

1 調査名称：名古屋市公共交通計画に係る調査・検討業務

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27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。

過年度調査により明らかになった、今後の公共交通を取り巻く課題を踏まえ、公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画（LTP）」の策定に向けた、将来の市内における新たな公共交通サービス水準について調査・検討するものである。

## I 調査概要

1 調査名称：名古屋市公共交通計画に係る調査・検討業務

### 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 公共交通サービス水準の考え方の整理

2－1 公共交通サービス水準の考え方

2－2 アウトカム指標の検討

#### 第3章 具体的方策の検討

3－1 アクセシビリティ向上に資する施策の見直し検討

3－2 新たな料金制度の検討

3－3 柔軟な交通システムの整理

#### 第4章 公共交通サービスが与える便益等の分析

#### 第5章 新たな財源確保のあり方の検討

5－1 財政の現状把握

5－2 新たな財源確保のあり方

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

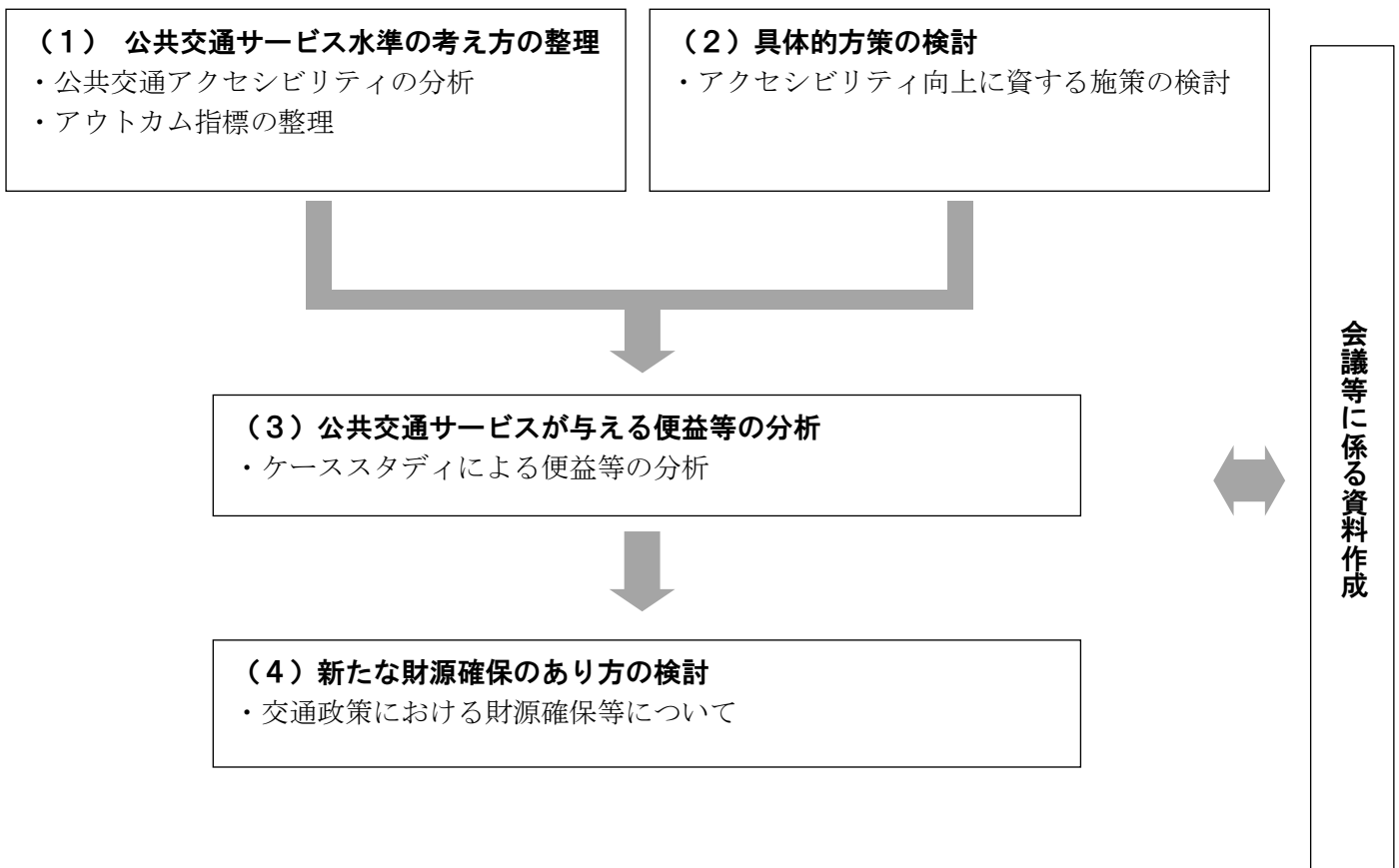
## II 調査成果

### 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。

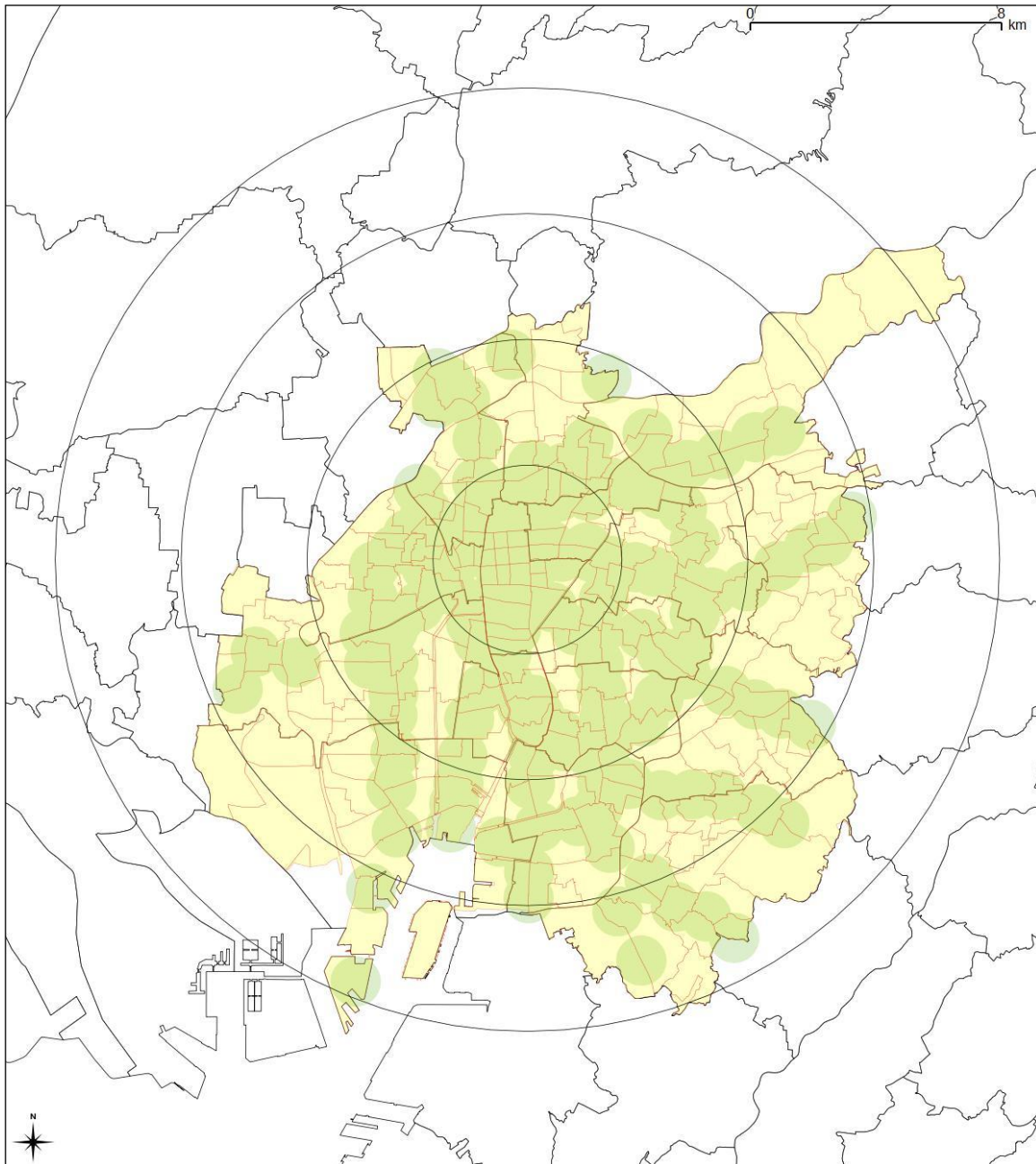
過年度調査により明らかになった、今後の公共交通を取り巻く課題を踏まえ、公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画（LTP）」の策定に向けた、将来の市内における新たな公共交通サービス水準について調査・検討するものである。

### 2 調査フロー



### 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 回中京都市圏パーストリップ調査）、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) 公共交通サービス水準の考え方の整理

