

既存交通インフラ活用基礎調査業務 報告書

平成 27 年 2 月

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング株式会社

目 次

第 1 章	調査の概要	1
1.1.	調査の背景と目的	1
1.2.	調査の内容	1
1.3.	調査フロー	2
第 2 章	岡崎市および周辺の交通環境の整理	3
2.1.	リニア中央新幹線による首都圏アクセスの最短経路変化	3
2.2.	交通インフラに関する周辺の自治体等の動きの整理.....	4
2.3.	岡崎市を取り巻く交通環境の整理	14
第 3 章	分析対象とする既存資産の抽出	38
3.1.	平成 25 年度調査で導出された既存資産と追加すべき既存資産の整理	38
3.2.	本調査にて分析対象とする既存資産の抽出	41
第 4 章	既存資産の活用策と今後の取組の整理	42
4.1.	分析対象とした既存資産の現状と効果の整理	42
4.2.	既存資産活用策の留意点	45
4.3.	既存資産活用策の効果を享受する主体の整理	46
4.4.	今後の取組の整理	48
第 5 章	まとめ	49

第1章 調査の概要

1.1. 調査の背景と目的

2015 年度の新東名高速の愛知県区間の開通、2027 年開業予定のリニア中央新幹線（品川―名古屋間）など、岡崎市及び名古屋都市圏においては、根幹的な交通環境が大きく変化する。こうした交通環境変化によるメリットを最大限享受すべく、平成 25 年度に実施した交通環境変化基礎調査業務（以下、「平成 25 年度調査」という。）では広域の移動に関する経路選択肢が広がるといった岡崎市へのメリットについて確認し、既存資産の活用策を検討したところである。

今後、交通環境変化のメリットを取り込み、市民の生活の利便性を高め産業経済の活性化を図っていくためには、平成 25 年度調査で整理された既存資産の活用策の有効性等についてさらに検討を進める必要がある。

そこで本調査では、交通環境が大きく変化する 15 年後を見据えて、これから取り組むべき既存資産の有効活用策の有効性について検討する。

1.2. 調査の内容

（１）岡崎市及び周辺の交通環境の整理

既存資産の活用策の検討を深度化するため、リニア中央新幹線開業後における最短経路の変化を整理し、岡崎市を取り巻く地域や交通事業者の交通インフラに関する施策から、岡崎市が踏まえるべき動向を整理した。また、最新のデータに基づいて人口や訪日外国人の拡大など社会情勢の変化や、岡崎市から新幹線駅や空港への交通サービス水準を調査した。加えて、人口・産業などの地域特性および市外との流動特性を整理し、既存資産を取り巻く状況として整理した。

（２）分析対象とする既存資産の抽出

平成 25 年度調査で整理された既存資産の活用策に、最新の動向を踏まえた新たに追加すべき既存資産の活用策を加え、本調査で分析を深度化すべき既存資産の活用策を抽出した。抽出にあたっては、岡崎市の総合計画での対応状況と本調査における上記（１）の動向から抽出した岡崎市が留意すべき点とを考慮した。

（３）既存資産活用策別の効果と課題の整理

上記（２）で抽出した既存資産の活用策について、それぞれを取り巻く現状と効果について整理した上で、活用策を実施する上での留意点について整理した。また、各活用策をより円滑に進めるにあたっては他の効果享受主体との連携の検討が必要との観点から、各既存資産の効果を享受する主体について整理した上で、今後の取組を整理した。

1.3. 調査フロー

以下の調査フローに沿って調査を行った。

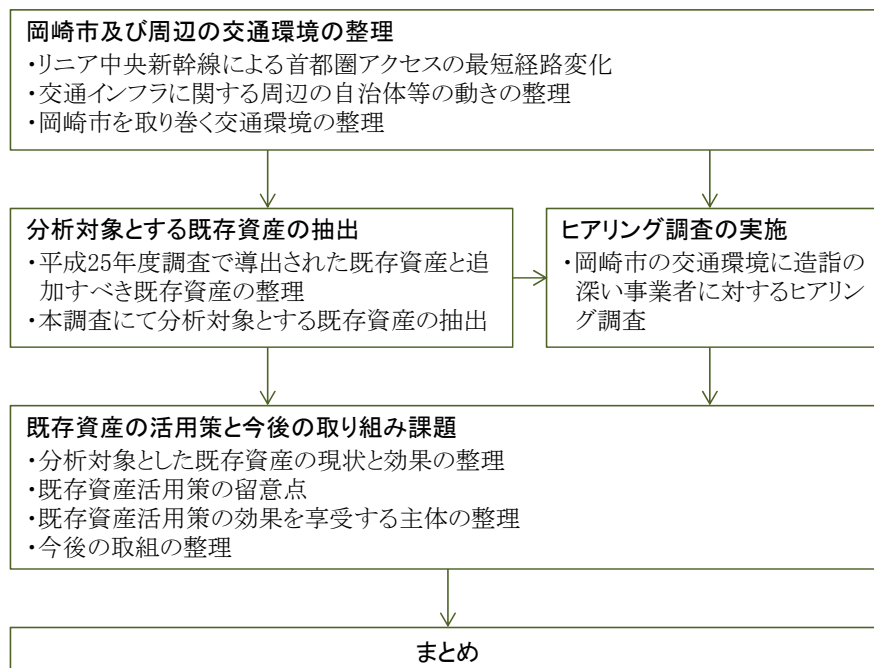


図 1-1 調査フロー

第2章 岡崎市および周辺の交通環境の整理

本章では、既存資産の活用策の検討を深度化するため、岡崎市を取り巻く地域や交通事業者の交通インフラに関する施策から、岡崎市が踏まえるべき動向を整理した。また、最新のデータに基づいた社会情勢の変化や交通インフラのサービス水準や地域特性および市外との流動特性から、既存資産を取り巻く状況を整理した。

2.1. リニア中央新幹線による首都圏アクセスの最短経路変化

主要な交通環境の変化として、リニア中央新幹線による所要時間の変化を最短所要時間に基づいて再整理する。

- ・東岡崎駅ー品川駅間の現在の最短経路は所要時間 106 分、料金は 9,690 円で、頻度は豊橋駅における東海道新幹線ひかりの運行頻度の影響を受けて 2 時間に 1 本となっている。
- ・リニア開業後の最短経路は、名古屋駅経由でリニアを利用することとなり、所要時間 84 分（22 分の短縮）、料金は 12,650 円程度（約 3,000 円の増加）、頻度は 1 時間に 2 本程度が見込まれる。
- ・所要時間面ではリニアが 22 分早いですが、料金は豊橋駅経由が 3,000 円安く、利用者の状況により、どちらも選択されると想定できる。運行頻度については、現状のままで比較した場合、リニア経由が優位となっている。

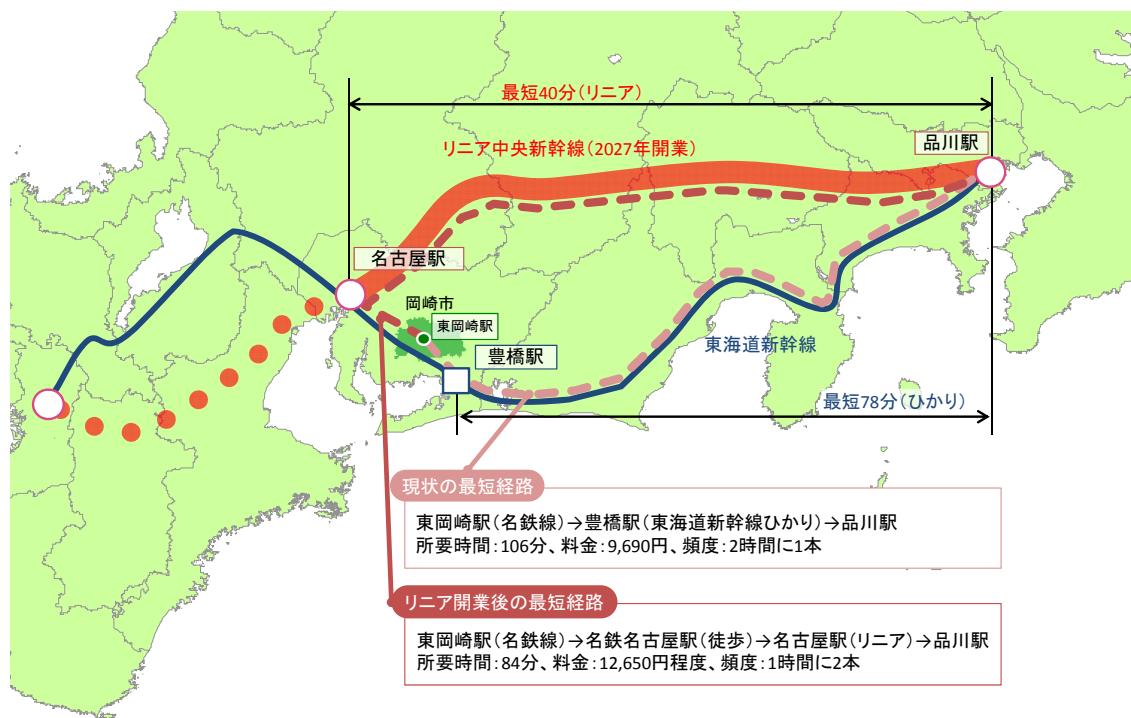


図 2-1 リニア開業による首都圏鉄道アクセスの最短経路変化

※名古屋駅での乗換所要時間は 15 分とした。

※名古屋駅ー品川駅間におけるリニアと在来新幹線の価格差は 700 円とした。

出典：2014 年 8 月の時刻表、東海旅客鉄道株式会社公表資料等に基づいて作成

2.2. 交通インフラに関する周辺の自治体等の動きの整理

交通インフラに関して、岡崎市を取り巻く主体の動きを整理し、岡崎市が留意すべき事項について抽出する。

2.2.1. 岡崎市を取り巻く地域等の動向

ここでは、岡崎市や国や県、周辺市町村等の動向について整理する。

(1) 岡崎市の動向

- ・岡崎市では平成 21 年度より第 6 次岡崎市総合計画の期間となっている。
- ・第 6 次岡崎市総合計画は、平成 32 年を目標とし、基本構想（12 年：平成 21 年度～平成 32 年度）と基本計画（前期 6 年：平成 21 年度～平成 26 年度、後期 6 年：平成 27 年度～平成 32 年度）から構成されており、今年度は基本計画前期の最終年度にあたる。
- ・基本計画はさらに分野別に基本政策が示され、主な取組が掲げられている。そのうち、交通インフラに関連する施策を抜粋すると表 2-1 のようになる。

表 2-1 第 6 次岡崎市総合計画における社会資本に関する主な取組一覧（抜粋）

事業名	事業概要
基本政策 1 地域で支えあい安全に暮らせるまちづくり（市民生活・地域社会の充実）	
交通安全施設整備事業	事故多発路線対策
橋りょう維持事業	橋りょう耐震化
狭あい道路拡幅整備事業	狭あい道路拡幅整備補助、狭あい道路拡幅整備
基本政策 5 快適で魅力あるまちづくり（都市基盤・生活基盤の整備）	
重点活性化地区整備推進事業	東岡崎駅周辺地区整備推進、藤川地区整備推進
岡崎駅東土地区画整理事業	岡崎駅東地区整備
組合施行土地区画整理助成事業	真伝特定土地区画整理、岡崎駅南土地区画整理、養川南部土地区画整理、市場土地区画整理
交通政策推進事業	交通政策推進、公共交通乗り継ぎ円滑化、バス路線対策、まちバス運行、バスネットワーク整備
街路事業	岡崎環状線、矢作桜井線、岡崎豊田線
道路新設改良事業	矢作川堤防リフレッシュ道路（右岸）整備
橋りょう新設改良事業	橋りょう整備
橋りょう維持事業	橋りょう耐震補強、橋りょう修繕、長寿命化対策
都市計画道路計画策定事業	新規路線計画の策定と都市計画決定、国道・県道の整備促進、交差点渋滞対策調査
高規格道路整備促進事業	八帖交差点立体化促進、国道 473 号バイパス建設促進、新東名高速道路建設促進
道路交通網整備事業	スマートインターチェンジ設置検討
一般市道新設改良事業	一般市道整備
狭あい道路拡幅整備事業	狭あい道路拡幅整備補助、狭あい道路拡幅整備
道路等維持管理事業	道路整備、歩道など整備、生活関連道路整備

- ・また、岡崎市では JR 岡崎駅東地区について、岡崎市シビックコア地区整備事業を実施している。
- ・同事業では、「土地区画整理事業の施行に合わせ、官公庁施設・民間施設が一体となった新しい都市空間を創出し、地区の伝統を継承しつつ、魅力とにぎわいのある都市拠点となる地区の形成を推進」するとしている。

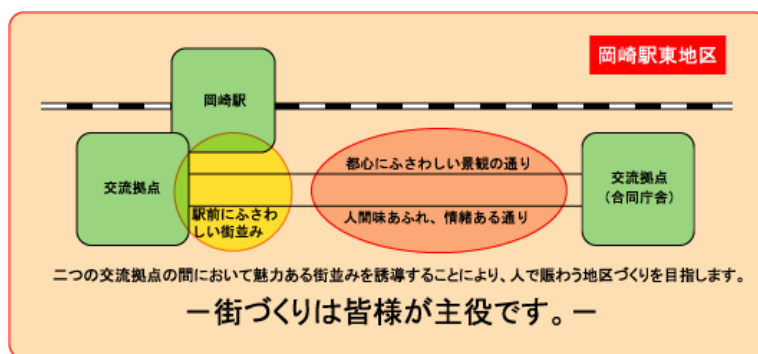


図 2-2 シビックコア地区整備計画で目指す街

出典：岡崎市ホームページより

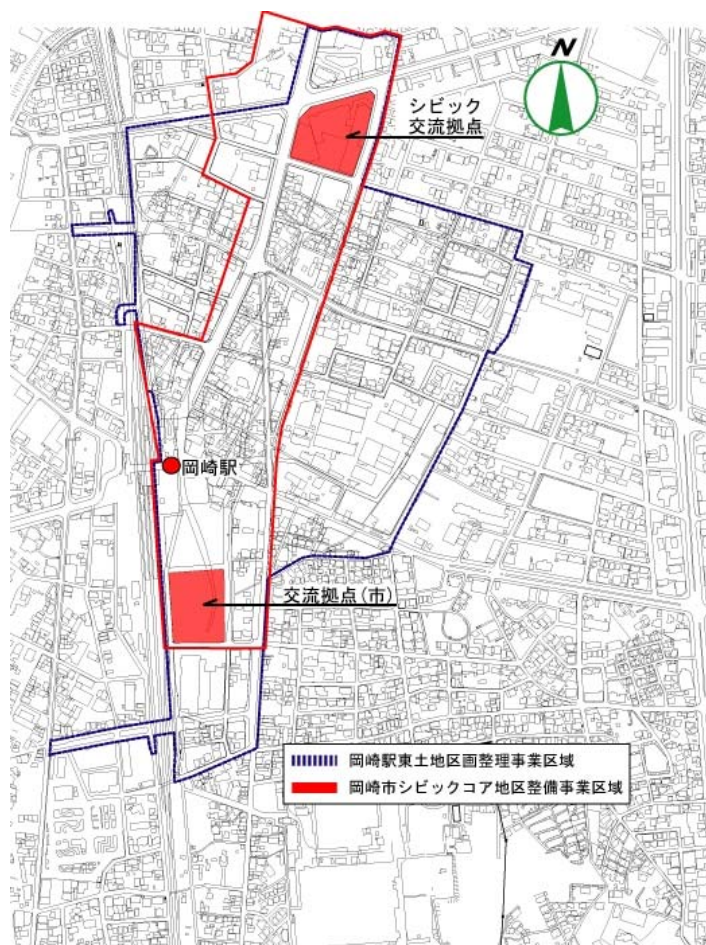


図 2-3 岡崎市シビックコア地区整備事業位置図

出典：岡崎市ホームページより

(2) 国の動向

- ・国土交通省は平成 26 年 3 月、国土のグランドデザイン 2050 を公表し、目指すべき人と国土の姿としてリニア中央新幹線を軸とするスーパーメガリージョンの形成を掲げている。
- ・その上で、基本戦略においては大都市から「小さな拠点」に至るまで、コンパクトな拠点とネットワークを構築するコンパクト+ネットワークの推進を掲げている。
- ・また、まんなか懇談会からは中部地方を中心とした交通ネットワーク体系の構築を示した第 3 次まんなかビジョン基本理念を平成 26 年 11 月に公表した。

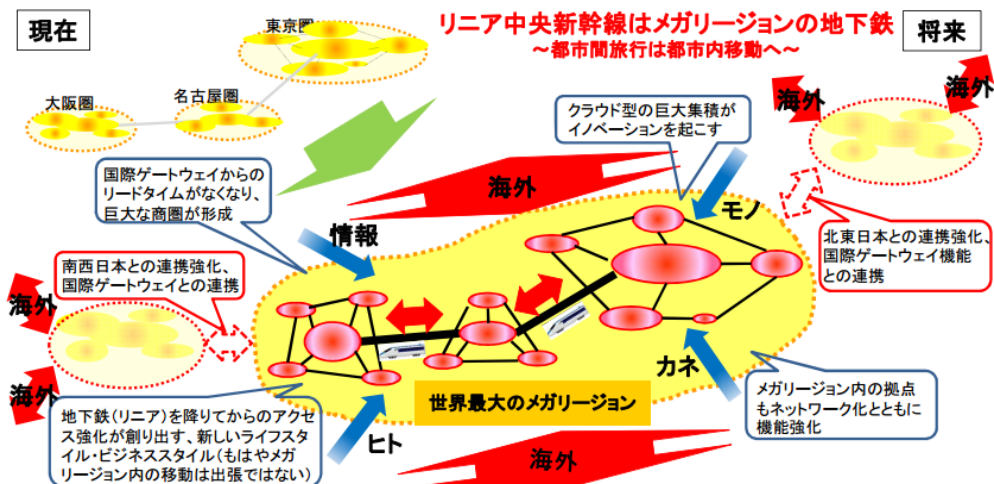


図 2-4 リニア中央新幹線による世界最大のメガリージョンのイメージ

出典：国土交通省「国土のグランドデザイン 2050（平成 26 年 3 月）」



図 2-5 中部圏の地域づくりのあり方や将来像

出典：まんなか懇談会（国土交通中部地方有識者懇談会）「第 3 次まんなかビジョン基本理念概要版（平成 26 年 11 月）」

（３）愛知県の動向

- ・平成 26 年 3 月にあいちビジョン 2020 を公表した。
- ・あいちビジョン 2020 では、重要政策課題①に中京大都市圏～5 千万人リニア大交流圏の西の拠点となる大都市圏に向けて～を掲げ、主な政策の方向性を「リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備」としている。その中で、「名古屋環状 2 号線、西知多道路など、国際物流・交流拠点へのアクセスの多重化を進めるとともに、名豊道路、衣浦豊田道路などの整備促進や、浜松三ヶ日・豊橋道路の実現に向けた取組を推進していく。」と記述している。
- ・また、地域別の取組方向の中で、地域の現状と課題で「リニア中央新幹線開業のインパクトを産業拠点である西三河地域に波及させる交通基盤の整備も必要」と述べた上で、以下の交通インフラの整備に言及している。
 - 国道 473 号岡崎額田バイパスの整備
 - 名豊道路の全線開通と 4 車線化の推進
 - 都市計画道路の名古屋岡崎線、衣浦岡崎線など、東西軸となる広域幹線道路ネットワークの充実
 - 西三河南北道路、名鉄三河線、愛知環状鉄道など、地域内の南北軸となる交通ネットワークの充実・強化に向けた調査・研究を進める。
 - 豊田・岡崎地区の研究開発施設へのアクセス道路として、国道 301 号などの整備を推進
 - 知立駅連続立体交差事業の推進
 - リニア中央新幹線の開業の効果をモノづくりの中核である西三河地域へと波及させるため、名古屋駅方面へのアクセス性の向上策や、「のぞみ」型中心から「ひかり」、「こだま」型を重視した輸送形態へと見直しを図られることが期待される東海道新幹線の活用策の検討を進める。
 - JR 岡崎駅、名鉄豊田市駅、名鉄知立駅周辺など、地域内の主要駅を中心に市街地再開発事業や土地区画整理事業等を推進

