

新たな路面公共交通システム

資料5

SRT(Smart Roadway Transit)について

名古屋市住宅都市局交通事業推進課(令和7年2月)



1. これまでの経緯
計画等での位置づけ
2. SRTの社会実験
令和4、5年度の実組み
3. 令和7年度東西ルートの運行に向けて
事業計画案等
4. 今後に向けて

平成23年9月「なごや新交通戦略推進プラン」

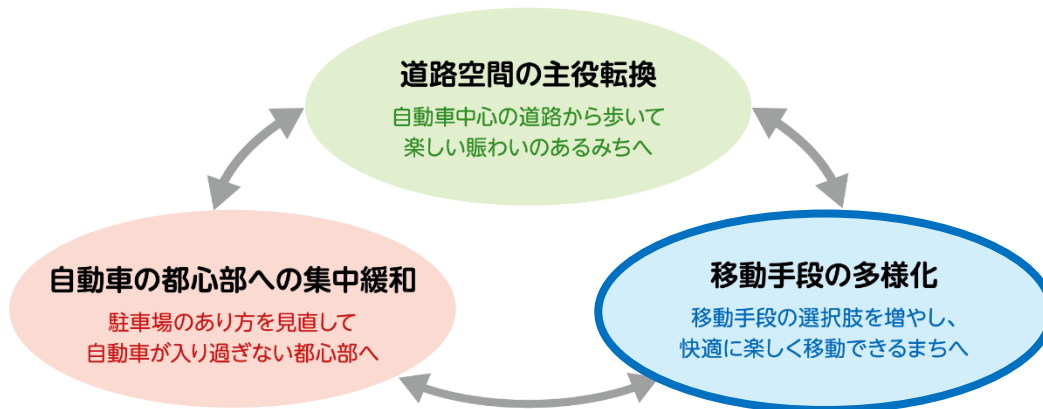
- 名古屋の広い道路空間が人主役の空間へと転換することで、新たな交流社会を創出する「**みちまちづくり**」をリーディングプロジェクトとして提唱



都心部の「みちまちづくり」イメージ

平成26年9月「なごや交通まちづくりプラン」

- 「**みちまちづくり**」を具体化するための実行計画
- 取組みの1つである「移動手段の多様化」における主要施策として都心部における新たな路面公共交通システム(LRTやBRT)の導入検討を位置づけ



みちまちづくりの進め方



移動手段の多様化

- 名古屋は、ものづくり産業が集積する中部の中心都市
- 先進技術を積極的に採用

▶ **名古屋ならではのシステムを目指す**

平成29年3月「新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方」

- 従来のLRTやBRTの優れた点をあわせ持ち、「わかりやすさ」「使いやすさ」「楽しさ」を備えた最先端で魅力的な**タイヤベースシステム**の導入を検討する方向性を提示

《参考》

LRT (Light Rail Transit) 軌道に低床型の車両を取り入れた路面電車の進化版と言われるシステム  海外LRT(フランス・オルレアン)	BRT (Bus Rapid Transit) 都心から郊外を結ぶバスレーンやPTPS、連節車両などを導入して輸送力、速達性を高めたシステム  海外BRT(フランス・ルーアン)
視認性、定時性、快適性に優れるが、地下埋設物の移設など、大規模な道路インフラの改変が必要	LRTに比べると存在感、定時性、快適性において十分でない部分があるが、経費や工期を縮減でき、自動車交通の状況やまちの変化にあわせた柔軟な対応が可能

平成31年1月「新たな路面公共交通システムの実現をめざして（SRT構想）」

名古屋の都心部における**回遊性の向上**や**賑わいの拡大**を図るため、
新たな路面公共交通システム **S R T** の導入を進めます



➤ **S**mart **R**oadway **T**ransitの略で、従来のLRTやBRTの優れた点を取り入れて発展させた**新しい都市の交通システム**

➤ 道路空間の賑わいづくりと一体的に整備し、魅力あるまちをシームレスにつないでストレスフリーな移動を提供することで都心の回遊性が向上

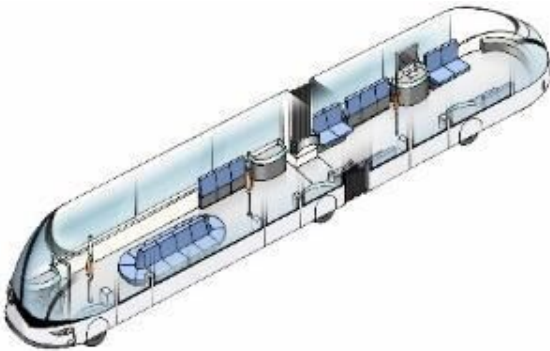


システムの具体像（SRT構想より）

LRTやBRTの優れた点をあわせ持ち、車両、走行空間、乗降・待合空間や運行サービスが相互に連携し、一体的に機能するシステムを目指す

○車両

まちなかでの存在感やシンボル性があり、誰もが安心して快適に乗車できる先進的な車両を導入



○走行空間

道路利用者の安全性や利便性に配慮しながら、存在感があり、スムーズで快適な走行環境を創出



○乗降・待合空間

利用者がスムーズに乗降でき、快適に待てる空間とするとともに、歩道との一体性を高め、まちの情報案内機能を備えることで回遊性や賑わいを創出



■「名古屋交通計画2030」令和5年3月

最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動するために～

名古屋大都市圏における中枢都市として、既存ストックと先進技術の活用により、リニア中央新幹線とシームレスにつながる持続可能で質の高い公共交通ネットワークが形成されるとともに、さらなる技術の活用による快適でスマートな移動環境が実現した都市



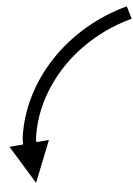
展開1

リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成

Point リニア中央新幹線, スーパーターミナル化, SRT, 名古屋港

◎名古屋駅周辺における交通機能の強化

◎回遊性を高めるための
新たな路面公共交通システム（SRT）の導入



重点的な取組として「SRT」を
位置づけ、段階的な導入を示す

展開2

持続可能な公共交通ネットワークの形成

Point 自動運転, 地域公共交通計画, カーボンニュートラル, MaaS
◎ガイドウェイバス（GWB）への自動運転技術の実装を契機とした需要の高い基幹の公共交通の機能強化
◎地域公共交通計画の策定

