

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
1	新駅設置調査	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新たな鉄道駅の設置調査		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	にいがた未来ビジョン 新潟市国土強靱化地域計画 新潟市立地適正化計画	
事業概要	新たな鉄道需要の発生を促すため、第3回パーソントリップ調査で提案された（仮称）上所駅、（仮称）江南駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化を利用促進を図る。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査の実施	（仮称）上所駅の設置実現に向けた調査
	2020年度	調査の実施	
	2021年度	調査の実施	
	2022年度	調査の実施 （調査終了後、実施目標の設定）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	（仮称）上所駅基本計画策定業務委託を発注し、2018年の調査に続き新駅設置実現に向けた調査（現地測量と支障物調査）を行ったため年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>今年度を実施した調査結果（（仮称）上所駅基本計画策定業務委託）のうち、鉄道施設について、さらに検討を深めるため、概算で工事数量や工事費などを算出する調査設計を行い、新駅設置の推進を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
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	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	羽越本線・白新線の高速化促進・要望		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	新潟市国土強靱化地域計画	
事業概要	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に要望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。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出：1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出（11月14、15日）
	2020年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出：1回/年	
	2021年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出：1回/年	
	2022年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出：1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現を訴えるための促進大会及び要望活動を実施したほか、シンポジウム開催や、関係団体とPR活動を実施するなど、沿線地域の機運の醸成に向けた取り組みを行ったため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現に向けた促進大会・要望活動を実施していくほか、山形県、秋田県の同盟会や関係団体と連携しながら、沿線地域に活性化に向けた活動を行う。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
3	南区と都心を結ぶ アクセス・結節機能強化	都心アクセスの強化	○南区地域総務課 都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの 方向性	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		
具体的な取 り組み	路線バスの都心アクセス強化		
関連行政 計画	南区生活交通改善プラン		
事業概要	本市で唯一鉄軌道系公共交通を有しない南区では、国道8号を路線バスの主軸とし、主軸への結節をコミュニティバスなどで補完することで、さらなる利用促進に向けたサービスを強化する。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施・見直し	南区バスの一部ルートについて、運行ルート及びダイヤの変更を行った。
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	南区バス・住民バス：7路線以上に増設	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	南区ぐるりん号について、早期便の乗客率が低かったことから廃止にするなどのダイヤ変更を行った。一方で、北部ルート、白根さつき野ルートについて、白根高校経由に変更し、利用者数が北部ルートでは前年より283人増加、白根さつき野ルートでは1,144人増加した。(増加した利用者の多くが学生)以上のことから利便性向上によるサービス強化につなげたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	南区生活交通改善プランの方針3. 区内の公共交通の充実に基づき、2022年度末時点における実施目標「南区バス・住民バス：7路線以上に増設」を達成するため、既存路線の運行継続を目的としたルート・ダイヤの見直し、利用啓発を実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
4	深夜バスの運行継続と利便性強化	都心アクセスの強化	新潟交通㈱
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの 方向性	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		
具体的な取 り組み	路線バスの都心アクセス強化		
関連行政 計画			
事業概要	都心からのイグレス強化のため、年末年始や歓送迎会シーズンなどで時季運行しているJR新潟駅前24時台発の深夜バス運行を継続するとともに、今後も利用者のニーズに合ったダイヤ改正などを実施しながら、サービスレベルを向上させる。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運行維持・継続	運行維持・継続
	2020年度	運行維持・継続	
	2021年度	運行維持・継続	
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	都心からのイグレス強化として、萬代橋ライン及び西小針線におけるJR新潟駅前24時台発の深夜バスの運行について、ともに1便ずつの運行を継続したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	2020年度以降も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として、深夜バスの運行維持・継続を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
5	モーニングライナーの運行継続と利便性強化	都心アクセスの強化	新潟交通㈱
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	路線バスの都心アクセス強化		
関連行政計画			
事業概要	平日朝の通学・通勤時における利便性を向上させる「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、ニーズに合ったダイヤ改正などを実施しながら、サービスレベルを向上させる。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運行維持・継続	運行維持・継続
	2020年度	運行維持・継続	
	2021年度	運行維持・継続	
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながらサービスを向上させる。	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	平日の通学・通勤時における利便性を向上させるためモーニングライナーを運行し、2019年3月ダイヤ時30本の運行を、2020年ダイヤ時は29本（青陵ライナー含む）と、同程度の運行本数を確保維持することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2020年以降も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として、モーニングライナーの運行維持・継続を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
6	県内都市間高速バスの維持	都心アクセスの強化	都市交通政策課 ○政策企画部
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	広域交通（県内都市間高速バス）の維持		
関連行政計画	新潟広域都市圏ビジョン		
事業概要	新潟広域都市圏全体での公共交通ネットワークの構築に向け、総務省「新たな広域連携促進事業」の調査結果も参考に、県内都市間高速バスについて、都心方面を結ぶ交通サービス強化に向け、利用状況を把握する。また、利用者の移動実態に合わせた運行形態を確認し、利用促進策を講じるとともに、事業者による自主運行が厳しい場合、代替策の検討及び行政による運行や支援を連携して行う。また、新潟県が主体的に進める「都市間高速交通ネットワークのあり方検討会」の議論を踏まえ、必要な施策を実施する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	意見交換会開催	意見交換会の開催（1回/年）
	2020年度	意見交換会開催	
	2021年度	意見交換会開催	
	2022年度	意見交換会開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟広域都市圏連携事業において、広域交通（県内都市間高速バス）の維持に向け、県内都市間高速バスの現状と今後の連携の可能性を把握・共有するための意見交換会を開催した。また、「新潟十日町線」において、新潟県補助に合わせ新潟市と三条市、燕市をはじめとする沿線8市町村により協調補助を実施することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、広域交通（県内都市間高速バス）の維持に向け、定期的に連携市町村と意見交換会を開催し情報共有を図ると共に、課題解決に向けた連携の可能性・必要性について検討を行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
7	<b>Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備</b>	都心アクセスの強化	ICT政策課 ○都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
事業概要	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運用	新バスシステム情報サイト運用 Niigata city Wi-Fiの運用
	2020年度	運用	
	2021年度	運用	
	2022年度	新バスシステム情報サイト 運用、多言語化：3言語以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイトの安定した運用を行い、公共交通機関等において、Niigata city Wi-Fiの安定した運用をができた。 また、新バスシステム情報サイトについては、多言語対応について2020年度の予算化をすることができた。さらには、新潟日報メディアシップバス停において英語対応の運行情報案内板を設置したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 Niigata city Wi-Fiについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、Wi-Fi環境の充実に向け新たなWi-Fiの設置箇所の検討等を行う。 新バスシステム情報サイトについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、多言語対応等の改修に取り組む。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
8	<b>バス停上屋の設置</b>	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	バス停環境の改善		
関連行政計画	バス停上屋整備計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	バス停上屋の着実な整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2020年度以降のバス停上屋整備に向けて、バス停ごとの利用者数や高齢化率、周辺の利用施設の有無などの検討項目を再度見直し、バス停整備の優先順位を再整理することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2019年のに再整理した優先順位に基づき、早期にバス停上屋が整備できるよう関係機関と調整を行い、調査設計及び工事を発注していく。 2020年度は優先順位が高いバス停において、地先地権者との調整や地下埋設物の確認、調整を行う予定としている。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
9	バス停付近の駐輪場整備	都心アクセスの強化	○土木総務課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	バス停環境の改善		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	現状の自転車利用実態を踏まえ、設置必要箇所を把握するほか、特に鉄軌道を有しない南区の国道8号沿いのバス停について検討し、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高い箇所から整備を進める。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	設置必要箇所の把握	設置必要箇所の把握に向けて、調査方法等を検討
	2020年度		
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
△	設置必要箇所の把握に向けて調査方法を検討中であり、当初計画の目標達成まで至っていないため年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 設置必要箇所を把握し、整備優先度の設定及び整備推進を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
10	新潟中央環状道路の整備	都心アクセスの強化	道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（道路改良工・橋梁工・用地取得など）
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	浦木、横越B.P、中ノ口、黒崎、明田工区供用（進捗率100%）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	事業効果を早期に発現するため、優先工区として位置付けている国道8号から116号間及び浦木工区を中心に事業進捗を図ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 国道8号から116号間のうち中ノ口工区については令和2年度末、黒崎・明田工区、浦木工区は令和4年度末の供用を目標に整備を進める。 その他の工区については、財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
11	国道403号 小須戸田上バイパスの整備	都心アクセスの強化	道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画			
事業概要	新潟市、田上町、加茂市、三条市間の交通混雑の緩和、公共交通の定時性の確保を図ると共に交通事故対策を目的とし、磐越自動車道新津西SICへのアクセス向上、安全で安心な道路交通の実現化を図る。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（道路改良工）、供用
	2020年度	供用（進捗率100%）	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟県と連携し整備を進め、2020年3月に全線供用を開始することができたため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も市内外の交通・連携の強化や渋滞緩和を図るとともに公共交通の利便性向上に資する道路ネットワークを形成していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
12	万代島ルート線の整備	都心アクセスの強化	新潟国道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島ルート線の整備の一部である、栗ノ木道路・紫竹山道路事業の道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 都心方面を結ぶ公共交通の利用を促進させるべく、都心部へ流入する自動車交通による交通混雑の緩和を目的とした「万代島ルート線」の早期整備を目指し、引き続き栗ノ木道路・紫竹山道路事業の整備を推進する。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
13	国道7号、8号、49号、116号の整備	都心アクセスの強化	新潟国道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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・交通事故の削減の検討及び対策を実施するとともに、「防災・減災・国土強靱化」の観点から冠水対策・停電対策等を進めていく。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国道7号、8号、49号、116号で実施の改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等を実施したため年度別評価を○とした。なお、2019年度に「R8大野地区事故対策」が完了し、「R8白根バイパス(2019.3.10全線開通)」の現道擦り付け工事が完了した。また、2019年度に「R8大通西電線共同溝」及び「R116新潟西道路」を新規に事業化した。		
	今後の方向性		
	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・交通事故の削減等を目的とした改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業等について、引き続き整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
14	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)	都心アクセスの強化	○新潟国道事務所 NEXCO東日本
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画			
事業概要	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、人の交流の活発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を進めていく。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2020年度	調査・整備	
	2021年度	調査・整備	
	2022年度	調査・整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域高規格道路「新潟東西道路」の一部であるR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」の一部であるR7栗ノ木道路・R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等を実施したとともに、「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査を実施したため年度別評価を○とした。なお、2019年度に新潟東西道路で唯一、未事業化区間であった「R116新潟西道路」を新規に事業化した。		
	今後の方向性		
	広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡や、地域集積圏間の交流を図ることを目的とした、地域高規格道路「新潟東西道路」「新潟南北道路」の早期整備を目指し、引き続き事業中区間の整備を推進するとともに、未事業化区間の調査を推進し、早期事業化へ向けた熟度向上を目指す。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
15	公共交通の役割分担を議論する会議の開催	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通手段間の役割分担		
関連行政計画			
事業概要	人口減少・少子超高齢化に対応するため、路線バスからデマンド交通・乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの役割分担について、市民、交通事業者、関係機関などと将来にわたり持続可能な公共交通となる仕組みづくりの議論を行う会議を開催し、必要に応じ社会実験などを実施しながら、課題などを整理する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2020年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
	2021年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
	2022年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	バス事業者の運転士不足や採算性等の問題から一部廃止路線となる可能性があったことより、関係機関と協議を重ねながら路線の維持を検討し、結果他事業者への運行移行を実施することができ、5路線（西蒲区：間瀬線、栄町線。西蒲区と南区間：曽根線。秋葉区：金津線、下新線。）を存続させることができたため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの課題解決に向け、引き続き、市民、交通事業者、関係機関などと協議・検討を行いながら、地域の特性やニーズを踏まえた課題可決に向け、交通手段間の役割分担と結節強化を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
16	地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	都心アクセスの強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通手段間の役割分担		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	現在北区、南区において実施しているバスや乗合タクシーなどを活用したデマンド交通の社会実験結果をもとに、市民、交通事業者、関係機関などと議論を行う会議を開催し、地域の特性に適した制度設計を構築する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において検討
	2020年度	社会実験・制度制定	
	2021年度	社会実験・制度制定	
