

6. 成果目標

6-1. 成果目標の設定

(1) 成果目標とは

戦略プランで提案され今後実施されていく施策が、戦略プランで示した基本方針(目標)に向かって有効に効果を発揮しているか、その成果を確認するための数値目標です。

(2) 目標年次

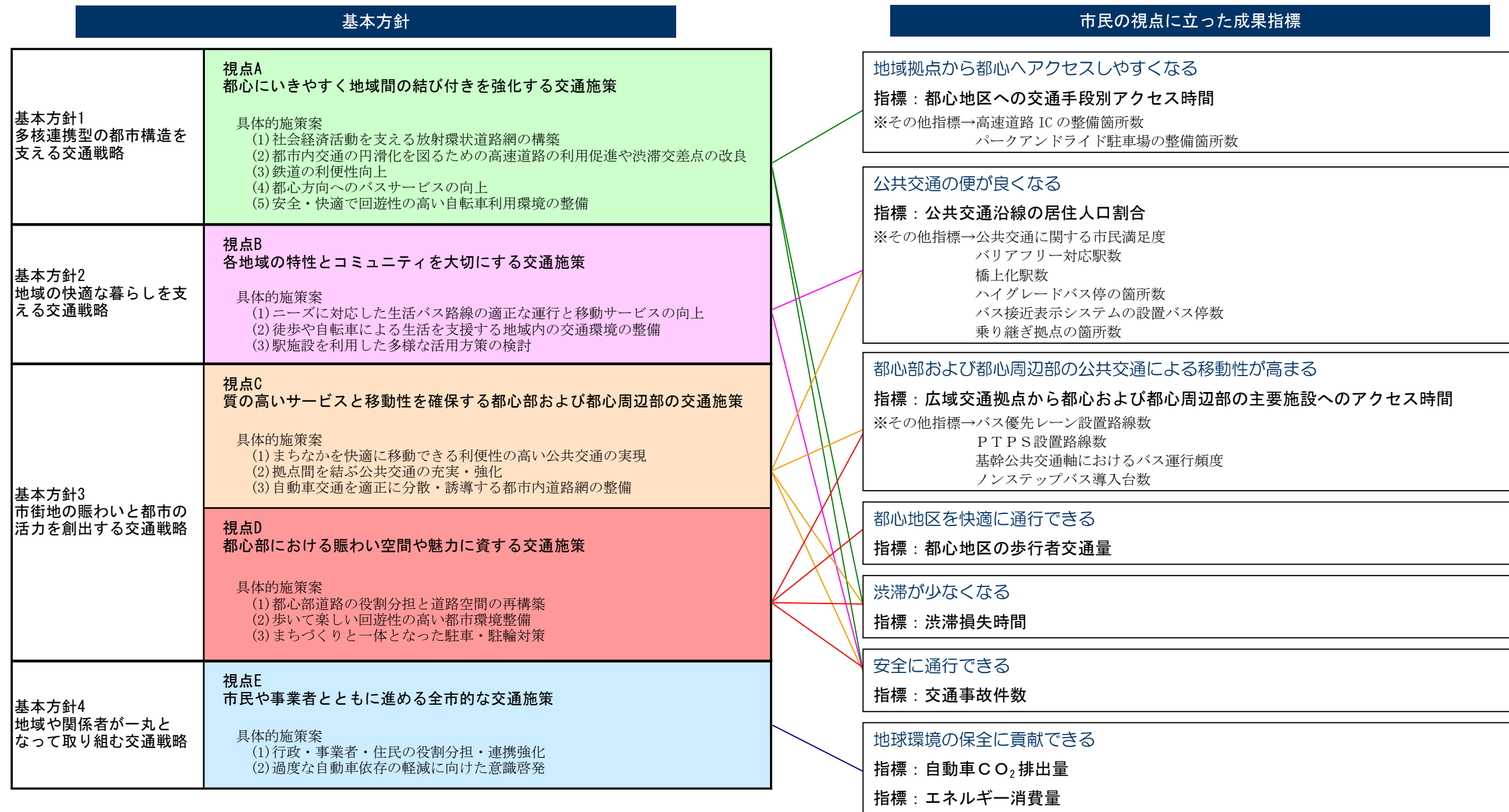
平成20年度から概ね10年後の目標とします。

(3) 指標の選定

以下の条件により指標を選定しました。選定した指標は次ページの通りです。

指標の選定条件

- ①市民の視点に立った指標
- ②戦略プランの基本方針(目標)を適切に評価できる指標
- ③施策の実施による効果を測る客観的な指標を基本とする。ただし、整備量やサービス水準が市民にとって分かりやすい場合は、それら指標も用いる。
- ④検証可能な指標



6-2. 成果目標値

第3回新潟都市圏パーソントリップデータや時刻表データなどの活用により、10年以内に予定されている取り組みを想定した目標値を算定しました。

