

江南区生活交通改善プラン



新潟市江南区
平成 27 年 3 月



目 次

1. 江南区の持続可能な生活交通体系構築に向けて	1
(1) 江南区の生活交通改善プラン	1
(2) 江南区生活交通改善プランの位置づけ	1
<参考資料>交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン	2
2. 江南区の現状と課題	3
(1) 区の現状（概要）	3
(2) 区におけるバス交通の経過と現状	4
(3) 生活交通に係る課題	5
<参考資料>江南区の公共交通（現状）	6
3. 江南区が目指す交通の将来像	7
(1) 基本方針	7
<参考資料>江南区の公共交通（将来のイメージ）	8
4. 江南区具体的な交通施策	9
(1) 計画期間における取り組み	9
◆ 参考資料編	11
江南区地域公共交通検討会議開催要綱	11

1. 江南区の持続可能な生活交通体系構築に向けて

(1) 江南区の生活交通改善プラン

江南区では、マイカー普及や地域の人口減少に伴い、バス及びタクシー事業が低迷し、バス路線の廃止や減便による公共交通空白地域や不便地域の点在をはじめとした諸問題により、区全体の交通利便性が低下しています。

このような中、これから本格化する人口減少・少子・超高齢化に対応するため、効率性や持続の可能性も考慮しながら、高齢者や障がい者、中学生・高校生等のいわゆる「交通弱者」らの移動手段が確保できる生活交通体系を構築していく必要がありますが、各区または区内各地域における生活交通の現状は様々であり、それぞれの地域の事情に即した生活交通体系を構築していくことが重要です。

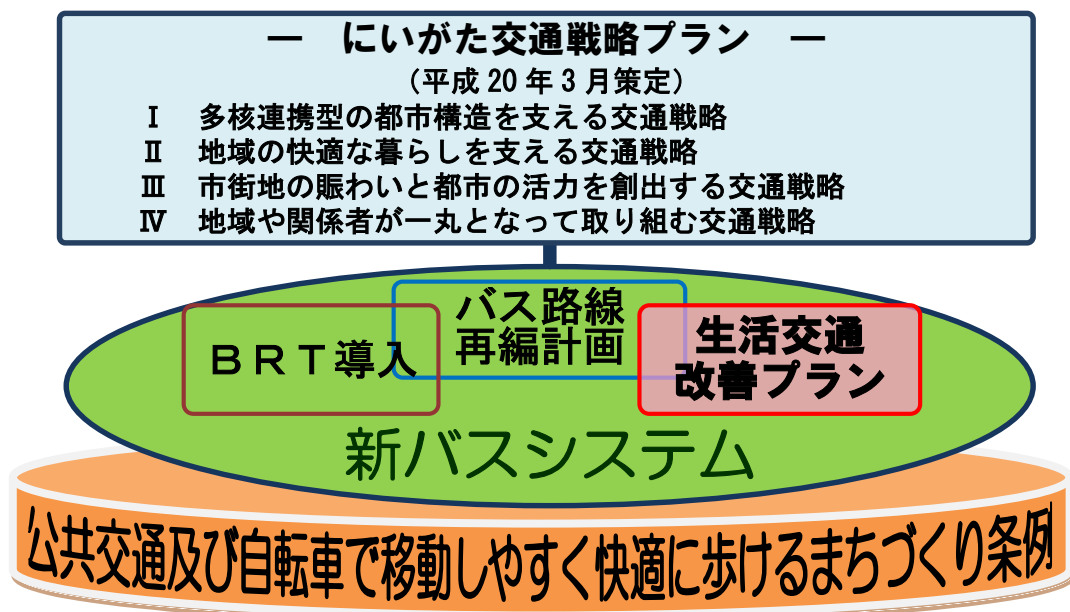
こうしたことから、江南区は、誰もがいきいきと快適に生活できるまちを目指し、それが可能となる生活交通体系の実現に向け、「江南区生活交通改善プラン」を策定しました。

(2) 江南区生活交通改善プランの位置づけ

江南区生活交通改善プランは、移動しやすいまちづくりに関する施策の基本事項を定めた「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を土台とし、交通施策の基本理念や方針などを定めた「にいがた交通戦略プラン」に基づく江南区の具体的な実施計画として策定します。

