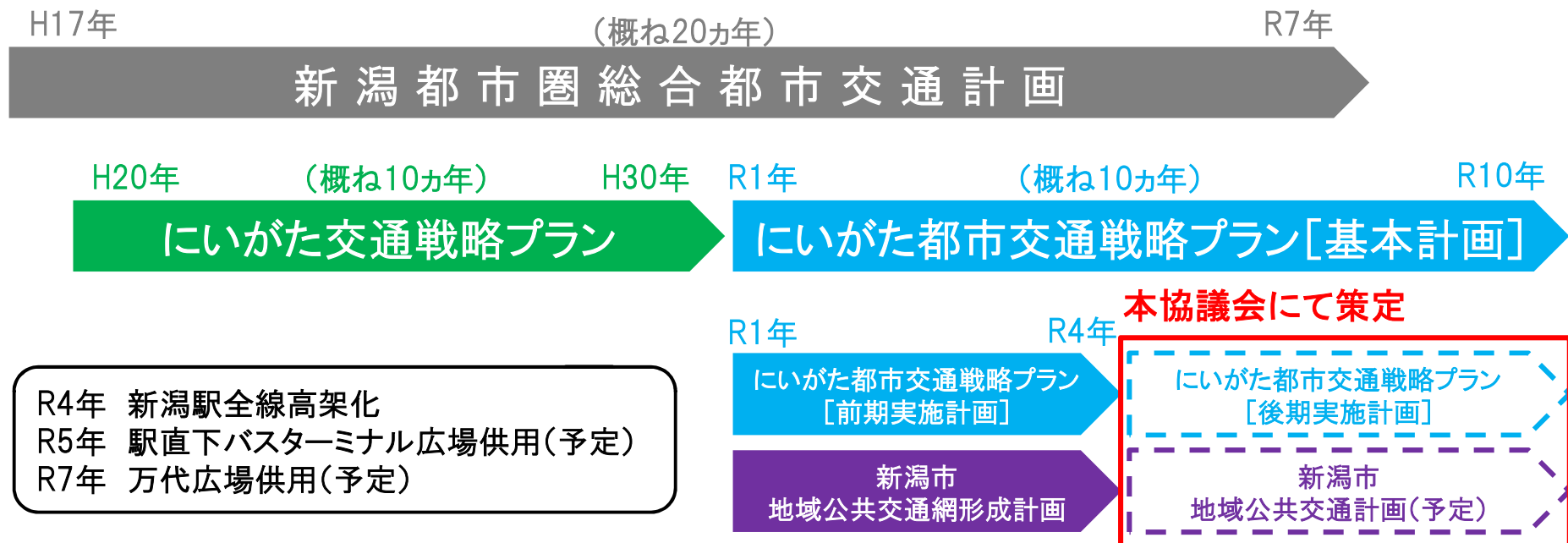


新潟市地域公共交通計画及び
にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕
の策定について

本市の交通計画

- ・H17年に「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査」に基づく総合都市交通計画を策定
- ・H20年に本市における交通政策の基本方針と概ね10年で取り組む行動計画「にいがた交通戦略プラン」を策定
- ・「にいがた交通戦略プラン」の策定から概ね10年が経過し、これまでの取り組みの評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化を契機に、本市の拠点性の強化と急激に進む人口減少、少子・超高齢化などの課題に対応する「にいがた都市交通戦略プラン」をR1年7月に策定



本市の交通計画体系図 (これまで)

新潟市地域公共交通網形成計画

【目的】

・国の交通政策基本法の基本原則に則るとともに本市のまちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通網を形成するため、市民や関係機関と協働で策定する。

【概要】

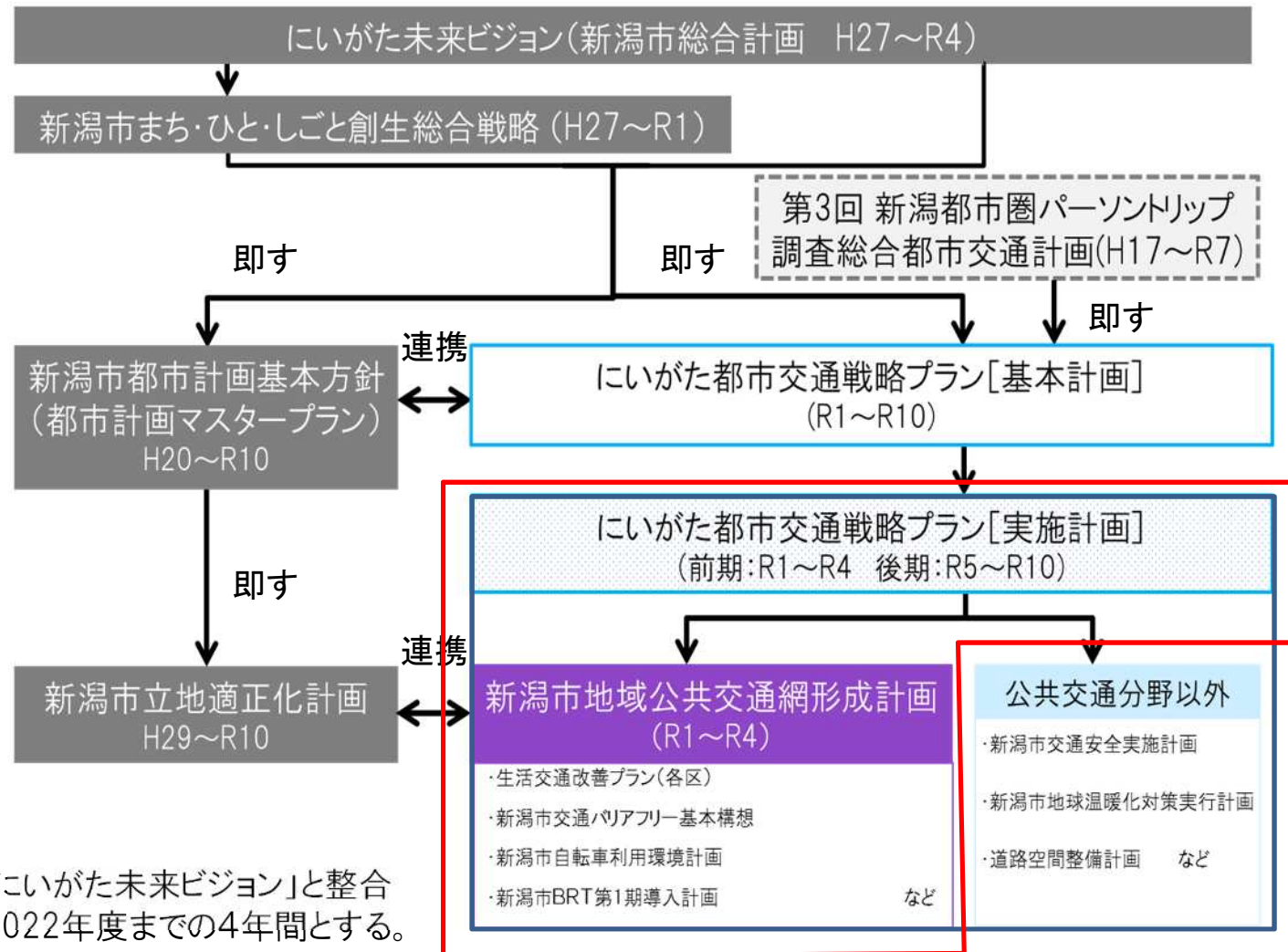
・本市の交通政策の基本方針となる「にいがた都市交通戦略プラン」(R1.7月策定)を上位計画とし、「新潟市立地適正化計画」と連携を図り、今後4年間で取り組む公共交通施策などを定めたもの。

【計画区域】

・新潟市域

【計画対象期間】

・本市の最上位計画である「にいがた未来ビジョン」と整合を図るため、2019年度から2022年度までの4年間とする。



本協議会にて策定

新たな総合計画で目指す方向性

※ 掲載資料はパブリックコメント時の素案として、今後変更となる可能性あり

新潟市総合計画（2023-2030）

2023年度(R5) → 2026年度(R8) → 2030年度(R12)

基本構想

総合的かつ計画的な行政運営を図るために定める構想

まちづくりの理念

みんなで新潟市の強みを活かし、人口減少時代に躍進する、

活力あふれるまちづくり

持続可能なまちづくり

を進めます

目指す都市像

田園の恵みを感じながら

心豊かに暮らせる 日本海拠点都市

「経済」、「社会」、「環境」の三側面の豊かさを調和し高めることで、まちづくりの理念である『活力あふれるまちづくり』、『持続可能なまちづくり』を推進し、都市像の実現につなげる

