

名古屋圏の学生増加に 向けた政策提言 ～名古屋市とのPBL2024-5報告～

椋山女学園大学 前田ゼミ

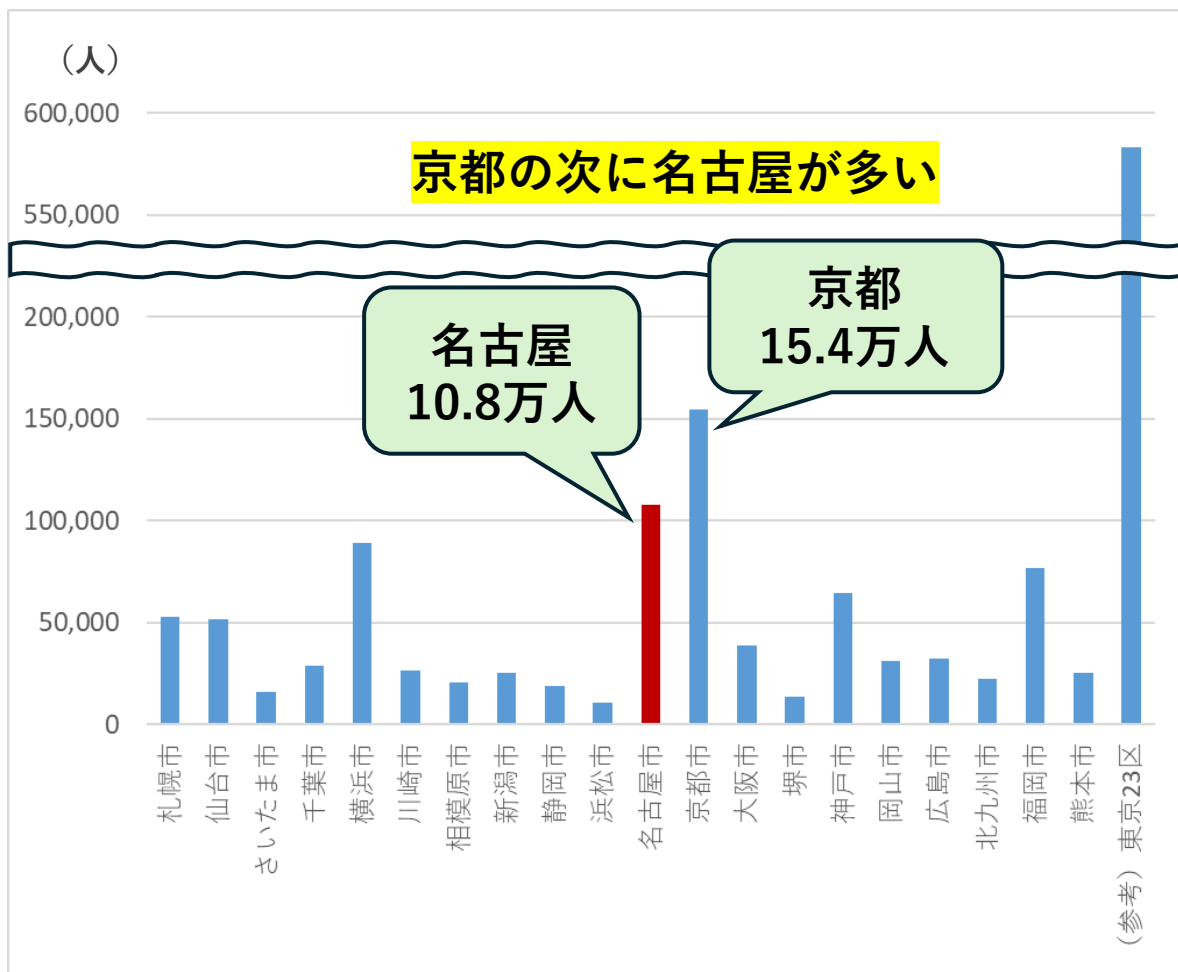
沖七虹 加藤湊 清水ひとみ 安村里菜 横山由依

目次

1. 東海三県の現状
2. 通学人口地域間流動マップ
3. 地元での進学と就職率
4. 通学環境～ピークロードプライシング～
5. まとめ/政策提言

1.東海三県の現状

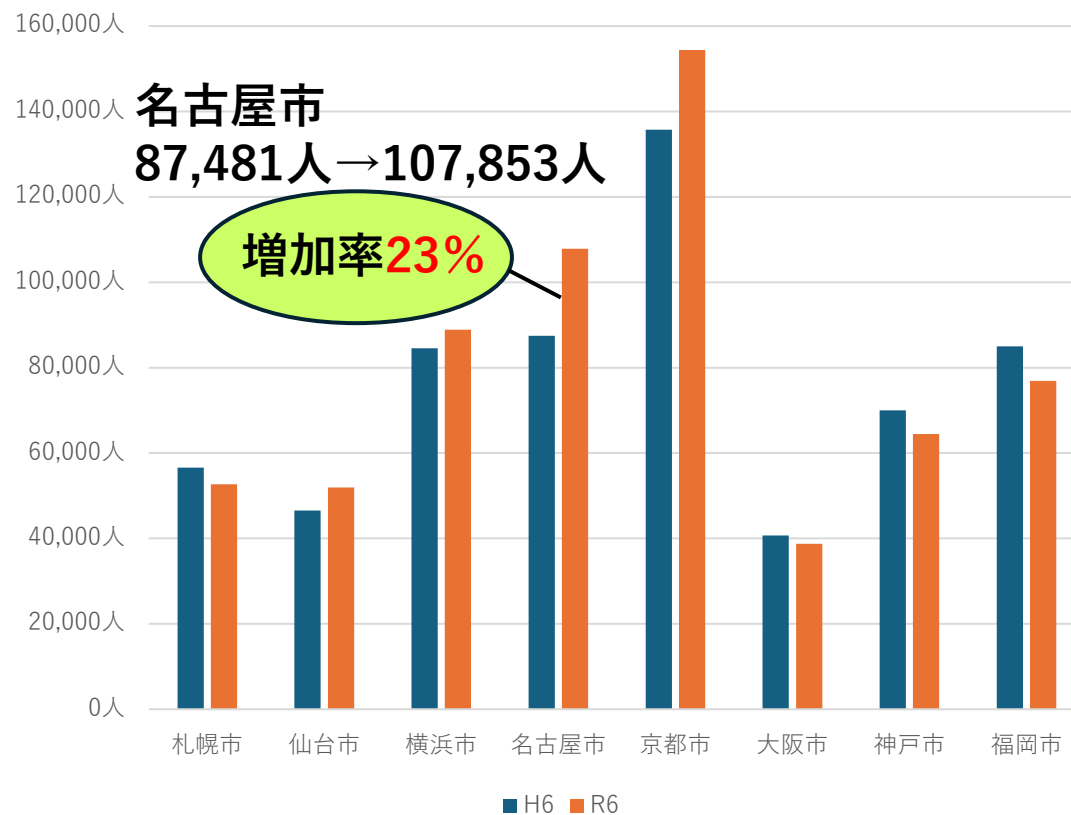
名古屋市の現状



図表：政令指定都市の学生数（R6）

出所）文部科学省『学校基本調査』

