

## Vol.2 市内各地域別の交通実態～地域によってどんな違いがあるのか～

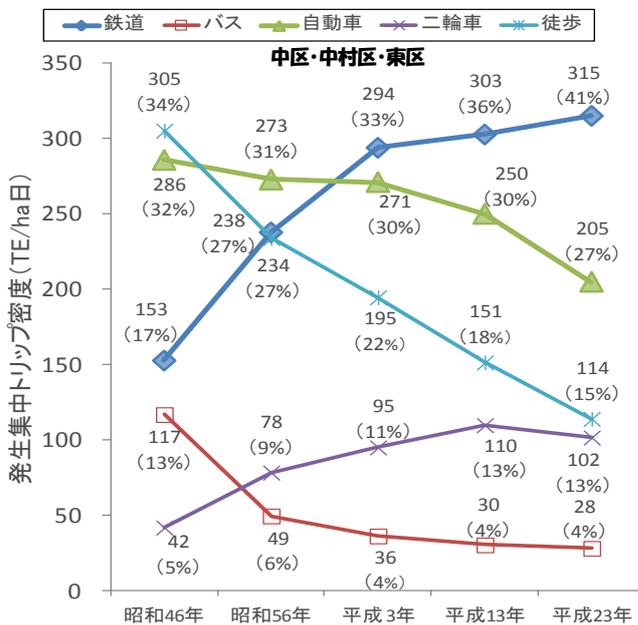
同一の名古屋市内でも地域によって土地利用や人口密度の状況、また鉄道・道路などの交通基盤の整備状況が異なっており、交通手段の利用状況も地域によって異なります。そこで、今回は行政区を単位として、市内を下記の表に示す4地域に分類し、発生集中トリップ密度<sup>(※)</sup>で地域の交通実態をみてみることにします。

地域区分	特徴	面積[ha]
中区・中村区・東区	・商業・業務の中心地であり、公共交通が充実 ・夜間人口よりも昼間人口の方が多い	3,339
千種区・北区・西区・昭和区・瑞穂区・熱田区・南区	・比較的古くからの市街地が形成	10,243
中川区・港区	・市内西側の臨海部及び比較的平坦な地域	7,772
守山区・名東区・緑区・天白区	・市内東部丘陵地を中心とした比較的新しい市街地が形成	11,289

### 発生集中トリップ密度からみた各地域の交通実態

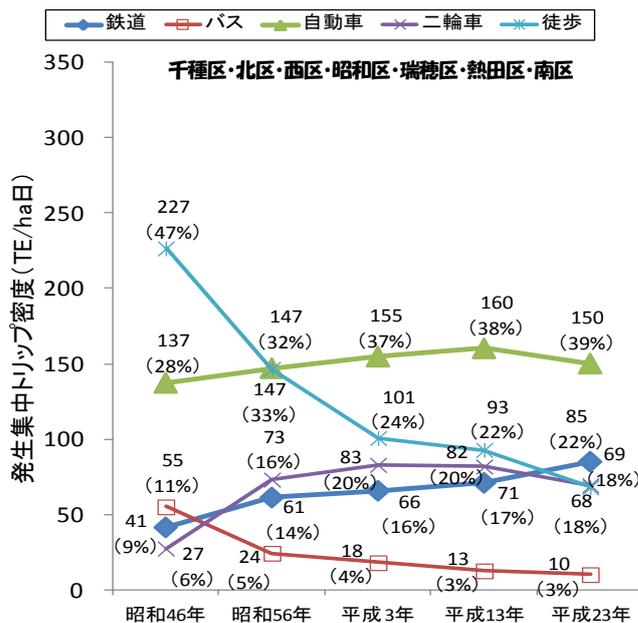
#### [中区・中村区・東区]

- 鉄道利用トリップ密度は、昭和46年以降大きく増加し続けており、平成23年では315TE/ha日と他地域と比べ格段に高くなっています。他地域とは異なり、唯一、自動車よりも鉄道トリップ密度が高い地域となっています。
- 自動車利用トリップ密度は、昭和46年以降減少し続けていますが、平成23年においても205TE/ha日と市内で最も高い地域となっています。
- バス利用トリップ密度は、昭和46年以降減少し続けていますが、市内で最も高い地域となっています。
- 徒歩・二輪車利用トリップ密度についても、市内で最も高い地域となっています。



#### [千種区・北区・西区・昭和区・瑞穂区・熱田区・南区]

- 鉄道利用トリップ密度は、昭和46年から増加し続けており、平成23年では85TE/ha日と「中区・中村区・東区」に次ぐ高い地域となっています。
- 自動車利用トリップ密度は、他地域と比べるとそれほど大きな変化はなく、平成23年では150TE/ha日と「中区・中村区・東区」の3/4程度となっています。
- バス利用トリップ密度は、他地域と同様に昭和46年以降減少し続けています。
- 徒歩のトリップ密度をみると、他地域と比べると昭和46年以降の減少が顕著にみられ、平成23年は昭和46年の1/3以下となっています。



