

にいがた都市交通戦略プラン [前期実施計画] 2022年度進行管理総括表

- 2022年度進行管理対象期間：2022年4月1日から2023年3月31日まで
- 進行管理対象施策数：116施策
- 2022年度評価確認基準

(i)	2022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)	2022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)

[2022年度] 6.4% (都市交通特性調査)

	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%	-	-	-	6.360%
備考					

個別施策評価 施策数35の個別施策評価

○：27個 △：8個 ×：0個 [○の割合：77%]

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

上所駅の詳細設計を実施し新駅設置に向けた進捗があったほか、バス停上屋整備に向けた調査・設計を行うなど、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めた。

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

地域のニーズに合わせた新たな移動手段「エリアバス×タク」を2022年10月より北区長浦地区で運行開始した。一方、パークアンドライド駐車場整備事業はJR巻駅と新津駅で社会実験を継続したが、コロナ禍で落ち込んだ利用者数の回復が図られず、目標であった2023年度からの本格運用を延期し、社会実験を延長することとなった。

③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

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設計を実施した。

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。

2022年度 評価 (参考)



(iii)	2022年度 評価 (i : 0点) + (ii : 1点)
3~4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」は6.4%であり、2022年度の目標値を達成できなかった。
- ・上所駅における詳細設計の実施や、バス停上屋整備に向けた調査・設計の実施など、公共交通の利用促進に向けた取り組みが前進した。
- ・パークアンドライド駐車場整備事業では、コロナ禍で落ち込んだ利用者数の回復が図られず、目標であった2023年度からの本格運用を延期せざるを得なくなった。

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) → 422万人/年 (2024年度)
※全国相互利用ICカード利用者数を来訪者数とする

[2022年度] 442万人/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	344万人	442万人
備考					りゅーと基本ポイント終了 (R3.11/20~)

※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

バス停上屋等整備事業補助制度を設立し、民間による情報案内機器の整備を行ったほか、市役所ターミナルに乗換案内標示を設置するなど、利便性向上に資する取り組みを推進した。

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において、在来線の全線高架化切替が完了し供用開始したほか、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、県が主体となり万代島地区へのアクセス向上を目的として、既存バス路線「みなと循環線」を延伸する社会実験を実施した。

2022年度 評価 (参考)



(iii)	2022年度 評価 (i : 1点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・成果指標の「全国相互利用ICカードの利用者数」は年間442万人であり、2022年度の目標値を上回った。
- ※ただし、2021年11月20日に終了した「りゅーと」基本ポイントの影響を考慮する必要がある。
- ・JR新潟駅連続立体交差事業において、在来線の全線高架化切替が完了し供用開始したほか、バス停上屋等整備事業補助制度を設立し、民間による情報案内機器の整備を行うなど、利便性向上に資する取り組みを推進した。

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[※] (2016年度) → 15.4万トリップ[※] (2022年度)

[2022年度] 13.0万トリップ[※] (都市交通特性調査)

	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 [※]	-	-	-	13.0万トリップ [※]
備考					

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%	91.6%	89.9%
備考					

個別施策評価 施策数21の個別施策評価

○ : 16個 △ : 5個 × : 0個 [○の割合 : 76%]

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。また、ハイヤータクシー協会が主催する観光研修会を3回実施し、観光タクシーの普及を図った。

一方、放置自転車対策については、駐輪場案内などのPR活動等により、放置自転車の台数は減少しているものの、市政世論調査による放置自転車対策の市民満足度はわずかに低下した。

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、公共空間利活用社会実験「PLAY PUBLIC PLACE 旧新潟駅前通プレイ・ストリート」などを公民連携で実施し、効果の検証を行った。

2022年度 評価 (参考)



(iii)	2022年度 評価 (i : 0点) + (ii : 1点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・コロナ禍の影響による移動需要の減少に伴い、成果指標の「まちなかへの総トリップ数」は、2022年度の目標値を達成できなかった。
- ・自転車走行空間ネットワークの整備が進んだほか、万代島ルート線及び出来島上木戸線などの都心部への通過交通を抑制するための道路整備事業が進捗した。
- ・公共空間利用社会実験「PLAY PUBLIC PLACE 旧新潟駅前通プレイ・ストリート」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/年 → 38.0万人/年 → 38.6万人/年
(2017年度) (2020年度) (2022年度)

