

秋葉区生活交通改善プラン



新潟市秋葉区

目次

第1章秋葉区の持続可能な生活交通の実現に向けて	
1. 秋葉区生活交通改善プランの背景と目的	1
2. 秋葉区生活交通改善プランの位置付け	1
3. 秋葉区生活交通改善プランの計画期間	2
第2章秋葉区における現状とニーズ	
1. 秋葉区の公共交通の現状	3
2. 秋葉区の移動に関する市民ニーズ	6
第3章秋葉区生活交通改善プラン（R2年度）における取り組みと事後評価	10
第4章秋葉区が今後、取り組む必要のある課題	13
第5章秋葉区が目指す公共交通将来像と基本方針	14
第6章秋葉区具体的な交通施策	15

第1章 秋葉区の持続可能な生活交通の実現に向けて

1. 秋葉区生活交通改善プランの背景と目的

人口減少社会の到来やコロナ禍による全国的な公共交通利用者の減少等の影響により、本市の公共交通を取り巻く環境はより一層、厳しい状況となりました。

公共交通事業者の多くは、運転士不足の問題を抱え、全国的に路線の廃止や減便が行われている状況に陥っており、加えて、2024（令和6）年4月から、バス運転士などを対象とした労働時間等の改善基準告示が適用されたことにより、公共交通の運転士不足の問題は今後、さらに深刻化していくことが懸念されており、本市でもそれに起因した公共交通ネットワークの確保・維持が課題となっています。

鉄道、路線バス及びタクシー利用者数は、新型コロナウイルス等の影響もあり2020（令和2）年度に大きく減少しましたが、近年は徐々に回復傾向にある一方、自家用車への依存度は約7割と依然として高く、「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も約78%と高い状況です。

特に子どもたちや高齢者、障がい者など、自ら自動車を運転できない市民にとって、移動手段の要となる公共交通は、生命線にも等しい重要な都市基盤であり、これらのいわゆる「交通弱者」が移動しやすくなるよう、効率性を考慮しながら状況に合った交通手段を確保する必要があります。

超高齢社会が進展するなか、各地域における生活交通の現状や課題は様々であり、一律の対応では課題の解決に限界があることから、市民の皆さまが、明るく健やかに、安心して住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくりを進めていくためには、それぞれの地域の実情に即した、誰もがわかりやすく、利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成が不可欠です。

この実現に向け、秋葉区地域公共交通検討会議における意見交換など、市民との協働のもと、2025（令和7）年度から実施する「秋葉区生活交通改善プラン」を策定しました。

この度、本プランの上位計画である「新潟市地域公共交通計画」が策定されたことを受け、区においてこれまでの取組を振り返るとともに、現状把握と課題の検証などを行い、プランを策定したものです。

2. 秋葉区生活交通改善プランの位置付け

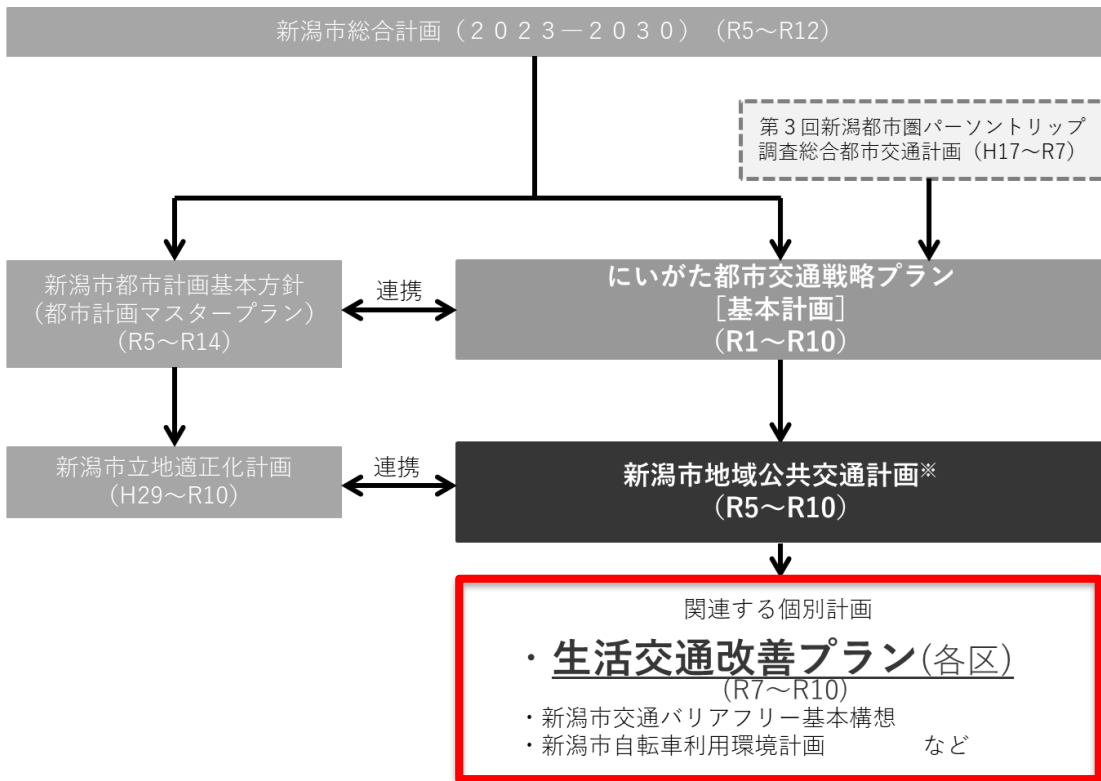
本市では、2028（令和10）年度までを計画期間とする交通政策の基本方針「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を2019（令和元）年度に策定し、目指す交通の将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」として、その実現に向けた基本方針を定めました。

あわせて、この計画を上位計画とし、前期4年間で取り組む公共交通施策等を定めた「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定して交通施策を進めてきました。

その後、前期期間の評価を行ったうえで現状の課題を反映し、後期6年間で取り組むべき公共交通の基本的な方針や公共交通施策について、にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕と統合し、新たに「新潟市地域公共交通計画」として決めました。

