

- 2023年度進行管理対象期間：2023年4月1日から2024年3月31日まで
- 進行管理対象施策数：90施策
- 2023年度評価確認基準

達成・確認	1点
未実施・未確認	0点

90%以上	3点
80%以上	2点
70%以上	1点
70%未満	0点

4点	◎
3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  
6.4% (2022年度) → 6.6% (2028年度)

[2023年度] — (2027年度に調査実施予定)

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
目標値	6.4%以上	前年度以上	前年度以上	前年度以上	前年度以上	6.60%
実績値	—					
備考					調査実施予定	

### 個別施策評価 施策数22の個別施策評価

○：22個 △：0個 ×：0個 [○の割合：100%]

### 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

上所駅の駅舎整備に着手し、新駅開業に向けて整備を推進した。また、バス交通に関しては、市と新潟交通(株)が連携協定を締結し、運転士不足対策やバス利用促進などの新たな施策の実施に向けて準備を進めた。

#### 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

駅前広場での結節強化に向け、小針駅へのバス乗入れに関する詳細検討を実施したほか、越後石山駅において自由通路や駅前広場の整備に向けた協定を締結し、詳細設計を実施した。

#### 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工事や橋梁の耐震補強工事などを実施した。

#### 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。

### 2023年度 評価



(iii)	2023年度 評価 (i：0点) + (ii：3点)
4点	◎
3点	○
1～2点	△
0点	×

・成果指標の「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」は、2027年度に実施する次回の都市交通特性調査により一括で確認・評価する予定。  
・上所駅の駅舎整備に着手し、開業に向けて整備を推進したほか、バス交通について運転士不足対策やバス利用促進等に関する新たな施策の実施に向けて準備を進めた。  
・駅前広場での結節強化については、小針駅へのバス乗入れに関する詳細設計や、越後石山駅の広場整備に向けた詳細設計を実施した。

## 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

広域的な交通インフラの利便性が向上している  
と思う市民の割合

31.1% (2022年度) → 35.6% (2026年度)

[2023年度] 29.0%

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
目標値	31.1%以上	前年度以上	前年度以上	35.6%	2027年度設定	
実績値	29.0%					
備考						

### 個別施策評価 施策数11の個別施策評価

○：11個 △：0個 ×：0個 [○の割合：100%]

### 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

都心軸沿線のまちづくりとして、西堀通5番町地区における再開発の事業化に向け、第一種市街地再開発事業等の都市計画決定を行ったほか、鳥屋野潟南部地区について「住居・交流拡大ゾーン」の開発に向けた手続きを進めた。

#### 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

新潟駅周辺整備事業を推進し、新潟駅バスターミナルの供用を開始した。これにより、鉄道からバス、バスからバスへの乗り継ぎがスムーズに行えるなど、利便性の向上が図られた。

また、「佐渡島の金山」世界遺産登録に伴うインバウンドの増加を見据え、海外来訪者向け案内環境のあり方検討会議を開催し、今後の案内環境整備に向け、現況の検証結果をとりまとめた。

### 2023年度 評価



(iii)	2023年度 評価 (i：0点) + (ii：3点)
4点	◎
3点	○
1～2点	△
0点	×

・成果指標の「広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合」は29.0%であり、2023年度の目標値を下回った。  
・個別の施策としては、新潟駅周辺整備事業を推進し、新潟駅バスターミナルの供用を計画通り開始したほか、今後のインバウンドの増加を見据えて海外来訪者向け案内環境あり方検討会議を開催し、現況の検証を行うなど、広域交通拠点のアクセス強化に向けた取り組みが進められた。

## 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

都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加  
81,760人/日 (2021年度) → 89,460人/日 (2026年度)

[2023年度] — (集計できず※)

※取得した映像データの解析ができなかったため

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
目標値	84,840人/日	86,380人/日	87,920人/日	89,460人/日	2027年度設定	
実績値	—					
備考						

