

# 新潟市地域公共交通網形成計画 (案)

新 潟 市  
●年●月

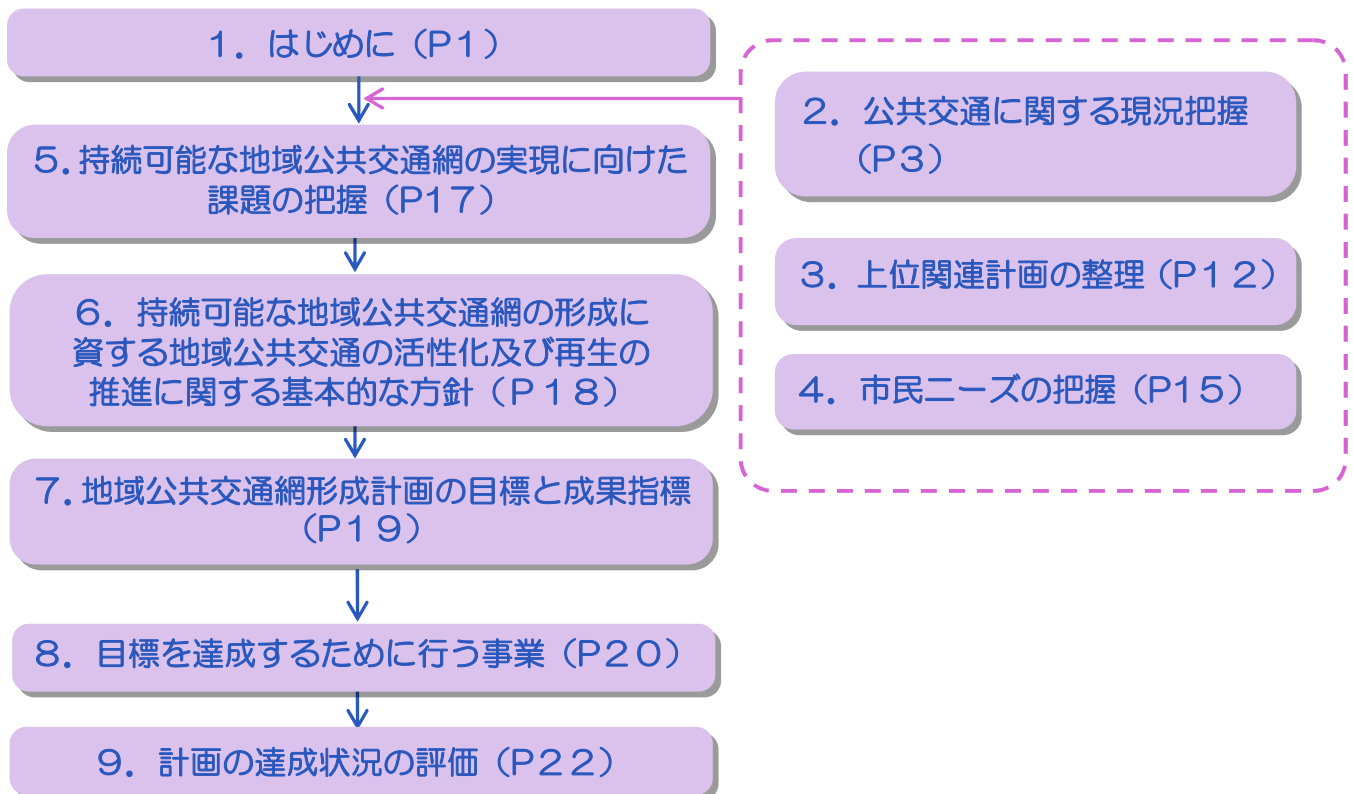
## ◆目次

1. はじめに	P.1
2. 公共交通に関する現況把握	P.3
3. 上位関連計画の整理	P.12
4. 市民ニーズの把握	P.15
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.17
6. 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.18
7. 地域公共交通網形成計画の目標と成果指標	P.19
8. 目標を達成するために行う事業	P.20
9. 計画の達成状況の評価	P.22

## ◆計画の構成

本計画は、以下のように構成しています。

- 「1. はじめに」では、本計画で定めることが必要とされている計画区域、計画期間等について示しています。
- 「2. 公共交通に関する現況把握」では、公共交通サービス、人の動き等に関するデータを基に、本市の公共交通の現状について整理しています。
- 「3. 上位関連計画の整理」では、本計画の上位計画である「（仮称）にいがた都市交通戦略プラン基本計画」における交通の将来像や基本方針について整理しています。
- 「4. 市民ニーズの把握」では、市政世論調査結果を基に、市民の公共交通に関するニーズについて整理しています。
- 「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」では、「2. 公共交通に関する現況把握」、「3. 上位関連計画の整理」、「4. 市民ニーズの把握」を踏まえ、本市における持続可能な公共交通網の実現に向けた課題を把握しています。
- 「6. 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」では、「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、地域公共交通網形成計画の基本的な方針を定めています。
- 「7. 地域公共交通網形成計画の目標と成果指標」では、「6. 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」を踏まえ、地域公共交通網形成計画の目標を定め、目標を達成するための、具体的な成果指標やその目標値を定めています。
- 「8. 目標を達成するために行う事業」では、定めた目標値を達成するために行う事業を定めています。
- 「9. 計画の達成状況の評価」では、定めた目標値の達成状況について、その評価の方法やスケジュールを整理しています。



# 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」等に基づき、区バス・住民バスの拡充、BRT・新バスシステムの導入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く、新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機とし、県都新潟市の拠点性を強化するなど、新たな公共交通施策の展開を図ることが不可欠です。

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（2014年法律第41号）が施行され、「地域公共交通網形成計画」の策定が求められるようになりました。

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り、上位計画である「（仮称）にいがた都市交通戦略プラン基本計画」における交通施策の基本的な方針、市民ニーズを踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークを形成するための事業等を示しています。

本市においても2017年3月に立地適正化計画を策定しており、「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

