

1 調査名称：公共交通あり方検討業務

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25年度

5 調査費：4,463千円
(総合都市交通体系調査)

6 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。

今後、さらなる高齢化の進展、人口減少、厳しい財政事情など都市活力の低下が懸念される中、必要な公共交通サービス向上も視野に入れながら、これまでの公共交通サービスの見直しを行い、中京都市圏の中核都市として、国際的・広域的な交流の促進と集約連携型都市構造の実現に向けた公共交通体系の構築が求められている。

本業務では、以上の背景をもとに、地下鉄、バスを主体とした本市の公共交通に関わる現況及び課題を把握分析するとともに、今後の公共交通のあり方に関する検討を行うものである。

I 調査概要

1 調査名：公共交通あり方検討業務委託

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 本市を取り巻く状況と将来の見通し

2－1 人口減少、超高齢社会の到来

2－2 人口分布・施設立地の変化

2－3 市民の交通特性

2－4 公共交通に係る将来見通し

2－5 財政の現状把握

2－6 主要プロジェクト

第3章 公共交通サービスの現状

3－1 市域全体における公共交通サービスの現状

3－2 都心アクセスの現状

3－3 都心部の現状

3－4 公共交通サービス水準の都市比較

第4章 課題の整理

第5章 今後の公共交通のあり方に関する検討

5－1 公共交通のあるべき姿の検討

5－2 あるべき姿の実現に向けた検討

第6章 マトリックス表の作成

第7章 公共交通計画策定の必要性の整理

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

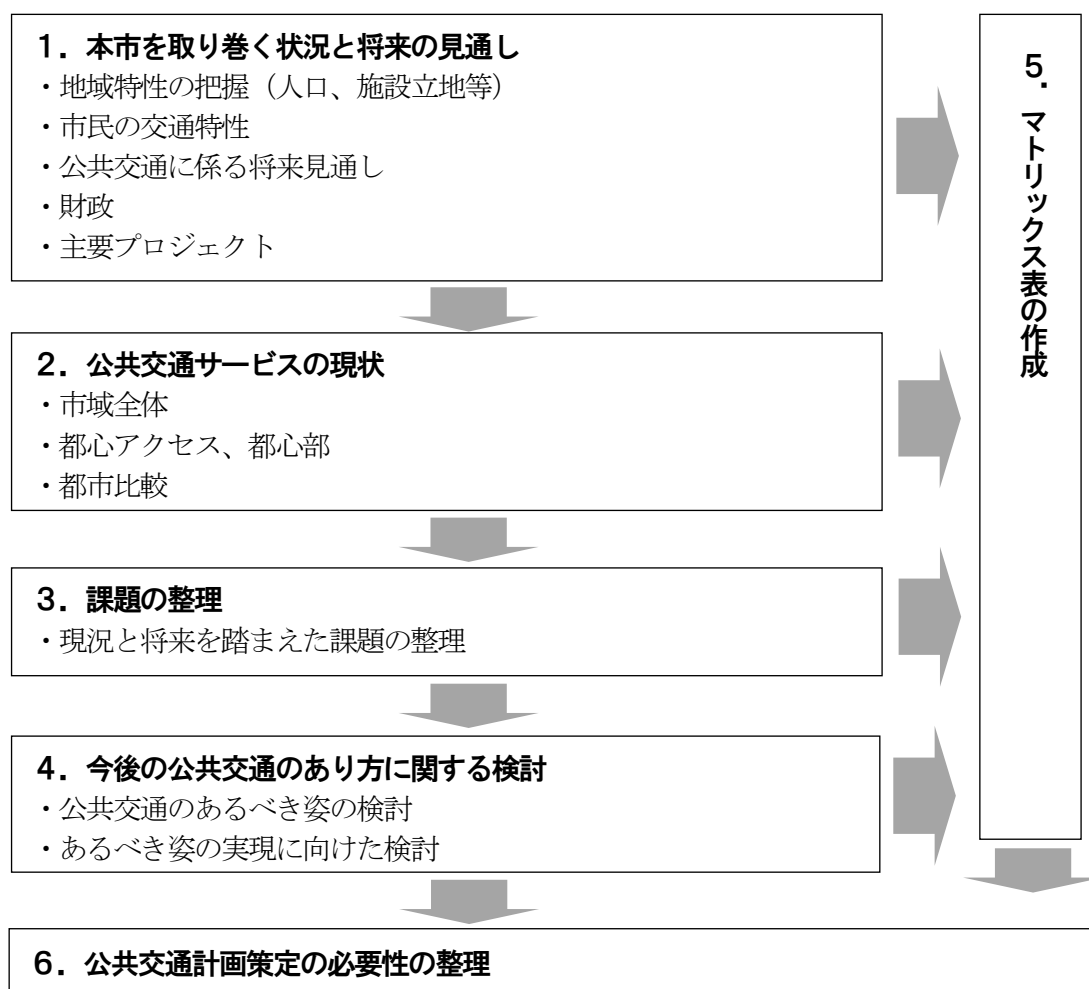
1 調査目的

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。

今後、さらなる高齢化の進展、人口減少、厳しい財政事情など都市活力の低下が懸念される中、必要な公共交通サービス向上も視野に入れながら、これまでの公共交通サービスの見直しを行い、中京都市圏の中核都市として、国際的・広域的な交流の促進と集約連携型都市構造の実現に向けた公共交通体系の構築が求められている。

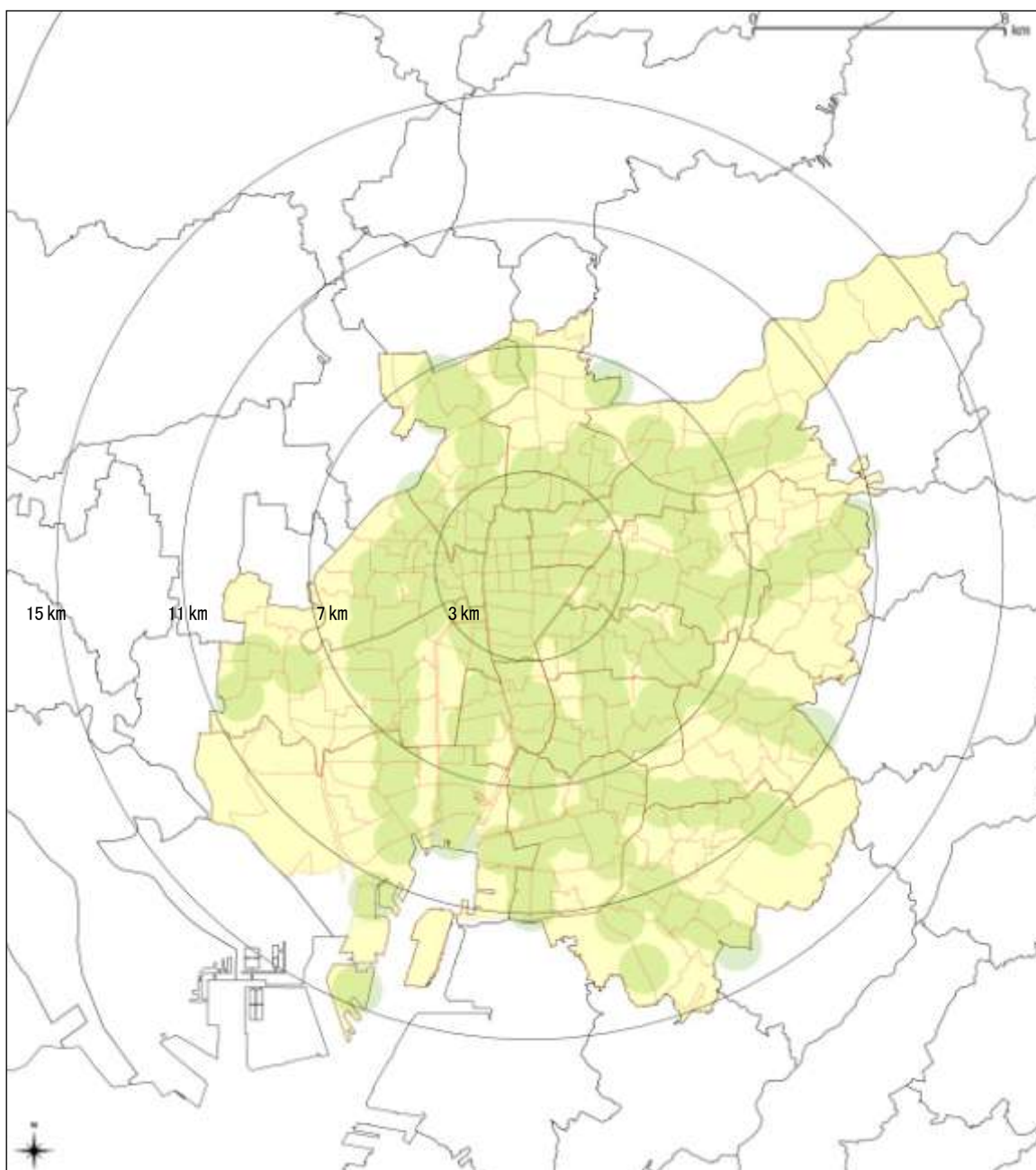
本業務では、以上の背景をもとに、地下鉄、バスを主体とした本市の公共交通に関わる現況及び課題を把握分析するとともに、今後の公共交通のあり方に関する検討を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

