



BOJ *Reports & Research Papers*

2017年11月20日
日本銀行名古屋支店

東海地域における「街と車の関係」の変化について

本稿は、日本銀行名古屋支店のホームページ (<http://www3.boj.or.jp/nagoya/>) からもご覧いただけます。
本稿の内容について、商用目的で転載・複製を行う場合は、予め日本銀行名古屋支店までご相談ください。
転載・複製を行う場合は、出所を明記してください。

東海地域における「街と車の関係」の変化について

■要 旨■

東海3県では、製造業を中心に、名古屋市以外に拠点を置く大企業が多く、その周辺に裾野の広い取引先が集積しています。こうした企業の従業員やその家族の「住まい方」については、しばしば、「職場の近くに戸建を建てて、車で通勤する人が多い」と指摘されます。①新設住宅着工戸数に占める戸建住宅の割合の高さ、②自家用車の保有率の高さ、③昼夜間の人口差の小ささなどは、こうした傾向を裏付けるものと考えられます。

ただし、「車利用を前提とした暮らし」には、変化の兆しもみられます。特に目立つのは、名古屋市中心部や3県中核都市のターミナル駅近隣におけるマンション開発の増加です。都市部のマンションは高齢者などに人気があり、入居者は鉄道等の利便性の高さから、自家用車を手放すケースが少なくないとされています。駐車場設置が少ない物件も増えています。また、最近では免許を持たない若年層も増えてきており、こうした層は、将来の住宅取得に際して、自家用車の保有が必要となる郊外の戸建よりも、都市部のマンションを好む傾向を強めていく可能性があります。

このような動きは、今後、「車社会」とされてきた当地域に大きな影響を及ぼしていく可能性があります。第1に、名古屋を中心に当地域も、東京・大阪のような「車保有を前提としない消費活動」が増えていく可能性です。第2に、「車利用を前提にした企業活動」——特に小売業や飲食業などの郊外ロードサイド店舗運営——において、集客と従業員確保が厳しくなっていく可能性です。

今後の「街と車の関係」を巡って、当面注目されるのは、東京や大阪と比べると普及が遅れているカーシェアの動向です。今後、カーシェアの本格的な普及が進めば、自家用車を保有しない都市部住民の郊外へのアクセス改善に繋がり、郊外店舗の集客力低下や人手不足の問題を緩和させる効果も期待できるかもしれません。さらに将来を見通すと、リニア開通を睨んだ都市再開発の進展、自動車のEV化や自動運転化などが、当地域における「街と車の関係」を一段と変化させていくものと考えられます。

本稿は、日本銀行名古屋支店営業課の平野智美、松原広弥、高田良博が担当しました。本稿の内容に関するお問い合わせは、日本銀行名古屋支店営業課(052-222-2041)または nagoya@boj.or.jp までお願いします。

1. はじめに

東海3県（愛知・岐阜・三重）は、自動車関連を中心に、わが国有数の製造業の集積地です。そして、(1) 多くの大企業製造業が、名古屋市内だけでなく、西三河エリアなどに拠点を有し、その周辺に裾野の広い取引先が集積している、(2) 本社を東京に移転させた大企業が少なく、工場だけでなく、管理や開発などの本社機能も当地域に維持されている、という特徴があります。こうした企業立地での特徴は、当地企業で働く企業の従業員やその家族の「住まい方」や「街づくり」にも影響していると考えられます。

