

名古屋交通計画 2030 成果目標（令和 5 年度）

展開	指標	成果目標			
		当初値	現状値	数値目標	
				2025 年度	2030 年度
展開 1 リニア中央 新幹線の開 業に向けた 広域交通環 境の形成	名古屋市内へ公共交通等 を利用して来訪する人の割合	67.4% (2021 年度)	62.5% (2023 年度)	70%	73%
	名古屋駅の乗客数※1	41 万人 (2020 年度)	54 万人 (2022 年度)	67 万人 (2024 年度)	70 万人 (2029 年度)
展開 2 持続可能な 公共交通ネ ットワーク の形成	公共交通を便利で利用しや すいと思う人の割合	81.6% (2021 年度)	84.9% (2023 年度)	85%	87%
	市内の鉄軌道及び市バス 1 日当たりの乗車人員合計 ※2	188 万人 (2020 年度)	226 万人 (2022 年度)	243 万人 (2024 年度)	251 万人 (2029 年度)
展開 3 まちづくり と連携した 多様な道路 空間の形成	歩行者と自転車のそれぞれ が、安全で快適に通行して いると感じている市民の割 合	39.7% (2021 年度)	37.8% (2023 年度)	40.7%	50%
	都心部の歩行者交通量※3	41,000 人 (2020 年度)	46,000 人 (2023 年度)	54,000 人	56,000 人
展開 4 地域のニー ズに応じた 移動環境の 形成	地域の住民によるまちづく りが活発に行われていると 思う市民の割合	31.7% (2021 年度)	34.7% (2023 年度)	46%	60%
	交通をテーマに地域主体の まちづくりを推進した地区 数	2 件 (2021 年度)	4 件 (2023 年度)	累計 5 件以上	累計 10 件以上

※1、2、3 新型コロナウイルス感染症拡大以前のデータから数値目標を設定しています。

(※1 64 万人 (2017 年度)、※2 262 万人 (2019 年度)、※3 50,000 人 (2019 年度))

4つの展開に基づく取組の進捗状況（令和5年度実施状況）

展開1 リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成

名古屋駅周辺における交通機能の強化		
	名古屋駅ターミナル機能の強化	- 名古屋駅西側駅前広場の平面レベルの整備について、整備計画の公表 - 地下広場の整備に必要な補償の実施 - 飛翔下の地下鉄空調設備改修を実施
	名古屋駅周辺のアクセス改善	- 名駅通西側歩道・東側歩道（一部）を拡充 - 名古屋駅地区から地下レベルでつながる地下公共空間整備
	名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上	新洲崎出入口の設置、新黄金出入口の設置、栄出入口の設置及び丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加について、詳細設計など進捗を図るとともに関係機関との協議の実施、用地取得を進めており、順次本体工事の着手に取り組む
回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム「SRT」の導入		
	新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	名駅一栄間の当初運行に向け、連節バスの導入準備やテラス型乗降・待合空間の社会実験を実施。併せてトータルデザインの検討を実施。
都心ゾーンのまちづくりと連携した交通結節点の機能強化による乗り換え円滑化		
	水上交通の活性化	【クルーズ名古屋】 ・土日、祝休日を中心に、「ささしまライブ」と「ガーデンふ頭」、「金城ふ頭」間の定期運航を実施。企画便として、「ガイド便」や「音楽便」を実施。 【堀川クルーズ】 ・春・秋の土日、祝休日を中心に、「名古屋城前（朝日橋）」から「納屋橋」間において運航を実施。企画便として、「武将隊船内ガイドブランチ」や「ナイトアドベンチャークルーズ」を実施。
	観光案内機能の充実	観光客の受け入れ環境の整備を実施
リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成		
	自動車専用道路等の整備促進	- 愛知県や周辺自治体と共に、国に対し、西知多道路、東海環状自動車道等の整備促進を要望中 - 新洲崎出入口の設置、新黄金出入口の設置、栄出入口の設置及び丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加について、詳細設計など進捗を図るとともに関係機関との協議の実施、用地取得を進めており、順次本体工事の着手に取り組む
中部国際空港第二滑走路や名古屋港の整備等による国際的ゲートウェイの機能強化		
	中部国際空港の機能強化及び利用促進	- 代替滑走路の整備に向け、空港会社が実施する調査への支援 - 空港の利用促進を目指し、ターゲット層を絞った航空路線のPR等の取り組みを実施
	名古屋港の整備促進	飛島ふ頭NCBコンテナターミナルにおける岸壁の増深及び耐震化、広域道路ネットワークについて、愛知県を始め、関係者と一体となって、国等に整備促進の要望を実施。

