

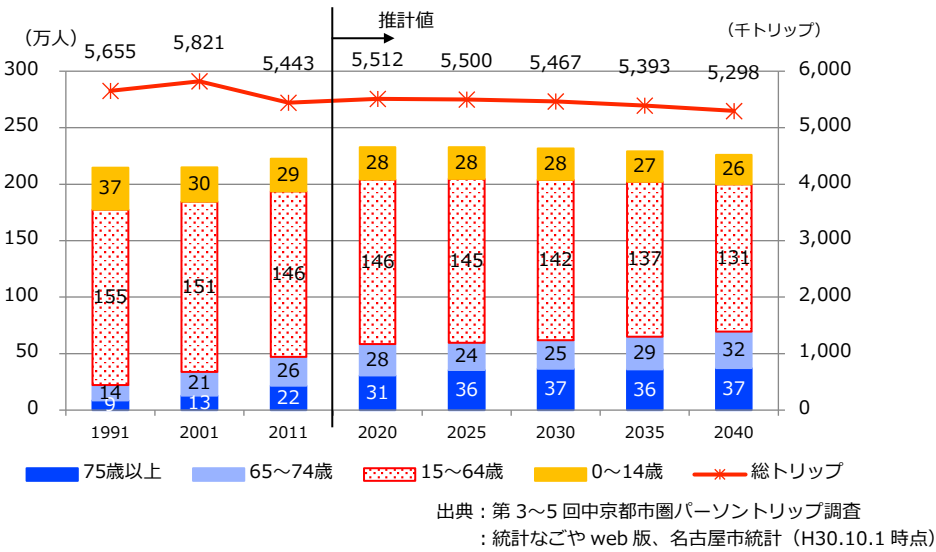
第2章

交通を取り巻く環境の変化

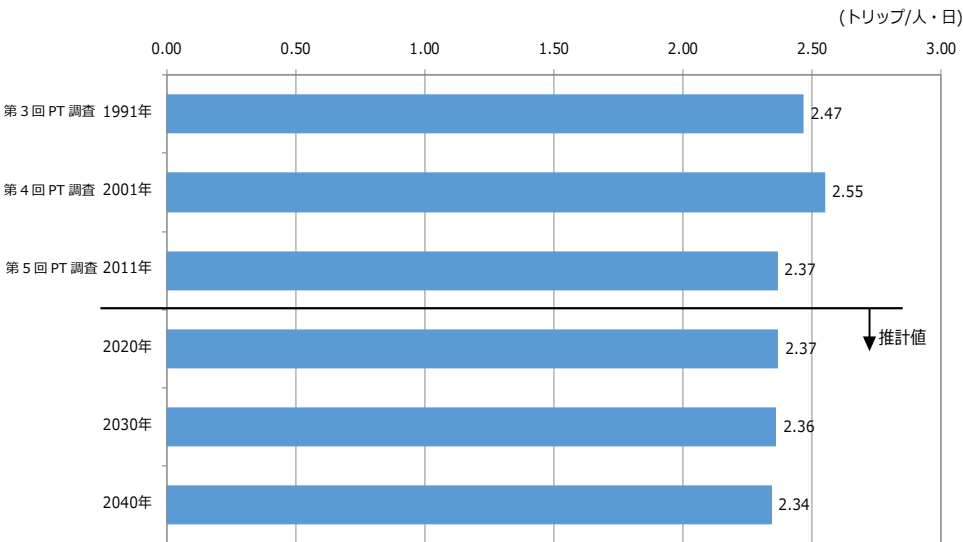
1 交通を取り巻く社会情勢

(1) 人口と移動の減少

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る名古屋市においても、令和5（2023）年から人口は減少に転じる見込みとなっています。少子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おり、トリップ数に関しても、今後減少に転じると推測されています。



「図 2-1 名古屋市の人口及びトリップ数の推移」

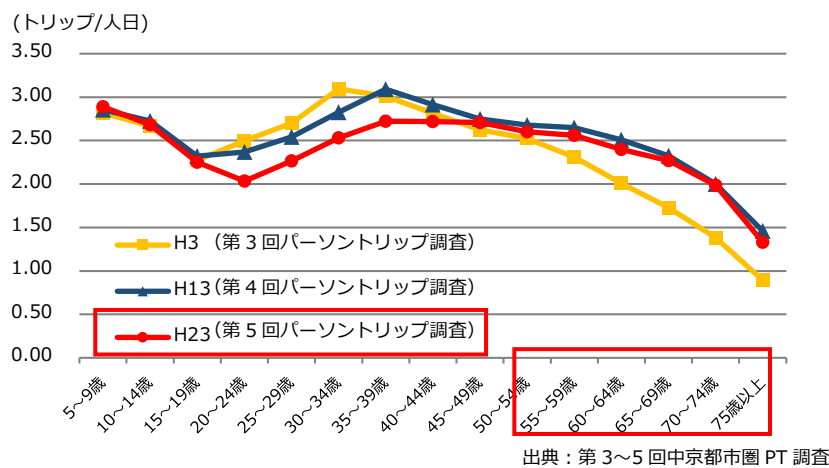


「図 2-2 1人当たりのトリップ数の推移」

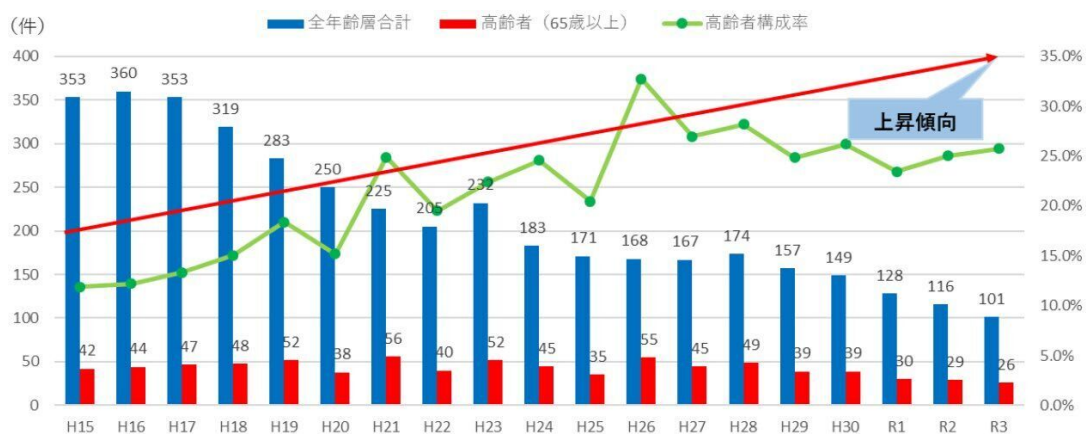
(2) 人生 100 年時代の到来

今後、健康寿命が延伸することで、人生 100 年時代が到来し、従来の「教育・仕事・老後」という 3 ステージの単線型の人生ではなく、既存の枠にとらわれないさまざまなステージの人生を送るようになっていわれています。

