

第1章

名古屋市地域公共交通計画について



第1章 名古屋市地域公共交通計画について

1 計画策定の背景・目的

名古屋市では、今後、リニア中央新幹線の開業など、名古屋の交通を取り巻く環境が大きく変化するとともに、自動運転や ICT をはじめとする先進技術が進展する中、快適でスマートな移動環境の実現を目指し、既存ストックと先進技術を活用して誰もが快適に移動できる最先端モビリティ都市を実現するため、「名古屋交通計画 2030」を令和4年度に策定しました。

国においても、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」）が改正され、持続可能な運送サービスの提供のために交通事業者等と連携して、地域の輸送資源を総動員することが位置付けられ、これらを踏まえた地域交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

また、地域交通の「リ・デザイン」として、地域公共交通ネットワーク全体について、自動運転や MaaS などの「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「3つの共創（連携・協働）」により地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を向上する取組みが示されています。

持続可能な公共交通を確保していくためには、交通と福祉、観光などの様々な分野との連携や、高齢者や子ども、障害者、外国人等を含めた誰もが安全に安心して移動できる環境の整備が重要です。

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の影響等を受け、公共交通利用者は大きく減少しており、今後も生産年齢人口の減少や高齢化の進展といった人口構造の変化など、公共交通を取り巻く環境が大変厳しいものになることが見込まれる中で、日常生活に必要な移動ができるための公共交通を維持していくことが求められています。

このような状況を踏まえ、名古屋市として、将来にわたって地域の特性やニーズに応じた持続可能な公共交通を確保していくため、地域交通法に基づく「名古屋市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の位置づけ

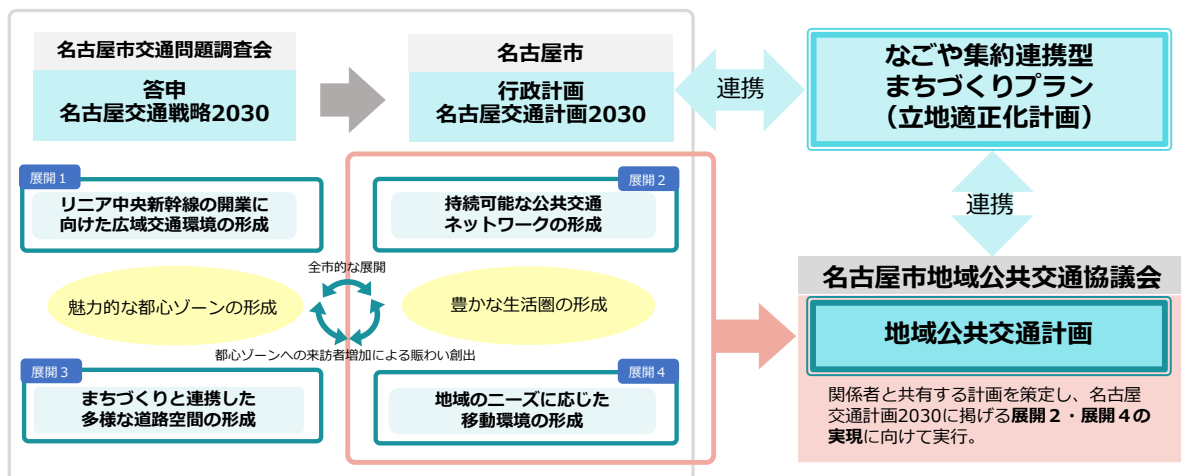
(1) 関連計画との関係

名古屋市地域公共交通計画は、地域交通法第5条に規定する法定計画であり、国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」、名古屋市の交通に関する総合計画である「名古屋交通計画2030」など様々な計画と整合・連携をはかります。



