、高齢化が進展し、自由目的の外出を行う高齢者の増加が想定

2. 基礎データの整理

外出手段

- 自由目的の移動は、短時間かつ自動車利用が多い
 - 近距離移動が中心の生活をしており、そのような移動には公共交通が利用しにくいのでは…
- 高齢運転者の事故割合が増加
 - 自動車がないと満足に移動できないため、免許返納できず、事故が発生しているのでは…

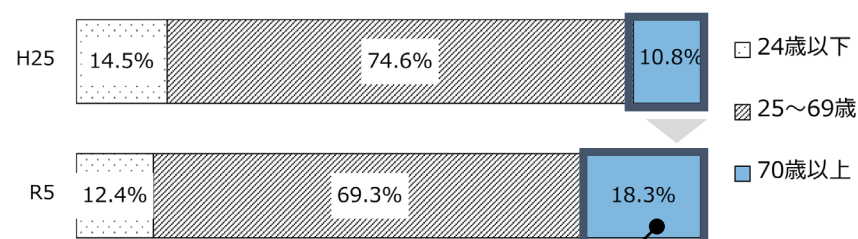
- 70歳以上 名古屋市内の移動時間別発生集中量（自由目的）
（上段：移動時間別、下段：移動時間別代表交通手段別）

	～10分	～20分	～30分	～60分	～120分	121分～	合計
手段計	34.5%	26.7%	16.0%	16.9%	4.9%	1.0%	100%

20分以内の移動が約6割

	～10分	～20分	～30分	～60分	～120分	121分～	合計
鉄道	1.3%	7.7%	24.2%	43.1%	46.6%	36.1%	16.3%
バス	1.8%	7.4%	13.2%	14.8%	6.5%	11.2%	7.6%
自動車	39.6%	46.6%	39.8%	27.0%	26.6%	37.8%	38.7%
二輪車	22.2%	13.3%	7.1%	3.7%	4.8%	4.8%	13.3%
徒歩	33.9%	24.0%	14.4%	10.6%	14.5%	8.9%	23.0%
不明	1.2%	1.0%	1.2%	0.9%	0.9%	1.1%	1.1%
手段計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- 原付以上運転者（第1当事者）の
年齢層別交通事故件数（全国）の推移



H25 10.8 % → R5 18.3%

出典：道路の交通に関する統計

高い自動車利用割合

出典：H23第5回中京都市圏パーソントリップ調査

高齢者が免許返納後でも自ら自由に移動できるよう、
自由目的の近距離移動に適合した交通環境が求められている

2. 基礎データの整理

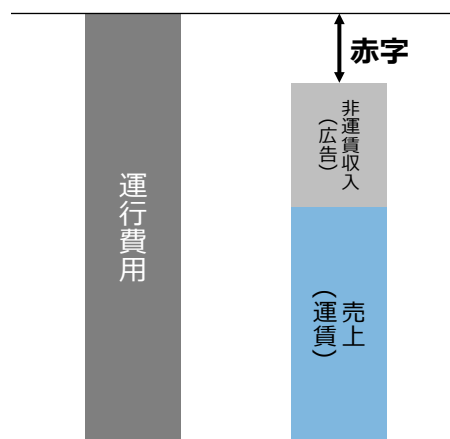
オンデマンド交通事業者における運行実態

- 千種区内でオンデマンド交通“mobi千種”が運行中
- 利用年齢割合は30代が最も多く、70歳以上の利用（70代2.2%、80代1.7%）は少ない
- 現状の事業収支は赤字が発生
- 港区西福田学区における実証実験においても、平均利用者数が10.8人／日に留まる

● mobi千種 利用年齢割合

10代	1.1%
20代	9.4%
30代	24.9%
40代	10.1%
50代	9.0%
60代	7.0%
70代	2.2%
80代	1.7%
90代	0.4%
無回答	34.2%

● mobi千種 現状の事業収支



● 港区西福田学区 デマンド交通実証実験 利用状況

集計日	R6.11.13 ～R7.1.21
運行日数	70日
延べ利用者数	753人
平均運行回数	6.7回／日
平均利用者数	10.8人／日

出典：令和6年度名古屋市地域公共交通協議会

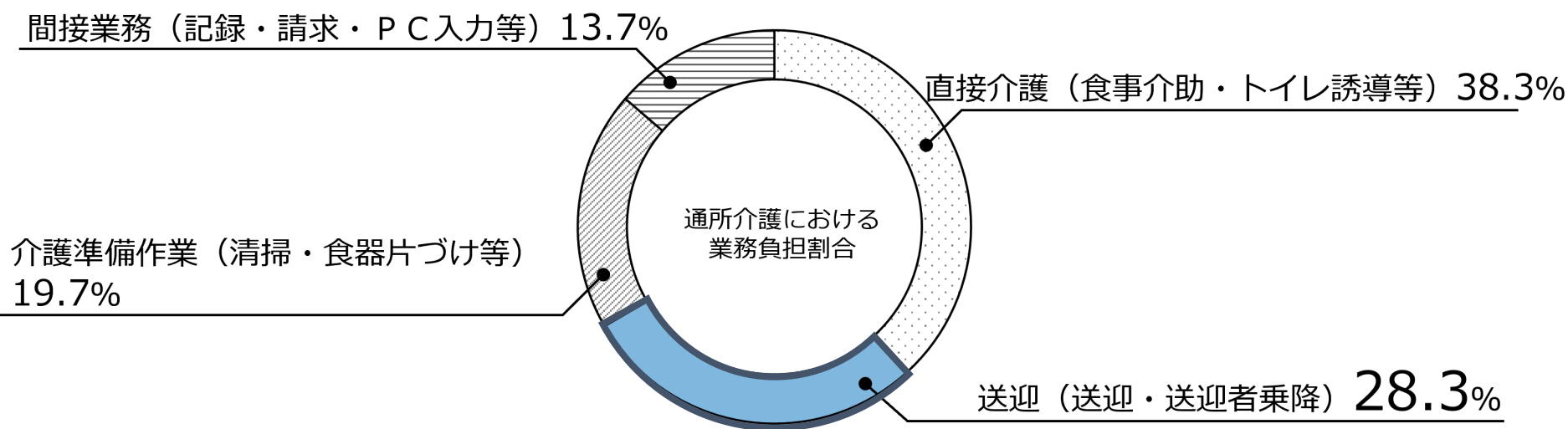
（左：R7.2.4資料7、中：R6.9.20資料1、右：R7.2.4資料6）（一部編集）