本改善プランは、BRT導入を含む全市的なバス路線再編計画や他区における改善プランと合わせて全市的な「新バスシステム」を構築するとともに、その他の取り組みも含めた江南区内の総合的な公共交通施策を定めるものです。

内容については、江南区地域公共交通検討会議における意見交換等を通じて策定し、計画期間は平成27年度から概ね5年間とします。



＜参考資料＞交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン

新潟市では、政令市にふさわしい活力と魅力にあふれるまちづくりに向け、本市の交通施策の基本となる理念や方針などをまとめた「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」や「にいがた交通戦略プラン」に基づき、誰もが移動しやすく、都市の持続性を支えていくことが可能な交通環境の実現に取り組んでいます。

○新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例(平成24年7月策定)

(目的)

第1条 この条例は、公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり（以下「移動しやすいまちづくり」という。）に関し、基本理念を定め、並びに市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務を明らかにするとともに、移動しやすいまちづくりに関する施策の基本となる事項を定めることにより、移動しやすいまちづくりを市、市民、事業者及び公共交通事業者の協働により総合的、計画的かつ効果的に推進し、もって自動車の過度な利用からの転換を図り、市民が健康で暮らしやすい社会の実現に寄与することを目的とする。

○にいがた交通戦略プラン(平成20年3月策定)

(目的・位置づけ)

にいがた交通戦略プランは、本州日本海側初の政令市にふさわしい活力と魅力にあふれる多核連携型のまちづくりに向けて、第3回パーソントリップ調査で提言された将来交通計画の目標を実現するため、交通政策の基本理念と短・中期（概ね10年間）に取り組む基本的な行動計画を示しています。

I 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

- ・高速道の活用、基幹道整備の推進
- ・鉄道、バスのサービス向上 など

【主な施策】

高速道路の活用
パーク&ライド拡充

II 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

- ・生活バス路線の持続可能な運行
- ・鉄道駅施設の多様な活用方策の検討 など

【主な施策】

区バス改善
新たな移動形態の構築

III 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公共交通の実現
- ・拠点間を結ぶ公共交通の充実、強化
- ・まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策
- ・回遊性の高い都市環境整備 など

【主な施策】

基幹交通軸形成
バスの利便性向上
ICカード導入 など

IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

- ・行政、事業者、住民の連携強化
- ・過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

【主な施策】

推進体制の構築・運営
ノーマイカーデー など

2. 江南区の現状と課題

(1) 区の現状（概要）

江南区は、信濃川、阿賀野川、小阿賀野川、日本海東北自動車道に囲まれ、面積は75.46平方キロメートルで新潟市のほぼ中心に位置し、西蒲区以外の全ての区と阿賀野市に接しています。

人口は69,313人（H26.3末）で、新潟市8区の中で6番目の人口規模であり、面積は75.46km²で全市域の約10%を占めています。

移動環境として、道路は区内の南北を縦断する国道49号や国道403号、県道1号（新潟小須戸三条線）、県道4号（新潟港横越線）が都心方向へのアクセスを担い、主に県道16号（新潟亀田内野線）が東西のアクセスを担っています。



高速道路は、日本海東北自動車道、磐越自動車道及び北陸自動車道が東西と南北を貫通しており、新潟中央IC、新潟亀田IC、新潟空港ICがあります。

公共交通は、JR信越本線が区を縦断しており、路線バスは都心から亀田地区を經由し横越・新津方面を結ぶ路線のほか、曾野木・両川地区や早通地区から都心方面へ直接アクセスする路線が配置されています。区内の移動手段は区バスや住民バスが担っており、区内各地区から交通拠点や公共施設、商業施設を結んでいます。

また、区内にはタクシー事業者が2社あり、約80台の保有台数があるほか、亀田駅や大型ショッピングセンターでは常時車両が待機し、細やかな移動ニーズに対応しています。

①人口

【各区人口統計一覧】

	全市	北区	東区	中央区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
人口総数(人)	803,336	76,850	138,888	175,909	69,313	78,189	46,564	157,333	60,290
65歳以上(人)	205,422	19,497	34,890	43,305	17,557	21,581	11,611	40,377	16,604
高齢化率(%)	25.6	25.4	25.1	24.6	25.3	27.6	24.9	25.7	27.5
面積(km ²)	726.10	107.92	38.77	37.42	75.46	95.38	100.83	93.81	176.51
人口密度(人/km ²)	1,106	712	3,582	4,701	919	820	462	1,677	342

