

第4章

「最先端モビリティ都市」の実現に向けて

1 昨今の交通環境の変化

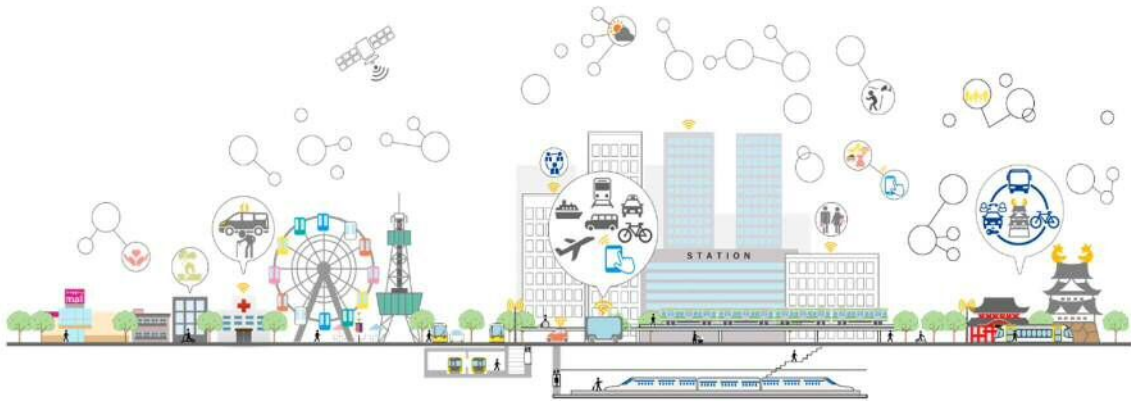
名古屋市は、わが国の交通の大動脈の結節点という地理的優位性と、戦災復興区画整理で整備した広い道路空間を生かして、国内の地下鉄で唯一環状運転を実施している名城線をはじめとした充実した地下鉄網の整備や、優先レーンを走る基幹バスやガイドウェイバス、リニモの導入など、先進的な交通システムを積極的に導入してきた最先端モビリティ都市として、日本をリードしてきました。

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。



≪図 4-1 最先端モビリティ都市のイメージ≫

2 名古屋が目指す交通の将来像

これまでの先進的な取組である「既存ストック」と「先進技術」を活用することで、名古屋のポテンシャルを最大限に引き出し、誰もが快適に移動できる環境の実現に向けて果敢にチャレンジしていく必要があります。

昨今の交通環境の変化を踏まえ、名古屋が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

3 「最先端モビリティ都市」とは

名古屋市の目指す最先端モビリティ都市を以下のように定義します。

最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動できるために～

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）

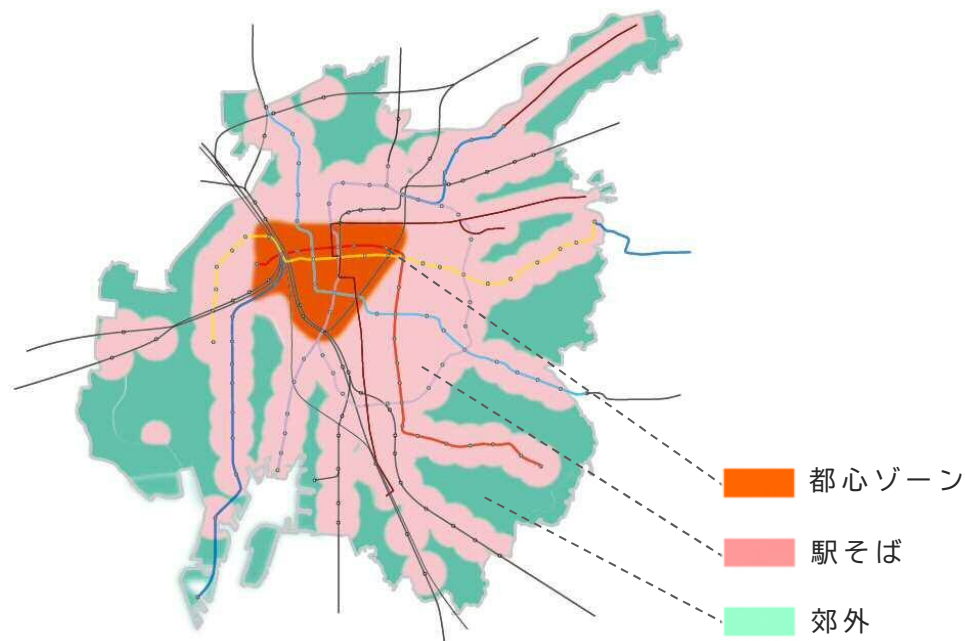
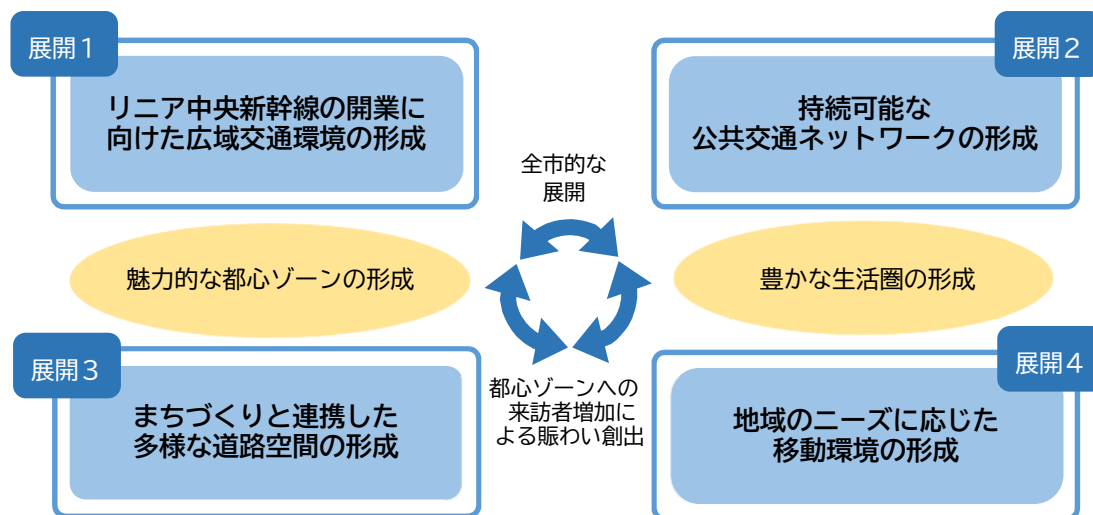


