

第5章

名古屋交通計画 2030 の実現に向けて

1 名古屋交通計画 2030 の今後の進め方

目標年次である令和 12 (2030) 年度までの期間において、将来目指すべきまちのすがたを目指し、行政の各関係局がどのように施策を進めていくかについて、「推進プログラム」として、とりまとめました。

これらは、目標年次の中間年である令和 8 (2026) 年度を目途に、総合的な評価・検証を行い、必要に応じて見直しを行うことを予定しています。

2 4つの展開に基づく取組の推進プログラム

第4章に位置づけた4つの展開における各施策について、次頁のとおり、とりまとめました。

推進プログラムは、各関係局がこれまでに進めてきた施策、検討してきた施策を、「都心ゾーン」、「駅そば」、「郊外」それぞれの地域ごとに進める施策に分類し、パッケージで整理しています。

なお、令和 8 (2026) 年に第 20 回アジア競技大会・第 5 回アジアパラ競技大会の開催が予定されているほか、リニア中央新幹線が令和 9 (2027) 年に開業予定となっていることをふまえ、目標年次の中間年である令和 8 (2026) 年度までを「前期」、令和 9 (2027) 年度以降を「後期」と定め、それぞれ取組を推進していきます。

また、各展開における早急に実施すべき重点的な取組に関しては、より具体的な実施内容や 2030 年までのスケジュールに加え、2030 年以降の将来的な動きについても見据えることで、最先端モビリティ都市の実現に向けて積極的に取り組んでいきます。

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

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 ・駅そば ・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	

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

展開1

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
リニア中央新幹線の開業により形成されるスーパー・メガリージョンの中心拠点にふさわしい交通機能と空間機能を兼ね備えたスーパーターミナルの実現のため、駅へのアクセス性の向上や交通結節機能の強化、ユニバーサルデザインなどに基づく空間形成を実施します。
- 名古屋駅周辺のアクセス改善
名古屋駅周辺の国際競争力の向上をはかるため、名古屋駅からささしまライブ 24 地区や名駅南地区への賑わい創出とあわせたアクセス改善を推進するとともに名古屋駅周辺に集中する自動車交通に対応するため、自動車ネットワークを強化し、名駅通に集中する交通の分散をはかる笹島線（東側区間）の整備を推進していきます。
- 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（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により、名古屋駅とのアクセス性向上をはかります。

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
令和 4（2022）年度の社会実験（名駅-栄間で連節車両の試験走行を実施）をふまえ、わかりやすく使いやすい移動手段を導入して都心の回遊性を高めます。

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
総合駅連絡通路等の施設を良好に維持していきます。また、栄地区における久屋大通の再生のほか、金山地区におけるまちづくりの推進により、賑わいや乗換利便性の向上をはかります。加えて、自転車を利用しやすいまちづくりを進めます。
- 水上交通の活性化
みなと、水辺の魅力向上や賑わい創出のため、拠点を結ぶ水上交通の活性化を目指し、中川運河及び堀川において運航を推進します。



《図5-1 クルーズ名古屋》

- 観光案内機能の充実
誰もが観光を満喫できる受入環境の整備に向けて、観光案内所の機能強化や広域の観光情報の充実、案内ボランティアの育成を推進するとともに、名古屋駅においては乗換主導線の直線化と円滑化や乗換を支える案内サインの充実、案内機能も備えた広場空間の適切な配置を推進します。

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
西知多道路や東海環状自動車道等の広域道路網の整備を促進するとともに、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、アクセス性向上をはかります。

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
国際的・広域的機能を強化するため、中部国際空港の第二滑走路をはじめとする空港の機能強化を推進しつつ、関係団体とともに空港の利用促進や航空会社へのエアポートセールスなど、航空路線の拡充に向けた取組を実施します。
- 名古屋港の整備促進
コンテナや完成自動車などの取扱機能強化や情報通信技術を活用した港湾のスマート化、脱炭素社会の実現に貢献するカーボンニュートラルポートの形成を推進します。加えて、臨海部の防災機能強化や西知多道路などの広域道路網の整備を促進します。

