

第3章:今後10年間で取り組む必要のある課題

赤字:10年前と比較しプラス評価 青字:10年前と比較しマイナス評価 黒字:10年前と比較し変わらない、その他

Table with 4 columns: Category (カテゴリー), Current Status (①現状), Main Reasons (②主な要因), and Comments (意見). Rows include Social Trends (社会動向), Transportation Status (交通の現状), and City Center (市民ニーズ).

③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、まちなかの衰退、拠点性の低下、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。

④今後10年間で取り組む必要のある課題

- 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.都市部における多様な手段による回遊性向上
5.区バス・住民バスの特続性の確保
6.駅、港、空港など広域交通拠点と都市内交通の連携

第3章:今後10年間で取り組む必要のある課題

赤字:10年前と比較しプラス評価 青字:10年前と比較しマイナス評価 黒字:10年前と比較し変わらない、その他

Table with 4 columns: Category (カテゴリー), Current Status (①現状), Main Reasons (②主な要因), and Comments (意見). Rows include Social Trends (社会動向), Transportation Status (交通の現状), and City Center (市民ニーズ).

③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、まちなかの衰退、拠点性の低下、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。

④今後10年間で取り組む必要のある課題

- 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.都市部における多様な手段による回遊性向上
5.区バス・住民バスの特続性の確保
6.駅、港、空港など広域交通拠点と都市内交通の連携

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

各地域が育んできた個性や特色を活かしながら、都市全体として健全な社会経済活動を推進し、交流人口の拡大、防災意識の高まり等のニーズに対応して生活の質を向上するためには、国内外の交流や地域間の連携を支える交通基盤整備をさらに充実させる必要があります。

また、市民の多様な移動ニーズに応え、環境負荷の少ない豊かな地域社会を構築するためには、公共交通の利用促進や交通施策と連動した土地利用を誘導する取組みが重要です。

本市では、都心方向を結ぶ公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などの利便性向上及び、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ります。また、幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車等の役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

また、多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策等の観点から、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築します。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワーク[※]を基本とした公共交通の基、適正な土地利用を誘導することにより、「多核連携のまちづくりを支える交通戦略」を目指します。

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

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図る。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。

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

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

意見
「健全な社会経済活動」に修正

③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要道路の整備

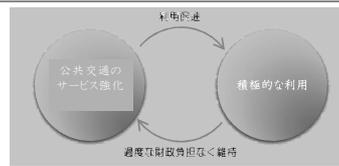
- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

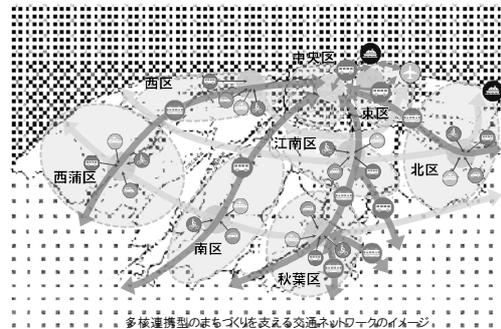
- 利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図る。

イメージ図

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



④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



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



③災害に強く、健全な社会活動や渋滞緩和等に必要道路の整備



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

各地域が育んできた個性や特色を活かしながら、都市全体として健全な社会経済活動を推進し、交流人口の拡大、防災意識の高まり等のニーズに対応して生活の質を向上するためには、国内外の交流や地域間の連携を支える交通基盤整備をさらに充実させる必要があります。

また、市民の多様な移動ニーズに応え、環境負荷の少ない豊かな地域社会を構築するためには、公共交通の利用促進や交通施策と連動した土地利用を誘導する取組みが重要です。

本市では、都心方向を結ぶ公共交通機関の運行本数、定時性、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などの利便性向上及び、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ります。また、幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてのバス・タクシー・自転車・自家用車等の役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

また、多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策等の観点から、放射方向に伸びる国道バイパスを横断的に結ぶ放射環状型の道路網を構築します。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワーク[※]を基本とした公共交通の基、適正な土地利用を誘導することにより、「多核連携のまちづくりを支える交通戦略」を目指します。

