

## 名古屋都心における人の交通移動特性に関する研究

名古屋工業大学  
名古屋工業大学大学院 正会員

櫻井 博基  
藤田 素弘

### 1. はじめに

現在、名古屋都心は名駅、栄の2地区を中心として発展していき、今後も続いていくと考えられる。しかし実際のところ名古屋都心において、名駅、栄がどのような関係にあるのかや都心の他の地区(丸ノ内、伏見、千種など)や都心外の地域と名駅、栄の関係については十分明らかにされていないと言える。

そこで本研究では名古屋都心を中心とした人々の移動特性を分析することで今後の魅力ある名古屋都心を考えるための基礎資料とすることを目的として行うものとする。

### 2. 対象地域と扱うデータ

本研究では平成13年度中京都市圏PT調査データに基づいて行うが、**図1**に示す14地区を名古屋都心域と捉えて分析を行う。これらの地区はPT調査の小ゾーン、計画基本ゾーンを元に分割した。ここで分割した都心の各地区の面積は表1に示す。また都心域の外部は中京都市圏全域を対象としてそれぞれPT調査の中ゾーンを元に分割した。

### 3. PT調査分析結果

**図2**に中京都市圏全域から都心内に集中しているトリップの総数を示す。栄、名駅、伏見の順に集中交通量が大きく、また域内に集中する合計の23%が栄に、16%が名駅に、11%が伏見に集中している。次に、各地区に集中する合計の内、域外発生割合は名駅75%に対し伏見72%、栄69%となっており比較的名駅は域外からの集中が多く栄は域内からの集中が多いことが分かる。また、**図3、4**から栄は名古屋市内からの発生が多くなっていることが分かり、名古屋市各地との関係が深い傾向があるといえ、逆に名駅は市外からの集中が比較的多く、域外との関係が深い傾向があるといえる。

手段別集中交通量について、代表交通手段を集計した結果を**図5**に示す。これより移動手段の中で鉄道が多く使われていることが分かる。次に地区ごとの集中合計に対する手段別割合をみると、鉄道が名駅は57%、伏見は52%、栄は47%、千種は30%を占めている。都心地域の平均では37%となっており名駅が突出して鉄道の割合が多くなっている。これより名駅地区には他の手段では

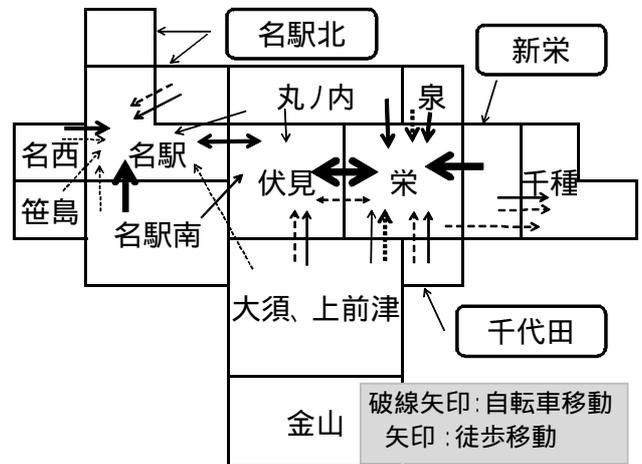


表1 面積

地区	面積(km <sup>2</sup> )
千種	1.88
泉	0.50
新栄	1.57
千代田	0.72
栄	1.43
丸ノ内	0.56
伏見	0.90
大須	2.21
金山	1.59
名駅南	0.64
名駅	0.63
名駅北	0.89
名駅西	0.64
笹島	0.99

図1 名古屋都心域

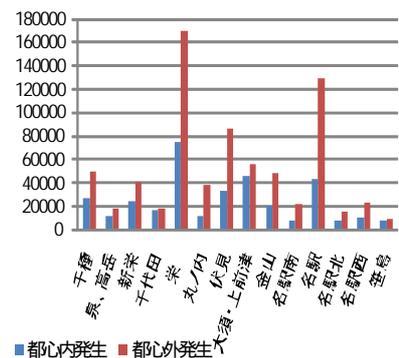


図2 都心域への集中交通量

集中しにくい要因がある可能性がある。また、栄はどの手段も比較的多く利用されている。

### 4. 域内-域内の移動について

都心域の地区の域内交通移動特性を調べるために、域内から域内へ移動するトリップについて注目して分析を**図6**に行った。図では自地区から自地区への移動が突出して多いことから自地区以外から発生し各地区に集中するトリップ数を折れ線(左軸)示し、自地区の動きは棒(右軸)で示す。これにより、栄に集中する交通量の多い地区は千種、泉・高岳、新栄、丸ノ内、伏見、上前津、名駅となり、都心の各地区から栄に集中していることが分かる。一方で名駅に集中する交通が多いのは栄、伏見であり、伏見に集中する交通が多いのは栄、名駅に限られており、各地区で交通移動特性が異なっている。