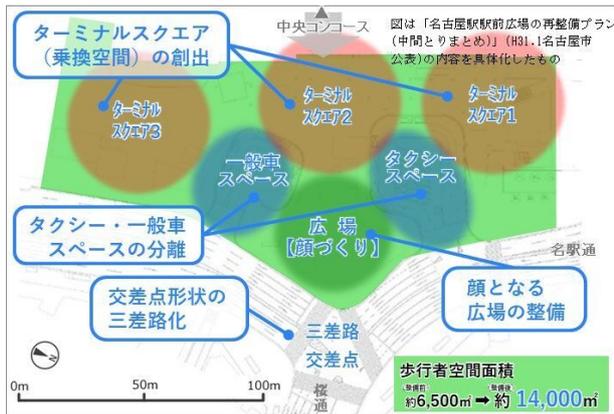
展開1

重点的な取組の具体的な実施内容

取組① 名古屋駅周辺における交通機能の強化

<名古屋駅東側駅前広場>

地上部では、ロータリー交差点の改良等を行い、「飛翔」の位置まで広場を広げ、まちにつながる歩行者空間、乗換空間などの整備をはかります。地下部では、わかりやすく視認性の高い歩行者空間やゆとりある地下広場を確保するとともに、防災性、安全性の向上をはかります。



※道路の詳細構造、施設の配置や規模などについては、関係者との調整により今後変更することがある。
 ※「新たな路面公共交通システム「SRT」」と整合をはかりつつ、乗降・待合空間の配置について検討を行っている。
 ※ターミナルスクエア3については名鉄名駅再開発計画との整合などが必要。

《図 5-2 東側駅前広場地上部の整備内容》

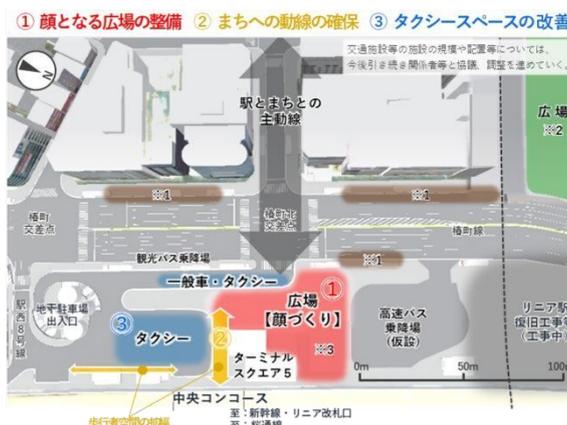


出典：名古屋駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）

《図 5-3 東側駅前広場地下部の整備イメージ》

<名古屋駅西側駅前広場>

リニア中央新幹線開業時、アジア・アジアパラ競技大会を見据え、必要な交通結節機能の確保と空間形成を行います。また西側エリアの目指す姿として、リニア中央新幹線開業後のできる限り早期に、交通機能の高度化や将来を見据えた西側エリアのまちづくりと連携した重層的な拠点の形成をはかります。



(注) 駅前広場の北側ではリニア中央新幹線名古屋駅新設工事にもなる復旧工事などが見込まれる。
 (注) 西側エリアの目指す姿の内容・工程をふまえ、リニア工事にもなる復旧工事なども整合をはかりつつ、段階的な整備を検討する。
 (注) 既存の地下街及び地下駐車場は現状の利用を基本とする。
 (注) 「新たな路面公共交通システム「SRT」」と整合をはかる。
 (注) 駅前広場内に自転車駐車場などを配置することを検討する。
 (注) 隣接エリア・駅前広場でバス乗降場などの交通機能を配置することを検討する。
 ※1 SRTの乗降・待合空間の検討場所。(既存の自転車駐車場の台数を確保する必要がある)
 ※2 広場・駅前広場内にリニア関連施設が配置される予定。
 ※3 高速バス待合等・交番についてはリニア開業時に移設(予定)し、移設方法などは「西側エリアの目指す姿」と整合をはかる。また、アジア・アジアパラ競技大会開催時に向けた整備については、移設先や時期を調整する。