※平成26年3月31日現在人口統計より

②主要道路

	道路名
高速道路	磐越自動車道、日本海東北自動車道、北陸自動車道
国 道	49 号、403 号
県 道	新潟亀田内野線、新潟小須戸三条線、新潟新津線、新潟港横越線、新潟村松三川線
市 道	亀田 1-480 号線

③交通

【鉄道】

駅名	路線名
亀田駅	信越線

【バス】

バス名称	主な経路
新潟交通グループ	曾野木・両川 ⇔ 都心部
	早通 ⇔ 都心部
	亀田・横越 ⇔ 都心部
江南区区バス	新潟市民病院 ⇔ 亀田駅 ⇔ アスパーク亀田
茅野山・早通地区住民バス	茅野山早通地区 ⇔ 亀田駅・アピタ・イオン
横越地区住民バス	横越全域 ⇔ 横越中学校・横越出張所・亀田駅
両川地域バス	両川 ⇔ 市中心部
大江山地区バス	大江山 ⇔ 市中心部

【タクシー】

主な乗場	亀田駅、イオンモール新潟南、アピタ新潟亀田店
------	------------------------

(2) 区におけるバス交通の経過と現状

①新潟交通グループ路線バス

バス利用者数は、マイカーなどの普及に伴い昭和 45 年頃をピークに減少を続け、平成 2 年から平成 22 年の 20 年間では 65%も減少しています。

そのような状況の中、規制緩和により路線の廃止が届出制になったこともあり、平成 15 年 1 月に旧新潟市域で新潟交通(株)から 24 路線 43 系統の廃止届出がなされ、このうち江南区でも、大江山地区と両川地区で 5 路線が該当し廃止となりました。(廃止以降住民バスとして運行し路線を確保)

そのため、区内における路線は減りましたが、区の交通拠点である亀田駅前、南部

営業所や曾野木ニュータウンから都心部に向かう路線については便数が確保されており、区民の足として重要な役割を担っています。

②住民バス

先述の路線バス廃止地域における生活交通確保策として、市では住民組織が運営主体となる住民バス制度を創設し、住民バスへの補助を開始しました。

これを機に、大江山地区、両川地区や茅野山・早通地区で運営団体が発足し、大江山地区、両川地区では平成 17 年 10 月に廃止路線を引き継ぐ形で、翌 11 月には茅野山・早通地区でジャンボタクシーを利用した住民バスが運行されました。

その後、横越地区においても平成 22 年 11 月からバス 2 台による運行が開始され、現在区内では 4 地区で 8 路線の住民バスが地域の移動手段としての役割を担っています。

③区バス

区では、政令市移行に伴い区制が導入されたことを受け、まちづくりや区役所等への新たな移動ニーズに対応するため、平成 20 年 4 月より区バスを運行しています。

徐々に便数やサービス等を拡大することで利用者が増加し、現在は区民の生活の足のみならず、区外の方の通院や買物の足としても欠かせない存在となっています。

(3) 生活交通に係る課題

①公共交通空白・不便地域が点在している

- バス路線のほとんどは主要な幹線道路を通っているため、住民が気軽にバスを利用できる環境ではない。
- 住民バスは、地域の人口が少ないことなどの理由により採算性が低いことから、安定した運営や新規路線の開設に不安がある。
- 福祉バスやスクールバス等の目的バスが空白地域を埋めているが、中高校生の通学や高齢者の通院や買物が不便となっている。