	2022年度	本格運用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区が策定する生活交通改善プランにおいて、デマンド交通も含めた区の公共交通のあり方について議論を実施した。乗合率が向上しない点を課題として共通整理し、より良い制度設計となるよう議論を深めることができたことから、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 北区、南区デマンドの社会実験結果をもとに、各区により、地域特性に応じた制度設計となるよう、交通事業者、関係機関と引き続き議論を重ね、制度設定を行う。南区において運賃改定を含めた検討を進めていくこととしている。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
17	<b>【再掲】新駅設置調査</b>	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 にいがた未来ビジョン 新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 新潟市国土強靱化地域計画 新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン） 新潟市立地適正化計画		
事業概要	新たな鉄道需要の発生を促すため、第3回パーソントリップ調査で提案された（仮称）上所駅、（仮称）江南駅の設置実現に向けた調査を行い、鉄道のサービス強化を利用促進を図る。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査の実施	（仮称）上所駅の設置実現に向けた調査
	2020年度	調査の実施	
	2021年度	調査の実施	
	2022年度	調査の実施 （調査終了後、実施目標の設定）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	（仮称）上所駅基本計画策定業務委託を発注し、2018年の調査に続き新駅設置実現に向けた調査（現地測量と支障物調査）を行ったため年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>今年度を実施した調査結果（（仮称）上所駅基本計画策定業務委託）のうち、鉄道施設について、さらに検討を深めるため、概算で工事数量や工事費などを算出する調査設計を行い、新駅設置の推進を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
18	<b>鉄道駅前広場との結節強化</b>	都心アクセスの強化	○都市交通政策課 東・西・西蒲区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画			
事業概要	現在JR小針駅において、バス路線との結節強化にも資する駅前広場整備を進めているほか、JR巻駅、JR越後石山駅についても、同様な整備を行うための検討を推進する。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進
	2020年度	JR小針駅前広場整備 JR巻・越後石山駅前広場整備促進	
	2021年度	JR小針駅前広場整備(100%) JR巻・越後石山駅前広場整備促進	
	2022年度	JR巻・越後石山駅前広場整備促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>【JR小針駅】 駅前広場整備に必要な用地買収を実施した。</p> <p>【JR巻駅】 調査・方針検討を実施した。</p> <p>【JR越後石山駅】 橋上駅舎化の予備設計を実施した。2021年度に基本設計を予定している。 以上より、それぞれ工程どおり進捗したことから年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <p>【JR小針駅】 2020年度に駐輪場整備工事などに着手し、2021年の駅前広場の共用開始を目指す。</p> <p>【JR巻駅】 駅前広場、自由通路、橋上駅舎など一体化整備に向けて、JRと継続協議を進めると共に地元調整を図る。</p> <p>【JR越後石山駅】 駅前広場、橋上駅舎など一体化整備に向けて、JRと継続協議を進める。2020年度に基本設計を予定している。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
19	既存鉄道駅との結節強化	都心アクセスの強化	○都市交通政策課 各区域課・地域総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画			
事業概要	駅前広場等が整備された箇所において、路線バスやコミュニティバスの乗り入れ等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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議・整備	運行事業者との協議の実施
	2020年度	協議・整備	
	2021年度	協議・整備	
	2022年度	JR小針駅前広場におけるバス乗り入れ整備（進捗率100%）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	JR小針駅前広場整備の進捗について情報共有し、整備完了後の駅前広場への区バス乗り入れについて運行事業者とスケジュールと課題の共有を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 JR小針駅前広場整備の工事進捗に合わせて、2022年度の駅前広場への区バス乗り入れのための調整を引き続き運行事業者と進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
20	【再掲】バス停上屋の設置	都心アクセスの強化	都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	バス停上屋整備計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備優先順位の再検討、現地精査及び関係機関協議の実施
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	バス停上屋の着実な整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2020年度以降のバス停上屋整備に向けて、バス停ごとの利用者数や高齢化率、周辺の利用施設の有無などの検討項目を再度見直し、バス停整備の優先順位を再整理することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2019年のに再整理した優先順位に基づき、早期にバス停上屋が整備できるよう関係機関と調整を行い、調査設計及び工事を発注していく。 2020年度は優先順位が高いバス停において、地先地権者との調整や地下埋設物の確認、調整を行う予定としている。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
21	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	都心アクセスの強化	○都市交通政策課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	移動しやすいまちづくり基本計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	【JR巻・新津・内野駅】社会実験による運用・本格運用に向けた検討	【JR巻・新津】社会実験による運用
	2020年度	【JR巻・新津・内野駅】社会実験による運用・本格運用に向けた検討	
	2021年度	【JR巻・新津・内野駅】社会実験による運用・本格運用に向けた検討	
	2022年度	JR巻駅30台、JR新津駅23台、JR内野駅13台	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	社会実験の実績データの収集や利用の啓発を行い、実績データからパークアンドライドとしての利用定着が確認されたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>JR巻駅・新津駅について、事業者独自の運営が成立するまで基盤整備を支援していく。また、新たな候補地を検討し、さらなる交通結節点の整備・利便性向上を図る。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
22	新潟駅周辺の駐輪場整備	都心アクセスの強化	土木総務課 ○新潟駅周辺整備事務所 中央区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	高架下駐輪場整備の検討を進め、目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。高架下駐輪場は民間による整備や有料化の是非を検討するとともに、整備完了までは既存駐輪場周辺の放置自転車対策を実施する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	詳細検討	駐輪場の整備箇所、規模について関係者との協議を実施。
	2020年度	詳細検討	
	2021年度	詳細検討	
	2022年度	整備供用 (4,500台)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	JR新潟駅周辺の駐輪場の在り方を整理し整備に向けた関係者協議を進めたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>検討・設計を進め、整備に際しては市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進していく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
23	交通結節点の駐輪場整備	都心アクセスの強化	〇土木総務課 都市交通政策課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	交通結節点の駐輪場整備を促進しモード間の結節強化を図る。鉄道駅については周辺の駐輪実態調査を実施し、駐輪需要を満足する収容台数を確保する。また、屋根、ラックが未設置の駐輪場については、駐輪実態調査結果や地域の声を踏まえ、設置必要箇所を整理するほか、必要性や予算などから総合的に整備の優先度を設定し、優先度の高いものから整備を進める。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実態調査	実態調査の実施に向けて、調査方法を検討
	2020年度	実態調査の実施	
	2021年度		
	2022年度		
	年度別評価	年度別評価の要因	
〇	鉄道駅周辺の駐輪実態調査実施に向けて、調査方法を市内部で検討し、2020年度に調査を行うための財源確保に努めたため、年度別評価を〇とした。		
	<p>今後の方向性</p> 鉄道駅周辺の駐輪実態調査を実施し、整備優先度の設定及び整備推進を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
24	ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	都心アクセスの強化	〇土木総務課 東西土木事務所 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	自転車走行空間ネットワークの整備		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を21.4km整備
	2020年度	ネットワーク路線の整備	
	2021年度	ネットワーク路線の整備	
	2022年度	自転車走行空間ネットワークの整備延長:150km	
	年度別評価	年度別評価の要因	
〇	自転車走行空間ネットワーク路線として、2019年度は21.4kmを整備し、2022年度末の目標値に対する整備率は84.3%となった(2018年度末時点は70.1%)ことから、年度別評価を〇とした。		
	<p>今後の方向性</p> 自転車走行空間ネットワーク路線の整備延長150kmを達成するため、引き続き必要な財源の確保に努め、整備を促進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
25	放置禁止区域内及び駐輪場内の長期放置自転車の撤去	都心アクセスの強化	○土木総務課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	路上や駐輪場内の放置自転車の削減		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	放置禁止区域内及び駐輪場内の放置自転車の撤去を実施。(2,538台)
	2020年度	継続実施	
	2021年度	継続実施	
	2022年度	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策)向上(2017年度:28.3%)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟市自転車等放置防止条例に基づき、放置自転車の撤去を継続して実施した。2019年度の撤去台数は2,538台であり年々減少傾向(2018年度:2,971台、2017年度:3,691台)となっていることから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策)の向上にむけて、今後も引き続き放置自転車の撤去に取り組んでいく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
26	自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正	都心アクセスの強化	土木総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	路上や駐輪場内の放置自転車の削減		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	過去に附置義務で設置した民間駐輪場の利用実態調査を実施し、収容台数の拡大だけでなく、縮小も含めて適正な駐輪台数を設定するとともに、単に敷地内に駐輪場を設ければいいのではなく、入口に近い場所や歩道に沿った場所など利用しやすい場所に駐輪場を整備するよう設置場所の条件を追加する。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	見直し検討	駐輪場の整備条件の見直しに向けて、方針を検討
	2020年度	調査実施	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟市自転車利用環境計画に基づいて、調査方法や各課との連携体制について事務局内(土木総務課)でとりまとめるなど、調査の実施に向けた検討を実施することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 民間駐輪場の利用実態調査を実施し、適正かつ利用しやすい整備条件を条例に反映できるよう検討を進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
27	撤去自転車のリサイクルの推進	都心アクセスの強化	○土木総務課 各区建設課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	放置自転車の有効活用		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	撤去自転車の処分費低減に向けた取り組みとして、公用車、レンタサイクルへの活用のほか、自転車軽自動車商組合に無償譲渡し一般販売することを継続実施するほか、自転車買取に特化した県外業者との契約も含め、売却方法を再検討する。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	撤去自転車を公用車、レンタサイクルとして活用及び自転車軽自動車商組合への無償譲渡(9台)を実施
	2020年度	継続実施	
	2021年度	継続実施	
	2022年度	継続実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	撤去自転車の活用として、にいがたレンタサイクルへの譲渡を2019年は9台実施した。当該団体への譲渡台数は年々減少しているが、駐輪場の整備等の効果として、撤去台数が減少傾向にあることが主な要因である。 以上より年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も引き続き、撤去自転車の活用を図っていくほか、品質劣化防止の方策等を検討していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
28	【再掲】 新潟中央環状道路の整備	都心アクセスの強化	道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備(道路改良工・橋梁工・用地取得など)
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	浦木、横越B.P、中ノ口、黒崎、明田工区供用(進捗率100%)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	事業効果を早期に発現するため、優先工区として位置付けている国道8号から116号間及び浦木工区を中心に事業進捗を図ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 国道8号から116号間のうち中ノ口工区については令和2年度末、黒崎・明田工区、浦木工区は令和4年度末の供用を目標に整備を進める。 その他の工区については、財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
29	【再掲】国道403号 小須戸田上バイパスの整備	都心アクセスの強化	道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	幹線道路の整備		
関連行政計画			
事業概要	新潟市、田上町、加茂市、三条市間の交通混雑の緩和、公共交通の定時性の確保を図ると共に交通事故対策を目的とし、磐越自動車道新津西SICへのアクセス向上、安全で安心な道路交通の実現化を図る。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（道路改良工）、供用
	2020年度	供用（進捗率100%）	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟県と連携し整備を進め、2020年3月に全線供用を開始することができたため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	今後も市内外の交通・連携の強化や渋滞緩和を図るとともに公共交通の利便性向上に資する道路ネットワークを形成していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
30	【再掲】 万代島ルート線の整備	都心アクセスの強化	新潟国道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島ルート線の整備の一部である、栗ノ木道路・紫竹山道路事業の道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要「万代島ルート線」の早期整備を目指し、引き続き栗ノ木道路・紫竹山道路事業の整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
31	<b>【再掲】 国道7号、8号、49号、116号の整備</b>	都心アクセスの強化	新潟国道事務所
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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・交通事故の削減の検討及び対策を実施するとともに、「防災・減災・国土強靱化」の観点から冠水対策・停電対策等を進めていく。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	国道7号、8号、49号、116号における改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等推進
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国道7号、8号、49号、116号で実施の改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業において、調査設計・用地買収・工事等を実施したため年度別評価を○とした。なお、2019年度に「R8大野地区事故対策」が完了し、「R8白根バイパス(2019.3.10全線開通)」の現道擦り付け工事が完了した。また、2019年度に「R8大通西電線共同溝」及び「R116新潟西道路」を新規に事業化した。		
	今後の方向性		
○	第1次緊急輸送道路に指定されている国道7号、8号、49号、116号において、災害に強く、社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路とすべく、改築事業・交通安全事業・電線共同溝事業等について、引き続き整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年5月1日

事業No.	施策名	視点	実施主体
32	<b>【再掲】 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)</b>	都心アクセスの強化	○新潟国道事務所 NEXCO東日本
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画			
事業概要	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、人の交流の活発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を進めていく。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	調査・整備	「新潟東西道路」のR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」のR7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等推進 「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査推進
	2020年度	調査・整備	
	2021年度	調査・整備	
	2022年度	調査・整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域高規格道路「新潟東西道路」の一部であるR116新潟西道路、及び「新潟南北道路」の一部であるR7栗ノ木道路・R7紫竹山道路において、調査設計・用地買収・工事等を実施したとともに、「新潟南北道路」の未事業化区間において、調査を実施したため年度別評価を○とした。なお、2019年度に新潟東西道路で唯一、未事業化区間であった「R116新潟西道路」を新規に事業化した。		
	今後の方向性		
○	広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡や、地域集積圏間の交流を図ることを目的とした、地域高規格道路「新潟東西道路」「新潟南北道路」の早期整備を目指し、引き続き事業中間の整備を推進するとともに、未事業化区間の調査を推進し、早期事業化へ向けた熟度向上を目指す。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
33	緊急輸送道路の機能確保	都心アクセスの強化	○防災課 道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	緊急輸送道路の機能確保		
関連行政計画	新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	緊急輸送道路等の沿線・沿線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。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	計画見直し 耐震化・無電柱化促進	・国土強靱化地域計画を見直し、令和2年3月に公表 ・緊急輸送道路等で無電柱化の工事を実施
	2020年度	耐震化・無電柱化促進	
	2021年度	耐震化・無電柱化促進	