秋葉区生活交通改善プランは、「新潟市地域公共交通計画」の一部として、市民や関係者との協働のもと、区の公共交通の現状と課題への対応や、魅力あるまちづくりとの連携など、区の実情に応じて必要となる具体的な交通施策等を定める実施計画です。

図（上位関連計画との関係）



※令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、法に位置付けられる計画が『地域公共交通網形成計画』から『地域公共交通計画』へ変更

3. 秋葉区生活交通改善プランの計画期間

計画期間は、「にいがた都市交通戦略プラン（基本計画）」と「新潟市地域公共交通計画」に合わせ、2028（令和10）年度までとします。

第2章 秋葉区における公共交通の現状とニーズ

1. 秋葉区における公共交通

主要道として、国道403号が南北に、国道460号が東西に通っています。

鉄道では、信越本線と磐越西線及び羽越本線が新津駅で交わり、8区の中でも交通の要衝、鉄道のまちとして駅の設置数や在来線の路線数は最も充実しています。

路線バスは、9系統走行しており、新津駅を中心に市中心部、区内、隣接区、五泉市への路線が設けられています。

① 鉄道（令和6年12月1日現在）

駅名	路線名（運行本数/日）
荻川駅	信越本線
さつき野駅	信越本線
新津駅	信越本線（*臨時観光列車「越乃Shu*Kura」を含む） ・新潟方面へ 63便、新潟方面から 63便 ・長岡方面へ 32便、長岡方面から 33便 磐越西線（*季節観光列車「SLばんえつ物語」を含む） ・会津若松方面へ 21便、会津若松方面から 22便 羽越本線 ・新発田方面へ 13便、新発田方面から 12便
古津駅	信越本線
矢代田駅	信越本線
東新津駅	磐越西線
新関駅	磐越西線

② バス（令和6年12月1日現在）

	種類	路線・系統	平日		土休日	
			往路	復路	往路	復路
1	路線バス	（鳥屋野線） 小須戸出張所～酒屋～鳥屋野～古町～新潟駅前	7	7	6	6
2		（亀田・横越線） 秋葉区役所～沢海～亀田駅西口～新潟駅・万代シティ	5	5	—	—
		京ヶ瀬（営）～沢海～亀田駅西口～新潟駅・万代シティ	3	3	5	3
		秋葉区役所～二本木～亀田駅西口～新潟駅・万代シティ	5	5	—	—
3		（新津駅～中新田～京ヶ瀬営業所）※日曜・祝日運休 新津駅～中新田～京ヶ瀬営業所	2	3	—	—
4		（新津駅-大関-五泉営業所）※日曜・祝日運休 （新津駅-大関-五泉営業所）	10	9	5	5
5		（潟東営業所/白根～白井～新津駅）※土休日運休 潟東/白根～白井～子成場～新津駅	6	6	—	—
6		（潟東営業所/白根～矢代田～新津駅） 潟東営業所/白根～小須戸～矢代田～新津駅	7	7	—	—
7		（新津-朝日-金津線） 金津～朝日～新津駅東口	4	3	4	3
8	（下新-大安寺-新津駅線） 下新～大安寺～新津駅東口	5	5	3	3	
9	区バス	新津駅西口～秋葉区役所～小須戸出張所～新津駅東口	4	3	4	3

③ タクシー（令和5年度末現在）

種類（営業所数）	一般車両	福祉タクシー			
		寝台専用	車椅子専用	兼用	軽
一般タクシー（2）	38			1	
福祉限定事業（3）			2		1
個人タクシー（0）					
	38		2	1	1

④ 秋葉区内路線バスの利用状況（令和5年度）

区バス

	運行 日数	利用者数（人）								1便 あたり
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	計	
4月	30	407	513	498	421	340	145	57	2,381	11.3
5月	31	480	579	513	480	372	183	61	2,668	12.3
6月	30	434	532	471	433	354	148	72	2,444	11.6
7月	31	399	562	477	431	358	174	82	2,483	11.4
8月	31	419	482	381	328	334	159	66	2,169	10.0
9月	30	394	473	425	316	294	141	77	2,120	10.1
10月	31	432	522	449	354	339	164	77	2,337	10.8
11月	30	420	523	426	370	380	152	65	2,336	11.1
12月	30	416	490	431	408	340	171	94	2,350	11.2
1月	28	356	426	368	293	291	163	66	1,963	10.0
2月	29	392	485	412	302	282	181	56	2,110	10.4
3月	31	407	559	424	368	361	163	59	2,341	10.8
計	362	4,956	6,146	5,275	4,504	4,045	1,944	832	27,702	10.9

金津線

	運行 日数	利用者数（人）								1便 あたり
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	計	
4月	30	11	22	44	31	23	5	3	139	0.66
5月	31	16	28	46	30	29	8	5	162	0.75
6月	30	11	34	45	42	25	7	2	166	0.79
7月	31	7	29	60	29	14	6	9	154	0.71
8月	31	10	24	58	29	9	5	9	144	0.66
9月	30	18	21	49	36	10	8	3	145	0.69
10月	31	16	32	63	51	13	6	10	191	0.88
11月	30	17	35	54	32	16	9	4	167	0.80
12月	30	27	34	41	24	18	11	13	168	0.80
1月	28	14	21	40	35	19	9	9	147	0.75
2月	29	9	14	60	20	21	6	7	137	0.67
3月	31	12	30	49	13	27	5	4	140	0.65
計	362	168	324	609	372	224	85	78	1,860	0.73