【先進技術】

（ICT、自動運転技術等）

4 最先端モビリティ都市の実現に向けた＜4つの展開＞

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、リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成、持続可能な公共交通ネットワークの形成、まちづくりと連携した多様な道路空間の形成、地域のニーズに応じた移動環境の形成を、4つの展開として3つの交通ゾーンに応じて実施します。



＜図 4-2 交通ゾーン図（再掲）＞

5 4つの展開に基づく取組

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 (P48)

リニア中央新幹線開業に向け、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が求められます。

Point リニア中央新幹線, スーパーターミナル化, SRT, 名古屋港

展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成 (P54)

今後予測されている人口減少や自然災害、新型コロナウイルス感染症の影響等により、地域公共交通が厳しい環境に置かれている中、日常生活に必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保していく必要があります。

Point 自動運転, 地域公共交通計画, カーボンニュートラル, MaaS

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成 (P60)

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する必要があります。

Point ウォーカブル, 道路の使い方, 回遊性, 名古屋高速道路

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成 (P66)

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。また、地域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。

Point 地域まちづくり, 公共交通空白地, 意識のバリアフリー, モビリティマネジメント

これら4つの展開に基づき、自動運転技術の進展やリニア中央新幹線の開業、新型コロナウイルス感染症による影響などの喫緊の課題を見据え、今後10年間の中でも早急に検討を行い、実現に向けて動き出すべき「早急に実施する重点的な取組」と、並行して進めていく「その他の主な取組」に項目を分け、次頁以降に示します。

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－名古屋間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・圏域へと交流・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。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

<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。

■取組

◎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

これらの内容を次頁以降に整理します。

◎名古屋駅周辺における交通機能の強化

都心ゾーン

駅そば

郊外

リニア中央新幹線の開業に向け、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」が策定されています。

「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することが必要です。

■将来イメージ

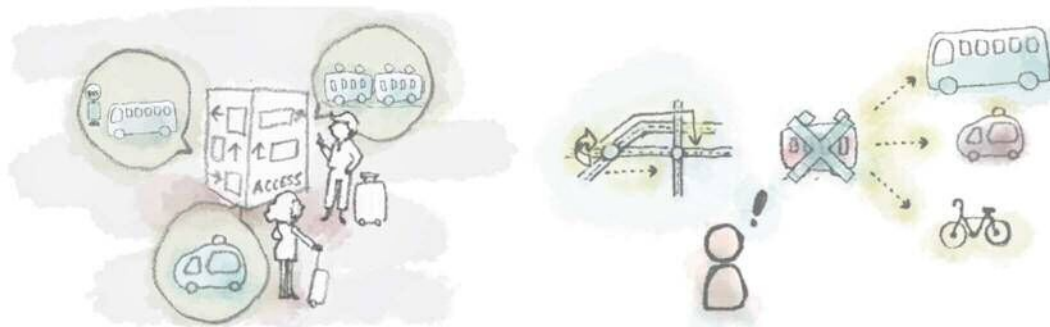
多様な交通モード



リアルタイム情報

「多様な交通モード」が結節している名古屋駅周辺においては、必要な情報が必要な時に得られるよう、利用する人の視点に立った情報提供が重要です。

誰もが快適で利用しやすい場所であるために、バリアフリールートを含む乗換案内機能だけでなく、遅延情報・混雑情報・迂回経路情報などの「リアルタイム情報」がいつでも入手でき、最適な移動手段を選択できるなど、乗り換えの利便性が高く安心して利用できることで、市内外の拠点や空港などへのアクセス向上に繋がります。



≪図 4-1-1 リアルタイムの情報提供イメージ≫

◎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

駅そば

郊外

都心ゾーンには現在も様々な交通モードがあり、多様な移動ニーズに対応していますが、拠点間をネットワークで結ぶとともに、他の移動手段との乗り換えを容易にすることで、人の回遊性が高まり都心ゾーンの更なる活性化に繋がります。

そのためにも、新たな路面公共交通システム（SRT）を導入し、市民や来訪者にとって分かりやすく使いやすい移動手段を提供することで、既存の基幹的公共交通と一体となって地上のにぎわいを高め交流を促進する交通環境の実現を図ります。

■将来イメージ

SRT



まちのにぎわい

まちの活性化に欠かせない地上のにぎわいを創出していくためには、道路空間を自動車から公共交通や人が優先の空間に転換し、誰もが気兼ねなくまちを移動でき、楽しむことのできる環境整備が望まれます。

「SRT」やバスなど地上を走る路面公共交通の充実により、高齢者や子ども連れ、障害者など、地上と地下の行き来に不自由を感じる方々の利便性が向上し、外出や都心への来訪意欲の高まりが期待できます。また、存在感やワクワク感がある車両を走らせることで、乗っている方も、地上を歩く方も、「まちのにぎわい」を感じながら、まちを回遊できることが期待されます。



