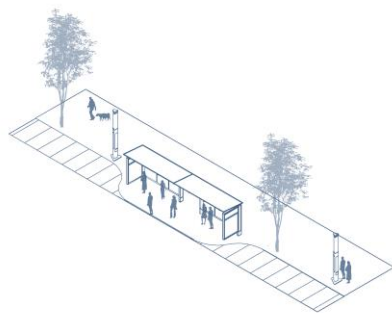


■導入の進め方

1 当初運行時

- 都心の中で特に移動が多い名古屋駅-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

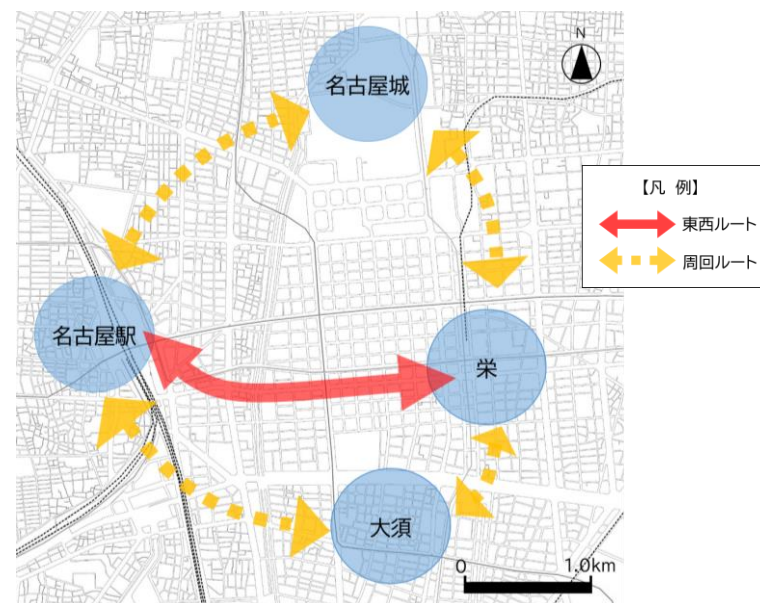


出典: NACTO Blueprint for Autonomous Urbanism

《当初運行時のルート及び車両、乗降・待合空間のイメージ》

2 アジア・アジアパラ競技大会開催時

- 国内外から多くの来訪者があることを見据えて、当初運行ルートでの効果や課題を検証しながら、事業規模の拡大を検討し、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」の一部実現を目指す



《運行ルートの拡大イメージ》

3 リニア開業以降

- リニア中央新幹線開業時には、来訪者など多くの方が名古屋駅からSRTを利用し都心部の各拠点へ快適に移動できるように導入を図る
- 先行して導入したルートでの効果や課題を検証しながら、最適な都心部周回ルートの形を目指す