

名古屋の道路の「これから」 を考えるための現状分析

名古屋市役所緑政土木局路政部道路利活用課
道路ビジョン策定チーム

1. はじめに

本市道路の「これから」を考える背景

I. 道路が充実した半面、老朽化が進む

戦後の急激な人口増加や高度経済成長に伴い、道路インフラが集中的に整備されてきた

経過年数の増加による、老朽化対策や更新の需要が高まっている

II. 人口減少と超高齢化が進む人口構造

令和2年の233.2万人以降、横ばい傾向だが今後は減少に転じると共に、4人に1人が65歳以上となっている

バリアフリーや休憩施設など、歩行者への配慮が一層強く求められる

III. 道路空間へのニーズの増大と多様化

社会情勢やライフスタイルの変化、新技術の登場などに伴い、道路空間へのニーズが多様化している

従来の通行機能に加え、にぎわい空間の創出などが求められている

IV. リニア開業インパクト

名古屋大都市圏は交通・経済・都市構造の面で大きな転換期を迎える

広域的な交流拠点としての役割を強め、都市機能の一層の高度化が求められる

道路行政は、これまでの前提条件を柔軟に転換する必要があるのではないか

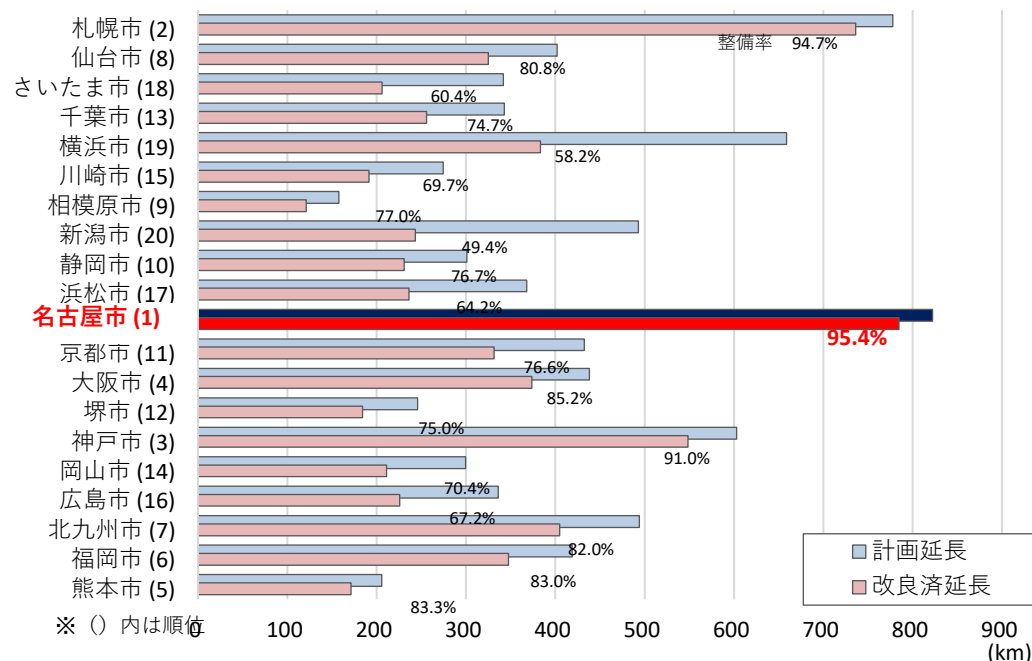
→ 2. データの整理へ

2. データの整理

2-1-1. 道路ストック (整備量、特色)

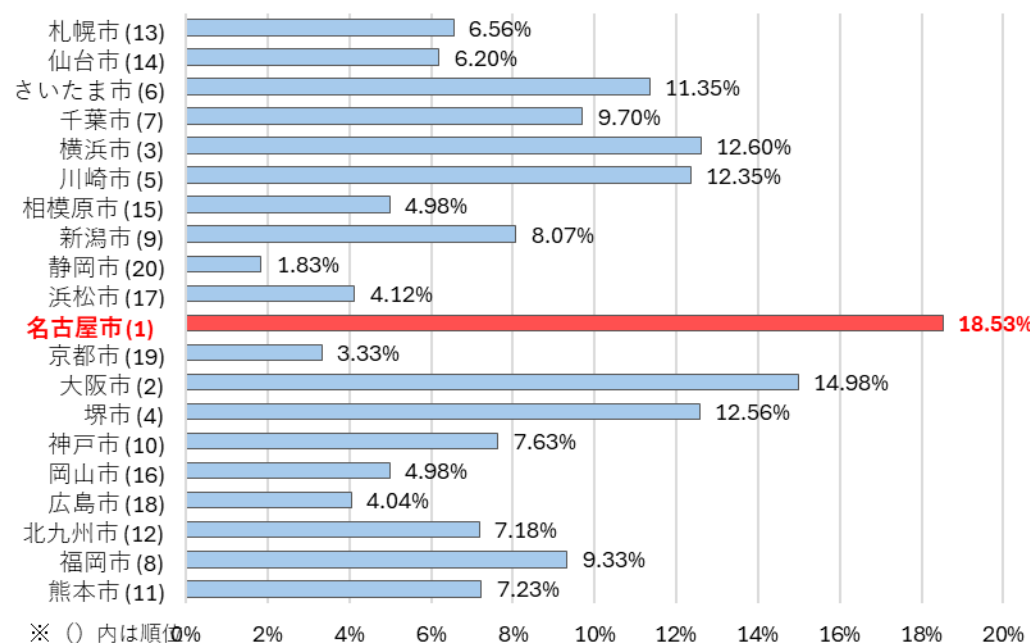
→ 豊富な道路資産を有している

a. 大都市随一の都市計画道路整備



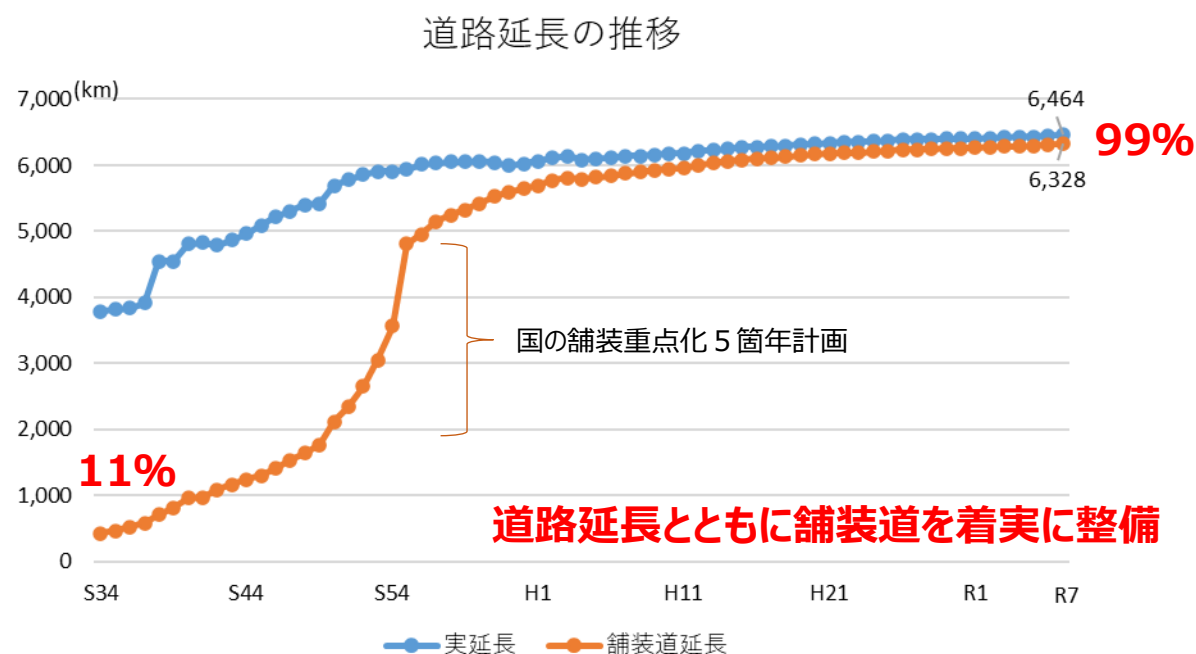
出典：名古屋市道路統計（令和6年度）/名古屋緑政土木局より作成
※令和6(2024)年3月31日現在

c. 豊かな道路空間 (道路率)



