（案）

資料１－１

名古屋市
地域公共交通計画

令和６年３月

名古屋市

目　　次

第１章　名古屋市地域公共交通計画について　1

１　計画策定の背景・目的　・・・　2
２　計画の位置づけ　・・・　3
３　計画の区域　・・・　4
４　計画の期間　・・・　4
５　関連計画の整理　・・・　5

第２章　名古屋市における現状と課題　11

１　現状　・・・　12
（１）　人口の変化等
（２）　移動の状況
（３）　公共交通の状況
２　現状と課題の整理　・・・　29

第３章　公共交通に関する基本的な方針　31

１　名古屋交通計画 2030 との関係　32
２　名古屋が目指す交通の将来像の実現に向けて　・・・　33
３　基本方針の設定　・・・　34

第４章　具体的な実施施策　35

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　・・・　36
２　施策の方向性　・・・　37
３　具体的な実施施策　・・・　39
（１）公共交通による移動サービス水準の維持・確保
（２）地域の実情に応じた移動手段の確保
（３）先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成
（４）施策の実施スケジュール

第５章　評価指標・推進体制　51

１　計画の評価指標と目標　・・・　52
２　推進体制と進捗管理　・・・　54

資料編　57

１　「名古屋市地域公共交通計画」策定の経緯
２　名古屋市地域公共交通協議会設置規約
３　パブリックコメントの概要
４　用語集

第１章

名古屋市地域公共交通計画について

第１章　名古屋市地域公共交通計画について

1　計画策定の背景・目的

名古屋市では、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、「名古屋交通計画 2030」を令和４年度に策定しました。

国においても、令和２年 11 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」）が改正され、持続可能な運送サービスの提供のために交通事業者等と連携して、地域の輸送資源を総動員することが位置付けられ、これらを踏まえた地域交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

また、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組みが示されています。

持続可能な公共交通を確保していくためには、交通と福祉、観光などの様々な分野との連携や、高齢者や子ども、障害者、外国人等を含めた誰もが安全に安心して移動できる環境の整備が重要です。

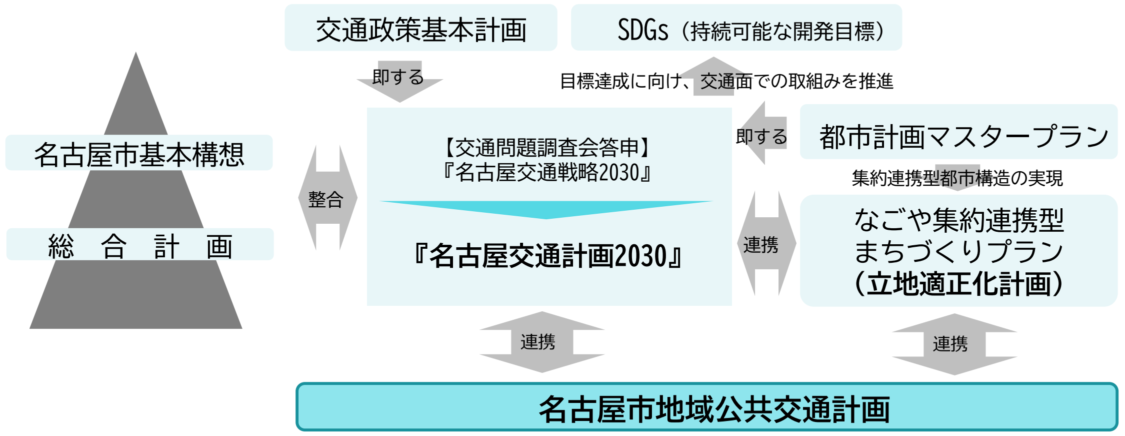
一方で、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化の影響等を受け、公共交通利用者は大きく減少しており、今後も生産年齢人口の減少や高齢化の進展といった人口構造の変化など、公共交通を取り巻く環境が大変厳しいものになることが見込まれる中で、日常生活に必要な移動ができるための公共交通を維持していくことが求められています。

このような状況を踏まえ、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、地域交通法に基づく「名古屋市地域公共交通計画」を策定します。

2　計画の位置づけ

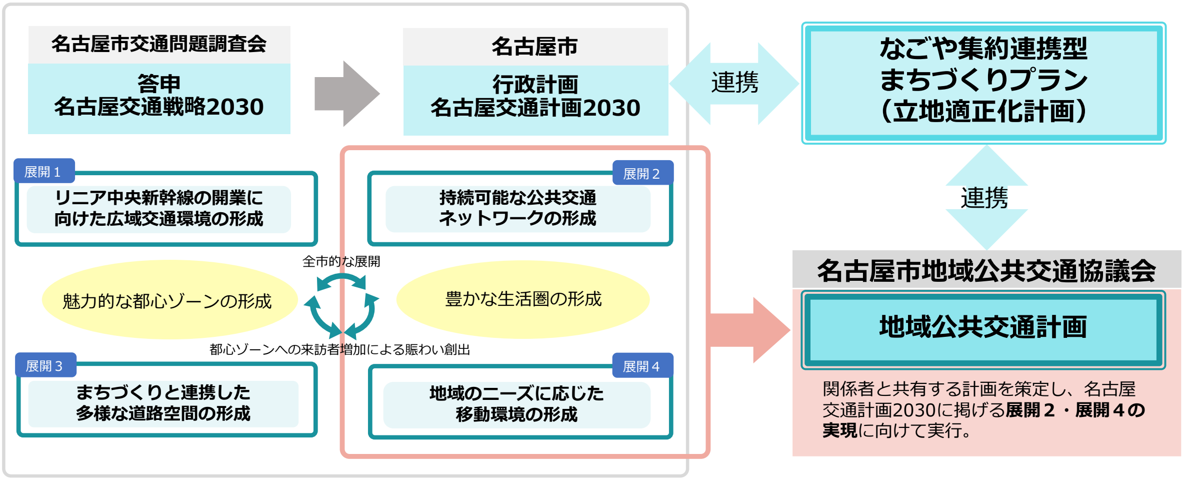
（1）関連計画との関係

名古屋市地域公共交通計画は、地域交通法第５条に規定する法定計画であり、国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」、名古屋市の交通に関する総合計画である「名古屋交通計画 2030」など様々な計画と整合・連携をはかります。



≪図 1-1　関連計画との関係≫

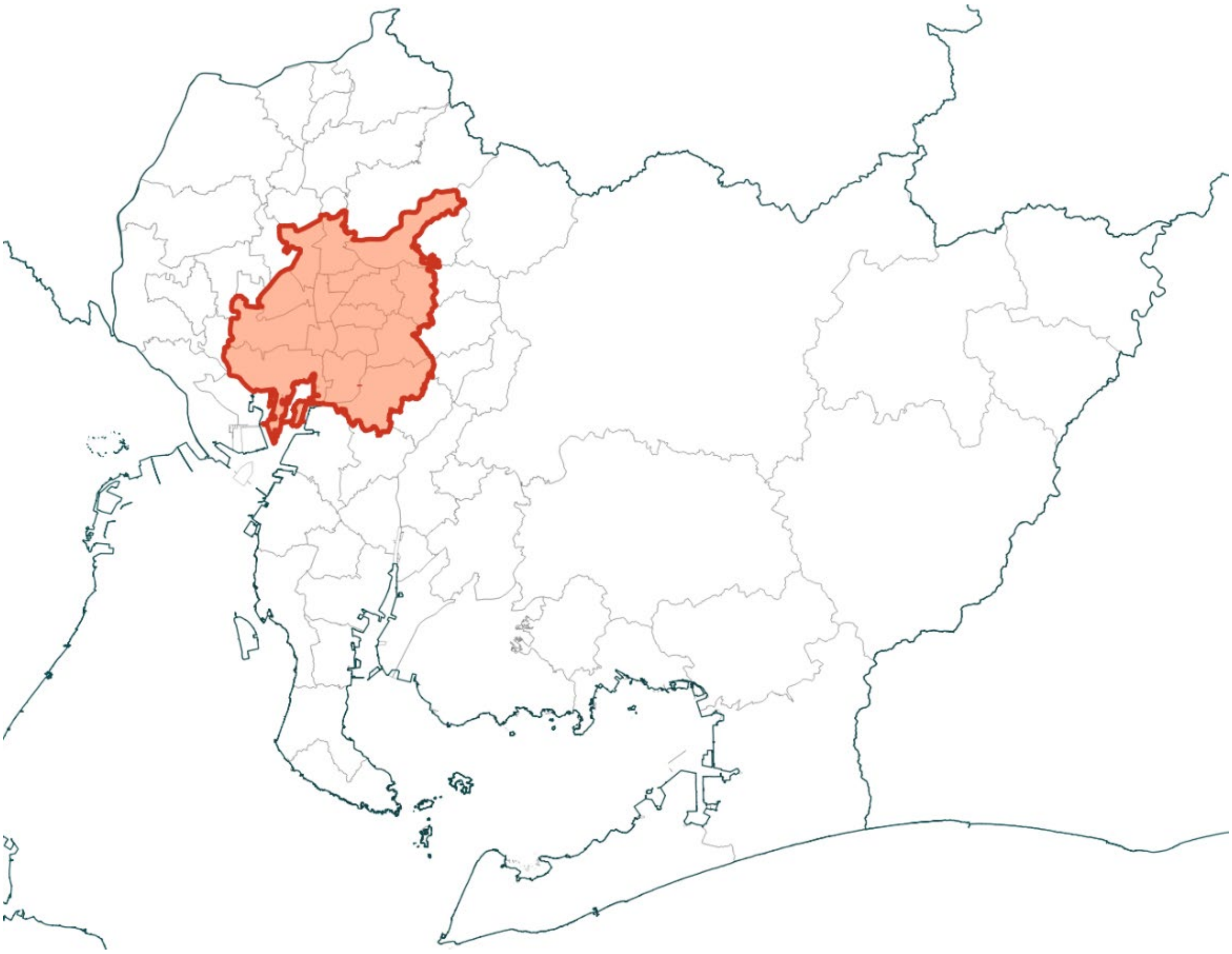
リニア中央新幹線開業や先進技術の進展など、交通を取り巻く環境の大きな変化をとらえ、誰もが快適に移動できる環境の実現を目指すためのまちづくりと連携した総合交通計画である「名古屋交通計画 2030」に掲げる４つの展開のうち、『 展開２ 持続可能な公共交通ネットワークの形成 』や『 展開４ 地域のニーズに応じた移動環境の形成 』の実現に向けて、名古屋市地域公共交通協議会における議論を経て名古屋市地域公共交通計画を策定します。



≪図 1-2　名古屋交通計画 2030 との関係≫

3　計画の区域

本計画の区域は、名古屋市内全域とします。



≪図 1-3　計画区域≫

4　計画の期間

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

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。

5　関連計画の整理

（1）ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）

SDGs は、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に総合的に取り組む令和 12（2030）年までの国際目標とされています。

17 の持続可能な開発目標と 169 のターゲットから構成され、公共交通については、そのターゲットのひとつとして、「11.2　2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と規定されています。

名古屋市は令和元（2019）年７月に「SDGs 未来都市」として選定され、「名古屋市 SDGs 未来都市計画」に基づき SDGs の達成に向け取り組んでおり、本計画においても、交通に関連する８の目標（3，7，8，9，11，12，13，17）の達成に向けた取組みを推進します。

≪図 1-4　本計画と関連するＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）の目標≫

（２）名古屋市都市計画マスタープラン 2030

名古屋市では、長期的な視点に立ち、将来の都市像や都市づくりの方向性を示すために、「名古屋市都市計画マスタープラン2030」を令和２（2020）年６月に策定しました。

都市づくりの目標として、SDGs の達成やスーパー・メガリージョンの中心としてのポジションの確立をはかりつつ、ライフスタイルの質を高める都市づくりを進めるため、３つの目標と８つの都市づくりの方針を定め、名古屋市がめざす将来都市構造として、「集約連携型都市構造」を掲げています。

≪都市づくりの目標≫

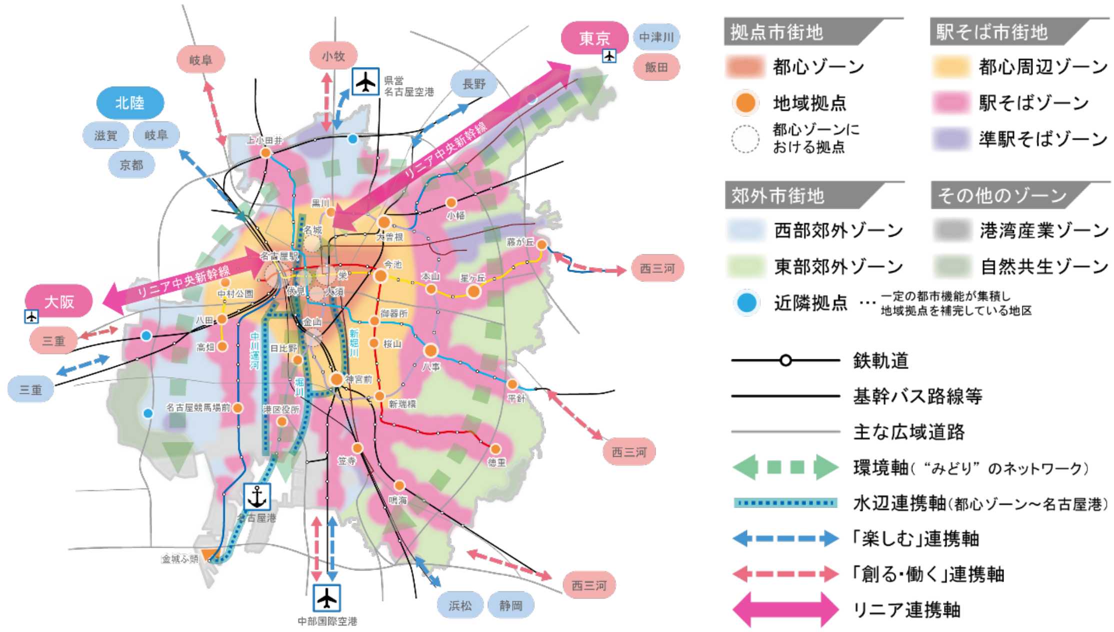
暮らす（生活）：ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間

楽しむ（余暇・観光）：歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間

創る・働く（経済・産業）：技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間

-大都市における集約連携型都市構造とは-

駅を中心とした歩いて暮らせる圏域（駅そば生活圏）に、商業、業務、住宅、サービスなどの多様な都市機能が適切に配置・連携され、さらに、歴史・文化、環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされているとともに、都心を中心に、圏域の中核都市として交流を活性化させ創造的活動を生み出す空間づくりがなされている都市構造です。



≪図 1-5　名古屋市の将来都市構造図≫

（3）なごや集約連携型まちづくりプラン

名古屋市では、立地適正化計画制度により、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携され、環境や防災などにも配慮された魅力的で安全なまちづくりを推進し、本市がめざす「集約連携型都市構造」の実現をはかることを目的として、「なごや集約連携型まちづくりプラン」を平成 30（2018）年３月に策定しました。（令和５（2023）年３月改定）

プランの目標として、「魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成」が掲げられ、目標を実現するための都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあたっての基本方針を５つ掲げています。

≪目標≫

魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成

名古屋の強み「住みやすさ」を磨き伸ばすとともに将来に備え

「都市圏を牽引」する魅力と活力を高める

≪基本方針≫

① 都心や拠点の魅力向上・創出

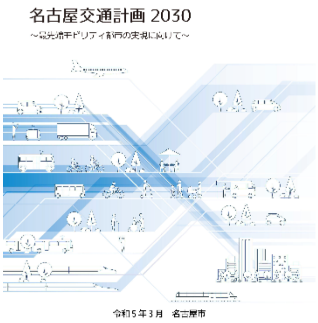
② さまざまな世代が活動しやすいまちづくり

③ 成熟した市街地を活用したまちづくり

④ ゆとりある郊外居住地の持続と新規開発の抑制

⑤ 災害リスクをふまえたまちづくり

（４）名古屋交通計画 2030



リニア中央新幹線開業や先進技術の進展など、交通を取り巻く環境の大きな変化をとらえ、基幹バス・ガイドウェイバスに代表される公共交通ネットワークや都市空間などといった「既存ストック」に自動運転技術や AI 技術などといった「先進技術」を活用し、誰もが快適に移動できる「最先端モビリティ都市」の実現を目指すため、「名古屋交通計画 2030」を令和５（2023）年３月に策定しました。

