

にいがた交通戦略プラン

1. 概要

理念 ・ 方針	(めざす都市のすがた) ・田園に包まれた多核連携型都市 (基本方針) ・多核連携型の都市構造を支える交通戦略 ・地域の快適な暮らしを支える交通戦略 ・市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略 ・地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略
目標 年次	概ね10年(平成29年)

位置 づけ	第3回PT調査で提案された将来交通計画の目標を実現するための概ね10年間に取り組む基本的な行動計画。	
	総合交通体系(PT調査)	H14(実査)
	都市交通マスタープラン	H17
	都市計画マスタープラン	H21
戦略 策定 範囲	都市圏	
	市域	
	特定エリアのみ	

目指す都市のすがた

田園に包まれた多核連携型都市 ~新潟らしいコンパクトなまちづくり~

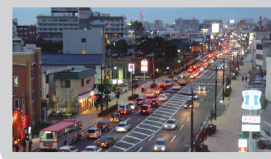
- 市街地
- 田園地域
- 丘陵・山地・海岸林
- 都心
- 都心周辺部
- 地域拠点
- 生活拠点
- 生活圏
- 区役所
- 連携軸



交通施策と連動したまちづくりの推進 ※新潟市都市計画マスタープラン基本方針より

公共交通や歩行者自転車を重視したまちづくり

過度な自動車依存



環境重視

高齢社会の到来

まちの活性化

多様な交通手段を選択できるまちづくり

→公共交通や歩行者自転車を重視したまちづくりへの方向転換

公共交通軸と連動した土地利用の促進



2. 目標と指標(1)

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	C02排出量		
その他指標		<ul style="list-style-type: none"> ・都心地区への交通手段別アクセス時間 ・IC箇所数、P & R 駐車場箇所数 ・公共交通に関する市民満足度 ・年間渋滞損失時間 	

(1) 地域拠点から都心へアクセスしやすくなる

都心地区への交通手段別アクセス時間

指標説明

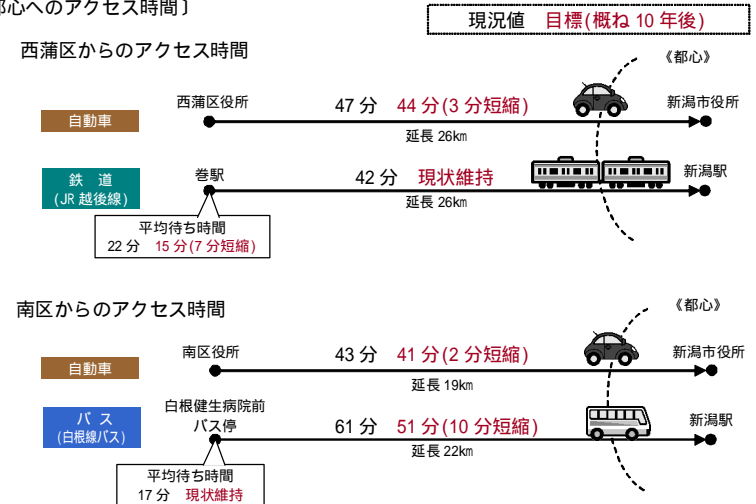
- ・西蒲区、南区、秋葉区、江南区、北区の中心部から都心までの移動に要する時間
- ・公共交通利用の場合は、バス停・鉄道駅における待ち時間も考慮した移動時間

$$\text{公共交通によるアクセス時間} = \text{バス停・鉄道駅における待ち時間} + \text{各施設間の移動時間}$$

将来目標

各地区から都心に向かう自動車のアクセス時間を2分~3分短縮することを目指します。また、公共交通については、巻~都心(鉄道利用)、白根~都心(バス利用)を待ち時間を含めて10分短縮し、その他は最低限、現状維持することを目指します。

〔都心へのアクセス時間〕



その他指標

	現況	将来
高速道路 IC の箇所数	9箇所	10箇所
パークアンドライド駐車場箇所数	14箇所	18箇所

2. 目標と指標(2)

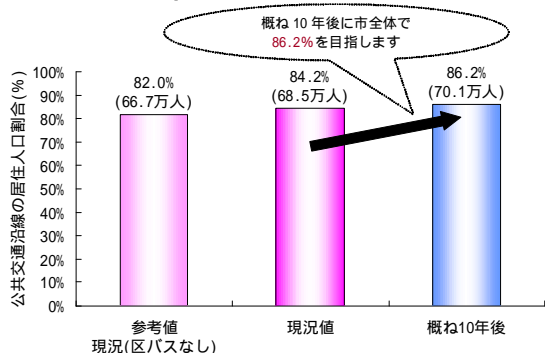
(2) 公共交通の便が良くなる

公共交通沿線の居住人口割合

指標説明
新潟市総人口に対するバス停から300m圏域、鉄道駅から500m圏域の居住人口割合

将来目標
新潟市の全体公共交通沿線の居住人口割合現況値84.2%に対して、将来は86.2%より向上させることを目指します。

[公共交通沿線の居住人口割合]



現況値は乗合旅客を運送する交通を対象に集計

現況値 平成20年3月現在の路線配置、H17年国勢調査人口から算出

H17年国勢調査人口 新潟市 814,000人

公共交通サービス圏域の考え方

バス停から300m: バス停の設置計画の検討において、一般的な人(歩行速度80m/分)の90%が抵抗を感じない距離が300m(徒歩時間3.5分)であることを参考に、サービス圏域をバス停から半径300mに設定

鉄道駅から500m: 旅客施設に関わるバリアフリーの重点整備地区の設定において、一般的に旅客施設から500m~1kmが徒歩圏内とすることを参考に、サービス圏域を駅から半径500mに設定

その他指標

	現況	将来
公共交通に関する市民満足度	2.806点	2.933点以上
バリアフリー化対応駅数	7駅	8駅
橋上化駅数	8駅	11駅
バス停上屋の整備済み箇所数	280箇所	390箇所
バス接近表示システム設置バス停数	35箇所	45箇所
乗継拠点の整備箇所数	-	7箇所 今後整備する箇所

満足度スコアとは、不満・やや不満・普通・やや満足・満足の5段階評価を点数化し、回答者数で割り返した平均点数。点数が高ければ、満足度が高く、不満が少ないと言えます。

3) 都心部および都心周辺部の公共交通による移動性が高まる

広域交通拠点から主要拠点へのアクセス時間

指標説明

広域交通拠点(新潟駅、新潟空港)から、都心および都心周辺部の主要拠点(古町、万代、県庁、市民病院等)への公共交通によるアクセス時間

公共交通によるアクセス時間 = バス停における待ち時間 + 各施設間の移動時間

将来目標

広域交通拠点(新潟空港、新潟駅)から都心および都心周辺部の主要施設までのアクセス時間については、現状維持または現状より2分~9分以上の短縮を目指します。

[広域交通拠点から主要拠点へのバスによるアクセス時間]

