

新潟市地域公共交通計画 (素案)

令和6年 月

目 次

| | |
|--|----|
| 第1章 はじめに | 1 |
| 1. 背景と目的 | 1 |
| 2. 計画の位置付け | 2 |
| 3. 計画の区域 | 2 |
| 4. 計画の対象期間 | 2 |
| 第2章 上位関連計画の整理 | 3 |
| 1. 新潟市都市計画基本方針 | 3 |
| 2. にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕 | 4 |
| 3. 新潟市立地適正化計画 | 5 |
| 第3章 公共交通に関する現状把握 | 7 |
| 1. 都市交通の現状 | 7 |
| 2. 社会状況の現状 | 23 |
| 第4章 本市が行ってきた取り組み | 34 |
| 1. にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画 及び 新潟市地域公共交通網形成計画の位置づけ | 34 |
| 2. 評価結果 | 35 |
| 3. まとめ | 41 |
| 第5章 公共交通の課題の整理 | 42 |
| 第6章 基本的な方針 | 43 |
| 第7章 成果指標 | 56 |
| 第8章 目標を達成するために行う施策 | 59 |
| 第9章 国補助制度を活用した事業 | 70 |
| 1. 地域公共交通確保維持事業 | 70 |
| 第10章 達成状況の評価 | 74 |

第1章 はじめに

1. 背景と目的

本市では、2028（令和10）年度までを計画期間とする交通政策の基本方針「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を令和元年度に策定し、目指す交通の将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」として、その実現に向けた基本方針を定めました。あわせて、この計画を上位計画とし、前期4年間で取り組む公共交通施策等を定めた「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定して交通施策を進めてきました。

この4年間の取り組みにより、公共交通ネットワークの確保・維持に関して一定の成果はあったものの、人口減少社会の到来やコロナ禍による全国的な公共交通利用者の減少等の影響により、本市の公共交通を取り巻く環境はより一層、厳しい状況となりました。

これにより、公共交通事業者の多くは、運転士不足の問題を抱え、全国的に路線の廃止や減便が行われている状況に陥っています。加えて、2024年（令和6年）4月から、バス運転士などを対象とした労働時間等の改善基準告示が適用されることにより、公共交通の運転士不足の問題は今後、さらに深刻化していくことが懸念されており、本市でもそれに起因した公共交通ネットワークの確保・維持が課題となっています。

また、国では地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を全国的に進めていくため、公共交通分野にデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再生エネルギーの地産地消などの「交通GX」、地域の関係者の連携と協働を通じて利便性・持続可能性・生産性を高める「共創」などに関する新たな支援制度が創設されたところです。

こうした状況を踏まえ、「にいがた都市交通戦略推進会議」では前期期間の評価を行ったうえで、後期6年間で取り組むべき公共交通の基本的な方針や公共交通施策について、令和4年度、5年度の2か年で検討してきました。

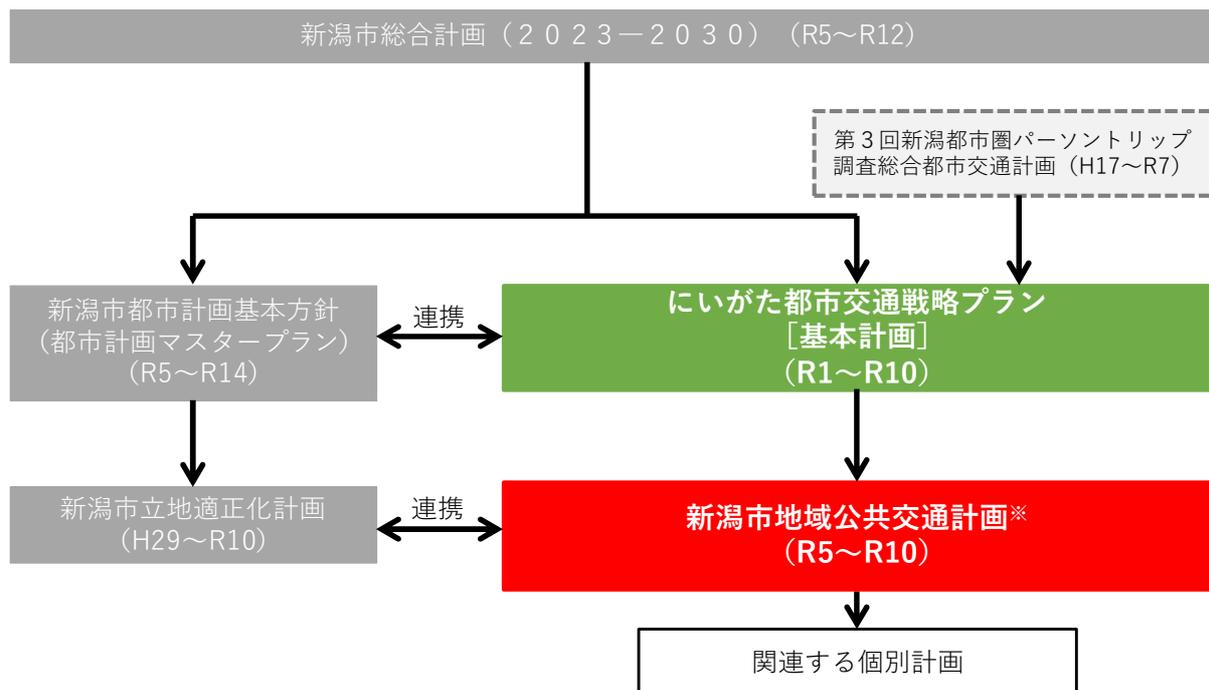
本計画は、上記を背景とする本市の公共交通の課題に対応し、上位計画で示す交通の将来像の実現を目指すことを目的として、公共交通に関する取り組みの方向性や実施する施策等について取りまとめた計画です。

令和6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

本市の交通政策の基本方針となる「にいがた都市交通戦略プラン [基本計画]」（R1.7月策定）を上位計画とし、現状の課題を反映した、交通の施策等を新たに定めるものです。にいがた都市交通戦略プラン [後期実施計画] と統合して定めます。



※令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、法に位置付けられる計画が『地域公共交通計網形成画』から『地域公共交通計画』へ変更

図 本計画の位置づけ

3. 計画の区域

本計画の対象区域は、新潟市全域とします。

4. 計画の対象期間

本計画の対象期間は、「にいがた都市交通戦略プラン（基本計画）」との整合を図り、2023（令和5）年度から2028（令和10）年度までの6年間とします。

第2章 上位関連計画の整理

ここでは、上位関連計画として、「新潟市都市計画基本方針」、「にいがた都市交通戦略プラン（基本計画）」、「新潟市立地適正化計画」について整理します。

1. 新潟市都市計画基本方針

- 本市の今後の都市づくりの方向性を示している新潟市都市計画基本方針では「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟」を目指す都市の姿としています。
- 2022年12月に改訂され、2032年度を目標年次とした計画です。

■目指す都市の姿

- 新潟市が目指す都市の姿を「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟」とします。
- 目指す都市の姿の構造（多核連携都市）の実現に向けた考え方を次の3つの要素で示されています。
 - (1) 市街地と田園・自然の共生・共鳴
 - (2) 都市・地域の拠点の機能強化
 - (3) 拠点間の連携強化



図 都市構造のイメージ

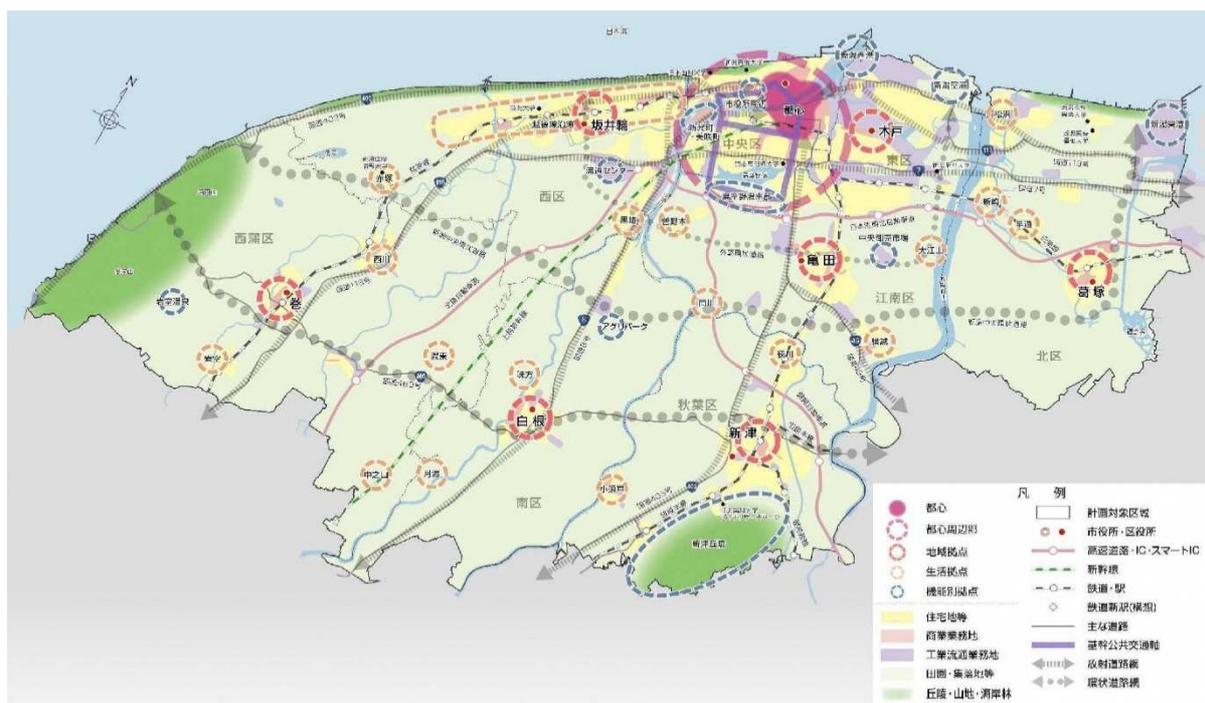


図 基本的な方針の市全体図（2022.12時点）

2. にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕

- 本市の交通政策の基本的な方針を定めているにいがた都市交通戦略プランでは「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を交通の将来像に掲げ、2つの目標、5つの基本方針を定めています。

■将来像と目標

交通の将来像：県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち

目標1：県都新潟の拠点化を支える交通【拠点化の視点】

目標2：安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通【市民生活の視点】

■将来像を実現するための基本方針

基本方針1：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

基本方針2：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

基本方針3：まちなかの賑わいを創出する交通戦略

基本方針4：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

基本方針5：みんなで築き上げる交通戦略

にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針～10年後の目指す姿～



図 将来像と目標

3. 新潟市立地適正化計画

- 本市の都市構造は、高次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。
- また、本市は隣接市町村と広域的な連携を進める「新潟広域都市圏」を形成することにしており、都心や都心周辺部、地域拠点と近隣市町村とのネットワークの構築も重要となります。
- 本計画では、立地適正化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

■ 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なまちなか



図 都心周辺部のイメージ

■ 各区の地域拠点が担う機能

- ・ 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



図 地域拠点周辺のイメージ

◆新潟市立地適正化計画と新潟市地域公共交通計画の連携

➤ 新潟市立地適正化計画において、本市のまちなか居住を象徴するエリアとして「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」が設定されており、本計画においては、「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」と連携した公共交通の取り組みを推進します。

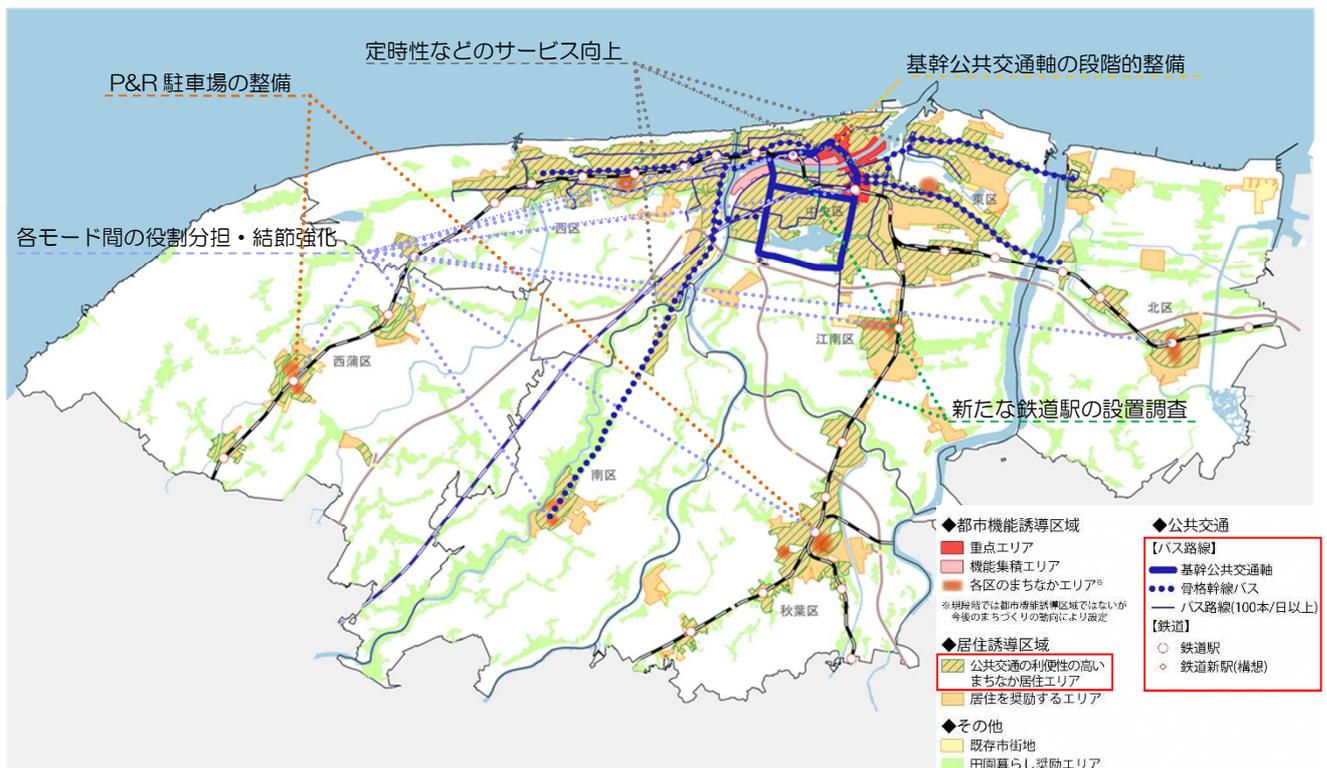
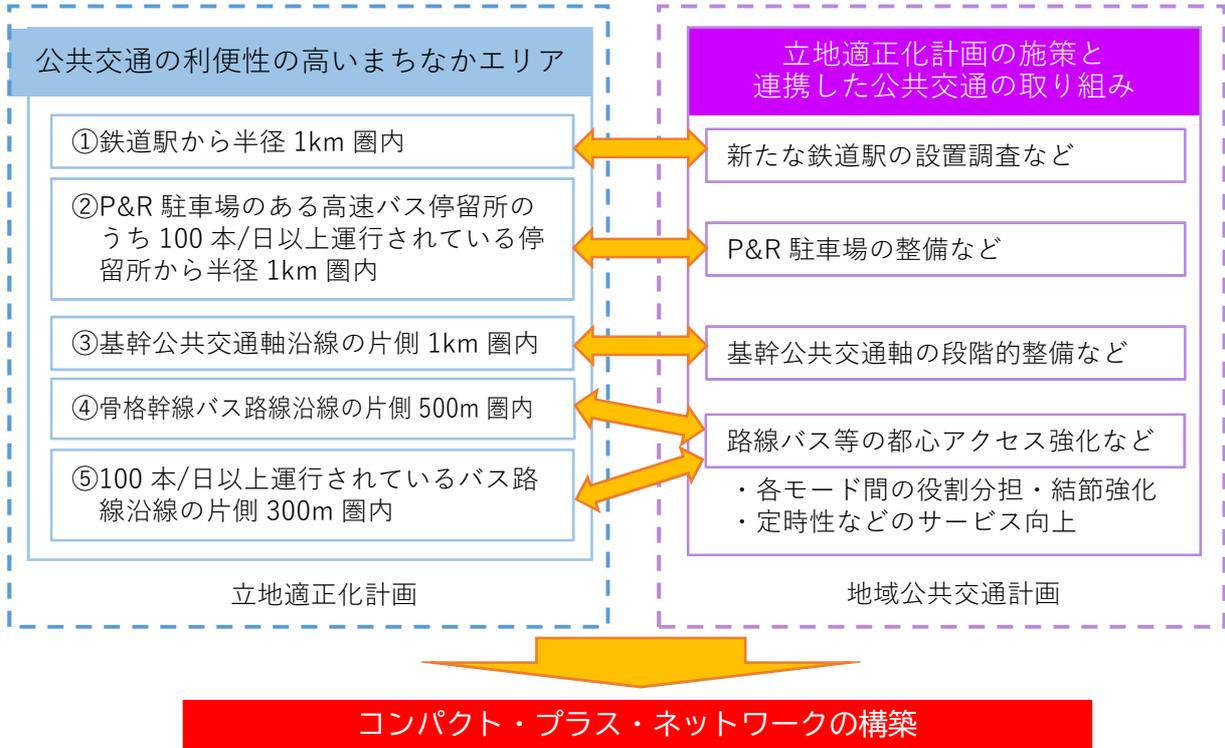


図 新潟市立地適正化計画と新潟市地域公共交通計画の連携

第3章 公共交通に関する現状把握

1. 都市交通の現状

(1) 公共交通網

- 本市の公共交通は、本市と周辺自治体を結ぶ鉄道と路線バス等をはじめ区バスや住民バス、目的バスが運行されています。
- また、新幹線が停車する新潟駅や新潟港、新潟空港があり県内外への広域交通拠点があります。
- 都市機能誘導区域とその周辺の居住誘導区域が結ばれ、立地適正化計画など、まちづくりと統合が図られた公共交通網を形成しています。

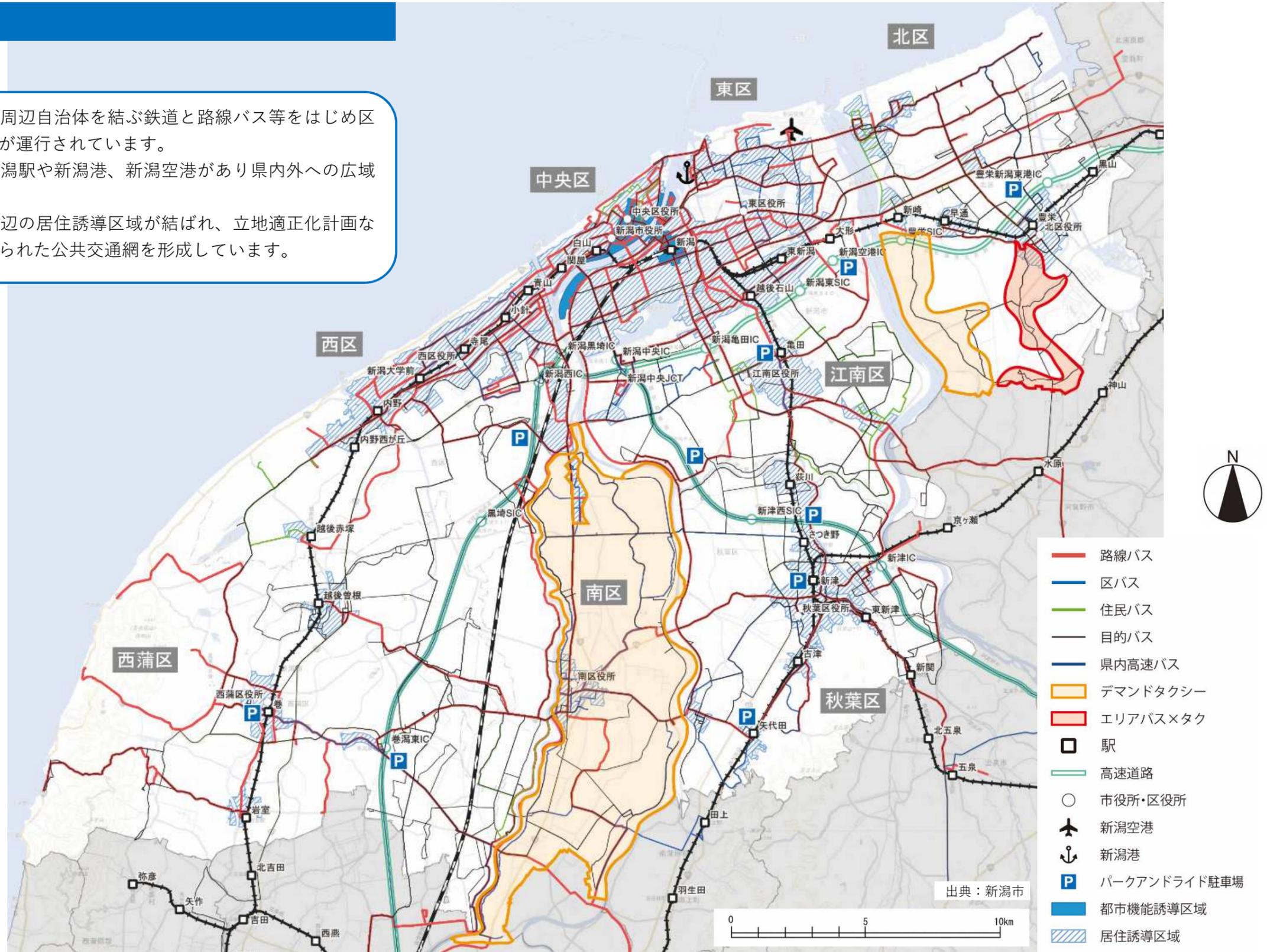


図 新潟市の公共交通網（2022年4月）

(2) 公共交通網と人口分布

- ▶ 人口密度が低く定時定路線型のバス路線が成り立たない地域（北区長浦地区）において、新たな移動手段としてエリアバス×タク*の運行を開始しました。
- ▶ また、路線バスが運行していない地域（北区）や昼間の時間帯の需要が少ない地域（南区）では、デマンド型乗合タクシーの効果や課題を検証するため社会実験を実施しています。

※エリアバス×タク

- ・バス路線の確保・維持が困難な地域において導入した公共交通システムです。バス軸とエリアタクシーを組み合わせることで、運行の効率化、多様なニーズへの対応、高齢者等の負担軽減などの要望を踏まえ、持続可能な公共交通を目指して運行しています。
- ・運行エリア内のバス軸を、予約に応じて中型車両が運行しています。バス停留所が遠い地域の方は、自宅の近くのエリアタクシー乗り場から、乗継地点のバス停留所まで、予約した小型車両に乗り移動できます。