≪図1-1 関連計画との関係≫

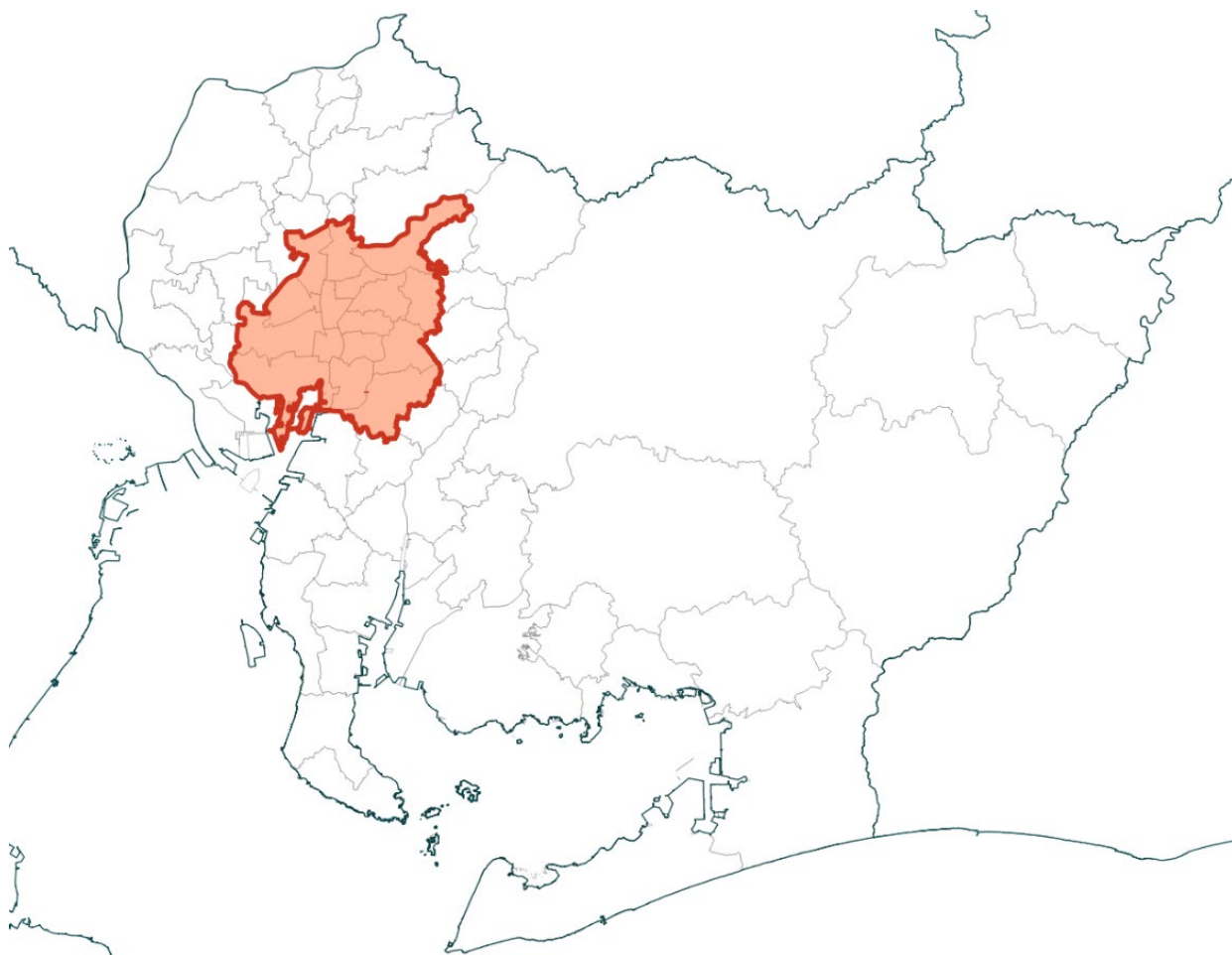
リニア中央新幹線開業や先進技術の進展など、交通を取り巻く環境の大きな変化をとらえ、誰もが快適に移動できる環境の実現を目指すためのまちづくりと連携した総合交通計画である「名古屋交通計画2030」に掲げる4つの展開のうち、『展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成』や『展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成』の実現に向けて、名古屋市地域公共交通協議会における議論を経て名古屋市地域公共交通計画を策定します。



