

第1章	なごや新交通戦略策定の必要性
-----	----------------

1-1 時代の潮流

(1) 少子高齢化の加速と人口減少の進行

日本の人口は減少基調に転じており、2050年頃には1億人を下回り少子高齢化が進むと推計されています。また、名古屋市においても2025年頃から緩やかに人口減少に転じ、少子高齢化も進行していくと推計されています。(図1-1、1-2)

一方、名古屋市の将来トリップ[※]数に関しては2015年頃までは増加しますが、その後減少に転じると予測されています。(図1-3)

そこで、人の動きが減り、公共交通利用者とまちの賑わいが減少していくという悪循環を起こさせないため、まちが賑わい、交流が促進される交通政策が求められます。

※人の動き。ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。

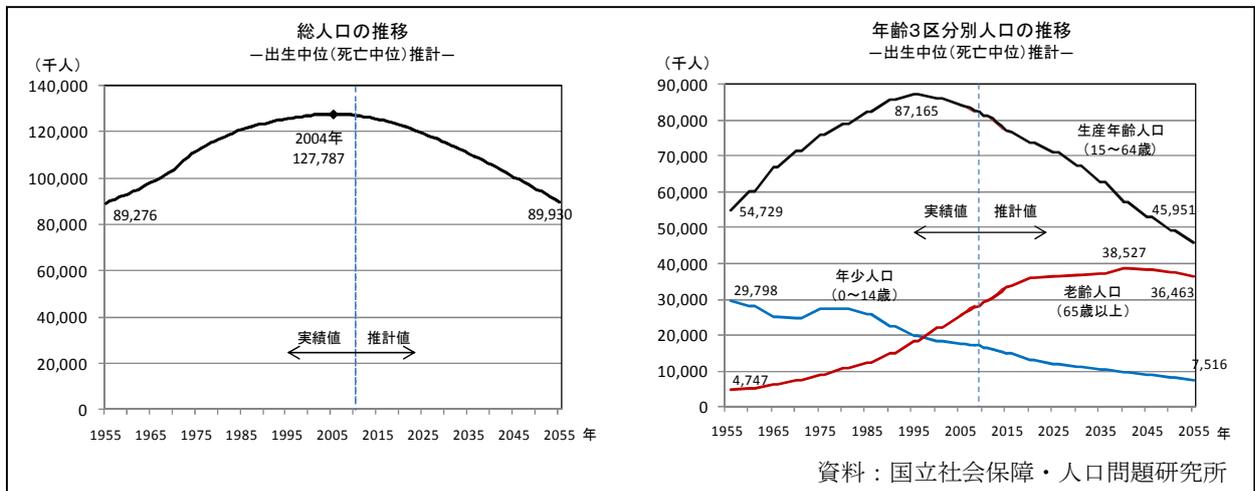


図1-1 日本の総人口及び年齢3区分別人口の推移

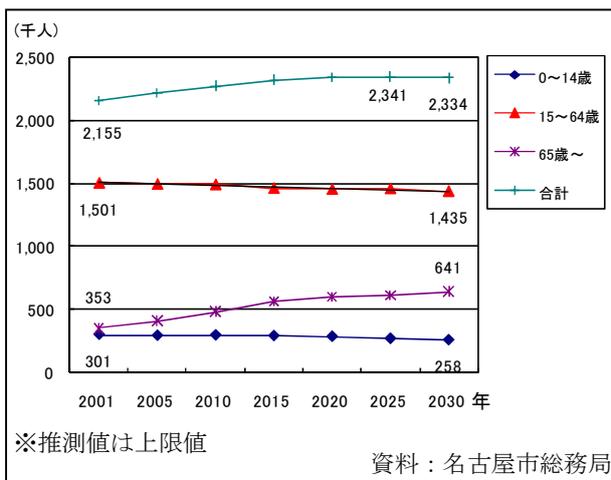


図1-2 名古屋市の人口の推移

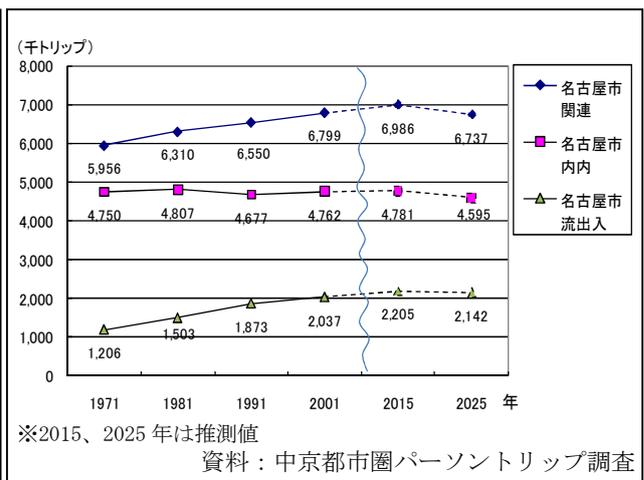


図1-3 名古屋市関連トリップ数の推移

(2) 安心・安全に対する危機感の増大

地震などの大規模災害、犯罪など、市民の安心・安全に対する不安や危機感が増大し、社会全体のあらゆる面で安心・安全に対するニーズが高まっており、名古屋市においても、中期戦略ビジョン策定時の市民アンケートでは、安心・安全に対する優先度が高くなっています。(図1-4)

また、市内における交通事故死者数は減少傾向にあるものの、死傷者数は年間2万人を超える状態が続いています。今後、高齢者人口が増加することから、高齢者に配慮した安全対策が重要になります。(図1-5、1-6)