基本計画

基本構想を実現するための基本的な計画で、重点戦略や各分野の政策・施策の基本的な方向を定める計画

交通部門

分野7
まちづくり・
インフラ 政策 14

誰もが暮らしやすく、持続的に
発展するまちづくりの推進

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

施策1 コンパクト・プラス・
ネットワークのまちづくり

- コンパクトなまちづくりの推進
- 交通ネットワークの強化・充実

目指す交通ネットワーク
イメージ



施策3 広域的な拠点機能の強化

- 拠点機能の充実・強化

施策2 魅力と賑わいある
都心づくり

- ◎都心のまちづくり「にいがた2km」
- 人中心のウォーカブルな空間形成
- 都心部の戦略的な再開発促進



施策4 安心して住み続けられる
良好な住環境の創出

- 安心・安全で快適な住まい・住環境づくり
- 地域のニーズに対応した公園の整備・リニューアルと維持管理

にいがた都市交通戦略プランの基本方針を踏襲した政策

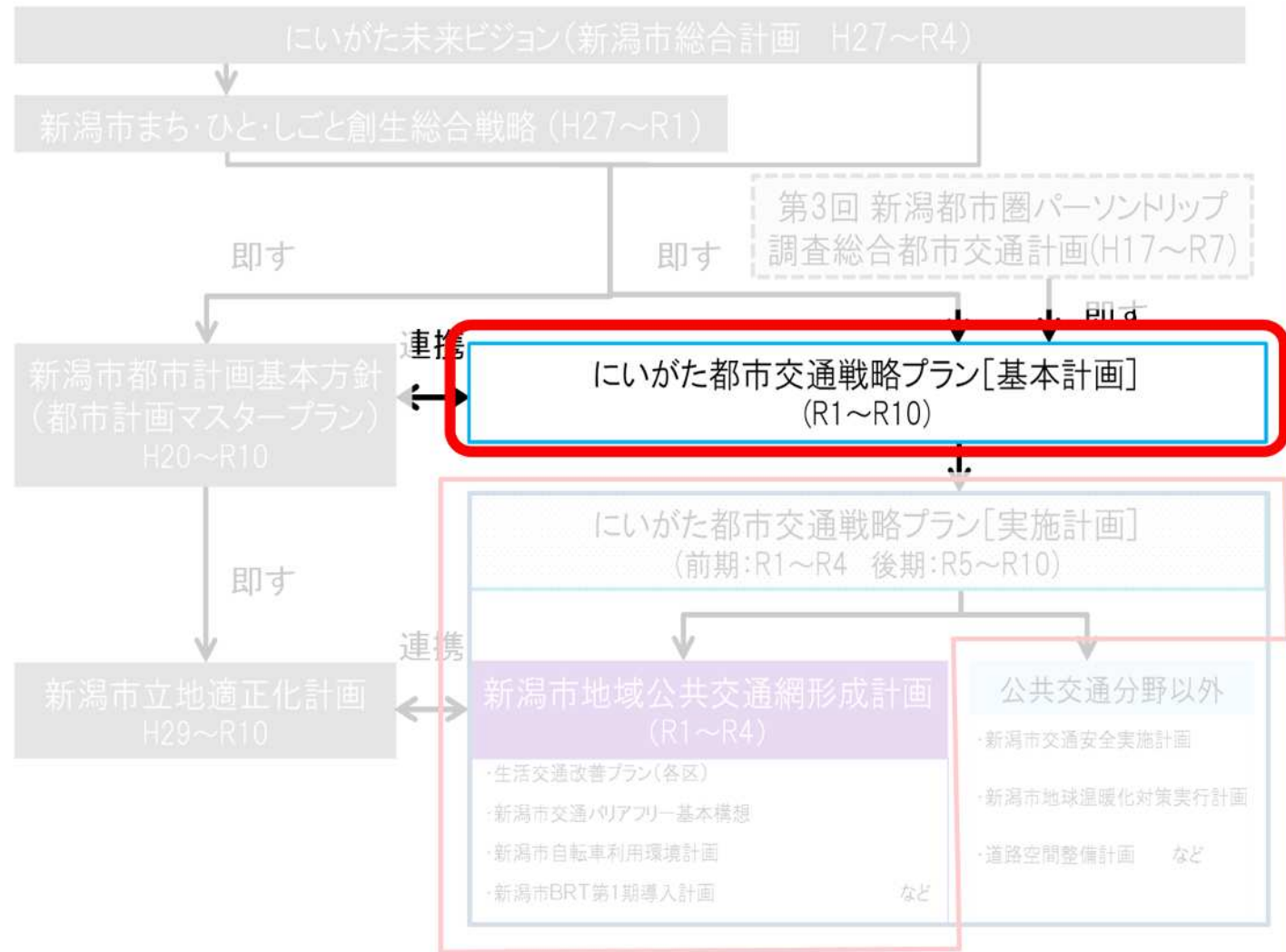
実施計画（前期）

基本計画で示す施策を実現するための具体的な取り組み

実施計画（後期）

中間見直しを踏まえとりまとめ

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]について



本協議会にて策定

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]で示す交通の将来像

戦略プラン策定時(R1) 本市の現状・事後評価のまとめ

バス利用者数の下げ止まりなど一定の効果は認められたが、乗り換えに対する不満や、まちなかの衰退、拠点性の低迷など、過度に自家用車に依存しなくても、だれもが移動しやすい交通環境の実現までは至らず、いまだ道半ばである。

今後10年間で取り組む必要のある課題

都心アクセスの強化

- ・まちづくりと連携した交通環境の充実
- ・公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担

生活交通の確保維持・強化

- ・様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の充実
- ・区バス・住民バスなど生活交通の持続性の確保

都心部での移動円滑化

- ・都心部における多様な手段による回遊性向上

広域交通との連携強化

- ・駅、港、空港など広域交通拠点と都市内交通の連携

都市の将来像

- ・にいがた未来ビジョン
- ・新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

これまでの交通の将来像

- ・新潟都市圏総合都市交通計画(第3回パーソナルトリップ調査)
- ・にいがた交通戦略プラン

会議などの意見

- ・にいがた交通戦略プラン検討委員会
- ・にいがた交通戦略推進会議

交通の将来像

県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

【目標1】

県都新潟の**拠点化**を支える交通

【目標2】

安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]で示す5つの基本方針

5つの視点

都心アクセスの強化

広域交通との連携強化

都心部での移動円滑化

生活交通の確保維持・強化

市民や関係者による協働

5つの視点を踏まえた 新たな基本方針

多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通

都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

駅・港・空港など広域交通拠点と
基幹公共交通軸の効果的な連携

まちなかの賑わいを創出する交通戦略

まちなか活性化に向けた回遊性向上

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

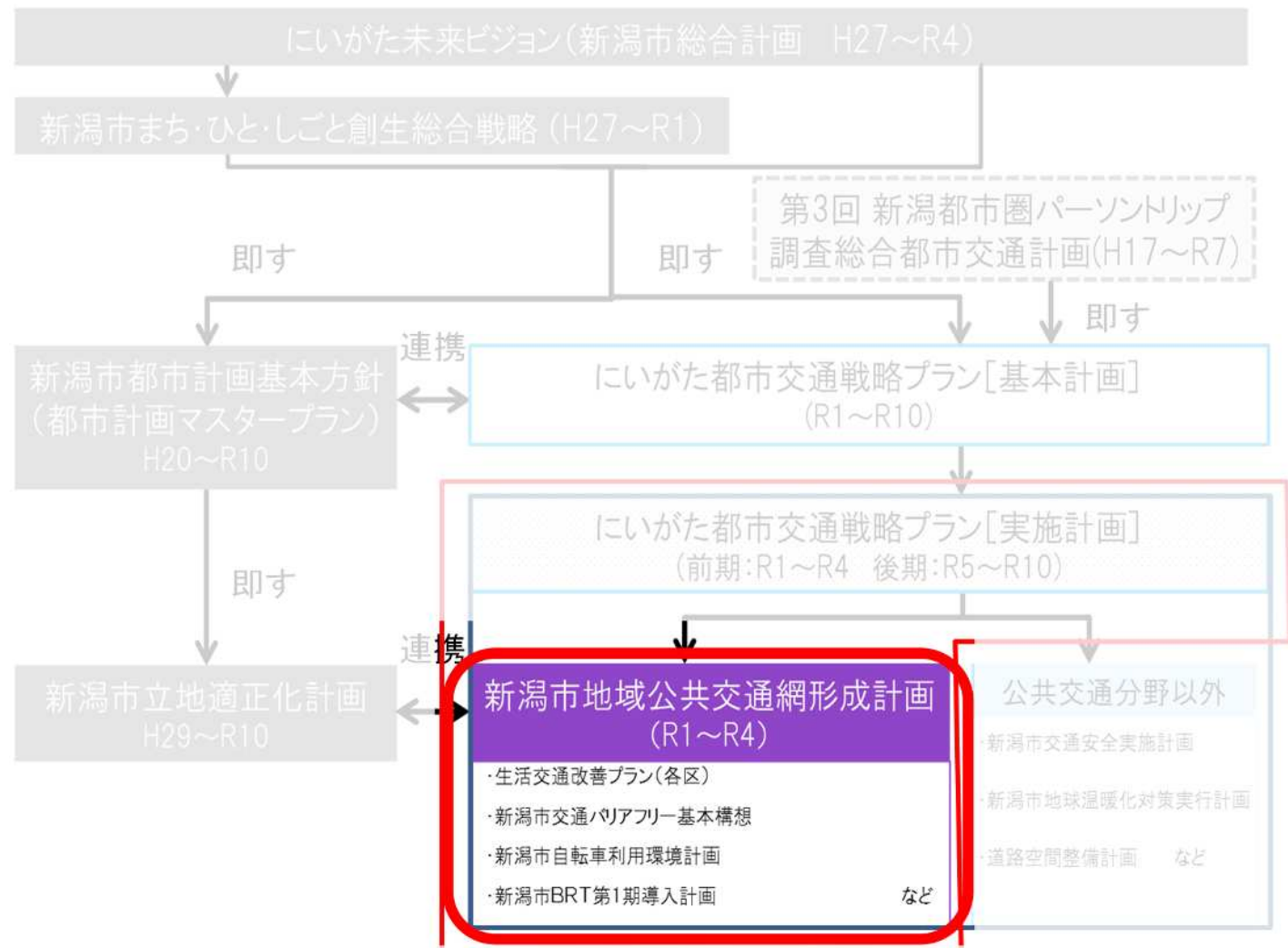
暮らしやすい移動環境の確保

みんなで築き上げる交通戦略

市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善

新技術を活用したICT交通戦略
(自動運転技術や運行システム等の導入促進)

新潟市地域公共交通網形成系計画について



本協議会にて策定

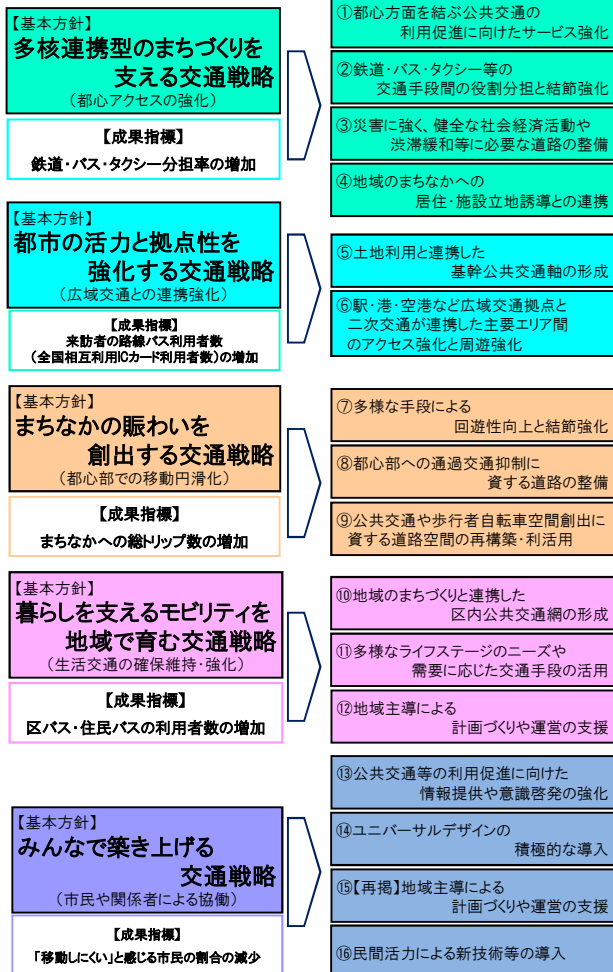
「にいがた都市交通戦略プラン」と「網形成計画」の関係

にいがた都市交通戦略プラン(10年間)