名古屋市民における年齢別の人口 1 人当たりトリップ数の推移は、20～34 歳が減少傾向にある一方、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。また、昨今の高齢ドライバーの事故などの影響から、交通安全に対する意識が高まっています。



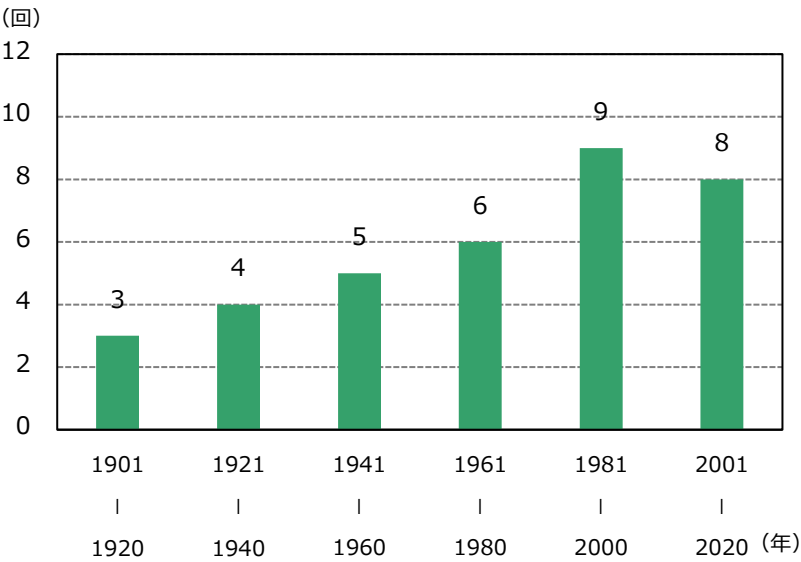
≪図 2-3 年齢階層別人口 1 人当たりトリップ数の推移（名古屋市民）≫



≪図 2-4 原付以上の車両が第1原因となる交通死亡事故件数及び高齢者構成比≫

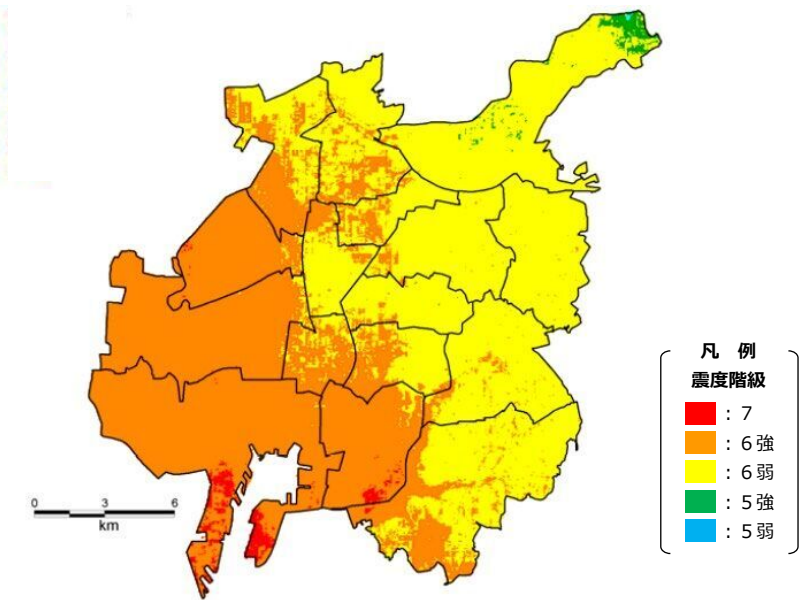
(3) 大規模自然災害への懸念

近年、全国各地で大規模な地震やゲリラ豪雨等による水害などの自然災害が頻発しており、公共交通の長時間の運休・遅延など運行障害の発生する可能性が高まっています。名古屋市では、南海トラフを震源とする M8.0～M9.0 クラスの地震が発生する確率は 30 年以内に 70%～80%と予測されており、大規模な地震の発生によるこれまで経験したことのない被害が想定されています。