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

資料：中期戦略ビジョン市民アンケート（平成21年）

図1-4 名古屋市中期戦略ビジョン市民アンケートにおける「まちづくりの視点」の優先度

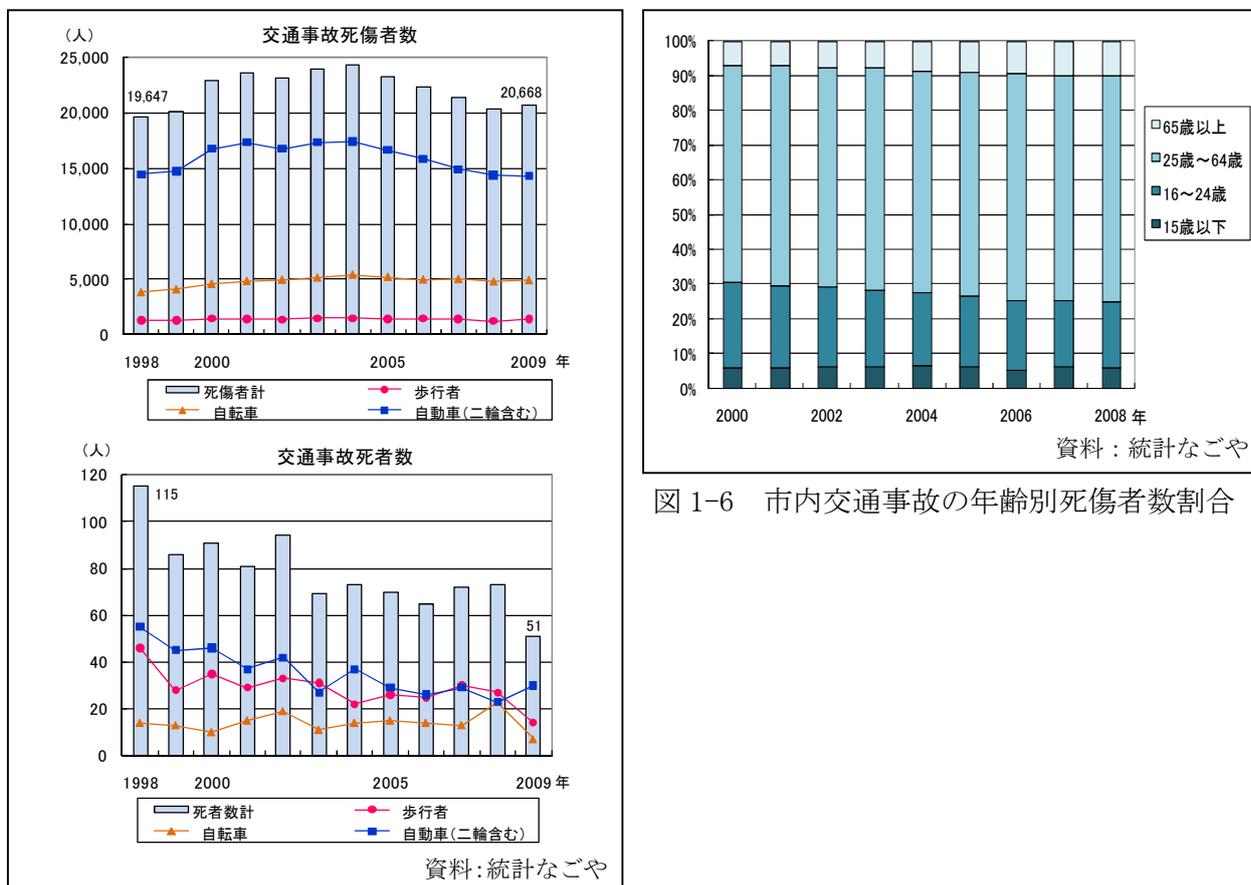


図1-5 市内の交通事故死傷者数及び死者数

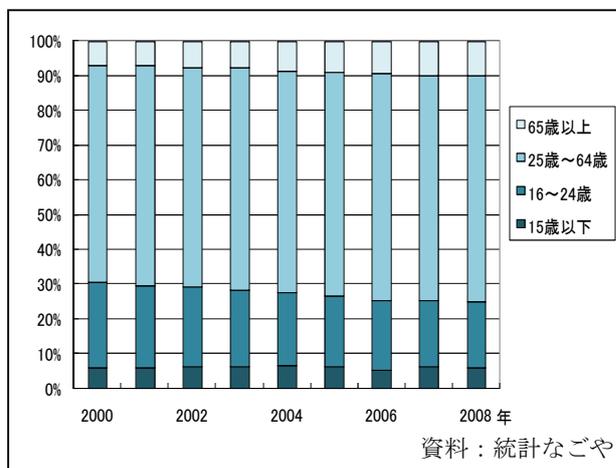


図1-6 市内交通事故の年齢別死傷者数割合

(3) 地域コミュニティの希薄化

単独世帯の増加等による世帯人員の減少など家族構成が変化しており、名古屋市においても単独世帯数が急増し、交通に関する行動についても変化が予想されます。(図1-7)

また、町内会への加入者が年々減少しており、とくに都市部ではコミュニティの希薄化が顕著にみられます。(図1-8)

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

(図1-9)

そのため、社会参加活動などを支援し保障していく交通政策が必要となっています。

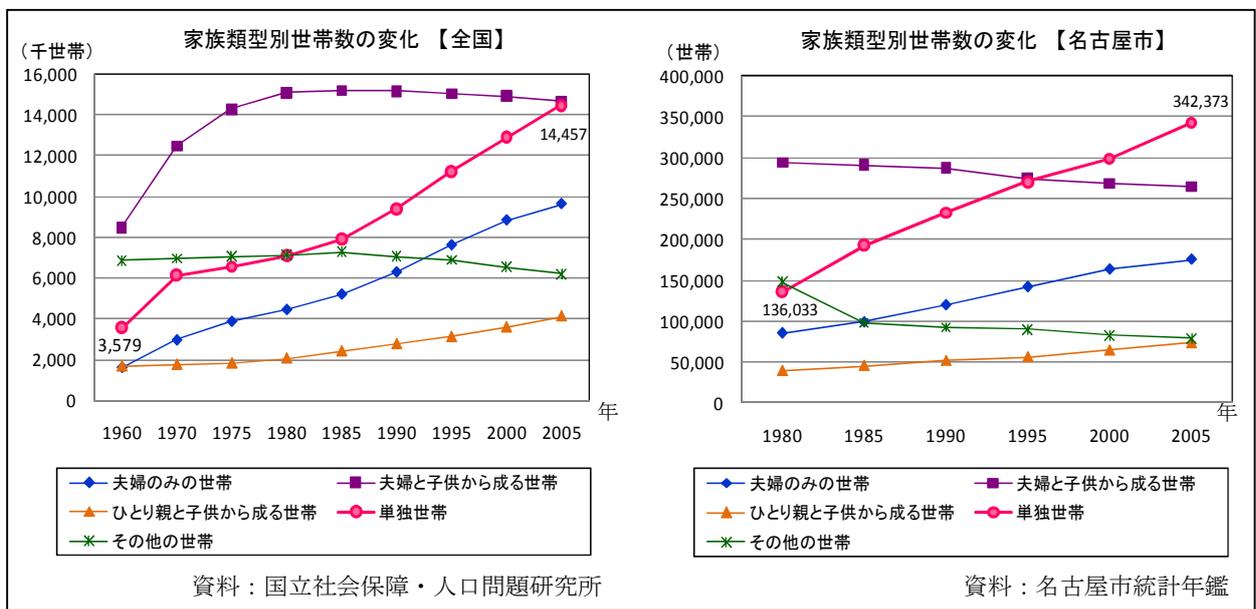


図1-7 世帯構成の変化

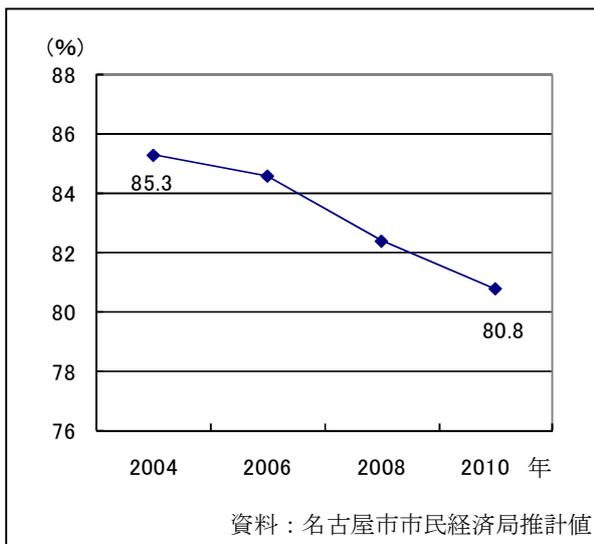


図1-8 市内の町内会加入率

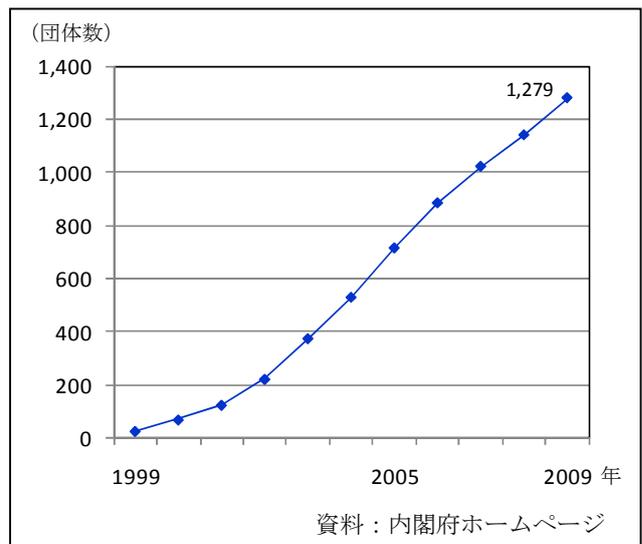


図1-9 愛知県におけるNPO認証数の推移

(4) 都市間競争の激化

社会や経済、人やモノのグローバル化が急速に進む中で、世界中の動きが活発になり、様々な分野で国際的な都市間競争が激しくなっています。(図1-10、1-11、1-12)

今後、名古屋市が世界や日本の主要都市としての地位を確立していくためには、多くの人や企業を迎え入れることができる多様な都市機能の充実が求められるほか、都市間の連携や交流、円滑な物流を支えるための交通ネットワークを充実させる必要があります。

