

# 第8章 新潟市地域公共交通網形成計画の成果指標

ここでは、新潟市地域公共交通網形成計画の成果指標を基本的な方針ごとに設定します。

成果指標はにいがた都市交通戦略プラン〔実施計画〕との整合を図るため、原則、同様とします。

**基本的な方針** 都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します  
**成果指標** 鉄道・バス・タクシー分担率の増加

パークアンドライド駐車場の整備や多言語サイトの整備など利用促進につながる施策を重点的に取り組むことにより、鉄道・バス・タクシーの分担率を増加させます。

【指標】鉄道・バス・タクシーの分担率の増加  
 6.2%（2016年度）→ 6.6%（2022年度）

【目標値設定の考え方】

鉄道・バス・タクシーの分担率は、新バスシステム・BRT や区バス・住民バスの運行など、これまでの取り組みの一定の成果として過去5年増加傾向にあり、この傾向が続くと想定した場合、2022年度には6.6%となります。引き続き継続して取り組む施策とともに、新たな施策を展開し、6.2%から6.6%以上にすることを目標値とします。

	2011年度	2016年度	2011年度と2016年度 特性調査結果からのトレンド	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
	特性調査結果	特性調査結果		目標値					
鉄道	2.610%	2.690%	+0.016%/年	2.706%	2.722%	2.738%	2.754%	2.770%	2.786%
バス	2.830%	3.070%	+0.048%/年	3.118%	3.166%	3.214%	3.262%	3.310%	3.358%
タクシー	0.610%	0.480%	-0.026%/年	0.480%	0.480%	0.480%	0.480%	0.480%	0.480%
合計	6.050%	6.240%	—	6.304%	6.368%	6.432%	6.496%	6.560%	6.624%

※タクシーについては、減少傾向であることから現状維持することを目標として算出。

**基本的な方針** 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  
**成果指標** 来訪者の路線バス利用者数（全国相互利用 IC カード利用者数）の増加

駅前広場の整備や、主要拠点へのアクセス改善を重点的に取り組むことにより、広域交通と二次交通の連携が強化され、全国相互利用 IC カード(\*)を利用した路線バスの利用者数を増加させます。

来訪者は Suica など全国で利用できる IC カード（全国相互利用 IC カード）を利用すると想定し、路線バスにおける全国相互利用 IC カード利用者数を指標として設定しています。

(\*) 全国相互利用 IC カード：10 種類からなる交通系 IC カードで、原則どこのエリアにおいても相互利用が可能である。※ アプリ利用者数も計上する。

【指標】来訪者の路線バス利用者数（全国相互利用 IC カード利用者数）の増加  
 324 万人/年（2017 年度）→ 386 万人/年（2020 年度）

【目標値算定の考え方】

本市の過去5年の観光入込客数は増加傾向にあり、この傾向が続くと想定した場合の伸び率を乗算すると、2022年度に路線バスにおける全国相互利用 IC カード利用者数は386万人/年となります。また、2020年度に東京オリンピック・パラリンピックが開催され、観光特需が見込まれることから、目標年次を2020年度に前倒しします。

※ 2021年度に最終年次目標値を改めて設定します。

	2011年度	2016年度	伸び率		2017年度	⇒	2022年度⇒2020年度	
観光入込客数	15,628千人	18,605千人	1.19		Suica等利用者数	3,244千人	×1.19	3,861千人

基本的な方針

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

成果指標

まちなかにおける路線バスの定時性率の増加

基幹公共交通軸の段階的整備などを重点的に取り組むことより、まちなかにおける路線バスの定時性を向上させます。

まちなかにおける路線バスの定時性は、新潟市中心部を運行する路線バス 10 路線における、定時性目標達成率(\*)の平均値として指標を設定します。対象路線は、新潟交通株式会社が運行する、「萬代橋ライン」、「県庁線」、「浜浦町線」、「信濃町線」、「東堀通線」、「西堀通線」、「八千代線」、「柳都大橋線」、「新大病院線」、「みなと循環線」とします。

(\*) 定時性の目標達成率とは、バス路線におけるバス停総数の内、発車時刻データの1カ月平均値と、発車予定時刻からの遅れが3分未満のバス停数が占める割合を示したものです。(新潟交通株式会社ホームページ参照)

【指標】まちなかにおける路線バスの定時性率の増加

87.8% (2017 年度) → 87.8%より向上 (2022 年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市中心部を運行する路線バス 10 路線における、定時性目標達成率の平均値は 2017 年度で 87.8%であり、都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築とともに、基幹公共交通軸を段階的に整備することにより、現状値の 87.8%より向上させることを目標値とします。

基本的な方針

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

成果指標

区バス・住民バスの利用者数の増加

区バス・住民バスの利便性向上に資する施策などを重点的に取り組むことより、区バス・住民バスの利用者数を増加させます。

【指標】区バス・住民バスの利用者数増加

51.3 万人/年 (2017 年度) → 56.5 万人/年 (2022 年度)

【目標値設定の考え方】

多様なライフステージの移動ニーズに合わせ、サービスレベルを維持しながら利用者数を年間 2%増加させ、51.3 万人から 56.5 万人以上とすることを目標値とします。

	2017年度 (現状値)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
区バス・住民バス 利用者数	51.3万人	51.5万人	53.3万人	54.4万人	55.4万人	56.5万人

基本的な方針

公共交通の利便性を向上し自家用車からの転換を促進します

成果指標

自動車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民の割合の減少

モビリティマネジメントや高齢者お出かけ促進事業などのほか、すべての施策を総合的に取り組むことより、「自動車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合を減少させます。

【指標】「自動車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合の減少

78%（2017年度）→ 78%より減少（2022年度）

【目標値設定の考え方】

過去5年で「自動車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合は72%から78%へと増加傾向にあることから、現状値より割合を減少させることを目標値とします。

	2013年度	2017年度 (現状値)	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	72%	78%	78%より減少

確認指標

【にいがた交通戦略プランの8つの成果指標】

にいがた交通戦略プランにおける8つの成果指標について、引き続き数値を確認していきます。

確認指標①：「都心地区へのアクセス時間（自家用車）」

確認指標②：「都心地区へのアクセス時間（公共交通）」

確認指標③：「公共交通沿線の居住人口割合」

確認指標④：「広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間」

確認指標⑤：「都心地区の歩行者交通量」

確認指標⑥：「交通事故件数」

確認指標⑦：「自家用車の二酸化炭素排出量」

確認指標⑧：「エネルギー消費量」

※ にいがた都市交通戦略プラン[基本計画] 参照