

(案)
南区生活交通改善プラン

新潟市南区

目次

1. 南区の交通環境改善に向けて	2	ページ
(1) 南区生活交通改善プランとは	3	ページ
(2) 南区生活交通改善プランの位置付け	3	ページ
2. 南区の交通の現状	4	ページ
(1) 南区の概要	5	ページ
(2) 南区の公共交通の現状	6	ページ
(3) 南区民の移動特性	10	ページ
3. 南区生活交通改善プラン（平成27年策定）に おける取り組み実績評価と課題	15	ページ
(1) これまでの取り組み評価と課題分析について	16	ページ
(2) 取り組みから見えた課題	18	ページ
4. 南区が目指す公共交通の将来像	19	ページ
(1) 南区の交通の将来イメージ	20	ページ
(2) 目標	21	ページ
(3) 基本方針	21	ページ
5. 南区の具体的な交通施策	22	ページ
(1) 基本方針に対応する施策	23	ページ
(2) 実施スケジュール案	26	ページ

1 南区の交通環境改善に向けて

1. 南区の交通環境改善に向けて

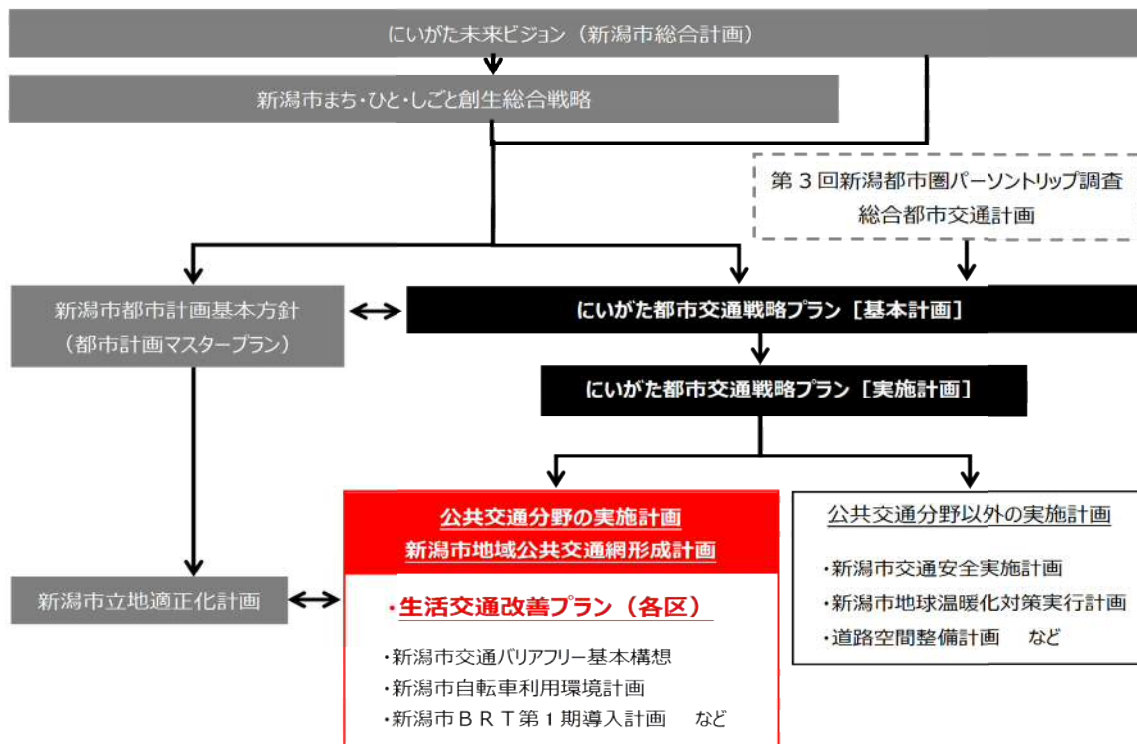
(1) 南区生活交通改善プランとは

人口減少、少子・超高齢化が急速に進む中、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や減便が繰り返され、これまで南区の公共交通の利便性は徐々に低下してきました。超高齢社会の到来、車を運転しない高齢者の急増を目前に、日常生活における移動手段の確保が急務であることから、区内生活公共交通を効率性も考慮しながら区の地勢的な特性に沿ったものに再構築するため、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通の実現に向けた「南区生活交通改善プラン」を平成27年に策定しました。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、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策定したものです。