展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成

ガイドウェイバス（GWB）への自動運転技術の実装を契機とした需要の高い基幹的公共交通の機能強化		
	GWBへの自動運転技術の実装等	ガイドウェイバスの自動運転技術導入に向け、関係する事業者や機関等との協議・調整を行いつつ、次期バス車両について、走行路、事業スキームの具体化に向け検討を進めた。
地域公共交通計画の策定		
	地域公共交通計画の検討・策定	名古屋市地域公共交通協議会において、名古屋市地域公共交通計画を策定
持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善		
	公共交通利用の促進	集客イベントやスタンプラリーなどの利用促進策を推進
	経営基盤の強化	「名古屋市交通経営有識者懇談会」を開催し、名古屋市営交通事業経営計画2028を策定
交通分野におけるカーボンニュートラルの推進		
	自動車環境対策の推進	- ゼロエミッション車の購入補助（令和4年度～ ） 個人（市民）が導入する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車に対して補助を実施。 - 公用車への電動車の導入 「公用車への電動車の導入方針」に基づき、新たに導入する公用車について、原則電動車（乗用車はゼロエミッション車）を導入する。
	自動車交通の円滑化	都市計画道路（幹線道路）の整備率 R6.3：95.4%
	水素エネルギーの利活用の推進	2019年度より、各区役所に1台ずつ、計16台の燃料電池自動車を導入し、公用車として活用する他、市民参加型イベントにおいて車両の展示及び外部給電の実演を実施中。 2023年度より、市バスの燃料電池バス試行運行を実施するとともに、なごや観光ルートバス「メーグル」に燃料電池バスを導入したほか、ボッカレモン消防音楽隊の車両として燃料電池マイクロバスの導入を実施。
ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に移動できる交通環境の構築		
	民間鉄道駅舎のバリアフリー化の推進	民間鉄道駅舎バリアフリー化設備設置補助を実施（JR名古屋駅）
	市営交通における誰もが安全・安心に移動できる交通環境の整備	- エレベーターの整備を5駅（伏見駅、御器所駅、本山駅、新瑞橋駅、瑞穂運動場西駅）で実施中 - 可動式ホーム柵の整備 - ホームと車両の段差・隙間の改善を実施
災害時の交通機関における被害の低減や緊急輸送道路等の橋りょうの耐震化及び電線類の地中化		
	災害時の交通機関における被害低減に向けた耐震化等	- 地下鉄構造物（高架部）の耐震補強を実施 - 緊急輸送道路等の橋りょうの耐震化及び電線類の地中化を推進
	都市再生安全確保計画等の運用	- 名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画の推進 - 伏見・栄地区都市再生安全確保計画の推進 - 金山駅周辺地区エリア防災計画の推進
	帰宅困難者対策の推進	- リーフレットの配付等を行い、帰宅困難者対策についての普及啓発を実施 - 汎用的なマニュアルのひな型を作成し、施設ごとに必要となるマニュアル作成の支援を実施 - 退避施設の開設・運営に必要な資機材をまとめたキットを配布
	災害時の情報収集・伝達手段の充実等	地下街等が発達し、内水氾濫によって相当な損害が生じる恐れがある名古屋駅周辺区域において、水位情報周知システムを運用。
新たなモビリティサービス（MaaSなど）を活用した公共交通の移動利便性の向上		
	MaaS調査検討	愛知県にて、年に数回MaaS推進会議を実施中。