なお、モビリティマネジメントなど算定にあたって、想定が難しい取り組みについては今回の算定条件に含まれていません。したがって、ここで示す数値はすべての取り組みを反映したものではなく、それ以上の効果が期待できるものと考えます。今後、計画の推進に際して、効果算定の方法について検討し、目標値を見直していく必要があります。

(1) 地域拠点から都心へアクセスしやすくなる

① 都心地区への交通手段別アクセス時間

■指標説明

- ・西蒲区、南区、秋葉区、江南区、北区の中心部から都心までの移動に要する時間
- ・公共交通利用の場合は、バス停・鉄道駅における待ち時間も考慮した移動時間

公共交通によるアクセス時間 = バス停・鉄道駅における待ち時間 + 各施設間の移動時間

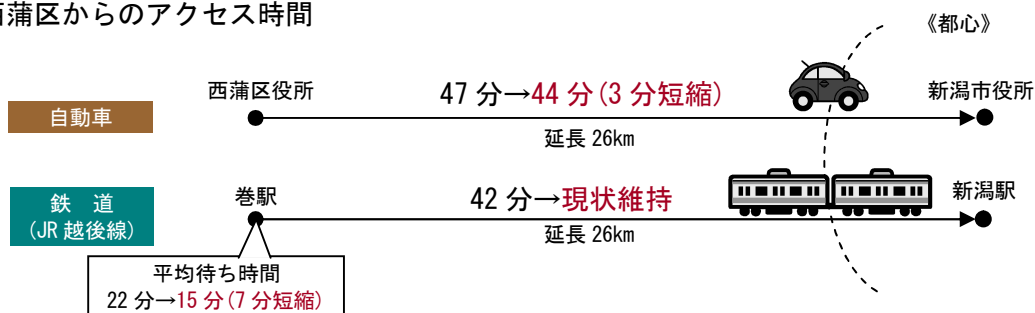
■将来目標

各地区から都心に向かう自動車のアクセス時間を2分～3分短縮することを目指します。
また、公共交通については、巻～都心(鉄道利用)、白根～都心(バス利用)を待ち時間を含めて10分短縮し、その他は最低限、現状維持することを目指します。

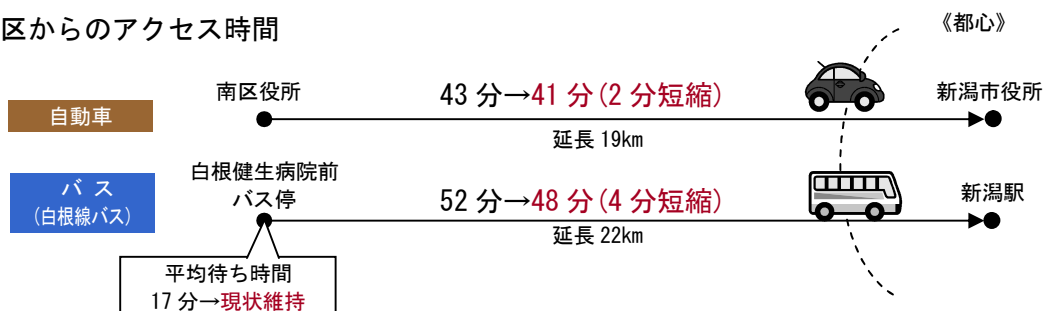
〔都心へのアクセス時間〕

現況値→目標(概ね10年後)

