

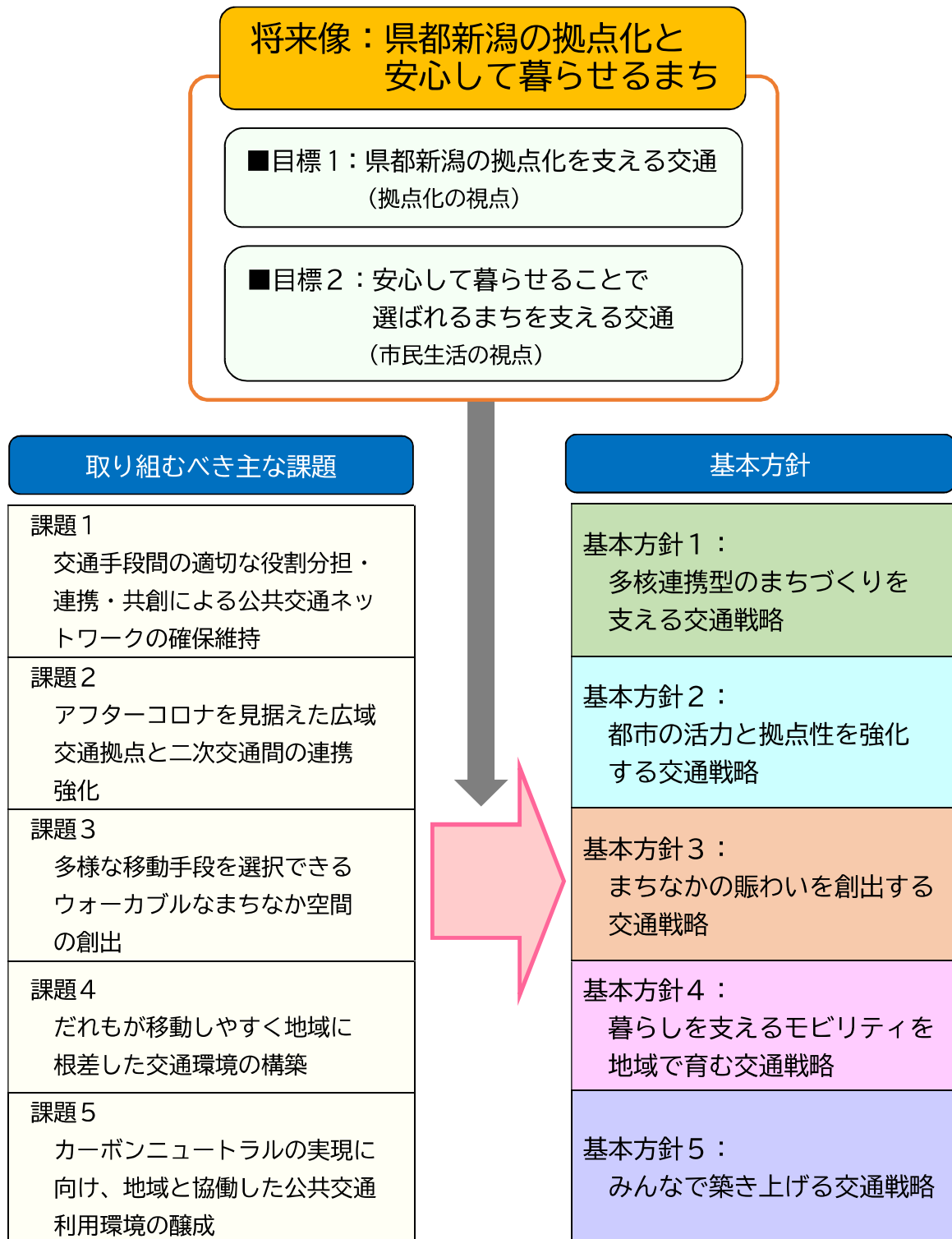
新潟市地域公共交通計画

(抜粋版)

にいがた都市交通戦略推進会議
2024年6月

第6章 基本的な方針

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



(1) 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

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



図 多核連携型のまちづくりを支える交通ネットワークのイメージ



写真 幹線的交通の鉄道



写真 幹線的交通の路線バス



写真 幹線交通にアクセスする区バス



写真 幹線交通にアクセスする住民バス



写真 移動手段の確保に向け検討する
エリアバス×タク



写真 移動手段の確保に向け検討する
スクールバス (目的バス)

■取り組みの方向性と考え方

① 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス向上

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

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

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

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

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

さらに、路線バス等の運行を支えるバス運転士が現在も不足しており、バス運転士等の労働時間改善告示の施行や、インバウンドの増加に伴う観光バス運転士需要との競合により、さらに深刻化していくことから、バスネットワークの維持に向けた運転士確保や利用促進に向けた取り組みを交通事業者と連携しながら行っていきます。