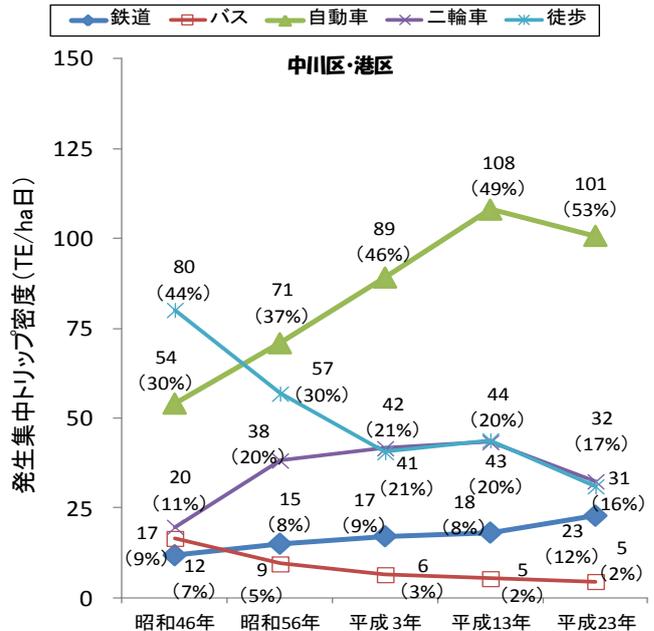
図一 地域別代表交通手段別発生集中トリップ密度の推移(1)

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】

なお、( )内の数値は各年次における交通手段の利用割合を示す

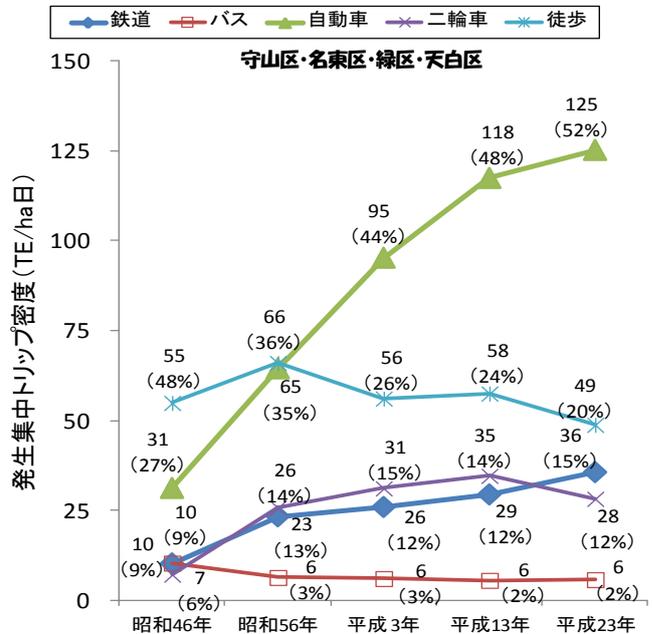
## 【中川区・港区】

- 鉄道利用トリップ密度をみると、近年ではあおなみ線の開通などにより、平成13年から増加がやや顕著ではありますが、平成23年でも23TE/ha日と4地域では最も低い地域となっています。
- 自動車利用トリップ密度は、昭和46年以降「守山区・名東区・緑区・天白区」に次ぐ伸びを示していましたが、平成13年調査から微減しています。また、平成23年では、利用割合は53%と他地域より高いが、トリップ密度では101TE/ha日と4地域で最も低い地域となっています。
- 平成23年の二輪車の利用をみると、利用割合は自動車に次いで高くなっていますが、トリップ密度は「中区・中村区・東区」の1/3と低い地域となっています。



## 【守山区・名東区・緑区・天白区】

- 鉄道利用トリップ密度は、昭和46年より増加し続けており、平成23年では36TE/ha日となっています。なお、昭和46年から昭和56年にかけては、鶴舞線の開通などによる増加が顕著にみられます。
- 自動車利用トリップ密度は、昭和46年から非常に高い伸びを示しており、平成23年では125TE/ha日と昭和46年の4倍となっています。ただし、平成23年においても、最も自動車が高い「中区・中村区・東区」の約6割程度のトリップ密度となっています。
- 徒歩のトリップ密度をみると、他地域と比べ昭和46年以降それほど大きな減少はなく、また、近年でも、他地域と異なり二輪車に対し徒歩のトリップ密度は明らかに高い地域となっています。



図一 地域別代表交通手段別発生集中トリップ密度の推移(2)

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】  
なお、( )内の数値は各年次における交通手段の利用割合を示す

市内の交通実態は、地域によってかなり異なっており、利用割合・伸びをみると、鉄道は都心部で高く、一方、自動車は郊外部で高くなっています。  
また、都心部は、鉄道だけでなく、自動車などあらゆる交通手段のトリップ密度が最も高い地域となっています。

(※)「発生集中量」とは、ある地域から出発したトリップの数(発生量)と、その地域に到着したトリップの数(集中量)の合計のことで、トリップエンド(TE)という単位で表します。

「発生集中トリップ密度」は、発生集中量を対象地域の区域面積で除したもので、面積の広さに関係なく交通量の多さを示す指標です。

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.mit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>