

秋葉区 生活交通改善プラン (案)

新潟市秋葉区
令和 年 月



第1章 秋葉区の持続可能な生活交通の構築に向けて

- (1) 秋葉区生活交通改善プランの背景と目的
- (2) 秋葉区生活交通改善プランの位置づけ
- (3) 秋葉区生活交通改善プランの計画期間

第2章 秋葉区における現状と市民ニーズ

- (1) 秋葉区の概要
- (2) 秋葉区の公共交通の現状
- (3) 秋葉区の移動に関する市民ニーズ

第3章 秋葉区生活交通改善プラン（H27年度）における取り組みと事後評価

- (1) 生活交通改善プラン（H27年度）の事後評価

第4章 秋葉区が今後、取り組む必要のある課題

(次回提示)

第5章 秋葉区が目指す公共交通将来像

(次回提示)

- (1) 目標
- (2) 基本方針

第6章 秋葉区の具体的な交通施策

(次回提示)

- (1) 計画期間における目標
- (2) 目標を定量化する指標
- (3) 目標を達成するための取り組み

第1章

秋葉区の持続可能な生活交通の構築に向けて

(1) 秋葉区生活交通改善プランの背景と目的

本市では、今後、急激に進む人口減少、少子・超高齢化の進展が見込まれることから、交通政策においても様々な影響への対応が求められています。

近年の鉄道利用者数は横ばい、路線バス及びタクシー利用者数は減少傾向にありましたが、新バスシステム・BRTの開業や区バス・住民バスの取り組みにより直近の路線バス利用者数は増加傾向にある一方で、移動における自家用車への依存度は約71%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。

秋葉区においては、ショッピングセンターの郊外出店やマイカー普及に伴うバスの利用者離れなどから、路線バスの廃止・減便が繰り返され、公共交通の利便性が低下しており、地域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、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要です。

特に子供たちや高齢者など自ら自動車を運転できない方にとって、移動手段の確保として公共交通の充実、生命線にも等しい重要な都市基盤であり、多様な選択肢のある交通手段を確保する必要があります。

こうしたことから、日常生活における移動手段の確保が急務となり、環境に配慮しながら、誰もが移動しやすい持続可能な交通環境の実現に向け、「秋葉区生活交通改善プラン」を平成27年に策定しました。

今回、現行プランが令和元年度末で計画期間終了を迎えることに伴い、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これまでの取組や現状の課題等を再検証し新たなプランとして改定しました。

