

1 調査名称：名古屋市公共交通計画に係る詳細検討業務委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市

4 調査期間：平成28年度

5 調査概要：

本市では、今後の新たな交流社会を見据えた交通政策の方向性を示す『なごや新交通戦略推進プラン』を平成23年9月に策定し、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」を目標とし、まちづくりと連携した総合交通体系の形成を目指している。

過年度調査（平成24年度公共交通計画に係る基礎指標検討業務委託、平成25年度公共交通あり方検討業務委託、平成27年度名古屋市公共交通計画に係る調査・検討業務委託）の結果を踏まえ、公共交通計画で示す新たな公共交通サービス水準と骨格となる具体的施策が本市に与える影響・効果について検討するものである。

## I 調査概要

1 調査名：名古屋市公共交通計画に係る詳細検討業務委託

### 2 報告書目次

#### 第1章 調査の目的と全体構成

- 1－1 調査の目的
- 1－2 調査の全体構成

#### 第2章 具体的施策の妥当性の検証

- 2－1 アウトカム指標の視点
- 2－2 具体的施策の検証
- 2－3 市全域におけるアウトカム指標の算出

#### 第3章 公共交通ネットワークのあり方の検討

- 3－1 公共交通の概況
- 3－2 公共交通ネットワークのあり方の検討

#### 第4章 財政的影響についての検討

- 4－1 クロスセクターベネフィットの算出

3 調査体制

本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置なし

4 委員会名簿等：

該当なし

## II 調査成果

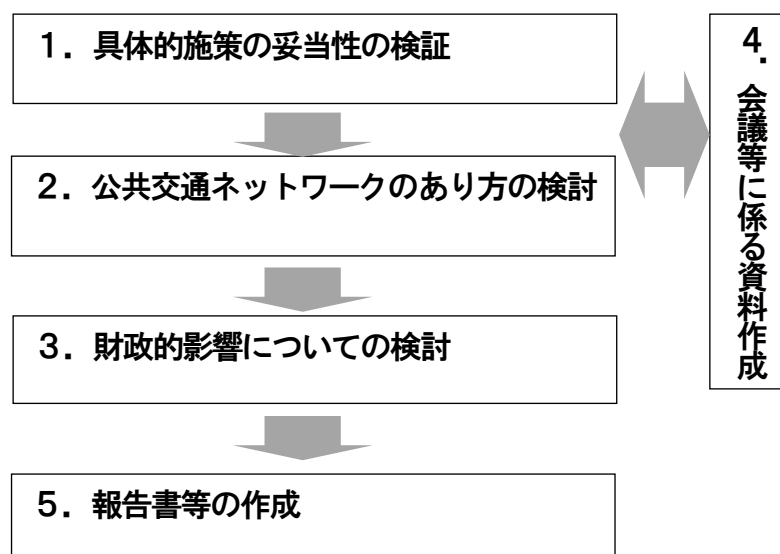
### 1 調査目的

本市では、今後の新たな交流社会を見据えた交通政策の方向性を示す『なごや新交通戦略推進プラン』を平成23年9月に策定し、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」を目標とし、まちづくりと連携した総合交通体系の形成を目指している。

過年度調査（平成24年度公共交通計画に係る基礎指標検討業務委託、平成25年度公共交通あり方検討業務委託、平成27年度名古屋市公共交通計画に係る調査・検討業務委託）の結果を踏まえ、公共交通計画で示す新たな公共交通サービス水準と骨格となる具体的施策が本市に与える影響・効果について検討するものである。

### 2 調査フロー

本調査の全体構成は以下のとおりである。



### 3 調査圏域

名古屋市全域

## 4 調査成果

### 1 具体的施策の妥当性の検証

#### (1) 具体的施策の設定

妥当性を検証するケーススタディとして、南陽地区を対象とした路線再編を設定した。

##### ①検討対象地区

N地区

##### ②基幹的バス路線網

- ・市外の玄関口となる交通結節拠点と市内移動における交通結節拠点を結ぶ路線
- ・その他路線再編

#### (2) 妥当性の検証

##### ①乗車人員の変化

N地区をケーススタディとして、現行のバス路線網を基幹的バス路線を軸に再編することによる乗車人員の変化を推計した。

その結果、基幹的バス路線とした系統の乗車人員は、全体で6%増加した。なお、路線再編・集約による減便区間もあるため、路線によっては乗車人員が減少した路線も生じている。

