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～

諮問第４号答申

2022 年 2 月 17 日

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人が名古屋を訪れ、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症拡大による影響 ・・・ 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）の形成に向けて ・・・ 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）交通需要の適正化について ・・・ 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　・・・　44
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

資料編
1　諮問書
2　名古屋市交通問題調査会委員
3　運営の記録
4　名古屋市交通問題調査会条例
5　なごや新交通戦略推進プランの成果目標と達成状況
6　用語集

本戦略の構成

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
　・駐車マネジメント
　・パーク＆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理念と方針　(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

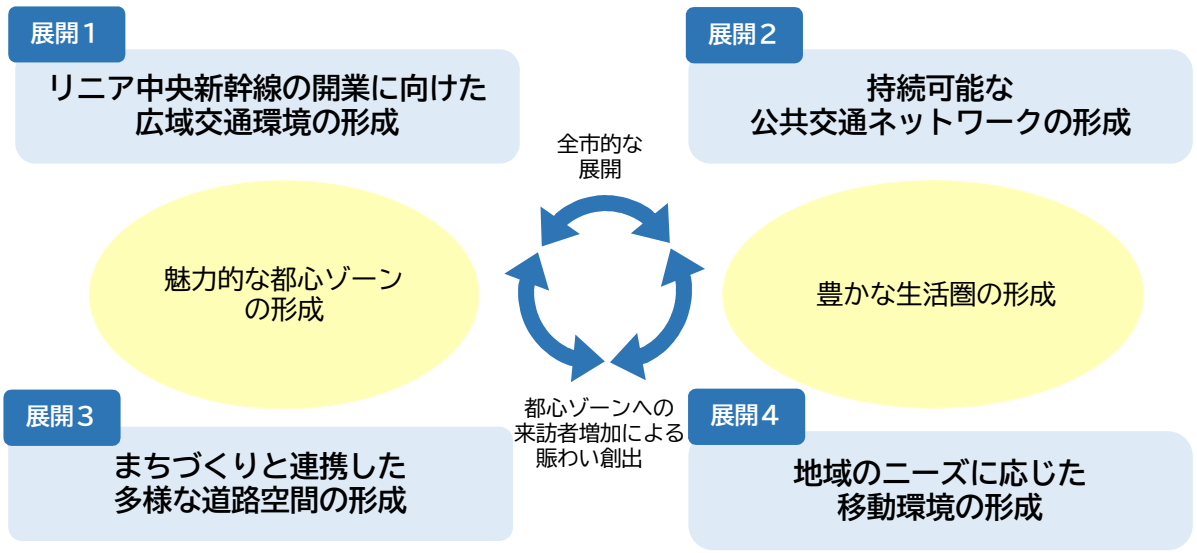
① 名古屋大都市圏の成長を支える広域交通ネットワークの機能強化
② 名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした交通結節拠点の機能強化
③ 人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現

第４章　「最先端モビリティ都市」の実現に向けて　(P43)

<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＞**



早急に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４

- ●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

第５章　推進体制と進捗管理　(P73)

・推進体制と進捗管理

第１章

名古屋交通戦略 2030 の策定にあたって

1　目的

今後、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、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します。また、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環境を検討する必要があります。

こうした社会変化を捉え、持続可能な都市交通体系を構築するため、まちづくりと連携した新たな総合交通戦略を答申します。

2　これまでの交通戦略の取組

（１）総合交通施策の経緯

名古屋市では、名古屋市交通問題調査会から、平成 16（2004）年 6 月に「なごや交通戦略」、平成 22（2010）年 12 月に「なごや新交通戦略」として 2 回の答申を受け、公共交通と自動車の利用割合を３：７から４：６とすることを主軸に総合交通政策を推進してきました。

平成 23（2011）年 9 月には名古屋市の総合交通計画として「なごや新交通戦略推進プラン」を策定し、新たな交流社会を見据えて、「安心・安全な」「環境にやさしい」「賑わいのある」まちの創造のために、まちづくりと連携した総合交通体系の形成に向け様々な交通施策に取り組んできました。

平成 26（2014）年 9 月には、なごや新交通戦略推進プランのリーディングプロジェクトである“みちまちづくり”を推進するため、実行計画として「なごや交通まちづくりプラン」を策定し、「道路空間の主役転換」「自動車の都心部への集中緩和」「移動手段の多様化」を施策の三本柱として取組を進めています。

（２）なごや新交通戦略推進プランの進捗状況・総括

名古屋市では、なごや新交通戦略（第３号答申）を踏まえ、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、交通施策を推進してきました。成果目標の達成状況としては、概ね達成あるいは策定時より進捗しています。

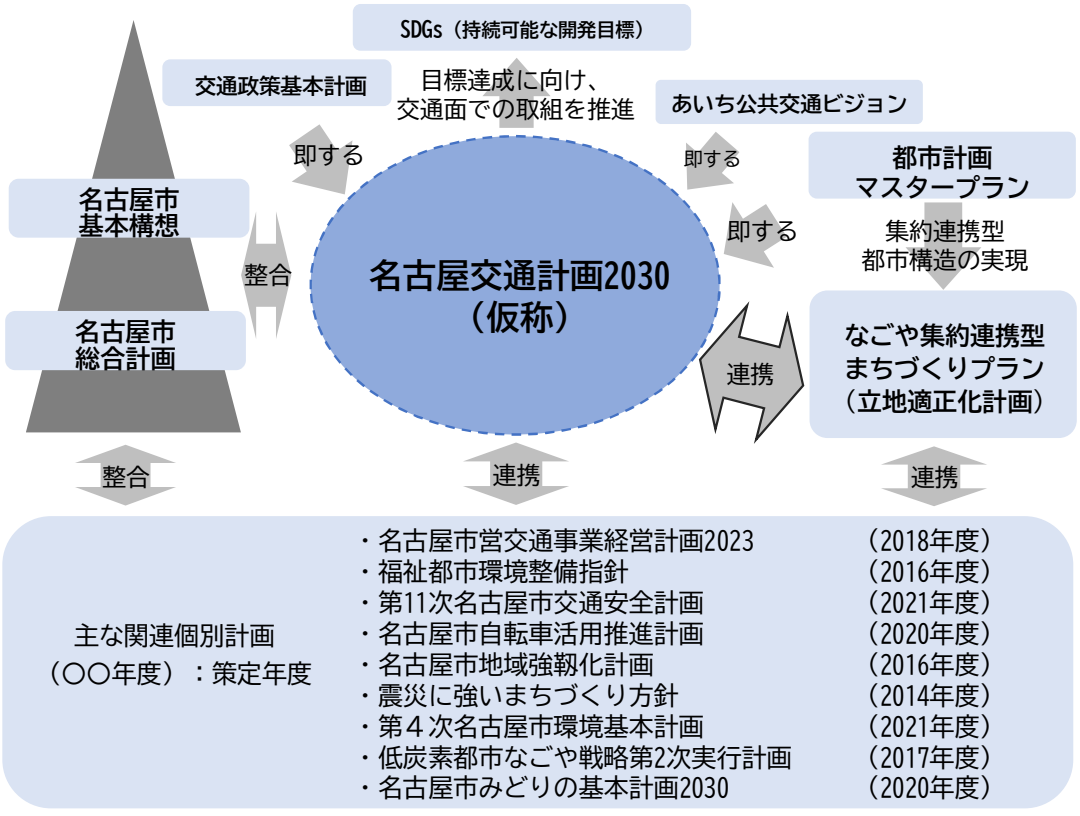
また、公共交通と自動車の利用割合においては、４：６に着実に近づいており、特に都心部では交通量と都心を目的地とするトリップ数は減少している一方で、公共交通利用者は増加しています。このように自動車の利用割合は減少し、公共交通の利用割合は増加していることが分かります。引き続き、リーディングプロジェクトをはじめとした各種施策の継承と更なる発展が必要となります。

3　名古屋交通戦略 2030 の位置づけと目標年次

（１）位置づけ

名古屋市交通問題調査会から答申する名古屋交通戦略 2030 を受け、各施策と整合を図った行政計画である「名古屋交通計画 2030（仮称）」の策定が必要です。行政計画の策定にあたっては国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」、名古屋市の上位計画である「名古屋市総合計画２０２３」や関連計画である「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」など、様々な計画と整合・連携を図る必要があります。

≪図 1-1　答申と行政計画の関係≫



≪図 1-2　関連計画との関係≫

（２）目標年次

目標年次は、令和 12（2030）年とします。

（3）主な関連計画

①　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）

SDGs は、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、「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。

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、名古屋交通戦略 2030 においても、交通に関連する 10 の目標（3,4,7,8,9,10,11,12,13,17）の達成に向けた取組を推進します。

≪図 1-3　本戦略と関連するＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）の目標≫

② 交通政策基本計画

交通政策基本法に基づき、令和 3（2021）年度から令和 7（2025）年度までの交通政策の基本的な方向性を示す新たな交通政策基本計画（第２次計画）が令和 3（2021）年 5 月に閣議決定されました。この計画では、人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化などの危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として３つの基本的方針を定めています。

≪３つの基本的方針≫

A．誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保
B．我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
C．災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

③ あいち公共交通ビジョン（予定）

愛知県では、2040 年頃を展望しつつ、2022 年度から 2026 年度までの５年間を取組期間とする「あいち交通ビジョン」を令和 4 年（2022）年 2 月に策定予定としています。「危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ　あいちの交通　～モビリティ先進県を目指して～」を目指すべき姿に掲げ、５つのキーワードに沿って、取り組むべき施策の方向性を定めています。

≪施策の方向性≫

1．ま も る　：地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。
2．たかめる　：リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。
3．ひきつける　：本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。
4．つ な ぐ　：魅力にあふれ、快適に暮らすことのできるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進めます。
5．へ ら す　：脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

④ 名古屋市総合計画２０２３

名古屋市では、名古屋市基本構想のもと、めざす都市像などを「長期展望に立ったまちづくり」として示し、その実現のために必要な施策・事業を総合的・体系的にとりまとめ、令和 5（2023）年度までを計画期間とする「名古屋市総合計画２０２３」を令和元（2019）年 9 月に策定しました。

まちづくりの方針として、「新しい時代にふさわしい豊かな未来を創る！世界に冠たる「NAGOYA」へ」が掲げられ、令和 12（2030）年を見据えた将来のまちの姿を描くとともに、その実現に向けて取り組む施策と事業をまとめています。

⑤ 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、新たな都市計画マスタープランを令和 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ています。また、都市づくりの方針「自由で快適な移動の実現」において、交通に関連する施策の方向性を４つ掲げています。

≪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

≪まちづくりの方針Ｂ「自由で快適な移動の実現（交通）における施策の方向性≫

B-1：時代の潮流を見据えた総合交通体系の形成
B-2：にぎわいを創出するみちまちづくりの推進
B-3：安全で円滑な交通環境の形成
B-4：産業・経済・暮らしを支える広域交通ネットワークの強化

⑥ 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を活用し、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。

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 様々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 災害リスクを意識したまちづくり

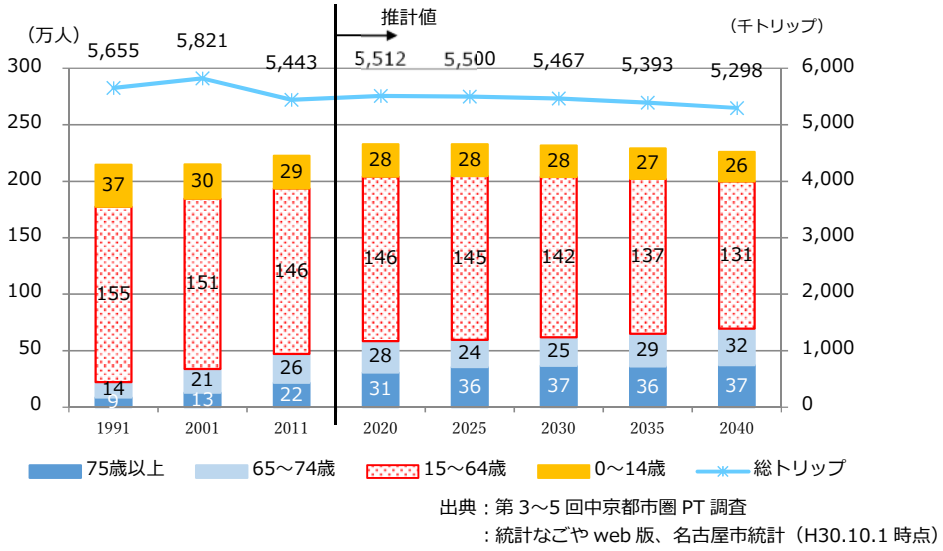
第２章

交通を取り巻く環境の変化

1　交通を取り巻く社会情勢

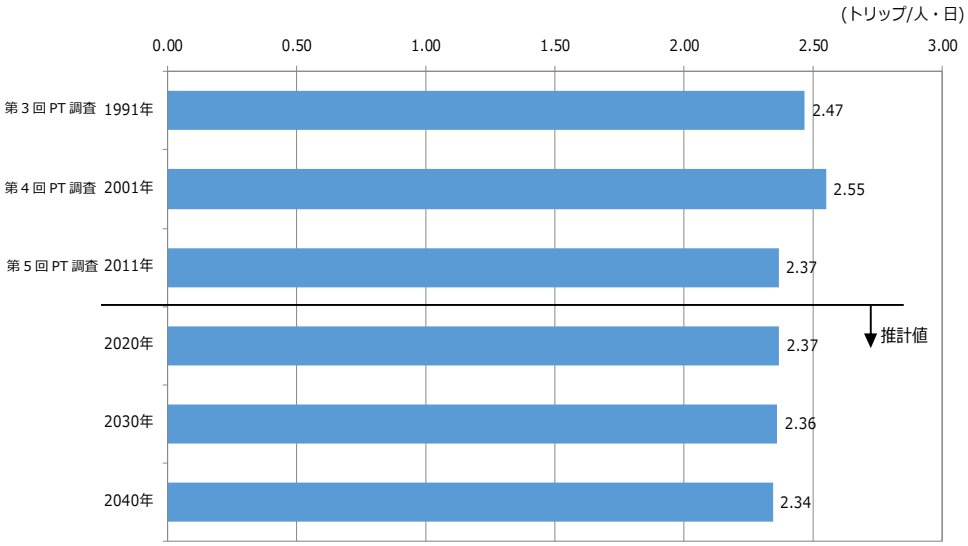
（１）人口と移動の減少

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る名古屋市においても、令和5（2023）年から人口は減少に転じる見込みとなっています。少子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おり、トリップ数に関しても、今後減少に転じると推測されています。



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 2-1　名古屋市の人口及びトリップ数の推移≫

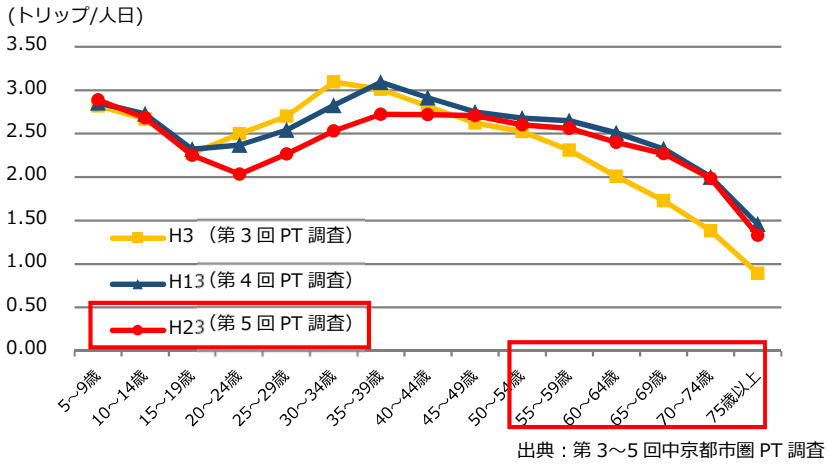


≪図 2-2　一人当たりのトリップ数の推移≫

（２）人生１００年時代の到来

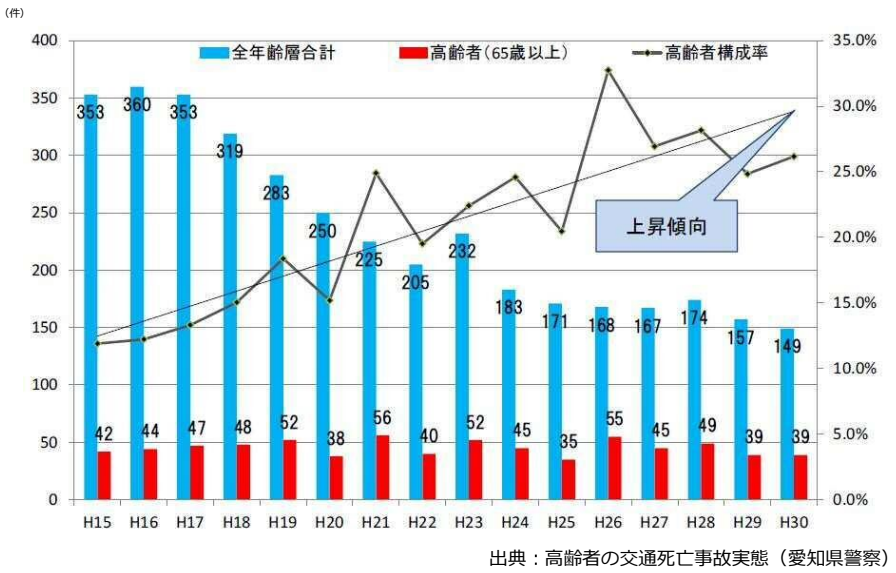
今後、健康寿命が延伸することで、人生 100 年時代が到来し、従来の「教育・仕事・老後」という３ステージの単線型の人生ではなく、既存の枠にとらわれない様々なステージの人生を送るようになると言われています。

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は、20～34 歳が減少傾向にある一方、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。また、昨今の高齢ドライバーの事故等の影響から、交通安全に対する意識が高まっています。



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）≫

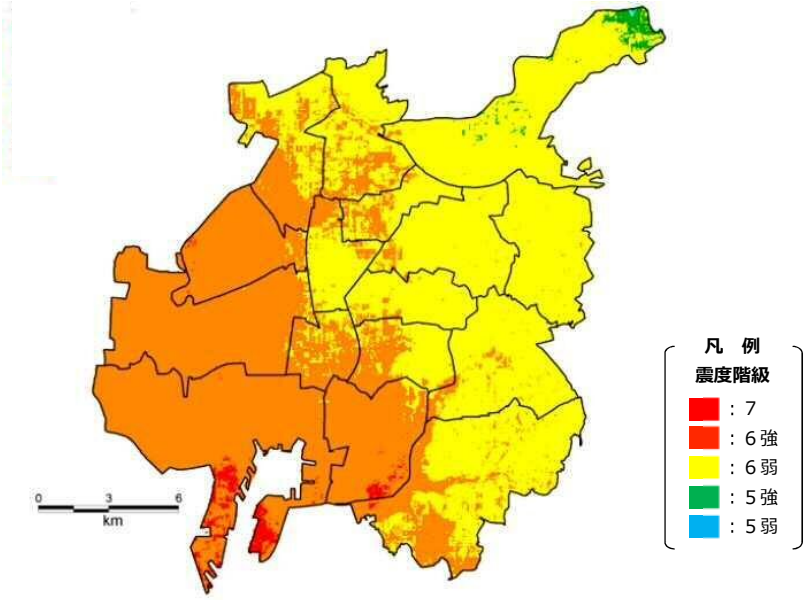


出典：高齢者の交通死亡事故実態（愛知県警察）

≪図 2-4　原付以上の車両が第１原因となる交通死亡事故件数及び高齢者構成比≫

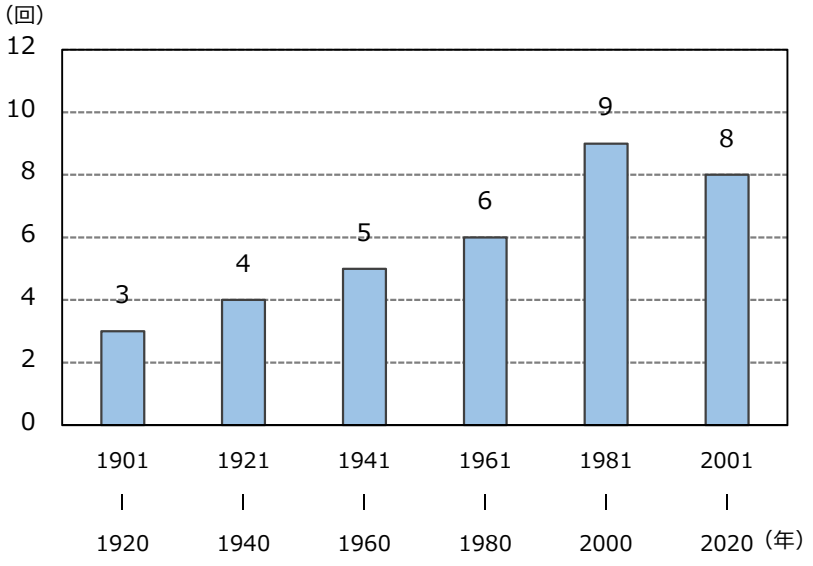
（３）大規模自然災害への懸念

近年、全国各地で大規模な地震や、ゲリラ豪雨等による水害などの自然災害が頻発しており、公共交通の長時間の運休・遅延など運行障害の発生する可能性が高まっています。名古屋市では、南海トラフを震源とする M8.0～M9.0 クラスの地震が発生する確率は 30 年以内に 70%～80%と予測されており、大規模な地震の発生によるこれまで経験したことのない被害が想定されています。



出典：「南海トラフ巨大地震の被害想定について（名古屋市）」

≪図 2-5　名古屋市におけるあらゆる可能性を考慮した最大クラスの震度分布≫

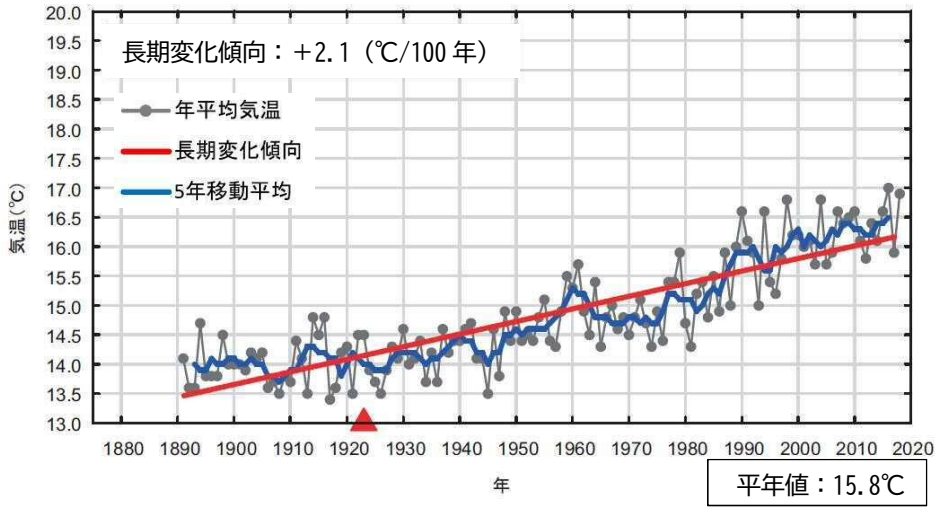


出典：名古屋地方気象台観測値

≪図 2-6　名古屋市における 20 年ごとの１時間降水量 50mm以上の発生回数≫

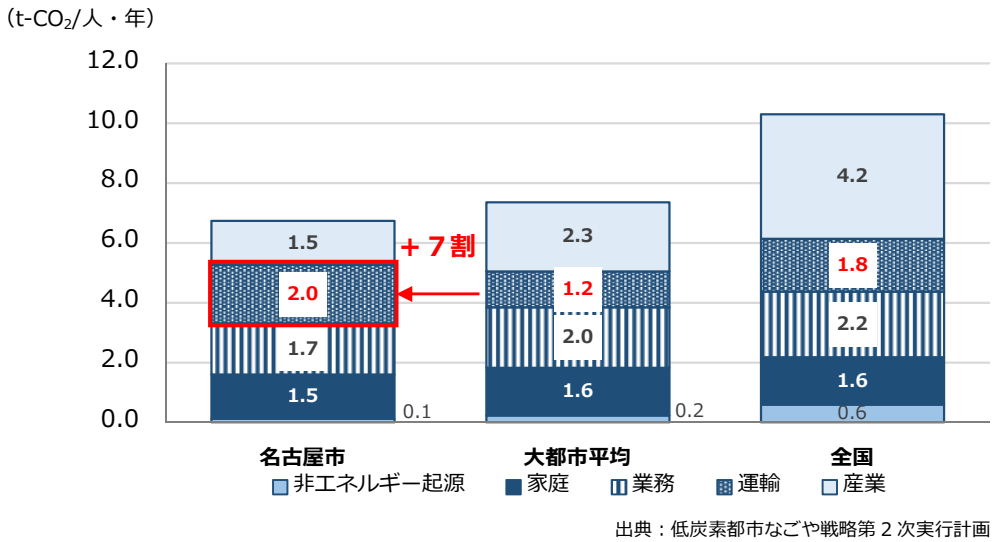
（４）地球温暖化の懸念

世界的に地球温暖化が深刻な問題となっており、各地で温暖化による気温上昇が進む中、名古屋市の年平均気温はこの 100 年で 2.1℃上昇しています。そのため、解決に向けた世界的な脱炭素の実現が課題となっており、日本においても「カーボンニュートラル」が掲げられている中で、自動車利用による CO_2の排出や市街化による緑被率の低下が課題となっています。特に名古屋市の部門別 1 人当たり二酸化炭素排出量は、大都市平均と比較すると総量は低いものの、運輸部門においては７割も高く、全国平均も上回る結果となっており、排出量を減らしていく必要があります。