概ね10年間で本市が目指す交通の将来像実現に向けた取り組みを市民の皆さまと共有し、協働でまちづくりを進めるため、新たな交通施策の基本的な方針を定めたもの。

目標: 県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

5つの基本方針と16の取り組みの方向性



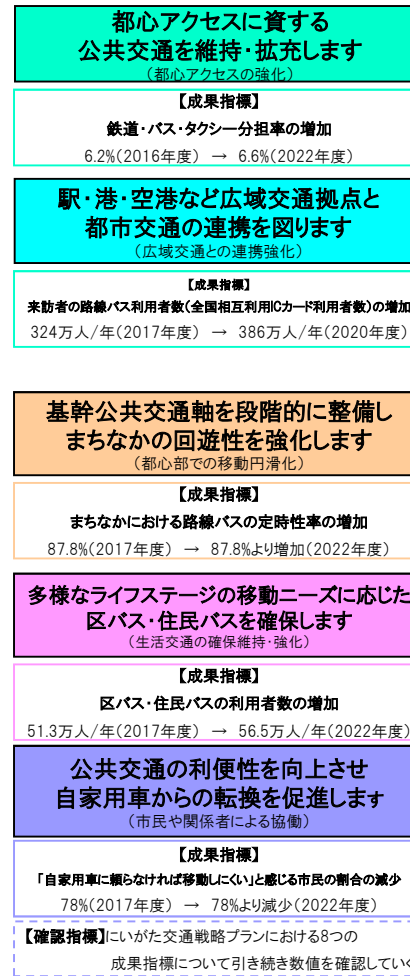
実施計画(施策)
 ※紫枠は網形成計画でも記載する施策
 ※赤枠は新技術・IoTを活用した施策

新潟市地域公共交通網形成計画(4年間)

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の公共交通分野について、概ね10年間で本市が目指す姿の実現に向けた取り組みのうち、持続可能な公共交通ネットワークを形成するための4年間の基本的な方針と目標を示すもの。

目標: 持続可能な公共交通ネットワークの形成

基本的な方針と成果指標



【公共交通ネットワーク】の視点
 利便性の高い公共交通網の整備

【持続可能】の視点
 地域公共交通が継続して利用される

地域公共交通網形成系計画から地域公共交通計画へ

◆地域公共交通活性化及び再生に関する法律が改正（R2.1.1）

【概要】

・令和2年度の活性化再生法の改定に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる、新たな法定計画として「地域公共交通計画」の作成が努力義務化された。

【地域公共交通網形成計画】
新潟市地域公共交通網形成計画



【地域公共交通計画】
新潟市地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第三章 地域公共交通計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通計画の作成(第五条—第七条の二)

(地域公共交通計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。

地域公共交通計画とは（国土交通省資料）

地域公共交通計画とは

◇活性化再生法に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。

◇地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
 - ◆地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
 - ◆地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
 - ◆住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の知己の関係者と協議
- ⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



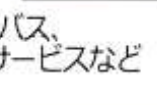
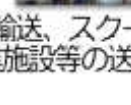
乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど



改定のポイント

- 「まちづくり施策」や「観光施策」等との連携

- ▶ **にいがた都市交通戦略プラン[実施計画]**を包含した、概ね**5年間**における「**本市にとって望ましい公共交通ネットワーク**」を示す計画とする。

- 運行を確保・維持する路線(補助路線)の位置づけ、役割の明確化

- スクールバスや福祉送迎バスなどの目的バスを最大限活用

- ▶ **地域の輸送資源を総動員した公共交通ネットワークを示す**計画とする。
※ 法改正に伴い、令和7年度以降は本計画に示されないバス路線は、原則、国による運行補助の対象外となる。

- 協議会を通じ地域自らが考え行動する計画へ

- ▶ 基礎自治体の計画ではなく、**本協議会の計画として策定**する。

本市の交通計画体系図（これから）

新潟市地域公共交通計画

【目的】

・国の交通政策基本法の基本原則に則るとともに本市のまちづくりと連携し、「地域にとっての望ましい地域旅客サービスの姿」を明らかにするマスタープランを、市民並びに関係機関と協働で策定する。

【概要】

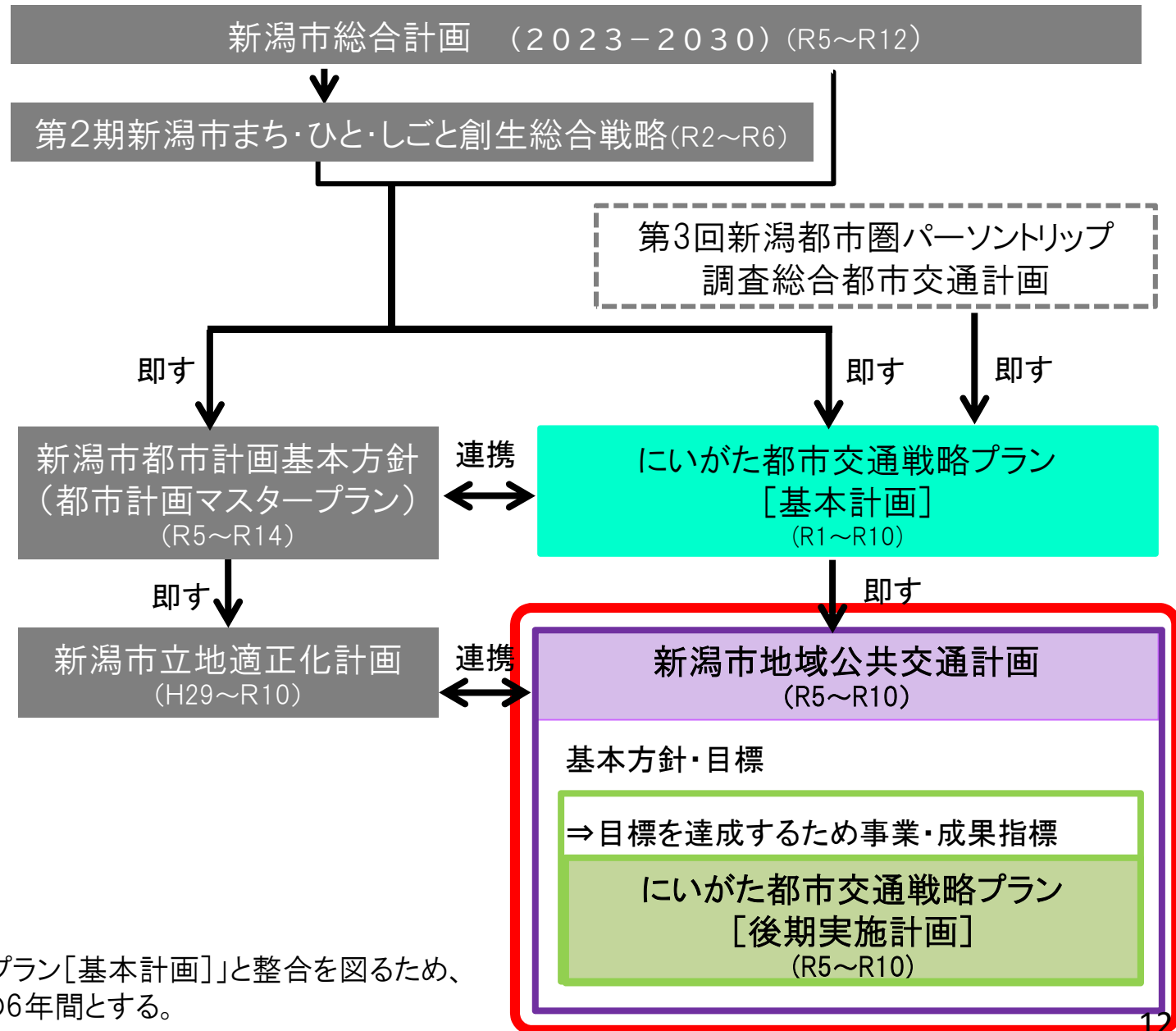
・本市の交通政策の基本方針となる「にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]」(R1.7月策定)を上位計画とし、現状の課題を反映した、交通の施策等を新たに定めるもの。
にいがた都市交通戦略プラン[後期実施計画]と統合して定める。

【計画区域】

・新潟市域

【計画対象期間】

・「にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]」と整合を図るため、R5年度からR10年度までの6年間とする。

