

第3部会【産業・環境部門】 会議概要録

【開催概要】

- 名称：平成28年度 第10回 東区自治協議会 第3部会
- 日時：平成29年1月12日（木）午前10時～正午
- 場所：東区役所 会議室A
- 出席者：西方委員、金子委員、國兼委員、音田委員、小林委員、早福委員、井上委員、水嶋委員
（事務局）地域課
株式会社グリーンシグマ（審議内容1のみ）

【審議内容】

1. 「東区の公共交通に関する実態調査」について

株式会社グリーンシグマから、報告書（案）について説明がありました。

また、他都市の地域公共交通の事例調査についても途中経過の報告がありました。東区における地域公共交通の課題解決の参考とするため、より東区の状況に近い事例を集めてほしい、グラフなど各事例が比較しやすいような工夫をしてほしいといった、意見がありました。

2. 予算執行見込みについて

事務局から自治協議会提案事業全体の予算施行状況について説明があり、後期事業の執行額について承認しました。

3. 平成29年度東区自治協議会提案事業について

「東区産業史発掘事業」については、新潟県立大学と連携した事業としたいため、大学側と事前協議を行うこととしました。

また、「東区の公共交通の研究」については、他都市の地域公共交通事例の取りまとめ後に方向性を決めていくこととしました。

4. 東区バス社会実験「紫竹・江南ルート」について

事務局から、12月の利用実績について報告がありました。

【12月の利用実績】

利用者数：292人（前月比23人減）

収支率：8.8%（前月比0.5%減）

【次回開催日】

日時：平成29年2月9日（木）午前10時から

会場：東区役所 会議室A

平成 28 年度 第 10 回 東区自治協議会（平成 29 年 1 月 26 日）配布資料

第 3 部会としては、今後、この報告書で挙げられた調査結果及び課題について、改めて検討し、部会としての見解をまとめていきます。

また、追加調査として進めている「他都市の地域公共交通の事例調査」については、今後、内容を確認した上で、最終報告書として取りまとめる予定です。

平成 28 年度 東区自治協議会提案事業

「東区の公共交通に関する実態調査」業務委託

中間報告書【概要版】

平成 28 年 12 月

株式会社 グリーンシグマ

目次

1. 調査の全体概要	1
1-1. 目的	1
2-2. 調査内容	1
(1) 地域の現況把握	1
(2) 区民ニーズの把握	1
(3) 生活交通の課題整理	1
2. バス交通の現況	1
2-1. 調査方法	1
(1) 路線バス	1
(2) 区バス	1
2-2. バス交通の現況まとめ	2
(1) 路線バス	2
(2) 区バス	2
3. 区民ニーズの把握	3
3-1. 調査概要	3
(1) 調査対象	3
(2) 調査方法	3
(3) 調査期間	3
(4) 回収率	3
3-2. アンケート調査結果のまとめ	3
(1) 外出の主な交通手段	3
(2) ダイヤ改正後の満足度	4
(3) 区バスを利用しない理由	4
(4) 現状の公共交通に関する要望	5
(5) 将来の公共交通に関する要望	6
4. 考察	7
4-1. 路線バス・区バス及び鉄道のサービス圏域	7
4-2. 潜在的バス利用者	8
5. 地域交通の課題	9

1. 調査の全体概要

1-1. 目的

本調査は、東区自治協議会が地域公共交通について今後の検討を行うための基礎資料の作成を目的として、平成 27 年 9 月以降の路線再編に伴い、新潟市の公共交通が大きく変化した中で、東区の公共交通に関する各地域の現況及び区民ニーズを把握し、東区全体における生活交通の課題整理を行うものである。

2-2. 調査内容

(1) 地域の現況把握

東区内の公共交通に関する既存資料やデータを整理及び図化し、とりまとめる。

(2) 区民ニーズの把握

区民の交通ニーズや移動実態を把握するためのアンケート調査を行う。アンケート結果を集計し、集計結果を基に傾向を分析する。

(3) 生活交通の課題整理

上記の 1) 及び 2) を踏まえ、地域課題の整理を行い、報告書を作成する。

2. バス交通の現況

2-1. 調査方法

(1) 路線バス

路線バスの現況調査は、平成 27 年 7 月から平成 28 年 3 月までの路線別・バス停別利用者数を集計し、主に平成 27 年 9 月のダイヤ改正前後の利用者数の推移を把握する。なお、資料は新潟交通のホームページで公表されているものを使用した。

(2) 区バス

区バスの現況調査は、平成 24 年度から平成 27 年度までの路線別・バス停別利用者数を集計し、利用者数の推移や利用者の多いバス停を把握する。なお、資料は東区より提供を受けた。

