

名古屋都市圏鉄道需要動向調査

日本鉄道建設公団 名古屋支社

正員 工藤 明

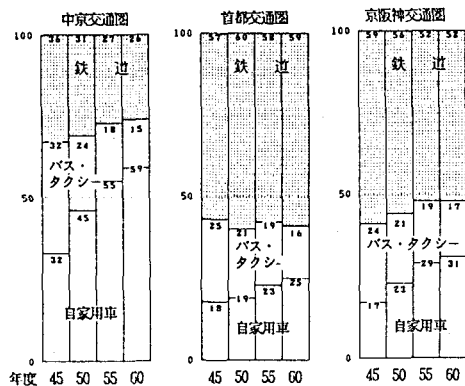
〃 舩本海洋治

〇 〃 兵藤 洋一

1. 名古屋交通圏の特色

図-1

三大都市圏の利用交通機関別分担率



資料：「都市交通年報」

注：徒歩・二輪車は除く

名古屋交通圏（名古屋駅を中心とした半径40kmとする）は交通機関の機関別分担率が鉄道3に対し自動車7となっていて首都圏の6：4、京阪神圏の5：5と比べて自動車の占める割合が多くなっており地方都市における分担割合とほぼ等しくなっている。（図-1）このことは名古屋圏が自動車産業の中心地であり、戦災復興の都市計画による道路整備が良好であるなど、自動車交通にとって有利な条件がそろっているためと思われる。ちなみに名古屋市内の道路面積は53.1km²で道路率は16.2%となっている。これに対して鉄道の整備状況は鉄道路線密度で示すと名古屋交通圏は0.23km/km²となっており、首都圏の0.31km/km²、京阪神圏の0.26km/km²に対して小さく、都市圏域に限定すれば東京23区の0.89km/km²、大坂市の1.13km/km²に比

べて名古屋市は0.46km/km²と極端に低くなっている。なお昭和47年に答申された都交審第14号の整備達成状況は昭和63年5月現在で49.5%となっている。

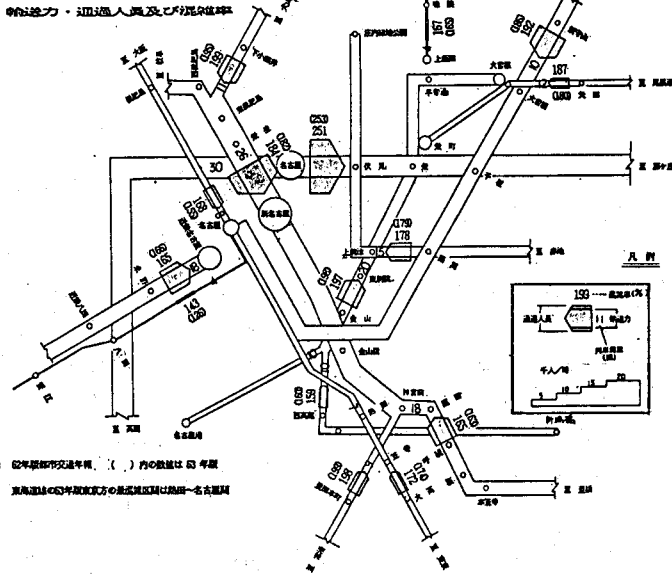
交通機関別利用人員の推移をみると、全体交通量は大きく伸びて来ているのに対して、公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）の利用者はほとんど増えておらず、増加分はあらかた自家用車によるものとなっている。又、公共交通機関の中では地下鉄が伸びているが、これは路面電車やバスの利用者が路線の廃止などに伴い地下鉄に移り変わっている形となっている。なお私鉄、JRの伸びは横バイあるいは微増となっている。

一方、名古屋交通圏の人口の伸びは昭和45年で598万人であったものが昭和60年には720万人（国調ベース）となっており、約20%増加している。しかし名古屋市内部の人口は昭和45年の204万人が昭和60年で212万人と僅か4%の伸びに止まり、20%以上の伸びを示す地域は10～40km圏の特に名古屋市外の東部域に集中していて他の都市圏同様、人口の市域外延部へのスプロール化現象が生じている。これに呼応するように名古屋市内部への外延部からの流入量は、東部方面での伸びが著しい。今後の名古屋東部丘陵地域での学術研究都市構想などの大型プロジェクトや宅地開発の状況を考え合わせると東部地区での人口増加は更に続くものと予想される。

