

名古屋交通戦略2030

～最先端モビリティ都市の実現に向けて～

答申（案）

説明資料

2022年2月

名古屋市交通問題調査会

目次

第1章 名古屋交通戦略2030の策定にあたって (P1)

・目的 ・戦略の位置づけ ・目標年次

第2章 交通を取り巻く環境の変化 (P2)

・社会情勢 ・交通の現状 ・コロナの影響
・リニア中央新幹線の開業 ・今後の動向

第3章 将来における交通の基本理念と基本方針 (P6)

基本理念

持続可能な都市の発展に向けて、まちづくりと連携した誰もが移動しやすい総合交通体系を形成します。

基本方針

1. 安全・安心で 環境にやさしい交通

施策の方向性

- ① 安全に安心して移動できる交通体系の実現
- ② 災害に強い交通体系の実現
- ③ 環境にやさしい交通体系の実現

2. わかりやすく、 使いやすい交通

- ① 公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現
- ② 先進技術の積極的な導入による利便性の高い交通体系の実現
- ③ ユニバーサルデザインの移動環境の実現

3. 名古屋大都市圏の成長を 支え、交流を促進する交通

- ① 名古屋大都市圏の成長を支える広域交通ネットワークの機能強化
- ② 名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした結節拠点の機能強化
- ③ 人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現

第4章 「最先端モビリティ都市」の実現に向けて (P7)

<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**を形成するとともに、更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

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

魅力的な都心ゾーン
の形成

豊かな生活圏の形成

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



早急に実施する重点的な取組

展開 1

- 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

展開 2

- 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基幹的公共交通の機能強化
- 地域公共交通計画の策定

展開 3

- 沿道・界隈と連携した歩きたくす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

- 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

第5章 戦略の推進について (P13)

・推進体制と進行管理

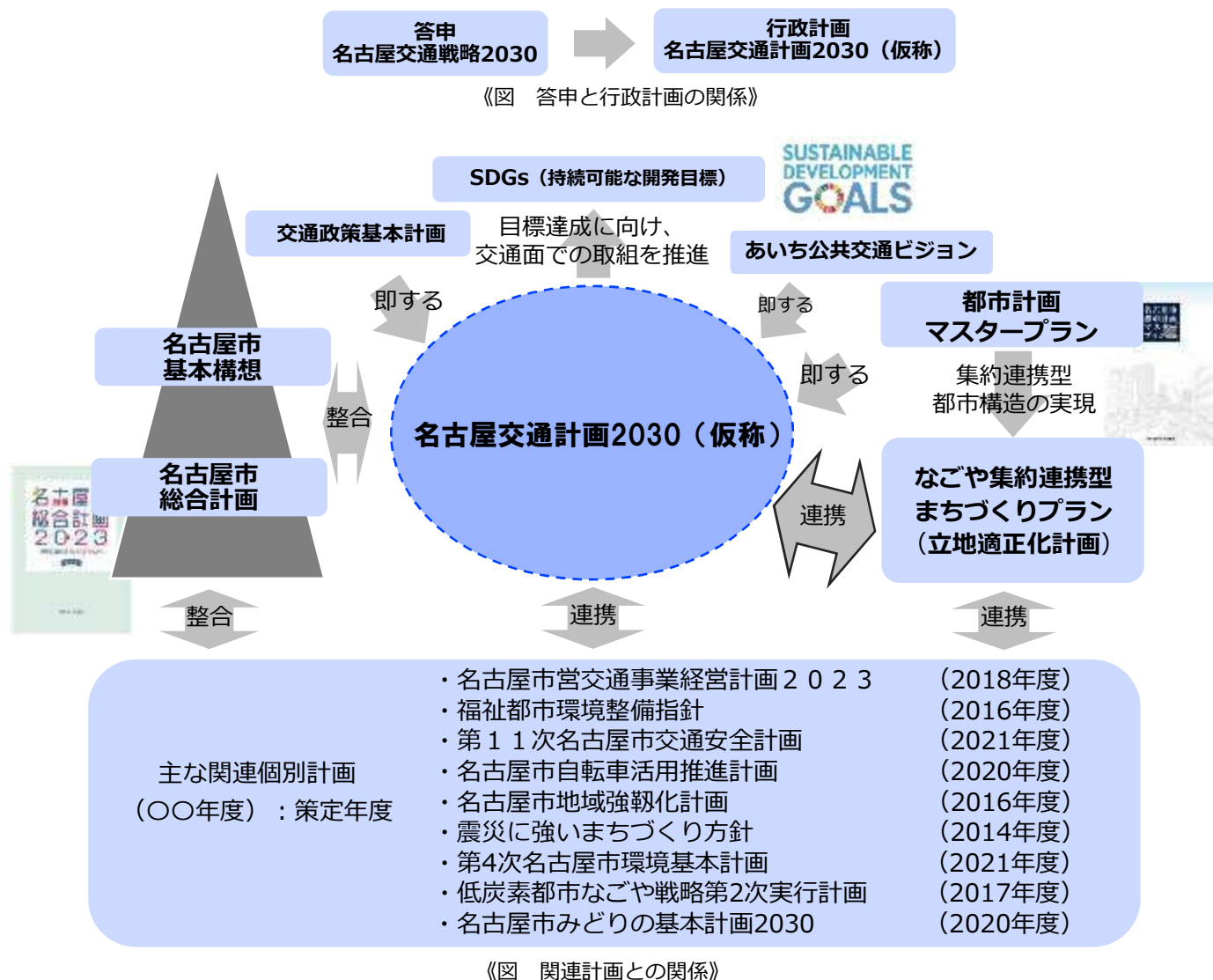
第1章 名古屋交通戦略2030の策定にあたって

■ 目的

- 今後、人口構造の大きな変化、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します。また、自動運転やICT等の技術開発の進展など、今までになかった先進技術が登場してきています。こうした社会変化を捉え、持続可能な都市交通体系を構築するため、まちづくりと連携した新たな総合交通戦略を策定します。