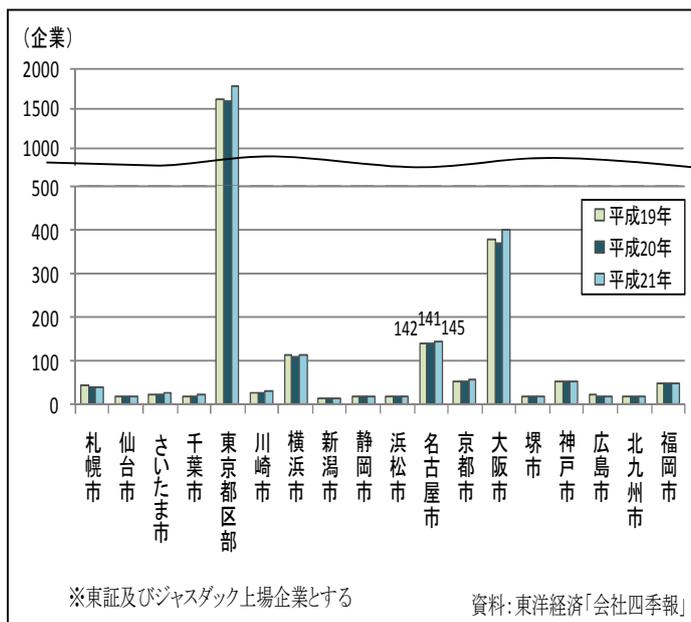


図1-10 政令指定都市における上場企業本社数

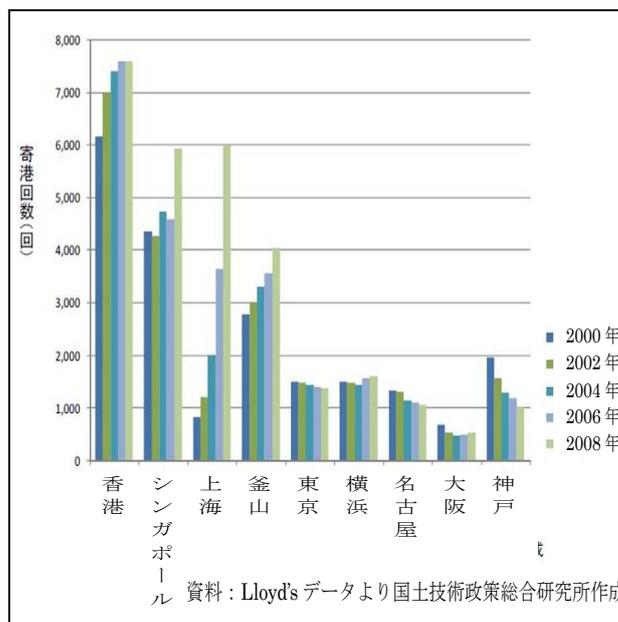


図1-11 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移

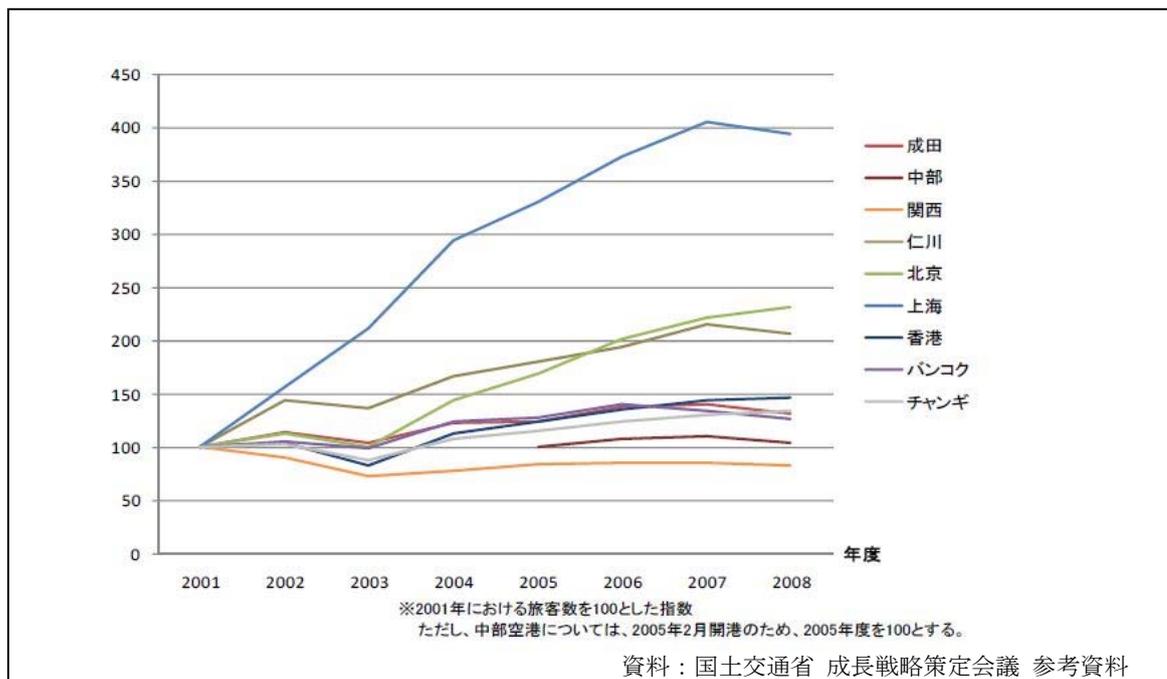


図1-12 アジアの主要空港における旅客数の推移

(5) 地球環境問題の深刻化

気候変動の進行により、記録的な猛暑をはじめ、寒波や干ばつ、集中豪雨など、異常気象の頻度が増加する可能性が非常に高いといわれています。また一方で、化石燃料の枯渇が懸念され、エネルギーの転換を進めていく必要があります。交通をはじめとするまちづくり全体で低炭素化を目指すことが重要です。(図1-13)

名古屋市は、政令市で比較すると駅密度が比較的高いにもかかわらず、運輸部門の二酸化炭素排出量が多く、その中でも自動車からの排出が約8割を占めています。(図1-14、1-15)