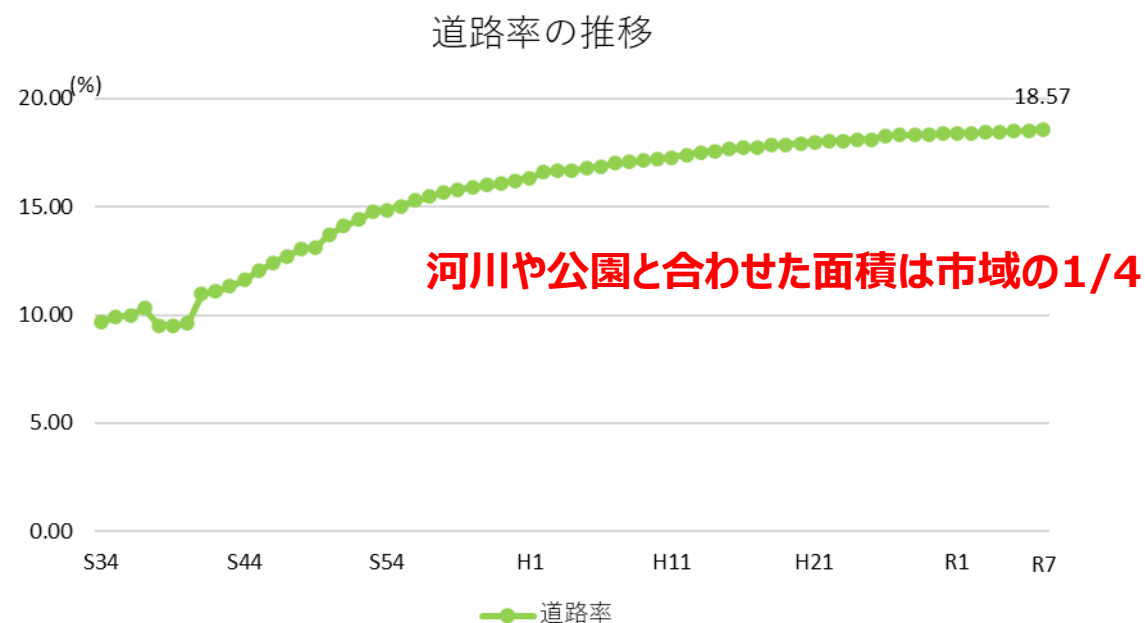
出典：令和6年都市計画現況調査/国土交通省より作成
※令和6(2024)年4月1日現在

b. 道路管理延長・舗装道延長の推移



出典：名古屋市道路統計より作成

d. 道路率の推移



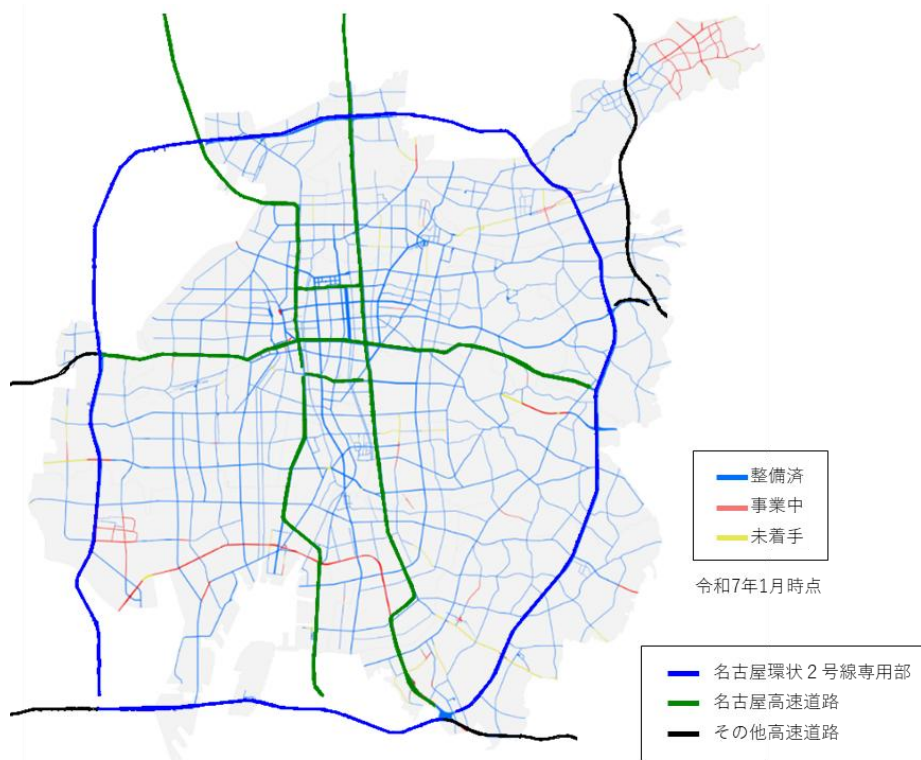
出典：名古屋市道路統計より作成

2. データの整理

2-1-2. 道路ストックの効果検証

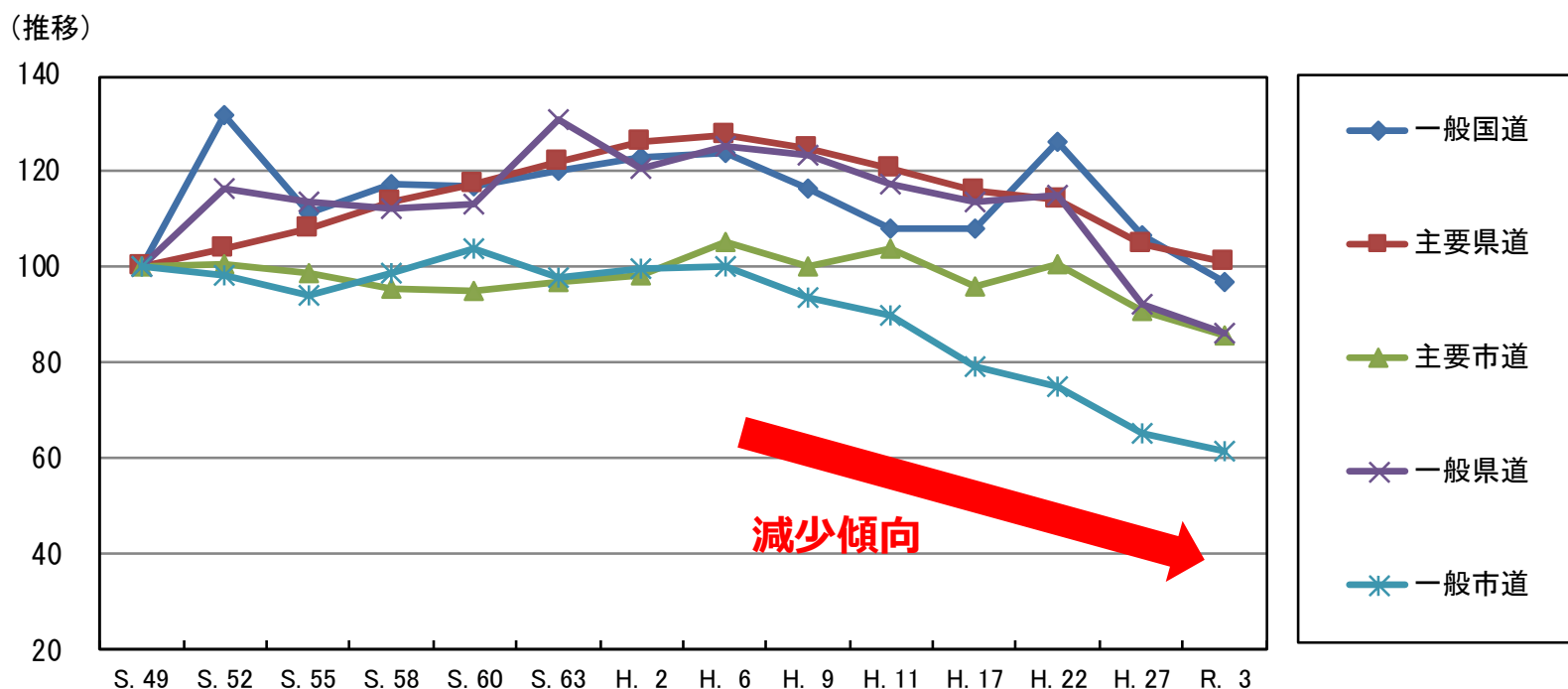
→全体としては円滑な交通流を実現

e. 広域幹線との道路ネットワーク



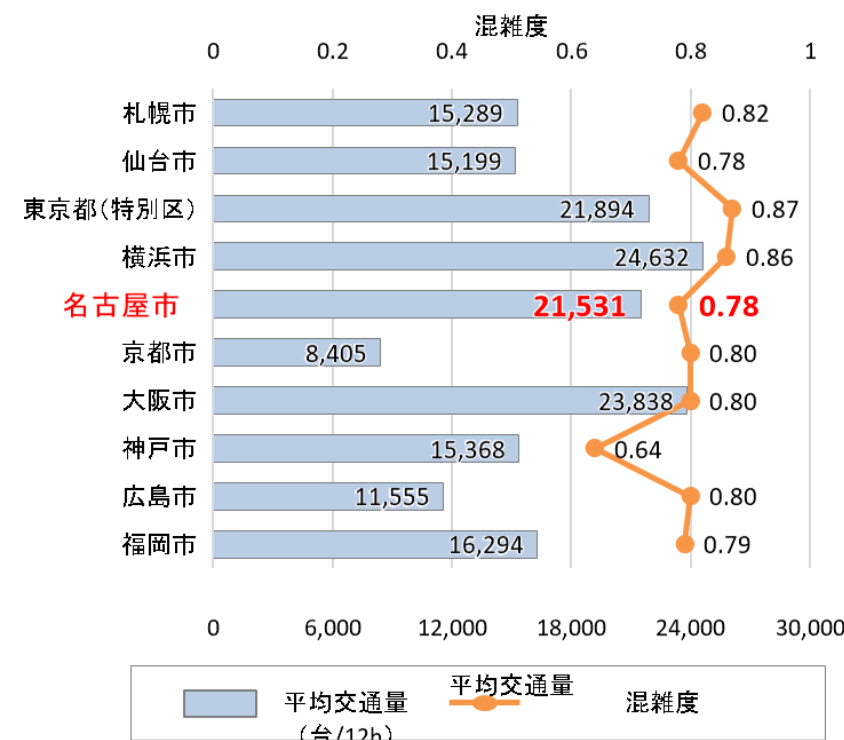
- 都市計画道路網の95%超を整備、土地区画整理事業により生活に密着する区画道路が網の目に形成されている
- 国道や高速道路などの広域的なネットワークと相互に補完し合うことで、市域の道路ネットワークは概成していると言える
- 平均交通量は平成初頭以降において減少傾向になるとともに、交通容量との比である混雑度は0.78と、他の大都市よりも余裕があることが分かる
- 名古屋市の道路は、ストック面では機能(役割)を十分に発揮し、全体では円滑な交通流を実現できていると評価できる