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

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図る。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。

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

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図る。

修正

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

- 多核連携型の都市を支え、自家用車交通の適正な誘導や災害・渋滞対策となる道路整備を推進する。

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

- 利便性の高い公共交通サービスの享受と利用促進の観点から、適正な土地利用を誘導することでまちづくりと連携を図る。

イメージ図

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



④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携



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



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



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

都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野湯南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも拠点間の効果的な連携が必要です。

本市では都心の強化と同時に、拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出し、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、広域交通相互及び二次交通の乗り換え利便性を向上させ、主要拠点間のアクセス強化や市外を含めた周遊を円滑にする「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」を目指します。

①土地利用と連携した基幹公共交通軸*の形成

- 都市機能誘導策と連携し、基幹公共交通軸*を形成する。
- 基幹公共交通軸*の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

②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

- 新潟駅・新潟港・新潟空港など広域交通拠点*と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。



新潟駅万代広場イメージ図



新潟駅南口広場
(平成 21 年度第 1 期工事終了)

イメージ図

①土地利用と連携した基幹公共交通軸*の形成

意見
駅・空港・港へ到着した来訪者の観点から、広域交通拠点間アクセス軸と基幹公共交通軸が「ひとつに繋がる」ものを想起できるように修正

②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

基幹公共交通軸*
広域交通拠点間アクセス軸

駅前広場計画平面図
万代広場 約18,500㎡
高架下交通広場 約4,000㎡
南口広場 約14,000㎡

新潟駅高架下交通広場の整備による鉄道との結節強化イメージ

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

都心周辺部には、都心と近接する自然環境を活かした文化・交流・医療などの機能が集積する鳥屋野湯南部開発地区、日本海側の国際的な交通拠点である新潟港と新潟空港、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点となる新光町・美咲町地区等の複数の都市拠点を擁しており、厳しさを増す都市間競争において新潟の拠点性を高めるためにも拠点間の効果的な連携が必要です。

本市では都心の強化と同時に、拠点の整備と機能集積を図り、都心と各拠点間の交通アクセスを強化することによって、都心及び都心周辺部の魅力をより一段と高め、新潟の活力を創出し、来訪者や観光客を含めた交流人口の拡大を図ります。

さらに、新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、広域交通相互及び二次交通の乗り換え利便性を向上させ、主要拠点間のアクセス強化や市外を含めた周遊を円滑にする「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」を目指します。

①土地利用と連携した基幹公共交通軸*の形成

- 都市機能誘導策と連携し、基幹公共交通軸*を形成する。
- 基幹公共交通軸*の形成は、市民理解を得るとともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する。

②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

- 新潟駅・新潟港・新潟空港など広域交通拠点*と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図る
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。



新潟駅万代広場イメージ図



新潟駅南口広場
(平成 21 年度第 1 期工事終了)

イメージ図

①土地利用と連携した基幹公共交通軸*の形成

修正
基幹公共交通軸*と広域交通拠点間アクセス軸の一体化の推進

②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

基幹公共交通軸*
広域交通拠点間アクセス軸

駅前広場計画平面図
万代広場 約18,500㎡
高架下交通広場 約4,000㎡
南口広場 約14,000㎡

新潟駅高架下交通広場の整備による鉄道との結節強化イメージ

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

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や、冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験など様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率^{*}は 2016 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度^{*}が低下しているほか、運輸部門における CO₂ の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率^{*}は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査^{*}総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や、羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進し、鉄道駅を核としたまちづくりを進めます。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi^{*}などの質の向上に努め、利用促進を図ります。加えて、誰もが快適にバスを利用でき、特に冬季や悪天候時などの乗り換え負担を軽減できるように、関係者と連携しながらバス停待合空間へのベンチや上屋の整備などの環境改善を図ります。

県内都市間高速バスについては、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行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度^{*}は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組めます。