このような状況から、自動車から公共交通への転換を引き続き促進させるなど、二酸化炭素排出量の削減が必要となっています。

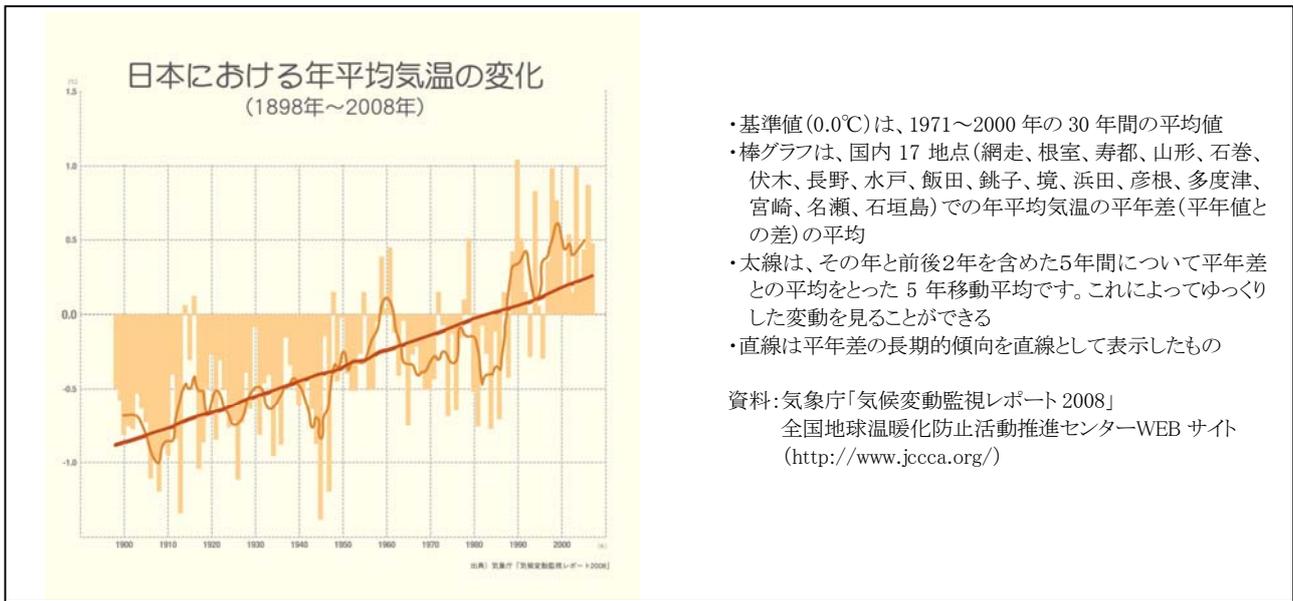


図1-13 日本の気温変化

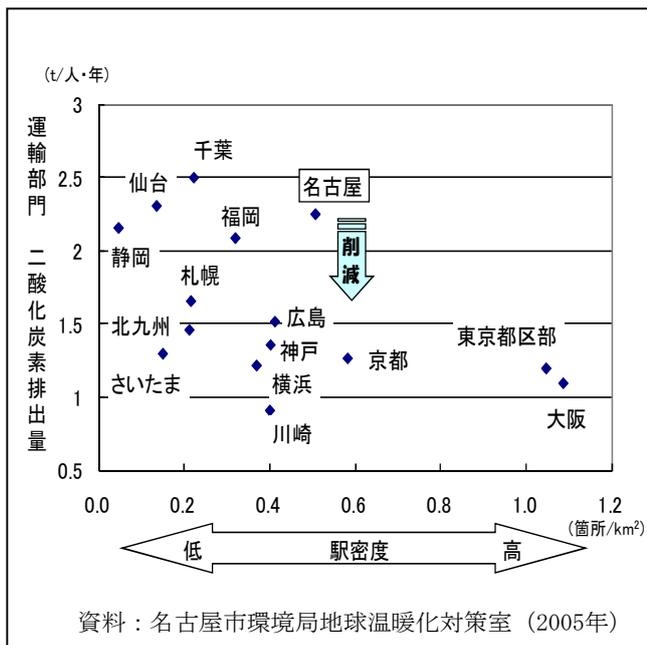


図1-14 駅密度と運輸部門の二酸化炭素排出量

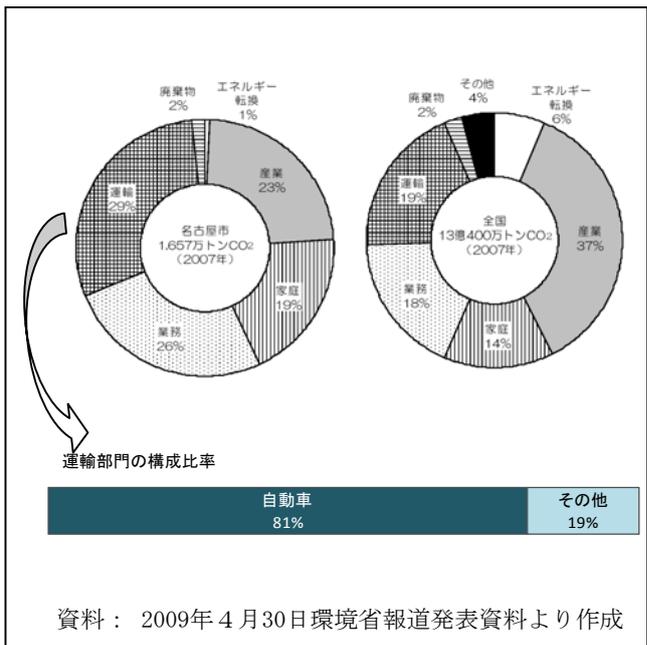


図1-15 名古屋市の二酸化炭素排出量の割合

1-2 交通を取り巻く動向

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

そうした中、国は地域の公共交通支援としての地域公共交通活性化・再生総合事業による対応を進め、現在は交通基本法の制定に向けた意見の取りまとめ等を行っています。

今後は制定が予定されている交通基本法の趣旨を踏まえ、高齢者や障がい者を含めた移動権への対応など、新たな交通に関する課題について考えていく必要があります。

表 1-1 関係法令と名古屋市の動き

法律施行など		名古屋市の動き	
2000	<u>交通バリアフリー法施行</u> ・公共交通機関施設・車両、旅客施設を中心とした一定地区における道路、駅前広場、通路などの整備 ・高齢者、身体障がい者等の公共交通機関利用による移動時の利便性・安全性の向上を促進		
2002	<u>道路運送法改正</u> （旅客乗合バス及びタクシーに関して） ・参入を免許制から許可制へ ・廃止を許可制から届出制へ ・運賃に関して、一定の範囲内で多様化が可能に	2002	福祉都市環境整備指針の改定 バリアフリー基本構想（金山、名古屋）
2003	<u>ハートビル法改正</u> ・対象建物を拡充。特定建物のバリアフリー化の義務化	2003	名古屋市障害者基本計画 バリアフリー基本構想（栄・久屋）
		2004	市バス地域巡回系統運行開始 「なごや交通戦略」答申
2005	<u>ユニバーサルデザイン政策大綱</u>	2005	名古屋市福祉有償運送運営協議会の設置
2006	<u>道路運送法改正</u> ・有償旅客運送制度の創設 <u>バリアフリー新法施行</u> ・ハートビル法と交通バリアフリー法との統合、施行。		
2007	<u>地域公共交通の活性化および再生に関する法律施行</u> <u>地域公共交通活性化・再生総合事業の開始</u> ・地域公共交通の活性化・再生のための地域における主体的な取組・創意工夫の総合的、一体的かつ効率的な推進	2009	バリアフリー基本構想（大曾根）
2010	<u>交通基本法の検討</u> ・移動権の保障と支援措置の充実 ・交通体系、まちづくり及び乗り物の低炭素化 ・地域の活力を引き出す交通網の充実	2010	あおなみ線活性化協議会の設置

1-3 名古屋の交通の現状

(1) 公共交通網

① 鉄道及び軌道網

鉄道系はJR（東海道新幹線、東海道本線、中央本線、関西本線）、名鉄（本線、瀬戸線、常滑線等）、近鉄（名古屋線）、地下鉄、あおなみ線などがあり、都市間・都市内の交通を担っています。

軌道系は定時性・高速性の高いガイドウェイバスが運行しています。（図1-16）

市内の1日あたりの乗車人員は、新幹線を除いた鉄道及び軌道全体で約200万人であり、市民の通勤、通学、買い物などの日常生活を営む上で必要不可欠なものとなっています。（図1-17）

