

# 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

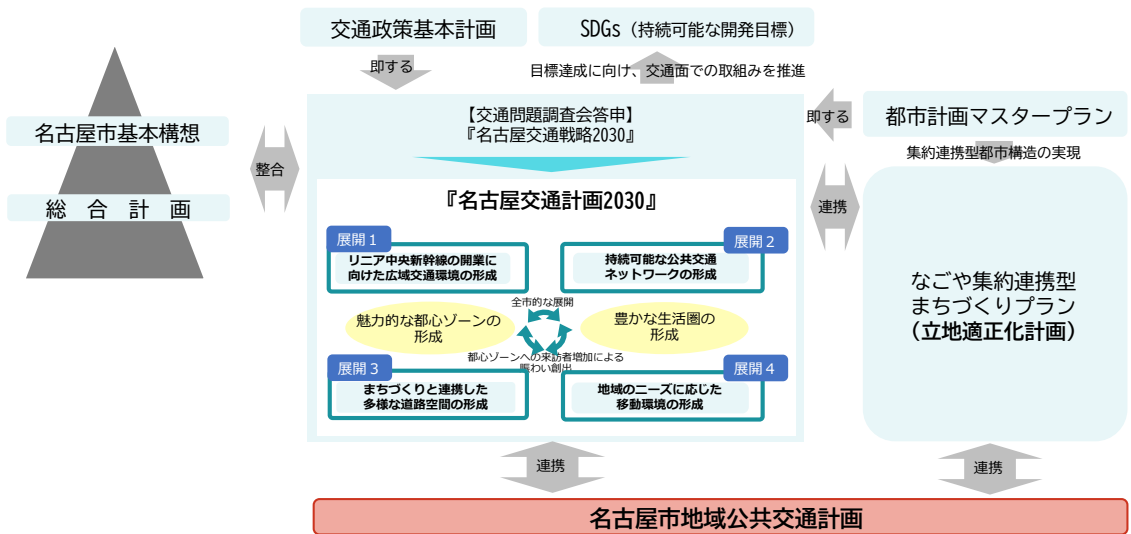
## 1 計画策定の背景・目的

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。

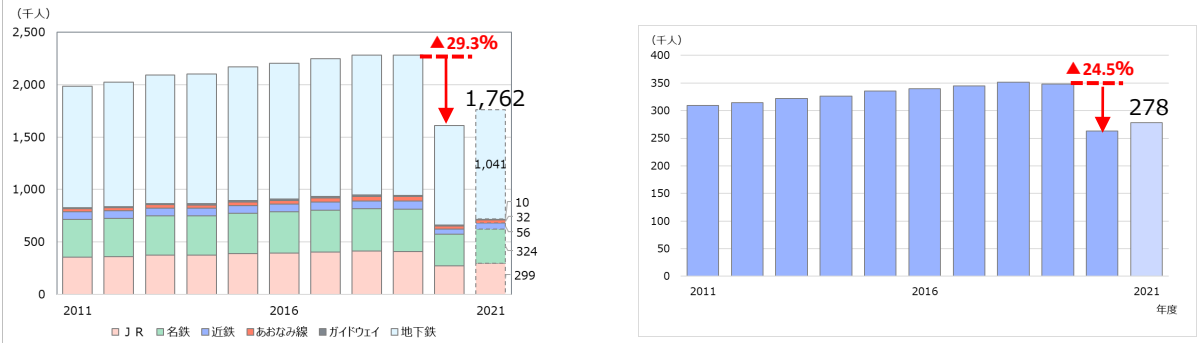
なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。

## 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

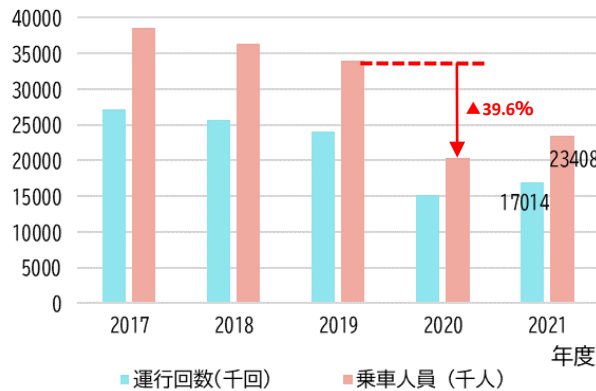
新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などから、**公共交通利用者は大きく減少**しており、今後も**少子高齢化といった人口構造の変化**による影響が見込まれています。