《図 5-4 リニア中央新幹線開業時の西側駅前広場の姿（整備イメージ）》

第1章

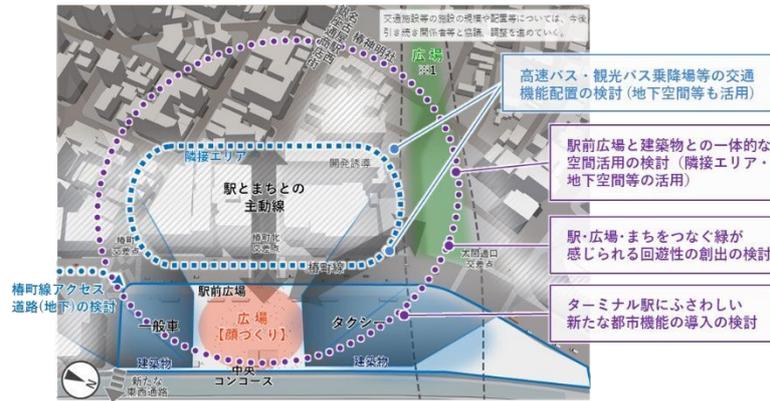
第2章

第3章

第4章

第5章

資料編



(注) 「新たな路面公共交通システム「SRT」と整合をはかりつつ、乗降・待合空間の配置について検討する。
 (注) 駅前広場内に昇降施設、自転車駐車場などを配置することを検討する。
 ※1 広場・駅前広場内にリニア関連施設が配置される予定。
 ※2 総合案内(観光案内所・交通案内所等)、文化発信(コンサートホール・美術館等)、産業・ビジネス交流(MICE施設・ハイグレードホテル等)、オフィスなどを想定。

◀図 5-5 西側駅前広場の目指す姿(検討イメージ)▶

<名古屋高速道路都心アクセス事業>

(仮称)新黄金出入口の新設による駅西側とのアクセス強化、(仮称)新洲崎出入口の新設による駅東方面とのアクセス性向上をはかります。また、(仮称)栄出入口の新設並びに丸田町JCT 西渡り線及び南渡り線の追加を併せて行うことで、都心環状線の渋滞緩和、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス性向上、名古屋駅から中部国際空港をはじめとする南方面へのアクセス性向上、都心部における自動車の集中緩和をはかっていきます。



◀図 5-6 名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上▶

	計画期間		計画以降
	前期	後期	
名古屋駅周辺における交通機能の強化	リニア中央新幹線の開業時に向けた駅前広場の再整備を推進		▶
	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		
	都市計画道路の整備をはじめとしたアクセス改善の推進		
	名古屋高速道路の出入口及び渡り線の整備		

展開1

■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

リニア中央新幹線の開業による交流人口の増加を見据え、都心部のさらなる活性化を促進するとともに、誰もが快適に移動できる最先端モビリティ都市の実現のためSRTの導入をはかります。

都心部のまちづくりと連携し、まちのシンボルとなるSRTを導入することで、相乗効果を発揮し、さらなる賑わいを面的に拡大します。

社会実験による検証を踏まえつつ、当初運行の早期事業化をはかるとともに、将来的には、自動運転技術など新しい技術・機能の実装も視野に入れながら、路線の段階的な拡充を目指します。

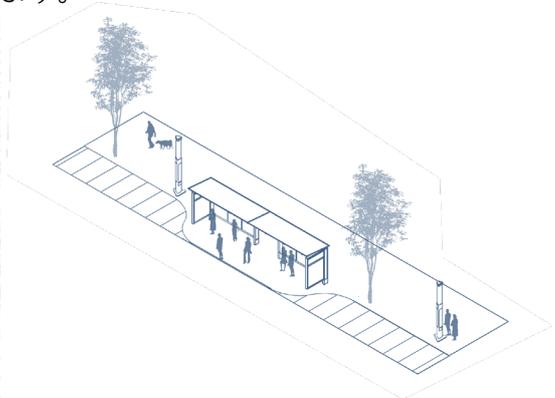


《図 5-7 令和4年度の社会実験の様子》

<将来的な整備スケジュール>

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を導入します。周辺で大型の開発が進み、沿道に店舗などが集積して賑わいと交流の中心となっ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導入することや、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・待合空間を検討することで、公共交通・歩行者中心のウォークアブルな空間形成をはかります。

