

第3章 都市の現況

3-1 地理的条件

(1) 位置

本市は、名古屋都市圏の北東部にあり、市域は東西に約 15.7km、南北に約 13.7km で、その面積は 92.78km² です。愛知県では、名古屋市、小牧市、犬山市、瀬戸市、豊山町の 4 市 1 町と、岐阜県では多治見市と接しています。

また、東名高速道路、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道、一般国道 19 号や 155 号などの幹線道路網や J R 中央本線、名鉄小牧線、T K J（東海交通事業）城北線、愛知環状鉄道の鉄道網を有し、県営名古屋空港に隣接するなど利便性の高い広域交通網に恵まれています。

■位置図



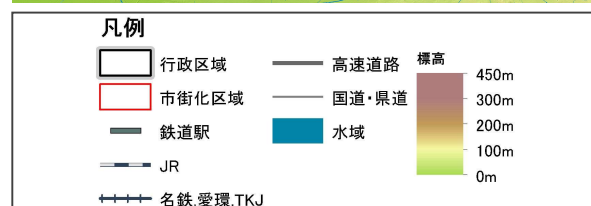
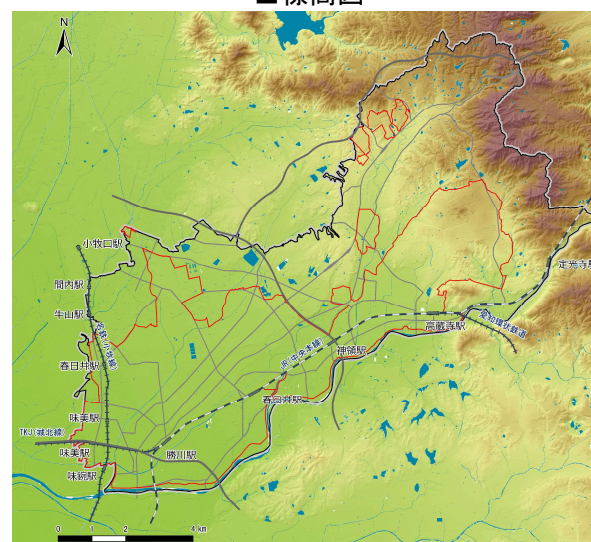
(2) 地形

豊かな自然環境を有する東部丘陵が本市の北東に位置しています。この丘陵地に整備された住宅地では坂道が多く、徒歩や自転車で移動する際の身体的な負担が大きくなる地形条件となっています。

一方で、市西部は、平坦な地形であり、土地区画整理事業などにより整備された市街地が、面的に広がっています。

また、市南部には一級河川庄内川があり、隣接する名古屋市や瀬戸市と分断されています。自動車での移動では橋梁部に交通が集中しやすいため、都市間の円滑な移動において、鉄道が重要な役割を果たしています。

■標高図

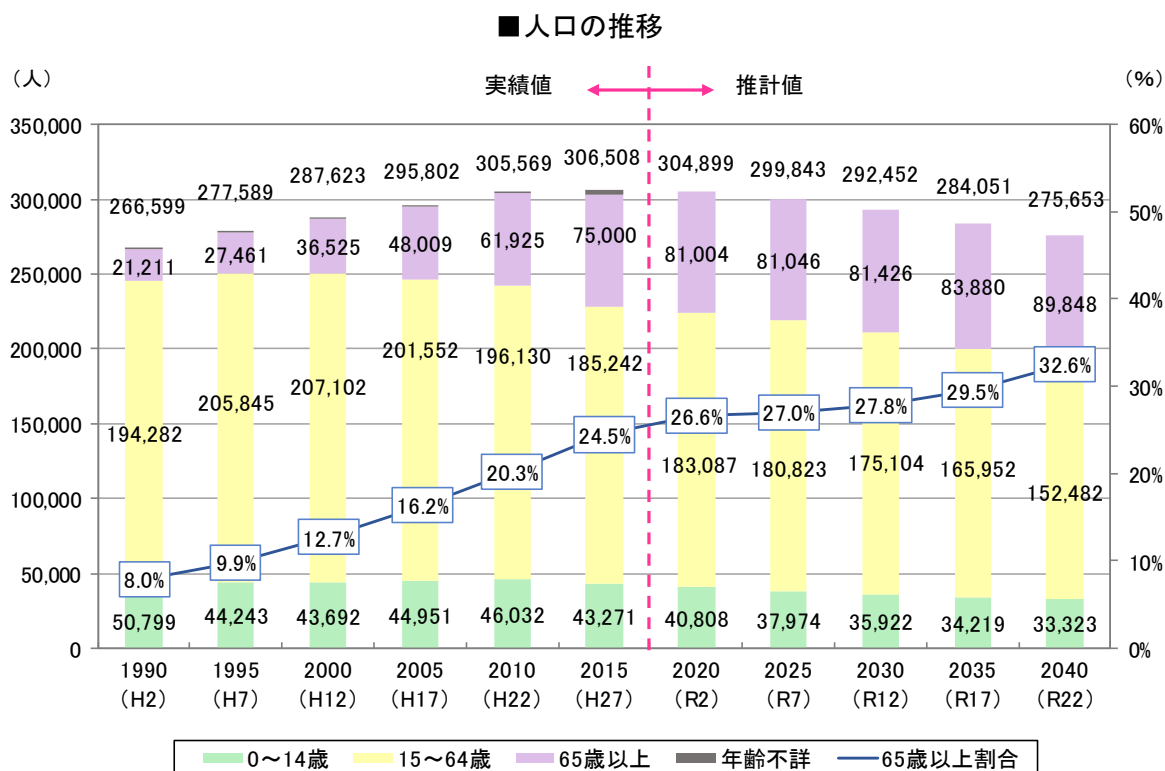


3-2 人口・世帯

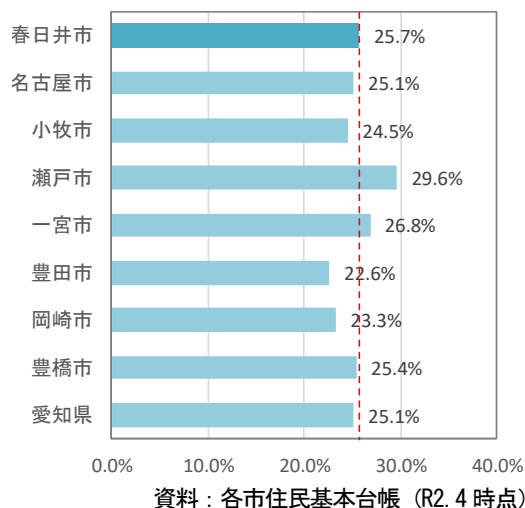
(1) 人口の推移

本市の人口は増加が続いており、国勢調査では平成 27 年（2015 年）において 306,508 人です。また、高齢化が進行しており、平成 27 年（2015 年）の高齢化率は 24.5%であり、県内の近隣市や中核市と比較すると概ね同等となっています。

今後は、緩やかに人口が減少するとともに、高齢化が進行すると予測されています。



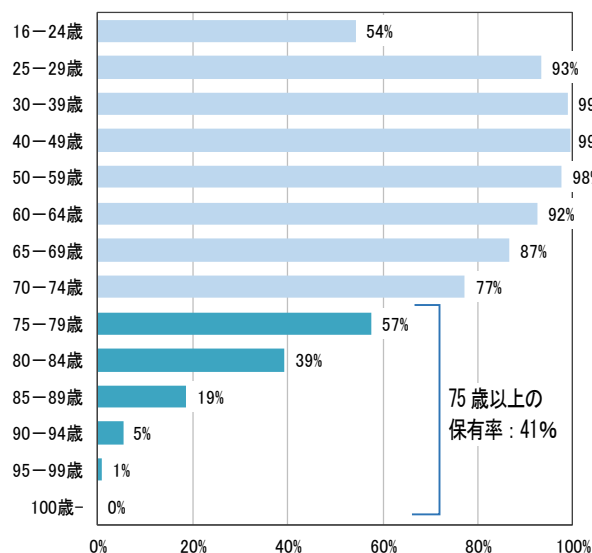
■県・近隣市等の 65 歳以上の高齢化率



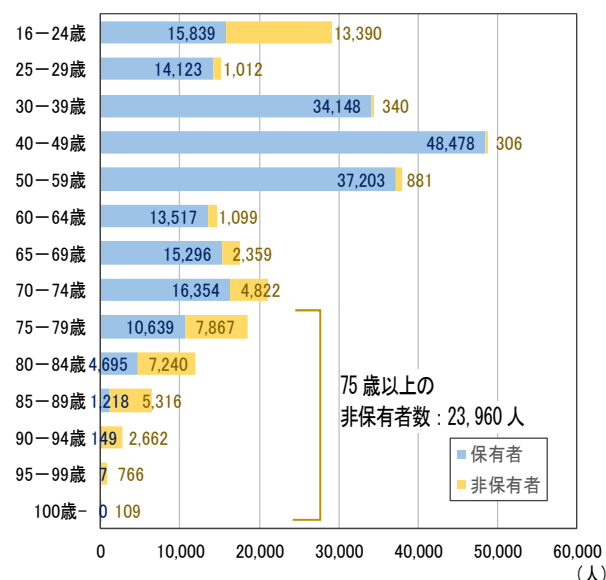
(2) 運転免許保有者の現況

年齢別の運転免許保有率は、65歳以上では、高齢になるほど運転免許保有率が低下していきます。75歳以上の市民では、運転免許保有率は41%であり、約24千人が運転免許を保有していない状況です。

