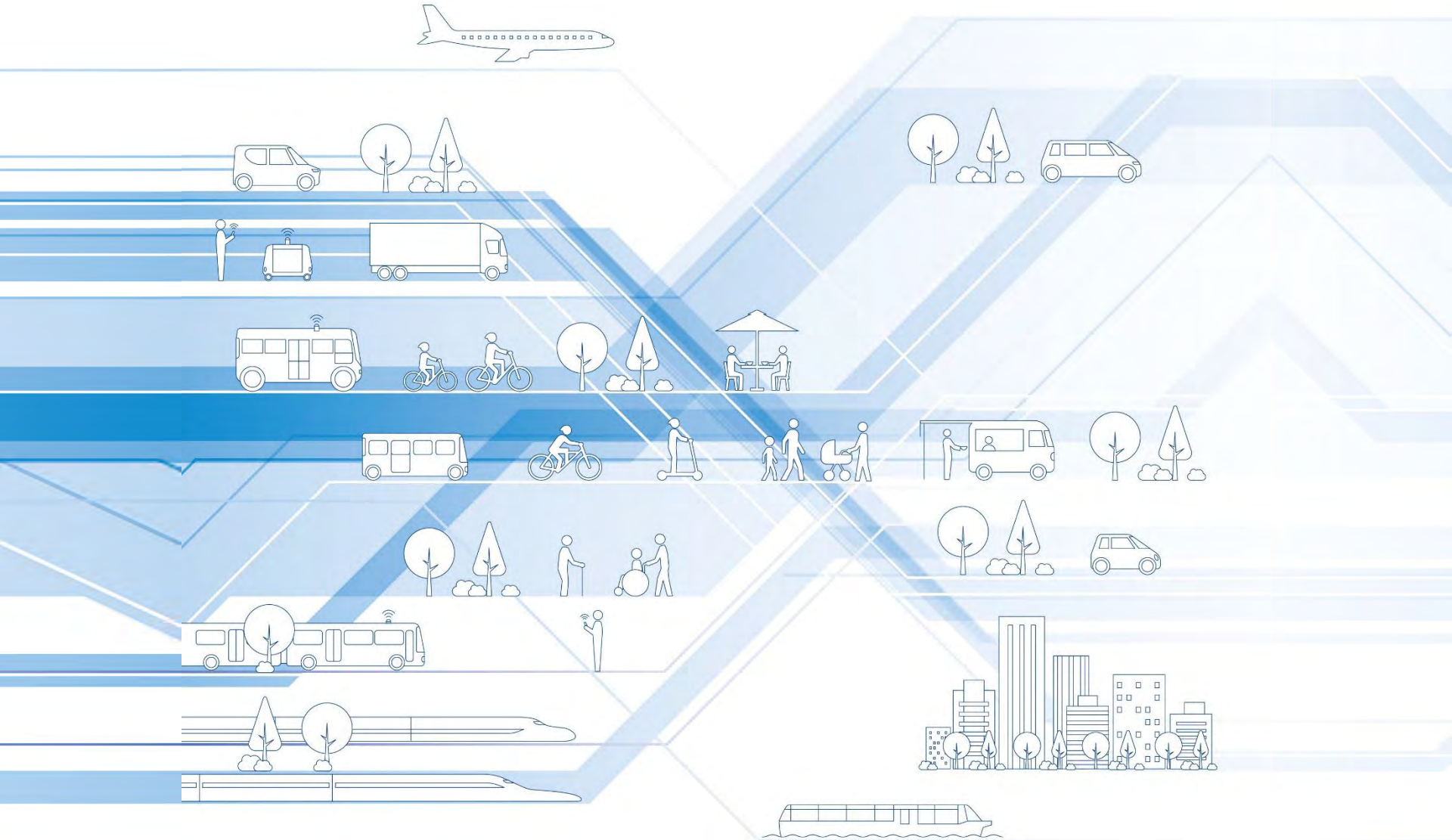
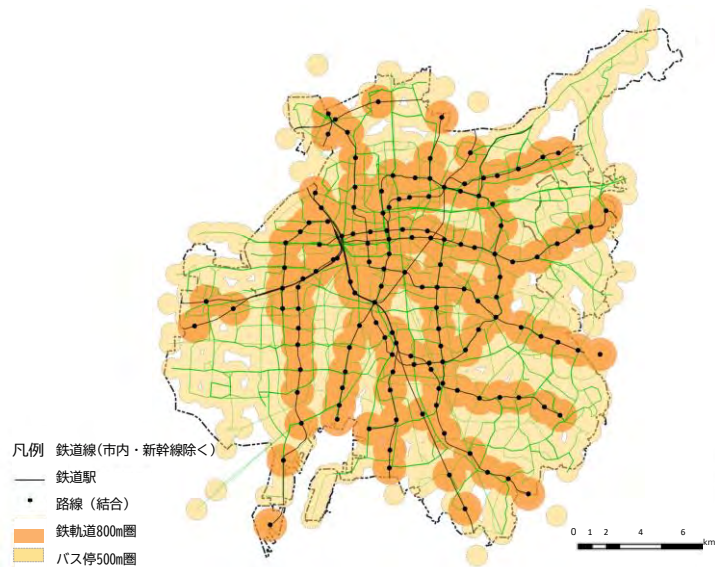


