

名古屋市地域公共交通計画 (素案)

令和6年〇月 名古屋市

目 次

第1章 地域公共交通計画について	1
・ 目的	
・ 計画の位置付け	
・ 計画の区域	
・ 計画の期間	
第2章 名古屋市における現状と課題	2
・ 人口の変化等	
・ 代表交通手段	
・ 運転免許の自主返納数	
・ 公共交通の現状	
・ 公共交通の利用状況と新型コロナウイルス感染症拡大による影響	
・ 公共交通カバー圏域	
・ 公共交通空白地の分布	
・ 周辺市町村からの移動の状況	
・ 都市構造	
・ 現況と課題の整理	
第3章 公共交通に関する基本的な方針について	10
・ 名古屋交通計画2030との関係	
・ 名古屋が目指す交通の将来像の実現に向けて	
・ 基本方針の設定	
第4章 具体的な実施施策	12
・ 名古屋市における公共交通ネットワークに求められる役割の整理	
・ 施策の方向性	
・ 公共交通ネットワークの維持	
・ 地域の実情に応じた移動手段の確保	
・ 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成	
・ 施策の実施スケジュール（参考）	
第5章 評価指標・推進体制について	20
・ 計画の目標	
・ 推進体制と進捗管理	

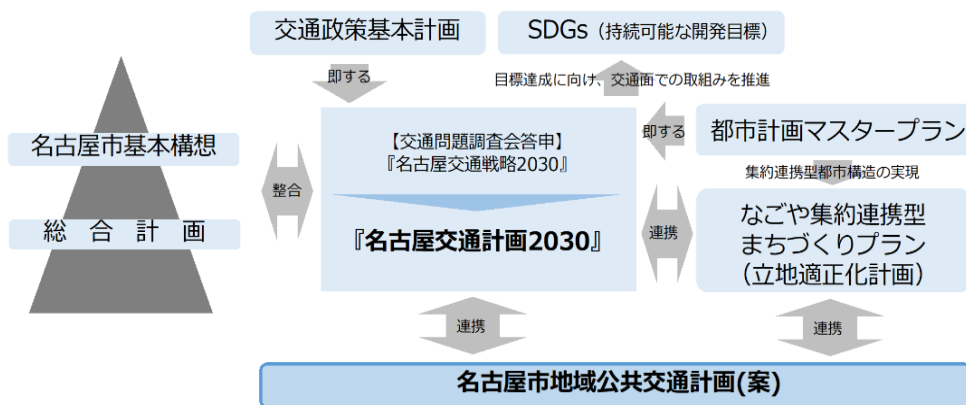
第1章 地域公共交通計画について

■ 目的

- 今後、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するとともに、自動運転やICTをはじめとする先進技術が進展する中、快適でスマートな移動環境の実現を目指し、既存ストックと先進技術を活用して誰もが快適に移動できる最先端モビリティ都市を実現するため、名古屋市では、名古屋交通計画2030を令和4年度に策定しました。
- 一方、生産年齢人口の減少や高齢人口の増加による人口構造の大きな変化や新型コロナウイルス感染症拡大によるライフスタイルの変化の影響を受け、公共交通利用者が減少するなど公共交通は大変厳しい状況に置かれています。
- 国においても、地域交通の「リ・デザイン」として、地域公共交通ネットワーク全体について、自動運転や MaaS などの「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「3つの共創（連携・協働）」により地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を向上する取り組みが示されています。
- こういった状況を踏まえ、名古屋市として、将来にわたって地域の特性やニーズに応じた持続可能な公共交通を確保していくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「名古屋市地域公共交通計画」を策定します。

■ 計画の位置付け

- 名古屋市地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画であり、国際目標である「SDGs（持続可能な目標）」、名古屋市の交通に関する上位計画である「名古屋交通計画2030」など様々な計画と整合・連携を図ります。



«図 関連計画との関係»

■ 計画の区域

- 本計画の区域は、名古屋市内全域とします。

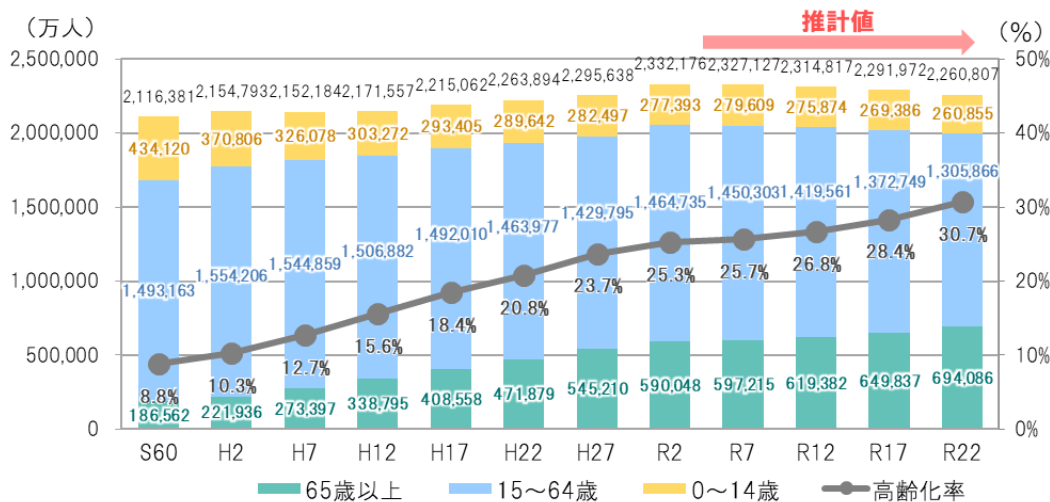
■ 計画の期間

- 本計画の期間は、令和6（2024年）年度から令和10（2028年）年度までの5年間とします。

第2章 名古屋市における現状と課題

人口の変化等

- 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、将来人口も減少すると予測されています。
- 高齢化率は令和22（2040）年に30.7%になると推計されており、高齢化が進展すると見込まれます。

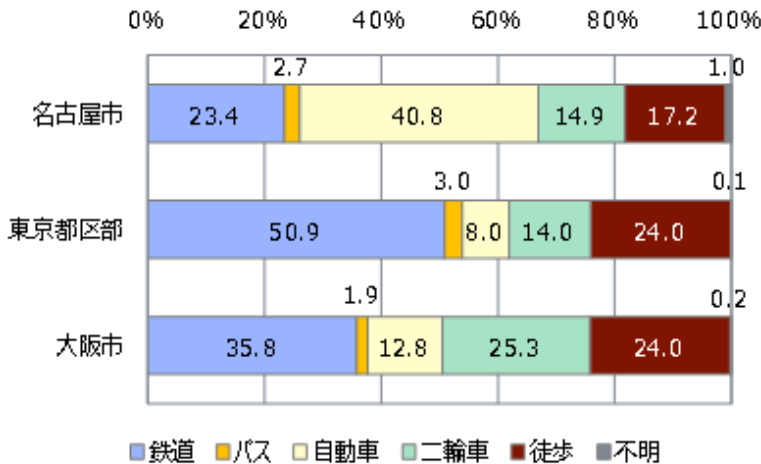


出典：統計なごやweb版、名古屋市推計（H30.10.1時点）

《図 名古屋市の人口の推移》

代表交通手段

- 本市における代表交通手段割合は、東京都区部や大阪市と比べ、自動車の利用割合が高く、公共交通（鉄道・バス）・徒歩の割合は低くなっています。

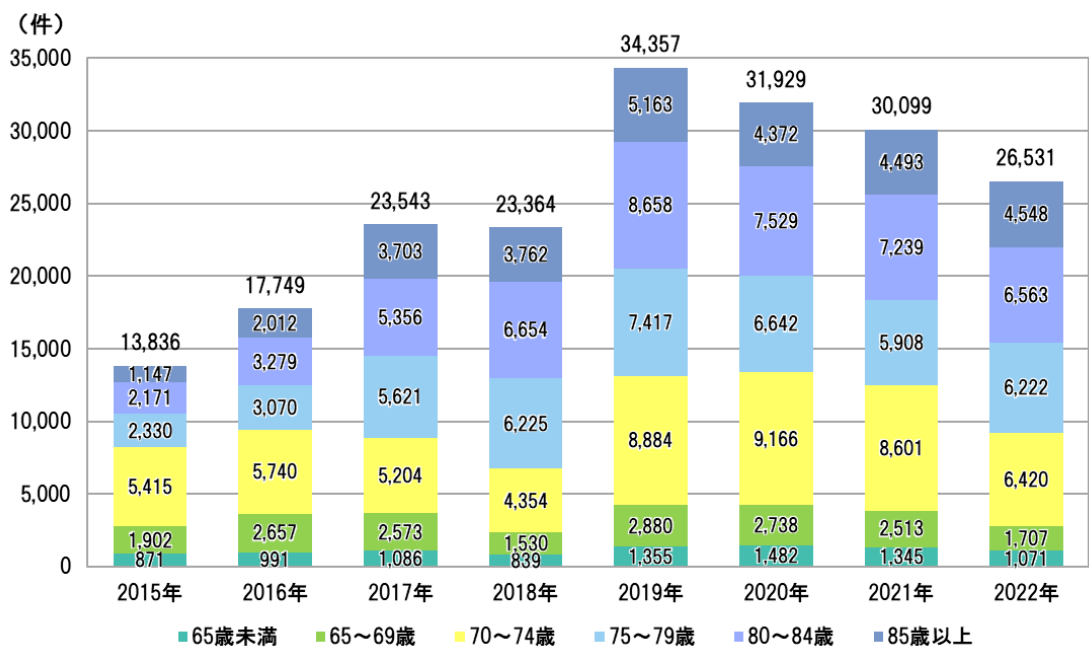


出典：名古屋市 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年度）
東京都区部 第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
大阪市 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2010年度）