「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。

≪将来像≫

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

≪４つの展開≫➡本計画は展開２・４の実現に向けて策定

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

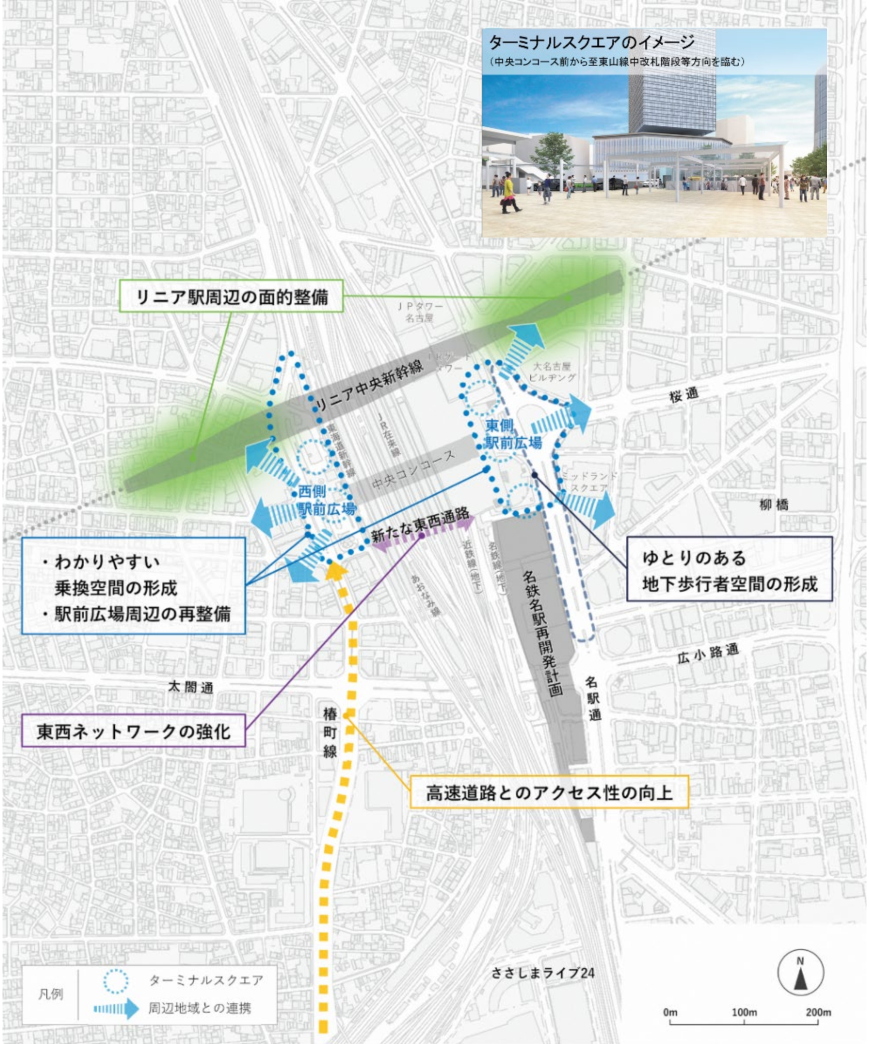
『名古屋交通計画 2030』

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

リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋駅のスーパーターミナル化を推進することで、交流人口の増加による人の移動に対応するとともに、大阪延伸までのリニア中央新幹線の終着点であるアドバンテージを活かすため、乗換案内機能や観光案内機能の強化、運行状況のリアルタイム情報の充実などを進めます。

◎　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に向け、本市では、名古屋駅に関して「名古屋駅周辺まちづくり構想」、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」を策定しました。「名古屋駅周辺まちづくり構想」では、広域道路ネットワークへのアクセス性改善を推進することや誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間を形成することなどの取組みが示されており、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」では、名古屋駅へのアクセス性の向上や総合交通結節機能の強化などの整備内容の方向性が示されています。これらの取組みを着実に進め、名古屋駅のスーパーターミナル化を推進し、高い機能性を有した新時代の交流拠点を創出していきます。



≪図 1-6　名古屋駅のスーパーターミナル化イメージ≫

『名古屋交通計画 2030』

展開３　まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

多様な交流や賑わいを創出し、安全で快適なまちの回遊に向けて、豊かな道路空間を自動車から人が中心となる空間へ転換し、まちづくりと連携したウォーカブルな道路空間を形成していきます。

◎ 沿道・界隈の活性化と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出

居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな都市空間の形成に向け、公開空地などの公共的空間の利活用や既存建物の低層部のリノベーションなどの沿道・界隈活性化の取組みと一体となって、歩行者空間の拡大や利活用できる環境整備、また、グリーンインフラの推進などにより賑わいや憩いの空間創出を進めます。

沿道・界隈の活性化

＜沿道・界隈活性化の推進＞

官民連携の取り組みにより、空き店舗等の既存建物や官民のパブリック空間などの既存ストックを新たな魅力や価値を生み出す地域資源として活用し、回遊性や賑わいを面的に広げていきます。

【実現に向けた施策の３つの柱】

① エリアリノベーションの促進

有効活用しきれていない既存建物の低層部等を、地域の賑わいやコミュニティ活性化に資する場となるようリノベーションし、これをエリア内の連鎖に繋げていく。

② 賑わいの場としての公開空地等の再生

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」の運用により、憩いや賑わいが生み出される居心地の良いオープンスペースの整備・運営を推進する。

③ 地域が主体的に行うまちづくりの推進

既存ストックをリノベーションやマネジメントする人材・団体の育成や活動を支援し、エリアマネジメントを促進する。

活力ある新たな
テナントの導入

エリアマネジメント
の促進

≪図 1-7 活性化イメージ≫

連携

道路空間の再整備・利活用

＜道路空間の再整備＞

リニア開業を見据え、都心部のシンボリックな通りにおいて、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大などをはかり、回遊性や賑わいを創出します。

出典：愛媛県松山市（花園町通り）

≪図 1-8 歩行者空間の拡大≫

＜道路空間の利活用＞

道路空間を活用したエリアマネジメントを促進し、道路占用の特例制度などの活用による賑わい創出や道路利用者などの利便増進に資する施設の設置を推進します。

第２章

名古屋市における現状と課題

第２章　名古屋市における現状と課題

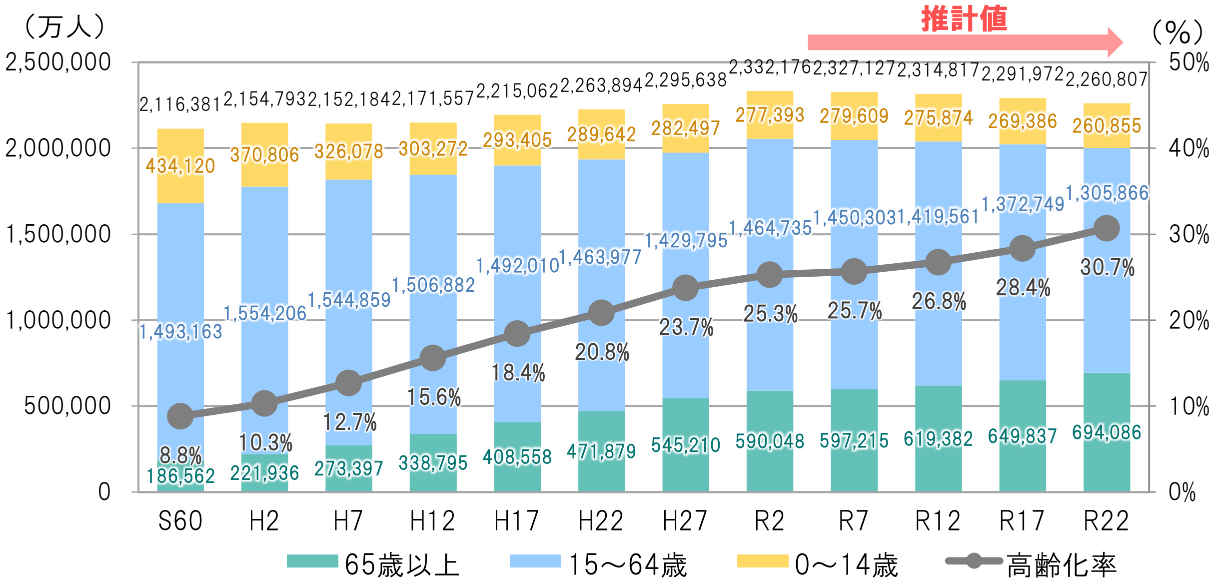
1　現状

（１）人口の変化等

①　人口の推移

日本の人口が減少に向かっている中､常住人口が増加していた名古屋市においても、令和２（2020）年から人口は減少に転じており、将来人口も減少すると予測されています。少子化・高齢化による人口構造の変化に加え、特に生産年齢人口（15～64 歳）において減少していくことが推測されています。

一方で、高齢化率は、令和 22（2040）年に 30.7%になると推計され、更なる高齢化が進展することが見込まれます。



出典：統計なごや web 版より作成

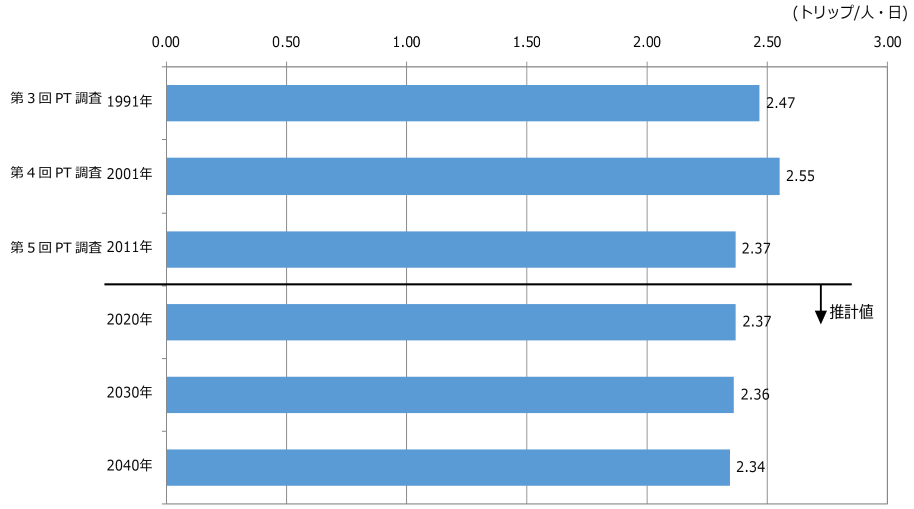
≪図 2-1　名古屋市の人口及び高齢化率の推移≫

（２）移動の状況

① トリップ数の推移

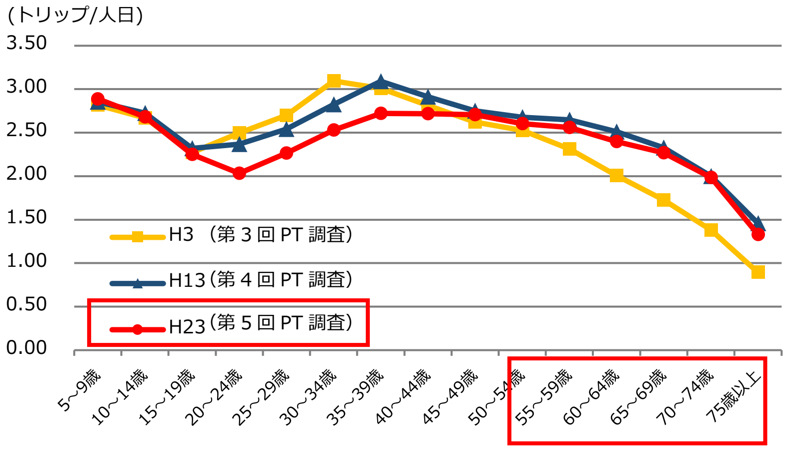
人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位であるトリップの数に関しても、今後減少に転じると推測されています。

名古屋市民における年齢別の人口一人あたりトリップ数の推移を見ると、20～34 歳が減少傾向にある一方で、55 歳以上は増加傾向となっており、活発に動きたいというニーズが高齢者を中心に高まっています。



出典：第 3～5 回中京都市圏 PT 調査
：統計なごや web 版、名古屋市統計（H30.10.1 時点）

≪図 2-2　一人当たりのトリップ数の推移≫

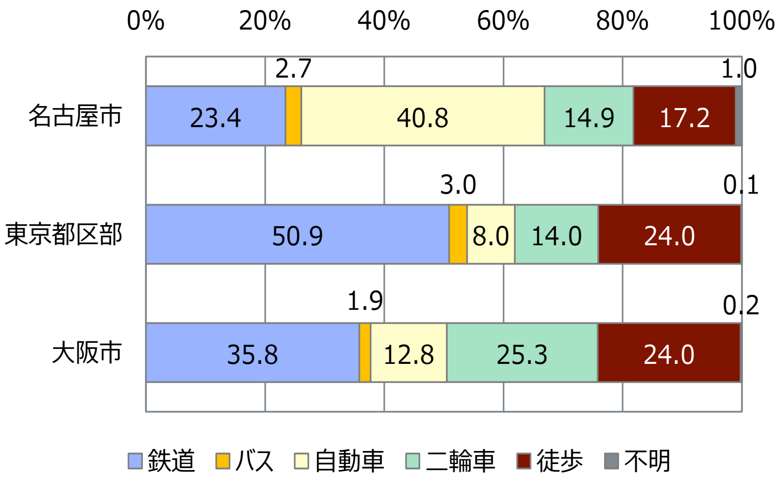


出典：第 3～5 回中京都市圏 PT 調査

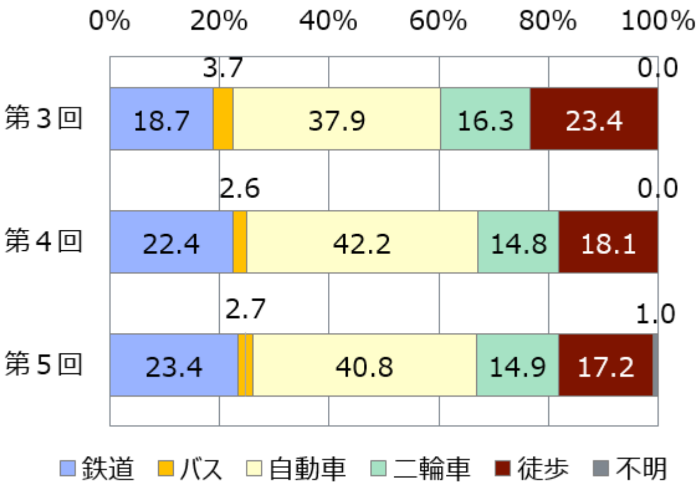
≪図 2-3　年齢階層別人口一人当たりトリップ数の推移（名古屋市民）≫

② 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。また、平成 13（2001）年から平成 23（2011）年にかけて自動車の利用割合は減少しているものの、平成３（1991）年と比較すると、自動車の利用割合は高いままになっています。