出典：SRT 構想

≪図 4-1-2 Smart Roadway Transit (SRT) イメージ≫

○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

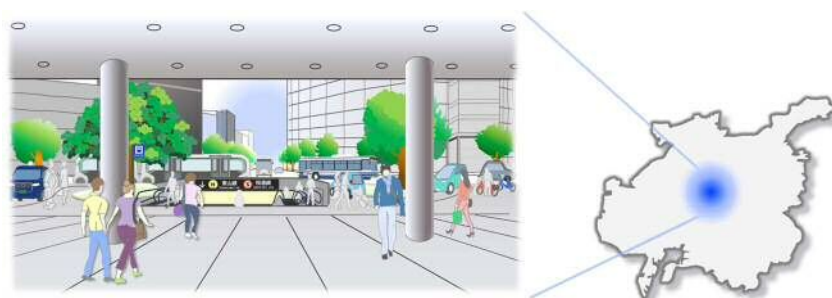
都心ゾーン

駅そば

郊外

都心ゾーンの回遊性向上やにぎわいのさらなる創出のためには、交通機能の連携が重要です。すなわち、徒歩や自転車などに加え新たな移動手段の活用も含めたシームレスな連携が欠かせません。さらに交通結節点では、乗り換えの利便性が高いとともに居心地がよく、人々が交流でき魅力と活力にあふれた空間となっていることが必要です。

また、周辺のまちづくりと一体となって人々が交流するにぎやかなまちの実現のために、鉄道、バス、タクシーの他、水上交通や新たなパーソナルモビリティなどの多様化する移動手段の役割の明確化や観光案内機能の充実が求められます。



《図 4-1-3 交通結節点イメージ》

○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

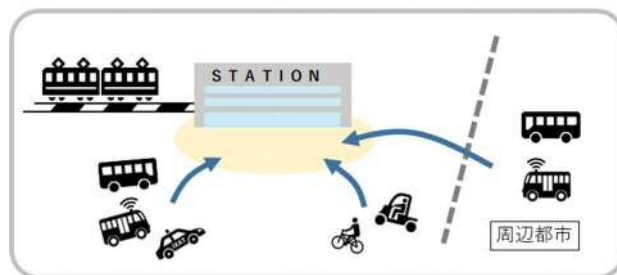
都心ゾーン

駅そば

郊外

名古屋大都市圏は市町村の境界を越えて市街地が連なっており、経済・社会・文化の面で一体的な圏域を形成しています。圏域の成長のためには、交通面を含めた様々な分野において市内外の連携が必要です。

そのためには、リニア中央新幹線の開業に向けて、広域的な物流・人流機能を高めるため、広域道路ネットワークの早期整備と利便性向上を図ることが必要です。



《図 4-1-4 交通面における周辺都市との連携》

○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

都心ゾーン

駅そば

郊外

国際競争力向上に向け、物流・人流の国際的ゲートウェイである中部国際空港や名古屋港について、国・県・周辺自治体等と連携した機能強化が重要です。

中部国際空港においては、第二滑走路の整備を始めとした空港の機能強化や利用促進を図ることが必要です。

名古屋港においては、コンテナや完成自動車等の取扱機能強化、AI、IoT等の情報通信技術を活用した港湾のスマート化など名古屋港の整備促進を図るとともに、脱炭素化社会の実現に向けて、CNP（カーボンニュートラルポート）の形成を推進していくことが必要です。また、臨海部の防災機能強化や臨港道路の充実によるリードタイムの短縮や時間信頼性の向上が求められます。



