

第5章

評価指標・推進体制



第5章 評価指標・推進体制

1 計画の評価指標と目標

計画全体の評価指標及び目標については、基本方針に基づいて各施策に取り組むことで、将来像である最先端モビリティ都市の実現を目指すため、関連計画である「名古屋交通計画 2030」に掲げた目標と整合をはかります。

また、将来像の実現に向けて、本計画における施策の方向性ごとに具体的な実施施策に関する確認指標を設定し、進捗管理をはかります。

なお、関連計画の目標等の見直しとあわせ、本計画の目標等も見直します。

【計画全体の評価指標及び目標】

基本方針		指標	現状値	数値目標 2030年度
基本方針1 集約連携型 都市構造と 連携した 公共交通 ネットワーク の確保	基本方針2 連携・協働に よる 公共交通 サービスの 向上	公共交通を便利で利用しやすいと 思う人の割合 (名古屋市アンケート調査から算出)	81.6% (2021年度)	85%
		【目標値の考え方】 名古屋交通計画2030に基づき数値を設定し、公共交通を 便利で利用しやすいと思う人の割合の増加を目指すため。		
人口当たりの市内の鉄軌道及び 市バス1日当たりの乗車回数※1 (名古屋市統計年鑑から算出)		0.88回 (2021年度)	1.11回	
【目標値の考え方】 人口減少等により、公共交通の利用者数は減少が見込まれ る中で、1人あたりの公共交通の利用頻度の増加を目指す ため。				
【指標の考え方】 公共交通の利用者数の減少が見込まれる中で、まちづくりと交通が連携しながら、役割にあわせた公共交通サービス 水準の維持・確保や利用促進などに取り組むことに対する効果を評価するため。				
基本方針3 地域が主体的に 参画する 公共交通 システムの 構築	運輸部門における温室効果ガス排出量 (名古屋市地球温暖化対策実行計画2030より)	328万トン (2020年度)	280万トン	
	【目標値の考え方】 名古屋市の地球温暖化対策実行計画2030に基づき数値 を設定し、温室効果ガス排出量の削減を目指すため。			
	【指標の考え方】 国では、2050年までにカーボンニュートラルを目指していることや、名古屋市の運輸部門における1人あたりのCO ₂ 排 出量が国や他の政令市と比べて高いことから、運輸部門における温室効果ガス排出量について、本計画でも注視する 必要があるため。			
		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 (名古屋市アンケート調査から算出)	31.7% (2021年度)	60%
		【目標値の考え方】 名古屋交通計画2030に基づき数値を設定し、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の 増加を目指すため。		
		【指標の考え方】 地域住民が主体的に参画する仕組みを構築し、それを活用した地域の多様な関係者の連携・協働した取組みに対する 効果を評価するため。		

※1 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。

【確認指標】

確認指標	数値目標	
	現状値	2028年度
(1) 公共交通による移動サービス水準の維持・確保		
*公共交通による人口カバー率	99.2% (2023年度)	現状以上
【指標の考え方】 公共交通ネットワークによるサービス水準の維持・確保について、第4次答申の考え方である鉄道駅勢圏800m、バス停勢圏500mによる公共交通の圏域によりカバーされている人口割合をもとに確認する必要がある。	【目標値の考え方】 既存の公共交通ネットワークによるサービス水準を維持・確保するとともに、「葉」の交通に関する仕組みを構築し、制度を活用することで現状以上を目指す。	
(2) 地域の実情に応じた移動手段の確保		
*制度を活用した支援地区数	0地区 (2023年度)	4地区以上
【指標の考え方】 交通課題解決に向けて、地域住民が主体的に参画した取り組みが実施されているかを支援制度の活用状況をもとに確認する必要がある。	【目標値の考え方】 公共交通空白地が広く分布している中川区、港区、守山区、緑区などにおいて、制度を活用した取り組みを促進する。	
(3) 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成		
*GTFS-JPデータの整備事業者数・系統数	2事業者・ 49系統 (2023年度)	全事業者・ 全系統
【指標の考え方】 公共交通全体を一体として捉え、誰もがわかりやすく使いやすい移動環境の形成に向けて、経路検索のもととなるデータの整備状況を確認する必要がある。	【目標値の考え方】 本計画に位置付ける事業者・全系統でのデータ整備を目指す。	

