

公共交通あり方検討懇談会
とりまとめ

2019年3月

名古屋市住宅都市局

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ます。

今後、人口減少・少子高齢化といった時代の潮流から通勤・通学利用者(生産年齢人口)の減少が見込まれる一方、リニア中央新幹線の開業により新たな需要が見込まれ、交通を取り巻く環境が大きく変化することが予想されます。さらに、自動運転等新たな技術開発が急速に進展しており、人々の移動のあり様も大きく変わることが見込まれています。

このような状況に対応する新たな公共交通のあり方が必要となるため、中長期的な展望として20年後を見据えた公共交通のあり方について、学識者の専門的・多角的な見地から意見交換をする有識者懇談会を行いました。

本冊子は、6回にわたる懇談会で議論された懇談会構成員の意見を整理したものです。(具体的に取組みを進める場合には、関係機関との調整や更なる検討が必要となります。)

目次

はじめに

- 1 公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点・・・4
 - 1.1 公共交通を取り巻く環境変化
 - 1.2 環境変化に対応していくために必要となる視点
- 2 20年後を見据えた公共交通のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
 - (1) 成熟福祉都市として、誰もが安心安全に当たり前社会参加できる
 - (2) 国際交流都市として、国内外からの来訪者が、集い・憩い・回遊できる
 - (3) 圏域中心都市として圏域の発展を牽引するため、活動する人々が快適に移動できる
- 3 視点と交通の目指すべき姿の関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
- 4 取組みの方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

おわりに

参考1 なごやの概況と交通の状況

- (1) 位置と地形
- (2) 公共交通(鉄軌道、バス、タクシー、水上交通)
- (3) 道路
- (4) 歩行者・自転車
- (5) 交通手段割合、移動量

参考2 懇談会の開催概要

1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

1.1 公共交通を取り巻く環境変化

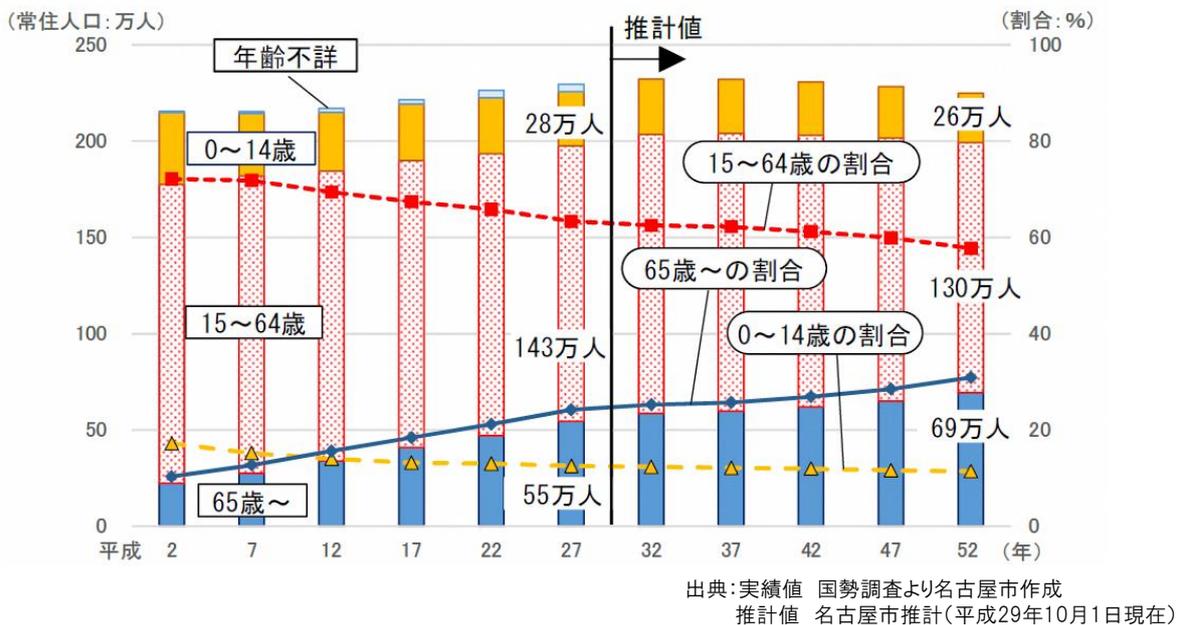
本市を取り巻く環境の変化は次のとおりです。

(1)人口構造の変化

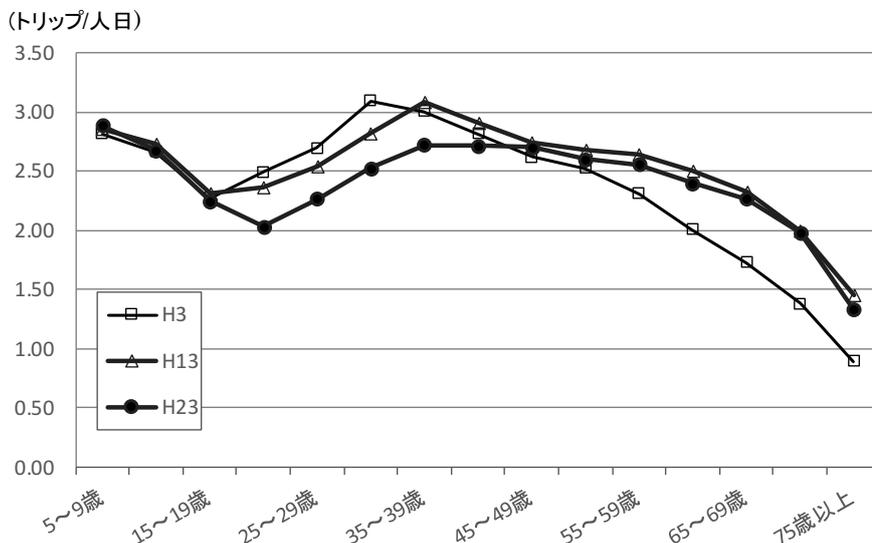
本市の人口は今後20年間で減少に転じるものの、他地域からの社会増による増加が見込まれるため大きくは減少しませんが、生産年齢人口が減少し、高齢者人口が増加するなど人口構造が変化します。

一般的に、生産年齢にあたる人に比べ高齢者の1人あたりの移動回数は低い傾向にありますが、若者の移動回数が減少傾向にある中、活発に動く高齢者が増加しており、人々の移動量や公共交通の利用者数が大きく変わらないという推計となっています。

■本市の年齢3階級別人口(年少人口、生産年齢人口、高齢者人口)の推移



■年齢階層別にみた人口1人あたりトリップ数の推移(平日)



名古屋市

出典:第3~5回中京都市圏PT調査より名古屋市作成

1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

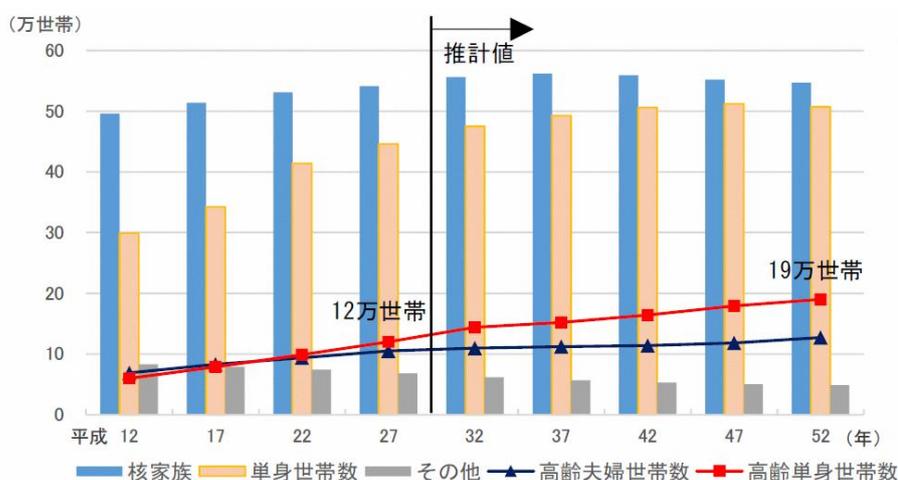
(2)価値観・ライフスタイルの多様化

本市では、単身世帯の増加などにより、世帯数の増加傾向は今後も続くと推計しており、特に、高齢化の進行により65歳以上の高齢単身世帯が増加すると推計されるなど、家族や世帯のあり方が変化しています。高齢者単身世帯は、他の世帯に比べて外出率が低い傾向にあります。

また、町内会の加入率などが減少傾向にあり、人と人とのつながりが希薄化しています。

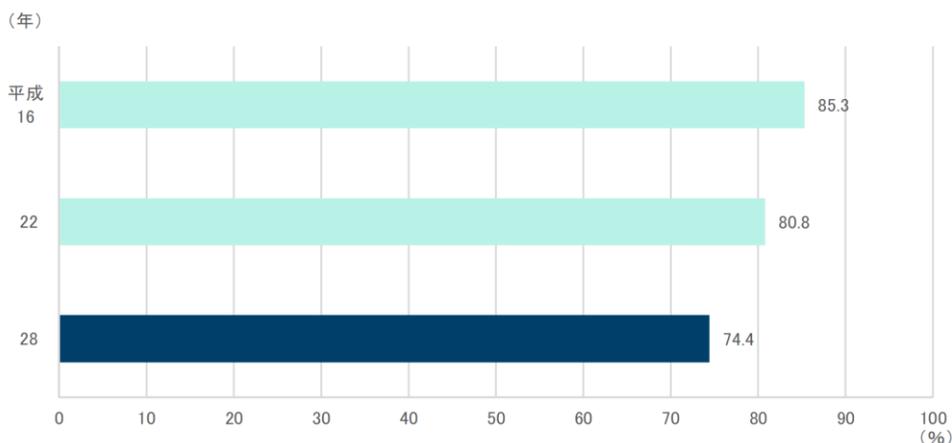
障害者に関する法整備が進み、円滑な利用の確保に関する施策が総合的に推進される中、障害の有無に関わらず誰もが、職場や地域などでより活躍できる社会が求められます。

■本市における世帯の家族類型別一般世帯数



出典：実績値 国勢調査より名古屋市作成
推計値 名古屋市推計(平成29年10月1日現在)

■本市における町内会加入率の推移



出典：名古屋市作成

1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

(3)環境

近年、世界規模で環境問題が深刻化する中、COP21では、温室効果ガスの削減に向けた新たな国際的枠組みである「パリ協定」が採択され、日本は、2030年に2013年と比較して26%の温室効果ガス削減を目標としています。