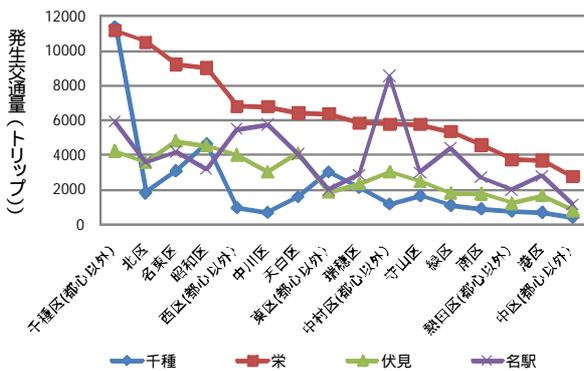


図3 名古屋市内の都心域外から発生し4地区に集中する交通量

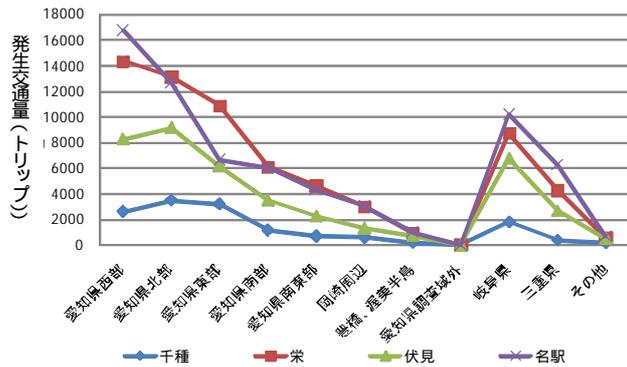


図4 名古屋市外から発生し4地区に集中する交通量

同様に都心内の移動について、代表交通手段の徒歩に着目した結果を図7に示す。また図1中の矢印は300トリップ以上あるものを表している。徒歩による移動をみると、伏見 栄間の移動は多く、この交通量は伏見 名駅間の4倍程あることが分かる。これは伏見地区中心から名駅地区でも特に集中の多い名古屋駅地区までおよそ1.4kmであるのに対し、栄地区中心までは0.8kmとなっていることや、名駅を目的地とする場合は、地下鉄を選択しやすいということも考えられる。また、名駅 栄間になると距離が2.2kmであることから徒歩移動はかなり少なくなることが分かる。

今後の課題としては、徒歩以外の交通手段による、各地区の結びつきについて分析を進めるべきと考える。さらに分析をすすめる名古屋都心の人の移動特性についてさらに研究を深めて行きたい。

次に自転車に注目した結果を図8に示す。徒歩と比べると交通量が全体的に少ないことが分かる。千種における自地区移動交通量が突出して多くあり、千種の特性と考えられる。また図1に示した破線矢印は300トリップ以上あるものを表している。

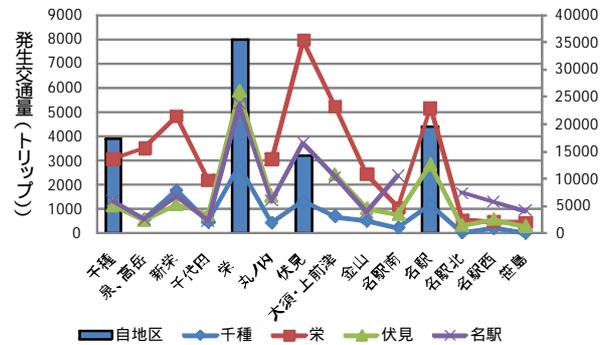


図6 都心内からの自地区と4地区への集中交通量

5. まとめ

本研究では、名古屋都心における人の交通移動特性について分析し、名駅地区、栄地区に集中する交通特性を中心に違いを分析することができた。また、今回は徒歩、自転車について注目することで、栄、名駅、伏見の結びつきを確認することができた。

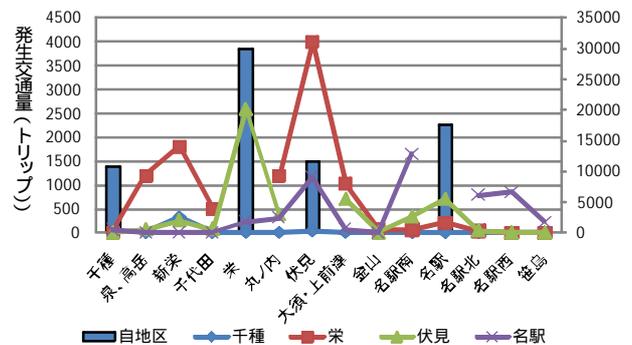


図7 徒歩による都心内からの自地区と4地区への集中交通量

なお、本研究は人を惹きつける名古屋都心づくり研究会(日本都市計画学会)の議論を参考にしている。

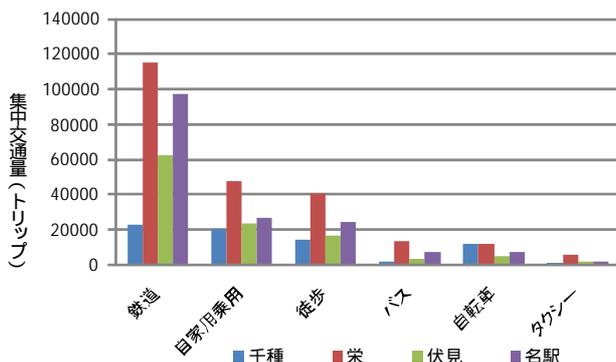


図5 手段別集中交通量

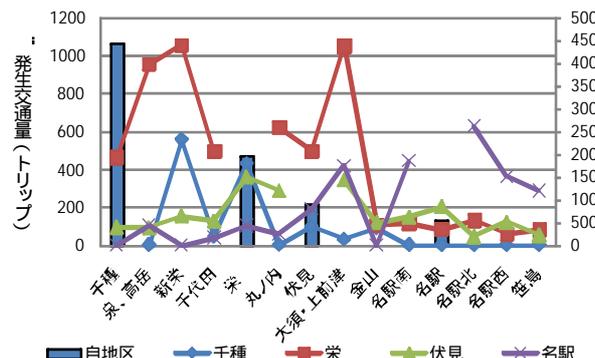


図8 自転車による都心内からの自地区と4地区への集中交通