# 第４章

# 具体的な実施施策

# 第４章　具体的な実施施策

## 1　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。

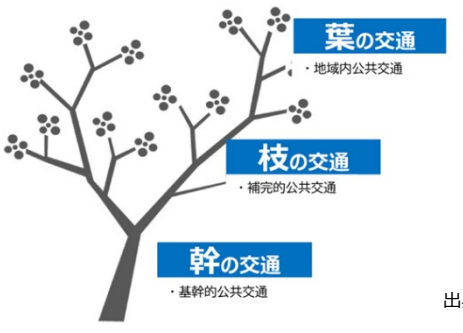
名古屋市では、公共交通ネットワークが市内全域に広く張り巡らされており、様々な移動手段が存在していることから、その役割を下記のとおり整理し、関係者間で共有したうえで、取り組むべき施策を検討します。

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 4-1　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≫

| 階層 | | 役割 | 機能 |
|---|---|---|---|
| 幹 | 基幹的<br>公共交通 | ・速達性・大量性・定時性を有するもの<br><br>・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<br>⇒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） | |
| 枝 | 補完的<br>公共交通 | ・基幹的公共交通を補完するとともに、拠点間・地域間の連携をはかる役割を担うもの<br>⇒基幹バスを除くバス路線 | |
| 葉 | 地域内<br>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。<br><br>・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<br>⇒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られる。




出典：国土交通省資料に基づき名古屋市作成

## 2　施策の方向性

新型コロナウイルス感染症の影響などを受け、公共交通を取り巻く環境が大変厳しいものになっていることを踏まえ、既存の公共交通ネットワークの維持・確保をはかるとともに、交通課題の解決に向けた新たな移動手段を検討していくために、本計画の期間である５年間において取り組む施策の方向性を下記のとおりまとめます。

### ● 公共交通による移動サービス水準の維持・確保

名古屋市においては、市営交通事業のあり方と経営健全化方針（第４次答申）に基づき、市バス・地下鉄が整備されるなど、市内全域に公共交通ネットワークが整備されており、その基準である鉄道駅勢圏 800m、バス停勢圏 500mによる公共交通の人口カバー率を見ると、99.2%を占めるなど、多くの市民の移動を支えています。

また、まちづくりの観点からもこの基準が活用されており、名古屋の都市構造の基礎となる重要な指針となっています。

今後、少子高齢化など、公共交通を取り巻く環境がより厳しいものになることが見込まれる中で、将来にわた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に、まずは第４次答申の考え方に基づき整備されてきた既存の公共交通ネットワークによるサービス水準をしっかりと維持・確保することで、名古屋における公共交通の基盤の維持をはかります。

### ● 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、必要な移動手段について話し合いをするなど、課題解決に向けて地域住民が主体的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を効果的に活用することで、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はかります。

## ● 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。

基本方針と施策の方向性、具体的な実施施策については次のように対応しています。

| 施策の方向性 | 実施施策 | 基本方針1<br>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<br>連携・協働による公共交通サービスの向上 | 基本方針3<br>地域が主体的に参画する公共交通システムの構築 |
|---|---|---|---|---|
| （1）公共交通による移動サービス水準の維持・確保 | ① 求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保 | ● | ● | ● |
| | ② 公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進 | ● | ● | |
| | ③ ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装 | ● | | |
| （2）地域の実情に応じた移動手段の確保 | ① 交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入 | | ● | ● |
| （3）先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成 | ① AI技術を活用した新たな移動手段の導入検討 | | ● | ● |
| | ② MaaSの実現 | ● | ● | ● |
| | ③ 環境にやさしい交通の促進 | | ● | |
| | ④ データを活用した移動実態調査・分析 | ● | ● | ● |
| | ⑤ 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 | ● | ● | |