本市では、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入拡大などに取組んでいますが、さらに環境に配慮した持続可能なまちづくりを進めていくことが求められます。

また、環境問題については、多くの要因が複雑に絡みあっていると同時に、環境問題自体も相互に密接な関係を有しているため、その解決には環境だけでなく、経済や社会など様々な側面からの取り組みが求められます。本市においても、持続可能な開発目標(SDGs)の理念を踏まえ、経済・社会・環境が調和した持続可能なまちづくりを進めていくことが必要です。

※持続可能な開発目標(SDGs)とは？

近年の地球環境や経済・社会の持続可能性に関する世界的な危機意識の高まりにより、2015年の国連サミットで「持続可能な開発のための2030 アジェンダ」が採択され、国際的な開発目標(SDGs)が定められました。

交通分野では、主に下の4つの目標との関連が深く、SDGsの理念を踏まえた交通に関する取組を実施し、経済・社会・環境が調和した持続可能なまちづくりを進めていくことが必要です。

- ・目標7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに
- ・目標11：住み続けられるまちづくりを
- ・目標13：気候変動に具体的な対策を
- ・目標17：パートナーシップで目標を達成しよう



出典：国際連合広報センター

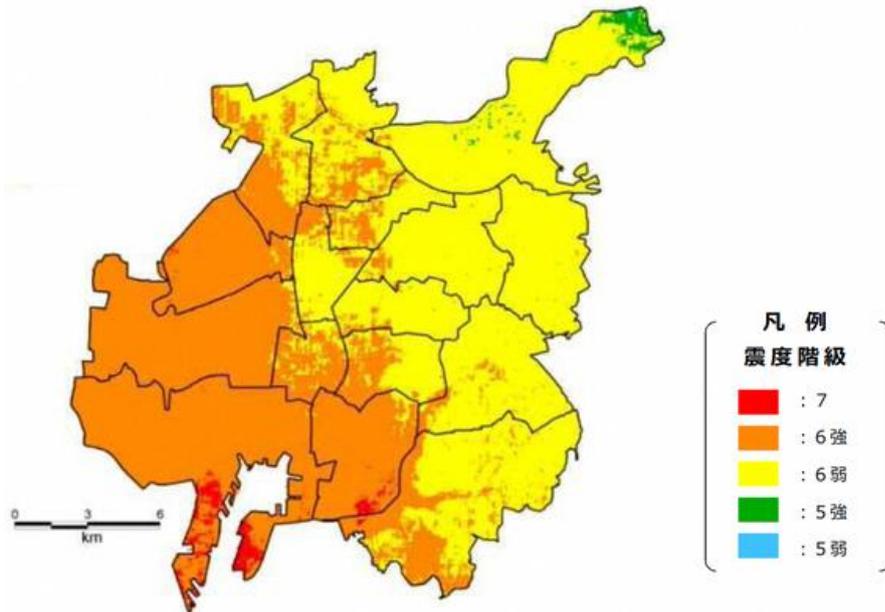
http://www.unic.or.jp/activities/economic_social_development/sustainable_development/2030agenda/

1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

(4)災害に対する不安の高まり

近年、全国各地で、豪雨や大型台風、地震などの自然災害により、公共交通の長時間の運休・遅延など運行障害の発生や、それに伴う帰宅困難者が発生しており、災害時の対応が課題となっています。このような中、本市においては、南海トラフを震源とする大規模な地震の発生も懸念されており、災害時における対策が必要です。

■本市におけるあらゆる可能性を考慮した最大クラスの震度分布



出典:「南海トラフ巨大地震の被害想定について(名古屋市)」

■本市における20年ごとの1時間降水量50mm以上の発生回数



出典:名古屋地方気象台観測値より名古屋市作成

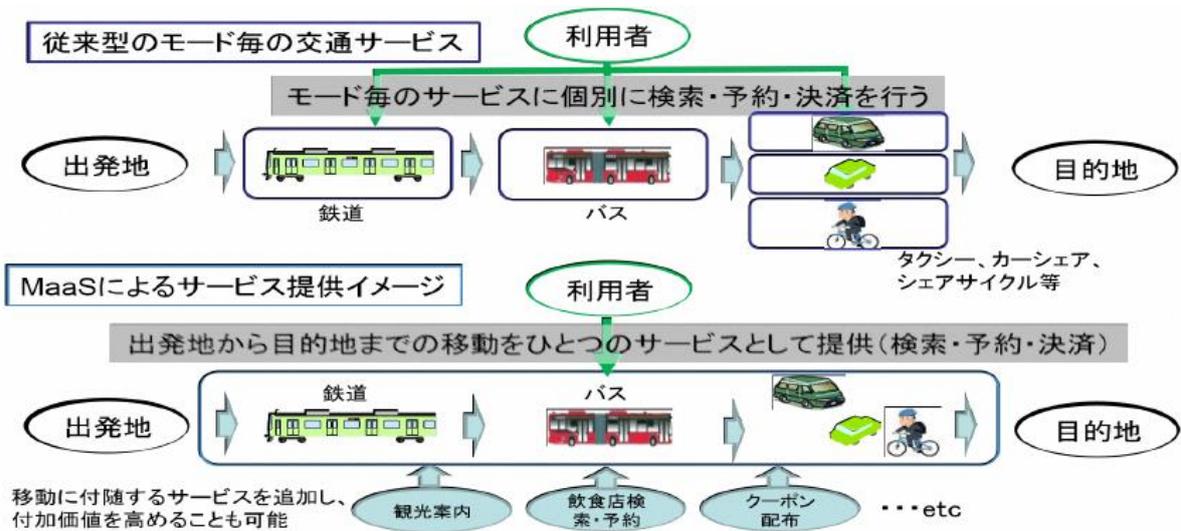
1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

(5)自動運転等新たな技術開発の進展

IoT、ビッグデータ、AIなどの情報通信技術や、自動運転、所有していたものを共有するシェアリング・エコノミーなど、様々な技術や仕組みの進展を背景に、利用者にとっての一元的な移動サービスを提供するMaaS(Mobility as a Service)の概念が登場するなど、これまでと異なる多様なモビリティサービスの登場が見込まれ、利用者にとって更なる利便性向上が期待されます。

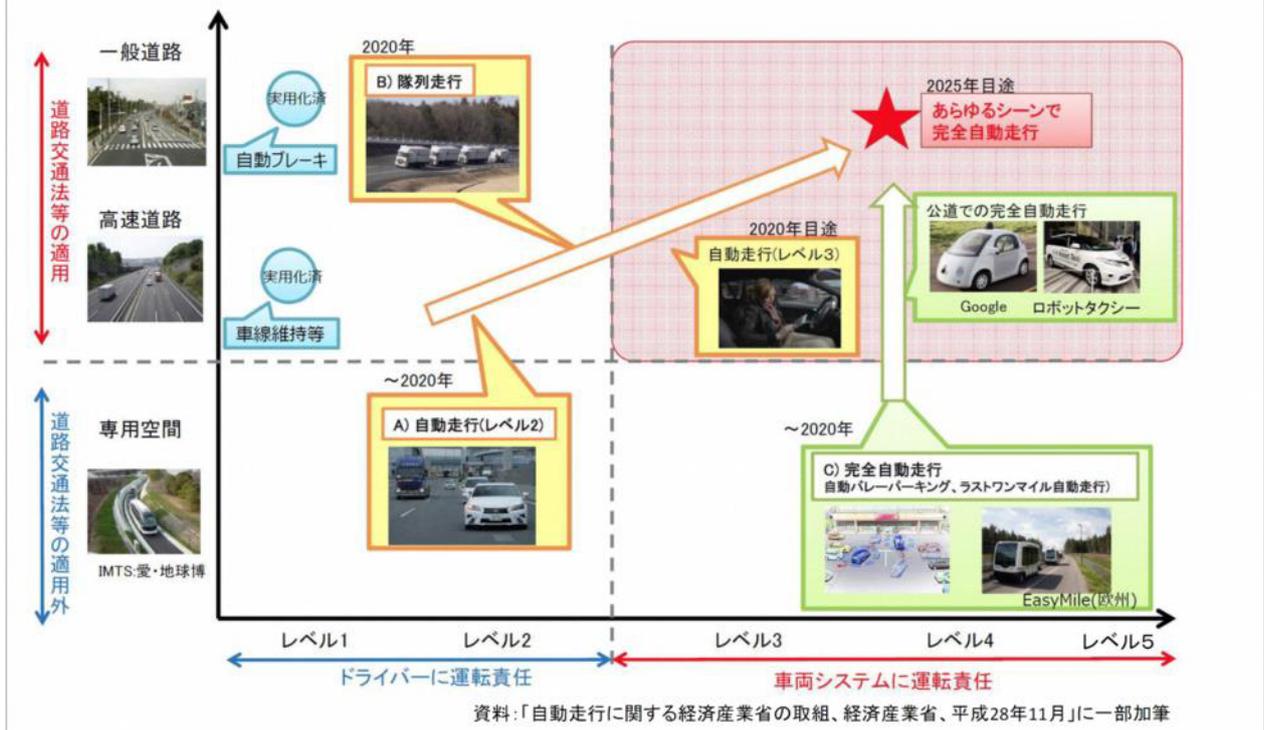
自動運転については、政府が高度自動運転の実現に向けた2025年までのシナリオを策定しており、2020年までに限定地域での無人自動運転移動サービスの実現を目標としています。

■MaaSによるサービス提供イメージ



出典:「新たなモビリティに関する近年の状況について(国土交通省総合政策局公共交通政策部)」

■高度自動運転の実現に向けたシナリオ



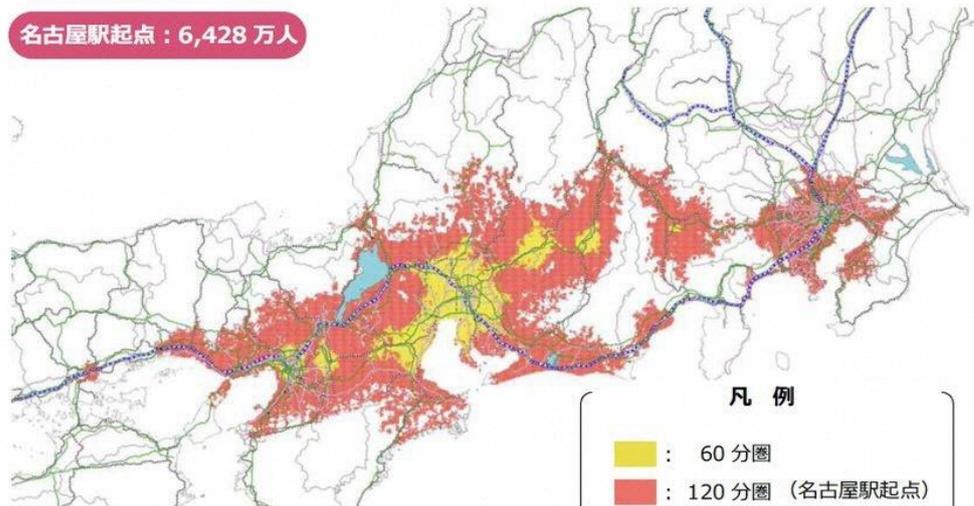
出典:国土交通省資料

1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

(6)リニア中央新幹線の開業(スーパー・メガリージョンの形成)