次に名古屋交通圏の鉄道をみるとネットワークは名古屋駅を中心として構成されており、このことは各路線のラッシュ時最混雑区間が名古屋駅周辺に集中することによっても裏付けられる。特に地下鉄1号線はその沿線地域に伏見、栄などのオフィス街やショッピング街を擁していることから混雑率もずば抜けて高く、名古屋駅～伏見間の朝の最混雑率は253%（昭和61年実績：都市交通年報）となっている。しかし現在1号線に並行して建設が進められている地下鉄6号線が開業すれば（中村区役所～池間昭和64年予定）混雑も解消されるものと思われる。又名鉄の各路線は路線形態の関係から新名古屋駅へ集中し、名鉄名古屋本線の上下線を利用して新名古屋駅に集中する定期旅客137

図-2

主要区間の混雑率(1987年)



出典：1987年度都市交通年報、()内の数値は1987年度

(注) 混雑率(%)は1987年度混雑率(%)に換算した数値

時混雑率は180%近くになっており、今後の輸送需要や、混雑率の緩和を考えると鉄道網の整備が必要と考えられる。(図-2)

2. 名古屋交通網の将来鉄道網

名古屋交通網の特色をもとに将来の鉄道網について考えると混雑率の緩和などに対して何らかの対策を講じる必要があると思われるが、まず考えられるのが新線建設による輸送力の増強である。しかし現在鉄道を建設するとなるとその工事は地下鉄で200億円/km以上になっており、都市内での新線建設は非常に困難な状況となっている。特に混雑緩和や、利用者の利便性の向上等を目的とした路線は新たな需要が余り望めないため、採算面からも新線建設による解消が図られ難い状況にある。このため既存の路線を十分に活用して解決を図る方策も必要かと思われる。このような視点で名古屋圏の鉄道網を見直すと、混雑路線に関しては、車両の増結や信号設備の改良による輸送力増強が可能と思われる路線や、利便性の向上については相互直通乗り入れが可能な路線間での相直運転を行なうことで乗り換え時間の短縮や乗り換えに伴うわずらわしさの解消を図ること等が考えられる。又、比較的輸送力に余裕のある路線を利用して、混雑路線のバイパス路線として活用させるなどの方策も考えられる。さらに今後の名古屋圏の均衡ある発展を進めるためには、現在、名古屋駅～栄の区間に集中している業務、商業、娯楽等の機能を市内各地へ効率的に分散させる必要がある。このため各地域の核となる主要地点を相互に連絡する環状鉄道網の整備も既設の路線を利用する形で考えることも大切と思われる。

3. むすび

公共交通機関である鉄道の建設に対する国、地方自治体などからの公的な助成が年々厳しくなっている現状では鉄道建設はいきおい採算面が重要視される。それ故に鉄道整備が進まず公共交通網の整備が遅れ、その分自動車交通が増え道路混雑を引き起こし、都市交通機能がマヒ状態に落ちいるといった悪循環が繰り返されている。これを解決するには、補助制度の見直しなど鉄道の建設助成の抜本的な見直しもすることながら、既存の鉄道網をもう一度見直し既設路線を最大限利用して、最小の投資で最大の利便を引き出すことのできる鉄道ネットワーク作りの方策が名古屋交通圏にとって必要であると考えられる。

、000人/日のうち名古屋駅を最終降車とする旅客は67,000人/日になっており、残る約半分の旅客は名古屋駅を経由して名古屋市内へ流入している状況となっている。このため名鉄名古屋本線は栄生～新名古屋間が最混雑区間となっていて、ラッシュ時間当たりの列車本数は26本で混雑率は182%であるが、名鉄本線と合流する犬山線の状況はラッシュ時列車本数11本、混雑率195%となっていて、列車の増加などによる輸送力増強は本線の輸送容量が限界に近いために本数が増やせず混雑緩和ができない状況にある。その他の路線もラッシュ