	2022年度	耐震化・無電柱化促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土強靱化地域計画の見直しを予定どおり実施（公表まで）したため。</li> <li>・新潟市国土強靱化地域計画に基づき、緊急輸送道路等に指定されている主要地方道新潟黒埼インター笹口線及び、市道嘉瀬蔵岡線2号で無電柱化の工事を実施した。</li> </ul> 以上より年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き次年度以降も財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
34	緊急輸送道路の 道路橋梁等の耐震対策等	都心アクセスの強化	○防災課 土木総務課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	緊急輸送道路の機能確保		
関連行政計画	新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	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。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	計画見直し 防災対策	・国土強靱化地域計画を見直し、令和2年3月に公表 ・緊急輸送道路の橋梁について、耐震補強工事に着手（1橋）
	2020年度	防災対策	
	2021年度	防災対策	
	2022年度	防災対策	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土強靱化地域計画の見直しを予定どおり実施（公表まで）したため。</li> <li>・国土強靱化地域計画に基づき、緊急輸送道路第2次に指定されている主要地方道新潟新発田村上線新津跨線橋の耐震補強工事に着手したため。</li> </ul> 以上より年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 新津跨線橋の耐震補強工事は鉄道事業者との協定に基づき、2019年度から2022年度までの4ヶ年計画で委託していることから、次年度以降の事業予算を確保するため、国への要望を継続するとともに、円滑な工事進捗を図るため、鉄道事業者との協議・連携を継続する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
35	緊急車両の進入路、避難路の整備	都心アクセスの強化	○防災課 道路計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	緊急輸送道路の機能確保		
関連行政計画	新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	居住地において、緊急車両の進入路、避難路となる幹線道路（幅員7.5m以上）や橋梁の整備を着実に進め、災害に強い道路整備を図る。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	計画見直し整備促進	・国土強靱化地域計画を見直し、令和2年3月に公表 ・緊急輸送道路に指定されている幹線道路6路線及び、橋梁2橋の事業進捗を図った。幹線道路のうち、市道小針線（西区小針2丁目他区間）が完成し、令和元年12月に供用した。 ・以上より年度別評価を○とした。
	2020年度	整備促進	
	2021年度	整備促進	
	2022年度	整備促進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土強靱化地域計画の見直しを予定どおり実施（公表まで）したため。</li> <li>・緊急輸送道路に指定されている幹線道路6路線及び、橋梁2橋の事業進捗を図った。幹線道路のうち、市道小針線（西区小針2丁目他区間）が完成し、令和元年12月に供用した。</li> <li>・以上より年度別評価を○とした。</li> </ul>		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き次年度以降も財政状況を勘案しながら、事業進捗を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
36	道路・交通安全施設等の整備による交通安全の推進	都心アクセスの強化	市民生活課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	交通安全対策の推進		
関連行政計画	新潟市交通安全実施計画		
事業概要	地域の交通実態に応じた交通安全施設の整備等各種対策を推進し、交通事故防止を図る。		
基本方針成果指標	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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	交通安全施設の整備推進	自転車利用者の増加を踏まえ、自転車専用通行帯や普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しを実施した。
	2020年度	交通安全施設の整備推進	
	2021年度	交通安全施設の整備推進	
	2022年度	交通事故数1,922件/年以下	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>2019年の自転車事故の発生件数は234件であり、前年比-25件であった。死者数についても1人で前年比-5人であり、減少傾向にあることから年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <p>自転車事故の発生件数は減少しているが、環境志向の高まりや健康増進の観点から今後も自転車利用の増加が見込まれる。自転車乗車中や歩行中の交通事故は被害が大きくなる傾向があるので、交通環境の整備をはじめ、歩行者、自転車利用者に対する広報啓発活動を強化し、交通ルールの遵守徹底を図る。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
37	居住誘導区域における緩やかな居住の誘導	都心アクセスの強化	都市計画課
基本方針	多核連携型のまちづくりを支える交通戦略		
取り組みの方向性	④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携		
具体的な取り組み	各区中心部への居住誘導		
関連行政計画	新潟市立地適正化計画		
事業概要	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の居住人口密度を維持し、生活圏(区)の自律性を確保するため、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。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	居住誘導(必要に応じて見直し)	・事前届出の要否確認等により、開発・建築事業者へ居住誘導の主旨説明し理解をすすめた。うち事前届出は16件。ほか、サ高住固定減額措置の継続
	2020年度	居住誘導(必要に応じて見直し)	
	2021年度	居住誘導(必要に応じて見直し)	
	2022年度	居住誘導区域人口密度:53人/ha (2040年度)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>・窓口や電話等では、立地適正化計画そのもののご理解されたうえで、居住誘導や事前届出の具体的な問い合わせが増えている。                  事前届出の数自体は前年より3件減少しているが、制度周知の成果か、開発・建築の減少によるものかは不明。                  ・居住誘導区域の内外で、新築するサ高住に係る固定資産税の減額割合に差をつけることで、居住誘導区域内への立地を促進しており、立地適正化計画策定後(H29.3～)は、4棟(サ高住登録日ベース)が居住誘導区域内の立地。                  以上より年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度、公共交通以外の指標の選定</li> <li>・居住誘導区域設定に当たり、ハザードエリアの考え方</li> <li>・ファシリティマネジメント、産業、環境、文化、観光、景観、子育て、地域包括ケアシステム、安心安全、健康・医療・介護など多様な分野の事業との連携の継続。</li> <li>・居住誘導に資する都市計画規制の運用</li> </ul> 以上の取り組みを実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
38	基幹公共交通軸の段階的整備	広域交通との連携強化	都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	基幹公共交通軸の形成		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン) 新潟市移動しやすいまちづくり基本計画	
事業概要	BRT第1期導入区間の改善に取り組むとともに、環状型の基幹公共交通軸の形成に向け、JR新潟駅の高架化による長潟方面から万代・古町地区へのアクセス性向上を目指し、段階的な整備を進める。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化	新バスシステム事業評価委員会の評価とバス利用者アンケートをもとに、「新バスシステム・BRTの総括」をとりまとめた
	2020年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	
	2021年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	
	2022年度	JR新潟駅南北を直通する運行の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	<p>新バスシステム事業評価委員会とバス利用者アンケートをもとに、「新バスシステム・BRTの総括」をとりまとめ、改善の方向性を示すことができたため、年度別評価を○とした。</p>		
	<p>今後の方向性</p> バス交通の改善に向けた取り組みを継続して進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年5月1日

事業No.	施策名	視点	実施主体
39	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	広域交通との連携強化	都市計画課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	都心軸沿線における都市機能誘導		
関連行政計画	新潟市立地適正化計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者としす		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	都市機能誘導（必要に応じて見直し）	・事前届出の要確認等により、開発・建築事業者へ都市機能誘導の趣旨説明し理解をすすめた。うち事前届出は2件。ほか公共空間利活用による賑わい創出社会実験に1件取り組んだ。
	2020年度	都市機能誘導（必要に応じて見直し）	
	2021年度	都市機能誘導（必要に応じて見直し）	
	2022年度	都心軸主要ポイント合計歩行者通行量:47,100人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	・窓口や電話等では、立地適正化計画そのものはご理解されたうえで、都市機能誘導や事前届出の具体的な問い合わせが増えている。 ・社会実験では、目を追うごとに歩行者・自転車の交通量に対する滞在者の割合が増え（1%→30%前後）、利用者アンケートでは取組み継続希望が90%以上であった。取組みの継続により生まれる「まちの賑わい」を通じて中長期的に都市機能の誘導が促されると考えられる。 以上より年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 ・歩行者交通量以外の指標の選定 ・都市機能誘導区域の追加設定の考え方（各区の地域拠点の設定や合意形成） ・ファシリティマネジメント、産業、環境、文化、観光、景観、子育て、地域包括ケアシステム、安心安全、健康・医療・介護など多様な分野の事業との連携の継続。 ・都市機能誘導に資する都市計画規制の運用。 以上の取り組みを実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
40	「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進	広域交通との連携強化	まちづくり推進課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	都心軸沿線における都市機能誘導		
関連行政計画	新潟市再開発基本方針		
事業概要	特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区として古町・万代・新潟駅周辺地区を定め、商業、業務、交流機能の強化、高次都市機能の集積など総合的な整備、都市型住宅の誘導、良好な住環境・街並みの誘導を図るとともに、誰もが快適に移動できる交通環境として、自動車の利便性よりも歩行者、自転車や公共交通による移動の利便性を優先し、その向上に取り組みむなど、土地の有効活用、市街地のリニューアルを図る。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者としす		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	再開発促進	古町7番町地区第一市街地再開発事業の促進
	2020年度	再開発促進	
	2021年度	再開発促進	
	2022年度	古町通7番町地区第一種市街地再開発事業の完了	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	当初の工程どおり古町7番町地区第一市街地再開発事業が進捗したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 当初の工程どおりに古町7番町地区第一市街地再開発事業が推進するよう、財源の確保を行うとともに、関係機関等との調整を図るなど、事業者への支援を行う。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
41	鳥屋野潟南部開発計画の推進	広域交通との連携強化	まちづくり推進課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成		
具体的な取り組み	鳥屋野潟南部開発計画の推進		
関連行政計画	新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	新潟市立地適正化計画	
事業概要	基幹公共交通軸沿線である鳥屋野潟南部地区について、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。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年（2017年度） → 386万人/年（2020年度） ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	開発推進のための協議・調整	ゾーニングの変更に向け、県、亀田郷土地改良区との協議を実施した。
	2020年度	開発推進のための協議・調整	
	2021年度	開発推進のための協議・調整	
	2022年度	開発推進のための協議・調整	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	鳥屋野潟南部開発計画は策定から30年が経過しており、策定当時に設定されたエリア毎の開発コンセプト（ゾーニング）の一部について、人口減少など昨今の社会情勢を踏まえた見直しの必要性が高まっている。当該年度は、ゾーニングの変更に向けた県及び亀田郷土地改良区との関係機関協議を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 地元の動きを注視しながら、県及び亀田郷土地改良区と連携し、開発推進に向けたより具体的な協議・調整を進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
42	連続立体交差事業	広域交通との連携強化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査	新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン） 新潟市立地適正化計画	
事業概要	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化により都市の活性化を図る。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年（2017年度） → 386万人/年（2020年度） ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	駅部及び信越・白新線の高架橋中層階まで構築
	2020年度	整備	
	2021年度	整備 在来線全線高架化 （進捗率100%）	
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	全線高架化に向けた概ねのスケジュールどおりであったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、全線高架化に向け高架橋の構築を進め、円滑な切り替えを行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
43	幹線道路整備事業	広域交通との連携強化	新潟駅周辺整備事務所
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	新潟鳥屋野線、出来島上木戸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。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	新潟鳥屋野線の整備・供用 出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	新潟鳥屋野線の整備・4車線供用開始、出来島上木戸線の一部道路整備、新潟駅西線・新潟駅東線の道路詳細設計を行った。
	2020年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
	2021年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
	2022年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各路線の整備や整備に向けた設計を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 各路線の整備を進めることで、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を向上させ、バスの交通環境の向上を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
44	駅前広場、高架下交通広場整備事業	広域交通との連携強化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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、人を癒し、賑わいの溢れる空間の創出に努める。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	万代広場において、基本設計を完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を進めた。
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備 高架下交通広場供用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代広場において、整備に向けた基本設計を完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を進めたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2022年度頃の高架下交通広場の供用、2023年度頃の万代広場の供用に向け、市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
45	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	広域交通との連携強化	新潟県空港課 ○港湾空港課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善		
関連行政計画	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方（案）		
事業概要	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方に基づき、短中期的なアクセス改善策を着実に実施していくため、関係機関における情報共有及び連絡調整、改善策実施後のフォローアップなどを行う。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	会議開催	空港アクセス改善連絡調整会議は開催されず、会議資料の送付及び意見照会が行われた。
	2020年度	会議開催	
	2021年度	会議開催	
	2022年度	会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各種実証実験の検証結果を報告するため年度末に開催準備されたが、新型コロナウイルス感染症の拡散防止のため、会議開催までは至らなかったが書面協議を実施したこと、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き調整会議に参画するとともに、H29.12に整理した「新潟空港アクセス改善の基本的考え方」に基づき、県を中心に実施される短中期改善策に協力していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
46	新潟空港リムジンバスの運行	広域交通との連携強化	新潟県空港課 ○都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善		
関連行政計画	新潟空港アクセス改善の基本的な考え方（案）		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運行継続	新潟駅と新潟空港間を結ぶリムジンバスの運行を継続して実施（65便/日）
	2020年度	運行継続	
	2021年度	運行継続	
	2022年度	新潟空港利用者数： 135万人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新型コロナウイルスの影響により3月の空港及びリムジンバス利用者数は前年と比較し大幅な減少となったが、4月～2月間においては空港利用者数は前年比+3.7%、リムジンバス利用者数は前年比+1.3%となった。空港利用者数の増加は、新規航空路線の積極的な誘致やプロモーション活動による一定の成果と捉え、リムジンバスにおいても航空路線とのダイヤ接続を確実に実施するとともに、利用促進に係る広報等を着実に実施した成果であるとして年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 継続して本事業に取り組むなかで、利用者目線での適切なダイヤ設定を行うなどさらなる利便性の向上に努めるとともに、将来的には交通事業者による自主運行を見据え、行政と交通事業者が協働して本事業の在り方を検討していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
47	新潟西港へのアクセス改善	広域交通との連携強化	都市交通政策課 ○港湾空港課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟西港へのアクセス改善		
関連行政計画	万代島地区将来ビジョン	新潟都心の都市デザイン	
事業概要	新潟西港へのアクセス性向上に向けて、利用客のニーズや動向を踏まえつつ、現況のバス路線やタクシーの利用環境の向上について検討する。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	検討	新潟西港水辺・まちづくり協議会等での、新潟県・民間を含めた議論等を通じた方向性検討
	2020年度	方針決定	
	2021年度		