調査圏域は名古屋市全域である。



(注) 緑色に着色したエリアは駅そば (駅から 800m 圏)、赤線は小ゾーン境界 (第 5 回中京都市圏パーソナルトリップ調査)、同心円は名古屋市都心 (栄駅) を中心とした半径 3 km、7 km、11 km、15 km の円

4 調査成果

1 マトリックス表の作成

本市と取り巻く状況と将来の見通し、公共交通サービスの現状、課題の整理、今後の公共交通のあり方に関する検討結果をマトリックス表で整理した。

視点	現状及び将来の分析		問題	まち・公共交通のあるべき姿	公共交通に係る課題
	現状	将来（趨勢）			
暮らしやすさ（日常の移動）	<p>• 名古屋市は住みやすいまちであると認識されている。(市民の9割が住みやすいと回答) (市政世論調査)</p> <p>• 住みやすさには「交通の利便性」が大きく影響している。(住みやすい理由の第2位、住みにくい理由の第1位) (同上)</p> <p>• 駅そば居住者ほど外出率が高くなっており、公共交通の利便性が住みやすさに寄与している。(駅そばとは、駅から800mに含まれる地域(徒歩10分圏))</p> <p>• 都心周辺区(昼間人口比が1以上2未満の区)の昼間人口密度に対する鉄道サービス水準は他の政令市に比べ全体的に高い。</p> <p>図 昼間人口比1以上2未満の区における鉄道サービス水準</p> <p>• 周辺区(昼夜間人口比が1未満の区)の夜間人口密度に対する鉄道サービス水準は他の政令市に比べやや低い。</p> <p>図 昼夜間人口比1未満の区における鉄道サービス水準</p>	<p>• 公共交通が不便な地域に居住する高齢者の外出率は駅そば居住者に比べ大きく低下する見通し。</p> <p>図 高齢者の外出率の推移(名古屋市居住者)</p> <p>• 名古屋市民の外出率は、趨勢的には将来低下する見通し。</p> <p>図 外出率の推移(名古屋市居住者)</p> <p>• 高齢者の公共交通利用は将来増加する見通し。(H37/H23=1.2倍、H47/H23=1.3倍)</p> <p>図 高齢者の公共交通利用トリップ数の推移(名古屋市居住者)</p> <p>(注) 将来(趨勢)は第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果等をもとに推計(以下同様)</p>	<p>• 居住地域(公共交通の利便性)の違いにより高齢者の外出率に格差が生じている。</p> <p>• 駅そば居住者は、公共交通の利用が比較的容易であるが、非駅そば居住者は、公共交通の利用が容易でなく、外出率が低下してしまう。</p> <p>• 本市は集約連携型都市構造を目指しているのに対し、バスをよりめぐらせては拡散型の都市構造になってしまう。</p> <p>• 高齢者が利用しやすい公共交通環境を構築する必要がある。</p>	<p>• 利便性の高い駅が最大限活用され、駅そば生活圏への人口・施設の集積が進んでいる。</p> <p>• 駅そば生活圏では、車に頼ることなく、徒歩、自転車、公共交通を使って、日常生活が不自由なく行える。</p> <p>• 都心へも行きやすい交通環境が整っている。</p> <p>• 将来の土地利用の方向性にあつた公共交通サービスが提供できている。</p>	<p>将来の土地利用の方向性に見合った交通サービス(地下鉄、LRT、駅と生活拠点を結ぶフィーダーバス、チケット制)の提供と各交通サービスの相互連携</p>