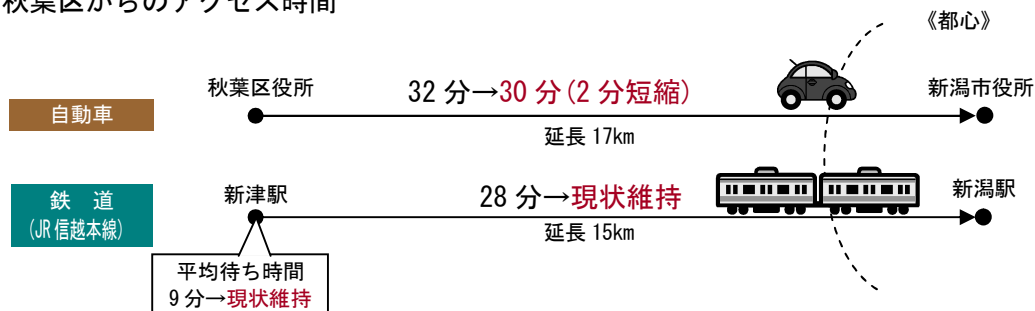
■西蒲区からのアクセス時間



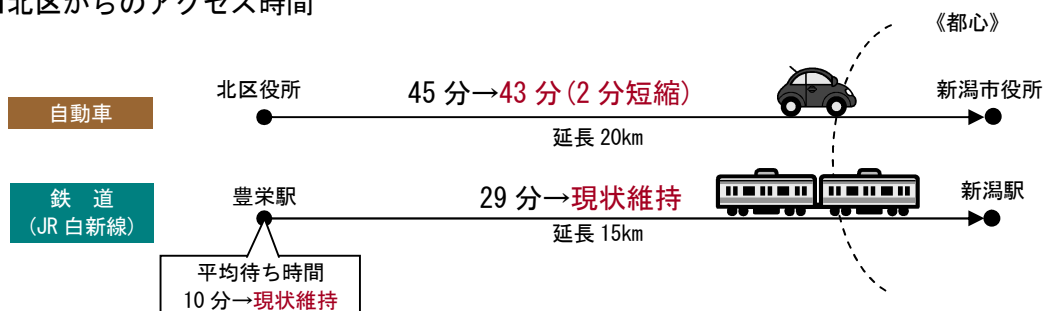
■南区からのアクセス時間



■秋葉区からのアクセス時間



■北区からのアクセス時間



※自動車は国道116号、8号、7号、49号の主要幹線道路を利用した場合の所要時間

※白根線は急行バスを含む平均移動時間

※現況値→H17年道路交通センサスピーク時旅行速度より算出

※10年以内に整備が予定されている道路整備、バスレーンおよびPTPSの導入、鉄道運行本数の増強を条件として算出

※今後の、新たな施策展開によって、数値が変更になる場合あり

② その他指標

	現況	将来
高速道路ICの箇所数	9箇所	10箇所
パークアンドライド駐車場箇所数	16箇所	22箇所

(2) 公共交通の便が良くなる

① 公共交通沿線の居住人口割合

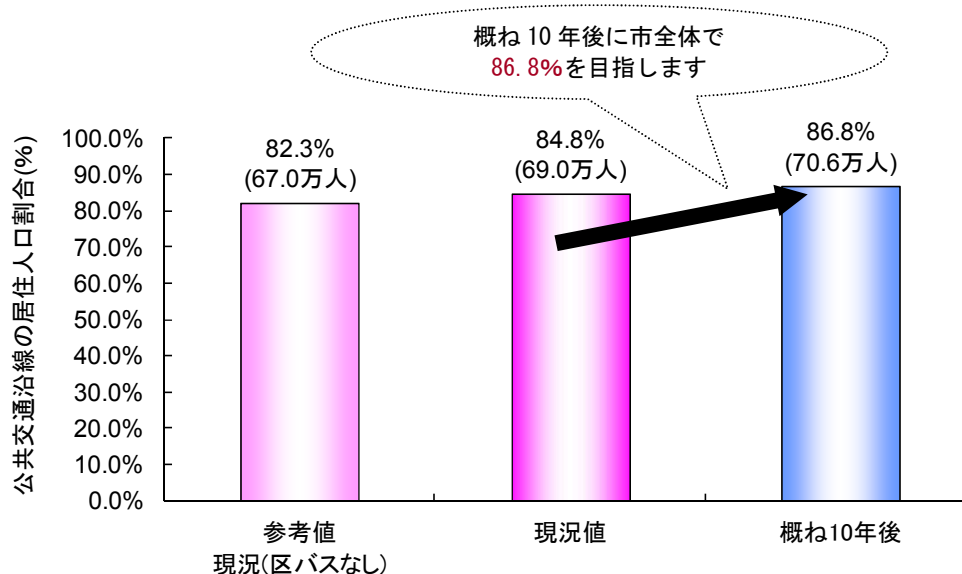
■ 指標説明

新潟市総人口に対するバス停から 300m 圏域、鉄道駅から 500m 圏域の居住人口割合

■ 将来目標

新潟市の全体公共交通沿線の居住人口割合現況値 84.8%に対して、将来は 86.8%より向上させることを目指します。

[公共交通沿線の居住人口割合]



※現況値は乗合旅客を運送する交通を対象に集計

※現況値→平成 20 年 3 月現在の路線配置、H17 年国勢調査人口から算出

※H17 年国勢調査人口 新潟市 814,000 人

※公共交通サービス圏域の考え方

バス停から 300m : バス停の設置計画の検討において、一般的な人(歩行速度 80m/分)の 90%が抵抗を感じない距離が 300m(徒歩時間 3.5 分)であることを参考に、サービス圏域をバス停から半径 300m に設定

鉄道駅から 500m : 旅客施設に関わるバリアフリーの重点整備地区の設定において、一般的に旅客施設から 500m~1km が徒歩圏内とすることを参考に、サービス圏域を駅から半径 500m に設定

