

にいがた都市交通戦略プラン [前期実施計画] 2019年度進行管理総括表

- 2019年度進行管理対象期間：令和元年7月31日から令和2年3月31日まで
- 進行管理対象施策数：123施策
- 2019年度評価確認基準

(i)	2019年度 成果指標 確認状況
確認	1点
未確認・未実施	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)	2019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)

[2019年度] - (2021年度に調査実施予定)

	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%	-			
備考				調査実施年度(予定)	

個別施策評価 施策数37の個別施策評価

○：36個 △：1個 ×：0個 [○の割合：97%]

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

(仮称) 上所駅の設置に向けた調査検討や、バス事業者によるモーニングライナー・深夜バスの運行のほか、バス待ち環境改善として運行情報案内版を整備するなど、都心アクセス向上に資する取り組みを継続実施することができた。

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

一部廃止となる可能性があったバス路線について、関係者と協議を重ね、新たな事業者に移行することで路線維持が図られたほか、パークアンドライド社会実験を継続し、一定の利用定着を確認することができた。

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、国道403号小須戸田上バイパスの全線供用を開始することができた。

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導

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。

2019年度 評価



(iii)	2019年度 評価 (i : 0点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・都心アクセスの強化に資する幹線道路の供用開始やバス待ち環境の改善、交通事業者による利用促進サービスが継続実施されたほか、居住誘導区域への立地誘導を促進する取り組みが行われた。
- ・交通手段間の役割分担として、運行廃止の可能性があったバス路線の事業者を変更し、路線を維持するなど、公共交通の手段分担率増加に寄与する取り組みが推進された。

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) → 386万人/年 (2020年度)
※全国相互利用ICカード利用者数を来訪者数とする

[2019年度] 422万人/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		
実績値	324万人	422万人			
備考				2020年度に目標値設定予定	

個別施策評価 施策数13の個別施策評価

○：13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

バス利用者アンケートを実施し、新バスシステム・BRTの総括を行い、今後の改善の方向性を示したほか、古町7番町地区第一種市街地再開発事業を計画通りに進捗することができた。

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が計画通りに進捗しているほか、関連する幹線道路の整備も進んでいる。

広域交通拠点と都市内交通の連携については、新潟駅と新潟空港を結ぶリムジンバスの運行を継続実施しているほか、新潟港万代島地区へのアクセス向上に向け、既存案内サイン施設の情報を収集し、サイン環境改善計画を策定するための事前準備を整えた。

2019年度 評価



(iii)	2019年度 評価 (i : 1点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・新バスシステム・BRTについては、バス利用者アンケートを実施した上で総括し、今後の改善の方向性を示した。
- ・新潟駅周辺整備事業については、計画通り事業が進捗している。
- ・広域交通拠点との連携については、新潟駅と空港を結ぶリムジンバスの運行継続のほか、新潟港万代島地区へのアクセス改善に向けた検討が推進された。

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

まちなかへの総トリップ数増加
15.4万トリップ/年（2016年度）→15.4万トリップ（2022年度）

[2019年度] - (2021年度に調査実施予定)

	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	-			
備考				調査実施年度(予定)	

個別施策評価 施策数23の個別施策評価

○：21個 △：2個 ×：0個 [○の割合：91%]

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く、自転車走行空間ネットワーク整備、駐輪対策が実施されたほか、新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間活用社会実験が公民連携で実施され、歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取り組みが推進された。

⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

新潟鳥屋野線の整備が完了するなど、都心部への通過交通抑制に資する幹線道路が供用された。

⑨道路空間の再構築・利活用

旧電鉄跡地の歩行者自転車専用道路への再構築のほか、安全で快適な通行空間の確保などに向けた無電柱化への取組みや、けやき通りでの光のページェント開催など、道路空間の利活用が推進された。

2019年度 評価



(iii)	2019年度 評価 (i : 0点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・都心部への通過交通抑制に資する新潟鳥屋野線が供用されたほか、道路空間の利活用に関する社会実験が実施されるなど、賑わいの創出につながる多様な手段による都心部での移動円滑化に資する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（2017年度）→56.5万人（2022年度）

[2019年度] 51.5万人（2019年度目標値：53.3万人）

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		53.3万人	54.4万人	55.4万人	56.5万人
実績値	51.3万人	51.5万人			
備考					

個別施策評価 施策数22の個別施策評価

○：19個 △：2個 ×：1個 [○の割合：86%]

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

地域公共交通網形成計画の策定に加え、各区の実施計画となる「生活交通改善プラン」を地域住民と協働で策定し、地域内道路環境の整備を着実に推進したほか、区バス・住民バスにおいては、地域ごとの実情に応じダイヤやルートを変更し、利用促進を図ることができた。

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

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、大学、高校周辺でのワンコインバス、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・継続することができた。

⑫地域主導による計画づくりや運営の支援

13の住民バス運営団体への支援を継続しているほか、特に社会実験中である3団体に対しては、持続可能な制度設計となるよう地域住民との意見交換を通じて助言を行った。

2019年度 評価



(iii)	2019年度 評価 (i : 0点) + (ii : 2点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・まちづくりと連携した地域公共交通網形成計画の策定と、区内の公共交通網形成に向けた実施計画である各区の生活交通改善プランを改定し、生活交通の確保維持、強化に向けた取り組みが推進された。
・多様なニーズや需要に応じ、区バスのダイヤ改正や運行ルートの見直しを実施したが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2019年度の目標値を達成することはできなかった。

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

[2019年度] - (2021年度に調査実施予定)

	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%	-			
備考				調査実施年度(予定)	

個別施策評価 施策数28の個別施策評価

○：24個 △：4個 ×：0個 [○の割合：86%]

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

エコ通勤やノーマイカーデー、エコモビリティライフの推進が図られたほか、交通事業者による観光・周遊モデルコースが企画され、公共交通の利用促進を推進することができた。

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入

区バス・住民バスへ小型ノンステップバスを新たに2台導入したほか、2022年度供用を目指すJ R新潟駅直下バスターミナルを初めとする道路施設にバリアレス縁石を本格導入するための協議会を発足した。

タクシードライバーの接遇向上を目的としたユニバーサルドライバー研修の実施したほか、ユニバーサルデザインタクシーを5台導入した。

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

民間事業者が主体となり、MaaSを含む新たなモビリティサービスに関する実証実験が実施された。

2019年度 評価



(iii)	2019年度 評価 (i : 0点) + (ii : 2点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・区バス、住民バスにノンステップバスを導入したほか、ユニバーサルデザインタクシーを導入し、車両に関するバリアフリー化が推進された。
・このほか、バリアレス縁石を導入するための協議会を設立させ、道路施設などのインフラ整備に関するバリアフリー化に向けた活動を開始させた。
・民間活力による新技術の導入として、ICT技術を活用したMaaSなどを含む新たなモビリティサービスに関する実証実験が実施されたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、有効なデータ取得までには至らなかった。
・コロナ禍における公共交通の利用促進に向けた情報の提供方法や意識啓発の強化に向けたあり方を再検討する必要がある。