

なごや交通戦略

(諮問第2号答申)

平成16年 6月11日

名古屋市交通問題調査会

平成16年 6 月11日

名古屋市長

松 原 武 久 様

名古屋市交通問題調査会

会長 竹 内 傳 史

まちづくりと連携した総合交通体系の形成について（答申）

名古屋市交通問題調査会は、平成15年 3月28日「自動車利用の適正化を図り、公共交通への転換を促進する施策について」諮問を受け、慎重に審議を重ねてきました。その結果を「なごや交通戦略」としてまとめましたので、別添のとおり答申します。

はじめに

公共交通網の整備促進と自動車交通の抑制・・・この方針は昭和52年の名古屋市基本構想および昭和55年の名古屋市基本計画において交通政策の基本的な方向として位置づけられ、これまで変更されることなく継承されてきました。

しかし、交通渋滞の慢性化、交通事故の増大、違法駐車、大気汚染や騒音などの解決すべき課題は相変わらず山積し、さらに、地球温暖化防止の観点から、交通分野においてもCO₂削減が差し迫った政策課題になっています。また、公共交通利用は自動車利用の増加傾向とは対照的に漸減しております。

総合的な交通政策の展開がこれまで以上に求められています。

このような状況を受け、名古屋市交通問題調査会では、都市構造と交通、ライフスタイルと交通行動の関連などに着目し、まちづくりと連携した総合交通体系のあり方を検討しました。まず、生活実感に即した視点から「まちと交通」の将来像を展望します。そして、この将来像を実現するには、交通施設や土地利用そして交通行動などをどのように改善していけばよいのかという視点から各種の施策を組み合わせ、一連の政策として提案します。市民・企業との協働、そして関係機関との協力を通して、政策がより一層の効果を発揮するものと考えています。

なお、私達の意図ができるだけ分かりやすく皆様に伝わるよう、答申をできるだけ簡潔にまとめました。市民と関係者の広い共感を得て、具体的な動きに結実していくことを期待します。

目次

第1章 「まちと交通」の将来像	1
1-1 浮かび上がってきた交通問題の構造 ～ まちの魅力が失われます ～	1
1-2 「まちと交通」のあるべき姿 ～ 魅力あるまちの姿とは？ ～	2
1-3 名古屋市がめざす目標 ～環境・賑わい・安全快適をめざします～	3
第2章 なごや交通戦略	4
2-1 なごや交通戦略の基本姿勢 ～交通需要マネジメントの総合的な展開へ～	4
2-2 戦略の対象となる自動車の移動 ～ どれだけ自動車利用を減らせば良いか？ ～	7
2-3 なごや交通戦略の4本柱と重点	8
2-4 なごや交通戦略でめざすまちのイメージ	9
2-5 交通戦略の体系 ～このような施策を考えています～	11
第3章 なごや交通戦略:パッケージ・プログラム	14
3-1 パッケージ・プログラムについて ～ 都心、駅そば、広域 ～	14
3-2 都心パッケージ ～ 自動車流入の抑制と楽しく歩けるまちづくり ～	15
3-3 駅そばパッケージ ～ 車に頼らなくてよいコンパクトなまちの形成 ～	17
3-4 広域パッケージ ～ 公共交通指向のまち ～	19
第4章 交通エコライフをめざして	21
4-1 どんな交通行動をすればよいのか？	21
4-2 まず率先して実行！	22
4-3 交通エコライフを支援する施策	23
4-4 交通エコライフの推進 ～ 市民とともに創ります ～	24
第5章 「4対6」が実現できる可能性	25
5-1 公共交通への転換対象とする自動車の移動	25
5-2 新たに公共交通の利用が期待される移動	26
5-3 物流を支える交通基盤の推進	28
第6章 なごや交通戦略のフォローアップ	29
6-1 協働による取り組み	29
6-2 関係機関との推進体制	30
6-3 今後の課題	31
用語集	32

資料編 目次

1. 諮問書	36
2. 名古屋市交通問題調査会委員	37
3. 運営の記録	39
4. 名古屋市交通問題調査会条例	41
5. 名古屋市の交通の現状と課題	43
5-1 名古屋市に関連した交通の手段と目的	43
5-2 交通渋滞	45
5-3 交通事故	48
5-4 駐車問題	50
5-5 環境問題	52
5-6 公共交通事業の現状	55
6. 交通の地域特性	60
7. 都市交通に関するアンケート調査	72
8. ワークショップにおける意見	75
8-1 専門部会におけるワークショップ	75
8-2 「みんなで考えるまちと交通と私の生活」なごや交通ワークショップ	79
9. 交通施策の事例	81
9-1 自動車の流入や違法駐車抑制	81
9-2 公共交通の使いやすいまちづくり	83
9-3 使いたくなる公共交通の実現	84
9-4 環境にやさしいライフスタイルの浸透	87

第1章 「まちと交通」の将来像

名古屋市における交通の現状（資料編.5）や市民意見などから、自動車交通の増加に起因する諸問題と「まちと交通」のあるべき姿を整理し、名古屋市のめざすべき目標 **～環境にやさしい交通、まちの賑わいを支える交通、安全・快適な交通～** を組み立てました。

1-1 浮かび上がってきた交通問題の構造 ～ まちの魅力が失われます ～

自動車交通量の増加は、交通渋滞の慢性化、交通事故の増大などを引き起こし、鉄道やバス利用者の減少の原因にもなっています。

こうしたことは環境悪化や公共交通の財政悪化をもたらし、社会構造が一層高齢化するなかで、名古屋を移動しにくいまちにし、さらに、まちそのものの魅力を無くしてしまいます。

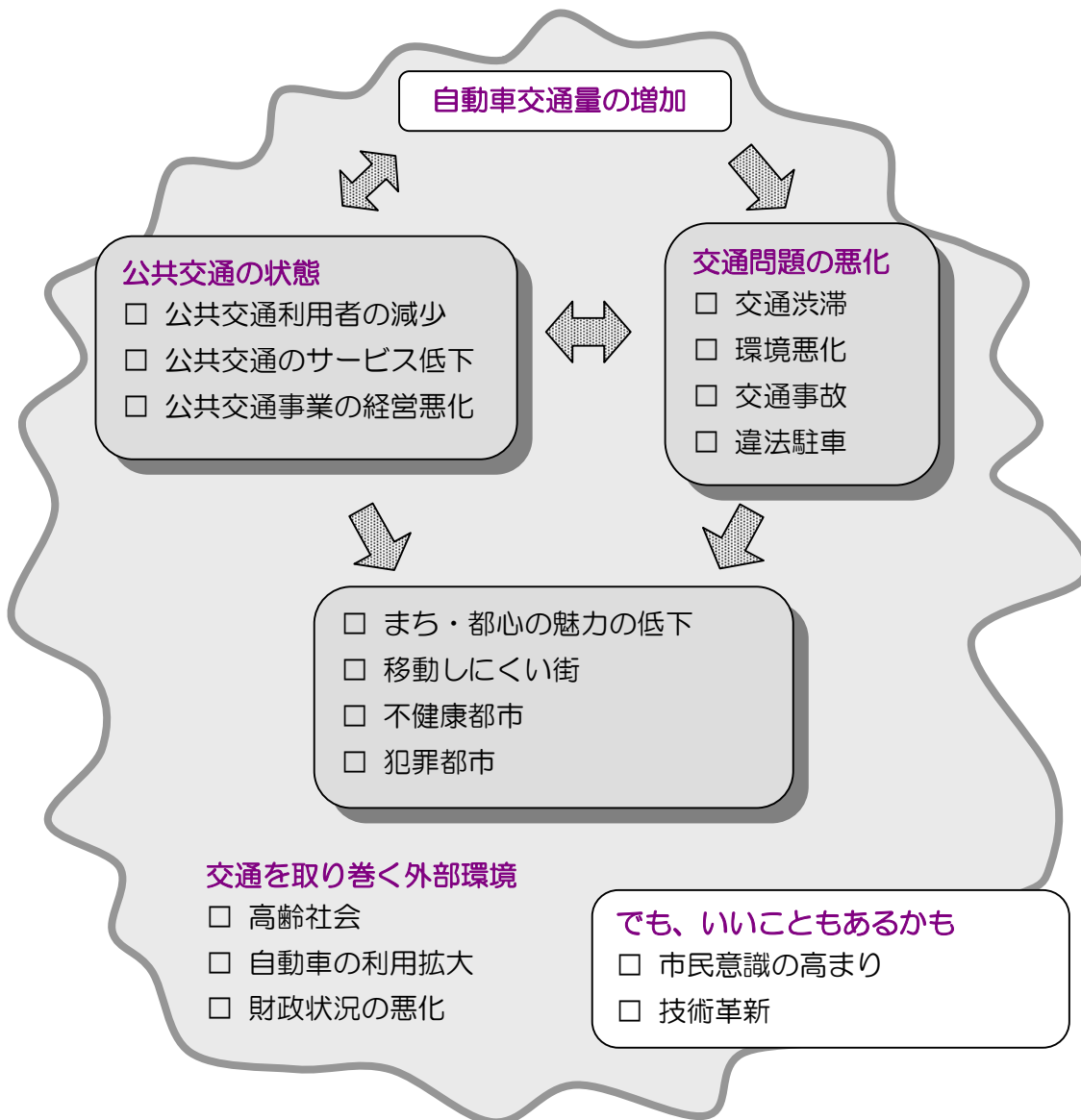


図 1-1 自動車交通にともなう交通問題の構造

（交通問題調査会 第2回合同専門部会におけるワークショップの意見を整理したもの）

1-2 「まちと交通」のあるべき姿 ～ 魅力あるまちの姿とは？ ～

環境への関心が高まるなかで、「きれいな環境のまち」、「賑わいのあるまち」、「安全で快適な移動ができるまち」の育成が重要になっています。そのためには、自動車の利用を適正化し、公共交通を中心とした交通システムを安定的に維持する必要があります。

同時に、市民の交通に対する意識変革を促すことがとても大切になります。

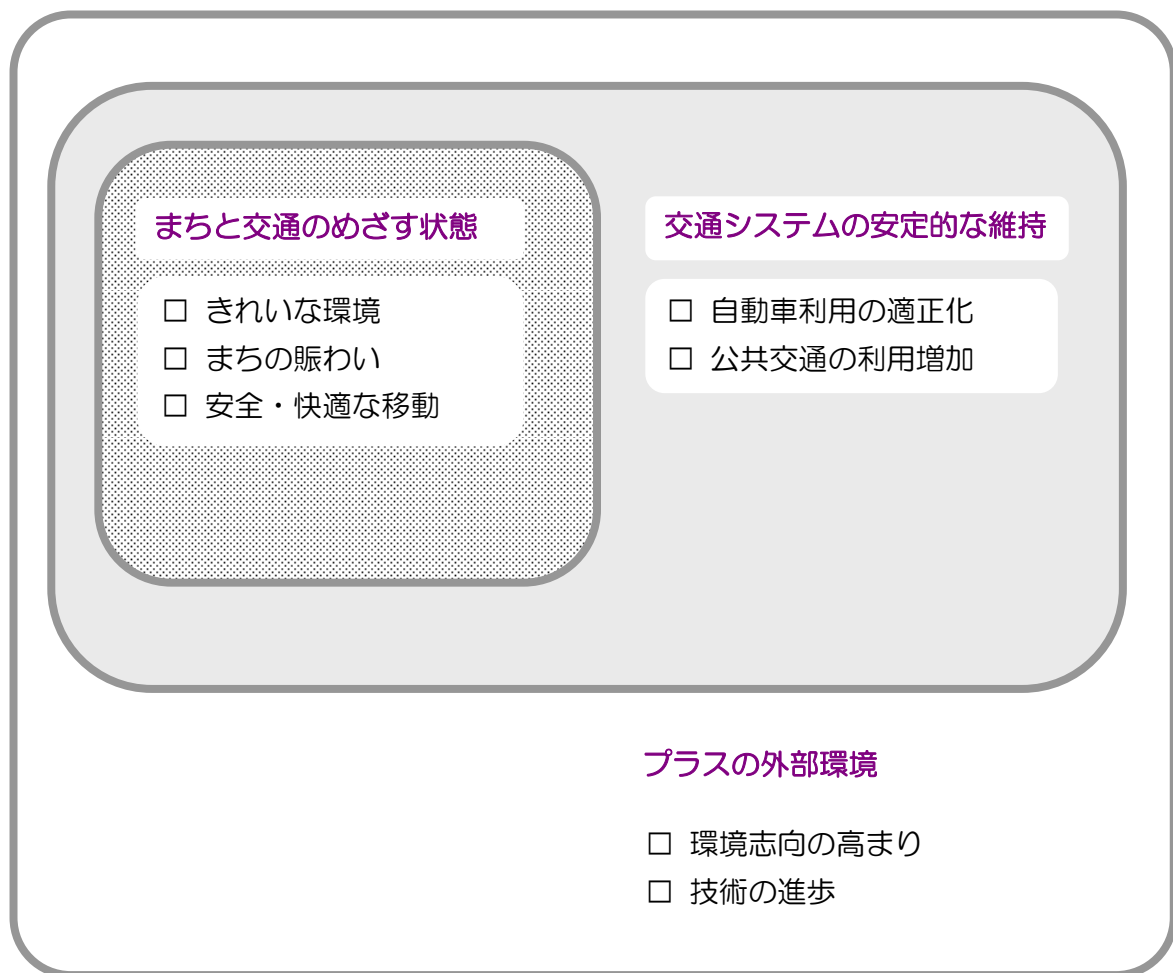


図 1-2 名古屋のまちと交通のあるべき姿

(交通問題調査会 第3回合同専門部会におけるワークショップの意見を整理したもの)

1-3 名古屋市がめざす目標 ～環境・賑わい・安全快適をめざします～

「まちと交通」のあるべき姿を実現するため、「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」、「安全・快適な交通」、以上3つの交通に関する目標を掲げます。この目標の実現のためには、自動車利用を抑え公共交通利用を高める各種の交通施策を総合的に展開することが必要です。

環境にやさしい交通

- 自動車の利用を減らすことにより、道路交通渋滞を少なくするとともに、自動車交通にともなう大気汚染や騒音への影響を減らす。
- 自動車に比べて環境への負荷の少ない公共交通の利用を増やす。
- 先端技術を活用した低公害自動車を普及させ、排出ガスによる影響を減らす。

まちの賑わいを支える交通

- 公共交通が手軽に利用でき、違法駐車が多くなく歩いて楽しい都心にする。
- 鉄道駅周辺では土地の高度利用を促進し、鉄道・バスなど公共交通の利用しやすい便利な地域を形成する。
- 公共交通を利用している時でも歩いている時でも、地域や交通に関する様々な情報を得られるようにし、各地域における回遊性の向上を図る。

安全・快適な交通

- 地域による差はあるものの、誰でもどこでも、目的地への一定水準の移動可能性を保障する。
- 手軽に公共交通の利用ができるようにするため、乗り換えにともなう乗車料金の増加を抑えたり、利用案内を充実させることで、乗り換えにともなう抵抗を減らす。
- 歩行者、自転車、自動車それぞれを空間的、時間的な視点から適切に分離させることにより、交通の快適性を向上させ、交通事故を減らす。

第2章 なごや交通戦略

環境にやさしい交通、まちの賑わいを支える交通、安全・快適な交通の3つの目標を達成するため、「なごや交通戦略」を提案します。

2-1 なごや交通戦略の基本姿勢 ～交通需要マネジメントの総合的な展開へ～

(1) 交通基盤施設の整備促進

地下鉄をはじめとする鉄軌道、自動車専用道路をはじめとした都市計画道路は、名古屋の都市交通を支える基盤施設で、この整備を着実に進めていくことが、「なごや交通戦略」を展開するにあたり不可欠なものとなります。

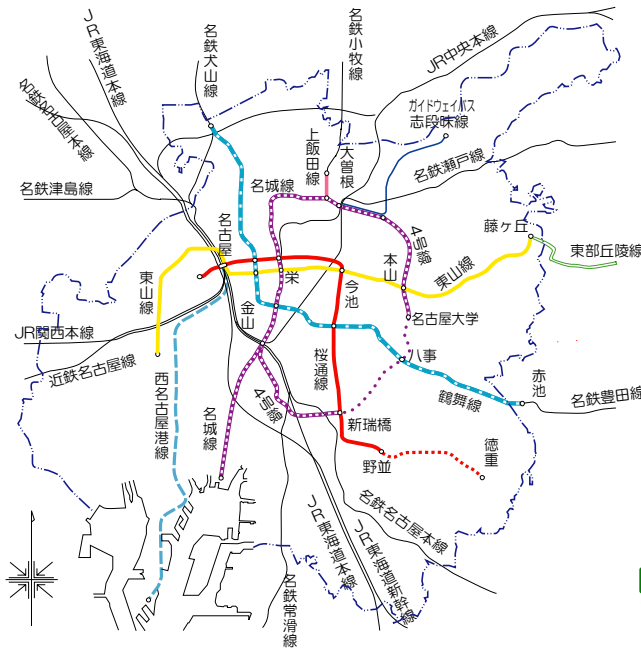


図 2-1 鉄道および軌道系の交通ネットワーク

注) 整備予定区間を含む



図 2-2 主要な道路ネットワーク

注) 整備予定区間を含む

(2) 交通需要マネジメント型の施策へ ～「3対7」から「4対6」へ～

従来の交通政策は、将来の交通需要に対応する施設整備を図ることが主目的の、いわば交通需要追従型の性格を色濃く持っていると言えます。しかし、この交通戦略では、現状の名古屋における**公共交通と自動車の利用割合「3対7」**を、**2010年には「4対6」**にするという数値目標をまず掲げます。そして、この目標をどうしたら達成できるのかという視点から、交通需要マネジメントの視点から戦略を組み立てることになりました。

この場合、交通施設の整備促進、公共交通サービスの充実はもちろん必要なことですが、都市構造を自動車に頼りすぎないものへ誘導していくことや、ライフスタイルを自動車指向から公共交通指向へと変革していくことも同時に重要となります。また、その実現のための推進体制の確立も大切です。

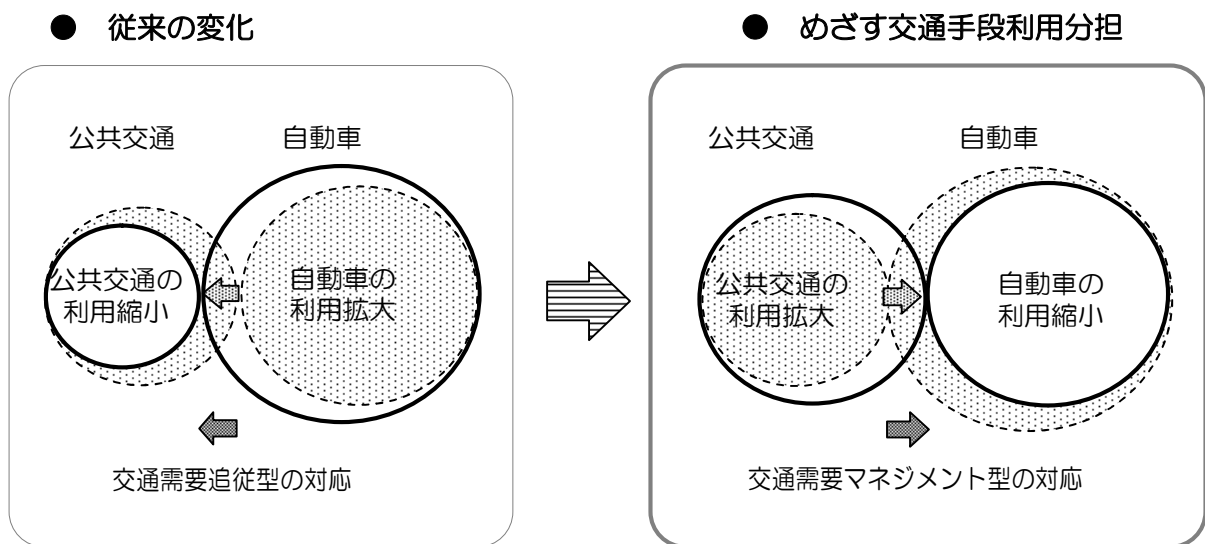


図 2-3 従来の交通手段利用分担の変化と、めざすべき変化

目標		
	目標年次	公共交通と自動車の利用割合
短期	2010年頃	4対6
中長期	特に定めない	より望ましい状態

図 2-4 なごや交通戦略の目標

(3) 総合的・重点的な施策展開

「4対6」を達成するには、① 鉄道や主要な道路網の整備促進、さらに② 鉄道やバスによるサービスの充実に加え、③ 新たな交通需要マネジメント施策の推進が必要で、「なごや戦略」ではとくに③の交通需要マネジメント施策に焦点をあてます。

この交通需要マネジメント施策を進めるためには、交通、道路、土地利用、情報を対象に、事業、規制、誘導、管理など様々な手法を効果的に組み合わせる必要があります。そして施策の実効性をより高めるためには、市民1人1人の交通行動や生活様式を変え、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～へと転換してもらうことが必要であり、その時、市民や企業との協働が重要な役割を担います。

また、施策の実効性を確実なものとするためには、関係機関の協力のもと、各種施策の実施時期、実施手順を明確にしておくことが有効です。

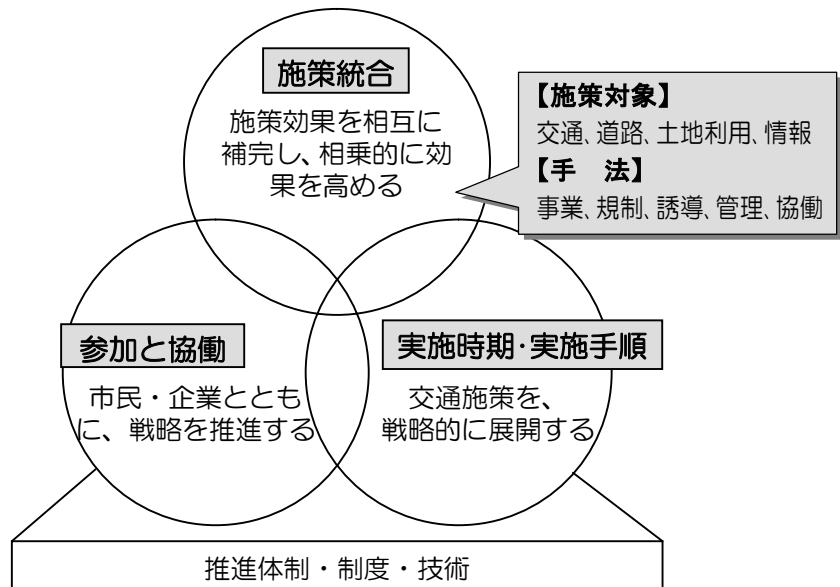


図 2-5 総合的な展開イメージ

交通エコライフを社会全体に一気に定着させることはなかなか難しいことです。したがって、施策の展開にあたっては、市民が名古屋の「まちと交通」の姿の変化を体験しながら、交通エコライフを身近に感じるようになり、その生活に根付かせていくような道筋を考えることが大切です。このためには、まず都心で施策を重点的に展開し、次いで拠点的な鉄道駅周辺地域へ、そして市域全体へと、施策の対象区域を拡大していくことが有効と考えています。

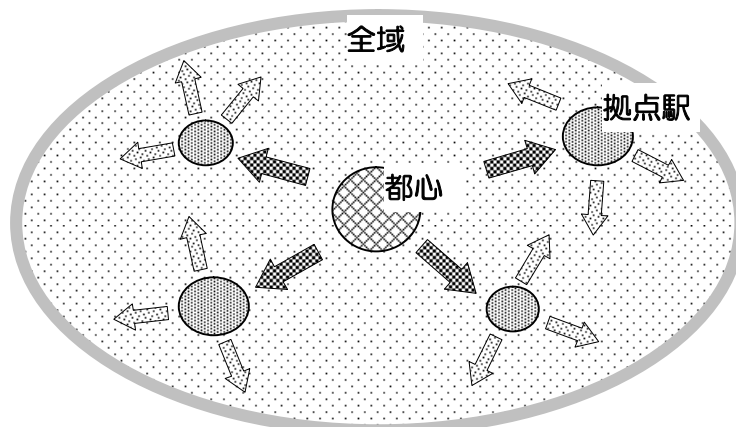


図 2-6 重点的な施策の対象区域の拡大

2-2 戦略の対象となる自動車の移動 ~ どれだけ自動車利用を減らせば良いか? ~

公共交通と自動車の現状の利用割合「3対7」を、将来「4対6」とするには、自動車による移動回数が、1日あたり20万回程度公共交通へ転換することが必要になります。

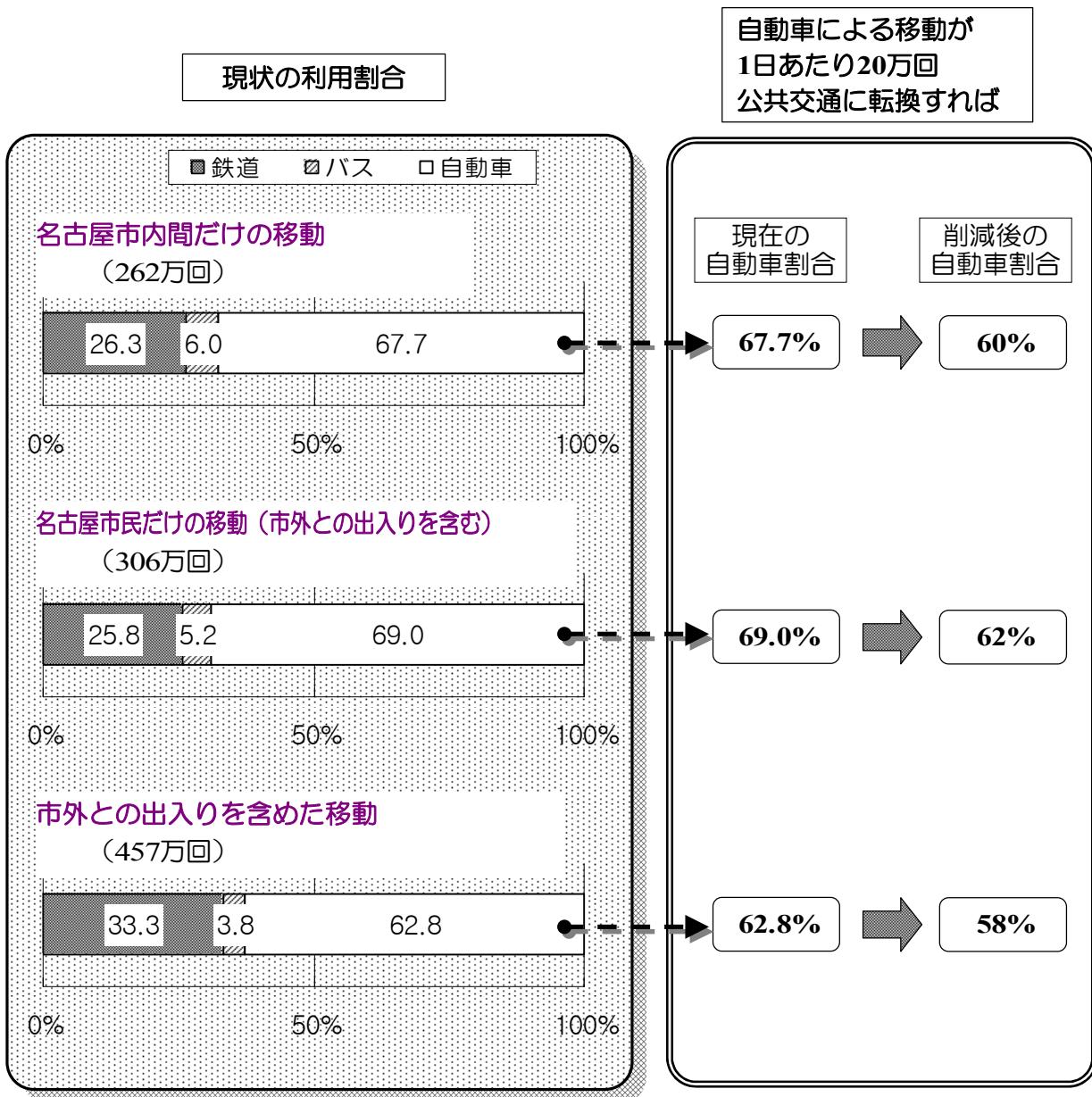


図 2-7 (左側) 現状の公共交通と自動車の利用割合

(右側) 自動車の移動が1日20万回公共交通に転換した場合の、自動車の利用割合

注) 第4回中京都市圏パーソントリップ (平成13年度) のデータより集計

2-3 なごや交通戦略の4本柱と重点

① 自動車の流入や違法駐車抑制 ～重点：都心の自動車減量～

- 都心へ流入する自動車交通を抑制し、都心等の違法駐車問題などの解消をめざす。
- 市域周辺や都心外周でのパーク&ライドの推進と、ITSの活用によるパーク&ライドの利用促進、都心での違法駐車対策を関係機関等と協力して進める。
- 長期的には、トランジット・モールおよび、課金や法規制を含めた流入抑制やロード・プライシングについても調査・検討をする。

② 公共交通の使いやすいまちづくり ～重点：駅そばルネサンス～

- 駅そば(駅勢圏を中心とする生活圏)を、徒歩や公共交通で動きやすく、生活に便利でコンパクトなまちに誘導する。
- 駅そばへの都市機能の集積や土地利用の見直しによる立地誘導を図るとともに、公共空間を活用し、安全快適な歩行者・自転車空間の形成を推進する。
- 長期的には、モールやトランジット・モールについても調査・検討する。

③ 使いたくなる公共交通の実現 ～重点：エコ・ポイントTDMとちょい乗りシステム～

公共交通利用者支援 ～エコ・ポイントTDM～

- 公共交通を利用した時にポイントがもらえ、そのポイントを一定量ためると公共交通の切符などに交換できるという仕組みを通じて、交通需要マネジメントに貢献する、「エコ・ポイントTDM」を推進する。

手軽な交通手段の導入 ～ちょい乗りシステム～

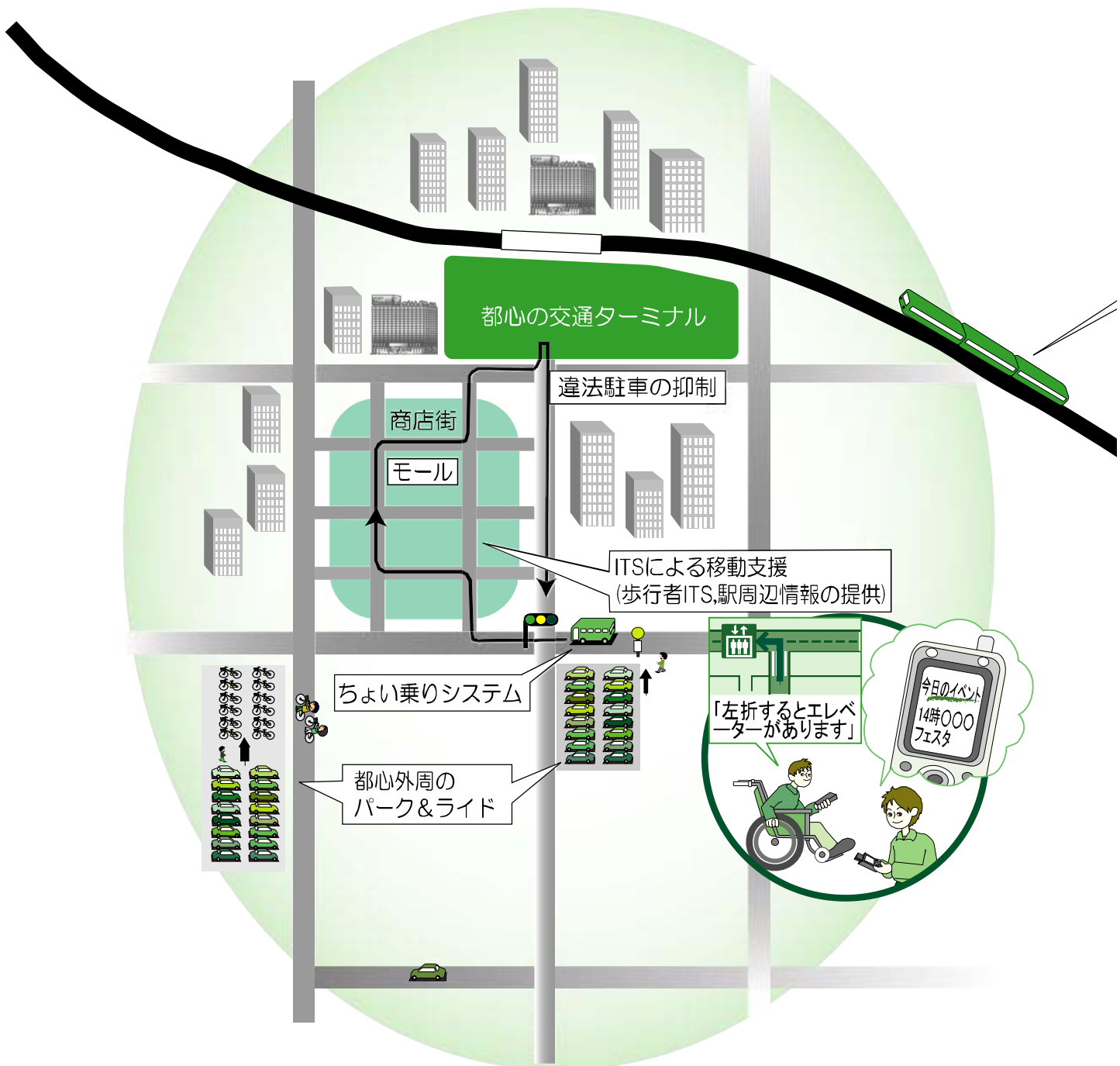
- 食料品などの買物や病院、ご近所に行く場合など、日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用してもらおう「ちょい乗りシステム」の導入を推進する。

④ 環境にやさしいライフスタイルの普及 ～重点：交通エコライフ～

- 自動車を使わない日を体験するイベントや、公共交通による通勤を奨励する事務所を支援するなど、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～普及の機運を盛り上げる。

2-4 なごや交通戦略でめざすまちのイメージ

「なごや交通戦略」は、
きれいな環境、まちのにぎわい、安全・快適なまちづくり
をめざします！



エコ・ポイントがたまったり、
運行状況が分かったり、
公共交通も便利になったな。



ITSによる移動支援
(最適経路選択支援システム)

エコ・ポイントTDM

車で行くか、公共交通で行くか？
渋滞にはまるよりも、エコ・ポイント
も貯まるしパーク&ライドして行こう。

〇〇パーキング
P 空
あと約10分

カーナビ

市域周辺の
パーク&ライド

大規模商業施設の
駐車場有効活用など

駅周辺への
都市機能集積

駅前広場

ITSによる移動支援
(パーク&ライド駐車場への案内)