中部国際空港株式会社提供

≪図 4-1-5 中部国際空港≫

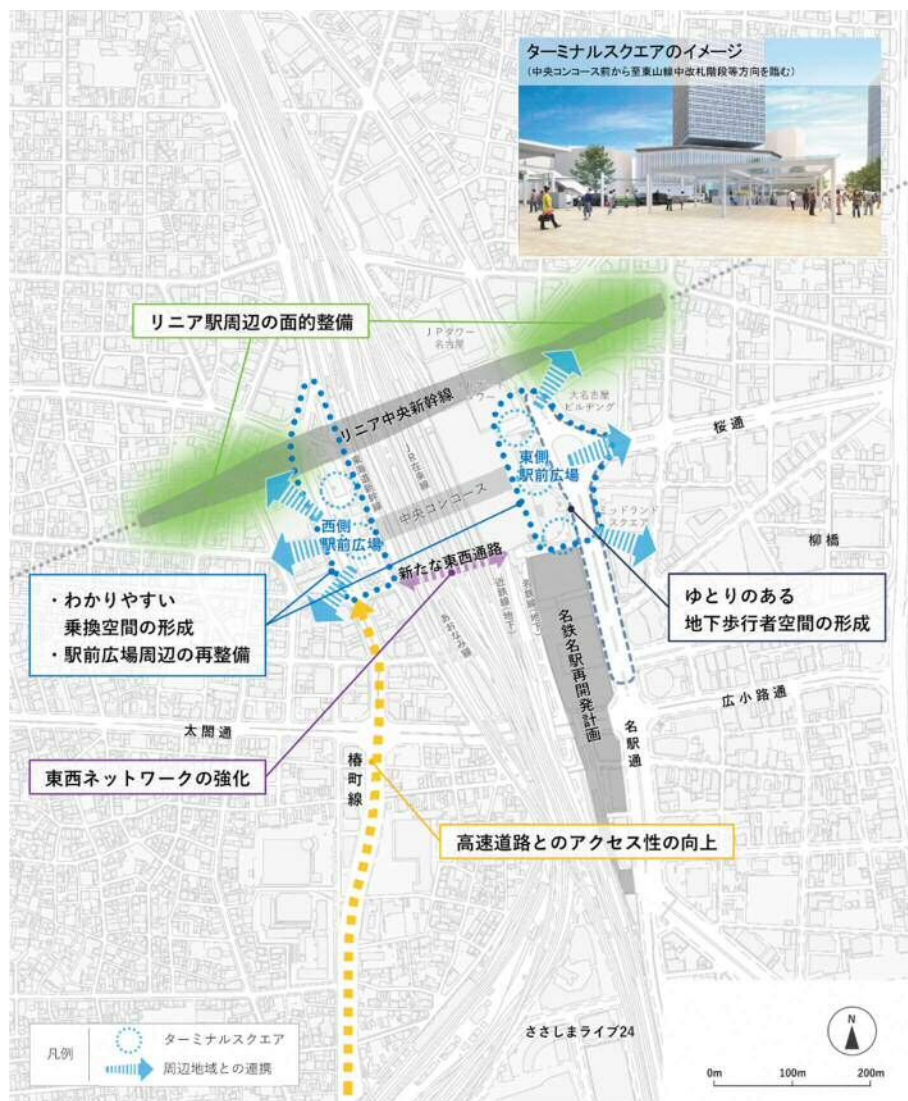


名古屋港管理組合提供

≪図 4-1-6 名古屋港≫

■コラム 名古屋駅のスーパーターミナル化

リニア中央新幹線の全線開業により東京・名古屋・大阪の3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ます。名古屋はその中心に位置し、玄関口となる名古屋駅周辺地区は、「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」を目標とするまちの姿とし、東西の駅前広場周辺の再整備、高速道路とのアクセス性の向上、ゆとりのある地下歩行者空間の形成などにより、多様な移動手段の乗り換えを円滑にし、総合交通結節機能が強化された施設・空間を目指しています。



《名古屋駅のスーパーターミナル化イメージ》

展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成



今後予測されている人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、地域公共交通が厳しい環境に置かれている中、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など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における被害の低減などの視点も必要です。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

<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性を確保していきます。

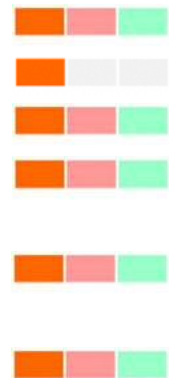
■取組

- ◎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



これらの内容を次頁以降に整理します。

◎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公共交通の機能強化

都心ゾーン

駅そば

郊外

名古屋市において独自の高架区間を走る特徴を持つガイドウェイバス（GWB）を活用した公共交通の自動運転化に向けた実証実験などを皮切りに、自動運転社会に対応した都市交通の実現を目指します

同様に優先レーンを走る基幹バスや都心の回遊性・賑わい向上を目的として導入を検討している新たな路面公共交通システム（SRT）においても、ガイドウェイバス（GWB）で培った技術や経験を展開していくことが重要です。

■将来イメージ

ガイドウェイバス



自動運転技術

自動運転技術の導入に向けた動きが全国各地で始まっている中、名古屋市のガイドウェイバスは独自の専用レーンを走行し、他の交通モードと混在しないことから、一般路線バスよりも自動運転技術が導入しやすい環境となっています。そこで、近い将来予定されているガイドウェイバスの車両更新とそのタイミングに合わせた自動運転技術の導入により、名古屋の公共交通の一端を担ってきたガイドウェイバスをより利用しやすいものにしていくチャンスが訪れています。そのため、「ガイドウェイバス」に「自動運転技術」を導入することで、速達性・定時性などの利便性の向上が期待されます。さらに、将来的に経営の改善や運転手不足解決の一助となり、持続可能な運行が実現されます。

この培われた技術を他の基幹的公共交通に展開し、機能強化していくことで、リニアインパクトをはじめとする交流人口の増加に対応し、市全体の公共交通の利便性を高めることに繋がります。



出典：名古屋ガイドウェイバス HP

≪図 4-2-1 ガイドウェイバス≫

◎地域公共交通計画の策定

都心ゾーン

駅そば

郊外

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、地域における将来像を描きつつ、基幹的な公共交通ネットワークをしっかりと位置づけ、効率的に移動できる交通環境を構築する必要があります。

地域公共交通計画が策定されることによって、基幹的な公共交通ネットワークを含めた、将来目指すべき公共交通ネットワークのあり方が関係者間で共有されるとともに、周辺市町村との連携強化や新たな移動手段と既存の移動手段との役割分担の明確化が期待されます。

■将来イメージ

既存の路線ネットワーク



自動運転社会

今後、「既存の路線ネットワーク」の改善を検討していく上で「自動運転社会」の到来を踏まえ、地域の交通を担う各事業者間で意識を共有することで、既存の移動手段と自動運転技術を含めた新たな移動手段との役割分担が明確となり、自動運転技術の導入や地域のニーズに応じた路線ネットワークの検討、基幹的な公共交通のサービス向上に繋がり、持続可能な交通環境が構築されます。そのためには、市内の交通を考える際には市営交通だけでなく、民間事業者も含めた幅広い事業者間で調整や検討を行うための地域公共交通会議を設置し、地域公共交通計画を策定する必要があります。



《図 4-2-2 地域公共交通会議のイメージ》

○持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善

都心ゾーン

駅そば

郊外

新しい生活様式の定着による利用の減少や人口構造の変化、先進技術の登場などから地域のニーズが変化しています。公共交通の利用者数が減少すると既存の運行体制を維持することが難しくなるため、持続可能な運行体制を見据えた経営改善が必要となります。以上のことから、公共交通を維持していくために現行の経営計画や公共交通ネットワークの強化に向けた検討を行う必要があります。



≪図 4-2-3 持続可能な運行体制が構築された都市空間イメージ≫

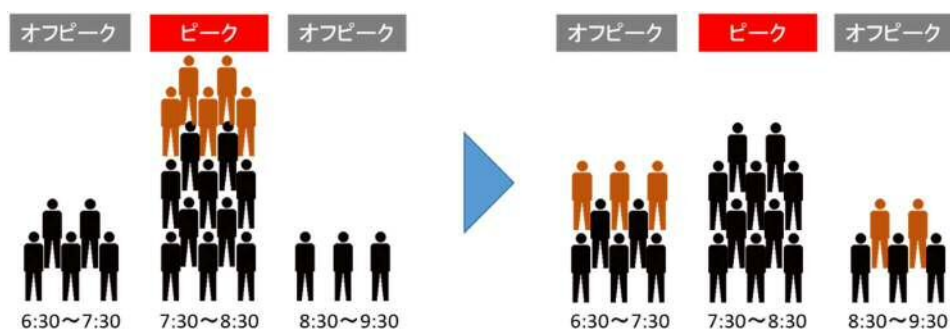
○公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現

