

1 調査名称：今後の都市交通施策の方向性に関する検討調査業務委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

本市では、今後の新たな交流社会を見据えた交通政策の方向性を示す『なごや新交通戦略推進プラン』を平成23年9月に策定し、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」を目標とし、まちづくりと連携した総合交通体系の形成を目指している。

また、『なごや新交通戦略推進プラン』においてリーディングプロジェクトとして提唱された「みちまちづくり」（これまで自動車を中心であった道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間へと変えていくことでまちを変えていく取り組み）を具体化するための実行計画「なごや交通まちづくりプラン」を策定し（平成26年9月）、当プランに基づく各種施策展開を図ることにより、『なごや新交通戦略推進プラン』において目標として掲げた交通まちづくりを目指しているところである。

一方、今後、さらなる少子高齢化の進展、人口減少、厳しい財政事情など都市活力の低下が懸念される中、リニア中央新幹線の開業をふまえ、本市は中京都市圏の中核都市として、都市間競争に打ち克つための、都市機能の強化や魅力の向上が求められている。

本業務では、以上の背景を踏まえ、マイカー依存から脱却し、安心・安全で環境にやさしく、賑わいのある集約連携型のまちづくりを進めるために、市内の地域特性と交通特性との関係性を詳細に分析するとともに、大規模商業施設におけるより効果的な自動車利用抑制策等を検討することにより、今後本市が実施すべき都市交通施策の方向性を整理することを目的とする。

I 調査概要

1 調査名：今後の都市交通施策の方向性に関する検討調査業務委託

2 報告書目次

第1章 調査の目的と全体構成

- 1－1 調査の目的
- 1－2 調査の全体構成

第2章 名古屋市内の地域別の交通特性分析

- 2－1 地域特性に係る既存統計資料等の整理
- 2－2 指標間の関係性の分析による課題事項の明確化

第3章 地域別交通特性と大規模開発との相関分析

- 3－1 中京都市圏内の主要な店舗の実態分析
- 3－2 大規模商業施設における自動車利用抑制策の検討

第4章 今後の都市交通施策の方向性についての整理

3 調査体制

本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置なし

4 委員会名簿等：

該当なし

II 調査成果

1 調査目的

本市では、今後の新たな交流社会を見据えた交通政策の方向性を示す『なごや新交通戦略推進プラン』を平成23年9月に策定し、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」を目標とし、まちづくりと連携した総合交通体系の形成を目指している。

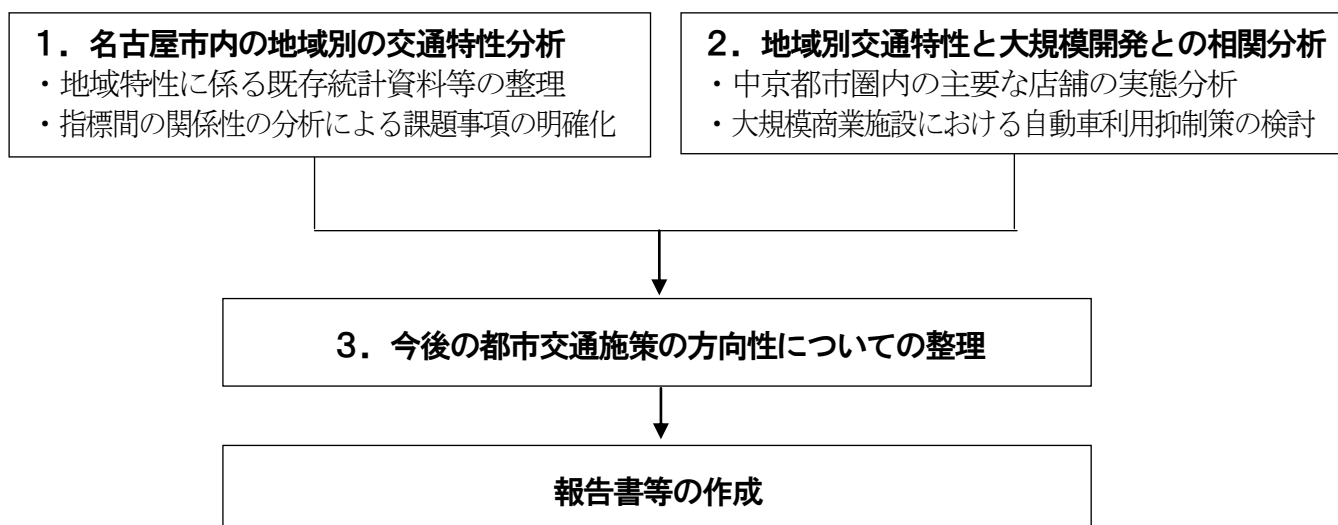
また、『なごや新交通戦略推進プラン』においてリーディングプロジェクトとして提唱された「みちまちづくり」（これまで自動車を中心であった道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間へと変えていくことでまちを変えていく取り組み）を具体化するための実行計画「なごや交通まちづくりプラン」を策定し（平成26年9月）、当プランに基づく各種施策展開を図ることにより、『なごや新交通戦略推進プラン』において目標として掲げた交通まちづくりを目指しているところである。