② 鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化

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

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

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

③ 災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備

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

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

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

④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携

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

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

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

(2) 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

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

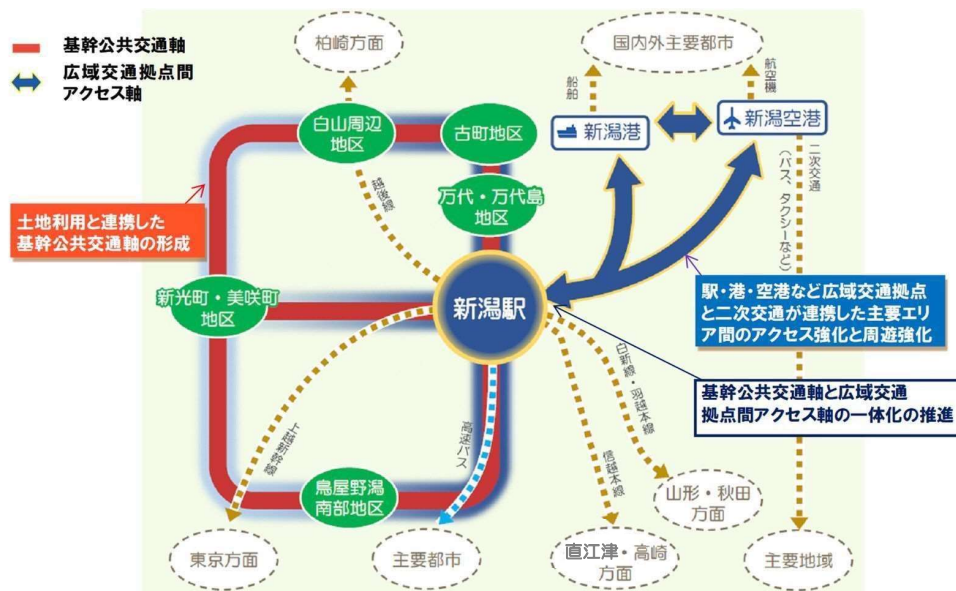


図 広域交通拠点と二次交通の連携イメージ



図 新潟駅の駅前広場整備イメージ



写真 新潟港（佐渡汽船）



写真 新潟空港



写真 新潟港（新日本海フェリー）

■取り組みの方向性と考え方

⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

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

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

⑥ 駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化

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

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

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

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

(3) まちなかの賑わいを創出する交通戦略

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



図 新潟駅の高架化により利便性が期待される基幹公共交通軸



写真 まちなかの移動手段（シェアサイクル）

■取り組みの方向性と考え方

⑦ 多様な手段による回遊性向上と結節強化

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

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

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

⑧ 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

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

⑨ 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用

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

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

(4) 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

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

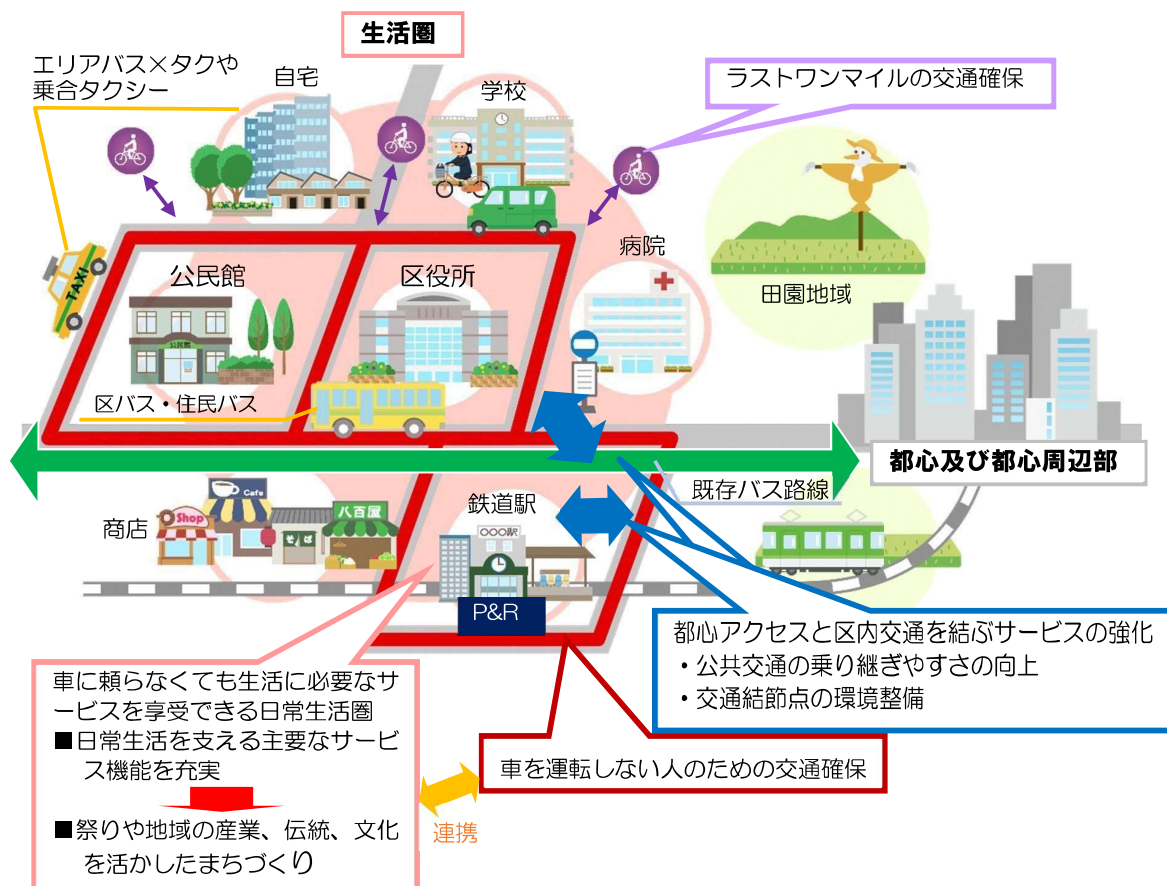


図 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成イメージ



写真 移動手段の確保に向け検討する
エリアバス×タク

■取り組みの方向性と考え方

⑩ 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

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

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

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

⑪ 多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

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

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

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

⑫ 地域主導による計画づくりや運営支援

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

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

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

(5) みんなで築き上げる交通戦略

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

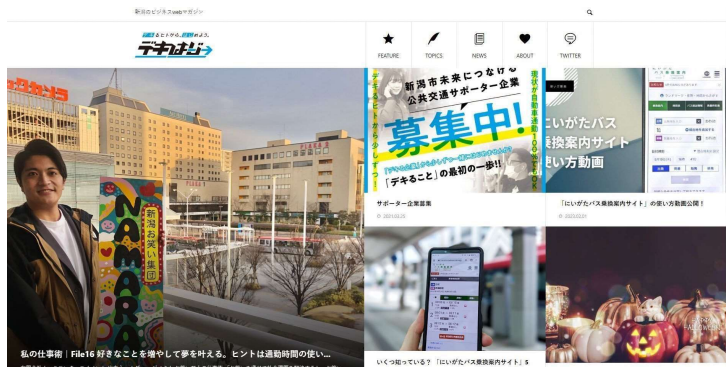


図 ビジネス web マガジンによる情報発信

