

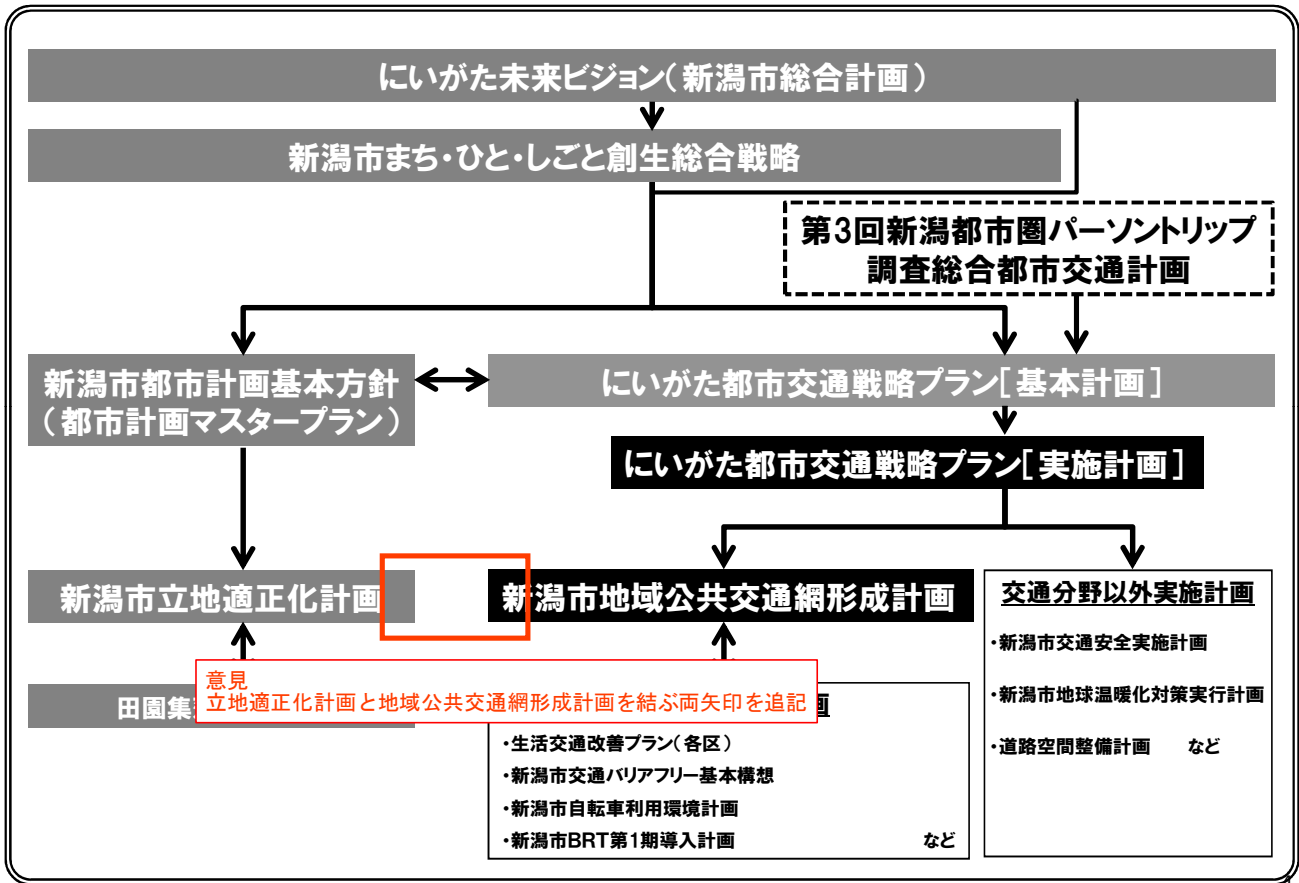
平成 30 年度第 5 回にいがた交通戦略推進会議 書面協議における意見対応  
(新旧対比表)

