

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

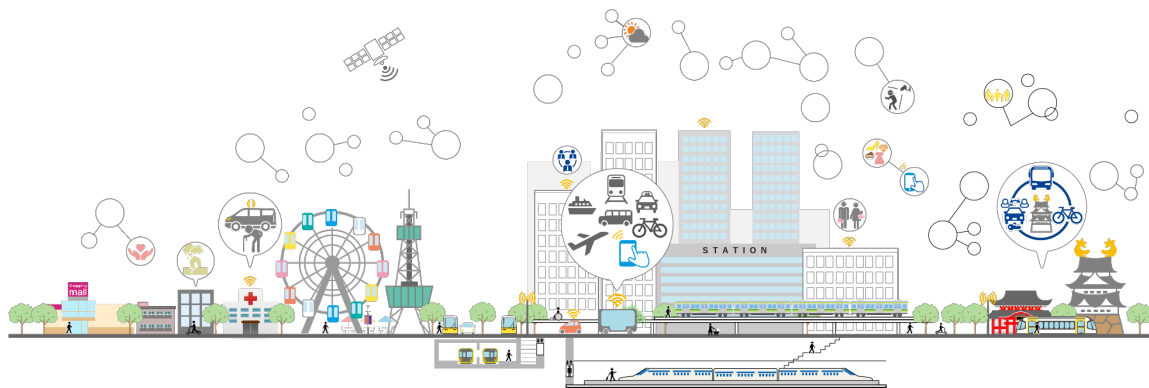
名古屋市は、わが国の交通の大動脈の結節点という地理的優位性と、戦災復興区画整理で整備した広い道路空間を活かして、国内の地下鉄で唯一環状運転を実施している名城線をはじめとした充実した地下鉄網の整備や、優先レーンを走る基幹バスやガイドウェイバス、リニモの導入など、先進的な交通システムを積極的に導入してきた最先端モビリティ都市として、日本をリードしてきました。

昨今では、交通をめぐ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となります。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 本市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ふまえ、本市が目指す交通の将来像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はかることで、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確保していくため、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

本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、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

これまでの先進的な取組
【既存ストック】

(公共交通網、都市空間など)

