

中部様式  
(調査事業)

令和5年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

# 名古屋市地域公共交通協議会

令和5年2月13日設置

調査事業（計画策定） 令和6年3月 地域公共交通計画策定予定

## 調査の背景および必要性

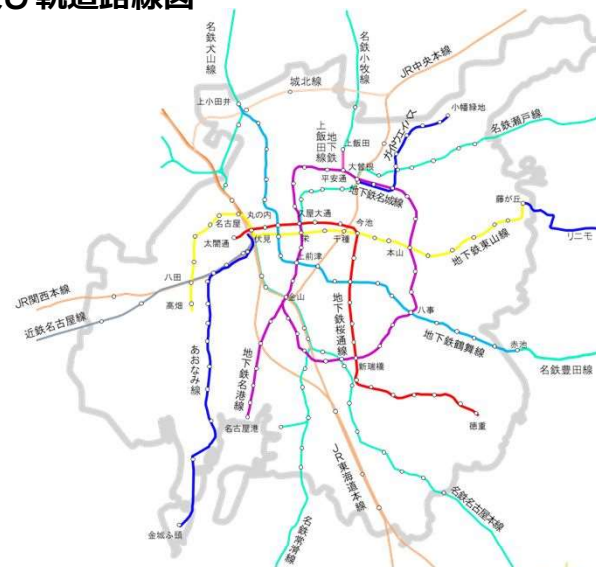
本市における公共交通については、「市営交通事業のあり方と経営健全化方策（第4次答申）」の考え方にに基づき、鉄道・バスを中心として市内全域に広く整備されている。

一方で、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化に加え、今後の更なる高齢化や人口減少による人口構造の変化の影響を受け、公共交通を取り巻く環境が厳しいものになっていくことが見込まれている。

そのような状況を踏まえながら、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを確保していくために、誰もがわかりやすく使いやすい交通環境を実現することや、公共交通空白地をはじめとした交通課題を有する地域への対応が求められている。