(4) 名古屋大都市圏の自治体の動向

名古屋大都市圏の動向として名古屋市と岡崎市周辺の自治体の総合計画等から、交通インフラに関連する計画について整理した。

■名古屋市の動向

- ・名古屋駅周辺まちづくり構想（平成 26 年 9 月策定）の中で、基本方針の一つとして「誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる」を掲げ、リニア開業後の概ね 15 年後を目指した計画を進めている。
- ・名古屋市総合計画 2018（平成 26 年 10 月策定）においても重点戦略を推進する取り組みとして「リニア中央新幹線開業を見据えた名古屋駅周辺のまちづくりの推進」を掲げ、「ターミナル機能の強化や象徴的な都市空間の形成をはかり、国際的・広域的な拠点として、「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」をめざします。」としている。

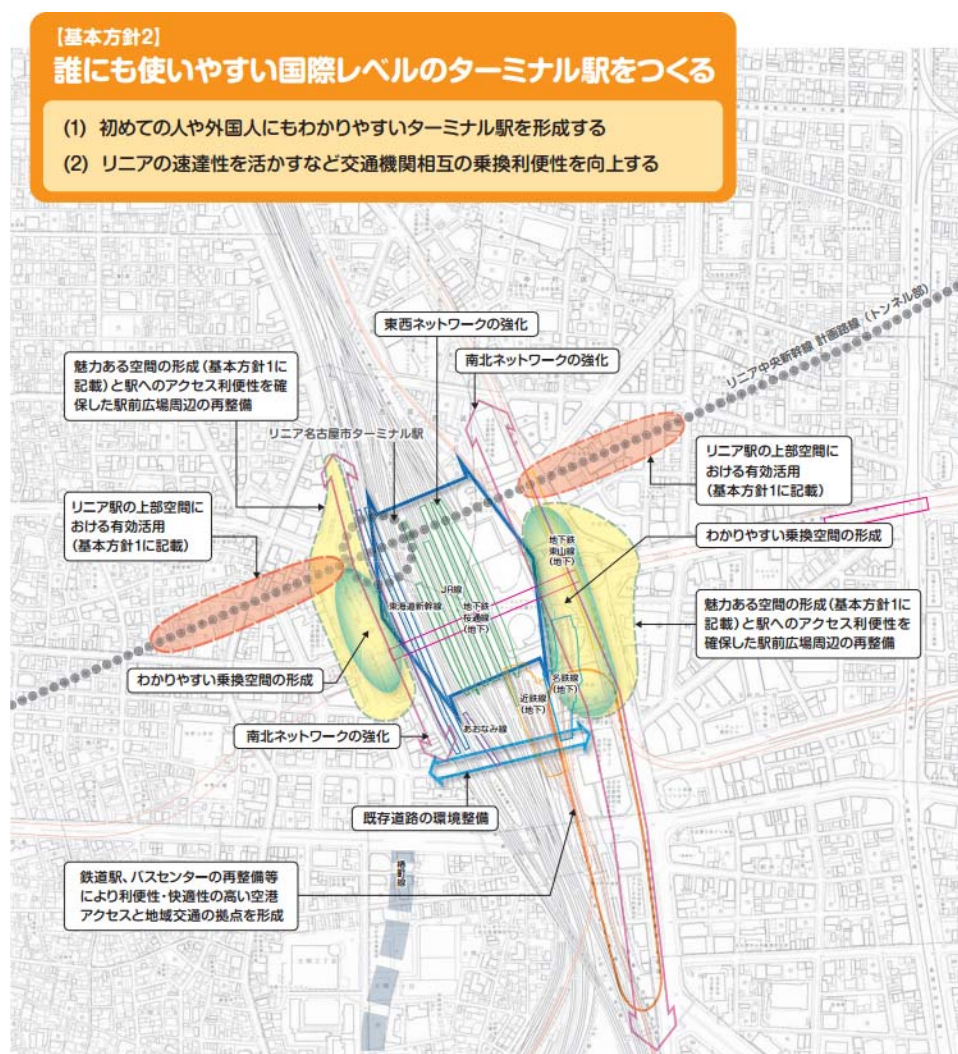


図 2-6 名古屋市の名古屋駅周辺まちづくり構想における基本方針 2 のイメージ図

出典：名古屋市「名古屋駅周辺まちづくり構想（平成 26 年 3 月）」

■豊田市の動向

- ・第7次豊田市総合計画後期実践計画（平成25年度～平成29年度）を策定した。
- ・その分野別計画の中で、「Ⅶ快適で利便性の高いまちづくり」の「3 総合的な交通体系の確立」の「(2) 公共交通ネットワークの形成」の施策の方向性において次の記述が成されている。（以下は抜粋）
 - 人と環境にやさしい公共交通の利用を促進するため、名鉄三河線の鉄道高架事業の早期実現に向け、事業者と連携して積極的に取り組みます。
- ・豊田市公共交通基本計画（平成19年3月策定）においては、鉄道に関する施策の展開として以下の項目が掲げられている。（以下は抜粋）
 - 愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化構想等、各鉄道事業者の取組みを支援し、計画の早期実現を図ります。
- ・また、名鉄三河線について豊田市議会にて市長や企画政策部長がリニア時代を見据え、複線化の推進に触れている。
 - 名鉄三河線の複線化の主たる狙いは、鉄道による名古屋へのアクセス時間の短縮でございます。リニア中央新幹線開通の効果を生かすといった視点など、豊田市のまちづくりにとってとても重要な事業だと考えております。（平成26年9月定例会、市長発言）
 - 鉄道事業者に対して複線化が次期計画に盛り込まれるよう、今後も引き続き協議を行ってまいります。（平成26年9月定例会、企画政策部長発言）

■安城市の動向

- ・第7次総合計画（平成17～26年度）において、「Ⅳ円滑で快適な広域交流」の「1：広域交流を促進する広域交通ネットワークの整備を推進します」の中で、以下の項目を掲げている。このうち愛知環状鉄道については、「愛知環状鉄道を分岐し、新幹線三河安城駅を経由して中部国際空港に至る愛知環状鉄道分岐ルート構想の実現に向けての検討を継続します。」とされている。（以下は抜粋）
 - 中部国際空港連絡バスの拡充
 - J R 三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線「ひかり号」の停車
 - 周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討
 - 愛知環状鉄道の中部国際空港への延伸の検討

■知立市の動き

- ・知立市都市計画マスタープラン（2007年～2021年）において、道路および公共交通について、以下のように述べられている。（以下は抜粋）
 - 国道及び県道など、広域的な道路については、国や県との協力のもと整備を促進します。
 - 名鉄三河線の複線化については、沿線都市や鉄道事業者等との調整を図ります。
- ・知立駅（名鉄本線、名鉄三河線）において連続立体交差事業が実施されている。踏切除去による周辺道路の整流化や、駅周辺改良による自動車と鉄道の乗継ぎ利便性の向上が図られ、駅の拠点性向上が見込まれている。
- ・また、名鉄三河線については市議会にて以下の発言がみられる。
 - 知立市は広域的な役割として複線化の取り組んでいかなければならないと、そんなふうな考えでございます。（知立市議会 9 月定例会、都市整備部長発言）



事業計画延長 約4,260m	名古屋本線	三河線(豊田方)	三河線(碧南方)
	約1,560m	約1,160m	約1,540m
踏切除却数	10箇所		
総事業費	約615億円		
事業施工期間	平成12年度～35年度(予定)		

図 2-7 将来の知立駅周辺予想図と事業概要（1期施工）

出典：知立市 HP「知立駅付近連続立体交差事業（平成 26 年 3 月 18 日事業変更認可時点）」より

（５）鉄道事業者の動向

岡崎市内を通る路線を運営する鉄道会社３社の動向について整理した。

■名古屋鉄道株式会社の動向

- ・名古屋鉄道株式会社（以下「名鉄」という。）は、「**2027年**に予定されるリニア中央新幹線を最大のチャンスと捉え、需要を確実に取り込み地域に新たな価値を創出すべく、名鉄名古屋駅地区再開発（名駅再開発）の準備を推進（2015年3月期第2四半期決算説明会資料）」を掲げ、名鉄名古屋駅の開発計画を長期的な観点から進めていくとしている。
- ・三河線において重原駅～三河八橋駅間（2.7km）の高架化工事を実施している。

■東海旅客鉄道株式会社の動向

- ・東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海」という。）は、**2027年**（平成39年）のリニア中央新幹線（品川・名古屋間）の開業に向けて準備を進めている。
- ・中央新幹線（品川・名古屋間）の事業説明会を、平成26年10月27日より沿線47市区町村において開催し、2014年12月16日に建設工事に着手した。
- ・また、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会第3回中央新幹線小委員会にて配布されたリニア中央新幹線建設時の収入想定等を示した資料において、『「ひかり」「こだま」の拡大及び停車増による利便性、速達性の向上』の記述があり、豊橋駅や三河安城駅において東海道新幹線の停車本数が多くなる可能性が示されている。

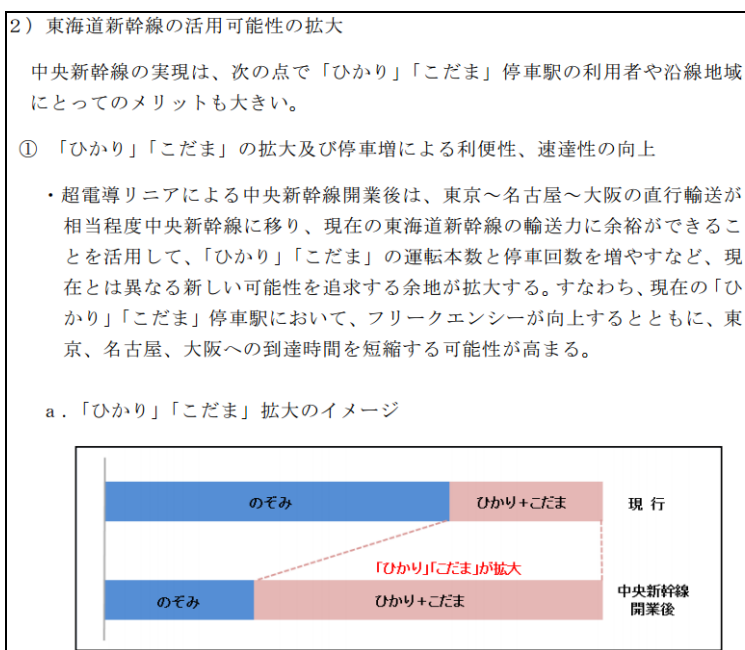


図 2-8 東海道新幹線の活用可能性の拡大について

出典：東海旅客鉄道株式会社「超電導リニアによる中央新幹線の実現について（平成22年5月10日）」

■愛知環状鉄道株式会社の動向

- ・全線（岡崎駅～高蔵寺駅間）の開業は、1988年（昭和63年）で、供用後27年となっているが、岡崎市内全線（岡崎駅～北野柵塚駅）は岡多線として1973年（昭和48年）に、三河上郷駅～新豊田駅間も1976年（昭和51年）に開業しており、それぞれ供用後約42年、約39年が経過しようとしている。同社の中期経営計画（平成24年度～平成28年度）においては「老朽施設設備の計画的更新及び改修」が重点テーマの対応策の一つとして掲げられている。
- ・利用者は増加傾向にあり、愛・地球博のあった2005年（平成17年）を除くと、最近の利用者が最も多くなっている。

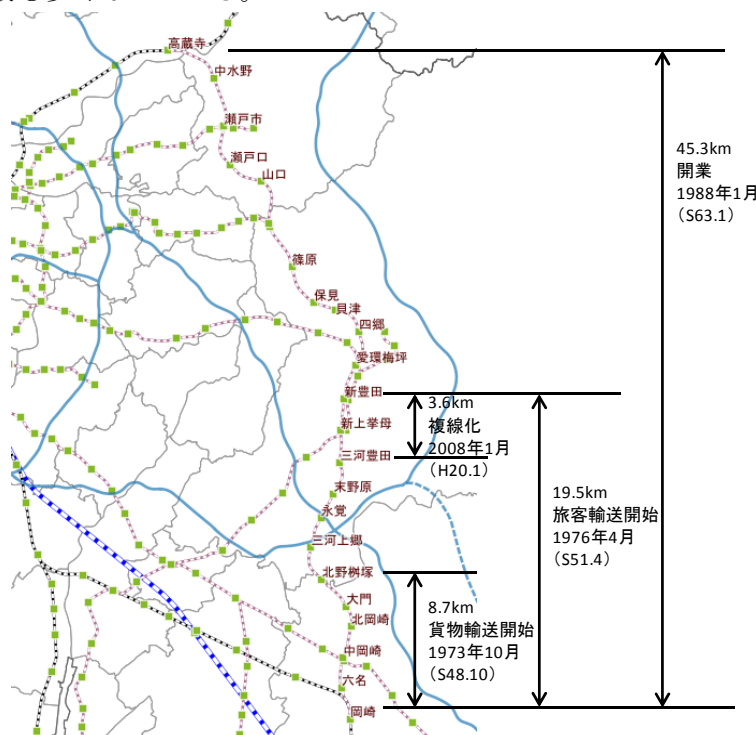


図 2-9 愛知環状鉄道の供用時期

出典：愛知環状鉄道ホームページ資料より作成

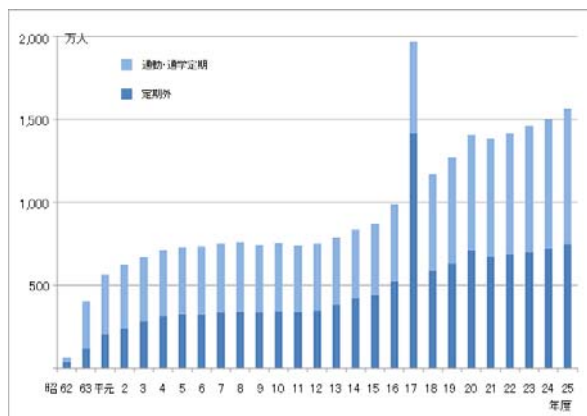


図 2-10 愛知環状鉄道の輸送状況

出典：愛知環状鉄道ホームページ

2.2.2. 岡崎市が踏まえるべき動向の整理

以上から、岡崎市が踏まえる動向についてまとめると以下のようになる。

- ・首都圏へのアクセスにおいて、現状では豊橋駅経由の新幹線利用が最も早いですが、2027年のリニア中央新幹線開業後、名古屋駅経由のリニア利用が最も早くなる。両経路を比較すると、所要時間は名古屋駅経由が22分早いですが、料金は豊橋駅経由が約3,000円安い。
- ・岡崎市では、第6次総合計画を実行中であり、様々な社会資本に関連する取組を実施している。加えて、JR岡崎駅東地区で「岡崎市シビックコア地区整備事業」を実施しており、駅前開発が進められている。
- ・国土交通省においては、国土のグランドデザイン2050を策定し、リニアを軸とするメガリージョンの形成を掲げている。
- ・愛知県においては、あいちビジョン2020で掲げる主な政策の方向性の一つとして「リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備」があり、西三河地域においても国道473号岡崎額田バイパスの整備や名豊道路の全線開通と4車線化の整備などを含めたインフラ整備を進めるとしている。
- ・名古屋市においては、「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定した。名古屋駅について、リニア時代に備えて誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくるとしており、名古屋駅の拠点性はますます高まるものと考えられる。
- ・周辺都市の動きとしては、豊田市三河線の複線化が推進されており、豊田市からの名古屋駅アクセスの利便性向上が見込まれている。
- ・名鉄においては、リニア開業に備えた名鉄名古屋駅の開発計画や名鉄三河線の改良工事を進めている。
- ・JR東海の公表資料によると、リニア開業後の東海道新幹線の活用可能性の拡大として「ひかり」「こだま」の拡大及び停車増とあり、現状の岡崎市からの首都圏への最短経路となっている豊橋駅経由の経路において「ひかり」の増発可能性がある。
- ・愛知環状鉄道においては、利用者数が増加傾向にある中、老朽施設設備の計画的更新及び改修を重点テーマの一つとして取り組んでいる。

2.3. 岡崎市を取り巻く交通環境の整理

岡崎市を取り巻く交通環境について現状や将来見通しについて統計データを整理する。

2.3.1. 考慮すべき社会情勢の変化

ここでは、交通環境に関して考慮すべき大きな社会環境の変化として、人口と訪日外国人数について整理する。

(1) 人口減少社会（高齢者増→公共交通機関の利用）

- ・日本の将来推計人口は減少傾向にあり、リニア開業目前の 2025 年には 2010 年比 6%減の約 1 億 2,400 万人となる。
- ・一方、岡崎市の人口は、2030 年までは増加傾向にあり、2025 年には 2010 年比 6%増の約 39.4 万人が見通されている。

