



## 目次

第1章 北区の持続可能な生活交通の構築に向けて . . . . .	P. 1
1. 北区生活交通改善プランの背景と目的	
2. 北区生活交通改善プランの位置づけ	
3. 北区生活交通改善プランの計画期間	
第2章 北区における現状と市民ニーズ . . . . .	P. 3
1. 北区の概要	
2. 北区の公共交通の現状	
3. 北区の移動に関する市民ニーズ	
4. 現況図	
第3章 北区生活交通改善プラン(平成27年策定)における 取り組みと事後評価 . . . . .	P. 10
第4章 北区が今後取り組む必要のある課題 . . . . .	P. 17
第5章 北区が目指す公共交通の将来像 . . . . .	P. 18
1. 目標	
2. 基本方針	
第6章 北区具体的な交通施策 . . . . .	P. 19
巻末資料 . . . . .	P. 20



# 第1章 北区の持続可能な生活交通の構築に向けて

## 1. 北区生活交通改善プランの背景と目的

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、本市の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。

このような中で、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ります。

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。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、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。

特に子どもたちや高齢者など自ら自動車を運転できない市民にとって、移動手段の確保として公共交通の充実は、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。

これを実現するためには、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、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に向け、北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「北区生活交通改善プラン」を策定しました。

## 2. 北区生活交通改善プランの位置づけ

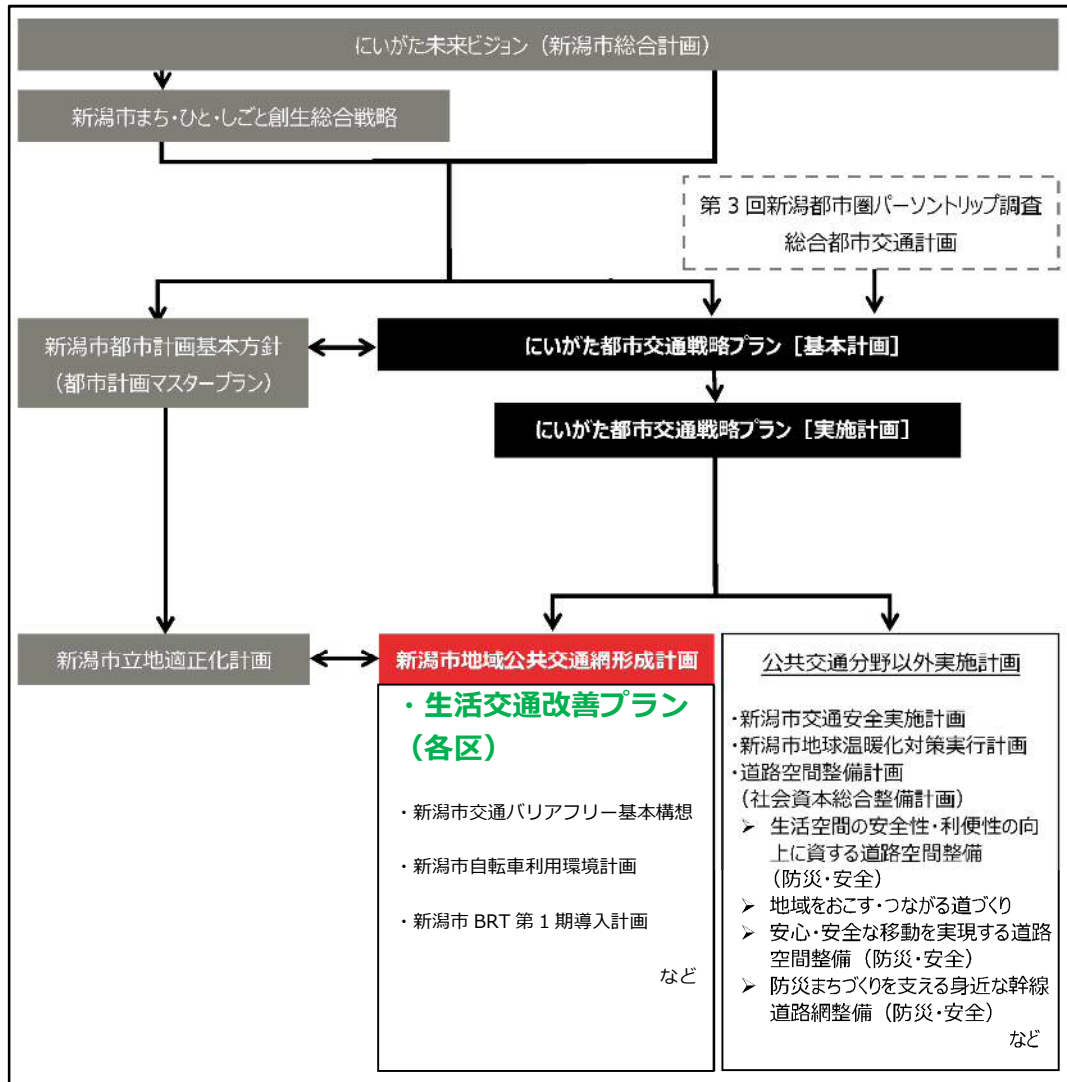
本市では、交通政策の基本方針となる「にいがた交通戦略プラン」の策定から概ね10年が経過するなか、これまでの取り組みの事後評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化を契機とする拠点性の強化、人口減少、少子・超高齢化の進展などの課題に対応するため、今後の10年を見据え、新たな「にいがた都市交通戦略プラン」を令和元年7月に策定し、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を目指しています。

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。

生活交通改善プランは、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、各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、各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1参照)

なお、北区生活交通改善プランについては、北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。

図1 上位関連計画との関係



### 3. 北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」及び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」、また、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の一部であることから整合を図り、2020年度から2022年度までの3年間とします。

## 第2章 北区における現状と市民ニーズ

### 1. 北区の概要

北区は、阿賀野川以北に位置し、松浜地区・南浜地区・濁川地区・葛塚地区・木崎地区・岡方地区・長浦地区・早通地区で構成されています。また東方は新発田市・聖籠町、南方は阿賀野市に隣接しています。

区内には、福島潟等の湖沼、阿賀野川等の河川、これに加えて、北部の海岸線沿いに展開する松林や南部に広がる田園地帯等、豊かな自然環境があることが特徴です。

区の面積は107.72km<sup>2</sup>で、市全面積の約14.8%を占めており、8区中2番目の大きさです。また、人口は73,914人、世帯数は29,301世帯といずれも5番目となっています。

平成27年の国勢調査では、65歳以上の人口割合である高齢化率は27.4%ですが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を基にした本市推計によると、今から10年後の令和12年には、高齢化率は34.2%を超え、うち75歳以上の人口割合は21.6%に達すると見込まれています。

#### <出典>

- ・面積：令和元年全国都道府県市区町村別面積調（令和元年7月1日時点）
- ・人口及び世帯数：新潟市住民基本台帳（令和元年11月末日時点）
- ・高齢化率及び人口割合：平成27年国勢調査

### 2. 北区の公共交通の現状

#### (1) 鉄道

JR白新線の1路線が運行されており、区内には4つの駅があります。日中の運行本数は、豊栄駅までは1時間に3から4本程度ですが、黒山駅までは1時間に1から2本程度と少なくなります。（表1参照）

#### (2) バス

東西方向では、新潟交通の2路線が運行されています。南北方向では、新潟交通芋黒線のほか、区バス及び住民バスが運行されており、主に区内における移動手段としての役割を担っています。（表2参照）

#### (3) タクシー

区内では、4事業者が営業所を有しており、90台のタクシー車両が稼働しています。（表3参照）

#### (4) その他

区内には、医療・福祉・教育・観光・商業の各施設等が送迎バス（以下「目的バス」という。）を運行、また乗り入れしており、当該施設等の利用者向けに運行しています。（表4参照）

