

第1章 なごや新交通戦略推進プラン 策定の必要性

1-1 時代の潮流

(1) 少子高齢化の加速と人口減少の進行

名古屋市は、2025年頃から緩やかに減少に転じ、少子高齢化も進行していくと推測されています。(図1-1)

一方、名古屋市の将来トリップ数に関しては2015年頃までは増加しますが、その後減少に転じると推測されています。(図1-2)

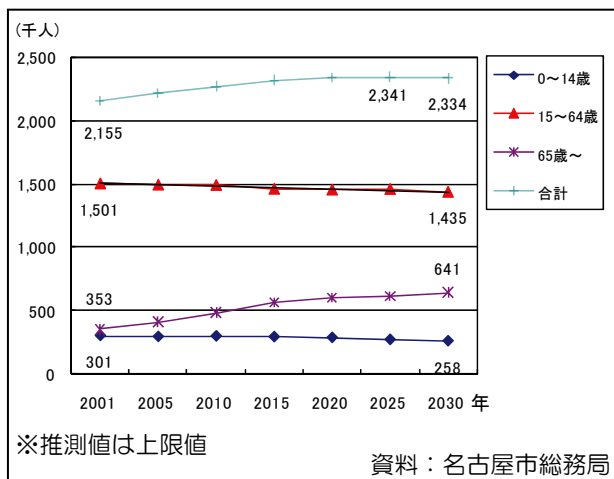


図 1-1 名古屋市の人口の推移

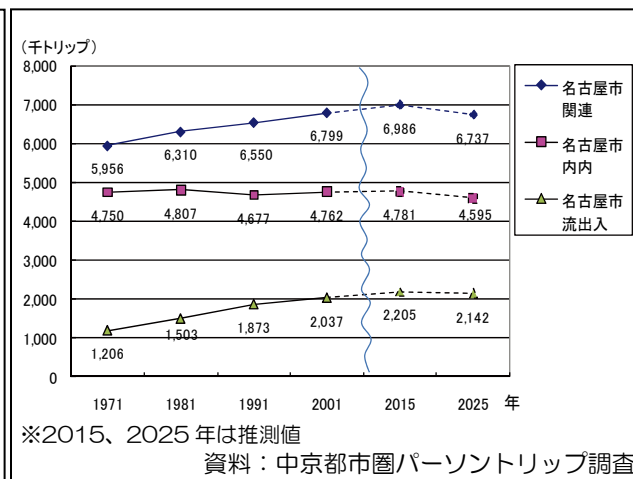


図 1-2 名古屋市関連トリップ数の推移

(2) 安心・安全に対する危機感の増大

地震などの大規模災害、犯罪など、市民の安心・安全に対する不安や危機感が増大し、社会全体のあらゆる面で安心・安全に対するニーズが高まっており、名古屋市においても、中期戦略ビジョン策定時の市民アンケートでは、安心・安全に対する優先度が高くなっています。(図1-3)

視点	回答数	割合
1.人と人が交流し、支え合い、みんなでまちづくりを担っている【連携・自立】	4,078	54.5%
2.便利で快適な生活環境に囲まれ、やすらぎとのおいが感じられる【快適】	5,318	71.1%
3.まちが元気でにぎわいがあり、活力に満ちている【活力】	3,695	49.4%
4.安全で不安を感じることなく、暮らしている【安心・安全】	6,550	87.6%
5.未来につながる人づくり・まちづくりに取り組んでいる【育み】	4,300	57.5%
6.まちに個性と魅力があふれ、人の心をひきつけている【魅力】	2,325	31.1%
7.一人ひとりが輝き、充実した毎日を過ごしている【いきいき】	3,195	42.7%
8.互いの立場を尊重し、信頼関係が築かれている【信頼】	3,901	52.2%
無回答	320	4.3%

資料：中期戦略ビジョン市民アンケート(平成 21 年)

図 1-3 名古屋市中期戦略ビジョン市民アンケートにおける「まちづくりの視点」の優先度

(3) 地域コミュニティの希薄化

町内会への加入者は年々減少しており、とくに都市部ではコミュニティの希薄化が顕著にみられます。(図1-4)

一方、NPOや市民団体への参加など、社会参加に対する関心が高くなってきており、個人単位の活動でなく、地域を越えた共通の目的による横のつながりが拡大しています。(図1-5)