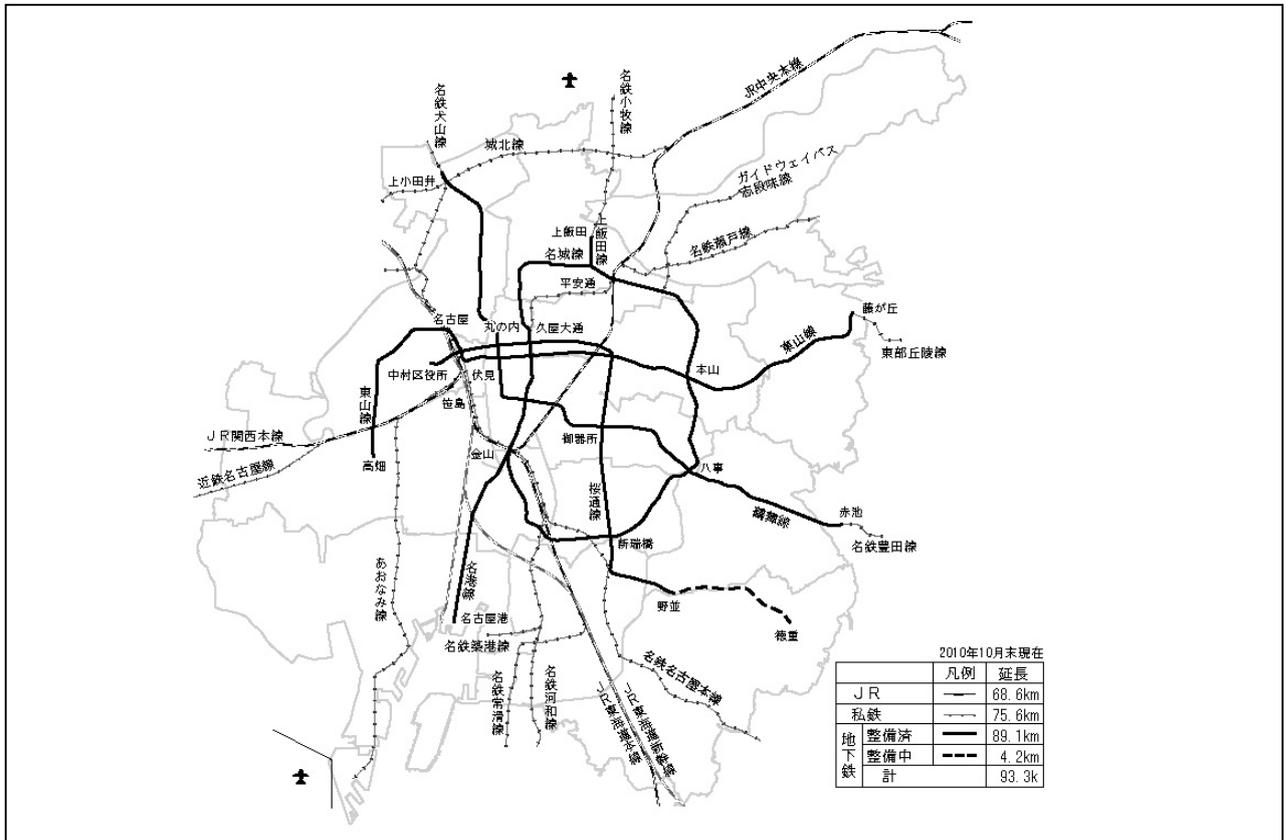


図1-16 鉄道及び軌道網の整備状況

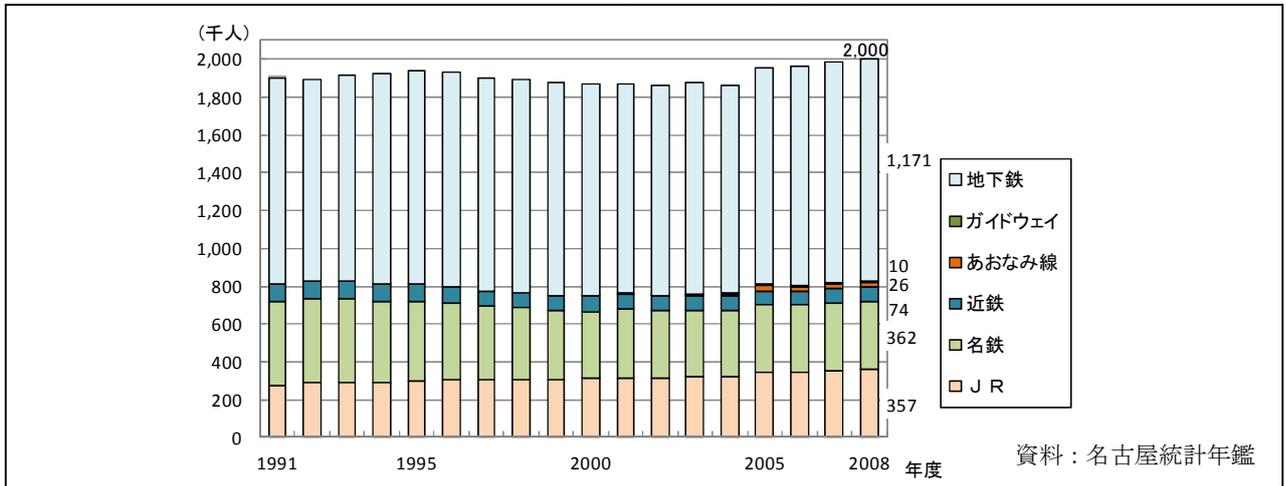


図1-17 市内の1日あたり鉄道乗車人員

資料：名古屋統計年鑑

② バス路線網

市バス路線網は、鉄道網と一体となって市内をほぼ網羅しており、生活に密着した移動手段です。一般バスのほか、区役所、病院など日常生活を支える地域巡回バスや都心ループバス、深夜バスなどが運行されています。また、専用バスレーンによる基幹バスや、専用高架レーンと一般道の両方を走行するガイドウェイバスなど、先進的な交通システムも導入されています。(図1-18、図1-19)

一方、名鉄バス、三重交通、JR東海バスなどの民営事業者は、市外への路線バスや、名古屋都心から空港などへの高速バス、東京をはじめ全国への長距離バスを運行しており、都市間をつなぐ交通の役割を担っています。

