

社会資本総合整備計画 事後評価書												令和04年03月14日
計画の名称	魅力と活力にあふれるまちの実現											
計画の期間	平成28年度 ～ 令和02年度（5年間）									重点配分対象の該当		
交付対象	名古屋市											
計画の目標	リニア中央新幹線の開業を見据え、都心部等において都市機能の更新や地域特性の活用による地域経済・社会の活性化等を促進し、市街地環境の整備改善、うるおいとにぎわいのある空間の形成や良好な市街地住宅の供給等、都市活力の再生を図ることにより、名古屋大都市圏の中核都市にふさわしい、魅力と活力にあふれるまちの実現を目指します。											
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）	7,286	A	7,286	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C／（A+B+C+D）	0 %

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H28当初		R2末
1	賑わいと魅力の創出により、都心部の歩行者通行量を51,768人から63,000人に増加			
	都心部の賑わいを示す指標として、歩行者通行量を測定する	51768人	人	63000人
2	交流や憩いの空間の形成等により、都心部を歩いていて活力があり賑わっていると感じる人の割合を61%から75%に増加			
	都心部の賑わいを示す指標として、活気があり賑わっていると感じる人の割合を調査する	61%	%	75%
3	デジタルサイネージなどの回遊性向上の施策により、栄・伏見・大須地区内の平日歩行者通行量を31,021人から32,000人に増加			
	栄・伏見・大須地区の賑わいを示す指標として、平日歩行者通行量を測定する	31021人	人	32000人
4	デジタルサイネージなどの回遊性向上の施策により、栄・伏見・大須地区内の休日歩行者通行量を50,721人から53,000人に増加			
	栄・伏見・大須地区の賑わいを示す指標として、休日歩行者通行量を測定する	50721人	人	53000人
5	シェアサイクルの普及などにより、個人の自転車の乗り入れが減り、栄・伏見・大須地区の放置自転車台数が2,146台から2,000台に減少			
	栄・伏見・大須地区の放置自転車問題の改善を示す指標として、放置自転車台数を調査する	2146台	台	2000台

備考等	個別施設計画を含む	－	国土強靱化を含む	－	定住自立圏を含む	－	連携中枢都市圏を含む	－	流域水循環計画を含む	－	地域再生計画を含む	－

A 基幹事業																			
基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名／ 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
住環境整備事業	A16-001	住宅	一般	名古屋市	間接	市街地再開 発組合	－	－	納屋橋東地区第一種市街 地再開発事業	住宅、業務、商業、駐車場 地区面積：約1.3ha	名古屋市	■	■				2,076		－
	A16-002	住宅	一般	名古屋市	間接	市街地再開 発組合	－	－	納屋橋東地区都市・地域 再生緊急促進事業	住宅、業務、商業、駐車場 地区面積：約1.3ha	名古屋市	■	■				918		－
	A16-003	住宅	一般	名古屋市	間接	市街地再開 発組合	－	－	錦二丁目 7 番地区第一種 市街地再開発事業	住宅、商業、駐車場 地区面 積：約0.7ha	名古屋市		■	■	■		425	1.29	－
	A16-004	住宅	一般	名古屋市	間接	民間	－	－	栄一丁目 6 番地区優良建 築物等整備事業	劇場、住宅、商業、駐車場 地区面積：約0.7ha	名古屋市	■	■				1,579		－
										小計						4,998			
市街地整備事業	A13-005	市街地	一般	名古屋市	直接	名古屋市	－	－	名古屋駅周辺地区都市再 生総合整備事業	計画コーディネート、都市基 盤施設の整備	名古屋市	■	■	■	■		877		－
											小計						877		

A 基幹事業																			
基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名／ 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
都市公園・緑地等事業	A12-006	公園	一般	名古屋市	直接	名古屋市	－	－	久屋大通公園地区官民連 携型賑わい拠点創出事業	公園 地区面積：約5.5ha	名古屋市		■	■	■		1,316		－
											小計						1,316		
市街地整備事業	A13-007	都市交通	一般	名古屋市	直接	名古屋市	－	－	都心地区都市・地域交通 戦略推進事業	整備計画作成	名古屋市				■		10		－
											小計						10		
都市再生整備計画事業	A10-008	都市再生	一般	名古屋市	直接	名古屋市	－	－	栄・伏見・大須地区都市 再生整備計画事業	高質空間形成施設（緑化施設 等） 地域生活基盤施設（自 転車駐車場） 地区面積：571 ha	名古屋市				■	■	85		－
											小計						85		
											合計						7,286		

事後評価

○事後評価の実施体制、実施時期

事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
名古屋市	令和3年8月～11月
	公表の方法
	名古屋市公式ウェブサイト上にて公表