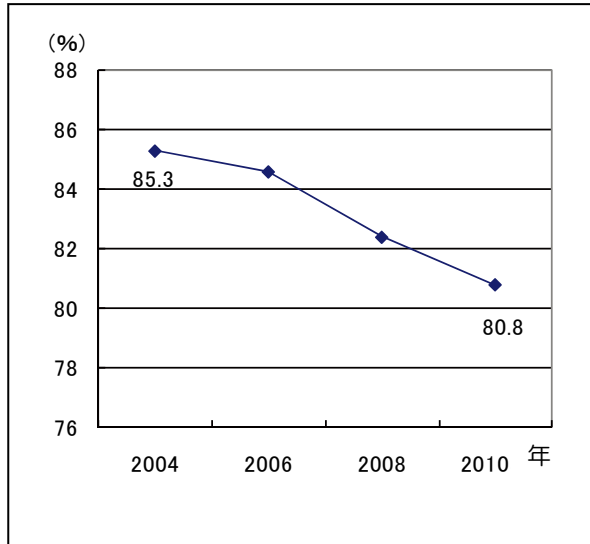


図1-4 市内の町内会加入率

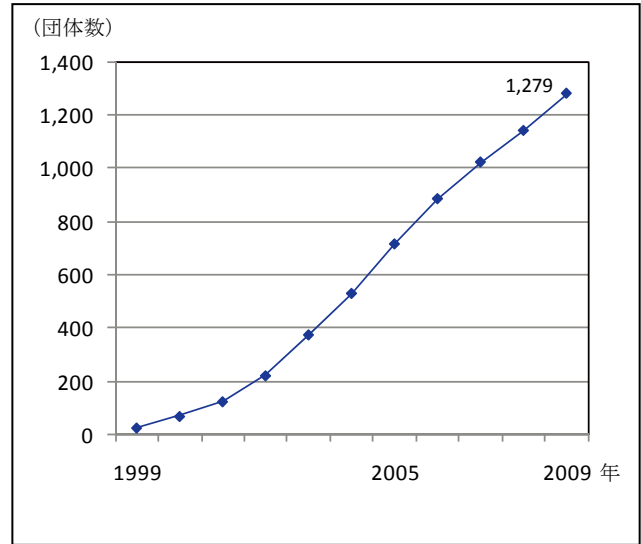


図1-5 愛知県におけるNPO認証数の推移

(4) 都市間競争の激化

社会や経済、人やモノのグローバル化が急速に進む中で、世界中の動きが活発になり、様々な分野で国際的な都市間競争が激しくなっています。(図1-6、1-7)