2027年度のリニア中央新幹線の開業により、東京から名古屋への移動時間が大幅に短縮されます。その後、早ければ2037年には東京から大阪までの全線開業の可能性があり、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれ、ひとつの巨大な都市圏となるスーパー・メガリージョンが誕生し、7,000万人規模の世界最大の交流圏が生まれることとなります。

■リニア中央新幹線開業による交流圏の変化

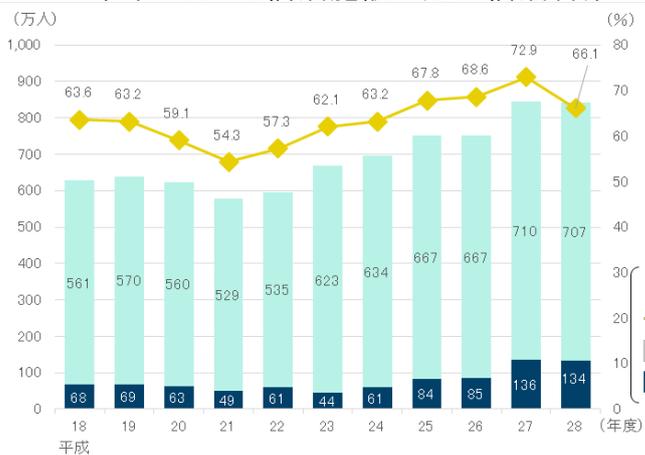


出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

(7)交流人口の増加

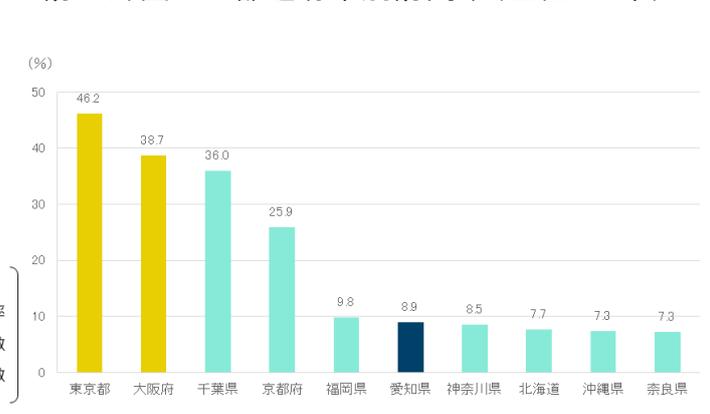
人口の大幅な伸びが期待できない中、都市の活力を維持・向上していくためには、仕事や観光で訪れる旅行者など、交流人口の増加をはかり、都市を活性化していくことが不可欠となります。国が進める観光立国の取り組みなどにより、国内外からの本市への観光入込客数、宿泊客数及び宿泊施設稼働率が近年増加傾向にあります。特に、グローバル化の進展により外国人宿泊客数の増加が顕著となっています。しかしながら、訪日外国人の訪問率は、東京都や大阪府と比べ愛知県は大きく下回っています。

■本市における宿泊施設の延べ宿泊客数の推移



出典：「名古屋市観光客・宿泊客動向調査」より名古屋市作成

■訪日外国人の都道府県別訪問率(上位10県)



出典：「訪日外国人消費動向調査(観光庁)」(平成29年)より名古屋市作成

1.公共交通を取り巻く環境変化に対応していくために必要となる視点

1.2 環境変化に対応していくために必要となる視点

リニア中央新幹線の開業やインバウンドの効果、自動運転等新たな技術を最大限に活かし、この圏域で活動する人や企業の拠点となることで、国内だけでなく、世界的に認められる国際都市として発展することによって、今後、人口構造が変化し、価値観やライフスタイルが多様化する中、名古屋の強みである住みやすさを磨きあげ、“住みやすさ”“強い経済力”“にぎわい”“持続可能性”を兼ね備えた都市を目指す必要があります。

名古屋市では、地域公共交通ネットワークを軸として、その周辺に居住機能や都市機能を誘導・集約する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、なごや集約連携型まちづくりプランを策定しました。このように、土地利用と交通政策は密接不可分の関係にあることから、人々の移動を支える交通についても、将来望まれる交通の姿を的確に把握し、まちづくりと連携して対応していくことが必要です。

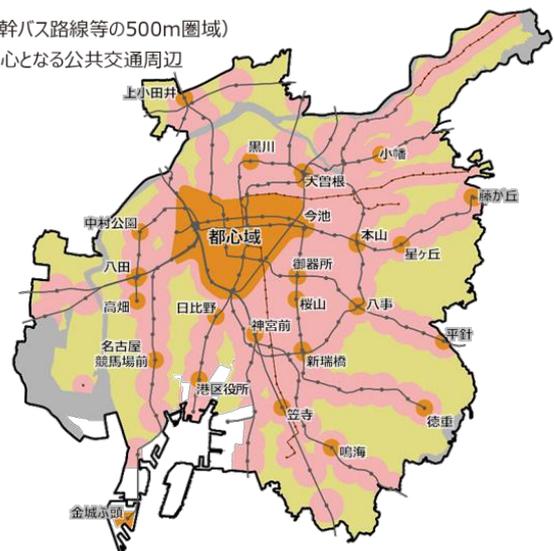
今後、都市間競争が激化し、人々の交通サービスに対する要求水準が高まる中、現状のサービスのままでは、将来望まれる交通サービスに対し、相対的な魅力低下となり、都市間競争を勝ち抜くことができない恐れがあります。

そのため、公共交通のあり方を考えるうえで、特に重要な視点を次の3つに整理しました。

- 高齢者や障がい者など誰もがいきいきと活躍するために、**成熟福祉都市として、誰もが安心安全に当たり前社会参加できる**ことが重要です。
- リニア中央新幹線開業を大きなチャンスとし、本市の賑わいや経済活動を支える交流人口を増やすために、**国際交流都市として、国内外からの来訪者が、集い・憩い・回遊できる**ことが重要です。
- 市民や企業の活発な活動による対流・交流を促進し、**圏域中心都市として圏域の発展を牽引するため、活動する人々が快適に移動できる**ことが重要です。

(参考)なごや集約連携型まちづくりプランにおける基本的な区域の考え方

- 拠点市街地** ■ 市内外からアクセスしやすい拠点地域
 - ・ 都心域（おおむねJR中央線・東海道線、出来町通等で囲まれる区域で名古屋駅周辺等を含む区域）
 - ・ 地域拠点（交通結節機能等が高い鉄道駅の400m圏域）
- 駅そば市街地** ■ 公共交通軸の周辺地域
 - ・ 基幹的な公共交通網の周辺（鉄道駅等の800m圏域、基幹バス路線等の500m圏域）
 - ・ 大規模な面整備等を行っている拠点（志段味、南陽）の中心となる公共交通周辺
- 郊外市街地** ■ 上記以外の市街化区域



出典:「なごや集約連携型まちづくりプラン」

2. 20年後を見据えた公共交通のあり方

視点1. 成熟福祉都市として、誰もが安心安全に当たり前に社会参加できる

◆将来望まれる姿

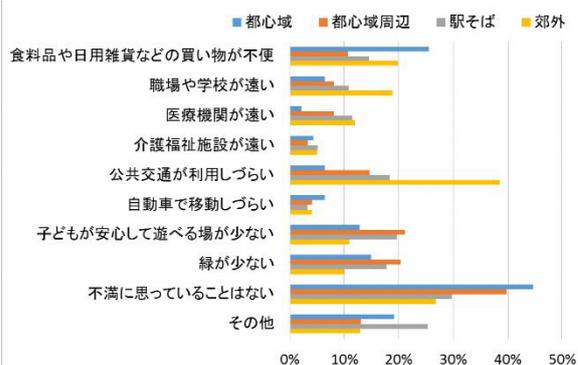
将来の名古屋市では、年齢や障害の有無、免許の有無、住む地域などに関わらず、公共交通を利用して外出することができます。そして、様々な活動をすることで、健康的に過ごすことができます。

多様性を認める社会が求められる中、誰もが、自立して行きたいところへ負担少なく行くことができます。このことにより、多くの方々が活躍でき、企業の生産性や競争力のアップにもつながります。

○交通の課題

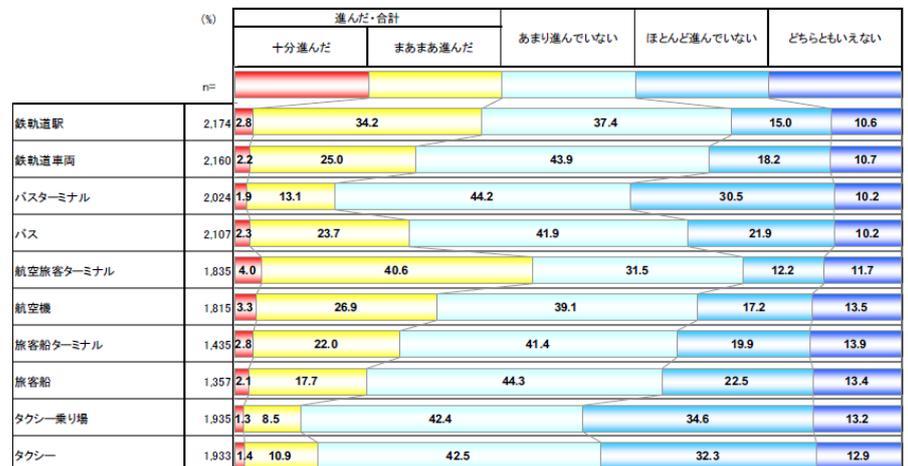
- ・ 基幹的公共交通に接続しているバスの本数が少なく待ち時間が生じるなど、外出をためらうことがある。
- ・ 身体機能の衰えた高齢者にとってバス停や駅までのアクセスが困難である。
- ・ 利用者視点のバリアフリーになっていない部分がある。(バリアフリールートが長距離・長時間の移動が必要、プラットホームと車両床面の段差及び隙間により車椅子使用者等の乗降は介助が必要、ホームドア及び可動式ホーム柵などの設置駅が限られている、運行情報などの音声案内が聞こえづらい、視覚情報が少ないなど)
- ・ 高齢者や車椅子使用者、ベビーカー利用者等複数の利用者が増加し、エレベーターを待たないと利用できないことがある。
- ・ 車椅子使用者やベビーカー利用者が混雑時には利用に気を使っている。

