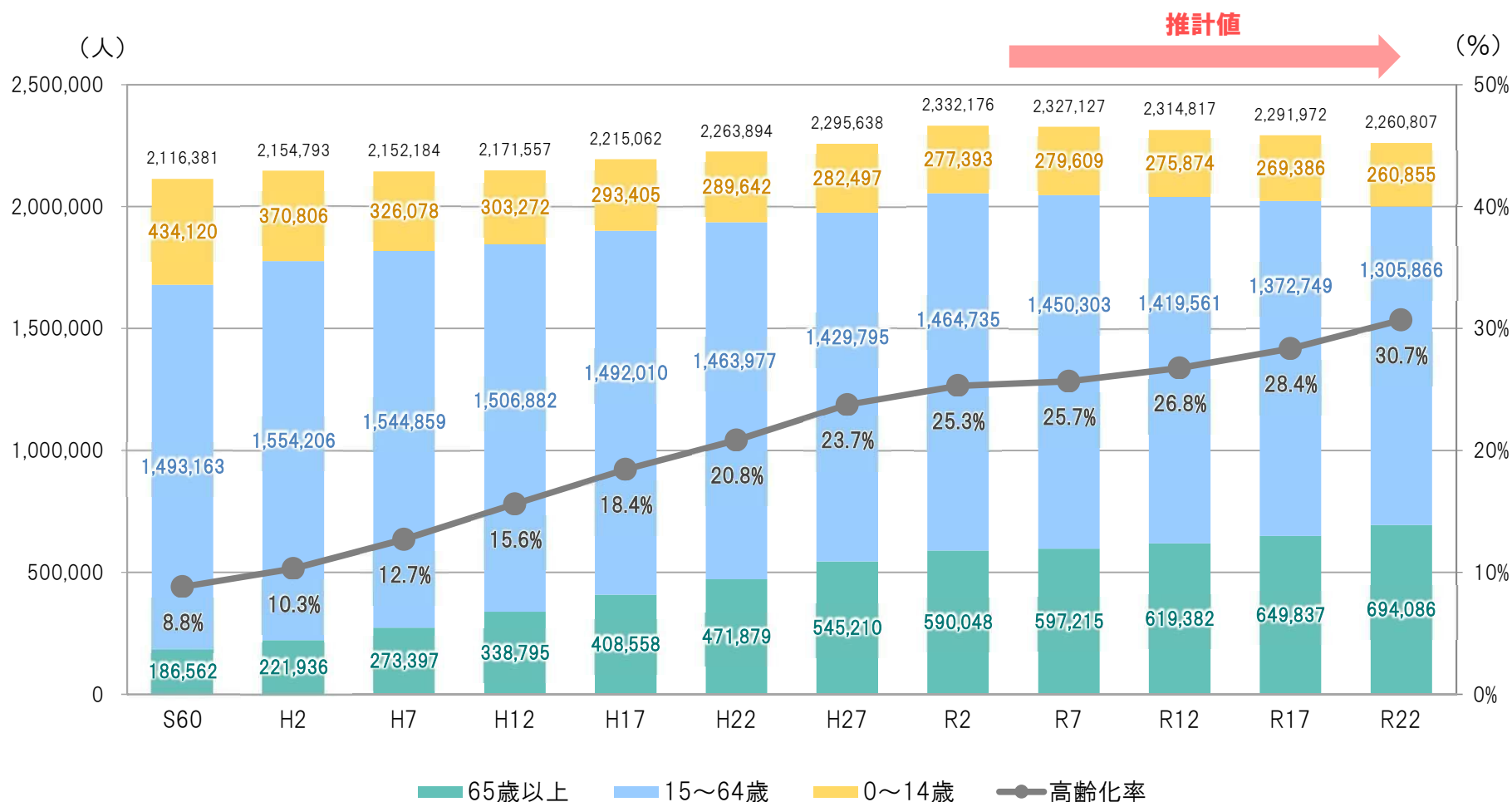


現況と課題について

(1) 人口構造の変化

本市の常住人口は、年少人口(0～14歳)及び生産年齢人口(15～64歳)が減少する一方で、高齢者人口(65歳以上)が増加するなど人口構造の変化が見込まれています。
総人口についても減少が見込まれています。

【名古屋市における人口推移】

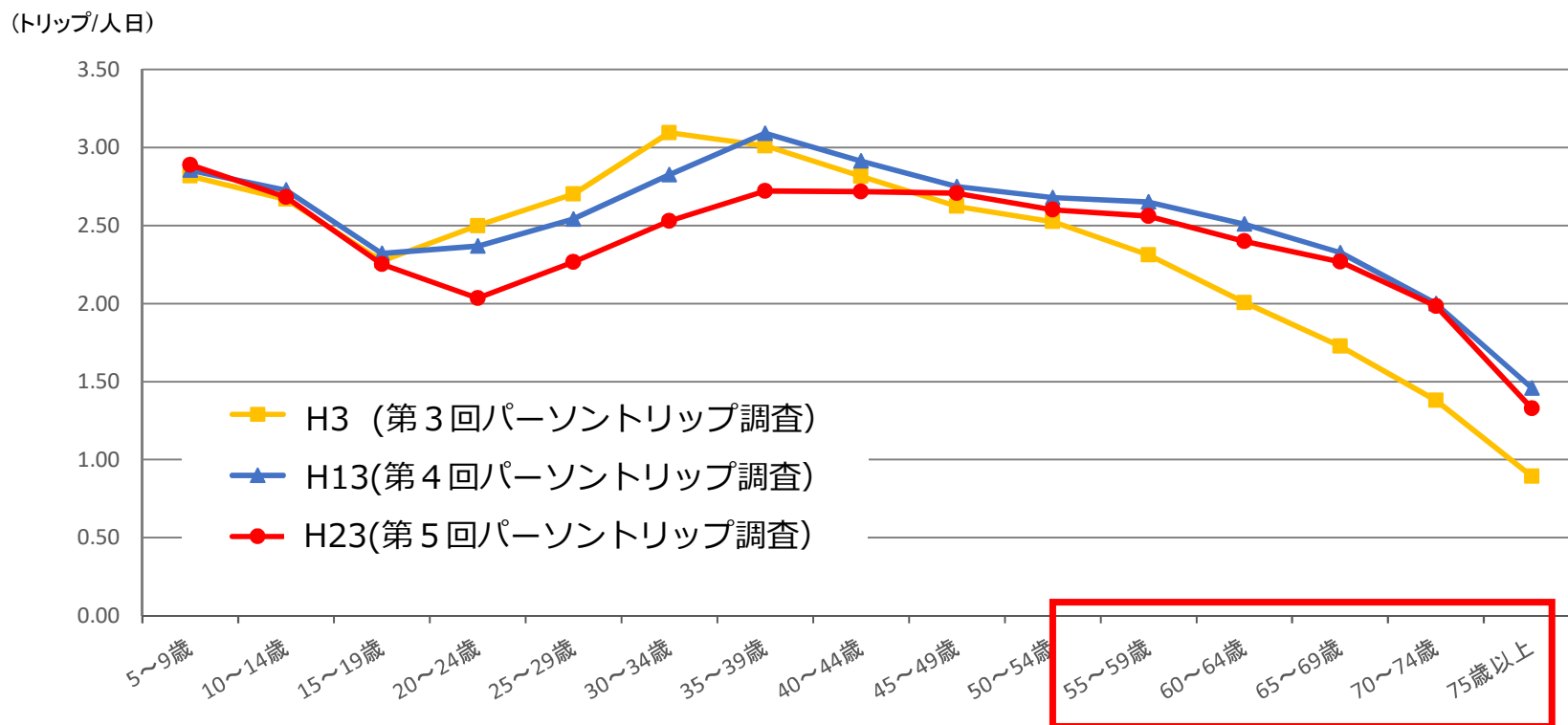


出典：統計なごやweb版、名古屋市統計（H30.10.1時点）

(2) 年齢階層別人口一人あたりトリップ数の推移

名古屋市民の年齢別の人口一人あたりトリップ数※の推移について、20～34歳は、減少傾向にあります。一方で、55歳以上は平成3年から平成13年において大幅に増加し、平成23年は平成13年とほぼ横ばいとなっています。

