

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

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 治道・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				
・ 治道・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				
・ 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

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

展開3

取組① 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

● 沿道・界隈の活性化

有効活用しきれていない既存建物群の低層部の空き店舗等の連鎖的な建物リノベーションを推進するとともに、公開空地等を賑わいや憩いの場として再生します。また、まちの魅力向上や賑わい創出に取り組む地域団体への支援を行い、沿道・界隈の活性化をはかります。



《図5-19 公開空地等の再生イメージ》

● 歩行者空間の拡大

広小路通、名駅通、久屋大通、大津通をはじめとした都心部のシンボリックな通りにおいて、道路空間の再配分などによる歩行者空間の拡大を行い、人にやさしく歩いて楽しい道路空間を創出します。

● 賑わい空間の創出

エリアマネジメントと連携した道路空間の活用等により、オープンカフェ（テーブルや椅子など）やパークレットの設置などを促進し、沿道の土地利用と一体となった賑わいや憩いの空間を創出します。栄地区のメインストリートである久屋大通では、緑豊かな久屋大通公園を含む南北のシンボリックストリートかつエリア有数のイベント空間として、開放感にあふれた賑わいある都市空間の形成を推進します。



《図 5-20 伊勢町通のパークレット》

● 街路樹の再生

街路樹再生なごやプランに基づき、街路樹の計画的な更新・撤去・せん定を行い、誰もが安心して通行できる良好な歩道空間の確保や、道路空間と調和した都市の魅力につながる美しい景観を創出します。

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を進めていきます。

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
都心部において、シンボル性や快適性を備えた車両を導入するとともに、スムーズで快適な走行空間やまちの回遊性や賑わい空間として機能する乗降・待合空間の整備を検討し、公共交通が優先となる道路環境を形成します。
- 安全・安心な歩行者空間の整備
道路等のバリアフリー化の推進や、通学路をはじめとした歩道の整備、防護柵の設置、路肩のカラー化等を実施し、誰もが安全・安心に移動できる歩行者空間を整備します。



《図 5-21 路肩のカラー化》

- 歩行者空間の拡大
広小路通、名駅通、久屋大通、大津通をはじめとした都心部のシンボリックな通りにおいて、道路空間の再配分などによる歩行者空間の拡大を行い、人にやさしく歩いて楽しい道路空間を創出します。
- 適正な自転車駐車の推進
放置自転車の撤去や自転車駐車場の整備、柔軟な料金制度の採用による自転車駐車場の利用促進などにより、歩行者や自転車利用者等の誰もが安全で使いやすい道路空間を整備します。

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
エリアマネジメントと連携した道路空間等の活用によるオープンカフェ（テーブルや椅子など）やパークレットの設置の促進やカーブサイドマネジメントの検討など、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。



《図 5-22 道路空間の柔軟で効率的な利活用例(錦通)》

取組⑤ 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

- 新たな路面公共交通システム「SRT」の導入
都心部において、道路利用者の安全性や利便性に配慮しながら、公共交通の優位性を高める走行空間について検討し、回遊性の向上をはかります。

展開3

● 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、自転車が使いやすい環境整備を進め、回遊性の向上をはかります。



《図5-23 自転車専用通行帯》

● 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（仮称）新黄金出入口、（仮称）新洲崎出入口及び（仮称）栄出入口、丸田町 JCT 西渡り線・南渡り線の整備を推進することなどにより、高速道路の利便性を高め、平面道路の集中緩和をはかります。

- パーソナルモビリティの走行空間の検討
電動キックボードなど、短距離移動や歩行支援を担う新たな移動手段となるパーソナルモビリティの走行空間について検討を進めていきます。

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）から都心部等への乗換機能を強化するなど、利用を促進します。
- パークアンドライドの推進
パークアンドライド駐車場の広報活動を行い、利用の促進をします。
- 駐車場の集約化
駐車場集約化制度に基づき、駐車場の集約化を推進します。

重点的な取組の具体的な実施内容

■取組① 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

沿道・界隈活性化の推進とともに、道路空間の再整備や利活用を推進し、沿道・界隈と道路が一体となって、居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな都市空間を形成します。