■春日井市の年齢別の運転免許保有率

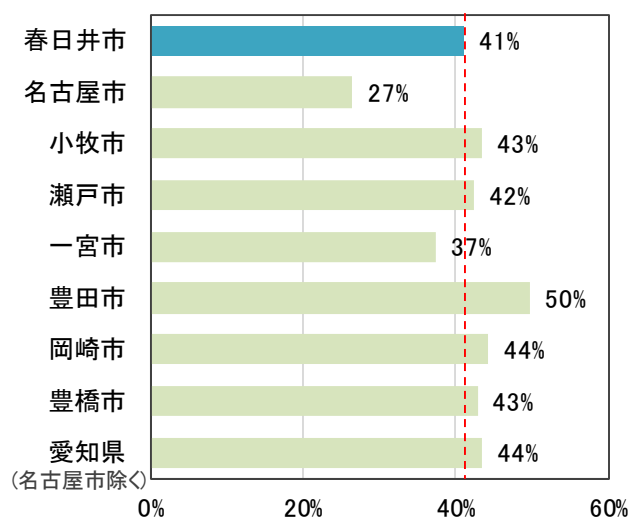


■春日井市の年齢別の運転免許非保有者数



資料：【運転免許保有率】免許保有者数を人口で除した算定値
 【運転免許の非保有者数】人口と運転免許保有者数の差
 【人口】愛知県人口動向調査結果（R2. 1. 1時点）
 【運転免許保有者数】愛知県警察統計資料（R1. 12. 27時点）

■県・近隣市の75歳以上の運転免許保有率



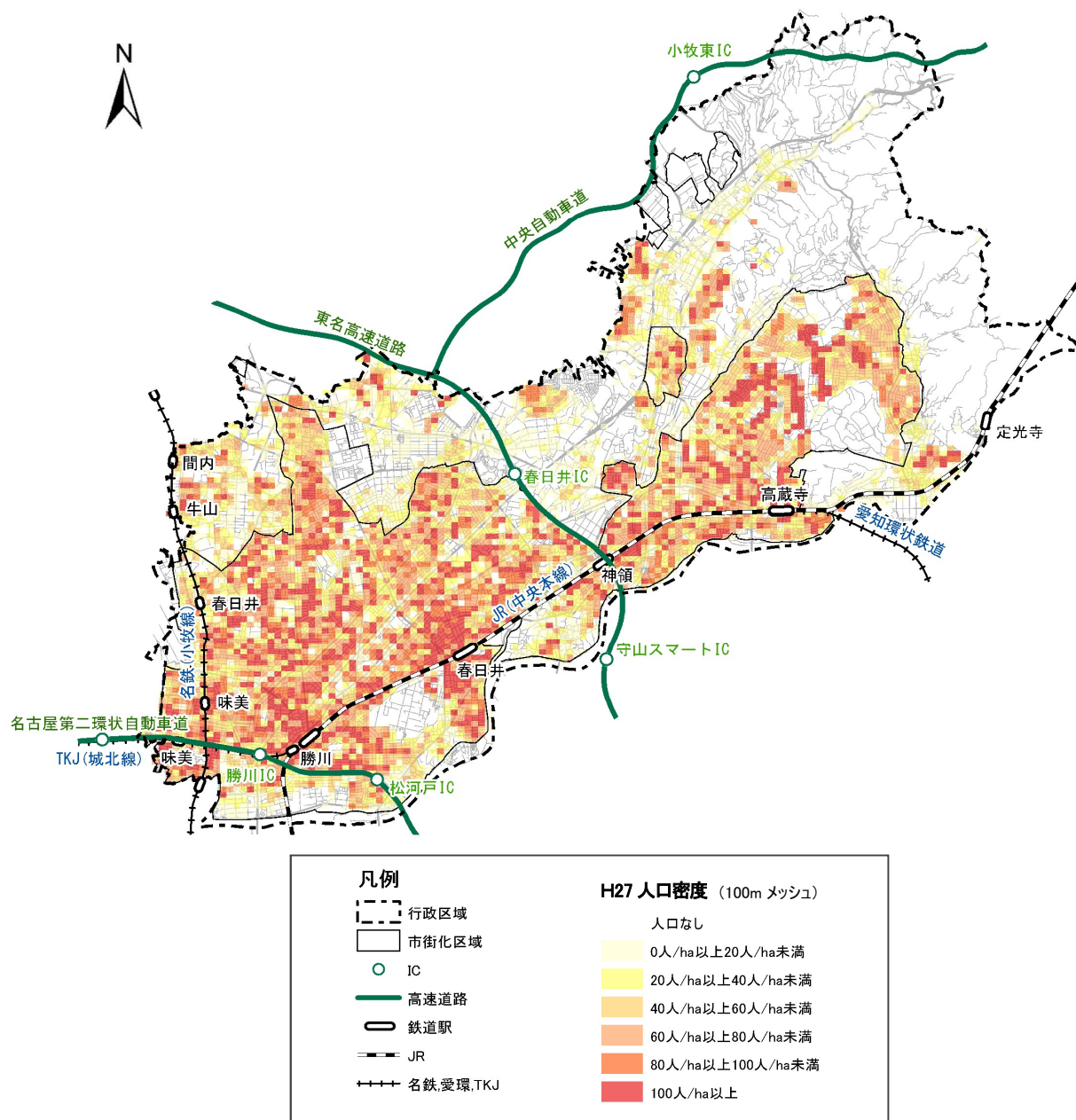
資料：【人口】愛知県人口動向調査結果（R2. 1. 1時点）
 【免許保有者数】愛知県警察統計資料（R1. 12. 27時点）
 【免許保有率】免許保有者数を人口で除した算定値

(3) 人口分布

① 人口密度の状況

人口密度は、駅周辺や市街化区域内の土地区画整理事業施行済みの地域が高くなっています。また、市街化調整区域でも住宅団地として開発された地域など人口密度が高い地域があります。

