

新潟市地域公共交通網形成計画 (案)

新 潟 市
●●年●月

◆目次

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.1
2. 公共交通に関する現況把握・・・・・・・・・・・・P.4
3. 上位関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・P.27
4. 市民ニーズの把握・・・・・・・・・・・・・・P.31
5. 持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題の把握・・P.37
6. 新潟市地域公共交通網形成計画の目標・・・・・・・・P.38
7. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の
活性化及び再生の推進に関する基本的な方針・・・・・・・・P.39
7. 新潟市地域公共交通網形成計画の成果指標・・・・・・・・P.45
8. 目標を達成するために行う事業・・・・・・・・・・P.48
9. 計画の達成状況の評価・・・・・・・・・・・・・・P.52

1. はじめに

(1) 背景と目的

本市の公共交通については、2008年に策定した交通施策の基本方針を示した「にいがた交通戦略プラン」等にもとづき、BRT・新バスシステムの導入、区バス・住民バスの拡充等の施策に取り組んできました。

これらの施策については一定の成果を挙げつつあるものの、少子・超高齢化の進展や都市間競争の激化等、本市を取り巻く環境は厳しい現状です。

国においては、都市全体を見渡しながらか、住宅や都市機能に関する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じる「コンパクトプラスネットワーク」の考え方が示され、「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」とが一体となってまちづくりを推進していくことが必要とされています。

また、2014年11月には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）が施行され、「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになりました。

また、地域公共交通網形成計画では、国の交通政策基本法の基本原則に則るとともに、地方公共交通団体が中心となり、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ています。

本市は立地適正化計画を2017年3月に策定しており、「コンパクトプラスネットワーク」の考え方に則り、**持続可能な地域公共交通網を形成するための「地域公共交通網形成計画」**を市民並びに関係機関と協働で策定します。

本計画は、このような状況に鑑み、市全体の公共交通に関する整備・利用促進等を進めるものです。

●年●月

(2) 計画の位置づけ

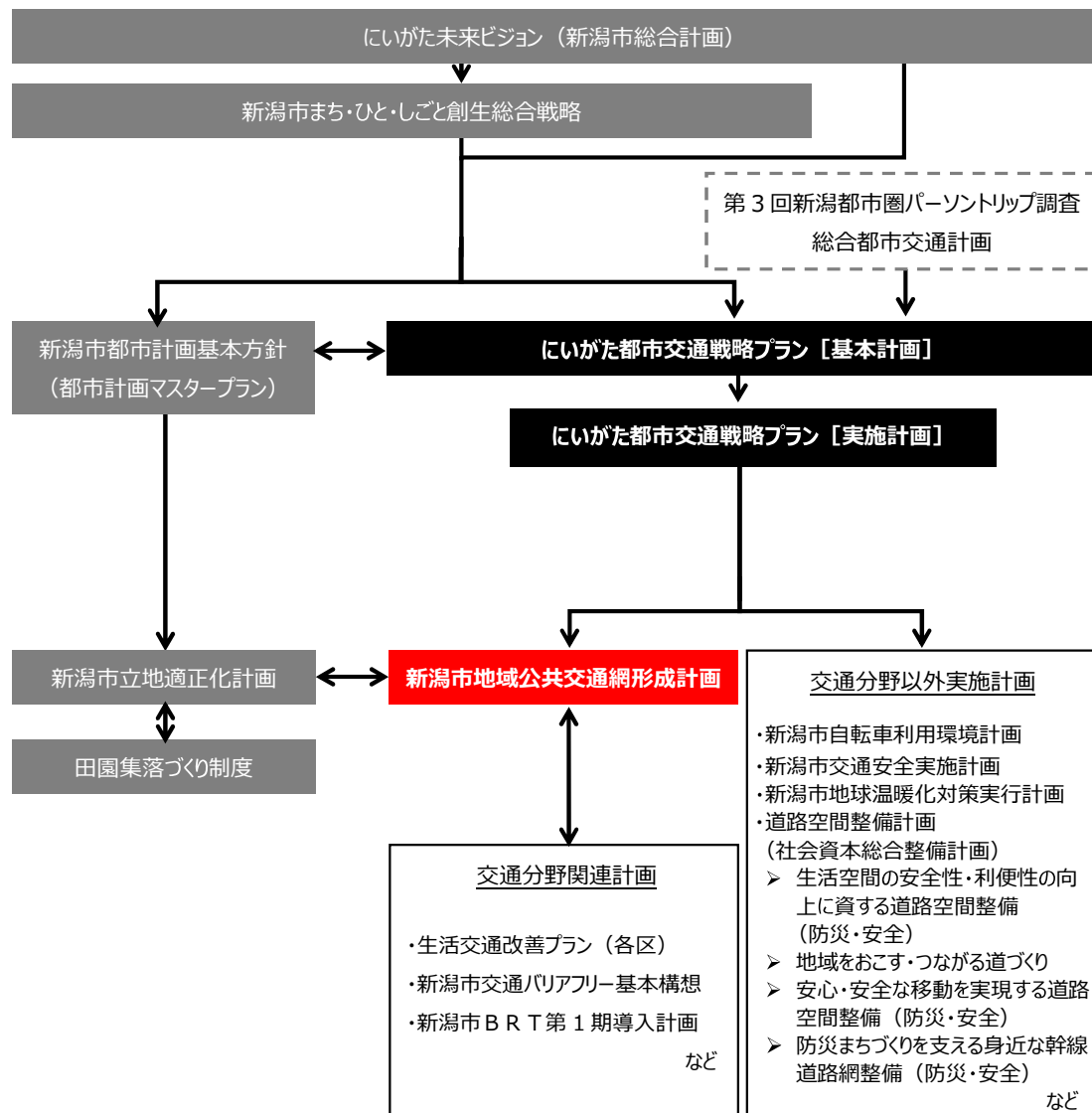
◆新潟都市圏や本市の上位関連計画との関係

本計画の作成に当たっては、本市の交通施策の基本的な方向性を示した「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を上位計画とし、本市の公共交通に関して、4年間で取り組む施策等を定めることとしております。

なお、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」は、新潟都市圏の概ね10年間の総合交通体系の方向性を示した「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査に基づく総合交通計画」、本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」等を上位関連計画としているため、それらの計画と本計画も整合が図られることとなります。

さらに、「立地適正化計画」と一体となってまちづくりを推進することから、整合を図りつつ策定します。

本計画は、「交通政策基本法」の基本理念に則り、一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に定める、地域公共交通網形成計画として策定するものです。



(3) 計画の区域

新潟市全域とします。

(4) 計画の対象期間

本市の最上位計画である「にいがた未来ビジョン」と整合を図るため、2019年度から2022年度までの4年間とします。

「にいがた都市交通戦略プラン」と「新潟市地域公共交通網形成計画」の関係

にいがた都市交通戦略プラン（10年間）

目的：概ね10年間で本市が目指す姿の実現に向けた取り組みを市民の皆さまと共有し、協働でまちづくりを進めるため、新たな交通施策の基本的な方針を定めること。

目標：県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

新潟市地域公共交通網形成計画（4年間）

目的：にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]の公共交通分野について、概ね10年間で本市が目指す姿の実現に向けた取り組みのうち、持続可能な公共交通ネットワークを形成するための4年間の取り組みについて、基本的な方針と目標を示すこと。

目標：持続可能な公共交通ネットワークの形成



2. 公共交通に関する現況把握

ここでは、現況の公共交通ネットワークを示したうえで、公共交通に関する現況を把握します。

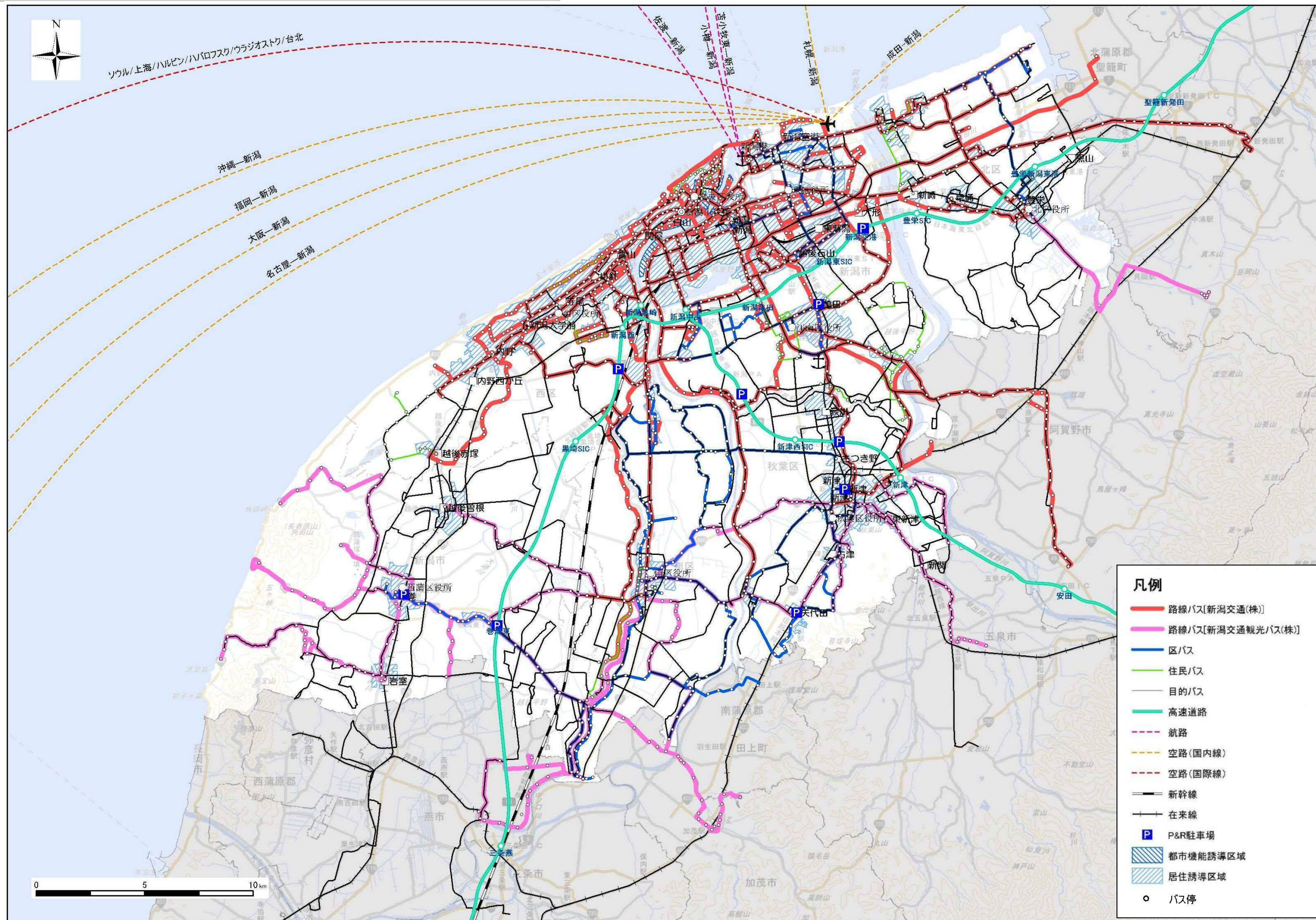
① 公共交通ネットワークの現況

公共交通ネットワークは一定のレベルで整備されていますが、目的バスとの重複した路線の統合などの最適化や、広域交通と二次交通の連携などが求められます。

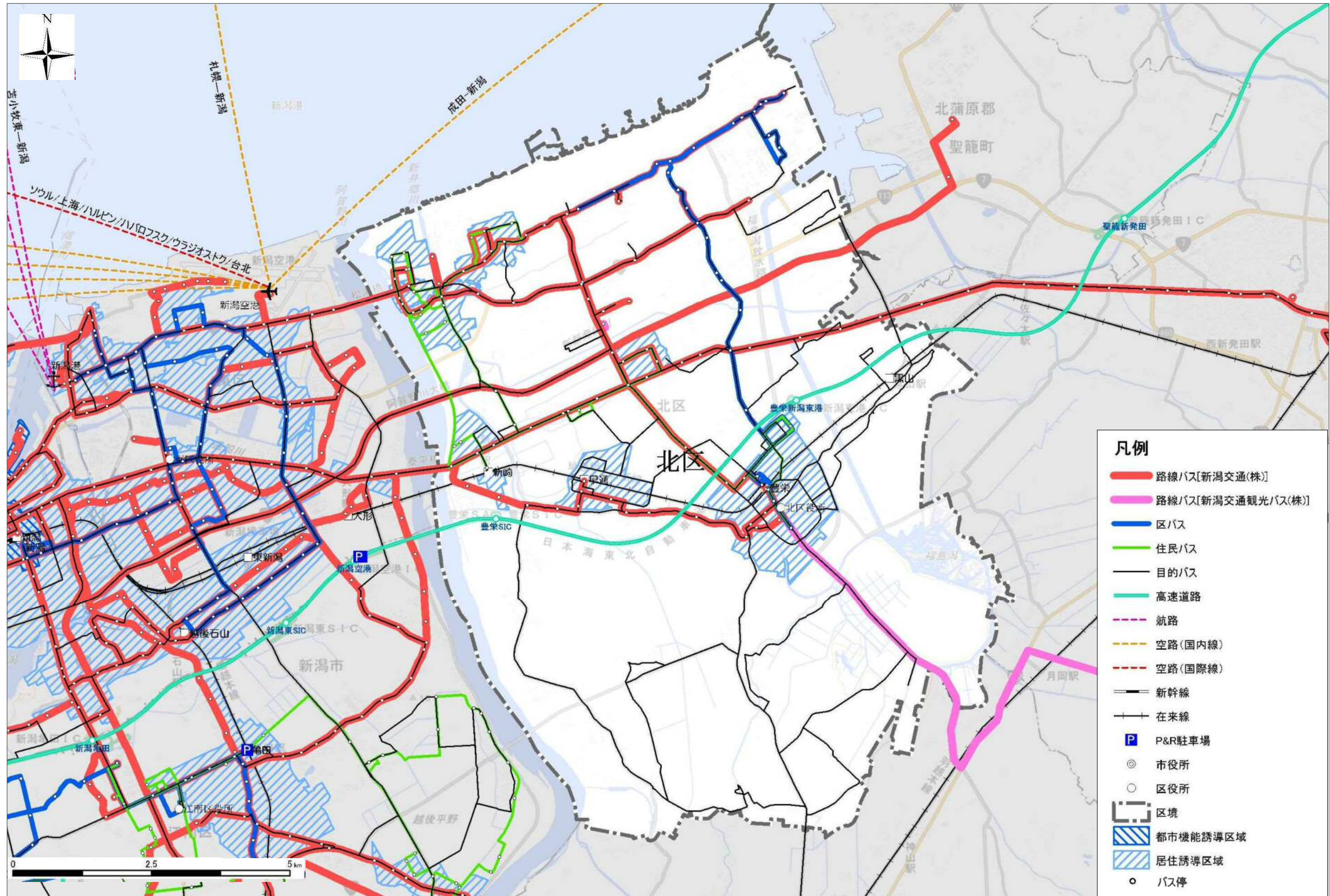
- 鉄道及び路線バスのネットワークは、中央区を中心に、放射状に鉄道・バス路線網が張り巡らされており、民間事業者による公共交通が運行していない地域では、路線バスを補完するように区バス、住民バスが運行されています。
- また、学校施設への送迎を目的としたスクールバスや介護施設等が運行する福祉バスなどの目的バスは、市内各地で運行されています。
- さらに、国際拠点港湾である新潟港と国際空路をもつ新潟空港のほか、上越新幹線や北陸道・磐越道・日沿道などの充実した交通ネットワークを有しています。
- 目的バスについては、路線バスや区バス・住民バスと重複した路線との統合など、効率化に向けた検討が求められますが、目的バスの多くは定時定路線でないことから、利用形態を十分に調査したうえでの検討が必要です。
- 充実した交通ネットワークを有していますが、今後は二次交通とのさらなる連携が求められます。