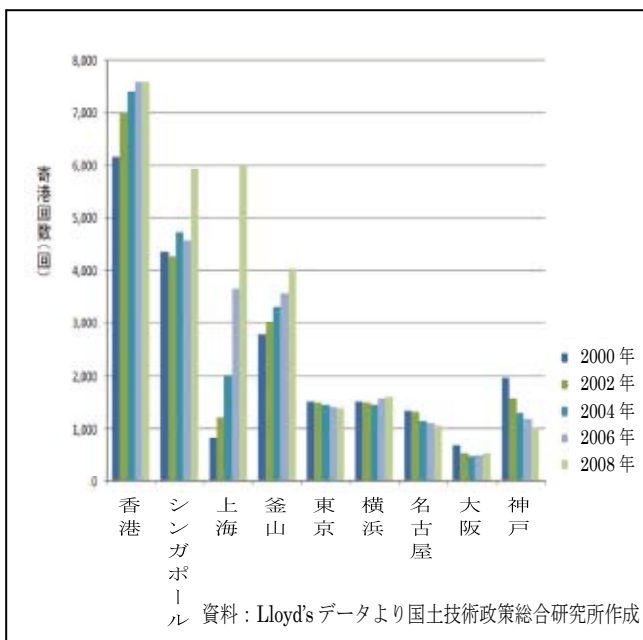


図1-6 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移

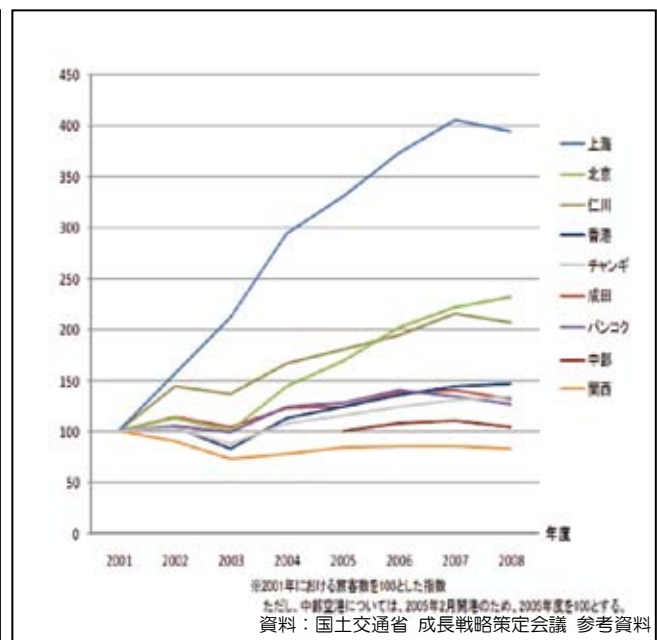


図1-7 アジアの主要空港における旅客数の推移

(5) 地球環境問題の深刻化

気候変動の進行により、記録的な猛暑をはじめ、寒波や干ばつ、集中豪雨など、異常気象の頻度が増加する可能性が非常に高いといわれています。また一方で、化石燃料の枯渇が懸念され、エネルギーの転換を進めていく必要があり、交通をはじめとするまちづくり全体で低炭素化を目指すことが重要です。(図 1-8)

名古屋市は、政令市で比較すると駅密度が比較的高いにもかかわらず、運輸部門の二酸化炭素排出量が多く、その中でも自動車からの排出が約8割を占めています。(図 1-9)

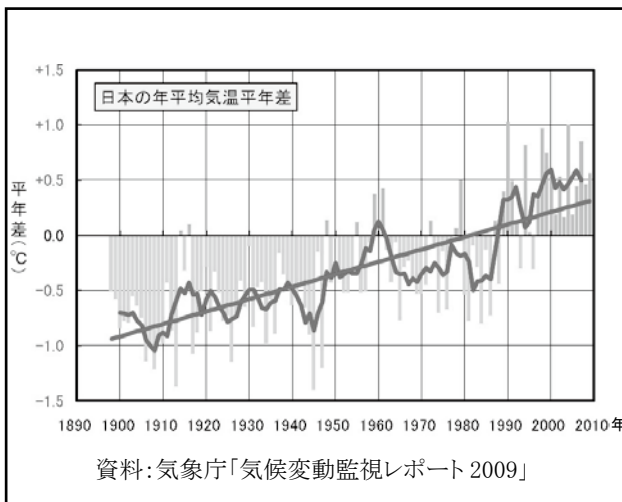


図 1-8 日本の年平均気温平年差

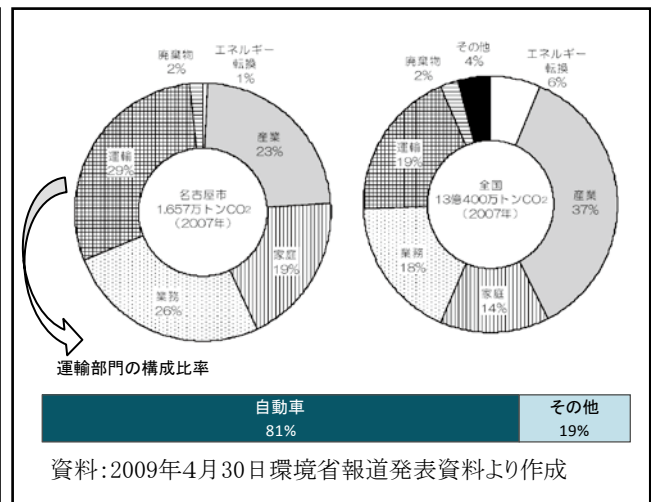


図 1-9 名古屋市の二酸化炭素排出量の割合

1-2 交通を取り巻く動向

交通分野における規制緩和などが進められ、交通事業者の参入と撤退が自由化されました。結果として民営のバスや鉄道の撤退に見られるように、全国的に地域の公共交通が大きな課題を抱えていることが明らかになり、名古屋市でも2002年以降民営の路線バスが約30路線廃止になるなどの影響がありました。