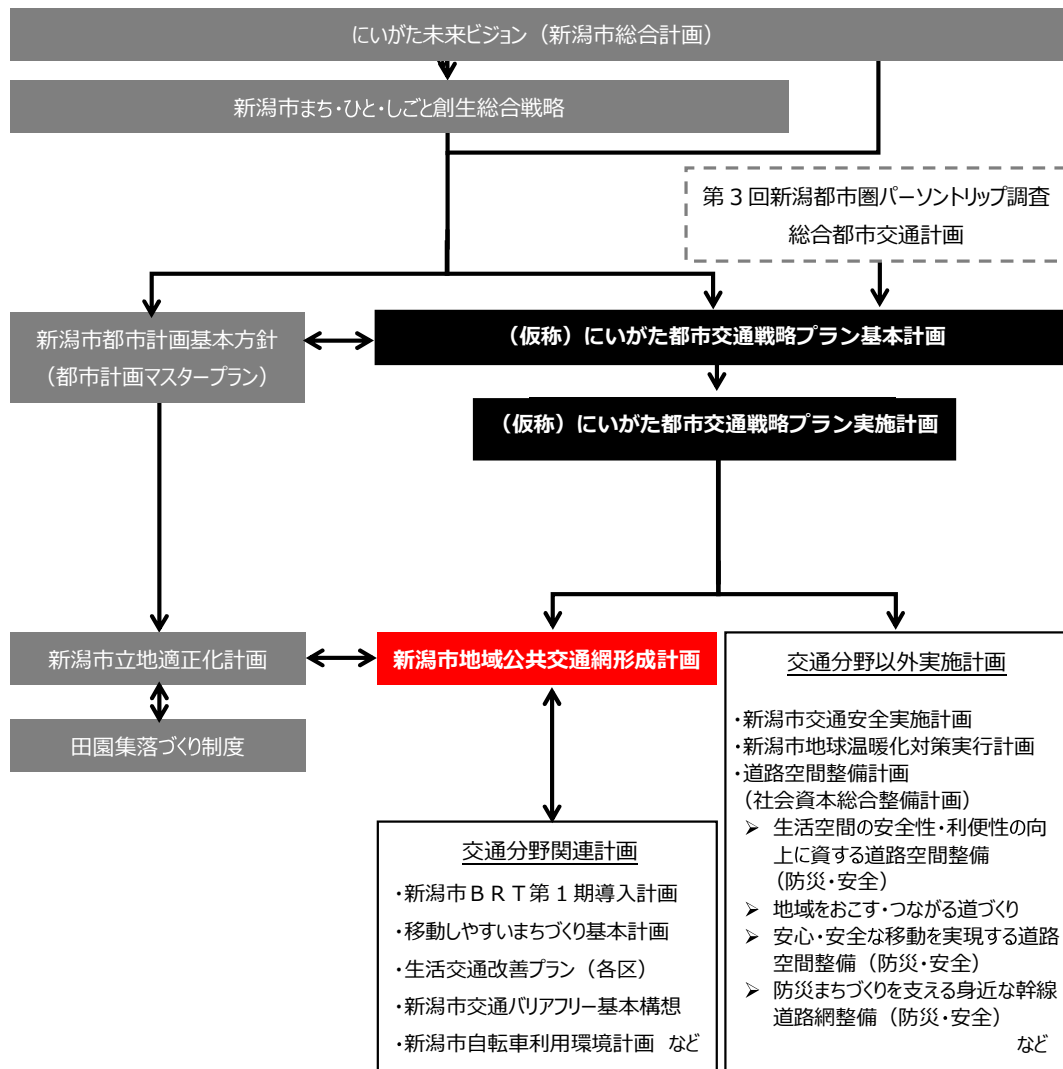
### ◆新潟都市圏や本市の上位関連計画との関係

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「（仮称）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、「（仮称）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」、都市計画の取組方針を示した「新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）」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になります。

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」を根拠法令とし、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。

## 2. 公共交通に関する現況把握

ここでは、現況の交通ネットワークを示したうえで、「都心アクセス」、「生活交通（区内移動）」、「都心部での移動」、「その他」の視点から、公共交通に関する現況を把握します。

### ◆公共交通ネットワークの現状

- 本市の公共交通ネットワークは、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います。
- また、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。



## ◆都心アクセスに関する現状

### 公共交通の利便性が低い区では、自家用車利用が多く、渋滞が発生

- 朝のラッシュ時間帯におけるバスの定時性は、江南区、秋葉区、南区では60%未満と定時性が低くなっています。
- また、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時台と通勤通学ニーズに対応できていない可能性があります。
- 上記事項が一因となり、通勤通学の都心アクセスにおける自家用車分担率は、南区と江南区が約7割と突出していると推察されます。
- 上記の要因から、自家用車交通量が多くなっていると同時に、混雑時旅行速度も20km/h未満の区間が存在しており、バスの定時性低下につながる悪循環に陥っている可能性があります。
- 加えて、市全体として自家用車分担率が高いことで、運輸部門における1人当たりCO2排出量は1.89t-CO2と多く、政令市ワースト1位となっています。

#### ○朝ラッシュ時におけるバスの定時性



#### ○鉄道・バスの終発時刻



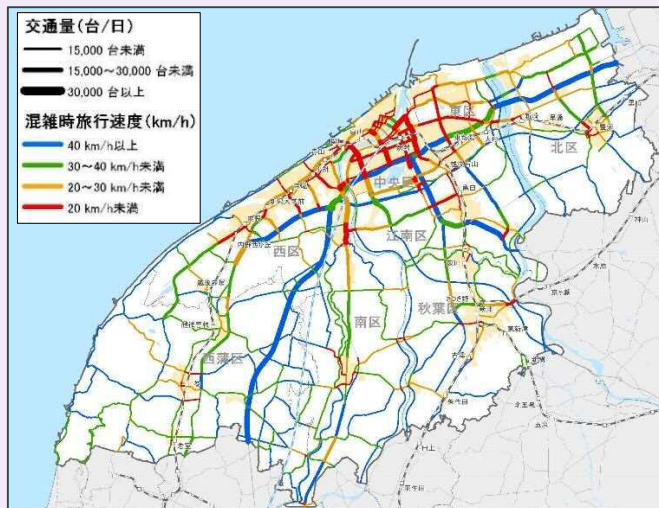
出典：新潟交通株式会社、JR 東日本ホームページを元に作成（2017年時点）

#### ○中央区を目的地とする自家用車分担率及びトリップ数（通勤通学）

	市全体	南区	江南区	西区	東区	北区	秋葉区	西蒲区
自家用車分担率(2016年)	57.8%	71.1%	66.8%	58.4%	55.7%	51.7%	51.7%	51.2%
自家用車分担率増減(2016年-2011年)	-1.0%	-3.9%	-2.2%	0.7%	1.6%	-5.8%	-5.5%	-8.3%
自家用車トリップ増減率(2016年-2011年)	7%	15%	11%	6%	21%	-8%	-15%	-12%

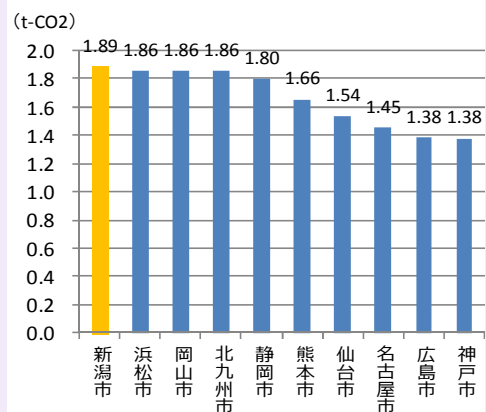
出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年・2016年）

#### ○混雑時旅行速度



出典：2015年道路交通センサスを元に作成

#### ○政令市の1人当たり運輸部門CO2排出量（上位10位）

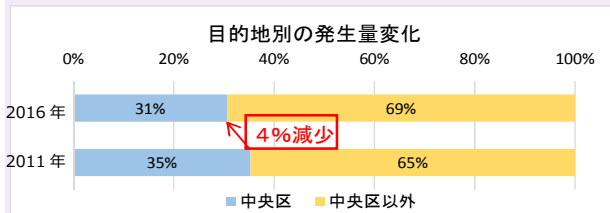


出典：2014年度 運輸部門CO2排出量推計データ/環境省

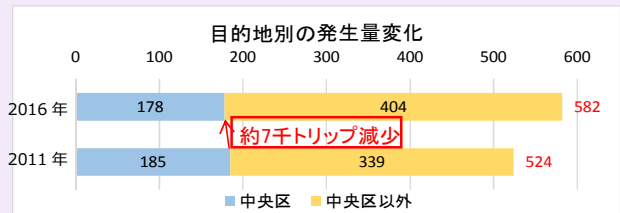
## ニーズに満たない公共交通サービスが都心部への来訪減少に繋がっている可能性

- 私用目的では、都心（中央区）に向かうトリップに減少傾向が見られ、都心の求心力低下に繋がっている可能性があります。
- 朝と日中の運行本数を比較すると、バスは南区や西区、北区、鉄道は西蒲区から都心に向かう路線で大きな格差があり、日中の運行本数が少ない状況です。
- 一方で、市民が希望するバス運行間隔は、20分間隔以内で約65%を占めており、日中の運行間隔に不満を感じる市民が存在すると推察されます。
- 上記事項のようなニーズと現状の乖離が、都心に向かうトリップの減少に繋がっている可能性があります。
- また、移動しやすいまちを実感するための重視することでは、8区中5区が「都心部への公共交通の利便性」が1位となっており、公共交通の重要性が窺えます。