「最先端モビリティ都市」の実現に向けて

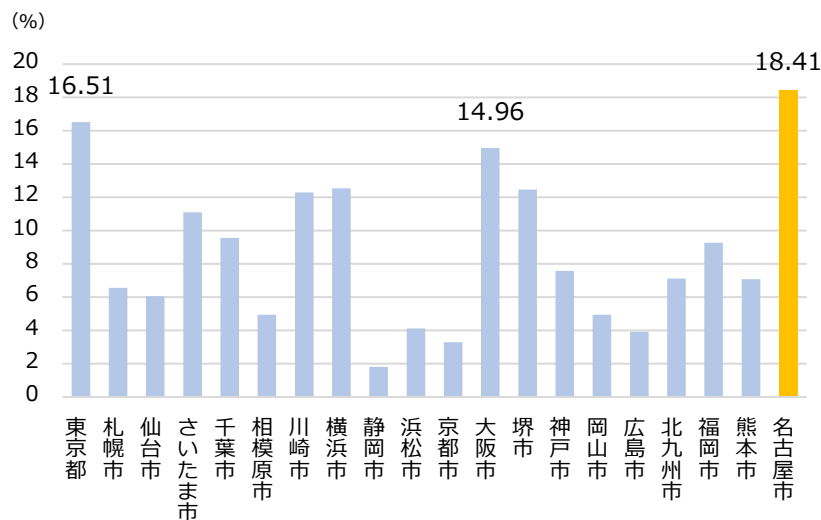


令和5年3月 名古屋市住宅都市局長 日下 雄介

名古屋市内の交通の整備状況は、おおむね市域全域を公共交通が担い、道路率は約18%と政令指定都市で最も高い。



《公共交通の駅勢圏等(駅800m、バス停500m)》



※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

《各政令市の道路率》

豊かな道路空間を活かして、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いる。

