

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

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

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

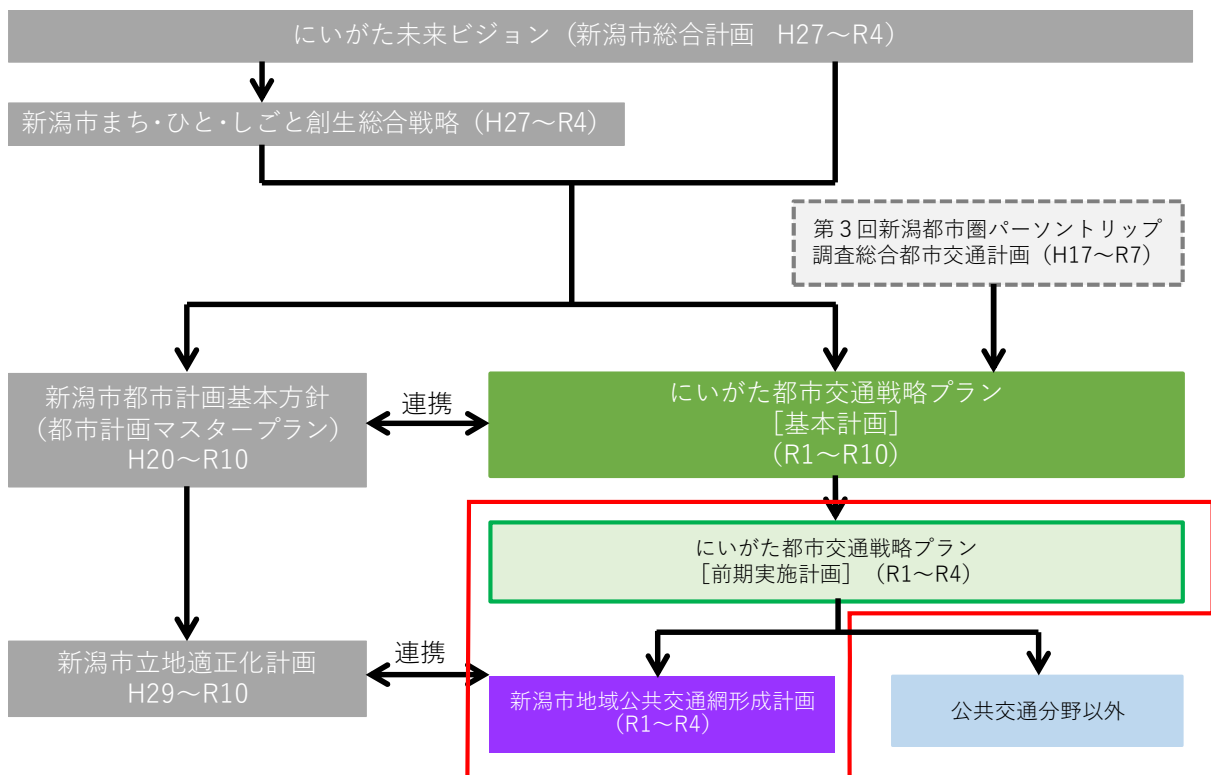


図 にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画及び新潟市地域公共交通網形成計画の位置づけ

## 2. 評価結果

### (1) 計画の概要

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

表 計画の概要と成果指標

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

## (2) 施策の実施状況

### ■基本方針1 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

	No.	施策名	取り組みの方針ごとの評価
① 都心方面を 結ぶ公共交 通の利用促 進に向けた サービス強 化	1	新駅設置調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上所駅の詳細設計を実施し新駅設置に向けた進捗があったほか、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた県内高速バス運行継続支援を実施し都心アクセス機能の維持に取り組んだ。</li> <li>・新バスシステム情報案内サイトの視覚障がい者対応を行うなど、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めた。</li> </ul>
	2	羽越本線・白新線の高速化・羽越新幹線建設促進に係る要望	
	3	南区と都心を結ぶアクセス・結節機能強化	
	4	深夜バスの運行継続と利便性強化	
	5	モーニングライナーの運行継続と利便性強化	
	6	県内都市間高速バスの維持	
	7	県内高速バス運行継続支援	
	8	Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備	
	9	バス停上屋の設置	
	10	バス停付近の駐輪場整備	
	11	新潟中央環状道路の整備	
	12	国道403号小須戸田上バイパスの整備	
	13	万代島ルート線の整備	
	14	国道7号、8号、49号、116号の整備	
	15	高規格道路・地域高規格道路の整備	
② 鉄道・バス・ タクシー等 の交通手段 間の役割分 担と結節強 化	16	公共交通の役割分担を議論する会議の開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止が検討された郊外のバス路線について、新たな事業者に移行し路線の存続を図った。一方、パークアンドライド駐車場整備事業は、JR巻駅と新津駅で社会実験を継続したが、コロナ禍で落ち込んだ利用者数の回復が図られず、本格運用を延期し社会実験を延長することとなった。</li> </ul>
	17	地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	
	18	【再掲】新駅設置調査	
	19	鉄道駅前広場との結節強化	
	20	既存鉄道駅との結節強化	
	21	【再掲】バス停上屋の設置	
	22	パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進	
	23	新潟駅周辺の駐輪場整備	
	24	交通結節点の駐輪場整備	