■ 名古屋交通戦略2030の位置づけ

- 名古屋交通戦略2030は国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」、名古屋市の上位計画である「名古屋市総合計画2023」や関連計画である「名古屋市都市計画マスタープラン2030」など、様々な計画と整合・連携を図る必要があります。また、名古屋交通戦略2030を受け、各施策と整合を図った行政計画の策定が必要です。



■ 目標年次

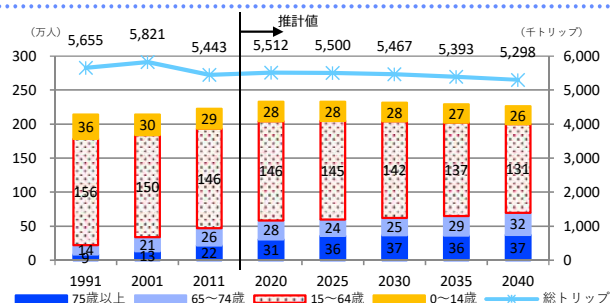
- 目標年次は、令和12（2030）年とします。

第2章 交通を取り巻く環境の変化

1 交通を取り巻く社会情勢

■ 人口と移動の減少

- 名古屋市では、令和5（2023）年から人口が減少に転じる見込みとなっています。社会的な少子高齢化による人口構造の変化に加え、特に生産年齢人口において減少していくことが推測されており、将来トリップ数も減少すると予測されています。



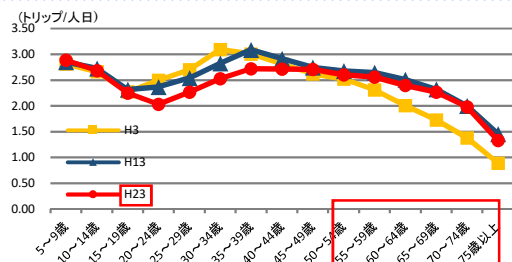
出典：第3～5回中京都市圏PT調査

統計なごやweb版、名古屋市推計（H30.10.1時点）

《図 本市の人口及びトリップ数の推移》

■ 人生100年時代の到来

- 名古屋市では、55歳以上のトリップ数が増加傾向にあることから、活発に動きたいというニーズが高齢者を中心に高まっています。一方で、高齢ドライバーの事故等の影響により、交通安全に対する意識が高まっています。

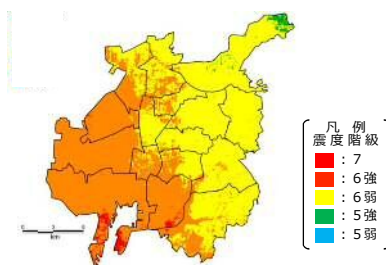


出典：第3～5回中京都市圏PT調査

《図 年齢階層別人口1人当たりのトリップ数の推移（名古屋市民）》

■ 大規模自然災害への懸念

- 近年、大規模な地震やゲリラ豪雨など多く発生しています。特に南海トラフにおいてM8～M9クラスの地震が発生する確率は30年以内に70～80%と予測されており、これまで経験したことのない被害の発生が想定されています。

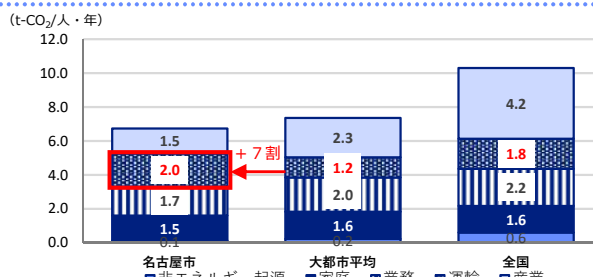


出典：「南海トラフ巨大地震の被害想定について（名古屋市）」

《図 本市におけるあらゆる可能性を考慮した最大クラスの震度分布》

■ 地球温暖化の懸念

- 世界的に脱炭素の実現が課題となっており、日本においても「カーボンニュートラル」が掲げられている中で、名古屋市の年間一人あたりの排出量は大都市平均に比べて運輸部門からの排出が高い状況です。