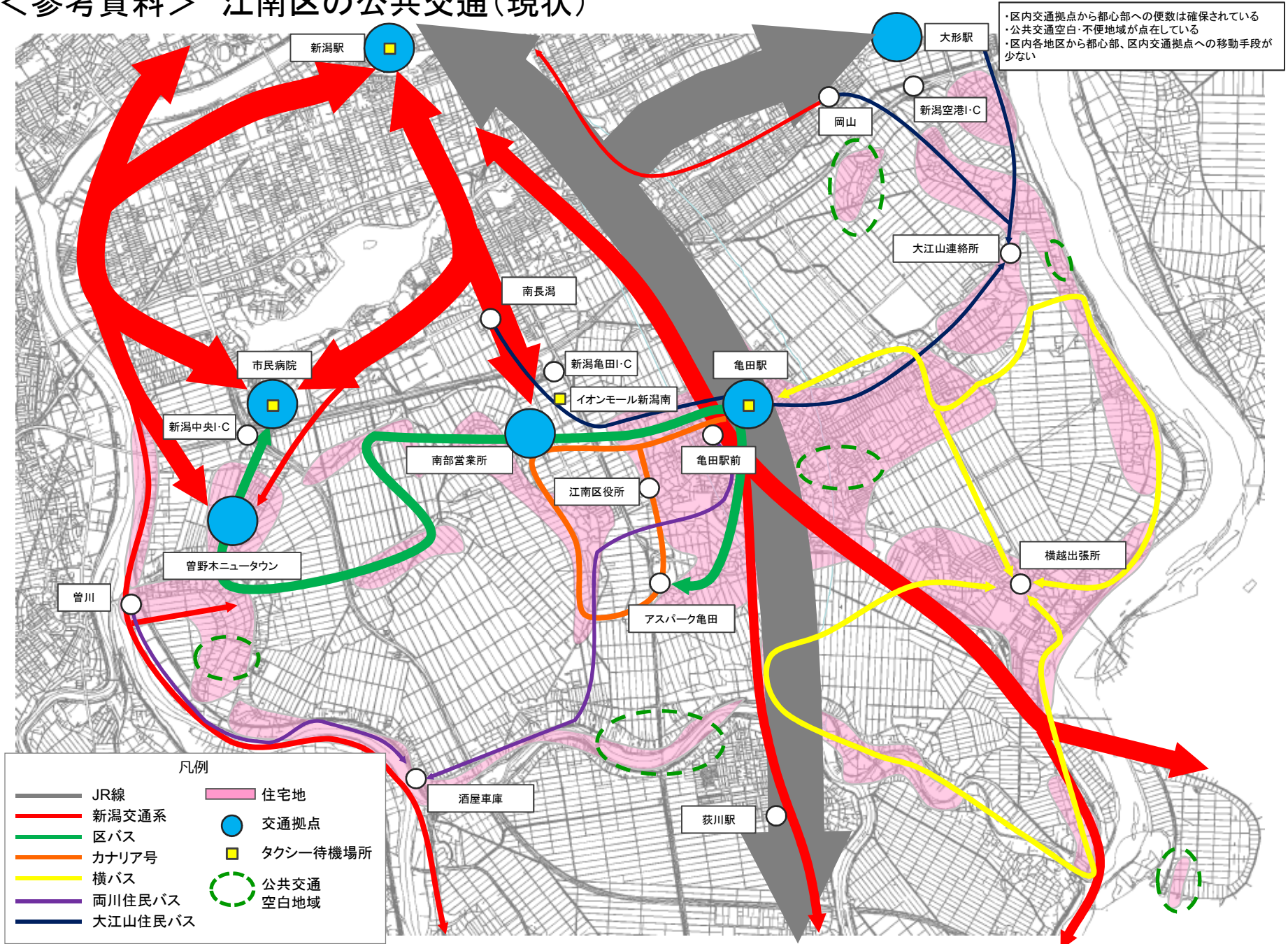
②既存路線バスの利便性が低い

- 区内間の移動手段が少なく各地区から主な交通拠点や施設への移動が不便である。
- 区内間の移動手段(主に区バス、住民バス)は便数が少ないため、通勤・通学での利用に不便な部分があり、また大型ショッピングセンターへの買物客が利用する時間帯についても便数の不足や車内の混雑が発生している。

③公共交通関係者の連携が不足している

- 区民の公共交通に関する意識がまだ低い。
- 区民も含めた公共交通関係者同士の連携が不足している。

<参考資料> 江南区の公共交通(現状)



・区内交通拠点から都心部への便数は確保されている
 ・公共交通空白・不便地域が点在している
 ・区内各地区から都心部、区内交通拠点への移動手段が少ない

この地図は、新潟市発行の2千5百分の1地形図を複製したものである。(承認番号)平26 新都第215号の2

3. 江南区が目指す交通の将来像

BRT 導入に併せて実施する路線再編により、区内の交通拠点及び各地区と都心部を結ぶ路線バスの充実を目指します。また、その拠点と区内各地区を結ぶものとして、区バスや住民バス、タクシーのほか、自家用車によるパークアンドライド等あらゆる手段が選択できるなど、区民が利便性の向上を実感でき、身近に感じられる公共交通を目指します。