赤囲み部が修正箇所になります  
上（左）頁：修正前（白黒）  
下（右）頁：修正後（カラー）

# にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の位置づけ



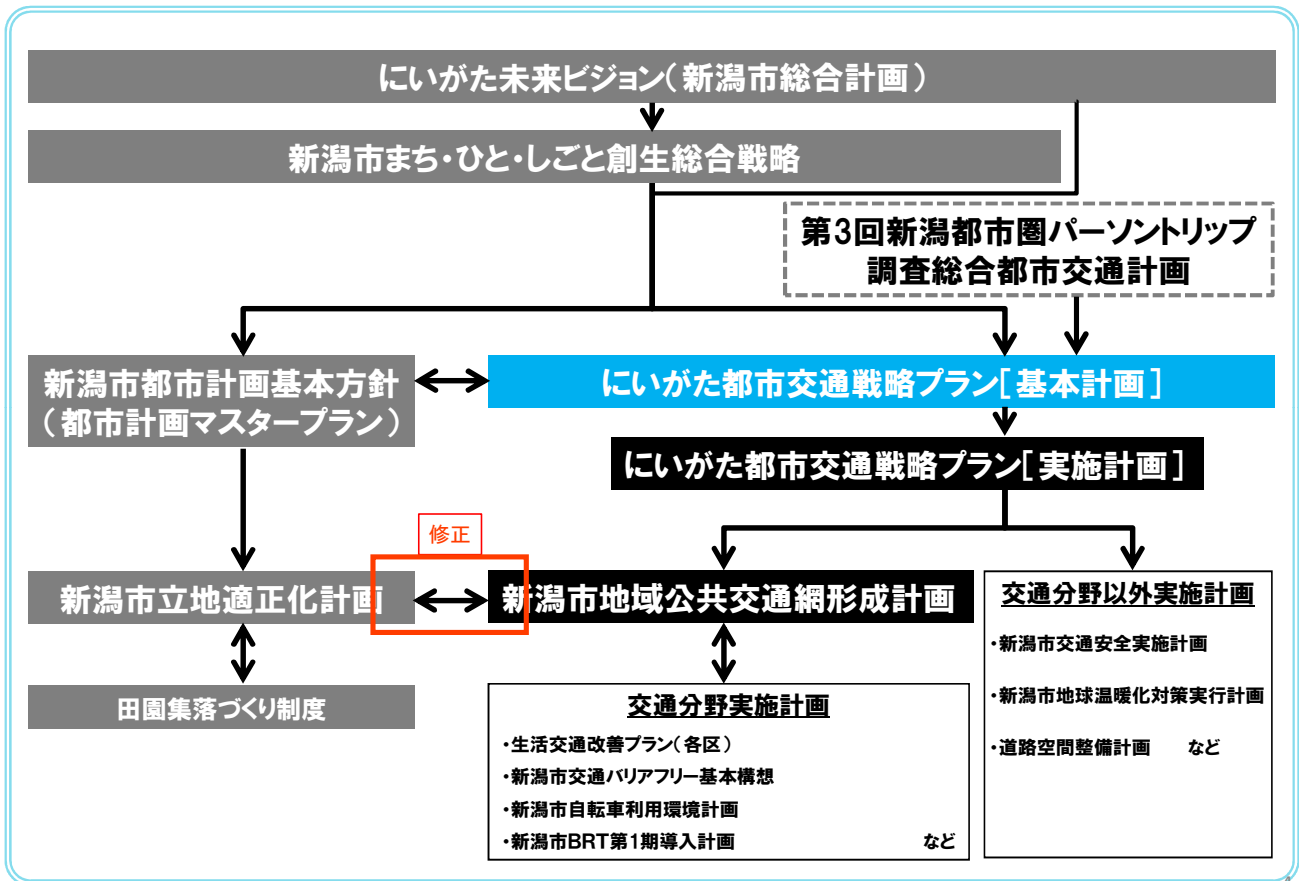
【にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]p.3】



# にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の位置づけ



【にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]p.3】



**意見**  
 タクシー利用者数の減少要因として「高齢者の自家用車利用が増加していること」と記載されているが根拠が乏しいほか、要因は一つではないことから修正

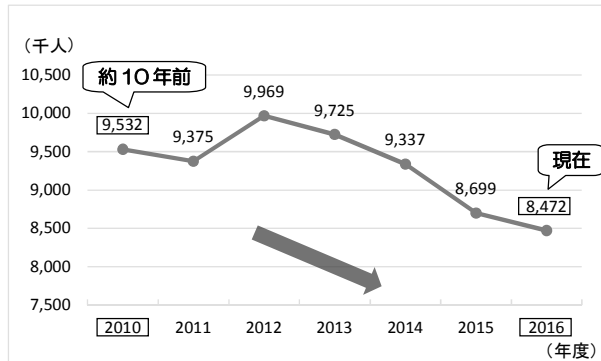
■タクシー

**タクシー利用者数は減少傾向であり高齢者の利用割合が高い**

タクシー利用者数は、減少傾向にあり（※）、2016年度では850万人程度です。  
 また、タクシー利用者の半数程度が65歳以上の高齢者と、高齢者にとって重要な移動手段の一つであることが伺えます。特に、75歳以上の高齢者はその傾向が顕著になっています。

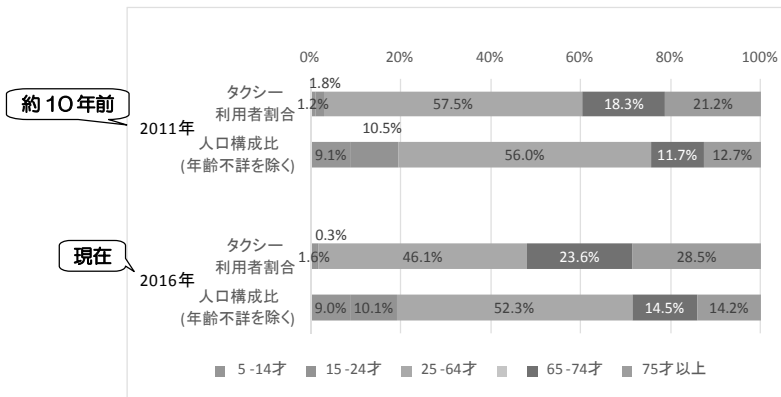
一方で利用割合の高い高齢者層の自家用車利用が増加傾向にあることから、タクシー利用者数が減少傾向にあると考えられます。

（※）タクシーの統計の対象地域は2011年度以前と2012年度以降で以下の通り異なっている。  
 2011年度までの対象区域…新潟市のうち旧新潟市と旧豊栄市、旧亀田町及び聖籠町の区域  
 2012年度以降の対象区域…現在の新潟市、聖籠町、弥彦村及び燕市の一部（旧吉田町、旧分水町）を含む



出典：新潟市統計書（2017年）

図 タクシー利用者数の推移



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び国勢調査（2015年度）

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

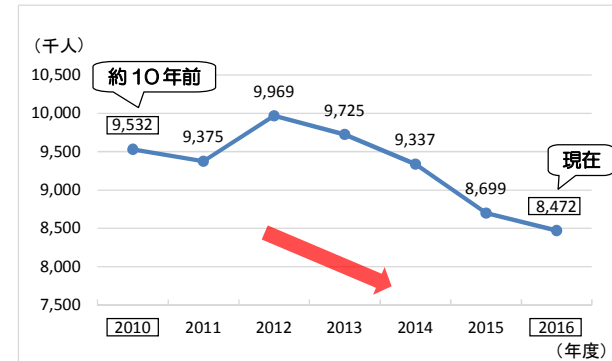
■タクシー

**タクシー利用者数は減少傾向であり高齢者の利用割合が高い**

タクシー利用者数は、減少傾向にあり、2016年度では850万人程度です。  
 また、タクシー利用者の半数程度が65歳以上の高齢者と、高齢者にとって重要な移動手段の一つであることが伺えます。特に、75歳以上の高齢者はその傾向が顕著になっています。