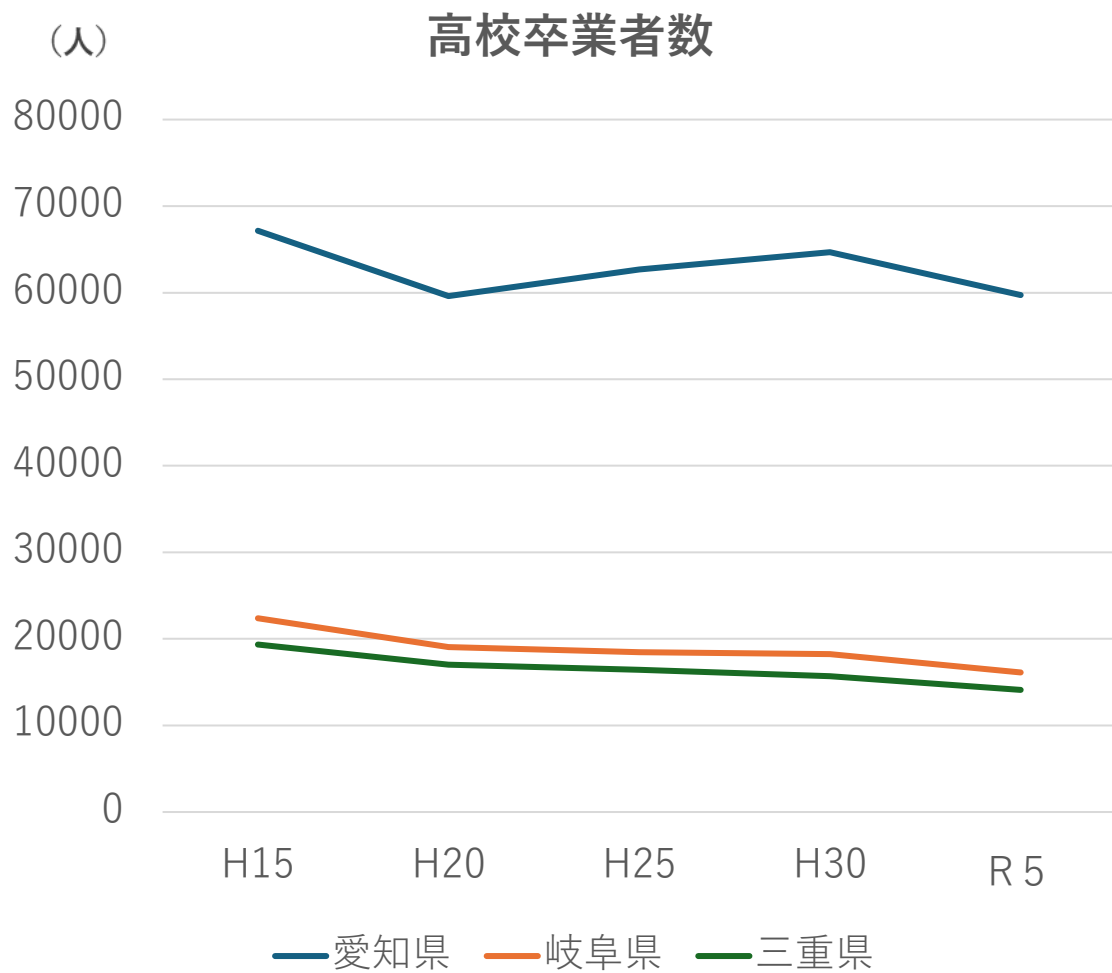
政令指定都市の学生数の推移（H6→R6）



- ・ 名古屋市の増加率が一位！

➡ でも今後は少子化で若年層人口の減少が進むため、名古屋市の魅力をさらにアピールするべきでは？

東海三県の高卒業者数



出所) 文部科学省『学校基本調査』

【H15年とR5年の人数を比較】

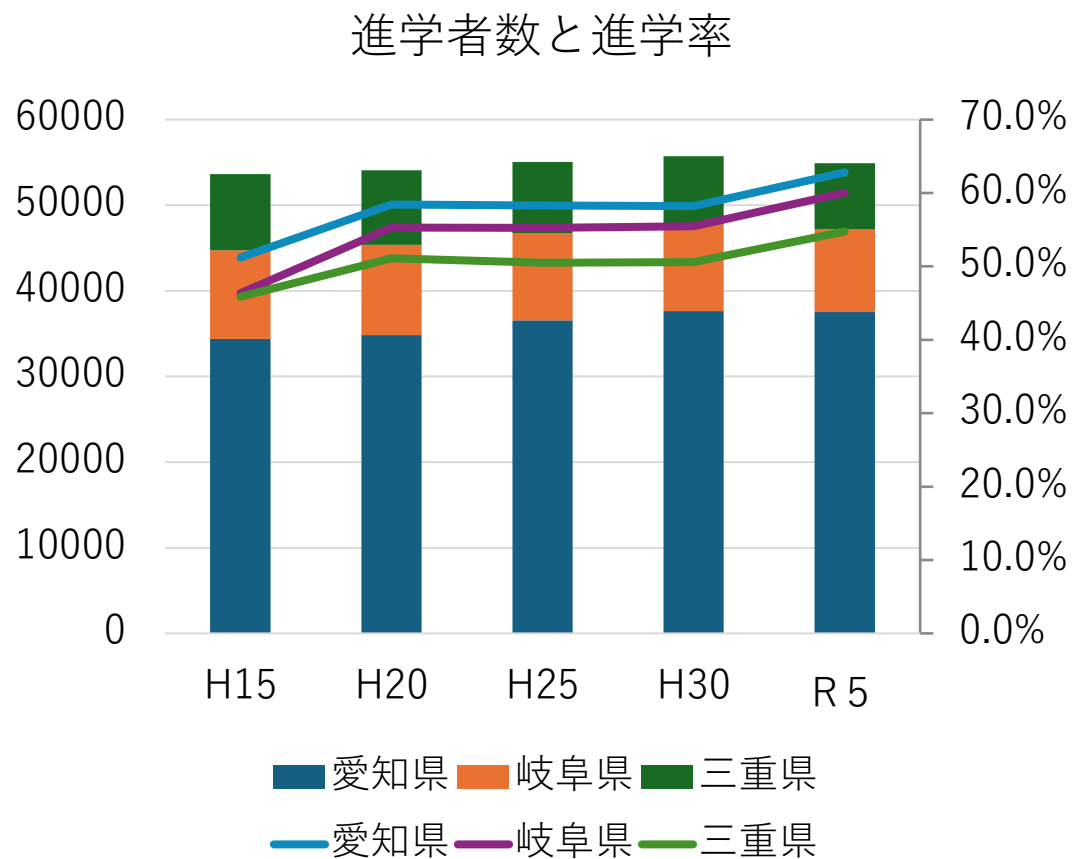
愛知県	67,154人→59,717人
岐阜県	22,386人→16,124人
三重県	19,350人→14,108人

