

「なごや新交通戦略推進プラン」成果目標（平成29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29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	45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 64% (27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)	100.7km	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 39% (27年度)	45%	55%
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 (21年度)	—※2 254万人 (28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 72% (27年度)	75%	80%
	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)	—※3 137万台 (28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% (27年度)	65%	75%
まちの賑わいを支える交通	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 (21年度)	—※4 56,722人 (28年度)	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 49% (27年度)	60%	70%
	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 61% (27年度)	65%	75%

※1：平成29年度末時点において把握可能な数値としては、平成27年度に行ったアンケート調査結果の数値となります。
 ※2：平成29年度末時点において把握可能な数値としては、平成29年度名古屋統計年鑑に掲載されている平成28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29年度末時点において把握可能な数値としては、平成28年度調査結果の数値となります。

「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム（平成29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

交通基盤整備・拡充	
都市計画道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の整備率 91.5%（平成29年度末） 事業中路線…26箇所 うち『都市計画道路整備プログラム』対象路線…8箇所 道路と鉄道の立体交差化 事業中箇所…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） 御田跨線橋（御田・神宮前1号踏切）
道路アセットマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心（SAFETY）に重点を置くとともに、チャレンジ（CHALLENGE）する気持ちを持って課題に取り組み、市民・利用者の皆さまに、安全・安心でより質の高い交通サービスを提供していただくため、名古屋市営交通事業経営計画（2015-2018）（計画期間：平成27年度から30年度）の諸施策に取り組みました。
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）	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通のあり方について、本市の交通を取り巻く現状及び将来の見通しを踏まえ、課題の検討を進めるため、「20年後を見据えた今後10年の交通施策」をテーマとして、学識者6名で構成する「公共交通あり方検討懇談会」を立上げ、議論を始めました。
バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> サポートセンターやまぶき周辺地区のユニバーサルゾーンの整備を行いました。
民間鉄道駅舎のバリアフリー対策	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄瀬戸線尼ヶ坂駅のエレベーター設置等のバリアフリー化設備設置補助を行いました。
地下鉄駅のバリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 名城線・名港線可動式ホーム柵設置に向けた定位置停止のための車両改造等を行いました。 地下鉄駅のエレベーター整備については、名古屋駅、丸の内駅、米駅の整備を進めました。
ITS	<ul style="list-style-type: none"> 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。 愛知県自動走行実証推進事業に係る遠隔型自動運転システムを活用した公道実証実験を三の丸官庁街周辺で実施しました。
安全を確保した交通環境の形成	
交通安全教育・啓発	<ul style="list-style-type: none"> 幼児、小学生、高齢者など年代別の交通安全教室を積極的に開催しました。 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。 名古屋市内自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を施行し、広報なごや特集号を発行し、自転車のルールと併せて、自転車損害賠償保険の加入義務化についても広く周知を図りました。 自転車安全利用講習会を実施し、自転車条例の概要・自転車の交通ルールや安全な利用方法についての講習を実施しました。 自転車シミュレータを活用して、参加体験型の交通安全教室を実施しました。
緊急輸送路確保	<ul style="list-style-type: none"> 災害時に緊急車両・物資の輸送ルートを確認するため、緊急輸送道路等の橋りょうの耐震補強や改築を行いました。 （橋りょうの耐震改築） 改築計画の橋りょうについて、3橋（運河橋、中川橋、三階橋）で実施しました。 （橋りょうの耐震補強） 新東福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	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年3月から地下鉄駅の改札機でオートチャージサービスを開始しました。
交通エコライフの推進	
交通行動の転換促進	<ul style="list-style-type: none"> エコドライブ体験講習会やイベント等を通じて、市環境保全条例で義務付けたアイドリング・ストップや環境にやさしい自動車利用（エコドライブ）の周知・促進を図りました。 事業所内で積極的にエコドライブ実践の呼びかけを行う「エコドライブマイスター」の認定を行いました。 将来を担う子どもたちに、イベント等の活動を通じて、市バス・地下鉄の魅力や楽しさを知っていただくとともに、公共交通機関の必要性・役割を理解していただくため、小学校4年生～6年生を対象とした市バス・地下鉄ファンクラブ「ハッチーキッズクラブ」を運営しました。 自動車依存型の生活から公共交通を上手に使う生活へ、自発的な転換を促す取組みであるMM（モビリティ・マネジメント）をより広く市民に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行っていきます。 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、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、年約8万5千部発行）」に、クルマの利用を控える意識づけ情報を掲載しました。 主たる通学手段や経路が固まっていない名古屋市立大学の新入生を対象に、通学経路やキャンパス間の移動などにおける交通手段・所要時間やお得な切符や定期券の買い方などの情報提供を行い、利用促進を実施しました。
歩いて楽しいまちの創出	
街路樹の再生	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹再生指針に基づき、街路樹の再生の取組みを実施しました。