2 推進体制と進捗管理

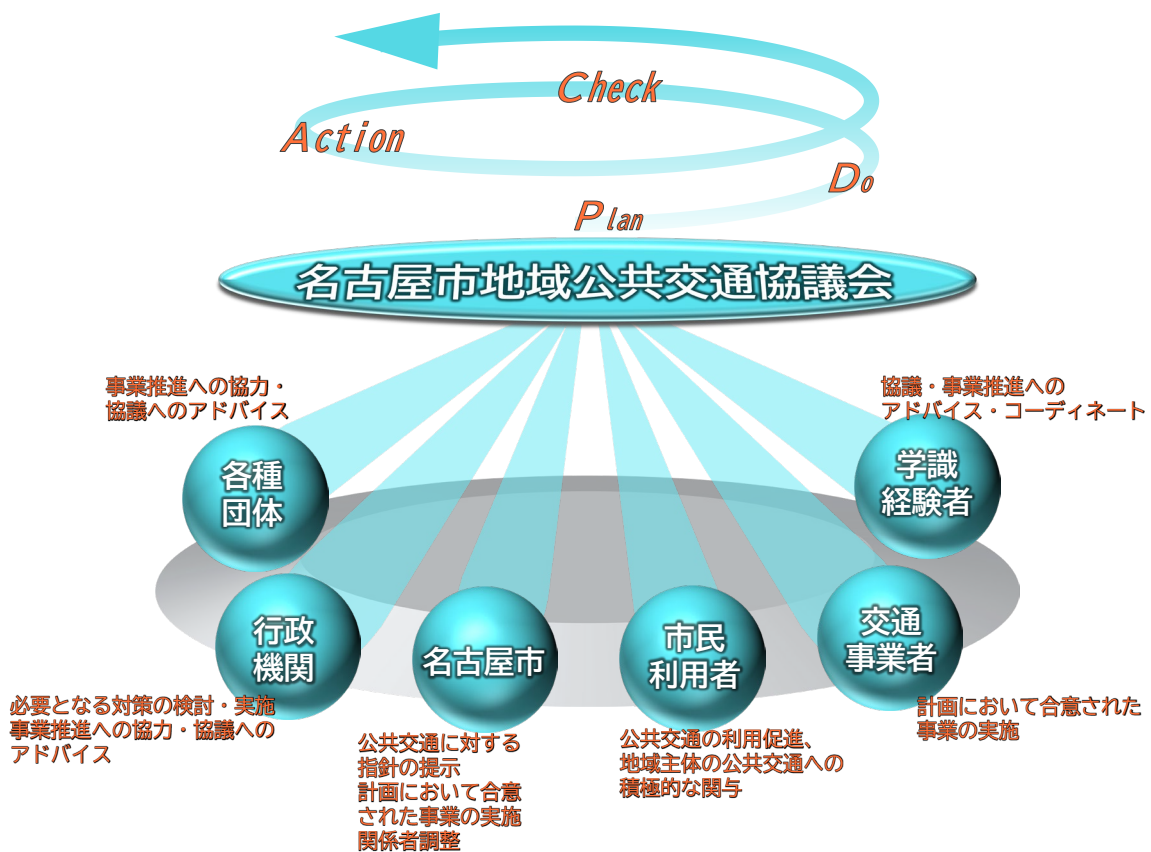
今後、本計画で掲げた最先端モビリティ都市の実現に向けて、行政や交通事業者などの関係者が担う役割と、計画の評価指標と目標において設定した目標の達成に向けた進捗管理を行うことで、施策の効果的・効率的かつ計画的な推進をはかります。