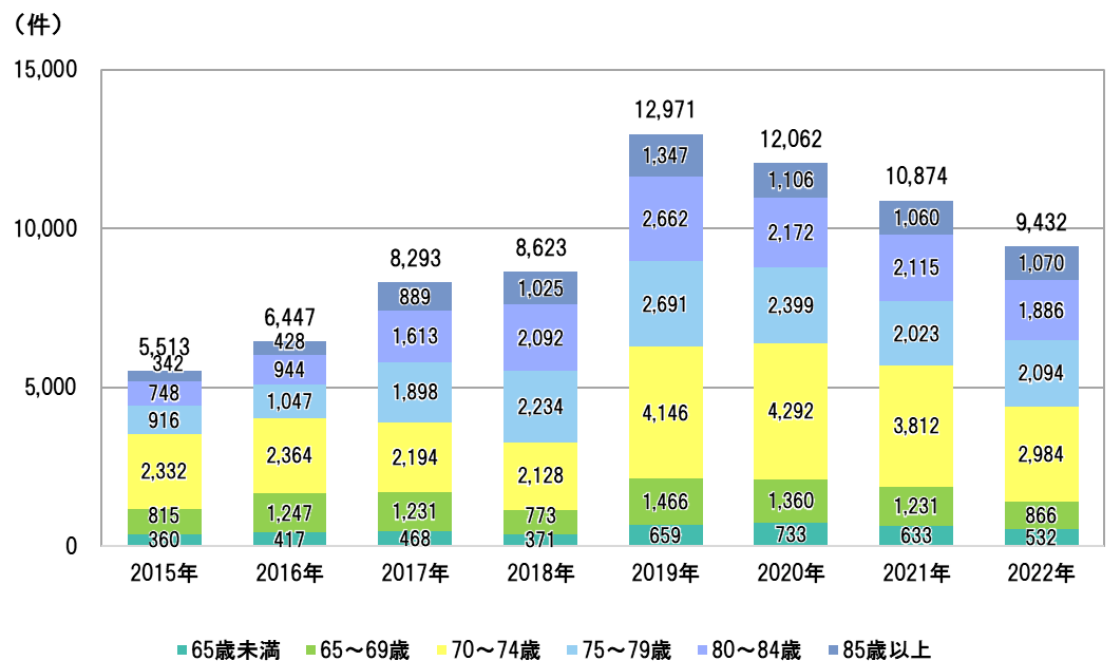
《図 三大都市圏の代表交通手段割合》

■ 運転免許の自主返納数

- 高齢ドライバーによる事故を受け、令和元（2019）年に運転免許証の自主返納件数が急増したものの、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2（2020）年以降は高齢者人口が増加している一方で自主返納件数は減少傾向にあります。
- 愛知県における運転免許証の自主返納件数の約3.5割を名古屋市が占めている状況です。



出典：警察庁HP



提供：愛知県警察本部

《図 名古屋市運転免許返納件数推移》

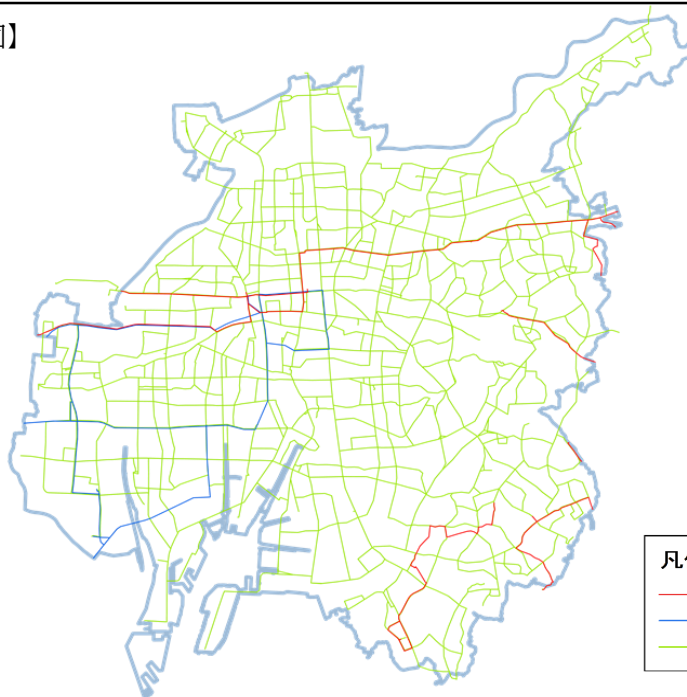
公共交通の現状

- 鉄道及び軌道については、J R、名鉄、近鉄や地下鉄などが都心部から市の郊外部および周辺市町にかけて路線が整備されており、市内の移動の中心を担っています。
- バスについては、市営バス路線を中心に、名鉄バスや三重交通の路線とあわせて市内全域に整備されており、基幹的な交通から地域内での移動まで、幅広い移動を担っています。
- タクシーが、利用者のニーズにきめ細かく、柔軟に応じることができるといった機能を有する公共交通として、定期路線の公共交通では対応が困難な移動ニーズを支えています。

