

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
1	新駅設置調査	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新たな鉄道駅の設置調査		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	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	新潟市国土強靱化地域計画	
	新潟市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン)	新潟市立地適正化計画	
事業概要	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)上所駅、(仮称)江南駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化を利用促進を図る。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査の実施	(仮称)上所駅の設置実現に向けた調査
	2020年度	調査の実施	(仮称)上所駅の設置実現に向けた調査
	2021年度	調査の実施	(仮称)上所駅の設置に向けた設計
	2022年度	調査の実施 (調査終了後、実施目標の設定)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新駅設置実現に向けた調査(仮称)上所駅概略設計)を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2021年度より実施している調査(仮称)上所駅概略設計)において検討を進め工事数量や工事費などを算出し、鉄道事業者との新駅設置について協議を推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
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	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	羽越本線・白新線の高速化促進・要望		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	新潟市国土強靱化地域計画	
事業概要	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と機運醸成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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(11月14,15日)
	2020年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(11月13日)
	2021年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(1月21日)
	2022年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響により、促進大会の開催を見送るなど活動規模を一部縮小したが、書面協議等により関係団体と連携し、羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現を訴えるため書面による要望を実施したほか、シンポジウムを開催し、沿線地域の機運の醸成に向けた取り組みを行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現に向けた促進大会・要望活動を実施していくほか、山形県、秋田県の同盟会や関係団体と連携しながら、沿線地域の活性化に向けた活動を行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
3	南区と都心を結ぶ アクセス・結節機能強化	都心アクセスの強化	○南区地域総務課 都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの 方向性	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		
具体的な取 り組み	路線バスの都心アクセス強化		
関連行政 計画	南区生活交通改善プラン		
事業概要	本市で唯一鉄道路系公共交通を有しない南区では、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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施・見直し	南区バスの一部ルートについて、運行ルートの変更及びダイヤの改正を行った。
	2020年度	実施	南区バスの一部ルートについて、ダイヤの改正を行った。社会実験「ぐるりん号」が収支率30%を達成し、本格運行へ移行。
	2021年度	実施	南区バスの一部ルートについて、運行ルートの変更を行った。
	2022年度	南区バス・住民バス：7路線以上に増設	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	・利用者の利便性向上のため、路線バスが多く乗り入れしている能登バス停を区交通結節点と位置付け、大鷲ルートに接続するようにルート変更を行った。この変更に伴い、全ての区バスルートが能登バス停で接続し、路線バスとの乗り継ぎ及び都心へのアクセスなど利便性向上につなげたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2020年度にぐるりん号が本格運行へ移行したことにより、2022年度末時点における実施目標「南区バス・住民バス：7路線以上に増設」を達成。引き続き南区生活交通改善プランの「方針3. 区内の公共交通の充実」に基づき、既存路線の運行を維持させながら、地域のニーズや利用実績を踏まえて、ルートやダイヤの見直し、利用啓発を実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
4	深夜バスの運行継続と利便性強化	都心アクセスの強化	新潟交通株
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの 方向性	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		
具体的な取 り組み	路線バスの都心アクセス強化		
関連行政 計画			
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運行維持・継続	運行維持・継続
	2020年度	運行維持・継続	新型コロナウイルスの影響における利用者動向に即したバス運行の実施
	2021年度	運行維持・継続	新型コロナウイルスの影響における利用者動向に即したバス運行の実施
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	新型コロナウイルスの影響に伴う夜間時間帯における活動自粛要請等の社会的な情勢を踏まえ、2020年度に萬代橋ライン及び西小針線におけるJR新潟駅前24時台発の深夜バスの運行を23時台に繰り上げ。以降も、感染症の影響が長期化する中、深夜バスの運行をともに1便ずつ維持・継続したため年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 公共交通の利用促進に向けたサービス強化として、深夜バスの運行維持・継続を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
5	モーニングライナーの運行継続と利便性強化	都心アクセスの強化	新潟交通㈱
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	路線バスの都心アクセス強化		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運行維持・継続	運行維持・継続
	2020年度	運行維持・継続	運行維持・継続
	2021年度	運行維持・継続	運行維持・継続
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	平日の通学・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」について、2021年3月ダイヤ時においては2020年3月ダイヤ時と同本数となる29本（青陵ライナー含む）の運行を確保維持することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響による社会活動の変化に対応しつつ、2022年度も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、モーニングライナーの運行維持・継続を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
6	県内都市間高速バスの維持	都心アクセスの強化	都市交通政策課 ○政策企画部
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	広域交通（県内都市間高速バス）の維持		
関連行政計画	新潟広域都市圏ビジョン		
事業概要	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、利用状況を把握する。また、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。また、新潟県が主体的に進める「都市間高速交通ネットワークのあり方検討会」の議論を踏まえ、必要な施策を実施する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	意見交換会開催	意見交換会の開催（1回/年）
	2020年度	意見交換会開催	意見交換会の開催（1回/年）
	2021年度	意見交換会開催	・新潟県地域公共交通活性化協議会への参加 ・県内高速バスネットワーク計画案の作成
	2022年度	意見交換会開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟県地域公共交通活性化協議会に参加し、新潟県県内高速バスネットワーク計画（法定計画）の案を作成した。また県内高速路線バスの統一ブランド化、バスロケーションシステムの導入等を行い、利用者の県内高速路線バスの利便性向上に努めたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き、広域交通（県内都市間高速バス）の維持に向け、定期的に県を始め連携市町村と情報共有を図るとともに、新潟県県内高速バスネットワーク計画（法定計画）の策定に向けた検討を行う。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
7	県内高速バス運行継続支援	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	広域交通（県内都市間高速バス）の維持		
関連行政計画			
事業概要	新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、県内高速バスの利用者が減少し、路線の減便や廃止が懸念される状況にあったことより、県と沿線市共同で、通勤や通学など生活交通として利用されている県内高速バスの運行継続に対して支援を行う。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	—	—
	2020年度	運行支援	県内高速路線バス5路線（長岡線、上越線、十日町線、燕・三条線、五泉村松線）に対し補助支援を実施
	2021年度	運行支援	県内高速路線バス5路線（長岡線、上越線、十日町線、燕・三条線、五泉村松線）に対し補助支援を実施
	2022年度	—	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者が減少している県内高速バスの運行継続を図るため、「県内高速バス運行継続に向けた支援」として県および沿線市による協調補助を実施した。一時的な運行継続支援ではあるものの、路線の確保・維持を出来たことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	令和4年度以降も県内高速バスを運行するバス事業者に対し、県と沿線市とともに必要な助言等を行っていく。また、県内高速バスの利用状況を確認し、地域の利用ニーズにあわせて運行形態の見直しなどの調整を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
8	Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	都心アクセスの強化	情報システム課 ○都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運用	新バスシステム情報サイト運用 Niigata city Wi-Fiの運用
	2020年度	運用	新バスシステム情報サイトの運用および多言語化（英・中・韓） Niigata city Wi-Fiの運用
	2021年度	運用	新バスシステム情報サイトの運用および視覚障がい者対応 Niigata city Wi-Fiの運用
	2022年度	新バスシステム情報サイト運用、多言語化：3言語以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイト及び公共交通機関等における、Niigata city Wi-Fiの安定的な運用ができた。また、新バスシステム情報サイトの視覚障がい者対応が完了したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	Niigata city Wi-Fiについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、新潟駅直下バスターミナル供用開始に向け、Wi-Fi環境の充実について関係者と検討を進める。新バスシステム情報サイトについても引き続き安定的な運用を行い、公共交通のサービスレベル向上に努める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
9	バス停上屋の設置	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	バス停環境の改善		
関連行政計画	バス停上屋整備計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2020年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2021年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2022年度	バス停上屋の着実な整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2022年度以降のバス停上屋整備に向けて、バス停ごとの利用者数や高齢化率、周辺の利用施設の有無などの検討項目を再度見直し、優先順位の高いバス停の現地確認や地先地権者との調整を実施し、バス停整備の優先順位を再整理することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2022年度に再整理した優先順位に基づき、早期にバス停上屋が整備できるよう関係機関と調整を行い、調査設計及び工事を発注していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
10	バス停付近の駐輪場整備	都心アクセスの強化	○土木総務課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	バス停環境の改善		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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、特に鉄軌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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	設置必要箇所の把握	設置必要箇所の把握に向けて、調査方法等を検討
	2020年度	設置必要箇所の把握	設置必要箇所の把握に向けて、調査方法等を検討
	2021年度	設置必要箇所の把握	自転車が放置されているようなバス停や地域要望等がないことから、現時点では整備の必要性なしと判断
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
△	進展したわけではないため、△とした。		
	今後の方向性		
	自転車利用環境計画の改訂を予定していることから、バス停付近の駐輪場の必要性を含め再度検証していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
11	新潟中央環状道路の整備	都心アクセスの強化	道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（道路改良工・橋梁工・用地取得など）
	2020年度	整備	整備（道路改良工・橋梁工・用地取得など） 中ノ口工区供用
	2021年度	整備	整備（道路改良工・橋梁工・用地取得など） 浦木工区供用
	2022年度	浦木、横越B P、中ノ口、黒埼、明田工区供用（進捗率100%）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	事業効果を早期に発現するため、優先工区として位置付けている国道8号から116号間及び浦木工区を中心に事業進捗を図っている。浦木工区については令和3年11月に本線の供用を開始したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引続き、黒埼・明田工区については令和5年春の供用を目指し整備を進める。その他の工区については、財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
13	万代島ルート線の整備	都心アクセスの強化	新潟国道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2020年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2021年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島ルート線の整備の一部である、栗ノ木道路・紫竹山道路事業の道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等を実施したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
都心方面を結ぶ公共交通の利用を促進させるべく、都心部へ流入する自動車交通による交通混雑の緩和を目的とした「万代島ルート線」の早期整備を目指し、引き続き栗ノ木道路・紫竹山道路事業の整備を推進する。			

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
14	国道7号、8号、49号、116号の整備	都心アクセスの強化	新潟国道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2020年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2021年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国道7号、8号、49号、116号で実施の改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等を実施したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 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・交通事故の削減等を目的とした改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業等について、引き続き整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
15	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)	都心アクセスの強化	○新潟国道事務所 NEXCO東日本
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2020年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2021年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2022年度	調査・整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域高規格道路「新潟東西道路」の一部であるR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」の一部であるR7栗ノ木道路・R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等を実施したとともに、「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査を実施したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡や、地域集積圏間の交流を図ることを目的とした、地域高規格道路「新潟東西道路」「新潟南北道路」の早期整備を目指し、引き続き事業中区間の整備を推進するとともに、未事業化区間を事業化する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
16	公共交通の役割分担を議論する会議の開催	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通手段間の役割分担		
関連行政計画			
事業概要	人口減少・少子超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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2020年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2021年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2022年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	バス事業者の運転士不足や採算性等の問題から一部廃止路線となる可能性があったことより、関係機関と協議を重ねながら路線の維持を検討し、結果他事業者への運行移行を実施することができ、6路線（西蒲区：浦浜線、間瀬線、栄町線。西蒲区と南区間：曾根線。秋葉区：金津線、下新線。）を存続させることができた。 バス路線網を維持するとともに、新たな取り組みを行うことにより、公共交通分担率の維持・増加に寄与することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの課題解決に向け、引き続き、市民、交通事業者、関係機関などと協議・検討を行いながら、地域の特性やニーズを踏まえた課題解決に向け、交通手段間の役割分担と結節強化を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
17	地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	都心アクセスの強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通手段間の役割分担		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において検討
	2020年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において検討
	2021年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において検討