≪図1-2 名古屋交通計画2030との関係≫

3 計画の区域

本計画の区域は、名古屋市内全域とします。



《図 1-3 計画区域》

4 計画の期間

本計画の期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。

5 関連計画の整理

(1) SDGs（持続可能な開発目標）

SDGs は、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に総合的に取り組む令和 12（2030）年までの国際目標とされています。

17 の持続可能な開発目標と 169 のターゲットから構成され、公共交通については、そのターゲットのひとつとして、「11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と規定されています。

名古屋市は令和元（2019）年 7 月に「SDGs 未来都市」として選定され、「名古屋市 SDGs 未来都市計画」に基づき SDGs の達成に向け取り組んでおり、本計画においても、交通に関連する 8 の目標（3, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 17）の達成に向けた取組みを推進します。



《図 1-4 本計画と関連する SDGs（持続可能な開発目標）の目標》

(2) 名古屋市都市計画マスタープラン 2030

名古屋市では、長期的な視点に立ち、将来の都市像や都市づくりの方向性を示すために、「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」を令和2（2020）年6月に策定しました。

都市づくりの目標として、SDGsの達成やスーパー・メガリージョンの中心としてのポジションの確立をはかりつつ、ライフスタイルの質を高める都市づくりを進めるため、3つの目標と8つの都市づくりの方針を定め、名古屋市がめざす将来都市構造として、「集約連携型都市構造」を掲げています。

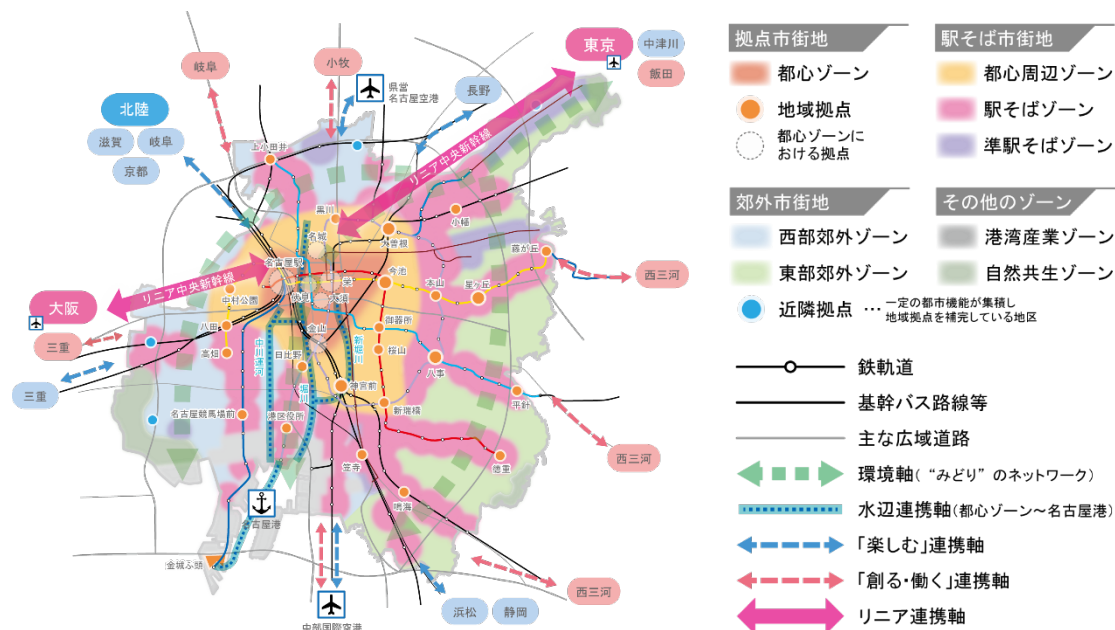


《都市づくりの目標》

暮らす（生活）：ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間
 楽しむ（余暇・観光）：歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間
 創る・働く（経済・産業）：技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間

－大都市における集約連携型都市構造とは－

駅を中心とした歩いて暮らせる圏域（駅そば生活圏）に、商業、業務、住宅、サービスなどの多様な都市機能が適切に配置・連携され、さらに、歴史・文化、環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされているとともに、都心を中心に、圏域の中核都市として交流を活性化させ創造的活動を生み出す空間づくりがなされている都市構造です。