○中央区以外からの目的地割合（私用目的）

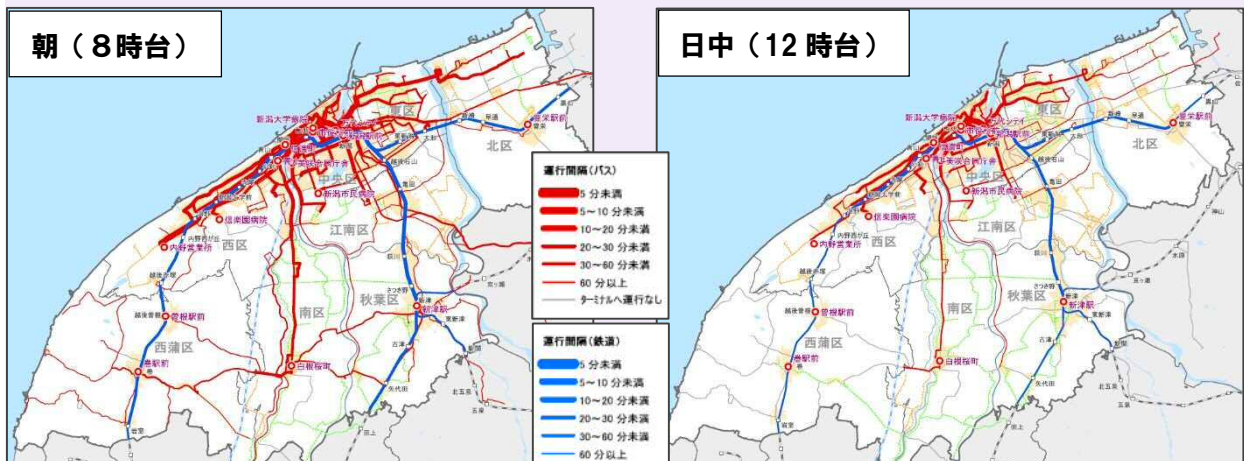


○中央区以外からの目的地別トリップ数（私用目的）



出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年・2016年）

○朝と日中における鉄道とバスの運行本数の比較



○市民が希望するバスの運行間隔



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）

○移動しやすいまちを実感するための重視すること

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
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%
道路に自転車が通行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%
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%
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%

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）

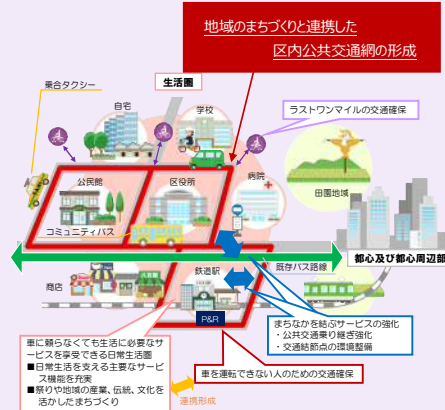


## ◆生活交通（区内移動）に関する現状

### 自家用車を運転できない人のための交通を確保する必要

- （仮称）にいがた都市交通戦略プラン基本計画では、自家用車に頼らなくても生活に必要なサービスを楽しむことができる日常生活圏を確保することが必要とわかれており、自家用車を運転できない人のための交通を確保することが施策として示されています。

### ○生活交通の目指すべき方向性

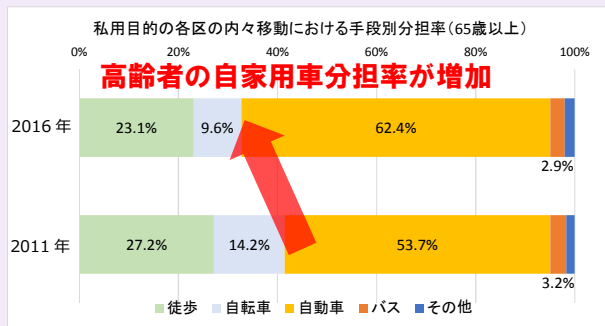


出典：（仮称）にいがた都市交通戦略プラン基本計画

### 高齢者の自家用車利用が増加し、事故に占める割合も増加

- 区内移動の分担率を見ると、高齢者のバスや自転車分担率は減少する一方で、自家用車分担率は増加しており、高齢者数の増加も伴い、自家用車トリップ数は約 1.5 倍と大幅に増加しています。
- 本市における高齢者事故・高齢加害事故は減少していますが、全事故に占める割合はいずれも増加傾向にあります。

### ○私用目的の区内移動における手段別分担率（65歳以上）

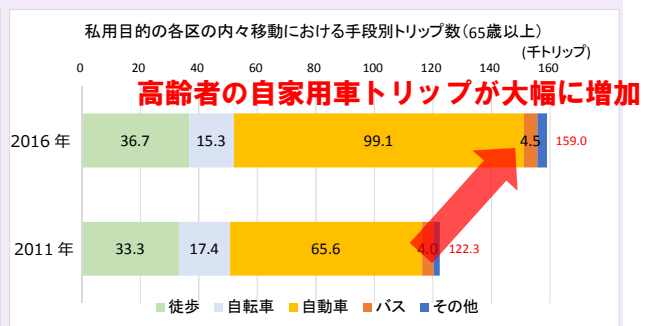


### ○全事故に占める高齢加害事故の割合

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
全事故件数	3,701	3,457	3,208	2,573	2,184	1,922
高齢者事故	1,016	997	966	821	783	691
全事故に占める割合	27.5%	28.8%	30.1%	31.9%	35.9%	36.0%
高齢加害事故	547	546	513	451	459	404
全事故に占める割合	14.8%	15.8%	16.0%	17.5%	21.0%	21.0%

出典：新潟市交通事故概況（2016年）

### ○私用目的の区内移動における手段別トリップ数（65歳以上）



出典：新潟市内都市交通特性調査（2011年・2016年）

## 区バス・住民バスの財政負担額は年々増加

- ▶2007年度から運行を開始した区バスは現在13路線、住民バスは現在15路線が運行しています。
- ▶区バスの収支率は約4割と財政負担額は年々増加しています。



【中央区を除く7区13路線】

現在運行されている区バス

## 利用者のニーズに応じた適切なサービスレベルを提供する必要

- ▶公共交通サービスレベルに対する意識をみると、高齢者は他の年代と比べて、それほど多くの運行本数を必要としておらず、ニーズに応じた適切なサービスレベルを提供することが必要であると言えます。
- ▶また、『移動しやすいまちを実感するために必要なこと』として、「自転車」と「バス（生活バス路線）」に着目すると、各区によって傾向に差が見られ、こうしたニーズを踏まえつつ、各交通手段の利便性向上を図る必要があります。

### ○年齢階層別の希望する公共交通運行間隔（左：鉄道、右：バス）



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）

### ○移動しやすいまちを実感するために必要なこと（抜粋）

	市全体	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
<b>自転車</b> (道路に自転車が通行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%
<b>バス</b> (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%

40%以上  
30%以上

出典：第44回市政世論調査（2017年10月）

## ◆都心部での移動に関する現状

### 都心軸と交流軸を連動させ、市全体を牽引する活力を創出する必要

- (仮称)にいがた都市交通戦略プラン基本計画では、新潟駅から古町地区に連なる中心市街地である都心軸と、万代シティと万代島を結ぶ信濃川沿いの空間である交流軸を連動させることで、市全体を牽引する活力を創出することと位置づけられています。