まずは、このような東海3県の特徴が反映されていると考えられる4つのデータで概観します。

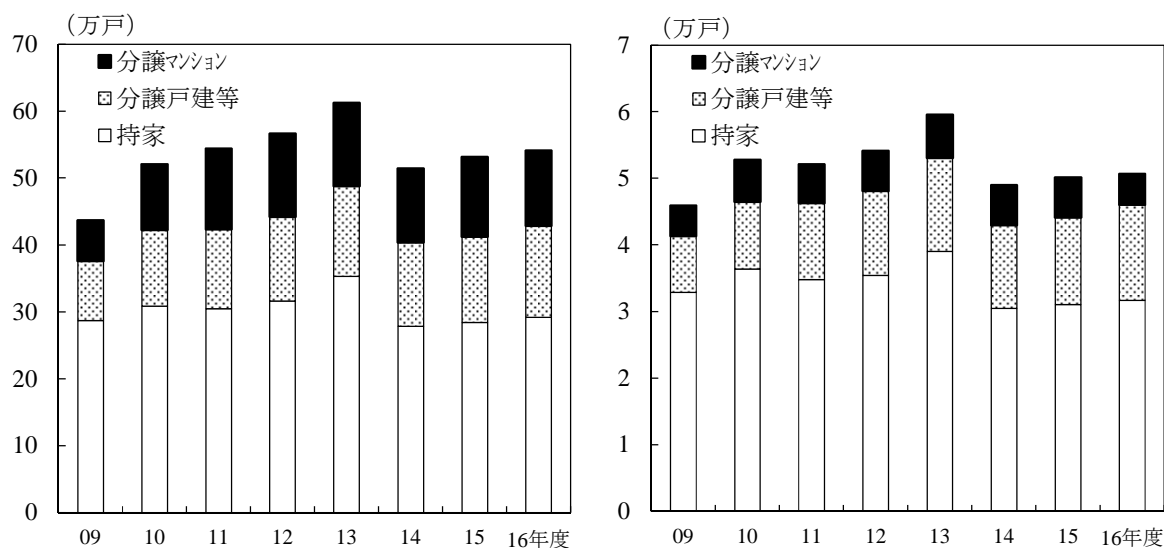
①戸建住宅の割合の高さ

東海3県の新設住宅着工戸数を用途別にみると、全国と比較して、貸家以外の所有住宅のうち分譲住宅（建売戸建）や持家（注文住宅）の割合が高く、マンションの割合が低くなっています（図表1）。

（図表1）新設住宅着工戸数（貸家以外）の推移

（全国）

（東海3県）



（資料）国土交通省「住宅着工統計」

②自家用車の保有率の高さ

当地域では、「勤務先からあまり離れていない場所に戸建を建てて、車で通勤する人が多い」という話をしばしば耳にします。実際、自家用車の人口当たり普及台数をみると、東海 3 県は、大都市である東京や大阪は勿論、全国平均と比較しても高い水準にあります（図表 2）。当地域は、「自動車王国」と呼ばれることがあります。これは、自動車関連産業の競争力だけでなく、自動車普及率の高さからも、的確な表現と言えます。

（図表 2）自家用車の人口当たり普及台数

（台/人）

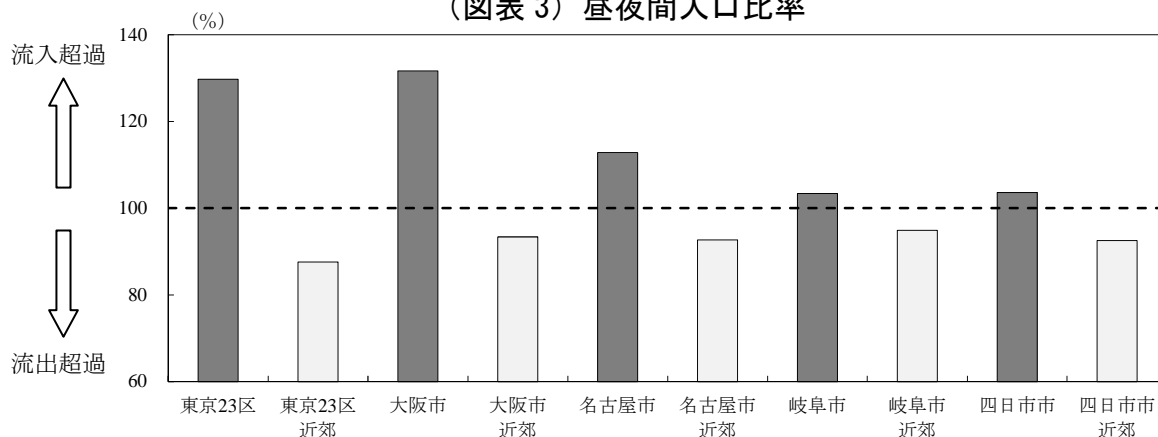
	2008/3 月末	2012/3 月末	2017/3 月末
全国	0.45	0.46	0.48
東京都	0.25	0.24	0.23
大阪府	0.31	0.31	0.31
愛知県	0.53	0.54	0.55
岐阜県	0.59	0.60	0.63
三重県	0.57	0.60	0.62