## 公共交通の状況

鉄道及び軌道路線図



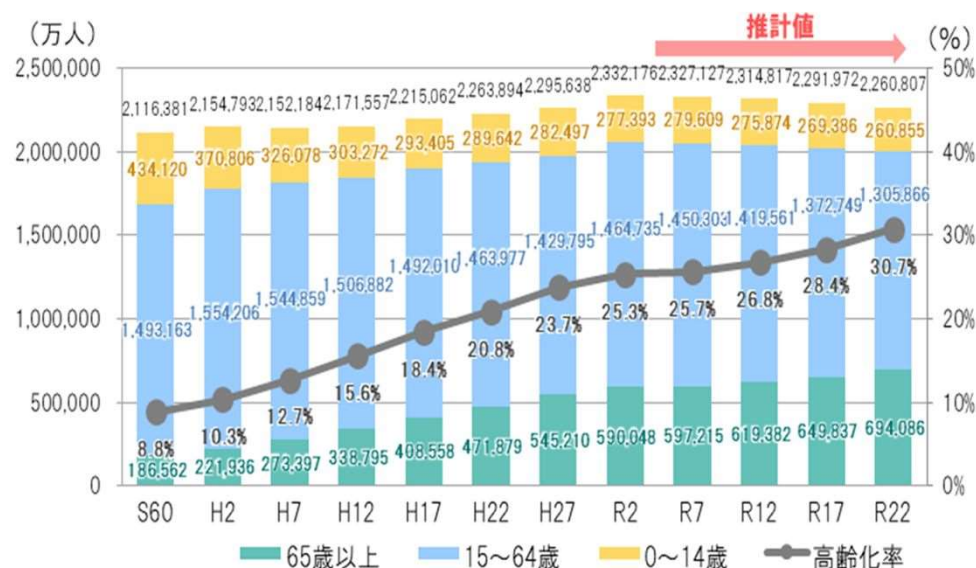
バス路線図



## 実施した調査およびその結果明らかになったこと

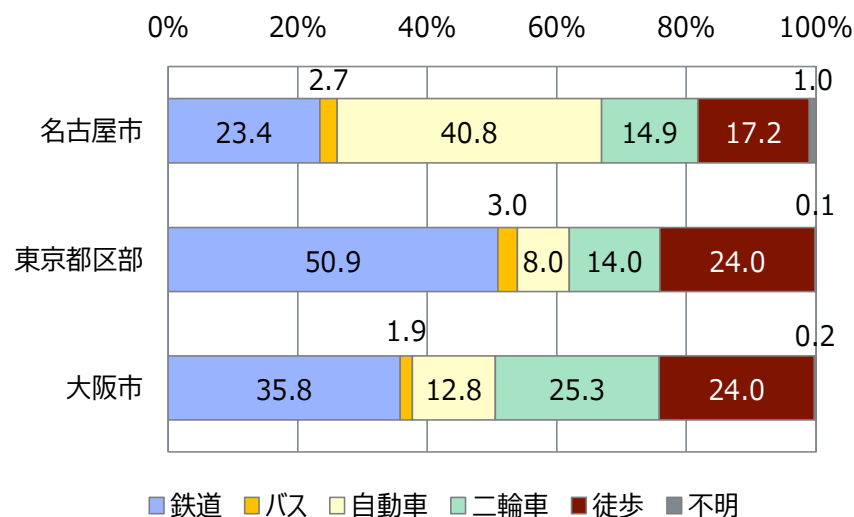
| 事業内容                     | 結果概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 本市の地域特性と公共交通を取り巻く環境の現状把握 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 現況調査等の過年度成果やパーソントリップ調査をもとに本市の現状を把握。</li><li>・ ①人口の変化等として、令和2年から人口が減少に転じている一方、高齢化率は増加傾向にある。</li><li>・ ②移動の状況として、市の外縁部を中心に自動車分担率が高く、運転免許証の自主返納数はコロナ禍以降、減少傾向にある。</li><li>・ ③公共交通の状況として、公共交通の乗車人員は、令和2年度にコロナ前と比べて鉄道が▲29.3%、バスが▲24.5%、タクシーが▲39.6%と大きく減少したが、令和3年からは回復傾向にある。</li><li>・ また、鉄道駅800m、バス停500mで見た公共交通の人口カバー率は99.2%であり、市内全域に広く公共交通が整備されているが、市境に近いエリアにおいて、公共交通空白地として課題を有する地域が分布している。</li></ul> |
| 課題の整理                    | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通利用者が大きく減少しており、今後も厳しい状況が続くと見込まれることから、公共交通の維持・確保に向けた対応が必要である。</li><li>・ 交通手段に占める自動車の依存度が高い状況にあることから、環境への影響や今後の少子高齢化なども考慮しながら、公共交通への転換をはかる必要がある。</li><li>・ 公共交通空白地となっている地域において、日常生活の移動に不便を感じている方々への対応を進めていく必要がある。</li></ul>                                                                                                                                                                     |