目的地	新潟駅から		新潟空港から	
	現況	目標 (概ね10年後)	現況	目標 (概ね10年後)
万代	8分	現状維持	48分	43分
古町	10分	現状維持	50分	45分
県庁	31分	29分	71分	64分
新潟市民病院	29分	25分	69分	60分
東北電力ビッグスワン	24分	20分	64分	55分
新潟大学	47分	現状維持	87分	82分

待ち時間を考慮したアクセス時間

現況値 H19年現在の時刻表より算出

その他指標

	現況	将来(概ね10年後)
バスレーン設置延長	35.6km	40.5km
P T P S 導入延長	15.5km	23.2km
基幹公共交通軸におけるバス運行頻度	20分間隔	15分間隔
バリアフリー対応車両の導入台数	17% (130台/780台)	概ね5年後 31% (240台/780台) 概ね10年後 さらに増強

バリアフリー対応車両 ワンステップバス、ノンステップバス

2. 目標と指標(3)

(4) 都心地区を快適に通行できる

都心地区の歩行者交通量

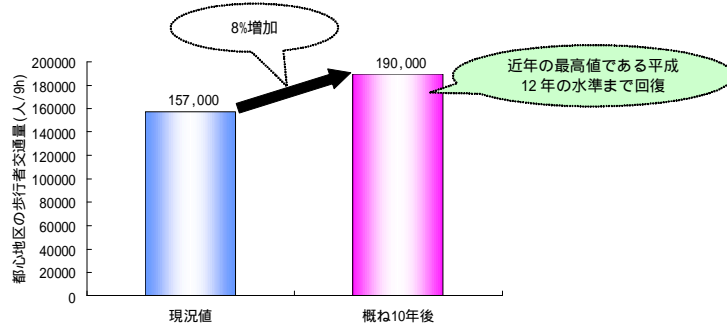
指標説明

古町地区、万代地区、新潟駅周辺地区の主要地点断面(18箇所)の歩行者交通量の合計値

将来目標

都心地区の歩行者交通量は現況 15.7 万人/9h に対して、将来約 20%(3.3 万人/9h)以上の増加を目指します。

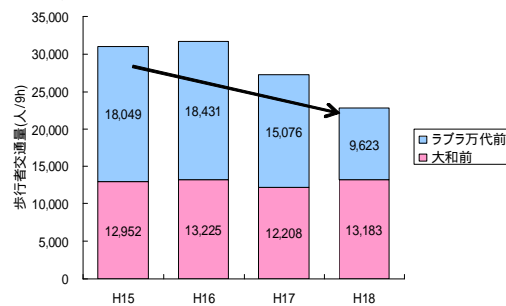
[都心地区の歩行者交通量]



現況値 資料 新潟市商店街連盟 歩行者通行量調査(H18年 10月21日(土)10:00~19:00)

(参考)旧ダイエー前および大和前道路断面における歩行者交通量

都心の主要地点の歩行者交通量を見ると、年々減少傾向にあり、H18年にはH15に対して約4分の1減少しています。



資料)新潟市商店街連盟 歩行者通行量調査
調査日時: 毎年 10月下旬の土曜 10:00~19:00

(5) 渋滞が少なくなる

年間渋滞損失時間

指標説明

渋滞のない状態で、ある区間を自動車で行く場合に要する基準的な旅行時間と、通常の旅行時間との差分の合計。対象は新潟市内の県道以上の道路。

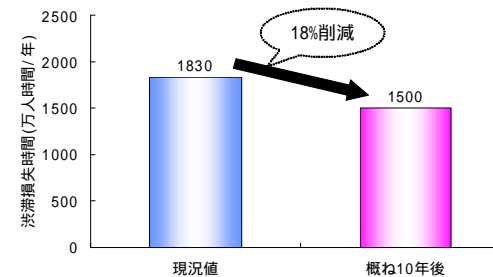
年間渋滞損失時間

$$= \{ (\text{区間距離} \div \text{通常の旅行速度}) - (\text{区間距離} \div \text{基準旅行速度}) \} \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

将来目標

新潟市内の道路混雑による渋滞損失時間を現況 1830 万人時間/年に対して、18%以上の削減を目指します。

[年間渋滞損失時間]



対象道路は県道以上の道路
現況値 道路交通センサ調査をベースにした平成 18 年値

2. 目標と指標(4)

(6) 安全に通行できる

交通事故件数

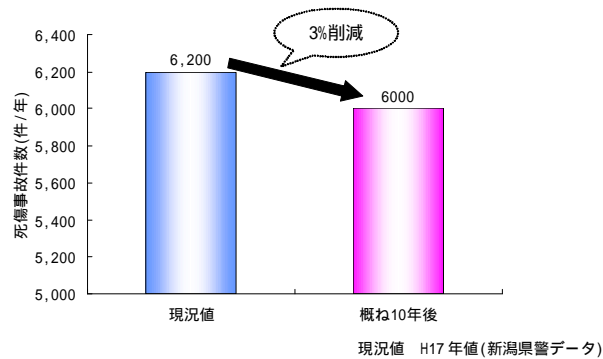
指標説明

新潟市内の1年間に発生した交通事故件数

将来目標

新潟市の交通事故件数を現況 6,200 件/年に対して、将来 3%以上削減を目指します。

[交通事故件数]



(7) 地球環境の保全に貢献できる

自動車 CO₂ 排出量

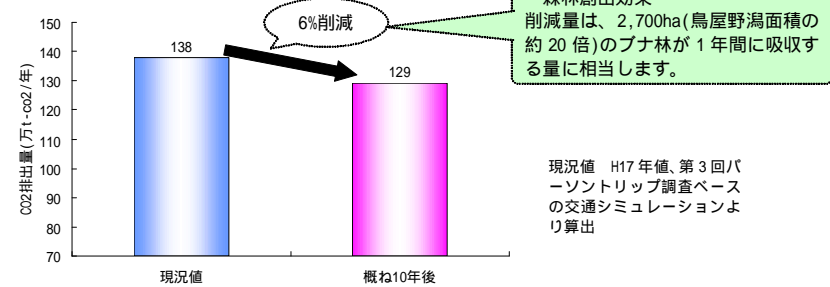
指標説明

新潟市内を走行する自動車の1年間におけるCO₂排出量

将来目標

自動車CO₂排出量は現況 138 万 t-co₂/年に対して、将来 6%以上の削減を目指します。

[自動車 CO₂ 排出量]