	25	ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	
	26	放置禁止区域内及び駐輪場内の長期放置自転車の撤去	
	27	自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正	
	28	撤去自転車のリサイクルの推進	
③ 災害に強 く、健全な 社会経済活 動や渋滞緩 和等に必要 な道路の整 備	29	【再掲】新潟中央環状道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・万代島ルート線や新潟中央環状道路の整備を推進したほか、緊急輸送道路の無電柱化・橋梁の耐震補強工事を実施した。</li> </ul>
	30	【再掲】国道403号小須戸田上バイパスの整備	
	31	【再掲】万代島ルート線の整備	
	32	【再掲】国道7号、8号、49号、116号の整備	
	33	【再掲】高規格道路・地域高規格道路の整備	
	34	緊急輸送道路の機能確保	
	35	緊急輸送道路の道路橋梁等の耐震対策等	
	36	緊急車両の進入路、避難路の整備	
	37	道路・交通安全施設等の整備による交通安全の推進	
④ 地域のまち なかへの居 住・施設立 地誘導との 連携	38	居住誘導区域における緩やかな居住の誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟市立地適正化計画に基づき、サービス付高齢者住宅の固定資産税の減税措置を図ることで居住誘導区域への立地誘導を促進させた。</li> </ul>

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

(「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複)

■基本方針2 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

	No.	施策名	取り組みの方針ごとの評価
⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成	39	基幹公共交通軸の段階的整備	・「新バスシステム・BRTの総括」に基づき、バス停上屋及び待合室の整備や情報案内機器の整備を行うなどのバス待ち環境の改善に取り組んだ。また、古町7番町地区第一種市街地再開発事業（古町ルフル）を計画通りに完了した。
	40	都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の緩やかな誘導	
	41	「新潟市都市再開発方針」に基づく計画的な再開発の促進	
	42	鳥屋野潟南部開発計画の推進	
⑥ 駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化	43	連続立体交差事業	・新潟駅周辺整備事業を着実に推進し、新潟鳥屋野線を供用開始した。 ・広域交通拠点と都市内交通の連携に向け、コロナ禍においても新潟駅と新潟空港を結ぶリムジンバスの運行を継続したほか、県が主体となり万代島地区へのアクセス向上を目的として既存バス路線「みなと循環線」の延伸や、低速電動バス（グリーンスローモビリティ）等の社会実験を実施した。
	44	幹線道路整備事業	
	45	駅前広場、高架下交通広場整備事業	
	46	新潟空港アクセス改善連絡調整会議	
	47	新潟空港リムジンバスの運行	
	48	新潟西港へのアクセス改善	
	49	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	
	50	【再掲】羽越本線・白新線の高速化・羽越新幹線建設促進に係る要望	
	51	【再掲】Niigata City Wi-Fi・多言語化サイトの整備	