	2022年度	本格運用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区が策定する生活交通改善プランに基づき、デマンド交通も含めた区内の公共交通のあり方について議論を実施した。 さらに、デマンド交通の対象区域の地域団体と意見交換会を行い、乗合率が向上しない点や利用者の固定化を課題として共通整理し、より良い制度設計となるよう議論を深めることができたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	北区、南区デマンドの社会実験結果をもとに、新たな移動手段「エリアバス×タク」への移行を検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
18	【再掲】新駅設置調査	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	にいがた未来ビジョン 新潟市国土強靱化地域計画 新潟市立地適正化計画	
事業概要	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）上所駅、（仮称）江南駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化を利用促進を図る。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査の実施	（仮称）上所駅の設置実現に向けた調査
	2020年度	調査の実施	（仮称）上所駅の設置実現に向けた調査
	2021年度	調査の実施	（仮称）上所駅の設置に向けた設計
	2022年度	調査の実施 （調査終了後、実施目標の設定）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新駅設置実現に向けた調査（（仮称）上所駅概略設計）を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2021年度より実施している調査（（仮称）上所駅概略設計）において検討を進め工事数量や工事費などを算出し、鉄道事業者との新駅設置について協議を推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
19	鉄道駅前広場との結節強化	都心アクセスの強化	○都市交通政策課 東・西・西蒲区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画			
事業概要	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検討を推進する。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進
	2020年度	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進
	2021年度	JR小針駅前広場整備(100%) JR巻・越後石山駅前広場整備促進	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進
	2022年度	JR巻・越後石山駅前広場整備促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	【JR小針駅】 駐輪場整備完了。 【JR巻駅】 JR巻駅整備計画を作成し、地元の説明を行った。 【JR越後石山駅】 JRとの基本設計の協定を締結した。 以上より、それぞれ工程どおり進捗したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	【JR小針駅】 2021年度に駅前広場造成工、シェルター工などを実施し、2022年度の駅前広場の供用開始を目指す。 【JR巻駅】 駅前広場、自由通路など一体整備に向けて、JRと継続協議を進めると共に地元調整を図る。 【JR越後石山駅】 駅前広場、自由通路など一体整備に向けて、JRと継続協議を進めると共に地元調整を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
20	既存鉄道駅との結節強化	都心アクセスの強化	○都市交通政策課 各区地域課・地域総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議・整備	運行事業者との協議の実施
	2020年度	協議・整備	運行事業者との協議の実施
	2021年度	協議・整備	運行事業者との協議の実施
	2022年度	JR小針駅前広場におけるバス乗り入れ整備（進捗率100%）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	JR小針駅前広場整備の進捗について情報共有し、整備完了後の駅前広場への区バス乗り入れについて運行事業者とスケジュールと課題の共有を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	JR小針駅前広場整備の工事進捗に合わせて、2022年度の駅前広場への区バス乗り入れのための調整を引き続き運行事業者と進める。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
21	【再掲】バス停上屋の設置	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	バス停上屋整備計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2020年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2021年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2022年度	バス停上屋の着実な整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2022年度以降のバス停上屋整備に向けて、バス停ごとの利用者数や高齢化率、周辺の利用施設の有無などの検討項目を再度見直し、優先順位の高いバス停の現地確認や地先地権者との調整を実施し、バス停整備の優先順位を再整理することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2022年度に再整理した優先順位に基づき、早期にバス停上屋が整備できるよう関係機関と調整を行い、調査設計及び工事を発注していく。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
22	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	都心アクセスの強化	○都市交通政策課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	移動しやすいまちづくり基本計画		
事業概要	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、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	【JR巻・新津・内野駅】社会実験による運用・本格運用に向けた検討	【JR巻・新津】社会実験による運用
	2020年度	【JR巻・新津・内野駅】社会実験による運用・本格運用に向けた検討	【JR巻・新津】社会実験による運用
	2021年度	【JR巻・新津・内野駅】社会実験による運用・本格運用に向けた検討	【JR巻・新津】社会実験による運用
	2022年度	JR巻駅30台、JR新津駅23台、JR内野駅13台	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	新型コロナウイルスの影響に伴い、利用者数が大幅に減少している中、継続的にPRなどを行った。一方で、目標としていた2022年度からの本格運用は延期となり、需要分析などを十分に行うことができなかったため、年度別評価を△とした。		
	今後の方向性		
	JR巻駅・新津駅について、事業者独自の運営が成立するまで基盤整備を支援していく。2022年度は、既存利用者にインタビュー調査を行うなど、需要分析を行った上で、新規顧客獲得に向けたアプローチを図る。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
23	新潟駅周辺の駐輪場整備	都心アクセスの強化	土木総務課 ○新潟駅周辺整備事務所 中央区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。高架下駐輪場は民間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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	詳細検討	駐輪場の整備箇所、規模について関係者との協議を実施。
	2020年度	詳細検討	新潟駅周辺における駐輪場の在り方を整理し、関係者との協議を進めた。
	2021年度	詳細検討	駐輪場の整備規模について関係者と協議を進め、基本設計を実施した。
	2022年度	整備供用 (4,500台)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	駐輪場の整備規模について関係者と協議を進め、基本設計を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	基本設計の結果を踏まえ、今後は詳細な設計及び運用方法の検討を進め、整備に際しては市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や準準化を図りながら、着実に整備を推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
24	交通結節点の駐輪場整備	都心アクセスの強化	○土木総務課 都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実態調査	実態調査の実施に向けて、調査方法等を検討
	2020年度	実態調査の実施	実態調査の実施に向けて、調査方法等を検討
	2021年度	実態調査の実施	鉄道駅においては、全て駐輪場が設置されており、駐輪需要は満足している。
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
△	駐輪需要は満足していると判断しているが、屋根・ラック未設置の駐輪場については、必要性や優先度の判断に憂慮しており、整備が進んでいないため△とした。		
	今後の方向性		
	自転車利用環境計画の改訂を予定していることから、屋根・ラックの必要性を含め再度検証していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
25	ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	都心アクセスの強化	○土木総務課 東西土木事務所 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	自転車走行空間ネットワークの整備		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を21.4km整備
	2020年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を16.5km整備
	2021年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を2.3km整備
	2022年度	自転車走行空間ネットワークの整備延長:150km	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	自転車走行空間ネットワーク路線として、2021年度は2.3kmを整備し、2022年度末の目標値に対する整備率は96.9%となったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	自転車走行空間ネットワーク路線の整備延長150kmを達成するため、引き続き必要な財源の確保に努め、整備を促進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
26	放置禁止区域内及び駐輪場内の長期放置自転車の撤去	都心アクセスの強化	新潟市土木部 土木総務課 新潟市各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	路上や駐輪場内の放置自転車の削減		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を実施。(2,538台)
	2020年度	継続実施	放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を実施。(2,155台)
	2021年度	継続実施	放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を実施。(2,087台)
	2022年度	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%)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟市自転車等放置防止条例に基づき、放置自転車の撤去を継続して実施した。2021年度の撤去台数は2,087台であり年々減少傾向となっていることから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	市民満足度(市政世論調査)における放置自転車対策の向上に向けて、今後も引き続き放置自転車の撤去に取り組んでいく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
27	自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正	都心アクセスの強化	土木総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	路上や駐輪場内の放置自転車の削減		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	見直し検討	駐輪場の整備条件の見直しに向けて、方針を検討
	2020年度	調査実施	駐輪場の整備条件の見直しについて、方針を検討
	2021年度	調査実施	駐輪場の整備条件の見直しについて、方針を検討
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
△	調査の実施に向けて調査方法等を検討中であり、当初計画の目標達成まで至っていないため、年度別評価を△とした。		
	今後の方向性		
	自転車利用環境計画の改訂を予定していることから、民間駐輪場の設置条件の見直しの必要性を含め再度検証していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
28	撤去自転車のリサイクルの推進	都心アクセスの強化	〇土木総務課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	放置自転車の有効活用		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	撤去自転車を公用車、レンタサイクルとして活用及び自転車軽自動車組合への無償譲渡(9台)を実施
	2020年度	継続実施	撤去自転車を公用車、レンタサイクルとして活用及び自転車軽自動車組合への無償譲渡(合計108台)を実施
	2021年度	継続実施	撤去自転車を公用車、レンタサイクルとして活用及び自転車軽自動車組合への無償譲渡(合計20台)を実施
	2022年度	継続実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
〇	撤去自転車の活用として、にいがたレンタサイクルへの譲渡を実施し、公用車への活用や一般販売を含めた再生も継続的に行っていることから、年度別評価を〇とした。		
	今後の方向性		
	今後も引き続き、撤去自転車の活用を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
29	【再掲】 新潟中央環状道路の整備	都心アクセスの強化	道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備(道路改良工・橋梁工・用地取得など)
	2020年度	整備	整備(道路改良工・橋梁工・用地取得など) 中ノ口工区供用
	2021年度	整備	整備(道路改良工・橋梁工・用地取得など) 浦木工区供用
	2022年度	浦木、横越B P、中ノ口、黒埼、明田工区供用(進捗率100%)	
年度別評価	年度別評価の要因		
〇	事業効果を早期に発現するため、優先工区として位置付けている国道8号から116号間及び浦木工区を中心に事業進捗を図っている。浦木工区については令和3年11月に本線の供用を開始したため、年度別評価を〇とした。		
	今後の方向性		
	引き続き、黒埼・明田工区については令和5年春の供用を目指し整備を進める。その他の工区については、財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
31	【再掲】 万代島ルート線の整備	都心アクセスの強化	新潟県道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	新潟市国土強靱化計画	
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2020年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2021年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島ルート線の整備の一部である、栗ノ木道路・紫竹山道路事業の道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等を実施したため年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 都心方面を結ぶ公共交通の利用を促進させるべく、都心部へ流入する自動車交通による交通混雑の緩和を目的とした「万代島ルート線」の早期整備を目指し、引き続き栗ノ木道路・紫竹山道路事業の整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
32	【再掲】 国道7号、8号、49号、116号の整備	都心アクセスの強化	新潟県道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2020年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2021年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国道7号、8号、49号、116号で実施の改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等を実施したため年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 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・交通事故の削減等を目的とした改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業等について、引き続き整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
33	【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)	都心アクセスの強化	○新潟国道事務所 NEXCO東日本
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画			
事業概要	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、人の交流の活発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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2020年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2021年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2022年度	調査・整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域高規格道路「新潟東西道路」の一部であるR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」の一部であるR7栗ノ木道路・R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等を実施したとともに、「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査を実施したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡や、地域集積圏間の交流を図ることを目的とした、地域高規格道路「新潟東西道路」「新潟南北道路」の早期整備を目指し、引き続き事業中間区の整備を推進するとともに、未事業化区間を事業化する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
34	緊急輸送道路の機能確保	都心アクセスの強化	○防災課 道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備		
具体的な取り組み	緊急輸送道路の機能確保		
関連行政計画	新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	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、緊急輸送道路等の無電柱化を着実に進め、災害に強いまちの形成を図る。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	計画見直し 耐震化・無電柱化促進	・国土強靱化地域計画を見直し、令和2年3月に公表 ・緊急輸送道路等で無電柱化の工事を実施
	2020年度	耐震化・無電柱化促進	緊急輸送道路等で無電柱化の工事を実施
	2021年度	耐震化・無電柱化促進	緊急輸送道路等で無電柱化の工事を実施
	2022年度	耐震化・無電柱化促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	緊急輸送道路等に指定されている主要地方道新潟県埼インター笹口線及び、市道嘉瀬蔵岡線2号で無電柱化の工事を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き次年度以降も財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
35	緊急輸送道路の 道路橋梁等の耐震対策等	都心アクセスの強化	○防災課 土木総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの 方向性	③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備		
具体的な取 り組み	緊急輸送道路の機能確保		
関連行政 計画	新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	災害防除の要対策箇所など道路の防災対策、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化を 着実に進め、災害に強い道路整備を図る。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	計画見直し 防災対策	・国土強靱化地域計画を見直し、2020年3月に公表 ・緊急輸送道路の橋梁について、耐震補強工事に着 手(1橋)
	2020年度	防災対策	緊急輸送道路の橋梁について、耐震補強工事を進捗 (1橋)
	2021年度	防災対策	緊急輸送道路の橋梁について、耐震補強 工事を進捗(1橋)
	2022年度	防災対策	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国土強靱化地域計画に基づき、緊急輸送道路(第2次)に指定されている主要 地方道新津村松線新津跨線橋の耐震補強工事を進捗したため、年度別評価を○ とした。		
	今後の方向性		
	新津跨線橋の耐震補強工事は鉄道事業者との協定に基づき、2019年度から2022 年度までの4ヶ年計画で委託していることから、円滑な工事進捗を図るため、鉄 道事業者との協議・連携を継続する。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