- H15～R5の20年間で東海三県の高卒業者数は**18,941人減少**。



今後も減少が見込まれる

東海三県の大学進学者数



【H15年とR5年の人数比較】

愛知県 34,383人→37,512人
岐阜県 10,374人→9,681人
三重県 8,875人→7,724人

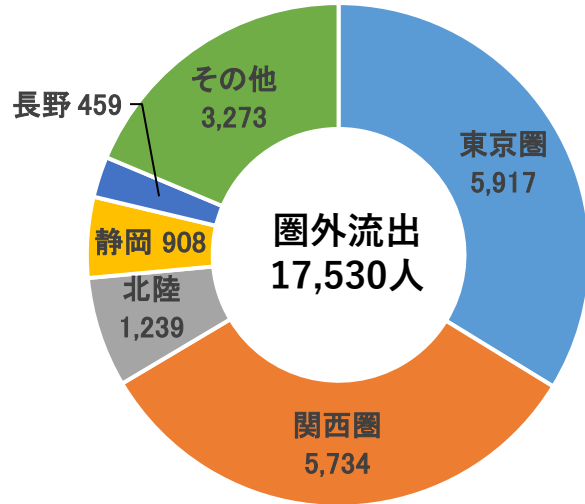
- 愛知県は増加傾向にある
- 3県合計では微増
- 大学進学率が高まった

【参考 学校基本調査】

進学状況における名古屋圏流入・流出の変化

H15

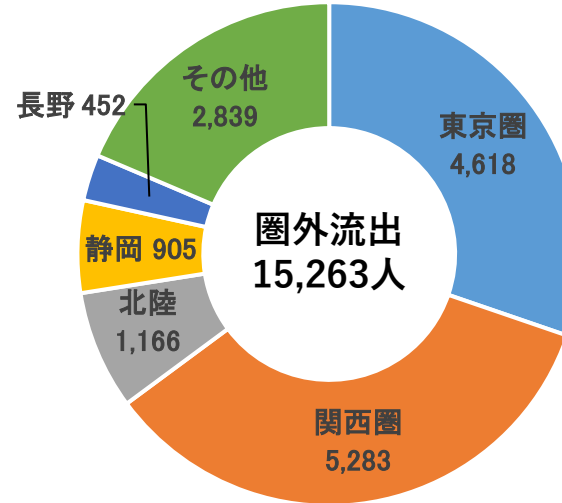
出身高校所在別大学進学状況



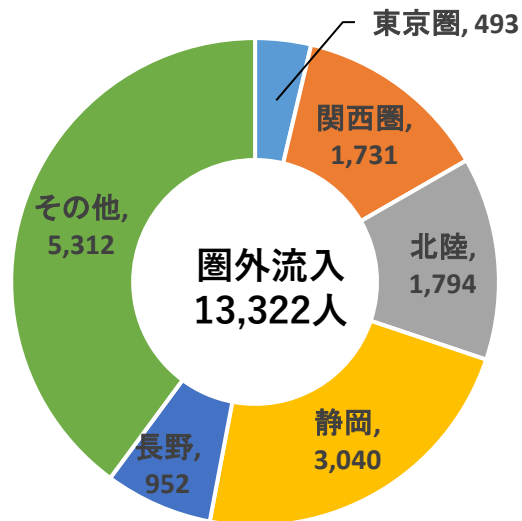
減少



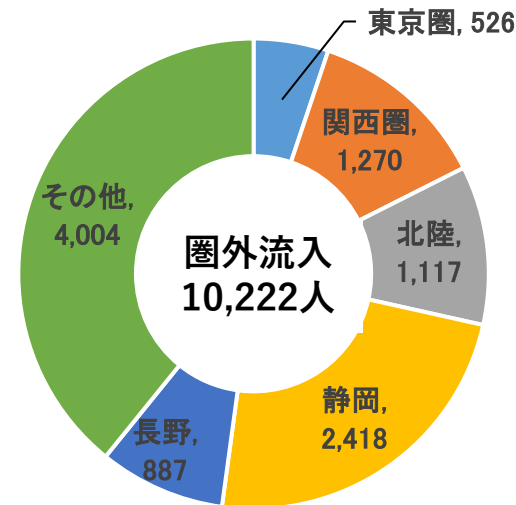
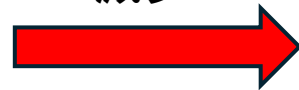
R5