エネルギー消費量

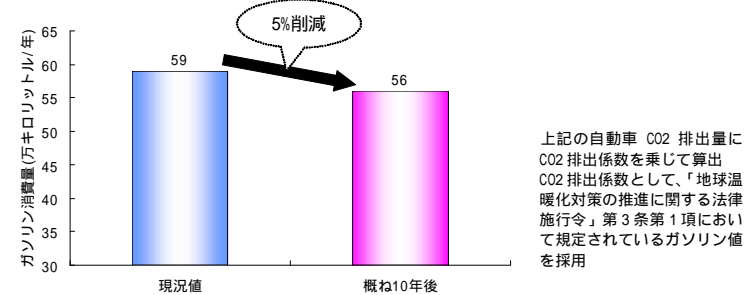
指標説明

エネルギー消費量は、自動車走行で利用されるガソリンの1年間の総量

将来目標

自動車走行によるガソリン消費量は、現況 59 万キロリットルに対して、将来 5%以上の削減を目指します。

[エネルギー消費量]



3. 展開施策(1)

戦略別施策の方向性と施策一覧

多核連携型の都市構造を支える交通戦略

視点A：都心に行きやすく地域間の結び付きを強化する交通施策

放射環状道路網の整備や本市の特徴である放射状に伸びた高速道路網の都市内活用により、都市全体の恩恵や交流拡大を広く享受できる都市環境を整備し、地域の特色を活かしたまちづくりを推進します。

また、環状方向の道路機能を強化し、都心および都心周辺部方向に集中する自動車交通の導入分散と各地域の連携強化を図るとともに、迂回ルートの確保など災害に強い社会基盤整備を目指します。

各地域と都心部および都心周辺部のアクセスは、道路だけでなく公共交通のサービス水準の向上など多種・多様な交通手段について取り組むものとし、特に通勤・通学時において快適かつスムーズに移動できる環境整備を推進します。

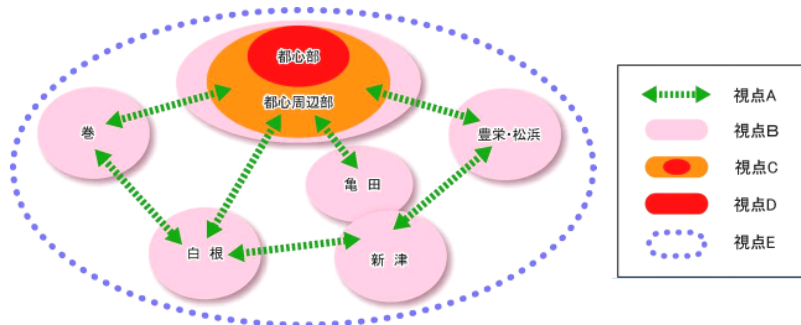
地域の快適な暮らしを支える交通戦略

視点B：各地域の特性とコミュニティを大切に交通施策

各地域では、旧市町村の行政区など自立的な生活圏を基本に、商業・医療・教育・生涯学習など、地域内の生活関連施設を車に頼らなくても利用できる生活交通サービスの向上を図ります。

各地域の拠点施設としての役割を担う鉄道駅については、交通の結節機能を強化するとともに、地域の拠点施設として利用を促進する取組みを進めます。

また、地域内における通過交通の流入を抑制し、自転車や歩行者に配慮した安全かつ快適な交通環境の整備を推進します。



市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

視点C：質の高いサービスと移動性を確保する 都心部および都心周辺部の交通施策

拠点地域や空港・港などの交通結節点がある都心周辺地区は、多様化・活発化する社会経済活動に対応するため、これら拠点間を結ぶ交通機能の充実強化を進め、円滑な移動の確保を図ります。

都心への行きやすさに重きをおいた幹線バス路線の運行サービス向上・交通結節機能の強化や走行環境の改善などメリハリのあるバス路線網の形成により、まちなか居住の優位性を最大限に活かした都市構造への転換を誘導します。

特に、基幹公共交通軸となるバス路線は、わかりやすく気軽に使える移動手段として、質の高いバスの運行サービスと利用環境を提供します。

また、交通渋滞や駐車場不足などアンバランスな需給関係に起因する問題を解消し、効率的な都市内の移動環境を実現するため、バス停環境の整備やP & Rなど公共交通への転換を促す取組みを推進します。

さらに、通勤通学や買物といった利用者のニーズに応えたきめ細かなバスサービスの提供を促進します。

視点D：都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策

都心は、基本的に自動車交通の整流化を図り、人の移動を補完する公共交通サービスを基軸に回遊性の高い「歩いて楽しいまちなか」を創造します。

さらに、現在の自動車の円滑な交通流動に重点を置いた道路機能を見直し、自転車や歩行者が安全で快適に移動できる道路環境やまちの賑わい・憩いの空間を演出する道路の多様な活用を図ります。

また、都心と都心周辺に立地する歴史・文化施設や海岸・信濃川・港といった水辺空間を巡る移動手段として、レンタサイクルのサービス拡大やペロタクシー・水上バスの活用を促進します。

地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

視点E：市民や事業者とともに進める全市的な交通施策

まちづくりや交通関係者の協力と連携を図り、まちづくりと連動した交通施策や公共交通の利用活性化など、地域の特性や住民のニーズに対応した多様な交通施策を適切な役割分担のもとに推進します。