①公共交通ネットワークの現況

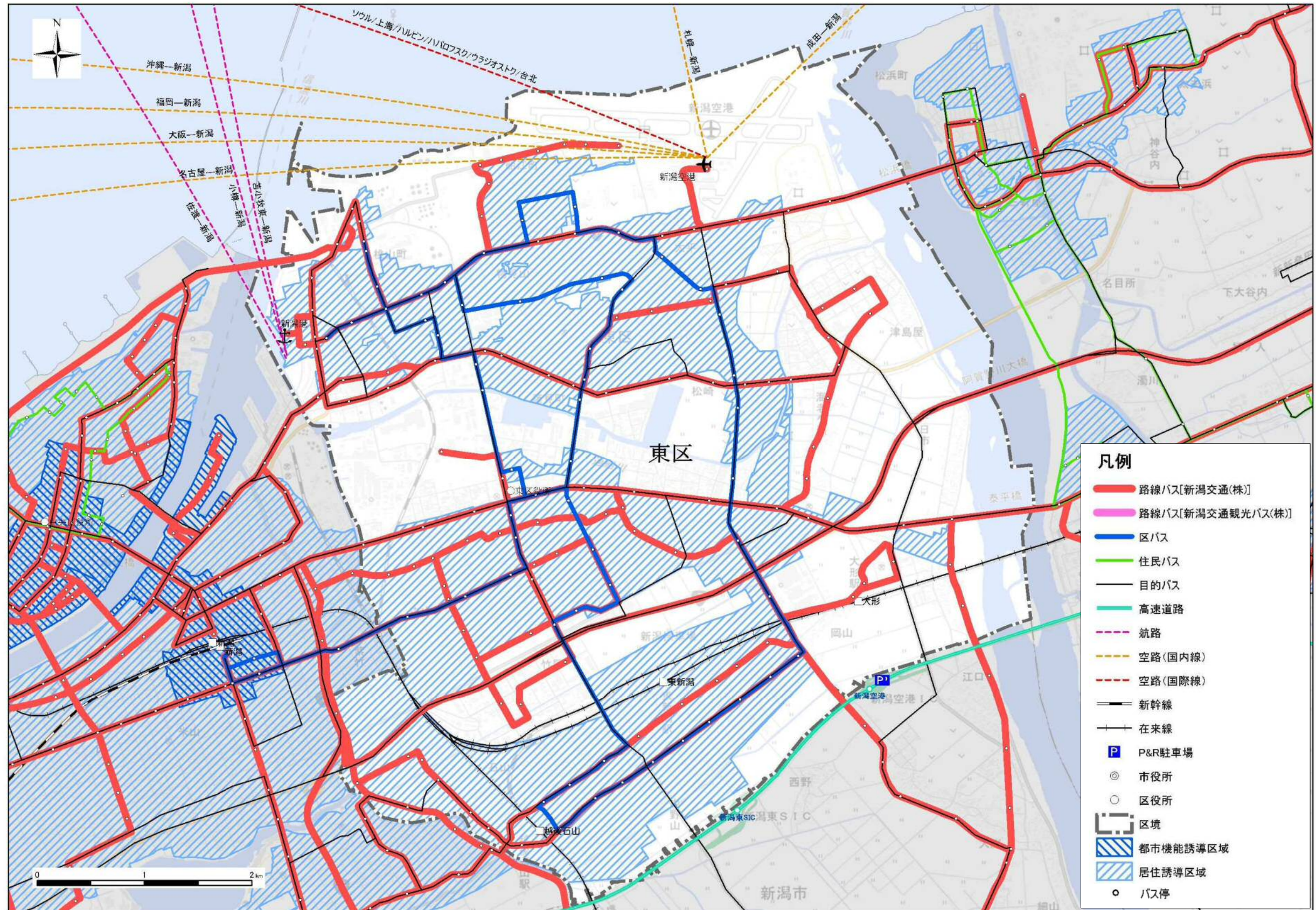
(i)新潟市全域



①公共交通ネットワークの現況
 (ii)北区



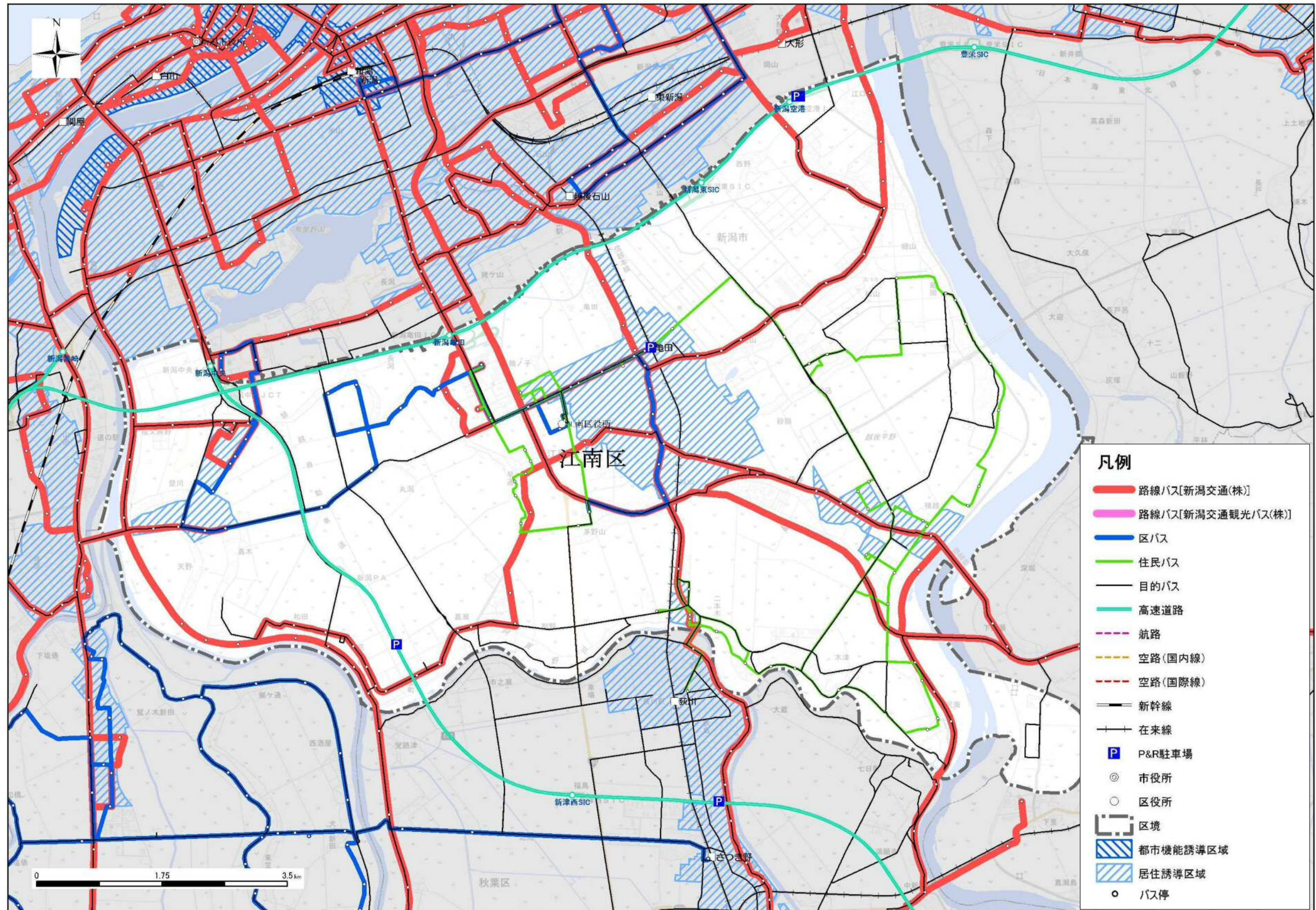
①公共交通ネットワークの現況
(iii)東区



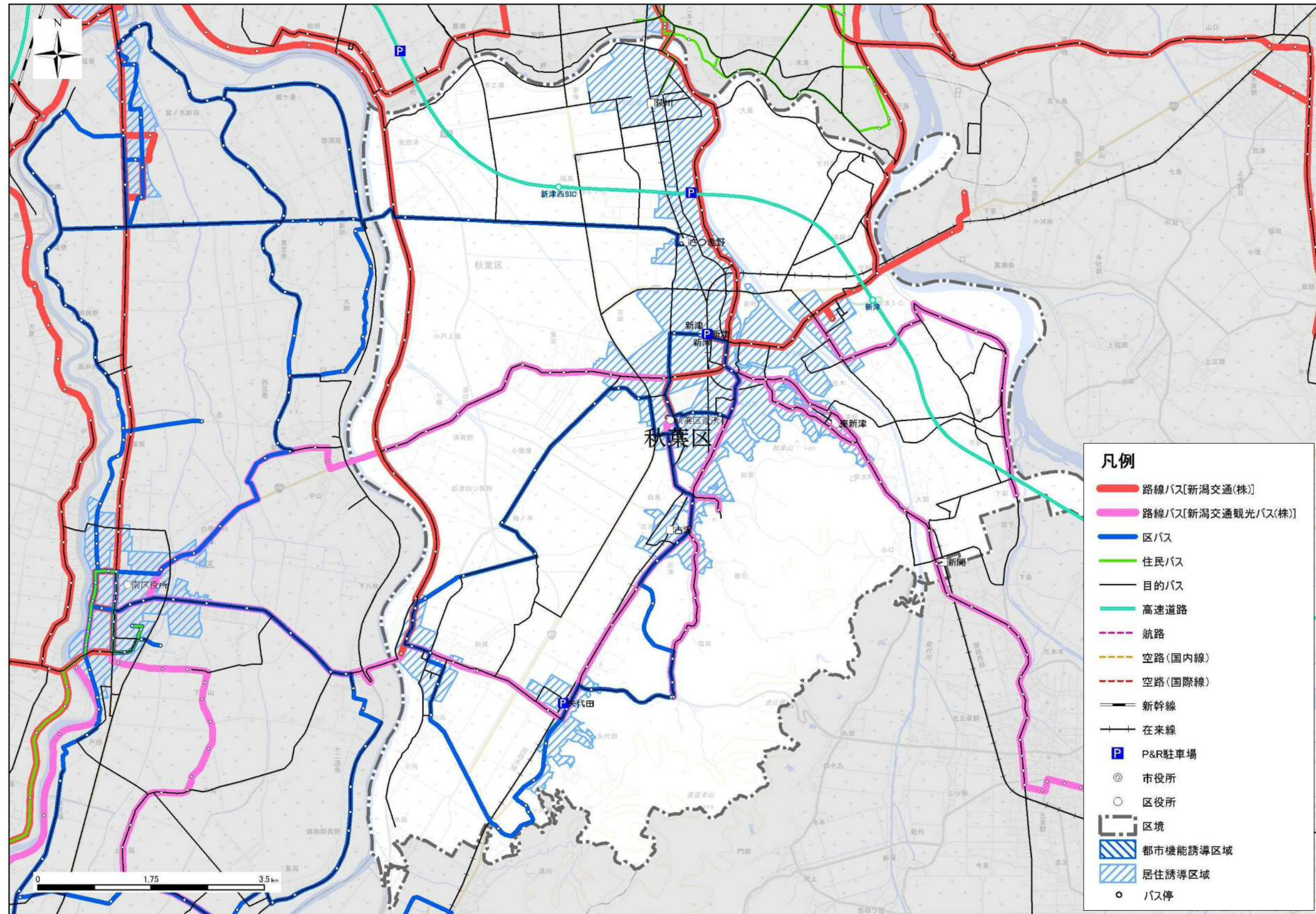
①公共交通ネットワークの現況
(iv)中央区



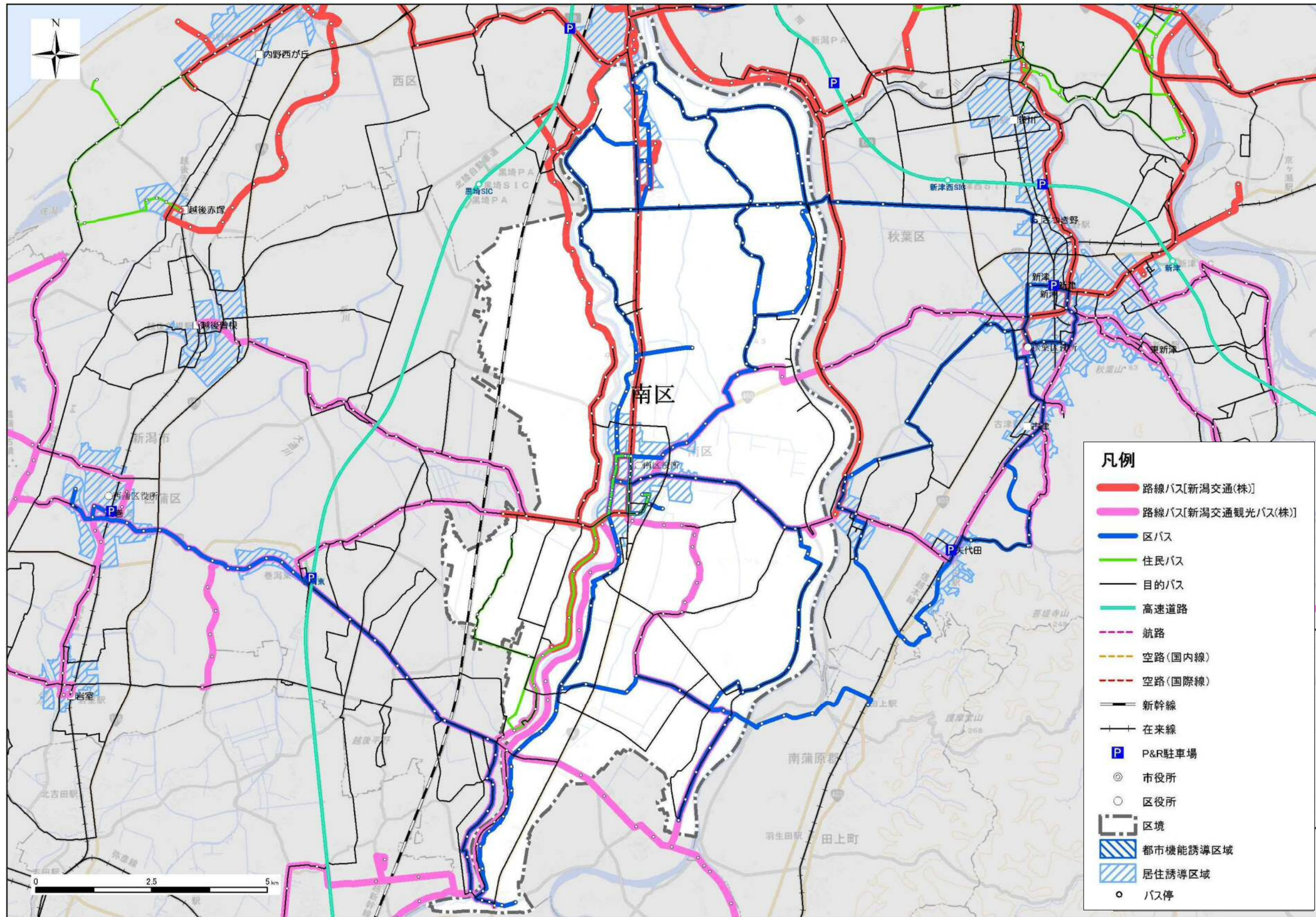
①公共交通ネットワークの現況
(v) 江南区



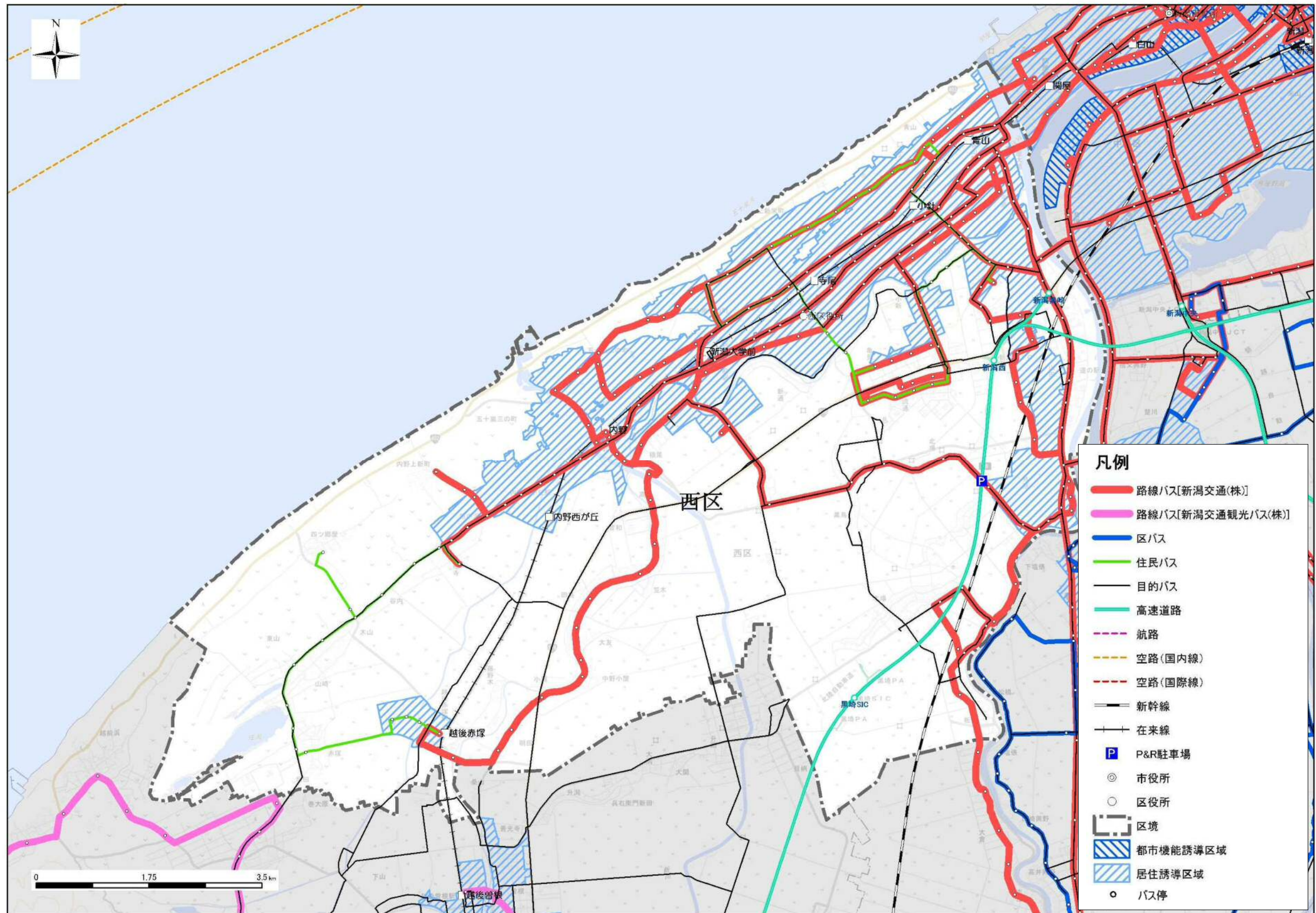
①公共交通ネットワークの現況
(vi) 秋葉区



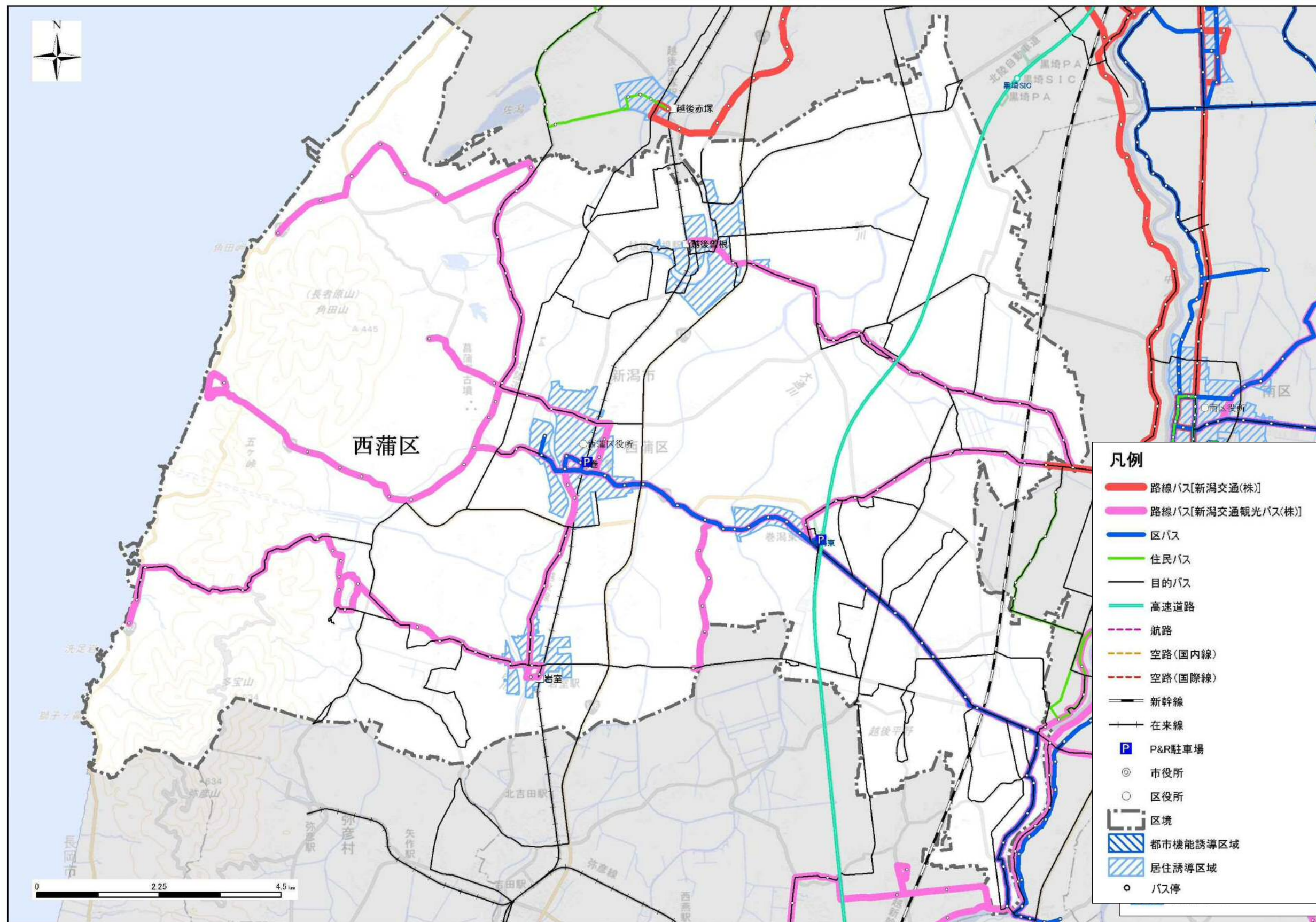
①公共交通ネットワークの現況
 (vii)南区



① 公共交通ネットワークの現況
(viii) 西区



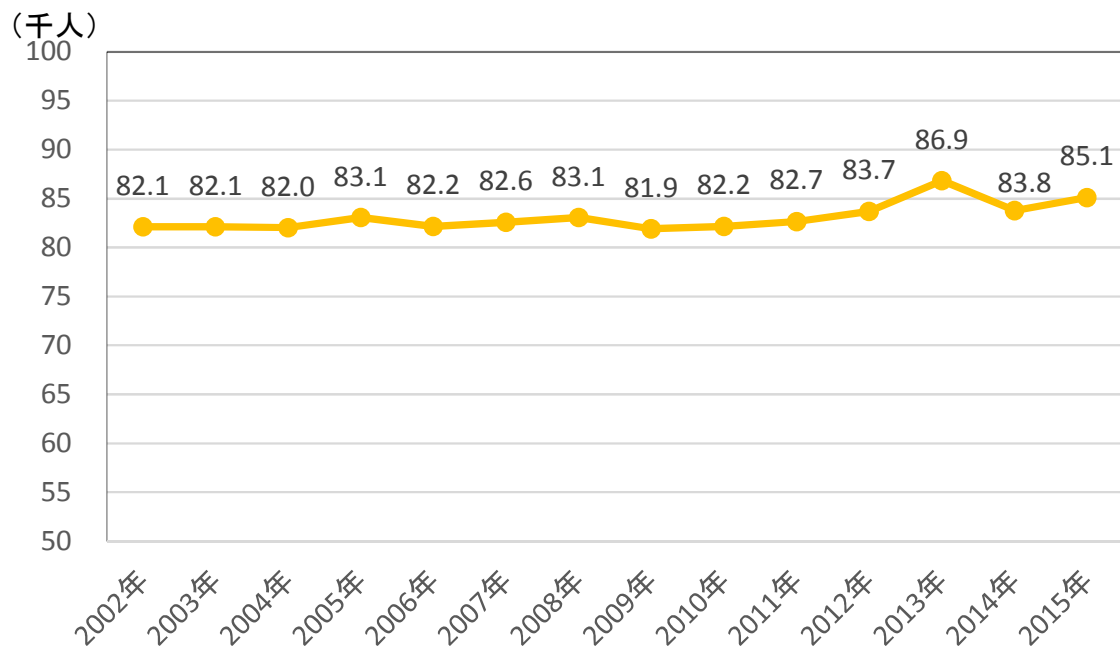
①公共交通ネットワークの現況
 (ix)西蒲区



②利用者推移

(i) 鉄道

- 鉄道の乗車人員数は概ね横ばいであり、2015年度には1日当たり約8万5千人となっています



※ 乗車人員のみとし降車人員は含まれない(上越新幹線乗車員数含)
 ※ 無人駅は計上しない

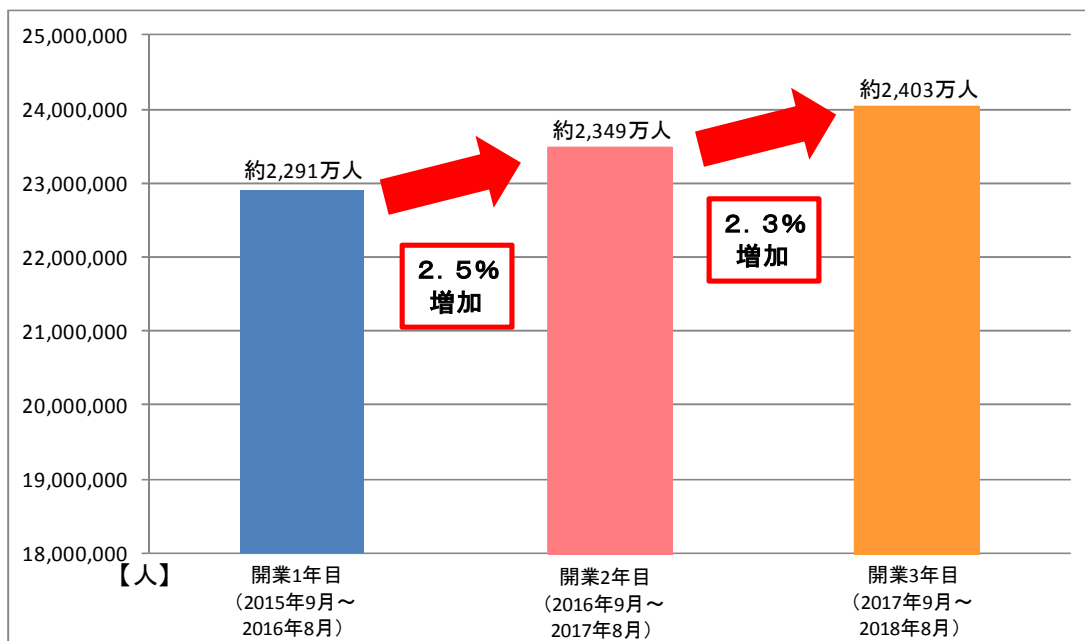
(出典： JR 東日本ホームページをもとに作成)