表 1 JR 白新線の平日運行状況（便）（平成 31 年 3 月 16 日ダイヤ改正時点）

駅名	上り（新潟方面）	下り（豊栄・新発田方面）	合計
新崎	49（内始発 2）	46	95
早通	47	46	93
豊栄	56（内始発 18）	56（内終着 18）	112
黒山	29	28	57

表 2-1 新潟交通の平日運行状況（便）（令和元年 11 月 16 日ダイヤ改正時点）

路線名	系統	上り	下り	合計
E2 空港・松浜線	E20 新潟駅・万代シティ～松浜	28	28	56
	→E20D 市役所～松浜	13	17	30
	→E20M 松浜～美咲合同庁舎	3	-	3
	E23 新潟駅・万代シティ～新潟競馬場	1	3	4
	E24 新潟駅・万代シティ～北部営業所	20	17	37
	E25 新潟駅・万代シティ～新潟医療福祉大学	9	20	29
	→E25D 市役所前～新潟医療福祉大学	7	2	9
	E26 新潟駅・万代シティ～太郎代浜	6	7	13
	→E26M 太郎代浜～新潟駅・万代シティ	1	-	1
	E27M 松浜～江南高校前	3	-	3
E4 大形線	E44 万代シティ～新潟競馬場	2	2	4
	E45 万代シティ～豊栄駅	9	9	18
	E46 万代シティ～新発田営業所	17	17	34
芋黒線	新潟医療福祉大学～豊栄駅（平日のみ）	3	4	7

表 2-2 区バス・住民バスの平日運行状況（便）

（平成 31 年 4 月 1 日ダイヤ改正時点）

路線名		運営主体	系統・運行区域	往路	復路	合計
区バス		市(北区)	北 01 太郎代～北区文化会館	6	5	11
			北 01 冬季臨時便	2	2	4
住民バス	おらっ ての バス	はまなす 「地域交通」 研究会	北 51 太夫浜～新崎駅	8	8	16
			北 51 葛塚ルート便	1	2	3
	島見町 ・太郎代	島見町・太郎代 地区バス 運営委員会	E26 空港・松浜線延伸型バス (新潟交通自主運行便含)	6	7	13
	デマ ン ド 型 交 通	岡方地区コミュ ニティ委員会 長浦コミュ ニティ委員会	自宅側区域（岡方・長浦地 区）と市街地側区域（葛塚・ 早通・新崎地区）の間	6 ※	6 ※	12 ※

※デマンド型交通は、予約があった便のみ運行します。

表 3 タクシー事業者状況（台）（令和元年 12 月 5 日時点）

（出典：新潟県ハイヤー・タクシー協会）

事業者名	営業所所在地	車両
太陽交通株式会社	葛塚	小型 28
東港タクシー株式会社	太郎代	ジャンボ 3・小型 26
ハマタクシー株式会社	松浜東町	小型 23
都タクシー株式会社（豊栄）	白新町 1	小型 10

※このほか個人タクシーが区内で運行しています。

表 4 その他主な目的バス等運行状況（施設等名）（令和元年 12 月 5 日時点）

種別	施設等名
医療	新潟県厚生農業協同組合連合会 豊栄病院 医療法人愛広会 新潟リハビリテーション病院 医療法人恵生会 南浜病院 等
福祉	各福祉施設の送迎車両 等
教育	学校法人敬和学園 敬和学園高等学校 学校法人新潟総合学園 新潟医療福祉大学 等
観光	月岡温泉観光協会・月岡温泉旅館組合 等
商業	イオン新潟東店 等
その他	JRA 新潟競馬場

※このほか市区内外の各施設等から目的バスが複数乗り入れています。

### 3. 北区の移動に関する市民ニーズ

「第 44 回市政世論調査」の結果から、『自動車に頼らなければ移動しにくい』と感じる区民の割合が、75.9%を占めています。（図 2 参照）

市内を移動する際の交通手段の満足度については、市全体と比較し、自動車や鉄道ではやや高く、バスやタクシーではやや低い傾向にあります。（図 3 参照）

また、「新潟市内都市交通特性調査」の結果から、北区では、代表交通手段として、自動車を利用する割合が、77.5%と高くなっています。（図 4 参照）

さらに、本市の高齢者層（65 歳以上）における運転免許保有率の上昇が注目されます。平成 25 年から 30 年までの 5 年間に、同保有率が 8.2 ポイント上昇しています。移動手段として、自家用車を頼る高齢者が増えてきていることがうかがえます。（図 5 参照）