(2) 秋葉区生活交通改善プランの位置づけ

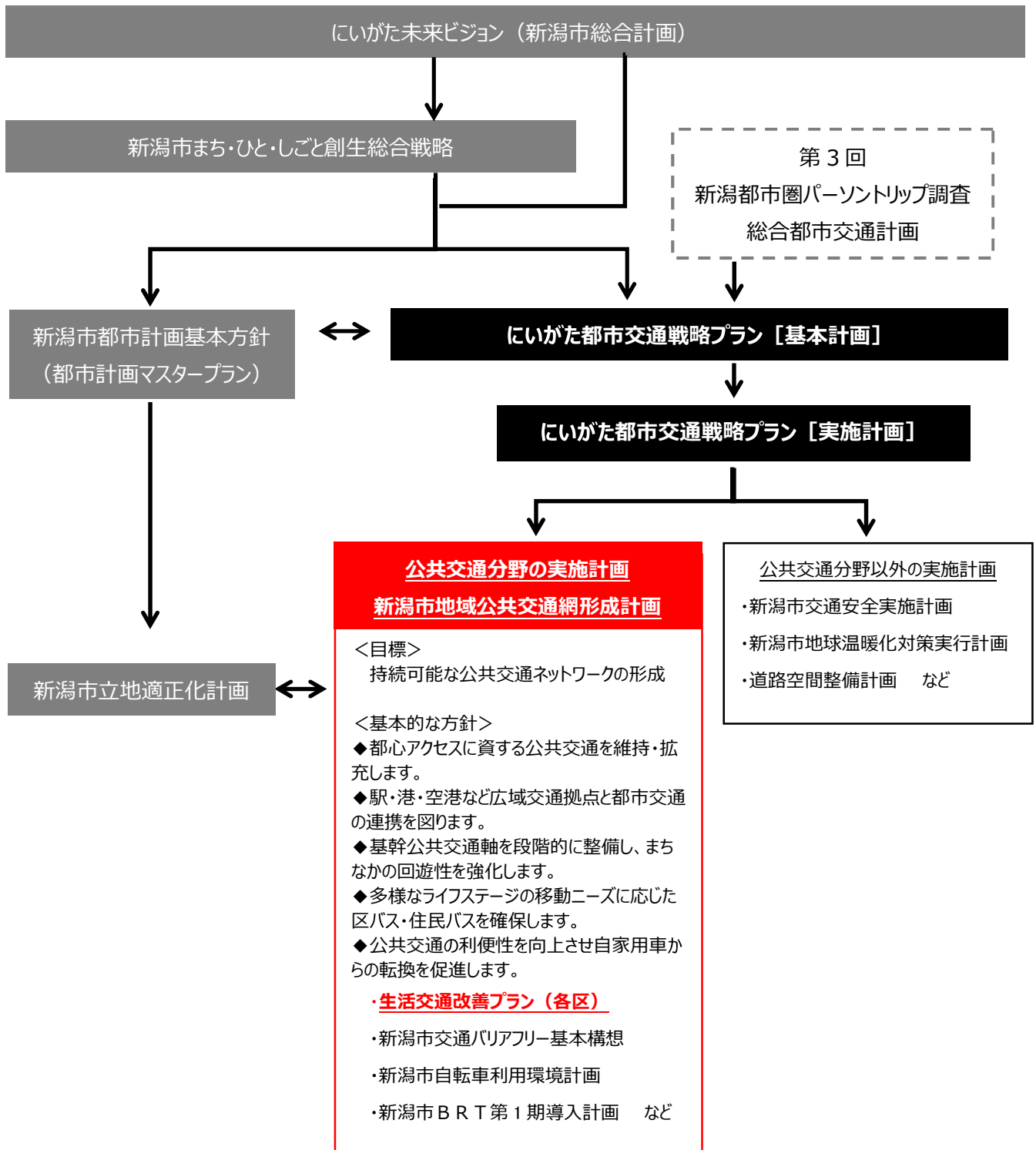
本市では、交通政策の基本方針である「にいがた交通戦略プラン」の策定から概ね10年が経過するなか、これまでの取り組みの評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化を契機とする拠点性の強化と公共交通の充実、また、人口減少、少子・超高齢化の進展などの課題に対応するため、今後の10年間を見据え、新たな交通計画として「にいがた都市交通戦略プラン」を令和元年7月に策定し、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を目指しています。

その実現に向け、公共交通分野の実施計画として「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、5つの基本的な方針に基づき、今後4年間で取り組む交通施策等を定めることとしています。

秋葉区生活交通改善プランは、その実現に向け、公共交通分野に特化した実施計画「新

「新潟市地域公共交通網形成計画」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。区の実情に応じた具体的な交通施策等を定める実施計画です。

なお、秋葉区生活交通改善プランについては、秋葉区のまちづくりの具体的な取り組みを示した「区ビジョンまちづくり計画」とも連動させながら策定しています。



(3) 秋葉区生活交通改善プランの計画期間

計画期間は、本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」、区のまちづくりの具体的な取り組みを示した「区ビジョンまちづくり計画」及び公共交通分野の実施計画である「新潟市地域公共交通網形成計画」と整合を図り、令和2年度から令和4年度までの3年間とします。