オンデマンド交通の利用者が少なく（特に高齢者の利用が少ない）、
オンデマンド交通の収支が課題

2. 基礎データの整理

通所介護（デイサービス）事業者における送迎実態

- 本市のデイサービス事業所数は増加傾向、今後も増加が想定（H24:413箇所→R6:526箇所）
- 今後、生産年齢人口の減少に伴い、人手不足が進行し、さらなる負担増が懸念
- デイサービスにおける業務の約3割が「自宅⇔施設間の送迎」
- 昨年度より、デイサービスの送迎について、他事業者等との利用者の同乗が認められた



出典：経済産業省 将来の介護需要に即した介護サービス提供に関する研究会 報告書（一部編集）

デイサービスの送迎に係る事業者負担の軽減が求められている

①高齢者の移動実態：短距離移動、自動車利用がメイン

免許返納後、自由に移動できるよう、短距離移動、自由目的に適合した交通環境は何か？

→ アンケート調査にて、高齢者の移動実態を詳細分析

②オンデマンド交通の利用意向：高齢者の利用が少なく、全国的に収支が赤字

オンデマンド交通を高齢者により利用してもらう方法や収支の改善策は何か？

→ アンケート調査にて、オンデマンド交通の利用意向を詳細分析

③デイサービスの送迎実態：送迎が業務の負担になっている

業務負担の軽減につながる策は何か？

→ 事業者ヒアリングにて、デイサービスの送迎実態を詳細分析

3. アンケート調査

調査内容

- 対象 70歳以上の運転免許を保有する市内居住者（中区を除く15区）、サンプル数500件
- 方法 インターネットによる調査
- 期間 2025年1月31日（金）～2月2日（日）
- 設問数 最大28問

調査項目

- | | |
|------------------|---------------------|
| ● 自身の生活について | ● 平日の外出について |
| 健康状態 | 移動目的 |
| 徒歩可能距離 | 利用交通手段とその理由 |
| バスの利用実態 | 自宅⇔目的地の移動時間 |
| 自家用車の利用実態 | 外出希望 |
| 最寄りのバス停とその距離 | オンデマンド交通の利用意向・支払意思額 |
| 運転しなくなった後の移動手段 等 | 鉄道・バス等への転換可否 等 |