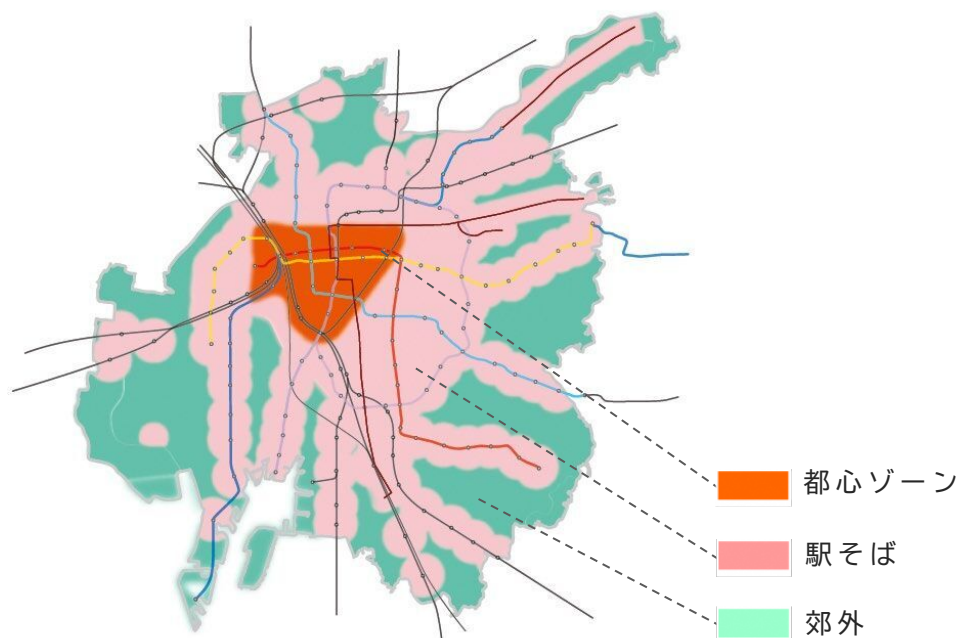
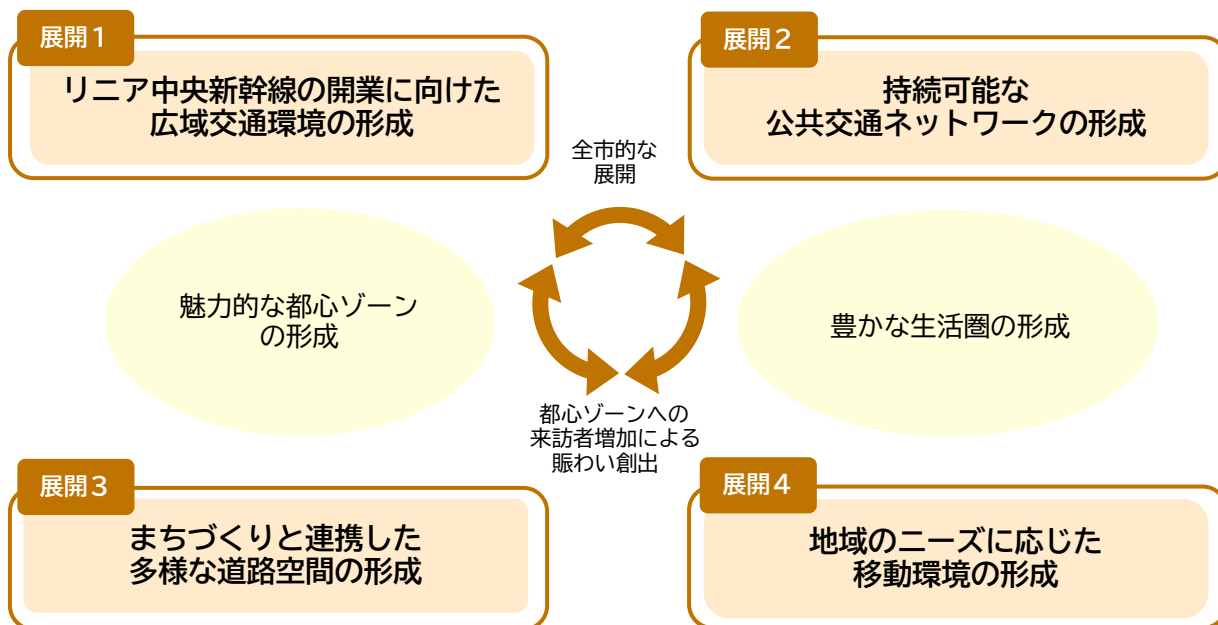


【先進技術】

(ICT、自動運転技術など)

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〉

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)

リニア中央新幹線の開業に向け、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を進めます。

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高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、地域公共交通が厳しい環境に置かれている中、日常生活・災害時を問わず必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保していきます。

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クアブルな道路空間を形成していきます。

Point ウォークアブル, 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していきます。

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「早急を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。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

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・賑わいを波及させる取組が求められます。

また、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。

これらの視点をふまえ、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、各取組を推進していきます。

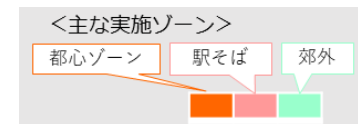
<早急に実施する重点的な取組>

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

◎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、本市では、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」を策定いたしました。

「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出してまいります。

■将来イメージ

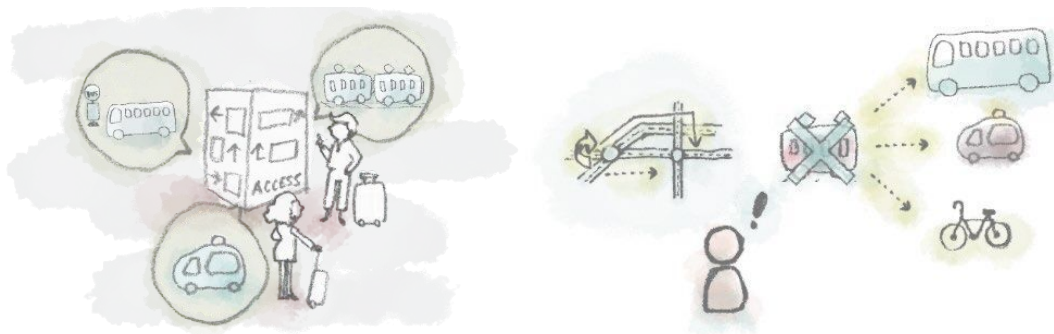
多様な交通モード



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・迂回経路情報等の「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 4-3 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さまざま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換を容易にすることで、人の回遊性が高まり都心ゾーンのさらなる活性化につながります。