■人口密度の状況

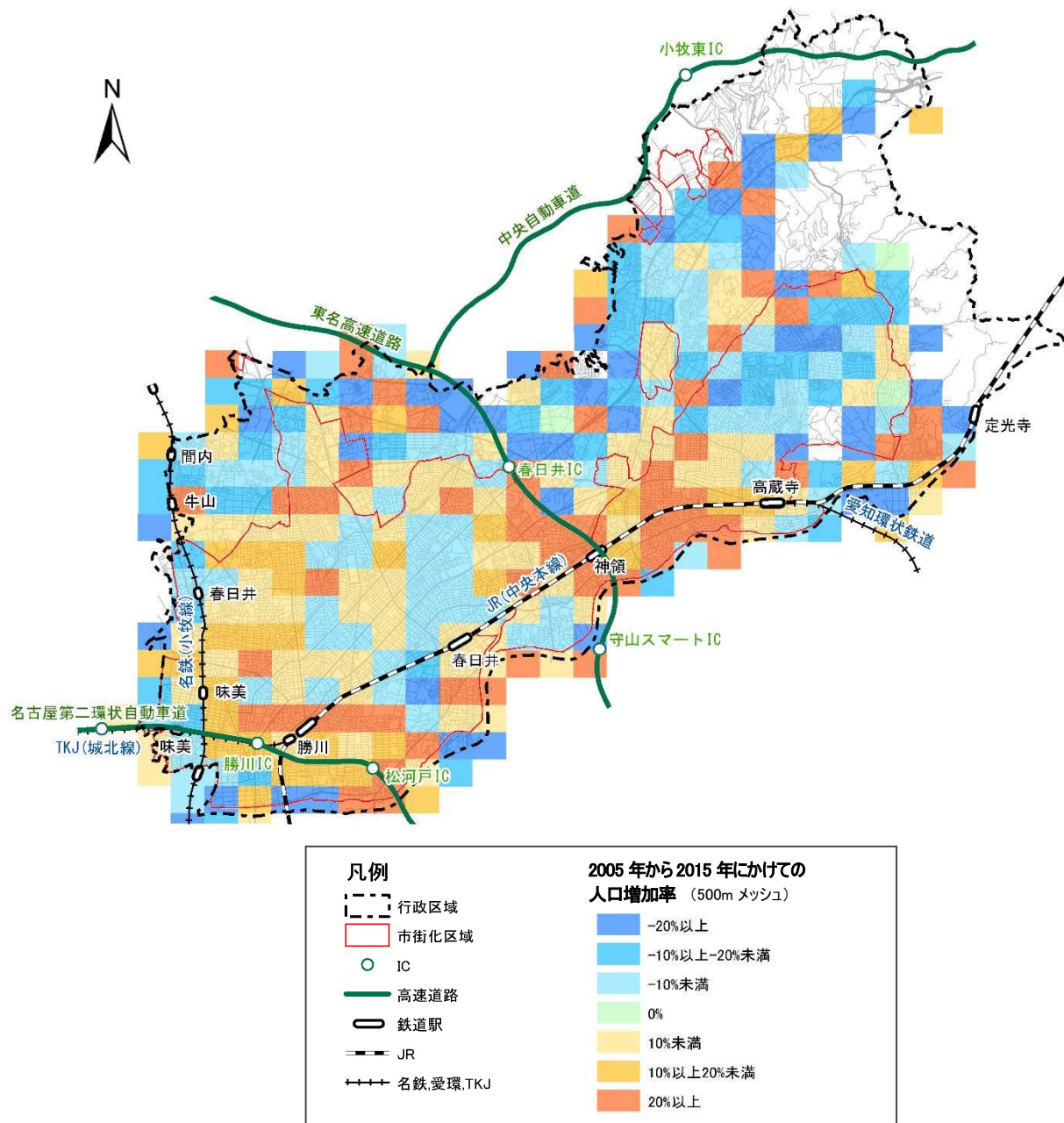


資料：国勢調査（H27）

② 人口増減の状況

人口増減の状況は、市街化区域内ではＪＲ勝川駅周辺や、ＪＲ神領駅周辺からＪＲ高蔵寺駅周辺にかけて増加している地域が多くみられます。一方、高蔵寺ニュータウンの一部や市街化調整区域では、減少している地域が多くなっています。