出典：気候変化リポート 2018-関東甲信・北陸・東海地方-

≪図 2-7　名古屋市の平均気温≫



出典：低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画

≪図 2-8　部門別１人当たり二酸化炭素排出量（2013 年度）≫

2　交通の現状

名古屋市内は、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通が充実しており、「市営交通事業のあり方と経営健全化方策（第４次答申）」（以下「４次答申」という。）において定めた考え方に基づき、概ね市域全域を市営交通が担っています。

また、都市計画道路は約９割が整備済みであり、高速道路も概成しており、特に名古屋市の道路率は約 18％と政令指定都市で最も高い豊かな道路基盤が整備されています。

この豊かな道路空間を活かして、道路中央部に専用車線や停留所を設置した「基幹バス」、道路中央分離帯上に建設した高架専用区間をハンドル操作なしに走行し、一般道も走行することができるデュアルモードを兼ね備えた「名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）」、全国初となる地下鉄の環状運転を行っている「地下鉄（名城線）」、車輪がレールの上を走らない磁気浮上式鉄道である「Linimo（リニモ）」など従来の交通機関とは異なる機能や特性を持つ新交通システムが実装されており、まさにモビリティミュージアムといえます。

＜基幹バス＞
優先レーンを走る BRT に近い要素を持った市独自のバス交通。2 路線導入されている。

全国初
中央走行方式（基幹 2 号：1985. 4. 30 運行開始）

＜ガイドウェイバス＞
高架専用軌道のレールに沿って走る市独自のバス交通。志段味地区から都心への混雑緩和のために導入された。

全国初
ガイドウェイシステムを導入（2001. 3. 23 開業）

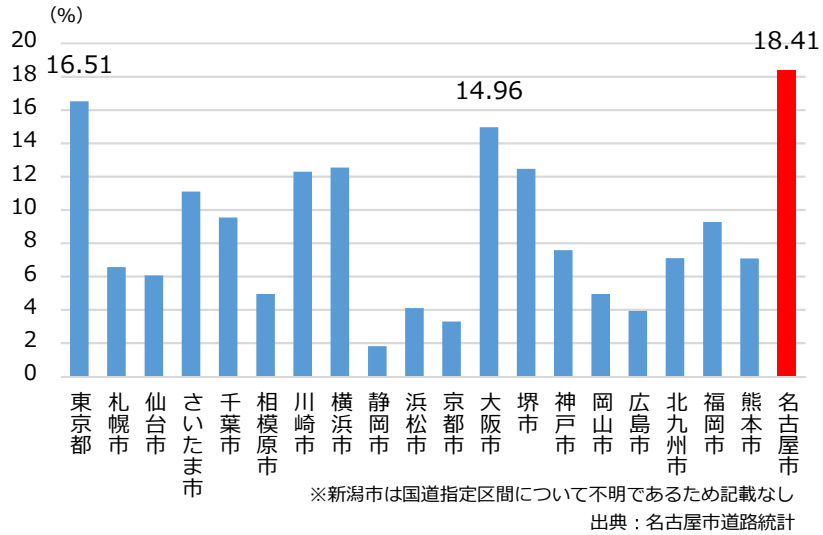
＜地下鉄（名城線）＞
速達性及び定時性を兼ね備え、大量輸送可能な名古屋市における基幹的公共交通。

全国初
地下鉄環状運転
（2004. 10. 6 環状化）

＜リニモ＞
静音性に優れた東部丘陵線を繋ぐ日本唯一の磁気浮上式リニアモーターカー。

全国初
リニアモーターカーの常設実用路線
（2005. 3. 6 開業）

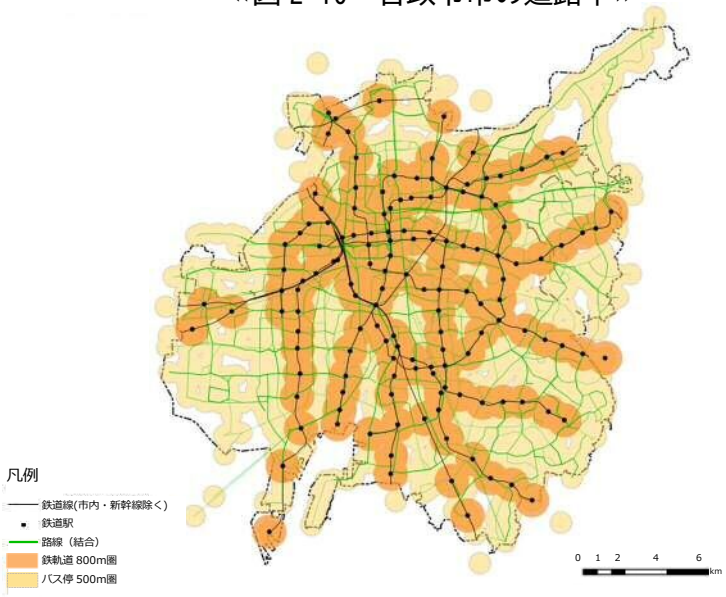
≪図 2-9　これまでの先進的な取組例≫



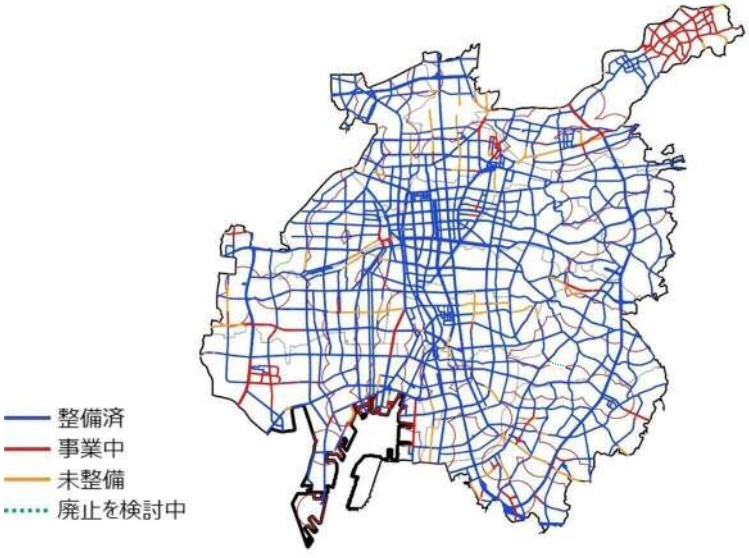
※新潟市は国道指定区間について不明であるため記載なし

出典：名古屋市道路統計

≪図 2-10　各政令市の道路率≫



≪図 2-11　公共交通の人口カバー（駅 800m、バス停 500m）≫



≪図 2-12　都市計画道路の整備状況≫

■コラム　市営交通事業のあり方と経営健全化方策（第４次答申）

名古屋市交通問題調査会は、昭和 56（1981）年に市営交通事業の運営及びこれに関連する交通問題に関することについて議論するために市長の附属機関として設置されました。

名古屋市交通問題調査会は平成 9（1997）年に市営交通事業のあり方と経営健全化方策について答申し、その中で公共交通のサービス水準の考え方を示しました。

【具体的な考え方】

① 500m でバス停に到達できることを目標最低基準とする。ただし、バス停の配置は、他のバス停勢圏や駅勢圏（800m）との重複（駅と結節する地点を除く。）を極力避けた合理的なものとする。

② 鉄道サービスまたは幹線系路線による高密度運行サービスが提供される地域を拡大する。その他の路線は需要に応じた運行密度とするが、需要の見合うバス路線では昼間時 20 分、ラッシュ時 10 分程度の運行回数の提供を目指す。ただし、需要がわずかであっても、１時間１回（運行時間帯）の運行に努める。

③ バス路線をこれまで以上に鉄道に短絡化した形態に変え、実質の系統長を全系統平均７km 以下とするが、１回以下の乗換えで都心まで到達できることを目標最低基準とする。なお、地域幹線の実質系統長は、５ｋｍ以下とする。

④ おおよそ 30 分以内の短時間でバス停から都心へ到達できる地域を拡大する。

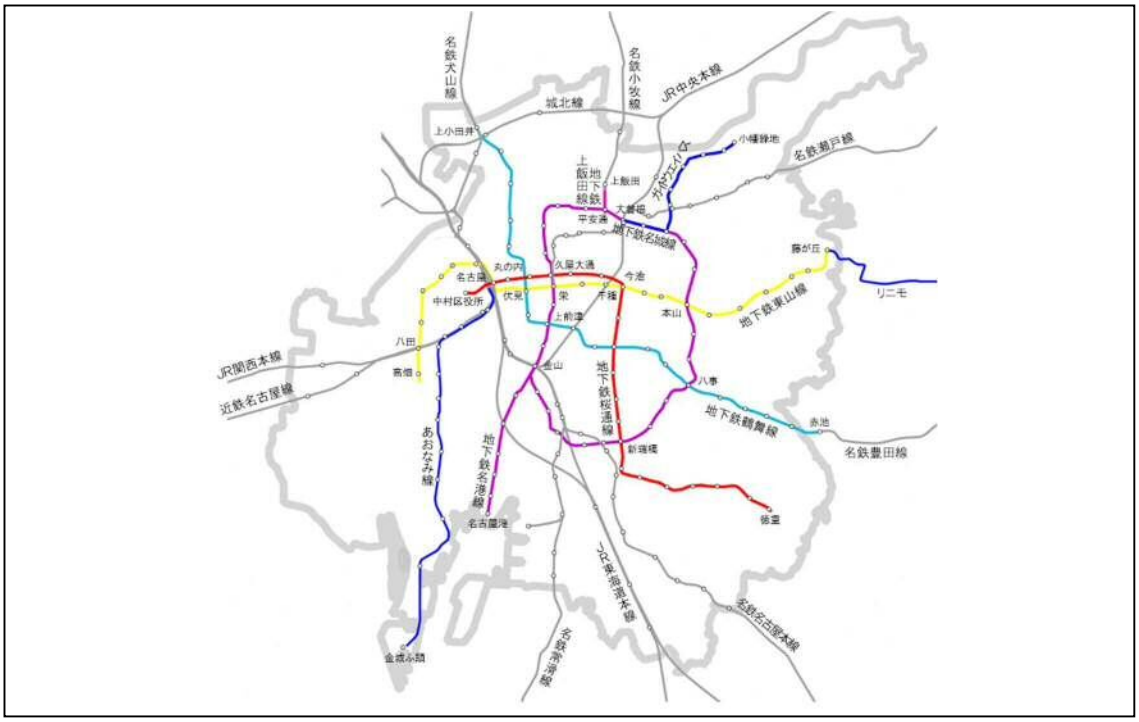
⑤ バス路線の間隔は１ｋｍを基準として、バス路線相互や鉄道との競合や並行を避け、路線網の集約化、効率化を進める。

（１）公共交通ネットワーク

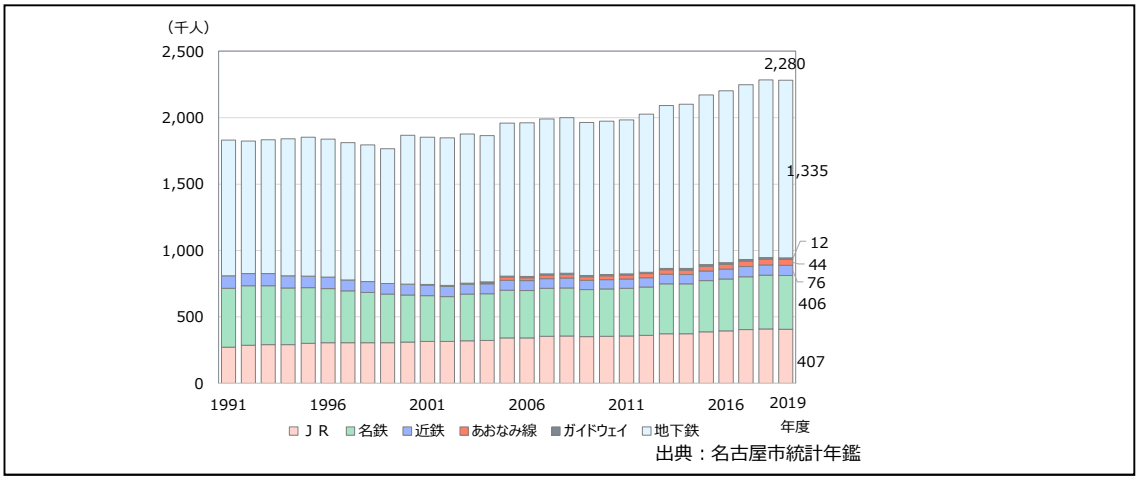
①　鉄道及び軌道

鉄道ではＪＲ（東海道新幹線、東海道本線、中央本線、関西本線）、名鉄（本線、瀬戸線、常滑線等）、近鉄（名古屋線）、市営地下鉄、臨海高速鉄道（あおなみ線）など、軌道ではガイドウェイバスが運行し、都市間・都市内の交通を担っています。

市内の１日あたりの乗車人員は、新幹線を除いた鉄道及び軌道全体で約 230 万人であり、市民の通勤、通学、買い物などの日常生活を営む上で必要不可欠なものとなっています。また、ビジネスや観光等で市外から訪れる方にとっても利便性の高い移動手段となっています。



≪図 2-13　鉄道及び軌道の整備状況≫



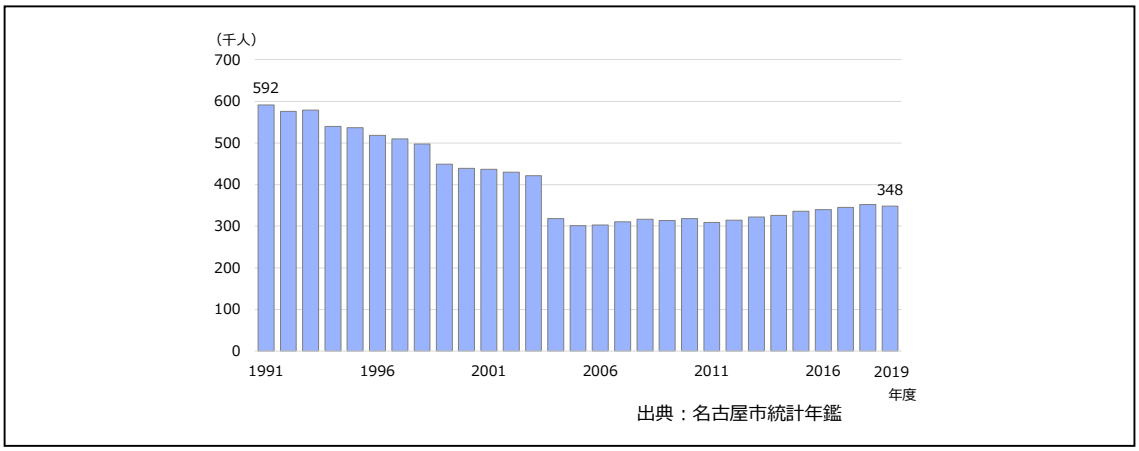
≪図 2-14　市内の１日当たり鉄道及び軌道乗車人員≫

② バス路線

市バス路線は、４次答申において定められている 500mでバス停に到達できることを目標とし、鉄道と一体となって市内をほぼ網羅しており、一般バスのほか、地域巡回バスや都心ループバスなどが運行されています。また、バス専用又は優先レーンを走行する基幹バスや、高架専用区間をハンドル操作なしに走行し、一般道も走行することができるデュアルモードを兼ね備えたガイドウェイバスなど、先進的な交通システムも導入されています。

一方、名鉄バス、三重交通、ＪＲ東海バスなどの民営事業者は、市外への路線バスや、名古屋都心部から中部国際空港や県営名古屋空港などへの高速バス、東京をはじめとした全国への長距離バスを運行しており、都市間をつないでいます。

≪図 2-15　名古屋市バス路線図≫

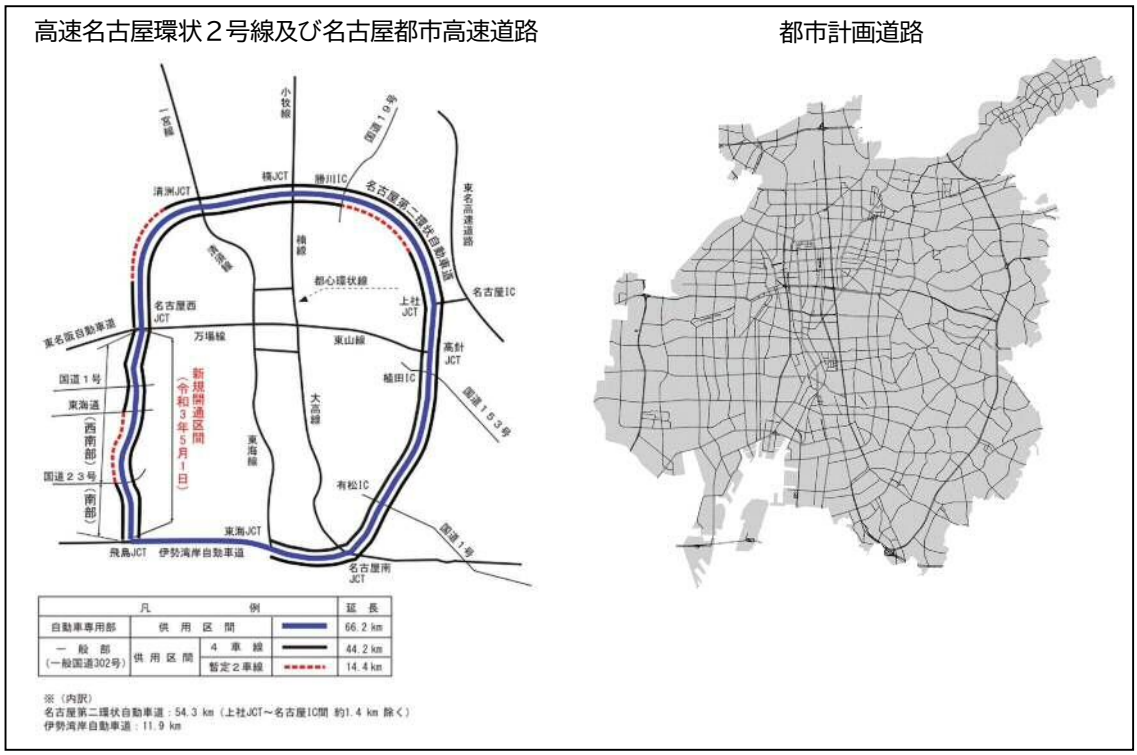


≪図 2-16　市内の１日当たり市バス乗車人員≫

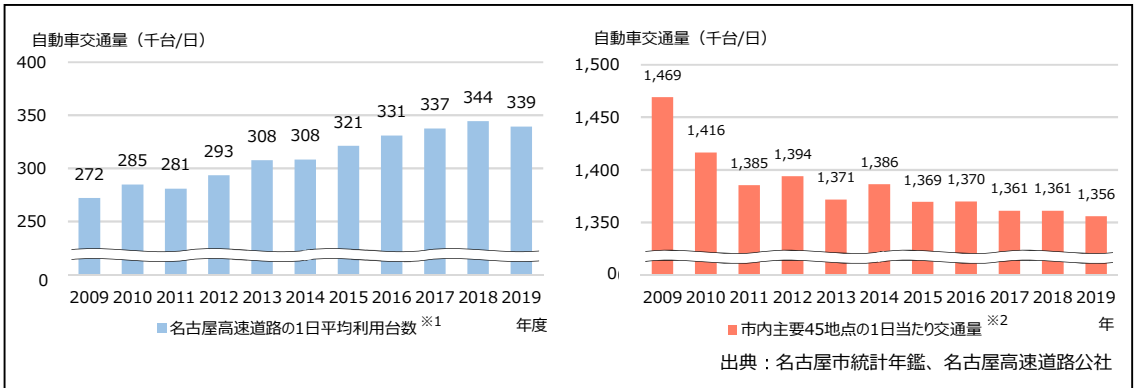
（２）道路ネットワーク

名古屋市内の自動車専用道路は概成しており、高速名古屋環状２号線と名古屋高速道路が一体となり、長距離トリップを環状・放射方向に迂回分散させることで、平面道路の負担軽減を図っています。平面道路も約９割が整備済みで、幹線、補助幹線、区画道路を役割に応じて段階的に構成・配置した整備が進められています。

道路ネットワークの整備に伴い、名古屋都市高速道路の交通量は増加し、平面道路の交通量は減少しています。



≪図 2-17　市内の道路ネットワークの整備状況≫



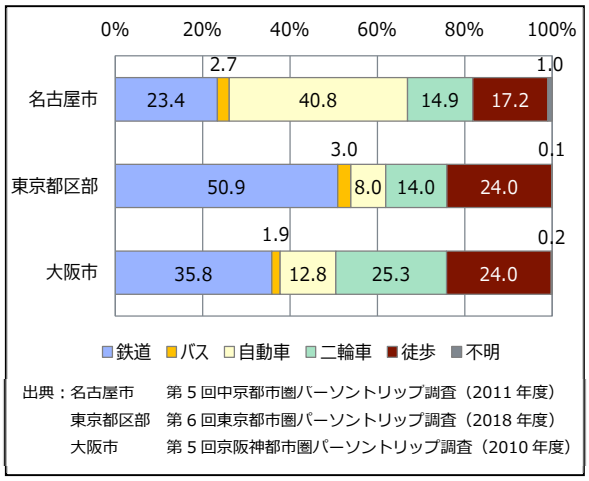
出典：名古屋市統計年鑑、名古屋高速道路公社

※1 料金圏（名古屋線・尾北線）毎の１回の利用回数を「１台」として集計しており、重複して計上している車両がある上、市外のみの利用も計上している。
※2 市内主要地点の１日当たり交通量は、交通管制センター車両感知器測定によるもので、各地点における自動車通過台数であり、二輪車は含まない。長期欠測、道路工事・感知器故障の欠測・異常データは含まない。

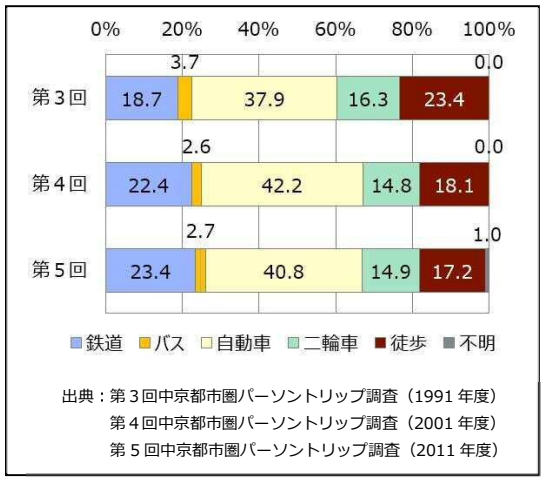
≪図 2-18　市内の自動車交通量の推移≫

（３）代表交通手段割合

名古屋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、自動車利用は非常に高く、公共交通（鉄道・バス）利用は低くなっていることから、自動車利用に依存していると言えます。一方で、名古屋市の代表交通手段割合の変化を見ると、鉄道・バスに対する自動車の割合が年々減少していることが分かります。