(2) 南区生活交通改善プランの位置付け

本市全体の新たな交通施策の基本方針として「にいがた都市交通戦略プラン」が令和元年7月に策定、公表されました。これに基づいた、公共交通分野に特化した実施計画に当たる「新潟市地域公共交通網形成計画」の一部として、各区の「生活交通改善プラン」が位置づけられ、市民や関係者との協働のもと、南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、南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たものです。

計画期間は「にいがた未来ビジョン」、「南区区ビジョンまちづくり計画」両計画の終期に準拠し、令和2年度から4年度までの3年間とします。



2 南区の交通の現状

2. 南区の交通の現状

(1) 南区の概要

南区は新潟平野のほぼ中央に位置し、区の東側には日本一の大河信濃川が、区の中央には中ノ口川が流れています。8区の中で、西蒲区、北区に次ぐ広大な面積を有し、区域は南北に長い形状であり、集落点在型の地勢となっています。主要な道路は、国道8号が南北に、国道460号が東西に通り、県道、市道と結ばれています。区内公共交通については、市中心部、新津、巻、加茂、燕方面に路線バスが運行されています。区バスや住民バスが運行され、区民、特に高齢者と学生の重要な交通手段となっています。また8区の中で唯一、軌道系公共交通が存在しません。

人口は8区で最も少なく、人口密度は、西蒲区について低くなっています。平成27年の国勢調査を基準とした区別将来推計人口によると、令和17年(2035年)までに、南区の人口減少率は8区中2位となり、65歳以上の人口割合の伸び率については、8区の中で最も高くなります。

このように、人口が8区の中で最も少ないこと、区域が広いこと、軌道系公共交通がないことなどを背景に、市中心部へのアクセスの不便、交通コスト高などの問題があり、その結果として、住民生活において自家用車利用に頼らざるを得ないという現状があり、自動車分担率は82.3%(平成28年新潟市内都市交通特性調査)と、8区の中で最も高くなっています。

面積 100.91平方キロメートル

人口 44,624人 [男 21,719人 女 22,905人]

世帯数 16,143世帯

区別人口 (令和元年9月末現在住民基本台帳人口より)

(単位:人)

1	2	3	4	5	6	7	8
中央区	西区	東区	秋葉区	北区	江南区	西蒲区	南区
175,152	156,824	136,689	76,903	73,940	68,608	56,628	44,624

人口密度 (平成27年国勢調査より)

(単位:人/k㎡)

1	2	3	4	5	6	7	8
中央区	東区	西区	江南区	秋葉区	北区	南区	西蒲区
4868.0	3562.3	1730.6	913.6	805.7	708.6	452.7	329.8

小数点第2位を四捨五入

区別面積 (平成30年10月1日国土交通省国土地理院)

(単位:k㎡)

1	2	3	4	5	6	7	8
西蒲区	北区	南区	秋葉区	西区	江南区	東区	中央区
176.55	107.72	100.91	95.38	94.09	75.42	38.62	37.75

(2) 南区の公共交通の現状

平成11年の新潟交通電車線廃止により、南区に軌道系公共交通がなくなって以降、主に路線バスが区民の重要な公共交通手段となっています。路線バスは旧白根市街地を中心として放射状に路線網が形成されています。区中心部では、路線バス4系統が異なる経路を通っていることから、路線バスのわかりにくさと利用しにくさが生じています。

都心方面アクセスの手段としては、基幹路線として国道8号を通る青山・新潟駅前行きの大野白根線と、新潟交通電車線廃止代替路線として中ノ口川左岸を通る青山行きの味方線があります。地域生活交通の手段としては、近隣のJR駅（新津、矢代田、巻、越後曾根、燕、東三条駅）や隣接市の施設などに向けた路線バス、新潟市が運行する区バス・乗合タクシー、月潟地区において住民組織が運行する住民バスなどの公共交通手段が確保されています。

平成31年3月には国道8号白根バイパスが全線開通し、旧道の交通量は開通前と比較し約7割減と通過交通のバイパス転換が進む一方、旧道を運行している基幹路線である大野白根線の定時制・速達性の確保が課題となっています。