《図 1-5 名古屋市の将来都市構造図》

(3) なごや集約連携型まちづくりプラン

名古屋市では、立地適正化計画制度により、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携され、環境や防災などにも配慮された魅力的で安全なまちづくりを推進し、本市がめざす「集約連携型都市構造」の実現をはかることを目的として、「なごや集約連携型まちづくりプラン」を平成30

（2018）年3月に策定しました。（令和5（2023）年3月改定）
プランの目標として、「魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成」が掲げられ、目標を実現するための都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあたっての基本方針を5つ掲げています。



《目標》

魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成

名古屋の強み「住みやすさ」を磨き伸ばすとともに将来に備え
「都市圏を牽引」する魅力と活力を高める

《基本方針》

- ① 都心や拠点の魅力向上・創出
- ② さまざまな世代が活動しやすいまちづくり
- ③ 成熟した市街地を活用したまちづくり
- ④ ゆとりある郊外居住地の持続と新規開発の抑制
- ⑤ 災害リスクをふまえたまちづくり

（４）名古屋交通計画 2030

リニア中央新幹線開業や先進技術の進展など、交通を取り巻く環境の大きな変化をとらえ、基幹バス・ガイドウェイバスに代表される公共交通ネットワークや都市空間などといった「既存ストック」に自動運転技術やAI技術などといった「先進技術」を活用し、誰もが快適に移動できる「最先端モビリティ都市」の実現を目指すため、「名古屋交通計画 2030」を令和5（2023）年3月に策定しました。