3. アンケート調査

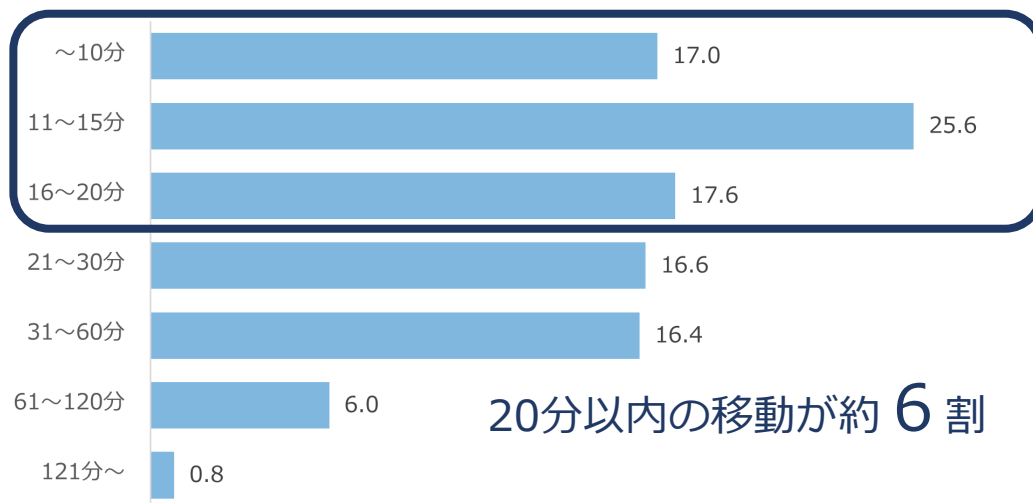
調査結果① 属性

●年齢・性別

		サンプル数	割合[%]
男性	70代	404	80.8
男性	80代	31	6.2
女性	70代	64	12.8
女性	80代	1	0.2

回答者の87%が男性

●自宅⇔目的地の所要時間



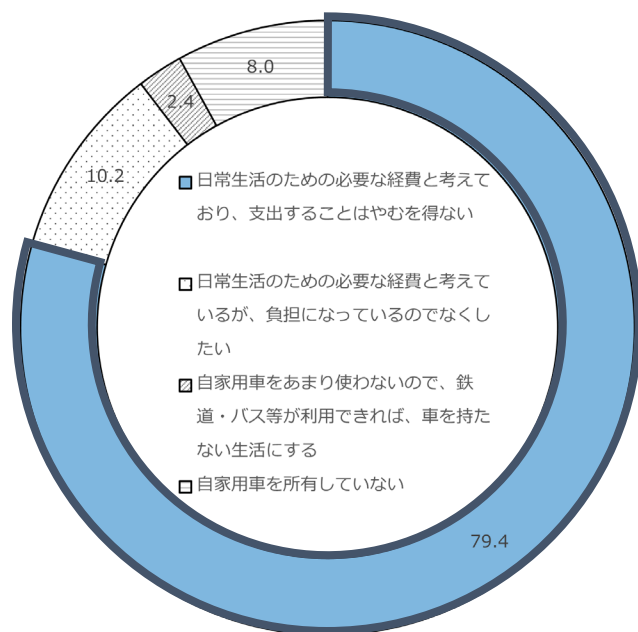
20分以内の移動が約 6 割

20分以内の移動が約 6 割と多い

3. アンケート調査

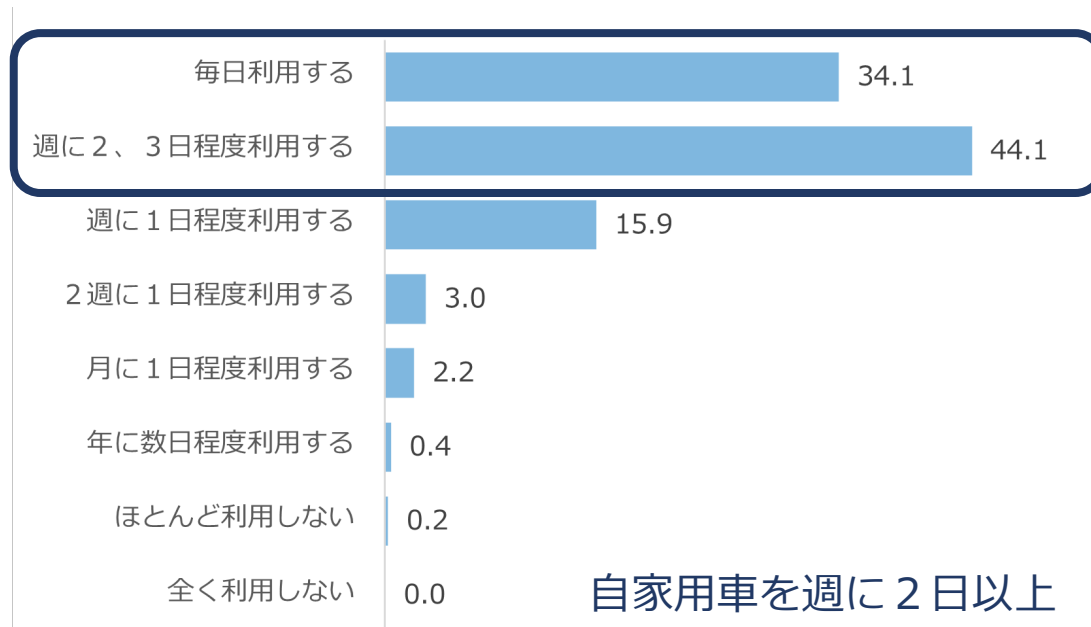
調査結果② 自家用車の利用実態

●自家用車の維持費への認識



約 8 割は自家用車の維持費の支出はやむを得ないと認識

●自家用車の利用頻度



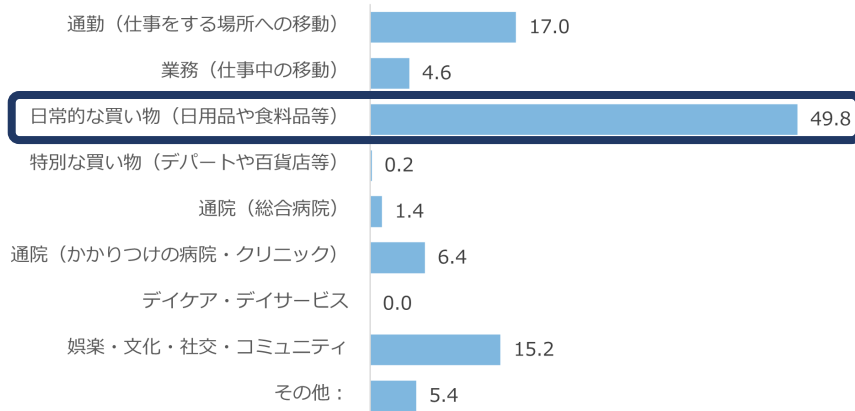
自家用車を週に 2 日以上
利用する方は 78%

自動車利用が多く、自ら移動できる間は車依存の傾向

3. アンケート調査

調査結果③ 外出目的・手段

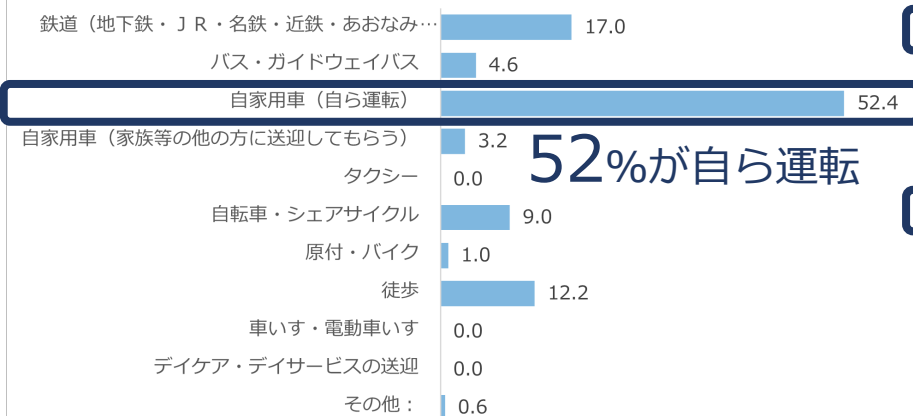
● 平日の外出目的



日常적인買い物目的