36	緊急車両の進入路、避難路の整備	都心アクセスの強化	○防災課 道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの 方向性	③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備		
具体的な取 り組み	緊急輸送道路の機能確保		
関連行政 計画	新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	計画見直し 整備促進	・国土強靱化地域計画を見直し、2020年3月に公表 ・緊急輸送道路の幹線道路及び、橋梁(架け替え) の工事を実施
	2020年度	整備促進	緊急輸送道路の幹線道路及び、橋梁(架 け替え)の工事を実施
	2021年度	整備促進	緊急輸送道路の幹線道路及び、橋梁(架 け替え)の工事を実施
	2022年度	整備促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	緊急輸送道路に指定されている幹線道路4路線及び、橋梁2橋の事業進捗を 図ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き次年度以降も財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
37	道路・交通安全施設等の整備による交通安全の推進	都心アクセスの強化	○市民生活課 土木総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備		
具体的な取り組み	交通安全対策の推進		
関連行政計画	新潟市交通安全実施計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	交通安全施設の整備推進	自転車利用者の増加を踏まえ、自転車専用通行帯や普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しを実施した。
	2020年度	交通安全施設の整備推進	自転車利用者の増加を踏まえ、自転車専用通行帯や普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しを実施した。
	2021年度	交通安全施設の整備推進	自転車利用者の増加を踏まえ、自転車専用通行帯や普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しを実施した。
	2022年度	交通事故数1,922件/年以下	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2021年の自転車事故の発生件数は186件であり、前年比-42件と2割近く減少した。死者数は1人で前年比+1人であったが、全事故に占める割合は15.2%と減少傾向にあることから、年度別評価を○とした。 (2021年の市内交通事故件数：1,221件/年)		
	今後の方向性 自転車事故の発生件数は減少しているが、環境志向の高まりや健康増進の観点から今後も自転車利用の増加が見込まれる。自転車乗車中や歩行中の交通事故は被害が大きくなる傾向があるので、交通情勢に合った道路環境を整備し、歩行者、自転車利用者、ドライバーにとってわかりやすく、ルールを守りやすい道路整備を実施する。		

にいがた都市交通戦略プラン【前期実施計画(2019～2022年)】進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
38	居住誘導区域における緩やかな居住の誘導	都心アクセスの強化	都市計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携		
具体的な取り組み	各区中心部への居住誘導		
関連行政計画	新潟市立地適正化計画		
事業概要	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)の自立性を確保するため、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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	居住誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ居住誘導の主旨を説明し理解に努めた。うち事前届出は16件。ほか、サービス付き高齢者向け住宅の固定資産税減額措置を継続。
	2020年度	居住誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ居住誘導の主旨を説明し理解に努めた。うち事前届出は16件。ほか、サービス付き高齢者向け住宅の固定資産税減額措置を継続。
	2021年度	居住誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ居住誘導の主旨を説明し理解に努めた。うち事前届出は14件。ほか、サービス付き高齢者向け住宅の固定資産税減額措置を継続。
	2022年度	居住誘導区域人口密度:53人/ha(2040年度)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	・事前届出の数は前年度と比べて減少した。 ・新築されるサ高住について、居住誘導区域内の固定資産税を優遇するなどの取り組みにより、立地適正化計画策定以降、11棟(登録日ベース)が居住誘導区域内へ立地している。2021年度は新築2棟が、居住誘導区域内で立地され、誘導の効果が出来ていると考えられる。 以上より年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 人口減少下においても一定の居住人口密度や生活サービスを維持し、生活圏の自立性を確保するため、引き続き、公共交通等と連携しながら適正な土地利用を緩やかに誘導していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
39	基幹公共交通軸の段階的整備	広域交通との連携強化	都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	基幹公共交通軸の形成		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン) 新潟市移動しやすいまちづくり基本計画	
事業概要	BRT第1期導入区間の改善に取り組むとともに、環状型の基幹公共交通軸の形成に向け、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ス性向上を目指し、段階的な整備を進める。		
基本方針成果指標	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す		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化	新バスシステム事業評価委員会の評価とバス利用者アンケートをもとに、「新バスシステム・BRTの総括」をとりまとめた
	2020年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	新潟日報メディアシップ1階メディアシップリンクにおいて公共交通情報案内機器を整備したほか、新潟日報メディアシップバス停上屋および青山交通結節点バス待合室の整備に向けた設計を行った
	2021年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	新潟日報メディアシップ前ではバス停上屋を増設し、青山交通結節点では、上屋へ背面パネルを増設したほか、待合室を増設した さらに、明石一丁目においては、郵便局内に情報案内機器を整備した
	2022年度	JR新潟駅南北を直通する運行の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2019年度に実施したアンケートおよび総括に基づき、2021年度は上屋や待合室、情報案内機器といったハード整備を行い、第1期導入区間の改善を図れたことから年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 第1期導入区間の改善に引き続き取り組むほか、新潟駅の高架化による駅南方向の機能強化に向け、官民連携による事業展開を含めた検討と関係者協議を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
40	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	広域交通との連携強化	都市計画課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	都心軸沿線における都市機能誘導		
関連行政計画	新潟市立地適正化計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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す		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	都市機能誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ都市機能誘導の趣旨説明し理解に努めた。うち事前届出は2件。ほか公共空間利活用による賑わい創出社会実験に1件取り組んだ。
	2020年度	都市機能誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ都市機能誘導の趣旨説明し理解に努めた。うち事前届出は2件。
	2021年度	都市機能誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ都市機能誘導の趣旨説明し理解に努めた。うち事前届出は3件。
	2022年度	都心軸主要ポイント合計歩行者通行量:53,700人/日	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	・事前届出の数は前年と比べて増加した。 ・都心軸主要ポイントの合計歩行者交通量はコロナ禍の影響もあり減少している。 以上より年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 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、引き続き、基幹公共交通軸の強化とともに、中枢的な医療・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な誘導・集約を図っていく		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
41	「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進	広域交通との連携強化	まちづくり推進課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	都心軸沿線における都市機能誘導		
関連行政計画	新潟市再開発基本方針		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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て		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	再開発促進	古町通7番町地区第一種市街地再開発事業の促進
	2020年度	再開発促進	古町通7番町地区第一種市街地再開発事業の促進
	2021年度	再開発促進	古町通7番町地区第一種市街地再開発事業の完了 都市再生緊急整備地域の指定(新潟都心地域)
	2022年度	再開発促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	当初の工程どおり、古町通7番町地区第一種市街地再開発事業が完了した。また、都市再生緊急整備地域の指定を受け、再開発事業をより進めやすい環境を整備したことから、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 西堀通5番町地区や万代地区、新潟駅周辺地区など、新潟都心地域全体の再開発について、商業・業務・交流機能等の強化や、良好な都市型住宅や街並みの誘導、高次都市機能の集積を図るとともに、都市再生緊急整備地域の特例等を活用して、より都市機能の向上に寄与する事業へと発展させる。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
42	鳥屋野潟南部開発計画の推進	広域交通との連携強化	まちづくり推進課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	鳥屋野潟南部開発計画の推進		
関連行政計画	新潟市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン)	新潟市立地適正化計画	
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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て		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	開発推進のための協議・調整	ゾーニングの変更に向け、県、亀田郷土地改良区との協議を実施した。
	2020年度	開発推進のための協議・調整	鳥屋野潟南部地区の関係者と協議し、事業推進に向けた課題を抽出し共有した。
	2021年度	開発推進のための協議・調整	国や県等の関係機関と協議・検討を行い、「住居ゾーン」を「住居・交流拡大ゾーン」に変更した。
	2022年度	開発推進のための協議・調整	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	鳥屋野潟南部開発計画の「住居ゾーン」における開発について、人口減少など昨今の社会情勢を踏まえたゾーニング変更案に基づき、地元関係者と「交流拡大」を含めた開発案をとりまとめた。また、開発推進のための手法や手続きについて国、県、市などの関係機関と協議・検討を重ね、開発の実現性が高まってきたため、県、亀田郷土地改良区と協議しゾーン名を「住居・交流拡大ゾーン」に変更した。 当該年度は、開発の実現性を高めゾーン名の変更を行ったため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 地元関係者や県、亀田郷土地改良区と連携し、国、県、市等の関係機関と協議を進め、開発推進に向けた具体的な手続きを進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
43	連続立体交差事業	広域交通との連携強化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	
事業概要	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を除却し、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り都市の活性化を図る。		
基本方針成果指標	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		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	駅部及び信越・白新線の高架橋中層階まで構築
	2020年度	整備	駅部及び信越・白新線の高架橋上層階を構築
	2021年度	整備 在来線全線高架化 (工事進捗率100%)	駅部及び信越・白新線の高架橋完成
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	在来線全線高架化事業をスケジュールどおりに進捗できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 在来線の全線高架化切替を行い、その後、仮線撤去を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
44	幹線道路整備事業	広域交通との連携強化	新潟駅周辺整備事務所
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	新潟島屋野線、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。		
基本方針成果指標	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		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	新潟島屋野線の整備・供用 出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	新潟島屋野線の整備・4車線供用開始、出来島上木戸線の一部道路整備、新潟駅西線・新潟駅東線の道路詳細設計を行った。
	2020年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	出来島上木戸線の補償工事、新潟駅西線の用地買収、新潟駅東線の支障移転基本設計を行った。
	2021年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	出来島上木戸線の補償工事、電線共同溝工事、新潟駅西線の用地買収、支障移転基本設計、新潟駅東線の用地買収、支障移転実施設計を行った。
	2022年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各路線の補償工事や用地買収、整備に向けた設計を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 各路線の整備を進めることで、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機能を向上させ、交通環境の向上を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
45	駅前広場、高架下交通広場整備事業	広域交通との連携強化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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、新潟駅の南北を結んだ基幹公共交通軸の形成、人を癒し、賑わいの溢れる空間の創出に努める。		
基本方針成果指標	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		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	万代広場において、基本設計を完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を進めた。
	2020年度	整備	万代広場において、実施設計を一部完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を完了させた。
	2021年度	整備	万代広場において、東側の既存施設撤去工事に着手したほか、高架下交通広場において、支障物移設工事を進めた。
	2022年度	整備	高架下交通広場供用
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代広場において、実施設計を完了させるとともに、東側の既存施設撤去工事に着手したほか、高架下交通広場において、支障物移設工事を進めるなど、事業を進捗させたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2023年度の高架下交通広場の供用、2023年度からの万代広場の段階的な供用に向け、市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
46	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	広域交通との連携強化	新潟県空港課 ○港湾空港課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善		
関連行政計画	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方(案)		
事業概要	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方に基づき、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。		
基本方針成果指標	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		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	会議開催	空港アクセス改善連絡調整会議は開催されず、会議資料の送付及び意見照会が行われた。
	2020年度	会議開催	空港アクセス改善連絡調整会議が書面開催され、会議資料の送付及び意見照会が行われた。
	2021年度	会議開催	空港アクセス改善連絡調整会議が書面開催され、会議資料の送付及び意見照会が行われた。
	2022年度	会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響により、当該会議を書面開催形式で実施し、委員の意見がとりまとめられたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	新潟空港将来ビジョン検討協議会が設置され、新潟空港アクセスも含めて議論されることとなったことから、新潟空港アクセス連絡調整会議は廃止されることになった。 今後は、新潟空港将来ビジョン検討協議会に参画し、総合的に新潟空港のあり方を検討するとともに、2017年に整理した「新潟空港アクセス改善の基本的な考え方」に基づき、県を中心に実施される短中期改善策に協力していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
47	新潟空港リムジンバスの運行	広域交通との連携強化	新潟県空港課 ○都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善		
関連行政計画	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方（案）		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運行継続	新潟駅と新潟空港間を結ぶリムジンバスの運行を継続して実施（65便/日）
	2020年度	運行継続	新潟駅と新潟空港間を結ぶリムジンバスの運行を継続して実施（20～54便/日）
	2021年度	運行継続	新潟駅と新潟空港間を結ぶリムジンバスの運行を継続して実施（31～45便/日）
	2022年度	新潟空港利用者数：135万人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	前年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、航空路線の就航も目途が立たない中、2020年度の空港リムジンバス利用者数は約132,490人となり、前年と比較すると約3割増加した。 コロナ禍において、航空機の減便・復便に併せその都度ダイヤ改正を行うなどしながら空港アクセスを確保維持することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 継続して本事業に取り組むなかで、利用者目線での適切なダイヤ設定を行うなどさらなる利便性の向上に努めるとともに、将来的には交通事業者による自主運行を見据え、行政と交通事業者が協働して本事業の在り方を検討していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
48	新潟西港へのアクセス改善	広域交通との連携強化	都市交通政策課 ○港湾空港課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟西港へのアクセス改善		
関連行政計画	万代島地区将来ビジョン	新潟都心の都市デザイン	
事業概要	新潟西港へのアクセス性向上に向けて、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。		