(2) 都市部「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	
公共交通の乗換円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年3月に、各交通施設の今後の整備内容の具体化を進めるための方向性を示す「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」を策定しました。 「栄地区グランドビジョン」に基づき、栄地区のバスターミナル機能を集約する計画として、噴水南のりば(栄バスターミナル)をオアシス21のりば(栄バスターミナル)へ移転する工事に着手しました。
安全を確保した交通環境の形成	
歩行空間の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 市道丘上山添町線始め58路線の歩道整備を実施しました。 実施延長 13.9 km
自転車利用環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 市道伊勢町通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0.3 km
歩いて楽しいまちの創出	
賑わい空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> 久屋大通において通年でオープンカフェが実施されており、平成29年度は14箇所で開催されました。 地元主体のまちづくりとして、栄ミナミ地区ではエリアマネジメントの本格導入に向け、平成28年度から引き続き道路空間を使った社会実験として、デジタルサイネージ事業(7箇所)、シェアサイクル事業(3箇所)、有料駐輪場事業(1区間)を実施しました。また、南伊勢町通にて、パーキングスペースを活用してベンチ等の休憩施設等を設置し、賑わいや憩いの空間の創出を目的とした道路空間再整備社会実験を実施しました。
コミュニティサイクル	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティサイクルの導入を想定している栄地区の自転車駐車対策を進めるとともに、民間主体の持続可能な事業モデルの構築に向け、コミュニティサイクル実施事業者へのヒアリングや全庁的な連携・協働による検討を進めました。
ちよい乗りバス	<ul style="list-style-type: none"> “みちまちづくり”を具体的に推進するための検討作業の中で、今後の施策の一つとして検討しました。
LRT、BRT	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の魅力向上を図るため、平成29年3月に取りまとめた「新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方」を踏まえ、タイヤベースでの車両や走行空間、停留施設等に係るシステムの具体化や整備の進め方等の検討を実施しました。
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	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の集約化及び新規整備の抑制を進めるため、駐車場附置義務制度の見直し(規則等改正)を行いました。
道路空間再配分	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい交流軸の具体化に向けた調査・検討や関係者との協議を行いました。

(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)	<ul style="list-style-type: none"> 市道丘上山添町線始め58路線の歩道整備を実施しました。 実施延長 13.9 km
自転車利用環境整備(再掲)	<ul style="list-style-type: none"> 市道伊勢町通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0.3 km
低炭素型交通体系の実現	
駅前広場の整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と自動車交通との乗り継ぎ利便性を向上させるため、これまで20箇所について駅前広場を整備しており、残る3箇所について、都市開発等に合わせて順次、整備を推進することとしています。 そのうち鳴海北駅前広場については関係者との協議を進めております。
パーク&ライドの推進	<ul style="list-style-type: none"> ウェブサイト等による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)	<ul style="list-style-type: none"> 有松駅で有料自転車駐車を整備しました。 (有松駅の有料化：平成29年11月1日)

(4) 生活圏「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)	<ul style="list-style-type: none"> 市道丘上山添町線始め58路線の歩道整備を実施しました。 実施延長 13.9 km
自転車利用環境整備(再掲)	<ul style="list-style-type: none"> 有松駅で有料自転車駐車を整備しました。 (有松駅の有料化：平成29年11月1日)