【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）】



出典：第3～5回中京都市圏PT調査より名古屋市作成

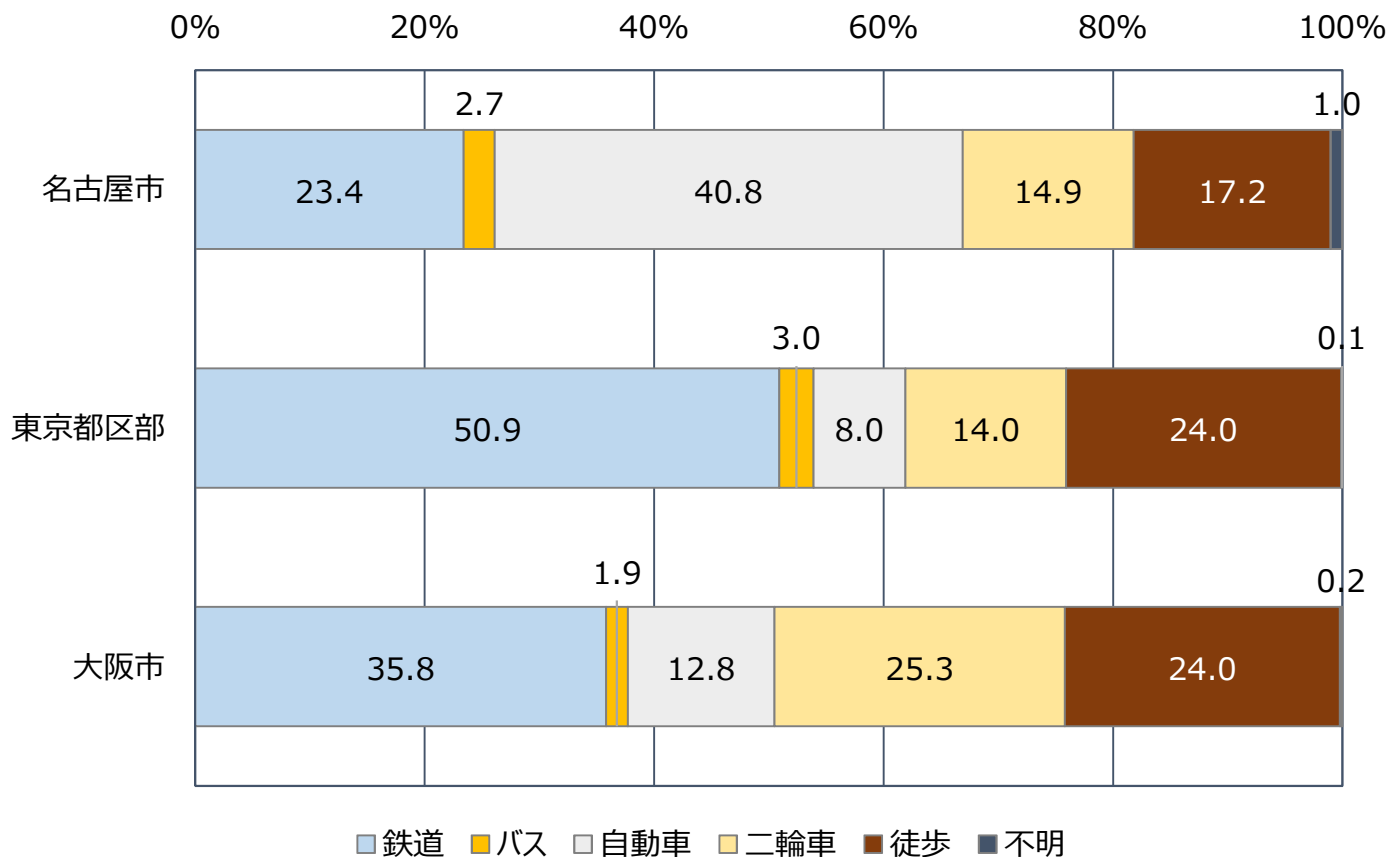
※トリップ

人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをトリップといいます。
移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。

(3) 代表交通手段割合の他都市比較

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。

【三大都市における交通手段別移動割合】

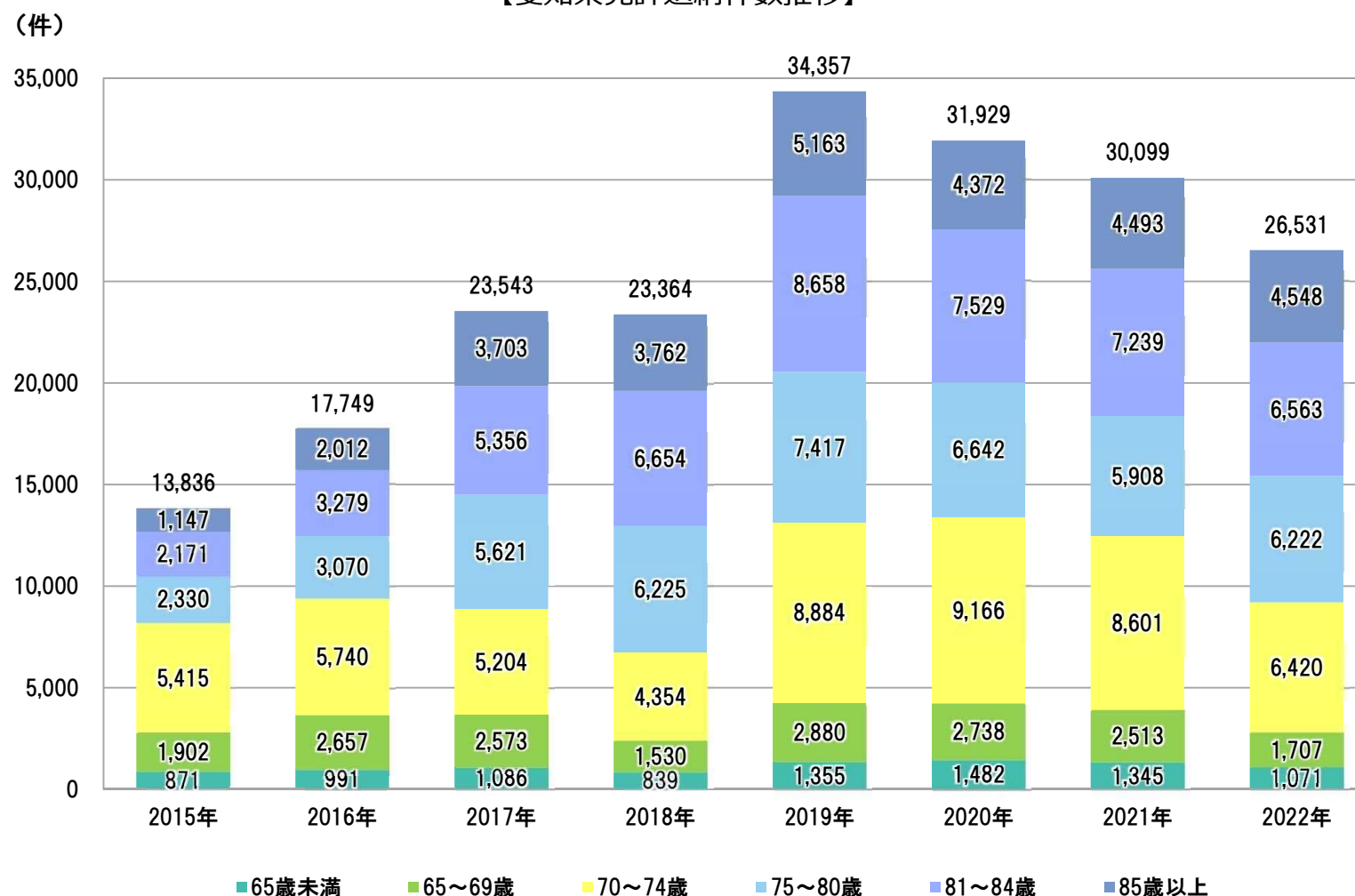


出典：名古屋市 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年度）
 東京都区部 第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
 大阪市 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2010年度）

(4) 運転免許の返納数

愛知県内の運転免許の返納件数は、2019年までは増加傾向で推移してきましたが、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。