図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移(1日当たり)

②利用者推移

(ii) 路線バス

- バス利用者数は減少傾向であったものの、BRT・新バスシステム開業後は下げ止まりとなり、開業前後1年間の比較で0.8%、開業1年目と2年目の比較で2.5%、開業2年目と3年目の比較で2.3%の増加となっています。



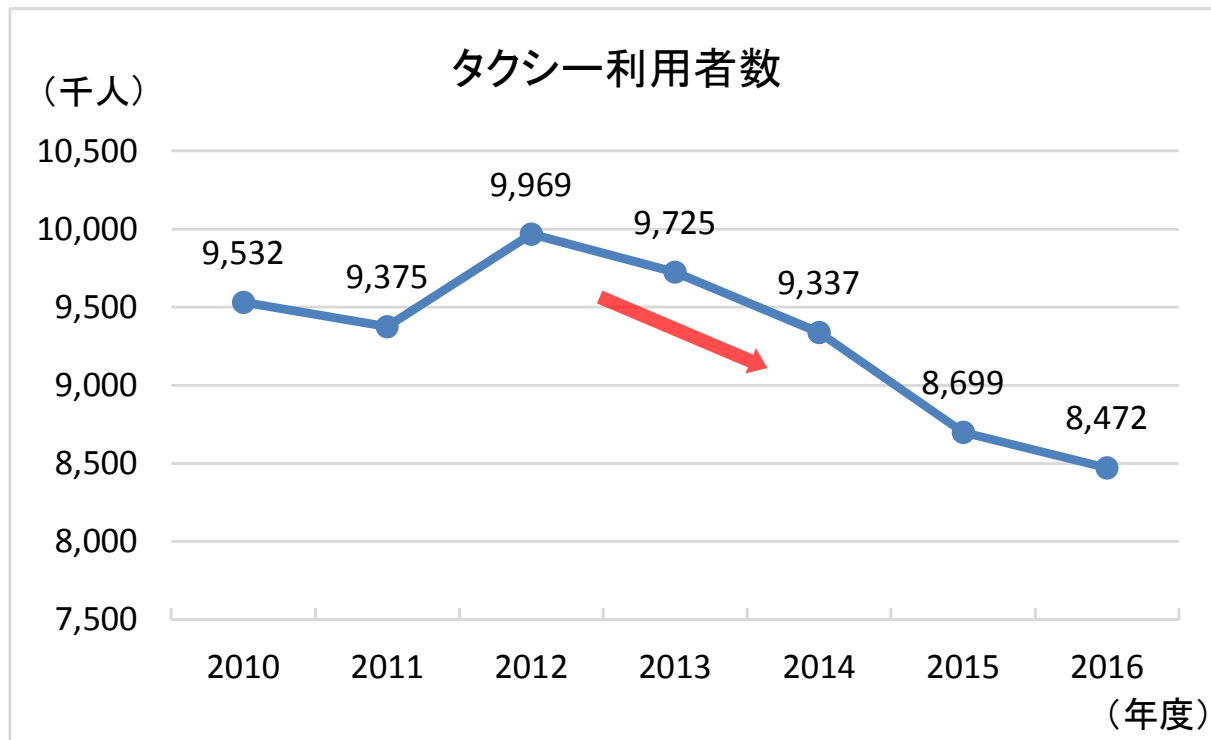
(出典：新潟交通ホームページをもとに作成)

図 バス利用者数の推移

②利用者推移

(iii) タクシー

▶ タクシー利用者数は減少傾向にあり（※）、2016年度では847万人程度です。



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

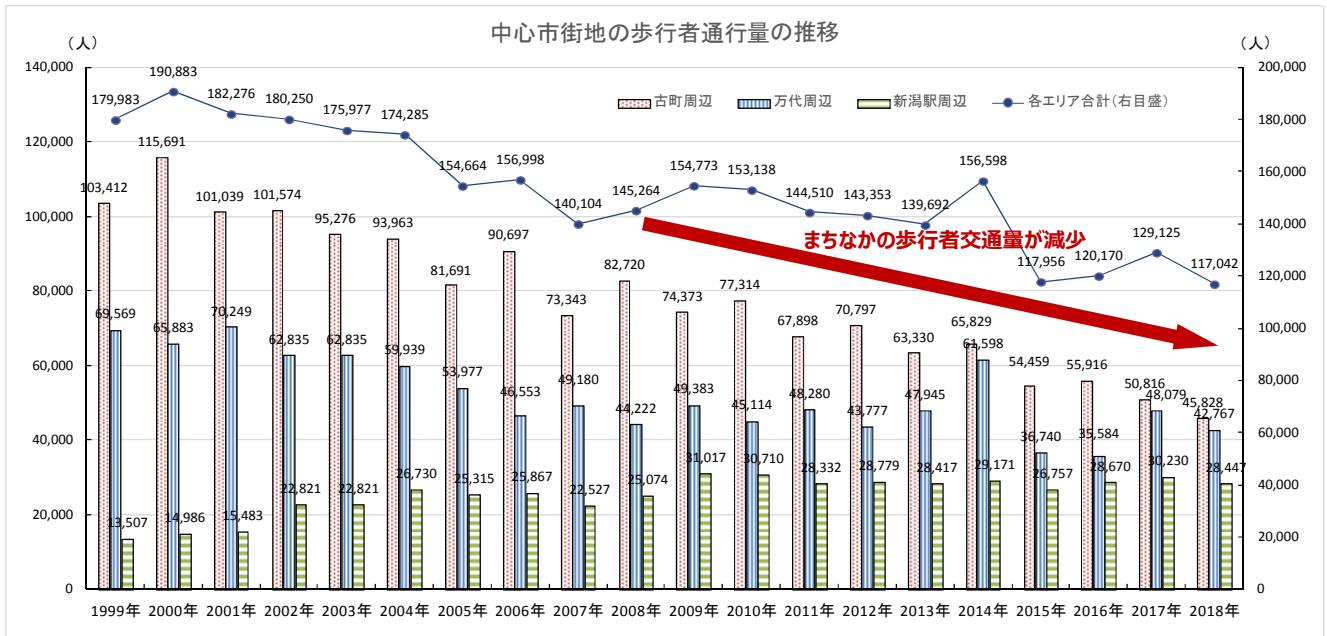
（出典：新潟市統計書をもとに作成）

図 タクシー利用者数の推移

②利用者推移

(iv) まちなかの歩行者交通量

- 中心市街地の歩行者通行量をみると、10年前から新潟駅周辺は横ばい、万代周辺はやや増加傾向、古町周辺は減少傾向で推移しています。また、各エリアの合計値でみると2000年のピーク時の約6割まで減少しています。



出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」を作成

※ 各地区については、以下の地点の累計値とする。

古町周辺：「波多野時計店前」、「国際映像メディア専門学校実習棟前」、「北越銀行（古町支店前）」、

「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJ つばさ証券前）」、「NEXT21 前」、「ヤマシタ新潟古町店前(旧大和前)」、

「堤薬店前」、「新潟市旅館協同組合前」、「中央ビルディング前（小原小路）(旧ウィズビル前)」、「パンナイ前」

万代周辺：「ラブラ万代前（旧ダイエー前）」、「伊勢丹前（※2017年からは「ガルバトン通（ラブラ2前）」を代替地点として計上）」、

「万代センター第二駐車場2F連絡路」

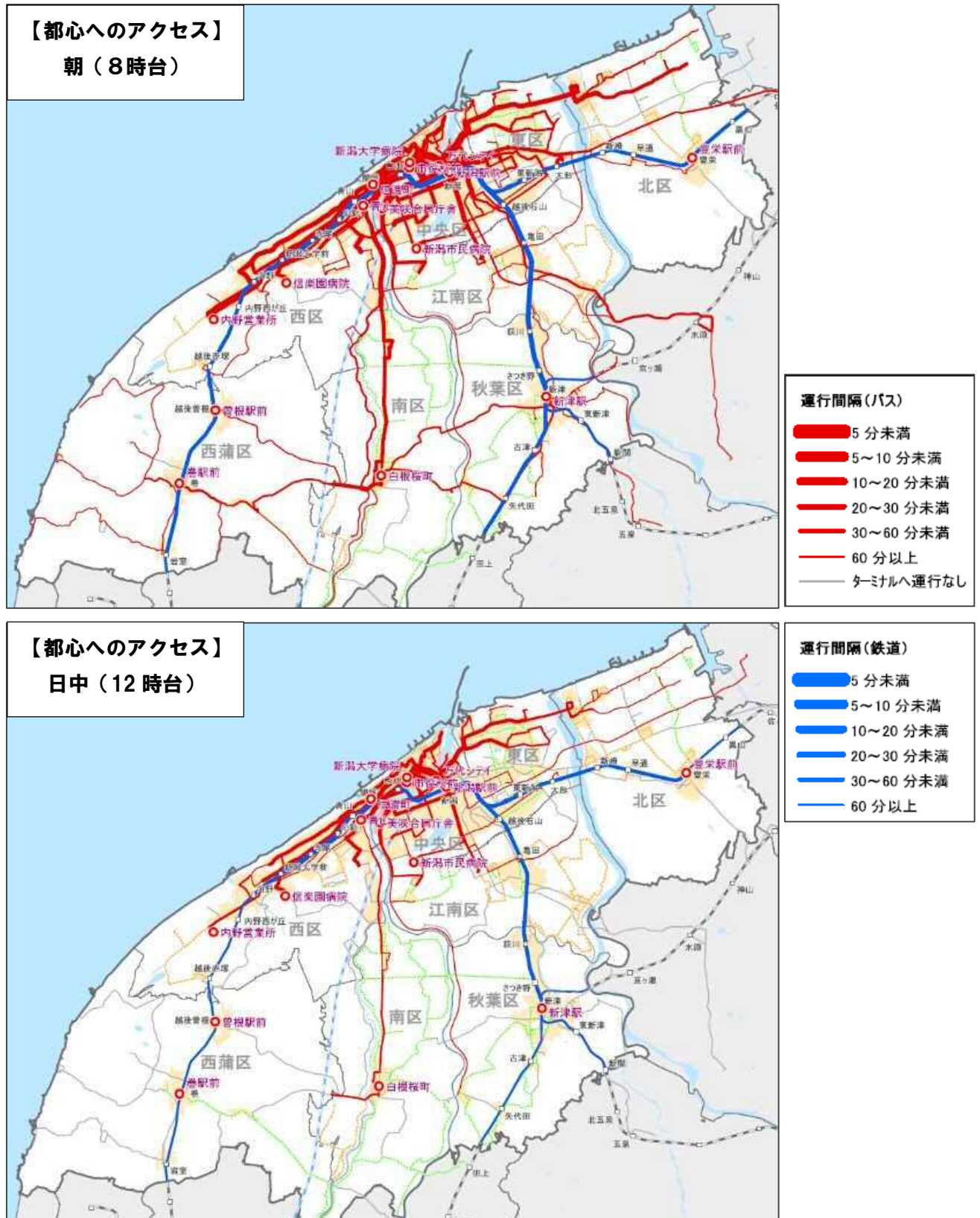
新潟駅周辺：「東急イン前（ラマダホテル前）」、「マルタケビル・クスリのコダマ前」、「プラーカ3前交差点新潟県ビル管理前」、

「大原簿記学校前」

図 中心市街地の歩行者通行量の推移

③運行間隔

- 特に中央区や西区、東区において、高い頻度で鉄道及びバスが運行されています。
- 朝と日中の運行本数を比較すると、バスは西区や北区、鉄道は西蒲区の路線で特に差があり、日中の運行本数が少ない状況です。



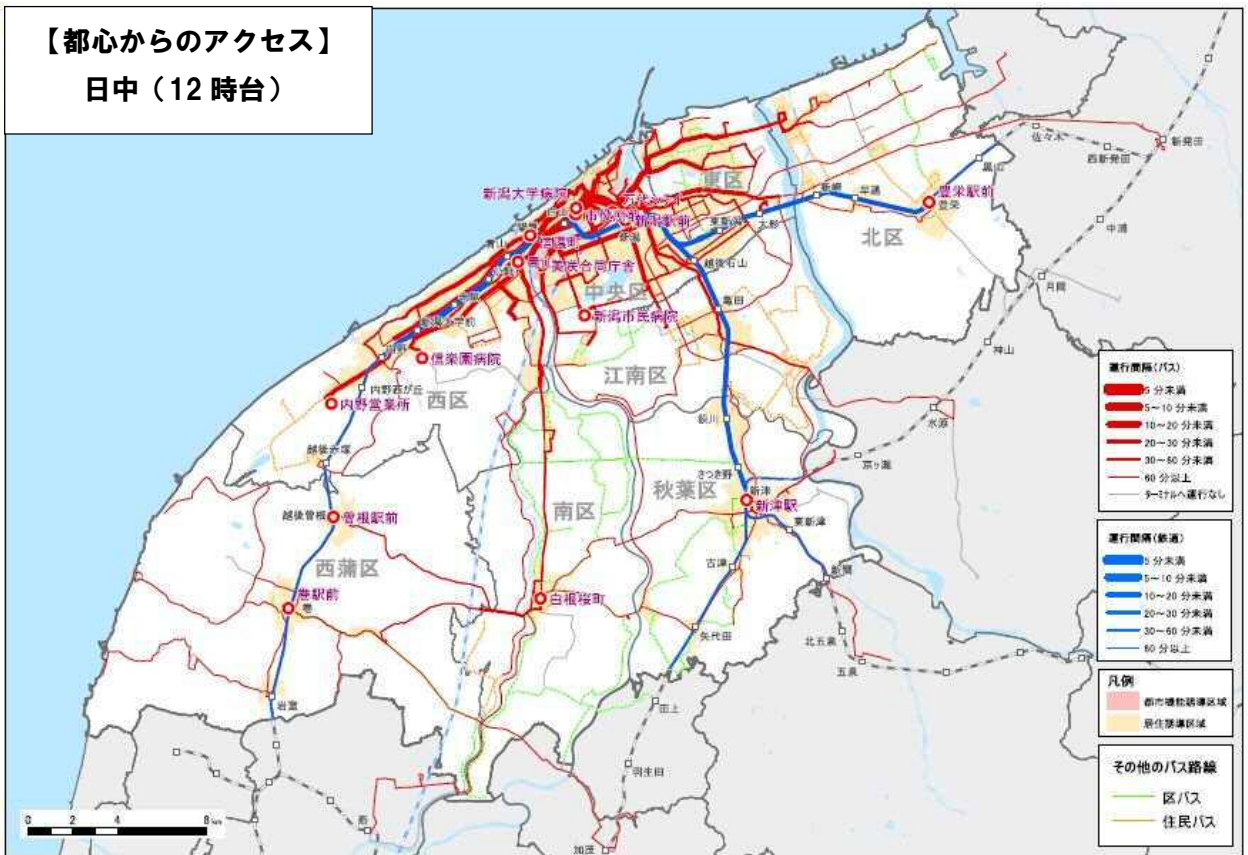
（出典：JR 東日本、新潟交通株式会社ホームページをもとに作成（2017年時点））

図 朝と日中の路線バス運行間隔（都心へのアクセス）

【都心からのアクセス】
朝（8時台）



【都心からのアクセス】
日中（12時台）



(出典：JR 東日本、新潟交通株式会社ホームページをもとに作成（2017年時点）)

図 朝と日中の路線バス運行間隔（都心からのアクセス）

④ 定時性と終発時刻

(i) 路線バスの定時性

➤ 南区や江南区の一部では、朝時間帯におけるバスの定時性が低い状況です。



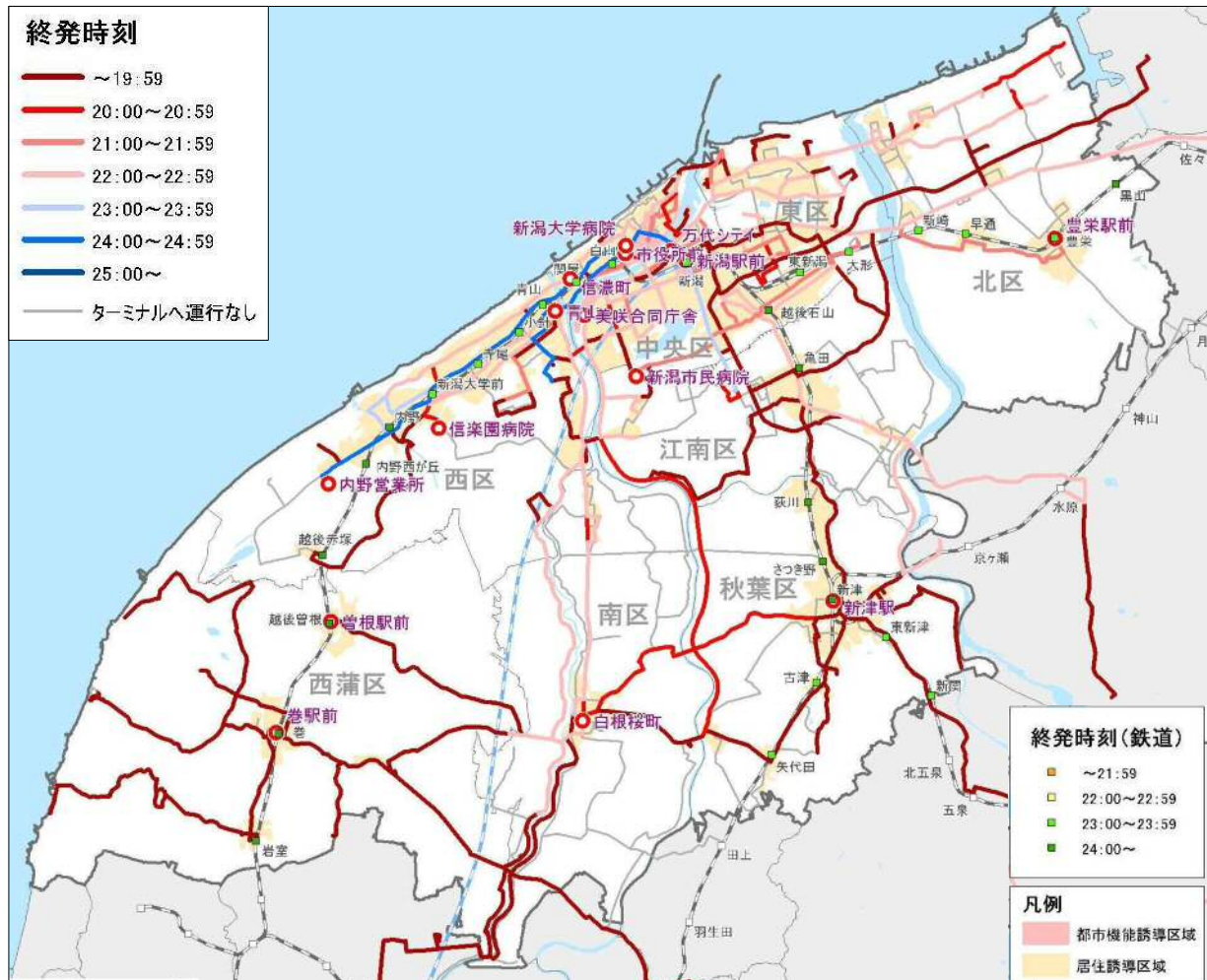
※2016年度の月別平均値、朝ラッシュ時は7:00～8:29

(出典：新潟交通ホームページより作成)
☒ 朝ラッシュ時におけるバスの定時性

④ 定時性と終発時刻

(ii) 鉄道と路線バスの終発時刻

- バスの終発時刻は江南区や秋葉区、西蒲区などの一部の路線では 19 時台と通勤通学二
ーズに対応できていない可能性があります。



(出典：JR 東日本、新潟交通株式会社ホームページをもとに作成 (2016 年時点))