名古屋市として提供すべき新たな公共交通サービス水準（アウトカム指標）の検討にあたり、人の移動に係る将来イメージとアウトカム指標の考え方、現況値を整理した。

表 将来イメージとアウトカム指標

	将来イメージ	目標とするサービス水準	
		アウトカム指標	現況値
くらし	自動車に頼らず快適に日常生活を送ることができる	乗換なしで拠点へ到達できる人口割合の維持	99.4%
		賑わい拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる人口割合の増加	40分以内 72.8%
		ラッシュ時に最寄り駅へ一定時間内に到達できる人口割合の増加	15分以内 75.0%
		公共交通の人口カバー率 (鉄軌道圏域500mバス停等圏域300m)の維持	88.3%
交流	市内の行きたいところにスムーズに行くことができる	都心へ一定時間内に到達できる人口割合の増加	40分以内 73.9% (平均32分)
		交通結節拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる人口割合の増加	40分以内 72.9%
		異なる公共交通機関を利用しても同じ距離であれば同じ料金を移動することができる(都心へキロ当たり一定料金を到達できる人を増やす)	-
支える	公共交通サービスへの資源投入が他分野におよぶ大きな社会的便益を生み出している		

■くらし

① 乗換なしで拠点へ到達できる人口割合 99.4%

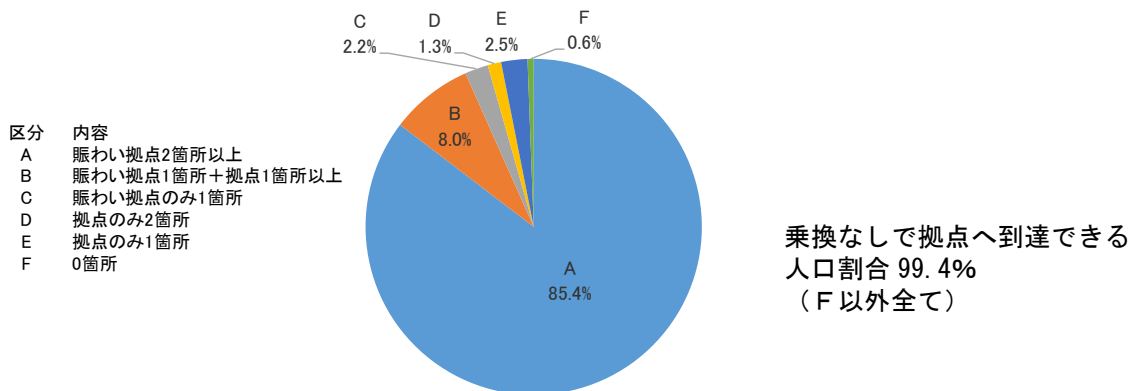


図 賑わい拠点、拠点への所要時間ランク別人口カバー率（乗換なし）

② 賑わい拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる人口割合 40分以内 72.8%

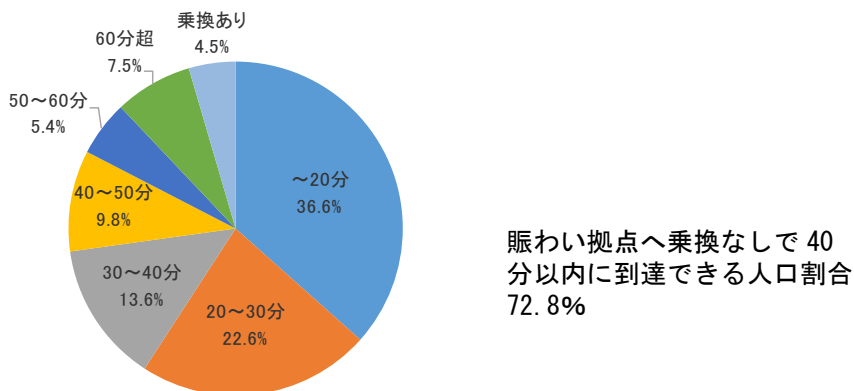


図 賑わい拠点への所要時間ランク別人口カバー率

③ ラッシュ時に最寄り駅へ一定時間内に到達できる人口割合 15分以内 75.0%