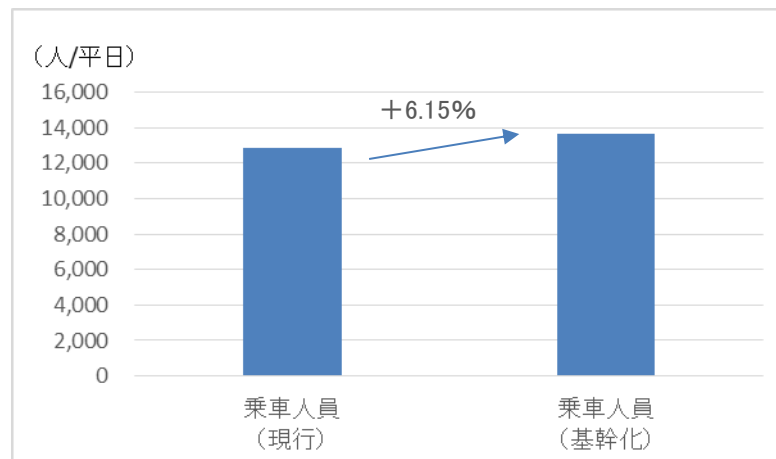


図 N地区における系統の乗車人員変化  
(「基幹的バス路線に係る分析等業務委託」基幹バスモデルによる予測)

②アウトカム指標の変化

N地区をケーススタディとして、現行のバス路線網を基幹的バス路線を軸に再編することによるアウトカム指標の変化を推計した。

表 N地区ケーススタディにおけるアウトカム指標の変化

指標	施策による指標変化
交通結節拠点への所要時間別人口カバー率	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節拠点へ乗換なしで行ける人口の割合が、48%から63%に増加。</li> <li>交通結節拠点へ乗換なしで40分以内に到達できる人口割合は、43%と横ばい。</li> </ul>
都心への所要時間別人口カバー率	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心へ40分以内に到達できる人口の割合が、47%から54%に増加。</li> </ul>
ラッシュ時に最寄り駅へ一定時間内に到達できる人口割合の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄り駅へ30分超かかる人口の割合が、2.6%から2.4%に若干減少、全体的に大きな変化はみられない。</li> </ul>

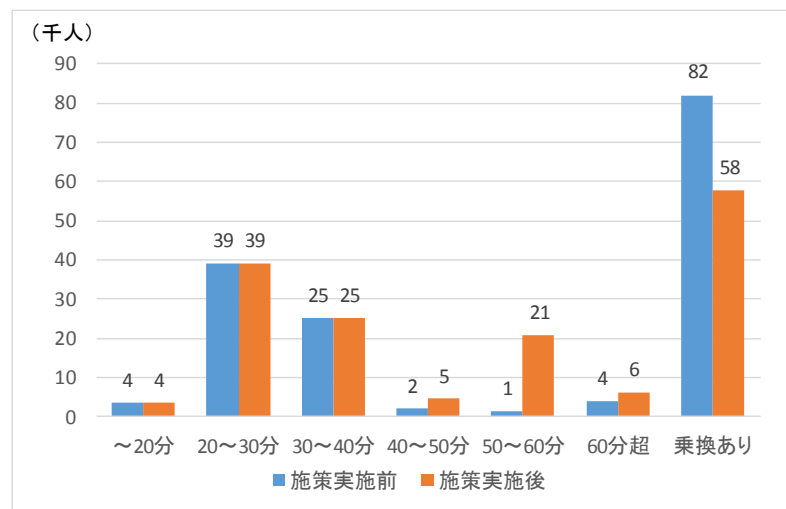
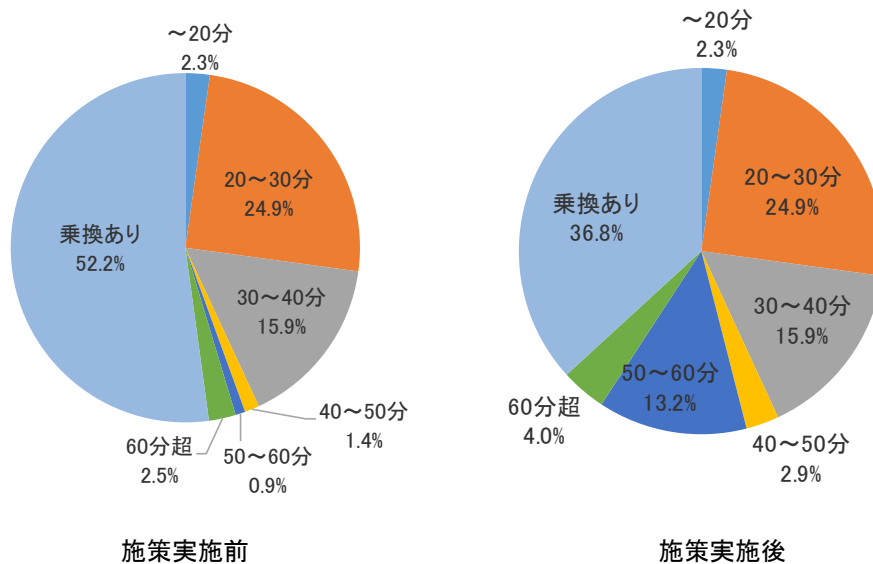