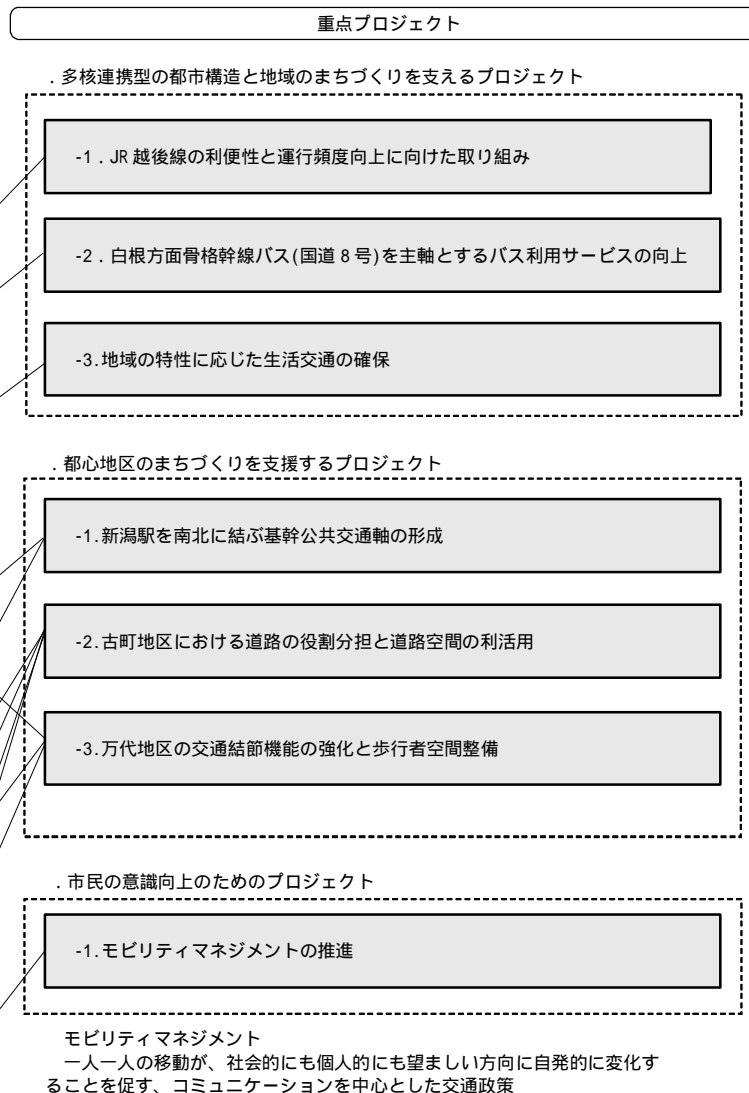
都市交通に関する理解を深め、市民の自発的な公共交通の利用や事業者の施策への参加を促進するため、市民との交流機会やメディアなどを活用し、意識啓発活動に積極的に取り組んでいきます。

3. 展開施策(2)

(2) 重点プロジェクトの抽出

以下の7項目を重点プロジェクトに位置づけます。

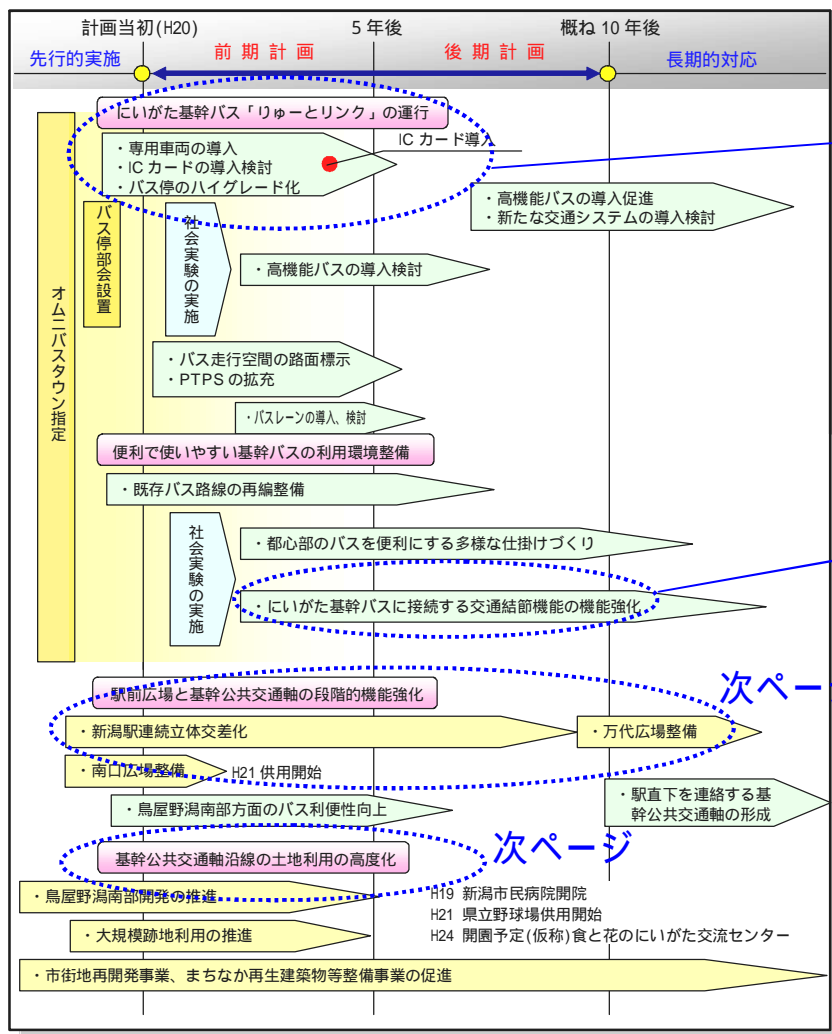
取り組み			
戦略プラン基本方針	施策	具体的な取り組み	
基本方針1 多核連携型の都市構造を支える交通戦略	視点A 都心にいきやす く地域間の結び 付きを強化する 交通施策	(1)社会経済活動を支える放射環状道路網の構築	放射状道路ネットワークの強化 ・(仮称)新潟中央環状道路、国道460号の整備促進 ほか 環状道路ネットワークの強化 災害に強い道路ネットワーク強化
		(2)都市内交通の円滑化を図るための高速道路の利用促進や渋滞交差点の改良	スマートICの整備推進 ・(仮称)新潟西スマートICの検討 ほか 高速バスのサービス向上 都心部や渡河部渋滞交差点の処理能力向上
		(3)鉄道の利便性向上	鉄道駅の特長機能に応じた駅利用環境の整備 ・駅前広場や橋上化駅の整備 ・バスとの連携強化 ほか 各地域と都心を結ぶ鉄道運行サービスの改善 ・運行頻度アップ、新駅設置に向けた検討 ほか
		(4)都心方向へのバスサービスの向上	各地域と都心を結ぶ路線バスのサービス改善
		(5)安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備	広域的な自転車道ネットワークの整備 他の交通手段との連携 自転車の利用促進に向けた情報提供・PR
基本方針2 地域の快適な暮らしを支える交通戦略	視点B 各地域の特性とコミュニティを大切に する交通 施策	(1)ニーズに対応した生活バス路線の適正な運行と移動サービスの向上	区バスの運行改善と利用促進 住民バスの運行支援に向けた取り組み } ・需要に応じた新たな 運行形態の検討 ほか 区バスおよび住民バスの他路線とのサービス統一に向けた検討
		(2)徒歩や自転車による生活を支援する地域内の交通環境の整備	安全で快適な道路環境整備 ・歩行者空間、駐輪場の整備 ・バリアフリー化 ほか
		(3)駅施設を利用した多様な活用方策の検討	駅施設の多様な活用 ・情報発信やコミュニティ形成などの活用方策の検討 ほか
基本方針3 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略	視点C 質の高いサービスと移動性を確保する都心部および都心周辺部の交通施策	(1)まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通の実現	基幹公共交通軸の形成に向けた取り組み ・交通結節機能の強化 ・土地利用の誘導 ほか バスの定時性・走行性の向上に向けた取り組み ・ICカードの導入 ほか 利用者の視点に立ったきめ細やかなバスサービスの提供 ・ノンステップバスの導入 ・バス待ち環境の改善 ほか
		(2)拠点間を結ぶ公共交通の充実・強化	拠点への公共交通アクセス改善 ・新潟駅と新潟空港を結ぶアクセス改善の段階的な取り組み ほか イベント開催時におけるシャトルバスの運行改善に向けた取り組み
		(3)自動車交通を適正に分散・誘導する都市内道路網の整備	円滑な交通を確保するための道路整備 まちづくりと連動した道路整備 ・新潟駅周辺の鉄道断面における道路整備 ほか
		視点D 都心部における賑わい空間や魅力に資する交通施策	(1)都心部道路の役割分担と道路空間の再構築
(2)歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備	都心地区を回遊できる歩行者空間ネットワークの形成 快適でうるおいのある歩行者自転車空間の整備		
(3)まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策	都心地区における放置自転車の削減 道路空間や既存駐車場施設を活用した効率的な駐車対策		
基本方針4 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略	視点E 市民や事業者とともに進める全 市的な交通施策	(1)行政・事業者・住民の役割分担・連携強化	関係機関との体制づくり
		(2)過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発	環境や公共交通利用に関する意識啓発