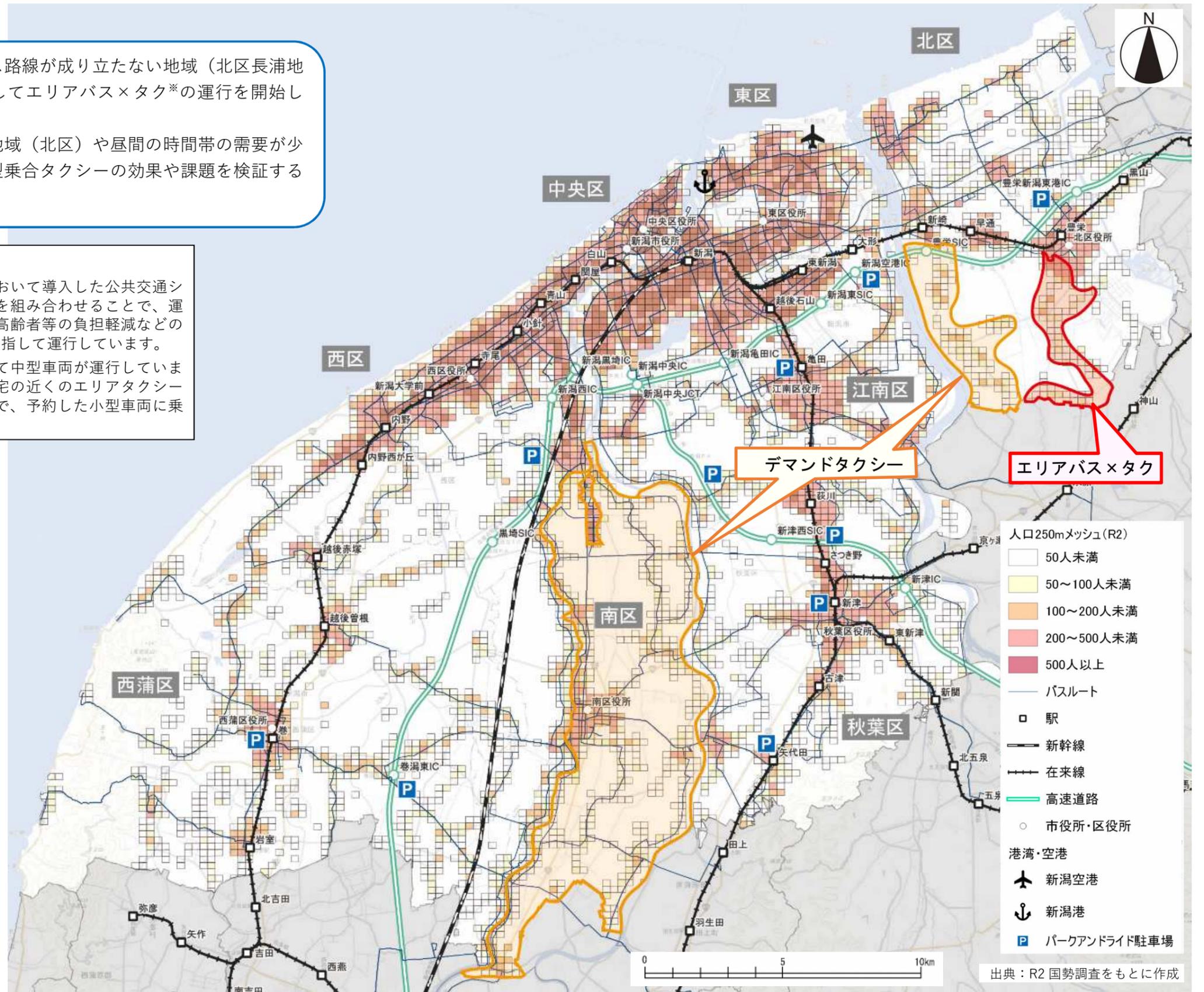


図 新潟市の公共交通網と人口分布

■公共交通沿線の居住人口割合

- ▶ 公共交通機関のある地域*に住んでいる居住人口割合は、2022年度で95.5%となっています。

※公共交通機関のある地域（小地域単位）

- ・バス停から半径300mの範囲にかかっている地域
- または鉄道駅から半径500mの範囲にかかっている地域

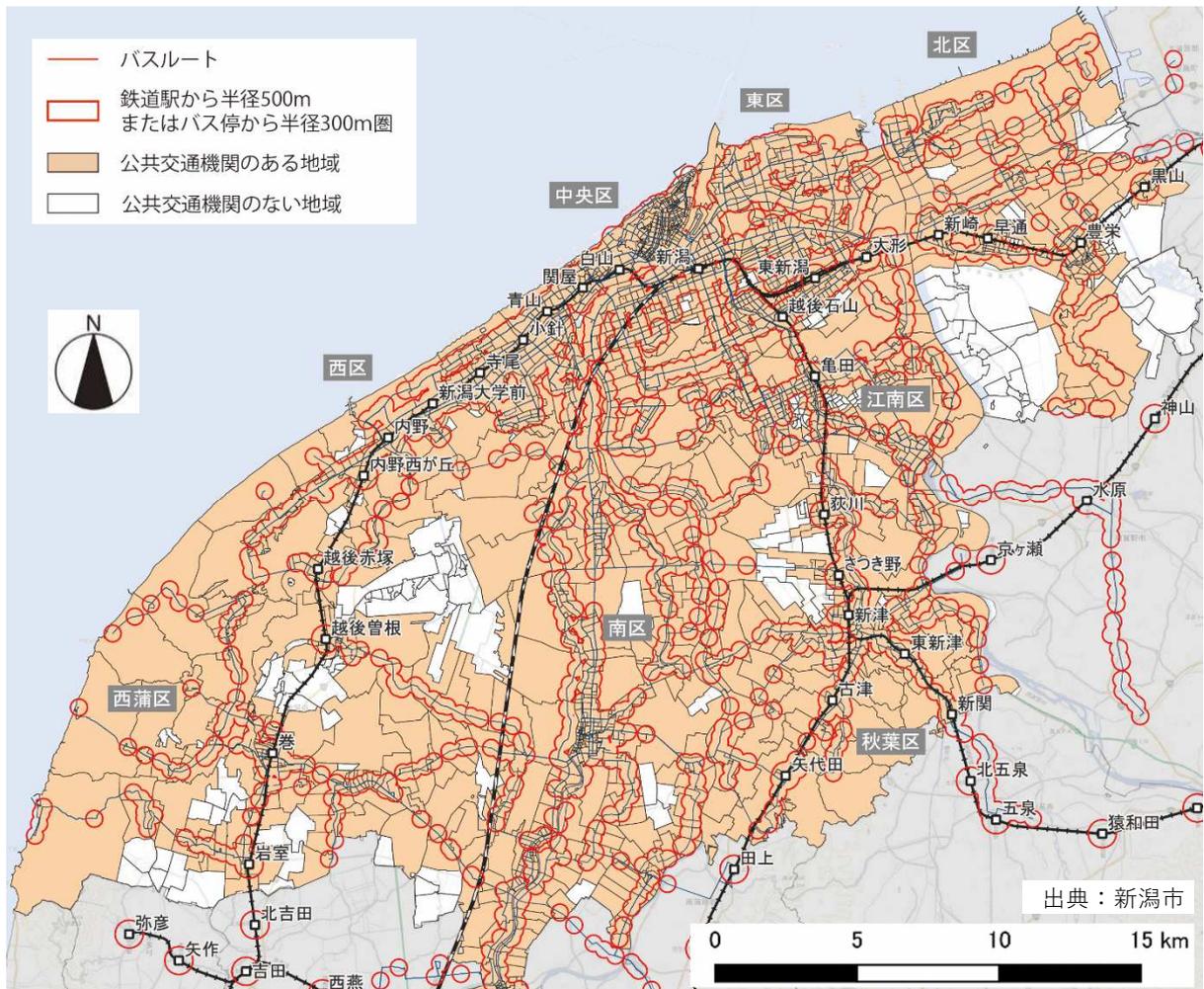
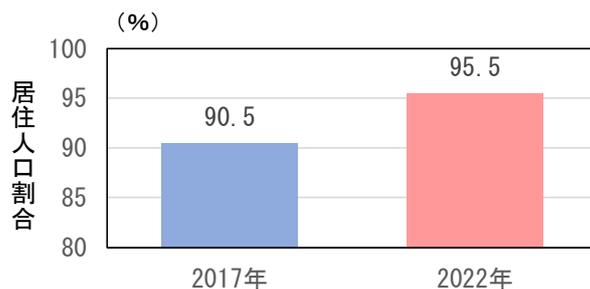


図 公共交通機関のある地域（2022年4月）



出典：国勢調査をもとに作成

図 公共交通沿線の居住人口割合

(3) 公共交通の運行本数

1) 路線バス

▶ 路線バスは、東区、中央区、西区において 200 本/日以上の高頻度で運行されています。一方で、秋葉区、南区、西蒲区では 8 本/日未満の運行となっている区間があり、路線バスを利用できる環境に大きな差があります。

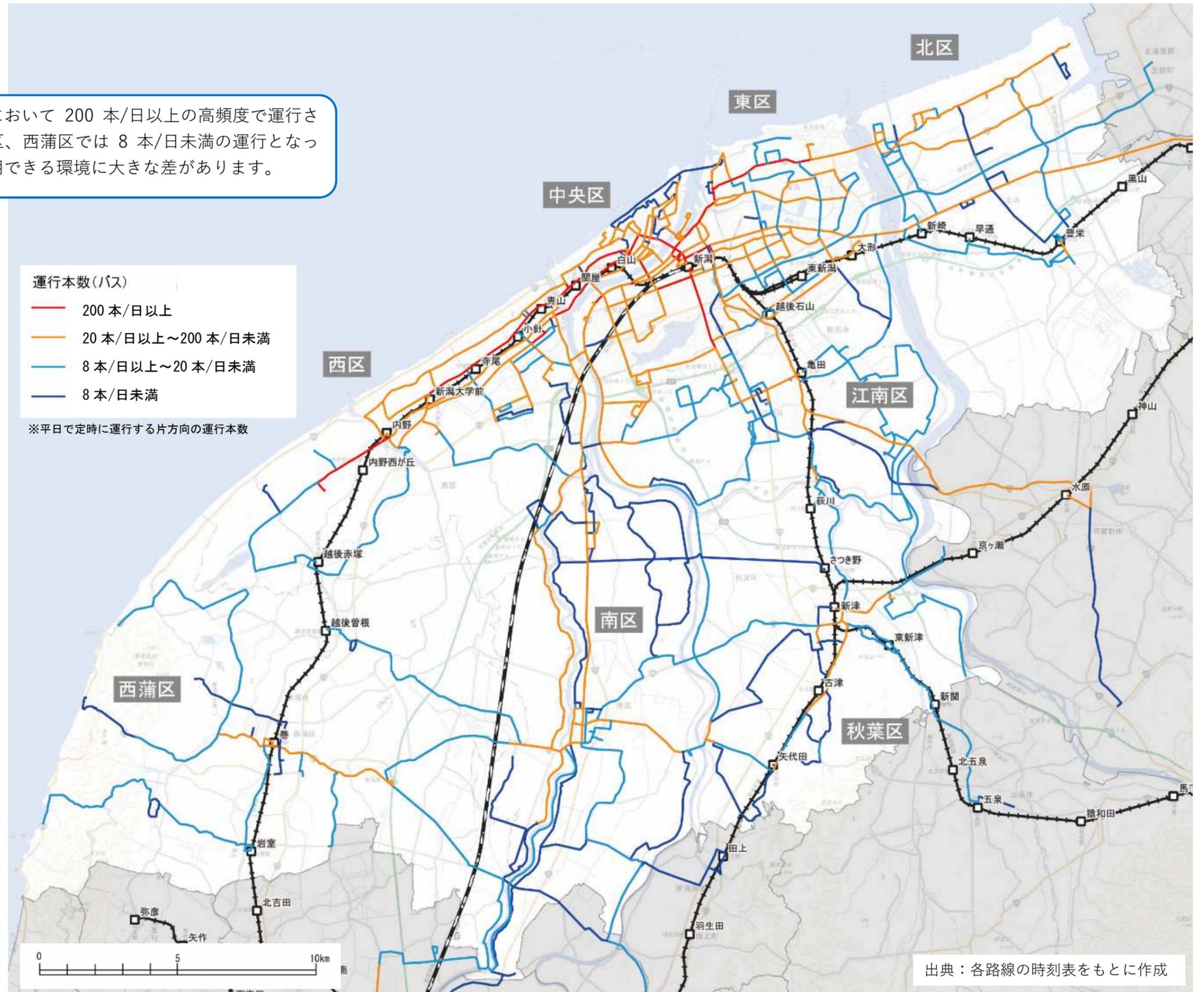
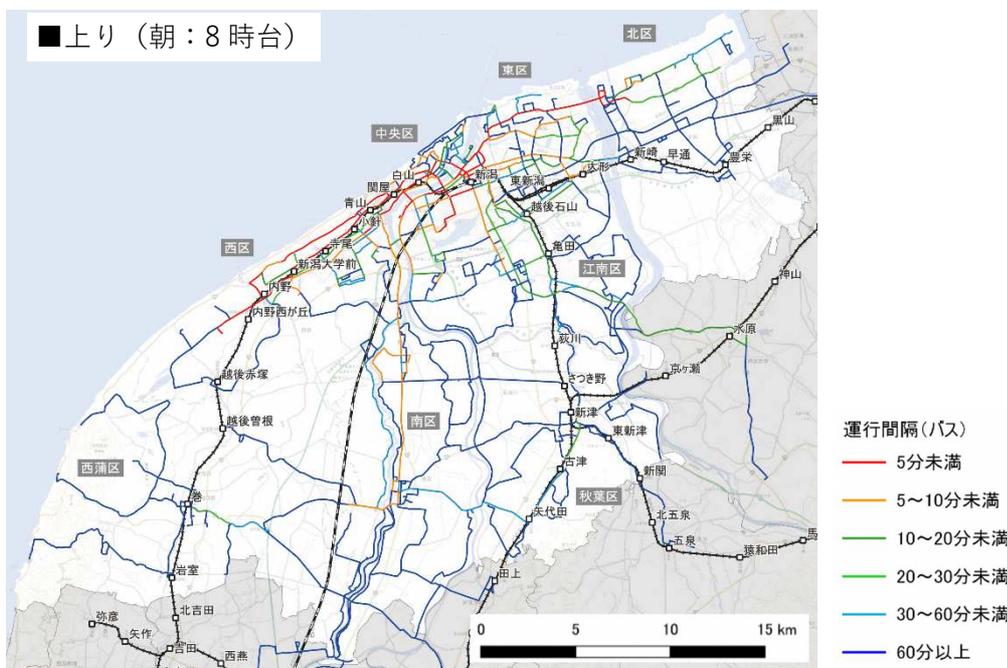


図 路線バス等の運行頻度 (2022 年 4 月)

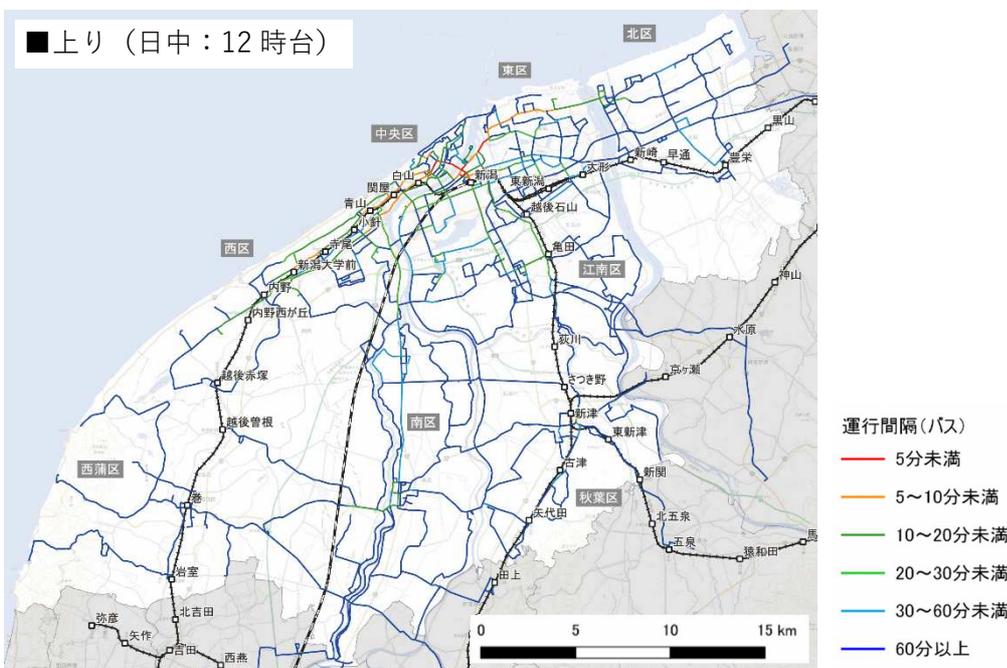
(4) 公共交通（鉄道・バス）の時間帯別の運行間隔

1) 路線バスの上り方向の運行間隔

➤ 朝（8時台）は東区、中央区、西区で5分未満の間隔で運行されている路線がありますが、日中（12時台）では中央区の一部区間です。



※各路線とも上り方向の目的地の到着時刻が8時台の運行本数の平均運行間隔



※各路線とも上り方向の目的地の到着時刻が12時台の運行本数の平均運行間隔

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 朝（8時台）と日中（12時台）の運行間隔（路線バス：上り）（2022年4月）

2) 鉄道の上り方向の運行間隔

- 朝（8時台）は新潟駅から黒山駅、矢代田駅、巻駅の間で20分未満の間隔で運行されていますが、日中（12時台）で20分未満の間隔で運行される区間は豊栄駅、新津駅、内野駅の間に短縮されます。



※各路線とも新潟駅の到着時刻が8時台の運行本数の平均運行間隔



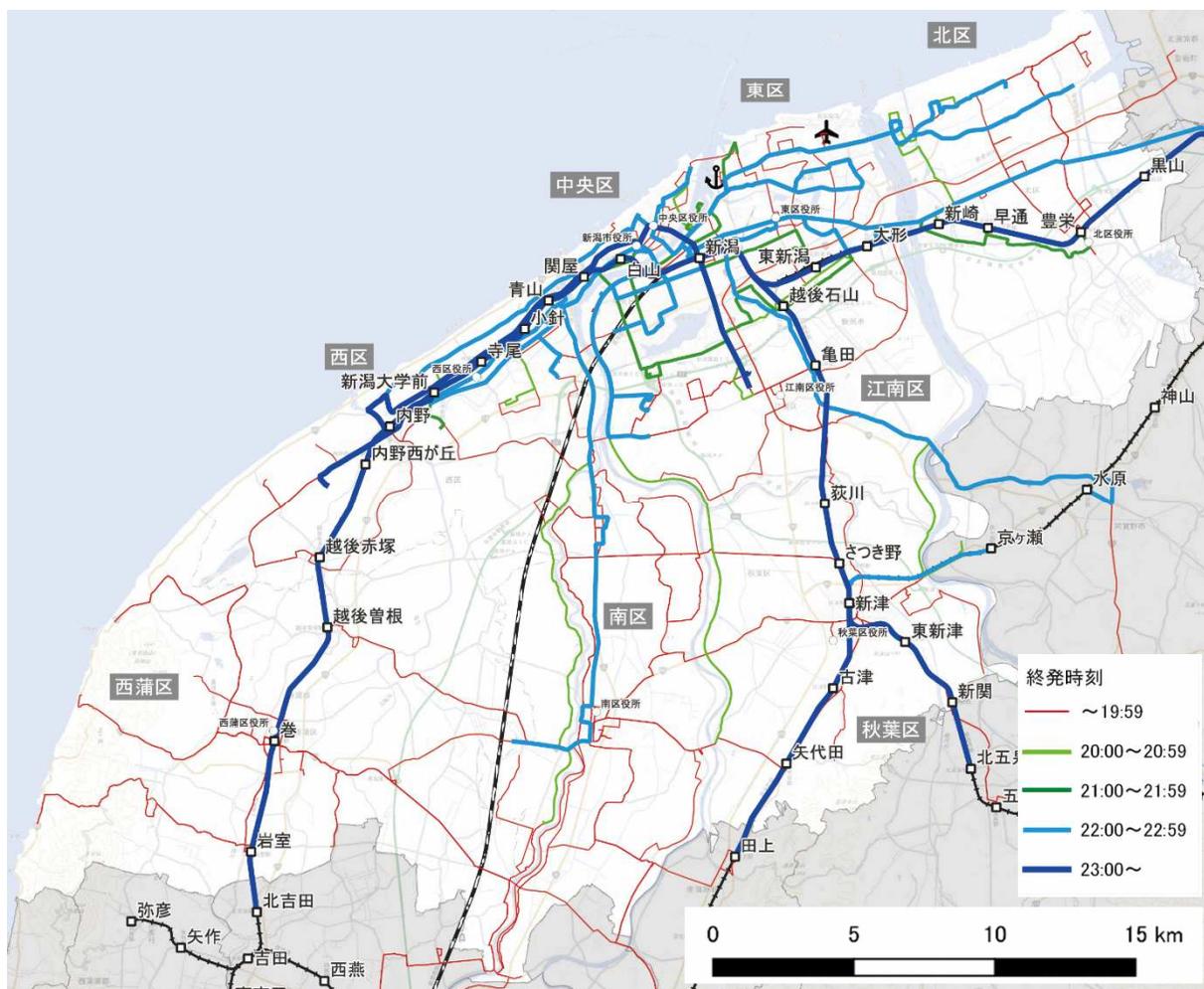
※各路線とも新潟駅の到着時刻が12時台の運行本数の平均運行間隔

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 朝（8時台）と日中（12時台）の運行間隔（鉄道：上り）（2022年4月）

(5) 終発時刻

- 鉄道の終発時刻は概ね 23 時台ですが、路線バスの時刻は北区、江南区、西蒲区などの一部の路線では 19 時台以前となっています。



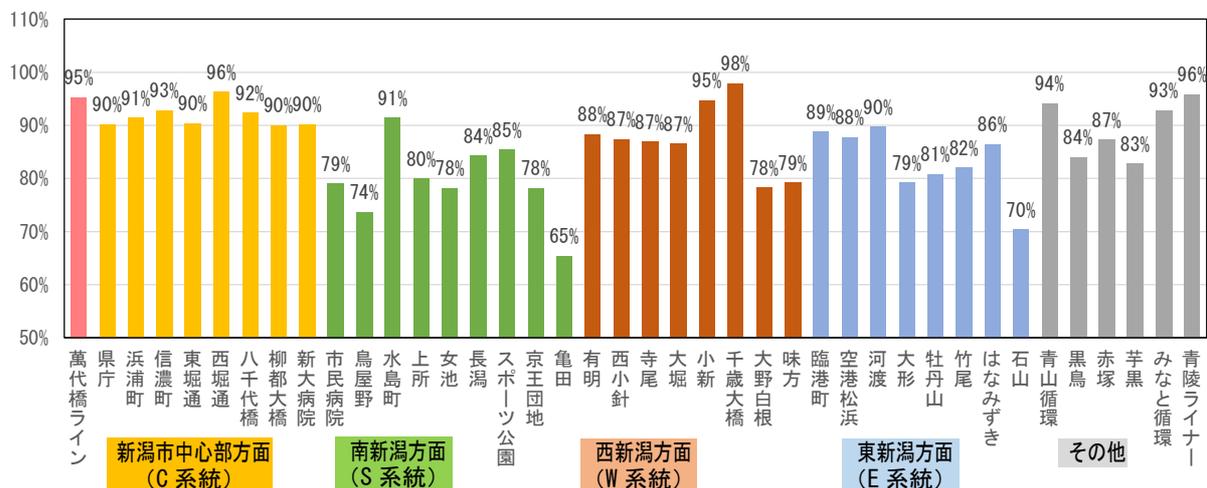
※路線バスは下り方向の終発時刻を示し、鉄道は新潟駅から乗継を含め乗車できる最終時刻を示す。

出典：各路線の時刻表をもとに作成

図 鉄道と路線バスの終発時刻（2022年4月）

(6) 路線バスの定時性率

- 萬代橋ラインや新潟市中心部方面（C 系統）では 90%を超えており、南新潟方面や西新潟方面、東新潟方面でも運行距離が短い路線では、90%を超えている路線もあります。



※新潟交通(株)ホームページの月別の目標達成率について、年度の平均値を定時性率として示している
 ※目標達成率は、時差 3 分未満で運行できているバス停数の割合

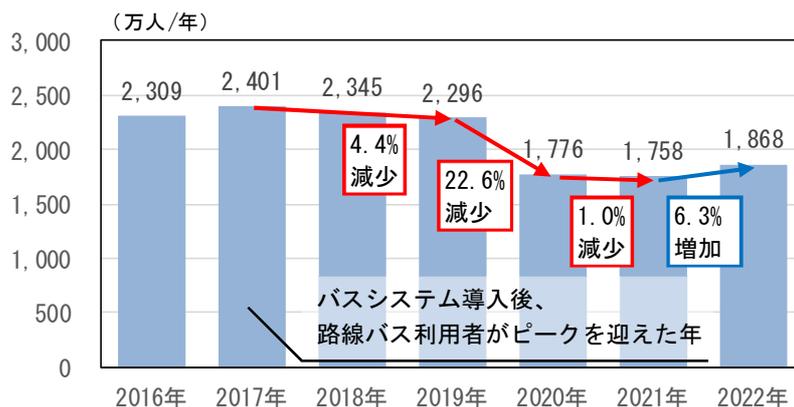
出典：新潟交通(株)ホームページ

図 路線バスの定時性率（2021 年度）

(7) 公共交通の利用者数

1) 路線バス利用者数

- 路線バスの利用者数は、2015 年のバス運行の集約化・効率化を図るバスシステム導入後やや増加していましたが、2017 年度以降は毎年減少し、特に 2020 年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少しました。2022 年度は若干回復し、約 1,870 万人の利用者となっています。



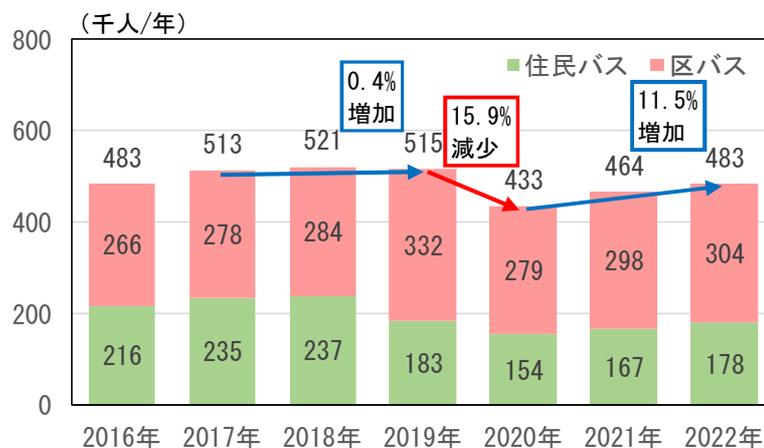
※2016 年度はバスシステム導入後、他の統計データと比較できる初年度

出典：新潟交通(株)ホームページ

図 バス利用者数の推移

2) 区バス・住民バス利用者数

- 2017 年度以降、利用者は横ばいで、2020 年度は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少しました。2021 年度以降は回復傾向にあり、2022 年度は約 48 万人となっています。



※路線バスと比較年次の初年度を整合

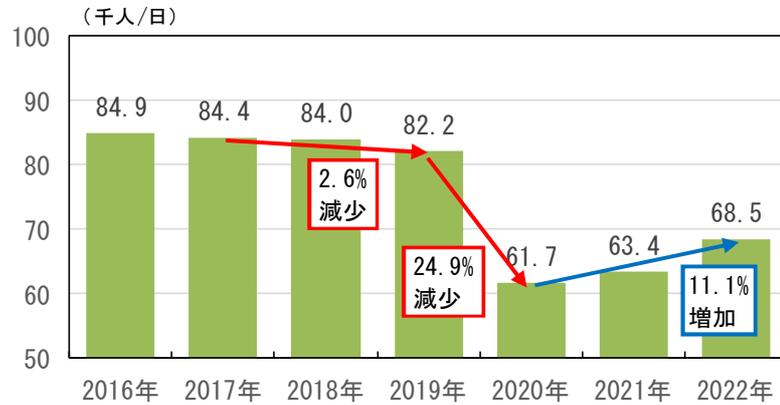
※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた 2017 年度との比較

出典：新潟市

図 区バス・住民バス利用者数の推移

3) 鉄道利用者数

- 2017年度以降も毎年利用者は減少し、2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少しました。2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約6.9万人/日となっています。



