

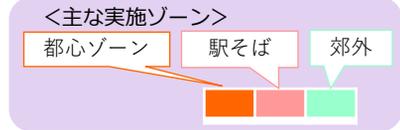


展開1 リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成

- 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、東京へのストローク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・賑わいを波及させる取組を進めます。
- 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、広域的な連携強化を進めます。

<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。



◎ 名古屋駅周辺における交通機能の強化

■将来イメージ

「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、バリアフリールートを含む乗換案内機能、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、乗換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。



◎ 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

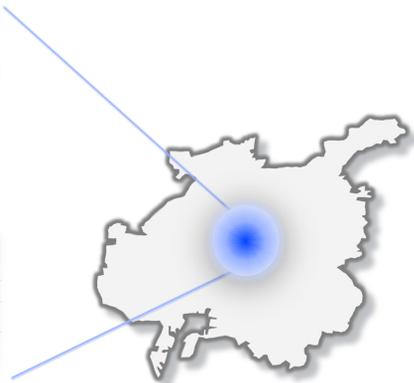
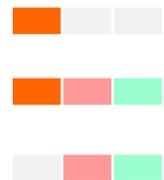
■将来イメージ

「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が高まるよう取り組みます。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、「まちの賑わい」を感じながら、まちを回遊できるような環境整備を進めます。



<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の具体的な内容

前期、後期それぞれの期間内において実施・検討する施策

前期までの成果をふまえた新たな展開

施策	前期（2023年度～2026年度）	後期（2027年度～2030年度）	主な実施ゾーン	関係局
【早急・重点】				
取組① 名古屋駅周辺における交通機能の強化				
・名古屋駅ターミナル機能の強化	スーパーターミナル化に向けたターミナル機能の強化を推進します		・都心ゾーン	住宅都市局・交通局
・名古屋駅周辺のアクセス改善	都市計画道路の整備をはじめ、アクセス改善を推進します		・都心ゾーン	住宅都市局
・名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上	名古屋高速道路の出入口及び渡り線の整備を推進することにより、名古屋駅とのアクセス性向上をはかります		・都心ゾーン	住宅都市局
【早急・重点】				
取組② 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				
・新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	導入に向けた調査・検討、社会実験を実施します	SRTの導入を段階的に進めます	・都心ゾーン	住宅都市局
取組③ 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				
・都心ゾーンの交通結節点の乗り換え円滑化	交通結節点における乗換利便性向上や、関連プロジェクトの推進により賑わいを創出します		・都心ゾーン	住宅都市局・緑政土木局
・水上交通の活性化	中川運河、堀川と名古屋港などを連絡する水上交通の運航を推進します		・都心ゾーン ・郊外	住宅都市局
・観光案内機能の充実	交流を促進し、来訪者をもてなすために必要となる案内機能の整備を進めます		・都心ゾーン	観光文化交流局・住宅都市局
取組④ 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				
・自動車専用道路等の整備促進	西知多道路、東海環状自動車道等の整備を促進し、広域道路ネットワークの充実をはかります		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局
取組⑤ 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				
・中部国際空港の機能強化及び利用促進	中部国際空港第二滑走路をはじめとする空港の機能強化及び航空路線の拡充に向けた取組を推進します		・郊外	総務局
・名古屋港の整備促進	コンテナや完成自動車等を取り扱う総合的な港湾である名古屋港において、港湾整備や港と背後圏を結ぶ道路ネットワークの充実をはかります		・駅そば ・郊外	住宅都市局



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などにより、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きます。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進めます。
- 持続可能な公共交通を実現していくために、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、外出を促進していきます。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重視します。

<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

■ 将来イメージ

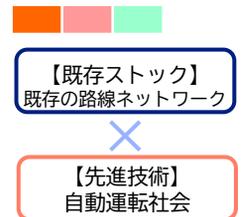
GWBは独自の専用レーンを走行し、他の交通モードと混在しないことから、一般路線バスよりも自動運転技術が導入しやすい環境となっています。そのため、「GWB」に「自動運転技術」を導入することで、速達性・定時性などの利便性の向上をはかります。さらに、将来的に経営の改善や運転手不足解決の一助とし、持続可能な運行の実現を目指します。



