

### 3.中京都市圏の交通課題

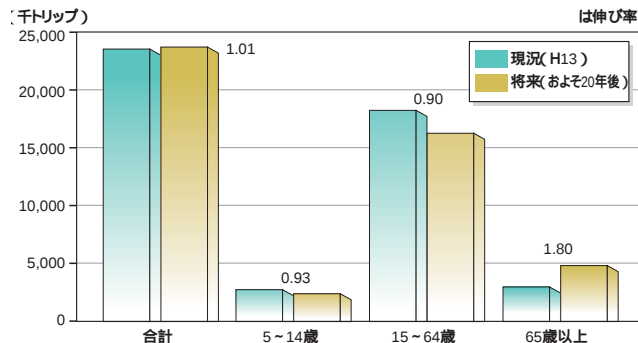
#### (1)高齢者トリップの増加

◆高齢者人口の増加と高齢者の交通ニーズの高まりにより、高齢者トリップは現況の1.8倍とこれからも増加することが予測されます。

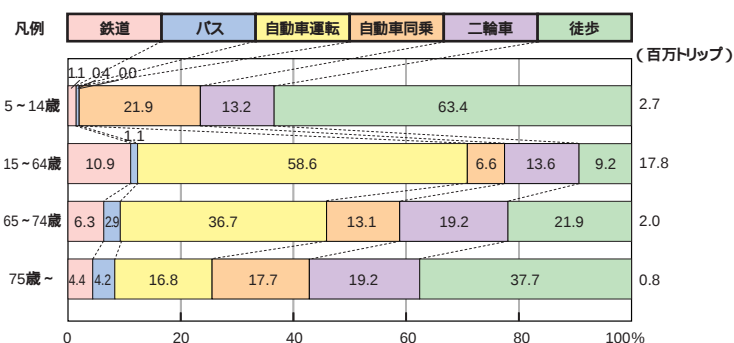
◆年齢階層別代表交通手段構成の現況を見ると高齢になればなるほど徒歩やバスの利用が増加し、自動車利用の場合も自ら運転するのではなく同乗するようになる傾向がわかります。

◆高齢者トリップの増加に伴い、高齢者の交通事故が増えています。

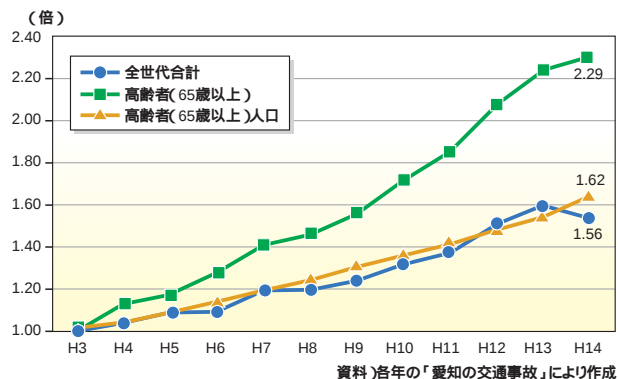
●年齢階層別トリップ数の見通し



●年齢階層別代表交通手段構成の現況



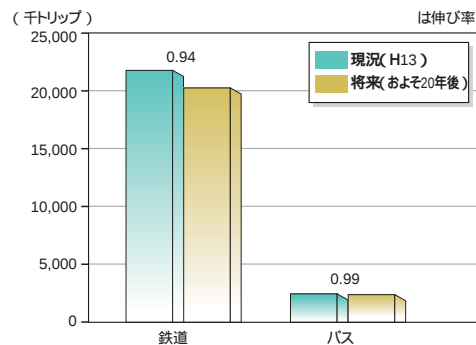
●高齢者の交通事故負傷者数の推移(愛知県)