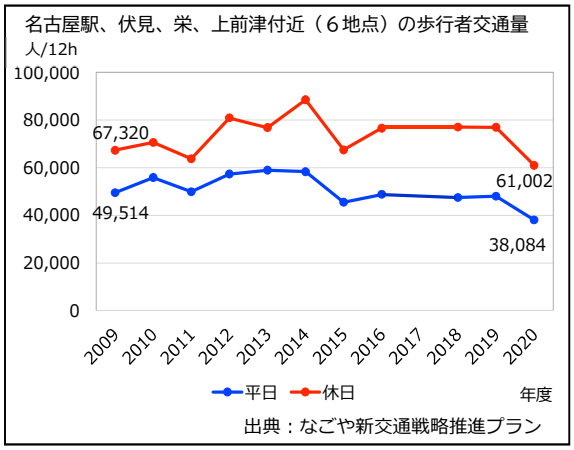
≪図 2-19　三大都市圏の代表交通手段割合≫



≪図 2-20　名古屋市の代表交通手段割合の変化≫

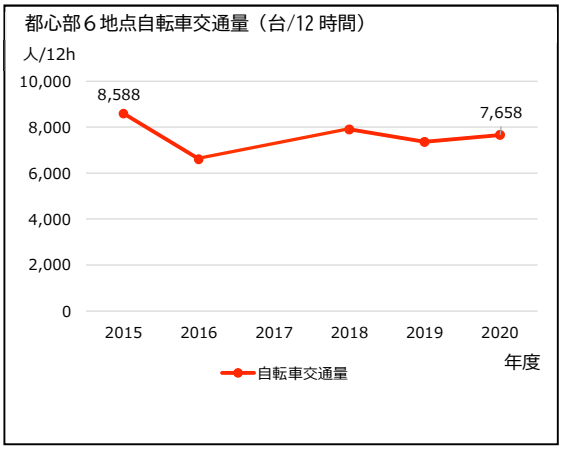
（４）歩行者・自転車交通量

名古屋駅地区及び伏見、栄、上前津付近の歩行者交通量については、平成 27（2015）年度以降ほぼ横ばいの状況になっていましたが、令和 2（2020）年度には減少となっています。 一方、都心部の自転車交通量は、年々大きく変動がみられるものの、概ね横ばい傾向となっています。



※名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の６地点の合計
※2012～14 年度はイベント開催の影響あり
※2017 年度は調査データ無し

≪図 2-21　都心部の歩行者交通量の推移≫



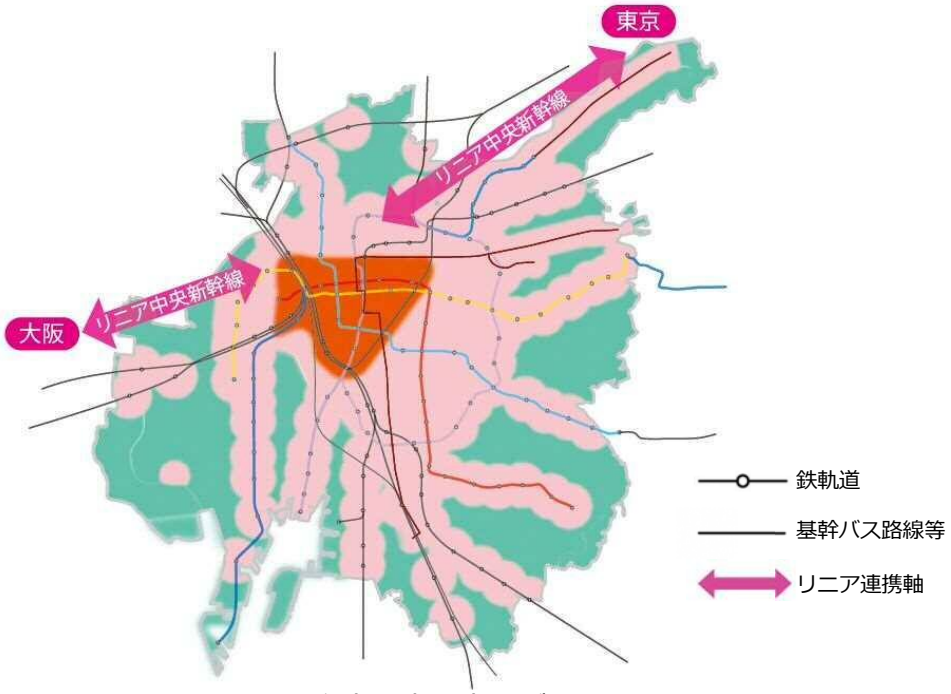
※名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の６地点の合計
※各年とも平、休日それぞれの調査結果の加重平均値を表示
※2017 年度は調査データ無し

≪図 2-22　都心部の自転車通行量の推移≫

（５）名古屋市の都市構造

名古屋市の都市構造の考え方は、公共交通ネットワークと道路ネットワークに基づいており、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業、業務、住宅、サービスなどの多様な都市機能が適切に配置・連携され、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、名古屋大都市圏の中枢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、集約連携型の都市構造の実現を目指しています。

このような都市構造では、地域間や拠点の連携をはかるための交通ネットワークの形成や安全・安心で快適に移動できる移動環境を形成する必要があることから、名古屋市都市計画マスタープラン 2030 に基づき、都心ゾーン・駅そば・郊外と交通ゾーンを設定します。



≪図 2-23　名古屋市の交通ゾーン≫

拠点
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です。スーパー・メガリージョンの中心となる名古屋大都市圏の交流拠点として、その役割を大きく担います。

駅そば
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です。駅そばやその周辺の郊外の住民のための足の確保が必要となります。

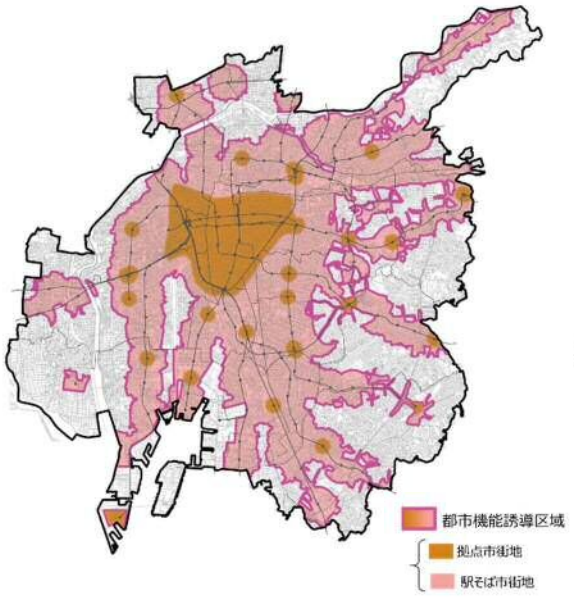
（鉄道駅等から８００m以内の地域）

郊外
郊外

郊外において、空間的なゆとりと自然豊かなうるおいのある居住環境を有する市街地です。人口減少が進む中でも公共交通ネットワークの維持が必要となります。

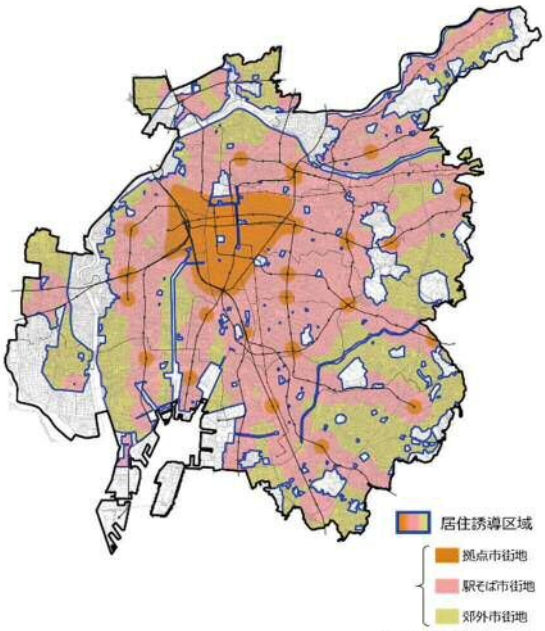
また、名古屋市では、総合交通計画と関係性の深い「なごや集約連携型まちづくりプラン（立地適正化計画）」において、都市機能誘導区域、居住誘導区域を定め、市街地区分に応じた人口密度の適正化や、公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図り、集約連携型の都市構造を目指しています。

また、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。



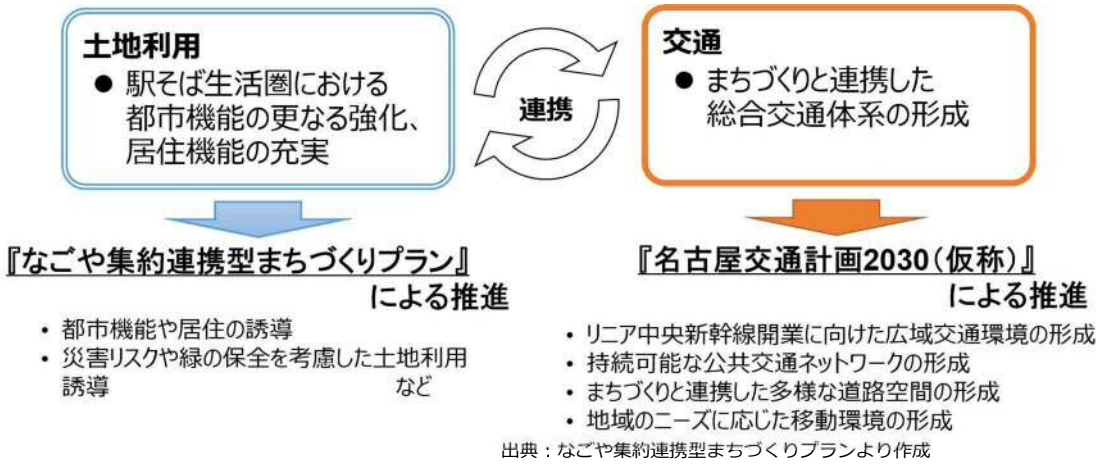
出典：なごや集約連携型まちづくりプラン

≪図 2-24　都市機能誘導区域≫



出典：なごや集約連携型まちづくりプラン

≪図 2-25　居住誘導区域≫

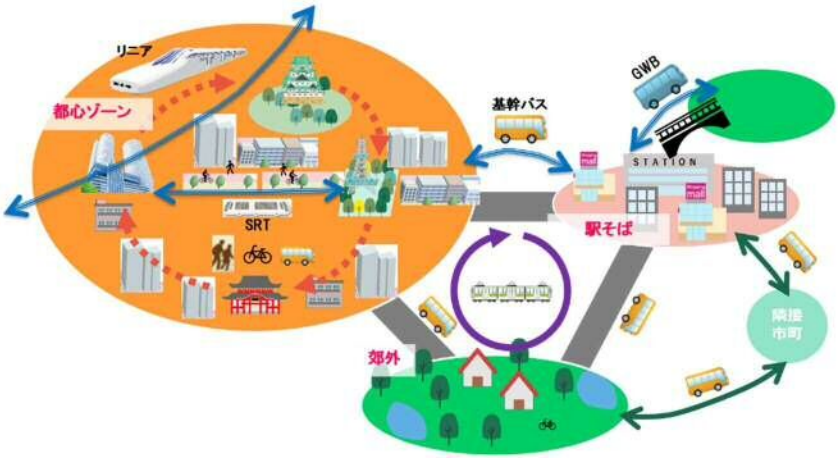


出典：なごや集約連携型まちづくりプランより作成

≪図 2-26　なごや集約連携型まちづくりプランとの連携≫

（６）名古屋市の交通ネットワーク

名古屋市の交通ネットワークは都市構造で示した交通ゾーンのとおり、都心ゾーンを中心に、市営地下鉄や基幹バスをはじめとした公共交通で結ばれた駅そば、その周辺に郊外が形成されています。また、市営バスは勿論のこと、名古屋市独自のガイドウェイバスや他市からの乗り入れなどによって駅そばから郊外、名古屋市外縁部と周辺市町村が結ばれています。



≪図 2-27　名古屋市の交通ネットワークのイメージ≫

①　都心ゾーン（名古屋駅・伏見・栄・金山など）

名古屋駅をはじめとするターミナル駅周辺は複数の交通モードが乗り入れており、移動利便性の高い環境が構築されています。また、名古屋駅周辺ではリニア中央新幹線の開業に向けて、整備が進められ、栄地区周辺では再開発が活発に進められており、交流人口の増加に対応した、誰もが安全で安心して移動できる環境が求められます。

②　駅そば

公共交通ネットワークで結ばれた駅周辺等では、集客施設（公園・学校・大規模商業施設など）・医療・福祉施設などが集約されており、駅から目的地までのスムーズな移動や拠点駅でのシームレスな乗り換えといった環境が求められます。

③　郊外

空間的なゆとりや自然豊かな空間があり、主に地域内や鉄道駅までの移動といった移動需要に対応した公共交通が整備されています。都心ゾーンや駅そばと比べると鉄軌道などの基幹的公共交通と離れていることから、ラストマイルの移動の充実などによって公共交通までの足が確保された移動環境が求められます。

名古屋市の交通ネットワークは都市構造で示した交通ゾーンのとおり、都心ゾーン、駅そば、郊外で形成されており、特に、都心ゾーンでは、行政と民間で共有できる都心部の将来像として、なごや交通まちづくりプランをはじめ、都心部を対象として策定された各種のまちづくり計画・構想を統括し全体の方向性を掲示するものとして、平成 31（2019）年に「都心部まちづくりビジョン」を策定しています。

本ビジョンには、都市軸や拠点連携によるまちづくりの方向性など、交通が担う役割が示されています。

賑わい交流軸

広小路通　「名古屋都心を象徴する東西軸」
都心部の主要な拠点を結ぶ名古屋を代表する東西のシンボルストリートとして、現存する歴史的建造物やシンボル並木を含めた良好な都市景観の形成と快適な歩行者空間の整備により、平行する錦通と連携して賑わいあふれる快適でうるおいある街の表情をつくります

久屋大通　「緑豊かな開放感あふれる南北軸」
栄地区の象徴たる緑豊かな久屋大通公園を含む南北のシンボルストリートかつエリア有数のイベント空間として、沿道の土地利用と一体となった開放感にあふれた都市空間を形成し、街を訪れる人々に憩い・うるおいと楽しさを提供します

名駅通　「名古屋の顔となる駅前の交流軸」
高次の都市機能の集積により、賑わいの連続性を図るとともに、名古屋の顔となる駅前のメインストリートとして、圏域の玄関口にふさわしい風格のある街並みをつくります

大津通　「トレンドの先端をゆく魅力発信軸」
歩行者天国も実施される圏域屈指の賑わいあふれる通りとして、洗練された魅力的な店舗と人々の憩いとなる並木が連続した、老若男女誰もが楽しめる賑やかで快適な街並みをつくります

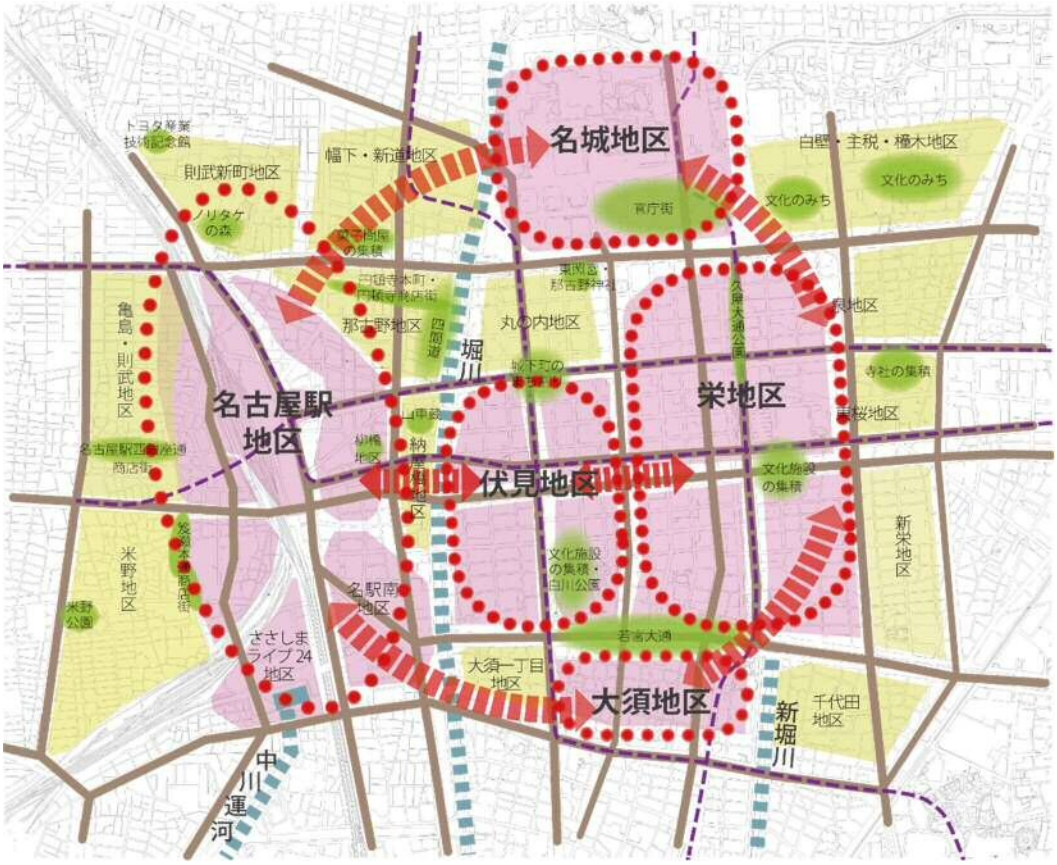
桜通
「ターミナル駅の正面に位置する景観軸」
名古屋駅の正面に位置する特性を活かし、名古屋に降り立った来訪者が最初に目にする景観として印象に残る空間を形成します

本町通
「名古屋城下町の歴史をたどる回遊軸」
名古屋城と熱田を結ぶ旧街道に由来する通りとして、名古屋の歴史を感じながら都心を回遊できる仕掛けをつくります

三蔵通
「起業意欲と感性を刺激する創造軸」
都心部の主要なビジネス拠点を結ぶ通りとして、起業意欲を促し、クリエイティブな人々を刺激する創造性豊かな雰囲気をつくります

出典：都心部まちづくりビジョン

≪図 2-28　都心部のまちづくり≫



出典：都心部まちづくりビジョン

≪図 2-29　拠点連携と都心界隈のまちづくりについて≫

■コラム　その他地域における名古屋市のまちづくり

金山

名古屋駅に次ぐ交通拠点としての機能に加え、商業・業務機能、文化・芸術機能、防災機能などを兼ね備える便利で国際的な交流拠点の形成を目指すため、平成 29（2017）年に「金山駅周辺まちづくり構想」を策定しています。

出典：金山駅周辺まちづくり構想

≪金山駅周辺まちづくり構想の対象エリア≫

港北

アジア競技大会の選手村整備を契機に、中川運河、公園、交通基盤などの地域資源を際立たせることにより、にぎわいと新たな地域ブランドの形成に向けたまちづくりを推進するため、令和 2（2020）年に「港北エリアまちづくり将来ビジョン」を策定しています。

出典：港北エリアまちづくり将来ビジョン

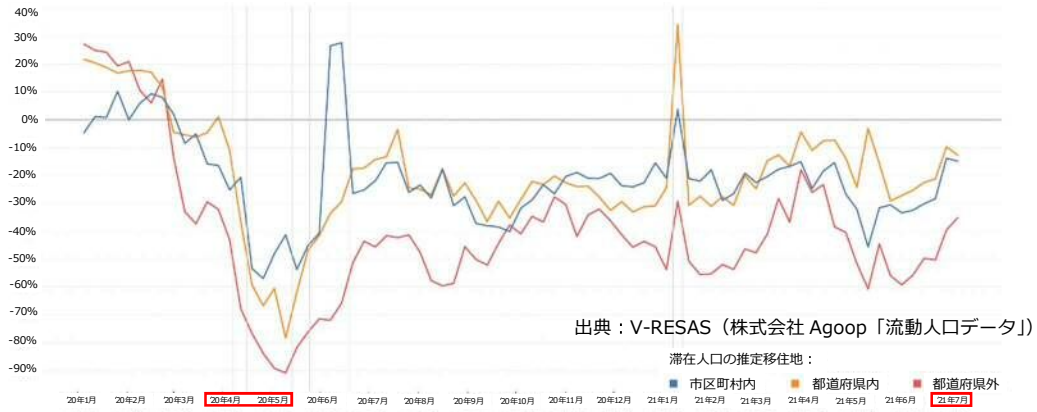
≪港北エリアまちづくり将来ビジョンの対象エリア≫

3　新型コロナウイルス感染拡大による影響

（１）感染拡大の影響

令和 2（2020）年の新型コロナウイルス感染症（COVID-19）拡大によって、国内では感染拡大防止のための「新しい生活様式」の定着に向けた取り組みや３密（密集・密接・密閉）の回避、不要不急の外出控え、テレワーク・時差出勤・オンライン会議の活用など、日常生活や働き方に大きな変化が生まれています。また、各交通事業者においては、感染防止対策が行われるなど今までとは違った側面から安全性が求められており、変化した生活スタイル・移動に対応した交通環境の形成と公共交通の持続性を高めるための取組が必要となります。

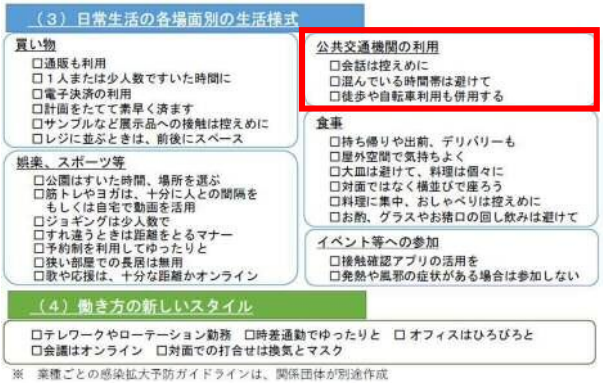
名古屋大都市圏の中枢となる名古屋駅においては、感染拡大直後である令和 2(2020)年 4、5 月にかけて流動人口が大きく減少しており、愛知県内在住者でも約８割の減少が確認されました。令和 3（2021）年 7 月時点では県内、市内の移動は約２割の減少まで回復していますが、県外からの移動は約４割の減少となっています。



≪図 2-30　名古屋駅における推定移住地別滞在人口の推移（R3.7 月上旬時点）≫

■コラム　新しい生活様式

令和 2（2020）年の新型コロナウイルス感染症拡大以降、国内では感染拡大防止のための「新しい生活様式」として、３密（密集・密接・密閉）の回避などを目的に日常生活の中で取り入れるべき実践例が示されています。また、「人との接触を８割減らす 10 のポイント」も示されており、交通を含めた社会全体が大きな転換点を迎えています。

