

にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画（案）〕パブリックコメントの結果・対応について  
（新旧対比表）

赤囲み部が修正箇所になります

上（左）頁：修正前  
下（右）頁：修正後

これまでの主な取り組み

BRT・新バスシステム (2015年～)

BRT・新バスシステム  
のねらい



交通結節点・BRT 駅  
の整備



市役所ターミナル



BRT 駅

バス利用数の推移

No. 16 乗り換え利用等の補正  
を行った数値で整理すべき

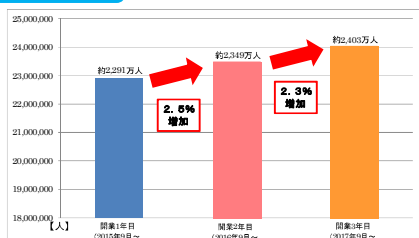


図 開業後のバス利用者数の推移

JR 越後線増便社会実験 (2011～2014年)

<事業概要>

- ・事業区間 JR 越後線 内野駅～吉田駅間 (20.5km 区間7駅)
- ・事業主体 新潟市、燕市

実験開始の1年前 (2011.3～2012.2)	約8,640人/日
実験中 (2011.3～2012.2)	約8,310人/日
増減	▲150人/日

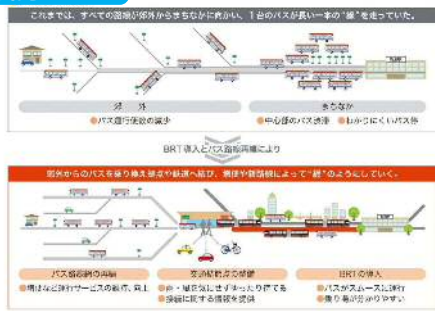


社会実験に併せ、パーク&ライドやフィーダーバス増便などの社会実験を実施し、利便性の向上に努めたが、沿線高校の学生数の減少などにより、目標としていた1日当たり350人の利用者増には至らなかった。

これまでの主な取り組み

BRT・新バスシステム (2015年～)

BRT・新バスシステム  
のねらい



交通結節点・BRT 駅  
の整備



市役所ターミナル



BRT 駅

バス利用数の推移

修正

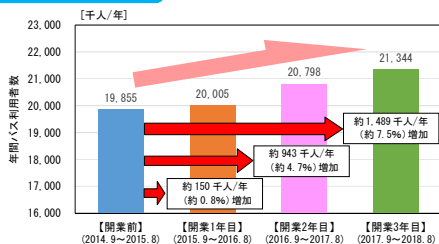


図 開業前後でのバス利用者数の変化 (乗り換え利用等補正後)

JR 越後線増便社会実験 (2011～2014年)

<事業概要>

- ・事業区間 JR 越後線 内野駅～吉田駅間 (20.5km 区間7駅)
- ・事業主体 新潟市、燕市

実験開始の1年前 (2011.3～2012.2)	約8,640人/日
実験中 (2011.3～2012.2)	約8,310人/日
増減	▲150人/日



社会実験に併せ、パーク&ライドやフィーダーバス増便などの社会実験を実施し、利便性の向上に努めたが、沿線高校の学生数の減少などにより、目標としていた1日当たり350人の利用者増には至らなかった。

■交通手段分担率

**自動車の分担率は7割以上で依然として増加傾向**

高齢者が引き続き自家用車を利用していることなどから、自動車の分担率は7割以上と高い値で推移しています。一方で、調査以来初めて鉄道・バスの分担率が増加しました。

No. 20 鉄道・バスが合算された数値でなく、それぞれの分担率を記載すべき

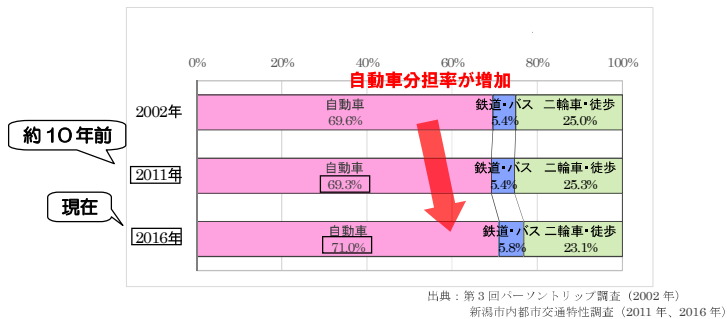


図 新潟市の交通手段分担率の推移

■年齢階層別の平均トリップ数の変化

**高齢者の私用目的におけるトリップ数が大きく増加**

通勤、私用目的ともに高齢者の1人当たりトリップ数の増加が目立っています。

特に私用目的では、非高齢者が減少する一方で、定年退職の延長や平均寿命が長くなってきていることなどから、75歳以上は全年齢と比較して、5年前から大きく増加しています。