	2022年度	(検討結果のとりまとめ後に最終年度の指標設定)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟西港水辺・まちづくり協議会および「万代島地区将来ビジョン」推進ワーキングチームでは、交通アクセス改善も含め多様な議論・検討を行ってきた。この一環で、新潟県を中心に短期の低速電動バス社会実験を行い、これによるアンケートを通じ新潟駅から万代島に至る公的交通機関による移動について潜在的な需要があることが把握できた。さらにこの延長で「新潟港万代島地区アクセス性向上検討業務」（新潟県）の調査成果も得られていることから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 新潟西港水辺・まちづくり協議会等でも議論された、低速電動バスにかかる2019年度の成果を受け、2020年度には、さらに広域・長期間での低速電動バス実証事業の実施成果を参考に、新潟駅から万代島に至り同地区内を回遊する公的交通機関を通じた移動について、今後の方針を見定める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
48	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	広域交通との連携強化	都市交通政策課 ○港湾空港課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善		
関連行政計画	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(案) 新潟都心の都市デザイン	
事業概要	新潟駅と空港、港のアクセス性改善・向上を踏まえ、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。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	検討	新潟西港と新潟駅を含む都心部におけるサイン環境の改善計画について主に令和2年度以降の事業方針を検討
	2020年度	方針決定	
	2021年度		
	2022年度	(検討結果のとりまとめ後に最終年度の指標設定)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2020年度の方針決定に向け、新潟駅、新潟西港、新潟空港間における既設の案内サインの設置箇所や種類などの情報を収集し、案内サインが必要な箇所を抽出することや、案内サインの種類を統一することなどについて検討することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2020年度に都心部の案内サイン計画に関する調査を実施し、調査結果を踏まえて今後の方針を決定していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
49	<b>【再掲】</b> 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	広域交通との連携強化	都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】羽越本線・白新線の高速化促進・要望		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化地域計画		
事業概要	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に要望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。		
基本方針成果指標	来訪者の路線バス利用者数の増加 324万人/年(2017年度) → 386万人/年(2020年度) ※ 全国相互利用ICカード利用者を来訪者とします		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	在来線の高速化及び新幹線整備の促進に向け、国をはじめとする関係当局へ要望書を提出(11月14,15日)
	2020年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	
	2021年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	
	2022年度	関係方面に対する早期実現に向けた要望書提出:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現を訴えるための促進大会及び要望活動を実施したほか、シンポジウム開催や、関係団体とPR活動を実施するなど、沿線地域の機運の醸成に向けた取り組みを行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き羽越本線白新線の複線化・高速化及び新幹線整備の早期実現に向けた促進大会・要望活動を実施していくほか、山形県、秋田県との同盟会や関係団体と連携しながら、沿線地域に活性化に向けた活動を行う。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
50	<b>【再掲】Niigata city Wi-Fi・ 多言語化サイトの整備</b>	広域交通との連携強化	ICT政策課 ○都市交通政策課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
事業概要	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。		
基本方針成果指標	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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運用	新バスシステム情報サイト運用 Niigata city Wi-Fiの運用
	2020年度	運用	
	2021年度	運用	
	2022年度	新バスシステム情報サイト 運用、多言語化:3言語以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイトの安定した運用を行い、公共交通機関等において、Niigata city Wi-Fiの安定した運用ができた。また、新バスシステム情報サイトについては、多言語対応について2020年度の予算化をすることができた。さらには、新潟日報メディアシップバス停において英語対応の運行情報案内板を設置したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 Niigata city Wi-Fiについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、Wi-Fi環境の充実に向け新たなWi-Fiの設置箇所の検討等を行う。新バスシステム情報サイトについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、多言語対応等の改修に取り組む。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
51	<b>【再掲】 基幹公共交通軸の段階的整備</b>	都心部での移動円滑化	都市交通政策課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】基幹公共交通軸の形成		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン） 新潟市移動しやすいまちづくり基本計画	
事業概要	BRT第1期導入区間の改善に取り組むとともに、環状型の基幹公共交通軸の形成に向け、JR新潟駅の高架化による長潟方面から万代・古町地区へのアクセシビリティ向上を目指し、段階的な整備を進める。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化	新バスシステム事業評価委員会の評価とバス利用者アンケートをもとに、「新バスシステム・BRTの総括」をとりまとめた
	2020年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	
	2021年度	第1期導入区間の改善 駅南方向の機能強化 利用者が多い区間の機能強化	
	2022年度	JR新潟駅南北を直通する運行の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム事業評価委員会とバス利用者アンケートをもとに、「新バスシステム・BRTの総括」をとりまとめ、改善の方向性を示すことができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 バス交通の改善に向けた取り組みを継続して進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
52	<b>【再掲】 連続立体交差事業</b>	都心部での移動円滑化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市立地適正化計画	新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	
事業概要	新潟駅付近において鉄道を高架化することにより2箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化により都市の活性化を図る。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	駅部及び信越・白新線の高架橋中層階まで構築
	2020年度	整備	
	2021年度	整備 在来線全線高架化 (進捗率100%)	
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	全線高架化に向けた概ねのスケジュールどおりであったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、全線高架化に向け高架橋の構築を進め、円滑な切り替えを行う。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
53	<b>【再掲】 幹線道路整備事業</b>	都心部での移動円滑化	新潟駅周辺整備事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	新潟鳥屋野線、出来島上木戸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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	新潟鳥屋野線の整備・供用 出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	新潟鳥屋野線の整備・4車線供用開始、出来島上木戸線の一部道路整備、新潟駅西線・新潟駅東線の道路詳細設計を行った。
	2020年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
	2021年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
	2022年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各路線の整備や整備に向けた設計を行ったため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>各路線の整備を進めることで、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を向上させ、バスの交通環境の向上を図っていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
54	<b>【再掲】 駅前広場、高架下交通広場整備事業</b>	都心部での移動円滑化	○新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	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、人を癒し、賑わいの溢れる空間の創出に努める。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	万代広場において、基本設計を完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を進めた。
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備 高架下交通広場供用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代広場において、整備に向けた基本設計を完了させたほか、高架下交通広場において、昇降設備の整備を進めたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>2022年度頃の高架下交通広場の供用、2023年度頃の万代広場の供用に向け、市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進する。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
55	<b>【再掲】ネットワーク路線の自転車走行空間の確保</b>	都心部での移動円滑化	○土木総務課 東西土木事務所 各区建設課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	ネットワーク路線の整備	ネットワーク路線として自転車走行空間を21.4km整備
	2020年度	ネットワーク路線の整備	
	2021年度	ネットワーク路線の整備	
	2022年度	自転車走行空間ネットワークの整備延長:150km	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	自転車走行空間ネットワーク路線として、2019年度は21.4kmを整備し、2022年度末の目標値に対する整備率は84.3%となった(2018年度末時点は70.1%)ことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 自転車走行空間ネットワーク路線の整備延長150kmを達成するため、引き続き必要な財源の確保に努め、整備を促進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
56	<b>【再掲】新潟駅周辺の駐輪場整備</b>	都心部での移動円滑化	土木総務課 ○新潟駅周辺整備事務所 中央区建設課
基本方針	都市の活力と拠点性を強化する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	交通結節点の整備・利便性向上		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	高架下駐輪場整備の検討を進め、目標収容台数は新潟駅周辺全体で4,500台とする。高架下駐輪場は民間による整備や有料化の是非を検討するとともに、整備完了までは既存駐輪場周辺の放置自転車対策を実施する。		
基本方針 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)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	詳細検討	駐輪場の整備箇所、規模について関係者との協議を実施。
	2020年度	詳細検討	
	2021年度	詳細検討	
	2022年度	整備供用(4,500台)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	JR新潟駅周辺の駐輪場の在り方を整理し整備に向けた関係者協議を進めたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 検討・設計を進め、整備に際しては市の財政状況や国の交付金の動向を踏まえ、財源の確保や平準化を図りながら、着実に整備を推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
57	まちなかの駐輪場整備	都心部での移動円滑化	〇土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	駐輪場の整備		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	万代地区の目標収容台数は1,000台とし、道路空間再配分による駐輪スペースの創出などにより駐輪場整備を検討する。古町地区は現況で地区全体の駐輪需要に対して収容台数は概ね充足していることや、中央区役所の移転、古町7番町地区第1種市街地再開発など大きな需要変化の可能性があるため、当面は整備計画の見直しは行わない。ただし、再開発完成後に駐輪実態調査を実施し、必要に応じて整備計画の見直しを実施する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	古町地区：整備計画見直し 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討	古町地区における駐輪実態調査について、関係課と協議
	2020年度	古町地区：整備計画見直し 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討	
	2021年度	古町地区：必要に応じて駐輪場整備の検討 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討	
	2022年度	古町地区：必要に応じて駐輪場整備の検討 万代地区：必要に応じて駐輪場整備の検討（収容台数1,000台）	
年度別評価	年度別評価の要因		
〇	古町地区における駐輪実態調査について、新潟三越跡地の活用などに注視しつつ、現時点では、再開発広場整備後を実施時期とすることを関係課と協議・調整したため、年度別評価を〇とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 万代地区において、道路空間再配分による駐輪スペースの創出などによる駐輪場整備を検討していく。 古町地区において、再開発広場整備後に駐輪実態調査を実施し、必要に応じて整備計画の見直しを実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
58	新潟駅南口地区	都心部での移動円滑化	〇土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	地元との意見交換会を踏まえ、仮設第2駐輪場付近の放置自転車対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定するほか、現状の有料駐輪場や他都市の有料駐輪場の課題を踏まえた上で検討を進める。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議	放置禁止区域及び駐輪場の有料化等について、関係課と協議。放置自転車対策として、駐輪マナー向上の啓発活動を実施
	2020年度	協議	
	2021年度	協議	
	2022年度	市民満足度（市政世論調査における放置自転車対策） 28.3%以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
〇	放置禁止区域及び駐輪場の有料化等について、関係課協議を実施すると共に、放置自転車対策として、駐輪マナー向上の啓発活動を実施したため、年度別評価を〇とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 地元との意見交換を踏まえ、放置自転車対策を実施するとともに、引き続き、放置禁止区域及び駐輪場の有料化の検討を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
59	万代地区	都心部での移動円滑化	○土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	地元との意見交換会を踏まえ、弁天仮設駐輪場の駐輪対策の実施と併せ、放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議	駐輪場案内等のPR活動を実施
	2020年度	協議	
	2021年度	協議	
	2022年度	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策) 28.3%以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	弁天仮設駐輪場の駐輪対策として、万代地区の駐輪場案内チラシを作成し周辺専門学校等に周知するなどPR活動を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 地元との意見交換を踏まえ、弁天仮設駐輪場の駐輪対策を実施するとともに、放置禁止区域の検討を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
60	古町地区	都心部での移動円滑化	○土木総務課 中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	地元との意見交換会を踏まえ、古町通6番町、7番町の駐輪対策の実施と併せ、通勤・通学者のみを対象とした放置禁止区域の指定時期や範囲を設定する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	協議	放置禁止区域の指定時期や範囲について、関係者(地元及び関係課)と協議
	2020年度	協議	
	2021年度	協議	
	2022年度	市民満足度(市政世論調査における放置自転車対策) 28.3%以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	放置禁止区域の指定時期や範囲について、地元関係者(新潟中心商店街協同組合)と意見交換し、再開発ビルなどの駐輪需要への影響を踏まえながら、検討していく方針を共有できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 地元との意見交換を踏まえ、古町通6番町、7番町の駐輪対策を実施するとともに、放置禁止区域の検討を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
61	まちづくりと連携した駐車場施策	都心部での移動円滑化	都市計画課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	まちづくりと連携した駐車場施策		
関連行政計画	新潟市駐車場整備計画		
事業概要	駐車場の量的な確保に重点を置いた現在の駐車場整備計画の見直しや、公共交通や歩行者を重視したまちづくり施策と連携した駐車場施策を検討する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	見直し (検討会の開催:1回/年 (立ち上げ後見直し完了まで))	新潟駐車協会等と打合せを行い、現状や課題を共有した
	2020年度	見直し (検討会の開催:1回/年 (立ち上げ後見直し完了まで))	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
△	新潟駐車協会や日本自走式駐車場工業会との打合せにより、現状や課題の共有を行ったが、検討会の開催や具体的な見直し方針の検討には至らなかったため、年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 現在見直し中の都市計画マスタープランで、都心部の在り方を検討するとともに、立地適正化計画等との整合を図りつつ、駐車場整備計画の見直しや、公共交通や歩行者を重視したまちづくり施策と連携した駐車場施策を引き続き検討していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
62	にいがたレンタサイクルなどの推進	都心部での移動円滑化	にいがたレンタサイクルなど ○各区レンタサイクル事業 担当課(関係課)
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	既存シェアサイクルの推進		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	環境にやさしい自転車利用へ転換を図るため、自転車利用促進に繋がるような活動を行うとともに、観光を目的に各区で展開しているレンタサイクル事業を継続的に実施していく。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	運営者や関係者などによる意見交換会開催
	2020年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	