ちょい乗りシステム

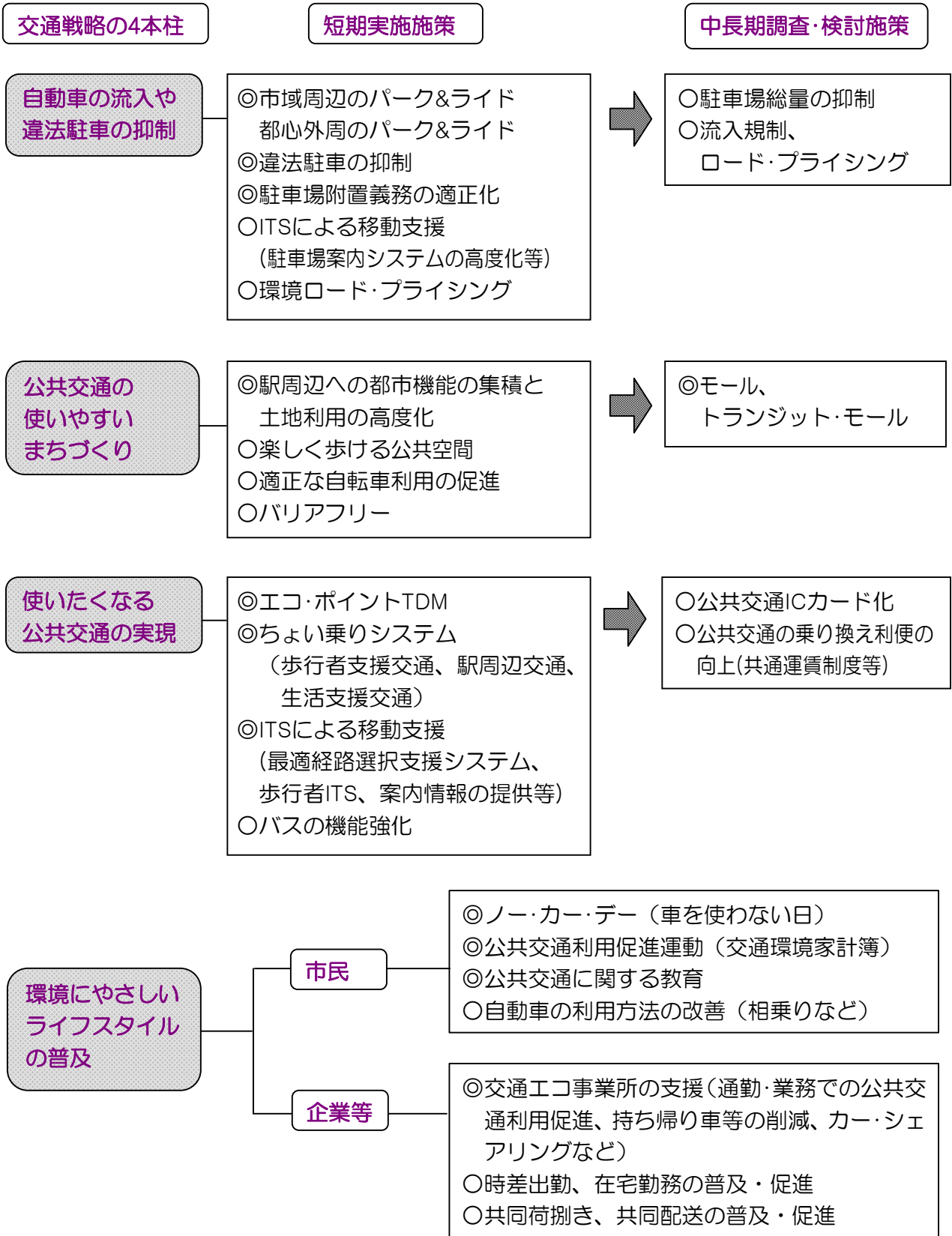
病院

スーパー

2-5 交通戦略の体系 ~このような施策を考えています~

(1) 戦略を構成する施策

◎ 中心となる施策 ○ その他の施策



(2) 施策の概要

① 自動車の流入や違法駐車の抑制

● 短期実施施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
市域周辺の パーク&ライド 都心外周の パーク&ライド	<ul style="list-style-type: none"> 市域周辺の鉄道駅や都心外周で、自動車から公共交通への乗り換えを促進 大型商業施設などの駐車場を活用 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換えや料金への抵抗を減らす方法 駐車場の確保 駐車場への誘導方法
違法駐車抑制	<ul style="list-style-type: none"> 都心等での違法路上駐車を抑制 <ul style="list-style-type: none"> ① 特定区間における取締り強化 ② 違法駐車しにくい道路空間の整備 ③ 市民との協働による駐車抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き車等への対応 協働体制の強化
駐車場附置義務の適正化	<ul style="list-style-type: none"> 都心における駐車場附置義務の緩和 荷捌き駐車場確保の義務化 	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車対策の徹底
IISによる移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ITS技術の活用 <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通の利便性向上 ② 自動車交通の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> ITS技術の適用可能性の検討
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 駐車場案内システムの高度化 ⇒カーナビ等による、駐車場情報の提供 最適経路選択支援システム ⇒携帯電話等による、公共交通を利用した最適経路の提供 歩行者IIS ⇒携帯電話等による、歩行者への情報提供 案内情報の提供など ⇒多様な情報端末による、まちに関する情報の提供、 その他IISを活用した公共交通の利用促進 </div>		
環境 ロード・プライシング	<ul style="list-style-type: none"> 有料道路の料金値下げ等により、通過交通や大型車を、別の有料道路や一般道から誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 費用の負担や実施主体の調整

● 中長期調査・検討施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
駐車場総量の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 都心における駐車場総量の抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な駐車容量の検討 関係者の調整
流入規制、 ロード・プライシング	<ul style="list-style-type: none"> 規制や課金による、一定の範囲に流入する自動車台数総量の抑制 実施の可否を含めた調査・検討 	<ul style="list-style-type: none"> 法制度等の整備 関係者の調整 市民の合意形成

② 公共交通の使いやすいまちづくり

● 短期実施施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
駅周辺への都市機能の集積	・ 商業、業務、公共施設、住居等の集積と誘導	・ 土地利用誘導策の検討
楽しく歩ける公共空間	・ 道路や公開空地における歩行者空間の拡大による、まちの賑わい創出	・ 歩きやすい空間を確保する方法
適正な自転車利用の促進	・ 快適かつ安全な自転車走行環境の整備 ・ 自転車利用についての市民的合意を早急に形成 ・ 駐輪マナーや利用マナー向上のための啓発、教育	・ 自転車の走行しやすい空間を確保する方法
バリアフリー	・ 障害者や高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい移動空間の形成と情報提供	・ 費用負担

● 中長期調査・検討施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
モール、トランジット・モール	・ 商店街の道路を歩行者専用とする、または公共交通と自転車・歩行者のみが通行可能とするもの	・ 沿道の土地利用との整合 ・ 関係者の調整 ・ 公共交通利便性の向上

③ 使いたくなる公共交通の実現

● 短期実施施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
エコ・ポイントTDM	・ 公共交通利用に特典を付加することによる公共交通の利用促進	・ 特典の提供主体の調整
ちょい乗りシステム	・ 買物や通院などの短い移動に便利な新しい公共交通サービス ・ 都心での歩行支援や拠点駅周辺での移動支援、生活の足としての活用	・ 事業主体やサービス水準等の検討
バスの機能強化	・ バスレーンやPTPSの導入 ・ 自動車専用道路の活用 ・ バス運行情報の提供	・ 適用路線の検討

● 中長期調査・検討施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
公共交通のICカード化	・ ICカードの活用による、料金支払いの利便向上	・ 料金体系の調整 ・ 利用範囲の調整
公共交通の乗り換え利便向上	・ 乗り換えにともなう、人の移動労力や料金にかかる負担感の軽減	・ 共通運賃制度等の導入検討

第3章 なごや交通戦略：パッケージ・プログラム

戦略をより効果的にするためには、特に戦略を支える4本柱と重点に焦点をあて、各種の施策をパッケージとして組み合わせ、実施時期や推進手順を調整しながら明確なプログラムとすることが必要です。

3-1 パッケージ・プログラムについて ～ 都心、駅そば、広域 ～

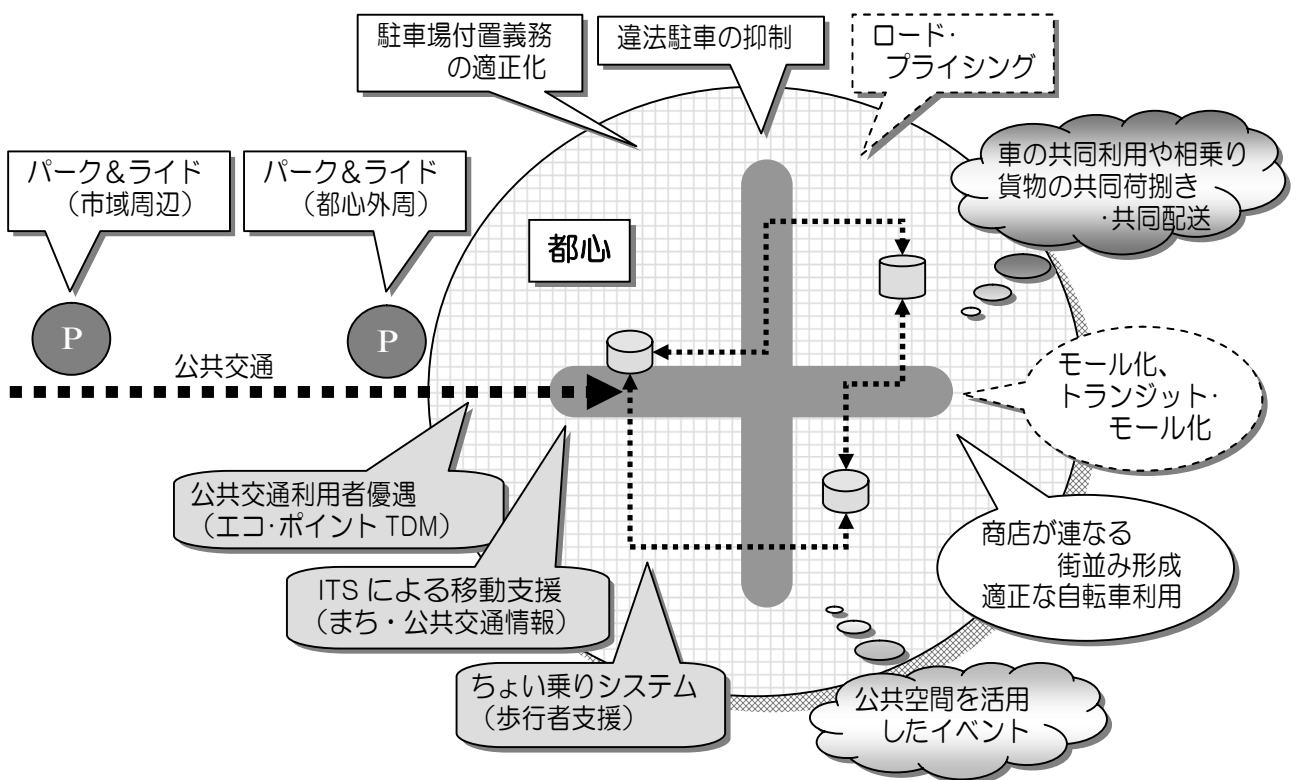
- ① 交通施設の整備状況や交通の地域特性(資料編.6)から、公共交通網が最も整備されている**都心**、鉄道等が利用しやすい**駅そば**(駅勢圏を中心とする生活圏)、そして都市圏を視野に入れた**広域**のそれぞれに対応した各種施策のパッケージを作成します。
- ② パッケージは、各地域における「まちと交通」の方向性の実現をめざすもので、**2010年**までに取り組むべき短期実施施策とそれ以降の中長期的調査・検討施策をプログラムとしてまとめます。
- ③ 関係機関との調整を図るなど戦略を推進する体制を充実させ、市民および企業との協働を取り入れながら、パッケージ・プログラムを展開、実施していく必要があります。

表 3-1 「まちづくりと交通」の方向性

地 域	「まちづくりと交通」の主な方向性
都心	<ul style="list-style-type: none">・ 歩行者回遊性の向上とまちの賑わいの醸成を図る。・ 自動車の流入を抑制し、公共交通によって移動しやすい都心の形成をめざす。
駅そば	<ul style="list-style-type: none">・ 生活に便利なまちとなるよう、駅そばへの都市機能の集積を図る。・ 駅での乗り換え利便性の向上や、交通情報サービスの充実を徹底する。
広域	<ul style="list-style-type: none">・ 交通エコライフの定着をめざし、公共交通指向の都市圏へと誘導する。・ 職住近接型の市街地形成をめざす。

3-2 都心パッケージ ～ 自動車流入の抑制と楽しく歩けるまちづくり ～

- ① 市域周辺や都心外周におけるパーク&ライドを促進すると同時に、特定区域における違法駐車車の抑制を地域社会との協働により徹底する。また、長期的な視点からロード・プライシングの調査・検討を行う。
- ② 公共交通利用者が特典をもらえるエコ・ポイントTDMや、ちょっとした移動にも手軽に利用できるちょい乗りシステムの導入を図るとともに、公共交通利用者および歩行者を対象とするITS技術などを活用した情報案内を充実する。
- ③ まちの一層の賑わいづくりをめざし、公共空間を活用したイベントを積極的に展開し、長期的にはモールやトランジット・モールの調査・検討を行う。
- ④ 都心における居住機能を強化し、商店が連なる街並みの形成を促進するとともに、駐車場附置義務の適正化を図る。
- ⑤ 市民と企業の協力による自動車の共同利用や、貨物の共同荷捌き・共同配送を促進する。



施策の対象



自動車



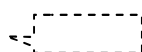
公共交通



土地など

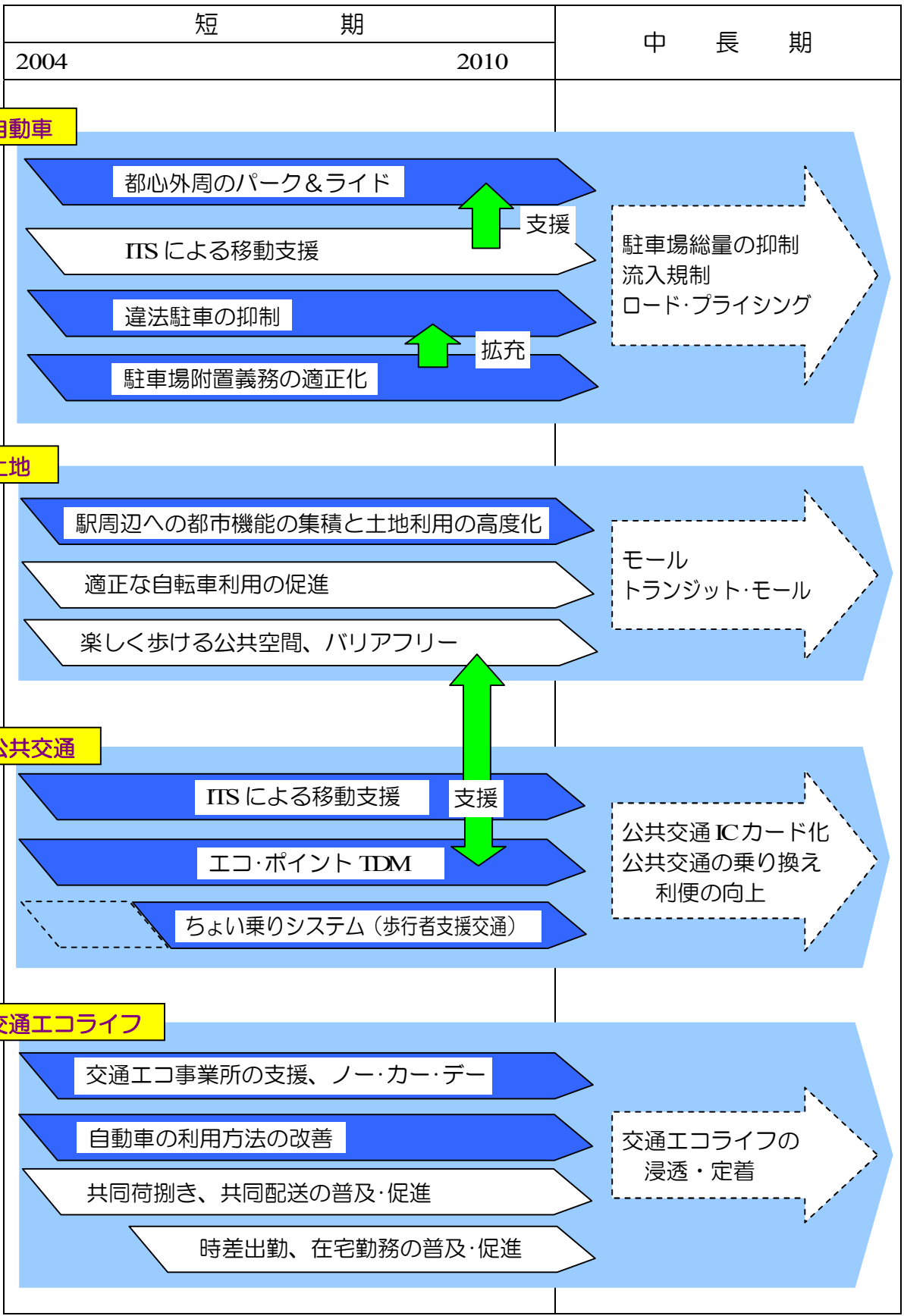
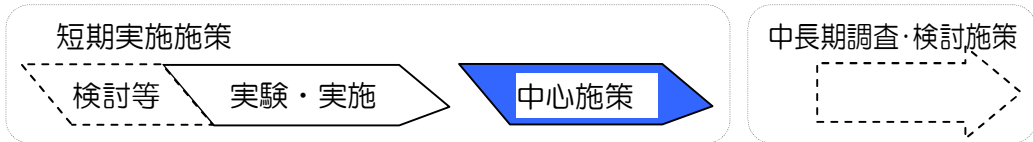


ライフスタイル



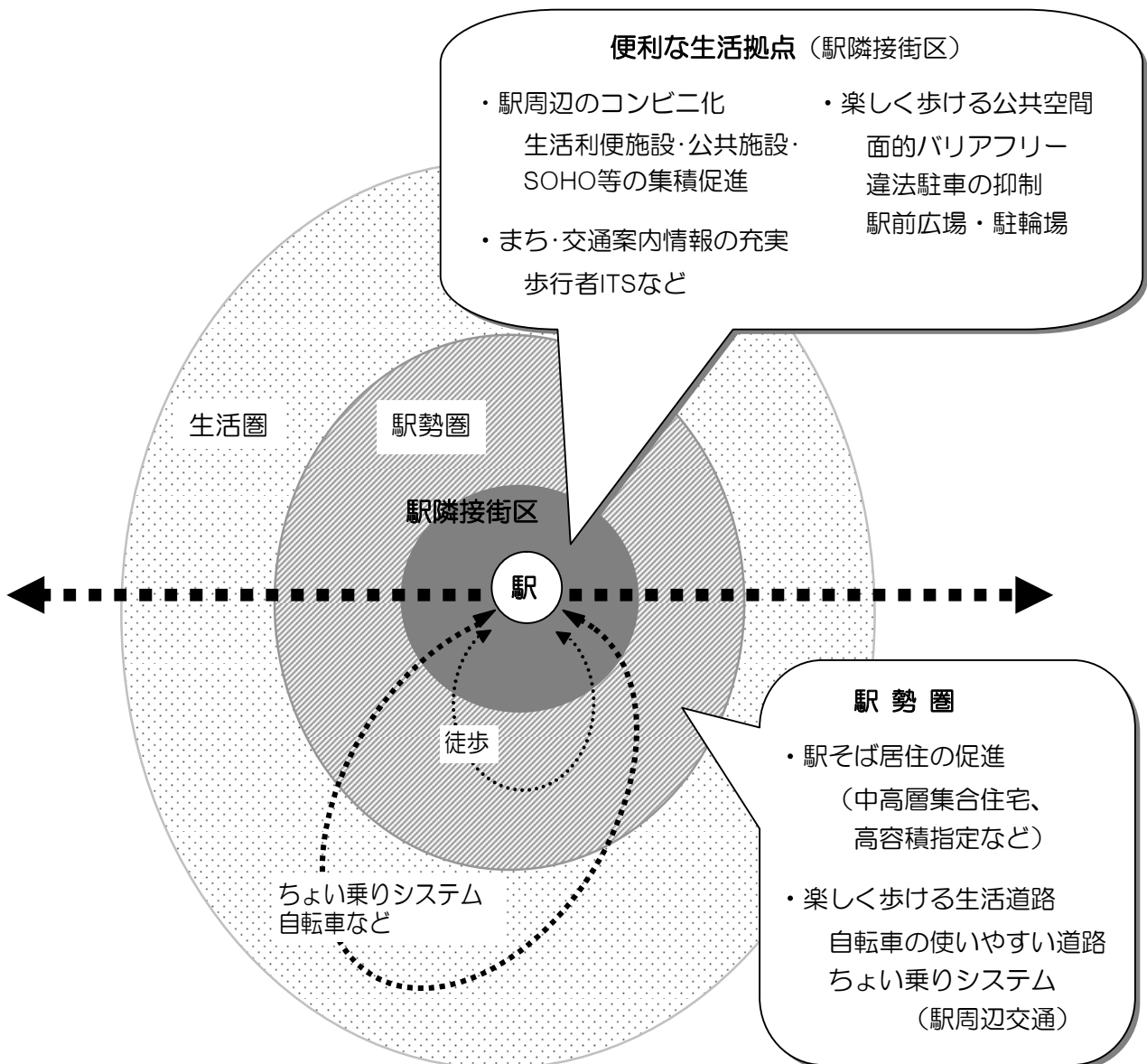
点線で囲んだものは中長期的な調査・検討施策

スケジュール

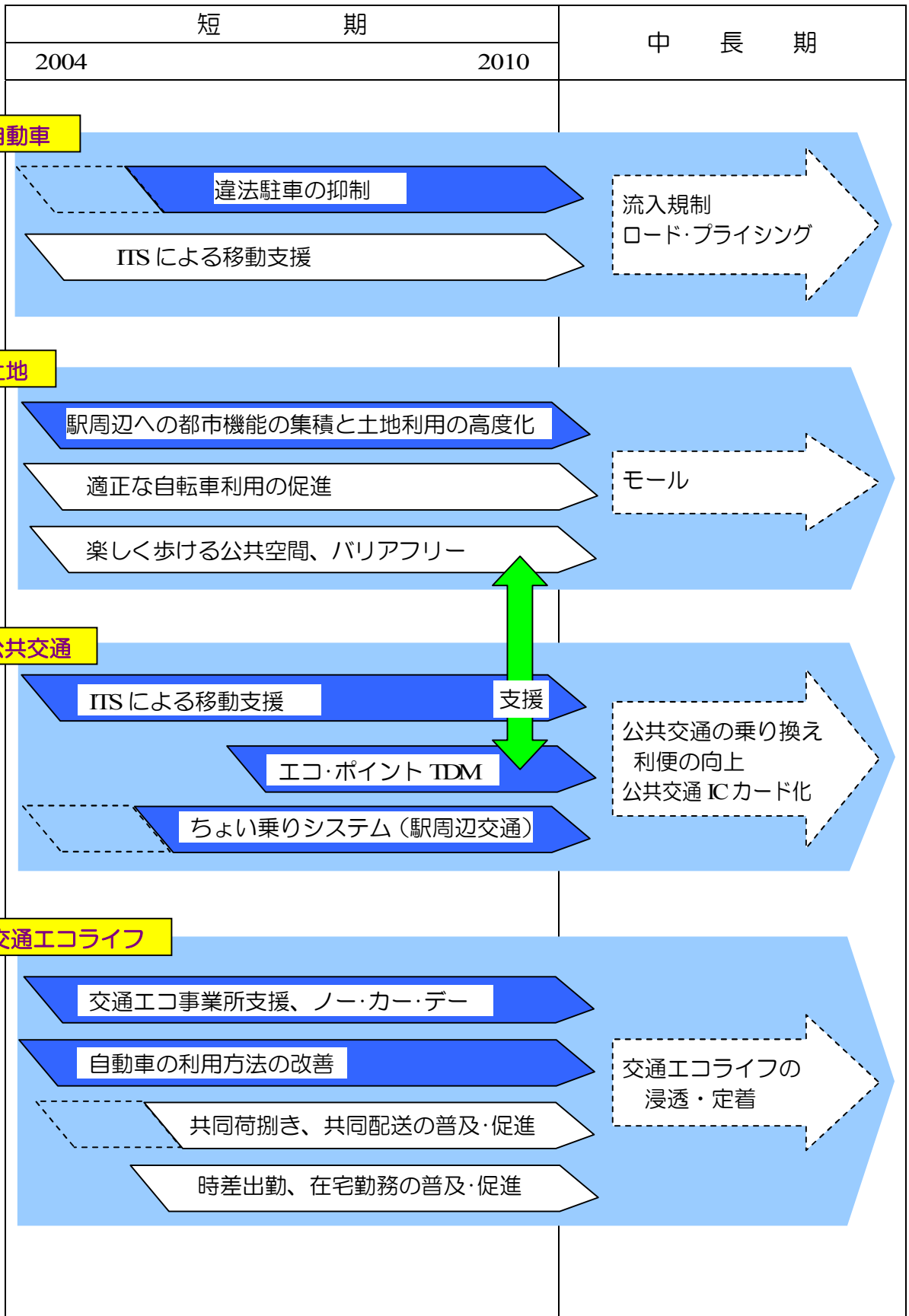
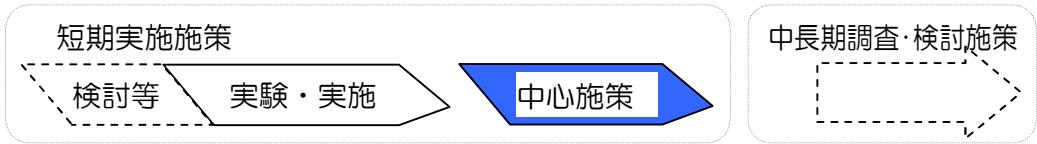


3-3 駅そばパッケージ ～ 車に頼らなくてよいコンパクトなまちの形成 ～

- ① 駅へのアクセス交通を優先する視点から、駅隣接街区などでの違法駐車抑制を進めるとともに、駐車場、駐輪場の整備を促進する。
- ② 駅へのアクセスや駅周辺での移動を手軽なものとするため、ちよい乗りシステム等の公共交通の導入や公共交通案内情報の積極的な提供を図る。
- ③ 駅勢圏内では中高層集合住宅による居住機能の強化を図る。とりわけ駅施設や駅隣接街区において、行政サービス窓口、日用品を扱う小売店、保育所、文化学習施設などの生活利便機能やSOHOを誘致し、土地の高度利用を促進する。
- ④ 歩行者空間の充実を図り、面的なバリアフリーの形成をめざす。

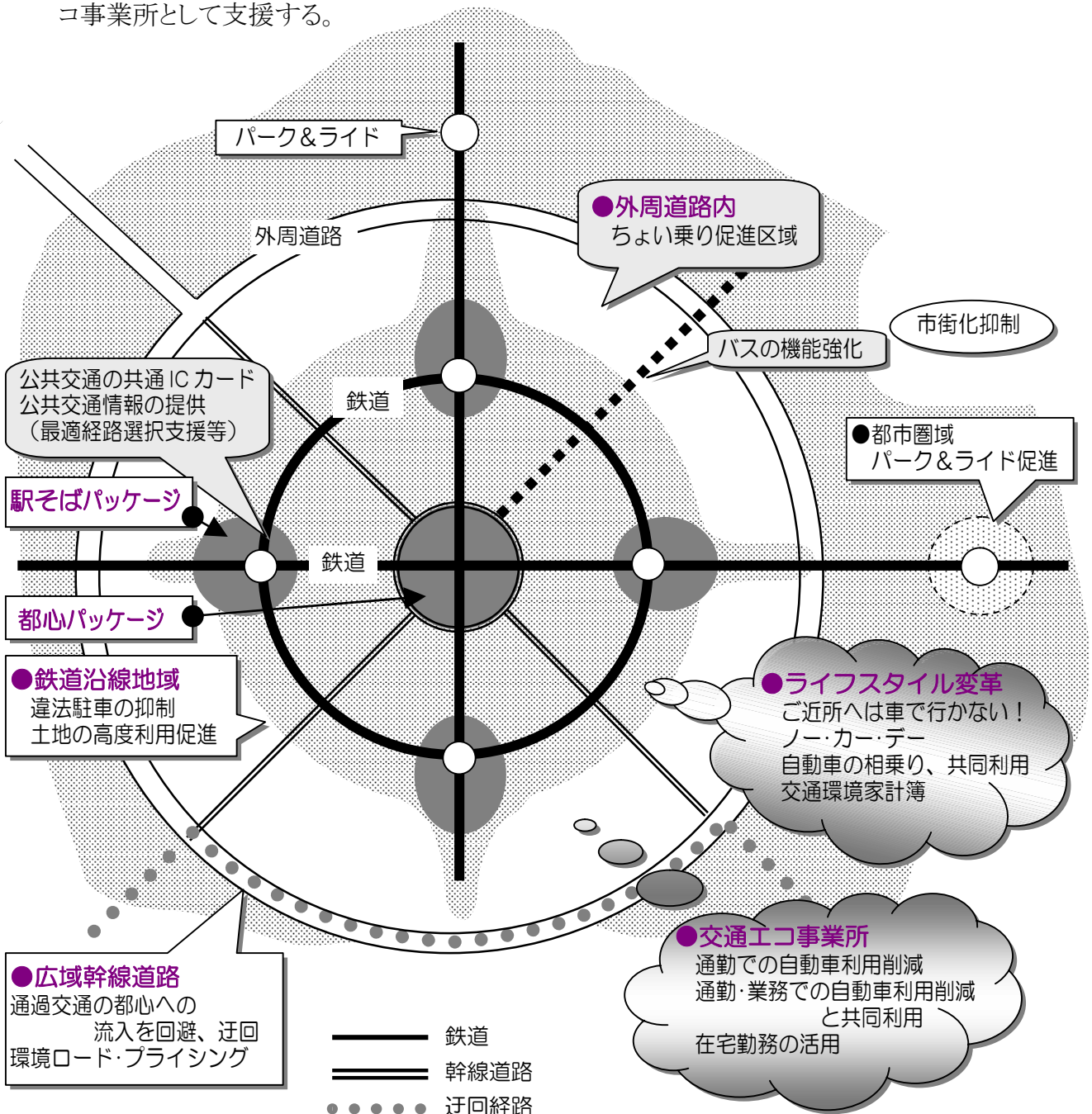


スケジュール

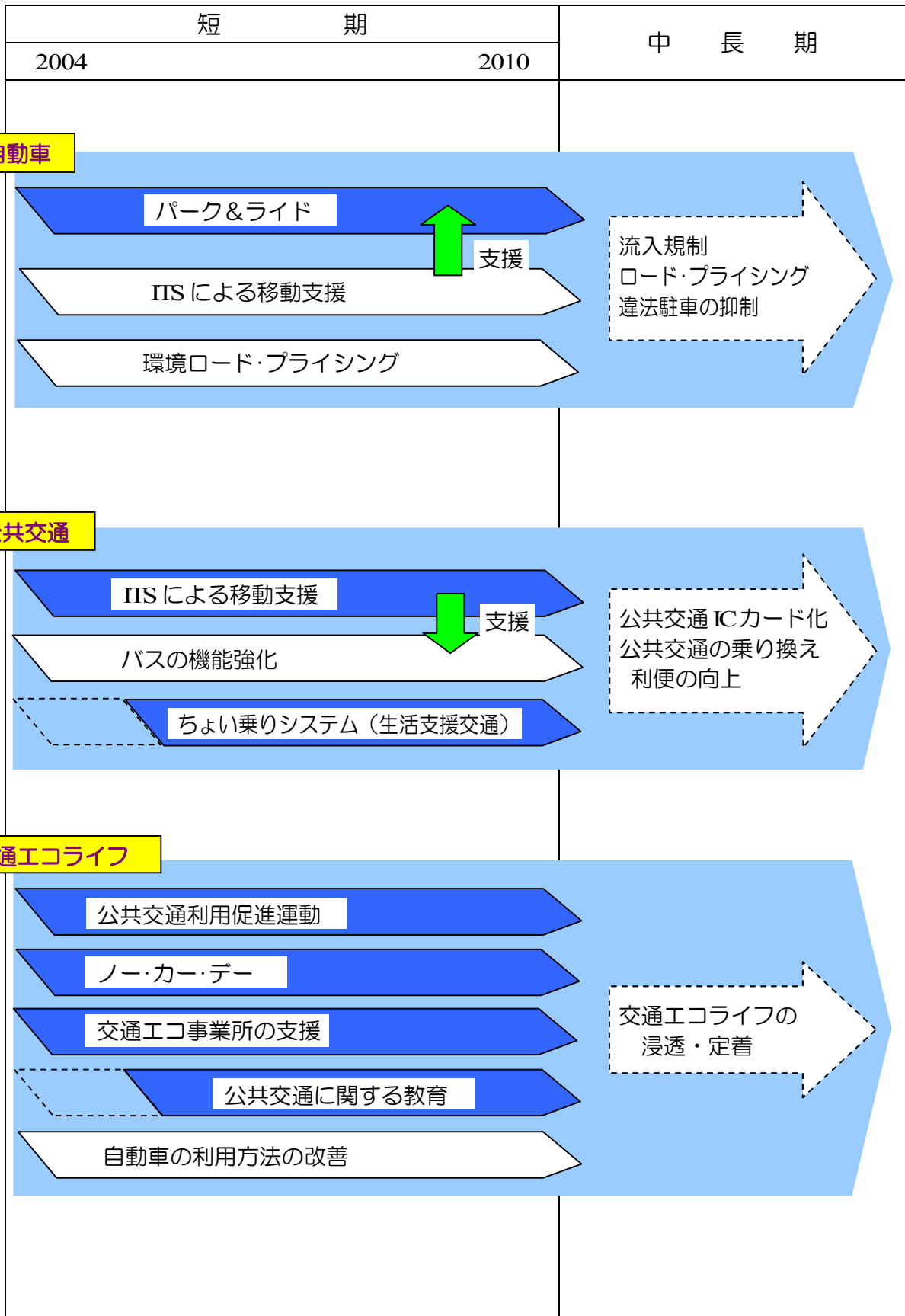
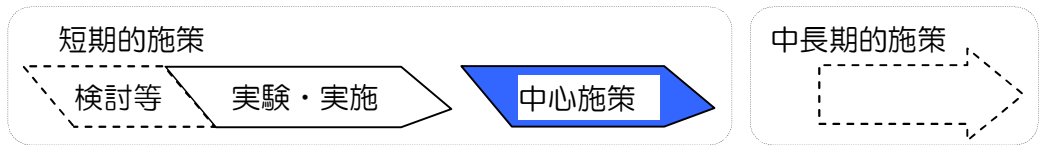