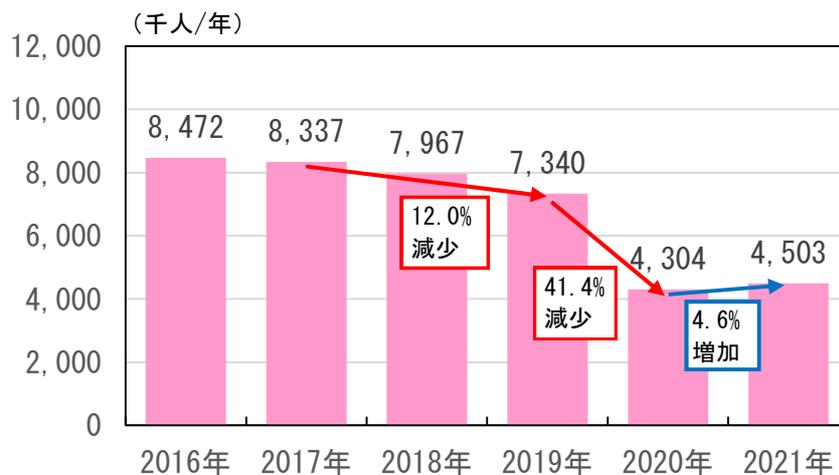
※路線バスと比較年次の初年度を整合
 ※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた2017年度との比較
 ※乗車人員のみとし降車人員は含まれない(上越新幹線含む)。また、無人駅も含まれない。

出典：JR 東日本ホームページ

図 新潟市内鉄道駅の乗車人員推移

4) タクシー利用者数

- 2017年度以降も毎年利用者は減少し、2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少しました。2021年度は若干回復し、約450万人/年の利用者となっています。



※路線バスと比較年次の初年度を整合
 ※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた2017年度との比較

出典：新潟市統計書

図 タクシー利用者数の推移

(8) 公共交通の運行の維持

1) 運行経費の補助対象路線

- 新潟市では、学生や高齢者など、自動車を運転できない方の移動手段を確保するため、複数の旧市町村にまたがる路線等のうち、バス事業者だけでは運行が困難な不採算路線に対し、国や県の支援も受けながら運行経費の補助を行っています。
- 2023年度は補助対象30路線のうち28路線に対し補助を行いました。

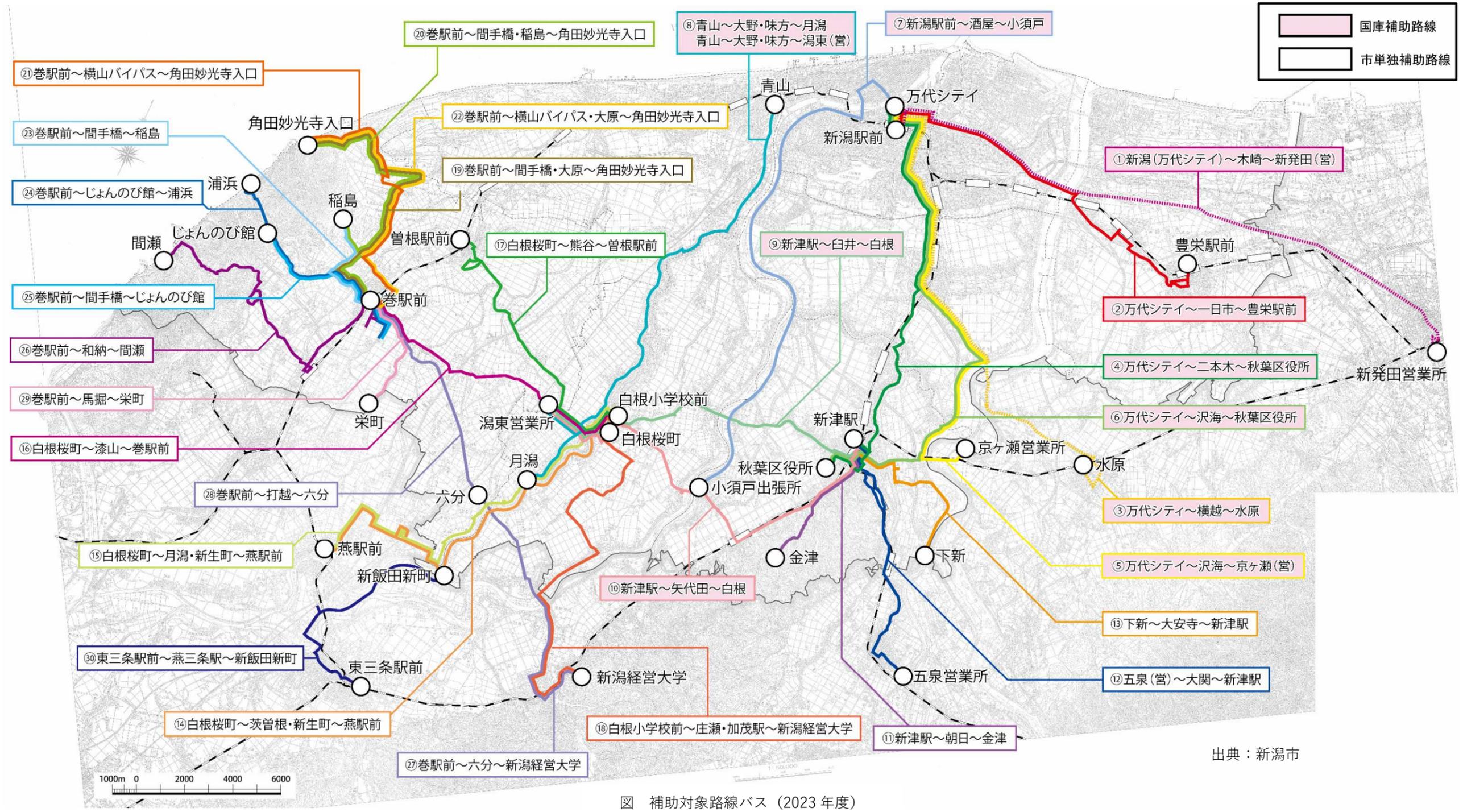
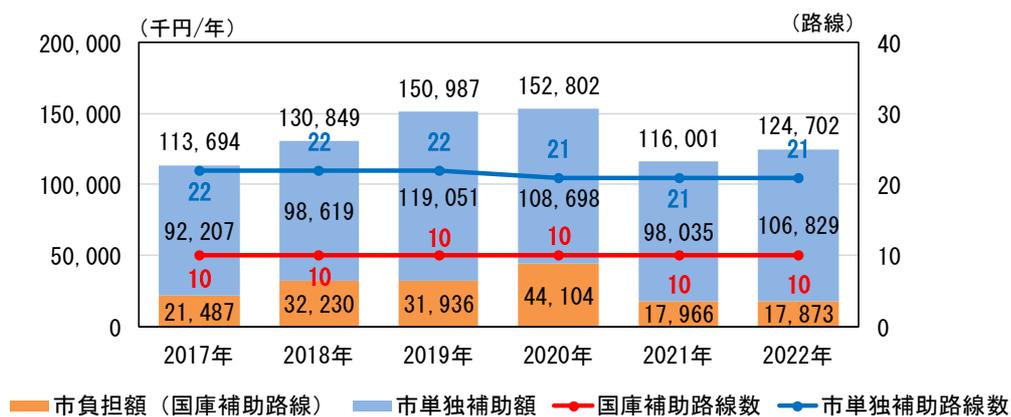


図 補助対象路線バス (2023年度)

2) 運行経費の補助額の推移

- 2017年度以降、運行経費の補助額は増加傾向でしたが、2021年度に大きく減少した後、2022年度は再び増加し、31路線で1.2億円/年となっています。



出典：新潟市

図 補助額の推移

3) 運行事業者

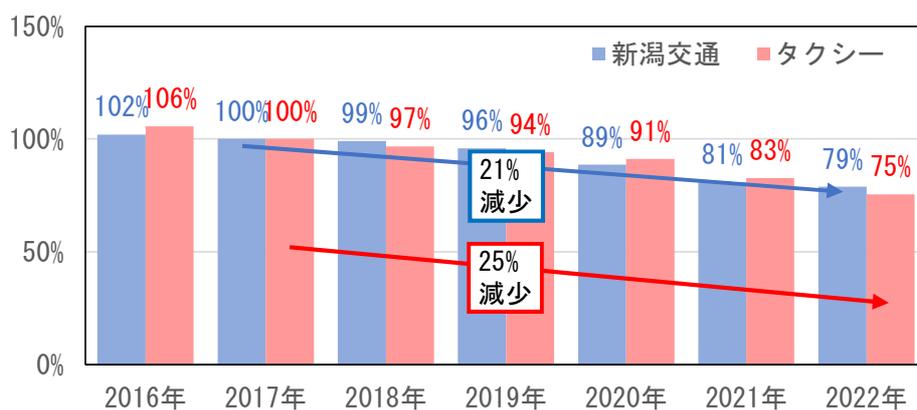
- 路線バス、区バス・住民バスの運行事業者数は、2017年4月には7社でしたが、既存バス事業者（新潟交通等）による運行が困難となり、順次他の事業者へ移管されたことから、2023年10月時点では9社に増加し、公共交通網が維持されています。

表 路線バス等運行事業者

| | 網形成計画策定時（2017.4） の運行事業者 | 2023.10の運行事業者 |
|--------------|--|--|
| 各区共通 路線バス | ・新潟交通株式会社 ・新潟交通観光バス株式会社 | ・新潟交通株式会社 ・新潟交通観光バス株式会社 |
| 北区 | ・東港タクシー株式会社（区バス） ・アイ・ケー・アライアンス株式会社（おらってのバス） | ・東港タクシー株式会社（区バス） ・アイ・ケー・アライアンス株式会社（おらってのバス） |
| 東区 | （その他事業者なし） | （その他事業者なし） |
| 中央区 | （その他事業者なし） | （その他事業者なし） |
| 江南区 | ・さくら交通株式会社（カナリア号） ・フィールド観光株式会社（横バス） | ・さくら交通株式会社（カナリア号） ・フィールド観光株式会社（横バス） |
| 秋葉区 | ・泉観光バス株式会社（区バス） | ・泉観光バス株式会社（区バス、金津線） ・さくら交通株式会社（下新線） |
| 南区 | ・泉観光バス株式会社（区バス） | ・泉観光バス株式会社（区バス） |
| 西区 | （その他事業者なし） | （その他事業者なし） |
| 西蒲区 | （その他事業者なし） | ・ウエスト観光バス株式会社（間瀬線、栄町線、浦浜線） ・太陽交通新潟有限公司・泉観光バス株式会社（曾根線） |

4) 運転士の数

- 新潟交通のバス運転士の数は、2017年度から2022年度までの5年間で約20%減少しています。タクシー運転士も同様に5年間で約25%減少しており、公共交通を維持するため、運転士の確保が求められています。



※タクシー：秋葉・南・西蒲区を除く新潟市と聖籠町の22社で、運転者証を交付された人数で運行管理者等を含む

出典：新潟交通(株)、新潟市ハイヤータクシー協会

図 運転士数の推移 (2017年度を100%とした場合)

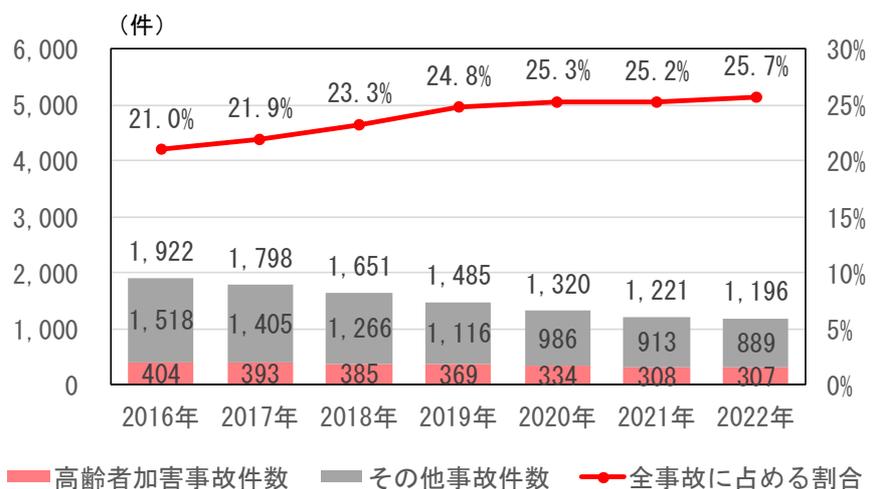
2. 社会状況の現状

(1) 地域公共交通に関する国の動向

- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、地域交通法という）の改正に伴い、「地域公共交通確保維持改善事業」による国から交通事業者等への乗合バス運行費の補助等について、地域公共交通計画への補助系統等の位置づけが補助要件となりました（令和6年10月から適用）。
- 令和5年4月の地域交通法の改正に伴い、「地域公共交通確保維持改善事業」の中に「エリア一括協定運行事業」が新設され、自治体と交通事業者が一定のエリア・期間について、必要な交通サービス水準（運行系統、運行回数等）、費用負担に関して協定を締結した場合に、国から当該運行について複数年（最長5年）定額の支援が受けられるようになりました。あわせて、「交通DX・GXによる経営改善支援事業」が新設され、AIオンデマンド交通、運行管理システムや配車アプリの導入、EVバス・タクシーの導入など、地域の交通事業者による地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーン・トランスフォーメーション）等を通じた経営効率化や経営力強化の取り組みに対して支援が受けられるようになりました。また、ローカル鉄道の赤字路線の存続・廃止について協議する「再構築協議会」の設置が可能となりました。
- 令和5年度から社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」が拡充され、地域づくりの一環として地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む自治体は、国から支援が受けられるようになりました。
- 令和6年4月からバス運転士など自動車運転業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準が改正されます。
- 令和6年4月から、都市部や観光地などのタクシー不足解消を図るため、一般のドライバーが自家用車を使って有料で乗客を運ぶ「ライドシェア」がタクシー会社の管理の下で、タクシーが不足する地域や時間帯等に限り一部解禁されるようになるとともに、今後の法改正に向け検討を進めています。

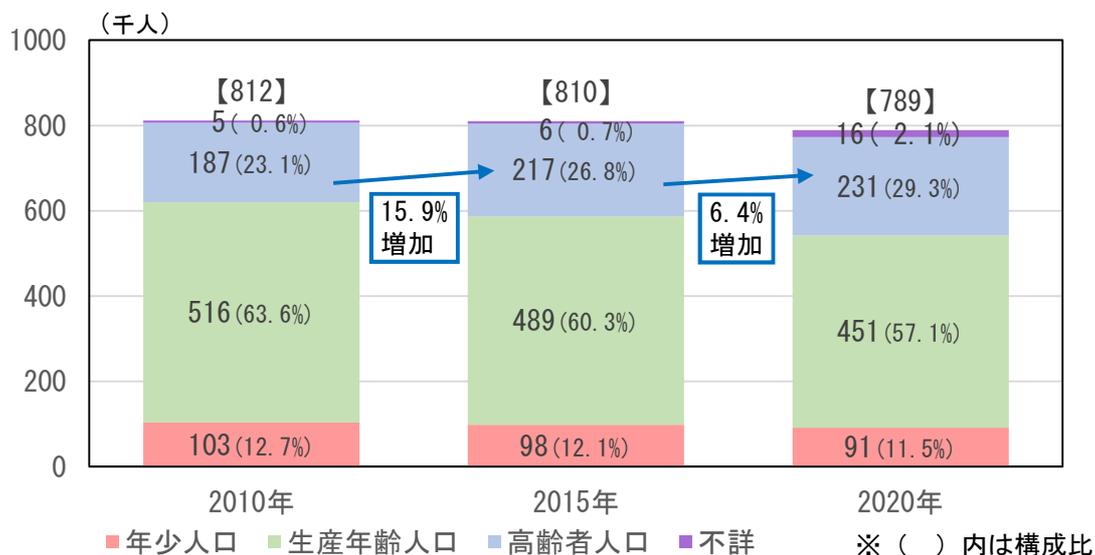
(2) 高齢者による加害事故

- 交通事故全体の件数は減少傾向にある中、65歳以上の高齢者が加害者となる事故割合は増加傾向にあり、2022年度では25.7%となっています。
- 高齢化が進行している中で、自動車に代わる交通手段の確保が求められています。



出典：新潟市

図 高齢者の加害事故件数の推移



※ () 内は構成比

出典：国勢調査

図 新潟市の高齢者の推移

(3) 隣接市町村との流動

➤ 15 歳以上の就業者、通学者ともに多くの市町村と流動があり、特に近隣自治体から流入する来訪者が多くなっています。そのため、市内外を結ぶ移動手段の確保が重要です。

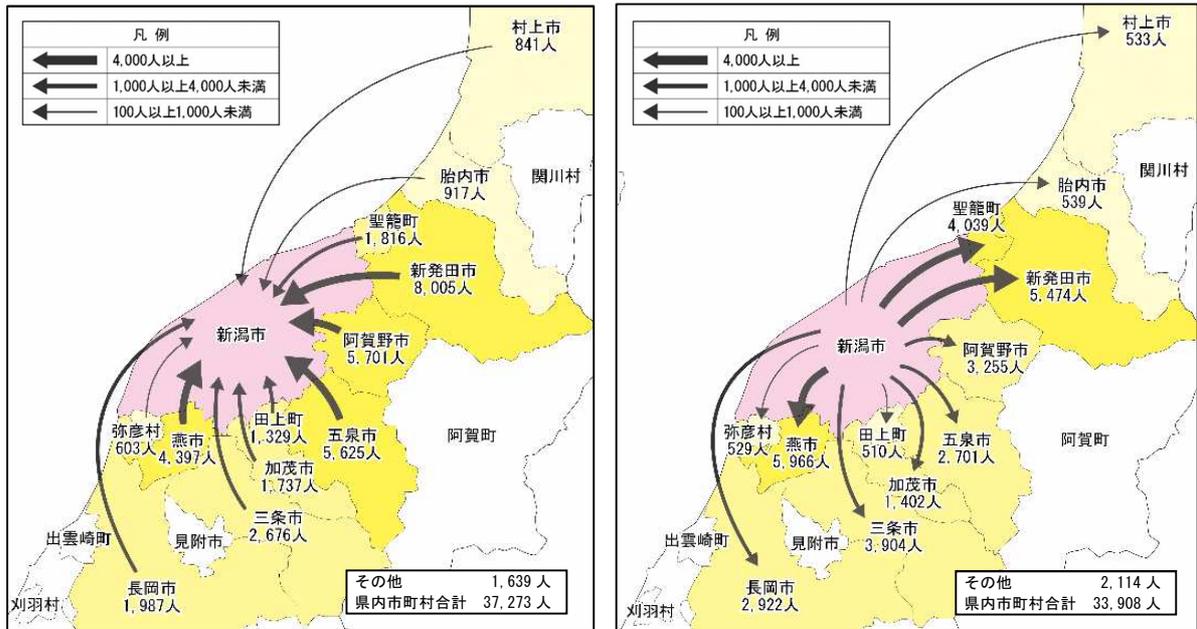


図 15 歳以上の就業者の流動 (R2 国勢調査)

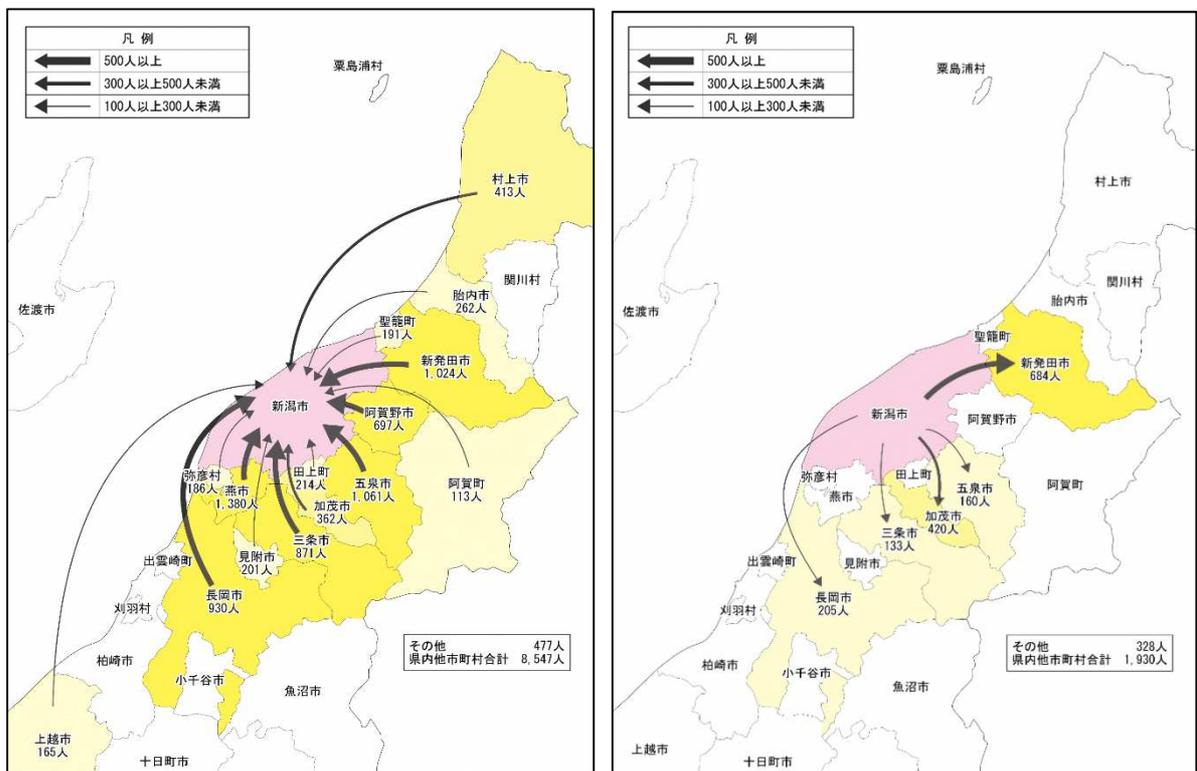
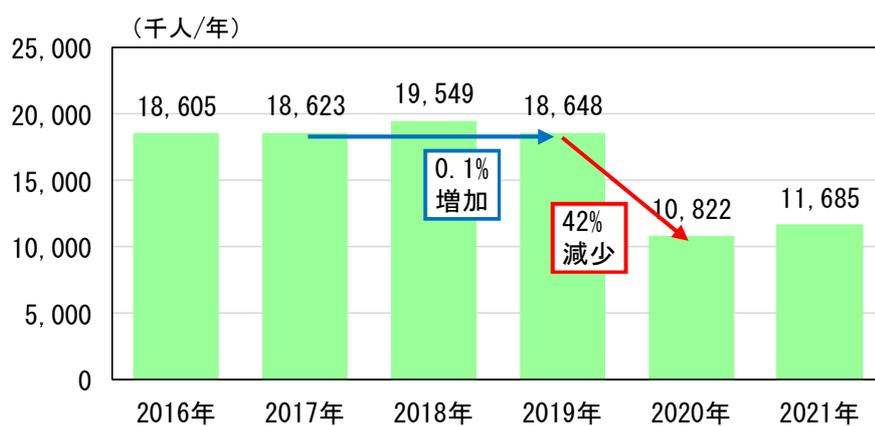


図 15 歳以上の通学者の流動 (R2 国勢調査)

(4) 来訪者数の推移

- 観光入込客数は 2019 年度まで横ばいでしたが、2020 年度は新型コロナウイルスの影響があり大きく減少しました。2021 年度は少し回復しましたが、交流人口の拡大に向けて、観光入込客数も増加するよう市内及び市内外を結ぶ移動手段の利便性向上が求められています。



※路線バスと比較年次の初年度を整合

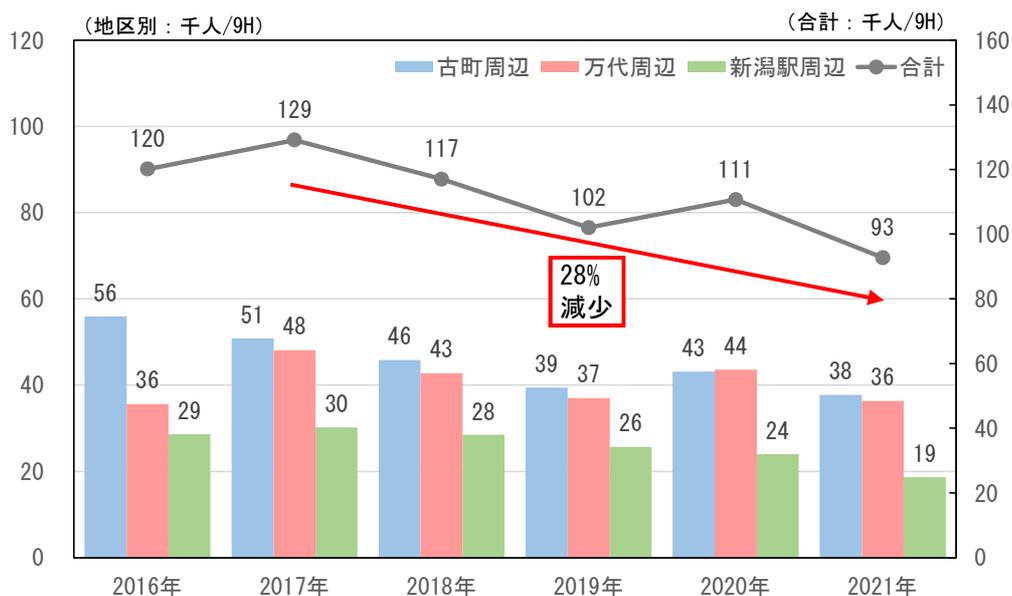
※バスシステム導入後、路線バス利用者がピークを迎えた 2017 年度との比較

出典：新潟市

図 観光入込客数の推移

(5) まちなかの歩行者通行量

- 中心市街地（新潟駅周辺、万代周辺、古町周辺）の歩行者通行量は減少傾向にあり、さらに 2020 年以降は新型コロナウイルス等の影響もあり、2021 年には約 9.3 万人となっています。
- 新潟都心のまちづくりに取り組んでいる「にいがた 2 km」エリアでは、まちなかの活性化に向けて来訪機会の増加が期待されます。



出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査（各年 10 月第 3 土曜日）」

※2017 年、2018 年、2020 年、2021 年は調査日の天候が概ね曇りであったが、2019 年は雨であったため、歩行者通行量が通常時より少なかったと考えられる。

※路線バスと比較年次の初年度を整合

※グラフ上の歩行者通行量については以下の地点の単純合計であり、3 地区の比較を表すものではない。

古町周辺：「波多野時計店前」、「国際映像メディア専門学校実習棟前」、「第四北越銀行（古町支店前）」、「新潟眼鏡院前」、「住友信託銀行前（UFJ つばさ証券前）」、「NEXT 21 前」、「ヤマシタ新潟古町店前（旧大和前）」、「堤薬店前」、「新潟市旅館協同組合前」、「中央ビルディング前（小原小路）（旧ウィズビル前）」、「バンナイ前」