（資料）自動車検査登録情報協会

③昼間と夜間の人口差の小ささ

「勤務場所の近くに住む」という当地域の傾向は、昼間の人口と夜間の人口を比較した「昼夜間人口比率」にはっきりと表れています。東京と大阪では、昼間に、郊外から東京 23 区内や大阪市に人口が移ってくる傾向が明確である一方、東海 3 県では、そうした昼夜間の人口移動は比較的小さくなっています。これは、居住地近辺での就労や通学等が多いことを示唆しています（図表 3）。

（図表 3）昼夜間人口比率



（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

（注 1）昼夜間人口比率＝昼間人口／夜間人口×100。なお、夜間人口は当該地域に常住している人口、昼間人口は夜間人口から通勤・通学による流出入を加減した人口。

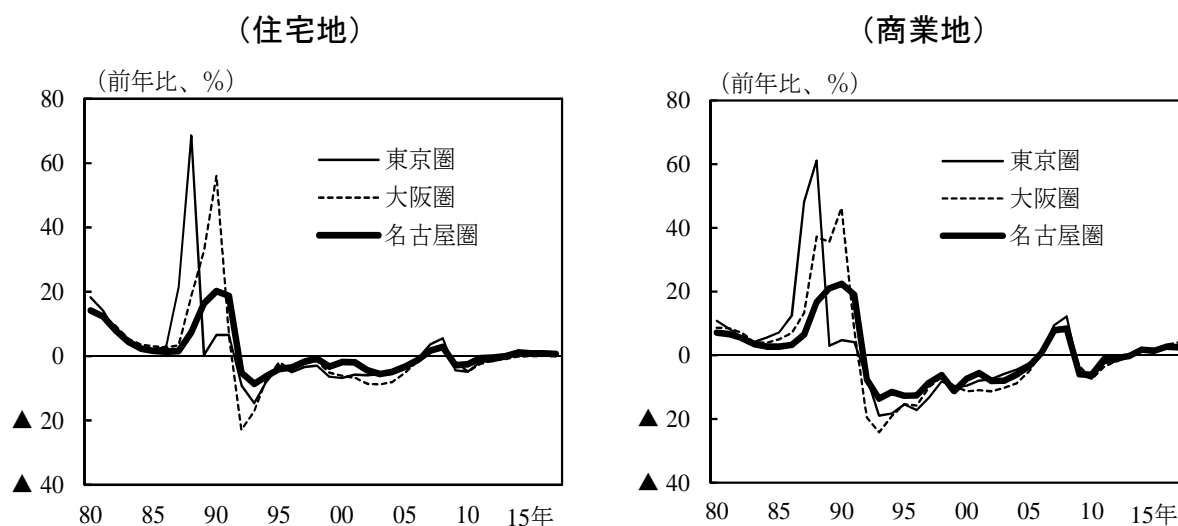
（注 2）近郊は、同都府県内で隣接する市町の人口の合計値を利用。

④東京圏、大阪圏に比べて落ち着いた地価動向

通勤において車利用を前提とする場合、居住地やオフィス・工場は必ずしも「駅近」である必要はなく、車通勤や物流という点で道路網の利便性が重要になります。結果として、勤務地や居住地は、「幹線道路などへのアクセスの良い場所」が選ばれることになります。また、小売や外食などの商業施設も、車で来客を前提に、いわゆる「ロードサイド」への出店が重視されてきました。

このような「車利用を前提とした分散的な街の発展」は、地価動向に影響を及ぼす一つの要因になってきた可能性があります。例えば、公示地価の推移をみると、東京圏と大阪圏と比べて、名古屋圏は1980年代後半から1990年代前半にかけての地価上昇幅が小さく、地価の変動は全般に緩やかなものでした(図表4)。