○都心部及び都心周辺部が担う機能



出典：(仮称)にいがた都市交通戦略プラン基本計画

### まちなかの歩行者交通量は年々減少

- 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5割まで減少しています。

○中心市街地の歩行者通行量の推移

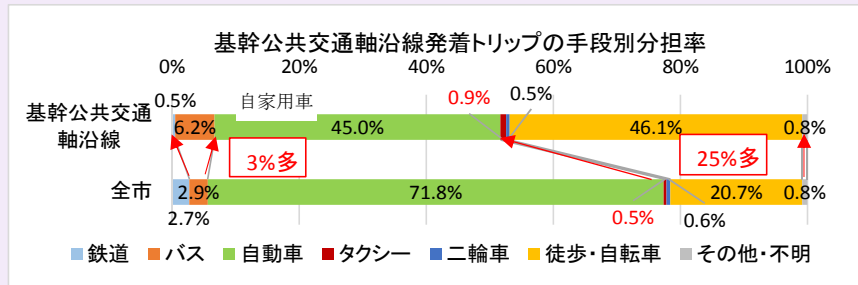


出典：歩行者交通量調査 新潟市商店街連盟

## まちなかにおける移動では、多様な交通手段が利用されている

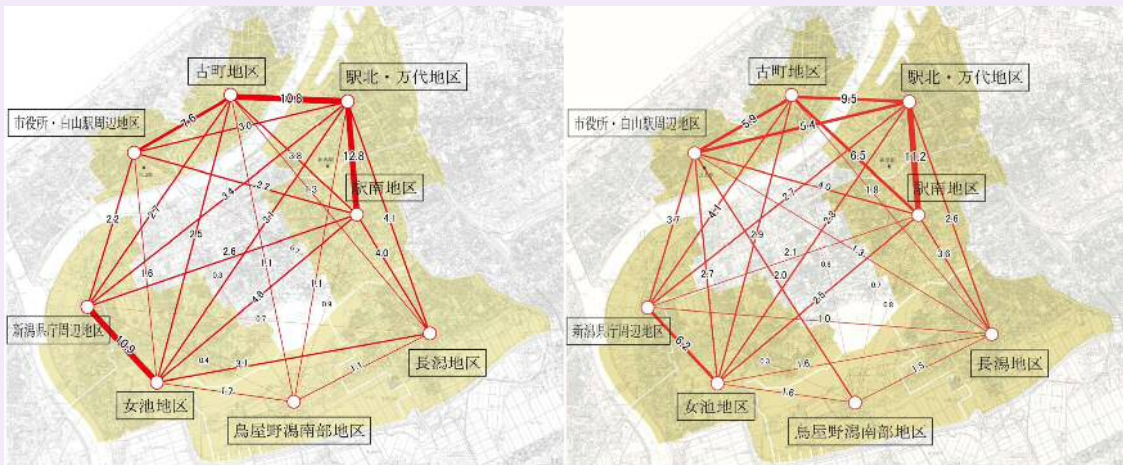
- 基幹公共交通軸沿線における交通手段分担率を全市と比較すると、徒歩・自転車、バス、タクシーともが高く、自家用車以外の多様な手段が利用されています。
- まちなか内の移動の推移を見ると、駅北・万代地区や女池地区を中心とした移動は増加した一方、古町地区や市役所・白山駅周辺地区を発着する一部の移動は減少しました。

○基幹公共交通軸沿線発着トリップの手段分担率



出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）

○都心部における人の動き（左：2016年、右：2011年）



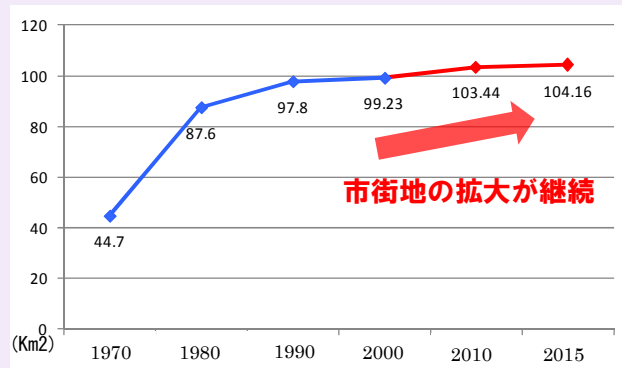
出典：新潟市内都市交通特性調査（2016年）

## ◆その他の現状

### 市街地面積の拡大が継続

- 新潟市はコンパクトなまちづくりを目指している一方で、市街地（DID 地区（※1））の面積は拡大が続いています。

○DID 地区の面積の推移



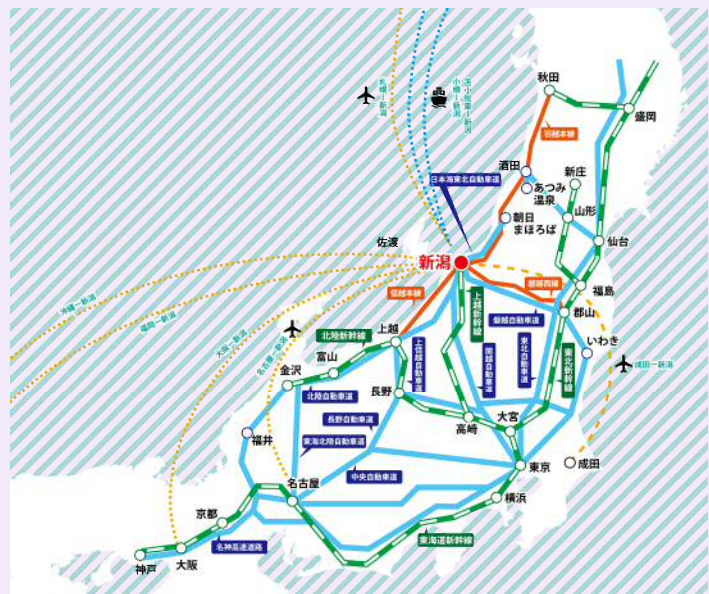
出典：国勢調査

（※1）DID 地区（人口集中地区）とは、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、1)「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、2)「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」と設定されている。

### 広域交通（駅、港、空港）が充実しており二次交通との連携が求められる

- 新潟市は新幹線や高速道路等の陸路、空路、海路といった広域交通が充実しており、今後は二次交通とのさらなる連携が求められます。

○新潟市周辺の広域交通網



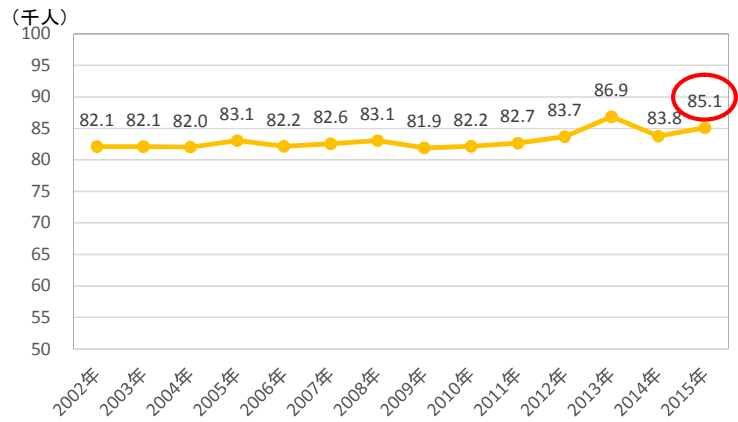
- 凡例 -
- ..... 空路
  - ..... 航路
  - 新幹線
  - 高速道路
  - 在来線

