

## 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

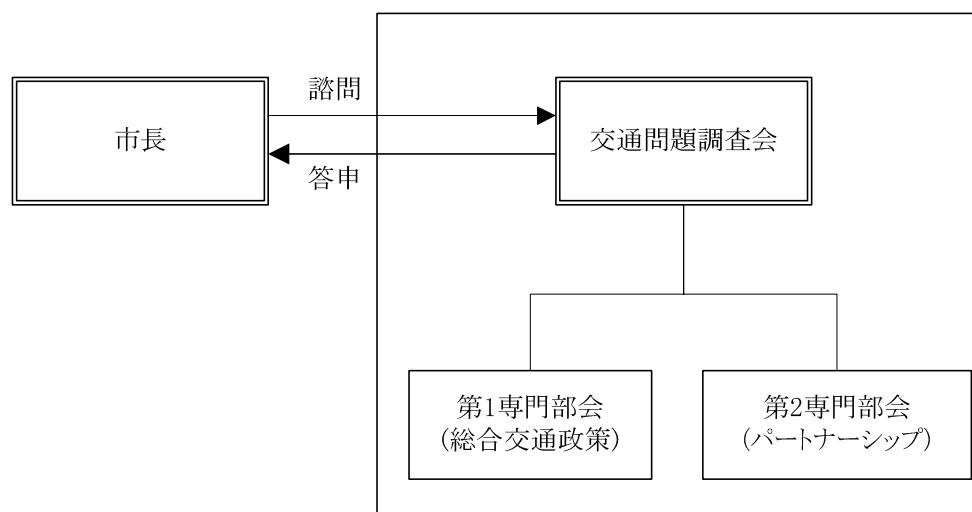


図 2-1 名古屋市交通問題調査会の審議体制

### 3. 運営の記録

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

|                                           |                                                                                                           |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ◎第3回調査会<br>平成16年1月23日                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通問題調査会の中間答申案について</li> </ul>                                     |
| 第9回合同専門部会<br>平成16年2月23日                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なごや交通戦略中間案の課題の整理</li> <li>・ 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</li> </ul> |
| 「なごや交通戦略」<br>中間案への意見募集<br>平成16年3月10日～4月9日 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>                         |
| 第10回合同専門部会<br>平成16年4月27日                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なごや交通戦略答申案について</li> <li>・ なごや交通戦略中間案への意見について</li> </ul>          |
| 第11回合同専門部会<br>平成16年5月21日                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なごや交通戦略答申案について</li> </ul>                                        |
| ◎第4回調査会<br>平成16年5月31日                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なごや交通戦略答申案について</li> </ul>                                        |

## 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。

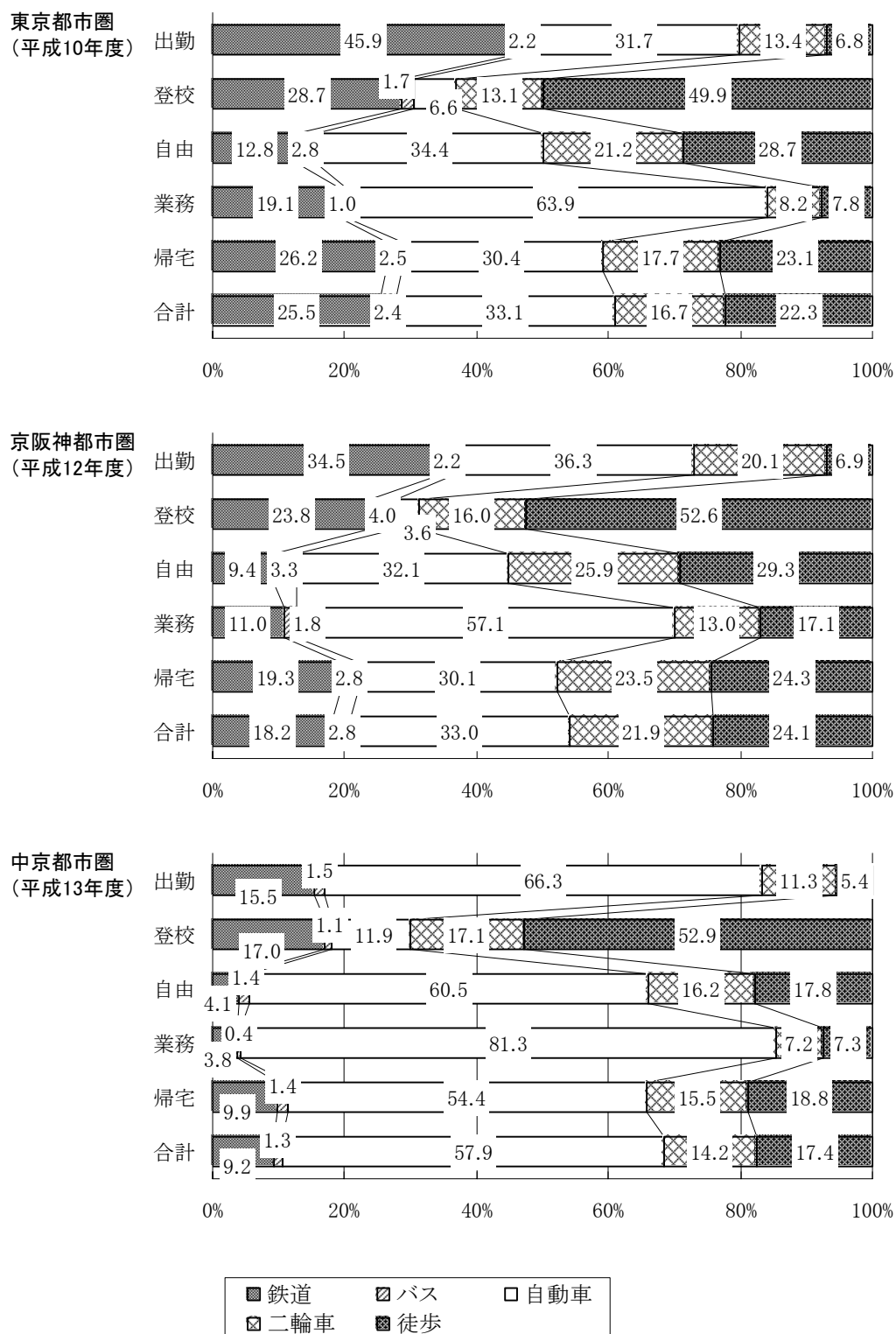


図 5-1 三大都市圏における移動の代表交通手段割合 <sup>1)</sup>

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。

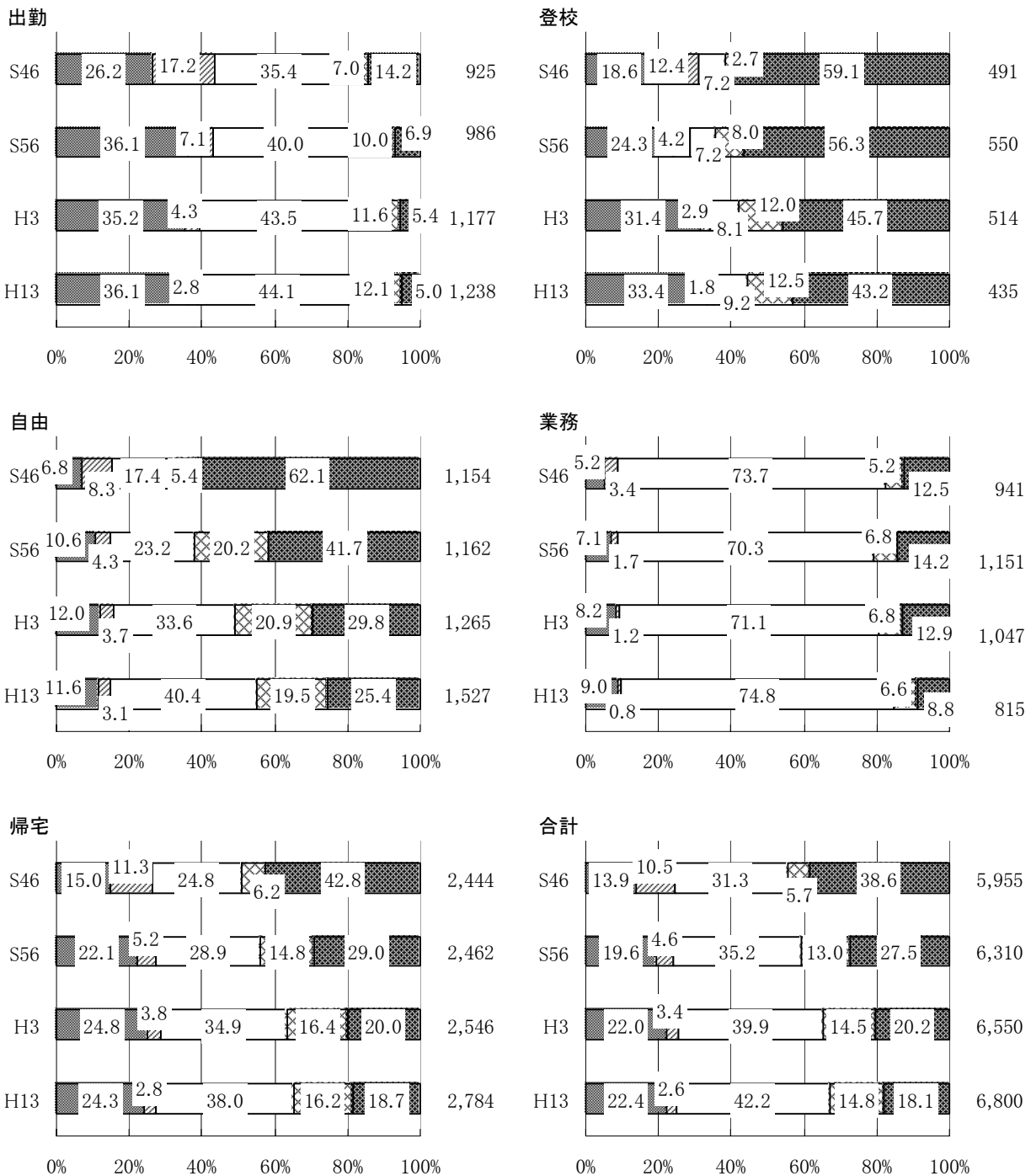


図 5-2 名古屋市における目的別の移動回数と、代表交通手段の割合 <sup>1)</sup>

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）

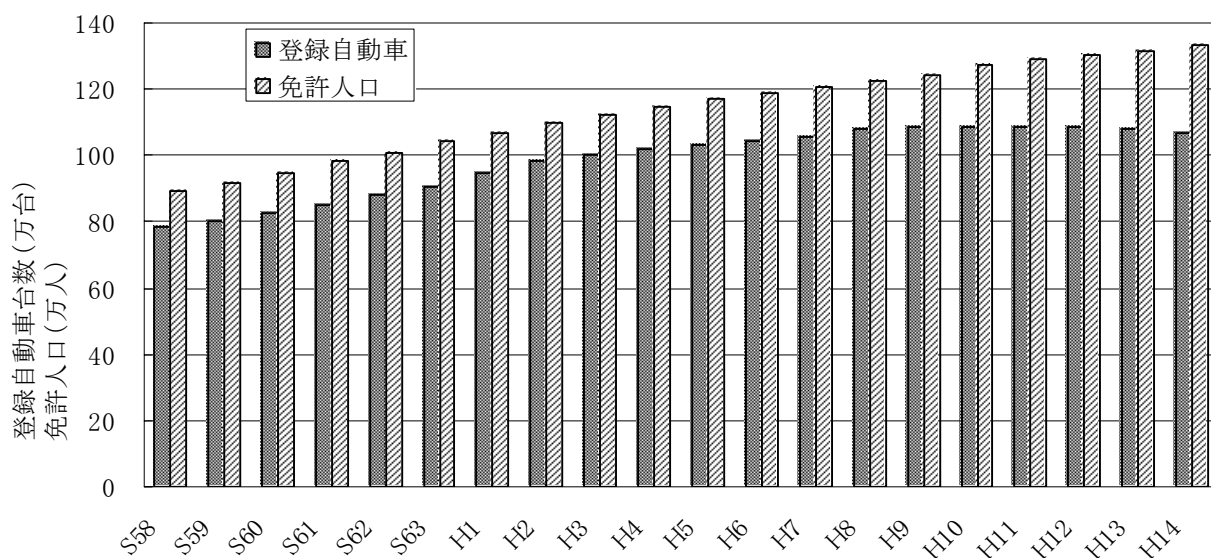


図 5-3 名古屋市における登録自動車台数と免許人口 <sup>2)</sup>

## 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。

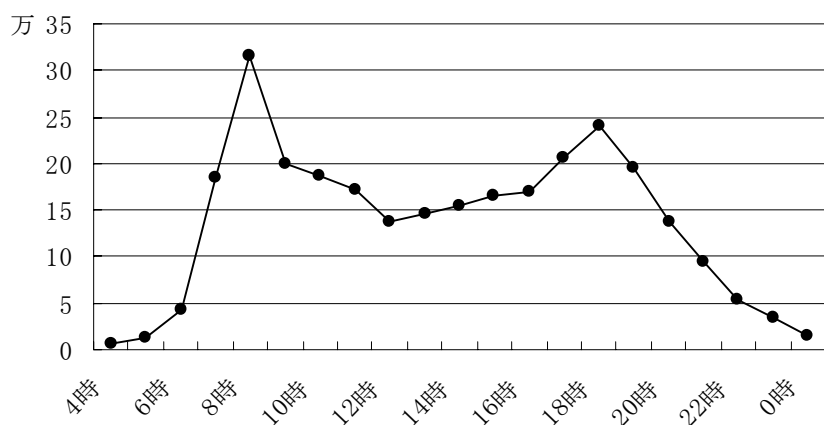


図 5-4 名古屋市における自動車の利用回数（到着時間別） <sup>1)</sup>

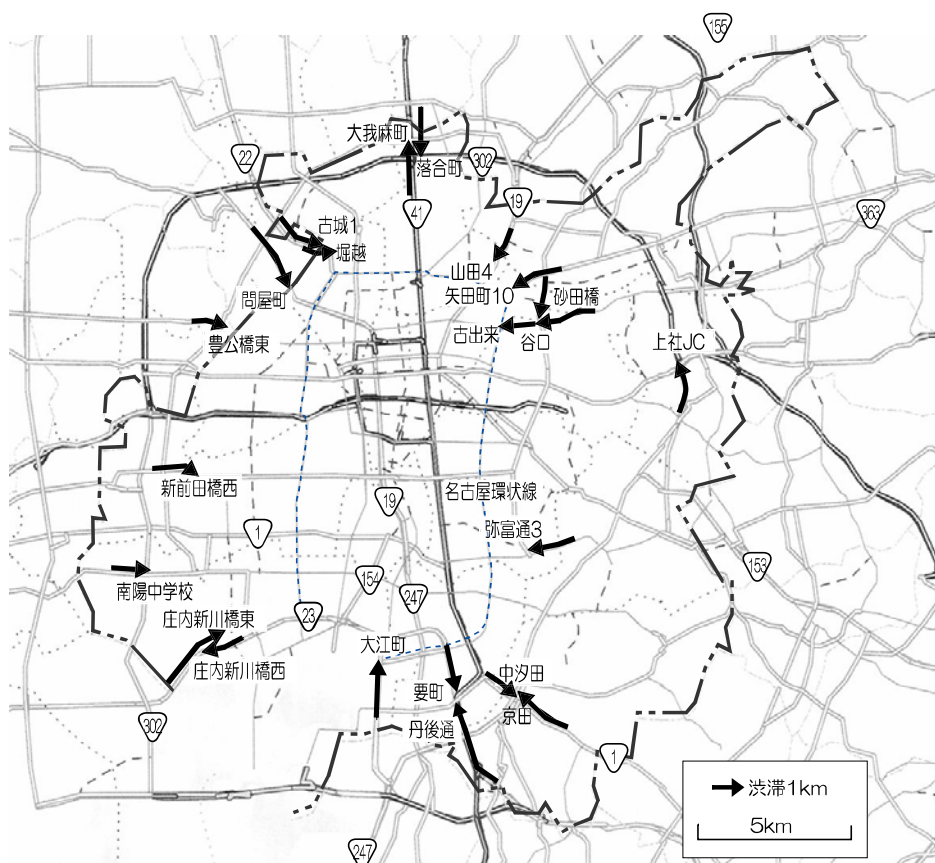


図 5-5 名古屋市周辺における朝の交通渋滞（平成15年10,11月、午前7～9時）<sup>3)</sup>

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。

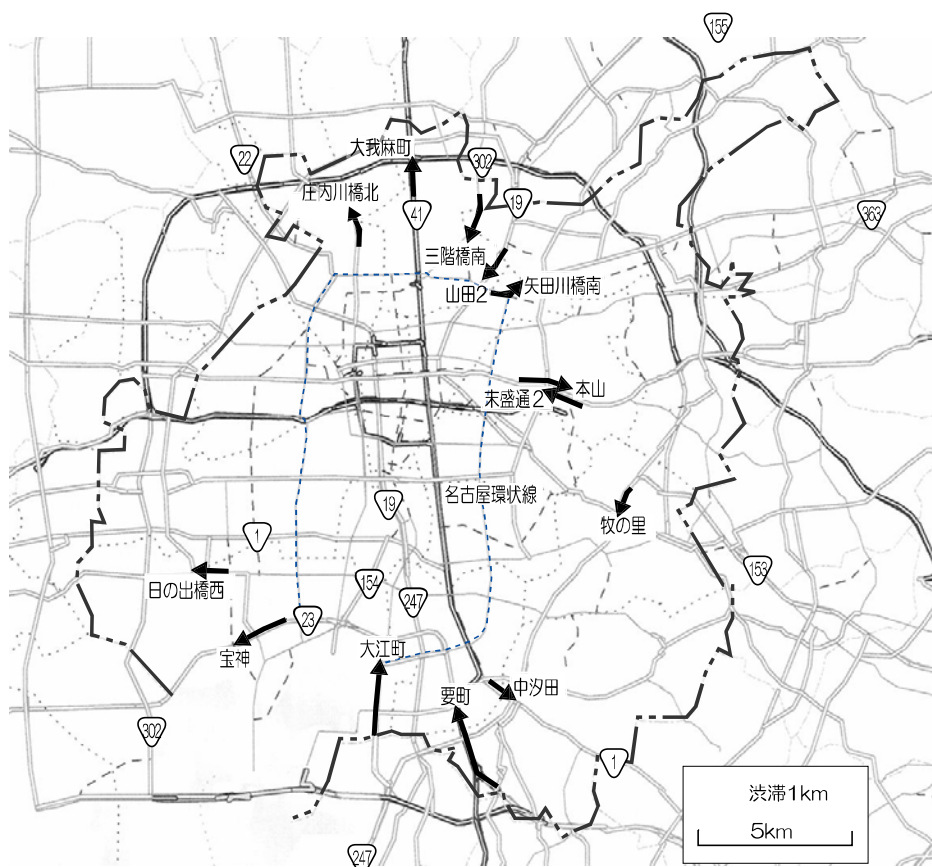


図 5-6 名古屋市周辺における夕方の交通渋滞（平成15年10,11月、午後17～19時）<sup>3)</sup>

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 <sup>4)</sup>

| 指標<br>市区町村 | 12時間平均交通量<br>(台/12h) | 平均混雑度 | ピーク時<br>平均旅行速度<br>(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 <sup>5)</sup>

|    | 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 <sup>5)</sup>

| 順位 | 都道府県 | 渋滞損失額<br>(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 <sup>5)</sup>

| 順位 | 都道府県 | 渋滞損失額<br>(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                |