(図表4) 3大都市圏における公示地価の推移



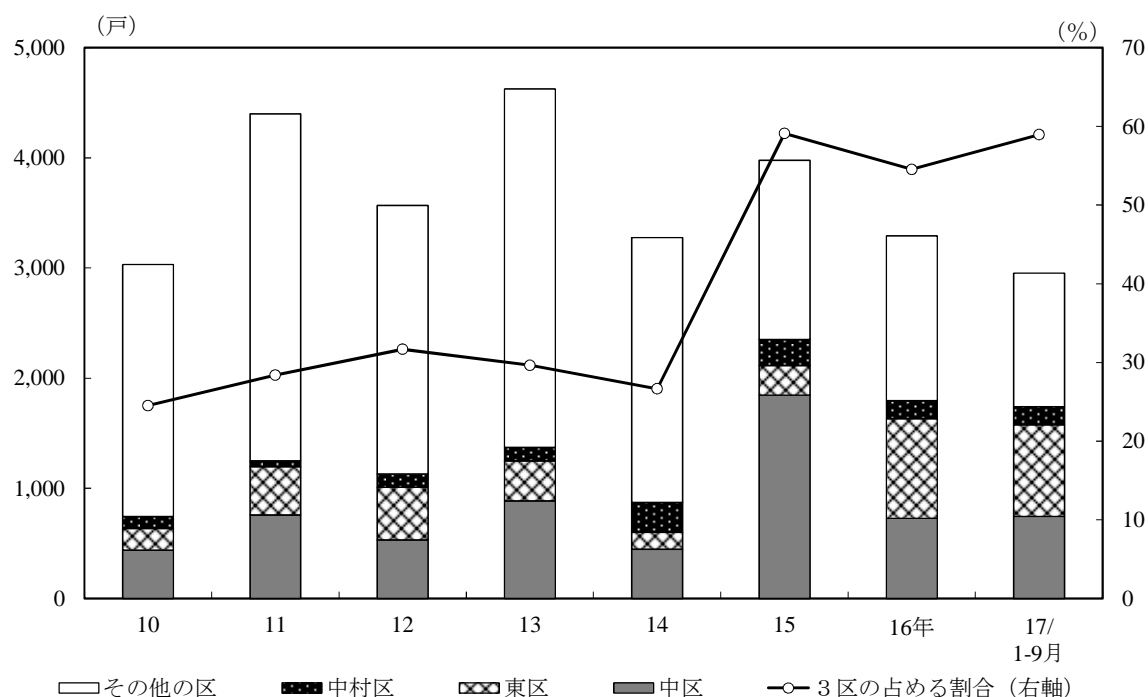
(資料) 国土交通省「地価公示」

(注) 東京圏は、首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯を含む市区町の区域(東京都・茨城県・神奈川県・埼玉県・千葉県の一部)。大阪圏は、近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域を含む市町村(大阪府全域、京都府・奈良県・兵庫県の一部)。名古屋圏は、中部圏開発整備法による都市整備区域を含む市町村(愛知県・三重県の一部)。

2. 最近の名古屋市中心部や中核都市でのマンション開発の動き

「車通勤に便利な場所に戸建を建てる」という当地域の「住まい方」の特徴は、住宅建設に占める戸建（持家＋分譲）の割合の高さなどに表れてきました。もともと、最近、この傾向に変化が出てきています。最も目立つのは、名古屋市中心部におけるマンション開発です。例えば、名古屋市16区のうち昼夜間人口比率の上位3区である中区・東区・中村区——オフィスや商業施設の集積度が高い地域——では、ここ3年ほど、分譲マンションの建設がはっきりと増加しています（図表5）。

（図表5）名古屋市内における分譲マンション着工の推移



（資料）国土交通省「住宅着工統計」

名古屋市中心部のマンション開発は、東京都や大阪府と比較すると遅れているとされてきましたが、最近では、5,000万円を超えるような高額物件を中心に建設が相次いでいます（次頁図表6）。富裕層によるセカンドハウス需要に加えて、利便性の高さやオートロック等によるセキュリティの高さ等から、高齢者や単身・共働き世帯を中心に周辺地域からの住み替え需要も増えています。

(図表 6) 名古屋市中心部における主な大型マンション

名称	価格	竣工 (予定)
マンション A	3,000 万円台～2 億円	2017 年
マンション B	2,400 万円台～7,000 万円台	2017 年
マンション C	5,000 万円台～	2017 年
マンション D	3,500 万円台～5,400 万円台	2018 年
マンション E	3,000 万円台～6,500 万円台	2020 年
マンション F	3,000 万円～1 億円台	2020 年

(資料) 各社ホームページ

(注) シャドー物件は、現在建設中。図表 7 についても同様。

また、名古屋市以外の愛知県の中核都市や、岐阜市や大垣市、四日市市や桑名市などでも、最近、ターミナル駅の近隣でマンション開発が行われ、山間部や駅遠の戸建エリアに住んでいた高齢者などによる住み替えが増えています(図表 7)。こうしたエリアは、名古屋市中心部ほどには商業施設等の集積は進んでいないものの、名古屋市内まで電車で 20 分程度と、アクセスが便利な立地となっています。