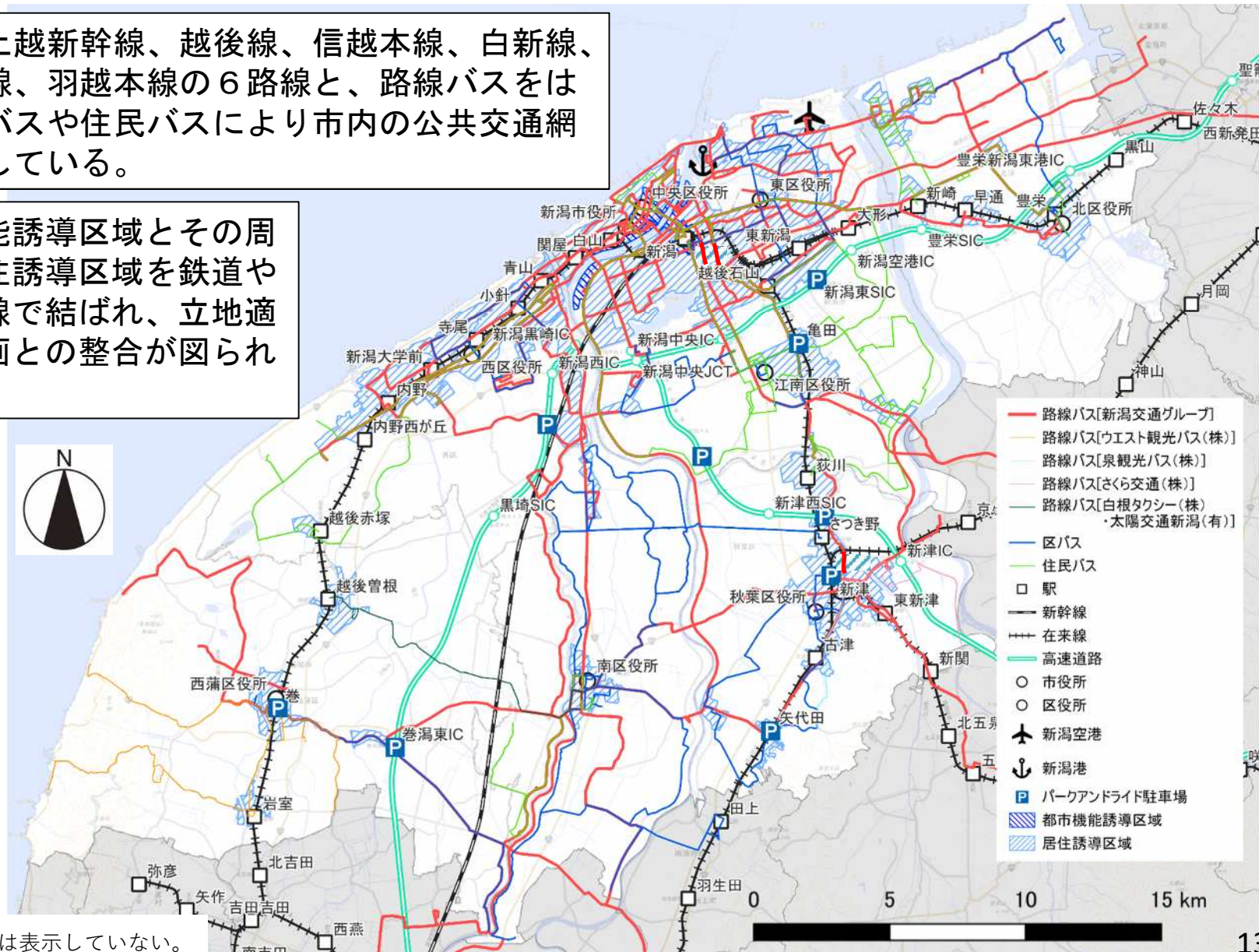


公共交通に関する現状把握

(1) 公共交通ネットワークの現状（新潟市全域）

○鉄道の上越新幹線、越後線、信越本線、白新線、磐越西線、羽越本線の6路線と、路線バスをはじめ区バスや住民バスにより市内の公共交通網を形成している。

○都市機能誘導区域とその周辺の居住誘導区域を鉄道やバス路線で結ばれ、立地適正化計画との整合が図られている。

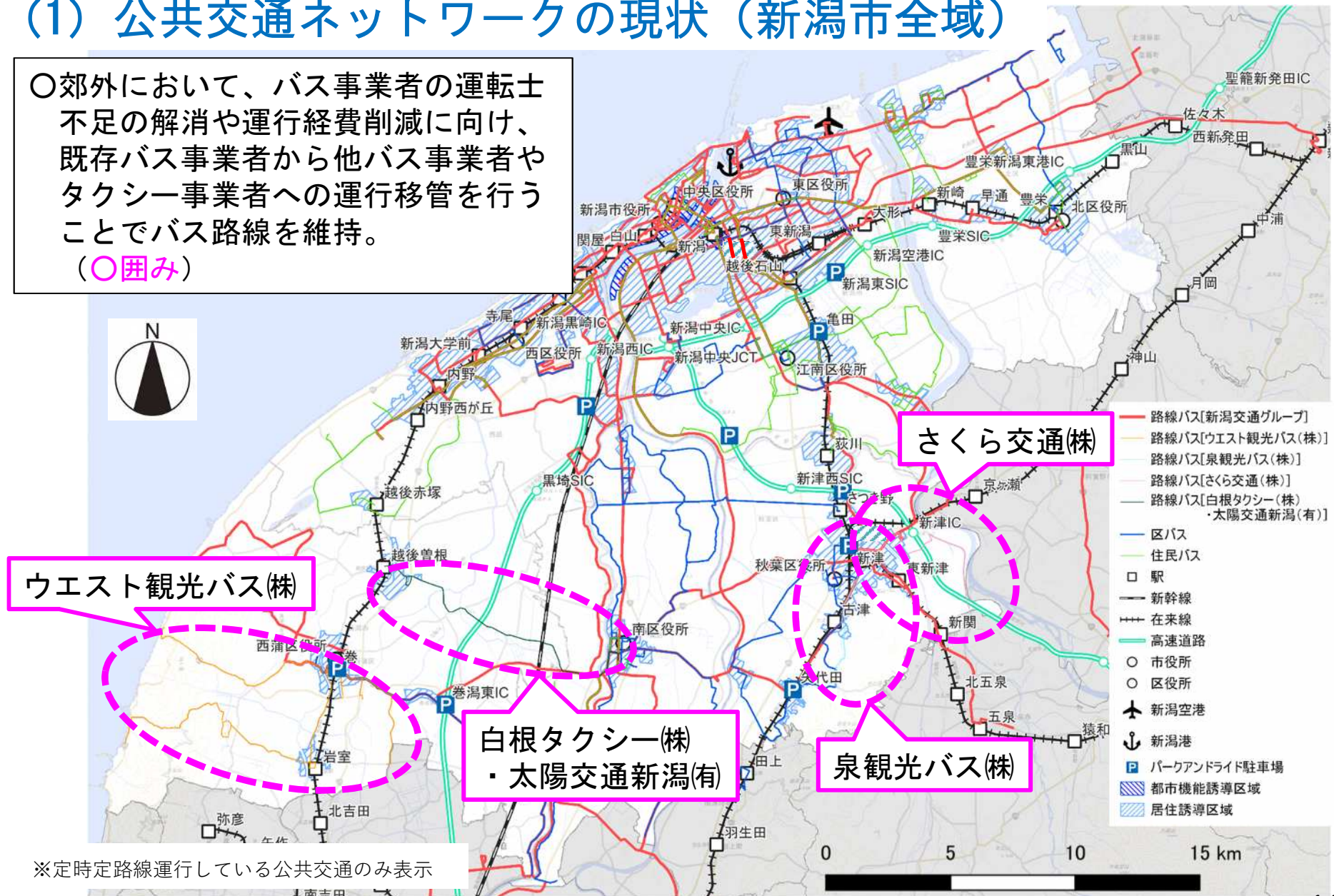


※デマンド運行は表示していない。

公共交通に関する現状把握

(1) 公共交通ネットワークの現状（新潟市全域）

○郊外において、バス事業者の運転士不足の解消や運行経費削減に向け、既存バス事業者から他バス事業者やタクシー事業者への運行移管を行うことでバス路線を維持。
(○囲み)



※定時定路線運行している公共交通のみ表示

公共交通に関する現状把握

(2) 公共交通ネットワークと人口分布 (R2国勢調査)

○人口密度が低く定時定路線型のバス路線が成り立たない地域（北区長浦地区）において、新たな移動手段としてエリアバス×タクの運行を開始した。

(○囲み)

○また、デマンド型乗合タクシーの効果や課題を検証するため社会実験を実施している。

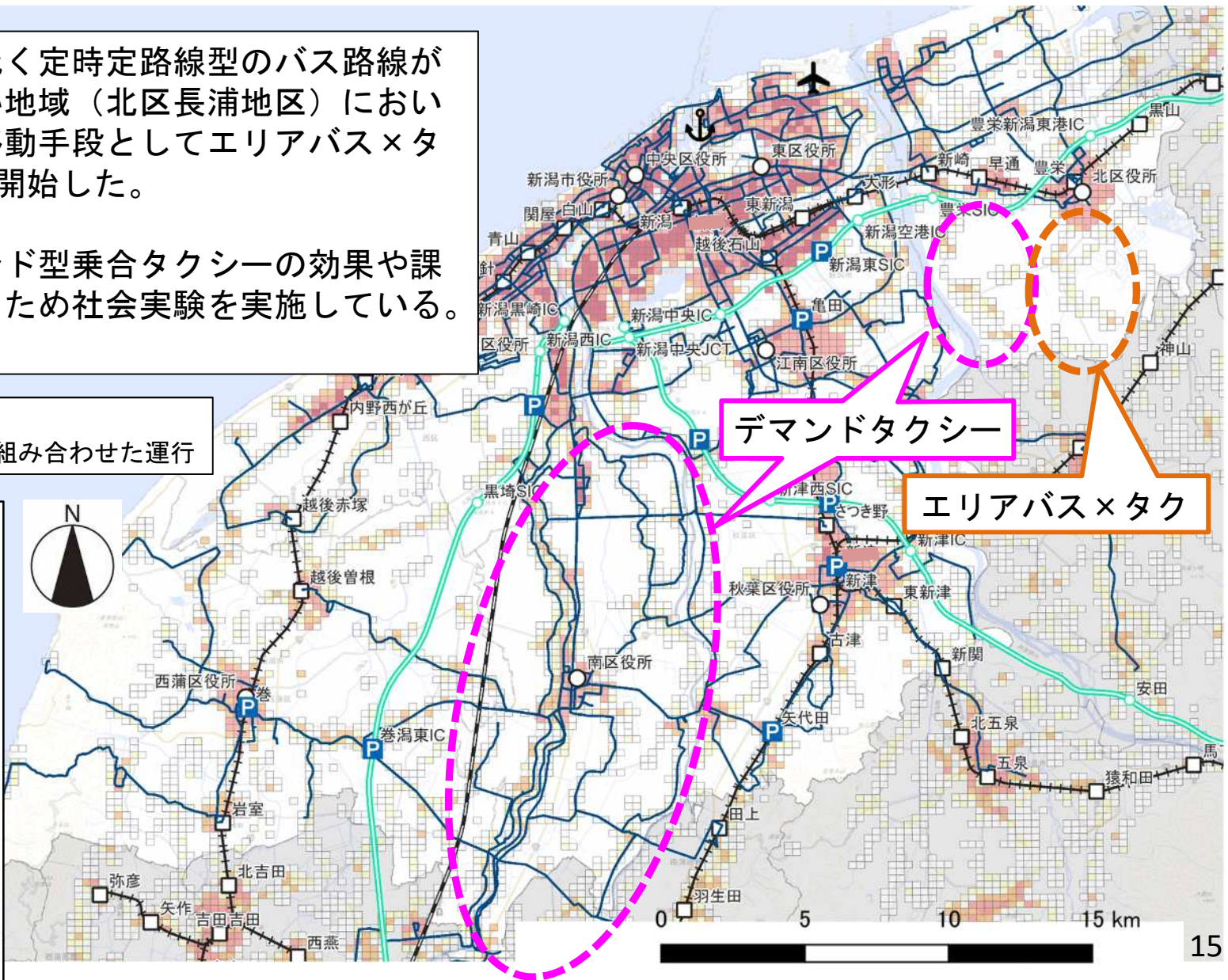
(○囲み)

※エリアバス×タク
バスとタクシーを組み合わせた運行

人口250mメッシュ(R2)

- 50人未満
- 50~100人
- 100~200人
- 200~500人
- 500人以上

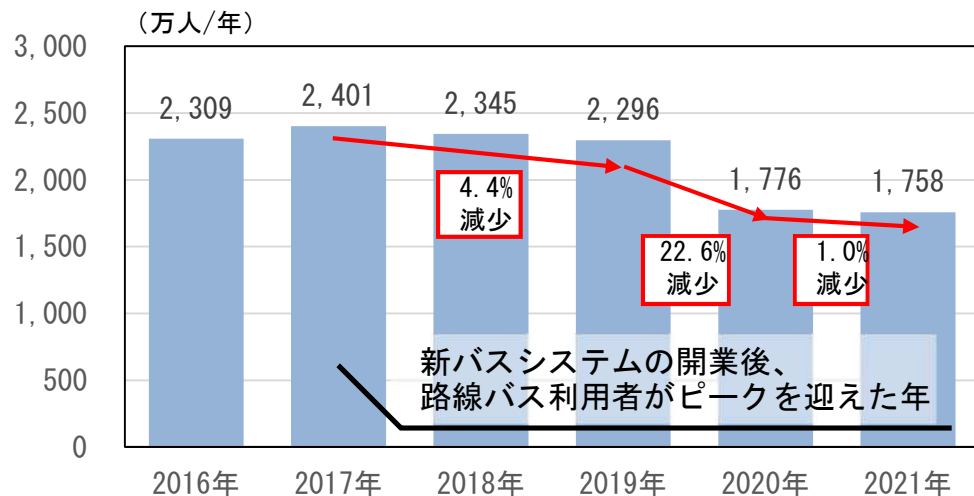
- バスルート
- 駅
- 新幹線
- 在来線
- 高速道路
- 市役所
- 区役所
- 新潟空港
- 新潟港
- パークアンドライド駐車場



