

# にいがた都市交通戦略プラン

[前期実施計画（最終案）]

2019年度 ▶ 2022年度

# 目次

1. はじめに	P.1
2. にいがた都市交通戦略プラン[前期実施計画]の計画期間	P.2
3. にいがた都市交通戦略プランの概要	P.3
4. にいがた都市交通戦略プラン [前期実施計画] 施策一覧表	

## 基本方針：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略（都心アクセスの強化）

①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化	P.4
②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化	P.4
③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備	P.5
④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携	P.5

## 基本方針：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略（広域交通との連携強化）

⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成	P.6
⑥駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化 と周遊強化	P.6

## 基本方針：まちなかの賑わいを創出する交通戦略（都心部の移動円滑化）

⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化	P.7
⑧都心部への通過交通排除に資する道路の整備	P.7
⑨公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築	P.8

## 基本方針：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略（生活交通の確保維持・強化）

⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成	P.9
⑪多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用	P.9
⑫地域主導による計画づくりや運営支援	P.9

## 基本方針：みんなで築き上げる交通戦略（市民や関係者による協働）

⑬公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化	P.10
⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入	P.10
⑮地域主導による計画づくりや運営支援【再掲】	P.10
⑯民間活力による新技術等の導入	P.11
5. 成果指標の設定	P.12
6. 目標と成果指標	P.18
7. 進行管理	P.19

## 1. はじめに

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]」では、2019年度から概ね10年間で目指す交通の将来像「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」の実現に向け、5つの基本方針を定めています。

本計画では、交通の将来像を実現するため、基本方針ごとに具体的な取り組み及び成果指標を示すほか、変化の激しい社会・経済状況に機敏に対応するため、年度ごとに取り組みの検証・評価を行いながら取り組んでまいります。

にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]

### 県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

#### 将来像を実現するための5つの基本方針

基本方針 (視点：都心アクセスの強化)  
**多核連携型のまちづくりを支える交通戦略**

基本方針 (視点：広域交通との連携強化)  
**都市の活力と拠点性を強化する交通戦略**

基本方針 (視点：都心部の移動円滑化)  
**まちなかの賑わいを創出する交通戦略**

基本方針 (視点：生活交通の確保維持・強化)  
**暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略**

基本方針 (視点：市民や関係者による協働)  
**みんなで築き上げる交通戦略**

## 2. にいがた都市交通戦略プラン[実施計画]の計画期間

計画名	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
第3回新潟都市圏 パーソントリップ調査 総合都市交通計画	目標年次：概ね 2025 年度									
にいがた未来ビジョン	目標年次：2022 年度									
新潟市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	目標年次：2019 年度									
新潟市都市計画基本方針 (都市計画マスター プラン)	目標年次：概ね 2028 年度									
新潟市立地適正化計画	目標年次：概ね 2028 年度									
にいがた都市 交通戦略プラン [基本計画]	基本方針 目標年次：概ね 2028 年度									
	具体的な 取り組み 目標年次：概ね 2028 年度までの 10 年間 ただし、大きな社会・経済状況の変化などにより、必要に応じ見直す									
にいがた都市 交通戦略プラン [実施計画]	2019～2022 年度 (4 年間) を前期計画期間とする				2023～2028 年度 (6 年間) を後期計画期間とする					
	計画の着実な推進のため、社会・経済状況の変化を踏まえ、前期・後期計画での実施計画を策定し、具体的な取り組みを示す									
新潟市地域公共交通網 形成計画	2019～2022 年度 (4 カ年) を計画期間とする									

### にいがた都市交通戦略プラン[前期実施計画] (2019～2022 年度)

本実施計画は、「にいがた都市交通戦略プラン (基本計画)」を推進するための施策とその成果を評価する指標を掲載しています。

計画期間は、本市の最上位計画である「にいがた未来ビジョン」の目標年次に合わせ、2022 年度までの 4 年間としますが、大きな社会、経済状況の変化などにより必要に応じて見直しを行います。

また、計画の着実な推進のため、年度ごとに取り組みの検証、評価を行うとともに、本計画に基づき、毎年度の予算編成により緊急性や財政状況を踏まえながら予算化を行います。

### 1. 本市の現状と市民ニーズ

**【人口】** 少子超高齢化と人口減少  
 (2018年: 79.3万人 → 2030年: 77.0万人 **-2.3万人**)  
 (高齢化率 2018年: 約29% → 2030年: 約33% **+4%**)

**【まちづくり】** 市街地は依然として拡大傾向  
 (2005年: 98.36km<sup>2</sup> → 2015年: 104.16km<sup>2</sup> **+5.80km<sup>2</sup>**)

**【健康】** 全国平均より健康でない期間が長い  
 (2010年: 男性 **+0.26歳** 女性 **+0.59歳**)

**【交流人口】** 観光入込数は増加傾向にあるが、さらなる拡大が必要  
 (2010年: 1,531万人 → 2016年: 1,861万人 **+330万人**)

**【環境】** 運輸部門1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量政令市ワースト1位  
 (2013年: 1.89t- CO<sub>2</sub>/人)

**【市民ニーズ】** 自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が増加  
 (2013年: 72.3% → 2017年: 77.6% **+5.3%**)

### 2. 現行プランの事後評価

**【主なプラス評価】**

- 2015年9月に新バスシステム導入後、バス利用者数が増加  
 (2015年9月～2016年8月: **前年比+0.8%**)  
 (2016年9月～2017年8月: **前年比+2.5%**)  
 (2017年9月～2018年8月: **前年比+2.3%**)
- 鉄道、バスの交通手段分担率が増加  
 (2011年: 5.4% → 2016年: 5.8% **+0.4%**)
- 公共交通沿線の居住人口割合が増加  
 (2007年: 84.8% → 2017年: 90.5% **+5.7%**)

**【主なマイナス評価】**

- 自家用車への依存度が増加  
 (2011年: 69.3% → 2016年: 71.0% **+1.7%**)
- まちなかの歩行者数が減少  
 (2007年: 14.0万人 → 2018年: 11.7万人 **-2.3万人**)

### 3. 今後10年間で取り組む必要のある課題

※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、いまだ道半ばであったことから、以下のとおり取り組む課題を整理

1. まちづくりと連携した交通環境の充実
2. 公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担
3. 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
4. 都心部における多様な手段による回遊性向上
5. 区バス・住民バスの持続性の確保
6. 駅・港・空港など広域交通拠点と都市内交通の連携

### 4. 新たな交通の将来像

**県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち**

**【目標1】 (拠点化の視点) 「県都新潟の拠点化を支える交通」**

新潟駅連続立体交差事業の効果を最大限発現させます

新潟駅の連続立体交差事業の整備効果を最大限発現させるため、新潟港、新潟空港などの広域交通拠点と2次交通を結び付け、交流人口の拡大を図りながら、まちの賑わいを向上させ、「全国とつながる」「世界とつながる」拠点都市新潟を形成していきます。