(図表 7) 岐阜県・三重県における主な駅近マンション

		名称	価格	竣工予定
岐阜県	岐阜市	マンション G	3,000 万円台～	2017 年
		マンション H	未定	2019 年
	大垣市	マンション I	未定	2019 年
		マンション J	未定	2019 年
三重県	桑名市	マンション K	未定	2019 年
		マンション L	未定	2020 年
	四日市市	マンション M	3,500 万円台～4,500 万円台	2018 年
		マンション N	2,900 万円台～4,000 万円台	2020 年

(資料) 各社ホームページ

3. 都市型マンションの増加が自動車保有に及ぼす影響

東海 3 県では都市部に立地するマンションが増加していますが、こうした動きが今後も続く場合には、色々な形の影響が出てくることが考えられます。例えば、個人の自動車保有・利用を前提に進められていた街づくりや企業活動への影響が挙げられます。

都市型マンションは、近隣に商業施設等が所在し、地下鉄等の代替交通手段が利用可能であることから、入居者は自家用車を手放すケースが多いとされます。当地域では「自動車王国」を反映し、マンションの駐車場設置率（＝駐車台数÷戸数）が他地域よりも高く、100%を超える物件も多いと言われてきましたが、最近の都市型マンションでは同比率を大きく引下げた物件が目立っています（図表 8）。中には、マンション周辺に借地の駐車場を設けて需要に応じて調整することで、過剰な駐車場の設置を回避する動きもみられます。

▽マンション駐車場について聞かれた声

O 社 [建設]	一昔前のマンションでは、全戸数分の駐車場を確保しないと思うように販売ができず、売れ行きが芳しくなかった。しかし、 <u>最近ではマンション戸数に対して、駐車スペースが半分以下であっても十分な売れ行きが期待できるマンションが増えてきている。</u>
P 社 [マンション]	当地域のマンションの特徴は、住戸数に対する駐車台数の割合が他地域よりも高いこと。ただし、 <u>名古屋市中心部の物件では、自家用車がなくても不便に感じる事が少ないことから、駐車台数の割合が 60%程度でも十分である。</u>
Q 社 [建設]	都市部の物件では、 <u>駅近物件を中心に、自家用車を保有せずとも不便に感じる事の少ない独身者とシニア層からの人気が高い。</u>

（図表 8）最近分譲されたマンションの駐車場設置率

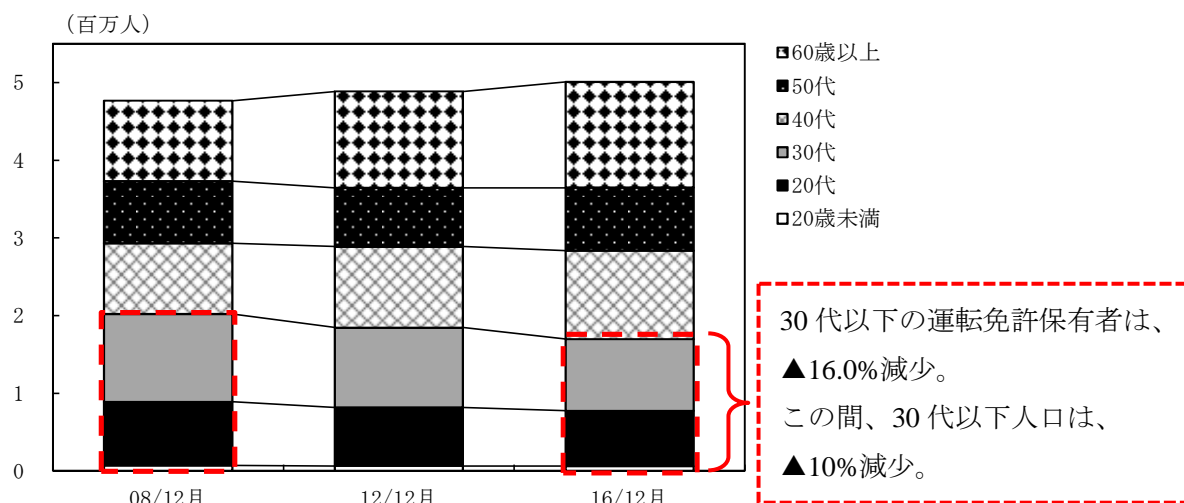
	名称	駐車場設置率
愛知県	マンション R	7 割台
	マンション S	4 割台
	マンション T	4 割台
	マンション U	3 割台
	マンション V	6 割台
三重県	マンション W	5 割台
	マンション X	4 割台