しかし、「交通環境に対する市民意識調査」の結果から、北区を含め本市では、現在公共交通を利用していない人の多くが、今後利用したいと考えています。（図 6 参照）



図2 自動車に頼らなくても移動しやすいか（出典：第44回市政世論調査 平成29年10月）（『あまり思わない』と『思わない』の合計）

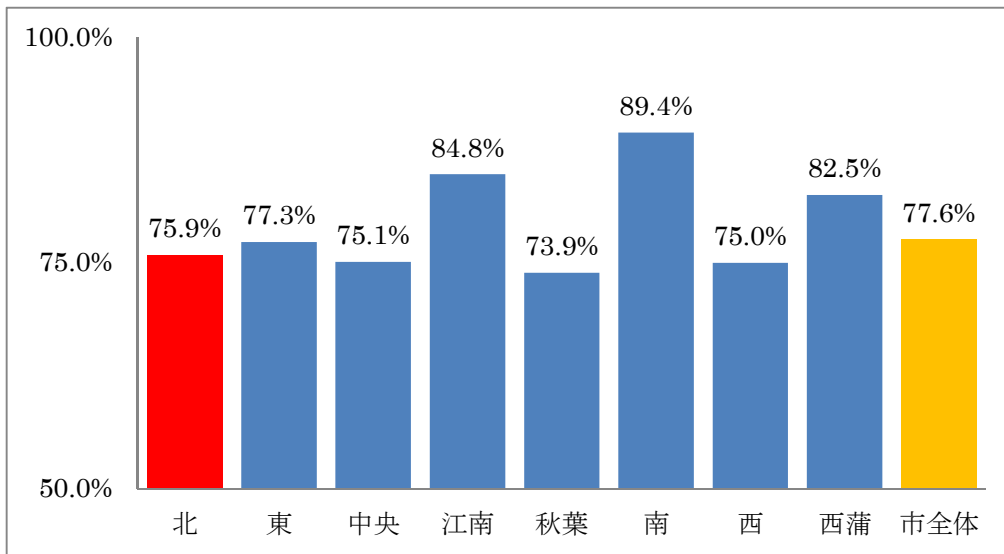


図3 移動する際の交通手段の満足度（出典：第44回市政世論調査 平成29年10月）（『満足』と『やや満足』の合計）

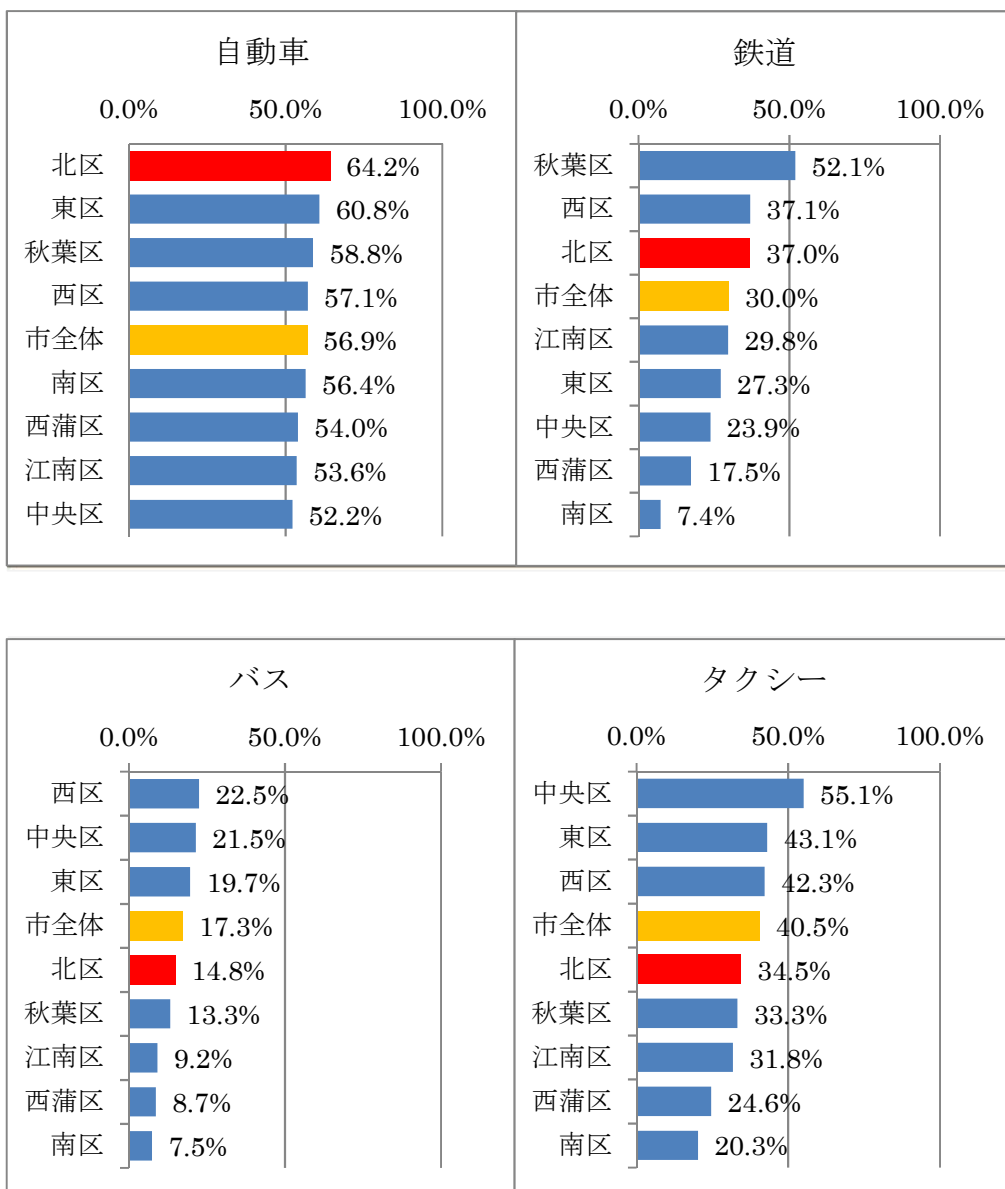
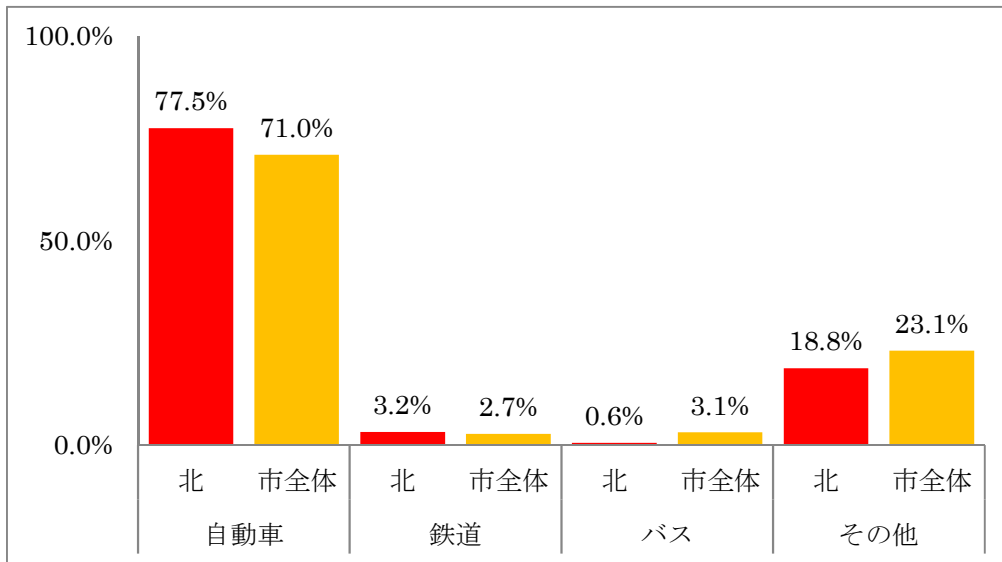
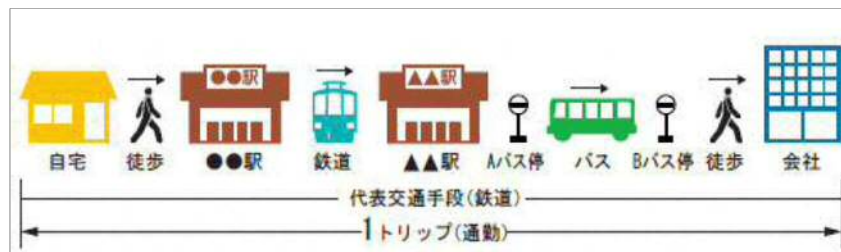


図4 北区の代表交通手段(出典:新潟市内都市交通特性調査 平成29年3月)



※その他＝二輪車・自転車・徒歩

<参考>代表交通手段とは(出典:同調査)



- ・1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- ・代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→その他(二輪車・自転車・徒歩)の順となります。
- ・上記の例では、鉄道が代表交通手段となります。

図5 本市高齢者運転免許保有者数と保有率(出典:新潟県警察)