■人口増減の状況

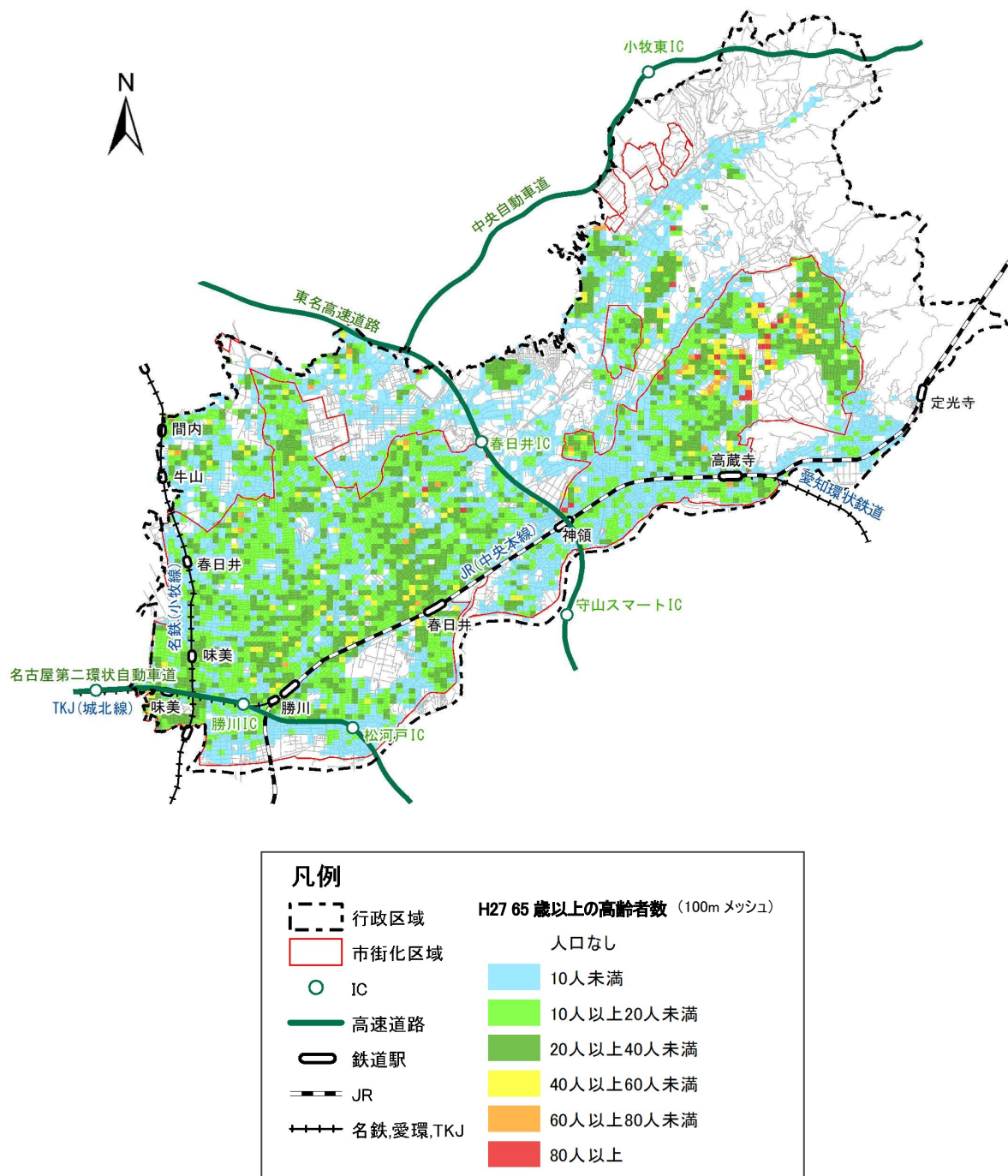


資料：国勢調査（H17、H27）

③ 高齢者数の状況（65歳以上）

高齢者は、高蔵寺ニュータウンなどで多く居住しています。市街化調整区域でも住宅団地として開発された地域など高齢者が多い地域があります。

■ 高齢者数の状況（65歳以上）

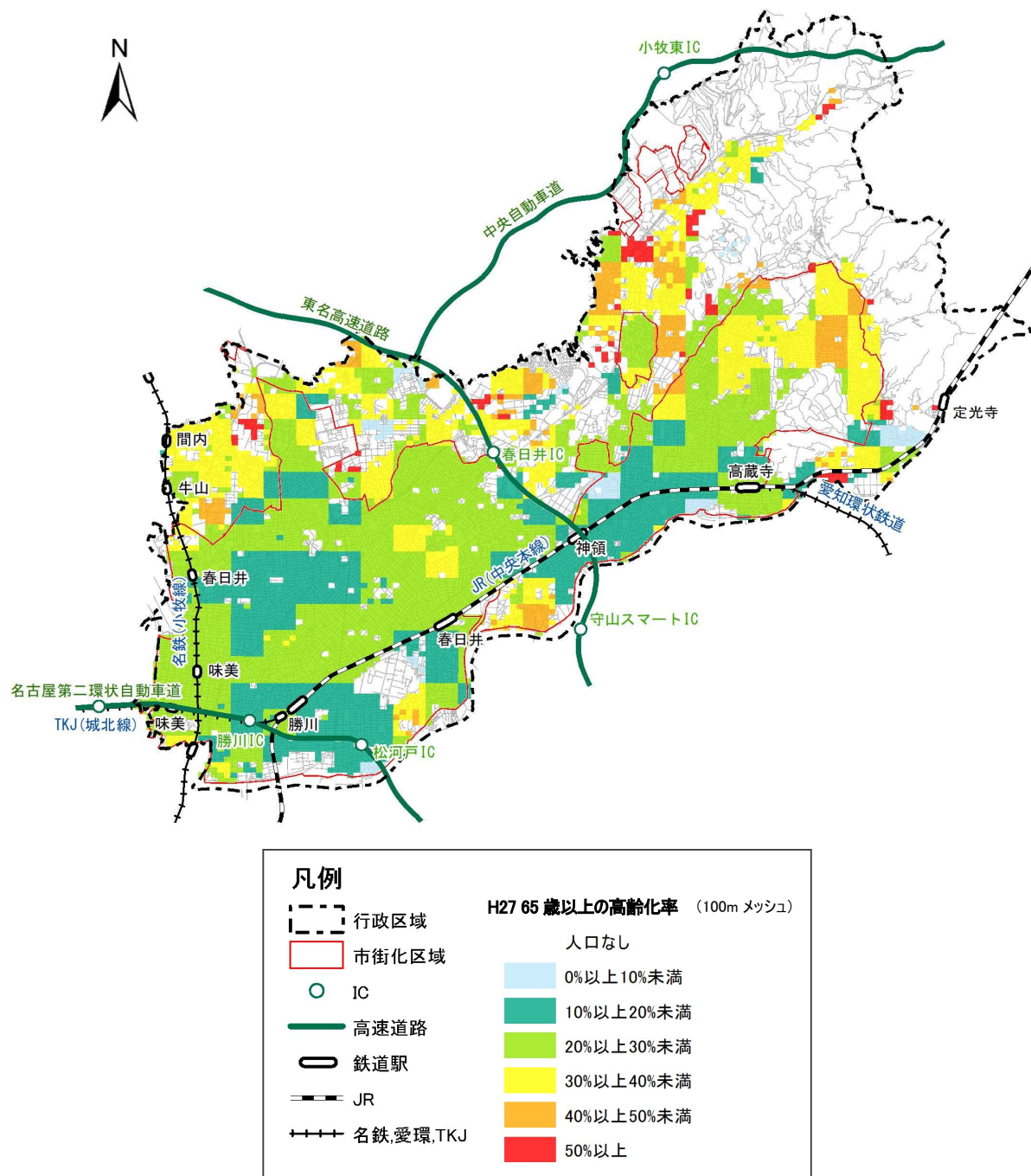


資料：国勢調査（H27）

④ 高齢化の状況（65歳以上）

高齢化の状況は、本市の高齢化率の平均が約25%である中、市街化区域内では高蔵寺ニュータウンなどで、また、市街化調整区域では全般的に高齢化率が高くなっています。

■ 高齢化の状況（65歳以上）



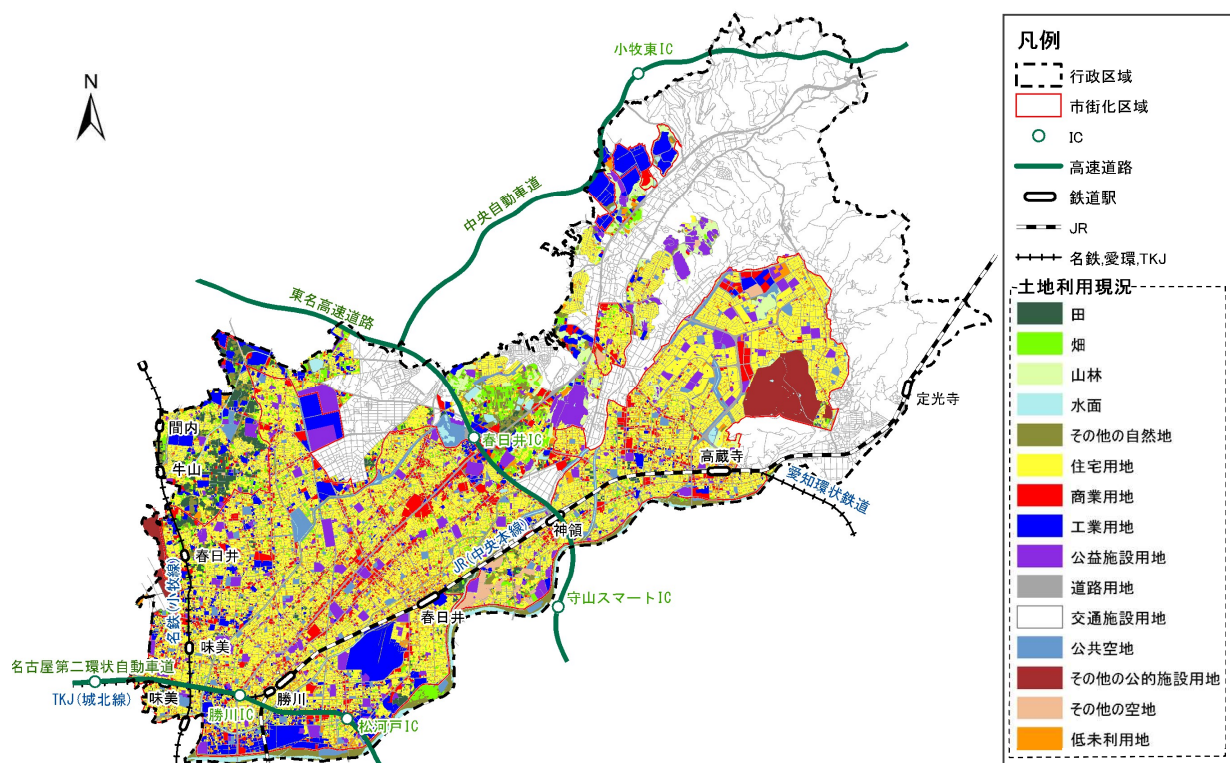
資料：国勢調査（H27）

3-3 土地利用

土地利用の状況は、住宅用地が最も多く、幹線道路沿道に商業用地が多く分布しています。

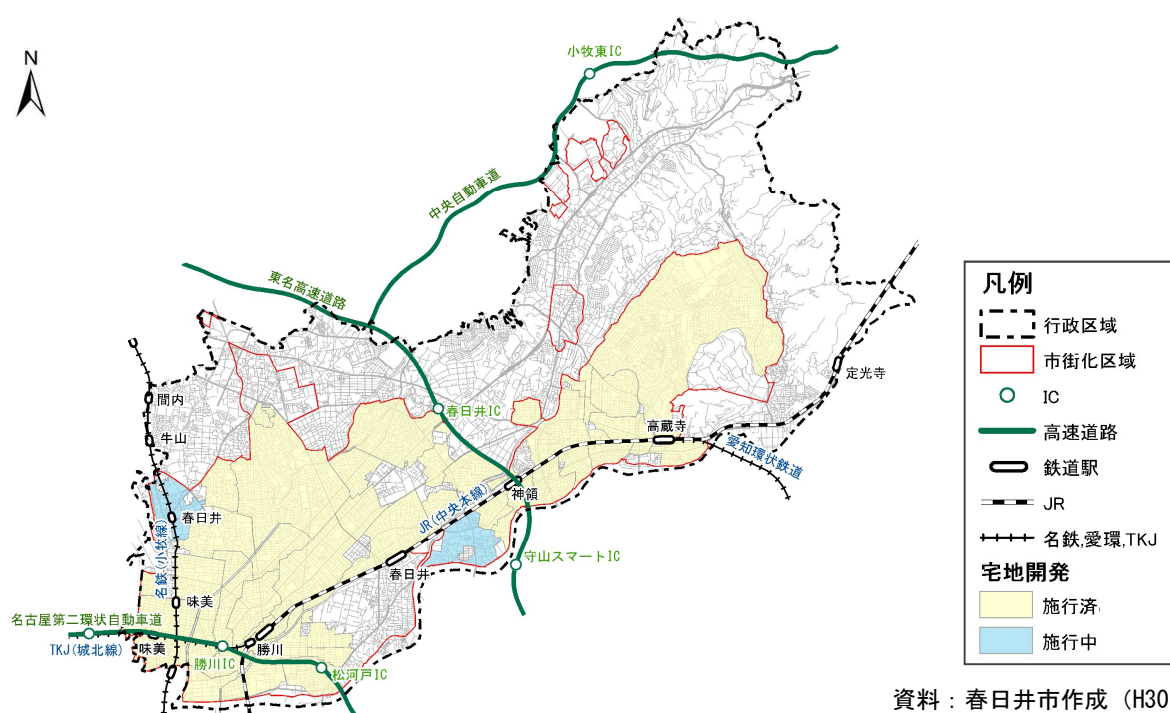
土地区画整理事業の状況は、現在3地区（178.9ha）が施行中であり、施行中の土地区画整理事業を含めると、市街化区域の77%が土地区画整理事業により整備されています。