全市的な展開

魅力的な都心ゾーンの形成

豊かな生活圏の形成

都心ゾーンへの来訪者増加による賑わい創出

展開3

まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

Point ウォーカブル, 道路の使い方, 回遊性, 名古屋高速道路
◎沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出
◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

展開4

地域のニーズに応じた移動環境の形成

Point 地域まちづくり, 公共交通空白地, 意識のバリアフリー, モビリティマネジメント
◎ラストマイルを担う移動手段などについて考える地域主体のまちづくりの推進
◎公共交通空白地への移動手段の導入

1. これまでの経緯（名古屋交通計画2030）

リニア中央新幹線開業時にSRTの導入効果を最大限に発揮することを目指し、課題解決に必要な検証を行いながら段階的に導入を推進

当初運行時（令和7年度）

- 都心の中で特に移動が多い名駅－栄間の「**東西ルート**」からSRTを導入
- 周辺で大型の開発が進み、沿道に店舗などが集積している**広小路通**において、外観のシンボル性や車内の快適性を備えた**連節バス**を運行
- 停車車両等の影響を受けにくく、賑わいの拡大につながる**テラス型**の乗降・待合空間を検討

**令和4年度
社会実験**
※P11参照

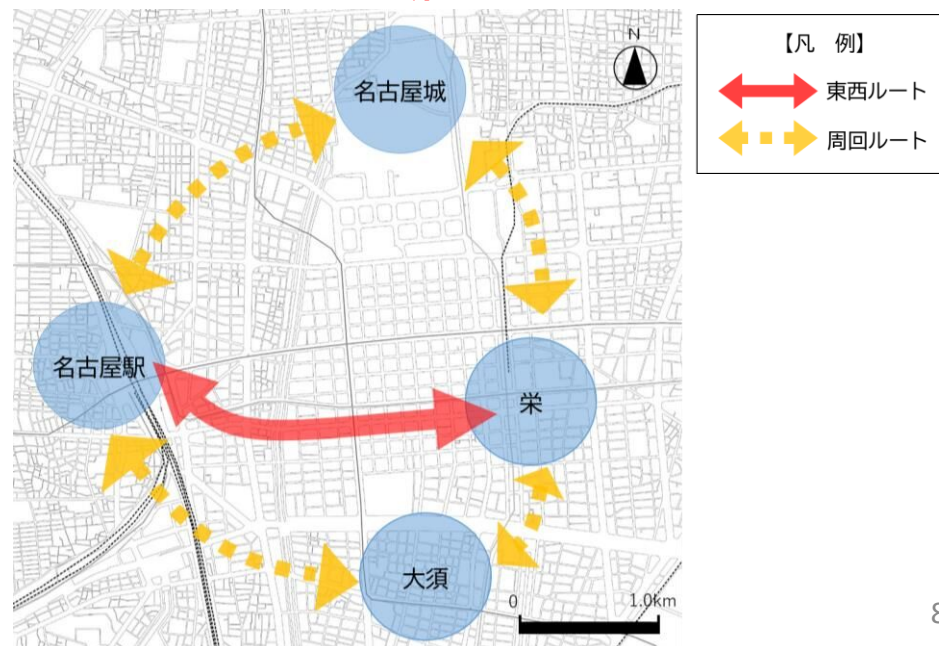
**令和5年度
社会実験**
※P14参照



アジア大会開催時（令和8年度）

リニア開業以降

- 当初運行の効果や課題を検証し、名駅の整備状況にあわせた発着や「**周回ルート**」の一部実現を目指す（R8）
- リニア開業以降は、来訪者などが名古屋駅から都心部の各拠点へ快適に移動できるように導入を図る
- 先行したルートの効果や課題を検証し、**最適な都心部周回ルートの形**を目指す



■「名古屋市地域公共交通計画」令和6年3月

「先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成」の具体的な実施施策として、「SRT」を位置付け

「最先端モビリティ都市」
～誰もが快適に移動できるために～

展開 2

持続可能な公共交通
ネットワークの形成

展開 4

地域のニーズに応じた
移動環境の形成

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ります。

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・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。

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ります。

施策の 方向性	実施施策	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	基本方針2 連携・協働による 公共交通サービス の向上	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
(1) 公共交通の維持・確保による 移動サービスの向上	① 求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保	●	●	●
	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	●	●	
	③ ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装	●		
(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		●	●
(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		●	●
	② MaaSの実現	●	●	●
	③ 環境にやさしい交通の促進		●	
	④ データを活用した移動実態調査・分析	●	●	●
	⑤ 回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム「SRTJ」の導入	●	●	

1. これまでの経緯
計画等での位置づけ
- 2. SRTの社会実験**
令和4年度および5年度の取組
3. 令和7年度東西ルートの実行に向けて
事業計画案等
4. 今後に向けて

令和4年度の社会実験(連節バスの体験乗車等)

- ・連節バスの体験乗車・意向調査、交通影響等の検証等を実施
- ・令和4年9月3日(土)、9月4日(日)の2日間で体験乗車は延べ約600名が参加



令和4年度の社会実験(連節バスの体験乗車等)