【愛知県免許返納件数推移】

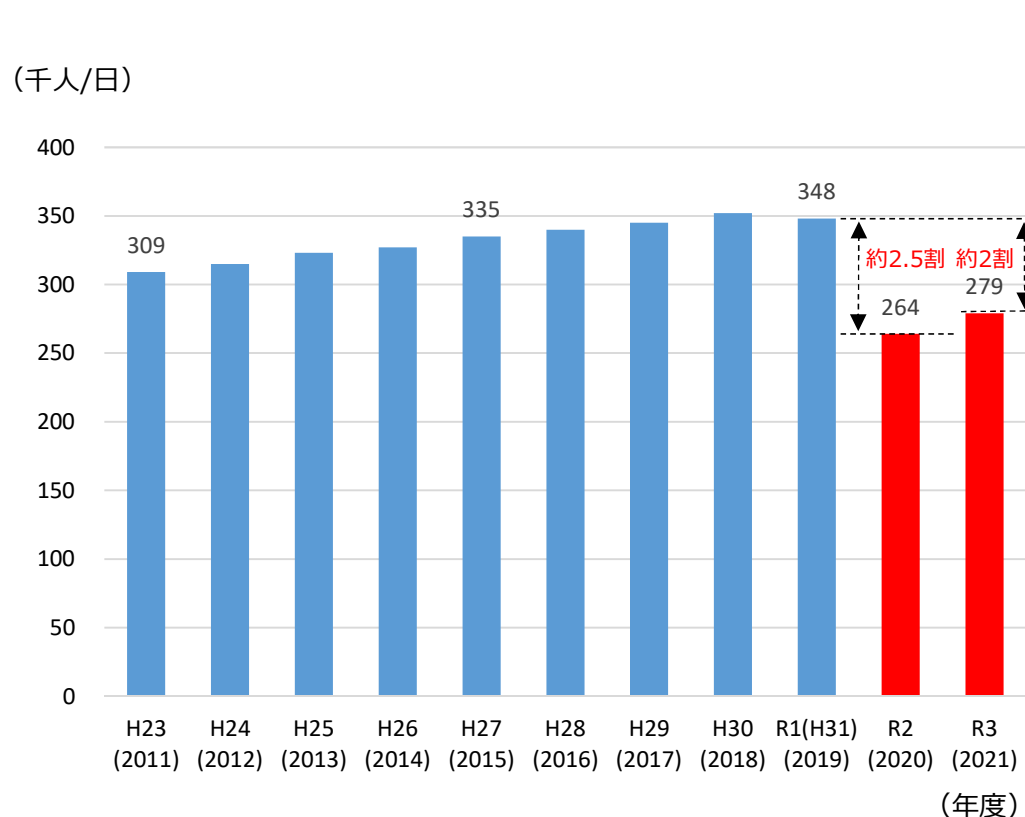


出典：運転免許統計（警察庁）

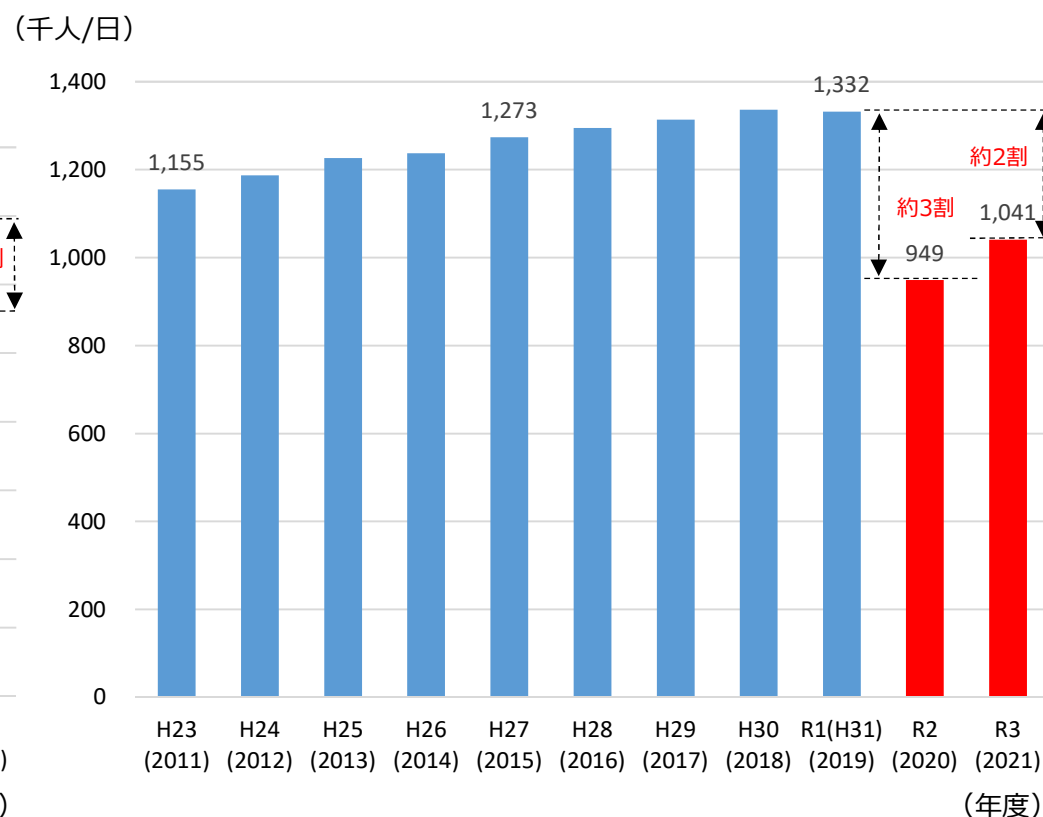
(5) 新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、人々の動きは大きく変化し、外出の自粛やテレワーク、オンライン会議等の新しい生活様式の定着により、公共交通の利用者数が減少しており、今後も新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで戻らない可能性があります。

【市営バスにおける1日当たりの利用者数の推移】



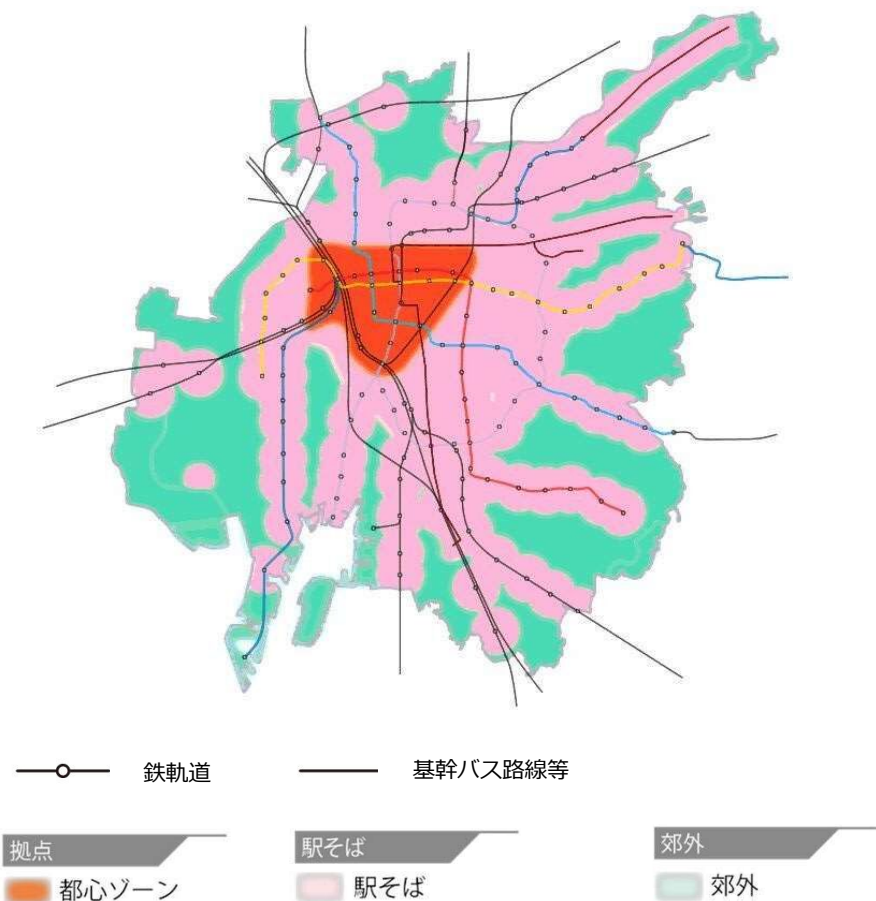
【市営地下鉄における1日当たりの利用者数の推移】



(6) 名古屋市の都市構造

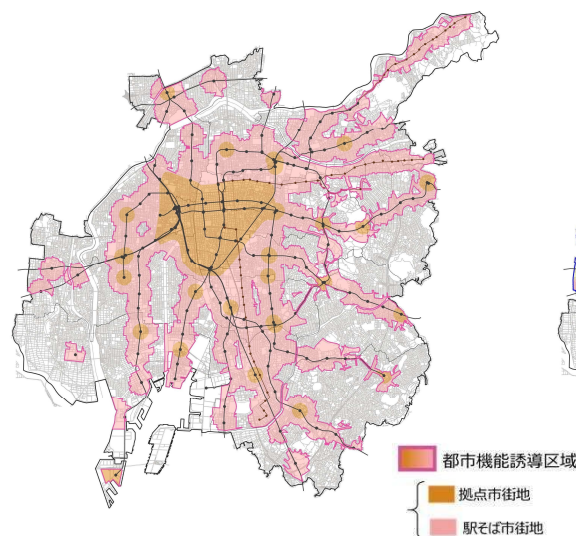
名古屋市の都市構造の考え方は、公共交通ネットワークと道路ネットワークに基づいており、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業、業務などの多様な都市機能が適切に配置・連携された集約連携型の都市構造の実現を目指しています。

【名古屋市の交通ゾーン図】

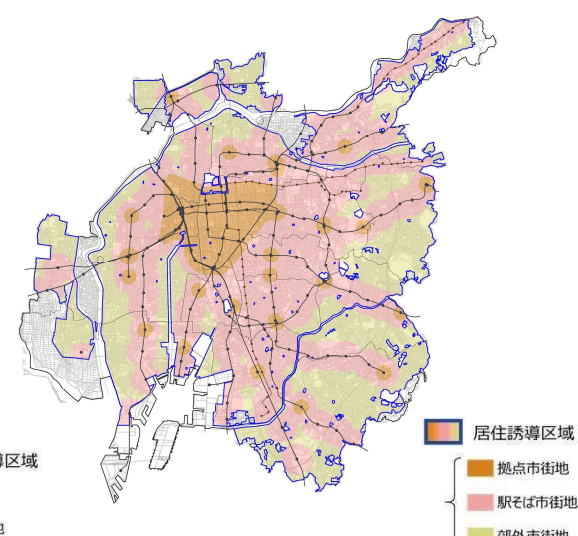


(概ね鉄道駅等から800m、
基幹バス路線等から500mの区域)