(1) 基本方針

① 公共交通空白・不便地域の解消

区民が日常生活に必要な移動が行えるよう、住民バスへの支援を強化・充実し、新たな住民バスの創出や既存住民バス運営の安定化を進めることで、公共交通空白・不便地域の解消を図ります。

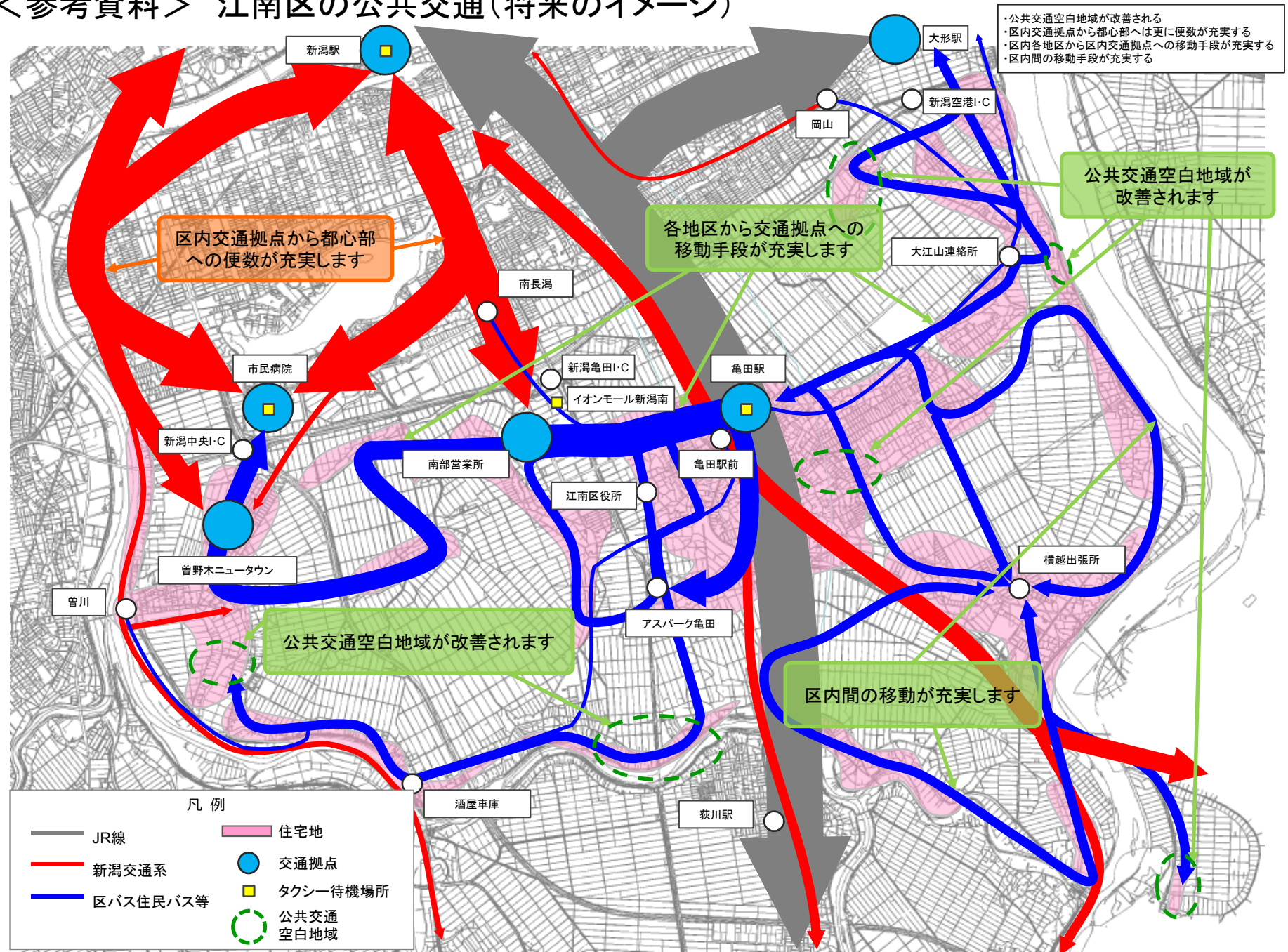
② 既存公共交通のさらなる利便性向上

区民が区内外に円滑に移動できるよう、また当区への来訪者にとっても移動しやすい環境となるよう、BRT 導入に伴う路線再編と区バス・住民バスやタクシー事業等が有機的に連動することで利便性の向上を図ります。