出典：低炭素都市なごや第2次実行計画

《図 部門別1人当たり二酸化炭素排出量（2013年度）》

2 交通の現状

■ 先進的な交通システム

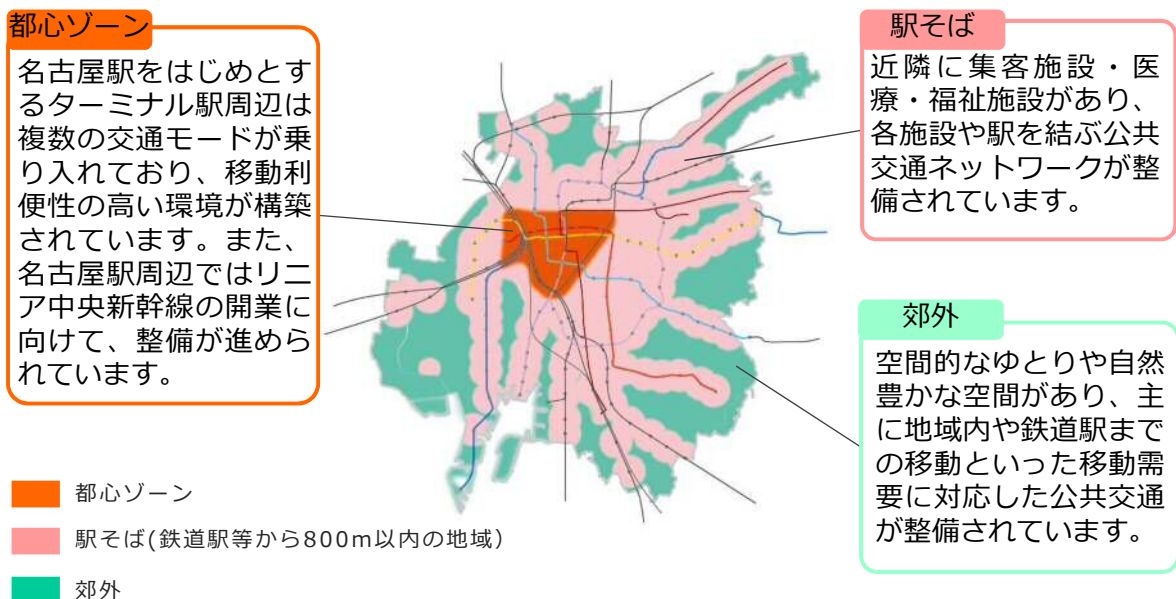
- 名古屋市は、基幹バスやガイドウェイバス（GWB）などの他都市にはない先進的な取組によって、これまで様々な交通課題に対応しまちづくりを進めてきました。
- 上記の取組を含め、「市営交通事業のあり方と経営健全化方策(第4次答申)」において定められた考え方にに基づき、概ね市域全域を市営交通が担っています。
- 都市計画道路は約9割が整備済であり、高速道路も概成しており、道路率は政令指定都市で約18%と一番高くなっています。

 <基幹バス> 優先レーンを走るBRTに近い要素を持った市独自のバス交通。2路線導入されている。 全国初 中央走行方式（基幹2号：1985.4.3運行開始）	 <ガイドウェイバス> 高架専用軌道のレールに沿って走る市独自のバス交通。志段味地区から都心への混雑緩和のために導入された。 全国初 ガイドウェイシステムを導入（2001.3.22開業）	 <地下鉄（名城線）> 速達性及び定時性を兼ね備え、大量輸送可能な名古屋市における基幹的公共交通。 全国初 地下鉄環状運転（2004.10.6環状化）	 <リニモ> 静音性に優れた東部丘陵線を繋ぐ日本唯一の磁気浮上式リニアモーターカー。 全国初 リニアモーターカーの常設実用路線（2005.3.6開業）
---	--	---	--

《図 これまでの先進的な取組例》

■ 交通と都市構造

- 名古屋市は、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、多様な都市機能が適切に配置・連携され、魅力的で安全であり、創造的活動を生み出す空間づくりがなされている、集約連携型の都市構造の実現を目指しています。
- 名古屋市都市計画マスタープランに基づき、都心ゾーン・駅そば・郊外と交通ゾーンを設定します。

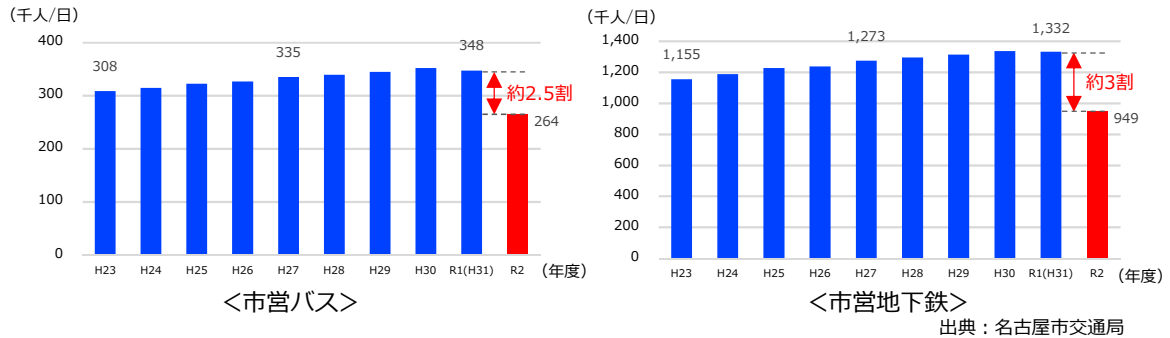


《図 交通ゾーン図》

3 新型コロナウイルス感染症拡大による影響

■ 公共交通利用者の減少

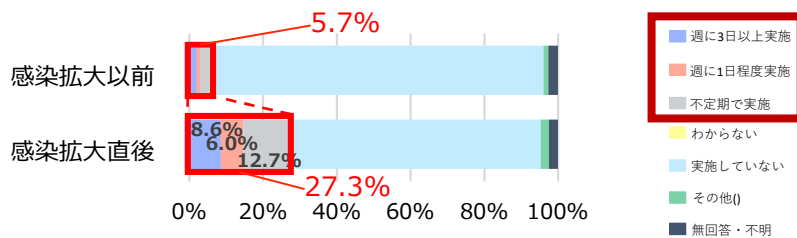
- 主要な公共交通の利用状況（R2時点）は、感染拡大以前のR元年度と比較すると市営バスにおいて約2.5割、市営地下鉄において約3割の減少となっています。