流出
主に東京圏・関西圏が**減少**



減少



流入
主に関西圏、北陸、静岡が**減少**

出所) 文部科学省『学校基本調査』

どの地域も流入流出が
おしなべて**減少**している

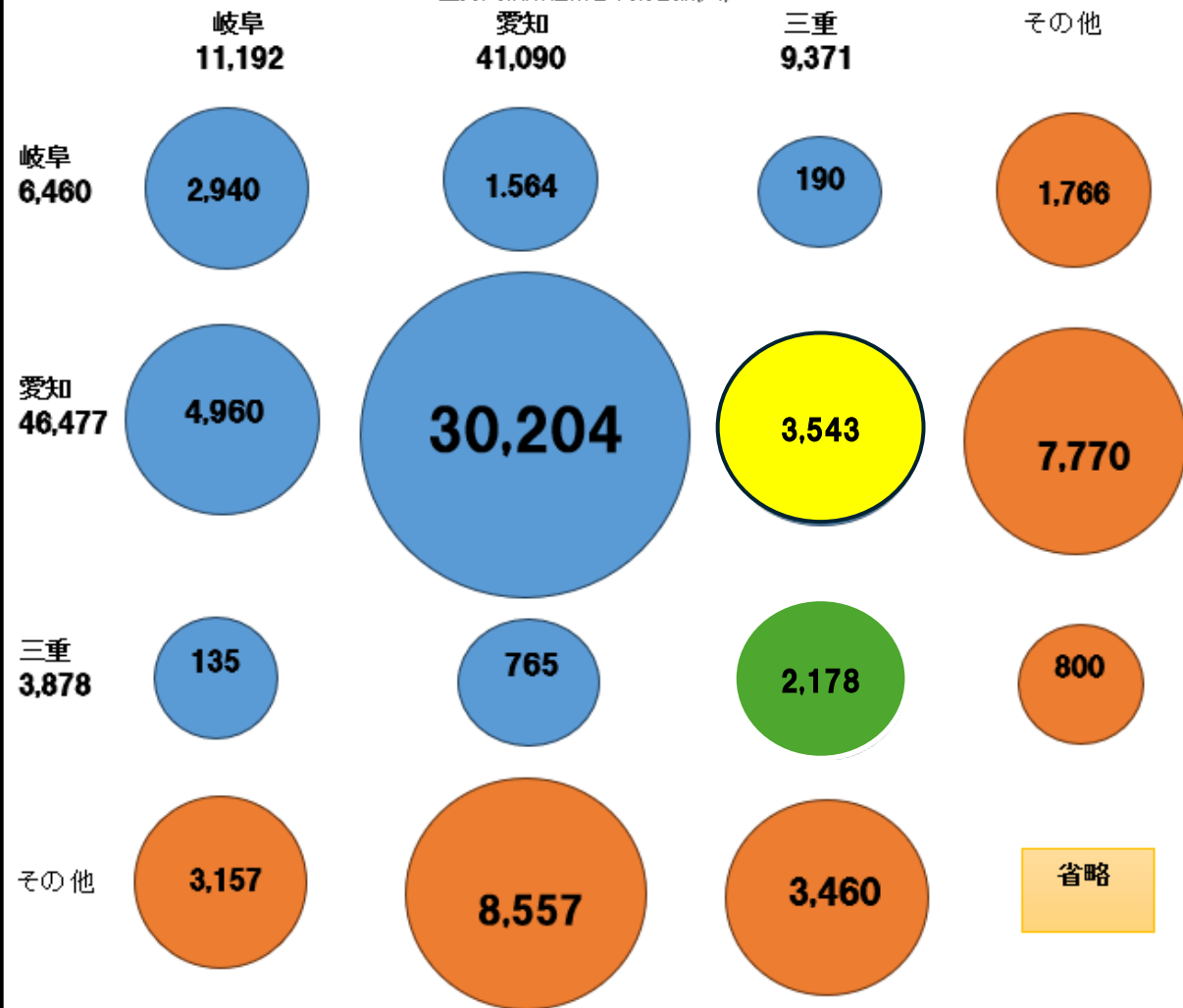
東海三県の出身高校所在県別大学進学状況

H20

大学所在地

出身高校所在県別大学進学状況

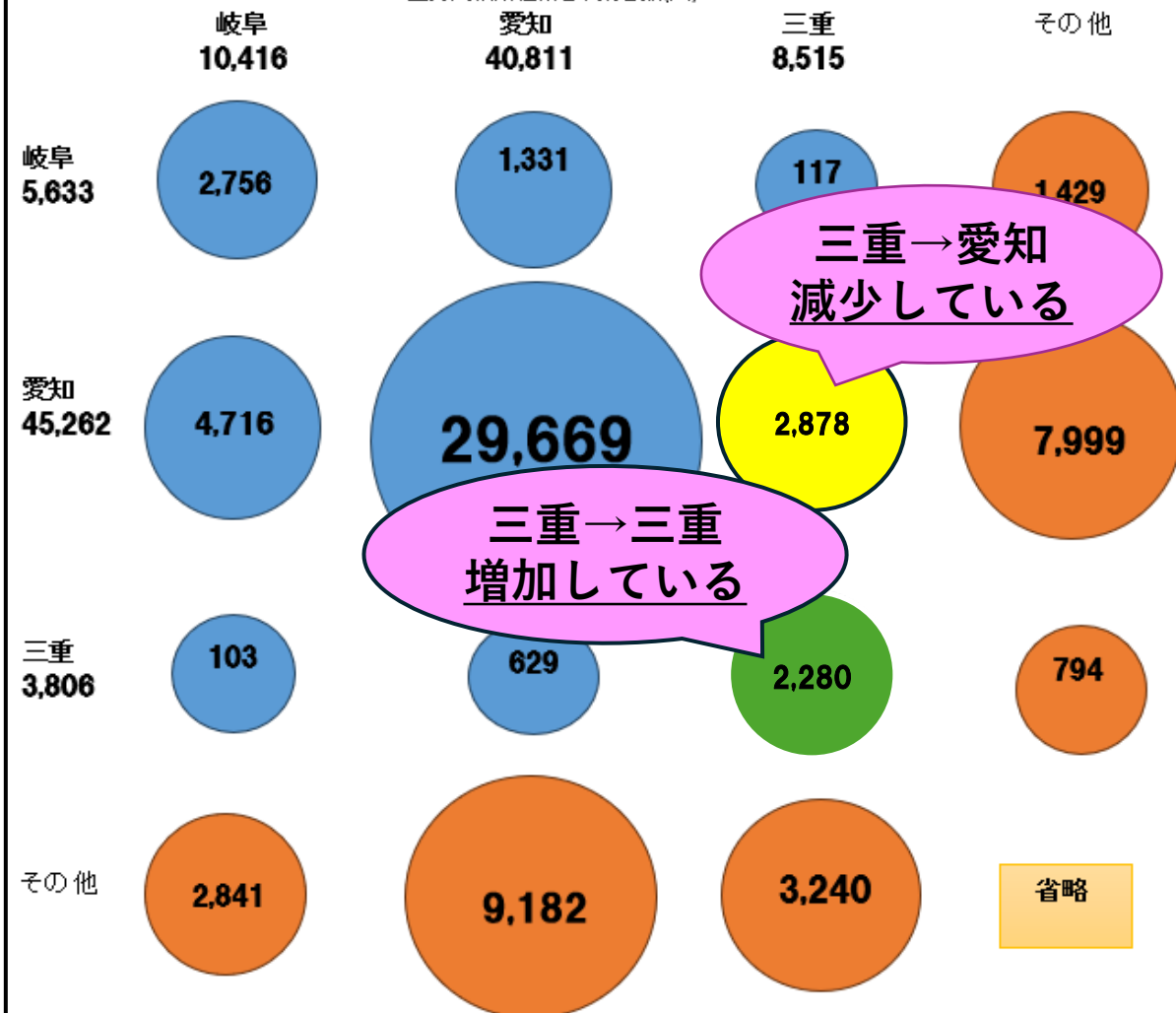
出身高校所在県と卒業生数(人)



R5

出身高校所在県別大学進学状況

出身高校所在県と卒業生数(人)



三重県から高校生が愛知県の大学に 進学する人が減少した理由は？

<現状>

三重県の高校から愛知県の大学に進学した人数の変化

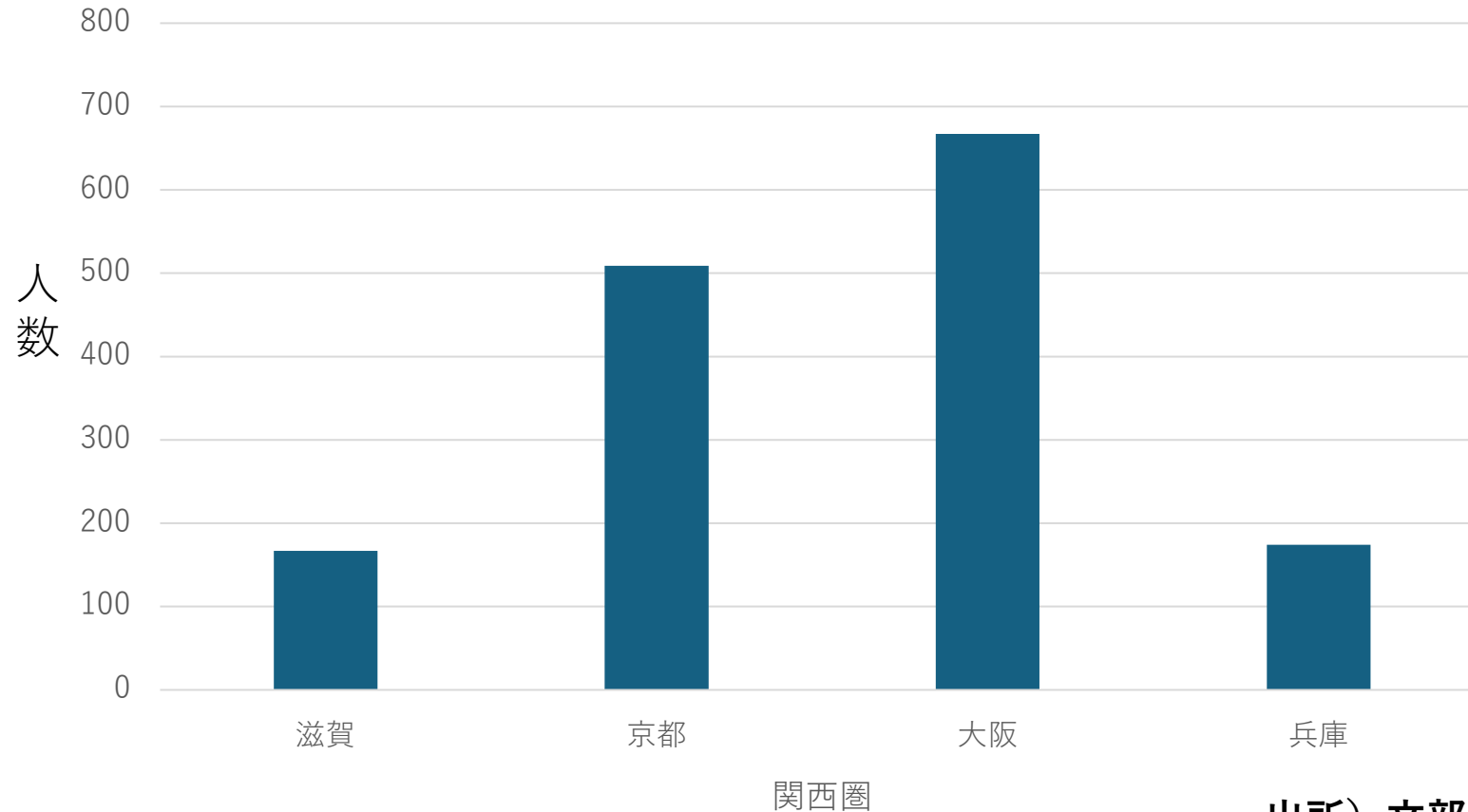
H20：3543人→R5：2878人 **-665人（19%減った）**

出所）文部科学省『学校基本調査』

<調べた結果>

- ・ **少子化**により三重県の子供が減少
⇒10年間で**18064人→15503人** **約15%減少**
- ・ 地元の大学に進学？（皇學館や医療系の大学）
⇒皇學館大学・鈴鹿医療科学大学・鈴鹿大学・三重県立看護大学
⇒10年間で102人増えた