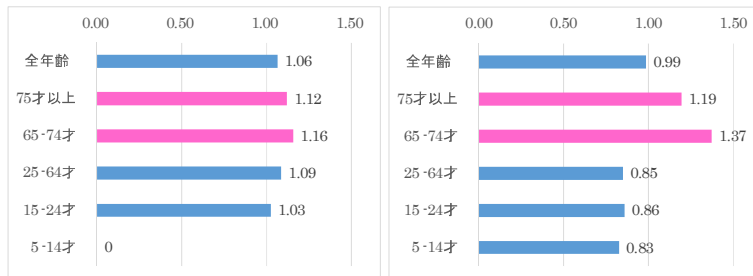


図 年齢階層別の平均トリップ数増減率(2016年/2011年)

(左:通勤目的、右:私用目的)

■交通手段分担率

**自動車の分担率は7割以上で依然として増加傾向**

高齢者が引き続き自家用車を利用していることなどから、自動車の分担率は7割以上と高い値で推移しています。一方で、調査以来初めて鉄道・バスの分担率が増加しました。

修正

約10年前

直近

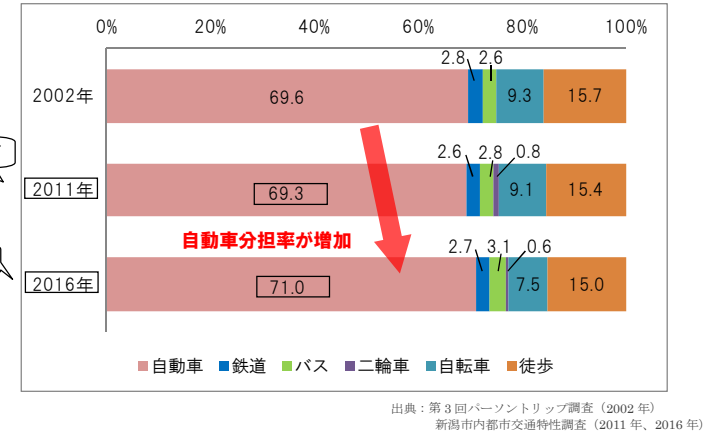


図 新潟市の交通手段分担率の推移

■年齢階層別の平均トリップ数の変化

**高齢者の私用目的におけるトリップ数が大きく増加**

通勤、私用目的ともに高齢者の1人当たりトリップ数の増加が目立っています。

特に私用目的では、非高齢者が減少する一方で、定年退職の延長や平均寿命が長くなってきていることなどから、75歳以上は全年齢と比較して、5年前から大きく増加しています。

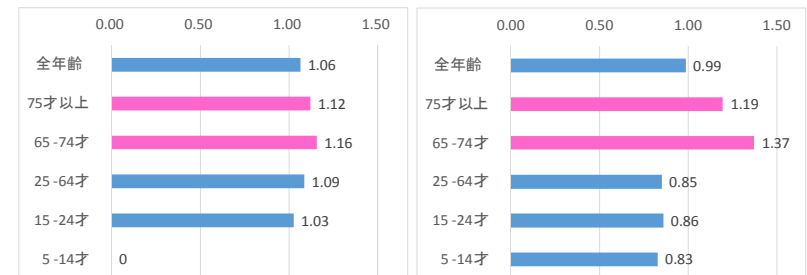


図 年齢階層別の平均トリップ数増減率(2016年/2011年)

(左:通勤目的、右:私用目的)