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わ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賑わいを高め交流を促進する交通環境の実現をはかります。

■将来イメージ

まちの賑わい



SRT

まちの活性化に欠かせない地上の賑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。



出典：SRT構想

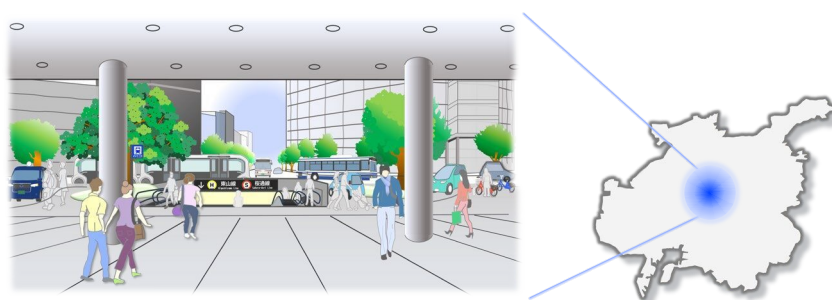
《図4-4 SRT (Smart Roadway Transit) イメージ》

○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賑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。よって、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を進めます。さらに交通結節点では、乗換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形成を目指します。

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、タクシーのほか、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を進めます。



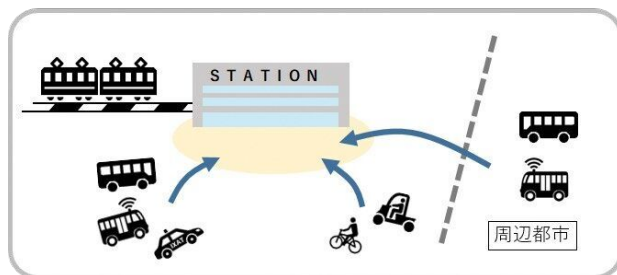
《図 4-5 交通結節点イメージ》

○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、交通面を含めたさまざま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はかります。



《図 4-6 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・周辺自治体などと連携した機能強化が重要です。

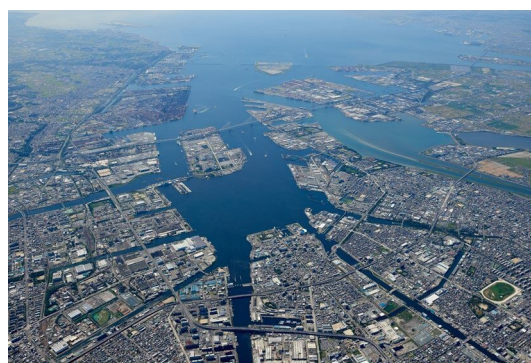
中部国際空港においては、第二滑走路の整備をはじめとした空港の機能強化や利用促進をはかります。

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はかるとともに、脱炭素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きます。また、臨海部の防災機能強化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。