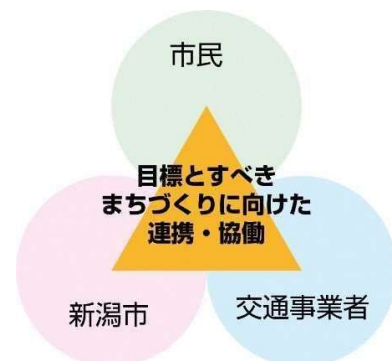


図 市民・行政・交通事業者の協働



写真 地域住民が参加している協議会



写真 交通事業者も参加した意見交換会



写真 自動運転バスの実証実験（岐阜市）

■取り組みの方向性と考え方

⑬ 公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化

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

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

⑭ ユニバーサルデザインの積極的な導入

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

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

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

⑮ 民間活力による新技術等の導入

自動車で活用される I C T などの新技術は、C O 2 削減などの環境問題や、運転手不足をはじめとする社会問題など、交通部門に関する各種課題の解決に効果が期待されています。

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

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

バス交通に関する連携協定について

新潟市と新潟交通株式会社は、2023（令和5）年12月22日に「新潟駅南北市街地一体化に資するバス交通の実現および路線バスネットワークの維持に向けた連携協定書」を締結しました。

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

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

【連携事項】

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

【協定の目標】

市民一人当たりのバス利用回数 30回／人・年

【有効期間】

2023（令和5）年12月22日から2030（令和12）年3月31日まで

第8章 目標を達成するために行う施策

目標を達成するための施策について、実施計画を次ページ以降に示します。

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

目標を達成するために行う施策〔実施計画〕

[illegible]

目標を達成するために行う施策【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	実施目標 (2028年度末時点)
②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化	交通手段間の役割分担	②-1	公共交通の役割分担を議論する会議の開催	都心方面を結ぶ幹線的な交通や地域内の移動等を対象として、本市の現状を踏まえ、バス、タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進、活性化に向けて業務すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課							
		②-2	【時期】新駅設置・調査	鉄道利用圏域の拡大を図るため、上所駅の設置に向けた整備を推進する。また、新たな交通需要を創出するため、新駅の設置実現に向けた調査・調整等を行うほか、鉄道事業者と協力しながら利用促進を図る。	第3回新潟都市圏(バーン)トリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 地域課・地域総務課・建設課	上所駅周辺の手配 新駅実現に向けた調査・調整 調査・調整	新駅設置 新駅周辺整備完了	新駅設置 新駅周辺整備完了	新駅設置 新駅周辺整備完了	新駅設置 新駅周辺整備完了	・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の調査、実施、次期交通計画への反映	
		②-3	鉄道駅前広場との結節強化	駅前広場への路線バスや、区内、生保バス等の乗り入れについて運行事業者と協議し、駅にアクセスするバスの利便性を向上することによって結節強化を図る。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 地域課・地域総務課・建設課	【03年計画】バスまでの入換待ち 乗り入れの検討	新駅設置 新駅周辺整備完了	新駅設置 新駅周辺整備完了	新駅設置 新駅周辺整備完了	新駅設置 新駅周辺整備完了	・上所駅開業(2025年春)、上所駅周辺環境整備の完了 ・新駅設置に関する関係機関協議の実施(実施目標は進捗状況を踏まえて設定)	
	自転車・歩行者・車両の交通手段間の役割分担	②-4	パークアンドライド駐車場整備、キスアンドライド駐車場の整備促進	交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備及び利用促進を推進、利便性の向上を図るほか、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 建設課	市と民との基本協定 調査(03年計画)	社会実験 社会実験	社会実験 社会実験	社会実験 社会実験	社会実験 社会実験	・パークアンドライド(新潟駅、巻駅) 延べ利用台数：26,000台/年 (2022年度実績：17,227台/年)	
		②-5	ネットワーク路線の自転車・歩行者空間の確保	駅、学校、大規模商業施設等を結ぶ自転車・歩行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・歩行者空間を整備する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画	新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課	157km	163km	169km	179km	181km	187km	自転車・歩行者空間の整備延長：187km (2022年度実績：150.7km)
		②-6	放置禁止区域及び駐輪場内の放置自転車等の除去	放置禁止区域及び駐輪場内の放置自転車の除去を継続実施する。	新潟市自転車利用環境計画	新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課							路上駐輪台数(古町・方地区)：2022年度より減少(古町・方地区)：348台未満 (2022年度実績：348台)