### (3) 成果指標に基づく評価

#### No. 29 指標①、②それぞれの起終点を記載すべき

##### ■基本方針(1)：多核連携型の都市構造を支える交通戦略

指標①「都心地区へのアクセス時間の短縮（自家用車）」

- 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）とも未達成
- 北区 目標値 43分 実績値 49分 = 未達成
- 秋葉区 目標値 30分 実績値 39分 = 未達成
- 南区 目標値 41分 実績値 48分 = 未達成
- 西蒲区 目標値 44分 実績値 55分 = 未達成

指標②「都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持（公共交通）」

- 対象区4区（北区、秋葉区、南区、西蒲区）中2区（北区、秋葉区）で達成
- 北区 目標値 待ち10分 乗車19分 実績値 待ち10分 乗車19分 = 達成
- 秋葉区 目標値 待ち9分 乗車19分 実績値 待ち9分 乗車19分 = 達成
- 南区 目標値 待ち17分 乗車48分 実績値 待ち10分 乗車59分 = 未達成
- 西蒲区 目標値 待ち15分 乗車42分 実績値 待ち21分 乗車43分 = 未達成

##### ■基本方針(2)：地域の快適な暮らしを支える交通戦略

指標③「公共交通沿線の居住人口割合\*の増加」

- 目標値 86.8% 実績値 90.5% = 達成

##### ■基本方針(3)：市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

指標④「広域交通拠点\*から主要拠点へのアクセス時間の短縮または現状維持」

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	目標	実績	目標	実績
万代	8分（現状維持）	○：6分	43分	○：43分
古町	10分（現状維持）	○：10分	45分	×：47分
県庁	29分	○：27分	64分	○：64分
市民病院	25分	×：36分	60分	×：73分
デンカビックスワン	20分	×：29分	55分	×：66分
新潟大学	47分（現状維持）	○：41分	82分	○：78分

指標⑤「都心地区の歩行者交通量の増加」

- 目標値 19万人 実績値 12万人 = 未達成

### (3) 成果指標に基づく評価

##### ■基本方針(1)：多核連携型の都市構造を支える交通戦略

修正

指標①「都心地区へのアクセス時間の短縮（自家用車）」

区	起終点	目標値	実績値	達成・未達成
北区	北区役所→新潟市役所	43分	49分	未達成
秋葉区	秋葉区役所→新潟市役所	30分	39分	未達成
南区	南区役所→新潟市役所	41分	48分	未達成
西蒲区	西蒲区役所→新潟市役所	44分	55分	未達成

指標②「都心地区へのアクセス時間の短縮、現状維持（公共交通）」

区	起終点	所要時間	目標値	実績値	達成・未達成
北区	JR豊栄駅→JR新潟駅	待ち時間	10分	10分	達成
		乗車時間	19分	19分	
秋葉区	JR新津駅→JR新潟駅	待ち時間	9分	9分	達成
		乗車時間	19分	19分	
南区	白根桜町（白根健生病院前）バス停→JR新潟駅	待ち時間	17分	10分	未達成
		乗車時間	48分	59分	
西蒲区	JR巻駅→JR新潟駅	待ち時間	15分	21分	未達成
		乗車時間	42分	43分	

##### ■基本方針(2)：地域の快適な暮らしを支える交通戦略

指標③「公共交通沿線の居住人口割合\*の増加」

- 目標値 86.8% 実績値 90.5% = 達成

##### ■基本方針(3)：市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

指標④「広域交通拠点\*から主要拠点へのアクセス時間の短縮または現状維持」

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	目標	実績	目標	実績
万代	8分（現状維持）	○：6分	43分	○：43分
古町	10分（現状維持）	○：10分	45分	×：47分
県庁	29分	○：27分	64分	○：64分
市民病院	25分	×：36分	60分	×：73分
デンカビックスワン	20分	×：29分	55分	×：66分
新潟大学	47分（現状維持）	○：41分	82分	○：78分

指標⑤「都心地区の歩行者交通量の増加」

- 目標値 19万人 実績値 12万人 = 未達成

第3章:今後10年間で取り組む必要のある課題

No. 30 色が濃い(特に紫色)ため、文字が見づらい

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

Table with 3 main columns: ①現状 (Current Status), ②主な要因 (Main Factors), and ③まとめ (Summary). It details various indicators like population, urban expansion, safety, and transportation trends for the next 10 years.