### 個別施策評価 施策数16の個別施策評価

○：15個 △：1個 ×：0個 [○の割合：94%]

### 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進めた。また、にいがた2kmシェアサイクルについて、安定的な運営が行われたほか、過去の利用状況を分析し、ポートの拡大を図るなど、利用拡大に向けた取り組みを行った。

#### 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

賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査として、新潟駅前の東大通において、人中心の空間づくり社会実験「東大通みちばたりビング」を公民連携で実施し、車線減少時の交通への影響調査や多様な公共空間利活用の可能性について検証した。

### 2023年度 評価



(iii)	2023年度 評価 (i:0点) + (ii:3点)
4点	◎
3点	○
1~2点	△
0点	×

・成果指標の「都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量」は取得した映像データを解析することができず、集計できなかったため、評価できない。  
・自転車走行空間ネットワークの整備が進んだほか、シェアサイクル事業について利用拡大に向けた取り組みが進んだ。  
・歩行者空間整備に向けた社会実験「東大通みちばたりビング」が実施され、効果検証を行った。

## 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・エリアバス×タクの利用者数増加  
464,433人/年 (2021年度) → 521,000人/年 (2026年度)

[2023年度] 526,035人/年

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
目標値	493,000人/年	503,000人/年	512,000人/年	521,000人/年	2027年度設定	
実績値	526,035人/年					
備考						

### 個別施策評価 施策数13の個別施策評価

○：12個 △：0個 ×：1個 [○の割合：92%]

### 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

路線バスの運行支援として、国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計26路線に対して補助を行い、バス路線の運行を維持した。また、エリアバス×タクでは、地元や区と協議し、運行計画を見直すなど、利便性向上に取り組んだ。

#### 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

交通事業者の取り組みとして、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120円均一区間が実施されたほか、市の事業として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）」を実施した。

#### 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団体に対して助言や支援などを行いながら、運行を継続した。

### 2023年度 評価



(iii)	2023年度 評価 (i:1点) + (ii:3点)
4点	◎
3点	○
1~2点	△
0点	×

・成果指標の「区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数」は年間52.6万人であり、2023年度の目標値を上回った。  
・路線バスについて、国庫補助路線や市単独補助路線に対する運行支援を行い、既存路線の運行を維持した。  
・多様なライフステージのニーズや需要に応じた取り組みとして、児童、学生、高齢者などを対象とした運賃施策が行われた。

## 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

自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加  
16.9% (2022年度) → 19.0% (2026年度)

[2023年度] 15.3%

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
目標値	16.9%以上	前年度以上	前年度以上	19.0%	2027年度設定	
実績値	15.3%					
備考						

### 個別施策評価 施策数19の個別施策評価

○：16個 △：3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・マネジメントとして、ノーマイカーデーの実施などエコ通勤の啓発を引き続き実施したほか、バス交通の連携協定に基づく新たな利用促進策の実施に向けて準備を行った。

#### ⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入

バリアフリーの基本方針を示す「移動等円滑化促進方針」について、素案は完成したものの、関係機関との調整に時間を要したため、目標としていた2023年度内の策定・公表が次年度にずれ込んだ。また、越後石山駅や巻駅では、バリアフリーの実現に向け、設計等の協定が締結された。

#### ⑮民間活力による新技術等の導入

タクシー車両について、ASV（先進安全自動車）の導入が進んだ。また、配車アプリの導入は全体車両数の約2割、クレジットカード等の決済方法の導入は約9割となっている。

### 2023年度 評価



(iii)	2023年度 評価 (i:0点) + (ii:2点)
4点	◎
3点	○
1~2点	△
0点	×

・成果指標の「自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合」は15.3%であり、2023年度の目標値を下回った。  
・モビリティ・マネジメントの取り組みとして、バスの利用促進に関する新たな施策の準備を進めたほか、ユニバーサルデザインの推進については、移動等円滑化促進方針の素案の作成や、越後石山駅・巻駅のバリアフリー化に向けた協定が締結された。