出典：名古屋地方気象台観測値

《図 2-5 名古屋市における 20 年ごとの 1 時間降水量 50mm 以上の発生回数》

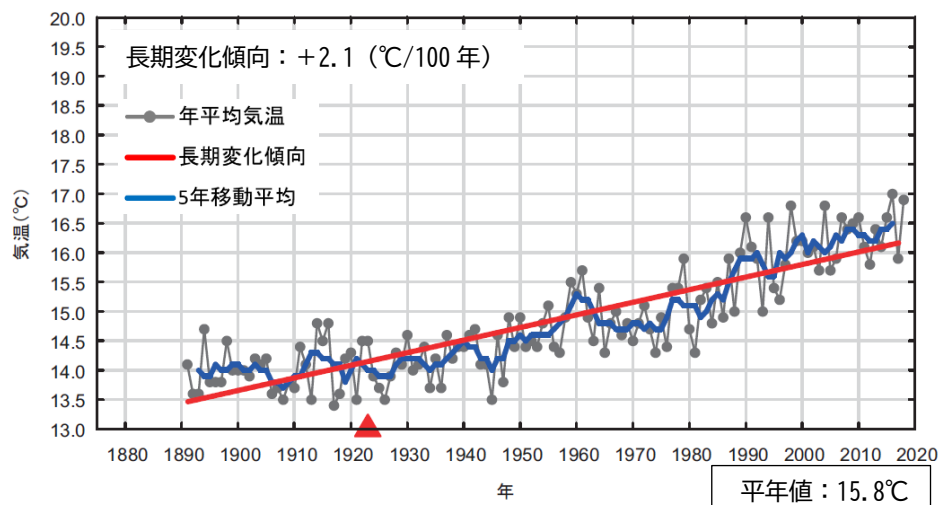


出典：南海トラフ巨大地震の被害想定について-震度分布、津波高等-（名古屋市）

《図 2-6 名古屋市におけるあらゆる可能性を考慮した最大クラスの震度分布》

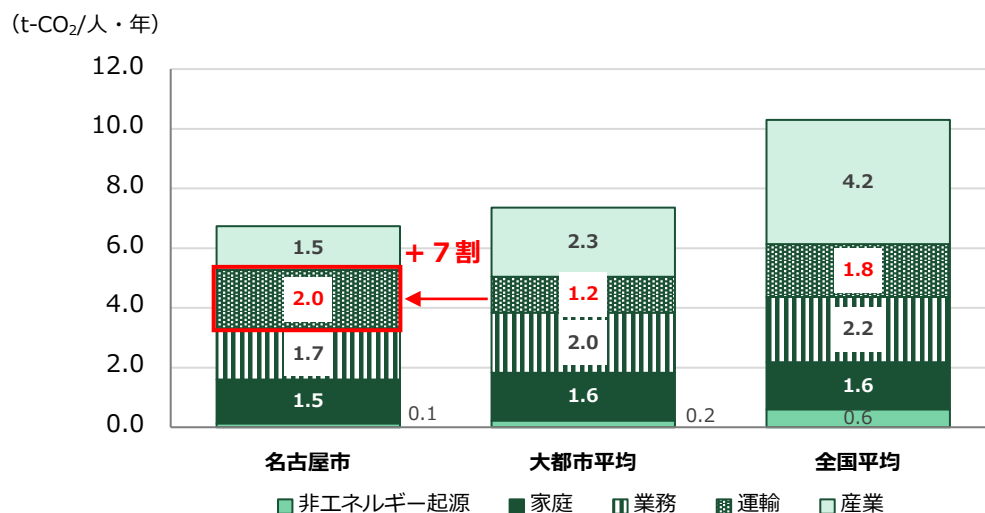
(4) 地球温暖化の懸念

世界的に地球温暖化が深刻な問題となっており、各地で温暖化による気温上昇が進む中、名古屋市の年平均気温はこの100年で2.1℃上昇しています。そのため、解決に向けた世界的な脱炭素の実現が課題となっており、日本においても「カーボンニュートラル」が掲げられている中で、自動車利用によるCO₂の排出や市街化による緑被率の低下が問題となっています。特に名古屋市の部門別1人当たり二酸化炭素排出量は、大都市平均と比較すると総量は低いものの、運輸部門においては7割も高く、全国平均も上回る結果となっており、排出量を減らしていく必要があります。



出典：気候変化リポート 2018-関東甲信・北陸・東海地方-

《図 2-7 名古屋市の平均気温》



出典：低炭素都市なごや戦略第2次実行計画

《図 2-8 部門別1人当たり二酸化炭素排出量（2013年度）》

2 交通の現状

名古屋市内は、「市営交通事業のあり方と経営健全化方策（第4次答申）」（以下「4次答申」という。）において定めたモデル路線網などの考え方にに基づき、おおむね市域全域を公共交通が担っています。

また、都市計画道路は約9割が整備済みであり、高速道路も概成しており、特に道路率は約18%と政令指定都市で最も高い豊かな道路基盤が整備されています。

この豊かな道路空間を活かして、道路中央部に専用車線や停留所を設置した「基幹バス」、道路中央分離帯上に建設した高架専用区間をハンドル操作なしに走行し、一般道も走行することができるデュアルモードを兼ね備えた「名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）」、全国初となる地下鉄の環状運転を行っている「地下鉄（名城線）」、車輪がレールの上を走らない磁気浮上式鉄道である「Linimo（リニモ）」など従来の交通機関とは異なる機能や特性を持つ新交通システムが実装されており、まさにモビリティミュージアムといえます。



＜基幹バス＞
優先レーンを走る BRT に近い要素を持った市独自のバス交通。2 路線導入されている。

全国初
中央走行方式（基幹 2 号：1985. 4. 30 運行開始）



＜ガイドウェイバス＞
高架専用軌道のレールに沿って走る市独自のバス交通。志段味地区から都心への混雑緩和のために導入された。

全国初
ガイドウェイシステムを導入（2001. 3. 23 開業）



＜地下鉄（名城線）＞
速達性及び定時性を兼ね備え、大量輸送可能な名古屋市における基幹的公共交通。

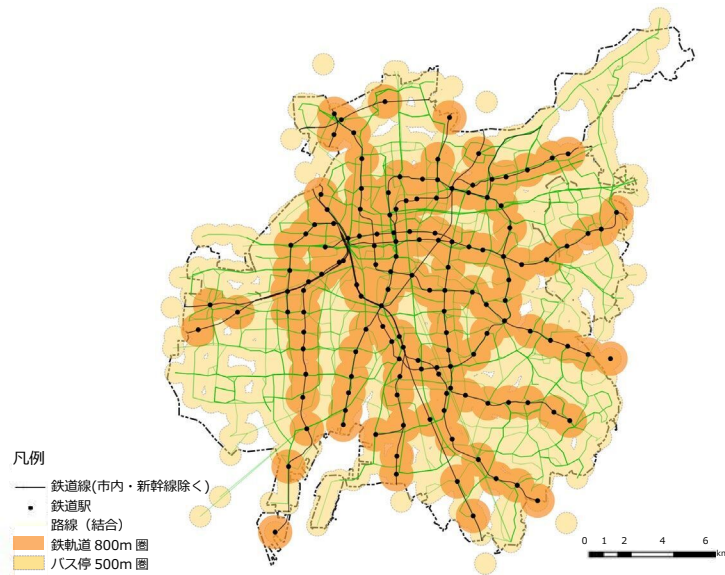
全国初
地下鉄環状運転（2004. 10. 6 環状化）



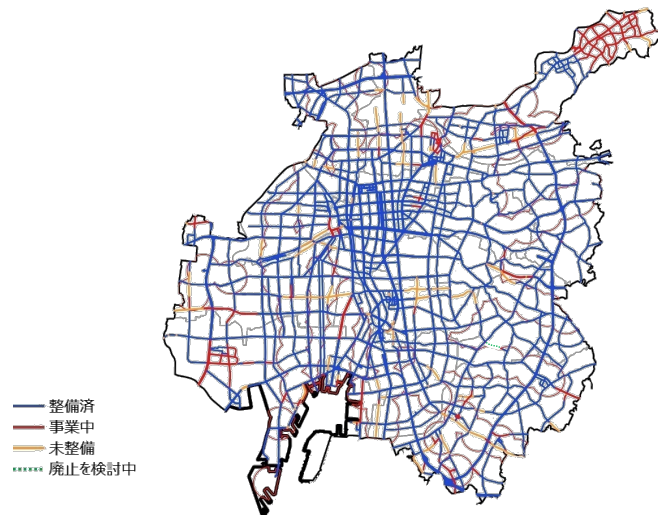
＜リニモ＞
静音性に優れた東部丘陵線を繋ぐ日本唯一の磁気浮上式リニアモーターカー。