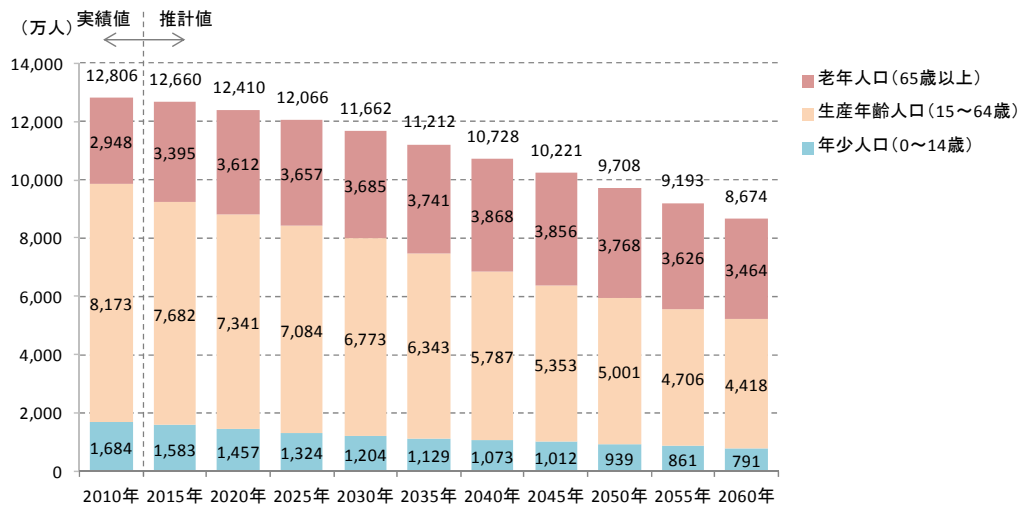


図 2-11 日本の将来推計人口の推移

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」

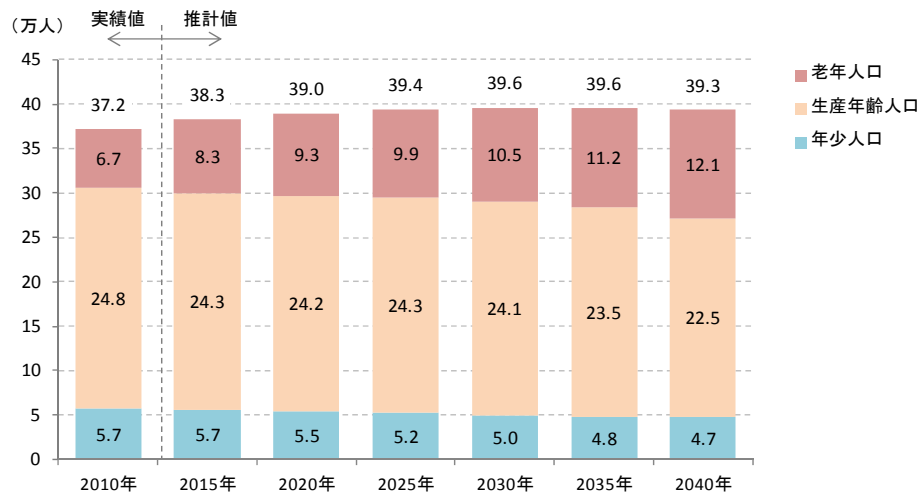


図 2-12 岡崎市の将来推計人口の推移

出典：岡崎市企画財政部企画課「岡崎市の将来推計人口」

（２）訪日外国人数の拡大

- ・ 訪日外国人は近年増加傾向にあり、2014 年には過去最高の 1,341 万人を記録した。観光庁では今後も訪日外国人 2,000 万人時代に向けて施策を展開するとしている。
- ・ 中部においても、中部広域観光推進協議会が中部の観光ビジョンⅡを 2014 年 2 月に公表し、訪日外国人数増加の目標を掲げている。
- ・ 愛知県の外国人延べ宿泊者数も近年増加しており、外国人旅客の需要の取り込みが期待される。
- ・ 中部国際空港においても近年、国際旅客の利用者数が増加しており、2014 年には国際旅客数を 470 万人見込んでいる。
- ・ 中部国際空港への最終アクセス交通手段をみると、鉄道が約 40%、次いで空港直行バス・貸切バスが約 30%となっており、鉄道とバスの需要が高い。

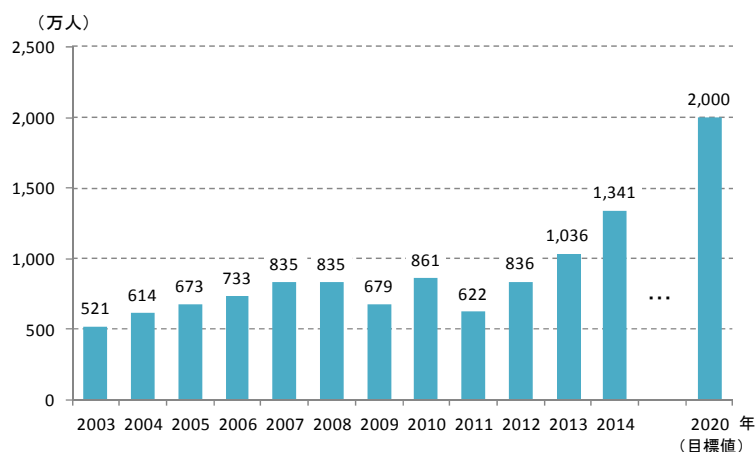


図 2-13 訪日外国人数の推移

出典：【実績値】日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」、【目標値】首相官邸「観光立国推進閣僚会議 第 4 回（平成 26 年 6 月 17 日開催）資料」より

・ 延べ宿泊者数【6,527 万人(2012 年)→8,000 万人(2018 年)】 ・ 外国人延べ宿泊者数【231 万人(2012 年)→500 万人(2018 年)】 ・ 旅行消費額【3.9 兆円(2012 年)→5.3 兆円(2018 年)】 ・ 顧客満足度【149.2 点(2013 年)→155 点(2018 年)】	
【目標設定の考え方】	
指標	目標設定の考え方
延べ宿泊者数	観光立国推進基本計画に掲げられた目標値（国内宿泊観光旅行の年平均増加率（+3.0%）を考慮し、努力目標として年平均増加率＝+4.0%の 8,000 万人（2018 年）と設定した。
外国人延べ宿泊者数	昇龍道プロジェクトの目標値にもとづき、将来目標（600 万人）と 2014 年の目標値（400 万人）の中間値である 500 万人と設定した。
旅行消費額	観光立国推進基本計画に掲げられた目標値（旅行消費額の年平均増加率（+2.5%）を考慮し、努力目標として年平均増加率＝+3.0%の 5.3 兆円（2018 年）と設定した。
顧客満足度	現状値（149.2 点）よりも 5 点以上増加させることを努力目標として 155 点（2018 年）と設定した。

図 2-14 中部の観光ビジョンⅡにおける目標値

出典：中部（東海・北陸・信州）広域観光推進協議会「中部の観光ビジョンⅡ～広域中核観光圏を目指して～（2014 年 2 月）」

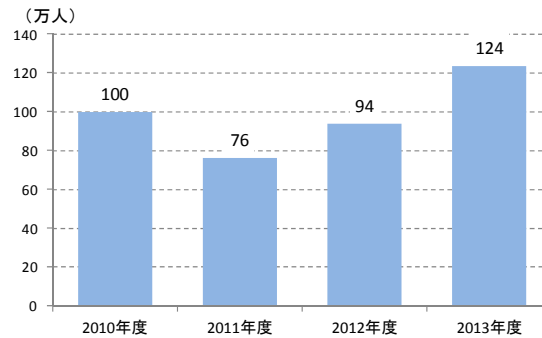


図 2-15 外国人延べ宿泊者数の推移（愛知県）

出典：国土交通省「宿泊旅行統計調査」

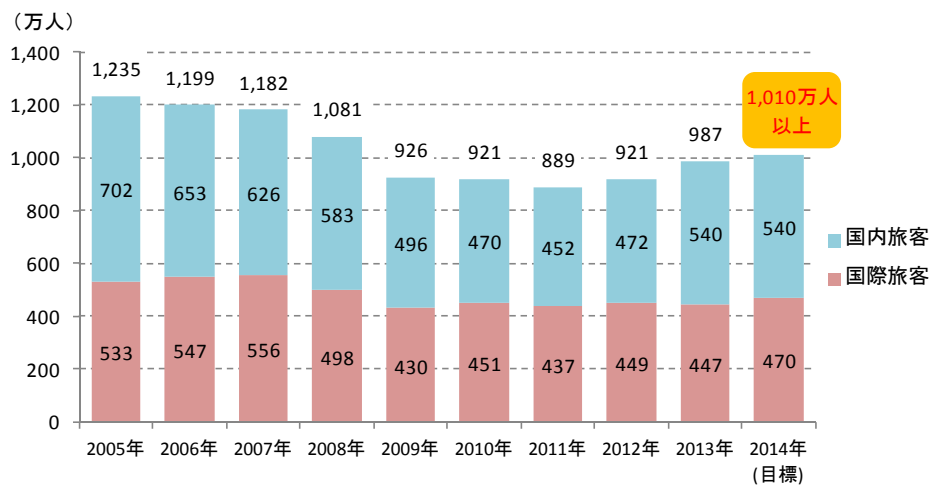


図 2-16 中部国際空港の旅客数の推移

出典：【2005～2013年】中部国際空港「利用実績」、【2014年】中部国際空港「2014年3月期決算説明会資料」より

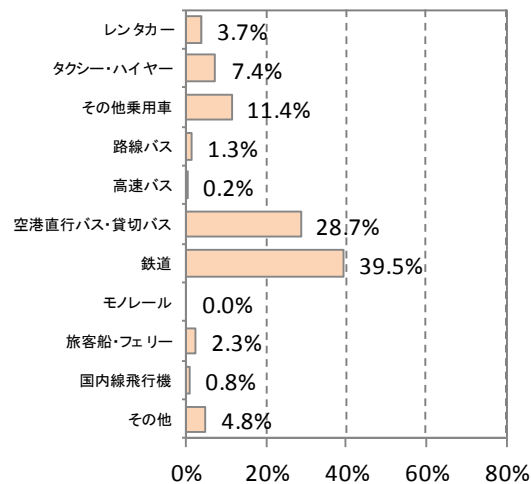


図 2-17 中部国際空港へアクセスする外国人の最終交通手段

出典：国土交通省「国際航空旅客動態調査（H23）」

2.3.2. 岡崎市周辺の交通インフラ

岡崎市とリニア駅が設置される名古屋駅、利便性向上が期待される東海道新幹線の駅である豊橋駅と三河安城駅、および中部国際空港と県営名古屋空港との位置関係は下図のとおりとなっている。

市内の交通インフラは、高速道路は東名高速道路、鉄道は名鉄名古屋本線、J R東海道線および愛知環状鉄道の駅がある。また、新東名高速道路が 2015 年度に開通予定となっている。

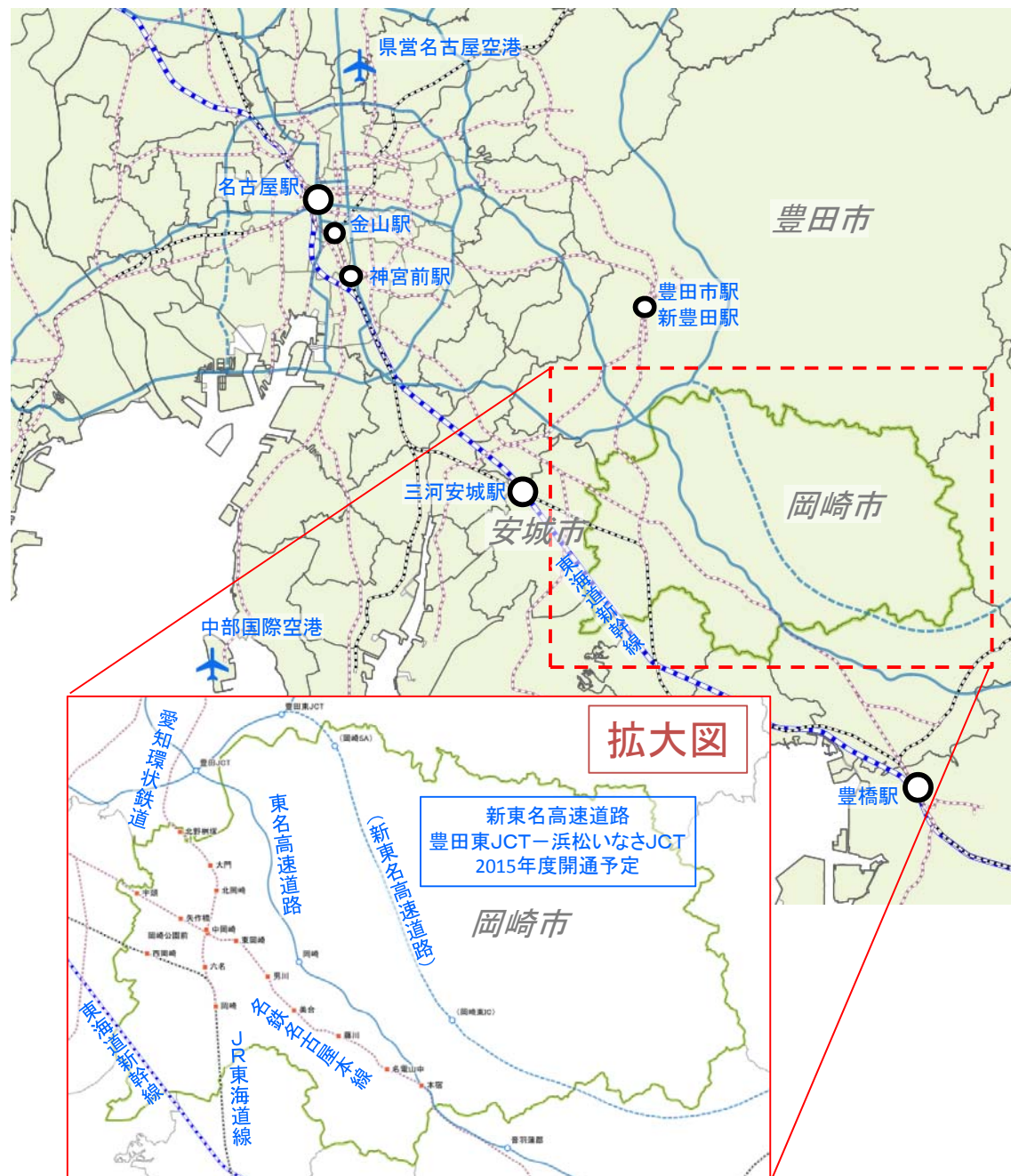


図 2-18 岡崎市と広域交通拠点を結ぶ交通ネットワーク

2.3.3. 岡崎市を取り巻く交通インフラのサービス水準

ここでは、岡崎市から交通拠点である名古屋駅、中部国際空港、名古屋空港へのアクセス交通水準について整理する。周辺都市である豊田市と安城市についても合わせて整理し、岡崎市と比較する。なお、各都市の主要駅は市内で最も利用客数の多い駅とし、岡崎市については岡崎駅も対象とした。

(1) 名古屋駅アクセス

- ・鉄道では、市内から2路線、いずれも乗換無しの30分程度でアクセスできる。頻度も周辺都市に比べて同程度となっている。
- ・市内各駅で所要時間を比較すると、岡崎駅からが最短28分、次いで東岡崎駅からが最短29分、最短所要時間の平均は37分となっている。延べ乗客数は岡崎駅（JR、愛知環状鉄道）、東岡崎駅（名鉄）に次いで美合駅（名鉄）が多い。
- ・自動車については、岡崎市からは1時間弱、豊田市と安城市からは約50分の所要時間となっている。
- ・バスについては、岡崎市からの路線はなく、豊田市から一日14本（所要時間約70分）となっている。

表 2-2 ピーク時間帯における名古屋駅へのアクセス交通水準（鉄道）

都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	料金	頻度
岡崎市	東岡崎	名鉄	33分	0回	620円	11本/ピーク1時間
	岡崎	JR	31分	0回	660円	7本/ピーク1時間
豊田市	豊田市	名鉄	47分	1回	790円	11本/ピーク1時間
安城市	新安城	名鉄	27分	0回	550円	11本/ピーク1時間

※平成26年8月平日現在、ピーク1時間（7時30分～8時30分）の列車を集計。所要時間・乗換回数・料金は最も所要時間が短い経路の情報。頻度は主要駅の列車本数ベースで集計した。

※ピーク1時間は、国土交通省「第11回大都市交通センサス（H22年実施）」より定めた。

出典：時刻表（平成26年8月、平日）

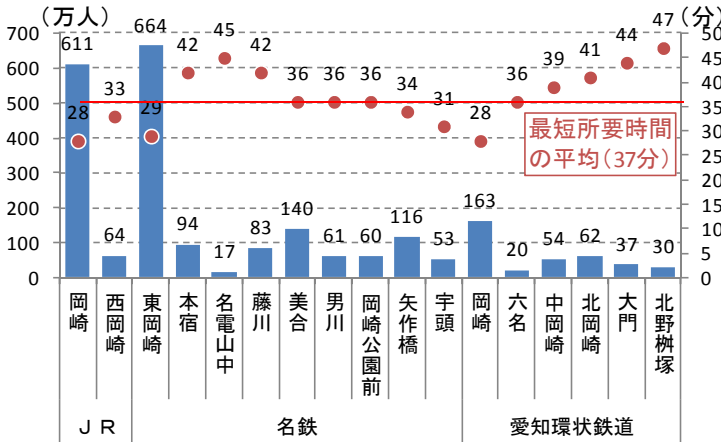


図 2-19 各駅乗客数と名古屋駅への最短所要時間（鉄道）

※岡崎駅の最短所要時間は、JR線を利用した場合の最短所要時間を示している。

出典：【駅乗客数】岡崎市「市内乗客数（平成24年度）」、【最短所要時間】駅すばあとで2014年8月平日を検索

表 2-3 名古屋駅へのアクセス交通水準（自動車）

都市名	主要駅	所要時間	距離	料金
岡崎市	東岡崎	54 分	53.8 km	1,760 円
	岡崎	59 分	55.9 km	1,760 円
豊田市	豊田市	51 分	32.7 km	1,380 円
安城市	新安城	46 分	33.8 km	1,070 円

※平成 26 年 9 月平日、8:00 出発の設定で検索。

※料金は普通車の有料道路料金。

出典：NAVITIME

表 2-4 名古屋駅へのアクセス交通水準（バス）

都市名	主要駅	主要路線	所要時間	頻度	料金
岡崎市	東岡崎	名鉄	※直通バス無し		
	岡崎	JR	※直通バス無し		
豊田市	豊田市	名鉄	68 分	14本/日	800 円
安城市	新安城	名鉄	※直通バス無し		