【都市機能誘導区域】



【居住誘導区域】



出典：なごや集約連携型まちづくりプラン

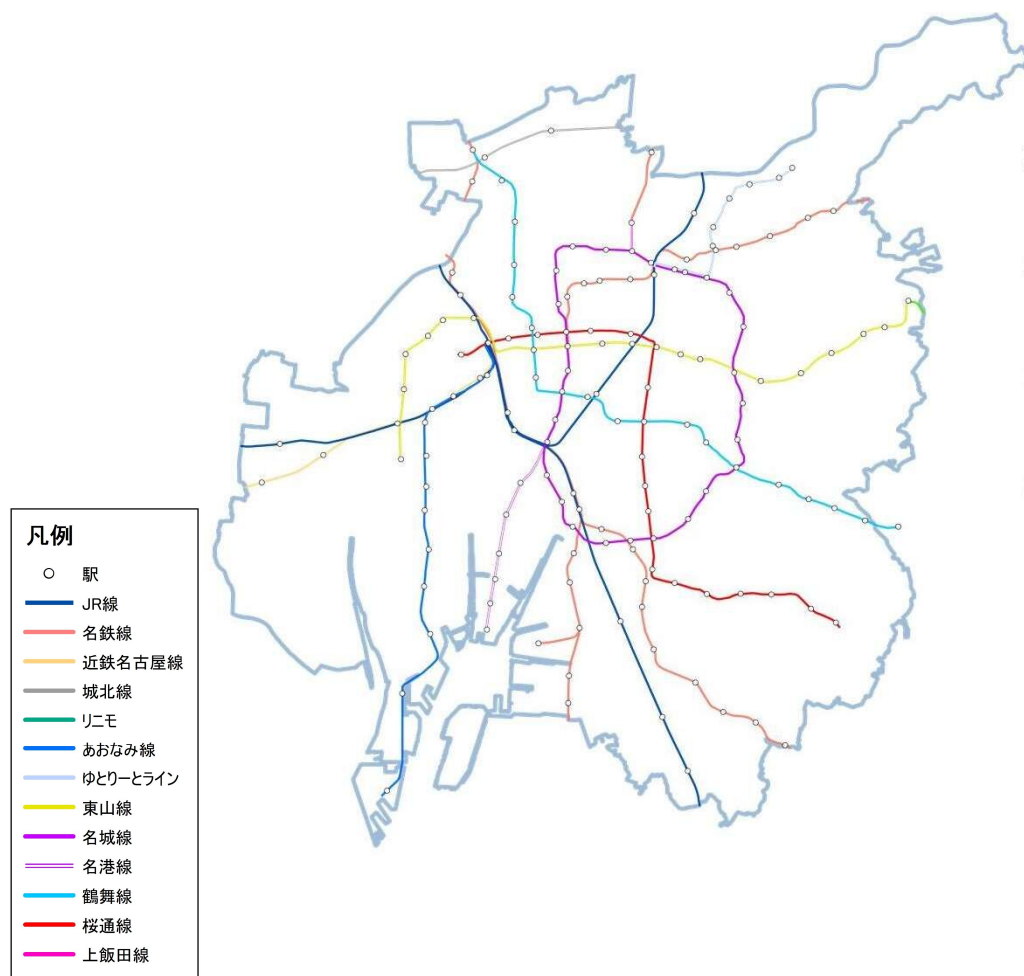
【なごや集約連携型まちづくりプランとの連携】



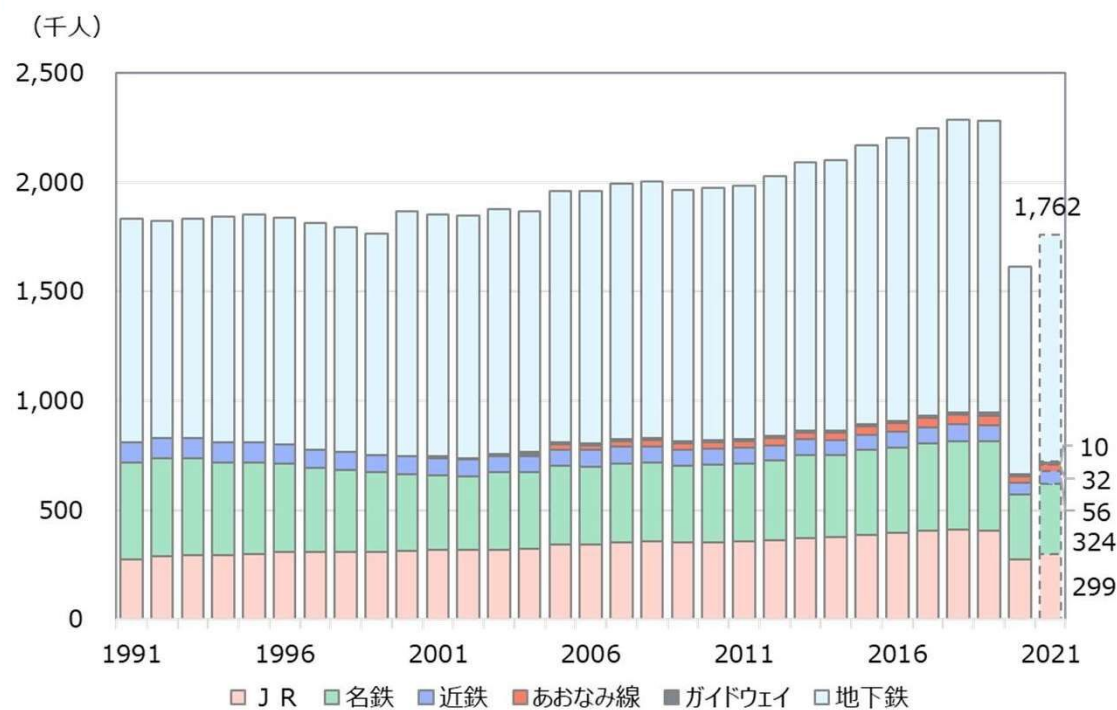
(7) 鉄軌道網

鉄道ではJR、名鉄、近鉄、市営地下鉄、あおなみ線など、軌道ではガイドウェイバスが運行し都市間・都市内の交通を担っています。

【鉄軌道網】



【市内の1日当たり鉄道及び軌道乗車人員】



出典：名古屋市統計年鑑

(8) バス路線網

市バス路線を中心に、市内のほぼ全域にバス路線が整備されており、市内の移動を担っています。また、名鉄バス、三重交通などにより、都市間を結ぶ路線バスが運行されています。