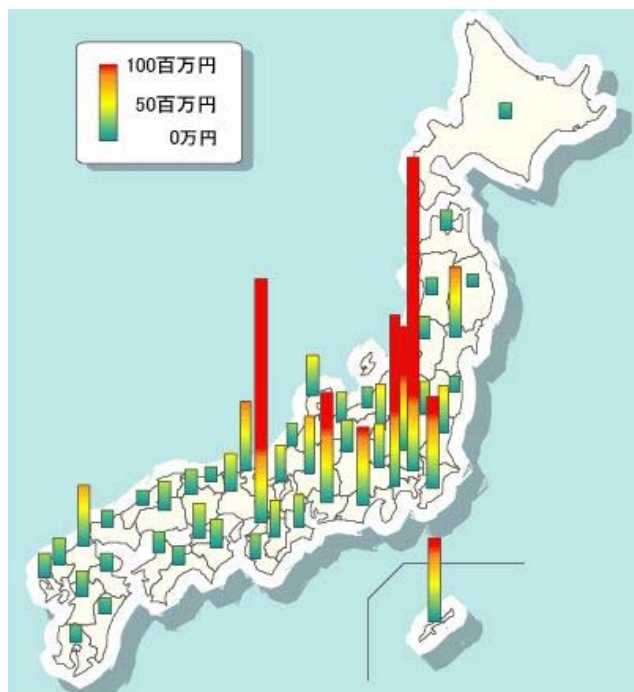


図 5-7 都道府県1km当たり  
渋滞損失額<sup>5)</sup>

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。

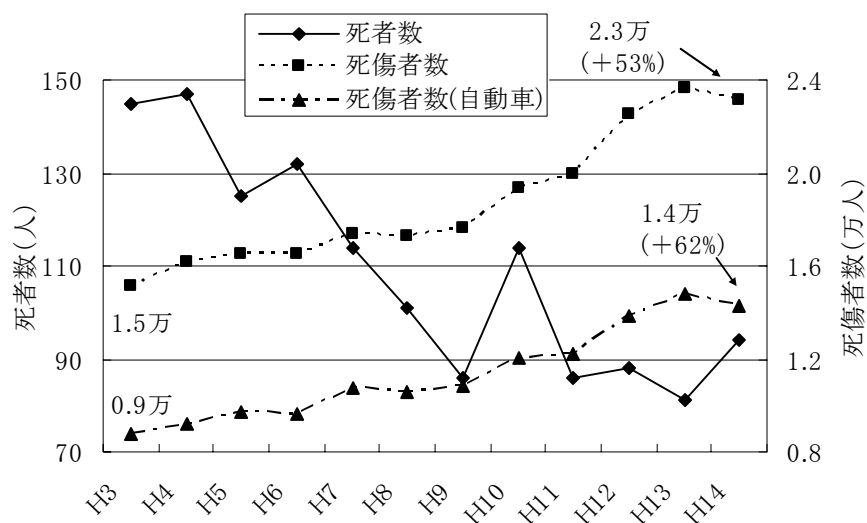


図 5-8 交通事故による死者数および死傷者数の推移<sup>6) 7)</sup>

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

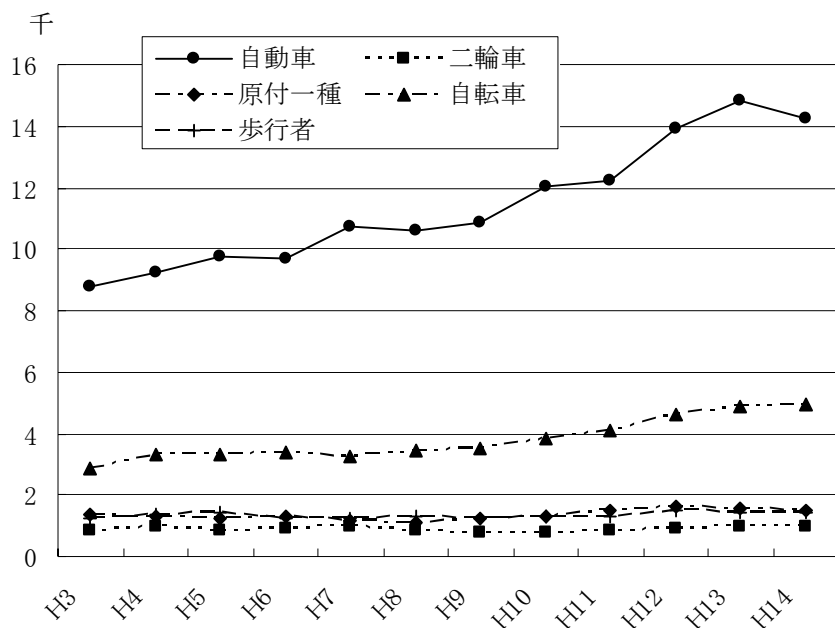


図 5-9 当事者別の交通事故死傷者数の推移 <sup>7)</sup>

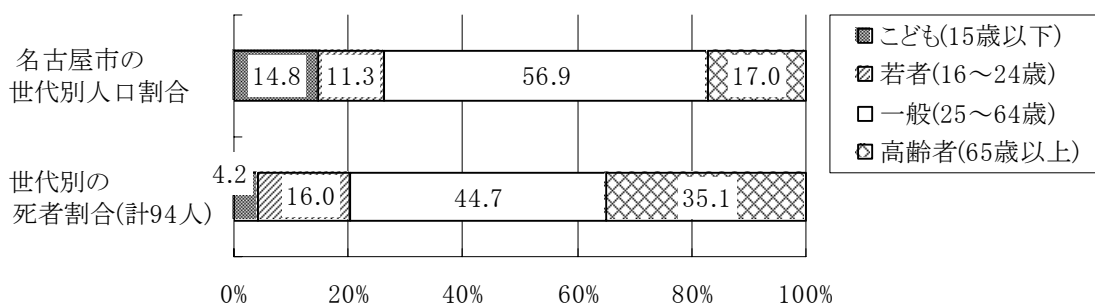


図 5-10 世代別の人口および交通事故死者数の割合 <sup>6)</sup>

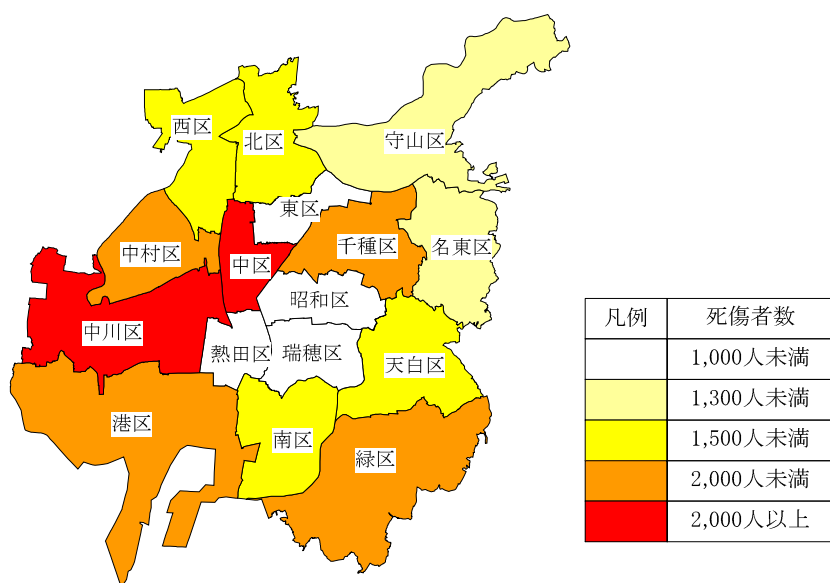


図 5-11 区別の交通事故死傷者数 <sup>6)</sup>

## (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）<sup>8)</sup>

| 項目         | 経済的損失(億円) | 内訳                              |              |                   |           |
|------------|-----------|---------------------------------|--------------|-------------------|-----------|
| 人身損失       | 17,269    |                                 | 被害者数(人)      | 1名当たり人身損失額(千円)    | 人身損失額(億円) |
|            |           | 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のにもかかわらず、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。<sup>9)</sup>

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。

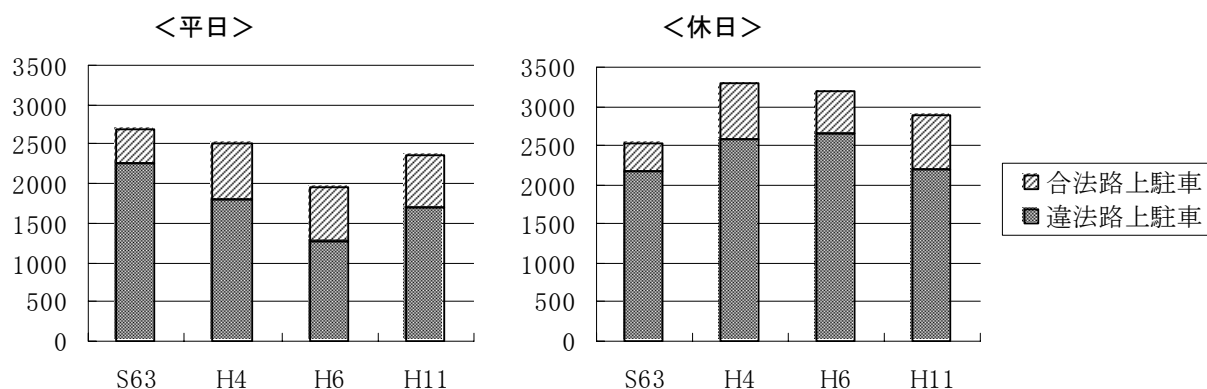


図 5-12 栄地区における路上駐車台数の推移<sup>9)</sup>

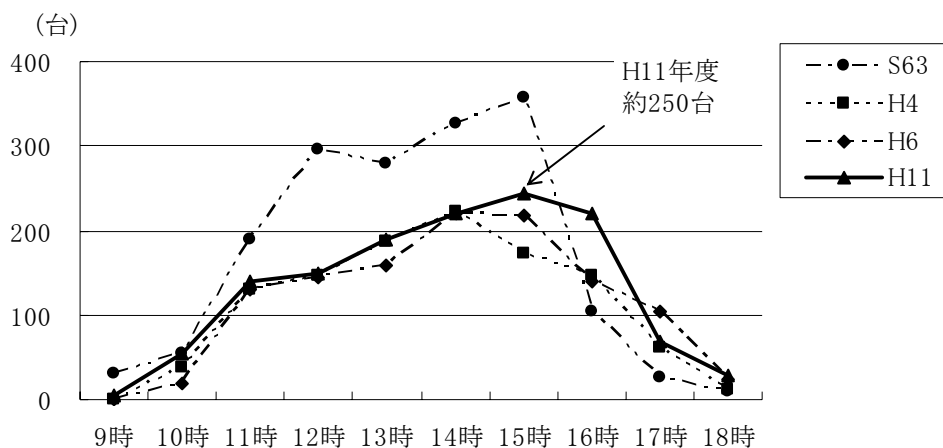


図 5-13 休日の栄地区における入庫待ち台数の推移 <sup>9)</sup>

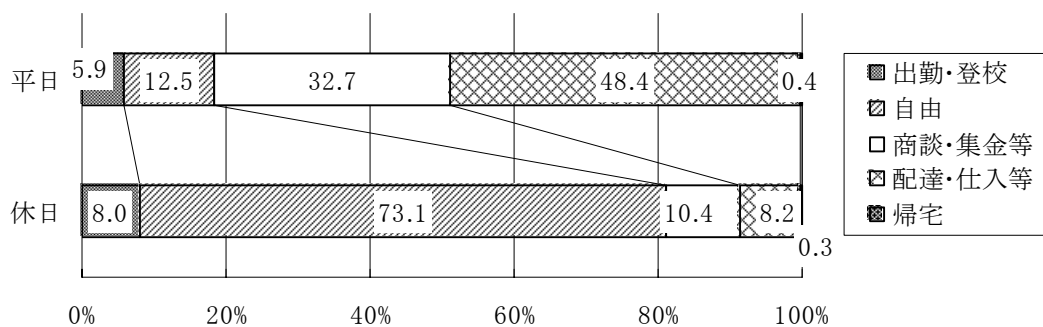


図 5-14 中区における目的別の違法路上駐車台数の割合 <sup>10)</sup>

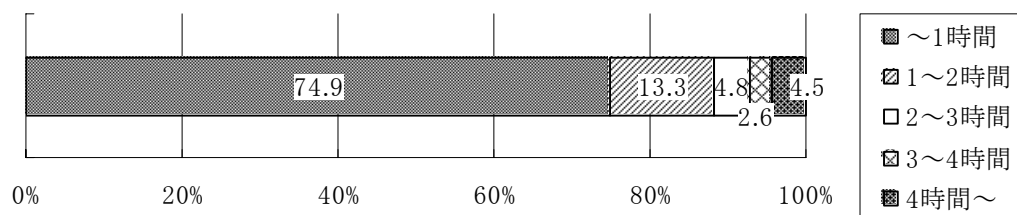


図 5-15 栄地区における駐車時間別の路上駐車台数の割合 <sup>9)</sup>

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( $\text{NO}_2$ )、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、 $\text{NO}_2$ 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の環境目標の達成状況 <sup>11)</sup>

| 項 目           |                                   | 一般環境大気測定局 | 自動車排出ガス測定局<br>(幹線道路沿い) |
|---------------|-----------------------------------|-----------|------------------------|
| $\text{NO}_2$ | 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( $\text{mg}/\text{m}^3$ ) | 0.036     | 0.040                  |

注)  $\text{NO}_2$  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0.10 $\text{mg}/\text{m}^3$  (日平均)

### (2) 地球温暖化

名古屋市における二酸化炭素( $\text{CO}_2$ )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。