■土地利用の状況



資料：都市計画基礎調査（H30）

■土地区画整理事業の状況

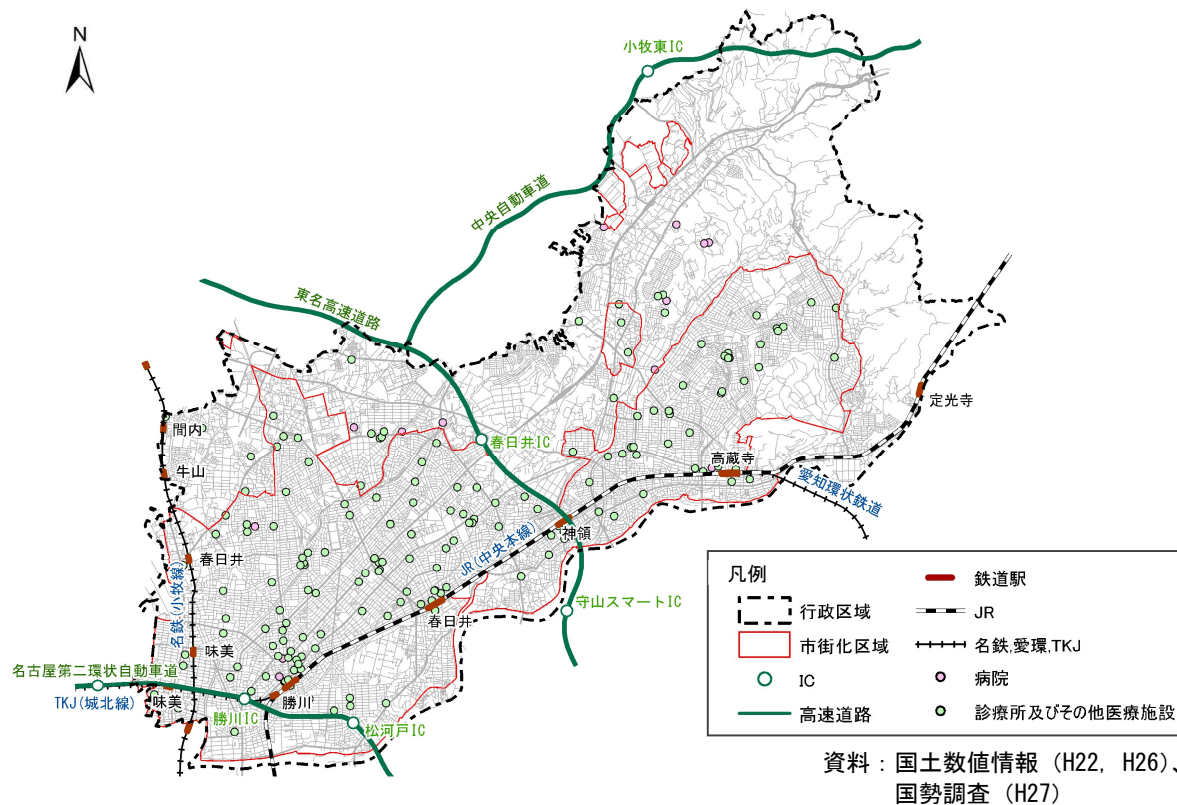


資料：春日井市作成（H30）

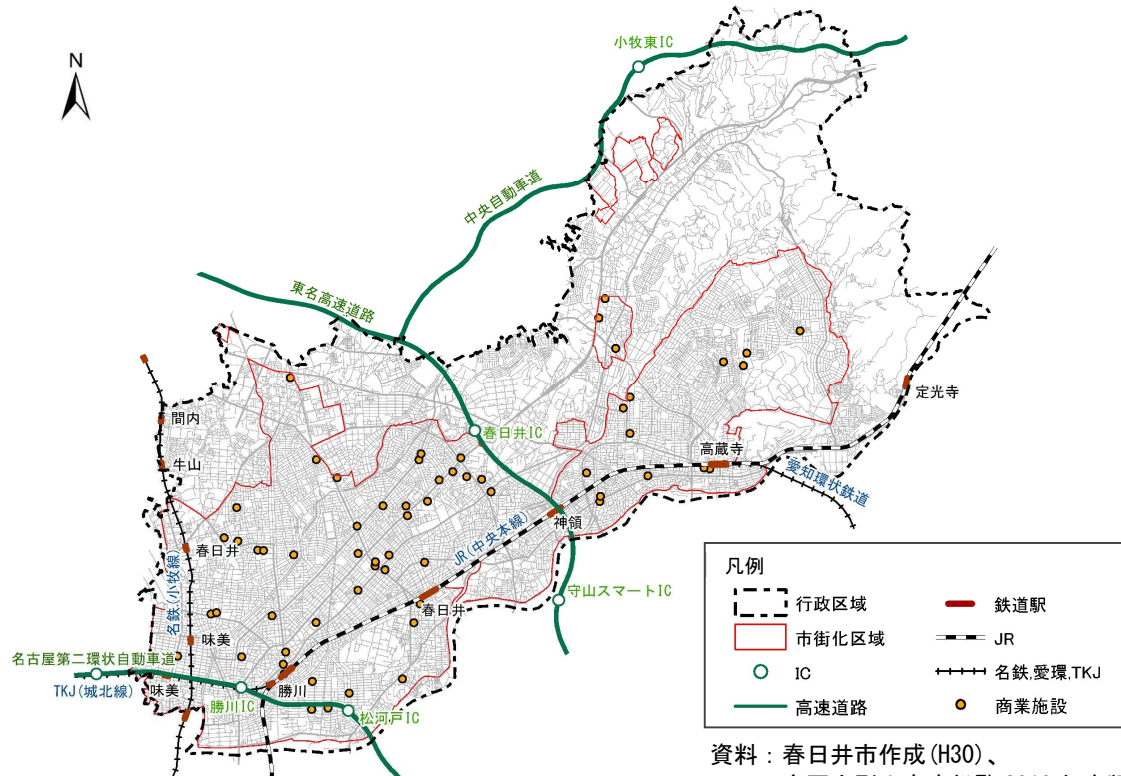
3-4 主要施設の立地状況

生活に必要な主要施設は、市内全域に点在している状況です。大規模な商業施設は市街化区域内の幹線道路沿いに集中して立地している一方で、医療施設や教育施設は市街化調整区域にも多く、より広い範囲に点在しています。