市民や来訪者が都心部を多様な手段で便利に楽しく回遊できることで、まちの賑わいを創出します。

**【目標2】 (市民生活の視点) 「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」**

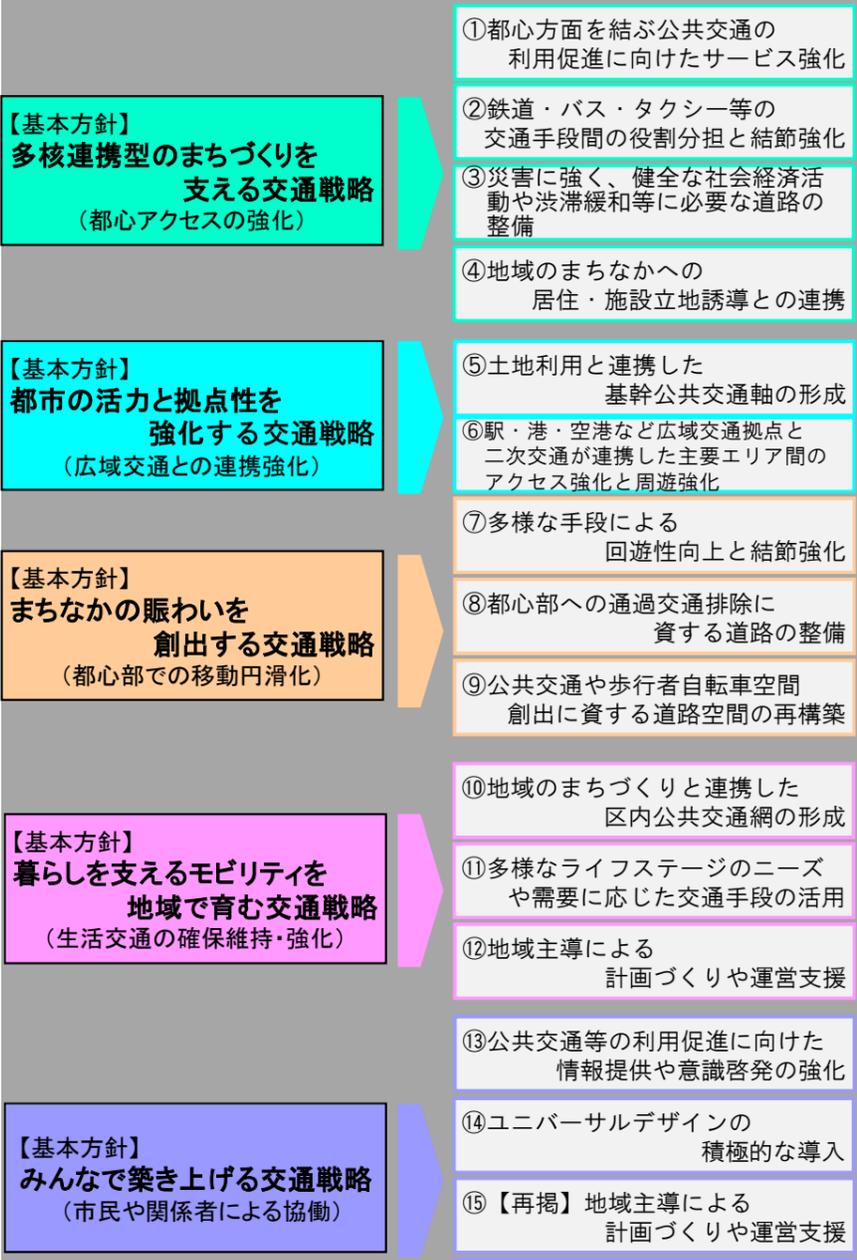
すべてのライフステージに応じ安心して移動できます

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、さらなる質の向上を図り、地域に根差した持続可能な公共交通となる仕組みを築き、住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟を構築させていきます。

すべてのライフステージにおける公共交通の利便性を高め、住み慣れた地域ですっと安心して暮らせる「まち」と、誰からも選ばれる「まち」となる公共交通環境を構築させていきます。

### 5. 基本計画

5つの基本方針	16の取り組みの方向性
---------	-------------



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)