《図 市営バス・市営地下鉄の利用状況の推移》

■ テレワークの拡大

- 感染拡大直後はテレワークの実施率が27.3%となり、4人に1人が実施しています。

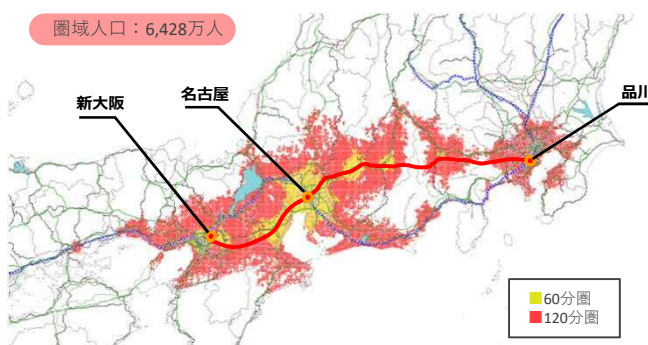


《図 市民アンケート調査結果（感染拡大直後のテレワーク実施率）》

4 リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョン（SMR）の形成

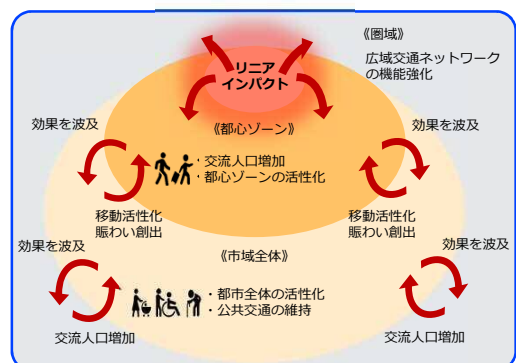
■ 7,000万人交流圏の誕生

- リニア中央新幹線の全線開業により東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれることで、スーパー・メガリージョンが形成され、約7,000万人の交流圏が生まれることとなります。
- その中心に位置している名古屋は、交流拠点、玄関口としての役割がより一層重要となることが期待されます。
- 都心ゾーンを中心に、買い物・食事等自由目的での移動の喚起や乗換の時間までも楽しめる移動などといったワクワクするような魅力が求められます。



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

《図 リニア中央新幹線開業（東京－大阪間）による交流圏の変化》

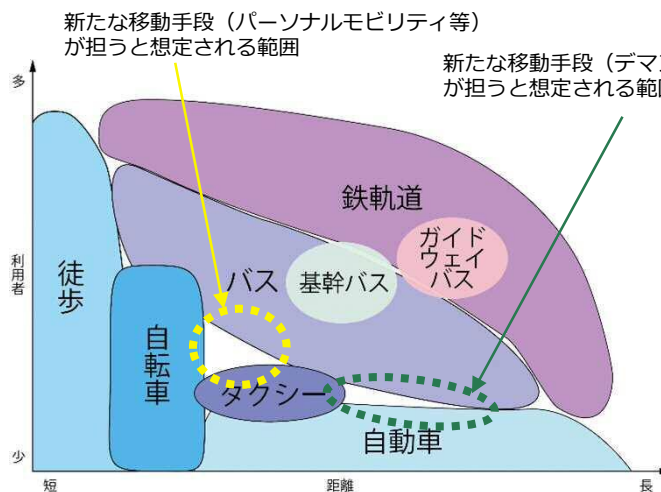


《図 リニア中央新幹線開業効果の波及イメージ》

5 交通における今後の動向

■ 新たな移動手段と仕組みの導入

- これまで鉄軌道、バス等により市民の移動の足を支えてきた中で、高齢者を含めた誰もが外出できる、出発地から目的地までの移動利便性の向上が求められています。
- 短距離の移動や歩行支援を担う移動手段として、パーソナルモビリティやグリーンスクーモビリティ等が登場しています。
- 新たな移動手段（パーソナルモビリティ、デマンドバス 等）と既存の移動手段を組み合わせ、シェアリングやデマンド交通といった新しい仕組みを活用しながら、様々なニーズに対応していく必要があります。



《図 移動手段の役割分担のイメージ図》



出典：西日本鉄道

《図 新たな移動手段の例（デマンド交通）》



《図 新たな移動手段の例（電動キックボード）》

■ 交通需要の最適化について

- 需要に応じて料金を変動させることで、人の移動を最適化し、道路や車両の需要の平準化や事業者の運行効率化による収益性向上が期待されています。
- 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで、より一層の需要の拡大が期待されています。

■ 自動運転社会に向けて

- 自動運転技術がもたらす効果としては、交通事故の低減や、渋滞の緩和・解消、環境負荷の低減、交通弱者への対応などが期待されています。
- 公共交通への自動運転技術の導入は、オペレーションコストの低減による経営の効率化やドライバー不足の解消といった効果が期待されるなど、公共交通の持続性を確保するための有効な手段と言えます。