【鉄道及び軌道路線図】



【バス路線図】

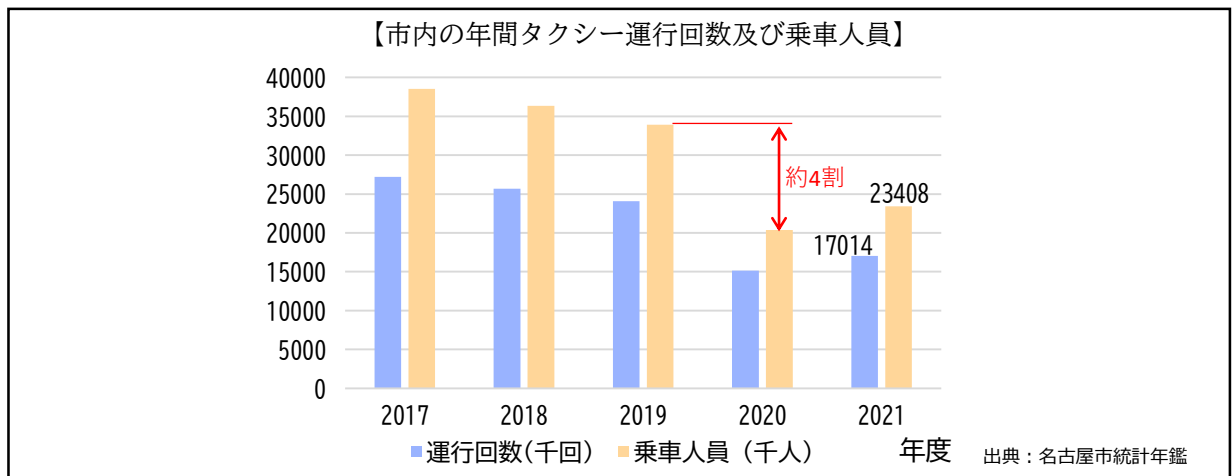
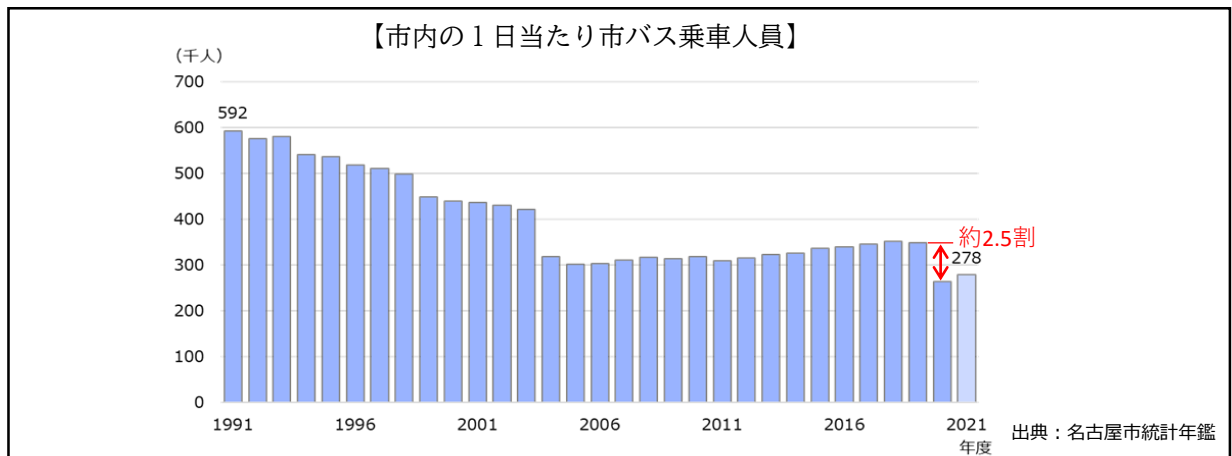
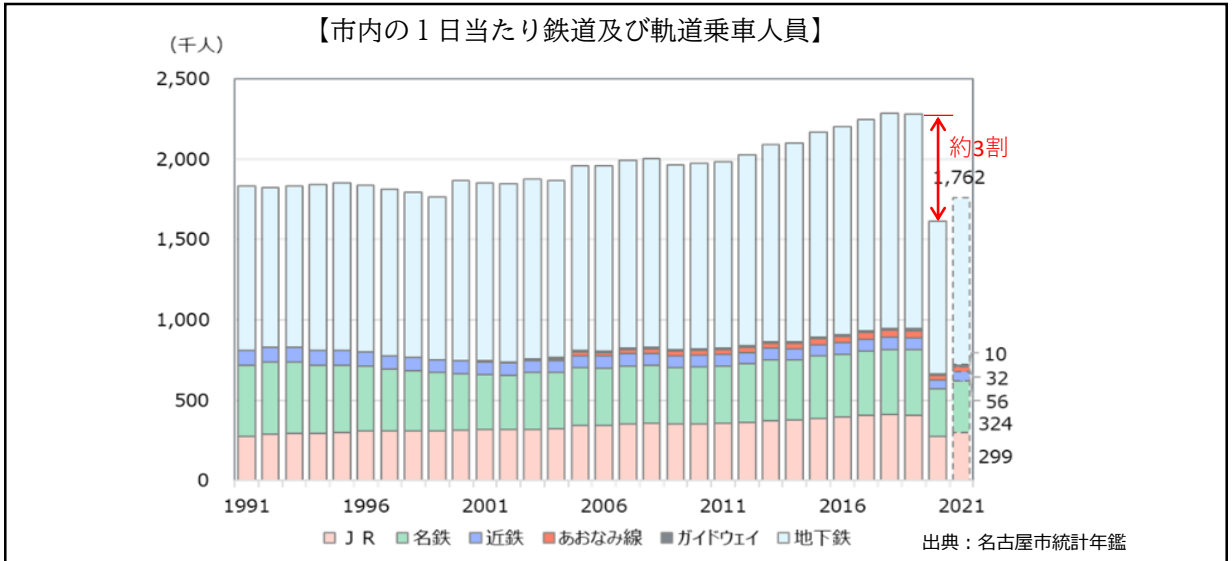


凡例

- 名鉄バス路線
- 三重交通バス路線
- 市営バス路線

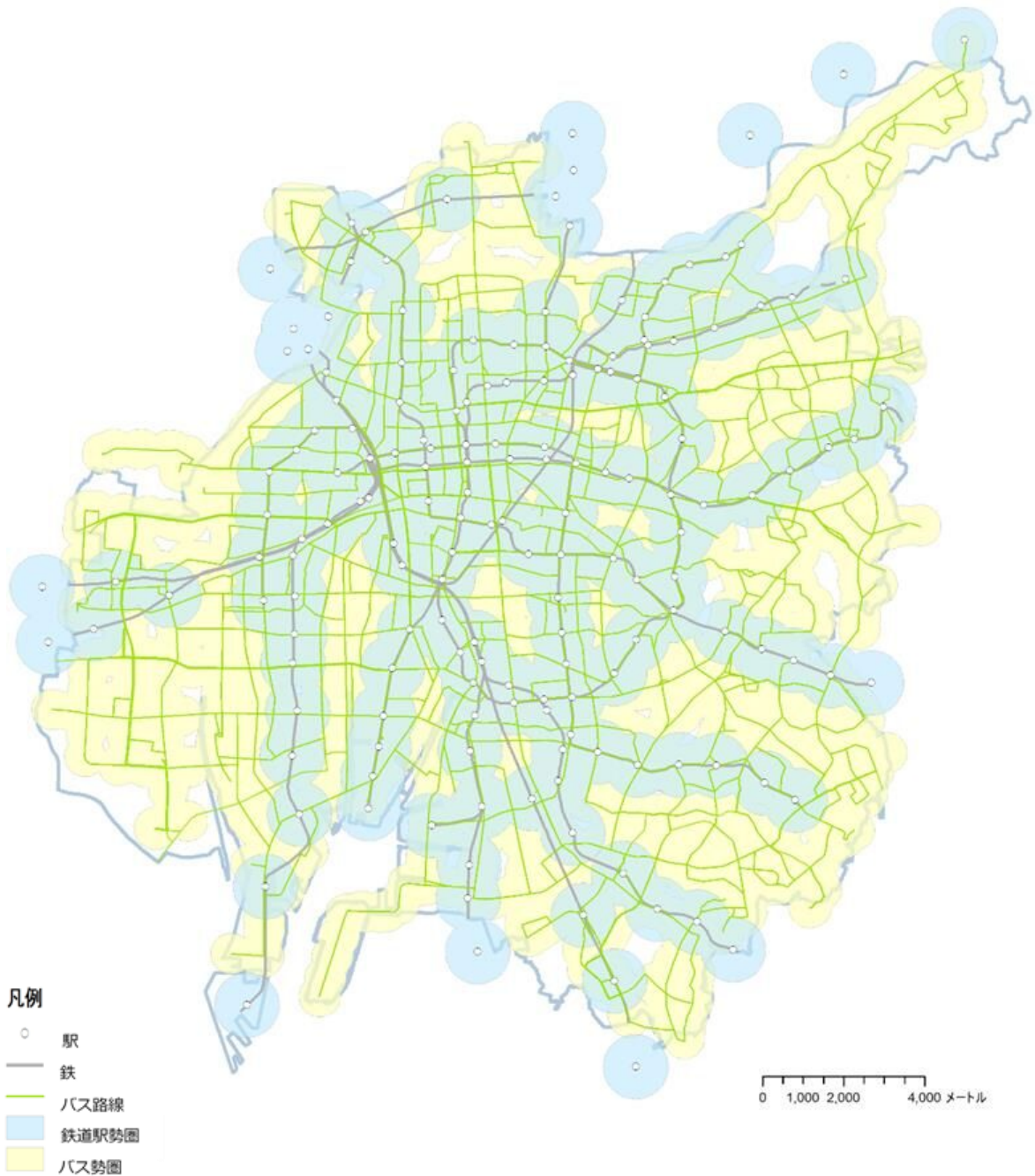
公共交通の利用状況と新型コロナウイルス感染症拡大による影響

- 鉄道およびバスの利用状況は、平成23（2011）年以降増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化の影響を受け、令和2（2020）年に鉄道及び軌道で約3割、バスで約2.5割、タクシーにおいては約4割もの減少がありました。
- 令和3（2021）年には、公共交通全体で利用が回復傾向になりましたが、コロナ禍前の約7～8割程度にとどまり、大変厳しい状況にあります。