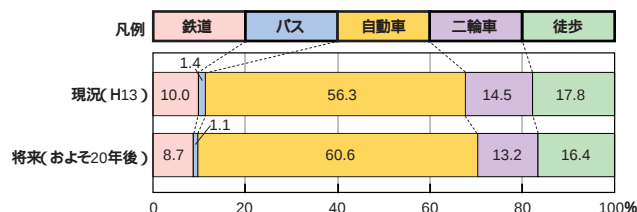
## (2) 鉄道利用の減少

- ◆ 今後は、鉄道利用も減少していくことが予測されます。

### ● 公共交通利用トリップの見通し



### ● 代表交通手段別利用率の見通し



- ◆ 中京都市圏では、利用者が少なくなった鉄道路線の廃止が進んでいます。

### ● 鉄道路線の廃止状況

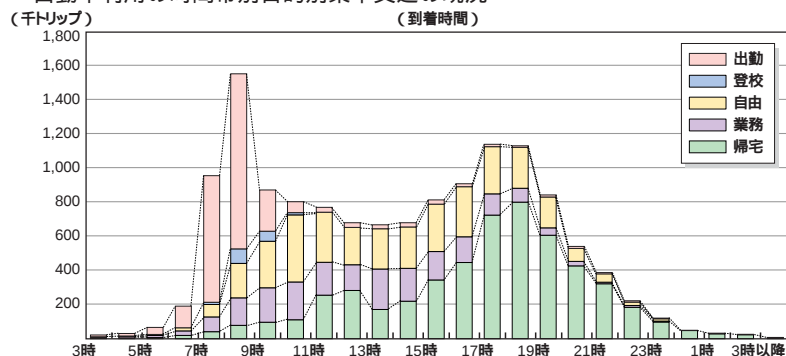
| 最終運行日     | 路線名  | 区間      | 路線延長(km) |
|-----------|------|---------|----------|
| 平成11年3月末日 | 美濃町線 | 新聞～美濃   | 6.3      |
|           | 揖斐線  | 黒野～本揖斐  | 5.6      |
| 平成13年9月末日 | 谷汲線  | 黒野～谷汲   | 11.2     |
|           | 八百津線 | 明智～八百津  | 7.3      |
|           | 竹鼻線  | 江吉良～大須  | 6.7      |
| 平成16年3月末日 | 三河線  | 碧南～吉良吉田 | 16.4     |
|           |      | 猿投～西中金  | 8.6      |

## (3) 出勤時間帯のピーク率の高さ

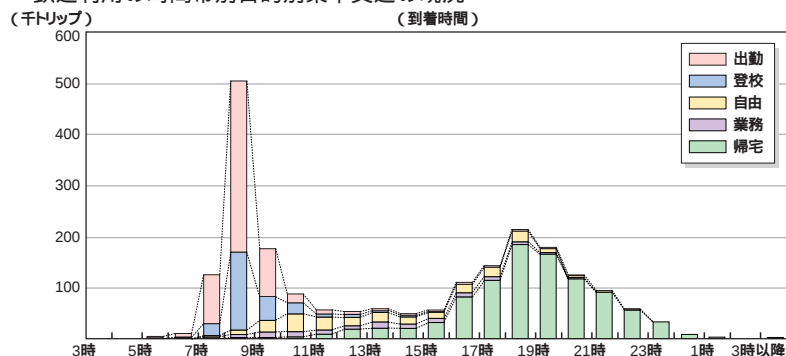
- ◆ 時間帯別の集中交通の分布をみると、出勤時間帯のピーク率が高いことが特徴としてあげられます。
- ◆ そのため朝の道路渋滞や、鉄道の混雑が激しい状況が見られます。
- ◆ ピーク交通を、他の時間帯に回すことが出来れば、渋滞や混雑が解消し、効率的な解決策となります。



### ● 自動車利用の時間帯別目的別集中交通の現況



### ● 鉄道利用の時間帯別目的別集中交通の現況



### 3 めざすべき交通の基本目標

中京都市圏では、少子高齢化の進展や環境問題への対応が求められるなかで、都市圏の持続可能な成長を支え、生活の質の向上につながる交通体系が必要となっています。

#### 社会経済状況の変化

- ◆少子・高齢化の進展
- ◆国際交流・広域交流の活発化
- ◆防災に対する関心の高まり
- ◆地球温暖化問題

#### 交通の特徴

- ◆自由目的トリップの増加
- ◆自動車に依存した都市圏
- ◆公共交通利用の減少

#### 交通の課題

- ◆高齢者トリップの増加への対応
- ◆高齢者交通事故の増加
- ◆鉄道利用の減少への対応
- ◆出勤時間帯にトリップが集中

### めざすべき交通の基本目標

#### 中京都市圏のめざすべき交通の将来像

## 誰もが安心して移動できる 都市交通体系の実現

～自動車依存型の交通体系から、  
多様な手段を賢く使う交通体系へ～

中京都市圏の活力を支えるとともに、移動の円滑性の向上とのバランスを図りながら、安全・快適な都市生活、環境にやさしい交通体系を実現していくための基本目標を提案します。