f. 名古屋市道路種別平日12時間平均交通量の推移



出典：令和3年道路交通センサス/名古屋市HPより作成

g. 混雑の緩和 (平均交通量と混雑度)



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査/国土交通より作成

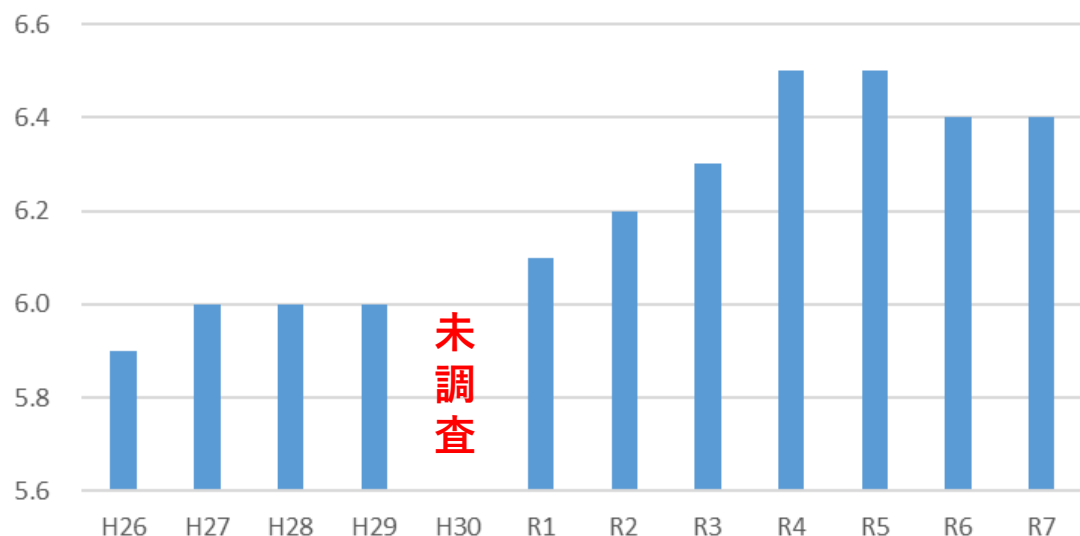
2. データの整理

2-1-3. 道路インフラの老朽化

→ 計画的な予防保全型の維持管理

h. 舗装計画的な修繕

幹線・広幅員道路の16区平均M C I



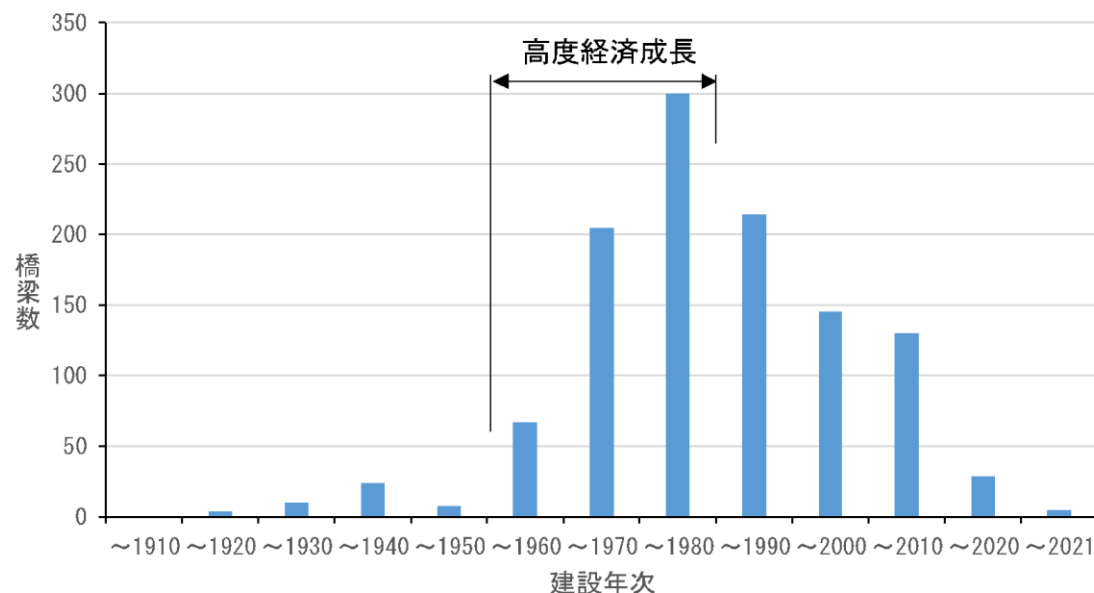
出典：最適維持管理計画（舗装）/名古屋市緑政土木局

- 舗装路面の損傷状況を把握するM C I の調査においては、平成26年から増加傾向にあり、良好な管理水準を保っている。
- 本市が管理する橋梁は、高度経済成長期に集中して建設されており、現時点において約38%が建設後50年を超えている。20年後には80% と急増することになる。
- インフラの老朽化は道路陥没などの重大な事故を引き起こす可能性があり、適切な維持管理が求められている。インフラ老朽化の問題に対応するためには、より効率的なメンテナンス技術の導入が不可欠となっている。

