

にいがた都市交通戦略プラン [前期実施計画] 2020年度進行管理総括表

- 2020年度進行管理対象期間：2020年4月1日から2021年3月31日まで
- 進行管理対象施策数：123施策
- 2020年度評価確認基準

(i)	2020年度 成果指標 達成・確認状況
達成・確認	1点
未実施・未確認	0点

(ii)	個別施策評価の○の割合 (○の数/全体施策数)
90%以上	3点
80%以上	2点
70%以上	1点
70%未満	0点

(iii)	2020年度 評価 (i) + (ii)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 [都心アクセスの強化]

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)

[2020年度] - (2022年度に調査実施予定)

	2016年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		6.432%	6.496%	6.560%	6.624%
実績値	6.240%	-	-		
備考					調査実施年度(予定)

※2021年度に計画していた都市交通特性調査は、新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況の変容を考慮して、次年度に実施するよう調整中。

個別施策評価 施策数36の個別施策評価

○：32個 △：4個 ×：0個 [○の割合：89%]

取り組みの方針ごとの評価

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

(仮称)上所駅の設置に向けた計画・設計を進捗させたほか、新規施策として新型コロナウイルス感染症の影響を著しく受けて利用者が減少した県内高速バスの運行継続支援を実施し、都心アクセス機能の強化や維持に取り組んだ。一方、上記感染症の影響により、利用状況を踏まえて深夜バスを減便せざるを得ないなど、サービスを縮小した施策もあった。

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

廃止が検討された一部のバス路線について、関係者と運行継続に向けた協議を重ね、新たな事業者に運行を移行することで路線を維持できた。一方、交通結節点の駐輪場整備事業は、実態調査の検討のみにとどまるなど、進捗に遅れが生じている。

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

万代島ルート線や新潟中央環状道路の整備を推進したほか、緊急輸送道路の無電柱化・橋梁の耐震補強工事を実施した。

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

昨年度に引き続き、新潟市立地適正化計画に基づき、サービス付高齢者住宅の固定資産税の減税措置を図ることで居住誘導区域への立地誘導を促進させた。

2020年度 評価 (参考)



(iii)	2020年度 評価 (i : 0点) + (ii : 2点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・郊外のバス路線について、廃止検討路線の調整と運行事業者の選定等を行い、路線の維持に努めた。
- ・公共交通の利用促進に向けた取り組みについては、新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したことを踏まえ、運行継続に向けた支援を行った一方で、利用状況を踏まえた深夜バスの減便など、サービスを縮小せざるを得ない取り組みもあった。

基本方針 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 [広域交通との連携強化]

成果指標

来訪者の路線バス利用者数増加
324万人/年 (2017年度) → 386万人/年 (2020年度)
※全国相互利用ICカード利用者数を来訪者数とする

[2020年度] 296万人/年

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		365万人	386万人	328万人	359万人
実績値	324万人	422万人	296万人		
備考				2020年度実績を踏まえ目標値を設定	

※2021年度以降の目標値

「まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2020-2024)」の日本人延べ宿泊者数の回復水準目標に準じ、2024年までの4年間で新型コロナウイルス感染症拡大前の水準 (422万人) に回復させる目標値を設定。(増加量 31.5万人/年)

個別施策評価 施策数13の個別施策評価

○：12個 △：1個 ×：0個 [○の割合：92%]

取り組みの方針ごとの評価

⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

「新バスシステム・BRTの総括」に基づき、公共交通情報案内機器の整備やバス停上屋及び待合室の設計を行うなどのバス待ち環境の改善に取り組んだ。また、古町7番町地区第一種市街地再開発事業を計画通りに進捗させた。

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

JR新潟駅連続立体交差事業が計画通りに進捗しているほか、関連する幹線道路事業も予定どおり進捗している。

広域交通拠点と都市内交通の連携については、コロナ禍においても新潟駅と新潟空港を結ぶリムジンバスの運行を継続したほか、新潟港万代島地区へのアクセス向上を目的とした低速電動バスの実証実験を行い、ニーズの把握を行った。

2020年度 評価 (参考)



(iii)	2020年度 評価 (i : 0点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による来訪者数の減少に伴い、2020年度の目標値は未達成となった。
- ・「新バスシステム・BRTの総括」に基づく公共交通情報案内機器の整備などの利便性向上に資する取り組みが促進されたほか、新潟港万代島地区へのアクセス向上に向けた低速電動バスの実証実験が実施された。

基本方針 まちなかの賑わいを創出する交通戦略 [都心部の移動円滑化]

成果指標

まちなかへの総トリップ数増加
15.4万トリップ/年（2016年度）→15.4万トリップ（2022年度）

[2020年度] - (2021年度に調査実施予定)

	2016年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		-	-	-	15.4万トリップ以上
実績値	15.4万トリップ	-	-		
備考					調査実施年度(予定)

※2021年度に計画していた都市交通特性調査は、新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況の変容を考慮して、次年度に実施するよう調整中。

新潟市地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画） 成果指標

まちなかにおける路線バスの定時性率増加
87.8%/年・10路線（2017年度）
→87.8%/年・10路線より向上（2022年度）

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		-	-	-	87.8%より向上
実績値	87.8%	89.7%	91.6%		
備考					

個別施策評価 施策数23の個別施策評価

○：21個 △：2個 ×：0個 [○の割合：91%]