図 施策前後での交通結節拠点への所要時間ランク別カバー人口の変化

【参考】

表 アウトカム指標の方向性と現況値（市域全域）

将来イメージ	目標とするサービス水準	
	アウトカム指標の方向性	現況値
くらしの移動を支える	乗換なしで拠点へ到達できる	人口割合 99.4%
	ラッシュ時に最寄り駅へ一定時間内に到達できる	15分以内に到達可能な人口割合 73.8% (平均約12分)
	自宅から徒歩で乗合公共交通を利用できる (鉄軌道圏域500mバス停等圏域300m)	公共交通の人口カバー率 88.6%
	待ち時間少なく乗合公共交通に乗車できる	昼間待ち時間10分以内の人口割合 85.6% (平均約6分)
おでかけ機会を広げる	都心へ一定時間内に到達できる	40分以内に到達可能な人口割合 74.7% (平均約32分)
	交通結節拠点へ乗換なしで一定時間内に到達できる	40分以内に到達可能な人口割合 72.0% (平均約33分)
	周辺市町村からスムーズに市内に移動ができる	-
	乗換バリアを感じず移動することができる	-
公共交通を維持させる		

表 分析対象とした施設・拠点

施設区分	対象
最寄駅	市内の鉄道駅（城北線を除く全駅）及び利用可能性のある市境界周辺にある市外の鉄道駅 （市外の鉄道駅：[名鉄] 赤池、印場、旭前、尾張旭、三郷、春日井、味美、西枇杷島、下小田井、西春、徳重・名古屋芸大、二ツ杵、前後、、名和、[リニモ] はなみずき通、杵ヶ池公園、[J R] 勝川、春日井、神領、高蔵寺、蟹江、共和、[近鉄] 近鉄蟹江、[愛環] 中水野）
拠点	都市計画マスタープランで位置付けられた拠点
賑わい拠点	拠点のうち下記の条件を2個以上満たす駅（17 駅） ・乗車人員 10,000 人以上 ・複数鉄道路線結節駅 ・市域の端末拠点 ・周辺に店舗面積 1 万㎡以上の大規模小売店（H C 等除く）の立地 ・周辺に主要病院の立地
交通結節拠点	賑わい拠点のうち交通結節機能を有する拠点 （名古屋、栄、金山、大曽根、本山、八事、新瑞橋）
都心	都心内の駅・バス停として以下を設定 ・駅：名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋、栄、栄町、久屋大通、伏見 ・バス停：名古屋駅、名古屋駅（太閤通口）、名古屋・名鉄バスセンター、栄、栄（大津通沿い）、栄（噴水南）、栄（オアシス 2 1）、栄大津