一方、今後、さらなる少子高齢化の進展、人口減少、厳しい財政事情など都市活力の低下が懸念される中、リニア中央新幹線の開業をふまえ、本市は中京都市圏の中核都市として、都市間競争に打ち克つための、都市機能の強化や魅力の向上が求められている。

本業務では、以上の背景を踏まえ、マイカー依存から脱却し、安心・安全で環境にやさしく、賑わいのある集約連携型のまちづくりを進めるために、市内の地域特性と交通特性との関係性を詳細に分析するとともに、大規模商業施設におけるより効果的な自動車利用抑制策等を検討することにより、今後本市が実施すべき都市交通施策の方向性を整理することを目的とする。

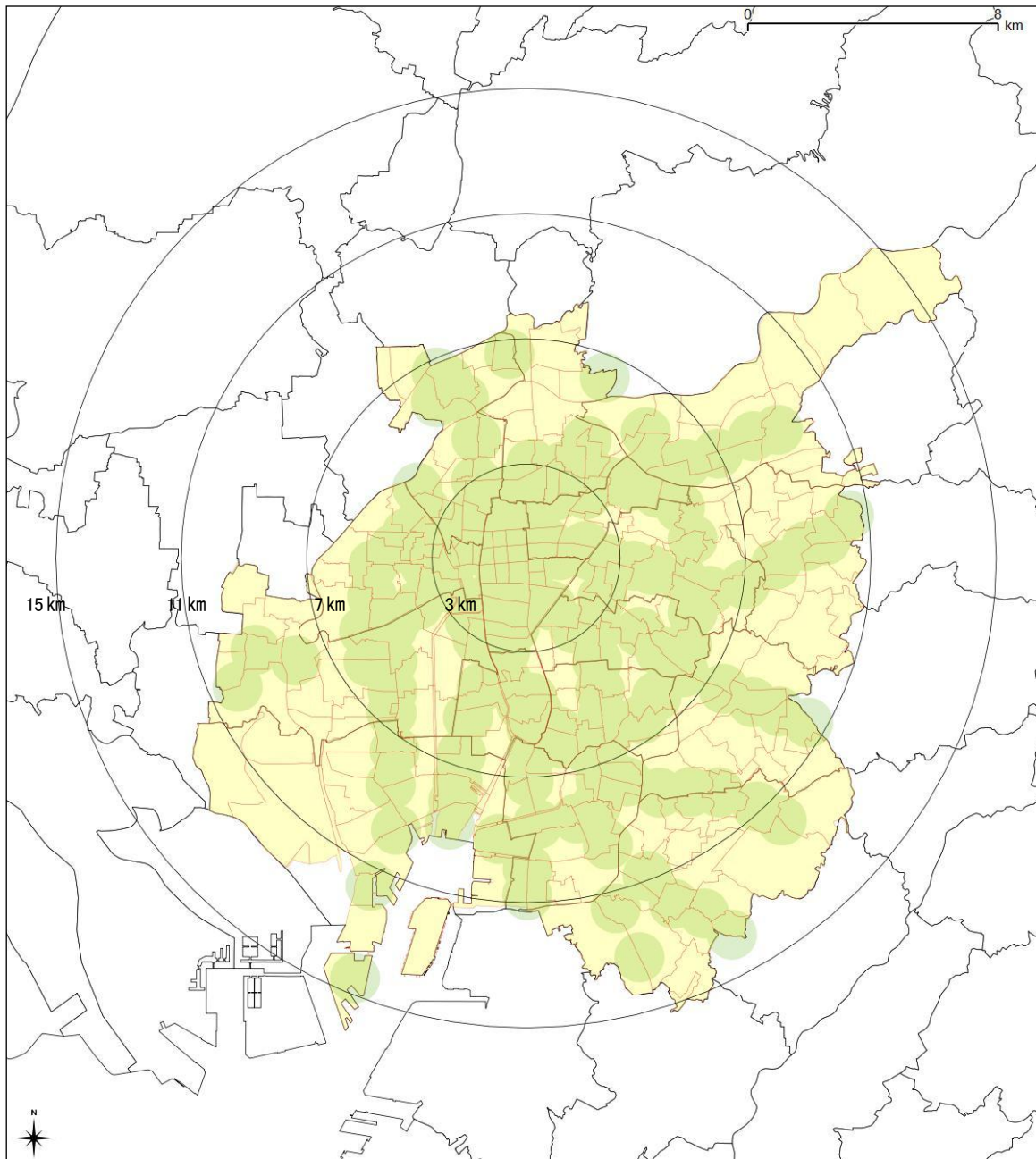
2 調査フロー

本調査の全体構成は以下のとおりである。



3 調査圏域図

調査圏域は名古屋市全域である。



(注) 緑色に着色したエリアは駅そば (駅から 800m 圏)、赤線は小ゾーン境界 (第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査)、同心円は名古屋市都心 (栄駅) を中心とした半径 3 km、7 km、11 km、15 km の円

4 調査成果

1 今後の都市交通施策の方向性についての整理

分析結果を踏まえ、今後本市が実施すべき都市交通施策の方向性を以下のとおり整理した。

方向性① 公共交通による高齢者の外出機会の拡大

【高齢者の外出状況に係る現状・課題】

- ・ 鉄道との近接性と高齢者の外出率には一定の相関があるものと推察される。(図1、2)
- ・ 本市は自動車運転免許を持たない高齢者の外出率が周辺市町に比べ高い。(図3)
- ・ 公共交通の充実度合いや敬老バス(料金施策)が高齢者の外出促進に好影響を与えていることが想定される。

【望ましい姿・今後の方向性】

- ・ 高齢者の外出率を維持向上させ、まちのにぎわいを創出するための公共交通サービスが提供されている。

図1 小ゾーン別外出率(65歳以上居住者・免許なし)

資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)

図2 小ゾーンの最寄り駅距離と65歳以上外出率(免許なし)との関係