ひとりひとりが移動の目的に応じ、適切な交通手段の使い分けが可能な交通サービスを提供していきます。



#### 移動しやすさの向上

- ・都市圏内の移動の高速性を高めます。
- ・道路交通混雑の解消を図り、円滑に走行できる路線や区間を増やします。
- ・交通結節点の乗り継ぎ利便性を向上させます。
- ・国際交流拠点からの円滑性を確保します。

### 交通の目標1

## 移動しやすさの向上

渋滞の解消や移動時間の短縮、定時性や信頼性の向上などをめざします。



### 交通の目標2

## 安心・安全の確保

交通事故の危険性が少ない交通体系の確立と、災害に強く安心できる都市圏の実現をめざします。

### 交通の目標3

## 環境の改善

自動車から他手段への転換、自動車側の発生源対策、交通渋滞緩和による環境悪化の低減など、環境改善をめざします。



上記3つの目標を達成するため、次の例のような都市交通の実現をめざします。

#### 安心・安全の確保

- ・高齢者の増加も踏まえ、交通事故の減少を図ります。
- ・誰もが利用しやすい公共交通の実現を図ります。
- ・被災時または予知段階での交通サービスの確保を図り、帰宅困難者を可能な限り減少させます。

#### 環境の改善

- ・交通部門からの排出ガス量削減を図り、地球温暖化防止に対応します。
- ・環境にやさしい公共交通を利用しやすくします。
- ・歩行者や自転車が主役のコンパクトなまちづくりをめざします。

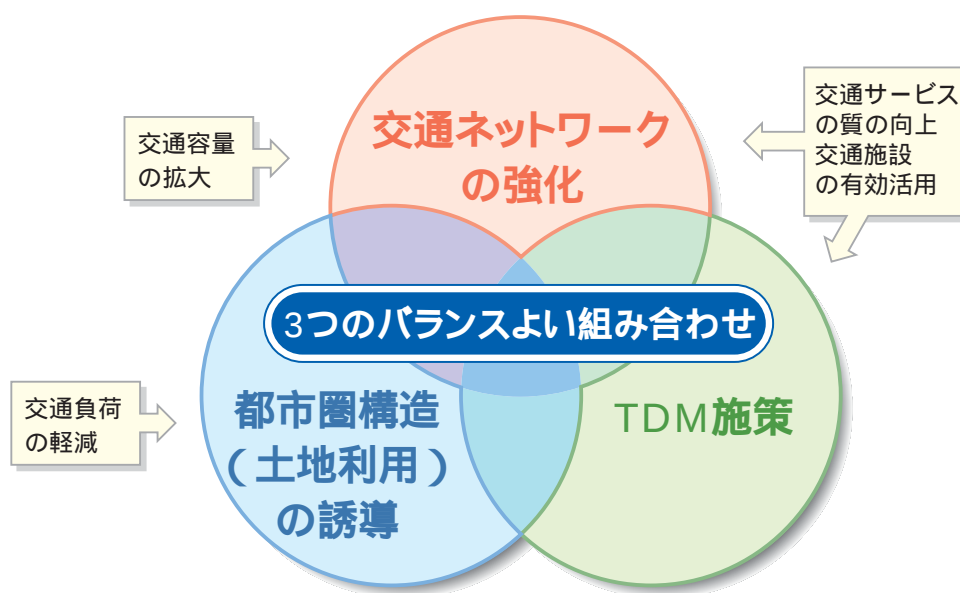
## 4 望ましい都市交通体系のあり方

### 1. 多様な交通手段を賢く使う交通体系のあり方の提案

『誰もが安心して移動できる都市交通体系の実現』には、多様な交通手段を賢く使うこと（ひとりひとりが移動の目的に応じ、適切な交通手段を使い分けること）を可能にする交通サービスの提供が重要です。ここでは、都市交通施策の観点から「交通ネットワークの強化」、「都市圏構造（土地利用）の誘導」、「TDM施策」を総合的・効率的・効果的に組み合わせた、望ましい都市交通体系のあり方を提案しました。

#### 基本的考え方

◆従来は、主に交通施設整備（交通ネットワークの強化）を中心とした都市交通施策をすすめてきましたが、今後は交通の負荷を軽減させることや、今ある交通施設を有効活用することを一体的に取り組んでいくことが重要です。