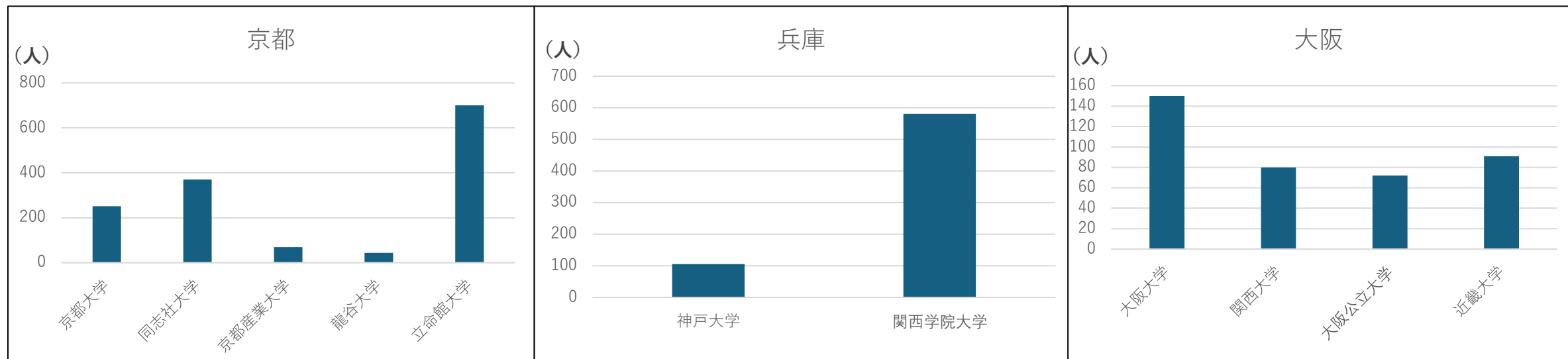
三重県の高校から関西圏の大学に進学した人数（R5）



出所) 文部科学省『学校基本調査』

三重県の高校から関西圏の大学に進学した人数
特に京都と大阪の大学に進学している学生が多い

愛知県高校出身の学生が関西のどこの大学に多く行っているのか



【京都】

京都大学 251人
 同志社大学 約370人
 京都産業大学 69人
 龍谷大学 44人
 立命館大学 約700人

【兵庫】

神戸大学 105人
 関西学院大学 581人

【大阪】

大阪大学 約150人
 関西大学 約80人
 大阪公立大学 72人
 近畿大学 91人

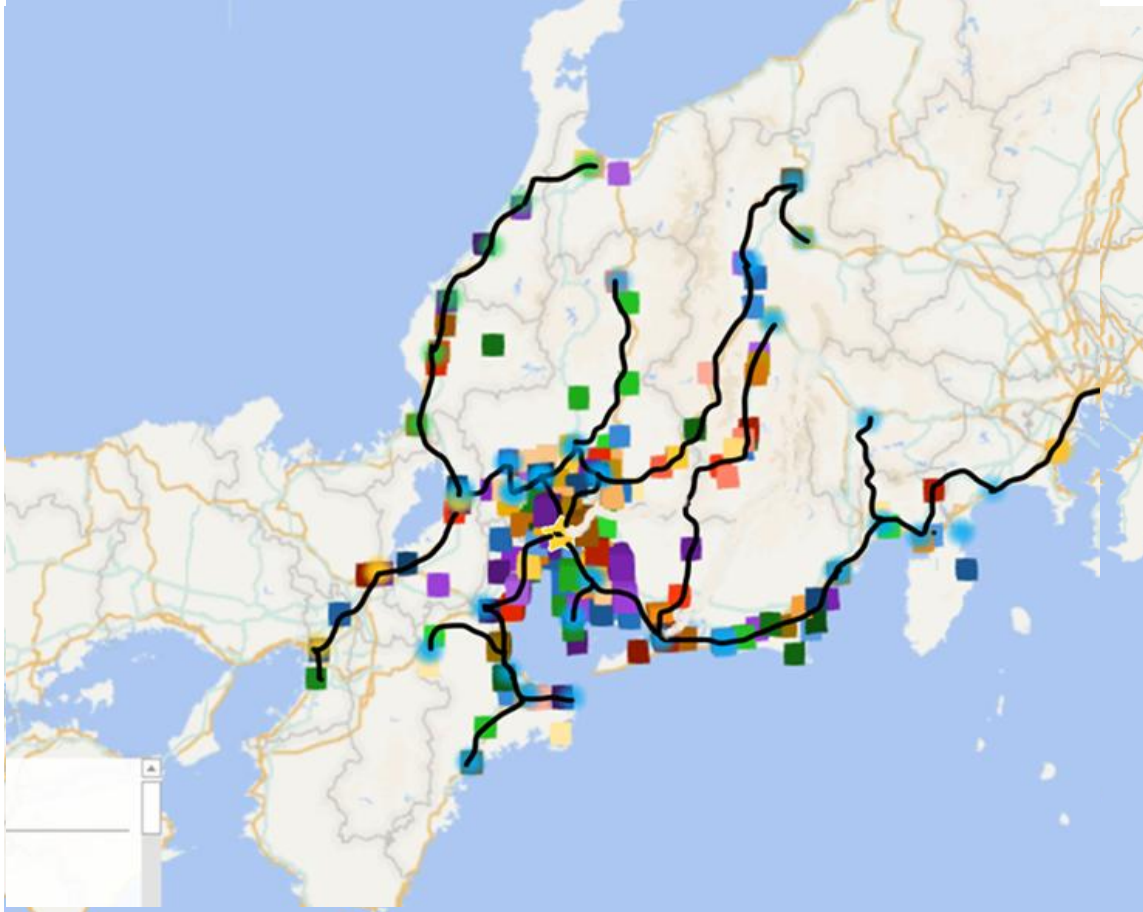
<結果>

- ・ 京都では同志社大学や立命館大学、大阪は大阪大学、兵庫は関西学院大学が特に愛知出身の学生が多い

出所) 各大学のホームページより
 (令和7年4月調査)