i. 高度経済成長期に集中建設された道路インフラ

j. 新技術の導入による効率的な点検・維持管理

建設年次別橋梁数



出典：名古屋市道路橋維持管理計画/名古屋市緑政土木局



定期点検での新技術活用事例

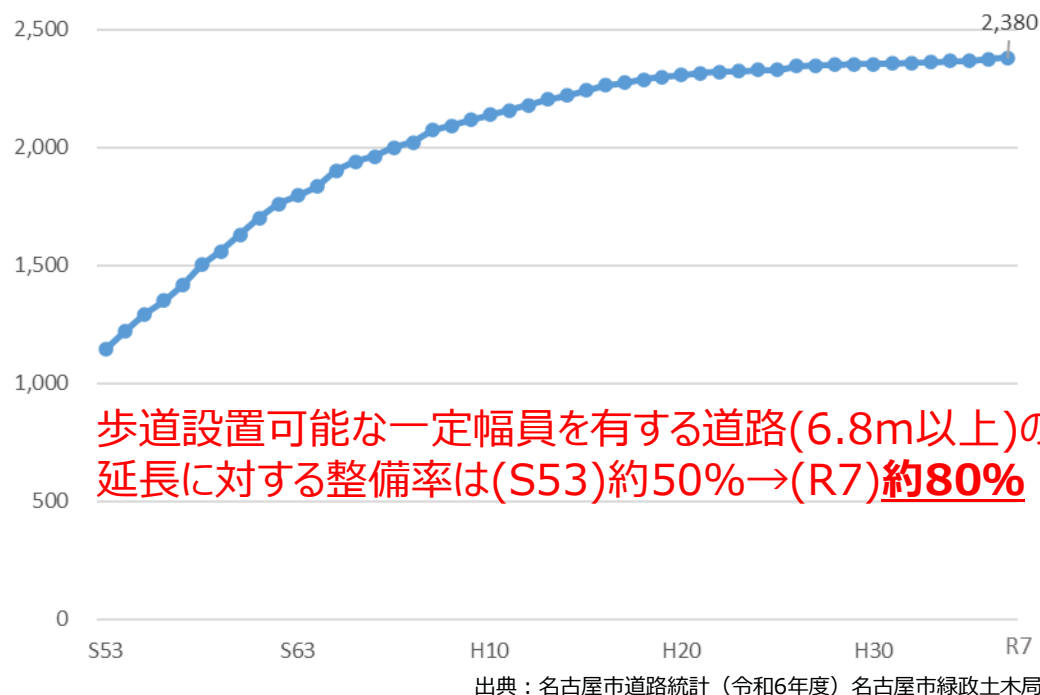
出典：名古屋市道路橋維持管理計画/名古屋市緑政土木局

2. データの整理

2-2. 道路の安全性（交通安全、防災）

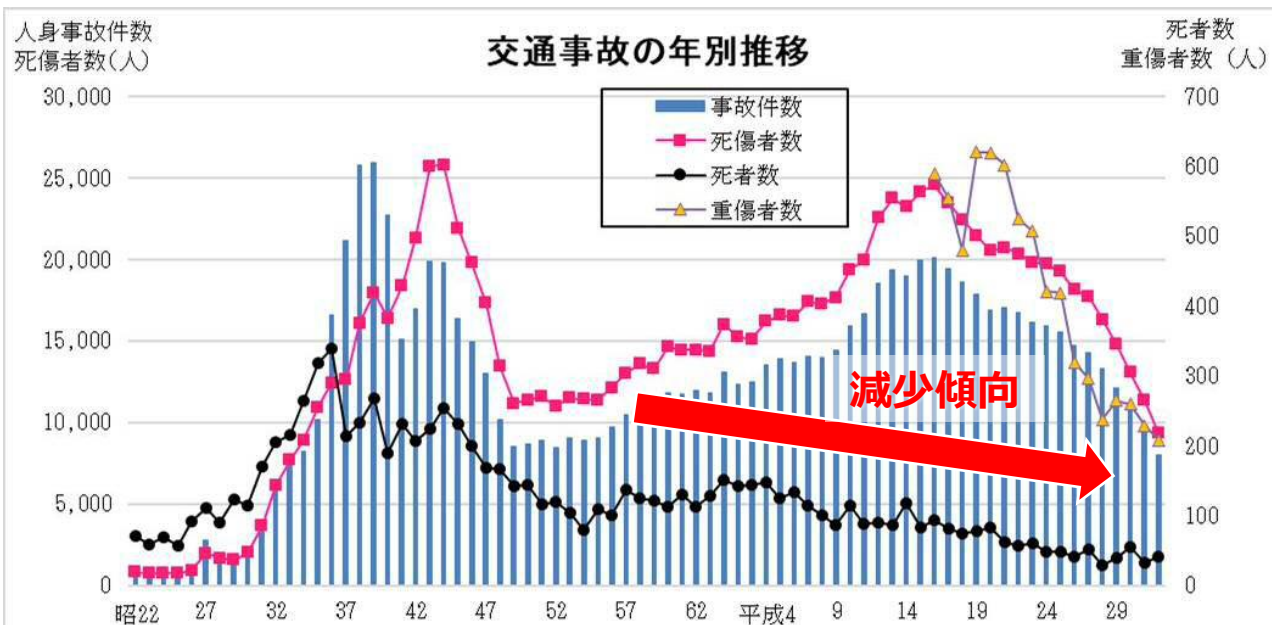
→ 引き続き最優先に取り組む

k. 歩行者が安全に歩ける歩道設置



- 自動車交通の急速な発展に伴い社会問題化した交通事故は昭和36年にピークとなる死者1万5千人に達した
- 昭和46年以降、11次にわたり対策を実施してきた結果、死者数、事故件数ともに大きく減少している
- 自動運転や運転支援技術の更なる発展を見据えつつ、引き続き交通安全向上の取組みを進めていく事が必要
- 南海トラフを震源とする巨大地震の発生確率は、国の区分で最も高いⅢランクと予想されている
- 道路では、災害時に速やかな避難、救助、消防、物資輸送を行い迅速に初動対応ができるよう緊急輸送道路を中心として道路の強靱化を進めていく事が求められている

l. 交通事故死傷者数



出典：第1次名古屋市交通安全計画（R3.8）/名古屋市交通安全対策会議

m. 災害への備え（道路の強靱化）

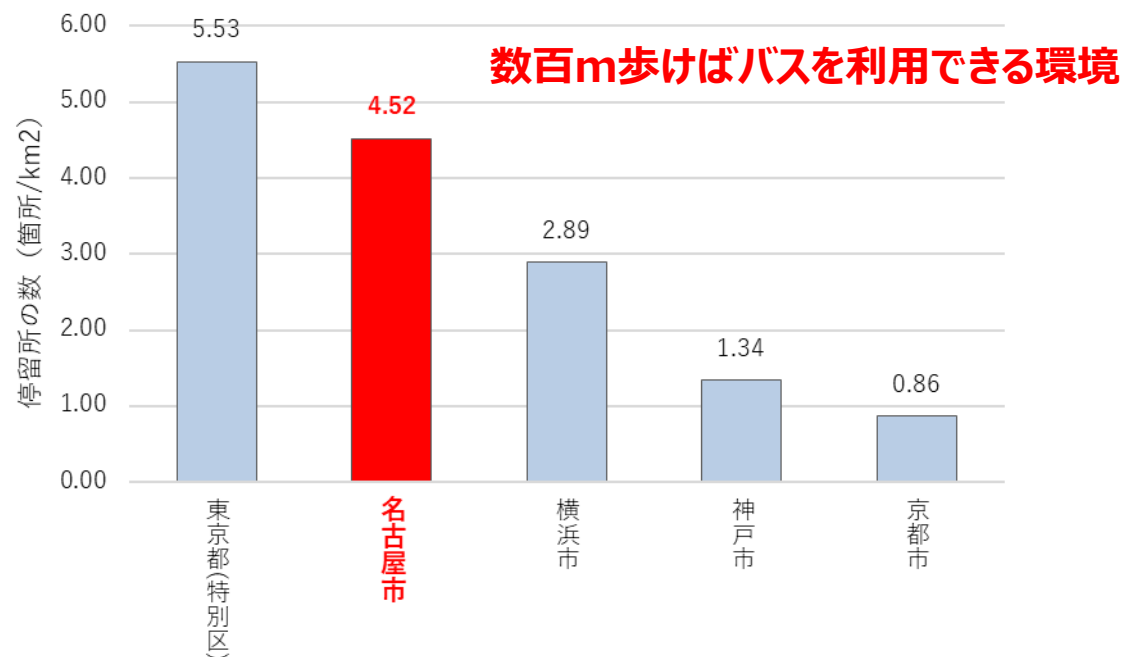
緊急輸送道路における計画数量	整備済み	整備率
橋梁の耐震化	99橋	98橋 99%
電線類地中化	372.8km	76.6km 20.5%