Summary box for No. 30, titled '④今後10年間で取り組む必要のある課題' (Key issues for the next 10 years). It lists six main points: 1. Improving the transportation environment, 2. Improving convenience and roles, 3. Adapting to diverse lifestyles, 4. Improving returnability, 5. Ensuring sustainability, and 6. Improving nodes and connectivity.

第3章:今後10年間で取り組む必要のある課題

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

Table with 3 main columns: ①現状 (Current Status), ②主な要因 (Main Factors), and ③まとめ (Summary). This table is identical to the one on page 36, providing a detailed analysis of transportation trends and future challenges.

Summary box for No. 30, titled '④今後10年間で取り組む必要のある課題' (Key issues for the next 10 years). It lists six main points: 1. Improving the transportation environment, 2. Improving convenience and roles, 3. Adapting to diverse lifestyles, 4. Improving returnability, 5. Ensuring sustainability, and 6. Improving nodes and connectivity.

# 第6章:基本計画

**将来像**

■市全体の将来像  
「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」

■視点 拠点化

■県都新潟の拠点化を支える交通

■視点 市民生活

■安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通

**基本方針**

① 都市圏を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

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

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸<sup>※</sup>の形成

⑥ 駅・空港など広域交通拠点<sup>※</sup>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辺強化

⑦ 多様な手段による回避性向上と結節強化

⑧ 都市部への通過交通排除に資する道路の整備

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

⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

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

⑫ 地域主導による計画づくりや運営の支援

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓蒙の強化

⑭ ユニバーサルデザイン<sup>※</sup>の積極的な推進

⑮ 地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

⑯ 民間活力による新技術等の導入

**新技術を活用したICT交通戦略**  
(自動運転技術や運行システム等の導入促進)

# No. 42 懲りすぎていて、色が濃く見づらい

**具体的な取り組み**

施策	まちづくり					
	都市圏連の構築			安全の確保		
	活力の向上			暮らしやすい生活圏		
環境	拠点化	観光	防災	福祉	教育	
■ 新たな交通網の設置誘導 ■ 羽根本線・白新線の快速化・準急 ■ 路線バスの拠点化・アクセス強化 ■ 広域交通(県内都市間)の維持 ■ Niigata City Wi-Fi や多言語化サービス <sup>※</sup> の整備 ■ バス停環境の改善 ■ 幹線道路の整備 ■ 交通手段間の役割分担 ■ 交通結節点の整備・利便性向上 ■ 自転車走行空間ネットワークの整備 ■ 路上や駐輪場内の放置自転車の削減 ■ 放置自転車の有効活用 ■ (西端)幹線道路の整備 ■ 緊急輸送道路、危機管理、設備点検 ■ 交通安全対策の推進 ■ 各区中心部への居住誘導	○	○	○	○	○	○
■ 基幹公共交通網 <sup>※</sup> の形成 ■ 駅・輸送拠点における都市機能誘導 ■ 鳥屋野辺部調整計画の推進 ■ 新潟県民迎撃準備事業 ■ 新潟駅、新潟港、新潟空港へのアクセス改善 ■ (西端)路線本線・白新線の高速化・準急 ■ (再掲)Niigata City Wi-Fi や多言語化サービス <sup>※</sup> の整備	○	○	○	○	○	○
■ (西端)基幹公共交通網 <sup>※</sup> の形成 ■ (西端)新潟駅周辺整備事業 ■ (西端)自転車走行空間ネットワークの整備 ■ 駐輪場の整備 ■ 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有効化 ■ まちづくり連携した駐輪場整備 ■ 水運を活用した回避性向上 ■ 歩いて美しい賑わいのある空間整備に向けた調査 ■ (西端)幹線道路の整備 ■ (西端)新潟駅周辺整備事業 ■ 道路空間の再構築・利活用	○	○	○	○	○	○
■ 区内公共交通網の形成 ■ 区バスの利便性向上に向けた取り組み ■ 地域内道路環境の整備 ■ 路線バスの運行支援 ■ 住民バス、運行支援や社会実験の実施 ■ (西端)交通手段間の役割分担 ■ アクセス改善、専用サービス <sup>※</sup> の検討・社会実験の実施 ■ 多様なニーズに応じたサービスの検討実施 ■ 住民バス <sup>※</sup> (「デマンド型交通」)団体の立ち上げ・運営支援	○	○	○	○	○	○
■ モビリティ・マネジメントの実施 ■ スマート・エシリティの推進 ■ 道路施設のバリアフリー化 ■ 公共交通施設のバリアフリー化 ■ (再掲)Niigata City Wi-Fi や多言語化サービス <sup>※</sup> の整備 ■ (再掲)住民バス <sup>※</sup> (「デマンド型交通」)団体の立ち上げ・運営支援 ■ 自動運転技術、歩行者自動車の導入支援 ■ ICT 技術の活用	○	○	○	○	○	○

