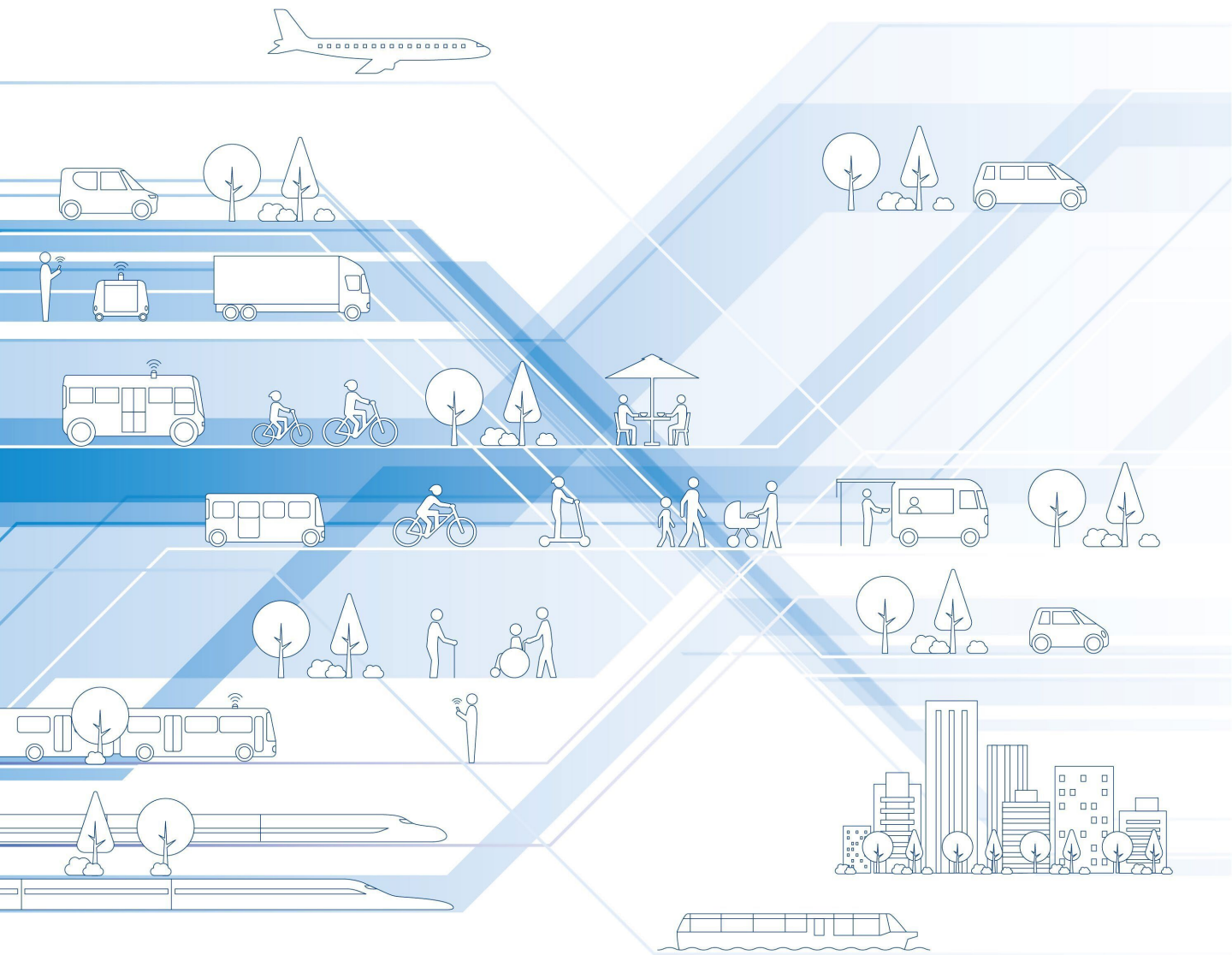


名古屋交通計画 2030

概要版

～最先端モビリティ都市の実現に向けて～



令和5年3月 名古屋市

第1章 名古屋交通計画2030の策定にあたって

■ 目的

- 今後、人口構造の大きな変化、リニア中央新幹線の開業など、名古屋の交通を取り巻く環境が大きく変化します。また、自動運転やICT等の技術開発の進展など、今までになかった先進技術が登場してきています。こうした社会変化をとらえ、持続可能な都市交通体系を形成するため、まちづくりと連携した新たな総合交通計画として「名古屋市交通計画2030」を策定します。