<現在の居住環境で不満に思っていること>



資料：平成28年第2回ネットモニターアンケート

<交通機関のバリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識>



出典：「平成29年度バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査 (内閣府)」

■交通の目指すべき姿

- ・ 様々な交通サービスを組み合わせた、郊外でも使いやすい交通手段がある
- ・ 多様な人がバリアなく移動できる環境が充実している

2. 20年後を見据えた公共交通のあり方

視点2. 国際交流都市として、国内外からの来訪者が、集い・憩い・回遊できる

◆将来望まれる姿

将来の名古屋市では、観光・レジャー、ビジネスほか様々な目的の来訪者が、名古屋市を不慣れであっても、迷うことなく行きたいところに行け、名古屋での滞在を満足することができています。

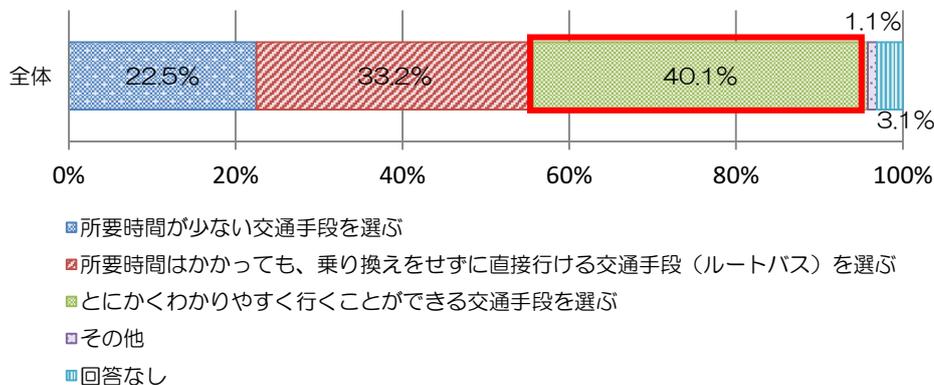
日本語の案内が理解できない人でも、多様な移動手段を選択し、自由に移動ができています。交通結節拠点では、スムーズに乗換えができるだけでなく、居心地の良い空間で人との待ち合わせや仕事など思い思いに過ごすことができています。

このことにより、名古屋が訪れたいと思われるまちとなっています。

○課題

- 都心における主要な施設・地域や魅力的な施設・地域間の回遊性が不足している。（道路幅が広く車道でまちの賑わいが分断され、回遊性が不足している。）
- 外国人にとって必要な情報の取得ができない、スマートフォン利用時の接続環境が十分でない場所がある。
- 英語などの案内表記や放送が不足している交通機関がある。
- 乗換えにあたり、最短経路の動線上の段差が多い、乗換先が視覚的にわかりにくいなど、スムーズな乗換えが困難な駅がある。
- 交通結節拠点となる駅や駅周辺に、商業施設など賑わい施設や滞留空間が十分確保できていないところがある。

<施設が交通機関の最寄りに立地している場合の交通手段に求めること>



※メーグル利用者（うち約81%が観光目的で名古屋を訪問）を対象としたアンケート調査

出典：平成25年度なごや観光ルートバス利用実態調査報告書

■交通の目指すべき姿

- 都市の骨格となる、人々が快適に移動できる基幹的公共交通網を形成している
- 交通結節拠点は、質の高い乗換機能と、賑わいを生む交流空間としての機能を有している
- 都心を快適に移動できる交通手段が整備されている
- 多様な人がバリアなく移動できる環境が充実している

2. 20年後を見据えた公共交通のあり方

視点3 圏域中心都市として圏域の発展を牽引するため、活動する人々が快適に移動できる

◆将来望まれる姿

将来の名古屋市では、主要な施設に速やかに到達できることにより、企業活動が効率化し、企業の拠点として選ばれています。

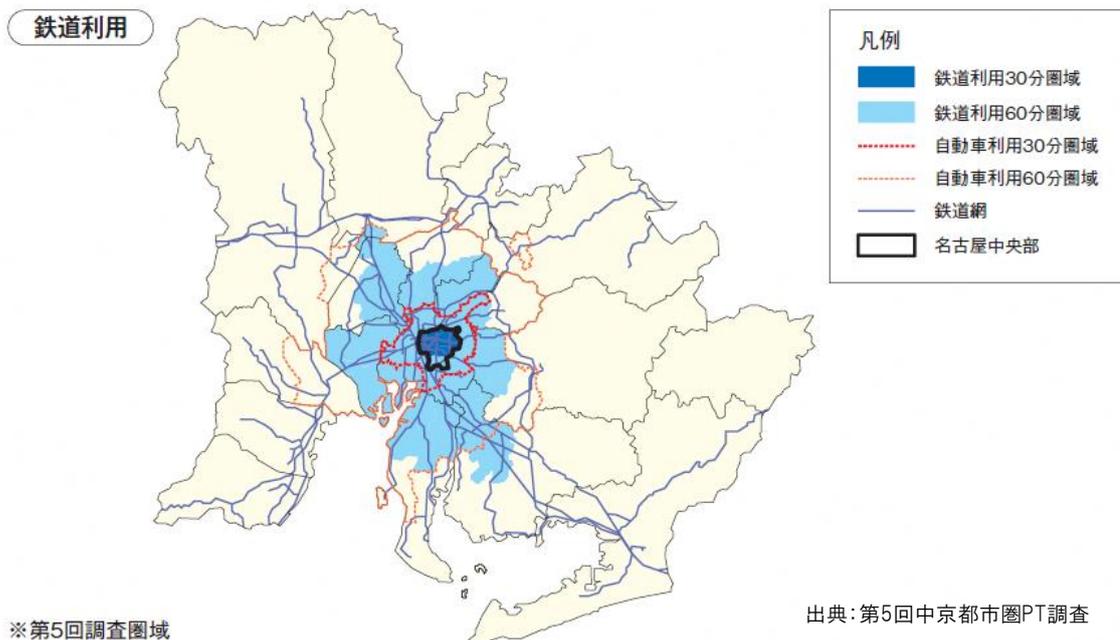
また、圏域内の活発に活動する人々が、都心をはじめ市の様々な魅力的な施設に気軽に行くことができ、余暇活動やスポーツ、文化、芸術活動を楽しむことができます。

このことにより、経済・社会・文化的に優れた大都市圏域を形成しています。

○課題

- ・ バスの乗り場、行き先、走行路線などがわかりづらい。
- ・ 異なる交通機関の乗換えがわかりづらい、時間がかかる駅がある。
- ・ 利用者視点のバリアフリーになっていない部分がある。(再掲)
- ・ 交通結節拠点となる駅や駅周辺に、商業施設など賑わい施設や滞留空間が十分確保できていないところがある。(再掲)
- ・ 公共交通を軸とした集約連携型都市構造を目指しているが、市内の魅力ある施設・地域が、必ずしも基幹的な公共交通ネットワークで結ばれているわけではない。
- ・ 都心における主要な施設・地域や魅力的な施設・地域間の回遊性が不足している。(再掲)
- ・ 公共交通のつながりが十分でない近隣市町村がある。

<都心部への公共交通アクセス所要時間分布>

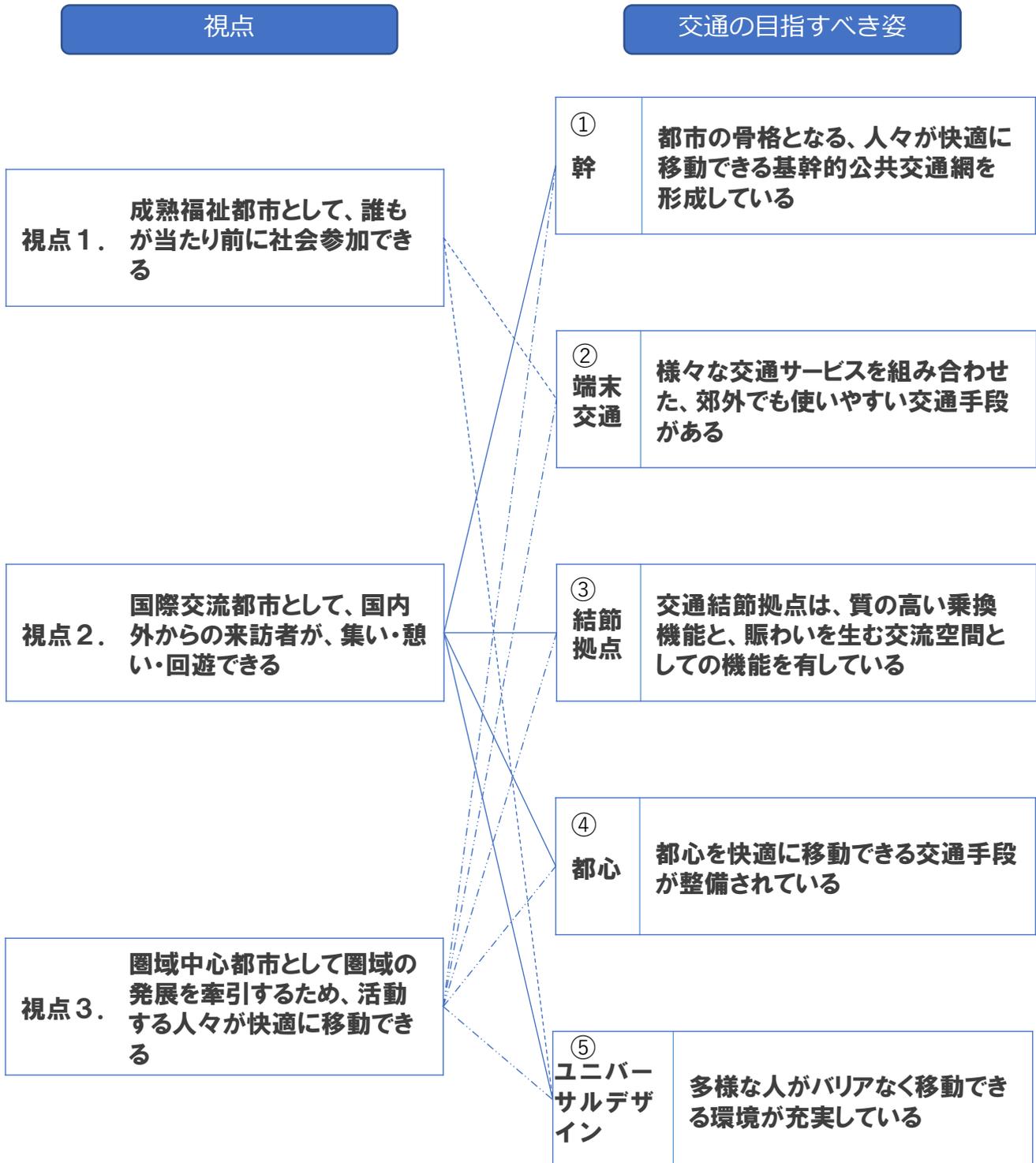


■交通の目指すべき姿

- ・ 都市の骨格となる、人々が快適に移動できる基幹的な公共交通網を形成している
- ・ 様々な交通サービスを組み合わせた、郊外でも使いやすい交通手段がある
- ・ 交通結節拠点は、質の高い乗換機能と、賑わいを生む交流空間としての機能を有している
- ・ 都心を快適に移動できる交通手段が整備されている
- ・ 多様な人がバリアなく移動できる環境が充実している

