

移動手段の選択肢を増やし、

マイカーに頼らなくても、楽しく移動できます。移動の選択肢



■ LRT

現 状

- 高齢化が進む中、マイカーに頼らなくても移動できる環境整備が求められています。
- ガイドウェイバスやリニモなど、先進的な交通手段の導入に取り組んでいます。

将 来



■ 路線バス



四間道・円頓寺の歴史の町並み



名古屋駅周辺の高層ビル群



納屋橋



■ 地下鉄

1

新たな路面公共交通システムの導入

新たな路面公共交通の導入を検討・推進することで、移動の選択肢を多様化し、公共交通の利便性を高めます。

㊦ 都市の魅力を向上させるLRT又はBRTの導入検討

● 都心部

45

㊦ 歩行者の回遊を向上・支援するちよい乗りシステム（ちよい乗りバス、コミュニティサイクル等）の導入に向けた環境整備

● 都心部 ● 拠点駅そば

46

快適に楽しく移動できるまちへ

が増えて、市民だけでなく、来街者も移動しやすくなっています。



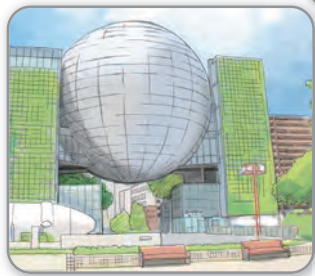
名古屋城・名城公園



■ ちょい乗りバス



オアシス 21・テレビ塔



名古屋市科学館・美術館



大須観音・大須商店街



■ コミュニティサイクル

2 さまざまな移動手段の導入と連携

新たに開発・展開される移動手段の導入や公共性の高い移動手段の利便性向上により、より多くの人たちがシームレスに移動できる環境を実現します。

㊦ 公共性の高い移動手段の利便性向上

㊦ 公共空間を積極的に活用した新しい移動手段の検証と普及促進

● 都心部 ● 拠点駅そば 48

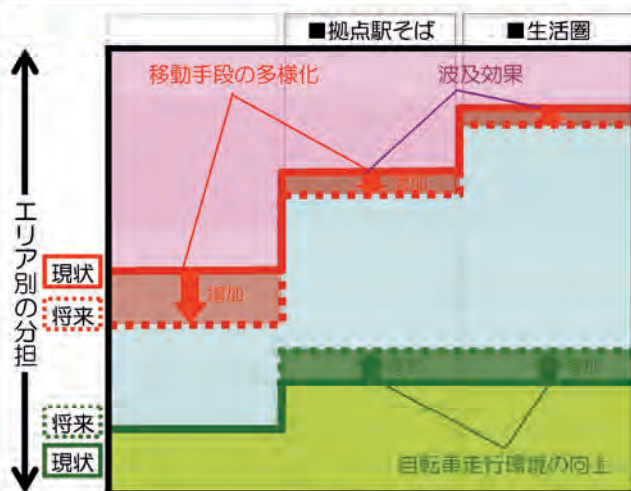
● 都心部 ● 拠点駅そば 48

新たな路面公共交通システムの導入

施策展開の全体方針

☆将来の交通分担の考え方

自動車交通が集中する都心部を中心に移動手段を多様化し、また、都心部以外では、バスや自転車の利用環境改善により、鉄道駅等へのアクセス利便性を高めることで、自動車から公共交通への転換を促進します。



公共交通

公共交通は、都心部の利便性を高めて、都心へ流入する自動車からの転換の受け皿とします。

自動車

自動車は、他の移動手段で移動が難しい場合の移動手段とします。

自転車

自転車は、走行空間を確保し利便性を高めるとともに安全に利用されるようルール、マナーなどの啓発を行います。都心部では個人所有から共有への転換により放置自転車を減らし、周辺部では駅などへのアクセスとして自動車からの転換の受け皿とする対策をあわせて行います。ただし、短距離の移動は減少させます。