中部国際空港株式会社提供

◀図 4-7 中部国際空港▶

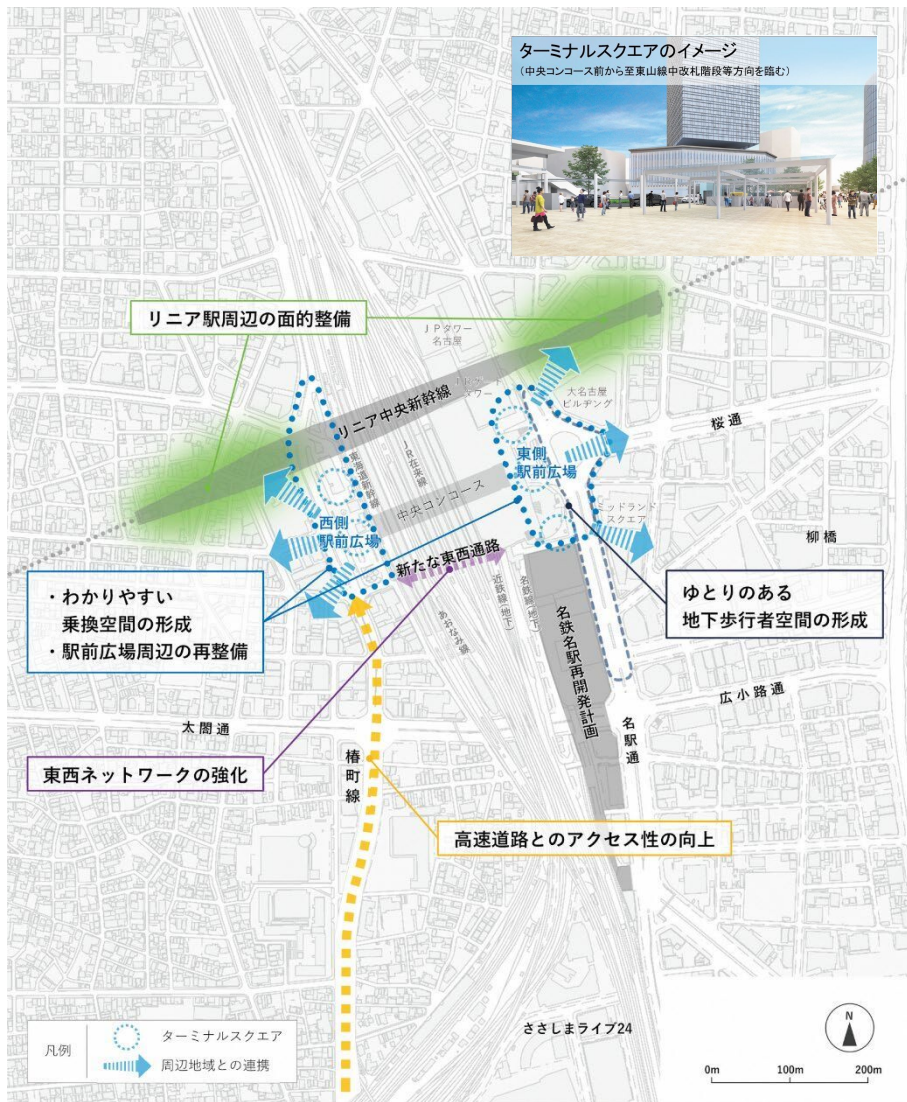


名古屋港管理組合提供

◀図 4-8 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換を円滑にし、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》

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

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などにより、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の被害低減などの視点も必要です。

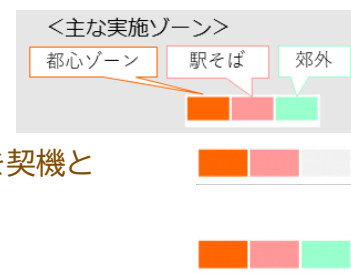
これらの視点をふまえ、以下に早急を実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げ、各取組を推進していきます。

<早急を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推進
- 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

◎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、ガイドウェイバスで培った技術や経験を展開していきます。

■将来イメージ

GWB



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。そこで、近い将来予定されているGWB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GWB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、「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。

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へ繋がります。



出典：名古屋ガイドウェイバス（株）

≪図 4-9 ガイドウェイバス（GWB）≫

◎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位置づけ、効率的に移動できる交通環境を構築していきます。

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をはかります。

■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、既存の移動手段と自動運転技術を含めた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協議会を設置し、地域公共交通計画を策定いたします。



《図 4-10 地域公共交通協議会のイメージ》

○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進めます。

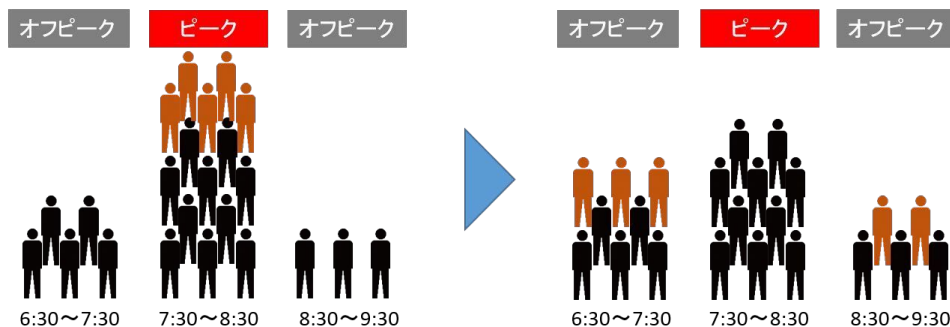


◀図 4-11 持続可能な運行体制が構築された都市空間イメージ▶

○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ひと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きま
す。