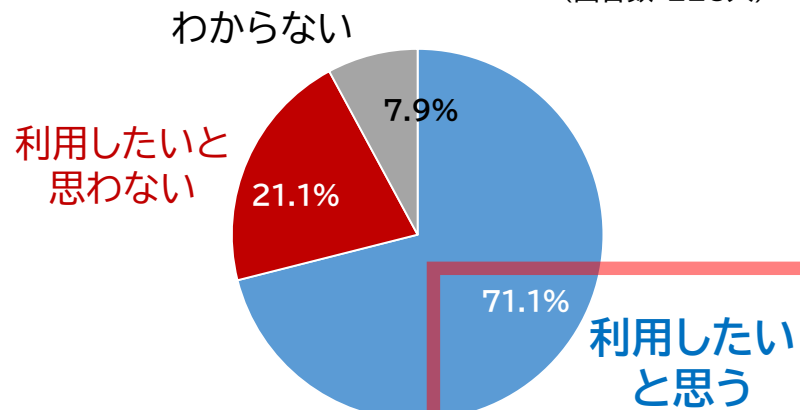


令和4年度の社会実験（連節バスの体験乗車等）

① 体験乗車モニターアンケート

Q 普通のバスと比較して連節バスのほうが
利用したいと思いますか

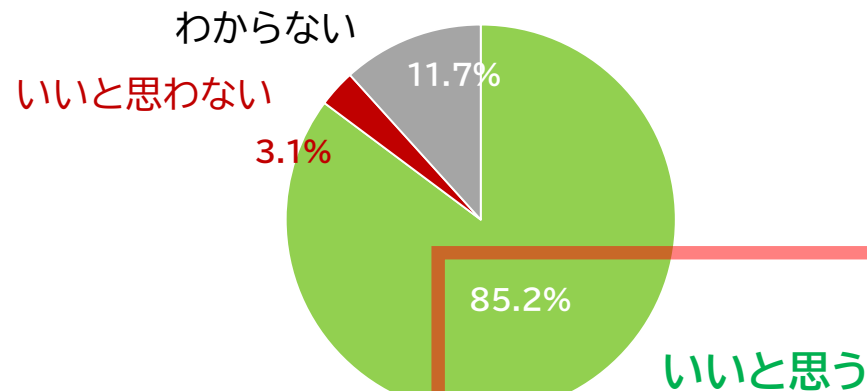
（回答数：228人）



② 沿道の歩行者へのアンケート

Q 都心にこういう（連節）バスが走るといいと思いますか

（回答数：133人）



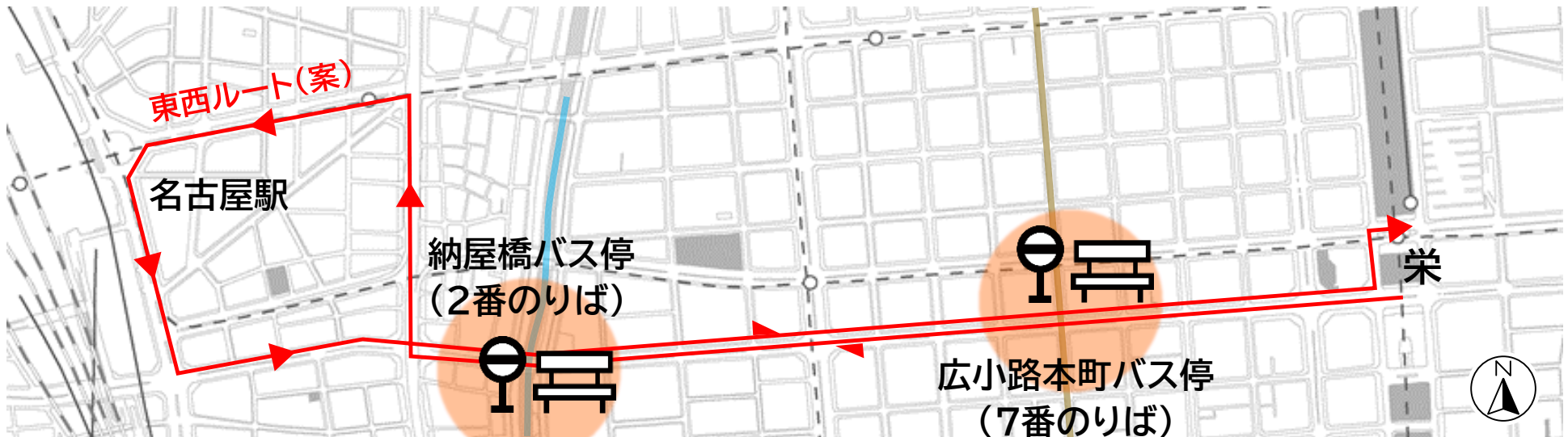
自由
回答

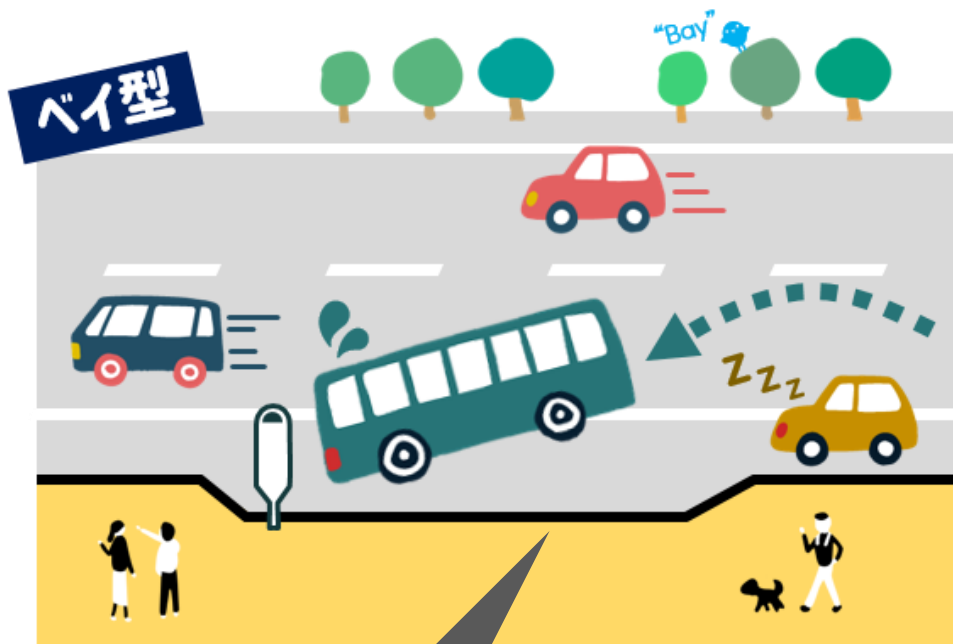
- ・ 上下移動がなく楽に移動ができそう
- ・ 街のアイデンティティやシンボルとして活躍してほしい
- ・ SRTの導入による交通渋滞が心配、また定時制が確保できるか
- ・ 休憩できるようなバス停があるといい