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）

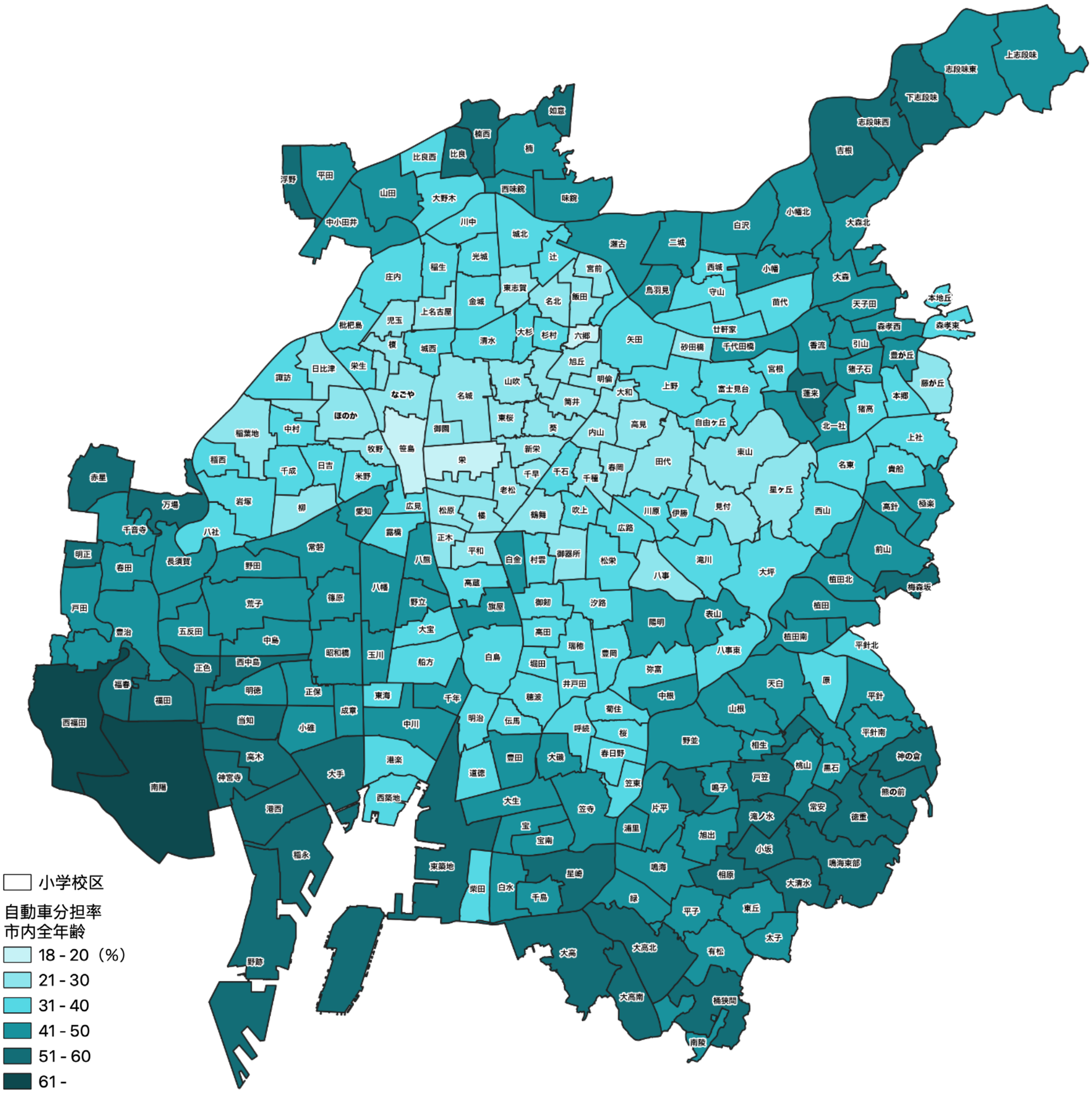


出典：第３回中京都市圏パーソントリップ調査（1991 年度）
第４回中京都市圏パーソントリップ調査（2001 年度）
第５回中京都市圏パーソントリップ調査（2011 年度）

≪図 2-4　名古屋市の代表交通手段割合の変化≫

③ 自動車分担率

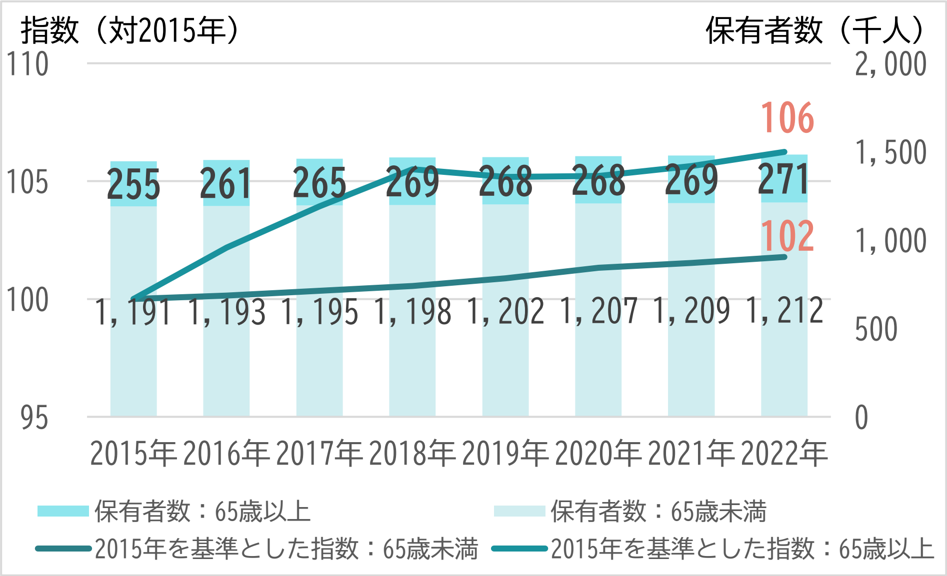
名古屋市における自動車分担率の高い小学校区は、市の外縁部に分布しています。



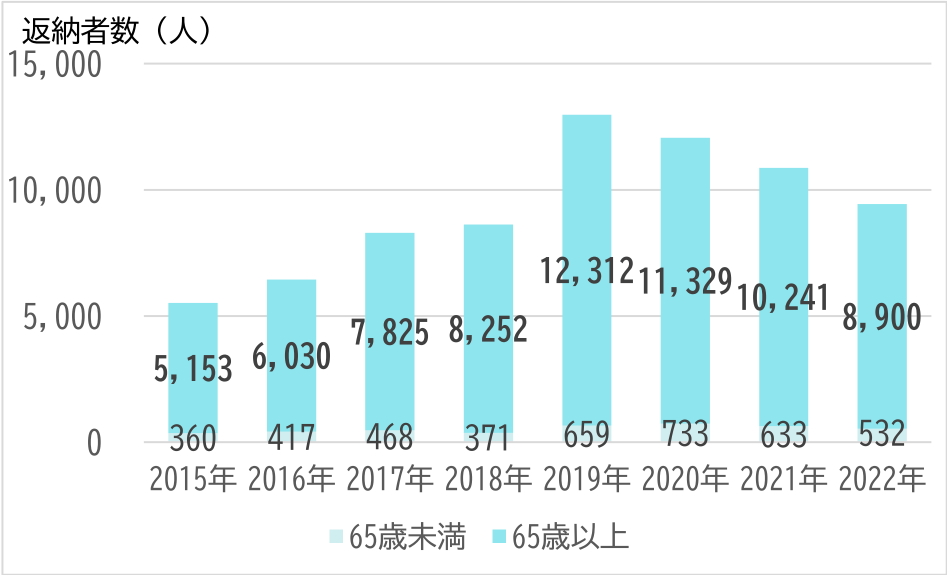
≪図 2-5　市内の自動車分担率 全年齢≫

④ 運転免許証の自主返納数

名古屋市における運転免許保有者数はすべての年齢層で年々微増傾向にありますが、運転免許証の自主返納件数につきましては、高齢ドライバーによる事故を受け、令和元（2019）年に急増したものの、新型コロナウイルス感染症拡大以降は減少傾向にあります。



≪図 2-6　名古屋市における運転免許保有者数≫ 提供：愛知県警察本部



提供：愛知県警察本部

≪図 2-7　名古屋市における運転免許証の自主返納件数≫

（３）公共交通の状況

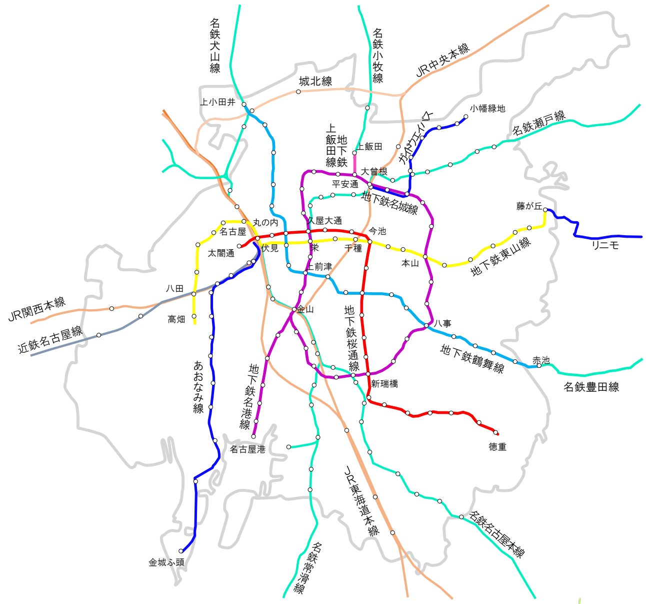
①　公共交通ネットワーク

鉄道及び軌道については、JR、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。

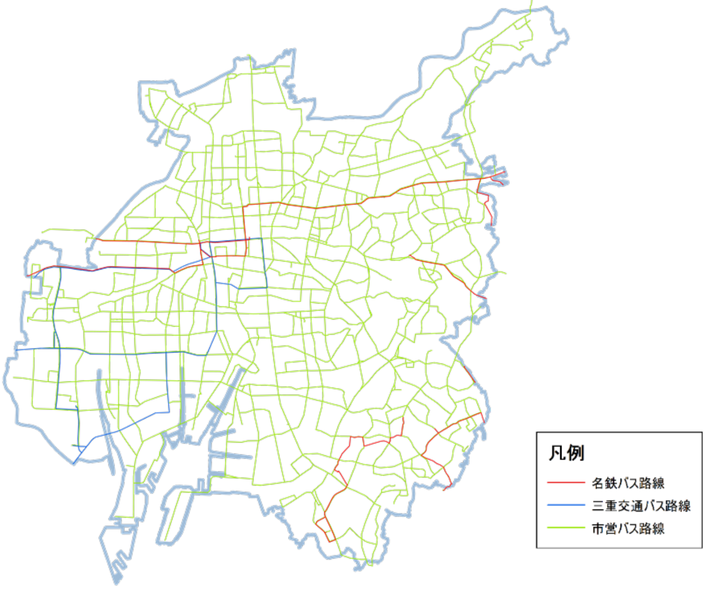
バスについては、市営バス路線を中心に、名鉄バスや三重交通の路線とあわせて市内全域に整備されており、基幹的な交通から地域内での移動まで、幅広い移動を担っています。

タクシーについては、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

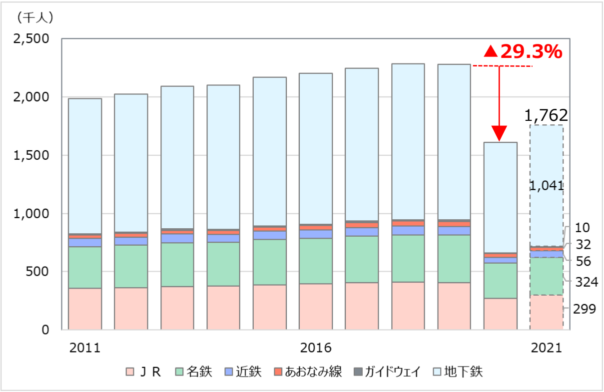


≪図 2-8　公共交通の整備状況≫

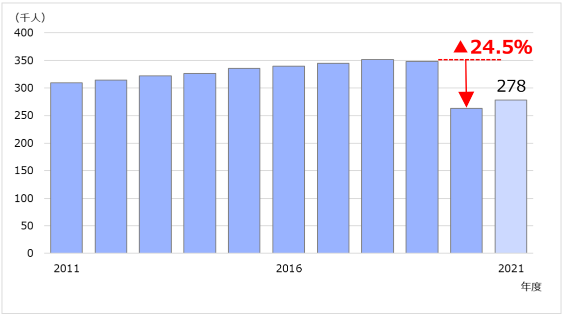
② 公共交通の利用状況と新型コロナウイルス感染症拡大による影響

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。



市内の１日当たり鉄道の乗車人員

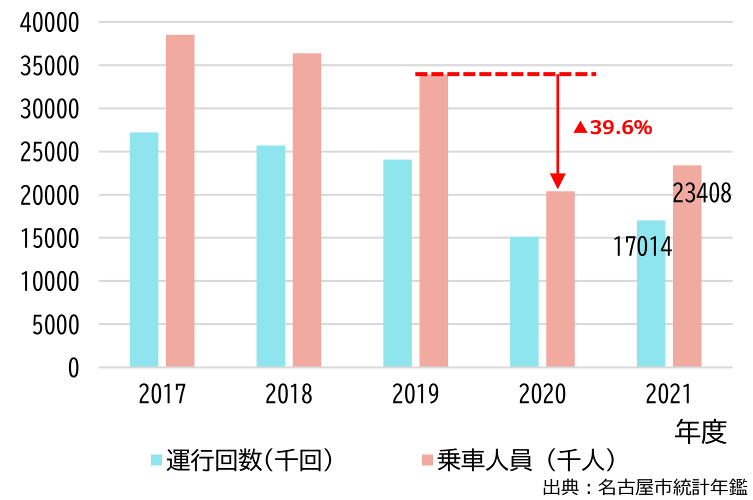


市内の１日当たり市バス乗車人員

出典：名古屋市統計年鑑

（※令和２（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少した数値となっています。）

≪図 2-9　市内の１日当たり鉄道及び市バス乗車人員の推移≫



出典：名古屋市統計年鑑

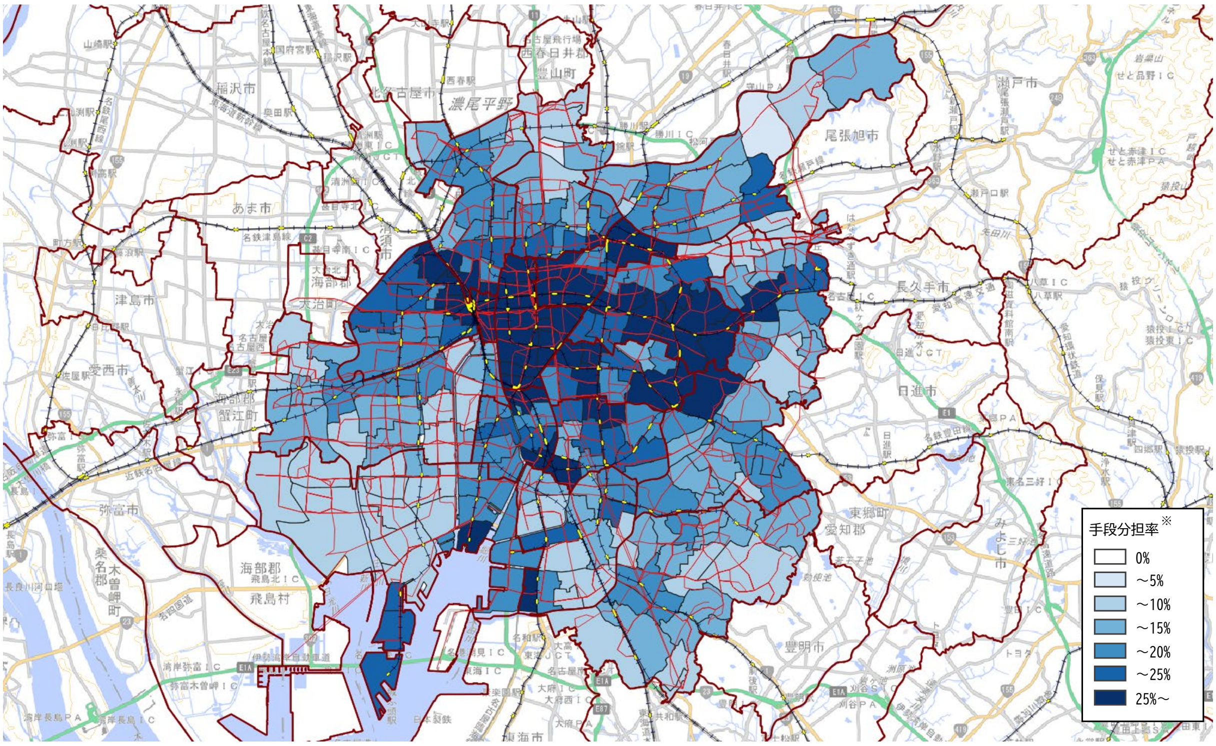
≪図 2-10　タクシーの運行回数及び乗車人員≫

③ 交通手段別の小ゾーン別分担率

a．鉄道

　代表交通手段「鉄道」の分担率をみると、都心部（中区、中村区）のほか、金山駅周辺や大曽根駅周辺、神宮前駅周辺といった主要なターミナル周辺において鉄道分担率が高くなっています。