# 3　具体的な実施施策

## （１）公共交通による移動サービス水準の維持・確保

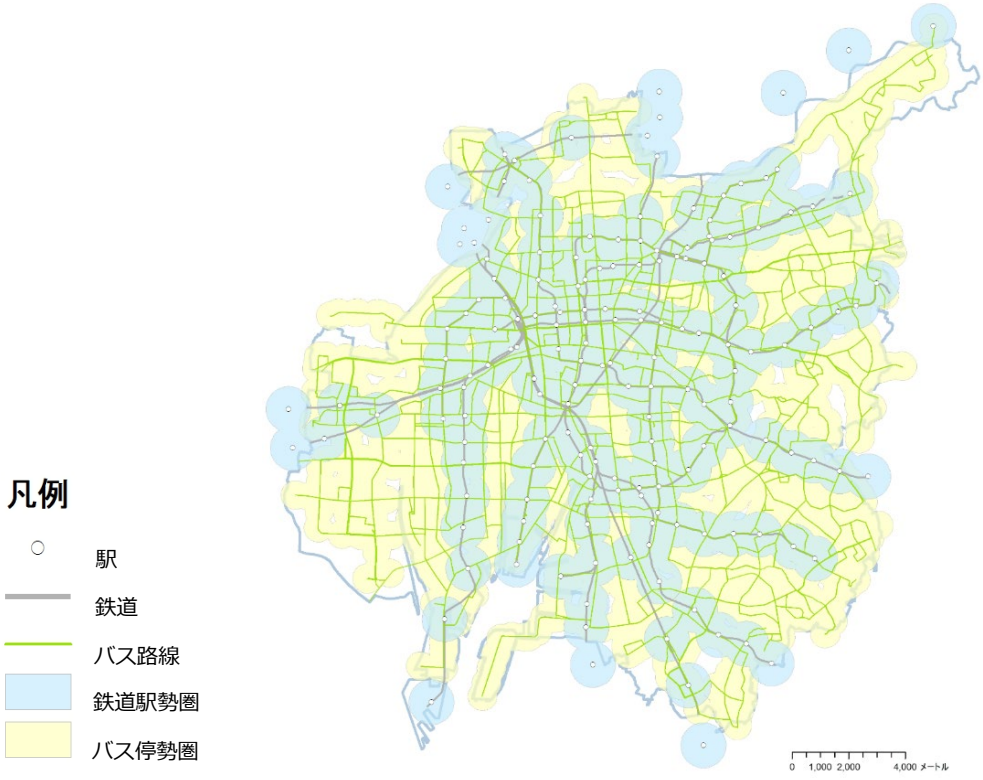
### ①　求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者】**

集約連携型都市構造において、都市機能や居住を集約する拠点となる市街地を駅などの周辺に位置付けており、そういった拠点となる市街地を結ぶ公共交通は都市の骨格形成にも寄与していることから、「幹」の交通を将来にわたって維持するとともに、「幹」の交通を補完し、拠点間や周辺地域との連携をはかる「枝」の交通については、必要なサービス水準を確保することで、既存の公共交通ネットワークによるサービス水準の維持・確保をはかります。

また、既存の公共交通だけでは対応が困難な多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じるために、「葉」の交通に関する仕組みを構築し、将来に向けて新たな移動手段も活用した公共交通のサービス水準確保の可能性を検証します。

維持・確保にあたっては、「幹」、「枝」、「葉」の役割の整理にあわせ、交通事業者の経営努力だけではなく、行政による公共交通を維持・確保するために必要な支援や市民利用者による積極的な利用など、それぞれの実施主体が連携・協働しながら地域公共交通計画に掲げる施策の推進等により取り組んでいきます。




≪図 4-1　公共交通による市内カバー圏域（再掲）≫

### ②　公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者】**

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。

高齢者や子ども、障害者、外国人等を含めた公共交通を利用する誰もがわかりやすく、そして安全に安心して移動できるように、バリアフリーに関する継続した取組みや、バリアフリールートなどの乗り換えに関する情報提供などを行います。

また、交通事業者による割引施策など、公共交通をより便利に利用することができる取組みについて、行政からも利用者に対して周知することで、公共交通の利用促進に繋げます。