■ 公共交通カバー圏域

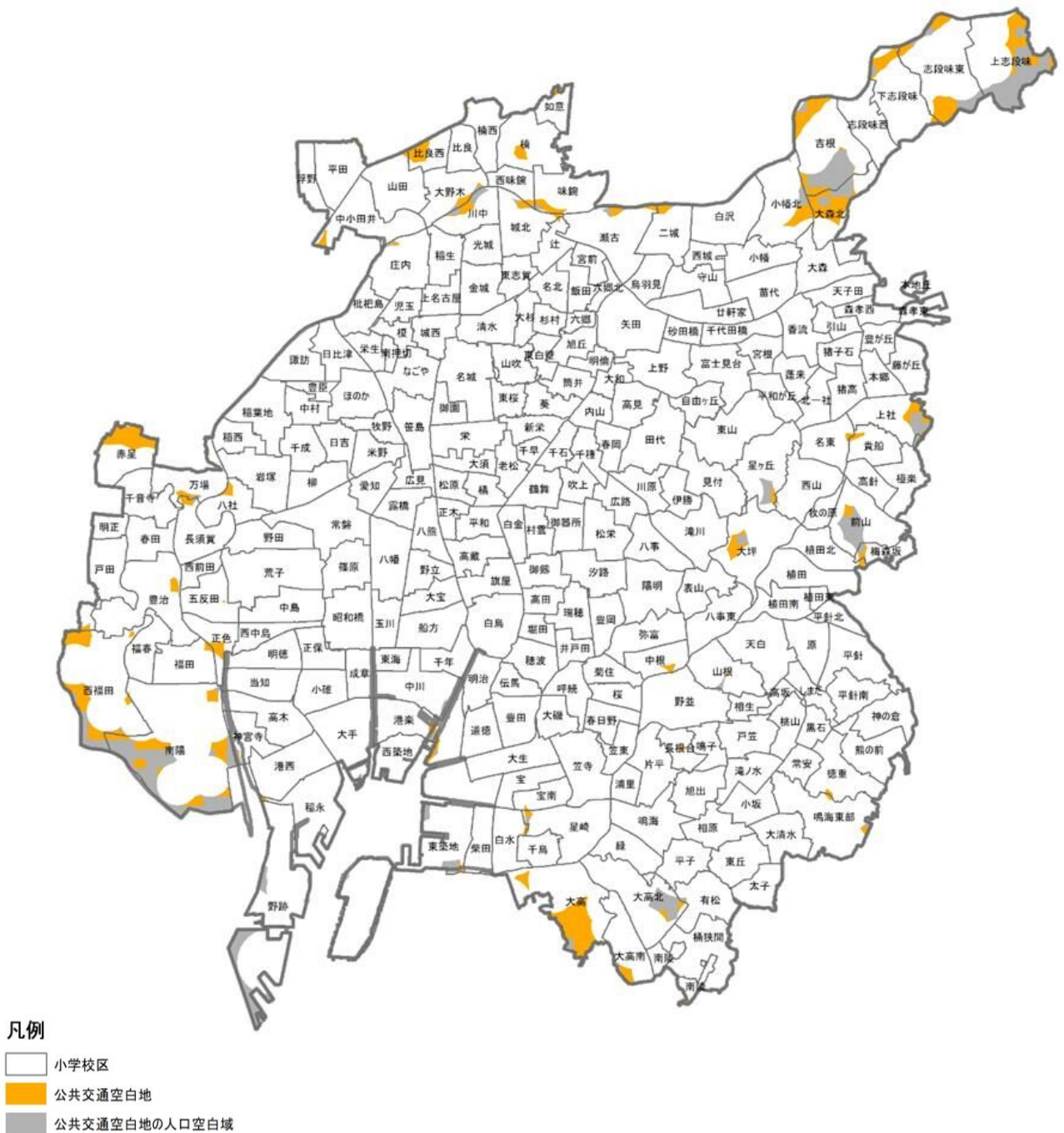
- 市営交通事業のあり方と経営健全化方針（第4次答申）に定められた、鉄道駅勢圏800m、バス停勢圏500mで名古屋市内の公共交通のカバー圏域を見ると、公共交通が市内全域に広く整備されていることがわかります。



《図 公共交通による市内カバー圏域》

公共交通空白地の分布

- 鉄道駅へ800m以内、バス停へ500m以内でアクセスできないエリアである公共交通空白地が、南陽・西福田地区や大高地区、志段味地区などの市境に近い地区に多く分布しています。

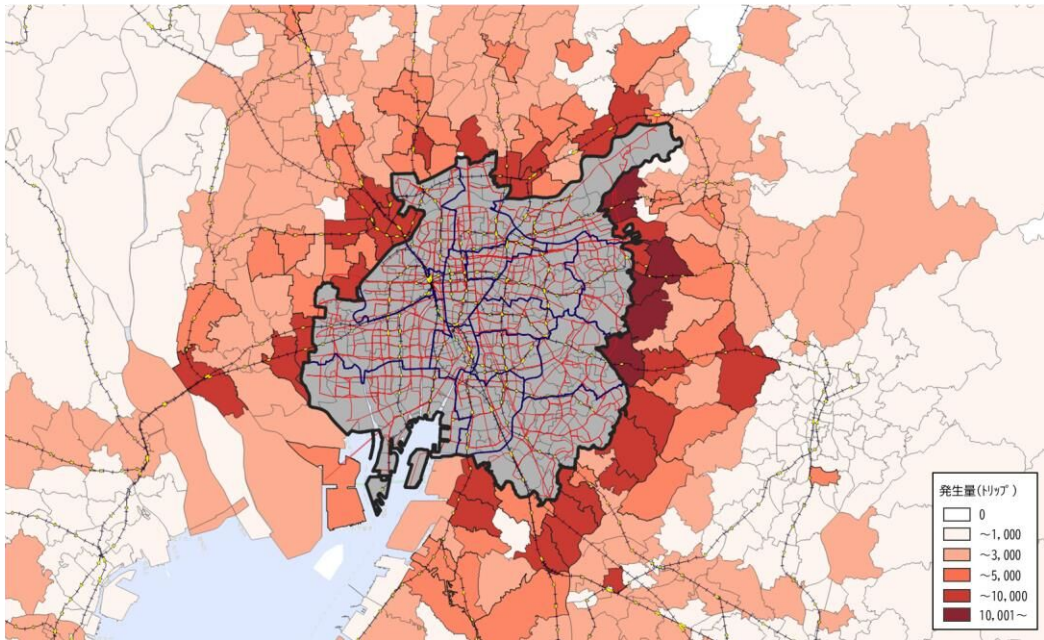


《図 市内の公共交通空白地の分布》

■ 周辺市町村からの移動の状況

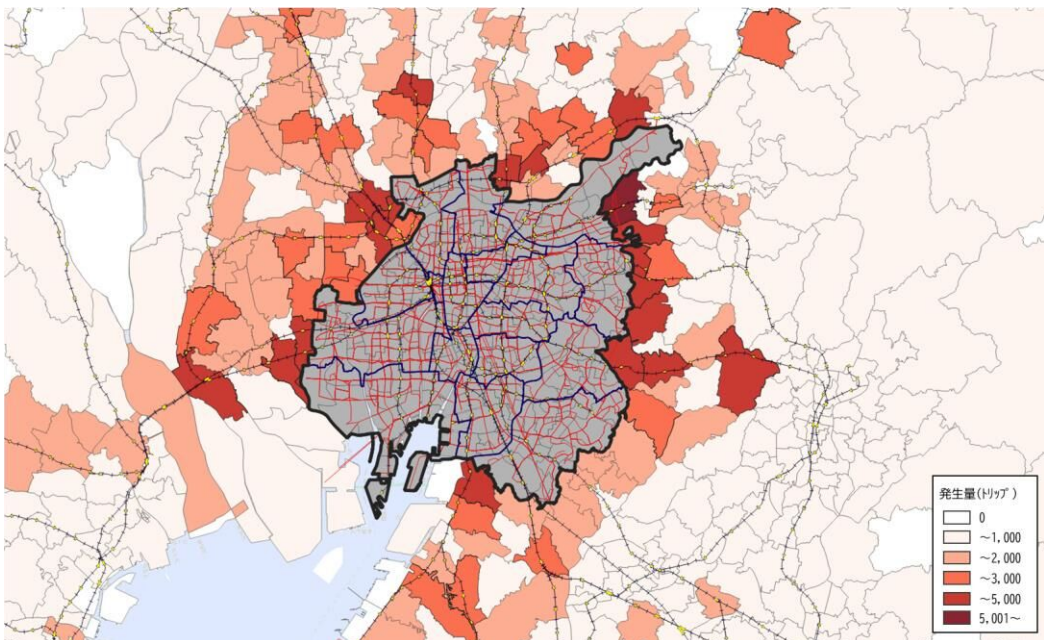
- 名古屋市周辺市町村から、名古屋市への流入が多く、通勤・通学では鉄道沿線からの流入が多くなっています。