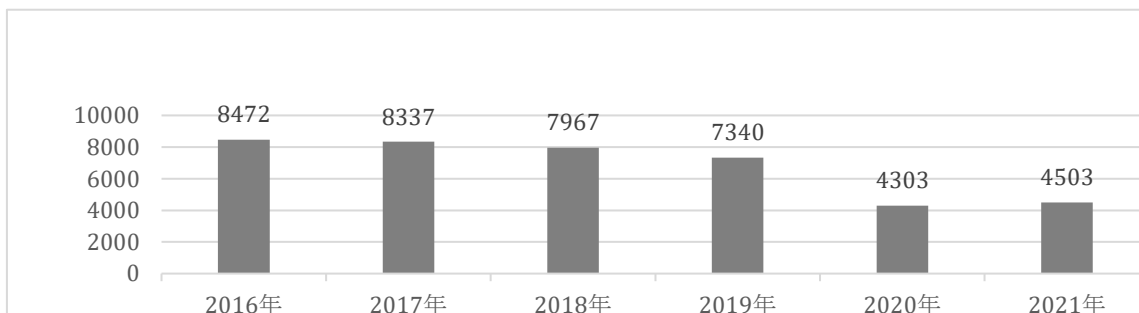
下新線（平日）

	運行 日数	利用者数（人）											計	1便 あたり
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便			
4月	20	62	19	22	5	129	90	44	37	6	57	471	2.4	
5月	20	55	11	40	4	103	83	59	31	11	55	452	2.3	
6月	22	67	11	34	4	117	82	85	38	19	58	515	2.3	
7月	20	57	13	26	1	114	72	40	24	6	57	410	2.1	
8月	22	58	7	35	3	100	67	40	30	7	58	405	1.8	
9月	20	64	10	29	2	108	67	60	33	9	59	441	2.2	
10月	21	61	6	29	2	113	86	47	35	6	64	449	2.1	
11月	20	65	5	36	7	119	83	56	29	16	57	473	2.4	
12月	20	75	3	56	4	122	91	75	39	21	60	546	2.7	
1月	19	79	15	55	14	98	61	79	47	48	43	539	2.8	
2月	19	82	3	50	7	110	80	69	39	16	49	505	2.7	
3月	20	75	11	45	6	134	94	45	41	10	54	515	2.6	
計	243	800	114	457	59	1,367	956	699	423	175	671	5,721	2.4	

下新線（休祝日）

	運行 日数	利用者数（人）							計	1便 あたり
		1便	2便	3便	4便	5便	6便			
4月	10	43	26	14	15	13	10	121	2.0	
5月	11	46	35	29	15	4	15	144	2.2	
6月	8	55	17	5	8	7	5	97	2.0	
7月	11	46	22	17	8	11	14	118	1.8	
8月	9	40	18	22	16	12	1	109	2.0	
9月	10	47	29	19	23	7	12	137	2.3	
10月	10	44	23	18	18	8	10	121	2.0	
11月	10	49	17	14	25	4	2	111	1.9	
12月	11	42	20	15	13	11	12	113	1.7	
1月	12	37	10	10	8	7	3	75	1.0	
2月	10	44	20	16	14	7	12	113	1.9	
3月	11	66	40	18	13	8	3	148	2.2	
計	123	559	277	197	176	99	99	1,407	1.9	

⑤新潟市におけるタクシー利用者数（千人/年）



2. 秋葉区の公共交通のニーズ

交通実態調査等からは以下の傾向が見られました。

鉄道とバスの利用実態の偏り： 代表的な交通手段として鉄道の分担率は 6.9%と比較的高いものの、バスの分担率は 0.6%と 8 区で最も低い状況です。このことから、区内における公共交通の利用が鉄道に偏っており、バスの利用が著しく低迷していることが分かります。(図 1)

自動車依存の高さ： 自動車が無くても移動しやすいかという質問に対して、80.2%の人が「あまり思わない」または「思わない」と回答しており、公共交通での移動手段に不便を感じ、自動車への依存度が高いことが示唆されます。(図 2)

公共交通への不満： 移動手段の満足度調査では、自動車以外の手段は全て 50%を下回っており、特にバスへの満足度は 7.9%と非常に低い結果でした。これは、公共交通、特にバスの利便性や快適性が、住民のニーズに応えられていないことを示しています。(図 3)

高齢者運転免許保有率の上昇： 高齢者の運転免許保有率が過去 5 年間で 6.9%も上昇していることから、高齢者の移動手段確保の必要性が高まっている一方で、免許返納後の移動手段の課題も考慮する必要性があることが分かります。(図 4)

今年度の路線バスの乗車人数は、昨年度と比べて大幅に増加しています。特に、下新線と金津線で顕著な伸びが見られます。この背景には、昨年度に地域で行ったアンケート調査や利用状況の分析を基に、下新線と金津線の路線やダイヤを見直し、令和 6 年度から変更を実施したことが大きく影響していると考えられます。

また、区バスは 6 月に特に大きな伸びを記録しました。これは、美術館で開催された人気企画の影響が主な要因と思われます。(図 5)