【凡例】 ○：関連性がある

# 第6章:基本計画

# 修正

**将来像**

■市全体の将来像  
「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」

■視点 拠点化

■県都新潟の拠点化を支える交通

■視点 市民生活

■安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通

**基本方針**

① 都市圏を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化

② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

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

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸<sup>※</sup>の形成

⑥ 駅・空港など広域交通拠点<sup>※</sup>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辺強化

⑦ 多様な手段による回避性向上と結節強化

⑧ 都市部への通過交通排除に資する道路の整備

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

⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

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

⑫ 地域主導による計画づくりや運営の支援

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓蒙の強化

⑭ ユニバーサルデザイン<sup>※</sup>の積極的な推進

⑮ 地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】

⑯ 民間活力による新技術等の導入

**新技術を活用したICT交通戦略**  
(自動運転技術や運行システム等の導入促進)

**具体的な取り組み**

施策	まちづくり					
	都市圏連の構築			安全の確保		
	活力の向上			暮らしやすい生活圏		
環境	拠点化	観光	防災	福祉	教育	
■ 新たな交通網の設置誘導 ■ 羽根本線・白新線の快速化・準急 ■ 路線バスの拠点化・アクセス強化 ■ 広域交通(県内都市間)の維持 ■ Niigata City Wi-Fi や多言語化サービス <sup>※</sup> の整備 ■ バス停環境の改善 ■ 幹線道路の整備 ■ 交通手段間の役割分担 ■ 交通結節点の整備・利便性向上 ■ 自転車走行空間ネットワークの整備 ■ 路上や駐輪場内の放置自転車の削減 ■ 放置自転車の有効活用 ■ (西端)幹線道路の整備 ■ 緊急輸送道路、危機管理、設備点検 ■ 交通安全対策の推進 ■ 各区中心部への居住誘導	○	○	○	○	○	○
■ 基幹公共交通網 <sup>※</sup> の形成 ■ 駅・輸送拠点における都市機能誘導 ■ 鳥屋野辺部調整計画の推進 ■ 新潟県民迎撃準備事業 ■ 新潟駅、新潟港、新潟空港へのアクセス改善 ■ (西端)路線本線・白新線の高速化・準急 ■ (再掲)Niigata City Wi-Fi や多言語化サービス <sup>※</sup> の整備	○	○	○	○	○	○
■ (西端)基幹公共交通網 <sup>※</sup> の形成 ■ (西端)新潟駅周辺整備事業 ■ (西端)自転車走行空間ネットワークの整備 ■ 駐輪場の整備 ■ 自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有効化 ■ まちづくり連携した駐輪場整備 ■ 水運を活用した回避性向上 ■ 歩いて美しい賑わいのある空間整備に向けた調査 ■ (西端)幹線道路の整備 ■ (西端)新潟駅周辺整備事業 ■ 道路空間の再構築・利活用	○	○	○	○	○	○
■ 区内公共交通網の形成 ■ 区バスの利便性向上に向けた取り組み ■ 地域内道路環境の整備 ■ 路線バスの運行支援 ■ 住民バス、運行支援や社会実験の実施 ■ (西端)交通手段間の役割分担 ■ アクセス改善、専用サービス <sup>※</sup> の検討・社会実験の実施 ■ 多様なニーズに応じたサービスの検討実施 ■ 住民バス <sup>※</sup> (「デマンド型交通」)団体の立ち上げ・運営支援	○	○	○	○	○	○
■ モビリティ・マネジメントの実施 ■ スマート・エシリティの推進 ■ 道路施設のバリアフリー化 ■ 公共交通施設のバリアフリー化 ■ (再掲)Niigata City Wi-Fi や多言語化サービス <sup>※</sup> の整備 ■ (再掲)住民バス <sup>※</sup> (「デマンド型交通」)団体の立ち上げ・運営支援 ■ 自動運転技術、歩行者自動車の導入支援 ■ ICT 技術の活用	○	○	○	○	○	○