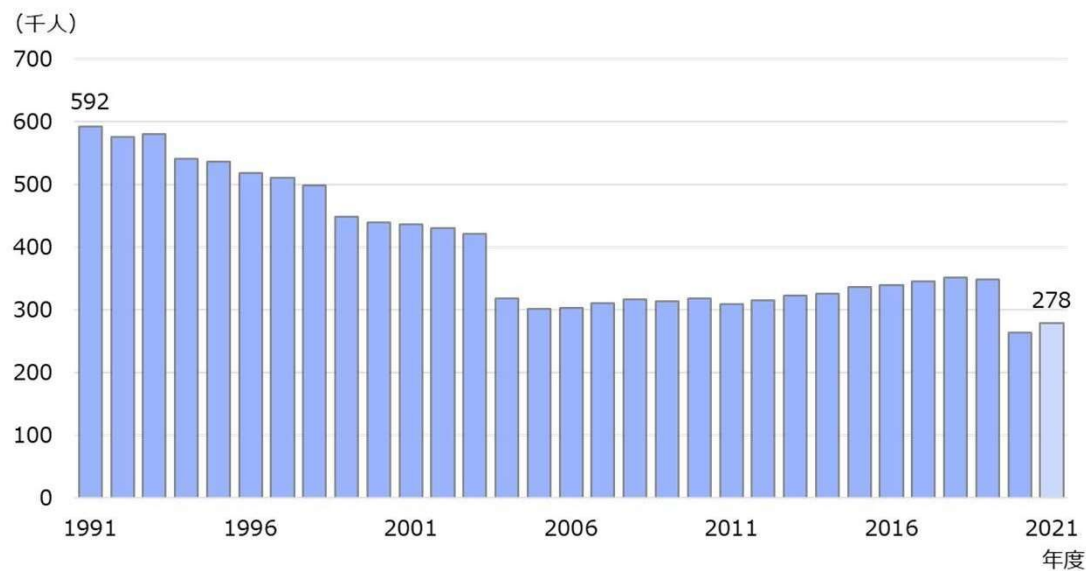
【バス路線網】



凡例

- 名鉄バス路線
- 三重交通バス路線
- 市営バス路線

【市内の1日当たり市バス乗車人員】

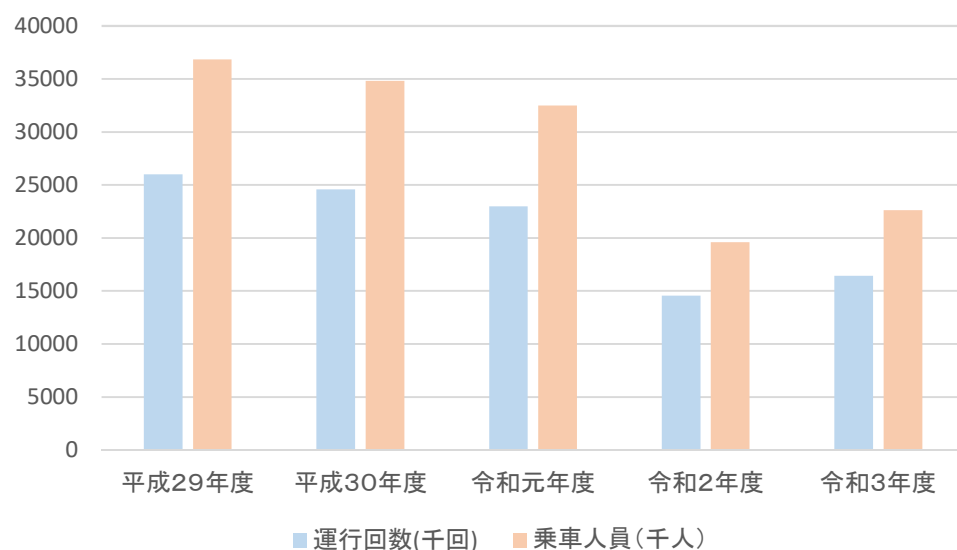


出典：名古屋市統計年鑑

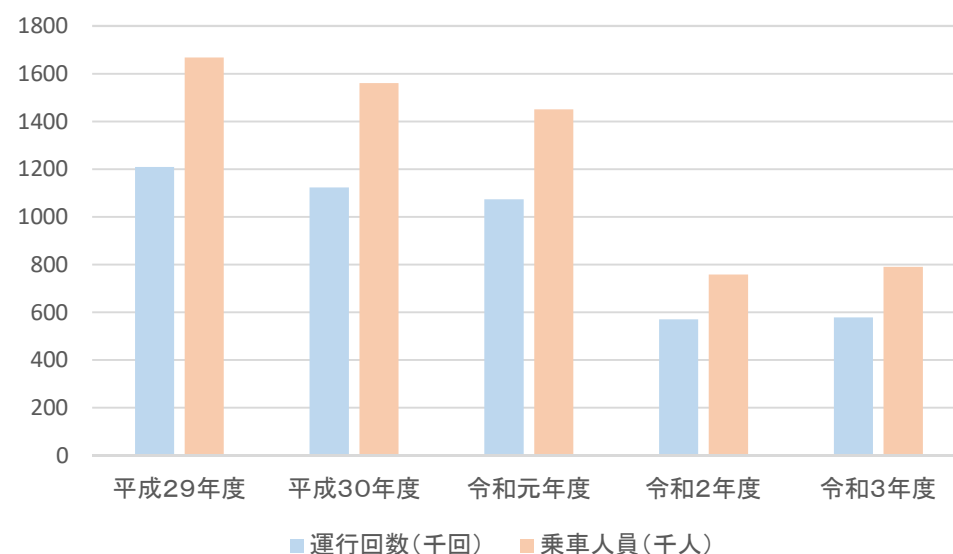
(9) タクシー・ハイヤーの運輸状況

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、人々の動きは大きく変化し、外出の自粛やテレワーク、オンライン会議等の新しい生活様式の定着により、タクシー・ハイヤーの運行回数・乗車人員は減少したが、令和3年度以降は回復基調にある。