2-2. バス交通の現況まとめ

(1) 路線バス

- ・ 路線バスの運行本数は、平成 27 年 9 月のダイヤ改正で E 1 臨港線が倍増しているが、他の路線はダイヤ改正前後でほぼ変わっていない。
- ・ 平成 27 年の利用者数は、平成 26 年に比べて減少している。
- ・ 路線バスの利用者数は、平成 27 年 9 月のダイヤ改正時に、E 2 空港・松浜線以外の路線で減少しているが、10 月以降は、概ね 8 月以前の利用者数と同等である。

東区の路線バスの利用者は、平成 27 年 9 月のダイヤ改正の影響は少ないと考えられるが、平成 26 年度に比べて減少している。

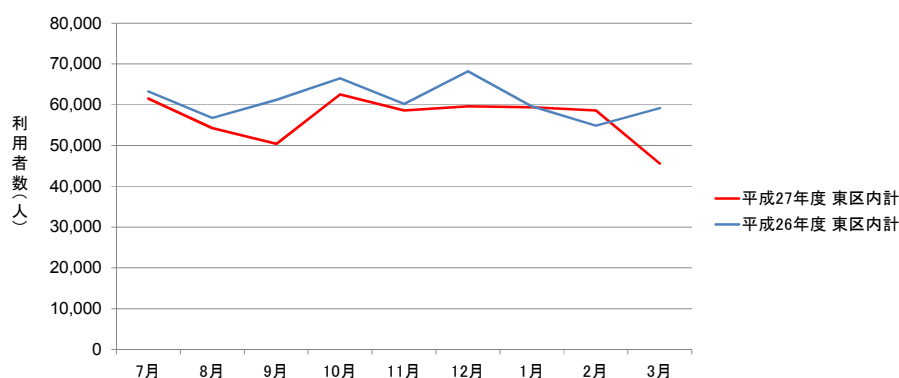


図 2-1 河渡線の利用者数の推移

(2) 区バス

- ・ 区バスの利用者数は、平成 24 年度から平成 27 年度まで、年々増加している。
- ・ 区バスの利用は、8 月に乗客数の減少が見られ、秋から冬季にかけての乗客数が多くなるのが特徴である。
- ・ 降車人数の多いバス停は、東区役所、臨港病院、桑名病院、木戸病院、新潟駅南口、新潟東高校の最寄りの河渡北などであることから、地域の日常的なニーズに対応した利用がされていると考えられる。

東区の区バスの利用者は、年々増加しており、路線バスではカバーしきれない地域のニーズに対応した利用がされていると考えられる。

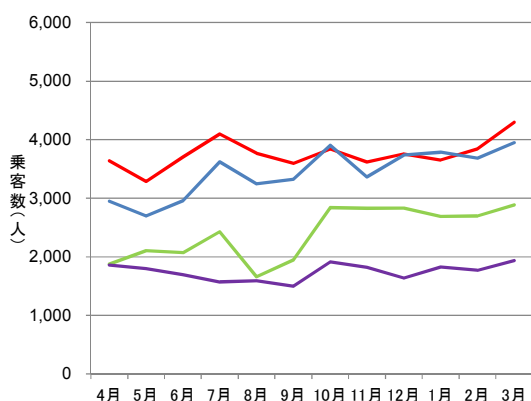


図 2-2 松崎ルートでの月別利用者数の推移

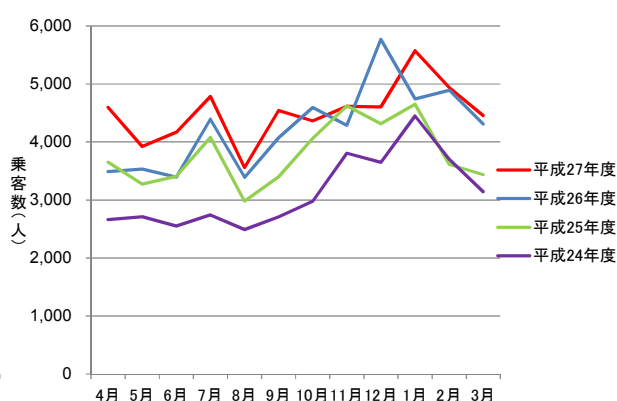


図 2-3 河渡ルートでの月別利用者数の推移

3. 区民ニーズの把握

3-1. 調査概要

(1) 調査対象

新潟市東区在住の住民で平成 28 年 4 月 1 日現在の年齢が 16 歳以上の方。

(2) 調査方法

調査対象者から約 1,300 人を無作為抽出したアンケート調査を実施。

調査票は郵送配布・郵送回収とした。

(3) 調査期間

平成 28 年 9 月 2 日～平成 28 年 9 月 16 日

(4) 回収率

アンケート回収数は 593 人（回収率 45.6%）であった。

3-2. アンケート調査結果のまとめ

(1) 外出の主な交通手段

・利用する交通手段として最も回答数が多かったのは「自動車(自分で運転)」(回答数 1,592)で、次いで「徒歩」(401)、「自転車」(377)、「路線バス」(338)、「自動車(家族などの運転)」(332)が同程度で続いている。「鉄道」の回答数は 112、「区バス」は 41 であった。

