

「なごや新交通戦略推進プラン」成果目標（平成25年度末）

目 標	基本方針	成果目標				
		成果指標	当初値	現状値	数値目標	
			平成22年度	平成25年度	平成27年度	平成32年度
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	23駅	45駅	79駅
		公共交通機関を便利で利用しやすいと思う人の割合	63%	—※1 65% (23年度)	70%	80%
	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 (21年度)	94.5km	85km	110km
		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%	—※1 28% (23年度)	45%	55%
	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 (21年度)	—※2 234万人 (24年度)	234万人	239万人
		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%	—※1 69% (23年度)	75%	80%
環境にやさしい交通	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）	147万台 (21年)	—※3 139万台 (24年)	134万台	127万台
		環境にやさしい行動を意識して移動する人の割合	55%	—※1 60% (23年度)	65%	75%
	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 (21年度)	64,046人※4	61,000人	63,000人
		まちを歩いて楽しいと感じる人の割合	47%	—※1 47% (23年度)	60%	70%
まちの賑わいを支える交通	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
		都心部を歩いている活気があり賑わっていると感じる人の割合	56%	—※1 55% (23年度)	65%	75%

※1：次回の市民アンケートによる指標値の公表は、平成27年度を予定しています。
 ※2：平成25年度末時点において把握可能な数値としては、平成25年度名古屋市統計年鑑に掲載されている平成24年度の数値となります。
 ※3：平成23年より交通量測定地点数が変更されたため、増減率を加味した補正台数としています。
 ※4：平成25年度における歩行者交通量については、イベント開催による影響があったと考えられます。

「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム（平成25年度実施状況）

（1）全市的「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

推進プランの具体化		
	実行計画の策定・推進	“みちまちづくり”を推進するために、平成23年度に設置した有識者や事業者団体の関係者などの委員で構成する協議会で調査・審議を行い、9月になごや交通まちづくりプランの素案を策定しました。 この素案について、利害関係者へのグループインタビューや無作為抽出した市民によるワークショップ“みちまち市民ミーティング”などを通して利害関係者や市民の意見を聴取・反映し、3月になごや交通まちづくりプランの案を作成しました。
交通基盤整備・拡充		
	都市計画道路整備	- 幹線道路の整備率 90.4%（平成25年度末） 事業中路線…30箇所（うち「都市計画道路整備プログラム」対象路線7箇所着手） - 道路と鉄道の立体交差化 事業中箇所数…3箇所 小幡架道橋(名鉄瀬戸線) 長須賀架道橋(近鉄名古屋線) 御田入道橋（御田・神宮前1号踏切）
	道路アセットマネジメント	アセットマネジメント手法を用いた計画的で効率的な維持管理を行いました。
	市営交通事業	市バス・地下鉄の一体的なサービスを安定的に提供し、市民の移動手段を確保する役割を果たしていくため、市営交通事業経営健全化計画（計画期間：平成21年度から28年度）の諸施策に取り組みました。 収支の予算額（括弧内は計画値） 〔市バス事業〕 経常収支：15億円（8億円） 資金不足額：△29億円（△68億円）、資金不足比率：14.9%（35.1%） 〔地下鉄事業〕 経常収支：72億円（11億円） 実質資金不足額：△2,532億円（△2,648億円）
誰もが利用しやすい交通システムの実現		
	地域公共交通計画（LTP）	計画策定の必要性について検討するにあたり、本市の交通を取り巻く現状及び将来の見通しを踏まえ公共交通に係る課題を整理しました。
	地下鉄駅のバリアフリー対策	東山線の可動式ホーム柵設置に向けた定位置停止のための車両購入及び改造等を行いました。
	バリアフリー化の推進	児童福祉センター周辺地区と森孝しぜんかん周辺地区を整備しました。
	ITSの推進	愛知県ITS推進協議会等へ参加し、ITS技術の情報収集を行いました。
安全を確保した交通環境の形成		
	交通安全教育・啓発	自転車シミュレータを活用した参加体験型の交通安全教室や幼児・小学生・高齢者など年代別の交通安全教室を開催しました。 事故情勢に応じ、効果的な広報啓発を実施し、高齢者や自転車利用者等の交通安全意識の高揚を図りました。
	緊急輸送路確保	- 橋りょうの耐震改築 改築計画の橋梁について、5橋（運河橋、篠原橋、中川橋、三階橋、夫婦橋）で実施しました。 - 既存橋りょうの耐震補強 新前田橋等について落橋防止装置の設置、橋脚補強を行いました。
低炭素型交通体系の実現		
	ICカード乗車券	ICカード乗車券の交通利用促進キャンペーンを実施しました。
	共通運賃制度	今後、地域公共交通計画（LTP）の検討の中で調査・検討を行う予定です。
交通エコライフの推進		
	モビリティマネジメント	- より広く市民にMM（モビリティ・マネジメント）を体験してもらうために、平成20年度末にMM支援サイト「みんなでトクする日常の移動を考えるプロジェクト」を開設し、MMの普及啓発を継続的にを行っています。 - 交通エコライフを推進するために、交通行動が定着していない転入者向けに、平成25年度からの転入者向けの配布物である「ようこそ名古屋へ（くらしの便利帳、年8万部発行）」に、クルマの利用を控える意識づけ情報を掲載しました。 - 自動車免許を取得するなど、交通環境が大きく変わる大学生へはたらきかけるために、名古屋芸術大学の学生と連携し、大学生を対象とした交通エコライフの啓発用リーフレット等を作成しました。
	カーフリー宣言	平成24年度に引き続き、市ホームページの電子情報サービスにてカーフリー宣言の参加者を募集しました。
	公共交通エコポイント	環境デーなごや、みちまちづくりシンポジウムにて公共交通エコポイントの臨時リーダーを設置し、公共交通エコポイントの普及啓発を行いました。 EXPOエコマネー事業の見直しにともない、その事業の一部である公共交通エコポイントについても、平成26年3月14日をもって終了し、公共交通を利用したお買い物ポイントに特化した制度へと移行しました。
	エコ交通マップ	モビリティマネジメントの活動において、大学生と連携し、エコ交通マップの要素を取り入れた交通エコライフの啓発用リーフレットを作成しました。
	エコカー・エコドライブ	- 環境にやさしい自動車利用の啓発 燃費計付き自動車を使った体験型講習会やエコドライブのセミナーを実施するとともに、環境イベントなどの場で、市民にエコドライブの実践を呼びかけました。 - エコドライブマイスター事業 事業所におけるエコドライブの実践・普及に、経営者・ドライバー・管理者が一体となって取り組めるよう、事業所内で積極的に実践の呼びかけをする「エコドライブマイスター」を認定し、エコドライブ推進の旗振り役となる人材を育成しました。また、エコドライブマイスターを対象に活動支援のためのステップアップセミナーを開催しました。
	カーシェアリング	交通エコライフ推進の一環として、カーシェアリングの普及・利用促進のための啓発活動を行いました。
歩いて楽しいまちの創出		
	緑陰街路	51路線の一部区間において、試行実施しました。