そうした中、国は地域の公共交通支援として、地域公共交通活性化・再生総合事業や地域公共交通確保維持改善事業による対応を進めています。

今後は制定が予定されている交通基本法の趣旨を踏まえ、交通に関する各種課題について考えていく必要があります。

1-3 名古屋の交通の現状

(1) 公共交通網

(ア) 鉄軌道網

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200万人であり、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。(図1-11)

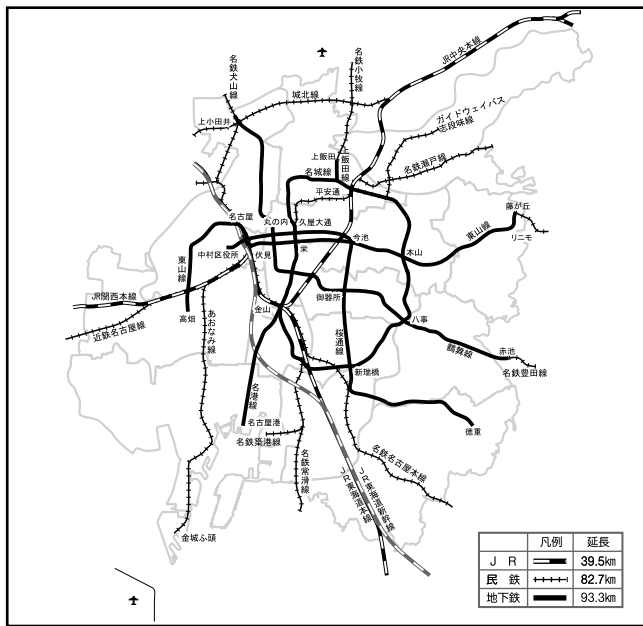


図1-10 鉄軌道の整備状況

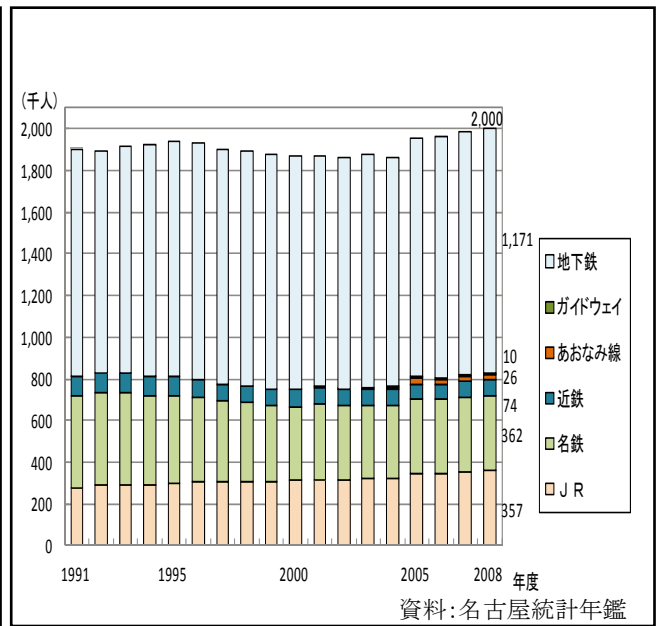


図1-11 市内の1日あたり鉄軌道乗車人員

(イ) バス路線網

市バス路線網は、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です。専用バスレーンによる基幹バスや、専用高架レーンと一般道の両方を走行するガイドウェイバスなど、先進的な交通システムも導入されています。(図1-12)