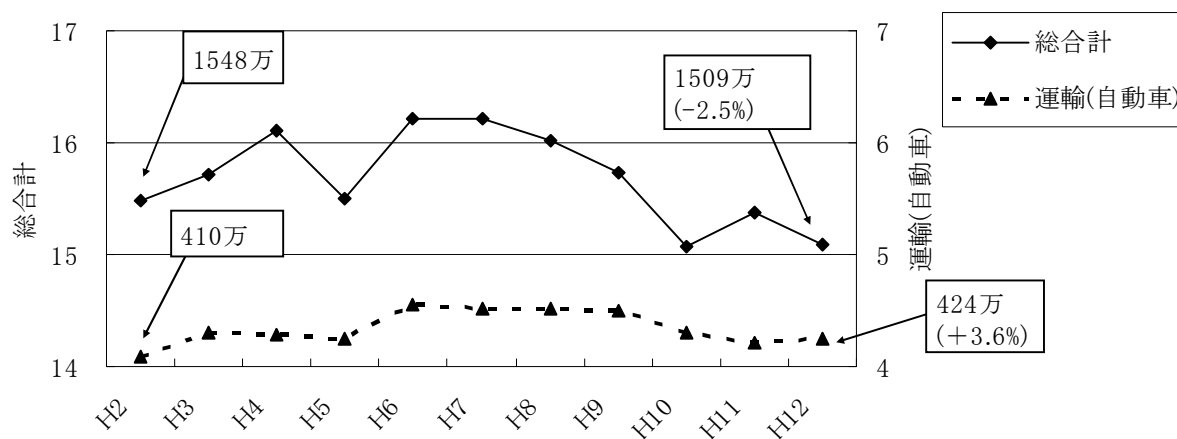
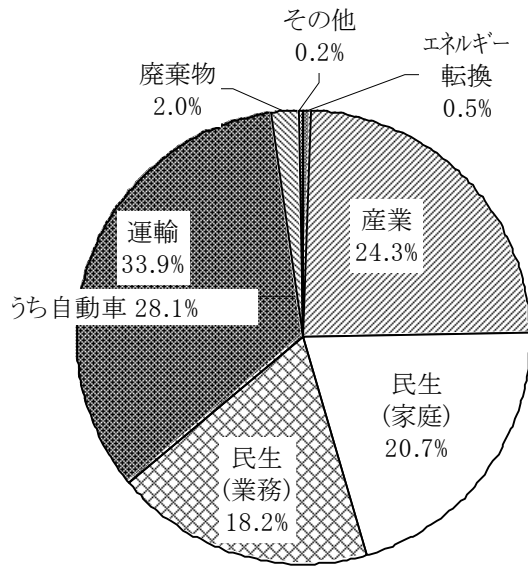


図 5-16 名古屋市における二酸化炭素排出量の推移 <sup>12)</sup>

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-CO<sub>2</sub>)



全国 12億3700万(t-CO<sub>2</sub>)

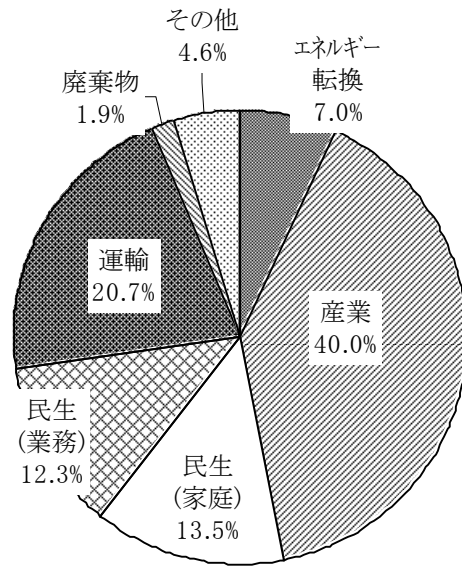
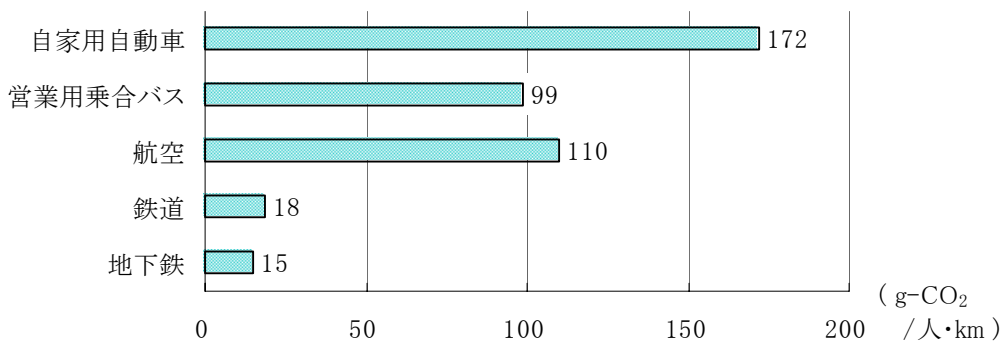


図 5-17 排出源別の二酸化炭素排出量割合（名古屋市と全国、2000年）<sup>12)</sup>

## 一口メモ

○ 1人を1km運ぶとき排出するCO<sub>2</sub>量の比較<sup>13)</sup>



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CO<sub>2</sub>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<sub>2</sub>の量は、以下のことを行ったときに発生するCO<sub>2</sub>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<sup>2</sup>、木造11m<sup>2</sup>) 21時間
- ・ エアコン(800W)で暖房する(鉄筋17m<sup>2</sup>、木造11m<sup>2</sup>) 16時間
- ・ 風呂を沸かす 4.5回

### (3) 騒音

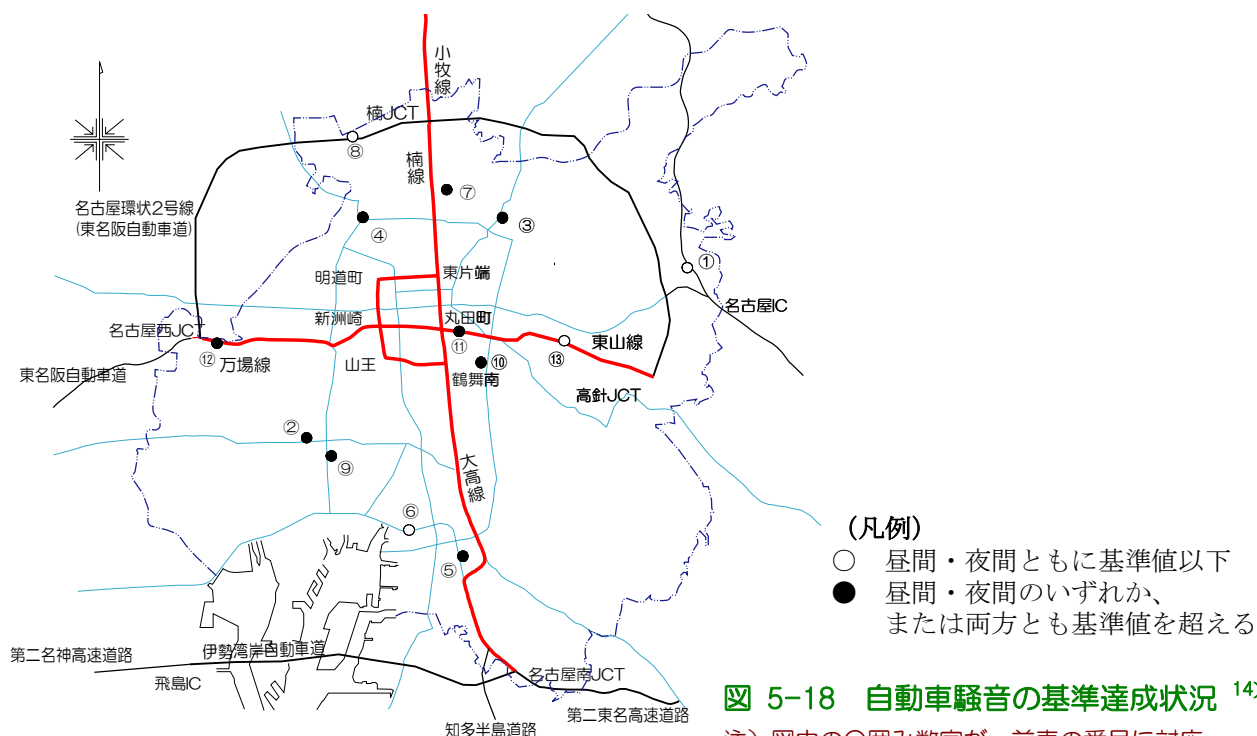
名古屋市内の主要道路における騒音は、13箇所の測定点のうち8箇所で昼間・夜間とも、9箇所で夜間の騒音が環境基準値を上回っている。

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）<sup>14)</sup>

| 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<br>市道高速2号線       | 北区萩野通        | 73    | 71 | 73    | 71 |       |    |
| ⑧  | 一般国道302号<br>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<br>市道高速2号線     | 中区千代田<br>五丁目 | 72    | 71 | 72    | 70 |       |    |
| ⑫  | 一般県道津島七宝名古屋線<br>市道高速1号線  | 中川区万場<br>二丁目 | 75    | 70 | 76    | 71 |       |    |
| ⑬  | 一般市道鏡ヶ池線<br>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。

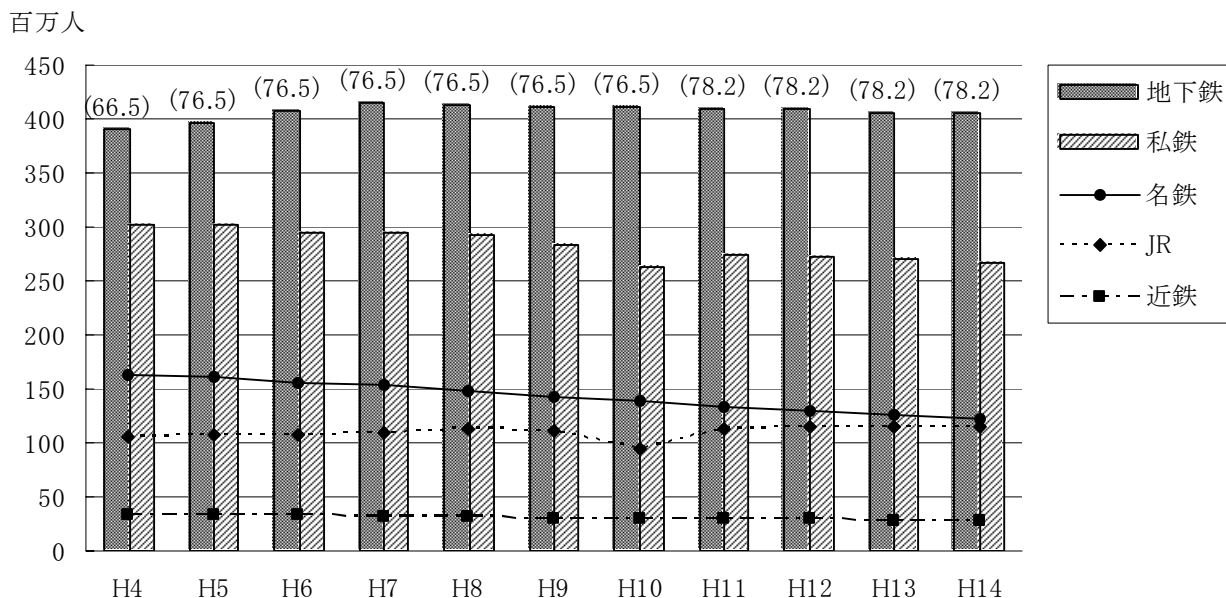


図 5-19 名古屋市内の鉄道乗車人員 <sup>2)</sup>

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。

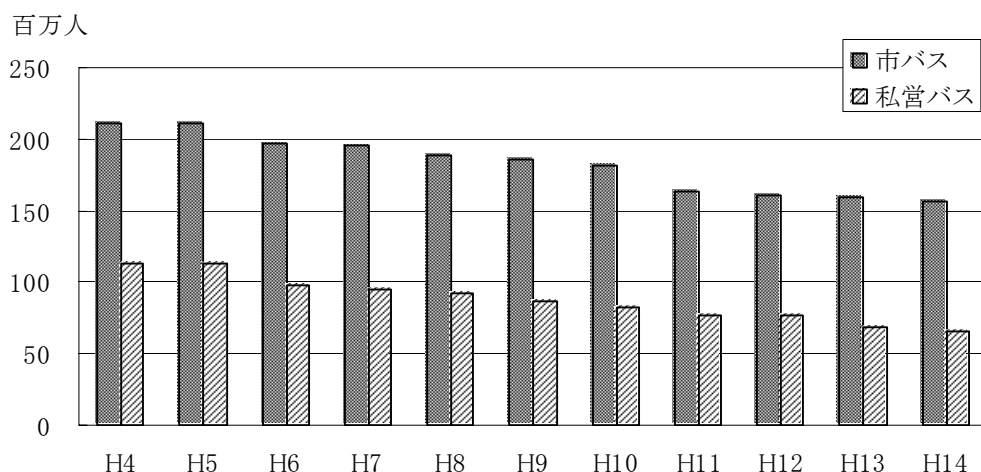


図 5-20 バスの年間乗車人員の推移 <sup>2)</sup>

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。

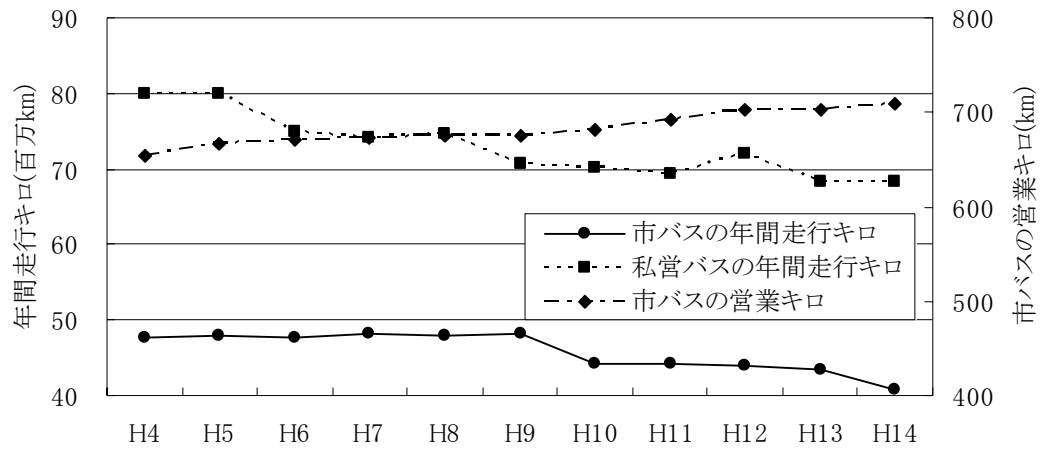


図 5-21 バスの年間走行キロおよび市バスの営業キロの推移<sup>2)</sup>

注1) 市バスの乗車人員には、福祉対策分を含む。

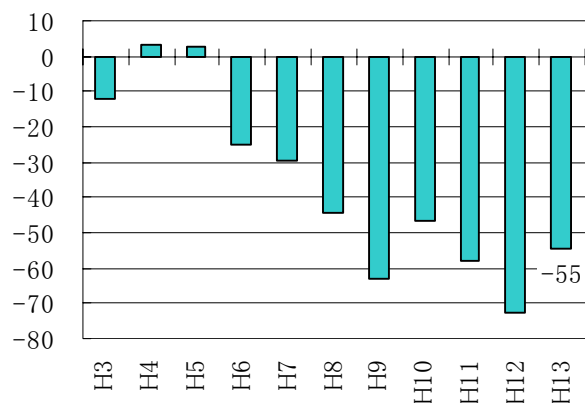
2) 私営バスのデータは、愛知県内に本社を有する企業から提出された事業実績報告書により集計されたもの。

## (2) 市営交通事業の収支状況

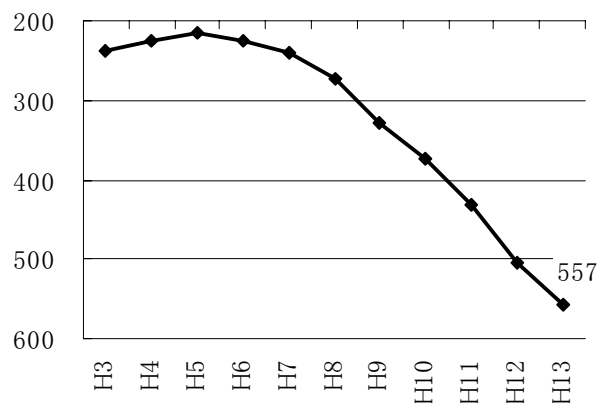
市バス・地下鉄の収支状況は大変厳しいものとなっている。

### 市バス

億円 経常収支



億円 累積欠損金



億円 不良債務

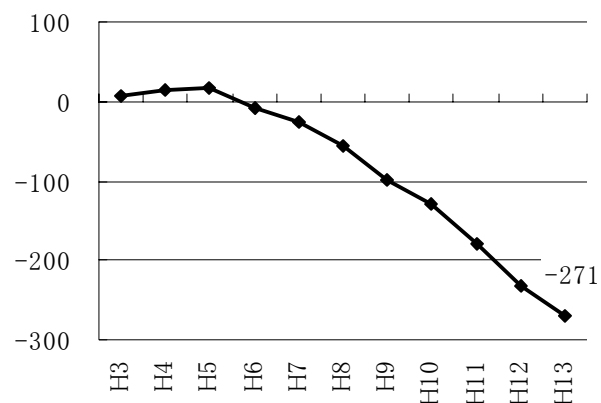
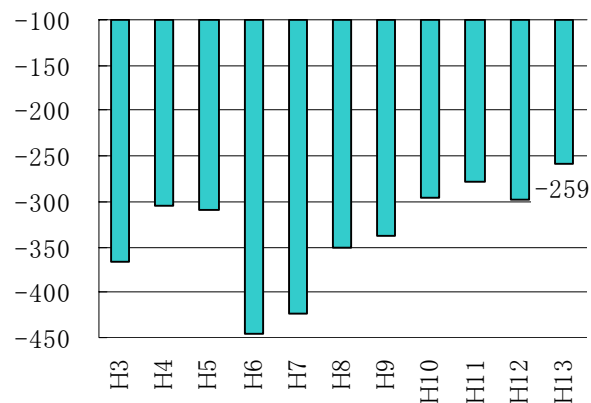