3-4 広域パッケージ ～ 公共交通指向のまち ～

- ① 都心や市街地を通過するだけの自動車交通を迂回、分散させたり、円滑に通過させるため、幹線的な道路網の整備を促進するとともに、環境ロード・プライシングの展開を図る。
- ② 都市圏レベルでも自動車流入を抑制するため、市域はもちろん市域外におけるパーク&ライドの促進を働きかける。
- ③ 事業主体の異なる鉄道やバスが手軽に利用できる共通ICカードの導入や、公共交通案内情報の提供を推進する。また、バスのサービス拡充を図る。
- ④ 市民・企業の協力を得ながらノー・カー・デー、自動車の共同利用や相乗り、交通環境家計簿、在宅勤務や時差通勤など、自動車利用を抑制し公共交通利用の促進につながるライフスタイル、ワークスタイルの普及を図る。これらの普及に貢献度の高い企業・事業所を交通エコ事業所として支援する。



スケジュール



第4章 交通エコライフをめざして

これまでは、移動にかかる時間や費用など経済的な側面や、個人が動く時の都合によって交通手段の選択がなされる傾向がありました。しかし今後は、環境保全、空間の有効利用、公共交通サービスを持続的に享受するという観点から、環境にやさしい交通手段が選ばれることが重要です。名古屋市に住む人だけでなく、名古屋市に働きに来る人、買物に来る人、1人1人のライフスタイルを変えていくことが強く求められることとなります。

ライフスタイルを変えていくことは「なごや交通戦略」の大きな柱です。交通施設や様々な制度等が充実していくと同時に、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～が定着してはじめて、交通需要マネジメントは十分な効果を発揮できます。そして、公共交通と自動車の利用割合「4対6」という数値目標の達成も可能となるでしょう。

4-1 どんな交通行動をすればよいのか？

交通エコライフを実現するには、たとえば以下のような交通行動をする必要があります。

① 自動車利用を控える

- 徒歩圏内やご近所への移動では、できる限り自動車を使わない。
- 消費エネルギーや移動にかかる総費用を意識して自動車を利用する。
- 違法駐車は厳に控える。

② 自動車を共同利用する

- 1台の自動車を、共同で利用する。
- 1台の自動車に、複数の人が乗る(相乗り)。
- 貨物の共同配送を積極的に導入する。

③ 公共交通を積極的に利用する

- 公共交通の便利な地域へは、積極的に公共交通を利用する。
- 通勤・通学時の公共交通利用を徹底する。

④ 自転車・歩行を積極的に利用する

- 遠くへ行くときは、公共交通と自転車・歩行を組み合わせる。
- 1人の移動や近距離移動の場合、積極的に自転車利用をする。
- 自転車利用の際は、駐輪や走行のマナーを守る。

4-2 まず率先して実行！

次のような具体的な実践をしてみましょう。交通エコライフを実現していくためには、市民が自主的に実践するとともに、企業、交通事業者、行政がその実現に向けて率先して実践することはもちろん、市民の実践を支援していく必要があります。

実践を通して、市民1人1人のライフスタイルに馴染むかどうか試行錯誤しながら、交通エコライフを定着させていかなければなりません。

① 市民1人1人が実践できること

- 買い物に行く場合や地域で活動する場合で、1週間のうち1日、自動車を利用しない日を各自で決める。
- 交通環境家計簿をつけ、CO₂排出量の削減に少しでも貢献できるような交通行動につなげる。
- 健康のために1日に歩く歩数を決めるなどして意識的に歩いたり、自転車を使ったりする。

② 企業が実践できること

- 事務所が都心や鉄道駅周辺にある場合、公共交通利用をできる限り推奨し、通勤手当の支給に公共交通の利用を促進する制度を組み込む。
- 事業所や事務所で、車の共同利用や相乗りを推奨する。
- 時差通勤、在宅勤務を普及させる。
- 業務で使用する車を通勤で使用するをやめ、公共交通による通勤に変える。

③ 行政や交通事業者が取り組むこと

- 自ら率先して公共交通の利用に努める。
- 公共交通のサービスを充実させ、案内情報の提供を拡充する。
- 交通エコライフへの転換を呼びかけるとともに、公共交通利用が「かっこいい」という考え方、価値観を普及させる。
- 自動車を利用しない日(ノー・カー・デー)や公共空間を活用したイベントを積極的に導入することにより、交通エコライフを体験する機会を増やす。
- 公共交通の利用促進に貢献している企業や団体、グループ等を支援する。

4-3 交通エコライフを支援する施策

交通エコライフを定着させていくためには、まずその考え方を知ってもらう(学ぶ)ことが必要です。そして市民1人1人が自分の交通行動について振り返る(自覚する)とともに、自動車を利用しなくても良い状態を体験することが必要になります。このようにして学び、自覚し、体験した交通行動を、継続させ、交通エコライフとして定着させるためには、それを支援する仕組みが求められます。

① 学ぶ・・・ 公共交通や自転車の利用に関する教育

- 子供が、公共交通利用の大切さや自転車利用のマナーなどを学ぶことのできる機会を増やす。
- 「なごや環境大学」の機会を捉え、公共交通利用の大切さについての市民意識を高める。

② 自覚する・・・ 交通環境家計簿

- 日々の交通行動がどの程度環境へ影響を与えているかを知るため、交通行動に要したエネルギーをCO₂の排出量に換算する。
- 交通環境家計簿の結果から、日々のライフスタイルについて見直す。

③ 体験する・・・ 車を使わない日

- 例えば毎月8のつく日はノー・カー・デーとするなど、車を使わないことを呼びかける日を決め、実践する。
- 全市的な取り組みとして、車を使わない日を体験してもらう。

④ 支援する・・・ 交通エコ事業所を優遇する制度

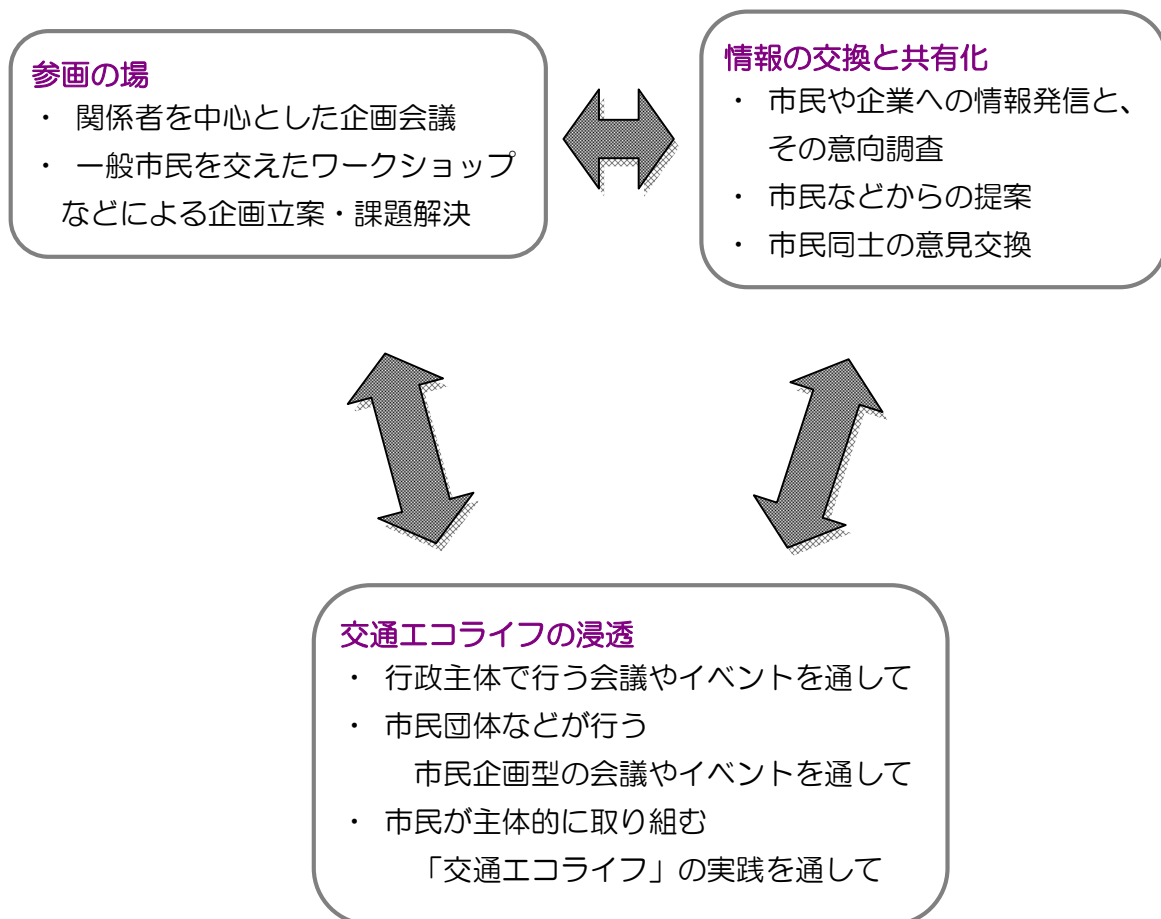
- 通勤、業務における自動車の利用を控え、持ち帰り業務車を削減するとともに、公共交通を利用することを奨励する企業を、市は交通エコ事業所として支援する。
- 入札の優遇制度などエコ事業所認定制度の活用を検討する。

4-4 交通エコライフの推進 ～ 市民とともに創ります ～

交通エコライフは、市民や企業との継続的な情報交換により浸透し、その効果を発揮していくものと考えられます。ここでは、企画段階から市民や関係者とともに参加と協働のプロセスを考え、創りあげていくこと、また、そのような場を築いていくことにより、交通エコライフの浸透を図っていくことを提案します。

参加と協働のプロセス

- ① 市民や企業が参画し、考えていく場を設定し、様々な方面からの議論を通じて具体的な参加と協働に関するプランの企画立案を行う。
- ② プランについて広く市民への情報発信を行うとともに、市民や関係者からの意見などを反映させるという、双方向の情報交換を進める。
- ③ 実施・検証・改善といった過程を通じて、市民や関係者の合意を醸成し、次の段階に反映させる。



第5章 「4対6」が実現できる可能性

鉄道路線の新規開業による効果、新たな交通施策による効果、交通エコライフの浸透による効果を大まかに推定すれば、合計で1日あたり最大約20万回の自動車による移動が公共交通へ転換し、公共交通と自動車の利用割合「4対6」の達成が期待されます。

5-1 公共交通への転換対象とする自動車の移動

自動車から公共交通に転換させることが望ましく、交通戦略が対象とすべき自動車の移動を①から③のように設定(平成13年の値)すると、1日あたり総計約123万回となります。そこで、約20万回分の自動車による移動が公共交通で移動するようになれば、公共交通と自動車の利用割合は「4対6」となります。

表 5-1 転換の対象とする自動車の移動とその回数

交通目的	移動パターン	移動回数(千回/日)	
①通勤	①-1 市内外から都心への移動	45	小計 536
	①-2 市外から鉄道沿線(都心以外)への移動	182	
	①-3 市内の鉄道沿線間の移動	309	
②自由 (買物など)	②-1 市内外から都心への移動	47	小計 623
	②-2 市内の鉄道沿線間の移動	133	
	②-3 短距離(3km未満)の移動	443	
③業務 (荷物無し)	③-1 鉄道沿線間の移動	63	小計 69
	③-2 都心での短距離(3km未満)の移動	6	
合計	約123万回/日		

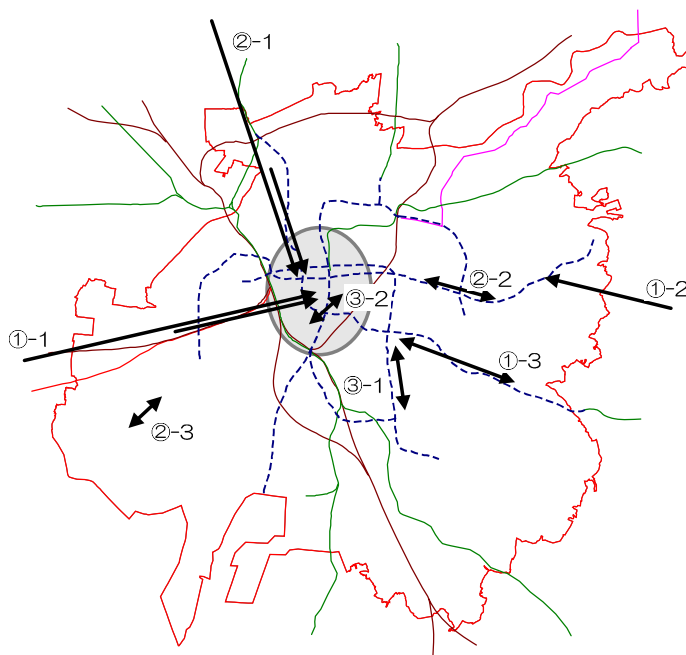


図 5-1 なごや交通戦略の
対象となる自動車の移動

5-2 新たに公共交通の利用が期待される移動

(1) 鉄道路線の開業で公共交通を使うようになると期待できる移動

新たに開業する鉄道路線の乗車人員は1日あたり約**171,000人**と推定され、この内の4～5割が新たに公共交通を利用する人であると仮定すれば、新たな公共交通利用者は1日あたり約**68,000～85,000回**と推定できます。

表 5-2 新規の鉄道路線と新たな公共交通利用の推定

路線	路線の乗車人員予測値（人/日）	新たに増える公共交通の利用回数（回/日）
上飯田連絡線 （平成15年3月開業）	約24,000 （上飯田線の利用人員実績）	新たに公共交通を使うようになる人が4～5割程度(※)と仮定
西名古屋港線 （平成16年10月開業予定）	約66,000（開業時予測値）	
4号線砂田橋・新瑞橋間 （砂田橋・名古屋大学間は平成15年12月に開業：名古屋大学・新瑞橋間は平成16年10月開業予定）	約50,000（開業時予測値）	
東部丘陵線 （平成16年度開業予定）	約31,000（開業時予測値）	
合計	約171,000人/日	

(※)乗車人員には他鉄道やバスからの転換が含まれるため、公共交通としての新規利用は4～5割と仮定した。

(2) 新たな交通施策により公共交通を使うようになると期待できる移動

新たな交通施策で、約2～3%転換すると仮定すれば、公共交通の利用回数が1日あたり**約26,000～37,000回**増えると推定できます。

表 5-3 施策と対象となる地域、交通目的

		全目的	自由目的	通勤・業務目的
		都心	駅そば	全域
施策	市域周辺のパーク&ライド			
	違法駐車抑制			
ライフスタイル	エコ・ポイントTDM			
	ちょい乗りシステム (都心型)		ちょい乗りシステム (駅周辺型)	(生活支援型)
	駅そばパッケージによる交通行動の変化			
	交通エコ事業所の支援 ・通勤での自動車利用削減 ・業務での自動車利用削減 ・持ち帰り業務車の削減 など			
	公共交通利用運動 ノー・カー・デー 自動車の利用方法の改善 など			

表 5-4 新たな交通施策による新たな公共交通利用の推定

施策	移動パターン (図5-1)	公共交通への転換対象とした移動とその回数 (回/日)	転換率 (仮定※)	新規の公共交通利用の推定 (回/日)
パーク&ライド	①-1 ②-1	・ 都心への通勤・自由目的による移動 約92,000	2～3%	約2,000 ～3,000
違法駐車抑制	①-1 ③-2	・ 都心への通勤・業務目的による移動 約51,000		約1,000
エコ・ポイントTDM	②-1 ②-2	・ 都心方向および鉄道駅周辺間の自由目的による移動 約180,000		約4,000 ～5,000
ちょい乗りシステム	②-3 ①-3 ②-2 ③-1 ③-2	・ 短距離の自由・業務目的による移動 約954,000		約19,000 ～28,000
合計				約26,000 ～37,000回/日

(※) 平成15年2月の市政世論調査で、自動車利用から公共交通へ転換する場合の条件として、約20%の人が帰りの運賃が無料となるサービスを挙げている。その1/10程度の人が、エコ・ポイントTDMによる特典(数%の割引を想定)によって転換すると仮定し、他の施策も同様の効果であると仮定した。

(3) 交通エコライフの浸透により公共交通を使うようになると期待できる移動

交通エコライフの浸透により、新たな交通施策の効果がさらに高まるものと仮定すれば、さらに1日あたり**約82,000～113,000回**の新しい公共交通利用が期待できます。

表 5-5 交通エコライフの浸透による新たな公共交通利用の推定

施策	交通エコライフの浸透による転換率の上昇(仮定)	新規の公共交通利用の推定(回/日)
パーク&ライド	—	約2,000～3,000
違法駐車抑制	2～3% ⇒ 5%	約3,000
エコ・ポイントTDM	2～3% ⇒ 5%	約9,000
ちょい乗りシステム	2～3% ⇒ 5%	約48,000
駅そばによる交通行動の変化	さらに全対象トリップの2～5%が転換すると仮定	約20,000～50,000
合計		約82,000～113,000回/日

以上の仮定によれば、全体で1日あたり**約20万回**の自動車による移動が公共交通による移動へ転換することが推定されます。

表 5-6 自動車から公共交通への転換目標 約20万回の構成

新規路線開業による転換	新規施策&交通エコライフの浸透による転換	総計
約68,000～85,000回/日	約82,000～113,000回/日	約150,000～198,000回/日

「4対6」の実現は、新たな交通施策による効果のみでは達成が困難です。交通エコライフを浸透させ、交通施策の効果をより高めることによって、初めて実現することのできる目標です。

5-3 物流を支え交流を促進する交通基盤の推進

ここでは、自動車の利用割合を減らして「4対6」を実現する可能性について、「人の動き」に着目した検証をしました。一方で、自動車は名古屋市経済活動を支える「物の動き」に対して大きな役割を果たしています。さらに、中部国際空港や名古屋港を拠点とした国際・広域交流にとって、自動車交通は不可欠です。

なごや交通戦略では、人の動きに対しての数値目標を掲げましたが、その目標を達成するためにも、また物流や広域的な交流の視点からも、名古屋環状2号線・名古屋都市高速道路東海線をはじめとした自動車専用道路などの交通基盤の着実な整備推進によって、物流の高度化・円滑化の体系を築き、交流を促進していくことも重要です。

第6章 なごや交通戦略のフォローアップ

なごや交通戦略を推進し、より実効性のあるものとするためには、名古屋市および名古屋市交通問題調査会が中心となって、スケジュールを設定し、様々な側面から施策の効果を把握するなど、戦略の進行管理を行うことが重要です。それとともに、市民、企業、関係機関とともに協力して取り組みを進めることが大切です。

6-1 協働による取り組み

施策を具体的に事業展開していくためには、広小路ルネサンスなどのまちづくりと連携しながら、より具体的なステージを設定するとともに、施策によって影響を受ける地元関係者や一般市民、企業、関係機関との協働による取り組みが必要になります。こうした取り組みを進める過程で、関係者が議論をし、情報の共有などを行う「場」づくりは有効な手段となりますが、協働にあたっては、参加者の役割分担が大変重要です。

(1) 「場」づくり

多様な価値観を持つ人たちが一つの目標に向かって取り組むためには、施策に関する企画・計画の段階から関係者の参加を得て議論する「場」を設置しておくことが必要となります。社会状況、施策の内容、課題の緊急性などに応じて、研究会、検討会、協議会など様々な性格の「場」が考えられます。なお、「場」の主催者(会議の事務局)の役割を、NPOなどの市民団体が担うことも考えられます。

(2) 情報の共有

「場」における議論を通して、一般的な交通の状況、市民や企業の交通行動や要望、地元の意向、各種施策の効果や費用など交通戦略に関わる情報を、関係者が共有することが重要です。さらに、施策の対象地域を歩いたり、ワークショップをすることにより、認識を共有し、疑問点を解消すること、また、「場」での議論をできるだけ早く関係者にフィードバックすることも、議論の重複を避けたり合意事項を確認するために大切です。

(3) 役割分担

「場」は、施策について深く関わりのある当事者が広く偏りなく参加し、議論するためのものですが、「場」への参加者も、自らの立場、役割、できることなどをあらかじめ考えたうえで参加することが必要です。参加者の役割は、「場」における意見交換の過程で、より明確化することでしょう。

また、事業をともに推進することとなった場合、参加者の間には契約が取り交わされ、それぞれの責任範囲が明確にされます。参加者は、事業に参加する場合の自らが背負うリスクについて十分考慮し、責任を持って携わる義務があります。

さらに、行政との協働による取り組みにあたっては、たとえ目的が非営利であっても、地方自治法を始めとした法律を、契約の段階から遵守しなければなりません。これらの手順は、透明にされ、適正に行わなければなりません。

6-2 関係機関との推進体制

戦略を推進するにあたり、地元関係者、一般市民、一般企業、交通事業者、NPO、関係行政機関等との様々な関わりが生じます。各施策の実現に向けた具体的な議論ができるよう、推進体制を構築しておくことが重要です。

また、戦略推進において中心的役割を果たす名古屋市は、具体的な戦術を確立するとともに積極的に展開し、進行を管理するための推進体制を充実強化する必要があります。特に「駅そばパッケージ」は、交通に関わるものとまちづくりに関わるものが連携してはじめて実現可能となるものです。

以下に、名古屋市が戦略を推進していくうえで、協力することが不可欠な関係者と、それぞれと検討すべき主な内容について示します。

(1) 交通管理者との推進体制

主な施策	主な検討内容
<ul style="list-style-type: none">違法駐車抑制流入規制等モール化等ITS関連公共空間の活用	<ul style="list-style-type: none">○駐車抑制や流入抑制にかかる規制のあり方○対象エリア、具体的手法○具体的ステージでの実証実験・効果検証○実施に際しての各主体の役割分担○その他関係者との調整など

(2) 交通事業者との推進体制

主な施策	主な検討内容
<ul style="list-style-type: none">エコ・ポイントTDMちょい乗りシステム公共交通ICカード化公共交通乗り換え利便の向上	<ul style="list-style-type: none">○施策の実施エリア、運営方法○各交通事業者の連携した取り組み○その他関係者との調整など

(3) 国や関係自治体等との推進体制

主な施策	主な検討内容
<ul style="list-style-type: none">パーク&ライドITS関連環境ロード・プライシング	<ul style="list-style-type: none">○広域的な施策推進にかかる検討○実施に際しての各主体の役割分担○その他関係者との調整など

(1) 鉄道・バスサービスの充実

公共交通の利用をさらに増やすためには、一層のサービス改善が望まれます。公共交通が便利なものとなることで、さらに多くの人利用することになり、また鉄道やバスのサービスも維持しやすくなるでしょう。これらは環境にやさしい交通手段であるとともに、市民の生活を支える交通手段であるため、持続的かつ安定的にサービスが提供されなければなりません。公共交通事業者によるさらなる経営改善が要請されますが、一方で、事業の安定的な維持を図るための事業者への財政支援も必要です。また、公共交通の利用を促進するために、公共交通をたくさん利用した人が特典をもらえるような制度の検討も考えられます。

(2) 公共交通としてのタクシーの活用など

タクシーは、路上や駅前広場などにおける客待ち行列などの問題を抱えています。しかし、ドア・ツー・ドアのサービスができ、また誰でも乗ることができる公共性のある交通手段であるため、鉄道やバスのサービスを地域的あるいは時間的に補完し、また、行先が不案内な時の助けとなる有効なものです。鉄道、バスとの積極的な連携、タクシーの共同利用など、公共交通としてのさらなる活用を検討する必要があります。

(3) 新しい交通システム・技術の導入

LRTなど軌道系の新しい交通システムは、公共交通の利用促進やまちの魅力創出に大きな役割を果たすことが考えられるため、社会情勢を踏まえながら、導入の効果、事業主体、事業採算性などの諸問題を含めた慎重な調査・研究が必要です。

また、日進月歩で発展するITS等の技術の導入に対しては、環境保全、安全確保、快適移動、そして公共交通の利用促進の視点から柔軟に対応していく必要があります。

結び

なごや交通戦略は固定されたものではありません。施策効果や社会情勢などを的確に把握し、施策の見直しや中長期施策の前倒しあるいは新たな施策の導入など、絶えず柔軟に対応し、内容を充実させていく必要があります。

用語集

TDM（交通需要マネジメント）（TDMはTransportation Demand Managementの略）

従来の交通政策は、交通施設の整備によって交通容量を拡大し、道路交通を円滑に処理することを主な目標としてきた。しかし、自動車交通への需要が多い状況では、抜本的な解決策とならない。

TDMは、整備した交通施設の利用方法を工夫し、交通需要を適切に誘導することによって、交通を円滑に処理する手法をいう。自動車の利用を公共交通へ転換させたり、自動車を共同で利用することによって自動車台数を減らすことが主な内容となる。

表 TDMの分類と例

分類	例
手段の変更	<ul style="list-style-type: none">・ パーク&ライド駐車場や駅前広場の整備により、自動車から公共交通機関への転換を図る。・ バスレーンの設置などによって公共交通の利便性を向上させ、公共交通機関への転換を図る。
時間の変更	<ul style="list-style-type: none">・ 時差出勤やフレックス・タイムの実施により、ピーク時間帯に集中する自動車交通量を分散、平準化させる。
経路の変更	<ul style="list-style-type: none">・ 道路交通情報の提供により、特定区域へ集中する自動車交通量を分散させる。
自動車の効率的利用	<ul style="list-style-type: none">・ マイカーやシャトルバスによる相乗りや商業貨物の共同集貨・共同配送を実施することにより、自動車交通量を減らす。
交通発生源の調整	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅周辺へ商業、業務、公共施設、居住などの都市機能を集積させることで、自動車交通に依存しない都市構造をつくる。・ 郊外部に勤務地をつくることで、都心への交通量を減らす。

ITS（高度道路交通システム）（ITSはIntelligent Transport Systemsの略）

コンピューターや情報通信などの先進技術を駆使して人と自動車や公共交通機関、道路との間で様々な情報を授受することにより、人の移動を快適なものにするとともに、交通事故や渋滞、環境問題などの解決を目指すシステムをいう。

ITSの例

ETC (Electric Toll Collection)	高速道路料金所において自動で料金の収受を行うシステム
PTPS (Public Transportation Priority System) 公共車両優先システム	バスなど公共車両が道路の赤信号によって停止する時間を短縮させるシステム
駐車場案内システム	駐車場の位置や満車・空車の情報を提供するシステム
VICS (Vehicle Information and Communication System) 道路交通情報通信システム	カー・ナビゲーションによって、渋滞をはじめとした道路情報を提供するシステム

ロード・プライシング (Road Pricing)

特定区域への自動車流入を抑制するため、区域内を走行、あるいは区域の境界線を通過する自動車に対して課金する施策。

交通量のピーク時間帯においてのみ課金するものや、時間帯ごとに徴収する金額を変更するものなどがある。

ロンドン、シンガポールなどで実施されている。(⇒資料編.9参照)

環境ロード・プライシング

並行する位置にある有料道路の料金に差を設定することにより、一方の有料道路の自動車交通量を減らしたり、有料道路の料金を下げることにより、一般道路から自動車交通を誘導する施策。

例えば、住宅地等が近接する有料道路の料金を、湾岸部が近接する有料道路の料金より高く設定することで、住宅地等への環境に与える影響を抑えることができる。

首都高速湾岸線、阪神高速5号湾岸線で実施されている。(⇒資料編.9参照)

駐車場附置義務

特定の区域内で、一定規模以上の建築物を新築をする場合などに、その規模に応じて駐車場を設けることを義務づける制度。

名古屋市は、駐車場法にもとづき名古屋市駐車場条例において制度を定めている。

トランジット・モール (Transit mall)

(トランジット(transit):移動 モール(mall):遊歩道, 車両乗り入れ禁止の商店街)

公共交通機関と歩行者用の空間の共存したモールのこと。

都心などにおいて、自動車の自由な出入りや移動を制限し、区域内は公共交通あるいは徒歩により移動するものが、典型的なトランジット・モールである。

ヨーロッパに導入例が多い。国内では群馬県前橋市において、バスだけが走行できるトランジット・モールが導入されている。(⇒資料編参照)

エコ・ポイントTDM

公共交通を利用したり、パーク&ライドをした時にポイントがもらえ、そのポイントを一定量ためると公共交通の切符などの特典に交換できるというシステム。自動車から公共交通への利用転換につながるという特徴から、名称にTDMと付けられている。

ちょい乗りシステム

食料品などの買物、病院、ご近所に行くなど、日常生活でのちょっとした移動に、手軽に利用できるようなものとして考えられている公共交通システム。

名古屋市内における人の動きを分析すると、3km未満の短い移動で自動車を利用される場合が多い。このシステムは、このような移動をする人が、自動車から乗り変わるような便利なものである必要がある。小型バスや乗合タクシーの活用が考えられる。

ICカード

情報のやり取りをするカードの中で、IC(Integrated Circuit)カードは、磁気カードと比較して、記憶できる情報量が多く、セキュリティに優れるというメリットがある。さらに非接触型のICカードは、装置に差し込む必要がなく、近づけるだけで情報のやり取りが可能である。そのため、利用者にとって便利であり、機械的な接触部分がなく故障が少ない、メンテナンスが容易であるという長所がある。

JR東日本は、定期券および前払いカードの機能を有するICカード「Suica」を導入している。(⇒資料編.9参照)

共通運賃制度

都市内の公共交通機関を、運行会社に関係なく、全て共通の料金制度で運営する制度。料金制度が単純で分かりやすく、乗り継ぎにともなう利用者の乗車料負担が減るといった長所がある。

オランダ、ドイツのいくつかの都市圏などで、この制度を導入している。

交通環境家計簿

個人が1日の行動について、交通手段、移動時間、費用、目的などについて記録をつけるもの。自動車を使った移動について、他の手段は使えないかどうかを考え、自動車による移動を減らす方法について考えることを目的とする。移動に必要なエネルギーをCO₂換算することにより、移動と環境への負荷の関係を認識することに役立つ。(⇒資料編参照)

自動車の相乗り

1台の自動車に、同じ場所に移動する複数の人が同乗すること。

米カリフォルニア州などで、複数人が乗車している車両のみが通行可能なHOVレーン(High Occupancy Vehicle)を導入している。

カー・シェアリング (Car Sharing)

1台の自動車を、複数の人が、共同で使うこと。グループで複数の自動車を管理し、いつでも自動車を利用できるようにしておくという点で、レンタカーと異なる。

自動車を所有しないことにより、自動車の台数を減らすことができ、また自動車の利用ごとに利用コストを意識しやすくなるため、自動車の利用を減らす効果もあると考えられている。地域の住民や、企業内でカー・シェアリングを行うことが考えられる。

時差出勤、在宅勤務、SOHO (ソーホー)

時差出勤やフレックス・タイムの実施により、移動のピークとなる時間帯に集中する自動車交通量を減らすことができる。

在宅勤務やSOHO (Small Office Home Officeの略、小規模なオフィスでの勤務形態。在宅勤務も含んでいる。)は、パソコンやインターネットの普及によって可能となった勤務形態である。これらの実施により、出勤という移動そのものを減らすことができる。

パートトリップ調査

「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて、ある人のある1日の全ての動きを調査するもの。

中京都市圏では、愛知県、岐阜県、三重県の一部地域を対象に、昭和46、56、平成3、13年度に調査を実施している。

パッケージ

複数の施策を統合して、実施方法や効果を考えた時の、施策集合の全体を指している。

① 1つの施策のマイナス面を他の施策でカバーする(相互補完)、② 同時に実施することでお互いの施策の効果を高める(相乗効果)などの長所がある。

駅勢圏

交通計画において、ある鉄道駅を利用する人の多くが居住しているものと想定した範囲を指す。明確な基準は無いが、徒歩などにより10分程度で駅に到達できる、およそ鉄道駅を中心とした半径800～1000mの範囲をいう場合が多い。

1. 諮問書

15 総企 第 40 号

平成15年 3 月28日

名古屋市交通問題調査会

会長 竹 内 傳 史 様

名古屋市長 松 原 武 久

まちづくりと連携した総合交通体系の形成について（諮問）

このことについて、名古屋市交通問題調査会条例（昭和55年名古屋市条例第68号）第2条第1項第2号の規定により、次の事項について調査審議を求めます。

自動車利用の適正化を図り、公共交通への転換を促進する施策について

諮 問 理 由

名古屋市は、これまで公共交通や道路などの交通基盤を整備し、人々が移動しやすいまちづくりに努めてきました。

しかし本市では、自動車交通量の増大により、道路渋滞や都心部での違法駐車、排出ガスによる環境への負荷など様々な問題が発生しています。

このため、今後のまちづくりにおいて、より安全で環境にやさしい公共交通を今まで以上に活用していくことが必要であります。

そこで、自動車利用の適正化を図り、公共交通への転換を促進する施策について、貴調査会での調査審議を求めます。

2. 名古屋市交通問題調査会委員

平成16年5月31日現在

会長 竹内 傳史 副会長 西山 八重子
 第1専門部会長 森川 高行 第2専門部会長 広瀬 幸雄

氏名	所属・役職等	専門部会
赤崎 まき子	公募委員	1
伊神 邦彦	名古屋市議会議員	
五十嵐 茂	日本労働組合総連合会愛知県連合会副事務局長	
磯部 友彦	中部大学工学部助教授	1
岩田 清孝	公募委員	2
うえぞの ふさえ	名古屋市議会議員	
梅村 征生	愛知県警察本部交通部長	
小野 明鴻	名古屋商工会議所常務理事・事務局長	
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科助教授	1
岸田 眞代	特定非営利活動法人パートナーシップ・サポートセンター代表理事	2
木下 喜揚	社団法人中部経済連合会副会長待遇専務理事	
黒田 二郎	名古屋市議会議員	
小島 七郎	名古屋市議会議員	
鈴木 多恵子	消費生活アドバイザー	2
竹内 傳史	岐阜大学地域科学部教授	
中川 恵子	特定非営利活動法人中部リサイクル運動市民の会副代表理事	2
西山 八重子	金城学院大学現代文化学部長	
広瀬 幸雄	名古屋大学文学部教授	1,2
福間 克彦	愛知県企画振興部長	
森 さつき	公募委員	
森川 高行	名古屋大学大学院環境学研究科教授	1,2
森田 優己	桜花学園大学人文学部助教授	1
柳川 城二	国土交通省中部地方整備局企画部長	
山田 政子	名古屋市地域女性団体連絡協議会書記	2
若林 陽介	国土交通省中部運輸局企画振興部長	

注1) 敬称略、50音順

2) 専門部会の欄で、「1」は第1専門部会、「2」は第2専門部会の、部会長または委員であることを示す。

(途中で交代した委員)

氏名	所属・役職等
伊藤 敏雄	元愛知県企画振興部長
金澤 正明	元名古屋商工会議所常務理事・事務局長
鈴木 克幸	元愛知県企画振興部長
田口 一登	名古屋市議会議員
西村 けんじ	名古屋市議会議員
橋本 静友	名古屋市議会議員
ひざわ 孝彦	名古屋市議会議員
吉田 隆一	名古屋市議会議員