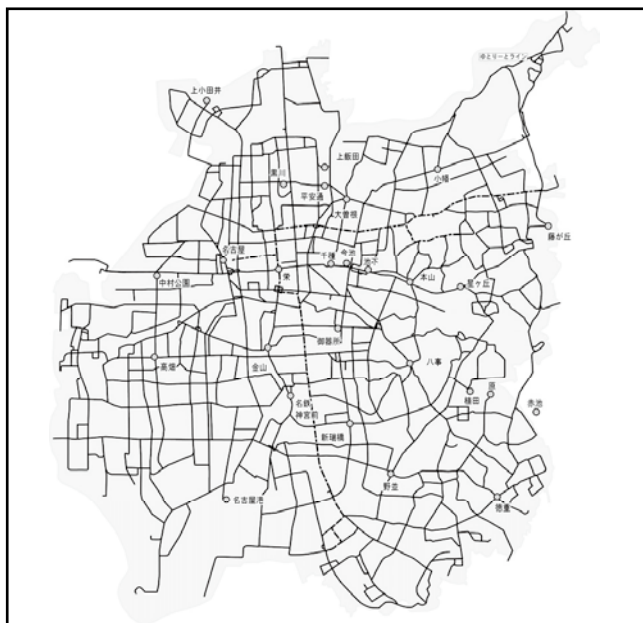


図1-12 名古屋市バス路線網

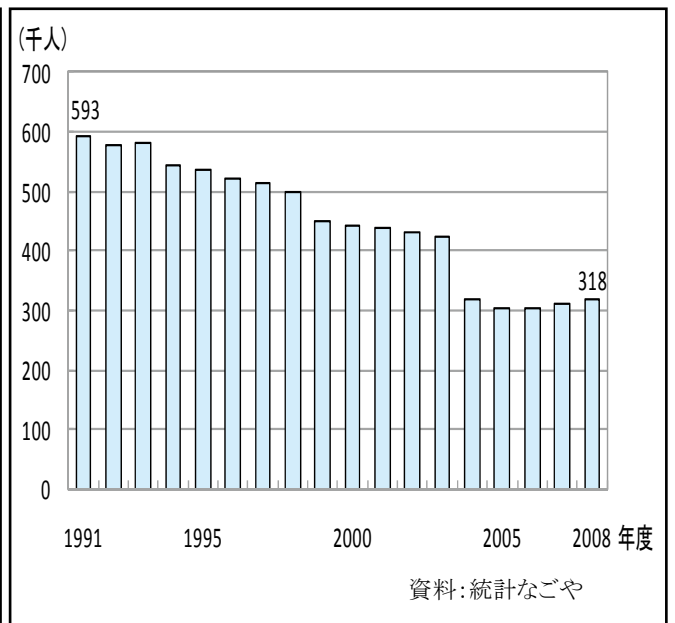


図1-13 1日あたりの市バス乗車人員

(2) 道路網

名古屋市内の自動車専用道路網は完成が近づいており、名古屋環状2号線の自動車専用部と名古屋高速道路が一体となり、長距離トリップを環状・放射方向に迂回分散させることで、平面道路の負担軽減を図っています。平面道路網も、幹線、補助幹線、区画道路を役割に応じた段階的に構成・配置した整備が進められています。

(図 1-14)

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しています。(図 1-15)