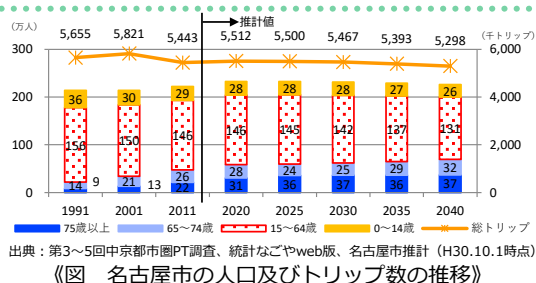
■ 目標年次

- 目標年次は、令和12（2030）年度とします。

第2章 交通を取り巻く環境の変化

■ 交通を取り巻く社会情勢

- 少子高齢化によって令和5（2023）年から人口が減少に転じる見込みとなっており、将来トリップ数も減少すると予測されています。
- 南海トラフを震源とする地震の発生確率は30年以内に70～80％と予測されており、これまで経験したことのない被害の発生が想定されています。
- 名古屋市の1人当たりのCO₂排出量は大都市平均に比べて運輸部門からの排出が高い状況です。



■ 交通の現状

- 名古屋市は、「市営交通事業のあり方と経営健全化方策(第4次答申)」において定めたモデル路線網などの考え方に基づき、おおむね市域全域を公共交通が担っています。
- 都市計画道路は約9割が整備済みであり、高速道路も概成しており、道路率は政令指定都市で約18％と一番高くなっております。
- また、基幹バスやガイドウェイバス（ゆとりーとライン）などの他都市にはない先進的な取組によって、これまで様々な交通課題に対応しまちづくりを進めてきました。

全国初



<基幹バス>

全国初



<ガイドウェイバス>

全国初



<地下鉄（名城線）>

全国初



<リニモ>

《図 これまでの先進的な取組例》

■ 都市構造

- 駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、多様な都市機能が適切に配置・連携され、魅力的で安全であり、創造的活動を生み出す空間づくりがなされている、集約連携型の都市構造の実現をめざしています。

都心ゾーン

高次な都市機能が集積し、市民のみならず広域から人が集い、多様な交流活動が営まれる市街地



駅そば

地下鉄をはじめとした公共交通の駅そばにおいて、利便性が高く歩いて暮らせる居住環境を有する市街地

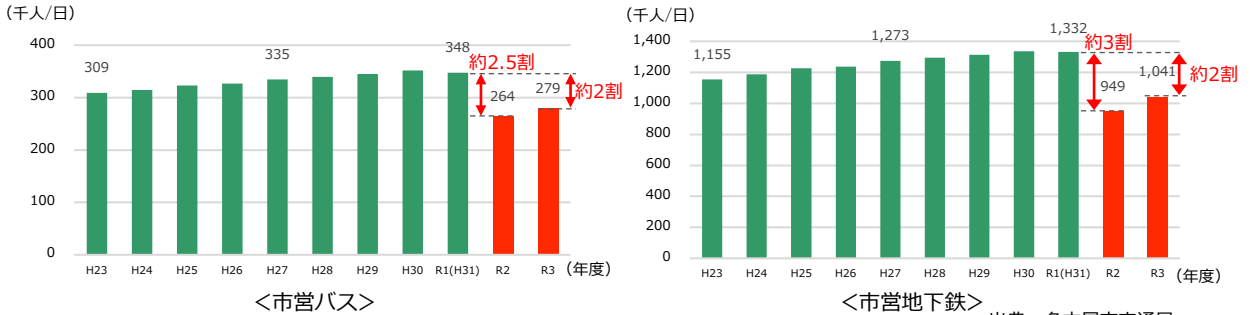
郊外

郊外において、空間的なゆとりと自然豊かなうらおいのある居住環境を有する市街地

《図 交通ゾーン図》

新型コロナウイルス感染拡大による影響

- 令和2（2020）年度における市営地下鉄、市営バスの利用状況は、感染拡大以前の令和元（2019）年度と比較すると市営バスにおいて約2.5割、市営地下鉄において約3割の減少となっています。また、令和3（2021）年度においては、どちらも約2割の減少となっています。