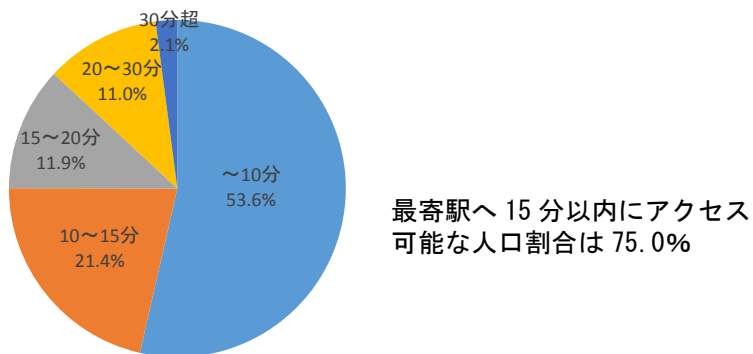


図 最寄り駅への所要時間ランク別人口カバー率

④ 公共交通の人口カバー率

公共交通全体

駅500m、バス停勢圏300m

		公共交通勢圏内	公共交通勢圏外	計	割合
人口(人)	市域	1,984,398	263,212	2,247,610	88.3%
	市街化区域	1,971,282	250,047	2,221,330	88.7%
面積(メッシュ)	市域	3,900	1,037	4,937	79.0%
	市街化区域	3,792	809	4,601	82.4%

公共交通の人口カバー率は  
88.3%

■ 交流

① 都心へ一定時間内に到達できる人口割合 40分以内 73.9% (平均 32分)

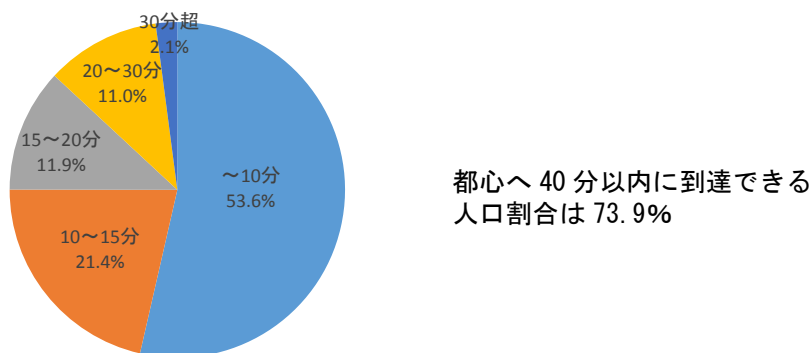


図 都心への所要時間ランク別人口カバー率

② 交通結節拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる人口割合 40分以内 72.9%

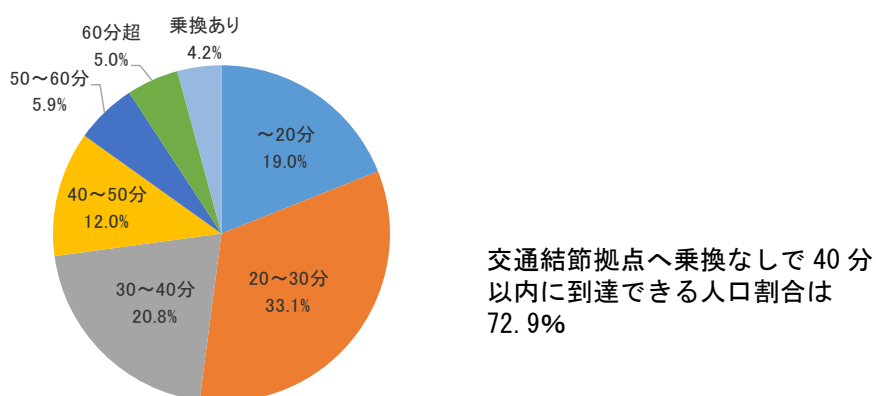


図 交通結節拠点への所要時間ランク別人口カバー率



表 分析対象とした駅・拠点等

区分	対象
最寄駅	市内の鉄道駅及び利用可能性のある市境界周辺にある市外の鉄道駅
拠点	都市計画マスタープランで設定された拠点
賑わい拠点	拠点のうち下記の条件を2個以上満たす駅（17駅） <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車人員 10,000人以上</li> <li>・複数鉄道路線結節駅</li> <li>・市域の端末拠点</li> <li>・周辺に店舗面積 1 万㎡以上の大規模小売店（ホームセンター等除く）が立地</li> <li>・周辺に主要病院の立地</li> </ul>
交通結節拠点	賑わい拠点のうち交通結節機能を有する拠点（7駅）
都心	都心部の駅・バス停