#### 交通ネットワークの強化

◆交通ネットワーク（道路や公共交通）の整備に加えて、交通手段間の連携などによって、交通需要に対応した機能を確保するとともに、質的にも水準の高い交通環境の形成を図ります。

##### 例えば…

- 公共交通（鉄道・バス）のサービス向上や乗り継ぎ利便性向上などを図ります。また高速道路の整備に応じて高速バス路線の導入を積極的に検討します。
- 都市の発展を支える道路ネットワークの強化を図るとともに、防災や景観などにも配慮した質の高い空間形成を図ります。
- ITSの導入、ユニバーサルデザインなどを推進します。



## 都市圏構造（土地利用）の誘導

- ◆都市圏構造を誘導することによって、職住近接を図ったり、公共交通や徒歩・自転車を使いやすくします。

### 例えば…

- 市街地が無秩序に拡大するのを防ぎ、公共交通の便利な駅周辺などに都市機能や住宅（常住人口）を集約するなどの、計画的な市街地誘導を図ります。
- 中心市街地の活性化を図り、魅力・にぎわいのある歩行者空間形成を図ります。



まちの中心におけるにぎわいづくり（鉄道駅の周辺に、商業施設、公共施設、住宅などを配置します。）

## TDM施策

- ◆状況に応じて利用する交通手段を適切に選んだり、特定の地域や路線・時間帯などで生じる混雑を避けて移動するなどの行動変更を促し、移動しやすさや環境の改善を図ります。

### 例えば…

- 駐車施策やパーク＆ライドなどによって、自動車から公共交通への転換を促進します。
- 市民意識や企業活動などに働きかけ、短距離移動の自動車から徒歩や自転車利用への転換、通勤や業務活動における適正な自動車利用、ピーク時間帯の交通の分散化などを図ります。
- 中心市街地や住宅地区などを通過する自動車の迂回誘導、歩行者や自転車中心の道路づくり、違法駐車対策の徹底など、自動車の適正な利用を図ります。



### 【用語の解説】

**TDM:**「交通需要管理」を意味し、主に車の利用者の行動変更を促すことにより、都市や地域における交通混雑の緩和、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出抑制などの環境負荷軽減などを図る手法の総称です。