<基幹バス>



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>



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）>



全国初

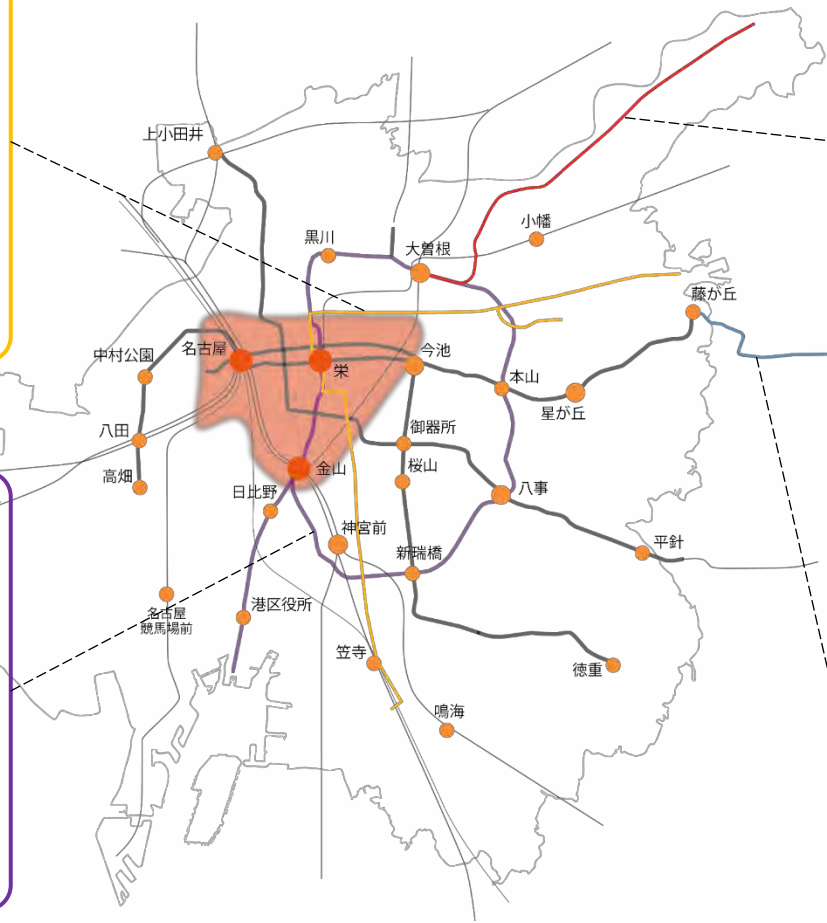
地下鉄環状運転（2004.10.6環状化）

<リニモ>

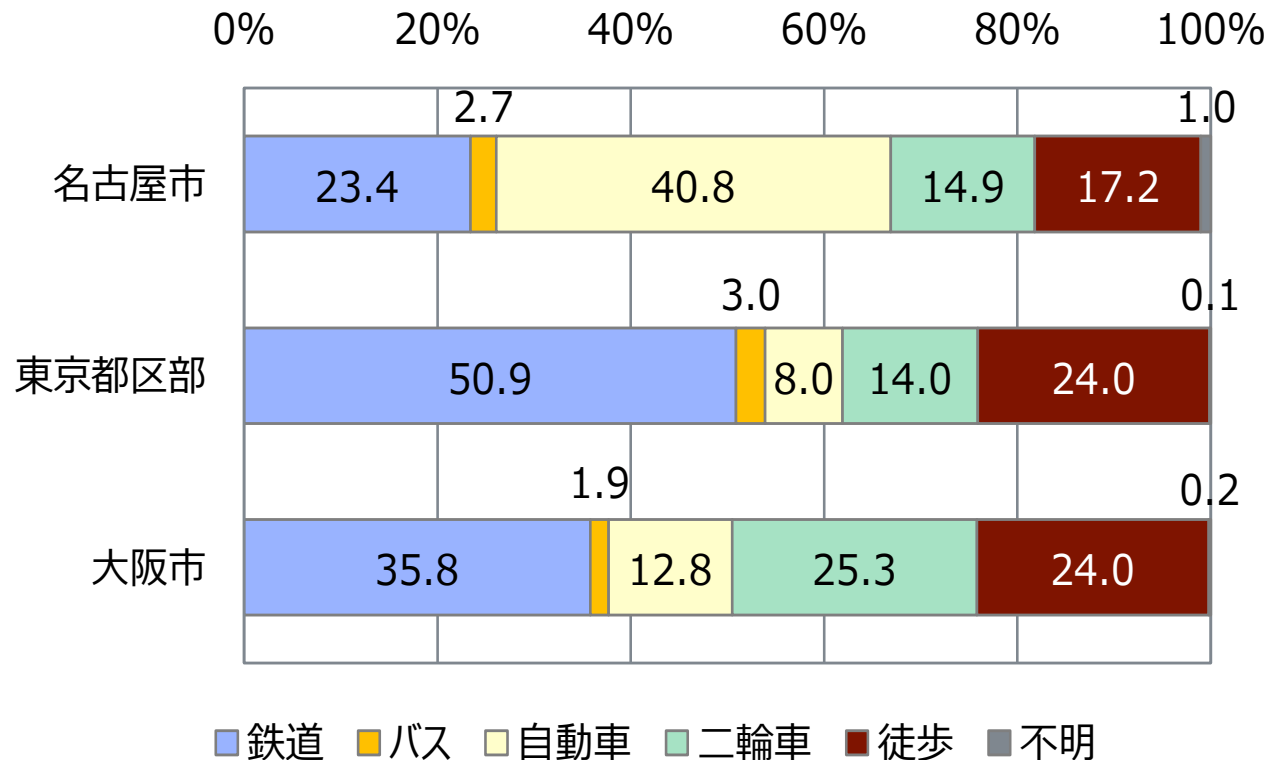


全国初

リニアモーターカーの常設実用路線（2005.3.6開業）



