

第2章

名古屋市における現状と課題



第2章 名古屋市における現状と課題

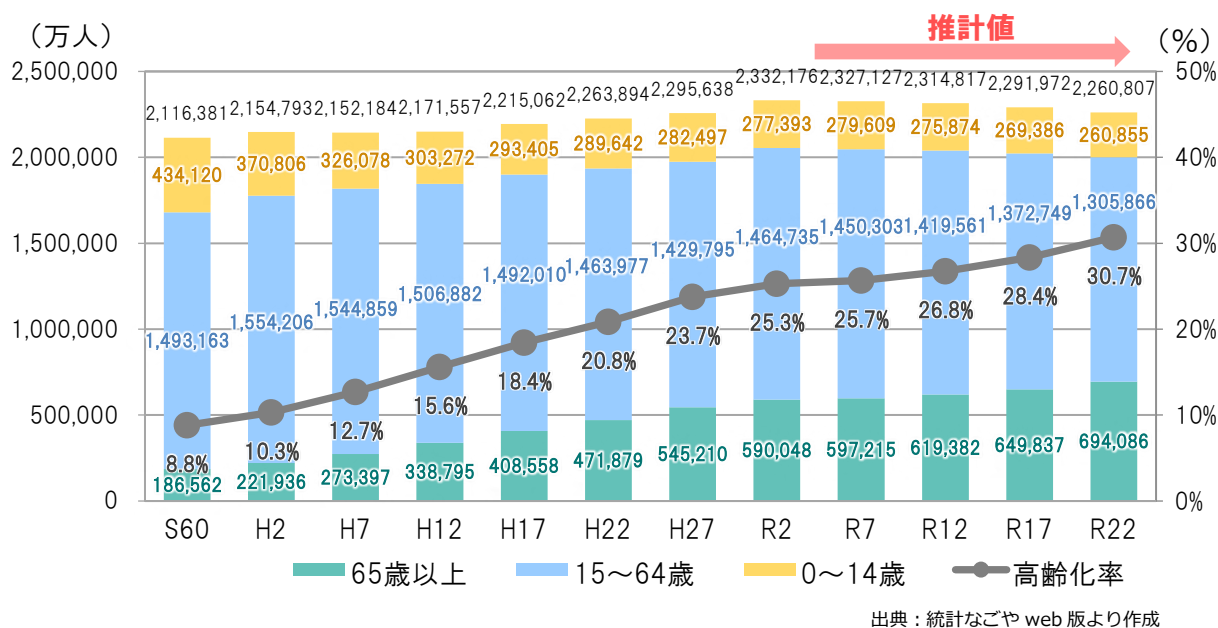
1 現状

(1) 人口の変化等

① 人口の推移

日本の人口が減少に向かっている中、常住人口が増加していた名古屋市においても、令和2（2020）年から人口は減少に転じており、将来人口も減少すると予測されています。少子化・高齢化による人口構造の変化に加え、特に生産年齢人口（15～64 歳）において減少していくことが推測されています。