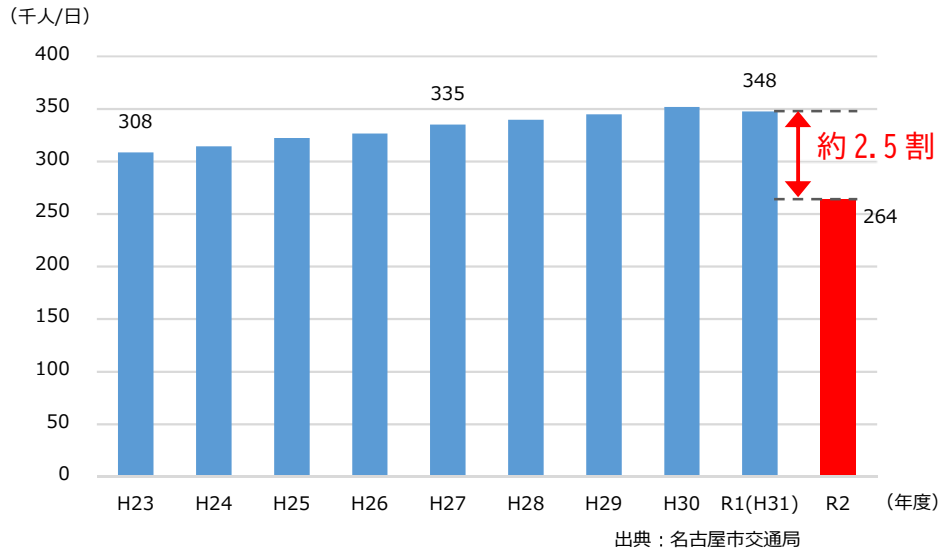


出典：厚生労働省 HP

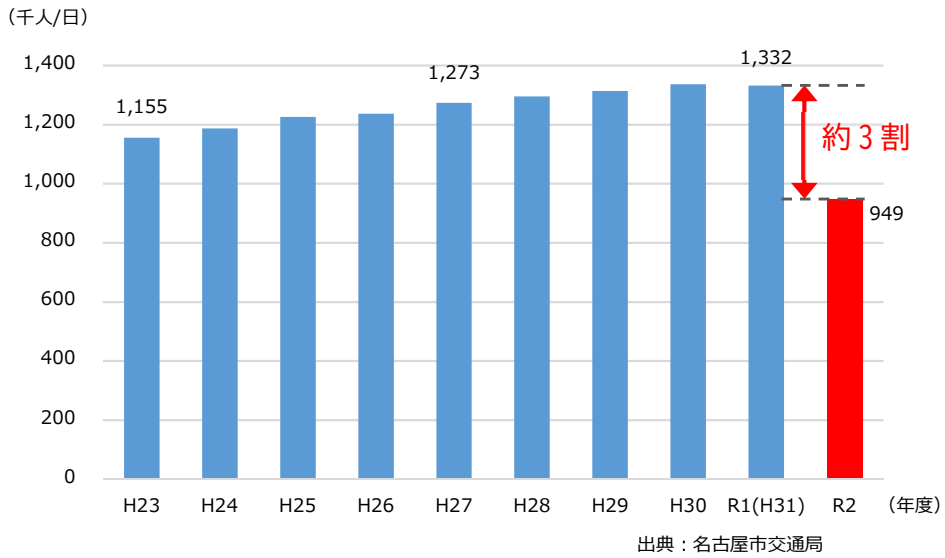
《「新しい生活様式」の実践例（交通部分抜粋）》

（２）公共交通利用者数の減少

名古屋市の主要交通である市営地下鉄、市営バスにおける利用状況は、平成 23（2011）年度以降増加傾向にありました。しかし、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2（2020）年度の利用状況は、感染拡大以前の令和元（2019）年度と比較すると、市営バスにおいて約 2.5 割、市営地下鉄において約３割の減少となっています。



≪図 2-31　市営バスにおける１日当たりの利用者数の推移≫



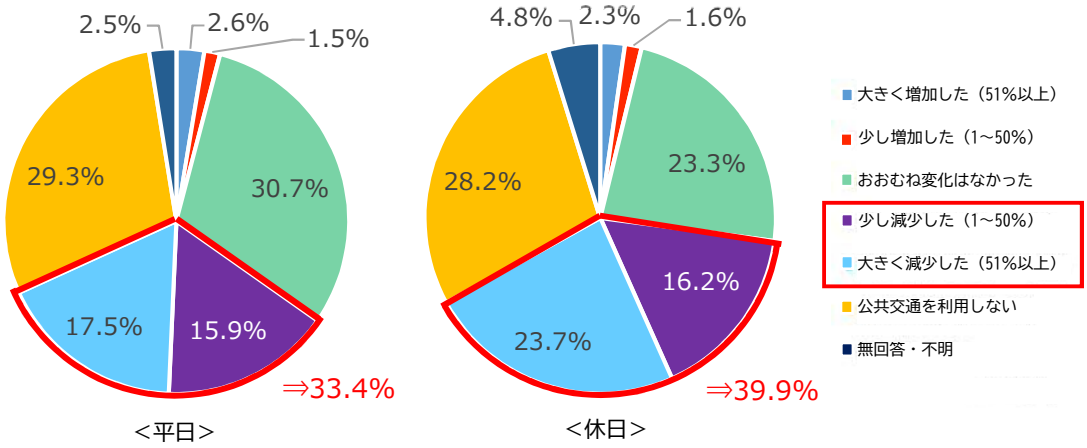
≪図 2-32　市営地下鉄における１日当たりの利用者数の推移≫

（３）コロナ禍による交通行動の変化

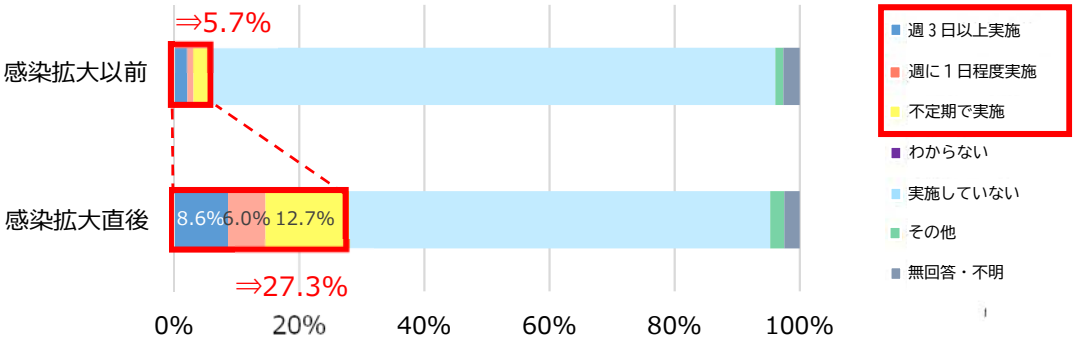
市民の交通に関する動向を調査するためのアンケートからは、令和３（2021）年１月時点の感染拡大前後のバス・鉄道の利用頻度について、「少し減少した」、「大きく減少した」という回答が平日では約３割、休日では約４割となっていることが分かります。また、テレワークの実施率について、令和３（2021）年１月時点では「週３日以上実施」、「週に１回程度実施」、「不定期で実施」を合わせると 27.3%となり、感染拡大直後においては４人に１人が何らかの形で実施していたことが分かります。

以上のことから、感染拡大を契機として変化した生活スタイル・移動に対応した交通環境の形成と公共交通の持続性を高めるための取組が必要となります。

＜アンケート概要＞
実施期間：令和３（2021）年１月５日～１月 19 日　　対象者：市民 3000 人（満 18 歳以上無作為抽出）
回収方法：郵送による配布・回収　　回収率：47.3%



≪図 2-33　市民アンケート調査結果（感染拡大前後におけるバス・鉄道の利用頻度の変化）≫

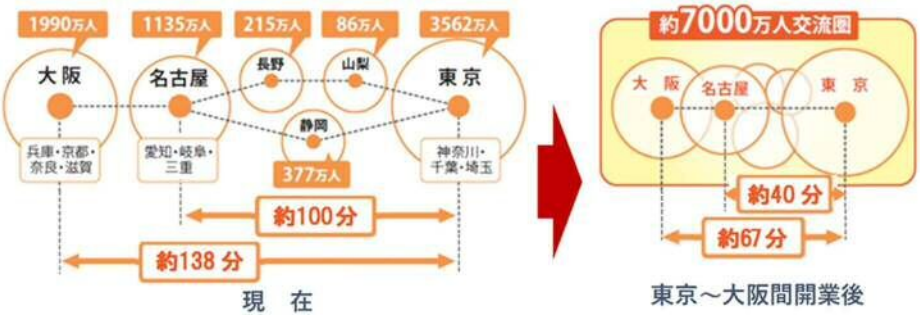


≪図 2-34　市民アンケート調査結果（拡大前後のテレワーク実施率）≫

4　リニア中央新幹線開業による スーパー・メガリージョン（SMR）の形成

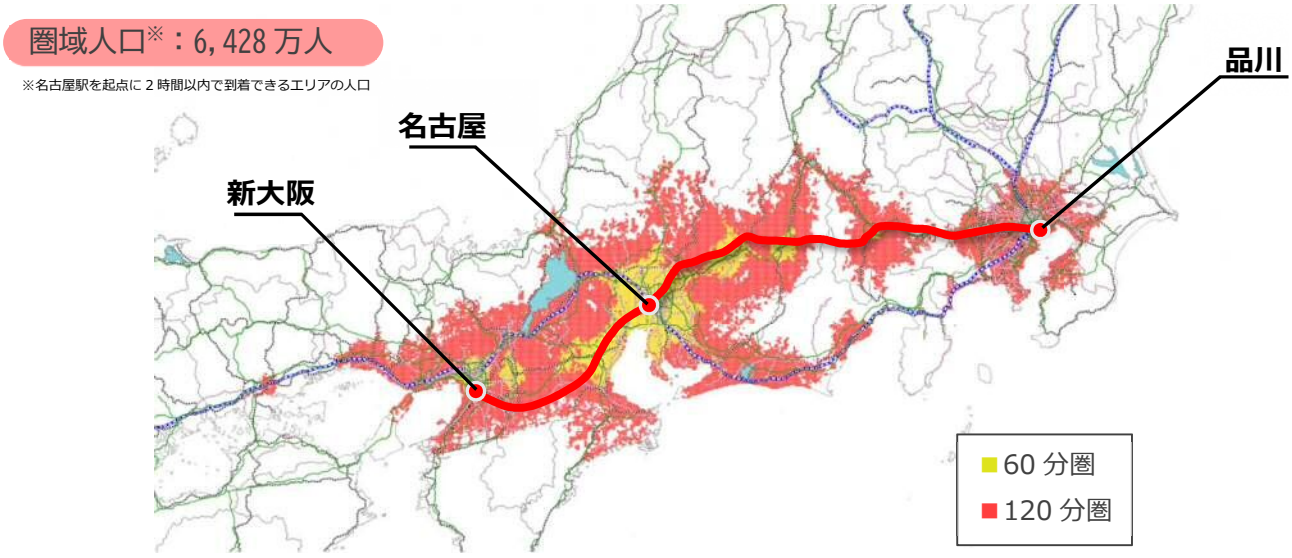
（１）7,000 万人交流圏の誕生

リニア中央新幹線の全線開業により東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約 1 時間で結ばれることでスーパー・メガリージョンが形成され、約 7,000 万人の交流圏が生まれることとなります。その中心に位置している名古屋は、交流拠点、玄関口としての役割がより一層重要となることから、名古屋駅のスーパーターミナル化による乗換利便性の向上や都心部のまちづくりと連携した利便性の高い交通環境の形成が必要です。



※人口は、平成 22（2010）年国勢調査人口等基本集計結果に基づき作成

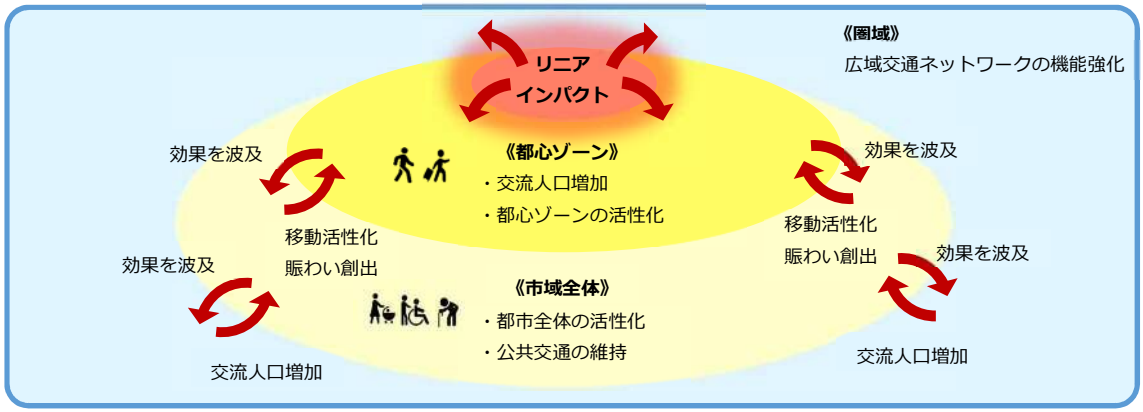
≪図 2-35　リニア中央新幹線開業（東京－大阪間）による 7,000 万人交流圏の誕生≫



出典：三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティング株式会社

≪図 2-36　リニア中央新幹線開業（東京－大阪間）による交流圏の変化≫

また、名古屋市は都心ゾーンを中心に駅そば、郊外に広がっていく都市構造が形成されているため、リニア中央新幹線の開業に伴う、リニアインパクト（交流人口増加等）の効果も都心ゾーンを中心に市域全体、圏域に広がっていくことが期待されます。

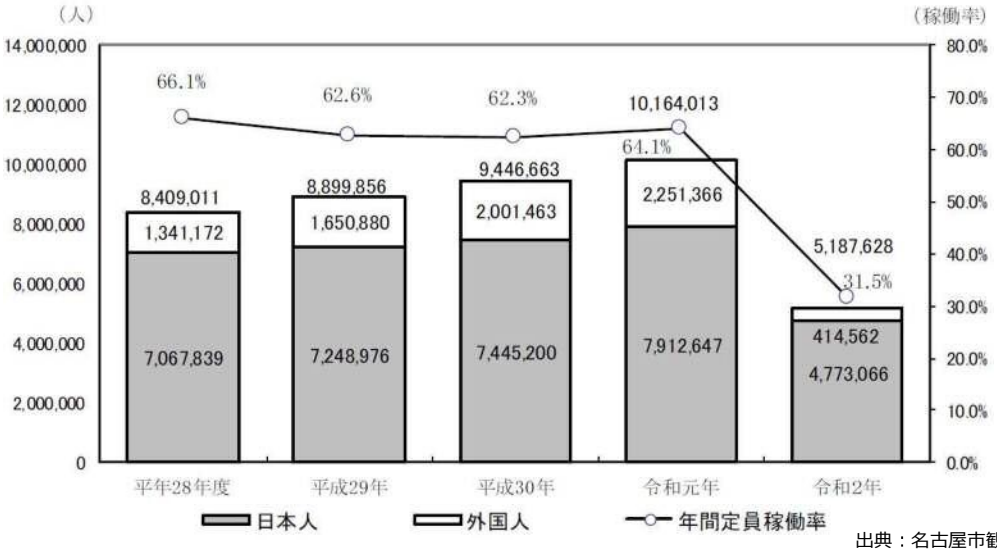


≪図 2-37　リニア中央新幹線開業効果の波及イメージ≫

（２）インバウンド需要の動向

名古屋市では、新型コロナウイルス感染拡大前は、国内外からの宿泊客数は増加傾向にあり、このうち、外国人宿泊客数に着目すると、平成 28（2016）年から令和元（2019）年の間で 1.5 倍以上に増加しており、インバウンド需要の高さが伺えました。しかし、感染拡大後の令和 2（2020）年においては、感染拡大防止を目的とした移動制限などによって宿泊客数全体が激減しており、外国人宿泊客数は約８割の減少となりました。

今後、スーパー・メガリージョンの中心となる名古屋では、感染拡大によって減少した需要の回復に寄与し、誰もが移動しやすい交通環境を形成することで、早期にインバウンド需要を回復させることが必要です。



出典：名古屋市観光文化交流局

≪図 2-38　施設延べ宿泊客数の推移（H28～R2）≫

（３）移動の喚起

人口減少・高齢化の進展、新型コロナウイルス感染拡大による新しい生活様式の定着等により、公共交通の利用者数が今後も減少することが懸念されるため、持続可能な公共交通ネットワークを構築し、公共交通の利用者数を増加させる必要があります。

さらに、誰もが快適に移動できる交通環境を早急に構築するために、特に名古屋・栄・金山といった都心ゾーンや名古屋城、熱田神宮、東山動植物園などの観光資源を活用し、買い物・食事等自由目的での移動の喚起や乗換の時間までも楽しめるといったワクワクするような魅力ある都市・都市交通を目指していくべきです。

加えて、スーパー・メガリージョンの中心となることから、アジア競技大会をはじめとする多くの人が訪れる機会をチャンスと捉え、昇龍道プロジェクトなどの広域連携についても、日本の中心に位置する立地の良さを活かし、本市を拠点とした移動の増加に繋げていく必要があります。

また、敬老パスの対象交通の拡大や同伴幼児の無料人数の拡大、ドニチエコきっぷをはじめとした誰もが快適に移動できる交通環境に向けた取組や、交通事業者主催のウォーキングイベントといった移動したくなる取組など、公共交通の利用を促進する取組が行われています。今後も一生を通して身近な交通手段として公共交通に慣れ親しんでもらうことで、利用者の移動利便性と公共交通の持続可能性の向上が期待されます。

※名古屋市都市計画マスタープランより作成

≪図 2-39　市内の主な観光・文化資源≫

出典：中部運輸局

≪図 2-40　昇龍道プロジェクト≫

※原則市内運行区間
出典：名古屋市健康福祉局

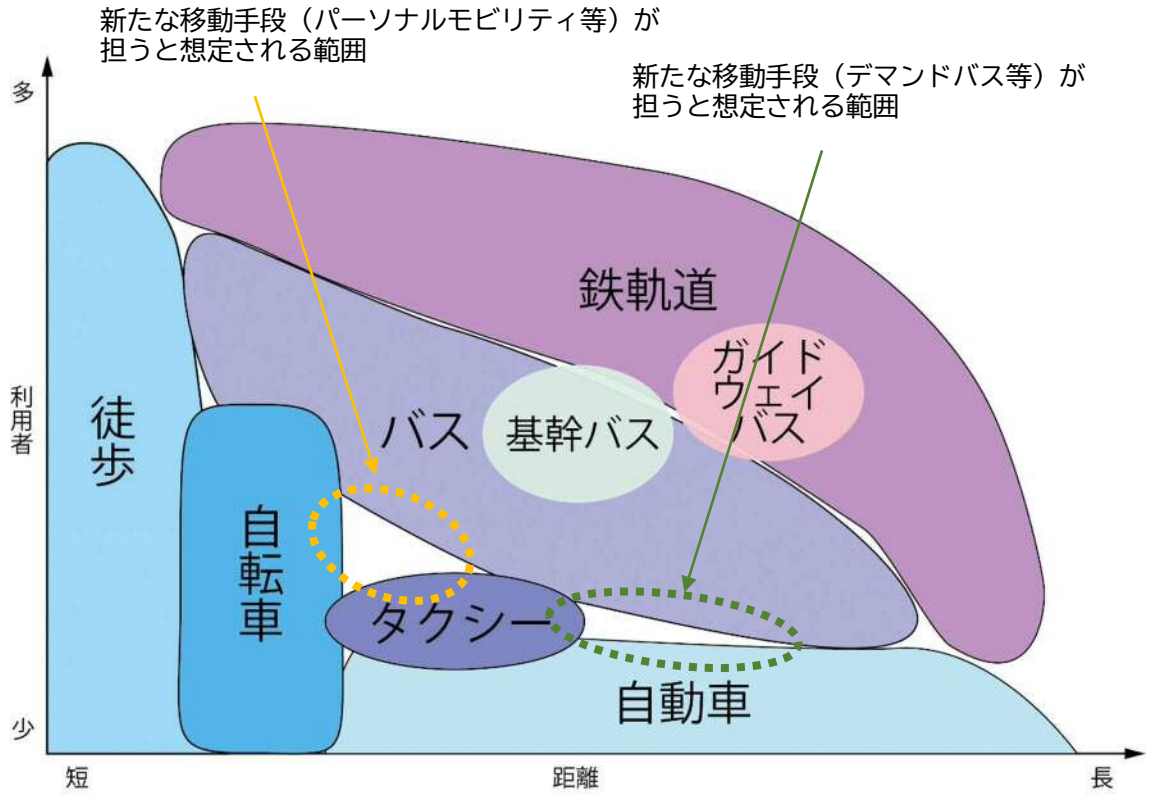
≪図 2-41　敬老パスの対象交通の拡大≫

5　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

これまで鉄軌道、バス等により市民の移動の足を支えてきた中で、高齢者を含めた誰もが外出できる、出発地から目的地までの移動利便性の向上が求められています。また、子供の頃からの公共交通に慣れ親しんでもらうために様々な移動手段が求められます。

短距離の移動や歩行支援を担う移動手段として、パーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ等が登場していますが、このような新たな移動手段と既存の移動手段を組み合わせ、デマンド交通やシェアリングといった新しい仕組みを活用しながら、様々なニーズに対応していくことが必要です。



≪図 2-42　役割分担のイメージ≫

① 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、高齢社会の到来や様々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。

≪表　パーソナルモビリティの主な例≫

主な例	概要	展開事例
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。	鹿児島県
電動キックボード 出典：国土交通省	令和3(2021)年４月から道路交通法等の規制の特例措置が講じられ、実証実験が行われている移動手段。特例措置として、小型特殊車両への位置付、ヘルメット着用任意化、自転車道・一方通行道路走行可、押し歩きは歩行者扱いなど、規制が緩和されている。	※東京都等にて実証実験中（R4.2 月時点）
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 等を融合させたものの普及が進む可能性がある。	※横浜市にて実証実験中（R4.2 月時点）

② グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、「電動で、時速 20km 未満で公道を走る４人乗り以上のモビリティ」と定義されており、環境負荷が少ない、高齢者も利用しやすい、低速かつ小型で小回りが利くなどの特徴を持った移動手段として、従来の移動手段では十分に対応できなかった地域の課題を解決することが可能です。

出典：国土交通省

≪図 2-43　グリーンスローモビリティ（ゴルフカート型）≫

③ デマンド型交通

既存のバスは定時定路線で運行されており、利用する際には利用者が運行ダイヤに合わせて時間を調べ、乗降場所まで移動するものです。デマンド型交通は、利用者の移動需要を予測する AI 技術や、利用者の要求に応じて最適な乗降場所とルートを計算してリアルタイムに車両を配車する技術を活用した、利用者のニーズに合わせた交通システムです。

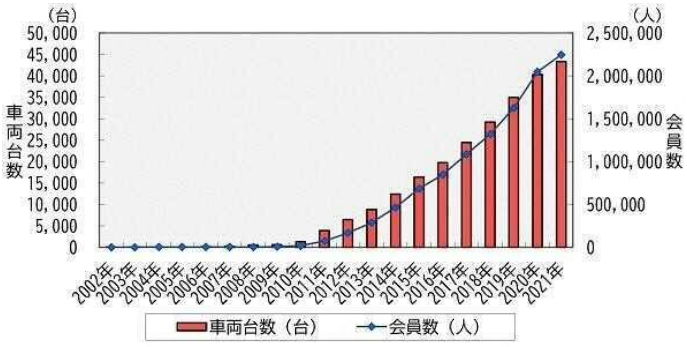
出典：国土交通省

≪図 2-44　デマンド型交通のイメージ≫

④ シェアリング

ラストマイルを担ってきた自転車や今まで「所有」していた自動車についても「所有」から「共有」へ徐々にシフトしています。

名古屋市内においても、シェアサイクルの普及が進んでおり、カーシェアリングの車両台数は全国的にも年々増加しています。



出典：交通エコロジー・モビリティ財団

≪図 2-45　シェアサイクル≫　≪図 2-46　全国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移≫

（２）交通需要の最適化について

① 駐車マネジメント

駐車場の集約化や駐車場利用の平準化、駐車場整備を抑制することにより安全・快適な歩行環境と賑わい施設が連続した街並みの形成が期待されます。

また、カーシェアリングの車両台数や会員数が増加していることからカーシェアリングスペースの設置など自動車の効率的利用を促すことでマイカー利用をはじめとした自動車交通の総量が減少し、円滑な交通環境が期待されます。

② パークアンドライド

自動車と公共交通を組み合わせることで、渋滞の回避や通勤等の所要時間短縮化が図られるとともに、鉄道に乗り換えるパークアンドレールライドやバスに乗り換えるパークアンドバスライドを推進することにより、公共交通の利用促進が期待されます。

名古屋市では、民間事業者の方々と協働してパークアンドライド駐車場の整備を促進しており、特に地下鉄主要駅において取組が進められています。

③ ダイナミックプライシング

需要に応じて料金を変動させる制度であり、既に航空券や高速バスでは季節別・時間帯別に料金を変更する等の方法で定着しています。価格設定により、人の移動を最適化し、道路や車両の需要の平準化や事業者の運行効率化による収益性向上やコロナ禍による密回避のための公共交通利用の平準化が期待されています。