出典：新潟市資料（HAPPY ターン mag）

鉄道利用者数は横ばい、バス利用者数は下げ止まり、タクシー利用者数は減少

○新潟市内鉄道駅の乗車人員推移（1日当たり）

➤ 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。

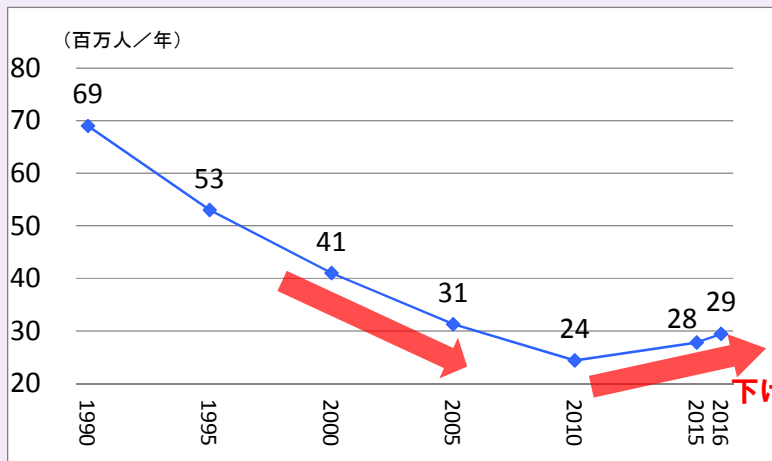


※ 乗車人員のみと降車人員は含まれない（上越新幹線乗車員数含）  
 ※ 無人駅は計上しない

出典：JR 東日本ホームページを元に作成（2017年時点）

○バス利用者数推移

➤ バス利用者数は減少傾向であったものの、近年では下げ止まりとなっています。

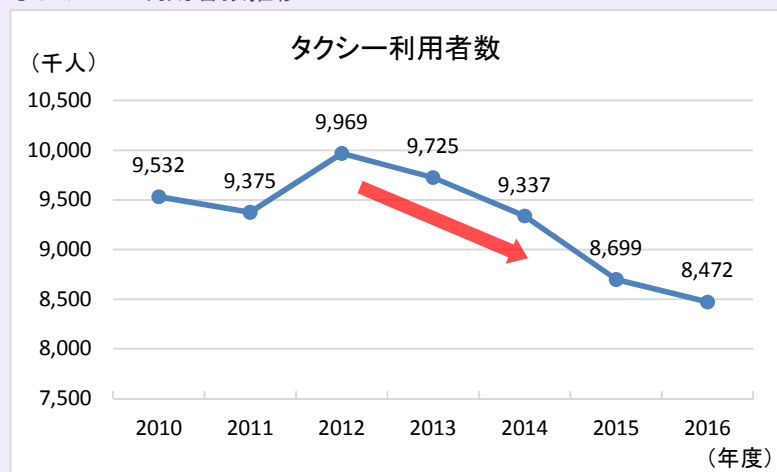


出典：新潟交通株式会社ホームページを元に作成（2017年時点）

○タクシー利用者数推移

➤ タクシー利用者数は2012年度以降、減少傾向にあり<sup>(※1)</sup>、2015年度では870万人程度です。

(※1) ただし、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



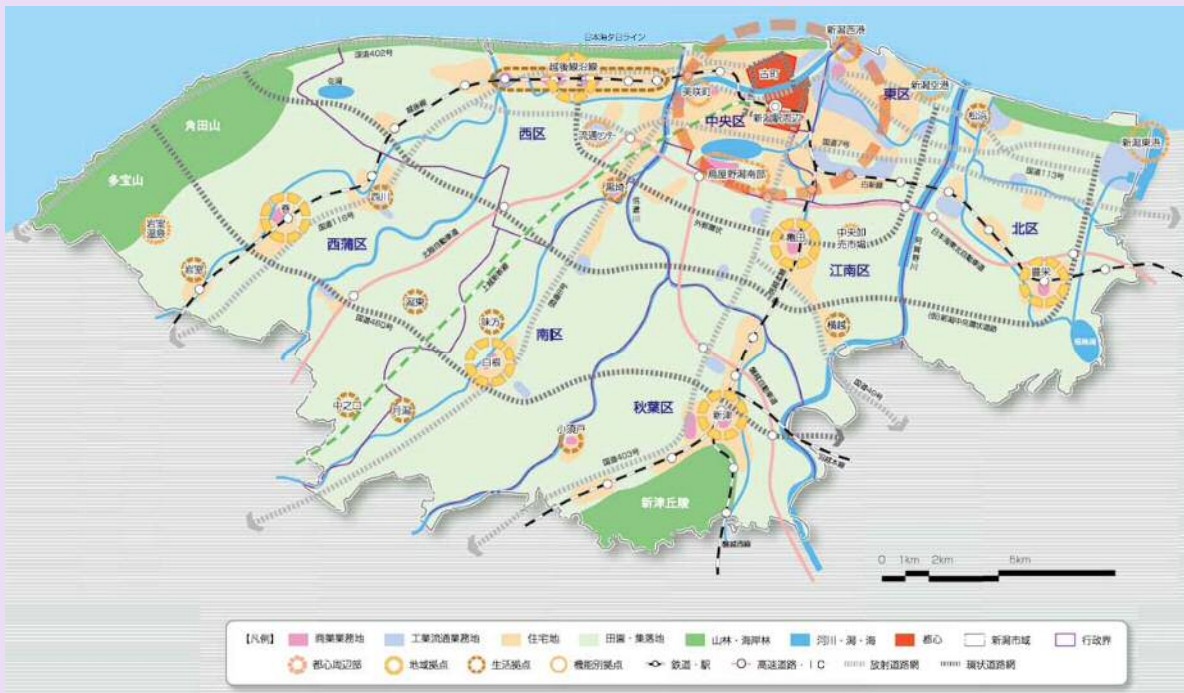
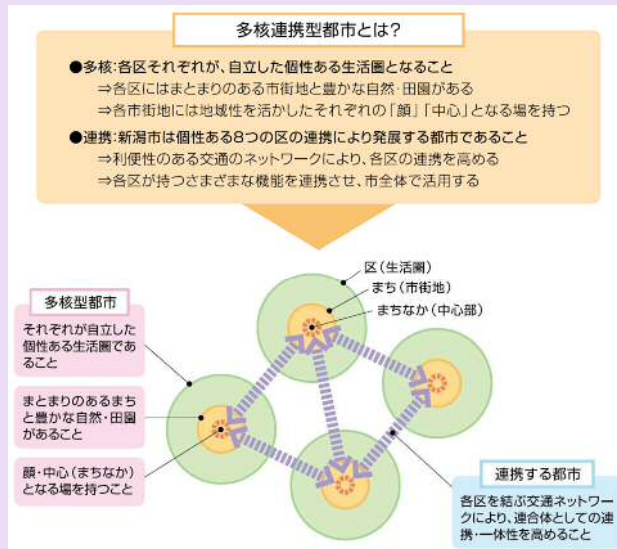
出典：新潟市統計書を元に作成（2016年時点）

# 3. 上位関係十画の整理

ここでは、本市における都市計画の全体方針を定めている「新潟市都市計画基本方針」、新潟市地域公共交通網形成計画に直接係る上位計画である「(仮称)にいがた都市交通戦略プラン基本計画」、コンパクトシティプラスネットワークに向けた取組を定めている「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。







## ◆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、立地適正化計画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再整理しています。

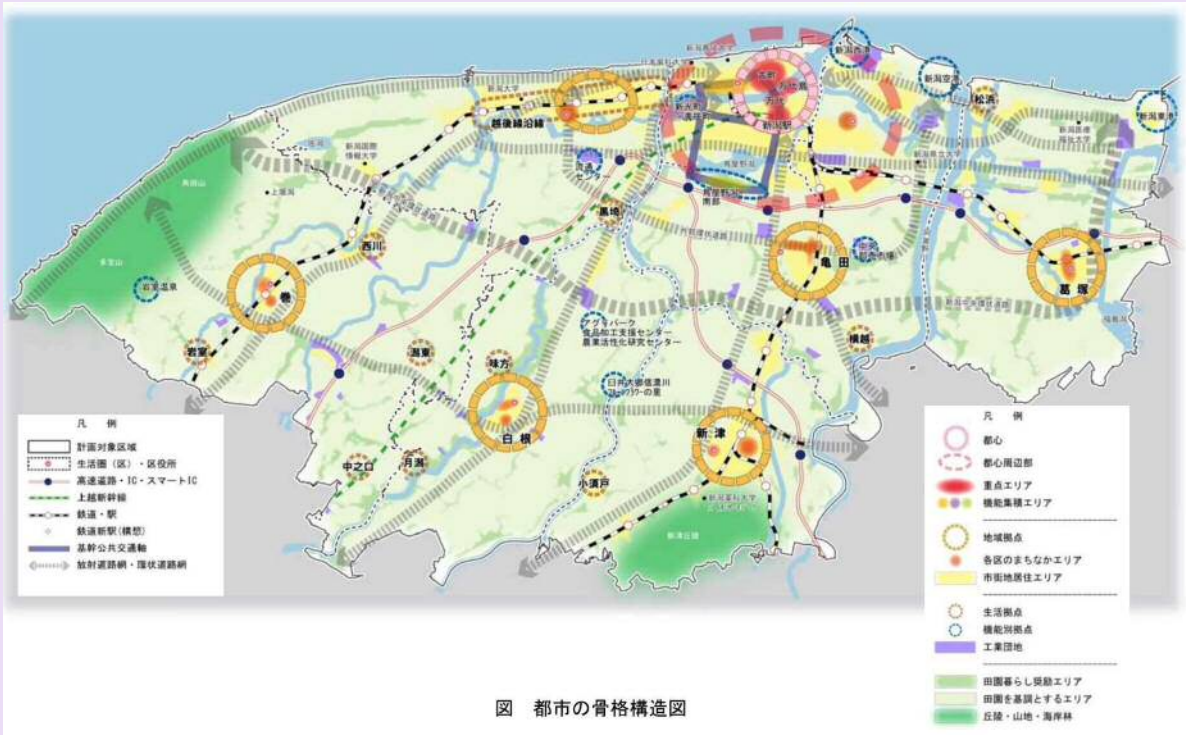


図 都市の骨格構造図

### (2) 都心及び都心周辺部が担う機能

- ◇ 中枢的な業務・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枢的な業務・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(朱鷺メッセなど)を結ぶ信濃川沿いの空間を「交流軸」とします。
- ・萬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。