公共交通に関する現状把握

(3) 公共交通網が整備されている中での利用者数

1) 路線バス利用者数

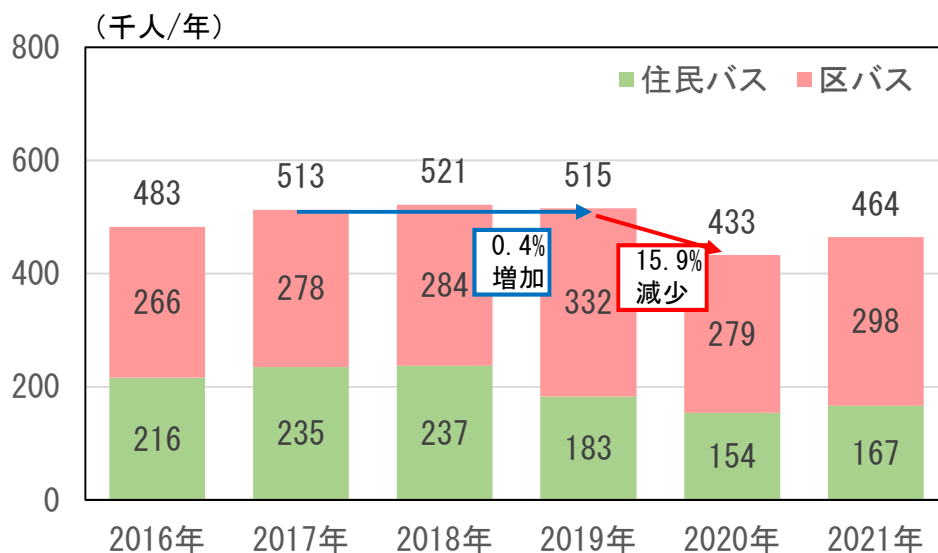


○2017年以降、毎年利用者は減少し、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少した。2021年はさらに減少している。

※2016年は新バスシステム開業後、他の統計データと比較できる初年度

出典：新潟交通ホームページより作成

2) 区バス・住民バス利用者数



○2017年以降、利用者は横ばいで、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少した。2021年は若干の回復傾向となっている。

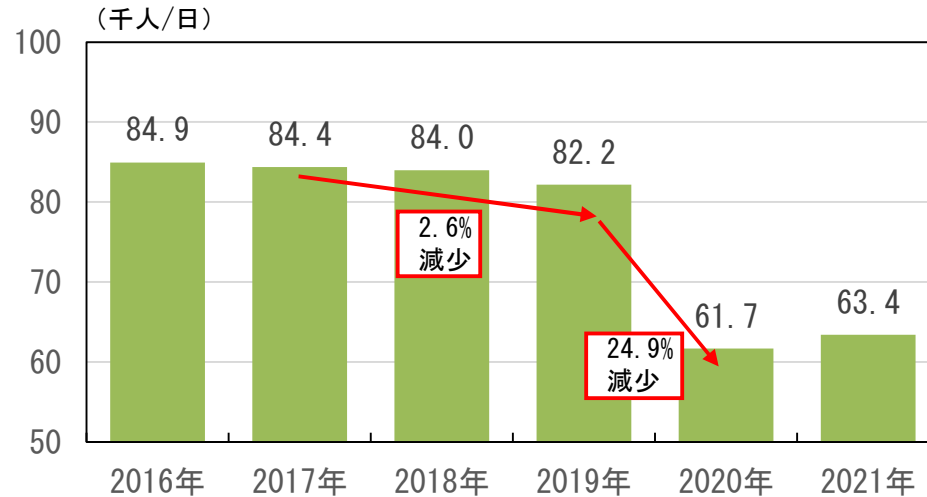
※路線バスと比較年次の初年度を整合
※2017年は新バスシステムの開業後、路線バス利用者がピークを迎えた年との比較

出典：新潟市ホームページより作成

公共交通に関する現状把握

(3) 公共交通網が整備されている中での利用者数

3) 鉄道利用者数（新潟市内鉄道駅の乗車人員推移）

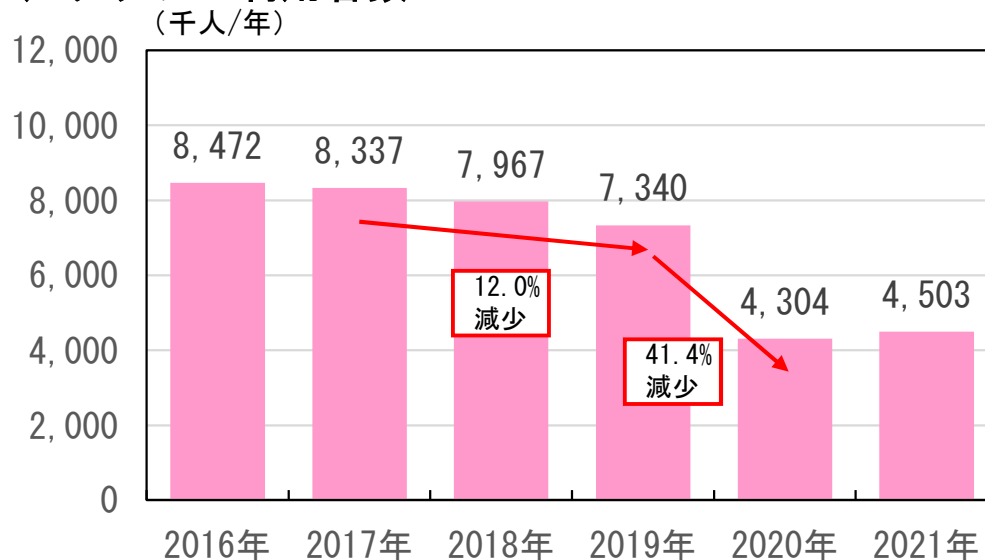


○2017年以降も毎年利用者は減少し、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少した。2021年は若干の回復傾向となっている。

※路線バスと比較年次の初年度を整合
※2017年は新バスシステムの開業後、路線バス利用者がピークを迎えた年との比較
※乗車人員のみとし降車人員は含まれない（上越新幹線含）
※無人駅は含まれない

出典：JR東日本ホームページより作成

4) タクシー利用者数



○2017年以降も毎年利用者は減少し、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少した。2021年は若干の回復傾向となっている。

※路線バスと比較年次の初年度を整合
※2017年は新バスシステムの開業後、路線バス利用者がピークを迎えた年との比較

出典：新潟市統計書より作成

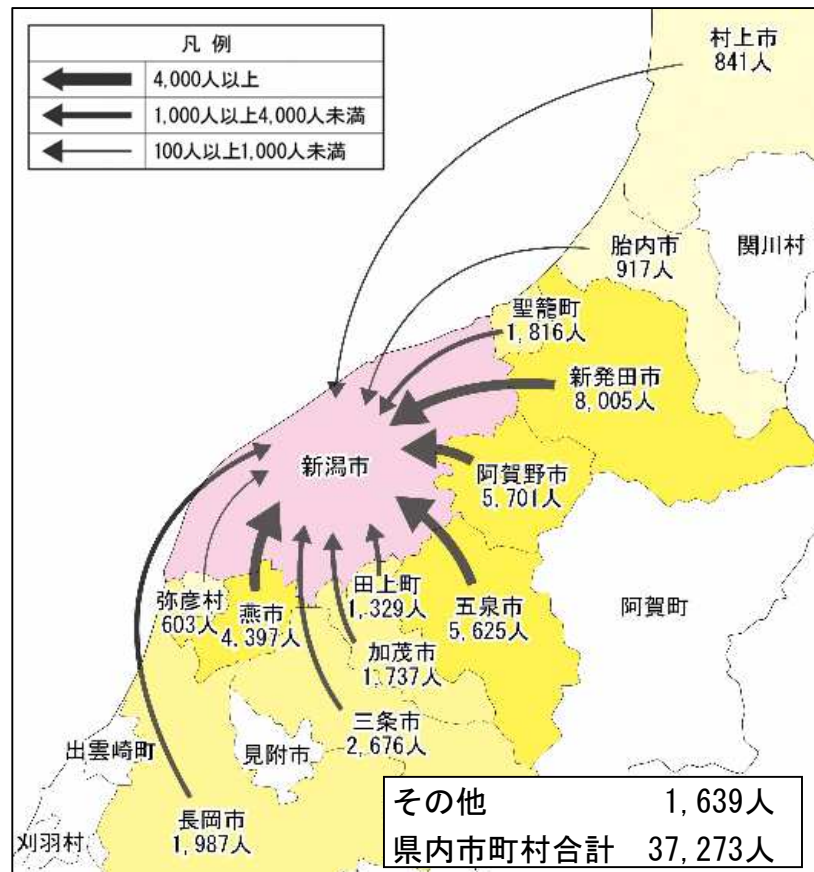
公共交通に関する現状把握

(4) 市内外を結ぶ公共交通

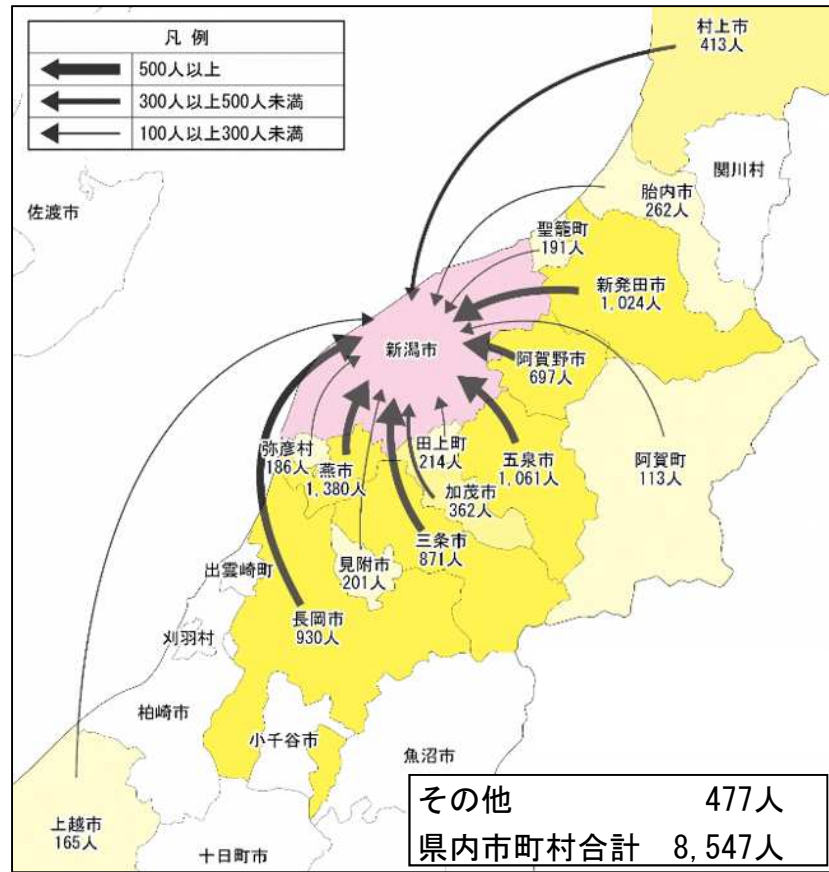
1) 市外との流動

○新発田市、阿賀野市など、市外から多くの就業者が流入し、燕市、五泉市、新発田市など市外から多くの通学者も流入しており、市内外を結ぶ公共交通にも一定の需要があると想定。