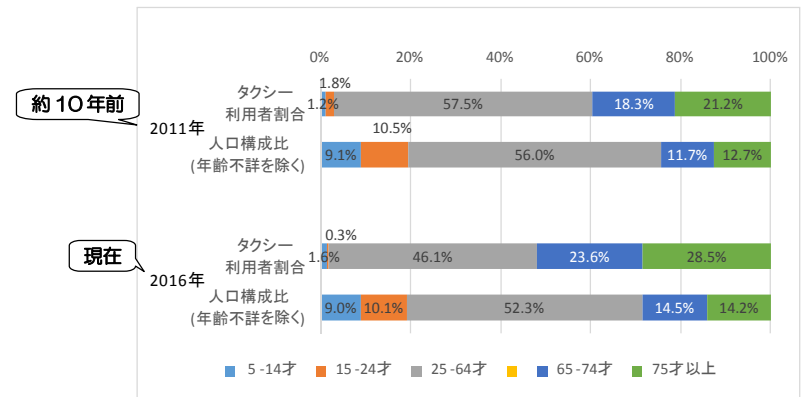
修正  
 一方、64歳以下の利用割合は減少傾向にあり、利用者数減少の要因のひとつに64歳以下の利用が低下していることが考えられます。

注）タクシーの統計の対象地域は2011年度以前と2012年度以降で以下の通り異なっている。  
 2011年度までの対象区域…新潟市のうち旧新潟市と旧豊栄市、旧亀田町及び聖籠町の区域  
 2012年度以降の対象区域…現在の新潟市、聖籠町、弥彦村及び燕市の一部（旧吉田町、旧分水町）を含む



出典：新潟市統計書（2017年）

図 タクシー利用者数の推移



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）及び国勢調査（2015年度）

図 タクシー利用者及び人口における年齢構成の比較

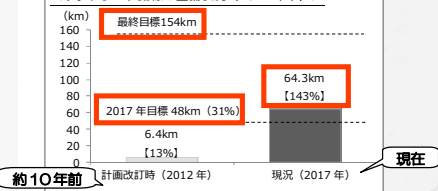
**意見**  
「自転車走行空間は、比較的整備が容易な車道混在型（矢羽根型路面標示等）を推進したことで、ネットワークの形成が着実に進んでいます。また、万代・古町地区では、市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、駐輪場の収容台数が増加しています。」に修正

■自転車交通

自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場は着実に整備

車道混在型（矢羽型）による整備を中心に進めてきたことにより、中央区を中心に自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場の整備が計画通りに進められています。

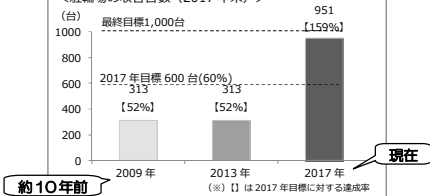
自転車走行空間の確保  
＜ネットワーク路線の整備状況（2017年末）＞



- 意見**
- ①最終目標154km→2022年目標150km (54%)
  - ②2017年目標48km (31%) →2017年目標48km (17%)
  - ③現況の延長 64.3km【143%】 →74.6km【155%】
  - ④欄外に「※最終目標は279km」、「※【】は2017年目標に対する達成率」を追加



まちなかの駐輪場整備（万代地区）  
＜駐輪場の収容台数（2017年末）＞



まちなかの駐輪場整備（古町地区）  
＜駐輪場の収容台数（2017年末）＞

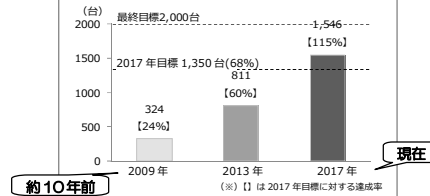


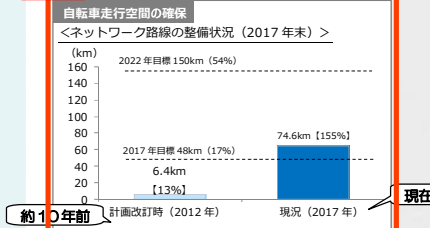
図 自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場整備状況

■自転車交通

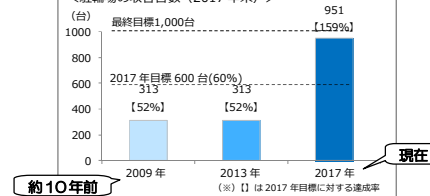
自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場は着実に整備

自転車走行空間は、比較的整備が容易な車道混在型（矢羽根型路面標示等）を推進したことで、ネットワークの形成が着実に進んでいます。また、万代・古町地区では、市営駐輪場の整備や民間駐輪場との連携により、駐輪場の収容台数が増加しています。