### 6. 実施計画

重点的に取り組む主な施策 <small>※黒字以外は新技術・ICTを活用</small>	成果指標 (2022年度)
---	---------------



4. にいがた都市交通戦略プラン[前期実施計画] 施策一覧表

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体		
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度				
<b>多核連携型のまちづくりを支える交通戦略</b>												
<b>① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化</b>												
	新たな鉄道駅の設置調査	1	新駅設置調査	新たな鉄道需要の発生を促すため、第3回パーソントリップ調査で提案された(仮称)上所島駅、(仮称)二本木駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化と利用促進を図る。	調査実施					調査の実施(調査終了後、実施目標の設定)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	羽越本線・白新線の高速化促進・要望	2	羽越本線・白新線の高速化・羽越新幹線建設促進に係る要望	羽越本線・白新線の高速化、羽越新幹線の建設促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などに要望を継続していくことで、JR新潟駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と利用促進につなげていく。	要望書提出	要望書提出	要望書提出	要望書提出		関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	路線バスの都心アクセス強化	3	南区と都心を結ぶアクセス・結節機能強化	本市で唯一鉄道路系公共交通を有しない南区において、国道8号を路線バスの主軸とし、主軸への結節をコミュニティバスなどで補完することで、さらなる利用促進に向けたサービスを強化する。	生活交通改善プラン実施				7路線以上	南区バス・住民バス:7路線以上に増設	新潟市南区地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
4		深夜バスの運行継続と利便性強化	都心からのイグレス強化のため、年末年始や歓送迎会シーズンなどで時季運行しているJR新潟駅前24時台発の深夜バス運行を継続するとともに、今後も利用者のニーズに合ったダイヤ改正などを実施しながら、サービスレベルを向上させる。							利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社	
5		モーニングライナーの運行継続と利便性強化	平日朝の通学・通勤時における利便性を向上させる「モーニングライナー」を運行しており、今後も利用者のニーズを把握し、ニーズに合ったダイヤ改正などを実施しながら、サービスレベルを向上させる。								利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社
	広域交通(県内都市間高速バス)維持	6	広域交通(県内都市間高速バス)維持	新潟広域都市圏全体での公共交通ネットワークの構築に向け、総務省「新たな広域連携促進事業」の調査結果も参考に、県内都市間高速バスについて、都心方面を結ぶ交通サービス強化に向け、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を連携して行う。	意見交換会開催	意見交換会開催	意見交換会開催	意見交換会開催		広域交通維持に関する意見交換会の開催:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市地域魅力創造部	
	Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	7	Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。					運用(3言語以上)	新バスシステム情報サイト運用、多言語化:3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課	
	バス停環境の改善	8	バス停上屋の設置	バス待ちの環境の改善を目的に2015年度に策定した「バス停上屋整備計画」に基づき、利用者の多い路線や運行頻度が高い路線を優先して整備し、利用促進に向けたサービス強化に努める。							バス停上屋の着実な整備	新潟市都市政策部都市交通政策課
9		バス停付近の駐輪場整備	現状の自転車利用実態を踏まえ、設置必要箇所を把握するほか、特に鉄道を有しない南区の国道8号沿いのバス停について検討し、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高い箇所から整備を進める。	設置必要箇所の把握							駐輪場設置必要箇所の把握	新潟市土木部土木総務課 新潟市各区建設課
	幹線道路の整備	10	新潟中央環状道路の整備	国際拠点港湾新潟港(東港区)から北区、江南区、南区、西区を經由し、西蒲区へ至る、延長約45キロメートルの幹線道路であり、各地域間の交流・連携の軸となるとともに、「防災・救援首都」としてのまちづくりや、本市の拠点性を高める重要な路線であることから、着実に整備を進めていく。					100%		浦木、横越B.P、中ノ口、黒崎、明田工区供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課
11		国道403号小須戸田上バイパスの整備	新潟市、田上町、加茂市、三条市間の交通混雑の緩和、公共交通の定時性の確保を図ると共に交通事故対策を目的とし、磐越自動車道新津西SICへのアクセス向上、安全で安心な道路交通の実現化を図る。			100%				供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課	
12		万代島ルート線の整備	本市の都心部と高速道路及び新潟バイパスや亀田バイパスといった広域幹線道路とを効率的に結び、都心部に流入する自動車交通を担い萬代橋の交通負荷軽減など都心内の交通混雑の緩和、交通事故の削減、まちづくりの支援などを図る。								整備の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
13		国道7号、8号、49号、116号の整備	新潟市内を放射状に伸び、多核連携型のまちづくりを支えている国道7号、8号、49号、116号において、交通混雑の緩和・交通事故の削減の検討及び対策を実施するとともに、「防災・減災・国土強靱化」の観点から冠水対策・停電対策等を進めていく。								対策の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
	高規格道路・地域高規格道路の整備(磐越道4車線化、新潟東西道路等)	14	空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等とを連絡し、物資の流通、人の交流の活性化を促し地域集積圏間の交流を図る地域高規格道路の調査を進めていく。							調査・整備	調査の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所 NEXCO東日本
<b>② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化</b>												
	交通手段間の役割分担	15	公共交通の役割分担を議論する会議の開催	人口減少・少子高齢化に対応するため、路線バスからデマンド交通・乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの役割分担について、市民、交通事業者、関係機関などと将来にわたり持続可能な公共交通となる仕組みづくりの議論を行う会議を開催し、必要に応じ社会実験などを実施しながら、課題などを整理する。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催		公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課	
16		地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	現在北区、南区において実施しているバスや乗合タクシーなどを活用したデマンド交通の社会実験結果をもとに、市民、交通事業者、関係機関などと議論を行う会議を開催し、地域の特性に適した制度設計を構築する。						本格運用	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体	
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度			
交通結節点の整備・利便性向上		17	【再掲】新駅設置調査	新たな鉄道需要の発生を促すため、第3回パーソントリップ調査で提案された(仮称)上所島駅、(仮称)二本木駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化と利用促進を図る。	調査実施				調査の実施(調査終了後、実施目標の設定)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
		18	鉄道駅前広場との結節強化	現在JR小針駅において、バス路線との結節強化にも資する駅前広場整備を進めているほか、JR巻駅、JR越後石山駅についても、同様な整備を行うための協議を関係機関と行う。			100%		JR小針駅前広場供用(進捗率100%)	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市各区建設課	
		19	既存鉄道駅との結節強化	駅前広場等が整備された箇所において、路線バスやコミュニティバスの乗り入れ等について運行事業者と協議し、駅にアクセスするバスの利便性を向上することで結節強化を図る。				100%	JR小針駅前広場におけるバス乗り入れ整備(進捗率100%)	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市各区地域課・地域総務課	
		20	【再掲】バス停上屋の設置	バス待ちの環境の改善を目的に2015年度に策定した「バス停上屋整備計画」に基づき、利用者の多い路線や運行頻度が高い路線を優先して整備し、利用促進に向けたサービス強化に努める。					バス停上屋の着実な整備	新潟市都市政策部都市交通政策課	
		21	パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進	交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備及び利活用を進め、利便性の向上を図るほか、空港や港など鉄道駅周辺以外でのパークアンドライド駐車場の整備検討を行う。また、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。				30台	パークアンドライド駐車場台数1,176台(2018年度:1,123台)	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市各区建設課	
		22	新潟駅周辺の駐輪場整備	高架下駐輪場整備の検討を進め、目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。高架下駐輪場整備は民間委託による整備や有料化の是非を検討するとともに、整備完了までは既存駐輪場周辺の放置自転車対策を実施する。					4,500台	JR新潟駅周辺駐輪場収容台数:4,500台(2017年度:4,405台(仮設含む))	新潟市土木部土木総務課 新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 新潟市中央区建設課
		23	交通結節点の駐輪場整備	交通結節点の駐輪場整備を促進しモード間の結節強化を図る。鉄道駅については周辺の駐輪実態調査を実施し、駐輪需要を満足する収容台数を確保する。また、屋根、ラックが未設置の駐輪場については、駐輪実態調査結果や地域の声を踏まえ、設置必要箇所を整理するほか、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高いものから整備を進める。		調査実施				実態調査の実施	新潟市土木部土木総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
自転車走行空間ネットワークの整備		24	ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線として設定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。				150 km	自転車走行空間ネットワークの整備延長:150km(2017年度:74.6km)	新潟市土木部土木総務課 新潟市各区建設課 新潟市土木部東西土木事務所	
		25	放置禁止区域内及び駐輪場内の長期放置自転車の撤去	放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を継続実施する。				28.3%以上	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策)向上(2017年度:28.3%)	新潟市土木部土木総務課 新潟市各区建設課	
路上や駐輪場内の放置自転車の削減		26	自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正	過去に附置義務で設置した民間駐輪場の利用実態調査を実施し、収容台数の拡大だけでなく、縮小も含めて適正な駐輪台数を設定するとともに、単に敷地内に駐輪場を設ければいいのではなく、入口に近い場所や歩道に沿った場所など利用しやすい場所に駐輪場を整備するよう設置場所の条件を追加する。		調査実施			実態調査の実施	新潟市土木部土木総務課	
		27	放置自転車の有効活用	撤去自転車の処分費低減に向けた取り組みとして、公用車、レンタサイクルへの活用のほか、自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売することを継続実施するほか、自転車買取に特化した県外業者との契約も含め、売却方法を再検討する。					リサイクルの継続実施	新潟市土木部土木総務課 新潟市各区建設課	
<b>③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路の整備</b>											
【再掲】幹線道路の整備		28	【再掲】新潟中央環状道路の整備	国際拠点港湾新潟港(東港区)から北区、江南区、南区、西区を経由し、西蒲区へ至る、延長約45キロメートルの幹線道路であり、各地域間の交流・連携の軸となるとともに、「防災・救援首都」としてのまちづくりや、本市の拠点性を高める重要な路線であることから、着実に整備を進めていく。				100%	浦木、横越B.P、中ノ口、黒崎、明田工区供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課	
		29	【再掲】国道403号小須戸田上バイパスの整備	新潟市、田上町、加茂市、三条市間の交通混雑の緩和、公共交通の定時性の確保を図ると共に交通事故対策を目的とし、磐越自動車道新津西ICへのアクセス向上、安全で安心な道路交通の実現化を図る。			100%		供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課	
		30	【再掲】万代島ルート線の整備	本市の都心部と高速道路及び新潟バイパスや亀田バイパスといった広域幹線道路とを効率的に結び、都心部に流入する自動車交通を担い萬代橋の交通負荷軽減など都心内の交通混雑の緩和、交通事故の削減、まちづくりの支援などを図る。						整備の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
		31	【再掲】国道7号、8号、49号、116号の整備	新潟市内を放射状に伸び、多核連携型のまちづくりを支えている国道7号、8号、49号、116号において、交通混雑の緩和・交通事故の削減の検討及び対策を実施するとともに、「防災・減災・国土強靱化」の観点から冠水対策・停電対策等を進めていく。						対策の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
		32	【再掲】高規格道路・地域高規格道路の整備(磐越道4車線化、新潟東西道路等)	空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点などを連絡し、物資の流通、人の交流の活性化を促し地域集積圏間の交流を図る地域高規格道路の調査を進めていく。						調査の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所 NEXCO東日本
		緊急輸送道路の機能確保		33	緊急輸送道路の機能確保	緊急輸送道路等の沿線・沿線建築物について優先的に耐震化を促進するほか、緊急輸送道路の無電柱化を着実に進め、災害に強いまちの形成を図る。	計画見直し			5.1%	緊急輸送道路の無電柱化率:5.2%(2017年度:5.1%)
34	緊急輸送道路の道路橋梁等の耐震対策等			災害防除の要対策箇所など道路の防災対策、緊急輸送道路上橋梁の耐震化を着実に進め、災害に強い道路整備を図る。	計画見直し			100%	市管理の緊急輸送道路の橋梁耐震化率:100%(2013年度:約89%)	新潟市危機管理防災局防災課 各道路管理者	
35	緊急車両の進入路、避難路の整備			居住地において、緊急車両の進入路、避難路となる幹線道路(幅員7.5m以上)や橋梁の整備を着実に進め、災害に強い道路整備を図る。	計画見直し			55%	幹線道路から500m圏域人口割合:55%(2013年度:53%)	新潟市危機管理防災局防災課 各道路管理者	
交通安全対策の推進		36	道路・交通安全施設等の整備による交通安全の推進	地域の交通実態に応じた交通安全施設の整備等各種対策を推進し、交通事故防止を図る。				1,922件以下	交通事故数1,922件/年以下(2016年度:1,922件/年)	新潟市市民生活部市民生活課	
<b>④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携</b>											
	各区中心部への居住誘導	37	居住誘導区域における緩やかな居住の誘導	市街地における生活利便施設やサービス機能の維持・充実を図りながら、本市の居住の柱として一定の居住人口密度を維持し、生活圏(区)の自律性を確保するため、公共交通と連携しながら適正な土地利用を緩やかに誘導する。					居住誘導(必要に応じて見直し)	居住誘導区域人口密度:53人/ha(2040年度)(2010年度:53人/ha)	新潟市都市政策部都市計画課