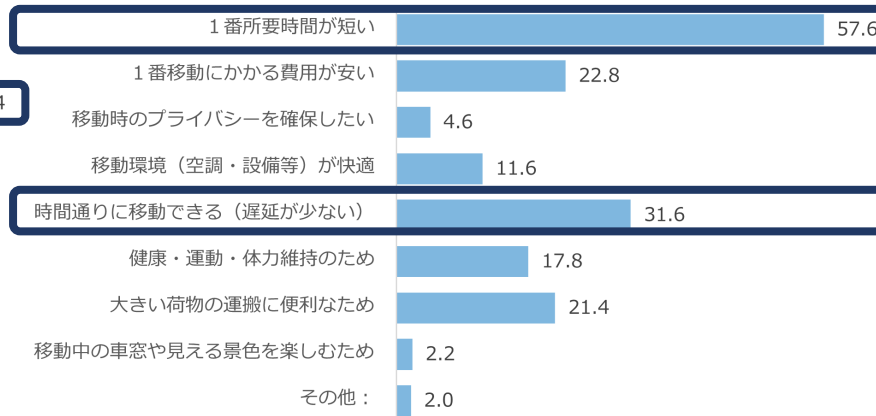
での外出が約 5 割

● 平日の外出手段



52%が自ら運転

● 手段選択理由

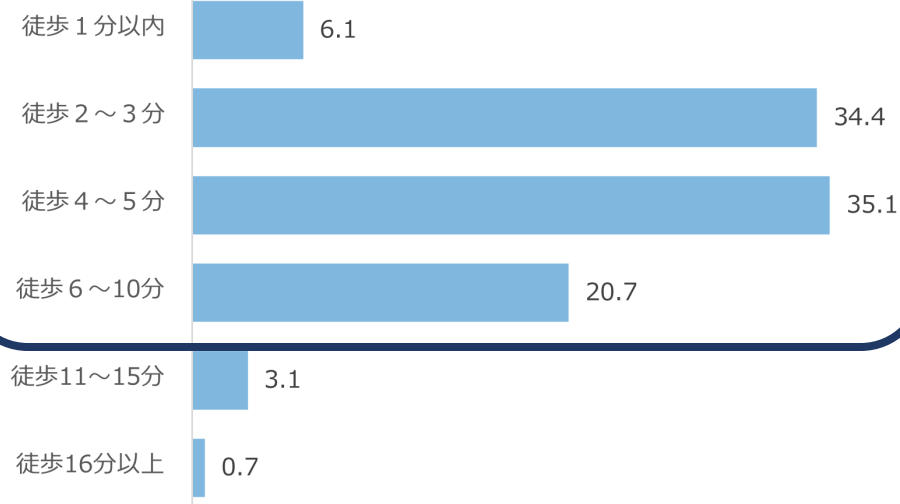


所要時間が短く、時間通りに移動できる交通手段が選ばれている

3. アンケート調査

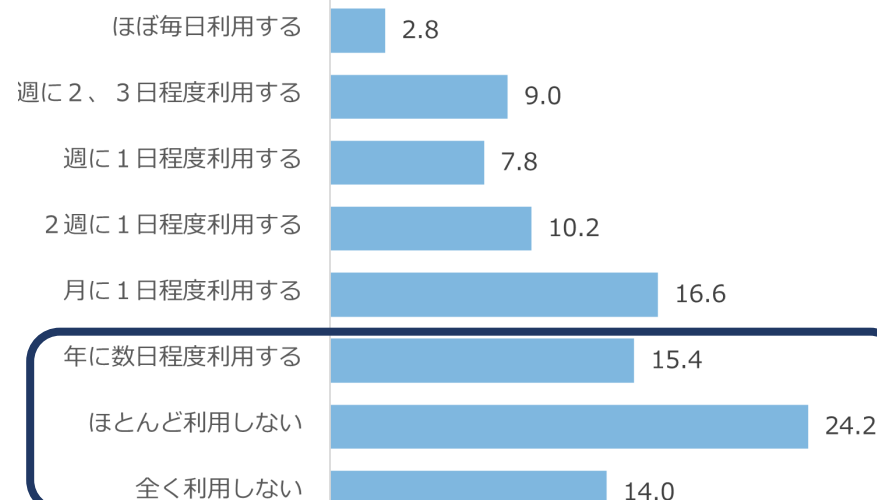
調査結果④ バスの利用実態

●自宅から最寄りバス停までの距離



約**96%**がバス停勢圏500m程度に含まれる

●バスの利用状況



54%がバスを年に数日程度しか
利用していない

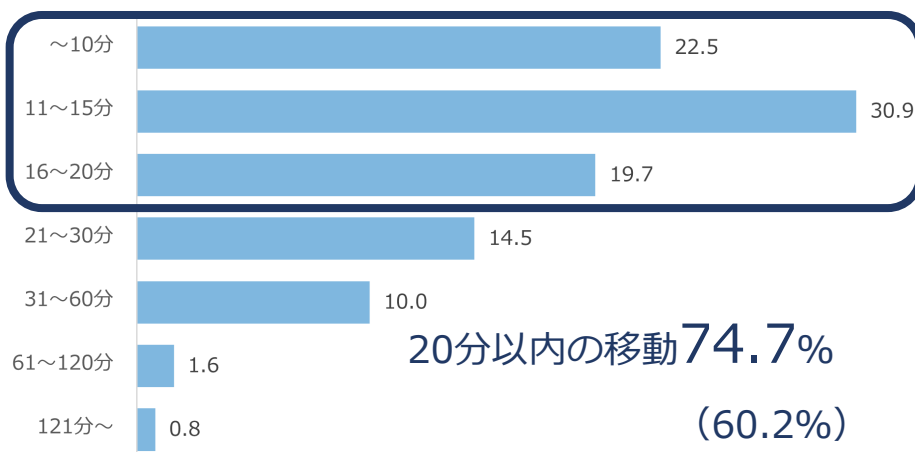
バス停勢圏500m程度に含まれていても、バスがあまり利用されていない

3. アンケート調査

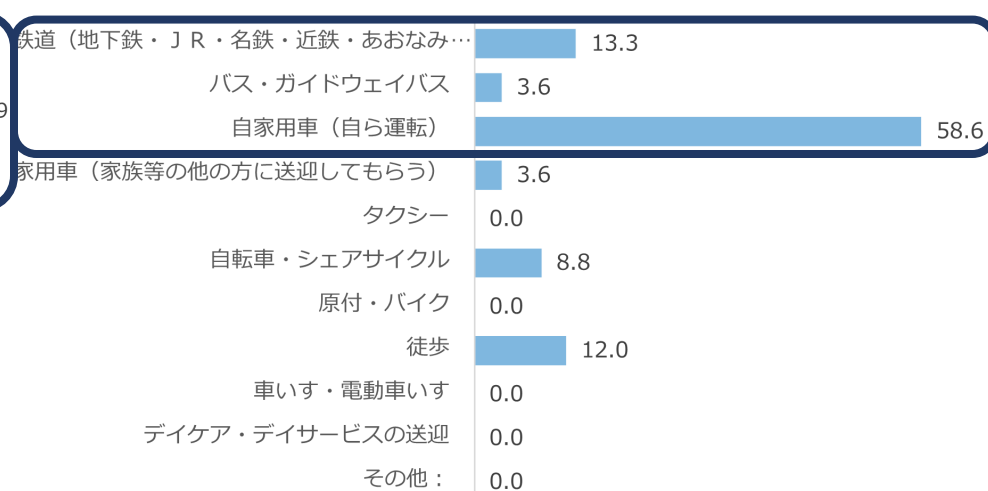
※（ ）：全体500サンプルの値

調査結果⑤ 抽出集計「日常的な買い物目的」

●自宅⇄目的地の所要時間



●平日の外出手段

鉄道 **13.3%** (17.0%)バス **3.6%** (4.6%)自ら運転 **58.6%** (52.4%)