## ①人口の変化等



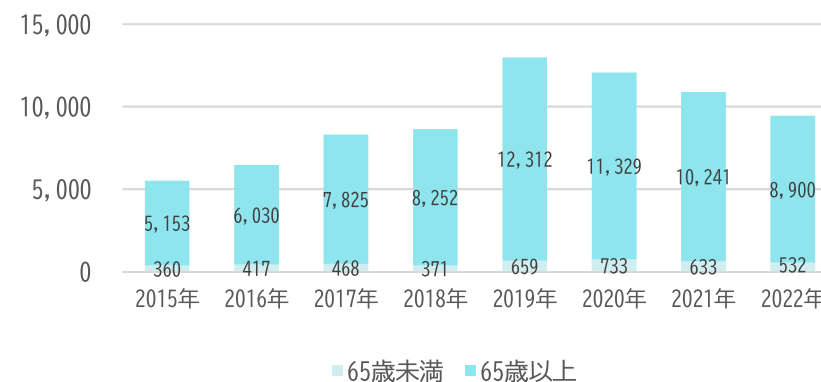
《名古屋市の人口及び高齢化率の推移》

## ②移動の状況



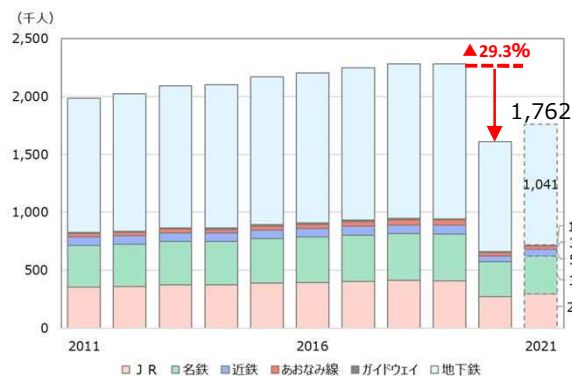
《代表交通手段割合の他都市比較》

## 返納者数(人)

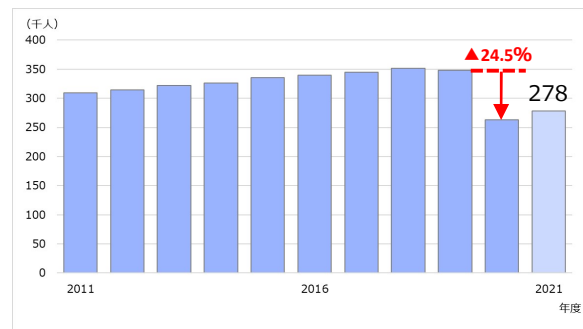


《名古屋市内における運転免許の自主返納件数》

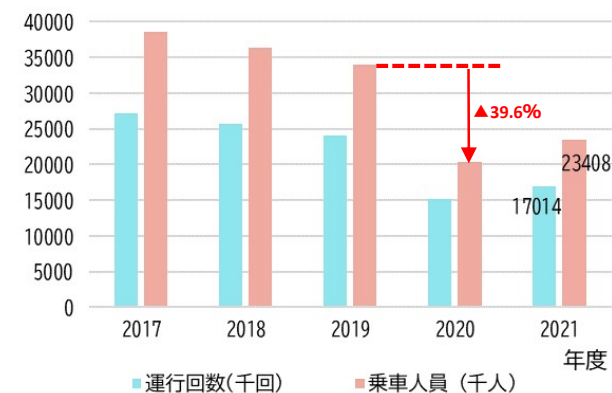
## ③公共交通の状況



市内の1日当たり鉄道の乗車人員

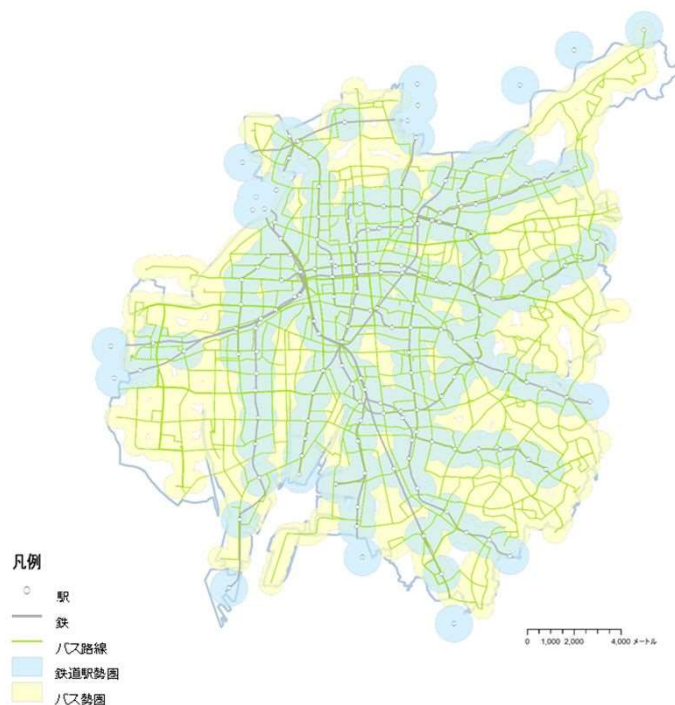


市内の1日当たり市バス乗車人員

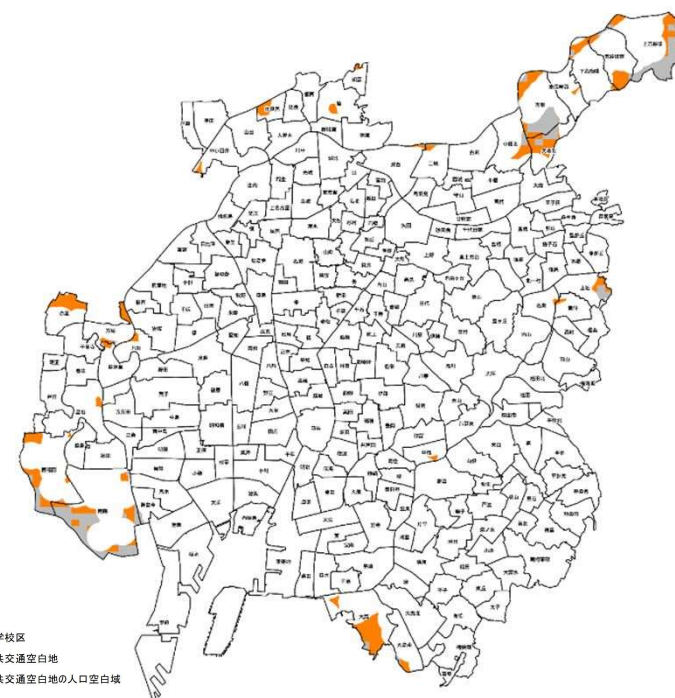


タクシーの運行回数及び乗車人員

《市内公共交通の利用者数の推移(新型コロナウイルス感染症拡大による影響等)》



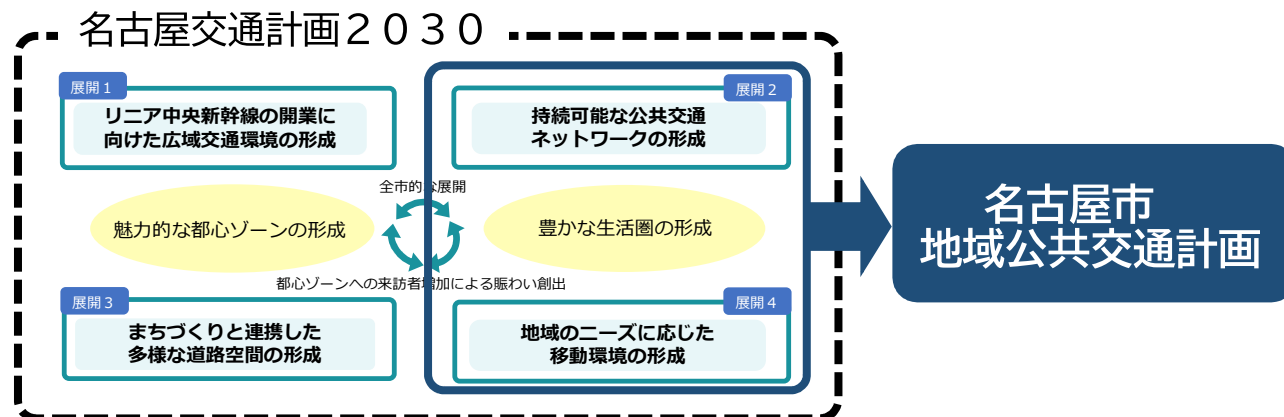
《公共交通によるカバー圏域》



《市内の公共交通空白地の分布》

## ◆ 基本方針の設定

整理をした課題や本市の総合交通計画である名古屋交通計画2030を踏まえながら、本市が目指す交通の将来像である最先端モビリティ都市の実現に向けて、将来にわたって取り組むべき施策の基本となる考え方として、以下の3つの基本方針を設定します。



### 基本方針1

集約連携型都市構造と連携した公共交通ネットワークの確保

集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用誘導と連携し、拠点となる市街地や周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを確保することで、まちづくりと交通が連携した誰もが快適に移動できる都市の実現をはかる。

### 基本方針2

連携・協働による公共交通サービスの向上