■基本方針3 まちなかの賑わいを創出する交通戦略

	No.	施策名	取り組みの方針ごとの評価
⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化	52	【再掲】基幹公共交通軸の段階的整備	・新潟市自転車利用環境計画に基づき、まちなかにおける自転車走行空間ネットワークの整備を前進させた。関係者間で利便性向上に向けた意見交換を行いながらレンタサイクル事業を継続した。 ・また、ハイヤータクシー協会が主催する観光研修会を実施し、観光タクシーの普及を図った。
	53	【再掲】連続立体交差事業	
	54	【再掲】幹線道路整備事業	
	55	【再掲】駅前広場、高架下交通広場整備事業	
	56	【再掲】ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	
	57	【再掲】新潟駅周辺の駐輪場整備	
	58	まちなかの駐輪場整備	
	59	新潟駅南口地区	
	60	万代地区	
	61	古町地区	
	62	まちづくりと連携した駐車場施策	
	63	にいがたレンタサイクルなどの推進	
	64	水運を活用した回遊性向上	
	65	観光タクシーの普及	
66	賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査		
⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備	67	【再掲】万代島ルート線の整備	・万代島ルート線や出来島上木戸線など、都心部への通過交通抑制に資する幹線道路の整備を推進した。
	68	【再掲】幹線道路整備事業	
⑨ 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用	69	西5-270号線（旧電鉄跡地）の整備	・歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取り組みとして、「万代ガルベストンテラス社会実験」や、旧新潟駅前通の公共空間利活用社会実験「流作場 Street Park」などを公民連携で実施し、効果の検証を行った。
	70	無電柱化の推進	
	71	万代クロッシングの利活用の検討	
	72	光のページェントなどによる歩行者空間の賑わい創出	
	73	ぐるりん新潟島（新潟島一周自転車道）の利便性の向上	
	74	【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

（「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複）

■基本方針4 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

	No.	施策名	取り組みの方針ごとの評価
⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成	75	地域公共交通網形成計画の策定・実施	・路線バスの運行支援として、国庫補助対象路線及び市単独補助路線に対して補助を行い、バス路線の運行を維持した。また、区バスの利便性向上に資する取り組みとして、地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両を導入した。
	76	区バスの利便性の向上と利用促進に向けた取り組み（ニーズ調査、社会実験、情報提供、広報等を含む）	
	77	安全に通行できる道路環境整備【南7-346号線】	
	78	安全に通行できる道路環境整備【北田中線 高井橋】	
	79	安全に通行できる道路環境整備【南7-383号線 天野排水路】	
	80	安全に通行できる道路環境整備【網川原線2号】	
	81	安全に通行できる道路環境整備【小針線】	
	82	路線バスの運行支援	
⑪ 多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用	83	住民バス運行支援や社会実験の実施	・交通事業者の取り組みである児童を対象とした「こどもりゅーと50円」や、新潟駅から万代シテイ間及び大学・高校周辺でのワンコインバスなどが実施されたほか、市の事業として高齢者を対象とした「高齢者お出かけ促進事業（シニア半わり）」を実施するなど、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを引き続き展開した。加えて、新型コロナウイルス感染症の対応として、バス・タクシーの事業継続に向けた事業者緊急支援も実施した。
	84	【再掲】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	
	85	【再掲】地域の特性に合わせたデマンド交通制度の構築	
	86	デマンド交通、乗合タクシーの制度制定	
	87	高齢者お出かけ促進事業の継続	
	88	高齢者安全運転サポート事業（高齢運転者講習会等）	
	89	ワンコインバス（新潟駅前～万代シテイ間、新潟大学など）	
	90	こどもりゅーと50円	
	91	妊婦・子ども向けタクシー	
	92	企業参入型のシェアサイクルの導入促進	
	93	バス・タクシー事業者緊急支援	
⑫ 住民バス（デマンド型交通含）団体の立ち上げ・運営支援	94	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	・住民バスを運営している団体に対して運営支援を実施した。また、デマンド交通の社会実験を実施している団体に対して、運行計画の改定に向け助言や意見交換を行うなどの支援を行った。
	95	住民バス事業の立ち上げ支援	
	96	交通事業者、地域との連携	
	97	つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