2. データの整理

2-3. 道路の利便性（公共交通、自転車）

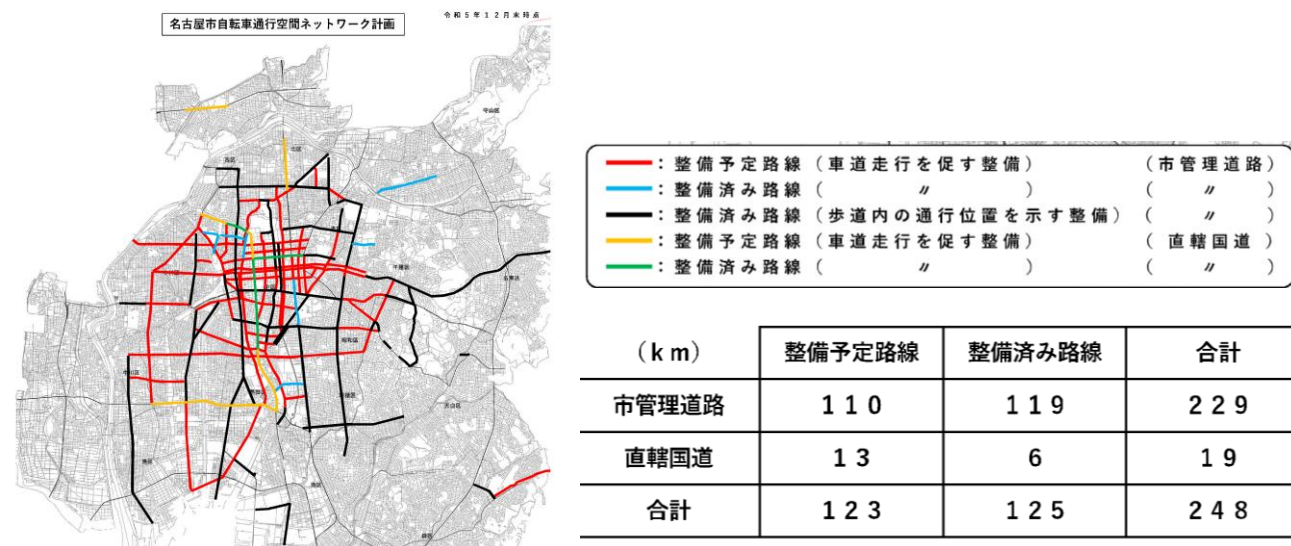
→ バスや自転車を使う動機付け

n. 市バス停留所の充実



出典：横浜市統計書 第9章 道路、運輸及び通信（令和5年度）/横浜市より作成

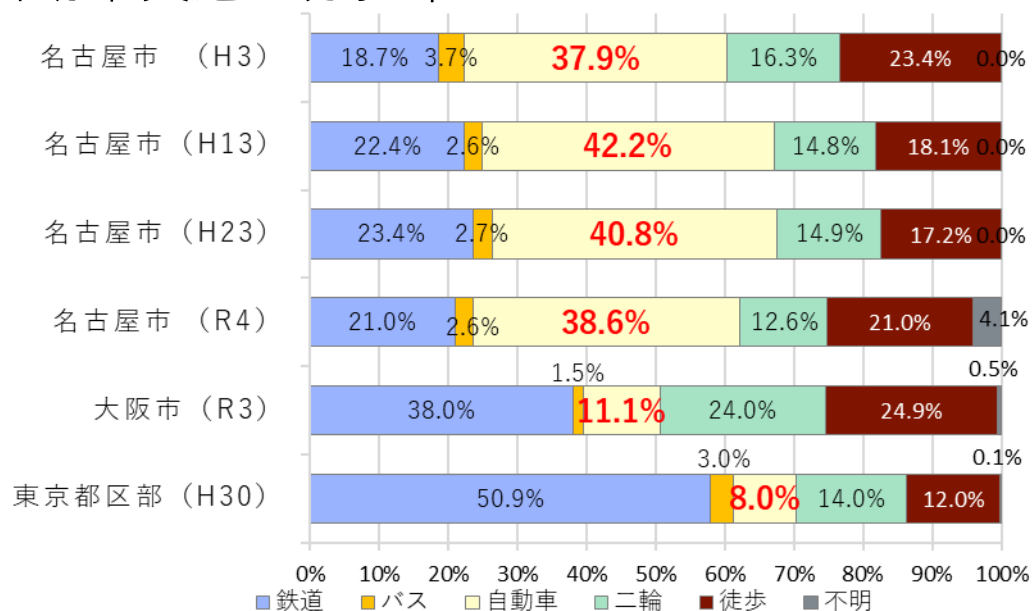
p. 自転車通行空間



自転車が快適だと思える環境

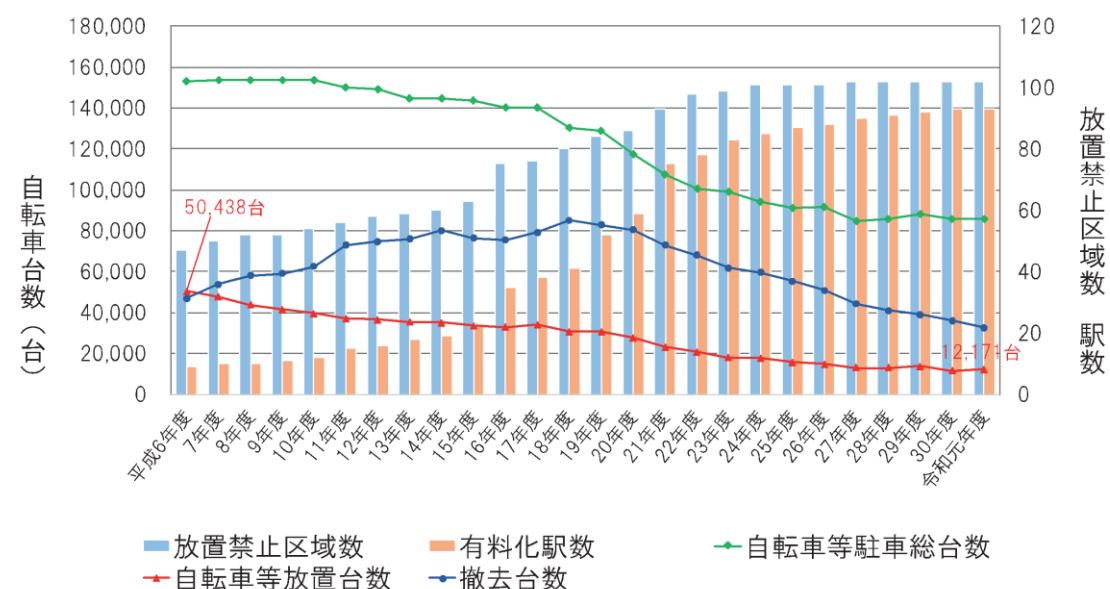
出典：名古屋市自転車通行空間ネットワーク計画/名古屋市緑政土木局

o. 自動車交通の分担率



出典：第3,4,5,6回中部都市圏パーソントリップ調査（H3,H13,H23,R4）
第6回近畿圏パーソントリップ調査（R3）
第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）より作成

q. シェアサイクルの普及



出典：名古屋市自転車活用推進計画/名古屋市緑政土木局

近距離は自転車より徒歩で駐車台数が減
中距離は自動車より自転車で駐輪場が増

2. データの整理

2-4. 道路の快適性 (相隣環境、街路樹、バリアフリー)

→ 誰もが心地よく歩ける道へ

これまでの道路における快適性

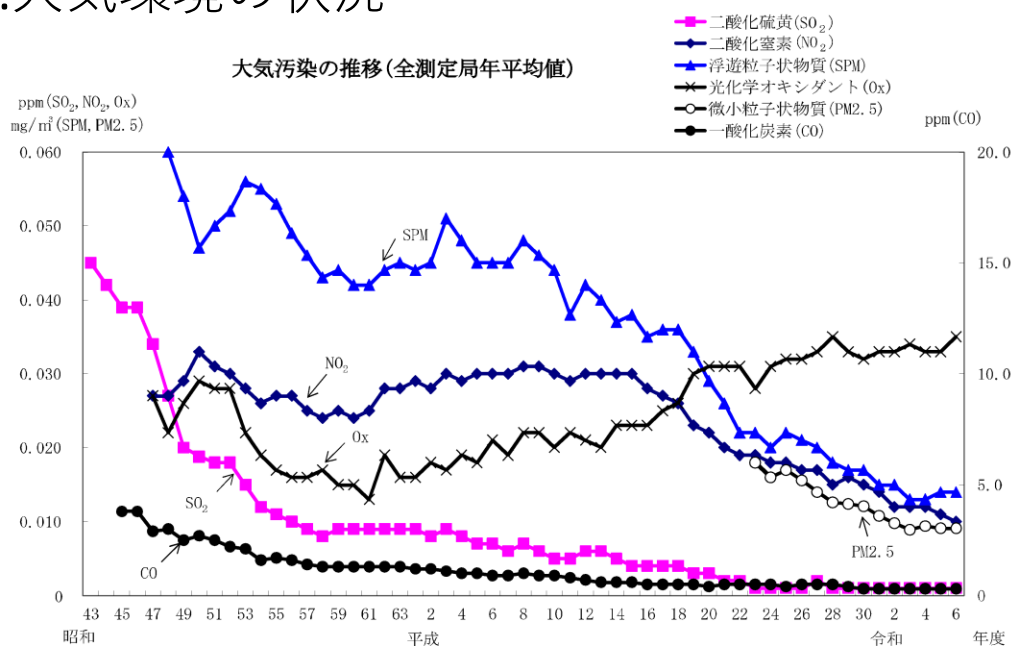
r. 道路の騒音・振動

9割程度の地点で環境基準を達成

等価騒音レベル LAeq (dB)		道路に面する地域における面的評価			区間内全戸数 (戸)
昼間	夜間	環境基準達成状況 (達成戸数)			
		昼間	夜間	昼夜間	
65	62	85.8% (211)	85.4% (210)	85.4% (210)	246
令和6年度定期監視・現況調査地点を含む評価区間全体		91.9% (11,102)	91.0% (10,995)	90.4% (10,919)	12,081

出典：令和6年度自動車騒音常時監視結果より作成

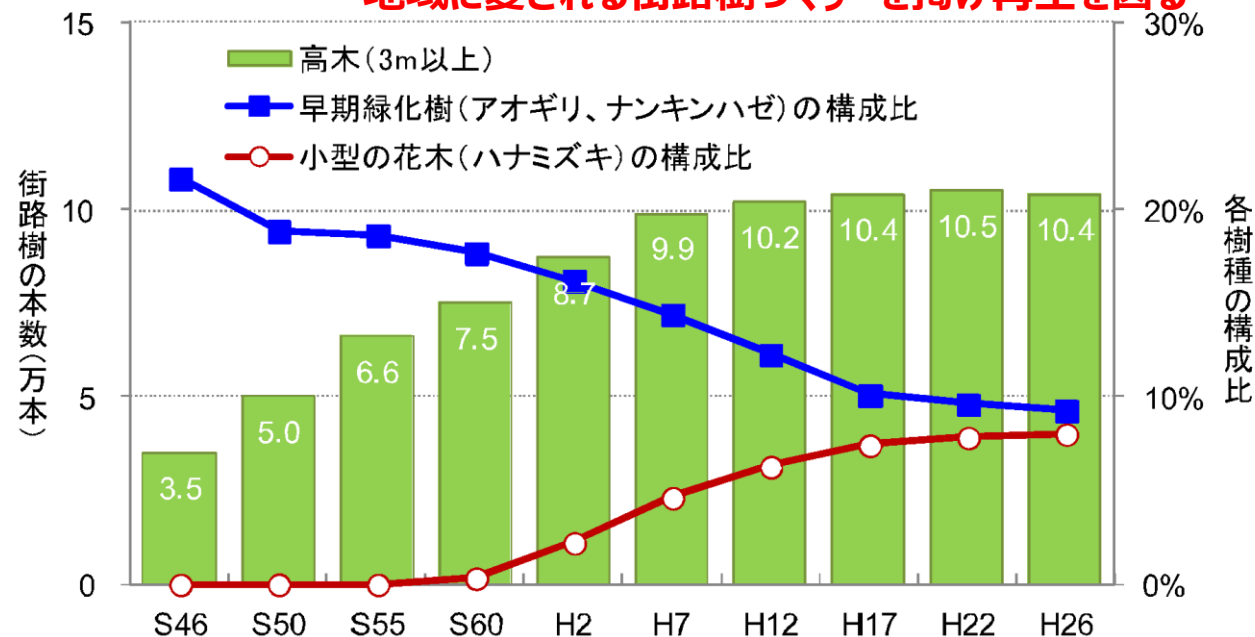
s. 大気環境の状況



出典：令和6年度 大気汚染常時監視結果/名古屋市HP

これからの道路における快適性

t. 街路樹の本数 道路空間と調和した街路樹づくり 地域に愛される街路樹づくり を掲げ再生を図る



出典：街路樹再生指針/名古屋市緑政土木局

u. 視覚障害者誘導用ブロックの設置 (実績)