■ DXの加速化

- 新型コロナウイルス感染症拡大を契機にテレワークやオンライン授業が普及し、デジタル社会の実現に向けてデジタル庁が設置されました。
- 今後、更なる業務環境のオンライン化、健康管理、オンラインショッピング等、デジタル化の進展による効率化が進むことで、生活の質が向上し豊かな暮らしの実現が期待されています。
- 民間事業者等では、データプラットフォームの構築が進み始めており、行政においても公共的な視点を有したデータ等を活用した様々な連携の場の構築が求められています。それぞれの暮らしやニーズに応じて鉄道・バス等を最適に選択し、公共交通を中心に利用してもらえる移動環境を形成するためには、公共交通においてもDXの推進が重要です。

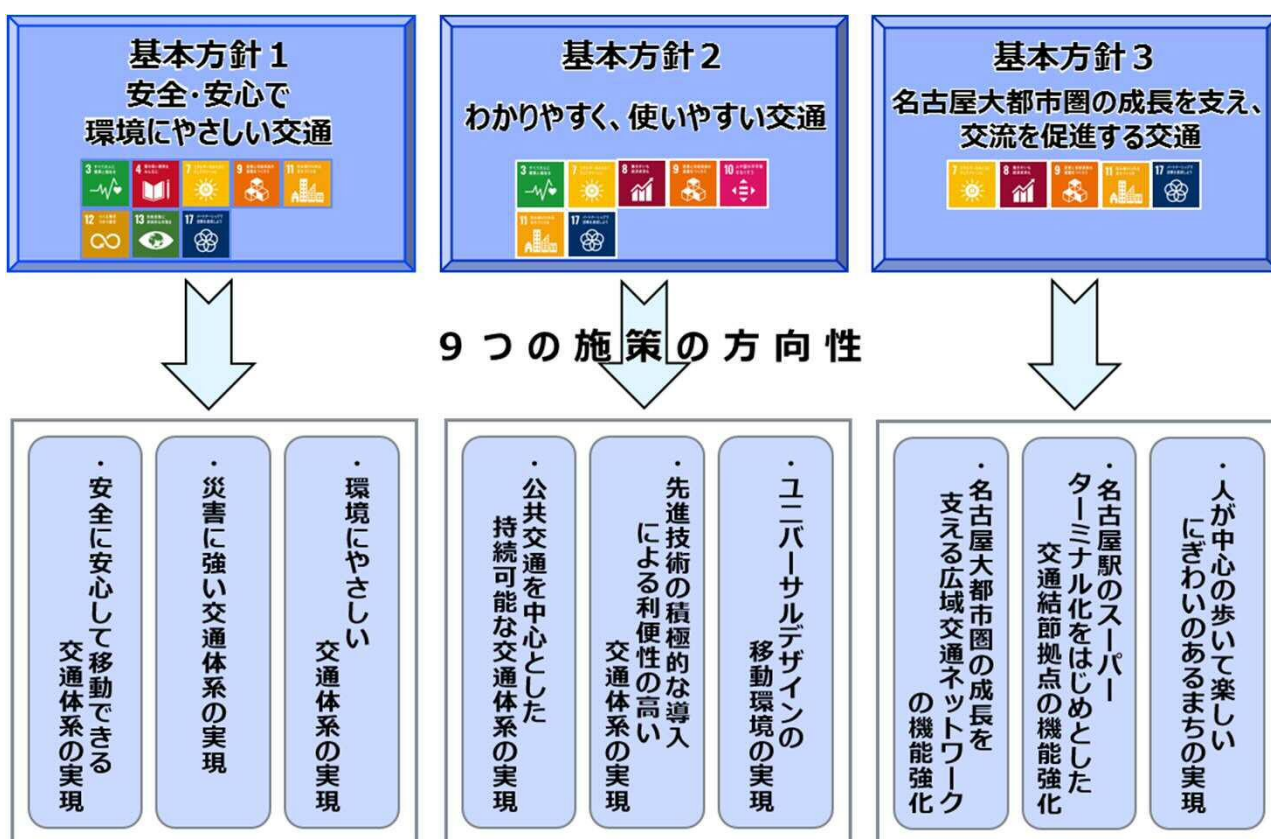
第3章 将来における交通の基本理念と基本方針

■ 基本理念

持続可能な都市の発展に向けて、
まちづくりと連携した誰もが移動しやすい総合交通体系を形成します。

■ 基本方針・施策の方向性

- 時代の潮流の変化に的確に対応し、新たな時代における交通政策を展開していくため、『なごや新交通戦略推進プラン』を継承し、国・県の関連する計画や『名古屋市総合計画2023』における重点戦略とも整合を図ることで、基本方針と施策の方向性を設定します。



《図 基本方針と施策の方向性》

- 基本理念とそれに基づく3つの基本方針の実現のため、9つの施策の方向性を踏まえ、総合的な交通政策を推進し、自動車産業を中心としたモノづくりが発展してきたこの地域だからこそ、先進技術をフル活用して、誰もが快適に移動できる環境を実現する必要があります。