一方で、高齢化率は、令和22（2040）年に30.7%になると推計され、更なる高齢化が進展することが見込まれます。



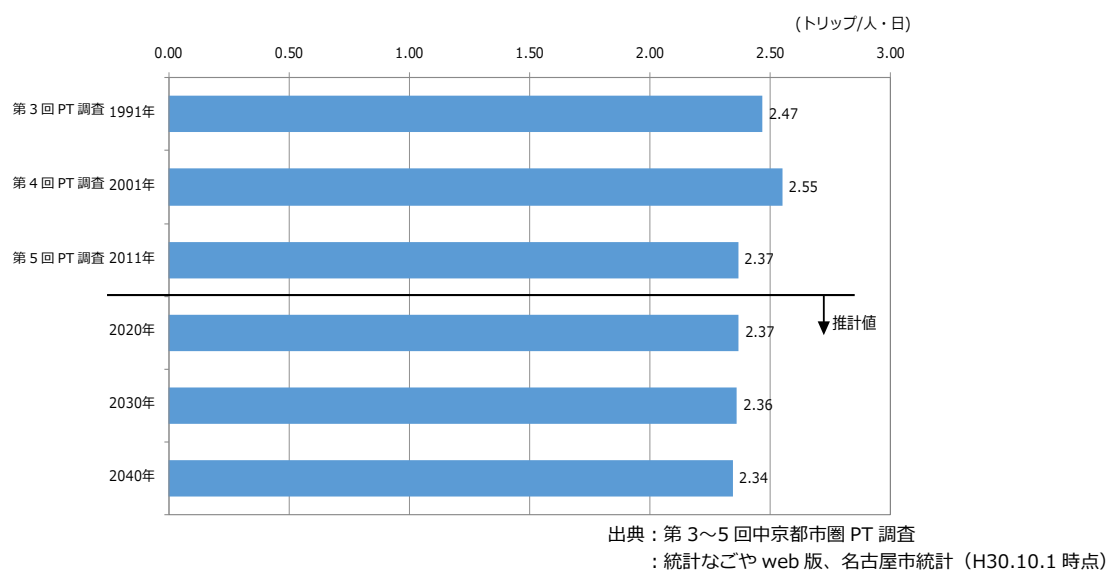
＜図 2-1 名古屋市の人口及び高齢化率の推移＞

(2) 移動の状況

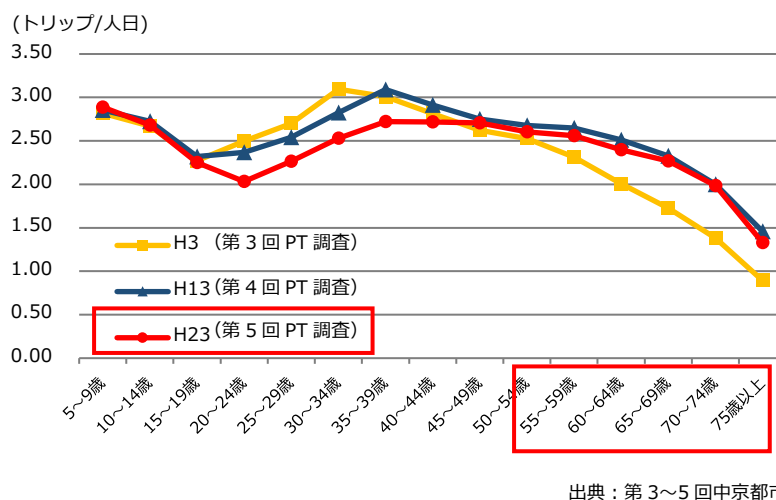
① トリップ数の推移

人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位であるトリップの数に関しても、今後減少に転じると推測されています。

名古屋市民における年齢別の人口一人あたりトリップ数の推移を見ると、20～34歳が減少傾向にある一方で、55歳以上は増加傾向となっており、活発に動きたいというニーズが高齢者を中心に高まっています。