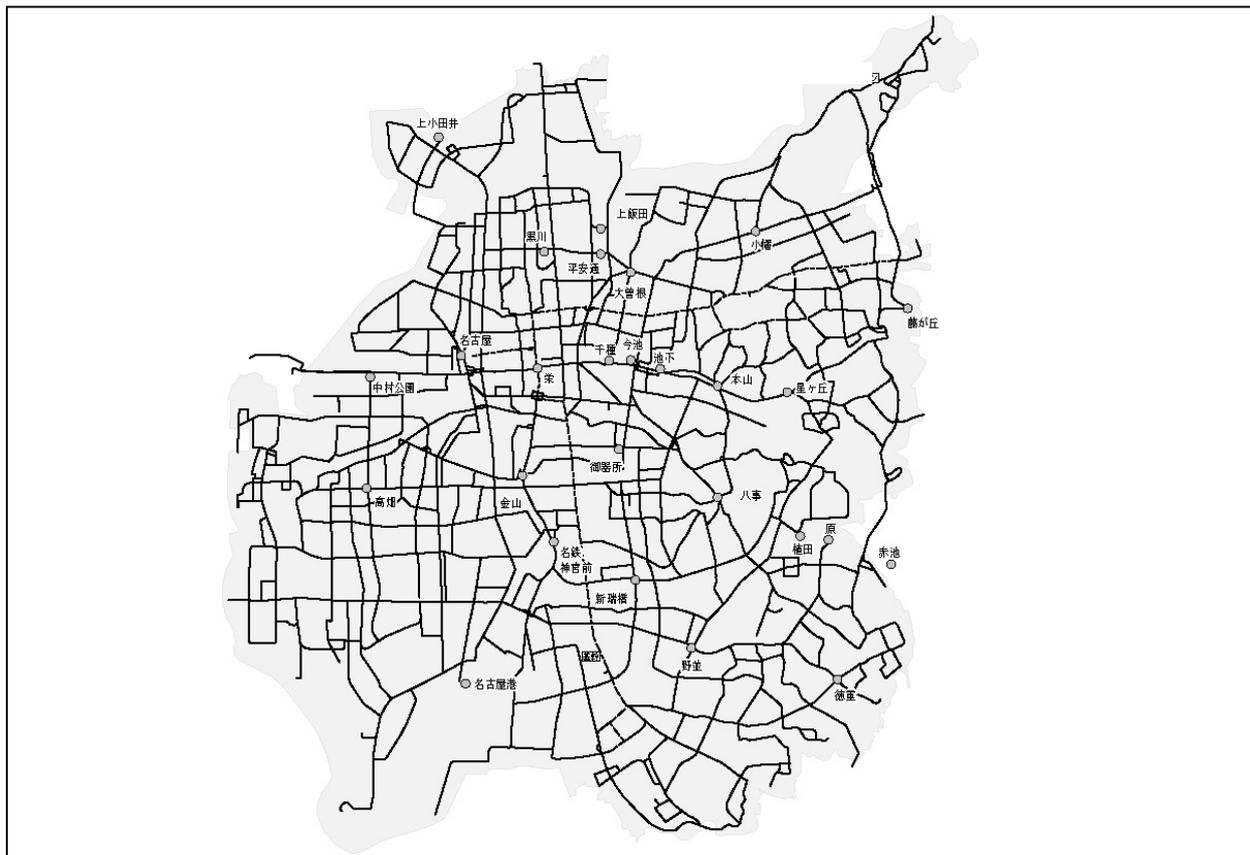


図1-18 名古屋市バス路線図

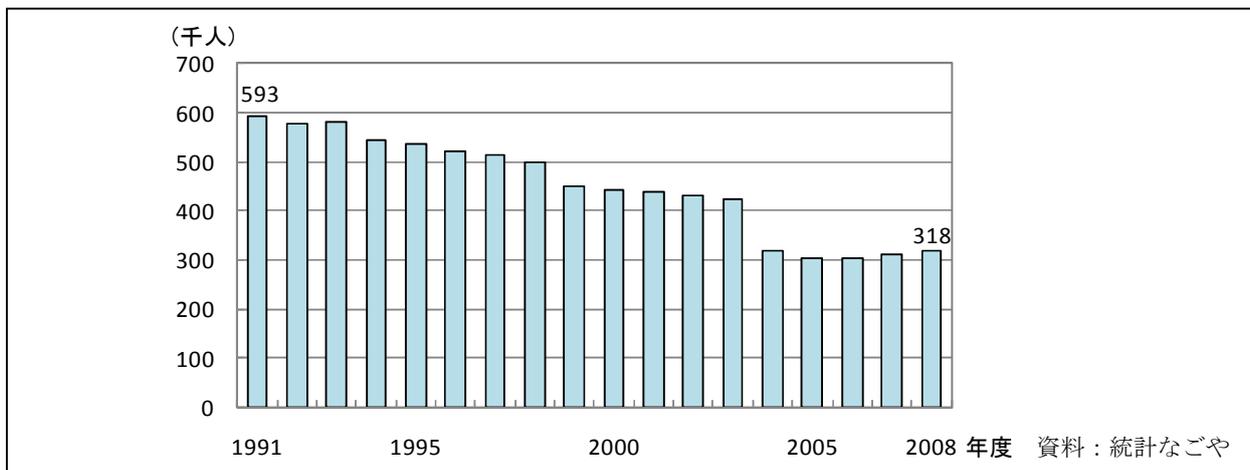


図1-19 市内の1日あたり市バス乗車人員

(2) 道路網

名古屋市内の自動車専用道路網は完成が近づいており、高速名古屋環状2号線と名古屋都市高速道路が一体となり、長距離トリップを環状・放射方向に迂回分散させることで、平面道路の負担軽減を図っています。平面道路網も、幹線、補助幹線、区画道路を役割に応じて段階的に構成・配置した整備が進められています。(図1-20)

道路網の整備に伴い、名古屋都市高速道路の交通量は増加し、平面道路の交通量は減少しています。(図1-21)

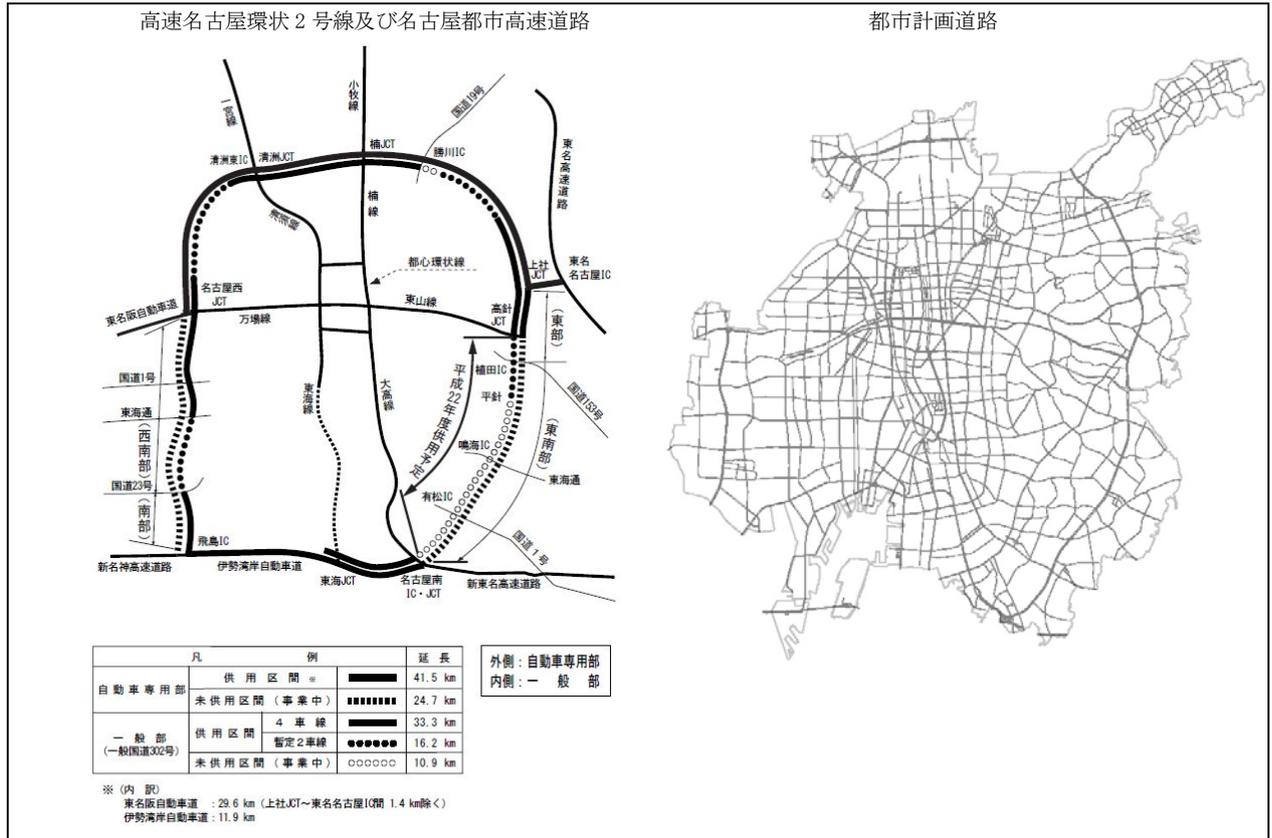


図1-20 市内の道路網の整備状況

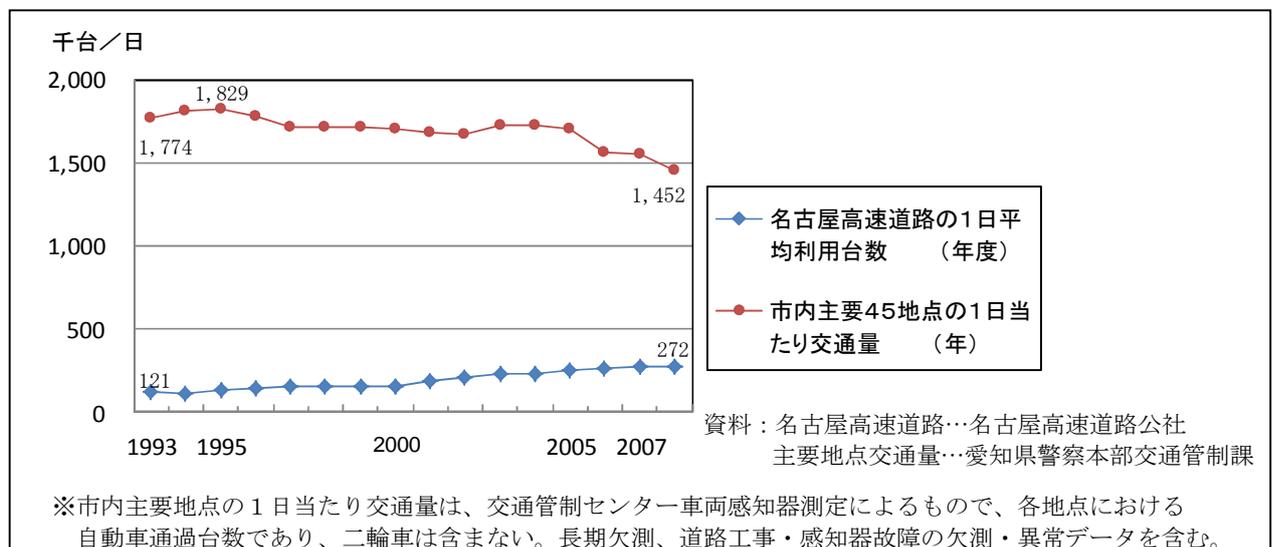


図1-21 市内の自動車交通量の推移

(3) 代表交通手段割合

名古屋市における代表交通手段割合は東京都区部や大阪市と比べ、自動車利用は非常に高く、逆に公共交通（鉄道・バス）利用は低くなっていることから、名古屋市の交通手段割合は、自動車利用に依存した交通構造となっています。（図1-22）