目標を達成するために実施計画【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	スケジュール					実施目標 (2028年度末時点)		
							2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度		2028年度	
③ 災害に強く、健全な社会経済活動や生活環境等に必要な道路の整備														
幹線道路の整備		③-1	新潟中央環状道路の整備	国際観光地新潟港(東港区)から北区、江南区、南区、西蒲区を貫通し、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・連携の軸となること、に「防災・救援目標」としてのまちづくりや、本市の拠点性を高める重要な役割であることから、着実に整備を進めていく。	新潟市 土木部 道路計画課	新潟市 土木部 道路計画課						機能バリエーション活用		
		③-2	国道7号、8号、49号、116号の整備	新潟市内を放射状に伸び、多岐道路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、交通環境の悪い区間、交通環境の削減に向けた調査・整備を実施すること、に「防災・減災、国土強靱化」の観点から社会資本の老朽化対策・耐震補強等及び災害に強い道路ネットワークの等の構築を進めていく。	国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所							調査・整備の推進		
		③-3	高規格道路・地域高規格道路の整備(新越後4車線化、新潟東西連絡等)	空港・港湾等の広域の交流拠点や地域開発拠点等とを連絡し、物流の流通、人の交流の活性化を促し地域集積機能の交流を図る地域高規格道路の調査・整備を進めていく。	国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 NEXCO東日本								調査・整備の推進	
		③-4	緊急輸送道路の機能確保	緊急輸送道路等の沿道、沿道建築物について優先的に道路化を促進するほか、緊急輸送道路等の電柱柱化を着実に進め、災害に強いまちの形成を図る。	新潟市 土木部 道路計画課								耐震化・無電柱化の推進	
		③-5	緊急輸送道路の道路橋梁等の耐震対策等	災害対策の更に対策箇所など道路の防災対策、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化を着実に進め、災害に強い道路整備を図る。	新潟市 土木部 土木総務課									防災対策の推進
④ 地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携														
コンパクト・プラス・ネットワークの構築		④-1	居住誘導区域における賑やかな居住の誘導	市街地における生活利便施設やサービス機能の維持・充実を図りながら、本市の居住の柱として一定程度の居住人口密度を維持し、生活圏(区)の自立性を確保するため、公共交通と連携しながら適正な土地利用を徹やかに誘導する。	新潟市 都市政策部 都市計画課	新潟市 都市政策部 都市計画課							居住誘導区域に住む人口割合：71.23% (2022年度実績：70.79%)	
		④-2	【評価】新駅設置・調査	鉄道利用地域の拡大を図るため、上野駅の設置に向けた整備を推進する。また、新たな鉄道線を創出するため、新駅の設置実現に向けた調査・調整等を行うほか、鉄道事業者と協力しながら利用促進を図る。	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	上野駅整備 周辺環境整備 周辺道路整備 周辺電柱整備 新駅実現に向けた調査・調整 調査・調整	70.91% 70.98% 71.04% 71.10% 71.17% 71.23%						・上野駅開業(2025年春)、上野駅周辺環境整備の完了 ・新駅設置に関する関係機関協議の実施(実施目標は進捗状況を踏まえて設定)	
		④-3	【評価】パークアンドライド駐車場整備・推進	交通結節点でのパークアンドライド駐車場の整備及び利活用を進め、利便性の向上を図るほか、キスアンドライド駐車場の整備促進にも取り組む。	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 建設課	社会実装による活用・本事業利用に向けた検討	社会実装 社会実装 社会実装 社会実装 社会実装 社会実装	26,000台/年 (2022年度実績：17,727台/年)						パークアンドライド(新津駅、巻駅)延べ利用台数：26,000台/年 (2022年度実績：17,727台/年)
		④-4	路線バス運行円滑化推進事業 ※連携協定関連	新潟駅バスターミナルの活用環境を改善として、限られたバスを最大限生かし、南北市街地の一体化に資するバスターミナルを推進するため、バス路線の改善に向けた南北路線の実現と調査検討を行い、路線バス運行の円滑化を図る。	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	調査・検討	調査・検討 調査・検討 調査・検討 調査・検討 調査・検討 調査・検討						南北市街地の一体化に資するバス交通の実現	
		④-5	【評価】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	都市計画の現状を踏まえながら鉄道・バス・タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進・活性化に向けて実効すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	実施	実施 実施 実施 実施 実施 実施							・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の考案、実施、次期交通計画への反映

目標を達成するために「行う施策」【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	実施目標 (2028年度末時点)
都市の活力と拠点性を強化する交通戦略													
⑤ 土地利用と連携した基幹公共交通網の形成													
基幹公共交通網の形成	増強公共交通網の形成	⑤-1	【再掲】路線バス運行円滑化推進事業 ※連携協定関連	新潟駅バスターミナルの付帯開始を契機として、増えたりサービスを拡大限らず、南北市街地の一体化に資するバス交通を実現させるため、バス路線の改造に向けた南北路線の美加地区と南宮駅付近を、路線バス運行の円滑化を図る。	第3回新潟都市圏バス・ノンストップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課		調整・検討		駅域近郊の整備等	改善等	改善等	南北市街地の一体化に資するバス交通の実現
		⑤-2	都市機能誘導区域における都市機能誘導地域の立地強化の確保	多様な交通、賑わいを創出し、本市全体の活性化となる高い拠点性を発揮させるため、基幹公共交通網の強化とともに、都市再生の向上や民間団体の呼び込みを図りながら、医療・福祉・商業・業務等の拠点都市機能を都市機能誘導区域に集約する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市計画課							都市機能誘導区域における都市機能誘導地域の立地強化の確保 (2022年度実績：68施設)
		⑤-3	市街地再開発事業等の促進	都市再生緊急整備地域の活用、および市街地再開発事業、優良建築物等整備事業等の補助事業を活用し、民間開発事業を促進します。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 まちづくり推進課							市街地再開発事業等の促進
		⑤-4	鳥屋野湯部開発計画の推進	鳥屋野湯部南地区において民間活力の導入を図りながら、新潟市、新潟市、亀田郡土佐地区の三者で整備を推進する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 まちづくり推進課							民間開発の促進
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性													
新潟駅周辺整備事業		⑥-1	幹線道路整備事業	出来島上水戸線、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地下化による都市景観や都市防災の向上に努める。	第3回新潟都市圏バス・ノンストップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所							整備の推進
		⑥-2	駅前広場、高架下交通広場整備事業	万代広場、高架下交通広場の整備を進め、新潟駅における駅間と公共交通の結節機能強化や、新潟駅の南北を結んだ幹線公共交通網の形成、「にいがた2km」の連携など、人を惹きつけたいの溢れる空間の創出に努める。	第3回新潟都市圏バス・ノンストップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 (商業・観光・文化) 東日本旅客鉄道株式会社	整備						整備の推進
		⑥-3	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 新潟西港 新潟市 都市政策部 新潟空港	整備							整備の推進
		⑥-4	新潟空港周辺道路改善事業	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟空港	整備							整備の推進
新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善		⑥-5	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 新潟西港 新潟市 都市政策部 新潟空港	整備							整備の推進
		⑥-6	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 新潟西港 新潟市 都市政策部 新潟空港	整備							整備の推進
		⑥-7	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 新潟西港 新潟市 都市政策部 新潟空港	整備							整備の推進
		⑥-8	新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 都市政策部 新潟西港 新潟市 都市政策部 新潟空港	整備							整備の推進