	2021年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	
	2022年度	運営者や関係者などによる意見交換会開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	にいがたレンタサイクルについて、ステーション追加による利用環境向上、継続的な事業実施のために利用規約等の見直しが行われたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 レンタサイクルの運営者や関係者と意見交換を行いながら、自転車利用促進につながるよう、広報などの支援を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
63	水運を活用した回遊性向上	都心部での移動円滑化	信濃川ウォーターシャトル財団 ○都市交通政策課（関係課）
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	水運を活用した回遊性向上		
関連行政計画			
事業概要	「みなとぴあ」から「新潟ふるさと村」区間にて運航している信濃川ウォーターシャトルをはじめ、水運を活用した事業を推進し回遊性の向上を図る。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	WG開催	事業者や行政など関係者によるワーキングを実施
	2020年度	WG開催	
	2021年度	WG開催	
	2022年度	WG開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島地区のさらなる賑わい創出と活性化に向けて、交通事業者や万代島周辺の関連企業、行政機関などでワーキングを定期的実施し、水運を活用した回遊性向上について検討したため年度別評価を○とした。 信濃川ウォーターシャトルにおいては、成人式特別運航便や酒蔵とのタイアップ企画など多様な取り組みを実施。		
	今後の方向性		
	継続してワーキンググループを通して関係者と検討を進め、水運を活用した事業を推進し回遊性の向上を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
64	観光タクシーの普及	都心部での移動円滑化	○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
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	観光タクシーの普及		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	普及	観光研修の実施（座学；芸妓による「おもてなしの心」）おもてなしの心」伝授、中国後指差確認シート作成、利用指導2回開催計56名参加、観光現地指導；古町中心部1回2経路計23名参加）
	2020年度	観光研修受講者数：526名	
	2021年度	普及	
	2022年度	普及	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	天候悪化により街頭での実地指導が1回しかできなかったため、内容は充実したものであったが参加者が予想より大きく下回った。 以上より年度別評価を△とした。		
	今後の方向性		
	より多くの参加者が出席するような研修を検討していく。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
65	賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	都心部での移動円滑化	都市交通政策課 ○まちづくり推進課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化		
具体的な取り組み	歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策		
関連行政計画			
事業概要	新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の各拠点間の歩行者導線軸について、歩いて楽しいとす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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備に向けた調査	「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」を公民連携で実施(R1.11.1～11.17)し、効果検証を行った。
	2020年度	整備に向けた調査	
	2021年度	整備に向けた調査	
	2022年度	整備に向けた調査	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟駅・万代地区周辺まちづくり協議会(R1.7)を設置し、公民連携まちづくりの視点から、情報と課題を共有し、活性化に向けた議論を行った。都市デザインの具現化に向けた関係者ワークショップや公共空間利活用に向けた勉強会を開催(4回)。 「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」を公民連携で実施(R1.11.1～11.17)し、アンケート調査から安全な歩行空間の確保や、取組み継続希望が9割以上となったことなど、歩いて楽しいとす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可能性を検証できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	歩いて楽しい賑わいのある空間整備の実現に向け、公民の関係者によるビジョンの共有を推進するとともに、地元関係者の関係性を構築し、機運を醸成しながら、まちなかでの具体的な取り組み(公共空間利活用の社会実験など)を横断的に進め、公民連携による“居心地よく、歩きたくなるまちなかづくり”を引き続き推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
66	【再掲】万代島ルート線の整備	都心部での移動円滑化	新潟国道事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑧都心部への通過交通排除に資する道路の整備		
具体的な取り組み	【再掲】幹線道路の整備		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査 新潟市国土強靱化計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	R7栗ノ木道路、R7紫竹山道路において、道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等推進
	2020年度	整備	
	2021年度	整備	
	2022年度	整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	万代島ルート線の整備の一部である、栗ノ木道路・紫竹山道路事業の道路設計・用地買収・改良工事・栗ノ木川付替等を実施したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
都心方面を結ぶ公共交通の利用を促進させるべく、都心部へ流入する自動車交通による交通混雑の緩和を目的とした「万代島ルート線」の早期整備を目指し、引き続き栗ノ木道路・紫竹山道路事業の整備を推進する。			

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
67	<b>【再掲】 幹線道路整備事業</b>	都心部での移動円滑化	新潟駅周辺整備事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備		
具体的な取り組み	【再掲】新潟駅周辺整備事業		
関連行政計画	第3回新潟都市圏パーソントリップ調査		
事業概要	新潟鳥屋野線、出来島上木戸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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	新潟鳥屋野線の整備・供用 出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	新潟鳥屋野線の整備・4車線供用開始、出来島上木戸線の一部道路整備、新潟駅西線・新潟駅東線の道路詳細設計を行った。
	2020年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
	2021年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
	2022年度	出来島上木戸線・新潟駅西線・新潟駅東線の整備	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各路線の整備や、整備に向けた設計を行ったため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 各路線の整備を進めることで、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を向上させ、バス交通環境の向上を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
68	<b>西5-270号線（旧電鉄跡地）の整備</b>	都心部での移動円滑化	道路計画課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	当該地区内における道路は国道8号へのアクセスとして交通量が多く、安全な歩行者導線の確保が課題となっていることから、廃線となった旧電鉄跡地を活用し、安全で快適な歩行者自転車空間を創出する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（関係機関協議）
	2020年度	整備	
	2021年度	整備 全区間供用（進捗率100%）	
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2021年度的全線供用に向けて、予定通り、関係機関との協議・調整を行ったため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 快適に移動できる歩行者自転車空間を創出するため、引き続き、令和3年度の供用を目指し整備を進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
69	無電柱化の推進	都心部での移動円滑化	新潟国道事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	緊急輸送道路等の防災性の向上、道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	無電柱化の設計・整備の推進	無電柱化の設計を実施したほか、整備に向けた地域住民説明会を実施した。
	2020年度	無電柱化の設計・整備の推進	
	2021年度	無電柱化の設計・整備の推進	
	2022年度	無電柱化の設計・整備の推進	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	無電柱化の設計を進める上で、電線管理者(東北電力、NTT、東北インテリジェント等)との協議を重ね、構造上の課題等を解決しながら設計を進めることができた。 また、整備を進める上で、地域住民説明会の実施や関係機関協議(警察、土地改良区等)を実施することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 引き続き、地域住民、電線管理者、関係機関などと協議を行いながら、無電柱化の設計・整備を推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
70	万代クロッシングの利活用の検討	都心部での移動円滑化	新潟国道事務所
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	万代地区の国道7号横断部の万代クロッシングにおいて、道路空間の活用における調査・検討を推進する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年(2016年度) → 15.4万人/年より増加(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討	イベント主催者や地域の活動団体に対しニーズ調査を実施
	2020年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討	
	2021年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討	
	2022年度	万代クロッシングの活用方法の調査・検討実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	イベント主催者や地域の活動団体にニーズ調査を実施し、万代クロッシングの空間を利用したイベント等の一定のニーズを確認したため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 引き続きニーズ調査等の結果を踏まえ、当該道路空間の再構築・利活用に向けた検討を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
71	光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出	都心部での移動円滑化	Niigata光のページェント実行委員会 ○観光政策課（関係課）
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	光のページェントなど民間事業者の活力により歩行者空間の賑わい創出に資する事業を推進する。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	光のページェント開催	光のページェント開催
	2020年度	光のページェント開催	
	2021年度	光のページェント開催	
	2022年度	光のページェント開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	32回目となる光のページェントを12月から1月の約2カ月間けやき通りで実施し、新潟駅南口周辺の賑わい創出に寄与することができたため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> さらなる賑わいを創出するため、実行委員会と協議・検討を行いながら、PRの強化や事業内容の見直しを図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
72	ぐるりん新潟島(新潟島一周自転車道)の利便性の向上	都心部での移動円滑化	中央区建設課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	道路空間の再構築・利活用		
関連行政計画			
事業概要	サイクリングやジョギングのコースとして市民や観光客に親しまれる歩行者自転車空間「ぐるりん新潟島」のさらなる利便性向上として、距離標の改善等に取り組む。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	拡幅完了	整備対象区間全ての自転車道の拡幅を完了させた
	2020年度	距離標整備完了	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟島一周自転車道の拡幅整備は、道幅が狭くすれ違いにくい箇所、拡幅が可能な区間(約2.2km)を整備対象とし2016年度から着手してきた。2019年度は約0.7kmを整備し、整備対象区間の全てを拡幅完了させたため、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 起点となる万代橋から移動した距離を示す距離標のリニューアルや、誘導案内標示を増設するなど利用促進を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
73	<b>【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査</b>	都心部での移動円滑化	都市交通政策課 ○まちづくり推進課
基本方針	まちなかの賑わいを創出する交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	【再掲】歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策		
関連行政計画			
事業概要	新潟駅と万代シティ、万代島、萬代橋周辺の各拠点間の歩行者導線軸について、歩いて楽しいとす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。		
基本方針成果指標	まちなかへの総トリップ数増加 15.4万人/年（2016年度） → 15.4万人/年より増加（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備に向けた調査	「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」を公民連携で実施（R1.11.1～11.17）し、効果検証を行った。
	2020年度	整備に向けた調査	
	2021年度	整備に向けた調査	
	2022年度	整備に向けた調査	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟駅・万代地区周辺まちづくり協議会（R1.7）を設置し、公民連携まちづくりの視点から、情報と課題を共有し、活性化に向けた議論を行った。 都市デザインの具現化に向けた関係者ワークショップや公共空間利活用に向けた勉強会を開催（4回）。 「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」を公民連携で実施（R1.11.1～11.17）し、アンケート調査から安全な歩行空間の確保や、取り組み継続希望が9割以上となったことなど、歩いて楽しいとす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可能性を検証できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	歩いて楽しい賑わいのある空間整備の実現に向け、公民の関係者によるビジョンの共有を推進するとともに、地元関係者の関係性を構築し、機運を醸成しながら、まちなかでの具体的な取り組み（公共空間利活用の社会実験など）を横断的に進め、公民連携による“居心地よく、歩きたくなるまちなかづくり”を引き続き推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
74	<b>地域公共交通網形成計画の策定・実施</b>	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取り組み	区内公共交通網の形成		
関連行政計画			
事業概要	交通政策基本法に則り、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められるなか、持続可能な公共交通ネットワークの形成を、地域公共交通網形成計画の策定・実施により推進する。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年（2016年度） → 56.5万人/年（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	進捗管理のための会議開催	新潟市地域公共交通網形成計画策定・公表
	2020年度	進捗管理のための会議開催	
	2021年度	進捗管理のための会議開催	
	2022年度	進捗管理のための会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟市地域公共交通網形成計画を策定し、計画に基づき各施策を展開し持続可能な公共交通ネットワークの構築を図り、新潟市立地適正化計画と両輪でまちづくりを推進したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	年度ごとに取り組みの評価・検証を行いながら計画を着実に推進していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
75	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)	生活交通の 確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取 り組み	区バスの利便性向上に向けた取り組み		
関連行政 計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	利用促進に向けた取り組みの実施	運行ルート及びダイヤ変更、小型ノンステップバス車両の導入
	2020年度	利用促進に向けた取り組みの実施	
	2021年度	利用促進に向けた取り組みの実施	
	2022年度	区バス・住民バス利用者数：56.5万人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域の実情に応じたダイヤ・ルート変更や、西区バスに小型ノンステップバス車両1台を導入し、利便性向上及び利用促進に向けた取り組みを行うことで、区バスの利用者数増加に寄与することができた年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの社会問題が継続していくことが想定されるなか、利用促進に向けたさらなる取り組みが必要となる。交通事業者、関係機関などと協議・検討を行いながら、地域の実状に合った区内の公共交通網の形成を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
76	安全に通行できる道路環境整備 【南7-346号線】	生活交通の 確保維持・強化	道路計画課
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		
取り組みの 方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取 り組み	地域内道路環境の整備		
関連行政 計画			
事業概要	当該路線は(主)新潟小須戸三条線と(一)曾野木一日市線を結び、市民病院や鳥屋野潟公園にアクセスする道路である。当該整備により現道を拡幅し、歩道を分離することで緊急車両等の安全で円滑な交通を確保する。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備 供用(進捗率100%)	整備(道路改良工)、供用
	2020年度		
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	予定どおり、2019年12月に工事が完了し供用を開始したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も市内外の交通・連携の強化や渋滞緩和を図るとともに公共交通の利便性向上に資する道路ネットワークを形成していく。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
77	安全に通行できる道路環境整備 【北田中線 高井橋】	生活交通の 確保維持・強化	道路計画課
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		
取り組みの 方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取 り組み	地域内道路環境の整備		
関連行政 計画			
事業概要	中ノ口川に架かる高井橋は南区吉江地区と高井興野地区を結ぶ重要や橋梁であるが、本橋は供用開始後約50年を迎え、近年損傷が多数みられるため、安心・安全な交通環境の確保と、災害時における道路網の強化を図る。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備 供用(進捗率100%)	整備(橋梁工)、暫定供用
	2020年度		
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
△	2019年8月に新橋を通行する切替工事を実施し、暫定供用を行ったため年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 2020年夏の完成供用に向け道路改良工事を進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