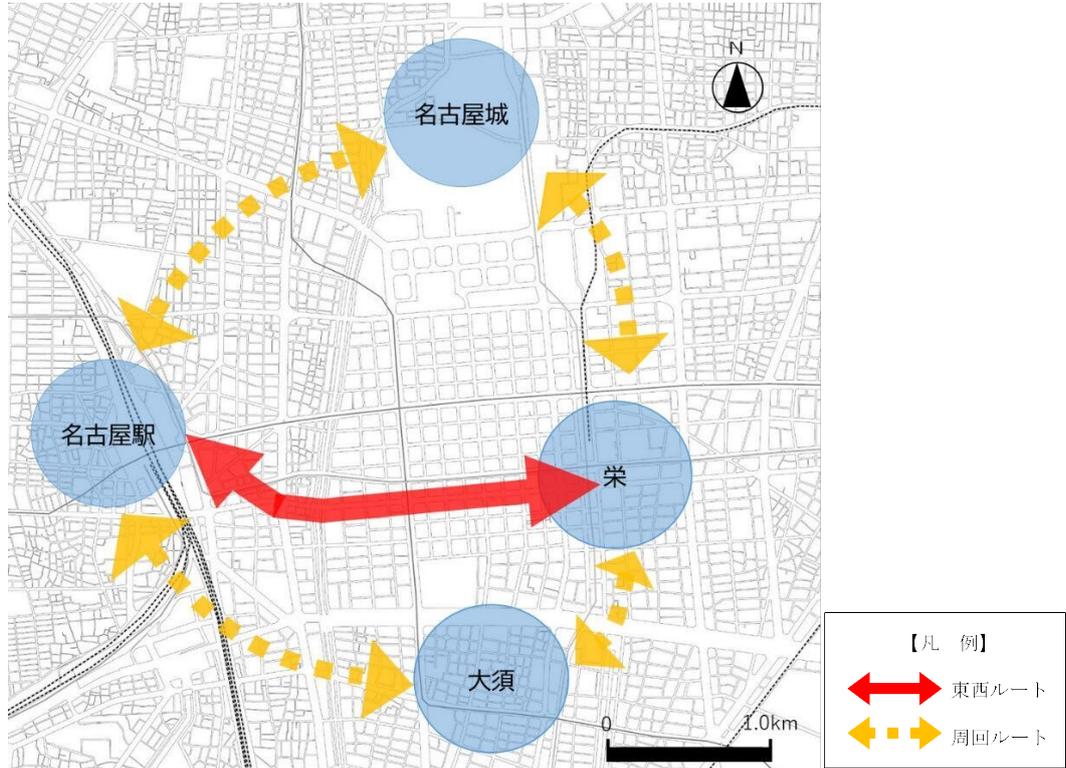


出典：NACTO Blueprint for Autonomous Urbanism

《図 5-8 当初運行時のルート及び乗降・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

アジア・アジアパラ競技大会開催時に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」の一部実現を目指します。



《図 5-9 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はかります。また、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します。



展開 2 持続可能な公共交通ネットワークの形成

前期、後期それぞれの期間内において実施・検討する施策

前期までの成果を心めた新たな展開

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	環境性能優良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	地下鉄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

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

展開2

- 公共交通におけるダイナミックプライシングの検討
安心して利用できる公共交通に向けて、ピーク時間帯（通勤ラッシュなど）への過度な集中を是正し、利用を平準化していくために、テレワーク・時差出勤の実施率や通勤定期券の購入数など、利用者の動向を調査していくことで、ダイナミックプライシングの適切な方策について検討していきます。

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
バス・トラックなどを対象とした最新規制適合自動車への買い替え補助、市民（個人）が購入するゼロエミッション車の購入補助、環境性能優良車の普及啓発、公用車における電動車の導入などを総合的・計画的に実施していきます。
- 自動車交通の円滑化
都市計画道路の整備や道路と鉄道の立体交差化により、自動車交通の円滑化を推進します。
- 水素エネルギーの利活用の推進
水素エネルギーの普及啓発や燃料電池自動車・バスなどの導入促進、水素ステーションの整備促進などにより、水素エネルギーの利活用を進めます。



◀図 5-12 燃料電池自動車 (FCV) ▶

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
高齢者や障害者が利用しやすい移動環境の整備をはかるため、1日当たりの利用者数3,000人以上の民間鉄道駅舎へ段差解消のためのエレベーターや転落防止のための内方線付き点状ブロックなどの設置を推進します。
- 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
地下鉄駅における可動式ホーム柵の設置やホームと車両の段差・隙間の解消、エレベーター整備などを行い、地下鉄駅におけるバリアフリー化を推進します。