3. 展開施策(3)

重点プロジェクト - 1.
新潟駅を南北に結ぶ基幹公共交通軸の形成

行動計画(案)



専用車両の導入

〔りゅーとリンクの車両の概要〕



「夕焼けの中を飛んでいる白鳥」をイメージした専用デザイン

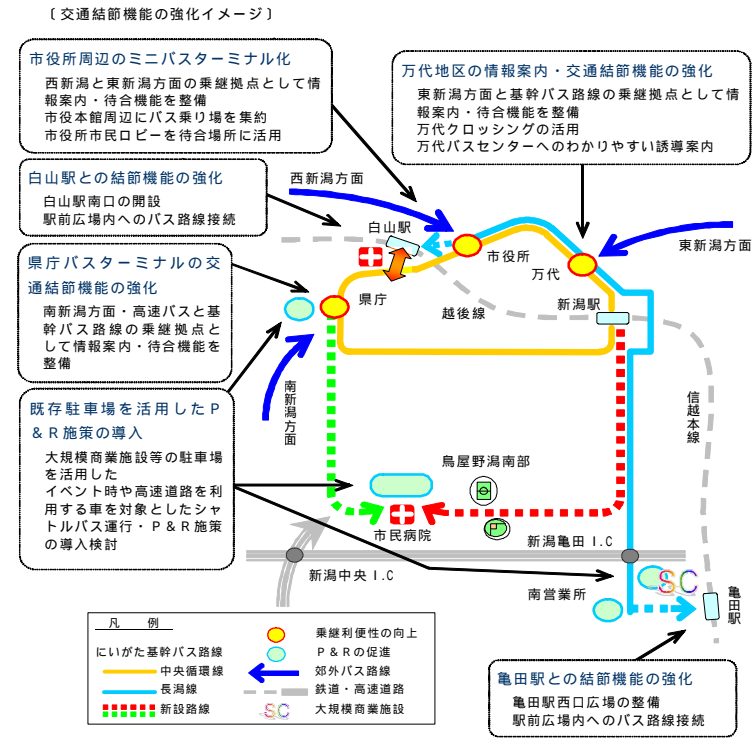
市内でデザインを専攻している学生からデザインを募集して選考・決定しました。

スムーズな乗り降りと多様なサービスの可能性を広げるICカードの導入を今後検討

ICカード、ノンステップバスは、「りゅーとリンク」に限らず市内のバス路線を対象に普及を図ります。

にいがた基幹バスに接続する交通結節機能の強化

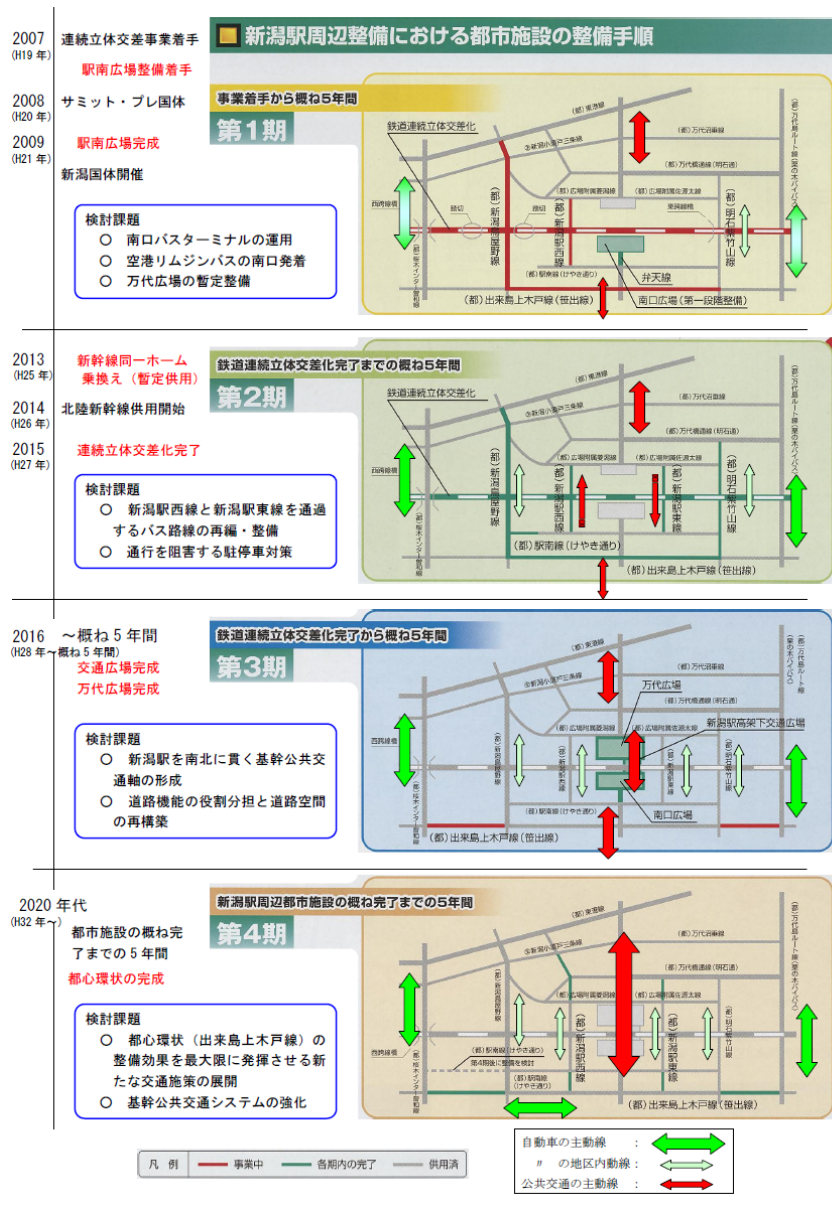
〔交通結節機能の強化イメージ〕



次ページ

次ページ

3. 展開施策(4)