**ITS:**IT（情報通信技術）を交通分野に活用し、効率的な交通管理、利用者の利便性向上、安全性向上などを図るシステムの総称です。

**ユニバーサルデザイン:**健康者と高齢者・障害者・幼児を連れた人や妊婦・日本語案内の読めない外国人などの区別なく、誰もが分け隔てなく「住める」「使える」「通れる」ように、まちや商品などをデザインすることです。

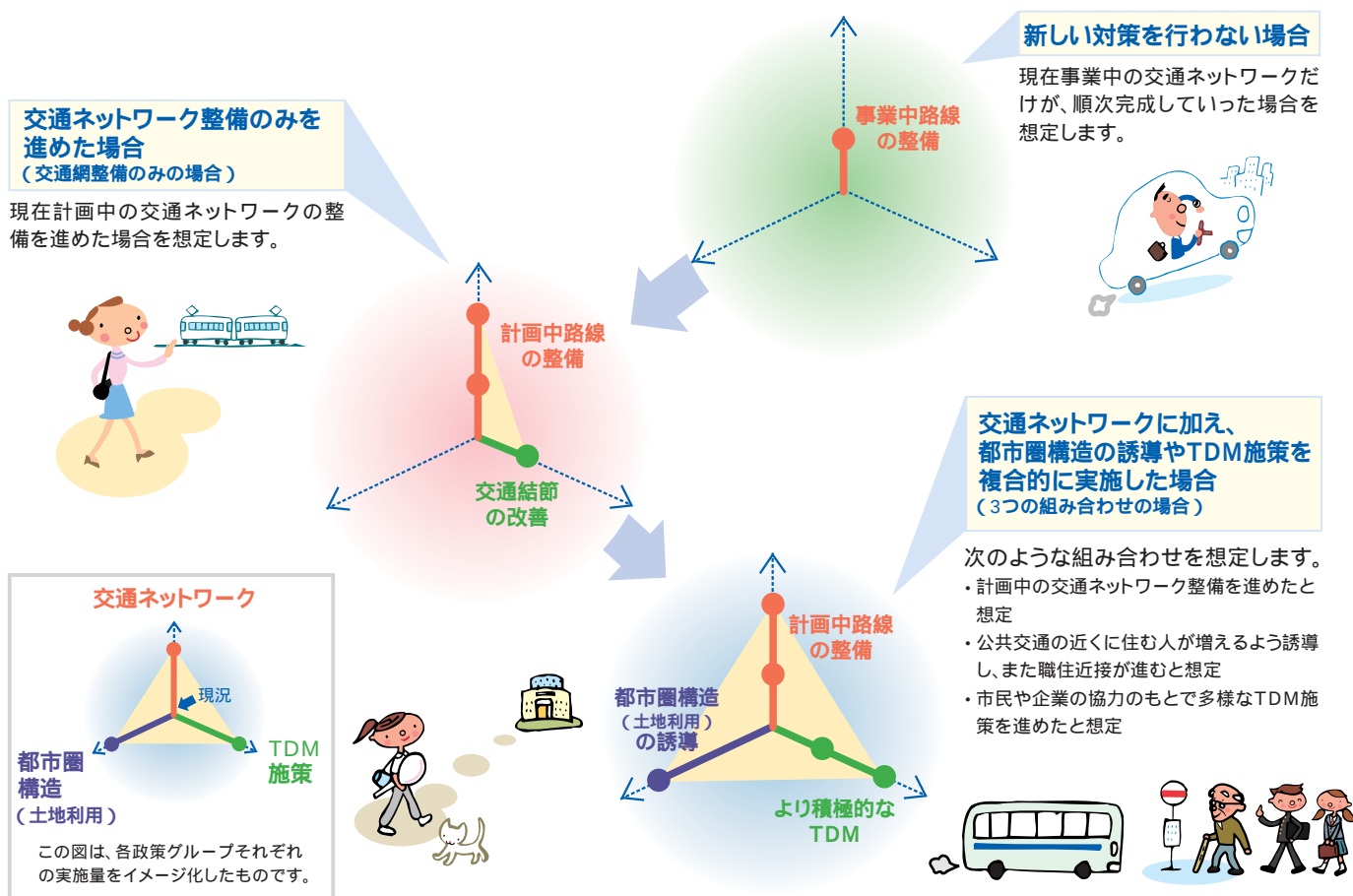
**パーク＆ライド:**都市周辺部の鉄道駅近くなどの駐車場に車を止め、公共交通に乗り継いで目的地（都市中心部など）に向かうことです。

## 2. 施策の効果を高めるための分析・評価

望ましい都市交通体系の方向性を見出すため、従来の「交通ネットワーク整備」の検討だけでなく、「都市圏構造(土地利用)の誘導」や「TDM施策」を加えた3つの政策の組み合わせ(政策シナリオ)を定量的に分析・評価しました。

### 政策シナリオとは

- ◆将来の交通課題に対応して、基本的には次のような政策シナリオを設定しました。  
 なお、ここでの検討では、おおむね20年後(H37)の将来交通状況を分析しています。



### 政策シナリオの評価の視点

- ◆都市圏の交通課題を踏まえ、政策シナリオを評価する視点を、「移動しやすさの向上」、「安心・安全の確保」及び「環境の改善」の3つとしました。これらが達成される政策シナリオの方向性を検討しました。

| 評価の視点     | 評価指標                                                                                                         |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 移動しやすさの向上 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路混雑の減少</li> <li>・移動時間の短縮</li> </ul> など                              |
| 安心・安全の確保  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の減少</li> <li>・公共交通の維持や便利さ向上</li> <li>・高齢者の移動しやすさ向上</li> </ul> など |
| 環境の改善     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・温室効果ガス(二酸化炭素)排出量の減少</li> </ul>                                       |

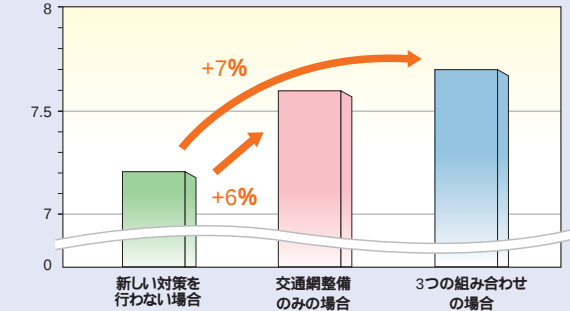
## 評価結果

### (1) 移動しやすさの向上

交通ネットワークの着実な整備は不可欠ですが、都市圏構造の誘導やTDM施策を組み合わせることで一層高い効果が得られます。

- 例えば、時速25km以上で走行できる道路区間は、交通ネットワーク整備の推進で6%増加(道路延長420km増加に相当)しますが、他の施策を組み合わせるとさらに1%増加(道路延長90km増加に相当)すると想定されます。