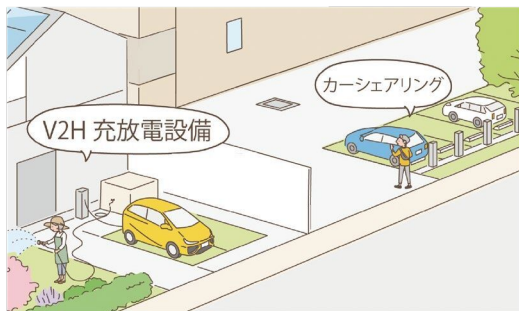
◀図 4-12 ピーク時間帯における混雑緩和のイメージ▶

○交通分野におけるカーボンニュートラルの推進

都心ゾーン 駅そば 郊外

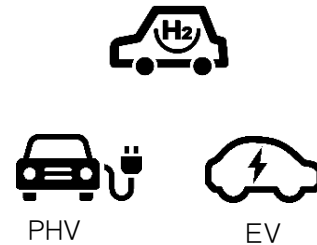
社会的課題である地球温暖化への対策が急務な中、自動車分担率が高く、運輸部門におけるCO₂排出量が全国的に高い名古屋市においては、自動車1台1台からの排出ガスを抑制し、大気環境の向上とカーボンニュートラルを推進するため、カーシェアリングの普及による自家用車保有台数の抑制や電気自動車をはじめとした環境性能優良車の普及・啓発を推進していきます。

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していきます。



※第4次名古屋環境基本計画より作成

◀図 4-13 環境にやさしい交通活動の推進▶

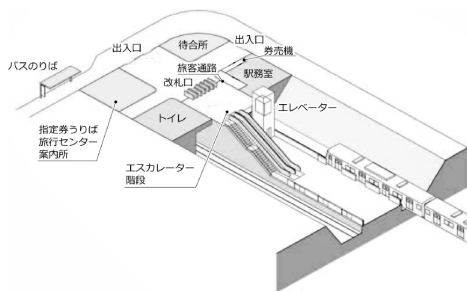


◀図 4-14 環境性能優良車の普及促進▶

○ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に移動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の活用等による誰もがわかりやすい案内サインなどの整備を推進していきます。



出典：福祉都市環境整備指針

◀図 4-15 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 4-16 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

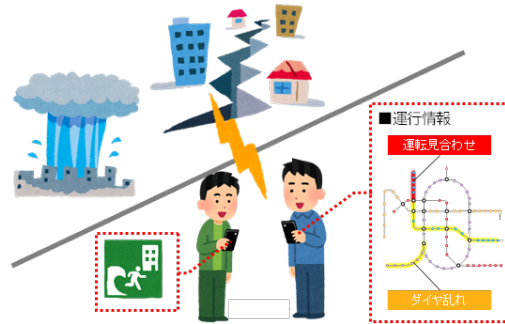
昨今、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震などの大規模災害、頻発する局地的ゲリラ豪雨などによる浸水被害や土砂災害に対応し、被害の低減や交通機能の確保・早期復旧をはかるため、緊急輸送道路等の橋りょうや地下鉄構造物といった都市基盤施設の耐震化、電線類の地中化等を推進していきます。

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を推進していきます。



出典：名古屋市営交通事業経営計画 2023

≪図 4-17 地下構造物の耐震化の例≫



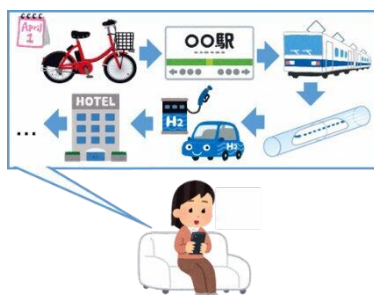
≪図 4-18 情報提供の例≫

○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、運行状況等をふ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など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はかることが重要です。その実現に向けて、運行ダイヤなど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を推進していきます。

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換利便性の向上や乗換時間を快適にする工夫を推進していきます。



≪図 4-19 MaaS イメージ≫



出典：名古屋市交通局 HP

≪図 4-20 地下鉄駅のリニューアルイメージ≫

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編