国内の例として、令和 3（2021）年 7 月～9 月に開催された東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間中には、夜間（０時～４時）に首都高速道路を利用する交通の料金を５割引し、昼間（６時～22 時）に首都高速道路の都内区間を利用するマイカー等へ料金上乗せ（1,000 円）を実施していました。

④ MaaS

MaaS は、スマートフォン等で利用可能なアプリにより、地域住民や旅行者１人１人のトリップ単位での移動ニーズに対応し、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・決済等をワンストップで行うサービスであり、目的地における交通・観光・飲食等のサービス連携により、一層の需要拡大が期待されています。既に民間事業者等によるデータプラットフォームの構築が進み始めており、API 連携による情報の統合を図るなど、より良い移動サービスが実現します。

MaaS の実現は、行動範囲の拡大、健康状態の把握、非常時におけるリアルタイム情報の取得、スムーズな交通費の精算、子育て世代・高齢者の移動利便性の向上、公共交通運営の効率化等の多岐にわたるメリットが期待されています。

（３）自動運転社会に向けて

現在、自動車については自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等、車両の機能や性能が大きく向上し、交通事故の減少に向けた技術開発が進められています。

また、これらの運転支援技術の高度化によって運転に対する車両側のサポートが増すことで、ドライバーの運転負荷が軽減され、徐々に高齢者が運転免許証を返納するまで安全に運転できるようになってきています。さらに、カーシェアリングのような所有を前提としない仕組みが普及してきています。

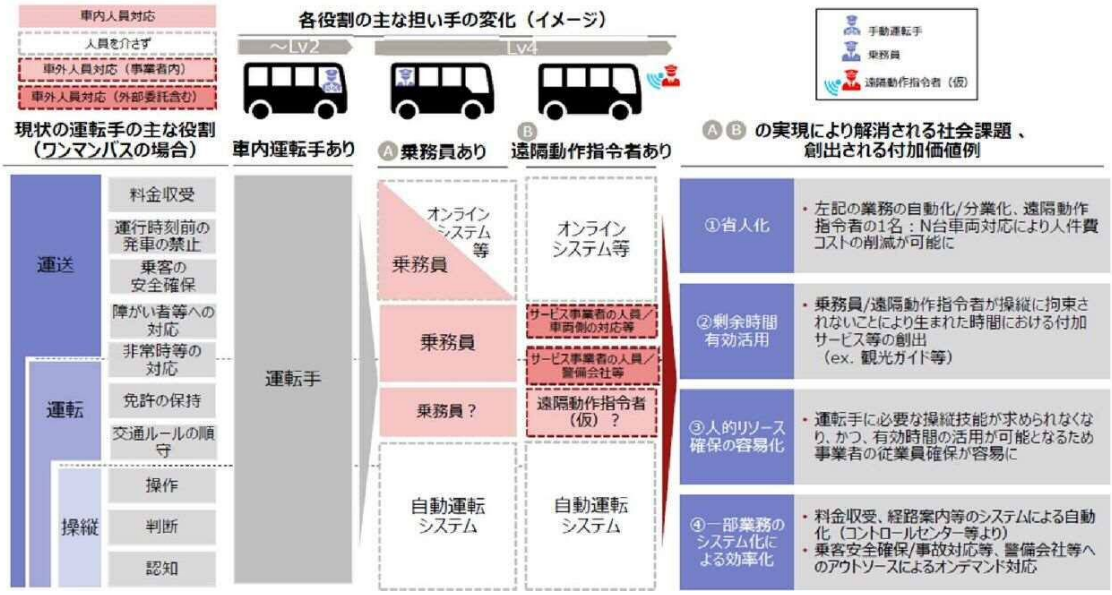
将来の自動運転の実現に向けて、国は令和 3（2021）年 2 月に新東名高速道路において、「トラックの隊列走行」を実現しました。今後、新東名・新名神の６車線化により、東京・名古屋・大阪をつなぐネットワークの安定性・効率性を向上させ、新東名・新名神を中心に自動運転・隊列走行等の実現に向けたインフラ側からの支援策について、検討が進められています。

このように、初期段階では高速道路等走行領域が限定され、その領域の広がりは段階的に進むものの、一般道での自動運転車の普及は、一般車との混在など課題が多く、実現には時間を要すると考えられます。

自動運転技術がもたらす効果としては、交通事故の低減や、渋滞の緩和・解消、環境負荷の低減などが期待されています。特に、公共交通への自動運転技術の導入は、無人運転化により運転手が不要となるため、オペレーションコストの低減による経営の効率化やドライバー不足の解消といった効果が期待されていることから、公共交通の持続性を確保するための有効な手段の一つと言えます。

自動運転の普及が進展し、自動車・道路・人が協調することで車間距離の縮小や路上駐車の減少等により、自動車のための空間が減少し、まちの賑わいに資する人のための空間への転換が期待されています。

さらに、名古屋の特徴である豊かな道路空間を活かし、道路と沿道施設を一体的に運用することで、日中は自動運転車や配車サービスの乗降スペース、夕方以降は移動型店舗やオープンカフェ等のスペースとして柔軟な道路空間の活用を図ることや自動配送ロボットの普及を見据えた道路環境を実現することが可能です。



出典：都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会（国土交通省）

≪図 2-47　無人自動運転サービスの実現及び普及に向けたロードマップの例≫

（４）DX（デジタル・トランスフォーメーション）の加速化

DX（デジタル・トランスフォーメーション）とは、データおよびデジタル技術を活用して、今までのサービスやビジネスモデルに変革をもたらすことです。

新型コロナウイルス感染拡大を契機に、ビジネスでは急速にテレワークをはじめとしたリモート化が進み、教育ではオンラインを活用した授業や学習の必要性が高まりました。さらに、行政では、特別定額給付金の申請がオンラインで出来るといった手続等の行政サービスの改善が進められ、デジタル社会の実現に向けてデジタル庁が設置されました。

今後、更なる業務環境のオンライン化、オンラインショッピング等、デジタル化の進展により移動しなくても豊かな暮らしの実現が可能となり、移動量が減少し、移動に求める質が変化していくことが考えられます。

そこで、利用者が求めているニーズを把握し、使いやすい・わかりやすいといった視点に立ち、誰もがストレスを感じることなく移動の質を向上させる必要があります。こうした中、民間事業者等では、データプラットフォームの構築が進み始めており、行政においても公共的な視点を有したデータ等を活用した様々な連携の場の構築が求められています。

このように、それぞれの暮らしやニーズに応じて鉄道・バス等を最適に選択し、公共交通を中心に利用してもらえる移動環境を形成するためには、公共交通においても DX の推進が重要です。

■コラム　自動運転の普及

自動運転をはじめとした運転を支援する新しい技術が急速に開発され、今後さらに進展していくため、国の検討会議等で議論されています。

自動運転のレベルは、６つに分かれており、レベル０からレベル２は運転操作等の主体が運転者、レベル３からレベル５は運転操作等の主体がシステムと分類されており、国内では、令和 3（2021）年 3 月に世界初となる自動運転レベル３の認定を受けた市販車が発売され、動向が注目されています。

自動運転には車両の現在位置を正確に特定する位置特定技術、自動車や歩行者、信号や障害物などを検知・認識する認識技術、運転操作などを判断する人工知能、危険箇所の予測技術、状況に応じて走行ルートの決定をするプランニング技術、運転者の状況をモニタリングするドライバーモニタリング技術などがあります。

一方で、走行環境の整備に関しては、自動運転車の普及を見据えて先行して検討する必要があります。例えば、自動運転車と他の車両等を構造的に分離した走行空間の確保や自動運転車の走行を支援する磁気マーカ―や電磁誘導線等の施設に係る法制度や基準等の整備により、自動運転車の走行環境が整います。

このように、自動運転の実装には車両の技術開発の進展と走行環境の整備が必要となることに加え、関係する制度を構築することにより、自動運転車に乗ってどこへでも自由に移動ができる社会を実現することが可能になります。

レベル	概要	操縦※の主体	対応する車両の呼称
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
レベル0	• 運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	―
レベル1	• システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル2	• システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行			
レベル3	• システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 • 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動継続が困難な場合は運転者）	条件付自動運転車 （限定領域）
レベル4	• システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム	自動運転車 （限定領域）
レベル5	• システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム	完全自動運転車

※ 認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

J3016 および ASV 推進検討会資料より内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室作成

出典：官民 ITS 構想・ロードマップ

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

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。

2　基本方針・施策の方向性

（１）基本方針の設定

時代の潮流の変化に的確に対応し、新たな時代における交通政策を展開していくため、現行計画の『なごや新交通戦略推進プラン』の目標である「安心・安全で便利な交通」、「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」を継承したうえで、更なる展開を図る必要があると考えます。

国・県の関連する計画や『名古屋市総合計画２０２３』における重点戦略とも整合を図り、次の３つの基本方針を設定します。

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

（２）施策の方向性の設定

３つの基本方針を実現するための方策として、基本方針に対しそれぞれ３つの施策の方向性を掲げます。

基本方針１　安全・安心で環境にやさしい交通

交通事故や自然災害、新型コロナウイルス感染症の拡大といった脅威に対して、安心した暮らしにつながる交通環境を形成するとともに、他都市と比較して CO_2 排出量の多い運輸部門や都市活動などの環境負荷を抑制していく必要があります。

そのため、以下の３つの施策の方向性を掲げます。

■ １－①　安全に安心して移動できる交通体系の実現

○ 高齢者や子ども、障害者、外国人等の誰もが安全に安心して移動できる交通環境を形成するため、公共交通の混雑緩和、歩きやすい歩行空間の確保に加えて自転車通行空間の整備や道路の整備などのハード面での整備に取り組みます。また、教育、広報・啓発などのソフト面でも取り組んでいきます。

■ １－②　災害に強い交通体系の実現

○ 近年、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震といった大規模災害、頻発する局地的ゲリラ豪雨や大型台風などによる浸水被害や土砂災害の発生に備え、地域住民や帰宅困難者に対して発災時の被害を低減化する取組やリダンダンシーの確保、情報提供等に取り組みます。

■ １－③　環境にやさしい交通体系の実現

○ 持続可能な公共交通サービスを実現するため、環境負荷の低減を図り、過度に自家用車に依存するライフスタイル・ビジネススタイルを改め、徒歩・自転車・公共交通などによる移動を促進していきます。

○ カーボンニュートラル及び大気環境改善を推進するため、エコドライブの促進などの環境に配慮した活動の推進や燃料電池自動車をはじめとした次世代自動車の普及促進など、自動車の排出ガスによる環境負荷を低減していきます。

基本方針２　わかりやすく、使いやすい交通

都市の活力の維持向上をはかるために、高齢者や子ども、障害者、外国人等、誰もが公共交通を中心とした多様な移動手段の活用により便利に移動できるまちを構築していく必要があります。

そのため、以下の３つの施策の方向性を掲げます。

■ ２－①　公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現

○ 住む人・働く人・訪れる人がより快適に、活発に移動できるよう、多様な移動手段の連携による目的地までの一連の移動サービスの提供とあわせ、目的地での多様なサービスと連携したシームレスなサービスを実現していきます。

○ より多くの人に移動手段として公共交通を選択してもらえるよう、駅やバスターミナルなどの利用環境改善をはじめとして、公共交通の快適さ、便利さを高めていきます。

■ ２－②　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

○ 高齢者や子ども、障害者、外国人等の誰もが安心して便利に移動できるよう、AIや自動運転技術といった先進技術を活用した新たな移動手段による、地域の実情に応じた交通サービスを充実していきます。

○ 自動運転車両や新たな移動手段などの普及を見据え、道路空間の使い方の転換やデータプラットフォームの活用など、新しい時代の都市交通体系の実現に向けた取組を始めていきます。

■ ２－③　ユニバーサルデザインの移動環境の実現

○ 安全で快適な移動ができるよう、ユニバーサルデザインによる都市施設の整備などとあわせて、利用者への情報提供を含めた広報・啓発を行います。

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

リニア中央新幹線の開業を、飛躍的な都市の成長のための絶好の機会ととらえ、その効果を最大化するため、スーパー・メガリージョンの中心として、ふさわしい都心機能や交流機能を高める必要があります。

そのため、以下の３つの施策の方向性を掲げます。

■ ３－①　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

○ 名古屋大都市圏の中枢都市として、周辺都市と連携し圏域の発展を支えるとともに、国際競争力向上に向けた、国際的・広域的な拠点機能やロジスティクス機能を高めていきます。

■ ３－②　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

○ 第 20 回アジア競技大会開催、リニア中央新幹線の開業を視野に入れながら、まちづくりの進展などに対応するため、都市の骨格である基幹的公共交通の機能強化に向けて取り組みます。

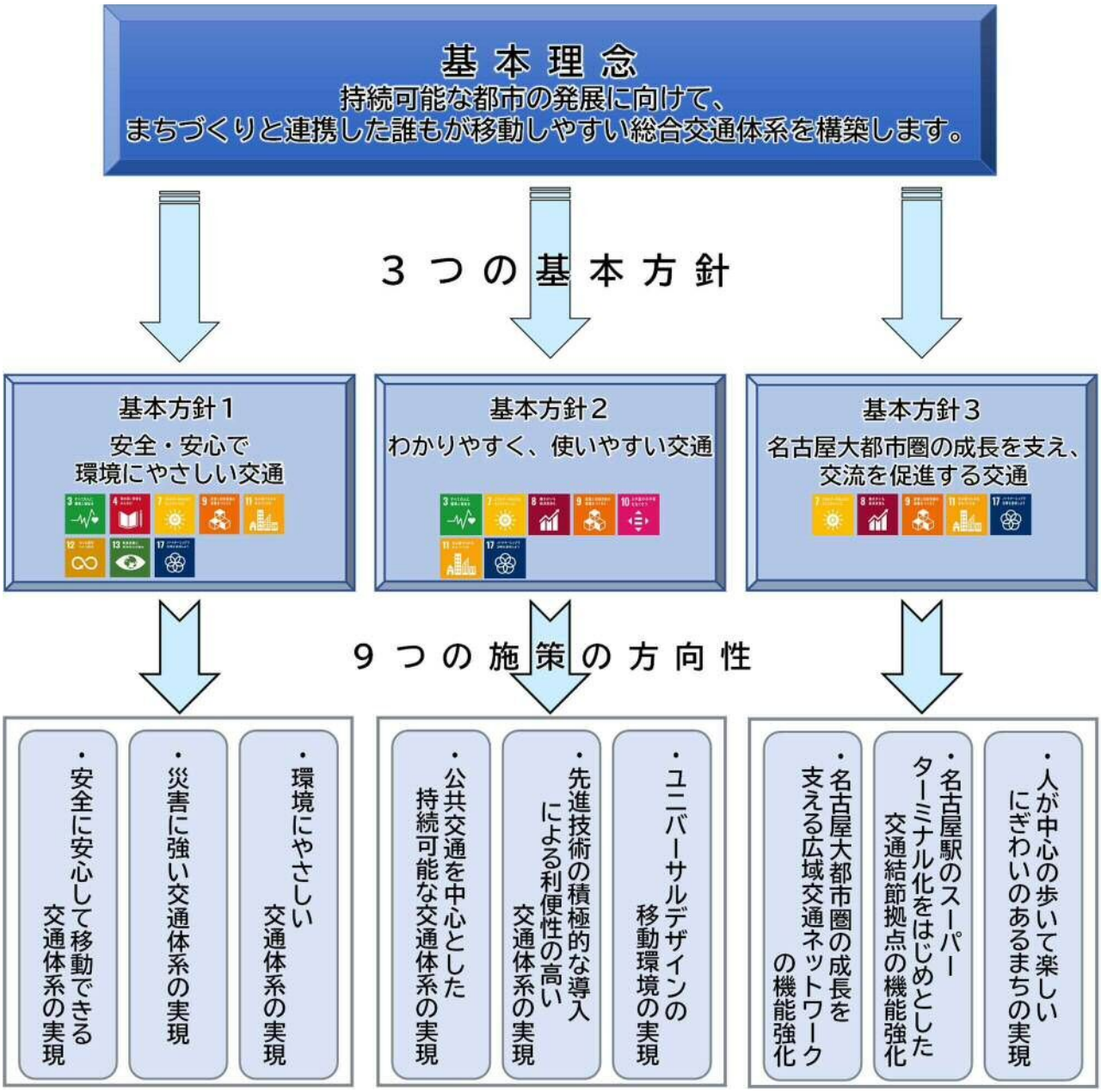
○ 多様な交通モードが接続する交通結節拠点では、国内外からの来訪者にも分かりやすく利用しやすい乗換環境を整えるとともに、誰もが集まり・楽しむことができ、多種多様な交流によるにぎわいあふれるまちの拠点としての機能を付加していきます。

■ ３－③　人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現

○ 名古屋の特徴である豊かな道路空間を人が主役の「みち」へと転換し、歩いて楽しいにぎわいのある「まち」に変えていく取組である「みちまちづくり」を継承し、多様な交流を促進する都心部や地域拠点を実現します。

3　基本理念・基本方針・施策の方向性の関係性

以下に基本理念と３つの基本方針、９つの施策の方向性の関係性を示します。



≪図 3-1　基本理念・基本方針・施策の方向性の体系図≫

基本理念とそれに基づく３つの基本方針の実現のため、９つの施策の方向性を踏まえ、総合的な交通施策を推進していく必要があります。

特に名古屋は、戦災復興土地区画整理事業により生み出された 100 メートル道路や立体都市公園制度創設前に新しい試みとしてバスターミナルと公園を一体的に整備したオアシス 21 や新しい交通システムとして中央走行方式を採用した基幹バス、高架専用区間を走行するガイドウェイバス等、名古屋の特性を活かした施策を推進し効果的に成果を挙げてきました。

今後も、自動車産業を中心としたモノづくりが発展してきたこの地域だからこそ、先進技術をフル活用して、誰もが快適に移動できる環境を実現する必要があります。

■コラム　戦災復興とモノづくり都市への発展

第２次世界大戦時の名古屋は、一大軍需産業都市として全国航空機生産の４割を占めていました。名古屋大空襲により名古屋城をはじめとした市域の約４分の１を焼失しましたが、戦後、いち早く大中京再建の構想を発表し、復興土地区画整理事業に着手し、久屋大通や若宮大通といった幅が 100 メートルある広幅員道路の敷設や点在していた墓地を平和公園に移転するなどの大胆な都市計画を実現しました。

また、最大の犠牲者をもたらした伊勢湾台風などの災害を教訓としたまちづくりが進められ、地下鉄や高速道路などの都市基盤も計画的に整備され、大都市として更なる成長を続けています。

一方、名古屋は、古くは木曽ヒノキを代表とする豊富な木材を尾張藩が管理していたことから木材産業が発達し、そこに携わる職人の高度な技術は、時計、鉄道車両、航空産業へと発展していきました。また、焼き物に適した土があることから窯業が盛んとなり、今ではファインセラミックスの一大産地へと発展を遂げました。さらに、江戸時代の綿織物業を継承する繊維工業が発展し、国産自動車の製造にゼロから取り組み、試行錯誤を重ね、現在では世界を牽引する自動車産業が誕生しました。

名古屋市を中心とした名古屋大都市圏は、多くの産業が集積する世界有数のモノづくり産業の一大拠点となっています。

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

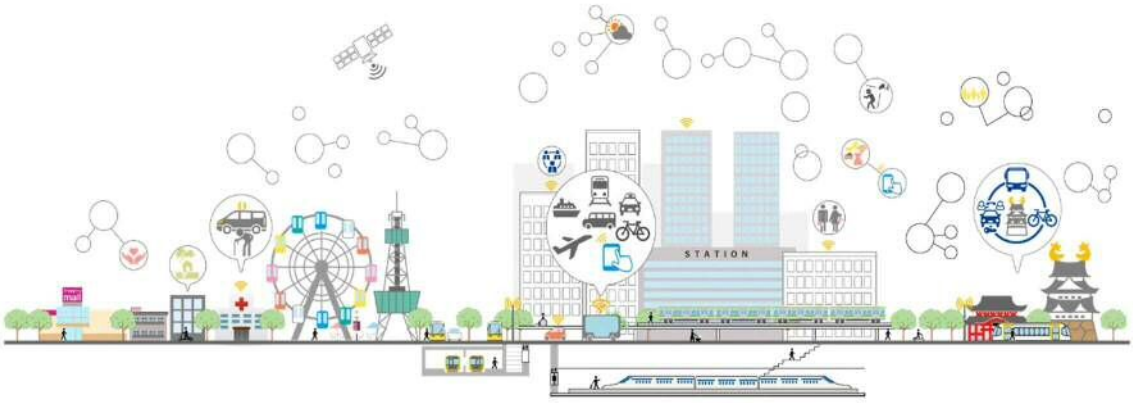
名古屋市は、わが国の交通の大動脈の結節点という地理的優位性と、戦災復興区画整理で整備した広い道路空間を生かして、国内の地下鉄で唯一環状運転を実施している名城線をはじめとした充実した地下鉄網の整備や、優先レーンを走る基幹バスやガイドウェイバス、リニモの導入など、先進的な交通システムを積極的に導入してきた最先端モビリティ都市として、日本をリードしてきました。

昨今では、交通を巡る新しい動きとして、３つの注目すべき環境変化があります。

一つ目は、自動運転技術が進展し、近い将来、社会実装が行われようとしています。公共交通の分野においても、人口減少の中で、運行の効率化や利便性の観点から、自動運転技術の活用が期待されるところです。

二つ目は、品川-名古屋間にリニア中央新幹線が整備され、名古屋は、東京と 40 分で結ばれ、名古屋-新大阪間の開業まではリニアの終着駅として、多くの来街者が訪れることになります。名古屋駅での乗り換え円滑化と主要拠点までの二次交通ネットワークの充実は喫緊の課題です。

三つ目は、新型コロナウイルス感染症が社会に与えた影響です。テレワークをはじめとした新しい生活様式が定着することで、公共交通利用者が従来の水準まで戻ることはないかもしれません。そうした中にあっても、公共交通ネットワークを持続させていくためのしっかりとした戦略が必要です。



≪図 4-1　最先端モビリティ都市のイメージ≫

2　名古屋が目指す交通の将来像

これまでの先進的な取組である「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必要があります。

昨今の交通環境の変化を踏まえ、名古屋が目指す取組の方向性は以下のとおりです。

- リニア中央新幹線開業により増加する交通需要を取り込み、需要の高い路線の収益力の強化を図ることで、公共交通の持続可能性を高めるとともに、沿道・界隈活性化による歩いて楽しいまちづくりを推進し、まちづくりと交通が連携した取組を強化します。

- 新しい生活様式の定着による交通需要の減少や、ドライバー不足といった逆風の中にあっても、公共交通ネットワークの持続性を維持していくため、公共交通への自動運転技術の実装を全国に先駆けて行い、日本をリードしていきます。

「最先端モビリティ都市」の実現

3　「最先端モビリティ都市」とは

名古屋市の目指す最先端モビリティ都市を以下のように定義します。

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、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