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

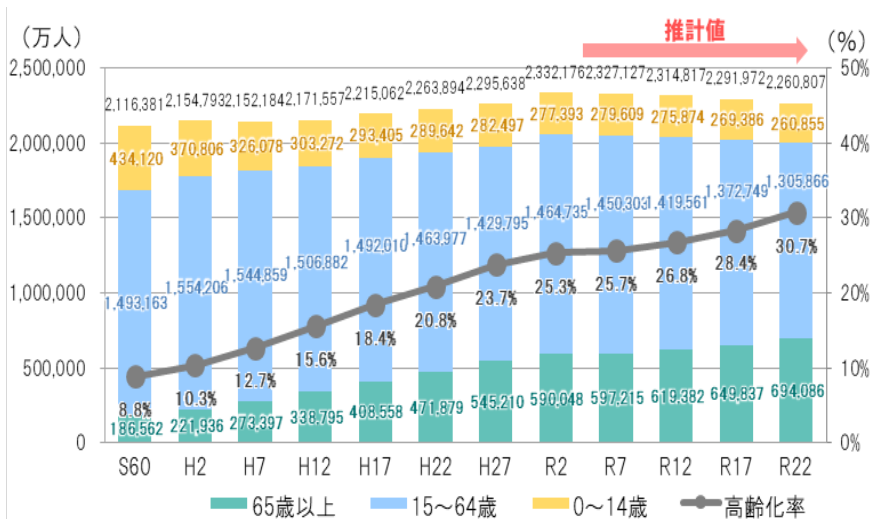
出典：名古屋市統計年鑑



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

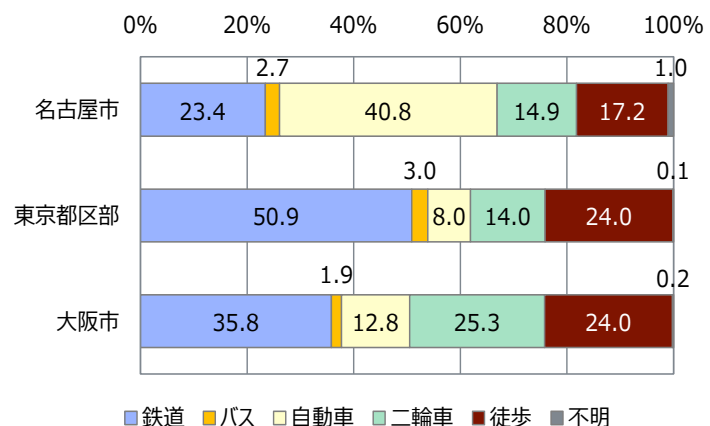
≪図2-1 市内公共交通の利用者数の推移（新型コロナウイルス感染症拡大による影響等）≫