③ 公共交通をみんなで支える意識づくり

地域で築いてきた公共交通を、地域全体で守り、育てていくため、意見交換等の場を積極的に設け、区民や公共交通関係者同士の連携強化を図り、地域の公共交通に対する意識を高めます。

<参考資料> 江南区の公共交通(将来のイメージ)



この地図は、新潟市発行の2千5百分の1地形図を複製したものである。(承認番号)平26 新都第215号の2

4. 江南区の具体的な交通施策

(1) 計画期間における取り組み [計画期間は平成 27 年度から概ね 5 年間]

① 公共交通空白・不便地域の解消

- ア 公共交通空白・不便地域において住民バスの試験運行を実施する等、運行内容や採算性等について区民と共に検討し新規路線の開拓を目指します。
- 各地区における試験運行
 - アンケート等によるニーズ調査や分析
 - 多様な運行手段の検討（デマンド型交通等）
- イ 既存住民バスの更なる利便性向上のために試験運行を実施する等、多様なライフスタイルや地域の特性、需要に応じた運行を目指します。
- 各住民バスにおける増便や土曜休日等の試験運行
 - アンケート等によるニーズ調査や分析
- ウ 住民バスへの支援を強化します。
- 補助率の見直し
 - デマンド型交通への対応
 - 組織の立ち上げの支援

② 既存公共交通のさらなる利便性向上

- ア BRT 導入に併せて実施するバス路線再編により、区における利便性が向上するよう交通事業者とともに運行内容や乗換拠点を検討・整備します。
- 区内公共交通が充実するバス路線の再編に向けた交通事業者との協議
 - 鉄道・バス・タクシー・マイカー等の接続環境向上を含めた乗換拠点及びパークアンドライド拠点の検討・整備
- イ 利用者のニーズやバス路線再編に合わせ、区バス・住民バス等の運行内容を見直し、区全体における公共交通の充実を図ります。
- 区バスの通勤・通学時間帯や、買物時間帯の増便
 - 区全体の公共交通充実に向けた区バス・住民バスのルート、ダイヤの見直し
- ウ 公共交通をより使いやすく、わかりやすくするための環境整備や方法について検討します。
- 待合所などの環境整備の検討
 - 公共交通の周知方法の検討

③ 公共交通をみんなで支える意識づくり

ア 江南区地域公共交通検討会議をはじめとした関係者同士の意見交換の場を設け、相互の理解を深め連携を強化します。

- 区民の公共交通に対する意識向上に向けた取組みの検討
- 新たな住民バスや新規ルートの創出に向けた意見交換
- 料金体系やICカードの連携についての意見交換

イ 区民の公共交通に対する意識の向上を図ります。

- 地域や学校への周知・啓発活動

ウ 企業や施設等と連携した公共交通利用促進の取組みを検討します。

- 各企業や施設における公共交通利用促進に向けた活動の推進
- 福祉バスやスクールバス等目的バスの有効利用の検討

エ 住民バスへの支援を強化します。(再掲)

- 補助率の見直し
- デマンド型交通への対応
- 組織の立ち上げの支援

江南区地域公共交通検討会議開催要綱

(開催)

第1条 BRT第1期導入区間運行事業（以下「本事業」という）を基軸とした段階的なバス路線再編による全市的に持続可能な公共交通体系の構築に向けて、江南区の地域公共交通のあり方について検討するため、関係者が意見交換を行う場として、江南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) 地域公共交通のあり方に関する事項
- (2) 本事業を基軸とした段階的なバス路線再編に関する事項
- (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ものを出席させ、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置く。

- 2 検討会議の事務局は、新潟市都市交通政策課、新潟市新交通推進課、新潟市江南区役所地域課の3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3日から施行する。

別表

江南区地域公共交通検討会議構成員

江南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・監査担当)
新潟県江南警察署
新潟市ハイヤータクシー協会
新潟交通株式会社乗合バス部
関係一般旅客自動車運送事業者
新潟市都市交通政策課長
新潟市新交通推進課長
新潟市江南区役所地域課長
新潟市江南区役所建設課長

江南区生活交通改善プラン

平成 27 年 3 月

●編集・発行

新潟市江南区役所地域課

〒950-0195 新潟市江南区泉町 3 丁目 4 番 5 号

TEL 025-383-1000 (代表)