年度	H12	H13	H14	H15	H16
事業箇所	381	254	134	230	299
年度	H17	H18	H19	H20	H21
事業箇所	264	198	328	303	266
年度	H22	H23	H24	H25	H26
事業箇所	265	206	264	123	307
年度	H27	H28	H29	H30	R01
事業箇所	172	224	235	242	273
年度	R02	R03	R04	R05	R06
事業箇所	401	290	413	258	333

2. 「データの整理」のまとめ

1. 道路ストック（整備量や特色）について

豊富な道路ストックが適切な維持管理のもと機能(役割)を十分に発揮し、全体として円滑な交通流を実現できている

2. 道路の安全性（交通安全や防災）について

技術の発展を見据えつつ引き続き交通安全向上に取り組むとともに、災害時に迅速に初動対応ができるよう強靱化を進める事で、安全な道路を目指す

3. 道路の利便性（公共交通や自転車）について

自動車交通から公共交通や自転車への転換を促すため、便利さや快適さを向上することで動機付けを図る

4. 道路の快適性（相隣環境や街路樹、バリアフリー）について

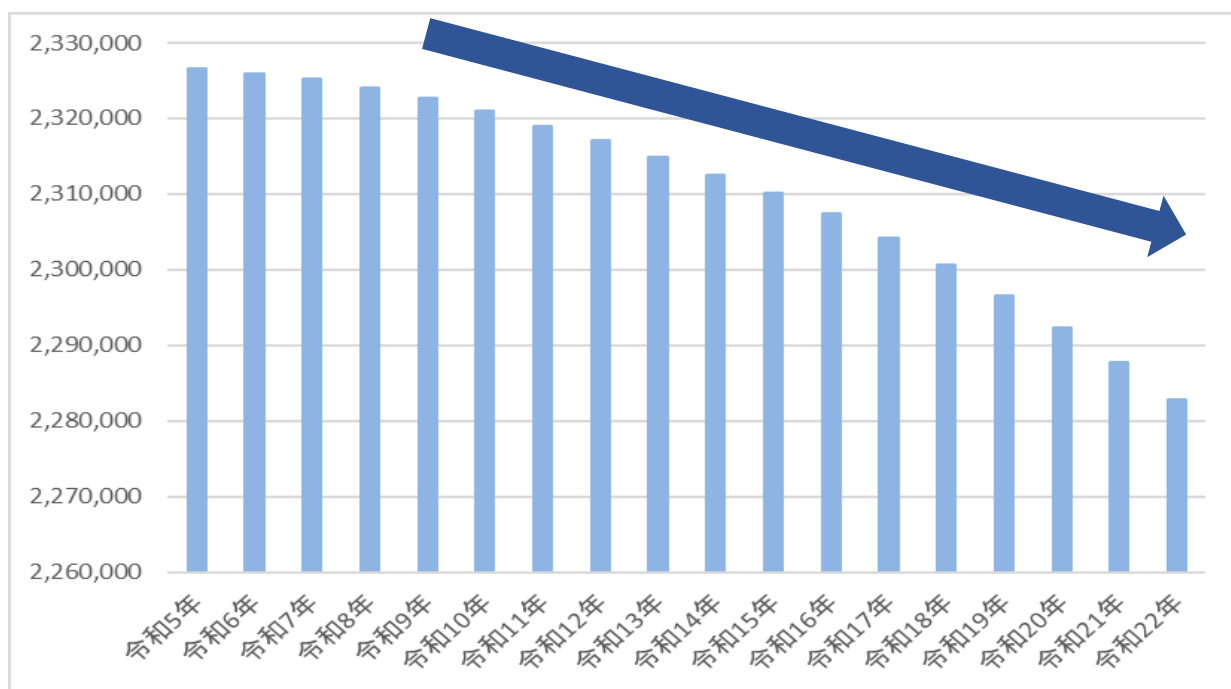
騒音や大気汚染は一定の改善がみられるので、老木大木化した街路樹の再生や継続的なバリアフリー整備により誰もが心地よく歩ける道を目指す

3. 道路を取り巻く諸課題

3-1. 人口減少、少子高齢化、バリアフリー

→ 段差以外のバリアにも配慮

a. 人口の予測

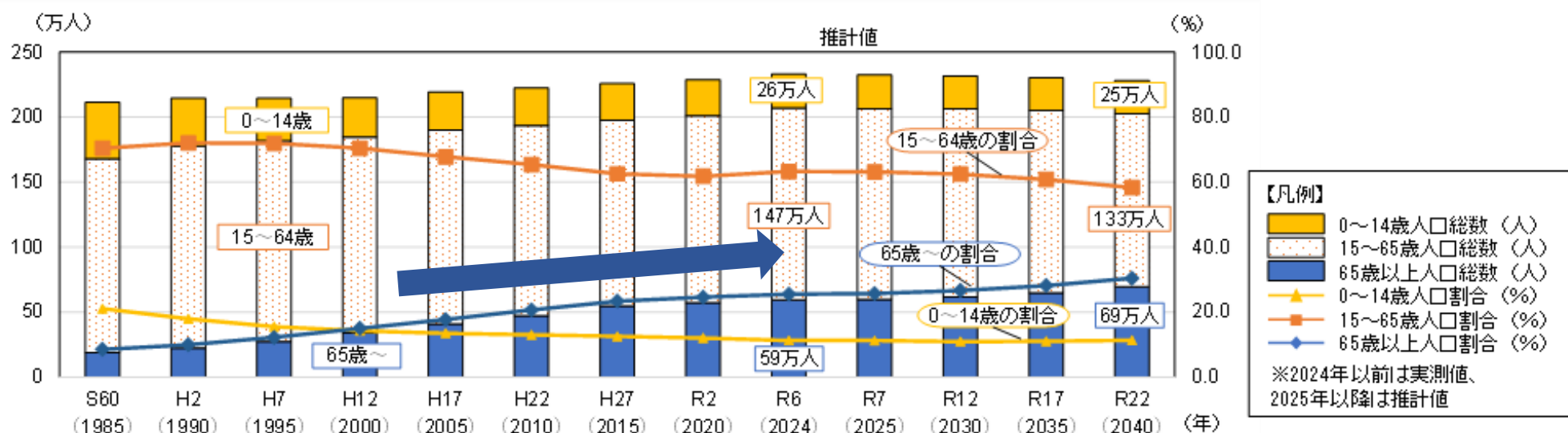


出典：名古屋市の人口について/名古屋市HPより作成

人口減少、超高齢化時代のみちづくりとは？

- 高齢社会の到来とノーマライゼーション理念尊重の高まりにより、高齢者や障害者のみならず全ての人が自らの力で社会参加できる環境が求められている
- 本市では福祉都市環境整備指針に基づき、道路を含む公共施設のバリアフリー整備に取り組んでいる
- 高齢化が一層進むこれからは、運転人口や自動車保有台数も減少する可能性が高く、自動車の走りやすさよりも歩行者の歩きやすさを優先していくべきだと考える
- 福祉を必要とする方々は健常者に比べ移動速度や移動に要する体力面で大きな負担が生じているため、移動の傍ら休憩できる施設や雨や日差しの影響を少しでも和らげるような移動環境が、必要なのではないか