基本方針成果指標	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		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	検討	新潟西港・水辺まちづくり協議会等での、新潟県・民間を含めた議論等を通じた方向性検討
	2020年度	方針決定	県を中心に低速電動バス実証事業を実施し、その結果を新潟西港・水辺まちづくり協議会の書面会議で報告
	2021年度	具体化検討	万代島地区のアクセス改善のため、既存バス路線「みなと循環線」延伸の社会実験を開始
	2022年度	具体化検討を継続	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	コロナ禍により新潟西港・水辺まちづくり協議会が書面会議となることもあり、また「万代島地区将来ビジョン」推進ワーキングを開催できず、会議としての十分な議論はできなかった。 しかし、コロナ禍の特殊な条件下ではあったが、県・市協働で万代島地区のアクセス改善のため、既存バス路線「みなと循環線」延伸の社会実験を行うこととし、令和4年3月から開始した。 このため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 観光・にぎわいづくりの観点に着目しつつ、具体的な検討を続ける。運行実績を有する主体からも真摯に意見を伺い、具体方針を得る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
49	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	広域交通との連携強化	都市交通政策課 ○港湾空港課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善		
関連行政計画	万代島地区将来ビジョン 新潟都心の都市デザイン	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方(案)	
事業概要	新潟駅と空港、港のアクセス性改善・向上を踏まえ、広域交通拠点間のアクセス性向上に向けて、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。		
基本方針成果指標	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せ		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	検討	新潟西港と新潟駅を含む都心部におけるサイン環境の改善計画について、主に2020年度以降の事業方針を検討
	2020年度	方針決定	新潟西港と新潟駅をつなぐ「花園ルート」のサイン環境について、都心部との関係性とサインの新たな方向性を検討
	2021年度	具体化検討	回遊性を向上させる効果的なわかりやすい案内サインのあり方を検討するため、仮設サインを設置して検証する実証実験を実施
	2022年度	検討結果に基づき整備に着手	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	都心部におけるにぎわい創出のため、回遊性を向上させる効果的なわかりやすい案内サインのあり方を検討することを目的として、サインと電子情報が連動する仕組みや、共通する造形等の基本デザインを行った。また民間資金を活かした官民連携の管理運営について検討した。あわせて、「みなとまち新潟」に関連するエリアに路面標示サインを試験設置するとともに、Webと連動する仮設サインを設置する実験を行った。このため年度評価を○とした。		
	今後の方向性		
	万代島地区から花園ルートに向けて、既存サインも活かしたサイン整備とWebサイト制作を行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
50	【再掲】 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	広域交通との連携強化	都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】羽越本線・白新線の高速化促進・要望		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	新潟市国土強靱化地域計画	
事業概要	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と機運醸成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。		
基本方針成果指標	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せ		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(11月14, 15日)
	2020年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(11月13日)
	2021年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(1月21日)
	2022年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響により、促進大会の開催を見送るなど活動規模を一部縮小したが、書面協議等により関係団体と連携し、羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現を訴えるため書面による要望を実施したほか、シンポジウムを開催し、沿線地域の機運の醸成に向けた取り組みを行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現に向けた促進大会・要望活動を実施していくほか、山形県、秋田県の同協会や関係団体と連携しながら、沿線地域の活性化に向けた活動を行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和3年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
51	【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	広域交通との連携強化	ICT政策課 ○都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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て		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運用	新バスシステム情報サイト運用 Niigata city Wi-Fiの運用
	2020年度	運用	新バスシステム情報サイトの運用および多言語化(英・中・韓) Niigata city Wi-Fiの運用
	2021年度	運用	新バスシステム情報サイトの運用および視覚障がい者対応 Niigata city Wi-Fiの運用
	2022年度	新バスシステム情報サイト運用、多言語化：3言語以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイト及び公共交通機関等における、Niigata city Wi-Fiの安定的な運用ができた。 また、新バスシステム情報サイトの視覚障がい者対応が完了したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 Niigata city Wi-Fiについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、新潟駅直下バスターミナル供用開始に向け、Wi-Fi環境の充実について関係者と検討を進める。 新バスシステム情報サイトについても引き続き安定的な運用を行い、公共交通のサービスレベル向上に努める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
52	【再掲】基幹公共交通軸の段階的整備	都心部での移動円滑化	都市交通政策課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】基幹公共交通軸の形成		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン) 新潟市移動しやすいまちづくり基本計画	
事業概要	BRT第1期導入区間の改善に取り組むとともに、環状型の基幹公共交通軸の形成に向け、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ス性向上を目指し、段階的な整備を進める。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化	新バスシステム事業評価委員会の評価とバス利用者アンケートをもち、「新バスシステム・BRTの総括」をとりまとめた
	2020年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	新潟日報メディアシップ1階メディアシップリンクにおいて公共交通案内機器を整備したほか、新潟日報メディアシップバス停上屋および青山交通結節点バス待合室の整備に向けた設計を行った
	2021年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	新潟日報メディアシップ前ではバス停上屋を増設し、青山交通結節点では、上屋へ背面パネルを増設したほか、待合室を増設した さらに、明石一丁目においては、郵便局内に情報案内機器を整備した
	2022年度	JR新潟駅南北を直通する運行の実施	
	年度別評価	年度別評価の要因	
○	2019年度に実施したアンケートおよび総括に基づき、2021年度は上屋や待合室、情報案内機器といったハード整備を行い、第1期導入区間の改善を図れたことから年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 第1期導入区間の改善に引き続き取り組むほか、新潟駅の高架化による駅南方向の機能強化に向け、官民連携による事業展開を含めた検討と関係者協議を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
53	【再掲】 連続立体交差事業	都心部での移動円滑化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道㈱
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	
事業概要	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を除却し、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り都市の活性化を図る。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	駅部及び信越・白新線の高架橋中層階まで構築
	2020年度	整備	駅部及び信越・白新線の高架橋上層階を構築
	2021年度	整備 在来線全線高架化 (工事進捗率100%)	駅部及び信越・白新線の高架橋完成
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	在来線全線高架化事業をスケジュールどおりに進捗できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 在来線の全線高架化切替を行い、その後、仮線撤去を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
54	【再掲】 幹線道路整備事業	都心部での移動円滑化	新潟駅周辺整備事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	新潟鳥屋野線の整備・供用 出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	新潟鳥屋野線の整備・4車線供用開始、出来島上木戸線の一部道路整備、新潟駅西線・新潟駅東線の道路詳細設計を行った。
	2020年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	出来島上木戸線の補償工事、新潟駅西線の用地買収、新潟駅東線の支障移転基本設計を行った。
	2021年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	出来島上木戸線の補償工事、電線共同溝工事、新潟駅西線の用地買収、支障移転基本設計、新潟駅東線の用地買収、支障移転実施設計を行った。
	2022年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各路線の補償工事や用地買収、整備に向けた設計を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 各路線の整備を進めることで、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機能を向上させ、交通環境の向上を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
55	【再掲】 駅前広場、高架下交通広場整備事業	都心部での移動円滑化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道㈱
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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、新潟駅の南北を結んだ基幹公共交通軸の形成、人を癒し、賑わいの溢れる空間の創出に努める。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	万代広場において、基本設計を完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を進めた。
	2020年度	整備	万代広場において、実施設計を一部完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を完了させた。
	2021年度	整備	万代広場において、東側の既存施設撤去工事に着手したほか、高架下交通広場において、支障物移設工事を進めた。
	2022年度	整備 高架下交通広場供用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代広場において、実施設計を完了させるとともに、東側の既存施設撤去工事に着手したほか、高架下交通広場において、支障物移設工事を進めるなど、事業を進捗させたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2023年度の高架下交通広場の供用、2023年度からの万代広場の段階的な供用に向け、市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
56	【再掲】ネットワーク路線の 自転車走行空間の確保	都心部での移動円滑化	○土木総務課 東西土木事務所 各区建設課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を21.4km整備
	2020年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を16.5km整備
	2021年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を2.3km整備
	2022年度	自転車走行空間ネットワークの整備延長:150km	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	自転車走行空間ネットワーク路線として、2021年度は2.3kmを整備し、2022年度末の目標値に対する整備率は96.9%となったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	自転車走行空間ネットワーク路線の整備延長150kmを達成するため、引き続き必要な財源の確保に努め、整備を促進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調査

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
57	【再掲】 新潟駅周辺の駐輪場整備	都心部での移動円滑化	土木総務課 ○新潟駅周辺整備事務所 中央区建設課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。高架下駐輪場は民間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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	詳細検討	駐輪場の整備箇所、規模について関係者との協議を実施。
	2020年度	詳細検討	新潟駅周辺における駐輪場の在り方を整理し、関係者との協議を進めた。
	2021年度	詳細検討	駐輪場の整備規模について関係者と協議を進め、基本設計を実施した。
	2022年度	整備供用(4,500台)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	駐輪場の整備規模について関係者と協議を進め、基本設計を実施したため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>基本設計の結果を踏まえ、今後は詳細な設計及び運用方法の検討を進め、整備に際しては市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進していく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調査

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
58	まちなかの駐輪場整備	都心部での移動円滑化	○土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	駐輪場の整備		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	古町地区：整備計画見直し 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討	古町地区における駐輪実態調査について、関係課と協議
	2020年度	古町地区：整備計画見直し 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討	古町地区における駐輪実態調査について、関係課と協議
	2021年度	古町地区：必要に応じて駐輪場整備の検討 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討	古町地区における駐輪実態調査について、関係課と協議
	2022年度	古町地区：必要に応じて駐輪場整備の検討 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討(収容台数1,000台)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	古町地区における駐輪実態調査について、新潟三越跡地の活用などを注視しつつ、再開発広場整備後に実施することで調整が図られたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>自転車利用環境計画の改訂を予定していることから、古町・万代地区の現況を鑑みながら整備計画の必要性を含め再度検証していく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
59	新潟駅南口地区	都心部での移動円滑化	○土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議	放置禁止区域及び駐輪場の有料化等について、関係課と協議。放置自転車対策として、駐輪マナー向上の啓発活動を実施
	2020年度	協議	放置禁止区域及び駐輪場の有料化等について、関係課と協議。放置自転車対策として、駐輪マナー向上の啓発活動を実施。
	2021年度	協議	駐輪場の有料化等について、関係課と協議し、現時点では有料化は見送り。
	2022年度	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策) 28.3%以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	関係課と協議を重ね、駐輪場の有料化は見送る方向で調整したため、年度別評価は○とした。		
	今後の方向性		
	現時点では、仮設駐輪場も撤去の見込みがないことから、有料化は見送る方針としており、また放置禁止区域の指定についても、新潟駅の連続立体交差化事業後の駅南北の利用状況を踏まえた上で、地元との意見交換をしながら方向性を検討したい。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
60	万代地区	都心部での移動円滑化	○土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議	駐輪場案内等のPR活動を実施
	2020年度	協議	駐輪場案内等のPR活動を実施
	2021年度	協議	駐輪場案内等のPR活動を実施
	2022年度	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策) 28.3%以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	弁天仮設駐輪場の駐輪対策として、万代地区の駐輪場案内チラシを作成し、周辺専門学校等に周知するなどPR活動を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	現時点では放置禁止区域指定の必要はないと考えているが、自転車利用環境計画の改訂を予定していることから、再度検証していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
61	古町地区	都心部での移動円滑化	○土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議	放置禁止区域の指定時期や範囲について、関係者(地元及び関係課)と協議
	2020年度	協議	放置禁止区域の指定時期や範囲について、関係者(地元及び関係課)と協議
	2021年度	協議	昨年度までに共有した方針に基づき、今後の開発計画を注視
	2022年度	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策) 28.3%以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	昨年度までに共有した方針に基づき、今後の開発計画を注視することとしているが、三越跡地の開発計画の動きもないことから、年度別評価を△とした。		
	今後の方向性		
	自転車利用環境計画の改訂を予定していることから、今後の開発計画を注視しながら再度検証していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
62	まちづくりと連携した駐車場施策	都心部での移動円滑化	都市計画課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	まちづくりと連携した駐車場施策		
関連行政計画	新潟市駐車場整備計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	見直し(検討会の開催:1回/年(立ち上げ後見直し完了まで))	新潟駐車協会等と打合せを行い、現状や課題を共有した。
	2020年度	見直し(検討会の開催:1回/年(立ち上げ後見直し完了まで))	他都市の事例調査 見直しの方向性整理
	2021年度	見直し検討(立ち上げ後見直し完了まで)	新潟駐車協会等と現状や課題の共有 駐車場実態調査実施に向けた予算を確保
	2022年度	駐車場実態調査	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟駐車協会、新潟ビルディング協会と打合せを行い、現状や課題を共有するとともに、現在の駐車場制度について課題を整理し、次年度の駐車場実態調査に向けた予算を確保できた。		
	以上のことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	にいがた2kmにおける現状の需給状況調査と将来需要分析を行い、ウォークアブルな空間づくりの方向性に合わせた駐車場条例の見直しや、駐車場の出入口規制など、新たな駐車場制度の創設に向け、将来あるべき姿を検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