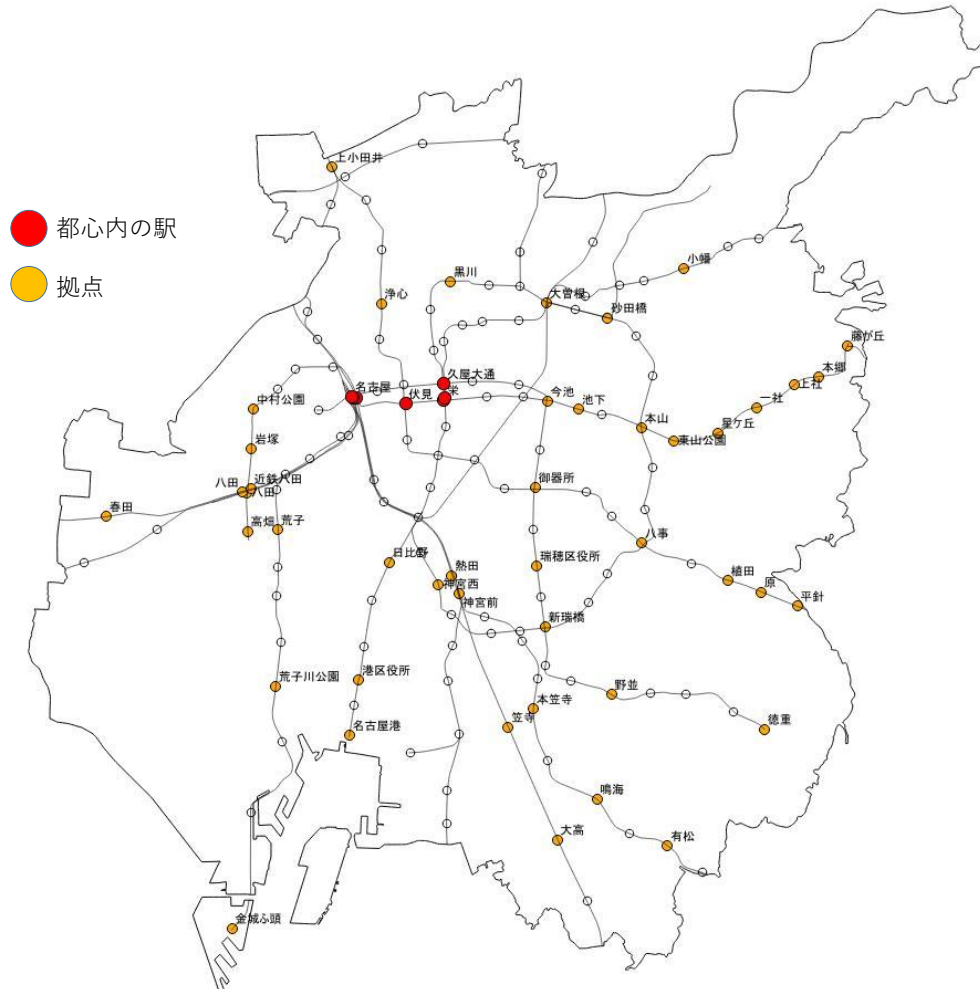


図 都心内の駅、拠点の位置



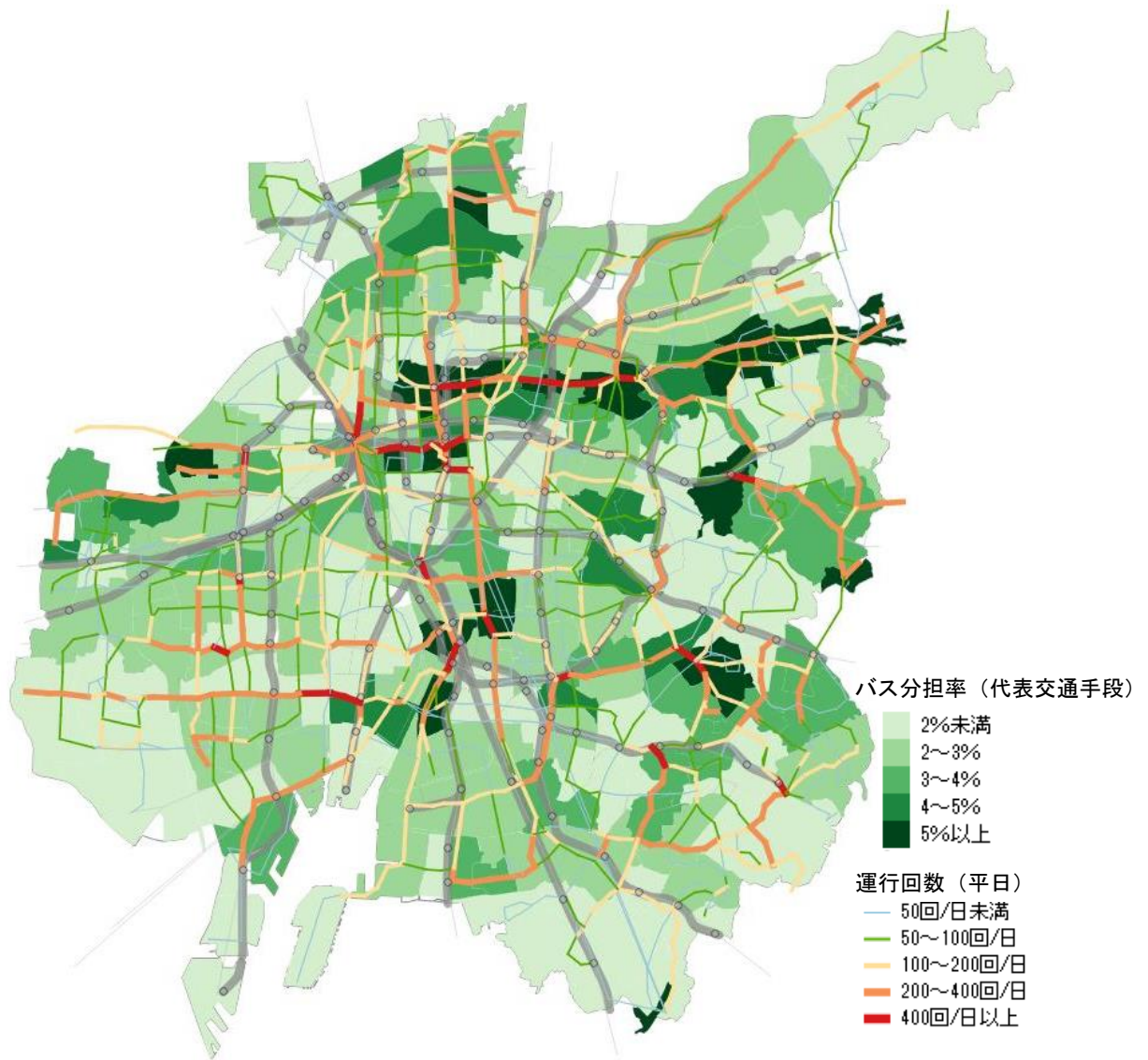
## 2 公共交通ネットワークのあり方の検討

### (1) 公共交通の概況

バス分担率と運行回数の関係は以下のとおりである。

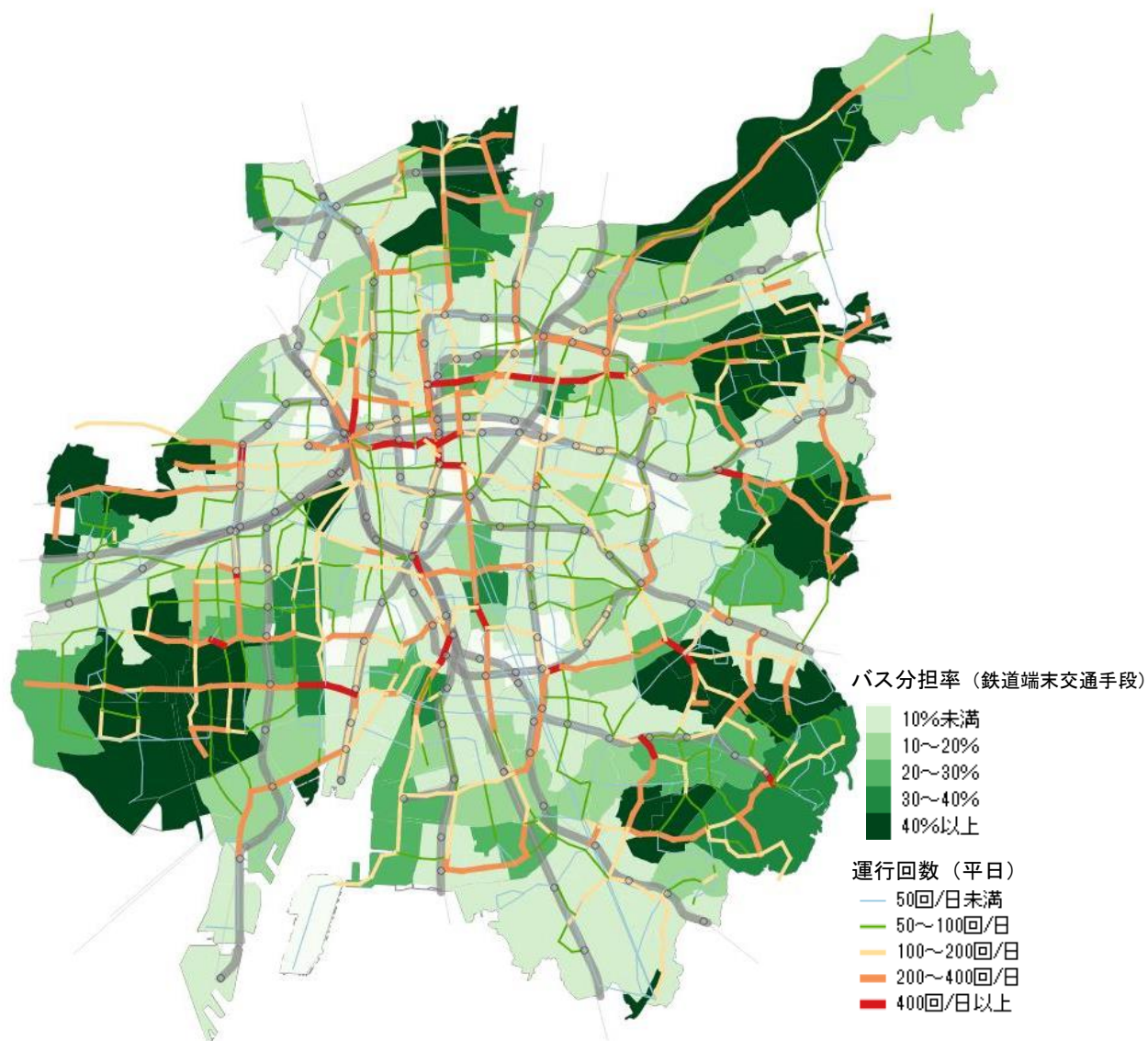
区間別運行回数は、基幹2、幹神宮1の基幹的系統や名古屋駅と栄間（広小路通）の多くの系統が集中する区間等で400回/日以上（往復）となっている。

パーソントリップ調査に基づく省ゾーン別バス分担率との関係を見ると、基幹2沿線では代表交通手段としてのバス分担率が高く、周辺地域は鉄道駅への端末交通手段としてのバス分担率が高くなっている。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果（H23）

図 区間別運行回数（平日）と代表バス分担率（小ゾーン別）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果（H23）

図 区間別運行回数（平日）と鉄道端末バス分担率（小ゾーン別）