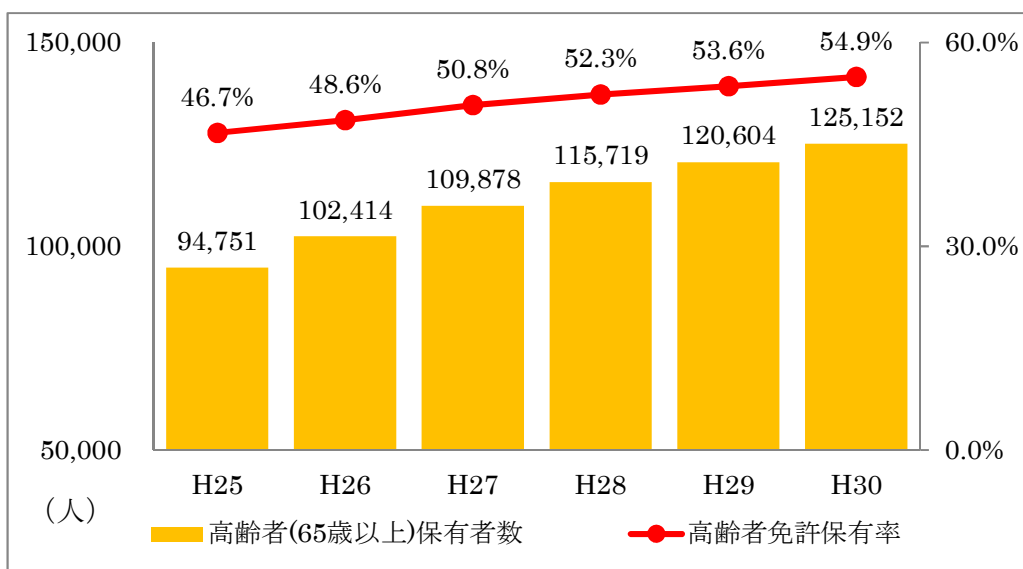
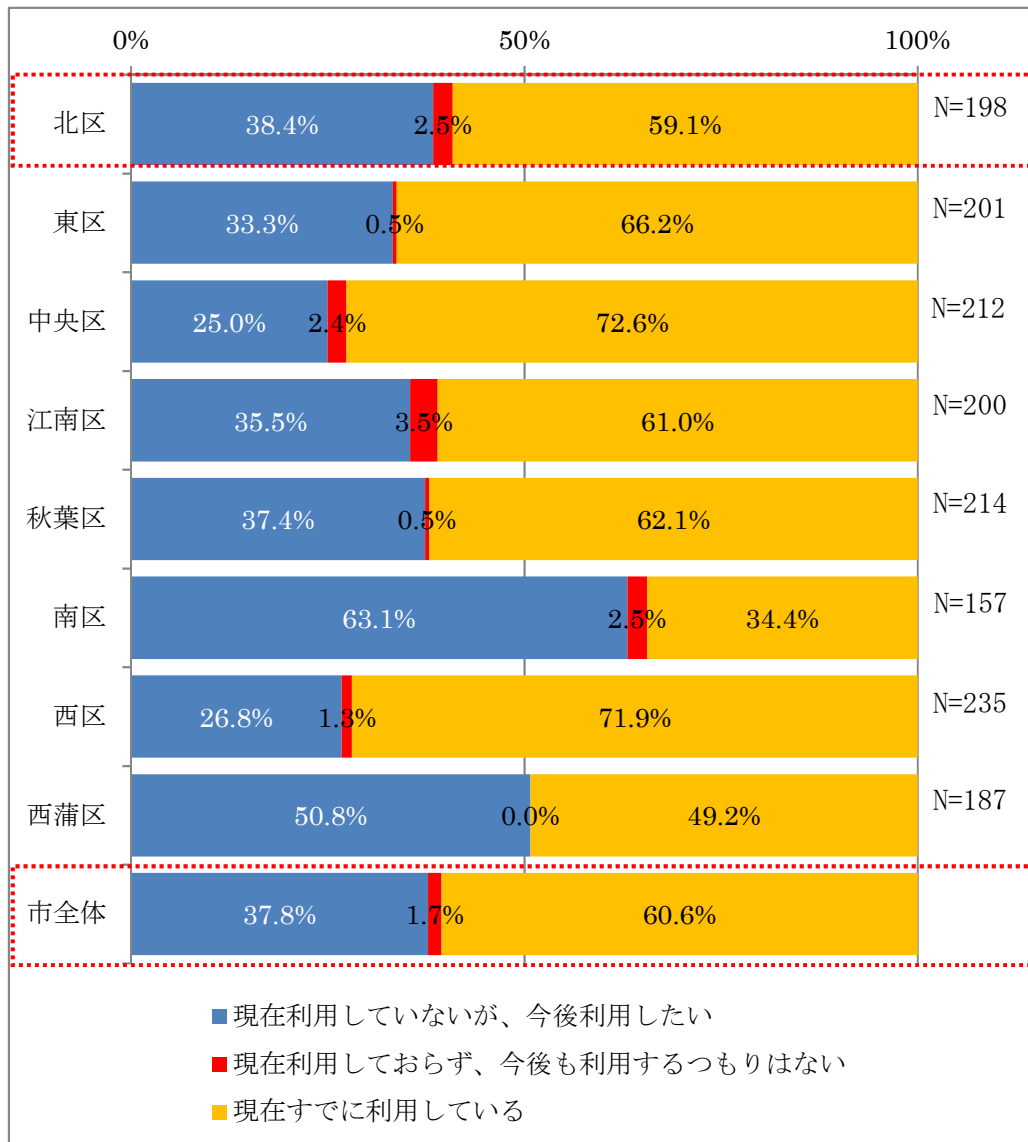


図 6 本市公共交通の利用意向（出典：交通環境に対する市民意識調査 平成 30 年 3 月）



<参考> 出典資料について

■ 図 2、図 3 第 44 回市政世論調査

- ・対象…住民基本台帳（平成 29 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 1,801 人（有効回収率 45.0%）

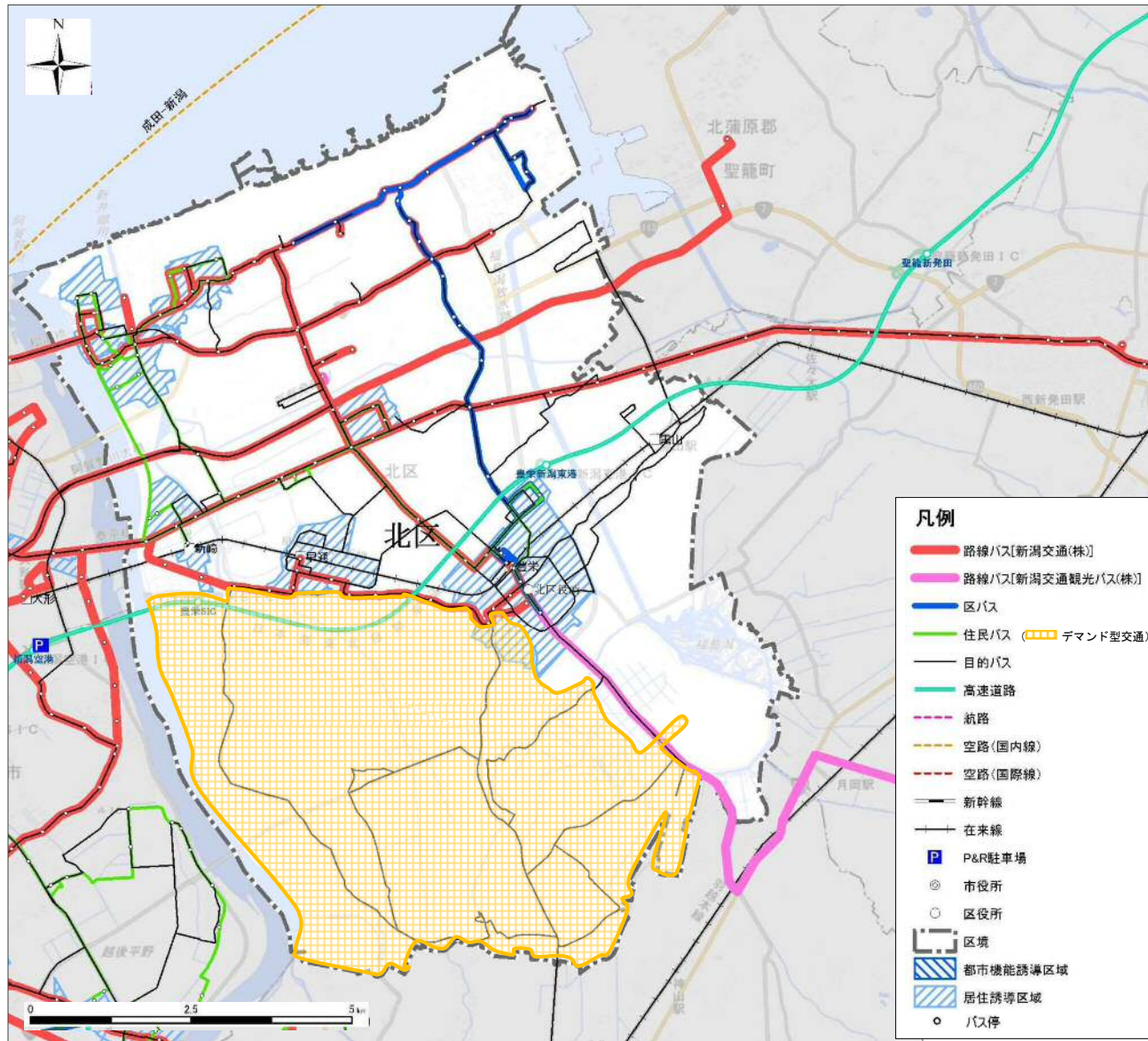
■ 図 4 新潟市内都市交通特性調査

- ・対象…市内居住 5 歳以上（平成 28 年 7 月末時点）の市民 84,952 人
- ・配付…住民基本台帳から無作為抽出された 36,673 世帯に郵送
- ・回答…有効回答 25,700 人（有効回収率 30.3%）