(4) 基幹公共交通軸沿線の土地利用の高度化

鳥屋野潟南部開発及び公共施設跡地利用の推進

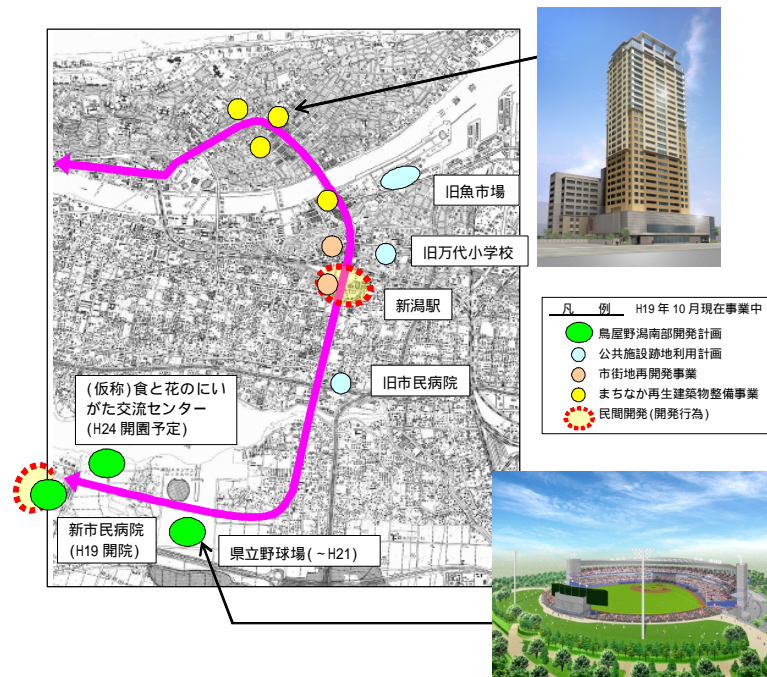
公共交通を基軸としたクオリティの高い都市環境の実現を目指す取組みとして、鳥屋野潟南部開発とにいがた基幹バス「リムーとリンク」の密接な連携を図り、安定した需要創出と拠点施設への良好なアクセスを確保します。

さらに、基幹公共交通軸の沿線に点在する公共施設の大規模跡地について、一部公共機能の導入も視野に入れながら、提案コンペ等を行い民間による開発を推進します。

市街地再開業事業、まちなか再生建築物整備事業の促進

交通と連動した土地利用面での都市の成長を適正な方向に誘導し、魅力ある中心市街地形成を図るため、市街地再開業事業やまちなか再生建築物整備事業など民間のノウハウや資金を活かしたまちづくりを促進します。

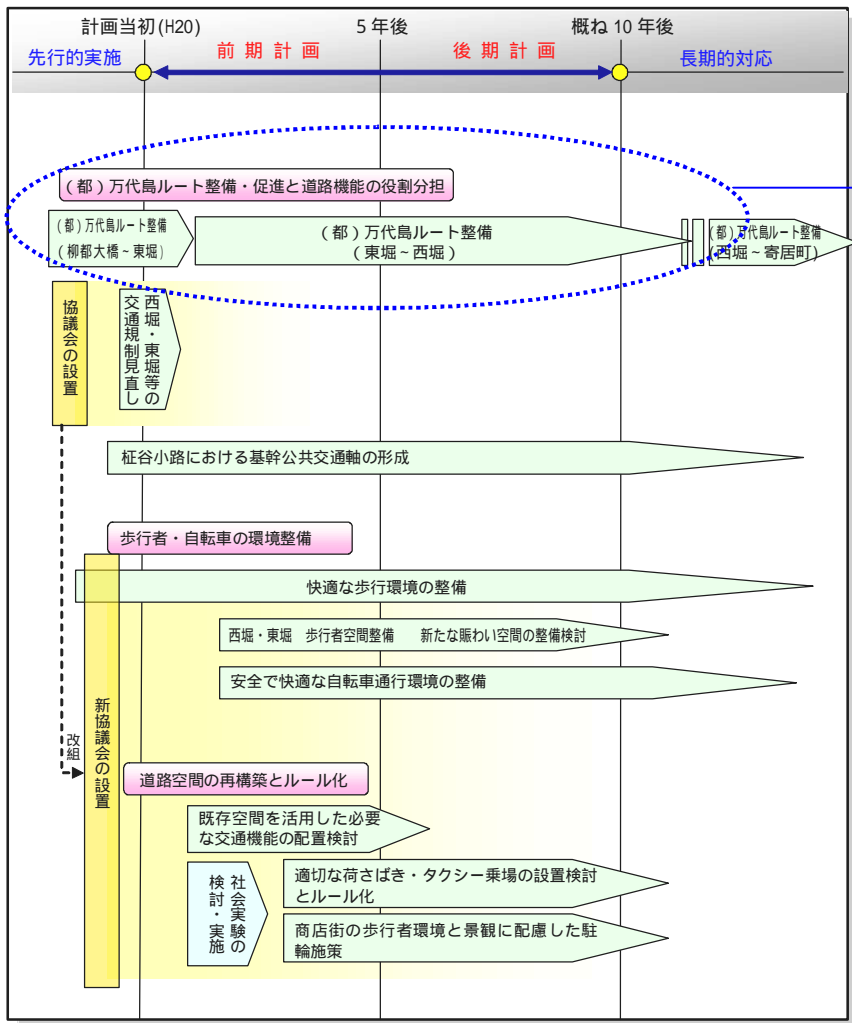
(基幹公共交通軸沿線の土地利用の高度化イメージ)



3. 展開施策(4)

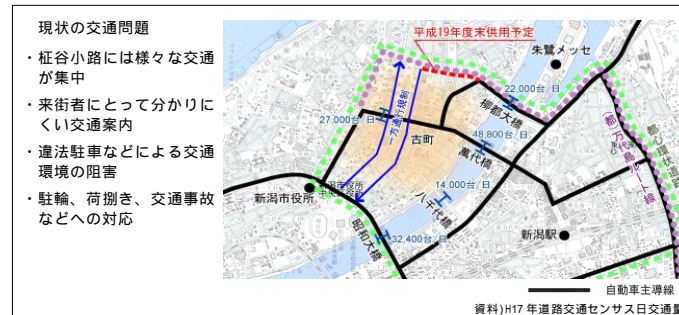
重点プロジェクト - 2.
古町地区における道路の役割分担と道路空間の利活用

行動計画(案)