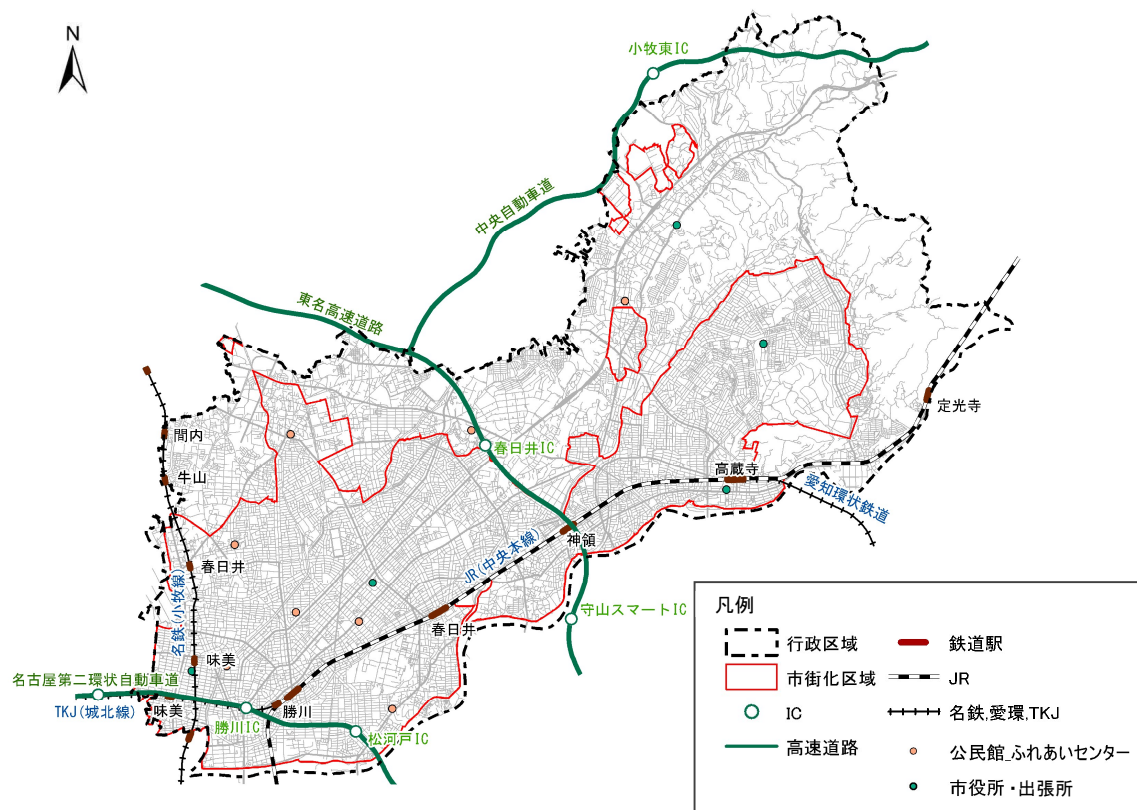
■医療施設



■大規模な商業施設

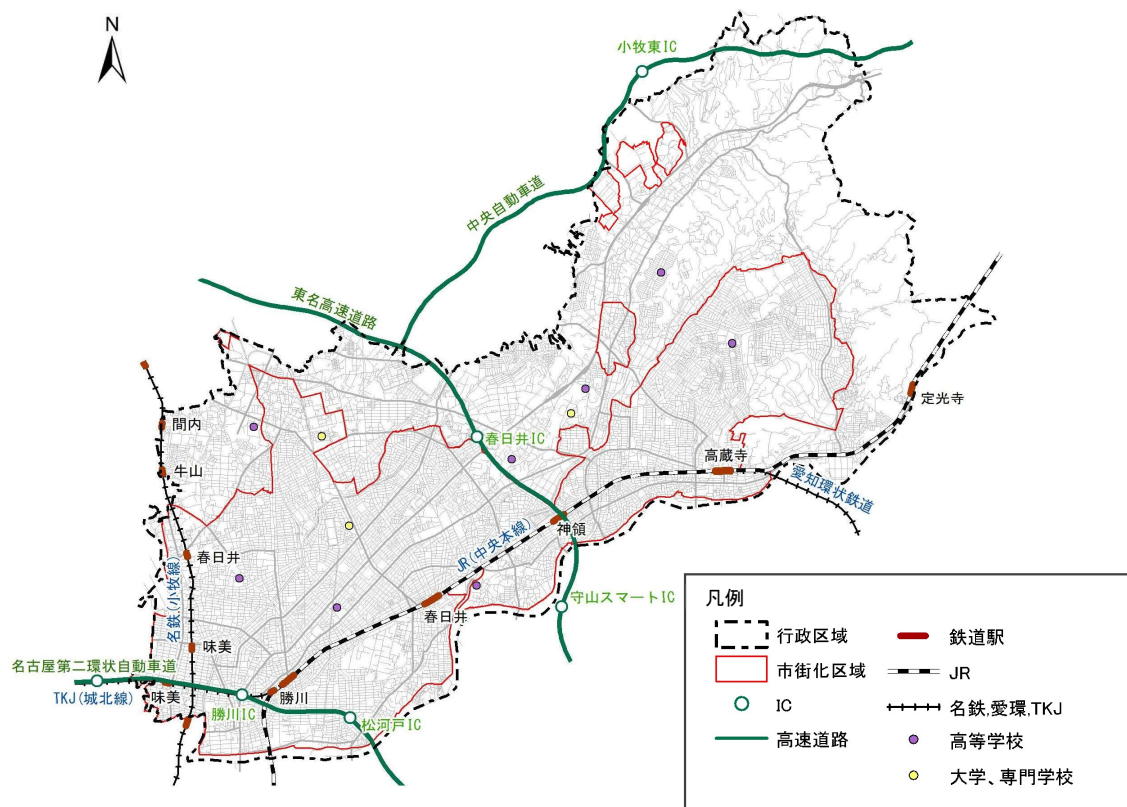


■行政サービス施設



資料：春日井市作成（H30）

■教育施設



資料：春日井市作成（H30）

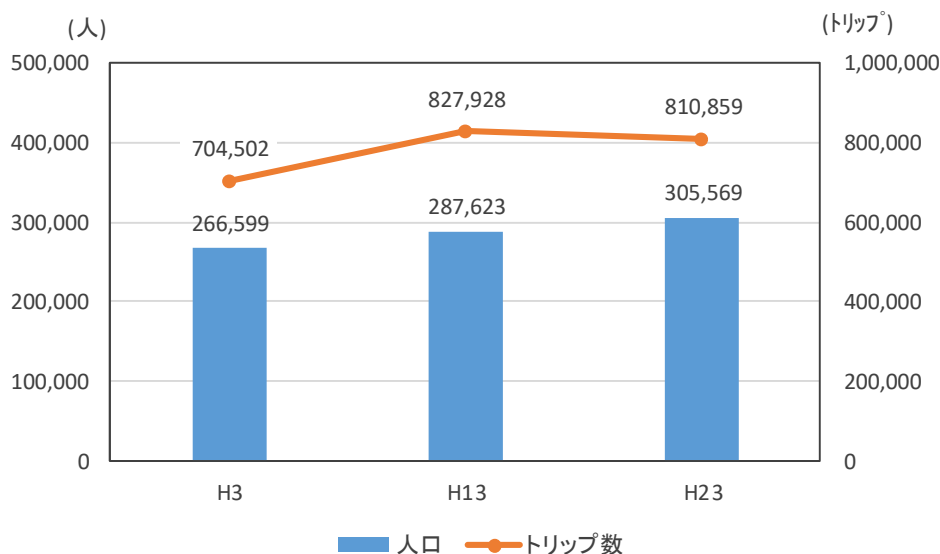
3-5 春日井市に関連する人の移動

(1) 人の移動量（トリップ数）について（中京都市圏パーソントリップ調査）

本市の平成3年（1991年）から平成23年（2011年）までの移動量（トリップ数）は、中京都市圏全体の傾向と同様に平成13年（2001年）から平成23年（2011年）にかけて減少しています。この間の人口は増加していることから、一人当たりの移動量が減少している状況です。

※トリップ：パーソントリップ調査において、人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをいう。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数え、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いだ場合でも1トリップとなる。

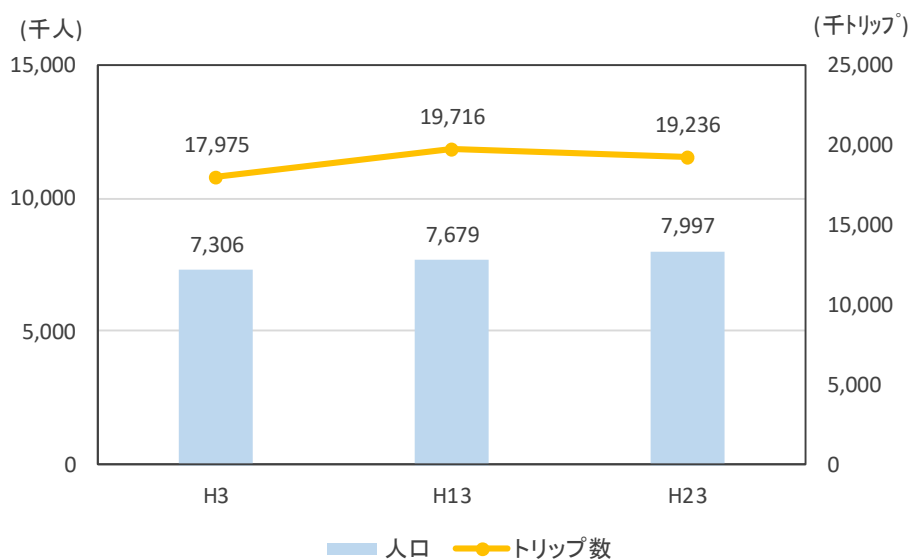
■春日井市関連のトリップ数の推移



資料：【人口】国勢調査（H2、12、22）

【トリップ数】中京都市圏パーソントリップ調査（H3、13、23）

■参考：中京都市圏でのトリップ数の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査（H3、13、23）