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。



◀図 5-13 熱田陸橋の耐震補強▶

展開2

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

- 都市再生安全確保計画等の運用
大規模地震時の名古屋駅をはじめとする主要な交通結節点周辺における滞在者の安全の確保と都市機能の継続をはかるため、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。
- 帰宅困難者対策の推進
大規模災害発生時において、公共交通機関の途絶により発生する帰宅困難者にもなう混乱を抑制及び解消するため、官民一体となり対策などを実施します。
- 災害時の情報収集・伝達手段の充実等
市町村防災支援システムの導入などによって公共交通機関等の情報収集を迅速に行い、同報無線設置をはじめとした市民への伝達手段の充実を推進します。また、道路・河川等監視情報システムにより、防災情報の収集・提供を実施します。

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
愛知県が主体である ITS 推進協議会を通じて MaaS について検討を行い、新たなモビリティサービスを活用した移動利便性の向上を推進します。



出典：国土交通省

《図 5-14 MaaS 概念図》

展開2

重点的な取組の具体的な実施内容

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

バスによる都市部の基幹的公共交通として日本で初めてとなる自動運転化を目指し、ガイドウェイバス（GWB）の車両更新が必要となる令和 8（2026）年度を目途に、高架区間で加減速や操舵を行う自動運転技術を実装した次期車両を導入し、増車による輸送力強化やノンステップバス化などをはかります。



出典：名古屋ガイドウェイバス（株）



《図 5-15 ガイドウェイバス（GWB）の概要》

次々期車両への更新が見込まれる 2040 年代には、さらに高度な自動運転技術の普及が期待されており、次期車両導入以降も、路線バス事業の経営改善や労働力不足といった課題解決に向けて、高架区間での隊列走行の実装や無人運転を目指した検討なども進めていきます。

自動運転技術導入検討

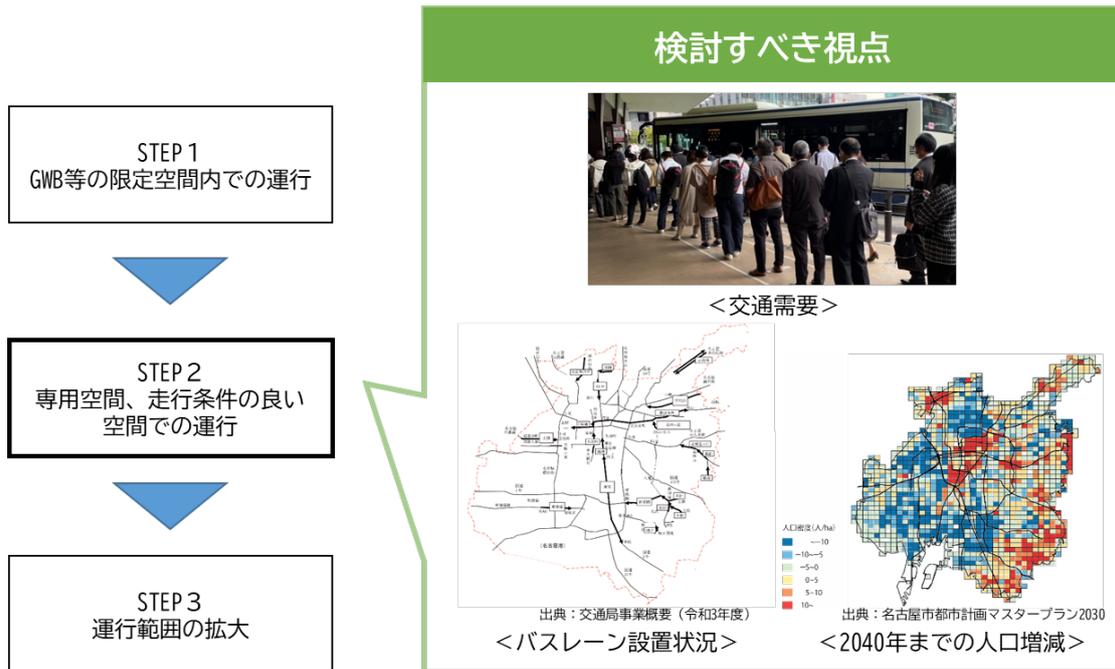
現行システムの課題	自動運転技術導入による解決策
車両調達の困難性 ・特殊部品・特殊改造のためメーカーの製造が困難	機械的な操舵から自動運転バスによる操舵・加減速 ・特殊改造のバスから汎用的な自動運転バスへの転換
高齢者・身障者等対応 ・ノンステップバスではない  ステップリフトで対応	ノンステップバス化 ・高齢者・身障者・ベビーカー等の乗降性を改善  乗降性の改善
輸送力の限界 ・ピーク時輸送力の限界に近づく 労働集約型の事業構造 ・高コスト構造、運転手不足懸念	隊列走行の導入による輸送効率の向上  先頭車：有人運転 （自動操舵・自動加減速） 後続車：隊列走行 （後続車の無人化）