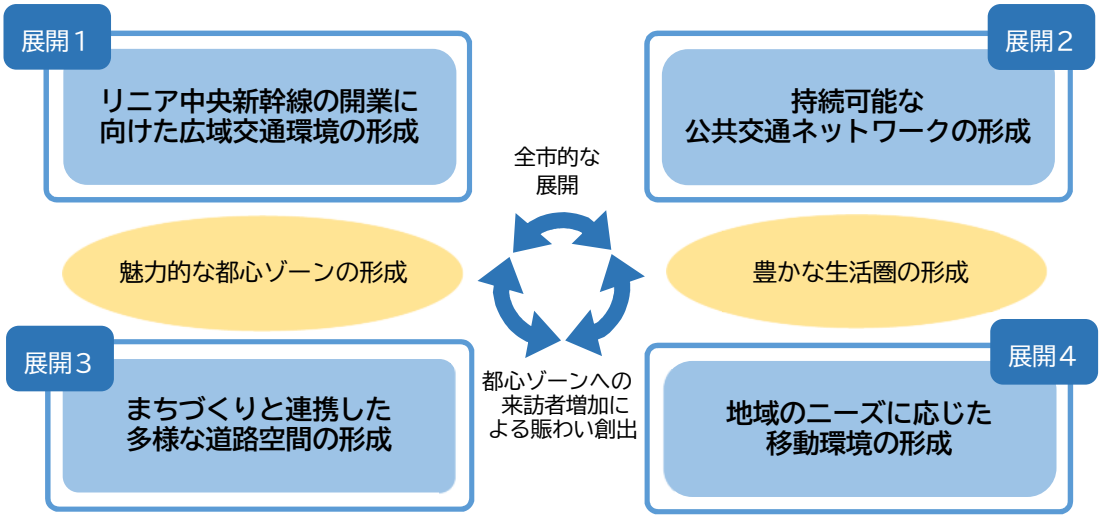
これまでの先進的な取組
【既存ストック】
（公共交通ネットワーク、都市空間等）

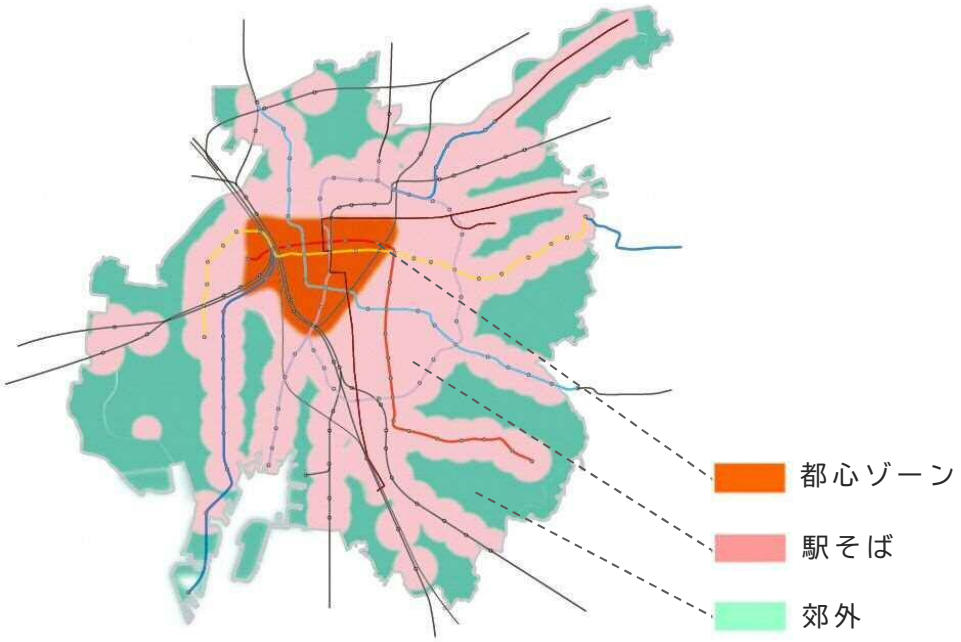
×

【先進技術】
（ICT、自動運転技術等）

4　最先端モビリティ都市の実現に向けた＜４つの展開＞

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、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します。





≪図 4-2　交通ゾーン図（再掲）≫

5　４つの展開に基づく取組

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　（P48）

リニア中央新幹線開業に向け、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が求められます。

Point　リニア中央新幹線, スーパーターミナル化, SRT, 名古屋港

展開２　持続可能な公共交通ネットワークの形成　（P54）

今後予測されている人口減少や自然災害、新型コロナウイルス感染症の影響等により、地域公共交通が厳しい環境に置かれている中、日常生活に必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保していく必要があります。

Point　自動運転，地域公共交通計画, カーボンニュートラル，MaaS

展開３　まちづくりと連携した多様な道路空間の形成　（P60）

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する必要があります。

Point　ウォーカブル，道路の使い方, 回遊性, 名古屋高速道路

展開４　地域のニーズに応じた移動環境の形成　（P66）

公共交通空白地などにおいて、地域の実情に応じた新たな移動手段を活用したサービス確保が必要となります。また、地域まちづくりと連携し、地域の力で地域を育てるための交通をデザインする仕組みを構築する必要があります。

Point　地域まちづくり, 公共交通空白地, 意識のバリアフリー, モビリティマネジメント

これら４つの展開に基づき、自動運転技術の進展やリニア中央新幹線の開業、新型コロナウイルス感染症による影響などの喫緊の課題を見据え、今後 10 年間の中でも早急に検討を行い、実現に向けて動き出すべき「早急に実施する重点的な取組」と、並行して進めていく「その他の主な取組」に項目を分け、次頁以降に示します。

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より、東京－名古屋間の移動時間が大幅に短縮され、東京へのストロー現象も懸念される中、都市間競争に勝ち抜くためにも、名古屋の交通面での強みを活かし、市域・圏域へと交流・にぎわいを波及させる取組が求められます。

スーパー・メガリージョンの中心として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、さらなる乗換拠点の機能強化や多様な移動手段の連携のほか、広域的な連携強化が求められます。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

＜早急に実施する重点的な取組＞

乗り換え円滑化や二次交通の高度化によりリニアインパクトを市内全域に波及させます。

■取組

◎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

＜その他の主な取組＞

〇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

〇リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成

〇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

これらの内容を次頁以降に整理します。

◎名古屋駅周辺における交通機能の強化

都心ゾーン　駅そば　郊外

リニア中央新幹線の開業に向け、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」が策定されています。

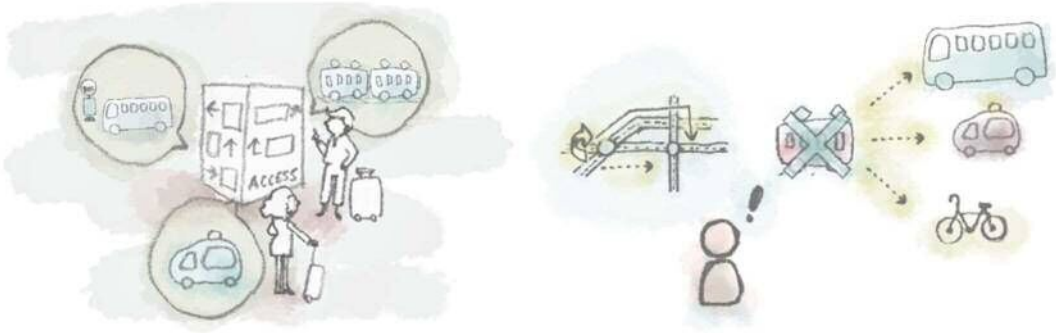
「名古屋駅周辺まちづくり構想」では、広域道路ネットワークへのアクセス性改善を推進することや誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間を形成することなどの取組が示されており、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」では、名古屋駅へのアクセス性の向上や総合交通結節機能の強化などの整備内容の方向性が示されています。

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することが必要です。

■将来イメージ　多様な交通モード × リアルタイム情報

「多様な交通モード」が結節している名古屋駅周辺においては、必要な情報が必要な時に得られるよう、利用する人の視点に立った情報提供が重要です。

誰もが快適で利用しやすい場所であるために、バリアフリールートを含む乗換案内機能だけでなく、遅延情報・混雑情報・迂回経路情報などの**「リアルタイム情報」**がいつでも入手でき、最適な移動手段を選択できるなど、乗り換えの利便性が高く安心して利用できることで、市内外の拠点や空港などへのアクセス向上に繋がります。



≪図 4-1-1　リアルタイムの情報提供イメージ≫

◎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

都心ゾーン　駅そば　郊外

都心ゾーンには現在も様々な交通モードがあり、多様な移動ニーズに対応していますが、拠点間をネットワークで結ぶとともに、他の移動手段との乗り換えを容易にすることで、人の回遊性が高まり都心ゾーンの更なる活性化に繋がります。

そのためにも、新たな路面公共交通システム（SRT）を導入し、市民や来訪者にとって分かりやすく使いやすい移動手段を提供することで、既存の基幹的公共交通と一体となって地上のにぎわいを高め交流を促進する交通環境の実現を図ります。

■将来イメージ　ＳＲＴ × まちのにぎわい

まちの活性化に欠かせない地上のにぎわいを創出していくためには、道路空間を自動車から公共交通や人が優先の空間に転換し、誰もが気兼ねなくまちを移動でき、楽しむことのできる環境整備が望まれます。

「ＳＲＴ」やバスなど地上を走る路面公共交通の充実により、高齢者や子ども連れ、障害者など、地上と地下の行き来に不自由を感じる方々の利便性が向上し、外出や都心への来訪意欲の高まりが期待できます。また、存在感やワクワク感がある車両を走らせることで、乗っている方も、地上を歩く方も、**「まちのにぎわい」**を感じながら、まちを回遊できることが期待されます。

出典：SRT 構想

≪図 4-1-2　Smart Roadway Transit（SRT）イメージ≫

○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

都心ゾーン　駅そば　郊外

都心ゾーンの回遊性向上やにぎわいのさらなる創出のためには、交通機能の連携が重要です。すなわち、徒歩や自転車などに加え新たな移動手段の活用も含めたシームレスな連携が欠かせません。さらに交通結節点では、乗り換えの利便性が高いとともに居心地がよく、人々が交流でき魅力と活力にあふれた空間となっていることが必要です。

また、周辺のまちづくりと一体となって人々が交流するにぎやかなまちの実現のために、鉄道、バス、タクシーの他、水上交通や新たなパーソナルモビリティなどの多様化する移動手段の役割の明確化や観光案内機能の充実が求められます。

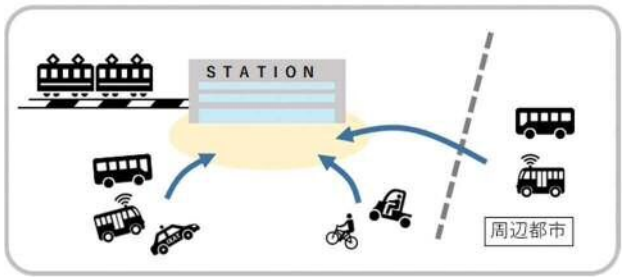
≪図 4-1-3　交通結節点イメージ≫

○リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成

都心ゾーン　駅そば　郊外

名古屋大都市圏は市町村の境界を越えて市街地が連なっており、経済・社会・文化の面で一体的な圏域を形成しています。圏域の成長のためには、交通面を含めた様々な分野において市内外の連携が必要です。

そのためには、リニア中央新幹線の開業に向けて、広域的な物流・人流機能を高めるため、広域道路ネットワークの早期整備と利便性向上を図ることが必要です。



≪図 4-1-4　交通面における周辺都市との連携≫

○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

都心ゾーン　駅そば　郊外

国際競争力向上に向け、物流・人流の国際的ゲートウェイである中部国際空港や名古屋港について、国・県・周辺自治体等と連携した機能強化が重要です。

中部国際空港においては、第二滑走路の整備を始めとした空港の機能強化や利用促進を図ることが必要です。

名古屋港においては、コンテナや完成自動車等の取扱機能強化、AI、IoT 等の情報通信技術を活用した港湾のスマート化など名古屋港の整備促進を図るとともに、脱炭素化社会の実現に向けて、CNP（カーボンニュートラルポート）の形成を推進していくことが必要です。また、臨海部の防災機能強化や臨港道路の充実によるリードタイムの短縮や時間信頼性の向上が求められます。

中部国際空港株式会社提供

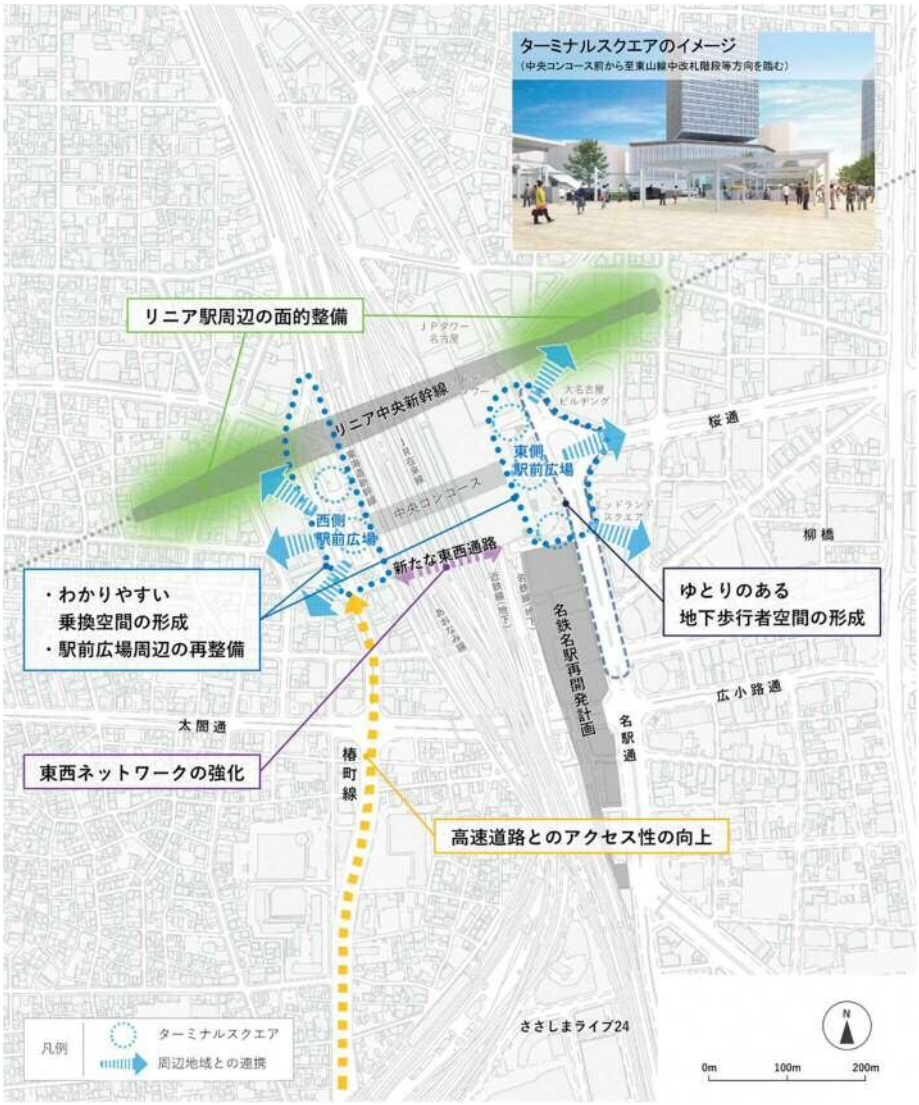
≪図 4-1-5　中部国際空港≫

名古屋港管理組合提供

≪図 4-1-6　名古屋港≫

■コラム　名古屋駅のスーパーターミナル化

リニア中央新幹線の全線開業により東京・名古屋・大阪の３大都市圏が約１時間で結ばれることで、スーパー・メガリージョンが形成されます。名古屋はその中心に位置し、玄関口となる名古屋駅周辺地区は、「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」を目標とするまちの姿とし、東西の駅前広場周辺の再整備、高速道路とのアクセス性の向上、ゆとりのある地下歩行者空間の形成などにより、多様な移動手段の乗り換えを円滑にし、総合交通結節機能が強化された施設・空間を目指しています。



《名古屋駅のスーパーターミナル化イメージ》

展開２　持続可能な公共交通ネットワークの形成

今後予測されている人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、地域公共交通が厳しい環境に置かれている中、誰もが快適に日常生活に必要な外出・移動ができるための公共交通を維持していく必要があります。また、その中で公共交通の利便性を高め、持続可能な公共交通ネットワークの機能強化をしていくことが必要です。

持続可能な公共交通を実現していくためには混雑緩和、環境への配慮、ユニバーサルデザインなどの視点を考慮しながら、魅力あるまちをつくり、外出を促進する必要があります。また、災害等に備え、非常時における交通機関における被害の低減などの視点も必要です。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

＜早急に実施する重点的な取組＞

リニアインパクトを取り込み、需要の高い路線でしっかりと収益を上げるとともに、基幹的な公共交通への自動運転技術の実装により、新しい生活様式下でも公共交通の持続性を確保していきます。

■取組

◎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

＜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

○公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現

○交通分野におけるカーボンニュートラルの実現

○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

○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

○新たなモビリティサービス（MaaS など）を活用した移動利便性の向上

これらの内容を次頁以降に整理します。

◎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

都心ゾーン　駅そば　郊外

名古屋市において独自の高架区間を走る特徴を持つガイドウェイバス（GWB）を活用した公共交通の自動運転化に向けた実証実験などを皮切りに、自動運転社会に対応した都市交通の実現を目指します

同様に優先レーンを走る基幹バスや都心の回遊性・賑わい向上を目的として導入を検討している新たな路面公共交通システム（SRT）においても、ガイドウェイバス（GWB）で培った技術や経験を展開していくことが重要です。

■将来イメージ　ガイドウェイバス × 自動運転技術

自動運転技術の導入に向けた動きが全国各地で始まっている中、名古屋市のガイドウェイバスは独自の専用レーンを走行し、他の交通モードと混在しないことから、一般路線バスよりも自動運転技術が導入しやすい環境となっています。そこで、近い将来予定されているガイドウェイバスの車両更新とそのタイミングに合わせた自動運転技術の導入により、名古屋の公共交通の一端を担ってきたガイドウェイバスをより利用しやすいものにしていくチャンスが訪れています。そのため、**「ガイドウェイバス」**に**「自動運転技術」**を導入することで、速達性・定時性などの利便性の向上が期待されます。さらに、将来的に経営の改善や運転手不足解決の一助となり、持続可能な運行が実現されます。

この培われた技術を他の基幹的公共交通に展開し、機能強化していくことで、リニアインパクトをはじめとする交流人口の増加に対応し、市全体の公共交通の利便性を高めることに繋がります。

出典：名古屋ガイドウェイバス HP

≪図 4-2-1　ガイドウェイバス≫

◎地域公共交通計画の策定

都心ゾーン　駅そば　郊外

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、地域における将来像を描きつつ、基幹的な公共交通ネットワークをしっかり位置づけ、効率的に移動できる交通環境を構築する必要があります。

地域公共交通計画が策定されることによって、基幹的公共交通ネットワークを含めた、将来目指すべき公共交通ネットワークのあり方が関係者間で共有されるとともに、周辺市町村との連携強化や新たな移動手段と既存の移動手段との役割分担の明確化が期待されます。

■将来イメージ

既存の路線ネットワーク　×　自動運転社会

今後、**「既存の路線ネットワーク」**の改善を検討していく上で**「自動運転社会」**の到来を踏まえ、地域の交通を担う各事業者間で意識を共有することで、既存の移動手段と自動運転技術を含めた新たな移動手段との役割分担が明確となり、自動運転技術の導入や地域のニーズに応じた路線ネットワークの検討、基幹的公共交通のサービス向上に繋がり、持続可能な交通環境が構築されます。そのためには、市内の交通を考える際には市営交通だけでなく、民間事業者も含めた幅広い事業者間で調整や検討を行うための地域公共交通会議を設置し、地域公共交通計画を策定する必要があります。

≪図 4-2-2　地域公共交通会議のイメージ≫

○持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善

都心ゾーン　駅そば　郊外

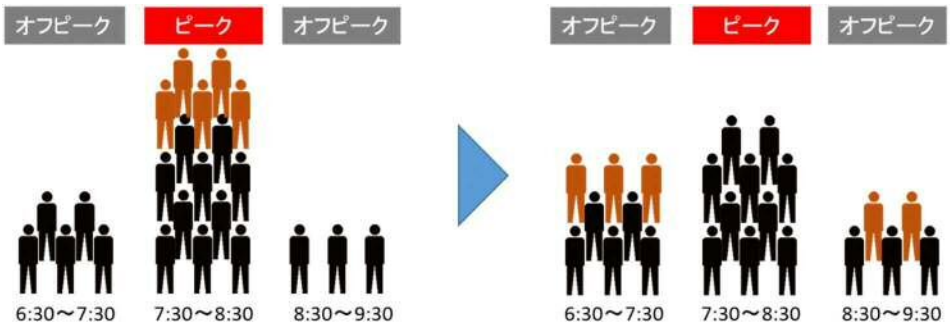
新しい生活様式の定着による利用の減少や人口構造の変化、先進技術の登場などから地域のニーズが変化しています。公共交通の利用者数が減少すると既存の運行体制を維持することが難しくなるため、持続可能な運行体制を見据えた経営改善が必要となります。以上のことから、公共交通を維持していくために現行の経営計画や公共交通ネットワークの強化に向けた検討を行う必要があります。

≪図 4-2-3　持続可能な運行体制が構築された都市空間イメージ≫

○公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現

都心ゾーン　駅そば　郊外

３密（密閉・密集・密接）の回避が新型コロナウイルス感染症の拡大を抑えると言われている中で、今までの大量輸送を目的の一つとする公共交通においては、混雑を少しでも緩和し、利用者の安全・安心を確保することが重要です。今後も利用状況を十分に分析・検証していく中で、需要に応じて料金を変動させることで人の移動を最適化することや混雑情報の提供等利用者の平準化に向けた新たな対策について、その効果や課題などを検討していくことが必要です。



≪図 4-2-4　ピーク時間帯における混雑緩和のイメージ≫

○交通分野におけるカーボンニュートラルの実現

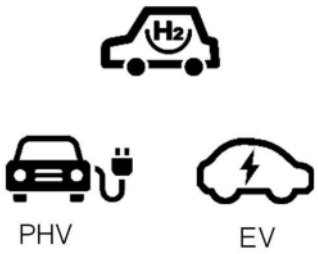
都心ゾーン　駅そば　郊外

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 CO_2 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、カーシェアリングの普及による自家用車保有台数の抑制や電気自動車をはじめとした次世代自動車の普及・啓発の推進が必要です。

また、公共交通においても環境に配慮した車両への転換やエコドライブを推進することが必要です。

出典：第４次名古屋市環境基本計画より作成

≪図 4-2-5　環境にやさしい交通活動の推進≫

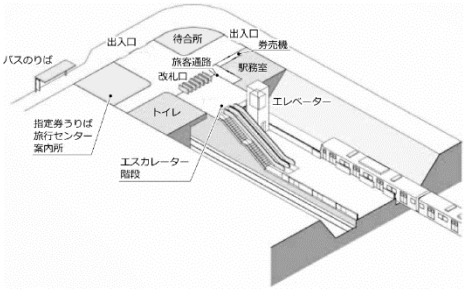


≪図 4-2-6　次世代自動車の普及促進≫

○ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に利用できる交通環境の構築

都心ゾーン　駅そば　郊外

スーパー・メガリージョンの形成による交流人口の増加によって、今まで以上に外国人をはじめ、多くの人々が名古屋を訪れます。高齢者や障害者、子どもを連れた人など、誰もが安全で安心して移動できるよう公共交通などにおけるバリアフリー化やピクトグラム、ICT の活用などによる誰もがわかりやすい案内サイン等の整備の推進が必要です。



出典：福祉都市環境整備指針

≪図 4-2-7　バリアフリー化された旅客施設のイメージ≫

整備前の案内サイン　　整備後の案内サイン

出典：名古屋市交通局

≪図 4-2-8　わかりやすい案内サインの例≫

○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

都心ゾーン　駅そば　郊外

昨今、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震等の大規模災害、頻発する局地的ゲリラ豪雨などによる浸水被害や土砂災害に対応し、被害の低減や交通機能の確保・早期復旧を図るため、緊急輸送道路等の橋りょうや地下鉄構造物といった都市基盤施設の耐震化、電線類の地中化等の推進が必要です。

また、帰宅困難者などの避難場所への誘導や公共交通における柔軟な計画運休、被災者や帰宅困難者への迅速な災害情報の提供に向けた取組の推進が必要です。

出典：名古屋市営交通事業経営計画 2023

≪図 4-2-9　地下構造物の耐震化の例≫

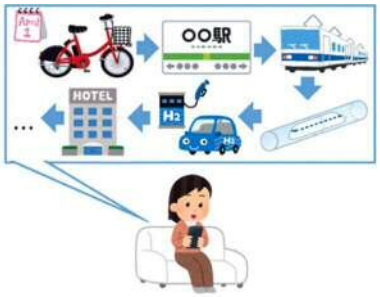
≪図 4-2-10　情報提供の例≫

○新たなモビリティサービス（MaaS など）を活用した公共交通の移動利便性の向上

都心ゾーン　駅そば　郊外

公共交通の利用を促進するためには、運行状況等を踏まえた最適な移動経路の情報や目的地周辺状況、目的に関連した情報等が一元的に提供されるとともに、予約や決済等が一括にできる MaaS などを活用することによって、公共交通における移動利便性の向上を図ることが重要です。その実現には、運行ダイヤ等の基盤データのオープン化によって、交通事業者間や他分野との連携が必要です。