視点	現状及び将来の分析		問題	まち・公共交通のあるべき姿	公共交通に係る課題
	現状	将来（趨勢）			
にぎわい・魅力	<ul style="list-style-type: none"> 市外からの流入人口は平成7年をピークに減少に転じている。昼夜間人口比も低下しているが、大阪市、東京都区部に次いで高い水準にある。 都心部に関連する指標が近年悪化している。（都心部集中量の減少、百貨店販売額の減少、税収入の減少） 名古屋駅周辺・伏見・栄地域はH25に特定都市再生緊急整備地域に指定され、名古屋駅周辺では民間主導による大規模な再開発が進行中である。 他の大都市圏と比較して自動車利用率が高い。 敬老バスを所有する高齢者は、公共交通の乗継利用割合が高い。（運賃抵抗が低いと推測される） 都心部（中区）の昼間人口密度に対する鉄道サービス水準は他の政令市と比べ低い水準となっている。 <p>図 都心部（中区）の鉄道サービス水準</p>	<ul style="list-style-type: none"> 少子化、生産年齢人口の減少で、通勤通学目的を中心に、都心（中区）への集中トリップ数は将来減少する見通し。 ただし、自由目的トリップは高齢者の増加により将来も現況と同水準で推移する見通し。 <p>図 都心部（中区）への集中トリップ数の見通し</p> <p>注) 予測値にはリニアの開業効果は含まれない。</p> <ul style="list-style-type: none"> H39年に東京・名古屋間のリニア中央新幹線が開業 アンケート調査結果によると、公共交通による中心市街地へのアクセス向上、中心市街地内での回遊性の向上が期待されている。 <p>資料：第5回中京都市圏総合都市交通体系調査（意識調査）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学目的での都心集中トリップ数が大きく減少し、都心のにぎわい低下が懸念される。 都心から同一距離帯でも居住地域によって都心への運賃に差が生じている。 全ての人にとって公共交通の乗り継いで利用しやすい運賃体系を構築する必要がある。 都心の公共交通サービス水準が低く、公共交通で回遊することが難しい。 家族で都心に出かける際、公共交通利用は自動車利用より料金抵抗がある。 公共交通が便利な都心でさえも、自動車利用がしやすい環境となっている（駐車場が沢山ある、料金が安い等）。 	<ul style="list-style-type: none"> 市外、国外から多くの来訪者が都心に訪れ、賑わっている。 外国人にとって分かりやすく利用しやすい公共交通システムとなっている。 運行サービスだけでなく、利用者に喜ばれる付加価値サービスを提供できる公共交通となっている。 都心へのアクセス、都心内の移動においては、自動車の利用ではなく、公共交通利用が促進されている。 子育て支援施策と連携した公共交通サービスが提供されている。 近隣市町から都心へのスムーズなアクセスが確保されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい・交流・観光拠点としての都心部における公共交通サービスの充実 都心へアクセスしやすい公共交通環境の整備 都心アクセス、都心内移動は自動車から公共交通へ転換 観光客、外国人、高齢者等、誰にでもわかりやすい公共交通サービスの提供 公共交通サービスの高付加価値化の促進 子育て支援等、交通分野以外の様々な施策との連携促進
安心・安全	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者人口の増加 運転免許保有者増加による交通事故件数の増加 運転免許非保有者は保有者より外出率が低い。 高齢者の外出において、公共交通は大きな役割を果たしている。 高齢単独世帯の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢ドライバー（第1当事者）による事故件数は大きく増加する見通し。 <p>図 高齢ドライバーによる交通事故件数の推移（名古屋市居住者）</p> <p>※全国の高齢ドライバー（第1当事者）事故率に基づく推計値</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の公共交通利用は将来増加する見通し。（H37/H23=1.2倍、H47/H23=1.3倍） 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許を保有する高齢者の増加、加齢に伴う事故率の上昇により、高齢ドライバーが第1当事者となる交通事故件数が大きく増加する可能性がある。 高齢者が利用しやすい公共交通環境を構築する必要がある。 子育て世代の人々は公共交通を使って移動しづらい環境となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 安心・安全な交通環境が整備されている。 高齢者の免許返納が進んでいる。 災害時においてバスは機動性を発揮する有効な交通手段として位置付けられている。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の自動車事故が今後さらに増加すると予測される中、安心・安全に移動できる環境づくり 高齢者の自動車利用から公共交通利用への転換 災害時に対応可能な公共交通ネットワークと輸送力の確保