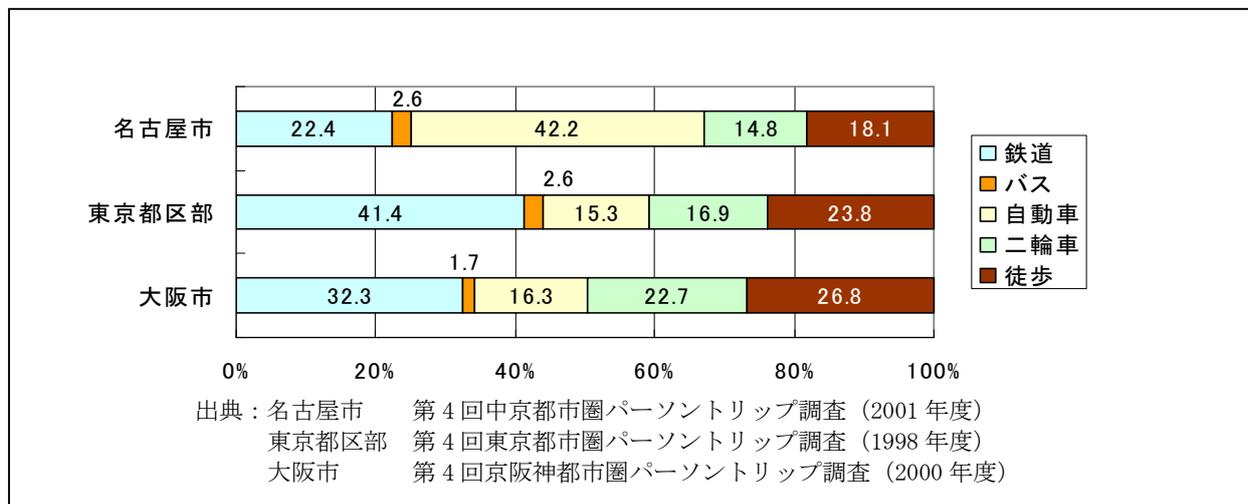


図1-22 三大都市における代表交通手段割合

(4) 都心部の歩行者・自転車交通量

名古屋駅地区の歩行者交通量については、平日・休日とも横ばいの状況になっています。栄・大須地区については、名古屋駅地区に比べ休日の歩行者交通量が多いのが特徴で、2009年度は増加していますが全体的には減少傾向となっています。（図1-23）

都心部の自転車交通量は全体的には平日・休日とも増加傾向となっています。（図1-24）

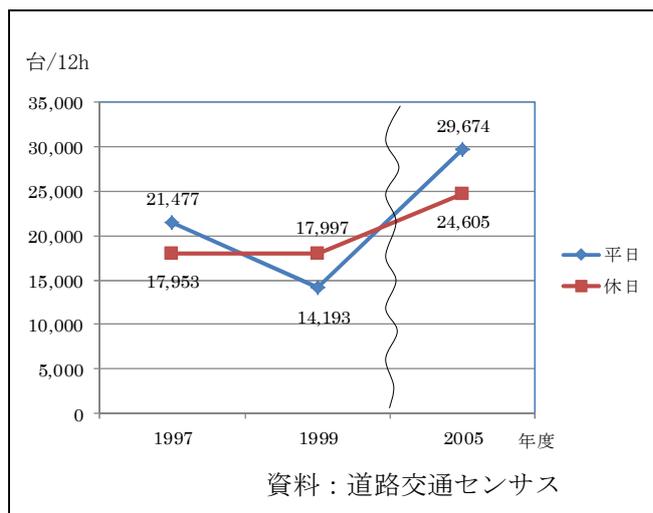
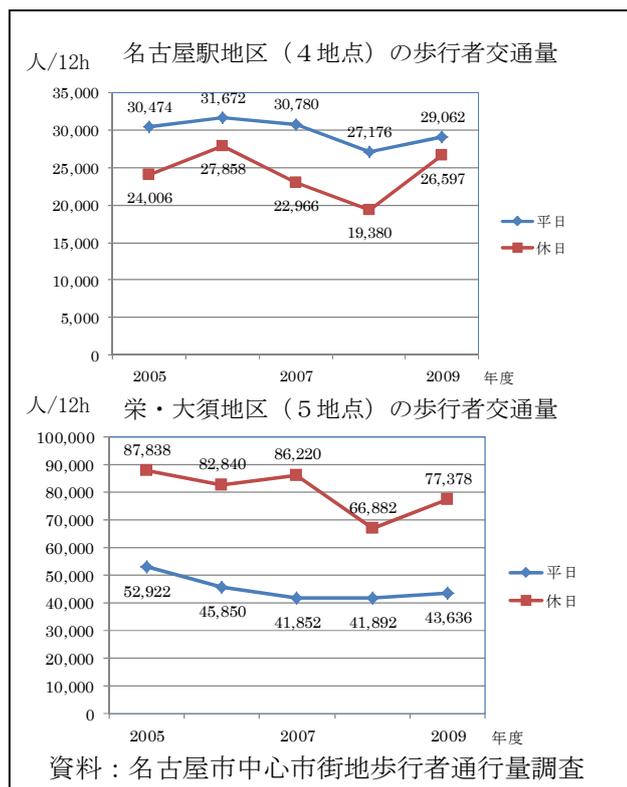


図1-24 都心部の自転車交通量の推移

図1-23 都心部の歩行者交通量の推移

1-4 なごや交通戦略の成果及び評価と課題

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

(1) 成果

「なごや交通戦略」で設定した、2010年までに公共交通と自動車の利用割合を「3：7」（2001年度パーソントリップ調査より）から「4：6」とする目標に対し、2007年度の交通行動簡易調査での利用割合は「36：64」でした。これは目標に近づく方向に進んだと評価できます。