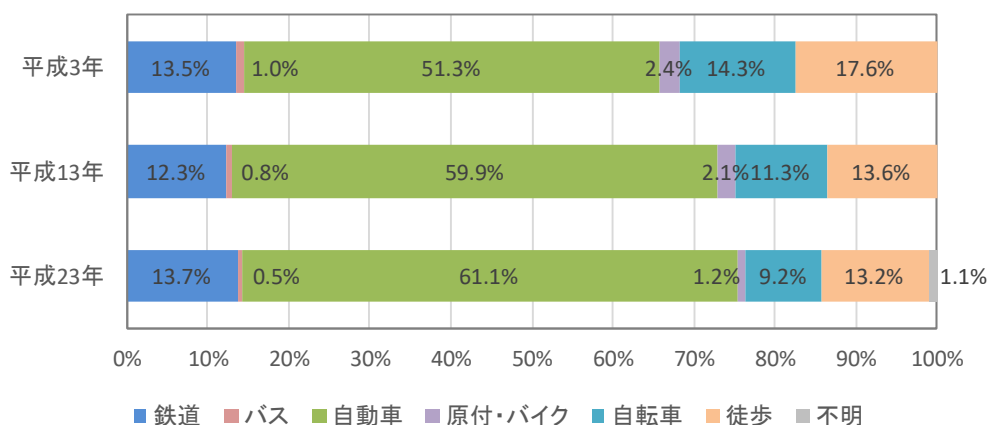
(2) 代表交通手段別分担率（中京都市圏パーソントリップ調査）

本市では、自動車の分担率が増加傾向にあり、平成23年（2011年）時点で61.1%を占めています。一方、バス、原付・バイク、自転車及び徒歩が減少しています。

鉄道は、平成3年（1991年）から平成13年（2001年）まで減少していましたが、平成23年（2011年）にかけて増加し13.7%を占めています。

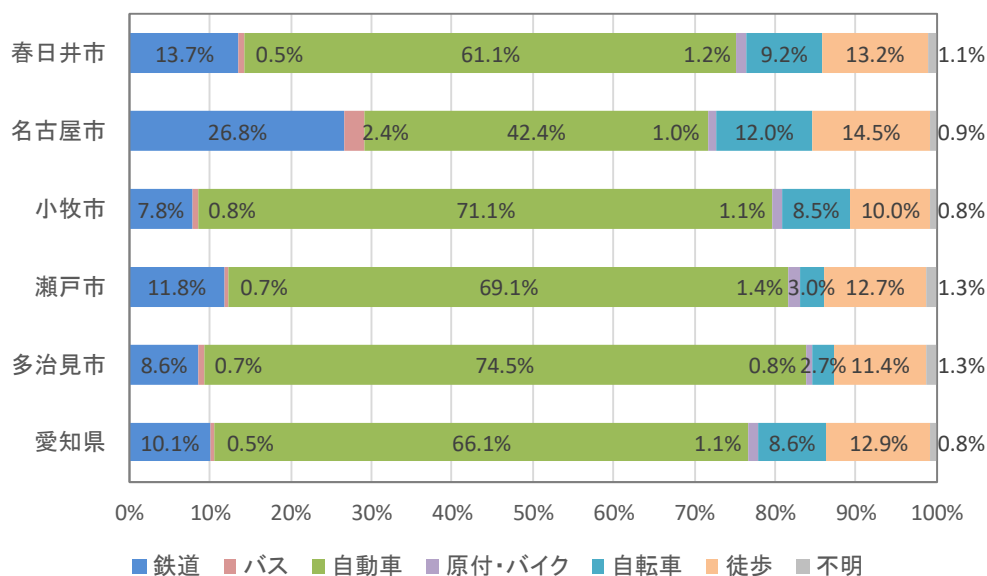
県や周辺市と比較すると、本市は、鉄道、自転車及び徒歩の占める割合が名古屋市に次いで多い一方で、バスは少ない状況です。

■春日井市の代表交通手段別分担率の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査（H3、13、23）

■周辺市などの代表交通手段別分担率との比較



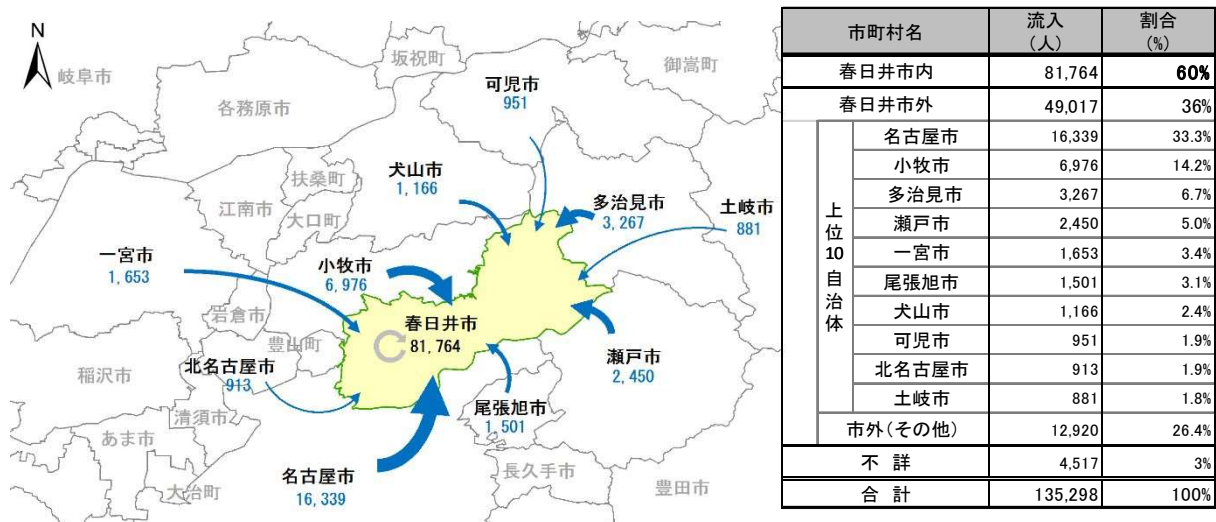
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

(3) 「通勤・通学」目的の移動実態（国勢調査）

周辺市町との移動実態は、流入が、隣接する名古屋市、小牧市、多治見市、瀬戸市で多く占めており、流出は、名古屋市が過半数を占め、小牧市、瀬戸市、豊田市も多くなっています。

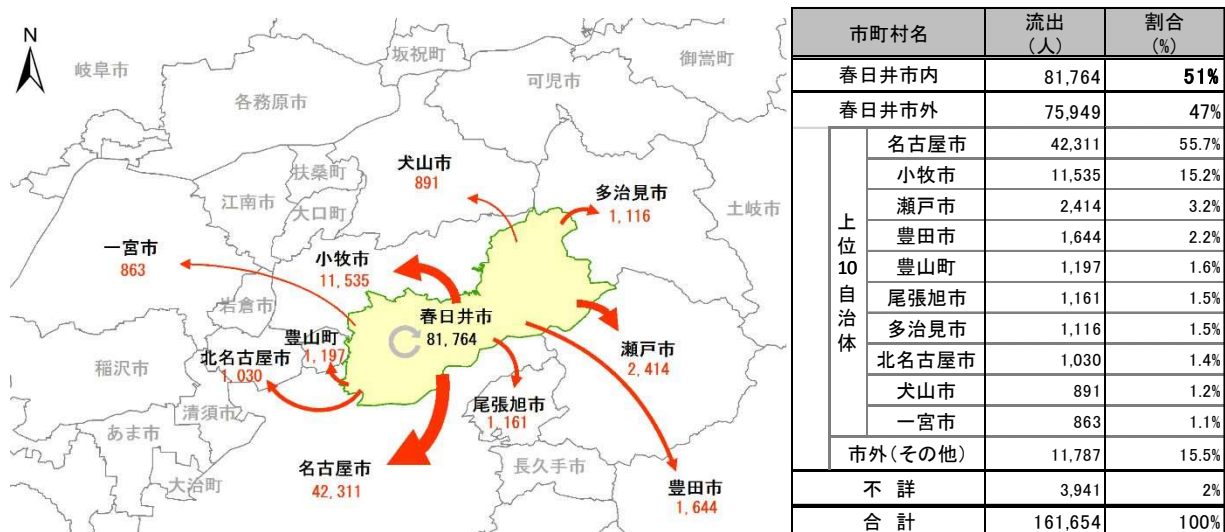
本市全体では、流出超過となっていますが、多治見市、一宮市、犬山市などからは流入超過となっています。

■「通勤・通学」目的の流入状況



資料：国勢調査（H27）

■「通勤・通学」目的の流出状況



資料：国勢調査（H27）

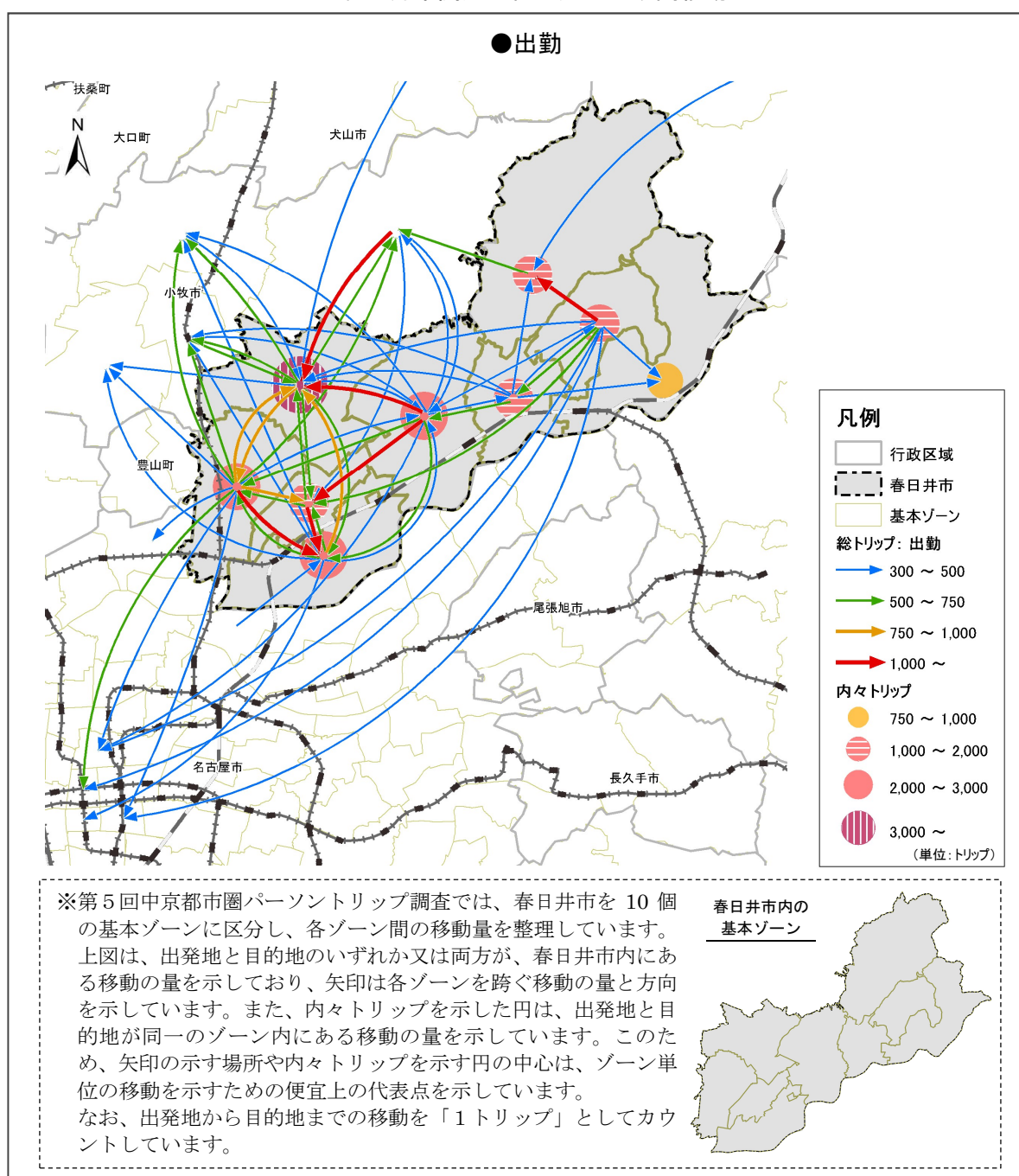
(4) 目的別の移動実態（第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年））