② その他指標

	現況	将来
公共交通に関する市民満足度	2.806 点	2.933 点以上
バリアフリー化対応駅数	7 駅	8 駅
橋上化駅数	8 駅	11 駅
バス停上屋の整備済み箇所数	280 箇所	390 箇所
バス接近表示システム設置バス停数	35 箇所	45 箇所
乗継拠点の整備箇所数	—	7 箇所 ※今後整備する箇所

※満足度スコアとは、不満・やや不満・普通・やや満足・満足の5段階評価を点数化し、回答者数で割り返した平均点数。点数が高ければ、満足度が高く、不満が少ないと言えます。

※バリアフリー化対応駅とは、高齢者や障がい者の鉄道利用を円滑にするため、エレベーターを設置するなど、移動バリアを取り除いた駅施設

※ハイグレードバス停についてはP102参照

※バス接近表示システム

(補足説明) 公共交通利便性に対する市民満足度

■ 指標説明

市総人口のうち、公共交通利便性に対して満足している人の割合

※現況値は平成18年度新潟市市民満足度調査より設定

● 新潟市市民満足度調査(H18年)の概要

対象地域：新潟市全域

調査対象：満20歳以上の男女個人

標本数：3,000人

抽出方法：確率比例系統抽出法

調査方法：郵送法(調査の配布、回収とも)

調査時期：平成18年7月24日～平成18年8月4日

調査内容：福祉・環境・教育など、さまざまな分野における市の取り組み(95項目)に対する市民の満足度と重要度を調査。設問は5段階による評価。

満足度順位

	(満足度スコア)
第1位 廃棄物の減量、リサイクルの推進	3.292 点
第2位 下水道の充実	3.288 点
第3位 消防体制の強化	3.273 点
第4位 水辺を活用した「にぎわい空間」	3.247 点
第5位 豊かな水と共生するまち	3.220 点
・	
第77位 安全で便利な公共交通の構築	2.806 点
・	
第95位 既存産業の振興	2.542 点
全体平均	2.933 点