　その他、地下鉄東山線沿線や、名城線沿線（八事～本山間付近）、名古屋港周辺等、通勤・通学需要が集中する地区を中心に分担率が高い状況です。



出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

※手段分担率

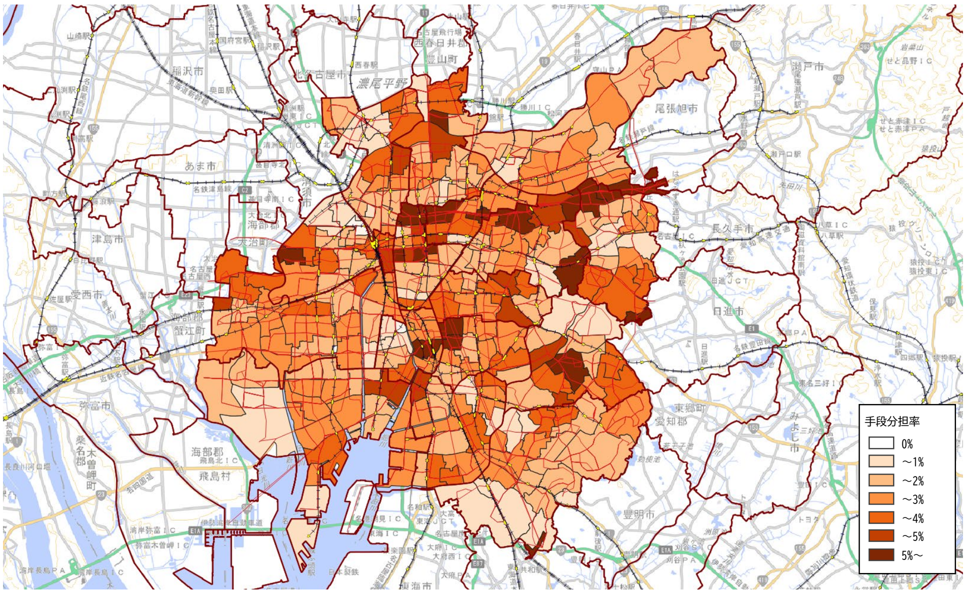
　ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のことで、その交通手段がどのくらい利用されているかを示すものである。

≪図 2-11　代表交通手段「鉄道」の小ゾーン別分担率≫

b．バス

代表交通手段「バス」の分担率をみると、都心部（中区）や神宮前駅周辺といった主要なターミナル周辺のほか、基幹バス「基幹２号系統」沿線において帯状に分担率が高くなっています。

その他、中村区や名東区、天白区をはじめ、鉄道路線に挟まれた駅から離れた地域において分担率が高い状況です。

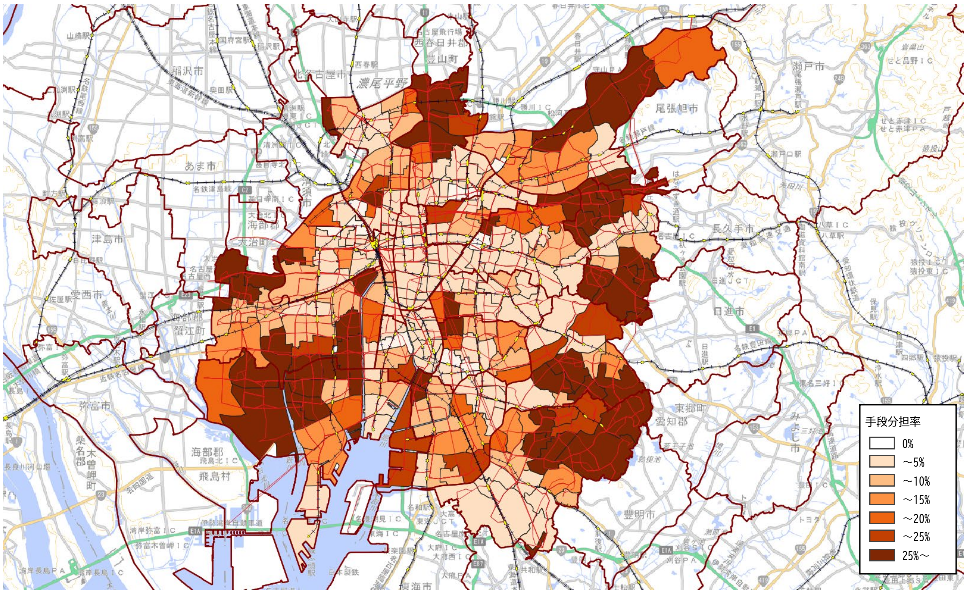


出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-12　代表交通手段「バス」の小ゾーン別分担率≫

鉄道端末交通手段「バス」の分担率をみると、都心部よりも郊外部の分担率が高い傾向であり、西区や中村区、中川区、港区、守山区、名東区、天白区、緑区の鉄道駅から離れた地域を中心にバス分担率が高くなっています。

その他、代表交通手段「バス」と同様に、基幹バス「基幹２号系統」沿線において分担率が高い状況です。

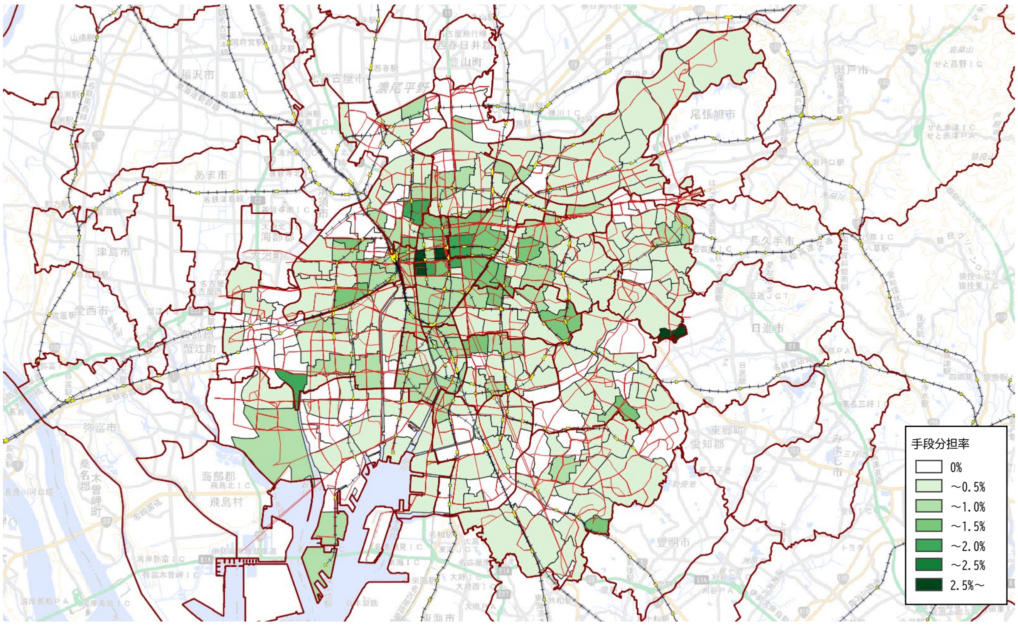


出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-13　鉄道端末交通手段「バス」の小ゾーン別分担率≫

ｃ．タクシー

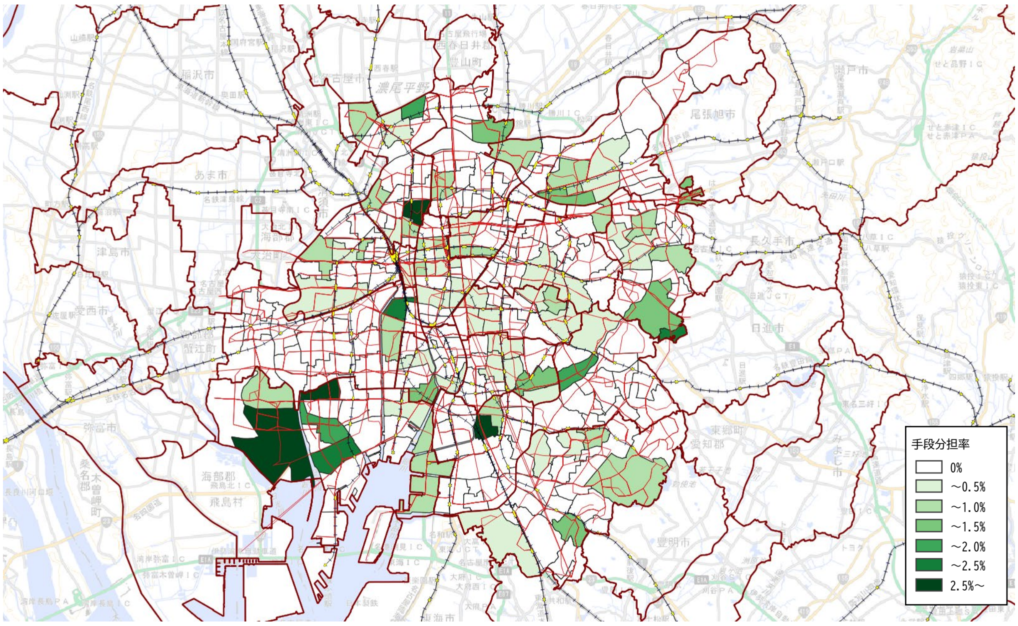
代表交通手段「タクシー」の分担率をみると、都心部（中区）のほか、郊外の鉄道やバス路線から離れた地域において分担率が高くなっています。



出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-14　代表交通手段「タクシー」の小ゾーン別分担率≫

鉄道端末交通手段「タクシー」の分担率をみると、都心部（中区）の中では、名古屋駅から若干離れた地域において高くなっているほか、港区南陽学区周辺、南区笠寺駅周辺等において分担率が高くなっています。

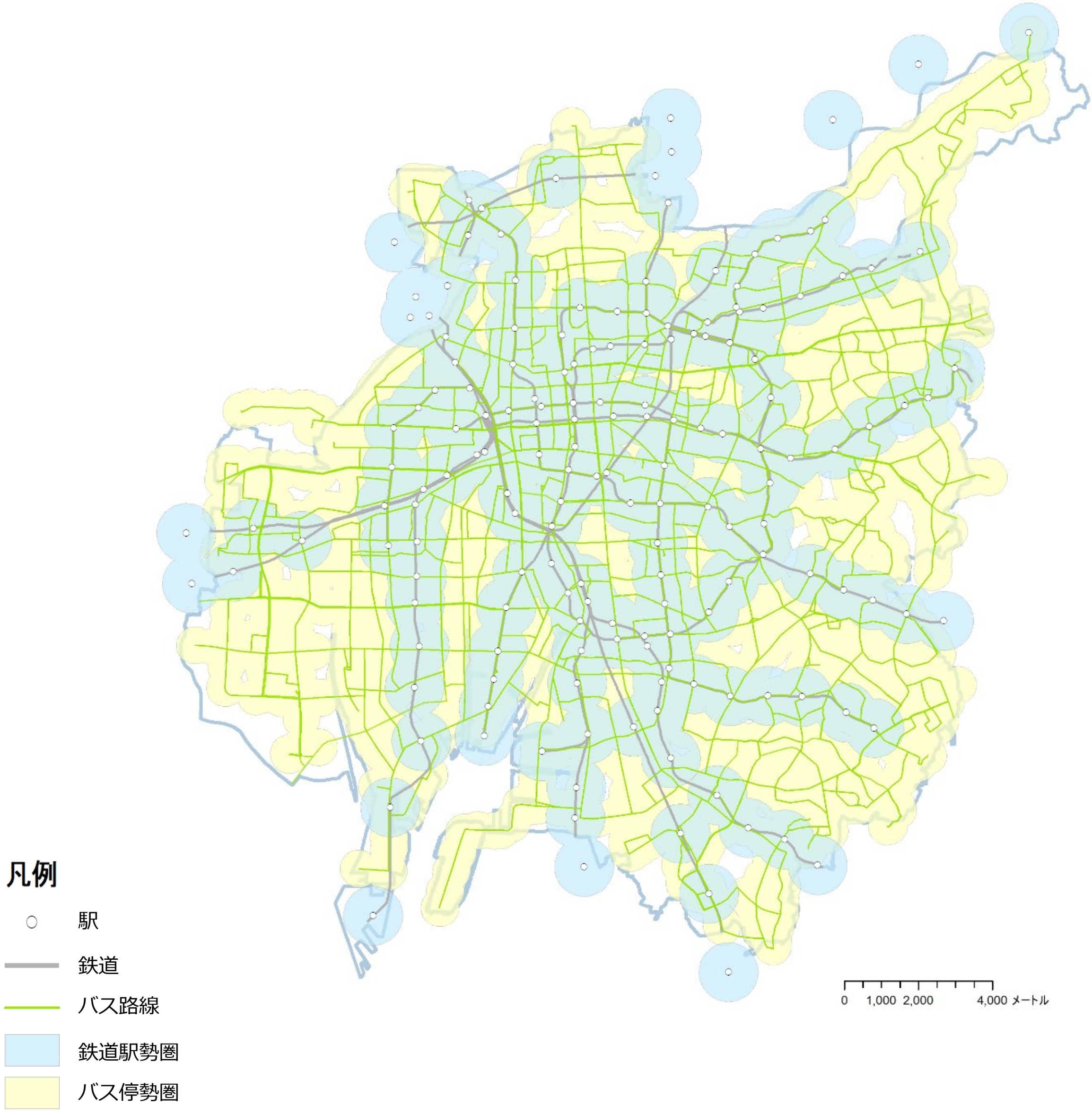


出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-15　鉄道端末交通手段「タクシー」の小ゾーン別分担率≫

④ 公共交通カバー圏域

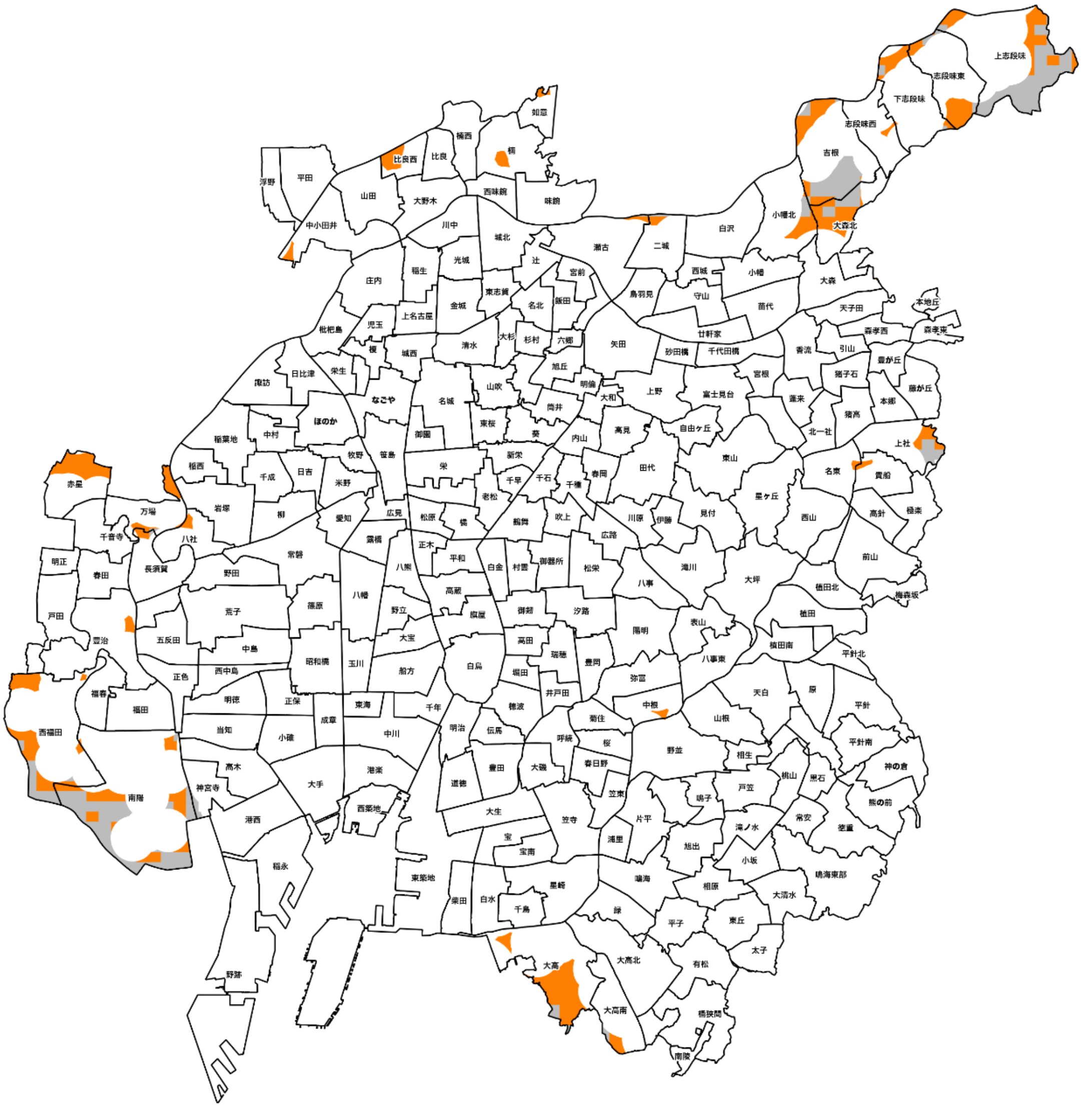
市営交通事業のあり方と経営健全化方策（第４次答申）において定められた、鉄道駅勢圏800m、バス停勢圏500mによる名古屋市内の公共交通のカバー圏域を見ると、市域全域において公共交通が広く整備されており、その人口カバー率は99.2%となっています。