注) 敬称略、50音順

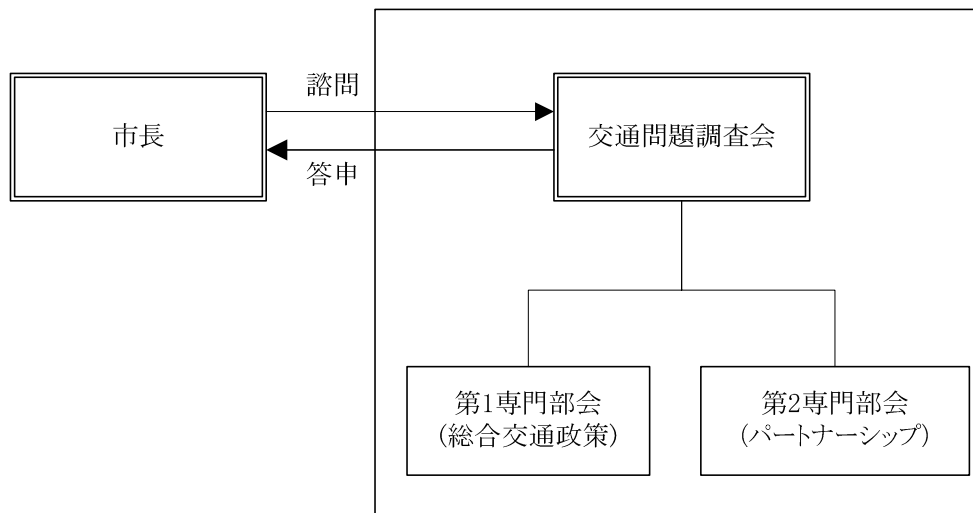


図 2-1 名古屋市交通問題調査会の審議体制

3. 運営の記録

◎第1回調査会 平成15年3月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 諮問「自動車利用の適正化を図り、公共交通への転換を促進する施策について」 ・ 名古屋市の交通の現況と課題について
第1回合同専門部会 平成15年5月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通施設の現況および公共交通の利用状況の確認 ・ 名古屋市の交通問題の整理 ・ 検討イメージ(案)の提示(なごや交通戦略)
第2回合同専門部会 平成15年6月2日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 名古屋市の交通問題の再確認 ・ ワークショップによる 「何も施策を講じない場合の状態」 「名古屋市のまちと交通のあるべき姿」
第3回合同専門部会 平成15年6月12日	<ul style="list-style-type: none"> ・ ワークショップによる 「あるべき姿の共通認識及び目標水準の考え方」 「あるべき姿へ誘導する具体的施策案」
第4回合同専門部会 平成15年7月11日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 審議経過の整理 ・ 「なごや交通戦略」の策定手順について
◎第2回調査会 平成15年7月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 専門部会での審議経過の報告(資料:「なごや交通戦略」の目標イメージ) ・ 「なごや交通戦略」の策定手順についての審議 ・ 今後の進め方の確認
第5回合同専門部会 平成15年9月4日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通タウンミーティングの企画 ・ 交通施策の体系と施策についての考察
第6回合同専門部会 平成15年9月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「なごや交通戦略」を考える座談会の企画 ・ 地域別の交通行動と交通施策パッケージ
第7回合同専門部会 平成15年11月13日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「なごや交通ワークショップ」について ・ 「なごや交通戦略」中間案について
なごや交通ワークショップ 平成15年11月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 名古屋市の交通の現状についての説明 ・ ワークショップ(グループごと) ・ ワークショップの成果発表 ・ 意見への投票 ・ 専門家のコメント・まとめ(総評)
第8回合同専門部会 平成15年12月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「なごや交通ワークショップ」についての報告 ・ 交通問題調査会答申の中間案について

◎第3回調査会 平成16年1月23日	<ul style="list-style-type: none"> 交通問題調査会の中間答申案について
第9回合同専門部会 平成16年2月23日	<ul style="list-style-type: none"> なごや交通戦略中間案の課題の整理 なごや交通戦略中間案へのパブリックコメントについて
「なごや交通戦略」 中間案への意見募集 平成16年3月10日～4月9日	<ul style="list-style-type: none"> 中間案の概略を説明するリーフレットを配布し、市民意見を募集
第10回合同専門部会 平成16年4月27日	<ul style="list-style-type: none"> なごや交通戦略答申案について なごや交通戦略中間案への意見について
第11回合同専門部会 平成16年5月21日	<ul style="list-style-type: none"> なごや交通戦略答申案について
◎第4回調査会 平成16年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> なごや交通戦略答申案について

4. 名古屋市交通問題調査会条例

昭和55年12月15日

条例第68号

(設置)

第1条 本市に市長の附属機関として、名古屋市交通問題調査会（以下「調査会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 調査会は、市長の諮問に応じ、次の各号に掲げる事項について調査審議し、その結果を市長に答申するものとする。

- (1) 市営交通事業の運営及びこれに関連する交通問題に関すること。
- (2) まちづくりと連携した総合交通体系の形成に関すること。

(報告及び意見の聴取)

第2条の2 市長は、必要に応じ、前項の答申に基づき、又は当該答申を参考として行った取組について、調査会に報告し、意見を聴くことができる。

(組織)

第3条 調査会は、委員30人以内をもって組織する。

(委員)

第4条 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 市議会議員
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 前3号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

2 委員の任期は2年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、後任者が委嘱されるまでの間は、その職務を行うものとする。

3 委員は、再任されることができる。

(会長)

第5条 調査会に会長及び副会長を1人置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。

3 会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

(会議)

第6条 調査会の会議は、会長がこれを招集する。

2 調査会は、委員の半数以上の者の出席がなければ会議を開くことができない。

(専門部会)

第7条 調査会には、必要に応じ、専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会は、調査会により付議された事項について調査審議し、その経過及び結果を調査会に報告する。
- 3 専門部会に属すべき委員は、会長が指名する。
- 4 専門部会に部会長を置き、会長が指名する。
- 5 部会長は、会務を総理し、専門部会の会議の議長となる。
- 6 部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長の指名する委員がその職務を代理する。

(幹事)

第8条 調査会に幹事若干人を置くことができる。

- 2 幹事は、市職員のうちから市長が任命する。
- 3 幹事は、会長の命を受けて調査会の事務を処理する。

(組織)

第9条 この条例に定めるもののほか、調査会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例の施行期日は、規則で定める。

(昭和56年規則第9号により昭和56年2月14日から施行)

附 則 (平成6年条例第7号)

この条例は、平成6年4月1日から施行する。

附 則 (平成14年条例第66号)

この条例の施行期日は、規則で定める。

(平成15年規則第6号により平成15年3月28日から施行)

5. 名古屋市の交通の現状と課題

5-1 名古屋市に関連した交通の手段と目的

名古屋市を中心とした中京都市圏は、三大都市圏の中でも特に自動車への依存度が高い。

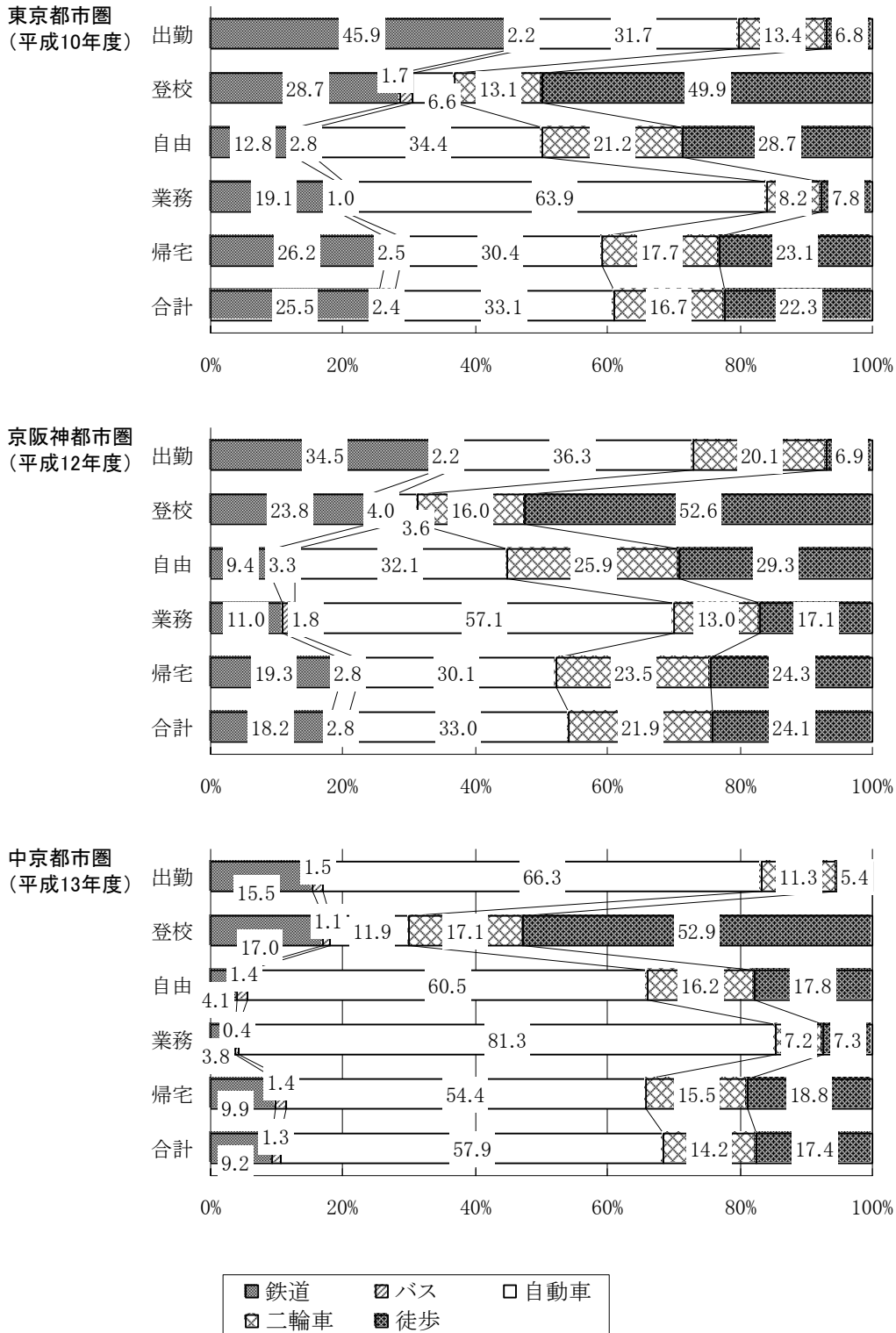


図 5-1 三大都市圏における移動の代表交通手段割合¹⁾

名古屋市における交通手段別の利用割合の推移を見ると、公共交通の利用割合はほとんど変わらないのに対し、自動車の利用割合が増加し、徒歩の割合が大幅に減少している。このことは、自動車の登録台数や、自動車免許を持つ人の数が、高度成長期以降増えてきたことと一致する。

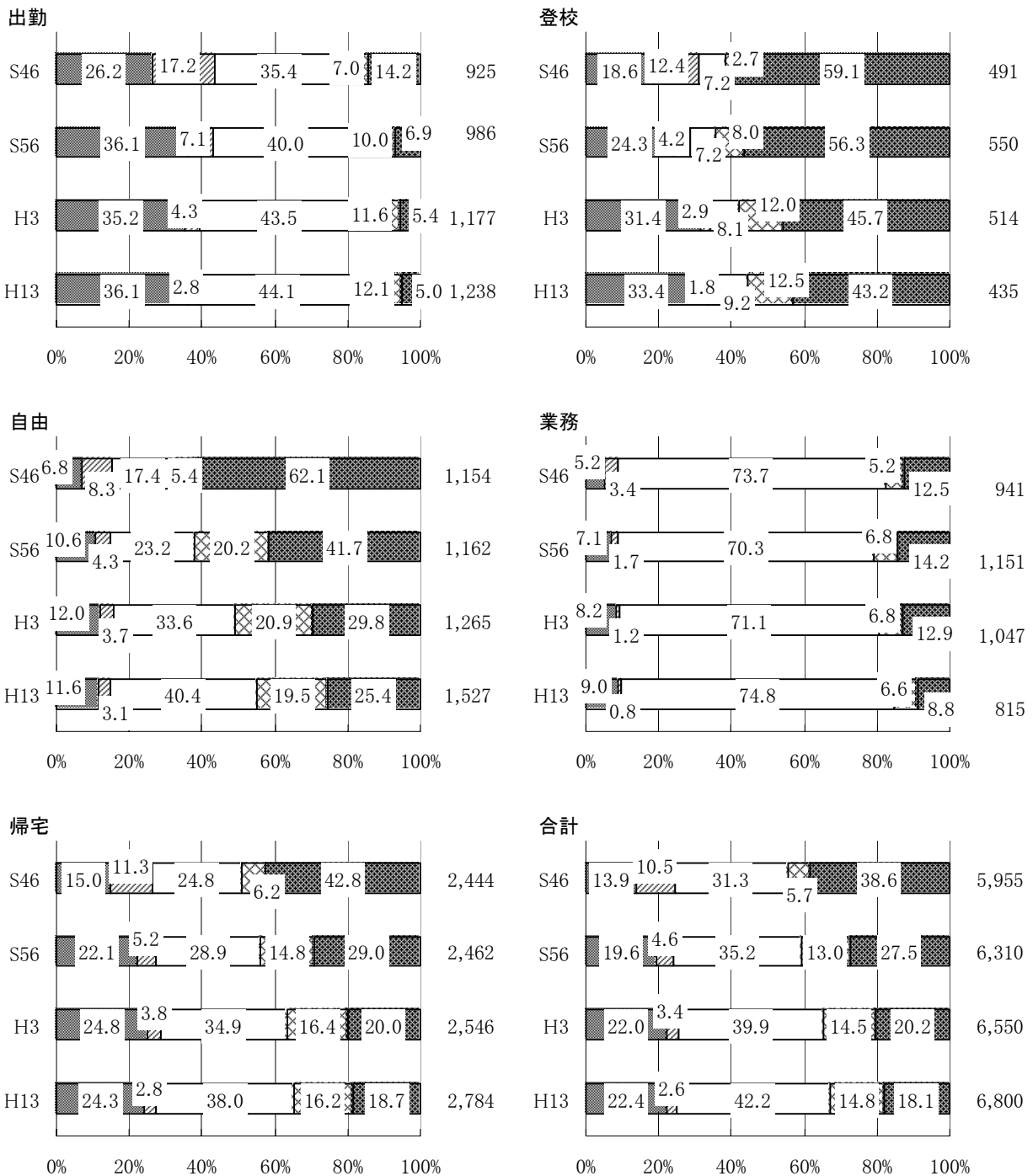


図 5-2 名古屋市における目的別の移動回数と、代表交通手段の割合¹⁾

注1) グラフの凡例は前の図に同じ 注2) グラフの右側の数字は、移動回数(単位:千回)

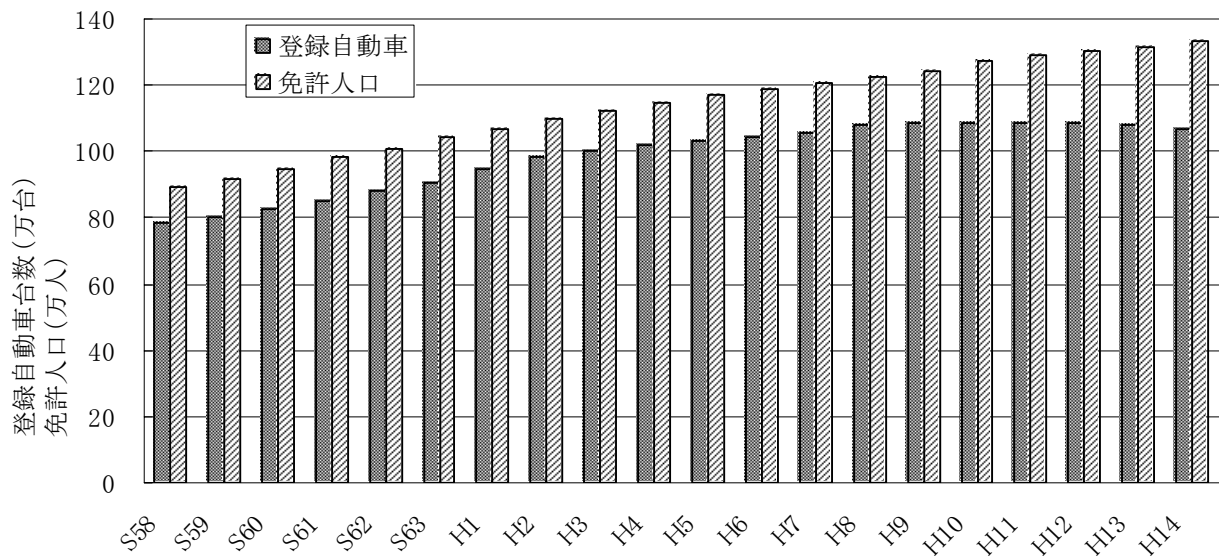


図 5-3 名古屋市における登録自動車台数と免許人口 ²⁾

5-2 交通渋滞

(1) 自動車交通量と交通渋滞の状況

時間帯別に見ると朝8時ごろと夕方18時ごろに、自動車で移動する人が多くなっている。最も自動車交通が集中する朝8時前後を見ると、都心方向へ向かう道路、特に庄内川、矢田川、天白川など橋梁部での混雑が激しくなっている。

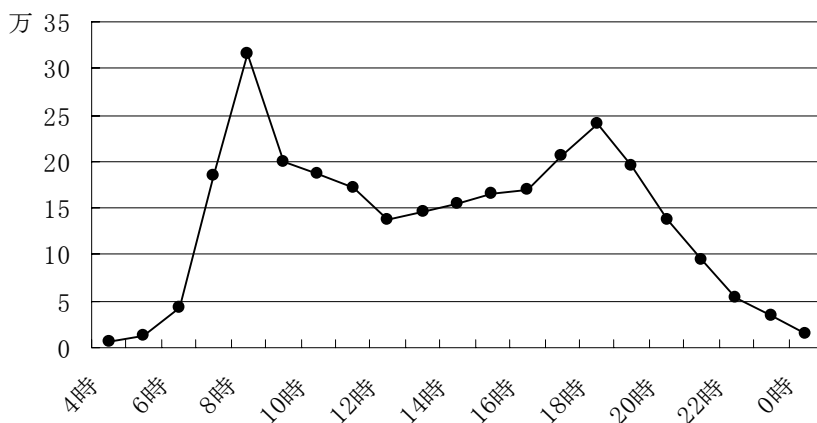


図 5-4 名古屋市における自動車の利用回数 (到着時間別) ¹⁾

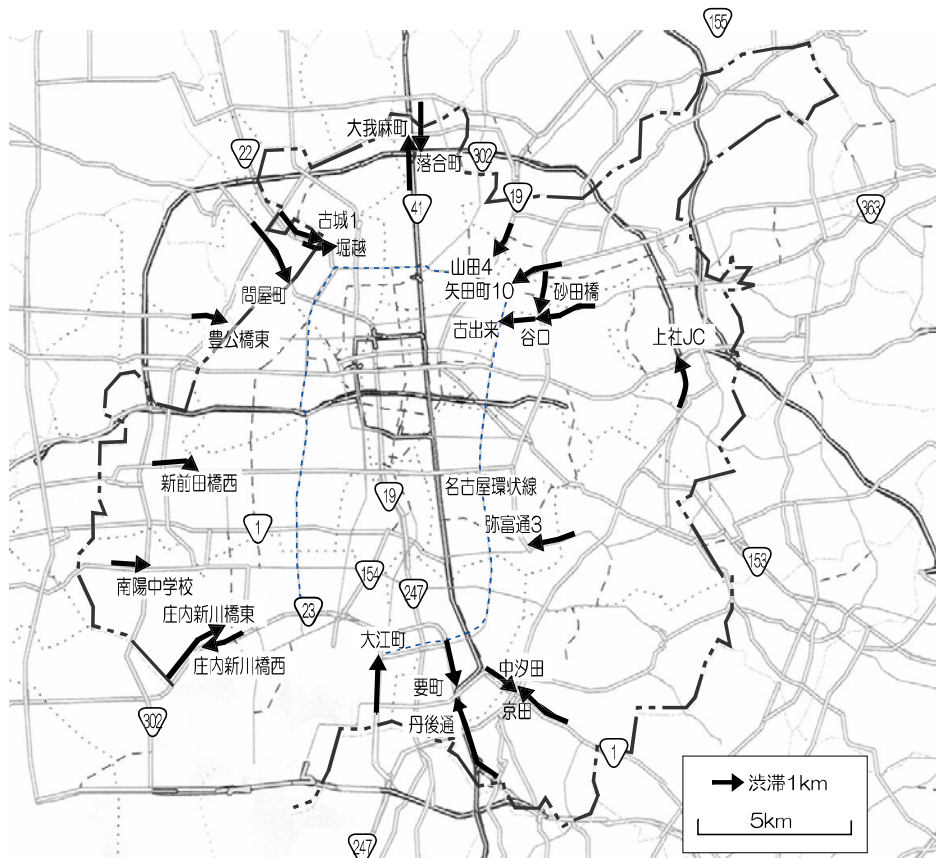


図 5-5 名古屋市周辺における朝の交通渋滞（平成15年10,11月、午前7～9時）³⁾
 注) 調査の対象は、名古屋環状線の外側の地域。渋滞長が1.0km以上のものだけを表示。次図も同様。

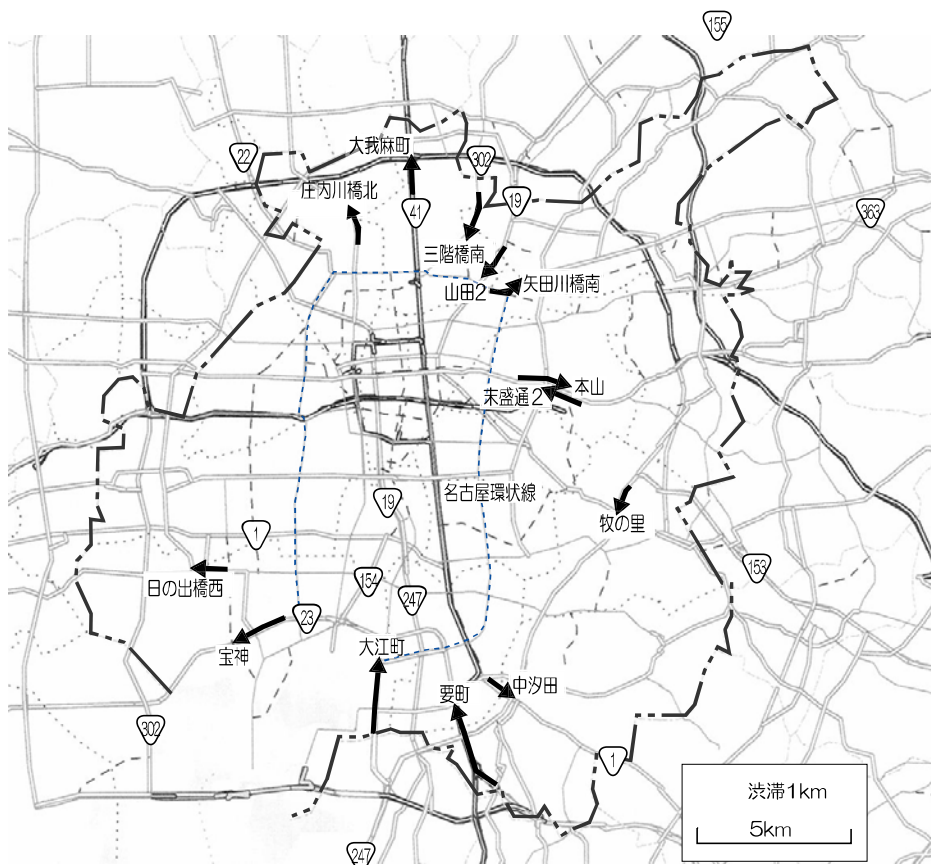


図 5-6 名古屋市周辺における夕方の交通渋滞（平成15年10,11月、午後17～19時）³⁾

市内では、平日ピーク時の平均旅行速度が約18.6km/hと周辺地域に比べて著しく遅くなっている。

表 5-1 名古屋市及び東海3県の道路交通状況⁴⁾

市区町村	指標	12時間平均交通量 (台/12h)	平均混雑度	ピーク時 平均旅行速度 (km/h)
名古屋市		23,441	0.95	18.6
愛知県		10,336	0.92	28.6
岐阜県		5,735	0.81	36.1
三重県		6,006	0.75	32.3

(2) 交通渋滞による経済損失

渋滞による損失は、全国で「年間約38億時間」といわれ、一人当たりによると「年間約30時間」、損失時間を金額で換算すると全国で「年間12兆円」、一人あたりでは「年間約9万円」が失われていることになる。これを名古屋市の人口で単純に換算すると、「年間約6,500万時間、2000億円」の損失となる。

表 5-2 時間と費用の損失⁵⁾

	1年間	1年間1人当たり
時間	約38億時間	約30時間
費用	約12兆円	約9万円

表 5-3 道路1km当たりの
渋滞損失額が多い都道府県⁵⁾

順位	都道府県	渋滞損失額 (百万円/km)
1	東京都	435
2	大阪府	338
3	神奈川県	237
4	埼玉県	171
5	愛知県	152
6	千葉県	128
7	沖縄県	115
8	静岡県	108
9	宮城県	104
10	京都府	95

表 5-4 道路1km当たりの
渋滞損失が少ない都道府県⁵⁾

順位	都道府県	渋滞損失額 (百万円/km)
1	岩手県	18
2	島根県	20
3	北海道	21
4	鳥取県	21
5	宮崎県	22
6	山口県	23
7	鹿児島県	24
8	福島県	24
9	大分県	24
10	秋田県	24

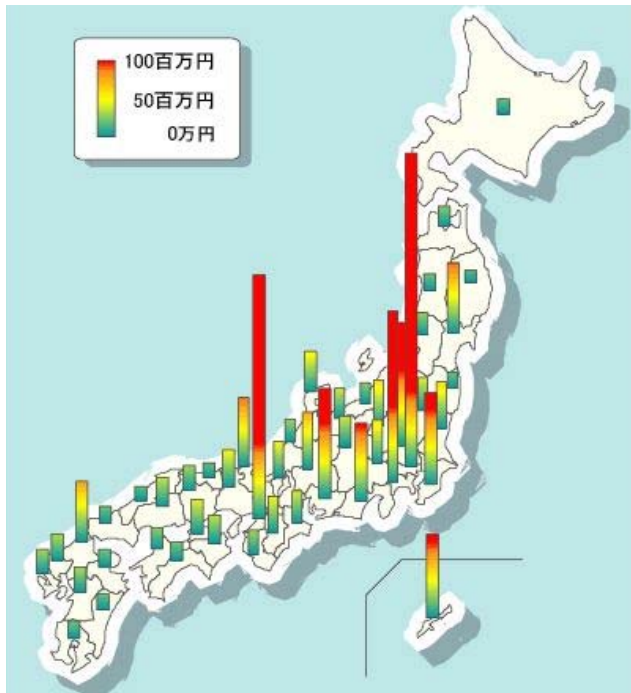


図 5-7 都道府県1km当たり
渋滞損失額⁵⁾

注) 棒グラフの長さで表示

5-3 交通事故

(1) 交通事故の概況

名古屋市における交通事故の死者数は減少傾向にあるものの、死傷者数は年々増加の一途をたどっており、事故当事者別に見ると、自動車と自転車利用者の死傷者数が増加している。

また、高齢者の全死者数に占める割合は、人口の年齢構成比17.0%に対し、35.1%と高くなっている。

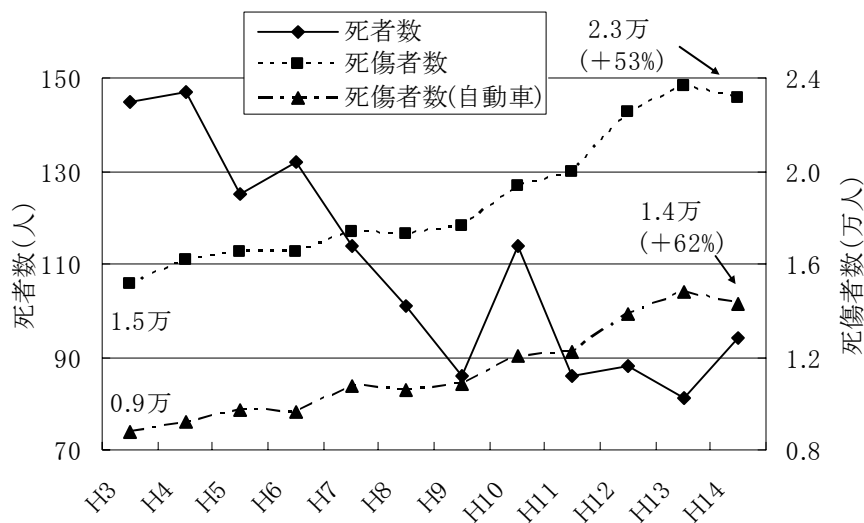


図 5-8 交通事故による死者数および死傷者数の推移^{6) 7)}

注) () 内は、平成3年度の値に対する、平成14年の値の増加割合

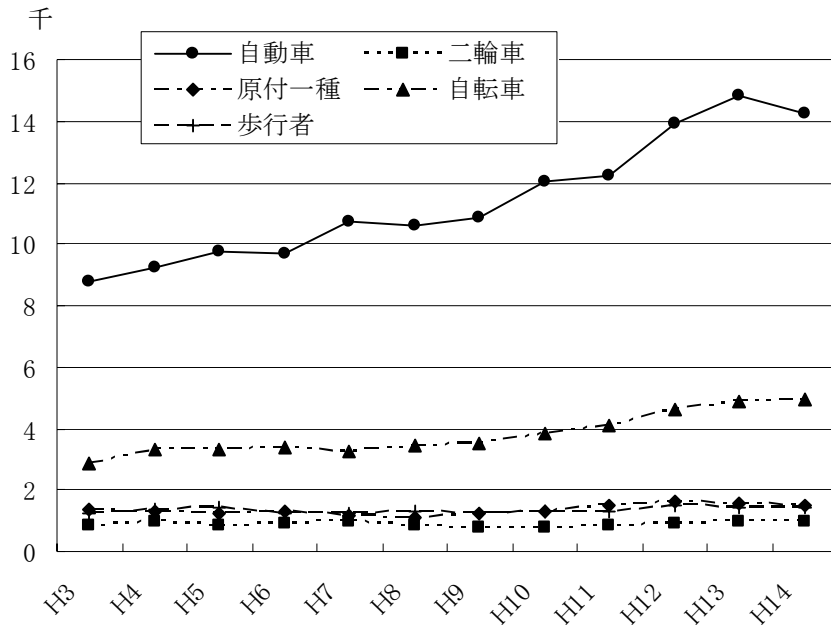


図 5-9 当事者別の交通事故死傷者数の推移⁷⁾

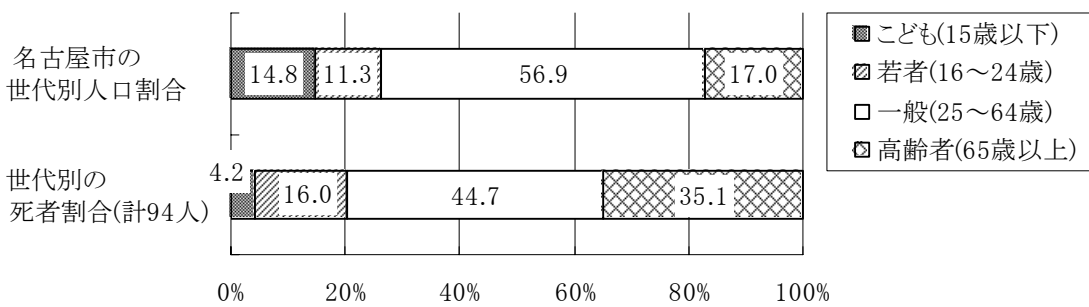


図 5-10 世代別の人口および交通事故死者数の割合⁶⁾

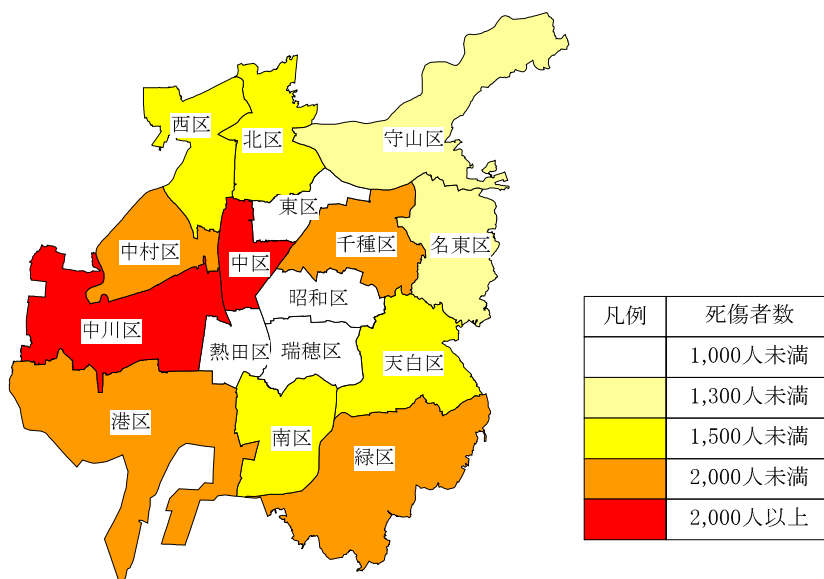


図 5-11 区別の交通事故死傷者数⁶⁾

(2) 交通事故による経済的損失

交通事故による経済的損失は、人身損失、物的損失など全国で「年間4兆2850億円」にのぼる。これを名古屋市の死傷者数で換算すると、約850億円の損失となる。

表 5-5 交通事故による経済的損失（データ：平成11年）⁸⁾

項目	経済的損失(億円)	内訳			
			被害者数(人)	1名当たり人身損失額(千円)	人身損失額(億円)
人身損失	17,269				
		死亡	12,858	33,515	4,309
		後遺障害	48,751	11,517	5,614
		傷害	1,126,811	652	7,345
		合計	1,188,420	—	17,269
物的損失	18,041		損害物数(万件)	1件当たり物的損失額(千円)	物的損失額(億円)
		車両	635	266	16,872
		構築物	39	300	1,169
		合計	674	—	18,041
事業主体の損失	772		事業主体の損失額(億円)	1名当たり事業主体の損失額(千円)	
		死亡	104	807	
		後遺障害	106	217	
		傷害	562	50	
		合計	772	—	
各種公的機関等の損失	6,769	保険運用費、渋滞による損失、警察の事故処理費用、救急搬送費など			
合計	42,850				

5-4 駐車問題

栄地区ではすでに路上駐車をすべて収容することのできる駐車場が確保されているにもかかわらず、平日で約1,700台、休日で約2,200台(平成11年)の違法駐車がある。⁹⁾

また、休日のピーク時においては、約250台の駐車待ち車両があり、道路の円滑な交通を阻害している。休日に見られる路上駐車の目的は7割以上が買物などの自由目的となっている。