「最先端モビリティ都市」の実現に向けて、基本方針と施策の方向性に基づき、4つの展開について3つの交通ゾーンに応じて実施します。



《将来像》

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

《4つの展開》 ➡本計画は展開2・4の実現に向けて策定

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

展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成

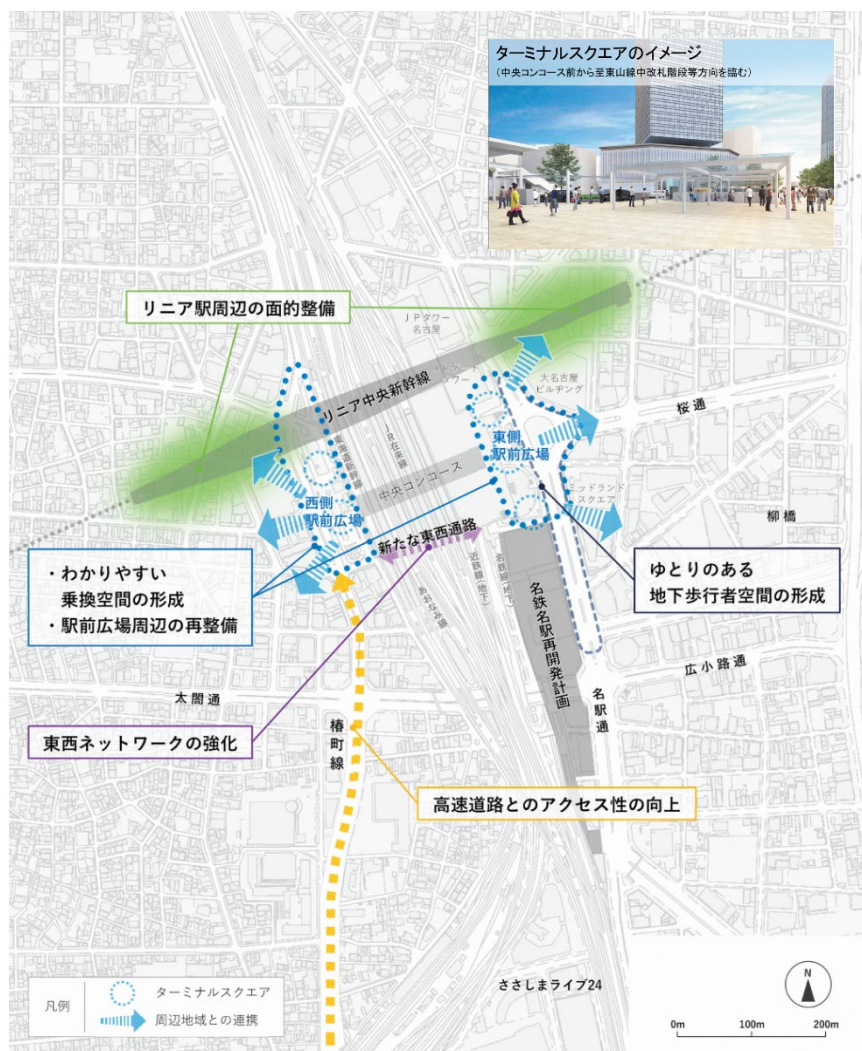
『名古屋交通計画 2030』

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

リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋駅のスーパーターミナル化を推進することで、交流人口の増加による人の移動に対応するとともに、大阪延伸までのリニア中央新幹線の終着点であるアドバンテージを活かすため、乗換案内機能や観光案内機能の強化、運行状況のリアルタイム情報の充実などを進めます。

◎ 名古屋駅周辺における交通機能の強化

リニア中央新幹線の開業に向け、本市では、名古屋駅に関して「名古屋駅周辺まちづくり構想」、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」を策定しました。「名古屋駅周辺まちづくり構想」では、広域道路ネットワークへのアクセス性改善を推進することや誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間を形成することなどの取組みが示されており、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」では、名古屋駅へのアクセス性の向上や総合交通結節機能の強化などの整備内容の方向性が示されています。これらの取組みを着実に進め、名古屋駅のスーパーターミナル化を推進し、高い機能性を有した新時代の交流拠点を創出していきます。



≪図1-6 名古屋駅のスーパーターミナル化イメージ≫

『名古屋交通計画 2030』

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

多様な交流や賑わいを創出し、安全で快適なまちの回遊に向けて、豊かな道路空間を自動車から人が中心となる空間へ転換し、まちづくりと連携したウォーカブルな道路空間を形成していきます。

◎ 沿道・界隈の活性化と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出

居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな都市空間の形成に向け、公開空地などの公共的空間の利活用や既存建物の低層部のリノベーションなどの沿道・界隈活性化の取組みと一体となって、歩行者空間の拡大や利活用できる環境整備、また、グリーンインフラの推進などにより賑わいや憩いの空間創出を進めます。

沿道・界隈の活性化

<沿道・界隈活性化の推進>

官民連携の取り組みにより、空き店舗等の既存建物や官民のパブリック空間などの既存ストックを新たな魅力や価値を生み出す地域資源として活用し、回遊性や賑わいを面的に広げていきます。

【実現に向けた施策の3つの柱】

① エリアリノベーションの促進

有効活用しきれていない既存建物の低層部等を、地域の賑わいやコミュニティ活性化に資する場となるようリノベーションし、これをエリア内の連鎖に繋げていく。

② 賑わいの場としての公開空地等の再生

都心部等において多様な使い方を想定した高質な空間づくりを誘導する「Nagoya まちなかオープンスペース制度」の運用により、憩いや賑わいが生み出される居心地の良いオープンスペースの整備・運営を推進する。

③ 地域が主体的に行うまちづくりの推進

既存ストックをリノベーションやマネジメントする人材・団体の育成や活動を支援し、エリアマネジメントを促進する。

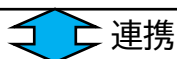


活力ある新たなテナントの導入



エリアマネジメントの促進

≪図1-7 活性化イメージ≫



道路空間の再整備・利活用

<道路空間の再整備>

リニア開業を見据え、都心部のシンボリックな通りにおいて、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大などをはかり、回遊性や賑わいを創出します。

<道路空間の利活用>

道路空間を活用したエリアマネジメントを促進し、道路占用の特例制度などの活用による賑わい創出や道路利用者などの利便増進に資する施設の設置を推進します。



出典：愛媛県松山市（花園町通り）

≪図1-8 歩行者空間の拡大≫