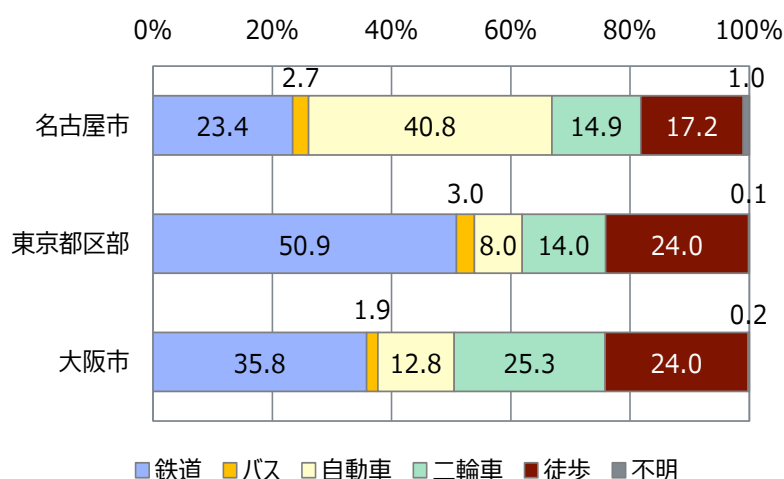
《図 2-2 一人当たりのトリップ数の推移》



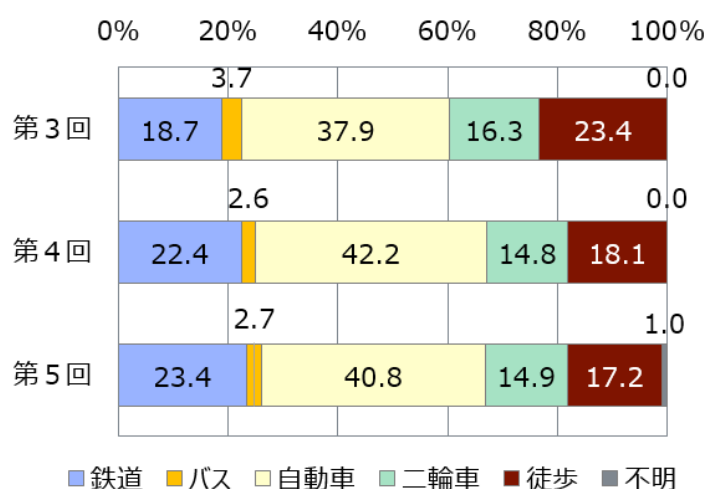
《図 2-3 年齢階層別人口一人あたりトリップ数の推移（名古屋市民）》

② 代表交通手段

本市における代表交通手段割合は、東京都区部や大阪市と比べ、自動車の利用割合が高く、公共交通（鉄道・バス）・徒歩の割合は低くなっています。また、平成 13（2001）年から平成 23（2011）年にかけて自動車の利用割合は減少しているものの、平成 3（1991）年と比較すると、自動車の利用割合は高いままになっています。



出典：名古屋市 第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査（2011 年度）
 東京都区部 第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（2018 年度）
 大阪市 第 5 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2010 年度）

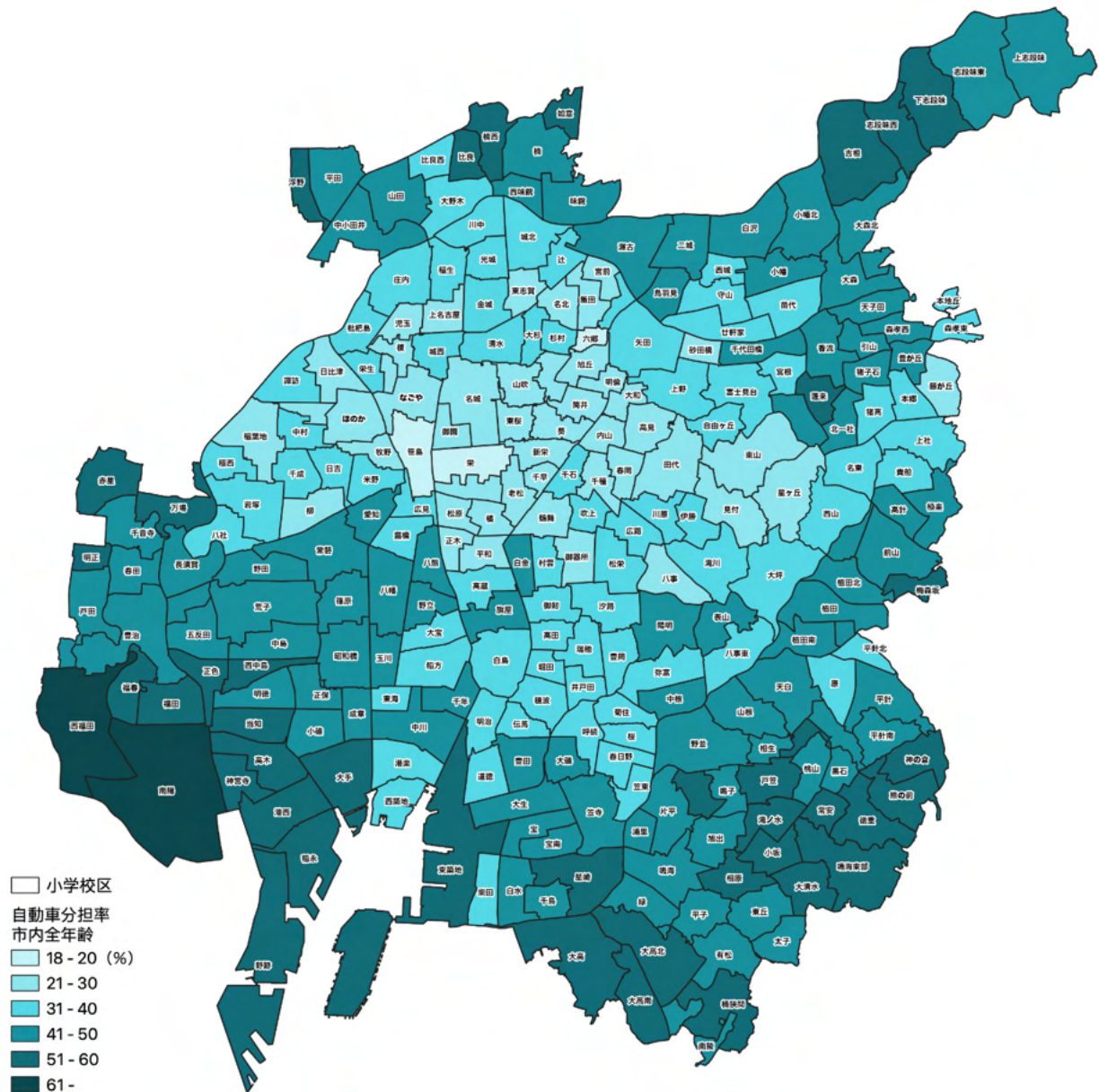


出典：第 3 回中京都市圏パーソントリップ調査（1991 年度）
 第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査（2001 年度）
 第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査（2011 年度）