都心ゾーン

駅そば

郊外

3密（密閉・密集・密接）の回避が新型コロナウイルス感染症の拡大を抑えると言われてい
る中で、今までの大量輸送を目的の一つとする公共交通においては、混雑を少しでも緩和し、
利用者の安全・安心を確保することが重要です。今後も利用状況を十分に分析・検証してい
く中で、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することや混雑情報の提供
等利用者の平準化に向けた新たな対策について、その効果や課題などを検討していくことが
必要です。



≪図 4-2-4 ピーク時間帯における混雑緩和のイメージ≫

○交通分野におけるカーボンニュートラルの実現

都心ゾーン

駅そば

郊外

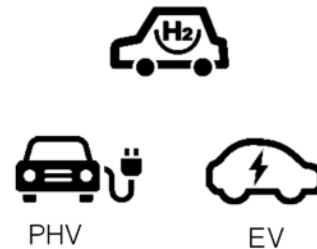
社会的課題である地球温暖化への対策が急務な中、自動車分担率が高く、運輸部門におけるCO₂排出量が全国的に高い名古屋市においては、自動車1台1台からの排出ガスを抑制し、大気環境の向上とカーボンニュートラルを推進するため、カーシェアリングの普及による自家用車保有台数の抑制や電気自動車をはじめとした次世代自動車の普及・啓発の推進が必要です。

また、公共交通においても環境に配慮した車両への転換やエコドライブを推進することが必要です。



出典：第4次名古屋市環境基本計画より作成

≪図 4-2-5 環境にやさしい交通活動の推進≫



≪図 4-2-6 次世代自動車の普及促進≫

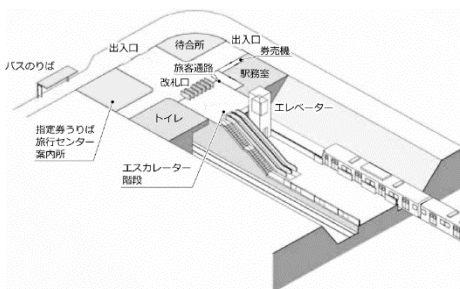
○ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に利用できる交通環境の構築

都心ゾーン

駅そば

郊外

スーパー・メガリージョンの形成による交流人口の増加によって、今まで以上に外国人をはじめ、多くの人々が名古屋を訪れます。高齢者や障害者、子どもを連れた人など、誰もが安全で安心して移動できるよう公共交通などにおけるバリアフリー化やピクトグラム、ICT の活用などによる誰もがわかりやすい案内サイン等の整備の推進が必要です。



出典：福祉都市環境整備指針

≪図 4-2-7 バリアフリー化された旅客施設のイメージ≫



整備前の案内サイン



整備後の案内サイン

出典：名古屋市交通局

≪図 4-2-8 わかりやすい案内サインの例≫

○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

都心ゾーン 駅そば 郊外

昨今、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震等の大規模災害、頻発する局地的ゲリラ豪雨などによる浸水被害や土砂災害に対応し、被害の低減や交通機能の確保・早期復旧を図るため、緊急輸送道路等の橋りょうや地下鉄構造物といった都市基盤施設の耐震化、電線類の地中化等の推進が必要です。

また、帰宅困難者などの避難場所への誘導や公共交通における柔軟な計画運休、被災者や帰宅困難者への迅速な災害情報の提供に向けた取組の推進が必要です。



出典：名古屋市営交通事業経営計画 2023

≪図 4-2-9 地下構造物の耐震化の例≫



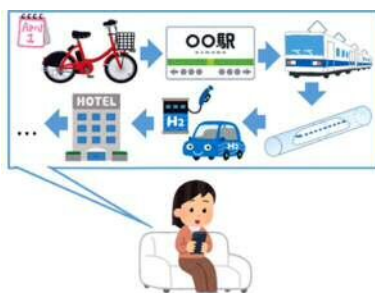
≪図 4-2-10 情報提供の例≫

○新たなモビリティサービス（MaaS など）を活用した公共交通の移動利便性の向上

都心ゾーン 駅そば 郊外

公共交通の利用を促進するためには、運行状況等を踏まえた最適な移動経路の情報や目的地周辺状況、目的に関連した情報等が一元的に提供されるとともに、予約や決済等が一括にできる MaaS などを活用することによって、公共交通における移動利便性の向上を図ることが重要です。その実現には、運行ダイヤ等の基盤データのオープン化によって、交通事業者間や他分野との連携が必要です。

また、地下鉄駅のリニューアルやバスターミナルの環境改善による乗り換えの利便性向上や乗り換え時間を快適にする工夫が必要です。



≪図 4-2-11 MaaS イメージ≫



出典：名古屋市交通局 HP

≪図 4-2-12 地下鉄駅のリニューアルイメージ≫

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成



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道路空間の形成が求められます。

また、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移動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。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

※都心部：都市機能が集積している名古屋駅・伏見・栄地区を中心として官庁街のある名城地区及び大須地区まで含む区域

<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。

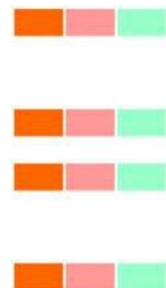
■取組

- ◎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



これらの内容を次頁以降に整理します。

◎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

都心ゾーン

駅そば

郊外

居心地が良く歩きたくなるウォークブルな都市空間の形成に向け、公開空地等の公共的空間の利活用や沿道建物低層部の店舗化などの沿道・界隈活性化の取組と一体となって、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が必要です。

特に、都心ゾーンでは分断要素の解消や地域資源の活用、界隈の魅力向上を図ることで、都市の多様性・回遊性の向上や都市機能の相乗的な向上につなげます。

■将来イメージ

道路



ビッグデータ

歩道空間を活用して賑わいを創出するにあたり、GPS 情報等の「ビッグデータ」を活用することで、効果的に歩行者の回遊・滞留状況や沿道施設の利用状況等を調査・分析することができ、「道路」の利用実態やニーズに応じた歩道の拡幅や緑豊かな滞留・休憩スペースの設置等を検討することが可能となります。