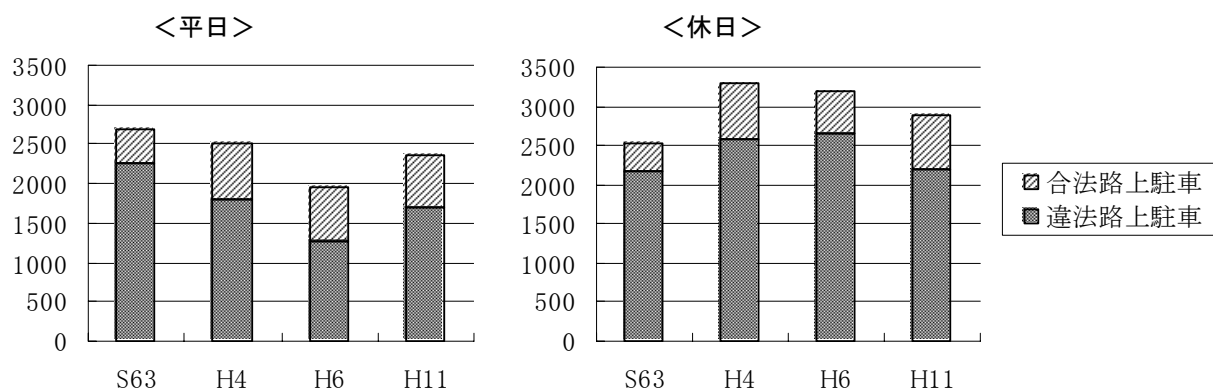


図 5-12 栄地区における路上駐車台数の推移⁹⁾

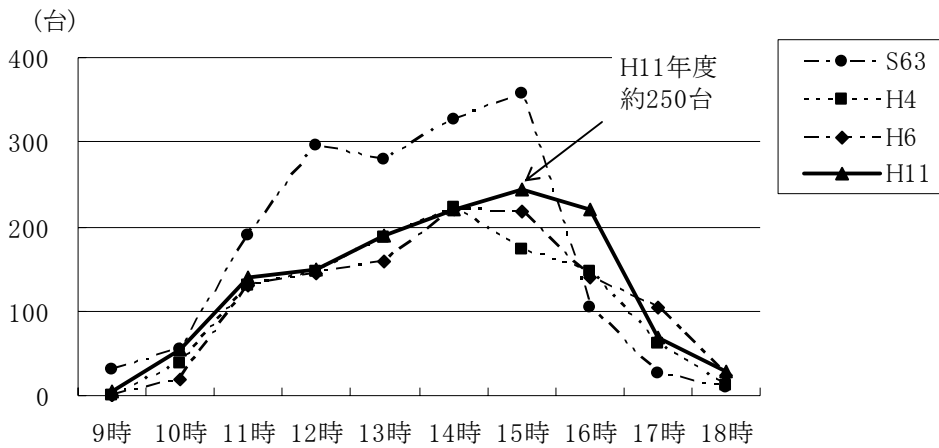


図 5-13 休日の栄地区における入庫待ち台数の推移⁹⁾

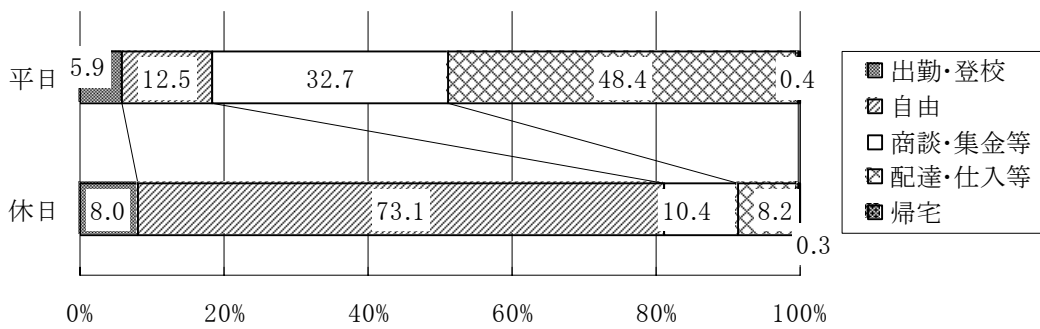


図 5-14 中区における目的別の違法路上駐車台数の割合¹⁰⁾

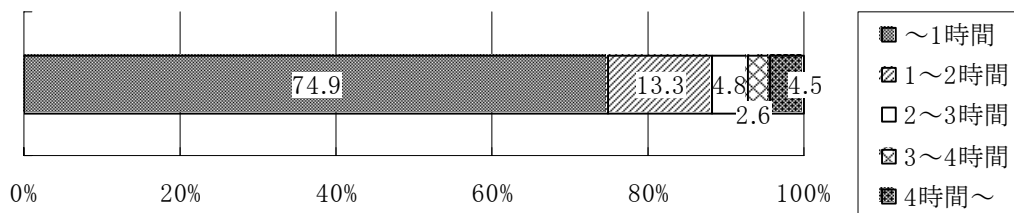


図 5-15 栄地区における駐車時間別の路上駐車台数の割合⁹⁾

注) 休日において、10分に1回ナンバープレートを記録

5-5 環境問題

(1) 大気汚染の状況

二酸化窒素(NO₂)、浮遊粒子状物質(SPM)いずれも、幹線道路沿いの自動車排出ガス測定局での値が大きくなっており、NO₂については市の環境目標を達成した自動車排出ガス測定局がない状況となっている。

表 5-6 国の環境基準および名古屋市環境目標の達成状況¹¹⁾

項目		一般環境大気測定局	自動車排出ガス測定局 (幹線道路沿い)
NO ₂	国の環境基準達成箇所数	17 / 17	11 / 13
	市の環境目標達成箇所数	2 / 17	0 / 13
	年平均値の平均(ppm)	0.026	0.034
SPM	国の環境基準達成箇所数	11 / 17	8 / 10
	年平均値の平均(mg/m ³)	0.036	0.040

注) NO₂の環境基準値は0.06ppm(日平均)、市の環境目標は0.04ppm(日平均)
SPMの環境基準値は0.10mg/m³(日平均)

(2) 地球温暖化

名古屋市における二酸化炭素(CO₂)の総排出量は、1990年と比較して2000年では2.5%減少しているにもかかわらず、運輸部門の排出量は3.6%増加している。

また、名古屋市の二酸化炭素の総排出量に対し、運輸部門からの排出量が占める割合は33.9%で、全国の20.7%と比較して高くなっており、そのうち8割以上が自動車から排出されている。

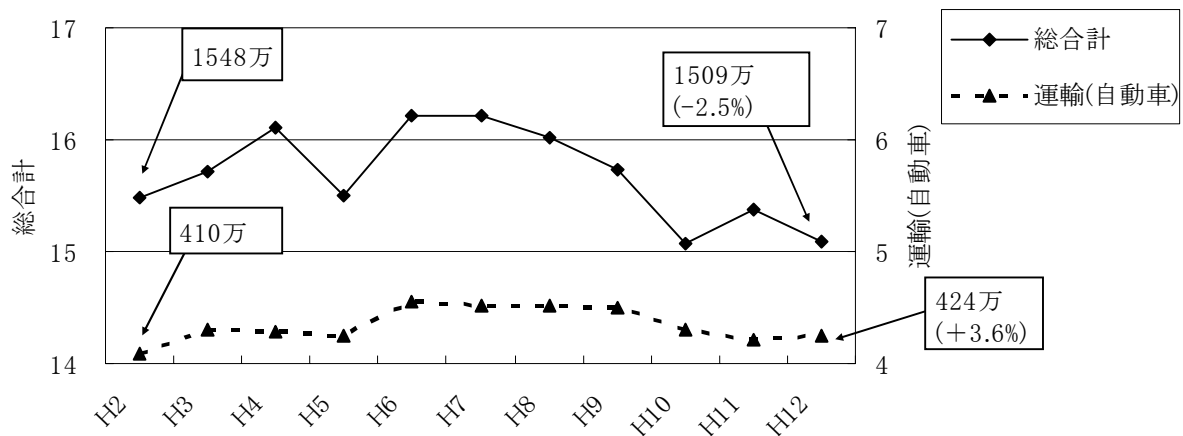
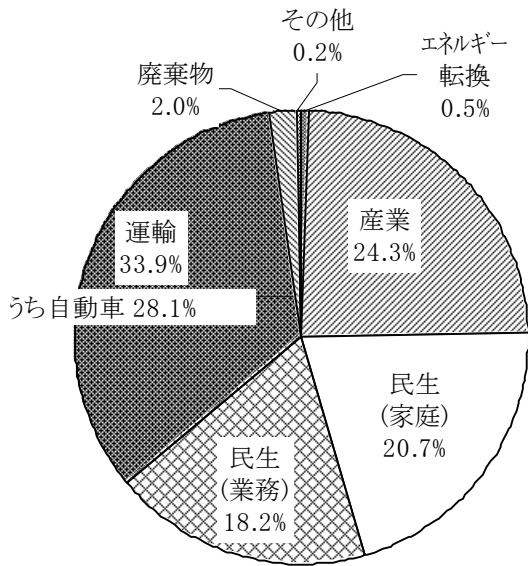


図 5-16 名古屋市における二酸化炭素排出量の推移¹²⁾

注) 単位は100万トン。()内の数値%は、平成2年からの増減を表す。

名古屋市 1,508万5千(t-CO₂)



全国 12億3700万(t-CO₂)

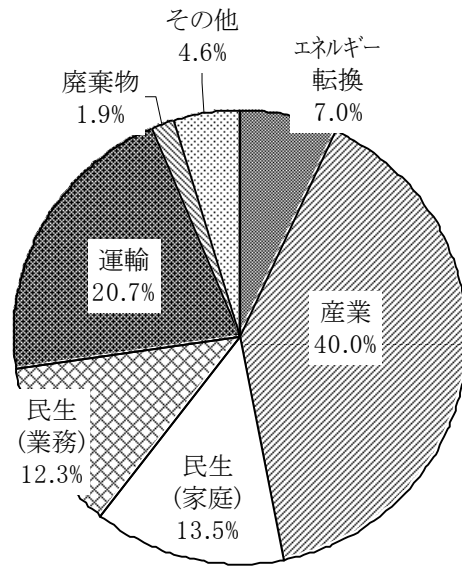
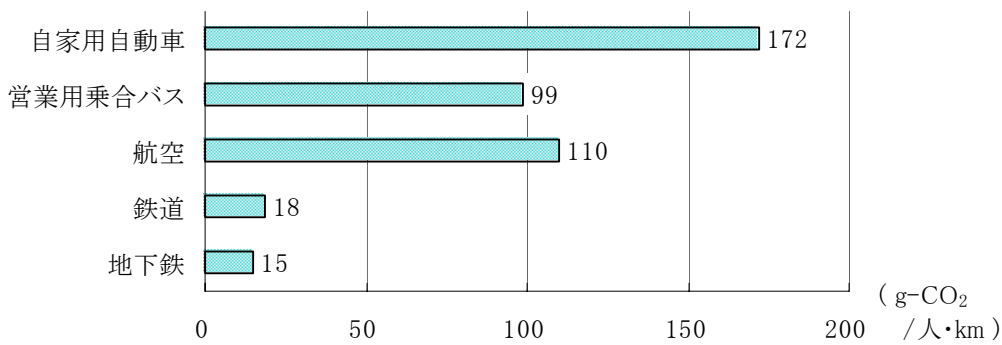


図 5-17 排出源別の二酸化炭素排出量割合 (名古屋市と全国、2000年) ¹²⁾

● 一口メモ

○ 1人を1km運ぶとき排出するCO₂量の比較 ¹³⁾



注) 資料は炭素量による表示であったものを、二酸化炭素量に換算した。

○ 自動車利用のCO₂排出量を市民生活における行動と比較すると?

燃費10km/ℓの自動車が片道10km(往復20km)走行することにより排出するCO ₂ の量は、以下のことを行ったときに発生するCO ₂ の量と同じ程度になります。	
・ 25型テレビ(140W)を見る	92時間
・ 60Wの照明を点灯する	214時間
・ エアコン(600W)で冷房する(鉄筋17m ² 、木造11m ²)	21時間
・ エアコン(800W)で暖房する(鉄筋17m ² 、木造11m ²)	16時間
・ 風呂を沸かす	4.5回

(3) 騒音

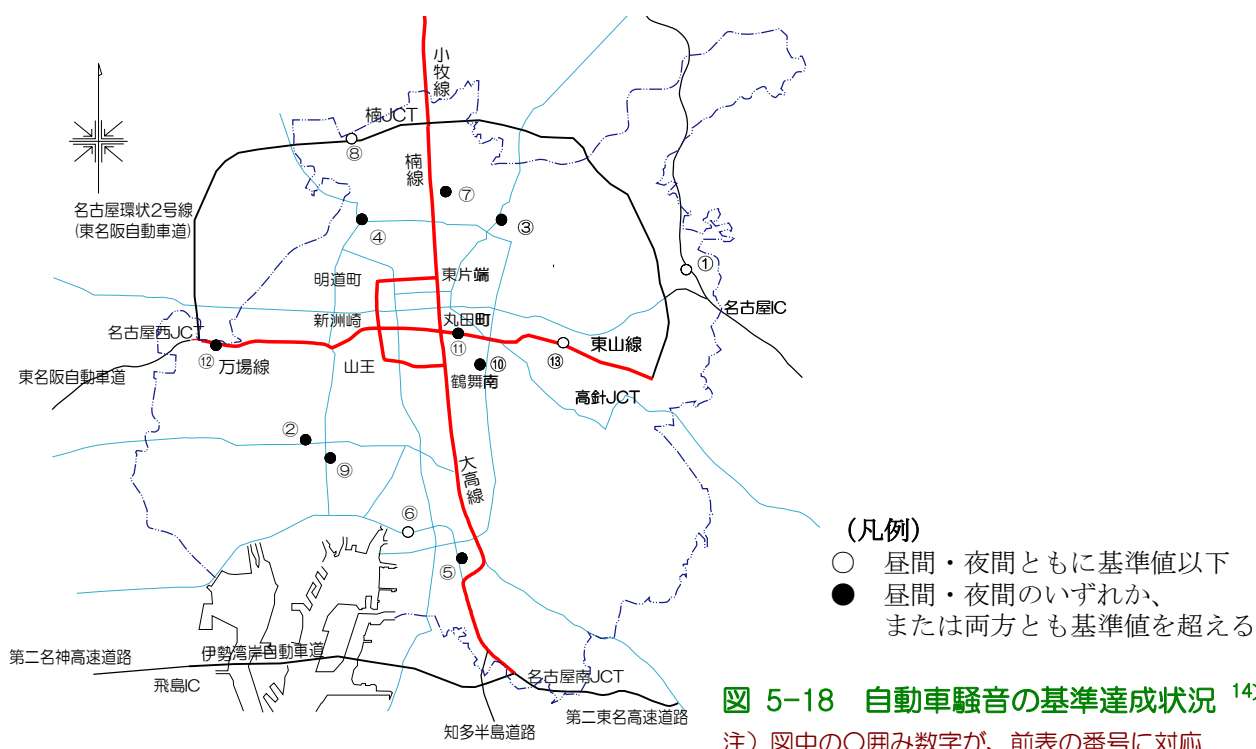
名古屋市内の主要道路における騒音は、13箇所の測定点のうち8箇所で昼間・夜間とも、9箇所で夜間の騒音が環境基準値を上回っている。

表 5-7 自動車による騒音の実績値および環境基準値 (単位 dB) ¹⁴⁾

番号	道路名	測定地点	H12年度		H13年度		環境基準値	
			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
①	東名高速道路	名東区豊が丘	61	60	61	60	70	65
②	一般国道1号	中川区昭和橋通	73	70	72	70		
③	一般国道19号	北区山田町	71	69	71	69		
④	一般国道22号	西区名西二丁目	74	70	73	70		
⑤	一般国道23号	南区浜田町	71	70	73	73		
⑥	一般国道23号	南区堤町一丁目	65	62	65	63		
⑦	一般国道41号 市道高速2号線	北区萩野通	73	71	73	71		
⑧	一般国道302号 近畿自動車道名古屋大阪線	西区八筋町	64	60	64	62		
⑨	主要市道名古屋環状線	中川区小碓通	73	70	72	71		
⑩	主要市道名古屋環状線	昭和区阿由知通	70	67	70	67		
⑪	主要市道堀田高岳線 市道高速2号線	中区千代田 五丁目	72	71	72	70		
⑫	一般県道津島七宝名古屋線 市道高速1号線	中川区万場 二丁目	75	70	76	71		
⑬	一般市道鏡ヶ池線 市道高速1号	千種区鏡池通	—	—	61	56		

注1) 国道1号の測定値は、常時監視局の1年を代表する平日3日の平均値、その他の地点は、11月から2月に実施した1週間測定のうち代表する平日3日の値とした。

2) 環境基準値を超えたものについては「網掛け」とした。



5-6 公共交通事業の現状

(1) 鉄道事業とバス事業

鉄道事業は整備が進んでおり、規模は拡大しているが、利用人員は伸び悩んでいる。
バス事業は、鉄道の開業に伴う規模の縮小もあり、利用人員は減少している。

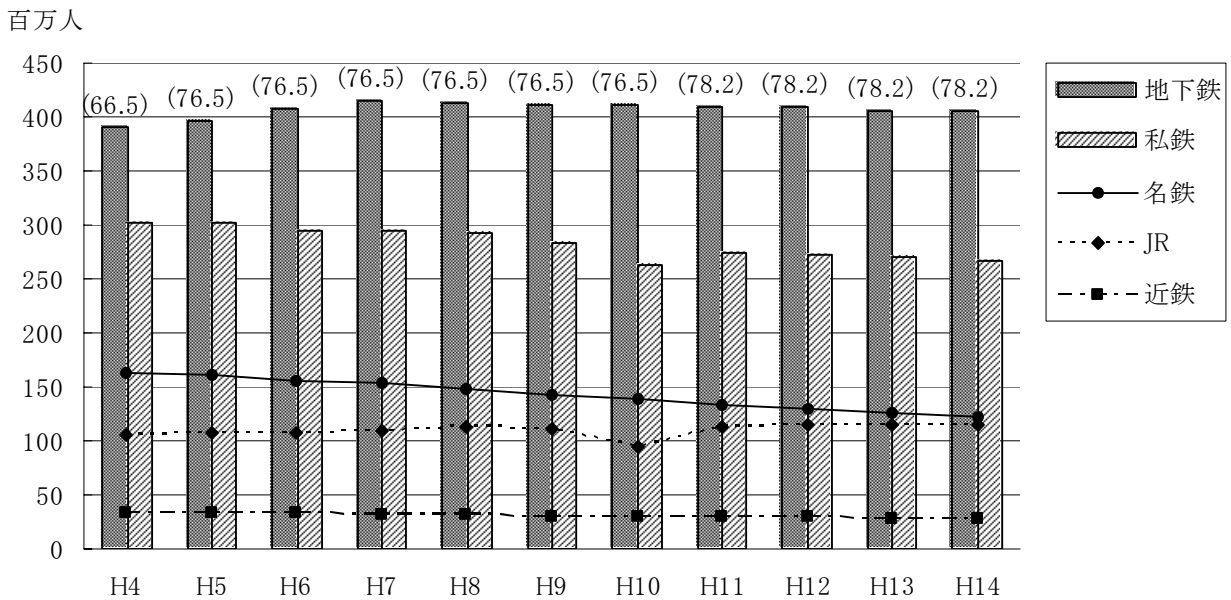


図 5-19 名古屋市内の鉄道乗車人員²⁾

注1) 私鉄の乗車人員は、名鉄、JR、近鉄の乗車人員の合計である。

2) 地下鉄グラフ上()内は営業キロを表す。

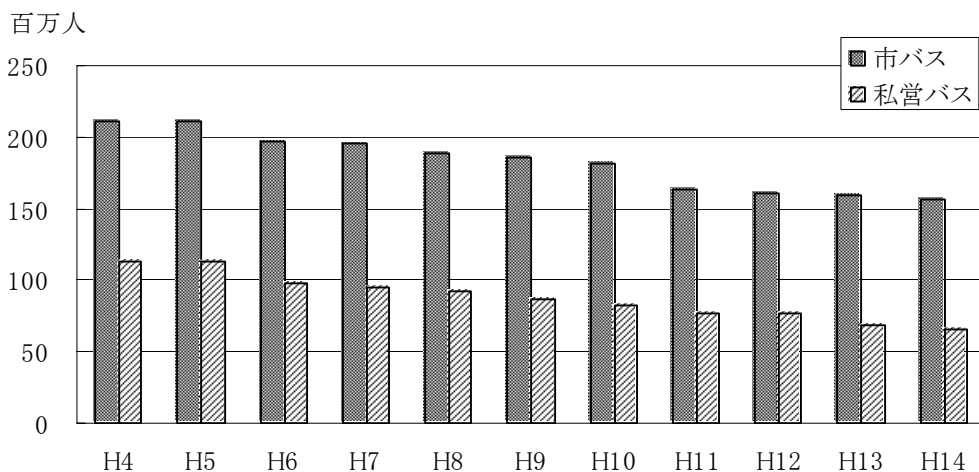


図 5-20 バスの年間乗車人員の推移²⁾

注1) 市バスの乗車人員には、福祉対策分を含む。

2) 私营バスのデータは、愛知県内に本社を有する企業から提出された事業実績報告書により集計されたもの。

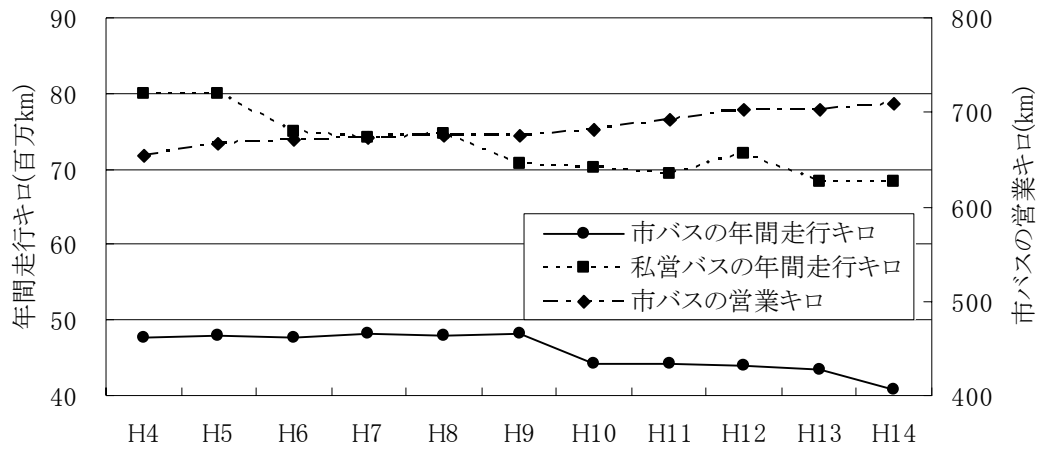


図 5-21 バスの年間走行キロおよび市バスの営業キロの推移²⁾

注1) 市バスの乗車人員には、福祉対策分を含む。

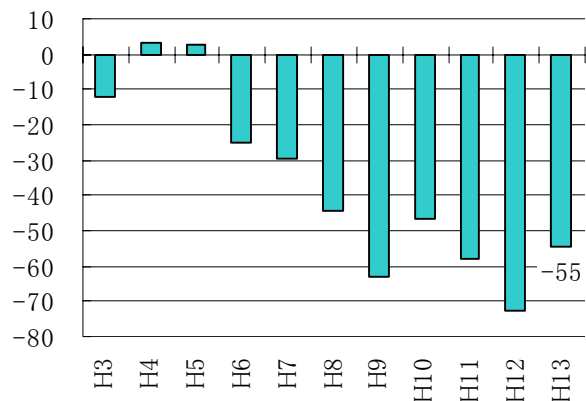
2) 私営バスのデータは、愛知県内に本社を有する企業から提出された事業実績報告書により集計されたもの。

(2) 市営交通事業の収支状況

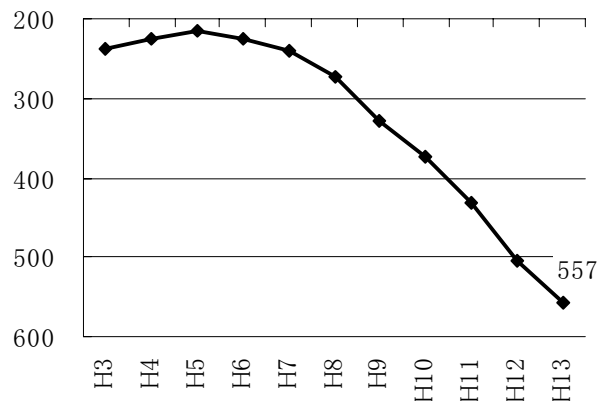
市バス・地下鉄の収支状況は大変厳しいものとなっている。

市バス

億円 経常収支



億円 累積欠損金



億円 不良債務

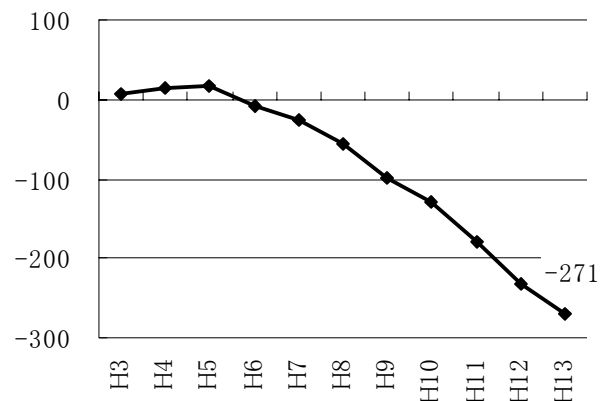


図 5-22 市バスの収支状況¹⁵⁾

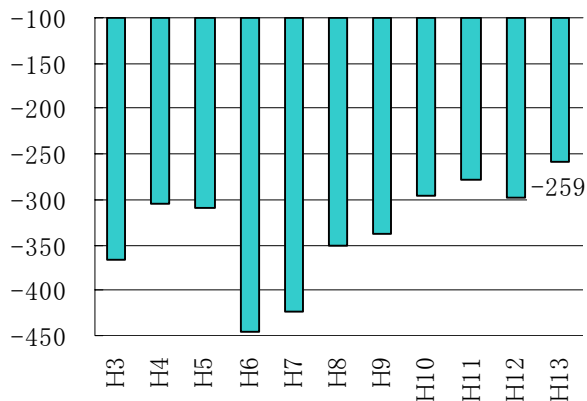
注1) 経常収支 「営業収益（料金収入＋広告料収入等）＋営業外収益（市一般会計からの補助金等）」－「営業費用（人件費＋経費＋減価償却費）＋営業外費用（支払利息等）」

2) 累積欠損金 毎年度の赤字の累計

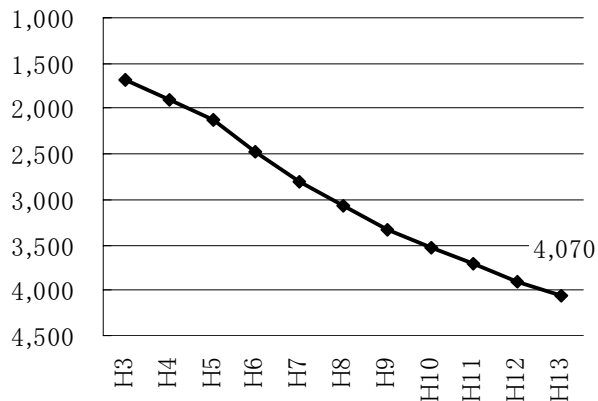
3) 不良債務 日常運転資金の不足額の中で、人件費や燃料代を始めとした経費などの支払いに支障を来たし借入が必要な額

地下鉄

億円 経常収支



億円 累積欠損金



億円 実質不良債務

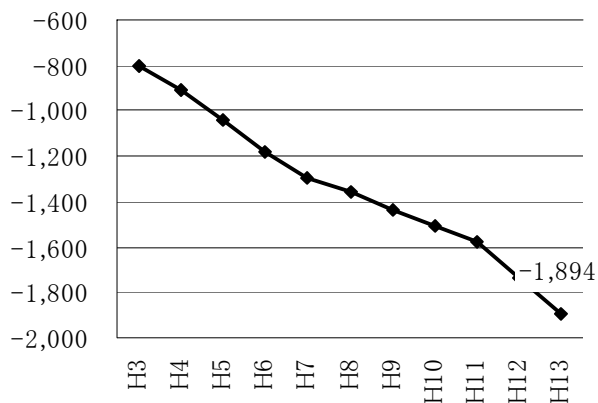


図 5-23 地下鉄の収支状況 ¹⁵⁾

注) 実質不良債務 日常運転資金の不足額の中で、入件費や電気代を始めとした経費及び地下鉄建設のための借入金に係る償還金や、利子の支払いに支障を来たし借入が必要な額と資金の不足額に対する長期の借入金の残高を合算したものの。

■ 「名古屋市の交通の現状と課題」 参考文献

- 1) 中京都市圏パーソントリップ調査, 中京都市圏総合都市交通計画協議会
- 2) 名古屋市統計年鑑, 名古屋市総務局
- 3) 名古屋市及びその周辺の交通渋滞発生状況, 愛知県警察本部交通部交通管制課, 平成15年
- 4) 平成11年度道路交通センサス一般交通量調査概要書
- 5) 国土交通省ウェブページ(<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html>)
道路IR 整備効果事例/道路関係データ, 平成13年
- 6) 平成14年名古屋市交通事故のあらまし, 市民経済局交通安全対策課
- 7) 平成14年中名古屋市内の交通事故, 市民経済局
- 8) 内閣府ウェブページ(<http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/index-c.html>)
交通事故による経済的損失に関する調査研究報告書
- 9) 駐車施策のあり方検討調査委託報告書, 住宅都市局, 平成13年3月
- 10) 全国道路交通情勢調査, 建設省、名古屋市など, 平成6年度
- 11) 平成14年度大気汚染常時監視結果, 環境局
- 12) 名古屋市域からの温室効果ガスの排出について, 環境局, 平成15年5月
- 13) 運輸部門 環境年次報告書, 交通エコモ財団
- 14) 名古屋市における自動車公害対策の推進について, 名古屋市自動車公害対策協議会, 平成14年
- 15) 市バス・地下鉄のあすに向けて, 交通局, 平成15年2月

6. 交通の地域特性

交通施策は、その対象となる交通が、どこからどこへ向かう、どのような目的のものであるかによって内容が異なるため、地域の交通行動の特性を考えることが必要である。ここでは、自動車から公共交通への転換の対象となる交通について情報を得るため、交通目的と地域ごとに、自動車の利用割合などを分析した。

(1) 分析データについて

交通行動を分析するため、中京都市圏パーソントリップ調査のデータを使用した。この調査では、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて、ある1日のすべての動きを調査している。(⇒用語集)

パーソントリップ調査に関する用語

トリップ	ある目的を持った、出発地から目的地までの移動の単位のことをいう。 例えば、朝、自宅を出て会社に到着し、会社から商談先へ打ち合わせに行き、そこから自宅に帰った場合は、出勤1トリップ、業務1トリップ、帰宅1トリップの合計3トリップと数える。 注)「なごや交通戦略」では、理解しやすくするため、トリップ数を表すとき、「トリップ」ではなく、「回」という語を用いている。
代表交通手段	1つのトリップにおいて、いくつかの交通手段が用いている場合、それらのうち一番優先順位が高いもの。 優先順位は、①鉄道、②バス、③自動車、④二輪(自動二輪、原付自転車、自転車)、⑤徒歩、の順となっている。

移動の目的、手段ともに16種類の分類により調査されているが、ここでは精度確保および簡単な面からそれぞれ5種類の分類による分析を行っている。

表 6-1 5種類の移動目的とその内容

①出勤	出勤(勤務先へ)	
②登校	登校(通学先へ)	
③自由	日常的自由	家事・買物
		通院
		おけいこごと・塾などに 食事・社交・娯楽などに
	非日常的自由	観光・行楽・レジャー
日常的自由	送迎(付き添い)	
	その他の自由目的	
④業務	帰社・帰校(会社・学校へ戻る)	
	物なし業務	打合せ・会議, 書類持参・受領, 集金
	物あり業務	販売・配達, 仕入れ・購入
	その他業務	作業・修理
		農林漁業作業 その他の業務目的
⑤帰宅	帰宅	

表 6-2 5種類の移動手段とその内容

①鉄道	鉄道(ピーチライナー, モデルール含む)	
	地下鉄(相互乗り入れ含む)	
②バス	路線バス・高速バス・ガイドウェイバス・路面電車	
③自動車	タクシー・ハイヤー	
	自家用乗用	軽乗用車
		乗用車
	自家用小型貨物	小型貨物車 (軽貨物車, ライトバン含む)
	自家用大型貨物	普通貨物車, 特種(特殊)車
自家用乗用	自家用バス, 貸切・送迎バス	
④二輪車	自転車	
	自動二輪	原動機付自転車(50cc以下)
		自動二輪車(50ccを越える)
⑤徒歩	徒歩	
	その他	船舶
		航空機
	その他(車いす・電動三輪車含む)	

(2) 人口密度

- 名古屋駅から栄にわたる区域を中心に、人口が集中している。

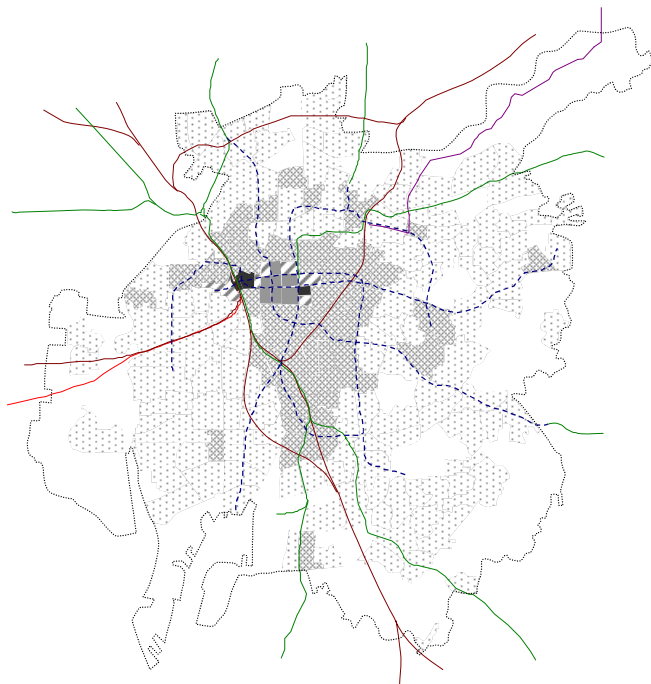


図 6-1 人口密度

	100,000～
	50,000～100,000
	30,000～50,000
	10,000～30,000
	5,000～10,000
	～5,000

(人/km²)

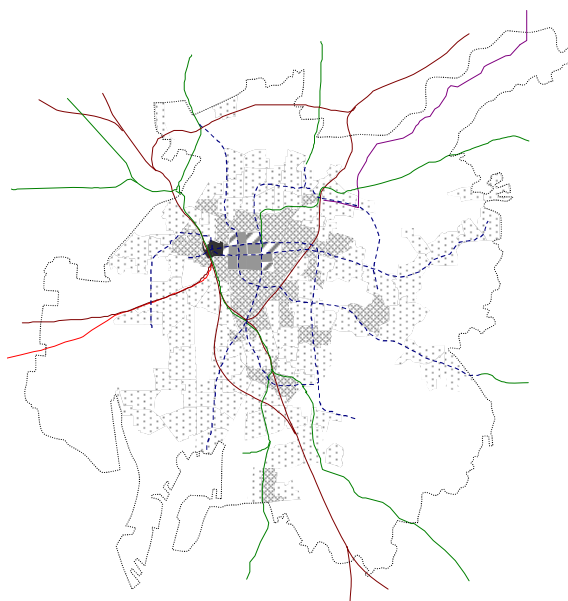


図 6-2 人口密度 (15歳～64歳)