[2022年度] 48.5万人/年

	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	43.3万人	46.4万人	48.5万人
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18の個別施策評価

○ : 17個 △ : 1個 × : 0個 [○の割合 : 94%]

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27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、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

交通事業者の取り組みである児童を対象とした「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などが実施されたほか、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)」を実施するなど、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、社会実験中の団体や新規立ち上げを検討している団体に対して、運行に関する助言や意見交換などの支援を行った。

2022年度 評価 (参考)



(iii)	2022年度 評価 (i : 1点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・成果指標の「区バス・住民バスの利用者数」は年間41.5万人であり、2020年度に設定し直した目標値を上回った。
- ・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。
- ・区バスについては、地域の実情に応じたダイヤ・ルートに変更するなど、利便性向上に向けた取り組みを推進した。

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」
とを感じる市民の割合減少
78%（2017年度）→78%より減少（2022年度）

[2022年度] 78% （市政世論調査）

	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%	—	—	—	78%
備考					

個別施策評価 施策数29の個別施策評価

○：23個 △：6個 ×：0個 [○の割合：79%]

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などにより、広報活動を行った。

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、小新4丁目バス停、白山駅前バス停1番線、新潟駅南口バスロータリーにバリアレス縁石を整備し、実運行のバスによるバス停への正着状況の検証を行うとともに、運転士の技術向上に取り組んだ。また、公共交通に関するバリアフリー化として、ハイヤータクシー協会にてユニバーサルドライバー研修を実施し、乗務員の育成が図られた。

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

多様な交通手段を選択できるまちの実現に向けた取り組みとして、無人管理型のポート間で自由に貸出・返却ができるシェアサイクルを2022年9月に運用開始した。また、タクシーのキャッシュレス決済が22社、761台に導入され、キャッシュレス化が推進した。

一方、MaaSや交通関連ビッグデータの活用に関する取り組みについては、特に進展がなかった。

2022年度 評価 （参考）



(iii)	2022年度 評価 (i：0点) + (ii：1点)
3～4点	○
1～2点	△
0点	×

- ・成果指標の「『自家用車に頼らなければ移動しにくい』とを感じる市民の割合」は、2022年度の目標値を達成できなかった。
- ・ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発や公共交通の利用促進を図るためのビジネスパーソン向けの広報活動を実施するなど、モビリティ・マネジメントに関する取り組みを推進した。
- ・小新4丁目バス停などにおいてバリアレス縁石を設置する実証実験を行ったほか、ユニバーサルドライバー研修により乗務員を育成するなど、バリアフリー化の取り組みが進められた。
- ・多様な交通手段の整備を目指し、都心におけるシェアサイクルの運用を開始したほか、タクシーのキャッシュレス化が進むなど、新技術等の導入に関する取り組みが進捗した。

- 地域の実情に合わせた運行により公共交通網の維持がなされた
 - 公共交通の利用者数が減少していますが、国や県、市の支援などにより、公共交通網の維持ができました。当初現状値より、成果指標の「①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率」は増加となっていますが、公共交通と自家用車との適切な役割分担の目標値は達成できませんでした。
 - 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導入により利便性が向上したため、成果指標の「④区バス・住民バスの利用者数増加」が図られ、移動ニーズに応じた生活交通は改善されています。
 - 新潟駅周辺整備事業を進めるとともに、コロナ禍においても空港リムジンバス等を運行しました。成果指標の「②来訪者の路線バス利用者数増加」は、駅・港・空港など広域交通拠点と都市内交通の連携が改善され、利用者数は増加しているものの目標値は達成できませんでした。

- 公共交通の利便性向上の施策が利用者の増加につながっていない
 - 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の抑制に資する幹線道路の整備を推進したことなどにより、成果指標の「③'まちなか'における路線バスの定時性率増加」が達成されました。また、レンタサイクル事業の継続や歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取り組みにより、都心部における回遊性の向上が改善されています。
 - 道路整備により通過交通の抑制がなされているものの、新型コロナによる影響により市民の移動が抑制されたことから、成果指標の「③まちなかへの総トリップ数増加」は目標値を達成できませんでした。
 - 各種公共交通施策に取り組んできた一方で、コロナ禍により全国的に公共交通利用者が減少し、需給調整等による公共交通機関の減便が行われるなど、サービスレベルが維持できない状況に至ったことなどから、成果指標の「⑤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が減少していません。