令和5年度の社会実験(テラス型バス停や周辺歩道空間の活用)

- ・ 納屋橋及び広小路本町の2か所で既存バス停をテラス型バス停へ暫定的に整備(仮設)
- ・ **テラス型バス停での効果検証や一般交通への影響検証、バス停周辺の歩行空間を活用等**を実施
- ・ 令和5年9月16日(土)~11月30日(木)の2か月半

社会実験で暫定整備した空間全体を **なごまちテラス** と称し、周知・PR





テラス型のメリット

➤ バスの正着性向上

バスが駐停車車両の影響を受けず、バス停に停まりやすくなり、正着性が向上することでベビーカーや車いす利用者が乗り降りしやすくなる

➤ 賑わいや憩い空間の創出

歩道の拡幅やデジタル案内板等を整備することで、
 広くて快適な待合空間が創出され、ウォーカブルな
 まちづくりに貢献



納屋橋バス停



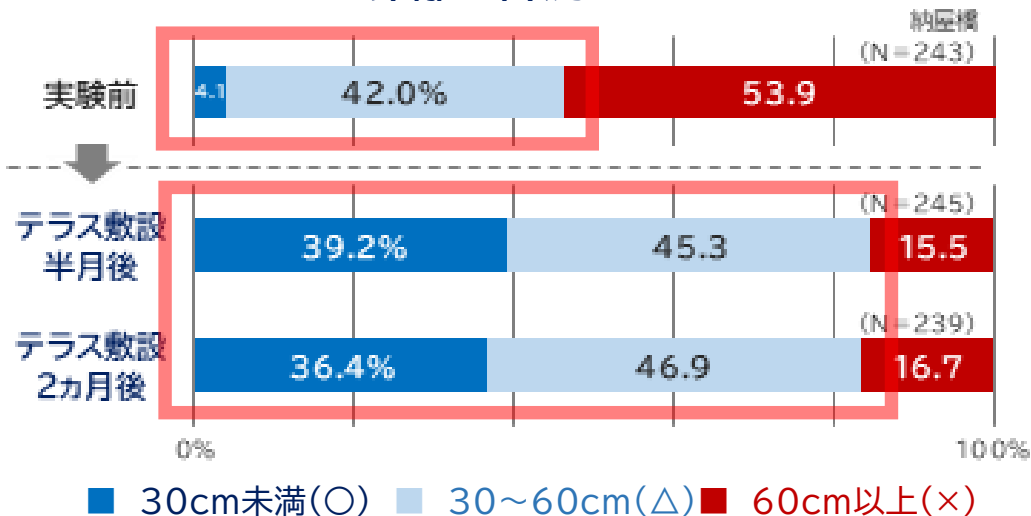
広小路本町バス停



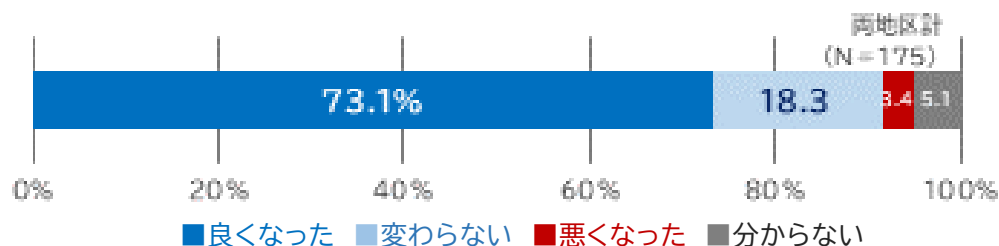


バス交通への影響(正着性・乗降性)

バスとテラスとの距離の計測

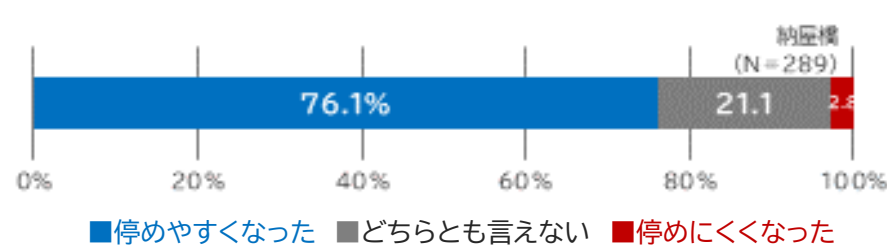


バスの乗降のしやすさについて(バス利用者)



73%が乗降しやすくなったと回答

バスの停めやすさについて(バス運転手)



- ・バスが寄せやすくなった
- ・引き続きテラス型にしてほしい など

ストリートファニチャーの利用・意識調査

- バス待ちだけでなく、**飲食、休憩、仕事**などで広小路通を歩く人も多く利用
- バス利用者アンケートでは**75%が「机やイスがあるとよい」**と回答



バス待ち



仕事

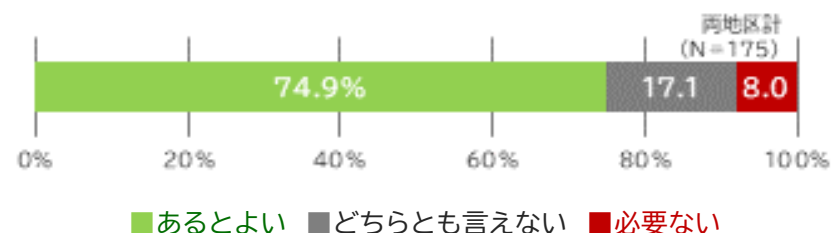


休憩



情報検索

バス利用者の机やイスへのニーズ



沿道と連携した賑わい創出の取り組み

バス停前の沿道空地で珈琲・菓子の販売や、イベント時に合わせて喫茶店のテラス席を設置



水曜日のバス停



コッパチエントロジャッポネ



商店街ハロウィンイベント



1. これまでの経緯
計画等での位置づけ
2. SRTの社会実験
令和4年度および5年度の取組
- 3. 令和7年度東西ルートの実行に向けて
事業計画案等**
4. 今後に向けて