	100,000～
	50,000～100,000
	30,000～50,000
	10,000～30,000
	5,000～10,000
	～5,000

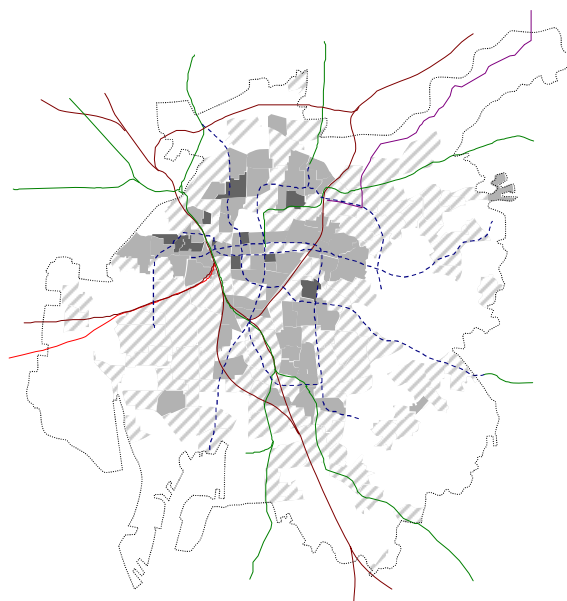


図 6-3 人口密度 (65歳～)

	3,000～
	2,000～3,000
	1,000～2,000
	～1,000

注) 平成13年度中京都市圏パーソントリップ調査のデータをもとにして人口密度を求めているため、国勢調査等のデータとは異なることに注意する。

(3) 各区へ流入する移動

- 都心区域を含む中区・中村区へ流入する移動の代表交通手段割合を見ると、公共交通の利用割合が高い。ただし、流入量が大いいため、自動車の利用回数も多い。
- 市域境に接する周辺部の区へ流入する移動については、自動車の利用割合が非常に高い。
- 中区へは、各方面からまんべんなく流入しているのに対し、周辺部の中川区では近接地域間での移動が多くなっており、その移動のほとんどで自動車が利用されている。

注) 以下の資料は、平成13年度中京都市圏パーソントリップ調査のデータより作成

① 各区へ流入する移動の代表交通手段構成

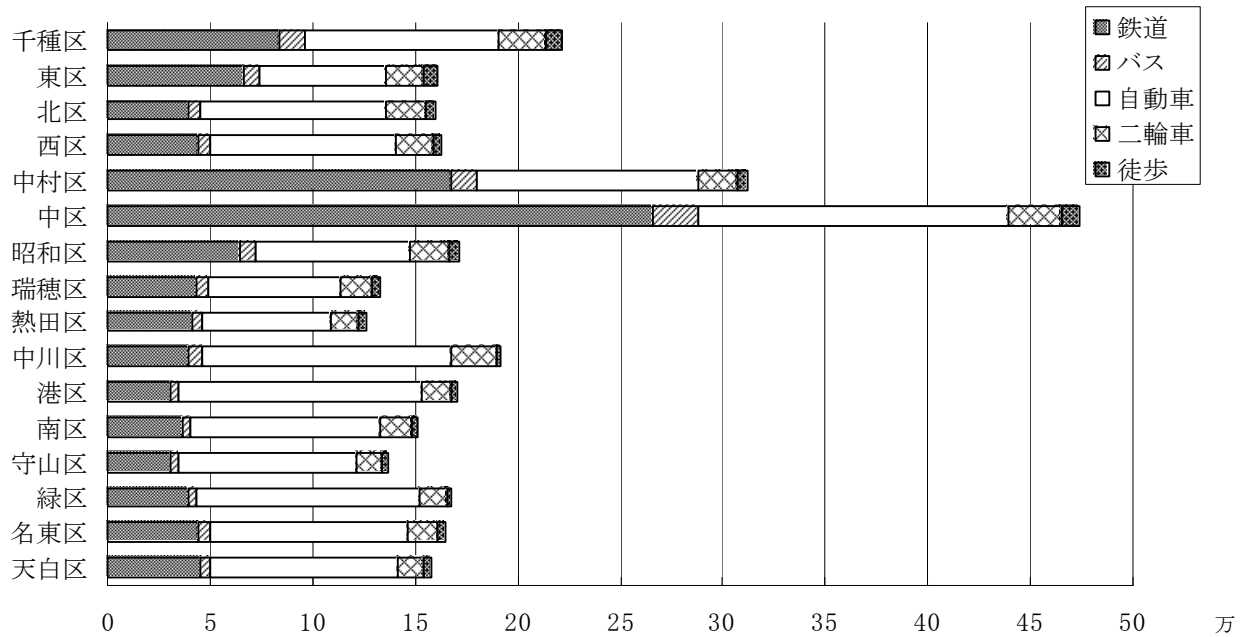


図 6-4 各区へ流入する移動の代表交通手段構成

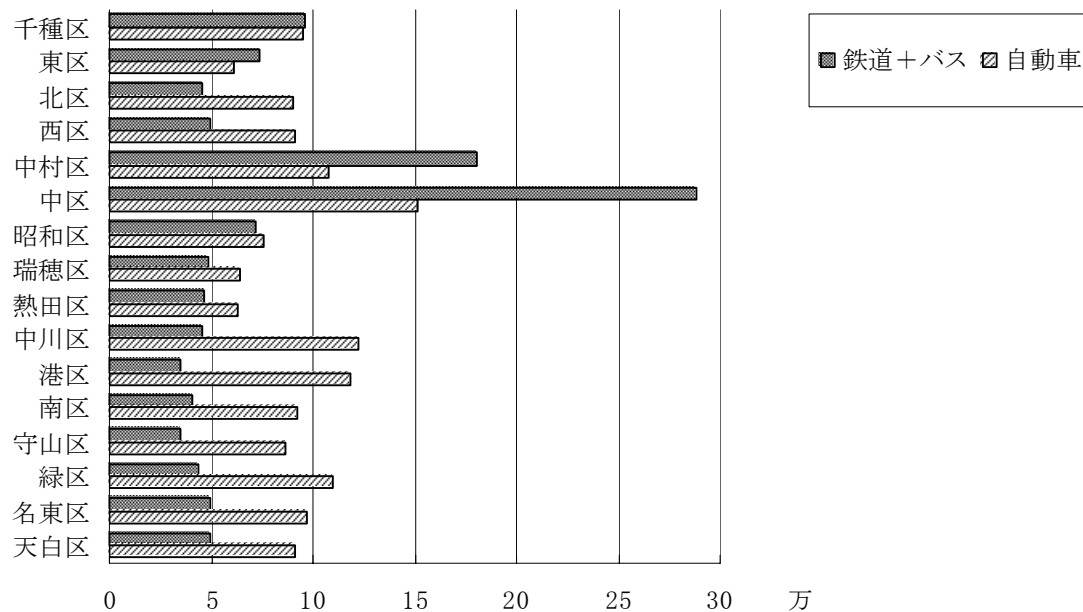


図 6-5 各区へ流入する移動の代表交通手段構成 (公共交通と自動車の比較)

② 各区へ流入する移動の目的構成

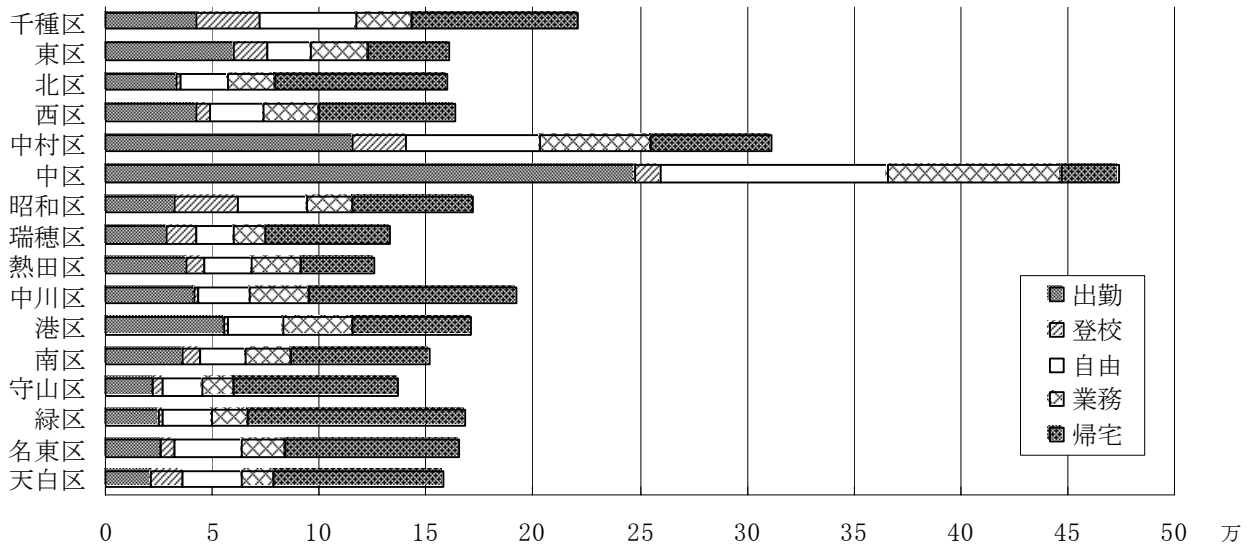


図 6-6 各区へ流入する移動の目的構成

③ 中区・中川区へ流入する移動の出発地

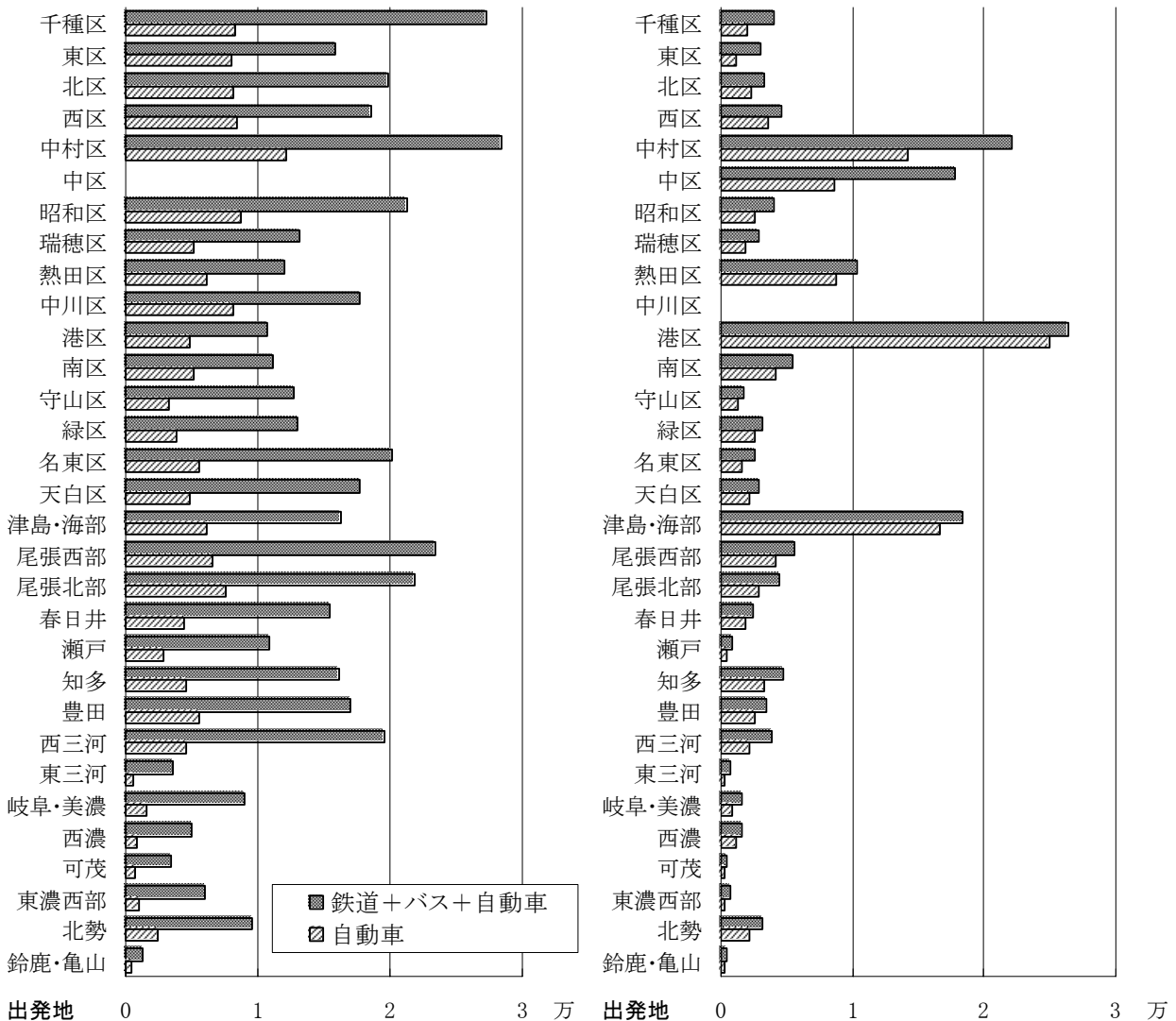


図 6-7 (左図) 中区へ流入する移動 (右図) 中川区へ流入する移動

(4) 代表交通手段別に見た、中区あるいは中川区へ流入する移動の目的構成

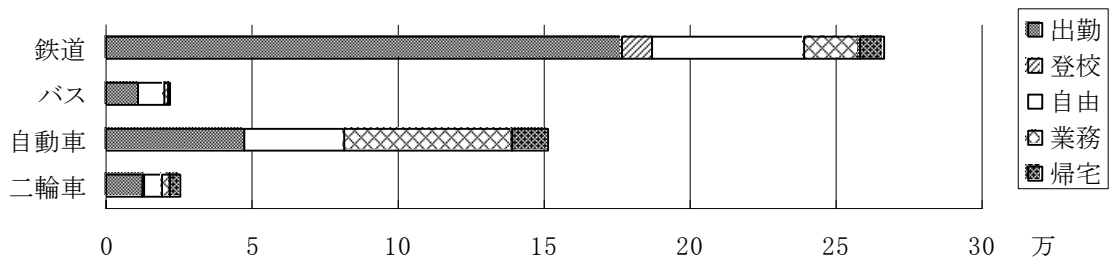


図 6-8 中区へ流入する移動の目的構成

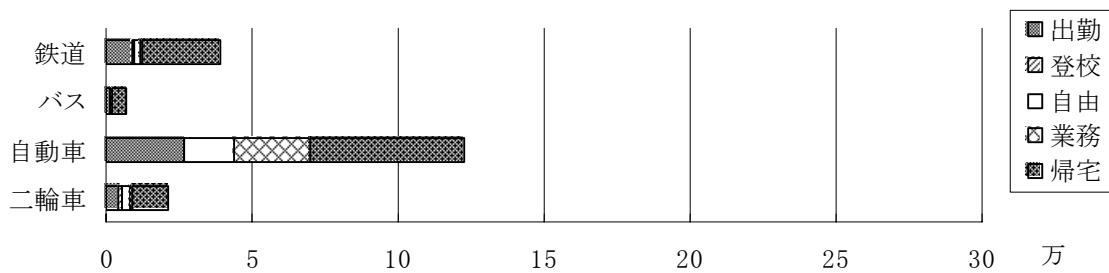


図 6-9 中川区へ流入する移動の目的構成

(5) 目的別に見た、中区あるいは中川区へ流入する移動の代表交通手段構成

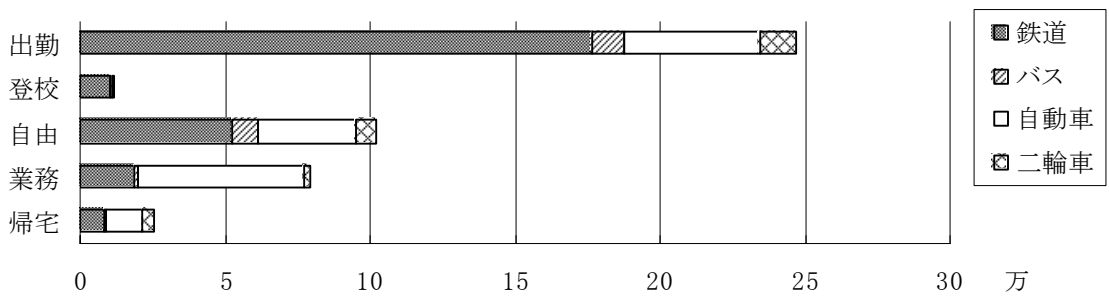


図 6-10 中区へ流入する移動の代表交通手段構成

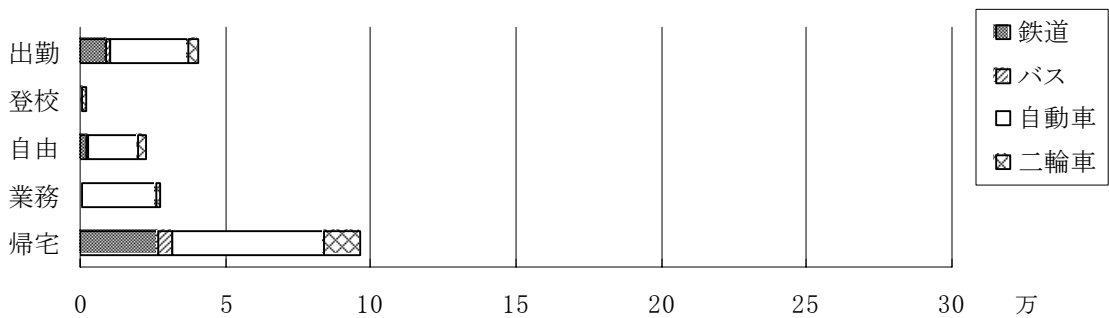
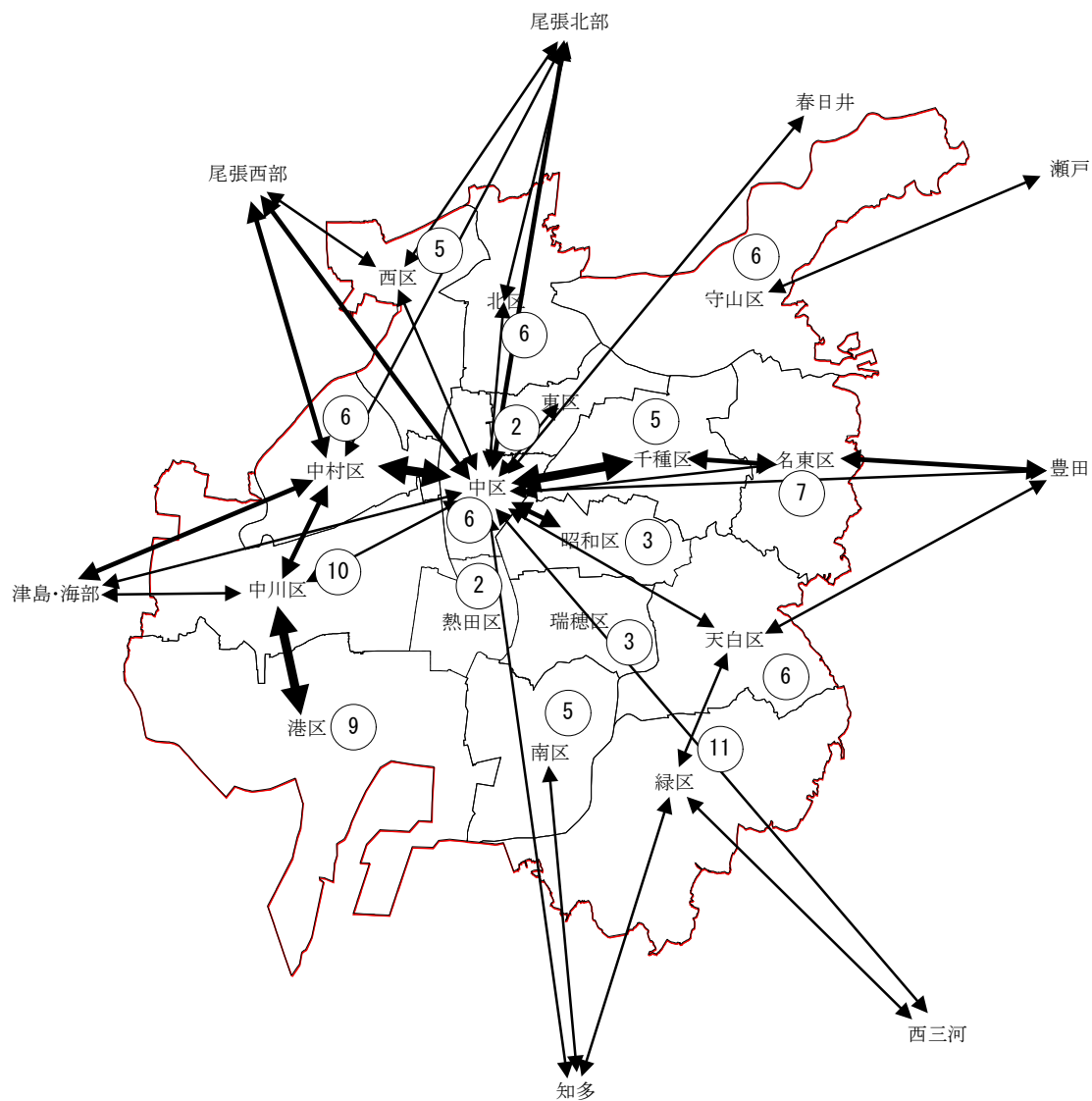


図 6-11 中川区へ流入する移動の代表交通手段構成

(6) 地域間の移動回数(鉄道・バス・自動車)



矢印種類	移動回数
	50,000~60,000
	40,000~50,000
	30,000~40,000

⑨ 区域内々移動の回数(単位:万)

図 6-12 地域間の移動回数(鉄道・バス・自動車による移動、全ての目的)