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
<b>都市の活力と拠点性を強化する交通戦略</b>										
<b>⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成</b>										
	基幹公共交通軸の形成	38	基幹公共交通軸の段階的整備	環状型の基幹公共交通軸の形成によるまちなかの回遊性向上及び、JR新潟駅の高架化による長潟方面から万代・古町地区へのアクセシビリティ向上を目指し、段階的な整備を進める。		駅南方向の機能強化			JR新潟駅南北を直通する運行の実施	新潟市都市政策部都市交通政策課
	都心軸沿線における都市機能誘導	39	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の緩やかな誘導	多様な交流・賑わいを創出し、本市全体の原動力となる高い拠点性を発揮させるため、基幹公共交通軸の強化とともに、都市再生の質の向上や民間投資の呼び込みを図りながら、医療・福祉・商業・業務等の高次都市機能を都市機能誘導区域に緩やかに誘導・集約する。		利用者が多い区間の機能強化			都心軸主要ポイント合計歩行者交通量:47,100人/年(2017年度:39,42人/年)	新潟市都市政策部都市計画課
		40	「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進	特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区として古町・万代・新潟駅周辺地区を定め、商業、業務、交流機能の強化、高次都市機能の集積など総合的な整備、都市型住宅の誘導、良好な住環境・街並みの誘導を図るとともに、誰もが快適に移動できる交通環境として、自動車の利便性よりも歩行者、自転車や公共交通による移動の利便性を優先し、その向上に取り組むなど、土地の有効活用、市街地のリニューアルを図る。		都市機能誘導(必要に応じて見直し)		事業完了	古町通7番町地区第一種市街地再開発事業の完了	新潟市都市政策部まちづくり推進課
	鳥屋野潟南部開発計画の推進	41	鳥屋野潟南部開発計画の推進	基幹公共交通軸沿線である鳥屋野潟南部地区について、民間活力の導入を図りながら、新潟県、新潟市、亀田郷土地改良区の三者で整備を推進する。		再開発促進			開発推進のための協議・調整	新潟市都市政策部まちづくり推進課
<b>⑥駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化</b>										
	新潟駅周辺整備事業	42	連続立体交差事業	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を撤却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化による都市の活性化を図る。		整備		100%	JR新潟駅高架化全面開業(進捗率100%)	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
		43	幹線道路整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。		100% <新潟鳥屋野線> 整備			新潟鳥屋野線供用(進捗率100%)	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所
		44	駅前広場整備事業	万代広場・高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅を挟んだ基幹公共交通軸の形成、人を癒し、賑わいの絶えない空間の創出に努める。		<出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線> 整備		100%(高架下交通広場供用)	JR新潟駅高架下交通広場供用(進捗率100%)	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善	45	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	新潟空港アクセス改善の基本的な考えに基づき、短中期的なアクセス改善策を着実に実施していくため、関係機関における情報共有及び連絡調整、改善策実施後のフォローアップなどを行う。		会議開催 短期策	会議開催 中期策	会議開催 中期策	新潟空港アクセス改善連絡調整会議:2回/年	新潟県空港課 新潟市都市政策部港湾空港課
		46	新潟空港リムジンバスの運行	県内及び近隣県からの空港利用者や訪日外国人旅行者など新潟空港利用者のさらなる増加を目指し、空港アクセスの段階的な改善を図る。		整備			新潟空港利用者数:135万人/年	新潟県空港課 新潟市都市政策部都市交通政策課
		47	新潟西港へのアクセス改善	新潟西港へのアクセシビリティ向上に向けて、利用客のニーズや動向を踏まえつつ、現況のバス路線やタクシーの利用環境の向上について検討する。		方針決定 検討			検討結果のとりまとめ後に最終年度の指標設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港湾空港課
		48	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	新潟駅と空港、港のアクセシビリティ改善・向上を踏まえ、広域交通拠点間のアクセシビリティ向上に向けて、現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境の向上について検討する。		方針決定 検討			検討結果のとりまとめ後に最終年度の指標設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港湾空港課
	【再掲】羽越本線・白新線の高速度促進・要望	49	【再掲】羽越本線・白新線の高速度促進・要望	羽越本線・白新線の高速度化、羽越新幹線の建設促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などに要望を継続していくことで、JR新潟駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と利用促進につなげていく。		要望書提出 早期実現に向けた要望、機運醸成の取り組み	要望書提出 中期策	要望書提出 中期策	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	50	【再掲】Niigata City Wi-Fi・多言語化サイトの整備	さらなる利用促進に向け、バス待ち環境やバスの利便性向上に資するNiigata City Wi-Fiの拡充整備のほか、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、サービスレベルを向上させる。		整備		運用(3言語以上)	新バスシステム情報サイト運用、多言語化:3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
<b>まちなかの賑わいを創出する交通戦略</b>										
<b>⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化</b>										
	【再掲】基幹公共交通軸の形成	51	【再掲】基幹公共交通軸の段階的整備	環状型の基幹公共交通軸の形成によるまちなかの回遊性向上及び、JR新潟駅の高架化による長潟方面から万代・古町地区へのアクセシビリティ向上を目指し、段階的な整備を進める。					JR新潟駅南北を直通する運行の実施	新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】新潟駅周辺整備事業	52	【再掲】連続立体交差事業	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を撤却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化による都市の活性化を図る。			100%		JR新潟駅高架化全面開業（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
		53	【再掲】幹線道路整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	100% ＜新潟鳥屋野線＞ 整備				新潟鳥屋野線供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所
		54	【再掲】駅前広場整備事業	万代広場・高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅を挟んだ基幹公共交通軸の形成、人を癒し、賑わいの絶えない空間の創出に努める。				100%(高架下交通広場供用)	JR新潟駅高架下交通広場供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備	55	【再掲】ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線として設定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。				150km	自転車走行空間ネットワークの整備延長:150km（2017年度:74.6km）	新潟市土木部土木総務課 新潟市各区建設課 新潟市土木部東西土木事務所
	駐輪場の整備	56	【再掲】新潟駅周辺の駐輪場整備	高架下駐輪場整備の検討を進め、目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。高架下駐輪場整備は民間委託による整備や有料化の是非を検討するとともに、整備完了までは既存駐輪場周辺の放置自転車対策を実施する。				4,500台	JR新潟駅周辺駐輪場収容台数:4,500台（2017年度:4,405台）	新潟市土木部土木総務課 新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 新潟市中央区建設課
		57	まちなかの駐輪場整備	万代地区の目標収容台数は1,000台とし、道路空間再配分による駐輪スペースの創出などにより駐輪場整備を検討する。古町地区は現況で地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね充足していることや、中央区役所の移転、古町7番町地区第1種市街地再開発など大きな需要変化の可能性があるため、当面は整備計画の見直しは行わない。ただし、再開発完成後に駐輪実態調査を実施し、必要に応じて整備計画の見直しを実施する。				1,000台	万代地区駐輪場収容台数:1,000台（2017年度:951台）	新潟市土木部土木総務課 新潟市中央区建設課
	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	58	新潟駅南口地区	地元との意見交換会を踏まえ、仮設第2駐輪場付近の放置自転車対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定するほか、現状の有料駐輪場や他都市の有料駐輪場の課題を踏まえた上で検討を進める。				28.3%以上	市民満足度（市政世論調査における放置自転車対策）向上（2017年度：28.3%）	新潟市土木部土木総務課 新潟市中央区建設課
		59	万代地区	地元との意見交換会を踏まえ、弁天仮設駐輪場の駐輪対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。				28.3%以上	市民満足度（市政世論調査における放置自転車対策）向上（2017年度：28.3%）	新潟市土木部土木総務課 新潟市中央区建設課
		60	古町地区	地元との意見交換会を踏まえ、古町通6番町、7番町の駐輪対策の実施と併せ、通勤・通学者のみを対象とした放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。				28.3%以上	市民満足度（市政世論調査における放置自転車対策）向上（2017年度：28.3%）	新潟市土木部土木総務課 新潟市中央区建設課
	まちづくりと連携した駐車場施策	61	まちづくりと連携した駐車場施策	駐車場の量的な確保に重点を置いた現在の駐車場整備計画の見直しや、公共交通や歩行者を重視したまちづくり施策と連携した駐車場施策を検討する。					検討会の開催:1回/年（立ち上げ後見直し完了まで）	新潟市都市政策部都市計画課
	既存シェアサイクルの推進	62	にいがたレンタサイクルなどの推進	環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような活動を行うとともに、観光を目的に各区で展開しているレンタサイクル事業を継続的に実施していく。					運営者や関係者などによる意見交換会の開催:1回/年	にいがたレンタサイクル など 新潟市各区レンタサイクル事業担当課*
	水運を活用した回遊性向上	63	水運を活用した回遊性向上	みなとびあから新潟ふるさと村区間に運航している信濃川ウォーターシャトルをはじめ、水運を活用した事業を推進し回遊性の向上を図る。					水運を活用した事業を検討するWG開催:1回/年（WG発足後）	信濃川ウォーターシャトル株式会社 新潟市都市政策部都市交通政策課*
	観光タクシーの普及	64	観光タクシーの普及	観光で訪れた利用者に観光スポットや特産物などを案内するなど、おもてなしの心を持った乗務員による観光タクシーの普及を図る。			526名		観光研修受講者数:526名（2020年度）（2018年度:96名）	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤー・タクシー協会
	歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策	65	賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の各拠点間の歩行者導線軸について、歩いて楽しいと感じることができる賑わい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。					調査実施	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市都市政策部都市計画課
<b>⑧都心部への通過交通排除に資する道路の整備</b>										
	【再掲】幹線道路の整備	66	【再掲】万代島ルート線の整備	本市の都心部と高速道路及び新潟バイパスや亀田バイパスといった広域幹線道路とを効率的に結び、都心部に流入する自動車交通を担い萬代橋の交通負荷軽減など都心内の交通混雑の緩和、交通事故の削減、まちづくりの支援などを図る。					整備の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
	【再掲】新潟駅周辺整備事業	67	【再掲】幹線道路整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	100% ＜新潟鳥屋野線＞ 整備				新潟鳥屋野線供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体	
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度			
⑨公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用											
道路空間の再構築・利活用		68	西5-270号線（旧電鉄跡地）の整備	当該地区内における道路は国道8号へのアクセスとして交通量が多く、安全な歩行者導線の確保が課題となっていることから、廃線となった旧電鉄跡地を活用し、安全で快適な歩行者自転車空間を創出する。		整備		100%		全区間供用（進捗率100%）	新潟市土木部道路計画課
		69	無電柱化の推進	緊急輸送道路等の防災性の向上、道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進する。		推進				無電柱化の設計・整備の推進	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
		70	万代クロッシングの利活用の検討	万代地区の国道7号横断部の万代クロッシングにおいて、道路空間の活用における調査・検討を推進する。		調査・検討				万代クロッシングの活用方法の調査・検討実施	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所
		71	光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出	光のページェントなど民間事業者の活力により歩行者空間の賑わい創出に資する事業を推進する。		開催	開催	開催	開催	光のページェント開催:1回/年	NIIGATA光のページェント実行委員会 新潟市観光・国際交流部観光政策課*
		72	ぐるりん新潟島(新潟島一周自転車道)の利便性の向上	サイクリングやジョギングのコースとして市民や観光客に親しまれる歩行者自転車空間「ぐるりん新潟島」のさらなる利便性向上として、距離標の改善等に取り組む。		拡幅完了 拡幅整備	距離標整備完了 距離標整備			道路拡幅・距離標整備（進捗率100%）	新潟市中央区建設課
		73	【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	新潟駅と万代シテイ、万代島、萬代橋周辺の各拠点間の歩行者導線軸について、歩いて楽しいと感じることが出来る賑わい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。					調査実施	調査実施	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市都市政策部都市計画課