図 5-22 市バスの収支状況 <sup>15)</sup>

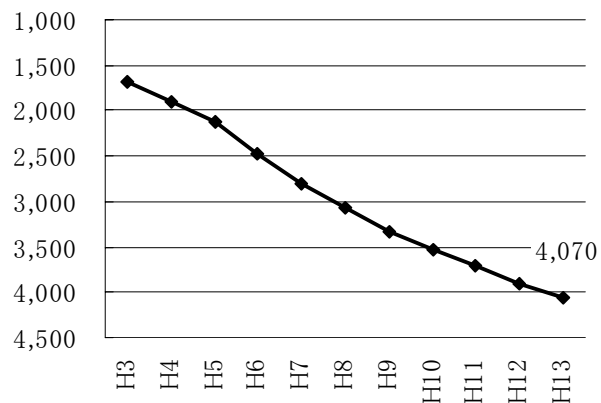
- 注1) 経常収支 「営業収益（料金収入＋広告料収入等）＋営業外収益（市一般会計からの補助金等）」－「営業費用（人件費＋経費＋減価償却費）＋営業外費用（支払利息等）」
- 2) 累積欠損金 毎年度の赤字の累計
- 3) 不良債務 日常運転資金の不足額のこと、人件費や燃料代を始めとした経費などの支払いに支障を来し借入が必要な額

## 地下鉄

億円 経常収支



億円 累積欠損金



億円 実質不良債務

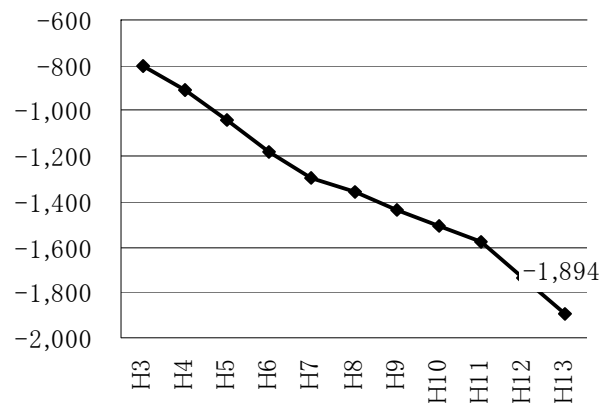


図 5-23 地下鉄の収支状況 <sup>15)</sup>

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。

## ■ 「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。<br>例えば、朝、自宅を出て会社に着し、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。<br>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。<br>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 | 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       |
| ④業務 | 日常的自由 送迎(付き添い)          |
|     | その他の自由目的                |
|     | 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 |
| ⑤帰宅 | 物あり業務 販売・配達、仕入れ・購入      |
|     | 作業・修理                   |
|     | その他業務 農林漁業作業、その他の業務目的   |

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、モレール含む)      |
|      | 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)          |
| ④二輪車 | 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     |
|      | 自転車                     |
| ⑤徒歩  | 自動二輪 原動機付自転車(50cc以下)    |
|      | 自動二輪車(50ccを越える)         |
|      | 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。

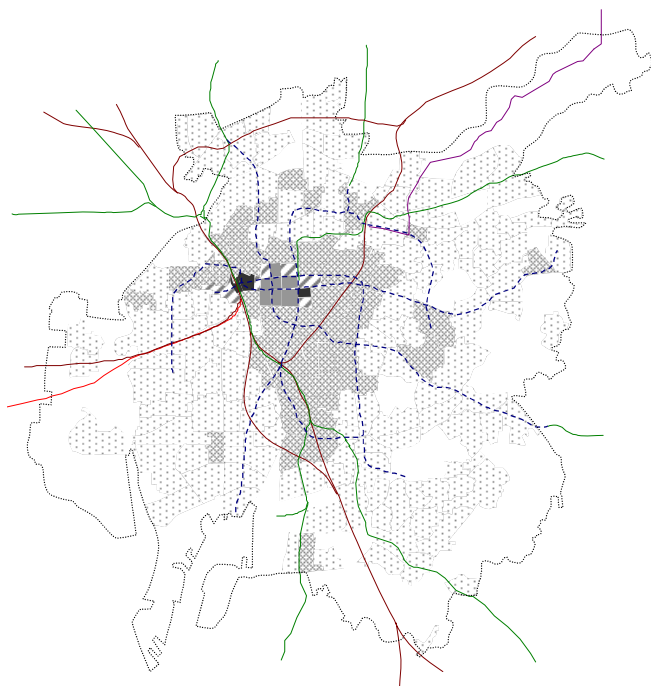


図 6-1 人口密度

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

(人/km<sup>2</sup>)

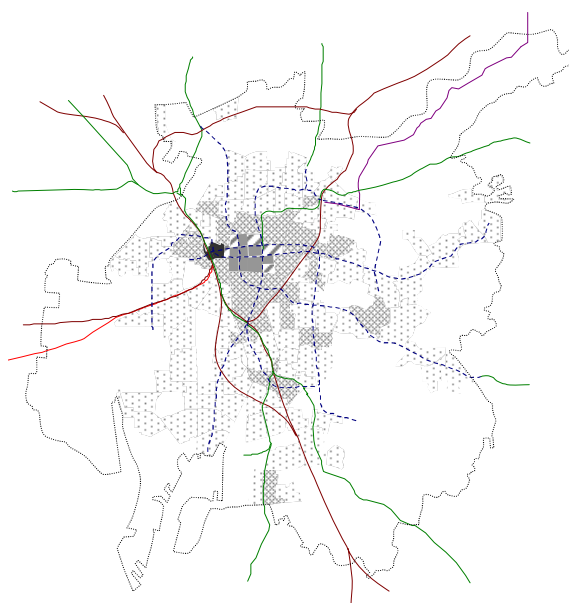


図 6-2 人口密度（15歳～64歳）

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

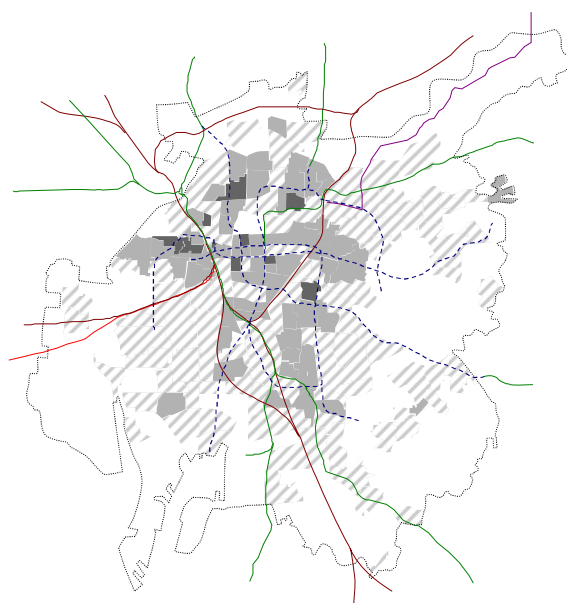


図 6-3 人口密度（65歳～）

|  |             |
|--|-------------|
|  | 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、流入量が大きいため、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