【凡例】 ○：関連性がある

住民バス	公共交通空白・不便地域において、地域住民が主体となって運営・運行するバス
シェアサイクル	複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置して、どこのサイクルポートでも自転車の貸出・返却が自由に行えるシステム
スマートインターチェンジ	E T C技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ
スマートウェルネスシティ（SWC） No. 50 誤字脱字の修正	健康都市づくり。障害にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを創造すること
た行	
代表交通手段	一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という（代表交通手段を決める優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩）
多言語化サイト	公共交通の運行時刻や乗り換え情報などを案内するウェブサイトの多言語化
DID 地区（人口集中地区）	国政調査基本単位区等を基礎単位として、「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界内で互いに隣接」して「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」をいう
DESTINATIONキャンペーン（DC）	北海道から九州までのJR旅客6社が、現地の自治体や観光会社、旅行会社などと協力し、地域の新たな観光素材をPRし誘客する大型キャンペーン
デマンド交通（乗合タクシー）	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態
都市デザイン	これまでの歴史のなかで、現在の新潟に至るまでの都市構造の変遷を振り返り、これから先150年を見据え都市デザインの理念をとりまとめたもの
トリップ（数）	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位、及びその数を表す。トリップは移動の目的が変わることに1つのトリップと数える。よって、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合でも、目的地までは1トリップと数える
な行	
ノーマイカーデー	自家用車の利用に伴う温室効果ガスの排出削減を図るとともに、公共交通機関の利用を促進する取り組み
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと
は行	
バスICカード「りゅーと」	新潟交通株式会社が発行するICカードを媒体とした回数乗車券
バスロケーションシステム	車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両ID（個々の車両を識別する番号）、時刻、位置情報（緯度・経度）などをセンタ側に一定間隔で送信し、センタ側で計算した結果として、車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステム
バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障がい除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようなこと
バリアレス縁石	側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを近づけること（正着）ができる縁石
パークアンドライド	マイカーなどを最寄りの鉄道駅やバス停留所に設けられた駐車場に止め、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法
パーソントリップ調査	人の交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データを取得する実態調査
フィーダーバス	公共交通網において、鉄道や基幹となる路線バス（幹線）と接続する支線（枝線）の役割をもって運行する路線バス
分担率	「ある交通手段のトリップ数」の「全交通手段のトリップ数」に占める割合

住民バス	公共交通空白・不便地域において、地域住民が主体となって運営・運行するバス
シェアサイクル	複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置して、どこのサイクルポートでも自転車の貸出・返却が自由に行えるシステム
スマートインターチェンジ	E T C技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ
スマートウェルネスシティ（SWC） 修正	健康都市づくり。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
た行	
代表交通手段	一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という（代表交通手段を決める優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩）
多言語化サイト	公共交通の運行時刻や乗り換え情報などを案内するウェブサイトの多言語化
DID 地区（人口集中地区）	国政調査基本単位区等を基礎単位として、「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界内で互いに隣接」して「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」をいう
DESTINATIONキャンペーン（DC）	北海道から九州までのJR旅客6社が、現地の自治体や観光会社、旅行会社などと協力し、地域の新たな観光素材をPRし誘客する大型キャンペーン
デマンド交通（乗合タクシー）	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態
都市デザイン	これまでの歴史のなかで、現在の新潟に至るまでの都市構造の変遷を振り返り、これから先150年を見据え都市デザインの理念をとりまとめたもの
トリップ（数）	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位、及びその数を表す。トリップは移動の目的が変わることに1つのトリップと数える。よって、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合でも、目的地までは1トリップと数える
な行	
ノーマイカーデー	自家用車の利用に伴う温室効果ガスの排出削減を図るとともに、公共交通機関の利用を促進する取り組み
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと
は行	
バスICカード「りゅーと」	新潟交通株式会社が発行するICカードを媒体とした回数乗車券
バスロケーションシステム	車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両ID（個々の車両を識別する番号）、時刻、位置情報（緯度・経度）などをセンタ側に一定間隔で送信し、センタ側で計算した結果として、車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステム
バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障がい除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようなこと
バリアレス縁石	側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを近づけること（正着）ができる縁石
パークアンドライド	マイカーなどを最寄りの鉄道駅やバス停留所に設けられた駐車場に止め、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法
パーソントリップ調査	人の交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データを取得する実態調査
フィーダーバス	公共交通網において、鉄道や基幹となる路線バス（幹線）と接続する支線（枝線）の役割をもって運行する路線バス
分担率	「ある交通手段のトリップ数」の「全交通手段のトリップ数」に占める割合