第2章

秋葉区における現状と市民ニーズ

(1) 秋葉区の概要

秋葉区は、新潟市の南東部に位置し、信濃川・阿賀野川・小阿賀野川などの河川や、秋葉山・菩提寺山などの里山、丘陵地に囲まれた緑豊かな環境にあります。

また、新潟薬科大学をはじめとする教育機関や病院などの医療機関、美術館や石油の里などの文化関連施設が点在しています。

人口は76,998人（令和元年9月末）で、新潟市8区の中で4番目の人口規模であり、面積は95.38km²で全市域の約13%を占めています。

しかし、このように都市基盤は整っているものの、令和元年9月末住民基本台帳人口によると秋葉区の高齢化率は31.2%と高く、平成27年国勢調査に基づく国立社会保障・人口問題研究所の将来推計を参考にした本市独自推計によると、令和17年（2035年）には高齢化率は37.8%、75歳以上人口は24.8%に達します。

こうした推計値から、要支援・要介護認定率の上昇も推察でき、現在は自家用車を運転していても、次第に公共交通に頼らざるを得ない高齢者が増える状況が見込まれます。しかしながら、人口密度が低いことなどから、公共交通の採算性が都市部に比べ低いことが推察され、今後も公共交通の減便・廃線なども予測されることから、ますます公共交通空白地域の拡大に拍車がかかる懸念があります。

【表】令和元年9月末日現在住民基本台帳人口より

	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)	789,368	73,940	136,689	175,152	68,608	76,903	44,624	156,824	56,628
65歳以上 (人)	229,878	22,672	39,206	46,769	20,078	23,958	13,182	45,558	18,455
高齢化率 (%)	29.1	30.7	28.7	26.7	29.3	31.2	29.5	29.1	32.6
面積 (km ²)	726.45	107.72	38.62	37.75	75.42	95.38	100.91	94.09	176.55
人口密度 (人/km ²)	1,086.6	686.4	3,539.3	4,639.8	909.7	806.3	442.2	1,666.7	320.7

(2) 秋葉区の公共交通の現状

主要道として、国道403号線が南北に、国道460号線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、8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

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（新潟方面へ 64 便、新潟方面から 64 便） 長岡方面へ 33 便、長岡方面から 34 便） 磐越西線（会津若松方面へ 20 便、会津若松方面から 21 便） 羽越本線（新発田方面へ 13 便、新発田方面から 12 便） ※平成 31 年 3 月末時点
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
（参考）亀田駅	信越本線

② バス

	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） 小須戸神社前－鳥屋野－新潟駅前	7	7	6	6
2		（亀田・横越線） 万代シテイ－沢海－秋葉区役所	6	6	5	5
		京ヶ瀬営業所－沢海－万代シテイ	5	5	5	5
		秋葉区役所前－二本木－万代シテイ	7	7	6	5
3		（潟東/白根 - 臼井 - 新津線） ※日曜・祝日運休 潟東営業所/白根－臼井－子成場－新津駅	8	8	5	2
4		（潟東/白根 - 矢代田 - 新津線） ※日曜・祝日運休 潟東営業所/白根－小須戸－矢代田－新津駅	7	9	4	6
5		（京ヶ瀬営業所 - 中新田 - 新津線） 京ヶ瀬営業所－中新田－新津駅	5	5	5	5
6		（新津 - 朝日 - 金津線） 金津－朝日－新津駅	4	3	4	3
7		（下新 - 大安寺 - 新津駅線） 下新－大安寺－新津駅	5	5	3	3
8	（五泉営業所 - 大関 - 新津駅線） 五泉営業所－大関－新津駅	9	10	5	5	
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

平成 30 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（3）	56		1	1	1
福祉限定事業（4）			3	4	1
個人タクシー（0）					
	69	3	2		4