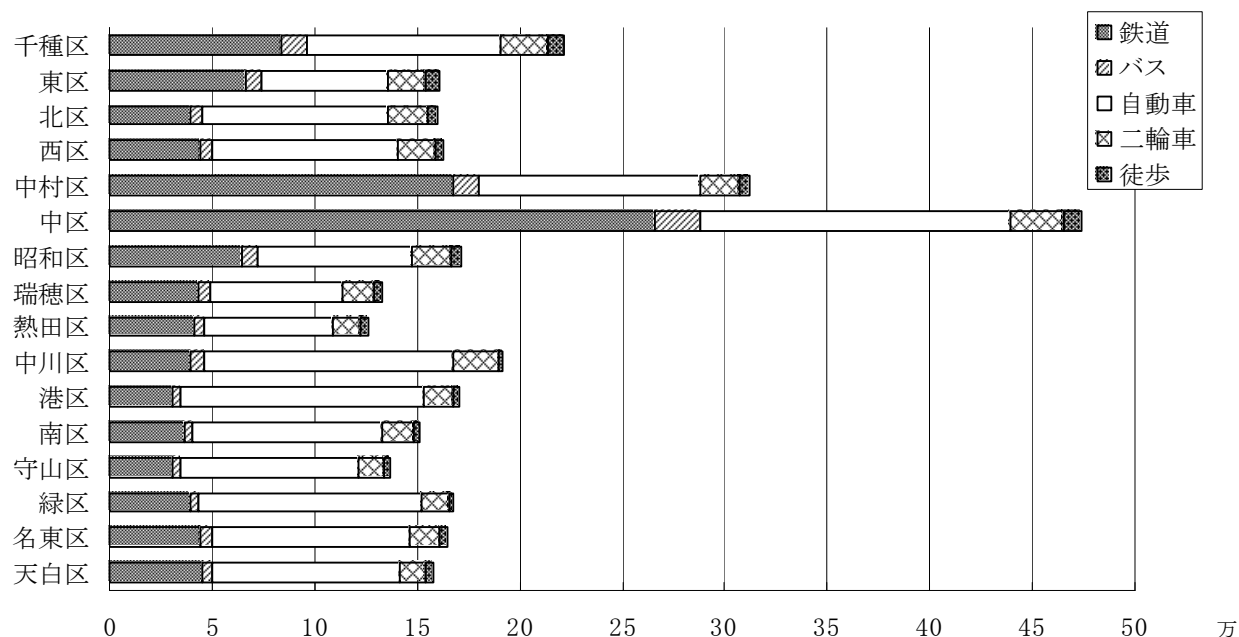


図 6-4 各区へ流入する移動の代表交通手段構成

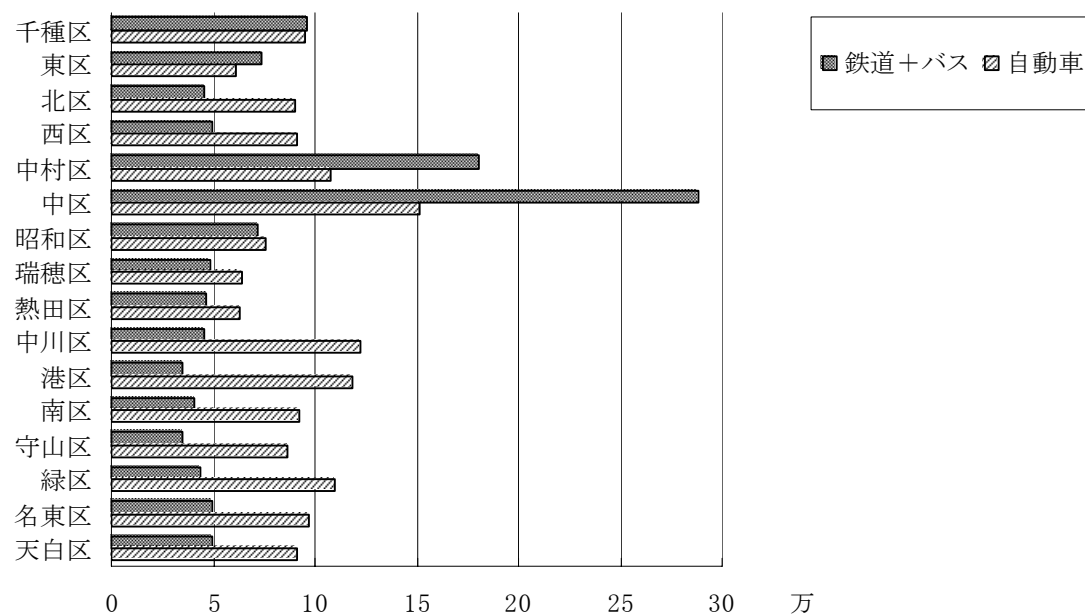


図 6-5 各区へ流入する移動の代表交通手段構成（公共交通と自動車の比較）

## ② 各区へ流入する移動の目的構成

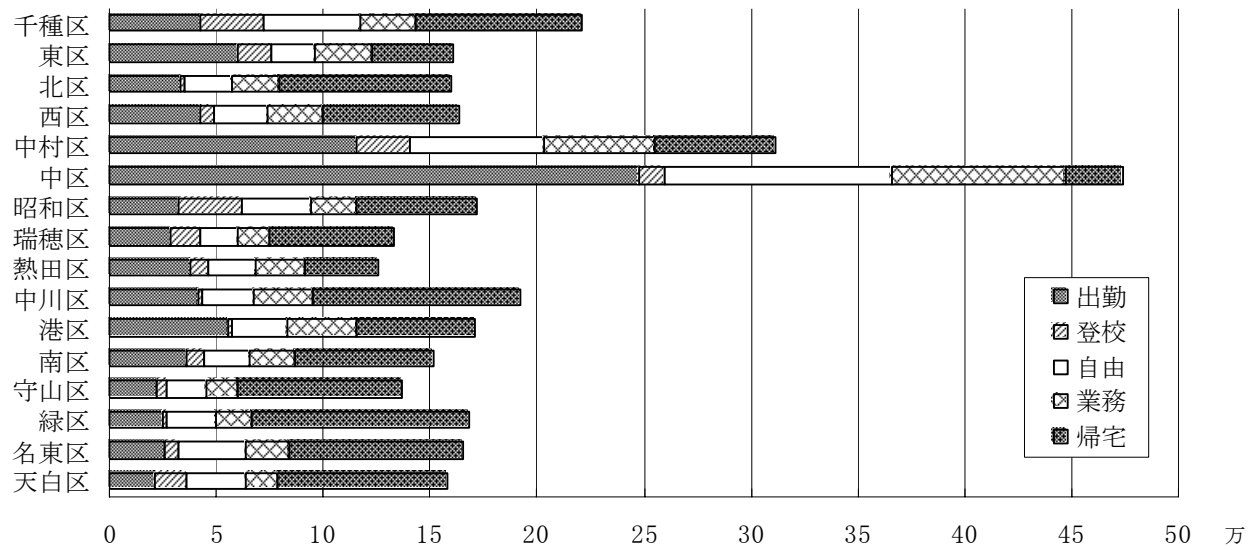


図 6-6 各区へ流入する移動の目的構成

## ③ 中区・中川区へ流入する移動の出発地

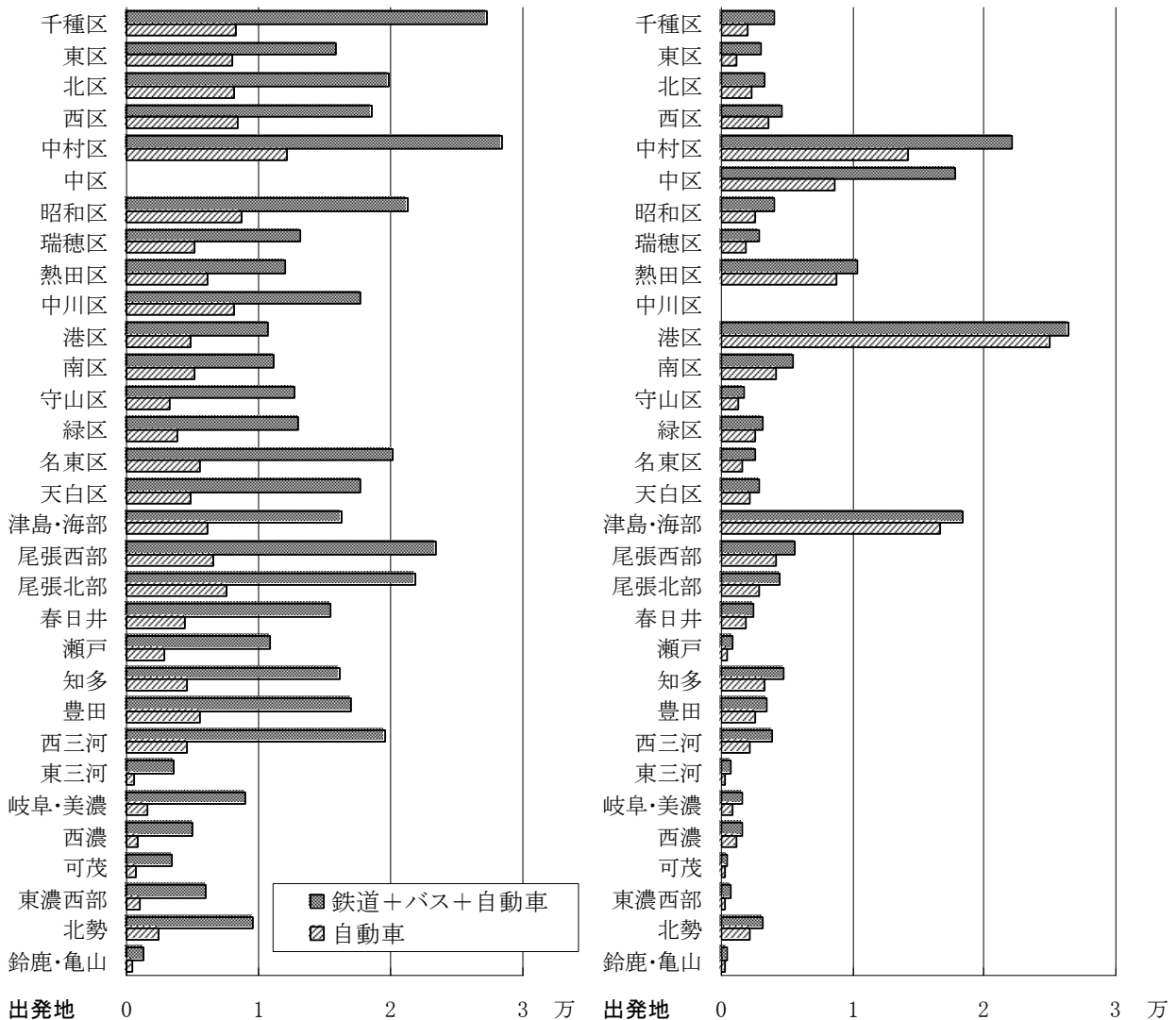


図 6-7 (左図) 中区へ流入する移動 (右図) 中川区へ流入する移動

#### (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

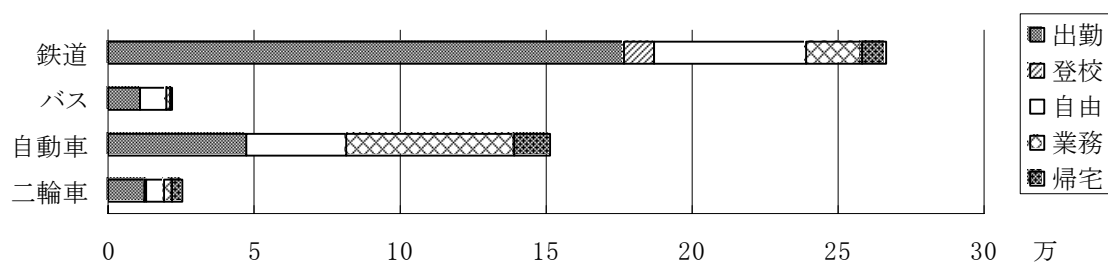


図 6-8 中区へ流入する移動の目的構成

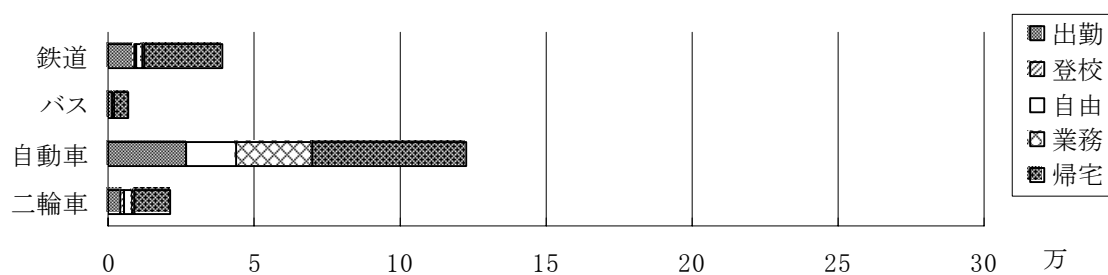


図 6-9 中川区へ流入する移動の目的構成

#### (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

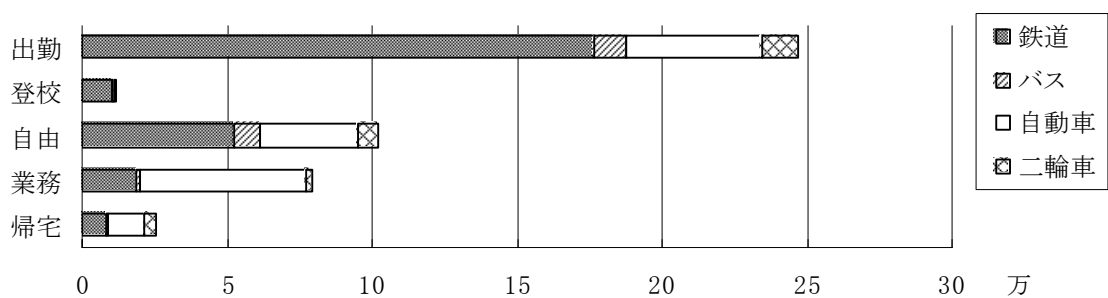


図 6-10 中区へ流入する移動の代表交通手段構成

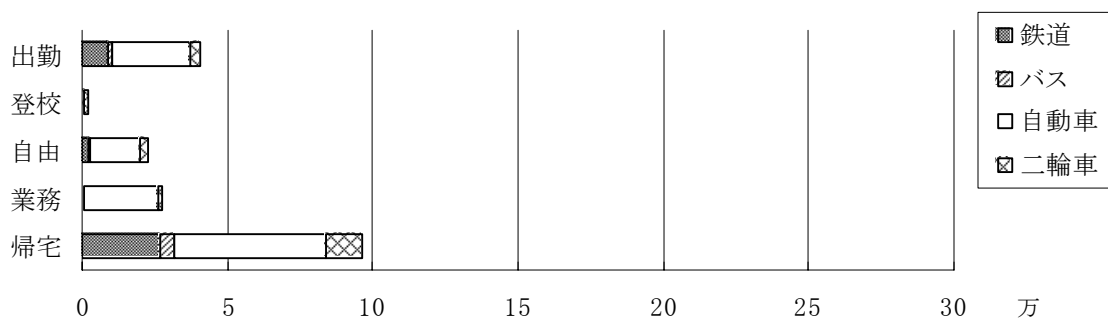
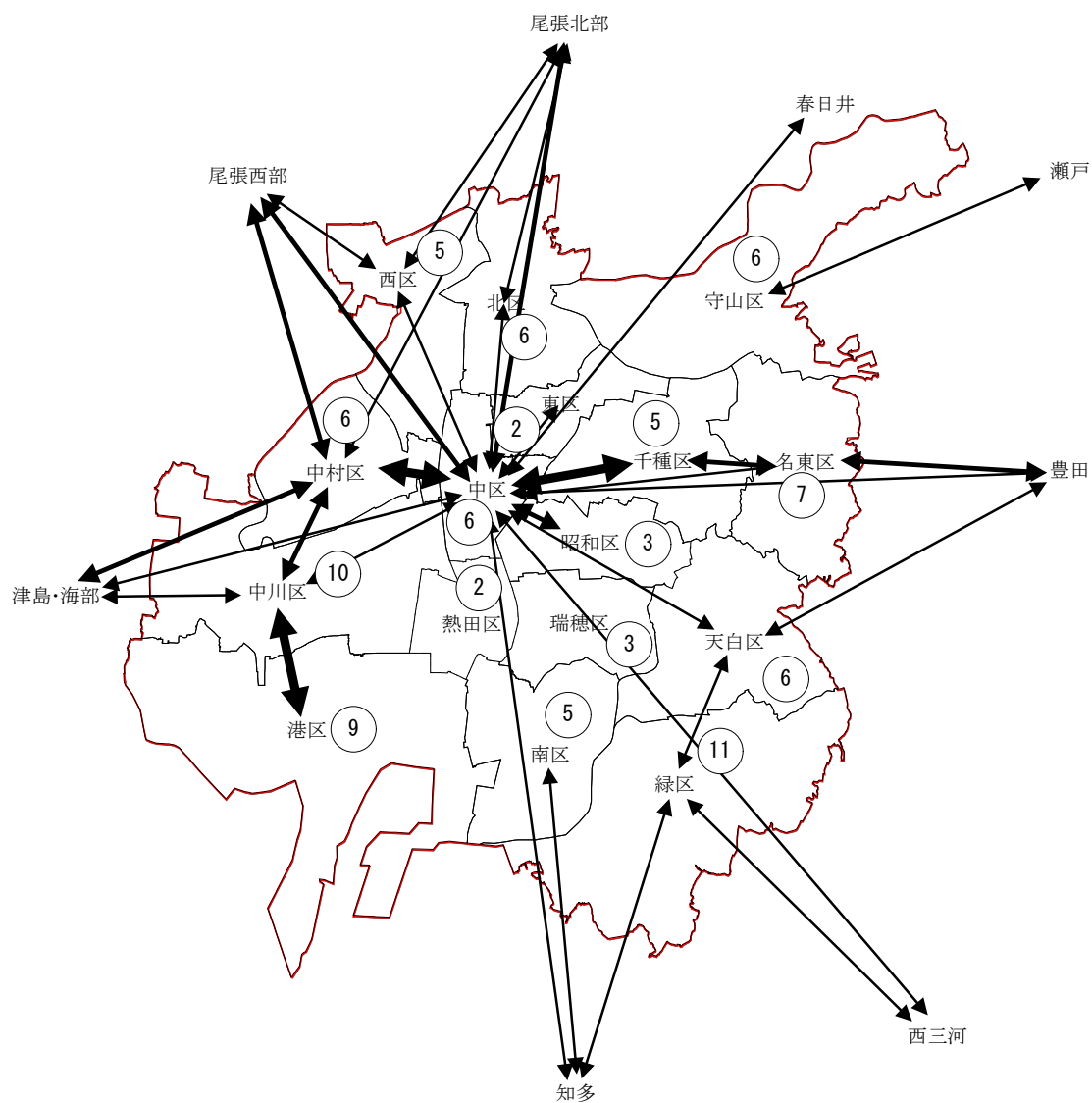
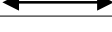