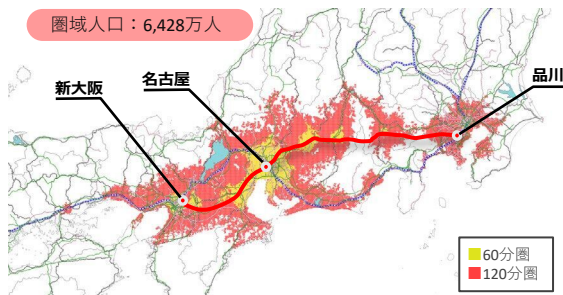


《図 市営バス・市営地下鉄における1日当たりの利用者数の推移》

出典：名古屋市交通局

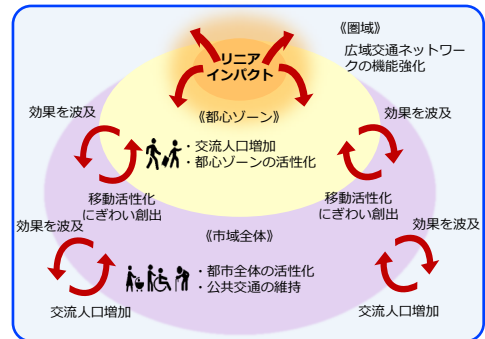
リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成

- リニア中央新幹線の全線開業により東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約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、約7,000万人の交流圏が生まれることとなります。
- その中心に位置している名古屋は、交流拠点、玄関口としての役割がより一層重要となることが期待されます。
- 都心ゾーンを中心に、買い物・食事など自由目的での移動の喚起や乗換の時間までも楽しめる移動などといったワクワクするような魅力が求められます。



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

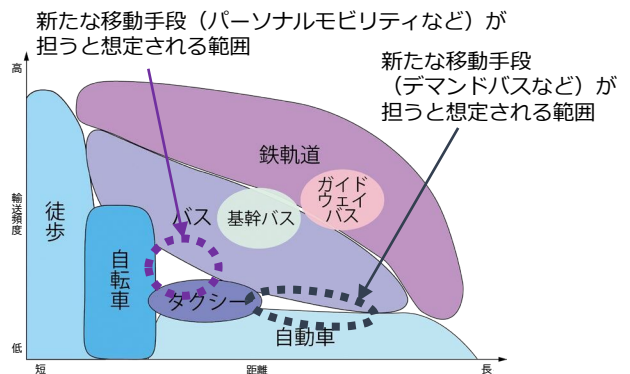
《図 リニア中央新幹線開業（東京－大阪間）による交流圏の拡大イメージ》



《図 リニア中央新幹線開業効果の波及イメージ》

交通における今後の動向

- 新たな移動手段（パーソナルモビリティ、デマンドバスなど）と既存の移動手段を組み合わせ、シェアリングやデマンド交通といった新しい仕組みを活用しながら、これからの多様な移動ニーズに対応していくことが必要です。
- 駐車施策をはじめとした既存の取組に加え、MaaSなどの新たな取組や検討が必要となります。
- 自動運転技術によって、交通事故の低減や渋滞の緩和などが期待されており、公共交通においては無人運転化により、経営の効率化やドライバー不足の解消などが期待されます。
- DXのさらなる進展により、誰もが使いやすい・わかりやすいといった視点に立った移動の質の向上が求められています。