78	安全に通行できる道路環境整備 【南7-383号線 天野排水路】	生活交通の 確保維持・強化	道路計画課
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		
取り組みの 方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取 り組み	地域内道路環境の整備		
関連行政 計画			
事業概要	当該地区は歩道整備された道路が少なく、曾野木小学校への通学時の安全確保が課題となっているため、新潟県による排水路改修事業に合わせ、水路用地を活用した道路整備を行い、安心して安全な道路空間の創出を図る。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備 供用(進捗率100%)	整備(道路改良工)、供用
	2020年度		
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	予定通り、令和元年5月に工事が完了し、供用を開始したため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も、交通事故の抑制に向け、通学路などを中心に、安心・安全に利用できる道路環境の確保を進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
79	安全に通行できる道路環境整備 【綱川原線2号】	生活交通の 確保維持・強化	道路計画課
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		
取り組みの 方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取 り組み	地域内道路環境の整備		
関連行政 計画			
事業概要	綱川原線2号は、一般国道7号と市道笹口紫竹山線（通称：弁天線）を東西方向に結ぶ路線であり、直轄事業で既に事業化されている一般国道7号栗ノ木道路事業に併せて整備することにより、地域の円滑な交通の確保を図る。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年（2016年度） → 56.5万人/年（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（道路改良工）、供用
	2020年度	整備 供用（進捗率100%）	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	予定より早い2019年度内に工事が完了し供用を開始したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も市内外の交通・連携の強化や渋滞緩和を図るとともに公共交通の利便性向上に資する道路ネットワークを形成していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
80	安全に通行できる道路環境整備 【小針線】	生活交通の 確保維持・強化	道路計画課
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		
取り組みの 方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取 り組み	地域内道路環境の整備		
関連行政 計画			
事業概要	当該路線は通学路として指定されているが、幅員が狭く歩道が無いことから交通混雑が生じているとともに、歩行者にとって危険な状況となっていることから、歩道と車道の整備・拡幅を行い、交通混雑の緩和と歩行者の安全を確保を図る。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年（2016年度） → 56.5万人/年（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	整備	整備（道路改良工）、供用
	2020年度	整備 供用（進捗率100%）	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	予定どおり2019年11月に工事が完了し供用を開始したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も、交通事故の抑制に向け、通学路などを中心に、安心・安全に利用できる道路環境の確保を進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
81	路線バスの運行支援	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成		
具体的な取り組み	路線バスの運行支援		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計28路線に対し補助を行った
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施	路線バス利用者数：2,400万人/年
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計28路線に対し補助を行い、バス路線の運行を維持することができたため年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き、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、欠損が生じている路線バスに対して補助を行う。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
82	住民バス運行支援や社会実験の実施	生活交通の確保維持・強化	各区域域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	住民バス運行支援や社会実験の実施		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画 各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	小型ノンステップバス導入(しも町循環バスにここご号(中央区)) 住民バス社会実験の継続
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年
年度別評価	年度別評価の要因		
○	しも町循環バスにここご号に小型ノンステップ車両を導入したほか、住民バス社会実験の継続にあたり、住民組織への助言や支援を行うことができたことから、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>収支率低下による費用負担が増加する路線がある一方で、財政負担の軽減も求められていることから、住民バス補助金制度の見直しを行うとともに、利用促進に向けた新たな取り組みを検討する。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
83	<b>【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催</b>	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	【再掲】交通手段間の役割分担		
関連行政計画			
事業概要	人口減少・少子超高齢化に対応するため、路線バスからデマンド交通・乗合タクシーへの転換や路線バス運行区間と重複している目的バスとの役割分担について、市民、交通事業者、関係機関などと将来にわたり持続可能な公共交通となる仕組みづくりの議論を行う会議を開催し、必要に応じ社会実験などを実施しながら、課題などを整理する。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	地域公共交通会議において議論を実施
	2020年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
	2021年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
	2022年度	公共交通の役割分担を議論する会議の開催:1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	バス事業者の運転士不足や採算性等の問題から一部廃止路線となる可能性があったことより、関係機関と協議を重ねながら路線の維持を検討し、結果他事業者への運行移行を実施することができ、5路線(西蒲区:間瀬線、栄町線。西蒲区と南区間:曽根線。秋葉区:金津線、下新線。)を存続させることができた。また、複数の路線バスが運行している中央区しも町エリアにおいて、採算性や効率性などの観点よりオンデマンドバスを導入する検討を行い、交通事業者が国や市、地元団体、住民等と協議・調整を行い、社会実験を3月に実施した。バス路線網を維持するとともに、新たな取り組みを行うことにより、公共交通分担率の維持・増加に寄与することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
	人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの課題解決に向け、引き続き、市民、交通事業者、関係機関などと協議・検討を行いながら、地域の特性やニーズを踏まえた課題可決に向け、交通手段間の役割分担と結節強化を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
84	<b>【再掲】地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築</b>	生活交通の確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	【再掲】交通手段間の役割分担		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	現在北区、南区において実施しているバスや乗合タクシーなどを活用したデマンド交通の社会実験結果をもとに、市民、交通事業者、関係機関などと議論を行う会議を開催し、地域の特性に適した制度設計を構築する。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	社会実験・制度制定	地域公共交通検討会議において議論を実施
	2020年度	社会実験・制度制定	
	2021年度	社会実験・制度制定	
	2022年度	本格運用	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区が策定する生活交通改善プランにおいて、デマンド交通も含めた区の公共交通のあり方について議論を実施した。乗合率が向上しない点を課題として共通整理し、より良い制度設計となるよう議論を深めることができたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性		
北区、南区デマンドの社会実験結果をもとに、各区により、地域特性に応じた制度設計となるよう、交通事業者、関係機関と引き続き議論を重ね、制度設定を行う。南区において運賃改定を含めた検討を進めていくこととしている。			

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
85	デマンド交通、乗合タクシーの制度制定	生活交通の確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	デマンド交通、乗合タクシー等の社会実験の実施		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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定時運行するもので、現在北区、南区で社会実験を実施している。社会実験を通じて課題整理及び制度を制定する。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	社会実験・制度制定	地域住民との協議を実施 課題の整理
	2020年度	社会実験・制度制定	
	2021年度	社会実験・制度制定	
	2022年度	デマンド交通、乗合タクシー本格運用:1路線以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	現在、北区、南区デマンド交通について、これまでの取り組みをまとめ、地域住民と協議するなど、制度設計に向けて課題の整理を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 地域の移動手段を確保するために導入する交通モードとして、デマンド交通が最適であることを裏付けるための整理や、運行にあたっての運行条件・役割分担など、デマンド交通を本格運行として継続的に運用するための制度設計に向けて、さらなる地域住民及び関係課と協議を実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
86	高齢者おでかけ促進事業の継続	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	シニア半わりを継続実施したほか、申請手続の利便性を向上させた。
	2020年度	継続実施	
	2021年度	継続実施	
	2022年度	継続実施 参加者数：37,000人以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	積極的な広報の実施やシニア半わり参加者の申請手続きの負担軽減を目的とした代理人制度導入などにより、2019年度の参加者数が40,760人と前年度から7.1%増加した。 このほか、参加者へのアンケート調査を実施し、バスでのお出かけ回数の増加を確認でき、この結果、参加者の歩く機会の増加に伴う健康寿命の延伸や医療費の抑制、高齢者の自動車運転事故の抑止、買い物消費額の増加など、様々な効果が発現できていると評価し、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 事業効果の検証を行うとともに交通事業者と協議を進めながら、持続可能な制度となるよう段階的に制度の見直しを進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
87	高齢者安全運転サポート事業 (高齢運転者講習会等)	生活交通の 確保維持・強化	市民生活課
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		
取り組みの 方向性	①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		
具体的な取 り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政 計画	新潟市交通安全実施計画		
事業概要	高齢者の安全運転をサポートする取り組みとして、「交通事故に遭わない、起こさない」という意識を高齢者一人ひとりに普及させるため、交通安全講習を実施し、座学のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	4区(東、中央、秋葉、西)で高齢者安全運転サポート事業の高齢者向け体験会を実施した。 (運転能力診断参加人数合計：230名)
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施 高齢者加害交通事故件 数：404件/年以下	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2019年中の高齢者事故の発生件数は587件で、前年比-52件であった。高齢者加害事故についても発生件数は369件で、前年比-16件であり、全体的に減少傾向であるので、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 2019年に市内で発生した交通死亡事故は11件で、被害者は全て高齢者であった。市内で発生した全交通事故に占める高齢者加害事故の件数は減少傾向にあるものの、死者の状態別では四輪車乗車中が5人と4割を超え、いまだ高い水準にあるので、高齢者の安全運転意識の向上を図るべく、高齢者安全運転サポート事業を活用し、参加・体験型の交通安全教育を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
88	ワンコインバス (新潟駅前一万代シティ間、新潟大学、清心学園、文理高校、青山看護専門学校、青陵ライナー)	生活交通の 確保維持・強化	新潟交通㈱
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		
取り組みの 方向性	①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		
具体的な取 り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政 計画			
事業概要	新潟駅前一万代シティ間や、大学、高校周辺でのバス利用を100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。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2020年度	サービス展開・継続	
	2021年度	サービス展開・継続	
	2022年度	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させる	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟駅前一万代シティ間や、大学、高校周辺でのワンコインバス(100円)を2019年度も継続して実施し、まちなかの賑わい創出に寄与するとともに、生活交通を維持確保することができたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、事業を展開・継続し、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していく。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
89	こどもりゅーと50円	生活交通の確保維持・強化	新潟交通㈱
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	夏休み期間、小学生以下を対象にICカードを利用して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。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	サービス展開・継続	サービス展開・継続
	2020年度	サービス展開・継続	
	2021年度	サービス展開・継続	
	2022年度	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させる	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	夏休み期間、小学生以下を対象にICカードを利用して50円でバスを乗車できる取り組み「こどもりゅーと50円」を2019年度も継続して実施することができたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、事業を展開・継続し、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していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
90	妊婦・子ども向けタクシー	生活交通の確保維持・強化	○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
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		
取り組みの方向性	①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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	育成・実施	今年度は研修は実施できませんでした。
	2020年度	育成・実施 養成運転者数:344名 (2018年度:274名)	
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
×	妊婦・子ども向けタクシーの導入に向けた研修を予定していたが、事業者との調整不足などを理由に研修を開催することができなかったため、年度別評価を×とした。		
	今後の方向性 導入意向のタクシー事業者を連携して更なる妊婦・子供向けタクシーの導入向上に向け努めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
91	企業参入型のシェアサイクルの導入促進	生活交通の確保維持・強化	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	多様なニーズに応じたサービスの検討実施		
関連行政計画			
事業概要	一定の地域内にサイクルポートを設置し、自由に貸出、返却ができ、IoTを活用した利用者にとって利便性の高いシステムの構築を図る。また、既存のシェアサイクルでは、既に複数ポートで貸出、返却ができるシステムを構築しているが、ポートの増設やIoTの活用により、さらに利便性の高いものとするため、事業者との連携を視野に検討を進める。検討にあたっては、駅やバス停からのイグレス交通としての自転車利用増加を図るため、通勤、通学にも利用できるシステムを検討する。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援WG開催	民間事業者との意見交換会を実施
	2020年度	導入支援WG開催	
	2021年度	導入支援WG開催	
	2022年度	導入支援WG開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	新たなシェアサイクルの導入までは至っていないが、民間事業者より駅やバス停からのイグレス交通となり得るIoTを活用したシェアサイクルシステムについて提案をいただき、意見交換を行うなどの取り組みがみられたため、年度別評価を△とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 既存のシェアサイクルも含め、IoTを活用し利用者にとって利便性の高いシステムの構築に向けて引き続き関係者と協議を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
92	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	生活交通の確保維持・強化	各区域域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取り組み	【再掲】(住民バス運行支援や社会実験の実施)		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画 各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年(2016年度) → 56.5万人/年(2022年度)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	小型ノンステップバス導入(しも町循環バスにここご号(中央区)) 住民バス社会実験の継続
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施	区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年
年度別評価	年度別評価の要因		
○	しも町循環バスにここご号に小型ノンステップ車両を導入したほか、住民バス社会実験の継続にあたり、住民組織への助言や支援を行うことができたことから、年度別評価を○とした。		
	<p style="text-align: center;">今後の方向性</p> 収支率低下による費用負担が増加する路線がある一方で、財政負担の軽減も求められていることから、住民バス補助金制度の見直しを行うとともに、利用促進に向けた新たな取り組みを検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