■ 図 6 交通環境に対する市民意識調査

- ・対象…住民基本台帳（平成 29 年 8 月末時点）に登録されている 15 歳以上の市民 4,360 人
- ・回答…有効回答数 1,742 人（有効回収率 40.0%）、うち北区 198 人

# 4.現況図



### 第3章 北区生活交通改善プラン(平成27年策定)における取り組みと事後評価

平成27年3月の現行プラン策定後における北区の取り組み実績を評価するとともに、今後の課題を改めて確認するものです。現時点の取り組み状況は以下のとおりとなっています。(令和元年9月11日現在)。

北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況(実績値)						詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30	R1		
基本方針① 公共交通を利用しにくい地域への対策を検討します										
ア 公共交通を利用しにくい地域における各種社会実験の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>区バス、住民バス、デマンド交通の社会実験の検討および実施</li> <li>各地域公共交通機関との、公共交通に関する情報共有や意見交換などの実施</li> </ul>	区バスにおいて社会実験が実施された便数	便	2	0	0	0	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27(H26開始) : 社会実験便 [12-3月/冬季臨時便] の実施 →H28本格運行化(現: 冬季臨時便 復路1便)</li> <li>■H27 : 社会実験便 [6時台/早朝便] の実施 →H28本格運行化(現: 通常便 往路1便)</li> <li>■R1 : 社会実験便 [往路13時台、復路14時台/水曜・金曜のみ] の実施 →(次年度の実施は未定)</li> </ul>	<b>【評価】</b> 島見町・太郎代地区バス運営委員会、はまなす「地域交通」研究会、岡方・長浦両コミュニティ協議会と意見交換を重ね、地域要望の把握に努めたうえで、複数回に渡って社会実験を実施した。 このうち、区バスの冬季臨時便及び早朝便、住民バスの昼間便で本格運行化が実現し、かねてからの地域要望に沿う結果となった。 また、デマンド交通社会実験では、持続可能な制度設計に向けて、運行内容等の見直しを継続して行った。  <b>【課題】</b> 区バス・住民バスでは、地域の少子高齢化のほか、多様な実情を背景として、 <b>年々高齢者の利用割合が増加傾向</b> にある。通勤・通学者向けの早朝便に加え、日中便のさらなる充実が求められつつある。 <b>引き続き、社会実験の検討と実施</b> が必要と思われる。 デマンド交通社会実験は、R1年度で終了し、R2年度より本格運行する予定である。
		住民バスにおいて社会実験が実施された便数	便	0	0	2	0	臨時運行×三日間 <ul style="list-style-type: none"> <li>■H29 : 社会実験便 [6-3月/往路13時台、復路14時台] の実施 →H30本格運行化(現: 往路6便、復路4便)</li> <li>■R1 : 臨時運行 [GW期間中の3日間] の実施 →新天皇即位によるGW10連休対応 →臨時実績; 2.7人/便 cf. 5月通常実績4.6人/便(除臨時運行)</li> </ul>		
		デマンド交通社会実験の実施地区数	地区	2	2	2	2	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27-R1(H24開始) : 岡方地区、長浦地区(一部葛塚地区含む; 新鼻甲二、新鼻乙、内沼沖)で社会実験を実施</li> </ul>	
イ 新規住民バス団体の立ち上げ支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド方式の住民バス運行に向けた検証</li> <li>住民との公共交通に関する意見交換などの実施</li> </ul>	新規住民バス団体の立ち上げ支援地区数	地区	2	2	2	2	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27-30 : デマンド方式の運行検証 : デマンド交通の運営主体となる住民バス団体について、協議を実施 →岡方地区…岡方地区コミュニティ委員会 →長浦地区(含一部葛塚地区)…長浦コミュニティ委員会</li> <li>—参考 H30経過—</li> <li>・両コミュニティ協議会会長、センター長との意見交換(5.24)</li> <li>・岡方地区コミュニティ委員会総務広報部会(7.5)</li> <li>・自治会長連絡会議(長浦6.28、岡方8.21)</li> <li>・利用者説明会(長浦10.11、岡方10.12)</li> <li>・両センター長と実務協議(11.13、3.12)</li> <li>■R1 : 住民バス団体として、デマンド交通の運営を開始した両コミュニティ協議会への支援実施</li> </ul>	<b>【評価】</b> 路線バスの廃止等に伴い、公共交通空白地域となった岡方・長浦地区の移動需要に応ずるため、H24年度よりデマンド交通の社会実験を継続して実施している。両地区内で持続的な公共交通として位置づけできるよう、H31(R1)年度から両コミュニティ協議会に運営主体を移行した。 これに際して、同実験の運行検証を行い、両コミュニティ協議会との協議・意見交換を段階的に実施するとともに、継続的な意見交換・支援を行うことで、両コミュニティ協議会を新規住民バス団体として立ち上げることができた。  <b>【課題】</b> デマンド交通は、現時点では、本制度化に向けた協議段階にあり、社会実験に留まっている。 R2年度以降に予定されている本格運行開始後も、これまでの取り組みを踏まえ、持続可能な公共交通として事業を継続できるよう、立ち上げ後間もない両住民バス団体との協働を進めていく。 また、今後も <b>地域のニーズに応じて、新たな住民バス団体の立ち上げを引き続き支援していく</b> 必要がある。

北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況（実績値）						詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30	R1		
ウ 目的バスの一般利用に向けた検討	・区内の目的バスの運行状況や利用状況の情報収集	区バス・住民バスと目的バスとのダイヤ・ルート調整や相互乗り換えを協議、また実現した事業者数	事業者	0	0	0	2	2	<p>■H29 ：新潟運輸支局に一般市民の目的バス利用について問い合わせ、回答を得る。</p> <p>—新潟運輸支局見解要約(H29.8.10)— 目的バスは、自家用自動車（いわゆる白ナンバーバス）であり、その適正利用の観点から法人や団体が使用するバスに一般市民を乗せて運行することは、自家用自動車の範疇を超えてしまうことになる。 制度として、自動車を用いて他人を運送するのは、原則として、公共交通機関であるバス、タクシー事業者が担うべきものである。現状としては、バス、タクシー事業者が対応できる地域での導入は困難と考えられる。</p> <p>■H30 ：豊栄病院、新潟リハビリテーション病院（以下、リハ病院）と協議実施 →乗り換え案内ラック設置、連携便の運行開始 ・区バスダイヤ調整…火曜・木曜（豊栄病院） ・おらってのバス接続便…往復各1便（豊栄病院・リハ病院） ・おらってのバス競合ルート回避（リハ病院）</p> <p>■R1 ：区バスと豊栄病院送迎バスのダイヤ調整継続 ：住民バスと両病院送迎バスとの相互乗り換え継続 ：区公共交通時刻表に両病院バスへの乗り換え情報掲載</p>	<p><b>【評価】</b> 病院送迎バス等、当該利用者の送迎を目的とした「目的バス」の一般利用に向けた検討にあたっては、新潟運輸支局に確認し、見解（H29.8.10）を得ており、実現が難しいのが現状である。 このため、両病院が送迎バスのダイヤを見直すに際して、実現可能な範囲内での連携策を協議し、区バス・住民バスとのダイヤ・ルート調整や相互乗り換えを実現した。また、目的バスのルート、時間帯について区バス・住民バスと競合しないものとなるよう、両病院に調整いただいた。</p> <p><b>【課題】</b> 互いの担当者が変わっても、連携策を継続していくことが課題であり、<u>現行の連携策を継続できるよう、病院側との定期的な情報共有の機会を設けること</u>が必要である。</p>