交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉、観光などの他分野とも相互に連携・協働をすることで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかる。

### 基本方針3

地域が主体的に参画する公共交通システムの構築

地域の交通課題解決に向けて、地域の実情を最も把握している地域住民が主体的に参画する仕組みを構築することで、より効果的で持続可能な移動環境の形成をはかる。

## ◆ 具体的な実施施策

新型コロナウイルス感染症の影響などを受け、公共交通を取り巻く環境が大変厳しいものになっていることを踏まえ、既存の公共交通ネットワークの維持・確保をはかるとともに、交通課題の解決に向けた新たな移動手段を検討していくために、本計画の期間である5年間において取り組む施策の方向性を下記のとおりまとめます。

### (1) 公共交通による移動サービス水準の維持・確保

#### ① 求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保

- ・行政、交通事業者などの実施主体が連携・協働し、「幹」「枝」「葉」の役割の整理にあわせた公共交通サービス水準の維持・確保をはかります。

#### ② 公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進

- ・市民利用者等に対して公共交通の現状や安心して利用するための情報提供などを行い、公共交通の利用促進をはかります。

#### ③ ガイドウェイバスへの自動運転の実装

- ・ガイドウェイバスの次期車両更新に合わせ、自動運転技術を実装した次期バス車両を導入し、増車による輸送力強化やノンステップバス化などをはかります。

### (2) 地域の実情に応じた移動手段の確保

#### ① 交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入

- ・交通課題解決に向けた地域主体の取組みへ行政がサポートするための支援制度を構築し、それを活用した移動手段の導入を検討するとともに、地域住民の参画を通じた意識の醸成をはかります。
- ・まずは、公共交通空白地を対象として運行に向けた実証実験などに取り組み、その効果検証を行います。