#### 機能強化に向けた方向性

都心軸と交流軸を運動させることで市全体を牽引する活力を創出



### (3) 各区の地域拠点が担う機能

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



# 4. 市民ニーズの把握

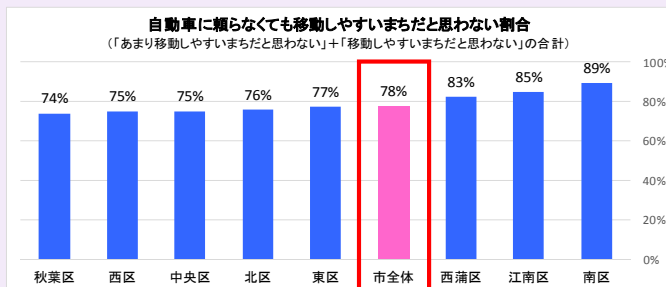
ここでは、市政世論調査結果及び交通環境に対する市民意識調査を基に、交通に関する市民ニーズについて整理します。

## ◆移動に関する市民ニーズ

### 自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民が約8割

- ▶ 本市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「あまり移動しやすいまちだと思わない」を合わせた『移動しやすいまちだと思わない』と回答した人の割合は、市全体で約8割を占めています。
- ▶ 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。

○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」割合

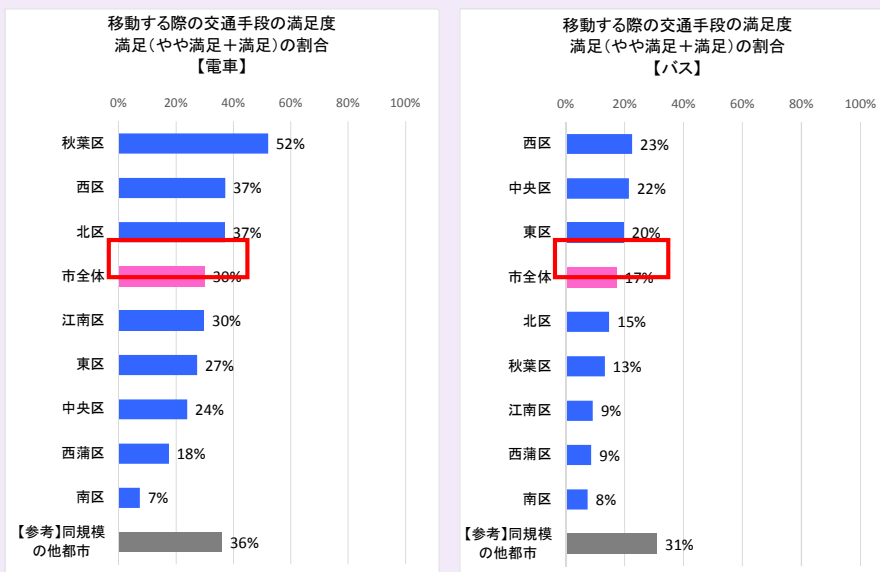


出典：第44回市政世論調査（2017年）

### 電車、バスの満足度は他都市に比べ低い

- ▶ 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。
- ▶ 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。
- ▶ 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。

○移動する際の交通手段の満足度（電車、バス）



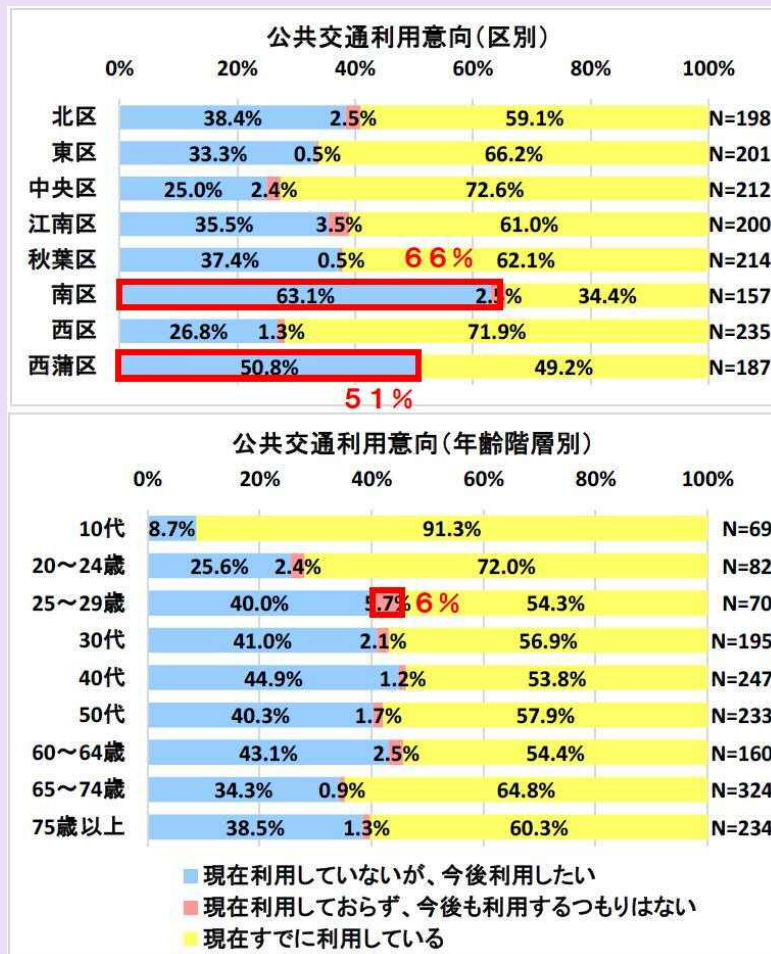
出典：第44回市政世論調査（2017年）

## ◆交通環境に関する市民ニーズ

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る

- 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。

○公共交通の利用意向（上：区別、下：年齢階層別）



## 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 >

#### 公共交通に関する現況把握

- 公共交通の利便性が低い区では、自家用車利用が多く、渋滞が発生
- ニーズに満たない公共交通サービスが都心部への来訪減少に繋がっている可能性
- 高齢者の自家用車利用が増加し、事故に占める割合も増加
- 区バス・住民バスの財政負担額は年々増加
- まちなかの歩行者交通量は年々減少
- 市街地面積の拡大が継続
- 広域交通（駅、港、空港）が充実