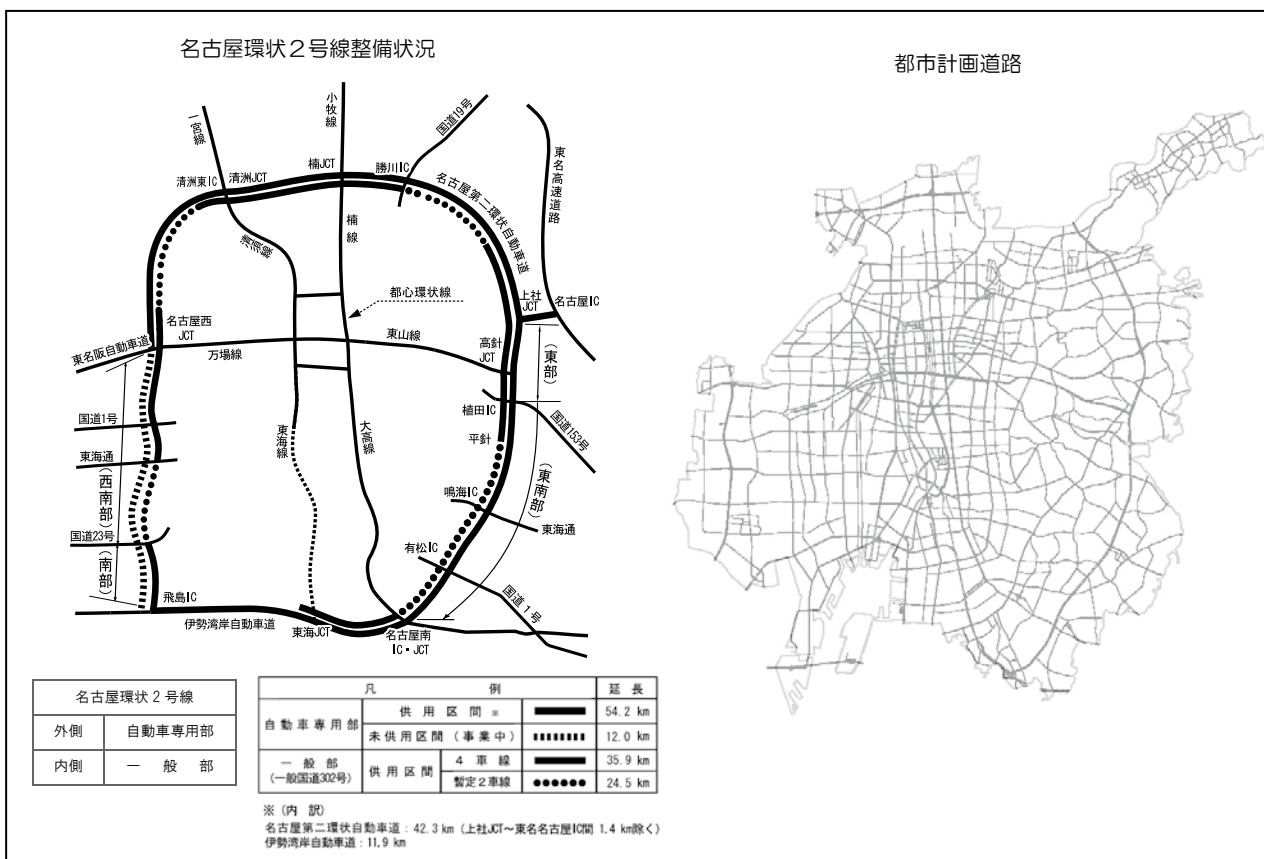


図 1-14 市内の道路網の状況

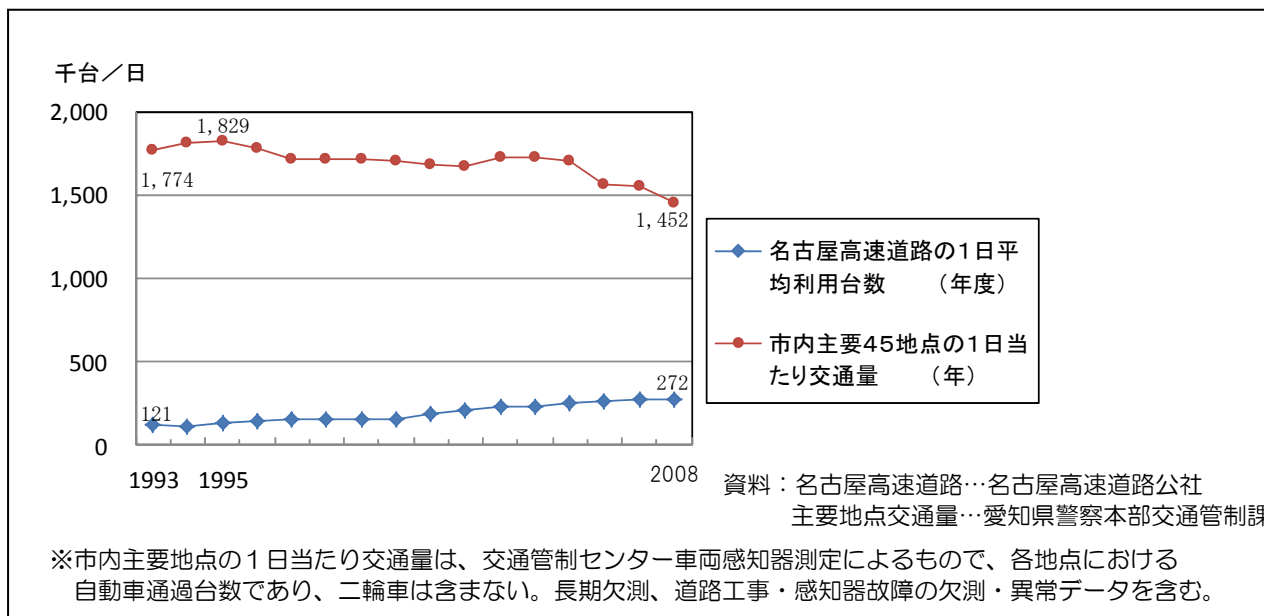


図 1-15 市内の自動車交通量の推移

(3) 代表交通手段割合

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と比べ、自動車利用は非常に高く、逆に公共交通（鉄道・バス）利用は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。(図 1-16)