出典：名鉄バス時刻表（2013 年 10 月 1 日改正）

（２）豊橋駅アクセス

- ・鉄道では、市内主要駅から 20 分強でアクセスでき、名古屋駅よりも約 10 分短い。頻度においては他の都市と同程度となっている。
- ・市内各駅で所要時間を比較すると、本宿駅からがもっと短く 16 分、次いで東岡崎駅と岡崎駅がそれぞれ 20 分となっている。
- ・自動車については、岡崎市からは高速道路を利用せずに約 60 分、豊田市と安城市からはそれぞれ高速道路を利用して約 70 分となっている。
- ・バスについては、各都市からの直通路線がない。

表 2-5 ピーク時間帯における豊橋駅へのアクセス交通水準（鉄道）

都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	料金	頻度
岡崎市	東岡崎	名鉄	24 分	0 回	550 円	5本/ピーク1時間
	岡崎	JR	22 分	0 回	580 円	6本/ピーク1時間
豊田市	豊田市	名鉄	67 分	1 回	1,040 円	5本/ピーク1時間
安城市	新安城	名鉄	28 分	0 回	660 円	6本/ピーク1時間

※平成 26 年 8 月平日現在、ピーク 1 時間（7 時 30 分～8 時 30 分）の列車を集計。所要時間・乗換回数・料金は最も所要時間が短い経路の情報。頻度は主要駅の列車本数ベースで集計した。

※ピーク 1 時間は、国土交通省「第 11 回大都市交通センサス（H22 年実施）」より定めた。

出典：時刻表（平成 26 年 8 月、平日）

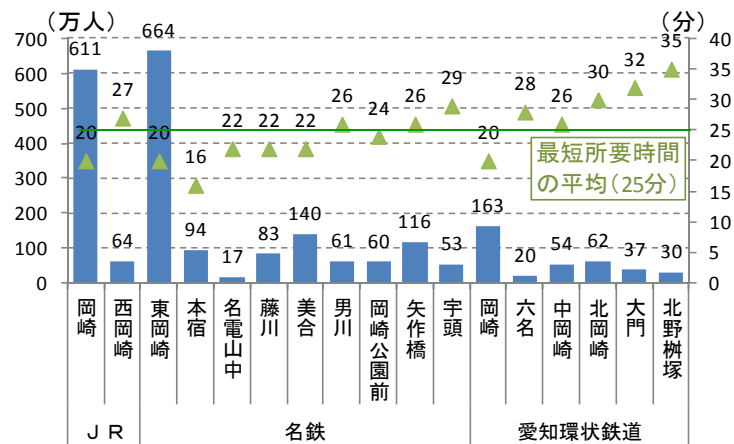


図 2-20 各駅乗客数と豊橋駅への最短所要時間（鉄道）

※岡崎駅の最短所要時間は、JR 線を利用した場合の最短所要時間を示している。

出典：【駅乗客数】岡崎市「市内乗客数（平成 24 年度）」、【最短所要時間】駅すばあとで 2014 年 8 月平日を検索

表 2-6 豊橋駅へのアクセス交通水準（自動車）

都市名	主要駅	所要時間	距離	料金
岡崎市	東岡崎	61 分	32.1 km	0 円
	岡崎	62 分	32.1 km	0 円
豊田市	豊田市	67 分	50.7 km	850 円
安城市	新安城	66 分	42.4 km	510 円

※平成 26 年 9 月平日、8：00 出発の設定で検索。

※料金は普通車の有料道路料金。

出典：NAVITIME

（３）中部国際空港アクセス

- ・鉄道では、東岡崎駅から約 50 分、岡崎駅からは約 60 分となっている。空港アクセス鉄道である名鉄常滑線への乗換駅に近い安城市（45 分）よりは長い、豊田市（68 分）よりは短い。
- ・市内各駅で所要時間を比較すると、東岡崎駅と矢作橋駅からが 52 分で最も短く、岡崎駅からは 66 分となっている。
- ・自動車については、岡崎市と豊田市からは約 60 分、安城市からは 50 分となっている。
- ・バスについては、岡崎市からは 60～75 分で周辺都市と同程度である。一方、頻度は一日 7 本となっており、豊田市の同 21 本に比較すると 3 分の 1 となっている。

表 2-7 ピーク時間帯における中部国際空港へのアクセス交通水準（鉄道）

都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	料金	頻度
岡崎市	東岡崎	名鉄	52 分	1 回	1,600 円	5本/ピーク1時間
	岡崎	JR	61 分	1 回	1,790 円	5本/ピーク1時間
豊田市	豊田市	名鉄	68 分	2 回	1,700 円	10本/ピーク1時間
安城市	新安城	名鉄	45 分	1 回	1,480 円	5本/ピーク1時間

※平成 26 年 8 月平日現在、ピーク 1 時間（7 時 30 分～8 時 30 分）の列車を集計。所要時間・乗換回数・料金は最も所要時間が短い経路の情報。頻度は主要駅の列車本数ベースで集計した。

※ピーク 1 時間は、国土交通省「第 11 回大都市交通センサス（H22 年実施）」より定めた。

出典：時刻表（平成 26 年 8 月、平日）

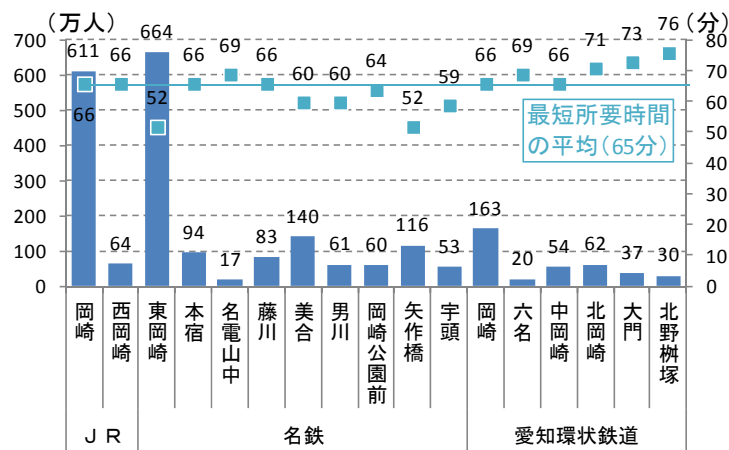


図 2-21 各駅乗客数と中部国際空港駅への最短所要時間（鉄道）

※岡崎駅の最短所要時間は、JR 線を利用した場合の最短所要時間を示している。

出典：【駅乗客数】岡崎市「市内乗客数（平成 24 年度）」、【最短所要時間】駅すばあとで 2014 年 8 月平日を検索

表 2-8 中部国際空港へのアクセス交通水準（自動車）

都市名	主要駅	所要時間	距離	料金
岡崎市	東岡崎	58 分	66.3 km	2,110 円
	岡崎	63 分	68.4 km	2,110 円
豊田市	豊田市	58 分	63.5 km	2,000 円
安城市	新安城	50 分	46.3 km	1,420 円

※平成 26 年 9 月平日、8:00 出発の設定で検索。

※料金は普通車の有料道路料金。

出典：NAVITIME

表 2-9 中部国際空港へのアクセス交通水準（バス）

都市名	主要駅	主要路線	所要時間	料金	頻度
岡崎市	東岡崎	名鉄	60 分	1,650 円	7 本/日
	岡崎	JR	75 分	1,750 円	7 本/日
豊田市	豊田市	名鉄	78 分	1,750 円	21 本/日
安城市	三河安城	JR	60 分	1,440 円	3 本/日

※安城市は、新安城駅からの中部国際空港行きバスの発着がないため、三河安城駅とした。

出典：知多乗合バス時刻表（平成 26 年 10 月 1 日改正）、名鉄バス時刻表（2013 年 10 月 1 日改正）

(4) 名古屋空港アクセス

- ・鉄道アクセスについては、名古屋空港へつながっていないため、鉄道で名古屋駅に行き、空港アクセスバスに乗り換えるルートが一般的である。従って、名古屋駅アクセスに依存する。
- ・自動車では、岡崎市内から約 60 分で安城市と同水準である。豊田市からは約 50 分となっている。
- ・各都市から名古屋空港への直通バスの運行はない。

表 2-10 ピーク時間帯における名古屋空港へのアクセス交通水準（鉄道＋空港アクセスバス）

都市名	主要駅	主要路線	所要時間	乗換回数	料金	頻度
岡崎市	東岡崎	名鉄	56 分	1 回	1,320 円	11本/ピーク1時間
	岡崎	JR	59 分	1 回	1,360 円	7本/ピーク1時間
豊田市	豊田市	名鉄	70 分	2 回	1,490 円	11本/ピーク1時間
安城市	新安城	名鉄	50 分	1 回	1,250 円	11本/ピーク1時間

※名古屋駅まで鉄道を利用し、名古屋駅から名古屋空港直行バス（あおい交通）を利用。（各駅からの最短所要時間経路となる。）

※名古屋空港直行バスへの乗換時間は名古屋駅から 10 分、名鉄名古屋駅から 5 分とした。

出典：時刻表（平成 26 年 8 月、平日）、あおい交通「名古屋空港直行バス時刻表（2014 年 10 月 26 日～版）」

表 2-11 名古屋空港へのアクセス交通水準（自動車）

都市名	主要駅	所要時間	距離	料金
岡崎市	東岡崎	57 分	55.3 km	1,520 円
	岡崎	62 分	57.4 km	1,520 円
豊田市	豊田市	49 分	39.8 km	1,060 円
安城市	新安城	60 分	45.1 km	1,280 円

※平成 26 年 9 月平日、8：00 出発の設定で検索。

※料金は普通車の有料道路料金。

出典：NAVITIME

(5) 市内鉄道の主要路線における旅行速度

- ・岡崎市内の主要路線における表定速度を比較すると、名鉄の東岡崎駅－豊橋駅間が最も速く 89.4km/h となっている。一方で、愛知環状鉄道の岡崎駅－新豊田駅間の表定速度は 39.0km/h で最も遅い。
- ・なお、名鉄東岡崎駅と JR 岡崎駅からの名古屋駅と豊橋駅への所要時間はほぼ等しい。

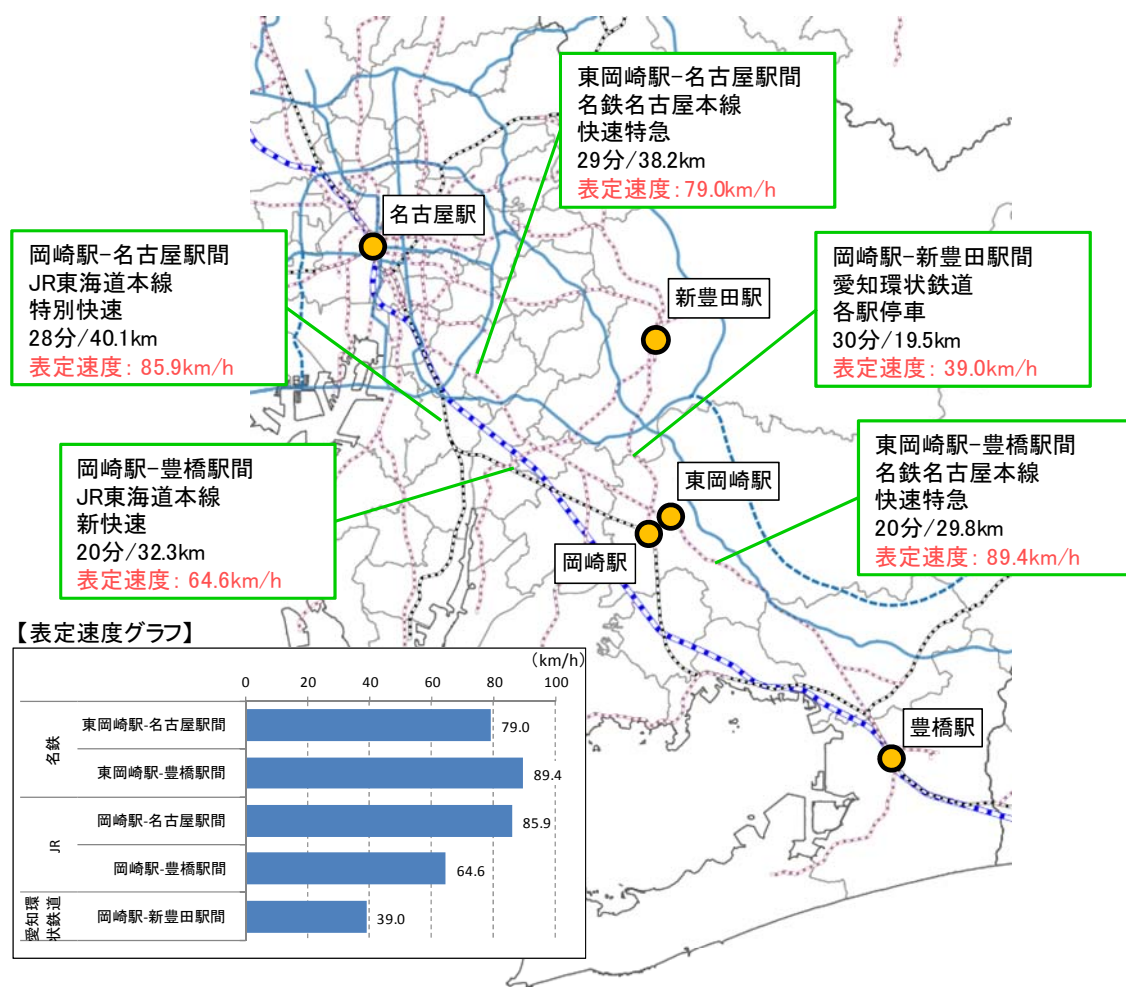


図 2-22 市内鉄道路線の表定速度

※表定速度：列車の運転区間の距離を、運転時間（駅間の走行時間に途中駅の停車時間を加えた時間）で除したものの。（運輸白書より）

※各路線の最短所要時間の経路における情報をもとに算出。

※鉄道ダイヤは 2014 年 8 月平日による。

出典：駅すばあとを用いた検索

2.3.4. 人口・産業・地価の分布

(1) 人口の分布（現状、将来）

- ・人口および人口集中地区の分布をみると、市の人口は鉄道沿線地域を中心に西部地域に集中している。
- ・将来においては、市の西側では増加し、東側で減少傾向となる。変化率をみると、愛知圏全体では減少傾向であるが、岡崎市は鉄道や高速道路の沿線地域において増加がみられる。

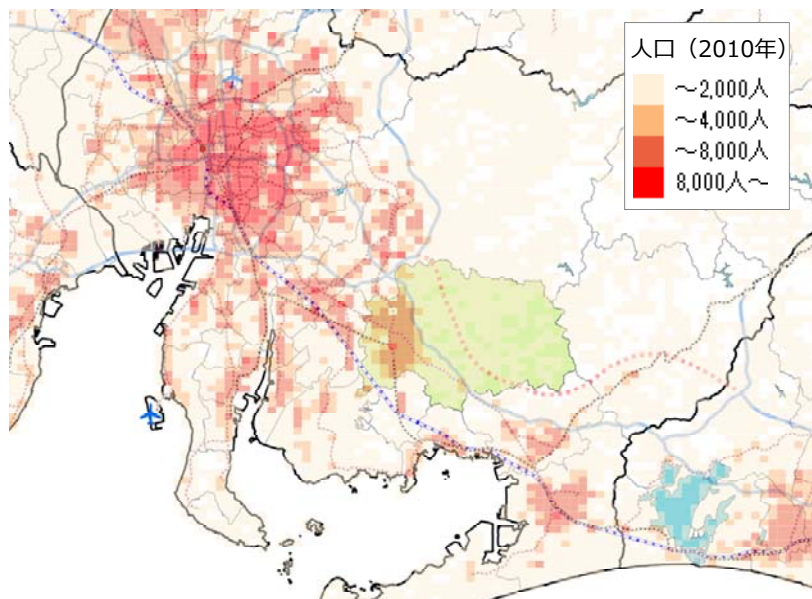


図 2-23 3次メッシュ人口（2010）

出典：国土数値情報「将来推計人口メッシュ（国政局推計）」

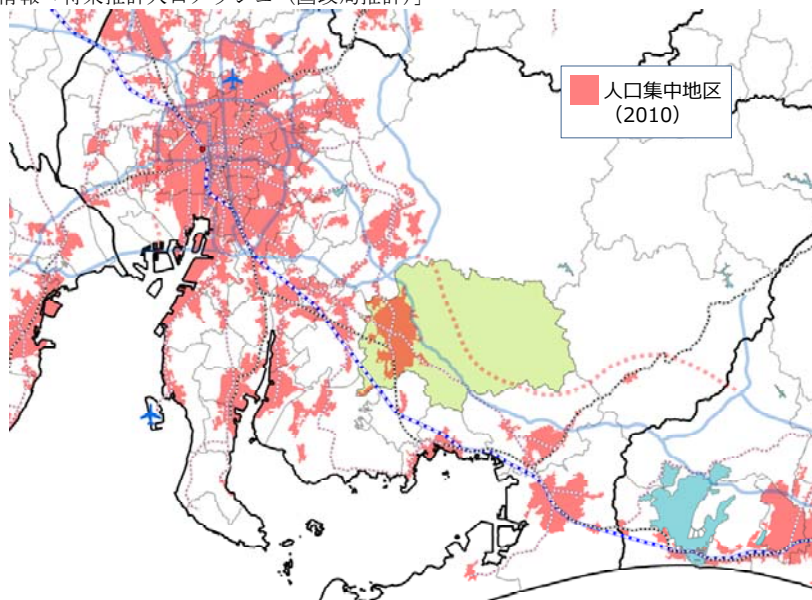


図 2-24 人口集中地区

出典：国土数値情報「人口集中地区データ（H22年）」

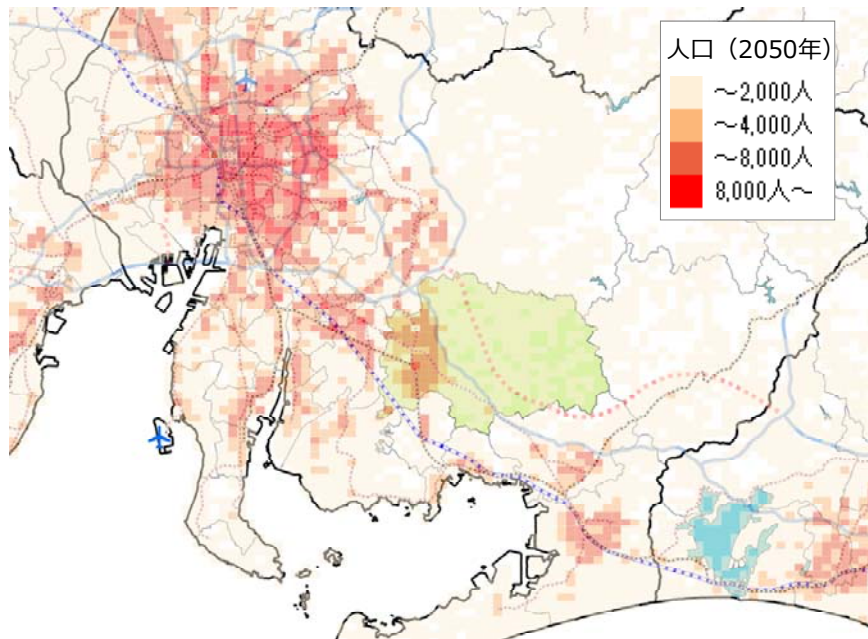


図 2-25 3次メッシュ人口 (2050)