第4章 「最先端モビリティ都市」の実現に向けて

■ 昨今の交通環境の変化

- 名古屋市は、わが国の交通の大動脈の結節点という地理的優位性と、戦災復興区画整理などで整備した広い道路空間を生かして、国内の地下鉄で唯一環状運転を実施している名城線をはじめとした充実した地下鉄網の整備や、優先レーンを走る基幹バスやガイドウェイバス、リニモの導入など、先進的な交通システムを積極的に導入してきた最先端モビリティ都市として日本をリードしてきました。
- 昨今では、交通を巡る新しい動きとして、3つの注目すべき環境変化があります。
 - ・一つ目は、自動運転技術が進展し、近い将来、社会実装が行われようとしています。公共交通の分野においても、人口減少の中で、運行の効率化や利便性の観点から、自動運転技術の活用が期待されるところです。
 - ・二つ目は、品川-名古屋間にリニア中央新幹線が整備され、名古屋は、東京と40分で結ばれ、名古屋-新大阪間の開業まではリニアの終着駅として、多くの来街者が訪れることになります。名古屋駅での乗り換え円滑化と主要拠点までの二次交通ネットワークの充実が喫緊の課題です。
 - ・三つ目は、新型コロナウイルス感染症が社会に与えた影響です。テレワークをはじめとした新しい生活様式が定着することで、公共交通利用者が従来の水準まで戻ることはないかもしれません。そうした中であっても、公共交通ネットワークを持続させていくためのしっかりとした戦略が必要です。

■ 名古屋が目指す交通の将来像

上記3つの交通環境の変化を踏まえ、名古屋の特性を活かした目指す取組の方向性は以下のとおりです。

- リニア中央新幹線の開業により増加する交通需要を取り込み、需要の高い路線の収益力の強化を図ることで、公共交通の持続可能性を高めるとともに、沿道・界隈活性化による歩いて楽しいまちづくりを推進し、まちづくりと交通が連携した取組を強化します。
- 新しい生活様式の定着による交通需要の減少や、ドライバー不足といった逆風の中にあっても、公共交通ネットワークの持続性を維持していくため、公共交通への自動運転技術の実装を全国に先駆けて行い、日本をリードしていきます。

「最先端モビリティ都市」の実現

■ 「最先端モビリティ都市」とは

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、更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

これまでの先進的な取組
【既存ストック】

(公共交通ネットワーク、都市空間 等)



【先進技術】

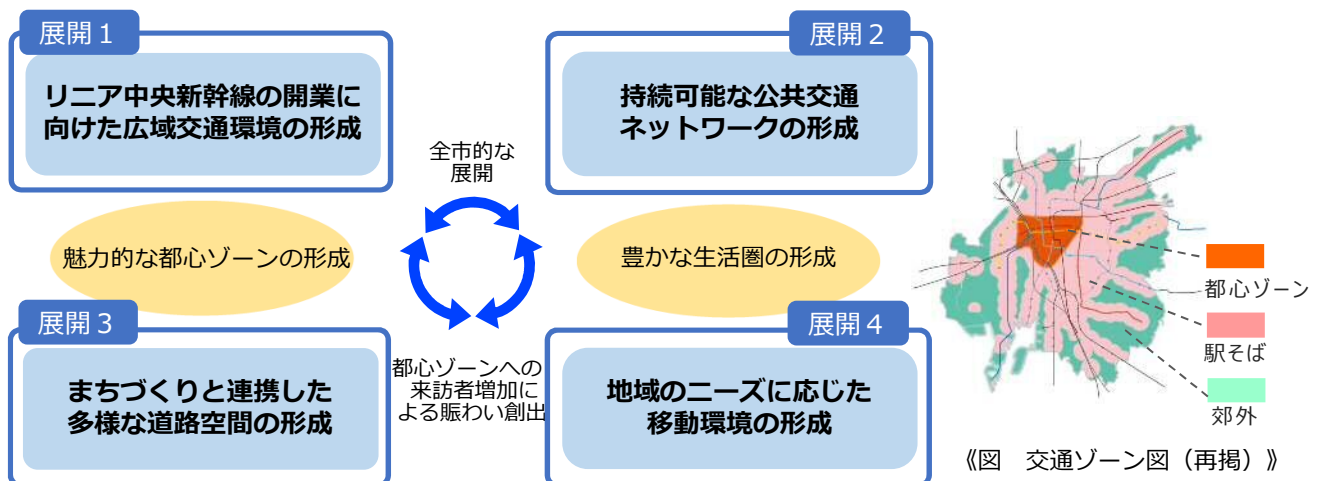
(ICT、自動運転技術 等)

将来イメージ

- ・公共交通の効率的な運行
ガイドウェイバス等の専用レーン又は優先レーンにおける**自動運転技術**が実装され、持続可能な公共交通ネットワークが形成され、効率的に運行されています。
- ・まちの賑わいと連携したウォーカブルな都市空間の形成
道路と沿道施設が一体となることで賑わいが創出され、SRT等の**先進的なモビリティ**がまちと調和し、シームレスに走行することで回遊性が向上し、居心地が良く移動したくなる都市空間が形成されています。
- ・円滑な移動環境の形成
更なる成熟に導くために、既存の公共交通ネットワークを活かし、**多様な移動手段**がシームレスに提供され、誰もが必要な時に自由自在に移動できる公共交通を中心とした移動環境が**MaaSの活用**によって形成されています。

■ 最先端モビリティ都市の実現に向けた展開

- 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。





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より、東京から名古屋への移動時間が大幅に短縮され、東京へのストロー現象も懸念される中、都市間競争に勝ち抜くためにも、名古屋の交通面での強みを活かし、市域・圏域へ交流・にぎわいを波及させる取組が求められます。
- スーパー・メガリージョンの中心として、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、さらなる乗換拠点の機能強化や多様な移動手段の連携のほか、広域的な連携強化が求められます。