■ 将来目標

現状の平均点2.933点以上を目指します。

(3) 都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる

① 広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間

■ 指標説明

広域交通拠点(新潟駅、新潟空港)から、都心および都心周辺部の主要拠点(古町、万代、県庁、市民病院等)への公共交通によるアクセス時間

公共交通によるアクセス時間＝バス停における待ち時間＋各施設間の移動時間

■ 将来目標

広域交通拠点(新潟空港、新潟駅)から都心および都心周辺部の主要施設までのアクセス時間については、現状維持または現状より2分～9分以上の短縮を目指します。

[広域交通拠点から主要拠点へのバスによるアクセス時間]

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	現況	目標 (概ね10年後)	現況	目標 (概ね10年後)
万代	8分	現状維持	48分	43分
古町	10分	現状維持	50分	45分
県庁	31分	29分	71分	64分
新潟市民病院	29分	25分	69分	60分
東北電力ビッグスワン	24分	20分	64分	55分
新潟大学	47分	現状維持	87分	82分

※待ち時間を考慮したアクセス時間

※現況値→H19年現在の時刻表より算出

② その他指標

	現況	将来(概ね10年後)
バスレーン設置延長	35.6km	40.5km
P T P S 導入延長	15.5km	23.2km
基幹バスリューとリンクにおけるバス運行頻度	10～20分間隔	10～15分間隔
バリアフリー対応車両の導入台数	18% (142台/780台)	概ね5年後 31% (240台/780台) 概ね10年後 さらに増強