目標を達成するために行う施策〔実施計画〕

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	実施目標 (2028年度末時点)	
まちなかの賑わいを創出する交通戦略														
7多様な手段による回遊性向上と結節強化														
【再掲】基幹公共交通網の形成	【再掲】路線バス運行円滑化推進事業 ※連携協定関連	①-1	【再掲】路線バス運行円滑化推進事業	新羽駅バスターミナルの付帯施設を契機として、開かれたりゾーンを創生するため、南北市街地の一体化に資するバス交通を実現させるため、バス建設の促進に向けた南北路線の実態把握と調査検討を行い、路線バス運行の円滑化を図る。	第3回新羽都市圏/ハーントリップ調査 新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課		調査・検討		身体障害者の送迎等			南北市街地の一体化に資するバス交通の実現	
		②-1	【再掲】幹線道路整備事業	出羽島上木戸橋、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全、歩行者、自転車の安全性、利便性の確保、電線架設地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	第3回新羽都市圏/ハーントリップ調査 新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所		調査・検討	改善等	改善等	改善等			
		②-2	【再掲】幹線道路整備事業	出羽島上木戸橋、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全、歩行者、自転車の安全性、利便性の確保、電線架設地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	第3回新羽都市圏/ハーントリップ調査 新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所		整備推進	整備推進	整備推進	整備推進	整備推進		整備の推進
		③-3	【再掲】駅周辺広域、高架下交通広域整備事業	万代広域、高架下交通広域の整備を進め、新潟駅における鉄道と公共交通の結節機能強化や、新潟駅の南北に結んだ基幹公共交通網の形成、【にいがた2km】との連携など、人を誘い集める空間の創出に努める。	第3回新羽都市圏/ハーントリップ調査 新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 東日本旅客鉄道株式会社		整備						新羽駅近代化・場利用
		④-4	【再掲】ネットワーク沿線の自転車走行空間の確保	駅、学校、大規模商業施設等と自転車利用者の多い主要な道路をネットワーク整備として特定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。	新潟駅、万代地区周辺将来ビジョン 新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画	新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課		整備推進	万代広域利用					自転車走行空間の整備延長：187km (2022年度実績：150.7km)
		⑤-5	【再掲】駐輪場の整備	新潟駅高架下駐輪場の整備を行い、新潟駅周辺の収容容量の増大を図る。また、新潟駅周辺以外の地域については、既存の駐輪場収容数に対する収容容量を概ね満たしているが、今後自転車利用を継続的に把握しながら、必要に応じて整備計画の見直しを行う。	新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画 新羽市自転車利用実態計画	新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所 新潟市 中央区 建設課		整備推進						新潟駅周辺駐輪場整備台数：1,700台
		⑥-6	【再掲】まちづくりと連携した駐車場施設	駐車場の置ける環境に重点を置いて周辺の制度から、【にいがた2km】の各エリアにおいて検討されているまちづくりの方向性に基づき、ウォークアブルな空間づくりを支える駐車場設置制度など、まちづくり協議会やエリアプラットフォーム等と意見交換しながら、施策を検討・展開する。	新潟市駐車場整備計画 新潟駅、万代地区周辺将来ビジョン	新潟市 都市政策部 都市計画課			意見交換を踏まえた車場の整備					実際の目標は駐車場設置制度の見直しが必要になった場合に設定
		⑦-7	【再掲】シェアサイクルの推進	【にいがた2kmエリア周辺】に導入した【にいがた2kmシェアサイクル】の促進による運用を推進し、まちなかの回遊性向上や公共交通の充実を図る。	新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画 新羽市自転車利用実態計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課			【にいがた2kmシェアサイクル】の運用		新潟市まちと人づくり推進事業本部			【にいがた2kmシェアサイクル】利用回数：1,750回/日(2026年度) (2022年度実績：0.72回/日) ※最終年度目標は2027年度に設定
		⑧-8	【再掲】観光タクシーの普及	観光で訪れた利用者に観光バスやタクシーやレンタカーなどの案内をするなど、おもてなしの心をもちた乗客員による観光タクシーの普及を図る。	—	一般社団法人新潟ハイパー・タクシー協会 新潟市ハイパータクシー協会			乗客員の普及による観光タクシーの普及					観光タクシー乗客数：11社、296人 (2022年度実績、94人)
		⑨-9	【再掲】歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた施策	賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	新潟駅と万代駅、万代量、廣代橋周辺の【にいがた2km】内における各拠点間の歩行者ネットワークについて、歩いて楽しいと感じる心地よい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。	新羽市総合計画2030 新羽市都市計画基本方針 新羽市立地適正化計画 新潟駅、万代地区周辺将来ビジョン	新潟市 都市政策部 (政策監理グループ) 新潟市 都市政策部 都市交通政策課			歩行者空間整備				調査実施
8都心部への連続交通ネットワークによる道路の整備														
幹線道路の整備	⑧-1 万代駅ルート線の整備			本市の都心部と高速道路及び新潟バイパスや電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、都心部の交通負荷軽減など都心部の交通環境の確保、交通事故の削減、まちづくりの発展などを図る。	第3回新潟都市圏/ハーントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画	国土交通省 北陸地方整備局 新潟道路事務所							整備の推進	
		⑧-2 【再掲】幹線道路整備事業	出羽島上木戸橋、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全、歩行者、自転車の安全性、利便性の確保、電線架設地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	第3回新潟都市圏/ハーントリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟駅、万代地区周辺将来ビジョン	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所			整備推進					整備の推進	