意見
乗り換え負担軽減について、待合空間の整備だけでなく、路線バスと鉄道、高速バス、空港リムジンバスなどの乗り換え導線のあり方について追記

③ 具体的な取り組み

- 新たな鉄道駅の設置調査
 - 羽越本線・白新線の高速化促進・要望
 - 路線バスの都心アクセス強化
 - 広域交通（県内都市間高速バス）維持
 - Niigata City Wi-Fi^{*}や多言語化サイト^{*}の整備
 - バス停環境の改善
 - 幹線道路の整備
- など

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

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻や、冬季・悪天候時の乗り換え負担軽減などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図ります。

② 取り組みの考え方

これまで都心アクセス強化の取り組みとして、路線バスの最終ダイヤを鉄道と同様の時刻に設定した「夜バス」の運行や JR 越後線の増便社会実験など様々な取り組みを進めてきましたが、自動車分担率^{*}は 2016 年に 7 割を超え、自家用車の依存度は増加し、10 年前より市内の道路における混雑時旅行速度^{*}が低下しているほか、運輸部門における CO₂ の排出量も政令市でワースト 1 位となっています。

一方で公共交通（鉄道・バス）の分担率^{*}は調査以来、初めて増加に転じるなど、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきたものと認識しています。

今後もさらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査^{*}総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案されている（仮称）上所島駅、（仮称）二本木駅の設置に向けた検討や、羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを促進し、鉄道駅を核としたまちづくりを進めます。

また、バスについても、これまでの取り組みを継続しながら、今後はソフト面のサービス強化として、情報案内サービスや Niigata City Wi-Fi^{*}などの質の向上に努め、利用促進を図ります。加えて、誰もが快適にバスを利用でき、特に冬季や悪天候時などの乗り換え負担を軽減できるように、関係者と連携しながらバス停待合空間へのベンチや上屋の整備を進めるとともに、鉄道や高速バス、空港リムジンバスとの乗り換え導線についての検討、改善も図ります。

修正

県内都市間高速バスについては、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行います。

10 年前に比べ、都心へのアクセス道路の混雑時旅行速度^{*}は低下していることから、万代島ルート線など都心部への通過交通抑制に資する道路整備を引き続き促進し、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上に取り組めます。

③ 具体的な取り組み

- 新たな鉄道駅の設置調査
 - 羽越本線・白新線の高速化促進・要望
 - 路線バスの都心アクセス強化
 - 広域交通（県内都市間高速バス）維持
 - Niigata City Wi-Fi^{*}や多言語化サイト^{*}の整備
 - バス停環境の改善
 - 幹線道路の整備
- など

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 —

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

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結び幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、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統合など、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約5倍増加するなど、鉄道との乗り換えのしやすさは向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド*駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」に基づく自転車走行空間ネットワークの構築については、2017年度末時点で64.3km、まちなかの自転車駐輪場の整備については951台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライド*などの整備手法について検討を進めます。

意見

- ・「路上や駐輪場内の放置自転車の削減」に修正
- ・ネットワーク整備路線を64.3km→74.6kmに修正
- ・まちなかの自転車駐輪場の整備台数を951台→2,497台(古町地区と万代地区を合計した値)に修正

③ 具体的な取り組み

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- 路上放置自転車の削減、駐輪場内の長期放置自転車の削減
- 放置自転車の有効活用 など

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 —

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

① 取り組みの方向性

- 都心方面を結び幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。

② 取り組みの考え方

2017年度に実施した「市政世論調査」では、市民の約8割が「自動車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じているほか、全国的な課題となっているバス運転士不足などに対応するため、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統合など、社会情勢や市民ニーズを踏まえながら、バス・タクシー・自転車・自家用車などを含めた役割分担の検討を行います。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化では、新潟駅南口広場や白山駅駅前広場などの整備を行った結果、白山駅ではバス利用者が約5倍増加するなど、鉄道との乗り換えのしやすさは向上しています。

今後も新潟駅周辺整備事業を始めとした、各交通結節点での結節強化を引き続き継続するほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド*駐車場の整備を推進し、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