図 6-11 中川区へ流入する移動の代表交通手段構成

(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。

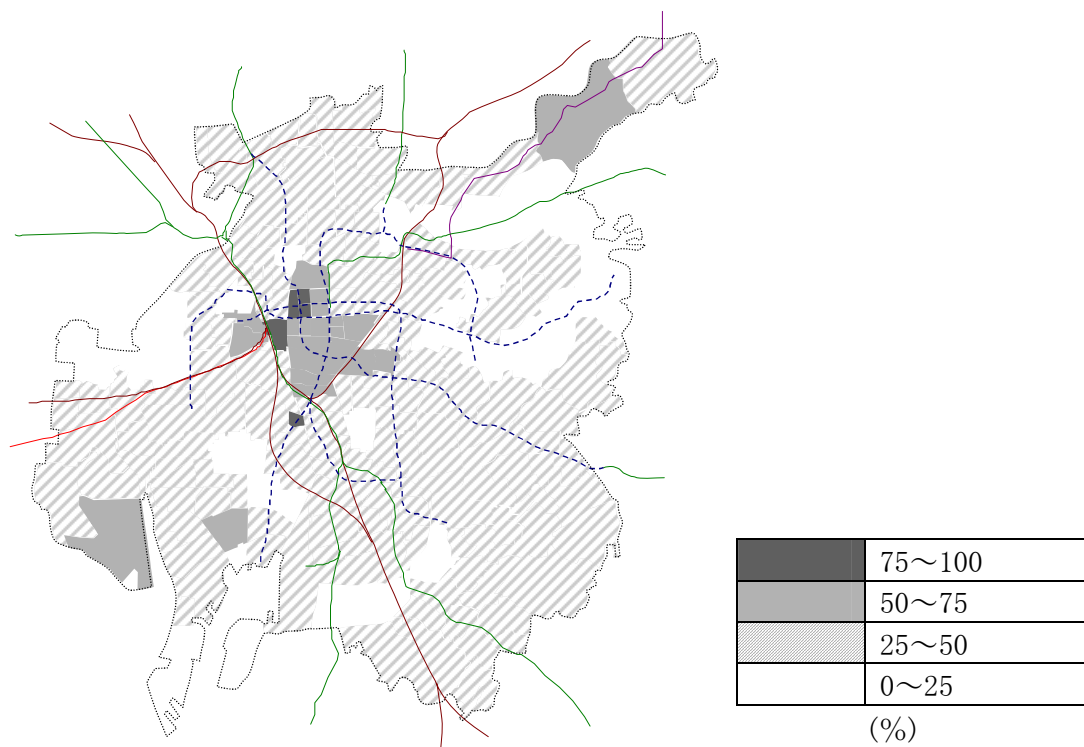


図 6-13 中区への出勤目的による、自動車利用割合（出発地別）

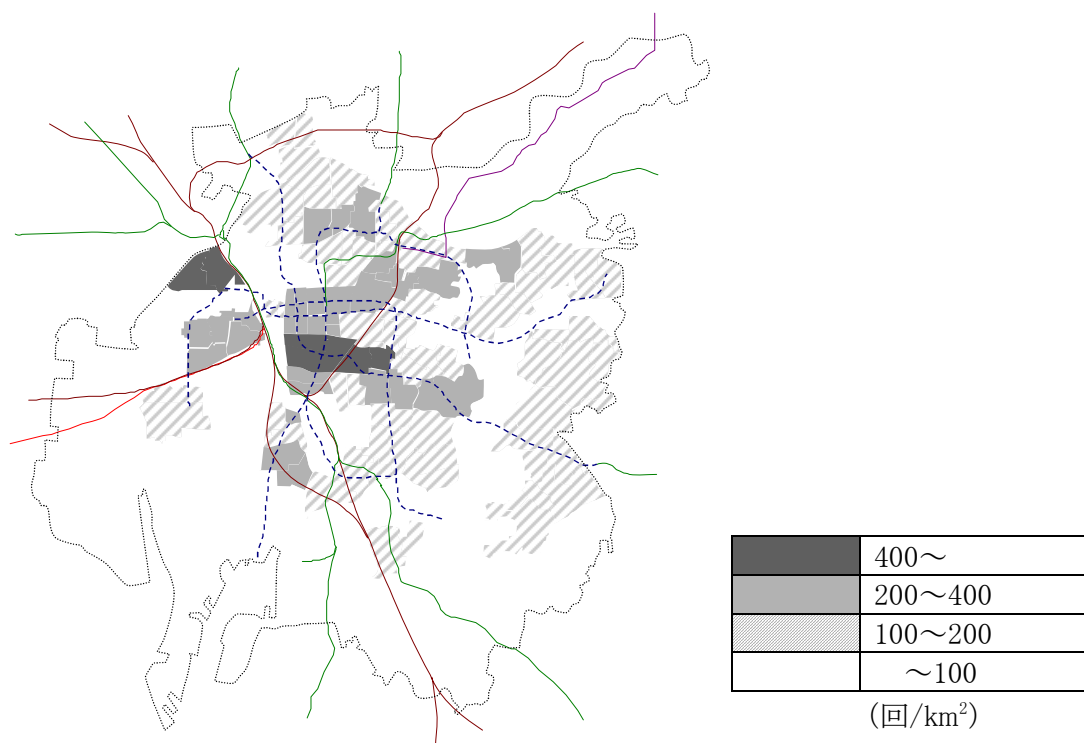


図 6-14 中区への出勤目的による、面積あたり自動車利用回数（出発地別）

### (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。

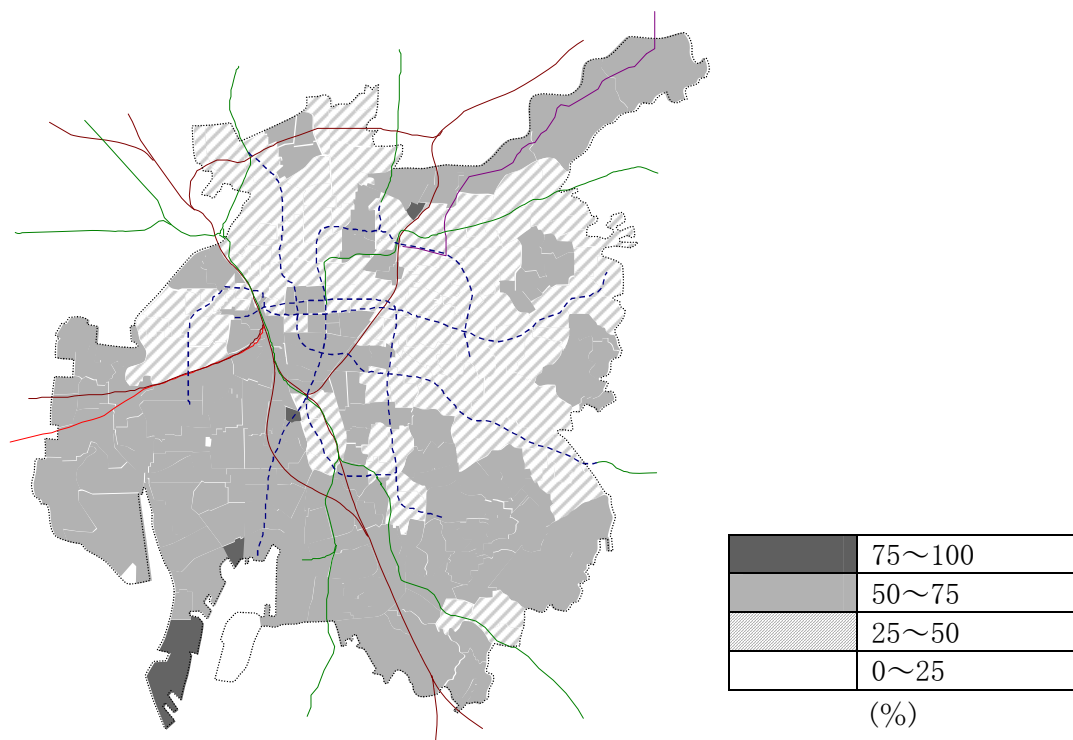


図 6-15 鉄道沿線地域への出勤目的による、自動車利用割合（出発地別）

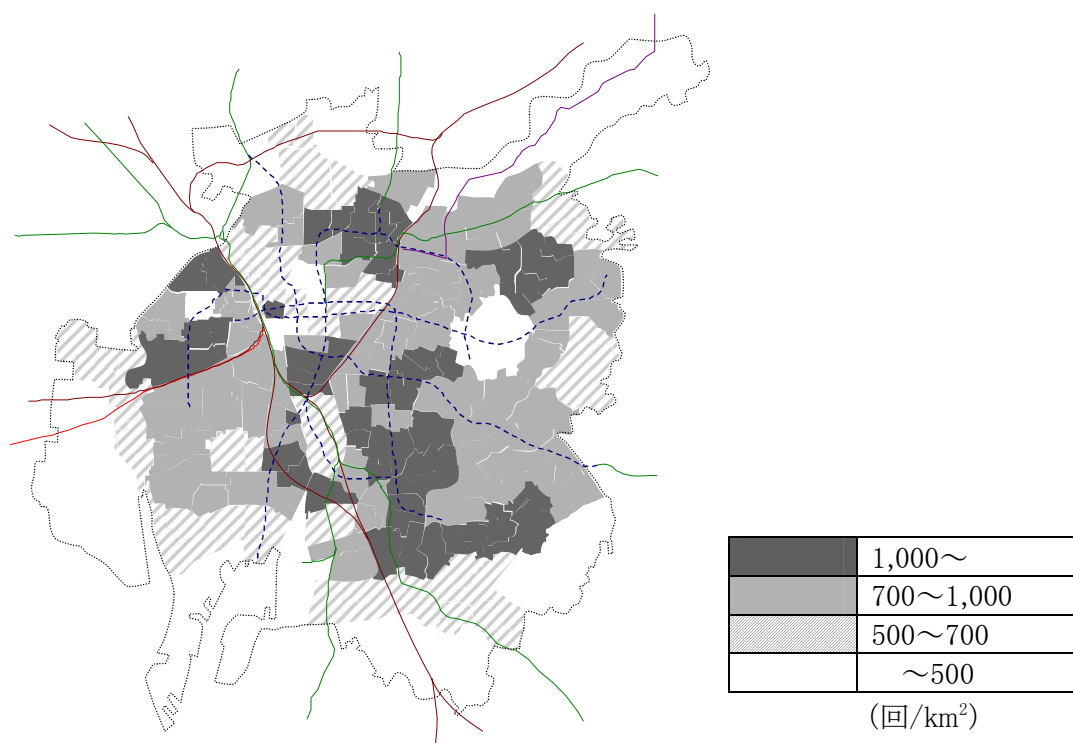


図 6-16 鉄道沿線地域への出勤目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

### (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。

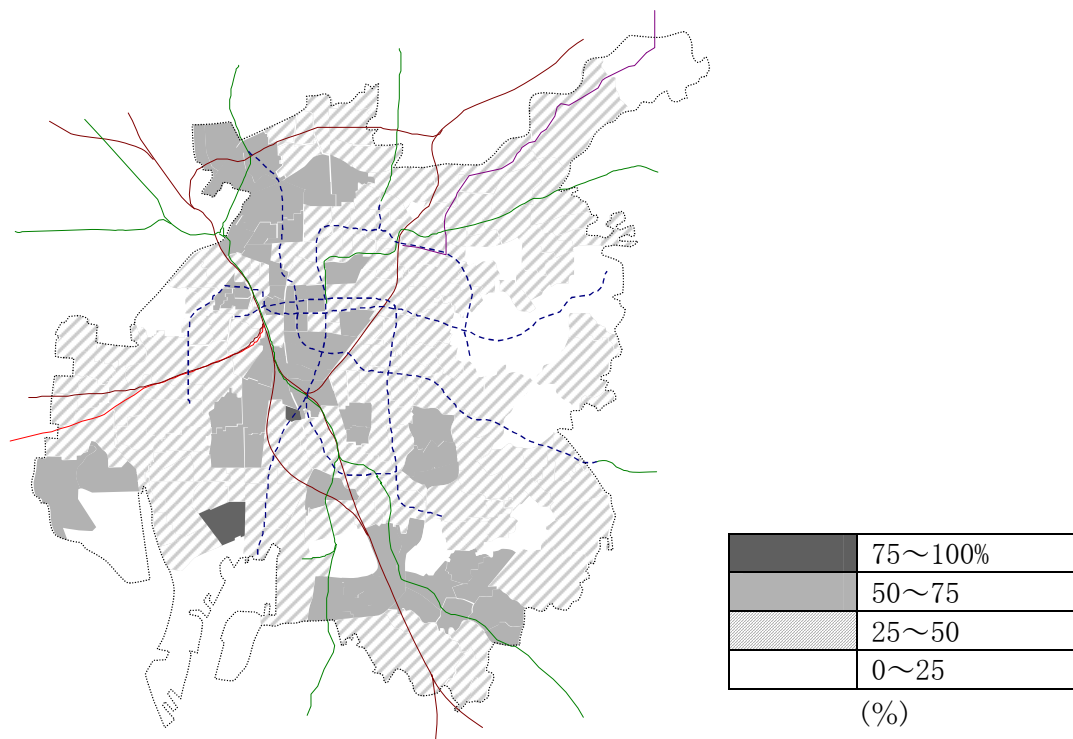


図 6-17 中区への自由目的による、自動車利用割合（出発地別）

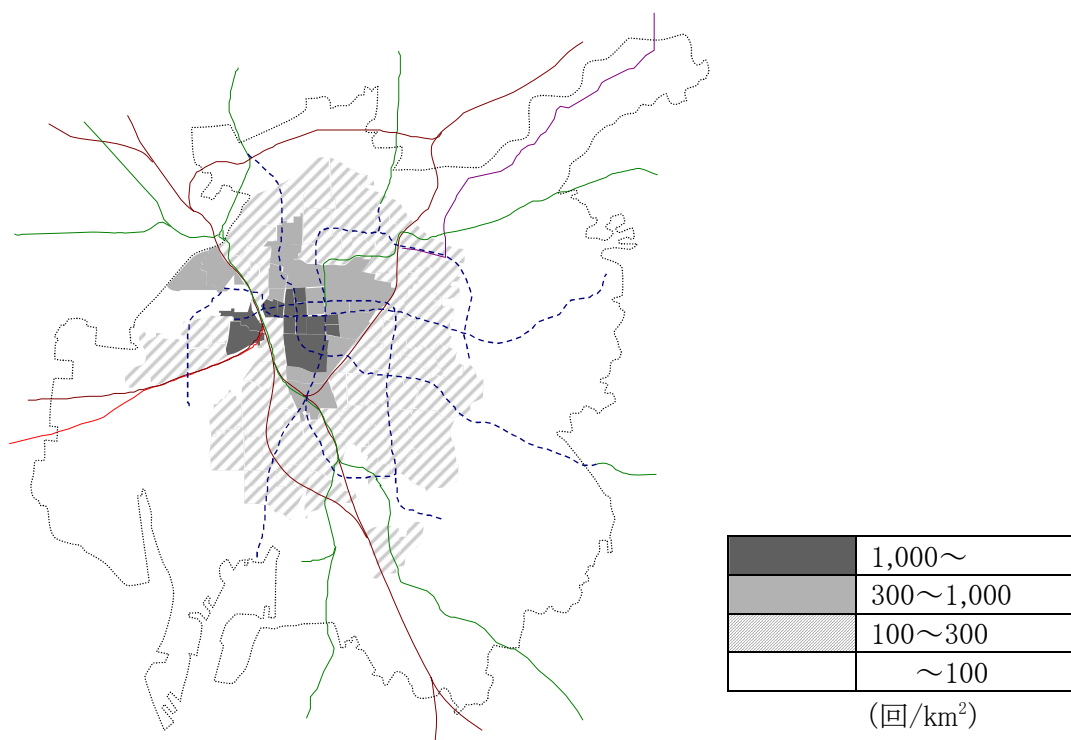


図 6-18 中区への自由目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

# (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。

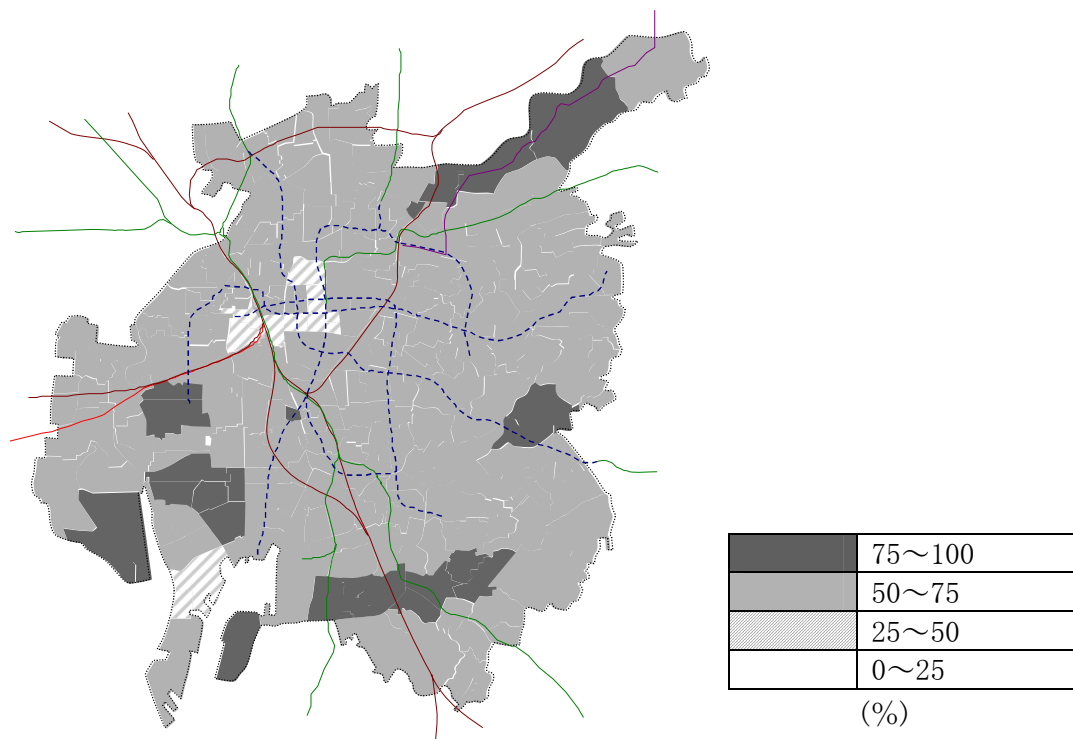


図 6-19 鉄道沿線地域への自由目的による、自動車の利用割合（出発地別）

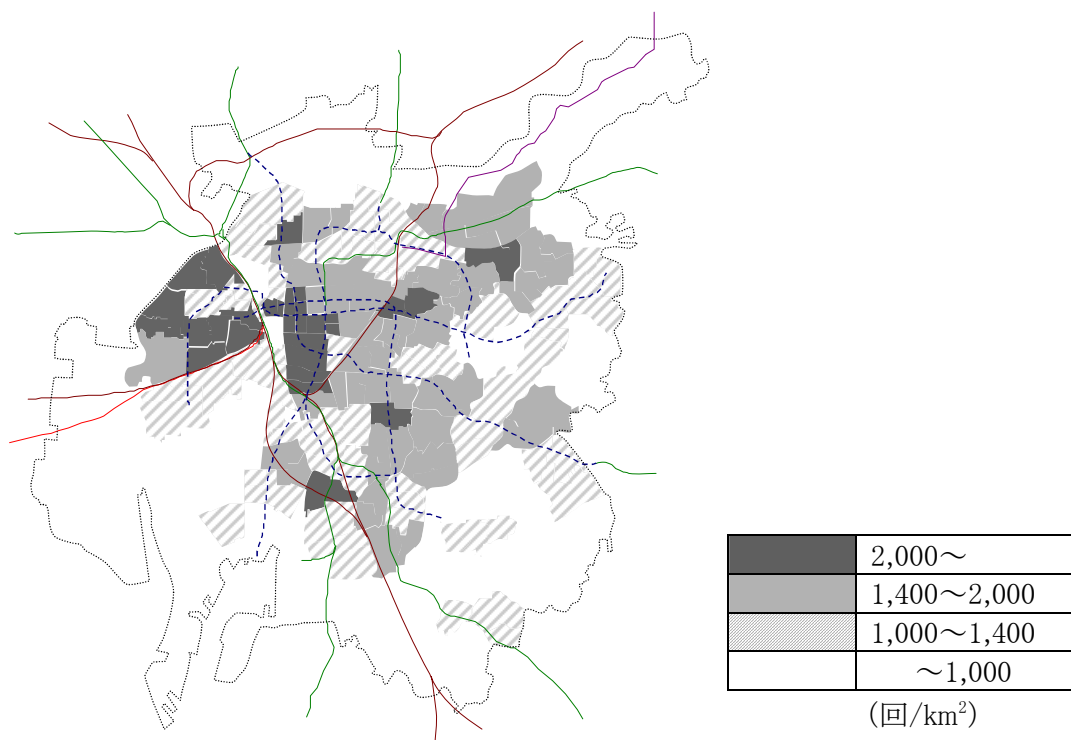


図 6-20 鉄道沿線地域への自由目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

### (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。

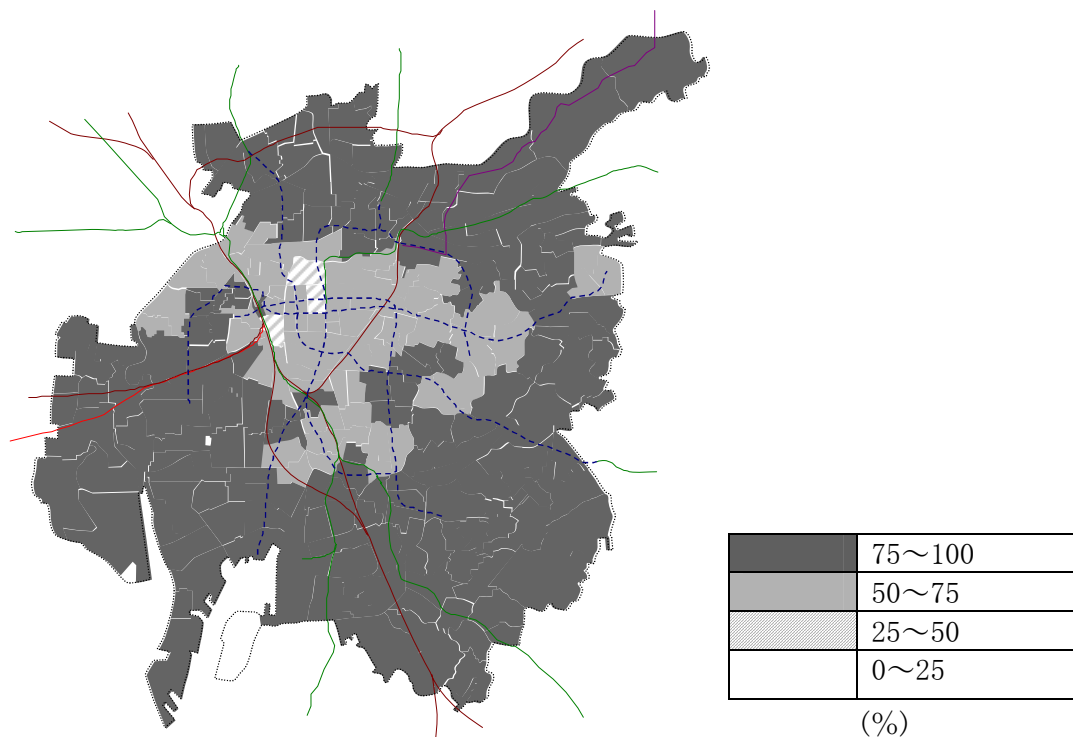