63	にいがたレンタサイクルなどの推進	都心部での移動円滑化	にいがたレンタサイクルなど ○各区レンタサイクル事業 担当課（関係課）
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	既存シェアサイクルの推進		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	運営者や関係者などによる意見交換会開催
	2020年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	運営者や関係者などによる意見交換会開催
	2021年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	運営者や関係者などによる意見交換会開催
	2022年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	シェアサイクル事業において、新潟駅前に新たにステーションを設けたことで、利用環境の向上が図られるとともに、継続的に事業を進めるための利用規約等の見直しが行われたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2022年度に導入を予定しているにいがた2kmシェアサイクルと連動・連携し事業を継続していく。また、レンタサイクルの運営者や関係者と意見交換を行いながら、自転車利用促進につながるよう、広報などの支援を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
64	水運を活用した回遊性向上	都心部での移動円滑化	信濃川ウォーターシャトル株式会社 ○都市交通政策課（関係課）
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	水運を活用した回遊性向上		
関連行政計画			
事業概要	「みなとぴあ」から「新潟ふるさと村」区間にて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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	WG開催	事業者や行政など関係者によるワーキングを実施
	2020年度	WG開催	新型コロナウイルス感染症の影響によりワーキング未実施
	2021年度	WG開催	新型コロナウイルス感染症の影響によりワーキング未実施
	2022年度	WG開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	万代島地区のさらなる賑わい創出と活性化に向けて、交通事業者や万代島周辺の関連企業、行政機関などでワーキングを定期的実施してきたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、ワーキングを実施することができなかった。信濃川ウォーターシャトルにおいては、コロナ禍においても各種イベント等を実施しながら継続的に運航を行い、水運を活用した回遊性の向上が図られた。		
	今後の方向性		
	オンラインなども活用しながら継続してワーキンググループを通して関係者と検討を進め、水運を活用した事業を推進し回遊性の向上を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
65	観光タクシーの普及	都心部での移動円滑化	○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
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	観光タクシーの普及		
関連行政計画			
事業概要	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、おもてなしの心をもった乗務員による観光タクシーの普及を図る。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	普及	観光研修の実施(座学;芸妓による「おもてなしの心」おもてなしの心」伝授、中国後指差確認シート作成、利用指導2回開催計56名参加、観光現地指導;古町中心部1回2経路計23名参加)
	2020年度	観光研修受講者数:526名	研修に係る補助制度を設けたが利用実績がなかった。
	2021年度	普及	コロナ禍のため研修会等を開催することができなかった。
	2022年度	普及	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	<p>コロナ禍のため、観光客の減少に伴い観光タクシー需要も減少し、集合形式による観光研修を開催することができなかった。一方、「貸切タクシーで行く酒蔵巡りお試しミステリーツアー」などの新たな観光タクシー事業を1~2月の期間実施した。以上より、年度別評価を△とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <p>ウイズコロナの時代に入っており観光客需要も戻りつつある。このような中において観光研修を行おうとする機運も高まってきており、研修を再開して貰いたいむねの要望も出されてきている。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
66	賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	都心部での移動円滑化	都市交通政策課 ○まちづくり推進課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備に向けた調査	「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」を公民連携で実施(11.1~11.17)し、効果検証を行った。
	2020年度	整備に向けた調査	「万代ガルベストーンテラス社会実験」を公民連携で実施(7~9月)し、効果検証を行った。
	2021年度	整備に向けた調査	旧新潟駅前通の公共空間利活用社会実験「流作場 Street Park」を公民連携で実施(10/2~3)し、効果検証を行った。
	2022年度	整備に向けた調査	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>都市デザインの具現化に向け、地元勉強会を通して旧新潟駅前通の社会実験を実施するなど、公民連携による公共空間利活用の取組を推進した。また、(仮称)新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン懇談会を開催(2回)し、エリアの魅力と価値の向上を目指し、地元関係者などとも今後の将来像について議論を行った。</p> <p>今後、新潟駅・万代地区における賑わい空間の創出に向け、居心地がよく歩きたくなる空間確保に向けた議論や、公共空間利活用の可能性を検証できたため、年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <p>居心地がよく歩きたくなる都市空間の形成とまちなか活性化を図るため、令和4年度に策定する予定の「(仮称)新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン」をもとに、旧新潟駅前通周辺の道路空間再構築に向けたストリートデザイン基本計画の作成や、東大通の人中心の空間づくりに向けた取り組みを進め、公共空間の利活用の推進に公民連携により取り組む。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
67	【再掲】 万代島ルート線の整備	都心部での移動円滑化	新潟国道事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑧都心部への通過交通排除に資する道路の整備		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	新潟市国土強靱化計画	
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2020年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2021年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島ルート線の整備の一部である、栗ノ木道路・紫竹山道路事業の道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等を実施したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 都心方面を結ぶ公共交通の利用を促進させるべく、都心部へ流入する自動車交通による交通混雑の緩和を目的とした「万代島ルート線」の早期整備を目指し、引き続き栗ノ木道路・紫竹山道路事業の整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
68	【再掲】 幹線道路整備事業	都心部での移動円滑化	新潟駅周辺整備事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	新潟屋野線、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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	新潟屋野線の整備・供用 出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	新潟屋野線の整備・4車線供用開始、出来島上木戸線の一部道路整備、新潟駅西線・新潟駅東線の道路詳細設計を行った。
	2020年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	出来島上木戸線の補償工事、新潟駅西線の用地買収、新潟駅東線の支障移転基本設計を行った。
	2021年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	出来島上木戸線の補償工事、電線共同溝工事、新潟駅西線の用地買収、支障移転基本設計、新潟駅東線の用地買収、支障移転実施設計を行った。
	2022年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各路線の補償工事や用地買収、整備に向けた設計を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 各路線の整備を進めることで、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機能を向上させ、交通環境の向上を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
69	西5-270号線(旧電鉄跡地)の整備	都心部での移動円滑化	道路計画課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備(関係機関協議)
	2020年度	整備	整備(道路改良工)
	2021年度	整備 全区間供用(進捗率100%)	整備(道路改良工) 全区間供用
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	予定通り、道路改良工事を実施し、令和3年7月に供用を開始した。これにより、全線の事業が完了したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	今後も歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用に努めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
70	無電柱化の推進	都心部での移動円滑化	新潟国道事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	無電柱化の設計・整備の推進	無電柱化の設計を実施したほか、整備に向けた地域住民説明会を実施した。
	2020年度	無電柱化の設計・整備の推進	無電柱化の設計を実施したほか、整備に向けた関係機関協議を実施した。
	2021年度	無電柱化の設計・整備の推進	無電柱化の設計を実施したほか、整備に向けた関係機関協議を実施した。
	2022年度	無電柱化の設計・整備の推進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	無電柱化の設計を進める上で、電線管理者(東北電力、NTT、東北インテリジェント等)との協議を重ね、構造上の課題等を解決しながら設計を進めることができた。また、整備を進める上で、関係機関協議を実施することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き、地域住民、電線管理者、関係機関などと協議を行いながら、無電柱化の設計・整備を推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
71	万代クロッシングの利活用の検討	都心部での移動円滑化	新潟国道事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討	イベント主催者や地域の活動団体に対しニーズ調査を実施
	2020年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討	道路空間の有効活用に向けた検討
	2021年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討	道路空間の有効活用に向けた検討
	2022年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	道路空間の有効活用に向けた検討を推進したため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>過去の調査結果等を踏まえ、当該道路空間の再構築・利活用に向けた検討をさらに進め、関係機関と調整を行う。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
72	光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出	都心部での移動円滑化	Niigata光のページェント実行委員会 ○観光政策課(関係課)
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	光のページェント開催	光のページェント開催
	2020年度	光のページェント開催	光のページェント開催
	2021年度	光のページェント開催	光のページェント開催
	2022年度	光のページェント開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	34回目となる光のページェントを12月から1月の約2カ月間けやき通りで実施し、新潟駅南口周辺の賑わい創出に寄与することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>新型コロナウイルス感染症の対策を行いながら、賑わいを創出するため、実行委員会と協議・検討を行いながら、PRの強化や事業内容の見直しを図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
73	ぐるりん新潟島(新潟島一周自転車道)の利便性の向上	都心部での移動円滑化	中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	拡幅完了	整備対象区間全ての自転車道の拡幅を完了させた
	2020年度	距離標整備完了	デザインリニューアル整備完了
	2021年度	路面標示整備完了	路面標示の追加整備
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟島一周自転車道の拡幅整備は、道幅が狭くすれ違いにくい箇所、拡幅が可能な区間(約2.2km)を整備対象とし、2016年度～2019年度に整備対象区間の全てを拡幅完了させた。 2021年度は、一層の利用促進が図られるよう「ぐるりん新潟島」路線をより明確にするための直進や右左折などの路面標示を設置したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	事業が完了したことより今後は利用状況等を把握していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
74	【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	都心部での移動円滑化	都市交通政策課 ○まちづくり推進課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備に向けた調査	「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」を公民連携で実施(11.1～11.17)し、効果検証を行った。
	2020年度	整備に向けた調査	「万代ガルベストーンテラス社会実験」を公民連携で実施(7～9月)し、効果検証を行った。
	2021年度	整備に向けた調査	旧新潟駅前通の公共空間利活用社会実験「流作場 Street Park」を公民連携で実施(10/2～3)し、効果検証を行った。
	2022年度	整備に向けた調査	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	都市デザインの具現化に向け、地元勉強会を通して旧新潟駅前通の社会実験を実施するなど、公民連携による公共空間利活用の取組を推進した。 また、(仮称)新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン懇談会を開催(2回)し、エリアの魅力と価値の向上を目指し、地元関係者などとも今後の将来像について議論を行った。 今後、新潟駅・万代地区における賑わい空間の創出に向け、居心地がよく歩きたくなる空間確保に向けた議論や、公共空間利活用の可能性を検証できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	居心地がよく歩きたくなる都市空間の形成とまちなか活性化を図るため、令和4年度に策定する予定の「(仮称)新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン」をもとに、旧新潟駅前通周辺の道路空間再構築に向けたストリートデザイン基本計画の作成や、東大通の人中心の空間づくりに向けた取り組みを進め、公共空間の利活用の推進に公民連携により取り組む。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
75	地域公共交通網形成計画の策定・実施	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取り組み	区内公共交通網の形成		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	進捗管理のための会議開催	新潟市地域公共交通網形成計画策定・公表
	2020年度	進捗管理のための会議開催	地域公共交通網形成計画の進行管理のための会議開催
	2021年度	進捗管理のための会議開催	地域公共交通網形成計画の進行管理のための会議開催
	2022年度	進捗管理のための会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟市地域公共交通網形成計画の目標を達成するため2019年度の取り組みに対して進行管理を行い、次年度以降の取り組みに反映させることができたため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 年度ごとに取り組みの評価・検証を行いながら計画を着実に推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
76	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)	生活交通の確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取り組み	区バスの利便性向上に向けた取り組み		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略	各区生活交通改善プラン	
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	利用促進に向けた取り組みの実施	運行ルート及びダイヤ変更、小型ノンステップバス車両の導入
	2020年度	利用促進に向けた取り組みの実施	運行ルート及びダイヤ変更、小型ノンステップバス車両の導入
	2021年度	利用促進に向けた取り組みの実施	運行ルート及びダイヤ変更、小型ノンステップバス車両の導入
	2022年度	区バス・住民バス利用者数：56.5万人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や東区バスおよび江南区バスへの小型ノンステップバス車両の導入、キャッシュレス決済システム導入に向けた実証実験の対象路線の拡充など、利便性向上に資する様々な取り組みを実施することができたため年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの社会問題が継続していくことが想定されるなか、利用促進に向けたさらなる取り組みが必要となる。交通事業者、関係機関などと協議・検討を行いながら、地域の実情に合った区内の公共交通網の形成を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
82	路線バスの運行支援	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取り組み	路線バスの運行支援		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画		
事業概要	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、運行に伴い欠損等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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計28路線に対し補助を行った
	2020年度	実施	国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計29路線に対し補助を行った
	2021年度	実施	国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計27路線に対し補助を行った
	2022年度	実施	路線バス利用者数：2,400万人/年
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計27路線に対し補助を行い、バス路線の運行を維持することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き、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、欠損が生じている路線バスに対して補助を行う。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
83	住民バス運行支援や社会実験の実施	生活交通の確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	住民バス運行支援や社会実験の実施		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画 各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	小型ノンステップバス導入(しも町循環バスにここご号(中央区)) 住民バス社会実験の継続
	2020年度	実施	住民バスの運行支援を継続 住民バス社会実験の継続
	2021年度	実施	住民バスの運行支援を継続 住民バス社会実験の継続
	2022年度	実施	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響に伴う地元負担額の一部補助を行ったほか、住民組織への助言や支援等を行いながら、住民バス社会実験を継続することができたため年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>収支率低下による費用負担が増加する路線がある一方で、財政負担の軽減も求められていることから、住民バス補助金制度の見直しを行うとともに、利用促進に向けた新たな取り組みを検討する。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