《図 移動手段の役割分担イメージ図》

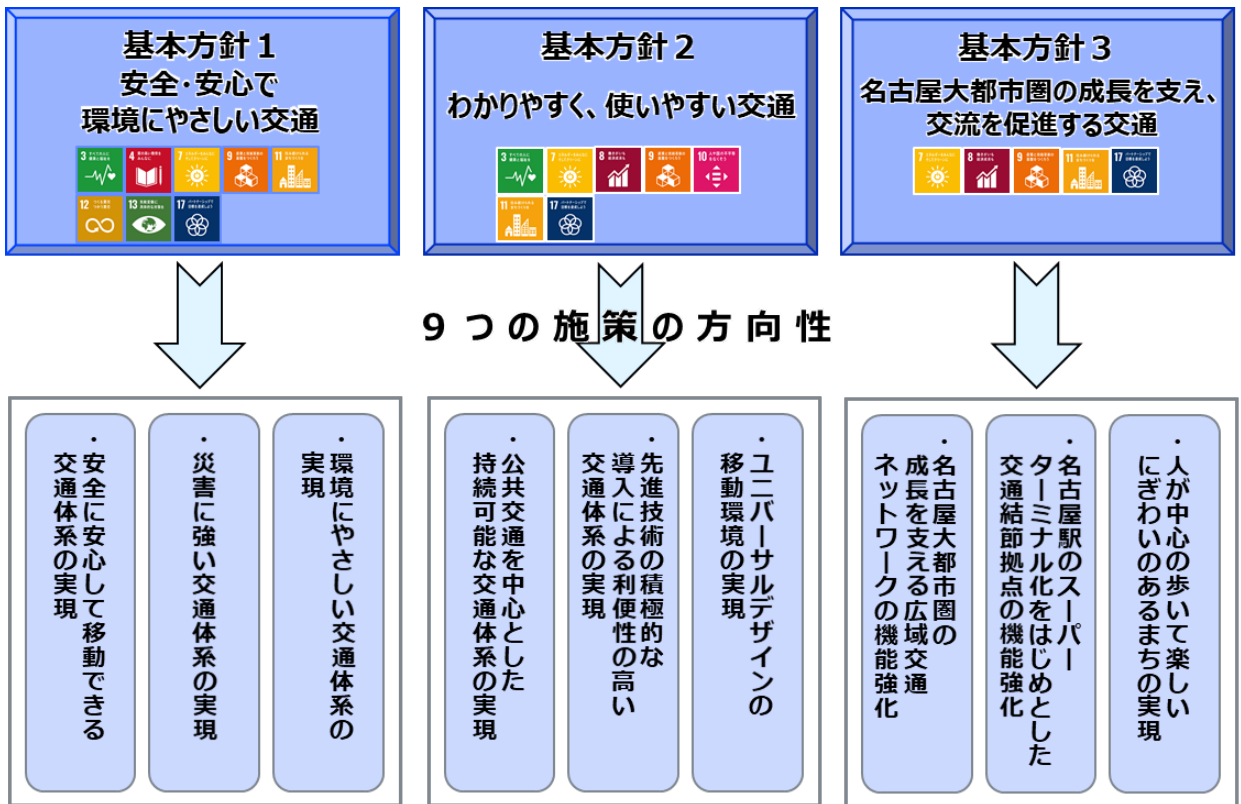
第3章 将来における交通の基本理念と基本方針

■ 基本理念

持続可能な都市の発展に向けて、
まちづくりと連携した誰もが移動しやすい総合交通体系を形成します。

■ 基本方針・施策の方向性

- 時代の潮流の変化に的確に対応し、新たな時代における交通政策を展開していくため、『なごや新交通戦略推進プラン』を継承し、国・県の関連する計画や『名古屋市総合計画2023』における重点戦略とも整合をはかることで、基本方針と施策の方向性を設定します。



《図 基本方針と施策の方向性》

- 基本理念とそれに基づく3つの基本方針の実現のため、9つの施策の方向性をふまえ、総合的な交通政策を推進していきます。
- 特に本市は、戦災復興土地地区画整理事業により生み出された100メートル道路や立体都市公園制度創設前に新しい試みとしてバスターミナルと公園を一体的に整備したオアシス21、新しい交通システムとして中央走行方式を採用した基幹バス及び高架専用区間を走行するガイドウェイバスなど、名古屋の特性を活かした施策を推進し効果的に成果を挙げてきました。
- 今後も、自動車産業を中心としたモノづくりが発展してきたこの地域だからこそ、先進技術をフル活用して、誰もが快適に移動できる環境を実現する必要があります。

第4章 「最先端モビリティ都市」の実現に向けて

■ 本市が目指す交通の将来像

- 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～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)

将来イメージ

・公共交通の効率的な運行

ガイドウェイバスなどの専用レーン又は優先レーンにおける自動運転技術が実装され、持続可能な公共交通ネットワークが形成され、効率的に運行されています。

・まちの賑わいと連携したウォーカブルな都市空間の形成

道路と沿道施設が一体となることで賑わいが創出され、SRTなどの先進的なモビリティがまちと調和し、シームレスに走行することで回遊性が向上し、居心地がよく移動したくなる都市空間が形成されています。

・円滑な移動環境の形成

さらなる成熟に導くために、既存の公共交通ネットワークを活かし、多様な移動手段がシームレスに提供され、誰もが必要な時に自由自在に移動できる公共交通を中心とした移動環境がMaaSの活用によって形成されています。

■ 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4つの展開について3つの交通ゾーンに応じて実施します。

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

展開2

持続可能な公共交通ネットワークの形成

展開3

まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

展開4

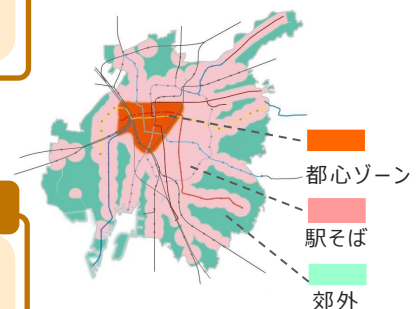
地域のニーズに応じた移動環境の形成

全市的な展開

魅力的な都心ゾーンの形成

豊かな生活圏の形成

都心ゾーンへの来訪者増加による賑わい創出



《図 交通ゾーン図》