### (3) 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成

#### ① AI技術を活用した新たな移動手段の導入検討

- ・ AIオンデマンド交通の活用により、日常生活での移動に不便を感じている方の利便性向上をはかります。

#### ② M a a Sの実現

- ・ 様々な移動手段を掛け合わせた経路検索を可能とするなど、情報の統合に向けた取組みを進めます。

#### ③ 環境にやさしい交通の促進

- ・ カーボンニュートラルを推進するため、公共交通の利用促進や、環境に配慮した車両への転換をはかります。

#### ④ データを活用した移動実態調査・分析

- ・ 地域公共交通協議会を通じた関係者間でのデータ共有や、人流データ等の分析に基づく移動手段の検討などを行います。

#### ⑤ 回遊性を高めるための新たな路面公共交通「S R T」の導入

- ・ 名古屋駅-栄間の「東西ルート」からSRTを導入するとともに効果や課題を検証しながら、事業規模の拡大を検討します。
- ・ アジア・アジアパラ競技大会時には名古屋駅駅前広場の整備状況にあわせた発着や、「周回ルート」の一部実現を目指します。

## ◆ 計画の評価指標と推進体制

- ・計画全体の評価指標及び目標については、基本方針に基づいて各施策に取り組むことで、将来像である最先端モビリティ都市の実現を目指すため、関連計画である「名古屋交通計画2030」に掲げた目標と整合をはかります。
- ・また、将来像の実現に向けて、本計画における施策の方向性ごとに具体的な実施施策に関する確認指標を設定し、進捗管理をはかります。
- ・なお、関連計画の成果目標等の見直しとあわせ、本計画の成果目標等も見直します。

【計画全体の評価指標及び目標】

| 基本方針                                                     |                                              | 指標                                                   | 現状値                | 数値目標<br>2030年度 |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------|----------------|
| 基本方針1<br>集約連携型<br>都市構造と<br>連携した<br>公共交通<br>ネットワーク<br>の確保 | 基本方針2<br>連携・協働に<br>よる<br>公共交通<br>サービスの<br>向上 | 公共交通を便利で利用しやすいと思う人の割合<br>(名古屋市アンケート調査から算出)           | 81.6%<br>(2021年度)  | 85%            |
|                                                          |                                              | 人口当たりの市内の鉄軌道及び市バス1日当たりの乗車回数 ※1<br>(名古屋市統計年鑑から算出)     | 0.88回<br>(2021年度)  | 1.11回          |
|                                                          |                                              | 運輸部門における温室効果ガス排出量<br>(名古屋市地球温暖化対策実行計画2030より)         | 328万トン<br>(2020年度) | 280万トン         |
| 基本方針3<br>地域が主体的に<br>参画する<br>公共交通<br>システムの<br>構築          |                                              | 地域の住民によるまちづくりが活発に行われていると思う市民の割合<br>(名古屋市アンケート調査から算出) | 31.7%<br>(2021年度)  | 60%            |
|                                                          |                                              |                                                      |                    |                |

※1 新型コロナウイルス感染症拡大以前のデータから数値目標を設定しています。

【確認指標】

| 指標                                                                                                                               | 現状値                   | 数値目標<br>2028年度 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------|
| (1) 公共交通による移動サービス水準の維持・確保                                                                                                        |                       |                |
| *公共交通による人口カバー率<br><br>【指標の考え方】公共交通ネットワークによるサービス水準の維持・確保について、第4次答申の考え方である鉄道駅圏800m、バス停圏500mによる公共交通の圏域によりカバーされている人口割合をもとに確認する必要がある。 | 99.2%<br>(2023年度)     | 現状以上           |
| (2) 地域の実情に応じた移動手段の確保                                                                                                             |                       |                |
| *制度を活用した支援地区数<br><br>【指標の考え方】交通課題解決に向けて、地域住民が主体的に参画した取り組みが実施されているかを支援制度の活用状況をもとに確認する必要がある。                                       | 0地区<br>(2023年度)       | 4地区以上          |
| (3) 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成                                                                                                       |                       |                |
| *GTFS-JPデータの整備事業者数・系統数<br><br>【指標の考え方】公共交通全体を一体として捉え、誰もがわかりやすく使いやすい移動環境の形成に向けて、経路検索のもととなるデータの整備状況を確認する必要がある。                     | 2事業者・49系統<br>(2023年度) | 全事業者・全系統       |