（資料）各社ホームページ

今後、少子高齢化が進展していく中で、高齢者を中心に、車を保有せず、利便性の高い都市型マンションに住むという傾向が一層高まっていくことが予想されます。

加えて、最近では自動車運転免許を持たない若年層も増えています。愛知県の30代以下の層では、2008～2016年の間に、人口の減少以上のペースで免許保有者数が減少しています（図表9）。こうした層は、将来の住宅取得に際して、車が必要な郊外の戸建よりも都市部のマンションを好む傾向を強めていく可能性があります。

（図表9）年代別の運転免許保有者数（愛知県）



（資料）警察庁「運転免許統計」、総務省「人口推計」

このように、「自動車王国」と言われてきた当地域でも、都市居住のニーズが一段と高まり、東京や大阪のように、「車保有を前提としない消費活動」が増えていく可能性があります。

4. 「車社会」の変化が企業活動に及ぼす影響

「車社会」を前提に街づくりが行われてきた当地域では、小売業や飲食業などの企業が郊外のロードサイド型店舗を重視した店舗展開を行ってきました。しかし、最近、こうしたビジネスモデルにも変化が生じているとの声が聞かれるようになってきました。

第 1 に、消費活動への影響です。自動車の運転をやめる高齢者の増加や、先述した都市部への住み替えは、車での来店を前提とした店舗の集客力を低下させる方向で作用しています。

第 2 に、従業員確保の難しさです。当地域は人手不足感が、特に非製造業で強い状況が続いています。とりわけ通勤に車利用が必要となるような郊外の店舗では、従業員確保が非常に重い課題となっており、新規出店だけでなく既存店舗の運営面の制約になっているという声が増えています。