■ 名古屋市着トリップの小ゾーン別発生量：全目的・全手段計（H23）



《図 名古屋市着トリップの小ゾーン別発生量 全目的・全手段計（H23）》

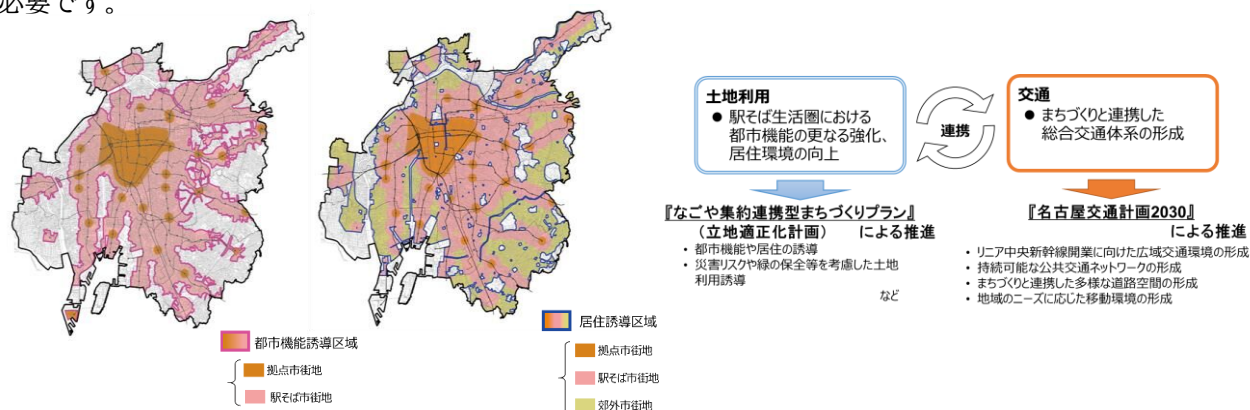
■ 名古屋市着トリップの小ゾーン別発生量：出勤登校計・全手段計（H23）



《図 名古屋市着トリップの小ゾーン別発生量 出勤登校計・全手段計（H23）》

都市構造

- 本市では、「なごや集約連携型まちづくりプラン（立地適正化計画）」において、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。
- 集約連携型都市構造実現のためには、都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあわせて、地域間や駅間の連携をはかるための交通ネットワークの形成や安全・快適に移動できる交通環境の形成が必要です。



出典：なごや集約連携型まちづくりプラン

《図 なごや集約連携型まちづくりプランとの連携》

現況と課題の整理

【現況】

- 新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などから、公共交通利用者は大きく減少しており、今後も少子高齢化といった人口構造の変化による影響が見込まれています。
- 東京都区部や大阪市と比べ、交通手段に占める自動車の割合が高く、新型コロナウイルス感染症拡大以降は運転免許の返納数も減少傾向となっており、自動車への依存度が高い状況にあります。
- 名古屋市の公共交通の状況を鉄道駅・バス停勢圏による公共交通カバー圏域で見ると、鉄軌道網やバス路線網が市内全体に張り巡らされており、市内全域に公共交通ネットワークが形成されていますが、市境に近い地域には公共交通空白地となっている地域もあります。



【課題】

- 新型コロナウイルス感染症拡大に加え、少子高齢化による人口構造の変化により、今後も公共交通利用者が減少し、厳しい状況が続くことが見込まれるため、公共交通の維持・確保に向けた対応が必要です。
- 自動車への依存度が高い状況にあることから、環境への影響を配慮するとともに、運転免許返納後の移動手段の確保など、今後の人口減少や高齢化の進展なども考慮して公共交通への転換を図る必要があります。
- なごや集約連携型まちづくりプランに掲げた集約連携型都市構造の実現を目指す一方で、市の周辺部に点在する公共交通空白地において、日常生活の移動に不便を感じている方々への対応についても、まちづくりと連携しながら進める必要があります。

第3章 公共交通に関する基本的な方針について

名古屋交通計画2030との関係

- 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、リニモなど、先進的な交通システムの積極的な導入により、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。
- これまでの先進的な取り組みである「既存ストック」と「先進技術」を活用することで、名古屋市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中で、名古屋市が目指す将来像を、最先端モビリティ都市として掲げています。

最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動するために～

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】

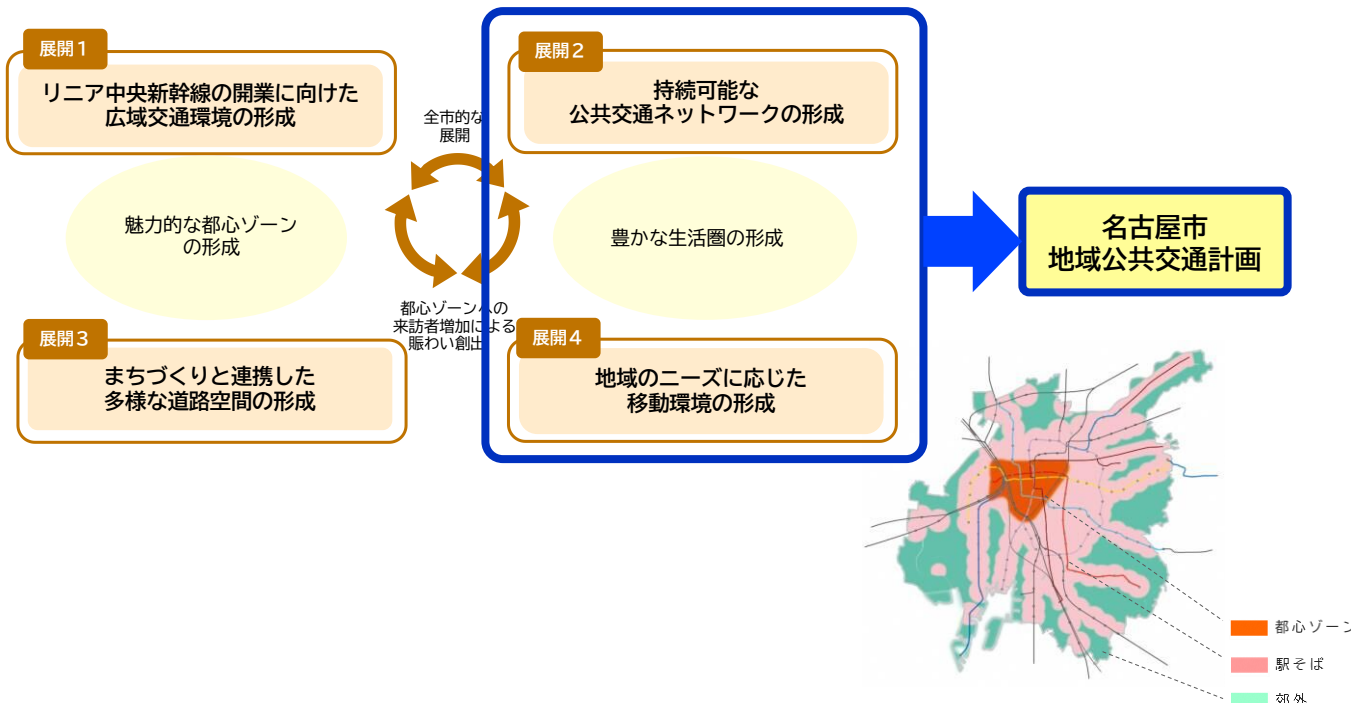
(公共交通網、都市空間 など)



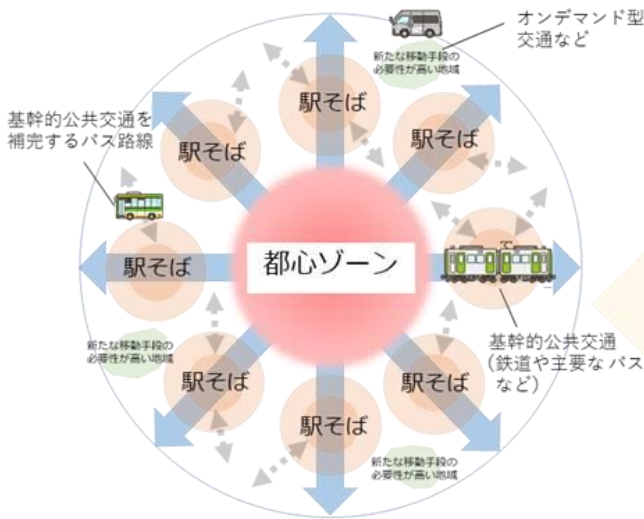
【先進技術】

(ICT、自動運転技術 など)