全国初
リニアモーターカーの常設実用路線（2005. 3. 6 開業）

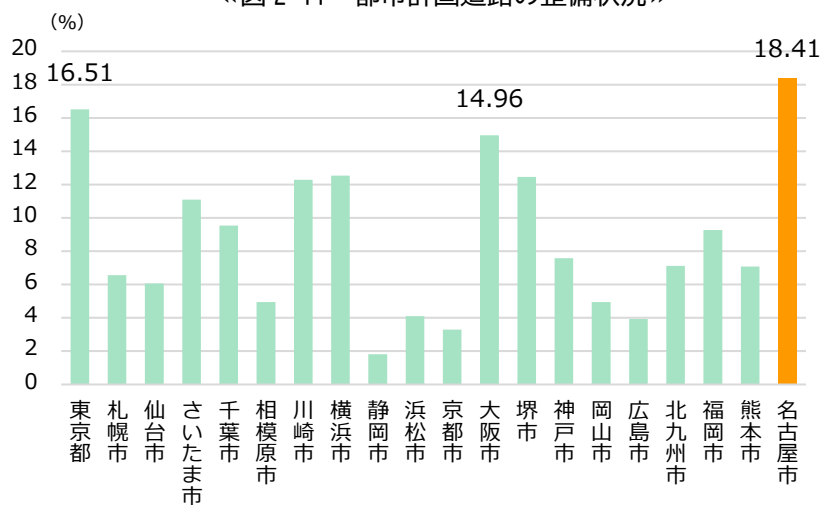
《図 2-9 これまでの先進的な取組例》



《図 2-10 公共交通の駅勢圏等（駅 800m、バス停 500m）》



《図 2-11 都市計画道路の整備状況》



※新潟市は国道指定区間について不明であるため記載なし
出典：名古屋市道路統計

《図 2-12 各政令市の道路率》

■コラム 市営交通事業のあり方と経営健全化方策（第4次答申）

名古屋市交通問題調査会は、昭和 56（1981）年に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について議論するために市長の附属機関として設置されました。

名古屋市交通問題調査会は平成 9（1997）年に市営交通事業のあり方と経営健全化方策について答申し、その中で公共交通のサービス水準の考え方を示しました。

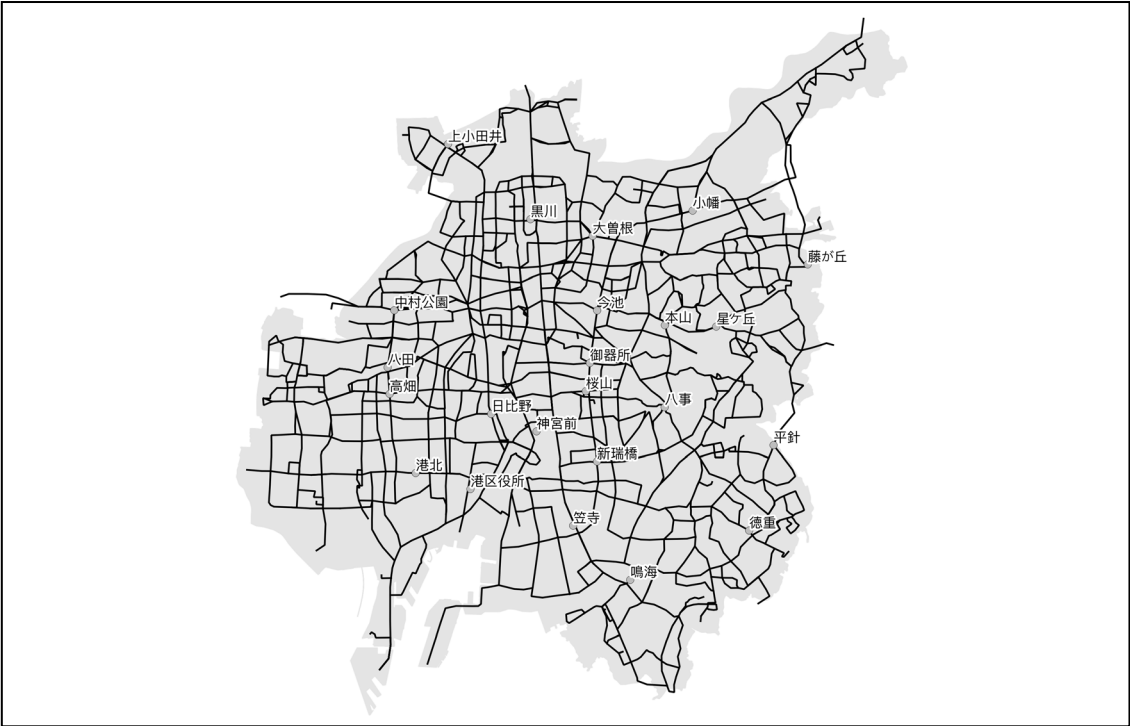
【具体的な考え方】

- ① 500m でバス停に到達できることを目標最低基準とする。ただし、バス停の配置は、他のバス停勢圏や駅勢圏（800m）との重複（駅と結節する地点を除く。）を極力避けた合理的なものとする。
- ② 鉄道サービスまたは幹線系路線による高密度運行サービスが提供される地域を拡大する。その他の路線は需要に応じた運行密度とするが、需要の見合うバス路線では昼間時 20 分、ラッシュ時 10 分程度の運行回数の提供を目指す。ただし、需要がわずかであっても、1 時間 1 回（運行時間帯）の運行に努める。
- ③ バス路線をこれまで以上に鉄道に短絡化した形態に変え、実質の系統長を全系統平均 7 km 以下とするが、1 回以下の乗換えで都心まで到達できることを目標最低基準とする。なお、地域幹線の実質系統長は、5 km 以下とする。
- ④ おおよそ 30 分以内の短時間でバス停から都心へ到達できる地域を拡大する。
- ⑤ バス路線の間隔は 1 km を基準として、バス路線相互や鉄道との競合や並行を避け、路線網の集約化、効率化を進める。

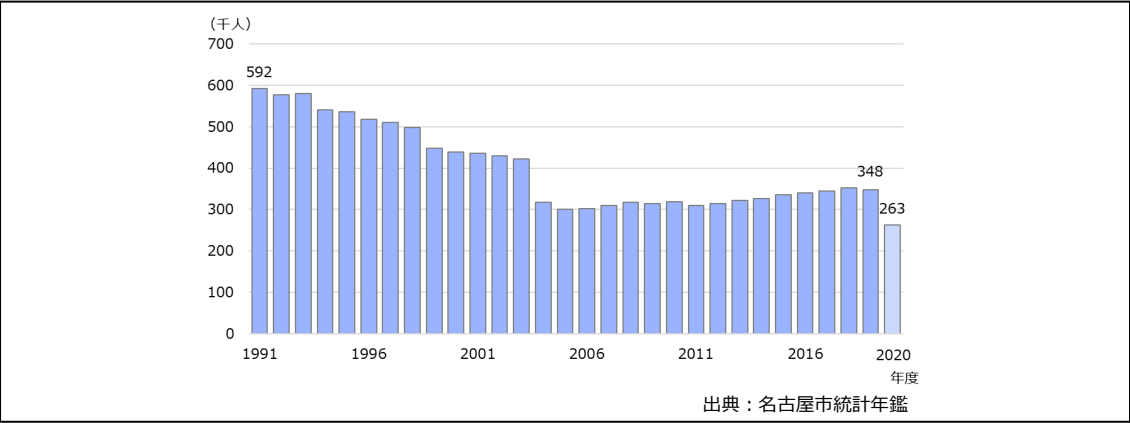
② バス路線

市バス路線は、4次答申において定められている500mでバス停に到達できることを目標とし、鉄道と一体となって市内をほぼ網羅しており、一般バスのほか、地域巡回バスや都心ループバスなどが運行されています。また、バス専用又は優先レーンを走行する基幹バスや、高架専用区間をハンドル操作なしに走行し、一般道も走行することができるデュアルモードを兼ね備えた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。