万代周辺：「ラブラ万代前（旧ダイエー前）」、「伊勢丹前（※2017 年からは「ガルベストーン通（ラブラ 2 前）」を代替地点として計上）」、「万代シティー第二駐車場 2F 連絡路」

新潟駅周辺：「ホテルグローバルビュー新潟（旧東急イン前）」、「マルタケビル・クスリのコダマ前」、「プレーカ 3 前交差点新潟県ビル管理前」、「大原簿記学校前」

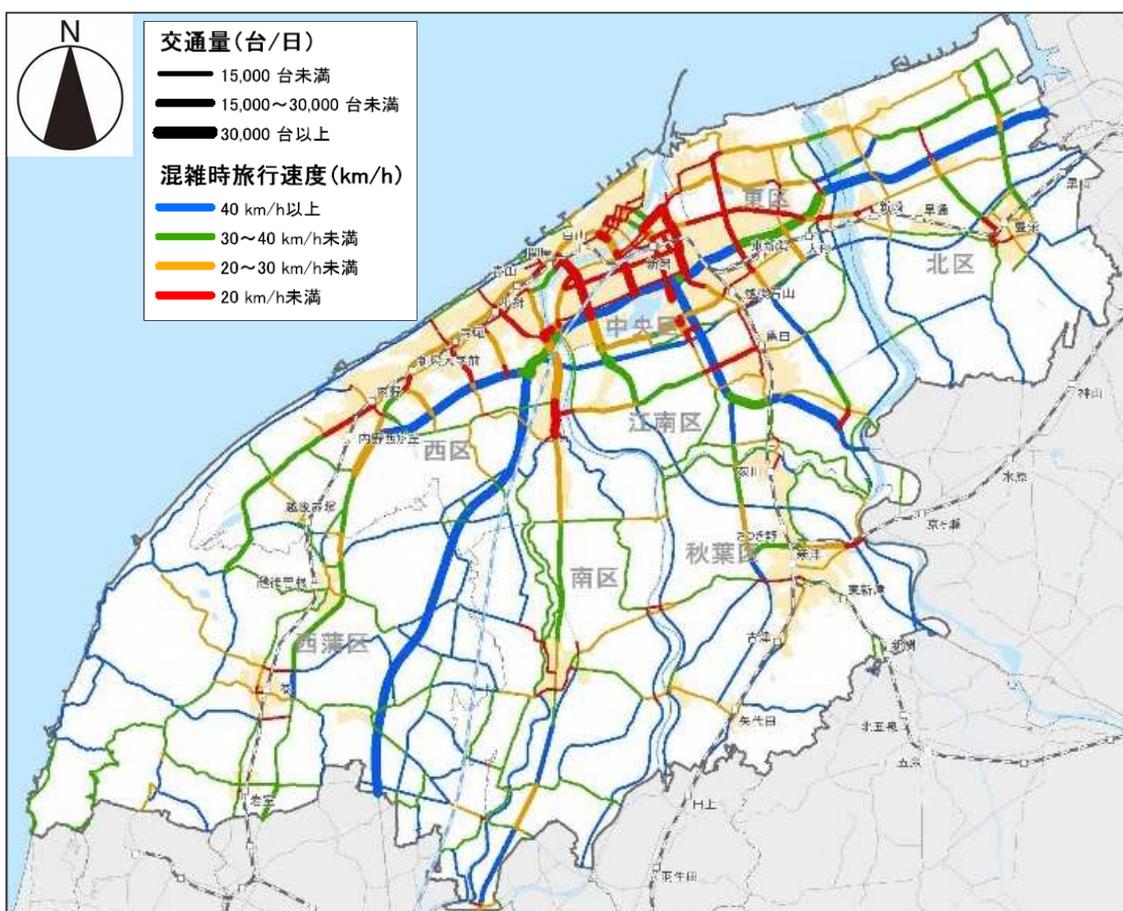
図 中心市街地の歩行者通行量の推移

(6) 道路の混雑状況

- 中央区には交通量が集中しており、混雑時旅行速度*が 20km/h 未満の道路が多くあります。
- 道路整備による通過交通の抑制や、自動車利用から公共交通への転換促進など、まちなかの自動車交通量の削減により、混雑時旅行速度の改善が期待されます。

※混雑時旅行速度

- ・朝 2 時間（7 時台から 8 時台まで）、夕 2 時間（17 時台から 18 時台まで）のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度

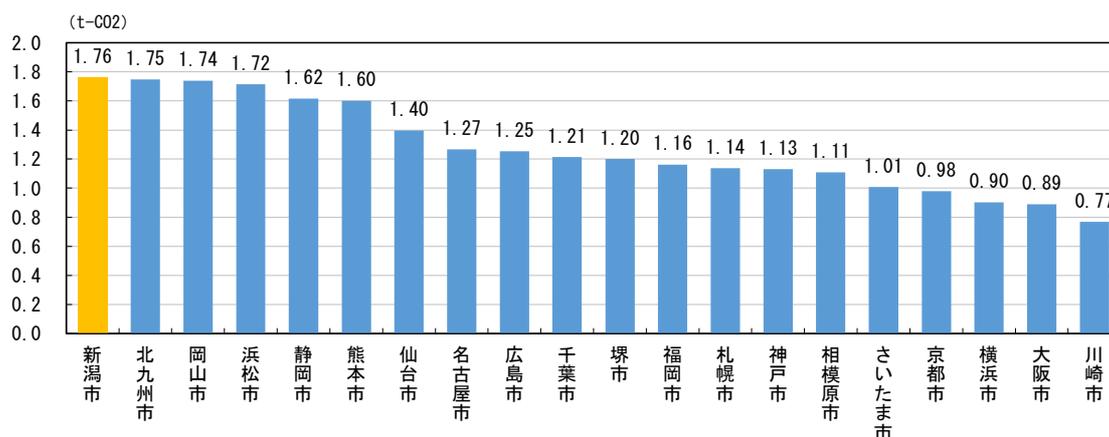


出典：道路交通センサス（2015 年度）

図 混雑時旅行速度

(7) 環境への影響

- 運輸部門における1人当たりのCO₂排出量は、政令指定都市の中で最も高くなっています。自動車の交通手段分担率が高いことが要因の1つと考えられます。
- 公共交通の利便性の向上が自動車交通からの転換、自動車交通量の抑制につながることを期待されます。

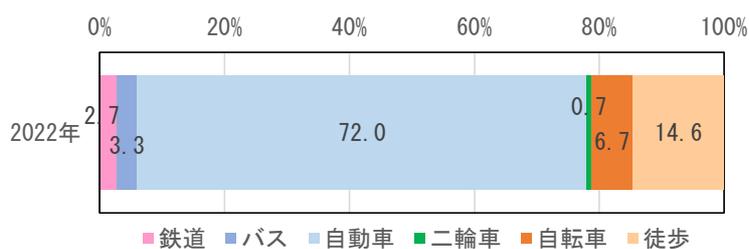


出典：簡易マニュアルによる推計 2019（環境省）

※運輸部門とは旅客自動車、貨物自動車、鉄道、船舶を示す

図 運輸部門における1人当たりのCO₂排出量

参考：新潟市の代表交通手段分担率



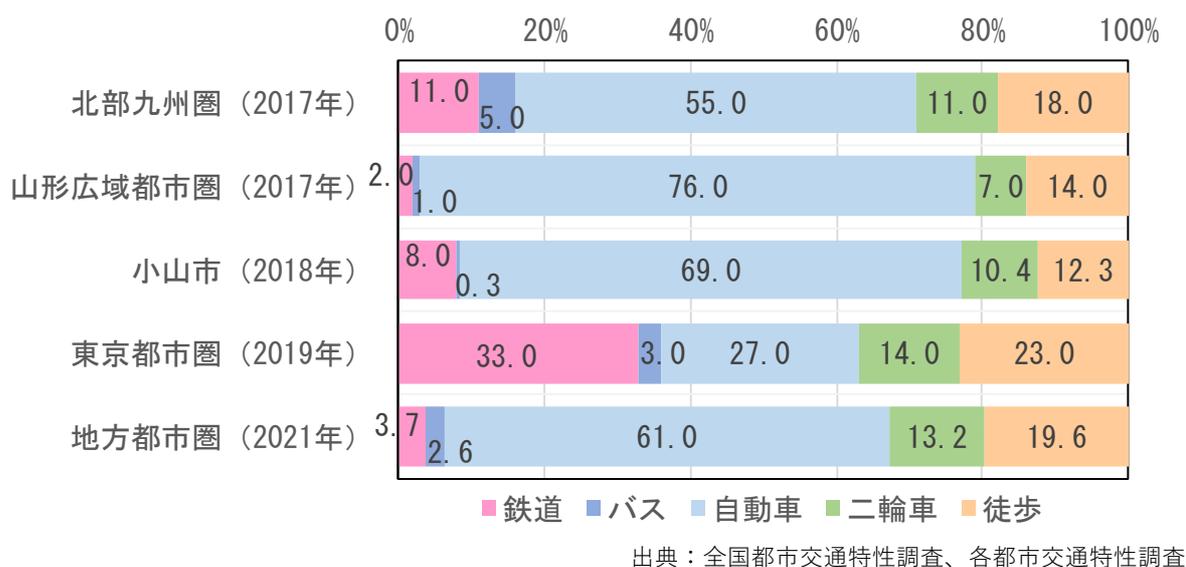
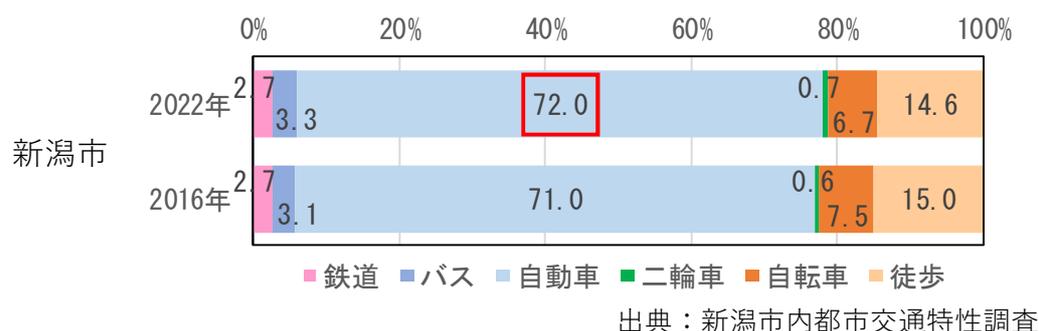
出典：R4 新潟市内都市交通特性調査

図 代表交通手段分担率

(8) 人の動き

1) 交通手段から見る人の動き

- ▶ 代表交通手段*の構成は、自動車を利用した移動が約7割と最も多くなっています。また、2016年と比較すると2022年はバス、自動車の割合が微増し、自転車、徒歩の割合が微減しています。
- ▶ 他都市と比較しても自動車の割合が高く、二輪車や自転車の割合が低い状況です。

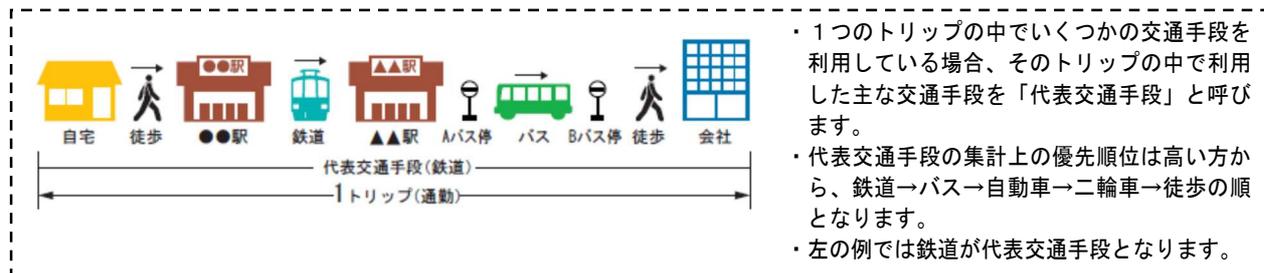


※比較対象は2016年以降に都市交通特性調査を実施した都市から選定

※他都市の代表交通手段構成における二輪車は自転車と二輪車の合計値

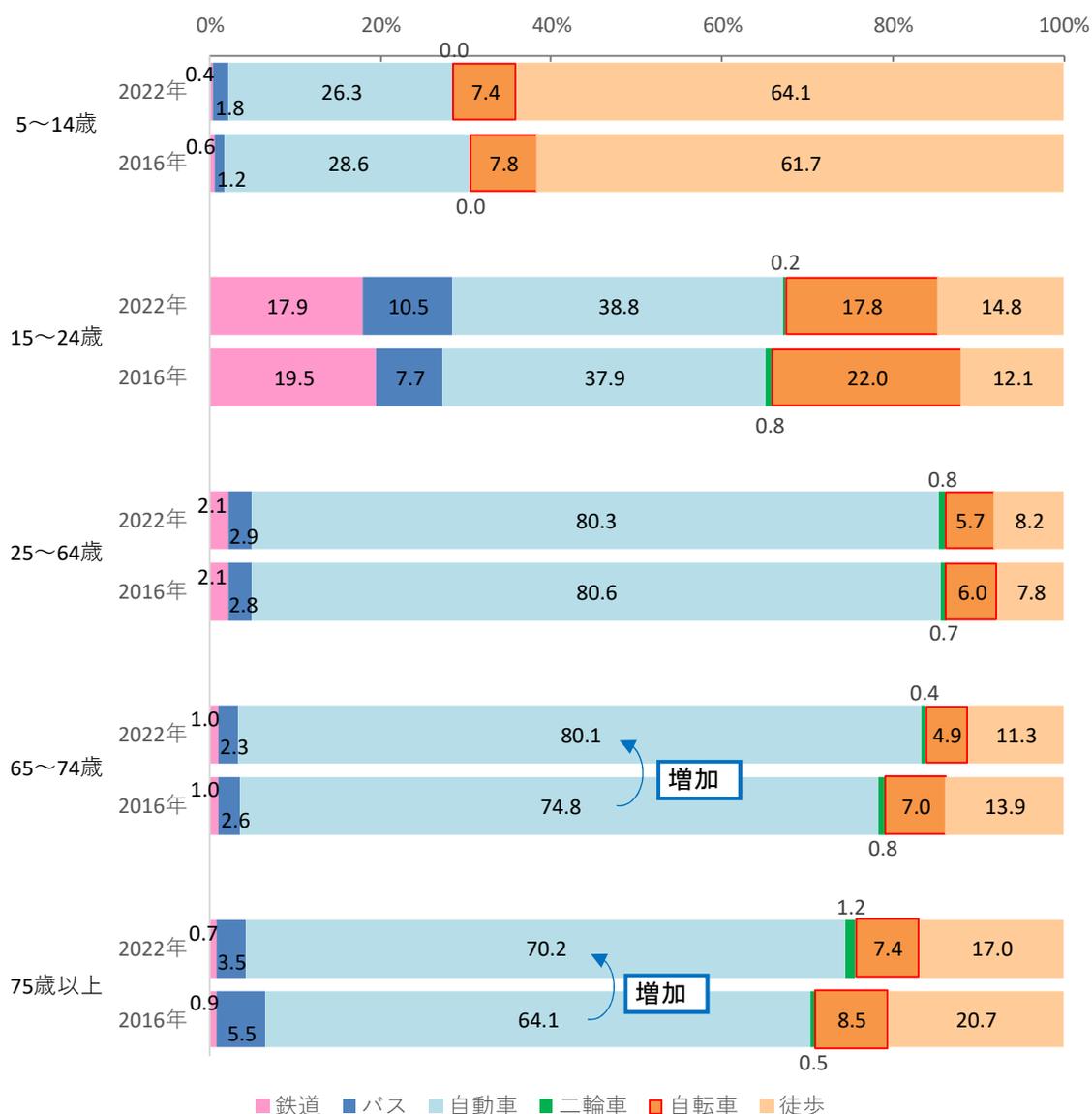
図 代表交通手段構成と他都市との比較

※代表交通手段とは



■代表交通手段構成の年齢別の比較

- 年齢階層別の代表交通手段構成は、65歳以上の自動車の利用割合の増加が目立っており、自動車に代わる交通手段の確保が求められています。
- 一方、64歳以下の年齢階層で自動車の利用割合が減少しています。特に、15～24歳の分担率が大きく変化しており、鉄道、自転車の利用割合が減少し、バス、自動車の割合が増加しています。

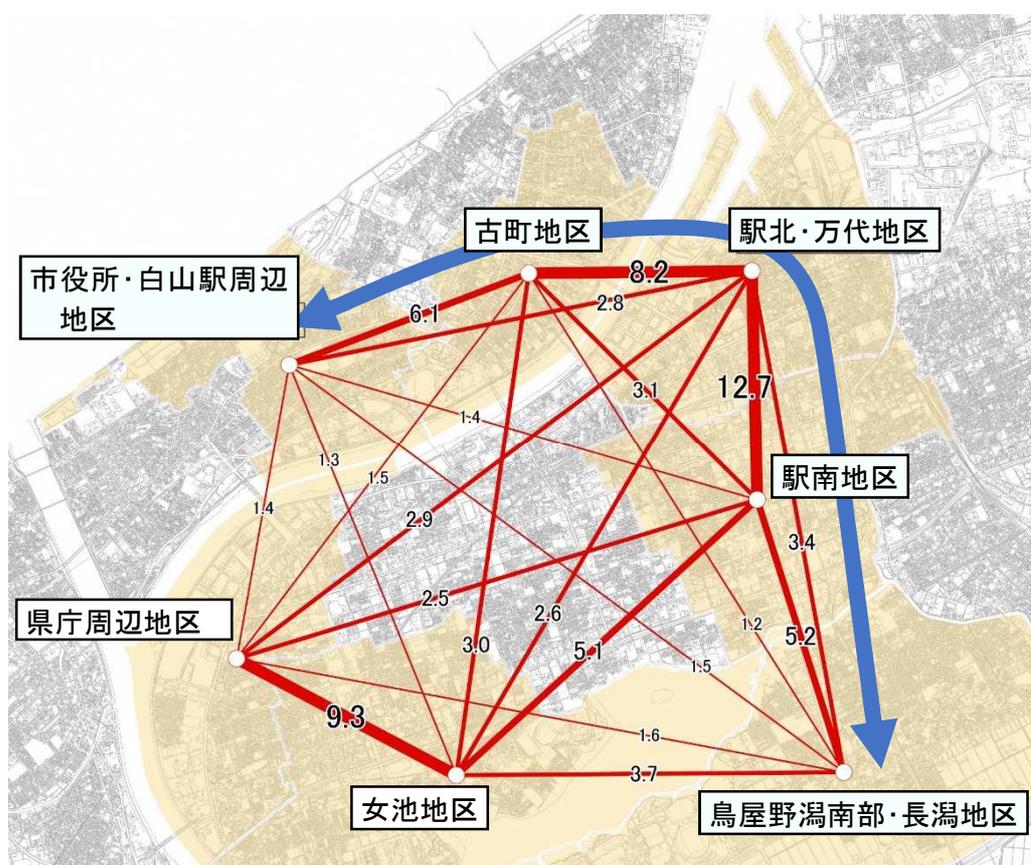


出典：新潟市内都市交通特性調査

図 年齢階層別の代表交通手段構成

2) 都心部における人の動き

- 基幹公共交通軸沿線における人の動きは、「駅北・万代地区と駅南地区」の往来が最も多く、次いで「女池地区と県庁周辺地区」、「古町地区と駅北・万代地区」が多くなっています。
- 「駅北・万代地区と駅南地区」の人の動きが最も多いことから、新潟駅の南北をつなぐ移動手段の確保が必要です。



出典：R4 新潟市内都市交通特性調査

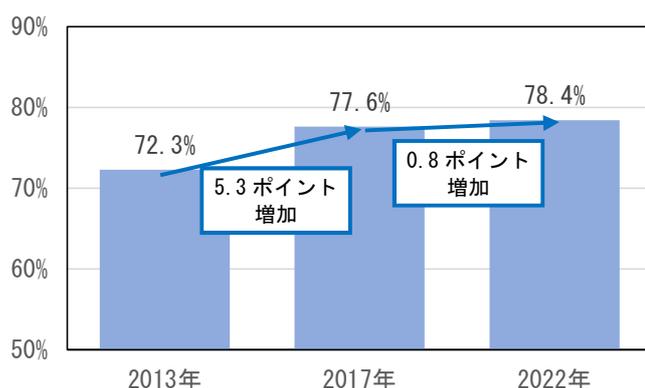
図 都心部における人の動き（全手段・全目的）

(9) 市民ニーズ

ここでは、市政世論調査より、交通に関する市民ニーズについて整理します。

1) 自動車に頼らない移動のしやすさ

- 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合は増加傾向で、2022年では約78%となっています。
- 公共交通の利便性や、自動車でもなくても移動できることを知ってもらう工夫が必要です。



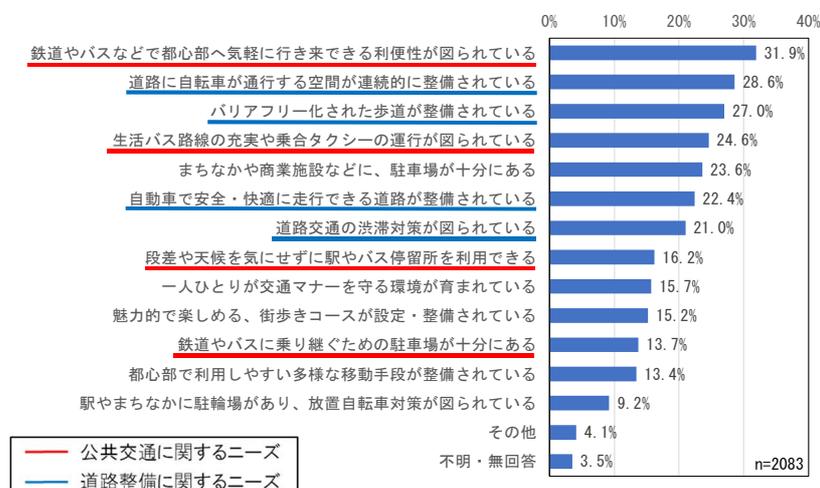
※「あまり移動しやすいまちだと思わない」「移動しやすいまちだと思わない」の合計

出典：市政世論調査

図 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだ」と思わない割合

2) 移動しやすいまちの利便性

- 「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこととして、道路整備に関するもののほか、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」や「生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行」など、公共交通に関するニーズも多くなっています。



出典：市政世論調査（2022年）

図 「移動しやすいまち」であると実感できること、また、「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこと

第4章 本市が行ってきた取り組み ～にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画及び 新潟市地域公共交通網形成計画の評価～

1. にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画 及び 新潟市地域公共交通網形成計画の位置づけ

- 「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」及び「新潟市地域公共交通網形成計画」は、「にいがた都市交通戦略プラン [基本計画]」を上位計画とし、2019（令和元）年度から2022（令和4）年度までの4年間の計画でした。
- また、新潟市地域公共交通網形成計画は、「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」に含まれる公共交通分野の計画です。

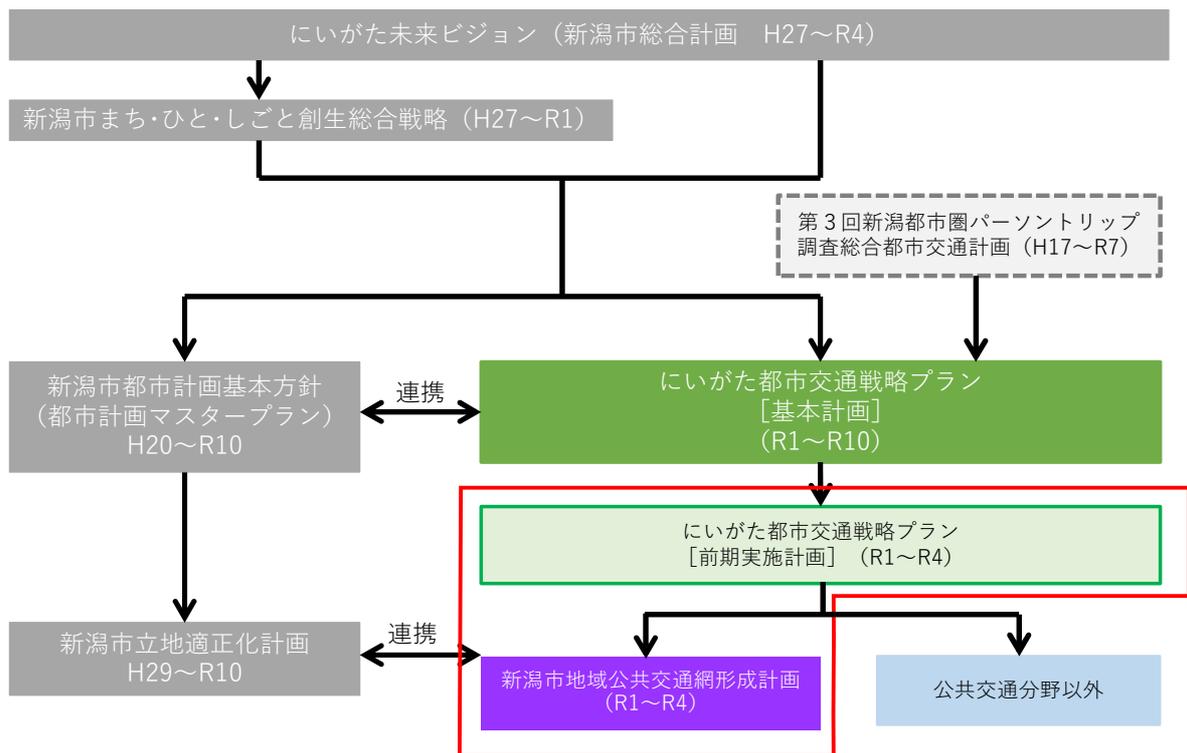


図 にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画及び新潟市地域公共交通網形成計画の位置づけ

2. 評価結果

(1) 計画の概要

- 計画の目標に向けて130施策（地域公共交通網形成計画の77施策を含む）を実施しました。新型コロナウイルスの影響もあったことから、一部目標値の適切な修正を図りつつ、目標の達成に向けて事業を進めてきました。
- 成果指標は、「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」では5つの指標のうち2つの指標で、「新潟市公共交通網形成計画」では5つの指標のうち3つの指標で目標を達成しました。なお、各計画の5つの指標は、うち4つが重複しています。