目標を達成するために行う施策【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	スケジュール					実施目標 (2028年度末時点)		
③ 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用														
道路空間の再構築・利活用	道路空間の再構築・利活用	③-1	【再掲】賑わいを創出する歩行者空間整備に向けた調査	新潟駅と万代シティ、万代橋、萬代橋周辺の「にいがた2 km」内における各地点間の歩行者導線について、歩いて楽しいと感じることができる賑わい空間を創出する歩行者空間整備に向けた調査を実施する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺開発ビジョン	新潟市 都市政策部（政策監・グループ） 新潟市 都市政策部 都市交通政策課							調査実施	
		③-2	歩行者空間のバリアフリー化	歩行者空間のバリアフリー化に係る計画を策定し、歩道等の整備を進める。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市交通・バリアフリー基本構想	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 土木部 道路計画課	調査	調査			整備促進	整備促進	整備促進	
	【再掲】幹線道路の整備	③-3	【再掲】万代島ルート線の整備	本市の都心部と高田駅周辺及び新潟/バイパスや亀田/バイパスといった広域幹線道路とを効果的に結び、都心に流入する自動車交通を思い、現代化の交通量削減など都心内の交通環境の緩和、交通事故の削減、まちづくりの支援などを図る。	第3回新潟都市圏/ハーン・トリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市国土強靱化地域計画 新潟駅・万代地区周辺開発ビジョン	国土交通省 北陸地方整備局 新潟空港事務所 新潟駅					整備促進	整備促進	整備の推進	
		③-4	【再掲】幹線道路整備事業	出来島上木戸橋、新潟駅西線などの整備を進め、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全性、利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上に努める。	第3回新潟都市圏/ハーン・トリップ調査 新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟駅・万代地区周辺開発ビジョン	新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所	整備計画	整備計画			整備促進	整備促進	整備の推進	
	【再掲】自転車走行空間ネットワークの整備	③-5	【再掲】ネットワーク路際の自転車走行空間の確保	駅、学校、大規模商業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際として設定し、車道の左側通行を基本とした自転車走行空間を整備する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画	新潟市 土木部 土木総務課 新潟市 各区 建設課					整備促進	整備促進	整備の推進	自転車走行空間の整備延長： 187km (2022年度実績：150.7km)
		③-6	【再掲】シェアサイクルの推進	にいがた2 kmエリア周辺に導入した「にいがた2 kmシェアサイクル」の安定的な運用を推進し、まちづくりの活性化や公共交通の充実を図る。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市自転車利用環境計画 新潟駅・万代地区周辺開発ビジョン	新潟市 都市政策部 都市交通政策課								にいがた2 kmシェアサイクルの利用 回転数：1.75回転/日 (2022年度実績：1.02回転/日) ※最終年度目標は2027年度に設定

目標を達成するために行う施策【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	スケジュール					実施目標 (2028年度末時点)	
							2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度		2028年度
暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略													
⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成													
区内公共交通網の形成	郊外路線バスの運行支援	⑩-1	郊外路線バスの運行支援	通勤や通学、通院や買い物など、生活に必要な移動手段を確保するため、運行に伴い不便等が生じている郊外路線バスに対して補助等の運行支援を行い、区内公共交通網を維持・確保する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	132,271人/年 (うち国補助対象路線 119,471人/年)					補助対象路線バス年間利用者数：132.2万人/年 (2023年度実績) (うち、国補助対象路線バス年間利用者数 119.4万人/年)	
	区バスの利便性向上に向けた取り組みの実施	⑩-2	区バスの利便性向上と利用促進に向けた取り組みの実施	新たな施設や結節点整備等と連携しながら運行計画を見直し、利便性向上及び利用促進を図り、区内公共交通網を形成する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区分生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	49.3万人/年	50.3万人/年	51.2万人/年	52.1万人/年	継続実施	区バス・住民バス・エリアバス×メタク年間利用者数：52.1万人/年 (2026年度) (2022年度実績：48.5万人/年) ※最終年度目標は2027年度に設定	
	住民バス運行支援や社会実験の実施	⑩-3	住民バス運行支援や社会実験の実施	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、住民バスが主体となつて運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区分生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	49.3万人/年					区バス・住民バス・エリアバス×メタク年間利用者数：52.1万人/年 (2026年度) (2022年度実績：48.5万人/年) ※最終年度目標は2027年度に設定	
	【車検】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	⑩-4	【車検】公共交通の役割分担を議論する会議の開催	都心方面を結ぶ幹線的な交通や地域内の移動等を対象として、本市の現状を踏まえながら鉄道・バス、タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進・活性化に向けて実施すべき新たな、各交通機関の持つ特性を有効かつ効率的に機能させるための役割分担について議論する。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化策の考案、実施、次期交通計画への反映	
	デマンド交通、集合タクシー等の課題整理及び方針検討	⑩-5	デマンド交通、集合タクシー等の課題整理及び方針検討	乗車バス停から隣街バス停等を利用者のニーズに応じて運行するもので、現在北區、南區で社会実験を実施しているデマンド交通について、社会実験を通じて得た課題整理等を行い今後の方針を検討する。	各区分生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課		継続実施	会議開催	会議開催	会議開催	会議開催	実施目標は2025年度の方針決定後に設定
	バス運行の改善及び生活交通の確保	⑩-6	バス運行の改善及び生活交通の確保	低利用・低収支の区バス、住民バスや穴場が生じている路線バスにおける運行の効率化・集約化及び公共交通の空白地・不便地域における生活交通の確保に向け、地域と連携し地域の現状やニーズを踏まえながら、エリアバス×メタクなど新たな手法の導入及び目的バスの活用などを含めて検討し、適切な改善や移動手段の導入を行う。	各区分生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課			方針検討	方針決定			改善等の実施：1路線/年