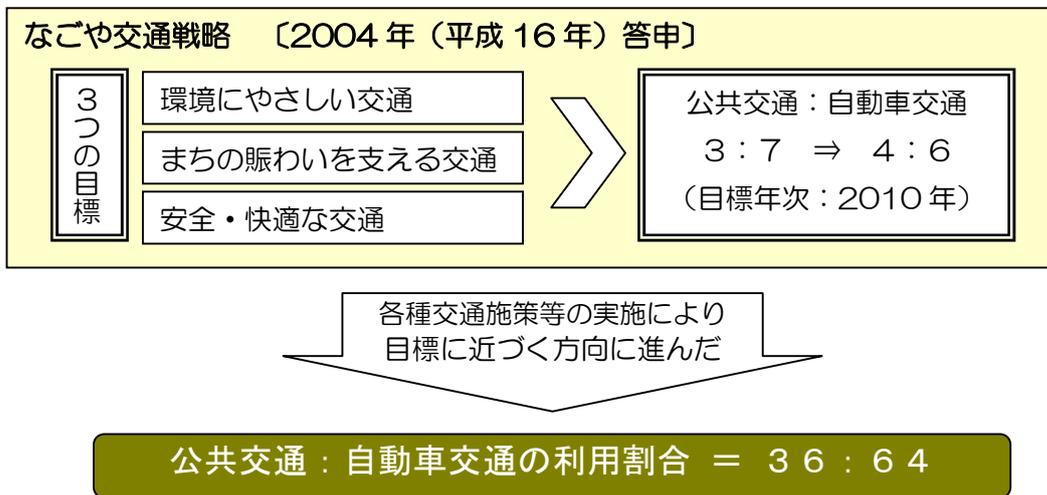


表1-2 公共交通と自動車の利用割合（2007年度）

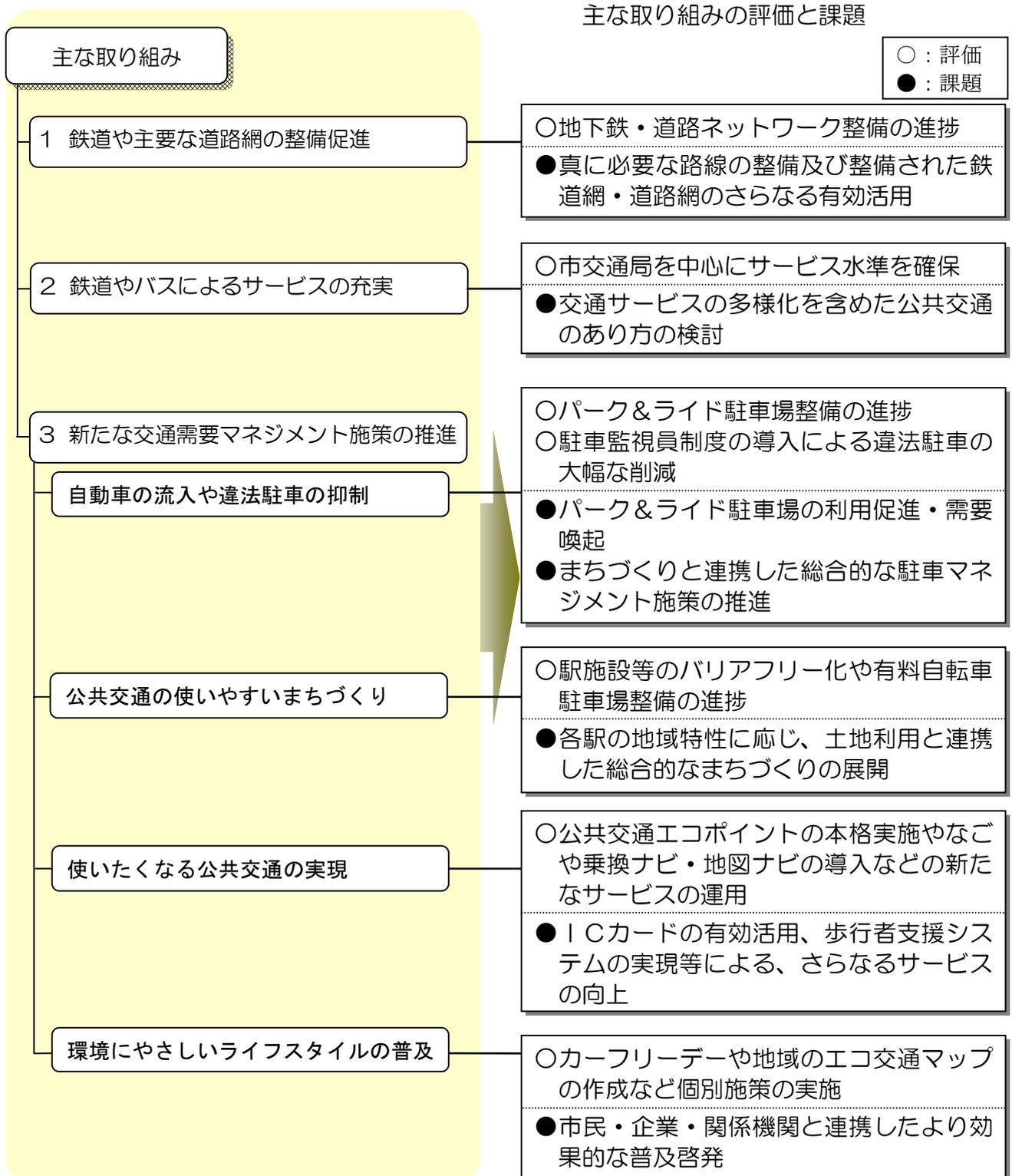
調査内容	交通手段や移動目的等に関する簡易調査
実施時期	2007年9月11日(火)から13日(木)まで
対象	名古屋市民のうち3万人
回収数	4,981人(回収率16.6%)

交通行動簡易調査（名古屋市実施）より

(2) 評価と課題

① 短期的実施施策の評価と課題

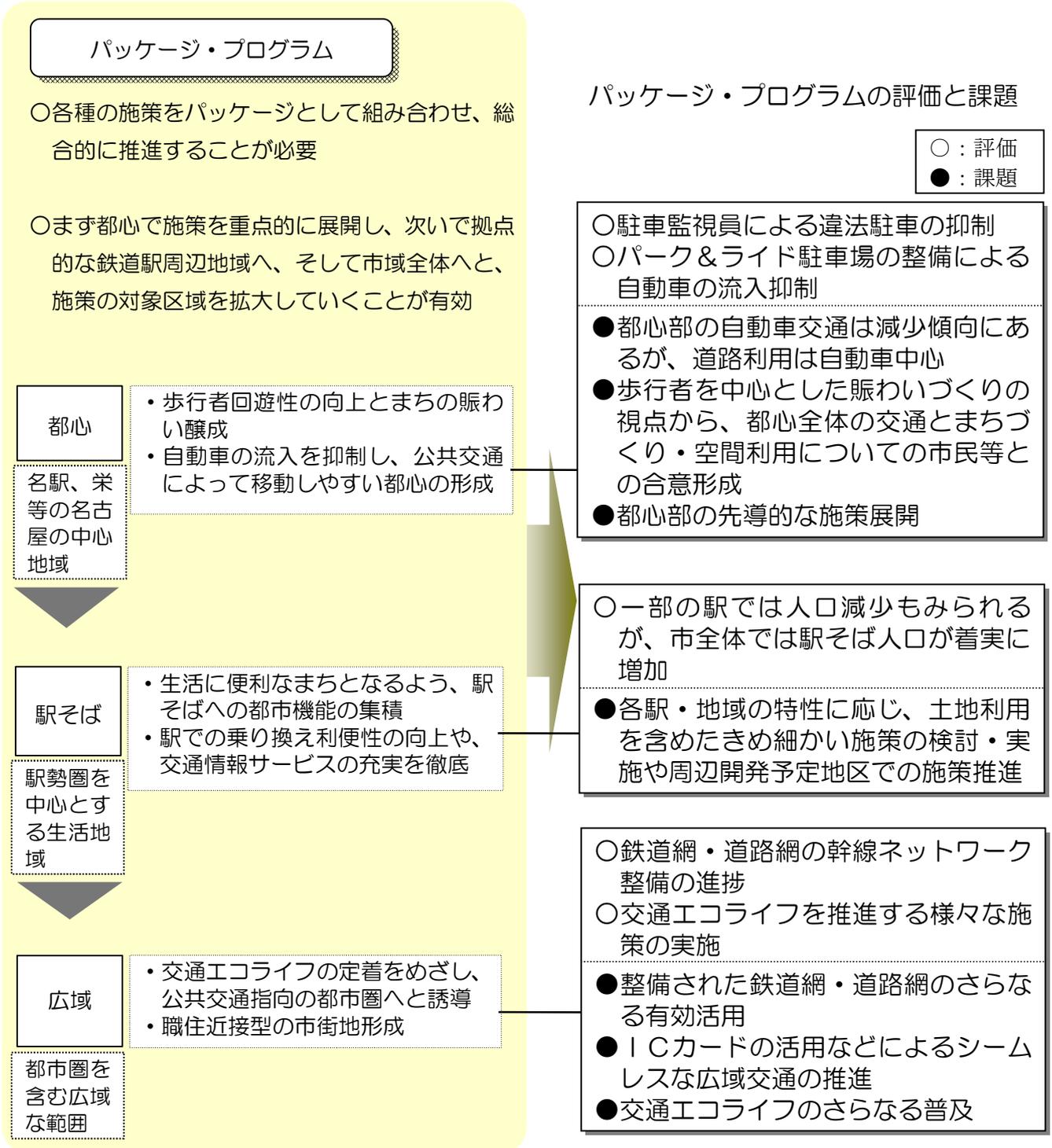
「なごや交通戦略」で短期的実施施策に設定した取り組みについて整理すると、道路・鉄道の整備やパーク＆ライド駐車場整備、バリアフリー化等のハード施策についてはある程度進みましたが、ソフト施策については市民へより一層浸透させていく取り組みが必要です。



② パッケージ・プログラムにおける評価と課題

「なごや交通戦略」では各種施策をパッケージとして総合的に推進し、その展開を「都心」から「駅そば」そして「広域」へと拡大していくこととしました。

今後は、着実に進められてきた交通施設の有効利用や、まちづくりとより一層連携した交通施策の取り組みが求められます。



1-5 なごや新交通戦略の策定

これまでに述べてきたことから、「なごや交通戦略」に続く新たな交通戦略の策定が必要となってきました。

なごや交通戦略の継承と発展

名古屋市は、これまで「なごや交通戦略」の3つの目標「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」を実現するため、鉄道や道路整備など都市基盤の充実を図るとともに、様々なソフト施策を市民の協力を得ながら展開してきました。

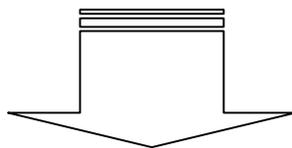
それらの施策の実施により、自動車から公共交通への転換が進みましたが、短期実施施策の目標年次である2010年を迎え、現段階における「なごや交通戦略」の成果と課題を整理するとともに、今後の対応方針を明確にする必要があります。

交通を取り巻く新たな状況変化への対応

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

中期戦略ビジョンへの的確な対応

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



新たな交通戦略の策定が必要