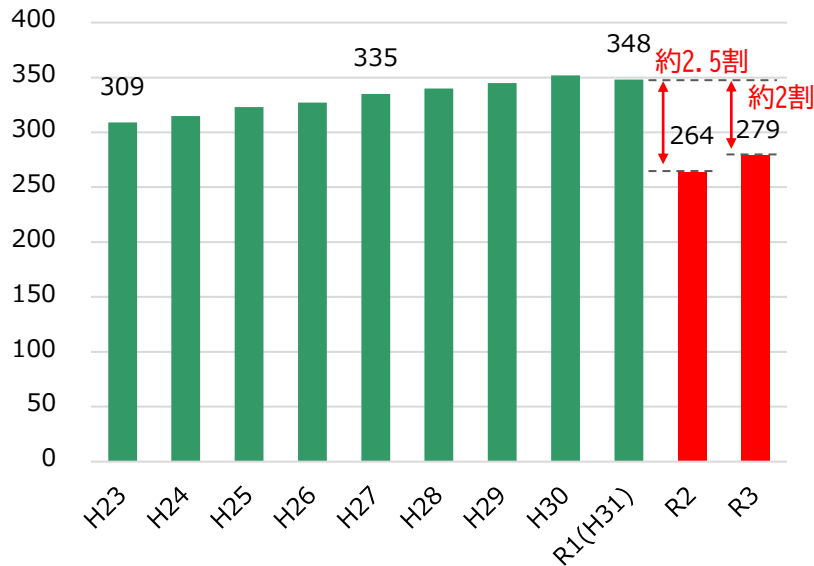
名古屋市は、東京都区部や大阪市と比べ、自動車利用は非常に高く、公共交通（鉄道・バス）利用は低い。



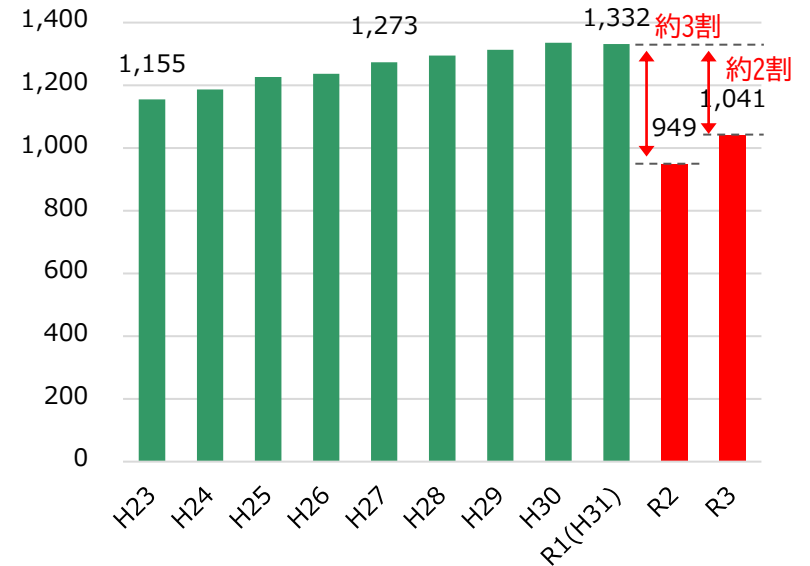
出典：名古屋市 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年度）
東京都区部 第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
大阪市 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2010年度）