b. 年齢構成の予測



出典：名古屋市の人口について/名古屋市HPより作成

3. 道路を取り巻く諸課題

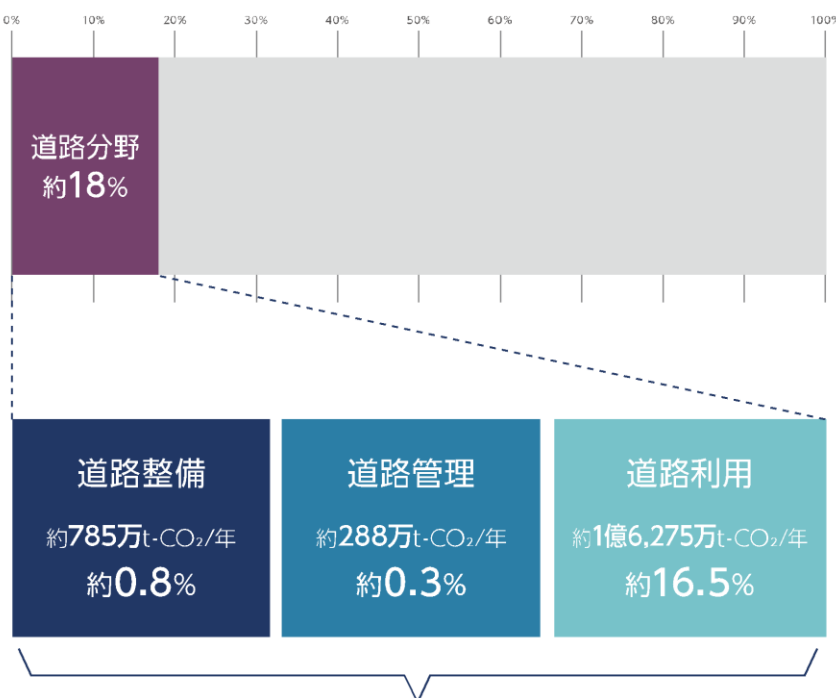
3-2. 気候変動、温室効果ガスの削減、G I

→ 環境にやさしい快適な道路空間へ

c. 道路から排出されるCO₂

我が国のCO₂排出量と道路分野の関係 (2023年度)

我が国の温室効果ガス排出・吸収量: 約10.17億t-CO₂/年
(うち、CO₂排出量は約9.89億t-CO₂/年)

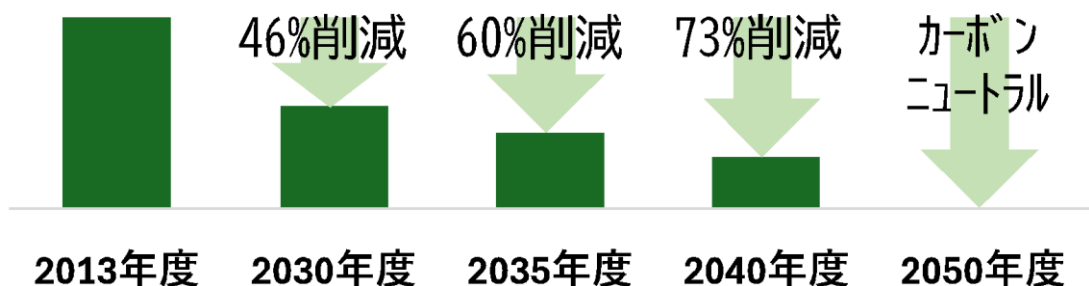


道路分野のCO₂排出量: 約1.7億t-CO₂/年 (全体の約18%)^{1) p.27参照}

出典: 道路分野の脱炭素化政策集ver.2.0/国土交通省

道路全体のCO₂排出量の削減目標

(我が国全体の削減目標と同一に設定)



出典: 道路脱炭素化基本方針(2025年10月)/国土交通省

- 道路から排出されるCO₂は総量の約18%を占めており、国土交通省は2050年までにその全量を削減することを目指している
- 新設された道路法基本理念に、脱炭素の推進により環境負荷低減に配慮する旨を明記
- 道路構造の転換 (LED照明、低炭素材料の使用) や脱炭素化施設の導入促進などを図る
- クリーンエネルギーへの転換 (GX) やグリーンインフラの活用 (GI) と合わせ、環境にやさしい快適な道路空間が求められている

d. 脱炭素化に向けての取組

本市で既に取り組んでいる施策

道路管理分野	道路整備分野	道路利用分野
<p>【道路照明のLED化】</p>	<p>【低炭素材料の開発・導入促進】</p>	<p>【道の駅等でのEV急速充電器の設置】</p>
<p>【道路関係車両の電動車化】</p>	<p>【低炭素な建設機械の導入】</p>	<p>【自転車の利用促進(シェアサイクルの導入)】</p>
<p>【再生可能エネルギーの活用】</p>		<p>【渋滞対策の推進】</p>

3. 道路を取り巻く諸課題

3-3. 観光、交流、娯楽、地域資源

→ 行きたくなる、居たくなる都市

e. 市内の主な観光・文化資源



出典：名古屋都市計画マスタープラン2030（R2.6）/名古屋住宅都市局に加筆

f. 主な観光施設の入込客数

(単位：万人)

	2004年度	2024年度	比
熱田神宮	646.55	662.47	102%
バンテリンドームナゴヤ	-	398.07	-
東山動植物園	173.52	282.68	163%
名古屋港水族館	175.95	244.11	139%
名古屋城	99.50	221.07	222%
FUJIなごや科学館	61.54	130.78	213%
パロマ瑞穂スポーツパーク	-	109.21	-

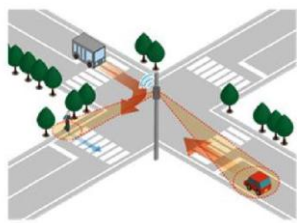

出典：令和6年名古屋市観光客・宿泊客動向調査（2024年）（R7.10）/名古屋市観光文化交流局より作成

- R 6 年度は約5,500万人の観光客が本市を訪れた
- のべ1,400万人が宿泊し、うち外国人は約370万人
- 熱田神宮やバンテリンドームナゴヤ、東山動植物園、名古屋港水族館、名古屋城など多数の来訪者が集まる施設が多くある
- これらの施設周辺はおもてなしの観点から整備優先度が高いエリアと考えられ、滞留・滞在機能やバリアフリーの強化、アクセス性の向上、渋滞対策、多言語案内、美化、緑化の必要性が高い
- リニア中央新幹線の開業により、首都圏と中京圏とのアクセス環境の向上が期待されており、交通サービスの充実や多言語対応などの受入環境の整備が求められている。
- 人が集まる資源の周りには道路上においても、ウォークアブルな空間などといった居心地の良い空間へ再生させるための取り組みが、今後より一層求められてくる。

3. 道路を取り巻く諸課題

3-4. 自動車技術の進展

→ 新しい交通技術への柔軟な対応

	路車協調システム	走行空間
適用	 <p>交差点等における道路状況の自動運転車への情報提供に関する実証実験</p>	 <p>自動運転の継続や交通全体の安全性向上に資する走行空間（区画線や防護柵の設置、走行空間分離用等）に関する実証実験</p>

出典：自動運転に資する路車協調システムおよび走行空間の実証実験について / 国土交通省

- 運転支援や自動化など、交通事故の減少に向けた自動車の技術開発が日進月歩で進められている
- 未来を見据え、IoTやAI技術の活用、5G通信の普及による自動運転社会の到来が期待されている
- 路車協調システムや自動運転車専用レーンなど、自動車技術を道路側から支援する方策が議論されており、世界中で様々な取組が展開されている
- 超小型モビリティや自動配送ロボットなど新たなモビリティ、MaaS（マース：Mobility as a Service）などの研究や実証実験が進められている
- 今後は、技術の発展や新たなモビリティなどに合わせ、道路も柔軟に対応することが必要となる

<p>パーソナルモビリティ</p>  <p>Concept: e-WALK (TOYOTA) 参考: WHILL (WHILL, Inc.)</p>	<p>超小型モビリティ</p>  <p>Concept: e-RIIDE (TOYOTA)</p>
<p>多目的モビリティ</p>  <p>e-Palette (TOYOTA)</p>	<p>自動配送ロボット</p> 

出典：次世代モビリティネットワークの検討/国土交通省
自動配送ロボットの社会実装に向けて/経済産業省より作成



地域が抱える課題の解決

出典：日本版MaaSの推進/国土交通省

3. 「道路を取り巻く諸課題」のまとめ

1. 人口減少、少子高齢化、バリアフリーについて

自動車の走りやすさよりも歩行者の歩きやすさを優先していくとともに、日よけや休憩施設など段差以外のバリアを解消することも必要となる

2. 気候変動、温室効果ガスの削減、G Iについて

脱炭素化にクリーンエネルギーへの転換（GX）やグリーンインフラの活用（GI）を合わせ、環境にやさしい快適な道路空間が求められている

3. 観光、交流、娯楽、地域資源について

おもてなしの観点から滞留・滞在機能やアクセス性、美化、景観緑化などの必要性が高く、行きたくなる居たくなる空間づくりが必要

4. 自動車技術の進展について

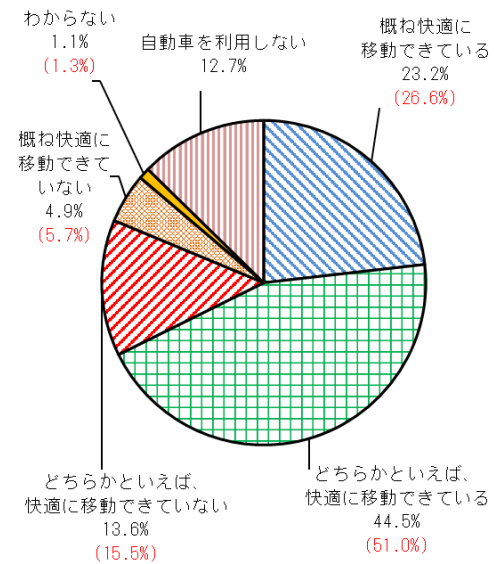
自動車技術の進展を道路側からも支援し、普及を促すとともに、新たなモビリティにも柔軟に対応することが求められる