【15歳以上の就業者】



【15歳以上の通学者】



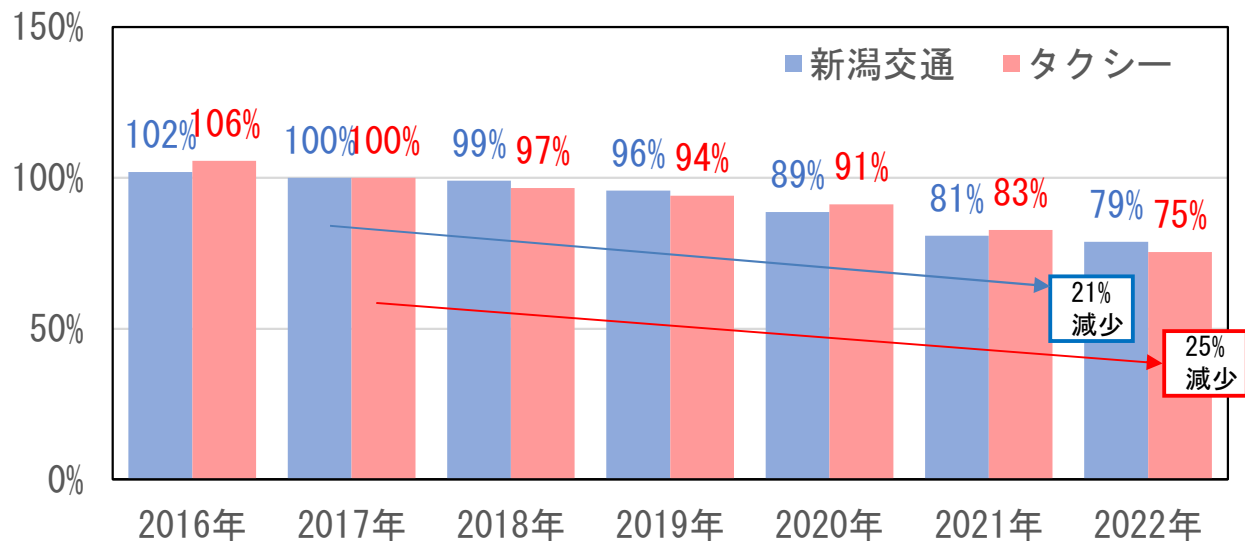
出典：R2国勢調査より作成

公共交通に関する現状把握

(5) 公共交通の運行の維持

1) 運転士の数

○新潟交通のバスの運転士数は、2022年は2017年からの5年間で約20%減少し、タクシーの運転士も同様に約25%減少しており、公共交通を維持するため、運転士の確保が求められている。



※路線バスと比較年次の初年度を整合

※2017年は新バスシステムの開業後、路線バス利用者がピークを迎えた年との比較

※2017年の運転士を100%とした場合の各年の運転士の数

※タクシー：秋葉・南・西蒲区を除く新潟市と聖籠町の22社で、

運転者証を交付された人数で運行管理者等を含む可能性有

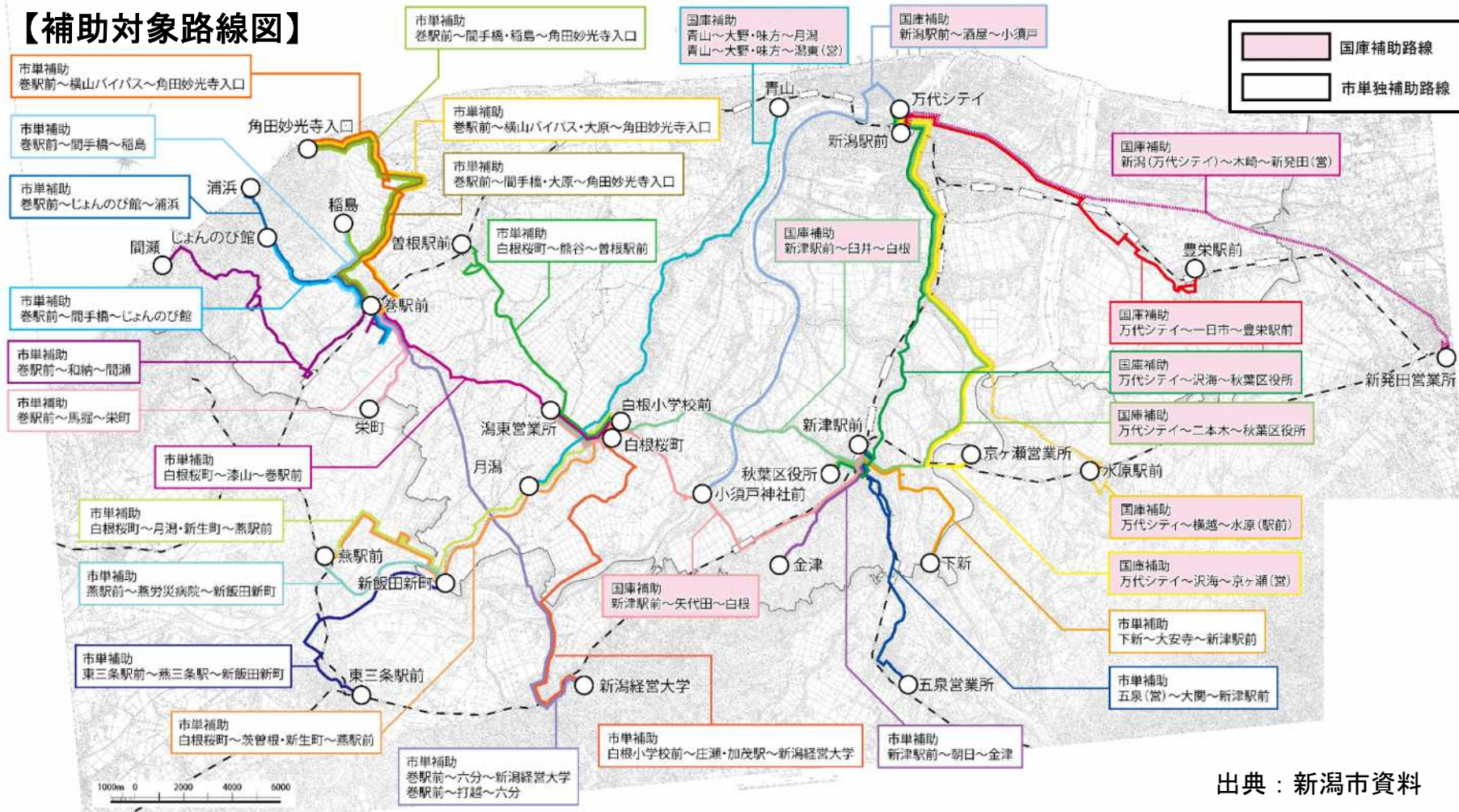
出典：新潟市ハイヤータクシー協会資料、新潟市資料

公共交通に関する現状把握

2) 公共交通の運行を維持するための補助路線

○新潟市では、学生や高齢者など、自動車を運転できない方の移動手段を確保するため、バス事業者だけでは運行が困難な不採算路線に対し、運行経費の補助を行っている。

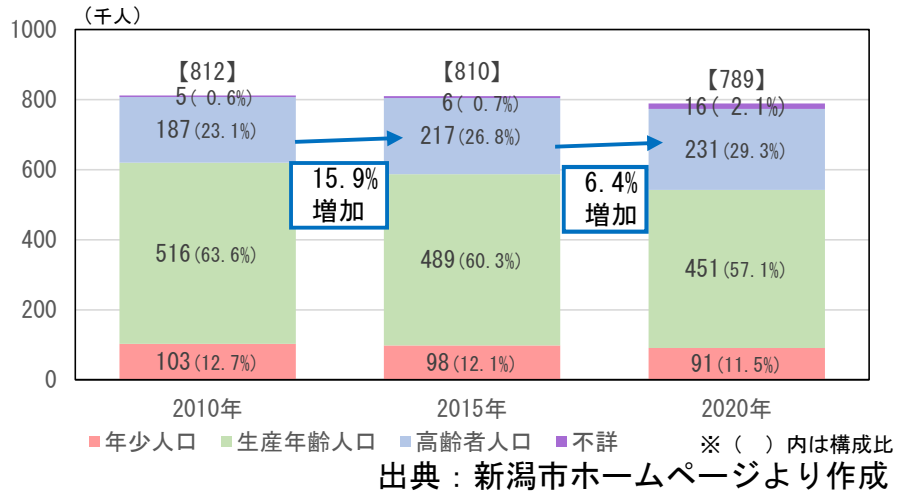
【補助対象路線図】



公共交通に関する現状把握

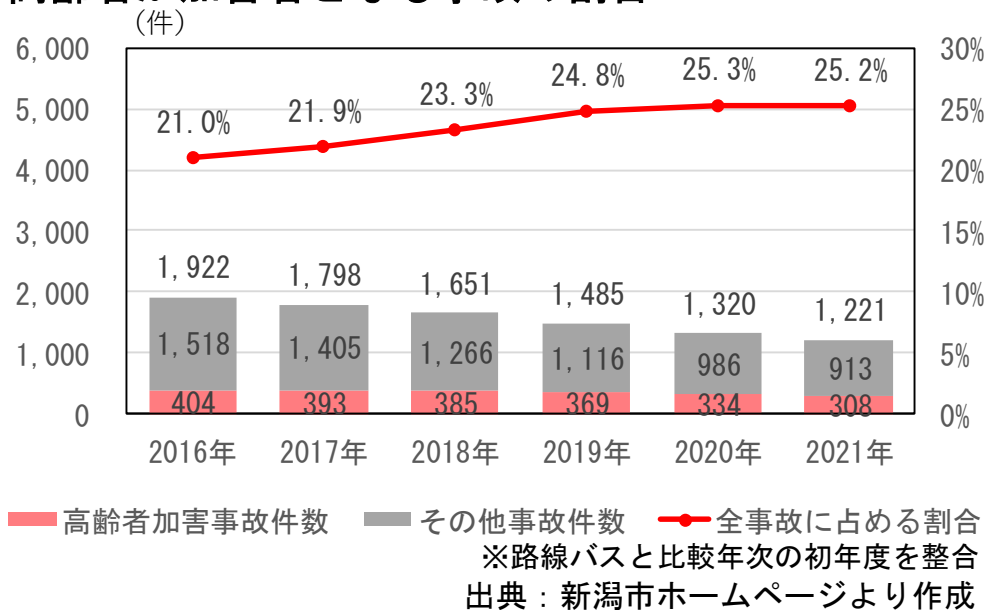
(6) 公共交通への転換

1) 高齢者数



○交通事故全体の件数は減少傾向にあるなか、高齢化の進展などに伴い、高齢者が加害者となる事故は増加傾向にある。これらを背景に免許返納後における交通手段の確保が求められる。