市営地下鉄、市営バスの利用状況は、感染拡大以前の令和元年度と比較すると

- ・令和2年度においては、市営バスでは約2.5割、市営地下鉄では約3割の減少
- ・令和3年度においては、どちらも約2割の減少



<市営バス>



<市営地下鉄>

出典：名古屋市交通局

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

<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

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 など）



【先進技術】

（ICT、自動運転技術 など）

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

Point リニア中央新幹線, スーパーターミナル化, SRT, 名古屋港

- ◎名古屋駅周辺における交通機能の強化
- ◎回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム（SRT）の導入

展開2

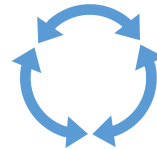
持続可能な公共交通ネットワークの形成

Point 自動運転, 地域公共交通計画, カーボンニュートラル, MaaS

- ◎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

魅力的な都心ゾーンの形成

全市的な展開



豊かな生活圏の形成

都心ゾーンへの来訪者増加による賑わい創出

展開3

まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

Point ウォークアブル, 道路の使い方, 回遊性, 名古屋高速道路

- ◎沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出
- ◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

展開4

地域のニーズに応じた移動環境の形成

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

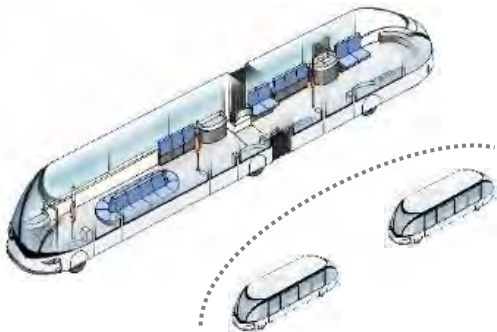
- ◎ラストマイルを担う移動手段などについて考える地域主体のまちづくりの推進
- ◎公共交通空白地への移動手段の導入

都心部の回遊性向上や賑わいの拡大に向け、まちづくりと一体となった新たな路面公共交通システム「SRT」(Smart Roadway Transit)の導入を検討。

■ SRT構想 (H31.1)

最終的に目指すシステムの姿

○車両のイメージ



○走行空間のイメージ



○乗降・待合空間のイメージ

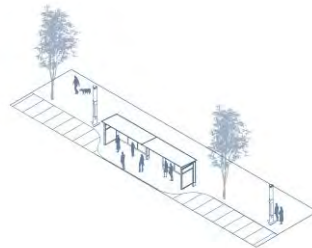


将来的には、自動運転技術の実装を見据えつつ、車両、走行空間、乗降・待合空間や運行サービスが一体的に機能することで、ストレスフリーで楽しい移動の実現を目指す。

■導入の進め方

1 当初運行時

- ・名古屋駅-栄間を東西につなぐ広小路通に連節バスを導入。
- ・停車帯を活用した乗降・待合空間の整備や、デジタル技術の活用による利便性や付加価値の向上を検討。