<沿道・界隈活性化の推進>

既存建物群低層部や官民のパブリック空間などの既存ストックを新たな魅力や価値を生み出す地域資源として活用し、回遊性や賑わいを面的に広げていきます。

【実現に向けた施策の3つの柱】

①連鎖的建物リノベーションの促進

有効活用しきれていない既存建物群の低層部の空き店舗等の建物リノベーションを促進する。



活力ある新たな
テナントの導入

②賑わいの場としての公開空地等の再生

十分に利用されていなかった公開空地などの造り方・使い方を見直し、賑わいや憩いの空間に再生する。

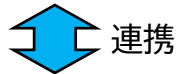


エリアマネジメント
の促進

③地域が主体的に行うまちづくりの推進

既存ストックをリノベーションやマネジメントする人材・団体の育成や活動を支援し、エリアマネジメントを促進する。

《図 5-24 活性化イメージ》



連携

<道路空間の再整備>

リニア開業を見据え、広小路通や大津通等の都心部幹線道路を対象に、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大などをはかり、賑わいや回遊性を創出します。



出典：愛媛県松山市（花園町通り）

《図 5-25 歩行者空間の拡大》

<道路空間の利活用>

道路空間を活用したエリアマネジメントを促進し、道路占用の特例制度などの活用による賑わい創出や道路利用者などの利便増進に資する施設の設置を推進します。

		計画期間		計画以降
		前期	後期	
沿道・界隈 活性化の推進	連鎖的建物リノベーションの促進	市内各所で事業展開		
	賑わいの場としての公開空地等の再生	公開空地等環境整備助成などによる支援、新基準の運用		
	地域が主体的に行うまちづくりの推進	地域まちづくり団体などへの支援		
道路空間の再整備		大津通や広小路通などの歩行者空間の拡大		
道路空間の利活用		パークレットや歩行者案内板の設置などの促進		

展開3

■取組② 自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

自動運転車の普及が進むと、車間距離の短縮や必要な車線幅の縮小などにより車道空間の減少が可能となり、道路空間の新たな活用が期待されます。

しかし、現在の自動運転車両は、GPS 等の人工衛星による位置情報をはじめ、車載のセンサーやカメラなどで、車両側の技術により自車の位置特定や、信号、歩行者等の周辺環境の情報を認知しておりますが、車両側の技術だけでは十分な情報が認知できず安全な走行ができない場合があります。

そのため、自動運転社会の推進に向けて、車両側の技術開発だけではなく、より安全で円滑な走行ができるよう道路インフラ側での自動運転車の走行支援について、自動運転に関する技術開発や制度などの動向をふまえながら検討するとともに、自動運転車の普及による道路インフラの新たな活用についても検討を進めていきます。

政府目標	2020年	限定地域での無人自動運転サービス
	2025年	〃 対象地域や範囲等の拡大
	2030年	全国展開100ヶ所※成長戦略フォローアップ

出典：国土交通省

＜図 5-26 自動運転サービス本格導入に向けた政府目標＞

特に、自動運転社会に向けて検討を進める中で、名古屋市としては公共交通の持続性を確保していくために、公共交通の自動運転化について重点的に推進します。

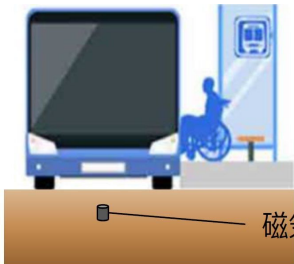
公共交通は特に安全で円滑な走行が求められるため、一般的な自動運転車への対応に加え、以下の内容について検討します。

- ・ 自動運転化された公共交通専用の走行空間の確保
- ・ 磁気マーカーの設置などによる自車の位置特定の支援
- ・ 安全かつ円滑にバス停に正着できるバス停の形状
- ・ 一般車等と混在しない駅前広場の空間整備 など



出典：茨城県日立市

＜図 5-27 ひたち BRT の専用道＞



出典：国土交通省

＜図 5-28 磁気マーカーによるバス停への正着制御＞

	計画期間		計画以降
	前期	後期	
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		
		社会実装に向けた検討	

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成

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などについて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

展開4

取組① 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

- 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、地域自ら考える仕組みである地域主体のまちづくりと連携し、地域の移動に対するさらなる利便性の向上に向けた新たな交通支援制度を構築していきます。

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
新たな移動手段の必要性が高い公共交通空白地を対象に、新たな移動手段の導入による持続可能な公共交通を提供するための新たな交通支援制度を構築していきます。