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。

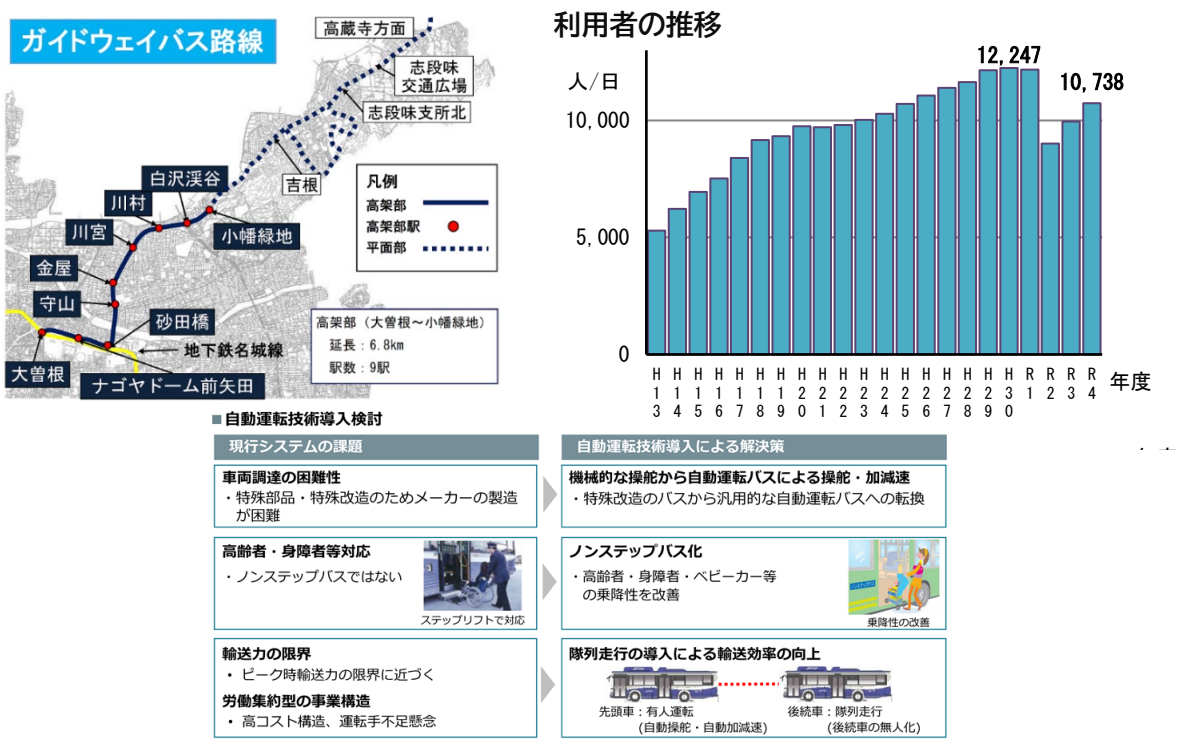
### ③　ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、企業】**

名古屋市北東部の基幹的公共交通であるガイドウェイバスは、土地区画整理事業による志段味地区のまちづくりが進む中で利用者が年々増加しており、路線としての維持・改善が重要となっています。

ガイドウェイバスの次期車両更新に合わせ、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、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バス車両を導入し、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。

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。




≪図 4-2　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≫

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。

将来的にはガイドウェイバス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路線やＳＲＴに展開することを目指して、検討していきます。

## （２）地域の実情に応じた移動手段の確保

### ①　交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入

**【実施主体：名古屋市、市民利用者、交通事業者】**

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、地域の実情を最も把握している地域住民が主体的に参画し、合意形成をはかりながら地域に必要な移動手段の導入に向けた検討を進めていくとともに、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。

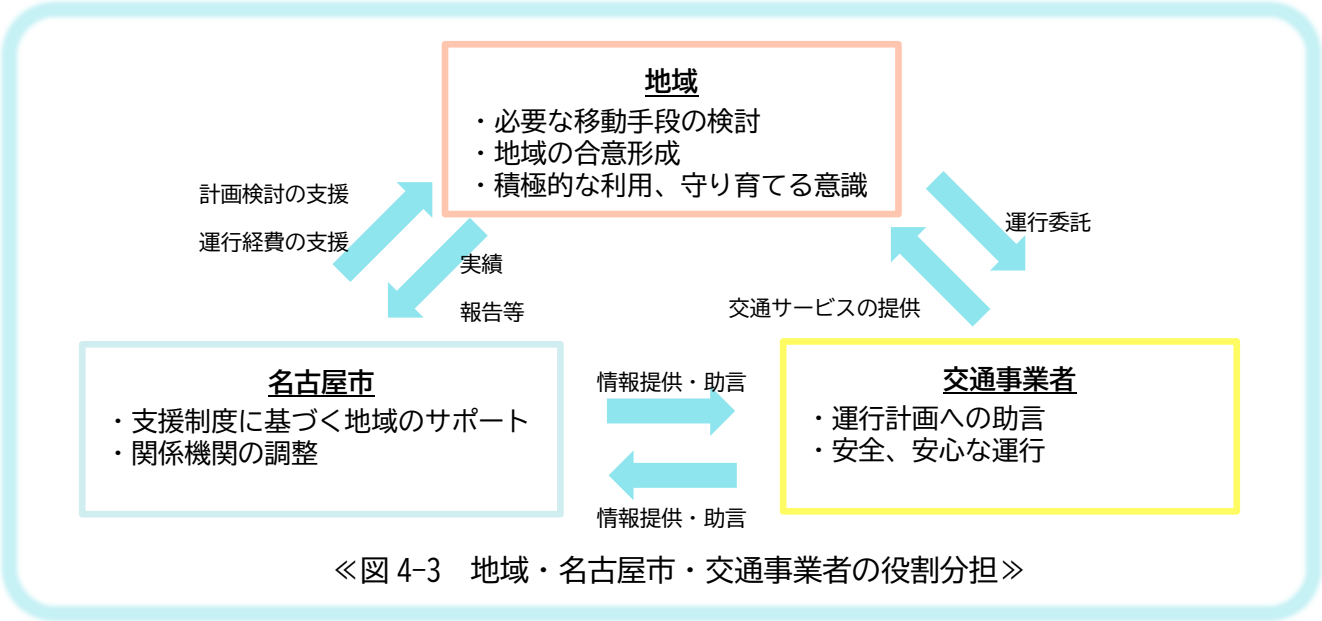
そのため、地域発意による交通課題の解決に向けて、地域の移動状況の把握や運行内容の検討といった準備段階から試験運行も含めた運行に至るまでの地域主体の取り組みに対する支援制度を構築し、これを効果的に活用してもらうことで、地域のニーズに応じた移動手段の確保・充実をはかります。