注：この将来推計人口は、人口動態（出生・死亡）や人口移動にのみ基づき、将来の開発動向は考慮されていないため、市の将来推計人口とは一致しない。

出典：国土数値情報「将来推計人口メッシュ（国政局推計）」

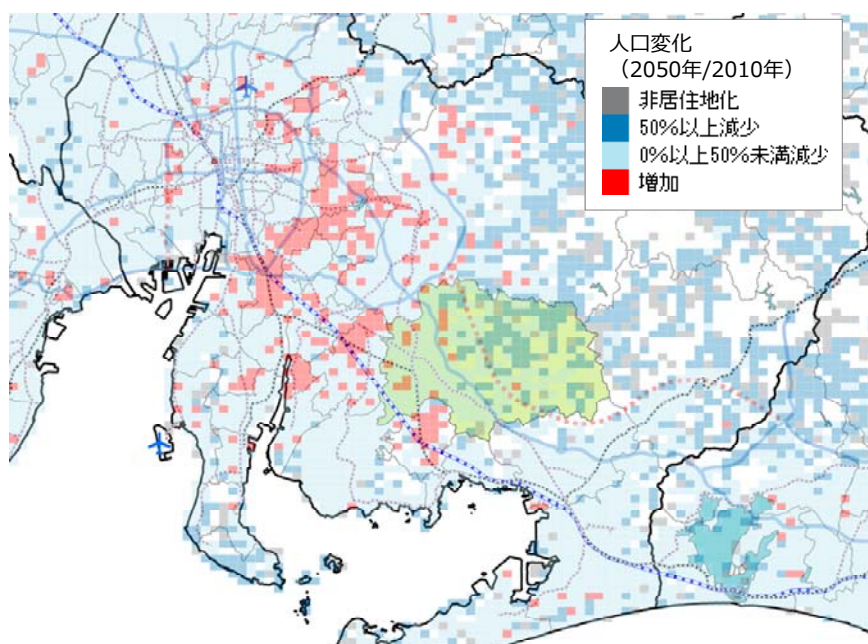
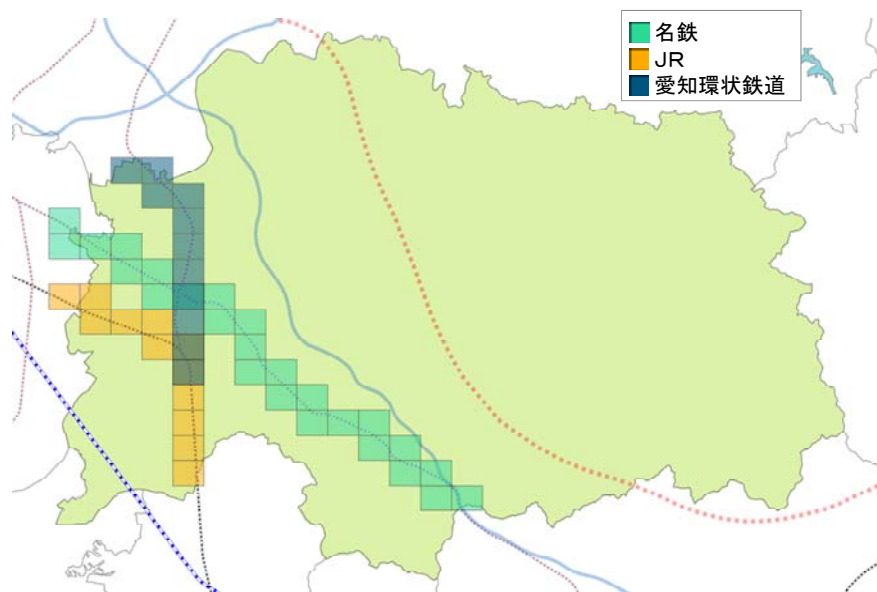


図 2-26 人口変化 (2010-2050)

注：この将来推計人口は、人口動態（出生・死亡）や人口移動にのみ基づき、将来の開発動向は考慮されていないため、市の将来推計人口とは一致しない。

出典：国土数値情報「将来推計人口メッシュ（国政局推計）」

- ・市内の鉄道沿線地域の人口をみると、岡崎市内では名鉄沿線地域の人口が最も多く約 8 万人となっている。
- ・将来推計人口をみても、各沿線で減少はみられるものの、名鉄沿線の人口が最も多い。



※市域で各路線が通過する3次メッシュ（約1km×約1km）を沿線地域と定義した。

図 2-27 市内在来線の沿線地域

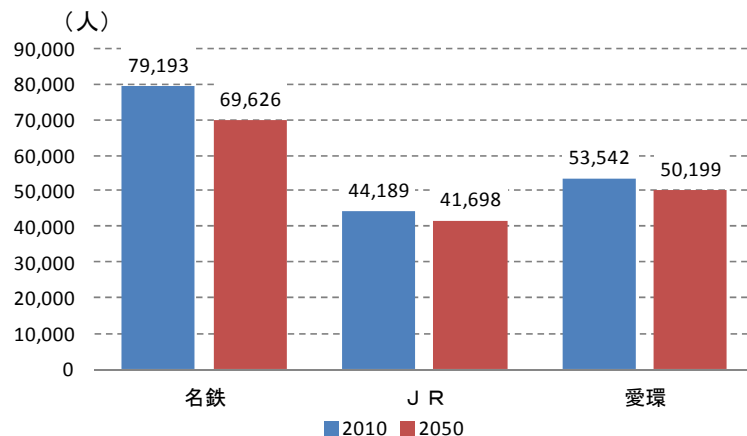


図 2-28 市内在来線の沿線地域の人口変化

※市域で各路線が通過する3次メッシュ（約1km×約1km）を沿線地域と定義した。

注：この将来推計人口は、人口動態（出生・死亡）や人口移動にのみ基づき、将来の開発動向は考慮されていないため、市の将来推計人口とは一致しない。

出典：国土数値情報「将来推計人口メッシュ（国政局推計）」

(2) 産業の分布

岡崎市内の事業所数と従業者数の分布状況について示す。

- ・事業所数の分布をみると、愛知環状鉄道の沿線を中心として立地している。
- ・従業者数の分布をみると、愛知環状鉄道沿線や名鉄沿線を中心として多くなっている。

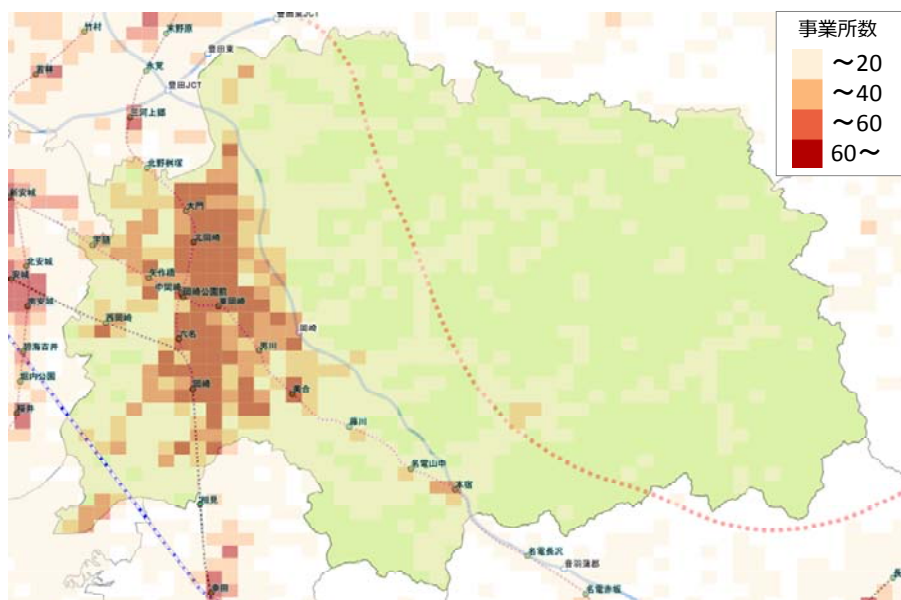


図 2-29 事業所数の分布

※4次メッシュ (約 500m×約 500m)

出典：経済産業省「経済センサス (H21)」

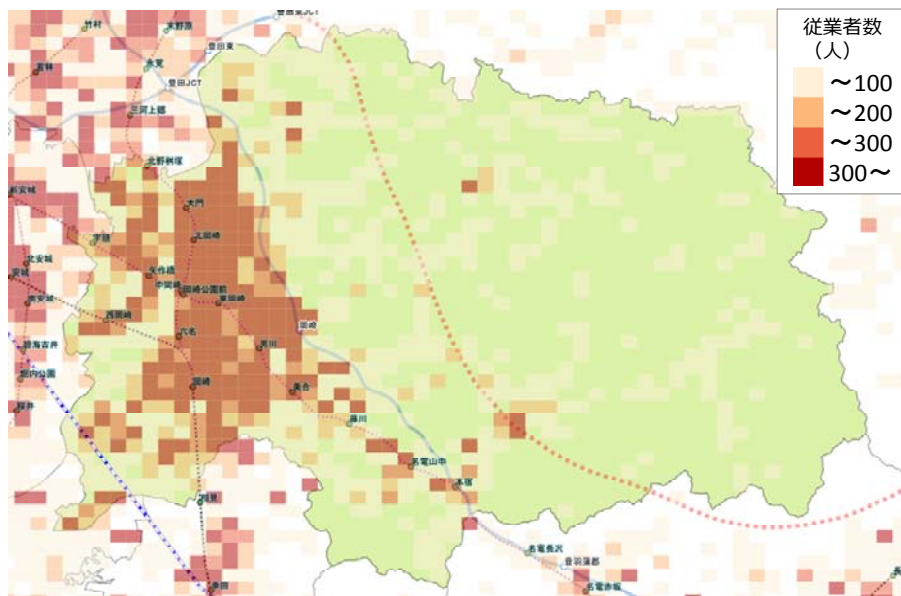


図 2-30 従業者数の分布

※4次メッシュ (約 500m×約 500m)

出典：経済産業省「経済センサス (H21)」

(3) 地価の分布

岡崎市内の住宅地価と商業地価の分布状況について示す。

■住宅地価

- ・住宅地価は、東岡崎駅と岡崎駅間の地域が高い傾向にある。
- ・各駅周辺の住宅地価を比較すると、東岡崎駅が最も高く 14.1 万円/㎡、次いで岡崎駅周辺が 12.1 万円/㎡となっている。

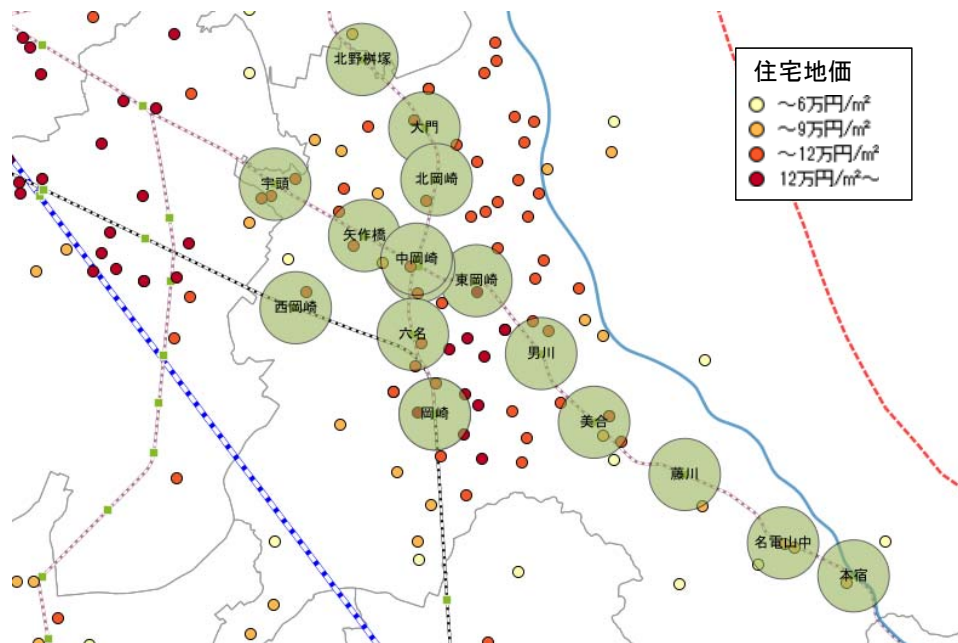


図 2-31 住宅地価の分布

※緑の円は駅の徒歩 10 分圏 (800m 圏)

※土地分類が「住宅地」「宅地見込地」「市街化調整区域内の現況宅地」「市街化調整区域内宅地」を表示。

出典：国土交通省「地価公示データ (H26 年)」、都道府県地価調査データ (H26 年)」

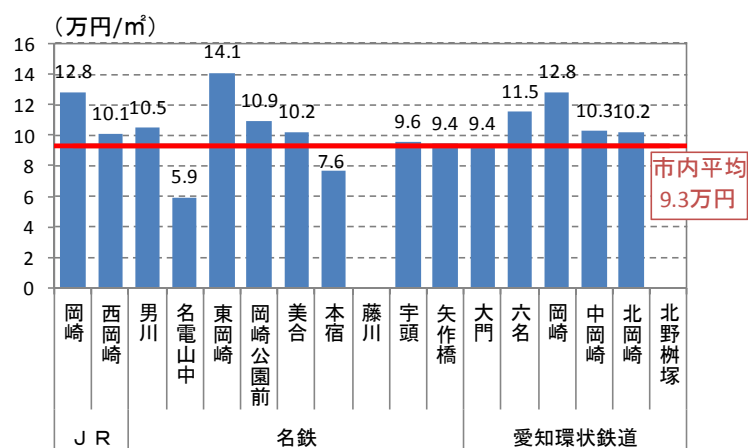


図 2-32 駅近傍の平均地価 (住宅地)

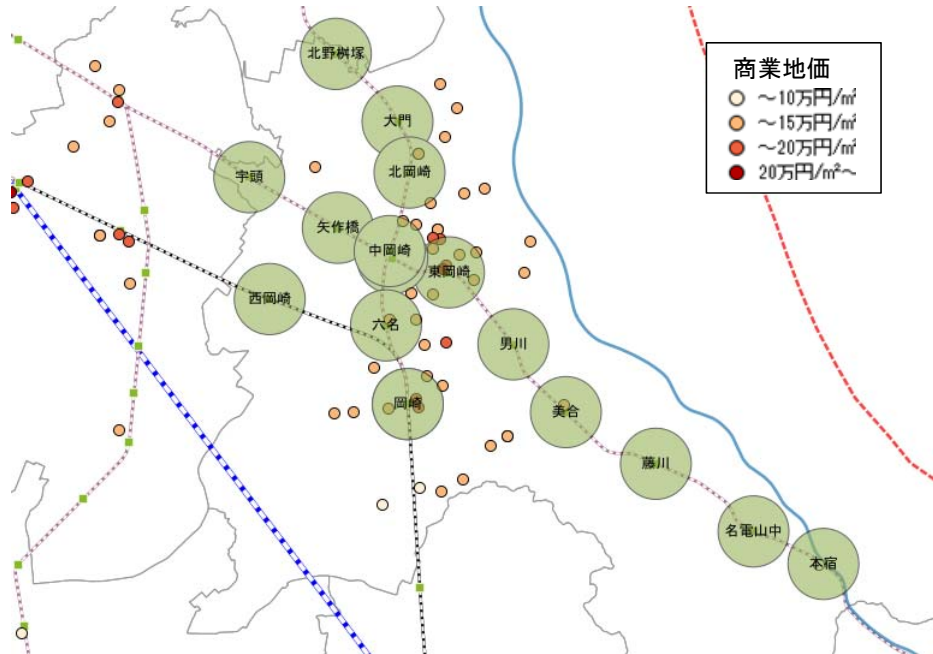
※駅から徒歩 10 分圏 (半径 800m) 以内の地価の平均値。グラフのない駅は付近に地価評価地点がない。

※土地分類が「住宅地」「宅地見込地」「市街化調整区域内の現況宅地」「市街化調整区域内宅地」を集計。

出典：国土交通省「地価公示データ (H26 年)」、都道府県地価調査データ (H26 年)」

■商業地価

- ・商業地価は、東岡崎駅の周辺の地域が高い傾向にある。
- ・各駅周辺の商業地価を比較すると、岡崎駅が最も高く 15.1 万円/㎡、次いで東岡崎駅周辺が 15.0 万円/㎡で僅差となっている。