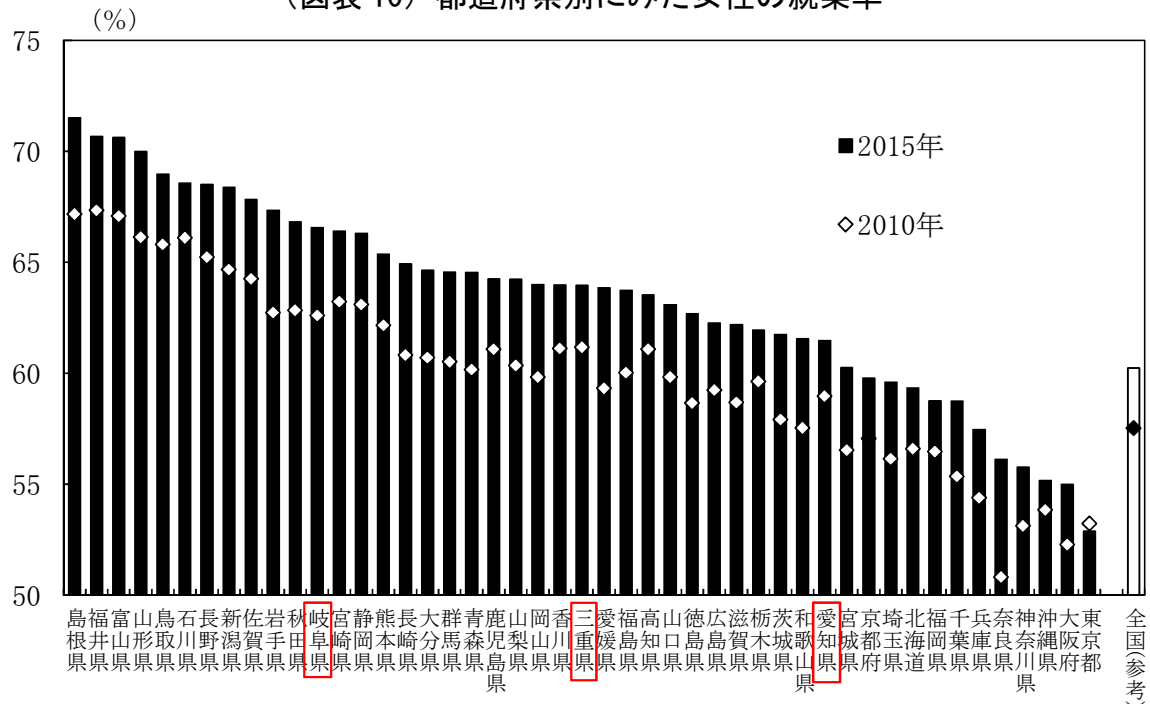
▽ロードサイド型の出店について聞かれた声

<p>Y 社 [外食]</p>	<p><u>当社の店舗は、ロードサイド型の大型店が多いが、既に客数減少から不採算化した店舗が散見されている。</u>そのため、今後は、テナント型で出店し、高い利益率を出せる小型店の開発・出店を計画。</p>
<p>Z 社 [小売]</p>	<p>当地域はもともと車社会であり、駐車場付きのロードサイド店が多い。しかし、<u>高齢化に伴い車を運転できない人が増えており、今後はロードサイド型の出店は難しくなる。</u></p> <p>もともと、逆にこれをビジネスチャンスと捉えて、車で買い物ができなくなった“買い物難民”を狙った出店形態を編み出すことができれば、他社との差別化が図れるのではないかと思案している。</p>
<p>AA 社 [小売]</p>	<p>最近の<u>若者の間では車離れがみられており、通勤が不便な郊外への勤務を嫌気する傾向がある。</u>特に、若い女性にとっては仕事終わりの遅い時間に車無しで郊外店舗から帰宅するのは危険。大手スーパーでも郊外に出店を考える際に人員が集まらないことが障害となっていると聞いている。</p>

なお、第 2 の人手不足の改善に向けては、今後、高齢者や女性の一層の活躍が進んでいくことが期待されます。いわゆる「団塊の世代」の完全引退の時期が迫る中、特に女性活躍への期待は大きいと言えます。この点、東海 3 県の女性の労働参加は、ここ数年で着実に進んできていますが、他地域との順位を比較すると、一段の拡大余地は残されていると考えられます（次頁図表 10）。ただ

し、その実現のためには、保育所数の拡大や保育時間の延長等、女性が「より多く、より長く働ける」ための環境整備が進んでいくことが課題になります。

(図表 10) 都道府県別にみた女性の就業率



(資料) 総務省「国勢調査」

(注) 15～64歳。就業率＝就業者数／人口×100。

そうした下で、企業が人手不足への対応として、アルバイト要員となる大学生などの若年労働者層に寄せる期待は大きいものがあります。しかし、郊外店舗を中心に、大学生などのアルバイト確保にも苦勞しているのが実情です。

当地域（ここでは愛知県を例にとり上げ）の大学生に関するデータを繋ぎ合わせると、当地域は、東京や大阪と比較して、特に郊外地域で大学生アルバイトを確保し難い構造にある可能性が浮かび上がってきます。

大づかみで言えば、愛知県は、大学生が東京都や大阪府に比べて少なく（次頁図表 11）、かつ、大学の立地が名古屋市内に集中している（次頁図表 12）うえ、アルバイトでお金を稼ぐインセンティブが相対的に低い実家通いの学生が多い（次頁図表 13）、という姿となっています。加えて、車を持たない若年層も多いため、通勤が不便な郊外型店舗はアルバイト確保に苦勞することとなります。さらに、前述のように、郊外から都市部への人口移動がさらに進めば、こうした動きが一段と強まっていく可能性もあります。