◎ 地域公共交通計画の策定

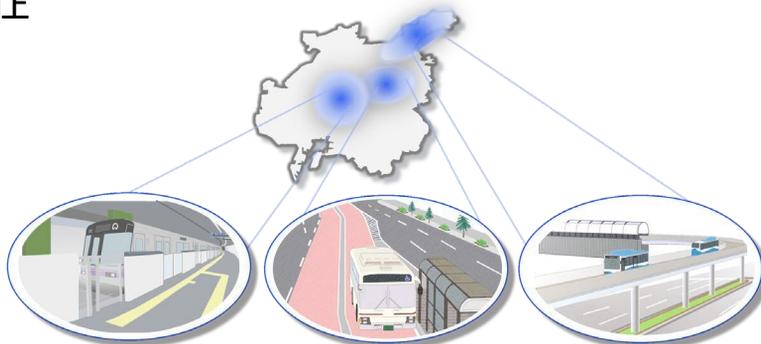
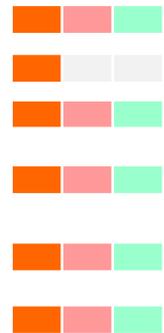
■ 将来イメージ

「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」の到来をふまえ、地域の交通を担う各事業者間で意識を共有し、既存の移動手段と新たな移動手段との役割分担を明確にし、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へ繋げ、持続可能な交通環境の構築を目指します。



<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（Ma a Sなど）を活用した公共交通の移動利便性の向上



《図 持続可能な公共交通ネットワークのイメージ》

展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成の具体的な内容

前期、後期それぞれの期間内において実施・検討する施策

前期までの成果をふまえた新たな展開

施策	前期（2023年度～2026年度）	後期（2027年度～2030年度）	主な実施ゾーン	関係局
【早急・重点】				
取組① 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				
・GWBへの自動運転技術の実装等	GWBへの自動運転技術の実装に向けた取組を進めます	GWBへの自動運転技術の実装で得られた技術・経験等を、基幹的公共交通へ展開することを検討していきます	・都心ゾーン ・駅そば	住宅都市局・交通局
【早急・重点】				
取組② 地域公共交通計画の策定				
・地域公共交通計画の検討・策定	地域公共交通協議会を設置し、地域公共交通計画を策定します	地域公共交通協議会で継続して議論していきます	・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局
取組③ 持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善				
・公共交通利用の促進	市民意識への継続的な働きかけや、利用の機運等を創出し、利用促進策を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局・交通局
・経営基盤の強化	現在の経営計画に続く計画の位置づけ・策定を行い、経営改善に取り組んでいきます		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局・交通局
取組④ 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				
・混雑情報の提供	主要路線・駅の混雑緩和に向けた第1歩として、運行情報等の標準化を検討します	さらなる主要路線・駅の混雑緩和に向けて、乗換案内表示の設置や、路線ごとの混雑情報の提供などを検討・推進します	・都心ゾーン	住宅都市局
・公共交通におけるダイナミックプライシングの検討	ピーク時間帯への過度な集中を是正するための方策について検討します		・都心ゾーン	住宅都市局
取組⑤ 交通分野におけるカーボンニュートラルの推進				
・自動車環境対策の推進	次世代自動車の普及啓発につとめ、総合的・計画的に自動車環境対策を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	環境局
・自動車交通の円滑化	都市計画道路の整備を進めるなど、自動車交通の円滑化に取り組みます		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局・緑政土木局
・水素エネルギーの利活用の推進	燃料電池自動車の普及を促進するなど、水素エネルギーの利活用を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	環境局
取組⑥ 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				
・民間鉄道駅舎のバリアフリー化の推進	ハード面からのバリアフリー化を推進します		・駅そば	健康福祉局
・市営交通における誰もが安全・安心に移動できる交通環境の整備	地下駅におけるバリアフリー化を推進します		・都心ゾーン ・駅そば	交通局
取組⑦ 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				
・災害時の交通機関における被害低減に向けた耐震化等	地下鉄構造物の耐震化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を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	緑政土木局・交通局
・都市再生安全確保計画等の運用	官民連携による一体的・計画的なソフト・ハード両面の対策を実施していきます		・都心ゾーン	防災危機管理局・住宅都市局
・帰宅困難者対策の推進	官民一体となり対策等を実施します		・都心ゾーン	防災危機管理局
・災害時の情報収集・伝達手段の充実等	公共交通機関、道路・河川等の情報収集・伝達手段の充実等を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	防災危機管理局・緑政土木局
取組⑧ 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				
・MaaS調査検討	MaaSなどを活用した移動利便性の向上に向けた方策を検討します	運行情報等の標準化を検討します	・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局