「新潟市自転車利用環境計画」に基づく自転車走行空間ネットワークの構築については、2017年度末時点で74.6km、まちなかの自転車駐輪場の整備については2,497台と計画目標を着実に達成しており、引き続き整備を促進するとともに、自転車と公共交通との結節を強化するサイクルアンドライド*などの整備手法について検討を進めます。

修正

③ 具体的な取り組み

- 交通手段間の役割分担
- 交通結節点の整備・利便性向上
- 自転車走行空間ネットワークの整備
- 路上や駐輪場内の放置自転車の削減
- 放置自転車の有効活用 など

修正

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—

⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

① 取り組みの方向性

- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進します。

② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

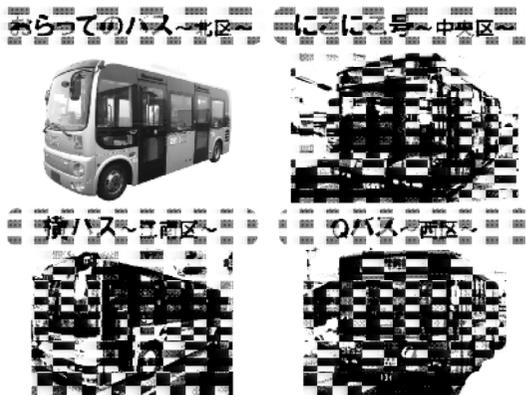
意見
デマンド型交通の表現を追記

③ 具体的な取り組み

- 住民バス団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス]

住民組織が主体運営する
住民バス



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—

⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

① 取り組みの方向性

- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進します。

② 取り組みの考え方

これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することに限界があります。

このため、路線バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要とされ、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も引き続き、住民バス*（デマンド型交通含む）団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

修正

③ 具体的な取り組み

※ 取り組みの方向性⑮【再掲】も合わせて修正しております

修正

- 住民バス*（デマンド型交通含む）団体の立ち上げ・運営支援 など

[住民バス*（デマンド型交通含む）団体の立ち上げ支援]



「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

視点6：安全に通行できる

目標 死傷事故発生件数 6,000 件/年まで削減（目標達成）

- 死傷事故発生件数の目標値 6000 件/年に対し、1,900 件/年と計画当初より 69%の死傷事故発生件数が減少し目標を達成している。
- 要因として、交通事故に関する罰則の強化、車両自体の性能強化、直轄道路をはじめとした幹線道路の事故対策が進んだことが考えられる。

意見
 ・「旅行速度の低下が図られなかった」→ 低下ではなく、向上ではないか
 ・国道7号 栗ノ木道路 → 国道7号 栗ノ木道路・兼竹山道路
 ・国道403号 小須戸戸田上バイパス → 小須戸戸田上バイパス
 ・県道新潟中央環状線 → 新潟中央環状線
 ・新津スマートIC → 新津西スマートIC

視点7：地球環境の保全に貢献できる。

目標 CO2 排出量 129.2 万 t・CO2/年、ガソリン消費量 55.7 万キロリットル/年に削減（目標未達成）

- 当初の 137.6 万 t より、最終評価時には約 2.1 万 t の CO2 排出量が削減されているが、目標は未達成の状況にある。そのため、ガソリン消費についても 0.9 キロリットルの削減にとどまり、目標も未達成である。
- 目標未達成の要因として、栗ノ木道路等の道路整備が完了していない等、目標設定時の将来道路網と現状が乖離しており、予定していた道路交通網が確保できないことにより、旅行速度の低下が図られなかったことがあげられる。
- また、目標設定時には意識啓発により自動車から公共交通へ 10%交通が転換することを想定していたが、転換が想定より進まなかったことが考えられる。