取り組みの方針ごとの評価

⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化

新潟市自転車利用環境計画に基づき、まちなかにおける自転車走行空間ネットワークの整備を前進させたほか、関係者間で利便性向上に向けた意見交換を行いながらレンタサイクル事業を継続した。

⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

万代島ルート線や出来島上木戸線など、都心部への通過交通抑制に資する幹線道路の整備を推進した。

⑨道路空間の再構築・利活用

歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取り組みとして、「万代ガルベストーンテラス社会実験」などの公民連携による公共空間利活用の社会実験を実施し、効果の検証を行った。

2020年度 評価 (参考)



(iii)	2020年度 評価 (i:0点) + (ii:3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・自転車走行空間ネットワークの整備やレンタサイクルの事業運営など、回遊性向上に資する取り組みが推進された。
・万代地区において賑わい創出を目的とした公民連携の社会実験などが実施され、まちなかの賑わい創出に向けた取り組みが推進された。

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

成果指標

区バス・住民バスの利用者数増加
51.3万人 → 38.0万人 → 38.6万人
(2017年度) (2020年度) (2022年度)

[2020年度] 42.2万人 (2020年度目標値：38.0万人)

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		53.3万人	54.4 → 38.0万人	55.4 → 38.3万人	56.5 → 38.6万人
実績値	51.3万人	51.5万人	42.2万人		
備考					

※2021年度以降の目標値

「まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020-2024）」の重要業績評価指標として設定した数値目標であり、2020年度前期（4月～9月）の実績に基づいた年間推計値（38万人）をベースに毎年0.3万人（約1%）増加させる目標。

個別施策評価 施策数19の個別施策評価

○：18個 △：1個 ×：0個 [○の割合：95%]

取り組みの方針ごとの評価

⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

区バスの利便性向上に資する取り組みとして、地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両の導入、キャッシュレス決済導入実証実験の実施などを行った。

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

児童を対象とした「こどもりゅーと50円」や、新潟駅から万代シテイ間及び大学・高校周辺でのワンコインバス、高齢者を対象とした高齢者お出かけ促進事業シニア半わりなど、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・継続している。加えて、新型コロナウイルス感染症の対応として、バス・タクシーの事業継続に向けた事業者緊急支援も実施した。

⑫地域主導による計画づくりや運営の支援

住民バスを運営している10団体に対して運営支援を実施した。また、社会実験として運行を実施している3団体に対して、持続可能な制度設計に向けて意見交換を行うなどの支援を行った。

2020年度 評価 (参考)



(iii)	2020年度 評価 (i:0点) + (ii:3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・新型コロナウイルス感染症の影響による移動需要の減少に伴い、2020年度の成果指標は当初の目標値を達成できなかった。
・2019年度に引き続き、地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両の導入を継続して行ったほか、新型コロナウイルス感染対策として、キャッシュレス決済導入実証実験などを行い、生活交通の確保維持・強化に向けた取り組みが推進された。

基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 [市民や関係者による協働]

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）



[2020年度] - (2022年度に調査実施予定)

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		-	-	-	78%より減少
実績値	78%	-	-		
備考					調査実施年度（予定）

※2021年度に設問を予定していた市政世論調査は、新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況の変容を考慮して、次年度に設問に追加するよう調整中。

個別施策評価 施策数32の個別施策評価

○：27個 △：5個 ×：0個 [○の割合：84%]

取り組みの方針ごとの評価

⑬公共交通等の利用促進に向けた情報共有や意識啓発の強化

モビリティ・マネジメントの推進として、ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発を引き続き実施したほか、公共交通の利用促進を目的としたビジネスパーソン向けオウンドメディアを開設し、広報活動を行った。加えて、未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業として、学生を対象としたバス利用ポイントの無償配布やタクシー乗車時の割引チケットの配布等を行った。

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入

道路施設のバリアフリー化施策として、新潟駅万代口のバス停留所でバリアレス縁石の整備によるバスの正着効果を検証する実証実験を行った。また、公共交通施設のバリアフリー化として、区バスに小型ノンステップバス車両1台を導入したほか、新型コロナウイルス感染症対策として区バス車両に換気システムの架装等を行った。

⑮地域主導による計画づくりや運営の支援 (⑫の再掲)

⑯民間活力による新技術等の導入

2019年度に引き続き民間事業者が主体となりMaaSを含む新たなモビリティサービスに関する実証実験が実施された。また、新型コロナウイルス感染症の対応として、デリバリータクシー事業のスタートアップ支援を新たに実施したが、本格的なビジネスモデルの確立までには至らなかった。

2020年度 評価 (参考)



(iii)	2020年度 評価 (i：0点) + (ii：2点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・公共交通の利用促進に資するビジネスパーソン向けの広報活動や、学生を対象としたバス利用ポイントの無償配布など、様々なターゲットに各種モビリティ・マネジメント施策が実施された。
- ・小型ノンステップバスを増台したほか、新潟駅万代口においてバリアレス縁石の実証実験が実施されるなど、バリアフリー化の取り組みが推進された。
- ・新型コロナウイルス感染症対策として、旅客需要が大幅に減少するタクシー事業者に対し、新たなビジネスモデルを構築するためデリバリータクシー事業のスタートアップ支援を実施したが、本格的なビジネスモデルの構築までには至らなかった。