3. 視点と交通の目指すべき姿の関係

3つの視点と交通の目指すべき姿については、それぞれ重なっているところがあり、一体的に実施することで将来につなげていく必要があります。
それぞれの関係を次のとおりまとめました。



4. 取組みの方向性

交通の目指すべき姿を実現するための今後の取組みの方向性について、懇談会構成員の意見を整理しました。

■交通の目指すべき姿

① 幹 都市の骨格となる、人々が快適に移動できる基幹的公共交通網を形成している

【取組みの方向性】

都市の骨格とすべきバス路線の幹線機能の高度化(高頻度運行、定時性、速達性の確保)

新たな再開発エリアや周辺市町村との連携の強化

「魅せる化」による、公共交通軸の一層の明確化

既存の鉄道や基幹バスのように都市の骨格となりうるバス路線について、定時性、速達性の向上や、高頻度運行など高度化を図るべきです。

また、新たに面的再開発を行い交通需要が見込まれるエリアについては、高度化したバス路線により、そのエリアと既存の結節拠点との連携を強化すべきです。

快適に都心を移動し、にぎわいのあるまちを楽しむため、都心の軸となる新たな路面公共交通を導入すべきです。

これらによって、鉄軌道や基幹バスと一体となった市域内の公共交通網を形成するとともに、周辺市町村との公共交通の接続を強化し、圏域全体の公共交通網を強化すべきです。

さらに、主要幹線バス路線を含む基幹的公共交通を明示した路線図等による利用者への訴求や、わかりやすい名称の設定、バスレーンのカラー舗装化など走行路線の視認性を高くするなど、公共交通が便利だと思わせる工夫をすべきです。

(有識者の主な意見)

- ▶本数の多いバス路線を再編して軸として位置づけ地図・計画で見せるといい。
- ▶名古屋から栄の東西路線を路面公共交通でつなぐと、線として見え、沿線が賑わい、さらに南北にも賑わいが染み出していくと思う。
- ▶新たに面的なまちづくりを政策的に進めるのであれば、そこに公共交通を引いて新しい軸を作り、まちづくりを盛り上げるということも戦略として必要である。
- ▶市外とのアクセスを高めるのはすごく重要。名古屋がさらに発展していくためには、郊外から人がスムーズに入って来られる環境を作っていないといけない。
- ▶MaaSの時代に、検索結果で遅いルートだと選択されない。自動車のシェアリングばかりになりかねない。基幹的な交通をもっと充実して速く行けることが重要である。
- ▶ICカードのオープンデータ化を進めることで、利用者だけでなく事業者の利益にもつながる取組みが生まれる。
- ▶完全に自動運転車が普及した時には、車間の減少や必要幅員の減少等により、道路空間の使い方を見直すことができ、公共交通のためのスペースを確保すれば、サービスレベルの向上を図ることができる。
- ▶バス路線の概略がわかるよう、本数が多い路線を太く表示したり、名称をわかりやすくするといい。

4.取組みの方向性

■交通の目指すべき姿

② 端末交通	様々な交通サービスを組み合わせた、郊外でも使いやすい交通手段がある
--------	-----------------------------------

【取組みの方向性】

基幹的公共交通に接続する利用しやすい端末公共交通の確保

多様な主体や、自動運転等の新たな技術による柔軟な交通サービスの提供

基幹的な公共交通網を整備する中において、そこから離れたエリアでも、地下鉄や基幹バスなど基幹的公共交通にアクセスしやすかったり、スーパーや病院など地域の人が日常生活で利用する施設にアクセスしやすい交通手段を用意すべきです。

その交通手段については、商業施設や地域など多様な主体による提供やシェアリング、タクシーの活用、自動運転技術等新たな技術を活用した利便性の高い交通システムの導入、新しいモビリティサービスの提供などにより、既存の交通サービスに限らない、より使いやすい移動サービスを提供すべきです。

(有識者の主な意見)

- ▶バスをきめ細やかに走らせたり、グリーンスローモビリティやベロタクシーなどを活用する。
- ▶地下鉄・市バスの2本立てだけではよくない。遠いところからの速達性、狭いところを面的に、運行すべき。
- ▶名古屋市は市営交通を中心に市域全域をカバーするバス路線が確保できているため、バスの乗車人員が少なくても、地域住民が危機感を持って行動を起こすことが少ない。他都市のように住民主体で運行を考える仕組みがないから必要である。
- ▶低速自動運転車両や超小型モビリティが免許返納後の高齢者の移動確保に期待される。
- ▶大型店舗と連携したコミュニティバスの運行もあるといい。

4.取組みの方向性

■交通の目指すべき姿

③	結節拠点	交通結節拠点は、質の高い乗換機能と、賑わいを生む交流空間としての機能を有している
---	-------------	---

【取組みの方向性】

多様な交通モードをスムーズ、快適に乗換える環境づくり

人々が楽しむことや、休息することができる駅内外の交流空間づくり

基幹的公共交通はじめ多様な交通モードが接続する交通結節拠点では、別路線のホームやバスターミナル、駐車場などからわかりやすく、短時間で移動できるとともに、ダイヤや料金の調整などにより快適に乗換える環境にすべきです。

また、駅がまちの拠点となるように、駅ナカや駅そばには商業施設や休憩スペースを併設するなど、待ち合わせや休憩ができ、ゆとり・賑わいを感じられる空間として、交通機関の利用者に加え、周辺住民も利用しやすい環境にすべきです。

整備にあたっては、駅そばの再開発などまちづくりと連携し、民間活力も活用すべきです。

(有識者の主な意見)

- ▶拠点の魅力向上が重要。民間事業者の誘導なども進め、楽しく滞留できる空間があると魅力が向上する。
- ▶地下鉄の地図に駐車場を掲載し、地下鉄と駐車場料金は一体にする等、拠点駅の結節機能を向上させる必要がある。
- ▶快適な待合環境の整備は大事である。
- ▶バス停が情報発信の拠点になるといい。

4.取組みの方向性

■交通の目指すべき姿

④ 都心 都心をストレスなく快適に移動できる交通手段が整備されている

【取組みの方向性】

都心をわかりやすくつなぐ路面公共交通システムの導入

歩行者優先のwalkableな空間整備と歩行者と親和性の高い交通手段の導入

移動そのものを楽しめる多様な交通手段の導入

快適に都心を移動し、にぎわいのあるまちを楽しむため、名古屋駅地区、栄地区、大須、名古屋城のある名城地区など魅力ある地区の回遊性を高め、都心の軸となる新たな路面公共交通を導入すべきです。

あわせて、自動車中心の道路空間を歩行者や自転車、公共交通優先の空間に転換するとともに、歩行者と親和性の高い新たな路面公共交通や自動運転技術等を活用したスローモビリティ、シェアサイクルなどを導入し、名古屋、金山、千種など都心を一体的に楽しめる環境にすべきです。

また、新たな路面公共交通のほか、オープントップバスや水上交通など、乗ってみたいと思えるデザインや最先端の技術を取り入れた都市のシンボルとなる交通システムを導入しやすい仕組みを構築すべきです。

(有識者の主な意見)

- ▶名古屋駅で降りてみたいと思わせる魅力が必要。回遊性を高め、名古屋駅だけでなく名古屋城・栄・大須などへの呼び込みが必要である。
- ▶名古屋城へは名古屋駅からすぐ行けること、行き方が目で見てわかることが大事である。
- ▶名古屋から栄の東西路線を路面公共交通でつなぐと、線として見え、沿線が賑わい、さらに南北にも賑わいが染み出していくと思う。(再掲)
- ▶名駅、栄、金山と開発を進めて行く中で、利便性を高めるためにはそれらを繋ぎ、周遊できる交通が必要になってくる。名古屋は道が広いので、新たな路面公共交通の導入など道路空間の公共交通への転換は難しくないのでは。
- ▶東山線の1軸に頼るのではなく、東山線・桜通線の2軸を作ることが必要。新たな路面公共交通も桜通線へのアクセス性を高めればよい。
- ▶国際競争力を上げるなら、都心の通過交通を排除する。
- ▶フリンジパーキングやパークアンドライドで駐車してから簡単に名古屋駅に来られるような公共交通があれば、都心への自動車流入を抑制できる。
- ▶今後のまちの中は、歩行者との親和性が高いスローなモビリティが大事である。
- ▶栄でシェアサイクルが広がるとよいと考えているが、駐輪については、道のあり方を考えなければならぬ。
- ▶成熟した都市には船がある。別料金でなく、他の交通機関と一体の一日乗車券で乗れること。事業者が違っていても運輸連合になって運賃制度が一体化している例は多い。
- ▶オープントップバスなど特徴的なバスが走行していることが、まちの賑わいにつながる。

4.取組みの方向性

■交通の目指すべき姿

⑤ユニバーサルデザイン

多様な人がバリアなく移動できる環境が充実している

【取組みの方向性】

バリアフリー化の一層の推進

多様な人に配慮した情報提供の充実

エスカレーターやエレベーターの整備は進みましたが、身体機能の衰えた高齢者、障害者、小さな子ども連れ、大きな荷物を持つ人などが安心・安全に自立して移動できる環境を整備するとともに、わかりやすい案内をすべきです。バリアフリーの整備・改善にあたっては、当事者の意見を取り入れ、利用者目線で設計すべきです。