図 鉄道とバスの終発時刻

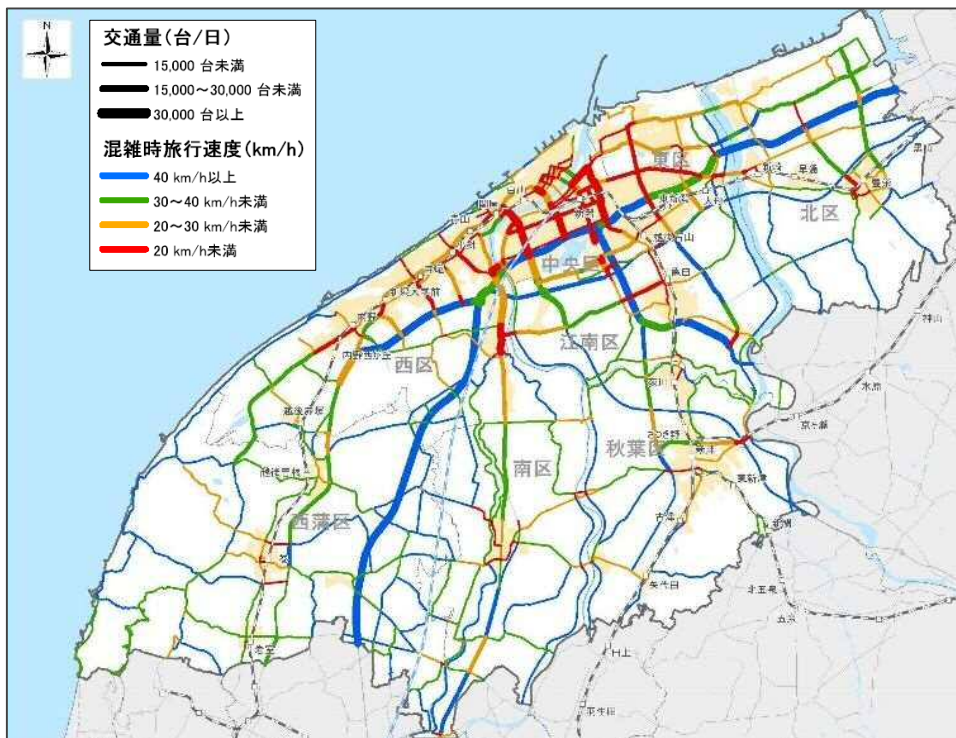
⑤ 道路混雑状況

- 10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区、江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度が20km/h未滿と低くなっています。それによりバスの定時性に影響を及ぼしています。また、都心部でも混雑時旅行速度20km/h未滿の道路が多数存在し、都心部の移動円滑化に支障をきたしています。



(出典：道路交通センサス)

図 混雑時旅行速度の変化 (2015-2005年)



(出典：道路交通センサス)

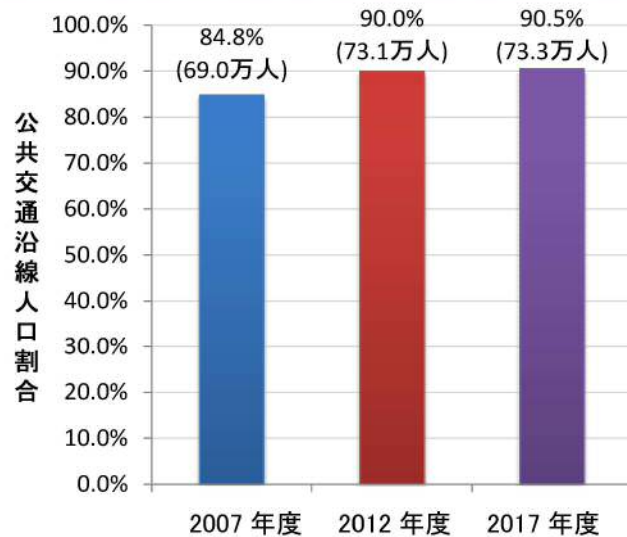
図 混雑時旅行速度 (2015年)

⑥その他

(i) 公共交通沿線の居住人口割合

- にいがた交通戦略プラン策定当初の2007年度と比べ、区バス・住民バスの路線見直しを実施したことなどにより、公共交通沿線人口が約4.3万人増加し、割合が5.7ポイント増加しており、90.5%と公共交通沿線の居住人口割合(※)は高くなっています。

(※) 新潟市総人口に対するバス停から300m圏域、鉄道駅から500m圏域の居住人口割合



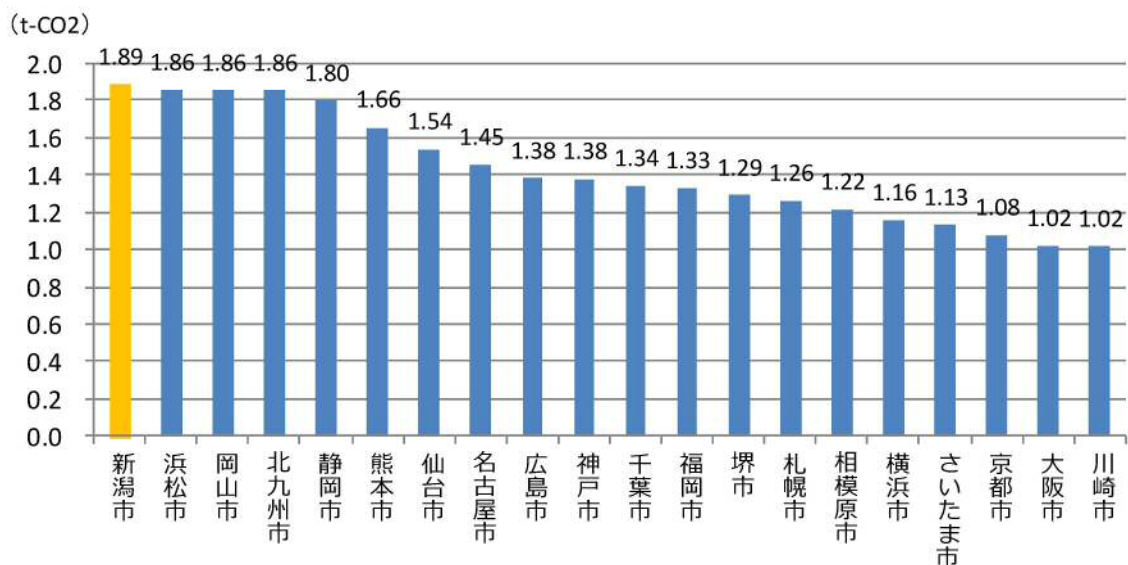
(出典:2017年度 にいがた交通戦略プラン最終評価検討業務委託報告書(2017年8月))

図 公共交通沿線の居住人口割合

⑥その他

(ii) 1人当たりCO₂排出量(運輸部門)

- 本市の運輸部門における1人当たりCO₂排出量は政令指定都市中1番目に高くなっています。



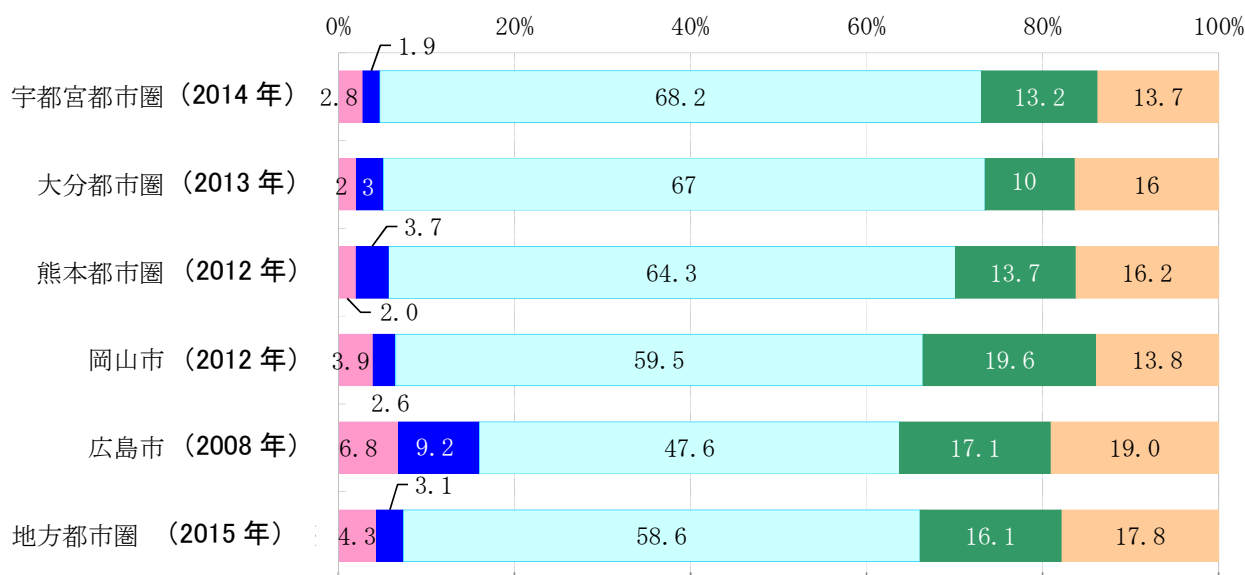
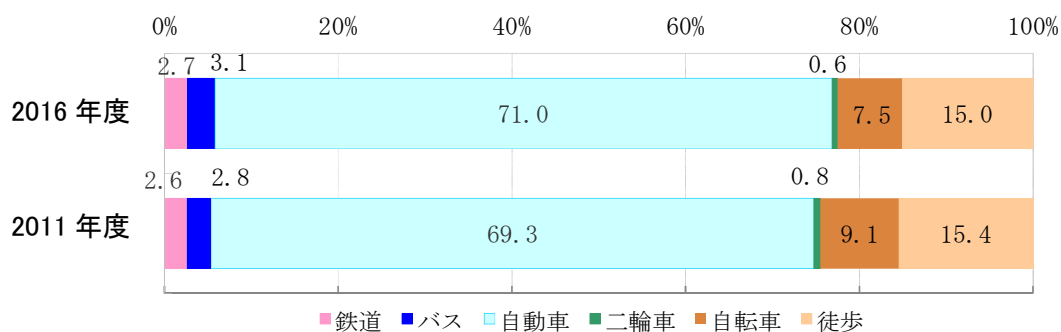
(出典:2013年度運輸部門(自動車)CO₂排出量推計データ)

図 運輸部門における1人当たりCO₂排出量

⑦人の動き(2016年度 新潟市内都市交通特性調査)

(i)交通手段からみる人の動き

- 代表交通手段構成(※)は、自動車を利用した移動が最も多く、約7割となっています。また、2011年と比べると、鉄道、バス、自動車の分担率が微増し、自転車の分担率が減少しています。
- 他都市と比較しても、自動車の分担率が高く、二輪車や自転車の分担率が低い状況です。



- ・ 全国都市交通特性調査より参照
- ・ 他都市の代表交通手段構成における二輪車は、自転車と二輪車の合計値

図 代表交通手段構成と他都市との比較

(※) 代表交通手段構成とは



- ・ 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- ・ 代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となります。
- ・ 左の例では鉄道が代表交通手段となります。

- 年齢階層別の代表交通手段構成は、ほとんどの年齢階層で自動車の利用割合が増加しています。特に、65歳以上の自動車の利用割合の増加傾向が目立っています。
- 25～64歳の公共交通（鉄道、バス）を利用する割合が若干増加しています。

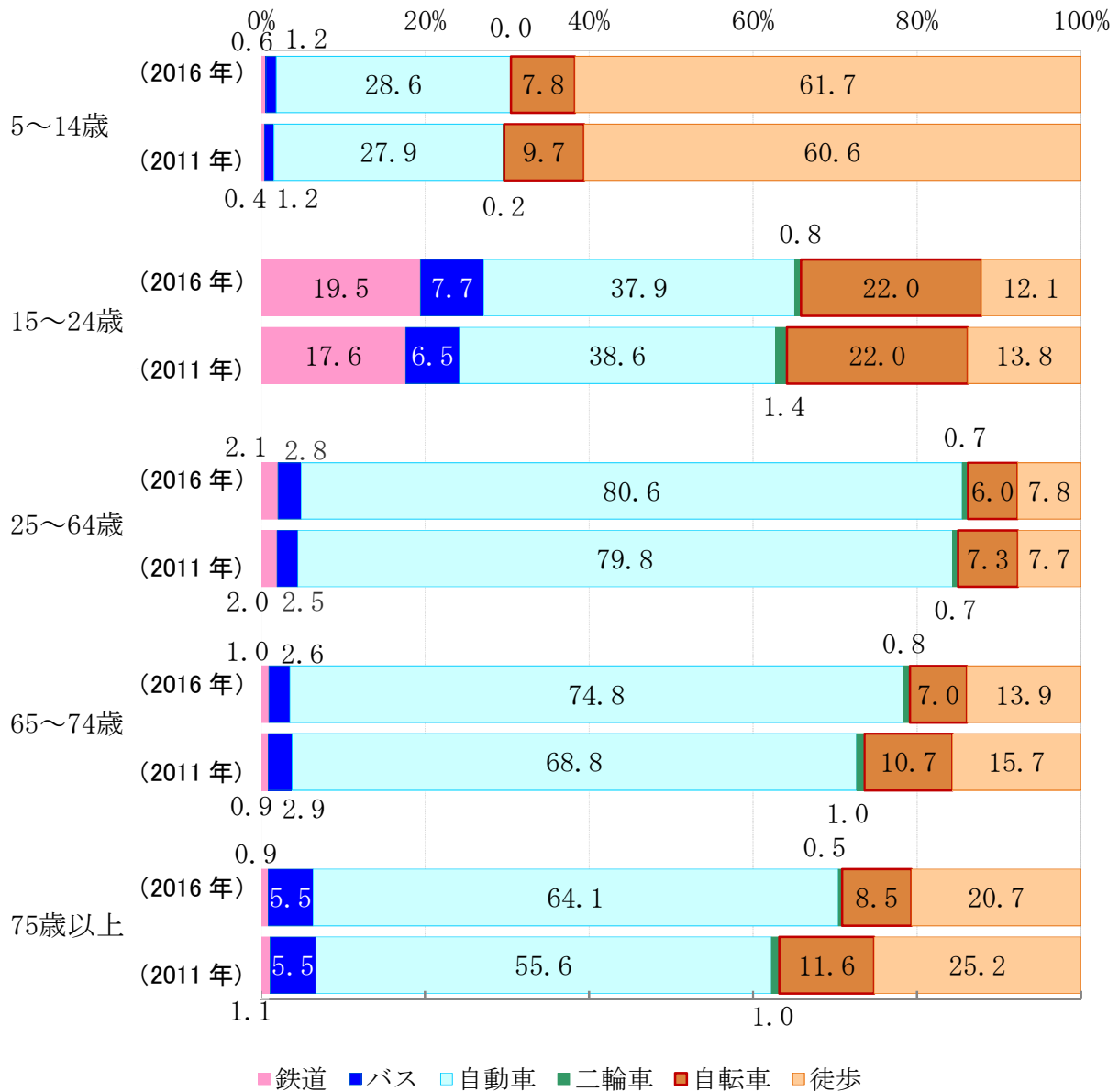
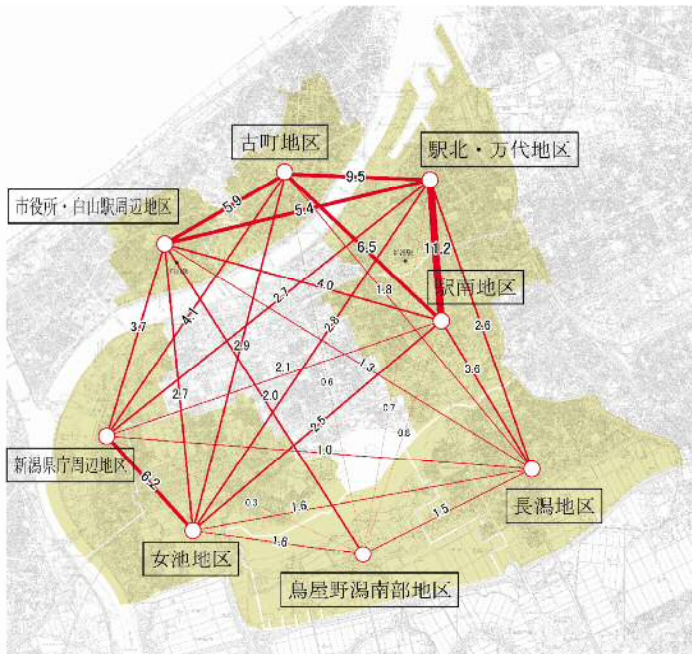


図 年齢階層別の代表交通手段構成

⑦人の動き(2016年度 新潟市内都市交通特性調査)

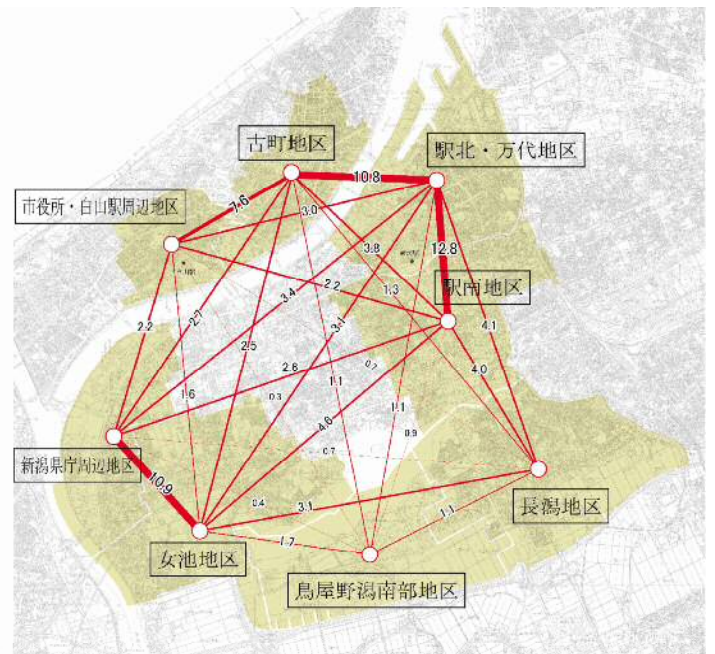
(ii)都心部における人の動き

- 都心部における移動は、2011年度と比べ微増傾向にあります。
- 駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した一方で、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を中心とした移動は減少しています。
- 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率を全市と比較すると、徒歩・自転車、バス、タクシーとも高く、また、2011年度より増加していることから、着実に基幹公共交通軸が強化されていることが窺えます。



