

名古屋都心づくりにおける名駅と栄の交通移動に関する研究

名古屋工業大学 学生会員 ○松林 祐太
名古屋工業大学大学院 正会員 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る。名古屋市が2004年に策定した「名古屋市都心部将来構想」¹⁾では、この2地区を都心部における“中心核”と捉えて中心性を高めることを目指しており、発展は今後も続くと考えられる。しかし、これまで名駅、栄は必ずしも一体として発展してきた訳ではないので、今後の魅力ある都心づくりを目指す上では名駅と栄の特徴を十分に理解した上で相互に連携し、それぞれの個性を引き出すことができる一体的な都心づくりを目指すことが重要である。

本研究では名駅、栄両地区へ集中するトリップの特性について、基礎的な分析を行うことで今後の両地区の連携した都心づくりを考えるものとする。

2. 対象地域と扱うデータ

本研究では平成13年度中京都市圏パーソントリップ調査（以下、PT調査）データに基づいて行いが、図4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、計画基本ゾーンを基に分割した。また都心域の外部は中京都市圏全域を対象としてPT調査の中ゾーンを基に分割した。

3. PT調査分析結果

名駅、栄へ集中する交通量について、都心域外各地区からの発生量を図1に示す。これより、名古屋市内ではほぼ全ての地区で、市外では瀬戸市や豊田市等の名古屋市の東側の地区で名駅より栄への集中量の方が多いことが分かる。また名古屋市の西側の地区や岐阜県、三重県からは栄より名駅への集中量の方が多いことが分かる。これは名駅と栄それぞれが集める鉄道網の違いが影響していると考えられ、両地区の主とする鉄道圏域が異なることが分かる。

名駅、栄の交通特性を捉えるため両地区の手段別トリップ集中交通量及び手段別割合を集計した結果を図2に示す。手段別割合では鉄道の割合が最も高いが、栄が43%であるのに比べて名駅は51%と、名駅の方が割合が高い。これは、名駅地区の西端にある名古屋駅が多くの鉄道路線の結節点であるためであり、一方で栄は自動車の割合が高くなっているためである。

図3は名駅、栄への集中交通量をそれぞれ地区面積で

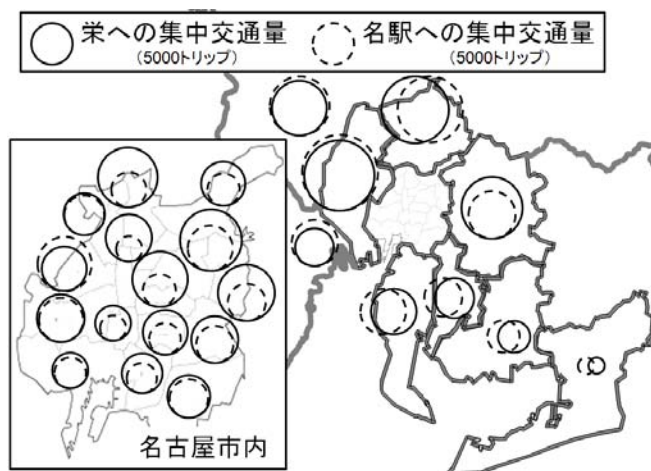


図1 名駅、栄へ集中するトリップの発生地区別交通量

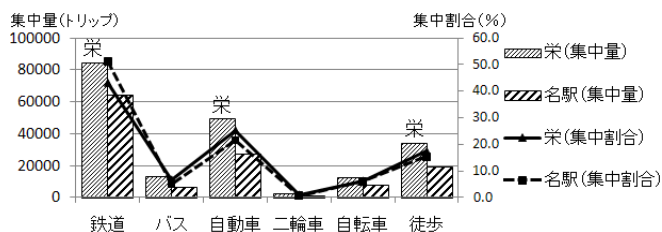


図2 名駅と栄の手段別集中交通量及び割合

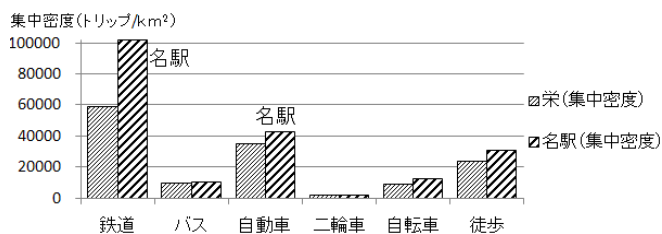


図3 名駅と栄の手段別集中密度

割り、 1km^2 あたりの集中密度として示したものである。図2より集中量で比較すると、各手段とも栄への集中量の方が多くなっている。それに対して図3より集中密度を比較すると、名駅の方が集中密度がかなり高い。このことから、名駅はトリップが既にかかなり狭い範囲に集中しているが、栄は集中交通量は多いものの公園等の公共空間が多いことから対象エリアの広い範囲にトリップが分散していることが確認される。