(注) 最寄り駅距離=小ゾーン中心から最寄り駅までの直線距離
資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)をもとに作成

図3 地域別にみた高齢者(免許なし)外出率の比較

資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)

方向性② メリハリのある駅そばまちづくりの推進

【人口密度と公共交通サービス水準の現状・課題】

- ・ 人口密度(需要)と公共交通サービス水準には一定の相関関係があるが、人口密度の大小と公共交通サービス水準とが対応していないエリアがみられる。(図1、2、3)
- ・ 鉄道端末手段としての徒歩の利用割合は拠点駅そば(複数の路線の駅が交差する駅そば等)で高くなる傾向がみられる。(図4)

図1 小ゾーン別人口密度とバス路線長密度×運行本数の関係

【望ましい姿・今後の方向性】

- ・ 駅そば周辺には人口が集積するとともに、日常の移動手段として公共交通が主に利用されている。
- ・ 駅へのアクセス手段も含め、人口密度に応じたメリハリのある適切なサービス水準の公共交通が提供されている。
- ・ 拠点駅そばでは駅への歩行環境が充実している。

図2 小ゾーン別人口密度と鉄道最寄り駅の平日運行本数の関係

図3 最大人口密度に対する平均サービス水準と実サービス水準の乖離状況(実績値/平均水準値)

< 出動登校目的・鉄道端末手段徒歩 >

図4 出発小ゾーン別鉄道端末手段構成比(名古屋市居住者)

資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)

方向性③ 都心への外出機会の拡大

【都心への公共交通サービス水準の現状・課題】

- ・ 都心まで同じような距離でも、都心までの公共交通利用の所要時間や運賃に高低があり、都心へのアクセシビリティ(行きやすさ)に差がみられる。(図1、2)
- ・ 自由目的での都心へのトリップ割合は、市内周辺部では極めて低い。(図3)
- ・ 都心への平均的な所要時間を比較すると、自動車の方が公共交通のよりも短い状況にある。(図4)

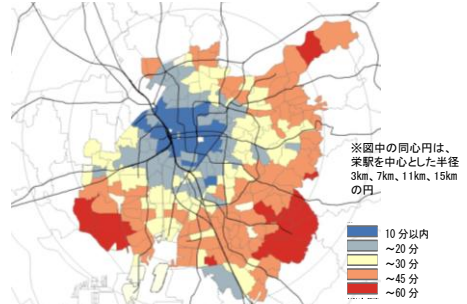


図1 小ゾーンから都心までの平均所要時間(公共交通)