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
福祉都市環境整備指針に従い、ハード面におけるバリアフリー化の整備を進めながら、障害者理解のための広報啓発をはじめとしたソフト面のバリアフリー化に取り組んでいくことで、障害者へ適切な配慮や支援を行うことができるよう、意識のバリアフリーを推進していきます。

- 交通事故のない地域づくり

交通安全教室といった交通安全活動の推進や、防護柵の設置といった交通事故危険か所の安全対策の実施など、ハード・ソフト両面から交通安全に関する普及啓発活動を行い、交通事故のない地域づくりを推進していきます。



《図 5-29 交通安全教室》

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に向けて調査検討を行い、実証実験を行います。実証実験をふまえ、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。
- 高齢者の社会参加の支援
65 歳以上の高齢者に、市営交通機関などを 1 年間に 730 回乗車できる敬老パスを交付し、社会参加の支援を推進します。

- 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）

交通エコライフの広報や公共交通に関する教育など、環境にやさしい移動を促進するための普及啓発活動に取り組み、モビリティマネジメントを推進します。



《図 5-30 大学生に向けたモビリティマネジメント》

展開4

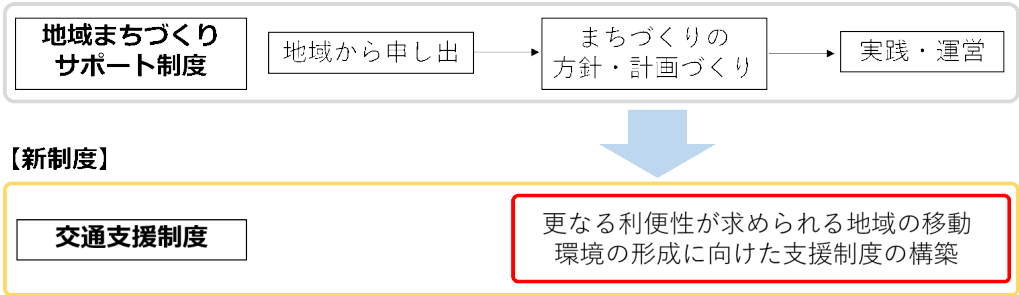
重点的な取組の具体的な実施内容

取組① 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

本市では、地域において地域住民などの多様な主体が、よりよい環境を築き、地域の価値を向上させるために行う、地域の資源や特性を活かした自発的・自立的な市街地の形成・維持・改善及び活用に関する取組を「地域まちづくり」として実施しています。

ラストマイルを担う移動手段のあり方などのさらなる利便性が求められる地域の移動環境の形成にあたっては、地域まちづくりと同様、地域が主体となって取り組むことが重要です。

そのため、さらなる利便性が求められる地域の移動環境の形成に向けた取組に対し、既存の地域まちづくりサポート制度と連携した交通支援制度の構築を行います。



「図 5-31 地域まちづくりサポート制度と連携した交通支援制度構築に向けたフロー図」

取組② 公共交通空白地への移動手段の導入

鉄道駅やバス停まで遠く、坂道が急であること等、新たな移動手段の必要性が高い公共交通空白地などについては、地域で利用されている既存の公共交通の利用状況等を整理し、鉄道や市バスを補完する AI を活用したデマンド交通をはじめとする移動手段を導入することなどで新たな移動環境を形成します。

公共交通空白地など交通課題を有する地域については、地域のニーズに応じた移動手段を導入し、継続的に運行していくために、実証実験をふまえた行政支援のあり方を検討し、新たな交通支援制度を構築します。

	計画期間		計画以降
	前期	後期	
取組① 地域主体のまちづくりの推進	利便性が求められる地域や交通課題（公共交通空白地など）を有する地域に対する支援制度検討 実証実験	交通支援制度を活用した地域のニーズに応じた移動環境の形成 ・地域の移動に対するさらなる利便性の向上 ・公共交通の維持	
取組② 公共交通空白地への移動手段の導入			

3 計画の目標

第3章では、将来における交通の基本理念と基本方針を示し、第4章、第5章では、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として「最先端モビリティ都市」の実現を掲げ、実現に向けた4つの展開に基づく取組及び施策を示しました。

そこで、「名古屋交通計画 2030」において、4つの展開に対応した成果目標を次のように設定します。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