目標を達成するために実施計画【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関係行政計画	実施主体	スケジュール					実施目標 (2028年度末時点)
①多様なライフスタイルのニーズや需要に応じた交通手段の活用												
①-1 住民バス・タクシーの運行支援や社会実験の実施	【目標】 住民バス・タクシーの運行支援や社会実験の実施	①-1	【再掲】 住民バス・タクシーの運行支援や社会実験の実施	公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス（の助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課						区バス・住民バス・エリアバス× タクシー年間利用台数：52.1万人/年 (2026年度) ※最終年度目標は2027年度に設定
				都心方面を結ぶ鉄道的な交通や地域内の移動性を対象として、本市の現状を踏まえながら鉄道、バス、タクシー等の望ましい形態や今後の利用促進、活性化に向けて実証すべき方策など、各交通機関の持つ特性を有効かつ効果的に機能させるための役割分担について議論する。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						・各交通モードの望ましい役割分担の整理 ・取り組むべき活性化施策の案、実施、及交通計画への反映
				乗車バス停から徒歩利用までの距離を短縮するなどの、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など取組の整理に対応するた、市内在住の65歳以上の高齢者を対象にバス乗降を半額とし、高齢者の出行の促進を図る。	各区生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課						実施目標は2025年度の方針決定後に設定
				高齢者や障がい者、子育て世代、学生、高齢者など、多様なニーズに応じた交通手段の活用	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						
				120円均一区間（JR新潟駅（万代広場側）・万代駅（万代駅前）～JR新潟駅前、青い山脈線、青い山脈線、青い山脈線）	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						
				こどもよりりと50円	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						
				多様なニーズに応じたサービスの検討実施	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						
				多様なニーズに応じたサービスの検討実施	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課						
②地域主導による計画づくりや運営支援												
住民バス（デマンド型交通）回体の立ち上げ・運営支援	【再掲】 住民バス・タクシーの運行支援や社会実験の実施	②-1	【再掲】 住民バス・タクシーの運行支援や社会実験の実施	公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス（の助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課						区バス・住民バス・エリアバス× タクシー年間利用台数：52.1万人/年 (2026年度) ※最終年度目標は2027年度に設定
				公共交通の空白・不便地域における生活交通を確保するため、住民組織が主体となって運行する住民バス（の助言や支援、必要に応じて社会実験を行う。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 各区生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課						区バス・住民バス・エリアバス× タクシー年間利用台数：52.1万人/年 (2026年度) ※最終年度目標は2027年度に設定

目標を達成するために行う施策【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	実施目標 (2028年度末時点)
みんなで繋ぎ上げる交通戦略													
①公共交通等の利用促進に向けた情報提供や環境整備の強化													
モビリティ・マネジメントの実施	公共交通施設等のバリアフリー化	①-1	【再掲】高齢者および障害者利用促進の施策の実施	高齢者社会の進展を促すほか、高齢者のバス利用の促進と健康寿命の延伸、医療費の抑制など関係の課題に対応するため、市内在住の65歳以上の高齢者に対してバス乗車を支援し、高齢者のお出かけを促進する。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	新潟市 都市政策部 都市交通政策課				実施			参加者数：41,000人以上 (2022年度実績：38,100人)
		①-2	公共交通利用促進イベントの開催	バスまつりなどの各種イベントでPR等を実施するほか、にいがたバス乗換案内サイトの操作方法について高齢者向けのスマホ教室を開催するなど公共交通の利用促進を図る。	新潟市都市計画基本方針	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟交通株式会社	利用人数増加率 39,100人	4回	4回	40,000人	40,500人	41,000人	
		①-3	エコモビリティの推進	公共交通機関、自転車、徒歩、自転車などを長く使い分け、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルや次世代自動車を普及推進し、自主的な公共交通の役割を担い通する。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市地球環境化対策実行計画	新潟市 環境部 環境政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	4回	4回	4回	4回	4回		公共交通PRイベントの開催等：4回/年
		①-4	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進	市役所職員対象のノーマイカーデーを月2回設定し、自主的なエコ通勤を推進していく。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市地球環境化対策実行計画	新潟市 環境部 環境政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	2回以上	2回以上	2回以上	2回以上	2回以上		普及啓発実施：2回/年以上 (2022年度実績：3回実施)
		①-5	公共交通の出前講座等の実施	市役所や福祉センターを会場に、市教育委員会と連携しながら、公共交通の知識・理解を深めてもらうことで、自転車から電車、バスなどへの交通手段の転換を促す。	新潟市都市計画基本方針	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	4回	4回	4回	4回	4回		出前講座等の実施：4回/年
		①-6	未来に向けたバス利用促進事業 ※連携協定関連	市内在住の中学生、高校生世代に、3,000円分のクーポンポイント等と交換（またはバス定期購入代金の一部として充当）できるチケットを配布し、将来的な公共交通利用者の確保を図る。	—	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	検討/予約推進 検討	実施	実施	実施	実施		事業実施期間の引換人数（実施目標は初年度の実績を踏まえて設定）
		①-7	バスでお出かけキャンペーン事業 ※連携協定関連	市内の路線バス等の無料DAYを実施し、バスの利用機会を創出することで、バス利用者の新たな需要喚起を図る。	—	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	検討/予約推進 検討	実施	実施	実施	実施		事業実施日の利用人数（実施目標は初年度の実績を踏まえて設定）
		①-8	スマートワークエルエスシステムの推進	スマートワークエルエスシステムの推進に向け、市民が積極的に外出にかけ、活動量を増やす等の健康づくりを支援するため、ウォーキングチャレンジを実施する。	新潟市総合計画2030 新潟市立地適正化計画 新潟市健康づくり推進基本計画(第3次)	新潟市 保健衛生部 保健所 健康増進課	実施 実施	実施	実施	実施	実施		ウォーキングチャレンジ参加者数：7,000人（2026年度末時点） (2022年度実績：5,678人) ※最終年度目標は2027年度に設定
ユニバーサルデザインの積極的な導入	公共交通施設等のバリアフリー化	②-1	【再掲】歩行者空間のバリアフリー化	歩行者空間のバリアフリー化に係る計画を決定するとともに、整備促進を図る。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画 新潟市交通（バリアフリー）基本構想	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 土木部 道路計画課	計画決定 移動歩行誘導計画策定の決定						基本構想に基づく事業の推進 (実施目標は2024年度の基本構想策定後に設定)
		②-2	鉄道駅、バリアフリー化	利用者3,000人/日以上であるがバリアフリー未対応の券取、駅後石山駅については、調整を要するが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バリアフリー化の整備を行っていく。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針 新潟市交通（バリアフリー）基本構想 各生活圏交通改善プラン	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 土木部 道路計画課 新潟市 各区 地域課・地域総務課・建設課 東日本旅客鉄道株式会社	計画決定 整備促進 整備促進 整備促進 整備促進						鉄道駅及び駅前広場のバリアフリー化推進
		②-3	バリアフリーに対応したバス車両の導入	誰もが快適に利用できる交通環境の整備として、各運行事業者に対してバリアフリーに対応したバス車両の導入を進める。	新潟市都市計画基本方針 新潟市立地適正化計画	各運行事業者 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	計画決定 計画決定						乗合バス車両のバリアフリー化率：100% (2022年度実績：94.6%)
		②-4	ユニバーサルデザインタクシーの導入	誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を進める。	—	一般社団法人新潟県バスター・タクシー協会 新潟市バスター・タクシー協会	計画決定 計画決定						ユニバーサルデザインタクシー導入台数：22台、178回 (2022年度実績：73回)
		②-5	ユニバーサルタクシーの導入	ユニバーサルタクシーの導入を進める。	—	一般社団法人新潟県バスター・タクシー協会 新潟市バスター・タクシー協会	計画決定 計画決定						研修受講者数：22社、356人 (2022年度実績：210人)
		②-6	【再掲】にいがたバス乗換案内サイト、バスの運行情報表示の運用	バス待ち時間や公共交通の利便性向上のため、にいがたバス乗換案内サイト（バス）の運行情報表示の運用を行うほか、より利用しやすいフォーマット（アプリ化やサイトの機能向上など）について検討するなど、公共交通のサービスレベルを向上させる。	新潟市総合計画2030 新潟市都市計画基本方針	新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟交通株式会社	運用 運用	運用・検討	運用・検討	運用・検討	運用・検討	運用	運用