ま行	
ミスベリング	水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクト。本市では萬代橋から八千代橋間において「ミスベリング信濃川やすらぎ堤」を実施
モビリティ	移動性や移動手段のこと
モビリティマネジメント (MM)	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み
モータリゼーション	自動車に社会と大衆に広く普及すること <b>No. 50 誤字脱字の修正</b>
や行	
ユニバーサルデザイン	年齢や性別、体の自由・不自由、知覚・行動能力などの違いに関わりなく、より多様な人々が使えることをあらかじめ念頭に置いて道具や環境をデザインしようとする考え方
ら行	
ライジングボラード	円筒形のボラード(車止め)が機械式で昇降するもので、あらかじめ許可を受けた車両は、ICカードや無線機器を用いて遠隔操作でライジングボラードを地中に下降させ通過することができる
ラストワンマイル	交通結節点から最終目的地までの移動
ロードサイド型店舗	幹線道路など通行量の多い道路の沿線において、自家用車・オートバイ(原動機付自転車)・自転車でのアクセスが主たる集客方法である店舗のこと

アルファベット	
BRT・新バスシステム	多くのバス路線がまちなかで重複していた区間を、BRT (Bus Rapid Transit) の導入により集約・効率化し、それにより生じた余力(車両や運転手)を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指すもの
ETC	電子料金収受システム (Electronic Toll Collection System) の略で、有料道路の料金支払いをノンストップで行うシステム
ICT	情報通信技術 (Information and Communication Technology) の略で、情報 (information) や通信 (communication) に関する技術の総称
Niigata City Wi-Fi	市内の主要文化観光施設や公共交通施設などで、インターネットに接続できる公衆無線 LAN サービス
PTPS	公共交通車両優先システム (Public Transportation Priority Systems) の略で、路線バスが通るときに信号が青になるなど、公共交通が優先されるように信号等を制御するシステムの総称

ま行	
ミスベリング	水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクト。本市では萬代橋から八千代橋間において「ミスベリング信濃川やすらぎ堤」を実施
モビリティ	移動性や移動手段のこと
モビリティマネジメント (MM)	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み
モータリゼーション	自動車に社会と大衆に広く普及すること <b>修正</b>
や行	
ユニバーサルデザイン	年齢や性別、体の自由・不自由、知覚・行動能力などの違いに関わりなく、より多様な人々が使えることをあらかじめ念頭に置いて道具や環境をデザインしようとする考え方
ら行	
ライジングボラード	円筒形のボラード(車止め)が機械式で昇降するもので、あらかじめ許可を受けた車両は、ICカードや無線機器を用いて遠隔操作でライジングボラードを地中に下降させ通過することができる
ラストワンマイル	交通結節点から最終目的地までの移動
ロードサイド型店舗	幹線道路など通行量の多い道路の沿線において、自家用車・オートバイ(原動機付自転車)・自転車でのアクセスが主たる集客方法である店舗のこと

アルファベット	
BRT・新バスシステム	多くのバス路線がまちなかで重複していた区間を、BRT (Bus Rapid Transit) の導入により集約・効率化し、それにより生じた余力(車両や運転手)を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指すもの
ETC	電子料金収受システム (Electronic Toll Collection System) の略で、有料道路の料金支払いをノンストップで行うシステム
ICT	情報通信技術 (Information and Communication Technology) の略で、情報 (information) や通信 (communication) に関する技術の総称
Niigata City Wi-Fi	市内の主要文化観光施設や公共交通施設などで、インターネットに接続できる公衆無線 LAN サービス
PTPS	公共交通車両優先システム (Public Transportation Priority Systems) の略で、路線バスが通るときに信号が青になるなど、公共交通が優先されるように信号等を制御するシステムの総称