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、名古屋都心部から中部国際空港や県営名古屋空港などへの高速バス、東京をはじめとした全国への長距離バスを運行しており、都市間をつないでいます。



《図 2-15 名古屋市バス路線図》



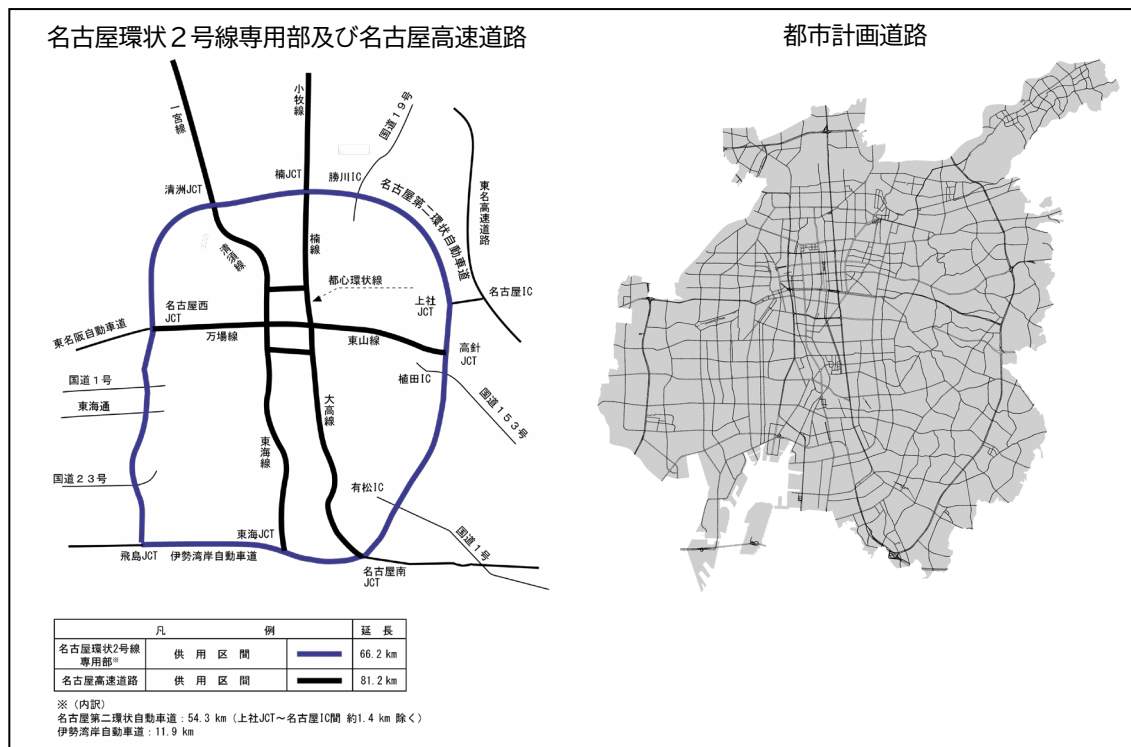
(※令和 2 (2020) 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少した数値となっています。)

《図 2-16 市内の1日当たり市バス乗車人員》

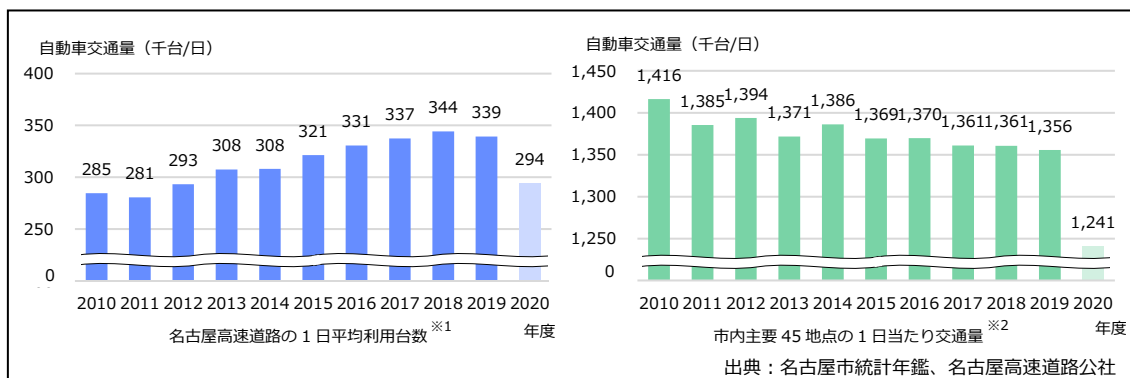
(2) 道路ネットワーク

名古屋市内の自動車専用道路網は概成しており、名古屋環状2号線専用部と名古屋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はかっています。平面道路も約9割が整備済みで、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。

道路ネットワークの整備にともない、名古屋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 2-17 市内の道路ネットワークの整備状況》



※1 料金圏(名古屋線・尾北線)毎の1回の利用回数を「1台」として集計しており、重複して計上している車両がある上、市外の利用も計上している。

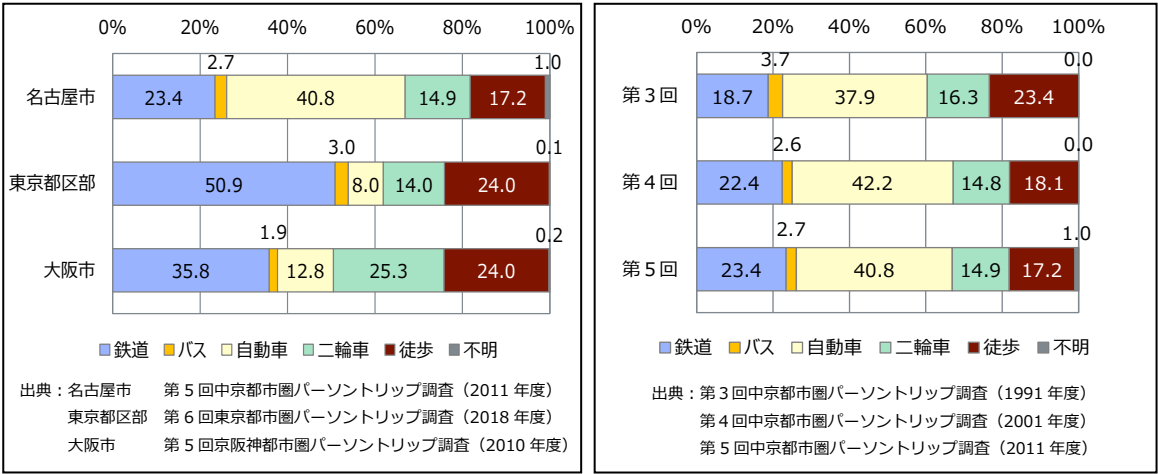
※2 市内主要地点の1日当たり交通量は、交通管制センター車両感知器測定によるもので、各地点における自動車通過台数であり、二輪車は含まない。長期欠測、道路工事・感知器故障の欠測・異常データは含まない。