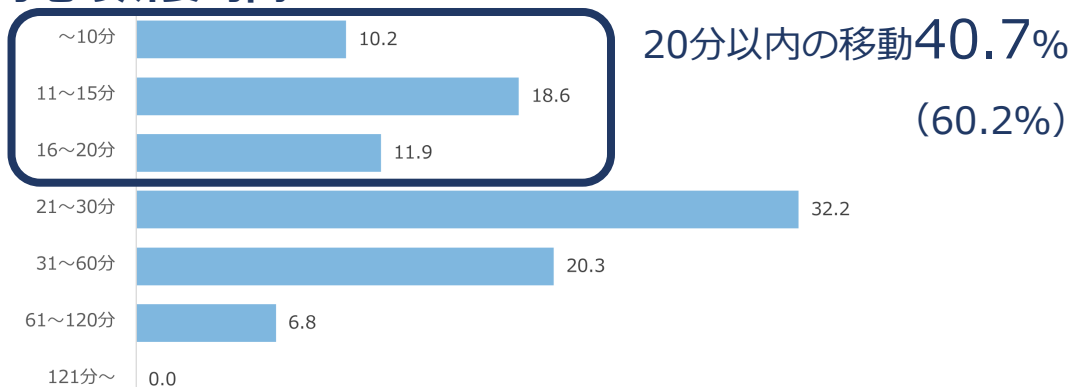
最も多い日常的な買い物目的の移動では、鉄道やバス利用が少なく、
外出目的に公共交通が適合していないのでは…

3. アンケート調査

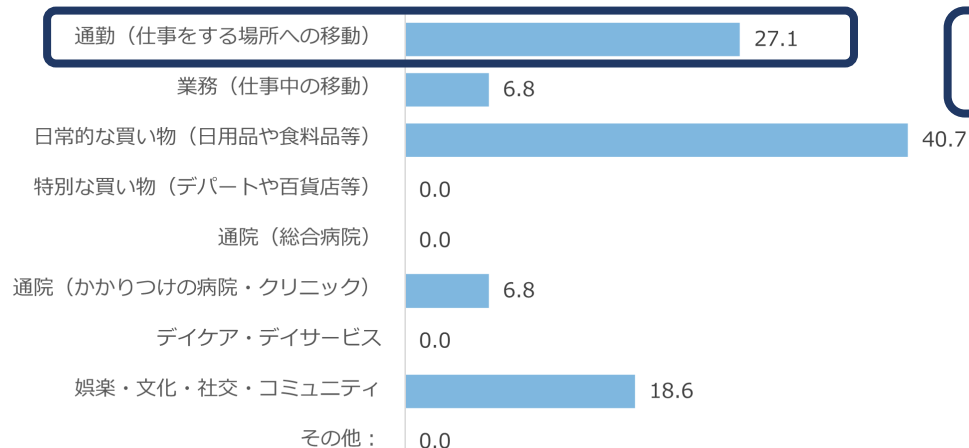
※（ ）：全体500サンプルの値

調査結果⑥ 抽出集計「バス週2日以上利用」

●自宅⇔目的地の所要時間

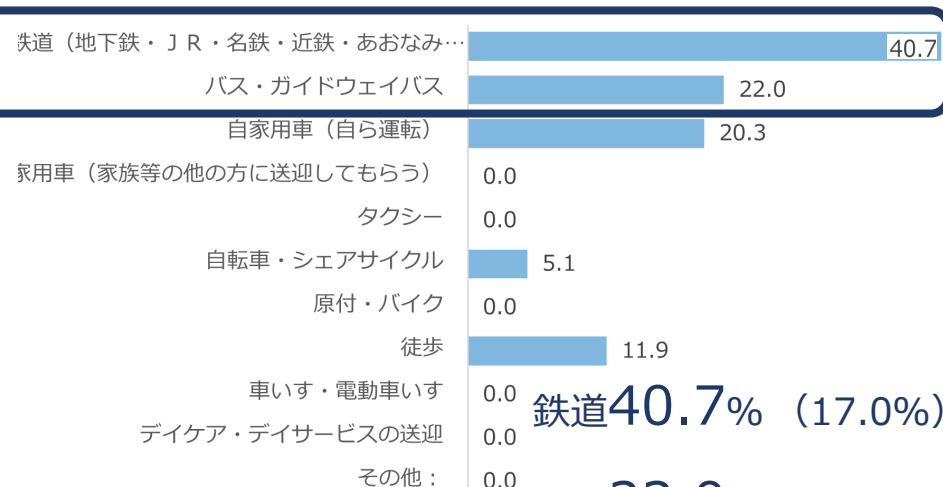


●平日の外出目的



通勤 **27.1%** (17.0%)

●平日の外出手段



鉄道 **40.7%** (17.0%)

バス **22.0%** (4.6%)

バスは通勤目的のような長距離移動での利用が多い

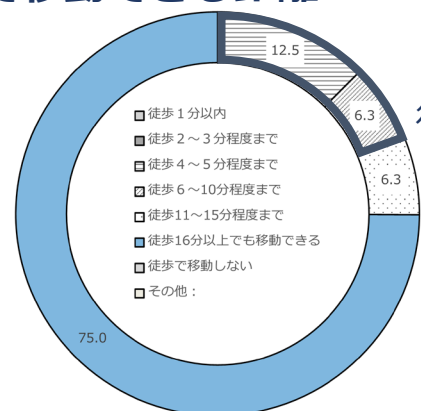
→短距離の自由目的で利用されるためには...