また、利用者や事業者が、高齢者や障害者、ベビーカー利用者に対する理解や協力が広がるよう、心のバリアフリーの普及や啓発など、ハード・ソフト両面の取組みをすべきです。

外国人を含むすべての人が行きたいところへスムーズに動けるようにサインを掲示するとともに、リアルタイムの情報提供と、その情報を取得できる環境を整備すべきです。

また、災害時においては、道路や公共交通の被害状況など情報を集約・一元化するとともに、必要な情報を取得できる環境を構築すべきです。

(有識者の主な意見)

- ▶エスカレーターやエレベーターが増えたのはいいことだが、どこにあるか分からないことがある。動線の確保と情報提供の両方が必要である。
- ▶エレベーターでベビーカー渋滞を見かける。数がニーズに合わなくなりつつあるのでは。
- ▶休憩が必要な人にとって、休憩スペースの設置や情報提供が必要である。
- ▶車椅子の方などが公共交通を自分自身で乗降できる仕組みに変えていけないかと思っている。
- ▶国交省がバス系統ナンバリング検討会を実施している、名古屋市もアジア大会までには実施すべき。
- ▶事故等による列車の運休は外国人や障害者にはわからない。運行状況、代替案を提供してくれるサイトがあるといい。

6回にわたる懇談会での議論を経て、名古屋で暮らし、働き、楽しむ人々の移動を支えるため、3つの視点と5つの交通の目指すべき姿をとりまとめることができました。

今後は、「20年先を見据えた今後10年の交通施策」について、短期、中期、長期の視点で実施すべき施策を検討し、公共交通を中心としたまちづくりの実現に向けた取組みが期待されます。

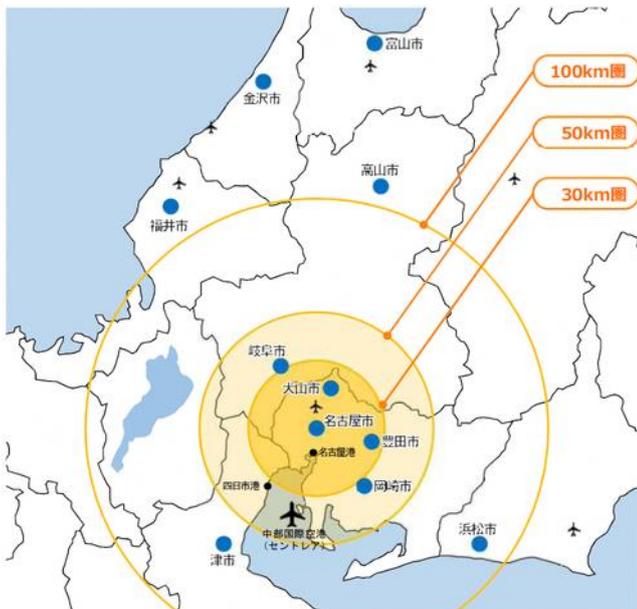
また、施策を推進するにあたっては、目指す姿をメッセージとして市民に伝えるスローガン(例えば、躍動都市を意味する「エナジェティック フィールド ナゴヤ」など)を掲げて力強く推進することが必要です。

参考1. なごやの概況と交通の状況

(1) 位置と地形

- 名古屋は、日本のほぼ中央に位置し、東京からは約260km、大阪から約140kmの距離にあり、鉄道や幹線道路の結節点として東西交通の要衝となっています。
- 本市の市域面積は約326km²で、東部の丘陵地、中央部の台地、北・西・南部の沖積平野の3つに大きく分けられ、東に高く西に低い地勢をなすものの、おおむね平坦な地形となっています。

■名古屋市の位置



出典：名古屋市作成

■名古屋市の地形



出典：名古屋市作成

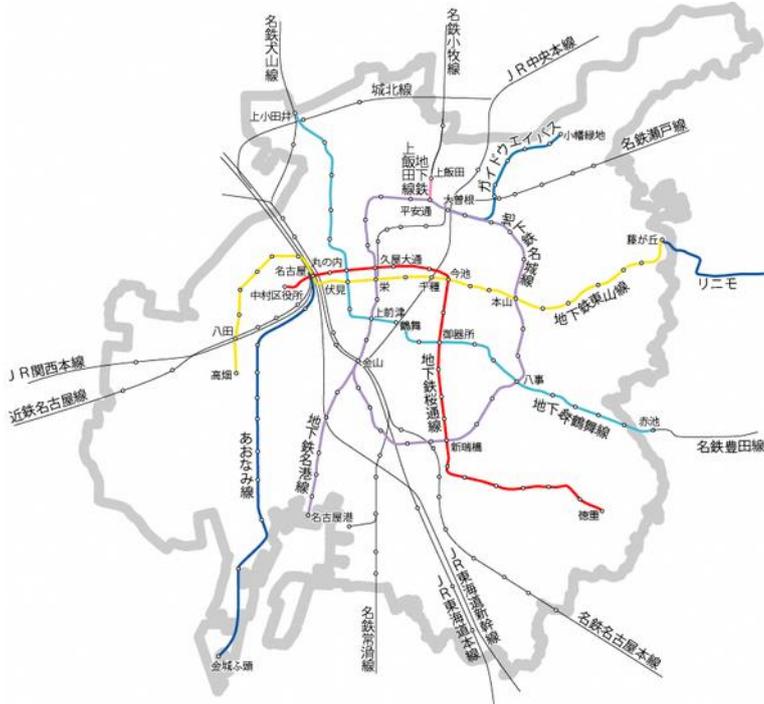
参考 1. なごやの概況と交通の現状

(2) 公共交通

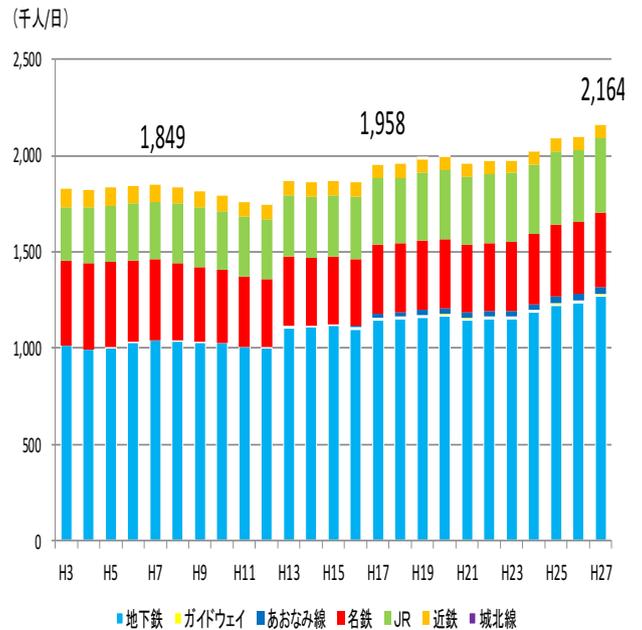
① 鉄軌道

- 市内の1日あたりの乗車人員は、新幹線を除いた鉄道及び軌道全体で約216万人であり、市民の通勤、通学、買い物などの日常生活を営む上で必要不可欠なものとなっています。