※3 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る。

《図 2-18 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については、東京都区部や大阪市と比べ、自動車利用は非常に高く、公共交通（鉄道・バス）利用は低くなっていることから、自動車利用に依存しているといえます。一方で、名古屋市の代表交通手段割合の変化を見ると、鉄道・バスに対する自動車の割合が年々減少していることがわかります。

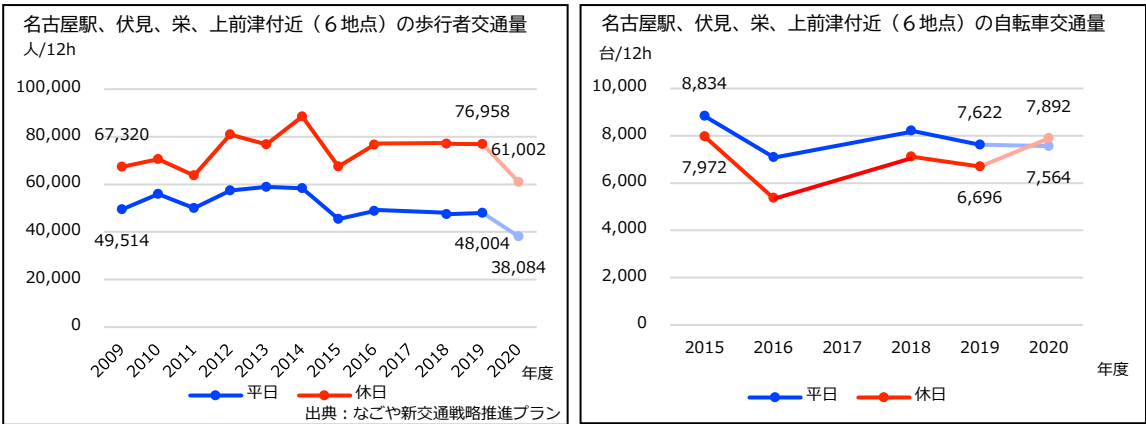


《図 2-19 三大都市圏の代表交通手段割合》 《図 2-20 名古屋市の代表交通手段割合の変化》

(4) 歩行者・自転車交通量

名古屋駅地区及び伏見、栄、上前津付近の歩行者交通量については、平成 27（2015）年度以降ほぼ横ばいの状況になっています。

都心部の自転車交通量は、年々大きく変動がみられるものの、おおむね横ばい傾向となっています。



※名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の6地点の合計
※2012～14年度はイベント開催の影響あり
※2017年度は調査データ無し
※2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響あり

※名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の6地点の合計
※2017年度は調査データ無し
※2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響あり

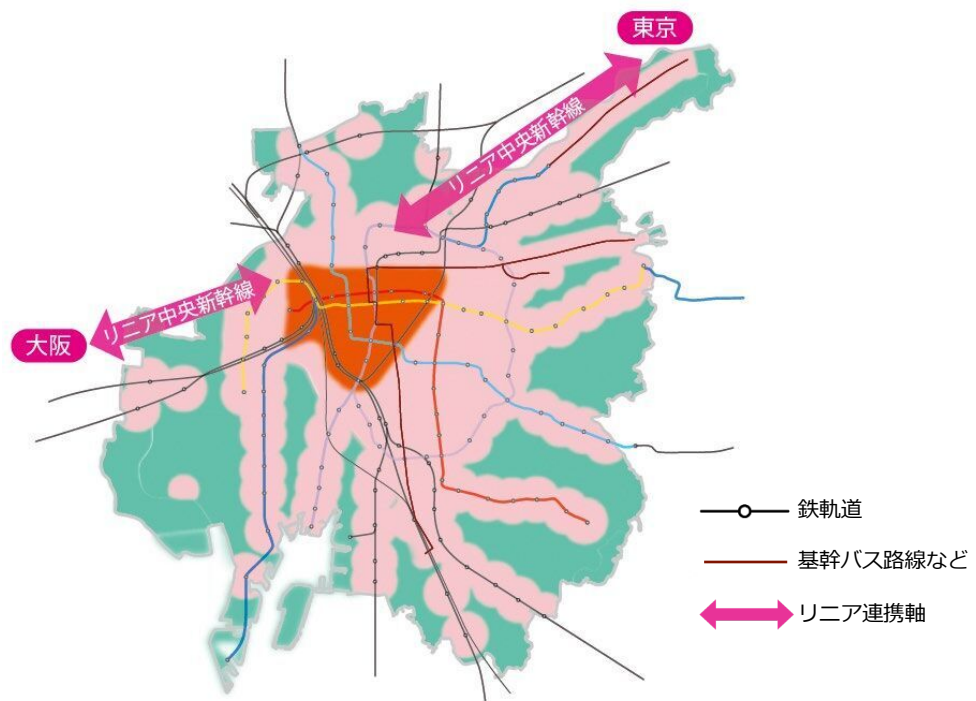
《図 2-21 都心部の歩行者交通量の推移》 《図 2-22 都心部の自転車通行量の推移》

3 都市構造

(1) 名古屋市の都市構造

名古屋市の都市構造の考え方は、公共交通ネットワークと道路ネットワークに基づいており、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業、業務、住宅、サービスなどの多様な都市機能が適切に配置・連携され、歴史・文化、環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされているとともに、名古屋大都市圏の中核都市として交流を活性化させ、創造的活動を生み出す空間づくりがなされている、集約連携型の都市構造の実現を目指しています。

このような都市構造では、地域間や拠点の連携をはかるための交通ネットワークの形成や安全・安心で快適に移動できる移動環境を形成する必要があることから、「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」に基づき、交通ゾーンとして都心ゾーン・駅そば・郊外を設定します。

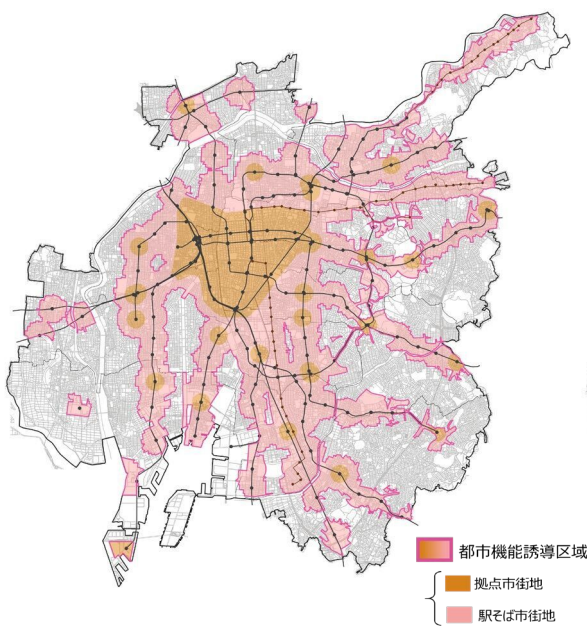


《図 2-23 名古屋市の交通ゾーン》

拠点 都心ゾーン	高次な都市機能が集積し、市民のみならず広域から人が集い、多様な交流活動が営まれる市街地です。スーパー・メガリージョンの中心となる名古屋大都市圏の交流拠点として、その役割を大きく担います。
駅そば 駅そば (概ね鉄道駅等から800m、基幹バス路線等から500mの区域)	地下鉄をはじめとした公共交通の駅そばにおいて、利便性が高く歩いて暮らせる居住環境を有する市街地です。駅そばやその周辺の郊外の住民のための足の確保が必要となります。
郊外 郊外	郊外において、空間的なゆとりと自然豊かなうまいのある居住環境を有する市街地です。人口減少が進む中でも公共交通ネットワークの維持が必要となります。