出典：統計なごやweb版より作成

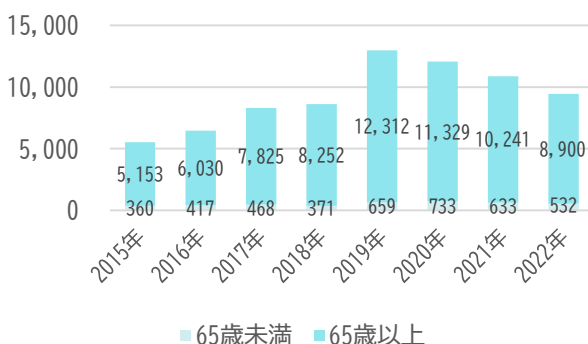
≪図2-2 名古屋市の人口及び高齢化率の推移≫

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）

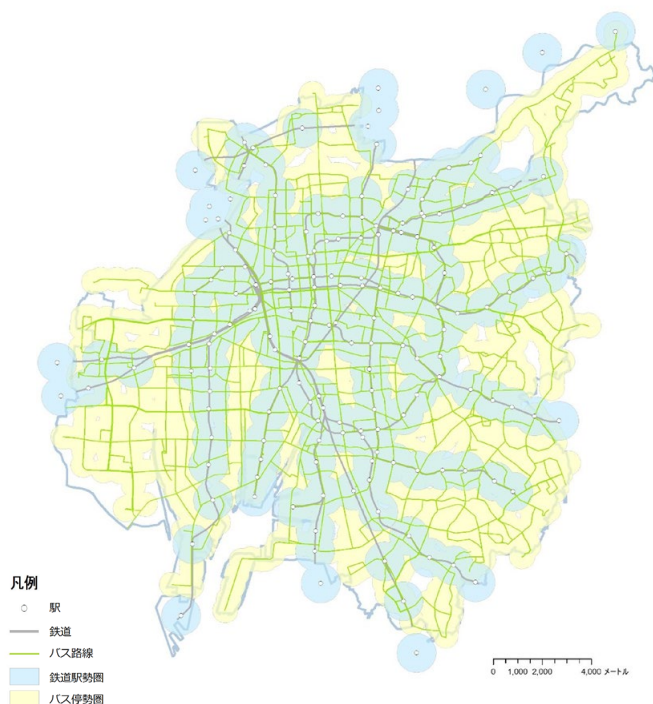


提供：愛知県警察本部

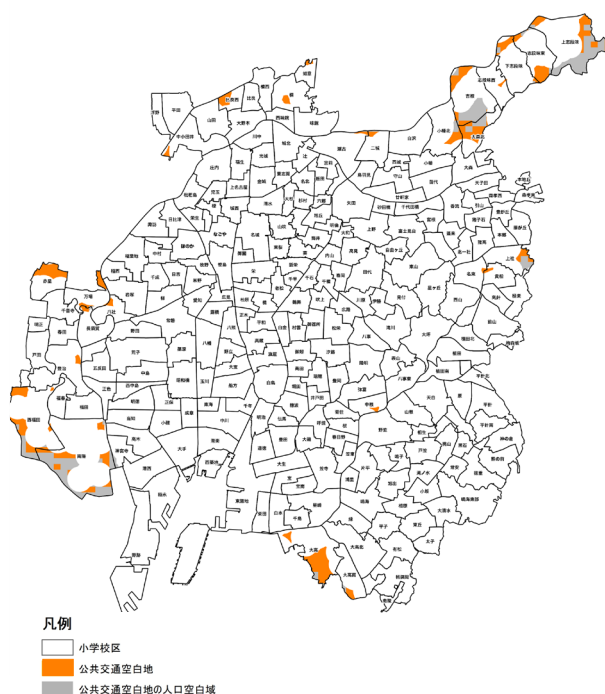
《図2-3 名古屋市の代表交通手段割合》

《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

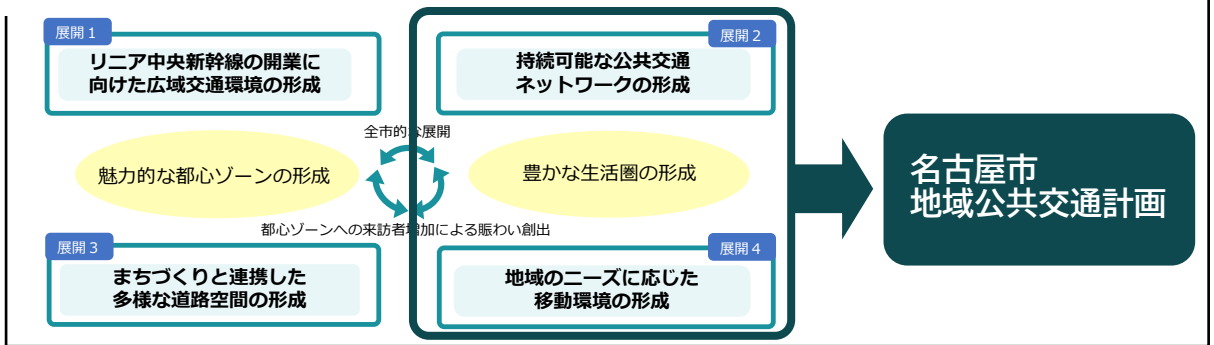
「名古屋交通計画2030」では、目指す将来像を「最先端モビリティ都市」と位置づけており、名古屋市地域公共交通計画はその実現に向けた4つの展開のうち、展開2と展開4に関する施策に取り組むものです。

### 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



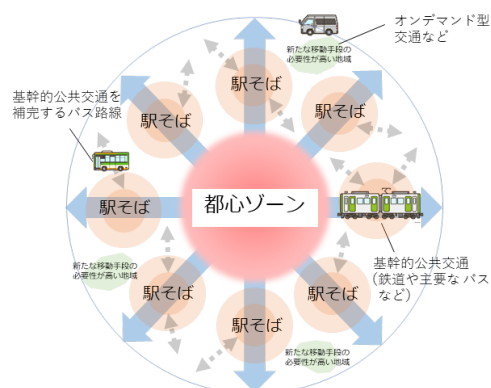
交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。

#### 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》