■ 鉄軌道の整備状況



■ 鉄軌道市内一日乗車人員数推移

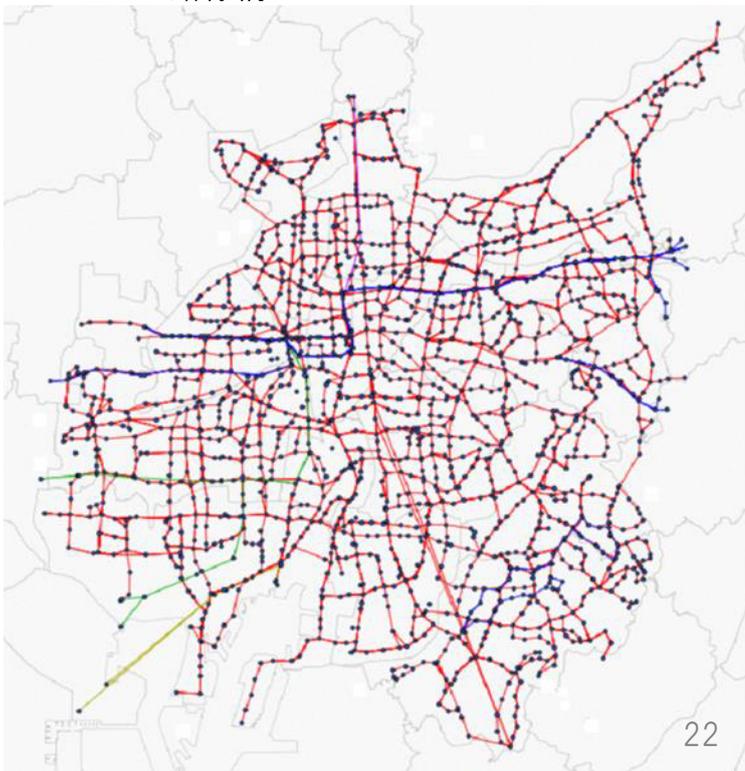


出典：名古屋市統計年鑑より名古屋市作成

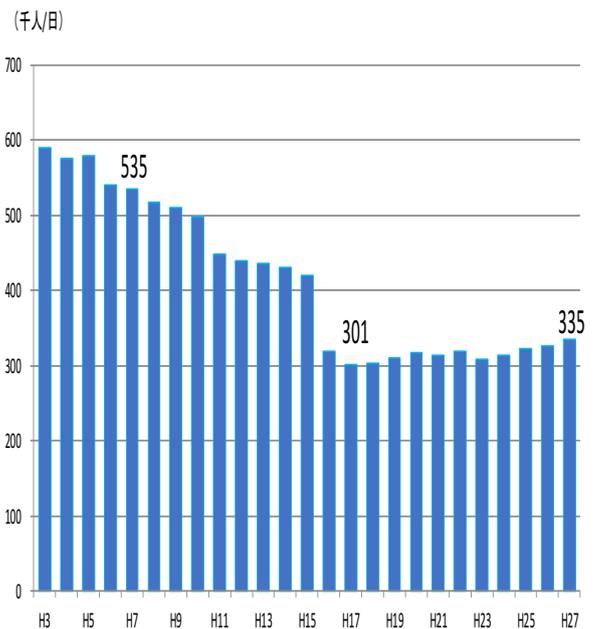
② バス路線

- 市内の名古屋市営バスの1日あたりの乗車人員は約34万人であり、鉄道網と一体となって市内をほぼ網羅しており、生活に密着した移動手段となっています。

■ バス路線網



■ 市内一日乗車人員数推移



出典：名古屋市統計年鑑より名古屋市作成

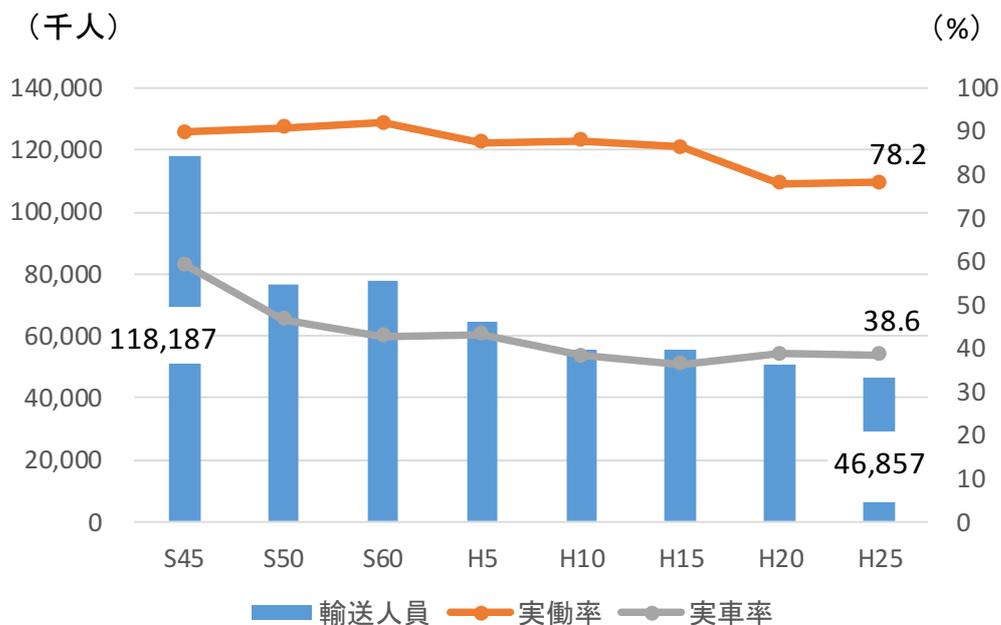
参考 1. なごやの概況と交通の現状

(2) 公共交通

③ タクシー

- 名古屋タクシー交通圏内(名古屋市を中核とする12市4町1村)の輸送人員は年々減少し、ピーク時に比べ平成25年度は40%程度となっています。実働率は、慢性的な人材・労働力不足などにより、近年は80%を割り込み、実車率は、約40%で推移しています。

■ 輸送人員、実働率、実車率の推移



出典：名古屋のタクシー(H27.1)

④ 水上交通

- 中川運河に水上交通を誘導することにより、都心にいながら港を感じることもできる非日常的な空間の創出を図ります。また、中川運河・堀川等と連携した広域的な水上交通の充実やネットワーク化をめざします。

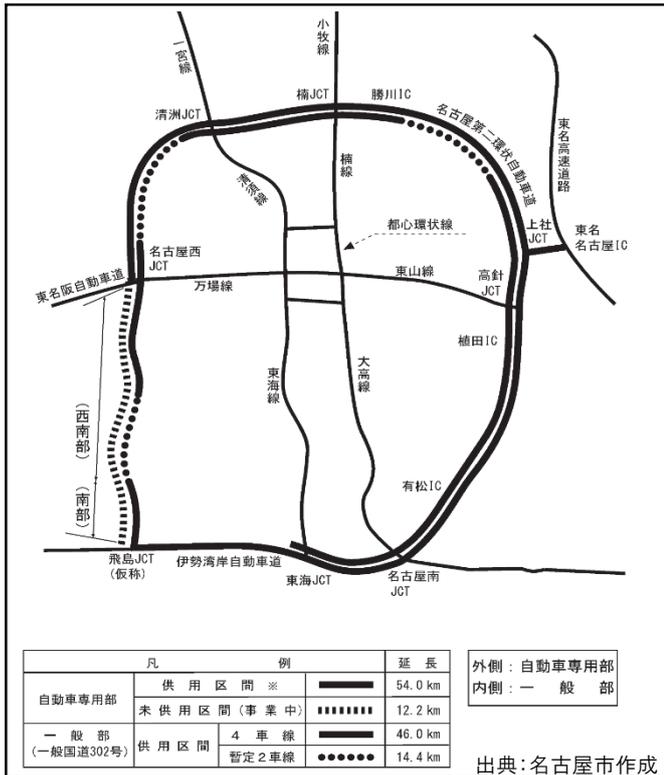


参考 1. なごやの概況と交通の現状

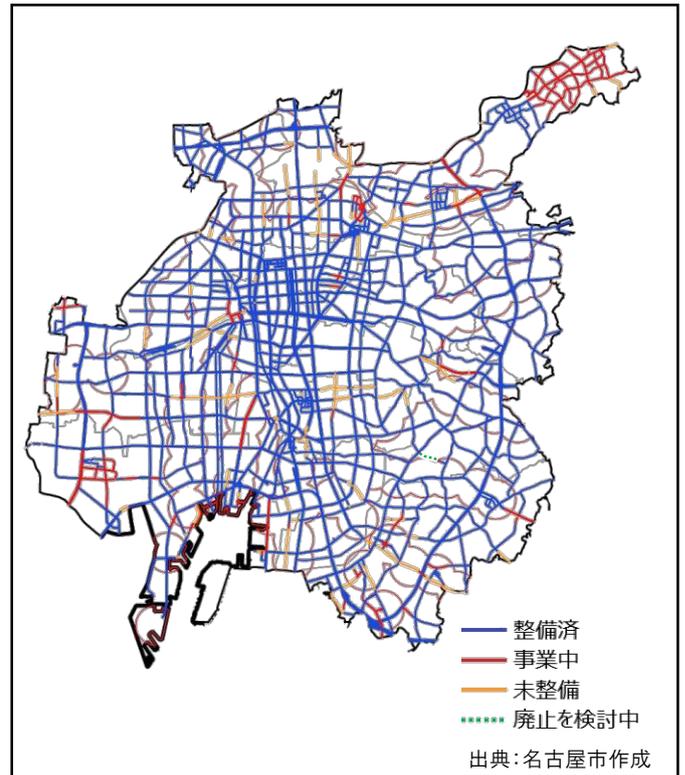
(3) 道路

- 名古屋市内の自動車専用道路網は西南部・南部区間(名古屋西JCT-飛島JCT)の事業が進行しており、平成32年度に全線開通を予定しています。
- 道路網の整備に伴い、名古屋高速道路の交通量は増加し、平面道路の交通量は減少傾向にあります。

■道路の整備状況

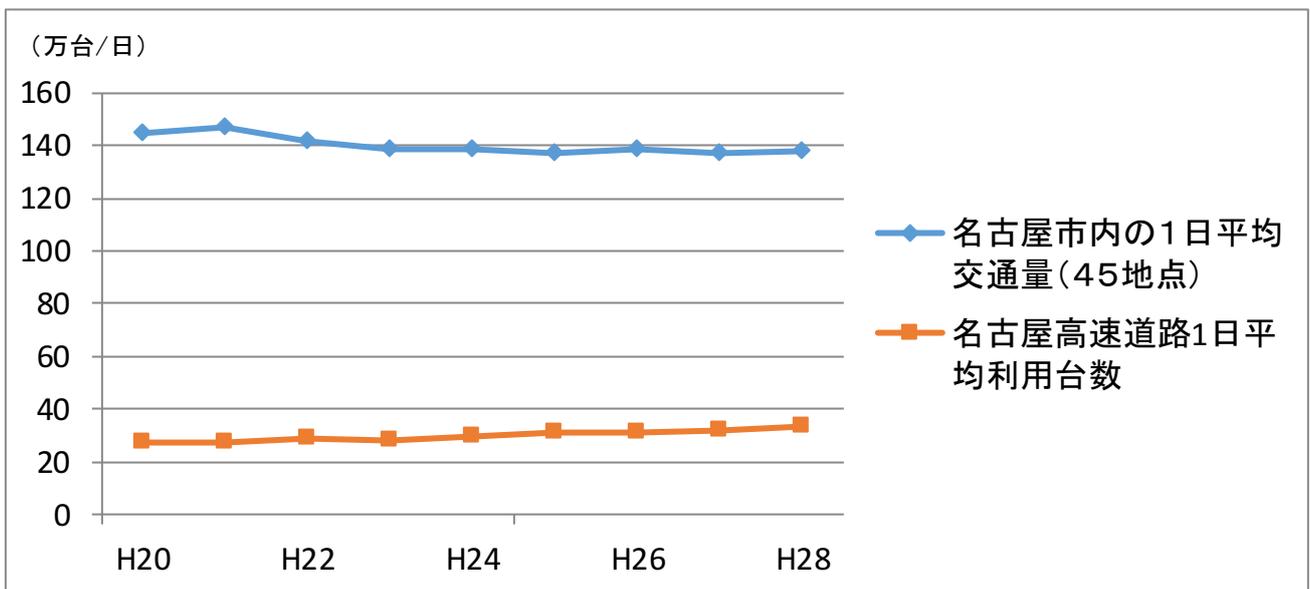


名古屋環状2号線整備状況



都市計画道路整備状況

■市内の1日平均交通量



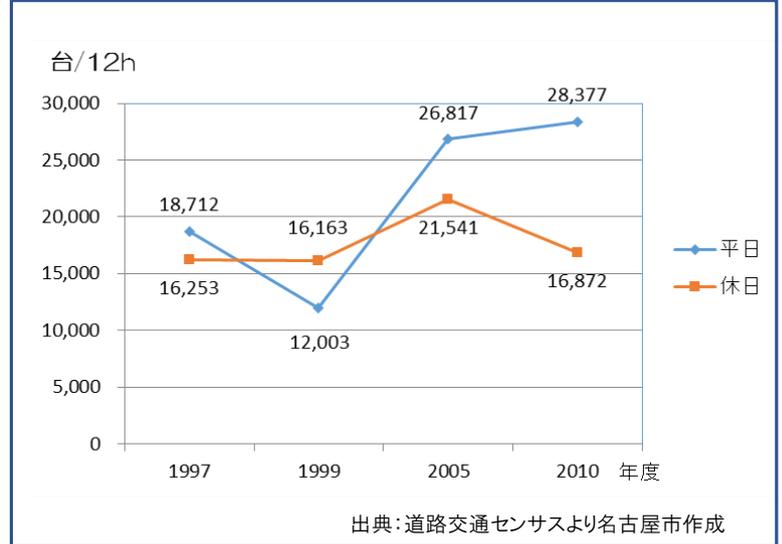
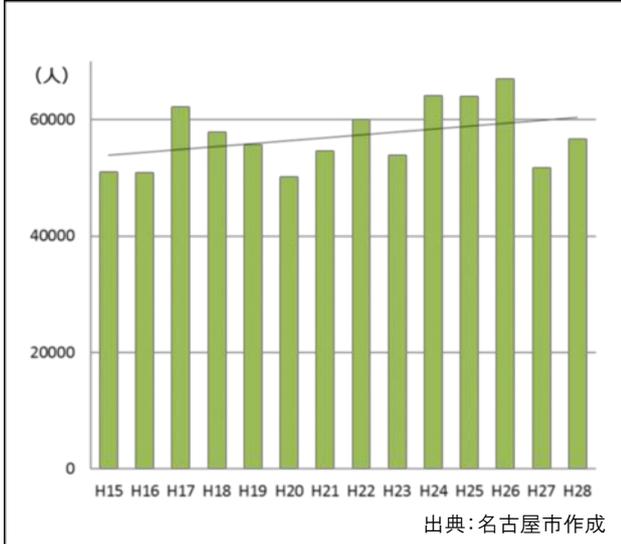
出典：愛知県警察本部交通管制課、名古屋高速道路公社資料より名古屋市作成