※バスレーン・P T P SについてはP101参照

※バリアフリー対応車両→ワンステップバス、ノンステップバス

(4) 都心地区を快適に通行できる

都心地区の歩行者交通量

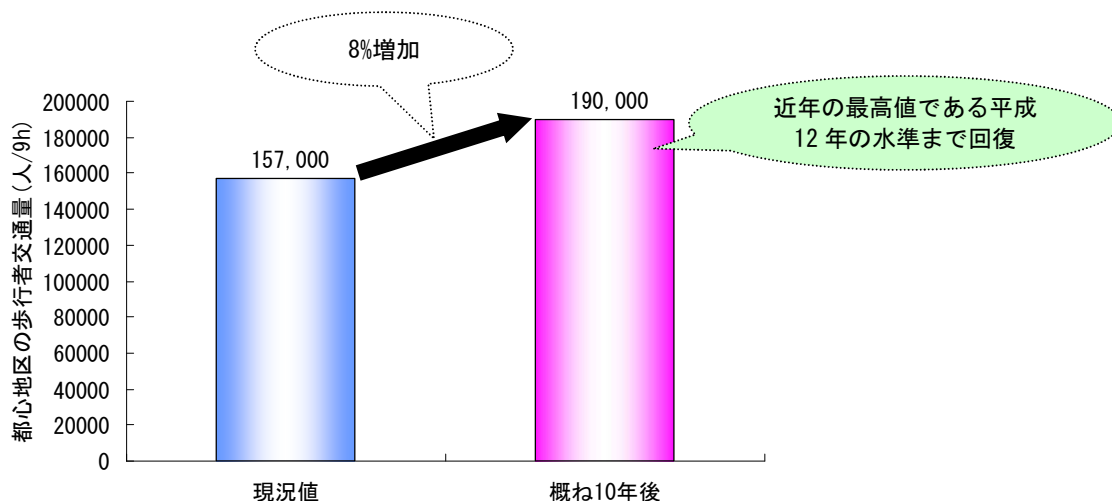
■ 指標説明

古町地区、万代地区、新潟駅周辺地区の主要地点断面(18箇所)の歩行者交通量の合計値

■ 将来目標

都心地区の歩行者交通量は現況 15.7 万人/9h に対して、将来約 20%(3.3 万人/9h)以上の増加を目指します。

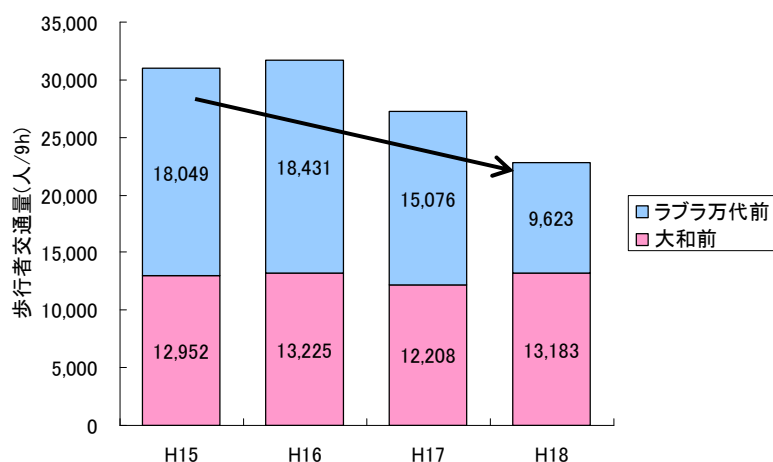
[都心地区の歩行者交通量]



※現況値→資料 新潟市商店街連盟 歩行者通行量調査(H18年10月21日(土)10:00~19:00)

(参考) 旧ダイエー前および大和前道路断面における歩行者交通量

都心の主要地点の歩行者交通量を見ると、年々減少傾向にあり、H18年にはH15に対して約4分の1減少しています。



資料)新潟市商店街連盟 歩行者通行量調査

調査日時: 毎年10月下旬の土曜 10:00~19:00

(5) 渋滞が少なくなる

年間渋滞損失時間

■指標説明

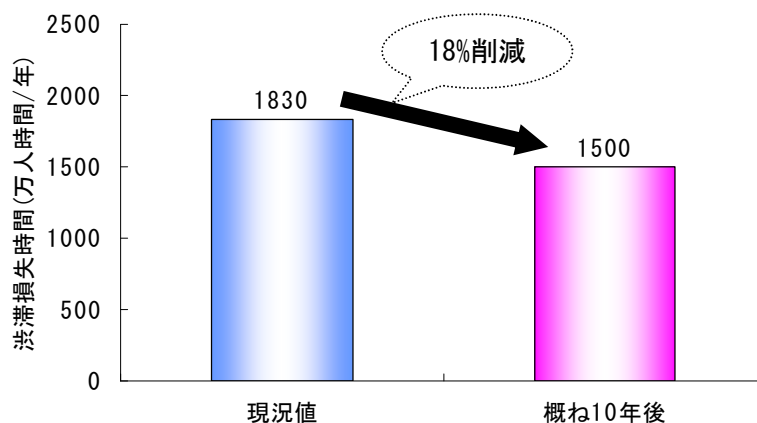
渋滞のない状態で、ある区間を自動車で走行する場合に要する基準的な旅行時間と、通常の旅行時間との差分の合計。対象は新潟市内の県道以上の道路。

$$\begin{aligned} \text{年間渋滞損失時間} \\ = \sum \{ (\text{区間距離} \div \text{通常の旅行速度}) - (\text{区間距離} \div \text{基準旅行速度}) \\ \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数} \} \end{aligned}$$

■将来目標

新潟市内の道路混雑による渋滞損失時間を現況 1830 万人時間/年に対して、18%以上の削減を目指します。

[年間渋滞損失時間]