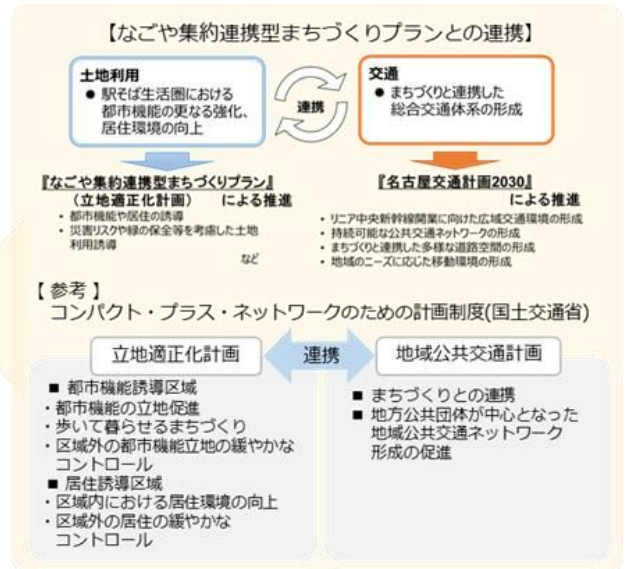
- 名古屋交通計画2030では、最先端モビリティ都市の実現に向けて、「リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成」、「持続可能な公共交通ネットワークの形成」、「まちづくりと連携した多様な道路空間の形成」、「地域のニーズに応じた移動環境の形成」を4つの展開として3つの交通ゾーンに応じて実施することを掲げています。
- 本計画では、最先端モビリティ都市の実現に向けた4つの展開のうち、公共交通との関連性の高い展開2と展開4の施策について実施します。



名古屋が目指す交通の将来像の実現に向けて



「将来の名古屋市の交通ネットワークのイメージ」



- 名古屋市では、なごや集約連携型まちづくりプラン（立地適正化計画）において、目指すべき都市構造を「集約連携型都市構造」と掲げており、その実現のためには、都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあわせて、拠点間や地域との連携を図るための公共交通ネットワークの形成や安全・快適に移動できる交通環境の形成が不可欠です。
- 一方で、公共交通については、今後見込まれる少子高齢化の進展、人口減少による社会構造の変化、新たな先進技術の社会実装等による移動ニーズ及び生活様式の変化などを見据えながら、将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークのあり方を検討していく必要があります。
- また、これまで名古屋市の公共交通は交通事業者を中心に事業展開を図ってきましたが、今後は官民をはじめ地域の多様な関係者が連携・協働することにより、地域のニーズに応じた移動環境を形成するための検討を進めていく必要があります。
- こうした状況を踏まえながら、将来にわたってまちづくりと交通が連携することで、都市の魅力と活力の向上を図るとともに、誰もが快適に移動できる最先端モビリティ都市の実現を図ります。

基本方針の設定

- 名古屋交通計画2030や名古屋市における現況・課題、名古屋が目指す交通の将来像を踏まえ、交通事業者や市民など関係者が一体となって持続可能な公共交通ネットワークを確保していくための基本方針を設定します。

基本方針1 集約連携型都市構造と連携した
公共交通ネットワークの確保



基本方針2 連携・協働による
公共交通サービスの向上



基本方針3 地域が主体的に参画する
公共交通システムの構築



第4章 具体的な実施施策について

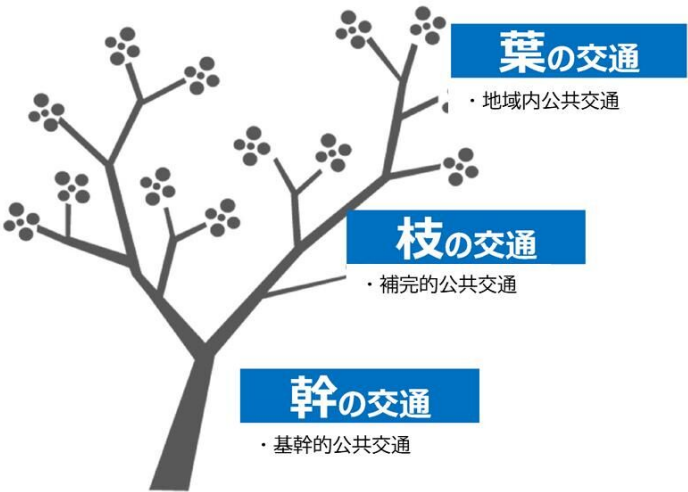
名古屋市における公共交通ネットワークに求められる役割の整理

- 持続可能な公共交通ネットワークを確保するために目指すべき公共交通ネットワークとして、まちづくりと連携しながら、求められる役割に応じた公共交通を確保していく必要があります。
- 名古屋市では、公共交通ネットワークが市内全域に広く張り巡らされており、様々な移動手段が存在していることから、その役割を下記のとおり整理し、関係者間で共有したうえで、取り組むべき施策を検討します。
- 役割の整理にあたっては、公共交通ネットワーク全体を1本の木と捉え、まちづくりにおける基幹となる「幹」の交通、駅などの拠点と生活する地域を結ぶ「枝」の交通、地域内での日常生活を支える「葉」の交通といった階層に分類します。

《表 名古屋市の公共交通に求められる役割》

階層		役割	機能
幹 枝 葉	基幹的公共交通	・速達性・大量性・定時性を有するもの ・拠点市街地や駅そば市街地といった都市機能の拠点となる地域を結ぶもの ⇒鉄道および専用道を有するなど鉄道に準じる機能を持つ主要なバス路線（基幹バス・GWB）	●速達性 ●大量性 ●定時性 ●安定性 ●継続性 ●柔軟性
	補完的公共交通	・基幹的公共交通を補完するとともに、拠点間・地域間の連携を図る役割を担うもの ⇒基幹バスを除くバス路線	
	地域内公共交通	・利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができるもの。 ・主に買い物、通院等、地域内の住民の日常生活における移動を支える役割を担うもの ⇒デマンド交通等	

※乗用タクシーは、あらゆる階層において、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることのできる公共交通として位置付けます。



出典：国土交通省資料に基づき名古屋市作成

■ 施策の方向性

【公共交通ネットワークの維持】

- 集約連携型都市構造では、公共交通を軸に都市機能や居住を集約し、駅などの周辺を拠点となる市街地として位置付けています。拠点となる駅などを結び、都市の骨格形成に寄与する「幹」の交通を将来にわたって維持し、それを補完し、拠点間や地域との連携を図る「枝」の交通については、必要なサービス水準を確保するとともに、「葉」の交通についても多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じるための仕組みづくりをすることで、公共交通ネットワークの維持を図ります。
- そのために、公共交通の現状や公共交通利用による環境面・健康面などでの優位性などを市民・利用者へ周知し、公共交通を中心とした移動への転換を図るとともに、将来にわたって公共交通の機能強化に関する取り組みを進めます。

【地域の実情に応じた移動手段の確保】

- 公共交通空白地や高齢化の進展など、交通に関する課題は地域によって状況が様々であることから、地域が主体となって課題解決に取り組む必要があります。地域の多様なニーズに対応できるよう、デマンド交通等の新たな移動手段の導入に関する仕組みづくりを進めていきますが、まずは公共交通空白地として課題を有する地域での実証実験を通して効果検証を行い、「葉」の交通としての役割を整理します。
- 将来において、「葉」の交通であるデマンド交通等の新たな移動手段の効果的な活用による公共交通のサービス水準の確保についての可能性を検証し、必要に応じてその展開を図ります。

【先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成】

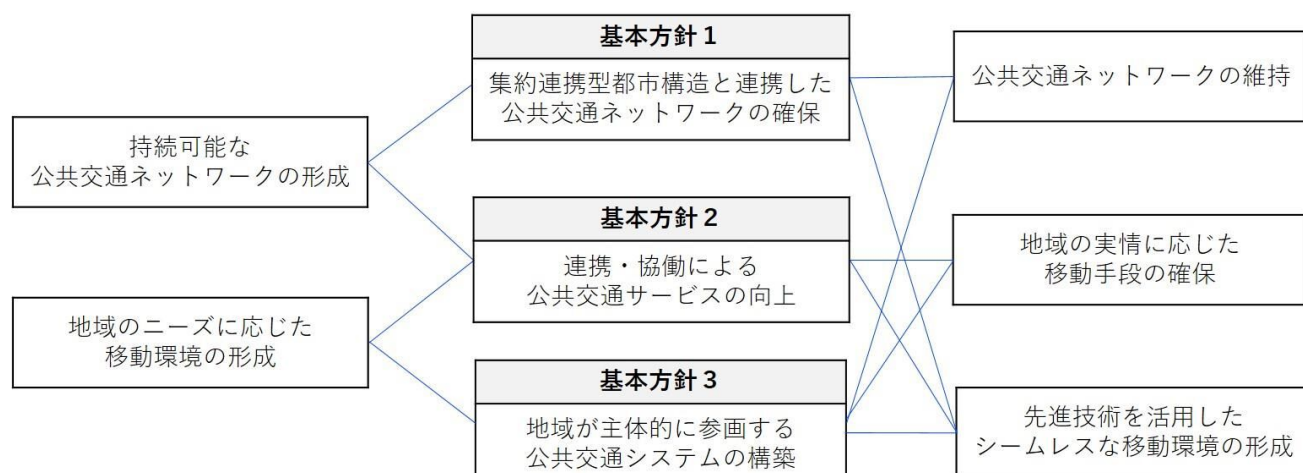
- AI技術や自動運転などの交通DXや、環境にやさしい車両などの交通GXといった交通に関する様々な先進技術を積極的に活用し、公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上を効果的に推進します。