表 計画の概要と成果指標

| | にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画 | 新潟市地域公共交通網形成計画 |
|--------|--|---|
| 計画期間 | 2019～2022 年度 | 2019～2022 年度 |
| 目標 | ■交通の将来像 県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち ・目標1：県都新潟の拠点化を支える交通 ・目標2：安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通 | ■目標 持続可能な公共交通ネットワークの形成 ・利便性の公共交通網の整備 ・地域公共交通網が継続して利用される |
| 基本的な方針 | 1. 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 2. 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 3. まちなかの賑わいを創出する交通戦略 4. 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略 5. みんなで築き上げる交通戦略 | 1. 都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します 2. 駅・港・空港など広域交通拠点と都市交通の連携を図ります 3. 基幹公共交通軸を段階的に整備し、まちなかの回遊性を強化します 4. 多様なライフステージの移動ニーズに応じた区バス・住民バスを確保します 5. 公共交通の利便性を向上させ自家用車からの転換を促進します |
| 施策数 | 130 施策 ・各施策の進捗には濃淡がありますが、未着手の事業はありません。 | 77 施策 ・各施策の進捗には濃淡がありますが、未着手の事業はありません。 |
| 課題 | 1. まちづくりと連携した交通環境の充実 2. 公共交通の利便性向上と自家用車との適切な役割分担 3. 様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の充実 4. 都心部における多様な手段による回遊性向上 5. 区バス・住民バスの持続性の確保 6. 駅・港・空港など広域交通拠点と都市内交通の連携 | 1. 公共交通と自家用車との適切な役割分担 2. 駅・港・空港など広域交通拠点と都市内交通の連携 3. 都心部における多様な手段による回遊性の向上 4. 様々なライフステージの移動ニーズに応じた生活交通の確保 5. 公共交通の利便性向上と自家用車からの転換促進 |
| 成果指標 | ■達成 ①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加 ④区バス・住民バスの利用者数増加 ■未達成 ②来訪者の路線バス利用者数増加 ③まちなかへの総トリップ数増加 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減少 | ■達成 ①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加 ③まちなかにおける路線バスの定時性率増加 ④区バス・住民バスの利用者数増加 ■未達成 ②来訪者の路線バス利用者数増加 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減少 |

(2) 施策の実施状況

■基本方針1 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

| | No. | 施策名 | 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 | 1 | 新駅設置調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた県内高速バス運行継続支援を実施し都心アクセス機能の維持に取り組んだ。 ・新バスシステム情報案内サイトの視覚障がい者対応を行うなど、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めた。 |
| | 2 | 羽越本線・白新線の高速化・羽越新幹線建設促進に係る要望 | |
| | 3 | 南区と都心を結ぶアクセス・結節機能強化 | |
| | 4 | 深夜バスの運行継続と利便性強化 | |
| | 5 | モーニングライナーの運行継続と利便性強化 | |
| | 6 | 県内都市間高速バスの維持 | |
| | 7 | 県内高速バス運行継続支援 | |
| | 8 | Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備 | |
| | 9 | バス停上屋の設置 | |
| | 10 | バス停付近の駐輪場整備 | |
| | 11 | 新潟中央環状道路の整備 | |
| | 12 | 国道403号小須戸田上バイパスの整備 | |
| | 13 | 万代島ルート線の整備 | |
| | 14 | 国道7号、8号、49号、116号の整備 | |
| | 15 | 高規格道路・地域高規格道路の整備 | |
| 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 | 16 | 公共交通の役割分担を議論する会議の開催 | <ul style="list-style-type: none"> ・廃止が検討された郊外のバス路線について、新たな事業者に移行し路線の存続を図った。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、本格運用を延期し社会実験を延長することとなった。 |
| | 17 | 地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築 | |
| | 18 | 【再掲】新駅設置調査 | |
| | 19 | 鉄道駅前広場との結節強化 | |
| | 20 | 既存鉄道駅との結節強化 | |
| | 21 | 【再掲】バス停上屋の設置 | |
| | 22 | パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進 | |
| | 23 | 新潟駅周辺の駐輪場整備 | |
| | 24 | 交通結節点の駐輪場整備 | |
| | 25 | ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 | |
| | 26 | 放置禁止区域内及び駐輪場内の長期放置自転車の撤去 | |
| | 27 | 自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正 | |
| | 28 | 撤去自転車のリサイクルの推進 | |
| 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 | 29 | 【再掲】新潟中央環状道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| | 30 | 【再掲】国道403号小須戸田上バイパスの整備 | |
| | 31 | 【再掲】万代島ルート線の整備 | |
| | 32 | 【再掲】国道7号、8号、49号、116号の整備 | |
| | 33 | 【再掲】高規格道路・地域高規格道路の整備 | |
| | 34 | 緊急輸送道路の機能確保 | |
| | 35 | 緊急輸送道路の道路橋梁等の耐震対策等 | |
| | 36 | 緊急車両の進入路、避難路の整備 | |
| | 37 | 道路・交通安全施設等の整備による交通安全の推進 | |
| ④ 地域のまち なかへの居 住・施設立 地誘導との 連携 | 38 | 居住誘導区域における緩やかな居住の誘導 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

(「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複)

■基本方針2 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

| | No. | 施策名 | 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 | 39 | 基幹公共交通軸の段階的整備 | ・「新バスシステム・BRT の総括」に基づき、バス停上屋及び待合室の整備や情報案内機器の整備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（古町ルフル）を計画通りに完了した。 |
| | 40 | 都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の緩やかな誘導 | |
| | 41 | 「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進 | |
| | 42 | 鳥屋野潟南部開発計画の推進 | |
| 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 | 43 | 連続立体交差事業 | ・新潟駅周辺整備事業を着実に推進し、新潟鳥屋野線を供用開始した。 ・広域交通拠点と都市内交通の連携に向け、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」の延伸や、低速電動バス（グリーンスローモビリティ）等の社会実験を実施した。 |
| | 44 | 幹線道路整備事業 | |
| | 45 | 駅前広場、高架下交通広場整備事業 | |
| | 46 | 新潟空港アクセス改善連絡調整会議 | |
| | 47 | 新潟空港リムジンバスの運行 | |
| | 48 | 新潟西港へのアクセス改善 | |
| | 49 | 新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善 | |
| | 50 | 【再掲】羽越本線・白新線の高速化・羽越新幹線建設促進に係る要望 | |
| | 51 | 【再掲】Niigata City Wi-Fi・多言語化サイトの整備 | |

■基本方針3 まちなかの賑わいを創出する交通戦略

| | No. | 施策名 | 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 | 52 | 【再掲】基幹公共交通軸の段階的整備 | ・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。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。 ・また、ハイヤータクシー協会が主催する観光研修会を実施し、観光タクシーの普及を図った。 |
| | 53 | 【再掲】連続立体交差事業 | |
| | 54 | 【再掲】幹線道路整備事業 | |
| | 55 | 【再掲】駅前広場、高架下交通広場整備事業 | |
| | 56 | 【再掲】ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 | |
| | 57 | 【再掲】新潟駅周辺の駐輪場整備 | |
| | 58 | まちなかの駐輪場整備 | |
| | 59 | 新潟駅南口地区 | |
| | 60 | 万代地区 | |
| | 61 | 古町地区 | |
| | 62 | まちづくりと連携した駐車場施策 | |
| | 63 | にいがたレンタサイクルなどの推進 | |
| | 64 | 水運を活用した回遊性向上 | |
| | 65 | 観光タクシーの普及 | |
| 66 | 賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査 | | |
| ⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備 | 67 | 【再掲】万代島ルート線の整備 | ・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。 |
| | 68 | 【再掲】幹線道路整備事業 | |
| 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 | 69 | 西5-270号線（旧電鉄跡地）の整備 | ・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、「万代ガルベストンテラス社会実験」や、旧新潟駅前通の公共空間利活用社会実験「流作場 Street Park」などを公民連携で実施し、効果の検証を行った。 |
| | 70 | 無電柱化の推進 | |
| | 71 | 万代クロッシングの利活用の検討 | |
| | 72 | 光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出 | |
| | 73 | ぐるりん新潟島（新潟島一周自転車道）の利便性の向上 | |
| | 74 | 【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査 | |

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

（「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複）

■基本方針4 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

| | No. | 施策名 | 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 | 75 | 地域公共交通網形成計画の策定・実施 | ・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・ルートの変更や小型ノンステップバス車両を導入した。 |
| | 76 | 区バスの利便性の向上と利用促進に向けた取り組み（ニーズ調査、社会実験、情報提供、広報等を含む） | |
| | 77 | 安全に通行できる道路環境整備【南7-346号線】 | |
| | 78 | 安全に通行できる道路環境整備【北田中線 高井橋】 | |
| | 79 | 安全に通行できる道路環境整備【南7-383号線 天野排水路】 | |
| | 80 | 安全に通行できる道路環境整備【網川原線2号】 | |
| | 81 | 安全に通行できる道路環境整備【小針線】 | |
| | 82 | 路線バスの運行支援 | |
| 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 | 83 | 住民バス運行支援や社会実験の実施 | ・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引き続き展開した。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。 |
| | 84 | 【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催 | |
| | 85 | 【再掲】地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築 | |
| | 86 | デマンド交通、乗合タクシーの制度制定 | |
| | 87 | 高齢者お出かけ促進事業の継続 | |
| | 88 | 高齢者安全運転サポート事業（高齢運転者講習会等） | |
| | 89 | ワンコインバス（新潟駅前－万代シテイ間、新潟大学など） | |
| | 90 | こどもりゅーと50円 | |
| | 91 | 妊婦・子ども向けタクシー | |
| | 92 | 企業参入型のシェアサイクルの導入促進 | |
| | 93 | バス・タクシー事業者緊急支援 | |
| ⑫ 住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援 | 94 | 【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施 | ・住民バスを運営している団体に対して運営支援を実施した。また、デマンド交通の社会実験を実施している団体に対して、運行計画の改定に向け助言や意見交換を行うなどの支援を行った。 |
| | 95 | 住民バス事業の立ち上げ支援 | |
| | 96 | 交通事業者、地域との連携 | |
| | 97 | つかいやすい公共交通を議論する会議の開催 | |

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

（「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複）

■基本方針5 みんなで築き上げる交通戦略

| | No. | 施策名 | 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提供や意識啓発の強化 | 98 | 公共交通に関する情報発信・意識啓発 | <ul style="list-style-type: none"> ・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にSNSを活用した広報活動を行った。これらの取り組み等により、新潟市役所の本庁舎・ふるまち庁舎・中央区役所が交通エコロジー・モビリティ財団らのエコ通勤優良事業所に認定・登録された。 ・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やタクシー割引チケットの配布を行った。 |
| | 99 | 【再掲】高齢者おでかけ促進事業の継続 | |
| | 100 | モデルコースの企画・案内 | |
| | 101 | 車両などを活用した公共交通利用促進 | |
| | 102 | 公共交通利用促進イベントの開催 | |
| | 103 | エコモビリティライフ推進事業 | |
| | 104 | エコ通勤、ノーマイカーデーの推進 | |
| | 105 | ICT技術を活用した情報提供・意識啓発 | |
| | 106 | サイクルイベントの開催 | |
| | 107 | 自転車に関する情報発信・意識啓発 | |
| | 108 | 未来に向けたバス・タクシー利用者支援 | |
| 109 | スマートウエルネスシティの推進 | | |
| 110 | にいがた未来ポイント事業 | | |
| ⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入 | 111 | 歩行者空間のバリアフリー化 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路施設のバリアフリー化施策として、白山駅前バス停や新潟駅南口バスロータリーなど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を導入し、区バスの全小型バス車両のノンステップバス化が図られた。 |
| | 112 | 鉄道駅のバリアフリー化 | |
| | 113 | ノンステップバスの導入 | |
| | 114 | ユニバーサルデザインタクシーの導入 | |
| | 115 | ユニバーサルタクシードライバーの育成 | |
| | 116 | 区バス車両感染対策 | |
| | 117 | 【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備 | |
| ⑮ 地域主導による計画づくりや運営の支援 【再掲】 | 118 | 【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施 | (⑫の再掲) |
| | 119 | 【再掲】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) | |
| | 120 | 【再掲】交通事業者、地域との連携(バス路線網検討) | |
| | 121 | 【再掲】つかいやすい公共交通を議論する会議の開催 | |
| ⑯ 民間活力による新技術等の導入 | 122 | 自動運転技術、次世代自動車の導入支援 | <ul style="list-style-type: none"> ・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化を推進した。 |
| | 123 | 新たなシェアサイクル、カーシェアの導入支援 | |
| | 124 | 【新規】パーソナルモビリティ導入 | |
| | 125 | 交通関連ビッグデータの活用 | |
| | 126 | A S V(先進安全自動車)タクシーの導入 | |
| | 127 | アプリ配車タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及 | |
| | 128 | 新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の開催 | |
| | 129 | 区バス等キャッシュレス決済導入 | |
| | 130 | タクシー事業者デリバリーサービス補助 | |

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

(「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複)

(3) 成果指標による評価

- 6つの指標のうち、「②来訪者の路線バス利用者数増加」、「③-2 まちなかにおける路線バスの定時性率増加」、「④区バス・住民バスの利用者数増加」の3つ指標は達成されていますが、「①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」、「③-1 まちなかへの総トリップ数増加」、「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減少」の3つの指標は達成されていません。

表 各成果指標の達成状況

| 成果指標 | 当初現状値 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
|---|-----------------------|--|-----------------------|---|
| ① (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 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) | 6.4% (2022年度) | × 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。 |
| ② (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 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) 【2020年度更新】 359万人/年 (2022年度) | 442万人/年 (2022年度) | ○ 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。 |
| ③-1 (戦略プラン前期実施計画) まちなかへの総トリップ数増加※ | 15.4万トリップ (2016年度) | 15.4万トリップ以上 (2022年度) | 13.0万トリップ (2022年度) | × 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。 |
| ③-2 (地域公共交通網形成計画) まちなかにおける路線バスの定時性率増加 | 87.8% (2017年度) | 87.8%より向上 (2022年度) | 89.9% (2022年度) | ○ 成果指標の「まちなかにおける路線バスの定時性率」は89.9%であり、2022年度の目標値を上回った。 |
| ④ (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 区バス・住民バスの利用者数増加 | 51.3万人/年 (2017年度) | 56.5万人/年 (2022年度) 【2020年度修正】 38.6万人/年 (2022年度) | 48.5万人/年 (2022年度) | ○ 成果指標の「区バス・住民バスの利用者数」は年間48.5万人であり、2020年度に設定し直した目標値を上回った。 |
| ⑤ (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 「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) | 78% (2022年度) | × 成果指標の「『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」は、2022年度の目標値を達成できなかった。 |

※全国相互利用ICカード利用者数を来訪者数とする

3. まとめ

- ▶ 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
 - 公共交通利用者数の減少を踏まえた国や県、市の支援などによって、公共交通網の維持ができましたが、成果指標の「①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」の目標値は達成できませんでした。
 - 新潟駅周辺整備事業を進めるとともに、バス停上屋及び待合室の整備や情報案内機器の整備を行うなどのバス待ち環境の改善に取り組みました。成果指標の「②来訪者の路線バス利用者数増加」が達成でき、主要エリア間のアクセス強化と周遊強化が図られました。
 - 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の導入など、利用者の利便性向上に取り組みました。成果指標の「④区バス・住民バスの利用者数増加」が達成でき、移動ニーズに応じた生活交通の改善が図られました。
- ▶ 公共交通の利便性向上の施策を推進したものの、コロナ禍の影響から回復に至っていない
 - 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「③-2 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、シェアサイクル事業の開始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。
 - 都心部への通過交通抑制に資する幹線道路整備を推進しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により市民の移動が抑制されたことなどから、成果指標の「③-1 まちなかへの総トリップ数増加」の目標値は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。

第5章 公共交通の課題の整理

ここでは、「第2章 公共交通に関する現状把握」、「第3章 上位関連計画の整理」、「第4章 市民ニーズの整理」を踏まえ、公共交通の課題を5つに整理しました。

| カテゴリ | | 現状 | 関連する課題 |
|--|---|--|---|
| 都市交通の現状 | 公共交通網 | ○鉄道と路線バス、区バスや住民バス、目的バスが運行 ○新幹線が停車する新潟駅や新潟港、新潟空港があり県内外への広域交通拠点が存在 ○都市機能誘導区域とその周辺の居住誘導区域を結ばれた公共交通網を形成 ○既存バス事業者から他のバス事業者やタクシー事業者への運行移管を行うことでバス路線を維持 | 課題1、2、3、4 |
| | 人口分布 | ○人口密度が低く定時定路線型のバス路線が成り立たない地域においてはエリアバス×タクを運行 ○路線バスが運行していない地域（北区）や昼間の時間帯の需要が少ない地域（南区）では、デマンド型乗合タクシーの社会実験を実施中 ○公共交通機関のある地域に住んでいる居住人口割合は増加傾向にあり、2022年は95.5% | 課題1、4 |
| | 運行本数 | ○路線バスは、東区、中央区、西区において200本/日以上の高頻度で運行される一方で、秋葉区、南区、西蒲区では8本/日未満の区間があり、利用環境に大きな差がある ○鉄道は、新潟駅から豊栄駅、新津駅、内野駅の間で80本/日以上の高頻度で運行 | 課題1、3、4 |
| | 運行間隔 | ○路線バスは、朝は東区、中央区、西区で5分未満の間隔で運行する路線があるが、日中は中央区の一部区間のみ ○鉄道は、朝は新潟駅から黒山駅、矢代田駅、巻駅の間で20分未満の間隔で運行し、日中で20分未満の間隔で運行される区間は豊栄駅、新津駅、内野駅間に短縮 | 課題1、3、4 |
| | 終発時刻 | ○鉄道は、概ね23時台 ○路線バスは、北区、江南区、西蒲区などの一部の路線では19時台以前 | 課題1、3、4 |
| | 定時性率 | ○萬代橋ラインや新潟市中心部方面（C系統）では90%を超え、南新潟方面や西新潟方面、東新潟方面でも運行距離が短い路線では90%超 | 課題1、3 |
| | 利用者数 | ○路線バスは、2015年度のバス運行の集約化・効率化を図るバスシステム導入後やや増加したが、2017年度以降は毎年減少し、特に2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少。その後、2022年度に若干回復し約1,870万人 ○区バス・住民バスは、2017年度以降横ばいで、2020年度は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少したが、2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約48万人 ○鉄道は、2017年度以降も毎年利用者が減少し、2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少したが、2021年度以降は回復傾向にあり、2022年度は約6万9千人/日 ○タクシーは、2017年度以降も毎年利用者が減少し、2020年度は新型コロナウイルス等の影響もあり大きく減少したが、2021年度は若干回復し約450万人/年 | 課題2、4、5 |
| | 運行維持 | ○新潟市では、バスの不採算路線に対し、国や県の支援も受けながら運行経費の補助を行っており、2023年度は補助対象30路線のうち28路線に対し補助を実施 ○2022年度の補助額は31路線で1.2億円/年 ○路線バス、区バス・住民バスの運行事業者数は、2017年4月には7社だったが、2023年10月時点では9社に増加 ○バス運転士の数は、約20%減少（2017年から2022年の5年間） ○タクシー運転士の数は、約25%減少（2017年から2022年の5年間） | 課題1、2、3、4、5 |
| | 国の動向 | ○地域公共交通計画と国補助制度の連動化およびエリア一括協定運行事業の新設 ○ローカル鉄道の再構築に関する協議の促進 ○社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」が拡充 ○バス運転士などの自動車運転業務に時間外労働の上限基準が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準が改正 ○ライドシェアが一部解禁され、今後の法改正に向け検討中 | 課題1、2、3、4、5 |
| | 社会状況 | 事故 | ○交通事故件数は減少傾向だが、高齢者が加害者となる事故割合は増加傾向にあり、2022年は25.7% |
| 流動 | | ○15歳以上の就業者・通学者ともに多くの市町村と流動があり、特に近隣自治体からの流入が多い | 課題1、2 |
| 来訪者数 | | ○2019年まで横ばいだったが、2020年は新型コロナウイルスの影響があり減少し、2021年度は少し回復 | 課題1、2、3 |
| 歩行者数 | | ○中心市街地の歩行者交通量は減少傾向にあり、2021年は約9.3万人 | 課題1、2、3 |
| 道路混雑 | | ○中央区に交通量が集中し、その中には混雑時旅行速度が20km/h未満の道路が多い | 課題1、2、3、5 |
| 環境 | | ○運輸部門における1人当たりCO ₂ 排出量は政令指定都市の中で最も高い | 課題3、4、5 |
| 人の動き | | ○自動車を利用した移動が約7割と最も多く、2016年と比較すると2022年はバス、自動車の割合が微増し、自転車、徒歩の割合が微減 ○65歳以上の自動車の利用割合の増加が大きい ○基幹公共交通軸沿線における人の動きは、「駅北・万代地区と駅南地区」の往来が最も多く、次いで「女池地区と県庁周辺地区」、「古町地区と駅北・万代地区」が多い | 課題4、5 |
| 市民ニーズ | ○「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」割合は増加傾向にあり、2022年は約78% ○「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うこととして、道路整備に関するもののほか「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」や「生活バス路線の充実や乗合タクシーの運行」など、公共交通に関するニーズも多い | 課題1、2、3、4、5 | |
| にいがた交通戦略プラン前期実施計画及び新潟市地域公共交通網形成計画の事後評価 | ○達成指標は、 指標② 「来訪者の路線バス利用者数増加」 指標③-2 「まちなかにおける路線バスの定時性率増加」 指標④ 「区バス・住民バスの利用者数増加」 ○未達成指標は、 指標① 「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」 指標③-1 「まちなかへの総トリップ数増加」 指標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減少」 | 課題1、2、3、4、5 | |

取り組むべき主な課題

課題1
交通手段間の適切な役割分担・連携・共創による公共交通ネットワークの確保維持

- 土地利用と連動した公共交通ネットワークの確保維持が求められる。
- デマンド交通や目的バス等の輸送資源を活用した公共交通ネットワークの確保維持が求められる。
- 公共交通ネットワークを確保維持するため、事業者間連携の強化や運転士の確保が求められる。

課題2
アフターコロナを見据えた広域交通拠点と二次交通間の連携強化

- 来訪者の増加に向けた広域交通拠点と二次交通間の連携による来訪者への利便性強化が求められる。
- 市外の移動ニーズに対応した移動手段の確保が求められる。

課題3
多様な移動手段を選択できるウォークアブルなまちなか空間の創出

- 「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない」と感じている市民や「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」が必要と感じている市民が多いことから、市民ニーズに対応した移動手段が求められる。
- まちなかの歩行者通行量の減少から、まちなかの賑わい創出に資する移動手段の充実が求められる。

課題4
だれもが移動しやすく地域に根差した交通環境の構築

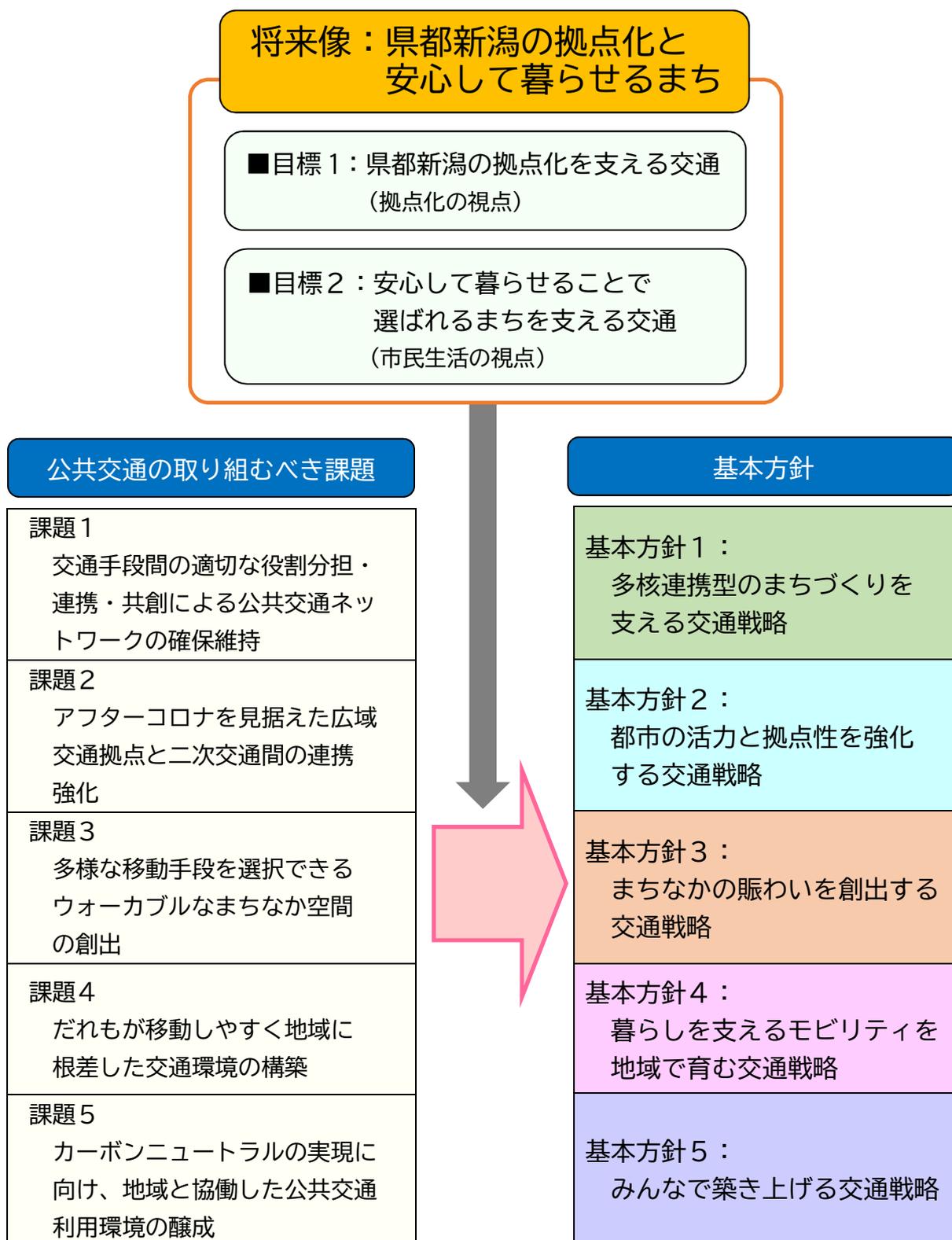
- 公共交通空白地や運行頻度の少ない地域において、公共交通が利用しやすい環境整備が求められる。
- 高齢者等だれもが利用しやすい交通手段の確保が求められる。
- 区バスや住民バスを維持するため、利用者数の増加が求められる。