※対象道路は県道以上の道路

※現況値→道路交通センサス調査をベースにした平成18年値

(6) 安全に通行できる

交通事故件数

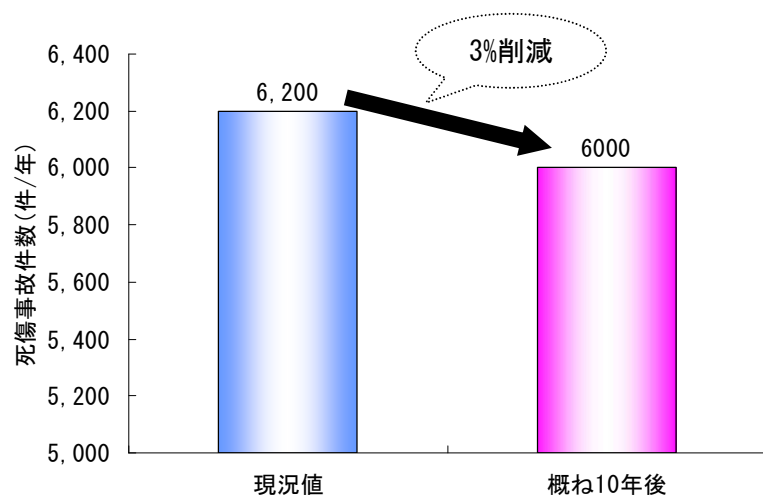
■ 指標説明

新潟市内の1年間に発生した交通事故件数

■ 将来目標

新潟市の交通事故件数を現況 6,200 件/年に対して、将来 3%以上削減を目指します。

[交通事故件数]



※現況値→H17年値(新潟県警データ)

(7) 地球環境の保全に貢献できる

① 自動車 CO₂ 排出量

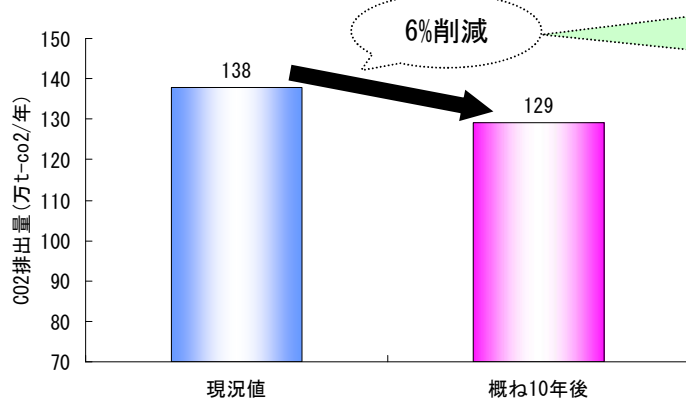
■ 指標説明

新潟市内を走行する自動車の1年間におけるCO₂排出量

■ 将来目標

自動車CO₂排出量は現況138万t-co₂/年に対して、将来6%の削減を目指します。

[自動車 CO₂ 排出量]



〈森林創出効果〉

削減量は、2,700ha(鳥屋野湯面積の約20倍)のブナ林が1年間に吸収する量に相当します。

※現況値・将来値ともに、第3回パーソントリップ調査ベースの交通シミュレーションにより算出
※「平成17年道路政策評価通達集」の二酸化炭素排出原単位を使用

② エネルギー消費量

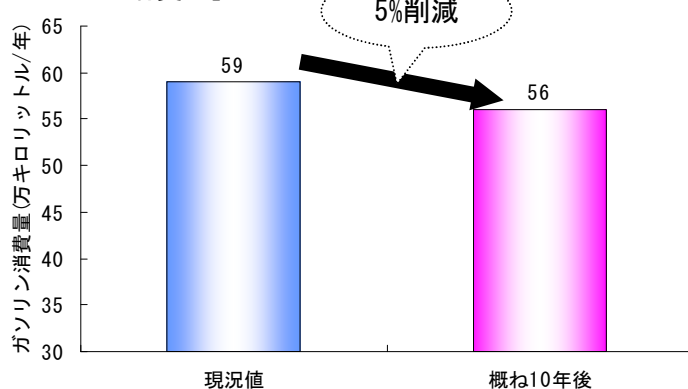
■ 指標説明

エネルギー消費量は、自動車走行で利用されるガソリンの1年間の総量

■ 将来目標

自動車走行によるガソリン消費量は、現況59万キロリットルに対して、将来5%の削減を目指します。

[エネルギー消費量]