北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況（実績値）					詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)	
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30			R1
基本方針② 既存の公共交通網を活かし、わかりやすく、使いやすくします										
ア 区内の公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>区バスおよび住民バスの利便性向上に向けた、通勤・通学ダイヤの見直し、ルート変更などの社会実験の実施、住民バス団体などの各公共交通関係機関との情報交換や連携</li> <li>区バス、住民バス、デマンド交通の利用ニーズ調査や分析</li> </ul>	区バスにおける運行内容等の見直しに伴う改定回数	改定回数	0	1	1	1	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H28 : 社会実験便の本格運行化 → (現: 通常便 往路1便、冬季臨時便 復路1便)</li> <li>■H29 : 「島見西」停留所の新設</li> <li>■H30 : 新車両の導入 (乗降ステップ付き車両)</li> <li>■R1 : 社会実験便 [往路13時台、復路14時台/水曜・金曜のみ] の実施【再掲】 : 「かぶとやま」→「ベイシア前」に停留所名称変更 : 運賃改定 (消費税対応: 大人200円→210円、子ども100円→110円)</li> </ul>	<p><b>【評価】</b> 区バスでは、冬季臨時便の本格運行化や停留所新設等、地域要望に応じて見直しを行った。利用者のニーズと財政負担のバランスを図りながら、見直しを実施してきた。 住民バスでは、運営主体 (はまなす「地域交通」研究会) への支援及び協働のもと、年度途中の運行計画見直しを含め、柔軟な対応を行うことができた。</p> <p><b>【課題】</b> 区バス・住民バスともに運行計画の柔軟な見直しを行っているものの、<u>利用者数(特に若年層)の伸び悩み</u>が課題となっている。 そのため引き続き、<u>利便性向上と利用促進に向けて、利用ニーズの調査・分析が必要と考えられる。</u></p>
		住民バスにおける運行内容等の見直しに伴う改定回数		1	1	1	2	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27 : 「新潟リハビリテーション病院」停留所新設及び経路延伸 (葛塚ルート便)</li> <li>■H28 : 運行事業者の変更 → 泉観光バス(株)からアイ・ケーアライアンス(株)に変更 : 「豊栄ショッピングセンター」停留所の移設 : 「豊栄ショッピングセンター」停留所付近の一部経路変更</li> <li>■H29 : 下水道工事終了に伴う運行経路復旧 (H27.3から迂回運行)</li> <li>■H30 : 社会実験便 (往路13時台、復路14時台) の本格運行化 : 朝便 (往路6時半台) と夜間便 (復路21時半台) の廃止 : 運賃改定 (65歳以上100円→200円) : 「シニア半わり」制度導入</li> <li>[8月改定] : 早朝便 (6時台) ダイヤ及びルート変更</li> <li>■R1 : 「本町四丁目」停留所の新設 : 豊栄駅北口への延伸 (葛塚ルート便) : 「かぶとやま」→「ベイシア前」に停留所名称変更 : 葛塚ルート復路1便 (13時台) 増便 : 夜間便 (復路21時台) の廃止</li> </ul>	

北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況（実績値）						詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30	R1		
ア 区内の公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>区バスおよび住民バスの利便性向上に向けた、通勤・通学ダイヤの見直し、ルート変更などの社会実験の実施、住民バス団体などの各公共交通関係機関との情報交換や連携</li> <li>区バス、住民バス、デマンド交通の利用ニーズ調査や分析</li> </ul>	デマンド交通における運行内容等の見直しに伴う改定回数	改定回数	0	0	2	1	1	<p>■H29 [7月改定] ：時刻表設定（往復各5便） ：運行日変更（平日のみ） ：運賃改定（複数乗車300円/人、一人乗車1,000円/人） ：予約期限変更（前日まで） [10月改定] ：時刻表変更（往復各1便増便） ：予約期限変更（1時間前まで ※往路1便は前日まで）</p> <p>■H30 ：目的地側停留所増設（4箇所；利用者から要望のあった、区内医療機関）</p> <p>■R1 ：運営主体が住民組織に移行 ：自宅側停留所設置（最大213箇所、R1.9.5現在46箇所に設置；ゴミステーション、公民館、商店等） ：目的地側停留所増設（2箇所；岡方・長浦各コミュニティセンター）</p>	<p><b>【評価】</b> H24年度より社会実験として実施しているデマンド交通事業は、公共交通として「乗合い」が行われることが期待されていたが、実際の乗合率は1割程度と、ほとんどが個人乗りタクシーのような状態であった。これを受け、乗合いを促進して持続可能な公共交通を実現するため、H29年度以降、本格運行化に向けた制度変更を行ってきた。これにより、課題だった乗合率が14.2%（H28年度末）から49.1%（H30年度末）まで改善された。さらに、R1年度から運営主体が住民組織に移行され、地域と行政の協働のもと、継続的な事業実施を推進する体制が構築された。</p> <p><b>【課題】</b> 一連の制度変更により、それ以前のよりタクシーに近い形態のデマンド運行（※）に比して、収支状況・乗合率ともに改善基調にある。しかし住民組織に運営主体を移行したことに伴い、<b>地域に過度な負担が生じないよう、より安定した制度設計</b>が求められる。</p> <p>（※）乗りたい時刻の1時間前までの予約で、いつでも利用者の自宅と区内指定乗降場所の間をタクシー車両で送迎していたもの。H29.7制度変更実施。</p>



北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況（実績値）						詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30	R1		
イ 区民および区外からの来訪者に向けた区内公共交通の周知	・豊栄駅・新崎駅に公共交通案内看板を設置	区バス・住民バスを含む区内公共交通周知策の実施回数	箇所	2	1	1	2	0	<b>■H27</b> ：乗り換えサイン表示更新（豊栄駅・新崎駅） <b>■H28</b> ：乗り換えサイン表示更新（豊栄駅） <b>■H29</b> ：乗り換えサイン表示更新（豊栄駅） <b>■H30</b> ：乗り換えサイン表示更新（豊栄駅・新崎駅）	<b>【評価】</b> 運行改正等に合わせて、区公共交通時刻表の作成と定期的なサイン表示更新を実施し、区民及び区外からの来訪者に向けた区内公共交通の周知を行った。さらに連携する目的バスについて、病院側と協議・調整を行い、R1年度分区公共交通時刻表から乗り換え情報掲載が実現した。  <b>【課題】</b> 区バス・住民バスともに、 <b>わかりやすく、見やすい周知</b> を行っていくことが求められる。
	・毎年4月に区バス・住民バスのルート図と時刻表を区内の各世帯に配布		回	1	1	1	1	0	<b>■H27-30</b> ：次年度分区公共交通時刻表を作成、配布 <b>■R1</b> ：R2.3月中に同時刻表を作成、配布予定  ※このほか、新規利用者向けの乗り方案内チラシを、区バス・住民バスともに作成し、自治会等を通じて配布予定	
	・区内の公共交通網をまとめた地図の作成および配付		回	1	0	0	1	0	<b>■H27</b> ：「公共交通のご案内」配布（作成はH27.3） <b>■H30</b> ：区公共交通時刻表で、区バス・住民バスの運行経路図をまとめたものに改良 <b>■R1</b> ：R2.3月中に作成、配布予定	
ウ 区内公共交通に関する情報発信	・「北区バスつうしん」（北区だより連載中）の定期的掲載など	区の広報媒体における掲載回数	回	3	3	8	7	6	<b>■H27-29</b> ：「区だより」へ「北区バスつうしん」として枠を囲み定期掲載 <b>■H30-R1</b> ：伝えたいことを明確に伝える囲みを意識し、ペースは落とさずに「区だより」へ継続掲載（H30.8～）	<b>【評価】</b> 従来より、紙媒体及び北区公式ホームページ内交通ページにおいて周知を行ってきた。H30年度以降はSNS等も活用し、より多様な手段による多頻度の情報発信を行った。  <b>【課題】</b> 区バス・住民バスともに、北区においては、通勤通学等、若い世代の利用者数が伸び悩んでいる。このため、 <b>各種広報媒体を活用し、若年層の利用拡充を推進し、多様な世代を取り込んでいく</b> が必要である。
	・インターネットなどを活用した情報発信		回	0	0	0	6	2	<b>■H30</b> ：北区公式フェイスブック投稿5回、同ホームページ(トップ)掲載1回 <b>■R1</b> ：北区公式フェイスブック投稿1回、同ホームページ(トップ)掲載1回  ※北区ホームページ内には別途常設の交通ページあり	