課題5
カーボンニュートラルの実現に向け、地域と協働した公共交通利用環境の醸成

- 運輸部門におけるCO₂排出量が政令指定都市のなかで最も高く、環境負荷への軽減措置が求められる。
- 自動車の分担率が高いことから、自家用車から公共交通への転換が求められる。

第6章 基本的な方針

「第5章 公共交通の課題の整理」と、上位計画である「にいがた都市交通戦略プラン」の基本計画を踏まえ、本計画の目標、基本方針を基本計画と同じに設定します。



(1) 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

- 都心方面を結ぶ公共交通の運行本数、所要時間、終発時刻などのサービスをより強化し、過度な財政負担なくそのサービスを維持するための利用促進を図ります。
- 都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車等を含めた役割分担を定めることにより、公共交通の輸送効率向上及び運行頻度増加を検討するとともに、各交通手段間の結節強化を図ります。
- バス等の利用者の少ない地域では、移動手段の確保に向けて、バスやタクシーだけでなく、スクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討します。



図 多核連携型のまちづくりを支える交通ネットワークのイメージ



写真 幹線的交通の鉄道



写真 幹線的交通の路線バス



写真 幹線交通にアクセスする区バス



写真 幹線交通にアクセスする住民バス



写真 移動手段の確保に向け検討する
エアバス×タク



写真 移動手段の確保に向け検討する
スクールバス (目的バス)

■取り組みの方向性と考え方

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

2022年度に実施した新潟市内都市交通特性調査の結果、自動車の交通手段分担率は72%で2016年度より自家用車の依存度が増加したほか、市内には混雑時旅行速度が20km/h未滿の路線が多くあり、運輸部門におけるCO₂の排出量も政令市でワースト1位となっています。

一方で鉄道、バスの交通手段分担率は増加傾向であり、これまでの取り組みの効果が徐々に現れてきています。

今後さらなる公共交通の利用促進に向け、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道では、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査総合都市交通計画で鉄道利用圏域の拡大を図るために設置が有効であると提案された上所駅の整備、(仮称)江南駅などの実現に向けた検討や、羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備に向けた要望活動などを行い、鉄道駅を核としたまちづくりを進めます。

バスについては、新潟駅バスターミナルが供用開始され、交通結節点として施設面の利便性が向上することを背景に、今後はソフト面のサービス強化として、にいがたバス乗換案内サイトなどの充実を努め、利用促進を図ります。また、民間と連携しながらバス停上屋やベンチの整備を進めるなど、バス待ち環境の改善に引き続き取り組みます。

県内都市間高速バスについては、利用状況や運行形態を確認した上で、県や他自治体と連携しながら利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が困難な場合は、代替策の検討や行政による支援を行います。

さらに、路線バス等の運行を支えるバス運転士が現在も不足しており、バス運転士等の労働時間改善告示の施行を踏まえ、さらに深刻化していくことから、バスネットワークの維持に向けた運転士確保や利用促進に向けた取り組みを交通事業者と連携しながら行っていきます。

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

2022年度に実施した「市政世論調査」において、市民の約78%が「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだとは思わない」と感じていることへの対応や、全国的に問題となっているバス運転士不足などに対応するため、バス等の利用者の少ない地域では、移動手段の確保に向けて、バスやタクシーだけでなく、スクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討していきます。

鉄道・バス・タクシーなどの結節強化については、新潟駅周辺整備事業や上所駅、越後石山駅の整備を進めるほか、鉄道利用圏域の拡大を図るパークアンドライド駐車場の整備や利用促進などに取り組み、公共交通全体の結節機能強化を図ります。

また、「新潟市自転車利用環境計画」にもとづく自転車走行空間ネットワークの形成に向け、駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路について、車道の左側通行を基本とする走行空間の整備を推進します。

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

本市では、持続可能な公共交通の実現に向け、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を目指し、都心部と郊外地域拠点を交通ネットワークで結ぶまちづくりを進めてきました。

一方で、多核連携型の都市構造を目指す本市においては、各地域拠点間の交流・連携のために必要な道路ネットワークの整備も求められています。そのため、新潟中央環状道路をはじめとする本市の多核連携型の都市構造を支える放射・環状型の道路ネットワークの整備を推進します。

さらに、災害時や緊急時における安全・迅速な輸送などを支えるため、放射・環状型の道路ネットワークの整備とともに、「新潟市国土強靱化地域計画」にもとづき、緊急輸送道路の機能確保・整備を推進します。

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

本市では、持続可能な都市構造の実現を図るため、「新潟市立地適正化計画」を2017年3月に策定し、まちなかにおける都市機能の適正な誘導と併せて、公共交通と連動したまちなか居住の誘導を図っています。

今後、急速に進む人口減少、少子・超高齢化社会に対応するため、引き続き公共交通で都心部やそれぞれの地域拠点間を円滑にアクセスすることができる各区中心部への居住を緩やかに誘導しながら、コンパクト・プラス・ネットワークを基本としたまちづくりを進めます。

そのため、「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」の環境整備として、上所駅の整備やパークアンドライド駐車場の取り組みを進めるほか、まちづくりと連動した基幹公共交通軸の段階的整備や路線バス等の都心アクセス強化に向けた取り組みを推進します。

(2) 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

- 市内外を結ぶ広域交通拠点（新潟駅、新潟港、新潟空港）と、都心部及び基幹公共交通軸沿線主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図ります。
- 新潟駅周辺整備事業の促進や、中・長距離バスターミナルの整備などにより、広域交通拠点の効果を最大限発揮させるとともに、各交通手段の結節を強化します。
- 基幹公共交通軸の形成について、交通事業者や関係機関と連携しながら望ましい整備のあり方を検討します。
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図ります。

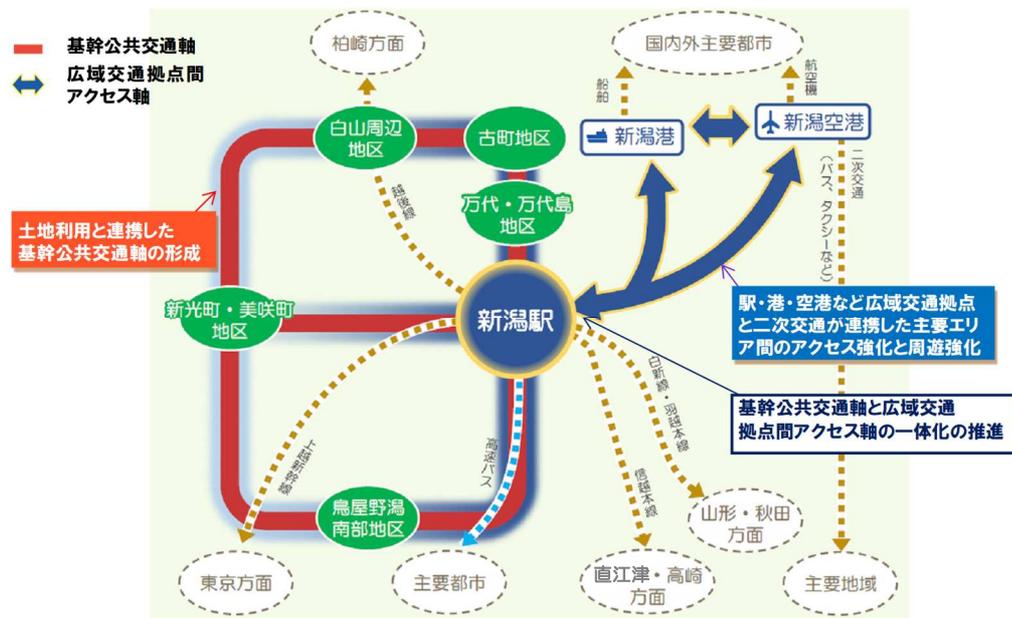


図 広域交通拠点と二次交通の連携イメージ



図 新潟駅の駅前広場整備イメージ



写真 新潟港 (佐渡汽船)



写真 新潟空港



写真 新潟港 (新日本海フェリー)

■取り組みの方向性と考え方

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

基幹公共交通軸の形成に向け、2015年9月にバス運行の集約化・効率化を図るバスシステムを導入し、路線再編によるバス路線の短距離化が図られた結果、萬代橋ラインの定時性目標達成率は95%（2021年度）と高くなったほか、2022年度に実施した新潟市内都市交通特性調査においては、バスの交通手段分担率は3.3%と増加傾向となりました。

今後は、新潟駅バスターミナルの供用により駅南北方向の機能が強化されることや、「にいがた2km」エリアのまちづくりの進展などを背景として、都心軸沿線のまちづくりと連動した公共交通の強化をさらに進めるとともに、鳥屋野潟南部方面への公共交通軸の強化に向けた検討を行っていきます。

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引き続き推進し、幹線道路等の整備により鉄道を挟んだ南北市街地の一体化を図るとともに、万代広場等の整備により、賑わい空間の創出や交通結節点機能を強化します。

加えて、交流人口の拡大を図る取り組みとして、引き続き新潟駅と港、空港へのアクセスの維持・改善や案内の強化に努め、広域交流の玄関口としての充実を図ります。

さらには全国幹線鉄道網の一翼として、日本海国土軸の形成に必要な羽越本線・白新線の高速化・新幹線整備の要望活動を今後も継続して行い、新潟駅高架化の効果を最大限発揮する取り組みを進めます。

また、インバウンドの増加を見据えた案内看板等の多言語化など、分かりやすく利用しやすい交通環境の整備を進めます。

(3) まちなかの賑わいを創出する交通戦略

- 新潟駅周辺整備事業による駅南北間を結ぶ道路整備や路線バスの運行により、古町、万代地区と鳥屋野潟南部地区など新潟駅南北間の回遊性の向上を図ります。
- まちなかにおいて、鉄道やバス、タクシー、自転車、徒歩等の結節を強化するとともに、シェアサイクルなど新たなサービスを導入することにより、多様な移動手段を選択できるウォークラブルなまちなか空間の創出を図ります。



図 新潟駅の高架化により利便性が期待される基幹公共交通軸



写真 まちなかの移動手段 (シェアサイクル)

■取り組みの方向性と考え方

⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化

新潟駅周辺整備事業を引き続き推進し、新潟駅南北間を結ぶ道路整備を図るとともに、重点エリアと居住誘導区域との連携や、駅南北を結ぶバス路線の強化などにより、回遊性向上と結節強化を図ります。

自転車が安全に快適に走行できる空間整備を図るとともに、フィーダー交通としての自転車走行空間ネットワーク形成や駐輪場整備に加えて、シェアサイクルの安定的な運用を推進し、まちなかの回遊性向上や公共交通の補完を図ります。

さらに、新潟駅から万代シテイ・萬代橋・古町・万代島までの既存道路空間を、歩行者優先に「歩いて楽しい」と思える賑わいのある空間へと創出するための検討を進めます。

⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

都心部では道路混雑が著しく、都心部への通過交通を抑制するための幹線道路の整備が必要であることから、これに資する新潟駅周辺幹線道路の整備などを継続するとともに、一般国道7号における新潟都心地区の交通渋滞の緩和及び、広域交通と都心地区の連携強化を図ることを目的とした、都市計画道路「万代島ルート線」の整備を引き続き促進し、公共交通、自転車、歩行者を優先した都心づくりに資する道路整備を推進します。

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

交通手段分担率の推移を見ると、二輪車・徒歩から自家用車への転換が進んでいることから、徒歩や自転車で移動しやすいまちを目指し、歩行者自転車通行空間を整備していきます。加えて、都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めながら、まちなかを人が集い、憩い、賑わう場としていくため、基幹公共交通軸を中心に公共交通、歩行者が優先となる道路空間の再構築を検討し、誰もが歩きやすい歩行空間の確保やユニバーサルデザイン化などを進めます。

自転車走行空間ネットワークの構築及び新潟駅周辺、万代、古町地区の駐輪場整備については、着実に整備が進捗していることから、今後も環境にやさしい交通手段として、自転車を使いやすいまちづくりを進めます。

(4) 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

- 路線バスの郊外線や区バス・住民バス等の生活交通は、区内の生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携して確保、維持、強化します。
- 地域の移動ニーズや人口等の需要に応じ、適切な交通事業者や運行方法、運行車両等を活用し、運行します。
- 超高齢社会が進展するなか、各々のニーズや需要に対応するため、事例等を踏まえつつ、適切な移動手段の確保方法を検討します。
- 地域のニーズに応じた交通サービスを効率的に提供するため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を支援します。

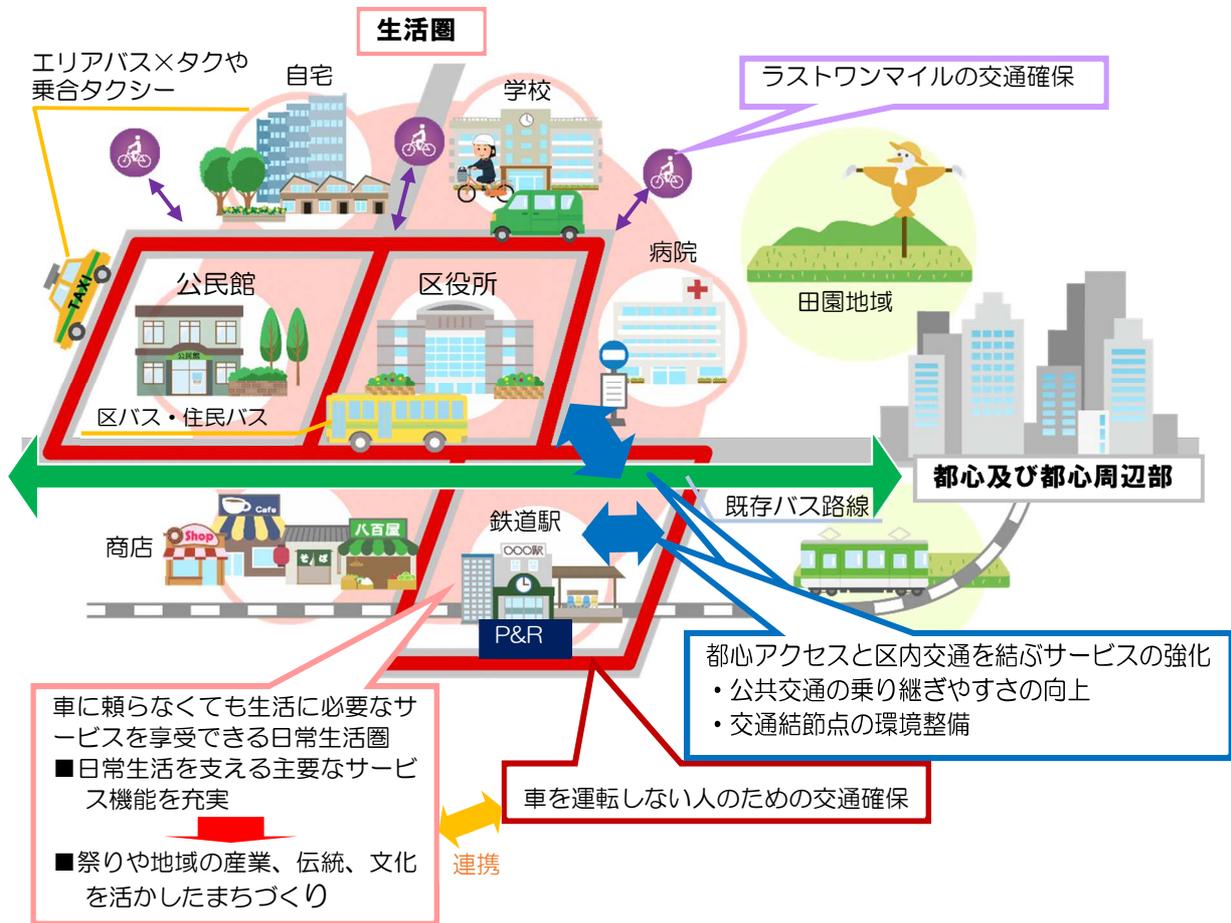


図 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ



写真 移動手段の確保に向け検討するエリアバス×タク

■取り組みの方向性と考え方

⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

本市では、持続可能な公共交通の実現に向け、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を目指し、都心部と郊外地域拠点を鉄道や路線バスなどの幹線系統で結び、郊外生活圏内の移動については、区バスや住民バスなどのフィーダー系統で担うまちづくりを進めてきました。

区バスや住民バスを生活圏内の移動手段として今後も確保維持していくため、利便性向上や利用促進に向けた情報提供、啓発活動に積極的に取り組みます。

また、人口密度の低い地域や集落が点在する地域など、従来のバス路線では維持が難しい地域においては、運行の効率化や利用促進に向け、エリアバス×タクやデマンド交通等のダウンサイジングされた交通手段について、地域の実情を踏まえながら最適な手法を地域と選択するなど、導入に向けた検討を進めていきます。

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

様々なライフステージに応じた生活交通を充実させるためには、地域の移動ニーズや需要に応じ、鉄道・路線バスなどの幹線系統にアクセスするフィーダー交通として、区バスや住民バス、タクシー、自転車、自家用車等の役割分担を考慮する必要があります。

そのため、郊外における路線バスからエリアバス×タクなどへの転換や、これまで社会実験として取り組んできたデマンド交通の検証を行うなど、地域の実情を踏まえながら生活交通の確保維持に地域とともに取り組みます。

また、バス等の利用者の少ない地域では、移動手段の確保に向けて、バスやタクシーだけでなく、スクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討していきます。

⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

持続可能な地域交通の実現のためには、それぞれの地域に根差した生活交通を確保維持・強化する仕組みづくりが必要です。

公共交通の空白地や不便地域では、沿線の人口や運行距離などの採算面の問題から、路線バスを交通事業者が自主運行することが困難になっています。

このため、バスの運行には、地域住民の積極的かつ主体的な参画が必要であり、それぞれの地域の交通課題の解決に住民が主体となって取り組めるよう、今後も住民バス（デマンド型交通含む）団体の立ち上げから本格運行開始までに必要となる準備、手続きを積極的に支援します。

(5) みんなで築き上げる交通戦略

- 公共交通の利用促進のためには、市民、行政、交通事業者が連携・協働しながら取り組むことが重要であることから、交通事業者と連携を図りながら、市民や利用者を対象としたサービス等に関する情報提供や意識啓発に向けた取り組みを強化します。
- バリアフリー化や多言語案内などのユニバーサルデザインを推進します。
- 自治会等の地域主導による地域づくりや公共交通の運営の推進により、自発的な利用に繋がります。
- 効率的に交通課題を解決するため、民間活力の導入を促進するとともに、交通事業者と行政が協力することが重要であることから、連携を深める取り組みを進めます。
- ICT 技術等を活用した情報提供の充実や、新技術等の導入に向けた社会実験を支援します。



図 ビジネス web マガジンによる情報発信

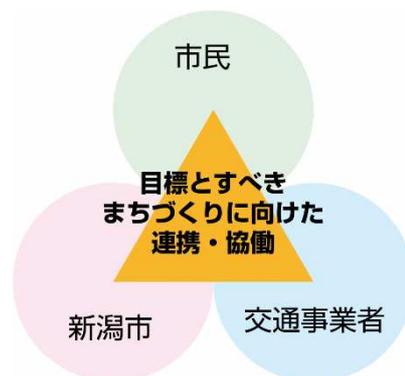


図 市民・行政・交通事業者の協働



写真 地域住民が参加している協議会



写真 交通事業者も参加した意見交換会



写真 自動運転バスの実証実験（岐阜市）

■取り組みの方向性と考え方

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

2022年度に実施した新潟市内都市交通特性調査の結果、自動車の交通手段分担率は2016年から6年間で1.0%増加しており、依然として増加傾向にあることから、引き続き、交通事業者との連携を深めながら、公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化を図ります。

また、行政が率先しながら企業と連携し、エコ通勤、ノーマイカーデーの推進に取り組みます。加えて、学生、生産年齢層、高齢者といったターゲットごとに利用促進につながる情報発信を行うなど積極的にモビリティ・マネジメントを実施するほか、スマートウエルネスシティの推進に向け、自然と歩くことが増える取り組みを行うなど、公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化に努めます。

⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入

公共交通を誰もがより便利に利用でき、目的地まで移動できるようにするためには、バリアフリー化されたまちのエリア拡大も重要です。

また、誰もが安心、安全、快適に公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携を図りながら、ベビーカーや車椅子の乗り入れなども考慮し、バリアフリーに対応したバス車両やユニバーサルデザインタクシーなどの導入促進に努めるなど、公共交通施設等のバリアフリー化を進めていきます。

さらに、インバウンド需要を見据え多言語に対応した、にいがたバス乗換案内サイトや情報案内サービスを引き続き運用します。

⑮ 民間活力による新技術等の導入

自動車で活用されるICTなどの新技術は、CO₂削減などの環境問題や、運転手不足をはじめとする社会問題など、交通部門に関する各種課題の解決に効果が期待されています。

このため、バスやタクシー車両について、環境に配慮された次世代自動車の導入を進めていきます。

また、交通DX化の取り組みとして、各交通モード間の連携や事業の効率化に向けたMaaSについて、本市にふさわしいあり方の検討を進めるほか、キャッシュレス化が未対応となっている区バスや一部の路線バス等を対象としたキャッシュレス決済システムの導入検討を進めていきます。

バス交通に関する連携協定について

新潟市と新潟交通株式会社は、令和5年12月22日に「新潟駅南北市街地一体化に資するバス交通の実現および路線バスネットワークの維持に向けた連携協定書」を締結しました。

この協定は、まちづくりの新たな転換期である新潟駅バスターミナルの供用を契機とした本市のまちづくりの取り組みに対し、バスサービスが連携することにより、市民や来訪者にとってより一層わかりやすく利用しやすいバスサービスを提供するとともに、2024年問題などにより直面するバスサービスの担い手不足に対応していくことなどを盛り込んだ協定となります。

この協定をもとに、新潟市と新潟交通株式会社が、路線バスのネットワークを最大限機能させるよう連携して取り組むこととしています。

【連携事項】

- (1) 関係者によるバス交通の協議の枠組みの設立・運営
- (2) 新潟駅南北市街地の一体化に資するバス交通の実現
- (3) 路線バスの運転士不足対策
- (4) 路線バスの利用促進
- (5) 萬代橋ラインを基幹としたバスサービスの継承

【協定の目標】

市民一人当たりのバス利用回数 30回／人・年

【有効期間】

令和5年12月22日から令和12年3月31日まで

第7章 成果指標

ここでは、新潟市地域公共交通計画の成果指標を基本方針ごとに設定します。

基本的な方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

成果指標 鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加

公共交通網を維持するとともに、都心方面を結ぶ公共交通の輸送サービスの強化などを行うことにより、鉄道・バス・タクシー等の交通手段分担率を増加させます。

【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)

【目標値設定の考え方】

鉄道・バス・タクシーの交通分担率は、新バスシステムや区バス・住民バスをはじめとするこれまでの取り組みの成果として、過去6年間で増加傾向にあり、この傾向を維持できた場合の見込み値が6.6%となることから、公共交通網の維持と交通結節点の整備、都心方面を結ぶ公共交通のサービスの強化などを実施し、この数値を上回ることを目標値とします。

■現状値と目標値

| | 2022年度(現状値) | 2028年度(目標値) |
|--------------------|-------------|-------------|
| 鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率 | 6.4% | 6.6% |

基本的な方針 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

成果指標 広域的な交通インフラの利便性の向上

駅前広場の整備や、主要拠点へのアクセス改善を重点的に取り組むことにより、「新潟港、新潟空港、新潟駅、高速道路などの広域交通インフラの利便性が以前(1~3年前)と比べて向上していると思う市民の割合」を増加させます。

【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増加

31.1% (2022年度) → 35.6% (2026年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

| | 2022年度(現状値) | 2026年度(目標値) |
|-------------------------------|-------------|-------------|
| 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% | 35.6% |

基本的な方針

まちなかの賑わいを創出する交通戦略

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

「都心アクセスの強化」、「広域交通と連携強化」を図ることにより、郊外・市、県外・国外から都心部への導線を確保するとともに、「都心部の移動円滑化」を図ることにより、まちなかの賑わい創出の一翼を担います。

都心部での移動円滑化としては、都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築・利活用を実施し、多様な手段による回遊性の向上、交通手段間の結節強化を図ることにより、都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量を増加させます。

【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）

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は 2027 年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

| | 2021 年度(現状値) | 2026 年度(目標値) |
|--------------------|--------------|--------------|
| 都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量 | 81,760 人/日 | 89,460 人/日 |

基本的な方針

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

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

「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利便性向上に資する施策や公共交通の利用促進を図り、「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数を増加させます。

【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）

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は 2027 年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

| | 2021 年(現状値) | 2026 年(目標値) |
|--------------------------|-------------|-------------|
| 区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数 | 464,433 人/年 | 521,000 人/年 |

基本的な方針

みんなで築き上げる交通戦略

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
「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数増加

モビリティ・マネジメントや高齢者おでかけ促進事業などのほか、すべての施策を総合的に取り組むことにより、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を増加させます。