参考1. なごやの概況と交通の現状

(4) 歩行者・自転車

- 都心部の歩行者通行量は近年増加傾向、自転車交通量は近年やや減少傾向にあります。

■ 都心部の歩行者通行量、自転車交通量の推移



都心部の歩行者通行量

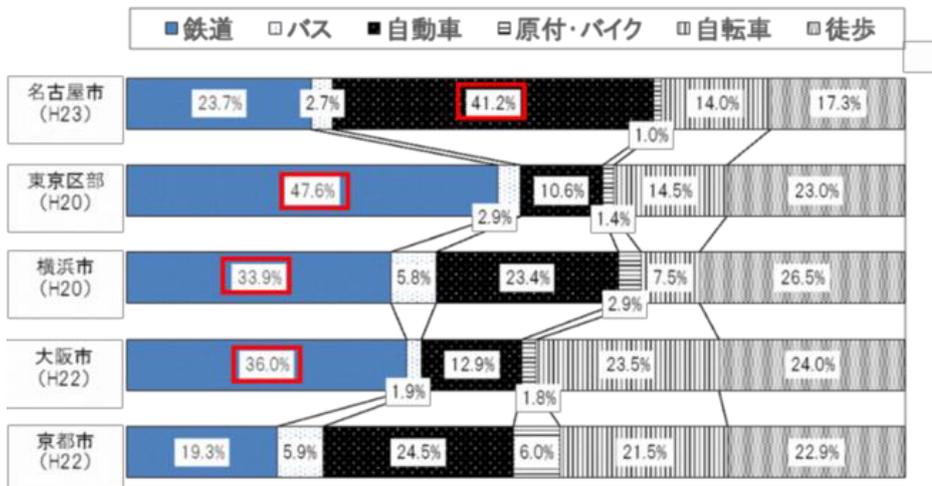
(名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の6地点合計)

都心部の自転車交通量の推移(10地点)

(5) 交通手段割合、移動量

- 名古屋市における代表交通手段割合は東京都区部や大阪市等と比べ、自動車利用が非常に高く、逆に公共交通(鉄道・バス)利用や徒歩・自転車が低くなっていることから、名古屋市の交通手段割合は、自動車利用に依存した交通構造となっています。

■ 主要都市発生集中トリップの代表交通手段利用構成比

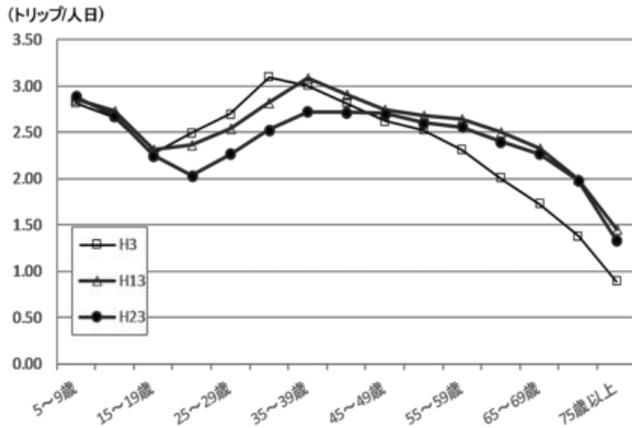


出典：第5回中京都市圏PT調査、第5回東京都市圏PT調査、第5回京阪神都市圏PT調査より名古屋市作成

参考1. なごやの概況と交通の現状

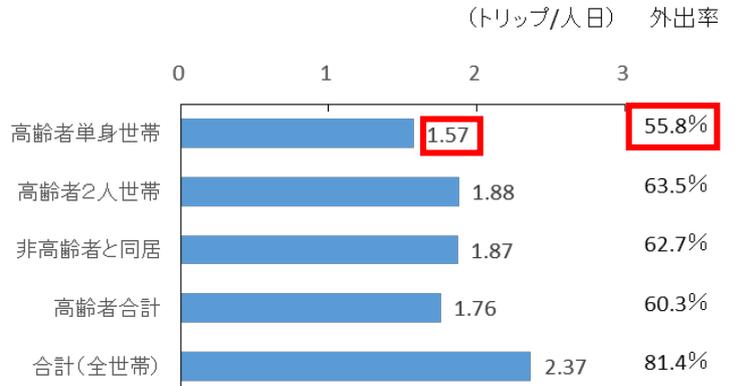
- 市民の年齢別の人口一人あたりトリップ数をみると、20～39歳は減少傾向にある一方、55歳以上の一人あたりトリップ数は平成3年から10年間で大幅に増加しています。
- 高齢者世帯は、全世帯と比べて一人あたりトリップ数と外出率は低い傾向にあり、特に高齢者単身世帯は、全世帯と比べて0.8トリップ、外出率は約25%低くなっています。

■ 年齢階層別にみた人口一人あたりトリップ数の推移(平日)



名古屋市中京都市圏PT調査より名古屋市作成

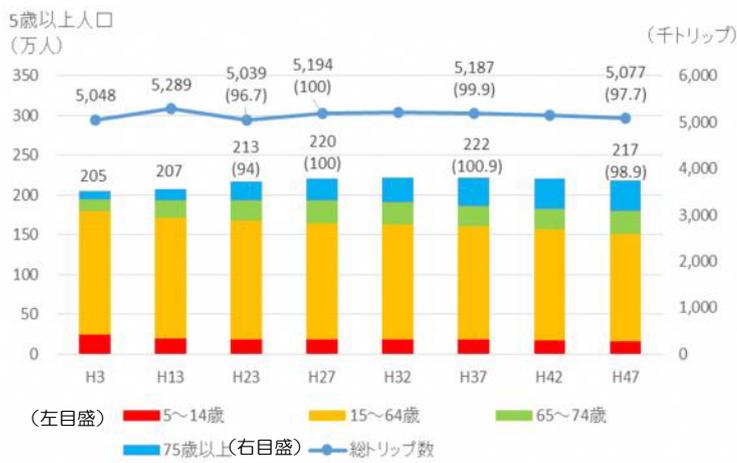
■ 高齢世帯構成別一人あたりトリップ数



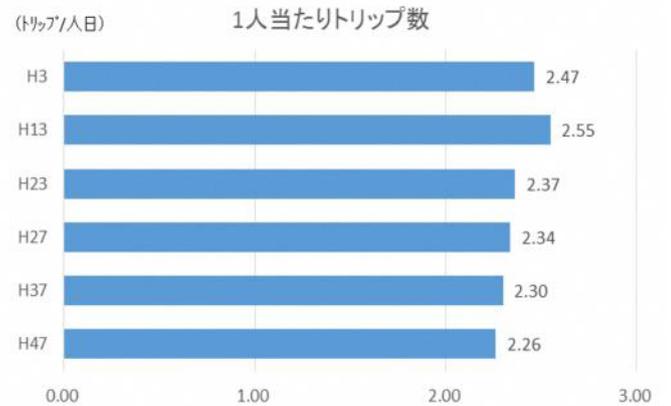
第5回中京都市圏PT調査より名古屋市作成

- 今後20年間の人口及び総トリップ数はともに横ばいの見通しであり、一人あたりトリップ数はわずかに減少する見通しとなっています。
- 公共交通の移動量は今後20年間では大きく変動しない見通しとなっています。

■ 人口・総トリップ数の見通し



注) H3～23人口は中京都市圏PT調査集計値
H27人口はH27国勢調査値
() 内はH27を100としたときの指数

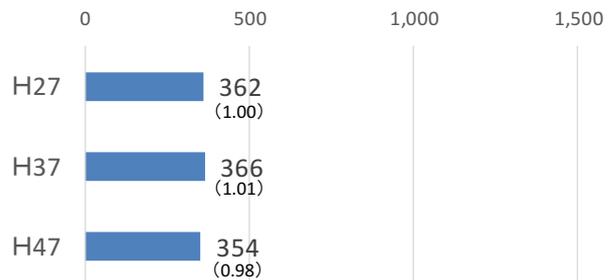


資料：名古屋市推計

鉄道利用トリップ数 (千トリップ)



バス利用トリップ数 (千トリップ)



資料：名古屋市推計

参考2 懇談会の開催概要

(1) 開催概要

	開催日	概要
第1回	平成29年11月7日	・本市の公共交通の現状 ・今後の議論に必要な視点、分析
第2回	平成30年1月16日	・超高齢社会における市民と交通に与える影響と課題
第3回	平成30年3月27日	・超高齢社会における将来課題、目指すべき姿 ・リニア開業等が人々の移動に与える影響、本市に与える影響
第4回	平成30年7月11日	・リニア時代を見据えた公共交通のあり方 ・リニア時代における名古屋を取り巻く状況等
第5回	平成30年10月31日	・まちづくりと連携した公共交通の軸 ・新たな技術革新の活用の方向性 ・将来課題について
第6回	平成31年1月30日	・懇談会のとりまとめ

(2) 構成員名簿

第1回～第6回

氏名	所属・役職
猪井 博登	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授
井料 美帆	名古屋大学大学院 環境学研究科 准教授
海道 清信	名城大学 都市情報学部 都市情報学科 教授（座長）
加藤 博和	名古屋大学大学院 環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター 教授
佐藤 久美	金城学院大学 国際情報学部 国際情報学科 教授
松本 幸正	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授

（五十音順／敬称略／所属・役職はH31.1時点）