(2) 将来の公共交通機関の再編イメージ

将来の公共交通機関を下表のとおり「基幹的公共交通機関」「準基幹的公共交通機関」「身近な公共交通機関」の3段階に再編していくことを検討する。

表 公共交通ネットワークの機能分担

	基幹的公共交通機関	準基幹的公共交通機関	身近な公共交通機関
役割	市内の主要公共交通網を形成。	基幹的交通機関を補う。	基幹的交通機関、準基幹的交通機関を補う。
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性に優れている。</li> <li>・大量輸送を行うことができる。</li> <li>・ダイヤを気にせず利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹的交通機関より高密度に路線があり、基幹的交通機関へ乗り継ぐことができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の日常生活のニーズに柔軟に対応する。</li> </ul>
サービス水準	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッシュ時〇分</li> <li>・昼間時〇分の運行間隔</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッシュ時〇分</li> <li>・昼間時〇分の運行間隔</li> </ul>	(地域巡回バス) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッシュ時〇分</li> <li>・昼間時〇分の運行間隔</li> </ul>
現状の交通機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道</li> <li>・基幹バス路線</li> <li>・幹線バス路線 (鉄軌道代替路線の役割を担う路線)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス (基幹的交通機関からのフィーダー路線)</li> <li>・一般バス路線 (〃)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般バス (病院等日常生活に必要な施設を先とする路線)</li> <li>・地域巡回バス</li> <li>・タクシー</li> </ul>