

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～

答申（案）

2022年2月

名古屋市交通問題調査会

はじめに

名古屋市交通問題調査会は昭和 55（1980）年に設置され、市営交通事業が直面している課題解決や経営健全化方策の確立について議論をし、名古屋の公共交通の基盤を形成してきました。その後平成 15（2003）年からは、まちづくりと連携した総合交通体系について議論をはじめ、自動車利用の適正化や公共交通などを中心とした交通体系をめざして、平成 22（2010）年 12 月に「なごや新交通戦略」として答申しました。この答申を受け、名古屋市は平成 23（2011）年 9 月に「なごや新交通戦略推進プラン」を策定し、豊かな道路空間を活用した「みちまちづくり」等の交通施策を推進してきました。

現在、交通に大きな影響を与えている新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛や南海トラフ巨大地震等の大規模自然災害に対応した交通のあり方が問われています。近年、誰一人取り残さない持続可能な社会の実現を目指す国際目標である SDGs の達成やカーボンニュートラルの実現のほか、名古屋大都市圏の主要産業である自動車産業が「100 年に一度」と言われる大変革を迎えており、IoT、AI などが急速に進化し、自動運転や ICT をはじめとする先進技術を活用した持続可能な都市交通体系の構築が必要であり、交通分野が重要な役割を担う時代が到来しています。

令和 8（2026）年には第 20 回アジア競技大会の開催により多くの方が名古屋を訪れ、その後、品川-名古屋を 40 分で繋ぐリニア中央新幹線の開業によりスーパー・メガリージョンが形成されることで、人の動きが大きく変化し、世界に向けて名古屋を知ってもらうまたとないチャンスがやってきます。

交通の新たなチャレンジとして、豊かな都市空間や交通ネットワークといった既に有しているストックと、モビリティを中心とするモノづくり産業の拠点として世界をリードする愛知・名古屋だからこそできる先進技術の活用により、持続可能で質の高い公共交通を中心とした誰もが快適に移動できる最先端モビリティ都市の実現に向け、「名古屋交通戦略 2030」をここに答申します。

目次

第1章 名古屋交通戦略2030の策定にあたって

| | | | |
|---|--------------------------|-----|---|
| 1 | 目的 | ・・・ | 1 |
| 2 | これまでの交通戦略の取組 | ・・・ | 1 |
| | （1）総合交通政策の経緯 | ・・・ | 1 |
| | （2）なごや新交通戦略推進プランの進捗状況・総括 | ・・・ | 1 |
| 3 | 名古屋交通戦略2030の位置づけと目標年次 | ・・・ | 2 |
| | （1）位置づけ | ・・・ | 2 |
| | （2）目標年次 | ・・・ | 2 |
| | （3）主な関連計画 | ・・・ | 3 |

第2章 交通を取り巻く環境の変化

| | | | |
|---|------------------------------------|-----|----|
| 1 | 交通を取り巻く社会情勢 | ・・・ | 7 |
| | （1）人口と移動の減少 | ・・・ | 7 |
| | （2）人生100年時代の到来 | ・・・ | 8 |
| | （3）大規模自然災害への懸念 | ・・・ | 9 |
| | （4）地球温暖化の懸念 | ・・・ | 10 |
| 2 | 交通の現状 | ・・・ | 11 |
| | （1）公共交通ネットワーク | ・・・ | 14 |
| | （2）道路ネットワーク | ・・・ | 16 |
| | （3）代表交通手段割合 | ・・・ | 17 |
| | （4）歩行者・自転車交通量 | ・・・ | 17 |
| | （5）名古屋市の都市構造 | ・・・ | 18 |
| | （6）名古屋市の交通ネットワーク | ・・・ | 20 |
| 3 | 新型コロナウイルス感染拡大による影響 | ・・・ | 24 |
| | （1）感染拡大の影響 | ・・・ | 24 |
| | （2）公共交通利用者の減少 | ・・・ | 25 |
| | （3）コロナ禍による交通行動の変化 | ・・・ | 26 |
| 4 | 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（SMR）の形成 | ・・・ | 27 |
| | （1）7,000万人交流圏の誕生 | ・・・ | 27 |
| | （2）インバウンド需要の動向 | ・・・ | 28 |
| | （3）移動の喚起 | ・・・ | 29 |

| | | | |
|----------|------------------------------|-----|----|
| 5 | 交通における今後の動向 | ・・・ | 30 |
| | （1）新たな移動手段と仕組みの導入 | ・・・ | 30 |
| | （2）交通需要の最適化について | ・・・ | 33 |
| | （3）自動運転社会に向けて | ・・・ | 34 |
| | （4）DX（デジタル・トランスフォーメーション）の加速化 | ・・・ | 35 |

第3章 将来における交通の基本理念と基本方針

| | | | |
|----------|-----------------------------|-----|----|
| 1 | 基本理念 | ・・・ | 37 |
| 2 | 基本方針・施策の方向性 | ・・・ | 37 |
| | （1）基本方針の設定 | ・・・ | 37 |
| | （2）施策の方向性の設定 | ・・・ | 37 |
| 3 | 基本理念・基本方針・施策の方向性の関係性 | ・・・ | 41 |

