

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		

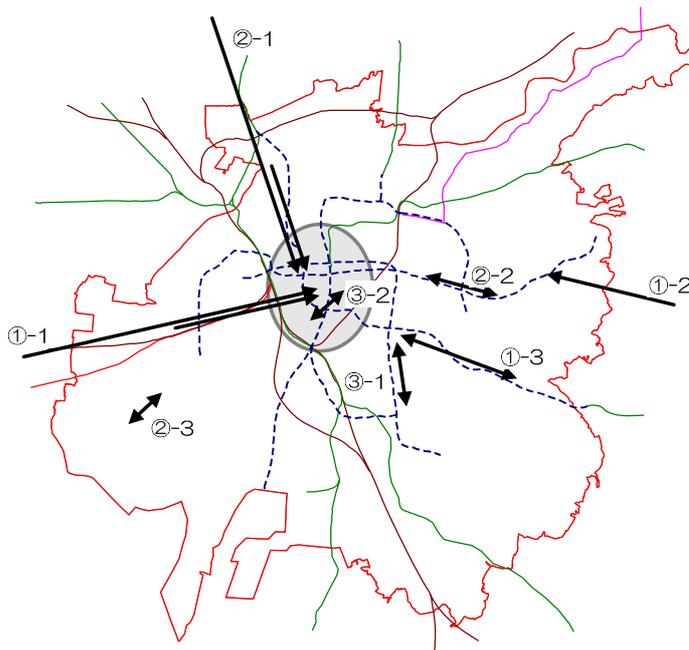


図 5-1 なごや交通戦略の
対象となる自動車の移動

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。