(2) 具体的方策の検討

提供すべき新たな公共交通サービス水準（アウトカム指標）を実現するために展開する施策イメージを検討した。

表 アウトカム指標と展開する施策イメージ

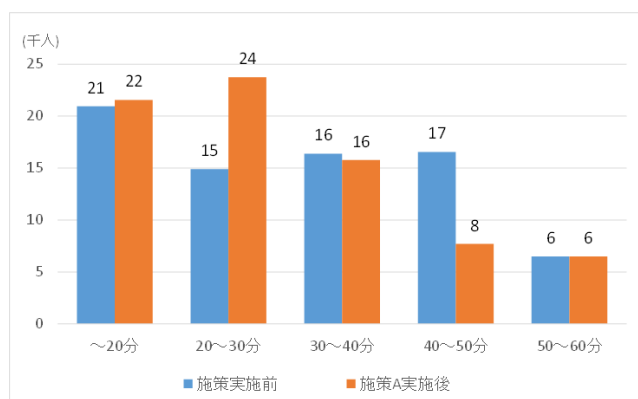
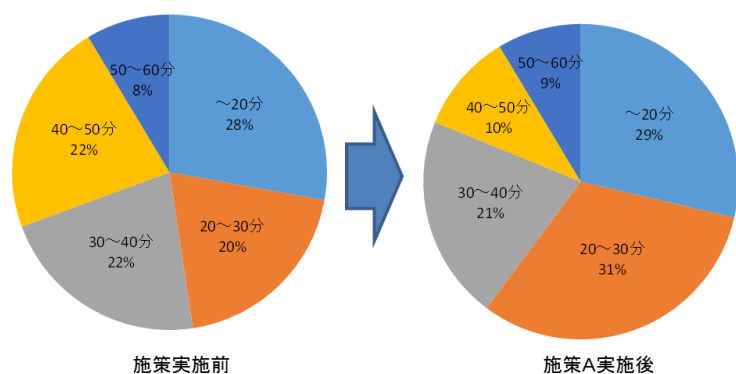
	将来イメージ	目標とするサービス水準	展開する施策イメージ
		アウトカム指標	
くらし	自動車に頼らず快適に日常生活を送ることができる	乗換なしで拠点へ到達できる人口割合の維持	①生活施設が集約する拠点へ結ぶバス路線への再編と本数増加  【土地利用誘導】 拠点へ医療・商業等の生活を支える施設の立地誘導  ②バスを補完する柔軟な交通システムの導入  【土地利用誘導】 公共交通を軸とした居住誘導
		賑わい拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる人口割合の増加	
		ラッシュ時に最寄り駅へ一定時間内に到達できる人口割合の増加	
		公共交通の人口カバー率（鉄軌道圏域500mバス停等圏域300m）の維持	
交流	市内の行きたいところにスムーズに行くことができる	都心へ一定時間内に到達できる人口割合の増加	③基幹公共交通ネットワークを形成する新たな幹線バス路線網の整備  【土地利用誘導】 交通結節拠点の拠点機能の強化  ④乗換のシームレス化（料金抵抗の緩和等）
		交通結節拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる人口割合の増加	
		異なる公共交通機関を利用しても同じ距離であれば同じ料金で移動することができる（都心へキロ当たり一定料金で到達できる人を増やす）	
支える	公共交通サービスへの資源投入が他分野におよぶ大きな社会的便益を生み出している		他分野との連携による財源の確保
			負担金制度等による新たな財源の確保