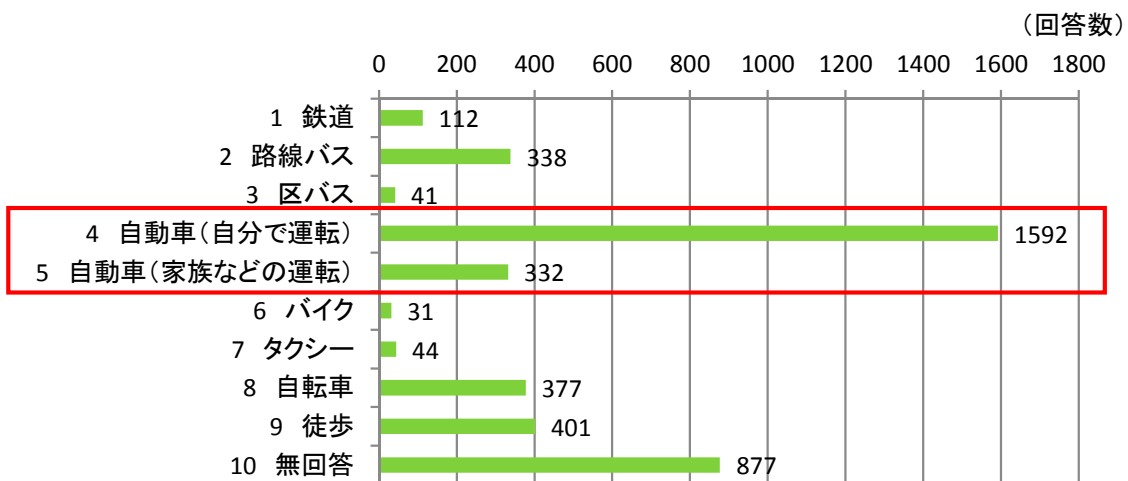


図 3-1 利用する主な交通手段

外出の主な交通手段は、自動車が圧倒的に多い。

(2) ダイヤ改正後の満足度

・バスの運行経路・行先についての満足度は、「満足」と「やや満足」は合わせて17.1%で比較的高くなっているが、「不満」と「やや不満」は合わせて52.5%と半数以上を占めている。

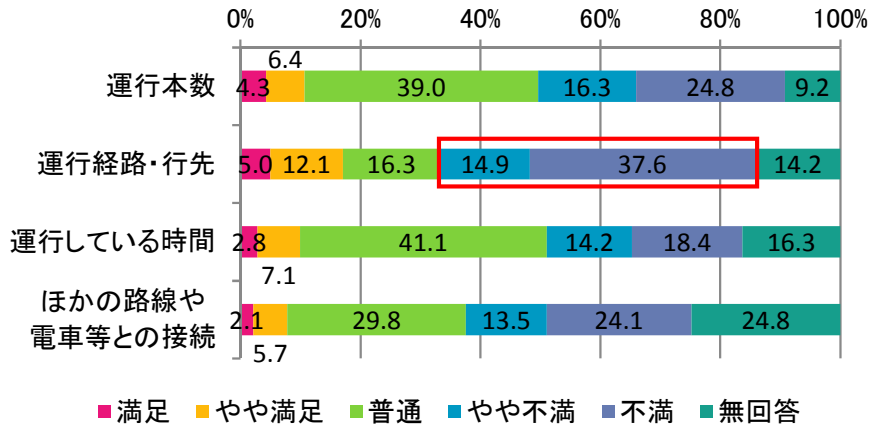


図 3-2 路線バスのダイヤ改正後の満足度

・平成 27 年 9 月のダイヤ改正後の満足度は、4 項目全てにおいて、「不満・やや不満」が「満足・やや満足」を上回っている。
 ・ダイヤ改正後の「運行経路・行先」の満足度は、他の項目と比較して「満足・やや満足」の割合は高いが、一方で、「不満・やや不満」の割合も特になくなっている。

