

名古屋市

地域公共交通計画

概要版



令和6年3月

名古屋市

第1章 名古屋市地域公共交通計画について

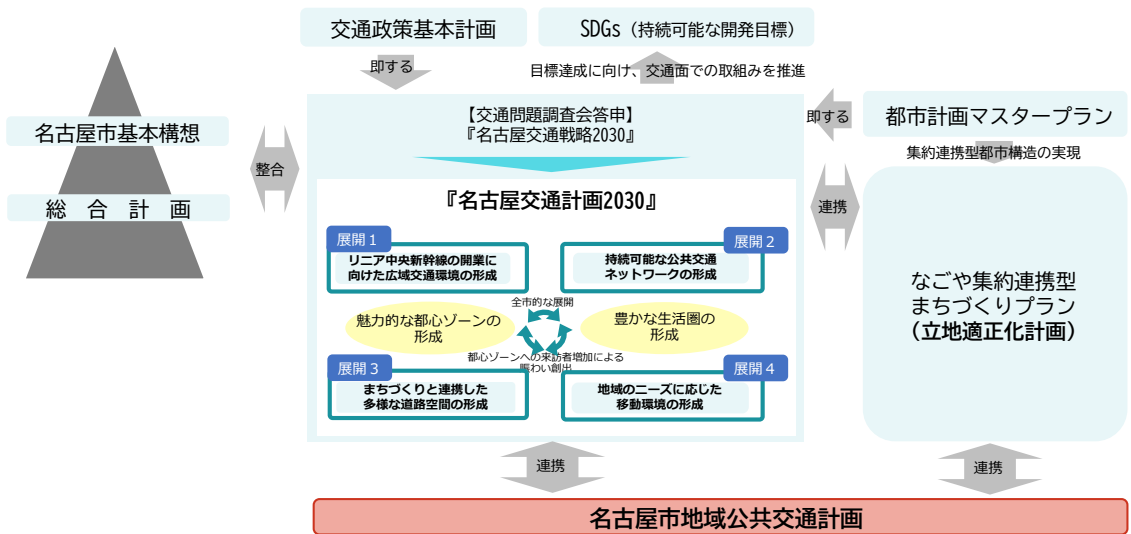
1 計画策定の背景・目的

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、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

名古屋市地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第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。

「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1-1 関連計画との関係》

3 計画区域

本計画の区域は、名古屋市内全域とします。

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。

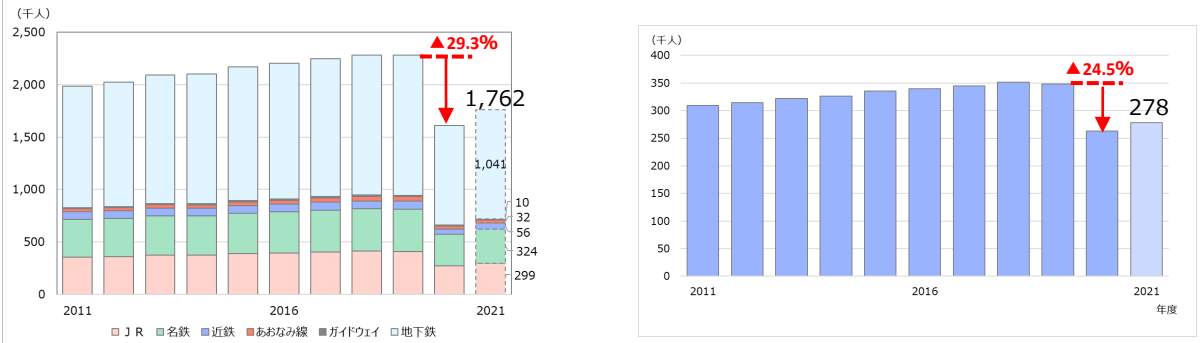
なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。