【法人】



【個人】

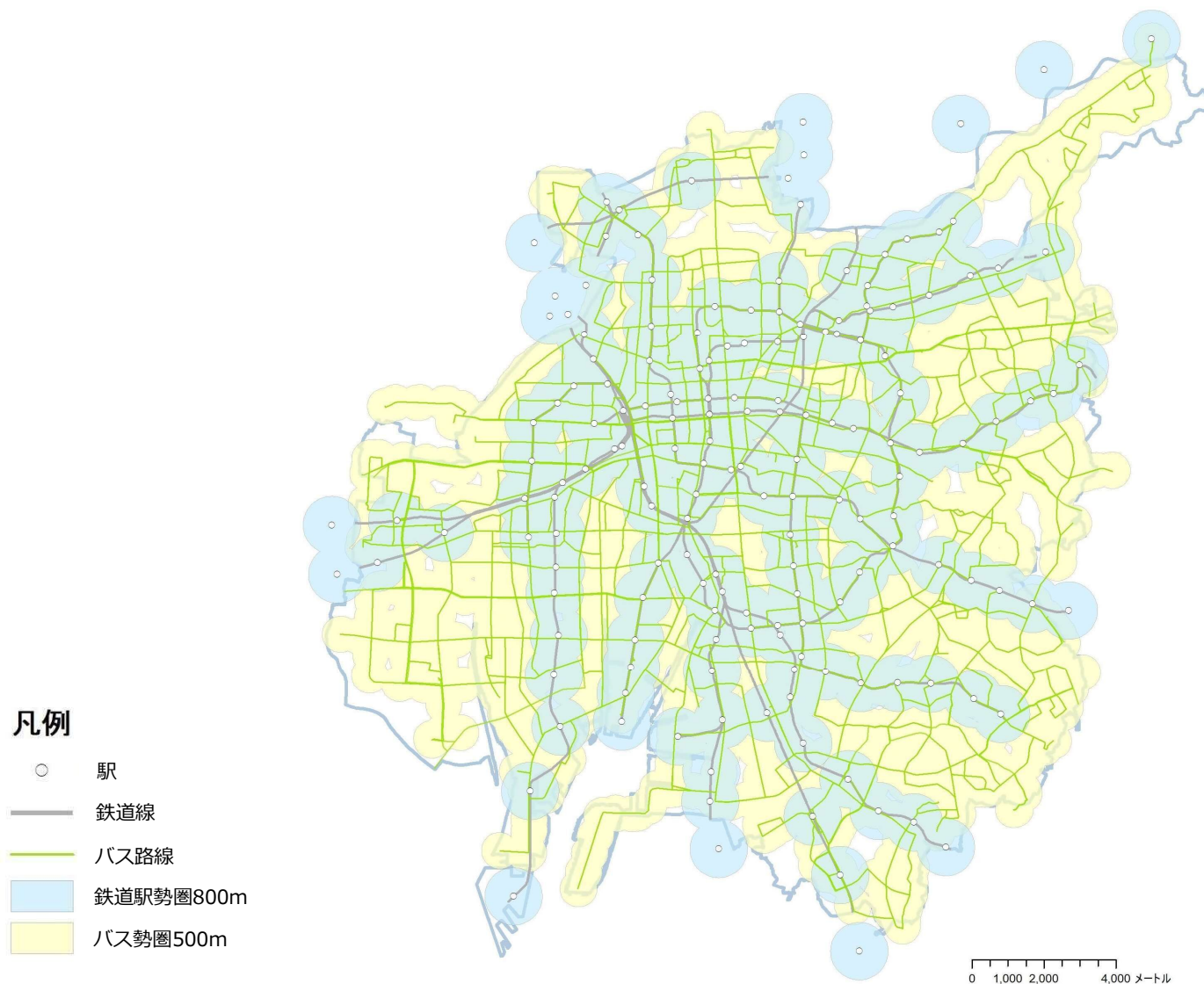


出典：名古屋市統計年鑑

(10) 公共交通のカバー圏域

名古屋市内は、第4次答申において定めたモデル路線網などの考え方に基づき、概ね市域全域を公共交通が担っています。

【公共交通による市内カバー圏域】

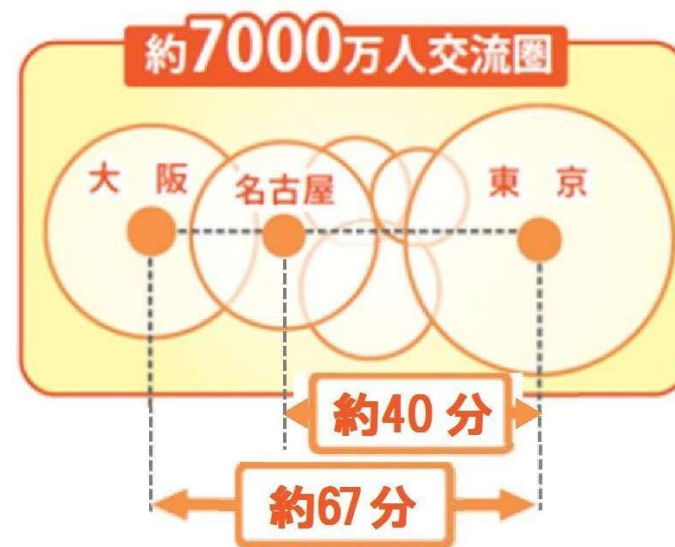
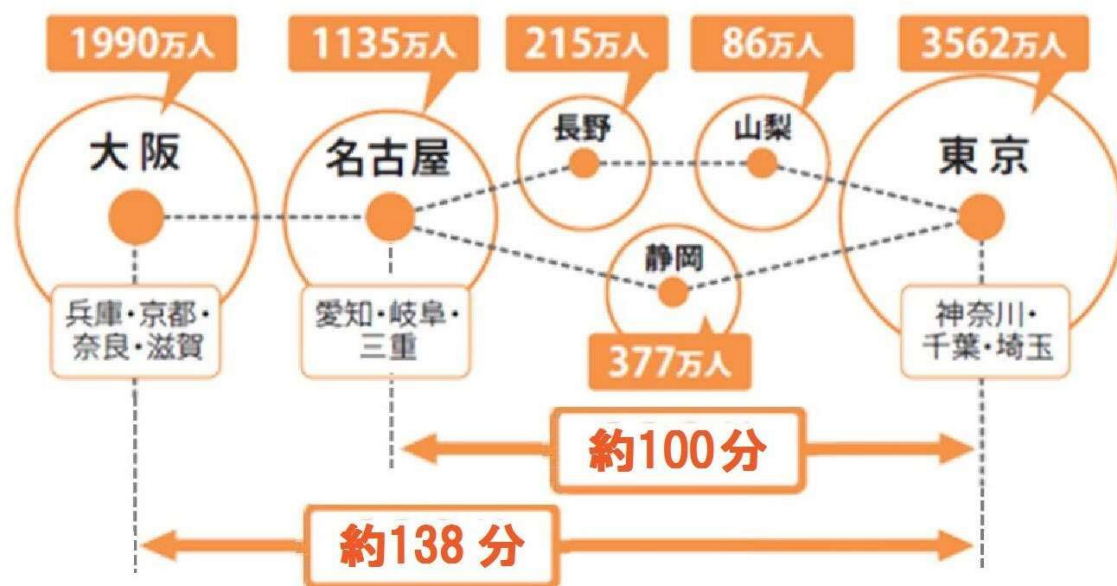


(11) リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線開業により東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれ、スーパーメガリージョンが誕生し、約7,000万人の交流圏が生まれることとなります。その中心に名古屋が位置しており、スーパーメガリージョンの交流拠点としての役割がより一層重要となります。