2) 高齢者が加害者となる事故の割合

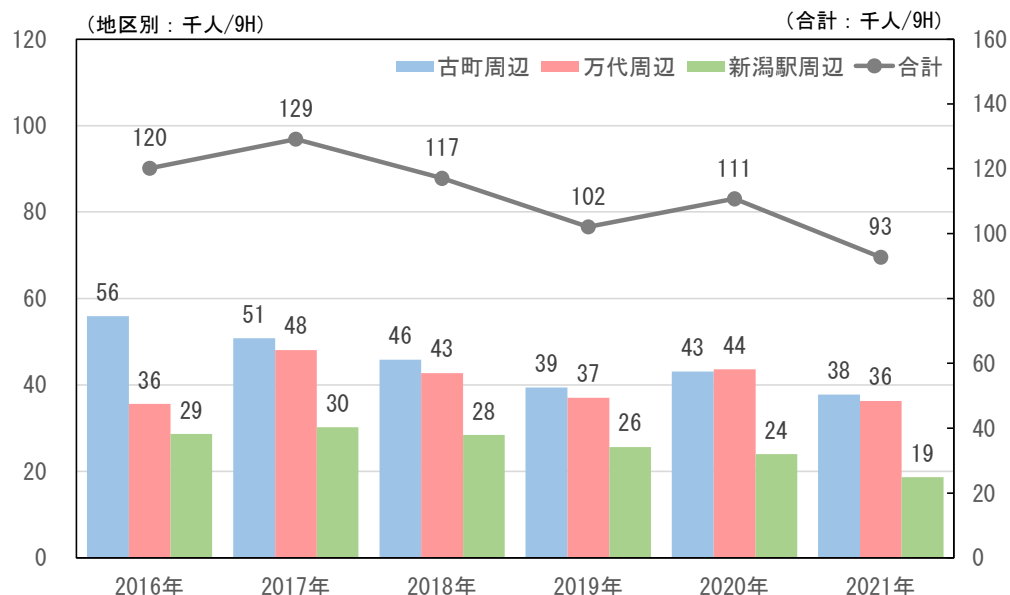


公共交通に関する現状把握

(7) まちなかのにぎわい

○中心市街地（新潟駅周辺、万代周辺、古町周辺）の歩行者通行量は減少傾向にあり、2021年度では約9万人となっている。「にいがた2km」に取り組む本市としては、まちなかの活性化に向けて公共交通の充実が期待される。

新潟駅・万代・古町周辺の歩行者通行量の変化



※路線バスと比較年次の初年度を整合

※グラフ上の歩行者通行量については以下の地点の単純合計であり、3地区の比較を表すものではない。

古町周辺：「波多野時計店前」、「国際映像メディア専門学校実習棟前」、「第四北越銀行（古町支店前）」、「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJつばさ証券前）」、「NEXT21前」、「ヤマシタ新潟古町店前（旧大和前）」、「堤薬店前」、「新潟市旅館協同組合前」、「中央ビルディング前（小原小路）（旧ウィズビル前）」、「バンナイ前」

万代周辺：「ラブラ万代前（旧ダイエー前）」、「伊勢丹前（※2017年からは「ガルベストーン通（ラブラ2前）」を代替地点として計上）」、「万代シティー第二駐車場2F連絡路」

新潟駅周辺：「東急イン前（ラマダホテル前）」、「マルタケビル・クスリのコダマ前」、「プラーカ3前交差点新潟県ビル管理前」、「大原簿記学校前」

出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査（各年10月第3土曜日）」より作成 22

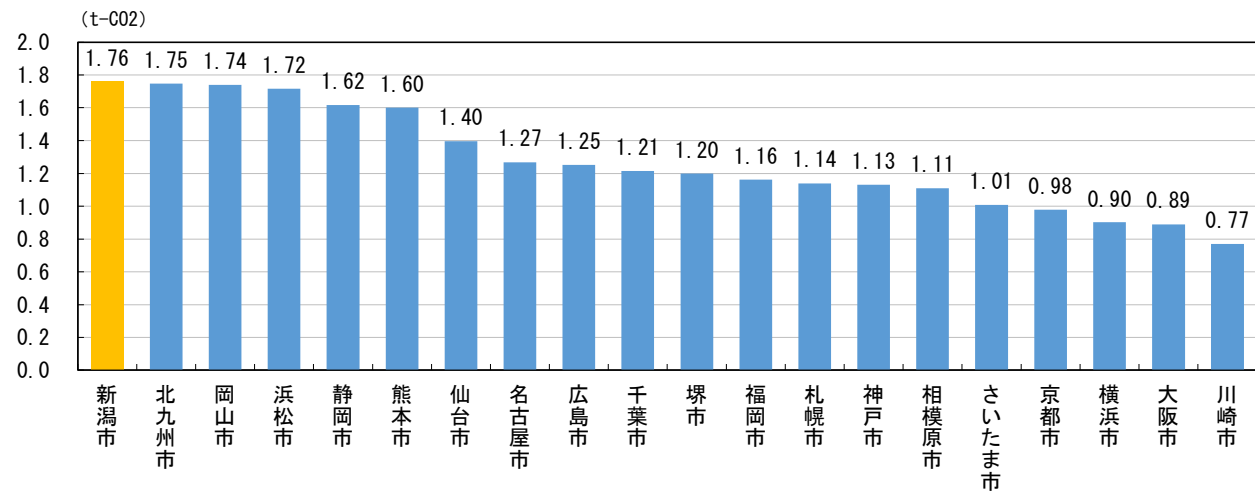
公共交通に関する現状把握

(8) 環境への影響

○運輸部門におけるCO2

運輸部門における1人当たりCO2排出量は政令指定都市のなかで最も高い。
自動車の交通手段分担率が高いことが要因のひとつとして考えられる。

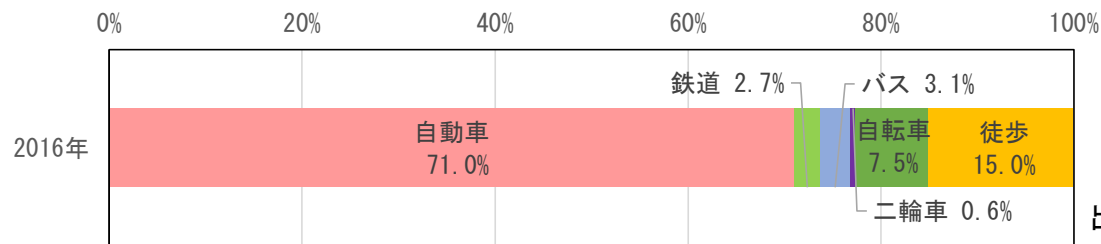
○運輸部門における1人当たりのCO2排出量



※運輸部門とは旅客自動車、貨物自動車、鉄道、船舶を示す

出典：（環境省）「簡易マニュアルによる推計2019」よりデータを抜粋し新潟市で作成

参考：代表交通手段分担率（2016年調査）



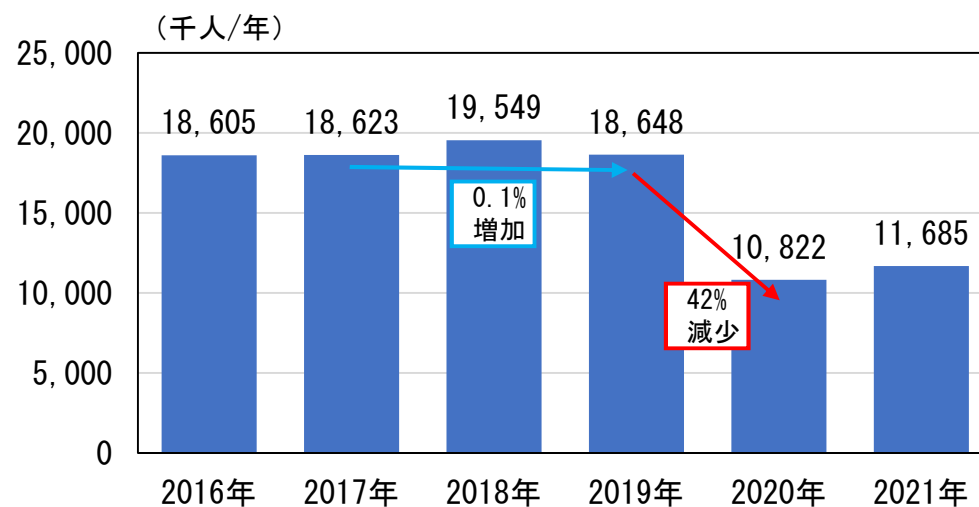
出典：H28新潟市内都市交通特性調査

公共交通に関する現状把握

(9) 来訪者数の推移

○観光入込客数は2019年まで横ばいであったが、2020年は新型コロナウイルスの影響があり大きく減少した。

○観光入込客数



※路線バスと比較年次の初年度を整合
※2017年は新バスシステムの開業後、路線バス利用者がピークを迎えた年との比較

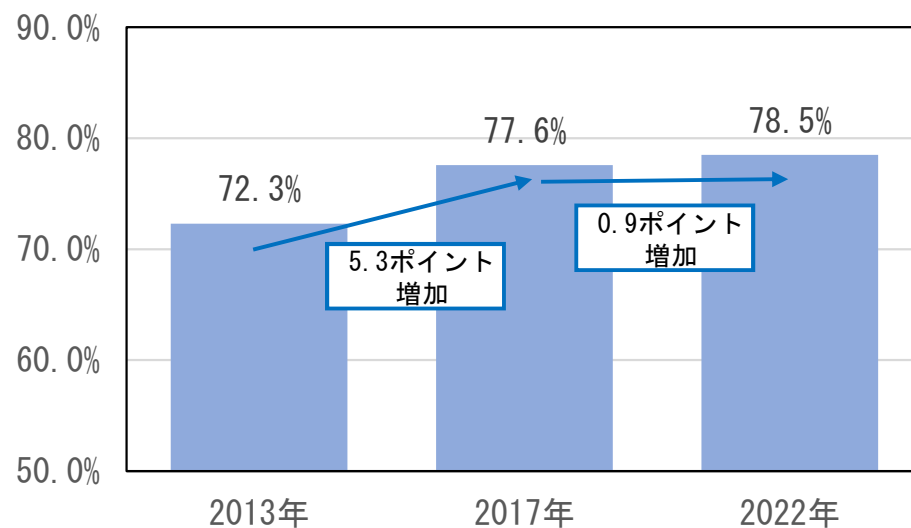
出典：新潟市HPより

公共交通に関する現状把握

(10) 移動に関する市民ニーズ①

○市政世論調査によると「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合は増加傾向で、2022年の調査でも約80%となっている。