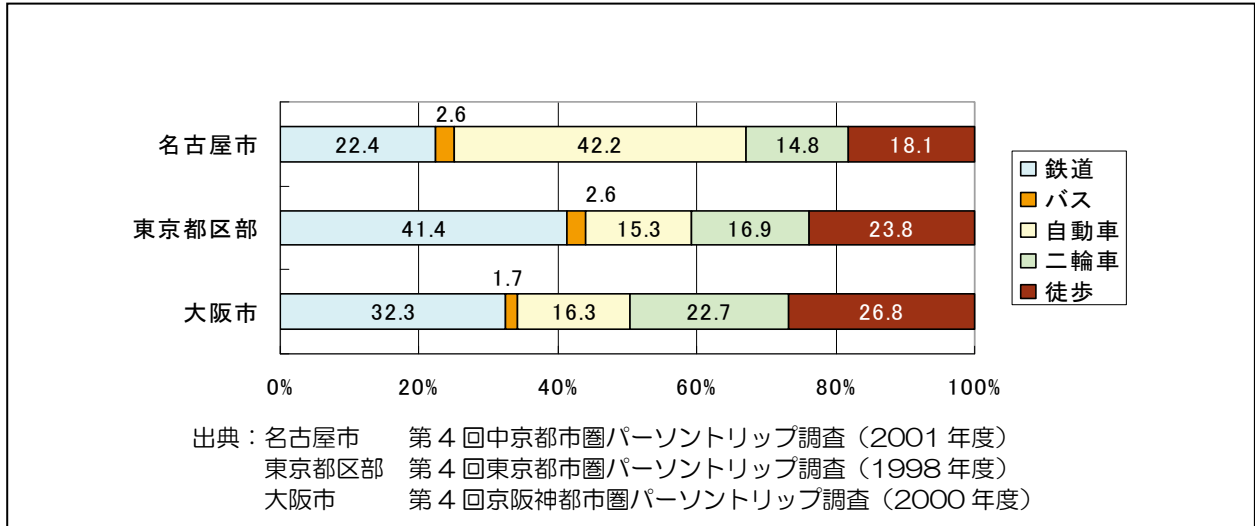


図 1-16 三大都市における代表交通手段割合

(4) 都心部の歩行者・自転車交通量

名古屋駅地区の歩行者交通量については、平日・休日とも横ばいの状況になっています。栄・大須地区については、名古屋駅地区に比べ休日の歩行者交通量が多いのが特徴で、2009年度は増加していますが全体的には減少傾向となっています。(図 1-17) 都心部の自転車交通量は全体的には平日・休日とも増加傾向となっています。(図 1-18)