(3) 区バスを利用しない理由

・区バスの利用が数か月に 1~2 回程度または年間を通じてほとんど利用しない理由としては、「バス路線の存在を知らない」との回答が相当数ある。

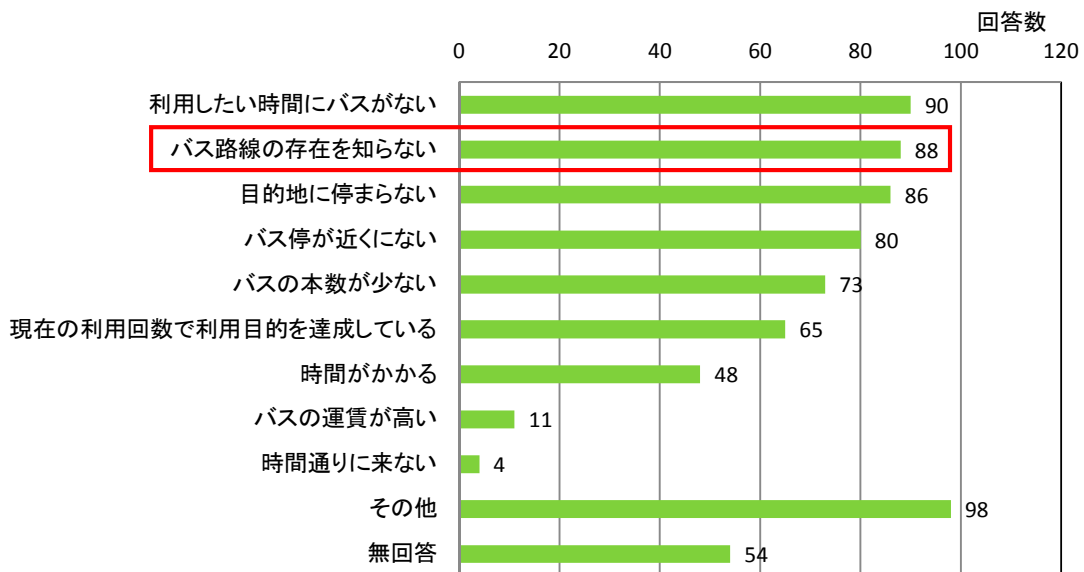


図 3-3 区バスを利用しない理由

区バスを利用しない理由で、「バス路線の存在を知らない」との回答が相当数ある。

(4) 現状の公共交通に関する要望

- ・BRT 導入に伴うバス交通システムの見直しにより、東区から古町や市役所方面への直行便が無くなったことへの不満が最も多い。この路線バスの交通体系の変化に対する不満は「乗り換えが大変・不便」や、「所要時間や運賃がかかる」などの不滿意見と同期している。
- ・路線バスについては、路線や運行本数の増加についての要望意見が多く、夜間遅くや早朝の運行時間帯の拡大の要望も多い。
- ・区バスについては、本数が少ないことや遅延、バス停が遠いなどの不満が示されている。
- ・鉄道の整備については、空港線や引き込み線の整備、紫竹付近の駅増設が要望されている。