(7) 出発地でみた、中区への出勤目的による自動車利用

- 中区及びその周辺は、自動車の利用割合が高く、面積あたりの利用も多い。
- 鉄道沿線でない地域は、自動車の利用割合が高い。

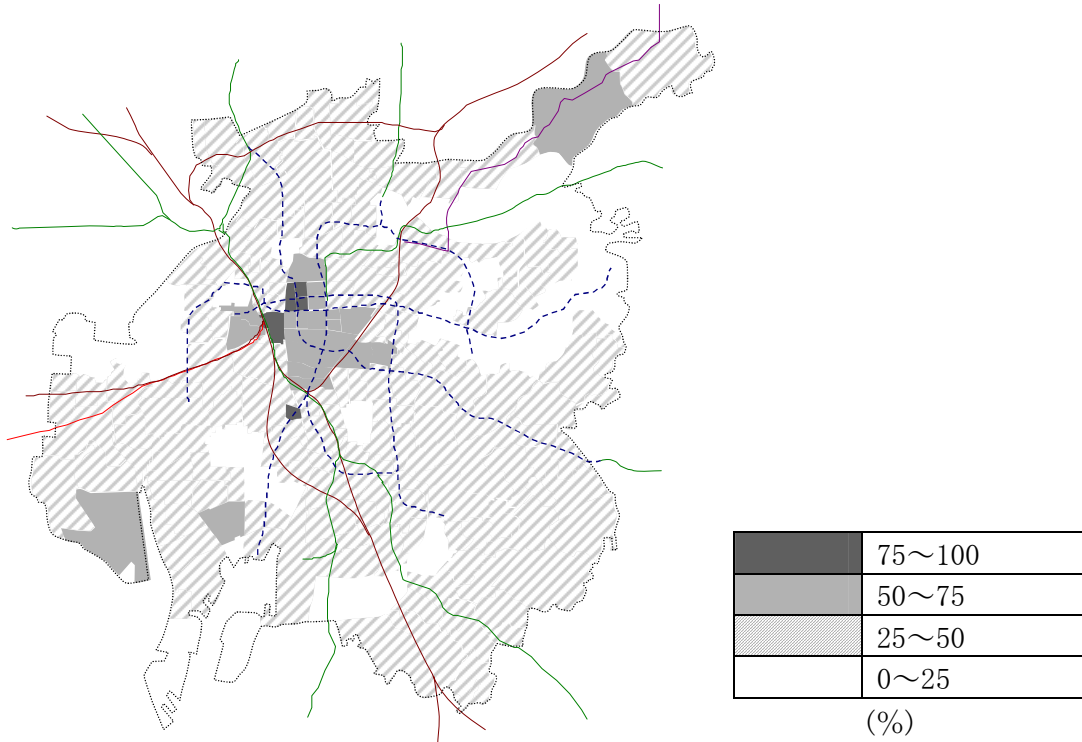


図 6-13 中区への出勤目的による、自動車利用割合（出発地別）

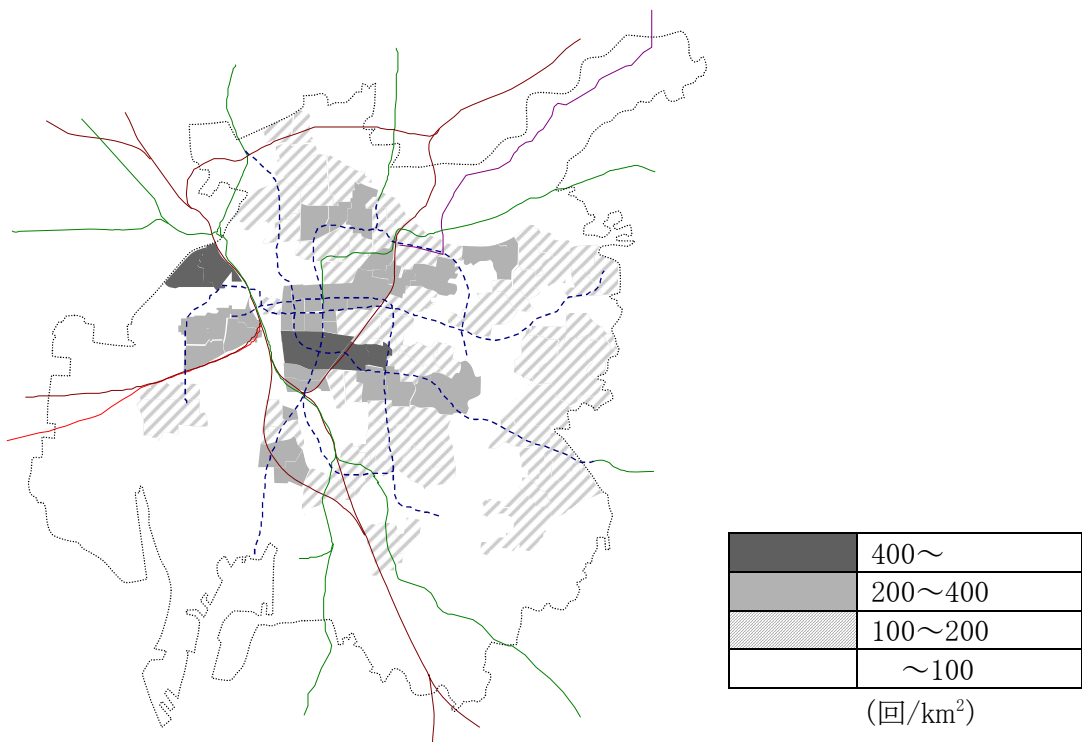


図 6-14 中区への出勤目的による、面積あたり自動車利用回数（出発地別）

(8) 出発地でみた、鉄道沿線地域への出勤目的による自動車利用

- 南部地域(地下鉄鶴舞線以南、JR関西線・近鉄線以南)や、鉄道の無い守山区で自動車の利用割合が高い。
- 駅周辺地域においても、自動車の利用が多い。

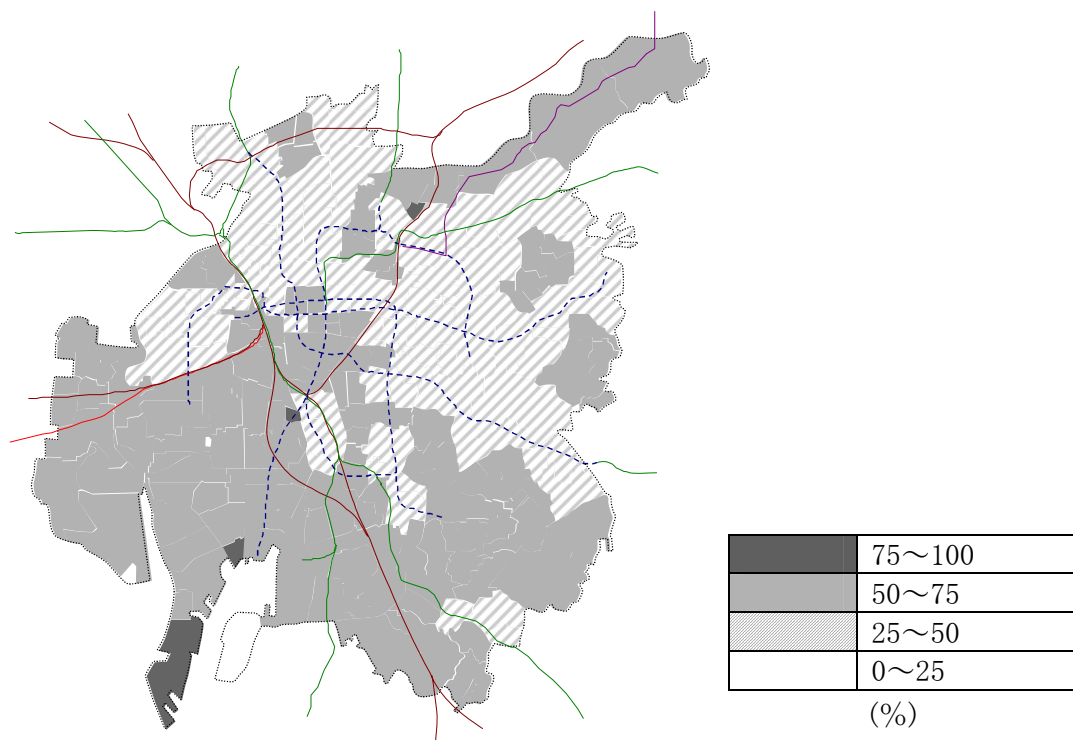


図 6-15 鉄道沿線地域への出勤目的による、自動車利用割合（出発地別）

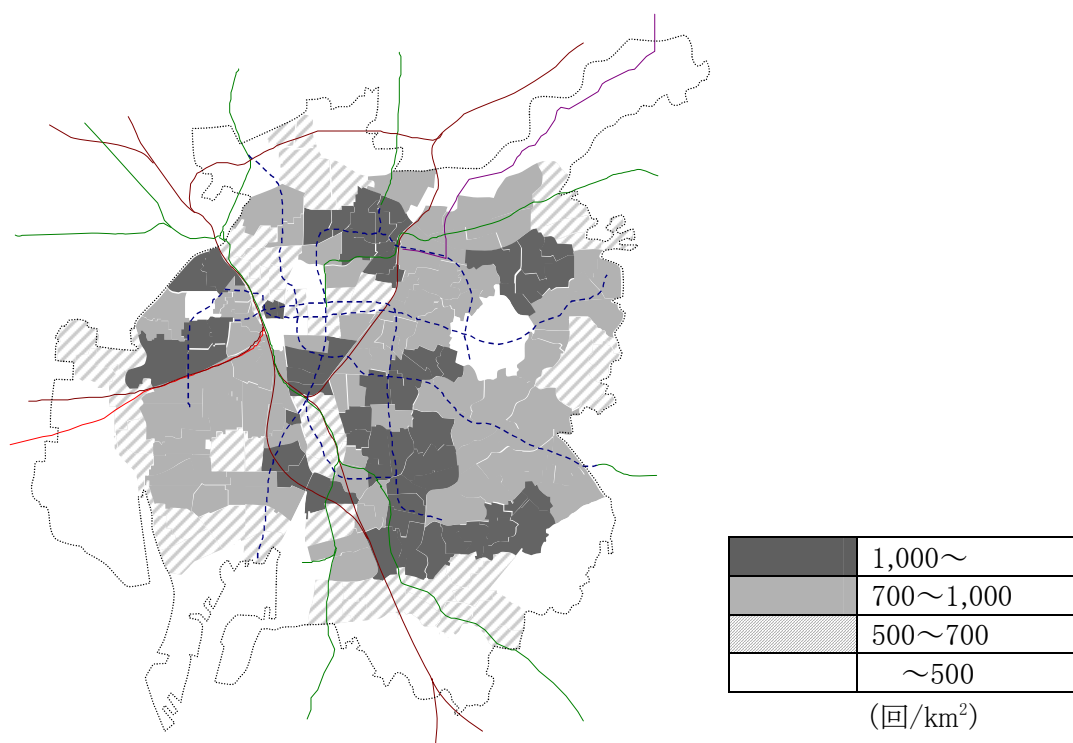


図 6-16 鉄道沿線地域への出勤目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

(9) 出発地でみた、中区への自由目的による自動車利用

- 鉄道沿線及び周辺地域は比較的自動車の利用割合が低い。
- 中区へ近いほど、利用が多く、中区から遠いほど利用が少ない。

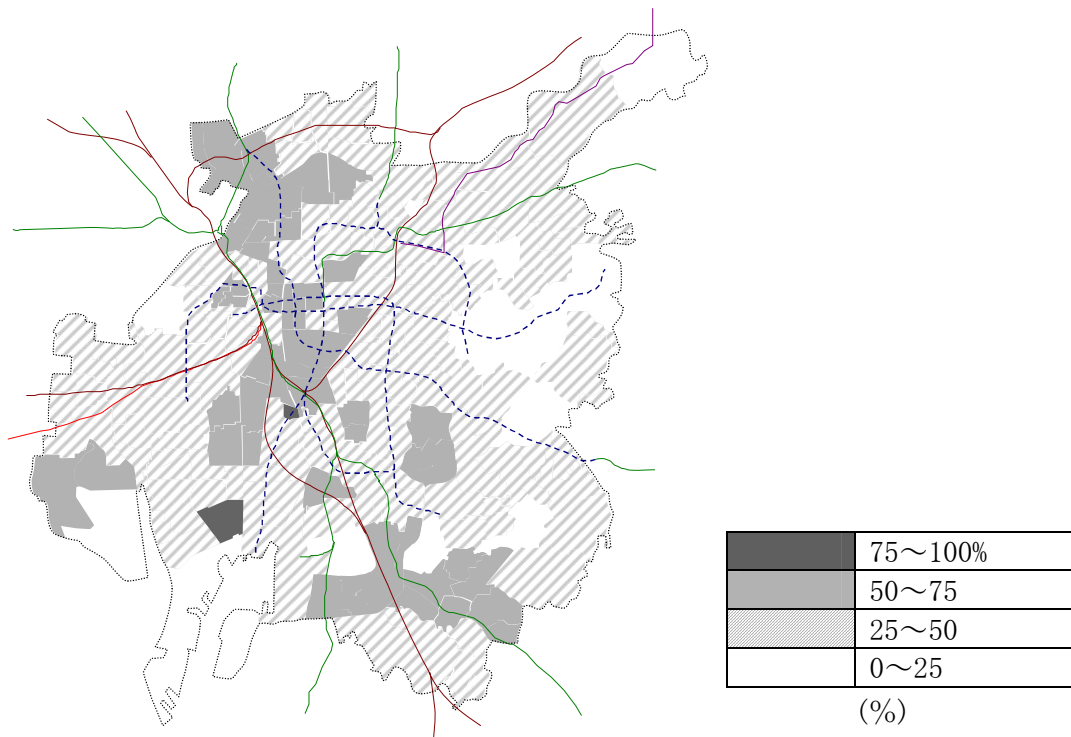


図 6-17 中区への自由目的による、自動車利用割合（出発地別）

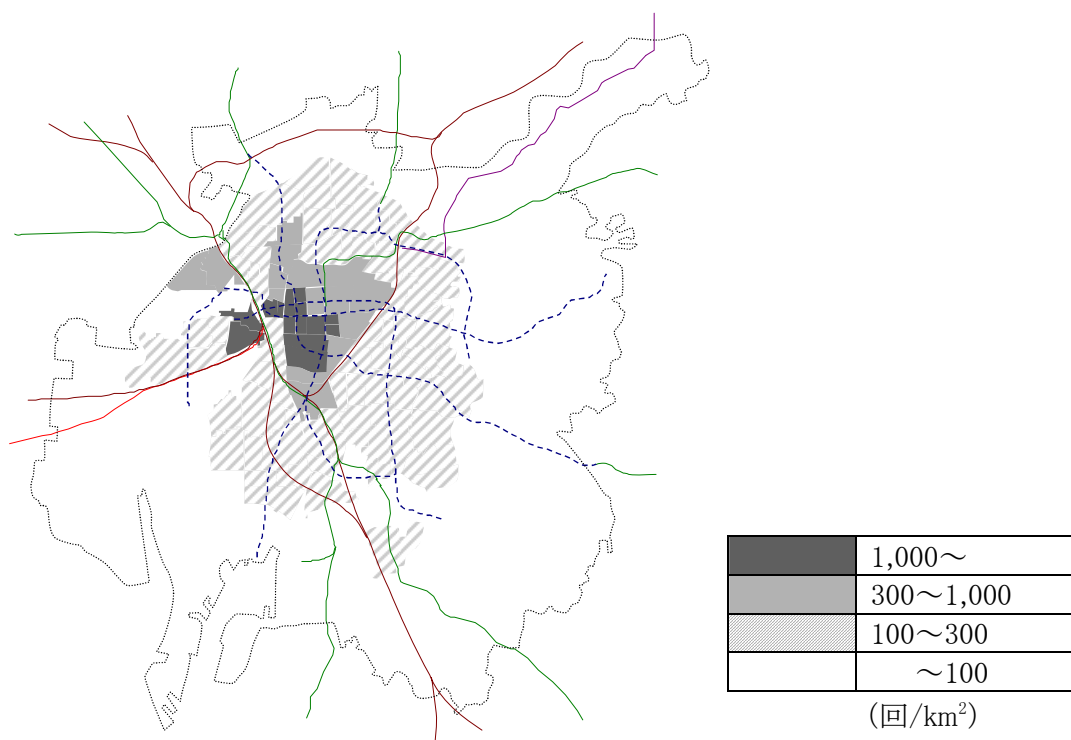


図 6-18 中区への自由目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

(10) 出発地でみた、鉄道沿線地域への自由目的による自動車利用

- 市中心部を除き、全市域において、利用割合が高い。

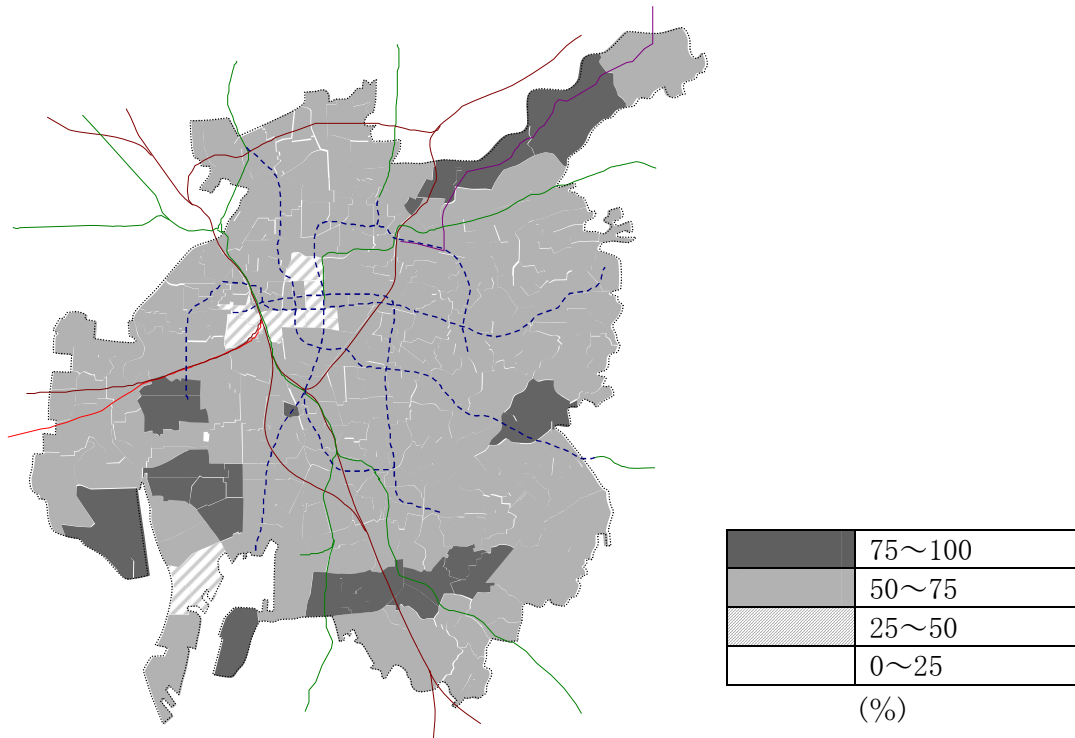


図 6-19 鉄道沿線地域への自由目的による、自動車の利用割合（出発地別）

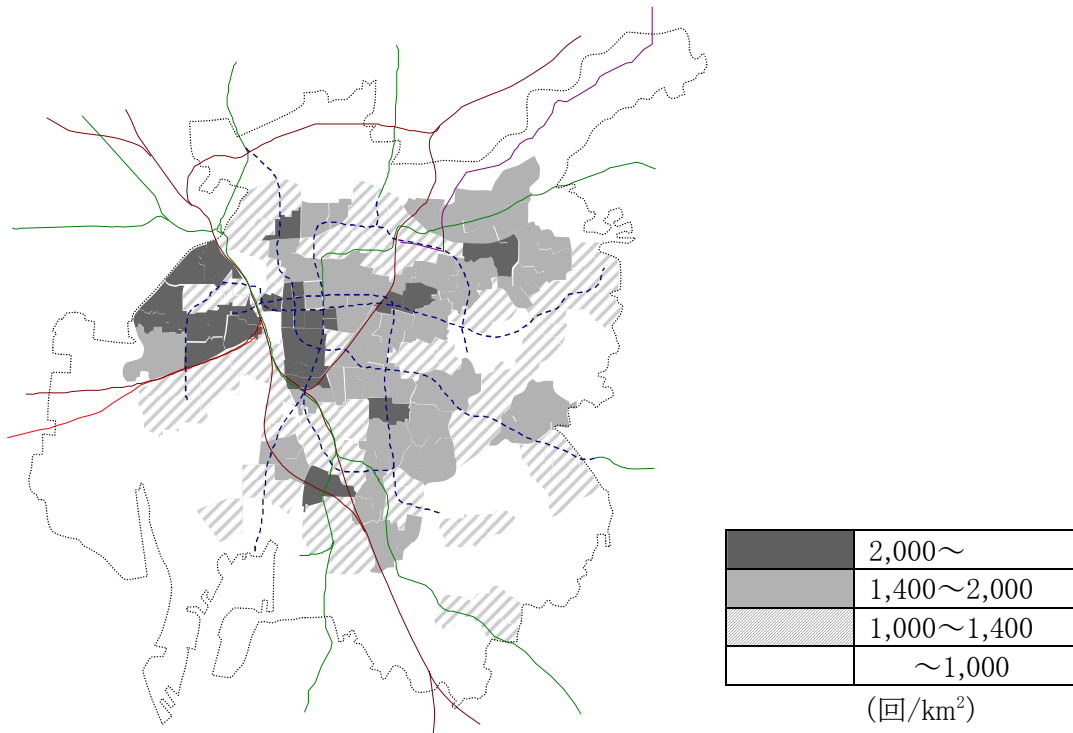


図 6-20 鉄道沿線地域への自由目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

(11) 出発地でみた、3km未満の自由目的による自動車利用

- 市中心部を除き、全市域において利用割合が非常に高い。

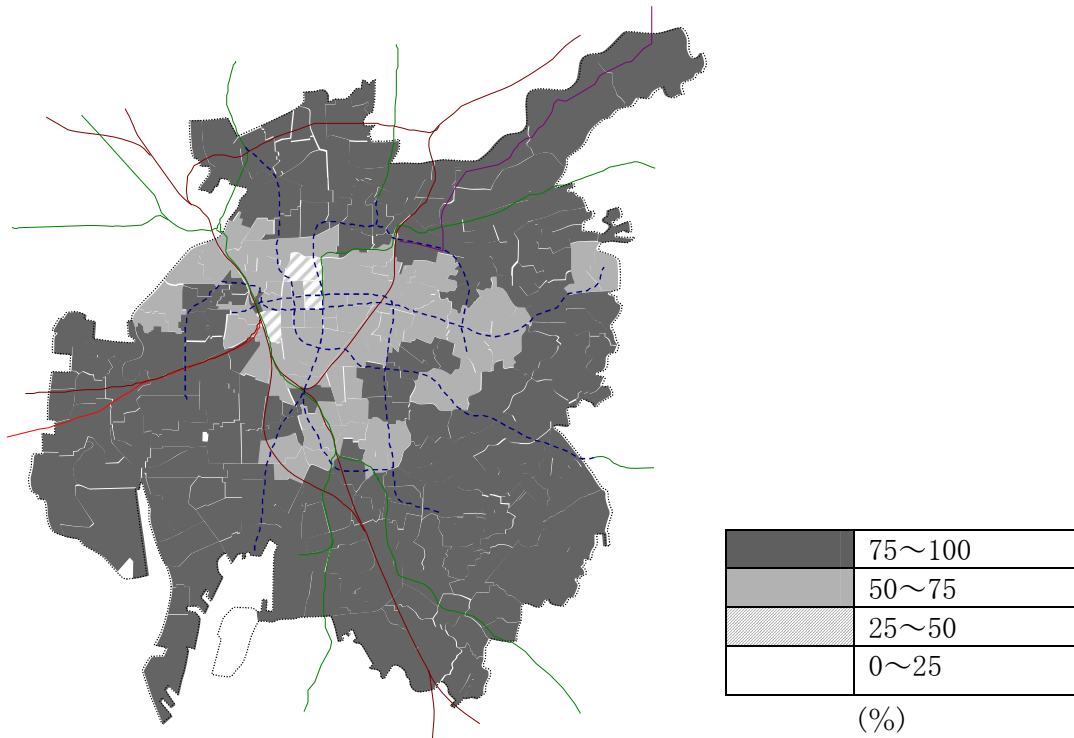


図 6-21 3km未満の自由目的による、自動車の利用割合（出発地別）

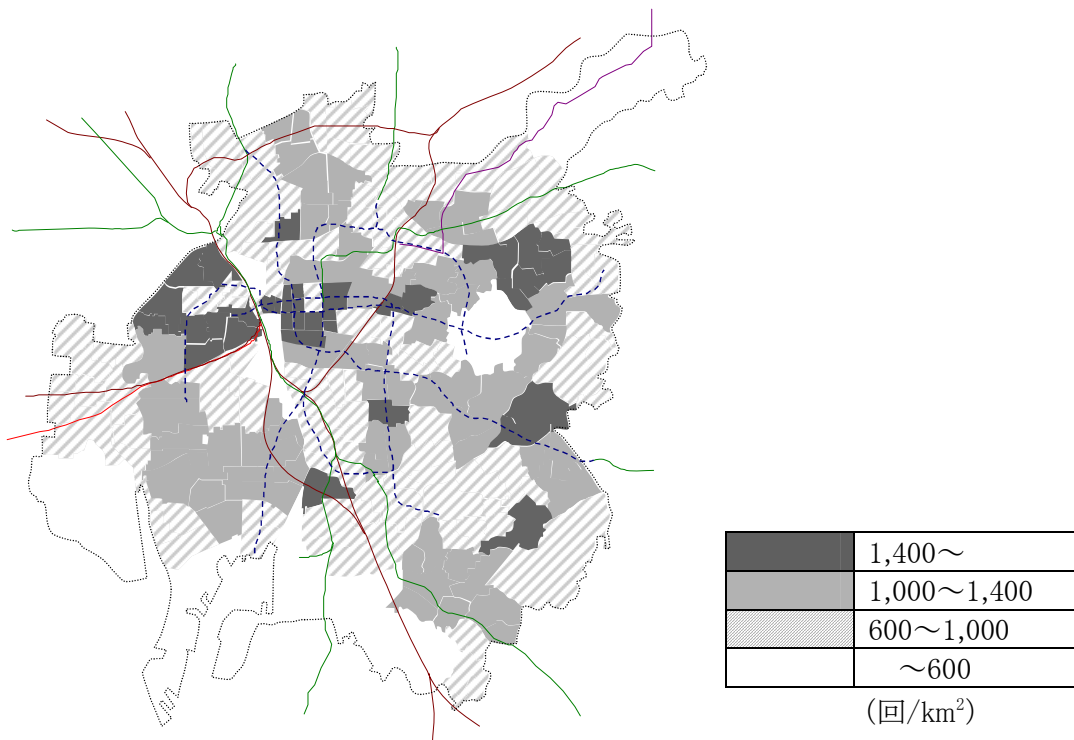


図 6-22 3km未満の自由目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

(12) 到着地でみた、鉄道沿線地域から出発した自動車の移動

- 鉄道路線が少ない地域へ行くほど、自動車の利用割合が高くなる。
- 市の中心部へ行くほど、鉄道路線が密になるほど、自動車の利用割合は低くなる。

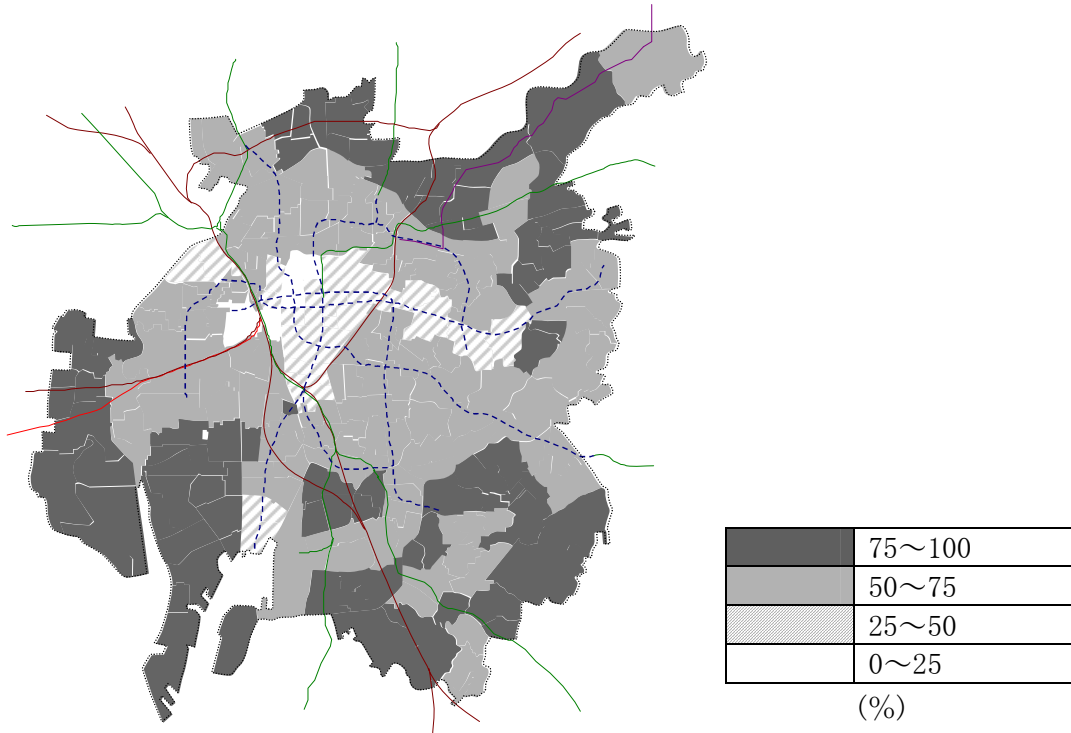


図 6-23 鉄道沿線地域から出発した、出勤目的による自動車の利用割合（到着地別）

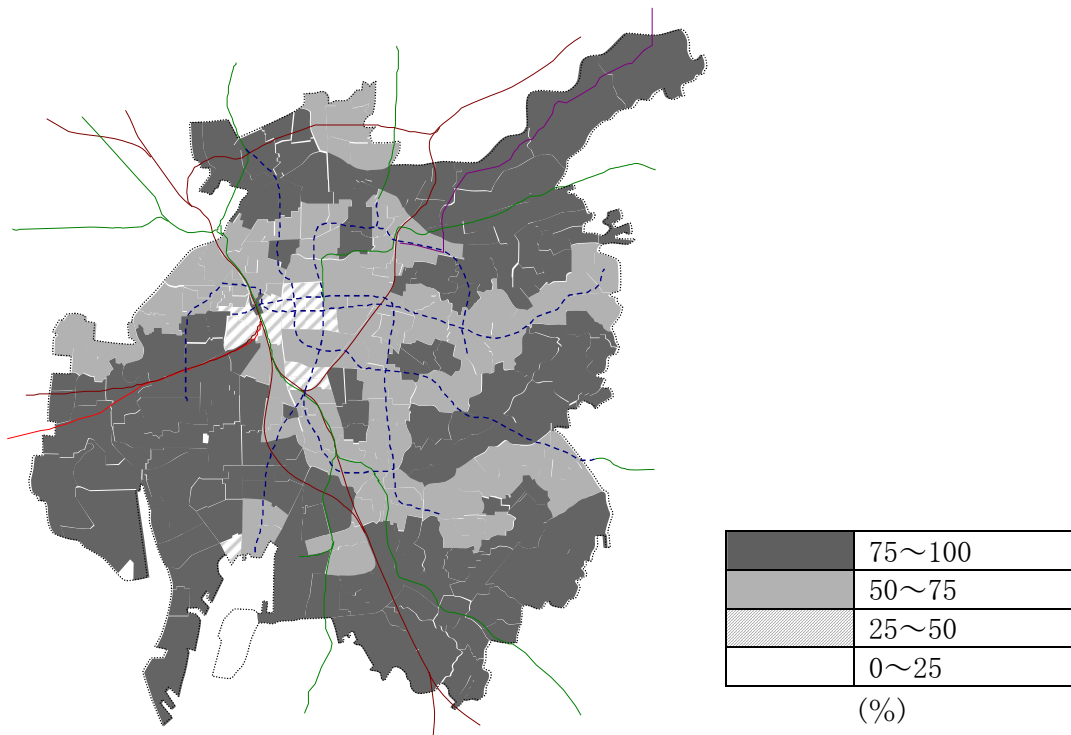


図 6-24 鉄道沿線地域から出発した、自由目的による自動車の利用割合（到着地別）

7. 都市交通に関するアンケート調査

(平成15年2月 市政世論調査)

アンケートの概要

- ① 調査地域 市内16区全域
- ② 調査対象 名古屋市内に居住する満20歳以上の男女個人(外国人を含む)
- ③ 調査地点数 125地点 ④ 標本数 2,500人
- ⑤ 標本数抽出法 住民基本台帳及び外国人登録原票を基にした確率比例2段抽出法
市内の各町丁目の住民数に比例した確率で、125町丁目を抽出
抽出した各町丁目から20サンプルずつ等間隔に抽出し、調査対象者とした
- ⑥ 調査方法 留置法(調査員が調査票を持参し、後日回収)
- ⑦ 調査期間 平成15年2月4日(火)～2月18日(火)
- ⑧ 回収結果 調査標本数 2,500人 有効標本回収数 1,945人(有効回収率 77.8%)

(1) 普段の自宅からの外出について

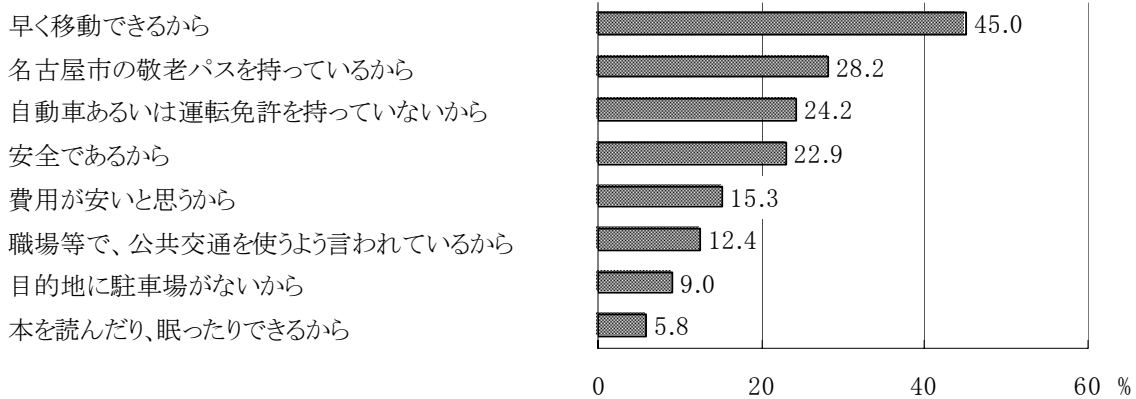


図 7-1 公共交通を使う主な理由(2つまで選択) (862件)

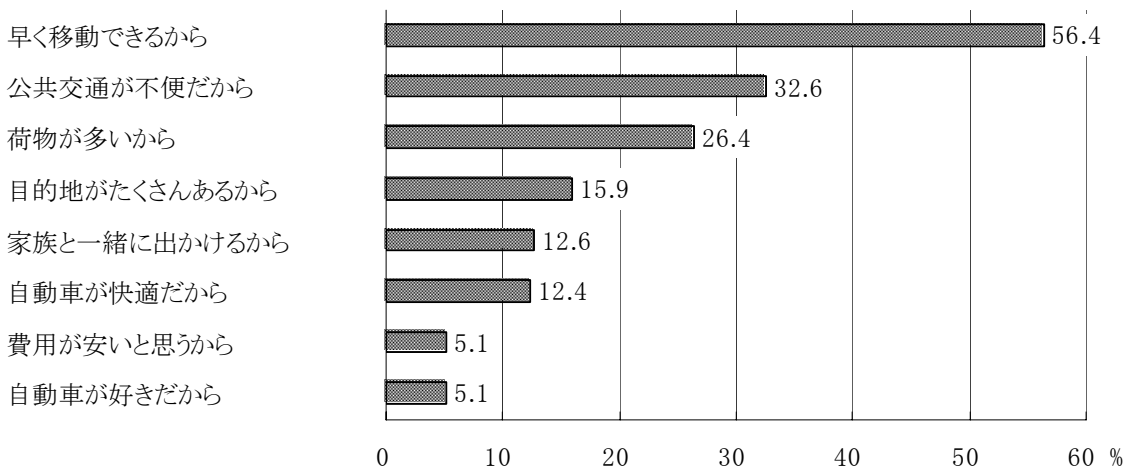


図 7-2 自動車を使う主な理由(2つまで選択) (791件)

(2) 休日に都心部へ出かける場合について

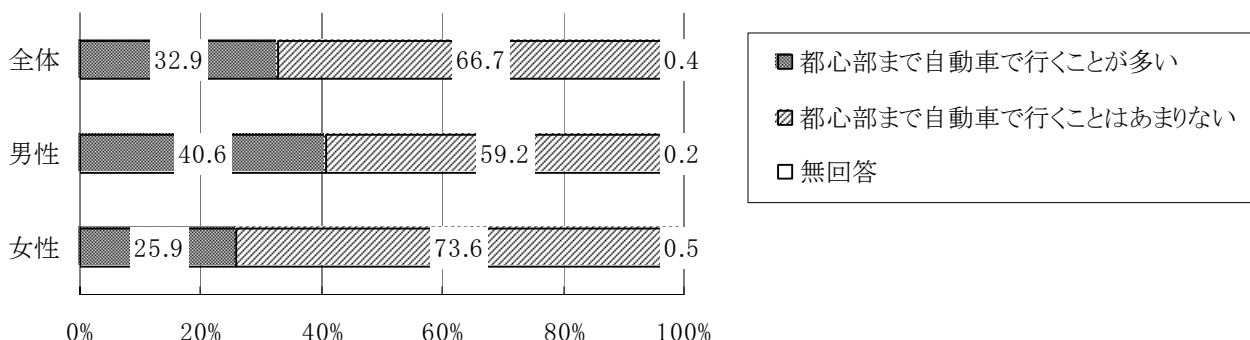


図 7-3 休日に都心部へ出かける場合の交通手段（1つだけ選択）

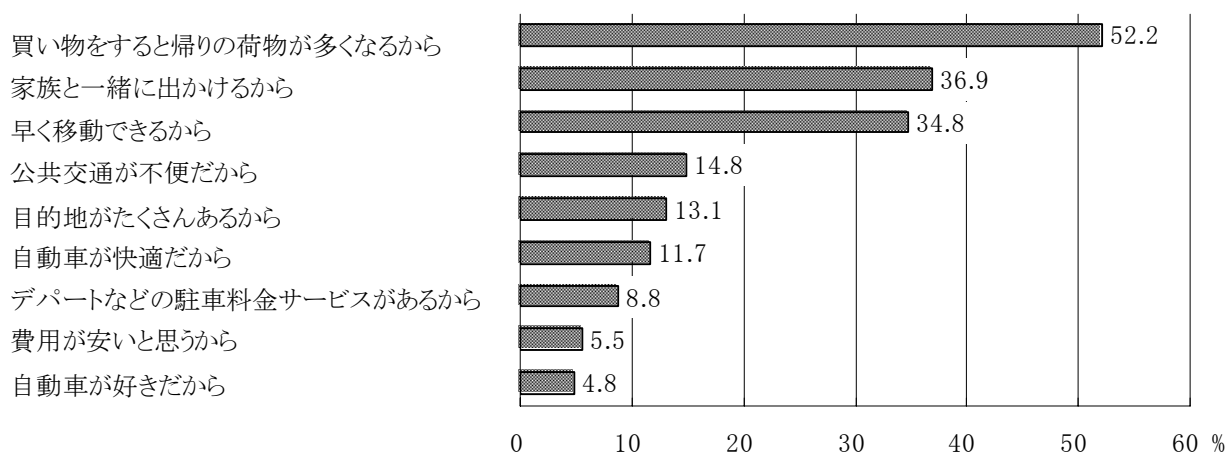


図 7-4 自動車を使う主な理由（2つまで選択）（640件）

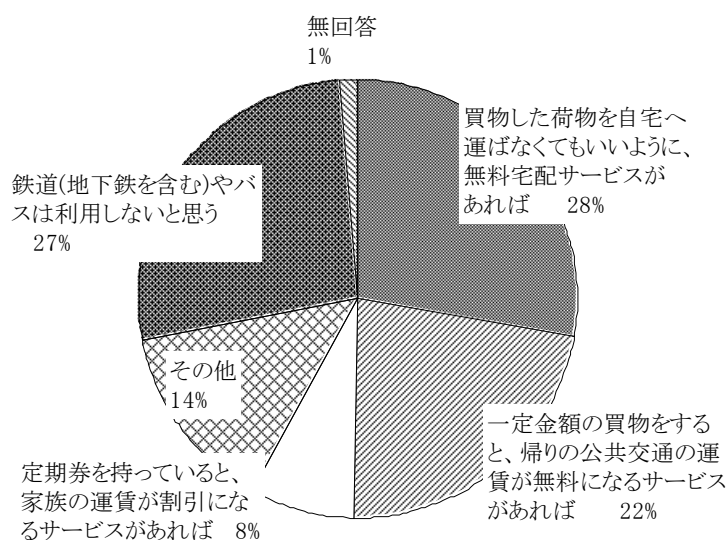


図 7-5 自動車利用者が、公共交通を利用する条件として望むサービス（1つだけ選択）（640件）

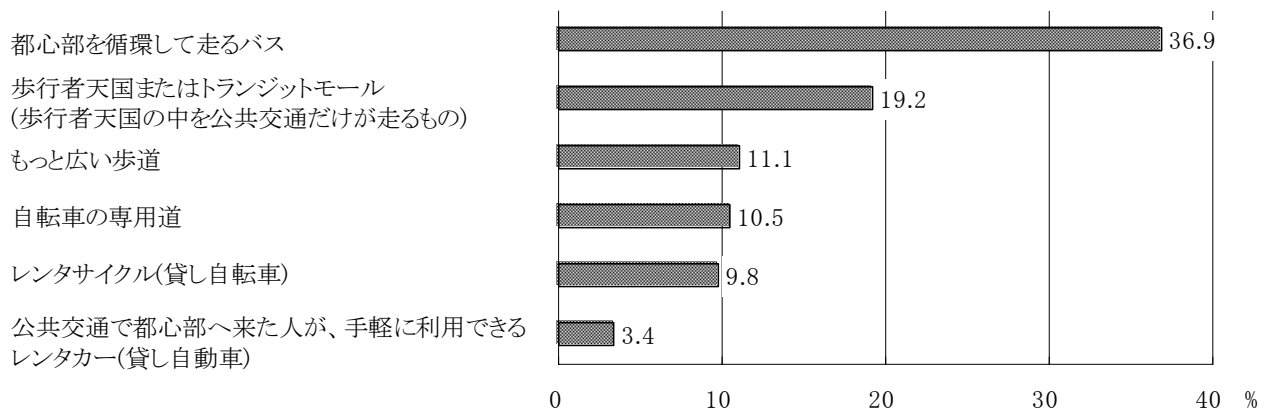


図 7-6 都心部がもっと移動しやすく、活気のある楽しい場所になるために、あるとよいと思うもの(1つだけ選択)

(3) 交通に関する環境面での心がけについて

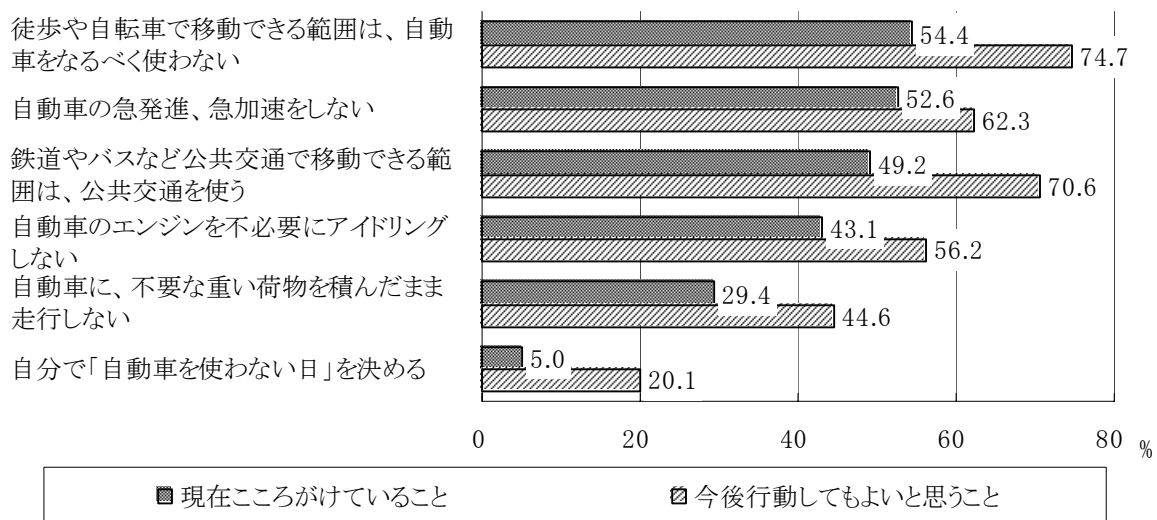


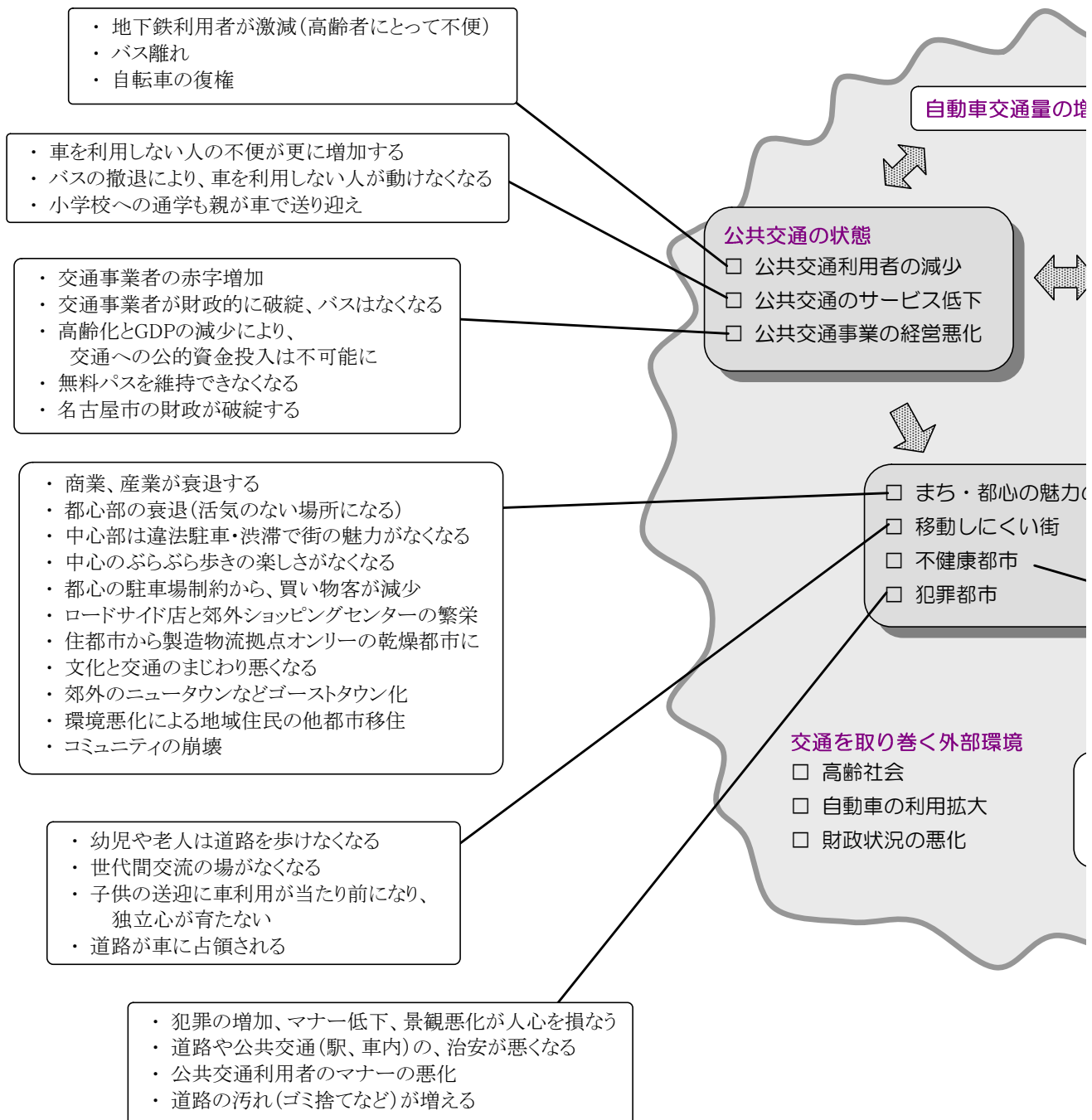
図 7-7 どこかへ出かけるとき、現在、心がけていること
どこかへ出かけるとき、今後行動してもよいと思うこと(すべて選択)