3. アンケート調査

調査結果⑦ 抽出集計「外出手段 家族等の送迎」

※（ ）：全体500サンプルの値

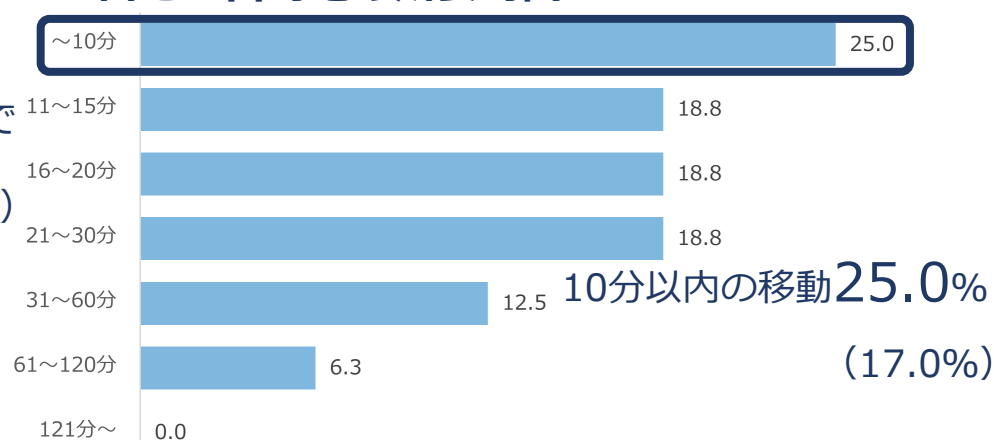
●歩いて移動できる距離



徒歩10分程度まで

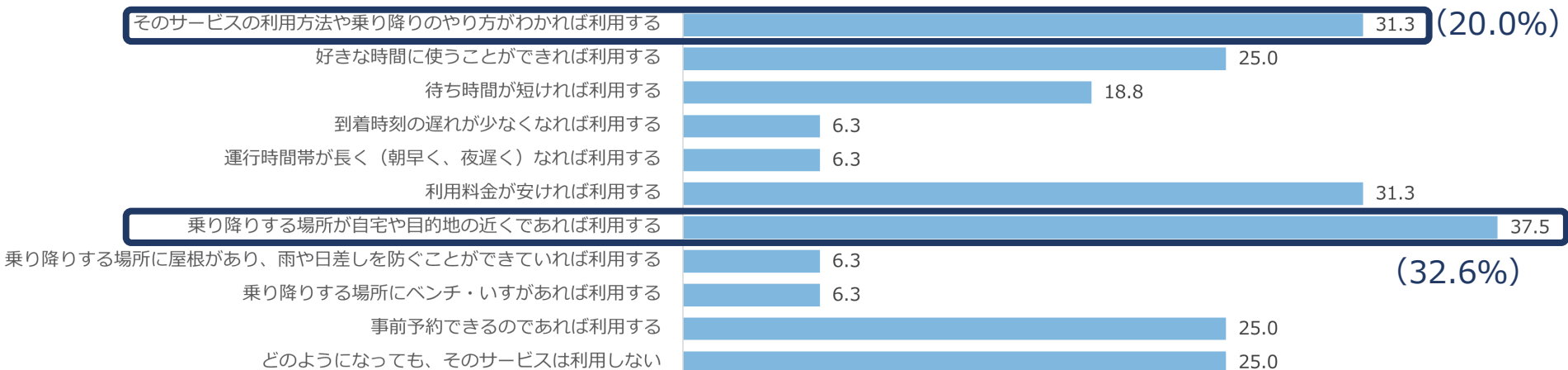
18.8% (5.2%)

●自宅⇄目的地の所要時間



10分以内の移動 25.0%
(17.0%)

●オンデマンド交通の利用意向



家族等の送迎によって移動する方は、歩ける距離が短く、短距離移動が多い

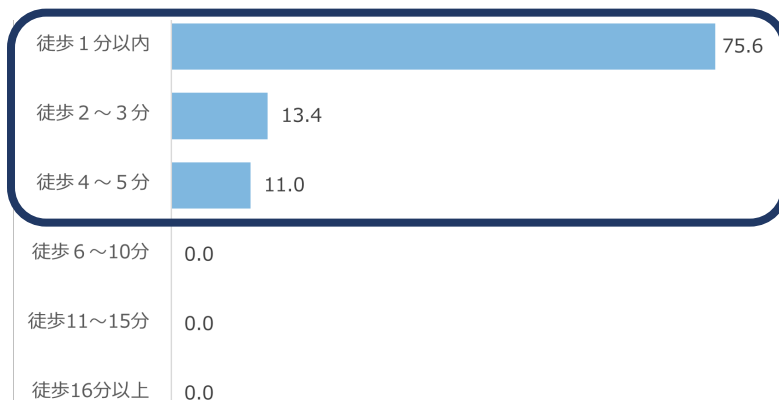
→近距離移動でも利用できる交通サービスとして、オンデマンド交通が有効では...

3. アンケート調査

※（ ）：全体500サンプルの値

調査結果⑧ 抽出集計「鉄道・バス等への転換不可」

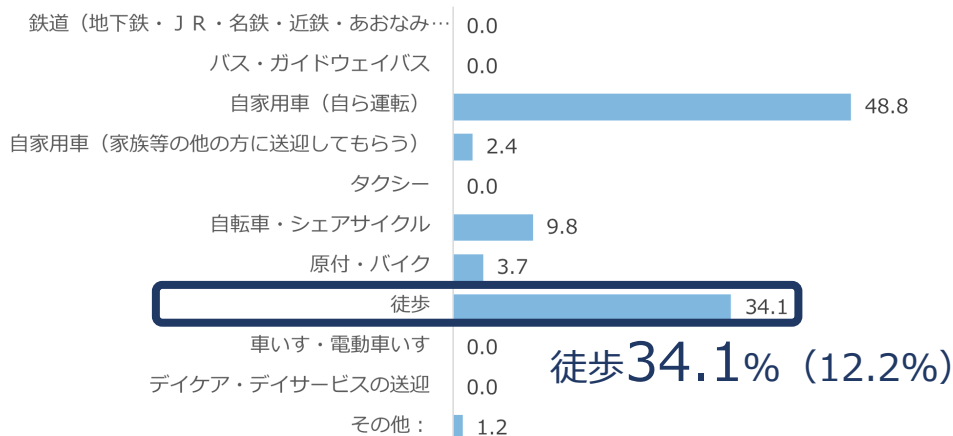
●自宅から最寄りバス停までの距離



バス停まで徒歩5分以内

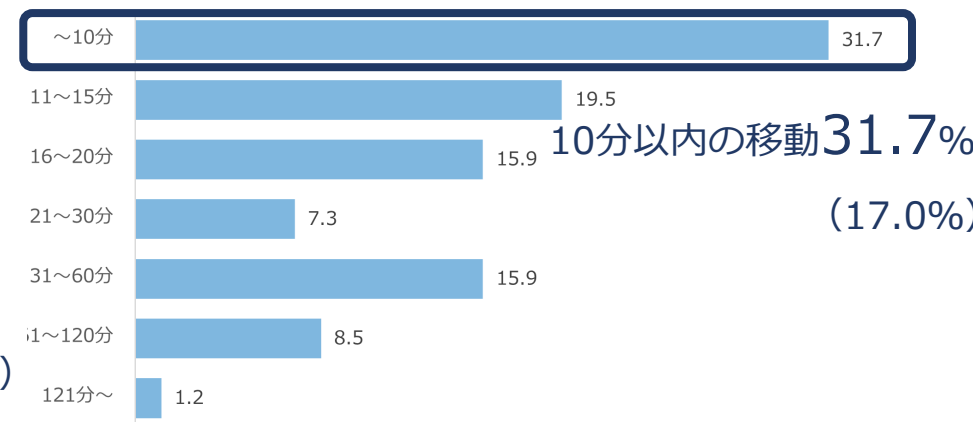
100% (75.5%)

●平日の外出手段



徒歩34.1% (12.2%)

●自宅⇄目的地間の所要時間



10分以内の移動31.7%
(17.0%)

鉄道・バス等への転換不可の方は、10分以内の近距離移動であり、徒歩が多い

→将来的に自ら歩いて移動できれば、自由に外出可能では...