・現状の公共交通に関する要望として多いのは、「古町や市役所方面への直行便の復活・増便」「乗り換えが大変・不便」などの新交通システムに関する事項である。

・現状の路線バスの要望として多いのは、増便、路線の増設である。

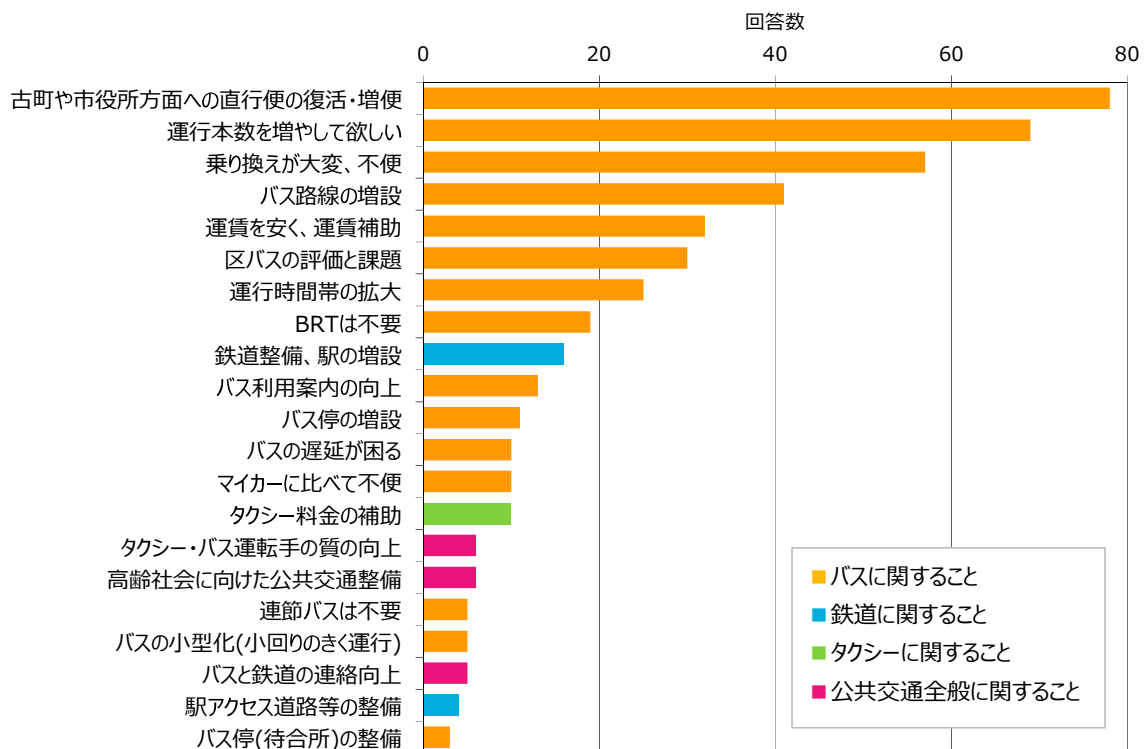


図 3-4 現状の公共交通の要望

(5) 将来の公共交通に関する要望

- ・現在は車中心の生活であるが、自家用車等が使用できなくなったらバスやタクシーを利用するという認識は高い。
- ・高齢化に伴いバス停まで歩くことが厳しくなる中で、ドア to ドアの交通手段に対する要望が高い。
- ・バス交通よりもタクシー型の交通手段がイメージされているが、それに伴う料金・運賃の割引や補助についての要望も多い。
- ・バス交通については、運行本数の増、運賃、路線・バス停の増設などが求められている。またバス停の風雨を防げる待合所の整備についての要望などもみられる。
- ・将来の交通体系として、鉄道整備の他に、路面電車、地下鉄の意見もある。

・将来的には、自家用車等が使用できなくなったら公共交通を利用するという認識は高い。
 ・ドア to ドア、巡回バス、タクシーなどの自由度の高い交通手段に対する要望が高い。