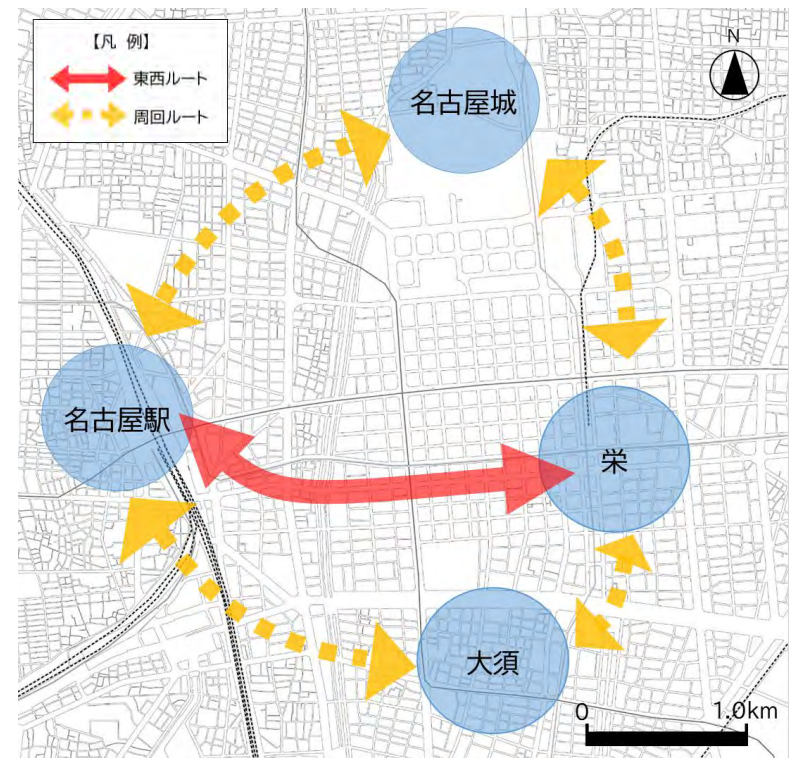


出典: NACTO Blueprint for Autonomous Urbanism

◀ 当初運行時のルート及び車両、乗降・待合空間のイメージ ▶

2 将来の展開

- ・アジア・アジアパラ競技大会やリニア中央新幹線の開業に向けて、段階的に都心部周回ルートの形成を目指す。



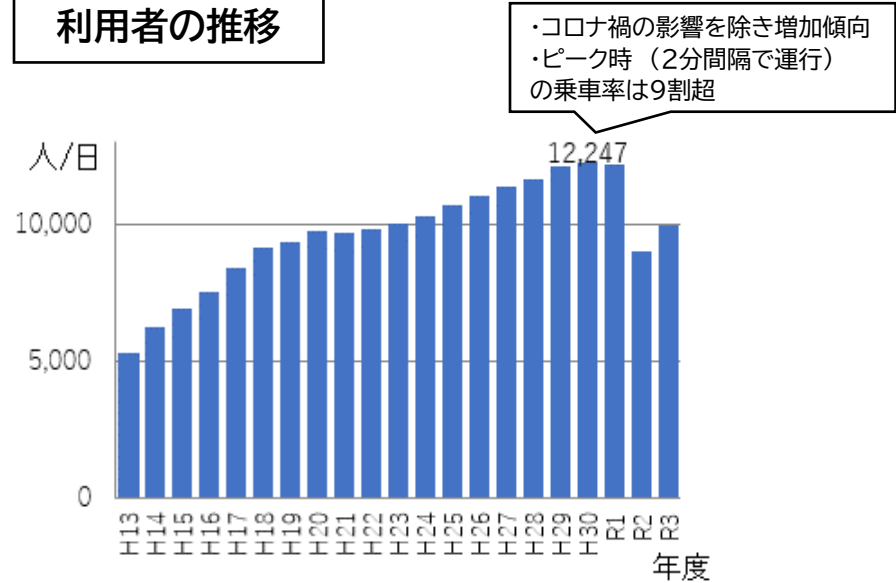
◀ 運行ルートの拡大イメージ ▶

ガイドウェイバスの現状

路線



利用者の推移



デュアルモード走行 (高架区間と平面区間を連続走行)

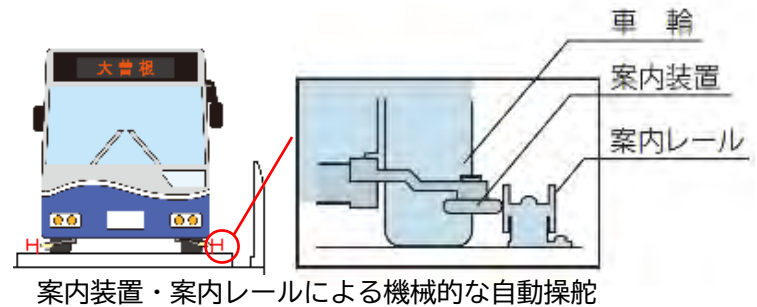


高架区間



平面区間

ガイドウェイバスシステム



日本で唯一のシステム

名古屋交通計画2030に位置付け(予定)