3章のまとめ

70歳以上の日常的な移動の特徴

- **短距離移動、自動車**利用多い
- **速達性を重視**、自ら運転できる間は車依存
- 長い距離を歩けるが、**バス停が近くてもバスを利用していない**

抽出集計結果

- 家族等の送迎で外出している方は、自ら歩ける距離が短く、10分以内の移動が多い
→オンデマンド交通が利用できれば、家族等の送迎に頼らずとも外出可能では…
- 鉄道・バス等への転換ができない方は、自宅からバス停までの距離が近いが、10分以内の移動が多く、徒歩が多い
→将来的に自ら歩いて移動できれば、移動に困らないのでは…

4. 事業者ヒアリング

調査内容

- 対象 市内でデイサービスを運営する社会福祉協議会
(名古屋市社会福祉協議会在宅福祉部、デイサービスセンター (昭和区・南区))
- 期間 2025年1月27日、29日

調査結果

- | | |
|-----------------|---|
| 送迎の内容・時間 | <ul style="list-style-type: none">・ 送迎だけでなく介助を伴う場合もある・ 定員20名程度なら車両数台で1時間程度・ 曜日ごとに送迎ルートを組んでいる |
| 送迎における課題 | <ul style="list-style-type: none">・ 利用者を預かる責任がかなりの負担・ 体調不良者が発生した際は急な送迎が発生し、職員が対応・ 運転専業でないと応募が集まらない |
| 送迎時の他事業者との乗合い可否 | <ul style="list-style-type: none">・ 開始時間に間に合わないと施設側の報酬減となり、適用は難しい |
| オンデマンド交通の導入可能性 | <ul style="list-style-type: none">・ 適用するなら朝夕のデイサービスの送迎時間帯は専用利用、その他時間帯を一般利用であれば、将来的には運用可能では |
| その他 | <ul style="list-style-type: none">・ 体調や介助の度合いを把握した運転手の方が送迎がスムーズ・ バスは、ステップの乗降や座席まで歩くのが高齢者には負担、ハイエースのような普通車の方が乗り降りの負担は減って良い |

4章までのまとめ

①高齢者の移動実態：短距離移動、自動車利用がメイン

- 免許返納後、自由に移動できるよう、短距離移動、自由目的に適合した交通環境は何か？

歩ける距離が短く、短距離移動が多い高齢者には、オンデマンド交通が適している、かつ、10分以内の近い距離の移動には自ら歩けるようになれば自由に外出できる

②オンデマンド交通の利用意向：高齢者の利用が少なく、全国的に収支が赤字

- オンデマンド交通を高齢者により利用してもらう方法や収支の改善策は何か？

今後、既成市街地内でのオンデマンド交通の需要増加が想定、オンデマンド交通をデイサービスの送迎にも活用することで、デイサービス事業者から安定した収益を確保でき、収支改善につながる

③デイサービスの送迎実態：送迎が業務の負担になっている

- 業務負担の軽減につながる策は何か？

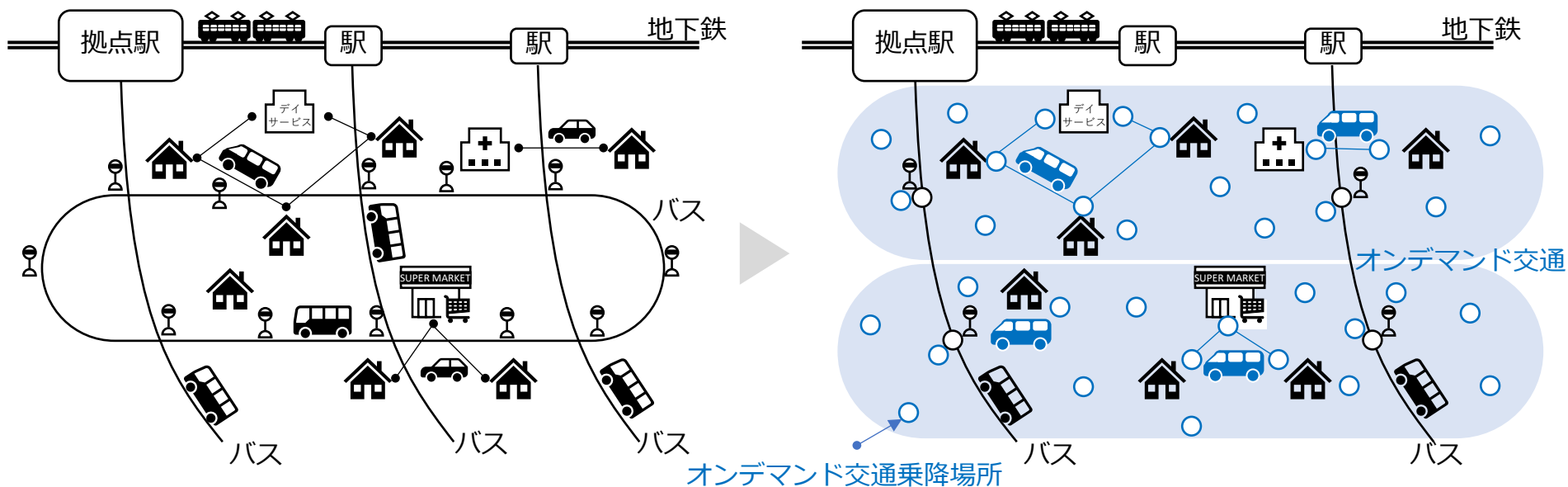
デイサービスの送迎に、オンデマンド交通を活用することで、デイサービス事業者の負担を軽減、朝夕の時間帯はデイサービス送迎の専用利用とし、デイサービス施設の開始時間に間に合うように運用