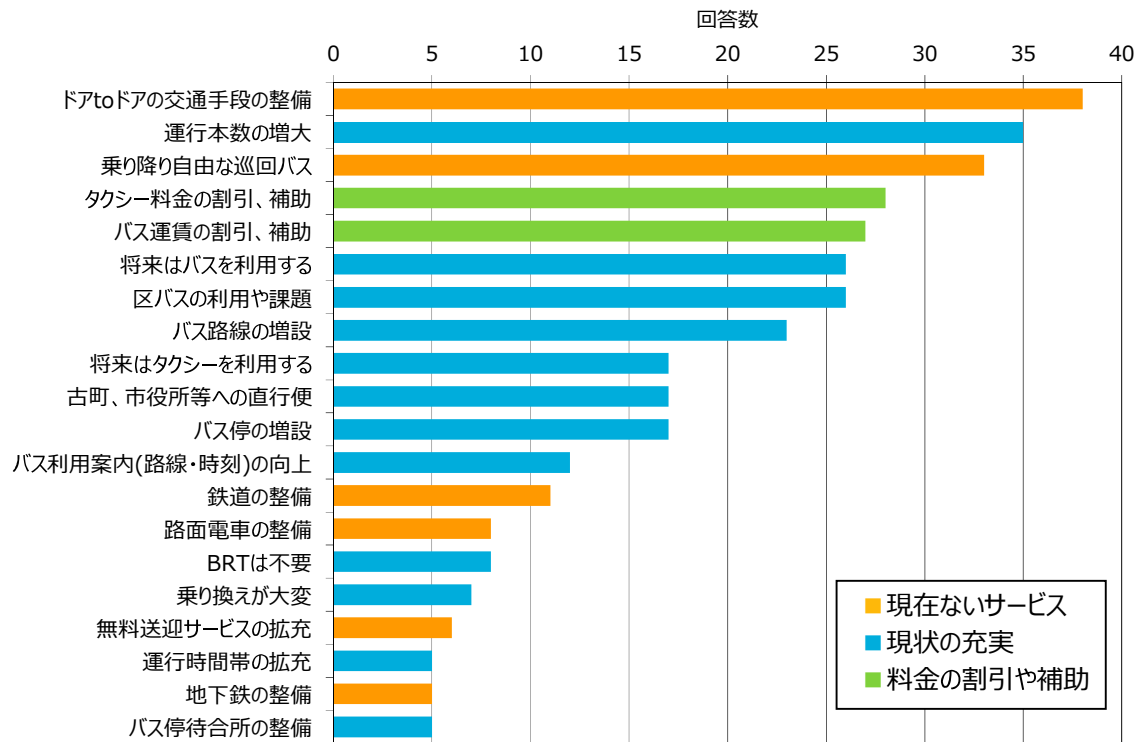


図 3-5 将来の公共交通の要望

4. 考察

4-1. 路線バス・区バス及び鉄道のサービス圏域

※サービス圏域：「にいがた交通戦略プラン」により、バス停から 300m、鉄道駅から 500mの範囲と定義。

- ・東区の圏域人口割合は 84.0%である
- ・圏域人口割合が 0%の町丁目は、もえぎ野 3 丁目、紫竹 4、6 丁目、若葉町 1、2 丁目である。
- ・各バス停の路線バス利用者とそのバス停の圏域人口は「ほとんど相関関係がない」と言え、圏域人口が多くても利用者が増えるとは言えない。
- ・『心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地』は 21 町丁目あり、区バスの本格運用が期待される紫竹 6 丁目以外で圏域外人口が最も多いのは、もえぎ野 2 丁目である。

※心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地：アンケート調査において、路線バスを利用しない理由として「バス停が近くにない」と回答した方の居住地。