※新潟運輸支局提供データ抜粋

④ 区バスの利用状況

平成 30 年度末現在

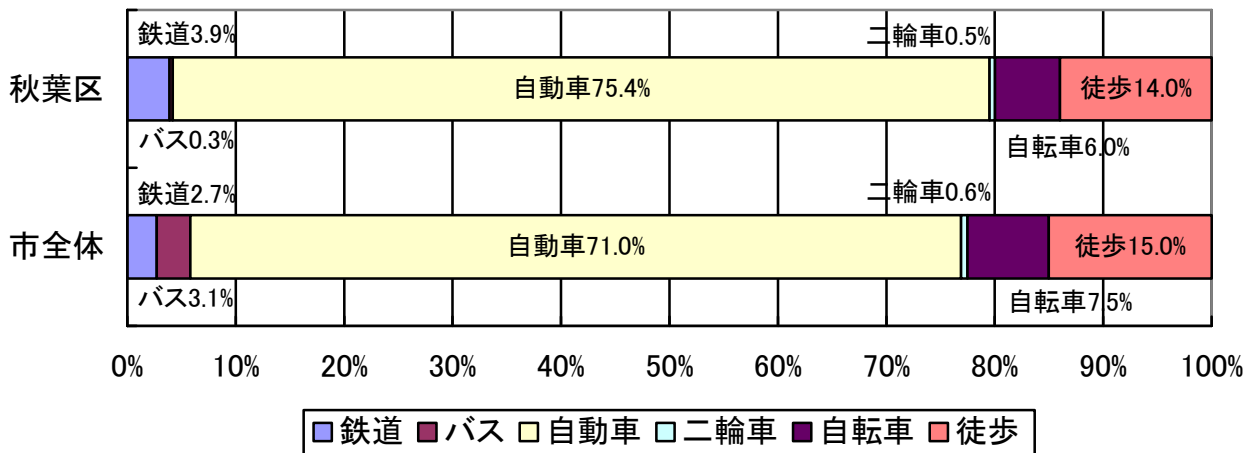
	運行日数	利用者数（人）								1便あたり
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	計	
4月	30	459	558	521	485	489	323	81	2,916	13.9
5月	31	437	636	696	523	568	325	97	3,282	15.1
6月	30	467	509	496	414	433	316	94	2,729	13.0
7月	31	454	456	480	430	440	305	96	2,661	12.3
8月	31	485	438	447	438	440	247	73	2,568	11.8
9月	30	419	514	525	466	455	267	89	2,735	13.0
10月	31	459	556	562	538	500	310	108	3,033	14.0
11月	30	495	621	601	563	490	282	91	3,143	15.0
12月	30	459	575	514	502	414	259	97	2,820	13.4
1月	28	421	493	448	391	385	228	101	2,467	12.6
2月	28	454	566	542	472	430	259	107	2,830	14.4
3月	31	482	582	541	531	539	303	95	3,073	14.2
計	361	5,491	6,504	6,373	5,753	5,583	3,424	1,129	34,257	13.6