第2章 名古屋市における現状と課題

1 現状と課題の整理

■現状

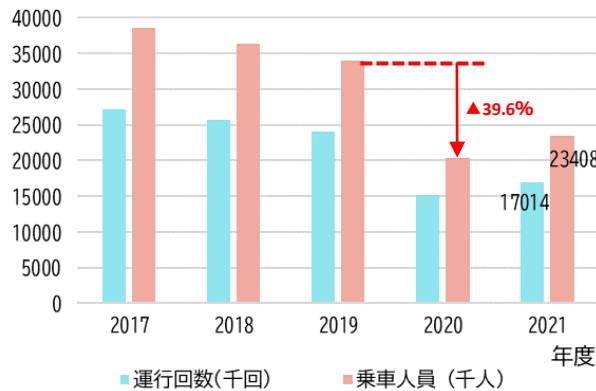
新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などから、公共交通利用者は大きく減少しており、今後も少子高齢化といった人口構造の変化による影響が見込まれています。



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

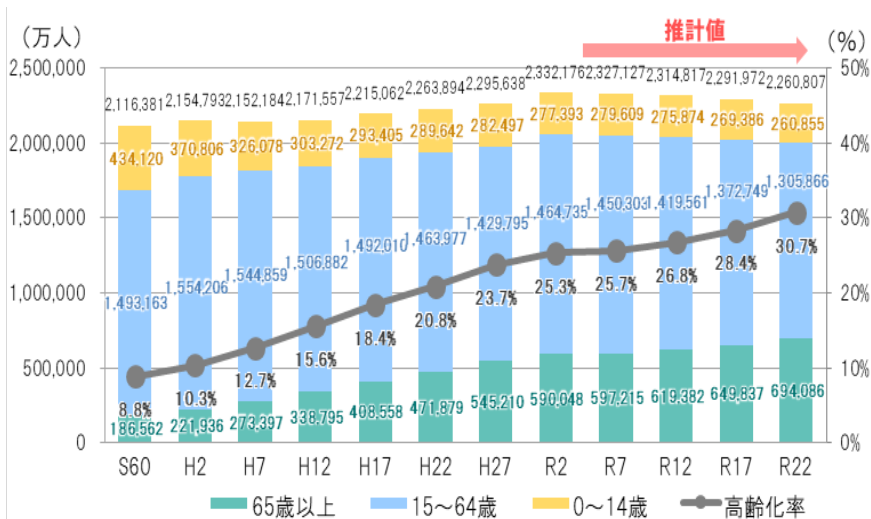
出典：名古屋市統計年鑑



タクシーの運行回数及び乗車人員

出典：名古屋市統計年鑑

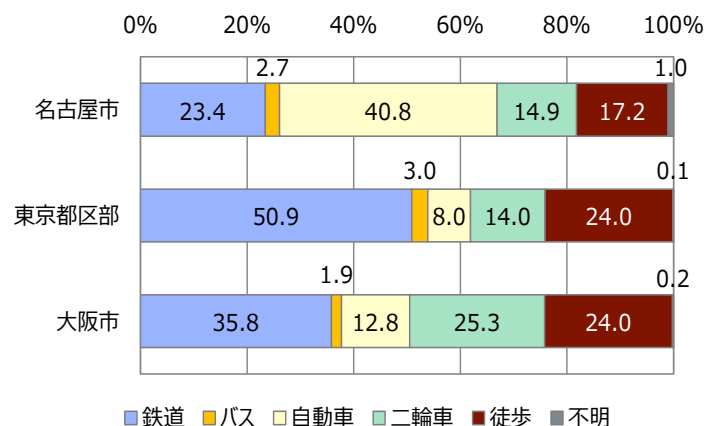
≪図2-1 市内公共交通の利用者数の推移（新型コロナウイルス感染症拡大による影響等）≫



出典：統計なごやweb版より作成

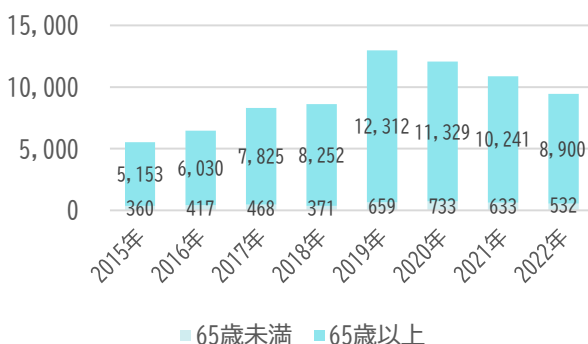
≪図2-2 名古屋市の人口及び高齢化率の推移≫

東京都区部や大阪市と比べ、交通手段に占める自動車の割合が高く、新型コロナウイルス感染症拡大以降は運転免許証の自主返納数も減少傾向となっており、**自動車への依存度が高い**状況にあります。