≪図 2-4 名古屋市の代表交通手段割合の変化≫

③ 自動車分担率

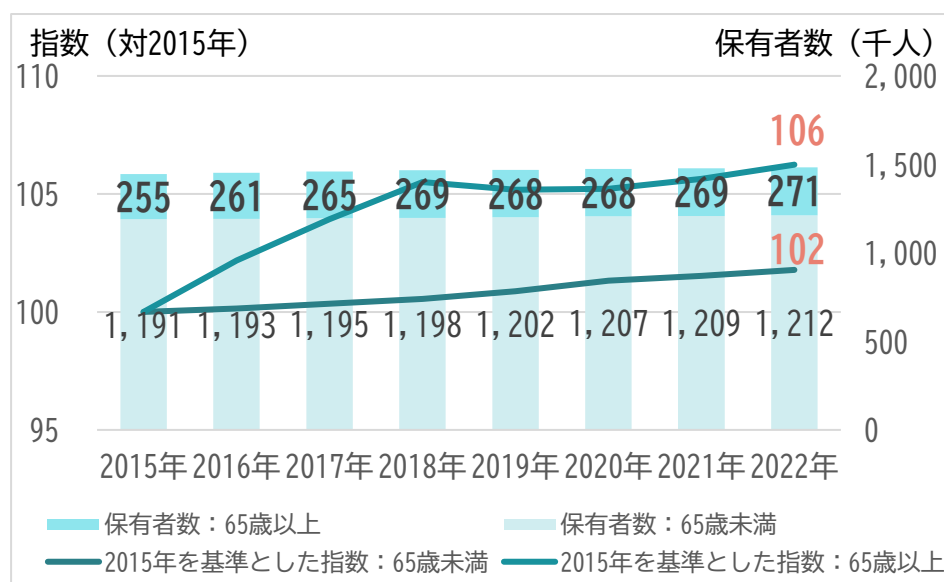
名古屋市における自動車分担率の高い小学校区は、市の外縁部に分布しています。



≪図 2-5 市内の自動車分担率 全年齢≫

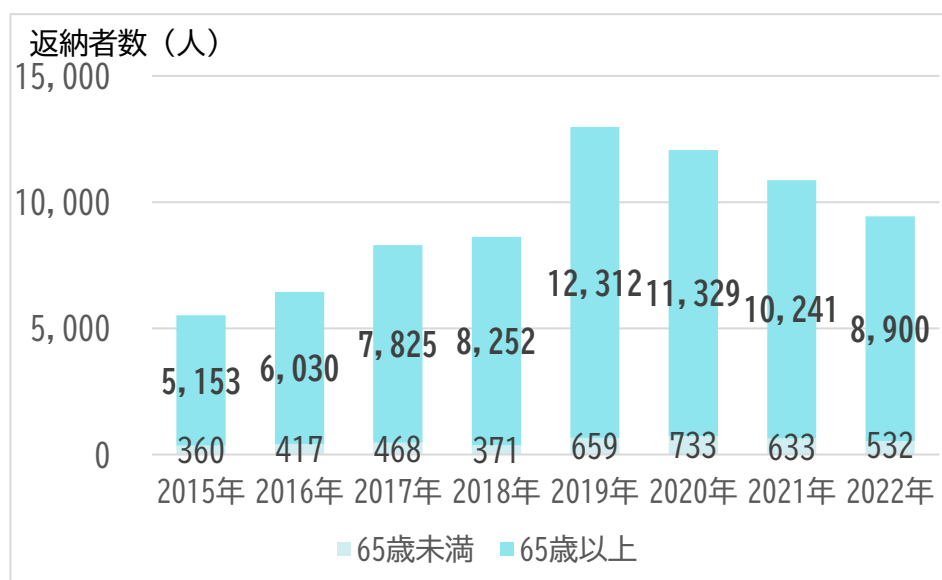
④ 運転免許証の自主返納数

名古屋市における運転免許保有者数はすべての年齢層で年々微増傾向にあります
が、運転免許証の自主返納件数につきましては、高齢ドライバーによる事故を受け、
令和元（2019）年に急増したものの、新型コロナウイルス感染症拡大以降は減少傾向
にあります。