【リニア中央新幹線開業（東京～大阪間）による交流圏の変化】



東京～大阪間開業後

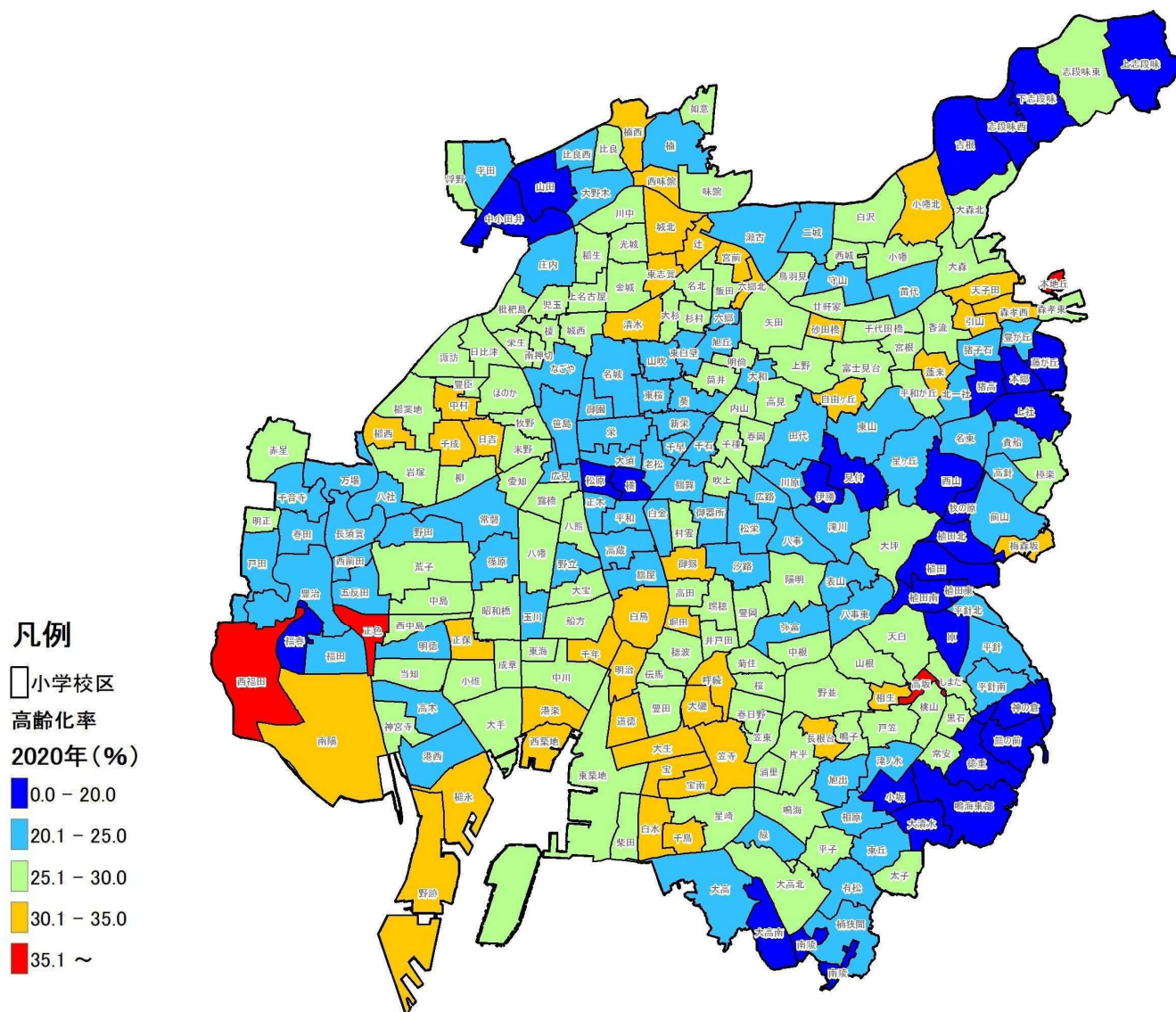
※人口は、2010年(H22)国勢調査人口等基本集計結果に基づき作成

出典:名古屋市

(12) 高齢化率

本市における高齢化率の高い小学校区は、市西部、市南部、市北部で目立っています。

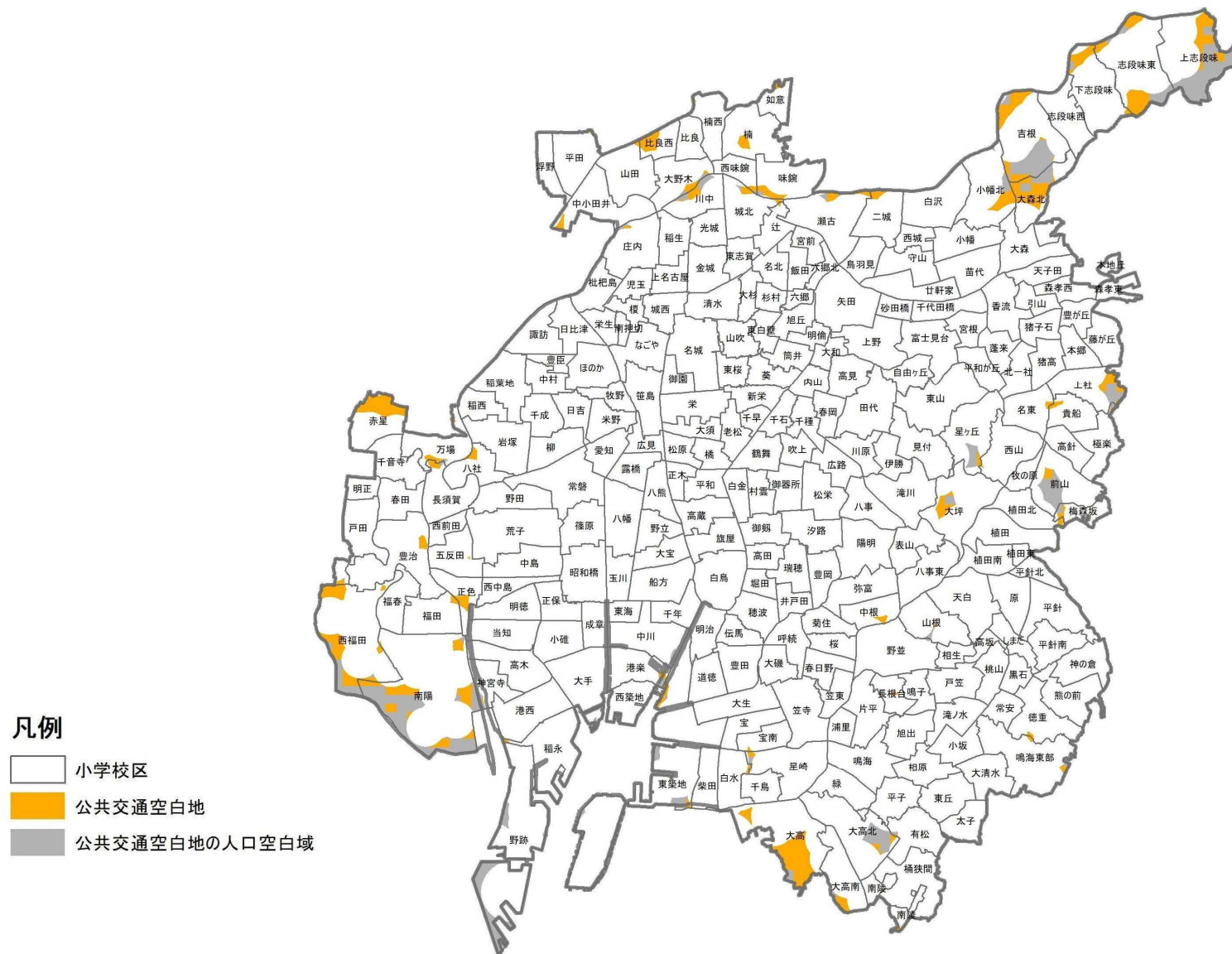
【小学校区別の高齢化率】



(1 3) 公共交通空白地の分布

本市の公共交通空白地は、外縁部で目立ち、その中でも市北部、志段味地区、西福田・南陽地区、大高地区で目立っています。

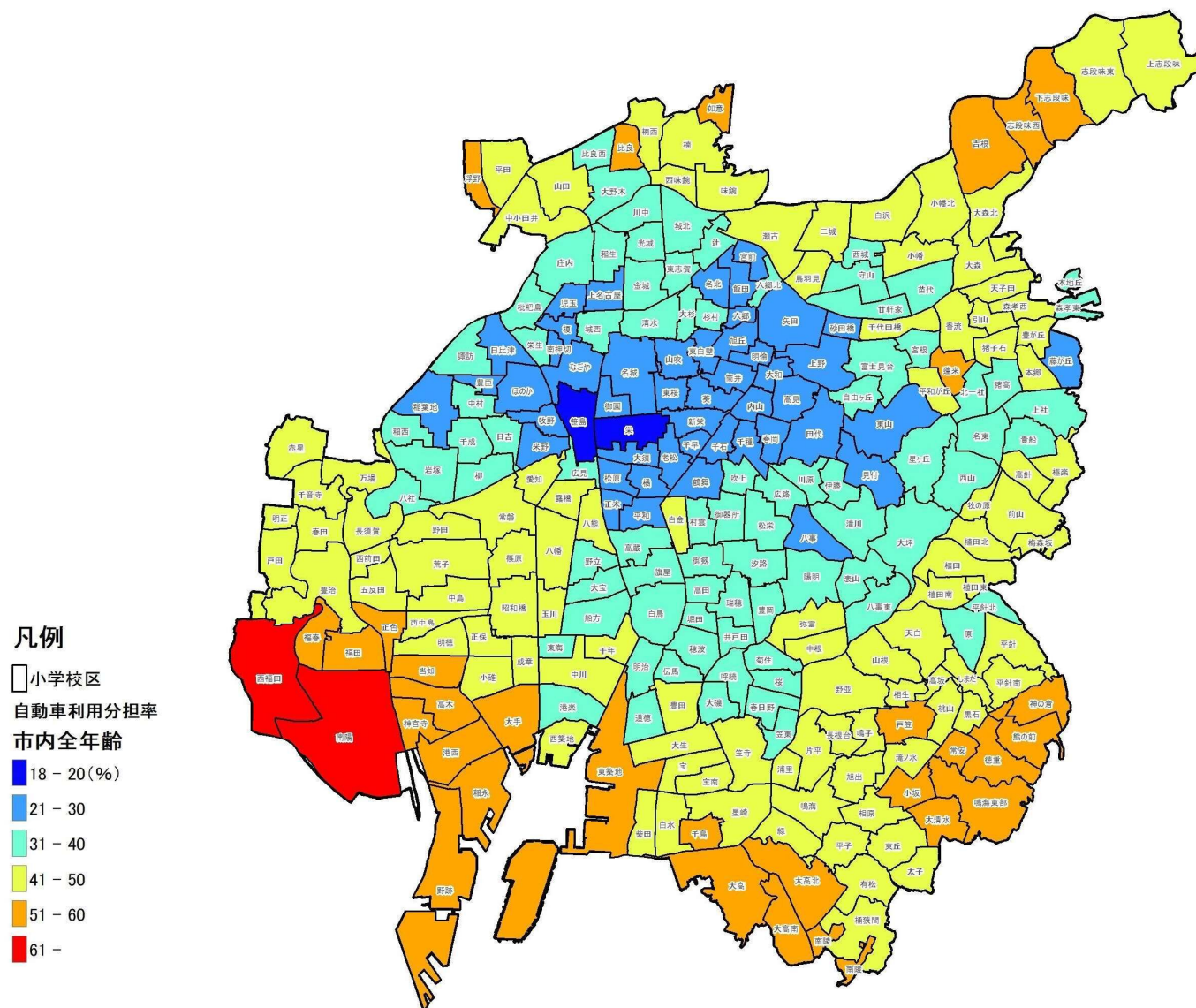
【市内の公共交通空白地の分布】



(14) 自動車分担率

自動車分担率の高い小学校区は、市の外縁部で目立っています。

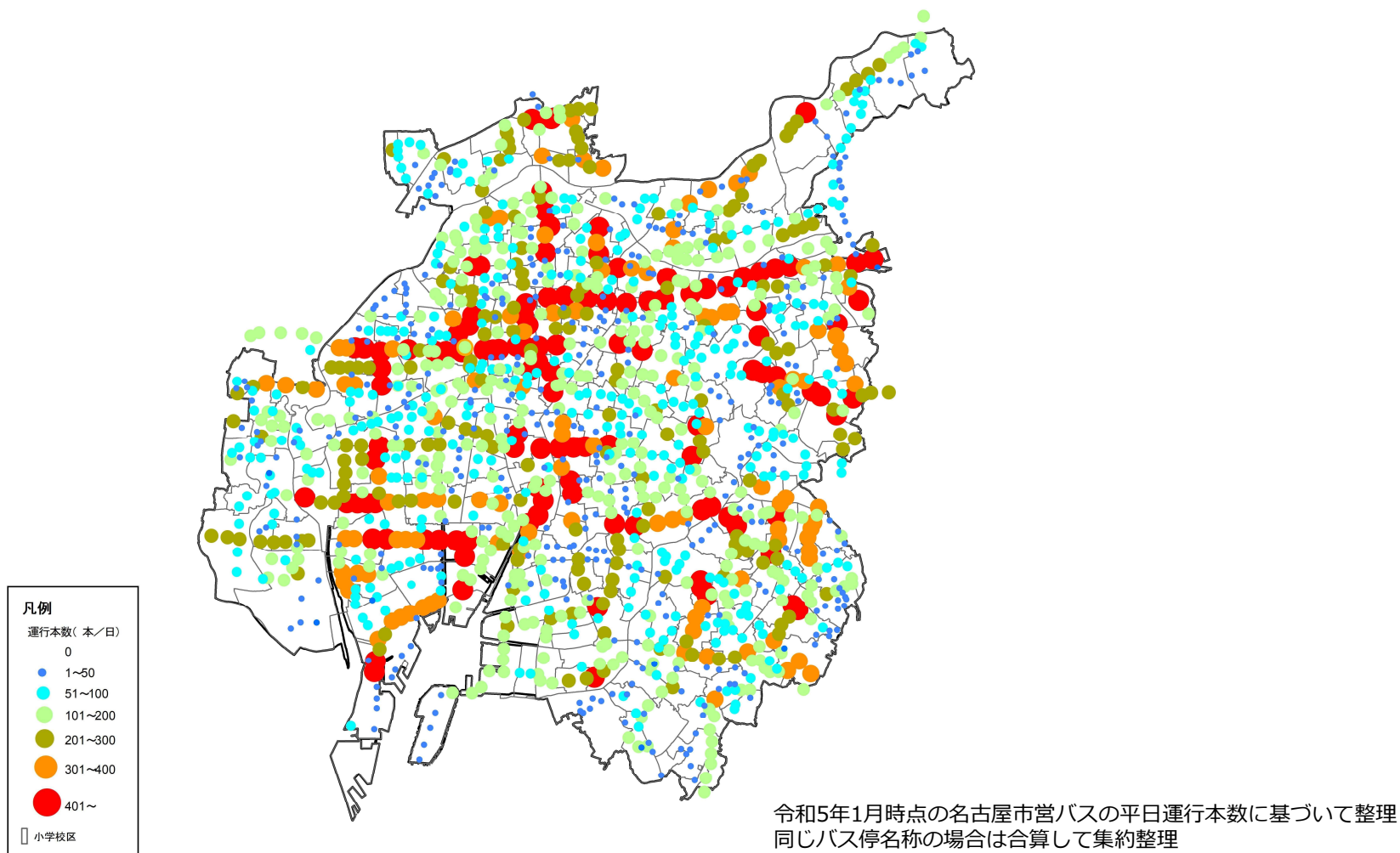
【自動車分担率 全年齢】



(15) 市バスの運行本数

市バスの運行本数が多いエリアは、本市の中央に多くみられ、本市の西部、志段味地区、南部では少なくなっています。

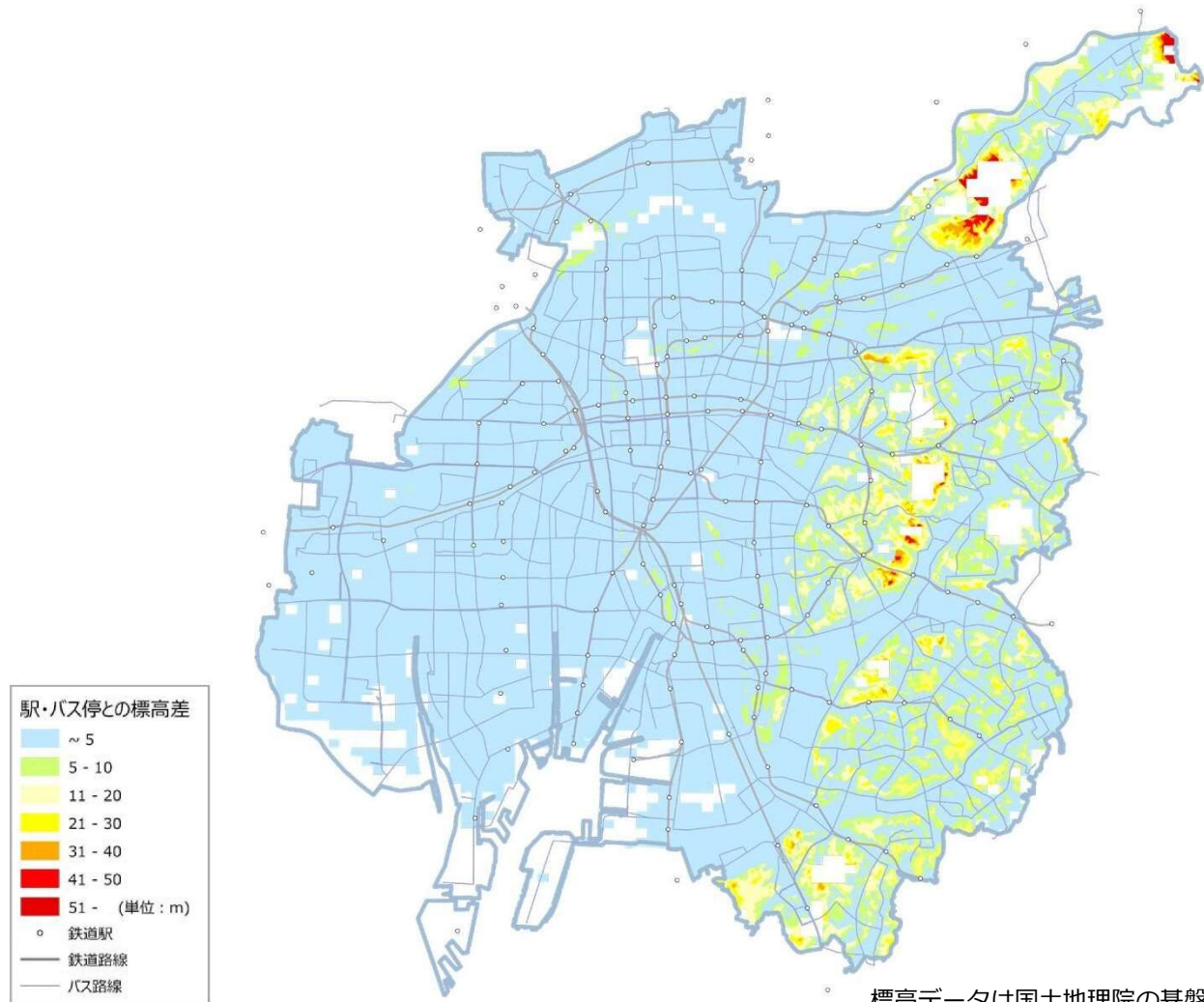
【市バス 運行本数】