≪図2-16　公共交通による市内カバー圏域≫

⑤ 公共交通空白地の分布

公共交通のカバー圏域は市内全域に広く分布しているものの、一部で公共交通空白地が存在しています。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、中川区、港区、守山区、緑区などの市境に近い地区に多く分布しています。



凡例

小学校区

公共交通空白地

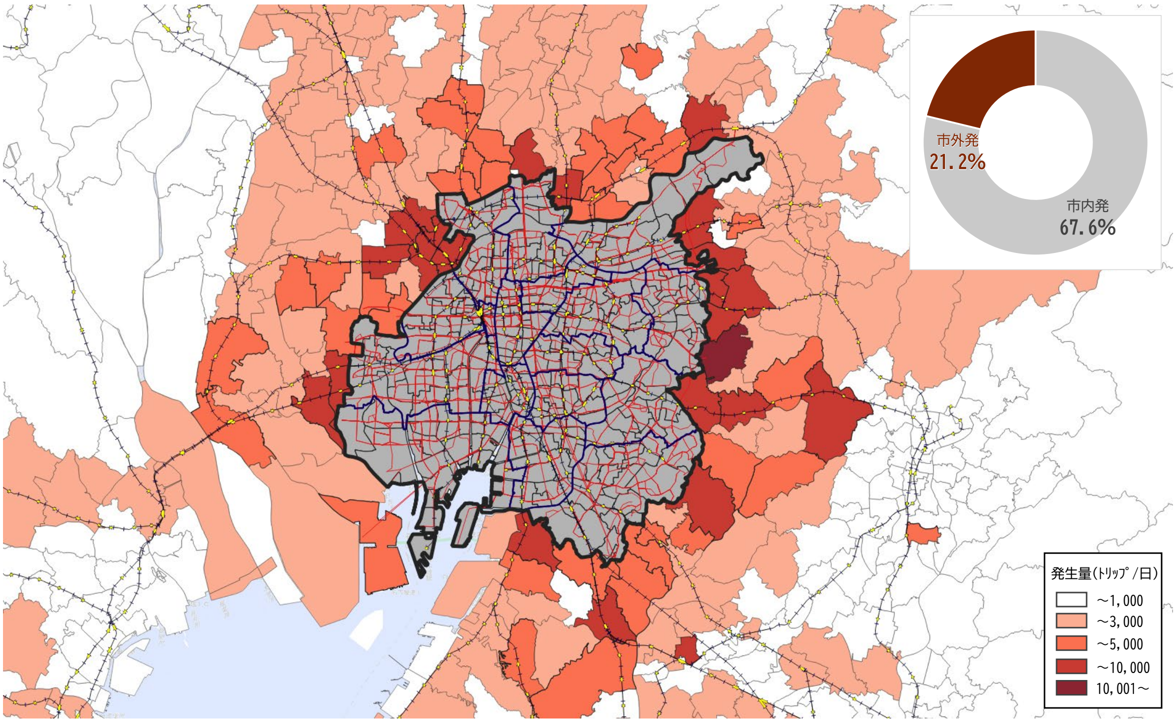
公共交通空白地の人口空白域

注）工業地帯、公園、河川等を除いた居住地のみ表示

≪図 2-17　市内の公共交通空白地の分布≫

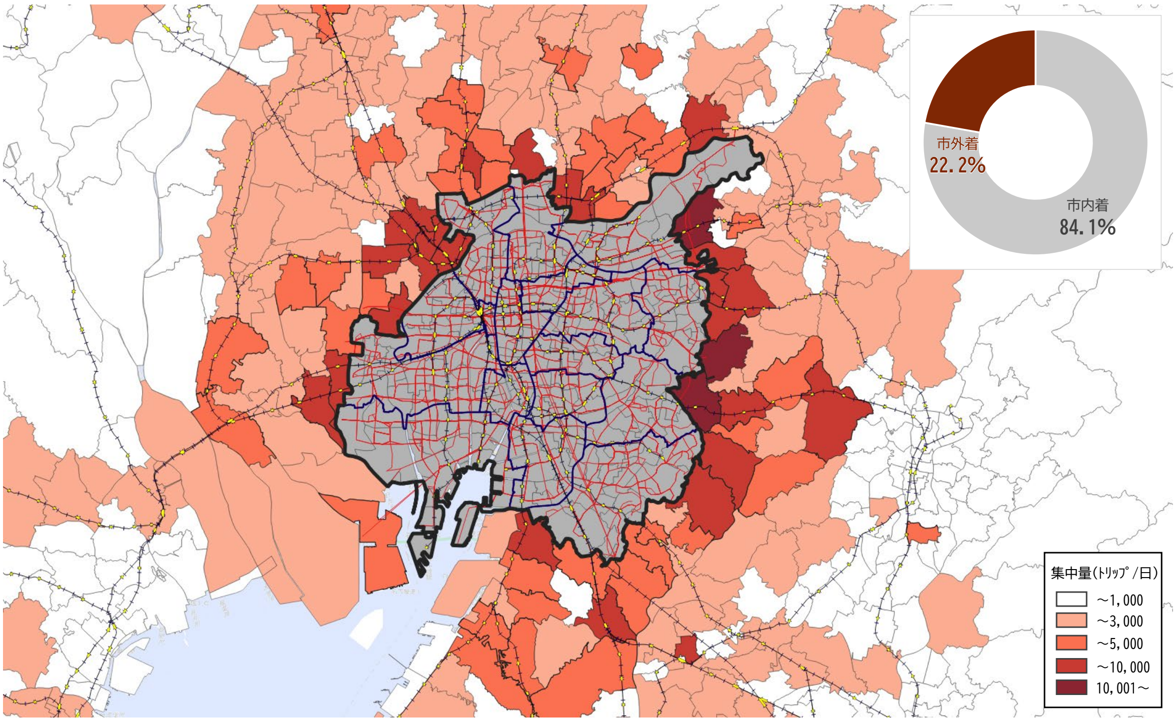
⑥ 周辺自治体との関係

パーソントリップ調査に基づき市内外の流動をみると、名古屋市に隣接する市町村から名古屋市へ、および名古屋市からの流出入トリップ数が多くなっているほか、通勤・通学目的では、鉄道沿線からの流出入が多くなっています。



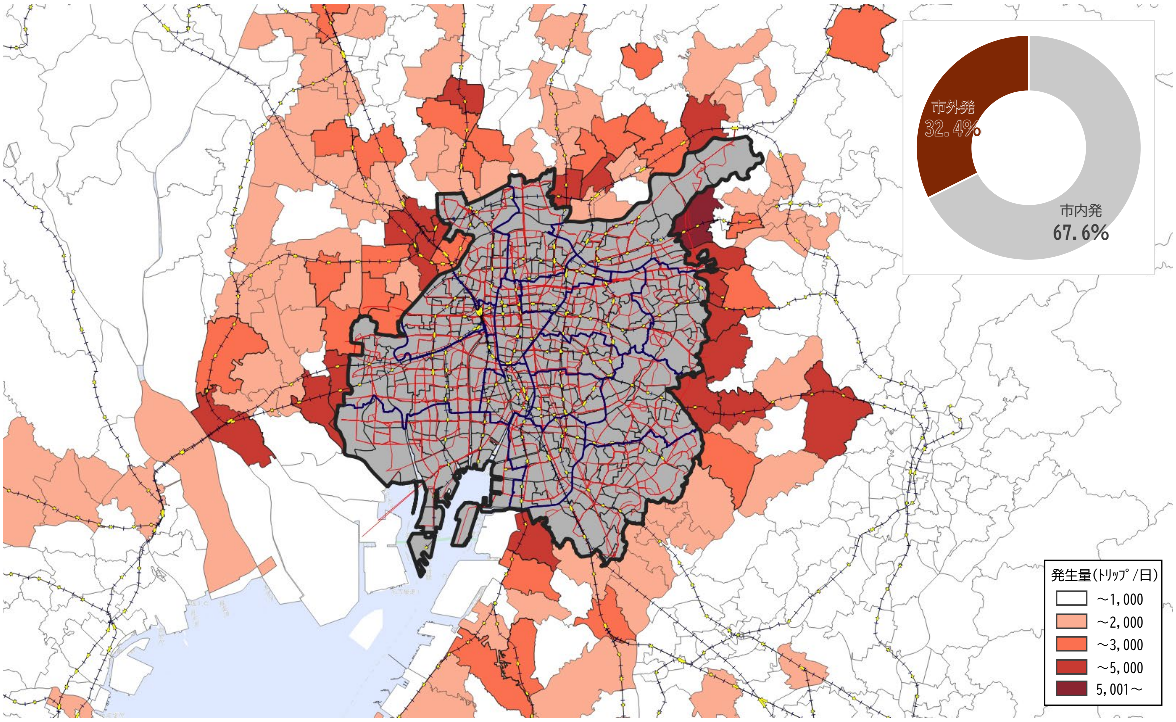
出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-18　名古屋市着トリップの小ゾーン別発生量、全目的（帰宅以外）・全手段計（H23）≫



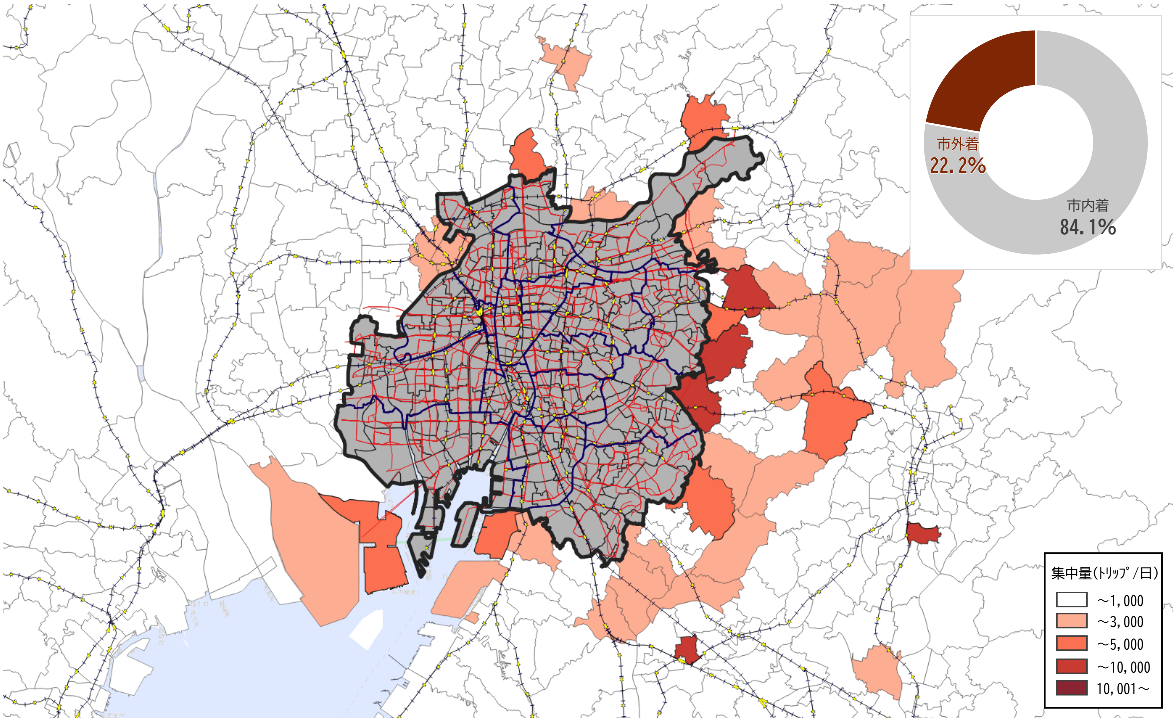
出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-19　名古屋市発トリップの小ゾーン別集中量、全目的（帰宅以外）・全手段計（H23）≫



出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-20　名古屋市着トリップの小ゾーン別発生量、通勤・通学目的・全手段計（H23）≫



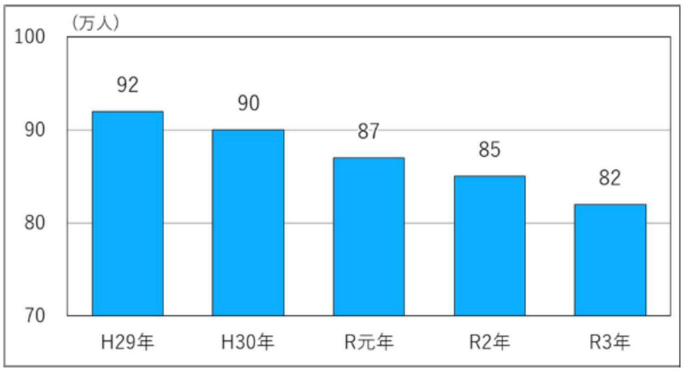
出典：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

≪図 2-21　名古屋市発トリップの小ゾーン別集中量、通勤・通学目的・全手段計（H23）≫

⑦ バス・タクシーにおける担い手不足

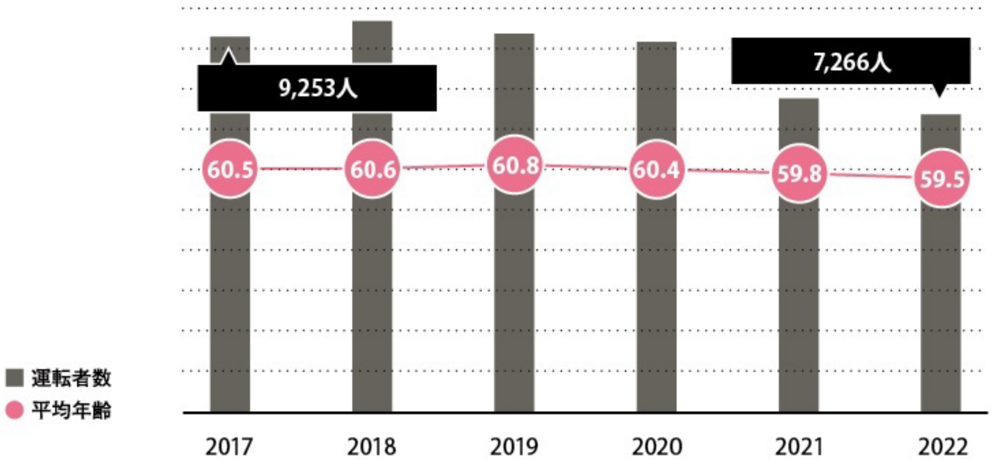
路線バスの運転士やタクシーの乗務員は、二種免許の保有が必要となりますが、近年二種免許保有者数の減少傾向が進むうえ、高齢化によるバス運転士不足等が深刻化しつつあります。

各事業者においては勤務形態の変更をはじめとした様々な取組を進めることで、乗務員の確保と若年層や女性乗務員を増やすなどの対策を講じてきていますが、令和６（2024）年４月から自動車運転士の時間外労働の上限規制等が見直しされることにより、労働者の過重な労働時間や運転疲労の軽減が期待される一方で、担い手確保に課題が生じることが懸念されています。