8. ワークショップにおける意見

8-1 専門部会におけるワークショップ

専門部会(第2回、第3回)において、委員によるワークショップを行った。2つのテーマ「何も施策を講じない場合の状態」と「名古屋市のまちと交通のあるべき姿」を設定し、自由に意見を出した。この結果は、なごや交通戦略の1章『「まちと交通」の将来像』に反映されている。

(1) 何も施策を講じない場合の状態



の増加

交通問題の悪化

- 交通渋滞
- 環境悪化
- 交通事故
- 違法駐車

- ・ 大気汚染が増して、健康を害する人が増える
- ・ 車の大型化が進み、排気ガスさらに悪化
- ・ 車増加で市内の大気汚染が深刻
- ・ CO₂排出量が増加
- ・ 自動車騒音で生活の静かさ、安らぎが損なわれる

- ・ 交通事故が増える。
- ・ 交通事故による死傷者が激増する。
- ・ 高齢者増により交通事故が更に増える
- ・ 街の中に、車椅子、電動車椅子が増え、事故が増える
- ・ お年寄りの事故が全国でTOP
- ・ 車と自転車の交通事故が増える

- ・ 違法駐車が増える
- ・ 駐車場が足りなくなり、路上(2重,3重)駐車が当たり前
- ・ 消防等の活動に支障が出る
- ・ 人口の都心回帰で駐車場不足が生じる
- ・ 自転車・自動車の駐車場不足
- ・ 放置車が増え、都市周辺部の環境が悪くなる

力の低下

でも、いいこともあるかも

- 市民意識の高まり
- 技術革新

- ・ 歩かないことで、人の営みが減り、不健康な人ばかりに
- ・ 車利用が進んで体力低下、成人病患者ばかりの町に
- ・ 複合汚染によるアレルギーの増大
- ・ 動きのめまぐるしさや騒音で、人々のイライラの原因になるなど、精神状態に悪影響を与える
- ・ 子供を産まない人が増える(環境の悪さに展望ないため)
- ・ 道路が増え、生物(植物も)の占有できるスペースが減る
- ・ ヒートアイランドによる温暖化で生物に変化(生態系)
- ・ 高速道路で青い空が見えなくなる
- ・ 平均温度上昇、みどり不足
- ・ 環境面での可住面積の減少

- ・ 緑化運動を産官市民で取り組んでいる
- ・ 市民が立ち上がって、街づくり&交通施策を立案する
- ・ 電気自動車(燃料電池を含む)のシェアが増加
- ・ 無公害自動車が全国トップの街
- ・ 逆に環境技術のブレークスルー例の集積地になるかも
- ・ いい空気をつくる環境技術産業が立ち上がる

(2) 名古屋市のまちと交通のあるべき姿

○ きれいな大気と静かな環境

- ・ 空気の澄んだ静かな街
- ・ 名古屋市の環境基準以内
- ・ 排気ガスに、口を塞がなくてよい、歩いていて気にならない
- ・ 大気汚染による喘息患者のいない街
- ・ NO_x、SPMは、ほぼゼロ
- ・ 車はすべて電気自動車系で、エンジン騒音はゼロ

○ 省エネルギーとCO₂の減少

- ・ 運輸部門のエネルギー消費量が減り、CO₂排出量も少ない

○ 緑のあるきれいな街

- ・ 緑など自然環境と、道路やビルの、釣り合いのとれたバランス
- ・ 道路と街路樹と自転車路が併存
- ・ まちの中に森(グリーンロード)があり、そこで市民が憩っている
- ・ みどり豊かな街並み、緑(森・公園)の中の都市

○ 賑わい、楽しさのイメージ

- ・ たくさんの人が集まり、歩きながらおしゃべりできる
- ・ 高齢者のカップルやグループが大声で話しても、気にならない
- ・ 落ち着いた街の中で、人々はイライラせず安らぎを得ている
- ・ ストレスを感じない、歩いて楽しい、歩きたくなる街並み
- ・ 家族共に楽しめる
- ・ 街路樹のあるショッピングモール、屋外のカフェ

○ 賑わいのある具体的な場所とそのようす(都心部)

- ・ 1階は、遅くまで開いている、人が集まる店やカフェがある
- ・ 都心商業地区の土日は歩行者天国
- ・ 都心居住者の増加

○ 賑わいのある具体的な場所とそのようす(地域)

- ・ 商店街が活性化し、人々は必要品を歩いていける所で買う
- ・ 若い人が出かけたくなる雰囲気
- ・ 地域毎にお店があり、都心部に出かけなくても楽しめる
- ・ 歩いて買い物にいける商業スペースが地域毎にある
- ・ 歩行を中心とした安全で、歩いて楽しい住空間

- ・ 車に乗らないことが格好いい
- ・ 早さや効率第一の暮らしから、スローライフ志向へ
- ・ 人々が、状況に応じて移動手段を適切に選択するようになっていく。
- ・ 無公害車だけが走っている街
- ・ タウン型エコカー共同利用の普及
- ・ 水素燃料車の開発

まちと交通のめざす状態

- きれいな環境
- まちの賑わい
- 安全・快適な移動

プラスの外部環境

- 環境志向の高まり
- 技術の進歩

交通システムの安定的な維持

- 自動車利用の適正化
- 公共交通の利用増加

- ・ 違法駐車がなく整然としたまち
- ・ 都心部周辺でパーク&ライドが実施されることで、都心部は自動車が少なく、公共交通と徒歩で移動するようなまち
- ・ カーシェアリングなど車の共同利用システムと貨物の共同輸送システムの普及
- ・ 公共交通の利用者数が増加

○ 移動の連続性

- ・ 時間・料金・混雑度など、移動において抵抗を感じない
- ・ 上下移動が少ない、歩く距離も短い、歩行空間は広くて段差がない
- ・ 車より、公共交通のほうが「速くて便利」という状態
- ・ 渋滞がなくスムーズに移動できる

○ 移動時の快適性

- ・ 公共交通機関の中で身体的接触がない程度
- ・ 楽に乗れて楽しめる地下鉄
- ・ 住民・ビジターが迷わず移動できる街

○ 車を利用できない人(高齢者や子供)にとっての利便性

- ・ 高齢者が利用したいと思う、快適な乗り降り
- ・ 車を利用できない人がスムーズに、行きたいところに行ける状態
- ・ 子供も高齢者も、動きやすい路面交通手段
- ・ 幹線は、地下鉄・バスで待たずに乗れる。
- ・ 公共施設や都心まで、誰でも公共交通・徒歩でアクセスできる
- ・ 地域差、風土、生活の必要に応じた交通ネットワーク

○ 車と歩行者(自転車)の分離

- ・ 人が集まる場所では、車は通らない
- ・ 歩道を車や自転車を気にしないでブラブラ歩ける
- ・ 自転車道と歩道・自動車の分離、都心商業地域では100%歩車分離

○ 安全

- ・ 歩行者・自転車にとって安全な環境
- ・ 公共交通が中心的に利用されることで、交通事故が減少

8-2 「みんなで考えるまちと交通と私の生活」 なごや交通ワークショップ

平成15年11月29日(土)、名古屋市交通問題調査会の主催により、市民(35人の一般応募者)を交えたワークショップを開催した。出席者は4つのグループに分かれ、各グループの進行役(調査会委員)を中心にしてテーマ別に意見を出し合った(意見は紙に貼った)。

(1) 出された意見の分類

各グループで意見をまとめ、発表を行った。以下に、出された意見を大まかに分類した。

テーマ1 自分や周りの人の行動を振り返り、
こんな車の使い方は問題だと思うこと

□自動車の使い方

- ・ 都心に自動車で行く
- ・ 通勤に自動車を使う(1人乗り)
- ・ 業務活動で自動車に頼りすぎ
- ・ 近くても、ちょっとした買物でも自動車で
- ・ 迷惑駐車や路上駐車をする
- ・ 駐車時もアイドリングし続ける

□交通マナー

- ・ 交通ルール違反行為
- ・ ながら運転(メール、電話、カーナビ)
- ・ 駐車マナー

□ライフスタイル

- ・ 駐車場がなくても自動車で
- ・ 公共交通のほうが速くても自動車で
- ・ 渋滞とわかっているにもかかわらず自動車で

テーマ2A 車利用を控えるためにどのような
ことなら自分や社会が取り組めると思うか。

□自動車から公共交通へ

- ・ 手間を惜しまず公共交通を利用
- ・ パーク&ライド

□自動車から徒歩や自転車へ

- ・ 近距離は徒歩や自転車にする

□ライフスタイル等の変更

- ・ 自動車依存型の生活を見直す
- ・ 用事や買物はため込まない
- ・ まとめ買いのときだけ自動車で
- ・ 送迎は雨天のみ
- ・ 引っ越す場合は公共交通の便利なところに
- ・ 近所の店をなるべく利用する

でも、公共交通が…

- ・ 乗換えがたいへんで面倒
- ・ バスが少ない、駅まで遠い
- ・ 料金が安く感じる

テーマ2B 車利用を控える取り組みのためには
どのような条件が整うことが必要か

□公共交通の利便性向上

- ・ 公共交通のサービス改善(便利に、利用しやすく)
- ・ 公共交通利用者の優遇(公共交通利用者は特典あり、など)
- ・ 情報提供やPR
- ・ 乗り継ぎ利便性の向上(パーク&ライドなど)
- ・ 「乗って楽しい」公共交通

□徒歩や公共交通が中心のまちづくり

- ・ 楽しく歩ける都心や、散歩が楽しいまち
- ・ 日常生活圏づくりや駅前施設の充実
- ・ 歩きやすい道路づくり

□自転車の利用促進

- ・ 自転車で走りやすい道路づくり、駐輪場の確保
- ・ レンタサイクルや共同利用

□自動車対策

- ・ 駐車違反取締りの強化
- ・ 都心の駐車規制やマイカー規制
- ・ 自動車利用や保有に対する課金
- ・ 自動車の共同利用(荷捌き、相乗り)

□交通行動の誘導

- ・ 環境問題への取り組みの支援
- ・ 企業と連携した交通サービスの提供
- ・ 自動車削減に努めた企業の顕彰

□交通に関する教育

- ・ 学校教育で交通マナーの大切さを
- ・ 自動車依存の意識を変える環境教育
- ・ 公共交通の利用は「かっこいい」とPR
- ・ 自分の行動(自動車利用)をチェック

(2) 出された意見への投票

発表を聞いた後、各テーマについての意見で最も良いと思うものに対して、紙に貼られた意見に対して、シールで投票した。(各テーマにつき、1人2つまで)

テーマ1「問題点」として支持された主な意見

- ◎子供の送迎を自動車に頼る
- ◎地下鉄で5分のところへ自動車で10分かけて行く
(公共交通の方が速くても自動車)
- ◎違法駐車(道路が狭くなり自動車が通れない)
- ◎渋滞とわかっていても自動車で行ってしまう

テーマ2A「行動の見直し」として支持された 主な意見

- ◎環境家計簿で自動車も含めた自分のCO₂排出量をチェックする
- ◎公共交通機関を積極的に利用するライフスタイルへの転換

テーマ2B「行動の見直しの条件」として支持された主な意見

- ◎公共交通の利用は「カッコいい」という情報を発信し続ける
- ◎交通環境ポイント制度、レジ袋のようなポイントカードを作る
- ◎買物に応じて駐車チケットの代わりに地下鉄切符の発行、公共交通利用の場合は買物料金をサービスする
- ◎都心へのアクセス路線を中心に休日ワンコイン(100円)バスを運行し、乗客誘致に努める
- ◎交通家計簿の義務付け
- ◎ロードプライシングの実施
- ◎駐車違反を厳しく取り締まる、民間による駐車取締り

(3) アンケートの結果

ワークショップの終わりに、参加者へのアンケートを行った。(有効回収数は31票)

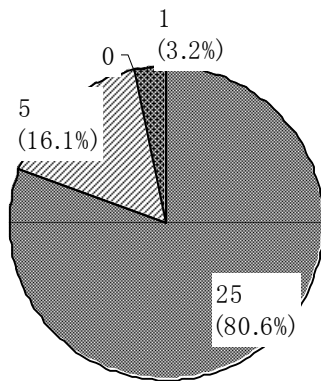


図 8-1 自動車を使わず名古屋市の交通問題についてどのように感じましたか

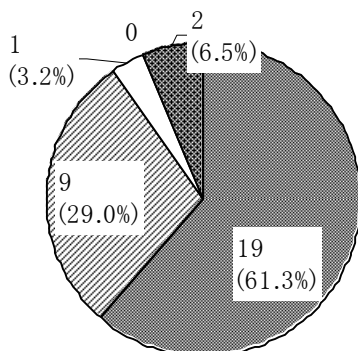


図 8-2 車の使い方を見直してみようと思いましたか

9. 交通施策の事例

9-1 自動車の流入や違法駐車抑制

(1) ロンドンにおけるロード・プライシング ^{1) 2) 3) 4)}

実施の主体	Greater London Authority(大ロンドン行政庁)の Transport for London(トランスポート・フォー・ロンドン、以下「TfL」と略)																		
施策の名称	Cogestion Charging (渋滞課金)																		
時期	2003年2月17日から																		
目的	①渋滞の解消 ②バスの徹底的なサービス改善 ③自動車利用における、所要時間予測の信頼性向上 ④ 物流やサービスの信頼性、効率の向上 ⑤ 交通施設改善のための財源調達																		
対象区域	都心部(東西約7km、南北約6km、面積約21km ²)																		
課金の対象	対象区域内を走行する自動車 (免除される場合) 障害者の使う車、緊急車両、許可されたタクシー、バイク、 原動機付自転車、化石燃料以外の代替エネルギーを使う車、9人以上の席がある車 (減額される場合) 課金ゾーン内の住民が車を使う場合は90%減額																		
課金時間帯	土、日曜、祭日以外の7:00~18:30																		
課金額	<ul style="list-style-type: none"> 5ポンド(約950円) (当日の午後10:00までに車両ナンバーを登録する。) 一回の登録により、当日は規制区域内を自由に出入り可能。 (支払いが遅れた場合の罰金) 当日22:00~24:00は5ポンド、その後順次増加。 																		
同時に実施される交通施策	<ul style="list-style-type: none"> バス車両を300台追加。(朝のラッシュ時における11,000人の輸送量を確保。) 公共交通を利用して、最も早く目的地に行くための経路を見つけるサービス(Journey Planner)をインターネット上で開始。 バスレーンの充実。(バスレーンへの不法侵入などの違反への罰金を値上げ) その他サービスの向上(18mの連接バスや2階立てバスの導入、新路線の運行) 																		
施策の効果	<ul style="list-style-type: none"> 課金区域内へ入る課金対象車両は約60,000台(27%)減少 渋滞による自動車の走行時間の遅れは、約30%減少。 規制区域内におけるバスの乗客数は、朝7:00~10:00で、77,000人から106,000人に増加。(2003年秋と前年同時期の比較) 規制区域内の地下鉄の乗客数は、朝7:00~10:00で、55,000人(11%)の減少。(2003年6,7月と前年同時期の比較) <p>渋滞課金の実施前1999年と実施後2003年の、交通手段分担率 (単位%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>バス</th> <th>地下鉄</th> <th>鉄道</th> <th>自動車・タクシー</th> <th>徒歩・自転車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999</td> <td>15</td> <td>10</td> <td>7</td> <td>45</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>18</td> <td>10</td> <td>7</td> <td>42</td> <td>23</td> </tr> </tbody> </table>		バス	地下鉄	鉄道	自動車・タクシー	徒歩・自転車	1999	15	10	7	45	23	2003	18	10	7	42	23
	バス	地下鉄	鉄道	自動車・タクシー	徒歩・自転車														
1999	15	10	7	45	23														
2003	18	10	7	42	23														

(2) 環境ロード・プライシング

以下の2例ともに、住宅地域の沿道環境を改善するため、内陸部の道路を走行する大型車を、沿岸部にある道路に誘導することを目的としている。

① 首都高速道路で試行中の環境ロード・プライシング⁵⁾

時期	平成13年度から
対象車両 誘導経路	・ ETCを利用する大型車が対象 高速神奈川1号横羽線から、高速湾岸線(神奈川線)へ誘導
料金	高速湾岸線の特定区間を、1,200円から950円あるいは600円に割引 (※)横羽線で類似区間を利用する場合の料金は1,200円
効果	環境ロード・プライシングの適用台数 約3,500台(平成16年2月)
その他	首都高速道路公団では、関係機関と協力し、湾岸線への交通誘導を促進するネットワーク整備や遮音壁、低騒音舗装及び裏面吸音板の設置等の道路構造の改善による対策を行っている。また、川崎公害訴訟の和解条項において、これらの取り組みに加え、環境ロード・プライシングの適用について検討を行うことが盛り込まれた。

② 阪神高速道路で試行中の環境ロード・プライシング⁶⁾

時期	平成13年度から				
対象車両 誘導経路	・ 大型車が対象 3号神戸線・国道43号から5号湾岸線へ誘導				
料金	<table border="1"> <tr> <td>5号湾岸線のうち阪神西線をETCで利用する大型車</td> <td>1,000円 ⇒ 800円 (※1)</td> </tr> <tr> <td>5号湾岸線のうち、阪神西線、東線を、現金で連続して利用する大型車</td> <td>2,400円 ⇒ 2,200円 (※2)</td> </tr> </table> <p>(※1)類似区間を3号神戸線で利用する場合、料金は1,000円 (※2)類似区間を3号神戸線で利用する場合、料金は2,400円</p>	5号湾岸線のうち阪神西線をETCで利用する大型車	1,000円 ⇒ 800円 (※1)	5号湾岸線のうち、阪神西線、東線を、現金で連続して利用する大型車	2,400円 ⇒ 2,200円 (※2)
5号湾岸線のうち阪神西線をETCで利用する大型車	1,000円 ⇒ 800円 (※1)				
5号湾岸線のうち、阪神西線、東線を、現金で連続して利用する大型車	2,400円 ⇒ 2,200円 (※2)				
効果	環境ロード・プライシングの適用台数 2,072台 (平成16年3月)				
その他	阪神高速道路公団は関係機関と協力して5号湾岸線への交通転換を促進するネットワーク整備や沿道環境の保全・改善のための沿道対策、遮音壁や低騒音舗装及び裏面吸音板の設置等の道路構造対策、迂回輸送の促進等の施策を推進している。また、尼崎公害訴訟の和解条項において、3号神戸線と5号湾岸線における環境ロード・プライシングの早期試行が盛り込まれた。				

9-2 公共交通の使いやすいまちづくり

(1) 公共交通を中心とした都市開発の事例 ⁷⁾

都市開発のタイプ	事例
郊外住宅開発と公共交通整備の結合	<p>ストックホルム(スウェーデン)</p> <p>ストックホルム中心市街地から10～15kmの位置にある地下鉄駅を中心とした徒歩圏に、数多くの郊外ニュータウンを建設。税制優遇措置を通じて企業の誘致を進め、ニュータウンの自立をも目標とした。中心市街地とニュータウンの間は、地下鉄の利用割合が75%。</p>
公共交通を基礎とした中心市街地の強化	<p>フライブルク(ドイツ)</p> <p>中心市街地はLRTによるトランジット・モールとなっており、早朝深夜以外は、自家用車の乗り入れが禁止される。路面電車の郊外主要駅にパーク&ライド駐車場が配置されている。</p> <p>ストラスブール(フランス)</p> <p>中心市街地は、LRTによるトランジット・モール。LRTの導入、運営にかかる費用については、フランス独特の交通税(地方税)による財源があてられる。かつて路面電車を廃止したが、1994年に復活した。</p>
拠点鉄道駅とその周辺の重点的な開発	<p>JR名古屋駅セントラル・タワーズ、JR京都駅(日本)</p> <p>ロンドン・ブロードゲイト地区(イギリス)</p> <p>リバプール・ストリート駅を中心とした12haの地区。線路上空の開発権を周辺に移転して駅と周辺地区の重点的な開発が行われた。</p>
公共交通を中心とした都市構造と土地利用のコントロール	<p>クリチバ(ブラジル)</p> <p>開発軸を中心とした都市計画を推進。開発軸は、中央のバス専用道路と、両側に並行する2本の道路からなる。バス輸送システムが都市交通の軸であり、幹線、支線といった路線の構成が明確である。開発軸上の開発は、開発権の移転などにより強化し、その他の空間の開発を強力に抑制している。</p>

(2) 群馬県前橋市におけるトランジット・モール ⁸⁾

時期	2002年6月から
目的	①中心市街地の活性化 ②交通弱者の移動手段の確保 ③公共交通機関の利用促進
内容	中心市街地の銀座通り400mの区間で、9～19時まで一般車両の流入を規制
公共交通	<p>前橋市のコミュニティバス(愛称「マイバス」)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大人:100円 小人:50円 1日券:300円(商店街発行の買物駐車券も利用可) ・ 2系統(1周約40分)が20分間隔で運行。 ・ 銀座通りにバスが差し掛かると軽音楽が流れ、バスは低速走行となる。

(1) ちょい乗りシステム（加藤博和委員の私案）

みんなで便利に育てる乗り物

©名古屋大学環境学研究所 加藤研究室

ちょい乗りシステム

「ちょい乗り」はまったく新しい便利な乗り物です

待たずに乗れます！
乗り継ぎが楽です！
お宅のそばまで行きます！
あなたの意見が反映されます！
クルマを使うよりもおトクです！

マイカー利用を減らし、公共交通利用を！

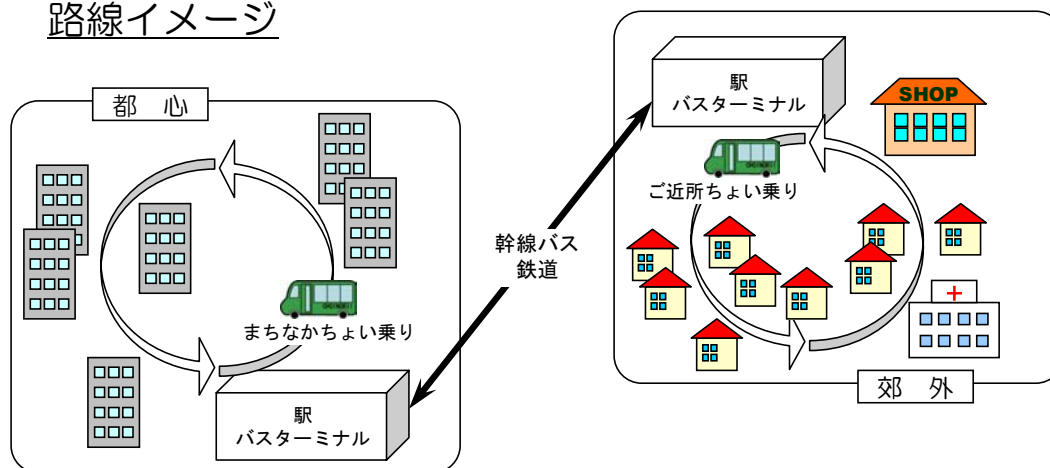
- ▼ 「ちょい乗りシステム」は
鉄道やバスと接続して公共交通不便地域を解消し、
公共交通をいっそう利用しやすいものにします
- ▼ 「ちょい乗りシステム」は、
毎日のお買い物や通院にも便利のように、
みなさんのお宅のそばも走ります
- ▼ 「ちょい乗りシステム」は都心でも、
お買い物やビジネスの足として走ります
- ▼ 「ちょい乗りシステム」は、
市民のみなさまのご協力とご意見によって、
より便利な乗り物に成長します



マイカーよりも快適、
便利でお得な公共交通を実現します！

「ちょい乗り」は横に動くエレベーターです

路線イメージ



Q & A

Q：「ちょい乗り」はどこで走るの？

A：都心でのお買い物やビジネスなどに便利な「まちなかちょい乗り」、地域でのお買い物や通院、駅までの移動に便利な「ご近所ちょい乗り」の2種類が走ります。

Q：具体的にどこが便利なの？

A：今までのバスとは違い、家の前の狭い道も走ります。停留所も路線バスの3倍くらいの短い間隔で設置します。さらに、わかりやすい路線にします。

Q：乗り継ぎって、面倒だし、お金が高くなるんじゃないの？

A：電車やバスに乗り継ぎやすくするために駅の出入口やバスに横づけし、公共施設・病院・商業施設の玄関前まで行きます。
「ちょい乗り」と電車・バスを乗り継ぐ場合は割引運賃を適用して、運賃が高くないようにします。

Q：意見を反映してくれるって、具体的には？

A：「ちょい乗り」は地域のみなさまの積極的な運営への参加と協力が不可欠です。みなさま自身の手で育てることによって、「ちょい乗り」はより便利で快適な乗りものへと成長します。

Q：クルマよりお得って？

A：クルマを使うと、ガソリン代や各種の税金、それに都心部に出かける場合は駐車場料金などもかかってしまいますし、渋滞にはまればイライラしてしまいます。「ちょい乗り」をうまく活用することにより、お財布にも気持ちにも余裕ができます。

(2) 公共交通のICカードシステム

以下の2例とも、非接触型のICカードを用いたシステムである。定期券および前払いの機能を併せ持つことができ、期限の延長や利用可能金額の追加が可能である。定期券で乗り越した場合でも、前払い機能がカードにある場合、自動的に精算できる。

① Suica(スイカ) (発行:JR東日本、東京モノレール、東京臨海高速鉄道) ⁹⁾

時期	2001年11月18日から
名称	Suica(Super Urban Intelligent Cardの頭文字)
特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR東日本(首都圏および仙台)、東京モノレール、東京臨海高速鉄道りんかい線で利用可能 ・ 定期券機能を持つカード(Suica定期券)、前払い機能を持つカード(Suicaイオカード)がそれぞれあり、Suica定期券は前払い機能を併せ持つ。 ・ Suica定期券は、紛失した場合、使用不可能にできる。 ・ 買い物でも利用可能(2004年3月～) ・ 「ビュー・スイカ」 クレジット・カードとSuicaが一体となったカード(2003年7月開始) ・ 「SuicaFREX定期券」 新幹線定期券の機能を持つカード(2003年10月開始) ・ 「JALカード」と「ビュー・スイカ」の機能を併せ持つ「JALカードSuica」の発行(2004年冬予定)。JALマイレージ・バンクのマイルをSuicaの入金へ交換することも可能。
他ICカードとの相互利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ ICOCA (発行:JR西日本) 2004年8月1日から ・ PiTaPa (発行:スルッとKANSAI) 2005年度以降の相互利用に向け準備中 ・ パスネット・バスICカード(株)が発行する新ICカードとの相互利用を予定(2006年度)

② Oyster Card(オイスター・カード) (イギリス, 発行:Oyster) ^{2) 10)}

時期	2003年6月から
特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ トランスポート・フォー・ロンドンの経営する地下鉄、トラムリンク(路面電車)、ドックランドライト鉄道、バス、および国鉄で利用することができる。(カードの機能と、区間の組み合わせによっては、利用できない区間がある。) ・ 年間・月単位・1週間定期券、前払い乗車券の機能を、1つのカードに併せ持つことができる。登録することによって、紛失時は使用不可能にできる。 ・ 2004年から4年間、オイスター・カードを利用する場合は、2003年の料金体系が維持される。(現金払いの場合は、料金の値上げがある。)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005,2006年までにバスの現金取り扱いをなくす方針。 ・ バス停における券売機の設置(2003年8月～) バス車内における現金の取り扱いをなくすもの。(ロンドンの中央部のみ)
事業	これはPFIによる事業であり、イギリスで実施された公共交通に関連するPFIの中では最大級のものの。

9-4 環境にやさしいライフスタイルの浸透

(1) ヨーロッパのカー・フリー・デー（車のない日）^{11) 12) 13) 14)}

1997年にフランスのラ・ロッシュェルで、車のない日の社会実験をしたことが始まり。道路を歩行者に開放することにより、車を使わない生活や車のない街を体験するイベントで、現在世界各地の都市が参加(2003年は約1,000都市が参加)。

実施にあたっては、カー・フリー・デー憲章(実施ガイドライン)に基づく。

カー・フリー・デー憲章（一部抜粋、要旨）

主な目的

- ・ 持続可能な交通と調和した活動や、大気汚染や騒音、地球温暖化への影響を減らすうえで効果的な活動を推奨する。
- ・ 都市環境に配慮して交通手段を選ぶことの大切さについての理解を深める。
- ・ 車を運転するかわりに、歩いたり、自転車や公共交通を使う機会を人々が持てるようにし、様々な交通手段の連携を促進する。
- ・ 市民一人一人が、自分たちの街やまわりの仲間、そして世界中の仲間たち、そして人々の文化的な財産を、健康でより住みやすい環境の中に再発見する機会を提供する。

実施ガイドライン

- ・ 乗用車から環境にやさしい交通手段への転換を促進し、持続可能な交通の確保につながるような新しい対策を導入する。
- ・ 全日(通常の就業時間の少なくとも1時間前から1時間後)、歩行者や自転車、公共交通だけが移動できる区域を設けること。
- ・ 移動手段がないために人々の移動が制限されることのないよう、そしてカー・フリー・デーが有意義なものとなるよう、十分な移動手段を提供すること。……など

実施都市における主な公共交通優遇策とイベントの例

公共交通優遇策

- ・ レンタサイクル（ラ・ロッシュェル、パリ[フランス]など）
- ・ 列車への自転車持ち込みの許可（パリ[フランス]、ナポリ[イタリア]など）
- ・ 公共交通の増発（ストラスブール[フランス]など）
- ・ 市内公共交通の無料化（ジュネーブ[スイス]、イタリア全都市など）
- ・ パーク&ライド駐車場の無料サービス（ジュネーブ[スイス]など）
- ・ 買い物の無料宅配サービス（ジュネーブ[スイス]など）

イベント

- ・ 歩行者天国（パリ[フランス]など）
- ・ パレード（ラ・ロッシュェル[フランス]、ジェノバ[イタリア]など）
- ・ 路上での大道芸（ジュネーブ[スイス]など）

(2) ITを活用したマルチモーダルな交通環境家計簿に関する実証実験¹⁵⁾

実施主体	国土交通省 国土交通政策研究所
対象地域、期間	札幌市、平成16年2月～3月
内容	<p>①実験モニターは、自家用乗用車にGPS付の端末を設置するとともに、地下鉄では乗車券機能を有するICカードを使う。</p> <p>②実験管理センターにおいて、実験モニターの自家用乗用車利用と地下鉄利用に関するデータを集める。そのデータより、自動的に交通環境家計簿を作成する。交通環境家計簿は、利用した交通手段ごとのCO₂排出量を算出、比較するものである。(交通環境家計簿は、実験モニターがインターネット上で閲覧できるようにされている。)</p> <p>③実験モニターは、インターネット上の交通環境家計簿を閲覧し、その結果をもとに、自家用乗用車の利用を削減することを目的とした、交通行動の変更プランを作成する。</p> <p>④実験を通して、実験モニターの、自家用乗用車と地下鉄の利用や環境に関する意識がどう変わったかについて検証を行う。</p>

注) GPS(Global Positioning System) 複数の人工衛星から発せられる電波を用いて、位置を決定するシステム。

(3) バスに関する教育(トランスポート・フォー・ロンドン, TfL)¹⁶⁾

プログラムの名称	Buswise (バスワイズ、バスの乗り方教育)
内容	<p>初等学校、中等学校の生徒を対象とした、バスについての教育警察が実施する、青年に対する計画の一部に組み込まれている(教えることから)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用方法、チケットや定期券などの使い方 ・利用時の安全について ・落書きや犯罪的な破壊行為が招く結果について ・他の乗客に対する反社会的な行いが招く結果について ・バスとバスの乗務員の見分け方について
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・中等学校のプログラムでは、バスワイズのスタッフと警察官が実際のバスを用いたロール・プレイングをすることによって指導が行われる。 ・プログラムは、学校の授業のスケジュールにあわせて行われ、機会があれば何回も行われる。 ・プログラムのために特別に改造した2階立てバスが使われることもある。2階部分には14人の生徒が乗ることができ、テレビやビデオが設置されている。

■ 「交通施策の事例」 参考文献

- 1) Greater London Authority ウェブページ
(<http://www.london.gov.uk/mayor/londoner/londoner-archive.jsp>)
The Londener, 2002年12月号および2003年3月号
- 2) 記者発表資料, Greater London Authority Transport for London
- 3) Transport for London ウェブページ
(http://www.tfl.gov.uk/tfl/cclondon/cc_publications-library.shtml)
Congestion Charging 6 months on, 2003年10月
- 4) Transport for London ウェブページ(URLは前に同じ)
Congestion Charging Update on scheme impacts and operations, 2004年2月
- 5) 首都高速道路公団 ウェブページ(http://www.mex.go.jp/ryokin/road_p/road_p.html)
- 6) 阪神高速道路公団 ウェブページ(http://www.hepc.go.jp/torikumi/03/test_03_05.html)
- 7) 都市再生－交通学からの解答(第8章), 学芸出版社, 家田仁、岡並木 編著, 2002年7月
- 8) 国土交通省 ウェブページ(<http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/index.html>)
- 9) JR東日本 ウェブサイト(<http://www.jreast.co.jp/>)
- 10) Oyster ウェブサイト(<http://www.oystercard.com>)
- 11) 交通工学, 交通工学研究会, 1998 No.3 Vol.33, 1999No.5 Vol.34
- 12) 自転車文化センター ウェブページ
(http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/japanese/report/renew/h12_frameset.htm)
- 13) 環境goo ウェブページ(<http://eco.goo.ne.jp/swiss/files/nocar/nocar.html>)
- 14) European Mobility Week ウェブページ(<http://www.22september.org/>)
- 15) 国土交通省国土交通政策研究所 ウェブページ(<http://www.smap.sweb.co.jp/kakeibo/index.jsp>)
- 16) Transport for London ウェブページ(http://www.tfl.gov.uk/buses/ini_buswise.shtml)

なごや交通戦略

名古屋市交通問題調査会 諮問第 2 号答申

平成 16 年 6 月 11 日

発行 名古屋市

編集 名古屋市総務局企画部企画課

名古屋市中区三の丸三丁目 1 番 1 号

TEL 972-2228 FAX 972-4418

この印刷物は、再生紙(古紙配合率 100%、白色度 70%)を使用しています。