また、持続可能な取組みとするため、地域住民の参画を通して、公共交通を積極的に利用し、守り育てていくといった意識の醸成をはかります。

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も考えられることから、地域の多様な関係者との共創をはかりながら、まずは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、今後の交通を取り巻く環境の変化を見据えながら、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はかります。




≪図 4-3　地域・名古屋市・交通事業者の役割分担≫

| | 地域 | 名古屋市 | 交通事業者 |
|---|---|---|---|
| 事前相談 | ・地域内での話し合い、合意形成 | ・出前トーク等の相談受付の実施 | |
| 組織設立 | ・協議会等の設立 | ・アドバイザーの派遣 | |
| 調　査 | ・意向調査の実施 | ・専門家の派遣<br>・調査に係る支援 | |
| 計　画 | ・運行計画の検討 | ・運行計画検討に係る支援<br>・地域公共交通協議会の開催 | ・運行計画に係る助言 |
| 試験運行 | ・新たな移動手段の積極的な利用<br>・利用促進の取組み<br>・運行計画の見直し | ・運行経費の支援<br>・利用状況の把握 | ・安全・安心な運行 |
| 実証運行 | | | |
| 本格運行 | | | |

≪図 4-4　地域・名古屋市・交通事業者の役割分担イメージ≫

≪図 4-5　移動手段などについて考える地域の主体的な参画イメージ≫

## （3）先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成

### ①　AI 技術を活用した新たな移動手段の導入検討

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】**

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はかります。

出典：国土交通省

≪図 4-6　AI オンデマンド交通の仕組み≫

## ②　ＭａａＳの実現

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】**

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て検索・予約・決済等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、移動の利便性向上による行動範囲の拡大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ために、標準的なバス情報フォーマットである GTFS※データの整備により、様々な移動手段とあわせた経路検索を可能とするなど、公共交通全体を一体として考え、情報の統合に向けた取組みを進めます。

※GTFS（General Transit Feed Specification）
標準的なバス情報のフォーマットであり、経路検索アプリやサイトに登録する際のひとつのデータ形式を指します。バス事業者と経路検索事業者等との情報の受け渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待されています。

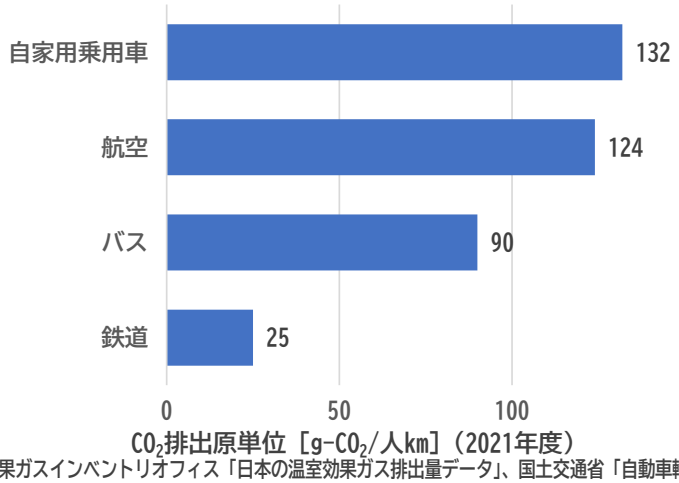
出典：国土交通省

≪図 4-7　MaaS の概念図≫

### ③　環境にやさしい交通の促進

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】**

バス・鉄道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 4-8　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、改正省エネ法に示された基準などに基づき、次世代自動車などの環境にやさしい車両への転換をはかるなど、交通 GX として環境に配慮した技術の活用を検討していきます。