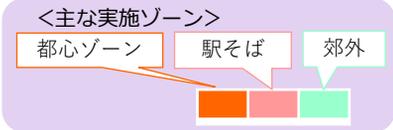


展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

- 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を進めます。
- さら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などの多様な交通手段がシームレスにつながる環境の構築を進めます。

＜早急に実施する重点的な取組＞

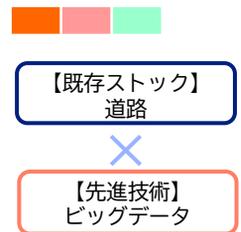
名古屋の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道・界隈活性化の取組と一体となって歩いて楽しいウォーカブルな都市空間を実現するとともに、インフラ側での自動運転への対応を進めます。



◎ 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

■ 将来イメージ

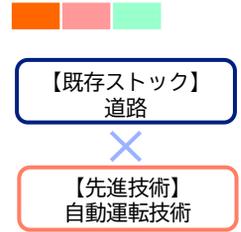
歩道空間を活用して賑わいを創出するにあたり、GPS情報等の「ビッグデータ」を活用することで、効果的に歩行者の回遊・滞留状況や沿道施設の利用状況などを調査・分析することができ、「道路」の利用実態やニーズに応じた歩道の拡幅や緑豊かな滞留・休憩スペースの設置等を検討していきます。



◎ 自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

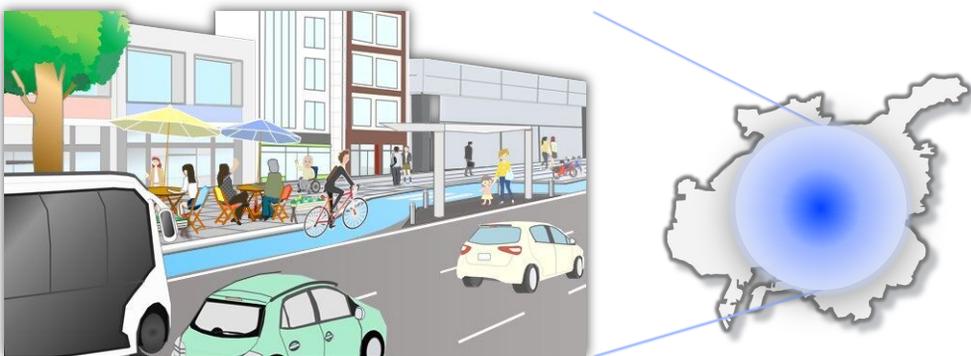
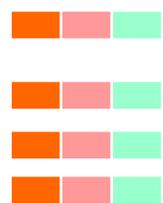
■ 将来イメージ

「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ために、自動運転車が安全かつ円滑に走行できるように、「道路」の交通状況などをふまえ、自動運転車専用の走行空間の確保や自車の位置を特定する最先端技術の導入など、インフラ側からの支援も進めていきます。



＜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3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成の具体的な内容