ただし、「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」については、概ね4年ごとの調査であり、毎年度評価することができないため、調査未実施の年度では前方針の指標である「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数にて評価することとします。

【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)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

| | 2022年度(現状値) | 2026年度(目標値) |
|----------------------------|-------------|-------------|
| 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 | 16.9% | 19.0% |

【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)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

| | 2021年(現状値) | 2026年(目標値) |
|--------------------------|------------|------------|
| 区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数 | 464,433人/年 | 521,000人/年 |

第8章 目標を達成するために行う施策

目標を達成するための施策について、実施計画を次ページ以降に示します。

なお、実施計画については、関係機関と連携しながら適宜見直すこととし、追加・修正等を行っていきます。

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) |
|------------------------------|----------------------------|------|------------------------------------|--|--|--------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | |
| 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| | 新たな鉄道駅の設置・調査 | ①-1 | 新駅設置・調査 | 鉄道利用圏域の拡大を図るため、上所駅の設置に向けた整備を推進する。また、新たな鉄道需要を創出するため、新駅の設置実現に向けた調査・調整等を行うほか、鉄道事業者と協力しながら利用促進を図る。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 上所駅整備着手 | 駅舎整備 周辺環境整備 | 周辺環境整備 | 周辺環境整備 | 周辺環境整備完了 | | ・上所駅開業（2025年春）、上所駅周辺環境整備の完了 ・新駅設置に関する関係機関協議の実施（実施目標は進捗状況を踏まえて設定） |
| | 羽越本線・白新線の高速度促進要望 | ①-2 | 羽越本線・白新線の高速度及び羽越新幹線建設促進に係る要望 | 羽越本線・白新線の高速度化、羽越新幹線の建設促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などへの要望活動と機運醸成を継続していくことで、JR新潟駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と利用促進につなげていく。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 早期実現に向けた機運醸成、関係団体で一体となった要望活動等の実施 |
| | 路線バスの都心アクセス強化 | ①-3 | 深夜バスの運行継続と利便性強化 | 新潟駅前23:30以降に発車する深夜バスを、萬代橋ライン、西小針線で1本ずつ毎日運行している。特に需要が見込まれる忘新年会・歓送迎会シーズンの週末の動向を注視しながら、利用者のニーズに合ったサービスを提供していく。 | — | 新潟交通株式会社 | | | | | | | 利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上 |
| | | ①-4 | モーニングライナーの運行継続と利便性強化 | 平日朝の通勤・通学の時間帯に新潟市郊外の各方面から市内中心部に向けて「モーニングライナー」を運行しており、今後も利用者のニーズを把握し、経路作成やダイヤ改正に努めサービスレベルを向上させる。 | — | 新潟交通株式会社 | | | | | | | |
| | 広域交通（県内都市間高速バス）の維持 | ①-5 | 県内都市間高速バスの維持 | 県内都市間高速バスについて、新潟広域都市圏ビジョンにおける地域公共交通関連の連携事業として、圏内市町村と意見交換を行い利用促進策を講じるとともに、自主運行が厳しい路線については代替策や支援の検討を連携して行う。また、新潟県が策定した「新潟県県内高速バスネットワーク計画」に基づき、県及び沿線市町村と連携して、県内高速バスネットワークの維持に努める。 | 新潟広域都市圏ビジョン | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 政策企画部 | | | | | | | 県内都市間高速バスの年間利用者数：80万人（2025年度） ※新潟県県内高速バスネットワーク計画の目標値（2021年度実績：60万人） ※最終年次目標は2025年度に設定 |
| | にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用 | ①-6 | にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用 | バス待ち環境や公共交通の利便性向上のため、にいがたバス乗換案内サイトやバスの運行情報表示の安定的な運用を行うほか、より利用しやすいフォーマット（アプリ化やサイトの機能向上など）について検討するなど、公共交通のサービスレベルを向上させる。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟交通株式会社 | 運用 | 運用・検討 | 運用・改善 | 運用・改善 | 運用・改善 | 運用 | 安定運用しつつ、利用しやすさについて検討し改善を推進 |
| | バス停環境の改善 | ①-7 | バス停上屋等の設置 | バス待ちの環境の改善を目的に2015年度に策定した「バス停上屋整備計画」に基づき、利用者の多い路線や運行頻度が高い路線を優先して整備し、利用促進に向けたサービス強化に努める。また、民間主導によるバス利便性向上を図るため、バス停上屋等の整備について補助を行う。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 バス停上屋整備計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | バス停上屋整備 1ヶ所設置 | 1ヶ所設置 | 今後の整備方針検討 | | | | ・補助制度の利用件数：1件/年（バス停上屋整備の実施目標は2025年度の整備方針決定後に設定） |
| | 鉄道在来線の利用促進・活性化 | ①-8 | 鉄道在来線の利用促進・活性化 | 県、鉄道の沿線自治体、商工団体などと意見交換等を実施し、それら意見を、鉄道事業者と協力しながら、鉄道の利用促進、路線を活用した沿線地域の活性化を図る。 | — | 新潟県 交通政策局 交通政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 鉄道活性化分科会への参画 | 鉄道活性化分科会への参画 | 鉄道活性化分科会への参画 | 鉄道活性化分科会への参画 | 鉄道活性化分科会への参画 | 鉄道活性化分科会への参画 | 分科会参画路線の沿線地域の活性化 |
| | 路線バスの運転士不足対策 | ①-9 | 路線バスの運転士不足対策 ※連携協定関連 | 市内路線バスを運行する交通事業者の運転士不足の解消に向け、運転士の雇用喚起策として、大型二種運転免許の取得の支援や賃貸住宅の家賃助成などに取り組む。 | — | | 予算化に向けて調整中 | | | | | | |
| | 関係者によるバス交通の協議の枠組みの設立・運営 | ①-10 | 関係者によるバス交通の協議の枠組みの設立・運営 ※連携協定関連 | 運転士不足等によって路線サービスの供給力の減少が見込まれる中でも、路線バスのネットワークとして最大限機能させることに加え、全市的なバスサービスの在り方の検討やバス交通の改善につなげるため、有識者や行政関係機関などを構成員とする協議会を設立・運営する。 | — | | 予算化に向けて調整中 | | | | | | |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|---------------------------------|--|---------------------------|--|---|-----------------------------|--|--------|--------|--------|----------------------|--------|---|--|--|--|--------|----------|---------|----------------|--------|---------|----------------------|--------------------------------|---|--|--|--|---|------|-------|-------|------|------|---|--|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通手段間の役割分担 | ②-1 | 公共交通の役割分担を議論する会議の開催 | 都心方面を結ぶ幹線的な交通や地域内の移動等を対象として、本市の現状を踏まえながら鉄道・バス・タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進・活性化に向けて実施すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | ・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の考案、実施、次期交通計画への反映 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通結節点の整備・利便性向上 | ②-2 | 【再掲】新駅設置・調査 | 鉄道利用圏域の拡大を図るため、上所駅の設置に向けた整備を推進する。また、新たな鉄道需要を創出するため、新駅の設置実現に向けた調査・調整等を行うほか、鉄道事業者と協力しながら利用促進を図る。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | <table border="1"> <tr> <th colspan="6">上所駅及び周辺環境の整備</th> </tr> <tr> <td>上所駅整備着手</td> <td>駅舎整備 周辺環境整備</td> <td>周辺環境整備</td> <td>周辺環境整備</td> <td>周辺環境整備完了</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">新駅実現に向けた調査・調整</td> </tr> <tr> <td>調査・調整</td> <td>調査・調整</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | 上所駅及び周辺環境の整備 | | | | | | 上所駅整備着手 | 駅舎整備 周辺環境整備 | 周辺環境整備 | 周辺環境整備 | 周辺環境整備完了 | | 新駅実現に向けた調査・調整 | | | | | | 調査・調整 | 調査・調整 | | | | | ・上所駅開業（2025年春）、上所駅周辺環境整備の完了 ・新駅設置に関する関係機関協議の実施（実施目標は進捗状況を踏まえて設定） |
| 上所駅及び周辺環境の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上所駅整備着手 | | 駅舎整備 周辺環境整備 | 周辺環境整備 | 周辺環境整備 | 周辺環境整備完了 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新駅実現に向けた調査・調整 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 調査・調整 | 調査・調整 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②-3 | 鉄道駅前広場との結節強化 | 駅前広場への路線バスや、区バス、住民バス等の乗り入れ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。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 地域課・地域総務課・建設課 | <table border="1"> <tr> <th colspan="6">【小針駅】バス乗り入れ検討</th> </tr> <tr> <td>乗り入れ検討</td> <td>乗り入れ方針決定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">【越後石山駅】バス乗り入れ環境整備の促進</td> </tr> <tr> <td>市とJRとの基本協定 締結（バリアフリー化等）</td> <td>整備促進</td> <td>整備促進</td> <td>整備促進</td> <td>整備促進</td> <td>整備促進</td> </tr> </table> | | | | | | 【小針駅】バス乗り入れ検討 | | | | | | 乗り入れ検討 | 乗り入れ方針決定 | | | | | 【越後石山駅】バス乗り入れ環境整備の促進 | | | | | | 市とJRとの基本協定 締結（バリアフリー化等） | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 小針駅：実施目標は2024年度の乗り入れ方針決定後に設定 越後石山駅：実施目標は東口駅前広場の整備進捗状況を踏まえて設定 | | |
| 【小針駅】バス乗り入れ検討 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗り入れ検討 | 乗り入れ方針決定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【越後石山駅】バス乗り入れ環境整備の促進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 市とJRとの基本協定 締結（バリアフリー化等） | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②-4 | パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進 | 交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備及び利活用を進め、利便性の向上を図るほか、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 建設課 | <table border="1"> <tr> <th colspan="6">社会実験による運用・本格運用に向けた検討</th> </tr> <tr> <td>社会実験</td> <td>社会実験</td> <td>社会実験</td> <td>社会実験</td> <td>社会実験</td> <td>26,000台</td> </tr> <tr> <td colspan="6">本格運用</td> </tr> </table> | | | | | | 社会実験による運用・本格運用に向けた検討 | | | | | | 社会実験 | 社会実験 | 社会実験 | 社会実験 | 社会実験 | 26,000台 | 本格運用 | | | | | | パークアンドライド（新津駅、巻駅）延べ利用台数：26,000台/年 (2022年度実績：17,727台/年) | | | | | | | | |
| 社会実験による運用・本格運用に向けた検討 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会実験 | 社会実験 | 社会実験 | 社会実験 | 社会実験 | 26,000台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 本格運用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 自転車走行空間ネットワークの整備 | ②-5 | ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 | 駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線として設定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 | 新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課 | <table border="1"> <tr> <th colspan="6">ネットワーク路線の整備</th> </tr> <tr> <td>157km</td> <td>163km</td> <td>169km</td> <td>175km</td> <td>181km</td> <td>187km</td> </tr> </table> | | | | | | ネットワーク路線の整備 | | | | | | 157km | 163km | 169km | 175km | 181km | 187km | 自転車走行空間の整備延長： 187km (2022年度実績：150.7km) | | | | | | | | | | | | |
| ネットワーク路線の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 157km | 163km | 169km | 175km | 181km | 187km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 路上や駐輪場内の放置自転車の削減 | ②-6 | 放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去 | 放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を継続実施する。 | 新潟市自転車利用環境計画 | 新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課 | <table border="1"> <tr> <th colspan="6">実施</th> </tr> <tr> <td>継続実施</td> <td>継続実施</td> <td>継続実施</td> <td>継続実施</td> <td>継続実施</td> <td>路上駐輪台数 (古町・万代地区)： 348台未満</td> </tr> </table> | | | | | | 実施 | | | | | | 継続実施 | 継続実施 | 継続実施 | 継続実施 | 継続実施 | 路上駐輪台数 (古町・万代地区)： 348台未満 | 路上駐輪台数（古町・万代地区）：2022年度より減少 (2022年度実績：348台) | | | | | | | | | | | | |
| 実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 継続実施 | 継続実施 | 継続実施 | 継続実施 | 継続実施 | 路上駐輪台数 (古町・万代地区)： 348台未満 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) |
|--------------------------------|--------|-----|---------------------------------------|---|--|-----------------------------------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| 幹線道路の整備 | | ③-1 | 新潟中央環状道路の整備 | 国際拠点港湾新潟港（東港区）から北区、江南区、南区、西区を經由し、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、着実に整備を進めていく。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 | 新潟市 土木部 道路計画課 | | | | | | | 横越ハイバス供用 |
| | | ③-2 | 国道7号、8号、49号、116号の整備 | 新潟市内を放射状に伸び、多核連携型のまちづくりを支えている国道7号、8号、49号、116号において、交通混雑の緩和・交通事故の削減に向けた調査・整備を実施するとともに、「防災・減災、国土強靱化」の観点から社会資本の老朽化対策・耐震補強等及び災害に強い道路ネットワークの等の構築を進めていく。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 | 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 | | | | | | | 調査・整備の推進 |
| | | ③-3 | 高規格道路・地域高規格道路の整備 (磐越道4車線化、新潟東西道路等) | 空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等とを連絡し、物資の流通、人の交流の活性化を促し地域集積圏間の交流を図る地域高規格道路の調査・整備を進めていく。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 | 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 NEXCO東日本 | | | | | | | 調査・整備の推進 |
| 緊急輸送道路の機能確保 | | ③-4 | 緊急輸送道路の機能確保 | 緊急輸送道路等の沿線、沿道建築物について優先的に耐震化を促進するほか、緊急輸送道路等の無電柱化を着実に進め、災害に強いまちの形成を図る。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 | 新潟市 危機管理防災局 防災課 新潟市 土木部 道路計画課 | | | | | | | 耐震化・無電柱化の推進 |
| | | ③-5 | 緊急輸送道路の道路橋梁等の耐震対策等 | 災害防除の要対策箇所など道路の防災対策、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化を着実に進め、災害に強い道路整備を図る。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 | 新潟市 危機管理防災局 防災課 新潟市 土木部 土木総務課 | | | | | | | 防災対策の推進 |
| ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携 | | | | | | | | | | | | | |
| 各区中心部への居住誘導 | | ④-1 | 居住誘導区域における緩やかな居住の誘導 | 市街地における生活利便施設やサービス機能の維持・充実を図りながら、本市の居住の柱として一定程度の居住人口密度を維持し、生活圏（区）の自立性を確保するため、公共交通と連携しながら適正な土地利用を緩やかに誘導する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市計画課 | | | | | | | 居住誘導区域に住む 人口割合：71.23% (2022年度実績：70.79%) |
| | | ④-2 | 【再掲】新駅設置・調査 | 鉄道利用圏の拡大を図るため、上所駅の設置に向けた整備を推進する。また、新たな鉄道需要を創出するため、新駅の設置実現に向けた調査・調整等を行うほか、鉄道事業者と協力しながら利用促進を図る。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | ・上所駅開業（2025年春）、上所駅周辺環境整備の完了 ・新駅設置に関する関係機関協議の実施（実施目標は進捗状況を踏まえて設定） |
| コンパクト・プラス・ネットワークの構築 | | ④-3 | 【再掲】パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進 | 交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備及び利活用を進め、利便性の向上を図るほか、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 建設課 | | | | | | | パークアンドライド（新津駅、巻駅）延べ利用台数：26,000台/年 (2022年度実績：17,727台/年) |
| | | ④-4 | 新潟駅南北の一体化に資するバス交通の実現 ※連携協定関連 | 新潟駅バスターミナルの供用を契機とし新設される駅南北を縦貫するバス路線の向上を図るなど、南北市街地の一体化に資するバス路線がより円滑に運行できるよう関係者と協力しながら必要な施策に取り組む。 | — | | 予算化に向けて調整中 | | | | | | |
| | | ④-5 | 【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催 | 都心方面を結ぶ幹線的な交通や地域内の移動等を対象として、本市の現状を踏まえながら鉄道・バス・タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進・活性化に向けて実施すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | ・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の考案、実施、次期交通計画への反映 |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) |
|---|--------------------------------|-----|-------------------------------------|---|--|--|------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | |
| 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成 | | | | | | | | | | | | | |
| | 基幹公共交通軸の形成 | ⑤-1 | 【再掲】新潟駅南北の一体化に資するバス交通の実現 ※連携協定関連 | 新潟駅バスターミナルの供用を契機とし新設される駅南北を縦貫するバス路線の向上を図るなど、南北市街地の一体化に資するバス路線がより円滑に運行できるよう関係者と協力しながら必要な施策に取り組む。 | — | | 予算化に向けて調整中 | | | | | | |
| | 都市軸沿線における都市機能誘導 | ⑤-2 | 都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の緩やかな誘導 | 多様な交流・賑わいを創出し、本市全体の原動力となる高い拠点性を発揮させるため、基幹公共交通軸の強化とともに、都市再生の質の向上や民間投資の呼び込みを図りながら、医療・福祉・商業・業務等の高次都市機能を都市機能誘導区域に緩やかに誘導・集約する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市計画課 | 都市機能誘導 | | | | | | 都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の立地数：前年度以上 (2022年度実績：68施設) |
| | | ⑤-3 | 市街地再開発事業等の促進 | 都市再生緊急整備地域の規制緩和等の活用、および市街地再開発事業、優良建築物等整備事業等の補助事業を活用し、民間開発事業を促進します。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市都心地域（都市再生緊急整備地域） 地域整備方針 | 新潟市 都市政策部 まちづくり推進課 | 再開発の促進 | | | | | | ・新潟駅南口西地区新潟都心地域 優良建築物等整備事業の完了 ・西堀通5番町地区市街地再開発事業の施設建築物工事の実施 |
| | 鳥屋野潟南部開発計画の推進 | ⑤-4 | 鳥屋野潟南部開発計画の推進 | 鳥屋野潟南部地区において民間活力の導入を図りながら、新潟県、新潟市、亀田郷土地改良区の三者で整備を推進する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 まちづくり推進課 | 整備推進 | | | | | | 整備推進のための協議・調整 |
| | | | | | | | 協議・調整 | 協議・調整 | 協議・調整 | 協議・調整 | 協議・調整 | 協議・調整 | |
| 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 | ⑥-1 | 幹線道路整備事業 | 出来島上木戸線、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 | 整備 | | | | | | 整備の推進 |
| | | ⑥-2 | 駅前広場、高架下交通広場整備事業 | 万代広場・高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅の南北を結んだ基幹公共交通軸の形成、「にいがた2km」との連携など、人を癒し賑わいの溢れる空間の創出に努める。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部（政策監グループ） 東日本旅客鉄道株式会社 | 整備 | | | | | | 新潟駅万代広場供用 |
| | | | | | | | 駅/バスターミナル 供用 | 整備推進 | 万代広場供用 | | | | |
| | 新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善 | ⑥-3 | 新潟空港リムジンバスの運行 | 県内及び近隣県からの空港利用者や訪日外国人旅行者など新潟空港利用者のさらなる増加を目指し、空港アクセスの段階的な改善を図る。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟空港アクセス改善の基本的な考え方 | 新潟県 交通政策局 空港課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 整備 | | | | | | 新潟空港利用者数：140万人/年 (2024年度) ※新潟県総合計画の目標値 (2022年度実績：81万人/年) ※最終年次目標は2025年度に設定 |
| | | ⑥-4 | 新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善 | 新潟駅と空港、港などの広域交通拠点間のアクセス性向上に向けて、現行の交通手段の「乗り継ぎやすさ」や「わかりやすさ」などの利用環境の向上について検討する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 万代島地区将来ビジョン 新潟空港アクセス改善の基本的な考え方 新潟都心の都市デザイン | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 都市政策部 港湾空港課 | 調査・検討・整備 | | | | | | 調査・検討・整備を段階的に推進 |
| | | ⑥-5 | 新潟空港周辺道路改善事業 | 新潟空港将来ビジョン実現に向け、新潟空港利用者数が増加する取組が進められることにより、空港周辺道路への負荷がさらに高まることが想定されることから、空港周辺道路の機能向上に繋がる道路ネットワークの調査・検討を行う。 | 新潟空港将来ビジョン 新潟空港アクセス改善の基本的な考え方 | 新潟市 都市政策部 港湾空港課 | 調査・検討・整備 | | | | | | 調査・検討・整備を段階的に推進 |
| | | | | | | | 調査・検討 | 調査・検討 | | | | | |
| | 【再掲】羽越本線・白新線の高速化促進要望 | ⑥-6 | 【再掲】羽越本線・白新線の高速化及び羽越新幹線建設促進に係る要望 | 羽越本線・白新線の高速化、羽越新幹線の建設促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者などへの要望活動と機運醸成を継続していくことで、JR新潟駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワークの強化を図り、サービス強化と利用促進につなげていく。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 早期実現に向けた要望活動、機運醸成の取り組み | | | | | | 早期実現に向けた機運醸成、関係団体で一体となった要望活動等の実施 |
| | | | | | | | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | 促進大会 シンポジウム 要望活動 | |
| | 【再掲】にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用 | ⑥-7 | 【再掲】にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用 | バス待ち環境や公共交通の利便性向上のため、にいがたバス乗換案内サイトやバスの運行情報表示の安定的な運用を行うほか、より利用しやすいフォーマット（アプリ化やサイトの機能向上など）について検討するなど、公共交通のサービスレベルを向上させる。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟交通株式会社 | 運用・改善 | | | | | | 安定運用しつつ、利用しやすさについて検討し改善を推進 |
| | | | | | | | 運用 | 運用・検討 | 運用・改善 | 運用・改善 | 運用・改善 | 運用 | |
| | 新潟駅交通ターミナル整備事業 | ⑥-8 | 新潟駅交通ターミナル整備事業 | 新潟駅交通ターミナル整備事業は、新潟駅における新たな交通結節点として、中・長距離バスを集約するバスターミナルを整備するとともに、路線バスとの運行経路を分離し、円滑に運行可能なアクセス道路を一体的に整備することで、交通の円滑化を図るとともに、人・公共交通を優先した道路空間の再編による快適なバス待ち空間の確保、駅周辺のにぎわい創出を目的として事業を進めていく。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 | 整備 | | | | | | 整備の推進 |
| | | | | | | | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | |
| | 海外来訪者の交通環境整備 | ⑥-9 | 海外来訪者のニーズに即した案内環境のあり方検討・整備 | 「佐渡島の金山」世界遺産登録に伴うインバウンド拡大を見据え、海外からの来訪者にとってわかりやすい新潟市内の案内環境を検証し、課題や改善方法等を関係所属で共有することで、より有効な案内環境の整備促進を図る。 | 新潟市総合計画2030 | 新潟市 観光・国際交流部 観光政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 都市政策部 港湾空港課 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 | 案内環境の検証 各事業主体による整備 | | | | | | 整備の推進 |
| | | | | | | | あり方検討 意見書作成・各事業 主体への発信 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) |
|-----------------------|------------------------|-----|-------------------------------------|--|--|--|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | |
| まちなかの賑わいを創出する交通戦略 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化 | | | | | | | | | | | | | |
| | 【再掲】基幹公共交通軸の形成 | ⑦-1 | 【再掲】新潟駅南北の一体化に資するバス交通の実現 ※連携協定関連 | 新潟駅バスターミナルの供用を契機とし新設される駅南北を縦貫するバス路線の向上を図るなど、南北市街地の一体化に資するバス路線がより円滑に運行できるよう関係者と協力しながら必要な施策に取り組む。 | — | | 予算化に向けて調整中 | | | | | | |
| | 【再掲】新潟駅周辺整備事業 | ⑦-2 | 【再掲】幹線道路整備事業 | 出来島上木戸線、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 | 整備 | | | | | | 整備の推進 |
| | | ⑦-3 | 【再掲】駅前広場、高架下交通広場整備事業 | 万代広場・高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅の南北を結んだ基幹公共交通軸の形成、「にいがた2km」との連携など、人を癒し賑わいの溢れる空間の創出に努める。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 (政策監グループ) 東日本旅客鉄道株式会社 | 駅前バスターミナル 供用 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 | 整備推進 |
| | 【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備 | ⑦-4 | 【再掲】ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 | 駅、学校、大規模集客施設等を含む自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線として設定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 | 新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課 | ネットワーク路線の整備 | | | | | | 自転車走行空間の整備延長： 187km (2022年度実績：150.7km) |
| | 駐輪場の整備 | ⑦-5 | 駐輪場の整備 | 新潟駅高架下駐輪場の整備を行い、新潟駅周辺の収容台数の増加を図る。また、新潟駅周辺以外の地域については、既存の駐輪場収容台数で自転車利用者の収容台数を概ね満たしているが、今後も駐輪実態を継続的に把握しながら、必要に応じて整備計画の見直しを行う。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 | 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 | 新潟駅高架下駐輪場整備 | | | | | | 新潟駅周辺駐輪場整備台数： 1,700台 |
| | まちづくりと連携した駐車場施策 | ⑦-6 | まちづくりと連携した駐車場施策 | 駐車場の量的な確保に重点を置いた現在の制度から、にいがた2kmの各エリアにおいて検討されているまちづくりの方向性に基づき、ウォークアブルな空間づくりを支える駐車施設制度となるよう、まちづくり協議会やエリアプラットフォーム等と意見交換しながら、施策を検討・展開する。 | 新潟市駐車場整備計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 都市計画課 | 意見交換を踏まえた課題の把握 | | | | | | 実施目標は駐車施設制度の見直しが必要になった場合に設定 |
| | シェアサイクルの推進 | ⑦-7 | にいがた2kmシェアサイクル | にいがた2kmエリア周辺に導入した「にいがた2kmシェアサイクル」の安定的な運用を推進し、まちなかの回遊性向上や公共交通の補完を図る。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 運用 運営事業者公募 | | | | | | にいがた2kmシェアサイクル利用 回転数：1.75回転/日 (2026年度) (2022年度実績：0.72回転/日) ※最終年次目標は2027年度に設定 |
| | 観光タクシーの普及 | ⑦-8 | 観光タクシーの普及 | 観光で訪れた利用者に観光スポットや特産物などを案内するなど、おもてなしの心をもった乗務員による観光タクシーの普及を図る。 | — | 一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 | 普及 | | | | | | 観光研修受講者数：11社、296人 (2022年度実績：94人) |
| | 歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策 | ⑦-9 | 賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査 | 新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の「にいがた2km」内における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賑わい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 (政策監グループ) 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 整備に向けた調査 | | | | | | 調査実施 |
| ⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備 | | | | | | | | | | | | | |
| | 幹線道路の整備 | ⑧-1 | 万代島ルート線の整備 | 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。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 | 整備 | | | | | | 整備の推進 |
| | 【再掲】新潟駅周辺整備事業 | ⑧-2 | 【再掲】幹線道路整備事業 | 出来島上木戸線、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 | 整備 | | | | | | 整備の推進 |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) |
|----------------------------------|----------------------|-----|---------------------------|---|--|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| | 道路空間の再構築・利活用 | ⑨-1 | 【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査 | 新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の「にいがた2km」内における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に向けた調査を実施する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部（政策監グループ） 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 調査実施 |
| | 道路施設のバリアフリー化 | ⑨-2 | 歩行者空間のバリアフリー化 | 歩行者空間のバリアフリー化に係る計画を策定し、歩道等の整備を進める。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市交通バリアフリー基本構想 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 土木部 道路計画課 | | | | | | | 基本構想に基づく事業の推進 (実施目標は基本構想策定後に設定) |
| | 【再掲】幹線道路の整備 | ⑨-3 | 【再掲】万代島ルート線の整備 | 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。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 | | | | | | | 整備の推進 |
| | 【再掲】新潟駅周辺整備事業 | ⑨-4 | 【再掲】幹線道路整備事業 | 出来島上木戸線、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。 | 第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 | | | | | | | 整備の推進 |
| | 【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備 | ⑨-5 | 【再掲】ネットワーク路線の自転車走行空間の確保 | 駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク路線として設定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 | 新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課 | | | | | | | 自転車走行空間の整備延長： 187km (2022年度実績：150.7km) |
| | 【再掲】シェアサイクルの推進 | ⑨-6 | 【再掲】にいがた2kmシェアサイクル | にいがた2kmエリア周辺に導入した「にいがた2kmシェアサイクル」の安定的な運用を推進し、まちなかの回遊性向上や公共交通の補完を図る。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | にいがた2kmシェアサイクル利用 回数：1.75回/日（2026年度） (2022年度実績：1.02回/日) ※最終年次目標は2027年度に設定 |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) |
|--------------------------|----------------------|-----|---------------------------|---|---|---------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | |
| 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成 | | | | | | | | | | | | | |
| | 郊外路線バスの運行支援 | ⑩-1 | 郊外路線バスの運行支援 | 通勤や通学、通院や買い物など、生活に必要な移動手段を確保するため、運行に伴い欠損等が生じている郊外路線バスに対して補助等の運行支援を行い、区内公共交通網を維持・確保する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 路線バス年間利用者数：2,000万人/年 (2022年度実績：1,868万人/年) |
| | 区バスの利便性向上に向けた取り組みの実施 | ⑩-2 | 区バスの利便性向上と利用促進に向けた取り組みの実施 | 新たな施設や結節点整備等と連携しながら運行計画を見直し、利便性向上及び利用促進を図り、区内公共交通網を形成する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 区バス・住民バス・エリアバス×タク年間利用者数：52.1万人/年 (2026年度) (2022年度実績：48.5万人/年) ※最終年次目標は2027年度に設定 |
| | 住民バス運行支援や社会実験の実施 | ⑩-3 | 住民バス運行支援や社会実験の実施 | 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の助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 区バス・住民バス・エリアバス×タク年間利用者数：52.1万人/年 (2026年度) (2022年度実績：48.5万人/年) ※最終年次目標は2027年度に設定 |
| | 【再掲】交通手段間の役割分担 | ⑩-4 | 【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催 | 都心方面を結ぶ幹線的な交通や地域内の移動等を対象として、本市の現状を踏まえながら鉄道・バス・タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進・活性化に向けて実施すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | ・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の考案、実施、次期交通計画への反映 |
| | 区内公共交通網の形成 | ⑩-5 | デマンド交通、乗合タクシー等の課題整理及び方針検討 | 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デマンド交通について、社会実験を通じて得た課題整理等を行い今後の方針を検討する。 | 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施目標は方針決定後に設定 |
| | | ⑩-6 | バス運行の改善及び生活交通の確保 | 低利用・低収支の区バス・住民バスや欠損が生じている路線バスにおける運行の効率化・集約化及び公共交通空白地・不便地域における生活交通の確保に向け、地域と連携し地域の現状やニーズを踏まえながら、エリアバス×タクなど新たな手法の導入及び目的バスの活用などを含めて検討し、適切な改善や移動手段の導入を行う。 | 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) | | |
|--------------------------------------|---------------------------|-----|---|--|---|--|----------|----------|----------|----------|---------|---------|---------------------|--|-----------------------------------|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施 | ⑪-1 | 【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施 | 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の助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 | 区バス・住民バス・エリアバス×タク年間利用者数：52.1万人/年(2026年度) (2022年度実績：48.5万人/年) ※最終年次目標は2027年度に設定 | |
| | 【再掲】交通手段間の役割分担 | ⑪-2 | 【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催 | 都心方面を結ぶ幹線的な交通や地域内の移動等を対象として、本市の現状を踏まえながら鉄道・バス・タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進・活性化に向けて実施すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 | ・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の考案、実施、次期交通計画への反映 | |
| | デマンド交通、乗合タクシー等の課題整理及び方針検討 | ⑪-3 | 【再掲】デマンド交通、乗合タクシー等の課題整理及び方針検討 | 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デマンド交通について、社会実験を通じて得た課題整理等を行い今後の方針を検討する。 | 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 課題整理及び方針検討 | 実施目標は方針決定後に設定 | |
| | 多様なニーズに応じたサービスの検討実施 | ⑪-4 | 高齢者おでかけ促進事業の実施 | 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促進する。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 | 参加者数：41,000人以上 (2022年度実績：38,100人) | |
| | | ⑪-5 | 120円均一区間（JR新潟駅(万代広場側)・万代シティ周辺、JR新潟大学前駅周辺、JR内野駅～文理高校周辺、青山循環線、青陵ライナー) | 新潟駅前～万代シティ間や、大学、高校周辺でのバス利用を120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。 | — | 新潟交通株式会社 | | | | | | | | サービス展開・継続 | 利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上 |
| | | ⑪-6 | こどもりゅーと50円 | 夏休み期間と土休日ダイヤ運行日、「子どもりゅーとカード」・「子ども割りゅーとカード」の支払いで1乗車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。 | — | 新潟交通株式会社 | | | | | | | | サービス展開・継続 | 利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上 |
| | | ⑪-7 | 妊婦・子ども向けタクシー | 陣痛等が始まった場合に必要な研修を受けた乗務員がかりつけの病院まで送ることや、チャイルドシートやジュニアシートを備えつけるなど、妊婦・子どもに向けたサービスを展開する。 | — | 一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 | | | | | | | | 育成・実施 | 研修受講者数：6社、296人 (2022年度実績：213人) |
| | | ⑪-8 | にいがたレンタサイクルなどの推進 | 環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、レンタサイクル運営者等と意見交換を行いながら、自転車利用促進に繋がるとともに、レンタサイクル事業を継続的に実施していく。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 | にいがたレンタサイクル など 新潟市 各区 レンタサイクル事業担当課* | | | | | | | | 実施 | レンタサイクル事業のサービス維持 |
| | | | | | | | 課題整理 | 方針検討 | 方針決定 | | | | | | |
| | | | | | | | 利用上限額変更 | 39,100人 | 39,500人 | 40,000人 | 40,500人 | 41,000人 | | | |
| | | | | | | | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | | | |
| | | | | | | | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | サービスの継続 | | | |
| | | | | | | | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | | | |
| | | | | | | | 意見交換会開催 | 意見交換会開催 | 意見交換会開催 | 意見交換会開催 | 意見交換会開催 | 意見交換会開催 | | | |
| ⑫地域主導による計画づくりや運営の支援 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 住民バス（デマンド型交通）団体の立ち上げ・運営支援 | ⑫-1 | 【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施 | 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の助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 | 区バス・住民バス・エリアバス×タク年間利用者数：52.1万人/年(2026年度) (2022年度実績：48.5万人/年) ※最終年次目標は2027年度に設定 | |
| | | | | | | | 49.3万人/年 | 50.3万人/年 | 51.2万人/年 | 52.1万人/年 | | | 継続実施 | 継続実施 | |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) | |
|-----------------------------|-----------------|--------------------------------|---|---|--|---|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | | |
| みんなで築き上げる交通戦略 | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑬公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化 | | | | | | | | | | | | | | |
| モビリティ・マネジメントの実施 | モビリティ・マネジメントの実施 | ⑬-1 | 【再掲】高齢者おでかけ促進事業の実施 | 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促進する。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 参加者数：41,000人以上 (2022年度実績：38,100人) | |
| | | ⑬-2 | 公共交通利用促進イベントの開催 | バスまつりなどの各種イベントでPR等を実施するほか、にいがたバス乗換案内サイトの操作方法について高齢者向けのスマホ教室を開催するなど公共交通の利用促進を図る。 | 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟交通株式会社 | | | | | | | 実施 公共交通PRイベントの開催等： 4回/年 | |
| | | ⑬-3 | エコモビリティの推進 | 公共交通機関、自転車、徒歩、自家用車などを賢く使い分け、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルや次世代自動車を普及推進し、自主的な脱炭素交通の取組みを推進する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市地球温暖化対策実行計画 | 新潟市 環境部 環境政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 普及啓発実施：2回/年以上 (2022年度実績：3回実施) | |
| | | ⑬-4 | エコ通勤、ノーマイカーデーの推進 | 市役所職員対象のノーマイカーデーを月2回設定し、自主的なエコ通勤を推進していく。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市地球温暖化対策実行計画 | 新潟市 環境部 環境政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 市役所ノーマイカーデー実施：2回/月 | |
| | | ⑬-5 | 公共交通の出前講座等の実施 | 市政さわやかトーク宅配便や、市教育委員会と連携しながら学校で実施する公共交通をテーマとした出前講座などを通じて、公共交通への知識・理解を深めてもらうことで、自家用車から電車、バスなどへの交通手段の転換を促す。 | 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | | | | | | 実施 出前講座等の実施：4回/年 | |
| | | ⑬-6 | 市内の中学生と高校生世代に対する新たなバスの利用喚起の取り組み ※連携協定関連 | 市内在住の中学生、高校生世代に対し、りゅーとポイントへの引換、または通学定期購入費に充当できる利用券の配布などを行い、新たなバス利用喚起策に取り組む。 | — | — | 予算化に向けて調整中 | | | | | | | |
| | | ⑬-7 | 運賃を気にせずにバスを利用できる機会の創出 ※連携協定関連 | 新たなバス利用者の掘り起こしや渋滞緩和につなげることを目的として、運賃を気にせずにバスを利用できる機会を設ける。 | — | — | 予算化に向けて調整中 | | | | | | | |
| | スマートウエルネスシティの推進 | ⑬-8 | スマートウエルネスシティの推進 | スマートウエルネスシティ（健康都市づくり、生涯にわたり健やかに幸せに暮らせるまちを創造すること）の推進に向け、市民が積極的に外に出かけ、活動量を増やす等の健康づくりを支援するため、ウォーキングチャレンジを実施する。 | 新潟市総合計画2030 新潟市立地適正化計画 新潟市健康づくり推進基本計画(第3次) | 新潟市 保健衛生部 保健所 健康増進課 | 実績：7,376人 目標：6,000人 | 6,350人 | 6,700人 | 7,000人 | 継続実施 | 継続実施 | ウォーキングチャレンジ参加者数：7,000人（2026年度末時点） (2022年度実績：5,678人) ※最終年次目標は2027年度に設定 | |
| ⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入 | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通施設等のバリアフリー化 | 公共交通施設等のバリアフリー化 | ⑭-1 | 【再掲】歩行者空間のバリアフリー化 | 歩行者空間のバリアフリー化に係る計画を策定するとともに整備促進を図る。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市交通バリアフリー基本構想 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 土木部 道路計画課 | 計画策定 | | | | | | 整備 基本構想に基づく事業の推進 (実施目標は基本構想策定後に設定) | |
| | | ⑭-2 | 鉄道駅のバリアフリー化 | 利用者3,000人/日以上であるがバリアフリー未対応の巻駅・越後石山駅については、調整を図りながらバリアフリー化を実施するとともに、利用者3,000人/日未満の駅については、引き続きJRにバリアフリー化の要望を行っていく。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市交通バリアフリー基本構想 各区生活交通改善プラン | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 土木部 道路計画課 新潟市 各区 地域課・地域総務課・建設課 東日本旅客鉄道株式会社 | 【越後石山駅】整備 市とJRとの基本協定締結 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 | 整備促進 鉄道駅及び駅前広場のバリアフリー化促進 | |
| | | ⑭-3 | バリアフリーに対応したバス車両の導入 | 誰もが快適に利用できる交通環境の整備として、各運行事業者にてバリアフリーに対応したバス車両の導入を進める。 | 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 | 各運行事業者 新潟市 都市政策部 都市交通政策課* | 【巻駅】調査・検討 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 乗合バス車両のバリアフリー対応率：100% (2022年度実績：94.6%) |
| | | ⑭-4 | ユニバーサルデザインタクシーの導入 | 誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を進める。 | — | 一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | ユニバーサルデザインタクシー導入台数：22社、178両 (2022年度実績：73両) |
| | | ⑭-5 | ユニバーサルタクシードライバーの育成 | ユニバーサルドライバー研修などにより乗務員の育成を図る。 | — | 一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | 育成 | 研修受講者数：22社、356人 (2022年度実績：210人) |
| | | 【再掲】にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用 | ⑭-6 | 【再掲】にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用 | バス待ち環境や公共交通の利便性向上のため、にいがたバス乗換案内サイトやバスの運行情報表示の安定的な運用を行うほか、より利用しやすいフォーマット（アプリ化やサイトの機能向上など）について検討するなど、公共交通のサービスレベルを向上させる。 | 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟交通株式会社 | 運用 | 運用・検討 | 運用・改善 | 運用・改善 | 運用・改善 | 運用 | 安定運用しつつ、利用しやすさについて検討し改善を推進 |