【望ましい姿・今後の方向性】

- ・ 都心への公共交通によるアクセシビリティの向上をはかる。
- ・ 安全性、定時性などを含めた総合的な公共交通の魅力向上をはかる。

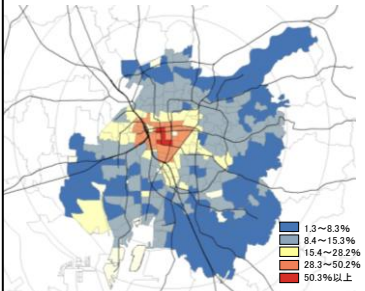


図3 小ゾーン別自由目的都心へのトリップ割合

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)

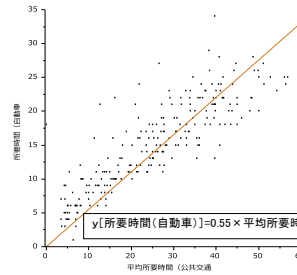


図4 公共交通と自動車との都心への所要時間の比較

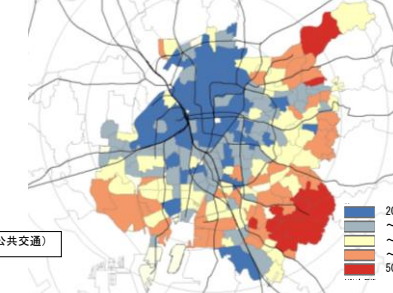


図2 小ゾーンから都心までの平均運賃(公共交通)

【集計条件】駅すばあと(2013.1.1版)をもとに、鉄道は平日の7:30~8:30の間に名古屋駅、伏見駅、栄駅、久屋大通駅のいずれかに到着する経路を「所要時間最小」と「運賃最小」で探索、バスは平日の8:00~9:00に出発し名古屋駅付近もしくは栄駅付近に到着する経路を「所要時間最小」と「運賃最小」で探索、ゾーン毎にゾーンに含まれる駅、バス停の値の平均値を集計

方向性④ 土地の起伏を考慮した適切な交通手段の整備

【土地の起伏と利用交通手段の現状・課題】

- ・ 地域の西部は平坦であり、東部は土地の起伏が大きい。(図1)
- ・ 自転車の利用割合は市内の西部で、バスの利用割合は東部で相対的に高い傾向がみられ、土地の起伏の影響が考えられる。とりわけ、高齢者の二輪車(自転車)利用割合については、東部では少なくなっている。(図2、3)

【望ましい姿・今後の方向性】

- ・ 今後の高齢社会をふまえ、地域の起伏特性を考慮した交通手段が適切に整備されている。

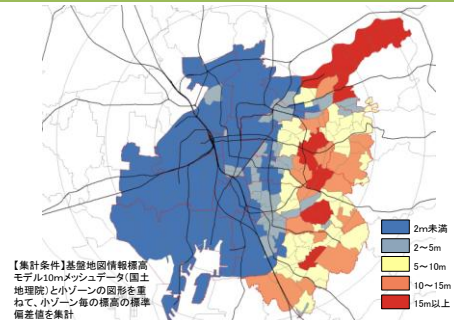


図1 小ゾーン別標高の標準偏差

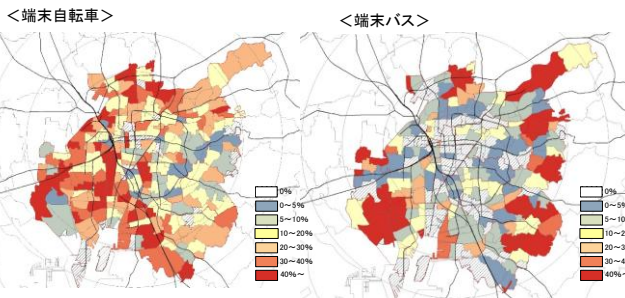


図2 出発小ゾーン別端末交通手段構成比(出勤・登校目的)

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)

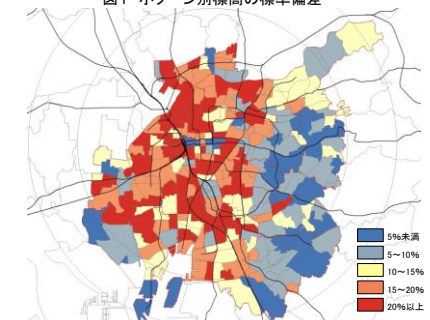


図3 出発小ゾーン別代表交通手段構成比(高齢者の二輪車利用)

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(H23)

(注)二輪車は、自転車、原付、バイクを含む。

(注)名古屋市区住宅全体では、自転車93.4%、原付・バイク6.6%の割合であり、自転車利用が多くを占める。

方向性⑤ 自動車利用の削減につながるライフスタイルの拡大

【自動車利用割合の現状・課題】

- 過去10年間で、自由目的の自動車利用割合は、都心部等一部を除き、駅そばを含めた市域のほとんどのゾーンで増加している。(図1)
- 年代別にみても、全ての年代で自動車利用割合が増加している。(図2)