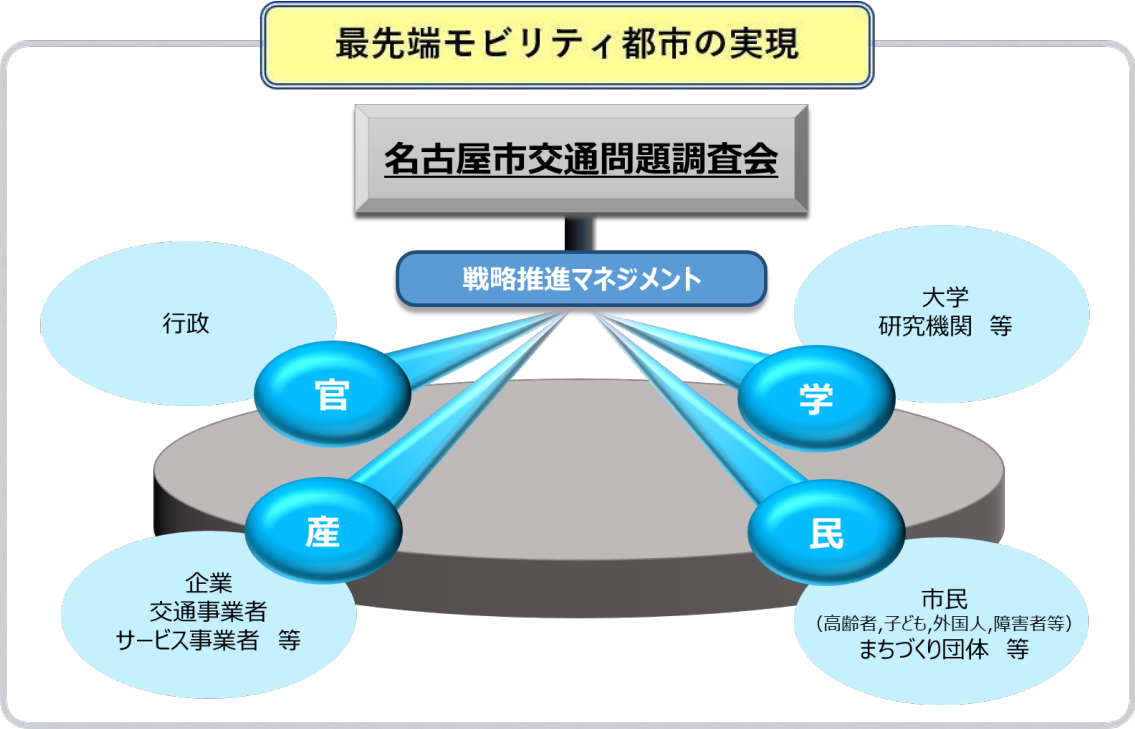
※1、2、3 新型コロナウイルス感染症拡大以前のデータから数値目標を設定しています。

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

4 推進体制と進捗管理

今後、本計画で掲げた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、取組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、進捗状況を把握するほか、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 5-32 推進体制のイメージ＞

■コラム 関係者が連携した取組

① 中部先進モビリティ実装プラットフォーム（CAMIP）

100年に一度のモビリティ変革が起こる中、モビリティ産業の世界的メッカである中部圏が今後、「選ばれる地域」となることを目的に、一般社団法人中部経済連合会と国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学によって設立された産学官連携のためのプラットフォームです。

その中で、中部圏の企業、自治体、大学・研究機関が連携して、プロジェクトにおける組織マッチングやモビリティ共通基盤の開発を行います。

- ① 地域や風土に応じた「モビリティまちづくり」を、自治体などと連携して企画・設計すること
- ② 企画・設計した「モビリティまちづくり」を社会実装して、パッケージを進化させ続けること
- ③ 「モビリティまちづくり」に必須なビジネスモデルや要素技術を自らイノベーションすること

出典：CAMIP

《CAMIP 3つの取組》

② 錦二丁目まちづくり協議会

まちづくり構想を策定し、その実現のために都市の木質化や公共空間デザインなど市民、企業、大学、行政等が相互に連携し活動しています。平成29(2017)年度に設立したまちづくり会社により、エリアマネジメント活動拠点の運営を行い、さらなる事業展開をはかっていく予定です。また、社会実証プロジェクト「N2/LAB」を設立し、先進技術を持つ企業の社会実証を錦二丁目の地域資源を活かして支援しています。



提供：錦二丁目まちづくり協議会

《錦二丁目まちづくり協議会の取組》