### (3) 公共交通サービスが与える便益等の分析

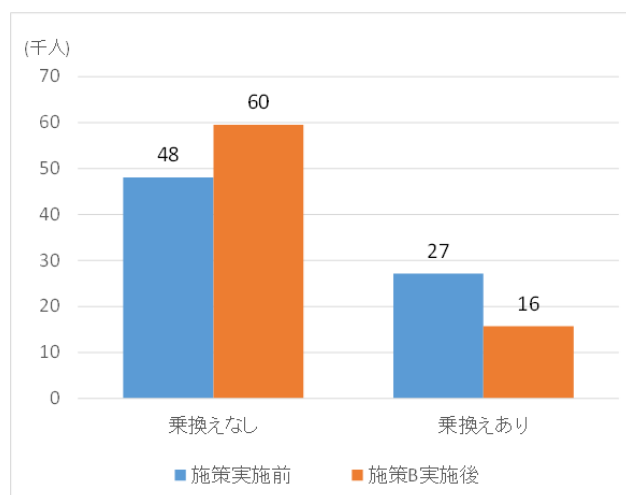
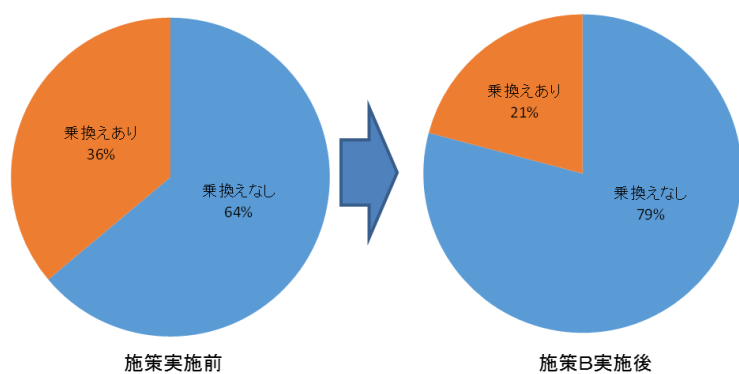
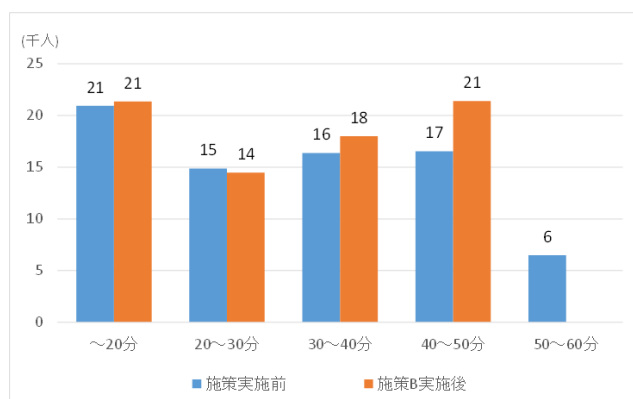
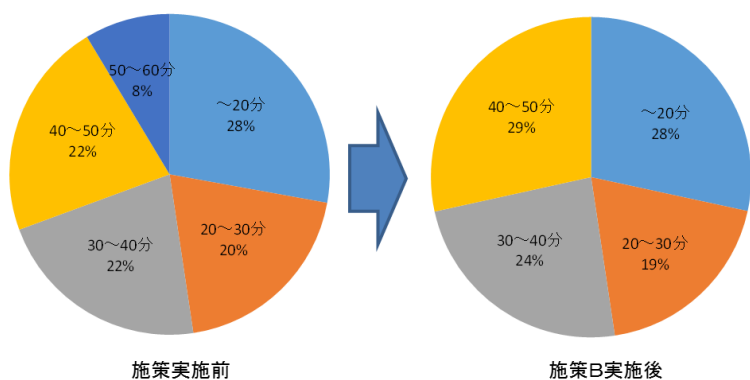
展開する施策イメージ①の妥当性を判断するため、モデルケースにおける効果・影響を把握した。

#### ●N駅ケーススタディ

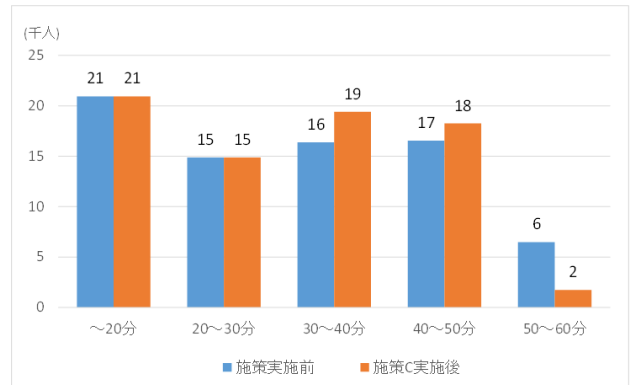
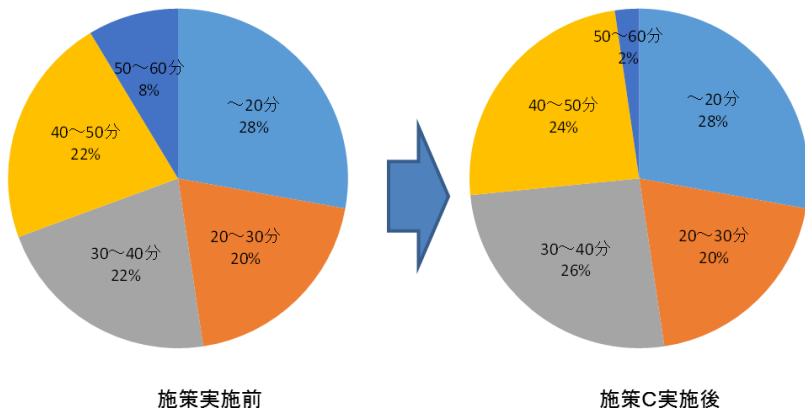
施策A：1時間1本の路線を3本に増発することで、40分以内に拠点駅に到達できる人口割合が11%増加する。



