

## 背景・経緯

名古屋交通計画2030は、市長の附属機関である名古屋市交通問題調査会（S56～）からの答申を基に令和5年3月に策定した。

## 【第4号諮問】

- ・2019.7：名古屋市交通問題調査会に諮問「まちづくりと連携した新たな総合交通体系について」
- ・2022.2：名古屋市交通問題調査会から答申「名古屋交通戦略2030～最先端モビリティ都市の実現に向けて～」

## 名古屋交通計画2030

### 1. 名古屋交通計画2030の策定にあたって

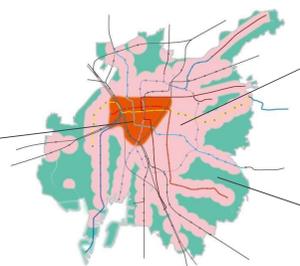
- ・人口構造の大きな変化
- ・リニア中央新幹線の開業
- ・自動運転、ICT等の技術開発の進展
- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う移動環境の変化

### 2. 交通を取り巻く環境の変化

#### 交通と都市構造

##### 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〕

### 3. 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

基本方針1  
安全・安心で  
環境にやさしい交通



基本方針2  
わかりやすく、  
使いやすい交通



基本方針3  
名古屋大都市圏の  
成長を支え、  
交流を促進する交通



### 9つの施策の方向性

- ・安全に安心して移動できる交通体系の実現
- ・災害に強い交通体系の実現
- ・環境にやさしい交通体系の実現
- ・公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現
- ・先進技術の積極的な導入による利便性の高い交通体系の実現
- ・ユニバーサルデザインの移動環境の実現
- ・名古屋大都市圏の成長を支える広域交通ネットワークの機能強化
- ・名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした交通結節拠点の機能強化
- ・人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現

### 4. 最先端モビリティ都市の実現に向けて

#### 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、更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】

(公共交通ネットワーク、都市空間 など)

【先進技術】

(ICT、自動運転技術 など)

#### 最先端モビリティ都市の実現に向けた4つの展開

##### 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

##### 展開2

持続可能な公共交通ネットワークの形成

- ◎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

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

##### 展開3

まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

- ◎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
- ◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

##### 展開4

地域のニーズに応じた移動環境の形成

- ◎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
- ◎公共交通空白地への移動手段の導入

名古屋交通計画2030

5. 各展開の取組一覧

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

早急を実施する重点的な取組

《R3年度以降の取り組み》

◎名古屋駅周辺における交通機能の強化	◎R4年度：「名古屋駅西側駅前広場デザイン計画」策定、名駅通の歩道拡幅を実施 R5年度：名古屋駅東側モニュメント「飛翔」の解体工事完了、東側駅前広場（地下部）の都市計画変更
◎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	◎R4年度：SRTの社会実験として、名駅～栄間で連節バスを走行。R5年度：名駅～栄間で連節バスの導入準備や、テラス型乗降空間の社会実験を実施

<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	・R4年度：クルーズ名古屋の利用促進のため、フォトブックや映画製作、周辺施設との連携企画などの取組を実施 ・R4年～：堀川クルーズで、春秋に納屋橋～名古屋城前で試験運航を実施
◎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	・R4年度：空港の利用促進を目指し、ターゲット層を絞った航空路線のPR等の取組を実施

展開2

持続可能な公共交通ネットワークの形成

早急を実施する重点的な取組

《R3年度以降の取り組み》

◎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	◎R5年度：GWBの自動運転技術導入に向け、次期バス車両の磁気マーカー誘導方式などによる実証実験を実施
◎地域公共交通計画の策定	◎R4年度：地域公共交通協議会設立、R5年度：計画を策定予定

<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	・「名古屋市交通事業経営有識者懇談会」を開催し、学識経験者等からご意見を伺うなど、R5年度末の計画策定に向けた検討
◎交通分野におけるカーボンニュートラルの推進	・R4年度：燃料電池バス一台を市バスに試行導入しR5年度から運行開始 ・R4・5年度：個人が導入する電気自動車やプラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車に対して、補助を実施
◎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	・R4年度：民間鉄道駅舎バリアフリー化設備設置補助を実施（名鉄金山、JR名古屋駅） ※R5年度はJR名古屋駅の補助を実施予定
◎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	・一時退避場所や退避施設に係る拡充協議を実施 ・R4年度：「伏見・栄地区都市再生安全確保計画」に基づき、帰宅困難者用備蓄物資を新規購入 ・R4年度：名駅周辺地域で水位情報周知システムの運用開始