3. 令和7年度東西ルート運行に向けて（事業計画案）

事業主体	名古屋市(住宅都市局)	令和7年度後半 運行開始予定
運行事業者	名鉄バス株式会社(令和5年度公募により選定)へ運行業務委託	
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法第4条) ※名鉄バス市内路線へ新たな路線(路線定期)として追加を想定	
営業所	名鉄バス名古屋中央営業所(名古屋市中川区清船町)	
主な利用目的	名古屋都心部の回遊行動を促進、賑わいの拡大	
運行ルート、停車箇所	名古屋駅－栄間において7か所停車し、広小路通を運行(詳細P22参照)	
運行頻度	土日祝を含めた週3～4日程度、9時から17時台で1日12本運行 ※ <u>運行曜日について調整中</u> (ダイヤ詳細P23参照)	
車両	連節バス1両(定員100名程度) ※予備車両は名鉄バス車両を使用	
運賃	<u>大人210円、小人100円を予定</u> ※敬老パス、福祉特別乗車券を適用	
決済方法	現金、交通系IC(マナカカードシステム)、クレジットカードタッチ決済	
企画券	・クレジットカードタッチ決済システムによる一日当たりの利用上限額設定 ・MaaSアプリ「CentX」によるデジタルチケットの販売(事前決済、QR乗車) ▶SRT単独の一日乗車券 ▶名古屋鉄道、堀川クルーズ等とのセット券	等

赤字部分について、次回協議会において改めて報告

《運行ルート、停車箇所》

○: 停車箇所、実線: 運行ルート、青字: 道路名(丸数字は片側車線数)



④ 名古屋駅
(桜通)

③ 納屋橋

② 広小路本町

① 栄

テラス型(市バス、名鉄バスと共用)

⑤ 名古屋駅
(ミッドランドスクエア前)

⑥ 柳 橋

⑦ 広小路本町

① 栄

一周あたり
約6km

<<ダイヤ案>>

便番号	始発	終着	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	①
			栄	広小路本町	納屋橋	名古屋駅 (桜通)	名古屋駅 (ミッドランドスクエア前)	柳橋	広小路本町	栄
1	9:00	9:36	9:00	9:07	9:11	9:20	9:23	9:27	9:33	9:36
2	9:40	10:16	9:40	9:47	9:51	10:00	10:03	10:07	10:13	10:16
3	10:20	10:56	10:20	10:27	10:31	10:40	10:43	10:47	10:53	10:56
4	11:20	11:56	11:20	11:27	11:31	11:40	11:43	11:47	11:53	11:56
5	12:00	12:36	12:00	12:07	12:11	12:20	12:23	12:27	12:33	12:36
6	13:00	13:36	13:00	13:07	13:11	13:20	13:23	13:27	13:33	13:36
7	13:40	14:16	13:40	13:47	13:51	14:00	14:03	14:07	14:13	14:16
8	14:40	15:16	14:40	14:47	14:51	15:00	15:03	15:07	15:13	15:16
9	15:40	16:16	15:40	15:47	15:51	16:00	16:03	16:07	16:13	16:16
10	16:20	16:56	16:20	16:27	16:31	16:40	16:43	16:47	16:53	16:56
11	17:00	17:36	17:00	17:07	17:11	17:20	17:23	17:27	17:33	17:36
12	17:40	18:16	17:40	17:47	17:51	18:00	18:03	18:07	18:13	18:16

※試走及び最終調整の後、確定予定

令和6年11月5日公表



■シンボルマーク
S・R・Tのアルファベットを一筆書きで表すことで、「みち」の繋がりを表現。
名古屋都心の豊かな街路樹からさす陽光を抽象化した木漏れ日パターンを背景に表現。

■シンボルカラー
名古屋都心の景観と調和しつつ先導感を表す輝き色として、アーバンゴールドを採用。

SRTのトータルデザインコンセプト

「都心風景の未来を先導」

歴史や文化が積み重ねられた名古屋都心の魅力を増幅し、都心風景の美しい未来の息吹を感じるデザインとする。
SRTが名古屋都心のまちづくりを先導し、まちへの愛着や誇りの醸成につなげていく。