視点	現状及び将来の分析		問題	まち・公共交通のあるべき姿	公共交通に係る課題
	現状	将来（趨勢）			
健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市居住の運転免許を持たない高齢者の外出率は周辺市に比べ高い水準となっている。（公共交通のサービス水準や敬老バス制度等の外出支援制度の影響が考えられる） 高齢者は加齢に伴い外出率が低下 	<ul style="list-style-type: none"> 趨勢的には、高齢者の外出率は低下する見通し。  <p>図 高齢者（65歳以上）の外出率の見通し（名古屋市居住者）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出支援制度がなくなった場合、外出率がさらに低下することが予想される。 高齢者の予防医療・健康面からの悪影響が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が不自由なく外出できる環境が整っており、ちょっとした移動においてもバスや地下鉄が利用できる。 医療予防・健康面から公共交通利用が促進されている。 	健康・福祉の観点から、予防医療としての公共交通の位置付けとその財源への充当
財政	<ul style="list-style-type: none"> 市の財政は緊縮傾向（生活保護費や医療助成等の扶助費が増加、現行制度の敬老バス一部負担金の維持困難） 	<ul style="list-style-type: none"> 財政の収支バランス（歳入－歳出）は現状ではプラスであるが、歳入の減少、歳出の増加により、大きくマイナスに振れる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 財政の悪化により、市営交通事業への補助や、敬老バス事業への補助が大きな制約を受ける可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の外出が促進され、都市が活性化し、本市の税収アップにつながっている。 	税収アップと公共交通サービス充実による正のスパイラル化（税収アップ→公共交通サービスの充実→まちの活性化→税収アップ→・・・）
市営交通の事業環境	<ul style="list-style-type: none"> 生産年齢人口の減少 市バスの運行頻度は需要が少なくとも、1本/時間を維持 都心系統や系統長が長い路線等、効率性の低い路線が存在 バス事業は厳しい経営状況 バスの輸送量は時間帯、方向によって偏りがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 少子化、生産年齢人口の減少で、通勤通学目的を中心に、全ての年代で公共交通利用トリップ数は将来減少する見通し。 地下鉄・市バス事業は厳しい経営環境となることが予想される。 	<ul style="list-style-type: none"> 何も手を打たなければ、維持できない路線が多く発生することが予想される。 市営交通サービスの低下が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学交通だけでなく、様々な目的での移動手段として公共交通が利用されている。 市営交通サービスが安定的に継続提供できている。 	<p>バスの効率的な運用等、事業継続に向けたサービス水準の見直し</p> <p>既存の公共交通サービスにこだわらない、新たな需要喚起にもつながる柔軟な公共交通サービスの提供</p> <p>市の財政が緊縮傾向となる中で公共交通サービスに対する効果的な公的関与</p>

2 公共交通計画策定の必要性の整理

名古屋市を取り巻く人口構造・社会環境の変化が趨勢的に推移した場合、公共交通利用者が減少し、地下鉄・市バス事業は厳しい経営環境となることが想定される。

また、都心部関連トリップの減少による賑わいの低下、高齢ドライバー増加による事故の増加など、まちづくりや安全・安心の面での課題も想定される。

一方、名古屋市では、H39年に予定されるリニア中央新幹線の開業への対応や名古屋駅、栄地区の都心部に係るまちづくりが計画されている。

そのため、本調査で検討した公共交通の課題を解決するために、まちづくりと連携した公共交通計画を策定し、それをもとに計画的かつ実行性ある諸施策についても実施していく必要がある。

公共交通計画にあたっては、利用者数だけでなく、公共交通の利便性向上がもたらす様々な効果を多様な視点から捉え、負のスパイラルでなく、正のスパイラルを生み出す仕組みを構築していく必要がある。