出典：名古屋市 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年度）
 東京都区部 第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
 大阪市 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2010年度）

返納者数（人）

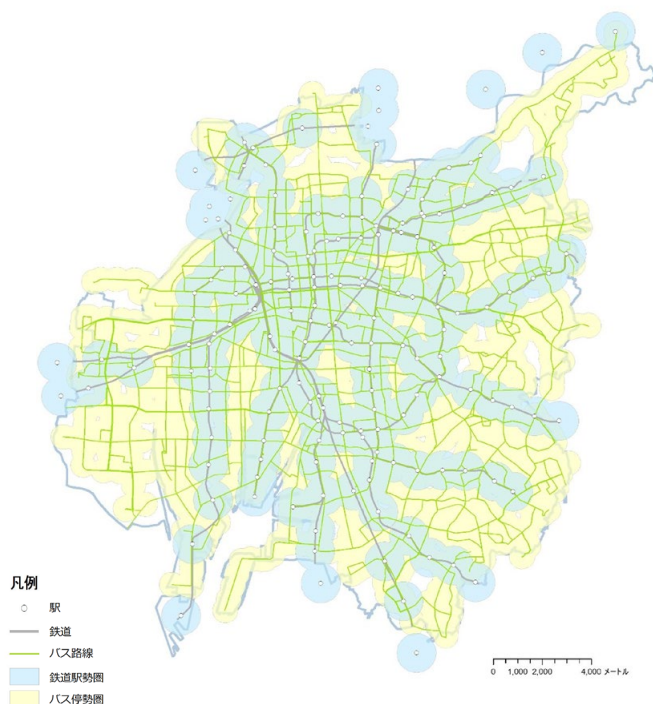


提供：愛知県警察本部

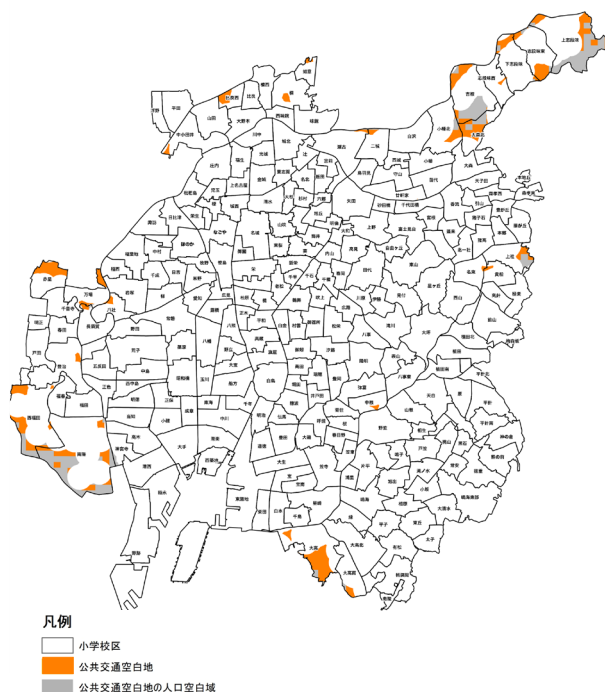
《図2-3 名古屋市の代表交通手段割合》

《図2-4 名古屋市における
運転免許証の自主返納数》

名古屋市の公共交通の状況を鉄道駅・バス停勢圏による公共交通カバー圏域で見ると、鉄軌道網やバス路線網が市内全体に張り巡らされており、**市内全域に公共交通ネットワークが形成**されていますが、市境に近い地域には**公共交通空白地**となっている地域もあります。