図1 各区の代表交通手段（出典：新潟市内都市交通特性調査 令和4年11月）

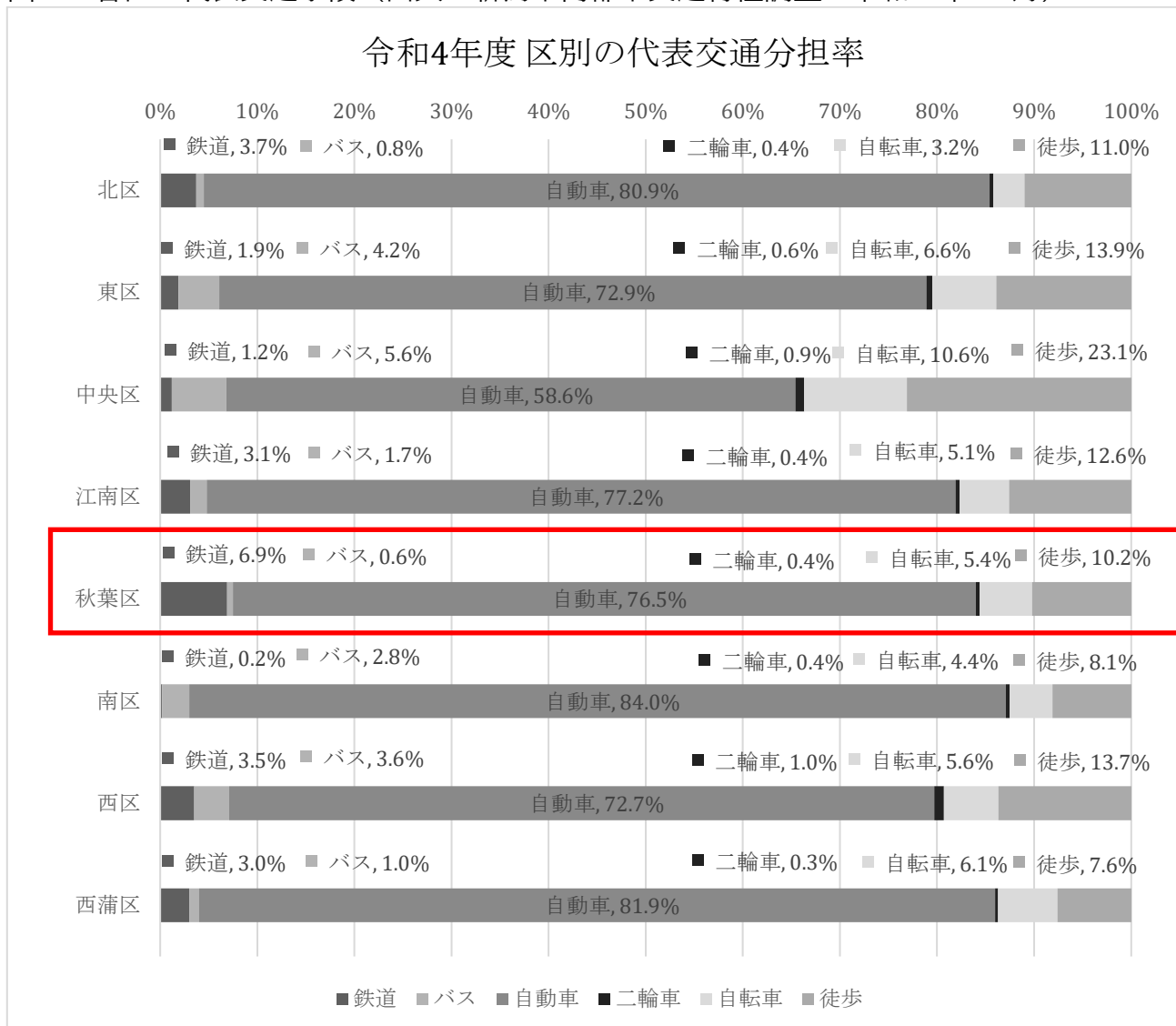


図2 自動車に頼らなくても移動しやすいか（出展：第49回市政世論調査 令和4年7月（『あまり思わない』『思わない』との合計）

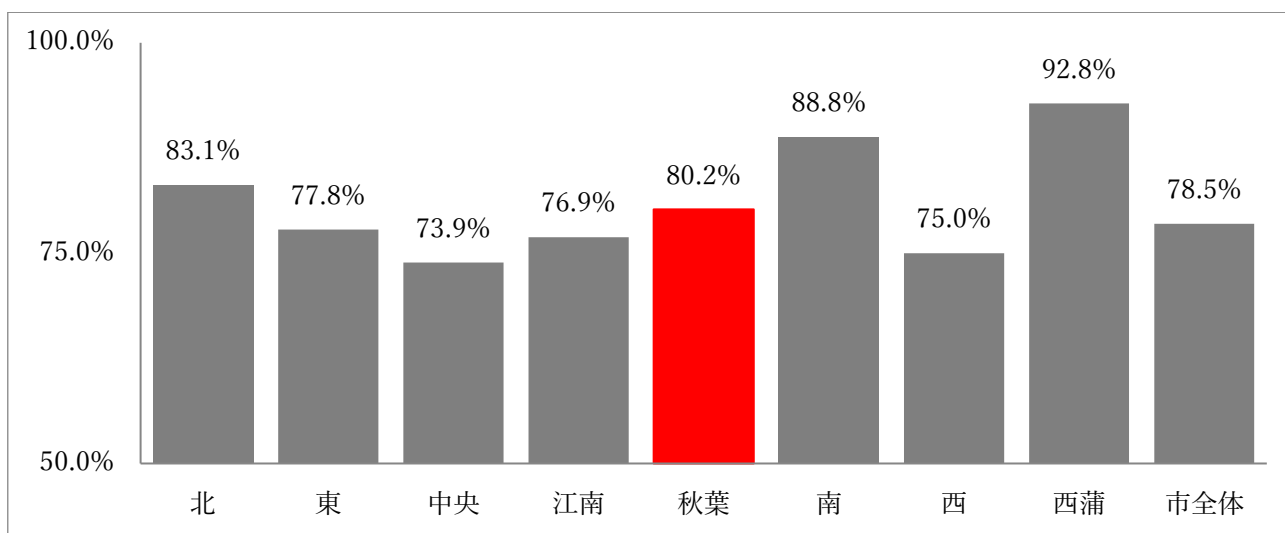
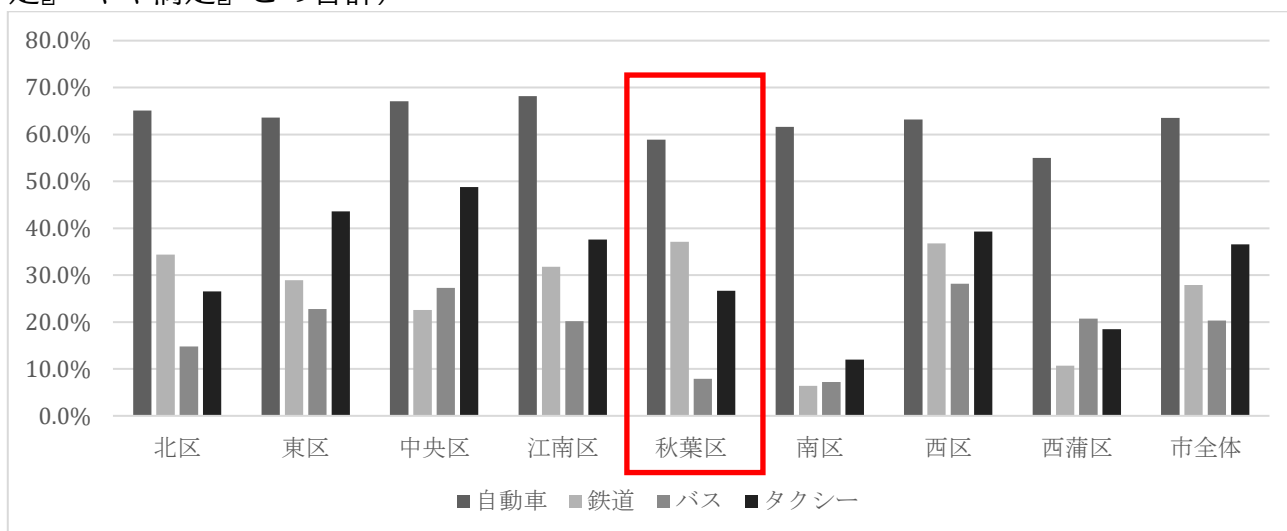