出典：Parklet ホームページ

≪図 4-3-1 歩道空間の活用事例
(サンフランシスコ市)≫



≪図 4-3-2 歩道空間の活用事例
(神戸市)≫

◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

都心ゾーン

駅そば

郊外

近年、自動運転技術の進展が著しく、段階的に自動運転車に切り替わることが想定されますが、自動運転の普及・促進にあたっては、自動運転車単体の技術だけでなく、自動運転車両の安全で円滑な走行を支援する走行空間の確保など、自動運転社会を見据えたインフラ側での対応について検討が必要です。

■将来イメージ

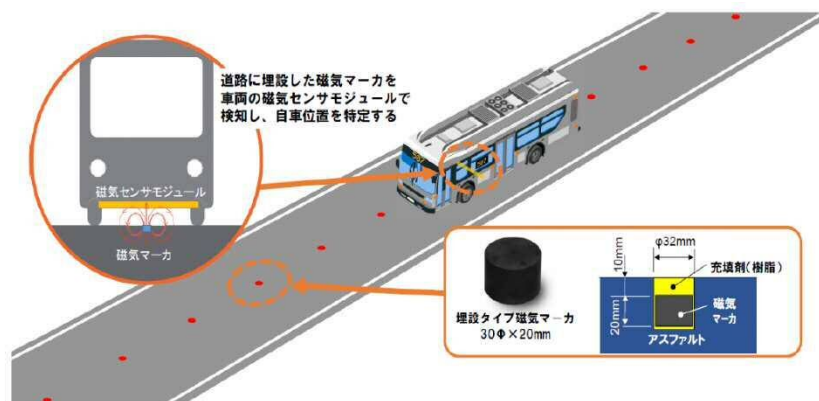
道路



自動運転技術

「自動運転技術」の導入による生活利便性の向上や安全で円滑な交通環境の形成に向け、自動運転社会に対応していく必要があります。

そこで、自動運転車が安全かつ円滑に走行できるよう、「道路」の交通状況等を踏まえ、一般の車両等が混在しない自動運転車専用の走行空間の確保やインフラ側での最先端の技術の導入等、インフラ側からの支援も進めていく必要があります。



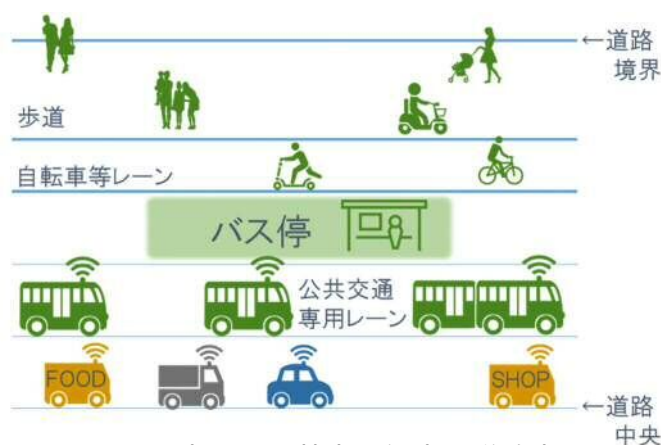
出典：気仙沼線 BRT における自動運転バス試乗会のご案内について（JR 東日本、愛知製鋼）

≪図 4-3-3 自動運転における車両とインフラ間の通信事例（JR 東日本、愛知製鋼）≫

○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

都心ゾーン 駅そば 郊外

道路空間をこれまでの自動車中心の使い方から、歩行者や公共交通が主体となる使い方へ転換を図り、高齢者や子ども、障害者等のさまざまな人が安全・安心に移動できる道路環境の形成に向けて、歩行者空間の拡大や放置自転車対策、歩行空間のユニバーサルデザイン化が必要です。



《図 4-3-4 人中心・公共交通優先の道路空間イメージ》

○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

都心ゾーン 駅そば 郊外

道路への多様なニーズに対応するため、地域特性や市民ニーズを把握しながら、地域と連携し、道路空間を活用して賑わい創出や荷捌き等の空間を確保するカーブサイドマネジメントなど、道路の使い方を可変的で多目的化していく取組が必要です。



《図 4-3-5 名古屋市伊勢町通のパークレット及び荷捌き空間》

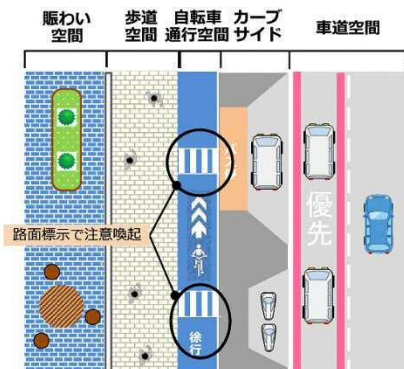
○多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上

都心ゾーン

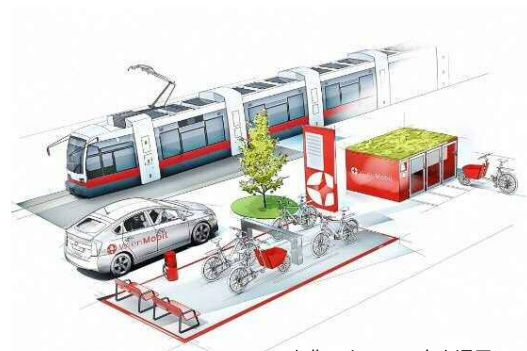
駅そば

郊外

さらなる回遊性向上を図るため、自動車から公共交通への転換や自動車の都心部への集中緩和を促進し、道路空間の再配分を含め、SRT やバス等の公共交通や自転車、新たなパーソナルモビリティなど、多様な移動手段の走行空間について検討するとともに、これらの多様な移動手段をシームレスに連携させることにより、移動の利便性や快適性の向上を図る必要があります。