目標を達成するために行う施策[実施計画]

| 基本方針 | 具体的な取組 | No. | 施策名 | 事業概要 | 関連行政計画 | 実施主体 | スケジュール | | | | | | 実施目標 (2028年度末時点) | |
|------------------|-----------|-----|-------------------------------|--|-------------|---|--|----------------------|----------------------|-----------|--------|--------|--|---|
| | | | | | | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | | |
| ⑮ 民間活力による新技術等の導入 | | | | | | | | | | | | | | |
| I C T 技術の活用 | 次世代自動車の導入 | ⑮-1 | 次世代自動車の導入 | 環境に優しいEV車両などについては日々技術が進歩していることから、開発状況などを踏まえながら、導入を推進する。 | 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 環境部 環境政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | EV/バス2台導入 (空港リムジン) EV/バスの導入検討 (区バス) | EV/バスの導入検討 (区バス) | EV/バス2台導入 (区バス) | | | | | 実施目標は2025年度のEV/バス導入状況を踏まえて設定 |
| | | ⑮-2 | A S V (先進安全自動車) タクシーの導入 | 衝突被害軽減ブレーキや車間距離制限装置など、先進技術を利用して安全を支援するシステム、A S V (先進安全自動車) を搭載したタクシーの導入を進める。 | — | 一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | 導入 | A S V 対応車両数：11社、178両 (2022年度実績：89両) | |
| | | ⑮-3 | アプリ配車タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及 | アプリを活用し気軽にタクシーを配車できるサービスの普及に努めるほか、クレジットカード・電子マネー決済に対応できるタクシー車両の増加を図る。 | — | 一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会 | 普及 | 普及 | 普及 | 普及 | 普及 | 普及 | 普及 | アプリ配車対応車両数：22社、894両 (全社、全車両) (2022年度実績：269両) |
| | | ⑮-4 | 新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の設置 | 各交通モード間の連携による利便性の向上や事業の効率化が図られるなど、本市にふさわしいMaaSのあり方や導入の方向性について、交通事業者や関係部署等と議論し検討するための会議を設置する。 | 新潟市都市計画基本方針 | 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | | 検討・調整 | | | | | | MaaSを議論する会議の設置 (会議設置後、議論に移行) |
| | | ⑮-5 | バス位置情報システムの拡充 | 区バスに導入しているバス位置情報システムの改善を行い、その他のバスへの導入を検討する。 | 各区生活交通改善プラン | 新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 | 区バス改善検討 | 区バス改善検討 他バスへの導入検討 | 区バス改善実施 他バス導入方針決定 | | | | | 実施目標は2025年度他バスへの導入方針決定後に設定 |
| | | ⑮-6 | キャッシュレス決済の導入 | アプリや交通系ICカードなどのキャッシュレス決済について、未対応の路線バス、区バス等において共通利用の可能性を模索しながら導入の検討を行う。 | — | 各交通事業者 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 地域課・地域総務課 | キャッシュレス決済 実証実験 | キャッシュレス決済 の一部導入 | 共通利用の可能性検討 | 共通利用の方針決定 | | | | 実施目標は共通利用のキャッシュレス決済導入の方針決定後に設定 |

※連携協定関連：バス交通に関する連携協定に関連する施策 (P55参照)

*：関係課

第9章 国補助制度を活用した事業

1. 地域公共交通確保維持事業

交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な路線について、国庫補助等を活用しながら、公共交通網の維持を図ります。

補助対象路線は令和5年度現在、10路線となっています。各路線の詳細は、次ページ以降に示します。

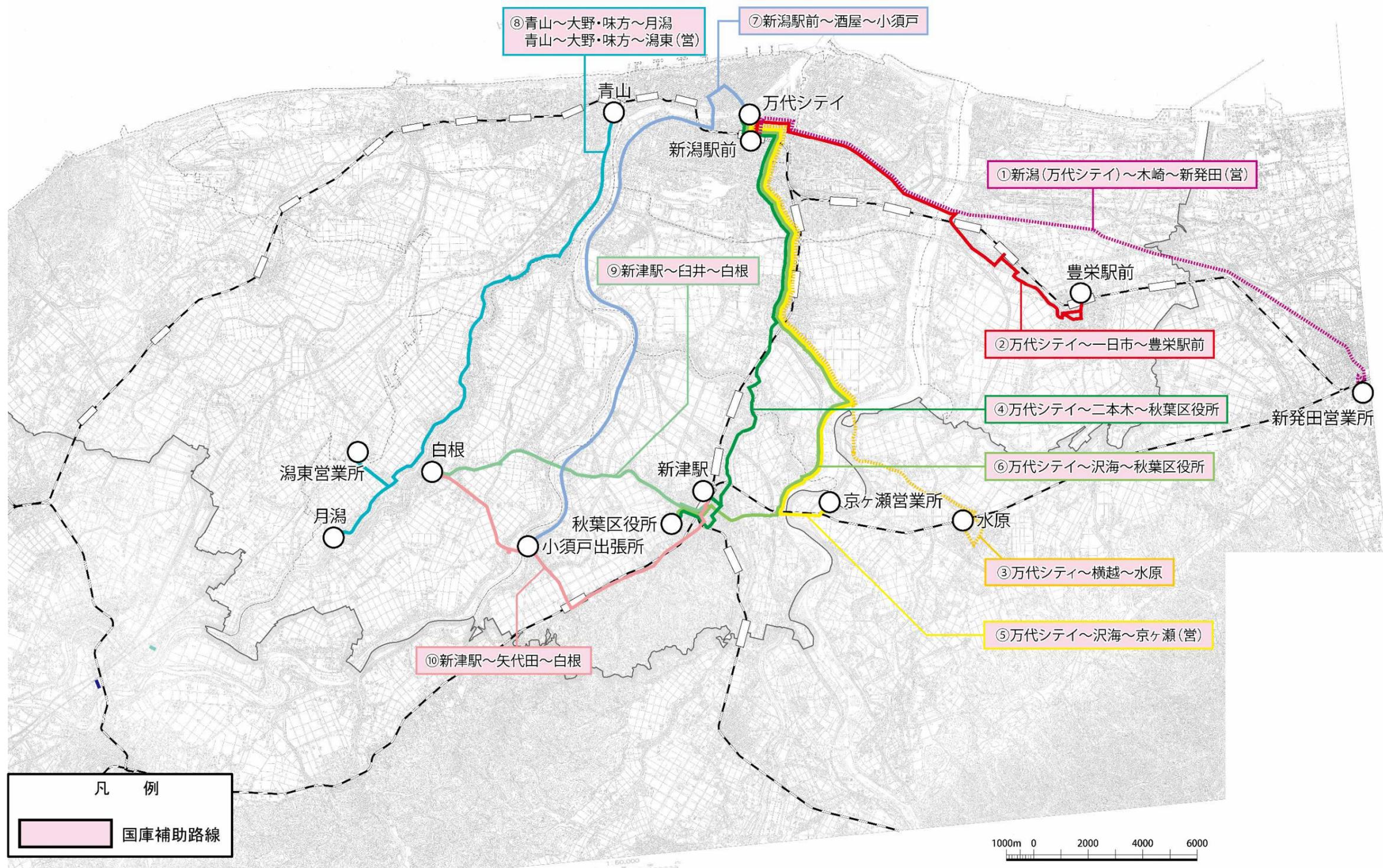


図 補助対象路線バス

表 補助路線に係る事業および実施主体の概要 (1)

| 種類 | 事業認可区分 | 運行形態 | 実施主体 | 路線 | 補助事業の必要性 (位置づけ・役割を含む) |
|--------|--------|--------|-------|----------------------------------|---|
| 国庫補助路線 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 | ①新潟(万代シテイ) ～木崎～新発田(営) | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から大形(東区)の市街地を經由して新崎(北区)、新発田駅(新発田市)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前、新発田駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ②新潟(万代シテイ) ～一日市～豊栄駅前 | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から大形(東区)の市街地を經由して豊栄駅(北区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前、豊栄駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ③新潟(万代シテイ) ～横越～水原 | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から亀田駅、横越(江南区)の市街地を經由して水原駅(阿賀野市)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前、亀田駅、水原駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ④新潟(万代シテイ) ～沢海～ 新津(秋葉区役所) | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から亀田駅、横越(江南区)の市街地を經由して、新津駅、秋葉区役所(秋葉区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前、新津駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ⑤新潟(万代シテイ) ～沢海～京ヶ瀬(営) | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から亀田駅、横越(江南区)の市街地を經由して、京ヶ瀬(営)(阿賀野市)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前、亀田駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ⑥新潟(万代シテイ) ～二本木～ 新津(秋葉区役所) | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から亀田駅(江南区)の市街地を經由して荻川、新津駅、秋葉区役所(秋葉区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前、亀田駅、新津駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ⑦新潟(新潟駅前) ～酒屋～小須戸 (小須戸出張所) | ・万代シテイ、新潟駅前(中央区)から酒屋(江南区)の市街地を經由して小須戸(秋葉区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。万代シテイ、新潟駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ⑧青山～大野・味方 ～月潟～潟東(営) | ・青山(西区)から大野(西区)、味方(南区)の市街地を經由して月潟(南区)、潟東(営)(西蒲区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。青山、大野では、他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 補助路線に係る事業および実施主体の概要 (2)

| 種類 | 事業認可区分 | 運行形態 | 実施主体 | 路線 | 補助事業の必要性 (位置づけ・役割を含む) |
|--------|--------|--------|-------|---|--|
| 国庫補助路線 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 | ⑨新津(新津駅) ~白井~ 白根(白根横町) <hr style="border: 1px solid green;"/> | ・新津駅(秋葉区)から白井(南区)の市街地を經由して白根(横町)(南区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。新津駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と、横町では他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | | | | ⑩新津(新津駅) ~矢代田~ 白根(白根横町) <hr style="border: 1px solid pink;"/> | ・新津駅(秋葉区)から矢代田、小須戸(秋葉区)の市街地を經由して白根(横町)(南区)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。新津駅、矢代田駅では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と、横町では他の路線バス等と連絡するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

第10章 達成状況の評価

1. 評価の実施体制

- 社会状況や経済状況等の変化により、当初期待された事業による効果が表れない可能性も考えられます。
- そのため、「にいがた都市交通戦略推進会議」において、影響、効果の検証・評価（Check）を行い、必要に応じて施策内容を見直し（Action）、計画（Plan）を修正し、実施及び運用（Do）を行う、PDCAサイクルを用いて、継続的な施策の見直しと実施を行います。

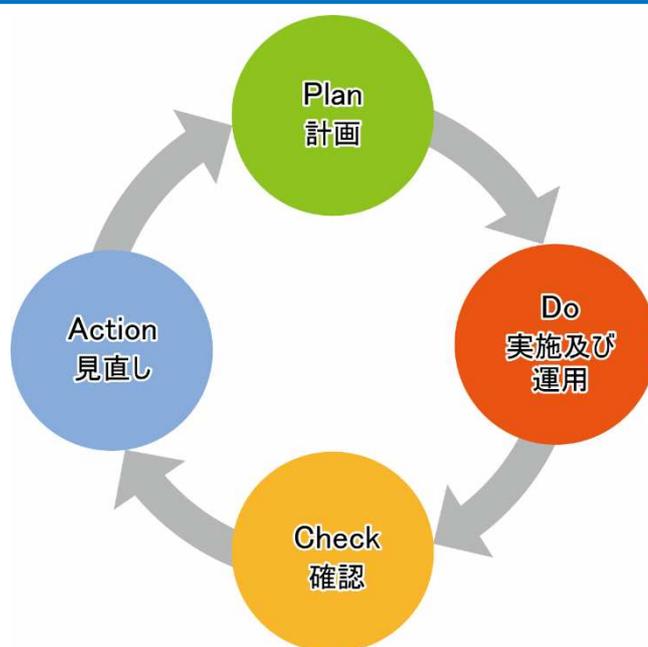


図 PDCA サイクル

2. 達成状況の確認方法

- 5つの基本方針の成果指標と、各施策の実施状況を用いて確認します。

3. 評価方法

- 1年ごとに事業の実施状況や可能な評価指標値を整理し、計画の進捗確認と効果の検証・評価を実施します。これを踏まえて毎年度の取り組み内容を見直します。
- また、計画期間の最終年度（2028年度）に最終評価を行います。