施策B：終着をN駅（拠点駅）に変更することで、40分以内に拠点駅に到達できる人口が1%増加し、拠点駅へ乗換なしで到着できる人口割合が15%増加する。

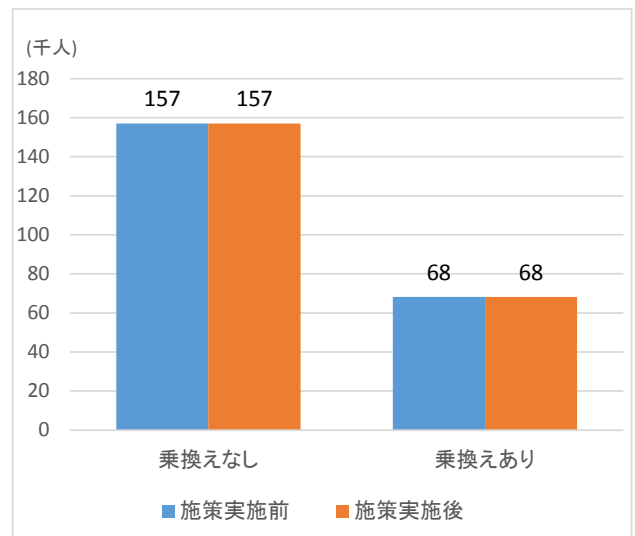
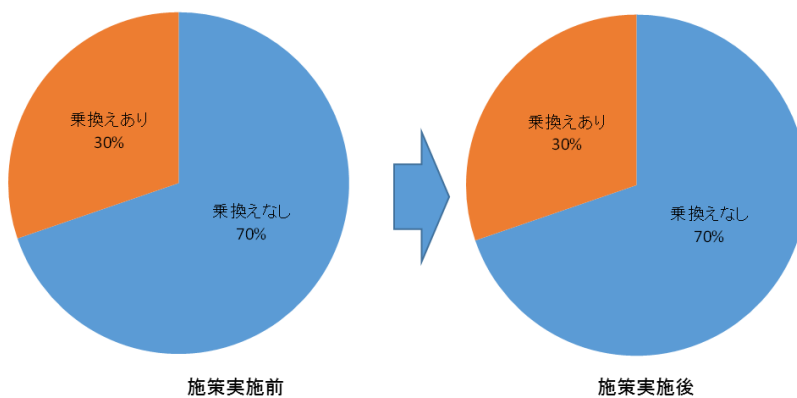
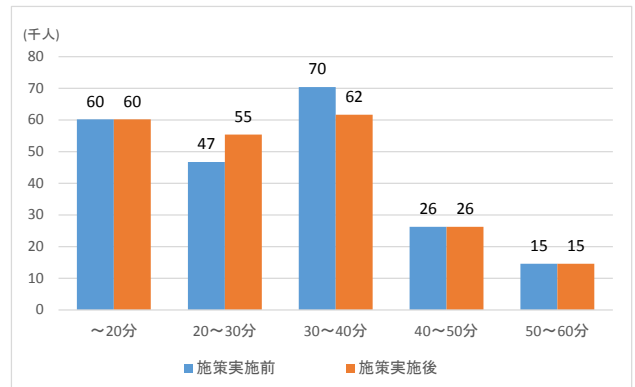
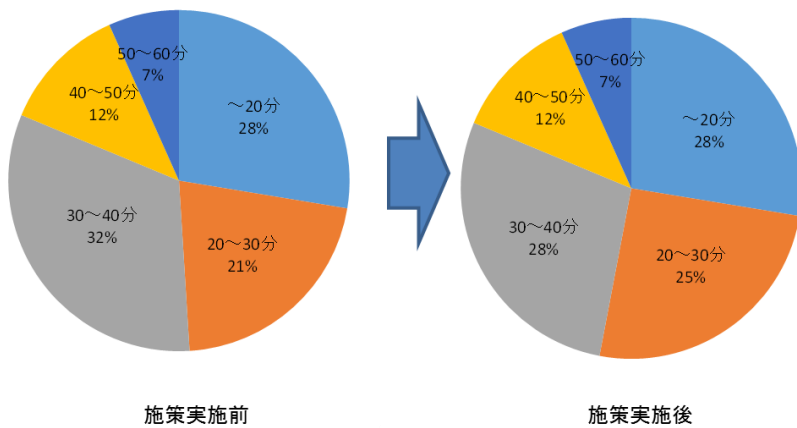


施策C：終着をA駅（拠点駅）に変更することによって、40分以内に拠点駅に到達できる人口割合が4%増加する。



● T駅ケーススタディ

近接する路線を統合し本数を増加するなど運行距離を増加しない範囲内で路線を再編することによって、30分以内に拠点駅に到達できる人口割合が4%増加し、乗換なしで到達できるアクセシビリティへの影響も見られない。