■東西ルートの走行ルートと停車箇所



※停留所名については仮称。
※関係者調整等により変更の可能性あり。

■お問合せ

名古屋市住宅都市局都市計画部交通事業推進課

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

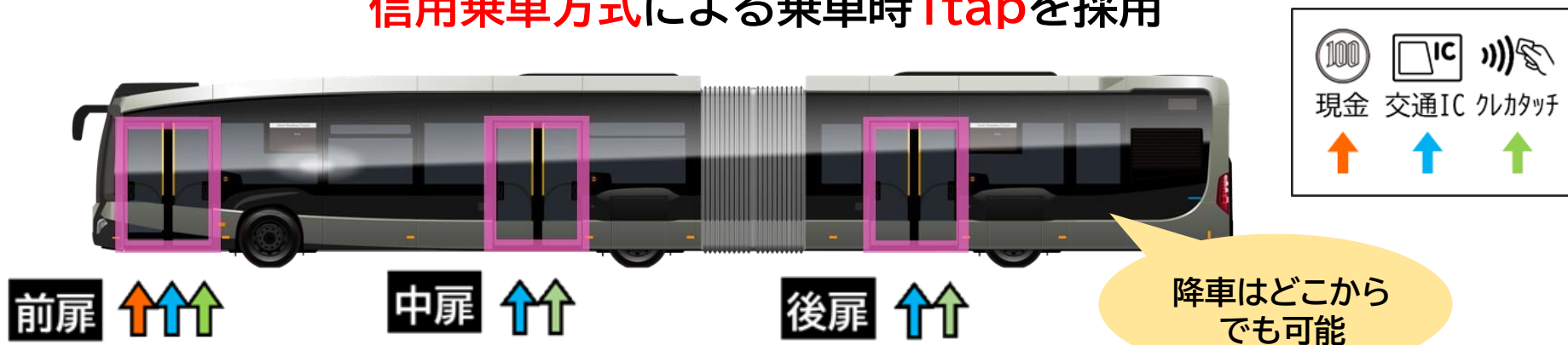
TEL: 052-972-2744 FAX: 052-972-4170

E-mail: a2744@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

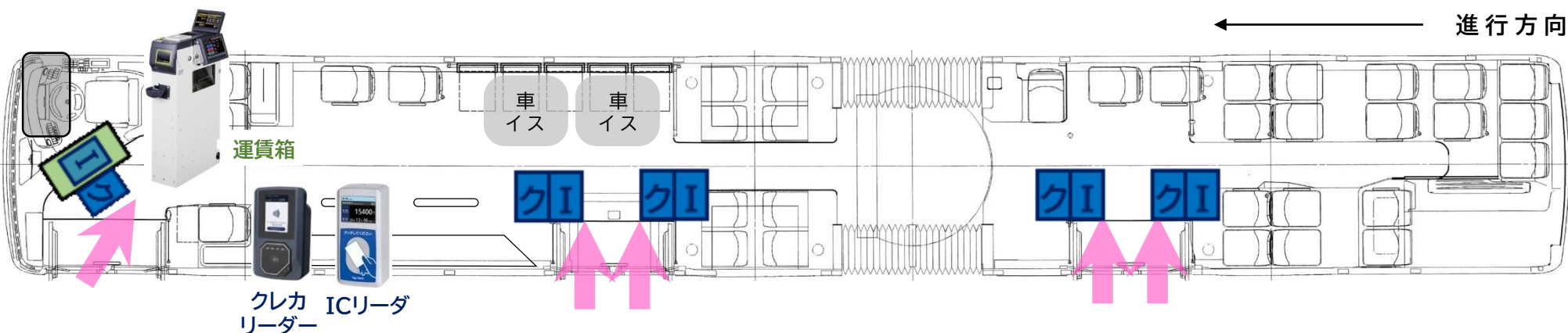
SRT公式X
@SRT_nagoya



SRTでは、**わかりやすくストレスフリーな全乗り全降り**を実現するため、**信用乗車方式**による乗車時**1tap**を採用



※無賃乗車に対しては、定期的な抜き打ち調査を実施
 ※ODデータはAIカメラにより取得

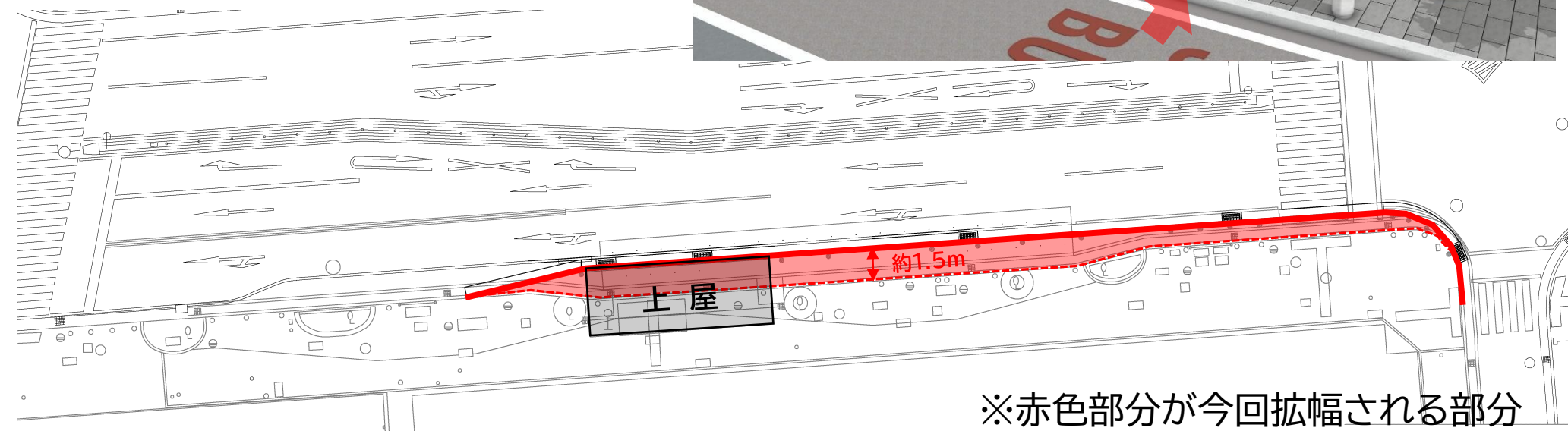


中・後扉はリーダーを左右に用意 ⇒ **2列でよりスムーズな乗車が可能**

※乗車を分散して行うことで、車いす利用者への対応もよりスムーズに。

テラス型の配置図 (参考: 納屋橋バス停)

- ・ 現況のベイ型(点線)から**テラス型(実線)**へ、歩道を1~1.5m拡幅
- ・ 上屋の一部は、市バス・名鉄バスと共用する方針(路面に乗降場所を表示予定(赤矢印))
- ・ デジタルサイネージやベンチを設置し、居心地のよい待合空間を整備する予定



※赤色部分が今回拡幅される部分

SRTトータルデザイン懇談会(令和5年度～)

- ・令和5年度より有識者懇談会を6回開催し、車両や乗降・待合 空間について、統一感のあるトータルデザインを取りまとめ



第1回懇談会

氏 名	所 属 ・ 役 職 等	分 野
井 澤 知 旦	名古屋学院大学 名誉教授【座長】	まちづくり
浦 田 真 由	名古屋大学 大学院情報学研究科 准教授	デジタル
近藤 マリコ	プランナー・コピーライター	文化
柴 崎 幸 次	愛知県立芸術大学 美術学部 教授	デザイン
松 本 幸 正	名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授	交通
森 旬 子	名古屋市立大学 大学院芸術工学研究科 教授	デザイン