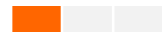
<主な実施エリア>

都心ゾーン 駅そば 郊外

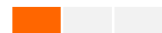
早急に実施する重点的な取組

乗り換え円滑化や二次交通の高度化によりリニアインパクトを市内全域に波及させます。

◎名古屋駅周辺における交通機能の強化

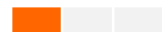


◎回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム（SRT）の導入



<その他の主な取組>

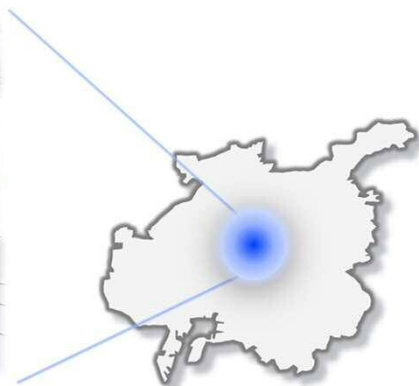
○都心ゾーンのまちづくりと連携した交通結節点の機能強化による乗り換え円滑化



○リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成



○中部国際空港第二滑走路や名古屋港の整備等による国際的ゲートウェイの機能強化



《図 交通結節点イメージ》

展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成



- 人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、移動全体が減少している中、誰もが快適に日常生活に必要な外出・移動ができるための公共交通を維持していく必要があります。また、その中で公共交通の利便性を高め、持続可能な公共交通ネットワークの機能強化をしていくことが必要です。
- 持続可能な公共交通を実現していくためには、混雑緩和、環境への配慮、ユニバーサルデザイン等の視点を考慮しながら、魅力あるまちをつくり、外出を促進する必要があります。また、災害等に備え、非常時における交通機関の被害低減などの視点も必要です。

<主な実施エリア>

都心ゾーン 駅そば 郊外

早急に実施する重点的な取組

リニアインパクトを取り込み、需要の高い路線でしっかりと収益を上げるとともに、基幹的な公共交通への自動運転技術の実装により、新しい生活様式下でも公共交通の持続可能性を確保していきます。

◎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
需要の高い基幹的な公共交通の機能強化



◎地域公共交通計画の策定



<その他の主な取組>

○持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善



○公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現



○交通分野におけるカーボンニュートラルの実現



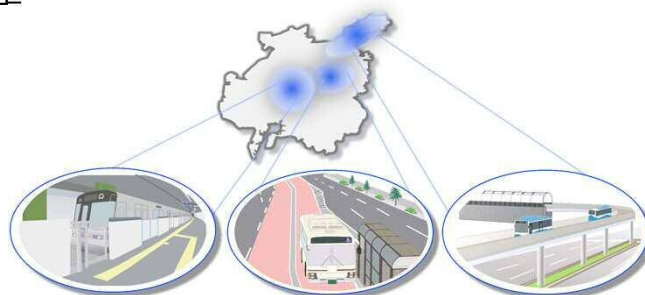
○ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に移動できる
交通環境の構築



○災害時の交通機関における被害の低減や緊急輸送道路等の
橋りょうの耐震化及び電線類の地中化



○新たなモビリティサービス（MaaSなど）を活用した
移動利便性の向上



《図 持続可能な公共交通ネットワークのイメージ》

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS



- 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、公共交通の利便性向上や自動車の都心部への集中緩和により、名古屋の特徴である豊かな道路空間をこれまでの自動車中心の空間から、人や公共交通が中心となる空間へ転換するとともにまちづくりと連携した緑豊かでウォーカブルな空間形成が求められます。
- 更なる回遊性向上のために、自動運転車両やシェアサイクル等の多様な交通手段がシームレスにつながる環境の構築が求められます。

<主な実施エリア>

都心ゾーン 駅そば 郊外

早急に実施する重点的な取組

名古屋の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道・界隈活性化の取組と一体となって歩いて楽しいウォーカブルな都市空間を実現するとともに、インフラ側での自動運転への対応を進めます。

◎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



<その他の主な取組>

○人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成



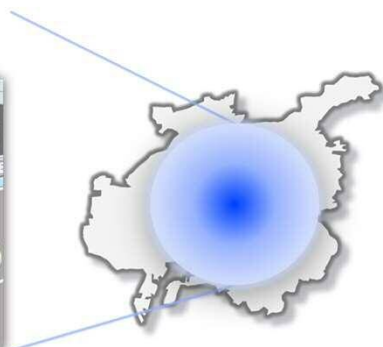
○地域特性や市民ニーズに応じた道路空間の柔軟で効率的な利活用



○多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上



○駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和



《図 賑わいが創出される都市空間のイメージ》

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成



- 公共交通空白地などにおいて、地域の実情に応じた新たな移動手段を活用したサービス確保が必要となります。そのために、地域主体のまちづくりと連携し、地域の力で地域を育てるための交通をデザインする仕組みを構築する必要があります。
- 交通安全や意識のバリアフリー、環境に与える影響に関する教育や啓発を行い、まちの多様な担い手が地域の交通について考える機会を創出する必要があります。