上記のような考え方をもとに、様々な実施主体が連携・協働して施策に取り組むことで、持続可能な公共交通ネットワークの確保を目指します。

名古屋が目指す交通の将来像

基本方針

施策の方向性



《図 施策の方向性について》

公共交通ネットワークの維持

実施主体：名古屋市・交通事業者・市民利用者



名古屋市の公共交通に関する周知と利用促進

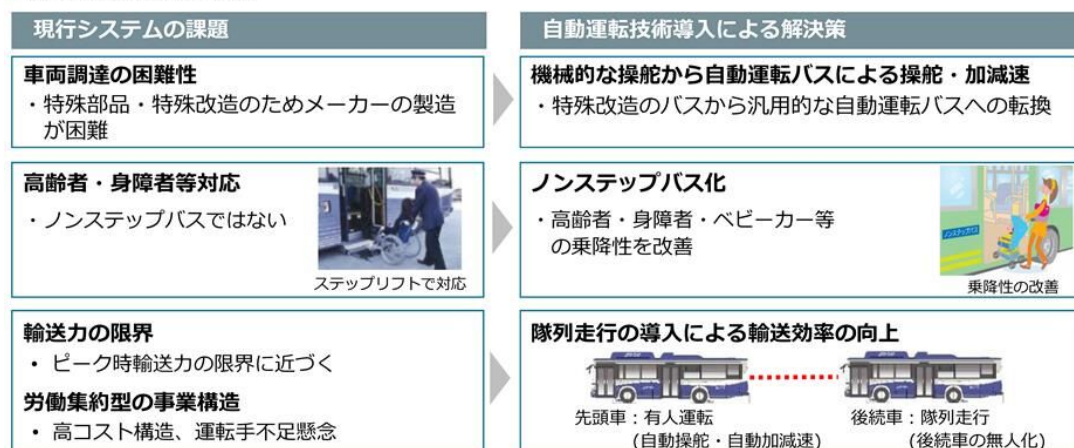
- 新型コロナウイルス感染症等の影響を受け、大変厳しい状況にある公共交通を維持し、持続可能なものとしていくためには、行政、交通事業者、市民利用者がそれぞれの立場から公共交通を支える必要があります。
- そのために、名古屋市の公共交通ネットワークの現況を整理し、市民利用者等に対して公共交通の必要性に関する周知を行うことにより、公共交通を利用してもらうことが大変重要です。
公共交通を利用する人がわかりやすく、そして安全・安心して移動できるようにバリアフリールートなどの乗り換えに関する情報を提供します。
さらに、公共交通を利用することで生じる家計面、環境面、健康面での効果などの情報を提供することで、自動車から公共交通への交通行動の転換を促していきます。

実施主体：名古屋市・交通事業者・企業

ガイドウェイバスへの自動運転の実装

- ガイドウェイバスの車両更新が必要となる令和8年度を目途に、高架区間で有人を前提に加減速や操舵の運転支援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図ります。
- 導入以降も、経営改善や労働力不足等の課題解決に向けて、高架区間での隊列走行や無人運転など、さらに高度な自動運転技術の実装を目指した検討を進めていきます。
- 今後、路面公共交通において、収益性や交通需要、インフラ整備及び人口増減等を踏まえ、機能強化すべき候補路線を検討しますが、将来的にはガイドウェイバスでの運用実績で得た知見を活かして、これらの路線やSRTに対して自動運転技術を展開していきます。

自動運転技術導入検討



《図 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》

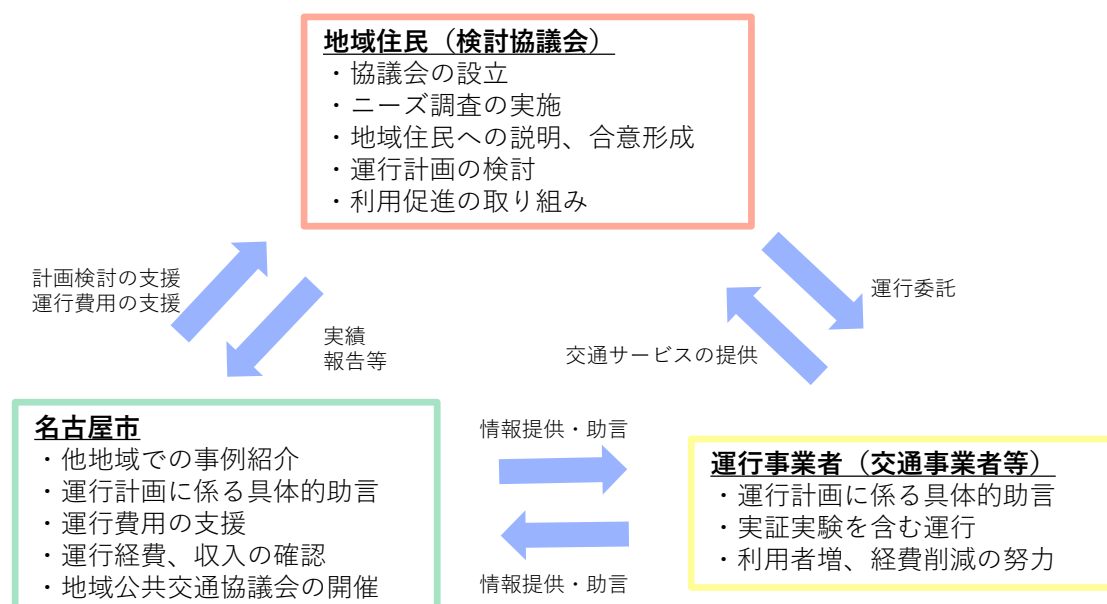
■ 地域の実情に応じた移動手段の確保



実施主体：名古屋市・交通事業者・市民利用者・企業

■ 交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入

- 交通に関する課題は地域によって状況が異なることから、地域が主体となって地域の将来像を描き、地域、行政および交通事業者の三者がそれぞれの役割から連携・分担して取り組むことが重要です。
そのため、交通課題の解決に向けた地域の取り組みに対する支援制度を構築し、それを効果的に活用してもらうことで、地域のニーズに応じた移動手段の確保・充実に図ります。
なお、支援制度の内容については、地域の移動状況の把握や運行内容の検討といった準備段階や、試験運行も含めた運行に要する経費などに対する支援の仕組みづくりを行います。
- 特に市内には、鉄道駅へ800m以内、バス停へ500m以内でアクセスできない「公共交通空白地」として課題を有する地域があり、道路幅員など物理的な理由によるものについては既存の公共交通だけでは対応が困難です。
- 課題の解決にはデマンド交通などの新たな移動手段の導入も含めた対応が必要であり、公共交通空白地を対象として運行に向けた実証実験などに取り組み、その効果検証を行います。
- そのうえで、今後の高齢化の進展を見据えながら、高齢者などの日常生活の移動に不便を感じている方に対する移動手段確保への活用を検討するとともに、将来に向けて新たな移動手段を活用することによる公共交通のサービス水準の確保の可能性について検証し、必要に応じてその展開を図ります。



《図 交通支援制度の運用イメージ》

■ 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成

実施主体：名古屋市・交通事業者・市民利用者・企業



■ AI技術を活用した新たな移動手段の導入検討

- デマンド交通は、乗降場所や運行時間を運行エリアごとに設定するなど、利用者の需要に応じて柔軟に対応することができる公共交通の手法のひとつです。
- さらに、AI技術を活用することで、予約状況に応じた最適な配車やルート設定ができるなど、限られた資源を効率的に活用した公共交通ネットワークの維持に繋がります。
- 公共交通空白地などの交通課題の解決にあたって、AIオンデマンド交通を活用することで、交通結節点や生活施設へのアクセスを向上させるなど、既存の公共交通を補完し、日常生活での移動に不便を感じている方々への利便性向上を図ります。