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

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

現行システムの課題

車両調達困難性

- ・ 特殊部品・特殊改造のためメーカーの製造が困難

高齢者・身障者等対応

- ・ ノンステップバスではない



ステップリフトで対応

輸送力の限界

- ・ ピーク時輸送力の限界に近づく

労働集約型の事業構造

- ・ 高コスト構造、運転手不足懸念

自動運転技術導入による解決策

機械的な操舵から自動運転バスによる操舵・加減速

- ・ 特殊改造のバスから汎用的な自動運転バスへの転換

ノンステップバス化

- ・ 高齢者・身障者・ベビーカー等の乗降性を改善



乗降性の改善

隊列走行の導入による輸送効率の向上



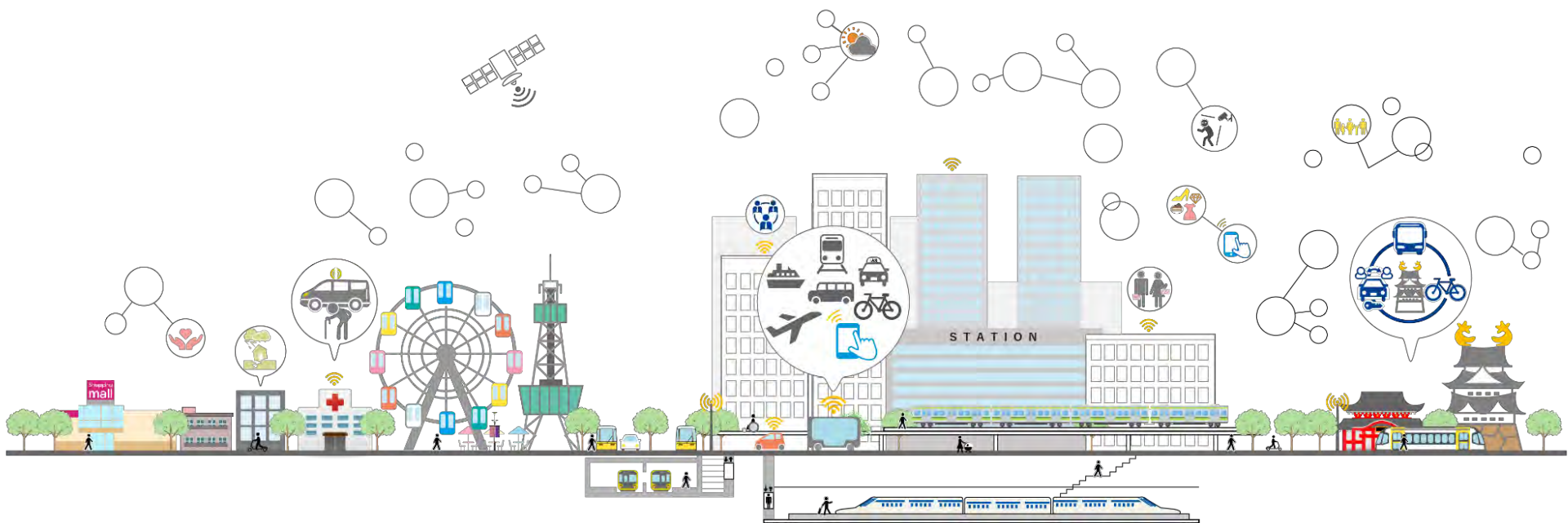
先頭車：有人運転
(自動操舵・自動加減速)

後続車：隊列走行
(後続車の無人化)

令和5年度に
自動運転バス
による実証実
験を予定

「地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点」における「名古屋市と春日井市を結ぶ名古屋東北回廊プロジェクト」を推進。

ご清聴ありがとうございました



名古屋地域公共交通協議会（令和5年2月13日設立）

- 目的：地域公共交通計画の策定及び実施に関し必要な協議を行う。
- 構成員：学識経験者，交通事業者，公共交通利用者，道路管理者，地方公共団体，その他必要と認める者など
- 根拠法令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び道路運送法



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