2.通学人口地域間流動マップ

R2年通学人口地域間流動マップより



■は名古屋に通える限界域を示す 【資料1 平面図】

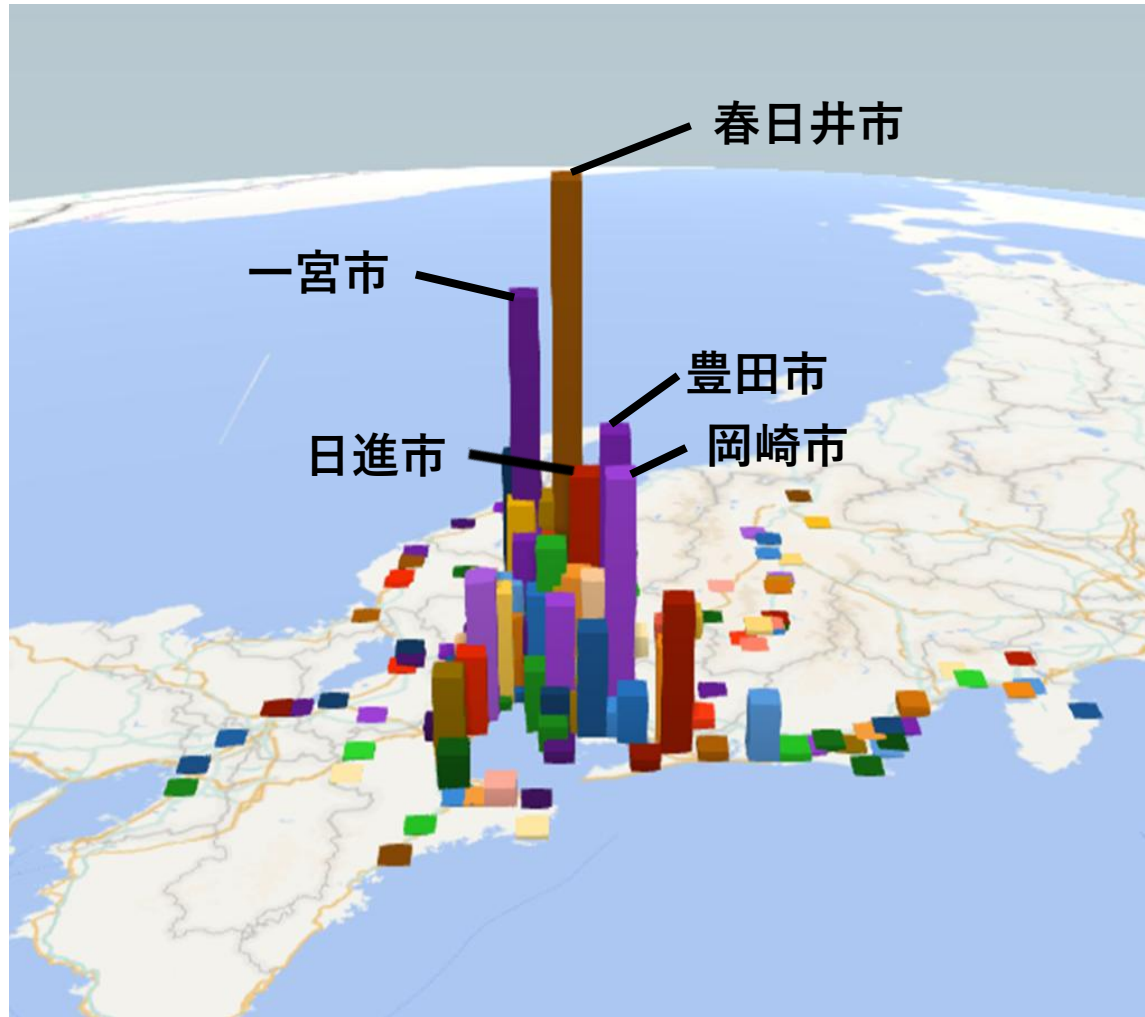
【特徴】

- ・ 愛知周辺に通学人口が集中している
- ・ 鉄道路線に沿って一連につながっている

※名古屋市へ通学している **5人以上**の市町村を示している

出所) 総務省『国勢調査結果』に基づきマップを作成

R2年通学人口地域間流動マップより



【資料 2 側面図】

1位 春日井市 4617人

2位 一宮市 3551人

3位 豊田市 2556人

4位 岡崎市 2302人

5位 日進市 2092人

6位 岐阜市 1928人

17位 四日市市 1342人

上位が愛知県で占めており
ベッドタウンのまちから流入！

ベッドタウンとは？

主に大都市への通勤者が住むための住宅地を指す

都心部に住宅が不足しているため、通勤可能な範囲の郊外に住宅地が整備され、夜寝るために帰る街を「ベッドタウン」と呼ぶ

メリット

- ・家賃相場や物価が都心部よりも安い
- ・交通の選択肢の多さ
- ・子育て世帯が住みやすい

名古屋のベッドタウン

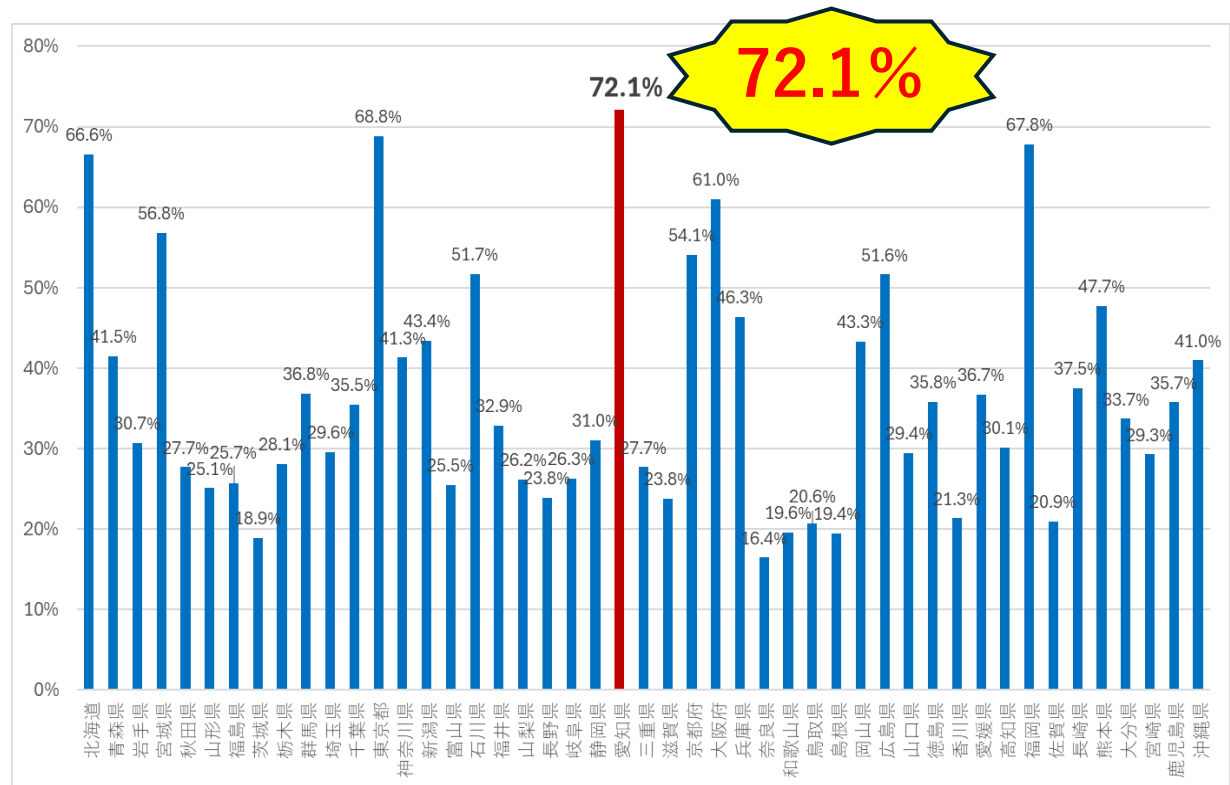
- ・長久手市
- ・一宮市
- ・清須市
- ・安城市
- ・大府市
- ・北名古屋市
- ・春日井市

3.地元での進学と就職率

愛知県の地元残留率

大学 + 短大

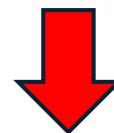
※地元残留率 = 県内大学への進学者 / 県内出身者の進学者数



出所) 文部科学省『学校基本調査』

図表：都道府県別地元残留率（令和6年）

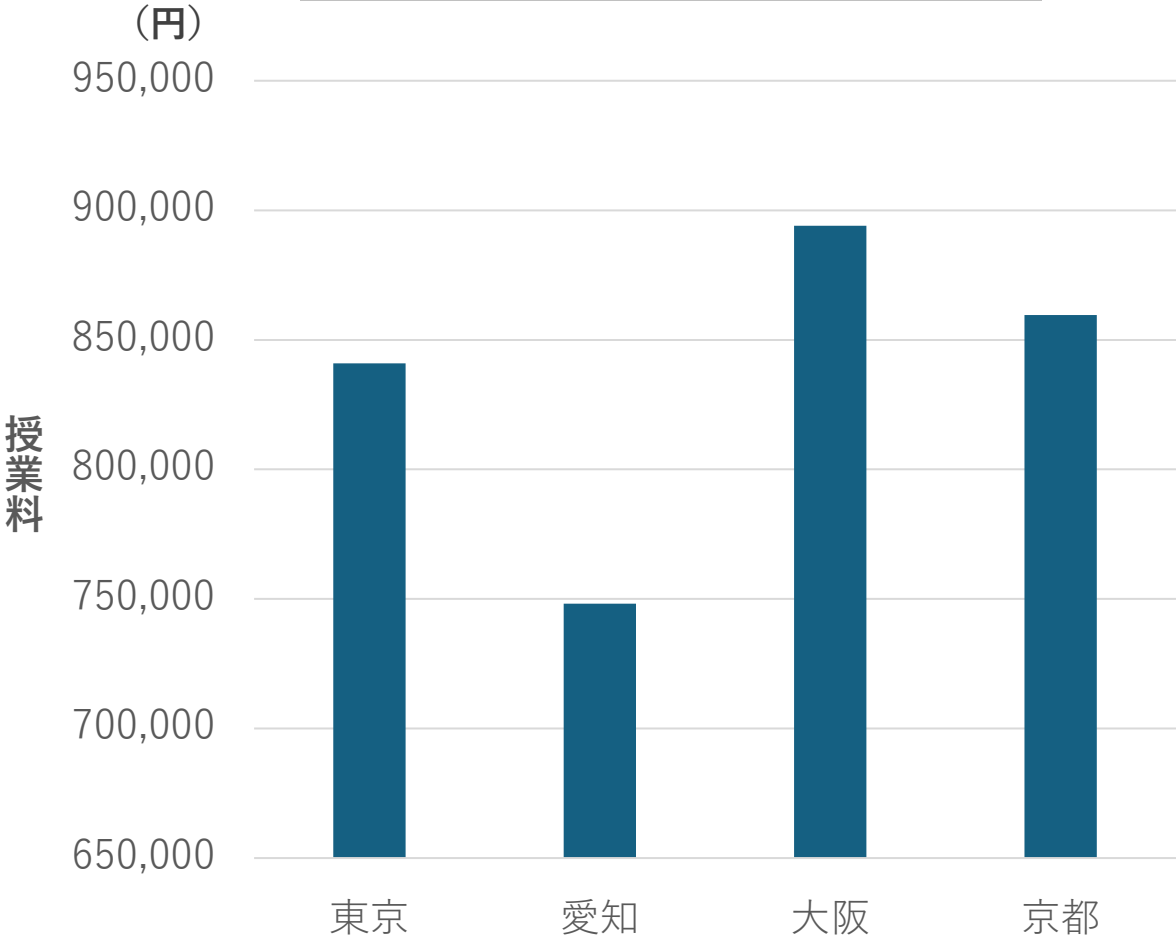
- ・ 県外の大学に入学すると寮を探したり、1人暮らしの**出費、治安**も不安
- ・ 実家暮らしのほうが**お金がかからない**
- ・ **53校**もあれば選択肢がたくさんある