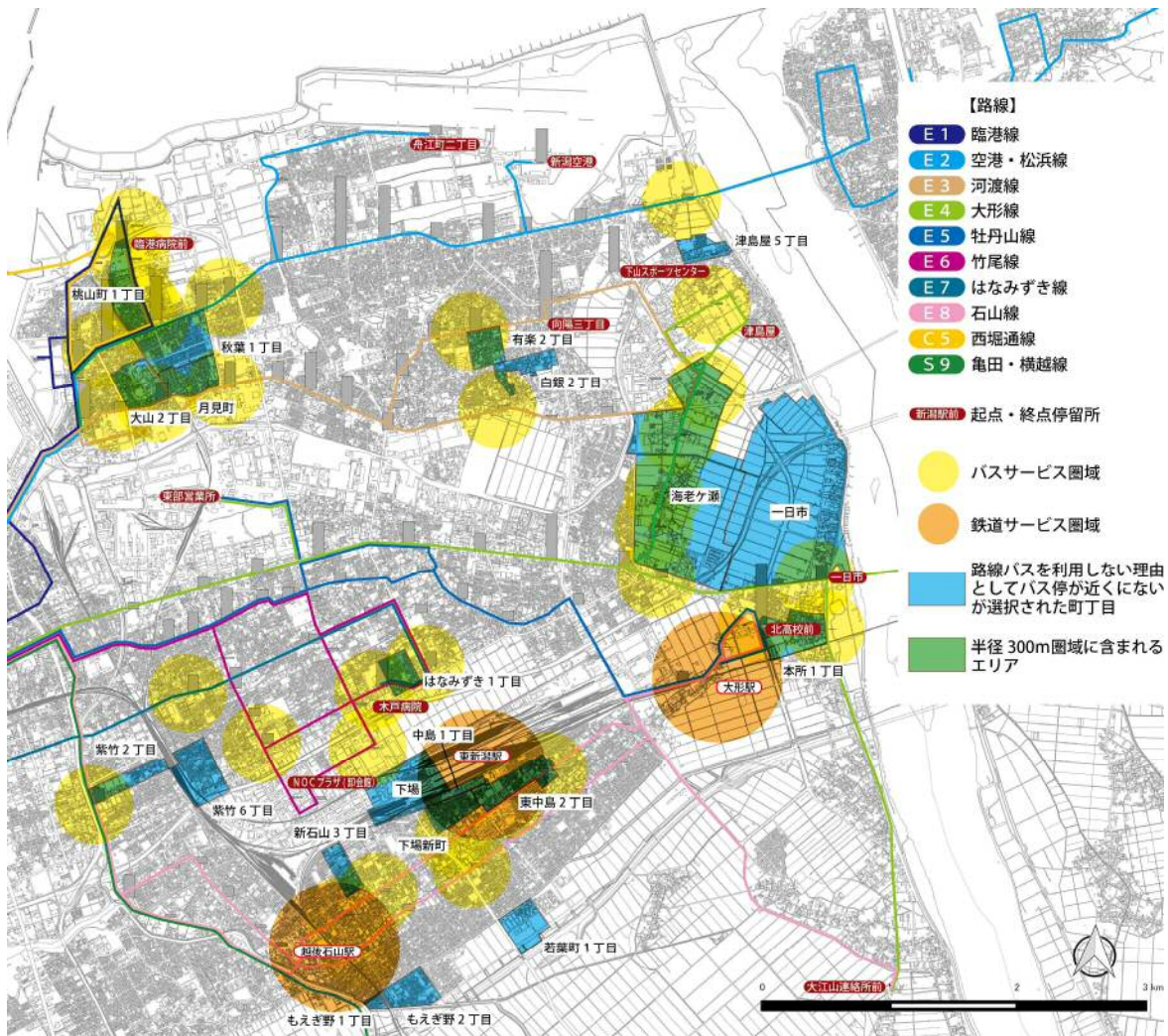


図 4-1 路線バスのバス停が近くにないと感じている人の居住地

4-2. 潜在的バス利用者

※潜在的バス利用者：アンケート調査において、課題が解決された場合、バスの利用意向があると回答した方。

- ・路線バスと区バスの両方の潜在的利用者は、85名である。これは、アンケート回答者565名のうち15.0%となる。路線バスと区バスの潜在的利用者は、119,803人×15.0% = 17,970人と推測できる。
- ・潜在的利用者は、路線バスより区バスが多い。
- ・区バスを利用しない理由で「バス停が近くにない」を選択した回答者は、39名で町丁目は33箇所であり、そのうち紫竹地区は、現在区バスの社会実験を行っており、仮に本格運用されれば課題が解決されるが、区の東側の下山3丁目、津島屋3丁目、一日市、柳が丘、本所3丁目は区バスの運行ルートにはなっていない。