4. 道路の現状に関する評価

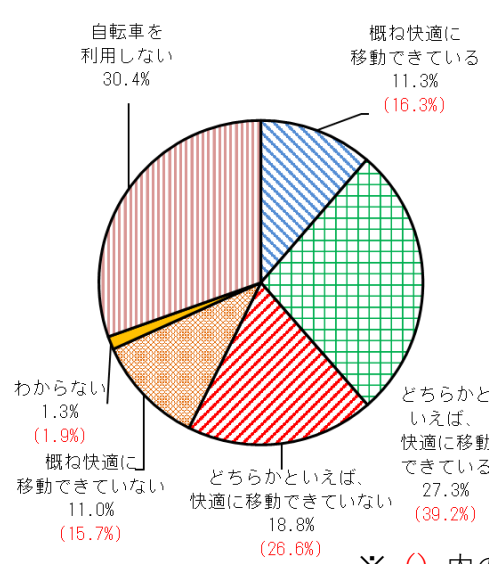
4-1. 市民アンケート調査

Q A. あなたは過去1年間に名古屋市内の道路を自動車・自転車・徒歩で快適に移動できていますか。

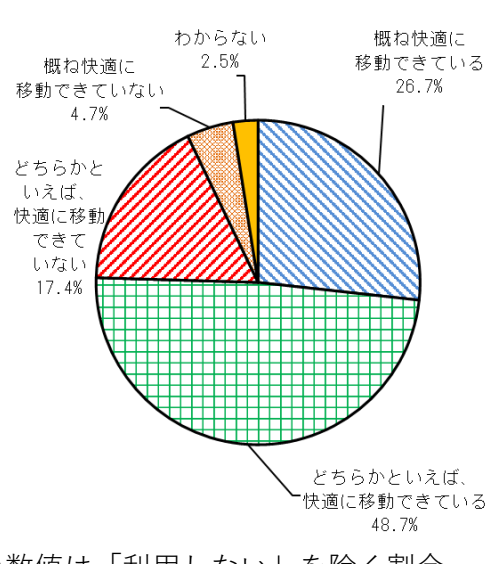
自動車



自転車

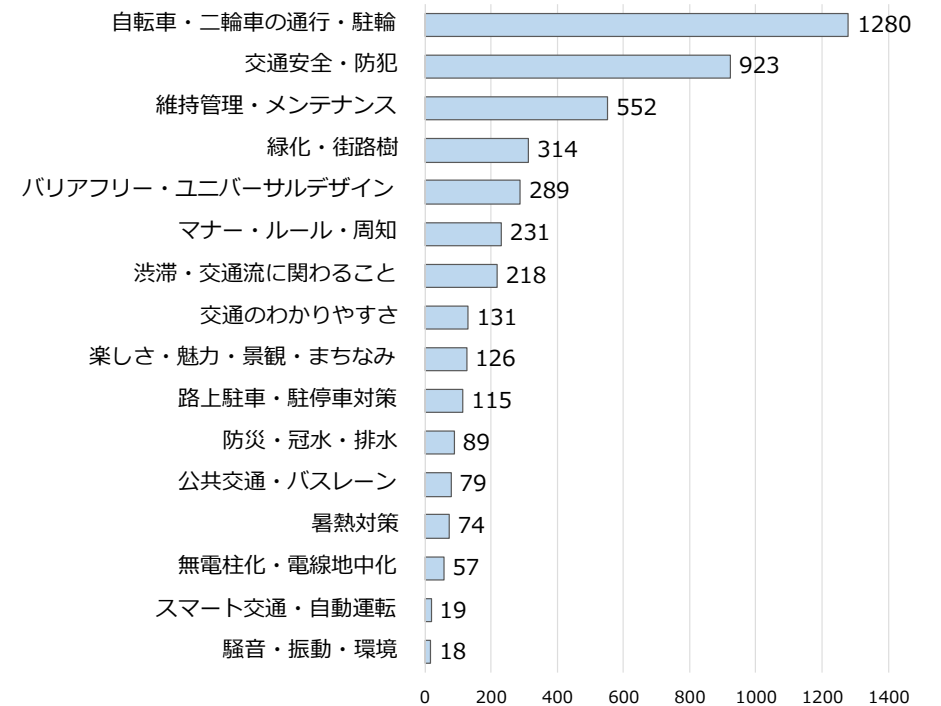


徒歩

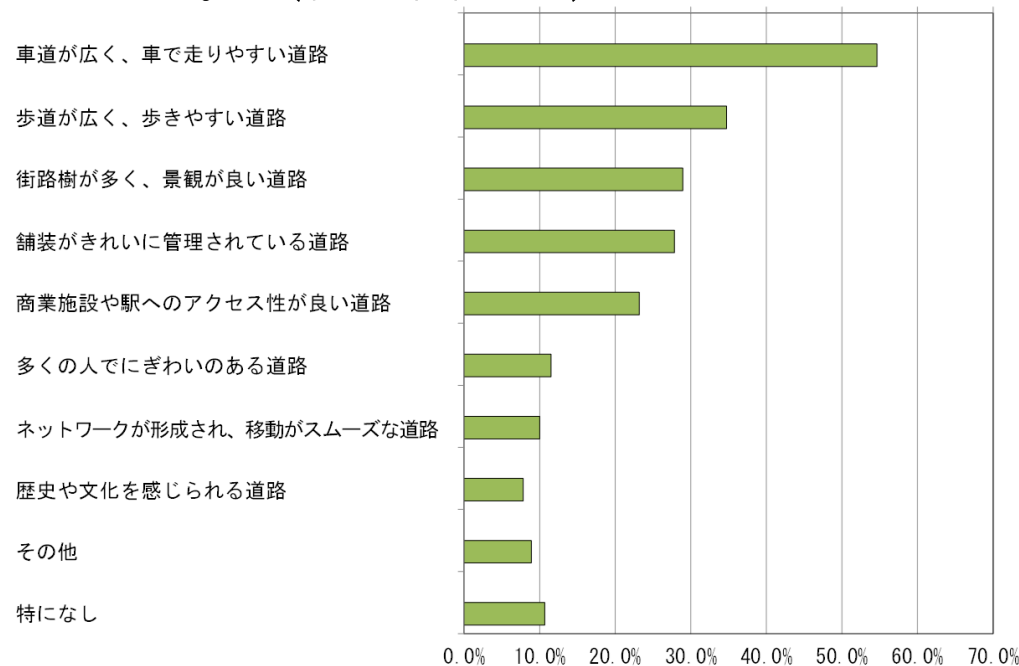


※ () 内の数値は「利用しない」を除く割合

主に期待する分野



Q A. あなたが思う名古屋の道路の特徴は以下のうちどれですか。(複数回答可)



アンケート調査の結果総括

- 自動車と歩行者は快適に移動できている回答が多いが、自転車については改善の余地がみられる
- 市民は名古屋の道路に対して広い道路空間のほか、景観や維持管理、アクセス性が良好との印象を持っている
- 「自転車」「交通安全・防犯」に関心が多い
- 従来求められてきた自動車の移動性や快適性だけでなく、他のニーズへの期待や関心が持たれ始めている。

4. 道路の現状に関する評価

4-2. 考察

- これまでの道路行政は、円滑な道路交通の実現に主眼を置き、道路網や公共交通網の充実と、沿道環境改善や交通安全施策を中心に進めてきた
- 豊富な道路ストックが機能し、効果を発揮しており、アンケート調査においても自動車、歩行者共に概ね快適に移動できているとの意見が得られた
- 災害に対する強靱化、スムーズな移動、安全な歩行者空間などが、引き続き求められる
- 公共交通や自転車利用の余地が大きく、利用促進に向けた動機付けが必要
- 環境負荷低減や観光需要増に対応した快適で使いやすい道路空間整備が今後必要となるのではないかと

4. 道路の現状に関する評価

4-3. 求められる今後の方向性

- 道路の根幹機能の持続性（安全安心、円滑）
- 移動にも滞在にも快適さを感じられる設え
- 地域の特色を活かした多様な道路空間
- 自転車、公共交通、シェアリングなど“選べる移動”をつくるネットワーク再編
- デジタル化の進展や新モビリティ台頭など、新しい技術への柔軟な対応
- 道路空間を“都市の価値向上”に活かす戦略的活用

本市の道路空間は、多様なニーズに応え「車中心の広い道路」から、誰にとっても優しい「人中心の豊かな空間」へと生まれ変わる転換点に立ちっており、その指針となる未来ビジョンが必要であると結論付けます