※緑の円は駅の徒歩 10 分圏（800m 圏）

※土地分類が「商業地」を表示。

出典：国土交通省「地価公示データ（H26 年）、都道府県地価調査データ（H26 年）」

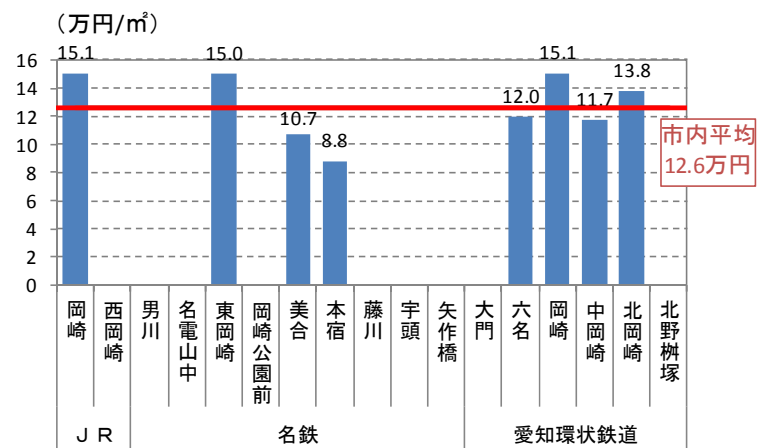


図 2-33 駅近傍の平均地価（商業地）

※駅から徒歩 10 分圏（半径 800m）以内の地価の平均値。グラフのない駅は付近に地価評価地点がない。

※土地分類が「商業地」を集計。

出典：国土交通省「地価公示データ（H26 年）、都道府県地価調査データ（H26 年）」

(4) 美合駅周辺の状況

市内第3の利用者規模を誇る美合駅について、周辺の遊休地の土地活用が可能なことから、美合駅周辺の状況について整理する。

- ・用途地域は、商業地を中心として外側に住宅地が広がっている。
- ・人口集積の状況は線路を中心として広がっているが、さらなる集積の余地がうかがえる。

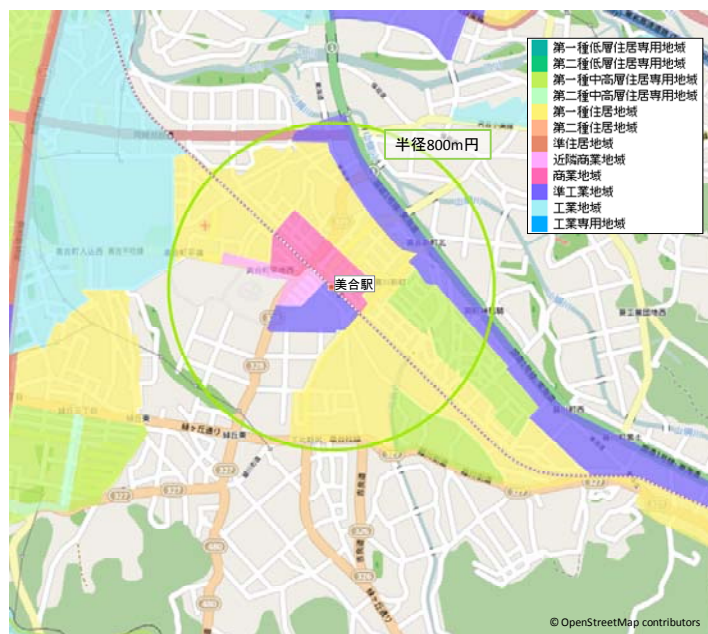


図 2-34 美合駅付近の用途地域

出典：国土交通省「国土数値情報：用途地域（平成23年度）」

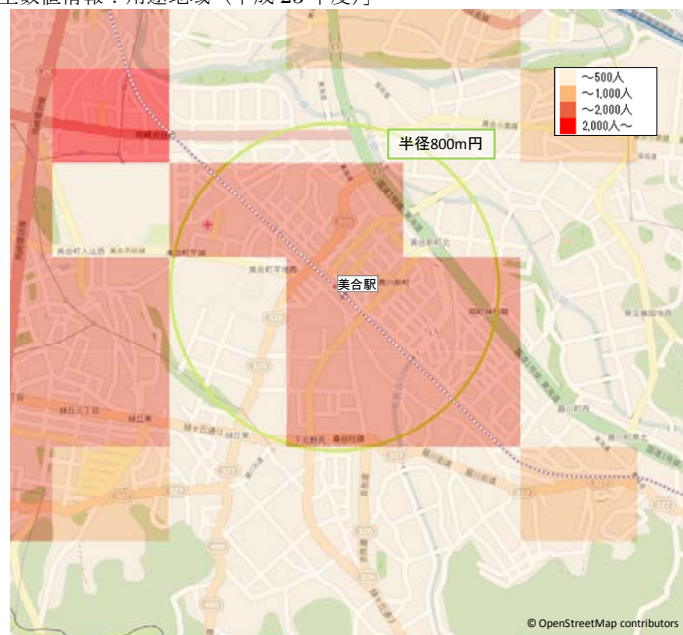


図 2-35 美合駅付近の人口集積

※4次メッシュ（約500m×約500m）

出典：総務省「国勢調査（平成22年度）」

2.3.5. 市外流動の特性

ここでは、岡崎市と市外他地域との流動特性について整理する。

(1) 市外他地域との流動状況

- ・ 他市町村との流動全体では、豊田市との流動が最も多く 22%、次いで名古屋市が 16% となっている。
- ・ 自動車の流動をみると、豊田市が 26%、次いで安城市が 18% となっている。
- ・ 鉄道の流動をみると、名古屋市が 43%、次いで豊橋市が 10% となっている。

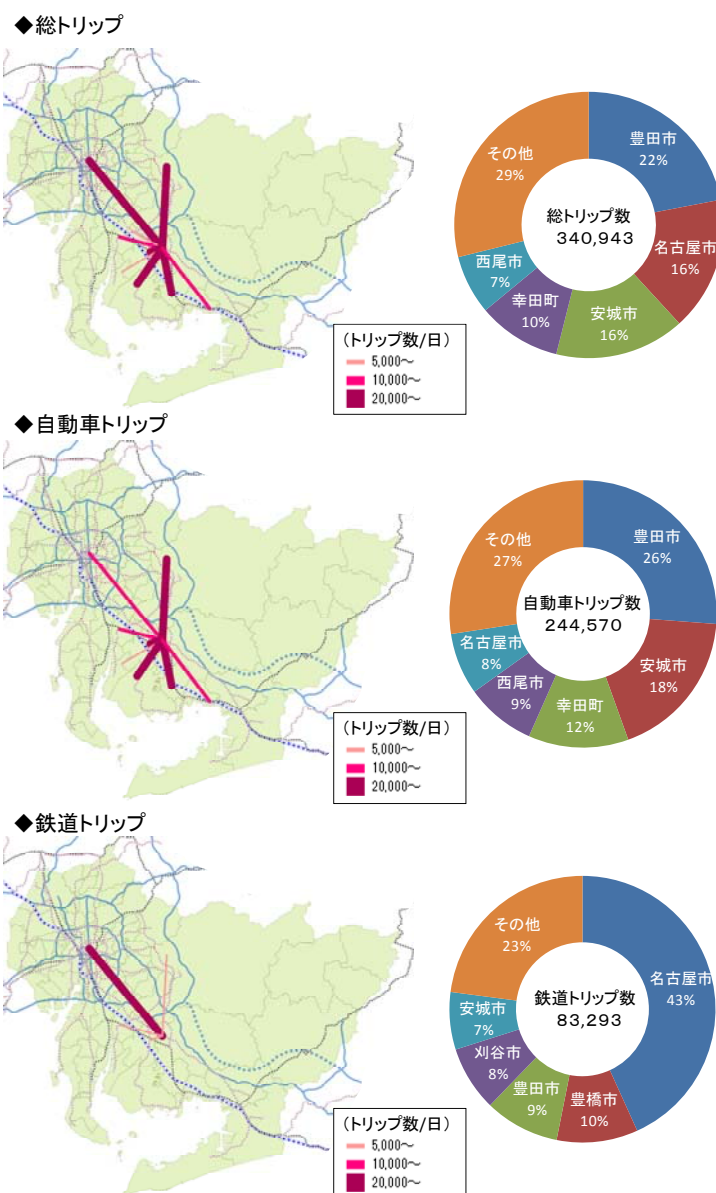


図 2-36 県内市外地域とのトリップ

※他市町村との双方向のトリップ数を集計。

※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

（２）市内地域別の市外との流動特性

ここでは、市内の地域別に流動特性を整理する。対象は市外全体と、岡崎市との流動が多い豊田市と名古屋市およびリニア時代にも首都圏アクセスに重要な役割を果たすと考えられる豊橋駅のある豊橋市とする。

■市外全体

- ・市外地域との流動は、北西部が 34%、次いで南部が 30%、中央部と東部はそれぞれ 18% となっている。
- ・各地域とも市外への移動は自動車の利用が多く、全体では 70% となっている。特に、北西部地域で自動車の利用が高く 77%、逆に鉄道の利用が最も多いのは路線が集中する中央部の 34% となっている。
- ・移動目的は、鉄道では出勤、自動車では出勤または自由（買い物など）が高い傾向にある。

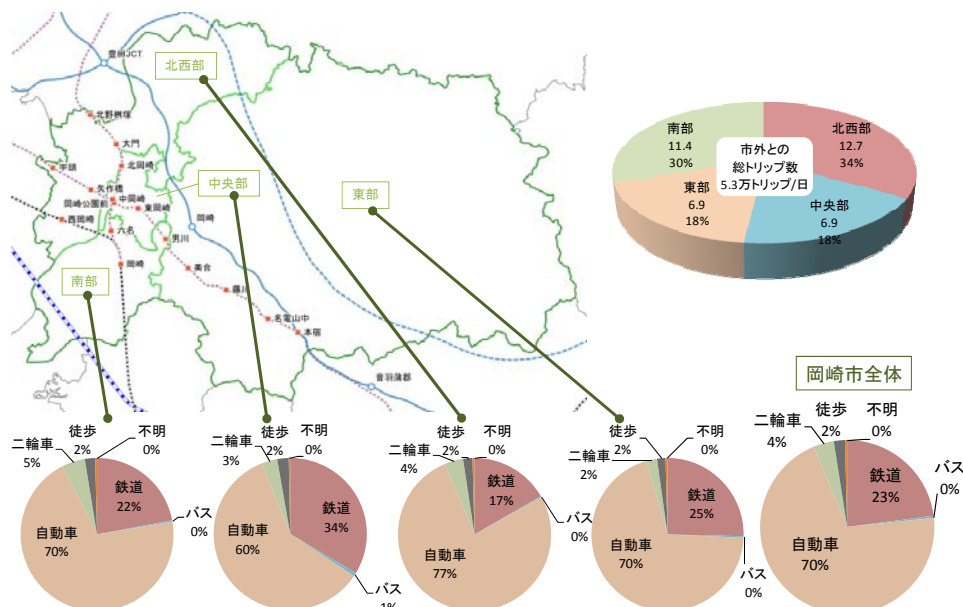


図 2-37 市外へのトリップ特性（双方向）

※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

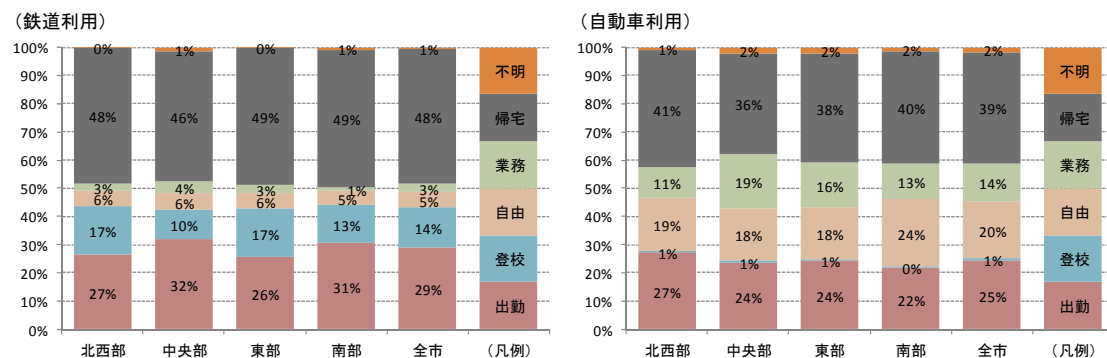


図 2-38 交通手段別の行動目的（市外全体、双方向）

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

■豊田市との流動

- ・豊田市との流動は北西部が市の半数以上を占めており 55%、次いで中央部が 18%となっている。
- ・豊田市との流動においてはいずれの地域も自動車の比率が高く、市全体でも 80%を超えている。特に北西部と東部は 90%程度となっている。
- ・中央部と南部においては鉄道の比率が比較的高くそれぞれ 15%、19%となっている。
- ・移動目的は、鉄道では出勤か登校、自動車では出勤の比率が高い傾向にある。

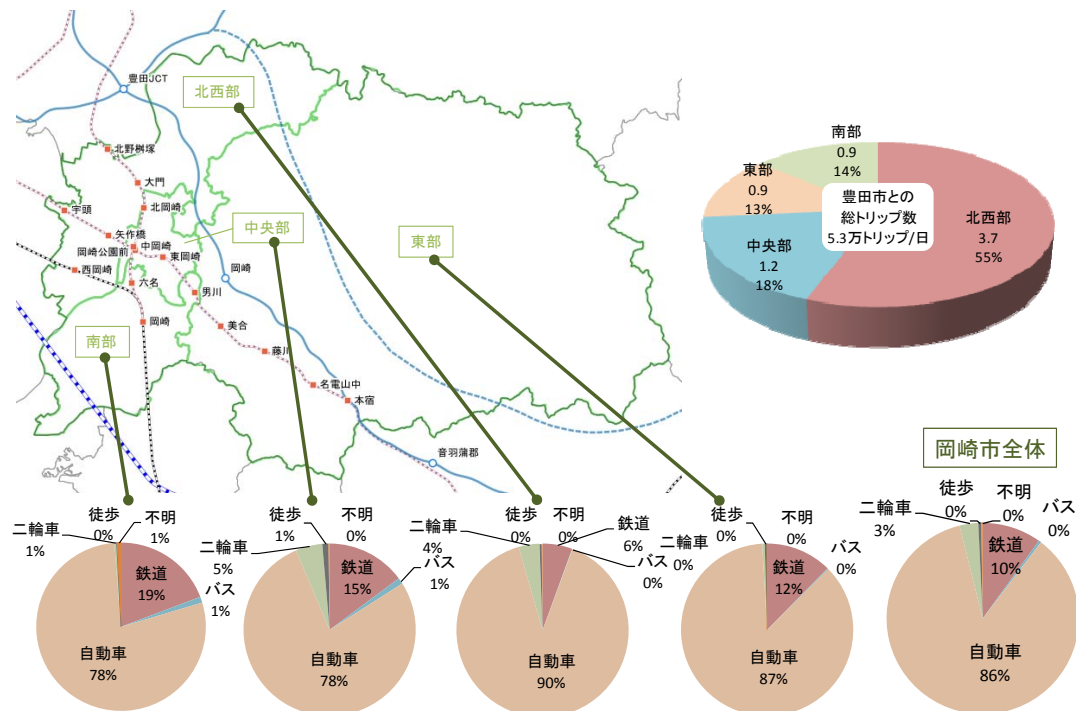


図 2-39 豊田市とのトリップ特性（双方向）

※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位
出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

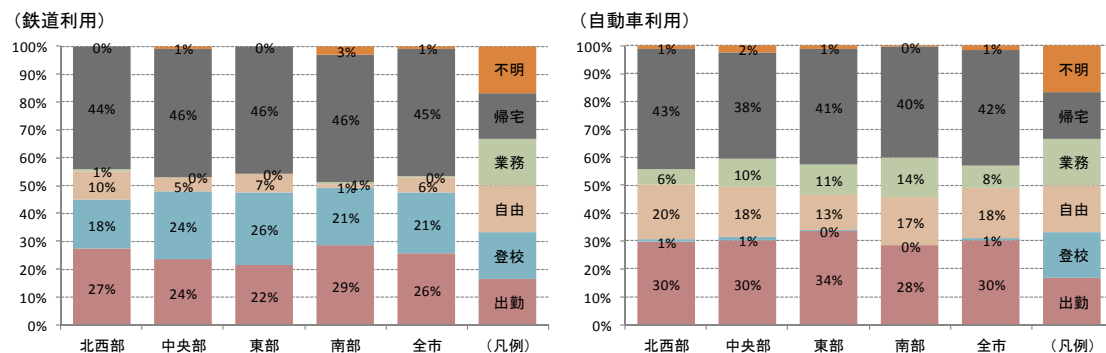


図 2-40 交通手段別の行動目的（豊田市、双方向）

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

■名古屋市との流動

- ・名古屋市との流動は、北西部が 33%、中央部が 21%を占めている。
- ・市全体では鉄道の利用が約 70%となっている。各地域の鉄道利用率は北西部の 51%を除いて 70%以上となっている。
- ・移動目的は、鉄道では出勤、自動車では業務の比率が高い傾向にある。

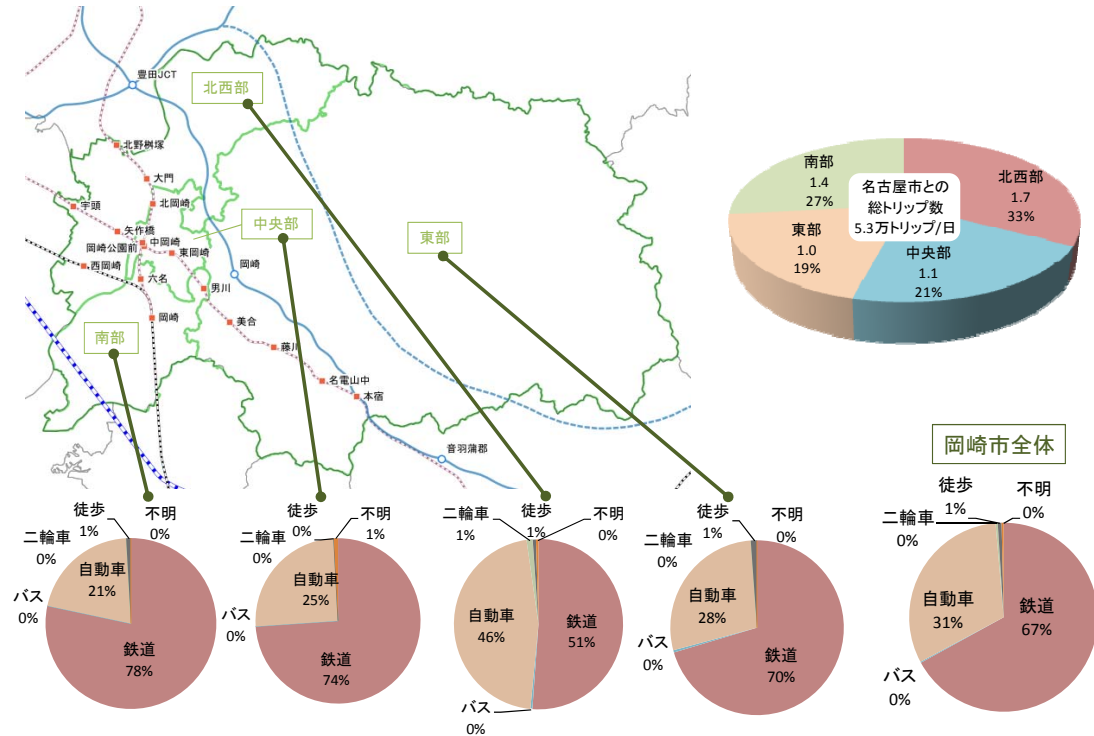


図 2-41 名古屋市とのトリップ特性（双方向）

※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

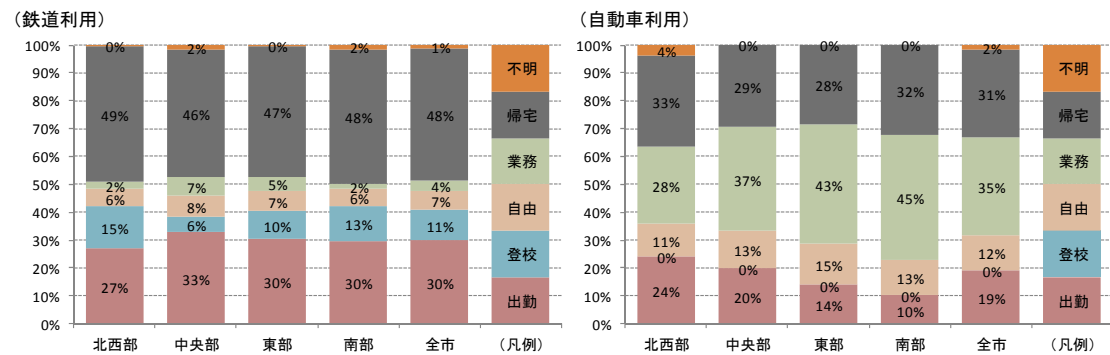


図 2-42 交通手段別の行動目的（名古屋市、双方向）

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）」

■豊橋市との流動

- ・豊橋市との流動は、中央部が31%、次いで東部が25%を占めている。
- ・市全体では鉄道の利用が約40%となっている。各地域の鉄道利用率は中央部の54%を除けば50%未満となっている。
- ・移動目的は、鉄道では出勤、自動車では地域別にばらつきはあるが業務の比率が高い傾向にある。