(16) 最寄り駅・バス停との高低差

本市では、東部では高低差のある地形であるため、最寄り駅・バス停との高低差も大きくなっています。

【人口メッシュを基準とした最寄り駅・バス停との高低差】

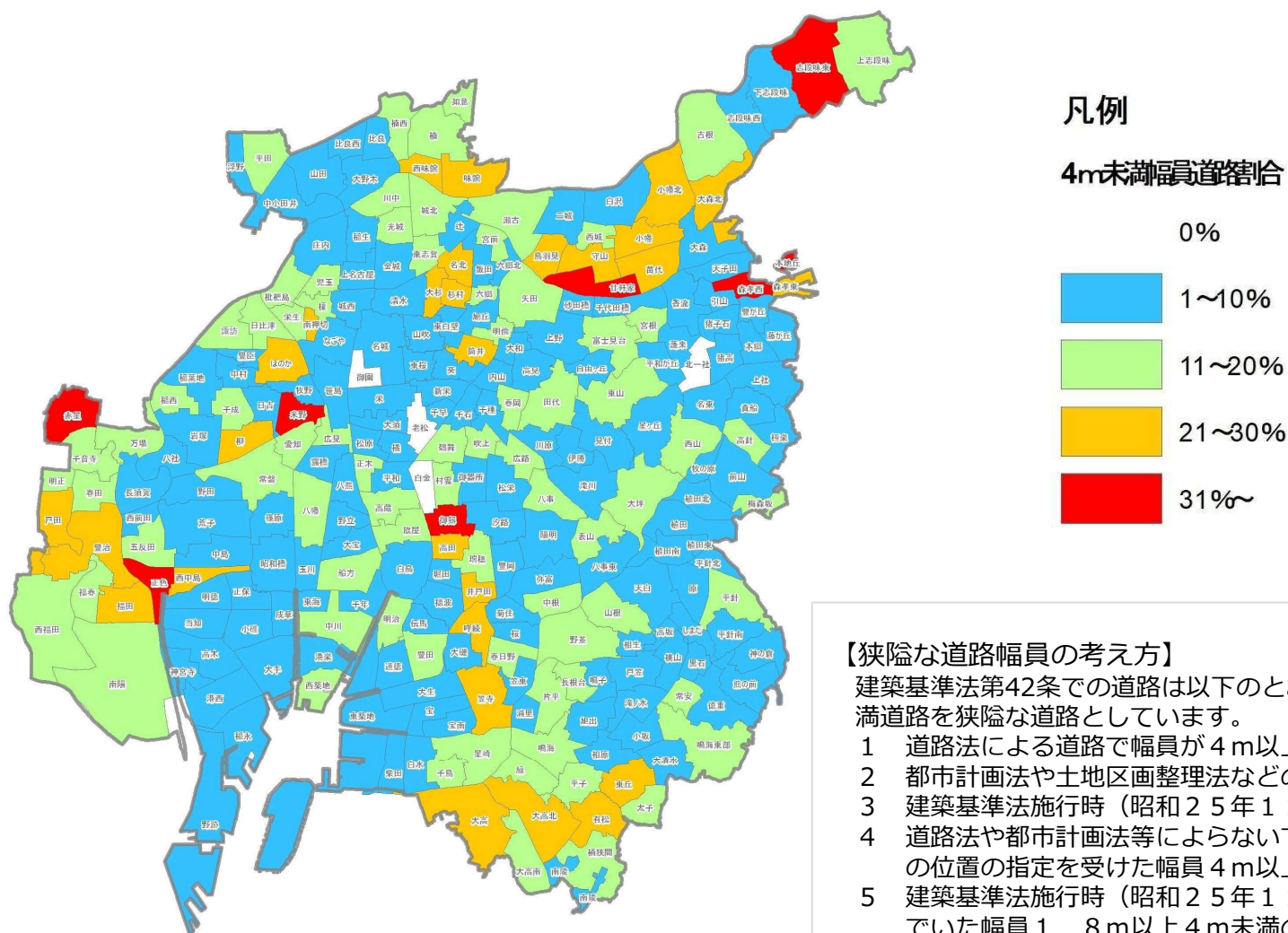


標高データは国土地理院の基盤地図情報の10mメッシュの標高より取得
各メッシュの平均標高と該当のメッシュと最も近い駅またはバス停との高低差を図化

(17) 狭隘な道路幅員の割合

本市では、狭隘な道路延長の割合が高い小学校区は市の外縁部で目立っています。

【4 m未満の道路幅員の割合】



【狭隘な道路幅員の考え方】

建築基準法第42条での道路は以下のとおり定義されていることから、ここでは4 m未満道路を狭隘な道路としています。

- 1 道路法による道路で幅員が4 m以上のもの
- 2 都市計画法や土地区画整理法などの法律に基づいてつくられた幅員4 m以上のもの
- 3 建築基準法施行時（昭和25年11月23日）に幅員4 m以上あったもの
- 4 道路法や都市計画法等によらないで築造する政令で定める基準に適合する道で、その位置の指定を受けた幅員4 m以上の道路
- 5 建築基準法施行時（昭和25年11月23日）に、その道に沿って、建築物が並んでいた幅員1.8 m以上4 m未満のもの