### ④　データを活用した移動実態調査・分析

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、市民利用者、企業】**

持続可能な公共交通ネットワークの確保に向けて、交通に関するデータの共有による現況把握や、データの分析結果に基づいた施策の検討などに取り組むとともに、近年ではスマートフォンや GPS 等の位置情報などのビッグデータを活用したまちづくりとの連携も重要になっています。

地域公共交通協議会におけるデータの活用としては、パーソントリップ調査や交通事業者が所有する利用者動向などの交通に関するデータなどについて、協議会を通して関係者間での共有をはかります。

また、人流データや公共交通の利用状況等の人の動きの分析や、新たな移動手段の導入による影響や効果検証など、データに基づいて移動手段を検討することで、高齢者の運転免許返納後の移動手段の確保やおでかけ機会の創出によるにぎわいづくりといった課題解決に向けて、まちづくりと連携しながら取り組みます。

そういった中で、名古屋市では公民連携の取り組みにおいて、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の形成に向けた人流データ等のビッグデータ等の活用による都心部の移動実態調査や、必要に応じた新たな移動手段などを検討します。

## ⑤　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

**【実施主体：名古屋市、交通事業者、企業】**

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。

※SRT（Smart Roadway Transit）
技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート（Smart）さを備え、路面（Roadway）を走ることでまちの回遊性や賑わいを生み出す、今までにない新しい移動手段（Transit）といった特性を持った新たな路面公共交通システムのことです。平成 31（2019）年 1 月に「新たな路面公共交通システムの実現をめざして（SRT 構想）」を策定しています。

### ＜将来的な整備スケジュール＞

**●当初運行（令和７（2025）年度）**

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・待合空間について検討します。

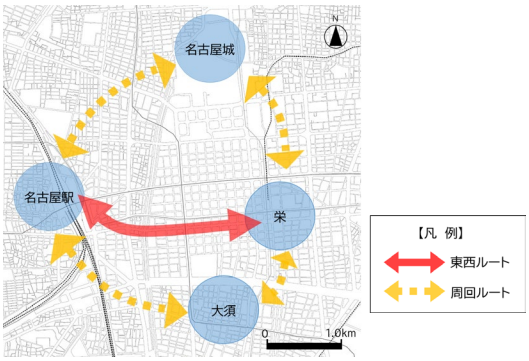
≪図 4-9　当初運行時のルート≫

≪図 4-10　令和 4 年度・社会実験（連節バス体験乗車）≫

≪図 4-11　令和 5 年度・社会実験（テラス型バス停）≫

**●アジア・アジアパラ競技大会開催時**
**（令和８（2026）年度）**

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 4-12　運行ルートの拡大イメージ≫

**●リニア開業以降（令和９（2027）年度以降）**

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。

## （４）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）公共交通による移動サービス水準の維持・確保** | | | | | | |
| ①求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保 | 「幹」「枝」「葉」の役割の整理にあわせ、交通事業者、行政、市民利用者といった実施主体が連携・協働しながら、公共交通の維持・確保をはかります | | | | | 名古屋市・交通事業者・市民利用者 |
| ②公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進 | 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内容の整理を行います | | 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 |
| ③ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装 | GWBへの自動運転技術の実装に向けた取組みを進めます | | | 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 | | 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** | | | | | | |
| ①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促進します<br>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<br>市民利用者 |
| **（３）先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成** | | | | | | |
| ①AI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はかります | | | 名古屋市・交通事業者<br>市民利用者・企業 |
| ②MaaSの実現 | GTFSデータの整備等乗換検索の利便性向上をはかります | | 交通サービスの情報連携や他分野との連携を検討します | | | 名古屋市・交通事業者<br>市民利用者・企業 |
| ③環境にやさしい交通の促進 | 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<br>市民利用者・企業 |
| ④データを活用した移動実態調査・分析 | 地域公共交通協議会において、パーソントリップ調査や交通事業者の所有するデータなどの共有を行います<br>まちづくりと連携し、ビッグデータ等を活用した移動手段の検討を行います | | | | | 名古屋市・交通事業者<br>市民利用者・企業 |
| ⑤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<br>都心部周回ルートへの展開等を検討します | | 事業規模の拡大をはかります | | 名古屋市・交通事業者・企業 |