愛知県内の大学に進学する
メリットが大きい…？

愛知県と他県との差

大学の授業料（令和6年）



出所) e-Stat 小売物価統計調査 2024年
大学・専修学校授業料等【都道府県】

【生活調査の実態】

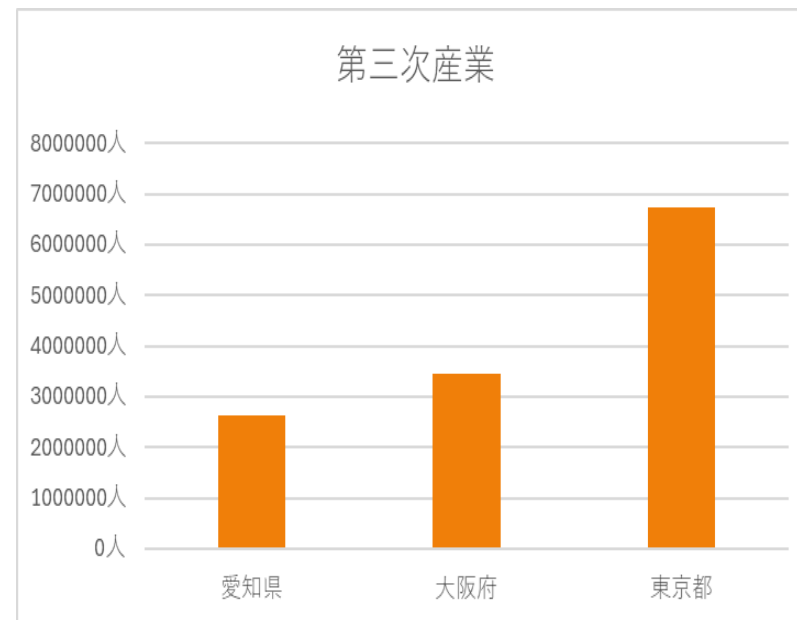
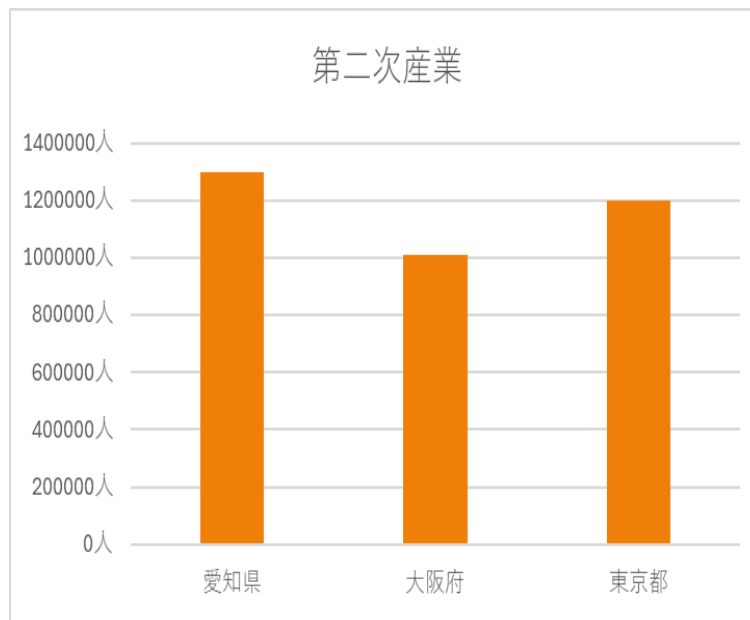
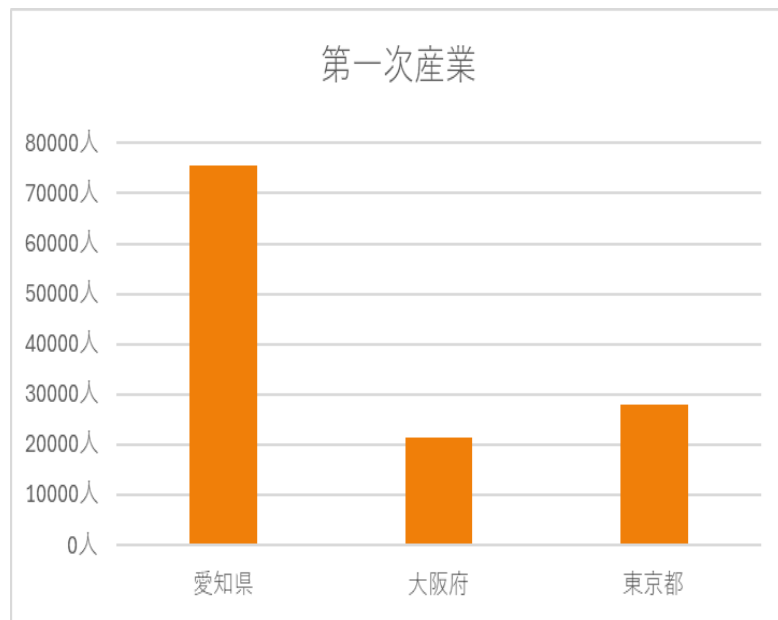
	家賃相場
東京	74,862円
愛知	53,009円
大阪	58,558円
京都	54,796円