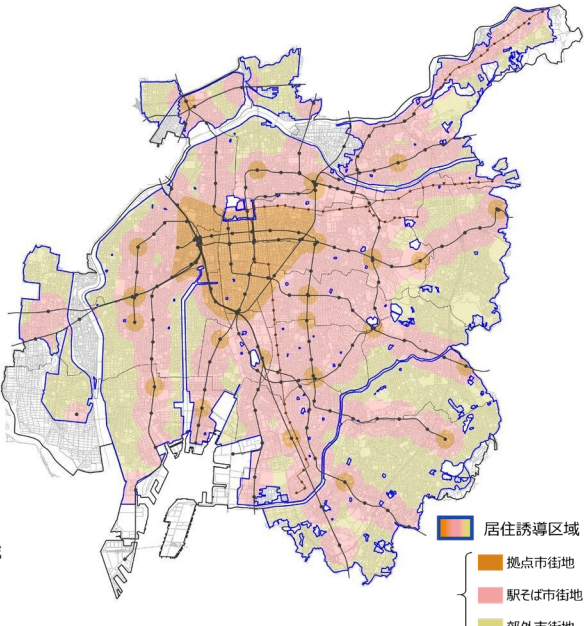
また、名古屋市では、総合交通計画と関係性の深い「なごや集約連携型まちづくりプラン（立地適正化計画）」において、都市機能誘導区域、居住誘導区域を定め、市街地区分に応じた居住の誘導や、公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置をはかり、集約連携型の都市構造を目指しています。

集約連携型都市構造実現のためには、都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあわせて、地域間や駅間の連携をはかるための交通ネットワークの形成や安全・快適に移動できる交通環境の形成が必要です。



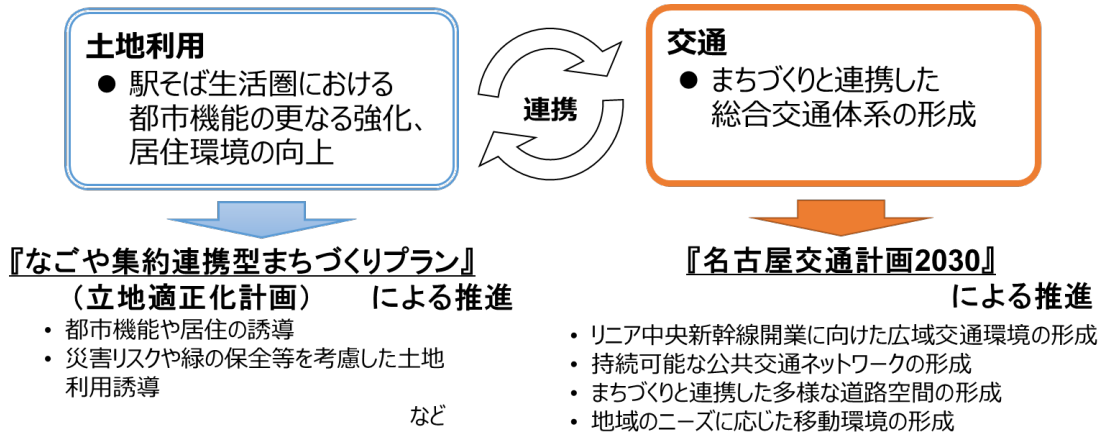
出典：なごや集約連携型まちづくりプラン

《図 2-24 都市機能誘導区域》



出典：なごや集約連携型まちづくりプラン

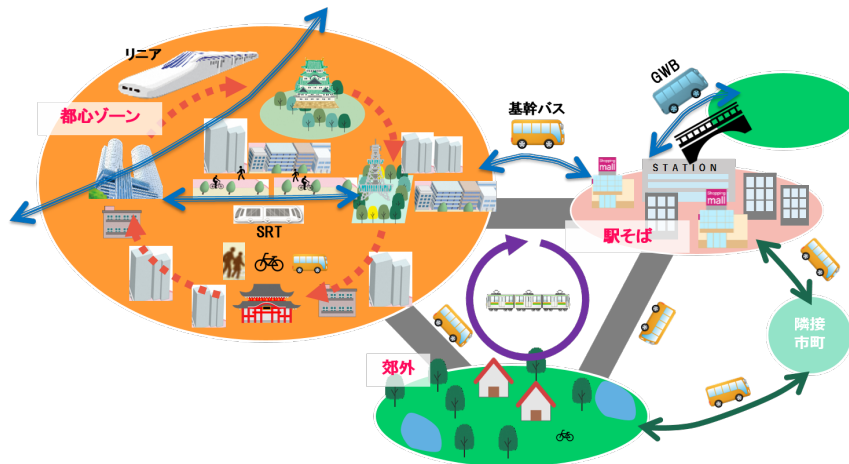
《図 2-25 居住誘導区域》



《図 2-26 なごや集約連携型まちづくりプランとの連携》

(2) 名古屋市の交通ネットワーク

名古屋市の交通ネットワークは都市構造で示した交通ゾーンのとおり、都心ゾーンを中心に、市営地下鉄や基幹バスをはじめとした公共交通で結ばれた駅そば、その周辺に郊外が形成されています。また、市営バスは勿論のこと、名古屋市独自のガイドウェイバス（ゆとりーとライン）や他市からの乗入などによって駅そばから郊外、名古屋市外縁部と周辺市町村が結ばれています。



《図 2-27 名古屋市の交通ネットワークのイメージ》

① 都心ゾーン（名古屋駅・伏見・栄・金山など）

名古屋駅をはじめとするターミナル駅周辺は複数の交通モードが乗り入れており、移動利便性の高い環境が構築されています。また、名古屋駅周辺ではリニア中央新幹線の開業に向けて、駅前空間などの整備が進められ、栄地区周辺では再開発が活発に進められており、交流人口の増加に対応した、誰もが安全で安心して移動できる環境が求められています。