北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況（実績値）						詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30	R1		
エ 公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>「北区だより」での啓発 (前ウの1項目に記載のため省略)</li> <li>各公共機関との情報交換など</li> </ul>	区バスの運行内容や利用促進に関する地域住民等との意見交換回数	回	1	1	1	2	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27-R1 : 島見町・太郎代地区バス運営委員会総会で、地域住民と意見交換</li> <li>■H30 : 南浜地区コミュニティ協議会役員会で、地域住民と意見交換</li> <li>■R1 : 南浜自治振興会役員会、南浜コミュニティ協議会健康福祉部会で、地域住民と意見交換</li> </ul>	<p><b>【評価】</b> 沿線の地域住民との定期的な意見交換を継続して実施できている。さらにH30・R1年度には、南浜コミュニティ協議会と意見交換を複数回に渡って行った。また、利用促進に向けて、地域要望を受けて、沿線全世帯アンケートの協力を得ることで、社会実験の運行に繋がった。</p> <p><b>【課題】</b> 利用者数の伸び悩みが課題となっているため、今後ともコミュニティ協議会及び地域住民等との対話を継続し、利用促進に向けた取り組みを推進する必要がある。また同時に、<b>地域の公共交通は地域が守っていくという意識の啓発</b>が必要である。</p>
		支援する住民バス団体数	団体	2	2	2	2	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27-R1 : はまなす「地域交通」研究会（おらってのバス）</li> <li>■H27-R1 : 島見町・太郎代地区バス運営委員会（新潟交通延伸路線）</li> </ul>	<p><b>【評価】(おらってのバス)</b> 住民バス事業では、必要収支率（補助額上限）が設定されているため、地域要望と収支状況のバランスを考慮した持続的な運行計画が達成できるよう、同会への支援に努めている。また本事業は、地域・バス会社・市の協働により実施されるため、複数回（H30年度：7回実施）、三者協議を開催して意見調整を図る等、コミュニケーションを密に行っている。H30年度以降、同会では地域の実情に応じた多くの運行改正を試み、収支率を向上させている。日頃からのコミュニケーションが大きな役割を果たしているものと考えられる。</p> <p><b>【課題】(おらってのバス)</b> 同会では今後、構成員の高齢化等も考えられることから、<b>後継者育成を含む協働の推進が課題</b>である。</p> <p><b>【評価・課題】(島見町・太郎代地区バス)</b> 年1回開催される総会に出席し、地域とともに意見交換を実施してきた。新潟交通（E26空港松浜線）の延伸型住民バスとして、今後とも地域における認知度向上と利用促進が行えるよう、団体を支援していく。</p>

北区の具体的な交通施策	取り組み項目		取り組み状況（実績値）						詳細	評価及び今後の課題 (下線部ゴシック体=新プランでの取り組みの方向性)
	主な施策	成果指標	単位	H27	H28	H29	H30	R1		
エ 公共交通利用の促進	<p>「北区だより」での啓発 (前ウの1項目に記載のため省略)</p> <p>各公共機関との情報交換など</p>	デマンド交通運営団体としての立ち上げを支援する地区数	地区	0	2	2	2	2	<p>■H28-R1 ：岡方地区コミュニティ委員会（岡方地区デマンド交通）</p> <p>■H28-R1 ：長浦コミュニティ委員会（長浦地区デマンド交通）</p>	<p><b>【評価】</b> デマンド交通では、H28年度から、新規住民バス団体の立ち上げ支援を行ってきた。また、R1年度から岡方・長浦両コミュニティ協議会に運営が移行され間もないため、住民バス団体として自立できるよう、全面的な支援を行っている。これにより、毎月の事務処理や市民からの問い合わせ対応に加え、停留所標示板の設置作業を積極的に行う等、団体の事業主体性が向上し、かつ地域の交通を守っていくという意識が根付きはじめています。</p> <p><b>【課題】</b> デマンド交通は社会実験が長期に渡っており、地域で守る公共交通としての位置づけが途上にあるため、<b>団体との協働を進めていく</b>が必要である。</p>
		北区の公共交通全般に関する意見交換回数	回	2	1	3	2	2	<p>—北区地域公共交通に関する意見交換会—</p> <p>■H27 <u>第一回(7月)【書面】⇒H27.10変更</u> ・住民バス：停留所新設 <u>第二回(1月)【書面】⇒H28.4-5変更</u> ・住民バス：運行事業者変更/停留所移設/経路変更</p> <p>■H28 <u>第一回(1月)【書面】⇒H29.6変更</u> ・住民バス：下水道工事終了に伴う運行経路復旧</p> <p>■H29 <u>第一回(5月)【参集】⇒H29.7変更</u> ・デマンド：時刻表設定/運行日変更/運賃改定/予約期限変更 <u>第二回(8月)【書面】⇒H29.10変更</u> ・デマンド：時刻表変更・予約期限変更 <u>第三回(1月)【参集】⇒H30.4変更</u> ・住民バス：便数変更/運賃改定/「シニア半わり」制度導入 ・デマンド：停留所増設</p> <p>■H30 <u>第一回(5月)【書面】⇒H30.8変更</u> ・住民バス：早朝便ダイヤ及びルート変更 <u>第二回(12月)【参集】⇒H31.4変更</u> ・区バス：社会実験の新規実施 ・住民バス：停留所新設と名称変更・経路延伸・ダイヤ変更 ・デマンド：住民組織移行・自宅側停留所設置・停留所増設</p> <p>■R1 <u>第一回(4月)【書面】⇒R1.5-6変更</u> ・住民バス：GW臨時運行 ・デマンド：自宅側停留所増設 <u>第二回(8月)【参集】⇒R1.10変更</u> ・区バス：運賃改定</p>	<p><b>【評価・課題】</b> H27年度以降、北区地域公共交通に関する意見交換会を10回開催し、新潟市地域公共交通会議の審議承認する案件について意見交換を行ってきた。 また同会では、対象案件に留まることなく、区内の公共交通全般について幅広く情報交換が行われており、地域の実情を把握する場として機能できていると考えられる。 今後とも、<b>区内の交通関係者との積極的な意見交換</b>が必要である。</p> <p><b>&lt;参考&gt;</b> <b>北区地域公共交通に関する意見交換会委員構成</b> ・関係住民代表 ・関係バス運営団体代表 ・関係一般乗合旅客自動車運送事業者担当課長 ・新潟市ハイヤータクシー協会代表 ・国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局運輸企画専門官（輸送・監査担当） ・関係交通管理者（所轄警察署）担当課長 ・関係道路管理者担当課長 ・北区役所バス交通担当課長</p>