84	【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	【再掲】交通手段間の役割分担		
関連行政計画			
事業概要	人口減少・少子超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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2020年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2021年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2022年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	バス事業者の運転士不足や採算性等の問題から一部廃止路線となる可能性があったことより、関係機関と協議を重ねながら路線の維持を検討し、結果他事業者への運行移行を実施することができ、6路線(西蒲区:浦浜線、間瀬線、栄町線。西蒲区と南区間:曾根線。秋葉区:金津線、下新線。)を存続させることができた。 バス路線網を維持するとともに、新たな取り組みを行うことにより、公共交通分担率の維持・増加に寄与することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの課題解決に向け、引き続き、市民、交通事業者、関係機関などと協議・検討を行いながら、地域の特性やニーズを踏まえた課題解決に向け、交通手段間の役割分担と結節強化を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
85	【再掲】地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	生活交通の確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	【再掲】交通手段間の役割分担		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において議論を実施
	2020年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において議論を実施
	2021年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において議論を実施
	2022年度	本格運用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区が策定する生活交通改善プランにおいて、デマンド交通も含めた区の公共交通のあり方について議論を実施した。 さらに、デマンド交通の対象区域の地域団体と意見交換会を行い、乗合率が向上しない点や利用者の固定化を課題として共通整理し、より良い制度設計となるよう議論を深めることができたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 北区、南区デマンドの社会実験結果をもとに、新たな移動手段「エリアバス×タク」への移行を検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
86	デマンド交通、乗合タクシーの制度制定	生活交通の確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	社会実験・制度制定	地域住民との協議を実施 課題の整理
	2020年度	社会実験・制度制定	地域住民との協議を実施 課題の整理
	2021年度	社会実験・制度制定	地域住民との協議を実施 課題の整理
	2022年度	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	現在、北区、南区デマンド交通について、これまでの取り組みをまとめ、地域住民と協議するなど、制度設計に向けて課題の整理及び今後の方針検討を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 地域課題を解決するためにデマンド交通がふさわしいか引き続き検討を行うとともに、運行条件や役割分担など、地域住民及び関係機関と協議を継続していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
87	高齢者おでかけ促進事業の継続	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	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促進する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	シニア半わりを継続実施したほか、申請手続の利便性を向上させた。
	2020年度	継続実施	シニア半わりを継続実施した。
	2021年度	継続実施	シニア半わりを継続実施し、対象路線を拡大したほか、一部路線で利用上限額を設定した。
	2022年度	継続実施 参加者数：37,000人以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルスの影響により、2021年度のシニア半わり参加者数は前年度と比較して約3%減少し合計37,977人となったが、目標参加者数37,000人を達成した。 このため、高齢者のおでかけ促進による効果が発現されていると考え、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 持続可能な制度構築に向け、交通事業者と連携・協力しながら事業効果や利用状況の分析を行い、本市として適正な費用負担のもと、本事業を将来に渡って継続させる。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
88	高齢者安全運転サポート事業 (高齢運転者講習会等)	生活交通の 確保維持・強化	市民生活課
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		
取り組みの 方向性	①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		
具体的な取 り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政 計画	新潟市交通安全実施計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	4区(東、中央、秋葉、西)で高齢者安全運転サポート事業の高齢者向け体験会を実施した。(運転能力診断参加人数合計：230名)
	2020年度	実施	4区(北、江南、南、西蒲)で高齢者安全運転サポート事業の高齢者向け体験会を実施した。(参加人数合計：78名)
	2021年度	実施	8区で高齢者安全運転サポート事業の高齢者向け体験会を実施した。(参加人数合計：174名)
	2022年度	実施	高齢運転者交通事故数：404件/年以下
年度別評価	年度別評価の要因		
○	これまで年に4回開催していた体験会の回数を倍増し、全区で体験会を実施した。 2021年における高齢者が関与する事故の発生件数は457件で前年比-106件、高齢運転者交通事故件数も308件で前年比-26件となるなど、全体的に減少傾向にあることから年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2021年の市内における交通事故死者数は10人で、うち半数を超える6人が高齢者であった。全交通事故に占める高齢運転者事故の件数は減少傾向にあるものの全事故に占める割合は増加傾向にあるため、高齢者の安全運転意識の向上を図るべく、運転に必要な身体能力の測定や、話し合いを中心とした交通安全トレーニングなど、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
89	ワンコインバス (新潟駅前一万代シティ間、新潟大学、清心学園、文理高校、 青山看護専門学校、青陵ライナー)	生活交通の 確保維持・強化	新潟交通株
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		
取り組みの 方向性	①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		
具体的な取 り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政 計画			
事業概要	新潟駅前一万代シティ間や、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。		
基本方針 成果指標	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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2020年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2021年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2022年度	サービス展開・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
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟駅前一万代シティ間や、大学、高校周辺でのワンコインバス(100円)を2021年度も継続して実施し、まちなかの賑わい創出に寄与するとともに、生活交通を維持確保することができたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、事業を展開・継続し、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していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
90	こどもりゅーと50円	生活交通の確保維持・強化	新潟交通㈱
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2020年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2021年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2022年度	サービス展開・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	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	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「こどもりゅーと50円」を2021年度も継続して実施することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き、事業を展開・継続し、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していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
91	妊婦・子ども向けタクシー	生活交通の確保維持・強化	○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
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	陣痛等が始まった場合に必要研修を受けた乗務員がか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付けるなど、妊婦・子どもに向けたサービスを展開する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	育成・実施	当該年度は研修を実施できなかった。
	2020年度	育成・実施 養成運転者数:344名 (2018年度:274名)	研修参加助成制度
	2021年度	育成・実施	2社が67人の運転者に対して研修を行った。
	2022年度	育成・実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナ禍の経営が厳しい中であっても研修が行われている。		
	今後の方向性		
	当協会が研修に対する補助制度を設けたこともあり研修が進むことを期待している。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
92	企業参入型のシェアサイクルの導入促進	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援WG開催	民間事業者との意見交換会を実施
	2020年度	導入支援WG開催	民間事業者との意見交換会を実施
	2021年度	導入支援WG開催	2022年度事業スタートに向けた予算化
	2022年度	導入支援WG開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>まちなかの回遊性向上やラストワンマイルの確保(公共交通の補完)などを目的に、クレジットカードなどのキャッシュレス決済により、無人管理型のポート間で自由に貸出/返却を行うことができる「シェアサイクル」について、公設民営方式として2022年度から開始するために事業予算化することができたため、年度別評価を○とした。</p> <p>今後の方向性</p> <p>2022年度9月からの事業開始に向け、運営事業者と体制を整えとともに、事業開始後は利用状況を分析しながら、ポートの位置や価格設定などについて改善・検討を行っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
93	バス・タクシー事業者緊急支援	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	交通事業者に対して支援金を交付		
関連行政計画			
事業概要	新型コロナウイルス感染症拡大防止策を行いながら、公共交通を確保維持している交通事業者に対して支援金を交付することで、市民の大事な移動手段である公共交通を引き続き確保維持する。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	—	—
	2020年度	支援金交付	申請のあった交通事業者に対し、支援金を交付した。
	2021年度	支援金交付	申請のあった交通事業者に対し、支援金を交付した。
	2022年度	—	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>交通事業者に対して支援金を交付することで、公共交通ネットワークの確保維持に寄与することができたため年度別評価を○とした。</p> <p>今後の方向性</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響による交通事業者への影響を注視しながら、必要な施策を検討していくとともに、新たな生活様式における広報を実施し、利用促進を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
94	【再掲】 住民バス運行支援や社会実験の実施	生活交通の 確保維持・強化	各区域域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取 り組み	住民バス（デマンド型交通合）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政 計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画 各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	小型ノンステップバス導入（しも町循環バスにここご号（中央区）） 住民バス社会実験の継続
	2020年度	実施	住民バス社会実験の継続
	2021年度	実施	住民バス社会実験の継続
	2022年度	実施	区バス・住民バス年間利用者数：56.5万人/年
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響に伴う地元負担額の一部補助を行ったほか、住民組織への助言や支援等を行いながら、住民バス社会実験を継続することができたため年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 収支率低下による費用負担が増加する路線がある一方で、財政負担の軽減も求められていることから、住民バス補助金制度の見直しを行うとともに、利用促進に向けた新たな取り組みを検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
95	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）	生活交通の 確保維持・強化	各区域域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取 り組み	住民バス（デマンド型交通合）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政 計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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を支援する。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2020年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2021年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2022年度	住民バス団体の立ち上げ	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	住民バスを運営している10の住民団体に対し運営支援を行い、特に社会実験中である1団体に対しては、社会実験の実施にあたり、助言や意見交換を行うなどの運営支援を行ったことから、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 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、引き続き、地域主導の地域交通の維持・拡充の支援を継続する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
96	交通事業者、地域との連携 (バス路線網検討)	生活交通の 確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取 り組み	住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政 計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2020年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2021年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2022年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区において、地域公共交通検討会議を実施し、2019年度に策定した生活交通改善プランについて交通事業者や地域住民と進捗状況の確認や意見交換をすることで、策定した計画の進捗管理を行い、地域の実情に合った地域交通網の形成を図ったため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>策定した計画の評価を実施するにあたり、交通事業者や地域住民からの意見を聴取する機会を設けることで、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
97	つかいやすい公共交通を 議論する会議の開催	生活交通の 確保維持・強化	○江南区地域総務課 都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取 り組み	住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政 計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議の開催（3回）
	2020年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議の開催（1回）
	2021年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議の開催（1回）
	2022年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	交通事業者や地域団体、関係機関が集まり、これまでの取り組みの状況や各地域・事業者の課題、今後の取り組みの方向性を共有・議論できたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き、交通事業者や地域団体、関係機関などと意見交換する場を設け、相互の理解、連携強化を図るほか、「江南区ノーマイカー運動」を実施し、公共交通の利用促進に努める。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
98	公共交通に関する情報発信・意識啓発	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	新バスシステム情報サイトによる情報発信や、各区生活交通改善プランにもとづき、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、区単位で実施する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施 地域交通担当者会議	地域交通担当者会議
	2020年度	実施 地域交通担当者会議	地域交通担当者会議の開催(3回)
	2021年度	実施 地域交通担当者会議	地域交通担当者会議の開催(3回)
	2022年度	実施 地域交通担当者会議	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイトに区バス・住民バスを反映させ、情報発信や利便性の向上に取り組んだことや、地域交通担当者会議を開催し、各区における現状と課題について共有し、利用促進に資する情報発信や意識啓発について、意見交換を行うなど、各区単位での情報提供や意識啓発の強化に資する取り組みがなされたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、地域交通担当者会議を情報共有や課題解決の場として定期的に開催し、各区生活交通改善プランの取り組みの効果的な実施に繋げていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
99	【再掲】 高齢者おでかけ促進事業の継続	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	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促進する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	シニア半わり事業を継続実施したほか、申請手続の利便性を向上させた。
	2020年度	継続実施	シニア半わりを継続実施した。
	2021年度	継続実施	シニア半わりを継続実施し、対象路線を拡大したほか、一部路線で利用上限額を設定した。
	2022年度	継続実施 参加者数：37,000人以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルスの影響により、2021年度のシニア半わり参加者数は前年度と比較して約3%減少し合計37,977人となったが、目標参加者数37,000人を達成した。このため、高齢者のおでかけ促進による効果が発現されていると考え、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 持続可能な制度構築に向け、交通事業者と連携・協力しながら事業効果や利用状況の分析を行い、本市として適正な費用負担のもと、本事業を将来に渡って継続させる。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