＜図 2-6 名古屋市における運転免許保有者数＞

提供：愛知県警察本部



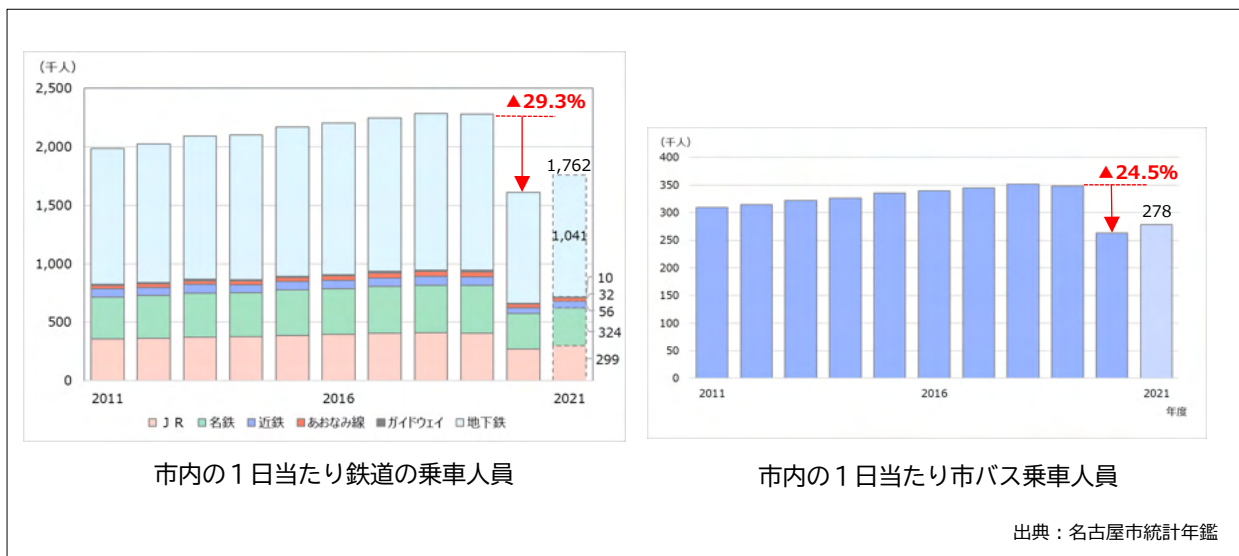
提供：愛知県警察本部

＜図 2-7 名古屋市における運転免許証の自主返納件数＞

② 公共交通の利用状況と新型コロナウイルス感染症拡大による影響

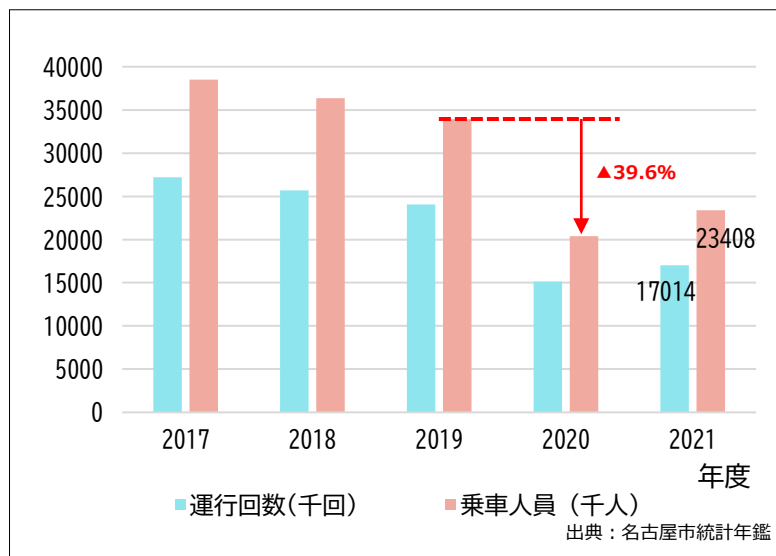
鉄道およびバスの利用状況は、平成 23（2011）年以降増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化の影響を受け、令和 2（2020）年に鉄道及び軌道で約 3 割、バスで約 2.5 割、タクシーにおいては約 4 割もの減少がありました。