(4) 新たな財源確保のあり方の検討

公共交通計画の将来イメージを実現するためには、各種施策を実施するための財源確保が必要である。

公共交通計画の実施によって、公共交通利用者の増加と交通事業者の経営改善等の直接的な効果だけでなく、外出が増える（公共交通の利用が増える）ことに伴い様々な効果が生じることが考えられ、これらの効果を定量的に把握し、受益に応じた財源確保を進めていく必要がある。

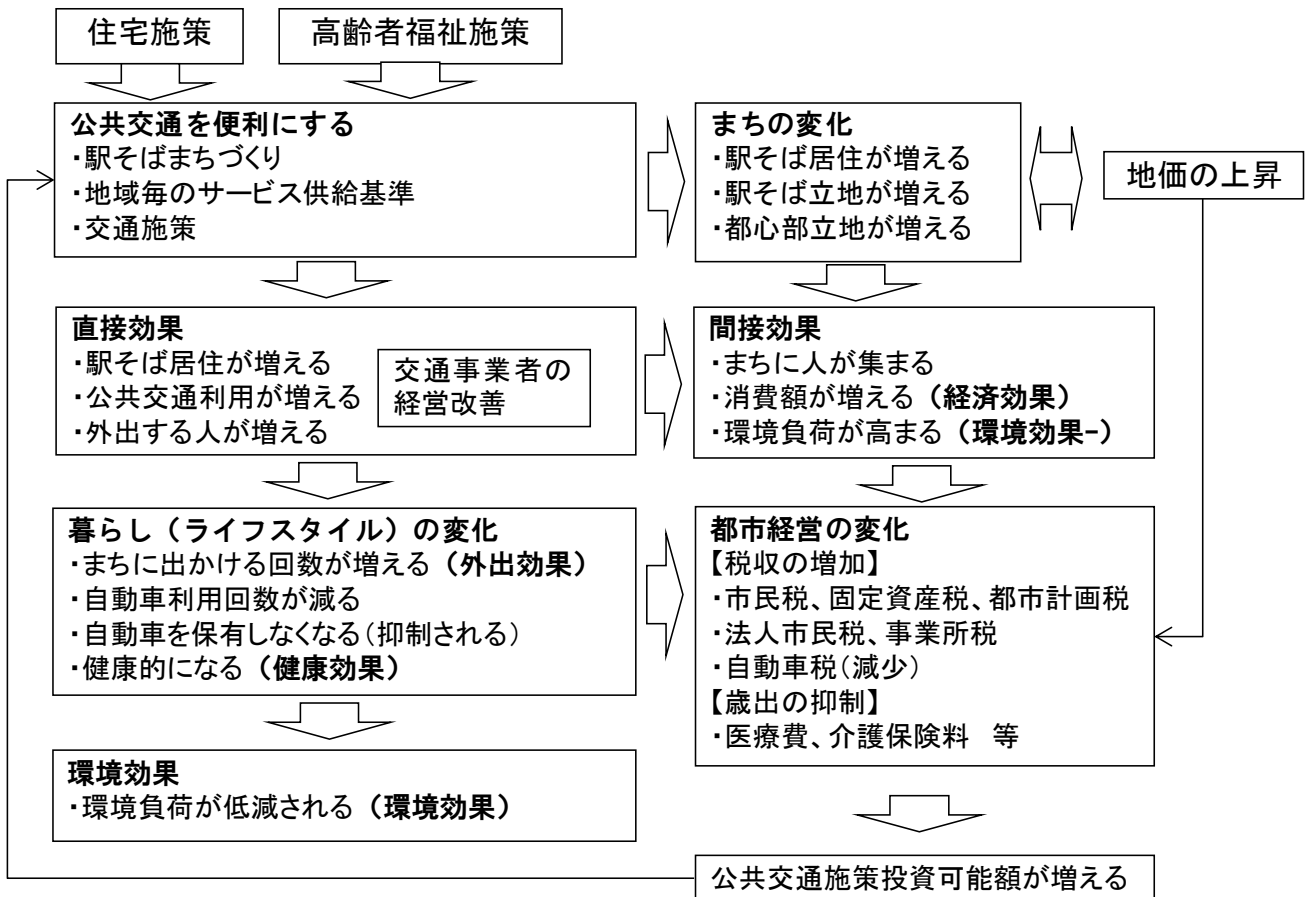


図 公共交通計画に基づく便益等の波及イメージ