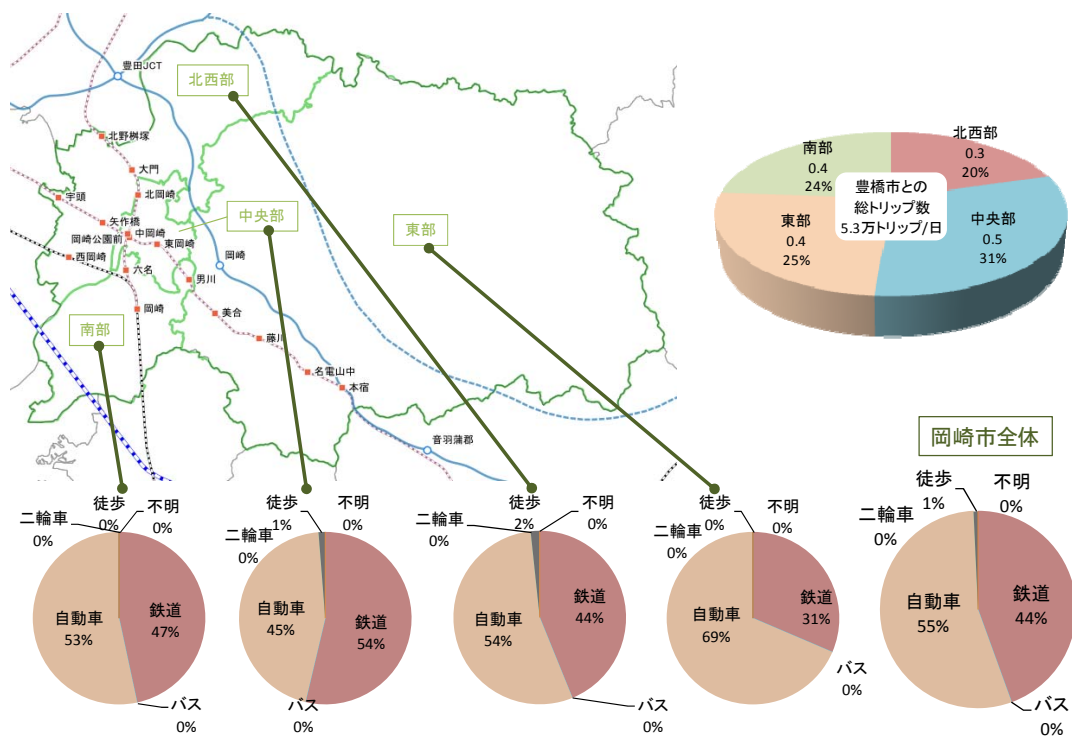


図 2-43 名古屋市とのトリップ特性 (双方向)

※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査 (平成23年)」

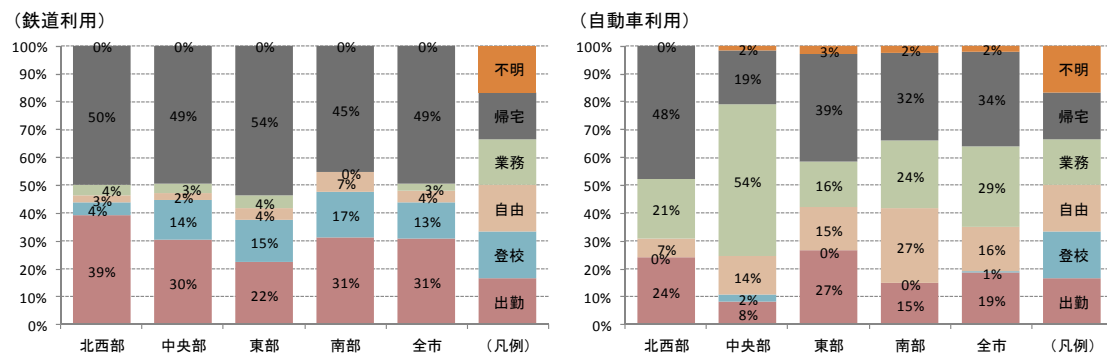


図 2-44 交通手段別の行動目的 (豊橋市、双方向)

出典：中京都市圏交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査 (平成23年)」

(3) 首都圏への移動

- 各都市から首都圏への流動をみると、豊田市と岡崎市からの流動がそれぞれ 24 万トリップ/年、22 万トリップ/年で多い。そのうち、豊橋経由のトリップをみると、豊田市が 13% (3 万トリップ/年)、岡崎市が 61% (13 万トリップ) となっている。

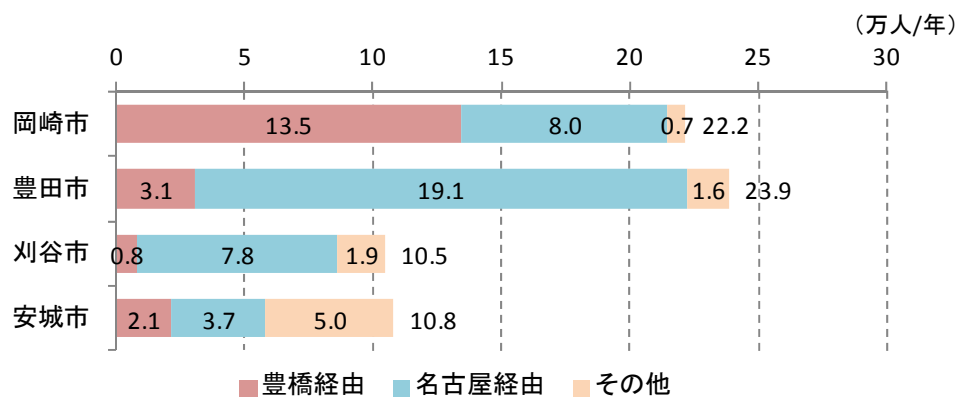


図 2-45 首都圏への移動手段

※各都市から首都 4 都県（埼玉県、東京都、神奈川県、千葉県）への移動
 ※代表交通手段（鉄道）を集計
 出典：国土交通省「第 5 回(2010 年度)全国幹線旅客純流動調査」

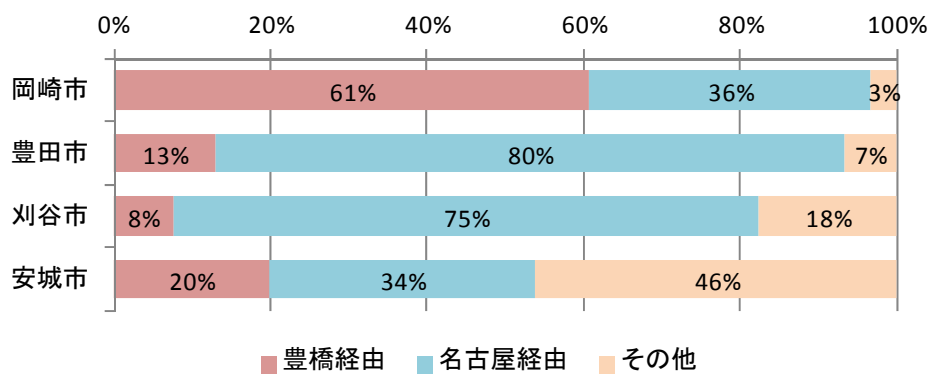


図 2-46 首都圏への移動手段（比率）

※各都市から首都 4 都県（埼玉県、東京都、神奈川県、千葉県）への移動
 ※代表交通手段（鉄道）を集計
 出典：国土交通省「第 5 回(2010 年度)全国幹線旅客純流動調査」

2.3.6. 現状および将来の交通環境に対する課題の整理

岡崎市を取り巻く交通環境の概要を以下のように整理した。

■社会情勢の変化

- ・日本の将来推計人口はすでに減少傾向となっているが、岡崎市では 2030 年までは増加が見込まれている。
- ・訪日外国人数は国の施策も伴って増加傾向にあり、2020 年に訪日外国人 2,000 万人が目標に掲げられ、引き続き拡大が見込まれる。中部国際空港の利用者数も増加傾向にあり、外国人の中部国際空港への最終アクセス交通手段は鉄道または空港直行バス・貸切バスが多い。

■交通拠点への交通アクセス水準

- ・岡崎市の主な交通インフラをみると、高速道路は東名高速道路と 2015 年度には新東名高速道路が開通予定となっている。鉄道では、名鉄名古屋本線、JR 東海道線および愛知環状鉄道の駅がある。
- ・各交通拠点（名古屋駅、豊橋駅、中部国際空港、名古屋空港）への交通アクセス水準を周辺都市と比べると、所要時間は概ね豊田市より短い傾向にあり、安城市は鉄道路線の位置関係から拠点へのアクセス時間に長短が生じている。

■人口・産業・地価

- ・岡崎市内の各鉄道路線（名鉄名古屋本線、JR 東海道線、愛知環状鉄道）の表定速度を比較すると、愛知環状鉄道が他の路線に比べて 25km/h 以上遅い。
- ・岡崎市内の人口は、鉄道路線が密集する西部に集中しており、開発動向を含めない将来推計人口においても西部の人口の増加が見込まれている。
- ・岡崎市内の鉄道路線沿線の人口を比較すると、名鉄沿線の人口が最も多く、2050 年においても沿線人口は最も多い路線となっている。
- ・岡崎市内の事業所数や従業者数も鉄道路線沿線を中心として分布している。
- ・鉄道駅周辺の住宅地価を比較すると、利用者の多い東岡崎駅と岡崎駅の地価が高い。商業地価も東岡崎駅と岡崎駅が高く、美合駅や本宿駅周辺の地価は相対的に低い。

■市外流動の特性

- ・全体では豊田市との流動が最も多く、自動車では豊田市、鉄道では名古屋市が多い。交通手段は自動車が約 7 割で、自動車利用の移動目的は出勤と自由が多い。
- ・豊田市との流動は、北西部からのシェアが半数を超え、市全体で自動車利用が約 9 割となっている。移動目的をみると鉄道では出勤と登校、自動車では出勤が多い。
- ・名古屋市との流動は北西部を除いて鉄道利用が 7 割を超え、鉄道利用の移動目的は出勤が多い。自動車利用の移動目的は業務が多い。
- ・豊橋市との流動は、鉄道と自動車を利用シェアの差は比較的小さい。移動目的をみると、鉄道では出勤が多く、自動車では業務が多い。

第3章 分析対象とする既存資産の抽出

本章では、平成 25 年度調査で整理された既存資産の活用策に加え、最新の動向を踏まえた新たに追加すべき既存資産の活用策から、本調査で分析を深度化すべき既存資産の活用策を抽出した。抽出にあたっては、岡崎市の総合計画での対応状況と前章で整理した交通環境の動向を考慮した。

3.1. 平成 25 年度調査で導出された既存資産と追加すべき既存資産の整理

平成 25 年度調査にて整理された既存資産と活用方策を整理すると表 3-1 のようになる。一部については、周辺都市の動向等を踏まえて新たに追加した。

表 3-1 平成 25 年度調査より導出された既存資産と活用方策（抽出候補）

既存資産 (H25 調査より)	活用方策
東岡崎駅	・ 東岡崎駅前の混雑解消
	・ 名鉄線の「列車本数の増加」、「高速化」
	・ 名鉄線の名古屋駅における乗換利便性の向上（案内表示のわかりやすさ向上を含む）
	・ 将来における名鉄本線の交通サービス水準の維持・向上策（名古屋駅アクセスの維持・向上）※ ¹
岡崎駅	・ 岡崎駅前の混雑解消
	・ 岡崎駅と東岡崎駅のアクセス性の向上
	・ 岡崎駅における JR 線と愛知環状鉄道との相互直通運転の促進
	・ 豊橋駅における JR 線と既存新幹線の接続性の向上（接続案内ガイダンス等の充実とダイヤの改善）
愛知環状鉄道	・ 複線化による高速化・多頻度化
高速道路	・ IC へのアクセス性の向上
	・ 名古屋駅に直結する高速道路の整備促進（リニア駅アクセス経路としての高速道路の利用価値の向上）
	・ 高速道路の市内 IC 間の土地への工場の立地推進
一般道路	・ 東西、南北交通の拡充
	・ 一般道路の継続的な整流化
	・ 西三河南北道の整備※ ²
その他	・ 豊橋駅へのアクセス性の向上
	・ 豊橋駅での「ひかり・こだまの停車本数」の増加の要望
	・ 三河安城駅へのアクセス性の向上
	・ 中部国際空港へのアクセス性の向上（直通列車の運行、列車の高速化など）
	・ インフラ水準の向上や観光面において西三河を中心とした関連自治体との広域的な連携
	・ 美合駅付近の土地の有効活用※ ³
	・ 県営名古屋空港へのアクセスの向上※ ⁴

※¹ 名鉄三河線の複線化による岡崎市の相対的な鉄道サービス水準の低下に対応するため追加。

※² 通過交通の分散や経路選択肢の増加により豊田市との道路交通への寄与が想定されることから追加。

※³ 人口増加による鉄道需要増加などへの寄与が想定されることから追加。

※⁴ 国内への多様な交通手段の確保の観点から追加。

ここで、本調査にて整理した岡崎市を取り巻く社会の動向と現状及び将来の交通環境に対する課題より、特に以下の点に留意した活用方法が望まれることから、抽出にあたって考慮することとする。

表 3-2 将来の交通環境に対応する際の留意点

・リニア開業の効果を享受するため、以下の施策が有効 ➤ 名古屋駅への鉄道アクセスの維持・向上 ➤ 東海道新幹線の「ひかり」増発をにらんだ豊橋駅への鉄道アクセスの維持・向上 ・市外の市町村との間で最も交通量の多い豊田市との通勤・通学を支える交通（鉄道・道路）の利便性向上 ・鉄道沿線人口の減少が見込まれる中で、鉄道の利用増進（需要創出）に資する将来的な需要の維持・向上を図るための定住促進策の実施 ・中部圏の拠点都市として、持続的な発展を目指し、企業活動の国際化や訪日外国人の増加など社会のグローバル化に対応していくため、国際空港へのアクセス利便性を向上

第6次岡崎市総合計画に上記留意点を照らし合わせ、対応状況と着目すべき事項の抽出検討を行い、表 3-3に整理した。

表 3-3 既存資産の活用方策と第6次岡崎市総合計画との対応状況

既存資産	活用方策	第6次岡崎市総合計画（H21～）における主な取組（対応する事業概要）	対応状況
東岡崎駅	・東岡崎駅前の混雑解消	重点活性化地区整備推進事業（東岡崎駅周辺地区整備推進）	○
	・名鉄線の「列車本数の増加」、「高速化」	—	—
	・名鉄線の名古屋駅における乗換利便性の向上（案内表示のわかりやすさ向上を含む）	—	—
	・将来における名鉄本線の交通サービス水準の維持・向上策（名古屋駅アクセスの維持・向上）	—	—
岡崎駅	・岡崎駅前の混雑解消	岡崎駅東土地区画整理事業（岡崎駅東地区整備）、組合施行値土地区画整理助成事業（岡崎駅南土地区画整理）	○
	・岡崎駅と東岡崎駅のアクセス性の向上	交通政策推進事業（バスネットワーク整備）	○
	・岡崎駅における JR 線と愛知環状鉄道との相互直通運転の促進	—	—
	・豊橋駅における JR 線と既存新幹線の接続性の向上（接	—	—

既存資産	活用方策	第6次岡崎市総合計画（H21～）における主な取組（対応する事業概要）	対応状況
	続案内ガイダンス等の充実とダイヤの改善		
愛知環状鉄道	・複線化による高速化・多頻度化	—	—
高速道路	・ICへのアクセス性の向上	高規格道路整備促進事業（国道473バイパス建設促進、新東名高速道路建設促進）、道路交通網整備事業（スマートインターチェンジ設置検討）	○
	・名古屋駅に直結する高速道路の整備促進（リニア駅アクセス経路としての高速道路の利用価値の向上）	同上	○
	・高速道路の市内IC間の土地への工場の立地推進	県工業団地等推進支援事業（東部地区工業団地造成事業支援）、企業誘致対策事業（企業誘致）	○
一般道路	・東西、南北交通の拡充	街路事業（矢作桜井線、岡崎豊田線）、道路新設改良事業（矢作川堤防リフレッシュ道路（右岸）整備）	○
	・一般道路の継続的な整流化	街路事業（岡崎環状線）、高規格道路整備促進事業（八帖交差点立体化促進）	○
	・西三河南北道の整備	—	—
その他	・豊橋駅へのアクセス性の向上	—	—
	・豊橋駅での「ひかり・こだまの停車本数」の増加の要望	—	—
	・三河安城駅へのアクセス性の向上	街路事業（矢作桜井線）	○
	・中部国際空港へのアクセス性の向上（直通列車の運行、列車の高速化など）	—	—
	・インフラ水準の向上や観光面において西三河を中心とした関連自治体との広域的な連携	—	—
	・美合駅付近での土地活用（鉄道の需要喚起）	組合施行土地区画整理助成事業（蓑川南部土地区画整理）	○
	・名古屋空港へのアクセスの向上	—	—

○…第6次岡崎市総合計画にて関連する事業の記述がある。

※網掛けの活用方策は、表3-2の留意点を考慮した、本調査における分析対象

3.2. 本調査にて分析対象とする既存資産の抽出

表 3-3で整理した既存資産のうち、第 6 次岡崎市総合計画で主な取組として取りあげられていない活用方法から、本調査で明らかにした将来の交通環境に対応する際の留意点（表 3-2）を参考に、以下の 7 つの活用方法を抽出し、類似性で統合して 4 つの既存資産の活用方法を分析対象とした。