出典：警察庁「運転免許統計（令和３年版）」

≪図 2-22　大型二種免許保有者数の推移（全国）≫



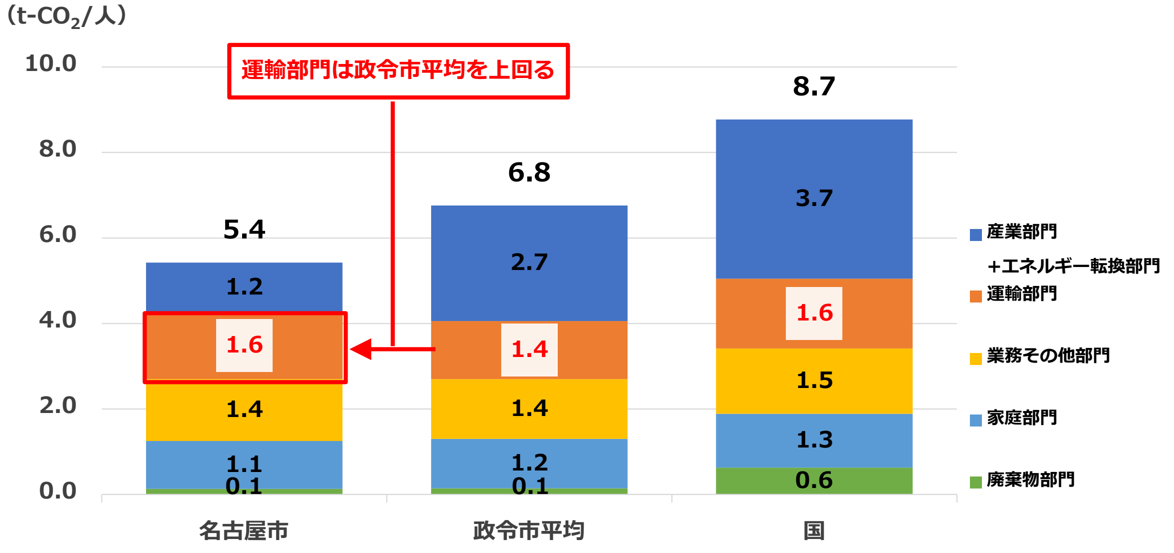
出典：名古屋タクシー協会ホームページ

≪図 2-23　名古屋タクシー協会加盟団体における運転者数と運転者平均年齢の推移≫

⑧ 温室効果ガス排出量

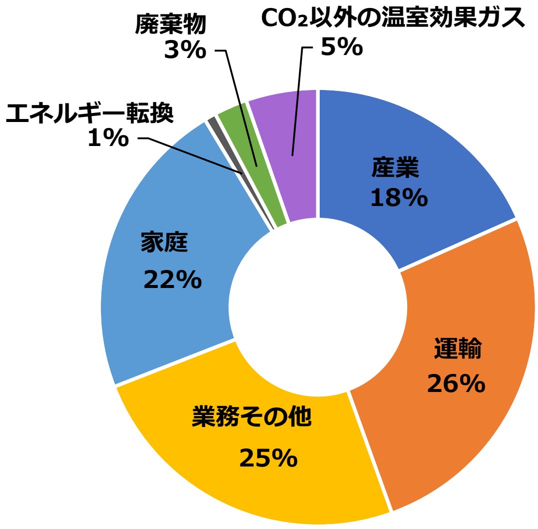
１人あたりの CO_2 排出量は、国が約 8.7 トンであるのに対し、名古屋市は約 5.4 トンと少なくなっています。また、鉄鋼業などの素材産業を他都市に依存しているため、産業部門からの１人あたりの CO_2 排出量は少なくなっています。

一方で、運輸部門からの１人あたりの CO_2 排出量は、政令市平均を上回っています。

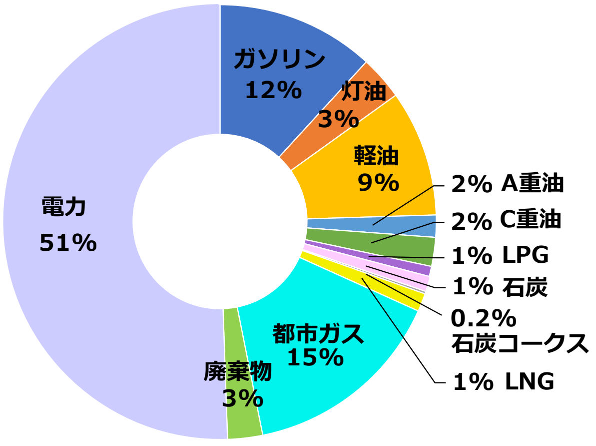


※千葉市、熊本市は 2018 年度の実績を使用

≪図 2-24　部門別１人あたり CO_2 排出量（2019 年度）≫



≪図 2-25　名古屋市における CO_2 排出量の部門別内訳（2020 年度）≫



≪図 2-26　名古屋市における CO_2 排出量のエネルギー種別内訳（2020 年度）≫

コラム『ラストマイルを担う新たな輸送モード』

〇パーソナルモビリティ

ラストマイルを担う移動手段として、徒歩や自転車が中心的な役割を担ってきました。こうした中、高齢社会の到来やさまざまな地形に対応した新たな移動手段が登場してきており、選択の余地が生まれています。

主な例	概要
超小型モビリティ 出典：国土交通省	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる１人から２人乗り程度の電動車両。
電動キックボード 出典：国土交通省	モーターとバッテリーを搭載し、省エネ・省スペースを実現した個人用モビリティ。免許が必要な一般原付と免許不要の特定小型原付に分類され、保安部品を装備することによりナンバーを取得し、公道の走行が可能。一定時間だけレンタルできるシェアサービスも普及。
電動車いす 出典：国土交通省	歩行領域の移動手段として、今後は空港やショッピングセンター等におけるシェアリングサービスと自動運転、AI などを融合させたものの普及が進む可能性がある。

〇特定小型原動機付自転車（いわゆるキックボード等）の動向

・令和５（2023）年７月１日から、一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車として、新たな交通ルールが適用されました。

・16 歳以上であれば、免許証が無くても乗ることが可能であり、車道を通行しなければならないこととなっています。

・公道を走行するに当たっては、①車両が道路運送車両の**保安基準に適合**し、②**ナンバープレート**を取り付け、③**自賠責保険（共済）**に加入しなければならないこととなっています。

2　現状と課題の整理

現状

・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証の自主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

●生活様式の変化に加え、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**をはかる必要があります。

●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、進めていく必要があります。

第３章

公共交通に関する基本的な方針

第３章　公共交通に関する基本的な方針

1　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生かして、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、リニモの導入など、先進的な交通システムを積極的に導入してきた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。

「名古屋交通計画 2030」では、これまでの先進的な取組みである「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、その実現に向けた４つの展開を掲げています。

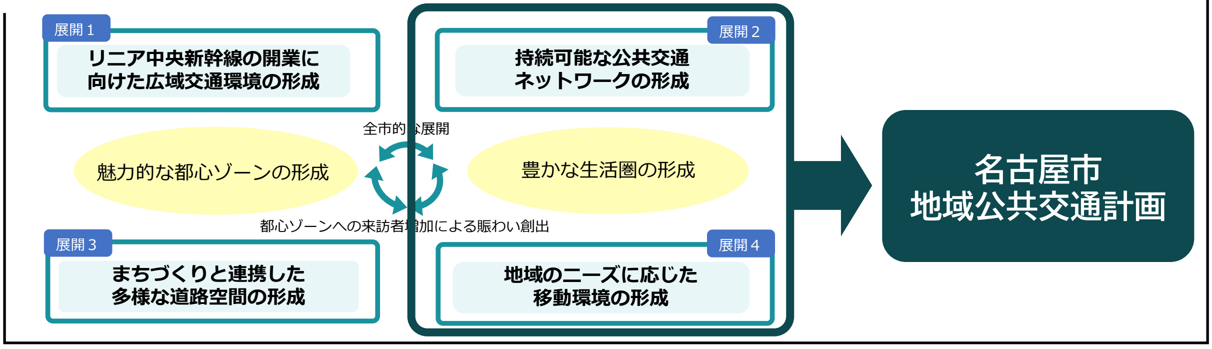
本計画においては、４つの展開のうち、地域公共交通との関連性の高い、「持続可能な公共交通ネットワークの形成」および「地域のニーズに応じた移動環境の形成」に関する施策に取り組むことで、名古屋が目指す交通の将来像である、最先端モビリティ都市の実現を目指します。

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、都市空間等）	×	【先進技術】 （ICT、自動運転技術等）

最先端モビリティ都市の実現に向けた４つの展開



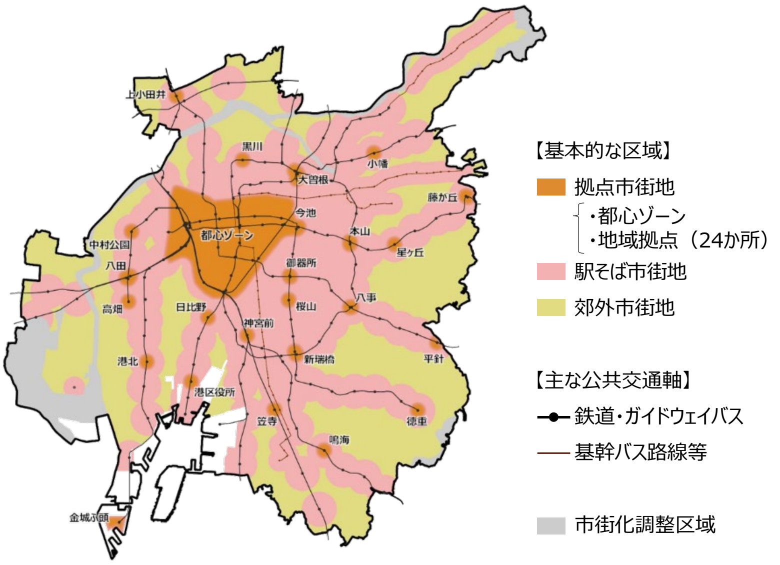
2　名古屋市が目指す交通の将来像の実現に向けて

名古屋市では、「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」において、目指すべき将来都市構造を「集約連携型都市構造」と掲げており、その実現のためには、「なごや集約連携型まちづくりプラン（立地適正化計画）」に基づく都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導とあわせて、拠点間や周辺地域との連携をはかるための公共交通ネットワークの形成や安全に快適に移動できる交通環境の形成が不可欠です。

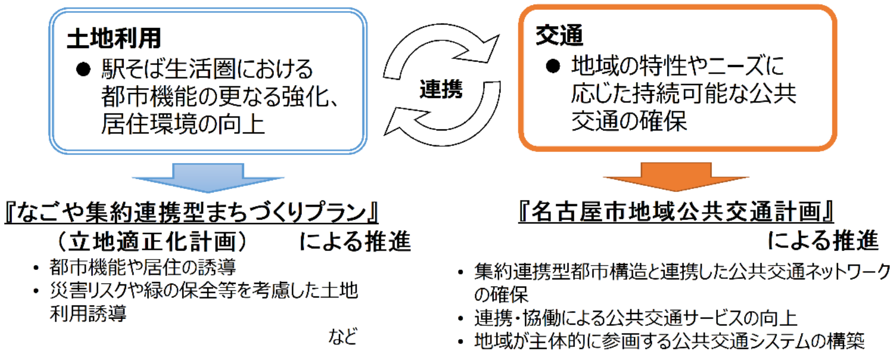
一方で、公共交通については、今後見込まれる少子高齢化の進展、人口減少による社会構造の変化、新たな先進技術の社会実装等による移動ニーズ及び生活様式の変化などを見据えながら、将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークのあり方を検討していく必要があります。

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はかってきましたが、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はかるとともに、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はかります。



≪図 3-1　立地適正化計画における基本的な区域の設定≫



≪図 3-2　なごや集約連携型まちづくりプランとの連携≫

3　基本方針の設定

最先端モビリティ都市の実現に向けて、まちづくりと連携しながら持続可能な公共交通ネットワークを確保するとともに、多様な関係者が連携・協働することが重要です。そのため、本計画に基づき、将来にわたって取り組むべき施策の基本となる考え方として、以下の３つの基本方針を設定します。

「最先端モビリティ都市」
～誰もが快適に移動できるために～

- 展開２　持続可能な公共交通ネットワークの形成
- 展開４　地域のニーズに応じた移動環境の形成

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

集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用誘導と連携し、拠点となる市街地や周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを確保することで、まちづくりと交通が連携した誰もが快適に移動できる都市の実現をはかります。

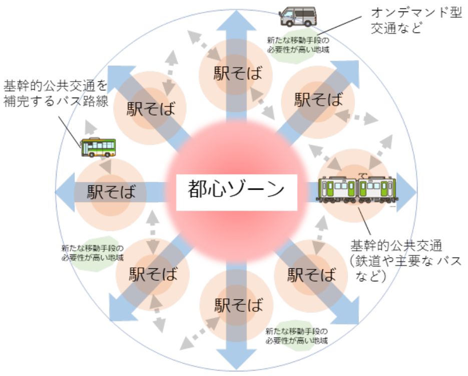
基本方針２　連携・協働による公共交通サービスの向上

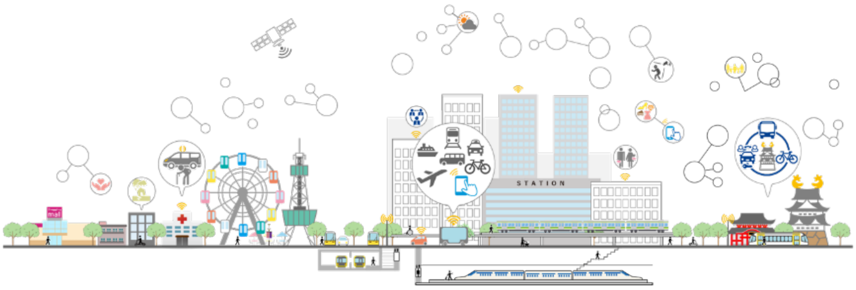
交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。

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

地域の交通課題解決に向けて、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する仕組みを構築することで、より効果的で持続可能な移動環境の形成をはかります。

≪図 3-3　３つの基本方針≫





≪図 3-4　交通の将来像イメージ≫

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。

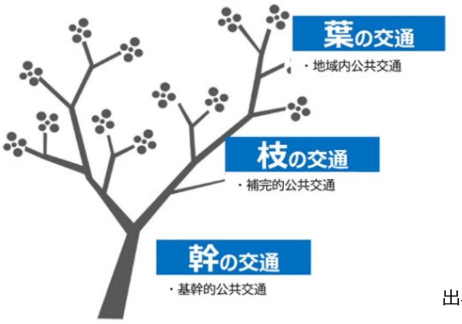
名古屋市では、公共交通ネットワークが市内全域に広く張り巡らされており、様々な移動手段が存在していることから、その役割を下記のとおり整理し、関係者間で共有したうえで、取り組むべき施策を検討します。

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 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
枝	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・地域間の連携をはかる役割を担うもの ⇒基幹バスを除くバス路線	
葉	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	●安定性 ●継続性 ●柔軟性

※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 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
（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

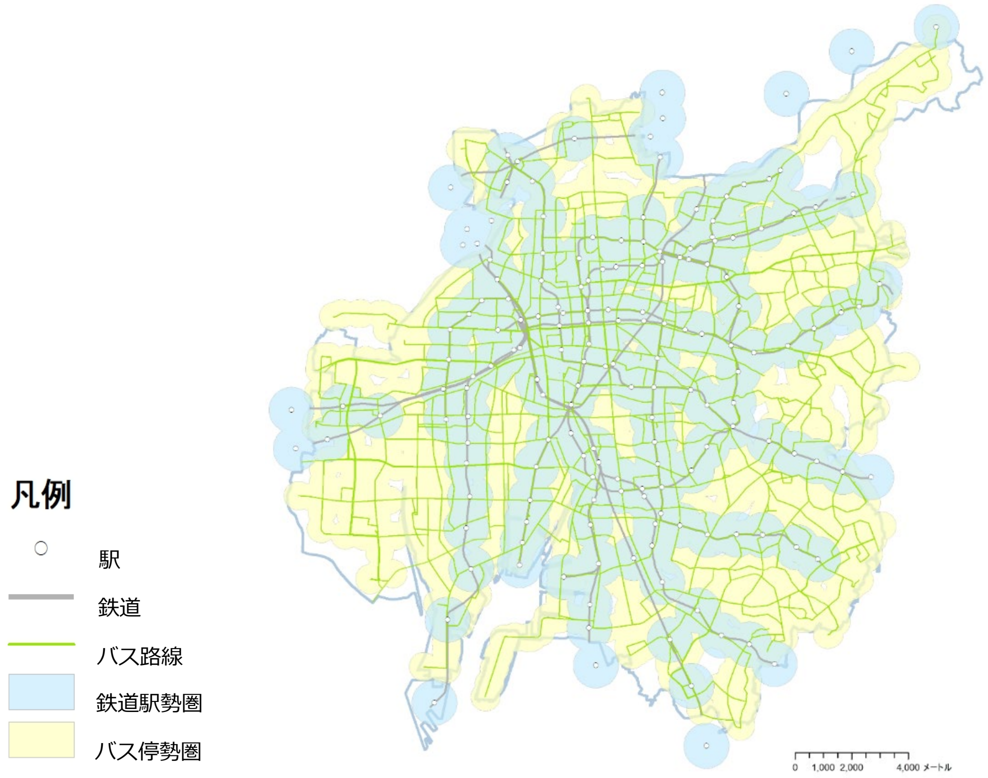
①　求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保