○事業効果の発現状況

定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	【納屋橋東地区第一種市街地再開発事業、栄一丁目6番地区優良建築物等整備事業】 老朽化あるいは低未利用な土地利用の状況であった市街地の再開発が完了したことにより、都心部における都市機能の更新・高度化が実現した。これにより、新たな賑わいが生まれている。 【久屋大通公園地区官民連携型賑わい拠点創出事業】 名古屋のシンボルストリートである久屋大通がリニューアルオープンしたことにより、都市魅力の向上が実現した。これにより、新たな賑わいが生まれている。 【栄・伏見・大須地区都市再生整備計画事業】 地区内の街路の歩道を拡幅することにより、歩行者が歩きやすい空間が創出され、地区の回遊性や賑わいが向上した。また、自転車駐車場の設置により、放置自転車が減少することで、歩行者が安全に歩くことができる空間が作られた。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	【納屋橋東地区第一種市街地再開発事業、栄一丁目6番地区優良建築物等整備事業、久屋大通公園地区官民連携型賑わい拠点創出事業】 市街地の再整備が行われたことにより、建物の耐震性の向上や大規模災害発生時における帰宅困難者の退避場所が確保されるなど、都市の防災性能が向上した。

○特記事項（今後の方針等）

【錦二丁目7番地区第一種市街地再開発事業】 錦二丁目地区再生のリーディングプロジェクトとしてエリアマネジメントと連携したまちの賑わい創出を目指すため、令和3年度末の事業完了に向け、引き続き支援を継続する。 【名古屋駅周辺地区都市再生総合整備事業】 名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい空間の形成に向け、駅前のモニュメント「飛翔」を撤去して駅前広場の歩行者空間を確保することや、リニア駅上部空間の広場整備等の面的なまちづくりなどについて、引き続き事業を継続する。 【都心地区都市・地域交通戦略推進事業】 リニア中央新幹線開業による新たな交流の時代を迎えるにあたり、都市の魅力と賑わいの創出や、基幹的な公共交通によるまちの連携強化、まちを訪れる人に新しい移動価値を提供する等、都心部における回遊性や利便性の改善に向け、引き続き事業を継続する。 【栄・伏見・大須地区都市再生整備計画事業】 地区内における歩行者空間の快適性や安全性の改善、都市の回遊性の向上等に向けた、地元エリアマネジメント団体との協働による取り組みを今後も進めるため、引き続き事業を継続する。
--

○目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値／実績値		目標値と実績値に差が出た要因
1	都心部の歩行者通行量		
	最 終 目標値	63000人	当該指標については「なごや新交通戦略推進プラン」と同一の指標・計測箇所とすることで、本市の交通施策とも連動した取り組みとして進めてきた。計画期間内に納屋橋東地区（テラッセ納屋橋）、栄一丁目6番地区（御園座タワー）、久屋大通公園地区（Hisaya-odori Park）が竣工したものの、コロナ禍の影響による外出の自粛が影響したことにより、歩行者通行量は当初（H28）の数値を下回ることとなった。なお、計測地点ごとの割合については有意な差は認められなかったが、これは計画期間内に名古屋駅周辺地区、伏見地区、栄地区のそれぞれにおいて、当該計画に基づく事業以外のものも含めて各種開発事業が完了・竣工したためと考えられる。
	最 終 実績値	44632人	
2	都心部が活気があり賑わっていると感じる人の割合		
	最 終 目標値	75%	当該指標については「なごや新交通戦略推進プラン」と同一の指標・調査方法とすることで、本市の交通施策とも連動した取り組みとして進めてきた。計画期間内に納屋橋東地区（テラッセ納屋橋）、栄一丁目6番地区（御園座タワー）、久屋大通公園地区（Hisaya-odori Park）が竣工したことにより、コロナ禍による外出自粛の影響により実際の人出は減っているものの、活気がありにぎわっていると感じる人の割合は目標値には及ばなかったが一定の上昇がみられた。
	最 終 実績値	71%	
3	栄・伏見・大須地区の平日歩行者通行量		
	最 終 目標値	32000人	歩道拡幅とパークレットの設置など官民連携まちづくりの取り組みやまちづくり団体によるデジタルサイネージの設置などにより、ウォークアブルな歩行者空間が創出されたが、コロナ禍の影響による外出の自粛が影響したことにより、歩行者通行量は当初（平成28年度）とほぼ横ばいで推移することとなった。
	最 終 実績値	31400人	
4	栄・伏見・大須地区の休日歩行者通行量		
	最 終 目標値	53000人	歩道拡幅とパークレットの設置など官民連携まちづくりの取り組みやまちづくり団体によるデジタルサイネージの設置などにより、ウォークアブルな歩行者空間が創出されたが、コロナ禍の影響による外出の自粛が影響したことにより、歩行者通行量は当初（平成28年度）とほぼ横ばいで推移することとなった。
	最 終 実績値	49536人	
5	栄・伏見・大須地区の放置自転車台数		
	最 終 目標値	2000台	減少傾向となっている久屋大通駅に対して、栄駅・矢場町駅はおおむね横ばいに留まったことなどが影響してわずかに目標値には届かなかったものの、シェアサイクルポートの整備をはじめとする自転車施策の取り組みにより一定の成果が見られた。
	最 終 実績値	2028台	