(3) 秋葉区の移動に関する市民ニーズ

① 代表交通手段構成

秋葉区における代表交通手段構成は、75.4%と自動車が多く、市全体と比較しても自動車を利用する人の割合が多くなっている。

公共交通機関については、バスは8区の中で最も少ない0.3%であるが、鉄道は8区の中で最も多い3.9%となっている。

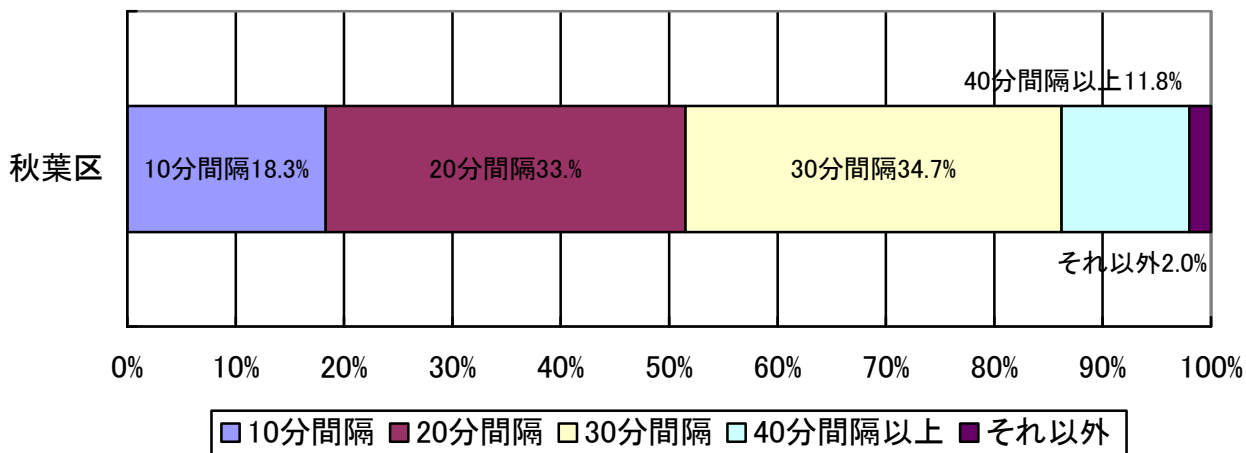


新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）

② 希望するバス運行間隔

20～30分間隔の運行を希望する割合が多く、利用者の意向と運行状況にギャップがあることが分かる。

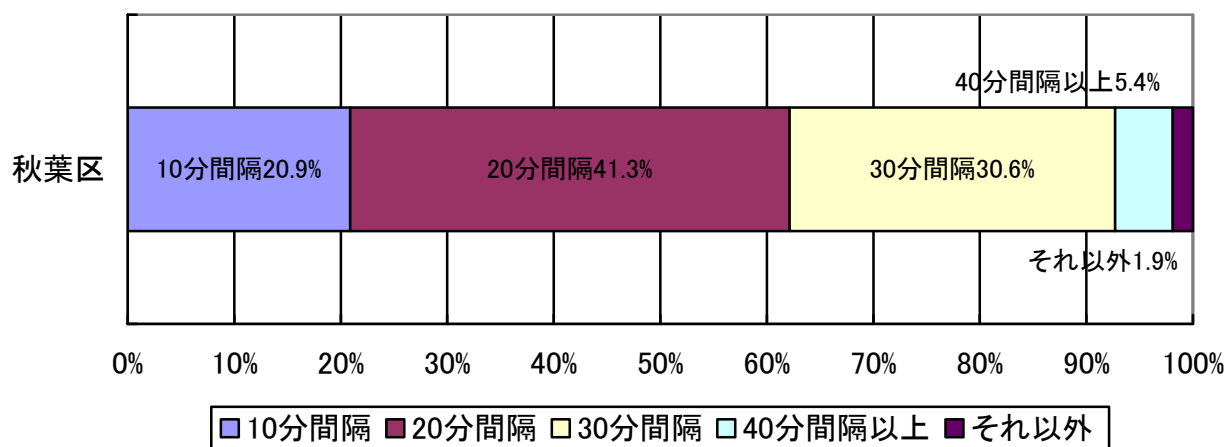
移動目的などの利用実態を把握し、経路が重なっている路線については、各運行事業間での協議・調整を検討する必要がある。



新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）

③ 希望する鉄道運行間隔

秋葉区は、新津駅で信越本線、磐越西線及び羽越本線が交わっているため、新潟方面への移動は希望に近い状況で運行されている。



新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）

※「新潟市内都市交通特性調査」

新潟市内における人の動きやその時の交通手段など、移動の実態把握に関する基礎資料を得るために実施したもの。

調査対象：平成 28 年 7 月末日現在住民基本台帳に登録されている 5 歳以上の市民

5 歳以上人口	対象世帯数	対象個人数	回収個人数	抽出率	回収率
769,500 人	36,673 世帯	84,952 人	25,700 人	11.0%	30.3%

第3章

秋葉区生活交通改善プラン(H27 年度)における 取り組みと事後評価

(1) 生活交通改善プラン (H27 年度) の事後評価

秋葉区生活交通改善プランは、平成 27 年度から 5 年間の計画期間として、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。