《図 5-16 自動運転技術の導入によるガイドウェイバスの機能強化イメージ》

展開2

また、今後、路面公共交通において、乗客が多いなど交通需要の高い地域やバスレーン等のインフラ整備の状況、人口の増加が予想される地区などといった視点をふまえ、自動運転技術の導入などの機能強化をすべき候補路線を検討していきます。

将来的にはGWBでの運用実績で得られた技術・経験等をインフラ整備とあわせ、基幹的公共交通ネットワークを担っていくこれらの路線やSRTに展開することを目指して、検討していきます。



「図 5-17 自動運転技術の展開イメージ」

	計画期間		計画以降
	前期	後期	
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導入に向けた検討	GWB への自動運転技術を実装した車両の導入	無人運転 隊列走行
		自動運転技術のレベルアップに向けた検討	
		GWB で得られた技術・経験の展開に向けた検討	技術・経験の展開

展開2

■取組② 地域公共交通計画の策定

人口減少や高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症拡大の影響をふまえながら、誰もがわかりやすく、使いやすい持続可能な公共交通を確保するために、基幹的な公共交通ネットワークの位置づけや新たな移動環境の形成など、目指すべき名古屋の公共交通ネットワークのイメージを地域公共交通協議会において共有し、地域公共交通計画を策定します。

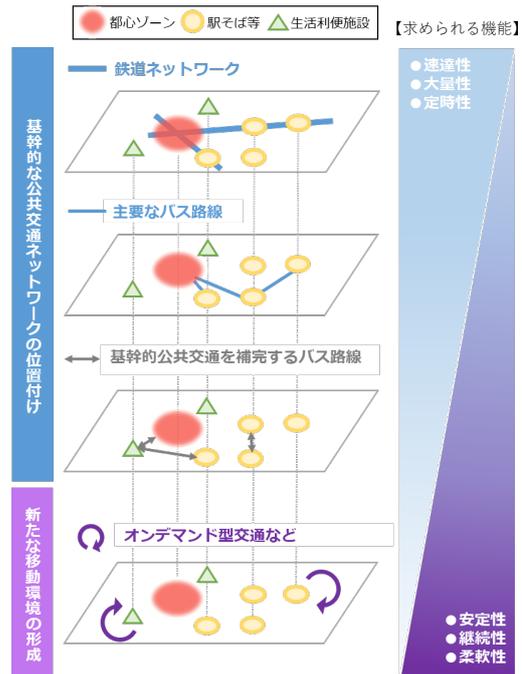
地域公共交通計画の記載事項

基幹的な公共交通ネットワークの位置づけ

- ・目指すべき名古屋の公共交通ネットワークに向けて、基幹的公共交通である鉄道などの役割を位置づけるとともに、現在の公共交通ネットワークについて関係者間で認識を共有します。

新たな移動環境の形成

- ・オンデマンド交通をはじめとする新たな移動手段を導入するなど地域のニーズに応じた移動環境の形成に向けて、交通課題の解決に向けた行政支援のあり方を検討し、交通を支援する仕組みを構築します。



◀図 5-18 目指すべき名古屋の公共交通ネットワークのイメージ▶

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画について

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、地域公共交通のマスタープランとなる計画として、すべての地方公共団体において作成が努力義務化されました。自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会などでの協議を通じて作成するものです。

	計画期間		計画以降
	前期	後期	
地域公共交通 計画策定	協議会設置 地域公共交通 計画策定・公表	地域公共交通 計画策定・公表	持続可能な公共交通ネットワークに向けた 計画の推進 ・基幹的な公共交通ネットワークの位置づけ ・新たな移動環境の形成