

「なごや新交通戦略推進プラン」成果目標（令和2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	令和2年度	平成27年度	令和2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	79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%	75%	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）	108.0km	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%	47%	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）	—※1 262万人（令和元年度）	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%	43%	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）	—※2 136万台（令和元年）	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%	62%	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）	44,632人	61,000人	63,000人
		まちを歩いて楽しいと感じる人の割合	47%	48%	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
		都心部を歩いていて活気があり賑わっていると感じる人の割合	56%	58%	65%	75%

※1：令和2年度末時点において把握可能な数値としては、令和2年度名古屋市統計年鑑に掲載されている令和元年度の数値となります。
 ※2：平成23年より交通量測定地点数が増えられたため、増減率を加味した補正台数としています。

「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム（令和2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 94.7%（令和2年度末） 事業中路線…29箇所（令和2年度末） うち『都市計画道路整備プログラム』対象路線…14箇所 道路と鉄道の立体交差化 事業中箇所…1箇所 小幡架道橋（名鉄瀬戸線）
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"> 平成31年3月に策定した「名古屋市営交通事業経営計画2023」の理念である「安全最優先のもと、快適さ、便利さを積極的に高めることにより、誰もが安心して利用できる市バス・地下鉄」を目指し、経営計画に掲げた施策・事業を着実に実施することを基本に、「安全・安心の推進」、「快適・便利の向上」、「まちの活性化への貢献」及び「安定した運営基盤の確立」に重点的に取り組みました。
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、令和元年3月に取りまとめを公表しました。
バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ユニバーサルゾーンの整備を進めました。
民間鉄道駅舎のバリアフリー対策	<ul style="list-style-type: none"> JR東海道本線金山駅、名鉄名古屋本線本笠寺駅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・名港線の可動式ホーム柵の設置を完了しました。 鶴舞線の可動式ホーム柵設置に向けた測量を行いました。 名城線・名港線のホームと車両の段差・隙間の解消に向けた設計を行いました。 地下鉄駅のエレベーター整備については、栄駅について供用を開始しました。 引き続き、今池駅の整備を進めています。また、新たに伏見駅及び御器所駅の整備に着手しました。
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。
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"> 事故情勢に応じ、効果的な広報啓発を実施し、子どもや高齢者や、自転車利用者等の交通安全意識の高揚を図りました。 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。 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。 自転車乗車用ヘルメットの購入補助事業を実施しました。 名古屋市運転免許自主返納支援事業を実施しました。 後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置設置補助事業を実施しました。
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、5橋（運河橋、中川橋、水分橋、枇杷島橋、三階橋）で実施しました。 （橋りょうの耐震補強） 上社陸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"> ICカード乗車券の普及により市バス・地下鉄を始めとする市内公共交通の利用促進を図りました。
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、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31年3月に策定した「名古屋駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」に基づき、駅東側駅前広場については令和3年3月に飛翔の解体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"> 市道下山町中線始め26路線の歩道整備を実施しました。実施延長 6.4 km
自転車利用環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 栄地区において自転車通行空間を整備しました。整備道路延長 約6.3 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、令和2年度も実施しました。 栄ミナミ地区においては令和3年3月に南伊勢町通の3箇所にパークレット（ベンチ等の休憩施設）が設置されました。 Park-PFIを活用した久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）の整備を完了し、令和2年9月に供用開始しました。 令和3年3月の久屋大通再生有識者懇談会において久屋大通（南エリア）再整備の方向性（案）を説明しました。 令和2年12月から、公開空地等環境整備助成金制度の運用を開始しました。
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、市内で展開をしているコミュニティサイクル実施事業者に公共ステーションを提供する社会実験を行い、利用状況や利用者アンケートの結果などから、本市にふさわしいコミュニティサイクルの在り方について検討を進めました。
ちょい乗りバス	<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31年1月に取りまとめた「新たな路面公共交通システムの実現をめざして（SRT構想）」を踏まえ、整備内容の目指す姿の具体化に向けて、都心部の主要な道路における交通量調査や道路環境の把握、沿道施設の配置等の把握など基礎的な調査を行いました。
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"> 市道下山町中線始め26路線の歩道整備を実施しました。実施延長 6.4 km
自転車利用環境整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> 栄地区において自転車通行空間を整備しました。整備道路延長 約6.3 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、鳴海駅前第二種市街地再開発事業において検討を進めております。
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"> 栄地区で自転車駐車を整備しました。

(4) 生活圏「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

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"> 市道下山町中線始め26路線の歩道整備を実施しました。実施延長 6.4 km
自転車利用環境整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> 栄地区で自転車駐車を整備しました。