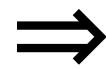
現行プランにおける課題	基本方針① 公共交通空白地域の解消		
<p>「公共交通空白地域・不便地域」の課題</p>	<p>区内には、公共交通空白地となっている地域が点在し、マイカーが無くては生活がしづらい上、運転免許を返納している高齢者などが不便を強いられています。このような地域でも日常生活に必要な移動が行えるよう、住民バス等制度の普及を中心に地域とともに取り組みます。</p>		
<p>小合地区の既存集落である「梅ノ木集落」、「小屋場集落」へは H24 年度から区バスが運行することとなったため、その地域においては、医療機関や商業施設・新津地区中心市街地・JR新津駅・区役所・観光施設へのアクセスが可能となったが、他の地域においては、まだまだ空白地域は多く存在する。</p> <p>H24 年度に実施した北部地域での住民バス社会実験の収支率は 3.3%、H25 年度に実施した満日・大蔵地域でのデマンドタクシー社会実験の収支率は 16.8%で運行回数 50 回(運行日 98 日)であり、現時点では、空白地域に公共交通が入り込む魅力を見出すことができない結果となった。</p> <p>しかし、将来的な要支援、要介護認定率上昇の推察からも、年齢を問わず安心・安全な市民生活を営むために、このような地域への公共交通手段の確保は必須である。</p>	<p>交通施策</p> <p>ア 住民バスの普及・運行支援 住民バスについてコミュニティ協議会などへ制度の周知を図るとともに、必要に応じて社会実験を実施します。また、住民バスの計画・運行にあたっては、協力・支援を行います。</p> <p>イ 乗合デマンド方式等新たな運行支援の模索 通常の路線バス形式だけでなく、タクシー車両などを使用した乗合のデマンド方式についても検討をします。</p>	<p>取り組み</p> <p>●住民バス組織の立ち上げ・支援 山の斜面に主な住宅地が形成されている山の手地区において、高齢者の移動手段の確保及び中学生の通学に対応することを目的として、山の手コミュニティ協議会が住民バスの運行を企画し、社会実験を実施。(H29 年度)</p> <p>●意見交換会開催 コミュニティ協議会を対象に意見交換会や勉強会を開催。(延べ 24 回)</p>	<p>評価と課題</p> <p>【評価】</p> <p>●山の手地区住民バス運行社会実験においては、住民バス組織、運行事業者、区が連携して、利用者の声や利用実績を参考に、運行ルートやダイヤをきめ細かく調整しながら、PR にも努め利便性がより高く利用しやすい住民バスの運行を行っているが、利用者数は伸び悩む状況となっている。</p> <p>●一部地域において、自発的に住民バス運行に向けての意向調査のため、住民アンケートを実施するなど、生活交通への関心が高まってきているようだ。</p> <p>●乗合デマンド方式による運行への支援については、他区で当初は行政主体による、その後は住民バス形式による社会実験運行を実施しており、秋葉区においては具体的な検討にまでは至らなかった。</p> <p>【課題】</p> <p>●地域の特性に応じた最適な移動手段を確立できるよう、山の手地区を含む他区の住民バスの利用実態の把握及び運行上の課題を洗い出し、検証する必要がある。</p> <p>●他区での乗合デマンドバスによる実施状況を見ながら、秋葉区においてふさわしい運行方式や運行地域についての検討を要する。</p>

現行プランにおける課題
「交通結節点へのアクセス」の課題
<p>既存路線バスのほか、H24 年度区バス運行ルートの変更と H26 年度区バス運行ダイヤの変更により、JR 駅（新津駅東西口・矢代田駅・古津駅）への乗り入れの利便性が向上したと考えられるものの、中央区などへ直接乗り入れするバス等が少ないため、区内結節点までのアクセスをさらに強化していく必要がある。</p>