令和 3（2021）年には、公共交通全体で利用が回復傾向になりましたが、コロナ禍前の約 7～8 割程度にとどまり、大変厳しい状況にあります。



（※令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少した数値となっています。）

≪図 2-9 市内の1日当たり鉄道及び市バス乗車人員の推移≫



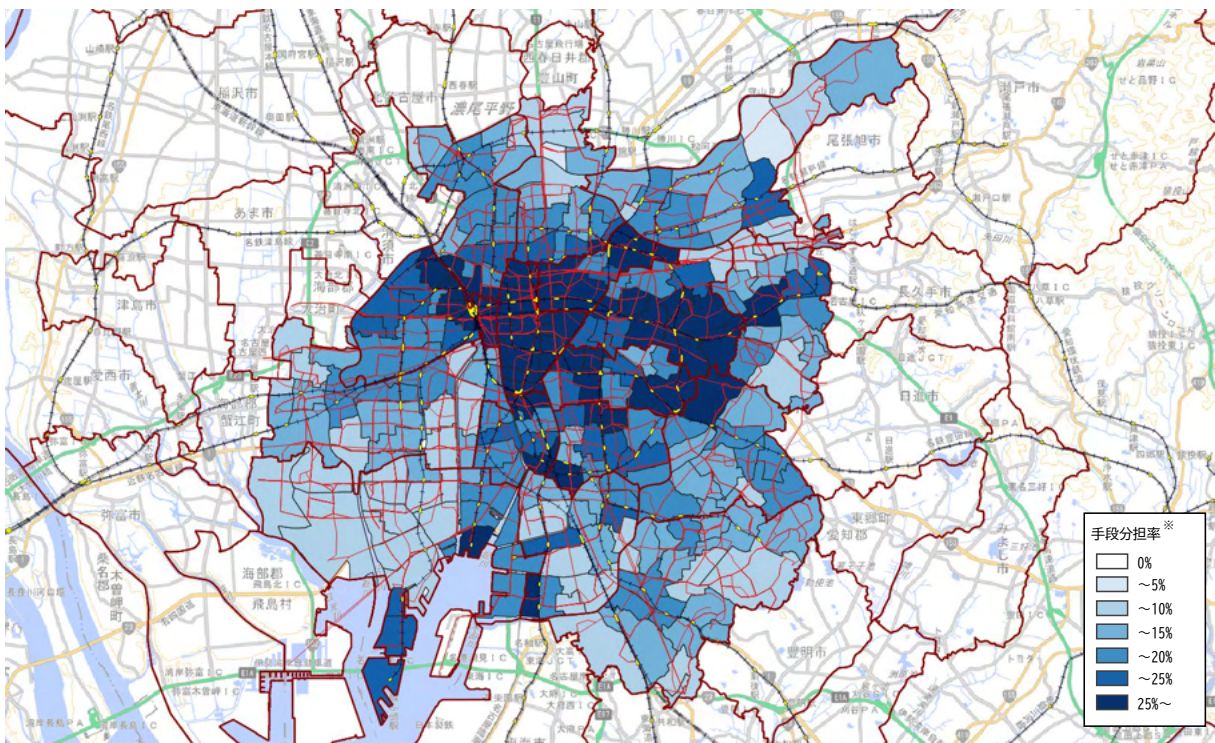
≪図 2-10 タクシーの運行回数及び乗車人員≫

③ 交通手段別の小ゾーン別分担率

a. 鉄道

代表交通手段「鉄道」の分担率をみると、都心部（中区、中村区）のほか、金山駅周辺や大曽根駅周辺、神宮前駅周辺といった主要なターミナル周辺において鉄道分担率が高くなっています。