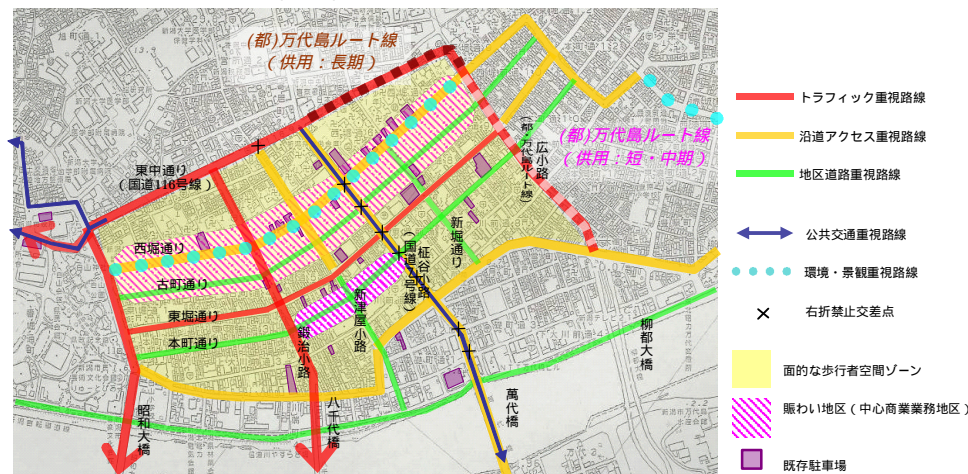


(都) 万代島ルート整備・促進と道路機能の役割分担

(古町地区の交通の現状と取り組みイメージ)



〔道路機能の役割分担イメージ図(将来)〕



3. 展開施策(5)

重点プロジェクト - 3. 万代地区の交通結節機能の強化と歩行者空間整備

(3) 街の賑わいを創出する多様な交通施策の推進

【施策イメージ】

① まちの賑わいを演出する道路空間整備

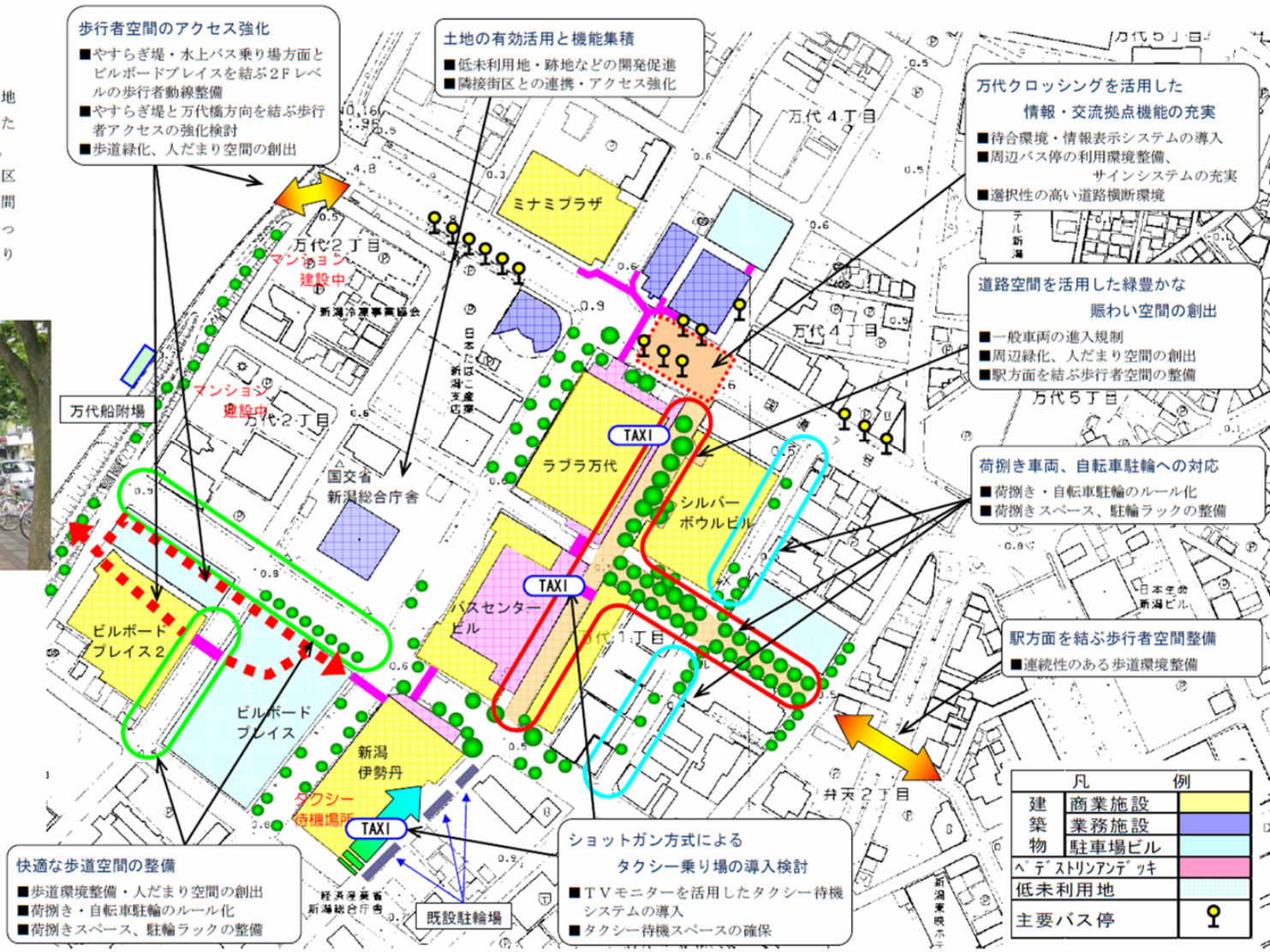
万代地区の活性化を図る観点から、地区内の道路が担う多様な機能に着目した道路空間整備について検討を進めます。

さらに、関係者との連携を図り、地区内に流入する一般車両の抑制や道路空間の再構築による賑わい空間の創出といった地区レベルでの交通環境の改善に取り組みます。



② タクシー、荷捌き車両、自転車駐輪への対応

道路空間の再構築・機能分担による安全で快適な交通環境を実現するため、タクシー車両の待機スペースや荷捌きのルール化、自転車駐輪施設の整備について、沿道施設や関係者との協力を図りながら検討を進め、実現に向けて取り組みます。