図3 移動する際の交通手段の満足度（出展：第49回市政世論調査 令和4年7月（『満足』『やや満足』との合計）



<参考> 出典資料について

■ 図1 新潟市内都市交通特性調査

- ・対象…市内居住5歳以上（令和4年4月末時点）の市民41,369人
- ・配付…住民基本台帳から無作為抽出された19,600世帯に郵送
- ・回答…回収個人数（有効回収率29.4%）

■ 図2, 3 第49回市政世論調査

- ・対象…住民基本台帳（令和4年6月末時点）に登録されている18歳以上の市民4,000人
- ・回答…有効回答2,083人（有効回収率52.1%）

図4 本市高齢者運転免許保有者数と保有率（出典：新潟県警察）

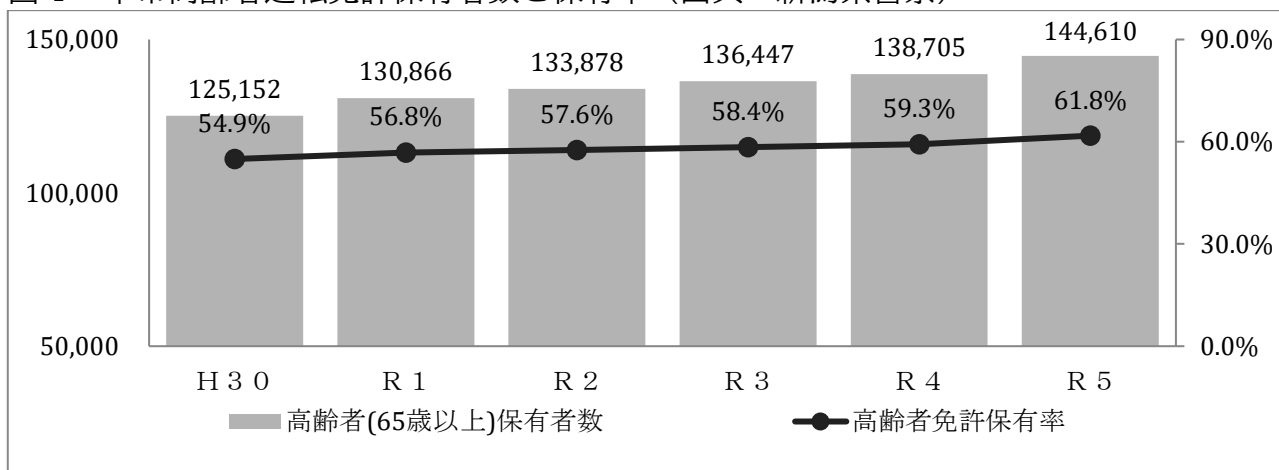


図5 秋葉区内路線バスの乗車人数比較

月	路線	R5	R6	増減	(R6うち学生)
4月	下新線	592	678	115%	
	金津線	139	182	131%	
	区バス	2,381	2,394	101%	
	合計	3,112	3,254	105%	
5月	下新線	596	808	136%	
	金津線	162	201	124%	
	区バス	2,668	2,849	107%	
	合計	3,426	3,858	113%	
6月	下新線	612	842	138%	128
	金津線	166	270	163%	100
	区バス	2,444	3,751	153%	107
	合計	3,222	4,863	151%	335
7月	下新線	528	823	156%	126
	金津線	154	177	115%	68
	区バス	2,472	2,626	106%	100
	合計	3,154	3,626	115%	294
8月	下新線	514	795	155%	84
	金津線	144	151	105%	45
	区バス	2,169	2,082	96%	88
	合計	2,827	3,028	107%	217
9月	下新線	578	780	135%	169
	金津線	145	233	161%	98
	区バス	2,112	2,274	108%	99
	合計	2,835	3,287	116%	366
10月	下新線	570	849	149%	163
	金津線	191	244	128%	102
	区バス	2,337	2,486	106%	201
	合計	3,098	3,579	116%	466
11月	下新線	583	800	137%	155
	金津線	167	223	134%	89
	区バス	2,336	2,261	97%	127
	合計	3,086	3,284	106%	371
12月	下新線	659	898	136%	227
	金津線	168	212	126%	71
	区バス	2,350	2,287	97%	135
	合計	3,177	3,397	107%	433
1月	下新線	614	887	144%	282
	金津線	147	216	147%	85
	区バス	1,963	2,055	105%	140
	合計	2,724	3,158	116%	507
合計	下新線	5,846	8,160	140%	1,334
	金津線	1,583	2,109	133%	658
	区バス	23,232	25,065	108%	997
	合計	30,661	35,334	115%	2,989

第3章 生活交通改善プラン（令和2年度）における取り組みと事後評価

秋葉区生活交通改善プランは、令和2年度から5年間を計画期間として、押し寄せる超高齢化社会に対応し、地域の自立した日常生活を確保し、誰もが安心して暮らせる秋葉区を築いていくため、将来にわたり持続可能な交通環境を構築するとともに、環境に配慮したまちづくりを目標に掲げて取り組んできました。