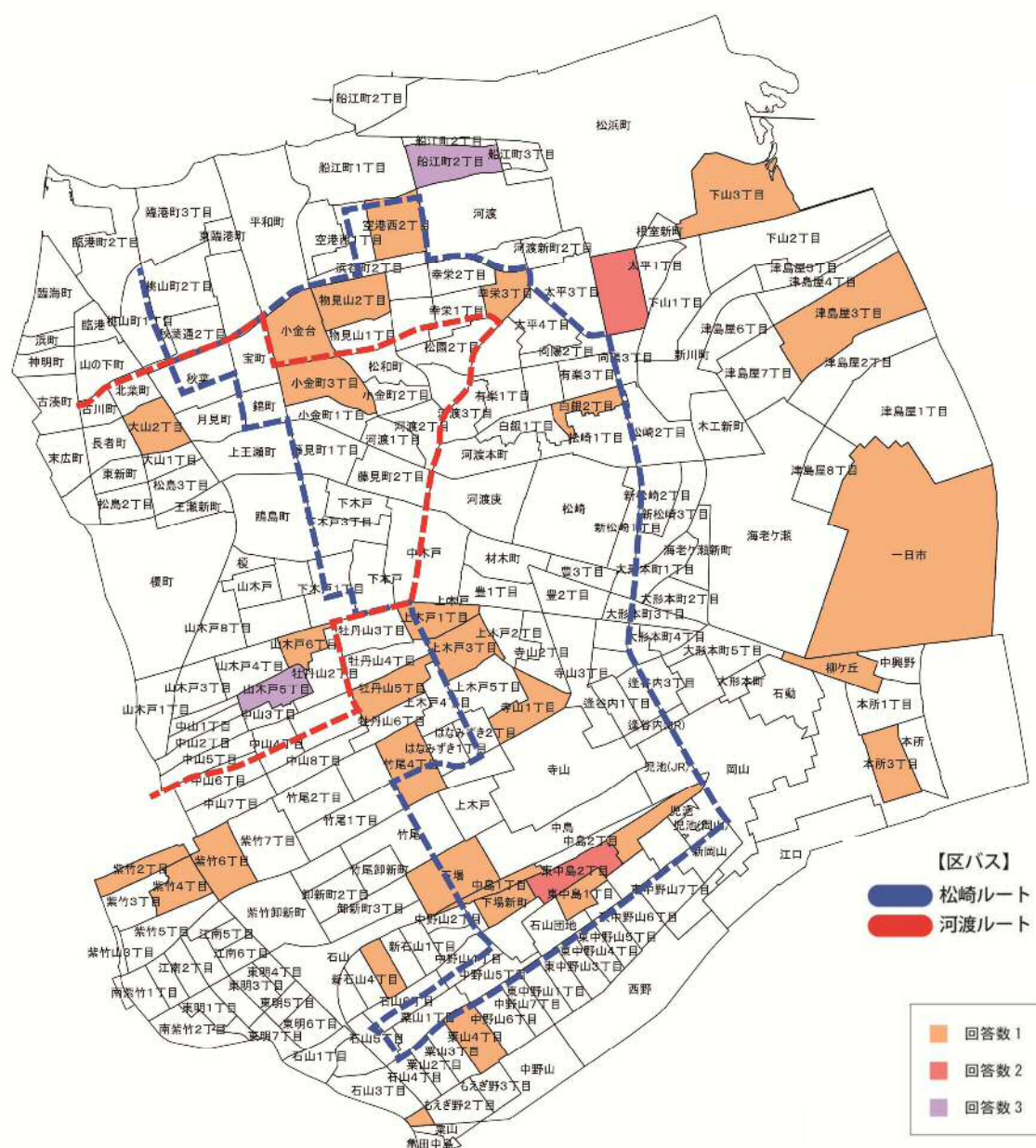
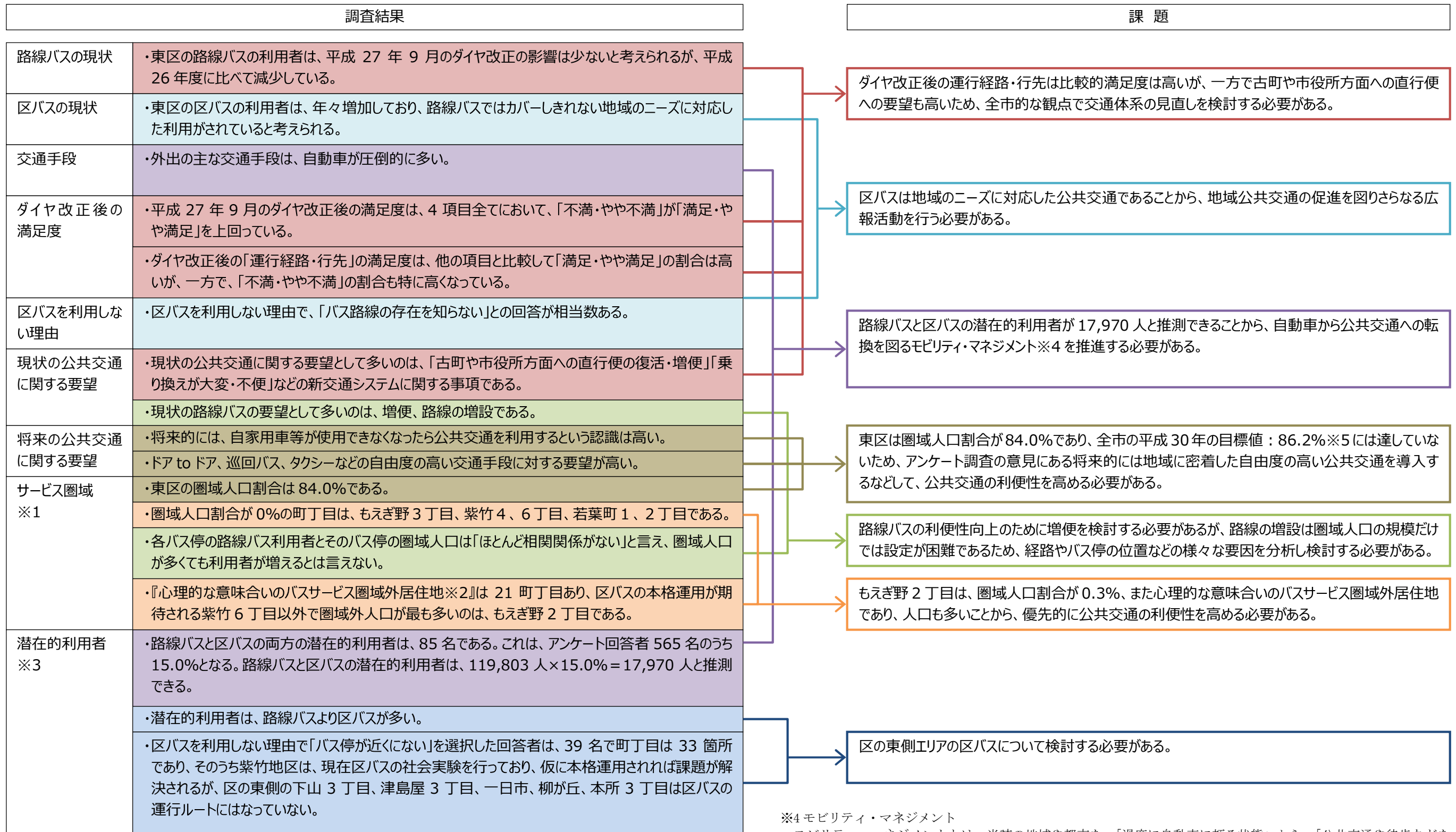


図 4-2 「区バスのバス停が近くにない」を選択した潜在的利用者の居住地

5. 地域交通の課題

本調査結果から、課題を下記の通り整理する。



※1 サービス圏域

にいがた交通戦略プランにより、バス停から 300m、鉄道駅から 500m の範囲と定義。

※2 心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地

アンケート調査において、路線バスを利用しない理由として「バス停が近くにない」と回答した方の居住地。

※3 潜在的バス利用者

アンケート調査において、課題が解決された場合、バスの利用意向があると回答した方。

※4 モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントとは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味する。「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴である。

※5 全市の平成 30 年の目標値：86.2%

「にいがた交通戦略プラン（平成 20 年）」における概ね 10 年後の目標値（市の全体公共交通沿線の居住人口割合）