出典：国土交通省

《図 AIオンデマンド交通の仕組み》

実施主体：名古屋市・交通事業者・企業

■ 新たなモビリティサービスであるMaaSの活用

- MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。
- 名古屋市には、鉄道やバス路線網が市内全域に整備されているなど、多くの公共交通がありますが、誰もがわかりやすく、使いやすい移動環境を形成するには、公共交通全体を一体として考える必要があります。
- 既存の公共交通や新たな移動手段などの交通サービスが連携し、一体となって公共交通利用者の利便性を向上できるよう、先進技術も活用しながら、MaaSに関する取り組みを推進します。



出典：国土交通省

《図 MaaS概念図》

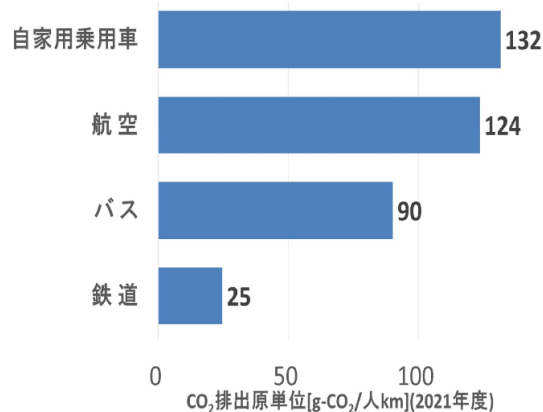
■ 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成



実施主体：名古屋市・交通事業者・市民利用者・企業

■ 環境に配慮した技術の活用

- バス・地下鉄をはじめとする公共交通は環境にやさしく、旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ：輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量を試算すると自家用乗用車と比較してバスで約7割、鉄道で約2割となっています。



※温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

《図 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量》

- 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、運輸部門における二酸化炭素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、公共交通の利用を促すとともに、環境にやさしい車両への転換など、環境に配慮した技術の活用を検討していきます。

実施主体：名古屋市・交通事業者・市民利用者・企業

■ ビッグデータ等を活用した移動分析

- 本市では、人の移動に関する調査としてパーソントリップ調査等を実施していますが、近年ではスマートフォンやGPS等によって位置情報を取得できるビッグデータの活用がまちづくりの観点からも重要となっています。
- 持続可能な公共交通ネットワークを確保していくにあたって、まちづくりと連携し、人流データ等と既存の公共交通をあわせた人の動きの分析や、新たな移動手段を導入による影響や効果検証など、公共交通に関する現況や課題分析にあたってのビッグデータ等の活用方法について、検討を行います。

■ 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成

実施主体：名古屋市・交通事業者・企業



■ 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、当初運行である名古屋駅-栄間における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・機能の実装を視野に入れながら、路線の段階的な拡充を目指します。



《図 令和4年度の社会実験の様子》



《図 当初運行時のルート》

■ 施策の実施スケジュール

- 本計画で掲げた各施策を着実に推進していくため、施策の実施スケジュールおよび実施主体を以下のとおり設定します。

施策	2024	2025	2026	2027	2028	実施主体
(1) 公共交通ネットワークの維持						
・名古屋市の公共交通に関する周知と利用促進	公共交通の現状や乗換案内など、市民利用者へ情報提供する網頁の整理を行います		公共交通の現状などを市民利用者に周知し、自動車から公共交通への転換を促します			名古屋市・交通事業者・市民利用者
・ガイドウェイバス（GWB）への自動運転の実装	GWBへの自動運転技術の実装に向けた検討を行います		自動運転車両を導入します	GWBで得られた技術・経験等の展開に向けた検討を行います		名古屋市・交通事業者・企業
(2) 地域の実情に応じた移動手段の確保						
・交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入	交通支援制度を活用した実証実験を行います		支援制度を活用し、地域主体による新たな移動手段の導入を推進し 新たな移動手段の有効性に関する効果検証を行います			名古屋市・交通事業者 市民利用者・企業
(3) 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成						
・AI技術を活用した新たな移動手段の導入検討	新たな移動手段の導入に向けた実証実験における活用を検討します		新たな移動手段の導入にあたって、AI技術を活用することで、さらなる利便性の向上を図ります			名古屋市・交通事業者 市民利用者・企業
・新たなモビリティサービスであるMaaSの活用	MaaS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					名古屋市・交通事業者・企業
・環境に配慮した技術の活用	カーボンニュートラルを推進するため、公共交通の利用を促すとともに、環境に配慮した車両への転換を検討していきます					名古屋市・交通事業者 市民利用者・企業
・ビッグデータ等を活用した移動分析	公共交通による人の動きや新たな移動手段の導入による影響・効果検証などへのビッグデータの活用を検討します					名古屋市・交通事業者・企業
・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	導入に向けた調査・検討、社会実験を実施します	名駅・栄間へSRTを導入します 都心部周回ルートへの展開等を検討します		事業規模の拡大を図ります		名古屋市・交通事業者・企業

第5章 評価指標・推進体制等について

計画の目標

- 本計画に掲げた施策を実施することで、名古屋が目指す交通の将来像である最先端モビリティ都市の実現を図るため、施策の評価指標及び目標については、関連計画である名古屋交通計画2030に位置付けられた項目を基に設定します。
- 施策の進捗状況について、定性的・定量的に評価するとともに、必要に応じて計画の見直しを行います。

《表 成果指標と目標値の一覧》

名古屋が目指す交通の将来像	指標	成果目標		
		現状値	数値目標	
			2025年度	2028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%	84%
	市内の鉄軌道及び市バス1日当たりの乗車人員合計※1	188万人 (2020年度)	259万人 (2024年度)	258万人 (2027年度)
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%	54%
	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 8件以上

※1 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。262万人（2019年度）

検討中

施策の方向性	実施施策	計画目標
公共交通ネットワークの維持	名古屋市の公共交通に関する周知と利用促進	
	ガイドウェイバスへの自動運転の実装	
地域の実情に応じた移動手段の確保	交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入	
先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成	AI技術を活用した新たな移動手段の導入検討	
	新たなモビリティサービスであるMaaSの活用	
	環境に配慮した技術の活用	
	ビッグデータ等を活用した移動分析	
	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	

第5章 評価指標・推進体制等について

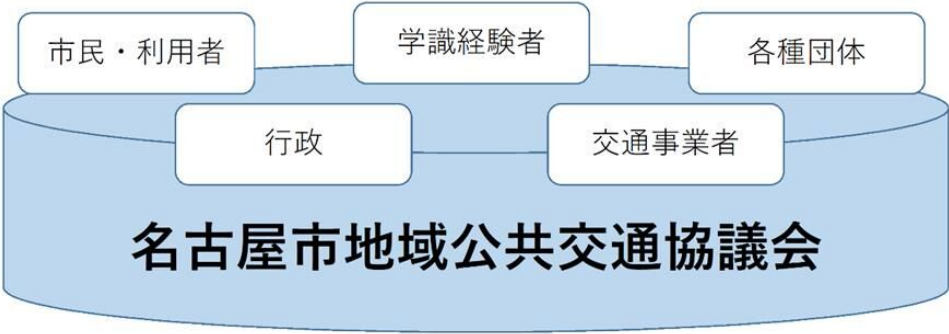
■ 推進体制と進捗管理

- 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、行政や交通事業者などの関係者が担う役割と、計画の目標において設定した成果目標を示すことで、施策の効果的・効率的かつ計画的な推進を図ります。
- 各実施施策を着実に推進するため、名古屋市地域公共交通計画で掲げた交通政策の方向性に基づき、「市民利用者」「交通事業者」「行政等」がそれぞれの役割の下、連携しながら取り組みます。
- 各施策の取組状況や関連計画、事業との整合・連携、社会経済情勢の変化などを勘案しながら、成果指標（目標値）の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。
- 計画推進のプロジェクトマネジメントは、名古屋市地域公共交通協議会が主体となって実施するものですが、公共交通等に関わる関係者（市民、交通事業者、行政、関係機関など）が施策実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながら、国の補助制度等も活用し、十分に連携を図り、取り組んでいきます。

【ガバナンス体制について】

- ✓ 名古屋市が名古屋市地域公共交通計画の策定および施策の実施に向けた調整を行うとともに、各実施主体にて必要なデータの提供や実施主体間での連携・協働を図りながら、施策を推進していきます。
- ✓ 名古屋市地域公共交通協議会において、計画に掲げた施策の進捗管理をするとともに、その達成状況を評価・検証し、必要に応じて取り組み内容やスケジュールの見直しを行います。

分類	役割
行政	・ 地域公共交通計画の作成・見直し ・ 実施主体の調整
実施主体	・ 施策の実施 ・ 必要なデータの提供 ・ 関係者間での連携・協働
協議会	・ 実施施策の達成状況の評価・検証 ・ 計画の作成・見直しに向けた協議



《図 ガバナンス体制のイメージ》