●時速25km以上で車が走行できる道路区間延長  
(千km)

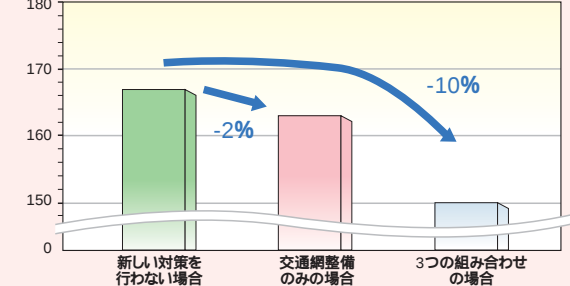


### (2) 安心・安全の確保

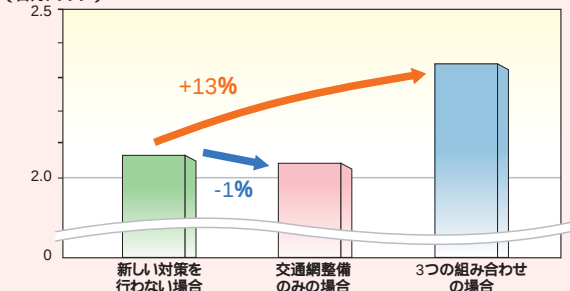
交通ネットワークの着実な整備とともに、都市圏構造の誘導やTDM施策と組み合わせた総合的な計画が強く求められます。

- 例えば、自動車に関する交通事故件数は、交通ネットワーク整備のみではほとんど改善されず、他施策との組み合わせにより10%減少(1万7千件減少に相当)すると想定されます。
- 鉄道をより便利にする、または鉄道を地域に残すためには、利用者を増やすなど経営環境の改善が不可欠であり、このためには都市圏構造の誘導など総合的な計画が必要です。例えば、鉄道による移動は、各種施策の組み合わせにより13%増加(27万トリップ増加に相当)すると想定されます。

●自動車に関する事故件数  
(千件)



●鉄道を利用するトリップ数  
(百万トリップ)

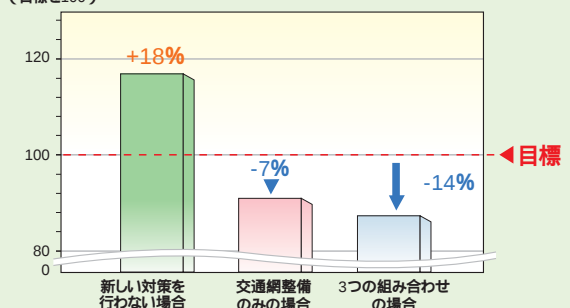


### (3) 環境の改善

自動車の排出ガス規制やエコカーの普及などを推進するとともに、交通ネットワーク整備・都市圏構造の誘導・TDM施策と組み合わせることで一層高い効果が得られます。

- 例えば、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減目標は、自動車の排出ガス規制などが確実に実現すれば達成可能(目標を7%下回る)ですが、各種施策の組み合わせによりさらに7%の削減が期待できます。

●二酸化炭素年間排出量  
(目標を100)



注)温室効果ガスは「平成2年排出量からの6%削減」が目標であり、平成9年に京都で開催された国際会議で定められました。

## 5 望ましい都市交通体系の実現に向けて

中京都市圏の「望ましい都市交通体系」の実現に向け、市民や企業などの幅広いニーズを把握するとともに、市民や企業などと協力しながら、計画の具体策の立案や実現化に向けた検討を進めていく必要があります。

### 協働による取り組み推進

- ◆TDM施策の実現においては、市民や企業などの幅広い協力が必要です。
- ◆中京都市圏総合都市交通計画協議会では、そのための情報提供や、交通政策に関する広報・PR活動、学習・啓発活動などを関係者と協力しながら進めていきます。
- ◆TDM施策など新しい施策では、「社会実験（試行）」の実施に向けた取り組みも含めて、市民や企業の理解、参加と協力を得ながら進めていきます。