93	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)	生活交通の 確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取 り組み	住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政 計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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事業を新たに立ち上げる地域を支援する。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年（2016年度） → 56.5万人/年（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2020年度	住民バス団体の立ち上げ支援	
	2021年度	住民バス団体の立ち上げ支援	
	2022年度	住民バス団体の立ち上げ	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	住民バスを運営している13の住民団体に対し運営支援を行い、特に社会実験中である3団体に対しては、事業が継続できるよう、助言や意見交換を行うなどの運営支援を行ったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 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、引き続き、地域主導の地域交通の維持・拡充の支援を継続する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
94	交通事業者、地域との連携 (バス路線網検討)	生活交通の 確保維持・強化	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
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		
取り組みの 方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取 り組み	住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政 計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。		
基本方針 成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年（2016年度） → 56.5万人/年（2022年度）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2020年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
	2021年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
	2022年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区において、生活交通改善プランを策定する際、地域公共交通検討会議を3回行い、交通事業者や地域住民からの意見を聴取することで、各区の実情に合った計画を策定することができたため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 策定した計画の評価を実施するにあたり、交通事業者や地域住民からの意見を聴取する機会を設けることで、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
95	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	生活交通の確保維持・強化	○江南区地域総務課 都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	⑫地域主導による計画づくりや運営の支援		
具体的な取り組み	住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	江南区において地域全体で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、市民や公共交通関係者同士の連携強化を図る。		
基本方針成果指標	区バス・住民バスの利用者数増加 51.3万人/年（2016年度） → 56.5万人/年（2022年度）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議の開催（3回）
	2020年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
	2021年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
	2022年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	交通事業者や地域団体、関係機関が集まり、これまでの取り組みの状況や各地域・事業者の課題、今後の取り組みの方向性を共有・議論できたため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き、交通事業者や地域団体、関係機関などと意見交換する場を設け、相互の理解、連携強化を図り、公共交通の利用促進に努める。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
96	公共交通に関する情報発信・意識啓発	市民や関係者による協働	各区域域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	新バスシステム情報サイトによる情報発信や、各区生活交通改善プランにもとづき、区内公共交通の利用促進に資する情報発信や意識啓発を、区単位で実施する。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施 地域交通担当者会議	地域交通担当者会議
	2020年度	実施 地域交通担当者会議	
	2021年度	実施 地域交通担当者会議	
	2022年度	実施 地域交通担当者会議	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	地域交通担当者会議を開催し各区における現状と課題について共有し、利用促進に資する情報発信や意識啓発について、意見交換を行うなど、各区単位での情報提供や意識啓発の強化に資する取り組みがなされたことから、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>引き続き地域交通担当者会議を情報共有や課題解決の場として定期的に開催し、各区生活交通改善プランの取り組みの効果的な実施に繋げていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
97	<b>【再掲】 高齢者おでかけ促進事業の継続</b>	市民や関係者による協働	都市交通政策課
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		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針 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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	継続実施	シニア半わり事業を継続実施したほか、申請手続の利便性を向上させた。
	2020年度	継続実施	
	2021年度	継続実施	
	2022年度	継続実施 参加者数：37,000人以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	積極的な広報の実施やシニア半わり参加者の申請手続きの負担軽減を目的とした代理人制度導入などにより、2019年度の参加者数が40,760人と前年度から7.1%増加した。 このほか、参加者へのアンケート調査を実施し、バスでのお出かけ回数の増加を確認でき、この結果、参加者の歩く機会の増加に伴う健康寿命の延伸や医療費の抑制、高齢者の自動車運転事故の抑止、買い物消費額の増加など、様々な効果が発現できていると評価し、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 事業効果の検証を行うとともに交通事業者と協議を進めながら、持続可能な制度となるよう段階的に制度の見直しを進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
98	<b>モデルコースの企画・案内</b>	市民や関係者による協働	各運行事業者 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	各運行事業者が公共交通の利用促進に資する啓発活動を実施する。（新潟交通株式会社では、路線バスを使用して訪れることができる観光スポットや話題の店舗を巡る「ぶらばす」などをホームページで公開し、利用促進を図っている。）		
基本方針 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）		
施策別 実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	各運行事業者が利用促進に資する取り組みを展開
	2020年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
	2021年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各運行事業者が公共交通の利用促進に資する取り組みを展開した。モデルコースの企画・案内としては、新潟交通が「ぶらばす」を継続したほか、JR東日本では「のってたのしい列車」において沿線の観光スポットなどを紹介し、利用促進を図ったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、各運行事業者が公共交通の利用促進に資する啓発活動を実施する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
99	車両などを活用した公共交通利用促進	市民や関係者による協働	各運行事業者
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	バレンタイン・ホワイトデーに、ラッピングバスの走行や、ペア二人で使える一日乗車券「HappinessTicket」（ハピネス・チケット）を販売するなど、バス利用の促進を図る。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	路線バスに加え、区バスや観光循環バスでラッピングを実施
	2020年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
	2021年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
	2022年度	利用者のニーズを踏まえながら利用促進の実施	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	本市の農産物を車体全体に使用したデザインを区バスに順次導入（R1年度は西区に導入）しているほか、観光循環バスでは「まちごと美術館cotocoto」と連携し、新たなラッピングバスのデザインにリニューアルし、利用促進を図ったことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も継続して車両などを活用し公共交通利用促進を図っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
100	公共交通利用促進イベントの開催	市民や関係者による協働	〇都市交通政策課 新潟交通㈱
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	バスまつりなどの各種イベントでPR等を実施し、公共交通の利用促進を図る。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	公共交通PRイベントの開催：4回/年	バスまつりを実施（2019.9）
	2020年度	公共交通PRイベントの開催：4回/年	
	2021年度	公共交通PRイベントの開催：4回/年	
	2022年度	公共交通PRイベントの開催：4回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	新潟県スポーツ公園フェスタでは約200人、万代シティバスまつりでは約650人が公共交通ブースに参加し、利用促進に関するPRを実施することができたが、年間予定回数4回を達成することができなかったため年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 新型コロナウイルスの影響に伴い各種イベントが自粛されていることから、当面は人が集まるイベント等でのPRではなく、広報活動や出前講座など、様々な利用促進策を講じていく。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
101	エコモビリティライフ推進事業	市民や関係者による協働	環境政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市地球温暖化対策実行計画		
事業概要	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を普及推進し、市内事業者等の自主的な低炭素交通の取組みを推進する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	方針検討・推進	FCVモニター（5事業者）や各種イベント等での次世代自動車やエコドライブの啓発、エコドライブ研修を実施した
	2020年度	方針検討・推進	
	2021年度	方針検討・推進	
	2022年度	方針検討・推進 参加事業者数55団体以上 (2017年度:55団体)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	低炭素交通社会を醸成するため、FCV（燃料電池自動車）を民間企業5社に一定期間貸与し、社用車等として広く活用していただくモニター制度を実施し、参加事業者の次世代自動車への理解促進と環境意識の変化、次世代自動車の導入検討につなげることができたことから、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>事業者・民間団体との連携を図り、次世代自動車については災害対応での活用を含めた普及啓発、エコドライブについては体験イベントや講習会の開催等、継続的な啓発を実施する。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
102	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進	市民や関係者による協働	環境政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市地球温暖化対策率先実行計画		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	全庁的に統一したノーマイカーデーを年24回設定し、庁内掲示板で協力を呼びかけた。
	2020年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	
	2021年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	
	2022年度	市役所ノーマイカーデー実施:24回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	自家用車で通勤している職員に対して公共交通機関の利用、パークアンドライド等について協力を呼びかけ、実施してもらうことで、地球温暖化対策についての啓発ができたことから、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>全庁的に統一したノーマイカーデーの設定は継続するとともに、関連する事業でも職員に対し協力を呼びかけるなど、周知・啓発の機会を増やすよう取り組んでいく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
103	ICT技術を活用した情報提供・意識啓発	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画			
事業概要	ICT技術を活用した公共交通に関する情報提供・意識啓発を実施する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	HPやSNSを活用し情報提供を実施
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施 新たな情報提供サービス： 1事業以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟市のHPや、公共交通に関して役立つ情報をSNSに定期的にアップし、情報提供・意識啓発に努めたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後は各交通事業者や関係機関と連携し、広く利用者に伝わる内容と手段を検討し、効果的に広報活動を実施していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
104	サイクルイベントの開催	市民や関係者による協働	○土木総務課 市民生活課 各区事業担当課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	江南区の取り組みをモデルケースに、各地域の魅力を活かしたサイクルイベントの開催を検討するとともに、親子の自転車乗り方教室や、小学校低学年の自転車に乗れない児童を対象に、自転車の乗り方指導や保護者向けに交通ルールを再確認してもらう。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	6月に親子の自転車乗り方教室を開催したほか、各区においても小学校低学年を対象にした自転車教室を実施した。
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施 市民満足度（市政世 論調査における啓発活動） 向上（2017年度：15.5%）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	県警や新潟市サイクリング協会と協力して、自転車の乗り方教室を実施し交通安全意識の向上につなげることができた。令和元年における新潟市内の自転車事故の発生件数は前年比-25件であり、減少傾向にあることから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も環境志向の高まりや健康増進の観点から自転車利用者の増加が見込まれるので、参加型交通安全教室や各種イベントを通じて安全な自転車利用の啓発に努める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
105	自転車に関する情報発信・意識啓発	市民や関係者による協働	○土木総務課 市民生活課 各区事業担当課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	モビリティ・マネジメントの実施		
関連行政計画	新潟市自転車利用環境計画		
事業概要	全ての人に対して意識向上を図るため、年代や属性別にルールを守る理由も含め、ポスター、チラシ、HP、SNS、広報誌、マスコミ等による情報発信の継続実施、拡充を行う。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	ポスター、SNS等、様々な媒体から情報を発信
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施	市民満足度（市政世論調査における啓発活動）向上（2017年度：15.5%）
年度別評価	年度別評価の要因		
○	ポスター、SNS等、様々な媒体から情報を発信し、全ての人に対して自転車に対する意識向上を図るための啓発活動が出来たため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 今後も引き続き啓発活動を実施するとともに、より効果的な方法を検討していき、市民満足度の向上に向けて、取り組んでいく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書  
 基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
106	スマートウエルネスシティの推進	市民や関係者による協働	健康増進課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	スマートウエルネスシティの推進		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 新潟市健康づくり推進基本計画（第3次）		
事業概要	スマートウエルネスシティ（健幸都市づくり、生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを創造すること）を推進するため、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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	推進	にいがた未来ポイント事業、新潟市ウォーキングチャレンジ事業の実施
	2020年度	推進	
	2021年度	推進	
	2022年度	推進	1日60分くらい体を動かす生活を実践している者の割合（2019年度末まで）男女40%以上（2014年度：男性27.0%、女性22.4%、2019年度以降の目標は健康づくり推進基本計画第3次策定時に設定）
年度別評価	年度別評価の要因		
○	にいがた未来ポイント事業は、事業目標の累計参加者16,000人のところ、15,669人が参加。ウォーキングチャレンジ事業は、目標72事業所のところ92事業所（1,923人）が参加した。 これらの事業効果に加え、2020年東京オリンピック開催に向けた社会情勢の変化などが、体を動かす事に対する市民の意識変化につながり、1日60分体を動かす生活を実践しているものが、男性46.3%、女性51.5%と増加した。 以上より年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 にいがた未来ポイント事業は、参加者の固定化などがあるため2020年度末でポイント発行を終了し、2021年9月末に事業終了。 ウォーキングチャレンジ事業については、年代を問わず取り組めるよう対象拡大を検討していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
107	にいがた未来ポイント事業	市民や関係者による協働	○健康増進課 ○環境政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	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		
具体的な取り組み	スマートウエルネスシティの推進		
関連行政計画	新潟市健康づくり推進基本計画（第3次）	新潟市地球温暖化対策実行計画（地域推進版）	
事業概要	「環境健康都市」を実現するため、市民のエコ活動・健康づくりにポイントを発行し、環境・健康に配慮したライフスタイルの普及拡大を図る。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	方針検討（方針決定後実施目標の検討）	2021年度での事業終了を決定。ポイント発行は2021年3月末、ポイント交換券発行は2021年6月末までとした。
	2020年度		
	2021年度		
	2022年度		
年度別評価	年度別評価の要因		
○	事業の方針が決定したため、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>本制度は開始から5年が経過し、その目的が一定程度果たせたと判断したことから終了を決定した。終了にあたり、ポイント発行は2021年3月末まで、ポイント交換券発行は2021年6月末までとしており、年度ごとの具体的な数値目標等を設けることは難しい。このため、事業終了までの間は、これまでどおり事業を円滑に実施していくこととする。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
108	歩行者空間のバリアフリー化	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	道路施設のバリアフリー化		