その他、地下鉄東山線沿線や、名城線沿線（八事～本山間付近）、名古屋港周辺等、通勤・通学需要が集中する地区を中心に分担率が高い状況です。



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

※手段分担率

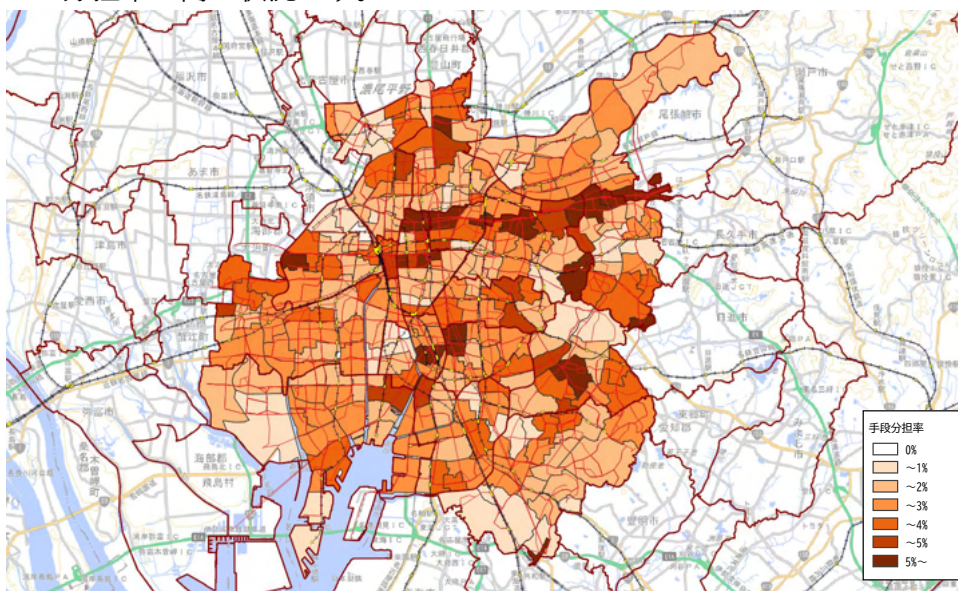
ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のことで、その交通手段がどのくらい利用されているかを示すものである。

≪図 2-11 代表交通手段「鉄道」の小ゾーン別分担率≫

b. バス

代表交通手段「バス」の分担率をみると、都心部（中区）や神宮前駅周辺といった主要なターミナル周辺のほか、基幹バス「基幹2号系統」沿線において帯状に分担率が高くなっています。

その他、中村区や名東区、天白区をはじめ、鉄道路線に挟まれた駅から離れた地域において分担率が高い状況です。

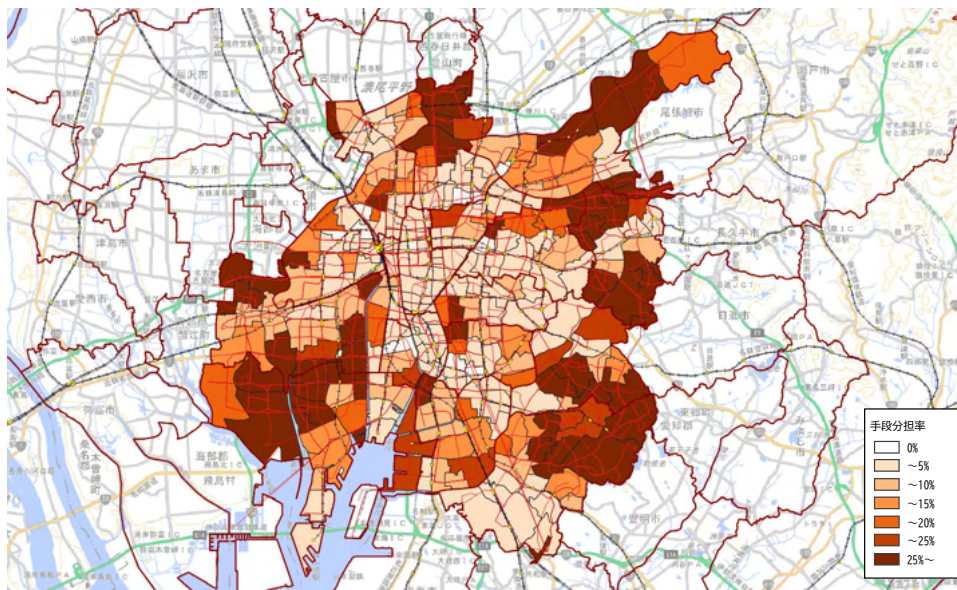


出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

「図2-12 代表交通手段「バス」の小ゾーン別分担率」

鉄道端末交通手段「バス」の分担率をみると、都心部よりも郊外部の分担率が高い傾向であり、西区や中村区、中川区、港区、守山区、名東区、天白区、緑区の鉄道駅から離れた地域を中心にバス分担率が高くなっています。