【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。

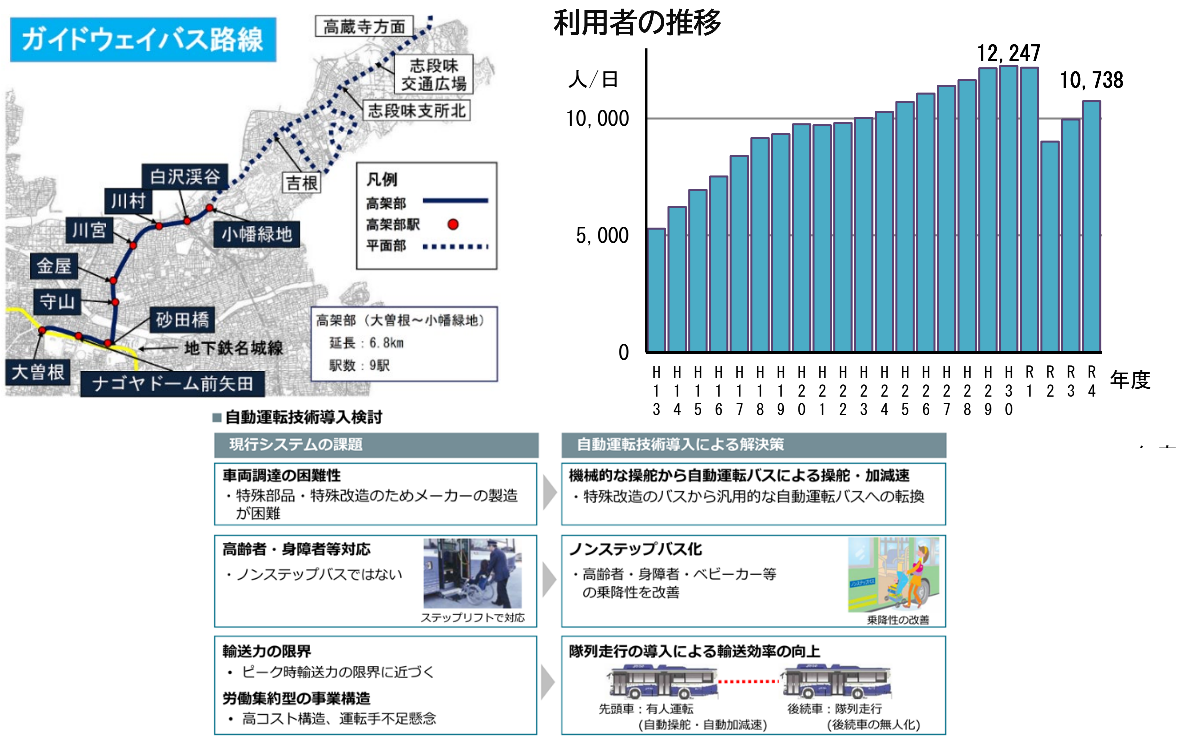
③　ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装

【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】

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS 3 9 11 17

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。

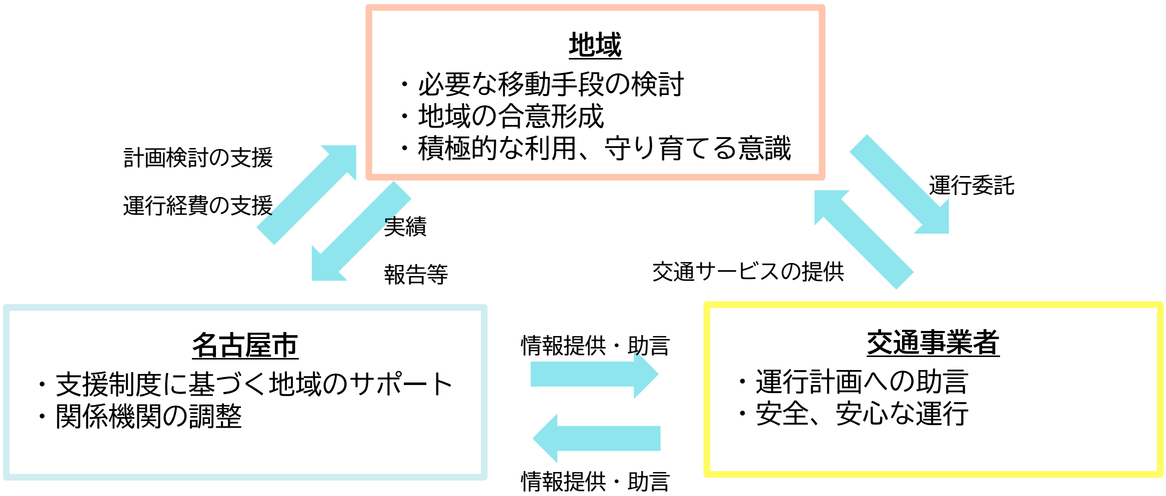
そのため、地域発意による交通課題の解決に向けて、地域の移動状況の把握や運行内容の検討といった準備段階から試験運行も含めた運行に至るまでの地域主体の取り組みに対する支援制度を構築し、これを効果的に活用してもらうことで、地域のニーズに応じた移動手段の確保・充実をはかります。

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 ・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 ・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 実証運行 本格運行	・新たな移動手段の積極的な利用 ・利用促進の取組み ・運行計画の見直し	・運行経費の支援 ・利用状況の把握	・安全・安心な運行

≪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≫

第４章

（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

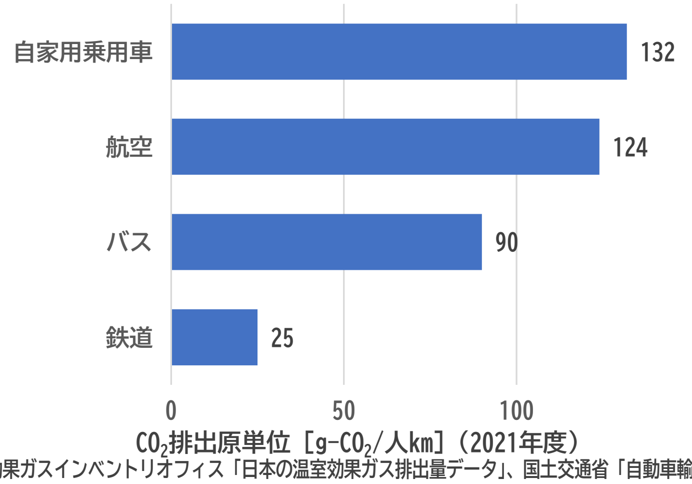
≪図 4-7　MaaS の概念図≫

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。

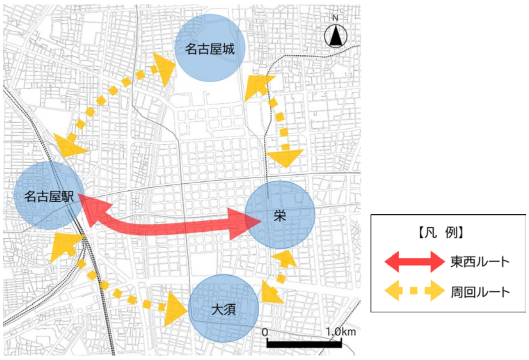
≪図 4-9　当初運行時のルート≫

≪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／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
（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 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 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 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／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 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／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

第５章

評価指標・推進体制

第５章　評価指標・推進体制

1　計画の評価指標と目標

計画全体の評価指標及び目標については、基本方針に基づいて各施策に取り組むことで、将来像である最先端モビリティ都市の実現を目指すため、関連計画である「名古屋交通計画 2030」に掲げた目標と整合をはかります。

また、将来像の実現に向けて、本計画における施策の方向性ごとに具体的な実施施策に関する確認指標を設定し、進捗管理をはかります。

なお、関連計画の目標等の見直しとあわせ、本計画の目標等も見直します。

【計画全体の評価指標及び目標】

基本方針		指標	現状値	数値目標 2030年度
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	**公共交通を便利で利用しやすいと思う人の割合** （名古屋市アンケート調査から算出）	**81.6%** （2021年度）	**85%**
			【目標値の考え方】 名古屋交通計画2030に基づき数値を設定し、公共交通を便利で利用しやすいと思う人の割合の増加を目指すため。	
		人口当たりの市内の鉄軌道及び市バス1日当たりの乗車回数※1 （名古屋市統計年鑑から算出）	**0.88回** （2021年度）	**1.11回**
			【目標値の考え方】 人口減少等により、公共交通の利用者数は減少が見込まれる中で、1人あたりの公共交通の利用頻度の増加を目指すため。	
		【指標の考え方】 公共交通の利用者数の減少が見込まれる中で、まちづくりと交通が連携しながら、役割にあわせた公共交通サービス水準の維持・確保や利用促進などに取り組むことに対する効果を評価するため。		
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		**運輸部門における温室効果ガス排出量** （名古屋市地球温暖化対策実行計画２０３０より）	**328万トン** （2020年度）	**280万トン**
			【目標値の考え方】 名古屋市の地球温暖化対策実行計画2030に基づき数値を設定し、温室効果ガス排出量の削減を目指すため。	
		【指標の考え方】 国では、2050年までにカーボンニュートラルを目指していることや、名古屋市の運輸部門における1人あたりのCO_2排出量が国や他の政令市と比べて高いことから、運輸部門における温室効果ガス排出量について、本計画でも注視する必要があるため。		
		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 （名古屋市アンケート調査から算出）	**31.7%** （2021年度）	**60%**
			【目標値の考え方】 名古屋交通計画2030に基づき数値を設定し、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の増加を目指すため。	
		【指標の考え方】 地域住民が主体的に参画する仕組みを構築し、それを活用した地域の多様な関係者の連携・協働した取組みに対する効果を評価するため。		

※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。

【確認指標】

確認指標	数値目標	
	現状値	2028年度
（１）公共交通による移動サービス水準の維持・確保		
＊公共交通による人口カバー率	**99.2%** **（2023年度）**	**現状以上**
【指標の考え方】 公共交通ネットワークによるサービス水準の維持・確保について、第4次答申の考え方である鉄道駅勢圏800m、バス停勢圏500mによる公共交通の圏域によりカバーされている人口割合をもとに確認する必要がある。	【目標値の考え方】 既存の公共交通ネットワークによるサービス水準を維持・確保するとともに、「葉」の交通に関する仕組みを構築し、制度を活用することで現状以上を目指す。	
（２）地域の実情に応じた移動手段の確保		
＊制度を活用した支援地区数	**０地区** **（2023年度）**	**４地区以上**
【指標の考え方】 交通課題解決に向けて、地域住民が主体的に参画した取り組みが実施されているかを支援制度の活用状況をもとに確認する必要がある。	【目標値の考え方】 公共交通空白地が広く分布している中川区、港区、守山区、緑区などにおいて、制度を活用した取り組みを促進する。	
（３）先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成		
＊GTFS-JPデータの整備事業者数・系統数	**２事業者・** **49系統** **（2023年度）**	**全事業者・** **全系統**
【指標の考え方】 公共交通全体を一体として捉え、誰もがわかりやすく使いやすい移動環境の形成に向けて、経路検索のもととなるデータの整備状況を確認する必要がある。	【目標値の考え方】 本計画に位置付ける事業者・全系統でのデータ整備を目指す。	

2　推進体制と進捗管理

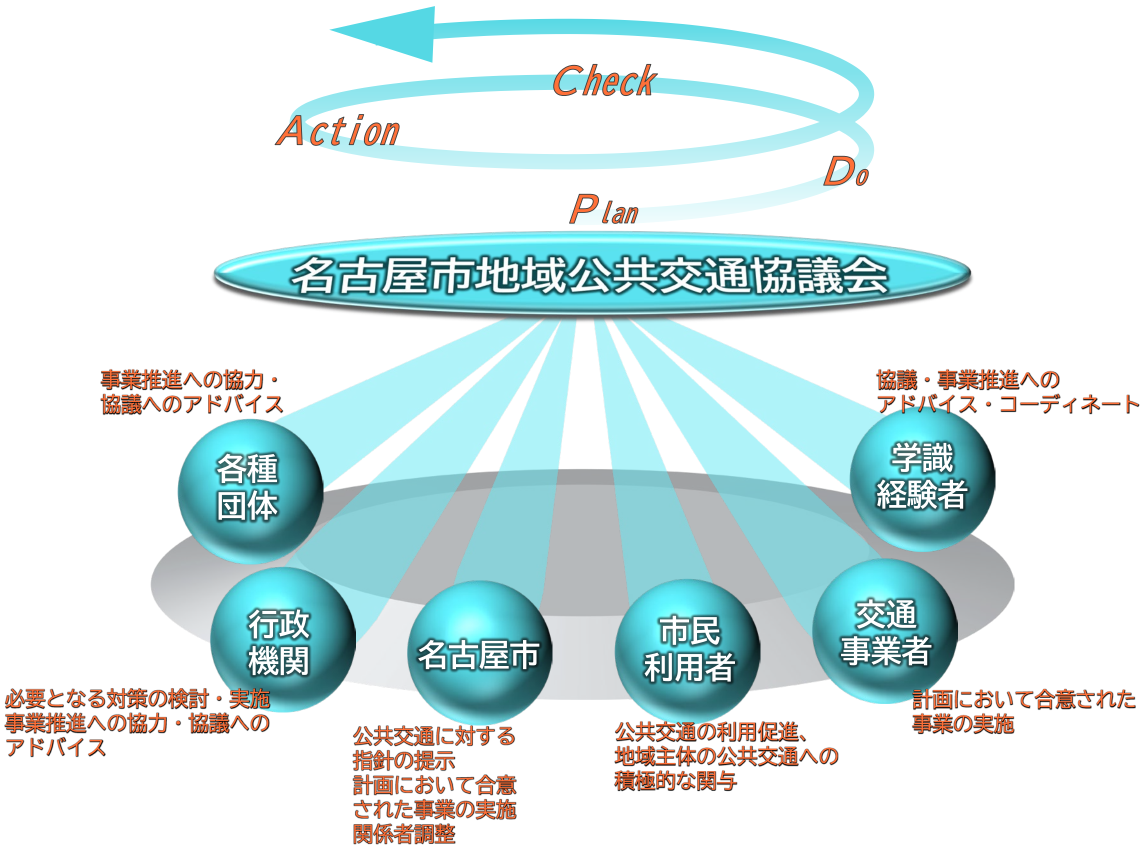
今後、本計画で掲げた最先端モビリティ都市の実現に向けて、行政や交通事業者などの関係者が担う役割と、計画の評価指標と目標において設定した目標の達成に向けた進捗管理を行うことで、施策の効果的・効率的かつ計画的な推進をはかります。

（１）市民利用者・交通事業者・行政等の連携

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。

【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・協働をはかりながら、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。