道路網の整備状況

目標設定時の道路網	中間達成時の道路網		最終達成時の道路網	道路整備の目標達成状況
	H19～H23	H24～H28		
国道2号 下代橋下流橋 [秋川岸～西郷地区間 4車線供用]	H19 秋川岸～東郷地区間 4車線供用		東郷地区～西郷地区間 4車線供用	○
国道7号 栗ノ木道路	-	-	-	×
国道113号 松浜橋上流橋 [全線 暫定2車線供用]	H21 全線 暫定2車線供用		両左	○
国道113号 橋土原バイパス [全線 暫定2車線供用]	H23 全線 4車線供用		両左	○
国道18号 白根バイパス [全線 暫定2車線供用]	-		戸田～妙満間暫定2車線供用	△ (備考あり)
国道49号 兼田バイパス [全線 4車線供用]	H19 茅野山～環間 4車線供用 [全線 4車線供用]		両左	○
国道403号 兼田新津道路 [茅野山～小阿賀野川] 暫定2車線供用、 [兼田～戸田地区] 暫定2車線供用]	H22 茅野山～小阿賀野川間 暫定2車線供用、 [兼田～戸田地区] 暫定2車線供用]		両左	△ (備考あり)
国道403号 小須戸戸田上バイパス [全線 暫定2車線供用]	-		H27 矢代田～天ヶ沢間 暫定2車線供用	△ (備考あり)
国道402号 新津海蔵バイパス [全線 暫定2車線供用]	-		両左	○
国道402号 新津海蔵バイパス [全線 暫定2車線供用]	H22 全線 暫定2車線供用		両左	○
国道402号 新津海蔵バイパス [全線 暫定2車線供用]	H21 赤嶺～巻乙期 2車線供用		両左	△ (備考あり)
国道400号 日持橋 [既存橋架け替え]	-		H27 供用	○
新潟中央環状線 [国道116号～国道18号区間 暫定2車線供用]	-		-	×
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	H21 江南区小形～新潟港環状線 暫定2車線供用]		両左	△ (備考あり)
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	H21 環状バイパス区間 暫定2車線供用		両左	○
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	H22 暫定2車線供用		両左	○
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	H23 供用		両左	○

「にいがた交通戦略プラン（2008年）」の事後評価

視点6：安全に通行できる

目標 死傷事故発生件数 6,000 件/年まで削減（目標達成）

- 死傷事故発生件数の目標値 6000 件/年に対し、1,900 件/年と計画当初より 69%の死傷事故発生件数が減少し目標を達成している。
- 要因として、交通事故に関する罰則の強化、車両自体の性能強化、直轄道路をはじめとした幹線道路の事故対策が進んだことが考えられる。

視点7：地球環境の保全に貢献できる。

目標 CO2 排出量 129.2 万 t・CO2/年、ガソリン消費量 55.7 万キロリットル/年に削減（目標未達成）

- 当初の 137.6 万 t より、最終評価時には約 2.1 万 t の CO2 排出量が削減されているが、目標は未達成の状況にある。そのため、ガソリン消費についても 0.9 キロリットルの削減にとどまり、目標も未達成である。
- 目標未達成の要因として、栗ノ木道路等の道路整備が完了していない等、目標設定時の将来道路網と現状が乖離しており、予定していた道路交通網が確保できないことにより、旅行速度の向上が図られなかったことがあげられる。
- また、目標設定時には意識啓発により自動車から公共交通へ 10%交通が転換することを想定していたが、転換が想定より進まなかったことが考えられる。