(図表 11) 3大都市圏の大学数・学生数

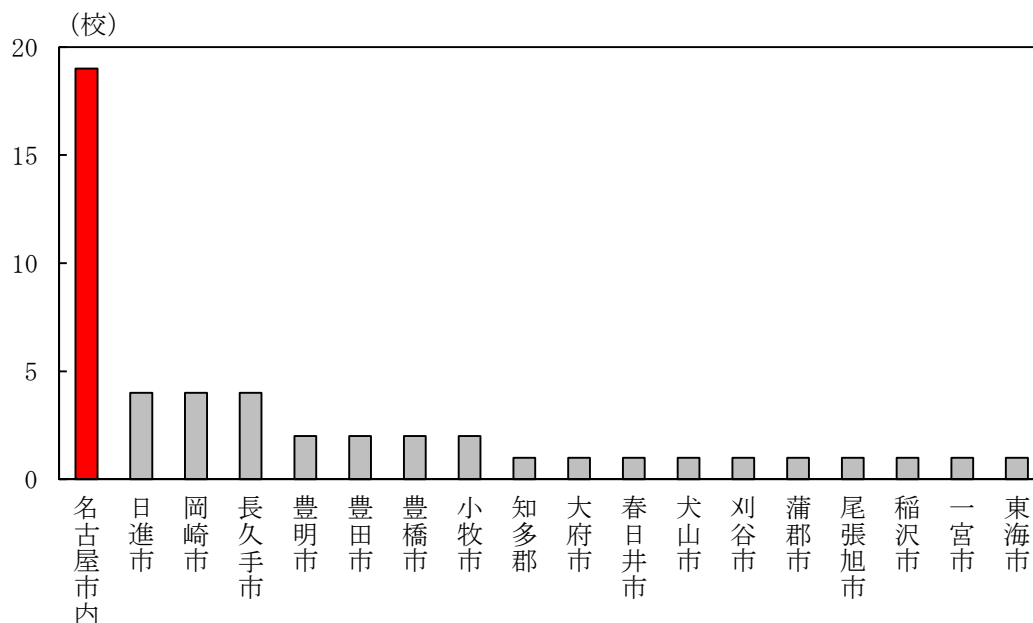
(校、千人)

	大学数	学生数
東京都	137	740
大阪府	55	233
愛知県	50	191

(資料) 文部科学省「平成 27 年学校基本調査」

(注) 大学数は、本部の所在地による。学生数は、在籍する学部・研究科等の所在地による。学部のほか大学院、専攻科、別科、科目等履修生等を含む。

(図表 12) 愛知県内の市別大学数



(資料) 各大学ホームページより当店集計

(注) 愛知県ホームページに記載の大学 (2015 年 7 月 1 日現在) より、各大学の本部の所在地を基に集計したもの。

(図表 13) 学部学生の出身地の割合

	同都府県内	同都府県外
東京大学	28%	72%
大阪大学	26%	74%
名古屋大学	51%	49%

(資料) 東京大学「第 64 回学生生活実態調査」、大阪大学、名古屋大学

(注 1) 東京大学は、在籍者の実家所在地 (サンプル調査)。大阪大学は在籍者の出身高校所在地。名古屋大学は学部入学者の出身高校所在地。

(注 2) 調査時期は、東京大学は 2014/11-12 月、大阪大学は 2014 年度、名古屋大学は 2017/4 月。

こうした中で、当地域の「車社会」を前提とした街づくりや、企業活動の継続性や将来性を考える上で注目されるのが「カーシェア」です。カーシェアは、愛知県でさえ、東京・大阪と比べると普及が大きく遅れている状況にあります（図表 14）。もっとも、その潜在性は大きいと言えます。現在、名古屋市中心部には計 1 万台分を超える駐車場があります。今後、カーシェアについての認知が進んでいけば、カーシェア車両の導入もさらに拡大し、普及が大きく進む可能性があります。

カーシェアの普及が進めば、手軽に車を利用してロードサイド型店舗に行きやすくなったり、そこで働きやすくなるという形で、前述の集客力低下や人手不足の問題が緩和される可能性もあります。

（図表 14）カーシェアの都道府県別車両台数

(台)

	2014/9 月末		2017/9 月末		車両台数 増加率
	車両台数	構成比	車両台数	構成比	
東京都	5,249	39%	9,587	38%	+83%
大阪府	2,287	17%	3,865	15%	+69%
神奈川県	1,499	11%	2,611	10%	+74%
愛知県	816	6%	1,228	5%	+50%
兵庫県	772	6%	1,280	5%	+66%
その他計	13,502	100%	25,155	100%	+86%

（資料）カーシェア・マップ

現時点において、東海地域が、東京や大阪に比べて「車社会」であることは間違いありません。ただ、少し長い目で将来を考えた時、高齢化や若年層のライフスタイルの変化など、「人と車」、「人と街」の関係が変わっていく可能性もあり、多角的に見ていく必要があります。本稿で採りあげた住宅や人口動態のような観点のほかにも、「10年後のリニア新幹線の開通とそれを機とした都市再開発がどのような影響を及ぼすか」、「自動車のEV化や自動運転化はどのようなペースで進み、それが人と暮らしにどのようなインパクトを持つか」といった観点からも、今後の展開が注目されるところです。

以 上