※上記の自動車CO₂排出量にCO₂排出係数を乗じて算出
※CO₂排出係数として、「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」第3条第1項において規定されているガソリン値を使用

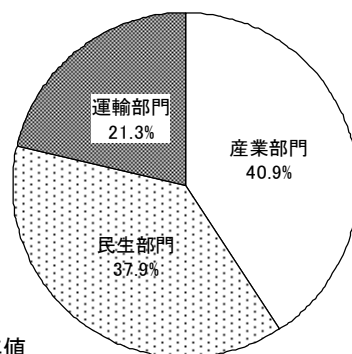
CO₂排出量とエネルギー消費量については、MMの推進などにより上記以上の削減を目指します。

(参考)新潟市の二酸化炭素排出量

新潟市の二酸化炭素排出量の部門別割合を見ると、運輸部門(旅客および貨物)は新潟市全体の21.3%を占めています。

また、旅客における一人当たりのCO2排出量は都道府県庁所在地の中で3位と非常に高い状況にあります。

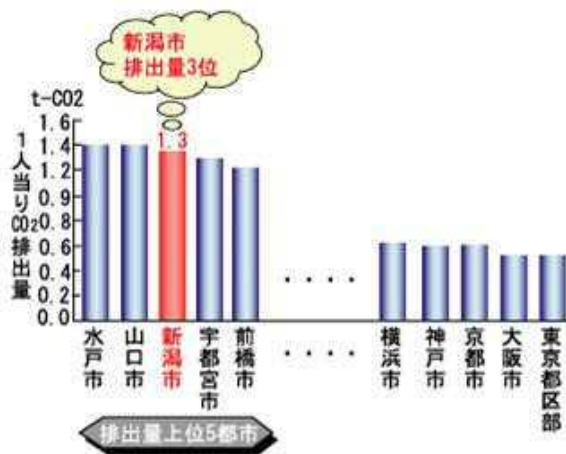
〔新潟市の二酸化炭素排出量の部門別構成〕



※H15 年値

資料)新潟市地域新エネルギービジョン (H18.2)

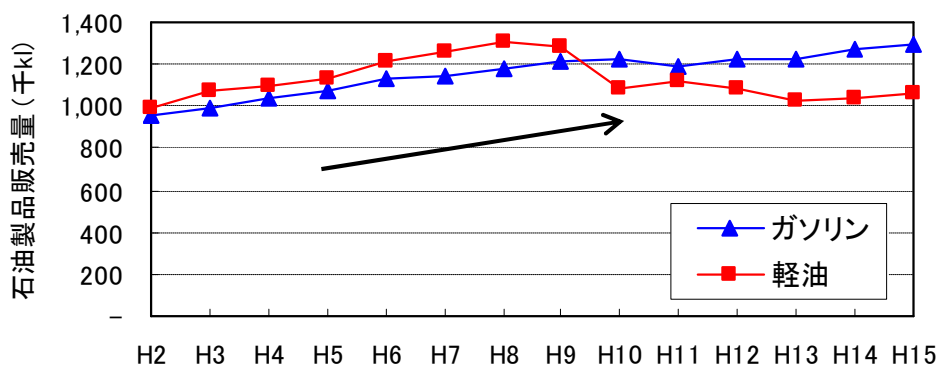
〔全国の都道府県庁所在地 47 都市の運輸部門における一人当たりのCO2(二酸化炭素)排出量〕



資料)2000 年国勢調査、国立環境研究所「市町村における運輸部門温室効果ガス排出推計手法の開発および要員分析」によるデータ

(参考)新潟県のガソリンおよび軽油の販売量の推移

新潟県におけるガソリン販売量の推移をみると、自動車の燃費向上等が図られているものの、ガソリン消費量は増加しています。



資料)新潟市地域新エネルギービジョン (H18.2)