\*：関係課

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
<b>暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略</b>										
<b>⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成</b>										
	区内公共交通網の形成	74	地域公共交通網形成計画の策定・実施	交通政策基本法に則り、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められるなか、持続可能な公共交通ネットワークの形成を、地域公共交通網形成計画の策定・実施により推進する。	推進会議開催 実施	推進会議開催 実施	推進会議開催 実施	推進会議開催 実施	進捗管理のための会議開催:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
	区バスの利便性向上に向けた取り組み (ニーズ調査、社会実験、情報提供、広報等を含む)	75	区バスの利便性の向上と利用促進に向けた取り組み (ニーズ調査、社会実験、情報提供、広報等を含む)	政令指定都市移行による区役所への移動など、区制に伴う新たな移動ニーズや区のまちづくりへの対応として運行している。新たな施設や結節点整備等と連携しながら運行計画を見直し、利便性向上及び利用促進を図り、区内公共交通網を形成する。				56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/ 年(2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	地域内道路環境の整備	76	安全に通行できる道路環境整備 【南7-346号線】	当該路線は(主)新潟小須戸三条線と(一)曾野木一日市線を結び、市民病院や鳥屋野湖公園にアクセスする道路である。当該整備により環道を拡幅し、歩道を分離することで緊急車両等の安全で円滑な交通を確保する。	整備	100%			供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課
77		安全に通行できる道路環境整備 【北田中線 高井橋】	中ノ口川に架かる高井橋は南区吉江地区と高井野地区を結ぶ重要橋であるが、本橋は供用開始後約50年を迎え、近年損傷が多数みられるため、安心・安全な交通環境の確保と、災害時における道路網の強化を図る。	整備	100%			供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課	
78		安全に通行できる道路環境整備 【南7-383号線 天野排水路】	当該地区は歩道整備された道路が少なく、曾野木小学校への通学時の安全確保が課題となっているため、新潟県による排水路改修事業に合わせ、水路用地を活用した道路整備を行い、安心して安全な道路空間の創出を図る。	整備	100%				供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課
79		安全に通行できる道路環境整備 【網川原線2号】	網川原線2号は、一般国道7号と市道笹口紫竹山線(通称:弁天線)を東西方向に結ぶ路線であり、直轄事業で既に事業化されている一般国道7号栗ノ木道路事業に併せて整備することにより、地域の円滑な交通の確保を図る。	整備	100%				供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課
80		安全に通行できる道路環境整備 【小針線】	当該路線は通学路として指定されているが、幅員が狭く歩道が無いことから交通混雑が生じているとともに、歩行者にとって危険な状況となっていることから、歩道と車道の整備・拡幅を行い、交通混雑の緩和と歩行者の安全を確保を図る。	整備	100%				供用(進捗率100%)	新潟市土木部道路計画課
	路線バスの運行支援	81	路線バスの運行支援	通勤や通学、通院や買い物など、生活に必要な移動手段を確保するため、運行に伴い欠損が生じている路線バスに対して補助等の運行支援を行い、区内公共交通網を維持・確保する。	実施			2,400万人	路線バス年間利用者数:2,400万人/年 (2016年度:2,309万人/年)	新潟市都市政策部都市交通政策課
<b>⑪多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用</b>										
	住民バス運行支援や社会実験の実施	82	住民バス運行支援や社会実験の実施	通勤や通学、通院や買い物など、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や、公共交通の空白不便地域における生活交通の確保として、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。	実施			56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/ 年(2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】交通手段間の役割分担	83	【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	人口減少・少子高齢化に対応するため、路線バスからデマンド交通・乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの役割分担について、市民、交通事業者、関係機関などと将来にわたり持続可能な公共交通となる仕組みづくりの議論を行う会議を開催し、必要に応じ社会実験などを実施しながら、課題などを整理する。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	公共交通の役割分担を議論する会議の開催: 1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
84		【再掲】地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	現在北区、南区において実施しているバスや乗合タクシーなどを活用したデマンド交通の社会実験結果をもとに、市民、交通事業者、関係機関などと議論を行う会議を開催し、地域の特性に適した制度設計を構築する。					本格運用	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施(再掲)	85	【再掲】デマンド交通、乗合タクシーの制度制定	乗車バス停から降車バス停等を利用者のニーズに応じて定時運行するもので、現在北区、南区で社会実験を実施している。社会実験を通じて課題整理及び制度を制定する。				本格運用	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	多様なニーズに応じたサービスの検討実施	86	高齢者おでかけ促進事業の効果的な継続	超高齢社会の進展を迎えるなか、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など喫緊の課題に対応するため、市内在住の65歳以上の高齢者を対象にバス運賃を半額とし、高齢者のお出かけを支援する。	継続			36,984人	参加者数:36,984人以上	新潟市都市政策部都市交通政策課
87		高齢者安全運転サポート事業(高齢運転者講習会等)	高齢者の安全運転をサポートする取り組みとして、「交通事故に遭わない、起こさない」という意識を高齢者一人ひとりに普及させるため、交通安全講習を実施し、座学のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。	実施			404件以下	高齢者加害交通事故件数:404件/年以下 (2016年度:404件/年)	新潟市各市民生活部市民生活課	
88		ワンコインバス(新潟駅万代周辺、新潟大学、清心学園、文理高校、青山循環線、青陵ライナー)	新潟駅万代周辺や、大学、高校周辺でのバス利用を100円とする取り組みであり、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開する。	運行維持・継続					利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社
89		こどもりゅうと50円	夏休み期間、小学生以下を対象にICカードを利用して50円でバスを乗車できる取り組みであり、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開する。	サービス維持・継続					利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社
90		妊婦・子ども向けタクシー	陣痛等が始まった場合に必要研修を受けた乗務員がかりつけの病院まで送ることや、チャイルドシートやジュニアシートを備えつけるなど、妊婦・子どもに向けたサービスを展開する。	育成・実施			344名	養成運転者数:344名(2020年度) (2018年度:274名)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会	
	企業参入型のシェアサイクルの導入促進	91	企業参入型のシェアサイクルの導入促進	一定の地域内にサイクルポートを設置し、自由に貸出、返却ができ、IoTを活用した利用者にとって利便性の高いシステムの構築を図る。また、既存のシェアサイクルでは、既に複数ポートで貸出、返却ができるシステムを構築しているが、ポートの増設やIoTの活用により、さらに利便性の高いものとするため、事業者との連携を視野に検討を進める。検討にあたっては、駅やバス停からのイグレス交通としての自転車利用増加を図るため、通勤、通学にも利用できるシステムを検討する。	WG開催	WG開催	WG開催	WG開催	導入に向けたWG開催:1回/年(WG発足後)	新潟市都市政策部都市交通政策課
<b>⑫地域主導による計画づくりや運営の支援</b>										
	住民バス(デマンド型交通含)団体の立ち上げ・運営支援	92	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	通勤や通学、通院や買い物など、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や、公共交通の空白不便地域における生活交通の確保として、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。	実施			56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/ 年(2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
93		住民バス事業の立ち上げ支援(事業企画立ち上げ、地域交通団体設立など)	バス路線の廃止や公共交通の空白、不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス事業を新たに立ち上げる地域に対し、その立ち上げを支援する。	住民バス団体の立ち上げ支援、社会実験等の協議・実施、本格運行に向けた協議・実施				団体立ち上げ	新規住民バス団体:1団体以上立ち上げ	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
94		交通事業者、地域との連携(バス路線検討)	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	実施	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催:1回/年	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
95		つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区において地域全体で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、市民や公共交通関係者同士の連携強化を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	実施	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催: 1回/年	新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体		
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度				
<b>みんなで築き上げる交通戦略</b>												
<b>⑬公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化</b>												
モビリティ・マネジメントの実施	96	公共交通に関する情報発信・意識啓発	新バスシステム情報サイトによる情報発信や、区内公共交通の利用促進に資する情報発信や意識啓発を、各区生活交通改善プランに基づき区単位で実施する。	担当者会議	担当者会議	担当者会議	担当者会議	実施	地域交通担当者会議:1回以上/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課		