関連行政計画			
事業概要	歩行者空間の新設・改良時などにバリアフリー化を図るためバリアレス縁石などを積極的に導入する		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	バリアレス縁石の導入	社会実験の実施
	2020年度	バリアレス縁石の導入	
	2021年度	バリアレス縁石の導入	
	2022年度	バリアレス縁石の導入：4カ所（2018年度：2カ所）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国土交通省道路局で実施する「道路に関する新たな取り組みの実証実験」において、本市が取り組む「バス停バリアフリーの推進に向けた社会実験」が採択された。2019年度は社会実験の準備期間として、協議会の立ち上げ、実験計画の策定、実験の準備まで完了したことから、年度別評価を○とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>2022年度開業を目指す高架下交通広場へのバリアレス縁石の本格導入を見据え、社会実験では、正着性の向上や歩道空間の利活用について検証し、高架下交通広場設計業務における検討に役立てていく。</p>		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
109	鉄道駅のバリアフリー化	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	要望実施	要望実施
	2020年度	要望実施	
	2021年度	要望実施	
	2022年度	バリアフリー対応駅数:14 駅 (2017年度:13駅)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新潟県鉄道整備推進協議会を通して利便性向上等に関する要望書を提出するとともに、巻・越後石山駅についてJRと調整を図ったことなどから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、利用者3,000人/日以上であるがバリアフリー未対応の巻・越後石山駅について要望しJRと調整を図る。また、利用者3,000人/日未満の駅についても同様にバリアフリー化の要望を行っていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
110	ノンステップバスの導入	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	誰もが快適に利用できる交通環境の整備としてノンステップバスの導入を進める。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入推進	区バスへの小型ノンステップバス車両導入 (西区:1台)
	2020年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入推進	
	2021年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入推進	
	2022年度	区バスへの小型ノンステップバス車両導入:70% (2018年度:54%)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	西区バスへ小型ノンステップバス車両を1台導入することで、誰もが快適に利用できる交通環境の整備として、公共交通施設のバリアフリー化を推進したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 誰もが快適に利用できる交通環境の整備推進を図るため、引き続き、区バスへの小型ノンステップバス車両導入を推進する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
111	ユニバーサルデザインタクシーの導入	市民や関係者による協働	○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 都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入	UD車としてジャパンタクシー 5台導入
	2020年度	導入 ユニバーサルデザインタクシー導入台数：115台 (2020年度) (2018年度：29台)	
	2021年度	導入	
	2022年度	導入	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	2019年度は本予算2台、補正予算3台で計5台の導入となった。予定より導入台数が少なかったが5台は導入することができたため、年度別評価を○とした。UD車は他の自動車の価格よりして高額であり普及にはもう1段の補助金の金額の割増が望まれる。		
	今後の方向性 新型コロナウイルスの感染により外国人旅行者が激減した。UD車はこのような外国人旅行者の増加に対応して導入が進められている経緯もあり、オリンピック・パラリンピックが来年に延期されたからこそ、国・自治体の補助金の増額による更なる導入増加を期待している。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
112	ユニバーサルタクシードライバーの育成	市民や関係者による協働	○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
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	公共交通施設のバリアフリー化		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	育成	UDドライバー研修を2回開催合計で54名が受講した。
	2020年度	育成 研修受講者：356名 (2020年度) (2018年度：98名)	昨年度同回数、受講者数となるようUD研修を開催する。
	2021年度	育成	
	2022年度	育成	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	ほぼ予定していた回数、人数の研修会を開催できたため年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 UD研修はこれまでの着実に実施してきており、今後もも継続的に研修を開催受講者数の増大を図っていく。		



にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
113	【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	市民や関係者による協働	ICT政策課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入		
具体的な取り組み	【再掲】Niigata city Wi-Fiや多言語化サイトの整備		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
事業概要	バス待ち環境や公共交通の利便性向上に資するため、Wi-Fi環境の充実や、新バスシステム情報サイトの多言語化などの整備を段階的に実施し、公共交通のサービスレベルを向上させる。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	運用	新バスシステム情報サイト運用 Niigata city Wi-Fiの運用
	2020年度	運用	
	2021年度	運用	
	2022年度	新バスシステム情報サイト 運用、多言語化：3言語以上	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	新バスシステム情報サイトの安定した運用を行い、公共交通機関等において、Niigata city Wi-Fiの安定した運用ができた。 また、新バスシステム情報サイトについては、多言語対応について2020年度の予算化をすることができた。さらには、新潟日報メディアシップバス停において英語対応の運行情報案内板を設置したことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 Niigata city Wi-Fiについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、Wi-Fi環境の充実に向け新たなWi-Fiの設置箇所の検討等を行う。 新バスシステム情報サイトについて、引き続き安定的な運用を行うとともに、多言語対応等の改修に取り組む。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
114	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施		
関連行政計画	新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略 移動しやすいまちづくり基本計画 各区生活交通改善プラン		
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	実施	小型ノンステップバス導入（しも町循環バスにこにこ号(中央区)） 住民バス社会実験の継続
	2020年度	実施	
	2021年度	実施	
	2022年度	実施 区バス・住民バス年間利用者数:56.5万人/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	しも町循環バスにこにこ号に小型ノンステップ車両を導入したほか、住民バス社会実験の継続にあたり、住民組織への助言や支援を行うことができたことから、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 収支率低下による費用負担が増加する路線がある一方で、財政負担の軽減も求められていることから、住民バス補助金制度の見直しを行うとともに、利用促進に向けた新たな取り組みを検討する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
115	<b>【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)</b>	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	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事業を新たに立ち上げる地域を支援する。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	住民バス団体の立ち上げ支援	住民バス団体の運営支援
	2020年度	住民バス団体の立ち上げ支援	
	2021年度	住民バス団体の立ち上げ支援	
	2022年度	住民バス団体の立ち上げ	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	住民バスを運営している13の住民団体に対し運営支援を行い、特に社会実験中である3団体に対しては、事業が継続できるよう、助言や意見交換を行うなどの運営支援を行ったことから、年度別評価を○とした。		
	<b>今後の方向性</b> 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、引き続き、地域主導の地域交通の維持・拡充の支援を継続する。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
116	<b>【再掲】交通事業者、地域との連携 (バス路線網検討)</b>	市民や関係者による協働	各区地域課・地域総務課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	交通事業者や地域住民との連携を密に図り、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	地域公共交通検討会議の実施
	2020年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
	2021年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
	2022年度	交通事業者や地域住民との連携を図るための会議開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	各区において、生活交通改善プランを策定する際、地域公共交通検討会議を3回行い、交通事業者や地域住民からの意見を聴取することで、各区の実情に合った計画を策定することができたため、年度別評価を○とした。		
	<b>今後の方向性</b> 策定した計画の評価を実施するにあたり、交通事業者や地域住民からの意見を聴取する機会を設けることで、地域の実情に合った地域交通網の形成を図る。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
117	【再掲】つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	市民や関係者による協働	○江南区地域総務課 都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑮地域主導による計画づくりや運営の支援【再掲】		
具体的な取り組み	【再掲】住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援		
関連行政計画	各区生活交通改善プラン		
事業概要	江南区において地域全体で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、市民や公共交通関係者同士の連携強化を図る。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	江南区公共交通検討会議を3回開催した。
	2020年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
	2021年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
	2022年度	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	交通事業者や地域団体、関係機関が集まり、これまでの取り組みの状況や各地域・事業者の課題、今後の取り組みの方向性を共有・議論できたため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 引き続き、交通事業者や地域団体、関係機関などと意見交換交する場を設け、相互の理解、連携強化を図り、公共交通の利用促進に努める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
118	自動運転技術、次世代自動車の導入支援	市民や関係者による協働	環境政策課 ○都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑯民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	自動運転技術、次世代自動車の導入支援		
関連行政計画			
事業概要	環境に優しいバス、タクシーなどの導入を促進するほか、運転士不足や交通空白地域などの課題解決が期待される自動運転技術について、日々技術が進歩していることから、小型カートや小型バスなどを活用したラストワンマイル自動運転などの開発状況などを踏まえながら、社会実験の誘致や導入の支援を進める。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援	小型燃料電池バス導入検討会議へ出席
	2020年度	導入支援	
	2021年度	導入支援	
	2022年度	次世代新技術の導入に向けたWG開催：1回/年（WG立ち上げ後）	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	水素社会の実現に向け、新潟県で取り組んでいる水素ステーションの整備や燃料電池自動車（FCV）等の普及促進に関連し、水素の普及啓発、利用拡大に効果が大きいと考えられる燃料電池バスの小型化への製造可能性を検討するための協議会に出席し、小型燃料電池バスの導入の可能性について協議・検討を行ったため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 人口減少・少子超高齢化や運転士不足などの社会問題が継続していくと予想されるなか、引き続き、環境に優しいバス、タクシーなどの導入のほか、自動運転技術に関連した社会実験の誘致や導入の支援を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
119	新たなシェアサイクル、カーシェアの導入支援	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	自動運転技術、次世代自動車の導入支援		
関連行政計画			
事業概要	多様な交通手段を選択することができるまちの実現に向け、民間事業者が進めるシェアサイクルやカーシェアについて、積極的に導入を支援する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援	民間事業者との意見交換会を実施
	2020年度	導入支援	
	2021年度	導入支援	
	2022年度	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年 (WG立ち上げ後)	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	新たなシェアサイクルの導入までは至っていないが、民間事業者より駅やバス停からのイグレス交通となり得るIoTを活用したシェアサイクルシステムについて提案をいただき、意見交換を行うなどの取り組みがみられたため、年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 既存のシェアサイクルも含め、IoTを活用し利用者にとって利便性の高いシステムの構築に向けて引き続き関係者と協議を進める。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
120	交通関連ビッグデータの活用	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	ICT技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	携帯電話基地局データ、携帯電話GPSデータ、交通系ICデータなどのビッグデータを収集・蓄積し、様々な交通施策に活用していけるように、事業者の協力を得ながら取り組む。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入支援	民間事業者によるMaaSアプリなどの実証実験データの収集
	2020年度	導入支援	
	2021年度	導入支援	
	2022年度	次世代新技術の導入に向けたWG開催:1回/年 (WG立ち上げ後)	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	民間事業者によるMaaSを含む新たなモビリティサービスの実証実験が実施され、新潟市では導入支援として、AIなどの先端技術を活用した実証実験プロジェクト事業補助金による支援のほか、経済産業省が実施した実証実験結果の分析に協力したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 民間事業者がチャレンジする新たな取り組みについては、新潟市が抱える交通課題の解決に繋がる可能性があり、こうした取り組みに対して引き続き支援を行いながら、ビッグデータを収集・蓄積し、様々な交通施策に活用していけるよう、事業者の協力を得ながら取り組みを進めていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
121	ASV（先進安全自動車） タクシーの導入	市民や関係者による協働	○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
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	ICT技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	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、ASV（先進安全自動車）を搭載したタクシーの導入を進める。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	導入	UD車の導入台数を5台を計上
	2020年度	導入 ASV対応車両数：115台（2020年度） （2018年度：29台）	
	2021年度	導入	
	2022年度	導入	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	ASV対応車両は高価であり、補助金額の増加も無いことから、導入の増加につながらなかった。よって年度別評価を△とした。		
	今後の方向性 国、自治体に対し補助金の増額を働きかけていく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕 進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
122	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	市民や関係者による協働	○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
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	ICT技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	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。		
基本方針成果指標	「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）		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	普及	国のキャッシュレス化の方針もありクレジットカード、電子マネー等による決済機能を持ったタクシーへが大幅に増加した。
	2020年度	導入 アプリ配車対応車両数：511台（2020年度） （2018年度：256台）	
	2021年度	普及	
	2022年度	普及	
年度別評価	年度別評価の要因		
○	国のキャッシュレス化の方針もありクレジットカード、電子マネー等による決済機能を持ったタクシーへが大幅に増加したため、年度別評価を○とした。		
	今後の方向性 一層の導入が進むよう補助金等を活用していく。		

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画(2019～2022年)〕進行管理調書

基準日：令和2年3月31日

事業No.	施策名	視点	実施主体
123	新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の開催	市民や関係者による協働	都市交通政策課
基本方針	みんなで築き上げる交通戦略		
取り組みの方向性	⑩民間活力による新技術等の導入		
具体的な取り組み	I C T 技術の活用		
関連行政計画			
事業概要	(仮称)新潟市スマートシティ協議会、にいがた交通戦略推進会議と連携しながら、民間事業者が実施する実証実験結果を活用し、交通事業者や経済団体などからの参画も募り、本市にふさわしいMaaSのあり方を議論する。		
基本方針成果指標	「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)		
施策別実施目標	年度	当初計画	実施
	2019年度	会議開催：1回/年	交通事業者など関係者との連絡調整会議において議論を実施
	2020年度	会議開催：1回/年	
	2021年度	会議開催：1回/年	
	2022年度	会議開催：1回/年	
年度別評価	年度別評価の要因		
△	令和元年度は、JR東日本(株)と新潟交通(株)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が、新型コロナウイルスの影響もあり、本市にふさわしいMaaSのあり方を検討する会議の開催までは至らなかったため、年度別評価を△とした。		
	<p>今後の方向性</p> <p>各交通事業者が実施する取り組みの検証結果なども参考しながら、本市にふさわしいMaaSを含む新たな新たなモビリティサービスを議論する会議の開催に向けた準備を進めていきたい。</p>		