図 6-21 3km未満の自由目的による、自動車の利用割合（出発地別）

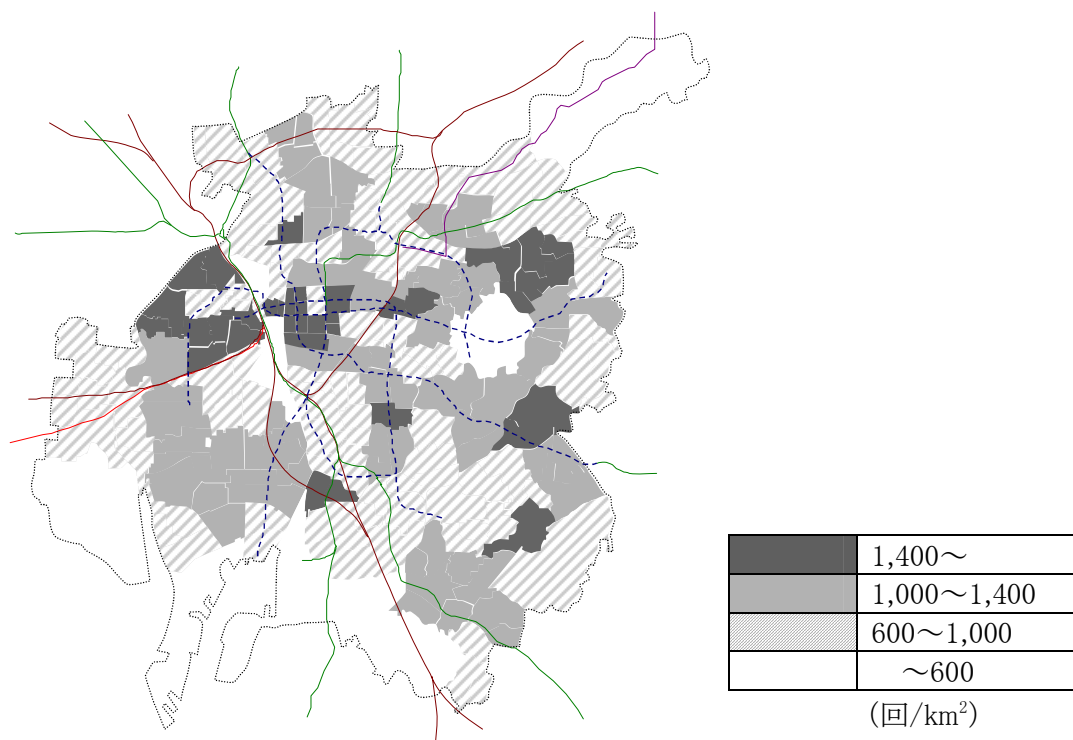


図 6-22 3km未満の自由目的による、面積あたりの自動車利用回数（出発地別）

## (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。

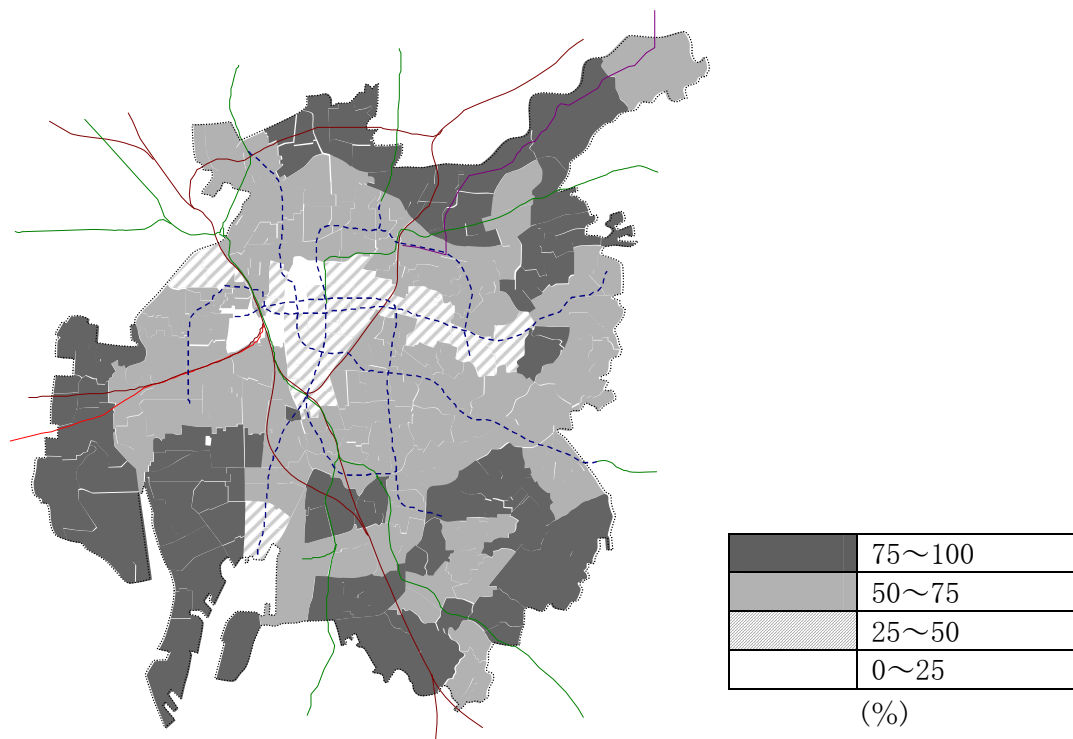


図 6-23 鉄道沿線地域から出発した、出勤目的による自動車の利用割合（到着地別）

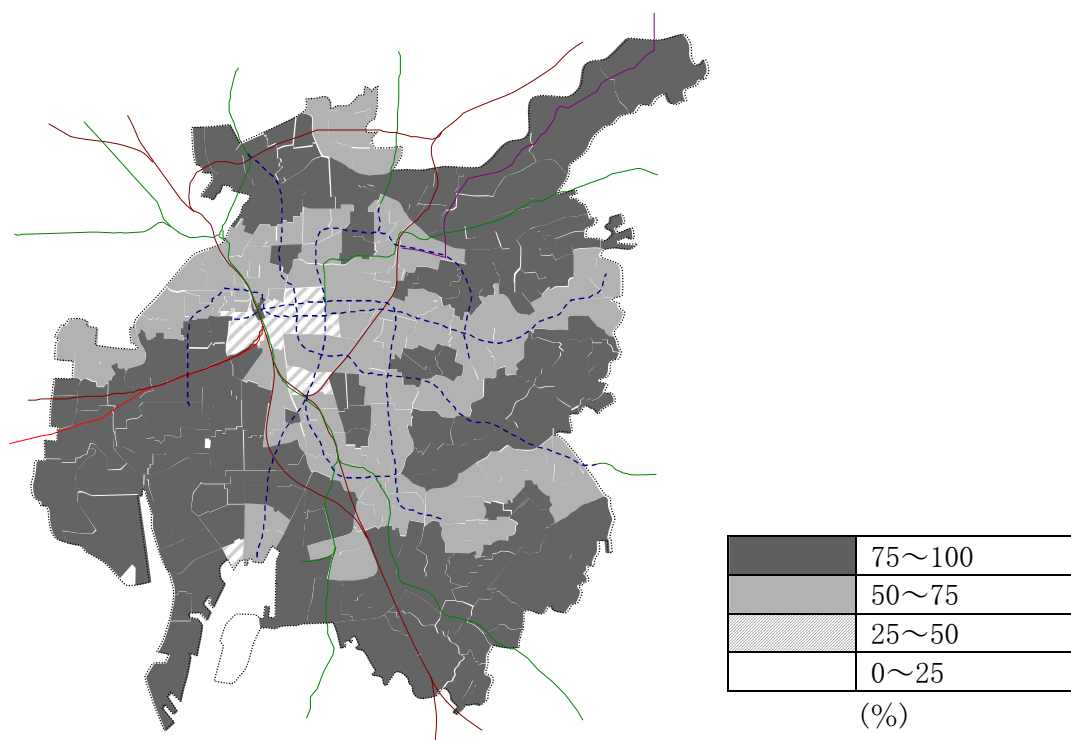


図 6-24 鉄道沿線地域から出発した、自由目的による自動車の利用割合（到着地別）

## 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<br>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<br>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

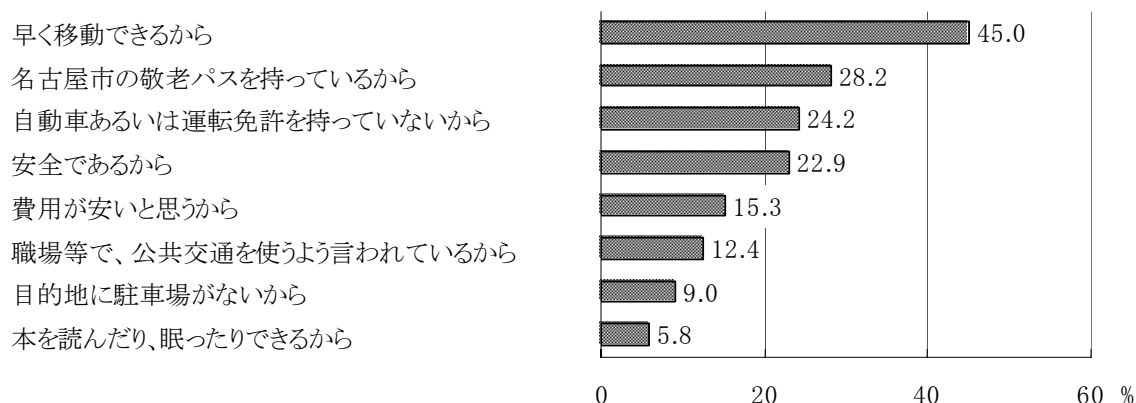


図 7-1 公共交通を使う主な理由(2つまで選択) (862件)

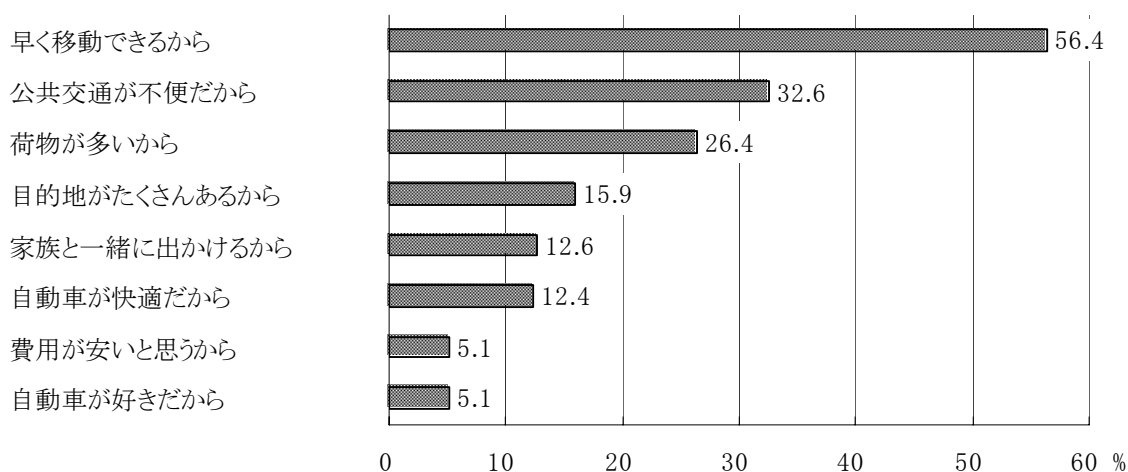


図 7-2 自動車を使う主な理由(2つまで選択) (791件)

## (2) 休日に都心部へ出かける場合について

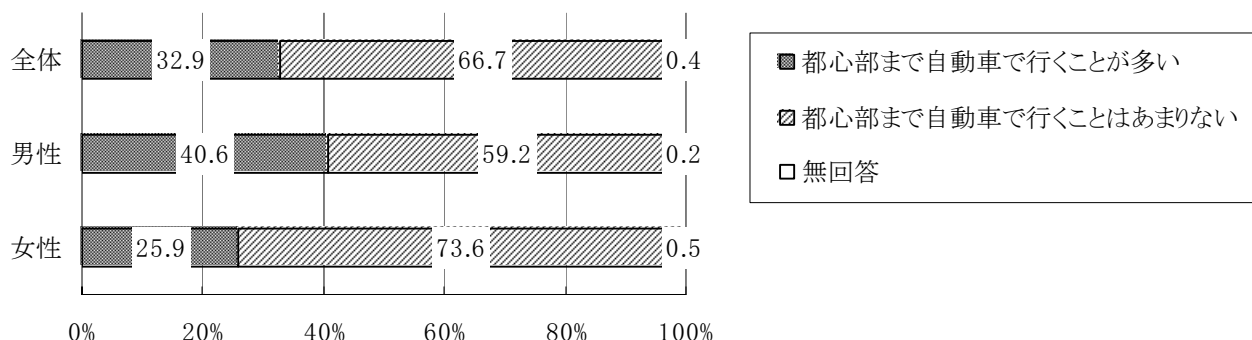


図 7-3 休日に都心部へ出かける場合の交通手段（1つだけ選択）

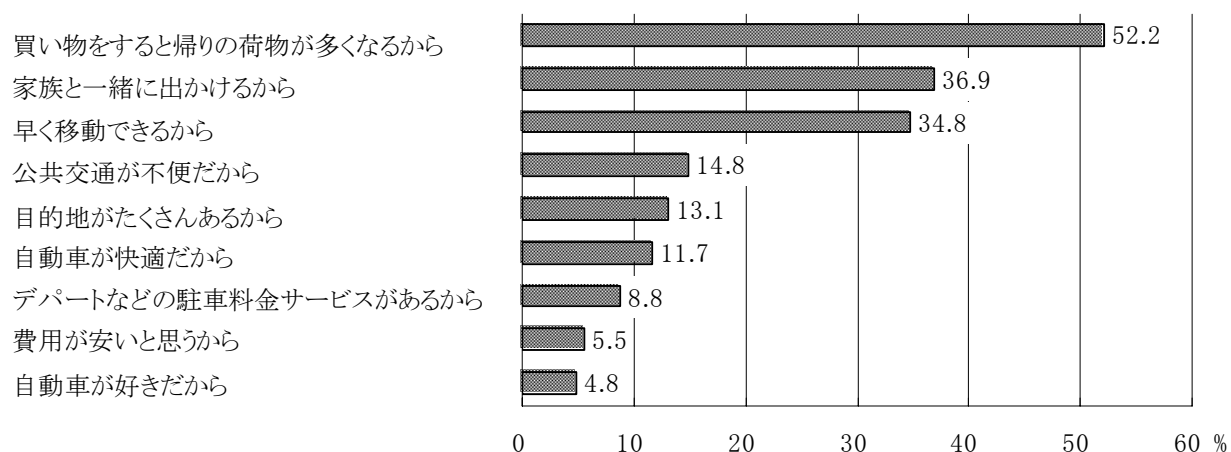


図 7-4 自動車を使う主な理由（2つまで選択）（640件）

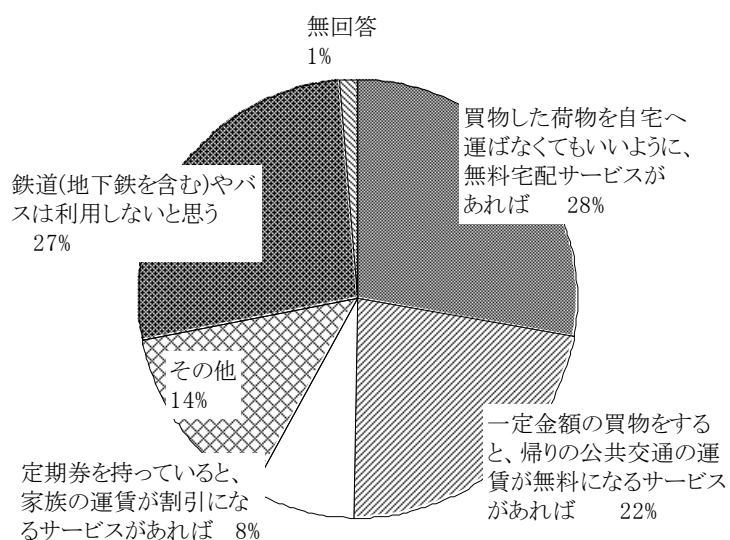


図 7-5 自動車利用者が、公共交通を利用する条件として望むサービス（1つだけ選択）（640件）

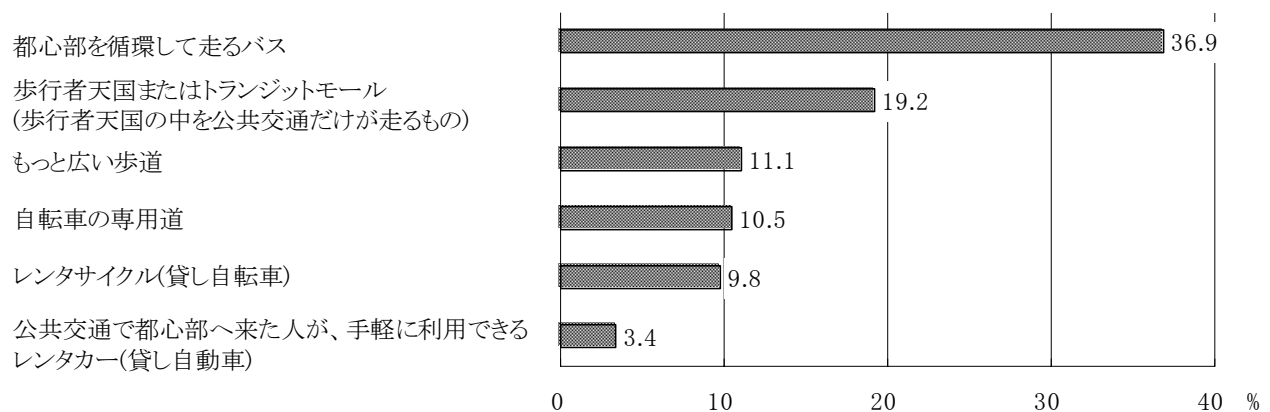


図 7-6 都心部がもっと移動しやすく、活気のある楽しい場所になるために、あるとよいと思うもの(1つだけ選択)