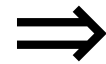
基本方針② 既存路線バス等の利便性向上		
<p>既存の路線バスは、利用者の減少に伴う廃止・減便などで利便性が低下し、さらなる利用者の減少を呼び、負の連鎖が起こっています。しかし、区の一部や公共交通結節点につながる幹線路線はいまだに重要な機能を有しており、区の主要交通として必要不可欠であります。BRT 導入に伴う路線バス再編計画を踏まえ、各路線の運行内容を見直し、より便利なバス路線網構築に向け交通事業者とともに取り組みます。</p>		
交通施策	取り組み	評価と課題
<p>ア バス路線の点検・見直し 区内の路線バス全線について、ルート、ダイヤや利用状況など運行内容の点検を行い、利用者のニーズを把握し、交通事業者と見直しを進めます。また、見直しは、BRT 導入に伴うバス路線再編計画の進捗に合わせて、段階的に行います。</p> <p>イ 区バス路線及び運行内容の見直し・利便性向上 区バスの PR に努め、利用率を高めつつ利便性の向上を図ります。</p>	<p>●路線バス運行事業者及び運行車両の変更 下新線(大型バス・小型バス)をコンピューター車両に、金津線(小型バス)をジャンボタクシーに変更。(令和元年度)</p> <p>●区バス停留所の新設 利便性の向上・利用者拡大を図るため、全体の時刻、ルートは変更しないまま、バス停 4 か所(程島ショッピングセンター前、ショッピングセンターパルス前、花の湯館坂下、中金津)新設。(H29 年度)</p> <p>●バスベイ・バリアレス縁石の設置 誰もがバスを快適に利用できる環境を整えるため、バス車両のノンステップ化と併せ、バス停留所におけるバスの正着性を高めるためのバリアフリー縁石を実証実験的に設置。(H28 年度)</p> <p>●早朝増便の実施 現行の始発時間(7時50分 新津駅西口発)は、新津駅からの通勤・通学利用に対応できていないため、社会実験として早朝便(7時28分 新津駅西口着)を運行。(H29 年度)</p> <p>●区バス車内の装飾・子どもアナウンス 夏まつり、ハロウィンなどのイベント時に、グッズ装飾と保育園児等によるぬり絵展示。子どもたちによる車内アナウンスを実施。</p>	<p>【評価】</p> <p>●路線バス下新線及び金津線の利用状況に適した車両による運行に変更することで、両路線の減便・廃止を防ぐことができた。</p> <p>●H29 年度に実施した区バス早朝増便は、社会実験継続のための収支率を満たすことが出来なかったが、バス停の新設により、商業施設へのアクセスが可能となり、利用者の増加に繋がった。</p> <p>【課題】</p> <p>●深刻化している運転手不足によるバス路線の減便や廃止が今後も予想されるため、利便性の低下及び利用者の減少を防ぐため、運行事業者との意見交換を行っていく必要がある。</p> <p>●日常生活における移動実態に対応した利便性の高い区バスとなるよう、移動ニーズの把握に努める必要がある。</p>

現行プランにおける課題
「各種施設(病院・学校・行政施設・商業施設等)へのアクセス」の課題
下越病院が新津IC付近へ移転したことに伴い、区バス沿線に総合病院が立地しないルートとなることを避けるため、H24年度から区バス路線変更を行い、新津医療センター病院をルートに含め、併せてホームセンターなどの商業施設へのアクセスを可能とし利便性向上を図ったものの、便数も7便と少ないため、まだまだ改善の余地が残る。



基本方針③ 各種交通結節点の強化		
個々の交通機関の乗り継ぎを簡易にし、利用拡大を図るとともに、区全体の交通の利便性を向上させるため、JRをはじめとした関係機関とともに取り組みます。		
交通施策	取り組み	評価と課題
ア 結節点におけるバス利用者の利便性向上 JR、路線バス及び区バスの結節点において、時刻調整や各施設及びイベントへの案内を充実させることにより利便性の向上及び利用促進を図ります。	●区バス運行ガイド掲載内容の見直し 区バス運行ルート・時刻表に加えて、公共交通機関利用促進のため秋葉区内を通る全路線バスの運行ルート・時刻表及び新津駅発着時刻表を掲載した「秋葉区公共交通ガイド」を発行した。(令和元年度)	【評価】 ●バスと電車の乗り継ぎ案内の充実を図ることができた。 また、公共交通の運行に関する情報を分かりやすく提供することができ、鉄道駅を起点とした移動の問い合わせへの対応もスムーズになった。 ●新津駅東口パークアンドライドについては、当初利用が伸びなかったものの、料金改定後は順調な利用状況にあり、社会実験から本格運用への移行を検討中である。
イ パークアンドライドの推進 マイカーから電車や高速バスへ乗り継ぐパークアンドライドの推進のため、JR駅周辺や高速バス等の既存施設の有効活用を図ります。	●パークアンドライド用駐車場の設置 鉄道駅の交通結節機能の強化による鉄道利用促進を図るため、新津駅東口にパークアンドライド用駐車場を設置し、その需要や利用方法について社会実験を実施(H30年度～)	【課題】 ●秋葉区内における公共交通機関の利用促進を図るため、「秋葉区公共交通ガイド」の掲載情報を充実させるとともに、交通事業者だけでなく観光施設や文化施設とも連携を図る必要がある。