《図2-5 公共交通によるカバー圏域》



《図2-6 市内の公共交通
空白地の分布》

■課題

- 生活様式の変化に加え、少子高齢化による人口構造の変化により、今後も公共交通利用者が減少し、厳しい状況が続くことが見込まれるため、公共交通の維持・確保に向けた対応が必要です。
- 自動車への依存度が高い状況にあることから、環境への影響を配慮するとともに、運転免許返納後の移動手段の確保など、今後の人口減少や高齢化の進展なども考慮して公共交通への転換をはかる必要があります。
- 市の周辺部に点在する公共交通空白地において、日常生活の移動に不便を感じている方々への対応についても、進めていく必要があります。

第3章 公共交通に関する基本的な方針

1 名古屋交通計画2030との関係

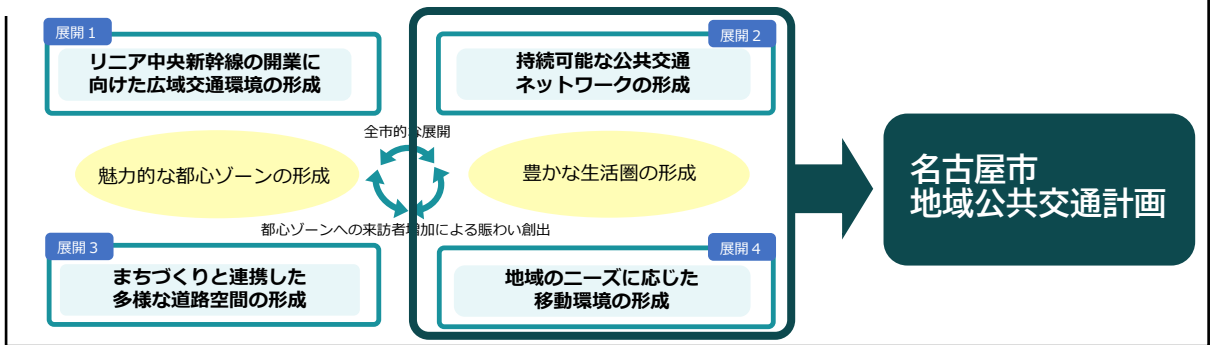
「名古屋交通計画2030」では、目指す将来像を「最先端モビリティ都市」と位置づけており、名古屋市地域公共交通計画はその実現に向けた4つの展開のうち、展開2と展開4に関する施策に取り組むものです。

最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動できるために～

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



最先端モビリティ都市の実現に向けた4つの展開



2 名古屋市が目指す交通の将来像の実現に向けて

名古屋市では、「名古屋市都市計画マスタープラン2030」において、目指すべき将来都市構造を「集約連携型都市構造」と掲げており、その実現のためには、「なごや集約連携型まちづくりプラン（立地適正化計画）」に基づく都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導とあわせて、拠点間や周辺地域との連携をはかるための公共交通ネットワークの形成や安全に快適に移動できる交通環境の形成が不可欠です。

今後見込まれる少子高齢化の進展、人口減少による社会構造の変化、新たな先進技術の社会実装等による移動ニーズ及び生活様式の変化などを見据えながら、将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークのあり方を検討していく必要があります。

将来にわたってまちづくりと交通が連携することで、都市の魅力と活力の向上をはかるとともに、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はかります。

3 基本方針の設定

最先端モビリティ都市の実現に向けて、まちづくりと連携しながら持続可能な公共交通ネットワークを確保するとともに、地域の交通課題の状況を最も把握している地域住民をはじめとした、多様な関係者が連携・協働することが重要です。そのため、本計画に基づき、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。

「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



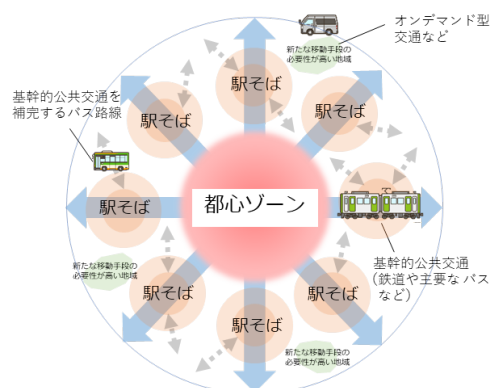
交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。