（「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複）

■基本方針5 みんなで築き上げる交通戦略

	No.	施策名	取り組みの方針ごとの評価
⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化	98	公共交通に関する情報発信・意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ・マネジメントの推進として、ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発を引き続き実施したほか、公共交通の利用促進を目的にSNSを活用した広報活動を行った。これらの取り組み等により、新潟市役所の本庁舎・ふるまち庁舎・中央区役所が交通エコロジー・モビリティ財団らのエコ通勤優良事業所に認定・登録された。</li> <li>・バス・タクシー利用者支援事業として、学生を対象としたバス利用ポイントやタクシー割引チケットの配布を行った。</li> </ul>
	99	【再掲】高齢者おでかけ促進事業の継続	
	100	モデルコースの企画・案内	
	101	車両などを活用した公共交通利用促進	
	102	公共交通利用促進イベントの開催	
	103	エコモビリティライフ推進事業	
	104	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進	
	105	ICT技術を活用した情報提供・意識啓発	
	106	サイクルイベントの開催	
	107	自転車に関する情報発信・意識啓発	
	108	未来に向けたバス・タクシー利用者支援	
109	スマートウエルネスシティの推進		
110	にいがた未来ポイント事業		
⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入	111	歩行者空間のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路施設のバリアフリー化施策として、白山駅前バス停や新潟駅南口バスロータリーなどにバリアレス縁石を整備し、実運行のバスによるバス停への正着状況の検証を行うとともに、運転士の技術向上に取り組んだ。また、公共交通施設のバリアフリー化として、区バスに小型ノンステップバス車両を導入し、区バスの全小型バス車両のノンステップバス化が図られた。</li> </ul>
	112	鉄道駅のバリアフリー化	
	113	ノンステップバスの導入	
	114	ユニバーサルデザインタクシーの導入	
	115	ユニバーサルタクシードライバーの育成	
	116	区バス車両感染対策	
117	【再掲】Niigata city Wi-Fi・多言語化サイトの整備		
⑮ 地域主導による計画づくりや運営の支援 【再掲】	118	【再掲】住民バス運行支援や社会実験の実施	(⑫の再掲)
	119	【再掲】住民バス事業の立ち上げ支援 (事業企画立ち上げ、地域交通団体設立など)	
	120	【再掲】交通事業者、地域との連携(バス路線網検討)	
	121	【再掲】つかいやすい公共交通を議論する会議の開催	
⑯ 民間活力による新技術等の導入	122	自動運転技術、次世代自動車の導入支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通手段を選択できるまちの実現に向けた取り組みとして、無人管理型のポート間で自由に貸出・返却ができるシェアサイクルを2022年9月に運用開始した。また、タクシーのキャッシュレス化を推進した。</li> </ul>
	123	新たなシェアサイクル、カーシェアの導入支援	
	124	【新規】パーソナルモビリティ導入	
	125	交通関連ビッグデータの活用	
	126	A S V(先進安全自動車)タクシーの導入	
	127	アプリ配車タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及	
	128	新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の開催	
	129	区バス等キャッシュレス決済導入	
	130	タクシー事業者デリバリーサービス補助	

※青の網掛け：「新潟市地域公共交通網形成計画」の施策番号

(「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画」の施策と重複)