修正

道路網の整備状況

目標設定時の道路網	中間達成時の道路網		最終達成時の道路網	道路整備の目標達成状況
	2007年～2011年	2012年～2016年		
国道2号 下代橋下流橋 [秋川岸～西郷地区間 4車線供用]	2007年 秋川岸～東郷地区間 4車線供用		東郷地区～西郷地区間 4車線供用	○
国道7号 栗ノ木道路	-	-	-	×
国道113号 松浜橋上流橋 [全線 暫定2車線供用]	2009年 全線 暫定2車線供用		両左	○
国道113号 橋土原バイパス [全線 暫定2車線供用]	2009年 全線 暫定2車線供用		両左	○
国道18号 白根バイパス [全線 暫定2車線供用]	-		戸田～妙満間暫定2車線供用	△ (備考あり)
国道49号 兼田バイパス [全線 4車線供用]	2007年 茅野山～環間 4車線供用 [全線 4車線供用]		両左	○
国道403号 兼田新津道路 [茅野山～小阿賀野川] 暫定2車線供用、 [兼田～戸田地区] 暫定2車線供用]	2010年 茅野山～小阿賀野川間 暫定2車線供用]		両左	△ (備考あり)
国道403号 小須戸戸田上バイパス [全線 暫定2車線供用]	-		2015年 矢代田～天ヶ沢間 暫定2車線供用	△ (備考あり)
国道402号 新津海蔵バイパス [全線 暫定2車線供用]	2010年 全線 暫定2車線供用		両左	○
国道402号 新津海蔵バイパス [全線 暫定2車線供用]	2009年 赤嶺～巻乙期 2車線供用		両左	△ (備考あり)
国道400号 日持橋 [既存橋架け替え]	-		2015年 供用	○
新潟中央環状線 [国道116号～国道18号区間 暫定2車線供用]	-		-	×
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	2009年 江南区小形～新潟港環状線 暫定2車線供用]		両左	△ (備考あり)
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	2009年 環状バイパス区間 暫定2車線供用		両左	○
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	2010年 暫定2車線供用		両左	○
新潟中央環状線 [環状バイパス区間 暫定2車線供用]	2011年 供用		両左	○

修正

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				
都市の活力と拠点性を強化する交通戦略												
⑤土地利用と連携した基幹公共交通の形成												
	基幹公共交通の形成	38	基幹公共交通の段階的整備	現状の基幹公共交通の形成によるまちの活性化向上及び、JR新潟の高架化による長岡方面から万代・古町地区へのアクセス向上を促進し、段階的な整備を進める。					駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	3次新潟南北を直通する系統：2系統以上	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	39	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	多様な交通・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、基幹公共交通の強化とともに、都市再生の促進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集約する。					都市機能誘導（必要に応じて見直し）	駅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	
	都市機能誘導における都市機能誘導	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、交通機能の強化、高次都市機能の集約など総合的な整備、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、建物が快適に利用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、その向上に取り組みなど、土地の有効活用、市街地のリニューアルを図る。					再開発促進	古町通り古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	
	鳥屋野村南部開発計画の推進	41	鳥屋野村南部開発計画の推進	基幹公共交通路線である鳥屋野村南部地区について、民間活力の導入を図りながら、新潟県、新潟市、亀田土地改良区の三者で整備を推進する。					開発促進	開発促進のための協議・調整	新潟市都市政策部まちづくり推進課	
⑥広域交通と二次交通が連携した主要拠点間のアクセス強化と円滑化												
	連続立体交差事業	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箇所の踏切を撤去し、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
	新潟駅周辺整備事業	43	駅前広場整備事業	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、電線地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。					整備 <新潟鳥屋野線> <出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線>	100% 100% 100% 100%	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
	駅前広場整備事業	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の形成、人を惹きつけ、賑わいの絶えない空間の創出に努める。					整備	100% 100% 100%	2次新新潟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、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	47	新潟駅西へのアクセス改善	新潟駅西利用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関係者とともに検討する。【調整中】					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	新潟空港アクセス改善連絡調整会議:2回/年	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空課
	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	48	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、新潟駅と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果を踏まえ、ニーズを確かめながら検討を進める。【調整中】					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空課
	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化	49	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善					要望書提出 要望書提出 要望書提出 要望書提出	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
	【再掲】 Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	50	【再掲】 Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	さらなる利用促進に向け、J/バス乗換やJ/バス利用性向上を目指すNiigata City Wi-Fiの拡充整備のほか、J/バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を積極的に実施し、サービスレベルを向上させる。					運用	運用	新J/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

意見
 ・No. 48と違いを明確にするため、「新潟空港へのアクセス向上に向けて」と目的を追記
 ・「新潟駅と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果等を踏まえ、（中略）検討を進める。」とあるが、新潟空港と新潟空港間のミニライナーについては社会実験の段階は終わっているため、当該部分を削除
 ・当該取組については関係者との調整が未了の段階であることから、「事業概要」の記述について、「現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、」を「～などの利用環境の向上について検討する。」と修正