(2) 都心部「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

安全を確保した交通環境の形成		
	歩行空間の拡充	市道猪子石第9号線を始め44路線の歩道を整備しました。 整備延長7.8Km
	自転車利用環境整備	県道名古屋瀬戸線を始め2路線において自転車走行空間を整備しました。 整備道路延長約2 km
歩いて楽しいまちの創出		
	オープンカフェ	久屋大通において通年で実施されており、18箇所で開催されました。また、2ヶ所拡大増設し、5日間の社会実験を実施しました。
	コミュニティサイクル	社会実験と分析調査の結果を踏まえ、本格導入時における事業採算性等の確保に向け、規制緩和等についての検討や関係部署との調整を行いました。
	ちよい乗りバス	なごや交通まちづくりプラン策定作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。
	LRT、BRT	他都市の事例収集やヒアリング等をもとに、諸外国や日本の各都市によって異なるL R Tの位置づけや日本の都市における導入までの課題などについて検討しました。 また、“みちまちづくり”を具体的に推進するための計画策定作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。
まちの活力を支える交通環境の形成		
	総合的な駐車マネジメント	なごや交通まちづくりプラン策定作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。
	トランジットモール	今後、道路空間再配分の検討状況に合わせて、具体的な検討を行う予定です。
	荷捌きスペース	なごや交通まちづくりプラン策定作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。
	課金制度	なごや交通まちづくりプラン策定作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。

(3) 拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

安全を確保した交通環境の形成		
	歩行空間の拡充（再掲）	市道猪子石第9号線を始め44路線の歩道を整備しました。 整備延長7.8Km
	自転車利用環境整備（再掲）	県道名古屋瀬戸線を始め2路線において自転車走行空間を整備しました。 整備道路延長約2 km
低炭素型交通体系の実現		
	駅前広場の整備	全23か所中20か所は供用中であり、残り3か所については、都市開発等に合わせて順次整備します。 残り3か所のうち鳴海北駅前広場について内部で検討しました。
	パーク＆ライドの推進	認定・補助金交付等の支援制度により民間駐車場を有効活用しました。 ウェブサイトや情報誌により認定パークアンドライド駐車場の広報を行いました。
	自転車利用環境整備（再掲）	2駅（岩塚駅、荒畑駅）で有料自転車駐車場を整備しました。 （岩塚駅、荒畑駅の有料化：平成26年2月1日）
歩いて楽しいまちの創出		
	LRT、BRT（再掲）	他都市の事例収集やヒアリング等をもとに、諸外国や日本の各都市によって異なるL R Tの位置づけや日本の都市における導入までの課題などについて検討しました。 また、“みちまちづくり”を具体的に推進するための計画策定作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。

(4) 生活圏「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

誰もが利用しやすい交通システムの実現		
	柔軟な交通システム	今後、地域公共交通計画（L T P）の検討の中で調査・検討を行う予定です。
	交通バウチャー	今後、地域公共交通計画（L T P）の検討の中で調査・検討を行う予定です。
安全を確保した交通環境の形成		
	歩行空間の拡充（再掲）	コミュニティ道路について守山区を始め3区6路線を整備しました。（整備道路延長989m）
	自転車利用環境整備（再掲）	2駅（岩塚駅、荒畑駅）で有料自転車駐車場を整備しました。 （岩塚駅、荒畑駅の有料化：平成26年2月1日）