前期、後期それぞれの期間内において実施・検討する施策

前期までの成果をふまえた新たな展開

施策	前期（2023年度～2026年度）	後期（2027年度～2030年度）	主な実施ゾーン	関係局
【早急・重点】				
取組① 沿道・界隈と連携した歩きたくなる歩道空間による賑わいの創出				
・沿道・界隈の活性化	既存建物群低層部や官民のパブリック空間を活用・再生し、回遊性や賑わいを面的に創出します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局
・歩行者空間の拡大	都心部幹線道路の歩行者空間の拡大を推進します		・都心ゾーン	住宅都市局
・賑わい空間の創出	オープンカフェやパークレットの設置等の促進により、賑わいや憩いの空間を創出します		・都心ゾーン ・駅そば	住宅都市局・緑政土木局
・街路樹の再生	街路樹再生により道路の安全性を確保するとともに都市魅力の向上をはかります		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	緑政土木局
【早急・重点】				
取組② 自動運転社会を見据えたインフラ側での対応				
・自動運転社会を見据えた道路空間の検討	自動運転社会に対応した道路空間のあり方について検討します	自動運転社会に対応した道路整備を推進します	・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局
取組③ 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				
・新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	導入に向けた調査・検討、社会実験を実施します	SRTの導入を段階的に進めます	・都心ゾーン	住宅都市局
・安全・安心な歩行者空間の整備	安全・安心な歩行者空間の整備を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	健康福祉局・緑政土木局
・歩行者空間の拡大	都心部幹線道路の歩行者空間の拡大を推進します		・都心ゾーン	住宅都市局
・適正な自転車駐車の推進	放置自転車対策や自転車駐車場の整備・利用を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	緑政土木局
取組④ 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				
・道路空間の柔軟で効率的な利活用	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を推進します		・都心ゾーン ・駅そば	住宅都市局・緑政土木局
取組⑤ 多様な移動手段に応じた道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上				
・新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	導入に向けた調査・検討、社会実験を実施します	SRTの導入を段階的に進めます	・都心ゾーン	住宅都市局
・自転車利用環境の整備	自転車通行空間や自転車駐車場の整備、都心部におけるコミュニティサイクルの普及促進など、自転車利用環境の整備を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	緑政土木局
・パーソナルモビリティの走行空間の検討	パーソナルモビリティの走行空間について検討します	パーソナルモビリティの走行空間の整備を推進します	・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局
取組⑥ 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				
・フリンジ駐車場の有効活用	フリンジ駐車場(若宮パーク)からの乗換機能を強化するなど、利用を促進します		・都心ゾーン	住宅都市局
・パークアンドライドの推進	パークアンドライドの利用を促進します		・駅そば	住宅都市局
・駐車場の集約化	駐車場集約化制度に基づき、集約化を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局
・名古屋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	名古屋高速道路の出入口及び渡り線の整備を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	住宅都市局

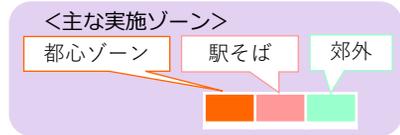


展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成

- 高齢者を中心に、生活利便施設への移動が難しくなっているため、地域のニーズに対応できる新たな移動手段の確保を進めます。そのために、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などの様々な観点から、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していきます。

<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はかります。



◎ 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

■ 将来イメージ

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。また、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「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。



◎ 公共交通空白地への移動手段の導入

■ 将来イメージ

「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を検討していきます。



<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》

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成の具体的な内容

前期、後期それぞれの期間内において実施・検討する施策

前期までの成果をふまえた新たな展開

施策	前期（2023年度～2026年度）	後期（2027年度～2030年度）	主な実施ゾーン	関係局
【早急・重点】				
取組① ラストマイルを担う移動手段について地域で考える地域主体のまちづくりの推進				
・交通課題解決に向けた新たな交通支援制度の構築	地域の特性に応じた交通課題の解決に向け、地域主体のまちづくりと連携しながら取組を推進するための支援制度を構築します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	健康福祉局・住宅都市局
【早急・重点】				
取組② 公共交通空白地への移動手段の導入				
・公共交通空白地への新たな移動手段の導入	新たな移動手段の導入に向けた実証実験を行います	AIを活用したデマンド交通をはじめとする新たな移動手段を導入していきます	・郊外	健康福祉局・住宅都市局
取組③ 交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発				
・意識のバリアフリーの推進	ハード・ソフトのバリアフリー化を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	健康福祉局
・交通事故のない地域づくり	交通安全活動の推進や、交通事故危険か所の安全対策の実施をはじめ、交通安全に関する普及啓発活動を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	スポーツ市民局・緑政土木局
取組④ 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				
・パーソナルモビリティの社会実装に向けた調査検討	パーソナルモビリティの導入可能性について調査検討を行い、実証実験を行います	自動運転やパーソナルモビリティ、シェアリングをはじめとした新たな移動手段を導入していきます	・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	経済局・住宅都市局
・高齢者の社会参加の支援	65歳以上の高齢者に、市営交通機関などに乗車できる敬老バスを交付するなど、社会参加の支援を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	健康福祉局
・モビリティマネジメントの啓発（交通エコライフの推進・低炭素なライフスタイルの実践に向けた啓発）	環境にやさしい移動を促進するための普及啓発活動を推進します		・都心ゾーン ・駅そば ・郊外	環境局・住宅都市局