国勢調査の移動実態データに対し、より詳細な地域間の移動実態を把握するため、第5回中京都市圏パーソントリップ調査データにより、目的別（出勤、登校、自由目的）に地域間の移動量（トリップ数）を整理します。

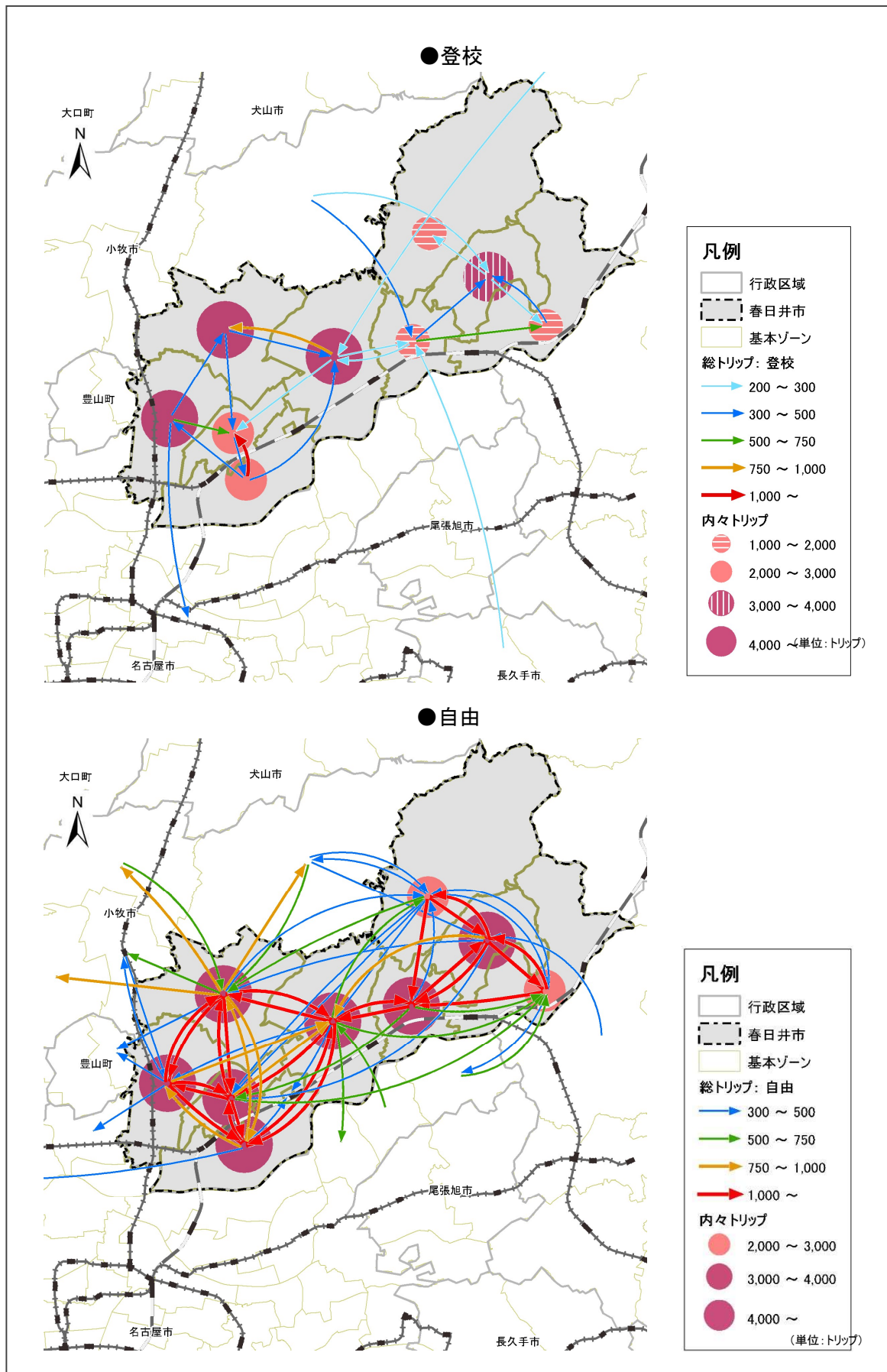
目的別では、出勤、登校、自由目的ともゾーン内の移動が多い状況です。

ゾーン間の移動については、出勤は、大規模事業所のある市内のゾーンのほか、小牧市や名古屋市の都心部への移動が多く、登校は隣接ゾーンへの移動が多い状況です。自由目的は、隣接ゾーンへの移動だけでなく、隣接ゾーンを跨ぐ市内の地域間移動が多い状況です。また、市北西部から小牧市への移動が多い状況です。

■春日井市関連の目的別の地域間移動



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

コ ラ ム

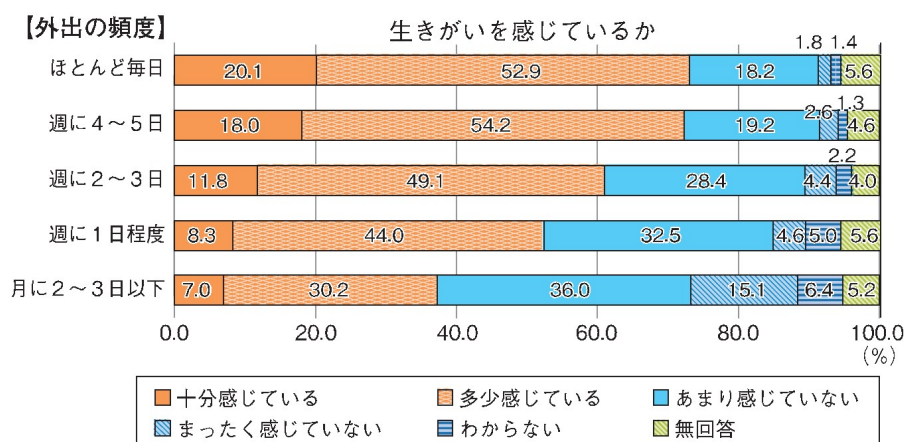
高齢者の外出と生きがいの充足度合い

高齢者の生きがいを感じている程度を、外出の頻度別に見ると、「ほとんど毎日」、「週に4～5日」外出する人の7割以上が生きがいを「感じている」一方で、「週に1日程度」しか外出をしない人では約半数、「月に2～3日以下」しか外出をしない人では約4割にとどまっており、外出の頻度が生きがいの充足度合いに直結していることがわかる。

近年の高齢者の「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった活動はより活発化しており、生きがいづくりと外出との関係は切っても切り離せない。さらに、多くの高齢者が勤め先での定年（「働く」の変化）を迎える中で、高齢者の外出は移動手段、移動先ともに多様化していくと考えられる。

高齢者の外出を容易にし、行きたいときに行きたいところへ行けるよう支援していくことは、高齢者が生きがいを高めるために重要である。

■どの程度生きがいを感じているか（外出の頻度別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

資料：令和2年版 交通政策白書