目標を達成するために行う施策【実施計画】

基本方針	具体的な取組	No.	施策名	事業概要	関連行政計画	実施主体	スケジュール					実施目標 (2028年度末時点)	
							2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度		2028年度
⑤民間活力による新技術等の導入	次世代自動車の導入	⑤-1	次世代自動車の導入	環境に優しい車両などについては日々技術が進歩していることから、開発状況などを踏まえながら、導入を推進する。	新潟市都市計画基本方針	新潟市 環境政策課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	EV/FCV2台導入 (寺田町ミナシ)	EV/FCV2台導入 (区バス)					実施目標は2025年度のEV/バス導入状況を踏まえて設定
		⑤-2	ASV（先進安全自動車）タクシーの導入	衝突被害軽減ブレーキや車間距離制御装置など、先進技術を利用して安全を支えるシステム、ASV（先進安全自動車）を搭載したタクシーの導入を進める。	—	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会	対応車両増加	対応車両増加	対応車両増加	対応車両増加	対応車両増加	ASV（先進安全自動車）タクシーの導入 (2022年度実績：89両)	
		⑤-3	アプリ駆動タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及	アプリを活用し気軽にタクシーを配車できるサービスの普及に努めるほか、クレジットカード・電子マネー決済に対応できるタクシー車両の増加を図る。	—	一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会 新潟市ハイヤータクシー協会	アプリ駆動タクシー、クレジットカード・電子マネー決済の普及	対応車両増加	対応車両増加	対応車両増加	対応車両増加	アプリ配車対応車両数：22社、894両（全社、全車両） (2022年度実績：269両)	
	⑤-4	新潟市にふさわしいMaaSを議論する会議の設置	各交通モード間の連携による利便性の向上や事業の効率化が図られるなど、本市にふさわしいMaaSのあり方や導入の方向性について、交通事業者や関係機関等と議論し検討するための会議を設置する。	新潟市都市計画基本方針	新潟市 都市政策部 都市交通政策課	検討・検証					実施目標は2024年度の方針決定後に設定		
	⑤-5	バス位置情報システムの拡充	区バスに導入しているバス位置情報システムの改善を行い、その他のバスへの導入を検討する。	各区生活交通改善プラン	新潟市 各区 地域課・地域総務課 新潟市 都市政策部 都市交通政策課	バス位置情報システムの導入推進 区バス改善計画 他バスへの導入検討 他バスへの導入方針決定					実施目標は2025年度の他バスへの導入方針決定後に設定		
	⑤-6	キャッシュレス決済の導入	アプリや交通系ICカードなどのキャッシュレス決済について、未対応の店舗バス、区バス等において共通利用の可能性を探索しながら導入の検討を行う。	—	各交通系事業者 新潟市 都市政策部 都市交通政策課 新潟市 各区 地域課・地域総務課	キャッシュレス決済 キャッシュレス決済 の導入後導入	キャッシュレス決済 共通利用の可能性検討				実施目標は2026年度の共通利用 キャッシュレス決済導入の方針決定後に設定		

*：関係課

※連携協定関連：バス交通に関する連携協定に関する施策（R62参照）