《懇談会委員名簿》

令和5年度

《第2回懇談会》

デザインコンセプト案について
「未来を先導」するデザインへ



《第3回懇談会》

デザインの方向性について
デザインコンセプトの具体化



★デザインの市民参画

- ・塗り絵によるアイディア募集
- ・運行開始に向けた機運醸成



《第4回懇談会》

トータルデザイン全体案について
デザインの精緻化



令和6年度

《第5回懇談会》

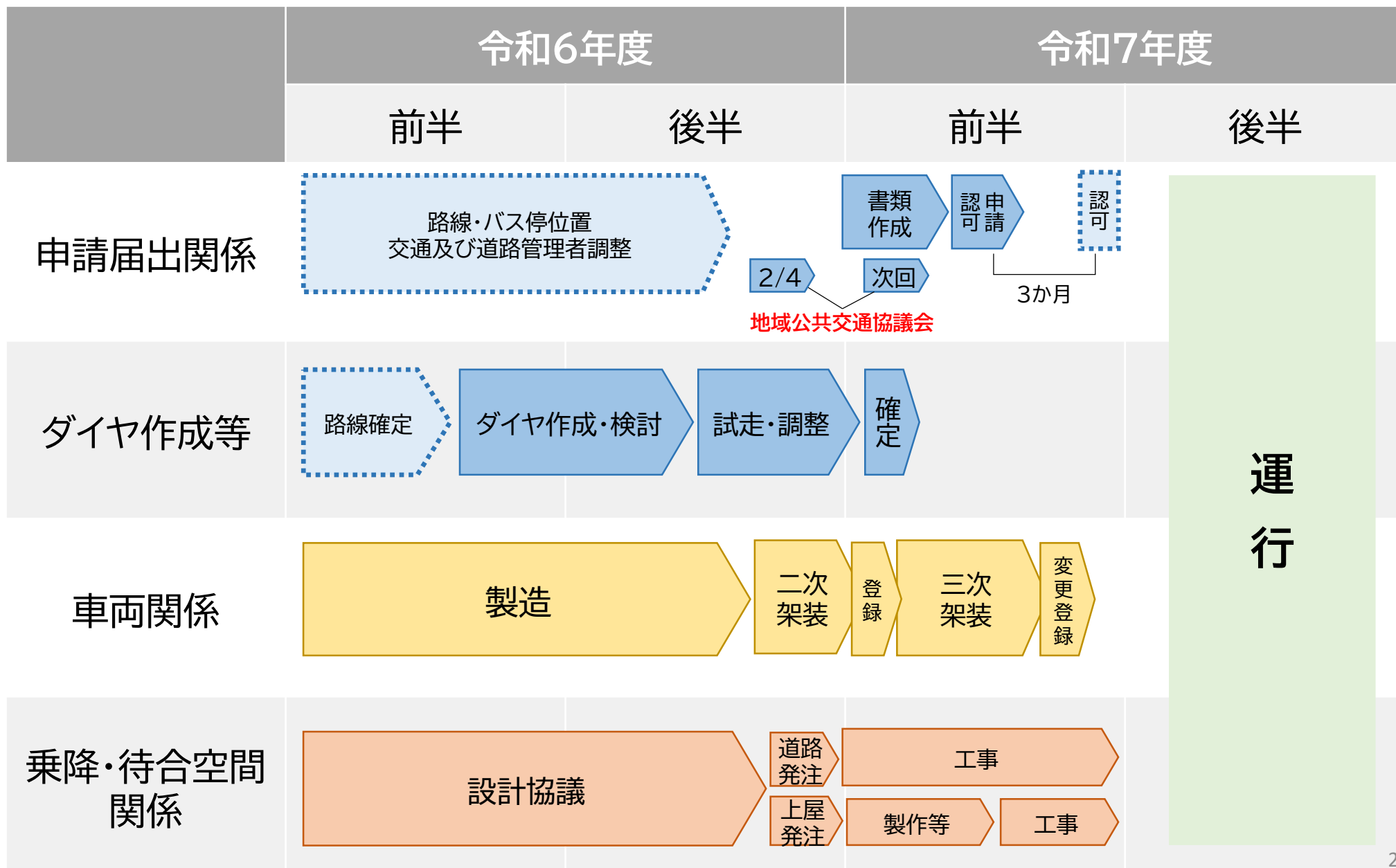
SRTの名称を含めた
トータルデザイン全体案の絞り込み



《第6回懇談会》

SRTの
トータルデザイン
について

3. 令和7年度東西ルート運行に向けて(スケジュール)





1. これまでの経緯
計画等での位置づけ
2. SRTの社会実験
令和4年度および5年度の取組
3. 令和7年度東西ルートの実行に向けて
事業計画案等
4. 今後に向けて