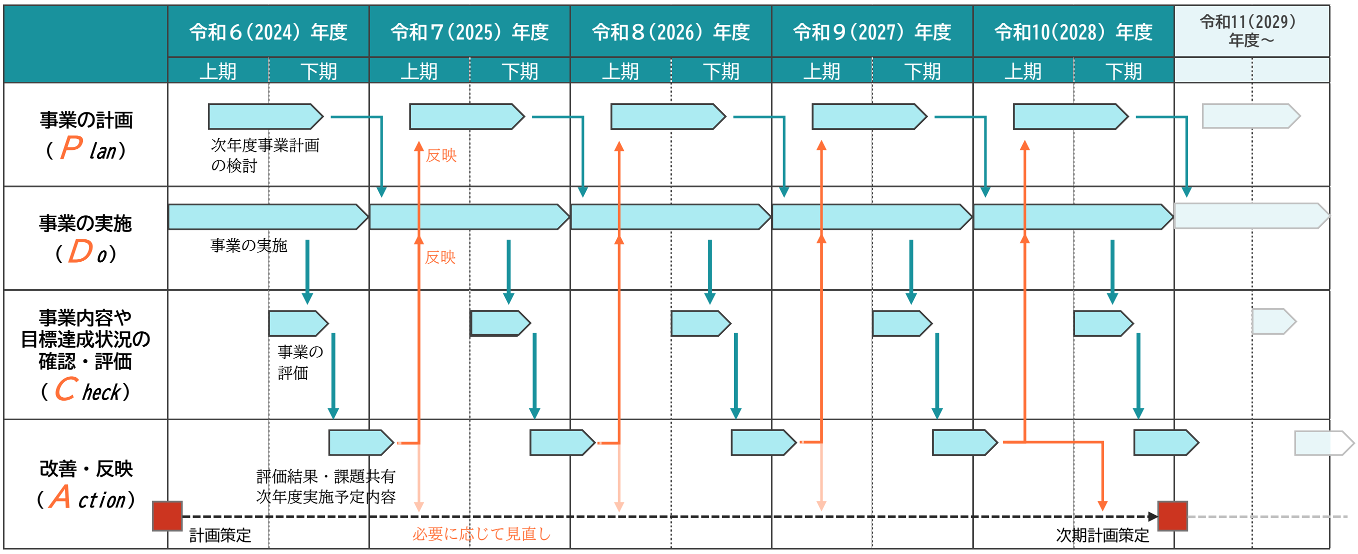


≪図 5-1　ガバナンス体制≫

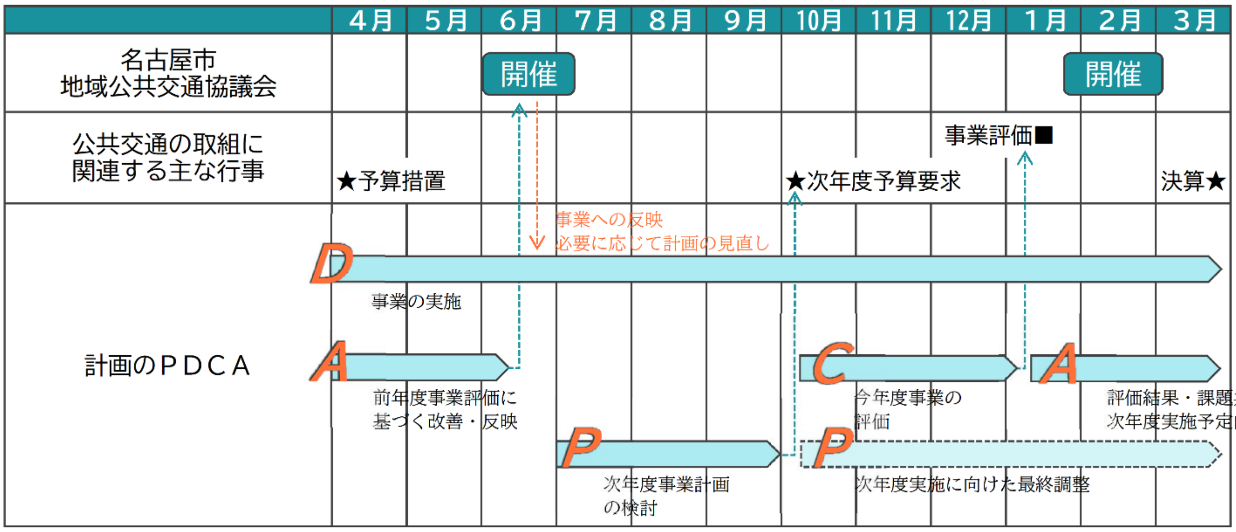
（２）進捗管理と評価

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、目標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しますが、公共交通等に関わる関係者（市民利用者、交通事業者、行政機関、各種団体など）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、十分に連携をはかり、取り組んでいくこととします。

≪表 5-1　計画期間における進捗管理・評価スケジュール≫



≪表 5-2　計画策定以後の協議会等のスケジュール（イメージ）≫



資料編

1　「名古屋市地域公共交通計画」策定の経緯

2023 年 2 月 13 日	令和 4 年度第 1 回 名古屋市地域公共交通協議会 ・協議会規約等の承認について ・会長及び副会長の選任・監査委員の指名について ・令和 4 年度 名古屋市地域公共交通協議会の予算について
2023 年 5 月 26 日〜6 月 2 日	令和 5 年度第 1 回 名古屋市地域公共交通協議会の書面開催について ・令和 4 年度 名古屋市地域公共交通協議会 決算（案） ・令和 5 年度 名古屋市地域公共交通協議会 予算（案）
2023 年 6 月 21 日	令和 5 年度第 2 回 名古屋市地域公共交通協議会 ・名古屋市地域公共交通協議会設置規約及び部会規程改正について ・名古屋市地域公共交通計画について 名古屋市地域公共交通計画の構成イメージについて 名古屋市地域公共交通計画策定に向けた考え方について 名古屋市における交通の現況と課題について 今後の進め方・スケジュール
2023 年 9 月 12 日	令和 5 年度第 3 回 名古屋市地域公共交通協議会 ・名古屋市地域公共交通計画（素案）
2023 年 11 月 10 日	令和 5 年度第 4 回 名古屋市地域公共交通協議会 ・名古屋市地域公共交通計画（案）
2024 年 1 月 19 日〜1 月 26 日	令和 5 年度第 5 回 名古屋市地域公共交通協議会の書面開催について ・地域公共交通確保維持改善に関する事業評価について
2024 年 1 月 22 日〜2 月 20 日	「名古屋市地域公共交通計画（案）」のパブリックコメント
2024 年 3 月 26 日	令和 5 年度第 6 回 名古屋市地域公共交通協議会 ・名古屋市地域公共交通計画策定について

2　名古屋市地域公共交通協議会設置規約

名古屋市地域公共交通協議会設置規約

（目的）

第１条　名古屋市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置する。

（協議事項）

第２条　協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項を協議する。

（１）地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。

（２）地域公共交通計画及び地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

（３）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。

（４）地域公共交通計画の達成状況の評価に関すること。

（５）前４号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第３条　協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。また、委員の追加等の運営上必要と認められる場合は、適宜、会長と事務局が協議する。

（任期）

第４条　委員の任期は、２年以内とする。

2　委員は、再任されることができる。

（会長及び副会長）

第５条　協議会は、会長及び副会長１人を置く。

2　会長及び副会長は、委員の中から、これを互選により選任する。

3　会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4　副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

（会議）

第６条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2　会議は、委員の半数以上の出席がなければこれを開くことができない。

3　会議の議決を要する事項（以下「議案」という。）については、出席委員による全会一致を原則とし、議論を尽くしても全会一致に至らないときは、議長の発議により出席委員の３分の２以上の同意で決するものとする。

4　会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合については、非公開で行うものとする。

5　会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、会議への出席を依頼し、

資料の提出及び説明等を求めることができる。
6　委員は、会議に代理人を出席させることができ、代理人は出席委員に含む。
7　会長は、議案が次に掲げるものである場合は、当該議案を記載した書面（電磁的記録を含む。）を委員に回付し、その賛否を問うことにより議決に代えることができる。
（1）　緊急を要するもの
（2）　会計その他協議会の運営に関するもの
（3）　やむを得ない理由により会議の開催が困難であると会長が認めたもの
（4）　その他、会長が軽易であると判断したもの
8　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）
第７条　会議で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

（部会）
第８条　第２条に掲げる事項の協議のため、必要に応じ協議会に部会を置くことができる。
2　会長は、第６条第３項の議決を要する事項のうち部会で協議する事項については、部会の議決を以って協議会の議決とみなすことができる。
3　部会の委員、議事、運営その他必要な事項は、各部会の規程等で定める。

（事務局）
第９条　協議会の事務局は、名古屋市住宅都市局交通企画課に置く。
2　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（監査）
第１０条　監査委員は、会長の指名する委員１人を置く。
2　協議会の出納監査は、監査委員によって行う。
3　監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）
第１１条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）
第１２条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）
第１３条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附　則
この規約は、令和 5 年 2 月 13 日から施行する。

附　則
この規程は、令和 5 年 6 月 21 日から施行する。

別表（第３条関係）

区分	団体又は機関等
学識経験者	公共交通に精通した大学教授等
公共交通利用者代表	身体障害者福祉連合会等
法第２条第２号に規定する公共交通事業者等の代表者	東海旅客鉄道株式会社
	名古屋鉄道株式会社
	近畿日本鉄道株式会社
	名古屋市交通局
	名古屋臨海高速鉄道株式会社
	愛知高速交通株式会社
	名古屋ガイドウェイバス株式会社
	株式会社東海交通事業
	公益社団法人愛知県バス協会
	名鉄バス株式会社
	三重交通株式会社
	名古屋タクシー協会
	タクシー事業者代表
道路管理者	名古屋国道事務所
	名古屋市緑政土木局
公安委員会	愛知県警察本部
国土交通省中部運輸局長又はその指名する者	国土交通省中部運輸局
	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	愛知県交通運輸産業労働組合協議会
関係行政機関の職員	愛知県都市・交通局
関係する市職員	名古屋市住宅都市局
その他市が必要と認める者	名古屋商工会議所
	一般社団法人中部経済連合会

３　パブリックコメントの概要

（１）募集期間、意見提出者数、意見総数

事項	内　　容				
募集期間	２０２４年1月２２日（月）～2月２０日（火）				
意見 提出者数	郵送	ＦＡＸ	電子メール	持参	合計
	２人	３人	１３人	２人	２０人
意見総数	８６件				

（２）意見の内訳

項　　目	件　数
１．名古屋市地域公共交通計画について	１０件
２．名古屋市における現状と課題	１５件
３．公共交通に関する基本的な方針	０件
４．具体的な実施施策	３９件
（１）公共交通による移動サービス水準の維持・確保	１４件
（２）地域の実情に応じた移動手段の確保	９件
（３）先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成	１６件
５．評価指標・推進体制	４件
６．その他のご意見	１８件
意　見　総　数	８６件

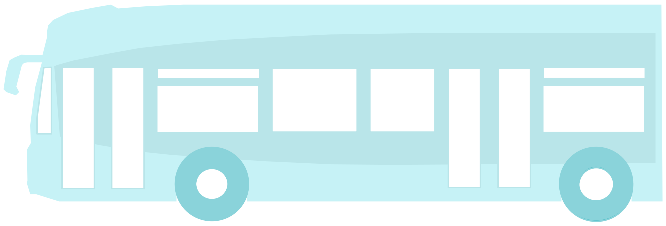
4 用語集

番号	行	用語	解説
1	あ行	アジア・アジアパラ競技大会	アジア版オリンピックとも言われ、アジア・オリンピック評議会に加盟する45の国と地域が参加する大会。令和8（2026）年に愛知・名古屋で第20回アジア競技大会、第5回アジアパラ競技大会が開催される。
2		新しい生活様式（ニューノーマル）	厚生労働省が発表した新型コロナウイルス感染症拡大防止のために今後の日常生活の中で取り入れていくべき実践例のこと。
3		ウォーカブル	居心地がよく、歩きたくなるまちなかのこと。
4		オンデマンド交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。
5	か行	ガイドウェイバス	ガイドレールを備えた専用軌道上を、バスに取り付けられた案内輪を利用してハンドル操作が不要な半自動運転を実現したバスのこと。
6		カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いた、実質的な排出ゼロのこと。
7		ガバナンス	統治・統制を意味する言葉で、企業や組織を健全に運営するために管理すること。
8		基幹バス	名古屋市交通局と名鉄バスが運行しているバス路線のこと。バス専用レーンの設定などがされている基幹１号と、中央走行方式で運行されている基幹２号の２系統がある。
9		既存ストック	名古屋市におけるこれまでの先進的な取組である基幹バスやガイドウェイバスに代表される公共交通ネットワーク、都市空間などのこと。
10		居住誘導区域	都市再生特別措置法に基づく、都市の居住者の居住を誘導すべき区域のこと。
11		公共交通空白地	一定の距離に駅やバス停等が無い地域で公共交通の便利さの指標のひとつ。名古屋市では、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を指す。
12	さ行	自動運転技術	レベルが５段階あり、対応する車両の呼称について、レベル１、レベル２を「運転支援車」、レベル３を「条件付自動運転車（限定領域)」、レベル４を「自動運転車（限定領域)」、レベル５を「完全自動運転車」と呼び、レベル３から運転操作等の主体をシステムとしている。運転自動化レベルの定義 として、SAE International の J3016（2016 年９月）及びその日本語参考訳である JASOTP 18004（2018 年２月）の定義を採用。また、対応する車両の呼称については、国土交通省 ASV 推進検討会において策定されたものを使用。
13		集約連携型都市構造	駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造。

番号	行	用語	解説
14		常住人口	国勢調査時に調査の地域に常住している人口。また、夜間人口のこと。
15		乗用タクシー	利用者が定員10名以下のタクシー車両を特定の地点間で貸し切って利用する形態の交通手段。道路運送法において「一般乗用旅客自動車運送事業」として位置付けられている。
16		シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎなどの交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。
17		ストック	過去に建築・整備され現在も存在している建築・インフラ資産のこと。
18		生産年齢人口	一般に生産活動に従事しうる年齢層の人口のこと。多くは15～64歳を指すことが多い。
19	た行	代表交通手段	交通手段は大きく、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の５つに分けられる。ひとつのトリップ（移動）でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを代表交通手段と言う。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。
20		地域公共交通計画	「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「マスタープラン」としての役割を果たすもののこと。従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービスなどの地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めている。
21		地域交通法	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」の略称。地域の主体的な取組み等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律のこと。
22		データのオープン化（オープンデータ）	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、①営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの、②機械判読に適したもの、③無償で利用できるもの、のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータのこと。
23		都市機能誘導区域	都市再生特別措置法に基づく、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与する「都市機能増進施設」の立地を誘導すべき区域。

番号	行	用語	解説
24		トリップ	人の動きのことで、ある目的による出発地から目的地までの移動を１トリップとする。
25	な行	二種免許	「人を乗せて運び、運賃をもらう」旅客の運送のために必要となる自動車の運転免許の種類。
26	は行	パーソナルモビリティ	近距離移動を想定した１～２人乗りの乗り物のこと。
27		パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるもの。中京都市圏では、これまで、1971（昭和46）年、1981（昭和56）年、1991（平成3）年、2001（平成13）年、2011（平成23）年の５回行っている。
28		バリアフリー	高齢者・障害者が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障壁を除去するという考え方。
29		ビッグデータ	ボリュームが膨大でかつ構造が複雑であるが、そのデータ間の関係性などを分析することで新たな価値を生み出す可能性のあるデータ群のこと。例えば、ソーシャルメディア内のテキストデータ・画像、携帯電話・スマートフォンが発信する位置情報、時々刻々と生成されるセンサデータなどがある。
30	ら行	ラストマイル	交通結節点から最終目的地への移動のこと。
31		立地適正化計画	平成26（2014）年の都市再生特別措置法の改正により創設された、都市全体の観点から居住や民間施設も含めた都市機能の立地誘導をはかる制度。本市では平成30（2018）年に「なごや集約連携型まちづくりプラン」として公表。令和5（2023）年にプランの一部改定を実施。
32		リニアインパクト	リニア中央新幹線の開業による交流人口の増加やそれに伴う経済効果のこと。
33		リニア中央新幹線	東京から名古屋市を経由し、大阪市までを、超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線。
34		リニモ	愛知高速交通株式会社が運営する日本唯一の磁気浮上式リニアモーターカーが走る東部丘陵線のこと。名古屋市名東区の藤が丘駅から豊田市の八草駅までを結び、リニモ(Linimo)の愛称で親しまれている。

番号	行	用語	解説
35	英数	AI (Artificial Intelligence)	人工知能。言語の理解や推論、問題解決などの知的行動を人間に変わってコンピュータに行わせる技術。
36		DX (Digital Transformation)	企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。
37		GPS (Global Positioning System)	人工衛星（GPS衛星）から発せられた電波を受信し、現在位置を特定するもの。地球を周回しているGPS衛星の電波を端末が受信し、位置・距離・時刻などを計算して、現在位置を測位している。
38		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る。
39		GX (Green Transformation)	クリーンなエネルギーに転換するという意味で、企業経営をする上で必要となる燃料の燃焼、電力の使用にかかるエネルギーをクリーンなものに転換するという試みのこと。
40		ICT (Information and Communication Technology)	コンピュータなどのデジタル機器、その上で動作するソフトウェア、情報をデジタル化して送受信する通信ネットワーク、およびこれらを組み合わせた情報システムやインターネット上の情報サービスなどの総称。ITもICTとほぼ同義。
41		IoT (Internet of Things)	モノのインターネット。コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体(モノ)に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりすることにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。
42		MaaS (Mobility as a Service)	地域住民や旅行者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、観光や医療等の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のこと。
43		SDGs (Sustainable Development Goals)	「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。
44		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。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)」を策定している。



名古屋市地域公共交通計画

令和6年3月　名古屋市

名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課
〒460-8508　名古屋市中区三の丸三丁目１番１号
TEL：052-972-2724　FAX：052-972-4170