5. 提案

① オンデマンド交通の導入

- 現在の市バスは、密集した市街地から駅や都心への輸送を担う路線が多いが、オンデマンド交通の導入により、近距離移動に適合
- 今後、免許返納する高齢者が増加することから、その後の移動手段を確保
- 朝夕はデイサービス送迎の専用利用とし、デイサービス事業者の送迎負担を軽減し、収支改善
- 生活圏内を運行するオンデマンド交通を導入し、既存路線バスの再編を行うことも考えられる

● 導入イメージ



5. 提案

参考：松山市におけるオンデマンド交通導入事例

- 松山市（久枝地区）では、2021年よりオンデマンド交通を導入
 - 80代の利用割合が最も高く、1人で外出ができるようになった等の効果あり
 - 協賛金の収入が大きく、行政補助なしでも収支が黒字
- 地域全体で導入意向が高まり、協賛金や寄付金等の支援により、収支を黒字化することが可能
高齢者の自由目的の近距離移動に適した仕組みが成立している

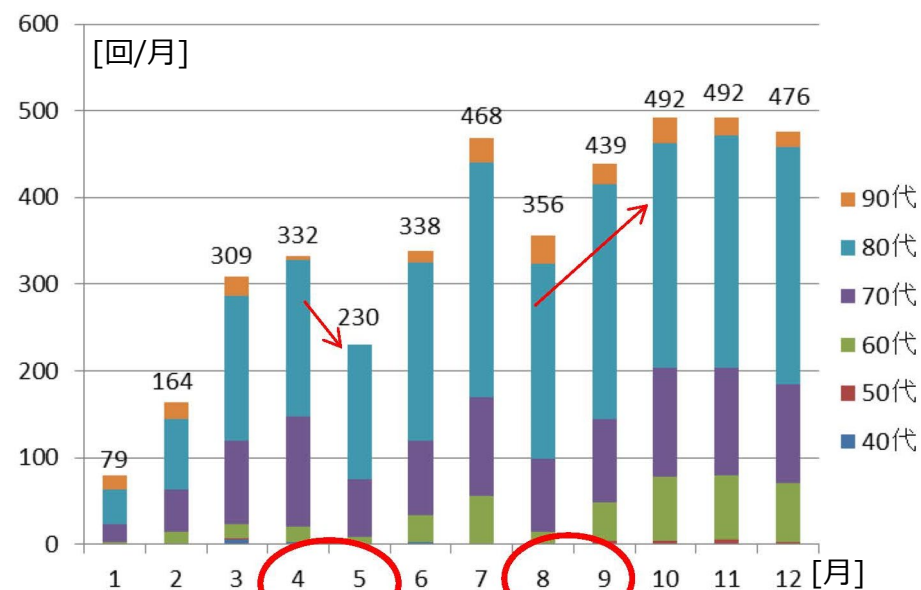
● オンデマンド交通 概要・収支

運行台数	1台	会員数	約80人
時間帯	9～12時、 13～16時	利用者	久枝地区の住民
料金	3,500円/月	予約方法	電話
		相乗り率	1.65（2024.12）

● オンデマンド交通 2023年度収支

項目	決算額	項目	決算額
会費	2,500,200	人件費	0
協賛金	6,256,670	消耗品費	26,400
繰越金	341,264	通信運搬費	0
寄付金	480,000	運行委託料	8,736,000
その他	26,427	その他	34,210
合計	9,604,561	合計	8,796,610

● オンデマンド交通 年齢層別月別利用回数（2021年）



出典：松山市地域公共交通会議
（左：令和6年度第4回、右：令和3年度第3回）

②歩行支援モビリティの導入

- 10分以内の移動は徒歩が多く、加齢により徒歩で移動できる距離が短くなっても自ら外出可能
- 市内全域でシェアサイクルが普及されてきたが、高齢化の進展を鑑み、シェアサイクルポートの一部を歩行支援モビリティ用ポートへ転換
- シェアリングだけでなく、福祉施策として貸出しや購入支援を行うことも考えられる

●主な歩行支援モビリティ

セニアカー（スズキ）



C+walk S（トヨタ自動車）



COMOVEコモビ（豊田鉄工）



所有／共有

市販

2023年3月発売

2025年夏以降に一般販売予定

連続走行距離

約31km

約12km

約12km

充電時間

約12時間

約2.5時間

約4時間

費用

約40万円

約50万円

約30万円

参考：歩行支援モビリティの導入事例

- 常滑市では、住民向けに電動小型モビリティの貸出しを実施中
- 名古屋市内のスーパーでも歩行支援モビリティの貸出しが導入
→ 買い物時に利用できる歩行支援モビリティの導入が進み、
身近な生活圏での近距離移動を支えるインフラとして広まりつつある

● 常滑市内の導入事例

保存版
2025年度
無料住民
電動小型モビリティ
実証実験機 貸出のご案内

SEIKAI
VOLUNTEER
CORPS SINCE 2018
青海ボランティア隊
Blue Hand Action For Society
2024-2025
OFFICIAL MAIN
GOLD SUPPORTER


大阪屋葬祭

電動小型モビリティは、免許返納の後でも免許不要で気軽に安心して歩道を走行することができ、高齢者の新たな近距離移動(自宅から既存公共交通のバス停、近隣の病院・クリニック・スーパーなどへの生活のためのアクセス)の手段として近年注目されております。昨年度の宮山区青海山団地に続き、今年度は、市内でも有数の急な坂が存在する多屋団地で、この電動小型モビリティを実際に住民の方々に継続して使ってもらい、生活のための移動手段の確保について自ら考えていただくとともに、利用推進をはかり、普及啓蒙をめざした社会実験の一環として実施いたします。

定期的に開催される「講習会」(要参加)にご参加いただいた方で、20歳以上の必要な方であれば、どなたでも無料でお使いいただけます。



WHILL
Model S



WHILL
Model C2

貸出期間
2025年6月14日(土)～
 貸出機材は2台です。1人につき、次回の講習会までの期間(1ヵ月間または2ヵ月間)貸し出しを行います。

貸出対象
多屋団地にお住まいの方
 (近隣のエリアを含む)

<電動小型モビリティ(要証実験機) 寄贈> 西田コンサル不動産株式会社 阿久比グリーン株式会社 三菱UFJ銀行 半田支店

● 名古屋市内の導入事例



出典：青海ボランティア隊HP

出典：WHILL株式会社HP

ご視聴ありがとうございました