### (3) 交通に関する環境面での心がけについて

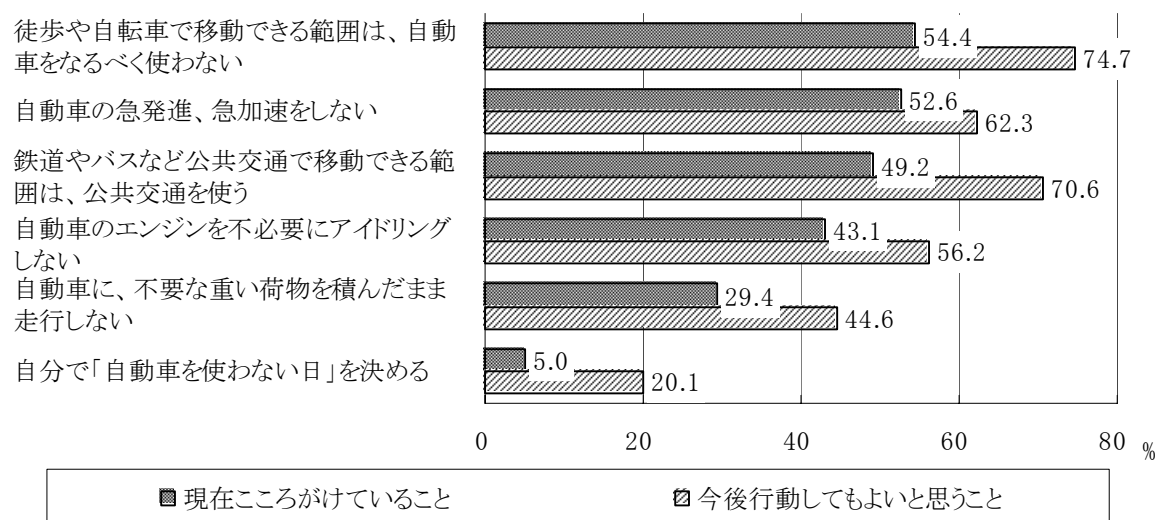


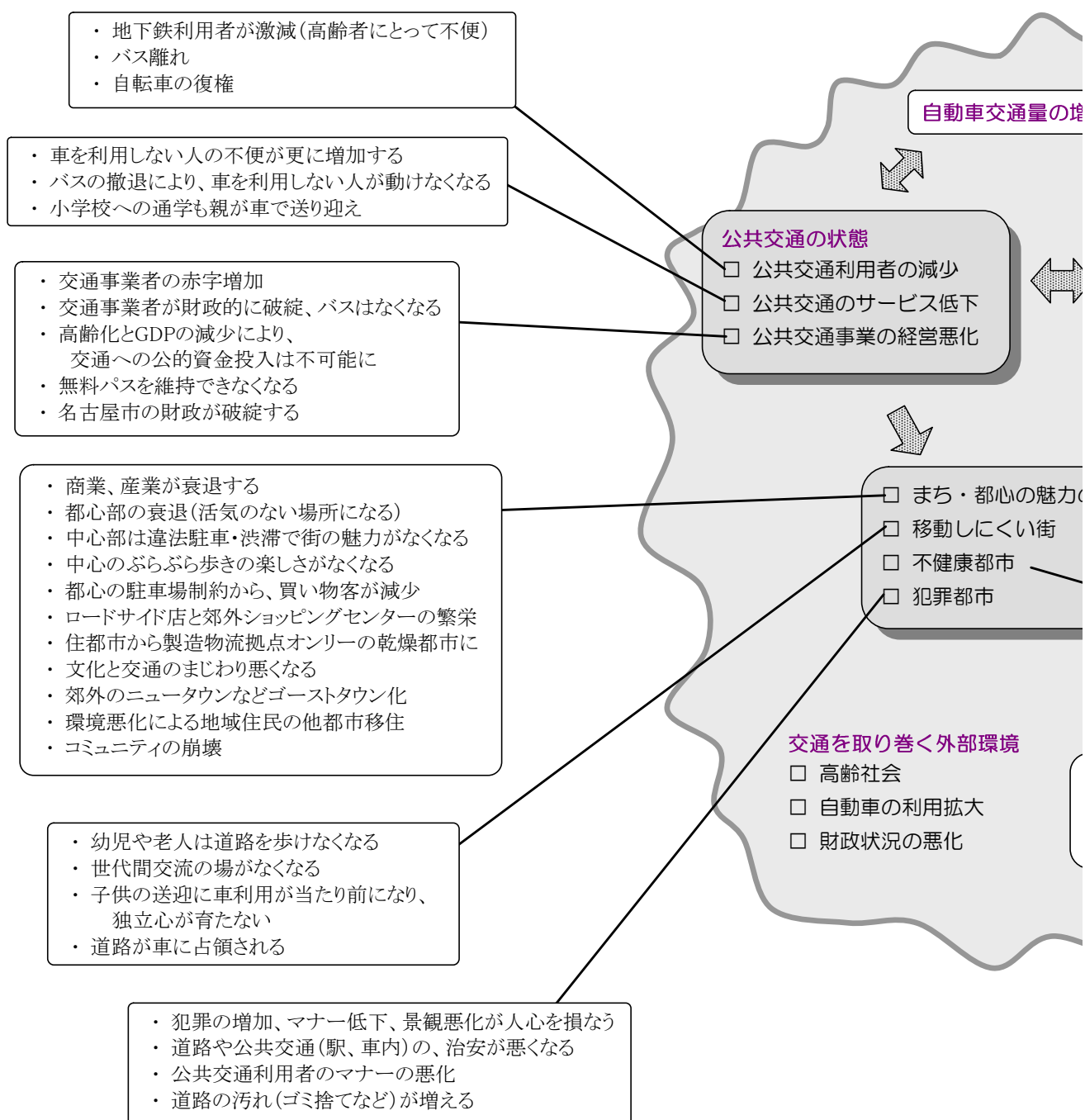
図 7-7 どこかへ出かけるとき、現在、心がけていること  
どこかへ出かけるとき、今後行動してもよいと思うこと(すべて選択)

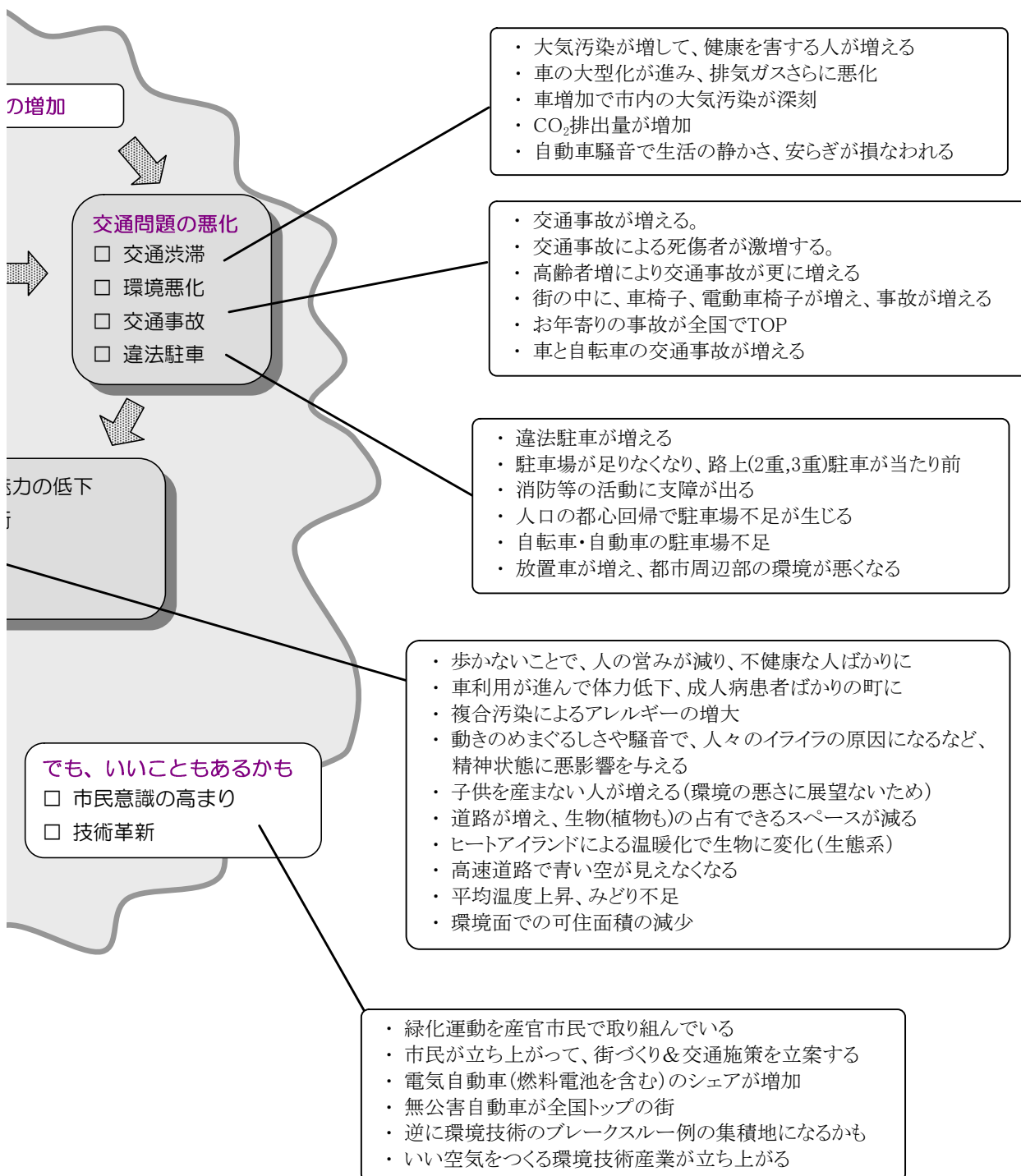
## 8. ワークショップにおける意見

### 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





## (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<sub>x</sub>、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CO<sub>2</sub>の減少

- ・ 運輸部門のエネルギー消費量が減り、CO<sub>2</sub>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る。
- ・ 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

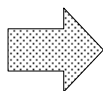
- ・ 都心に自動車で行く
- ・ 通勤に自動車を使う(1人乗り)
- ・ 業務活動で自動車に頼りすぎ
- ・ 近くても、ちょっとした買物でも自動車で
- ・ 迷惑駐車や路上駐車をする
- ・ 駐車時もアイドリングし続ける

##### □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
- ・ 渋滞とわかっていても自動車で



#### 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

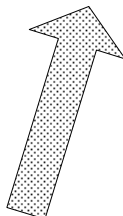
- ・ 手間を惜しまず公共交通を利用
- ・ パーク&ライド

##### □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

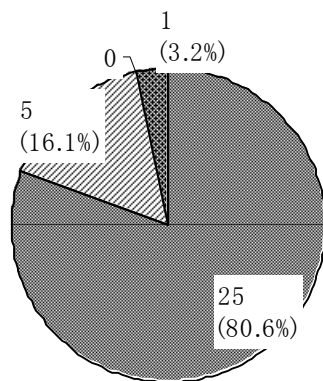
- ◎環境家計簿で自動車も含めた自分のCO<sub>2</sub>排出量をチェックする
- ◎公共交通機関を積極的に利用するライフスタイルへの転換

### 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

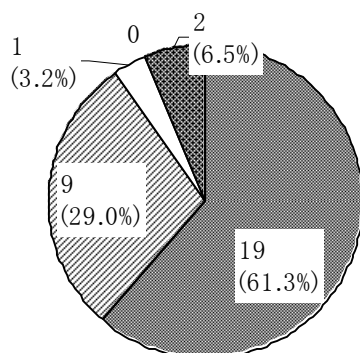
## (3) アンケートの結果

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)



- 大変深刻なことがよく分かった
- ▨ それほどでもないが将来的には問題があると思う
- さほど問題ではない
- ▤ よく分からない
- ▩ その他

図 8-1 自動車をもたらす名古屋市の交通問題についてどのように感じましたか



- 積極的に取り組みたい
- ▨ 見直すように考える
- 見直そうとは思わない
- ▤ よく分からない
- ▩ その他

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への抑制

#### (1) ロンドンにおけるロード・プライシング <sup>1) 2) 3) 4)</sup>

| 実施の主体        | Greater London Authority (大ロンドン行政庁) の<br>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        | Congestion 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 <sup>2</sup> )                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |     |    |          |        |  |    |     |    |          |        |      |    |    |   |    |    |      |    |    |   |    |    |
| 課金の対象        | 対象区域内を走行する自動車<br>(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、<br>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<br>(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"> <li>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。)</li> <li>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。</li> <li>(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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |     |    |          |        |  |    |     |    |          |        |      |    |    |   |    |    |      |    |    |   |    |    |
| 同時に実施される交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。)</li> <li>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。</li> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |     |    |          |        |  |    |     |    |          |        |      |    |    |   |    |    |      |    |    |   |    |    |
| 施策の効果        | <ul style="list-style-type: none"> <li>課金区域内へ入る課金対象車両は約60,000台(27%)減少</li> <li>渋滞による自動車の走行時間の遅れは、約30%減少。</li> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul> <p><b>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%)</b></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<sup>5)</sup>

|              |                                                                                                                                                      |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 時期           | 平成13年度から                                                                                                                                             |
| 対象車両<br>誘導経路 | ・ ETCを利用する大型車が対象<br>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<br>(※)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<sup>6)</sup>

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                |                          |                    |                                  |                      |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------|----------------------------------|----------------------|
| 時期                               | 平成13年度から                                                                                                                                                                                                                                                       |                          |                    |                                  |                      |
| 対象車両<br>誘導経路                     | ・ 大型車が対象<br>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<br/>(※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 <sup>7)</sup>

| 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><b>ストックホルム(スウェーデン)</b></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><b>フライブルク(ドイツ)</b></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><b>ストラスブール(フランス)</b></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><b>JR名古屋駅セントラル・タワーズ、JR京都駅(日本)</b></p> <p><b>ロンドン・ブロードゲイト地区(イギリス)</b></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><b>クリチバ(ブラジル)</b></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 <sup>8)</sup>

|      |                                                                                                                                                                                                         |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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"> <li>・ 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)</li> <li>・ 2系統(1周約40分)が20分間隔で運行。</li> <li>・ 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。</li> </ul> |

(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科 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！

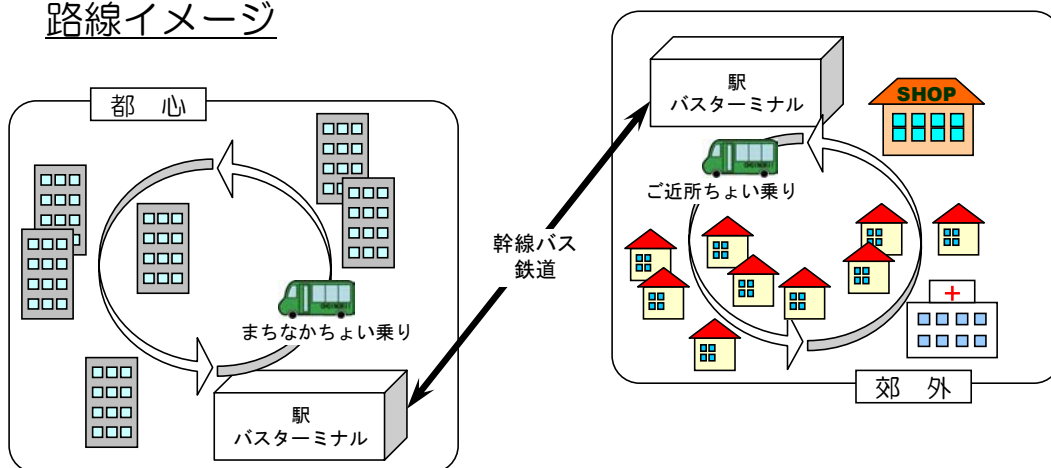
- ▼「ちょい乗りシステム」は  
鉄道やバスと接続して公共交通不便地域を解消し、  
公共交通をいっそう利用しやすいものにします
- ▼「ちょい乗りシステム」は、  
毎日のお買い物や通院にも便利のように、  
みなさんのお宅のそばも走ります
- ▼「ちょい乗りシステム」は都心でも、  
お買い物やビジネスの足として走ります
- ▼「ちょい乗りシステム」は、  
市民のみなさまのご協力とご意見によって、  
より便利な乗り物に成長します



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、運賃が高くならないようにします。

#### 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) <sup>9)</sup>

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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"> <li>・ 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</li> <li>・ 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。</li> <li>・ Suica定期券は、紛失した場合、使用不可能にできる。</li> <li>・ 買い物でも利用可能(2004年3月～)</li> <li>・ 「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)</li> <li>・ 「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)</li> <li>・ 「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。</li> </ul> |
| 他ICカードとの相互利用 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICOCA (発行:JR西日本) 2004年8月1日から</li> <li>・ PiTaPa (発行:スルッとKANSAI) 2005年度以降の相互利用に向け準備中</li> <li>・ 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)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

### ② Oyster Card(オイスター・カード) (イギリス、発行:Oyster) <sup>2) 10)</sup>

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 時期   | 2003年6月から                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 特記事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。)</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。)</li> </ul> |
| その他  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2005,2006年までにバスの現金取り扱いをなくす方針。</li> <li>・ バス停における券売機の設置(2003年8月～)<br/>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)</li> </ul>                                                                                                                                                                   |
| 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）<sup>11) 12) 13) 14)</sup>

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 <sup>15)</sup>

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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CO<sub>2</sub>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) <sup>16)</sup>

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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<br/>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<br/>(教えることがら)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用方法、チケットや定期券などの使い方</li> <li>・利用時の安全について</li> <li>・落書きや犯罪的な破壊行為が招く結果について</li> <li>・他の乗客に対する反社会的な行いが招く結果について</li> <li>・バスとバスの乗務員の見分け方について</li> </ul> |
| その他      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、機会があれば何回が行われる。</li> <li>・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。</li> </ul>                          |

## ■ 「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/cc london/cc\\_publications-library.shtml](http://www.tfl.gov.uk/tfl/cc london/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](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](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](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](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。