(1) 市民利用者・交通事業者・行政等の連携

各実施施策を着実に推進するため、名古屋市地域公共交通計画で掲げた交通政策の方向性に基づき、「市民利用者」「交通事業者」「行政」等がそれぞれの役割の下、連携しながら取り組みます。

【ガバナンス体制について】

- ・名古屋市が名古屋市地域公共交通計画の策定および施策の実施に向けた調整を行うとともに、各実施主体にて必要なデータの提供や実施主体間での連携・協働をはかりながら、施策を推進していきます。
- ・名古屋市地域公共交通協議会において、計画に掲げた施策の進捗管理をするとともに、その達成状況を評価・検証し、必要に応じて取り組み内容やスケジュールの見直しを行います。



≪図 5-1 ガバナンス体制≫

(2) 進捗管理と評価

各施策の取組状況や関連計画、事業との整合・連携、社会経済情勢の変化などを勘案しながら、目標の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。計画推進のプロジェクトマネジメントは、名古屋市地域公共交通協議会が主体となって実施しますが、公共交通等に関わる関係者（市民利用者、交通事業者、行政機関、各種団体など）が施策実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながら、国の補助制度等も活用し、十分に連携をはかり、取り組んでいくこととします。

表 5-1 計画期間における進捗管理・評価スケジュール

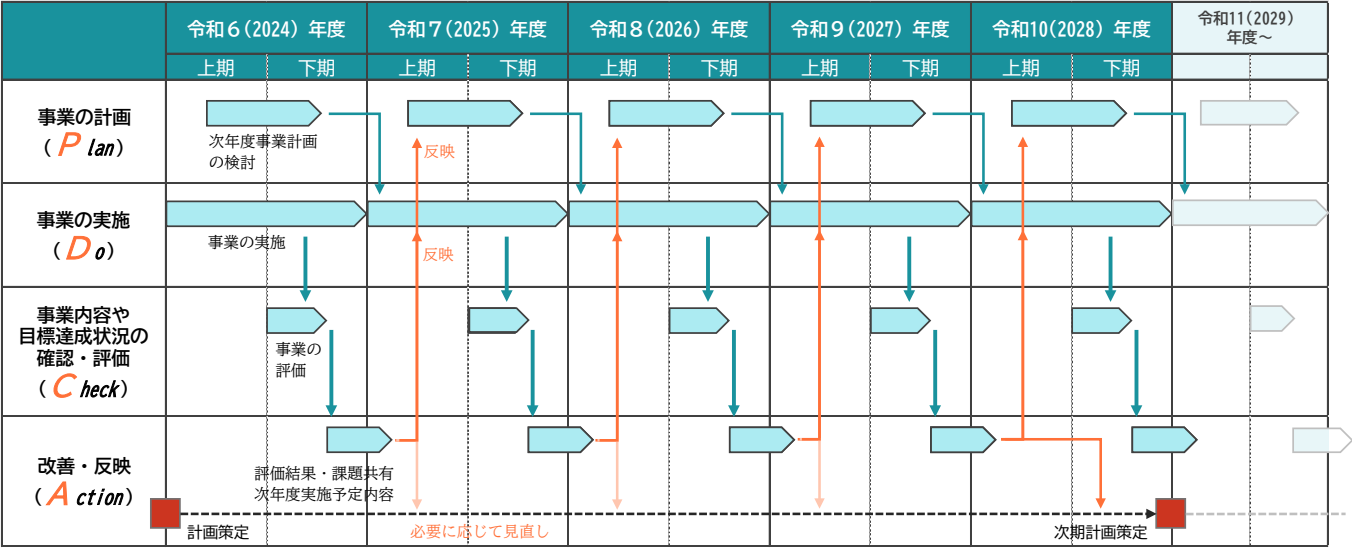


表 5-2 計画策定以後の協議会等のスケジュール（イメージ）

