

Vol.1 市内全体の交通実態～人どのような交通手段で移動しているのか～

名古屋市では、高速道路・幹線道路等の道路網や地下鉄・バス等の公共交通が充実していますが、東京・大阪など他の大都市と比べると自動車利用が多く、自動車に依存したまちといわれています。

そこで、本市の交通実態をパーソントリップ調査データを用いて様々な視点からみてみることにします。

名古屋市関連トリップの代表交通手段構成

名古屋市内に出發地又は到着地のいずれかをもつトリップを「**名古屋市関連トリップ**」といい、名古屋市における交通の実態を示す指標のひとつとなります。この「**名古屋市関連トリップ**」を用いて、現状（平成 23 年）と推移（昭和 46 年～平成 23 年）をみてみると、

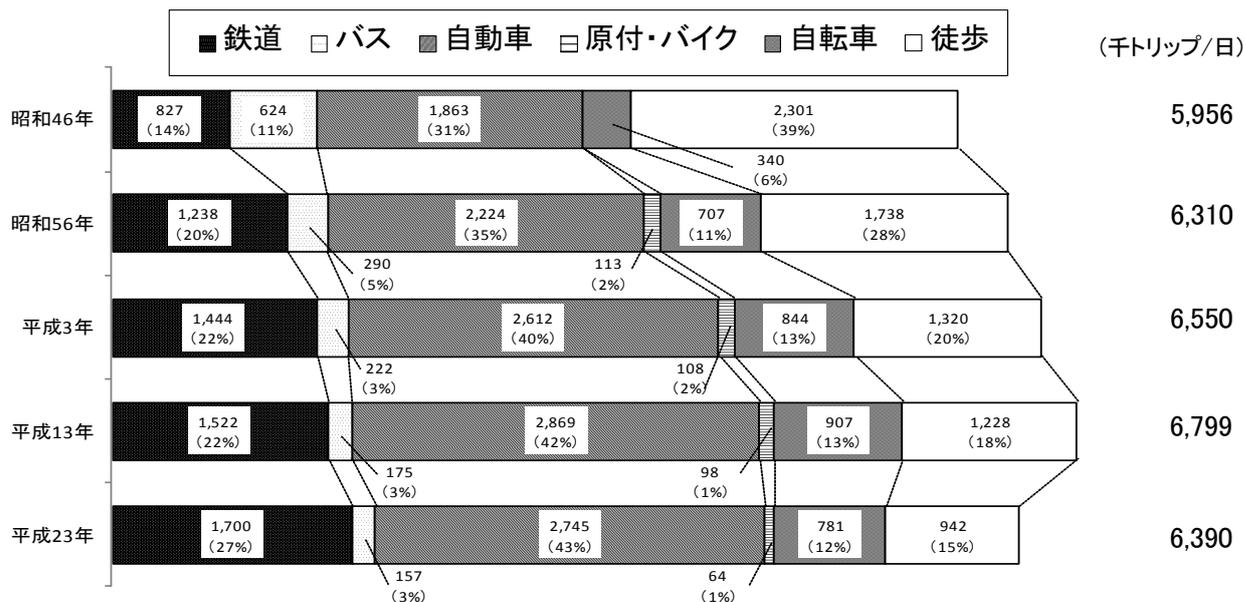
- 平成 23 年の名古屋市関連トリップ数は、約 640 万トリップ/日であり、自動車利用が 43%と最も高く、次いで鉄道利用の 27%となっています。
- また、名古屋市関連トリップ数は、市街地の拡大や人口の増加などとともに昭和 46 年から平成 13 年まで増加してきましたが、**今回調査(平成 23 年)で初めて減少**に転じています。

さらに、代表交通手段^(※)の構成という視点でみてみると、

- 鉄道**は**トリップ数・利用割合ともに増加**しており、この背景には地下鉄の営業キロの延長等が考えられます。
- 一方、同じ公共交通である**バス**の利用をみると、市バスの営業キロは増加していますが、昭和 46 年以降**トリップ数は減少**傾向にあります。
- また、**自動車**利用をみてみると、その**利用割合は昭和 46 年以降増加**し続けていますが、一方で今まで増加傾向にあった**トリップ数が今回調査(平成 23 年)ではやや減少**しました。
- 二輪車(原付・バイク、自転車)・徒歩**については、平成 13 年から**トリップ数がかなり減少**しています。

名古屋市内では、昭和 46 年以降増加してきた関連トリップ数が最近 10 年では減少していく中で、鉄道利用は堅実に伸び続けており、**公共交通の主体がバスから鉄道へとシフト**しています。また、代表交通手段としての**徒歩・二輪車トリップは減少し、自動車への依存傾向が継続**しています。

名古屋市関連トリップ



図一 名古屋市関連トリップの代表交通手段別トリップ数の推移

資料：第 1～5 回中京都市圏パーソントリップ調査【第 1 回調査圏域集計】

※昭和 46 年調査では、「原付・バイク」と「自転車」を区分していないため、「原付・バイク・自転車」をまとめて「自転車」としている。

(※)「**代表交通手段**」とは、1 トリップの中で代表となる主な交通手段のことをいい、複数の交通手段を利用している場合には、最も優先順位の高い交通手段を示します。この優先順位は①鉄道、②バス、③自動車、④二輪車(バイク、自転車など)、⑤徒歩としています。