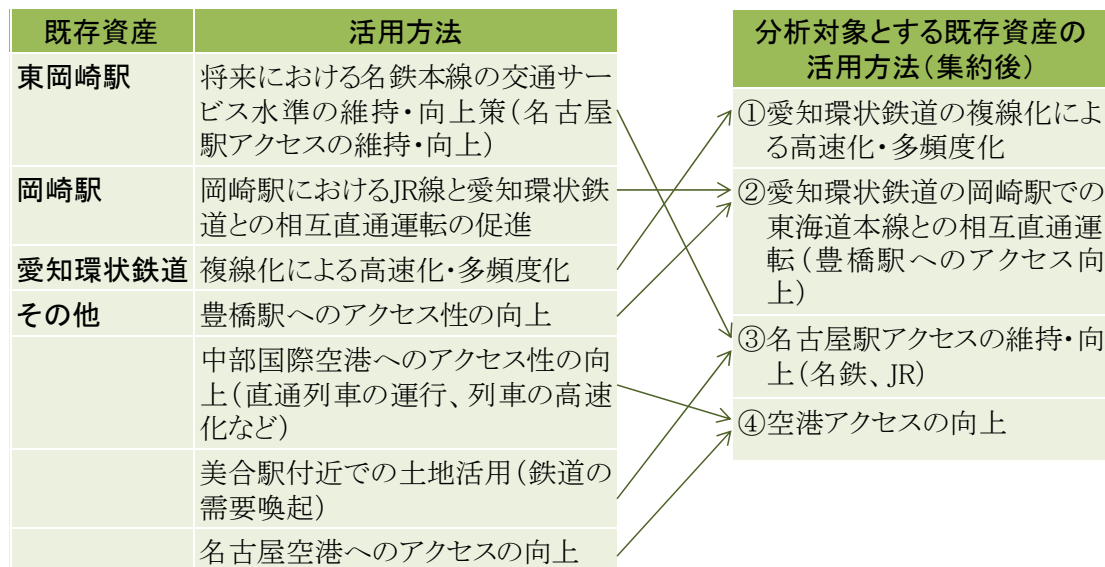


図 3-1 分析対象とする既存資産の整理

第4章 既存資産の活用策と今後の取組の整理

本章では、前章で抽出した既存資産の活用策について、それぞれをとりまく現状と効果について整理した上で、活用策を実施する上での留意点について整理した。また、各活用策の効果を享受する主体について整理し、活用策推進にあたって連携を検討する上での参考とした。さらに、以上を踏まえた今後の取組について整理した。

4.1. 分析対象とした既存資産の現状と効果の整理

ここでは、各既存資産を取り巻く現状について整理する。

4.1.1. 愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化を取り巻く現状と効果

(現状)

- 沿線地域が市内の人口集中地区となっており、通勤通学需要を中心に重要な路線であるため、サービス水準向上は大きなインパクトがあると考えられる
- 現状では、単線区間が多く、速度面において他の鉄道路線に大きく後塵を拝している。

- ・一部区間を除き単線となっており、現状の表定速度は 39.0km/h と、周囲の鉄道路線の最速列車と比べて 25km/h 以上遅い。
- ・運輸政策審議会答申第 12 号で複線化路線として示されているが、現在において複線化されている区間は新豊田駅～三河豊田駅間（平成 20 年供用）のみとなっている。
- ・岡崎駅～北野柵塚駅間が昭和 45 年（1970 年）開業（44 年経過）、岡崎駅～新豊田駅間が昭和 51 年（1976 年）開業（38 年経過）となっているなど、年数経過が進んでいる。
- ・愛知環状鉄道沿線は市内の人口集積地帯となっている。
- ・愛知環状鉄道全体の利用客数は増加傾向にある。
- ・豊田市－岡崎市間でトリップ数が多い（PT 調査）
- ・高齢者の増加（＝公共交通へのモーダルシフトで鉄道の重要性が増す）（将来推計人口の推移）
- ・あいちビジョン 2020 で“愛知環状鉄道など、地域内の南北軸となる交通ネットワークの充実・強化に向けた調査・研究”が示されている。

(効果)

- ・流動面でつながりが最も大きい豊田市と直通する唯一の鉄道路線であり、市内の人口集中地区が沿線となっているので、多くの市民が利便性向上の効果を享受できる。
- ・通勤における自動車から鉄道へのモーダルシフトにより、市内の交通混雑緩和への寄与も期待できる。

4.1.2. 愛知環状鉄道の岡崎駅での東海道本線との相互直通運転（豊橋駅へのアクセス向上）を取り巻く現状と効果

（現状）

- 鉄道移動において、名古屋市に次いで豊橋市との流動が多い。
- 豊橋駅においては、リニア中央新幹線の開業に伴い、利便性の向上（「ひかり」「こだま」の停車本数の増加）が示唆されており、首都圏へのアクセスしやすさの向上が期待される。

- ・岡崎市・豊田市からの首都圏への流動量は延べ約 46 万人/年で、岡崎市からは 60%以上が豊橋駅経由となっている。
- ・リニア中央新幹線の開業により、豊橋駅においてひかりの増発可能性がある。
- ・豊橋駅は、リニア開業後においてもリニアよりも安い経路選択肢として市民の首都圏アクセスを支える。（平成 25 年度調査結果より）
- ・岡崎市の人口集中地区を通る愛知環状鉄道で豊橋駅にアクセスすると、線路がつながっていないために、岡崎駅で乗換負担が生じる。

（効果）

- ・愛知環状鉄道経由でアクセスする場合、岡崎駅での乗換負担（待ち時間、移動時間、身体的負担）がなくなり、利便性が向上する。
- ・リニア時代における首都圏との経路選択肢の確保に寄与する。

4.1.3. 名古屋駅アクセスの維持・向上（名鉄、JR）を取り巻く現状と効果

（現状）

- 市内の主要路線である名鉄本線のサービス水準は市内の鉄道利用者に大きな影響を与える。リニア時代においては名古屋駅へのアクセス交通手段としての役割を果たすこととなる。
- 岡崎駅はリニアと同じ JR が運営するため、リニア時代にますます重要性が高まる中、駅東地区において地区整備事業が実施されている。
- 名鉄三河線の複線化に向けた検討が進められており、豊田市からのアクセスが向上することにより相対的に都市の魅力低下となる懸念がある。
- 市内第 3 の利用者規模である名鉄本線の美合駅周辺の土地の活用可能性がある。土地の後背には住宅地が広がっており、適切な活用により、鉄道需要の誘発が見込める。

- ・リニア時代において、リニア駅が設置される名古屋駅へ行きやすいことはリニア効果を最大限享受するための必要条件である。
- ・名鉄本線は、岡崎市内で沿線人口が最も多い鉄道路線。将来推計人口でみても、他の路線に比較して沿線の人口規模は最も大きい。
- ・名鉄本線の駅である東岡崎駅は市内で利用者が最も多い主要駅である。
- ・岡崎駅はリニアと同じ JR が運営する路線で、リニア時代においてますます重要性が高ま

ると考えられる。

- ・岡崎駅東地区において、岡崎市が岡崎市シビックコア地区整備事業を実施している。
- ・豊田市において名鉄三河線複線化に向けた検討が進められており、岡崎市の名駅アクセスの交通サービス水準が相対的に低下する懸念がある。
- ・美合駅は名鉄本線の駅で、一部の特急列車が停車する市内でも利便性の高い駅で、利用者数も東岡崎駅、岡崎駅に次いで多い。名古屋駅へは最短 36 分、豊橋駅へは最短 22 分でアクセスできる。
- ・美合駅周辺の住宅地価（10.2 万円/㎡）は、市内平均（9.3 万円/㎡）を上回るが、東岡崎駅（14.1 万円/㎡）、岡崎駅（12.8 万円/㎡）に比べて安い。商業地価（10.7 万円/㎡）は、市内平均（12.6 万円/㎡）を下回る。
- ・美合駅周辺に活用可能な土地があり、後背には住宅地や教育施設が広がっている。
- ・日本全体で人口減少時代となっている中、都市規模の維持のために人口の維持向上への対応が必要。開発動向を考慮しない国の推計によると、市内の名鉄沿線地域においても人口減少が見込まれている。

（効果）

- ・美合駅付近で人口の定着・増加が促進され、将来的な市内の人口増加に寄与する。
- ・駅付近の人口増加に伴い、駅の利用者数の増加も見込めるため、鉄道需要の増加につながり、鉄道サービス水準の向上も期待できる。
- ・鉄道サービス水準の維持・向上は岡崎市の都市魅力の向上となる。

4.1.4. 空港アクセスの向上を取り巻く現状と効果

（現状）

- 中部国際空港へのアクセスは経路が名古屋方面への迂回となっている。
- 訪日外国人の増加や企業のグローバル化など、国際空港の重要性はますます高まっている。
- 中部国際空港へのアクセス向上は、愛知県の方向性（あいちビジョン）と一致する。
- 中部国際空港と名古屋空港へは自動車・鉄道共に所要時間は約 1 時間となっている。

- ・中部国際空港への自動車アクセスは、高速道路経由が最も速くなっており、名古屋方面へ迂回することとなる。鉄道アクセスにおいても名鉄の空港アクセス線に乗り換えるために名古屋方面への列車に乗る必要がある。バスアクセスは豊田市と比べると 1 日の本数（7 本）が豊田市の 3 分の 1 となっている。
- ・訪日外国人旅行者数は増加傾向にあり、2014 年は過去最高（1,341 万人）となった。観光庁は引き続き訪日外国人 2,000 万人に向けて取り組むとしている。
- ・企業のグローバル化に伴い、海外への経路の確保の重要性はますます高まっている。
- ・あいちビジョン 2020 に“三河方面から中部国際空港への直結性を高める”と記され、県の方向性と一致する。

- ・名古屋空港への自動車アクセスは高速道路経由で約 1 時間、鉄道アクセスは名古屋駅からの空港アクセスバスを活用することになり、総所要時間は約 1 時間となっている。

(効果)

- ・西三河地域の拠点都市として、国際ゲートウェイである中部国際空港へアクセスしやすいことは都市の国際化において必要。
- ・グローバル化が進む企業活動を支え、企業の立地魅力を高める。
- ・今後さらに増加が見込まれる訪日外国人観光客の取り込みに際して PR 出来る。
- ・生活面において海外旅行が容易になり、市民の行動選択肢の多様化に寄与し、生活が豊かになる。
- ・名古屋空港へのアクセス向上は、経路選択肢の多様性を確保し、企業活動や市民生活を支え、都市魅力の向上に寄与する。

4.2. 既存資産活用策の留意点

ここでは、各既存資産活用策を実施する場合の留意点について整理する。なお、留意点の記述に当たっては、愛知環状鉄道株式会社にヒアリング調査を実施（2014 年 1 月 22 日訪問）し、いただいたご意見を参考にしつつ構成している。

4.2.1. 愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化の留意点

- ・複線化後の利便性向上についてさらなる情報収集をした上で、事業の推進を判断する必要がある。
- ・多額の事業費が必要となるため、事業者の収支について配慮する必要がある。（事業後の具体的な運賃収入について見通す必要がある。）
- ・複線化に必要な土地の確保や複線化後の利用者需要などについて具体的な計画を立てる必要がある。
- ・既存資産として愛知環状鉄道を活用する一方で、岡崎市と豊田市とのトリップは 7 割が自動車による移動のため、南北軸の道路整備（西三河南北道、岡崎豊田線、岡崎駅平戸橋線など）も合わせて検討する必要がある。

4.2.2. 愛知環状鉄道の岡崎駅での東海道本線との相互直通運転（豊橋駅へのアクセス向上）の留意点

- ・相互直通運転後の具体的なメリット・デメリットについてさらなる情報収集をする必要がある。
- ・相互直通運転では、事業者間の調整に伴う列車容量（車両編成数）や運行本数等の増加が発生する場合があるため、事業者双方における運用コストの増加とダイヤ編成への影響も精査する必要がある。

- ・多額の事業費が必要となるため、事業者の収支について配慮する必要がある。（事業後の具体的な運賃収入について見通す必要がある。）

4.2.3. 名古屋駅アクセスの維持・向上（名鉄、JR）の留意点

- ・美合駅付近の土地をはじめとした土地開発（駅付近の定住人口の増加）や交通転換施策による鉄道需要の増加を図っていく必要がある。
- ・定住人口の増加は住宅と商業の両面で開発して誘導することが望ましいが、美合駅付近の土地は具体的にどのような活用が良いか、住民の意見も参考にしつつ、計画を具体化していく必要がある。
- ・美合駅付近の土地の活用にあたっては、名鉄本線の需要喚起を念頭に、住民の交通転換施策なども併せて実施していく必要がある。
- ・美合駅付近がJRを利用する人にとっても交通利便性が高く住みやすい土地となり、様々な方面からの定住および駅の利用を促進するため、JR 岡崎駅とのバスアクセスの整備を検討する。

4.2.4. 空港アクセスの向上の留意点

- ・将来における都市間競争を念頭に、企業のグローバル化や訪日外国人旅客の取り込みに戦略を持って取り組む必要がある。
- ・また、定時性の高い鉄道と乗換に伴う荷物の移動が不要なバスおよび自由に移動できる自動車など、複数の選択肢を確保し、利用者の利便性に配慮する必要がある。
- ・鉄道においてはミュースカイの岡崎市発着や空港アクセスバスの運行頻度の増加など、周辺の都市よりも優位なアクセス条件となる取組が必要となる。

4.3. 既存資産活用策の効果を享受する主体の整理

各既存資産活用策は、市が単独で実施するよりも他の主体と連携して実施することでより円滑に実施することができる可能性がある。ここでは、活用策を実施する際の連携先候補としての参考とするため、各既存資産活用策の効果を享受する主体について整理する。

4.3.1. 愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化の効果の範囲

効果を享受する主体	効果の内容
豊田市	岡崎市への通勤・通学者の利便性が向上する。
愛知環状鉄道株式会社	利便性向上に伴う利用者の増加で運賃収入の向上が見込める。
愛知県	あいちビジョン 2020 の実現（リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備）に寄与する。
国土交通省 （中部地方整備局）	企業活動や観光が活性化し、中部の経済活性化につながる。

4.3.2. 愛知環状鉄道の岡崎駅での東海道本線との相互直通運転（豊橋駅へのアクセス向上）の効果の範囲

効果を享受する主体	効果の内容
豊橋市	岡崎市・豊田市方面からの豊橋駅の利用客が増えれば、豊橋駅の拠点性が増し、市内での消費活動の増加やオフィスの立地などの二次的効果が見込める。
東海旅客鉄道株式会社	利便性向上に伴う利用者の増加で運賃収入の向上が見込める。
愛知環状鉄道株式会社	同上
愛知県	あいちビジョン 2020 の実現（リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備）に寄与する。
国土交通省 （中部地方整備局）	企業活動や観光が活性化し、中部の経済活性化につながる。

4.3.3. 名古屋駅アクセスの維持・向上（名鉄、JR）の効果の範囲

効果を享受する主体	効果の内容
名古屋鉄道株式会社	利便性向上および沿線開発による住民増加に伴う利用者の増加で運賃収入の向上が見込める。
東海旅客鉄道株式会社	利便性向上および駅勢圏拡大に伴う利用者の増加で運賃収入の向上が見込める。
名鉄バス株式会社	新たなバス路線からの運賃収入が見込める。

4.3.4. 空港アクセスの向上の効果の範囲

効果を享受する主体	効果の内容
名古屋鉄道株式会社	空港と岡崎市方面との利用者の増加で運賃収入の向上が見込める。
知多乗合株式会社	同上
愛知県	あいちビジョン 2020（国際交流基盤等の整備・機能強化）の実現に寄与する。
国土交通省 （中部地方整備局）	企業活動や観光が活性化し、中部の経済活性化につながる。

4.4. 今後の取組の整理

本調査を経て、各既存資産の活用にあたっての取組を表 4-1に整理した。

表 4-1 既存資産活用にあたっての取組

既存資産の活用策	今後の取組
①愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化	・複線化に必要な土地の確保や複線化後の利用者需要について具体的な計画を立てる。 ・鉄道の需要喚起策の検討 ・関係主体との連携体制の構築 ・自動車交通の混雑緩和のため、豊田市との南北軸にあたる道路の整備の検討
②愛知環状鉄道の岡崎駅での東海道本線との相互直通運転（豊橋駅へのアクセス向上）	・相互直通運転後の具体的なメリット・デメリットを整理 ・関係主体との連携体制の構築
③名古屋駅アクセスの維持・向上（名鉄、JR）	・美合駅付近の土地活用方策の具体的な検討 ・鉄道の需要喚起策の検討（美合駅付近への人口誘導策としての JR 岡崎駅とのバスアクセスの整備など） ・関係主体との連携体制の構築
④空港アクセスの向上	・将来の都市間競争を念頭に置いた都市戦略の構築（企業のグローバル化への対応や訪日外国人旅客の取り込み） ・他モードにおける空港アクセスの需要喚起策の検討 ・関係主体との連携体制の構築

第5章 まとめ

本調査の結果、4つの既存資産の活用策が有効な活用策として抽出され、それぞれの効果や課題および推進にあたっての連携先は以下のように概括できる。

表 5-1 既存資産の活用策と概要

既存資産の活用策	市への効果	推進にあたっての課題	推進にあたっての連携先	留意事項
①愛知環状鉄道の複線化による高速化・多頻度化	・豊田市との通勤・通学流動の利便性向上 ・自動車から鉄道への利用転換による道路混雑の緩和	・物理的な課題や詳細な需要について見通しを立てることが必要	・豊田市 ・愛知環状鉄道 ・愛知県 ・国土交通省（中部地方整備局）	・鉄道事業者の持続的な経営に配慮することが必要
②愛知環状鉄道の岡崎駅での東海道本線との相互直通運転（豊橋駅へのアクセス向上）	・首都圏へのアクセス向上 ・リニア時代においてひかり増発が期待できる豊橋駅の活用でリニアの効果を間接的に享受する	(同上)	・豊田市 ・愛知環状鉄道 ・愛知県 ・国土交通省（中部地方整備局）	(同上)
③名古屋駅アクセスの維持・向上（名鉄、JR）	・リニア時代における首都圏アクセスの確保でリニアの効果を享受する（速度向上、頻度向上）	・市内鉄道のサービス水準を維持・向上させるため、鉄道需要の維持・向上が必要	・名鉄 ・JR 東海 ・名鉄バス	・人口減少時代に備え、市内の沿線開発などを実施して定住促進を図る必要がある
④空港アクセスの向上	・グローバル化への対応を確保（企業活動、訪日外国人対応） ・国内の広域的な移動の選択肢の確保（名古屋空港） ・新たな企業立地の促進	・訪日外国人の取り込みにあたっては、受入体制の整備も必要	・名鉄 ・知多乗合株式会社 ・愛知県 ・国土交通省（中部地方整備局）	・都市間競争を意識した戦略的な取組が必要