早急に実施する重点的な取組

公共交通ネットワークの持続性を維持するために、公共交通空白地の移動手段の確保を図ります。

◎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

<主な実施エリア>

都心ゾーン

駅そば

郊外

<その他の主な取組>

○交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発

○環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進

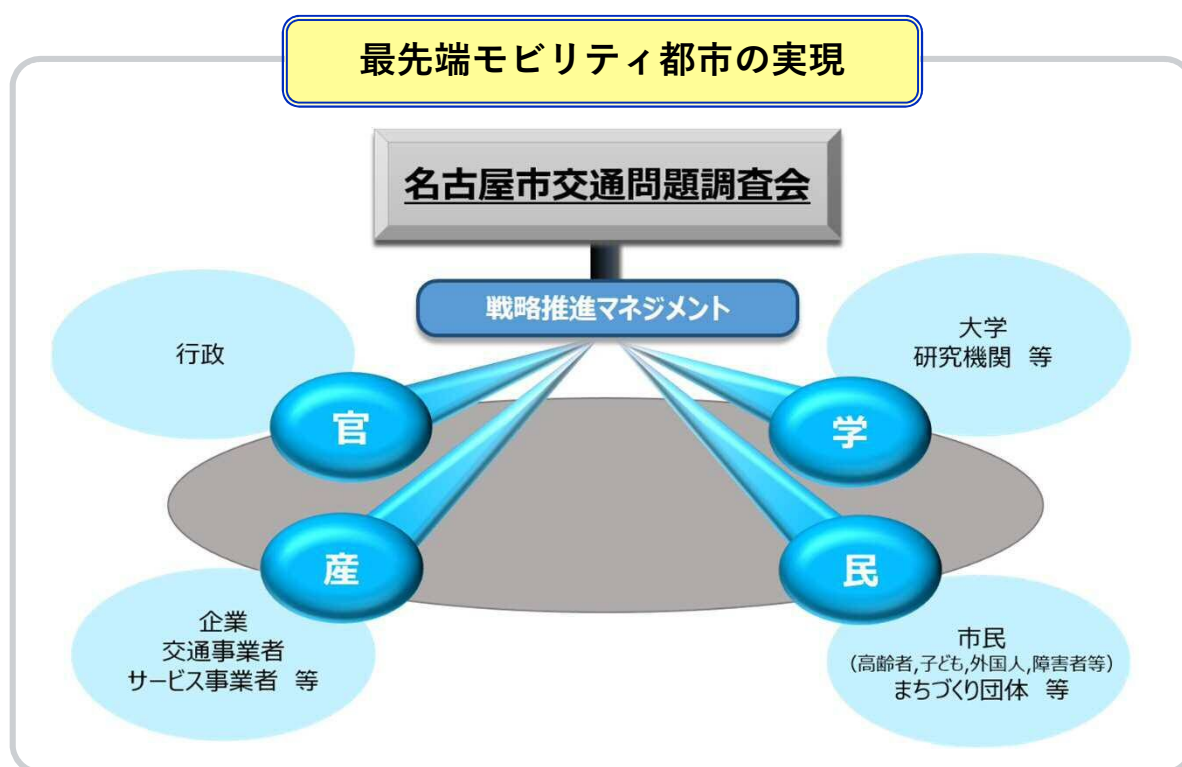


《図 移動手段などについて考える地域主体のまちづくりイメージ》

第5章 戦略の推進について

■ 推進体制と進捗管理

- 最先端モビリティ都市として、名古屋市交通問題調査会を中心に、関係者（市民、まちづくり団体、企業、交通事業者、サービス事業者、大学、研究機関、行政等）が相互に連携し、戦略を推進していきます。
- 市の取組の実績や成果、評価指標による数値の変化などを総合的に勘案し、進捗状況を把握します。
- 名古屋交通計画2030（仮称）策定時には、関連する上位計画の見直しや社会情勢の変化等が計画の内容に大きく影響する場合、必要に応じて評価・見直しを実施します。



《図 推進体制のイメージ》

■ 施策の方向性と取組の関係性一覧表

基本方針 1 安全・安心で環境にやさしい交通															
施策の方向性	安全に安心して移動できる交通体系の実現						①								
	災害に強い交通体系の実現						②								
	環境にやさしい交通体系の実現						③								
基本方針 2 わかりやすく、使いやすい交通															
施策の方向性	公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現						④								
	先進技術の積極的な導入による利便性の高い交通体系の実現						⑤								
	ユニバーサルデザインの移動環境の実現						⑥								
基本方針 3 名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通															
施策の方向性	名古屋大都市圏の成長を支える広域交通ネットワークの機能強化						⑦								
	名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした結節拠点の機能強化						⑧								
	人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現						⑨								
展開 1 リニア開業に向けた広域交通環境の形成							①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
◎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							●				●				●
都心ゾーンのまちづくりと連携した交通結節点の機能強化による乗り換え円滑化							●					●		●	
リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成								●				●	●	●	
中部国際空港第二滑走路や名古屋港の整備等による国際的ゲートウェイの機能強化								●	●		●		●		
展開 2 持続可能な公共交通ネットワークの形成							①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
◎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的公共交通の機能強化							●			●	●				
◎地域公共交通計画の策定							●			●		●			
持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善								●		●	●				
公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現									●	●	●				
交通分野におけるカーボンニュートラルの実現									●	●					
ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に移動できる交通環境の構築							●			●		●			
災害時の交通機関における被害の低減や緊急輸送道路等の橋りょうの耐震化及び電線類の地中化							●	●					●		
新たなモビリティサービス（MaaSなど）を活用した移動利便性の向上								●		●	●				
展開 3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成							①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
◎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							●				●				
人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成									●			●			●
地域特性や市民ニーズに応じた道路空間の柔軟で効率的な利活用							●					●			●
多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上							●				●				●
駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和									●					●	●
展開 4 地域のニーズに応じた移動環境の形成							①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
◎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							●			●	●				
交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発							●			●		●			
環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進							●		●	●					

※ は早急を実施する重点的な取組