出典：東京都



出典：ウィーン市交通局

≪図 4-3-6 道路空間の多様化イメージ≫

≪図 4-3-7 様々な移動手段の乗換拠点イメージ（ウィーン市）≫

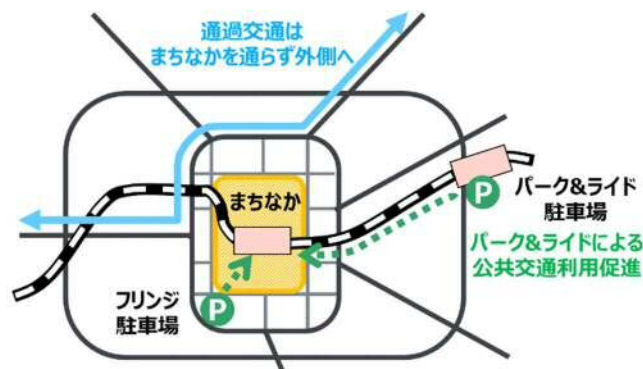
○駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和

都心ゾーン

駅そば

郊外

自動車の都心部への集中緩和に向け、フリンジ駐車場の有効活用やパークアンドライドの推進、駐車場の集約化と規模の適正化など、駐車場のあり方を見直し、自動車から公共交通への乗り換えを促進する取組が必要です。また、高速道路出入口の整備等による目的地までのアクセス性向上など、高速道路の利便性を高め、平面道路の集中緩和を図る必要があります。



出典：名古屋市作成

≪図 4-3-8 人中心のまちなかに向けた交通環境のイメージ≫

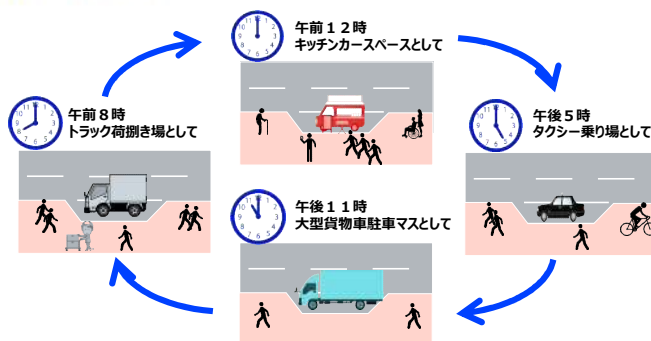
■コラム カーブサイドマネジメント（路肩の使い方）

道路の路肩空間（カーブサイド）をフレックスゾーンとして、時間帯別に公共空間や荷捌きなど、利用方法を変更することにより多様なニーズに対応する“カーブサイドマネジメント”という取組があります。

名古屋市では、錦通の一部区間で路肩の利活用が行われており、9時～17時は貨物車両が、17時～9時はタクシーが駐車できるようになっています。

名古屋市の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道状況や地域のニーズに応じて、このような路肩の利活用を進めていくとともに、更には、貨物車両やタクシーだけではなく、日中は賑わいを創出する空間としてキッチンカーや仮設店舗のスペースとして活用するなど、路肩を効率的にマネジメントすることで、様々な目的で空間を利活用することが可能です。加えて、物流の円滑化や賑わい創出といった平時に限らず、災害等発生時における公共空間の確保等も期待されます。

また、物流については、荷捌き場から自宅等へのラストマイル配送を自動配送ロボットで代替すること等により、人手不足の解消や交通環境の向上、また、消費者の利便性向上等が期待されます。



《カーブサイドマネジメントによる路肩活用イメージ》

■コラム フリンジ駐車場

都心部への車の乗り入れを抑制するため、都心部の外周に計画的に配置された路外駐車場をフリンジ駐車場といいます。多くの人々が集まり多様な交流をする地区では地区内への過度な自動車の集中を緩和し、歩行者空間の拡大に寄与するなどまちづくりをバックアップする機能を果たします。

こうした構想の元に整備された駐車場に若宮パークがあります。若宮大通という幹線道路沿いに位置し栄地区と大須地区のフリンジ駐車場として大変重要な役割を果たしています。

とりわけ近年の栄地区における再開発の進展の中で、名古屋市の目指すウォーカブルなまちの形成や自動車交通の集中緩和といった目標に向けて若宮パークのフリンジ駐車場としての役割が益々重要になってきています。



《若宮パーク》

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成



名古屋市では4次答申を踏まえて路線選定やバス停設置を実施してきた結果、公共交通空白地は限られた地域のみとなり、市域のほとんどを市営公共交通でカバーしています。近年、新たな移動手段が登場している中で、誰もが快適に移動できるために、地域の実情に応じて、公共交通空白地における旅客運送サービスの確保を図り、新しい交通のあり方を検討する必要があります。加えて、地域主体のまちづくりと連携し、地域がより良くなるために、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。

また、各地域において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。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

<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、公共交通空白地域の移動手段の確保を図ります。

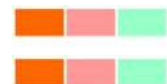
■取組

- ◎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



<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



これらの内容を次頁以降に整理します。

◎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

都心ゾーン

駅そば

郊外

誰もが安全に安心して移動できるまちの実現のため、目的地までの最後の移動手段（ラストマイル）の確保など、地域の特性に応じた交通課題の解決に向けて、地域自ら考えていく仕組みである地域主体のまちづくりと連携し、取り組むことが重要です。

■将来イメージ

地域まちづくり



新たな移動手段

ラストマイルを担う新たな移動手段が登場している中、基幹的公共交通までの新たな移動手段を確保することで、より便利で魅力的なまちづくりを推進することが可能です。一方、地域主体のまちづくりを進める方策の一つである地域まちづくりは地域の課題を解決するため、地域の人々でどんなまちにするか考えるものであり、その中で交通について考えるきっかけを作ることはとても重要となります。この「**地域まちづくり**」の考え方に基づいて「**新たな移動手段**」をまちづくりと並行して検討していくことで、今まで以上に地域に必要な交通を実現しやすい形で導入することが可能となります。都市を形作る基幹的な公共交通と、地域のニーズに応じた移動手段がまちづくりによって融合されることで、住みやすいまちが実現していきます。