	97	【再掲】高齢者おでかけ促進事業の効果的な継続	超高齢社会の進展を迎えるなか、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など喫緊の課題に対応するため、市内在住の65歳以上の高齢者を対象にバス運賃を半額とし、高齢者のお出かけを支援する。					36,984人	継続	参加者数:36,984人以上	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	98	運行事業者による公共交通利用促進啓発	各運行事業者が公共交通の利用促進に資する啓発活動を実施する。(新潟交通株式会社では、路線バスを使用して訪れることができる観光スポットや話題の店舗を巡る「ぶらばす」などをホームページで公開し、利用促進を図っている。)						維持・継続	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施。	各運行事業者	
	99	企画バスの運行	バレンタイン・ホワイトデーに、ラッピングバスの走行や、ペア二人で使える一日乗車券「HappinessTicket」(ハピネス・チケット)を販売するなどの企画を展開するなど、バス利用の促進を図る。						維持・継続	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施。	各運行事業者	
	100	公共交通利用促進イベントの開催	バスまつりなどの各種イベントでPR等を実施し、公共交通の利用促進を図る。	イベント開催4回	イベント開催4回	イベント開催4回	イベント開催4回		維持・継続	公共交通PRイベントの開催:4回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟交通株式会社	
	101	エコモビリティライフ推進事業	公共交通機関、自転車、徒歩、自家用車などを賢く使い分け、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルを普及推進し、市内事業者等の自主的な低炭素交通の取組みを推進する。						方針検討・推進	55団体以上	参加事業者数55団体以上(2017年度:55団体)	新潟市環境部環境政策課
	102	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進	市役所職員対象のノーマイカーデーを月2回設定し、自主的なエコ通勤を推進していく。	24回	24回	24回	24回		推進		市役所ノーマイカーデー実施:2回/月	新潟市環境部環境政策課
	103	ICT技術を活用した情報提供・意識啓発	ICT技術を活用した公共交通に関する情報提供・意識啓発を実施する。						実施	サービス運用	新たな情報提供サービス:1事業以上	新潟市都市政策部都市交通政策課
	104	サイクルイベントの開催	江南区の取り組みをモデルケースに、各地域の魅力を活かしたサイクルイベントの開催を検討するとともに、親子の自転車乗り方教室や、小学校低学年の自転車に乗れない児童を対象に、自転車の乗り方指導や保護者向けに交通ルールを再確認してもらう。						実施	15.5%以上	市民満足度(市政世論調査における啓発活動)向上(2017年度:15.5%)	新潟市土木部土木総務課 新潟市市民生活部市民生活課 新潟市各区事業担当課
	105	自転車に関する情報発信・意識啓発	全ての人に対して意識向上を図るため、年代や属性別にルールを守る理由も含め、ポスター、チラシ、HP、SNS、広報誌、マスコミ等による情報発信の継続実施、拡充を行う。						実施	15.5%以上	市民満足度(市政世論調査における啓発活動)向上(2017年度:15.5%)	新潟市土木部土木総務課 新潟市市民生活部市民生活課 新潟市各区事業担当課
スマートウエルネスシティの推進	106	スマートウエルネスシティの推進	スマートウエルネスシティ(健康都市づくり。生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを創造すること)を推進するため、市民が積極的に外に出かけ、活動量を増やす等の健康づくりを支援する。						推進	1日60分くらい体を動かす生活を実践している者の割合:2018年度末までに男女40%以上(2014年度:男性27.0%、女性22.4%、2019年度以降の目標は健康づくり推進基本計画第3次策定時に設定)	新潟市保健衛生部保健所健康増進課	
	107	にいがた未来ポイント事業	「環境健康都市」を実現するため、市民のエコ活動・健康づくりにポイントを発行し、環境・健康に配慮したライフスタイルの普及拡大を図る。	方針検討・実施							方針検討の実施(方針決定後実施目標の検討)	新潟市保健衛生部保健所健康増進課 新潟市環境部環境政策課
<b>⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入</b>												
道路施設のバリアフリー化	108	歩行者空間のバリアフリー化	歩行者空間の新設・改良などにバリアフリー化を図るためバリアレス緑石などを積極的に導入する					4カ所	導入	バリアレス緑石の導入:4カ所(2018年度:2カ所)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	109	鉄道駅のバリアフリー化	利用者3,000人以上である巻駅・越後石山駅について、調整を図りながらバリアフリー化を実施するとともに、利用者3,000人未満の駅について、引き続きJRにバリアフリー化の要望を実施する。					14駅	実施	バリアフリー対応駅数:14駅(2017年度:13駅)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	110	ノンステップバスの導入	誰もが快適に利用できる交通環境の整備としてノンステップバスの導入を進める。					70%	導入	区バスへの小型ノンステップバス車両導入:70%(2018年度:54%)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	公共交通施設のバリアフリー化	111	ユニバーサルデザインタクシーの導入	誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を進める。		115台				導入	ユニバーサルデザインタクシー導入台数:115台(2020年度) (2018年度:29台)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 新潟市都市政策部都市交通政策課
		112	ユニバーサルタクシードライバーの育成	誰もが利用しやすいタクシーに向け、ユニバーサルドライバー研修などにより乗務員の育成を図る。		356名				育成	研修受講者:356名(2020年度) (2018年度:98名)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会
【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	113	【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。						整備	運用(3言語以上)	新バスシステム情報サイト運用、多言語化:3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課
<b>⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】</b>												
【再掲】住民バス(デマンド型交通)団体の立ち上げ・運営支援	114	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	通勤や通学、通院や買い物など、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や、公共交通の空白不便地域における生活交通の確保として、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。					56.5万人	実施	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年(2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
	115	【再掲】住民バス事業の立ち上げ支援(事業企画立ち上げ、地域交通団体設立など)	バス路線の廃止や公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス事業を新たに立ち上げる地域に対し、その立ち上げを支援する。					団体立ち上げ	住民バス団体の立ち上げ支援、社会実験等の協議・実施、本格運行に向けた協議・実施	新規住民バス団体:1団体以上立ち上げ	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
	116	【再掲】交通事業者、地域との連携(バス路線網検討)	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催		実施	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催:1回/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
	117	【再掲】つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区において地域全体で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、市民や公共交通関係者同士の連携強化を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催		実施	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催:1回/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
<b>⑬ 民間活力による新技術等の導入</b>										
自動運転技術、次世代自動車の導入支援	自動運転技術、次世代自動車の導入支援	118	自動運転技術の導入支援	運転士不足や交通空白地域などの課題解決が期待される自動運転技術について、日々技術が進歩していることから、開発動向を確認しながら導入を支援していく。	WG開催	WG開催 導入支援	WG開催	WG開催	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市都市政策部都市交通政策課
		119	次世代自動車の導入支援	環境に優しいバス、タクシーなどの導入を促進するほか、小型カートや小型バスなどを活用したラストワンマイル自動運転などの開発状況などを踏まえながら、社会実験の誘致や導入の支援を進める。	WG開催	WG開催 導入支援	WG開催	WG開催	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市環境部環境政策課 新潟市都市政策部都市交通政策課
		120	新たなシェアサイクル、カーシェアの導入支援	多様な交通手段を選択することができるまちの実現に向け、民間事業者が進めるシェアサイクルやカーシェアについて、積極的に導入を支援する。	WG開催	WG開催 導入支援	WG開催	WG開催	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市都市政策部都市交通政策課
	ICT技術の活用	121	交通関連ビッグデータの活用	携帯電話基地局データ、携帯電話GPSデータ、交通系ICデータなどのビッグデータを収集・蓄積し、様々な交通施策に活用していけるように、事業者の協力を得ながら取り組む。	WG開催	WG開催 活用推進	WG開催	WG開催	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市都市政策部都市交通政策課
		122	ASV(先進安全自動車)タクシーの導入	衝突被害軽減ブレーキや車間距離制限装置など、先進技術を利用して安全を支援するシステム、ASV(先進安全自動車)を搭載したタクシーの導入を進める。		115台 導入			ASV対応車両数:115台(2020年度) (2018年度:29台)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会
		123	アプリ配車タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及	アプリを活用し気軽にタクシーを配車できるサービスの普及に努めるほか、クレジットカード・電子マネー決済に対応できるタクシー車両の増加を図る。		511台 普及			アプリ配車対応車両数:511台(2020年度) (2018年度:256台)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会