図 4-3-1 将来の交通手段の分担イメージ

☆路面公共交通システム導入の考え方

上下移動が少なく、細やかなサービスを提供する新たな路面公共交通を充実することで、歩行者の回遊性やまちの賑わいを向上していきます。

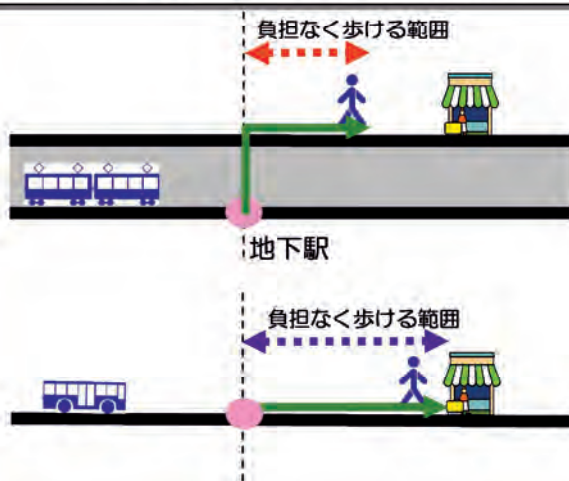


図 4-3-2 歩ける距離のイメージ

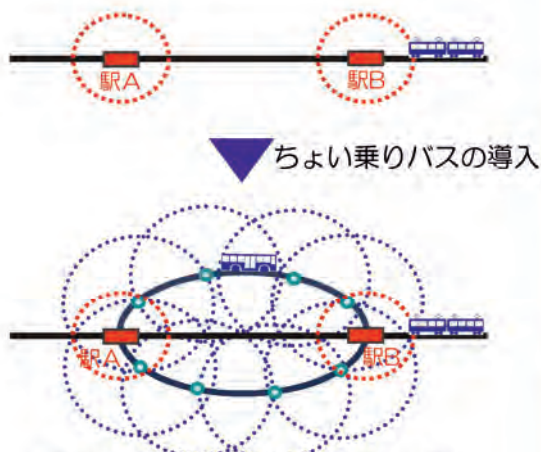


図 4-3-3 路面公共交通がもたらす回遊エリア拡大のイメージ

〔期待される効果〕

- ・都心部を楽しみながら移動でき、まち全体が回遊性の高い空間になります。
- ・既存の公共交通をさらに有効に活用でき、より多くの人々が公共交通を快適に利用できるようになります。

具体的な展開内容

施策ア：都市の魅力を向上させるLRT又はBRTの導入検討＜都心部＞

◆LRT や BRT の導入検討

回遊性や賑わいの向上、名駅・栄間の連携強化、トランジットモールを導入した場合の相乗効果など、まちづくりの視点から都心部における LRT や BRT の導入について検討します。あわせて、既存公共交通との連携や公共交通サービスのあり方（地域公共交通計画）の視点からも検討し、本市における LRT や BRT の位置づけや路線、効果、課題等を整理します。



図 4-3-4 検討の考え方

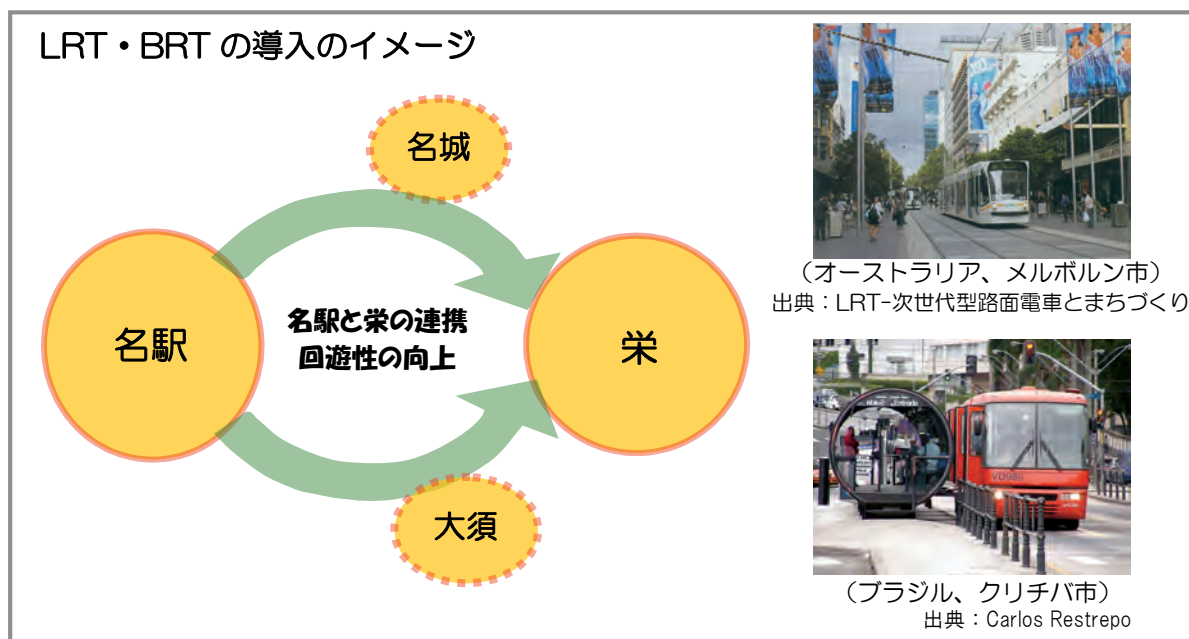


図 4-3-5 LRT・BRT の導入のイメージ

表 4-3-1 国内の導入・検討事例

分類	導入済・工事中	検討中・計画中
LRT	富山ライトレール など	宇都宮市、熊本電鉄、京都市、札幌市 など
BRT	岐阜市、JR 大船渡線 など	新潟市、相模原市 など
トランジットモール	前橋市、金沢市、那覇市	松山市、長崎市、姫路市 など

施策イ：歩行者の回遊を向上・支援するちょい乗りシステム（ちょい乗りバス、コミュニティサイクル等）の導入に向けた環境整備《都心部、拠点駅そば》

◆ちょい乗りバス、コミュニティサイクルの導入に向けた環境整備

商業、業務、観光施設などが集積する地区において、歩行者の回遊性を高め、まちの賑わいを創出する都市の装置として、来訪者、就業者等が気軽に“ちょい乗り”できるちょい乗りバスやコミュニティサイクルの導入に向け、事業スキームの構築や既存公共交通との連携等の環境整備を進めます。