### (3) 成果指標による評価

- 6つの指標のうち、「②来訪者の路線バス利用者数増加」、「③-2 まちなかにおける路線バスの定時性率増加」、「④区バス・住民バスの利用者数増加」の3つ指標は達成されていますが、「①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」、「③-1 まちなかへの総トリップ数増加」、「⑤『自家用車に頼らなければ移動しにくい』と感じる市民の割合減少」の3つの指標は達成されていません。

表 各成果指標の達成状況

成果指標	当初現状値	目標値	実績値	評価
① (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加	6.2% (2016年度)	6.6% (2022年度)	6.4% (2022年度)	× 成果指標の「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率」は6.4%であり、2022年度の目標値を達成できなかった。
② (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 来訪者の路線バス利用者数増加※	324万人/年 (2017年度)	386万人/年 (2020年度) 【2020年度更新】 359万人/年 (2022年度)	442万人/年 (2022年度)	○ 成果指標の「全国相互利用ICカードの利用者数」は年間442万人であり、2022年度の目標値を上回った。
③-1 (戦略プラン前期実施計画) まちなかへの総トリップ数増加	15.4万トリップ (2016年度)	15.4万トリップ以上 (2022年度)	13.0万トリップ (2022年度)	× コロナ禍の影響による移動需要の減少に伴い、成果指標の「まちなかへの総トリップ数」は、2022年度の目標値を達成できなかった。
③-2 (地域公共交通網形成計画) まちなかにおける路線バスの定時性率増加	87.8% (2017年度)	87.8%より向上 (2022年度)	89.9% (2022年度)	○ 成果指標の「まちなかにおける路線バスの定時性率」は89.9%であり、2022年度の目標値を上回った。
④ (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 区バス・住民バスの利用者数増加	51.3万人/年 (2017年度)	56.5万人/年 (2022年度) 【2020年度修正】 38.6万人/年 (2022年度)	48.5万人/年 (2022年度)	○ 成果指標の「区バス・住民バスの利用者数」は年間48.5万人であり、2020年度に設定し直した目標値を上回った。
⑤ (戦略プラン前期実施計画) (地域公共交通網形成計画) 「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合減少	78% (2017年度)	78%より減少 (2022年度)	78% (2022年度)	× 成果指標の「『自家用車に頼らなければ移動しにくい』と感じる市民の割合」は、2022年度の目標値を達成できなかった。

※全国相互利用ICカード利用者数を来訪者数とする

### 3. まとめ

- ▶ 地域の実情に合わせた運行により公共交通網の維持がなされた
  - 公共交通利用者数の減少を踏まえた国や県、市の支援などによって、公共交通網の維持ができましたが、成果指標の「①鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加」の目標値は達成できませんでした。
  - 新潟駅周辺整備事業を進めるとともに、バス停上屋及び待合室の整備や情報案内機器の整備を行うなどのバス待ち環境の改善に取り組みました。成果指標の「②来訪者の路線バス利用者数増加」が達成でき、主要エリア間のアクセス強化と周遊強化が図られました。
  - 地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両の導入など、利用者の利便性向上に取り組みました。成果指標の「④区バス・住民バスの利用者数増加」が達成でき、移動ニーズに応じた生活交通の改善が図られました。
- ▶ 公共交通の利便性向上の施策を推進したものの、コロナ禍の影響から回復に至っていない
  - 万代島ルート線や出来島上木戸線など都心部への通過交通の抑制に資する幹線道路の整備を推進したことなどにより、成果指標の「③-2 まちなかにおける路線バスの定時性率増加」が達成されました。また、シェアサイクル事業の開始や歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取り組みにより、都心部における回遊性の向上が改善されています。
  - 都心部への通過交通抑制に資する幹線道路整備を推進しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により市民の移動が抑制されたことなどから、成果指標の「③-1 まちなかへの総トリップ数増加」の目標値は達成できませんでした。
  - 各種公共交通施策に取り組んできた一方で、コロナ禍により全国的に公共交通利用者が減少し、需給調整等による公共交通機関の減便が行われるなど、サービスレベルが維持できない状況に至ったことなどから、成果指標の「⑤自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合が減少していません。