## 第4章 北区が今後取り組む必要のある課題

前章までの北区の現状やこれまでの取り組みの評価を踏まえ、持続可能な生活交通網の実現に向けた課題を整理しました。

### 持続可能な生活交通網の実現に向けた課題

#### 1. 公共交通を利用しにくい地域への対策

- ・鉄道や路線バスによって、市の中心部への移動は比較的充実しているものの区内を移動するための生活交通網は十分とは言えない。
- ・病院等の目的バスの運行は年々増加傾向にあり、多様な移動需要に対応するためには、連携していくことも手段である。

#### 2. 既存の公共交通網の利便性向上と周知

- ・少子高齢化を背景に、高齢者の利用割合が増加傾向にあるなど、地域の実情は変化してきており、既存公共交通網の利用実績の分析と運行計画の見直しは常に必要である。
- ・区バス・住民バス（デマンド型交通含。以下「住民バス」という。）ともに、若年層をはじめとして利用者数が伸び悩んでおり利用促進に向けてわかりやすい情報発信が必要である。

#### 3. 公共交通を地域みんなで支える仕組みづくり

- ・区バス・住民バスの運行に際し、地域との協働を進める中で、持続可能な公共交通についてともに考えていくことが必要である。
- ・また、生活交通網の全般について、区内の交通関係者と積極的な意見交換を行い、情報を共有していくことが必要である。

## 第5章 北区が目指す公共交通の将来像

前章までに整理されたこれまでの取り組みの評価、課題を踏まえ、上位計画である「にいがた都市交通戦略プラン」及び同計画の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」の基本的な方針に基づき、目標及び基本方針を定めました。

### 1. 目標

区ビジョンの将来像である「自然・活力・安らぎにあふれるまち 一住みたくなるまち 北区一」を目指し、地域との協働のもと、利便性があり持続可能な生活交通網の構築を図ります。

### 2. 基本方針

#### ①公共交通を利用しにくい地域への対策を検討します

- ア 公共交通を利用しにくい地域における、利用ニーズの調査と分析を行い、各種社会実験の是非を検討します。
- イ 目的バスと連携し、多様な移動需要に対応します。

#### ②既存の公共交通網を活かし、わかりやすく、使いやすくします

- ア 区バス・住民バスの利用実績の調査と分析を行い、実情に即した運行計画とします。
- イ 「わかりやすく、見やすく」を目指し、区公共交通についての情報発信を行います。

#### ③持続可能な公共交通を地域とともに考えます

- ア 住民バス団体等や地域コミュニティと持続可能な公共交通を検討します。
- イ 区内交通関係者と情報共有及び意見交換を実施します。

## 第6章 北区の具体的な交通施策

令和2年度から4年度における主な取り組みを明らかにします。

基本方針と施策	具体的な取り組み	内容	指標(令和4年度末時点)		
			R2	R3	R4
<b>基本方針① 公共交通を利用しにくい地域への対策を検討します</b>					
ア 公共交通を利用しにくい地域における、利用ニーズの調査と分析を行い、各種社会実験の是非を検討します	○区内各地区の利用ニーズ調査と分析	区内の利用ニーズを踏まえたうえで、住民組織が主体となって運行する住民バスの助言や支援、必要に応じて社会実験を行います	利用ニーズを踏まえた社会実験の検討(随時)		
	○利用ニーズを踏まえた各種社会実験の検討				
イ 目的バスと連携し、多様な移動需要に対応します	○連携病院との定期的な情報共有と新たな連携策の検討	連携病院と情報共有の機会を設け、新たな連携策の検討を行います	連携病院との打ち合わせ(1回/年)		
	○区公共交通時刻表への相互接続情報の掲載	目的バスと区公共交通のダイヤ調整を行い、時刻表に相互接続の情報を掲載します	掲載可能な目的バス運行事業者(2者)		
<b>基本方針② 既存の公共交通網を活かし、わかりやすく、使いやすくします</b>					
ア 区バス・住民バスの利用実績の調査と分析を行い、実情に即した運行計画とします	○区バス・住民バスの利用実績の調査と分析	現行の区バス・住民バスを生活交通としてさらに使いやすくするため、運行内容等について継続して見直します	区バス・住民バスの利用実績調査(毎月)		
	○区バス・住民バスの運行計画見直し		実態を踏まえたうえでの運行改定(随時)		
イ 「わかりやすく、見やすく」を目指し、区公共交通についての情報発信を行います	○区公共交通時刻表及び新規利用者向け乗り案内の発行	公共交通の利用促進に向け、広報を行うとともに案内標示などを維持管理します	時刻表及び乗り案内発行(1回/年)		
	○各種広報媒体(区だより・ホームページ等)による定期的情報発信		区役所だより等へPR記事掲載(5回/年)		
	○豊栄駅・新崎駅案内看板、連携病院案内ラックの維持管理		案内看板、案内ラックの維持管理(随時)		
<b>基本方針③ 持続可能な公共交通を地域とともに考えます</b>					
ア 住民バス団体等や地域コミュニティと持続可能な公共交通を検討します	○住民バス団体等との意見交換、情報共有の継続と協働の推進	既存の公共交通を持続可能な運行としていくため、住民バス団体等と意見交換、情報共有を図ります	区バス運行事業者、住民バス団体との意見交換(2回/年)		
	○地域コミュニティとの意見交換、情報共有	通勤や通学、通院や買い物等、地域住民の必要最低限の生活交通網の確保のため、各地域の実情を踏まえつつ、住民組織が主体となって運行する住民バス団体の立ち上げを支援します	地域コミュニティとの意見交換(随時)		
	○住民バス団体の立ち上げ支援		新規住民バス団体の立ち上げ支援(随時)		
イ 区内交通関係者と情報共有及び意見交換を実施します	○北区地域公共交通検討会議の定期的な開催、区生活交通改善プランの進捗確認	持続可能な北区の公共交通網の形成に向け、市民や公共交通関係者との協働により検討を行う場として、各種会議を開催します	会議開催(1回/年)		
	○北区地域公共交通に関する意見交換会の実施		会議開催(運行改定時)		

北区生活交通改善プラン策定経過

開催日	会議名	主な内容
令和元年 9月19日 (木)	第4回 北区自治協議会地域づくり部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなプランの策定にあたって</li> <li>・実績評価と新たなプランの方向性について</li> </ul>
令和元年 9月25日 (水)	第1回 北区地域公共交通検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなプランの策定にあたって</li> <li>・実績評価と新たなプランの方向性について</li> </ul>
令和元年 11月21日 (木)	第6回 北区自治協議会地域づくり部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなプラン(素案)について</li> </ul>
令和元年 12月25日 (水)	第2回 北区地域公共交通検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなプラン(素案)について</li> </ul>
令和2年 2月20日 (木)	第10回 北区自治協議会全体会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなプラン(修正案)について</li> </ul>
令和2年 2月下旬 実施	第3回 北区地域公共交通検討会議 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなプラン(最終案)について</li> </ul>

※各会議の詳細は、ホームページに掲載しています。

<https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/kentoukaigi.html>

# 北区生活交通改善プラン

令和2年3月

●編集・発行

新潟市北区役所地域総務課

〒950-3393 新潟市北区葛塚 3197 番地

TEL 025-387-1155