単位：千トリップ/日

2011年



単位：千トリップ/日

2016年

図 都心部（基幹公共交通軸沿線）における人の動き（全手段・全目的）

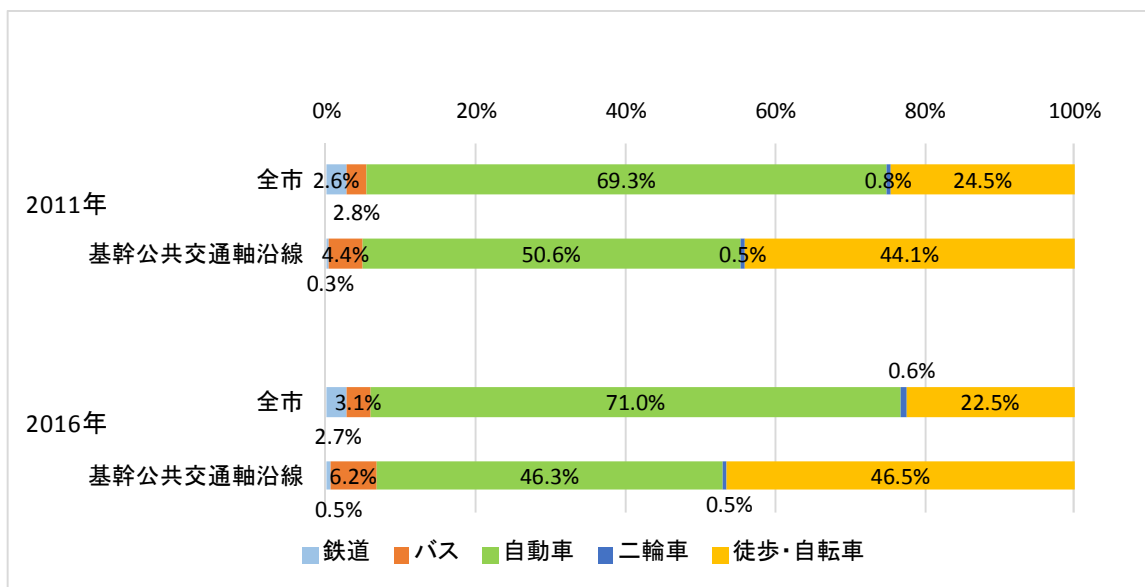


図 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率

①公共交通ネットワークの現況

公共交通ネットワークは一定のレベルで整備されていますが、目的バスと重複している路線が存在することから、運転士不足などの社会情勢を鑑み、路線統合など効率化を図る必要があります。

また、充実した広域交通ネットワークを有していますが、今後は二次交通とのさらなる連携が求められます。

②利用者推移

近年の利用者推移として、鉄道は横ばい、路線バスは下げ止まり、タクシーは減少傾向にあります。また、まちなかの歩行者交通量は2000年のピーク時から約6割まで減少しています。

③運行間隔

特に中央区、西区、東区において、高い頻度で鉄道及び路線バスが運行されています。

④定時性と終発時刻

南区や江南区の一部では、朝時間帯においてバスの定時性が低く、江南区や秋葉区、西蒲区の一部のバス路線では終発時刻が19時台となっています。

⑤道路混雑状況

10年前より混雑が悪化している幹線道路が多く、南区や江南区の一部から都心にアクセスする道路の混雑時旅行速度が20km/h未満と低くなっています。

⑥その他

公共交通沿線の居住人口割合は90.5%と高い数値を示しています。

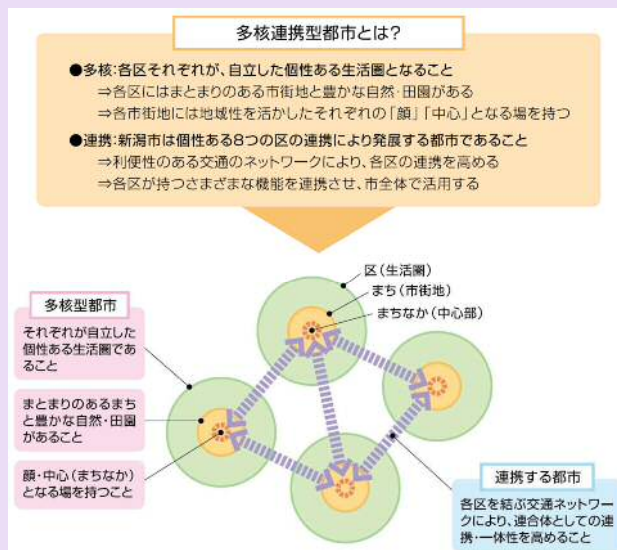
運輸部門における1人当たりCO₂排出量は政令指定都市中ワースト1位となっています。

3. 上位関連計画の整理

ここでは、上位関連計画として「新潟市都市計画基本方針」、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」、「新潟市立地適正化計画」について整理します。

◆新潟市都市計画基本方針

- 本市の今後の都市づくりの目指す姿・方向性を明らかにしている新潟市都市計画基本方針では、目指す都市の姿として『田園に包まれた多核連携型都市』を謳っています。
- 「田園・自然」に囲まれた市街地が、まちなかを中心としたまとまりのあるまちを形成し、区（生活圏）の自立性を高めることと、それぞれの区の連携を高めることにより、様々な個性と魅力をもつ連合体としての新潟市を目指しています。



◆にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]

- 本市の交通施策の基本的な方針を示した、にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]では、将来像として「県都新潟の拠点化とずっと安心して暮らせるまち」を掲げています。
- 拠点化の視点からの目標を「県都新潟の拠点化を支える交通」、市民生活の視点からの目標を「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」とし、それぞれを実現するために5つの基本方針を設定しています。

将来像：「県都新潟の拠点化とずっと安心して暮らせるまち」

目標 1 「県都新潟の拠点化を支える交通」

【拠点化の視点】

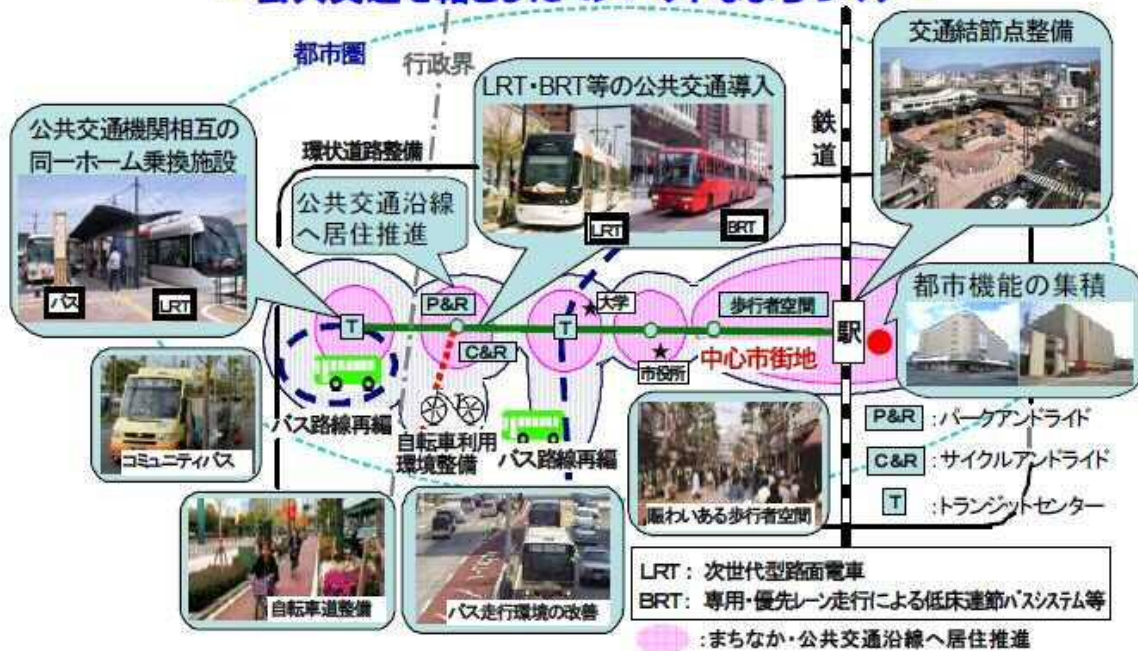
目標 2 「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」

【市民生活の視点】

<基本方針>

- § 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略
- § 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略
- § まちなかの賑わいを創出する交通戦略
- § 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略
- § みんなで築き上げる交通戦略

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ ～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



出典：国土交通省

◆新潟市立地適正化計画

- 本市の都市構造は、高次都市機能が集積した都心、それを補完する都心周辺部、それらと公共交通ネットワークや道路網でつながっている地域拠点で構成されています。
- 新潟市立地適正化計画では、立地適正化に取り組むという観点から改めてこの配置を明示するとともに、それぞれの拠点が担うべき機能について整理しています。

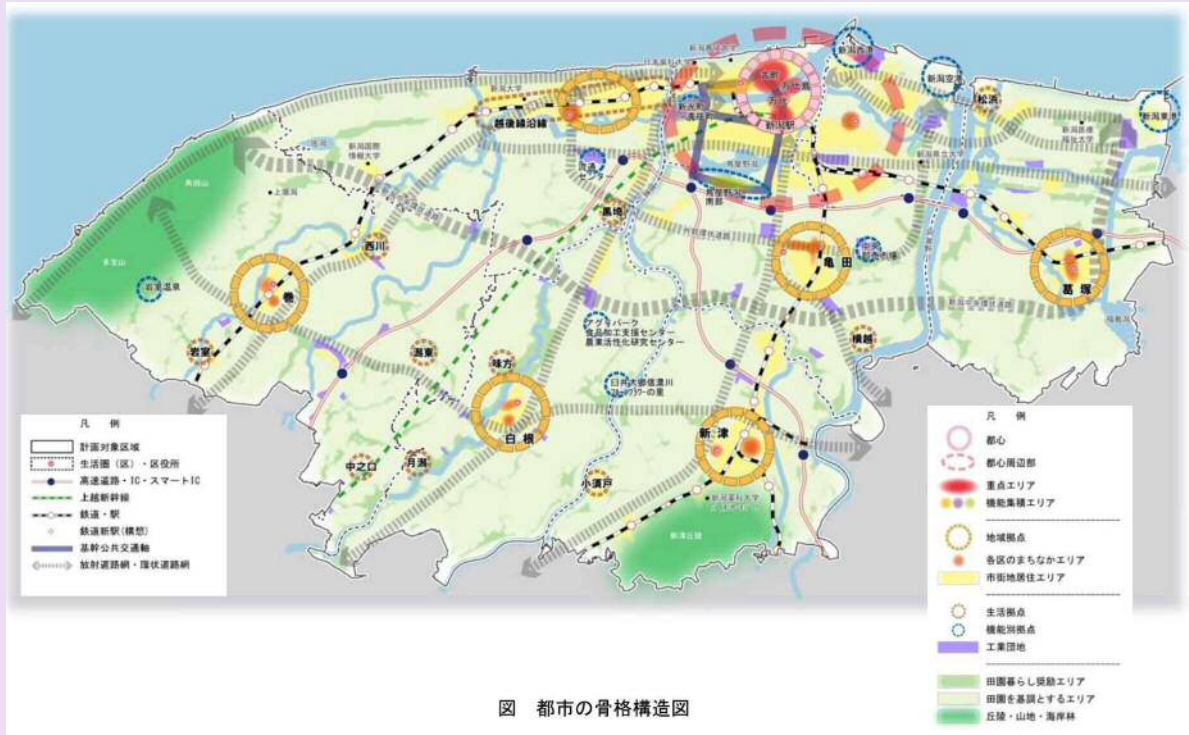


図 都市の骨格構造図

- ◇ 中核的な業務・商業機能が集積する都市の象徴的な市街地
- ◇ 様々な魅力・交流から新たな情報や文化が創造・発信される拠点
- ◇ 高次都市機能が集積した「都市の顔」に例えられる中心的なまちなか

○ 都心軸について

- ・新潟駅から古町地区に連なる中心市街地を本市の「都心軸」とします。
- ・本市にあるまちなかの中でも、中核的な業務・商業機能が集積され、多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す地域です。

○ 交流軸について

- ・万代シティと万代島(休養メッセ)を結ぶ信濃川沿いの空間を「交流軸」とします。
- ・高代橋周辺のやすらぎ堤や港といった本市の個性をさらに磨き上げることで、賑わいを創出する地域です。

【高次都市機能とは】

日常生活の圏域を超えて、広域的に多くの人々を対象にした質の高いサービスを提供する機能のことを言います。



図 都心及び都心周辺部が担う機能

日常生活を支えるまちなかの拠点として...

- ◇ それぞれの地域で育まれてきた歴史や個性を持ち、中心を担ってきた要衝
- ◇ 古くから地域の拠点としての市や商店街などが存在してきた地域の核
- ◇ 各区(生活圏)の中心であり、まちなかを形成する市街地
- ◇ 日常生活での人の出会いや顔が見える場としての身近な交流拠点

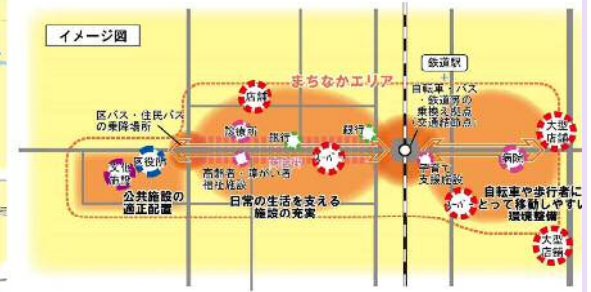


図 各区の地域拠点が担う機能

◆新潟市立地適正化計画と新潟市地域公共交通網形成計画の連携

- 新潟市立地適正化計画において、本市のまちなか居住を象徴するエリアとして「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」が設定されており、本計画においては、「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」の面積を減少させないための取り組みを推進します。



コンパクトプラスネットワークの構築



図 新潟市立地適正化計画と新潟市地域公共交通網形成計画の連携

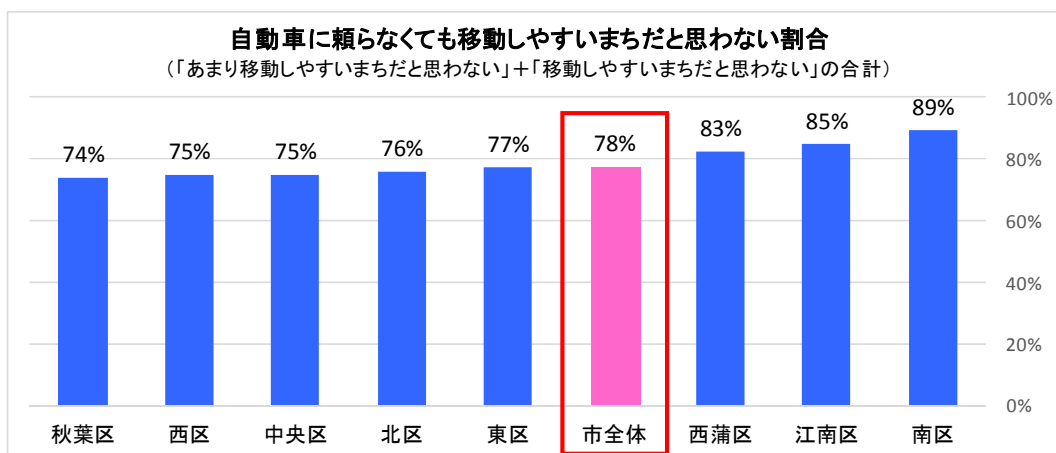
4. 市民ニーズの把握

ここでは、市政世論調査及び交通環境に対する市民意識調査、新潟市内都市交通特性調査より、交通に関する市民ニーズについて整理します。

① 第 44 回市政世論調査 (2017 年 10 月)

(i) 自家用車に頼らなくても移動しやすいか

- 2017 年に実施した市政世論調査では、自家用車に頼らなくても「移動しやすいまちだと思わない」と回答する市民の割合が約 8 割を占めています。（「あまり移動しやすいまちだと思わない」を含める）。
- 区別に見ると、最大の南区では約 9 割、江南区、西蒲区で 8 割以上と市全体より高くなっています。



（出典：第 44 回市政世論調査（2017 年 10 月））

図 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合

① 第 44 回市政世論調査 (2017 年 10 月)

(ii) 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

- 移動しやすいまちを実感するために必要なことは、市全体では『②連続的な自転車通行空間』と『④公共交通による都心アクセス』が拮抗しています。
- 東区や中央区では『②連続的な自転車通行空間』が重視される一方、南区や江南区、西区など鉄道やバスの満足度の低い区では、『④公共交通による都心アクセス』が重視される傾向が見られます。

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
① バリアフリー化された歩道が整備されている	29%	33%	31%	31%	26%	27%	31%	27%	24%
② 道路に自転車が行き来する空間が連続的に整備されている	33%	32%	40%	38%	30%	30%	15%	32%	28%
③ 生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行が図られている	26%	25%	31%	32%	25%	22%	21%	24%	18%
④ 鉄道やバスで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている	32%	32%	28%	22%	40%	32%	42%	38%	37%

※いずれかの区において1位・2位となっている項目のみを抜粋

■ 1番目に高い項目
 ■ 2番目に高い項目

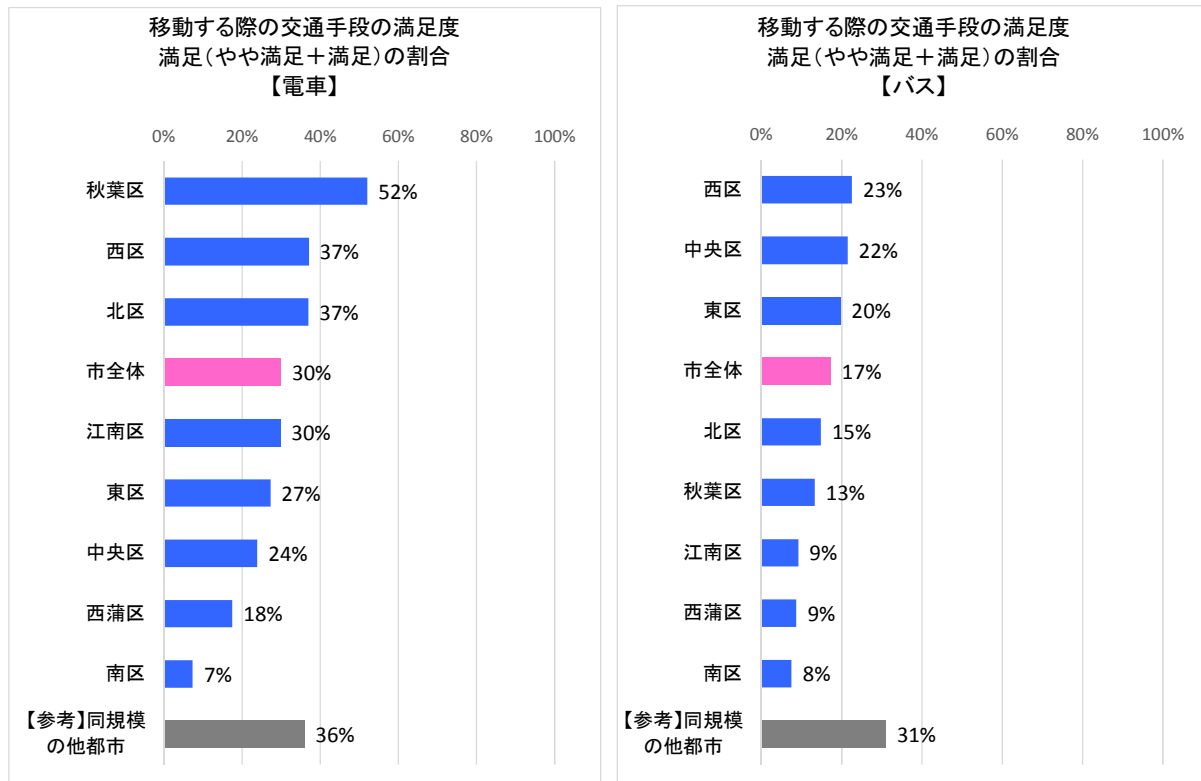
（出典：第 44 回市政世論調査（2017 年 10 月））

表 移動しやすいまちを実感するために必要なこと

①第 44 回市政世論調査(2017 年 10 月)

(iii)交通手段(電車・バス)満足度

- 電車、バスについて、『満足と回答された割合』（「満足」と「やや満足」の合計）をみると、市全体では、電車が 30%と最も高いのに対して、バスは 17%に留まっています。
- 電車は、南区、西蒲区で 20%未満と低く、バスは、南区、西蒲区、江南区で 10%未満と特に低くなっています。
- 本市と同規模の都市では、電車が 36%、バスが 31%となっており、比較すると本市の満足度は低い状況です。