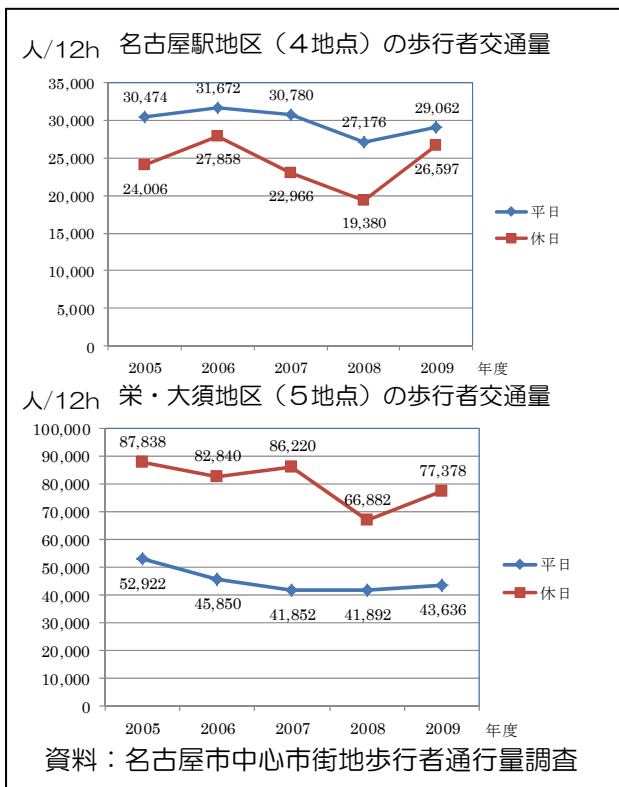


図 1-17 都心部の歩行者交通量の推移

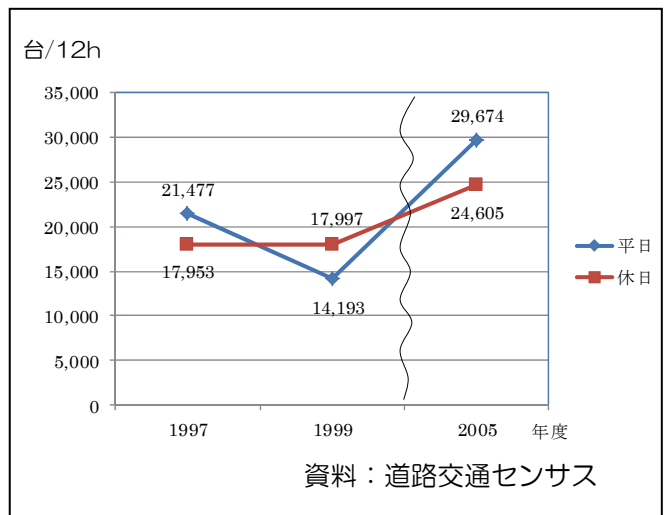


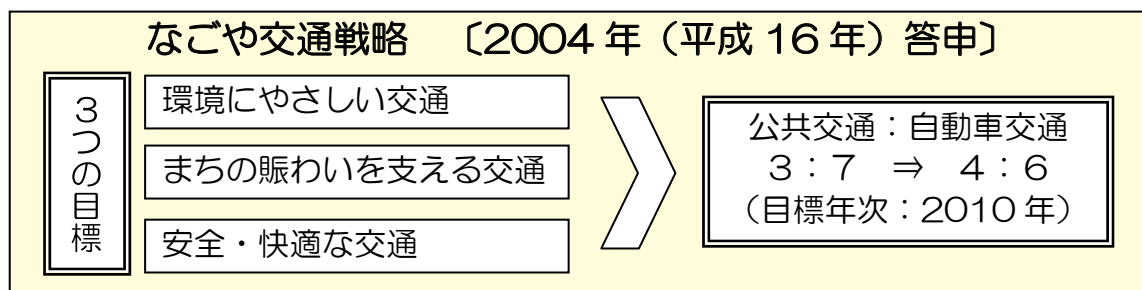
図 1-18 都心部の自転車交通量の推移

1-4 「なごや交通戦略」の成果

本市の交通に関する課題を解決するため、公共交通と自動車交通の割合をより適正なものにする必要があったことから、2004年（平成16年）に名古屋市交通問題調査会が「なごや交通戦略」を答申し、その中で設定された目標を達成するため、名古屋市及び交通事業者等による様々な施策が市民の協力を得ながら進められてきました。

その結果、2010年（平成22年）までに、公共交通と自動車の利用割合を「3：7」から「4：6」へとする目標に対し、2007年度に行った交通行動簡易調査での利用割合は「36：64」となりました。

これは施策の実施により成果が現れ、目標に近づく方向に進んだと評価できます。



各種交通施策等の実施により
目標に近づく方向に進んだ

公共交通：自動車交通の利用割合 = 36：64

1-5 「なごや新交通戦略推進プラン」の必要性

以下に示すように、交通を取り巻く新たな状況変化への対応といったことなどにより、今後の交通とまちづくりについて新たな計画の策定が必要となりました。

交通を取り巻く新たな状況変化への対応

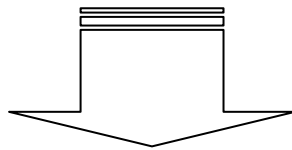
時代の潮流による社会情勢の変化などにより、交通に求められる市民の意識も多様化してきており、国においても、交通に対する考え方やその方向性を検討しています。また、技術の進展等による交通施策の新たな展開もみられます。

中期戦略ビジョンへの的確な対応

名古屋市では新たな総合計画である「名古屋市中期戦略ビジョン」を策定し、実現をめざすまちの姿を描いており、交通面からその実現を支えていくための新たな交通の戦略が必要となっています。

なごや新交通戦略の答申

より一層自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした交通体系をめざした「なごや新交通戦略」が、2010年（平成22年）12月に名古屋市交通問題調査会から答申されました。本市としては、その答申をふまえ、将来に向けた交通施策を推進していくための指針となる『なごや新交通戦略推進プラン』を策定する必要があります。



なごや新交通戦略推進プランの策定