#### 市民ニーズの把握

- 自家用車に頼らないと移動しにくいと感じる市民が約8割
- 電車、バスの満足度は他都市に比べ低い

## 6. 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

ここでは、「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、基本的な方針を設定します。

### 基本的な方針

基本的な方針 1.  
公共交通の利便性向上及び自家用車からの転換促進

基本的な方針 2.  
公共交通の利用促進による都心部への来訪増加

基本的な方針 3  
多様なライフステージの移動ニーズに応じた公共交通の充実

基本的な方針 4  
区バス・住民バスの持続性の確保

基本的な方針 5  
公共交通で移動しやすい環境構築による回遊性の向上

基本的な方針 6  
まちづくりと連携した交通環境の充実

基本的な方針 7  
広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携

## 7. 地域公共交通網形成計画の目標と成果指標

本計画の目標を以下の通り設定し、目標を満たすため成果指標と目標値を設定します。

### 都心アクセスの強化

基本的な方針 1.  
公共交通の利便性向上及び自家用車からの転換促進

基本的な方針 2.  
公共交通の利用促進による都心部への来訪増加

【目標 1】  
利便性の高い  
公共交通体系  
の形成

【成果指標】  
公共交通沿線の居住者人口割合の維持  
【目標値】  
90.5%（2017年度）→ 90.5%（2022年度）

### 生活交通の確保維持・強化

基本的な方針 3  
多様なライフステージの移動ニーズに応じた公共交通の充実

基本的な方針 4  
区バス・住民バスの持続性の確保

【目標 2】  
良好で安心な  
居住環境に資する  
交通体系の構築

【成果指標】  
区バス・住民バスの利用者数の増加  
【目標値】  
51.3万人/年（2017年度）→ 〇万人/年（2022年度）  
【精査中】

### 都心部での移動円滑化

基本的な方針 5  
公共交通で移動しやすい環境構築による回遊性の向上

基本的な方針 6  
まちづくりと連携した交通環境の充実

基本的な方針 7  
広域交通（駅、港、空港）と都市内交通の連携

【目標 3】  
まちなかの  
賑わいを創出

【成果指標】  
都心軸のバス停（新潟駅、万代シティ、古町）利用者数の増加  
【目標値】  
1,561万人/年（2017年度）→ 〇万人/年（2022年度）  
【精査中】

# 8. 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を、「スケジュール」と「事業主体」を明確に整理します。

目標	具体的な取り組み	No.	①施策名	②事業概要	③スケジュール				④実施主体	⑤上位・関連・連携計画名				
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度						
<b>利便性の高い公共交通体系の形成</b>														
新たな鉄道駅の設置検討	1	新駅設置検討		鉄道沿線の既存市街地及び新市街地拡大において、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がなされた（仮称）上所島駅、二本木駅の設置実現に向けた検討を行い、公共交通のサービス強化と利用促進を図る。	新駅実現に向けた検討				新潟市都市政策部都市交通政策課	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査				
羽越本線・白新線の高速度促進	2	羽越本線、白新線の高速度・羽越新幹線建設促進		羽越本線及び白新線の複線化・高速度化、羽越新幹線の建設促進を関係団体とともに、関係機関に対する要望や地域世論の喚起等を行い、都心方面を結ぶ公共交通サービス強化と利用促進を図る。	早期実現に向けた要望、機運醸成の取り組み				新潟市都市政策部都市交通政策課	新潟市国土強靱化地域計画など				
路線バスの都心アクセス強化	3	南区方面バス利便性向上		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号を基軸とし、路線バス及びコミュニティバスによる公共交通の充実により、新潟都心部及び周辺地域へのアクセス機能やバス路線相互の結節機能強化を高める。	生活交通改善プラン推進				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	南区生活交通改善プラン				
					4	深夜バスの運行	年末年始や歓送迎会シーズン等で時季運行していた新潟駅前24時台発の定期バスを、一部路線で運行し都心アクセス強化を図る。	運行維持・継続				新潟交通株式会社		
								5	モーニングライナーの運行	乗り換えをせず学校近くなどに到着する、平日の通学や通勤に便利な「モーニングライナー」を運行し都心アクセス強化を図る。	運行維持・継続			
6	6	広域交通（県内都市間高速バス）維持		新潟港域都市圏全体での公共交通ネットワークの構築に向け、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。	利用促進						新潟市都市政策部都市交通政策課	新潟市広域都市圏ビジョン		
Niigata city Wi-Fiや多言語化サインの整備推進	7	Niigata city Wi-Fiや多言語化サインの整備推進		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環境の整備やサインの多言語化など、公共交通のサービスレベルを向上させる。	整備推進				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					
幹線道路の整備促進	8	幹線道路の整備促進 【新潟中央環状道路】		国際拠点港湾新潟港（東港区）から北区、江南区、南区、西区を経由し、西蒲区へ至る、延長約45キロメートルの幹線道路であり、各地域間の交流・連携の軸となるとともに、「防災・救援首都」としてのまちづくりや、本市の拠点性を高める重要な路線であることから、全線で事業を推進する。	整備（優先工区）				新潟市土木部道路計画課	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など				
					整備									
					9	幹線道路の整備促進 【国道403号小須戸田バイパス】	新潟市、田上町、加茂市、三条市間の交通混雑の緩和、公共交通の定時性の確保を図ると共に交通事故対策を目的とし、磐越自動車道新潟西SICへのアクセス向上、安全で安心な道路の実現化を図る。	整備				新潟市土木部道路計画課		
								整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所		
10	万代島ルート線の整備促進	本市の都心部と高速道路及び新潟バイパスや亀田バイパスといった広域幹線道路とを効率的に結び、都心部に流入する自動車交通を担い萬代橋の交通負荷軽減など都心内の交通混雑の緩和、交通事故の削減、まちづくりの支援などを図る。	整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所							
			整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所							
11	新潟西道路及び国道7号、8号、49号、116号の整備			整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所						
				整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所						
12	高規格道路・地域高規格道路の整備（磐越道4車線化、新潟西道路等）			整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所						
				整備				国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所						
交通手段間の役割分担の検討	13	バスネットワークの再編検討		現行の路線バスネットワークについて、将来に渡り持続可能となるよう地域の需要やニーズに応じたモードへの転換を検討する。	検討				新潟市都市政策部都市交通政策課					
					14	デマンド交通、乗合タクシーの活用検討	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設計を行い、本格実施に向けた検討を進める。	社会実験・本格化検討				新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	各区生活交通改善プラン	
								15	目的バスの活用検討	路線バスと重複するエリアの目的バスについて、利用者及び事業者のニーズに合わせ統合を図るなど、役割を分担するため目的バスの活用について検討を行う。	一元化等の活用化検討			
交通結節点の整備・利便性向上	16	新駅設置検討（再掲）	鉄道沿線の既存市街地及び新市街地拡大において、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がなされた（仮称）上所島駅、二本木駅の設置実現に向けた検討を行う。	新駅実現に向けた検討							新潟市都市政策部都市交通政策課	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
				17	駅前広場整備	現在JR小針駅の駅前広場整備を進めており、巻駅・越後石山駅についても、調整を回りながら広場整備を促進することでバス路線との結節強化を図る。	JR小針駅前広場整備				新潟市都市政策部都市交通政策課 新潟市各区域建設課			
							JR巻・越後石山駅前広場整備促進							
				18	駅にアクセスするバスの利便性向上	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。	協議				新潟市都市政策部都市交通政策課			
							19	バス待ち環境の整備（バス停上屋整備など）	雨・風や夏の暑さ、冬の寒さから利用者を守るバス停上屋の整備等を積極的にを行い、バス待ち環境を向上させることで、バス利用の促進を図る。	整備促進				新潟市都市政策部都市交通政策課
20	交通結節点における駐輪場の整備	JR新潟駅において、連続立体交差事業により生まれる高架下のスペースを活用した駐輪場整備を行い、利便性の向上や交通結節点としての機能向上を図る。	<JR新潟駅高架化全面開業に向けた駐輪場整備>							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	新潟市自転車利用環境計画			
			詳細検討				整備・供用							
パークアンドライド駐車場の整備促進	21	パークアンドライドの推進		過度な自動車依存からの脱却と交通面からの環境負荷の軽減を図るため、交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備・利活用を進めるほか、空港や港など広域交通利用者のニーズも踏まえた検討を進める。	[JR巻駅] 本格運用				新潟市都市政策部都市交通政策課	移動しやすいまちづくり基本計画				
					[JR新潟駅] 社会実験						本格運用			
					[JR内野駅] 社会実験						本格運用			
自転車走行空間ネットワークの整備促進	22	各区結節点や主要施設を結ぶ自転車走行空間ネットワークの整備促進		歩行者の安全を第一優先とし、自転車が安全に快適に走行できる連続した自転車走行空間ネットワークの形成を図るとともに結節点間の連携を強化する。	ネットワーク路線の整備促進				新潟市土木部土木総務課	新潟市自転車利用環境計画				
駐車場整備計画見直しの検討	23	まちづくりと連携した駐車場施策の検討		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を見直すほか、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。	計画見直し				新潟市都市政策部都市計画課					