## 5. 成果指標の設定

新たな交通の将来像の実現に向けた取り組みの効果を検証するため、5つの基本方針の成果指標を設定します。

また、従前の「にいがた交通戦略プラン」の8つの成果指標は引き続き確認していきます。

### 基本方針：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

#### （都心アクセスの強化）

～ 公共交通の利用率を増加させます ～

成果指標1：鉄道・バス・タクシーの分担率増加  
6.2%（2016年度） → 6.6%（2022年度）

#### 【取り組み概要】

都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化として、新たな鉄道駅の設置調査、深夜バス、モーニングライナーの運行、パークアンドライド駐車場や多言語サイトなどの整備のほか、鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と交通結節点強化につながる施策を重点的に取り組むことにより、公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率を向上させます。

#### 【成果指標値の考え方】

鉄道・バス・タクシー分担率は、BRT・新バスシステムや区バス・住民バスなど、これまでの取り組みの成果として過去5年で増加傾向にあり、この傾向が続くと想定した場合の増加割合より6.6%となることから、引き続き継続して取り組む施策とともに、新たな施策展開を実施し、この数値を上回ることを目標値とします。

表 鉄道・バス・タクシー分担率目標値推移表

単位：%

	2011年度	2016年度	2011年度と2016年度の 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	2.61	2.69	+0.016/年	2.706	2.722	2.738	2.754	2.77	2.786
バス	2.83	3.07	+0.048/年	3.118	3.166	3.214	3.262	3.31	3.358
タクシー	0.61	0.48	-0.026/年	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48
合計	6.05	6.24		6.304	6.368	6.432	6.496	6.56	6.624

（現状値）

※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。

## 基本方針：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

### (広域交通との連携強化)

～ 来訪者のバス利用者回数を増加させます ～

**成果指標2：来訪者の路線バス利用者数の増加**  
 324万人/年（2017年度） → 386万人/年（2020年度）  
 （※全国相互利用 IC カード利用者を来訪者とします）

#### 【取り組み概要】

引き続き、土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成に努めていくほか、駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間へのアクセス強化と周遊強化を図り、来訪者（※全国相互利用 IC カード）の路線バス利用者数を増加させます。

※全国相互利用 IC カード利用者を来訪者とする理由

Suica など 10 種類の交通 IC カードは全国相互利用サービスとして、原則、別の IC カードエリアで利用可能であることから、本市に訪れる来訪者がバスを利用する際に使用すると想定するもの（アプリ利用者数も計上）。

#### 【目標値算定の考え方】

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、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/年となりますが、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、目標年次は 2020 年度にとします。

※ 最終目標値は 2021 年度に改めて設定します。

表 目標値の設定について

	2011年度	2016年度	伸び率	
観光入込客数	15,628	18,605	1.19	
	↙			
		2017年度	⇒	2022年度→2020年度
		Suica等利用者数 3,244,394 (現状値)	×1.19	3,860,828

単位：人

## 基本方針：まちなかの賑わいを創出する交通戦略

### (都心部の移動円滑化)

～ まちなかへの来訪者を増加させます ～

**成果指標3： まちなかへの総トリップ数の増加**  
15.4万トリップ（2016年度）→15.4万トリップ以上（2022年度）

#### 【取り組み概要】

「都心アクセスの強化」、「広域交通と二次交通の連携強化」を図ることにより、郊外・市、県外・国外から都心部への導線確保するとともに、「都心部の移動円滑化」を図ることにより、まちなかの賑わい創出の一翼を担います。

都心部での移動円滑化としては、都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築を実施し、多様な手段による回遊性の向上、交通手段間の結節強化を図ることにより、まちなかへの総トリップ数(\*)を増加させます。