自転車走行空間の確保  
＜ネットワーク路線の整備状況（2017年末）＞



まちなかの駐輪場整備（万代地区）  
＜駐輪場の収容台数（2017年末）＞



まちなかの駐輪場整備（古町地区）  
＜駐輪場の収容台数（2017年末）＞

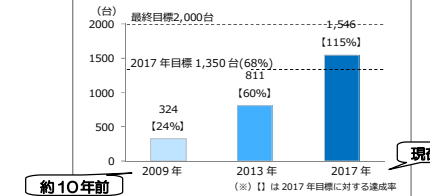
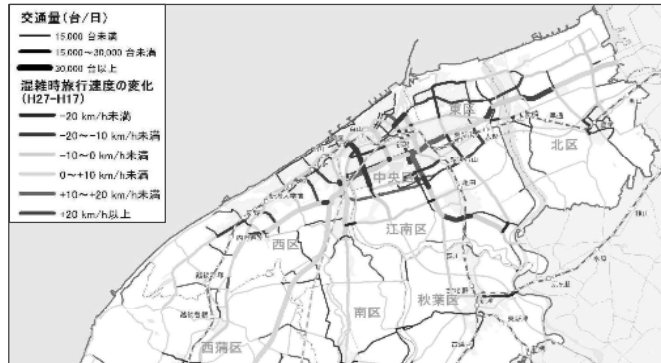


図 自転車走行空間ネットワーク路線及び駐輪場整備状況

■道路混雑

幹線道路の混雑は10年前に比べて悪化

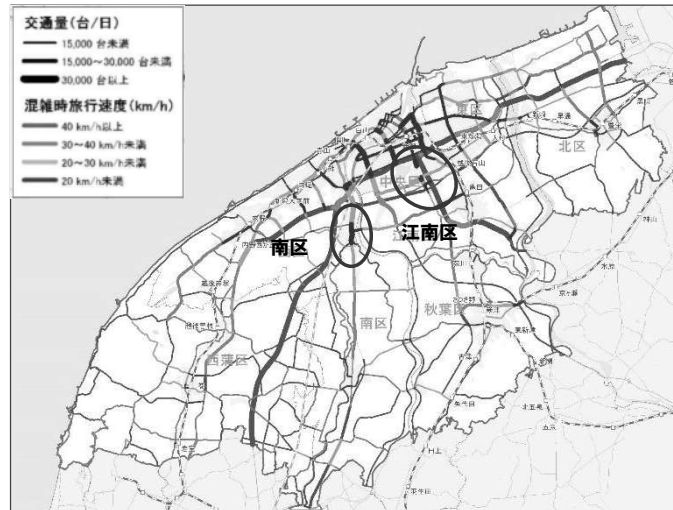
慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率が増加したことなどにより、10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度が20km/h未満と低くなっています。それによりバスの定時性を低下させる悪循環になっています。また、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。



意見

混雑の悪化を定量的に評価するためには、混雑時の旅行速度だけでなく、交通量の増減も確認した方がよいのではないかと。

図 混雑時旅行速度の変化(2015-2005年)



出典：道路交通センサス（2015年）より作成

図 混雑時旅行速度(2015年)

■道路混雑

幹線道路の混雑は10年前に比べて悪化

慢性的な道路渋滞に加え、自動車の分担率<sup>\*</sup>が増加したことなどにより、10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度<sup>\*</sup>が20km/h未満と低くなっています。それによりバスの定時性を低下させる悪循環になっています。また、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。

修正



図 道路交通量の変化(2015-2005年)



図 道路交通量(2015年)



図 混雑時旅行速度<sup>\*</sup>の変化(2015-2005年)



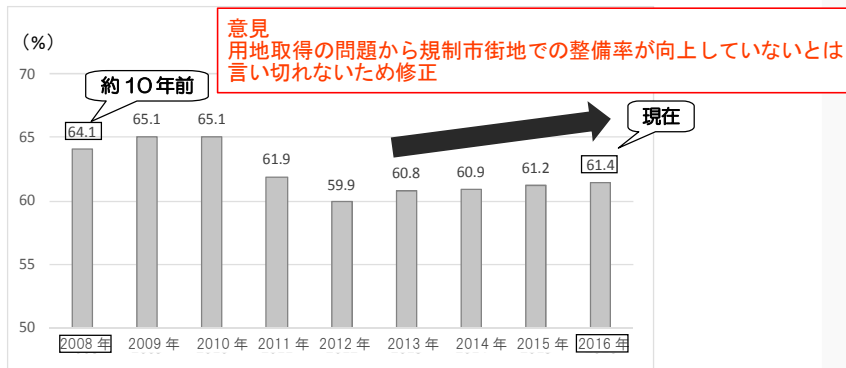
図 混雑時旅行速度<sup>\*</sup>(2015年)