第4章 「最先端モビリティ都市」の実現に向けて

| | | | |
|----------|---------------------------------------|-----|----|
| 1 | 昨今の交通環境の変化 | ・・・ | 43 |
| 2 | 名古屋が目指す交通の将来像 | ・・・ | 43 |
| 3 | 「最先端モビリティ都市」とは | ・・・ | 44 |
| 4 | 最先端モビリティ都市の実現に向けた<4つの展開> | ・・・ | 45 |
| 5 | <4つの展開>に基づく取組 | ・・・ | 46 |
| | <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 | ・・・ | 48 |
| | <展開2> 持続可能な公共交通ネットワークの形成 | ・・・ | 54 |
| | <展開3> まちづくりと連携した多様な道路空間の形成 | ・・・ | 60 |
| | <展開4> 地域のニーズに応じた移動環境の形成 | ・・・ | 66 |
| 6 | 施策の方向性と取組の関係性 | ・・・ | 71 |

第5章 戦略の推進について

| | | | |
|----------|------------------|-----|----|
| 1 | 推進体制と進捗管理 | ・・・ | 73 |
|----------|------------------|-----|----|

■ 構成

第1章 名古屋交通戦略 2030 の策定にあたって

(P1)

- ・ 目的
- ・ これまでの取組
- ・ 戦略の位置づけ

第2章 交通を取り巻く環境の変化

(P7)

交通を取り巻く環境

- 交通を取り巻く社会情勢
- 交通の現状
 - ・ 公共交通ネットワーク
 - ・ 道路ネットワーク
 - ・ 都市構造、交通ネットワーク 等
- 新型コロナウイルス感染症拡大による影響
- 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（SMR）の形成に向けて

交通における今後の動向

- 新たな移動手段と仕組みの導入
- 交通需要の最適化について
 - ・ 駐車マネジメント
 - ・ パークアンドライド
 - ・ ダイナミックプライシング
 - ・ MaaS
- 自動運転社会に向けて
- DX の加速化

第3章 将来における交通の基本理念と基本方針

(P37)

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 1>

安全・安心で
環境にやさしい交通

① 安全に安心して移動できる
交通体系の実現

② 災害に強い交通体系の実現

③ 環境にやさしい交通体系の
実現

<基本方針 2>

わかりやすく、
使いやすい交通

① 公共交通を中心とした
持続可能な交通体系の実現

② 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

③ ユニバーサルデザインの
移動環境の実現

<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

① 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

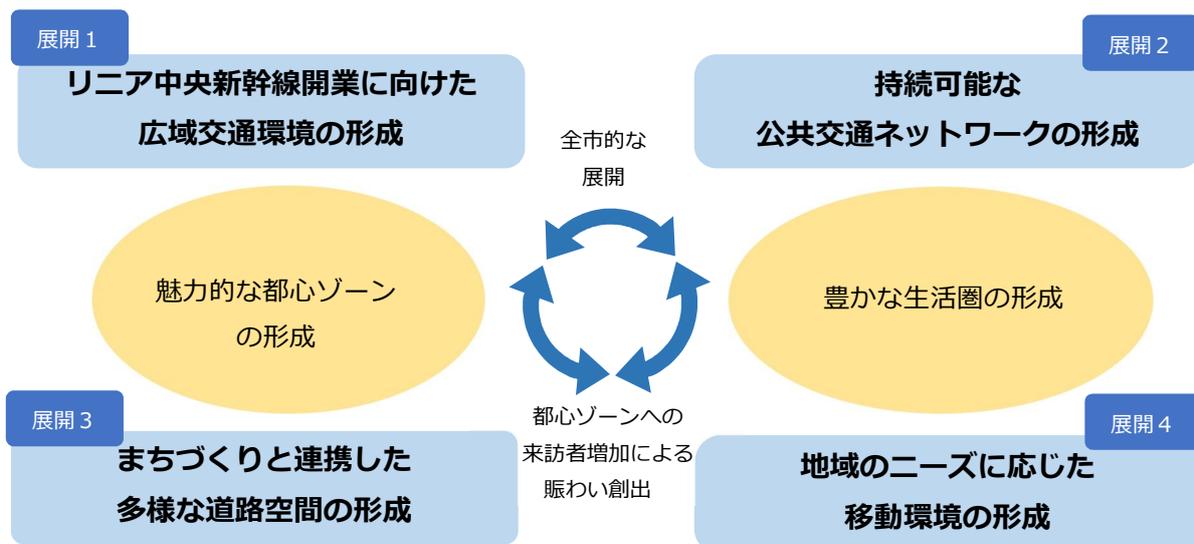
② 名古屋駅のスーパー
ターミナル化をはじめとした
交通結節拠点の機能強化

③ 人が中心の歩いて楽しい
にぎわいのあるまちの実現

＜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

最先端モビリティ都市の実現に向けた＜4つの展開＞



早急を実施する重点的な取組

展開1

- 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3

- 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2

- 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

展開4

- ラストマイルを担う交通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手段の導入