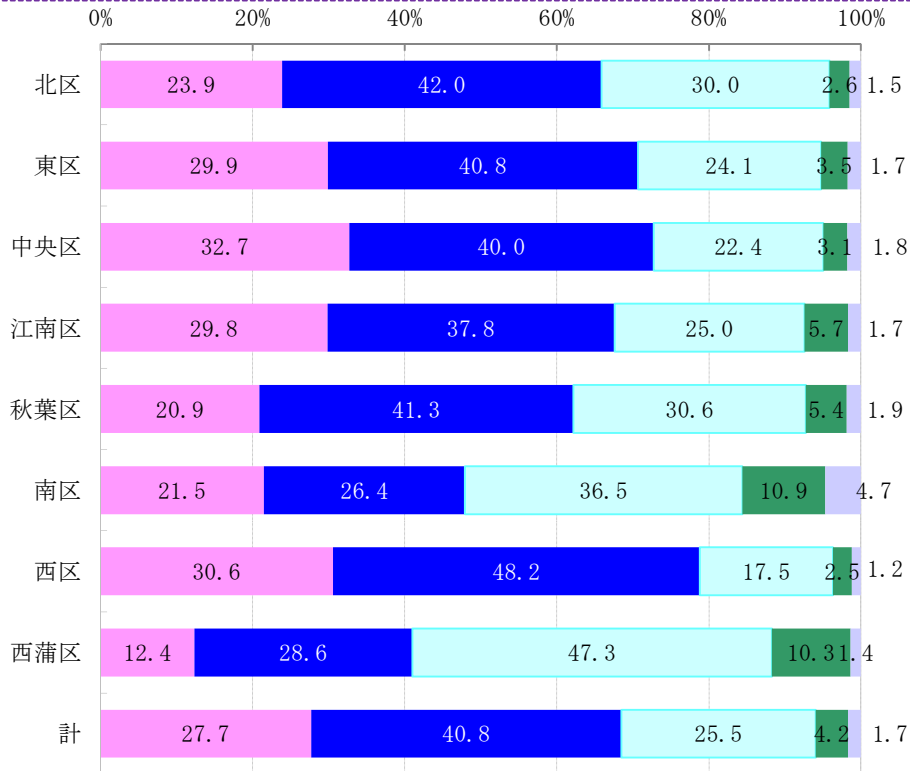
(出典：第 44 回市政世論調査(2017 年 10 月))

図 移動する際の交通手段の満足度(電車、バス)

②新潟市内都市交通特性調査(2016年)

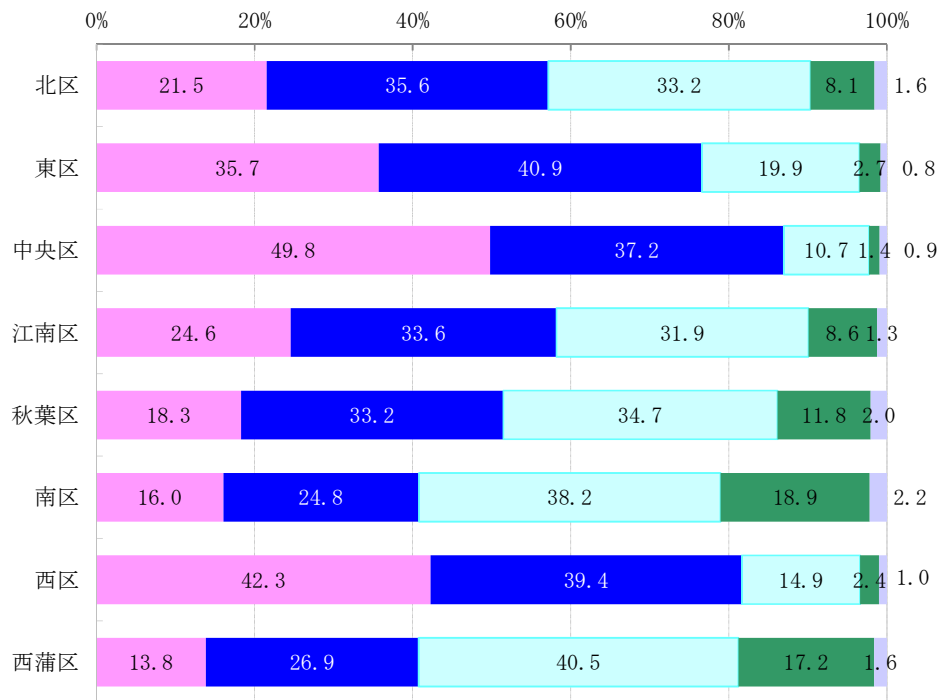
(i)希望する運行間隔

- 希望する鉄道運行間隔を区別に見ると、中央区、西区において、10分間隔を希望する割合が、約3割と高い結果となっています。
- 希望するバス運行間隔を区別に見ると、中央区、西区で10分間隔を希望する割合が約40~50%と、他の区より高い結果となっています。



■10分間隔 ■20分間隔 ■30分間隔 ■40分間隔以上 ■それ以外
 (出典：新潟市内都市交通特性調査(2016年))

図 希望する鉄道運行間隔



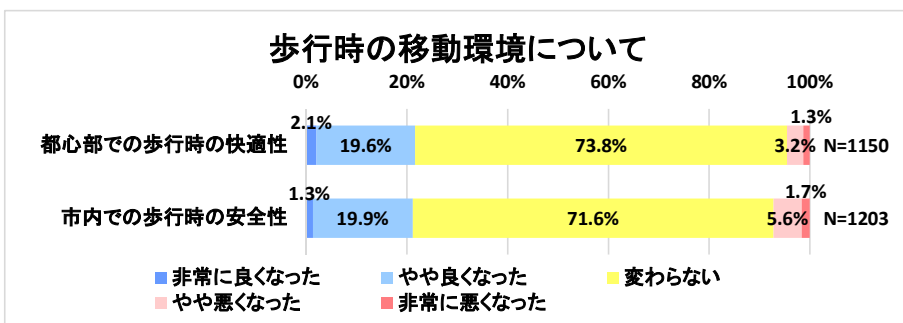
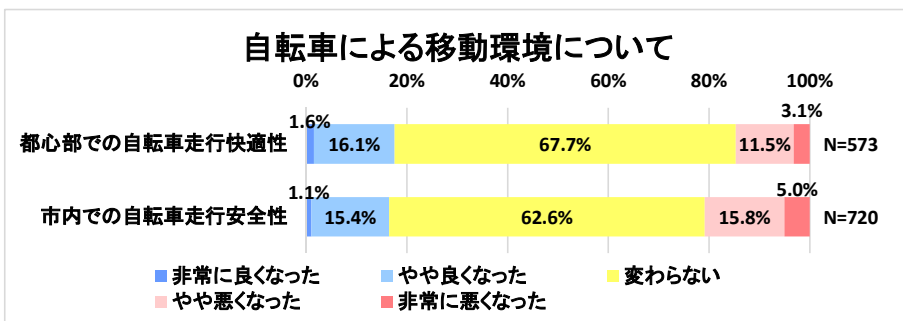
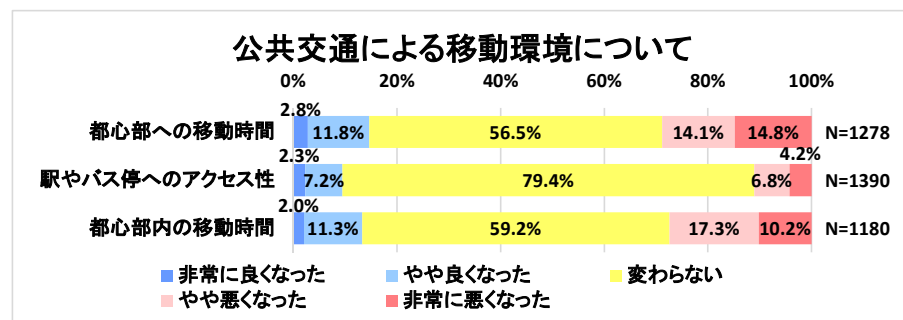
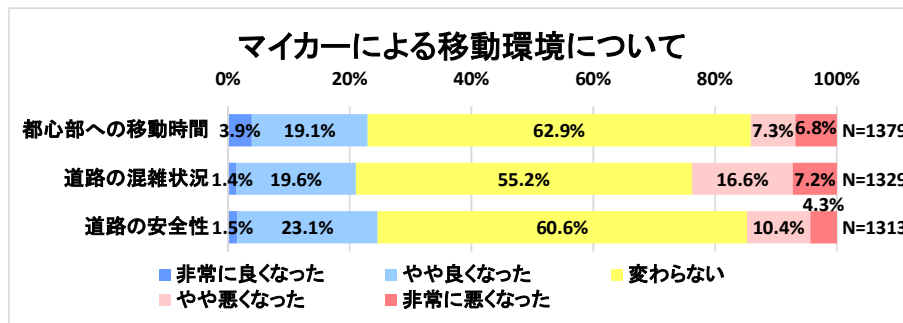
■10分間隔 ■20分間隔 ■30分間隔 ■40分間隔以上 ■それ以外
 (出典：新潟市内都市交通特性調査(2016年))

図 希望するバス運行間隔

③交通環境に対する市民意識調査(2018年3月)

(i)10年前と比較した移動環境の変化

- マイカーでは、「道路の混雑状況」について、『悪くなった』が約2割と『良くなった』より高くなっています。
- 公共交通では、全ての項目について『悪くなった』が『良くなった』より高く、特に「都心部への移動時間」「都心部内の移動時間」については約10%高くなっています。



(出典：交通環境に対する市民意識調査(2018年3月))

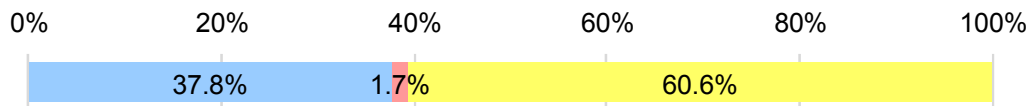
図 10年前と比較した移動環境の変化

③交通環境に対する市民意識調査(2018年3月)

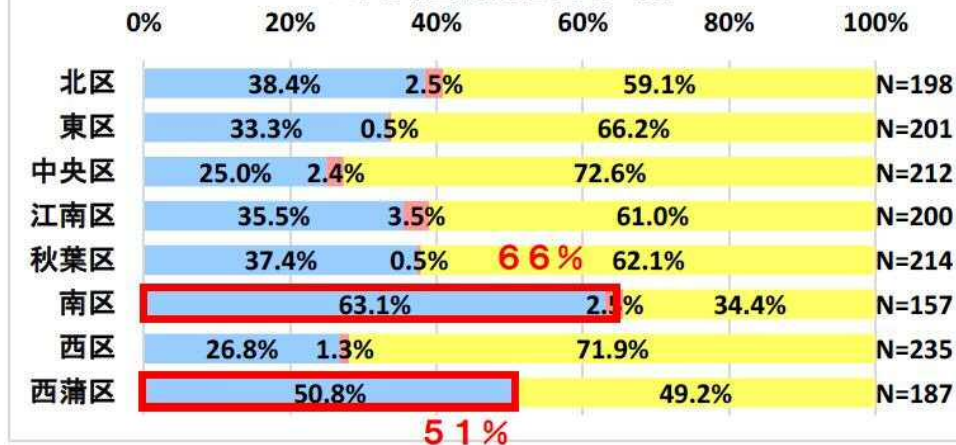
(ii)公共交通の利用意向

- 市民意識調査の結果、大多数が現在公共交通を利用している、もしくは、今後利用したい意向があることがわかります。
- 区別の公共交通利用意向を見ると、南区や西蒲区で利用意向が高くなっています。
- 年齢階層別では、40代の利用意向が高くなっている一方で、20代後半は「今後も利用するつもりはない」との割合が、他階層よりもやや高くなっています。
- 今後は利用意向の高いターゲット等に向けて、特に働きかけていく必要があります。

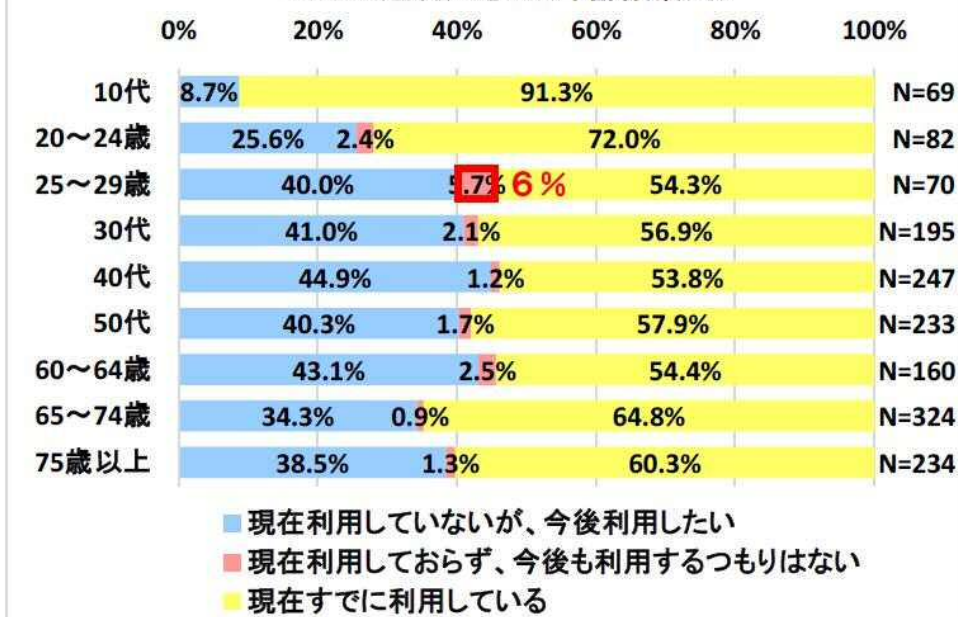
公共交通全体意向(全体)



公共交通利用意向(区別)



公共交通利用意向(年齢階層別)



(出典：新潟市内都市交通特性調査(2016年))

図 公共交通の利用意向(上：区別、下：年齢階層別)

自家用車に頼らなくても移動しやすいか

「自家用車に頼らなくても移動しやすい」と思わない市民の割合は約 8 割を占めており、区別でみると南区で約 9 割と特に高い割合となっています。

交通手段（鉄道・バス）満足度

満足と回答された割合は、電車が 36%、バスが 31%となっており、同規模の都市と比較して低い状況となっております。

10 年前と比較した移動環境の変化

全市的なバス路線再編に伴い乗り換え負担が生まれたことなどから、10 年前と比較して移動環境が「悪くなった」が「良くなった」より総じて高い状況となっています。

公共交通の利用意向

大多数が現在公共交通を利用している、もしくは、今後利用したい意向があります。

40 代の利用意向が高くなっている一方で、20 代後半は「今後も利用するつもりはない」との割合が、他階層よりもやや高くなっています。

5. 持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題の把握

ここでは、「2. 公共交通に関する現況把握」、「4. 市民ニーズの把握」を踏まえ、持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題を整理しました。

< 持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題 >

1.公共交通と自家用車との適切な役割分担・最適化

公共交通ネットワークは一定のレベルで整備されていますが、自動車の分担率増加や道路混雑状況の悪化などにより、バスの定時性にも影響を及ぼしていることから、重複路線の最適化を図るなど、公共交通と自家用車との適切な役割分担が求められます。

2.広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携

新潟市は、新潟駅、新潟港、新潟空港と充実した広域交通ネットワークを有していることから、交流人口拡大に繋げるためにも、広域交通と都市内交通の連携を強化した公共交通ネットワークの構築が求められます。

3.都心部における多様な手段による回遊性向上

都心部では、高い頻度で公共交通が運行されていますが、歩行者交通量が減少傾向にあり、市民意識としては、「10年前と比較して移動環境が悪くなった」と感じている市民も多いことから、多様な手段における回遊性向上が求められます。

4.様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の確保

市民の約8割が「自家用車に頼らなくては移動しにくいまち」と感じていることから、様々なライフステージや地域別の移動ニーズに応じた生活交通ネットワークの確保が求められ、生活交通の基盤となる、区バス・住民バスにおいては、今後のさらなる少子・超高齢化の進展を見据え、市民ニーズに対応した持続性の確保が求められます。

5.公共交通の利便性向上と自家用車からの転換促進

公共交通を今後利用したいと考える市民の割合は高いですが、全市的なバス路線再編に伴い、特に冬季や悪天候時などにおける乗り換え負担が生じていることなどから市民満足度が低い状況にあり、サービスレベルを向上させることにより公共交通の利便性を向上させるなど、自家用車からの転換促進が求められます。

6. 新潟市地域公共交通網形成計画の目標

「5.持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題の把握」を踏まえ、本計画の目標を設定します。

＜ 持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題 ＞

- 1.公共交通と自家用車との適切な役割分担・最適化
- 2.広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携
- 3.都心部における多様な手段による回遊性向上
- 4.様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の確保
- 5.公共交通の利便性向上と自家用車からの転換促進



目標：「持続可能な公共交通ネットワークの形成」

【公共交通ネットワーク】の視点

利便性が高い公共交通網の整備

今後急激に進む人口減少と少子・超高齢化に向けて、既存の公共交通ネットワークを維持するとともに、サービスレベルの向上を目指し、利便性が高い公共交通網を整備します。

【持続可能】の視点

利便性が高い公共交通網が継続して利用される

利便性を高めた地域公共交通網が持続的に利用されるには、それぞれの公共交通機関で一定以上の利用が必要であることより、継続して利用されることを目指します。

7. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

「5.持続可能な地域公共交通網の実現に向けた課題の把握」を踏まえるとともに、「3.上位関連計画の整理」で示す本計画の上位計画「にいがた都市交通戦略プラン」で掲げる基本方針と整合を図り、目標に即した基本的な方針を設定します。

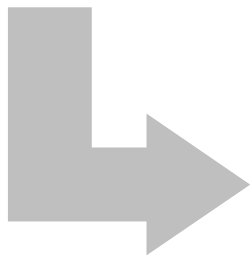
目標

【公共交通ネットワーク】の視点

利便性が高い公共交通網の整備

【持続可能】の視点

利便性が高い公共交通網が継続して利用される



基本的な方針

にいがた都市交通戦略プランの基本方針
多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します。
(都心アクセスの強化)

にいがた都市交通戦略プランの基本方針
都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

広域交通(駅・港・空港)と都市交通の連携を図ります。
(広域交通との連携強化)

にいがた都市交通戦略プランの基本方針
まちなかの賑わいを創出する交通戦略

基幹公共交通軸を段階的に整備し
まちなかの回遊性を強化します。
(都心部での移動円滑化)

にいがた都市交通戦略プランの基本方針
暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

多様なライフステージの移動ニーズに応じた区バス・住民バスを確保します。
(生活交通の確保維持・強化)

にいがた都市交通戦略プランの基本方針
みんなで築き上げる交通戦略

公共交通の利便性を向上させ
自家用車からの転換を促進します。
(市民や関係者による協働)

基本的な方針：都心アクセスに資する公共交通

を維持・拡充します。（都心アクセスの強化）

- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を図ることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図る。
- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図る。
- 自家用車からの転換を促進することで、道路混雑の緩和によるバスの定時性向上を図る。