② 駅そば

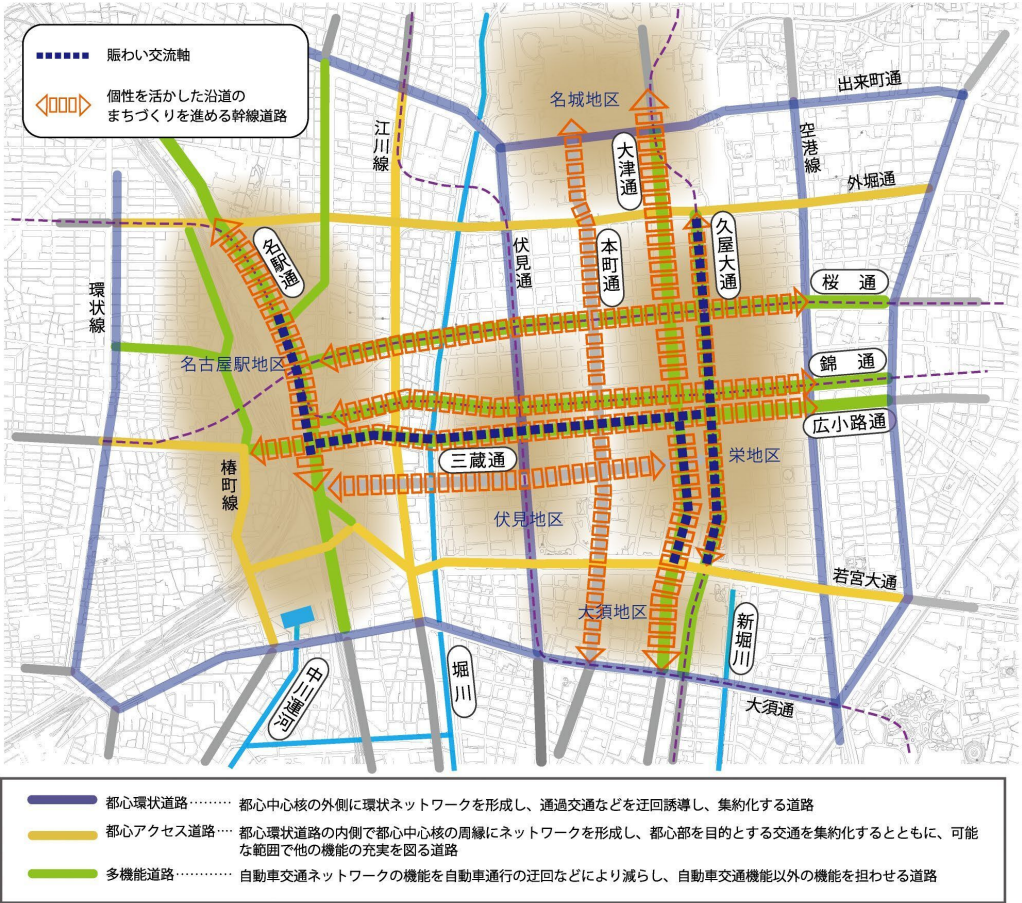
公共交通ネットワークで結ばれた駅周辺などでは、集客施設（公園・学校・大規模商業施設等）・医療・福祉施設などが集約されており、駅から目的地までのスムーズな移動や拠点駅でのシームレスな乗換といった環境が求められています。

③ 郊外

空間的なゆとりや自然豊かな空間があり、主に地域内や鉄道駅までの移動といった移動需要に対応した公共交通が整備されています。都心ゾーンや駅そばと比べると鉄軌道などの基幹的公共交通と離れていることから、ラストマイルの移動の充実などによって公共交通までの足が確保された移動環境が求められています。

特に、都心ゾーンでは、行政と民間で共有できる都心部の将来像として、なごや交通まちづくりプランをはじめ、都心部を対象として策定された各種のまちづくり計画・構想を統括し全体の方向性を掲示するものとして、平成 31（2019）年に「都心部まちづくりビジョン」を策定しています。

本ビジョンには、都市軸や拠点連携によるまちづくりの方向性など、交通が担う役割が示されています。



賑わい交流軸

広小路通 「名古屋都心を象徴する東西軸」

都心部の主要な拠点を結ぶ名古屋を代表する東西のシンボルストリートとして、現存する歴史的建造物やシンボル並木を含めた良好な都市景観の形成と快適な歩行者空間の整備により、平行する錦通と連携して賑わいあふれる快適でうまい街の表情をつくり出す

名駅通 「名古屋の顔となる駅前の交流軸」

高次の都市機能の集積により、賑わいの連続性を図るとともに、名古屋の顔となる駅前のメインストリートとして、圏域の玄関口にふさわしい風格のある街並みをつくり出す

桜通

「ターミナル駅の正面に位置する景観軸」

名古屋駅の正面に位置する特性を活かし、名古屋に降り立った来訪者が最初に目にする景観として印象に残る空間を形成します

本町通

「名古屋城下町の歴史をたどる回遊軸」

名古屋城と熱田を結ぶ旧街道に由来する通りとして、名古屋の歴史を感じながら都心を回遊できる仕掛けをつくり出す

三蔵通

「起業意欲と感性を刺激する創造軸」

都心部の主要なビジネス拠点を結ぶ通りとして、起業意欲を促し、クリエイティブな人々を刺激する創造性豊かな雰囲気をつくり出す

出典：都心部まちづくりビジョン

久屋大通 「緑豊かな開放感あふれる南北軸」

栄地区の象徴たる緑豊かな久屋大通公園を含む南北のシンボルストリートかつエリア有数のイベント空間として、沿道の土地利用と一体となった開放感にあふれた都市空間を形成し、街を訪れる人々に憩い・うまいと楽しさを提供します

大津通 「トレンドの先端をゆく魅力発信軸」

歩行者天国も実施される圏域屈指の賑わいあふれる通りとして、洗練された魅力的な店舗と人々の憩いとなる並木が連続した、老若男女誰もが楽しめる賑やかで快適な街並みをつくり出す

《図 2-28 都心部のまちづくり》



出典：都心部まちづくりビジョン

《図 2-29 拠点連携と都心界隈のまちづくりについて》

■コラム その他地域における名古屋市のまちづくり

金山

名古屋駅に次ぐ交通拠点としての機能に加え、商業・業務機能、文化・芸術機能、防災機能などを兼ね備える便利で国際的な交流拠点の形成を目指すため、平成 29（2017）年に「金山駅周辺まちづくり構想」を策定しています。



出典：金山駅周辺まちづくり構想

《金山駅周辺まちづくり構想の対象エリア》

港北

アジア・アジアパラ競技大会の選手村整備を契機に、中川運河、公園、交通基盤などの地域資源を際立たせることにより、にぎわいと新たな地域ブランドの形成に向けたまちづくりを推進するため、令和 2（2020）年に「港北エリアまちづくり将来ビジョン」を策定しています。



出典：港北エリアまちづくり将来ビジョン

《港北エリアまちづくり将来ビジョンの対象エリア》