また、地下鉄駅のリニューアルやバスターミナルの環境改善による乗り換えの利便性向上や乗り換え時間を快適にする工夫が必要です。



≪図 4-2-11　MaaS イメージ≫

出典：名古屋市交通局 HP

≪図 4-2-12　地下鉄駅のリニューアルイメージ≫

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、公共交通の利便性向上や自動車の都心部※への集中緩和により、名古屋の特徴である豊かな道路空間をこれまでの自動車中心の空間から、人や公共交通が中心となる空間へ転換するとともに、まちづくりと連携した緑豊かでウォーカブルな道路空間の形成が求められます。

また、更なる回遊性向上のために自動運転車両やシェアサイクル等の多様な移動手段がシームレスにつながる環境の構築が求められます。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

※都心部：都市機能が集積している名古屋駅・伏見・栄地区を中心として官庁街のある名城地区及び大須地区まで含む区域

＜早急に実施する重点的な取組＞

名古屋の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道・界隈活性化の取組と一体となって歩いて楽しいウォーカブルな都市空間を実現するとともに、インフラ側での自動運転への対応を進めます。

■取組

◎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

＜その他の主な取組＞

○人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成

○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

○多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上

○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

これらの内容を次頁以降に整理します。

◎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

都心ゾーン　駅そば　郊外

居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな都市空間の形成に向け、公開空地等の公共的空間の利活用や沿道建物低層部の店舗化などの沿道・界隈活性化の取組と一体となって、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が必要です。

特に、都心ゾーンでは分断要素の解消や地域資源の活用、界隈の魅力向上を図ることで、都市の多様性・回遊性の向上や都市機能の相乗的な向上につなげます。

■将来イメージ　　道路 × ビッグデータ

歩道空間を活用して賑わいを創出するにあたり、GPS 情報等の**「ビッグデータ」**を活用することで、効果的に歩行者の回遊・滞留状況や沿道施設の利用状況等を調査・分析することができ、**「道路」**の利用実態やニーズに応じた歩道の拡幅や緑豊かな滞留・休憩スペースの設置等を検討することが可能となります。

出典：Parklet ホームページ

≪図 4-3-1　歩道空間の活用事例（サンフランシスコ市）≫

≪図 4-3-2　歩道空間の活用事例（神戸市）≫

◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

都心ゾーン　駅そば　郊外

近年、自動運転技術の進展が著しく、段階的に自動運転車に切り替わることが想定されますが、自動運転の普及・促進にあたっては、自動運転車単体の技術だけでなく、自動運転車両の安全で円滑な走行を支援する走行空間の確保など、自動運転社会を見据えたインフラ側での対応について検討が必要です。

■将来イメージ

道路　×　自動運転技術

「自動運転技術」の導入による生活利便性の向上や安全で円滑な交通環境の形成に向け、自動運転社会に対応していく必要があります。

そこで、自動運転車が安全かつ円滑に走行できるよう、**「道路」**の交通状況等を踏まえ、一般の車両等が混在しない自動運転車専用の走行空間の確保やインフラ側での最先端の技術の導入等、インフラ側からの支援も進めていく必要があります。

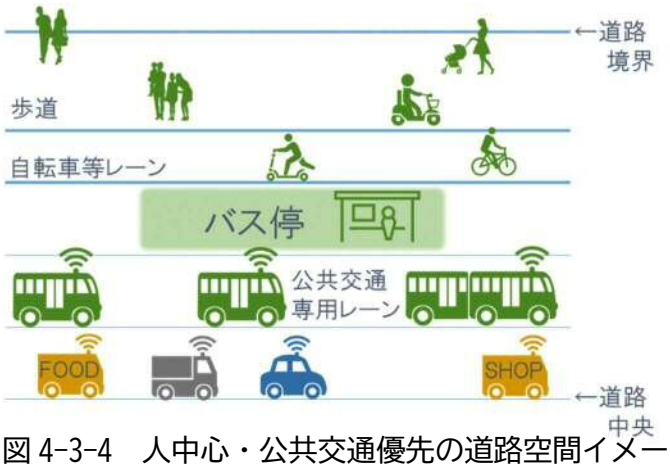
出典：気仙沼線 BRT における自動運転バス試乗会のご案内について（JR 東日本、愛知製鋼）

≪図 4-3-3　自動運転における車両とインフラ間の通信事例（JR 東日本、愛知製鋼）≫

○人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成

都心ゾーン　駅そば　郊外

道路空間をこれまでの自動車中心の使い方から、歩行者や公共交通が主体となる使い方へ転換を図り、高齢者や子ども、障害者等のさまざまな人が安全・安心に移動できる道路環境の形成に向けて、歩行者空間の拡大や放置自転車対策、歩行空間のユニバーサルデザイン化が必要です。



≪図 4-3-4　人中心・公共交通優先の道路空間イメージ≫

○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

都心ゾーン　駅そば　郊外

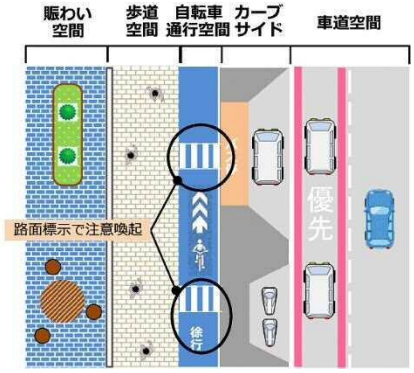
道路への多様なニーズに対応するため、地域特性や市民ニーズを把握しながら、地域と連携し、道路空間を活用して賑わい創出や荷捌き等の空間を確保するカーブサイドマネジメントなど、道路の使い方を可変的で多目的化していく取組が必要です。

≪図 4-3-5　名古屋市伊勢町通のパークレット及び荷捌き空間≫

○多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上

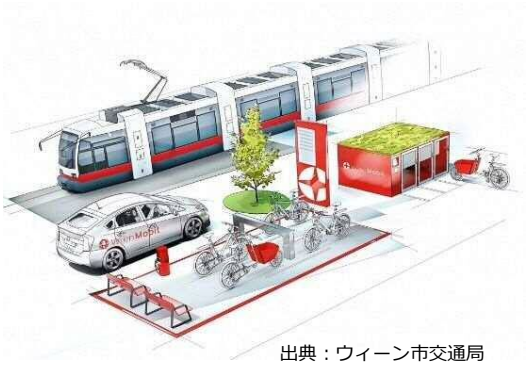
都心ゾーン　駅そば　郊外

さらなる回遊性向上を図るため、自動車から公共交通への転換や自動車の都心部への集中緩和を促進し、道路空間の再配分を含め、SRT やバス等の公共交通や自転車、新たなパーソナルモビリティなど、多様な移動手段の走行空間について検討するとともに、これらの多様な移動手段をシームレスに連携させることにより、移動の利便性や快適性の向上を図る必要があります。



出典：東京都

≪図 4-3-6　道路空間の多様化イメージ≫



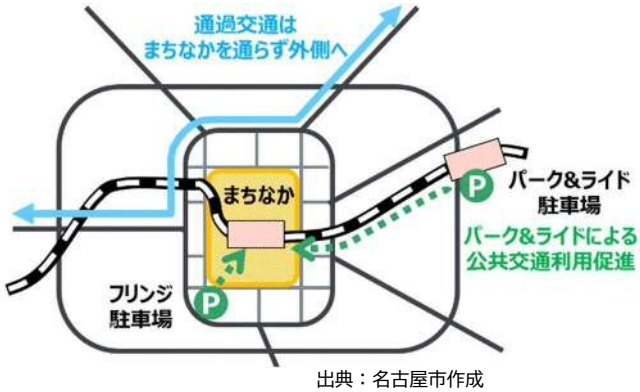
出典：ウィーン市交通局

≪図 4-3-7　様々な移動手段の乗換拠点イメージ（ウィーン市）≫

○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

都心ゾーン　駅そば　郊外

自動車の都心部への集中緩和に向け、フリンジ駐車場の有効活用やパークアンドライドの推進、駐車場の集約化と規模の適正化など、駐車場のあり方を見直し、自動車から公共交通への乗り換えを促進する取組が必要です。また、高速道路出入口の整備等による目的地までのアクセス性向上など、高速道路の利便性を高め、平面道路の集中緩和を図る必要があります。



出典：名古屋市作成

≪図 4-3-8　人中心のまちなかに向けた交通環境のイメージ≫

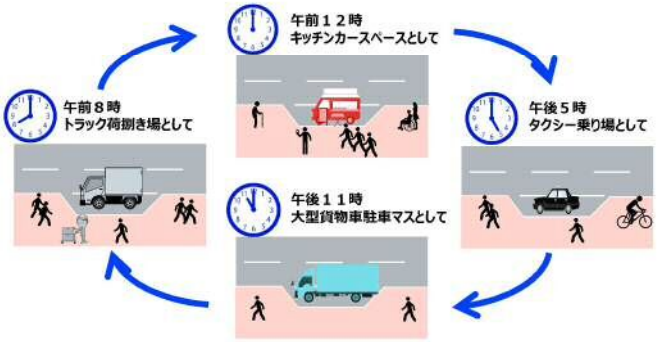
■コラム　カーブサイドマネジメント（路肩の使い方）

道路の路肩空間（カーブサイド）をフレックスゾーンとして、時間帯別に公共空間や荷捌きなど、利用方法を変更することにより多様なニーズに対応する“カーブサイドマネジメント”という取組があります。

名古屋市では、錦通の一部区間で路肩の利活用が行われており、9 時～17 時は貨物車両が、17 時～９時はタクシーが駐車できるようになっています。

名古屋市の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道状況や地域のニーズに応じて、このような路肩の利活用を進めていくとともに、更には、貨物車両やタクシーだけではなく、日中は賑わいを創出する空間としてキッチンカーや仮設店舗のスペースとして活用するなど、路肩を効率的にマネジメントすることで、様々な目的で空間を利活用することが可能です。加えて、物流の円滑化や賑わい創出といった平時に限らず、災害等発生時における公共空間の確保等も期待されます。

また、物流については、荷捌き場から自宅等へのラストマイル配送を自動配送ロボットで代替すること等により、人手不足の解消や交通環境の向上、また、消費者の利便性向上等が期待されます。



《カーブサイドマネジメントによる路肩活用イメージ》

■コラム　フリンジ駐車場

都心部への車の乗り入れを抑制するため、都心部の外周に計画的に配置された路外駐車場をフリンジ駐車場といいます。多くの人々が集まり多様な交流をする地区では地区内への過度な自動車の集中を緩和し、歩行者空間の拡大に寄与するなどまちづくりをバックアップする機能を果たします。

こうした構想の元に整備された駐車場に若宮パークがあります。若宮大通という幹線道路沿いに位置し栄地区と大須地区のフリンジ駐車場として大変重要な役割を果たしています。

とりわけ近年の栄地区における再開発の進展の中で、名古屋市の目指すウォーカブルなまちの形成や自動車交通の集中緩和といった目標に向けて若宮パークのフリンジ駐車場としての役割が益々重要になってきています。

《若宮パーク》

展開４　地域のニーズに応じた移動環境の形成

名古屋市では４次答申を踏まえて路線選定やバス停設置を実施してきた結果、公共交通空白地は限られた地域のみとなり、市域のほとんどを市営公共交通でカバーしています。近年、新たな移動手段が登場している中で、誰もが快適に移動できるために、地域の実情に応じて、公共交通空白地における旅客運送サービスの確保を図り、新しい交通のあり方を検討する必要があります。加えて、地域主体のまちづくりと連携し、地域がより良くなるために、地域の力で地域を育てるための交通をデザインする仕組みを構築する必要があります。

また、各地域において交通安全や意識のバリアフリー、環境に与える影響に関する教育や啓発を行い、まちの多様な担い手が地域の交通について考える機会を創出する必要があります。

これらの視点を踏まえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げます。

＜早急に実施する重点的な取組＞

公共交通ネットワークの持続性を維持するために、公共交通空白地域の移動手段の確保を図ります。

■取組

◎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

＜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

○環境やさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進

これらの内容を次頁以降に整理します。

◎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

都心ゾーン　駅そば　郊外

誰もが安全に安心して移動できるまちの実現のため、目的地までの最後の移動手段（ラストマイル）の確保など、地域の特性に応じた交通課題の解決に向けて、地域自ら考えていく仕組みである地域主体のまちづくりと連携し、取り組むことが重要です。

■将来イメージ

地域まちづくり × 新たな移動手段

ラストマイルを担う新たな移動手段が登場している中、基幹的公共交通までの新たな移動手段を確保することで、より便利で魅力的なまちづくりを推進することが可能です。一方、地域主体のまちづくりを進める方策の一つである地域まちづくりは地域の課題を解決するため、地域の人々でどんなまちにするか考えるものであり、その中で交通について考えるきっかけを作ることはとても重要となります。この**「地域まちづくり」**の考え方に基づいて**「新たな移動手段」**をまちづくりと並行して検討していくことで、今まで以上に地域に必要な交通を実現しやすい形で導入することが可能となります。都市を形作る基幹的な公共交通と、地域のニーズに応じた移動手段がまちづくりによって融合されることで、住みやすいまちが実現していきます。

≪図 4-4-1　移動手段などについて考える地域主体のまちづくりイメージ≫

◎公共交通空白地への移動手段の導入

都心ゾーン　駅そば　**郊外**

高齢化の進展や先進技術、新たな移動手段が登場している中、公共交通空白地において、誰もが快適に移動できるために、既存の交通との連携を見据えたデマンド型交通、グリーンスローモビリティ、福祉有償運送などの新たな移動手段の導入について検討していきます。

■将来イメージ

公共交通空白地 × ＡＩオンデマンド交通

「公共交通空白地」に ICT や AI 技術を用いた**「AI オンデマンド交通」**を導入していくことで、利用者の移動需要を予測したり、利用者のニーズに応じた最適な乗降場所やルートを示し、行きたい場所へ様々な手段で移動できる交通環境が実現します。また、都市の３D モデルや人口等の基盤データなどから地域ごとの高低差や道幅などの地形特性を分析し、地域にあった移動手段の導入の検討が可能となります。

出典：西日本鉄道（のるーと）《図　車両イメージ》

出典：国土交通省より名古屋市作成

≪図 4-4-2　AI オンデマンド交通の仕組み≫

○交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発

都心ゾーン　駅そば　郊外

交通安全意識の浸透を図るため、交通安全市民運動や交通安全教室の開催等による広報・啓発が取り組まれており、さらなる推進が必要です。

また、エレベーターや案内サインなど、駅等の交通施設でのユニバーサルデザインによる安全に安心して移動できるハード整備とともに、一人ひとりが多様な人のことを思いやる「意識のバリアフリー」の推進が必要です。

出典：名古屋市 HP

≪図 4-4-3　交通指導員による交通安全教室の例≫

出典：名古屋市 HP

≪図 4-4-4　意識のバリアフリーの推進≫

○環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進

都心ゾーン　駅そば　郊外

運転免許証返納の増加や環境への意識の高まりといった社会的な潮流を踏まえ、子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでもらうことなどにより、過度な自家用車の利用を抑制し、公共交通を中心とした移動へ転換していくなどの、環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進が必要です。特に環境や健康といった視点での移動のメリットに関する情報提供や啓発活動を行うことで、交通エコライフを推進し、自動車から公共交通や自転車などへの転換を図ります。

出典：名古屋市 HP

《図 4-4-5　交通エコライフの推進のイメージ》

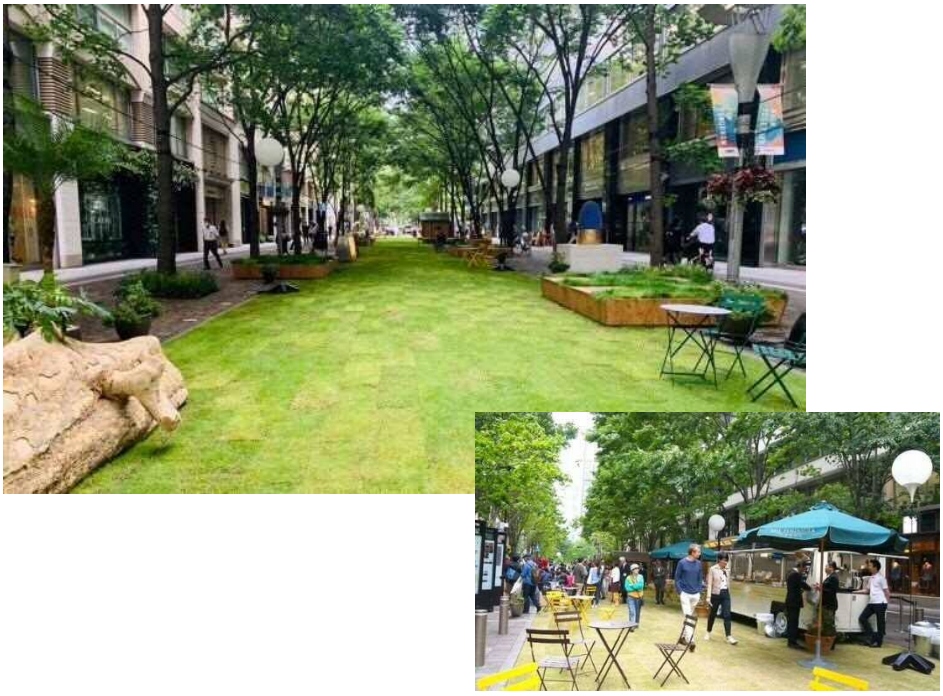
■コラム　グリーンインフラ

人口減少・少子高齢化に伴う土地利用の変化や気候変動に伴う災害の多発化・激甚化等といった課題への対応、また、緑豊かな環境で健康に暮らしたいというニーズに対応するため、ハード・ソフト両面において、自然環境（緑・水・土・生物など）の持つ多様な機能を、持続可能で魅力的なまちづくりに活用する“グリーンインフラ”の考え方が注目されています。

例えば、道路空間においては、街路樹や透水性舗装等を整備することで、景観向上や緑陰形成等により人を惹き付けるとともに、ヒートアイランド対策や大気浄化等の環境保全、また、雨水処理能力向上等による防災機能の向上などが期待されます。

さらに、官民が連携して緑豊かな都市を形成することにより、クリエイティブな人材、企業及び投資が呼び込まれ、都市のエリア価値が向上する効果も期待されます。

名古屋市においても、このような緑などが有するグリーンインフラとしての多面的な効果を発揮していくことで、みどりがまちの魅力を高め、安心・安全な街を支える社会インフラとなることを目指しています。



提供：大丸有エリアマネジメント協会

《道路空間でのグリーンインフラの事例（Marunouchi Street Park）》

6　施策の方向性と取組の関係性

３つの基本方針に基づく９つの施策の方向性と最先端モビリティ都市の実現に向けた４つの展開の取組の関係性について以下に示します。各展開の１つの取組に対して特に関係している施策の方向性（１－①～３－③）について、取りまとめています。

基本方針１　安全・安心で環境にやさしい交通

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	１－①
	災害に強い交通体系の実現	１－②
	環境にやさしい交通体系の実現	１－③

基本方針２　わかりやすく、使いやすい交通

施策の方向性	公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現	２－①
	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	２－②
	ユニバーサルデザインの移動環境の実現	２－③

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

施策の方向性	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	３－①
	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	３－②
	人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現	３－③

＜施策の方向性と取組の関係性一覧表＞

展開	４つの展開に基づく取組	基本方針１			基本方針２			基本方針３		
		①	②	③	①	②	③	①	②	③
展開１ リニア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	●				●				●
	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	●					●		●	
	リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成		●				●	●	●	
	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		●	●		●		●		
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	●			●		●			
	持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善		●		●	●				
	公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現			●	●	●				
	交通分野におけるカーボンニュートラルの実現			●	●					
	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	●			●		●			
	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	●	●					●		
	新たなモビリティサービス（MaaS など）を活用した移動利便性の向上		●		●	●				
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	●				●				
	人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成			●			●			●
	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	●					●			●
	多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上	●				●				●
	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			●					●	●
展開４ 地域の移動ニーズに応じた環境の形成	◎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	●			●	●				
	交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発	●			●		●			
	環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進	●		●	●					

※ □ は早急に実施する重点的な取組

第５章

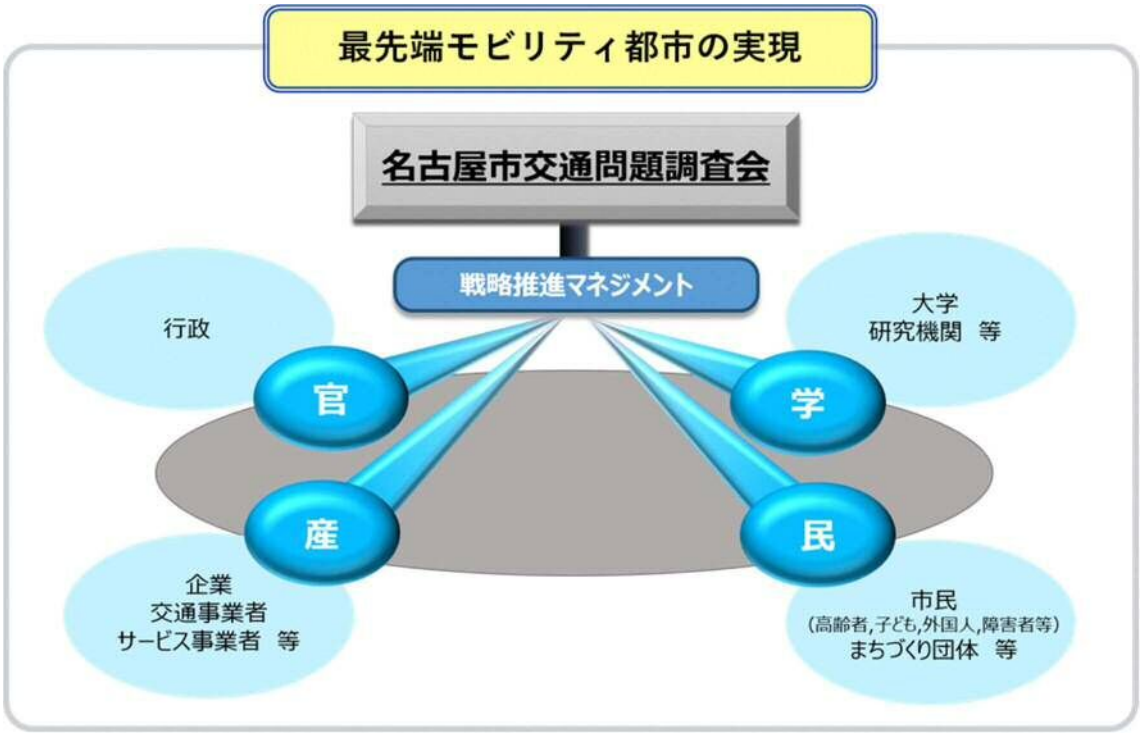
戦略の推進について

1　推進体制と進捗管理

名古屋市交通問題調査会は、昭和 55（1980）年に設置され、市営交通事業のあり方と経営健全化方策の確立について議論を行い、平成 9（1997）年に４次答申を取りまとめました。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始め、令和元（2019）年 7 月の市長からの諮問に基づき、まちづくりと連携した新たな総合交通体系について議論を行ってきました。

今後、本答申で掲げた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、行政等）が相互に連携し、戦略を推進していきます。

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、名古屋交通計画 2030（仮称）策定時には、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・見直しを実施します。



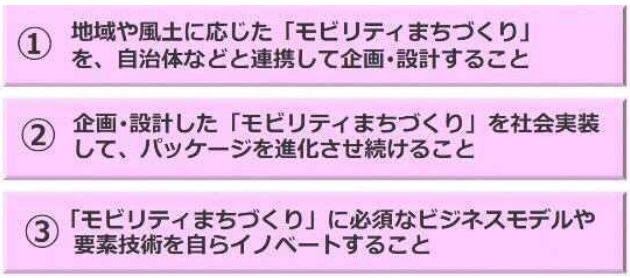
≪図 5-1 推進体制のイメージ≫

■コラム　関係者が連携した取組

① 中部先進モビリティ実装プラットフォーム（CAMIP）

100 年に一度のモビリティ変革が起こる中、モビリティ産業の世界的メッカである中部圏が今後、「選ばれる地域」となることを目的に、一般社団法人中部経済連合会と国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学によって設立された産学官連携のためのプラットフォームです。