【望ましい姿・今後の方向性】

- 市民の自主的な選択により、過度な自動車利用が抑制され、徒歩、自転車や公共交通等がバランスよく利用されている。

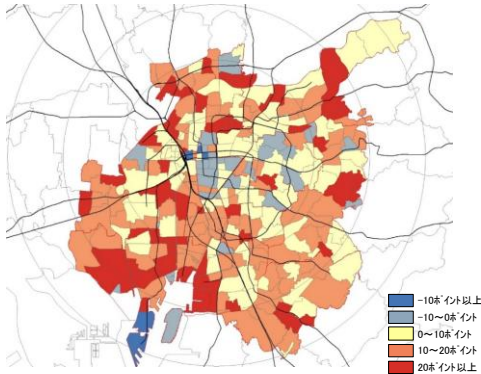


図1 出発小ゾーン別自由目的の自動車利用割合の変化(H13→H23)

資料: 第4回及び第5回中京都市圏パードリブ調査結果

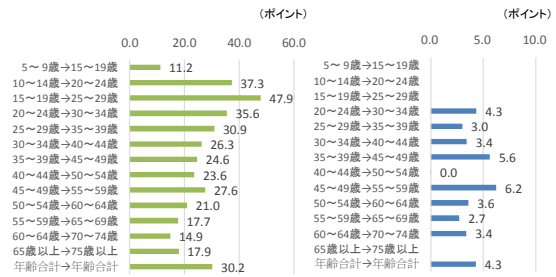


図2 年代別にみた自由目的の自動車利用割合の変化(H13年齢→H23年齢)

資料: 第4回及び第5回中京都市圏パードリブ調査結果

図3 年代別にみた出勤目的の二輪車利用割合の変化(H13年齢→H23年齢)

資料: 第4回及び第5回中京都市圏パードリブ調査結果

方向性⑥ 大規模商業施設における過度な自動車利用の抑制

【大規模商業施設の来客交通特性の現状・課題】

- 名古屋市内に立地する主要店舗はほとんどが駅そば圏に立地している。(図1)
- 市内に立地する主要店舗(店舗面積1万㎡以上)の休日の利用交通手段は、自動車が約73%、公共交通が約14%、徒歩・自転車が約13%である。(図2)
- 店舗の自動車利用割合は、駐車料金の水準、店舗面積、最寄り駅からの距離、運行本数等による影響が大きい。

【大規模商業施設に集中する自動車利用割合推定モデル】

$$\text{自動車利用割合(休日)}(\%) = 0.00010 \times \text{店舗面積}(\text{㎡}) + 0.00253 \times \text{最寄り駅からの距離}(\text{m}) - 0.0109 \times \text{電車本数(休日・片側)} - 0.0383 \times \text{駐車料金(円/2千円の買い物・2時間駐車場利用時)} + 0.0383 \times \text{立地ゾーンの自由目的自動車利用割合}(\%)$$

 決定係数=0.76

【望ましい姿・今後の方向性】

- 店舗の立地場所や店舗特性に応じ、徒歩、自転車、公共交通、自動車がバランスよく利用されている。

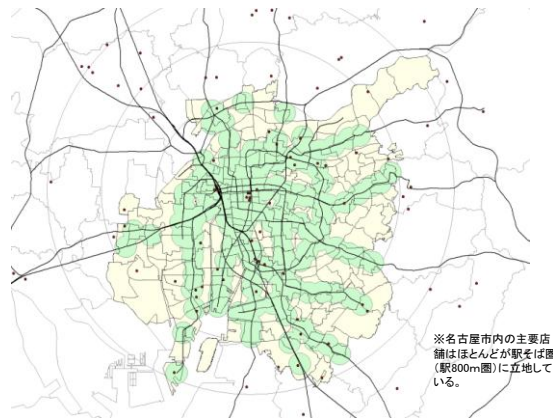


図1 大規模小売店舗の立地場所と駅そば圏の関係(店舗面積1万㎡以上)

資料: 全国大型小売店舗総覧2012をもとに作成

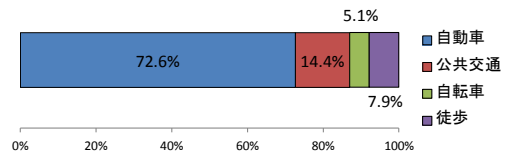


図2 大規模小売店舗へ集中するトリップの代表交通手段別構成比

資料: 第5回中京都市圏パードリブ調査結果(H23)