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。

《図3-1 3つの基本方針》



《図3-2 交通の将来像のイメージ》

1 名古屋市における公共交通ネットワークに求められる役割の整理

市内全域に張り巡らされた公共交通ネットワークを担う様々な移動手段について、まちづくりにおける基幹となる「幹」の交通、駅などの拠点と生活する地域を結ぶ「枝」の交通、地域内での日常生活を支える「葉」の交通といった階層に分類し、役割を整理します。

《表4-1 名古屋市における公共交通ネットワークに求められる役割》

階層		役割	機能
幹	基幹的公共交通	・ 速達性・大量性・定時性を有するもの ・ 拠点市街地や駅そば市街地といった都市機能の拠点となる地域を結ぶもの ⇒ 鉄道および専用道を有するなど鉄道に準じる機能を持つ主要なバス路線（基幹バス・GWB）	● 速達性 ● 大量性 ● 定時性 ● 安定性 ● 継続性 ● 柔軟性
枝	補完的公共交通	・ 基幹的公共交通を補完するとともに、拠点間・地域間の連携をはかる役割を担うもの ⇒ 基幹バスを除くバス路線	
葉	地域内公共交通	・ 利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができるもの。 ・ 主に買い物、通院等、地域内の住民の日常生活における移動を支える役割を担うもの ⇒ デマンド交通等	

※乗用タクシーは、あらゆる階層において、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることのできる公共交通として位置付けられる。

2 施策の方向性

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。

● 公共交通による移動サービス水準の維持・確保

今後、少子高齢化など、公共交通を取り巻く環境がより厳しいものになることが見込まれる中で、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、既存の公共交通ネットワークによるサービス水準をしっかりと維持・確保することで、名古屋における公共交通の基盤の維持をはかります。

● 地域の実情に応じた移動手段の確保

地域の多様なニーズに対応できるよう、デマンド交通等の新たな移動手段の導入に関する仕組みづくりを進めていく中で、まずは公共交通空白地として課題を有する地域での実証実験を通して効果検証を行い、「葉」の交通としての役割を整理します。

● 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成

AI技術や自動運転などの交通DXや、環境にやさしい車両などの交通GXといった交通に関する様々な先進技術を積極的に活用し、公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上を効果的に推進します。

基本方針と施策の方向性、具体的な実施施策については次のように対応しています。

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) 公共交通サービスの維持・確保水準	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) 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「SRT」の導入	●	●	

3 具体的な実施施策

(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

【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者】

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

【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者】

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技術の実装

【実施主体：名古屋市、交通事業者、企業】

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

【実施主体：名古屋市、市民利用者、交通事業者】

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

①AI技術を活用した新たな移動手段の導入検討



【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】

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。

②MaaSの実現



【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】

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



【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】

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



【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】

地域公共交通協議会を通じた関係者間でのデータの共有や、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「SRT」の導入



【実施主体：名古屋市、交通事業者、企業】

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。

1 計画の評価指標と目標

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、関連計画の目標等の見直しとあわせ、本計画の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 2030年度
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	公共交通を便利で利用しやすいと 思う人の割合 (名古屋市アンケート調査から算出)	81.6% (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 (名古屋市統計年鑑から算出)	0.88回 (2021年度)	1.11回
		【指標の考え方】 公共交通の利用者数の減少が見込まれる中で、まちづくりと交通が連携しながら、役割にあわせた公共交通サービス 水準の維持・確保や利用促進などに取り組むことに対する効果を評価するため。		
運輸部門における温室効果ガス排出量 (名古屋市地球温暖化対策実行計画2030より)		328万トン (2020年度)	280万トン	
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		【指標の考え方】 国では、2050年までにカーボンニュートラルを目指していることや、名古屋市の運輸部門における1人あたりのCO ₂ 排 出量が国や他の政令市と比べて高いことから、運輸部門における温室効果ガス排出量について、本計画でも注視する 必要があるため。	【目標値の考え方】 名古屋市の地球温暖化対策実行計画2030に基づき数値 を設定し、温室効果ガス排出量の削減を目指すため。	
		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 (名古屋市アンケート調査から算出)	31.7% (2021年度)	60%
		【指標の考え方】 地域住民が主体的に参画する仕組みを構築し、それを活用した地域の多様な関係者の連携・協働した取り組みに対する 効果を評価するため。		