100	モデルコースの企画・案内	市民や関係者による協働	各運行事業者 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	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。)		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	各運行事業者が利用促進に資する取り組みを展開
	2020年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	各運行事業者が利用促進に資する取り組みを展開
	2021年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	各運行事業者が利用促進に資する取り組みを展開
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各運行事業者が公共交通の利用促進に資する取り組みを展開した。モデルコースの企画・案内としては、新潟交通株が「ぶらばす」を継続したほか、JR東日本では「のってのしい列車」において沿線の観光スポットを紹介するとともに観光モデルコースを立案するなど、利用促進を図ったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、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。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
101	車両などを活用した公共交通利用促進	市民や関係者による協働	各運行事業者
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	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、バス利用の促進を図る。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	路線バスに加え、区バスや観光循環バスでラッピングを実施
	2020年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	路線バスに加え、区バスや観光循環バスでラッピングを実施
	2021年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	路線バスに加え、区バスや観光循環バスでラッピングを実施
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	本市の農産物を車体全体に使用したデザインを区バスに順次導入しているほか、観光循環バスでは「まちごと美術館cotocoto」、「What's Michael」と連携したラッピングバスの運行などにより利用促進を図ったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も継続して車両などを活用し公共交通利用促進を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
102	公共交通利用促進イベントの開催	市民や関係者による協働	〇都市交通政策課 新潟交通㈱
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	バスマ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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	公共交通PRイベントの開催:4回/年	バスマつりを実施 (2019.9)
	2020年度	公共交通PRイベントの開催:4回/年	新しい生活様式における広報を実施
	2021年度	公共交通PRイベントの開催:4回/年	新しい生活様式における広報を実施
	2022年度	公共交通PRイベントの開催:4回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
〇	2021年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通PRイベントの開催が困難となりイベント開催は行わなかったが、新しい生活様式における広報として、ウェブを中心に広報を展開したことから、年度別評価を〇とした。		
	今後の方向性 2022年度以降は、新型コロナウイルスの感染拡大状況を注視しながらイベント開催を検討するとともに、引き続き新たな生活様式における広報を実施する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
103	エコモビリティライフ推進事業	市民や関係者による協働	環境政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市地球温暖化対策実行計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	方針検討・推進	FCVモニター（5事業者）や各種イベント等での次世代自動車やエコドライブの啓発、エコドライブ研修を実施した。
	2020年度	方針検討・推進	イベント等での次世代自動車の啓発、エコドライブ研修を実施した。
	2021年度	方針検討・推進	イベントにおいて次世代自動車の啓発を実施した。
	2022年度	方針検討・推進 参加事業者数55団体以上 (2017年度:55団体)	
年度別評価	年度別評価の要因		
〇	県・タクシー事業者と連携し各種イベントにおいて、イベント来場者に対し、次世代自動車の啓発を4回実施した。（来場者計800名、コロナ禍により例年より回数減） また、本市と包括連携協定を締結している3事業者に対し、エコドライブ活動コンクール優秀取り組み事例集を送付し、エコドライブの普及啓発に取り組んでいただいた。 以上の取り組みにより、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルの普及推進に寄与することができたため年度別評価を〇とした。		
	今後の方向性 県・事業者・民間団体との連携を図り、継続的な啓発を実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
104	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進	市民や関係者による協働	環境政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市地球温暖化対策率先実行計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	全庁的に統一したノーマイカーデーを年24回設定し、庁内掲示板で協力を呼びかけた。
	2020年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	全庁的に統一したノーマイカーデーを年24回設定し、庁内掲示板で協力を呼びかけた。
	2021年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	全庁的に統一したノーマイカーデーを年24回設定し、庁内掲示板で協力を呼びかけた。
	2022年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>自家用車で通勤している職員に対して公共交通機関の利用、パークアンドライド等について協力を呼びかけ利用促進を図った。 2021年度は国土交通省が設置する公共交通利用推進等マネジメント協議会より、本庁舎・ふるまち庁舎・中央区役所がエコ通勤優良事業所として認証・登録されたことから年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <p>エコ通勤優良事業所の認証を受け、2022年度は啓発用チラシを新たに作成しており、今後もエコ通勤の拡大に向けて呼び掛けていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
105	ICT技術を活用した情報提供・意識啓発	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	HPやSNSを活用し情報提供を実施
	2020年度	実施	HPやSNSを活用し情報提供を実施
	2021年度	実施	HPやSNSを活用し情報提供を実施
	2022年度	実施 新たな情報提供サービス: 1事業以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>ビジネスパーソンを対象としたオウンドメディア「デキはじ」の運用を継続的にを行い、公共交通の利用促進を図ったことから、年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <p>今後は各交通事業者や関係機関と連携し、広く利用者に伝わる内容と手段を検討し、効果的に広報活動を実施していく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
106	サイクルイベントの開催	市民や関係者による協働	○土木総務課 市民生活課 各区事業担当課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	6月に親子の自転車乗り方教室を開催したほか、各区においても小学校低学年を対象にした自転車教室を実施した。
	2020年度	実施	9月に親子の自転車乗り方教室を開催したほか、各区においても小学校低学年を対象にした自転車教室を実施した。
	2021年度	実施	7月に親子の自転車乗り方教室を開催したほか、各区においても小学校低学年を対象にした自転車教室を実施した。
	2022年度	実施	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%）
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟県警察や新潟市サイクリング協会の協力を得て、親子の自転車乗り方教室を開催し交通安全意識の向上を図った。2021年における市内の自転車事故の発生件数は186件（前年比-42件）であり減少傾向にあることから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
今後もカーボンニュートラルや健康増進の観点から自転車利用者の増加が見込まれるため、参加・体験・実践型の交通安全教室や各種イベントを通じた安全な自転車利用の啓発及び「新潟県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定に伴う自転車保険の加入義務化・自転車点検整備の努力義務・ヘルメットの着用推奨の広報に努める。			

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
107	自転車に関する情報発信・意識啓発	市民や関係者による協働	○土木総務課 市民生活課 各区事業担当課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	ポスター、SNS等、様々な媒体から情報を発信
	2020年度	実施	ポスター、インターネット等、様々な媒体から情報を発信
	2021年度	実施	ポスター、インターネット等、様々な媒体から情報を発信
	2022年度	実施	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%）
年度別評価	年度別評価の要因		
○	ポスター、インターネット等、様々な媒体から情報を発信し、全ての人に対して自転車に対する意識向上を図るための啓発活動を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
今後も引き続き啓発活動を実施するとともに、より効果的な方法を検討しながら取り組んでいく。			

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
108	未来に向けたバス・タクシー利用者支援	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少した公共交通について、将来に向けて持続可能なものとするため、バス・タクシー利用者に対し、運賃の補助を行うほか、無料回数券の配布等、利用促進に向けた支援を行う。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	—	—
	2020年度	利用者支援の実施	中高生及び大学・専門学校を対象： ・リゅーとカードへの無料ポイントチャージ ・区バス・住民バス無料回数券の配布 全市民及び来訪者を対象： ・ぶらばすチケットの購入補助 ・タクシーチケットの配布
	2021年度	利用者支援の実施	中学1、2年生を対象： ・リゅーとカードへの無料ポイントチャージ ・区バス・住民バス無料回数券の配布 全市民及び来訪者を対象： ・ぶらばすチケットの購入補助 ・タクシーチケットの配布
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	公共交通利用者の財政的負担が軽減され、バスの新規利用者の増加、タクシー利用者の回復などにつながった。将来に向けた公共交通の利用促進を図り、間接的に運行事業者への支援にも寄与することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>新型コロナウイルス感染症の交通事業者への影響を注視しながら、必要な施策を検討していくとともに、事業効果を検証し今後の公共交通の改善に活かすことで、公共交通の利用促進を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
109	スマートウエルネスシティの推進	市民や関係者による協働	健康増進課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	スマートウエルネスシティの推進		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 新潟市健康づくり推進基本計画（第3次）		
事業概要	スマートウエルネスシティ（健幸都市づくり、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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	推進	にいがた未来ポイント事業、新潟市ウォーキングチャレンジ事業の実施
	2020年度	推進	にいがた未来ポイント事業（年度末でポイント発行終了）、新潟市ウォーキングチャレンジ事業の実施
	2021年度	推進	にいがた未来ポイント事業（ポイント交換のみ）、新潟市ウォーキングチャレンジ事業の実施
	2022年度		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：2023年度末までに男女40%以上 健康づくり推進基本計画第3次より（2020年度：男性43.0%、女性46.6%）
年度別評価	年度別評価の要因		
○	にいがた未来ポイントは、2020年度でポイント発行を終了し、2021年度はポイント交換のみ実施した。 ウォーキングチャレンジ事業は、事業所を対象に開催回数を2回に増やし実施し、目標130事業所のところ132事業所（3,363人）が参加した。市民に向けては、健康づくりのきっかけとなるようなウォーキングイベント（スマイルにいがたキャンペーン）を実施した。		
	<p>今後の方向性</p> <p>事業所対象のウォーキングチャレンジは、働き盛りの運動習慣定着のため、引き続き年2回実施。アプリを活用した参加コースを新設し、参加事業所の増加を図る。また、市全体でウォーキングに取り組み機運を醸成するため、事業所と合わせ、市民を対象としたウォーキングチャレンジを開催する。楽しみながらウォーキングに取り組みめるよう、アプリを活用する。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
110	にいがた未来ポイント事業	市民や関係者による協働	○健康増進課 ○環境政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	スマートウエルネスシティの推進		
関連行政計画	新潟市健康づくり推進基本計画（第3次）	新潟市地球温暖化対策実行計画（地域推進版）	
事業概要	「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。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	方針検討（方針決定後実施目標の検討）	2021年度での事業終了を決定。ポイント発行は2021年3月末、ポイント交換券発行は2021年6月末までとした。
	2020年度	実施	ポイント発行を実施（発行は2021年3月末で終了）。 事業終了について周知を実施。
	2021年度	実施	6月末までポイント交換のみ実施。 9月末で事業を終了。
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2020年3月末でポイント発行を終了し、ポイント交換券発行は2021年6月末まで、交換券の利用は、2021年9月末で終了。 大きなトラブルなく事業終了できたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	事業終了。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
111	歩行者空間のバリアフリー化	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	道路施設のバリアフリー化		
関連行政計画			
事業概要	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縁石などを積極的に導入する		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	バリアレス縁石の導入	社会実験の実施
	2020年度	バリアレス縁石の導入	社会実験の実施
	2021年度	バリアレス縁石の導入	社会実験の実施
	2022年度	バリアレス縁石の導入：4カ所（2018年度：2カ所）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国土交通省道路局で実施する「道路に関する新たな取り組みの実証実験」において、本市が取り組む「バス停バリアフリーの推進に向けた社会実験」として、2021年度は白山駅前バス停1番線にバリアレス縁石を整備し、バスが実際に乗客を乗せて運行する場合の正着状況の検証と運転士の技術向上に取り組んだことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	社会実験での検証を終え、高架下交通広場へのバリアレス縁石の導入にあわせ、新潟駅南口バス停にバリアレス縁石を本格導入することで、新潟駅バスターミナルにおけるバリアフリー化の効果を最大限に引き出し、バス乗降環境改善の促進を図る。また、引き続きバリアフリー化推進のため、交通結節点である市役所前バス停のバリアレス縁石の整備を行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
112	鉄道駅のバリアフリー化	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	利用者3,000人/日以上であるがバリアフリー未対応の巻駅・越後石山駅については、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/日未満の駅については、引き続きJRにバリアフリー化の要望を行っていく。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	要望実施	要望実施
	2020年度	要望実施	要望実施
	2021年度	要望実施	要望実施
	2022年度	バリアフリー対応駅数:14 駅 (2017年度:13駅)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟県鉄道整備推進協議会を通して利便性向上等に関する要望書を提出するとともに、巻・越後石山駅についてJRと調整を図ったことなどから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き、利用者3,000人/日以上であるがバリアフリー未対応の巻・越後石山駅について要望したうえでJRと調整を図っていく。また、利用者3,000人/日未満の駅についても同様にバリアフリー化の要望を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
113	ノンステップバスの導入	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入推進	区バスへの小型ノンステップバス車両導入 (西区:1台)
	2020年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入推進	区バスへの小型ノンステップバス車両導入 (江南区:1台)
	2021年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入推進	区バスへの小型ノンステップバス車両導入 (東区:2台、江南区:1台)
	2022年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入:70% (2018年度:54%)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	小型ノンステップバス車両を東区バスへ2台及び江南区バス1台導入し公共交通施設のバリアフリー化を推進し、区バスにおける小型バス車両は全てノンステップバスが導入されたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	引き続き、誰もが快適に利用できる交通環境を目指して、小型ノンステップバス車両による区バスの運行を維持する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
114	ユニバーサルデザインタクシーの導入	市民や関係者による協働	○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 都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入	UD車としてジャパントクシー5台導入
	2020年度	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)	UD車としてジャパントクシー48台導入 (11社)
	2021年度	導入	UD車としてジャパントクシー56台導入 (11社)
	2022年度	導入	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	現在の主流となっているタクシー車両のコンフォートは生産が中止され使用年数が過ぎたことから代替の時期となっている。しかし、タクシー業界は新型コロナ禍の厳しい経営状況にあっても高価なUDタクシーへの代替を進めにくい状況となっている。このような状況にあってもタクシー事業者は国土交通省の補助制度を活用して少しずつではあるが着実にUDタクシーの導入を進めている。		
	<p>今後の方向性</p> <p>2022年度は新潟県においてもUDタクシー導入に係る補助制度を設けており、国土交通省の補助と併せての補助が可能となったことからよりUDタクシーの導入が進むものと期待している。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
115	ユニバーサルタクシードライバーの育成	市民や関係者による協働	○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
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	育成	UDドライバー研修を2回開催合計で54名が受講した。
	2020年度	育成 研修受講者：356名 (2020年度) (2018年度：98名)	UD研修に係る助成制度を設けた。(実施回数4回受講者人数99名 新潟市ハイヤータクシー協会実施)
	2021年度	育成	3回80名の運転者に研修を行った。
	2022年度	育成	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	補助によるUDタクシーの導入にあたっては関係する運転者のUD研修が義務づけられていることから、新型コロナ禍の厳しい経営状況にあっても研修が進んでいる。		