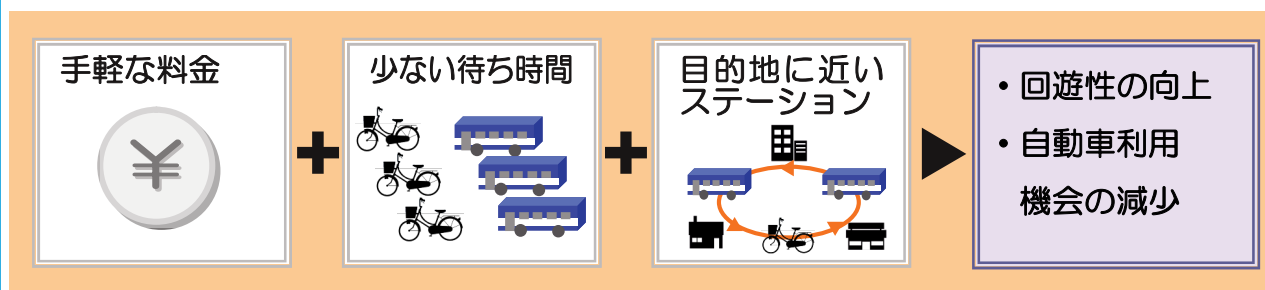


図 4-3-6 都心部におけるちょい乗りシステムの内容

ちょい乗りバス



名チャリ



課題や検討事項

- ・バス停やステーションの確保
- ・事業採算性の確保
- ・民間事業者、地域との連携
- ・既存公共交通との連携 など

図 4-3-7 ちょい乗りバス、名チャリの課題・検討事項

さまざまな移動手段の導入と連携

施策展開の全体方針

☆導入・連携の考え方

今後のまちづくりにおいて位置付けが必要なさまざまな移動手段について、シェアリング等の新たな使い方とあわせ、本市の公共空間を積極的に活用した社会実験等を通して、効果や課題を整理し、位置付けを明確にします。

(位置付けが必要な移動手段)

表 4-3-2 各移動手段の区分とまちづくりにおける課題

区分	公共性が認められる	短距離の移動を支援する	環境にやさしい
対象	 タクシー・観光バス等	 超小型モビリティ等	 EV・PHV 等
まちづくりにおける課題	- 総合交通体系の中での役割 - 利便性の向上	- まちの中での活用方策 - 利用環境	普及促進

(新たな使い方)

1) 乗り物のシェアリング

複数の人で乗り物を共同で使用します。

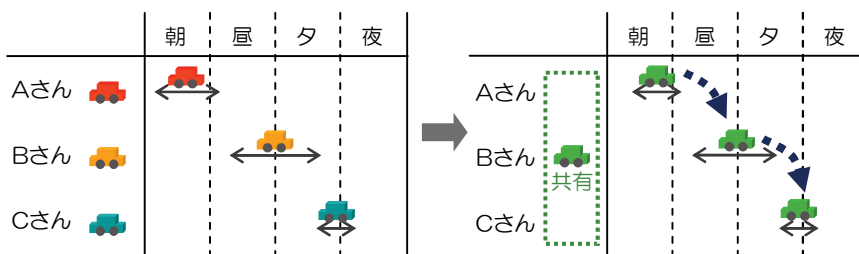


図 4-3-8 乗り物のシェアリングのイメージ

2) 空間のシェアリング

限られた道路空間をシェアリングし、有効に活用します。

〔期待される効果〕

- 既存交通と新たな移動手段が連携し、幅広い世代のさまざまなニーズに合った交通環境が形成されます。

具体的な展開内容

施策ア：公共性の高い移動手段の利便性向上《都心部、拠点駅そば》

◆公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保

多数の人が共同利用する観光バスやスクールバス等、また、公共交通では対応が困難な場合のタクシー利用等については、それらが有する公共性に配慮し、空間再配分後の走行空間や乗降・待機・駐車空間の確保について検討し、環境整備を図ります。

施策イ：公共空間を積極的に活用した新しい移動手段の検証と普及促進

《都心部、拠点駅そば》

◆シェアリングシステムの普及促進

都心部、拠点駅そばにおける公共施設の駐車場や公共空間等を活用し、自動車をはじめ、今後導入が想定される新しいモビリティについても、シェアリングによる利用を普及促進します。



専用の駐車スペースが、路上パーキングメーターや商業ビルのエントランスなど各所に設置されており、民間会社（car2go）が運営を担当している。

図 4-3-9 カーシェアリングシステム
（オランダ・アムステルダム の car2go）

◆新たに開発される移動手段の検証

モビリティ先進都市として、新しい移動手段の走行環境等の課題やまちづくりの中での活用方策について、社会実験等を通して検証します。



出典：横浜市中区 HP

図 4-3-10 横浜市超小型モビリティ社会実験
（ヨコハマモビリティ プロジェクトゼロ）



出典：Kenji Momota、ダイヤモンド社

図 4-3-11 超小型モビリティ走行体験
（つくば市 セグウェイツアー）