≪図 4-4-1 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≫

◎公共交通空白地への移動手段の導入

都心ゾーン

駅そば

郊外

高齢化の進展や先進技術、新たな移動手段が登場している中、公共交通空白地において、誰もが快適に移動できるために、既存の交通との連携を見据えたデマンド型交通、グリーンスローモビリティ、福祉有償運送などの新たな移動手段の導入について検討していきます。

■将来イメージ

公共交通空白地



AI オンデマンド交通

「公共交通空白地」に ICT や AI 技術を用いた「AI オンデマンド交通」を導入していくことで、利用者の移動需要を予測したり、利用者のニーズに応じた最適な乗降場所やルートを示し、行きたい場所へ様々な手段で移動できる交通環境が実現します。また、都市の3Dモデルや人口等の基盤データなどから地域ごとの高低差や道幅などの地形特性を分析し、地域にあった移動手段の導入の検討が可能となります。



≪図 4-4-2 AI オンデマンド交通の仕組み≫

○交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発

都心ゾーン

駅そば

郊外

交通安全意識の浸透を図るため、交通安全市民運動や交通安全教室の開催等による広報・啓発が取り組まれており、さらなる推進が必要です。

また、エレベーターや案内サインなど、駅等の交通施設でのユニバーサルデザインによる安全に安心して移動できるハード整備とともに、一人ひとりが多様な人のことを思いやる「意識のバリアフリー」の推進が必要です。



出典：名古屋市 HP

《図 4-4-3 交通指導員による交通安全教室の例》



出典：名古屋市 HP

《図 4-4-4 意識のバリアフリーの推進》

○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

都心ゾーン

駅そば

郊外

運転免許証返納の増加や環境への意識の高まりといった社会的な潮流を踏まえ、子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでもらうことなどにより、過度な自家用車の利用を抑制し、公共交通を中心とした移動へ転換していくなどの、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が必要です。特に環境や健康といった視点での移動のメリットに関する情報提供や啓発活動を行うことで、交通エコライフを推進し、自動車から公共交通や自転車などへの転換を図ります。



出典：名古屋市 HP

《図 4-4-5 交通エコライフの推進のイメージ》

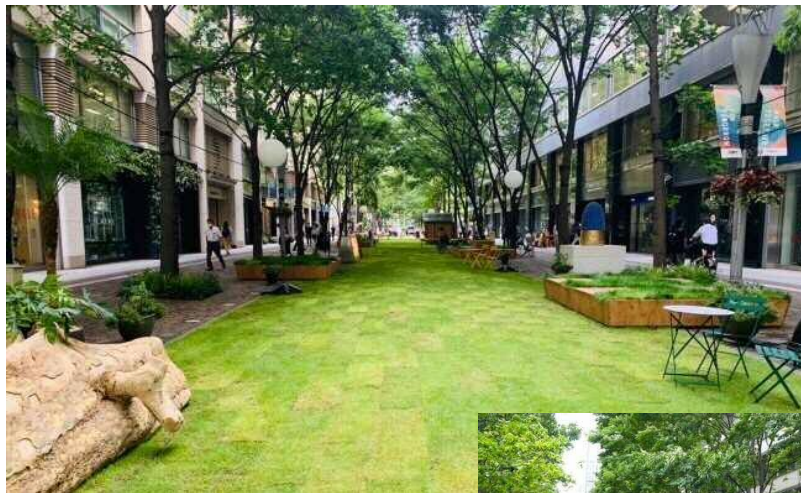
■コラム グリーンインフラ

人口減少・少子高齢化に伴う土地利用の変化や気候変動に伴う災害の多発化・激甚化等といった課題への対応、また、緑豊かな環境で健康に暮らしたいというニーズに対応するため、ハード・ソフト両面において、自然環境（緑・水・土・生物など）の持つ多様な機能を、持続可能で魅力的なまちづくりに活用する“グリーンインフラ”の考え方が注目されています。

例えば、道路空間においては、街路樹や透水性舗装等を整備することで、景観向上や緑陰形成等により人を惹き付けるとともに、ヒートアイランド対策や大気浄化等の環境保全、また、雨水処理能力向上等による防災機能の向上などが期待されます。

さらに、官民が連携して緑豊かな都市を形成することにより、クリエイティブな人材、企業及び投資が呼び込まれ、都市のエリア価値が向上する効果も期待されます。

名古屋市においても、このような緑などが有するグリーンインフラとしての多面的な効果を発揮していくことで、みどりがまちの魅力を高め、安心・安全な街を支える社会インフラとなることを目指しています。



提供：大丸有エリアマネジメント協会

《道路空間でのグリーンインフラの事例（Marunouchi Street Park）》

6 施策の方向性と取組の関係性

3つの基本方針に基づく9つの施策の方向性と最先端モビリティ都市の実現に向けた4つの展開の取組の関係性について以下に示します。各展開の1つの取組に対して特に関係している施策の方向性（1－①～3－③）について、取りまとめています。

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

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	2－①
	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	2－②
	ユニバーサルデザインの移動環境の実現	2－③

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	3－①
	名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした交通結節拠点の機能強化	3－②
	人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現	3－③

<施策の方向性と取組の関係性一覧表>

展開	4つの展開に基づく取組	基本方針1			基本方針2			基本方針3		
		①	②	③	①	②	③	①	②	③
展開1 広域二 交ア 通開 環業 境に の向 形け 成た	◎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	◎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	●	●					●		
展開3 多 ま 様 な づ 道 く 路 り 空 と 間 連 の 携 形 し 成 た	◎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 移 域 の 環 境 ― ス テ ィ ア の 形 成 に 成 応 じ た	◎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