都心部の回遊性の向上と賑わいの拡大を目指し、段階的に導入

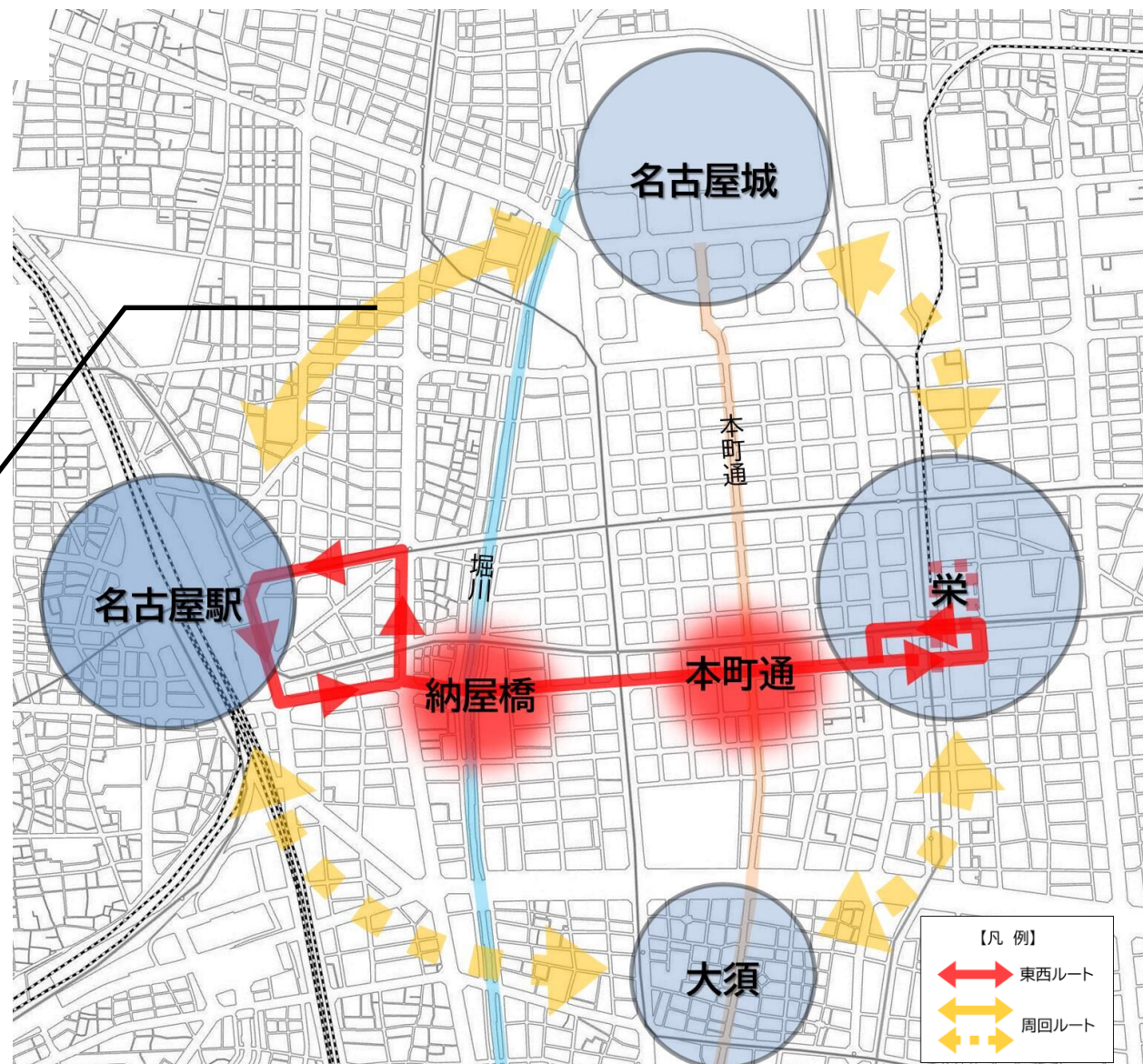
《当初運行時(令和7年度後半)》

- ▶ 広小路通を通る名古屋駅－栄間の「東西ルート」で運行(連節バス1両)

《アジア大会開催時(令和8年度)》

- ▶ 「周回ルート」の一部として名古屋駅-名古屋城ルートを導入
- ▶ 連節バスを2両追加し、東西ルートと併せて2路線3両で運行

先行したルートの
効果や課題を検証し、
最適な都心部周回ルートの形
を目指す

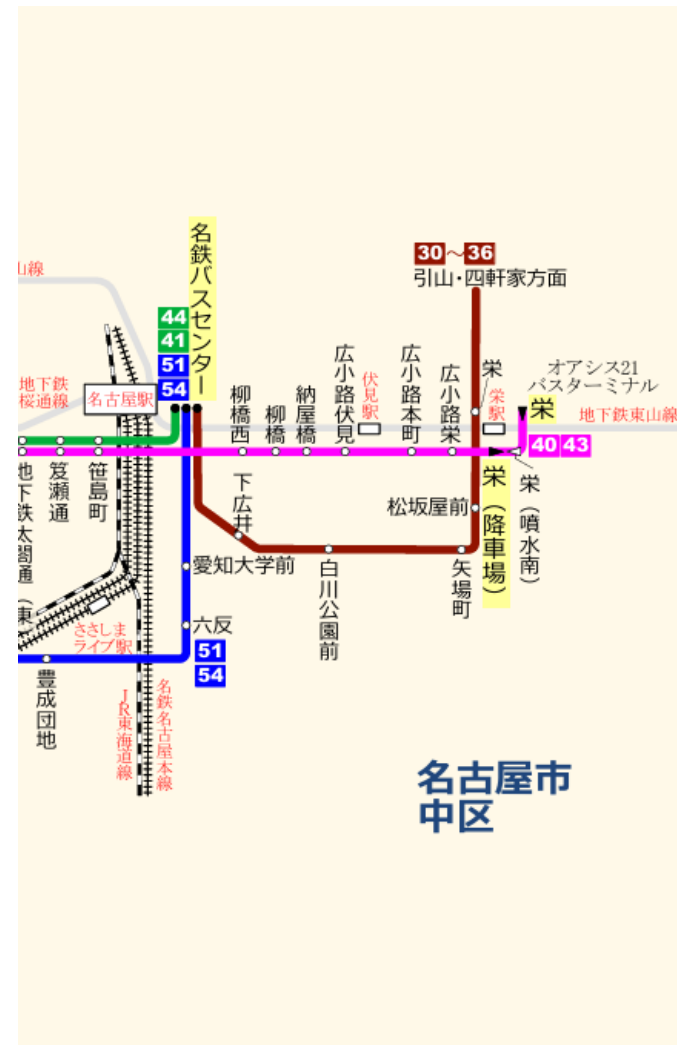


都心部内の既存のバス路線

(市バス路線図)



(名鉄バス路線図)



路面公共交通の質の向上

路面公共交通を使いやすく、わかりやすく、楽しく利用してもらえるように、先進技術の活用を始めトータルで新たな移動価値を提供する

SRTを知る



SRTを待つ



SRTで過ごす



新たな移動価値の創出

ライディング

ラボ

Riding Lab.

新しい技術や仕組みを活用した**まちづくり**を、SRTと挑戦する

運行サービス



+ データ取得

待合空間

SRTの
様々なfieldで

車両



走行空間



路面公共交通の質の向上 や 新たな移動価値の提供

いつもより、**ちょっと良い**移動体験。

快適なバス待ち空間
誰でも乗降しやすい空間

広い空間の車内や、
楽しさ、居心地の
良さを追求

いつくるか、どこ
に行くか、わかり
やすい情報提供



他の交通モードと
シームレスにつなぐ

都心部のグランドレベルの活性化
+
公共交通への行動変容を促進