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				
都市の活力と拠点性を強化する交通戦略												
⑤土地利用と連携した基幹公共交通の形成												
	基幹公共交通の形成	38	基幹公共交通の段階的整備	現状の基幹公共交通の形成によるまちの活性化向上及び、JR新新潟の高架化による長岡方面から万代・古町地区へのアクセス向上を促進し、段階的な整備を進める。					駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	3次新新潟南北を直通する系統：2系統以上	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	39	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の建設や新たな誘導	多様な交通・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、基幹公共交通の強化とともに、都市再生の促進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集約する。					都市機能誘導（必要に応じて見直し）	駅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	
	都市機能誘導における都市機能誘導	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、交通機能の強化、高次都市機能の集約など総合的な整備、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、建物が快適に利用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、その向上に取り組みなど、土地の有効活用、市街地のリニューアルを図る。					再開発促進	古町通り古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	
	鳥屋野村南部開発計画の推進	41	鳥屋野村南部開発計画の推進	基幹公共交通路線である鳥屋野村南部地区について、民間活力の導入を図りながら、新潟県、新潟市、亀田土地改良区の三者で整備を推進する。					開発促進	開発促進のための協議・調整	新潟市都市政策部まちづくり推進課	
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円滑化												
	連続立体交差事業	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箇所の踏切を撤去し、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
	新潟駅周辺整備事業	43	駅前広場整備事業	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、電線地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。					整備 <新潟鳥屋野線> <出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線>	100% 100% 100% 100%	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
	駅前広場整備事業	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の形成、人を惹きつけ、賑わいの絶えない空間の創出に努める。					整備	100% 100% 100%	2次新新潟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
	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	45	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	新潟空港利用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関係者とともに検討する。【調整中】					協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	新潟空港アクセス改善連絡調整会議:2回/年	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空課
	新潟空港リムジン/シブシブの運行	46	新潟空港リムジン/シブシブの運行	新潟空港利用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関係者とともに検討する。【調整中】					協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空課
	新潟駅西へのアクセス改善	47	新潟駅西へのアクセス改善	新潟駅西利用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関係者とともに検討する。【調整中】					検討	方針決定 方針決定 方針決定 方針決定	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空課
	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	48	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善	現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに調整するほか、新潟駅と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果を踏まえ、ニーズを確かめながら検討を進める。【調整中】					検討	協議開催 協議開催 協議開催 協議開催	調整結果のとりまとめ後に最終年度の協議設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港空課
	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化促進・要望	49	【再掲】 羽越本線・白新線の高速化促進・要望	新潟駅、新潟空港、新潟空港へのアクセス改善					要望書提出 要望書提出 要望書提出 要望書提出	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
	【再掲】 Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	50	【再掲】 Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	さらなる利用促進に向け、J/バス乗換やJ/バス利用性向上を目指すNiigata City Wi-Fiの拡充整備のほか、J/バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を積極的に実施し、サービスレベルを向上させる。					運用	運用	新J/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

修正
 ・新潟空港リムジン/シブシブの運行
 ・新潟空港利用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関係者とともに検討する。【調整中】

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交通弱者へのアクセスとして交通量が多く、安全な歩行者確保の確保が課題となっていることから、海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%	意見 1年先送りに修正	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	調整中	推進	無電柱化率●%	調整中	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	調整中	事業実施	事業実施	事業実施	万代クロッシングを活用した事業実施:1回/年	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	開催	光のページェント開催:1回/年	NIGATA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	くるりん新潟(新潟第一周自転車道)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「くるりん新潟」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。	距離標完了	距離標整備完了				道路距離・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	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			
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交通弱者へのアクセスとして交通量が多く、安全な歩行者確保の確保が課題となっていることから、海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%	修正	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	調整中	推進	無電柱化率●%	調整中	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	調整中	事業実施	事業実施	事業実施	万代クロッシングを活用した事業実施:1回/年	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	開催	光のページェント開催:1回/年	NIGATA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	くるりん新潟(新潟第一周自転車道)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「くるりん新潟」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。	距離標完了	距離標整備完了				道路距離・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	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