目標	具体的な取り組み	No.	①施策名	②事業概要	③スケジュール				④実施主体	⑤上位・関連・連携計画名
					2019年度	2020年度	2021年度	2022年度		
多様なニーズに応じたサービスの検討	高齢者おでかけ促進事業の効果的な継続検討	26	高齢者おでかけ促進事業の効果的な継続検討	超高齢社会の進展を迎えるなか、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など喫緊の課題に対応するため、市内在住の65歳以上の高齢者を対象にバス運賃を半額とし、高齢者のお出かけを支援する。		継続検討			新潟市都市政策部都市交通政策課	
		27	目的バスの活用検討（再掲）	路線バスと重複するエリアの目的バスについて、利用者及び事業者のニーズに合わせ統合を図るなど、役割を分担するため目的バスの活用について検討を行う。		一元化等の活用化検討			新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	各区生活交通改善プラン
		28	高齢者安全運転サポート事業（高齢運転者講習会等）	高齢者の安全運転をサポートする取り組みとして、「交通事故に遭わない、起こさない」という意識を高齢者一人ひとりに普及させるため、交通安全講習を実施し、座学のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。		実施			新潟市各市民生活部市民生活課	新潟市交通安全実施計画
		29	ワンコインバス（新潟駅万代周辺、新潟大学、清心学園、文理高校、青山循環線、青陵ライナー）	新潟駅万代周辺や、大学、高校周辺でのバス利用を100円とする取り組みであり、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開する。		運行維持・継続			新潟交通株式会社	
		30	こどもりゅーと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。		運行維持・継続			新潟交通株式会社	
	新たなシェアサイクルの導入検討	31	新たなシェアサイクルの導入検討	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について、積極的に導入を検討する。		導入検討			新潟市都市政策部都市交通政策課	
		32	地域の自主的な運営による交通手段の確保	地域住民が主体となって運営する代替輸送に対して、運行費の一部補助等を行い、必要最低限の生活交通の確保に努める。		実施			新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	各区生活交通改善プラン
	住民バス団体の立ち上げ・運営支援	33	住民バス運行支援や社会実験の実施（再掲）	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			新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	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
		34	住民バス事業の立ち上げ支援（事業企画立ち上げ、地域交通団体設立など）	バス路線の廃止や公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス事業を新たに立ち上げる地域に対し、その立ち上げを支援する。		住民バス団体の立ち上げ支援、社会実験等の協議・実施、本格運行に向けた協議・実施			新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	各区生活交通改善プラン
	行政と交通事業者、地域住民の連携	35	交通事業者、地域との連携（バス路線網検討）	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。		実施			新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	各区生活交通改善プラン
36		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。					新潟市各区域域課・地域総務課 新潟市都市政策部都市交通政策課	江南区生活交通改善プラン	
<b>まちなかの賑わいを創出</b>										
新潟駅周辺整備事業による万代広場及び高架下交通広場の整備促進（再掲）	37	新潟駅周辺整備事業による万代広場及び高架下交通広場の整備促進（再掲）	交通結節点として鉄道との乗換え機能などを強化するため、駅付近に点在しているバス停を集約し、利便性の高いバスターミナルとして整備を促進する。		整備			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		
	38	自転車走行空間ネットワークの整備促進（再掲）	各区域結節点や主要施設を結ぶ自転車走行空間ネットワークの整備促進（再掲）	歩行者の安全を第一優先とし、自転車が安全に快適に走行できる連続した自転車走行空間ネットワークの形成を図り結節点間の連携を強化する。		ネットワーク路線の整備促進		新潟市土木部土木総務課	新潟市自転車利用環境計画	
	新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備促進（再掲）	39	新潟駅周辺、万代地区、古町地区の駐輪場整備促進（再掲）	自転車利用者が集中する公共交通結節点やまちなかにおいて、様々な自転車利用者のニーズを踏まえ、利用しやすい駐輪場を確保し、路上駐輪の削減や自転車利用促進を図る。	<JR新潟駅（高架化全面開業）>				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	新潟市自転車利用環境計画
					詳細検討	整備・供用				
					<古町地区>					
	整備計画見直し				(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					
計画見直し										
39	駐輪場整備計画見直しの検討（再掲）	まちづくりと連携した駐輪場施策の検討（再掲）	駐輪場の量的な確保に重点を置いた現在の駐輪場整備計画を見直すほか、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輪場施策を検討する。		計画見直し			新潟市都市政策部都市計画課		
41	シェアサイクルの推進	にいがたレンタサイクルの推進	自転車の利用促進、新潟市の街並みの美しさ、まちの良さを再確認するため放置自転車を再利用し、各ステーションで貸出・返却ができる回遊性の高いシェアサイクルの運営を推進する。		推進（必要に応じて見直し）			にいがたレンタサイクル研究会 新潟市中央区建設課*		
42	水運を活用した回遊性向上	水運を活用した回遊性向上	みなとびあから新潟ふるさと村区間に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。		推進			信濃川ウォーターシャトル株式会社 新潟市都市政策部都市交通政策課*		
43	歩いて楽しい賑わいのある空間整備の検討	賑わいを創出する歩行者空間整備の検討	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を検討する。		検討			新潟市都市政策部都市交通政策課		

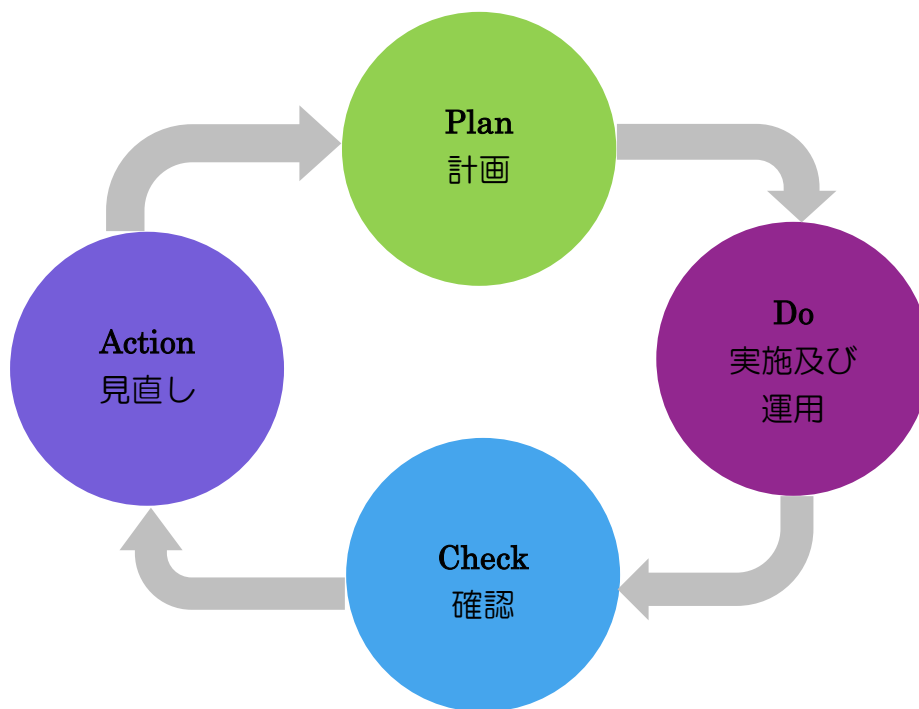
\*：関係課



## 9. 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

目標		2019	2020	2021	2022
目標1	利便性の高い公共交通体系の形成	○	○	○	●
目標2	良好で安心な居住環境に資する交通体系の構築	○	○	○	●
目標3	まちなかの賑わいを創出	○	○	○	●

●：最終評価の確認 ○：進捗状況の確認