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成

沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出		
	沿道・界隈の活性化	- エリアリノベーションの促進 - 賑わいの場としての公開空地等の再生 - 地域が主体的に行うまちづくりの推進
	歩行者空間の拡大	- 名駅通西側にて、歩行者と自転車が錯綜する状況を改善するため、歩道拡幅を実施。 - 七間町通にて、歩道拡幅を実施。
	賑わい空間の創出	- 久屋大通の再生として、北エリア・テレビ塔エリアにおいて、指定管理者制度を活用した維持管理を実施し、南エリアにおいて、再整備の事業化検討を実施。 - オアシス21の高質な維持管理のため、指定管理者制度を活用した維持管理を実施 - 界隈性の充実として、各エリアの取り組み拡大に向けた支援を実施
自動運転社会を見据えたインフラ側での対応		
	自動運転社会を見据えた道路空間の検討	ガイドウェイバス高架区間での自動運転技術の実装を見据え、大型自動運転バスを用いて、テストコースに設置した磁気マーカー等による運転精度の検証を実施。
人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成		
	新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	名駅一栄間の当初運行に向け、連節バスの導入準備やテラス型乗降・待合空間の社会実験を実施。併せてトータルデザインの検討を実施。
	歩行者空間の拡大	名駅通西側にて、歩行者と自転車が錯綜する状況を改善するため、歩道拡幅を実施。
地域特性や市民ニーズに応じた道路空間の柔軟で効率的な利活用		
	道路空間の柔軟で効率的な利活用	栄ミナミエリアでシェアサイクルポートを設置（R6.3_4→6箇所）
多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上		
	新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	名駅一栄間の当初運行に向け、連節バスの導入準備やテラス型乗降・待合空間の社会実験を実施。併せてトータルデザインの検討を実施。
駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和		
	フリンジ駐車場の有効活用	名古屋市駐車場条例により、附置義務駐車場をフリンジ駐車場に隔地で設ける場合、距離を緩和できる制度を実施。
	パークアンドライドの推進	- 市ウェブサイト等によりパークアンドライドについて広報を実施。 - また、名古屋市パークアンドライド駐車場認定制度により駐車場を認定し、パークアンドライドを促進。
	駐車場の集約化	名古屋市駐車場条例により、附置義務駐車場を集約駐車場に隔地で設ける場合の承認条件を緩和。
	名古屋高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和	新洲崎出入口の設置、新黄金出入口の設置、栄出入口の設置及び丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加について、詳細設計など進捗を図るとともに関係機関との協議の実施、用地取得を進めており、順次本体工事の着手に取り組む

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成

ラストマイルを担う移動手段などについて考える地域主体のまちづくりの推進	
・交通課題解決に向けた新たな交通支援制度の構築	・名駅南まちづくり懇談会等を開催し、名駅南まちづくり方針を策定。 ・交通課題の解決に向けた地域主体の取り組みに対する交通支援制度を構築するための検討を実施。
公共交通空白地への移動手段の導入	
・公共交通空白地への新たな移動手段の導入	・地域の実情に応じた新たな移動手段の導入に向けて、早期に実証実験を行うための検討を実施
交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発	
・意識のバリアフリーの推進	・「障害者週間」記念のつどいを実施 ・障害理解に関する講師の派遣事業を実施
・交通事故のない地域づくり	○自転車安全適正利用の推進 ・自転車乗車用ヘルメットの購入補助（R5年度から全年齢へ拡大） ○子どもを守る交通安全対策（R5年度～） ・ドライバー向け啓発として、テレビCMの制作・放送 ・子ども向けコンテンツ制作として、映像資料等の制作 ・通学路安全対策検討会のシステム化の検討
環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進	
・高齢者の社会参加の支援	・本市に住所を有する65歳以上の高齢者に、市営交通機関などに無料で乗車できる敬老バスを交付。 （令和5年度未交付者数：307,450人）
・モビリティマネジメントの啓発 （交通エコライフの推進・低炭素なライフスタイルの実践に向けた啓発）	・環境性能優良車の普及啓発 環境デーなごや等のイベントで環境性能優良車の展示や試乗会などを開催。また、市内の小学校等に対し出前講座を実施。