3. 展開施策(6)

重点施策の「行動計画」に掲載されている主なもの

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な歩行環境の整備(西堀・東堀 歩行者空間整備) ・道路空間の再構築(歩行者環境と駐輪施策) ・万代クロッシングの交通・情報拠点整備(情報案内システム、待合環境整備) ・歩行者空間ネットワークの検討、バリアフリー化の推進
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な自転車通行環境の整備
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の増加に向けた取り組み(技術的検証、協議等) ・バス運行サービスの向上(駅結節機能強化等) ・バス走行性及び利用環境の改善(待合環境、情報システム) ・渋滞区間の改良(快速バスの導入等) ・白根基幹バスの導入検討(高速道路活用、運行本数増発、車両更新検討) ・地域ニーズの把握と運行モデルの検証(デマンドバス等) ・にいがた基幹バス「りゅーとリンク」の運行
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・越後線駅環境整備の推進(橋上駅、自由通路、駅広等) ・鉄道とバスの連携強化(駅広へのバス乗入れ、乗継ぎダイヤ、誘導案内等) ・南区における交通体系の強化・検討(乗継ぎ性向上、ターミナル計画)
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・万代島ルート整備・促進と道路機能の役割分担
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間の再構築(荷捌き、タクシー乗場の設置検討)
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・にいがたMMネットワーク設立 ・バスパップを活用したPR、交通エコロジー教室の開催等 ・りゅーとリンク利用促進 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹公共交通軸沿線の土地利用の高度化

にいがた交通戦略プラン

4. 総合交通戦略の推進及び評価(2)

事業の実施プログラム(案) 整備方針が明確な事業のみ掲載

事業名	事業主体 (予定)	事業スケジュール(H20～H29)			事業メニュー (予定)
		前期(H20～H24)	後期(H25～H29)	H29以降	
多核連携型の都市構造を支える交通戦略					
社会経済活動を支える放射状道路網の構築					
R402号 新潟海岸バイパス整備	市	[整備]			交通円滑化
R403号 亀田新津道路整備	市	[整備]			交通連携(公共交通機関支援)
R403号 小須戸上バイパス整備	市	[整備]			交通連携(公共交通機関支援)
R460号 巻南バイパス整備	市	[整備]			交通連携(踏切除却)
R460号 白井橋整備	市	[整備]			交通円滑化
R113号 横土居バイパス整備	市	[整備]			交通連携(公共交通機関支援)
(仮称)新潟中央環状道路 前新田バイパス整備	市	[整備]			地方道路整備臨時交付金
(仮称)新潟中央環状道路 横越バイパス整備	市	[整備]			地方道路整備臨時交付金
都市内交通の円滑化を図るための高速道路の利用促進や渋滞交差点の改良					
(仮称)新潟西スマートIC整備事業	市	[整備]			地方道路整備臨時交付金
巻・潟東IC周辺地区(パーク&ライド駐車場整備)	市	[整備]			まちづくり交付金
矢代田駅周辺地区(パーク&ライド駐車場整備)	市	[整備]			まちづくり交付金
鉄道の利便性向上					
JR越後線の利便性と運行頻度向上に向けた取組み	市ほか	[勉強会・協議会設立]	[事業化に向けて検討]	[事業実施]	
白山駅周辺整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
内野駅周辺整備事業	市	[整備]			未定
矢代田駅周辺整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
交通バリアフリー推進事業	市	[整備]			
都心方向へのバスサービスの向上					
(仮称)白根基幹バス路線を主軸とするバス利用サービスの向上	市ほか	[社会実験]	[継続・本格化]		未定
バス運行円滑化事業	国, 県警, 市, 交通事業者	[整備]	[継続的に整備]		未定
白根地域総合交通ターミナル調査事業	市	[調査]	[事業化に向けて検討]		
安全・快適で回遊性の高い自転車利用環境の整備					
西6-270号自転車歩行者道整備(新潟交通電車線跡地)	市	[調査]	[事業実施]		地方道路整備臨時交付金
地域の快適な暮らしを支える交通戦略					
ニーズに対応した生活バス路線の適正な運行と移動サービスの向上					
新たな形態による生活交通確保策の創出検討	市	[調査, 実験]	[調査結果により実施]		地域公共交通活性化・再生総合事業
バス交通支援事業(住民バス, 区バス)	市		[継続的に事業実施]		

凡 例

事業実施

事業化に向けて検討

にいがた交通戦略プラン

4. 総合交通戦略の推進及び評価(3)

事業の実施プログラム(案) 整備方針が明確な事業のみ掲載

事業名	事業主体 (予定)	事業スケジュール(H20～H29)			事業メニュー (予定)
		前期(H20～H24)	後期(H25～H29)	H29以降	
市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略					
まちなかを快適に移動できる利便性の高い公共交通の実現					
オムニバスタウン計画の推進	国、県、市、交通事業者	(事業実施)			オムニバスタウン整備総合対策事業等
【バス停上屋整備】	国、市、交通事業者	(事業実施)			都市交通システム整備事業
【市役所周辺ミニターミナル化】	市	(事業実施)			まちづくり交付金
【ノンステップバスの導入】	交通事業者	(事業実施)			オムニバスタウン整備総合対策事業等
【ICカード導入】	市、交通事業者ほか	(事業実施)			オムニバスタウン整備総合対策事業等
公共交通の更なる利便性の向上	市ほか	(継続的に整備)			
拠点間を結公共交通の充実・強化					
空港アクセス(短期・南口シャトルバス)	県、市	(運行開始)	(見直しを行いながら継続)		
空港アクセス(中・長期)	県、市	[方 策 検 討 ・ 実 施]			
自動車交通を適正に分散・誘導する都市内道路網の整備					
新潟駅連続立体交差事業	市	(事業実施)			地方道路整備臨時交付金等
新潟駅連続立体交差関連街路事業	市	(事業実施)			地方道路整備臨時交付金等
都心部道路の役割分担と道路空間の再構築					
古町地区における道路空間の再構築(道路改良)	市	(調査)	(事業実施)	(継続的に整備)	地方道路整備臨時交付金
歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備					
新潟都市圏自転車環境整備	国、県、市	[社会実験]	(事業化に向けて検討)		未定
早川堀通り水と緑のみちづくり推進事業	市	(事業化に向けて検討)			まちづくり交付金
水辺空間自由通路整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
まちなかお宝解説板等整備事業	市	[整備]			まちづくり交付金
地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略					
過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発					
環境にやさしい交通施策の推進(ノーマイカーデー・MM・P&Rなど)	市ほか	[社会実験]	(継続的に実施)		未定

凡 例	
	事業実施
	事業化に向けて検討

今後、プラン見直しの際に、追加修正していきます。