その他、代表交通手段「バス」と同様に、基幹バス「基幹2号系統」沿線において分担率が高い状況です。

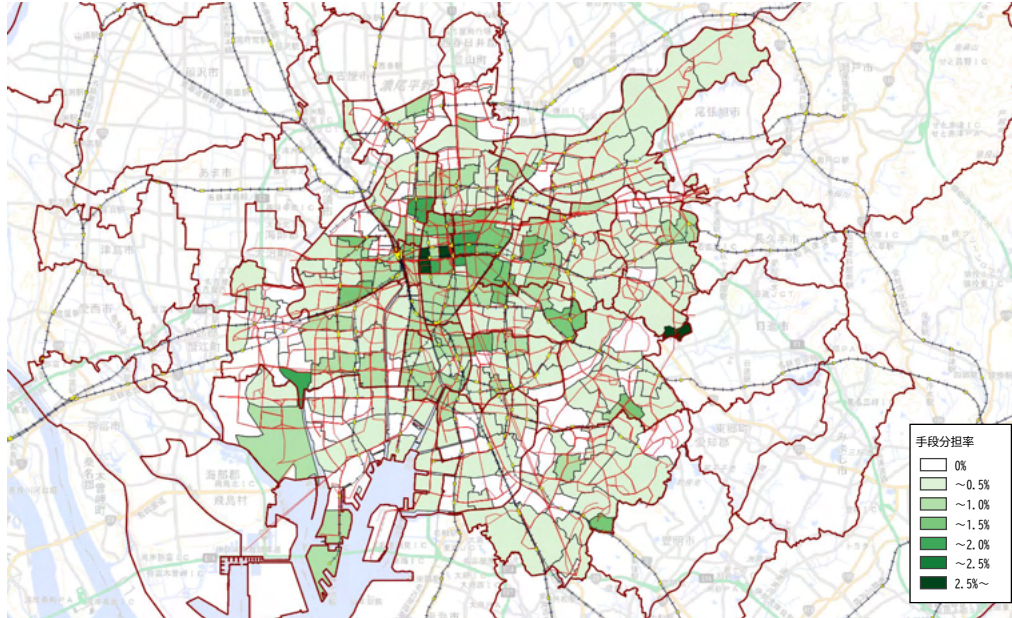


出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

「図2-13 鉄道端末交通手段「バス」の小ゾーン別分担率」

c. タクシー

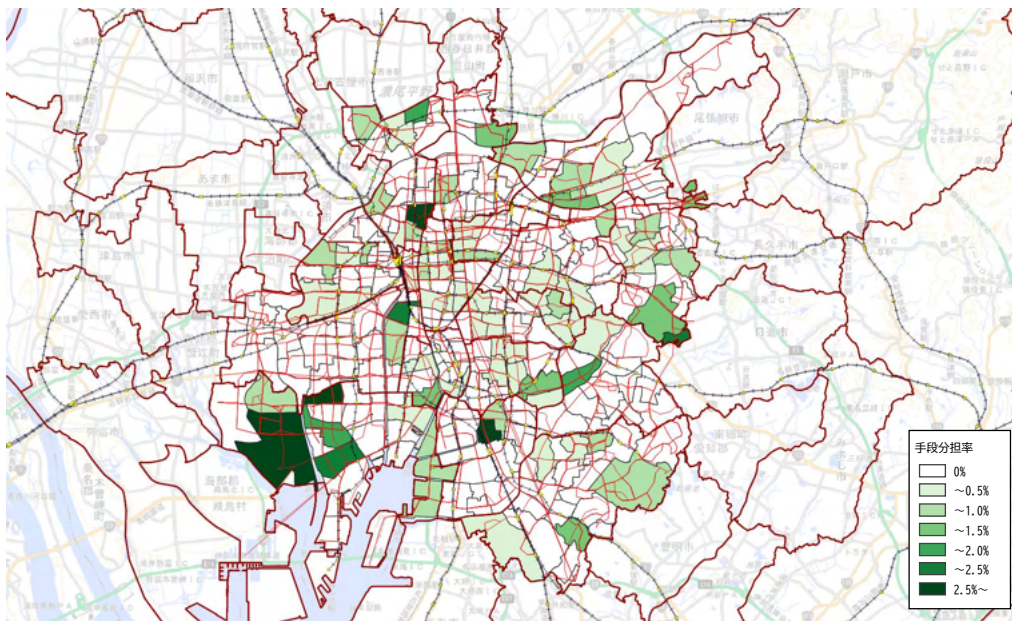
代表交通手段「タクシー」の分担率をみると、都心部（中区）のほか、郊外の鉄道やバス路線から離れた地域において分担率が高くなっています。



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

《図2-14 代表交通手段「タクシー」の小ゾーン別分担率》

鉄道端末交通手段「タクシー」の分担率をみると、都心部（中区）の中では、名古屋駅から若干離れた地域において高くなっているほか、港区南陽学区周辺、南区笠寺駅周辺等において分担率が高くなっています。



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

《図2-15 鉄道端末交通手段「タクシー」の小ゾーン別分担率》