都市内交通体系の基本概念図



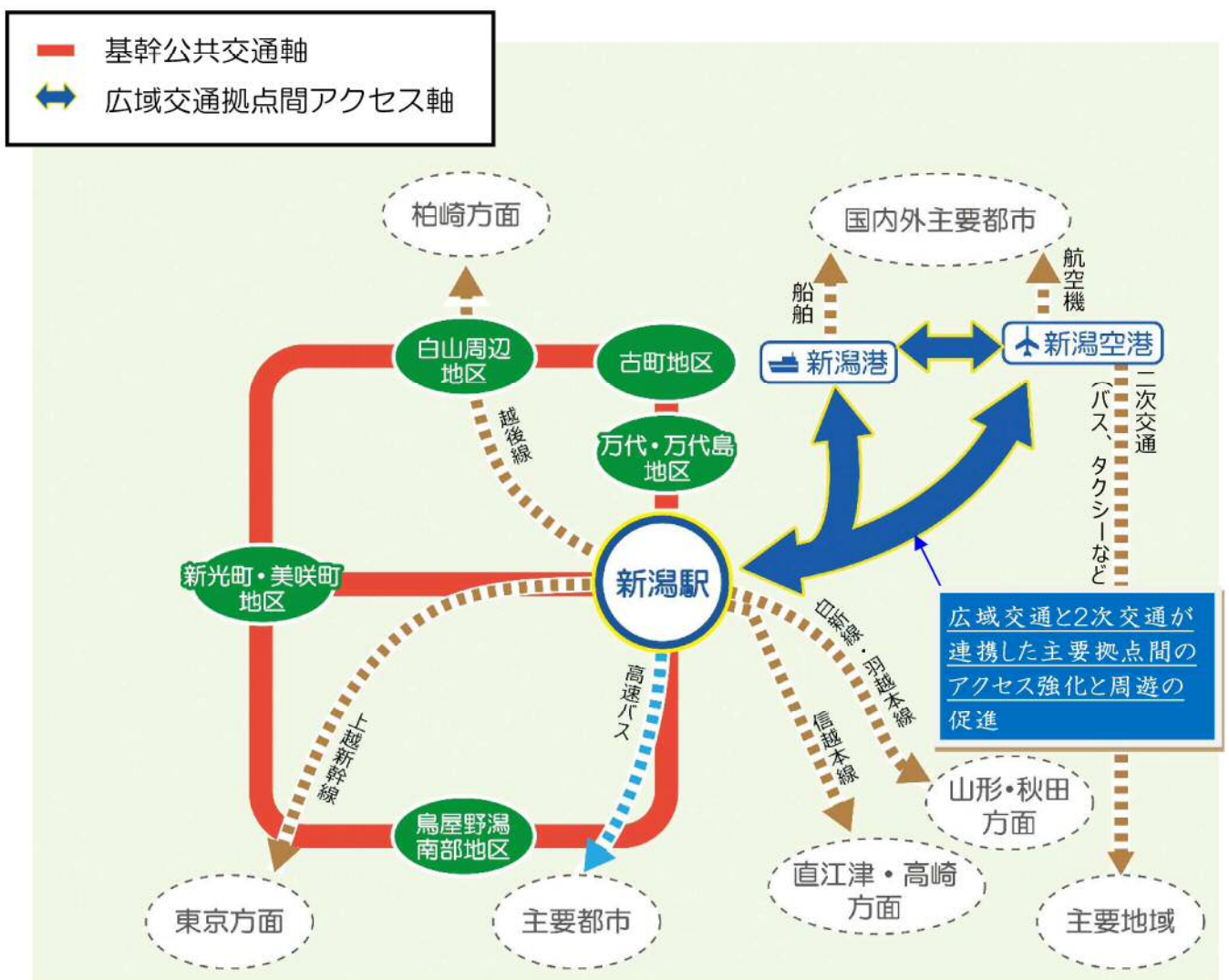
JR 巻駅パークアンドライド社会実験の様子



JR 新津駅パークアンドライド社会実験の様子

基本的な方針：広域交通（駅・港・空港）と都市交通の連携を図ります。（広域交通との連携強化）

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



広域交通と2次交通の連携イメージ

基本的な方針：基幹公共交通軸を段階的に整備しまちなかの回遊性を強化します。（都心部での移動円滑化）

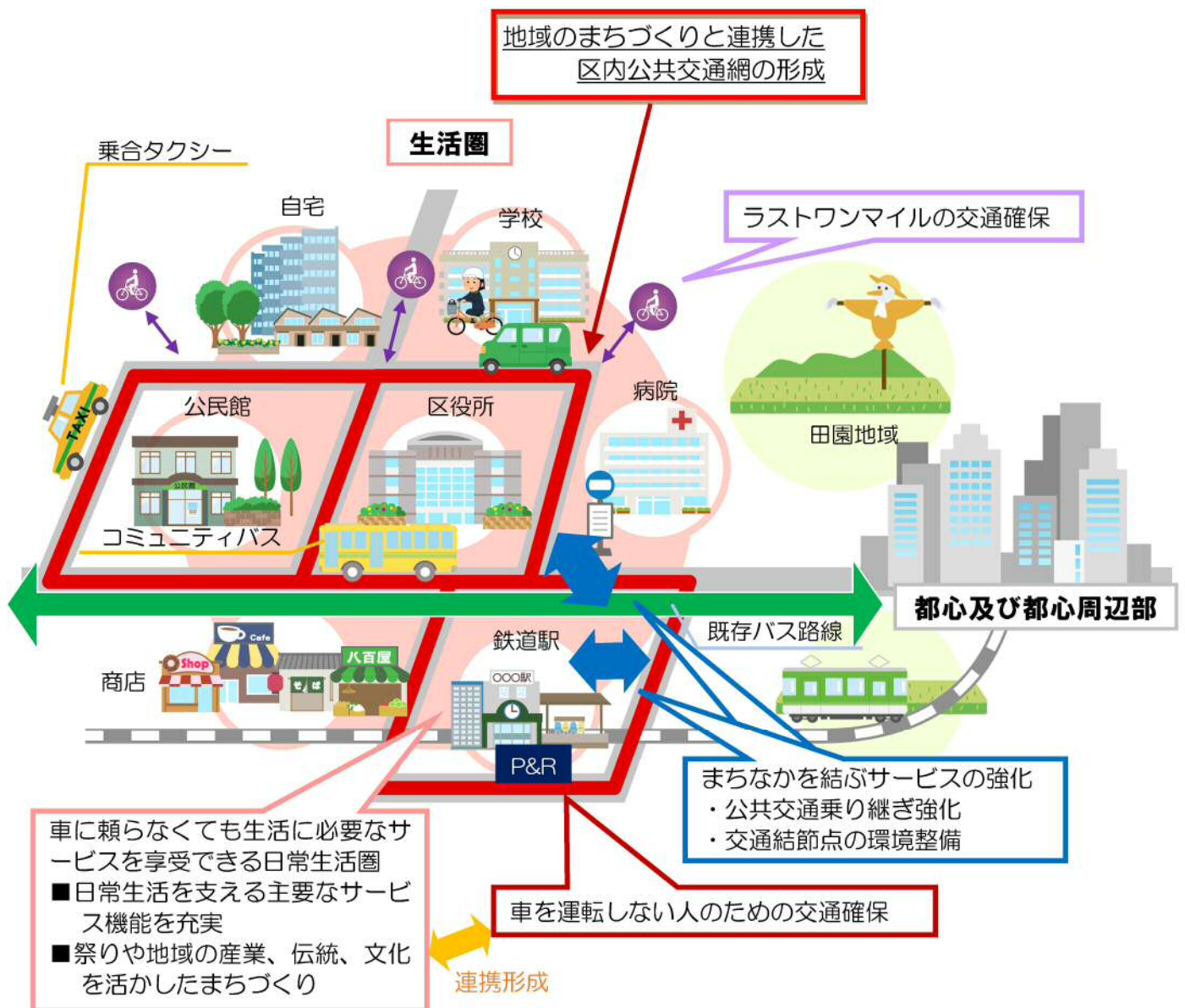
- 新潟駅周辺整備事業により、駅南北間を結ぶ道路整備やバスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野南部開発地区など新潟駅南北間の回遊性を向上する。
- 新潟駅周辺整備事業により、鉄道とバス、自転車、徒歩等の結節を強化する。



基幹公共交通軸沿線への機能集積のイメージ

基本的な方針：多様なライフステージの移動ニーズに応じた 区バス・住民バスを確保します。（生活交通の確保維持・強化）

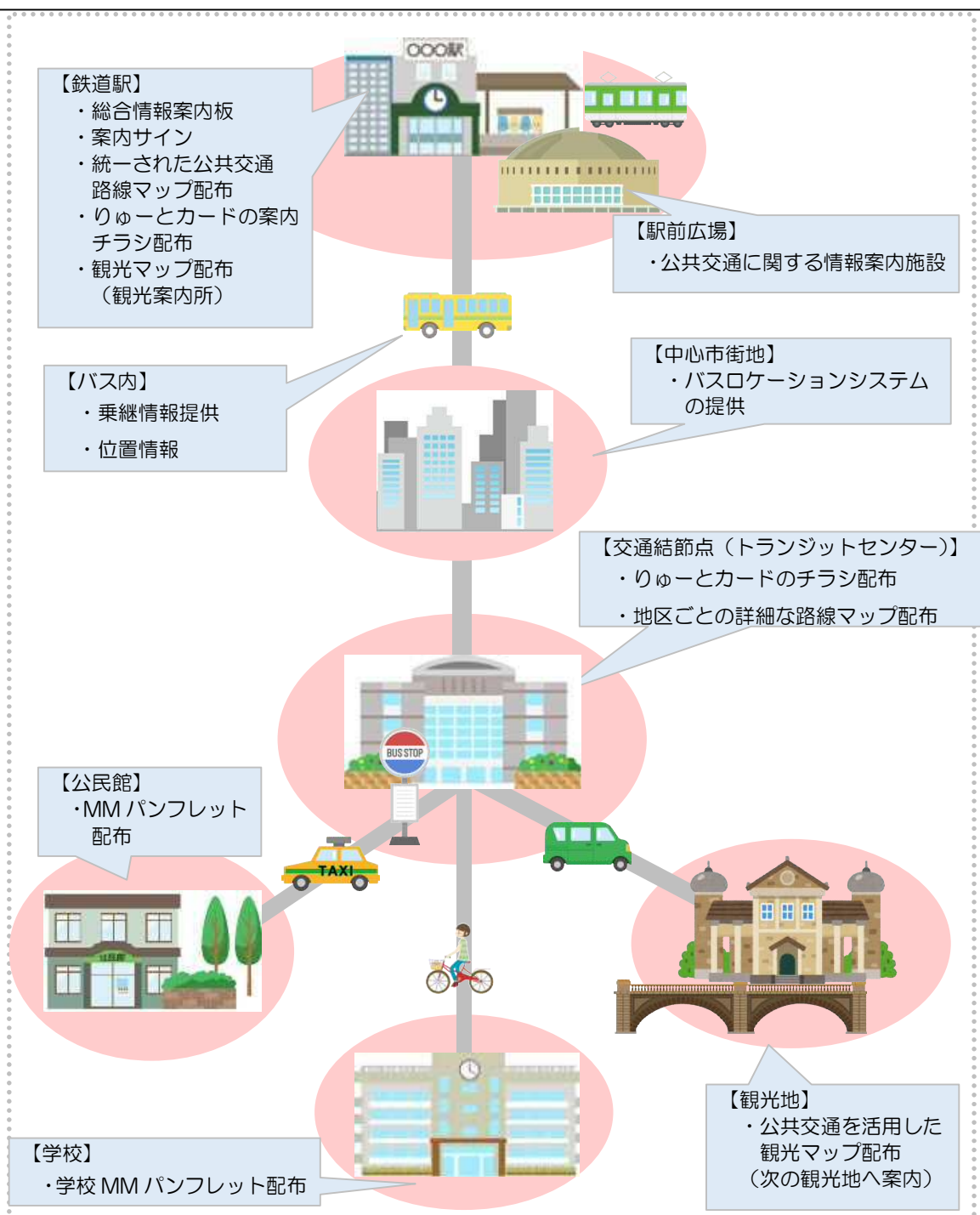
- 公共交通は区内の生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して形成する
- 地域の移動ニーズや需要に応じて、乗合タクシーや自家用車等を含めた適切な交通手段を活用する。
- 超高齢社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ検討する。
- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進する



地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ

基本的な方針：公共交通の利便性を向上し自家用車からの転換を促進します。（市民や関係者による協働）

- 公共交通の利用促進に向け、サービス等に関する情報提供や意識啓発を強化する。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実を図る。
- 都心部におけるイベント時等を活用し、公共交通の意識啓発を図る
- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進する。
- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、地域主導による計画づくりや運営を推進する。
- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進する。
- 新技術等の導入に向けた社会実験を誘致・支援する。



各施設に適した情報提供イメージ

8. 新潟市地域公共交通網形成計画の成果指標

ここでは、新潟市地域公共交通網形成計画の成果指標を基本的な方針ごとに設定します。なお、成果指標はにいがた都市交通戦略プラン〔実施計画〕との整合を図るため、同計画と同様とします。

基本的な方針

都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します。

成果指標

鉄道・バス・タクシー分担率

「都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充」として、パークアンドライド駐車場の整備や多言語サイトの整備など利用促進につながる施策を重点的に取り組むことにより、鉄道・バス・タクシーの分担率を向上させます。

【指標】 鉄道・バス・タクシー分担率増加

6.2%（2016年度）→6.6%（2022年度）

【目標値設定の考え方】

鉄道・バス・タクシー分担率は、BRT・新バスシステムや区バス・住民バスの運行など、これまでの取り組みの一定の成果として過去5年で増加傾向にあり、この傾向が続くと想定した場合、2022年度には6.6%となります。引き続き継続して取り組む施策とともに、新たな施策展開を実施し、この数値を上回ることを目標値とします。

	2011年度	2016年度	2011年度と2016年度の 特性調査結果からのトレンド	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
	特性調査結果	特性調査結果		目標値					
鉄道	2.61	2.69	+0.016/年	2.706	2.722	2.738	2.754	2.77	2.786
バス	2.83	3.07	+0.048/年	3.118	3.166	3.214	3.262	3.31	3.358
タクシー	0.61	0.48	-0.026/年	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48
合計	6.05	6.24		6.304	6.368	6.432	6.496	6.56	6.624

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

基本的な方針

広域交通（駅・港・空港）と都市交通の連携を図ります。

成果指標

来訪者の路線バス利用者数（全国相互利用 IC カード利用者数）

「広域交通（駅・港・空港）と都市交通の連携」として、基幹公共交通軸の段階的整備などを重点的に取り組むことにより、広域交通と2次交通の連携が強化され、全国相互利用 IC カード(*)を利用した路線バスの利用者数を増加させます。来訪者は Suica など全国で利用できる IC カード（全国相互利用 IC カード）を利用すると想定し、路線バスにおける全国相互利用 IC カード利用者数を指標として設定しています。

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

【指標】 来訪者の路線バス利用者数（全国相互利用 IC カード利用者数）の増加

324 万人/年（2017年度）→386 万人/年（2020年度）

【目標値算定の考え方】

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

※ 2021年度に最終年次目標値を改めて設定します。

	2011年度	2016年度	伸び率
観光入込客数	15,628	18,605	1.19

	2017年度	⇒	2022年度⇒2020年度
Suica等利用者数	3,244,394	×1.19	3,860,828

基本的な方針

基幹公共交通軸を段階的に整備しまちなかの回遊性を強化します。

成果指標

まちなかにおける路線バスの定時性

「基幹公共交通軸を段階的に整備しまちなかの回遊性を強化する」として、基幹公共交通軸の段階的整備などを重点的に取り組むことより、まちなかにおける路線バスの定時性を向上させます。

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

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

【指標】まちなかにおける路線バスの定時性向上

87.8% (2017 年度) → 87.8%より向上 (2022 年度)

【目標値設定の考え方】

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

基本的な方針

多様なライフステージの移動ニーズに応じた区バス・住民バスを確保します。

成果指標

区バス・住民バスの利用者数

「多様なライフステージの移動ニーズに応じた区バス・住民バスの確保」として、区バス・住民バスの利便性向上に資する施策などを重点的に取り組むことより、区バス・住民バスの利用者数を増加させます。

【指標】区バス・住民バスの利用者数増加

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

【目標値設定の考え方】

多様なライフステージの移動ニーズに合わせ、サービスレベルを維持しながら利用者数を年間2%増加させ、2022年度に56.5万人/年を上回ることを目標値とします。

単位：万人

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

基本的な方針

公共交通の利便性を向上し自家用車からの転換を促進します。

成果指標

「移動しにくい」と感じる市民の割合

「公共交通の利便性を向上させ自家用車からの転換を促進する」として、モビリティマネジメントや高齢者お出かけ促進事業などのほか、すべての施策を総合的に取り組むことより、「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合を減少させます。

【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）

【目標値設定の考え方】

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

	2013年度	2017年度 (現状値)	2011年度と2016年度の 特性調査結果からのトレンド
自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民の割合	72%	78%	-6%



2022年度

78%以上

確認指標

【従前のにいがた交通戦略プランの8つの成果指標】

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

- 確認指標①：「都心地区へのアクセス時間（自家用車）」
- 確認指標②：「都心地区へのアクセス時間（公共交通）」
- 確認指標③：「公共交通沿線の居住人口割合」
- 確認指標④：「広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間」
- 確認指標⑤：「都心地区の歩行者交通量」
- 確認指標⑥：「交通事故件数」
- 確認指標⑦：「自家用車の二酸化炭素排出量」
- 確認指標⑧：「エネルギー消費量」

※ にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]P.33、34 参照

9. 目標を達成するために行う事業

目標を達成するために行う事業について、「スケジュール」と「実施主体」を明確に整理します。

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します。										
	新たな鉄道駅の設置調査	1	新駅設置調査	新たな鉄道需要の発生を促すため、第3回パーソントリップ調査で提案された(仮称)上所鳥駅、(仮称)二本木駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化と利用促進を図る。	調査実施				調査の実施(調査終了後、実施目標の設定)	新潟市都市政策部都市交通政策課
	羽越本線・白新線の高速度化促進・要望	2	羽越本線・白新線の高速度化・羽越新幹線建設促進に係る要望	羽越本線・白新線の高速度化、羽越新幹線の建設促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などに要望を継続していくことで、JR新潟駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と利用促進につなげていく。	要望書提出	要望書提出	要望書提出	要望書提出	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
	路線バスの都心アクセス強化	3	南区と都心をつなぐアクセス・結節機能強化	本市で唯一鉄軌道系公共交通を有しない南区において、国道8号を路線バスの主軸とし、主軸への結節をコミュニティバスなどで補完することで、さらなる利用促進に向けたサービスを強化する。	生活交通改善プラン実施				南区バス・住民バス:7路線以上に増設	新潟市南区地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
4		深夜バスの運行継続と利便性強化	都心からのイグレス強化のため、年末年始や歓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。	運行維持・継続				利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社	
5		モーニングライナーの運行継続と利便性強化	平日朝の通学・通勤時における利便性を向上させる「モーニングライナー」を運行しており、今後も利用者のニーズを把握し、ニーズに合ったダイヤ改正などを実施しながら、サービスレベルを向上させる。	運行維持・継続				利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社	
	広域交通(県内都市間高速バス)維持	6	広域交通(県内都市間高速バス)維持	新潟広域都市圏全体での公共交通ネットワークの構築に向け、総務省「新たな広域連携促進事業」の調査結果も参考に、県内都市間高速バスについて、都心方面を結ぶ交通サービス強化に向け、利用状況を把握した上で、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を連携して行う。	意見交換会開催	意見交換会開催	意見交換会開催	意見交換会開催	広域交通維持に関する意見交換会の開催:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市地域魅力創造部
	Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	7	Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。	整備				新バスシステム情報サイト運用、多言語化:3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課
	バス停環境の改善	8	バス停上屋の設置	バス待ちの環境の改善を目的に2015年度に策定した「バス停上屋整備計画」に基づき、利用者の多い路線や運行頻度が高い路線を優先して整備し、利用促進に向けたサービス強化に努める。	整備				バス停上屋の着実な整備	新潟市都市政策部都市交通政策課
		9	バス停付近の駐輪場整備	現状の自転車利用実態を踏まえ、設置必要箇所を把握するほか、特に鉄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。	設置必要箇所の把握				駐輪場設置必要箇所の把握	新潟市土木部土木総務課 新潟市各区建設課
	交通手段間の役割分担	10	公共交通の役割分担を議論する会議の開催	人口減少・少子高齢化に対応するため、路線バスからデマンド交通・乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの役割分担について、市民、交通事業者、関係機関などと将来にわたり持続可能な公共交通となる仕組みづくりの議論を行う会議を開催し、必要に応じて社会実験などを実施しながら、課題などを整理する。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
		11	地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	現在北区、南区において実施しているバスや乗合タクシーなどを活用したデマンド交通の社会実験結果をもとに、市民、交通事業者、関係機関などと議論を行う会議を開催し、地域の特性に適した制度設計を構築する。	社会実験・制度制定				デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	交通結節点の整備・利便性向上	12	【再掲】新駅設置調査	新たな鉄道需要の発生を促すため、第3回パーソントリップ調査で提案された(仮称)上所鳥駅、(仮称)二本木駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化と利用促進を図る。	調査実施				調査の実施(調査終了後、実施目標の設定)	新潟市都市政策部都市交通政策課
		13	鉄道駅前広場との結節強化	現在JR小針駅において、バス路線との結節強化にも資する駅前広場整備を進めているほか、JR巻駅、JR越後石山駅についても、同様な整備を行うための協議を関係機関と行う。	JR小針駅前広場整備				JR小針駅前広場供用(進捗率100%)	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市各区建設課
		14	既存鉄道駅との結節強化	駅前広場等が整備された箇所において、路線バスやコミュニティバスの乗り入れ等について運行事業者と協議し、駅にアクセスするバスの利便性を向上することで結節強化を図る。	協定・整備				JR小針駅前広場におけるバス乗り入れ整備(進捗率100%)	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市各区地域課・地域総務課
		15	【再掲】バス停上屋の設置	バス待ちの環境の改善を目的に2015年度に策定した「バス停上屋整備計画」に基づき、利用者の多い路線や運行頻度が高い路線を優先して整備し、利用促進に向けたサービス強化に努める。	整備				バス停上屋の着実な整備	新潟市都市政策部都市交通政策課
		16	パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進	交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備及び利活用を進め、利便性の向上を図るほか、空港や港など鉄道駅周辺以外でのパークアンドライド駐車場の整備検討を行う。また、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。	30台				パークアンドライド駐車台数1,189台(2018年度:1,123台)	新潟市都市政策部都市交通政策課
		17	新潟駅周辺の駐輪場整備	高架下駐輪場整備の検討を進め、目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。高架下駐輪場整備は民間委託による整備や有料化の是非を検討するとともに、整備完了までは既存駐輪場周辺の放置自転車対策を実施する。	詳細検討				4,500台 JR新潟駅周辺駐輪場収容台数:4,500台(2017年度:4,405台(仮設含む))	新潟市土木部土木総務課 新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 新潟市中央区建設課
	18	交通結節点の駐輪場整備	交通結節点の駐輪場整備を促進しモード間の結節強化を図る。鉄道駅については周辺の駐輪実態調査を実施し、駐輪需要を満足する収容台数を確保する。また、屋根、ラックが未設置の駐輪場については、駐輪実態調査結果や地域の声を踏まえ、設置必要箇所を整理するほか、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高いものから整備を進める。	実態調査				実態調査の実施	新潟市土木部土木総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
広域交通（駅・港・空港）と都市交通の連携を図ります。										
	基幹公共交通軸の形成	19	基幹公共交通軸の段階的整備	環状型の基幹公共交通軸の形成によるまちなかの回遊性向上及び、JR新潟駅の高架化による長潟方面から万代・古町地区へのアクセス性向上を目指し、段階的な整備を進める。					JR新潟駅南北を直通する系統：2系統以上	新潟市都市政策部都市交通政策課
	新潟駅周辺整備事業	20	連続立体交差事業	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を撤却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化による都市の活性化を図る。			100%		JR新潟駅高架化全面開業（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
21		幹線道路整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	100% <新潟鳥屋野線> 整備				新潟鳥屋野線供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所	
22		駅前広場整備事業	万代広場・高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅を挟んだ基幹公共交通軸の形成、人を癒し、賑わいの絶えない空間の創出に努める。				100%(高架下交通広場供用)		JR新潟駅高架下交通広場供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善	23	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	新潟空港アクセス改善の基本的な考えに基づき、短中期的なアクセス改善策を着実に実施していくため、関係機関における情報共有及び連絡調整、改善策実施後のフォローアップなどを行う。【調整中】	会議開催 短期策	会議開催	会議開催 中期策	会議開催	新潟空港アクセス改善連絡調整会議:2回/年	新潟県空港課 新潟市都市政策部港湾空港課
24		新潟空港リムジンバスの運行	県内及び近隣県からの空港利用者や訪日外国人旅行者など新潟空港利用者のさらなる増加を目指し、空港アクセスの段階的な改善を図る。【調整中】					新潟空港利用者数:135万人/年	新潟県空港課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
25		新潟西港へのアクセス改善	新潟西港利用客のニーズや動向を踏まえつつ、現行のバス路線やタクシーの利用環境の向上について関係者とともに考察する。【調整中】		方針決定 考察				考察結果のとりまとめ後に最終年度の指標設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港湾空港課
26		新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境を向上させるため、関係者とともに考察するほか、新潟西港と新潟空港間のアクセスについては社会実験の結果等を踏まえ、ニーズを確かめながら検討を進める。【調整中】		方針決定 考察				考察結果のとりまとめ後に最終年度の指標設定	新潟市都市政策部交通政策課 新潟市都市政策部港湾空港課
	【再掲】羽越本線・白新線の高速度促進・要望	27	【再掲】羽越本線・白新線の高速度・羽越新幹線建設促進に係る要望	羽越本線・白新線の高速度化、羽越新幹線の建設促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などに要望を継続していくことで、JR新潟駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と利用促進につなげていく。	要望書提出	要望書提出	要望書提出	要望書提出	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	28	【再掲】Niigata City Wi-Fi・多言語化サイトの整備	さらなる利用促進に向け、バス待ち環境やバスの利便性向上に資するNiigata City Wi-Fiの拡充整備のほか、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、サービスレベルを向上させる。				運用（3言語以上）	新バスシステム情報サイト運用、多言語化:3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課
基幹公共交通軸を段階的に整備しまちなかの回遊性を強化します。										
	【再掲】基幹公共交通軸の形成	29	【再掲】基幹公共交通軸の段階的整備	環状型の基幹公共交通軸の形成によるまちなかの回遊性向上及び、JR新潟駅の高架化による長潟方面から万代・古町地区へのアクセス性向上を目指し、段階的な整備を進める。					JR新潟駅南北を直通する系統：2系統以上	新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】新潟駅周辺整備事業	30	【再掲】連続立体交差事業	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を撤却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化による都市の活性化を図る。			100%		JR新潟駅高架化全面開業（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
31		【再掲】幹線道路整備事業	新潟鳥屋野線、出来島上木戸線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	100% <新潟鳥屋野線> 整備				新潟鳥屋野線供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所	
32		【再掲】駅前広場整備事業	万代広場・高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅を挟んだ基幹公共交通軸の形成、人を癒し、賑わいの絶えない空間の創出に努める。				100%(高架下交通広場供用)		JR新潟駅高架下交通広場供用（進捗率100%）	新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社
	駐輪場の整備	33	【再掲】新潟駅周辺の駐輪場整備	高架下駐輪場整備の検討を進め、目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。高架下駐輪場整備は民間委託による整備や有料化の是非を検討するとともに、整備完了までは既存駐輪場周辺の放置自転車対策を実施する。				4,500台	JR新潟駅周辺駐輪場収容台数:4,500台 (2017年度:4,405台)	新潟市土木部土木総務課 新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所 新潟市中央区建設課
34		まちなかの駐輪場整備	万代地区の目標収容台数は1,000台とし、道路空間再配分による駐輪スペースの創出などにより駐輪場整備を検討する。古町地区は現況で地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね充足していることや、中央区役所の移転、古町7番町地区第1種市街地再開発など大きな需要変化の可能性があるため、当面は整備計画の見直しは行わない。ただし、再開発完成後に駐輪実態調査を実施し、必要に応じて整備計画の見直しを実施する。		整備計画見直し		(必要に応じて) 駐輪場整備の検討	1,000台	万代地区駐輪場収容台数:1,000台 (2017年度:951台)	新潟市土木部土木総務課 新潟市中央区建設課
	観光タクシーの普及	35	観光タクシーの普及	観光で訪れた利用者に観光スポットや特産物などを案内するなど、おもてなしの心を持った乗務員による観光タクシーの普及を図る。		526名	普及		観光研修受講者数:526名(2020年度) (2018年度:96名)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤー・タクシー協会

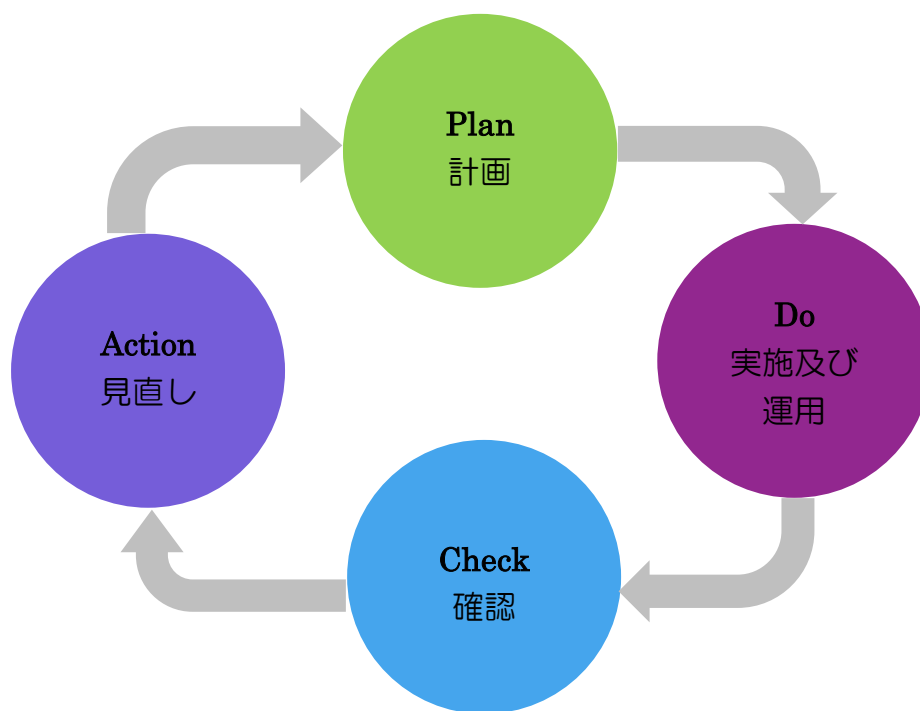
基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
公共交通の利便性を向上させ自家用車からの転換を促進します。										
	区バスの利便性向上に向けた取り組み	36	区バスの利便性向上と利用促進に向けた取り組み (ニーズ調査、社会実験、情報提供、広報等を含む)	政令指定都市移行による区役所への移動など、区制に伴う新たな移動ニーズや区のまちづくりへの対応として運行している。新たな施設や結節点整備等と連携しながら運行計画を見直し、利便性向上及び利用促進を図り、区内公共交通網を形成する。				56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年 (2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	路線バスの運行支援	37	路線バスの運行支援	通勤や通学、通院や買い物など、生活に必要な移動手段を確保するため、運行に伴い欠損が生じている路線バスに対して補助等の運行支援を行い、区内公共交通網を維持・確保する。				2,400万人	路線バス年間利用者数:2,400万人/年(2016年度:2,309万人/年)	新潟市都市政策部都市交通政策課
	住民バス運行支援や社会実験の実施	38	住民バス運行支援や社会実験の実施	通勤や通学、通院や買い物など、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や、公共交通の空白不便地域における生活交通の確保として、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。				56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年 (2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	【再掲】交通手段間の役割分担	39	【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	人口減少・少子高齢化に対応するため、路線バスからデマンド交通・乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの役割分担について、市民、交通事業者、関係機関などと将来にわたり持続可能な公共交通となる仕組みづくりの議論を行う会議を開催し、必要に応じ社会実験などを実施しながら、課題などを整理する。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課
		40	【再掲】地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	現在北区、南区において実施しているバスや乗合タクシーなどを活用したデマンド交通の社会実験結果をもとに、市民、交通事業者、関係機関などと議論を行う会議を開催し、地域の特性に適した制度設計を構築する。				本格運用	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施 (再掲)	41	【再掲】デマンド交通、乗合タクシーの制度制定	乗車バス停から降車バス停等を利用者のニーズに応じて定時運行するもので、現在北区、南区で社会実験を実施している。社会実験を通じて課題整理及び制度を制定する。				本格運用	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	多様なニーズに応じたサービスの検討実施	42	高齢者おでかけ促進事業の効果的な継続	超高齢社会の進展を迎えるなか、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など喫緊の課題に対応するため、市内在住の65歳以上の高齢者を対象にバス運賃を半額とし、高齢者のお出かけを支援する。				36,984人	参加者数:36,984人以上	新潟市都市政策部都市交通政策課
		43	ワンコインバス(新潟駅万代周辺、新潟大学、清心学園、文理高校、青山循環線、青陵ライナー)	新潟駅万代周辺や、大学、高校周辺でのバス利用を100円とする取り組みであり、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開する。					利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社
		44	こどもゆーと50円	夏休み期間、小学生以下を対象にICカードを利用して50円でバスを乗車できる取り組みであり、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開する。					利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	新潟交通株式会社
		45	妊婦・子ども向けタクシー	陣痛等が始まった場合に必要な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。			344名		養成運転者数:344名(2020年度) (2018年度:274名)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会
	住民バス団体の立ち上げ・運営支援	46	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	通勤や通学、通院や買い物など、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や、公共交通の空白不便地域における生活交通の確保として、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。				56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年 (2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
		47	住民バス事業の立ち上げ支援(事業企画立ち上げ、地域交通団体設立など)	バス路線の廃止や公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス事業を新たに立ち上げる地域に対し、その立ち上げを支援する。				団体立ち上げ	新規住民バス団体:1団体以上立ち上げ	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
		48	交通事業者、地域との連携(バス路線検討)	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催:1回/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
		49	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区において地域全体で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、市民や公共交通関係者同士の連携強化を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催:1回/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課

基本方針	具体的な取り組み	No.	施策名	事業概要	スケジュール				実施目標 (2022年度末時点)	実施主体		
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度				
みんなで築き上げる交通戦略												
モビリティ・マネジメントの実施	50	公共交通に関する情報発信・意識啓発	新バスシステム情報サイトによる情報発信や、区内公共交通の利用促進に資する情報発信や意識啓発を、各区生活交通改善プランに基づき区単位で実施する。	担当者会議	担当者会議	担当者会議	担当者会議	実施	地域交通担当者会議:1回以上/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課		
	51	【再掲】高齢者おでかけ促進事業の効果的な継続	超高齢社会の進展を迎えるなか、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など喫緊の課題に対応するため、市内在住の65歳以上の高齢者を対象にバス運賃を半額とし、高齢者のお出かけを支援する。					36,984人	継続	参加者数:36,984人以上	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	52	運行事業者による公共交通利用促進啓発	各運行事業者が公共交通の利用促進に資する啓発活動を実施する。(新潟交通株式会社では、路線バスを使用して訪れることができる観光スポットや話題の店舗を巡る「ぶらばす」などをホームページで公開し、利用促進を図っている。)						維持・継続	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施。	各運行事業者	
	53	企画バスの運行	ハレンタイン・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「HapinessTicket」(ハピネス・チケット)を販売するなどの企画を展開するなど、バス利用の促進を図る。						維持・継続	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施。	各運行事業者	
	54	公共交通利用促進イベントの開催	バスまつりなどの各種イベントでPR等を実施し、公共交通の利用促進を図る。	イベント開催4回	イベント開催4回	イベント開催4回	イベント開催4回		維持・継続	公共交通PRイベントの開催:4回/年	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟交通株式会社	
	55	エコモビリティライブ推進事業	公共交通機関、自転車、徒歩、自家用車などを賢く使い分け、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルを普及推進し、市内事業者等の自主的な低炭素交通の取組みを推進する。					55団体以上	方針検討・推進	参加事業者数55団体以上(2017年度:55団体)	新潟市環境部環境政策課	
	56	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進	市役所職員対象のノーマイカーデーを月2回設定し、自主的なエコ通勤を推進していく。	24回	24回	24回	24回		推進	市役所ノーマイカーデー実施:2回/月	新潟市環境部環境政策課	
	57	ICT技術を活用した情報提供・意識啓発	ICT技術を活用した公共交通に関する情報提供・意識啓発を実施する。							サービス運用	新たな情報提供サービス:1事業以上	新潟市都市政策部都市交通政策課
バリアレス緑石の導入(バリアフリー化)	58	バリアレス緑石の導入(バリアフリー化)	歩行者空間の新設・改良時などにバリアフリー化を図るためバリアレス緑石などを積極的に導入する						導入	4カ所	バリアレス緑石の導入:4カ所(2018年度:2カ所)	新潟市都市政策部都市交通政策課
公共交通施設のバリアフリー化	59	鉄道駅のバリアフリー化	利用者3,000人以上である巻駅・越後石山駅について、調整を図りながらバリアフリー化を実施するとともに、利用者3,000人未満の駅について、引き続きJRにバリアフリー化の要望を実施する。						実施	14駅	バリアフリー対応駅数:14駅(2017年度:13駅)	新潟市都市政策部都市交通政策課
	60	ノンステップバスの導入	誰もが快適に利用できる交通環境の整備としてノンステップバスの導入を進める。						導入	70%	区バスへの小型ノンステップバス車両導入:70%(2018年度:38%)	新潟市都市政策部都市交通政策課
	61	ユニバーサルデザインタクシーの導入	誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を進める。		115台				導入	ユニバーサルデザインタクシー導入台数:115台(2020年度)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 新潟市都市政策部都市交通政策課	
	62	ユニバーサルタクシードライバーの育成	誰もが利用しやすいタクシーに向け、ユニバーサルドライバー研修などにより乗務員の育成を図る。		356名				育成	研修受講者:356名(2020年度)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会	
【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備	63	【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。						運用(3言語以上)	3言語以上	新バスシステム情報サイト運用、多言語化:3言語以上	新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市総務部ICT政策課
【再掲】住民バス団体の立ち上げ・運営支援	64	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	通勤や通学、通院や買い物など、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や、公共交通の空白不便地域における生活交通の確保として、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。						実施	56.5万人	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年(2017年度:51.3万人/年)	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課
	65	【再掲】住民バス事業の立ち上げ支援(事業企画立ち上げ、地域交通団体設立など)	バス路線の廃止や公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス事業を新たに立ち上げる地域に対し、その立ち上げを支援する。						団体立ち上げ	新規住民バス団体:1団体以上立ち上げ	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
	66	【再掲】交通事業者、地域との連携(バス路線検討)	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催		実施	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催:1回/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
	67	【再掲】つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区において地域全体で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、市民や公共交通関係者同士の連携強化を図る。	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催		実施	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催:1回/年	新潟市各区地域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
自動運転技術、次世代自動車の導入支援	68	自動運転技術の導入支援	運転士不足や交通空白地域などの課題解決が期待される自動運転技術について、日々技術が進歩していることから、開発動向を確認しながら導入を支援していく。	WG開催	WG開催	WG開催	WG開催		導入支援	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	69	次世代自動車の導入支援	環境に優しいバス、タクシーなどの導入を促進するほか、小型カートや小型バスなどを活用したラストワンマイル自動運転などの開発状況などを踏まえながら、社会実験の誘致や導入の支援を進める。	WG開催	WG開催	WG開催	WG開催		導入支援	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市環境部環境政策課 新潟市都市政策部都市交通政策課	
ICT技術の活用	70	交通関連ビッグデータの活用	携帯電話基地局データ、携帯電話GPSデータ、交通系ICデータなどのビッグデータを収集・蓄積し、様々な交通施策に活用していただけるように、事業者の協力を得ながら取り組む。	WG開催	WG開催	WG開催	WG開催		活用推進	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年(WG立ち上げ後)	新潟市都市政策部都市交通政策課	
	71	ASV(先進安全自動車)タクシーの導入	衝突被害軽減ブレーキや車間距離制限装置など、先進技術を利用して安全を支援するシステム、ASV(先進安全自動車)を搭載したタクシーの導入を進める。		115台				導入	ASV対応車両数:115台(2020年度)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会	
	72	アプリ配車タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及	アプリを活用し気軽にタクシーを配車できるサービスの普及に努めるほか、クレジットカード・電子マネー決済に対応できるタクシー車両の増加を図る。		511台				普及	アプリ配車対応車両数:511台(2020年度)	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会	

10. 計画の達成状況の評価

社会、経済、環境の変化等により、当初期待された事業による影響・効果が発現しない可能性も考えられます。

施策実施段階で改めて影響、効果を確認(Check)したうえで、必要に応じて施策内容を見直す(Action)というように、より良い効果発現に向けて、PDCA サイクルによる不断的な努力により、継続的な施策の見直し、実施が必要となると考えています。



○計画の達成状況の評価 管理表

基本方針	達成状況の確認方法	2019	2020	2021	2022
「都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します。」	成果指標1 個別施策実施目標	○	○	○	●
「広域交通（駅・港・空港）と都市交通の連携を図ります。」	成果指標2 個別施策実施目標	○	○	○	●
「基幹公共交通軸を段階的に整備しまちなかの回遊性を強化します。」	成果指標3 個別施策実施目標	○	○	○	●
「多様なライフステージの移動ニーズに応じた区バス・住民バスを確保します。」	成果指標4 個別施策実施目標	○	○	○	●
「公共交通の利便性を向上させ 自家用車からの転換を促進します。」	成果指標5 個別施策実施目標	○	○	○	●

●：最終評価の確認 ○：進捗状況の確認