【授業料比較】（私立文系）

東京	840,947円
愛知	748,234円
大阪	894,011円
京都	859,559円

住居、授業料において愛知が一番安い

産業別就業人口の比較



愛知県は東京や大阪と比較して**第一次産業と第二次産業が発展**している！第二次就業者数は**全国1位**！

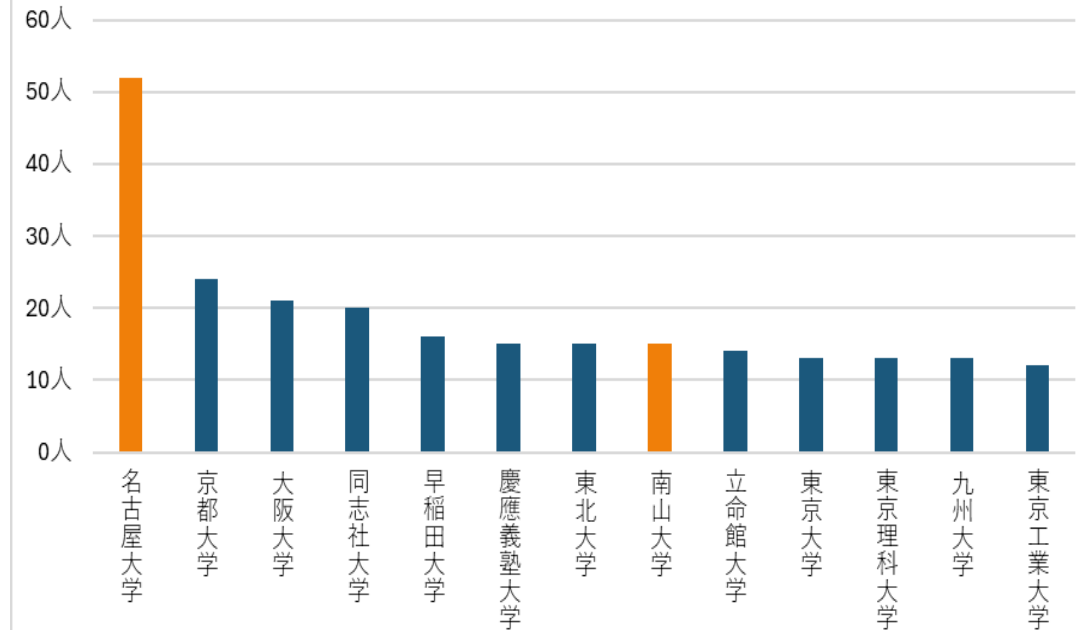
愛知県の地元有名企業

トヨタグループ各社

- ・トヨタ自動車
- ・デンソー
- ・豊田通商
- ・アイシンAW
- ・豊田自動織機 など

出所) サンデー毎日

R4年 トヨタ自動車採用大学人数



その他の愛知県内の大学にも採用者あり！

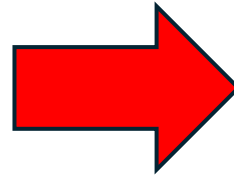
4.通学環境

～ピークロードプライシング～

名古屋駅再開発について

～意義～

- ・エリアの魅力、価値向上に資する賑わい・交流機能の創出
- ・名鉄グループのポテンシャルの発揮および名鉄ブランドの価値向上
- ・移動利便性、快適性の工場とスーパーモビリティハブ機能の確立



～再整備について～

- ・中部国際空港とのアクセス強化
- ・他の交通モードやまちとのつながりの強化
- ・安全性の更なる向上

出所) 名古屋鉄道HP

様々な交通手段を効率的に接続し、利用者にとって利便性の高い移動体験を提供する拠点のこと

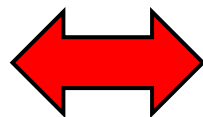
通学者にとって利便性の高い交通環境の整備が期待される！

ピークロードプライシング

ピーク時とオフピーク時の社会的コスト(混雑など)を価格に反映させ、**需要を平準化させる運賃制度**

例えば、東山線のピーク時の混雑を緩和するために

7時までと9時～10時の
東山線料金を下げる



7時～9時の桜通線の
料金を下げる



東山線の**分散乗車**



桜通線の**利用者増**

桜通線と東山線の運転間隔（平日ラッシュ時）

桜通線

名古屋駅～今池・新瑞橋・徳重方面

7	01	06	11	16	21	26	31	36	41	46
	51	55	59							
8	03	07	11	15	19	23	27	31	35	39
	43	48	53	58						
9	03	08	13	19	26	34	41	49	56	

・ 4 分に1本

東山線

名古屋駅～栄・東山公園・藤が丘方面

7	00	05	10	16	20	24	28	30	33	35
	37	39	41	43	45	47	49	52	54	56
	58									
8	00	02	04	06	08	10	12	14	17	19
	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39
	42	44	46	48	50	52	54	56	58	
9	00	02	04	07	09	11	13	15	17	19
	21	23	25	27	29	32	34	36	39	42
	45	49	53	57						

・ 2分 5 秒に 1 本

出所)時刻表 | 名古屋 | 地下鉄 | 名古屋市交通局

- ・ 朝の東山線の名古屋→伏見間が最も混むと言われている
- ・ 並行する桜通線の運転間隔が長い
- ・ 東山線は多くの学生が利用する主要路線

ピークロードプライシング 大学側

学生がピークロードプライシングを利用するために
大学側が行うべき戦略

- 授業開始時間に差をつける
- 混雑分散アプリの導入
- 電車以外の交通機関の利用者促進
- 自転車、原付バイクの貸し出し
- 寮の料金割引



過去の実例

2018年～2024年

京都大学など
シェアサイクル
サービス
「Pippa」

2024年～現在

九州大学
学内アプリで混雑
予想・交通情報
「aimo」

2024年

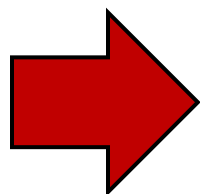
琉球大学
様々な移動手段を
促進する仕組み
「キャンパス
MaaS」

出所) 各大学ホームページより



梶山女学園大学近辺の取り組み

・名鉄協商カリテコバイク（星が丘テラスEAST）



梶山女学園生の利用者が少ない
→坂道・駅が近い・知名度が低い

- ・学内に広告を掲載
 - ・自転車専用道路の整備
 - ・学生割引きの適用
- (基本料金30分 165円)

出所) 名鉄協商シェアサイクル「カリテコバイク」ホームページより

実例と効果

- ロンドン

混雑時間帯の車で入ると課金 (2003年導入)

→ 中心部交通量20～30%減少 **環境負荷軽減**

- 東急電鉄×政府実験 (2021年)

朝ラッシュを避けた人にポイント還元

通常より早い時間に改札を通るとPASUMOにポイント付与

→ **逆ピークロードプライシング**

(非ピーク時間にインセンティブ)

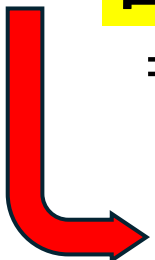
日本の電車事情の壁

現実的にはむずかしい！！

- 通勤時間の固定 多くの人が9時出社 効果が限定的
- 天候で電車に変更する人が多い(自転車、徒歩)
- 雇用形態の硬直 **フレックスタイム制度**がまだ少ない
- インフラの複雑さ
切符・ICカードのシステム改修 (コスト**増**)

将来的には…

- 若い世代やIT系職種はラッシュを避けられるかも？
⇒通勤が少ない職種(リモートワークが多いため)



スマホ保持率の年代が10代では約98.7% (小学生等)
パソコンなどの機械知識が発達する可能性あり！

- 交通系カードの技術進歩
時刻ごとの課金も技術的には可能
(ロンドン・シンガポールでは実用化)

早起きすれば安い、遅めに行けばお得という
選択肢が増える時代へ

5.政策提言

政策提言

①生活支援

- 学生支援を手厚くする

例) 中部大学→朝食が100円(パン3つと野菜ジュース)
物価高に苦しむ学生の負担軽減や食習慣の改善をサポート

- 県外からの入学者に対する支援 推薦枠を増やす
推薦枠を利用した入学者を対象に補助

政策提言

②就職環境のアピール

- ・ 愛知県内の有名企業や大手企業に就職しやすいことを全国に向けてPR
- ・ 名古屋市内の大学に進学し、名古屋市内の企業に就職した場合の奨学金利子免除制度の創設（企業と名古屋市のマッチングファンド）

マッチングファンドとは・・・

企業と大学が協働して資金を出し合って事業を推進する仕組み

政策提言

③通学環境の改善

- 名駅周辺の魅力アップ
学生向けの施設を増やす
例) 商業施設、勉強できる環境施設
イベントスペース、スポーツができる施設
- 通学圏域の拡大
例) 新幹線通学定期券の購入費補助
- 東山線の交通網改善
交通機関との連携を強化 ピークロードプライシング
例) 学校指定バスを設置
時刻ごとの課金制度(交通系カードの技術活用)

政策提言

④ その他

- 企業をサポートする**認証マーク**の創設

例) 快適通勤賞、快適通勤企業

- 働き方改革

例) **フレックスタイム**、テレワーク

- 電車以外の**交通機関の利用者促進**

例) 混雑分散アプリ、自転車・原付バイクの貸し出し



出所) 厚生労働省

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kodomo/shokuba_kosodate/kurumin/index.html