その中で、中部圏の企業、自治体、大学・研究機関が連携して、プロジェクトにおける組織マッチングやモビリティ共通基盤の開発を行います。



出典：CAMIP

≪CAMIP３つの取組≫

② 錦二丁目まちづくり協議会

まちづくり構想を策定し、その実現のために都市の木質化や公共空間デザインなど市民、企業、大学、行政等が相互に連携し活動しています。平成 29(2017)年度に設立した錦二丁目エリアマネジメント株式会社により、エリアマネジメント活動拠点の運営を行い、令和 3(2021)年度には、錦二丁目の“みち”を“にわ”に、SDGs と錦二丁目を繋ぐ場所「みちにわ SDGs マルシェ」を行う等、更なる事業展開を図っていく予定です。また、錦２丁目エリアプラットフォーム「N2/LAB」を設立し、先進技術を持つ企業の社会実証を錦二丁目の地域資源を活かして支援しています。

提供：錦二丁目まちづくり協議会

≪錦二丁目まちづくり協議会の取組≫

資料編

1　諮問書
2　名古屋市交通問題調査会委員
3　運営の記録
4　名古屋市交通問題調査会条例
5　なごや新交通戦略推進プランの成果目標と達成状況
6　用語集

1 諮問書

31住交企第8号
令和元年7月16日

名古屋市交通問題調査会
会長 森川高行 様

名古屋市長 河村たかし

まちづくりと連携した新たな総合交通体系について（諮問）

名古屋市交通問題調査会条例（昭和55年名古屋市条例第68号）第2条第1項第2号の規定により、標記の事項について調査審議を求めます。

諮問理由

本市は、少子化・高齢化のさらなる進行に伴う人口構造の変化、産業を取り巻く環境の変化など、多様化・複雑化するさまざまな課題への対応が求められています。

また、これまで貴調査会からの答申「なごや新交通戦略」を踏まえ、「なごや新交通戦略推進プラン」を策定し、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」を目標として交通政策を推進してまいりました。

今後、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、リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成など、名古屋の交通を取り巻く環境が大きく変化します。また、自動運転などの新たな技術開発の進展など交通分野における１００年に一度の大変革、先進的技術の交通まちづくりへの活用方策を検討する必要があります。

このような状況を踏まえ、本市では、将来に向けた新しい総合交通体系の構想と、持続可能な都市の発展を支える交通施策に関する計画を策定する必要があると考えています。

つきましては、まちづくりと連携した新たな総合交通体系について、貴調査会での調査審議を求めます。

2　名古屋市交通問題調査会委員

令和４年２月８日現在

会　　長：　森川　高行　　副　会　長：　後藤　澄江

第１専門部会長：　加藤　博和　　第２専門部会長：　松本　幸正

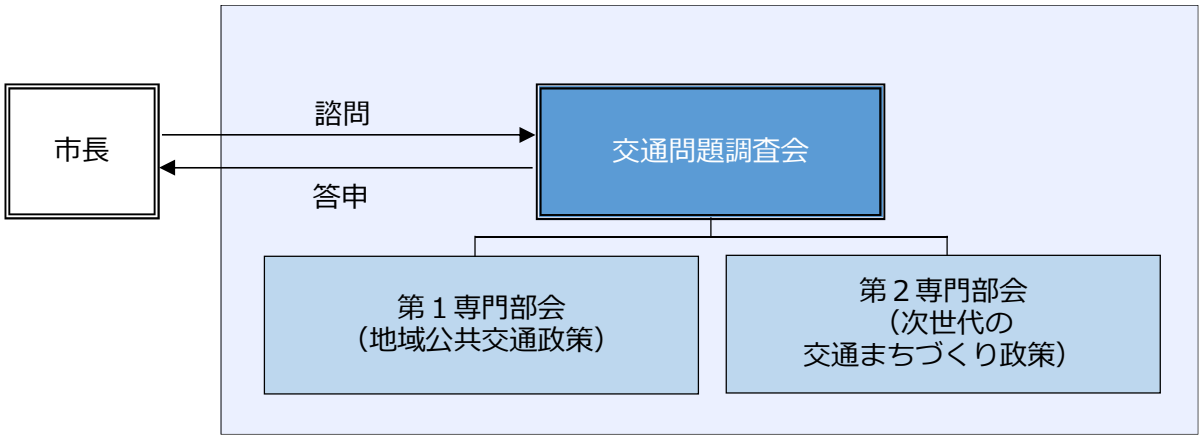
区分	氏　名	所属・役職等	部会
学識経験者	江口　忍	名古屋学院大学現代社会学部教授	1
	加藤　博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授	1，2
	河口　信夫	名古屋大学未来社会創造機構教授	2
	後藤　澄江	日本福祉大学福祉経営学部教授	1，2
	佐藤　久美	名古屋国際工科専門職大学工科学部教授	1
	松本　幸正	名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授	1，2
	森川　高行	名古屋大学未来社会創造機構教授	
市議会議員	岡田　ゆき子	名古屋市議会議員	
	岡本　やすひろ	名古屋市議会議員	
	北野　よしはる	名古屋市議会議員	
	鈴木　孝之	名古屋市議会議員	
	吉岡　正修	名古屋市議会議員	
関係行政機関	可児　賢司	愛知県警察本部交通部長	
	林　正道	国土交通省中部地方整備局企画部長	
	廣松　智樹	国土交通省中部運輸局交通政策部長	
	森　哲也	愛知県都市・交通局長	
市長が必要と認める者	伊藤　一美	特定非営利活動法人子ども＆まちネット理事	1
	加納　年子	公益社団法人名古屋市老人クラブ連合会副会長	2
	亀井　淳史	公募委員	
	楠田　悦子	モビリティジャーナリスト	2
	髙橋　勝巳	公募委員	
	田中　豊	名古屋商工会議所常務理事・事務局長	
	谷川　陽美	社会福祉法人名古屋市身体障害者福祉連合会事務局長	1
	名畑　恵	NPO 法人まちの縁側育くみ隊代表理事	2
	浜田　ゆう	特定非営利活動法人レスキューストックヤード事務局長	1
	平松　岳人	一般社団法人中部経済連合会常務理事事務局長	
	山田　康義	公募委員	

（敬称略、区分ごと 50 音順）

（途中で交代した委員）

区分	氏　　名	所属・役職等
市議会議員	浅　井　正　仁	名古屋市議会議員
	う か い　春　美	名古屋市議会議員
	鹿　島　としあき	名古屋市議会議員
	近　藤　和　博	名古屋市議会議員
	斉　藤　た か お	名古屋市議会議員
関係行政機関	石　川　智　之	元愛知県警察本部交通部長
	鎌　田　裕　司	元愛知県都市整備局長
	苔　口　聖　史	元国土交通省中部運輸局交通政策部長
	中　川　喜　仁	元愛知県都市整備局長
	福　田　敬　大	元国土交通省中部地方整備局企画部長
市長が必要と認める者	内　田　吉　彦	元名古屋商工会議所常務理事・事務局長
	藤　原　啓　税	元一般社団法人中部経済連合会常務理事事務局長
	堀　田　友 三 郎	元公募委員

（敬称略、区分ごと 50 音順）



≪名古屋市交通問題調査会の審議体制≫

3 運営の記録

◎第 13 回調査会 2019 年 7 月 16 日	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」 ・名古屋市における将来の交通政策について ・今後の審議の進め方について
第 1 回合同専門部会 2019 年 9 月 6 日	・新たな総合交通戦略の基本方針について ・新たな総合交通戦略の施策の方向性について
第 1 回第 1 専門部会 2019 年 10 月 28 日	・新たな総合交通戦略の基本方針について ・基本方針ごとの『目指す姿・施策の方向性』について
第 1 回第 2 専門部会 2019 年 10 月 30 日	・自動運転社会における名古屋市の将来像について ・自動運転社会におけるモビリティの将来像について ・自動運転導入ステップについて
第 2 回合同専門部会 2019 年 12 月 18 日	・新たな総合交通戦略中間報告（案）について ・最先端モビリティ都市の形成に向けて
◎第 14 回調査会 2020 年 2 月 14 日	・新たな総合交通戦略中間報告について
第 2 回第 2 専門部会 2020 年 7 月 21 日	・最先端モビリティ都市の実現に向けた施策検討について ・専門部会の運営について
第 2 回第 1 専門部会 2020 年 7 月 31 日	・新たな総合交通戦略における具体的施策と実現を目指す人の動き・交通環境について ・専門部会の運営について
第 3 回第 2 専門部会 2020 年 9 月 2 日	・最先端モビリティ都市の実現に向けた基本的な考え方・今後の展開について
第 3 回第 1 専門部会 2020 年 9 月 4 日	・新たな総合交通戦略における施策展開について
第 3 回合同専門部会 2020 年 11 月 9 日	・次期総合交通戦略　答申骨子について
第 4 回合同専門部会 2020 年 12 月 18 日	・新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた基本方針と施策の方向性について ・第 15 回名古屋市交通問題調査会への報告内容について
第 5 回合同専門部会 2021 年 3 月 22 日	・次期総合交通戦略の全体構成について
第 6 回合同専門部会 2021 年 7 月 6 日	・名古屋交通戦略２０３０　答申（素案）について
第 7 回合同専門部会 2021 年 11 月 17 日	・名古屋交通戦略２０３０　答申(案)について
◎第 15 回調査会 2022 年 2 月 2～15 日	・名古屋交通戦略２０３０　答申(案)について （書面開催）

4　名古屋市交通問題調査会条例

昭和 55 年 12 月 15 日
条例第 68 号

（設置）
第 1 条　本市に市長の附属機関として、名古屋市交通問題調査会（以下「調査会」という。）を置く。

（所掌事務）
第 2 条　調査会は、市長の諮問に応じ、次の各号に掲げる事項について調査審議し、その結果を市長に答申するものとする。
（1）市営交通事業の運営及びこれに関連する交通問題に関すること。
（2）まちづくりと連携した総合交通体系の形成に関すること。

（報告及び意見の聴取）
第 2 条の 2　市長は、必要に応じ、前項の答申に基づき、又は当該答申を参考として行った取組について、調査会に報告し、意見を聴くことができる。

（組織）
第 3 条　調査会は、委員 30 人以内をもって組織する。

（委員）
第 4 条　委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。
（1）学識経験者
（2）市議会議員
（3）関係行政機関の職員
（4）前 3 号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者
2　委員の任期は 2 年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、後任者が委嘱されるまでの間は、その職務を行うものとする。
3　委員は、再任されることができる。

（会長）
第 5 条　調査会に会長及び副会長 1 人を置き、委員の互選により定める。
2　会長は、会務を総理し、会議の議長となる。
3　会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

（会議）
第6条　調査会の会議は、会長がこれを招集する。
2　調査会は、委員の半数以上の者の出席がなければ会議を開くことができない。

（専門部会）
第7条　調査会には、必要に応じ、専門部会を置くことができる。
2　専門部会は、調査会により付議された事項について調査審議し、その経過及び結果を調査会に報告する。
3　専門部会に属すべき委員は、会長が指名する。
4　専門部会に部会長を置き、会長が指名する。
5　部会長は、会務を総理し、専門部会の会議の議長となる。
6　部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長の指名する委員がその職務を代理する。

（幹事）
第8条　調査会に幹事若干人を置くことができる。
2　幹事は、市職員のうちから市長が任命する。
3　幹事は、会長の命を受けて調査会の事務を処理する。

（委任）
第9条　この条例に定めるもののほか、調査会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附　則
この条例の施行期日は、規則で定める。
（昭和56年規則第9号で昭和56年2月14日から施行）

附　則（平成6年条例第7号）
この条例は、平成6年4月1日から施行する。

附　則（平成14年条例第66号）
この条例の施行期日は、規則で定める。
（平成15年規則第6号で平成15年3月28日から施行）

5 なごや新交通戦略推進プランの成果目標と達成状況

目標	基本方針	成果目標			評価	
		成果指標	現状値（計画策定時）	目標値（2020 年度）	達成状況	
安心・安全で便利な交通	誰もが利用しやすい交通システムの実現	地下鉄の可動式ホーム柵の設置駅数（乗換駅は路線別に計上）	11 駅（2010 年度）	79 駅	**79 駅**（2020 年度）	◎
		公共交通機関を便利で利用しやすいと思う人の割合	63%（2010 年度）	80%	**75%**（2020 年度）	↗
	安全を確保した交通環境の形成	歩行者と自転車の通行空間が分離されている道路の延長（累計）	61km（2009 年度）	110km	**108.0km**（2020 年度）	↗
		徒歩や自転車などで移動するときに安心・安全だと思う人の割合	32%（2010 年度）	55%	**47%**（2019 年度）	↗
環境にやさしい交通	低炭素型交通体系の実現	市内の鉄道及び市バス１日あたり乗車人員合計	227 万人（2009 年度）	239 万人	**262 万人**（2019 年度）	◎
		移動手段を自家用車から公共交通機関や自転車に変えた、変えても良いと思う人の割合	67%（2010 年度）	80%	**43%**（2020 年度）	↘
	交通エコライフの推進	市内主要地点１日（平日）あたり自動車交通量の合計（45 地点双方向）	147 万人（2009 年）	127 万台	**136 万台**（2019 年）	↗
		環境にやさしい行動を意識して移動する人の割合	55%（2010 年度）	75%	**62%**（2020 年度）	↗
まちのにぎわいを支える交通	歩いて楽しいまちの創出	都心部の歩行者通行量（名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の６地点合計）	54,602 人（2009 年度）	63,000 人	**44,632 人**（2020 年度）	↘
		まちを歩いて楽しいと感じる人の割合	47%（2010 年度）	70%	**48%**（2020 年度）	↗
	まちの活力を支える交通環境の形成	都心部の幹線道路について複数ブロックを含む車線減を伴った道路空間再配分の実施	－	1 路線以上	－	×
		都心部を歩いていて活気があり賑わっていると感じる人の割合	56%（2010 年度）	75%	**58%**（2020 年度）	↗

※2020 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により前年度から数値が大きく変化している指標があります。

（◎：達成　↗：計画策定時より進捗　×：未実施）

6 用語集

番号	行	用語	解説
1	あ行	アジア競技大会	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		アドバンテージ	(他より)有利、好都合、(他より有利な立場にあることから生じる)利益、有利な点、強み、長所。
4		意識のバリアフリー	誤った「障害者観」を正し、「障害者を取りまく社会の意識が変われば障害者の生活が変わる」という考え方。
5		インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。
6		インフラ	道路や公園、上下水道施設など、生活や産業の基盤となる施設。インフラストラクチャー。
7		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。
8		駅勢圏	交通計画において、ある鉄道駅を利用する人の多くが居住しているものと想定した範囲を指す。明確な基準はないが、徒歩などにより10分程度で駅に到達できる、およそ鉄道駅を中心とした半径800～1000mの範囲をいう場合が多い。
9		エコドライブ	環境負荷の軽減に配慮した自動車の運転方法や使い方のこと。
10		沿道・界隈活性化	道路と沿道施設が一体となることで賑わいのある都市空間が創出されること。
11		オペレーションコスト	主に配送などの物流費や業務対応のための人件費などといった費用のこと。
12		オープンカフェ	歩道や広場などの屋外の開放的な空間に作られた喫茶店やレストラン。
13	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。
14		カーシェアリング	１台の自動車を、複数の人が、共同で使うこと。
15		カーブサイドマネジメント	カーブサイド（路肩）を中心とした街路空間を、時間帯別に通退勤バスの停留所やパークレット、荷捌きなどの用途によって変わるように整備していくこと。
16		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。
17		カーボンニュートラルポート/CNP	水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵・利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする港湾のこと。

番号	行	用語	解説
18	か行	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。バス専用レーンの設定等がされている基幹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。
19		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、都市空間等のこと。
20		帰宅困難者	災害時に外出している者のうち、近距離徒歩帰宅者（近距離を徒歩で帰宅する人）を除いた帰宅断念者（自宅が遠距離にあること等により帰宅できない人）と遠距離徒歩帰宅者（遠距離を徒歩で帰宅する人）。
21		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。
22		緊急輸送道路	災害の発生により道路が被害を受けた場合、緊急通行車両の移動の確保及び人・物資輸送を円滑に行うため、緊急に応急復旧を要する道路。
23		グリーンスローモビリティ	時速20㎞未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。
24		ゲリラ豪雨	予測が困難な、突発的で局地的な豪雨。
25		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となる。名古屋市では、市バス500m、地下鉄800m以上の地域を指す。
26		交通エコライフ	自動車に頼らず、バスや鉄道、徒歩、自転車等の環境にやさしい交通手段を賢く使い分けるライフスタイルのこと。
27		交通結節点	異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え･乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。
28	さ行	シェアリング・エコノミー	典型的には個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸し出しを仲介するサービス。貸主は遊休資産の活用による収入、借主は所有することなく利用ができるというメリットがある。
29		自動運転技術	レベルが５段階あり、レベル１「運転支援」、レベル２「部分運転自動化」、レベル３「条件付運転自動化」、レベル４「高度運転自動化」、レベル５「完全運転自動化」となっており、国ではレベル３以上を自動運転システムと呼称している。レベル３以上の高度な自動運転システムは未だ開発段階の技術であり、あらゆる道路環境や気象条件等で自動運転車が完全に安全な走行が行える技術水準に至っていない。
30		シェアサイクル	サイクルシェアリングの１つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。

番号	行	用語	解説
31	さ行	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。
32		常住人口	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。
33		昇龍道プロジェクト	魅力的な観光資源が凝縮している中部北陸９県の海外へのプロモーションを図り、中部北陸圏へのインバウンドを推進するためのプロジェクト。
34		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、乗り継ぎ等の交通機関間の「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。
35		新型コロナウイルス	人や動物の間で広く感染症を引き起こすコロナウイルスの新型として新たに見つかったウイルスのこと。飛沫や接触によって感染する感染症として2019年末前後から世界的に流行し、多くの死者が発生したほか､経済的にも多くの損失を引き起こした。
36		人口カバー率	第四次答申で定義されたモデル路線網におけるバス停勢圏（500m）、鉄道駅勢圏（800m）によってカバーされている面積に住んでいる人口の比率。
37		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。
38		ストロー現象	高速交通機関の整備により集積の大きな都市に小さな都市の都市機能が吸収される効果のこと。一部では高速交通機関の整備によるその経路上の中間地域の空洞化現象とも定義される。
39		スーパー・メガリージョン/SMR	東京、名古屋、大阪はスーパー・メガリージョンと呼ばれる大都市圏域を形成しているが、スーパー・メガリージョンは、その三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ、リニア中央新幹線全線開業により一体化し形成される世界最大の人口を有する巨大都市圏のこと。
40		３Ｄモデル	３次元的に描かれたコンピュータグラフィックス(CG)で、立体的な形状データのこと。
41		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。
42		政令指定都市	政令で指定される人口50万人以上の市のこと。現在20都市。
43		戦災復興区画整理	第２次世界大戦による戦災都市の復興事業として行われた土地区画整理事業のことで、名古屋市は市域の７割近くが戦災復興区画整理によって整備されている。
44	た行	ダイナミックプライシング	ピーク時間帯とオフピーク時間帯の料金等に差をつけること。ピーク時間帯の利用者を分散させ、混雑緩和を図ることが期待される。

番号	行	用語	解説
45	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、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。
46		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、物流サービス等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。
47		地域巡回バス	区役所、支所、病院、大規模商業施設、商店街、地下鉄駅など、地域の日常生活に密着した施設を巡回する路線。
48		駐車マネジメント	交通混雑地区の駐車場の適正な利用促進や円滑な都市交通の実現を図るために、駐車場の供給や配置の誘導及び駐車場情報の提供、パークアンドライドの推進等の総合的な駐車施策を展開すること。
49		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。
50		データプラットフォーム	膨大なデータについて蓄積、加工、分析を一貫して出来るようにするデータ分析の基盤のこと。
51		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。
52		デュアルモード	道路の中央分離帯上に設けた高架専用軌道を、車両の前後輪に取り付けた案内装置の誘導で走り、さらに平面の一般道路も同一車両で連続して走行できるなど、輸送モードをまたがって運行する新たな輸送サービスのこと。
53		テレワーク	「tele = 離れた所」と「work = 働く」をあわせた造語で、情報通信技術（ICT = Information and Communication Technology）を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。
54		道路率	土地全体（行政区域面積）に占める道路の面積の割合。
55		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。
56		都市計画道路	都市の基盤となる道路として、あらかじめ位置・経路・幅員などが都市計画によって定められた道路。

番号	行	用語	解説
57	た行	都心ループバス	中心市街地である名古屋から栄、大須を経由して買い物客などの需要に対応する路線として運行している。
58		トリップ	人の動き。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。
59	な行	名古屋大都市圏	経済、社会、文化など、広範な分野で緊密な関係を持つなど、一体的な地域として捉えられる広域的な圏域であり、名古屋市を中心に、愛知、岐阜、三重県下にまたがるおおよそ半径40～50kmの範囲。
60		南海トラフ	日本列島の南側を走る水深4000m級の深い溝（トラフ）のこと。南海トラフでは、陸側のユーラシアプレートの下に海側のフィリピン海プレートが沈み込んでおり、プレートの境界付近では、東海地震、東南海地震、南海地震などの巨大地震が繰り返し発生している。
61		二次交通ネットワーク	拠点となる空港や鉄道の駅から目的地までの交通のこと。
62	は行	パークアンドライド	自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する交通手法。
63		パークレット	道路の一部を使って、人が憩い、飲食し、ゆっくりできるオープンスペースを生み出す新しい取り組みのこと。
64		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。
65		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。
66		バリアフリー	高齢者・障害者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害を除去するという考え方。
67		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。
68		ピクトグラム	不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設等において、文字・言語によらず対象物、概念または状態に関する情報を提供する図形。視力の低下した高齢者や障害のある方、外国人観光客等も理解が容易な情報提供手法として、日本を含め世界中の公共交通機関、観光施設等で広く掲示されている。
69		福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関では要介護者、身体障害者等に対して十分な輸送サービスができないと認められる場合にNPO法人、公益法人、社会福祉法人等が実費の範囲で、営利とは認められない範囲の対価によって乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドアー・ツー・ドアーの個別輸送サービスのこと。

番号	行	用語	解説
70	は行	フリンジ駐車場	都心部の自動車流入を抑制し，道路交通混雑の緩和を目的として，都心周辺部で公共交通に乗り換えて都心部に行くために、都心周辺部に設置する駐車場。
71	ま行	みちまちづくり	自動車が中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”へと変えることで“まち”を変えていく取組みのこと。
72		モビリティマネジメント	当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。
73	や行	ユニバーサルデザイン	年齢、性別、身体、国籍など、人々が持つ様々な特性や違いを越えて、はじめからできるだけ全ての人が利用しやすいように配慮して、施設、建物、製品、行事等のデザイン（計画・実行）をする考え方。
74	ら行	ラストマイル	出発地から交通結節点、または交通結節点から目的地までの公共交通手段のない区間のこと。
75		リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。
76		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。
77		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。
78		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。
79		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。
80		リードタイム	各工程の始まりから終わりまでかかる所要期間。
81		ロジスティクス機能	物流の諸機能を高度化し，調達，生産，販売，回収などの分野を統合して、需要と供給との適正化を図るとともに顧客満足を向上させ、併せて環境保全，安全対策などをはじめとした社会的課題への対応を目指す戦略的な経営管理機能。
82	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。
83		API（Application Programming Interface）	あるサービスの機能や管理するデータ等を他のサービスやアプリケーションから呼び出して利用するための接続仕様等のこと。

番号	行	用語	解説
84	英数	BRT（Bus Rapid Transit）	連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのこと。
85		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。
86		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。
87		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。
88		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。
89		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。
90		SDGs（Sustinable 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。
91		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。

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～
名古屋市交通問題調査会　諮問第４号答申
2022 年 2 月 17 日

発行　名古屋市
編集　名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課
名古屋市中区三の丸三丁目 1 番 1 号
TEL　972-2724　　FAX　972-4710