#### 社会実験の例：

##### 店舗利用型パーク&ライド社会実験

愛知県では、鉄道駅近くの大規模商店の駐車場を活用したパーク&ライドを行っています。



### 都市交通体系について

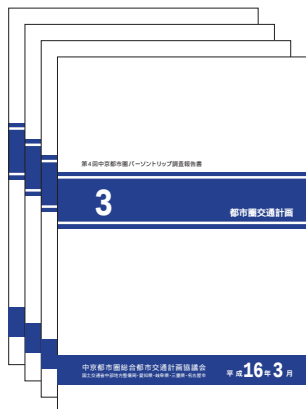
- ◆近年の都市交通をとりまく諸条件の変化には著しいものがあることから、計画内容については、社会・経済環境の変化の節目に見直しを行います。

それぞれの施策を実現するには、市民・企業・行政の協力が必要です。このパンフレットが、みなさんが「交通」や日頃の行動を考えるきっかけになっていただくことを期待しています。

中京都市圏総合都市交通計画協議会は、今後も、関係機関やみなさんと力を合わせ、望ましい都市交通体系の実現に向け引き続き活動していきます。

## パーソントリップ調査結果

◆中京都市圏総合都市交通計画協議会では、これまで実施してきた第4回パーソントリップ調査に関して、成果をとりまとめた報告書などを作成しています。



### 各種報告書

- 1: 実態調査の企画と実施
- 2-1: 現況交通実態の把握 (その1)
- 2-2: 現況交通実態の把握 (その2)
- 3: 都市圏交通計画

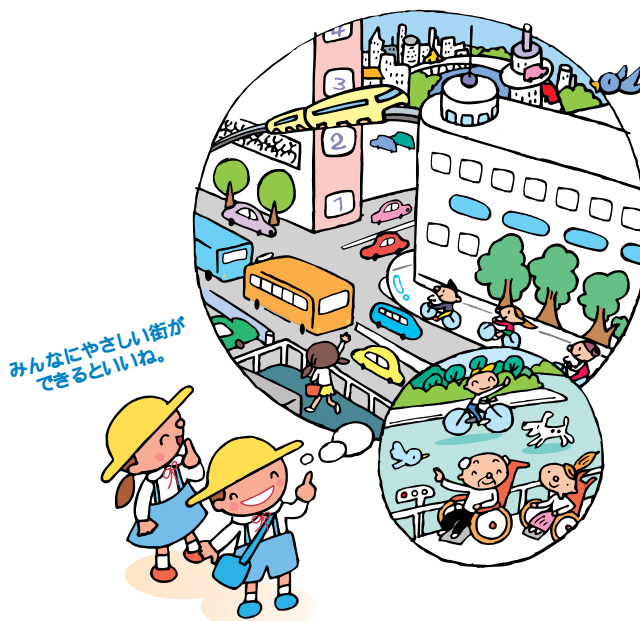


人の動きからみる  
中京都市圏のいま  
(平成15年3月)



### データ提供システム

- ・集計結果閲覧システム
- ・基本OD表集約システム



### 問い合わせ先

このパンフレットについてのお問い合わせは、下記までお願いいたします。

|                      |                                      |
|----------------------|--------------------------------------|
| 国土交通省中部地方整備局企画部広域計画課 | (TEL:052-953-8129, FAX:052-953-8294) |
| 愛知県建設部都市計画課          | (TEL:052-954-6516, FAX:052-954-6942) |
| 岐阜県基盤整備部都市政策課        | (TEL:058-272-1111, FAX:058-271-7686) |
| 三重県県土整備部都市基盤チーム      | (TEL:059-224-2718, FAX:059-224-3270) |
| 名古屋市住宅都市局都市計画部街路計画課  | (TEL:052-972-2724, FAX:052-972-4160) |

**中京都市圏総合都市交通計画協議会が  
パーソントリップ調査を実施しています**

私たち「中京都市圏総合都市交通計画協議会」は、複数の  
国県市関係機関が中京都市圏における総合的な都市交通  
計画の策定に関する調査、研究およびこれに関する連絡、  
調整を行うことを目的に、1971年(昭和46年)に発足し、  
30年以上にわたって活動してきました。構成団体は、国  
土交通省、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市等です。

ホームページ <http://www.chukyo-pt.gr.jp>

平成16年3月発行



古紙配合率100%再生紙を使用しています