4. 栄への自動車集中についての考察

図2、3より自動車集中交通量では栄が名駅より倍くらい高いが、集中密度は名駅の方が少し高い。また、車道部の面積をゼンリン電子地図帳 Zi10より測定した結果と車道部面積で自動車集中量を割った結果を表1に示

表1 名駅・栄地区の車道部面積と路外駐車場数・収容台数

	栄地区	名駅地区
車道部面積	368100m ²	194800m ²
自動車集中量/車道部面積	0.17トリップ/m ²	0.18トリップ/m ²
路外駐車場数	115か所	65か所
路外駐車場収容台数	11849台	4578台
1km ² あたりの収容台数	8286台	7267台



図4 名駅と栄の徒歩圏域の違い

す。これより、手段別の集中割合では栄の自動車割合は大きいですが、集中密度としては名駅、栄とも同程度であることが分かる。

表1では名駅、栄それぞれの地区内の路外駐車場数と収容台数をゼンリン電子地図帳 Zi10 より集計した結果も示しているが、栄の方が収容台数が多いことが分かる。これより、名駅はすでに集中密度がかなり高く道路面積や駐車場収容台数的にみても自動車がさらに集中する余裕はないが、栄はその収容力から都心としては自動車交通にとって利用しやすい地域であるのが特色といえる。

5. 都心での徒歩移動状況について

図4では都心14地区間での徒歩での移動状況を示している。これより徒歩での集中トリップが多いのはやはり名駅、栄であり、それぞれ独自の徒歩圏域を持っていることが分かる。一方で名駅と栄間では距離が2km以上あることから、徒歩での移動は少ない状況である。

6. 名駅、笹島地区からの発生交通量が増加した場合に都心の集中量に与える影響に関する考察

今後の都心への大きなインパクトとして超電導リニアモーターカーによる中央新幹線東京～名古屋間の開業が2027年(JR 東海)に予定されている。それに伴い名駅、笹島地区はオフィス等の増加による集中量の増加が予想されている。ここでは仮想的に名駅、笹島への集中量が

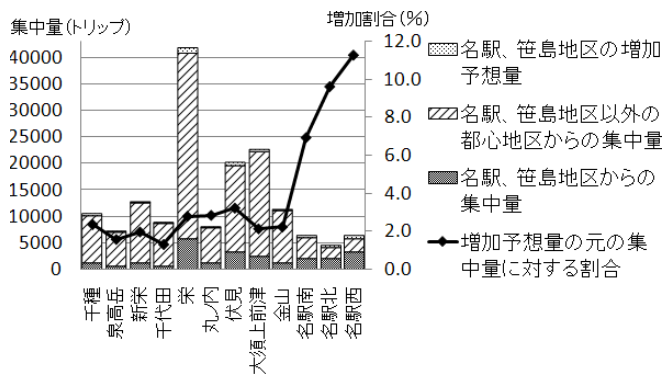


図5 都心域内の集中交通量の変化量

2010年から2030年の間に20%増加し、また名駅、笹島からの発生交通量も同様に20%増加すると仮定して、これが都心各地区への集中量に与える影響について考える。名駅、笹島以外の都心各地区への集中交通量のうち、発生地が名駅、笹島以外の地区であるトリップについては2001年現在と同数であると仮定する。

都心各地区の集中交通量の変化量を図5に示す。名駅南、名駅北、名駅西の3地区へは6.9～11.3%の集中量の増加があるが、他の地区の増加は多くても3%程度であり、栄への集中量の増加は2.9%に過ぎない。このことから、名駅、笹島地区への集中量がリニア効果で増加しても現状のままでは都心の他の地区への影響は少ないと考えられ、都心一体としての魅力を向上させるためには今後の名駅、栄間の交通利便性を改善するなど連携を深める施策が重要と考えられる。

7. まとめ

本研究では、PT調査のデータから名駅、栄地区に集中するトリップの特性の違いを分析した。この結果から名駅、栄へ集中するトリップは鉄道網の違いや栄の自動車交通への収容力から発生地や利用手段に違いがあることが分かった他、徒歩移動については名駅、栄でそれぞれ独自の徒歩圏域を持っていることが分かった。また、名駅、笹島地区への集中量が増加しても現状のままでは都心の他の地区への影響は少ないと考えられ、名駅、栄両地区間の連携を深める施策が重要であることが分かった。

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)の議論の一部である。

今後の課題としては、目的別の鉄道や自動車トリップについて、トリップの発生地や集中する人々の属性の違いなど都心の交通特性に影響する他の要因についても分析を進める予定である。

参考文献

1)名古屋市政府ホームページ・名古屋市都心部将来構想
<http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000012756.html>