「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだ」と思わない割合



※「あまり移動しやすいまちだと思わない」
「移動しやすいまちだと思わない」の合計

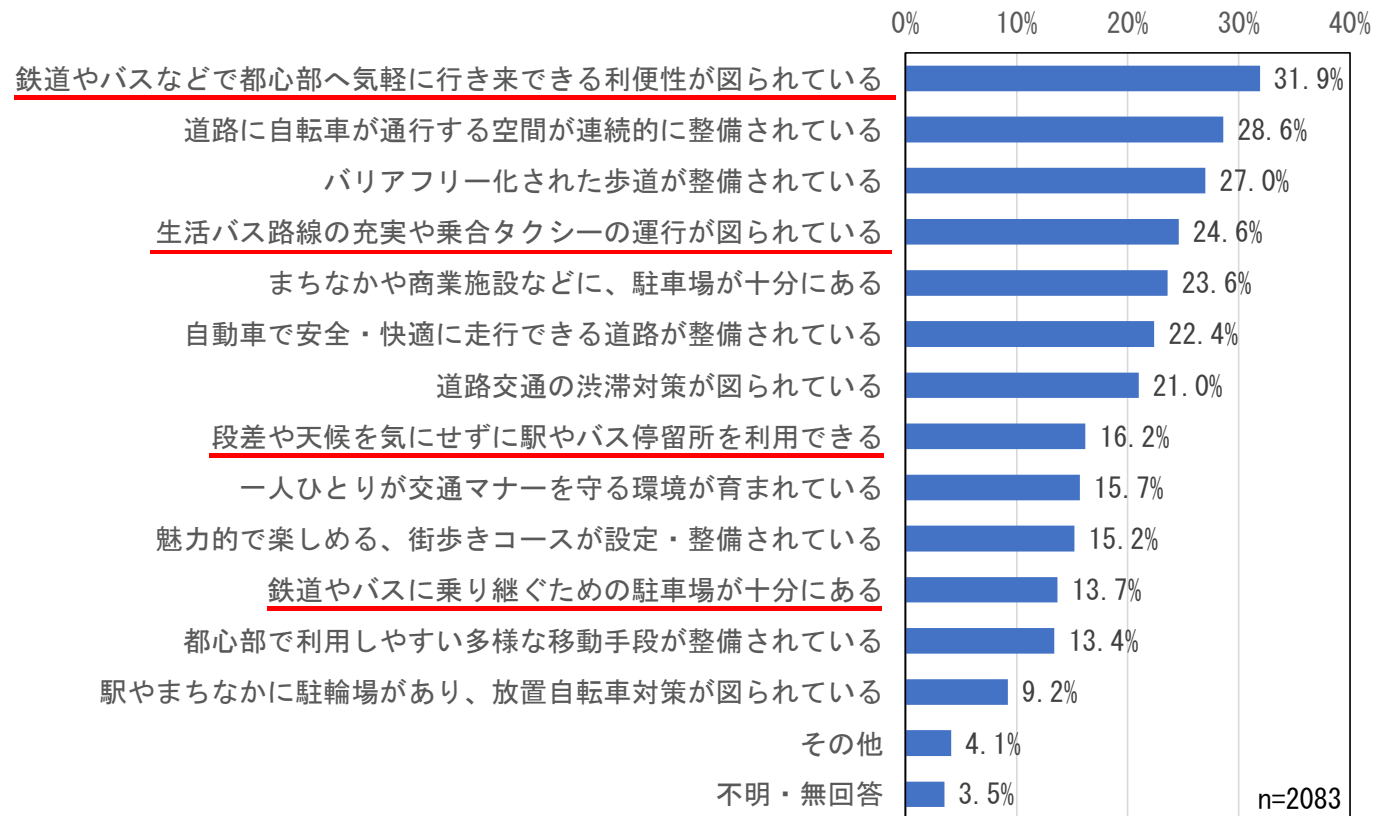
出典：市政世論調査（各年7～8月調査）より作成

公共交通に関する現状把握

(10) 移動に関する市民ニーズ②

○「移動しやすいまちの利便性」として、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」や「生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行」などの公共交通のニーズが高いことがわかる。

■「移動しやすいまち」であると実感できること、また、「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこと



公共交通に関する現状把握

公共交通に関する現状把握（まとめ）

- 土地利用と連動した公共交通ネットワークの確保維持
- 公共交通ネットワークの確保維持に向けたデマンド交通や、ダウンサイジング、目的バスとの統合（交通資源の総動員化）
- コロナ禍に伴う公共交通利用者の大幅な減少
- 隣接市町村間における移動需要（特に本市への流入需要大）
- バスやタクシーにおける運転士確保の必要性
- バス路線の運行に対する継続的な補助の必要性
- 高齢者の自動車運転事故が増加傾向
- まちなかの歩行者通行量の減少（まちなかの賑わい創出の必要性）
- 運輸部門に求められる環境負荷への軽減措置
- コロナ禍に伴う来訪者の減少
- 「まちの移動しやすさ」に関する市民満足度の低下

現状を踏まえ想定される今後の方向性

- 交通手段間の適切な役割分担・連携・共創による公共交通ネットワークの確保維持
- アフターコロナを見据えた広域交通拠点と二次交通間の連携強化
- 多様な移動手段を選択できるウォークブルなまちなか空間の創出
- ユニバーサルデザインに基づいた、だれもが移動しやすく地域に根差した交通環境の構築
- カーボンニュートラルの実現に向け、地域と協働した公共交通利用環境の醸成

公共交通に関する課題

■都市交通特性調査を踏まえた課題の整理

○都市交通特性調査が実施中であり、それにより以下の調査結果がわかる。そのため、今回の「公共交通に関する現状把握」に加え、都市交通特性調査の結果やにいがた都市交通戦略プラン前期実施計画の事後評価を加味し、課題の整理を行う。

公共交通に関する現状把握

- ・公共交通ネットワークの現状
- ・公共交通の利用状況
- ・歩行者交通量
- ・観光入込客など

調査中
次回提示

都市交通特性調査

- ・市民の移動情報（属性別での移動目的・移動手段など）
- ・移動量や移動経路情報など

戦略プラン前期実施計画

- ・2022年度を含めた事後評価

想定される今後の方向性

- ◆交通手段間の適切な役割分担・連携・共創による公共交通ネットワークの確保維持
- ◆アフターコロナを見据えた広域交通拠点と二次交通間の連携強化
- ◆多様な移動手段を選択できるウォーカブルなまちなか空間の創出
- ◆ユニバーサルデザインに基づいた、だれもが移動しやすく地域に根差した交通環境の構築
- ◆カーボンニュートラルの実現に向け、地域と協働した公共交通利用環境の醸成

次回提示

課題の整理

にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画及び 新潟市地域公共交通網形成計画の評価

	にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画	新潟市地域公共交通網形成計画
期間	2019～2022年度	2019～2022年度
目標	<p>県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち</p> <p>目標1：県都新潟の拠点化を支える交通</p> <p>目標2：安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通</p>	<p>持続可能な公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の公共交通網の整備 ・ 地域公共交通網が継続して利用される
基本的な方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 2. 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 3. まちなかの賑わいを創出する交通戦略 4. 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略 5. みんなで築き上げる交通戦略 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します 2. 駅・港・空港など広域交通拠点と都市交通の連携を図ります 3. 基幹公共交通軸を段階的に整備し、まちなかの回遊性を強化します 4. 多様なライフステージの移動ニーズに応じた区バス・住民バスを確保します 5. 公共交通の利便性を向上させ自家用車からの転換を促進します
施策数	130施策	77施策
成果指標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 達成見込 <ul style="list-style-type: none"> ④区バス・住民バスの利用者数増加 ■ 調査中 <ul style="list-style-type: none"> ①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加 ③まちなかへの総トリップ数増加 ■ 未達成見込 <ul style="list-style-type: none"> ②来訪者の路線バス利用者数増加 ⑤「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合減少 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 達成見込 <ul style="list-style-type: none"> ③まちなかにおける路線バスの定時性率増加 ④区バス・住民バスの利用者数増加 ■ 調査中 <ul style="list-style-type: none"> ①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加 ■ 未達成見込 <ul style="list-style-type: none"> ②来訪者の路線バス利用者数増加 ⑤「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合減少

にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画及び 新潟市地域公共交通網形成計画の評価

成果指標	当初現状値	目標値	実績値	評価	備考
① 鉄道・バス・タクシー の交通手段分担率増加	6.2% (2016年度)	6.6% (2022年度)	(調査中)		毎年計測 不可
② 来訪者の 路線バス利用者数増加	324万人 (2017年度)	【2020年度修正】 359万人 (2022年度)	344万人 (2021年度)	× 新型コロナウイルス 感染症の影響で移動需 要が減少し目標値を達 成できない見込み。	より実態を 把握できる 評価指標の 設定の可能 性
③ (前期実施計画) まちなかへの 総トリップ数増加	15.4万トリップ [°] (2016年度)	15.4万トリップ (2022年度)	(調査中)		毎年計測 不可
③ (公共交通網形成計画) まちなかにおける路線 バスの定時性率増加	87.8% (2017年度)	87.8%より向上 (2022年度)	91.6% (2021年度)	○ 2019年度以降達成状 況が継続されている。	
④ 区バス・住民バスの 利用者数増加	51.3万人 (2017年度)	【2020年度修正】 38.6万人 (2022年度)	46.3万人 (2021年度)	○ 新型コロナウイルス 感染症の影響で目標を 修正し達成の見込み。	
⑤ 「自家用車に頼らな ければ移動しにくい」と 感じる市民の割合減少	78% (2017年度)	78%より減少 (2022年度)	79% (2022年度)	× 「自家用車に頼らな ければ移動しにくい」 と感じる市民の割合は 減少しなかった。	毎年計測 不可

にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画及び 新潟市地域公共交通網形成計画の評価

進行管理を行う上での指標設定の課題

- ①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率
 - ③まちなかへの総トリップ数
 - ⑤「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合
- 4～5年ごとに調査・計測

▶ 毎年評価できる指標の設定

②来訪者の路線バス利用者数 $\stackrel{?}{\approx}$ 全国相互利用のICカード利用者数

- ・バスの利用者事態はコロナ禍以降大きく減少
 - ・コロナ禍においても全国相互利用のICカード利用者数が増
- ※2021年11月「りゅーと」基本ポイント終了

▶ より実態を把握できる指標の設定

新潟市地域公共交通計画及び にいがた都市交通戦略プラン後期実施計画の策定に向けて

次期成果指標のポイント

◆「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」での標準指標

- ・「標準指標」は手引きでは、基本的に全ての計画において設定することが望ましいとされている。

■標準指標

- ・住民等の公共交通の利用者数
- ・公共交通の収支（収支率・収支差）
- ・公共交通への公的資金投入額



◆現計画の「進行管理上の課題」を解消する指標

- ・モニタリング・評価を意識し、毎年収集できるデータを活用する。

▷ 次回、問題点・課題を整理した上で、設定した目標に合わせた成果指標について事務局案を提示。