基本方針① 公共交通空白地域の解消

運転免許証の返納などにより、これまで以上に重要な役割を持つ公共交通に地域格差が生じないように、これまでの社会実験などの取り組みを参考に運行の課題を洗い出し、実態の把握を行うことで、地域の特性に応じた適切な移動手段の検討を行います。

交通施策	取り組み	評価と課題
<p>ア 地域の実情の把握 地域ごとに公共交通の利用実態・移動ニーズ等を調査し、地域の実情を把握します。</p> <p>イ 地域特性に応じた適切な移動手段の検討 住民バスやデマンド交通の社会実験結果や調査結果などをもとに、地域と協働で新たな移動手段の導入・社会実験の実施を検討します。</p> <p>ウ 住民バス運行団体の立ち上げ・運行支援 住民組織を主体とする運行団体の立ち上げ・運行を支援します。</p>	<p>令和2年度： 新型コロナウイルス感染症の影響で住民会議開催が困難なため、既存アンケートを参考に地域の実態・課題分析のための調査項目を検討。</p> <p>令和3年度： 公共交通ニーズの高い満日地区をモデルケースに選定し、地域代表者・民生委員と協議の上、アンケート調査を実施し、地域の実態把握を実施。</p> <p>令和4年度： 満日地区アンケート結果を分析・集約。満日地区の生活交通支援について、新任町内会長へ説明。満日地区の福祉施設、秋葉区社会福祉協議会と生活交通支援について意見交換を実施。</p> <p>令和5年度： 満日地区の生活交通支援について、運行主体の満日コミュニティ協議会、満日地区福祉施設、秋葉区社会福祉協議会で振り返りを実施。小須戸地区でも同様の取組を開始。</p> <p>令和6年度： 満日地区・小須戸地区で生活交通支援を継続。</p>	<p><評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ●満日地区をモデルケースとした取り組みは、地域の実態把握、関係者との協働体制構築、具体的な生活交通支援の実施、そして事業の振り返りという一連の流れを作り出すことに成功したと言える。特に、福祉施設との協働体制を構築できたこと、アンケート調査により住民のニーズを把握できたこと、そして実際に買い物支援事業を実施し、利用者から好評を得ていることは大きな成果である。 ●既存のアンケート調査を活用することで、地域における理想と現実のギャップを明確化し、検討資料として有効に活用できた。 <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ●満日地区・小須戸地区における生活交通支援に持続性と汎用性を持たせるためには、コミュニティ協議会と福祉施設の負担軽減させる仕組みが必要である。また、今後利用希望者が増えた場合、車両の定員をオーバーすることが予想される。 ●満日地区・小須戸地区以外の公共交通空白地域においても、地域特性や住民ニーズに合致した移動手段と運用方法を検討していく必要がある。高齢者や移動手段を持たない人が、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう、より広範囲な地域における生活交通の充実が求められる。

基本方針② 公共交通機関の結節点強化・利便性向上		
深刻化する既存路線バスの減便や廃止を防ぎ、利用者の増加につなげるため、運行ルートや結節点における接続性を向上させるとともに、待合環境の改善や分かりやすい情報の提供を行い、利用者の負担軽減を図ります。		
交通施策	取り組み	評価と課題
<p>ア 乗り継ぎ時の負担軽減 主要結節点である新津駅に乗り入れする路線バス、区バスや目的バスとのダイヤ調整や待合環境の改善など、乗り継ぎ時の負担を軽減します。</p> <p>イ 区バスの運行内容見直し 利用の少ない便や沿線施設の利用状況などを確認し、利便性向上及び利用促進を図ります。</p> <p>ウ 公共交通情報発信の充実 路線・ダイヤ・乗り継ぎ情報などを分かりやすく発信し、利用促進を図ります。</p>	<p>令和2年度～6年度： 「秋葉区公共交通ガイド」を作成・配布。</p> <p>令和5年度： ・区バス乗車体験を実施。 ・金津線に関する勉強会を実施。 ・高齢者にも分かりやすい公共交通ガイドを作成・発行（文字の大きさや配色などを工夫）。 ・下新線、金津線についてアンケートや利用実態に基づき検討・見直しを行った。</p> <p>令和6年度： ・下新線：堤防上の路線を集落内に下し、フリー乗降区間を設置。 ・金津線：中学生の利用促進のため、金津中前にバス停を移設、最終便の時刻を繰り下げ。 ・子ども・若者公共交通乗車促進事業を開始（小学生50円、中学生以上学生100円で区バス、金津線、下新線に乗車可能）。 ・バスのコモタウン延伸などについて勉強会を開催。</p>	<p><評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ●「秋葉区公共交通ガイド」の作成・配布や、勉強会など、利用促進に向けた広報活動は一定の効果を上げた評価できる。 ●収支率の低い「金津線」において、コミュニティ協議会、自治協議会、区役所で連携し勉強会やアンケート調査を実施するなど、改善に向けた具体的な取り組みを始めたことは評価できる。 ●下新線、金津線において、アンケートや利用実態に基づいた路線やダイヤの見直しを行い、令和6年度から変更を実施したことは評価できる。特に下新線の路線変更やフリー乗降区間設置は、高齢者など交通弱者の利便性向上につながる可能性がある。また、金津線のバス停移設と最終便繰り下げは、中学生の利用促進が期待される ●令和6年度に開始された子ども・若者公共交通乗車促進事業は、子ども・若者の利用を促進する効果が期待される。 <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ●さらなる利用増加を目指し、ルート、バス停、駅との接続などに関する改善要望に対応していく必要がある。 ●「秋葉区公共交通ガイド」だけでは、学生や若者に十分な情報が届いていない。