(\*)新潟駅前（万代口）、万代、古町地区を「まちなか」とし、交通手段及び移動目的を問わず、「まちなか」へ移動する総数をいう。

トリップとは、人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位を表す。

#### 【目標値算定の考え方】

過去5年でまちなかへの総トリップ数は、155,762トリップから153,755トリップへと減少傾向にあることから、現状値より総トリップ数を増加させることを目標値とします。

表 目標値の設定について

	2011年度	2016年度 (現状値)	2011年度と2016年度の 特性調査結果からのトレンド
総トリップ数	155,762トリップ	153,755トリップ	-2,007トリップ

※ 新潟市内都市交通特性調査より総トリップ数算出  
(2011年、2016年)



2022年度
153,755トリップ以上

表 地区ごとの総トリップ数のトレンド（参考）

	2011年	2016年	2011年度と2016年度の 特性調査結果からのトレンド
古町	74,975トリップ	69,628トリップ	-5,347トリップ
新潟駅前・万代	80,787トリップ	84,127トリップ	+3,340トリップ

## 基本方針：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

### (生活交通の確保維持・強化)

～ 区バス・住民バスの利用者を増加させます ～

成果指標4：区バス・住民バスの利用者数増加  
51.3万人（2016年度）→56.5万人（2022年度）

#### 【取り組み概要】

地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成や、多様なライフステージのニーズや需要に応じ、区バス・住民バスの利便性向上に資する施策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。

#### 【目標値算定の考え方】

区バス・住民バス創設時より、ルート増加や増便、土休日社会実験の本格化などにより利用者数を大幅に増加させてきました。今後は運転士不足などによりサービスレベルを確保維持することも困難となってくるため、利用者数を毎年2%増加させることを目標値とします。

表 区バス・住民バス利用者数目標値推移表

単位：万人

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

## 基本方針：みんなで築き上げる交通戦略

(市民や関係者による協働)

～ 公共交通の市民満足度を向上させます ～

成果指標5：「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる  
市民の割合を減少させます

78% (2017年度) → 78%以下 (2022年度)

### 【取り組み概要】

公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化として、モビリティマネジメントや高齢者お出かけ促進事業、ユニバーサルデザインの積極的な導入、民間活力による新技術等の導入など、様々な施策を総合的に取り組むことより、「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を減少させます。

### 【目標値設定の考え方】

2013年度に調査した市政世論調査では、「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72%であったものが、2017年度の調査では78%に増加しました。

この結果を真摯に受け止め、これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、さらなる質の向上を高め、地域に根ざした持続可能な公共交通となる仕組みを住民や関係機関が互いに信頼関係を築きながら、割合を減少させていきます。

表 目標値の設定について

	2013年度	2017年度 (現状値)	2011年度と2016年度の 特性調査結果からのトレンド
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%	-6%



2022年度
78%以上

※ 新潟市政世論調査より割合を算出 (2013年、2017年)

確認指標：【従前のにいがた交通戦略プランの 8 つの成果指標】

従前の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」

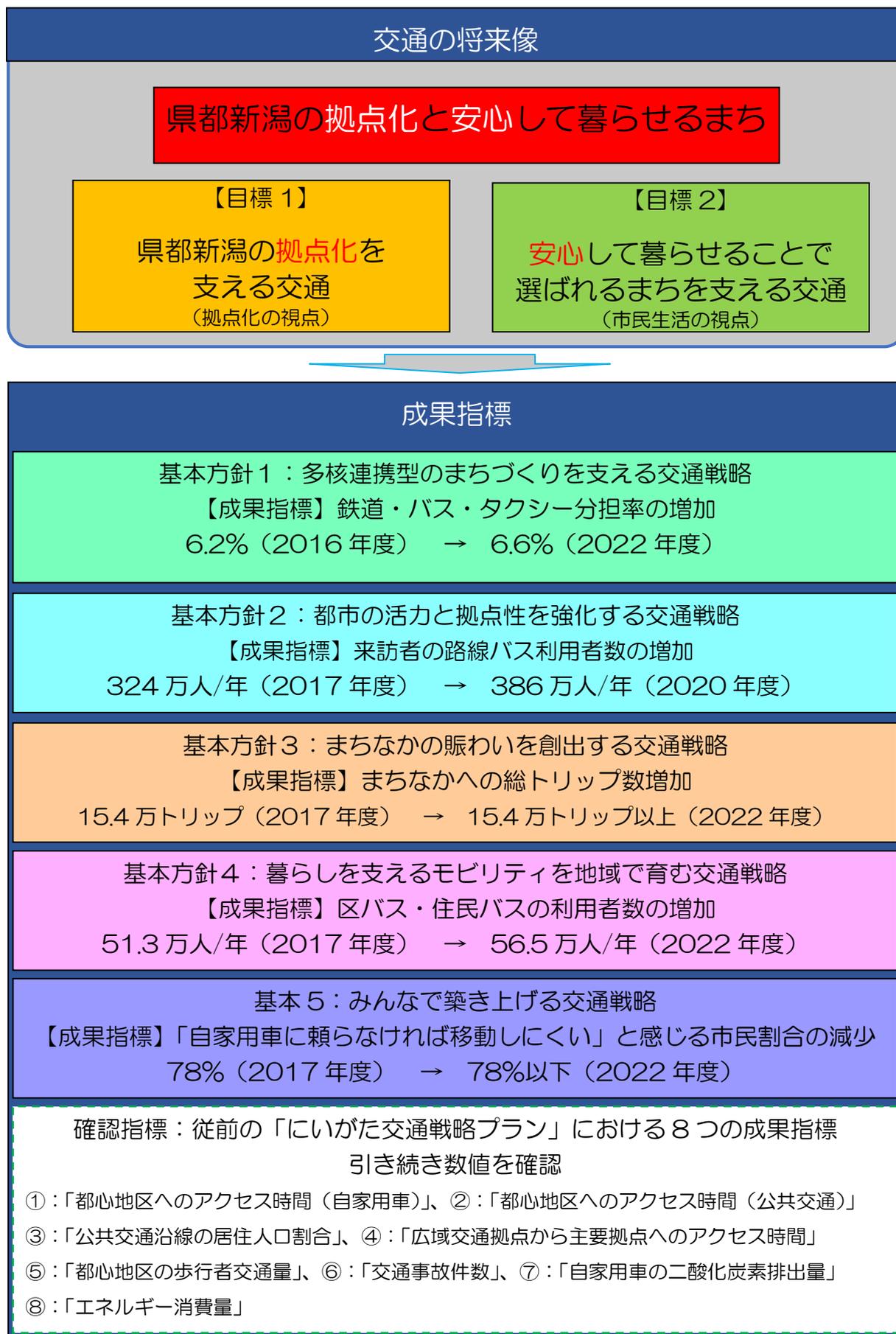
確認指標⑥：「交通事故件数」

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]P.33、34 参照

## 6. 目標と成果指標



## 7. 進捗管理

本計画では、着実な進行と効果の発現に向けて、進行管理体制を構築し、施策ごとに進行管理調書を作成し、毎年度進行状況を確認するとともに、評価のためのデータ収集なども行いながら、目標達成状況を確認し、必要に応じて見直し・改善を行います。また、評価の結果については、本計画のご理解やご協力を得られるよう、ホームページなどを通して公表していきます。

### 【進行管理体制】

進捗管理は、交通事業者・関係行政機関で構成される「にいがた交通戦略プラン推進会議」にて行います。

### 【進捗管理スケジュール】

PDCAサイクル		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
Plan (計画)	計画策定	2019年			
Do (実施)	実行期間	2019年度～2022年度			
Check (評価)	施策の進行管理	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
	市民アンケート等 全体評価	-	-	2021年7月～3月	-
公表	施策の進行管理	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
	全体評価	-	-	-	
Act (改善)	年度・全体評価に伴い実施	必要に応じて			2023年3月

### 【進行管理のポイント】

- ◆年度ごとに施策の進行状況を確認
- ◆市民への積極的な公表
- ◆最終年における総括