	<p>今後の方向性</p> <p>新型コロナ禍の厳しい経営状況にあっても育成研修が進むものと期待している。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
116	区バス車両感染対策	みんなで築き上げる交通戦略	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	区バス車両を換気システムが装備された小型ノンステップバス車両へ入替えるとともに、既存の区バス車両に換気システムを架装することで、安心して区バスを利用できる環境を整える。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	—	—
	2020年度	車両の入れ替え	換気システムを装備した区バス車両への入替えの発注(3台) 既存区バス車両への換気システム架装の発注(6台)
	2021年度	車両の入れ替え	換気システムを装備した区バス車両への入替え(3台) 既存区バス車両への換気システム架装の実施(6台)
	2022年度	—	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	換気システムを装備した区バス車両の入替え3台(東区2台、江南区1台)及び既存区バス車両への換気システムの架装6台(江南区1台、西区2台、南区2台、西蒲区1台)を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 誰もが快適に安心して利用できる交通環境の整備推進を図るため、引き続き、区バスへの換気システムを架装した小型ノンステップバス車両導入を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
117	【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	市民や関係者による協働	ICT政策課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運用	新バスシステム情報サイト運用 Niigata city Wi-Fiの運用
	2020年度	運用	新バスシステム情報サイトの運用および多言語化(英・中・韓) Niigata city Wi-Fiの運用
	2021年度	運用	新バスシステム情報サイトの運用および視覚障がい者対応 Niigata city Wi-Fiの運用
	2022年度	新バスシステム情報サイト運用、多言語化：3言語以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイト及び公共交通機関等における、Niigata city Wi-Fiの安定的な運用ができた。 また、新バスシステム情報サイトの視覚障がい者対応が完了したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 Niigata city Wi-Fiについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、新潟駅直下バスターミナル供用開始に向け、Wi-Fi環境の充実について関係者と検討を進める。 新バスシステム情報サイトについても引き続き安定的な運用を行い、公共交通のサービスレベル向上に努める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
118	【再掲】 住民バス運行支援や社会実験の実施	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 各区生活交通改善プラン	移動しやすいまちづくり基本計画	
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	「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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	小型ノンステップバス導入（しも町循環バスにこここ号（中央区）） 住民バス社会実験の継続
	2020年度	実施	住民バス社会実験の継続
	2021年度	実施	住民バス社会実験の継続
	2022年度	実施 区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルス感染症の影響に伴う地元負担額の一部補助を行ったほか、住民組織への助言や支援等を行いながら、住民バス社会実験を継続することができたため年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 取支率低下による費用負担が増加する路線がある一方で、財政負担の軽減も求められていることから、住民バス補助金制度の見直しを行うとともに、利用促進に向けた新たな取り組みを検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
119	【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）	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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を支援する。		
基本方針 成果指標	「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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2020年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2021年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2022年度	住民バス団体の立ち上げ	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	住民バスを運営している10の住民団体に対し運営支援を行い、特に社会実験中である3団体に対しては、社会実験の実施にあたり、助言や意見交換を行うなどの運営支援を行ったことから、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 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、引き続き、地域主導の地域交通の維持・拡充の支援を継続する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
120	【再掲】交通事業者、地域との連携（バス路線網検討）	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2020年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2021年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2022年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区において、地域公共交通検討会議を実施し、2019年度に策定した生活交通改善プランについて交通事業者や地域住民と進捗状況の確認や意見交換をすることで、策定した計画の進捗管理を行い、地域の実情に合った地域交通網の形成を図ったため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>策定した計画の評価を実施するにあたり、交通事業者や地域住民からの意見を聴取する機会を設けることで、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
121	【再掲】つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	市民や関係者による協働	○江南区地域総務課 都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議を3回開催した。
	2020年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議を1回開催した。
	2021年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議の開催（1回）
	2022年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	交通事業者や地域団体、関係機関が集まり、これまでの取り組みの状況や各地域・事業者の課題、今後の取り組みの方向性を共有・議論できたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き、交通事業者や地域団体、関係機関などと意見交換する場を設け、相互の理解、連携強化を図るほか、「江南区の一マイカー運動」を実施し、公共交通の利用促進に努める。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
122	自動運転技術、次世代自動車の導入支援	市民や関係者による協働	環境政策課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑯民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	自動運転技術、次世代自動車の導入支援		
関連行政計画			
事業概要	環境に優しいバス、タクシーなどの導入を促進するほか、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、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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援	小型燃料電池バス導入検討会議へ出席
	2020年度	導入支援	小型燃料電池バス導入検討会議へ出席
	2021年度	導入支援	小型燃料電池バス導入検討会議へ出席
	2022年度	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)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	水素社会の実現に向け、新潟県で取り組んでいる水素ステーションの整備や燃料電池自動車 (FCV) 等の普及促進に関連し、水素の普及啓発、利用拡大に効果が大きいと考えられる燃料電池バスの小型化への製造可能性を検討するための協議会に出席し、小型燃料電池バスの導入の可能性について協議・検討を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの社会問題が継続していくと予想されるなか、引き続き、環境に優しいバス、タクシーなどの導入のほか、自動運転技術に関連した社会実験の誘致や導入の支援を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
123	新たなシェアサイクル、カーシェアの導入支援	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑯民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	自動運転技術、次世代自動車の導入支援		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援	民間事業者との意見交換会を実施
	2020年度	導入支援	民間事業者との意見交換会を実施
	2021年度	導入支援	2022年度事業スタートに向けた予算化
	2022年度	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)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	まちなかの回遊性向上やラストワンマイルの確保 (公共交通の補完) などを目的に、クレジットカードなどのキャッシュレス決済により、無人管理型のポート間で自由に貸出/返却を行うことができる「シェアサイクル」について、公設民営方式として2022年度から開始するために事業予算化することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2022年度9月からの事業開始に向け、運営事業者と体制を整えるとともに、事業開始後は利用状況を分析しながら、ポートの位置や価格設定などについて改善・検討を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
124	【新規】パーソナルモビリティの導入	みんなで築き上げる交通戦略	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	自動運転技術、次世代自動車の導入支援		
関連行政計画	新潟市地域公共交通網形成計画		
事業概要	まちなかにおけるラストワンマイルの移動手段として、近距離モビリティの需要の概況と、その特性を把握し、かつ運営に係る課題の概要を確認することで、今後の本格実施に向けた調査検討を含む方向性を明らかにしていくことを目的に、電動小型車イス「WHILL」の実証実験を行う。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	—	—
	2020年度	—	—
	2021年度	実証実験実施	古町、万代島の2エリアにおいて、実証実験を実施 (実施機関：10月18日～11月14日)
	2022年度	実証実験実施(拡大検討)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	実証実験では、2エリアで合計100名の利用があり、概ねの移動圏域や利用者意見などを確認することができた。利用者アンケートより、エリア拡大の希望が多数あったほか、約6割の方から有料で運用された場合でも利用したいなどの意向を確認することができた。以上より、本格導入に向けた需要の概況を確認することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> アンケートでは好意的な意見が多かった一方で、これは実験に参加した方(100名)に限定した意見であり、広い市民の一般的意見であるとは言えない。また、協力事業者からは、「1ヶ月では判断が難しい、どのような方がどのような使い方をするのか需要整理が必要」といった運用経験に基づく意見もいただいており、本格運用に向けては、今回の実験結果を基にさらに実証を積み重ね、より多くのデータを蓄積・検証しつつ、対象需要を絞り込むなど継続的に分析を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
125	交通関連ビッグデータの活用	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	ICT技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	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ただけるように、事業者の協力を得ながら取り組む。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援	民間事業者によるMaaSアプリなどの実証実験データの収集
	2020年度	導入支援	民間事業者によるビッグデータ分析などの実証実験への支援
	2021年度	導入支援	民間事業者によるビッグデータ分析などの実証実験への支援
	2022年度	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)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	過年度に引き続き、都心部の魅力向上を目的としたまちづくりに資するビッグデータの収集・分析・連携を図る実証実験が民間事業者主体で行われたことから、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 民間事業者がチャレンジする新たな取り組みについては、本市が抱える交通課題の解決に繋がる可能性があり、こうした取り組みに対して引き続き支援を行いながら、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ただけるよう、事業者の協力を得ながら取り組みを進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
126	ASV（先進安全自動車） タクシーの導入	市民や関係者による協働	○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
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	I C T 技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	「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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入	ASV車(UD車)の導入台数を5台を計上
	2020年度	導入 ASV対応車両 数:115台(2020年度) (2018年度:29台)	ASV車(UD車)の導入済台数48台を計上
	2021年度	導入	3社で9台が導入された。(UDタクシー と同数を計上)
	2022年度	導入	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナ禍の厳しい経営状況にあっても導入が進んでいる。		
	今後の方向性		
	国の導入補助のほか、新潟県でも初めて導入補助を設けておりより導入が促進されるものと期待している。しかし、半導体の搬入の遅れから自動車の生産が滞っており年度内の自動車の導入が無い可能性があると懸念している。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書
 基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
127	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	市民や関係者による協働	○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
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	I C T 技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	「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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	普及	国のキャッシュレス化の方針もありクレジットカード、電子マネー等による決済機能を持ったタクシーへが大幅に増加した。
	2020年度	導入 アプリ配車対応車両 数:511台(2020年度) (2018年度:256台)	国の補助制度を活用し導入を推進（導入済実績 16社561台）
	2021年度	普及	8社で271両に導入された。
	2022年度	普及	
	年度別評価	年度別評価の要因	
○	新潟県内においてもキャッシュレス化、アプリ配車等が急速にすすんでいる。この関係もあり導入が促進された。		
	今後の方向性		
	国の補助制度が充実された関係もあり22年度も大きく導入が進むものと期待している。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
128	新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の開催	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	ICT技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	(仮称)新潟市スマートシティ協議会、にいがた都市交通戦略推進会議と連携しながら、民間事業者が実施する実証実験結果を活用し、交通事業者や経済団体などからの参画も募り、本市にふさわしいMaaSのあり方を議論する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	会議開催：1回/年	交通事業者など関係者との連絡調整会議において議論を実施
	2020年度	会議開催：1回/年	交通事業者など関係者との連絡調整会議において議論を実施
	2021年度	会議開催：1回/年	交通事業者など関係者との連絡調整会議において議論を実施
	2022年度	会議開催：1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	過年度に引き続き、2021年度も民間事業者が都心部のまちづくりに資するビッグデータの利活用について実証実験が実施されたが、本市にふさわしいMaaSのあり方を検討する会議の開催までは至らなかったため、年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 各交通事業者が実施する取り組みの検証結果なども参考しながら、本市にふさわしいMaaSを含む新たな新たなモビリティサービスを議論する会議の開催に向けた準備を進めていきたい。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
129	区バス等キャッシュレス決済導入	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	区バス等へ向けたキャッシュレス決済システムの開発・導入		
関連行政計画			
事業概要	区バス等の利便性向上のため、利用者の決済手段の選択肢として、既存のキャッシュレス決済システム導入のほか、民間のシステム開発会社と共同で新たなキャッシュレス決済システムを開発・導入する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	-	-
	2020年度	システム導入	らくチケ：秋葉区バス、南区バス（まちなか循環ルート）、新潟市観光循環バス PayPay：北区バス、西蒲区バス
	2021年度	サービス継続	らくチケ：秋葉区バス、南区バス（全ルート）、新潟市観光循環バス PayPay：北区バス、西蒲区バス
	2022年度	サービス継続	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	キャッシュレス決済システムの導入により、利用者が選択できる決済手段が増えたことで、公共交通の利便性が向上した。また、2022年1月から南区バスにおいてキャッシュレス決済を全ルートに拡充しさらなる利便性の向上に努めた。利便性の向上は、間接的に運行事業者への支援にも繋がるため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 新型コロナウイルス感染症の影響による交通事業者への影響を注視しながら、必要なシステム改修を検討していくとともに、事業効果を検証し、公共交通のさらなる利便性向上を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019~2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和4年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
130	タクシー事業者デリバリーサービス補助	市民や関係者による協働	都市交通政策課 各タクシー事業者
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	コロナ禍における公共交通支援		
関連行政計画			
事業概要	公共交通を確保維持しつつ、経済を活性化する取り組みとして、飲食店のデリバリーサービスを実施するタクシー事業者に対し、経費の一部を補助する。		
基本方針 成果指標	「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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	—	—
	2020年度	補助支援の実施	9社に対し補助支援を実施
	2021年度	2020年度 事業終了	
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		