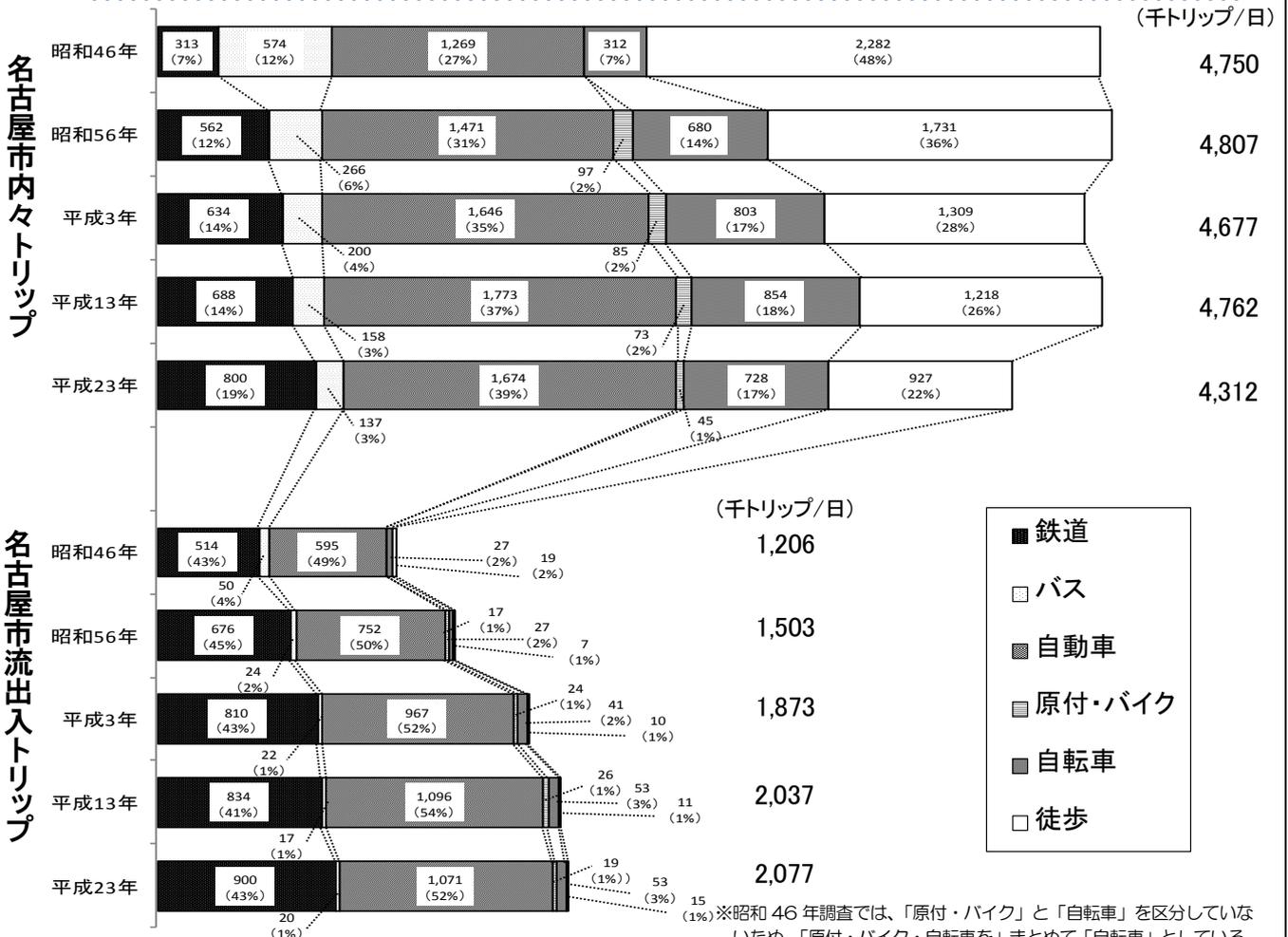
流動形態でみる代表交通手段構成

次に、名古屋市関連トリップを「市内々トリップ」（起点・終点が名古屋市内にあり、名古屋市内に限定した移動）と「市流出入トリップ」（市域内と市域外との移動）の流動形態に分けてみましょう。

- 本市関連トリップの3分の2以上は、市内々トリップが占めていますが、近年、その内々トリップは、これまでの横ばい傾向から減少傾向に転じています。一方、流出入トリップは、これまでの増加傾向がやや鈍化しているものの、依然として増加し続けています。
- 内々・流出入別の鉄道・自動車トリップの現状・推移について比較してみると、現状（平成23年）のトリップ総数では、「内々の自動車トリップ」が最も多く、次いで「流出入の自動車トリップ」、「流出入の鉄道トリップ」と続き、「内々の鉄道トリップ」が最も少なくなっています。
- また、昭和46年から平成23年までの40年間の増減量や伸び率でみると、「内々の鉄道トリップ」や「流出入の自動車トリップ」の増加傾向が特に大きくなっています。

本市関連の鉄道トリップの内訳をみると、これまでの、内々トリップより流出入トリップの方がやや多い傾向にありましたが、近年では、内々トリップの増加が顕著であり、内々トリップと流出入トリップの開きが縮まりつつあります。

一方で、本市関連の自動車トリップの内訳をみると、鉄道とは逆に、流出入トリップよりも内々トリップの方が多い傾向にありましたが、昭和46年から平成23年までの推移でみると内々トリップより流出入トリップの方がやや増加傾向にあります。



図一 流動形態別にみた代表交通手段別トリップ数の推移 (上図：名古屋市内々、下図：名古屋市内流出入)

資料：第1～5回中京都市圏パーソントリップ調査【第1回調査圏域集計】

本市関連トリップの主体であった徒歩やバストリップが減少し、逆に公共交通の中心として鉄道トリップが増加してきているものの、依然として4割強を占める自動車トリップへの対応は大きな課題です。

パーソントリップ調査についてもっと詳しく知りたい方は、以下のHPをご覧ください。
中京都市圏総合都市交通計画協議会：<http://www.cbr.miit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>