基本方針③ 地域や関係団体との連携・協力体制の構築

利用しやすく、安全快適な地域公共交通とするため、地域や交通事業者など関係団体との連携を図るとともに、地域全体で公共交通を支えていくという意識啓発を行います。

交通施策	取り組み	評価と課題
<p>ア 地域の移動手段を検討する体制の構築 地域団体と協働し、地域の実情に応じた適切な移動手段を検討・実現するための体制を構築し、運営していきます。</p> <p>イ 関係団体との連携 交通事業者や沿線施設などと意見交換を行い、バス路線の有効利用を検討します。</p> <p>ウ 公共交通に関する意識の醸成 公共交通に関する問題は地域の問題であるという意識を高めるため、広報紙や地区懇談会など様々な手法・機会を捉えて、取り組み内容や進捗状況を発信します。</p>	<p>令和 2 年度：地域の移動手段を検討する体制の構築を目指したが、新型コロナウイルス感染症の影響により、関係者を集めた会議開催が困難になったため、自治協議会第 2 部会で検討を開始。</p> <p>令和 4 年度：満日地区の生活交通支援において、満日コミュニティ協議会、町内会、民生委員と福祉施設、社会福祉協議会、自治協議会の協働体制を構築。</p> <p>令和 5 年度：満日地区の生活交通支援について、満日コミュニティ協議会、満日地区福祉施設、秋葉区社会福祉協議会で振り返りを実施。小須戸地区でも同様の取組が始まる。金津地区コミュニティセンターにおいて、金津線に関する勉強会を実施。 市による路線バス金津線に関するアンケートを実施。</p> <p>令和 6 年度：交通事業者と金津コミュニティ振興協議会と連携して、子ども・若者公共交通乗車促進事業を開始。金津コミュニティ振興協議会は、子ども・若者が無料で金津線を利用可能できるように独自で支援を実施。</p>	<p><評価></p> <p>●満日地区において、地域住民、福祉施設、行政など、様々な関係者が連携した協働体制を構築できたことは大きな成果であり、地域における生活交通課題解決には関係者間の協力が不可欠であることを示している。</p> <p>●金津線の改善に向けた取り組みにおいて、金津コミュニティ協議会と連携し、勉強会やアンケート調査、子ども・若者への支援を実施していることは評価できる。</p> <p><課題></p> <p>●地域における生活交通課題解決には、行政だけでなく、地域住民や関係団体の積極的な参加が不可欠である。今後は、より多くの地域住民や関係団体を巻き込み、協働体制を強化していく必要がある。</p>

1. 公共交通空白地域における移動手段の確保と持続可能性の課題

背景

・令和4年度から満日地区、令和5年度から小須戸地区で実施している、福祉施設との連携による買い物支援は利用者から好評を得ている。しかし、持続性と汎用性を持たせるためには、コミュニティ協議会と福祉施設の負担軽減させる仕組みが必要である。また、今後利用希望者が増えた場合、車両の定員等をオーバーすることが予想される。

課題

・満日地区や小須戸地区などでの成功事例を参考に、他の公共交通空白地域へも展開できる仕組みづくりが必要である。
・各地域の特性や住民ニーズに合わせた移動手段の検討が必要である。
・持続可能な運行体制を構築するため、運行コストの低減、補助金制度の活用、ボランティアの活用、コミュニティ協議会・福祉施設の負担軽減などについて検討する必要がある。

2. 公共交通ネットワークの利便性と最適化の課題

背景

・既存路線バスの減便・廃止が進む中で、区バスの利用促進が課題となっている。
・「金津線」においては、地域住民、交通事業者、行政が連携し、勉強会やアンケート調査を実施するなど改善に向けた取り組みが進められている。
・「下新線」「金津線」においては、アンケート調査や利用実態を踏まえた路線・ダイヤの見直しを令和6年度から実施している。

課題

・利用者の利用状況及びニーズを的確に把握し、路線バス・区バスの運行ダイヤ、ルート、バス停の配置などを最適化する必要がある。
・交通結節点の強化、運行情報の発信充実など、利便性向上に向けた施策を検討する必要がある。
・「秋葉区公共交通ガイド」の掲載情報を充実させ上で、分かりやすくタイムリーな情報提供に努める必要がある。

3. 地域全体での公共交通を支える協働体制構築の課題

背景

・公共交通を持続可能なものにするには、地域全体で支える意識の醸成と、関係者間の連携強化が不可欠である。
・満日地区や小須戸地区では、地域住民、福祉施設、行政など、様々な関係者が連携した協働体制が構築されている。
・金津線の改善に向けた取り組みでも、地域住民、個通事業者、行政が連携している。

課題

・公共交通の維持・活性化のため、地域住民、交通事業者、行政などが一体となった協働体制をさらに強化する必要がある。
・地域住民の主体的な参画を促し、公共交通に対する関心を高めるための啓発活動を行う必要がある。
・持続可能な公共交通システムを構築するため、各関係機関との連携を密にしながら、地域の特性に合った取り組みを進めていく必要がある。

秋葉区が目指す公共交通将来像

誰もが安心して移動できる、持続可能で便利な公共交通ネットワークを構築し、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるまちの実現を目指します。