■ 計画の目標

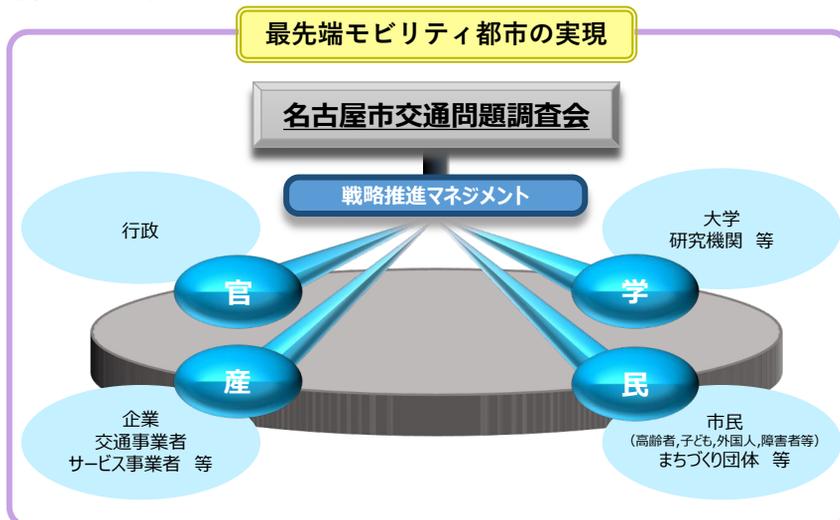
- 4つの展開に対応した成果目標を次のように設定しました。成果目標については、目指すべき将来の姿の達成状況と施策の実施状況の両面から評価し、進捗管理を行っていきます。

展開	指標	成果目標		
		現状値	数値目標	
			2025年度	2030年度
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	名古屋市内へ公共交通等を利用して来訪する人の割合	67.4% (2021年度)	70%	73%
	名古屋駅の乗客数*1	41万人 (2020年度)	67万人 (2024年度)	70万人 (2029年度)
展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成	公共交通を便利で利用しやすいと思う人の割合	81.6% (2021年度)	84%	85%
	市内の鉄軌道及び市バス1日当たりの乗車人員合計*2	188万人 (2020年度)	259万人 (2024年度)	258万人 (2029年度)
展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成	歩行者と自転車のそれぞれが、安全で快適に通行していると感じている市民の割合	39.7% (2021年度)	40.7%	50%
	都心部の歩行者交通量*3	41,000人 (2020年度)	54,000人	56,000人
展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成	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	31.7% (2021年度)	46%	60%
	交通をテーマに地域主体のまちづくりを推進した地区数	2件 (2021年度)	累計 5件以上	累計 10件以上

※1、2、3 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。
 (※1 64万人(2017年度)、※2 262万人(2019年度)、※3 50,000人(2019年度))

■ 推進体制と進捗管理

- 最先端モビリティ都市の実現に向けて、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、行政など）が相互に連携し、計画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。
- 関連する上位計画の見直しや社会情勢の変化など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

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	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
	ユニバーサルデザインの移動環境の実現	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	①
	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	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

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	①	②	③	①	②	③	①	②	③
◎ 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	①	②	③	①	②	③
◎ 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）を活用した公共交通の移動利便性の向上		●		●	●				
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	①	②	③	①	②	③
◎ 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	①	②	③	①	②	③
◎ 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