※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】

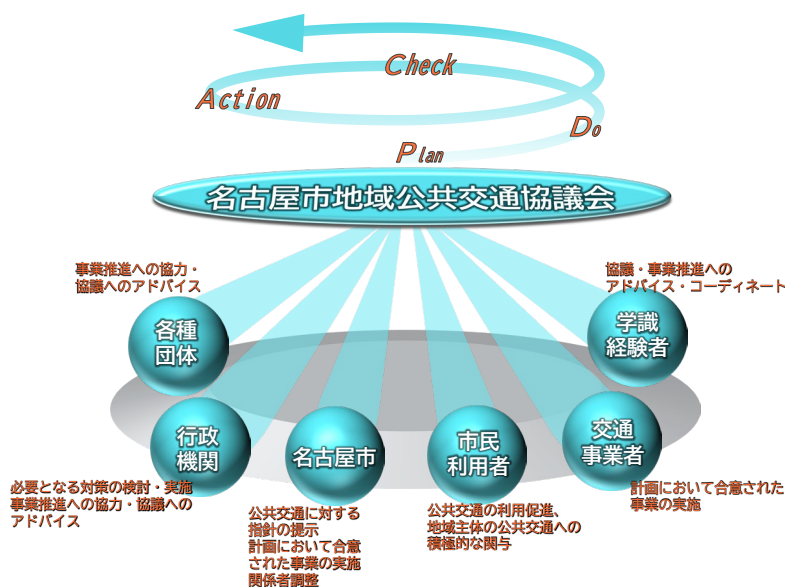
確認指標	数値目標	
	現状値	2028年度
(１) 公共交通による移動サービス水準の維持・確保		
＊公共交通による人口カバー率 【指標の考え方】 公共交通ネットワークによるサービス水準の維持・確保について、第4次答申の考え方である鉄道駅勢圏800m、バス停勢圏500mによる公共交通の圏域によりカバーされている人口割合をもとに確認する必要がある。	99.2% (2023年度)	現状以上
(２) 地域の実情に応じた移動手段の確保		
＊制度を活用した支援地区数 【指標の考え方】 交通課題解決に向けて、地域住民が主体的に参画した取り組みが実施されているかを支援制度の活用状況をもとに確認する必要がある。	0地区 (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 【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 (2023年度)	全事業者・ 全系統

2

推進体制と進捗管理

(1) 市民利用者・交通事業者・行政等の連携

各実施施策を着実に推進するため、名古屋市地域公共交通計画で掲げた交通政策の方向性に基づき、「市民利用者」「交通事業者」「行政」等がそれぞれの役割の下、連携しながら取り組みます。



《図5-1 ガバナンス体制》

(2) 進捗管理と評価

各施策の取組状況や関連計画、事業との整合・連携、社会経済情勢の変化などを勘案しながら、指標の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

	令和6(2024)年度		令和7(2025)年度		令和8(2026)年度		令和9(2027)年度		令和10(2028)年度		令和11(2029)年度～
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
事業の計画 (Plan)	次年度事業計画の検討		反映		反映		反映		反映		反映
事業の実施 (Do)	事業の実施		反映		反映		反映		反映		反映
事業内容や目標達成状況の確認・評価 (Check)	事業の評価		反映		反映		反映		反映		反映
改善・反映 (Action)	評価結果・課題共有 次年度実施予定内容		必要に応じて見直し		必要に応じて見直し		必要に応じて見直し		必要に応じて見直し		必要に応じて見直し
	計画策定		必要に応じて見直し		必要に応じて見直し		必要に応じて見直し		次期計画策定		

《表5-1 計画期間における進捗管理・評価スケジュール》