出典：道路交通センサス（2005年、2015年）より作成

■都市計画道路の整備状況

都市計画道路整備率は他都市に比べて低い水準

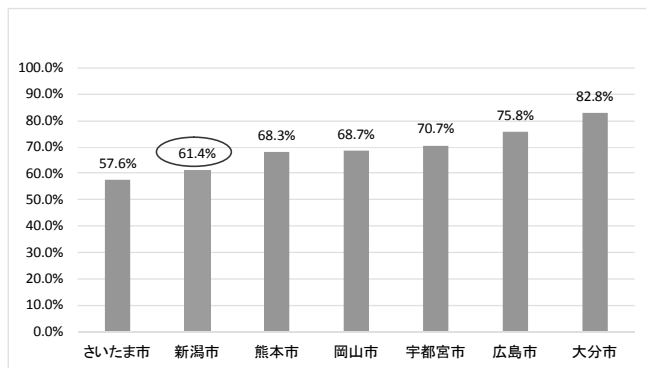
本市の都市計画道路整備率は着実に増加していますが、用地取得の問題から既成市街地での整備率が向上しておらず、同規模の他都市と比較して低く、約62%に留まっています。



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率の推移

注)2011年に計画道路延長が増加したため、2011年に都市計画道路整備率が下がっている



出典：国土交通省ホームページより作成

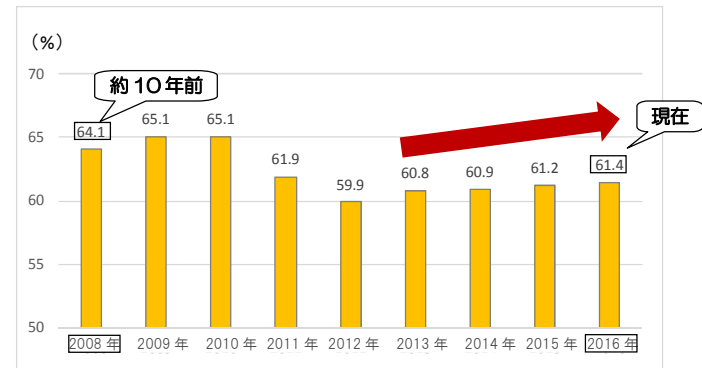
図 都市計画道路整備率(他都市との比較(2016年))

■都市計画道路の整備状況

都市計画道路整備率は他都市に比べて低い水準

本市の都市計画道路整備率は着実に増加していますが、同規模の他都市と比較して低く、約62%に留まっており、用地取得の問題などが要因のひとつと考えられます。

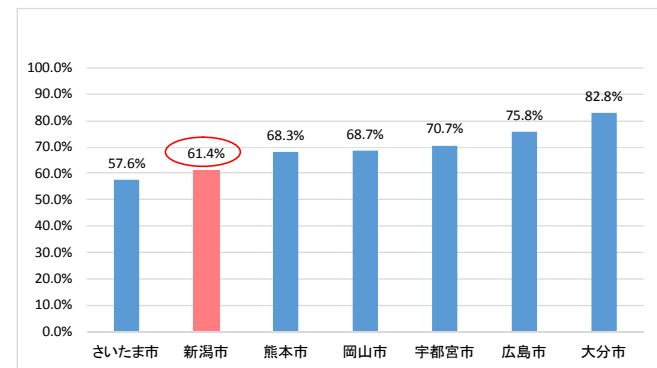
修正



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率の推移

注)2011年に計画道路延長が増加したため、2011年に都市計画道路整備率が下がっている



出典：国土交通省ホームページより作成

図 都市計画道路整備率(他都市との比較(2016年))