展開3

まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

早急を実施する重点的な取組

《R3年度以降の取り組み》

◎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	◎R5年度：都心部等において多様な使い方を想定した高質な空間づくりを誘導する「Nagoyaまちなかオープンスペース制度」の運用
◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応	◎R2年度～：久屋大通で、北エリア・テレビ塔エリアは指定管理者制度を活用した公園の維持管理を実施し、南エリアは再整備プランの作成中及び再整備の事業化準備中

<その他の主な取組>

◎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	・R4年度：栄ミナミや錦2目目でシェアサイクルポートを設置
◎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	・名高速の都心アクセス関連事業について、順次本体工事に着手

展開4

地域のニーズに応じた移動環境の形成

早急を実施する重点的な取組

《R3年度以降の取り組み》

◎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	◎交通課題の解決に向け、地域主体の取組に対する交通支援制度の構築に向けた検討
◎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に向け、早期の実証実験実施に向けた検討

<その他の主な取組>

◎交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発	・R5年度：全年齢を対象に自転車乗用車用ヘルメットの購入補助 ・R5年度：ドライバー向け啓発のため、テレビCMの制作・放送や、子ども向けコンテンツを制作
◎環境にやさしく、かっこいい移動について考えるモビリティマネジメントの推進	・敬老バスの交付（令和4年2月より、対象交通機関の拡大及び利用上限回数設定を実施） ・R4・5年度：環境デーなごや等のイベントで、環境性能優良車の展示や試乗会を実施

## めざすべき将来像

- ・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
- ・更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

## 【国の動向】

- ・2022.4：地域交通のリ・デザイン有識者検討会：交通DX・交通GX・3つの共創（連携・協働）
- ・2023.6：社会資本整備審議会都市計画基本問題小委員会：公共交通軸の確保とまちづくりの取組み連携の重要性

## 名古屋交通計画2030

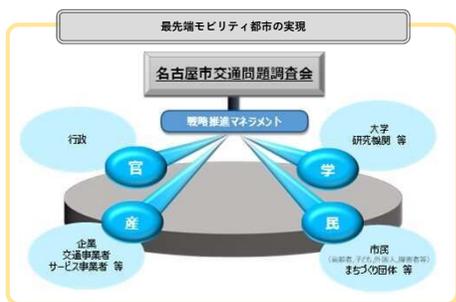
### 6. 成果指標

- ・成果指標として、**4つの展開に対応して指標を設定**
- ・各展開に対して、**定性的指標、定量的指標を一つずつ設定**
- ・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・管理を行う

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 <sup>※1</sup>	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 <sup>※2</sup>	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 <sup>※3</sup>	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))

### 7. 推進体制と進捗管理



- ・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**

- ・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**

## 今後の交通分野における課題

### 名古屋交通計画2030に記載された交通における今後の動向

- （1）新たな移動手段と仕組みの導入  
①パーソナルモビリティ、②グリーンスローモビリティ、③デマンド交通、④シェアリング
- （2）交通需要の最適化  
①駐車マネジメント、②パークアンドライド、③ダイナミックプライシング、④MaaS
- （3）自動運転社会に向けて…豊かな道路空間の活用（自動車のための空間減少・人のための空間への転換）
- （4）DX（デジタルトランスフォーメーション）の加速化…データを活用した様々な連携



### 国・他都市の動向や今後想定される課題等

- （1）他都市における地域公共交通ネットワークの危機
- （2）全国的な公共交通の担い手不足
- （3）少子高齢化等による公共交通利用者の減少
- （4）ウォーカーブル施策や地域まちづくり等と連携した地域の実情に応じた移動手段等の検討
- （5）福祉・観光等の様々な分野・事業者との連携・協働
- （6）カーボンニュートラル・GXの加速化への対応

## 本日より意見をいただきたいこと

最先端モビリティ都市を目指す本市として  
**次期総合交通計画策定を見据えて検討すべき課題・施策**

## 今後の想定スケジュール

R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
名古屋交通計画2030策定	事例調査、課題抽出 現況把握・分析等		施策検討 ・調整等		次期総合交通計画に関し 交通問題調査会への諮問、 専門部会等での検討・答申		次期総合交通計画 策定