現行プランにおける課題
「目的バス(福祉バス・スクールバス等)との連携」の課題
H24 年度の区自治協議会提案事業として開催した「みんなで考えよう秋葉区の公共交通懇談会」において課題となった目的バスの連携可能性について、区内の医療機関である下越病院・新津医療センター病院及び新潟薬科大学、社会福祉協議会などの目的別で運行しているバスの関係者と検討する必要がある。



基本方針④ 地域団体や交通事業者との連携・協力体制の整備		
秋葉区の人口密度は、全市平均を下回っていることから、公共交通の利用が限定的で採算性が低く、中央区などと比べて既存路線が少ない状況となっています。こうしたことから、既存路線の有効利用や新規利用者の拡大に向け、交通事業者、関係団体や地域と連携を深め持続可能な公共交通を目指します。		
交通施策	取り組み	評価と課題
<p>ア 地域との連携・利用意識啓発</p> <p>公共交通に対する地域のニーズを把握し、交通施策に反映させます。</p> <p>公共交通について、地域全体の積極利用で路線維持を図っていくことの重要性や公共交通情報を積極的に発信し、利用意識を高めます。</p> <p>イ 交通事業者との連携</p> <p>各種交通の利便性向上に向け各交通事業者と共同で取り組んでいくとともに、交通事業者の自主的な取組を促す仕組みを検討します。</p> <p>既存バス路線を維持していくため、収支改善に向け交通事業者と共同で取り組んでいくとともに、必要な支援を行います。”</p>	<p>(再掲)●住民バス組織の立ち上げ・支援</p> <p>山の斜面に主な住宅地が形成されている山の手地区において、高齢者の移動手段の確保及び中学生の通学に対応することを目的として、山の手コミュニティ協議会が住民バスの運行を企画し、社会実験を実施。(H30 年度～)</p> <p>(再掲)●意見交換会開催</p> <p>コミュニティ協議会を対象に意見交換会や勉強会を開催。(延べ 24 回)</p> <p>(再掲)●路線バス運行事業者及び運行車両の変更</p> <p>下新線(大型バス・小型バス)を通勤用車両に、金津線(小型バス)をジャンボタクシーに変更。(令和元年度)</p>	<p>【評価】</p> <p>(再掲)●山の手地区住民バス運行社会実験においては、住民バス組織、運行事業者、区が連携して、利用者の声や利用実績を参考に、運行ルートやダイヤをきめ細かく調整しながら、PRにも努め利便性がより高く利用しやすい住民バスの運行を行っているが、利用者数は伸び悩む状況となっている。</p> <p>(再掲)●一部地域においても住民バス運行に向けての意向調査のため、住民アンケートを実施など、生活交通への関心の高まりがみられる。</p> <p>(再掲)●路線バス下新線及び金津線の利用状況に適した車両による運行に変更することで、両路線の減便・廃止を防ぐことができた。</p> <p>【課題】</p> <p>(再掲)●地域の特性に応じた最適な移動手段を確立できるよう、山の手地区を含む他区の住民バスの利用実態の把握及び運行上の課題を洗い出し、検証する必要がある。</p> <p>(再掲)●深刻化している運転手不足によるバス路線の減便や廃止が今後も予想されるため、利便性の低下及び利用者の減少を防ぐため、運行事業者との意見交換を行っていく必要がある。</p>