この将来像を実現するために、以下の3つの基本方針を掲げ、具体的な交通施策の推進を検討します。

1. 地域のニーズに寄り添う、多様な移動手段の確保と持続可能な運行体制の構築
 - ・公共交通空白地域においては、地域特性、自動車を保有しない高齢者や子ども・若者の利用動向などを考慮し、多様な移動手段（デマンド交通、乗り合いタクシー、ボランティアによる送迎など）の導入を検討し、地域の実情に寄り添った、より柔軟で利用しやすいサービスの提供を目指します。
 - ・運行コストの低減、補助金制度の活用、ボランティアの活用に加え、子ども・若者向けの割引制度の継続、持続可能な運行体制の構築を検討し、長期的な安定運行を目指します。
 - ・満日地区、小須戸地区だけでなく他区や他市の成功事例の情報を収集、共有し、各地域での住民バスやボランティアによる送迎など新たな移動手段の確保に向けた取り組みを支援します。
2. 誰もが利用しやすい、便利な公共交通ネットワークの形成
 - ・高齢者だけでなく、子ども・若者の移動ニーズも的確に把握し、路線バス・区バスの運行ダイヤ、ルート、バス停の配置などを最適化することで、より多くの人々にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。
 - ・交通結節点の強化、ICカードやアプリ等最新のデジタルツールの導入の検討、誰もが気軽に便利に公共交通を利用できるような施策の展開を目指します。
 - ・「秋葉区公共交通ガイド」の充実、ホームページ等を活用した情報提供に加え、子ども・若者が利用しやすい情報発信方法（SNS活用など）を検討し、分かりやすくタイムリーな情報提供に努めます。
3. 地域全体で支える協働型の公共交通システム
 - ・地域住民、特に子ども・若者、その保護者に向けて、公共交通の便利さや魅力を伝える取り組みを検討し、利用促進と支える意識の醸成を図ります。
 - ・住民が気軽に意見を出せるアンケートや意見交換会を通じて、多様な声を収集し、それを改善策に活用します。
 - ・収集した意見をもとに、地域住民、交通事業者、行政が連携し、新しい路線やサービスの導入など具体的な改善策を検討します。

第6章 秋葉区の具体的な交通施策

基本方針	施策	概要	R7	R8	R9	R10	目標
1. 地域のニーズに寄り添う、多様な移動手段の確保と持続可能な運行体制の構築	地域ニーズに応じた柔軟な移動手段の検討	地域ごとの実情把握、他区や他市を含めた成功事例を参考に最適な移動手段の組み合わせの検討					<ul style="list-style-type: none"> 定期的な勉強会の開催 最適な移動手段の導入
	持続可能な運行体制の構築	地域の状況やニーズを踏まえた、運行の集約化・効率化の検討、ボランティア活用など安定運行の検討、成功事例を参考にした展開の検討					<ul style="list-style-type: none"> 区バス、下新線、金津線の収支率向上 事例展開地域数の増加
2. 誰もが利用しやすい、便利な公共交通ネットワークの形成	利用者のニーズに対応した見直し	学生・若者及び高齢者などの交通弱者のニーズ把握、路線・ダイヤ・バス停配置の最適化検討					<ul style="list-style-type: none"> 区バス、下新線、金津線の利用者数の増加
	利便性向上施策の推進	公共交通ガイド充実、SNS 活用など情報提供方法検討					<ul style="list-style-type: none"> 移動する際の交通手段の満足度の向上
3. 地域全体で支える協働型の公共交通システム	公共交通の魅力を発信	学校やイベントでの説明や SNS での情報発信を検討し、利用促進を図ります。					<ul style="list-style-type: none"> 積極的な情報発信
	住民の声を活かす仕組み	アンケートや意見交換会を通じて住民の意見を収集し、改善策に反映します。					<ul style="list-style-type: none"> 住民アンケートや意見交換会の実施
	連携による改善策の検討	地域住民・行政・交通事業者で連携し、新しいサービスや路線の可能性を探ります。					<ul style="list-style-type: none"> 検討会の開催

◆ 参考資料 ◆

1. 秋葉区地域公共交通検討会議開催要綱

秋葉区地域公共交通検討会議開催要綱

(開催)

第1条 持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、秋葉区のまちづくりと連携し、地域の実情に応じた地域公共交通のあり方について、市民や関係者との協働により検討するため、意見交換を行う場として、秋葉区地域公共交通検討会議（以下「検討会議」という。）を開催する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は、次の各号に掲げる事項について、意見交換を行う。

- (1) 区内の地域公共交通のあり方に関する事項
- (2) 段階的なバス路線の再編や交通結節機能の強化など具体的な交通施策等に関する事項
- (3) その他検討会議が必要と認める事項

(委員構成)

第3条 検討会議の構成員は別表に掲げる者及び団体の中から当該団体において選出された者とする。

2 検討会議には、必要に応じて前項に規定する構成員以外の者を出席させ、意見を求めることができる。

(会議の公開)

第4条 検討会議は原則として公開とする。

(事務局)

第5条 検討会議に事務局をおく。

2 検討会議の事務局は、新潟市都市交通政策課及び新潟市秋葉区役所地域総務課の2課で構成し、検討会議の運営にあたる。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に関して必要な事項は、市長が別に定める。

(附則)

この要綱は、平成25年6月18日から施行する。

(附則)

この要綱は、令和元年12月1日から施行する。

別表

秋葉区地域公共交通検討会議構成員

- ・ 秋葉区自治協議会選出委員
- ・ 関係住民バス運営団体
- ・ 国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局（輸送・監査部門）
- ・ 新潟県秋葉警察署
- ・ 新潟県ハイヤー・タクシー協会地区支部
- ・ 関係一般旅客自動車運送事業者
- ・ 新潟市都市交通政策課
- ・ 新潟市秋葉区役所地域総務課
- ・ 新潟市秋葉区役所建設課

2. 秋葉区地域公共交通検討会議構成員

秋葉区自治協議会選出委員（6名）
国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局（輸送・監査部門）
新潟県秋葉警察署
新潟県ハイヤータクシー協会
新潟交通観光バス株式会社
泉観光バス株式会社
さくら交通株式会社
新潟市都市交通政策課
新潟市秋葉区役所地域総務課
新潟市秋葉区役所建設課

3. 秋葉区生活交通改善プラン策定経過

開催日／会議名	内 容
令和7年1月15日(水) 第1回 秋葉区地域公共交通検討会議	◆秋葉区生活交通改善プランの見直しについて ・秋葉区生活交通改善プランの改定について ・現行プランにおける取り組みと事後評価について
令和7年2月14日(金) 第2回 秋葉区地域公共交通検討会議	◆秋葉区生活交通改善プランの見直しについて ※書面開催
令和7年2月25日(火) 第9回 秋葉区自治協議会 本会議	◆次期秋葉区生活交通改善プランについて（意見聴取）

秋葉区生活交通改善プラン

令和7年3月

編集・発行

新潟市秋葉区役所地域総務課

〒956-8601 新潟市秋葉区程島 2009 番地

TEL:0250-23-1000(代表)