①区内の公共交通

都心方面 アクセス		路線バス	○大野白根線 ・新潟方面47便/日 潟東方面47便/日 ○味方線 ・新潟方面18便/日 味方方面19便/日
地域生活 交通	バス		区中心部と区郊外を結ぶ路線バスの発着状況 ・5方面 78便/日 その他南区内の路線バス状況 ・3方面 18便/日
		区バス	・6ルート 17便/日 ・まちなか循環ルート 7便/日 (社会実験路線)
	住民バス	月潟住民バス 1ルート 2便/日	
	タクシー	タクシー、 乗合タクシー	南区内に事業所を有するタクシー事業者 2社 乗合タクシー(社会実験路線) ・区バスを補完する公共交通手段として運行 ・運行台数 1,670便(H30年度実績)
その他	その他のバス (スクールバス、病院 等の送迎バス等)		利用者制限や運行日等の課題があり、日常生活における交通機関としては現在利用していない。

平成31年4月時点。バス便数は平日1日あたり

②区内のバス路線（方面・便数）

単位：便

	種類	路線名	方面(行き先)名称		平日			休日			
			上り	下り	上り	下り	合計	上り	下り	合計	
1	路線バス	新潟方面 (国道8号)	新潟駅方面	白根・潟東方面	47	47	94	37	34	71	
2		新潟方面 (小須戸・酒屋線)	新潟駅方面	小須戸方面	7	7	14	6	6	12	
3		新津駅方面※ (子成場経由)	新津駅	潟東営業所	8	8	16	5	2	7	
4		新津駅方面※ (矢代田駅経由)	新津駅	潟東営業所	7	9	16	4	6	10	
8		加茂方面	新潟経営大学	潟東営業所	4	4	8	3	3	6	
9		巻・加茂方面 (六分経由)	新潟経営大学	巻駅	6	4	10	2	2	4	
10		燕・三条方面	燕駅前	新飯田新町	3	3	6	—	—	—	
11		燕・三条方面	東三条駅前	新飯田新町	4	3	7	—	—	—	
12		新潟駅方面	新潟駅方面	潟東営業所 ・月潟	18	19	37	11	12	23	
13		燕駅方面 (茨曾根・月潟経由)	茨曾根 ・燕駅前	茨曾根・白根桜 町	4	4	8	2	2	4	
14		燕駅方面 (茨曾根・月潟経由)	月潟 ・燕駅前	月潟・白根桜町	2	2	4	—	—	—	
15		巻駅方面	巻駅行	白根桜町	8	10	18	3	4	7	
16		曾根駅方面	曾根駅行	白根桜町	4	4	8	2	2	4	
17		区バス	北部ルート	白根	鷲巻	2	2	4	—	—	—
18			大鷲ルート	上大郷 →大鷲小学校	鷲巻農協前 →大鷲小学校	1	1	2	—	—	—
19			白根・さつき野駅 ルート	さつき野駅	白根	1	3	4	—	—	—
20	東部ルート		田上駅前	新飯田下町	1	2	3	—	—	—	
21	新飯田・茨曾根ルート		白根	上新田	1	1	2	—	—	—	
22	庄瀬ルート		白根	兎新田	1	1	2	—	—	—	
23	住民バス	月潟住民バス	白根	月潟	1	1	2	—	—	—	
24	乗合 タクシー	南風タクシー	区中心部	各地区	6	5	11	6	5	11	
25	乗合 タクシー	南風タクシー	鷲巻・大郷・根岸 方面	大野仲町方面	6	5	11	6	5	11	

平成31年4月1日時点

※新津駅方面の休日は土曜日のみ（日祝運休）

乗合タクシーの便数は各地区共通

③区バスの利用状況（平成 30 年度結果）

区バスを1日に6ルート17便運行しています。児童、学生の利用者数減少や長大路線、回送距離の長さ等に起因する収支率の低さが課題となっています。

ルート	便	内訳	利用者数合計、内訳の比率（%）		利用者数／便		
			利用者数	比率（%）	利用者数	比率（%）	
北部 ルート	第1便	大人	12人	0.5%	2,214人	0.1人	10.6人
		中高生	1人	0.1%		0.0人	
		小学生	2,201人	99.4%		10.5人	
	第2便	大人	740人	96.2%	769人	3.1人	3.2人
		中高生	22人	2.9%		0.1人	
		小学生	7人	0.9%		0.0人	
	第3便	大人	580人	98.2%	591人	2.3人	2.4人
		中高生	4人	0.7%		0.0人	
		小学生	7人	1.1%		0.1人	
	第4便	大人	101人	21.7%	465人	0.4人	1.9人
		中高生	364人	78.3%		1.5人	
		小学生	0人	0%		0.0人	
大鷲 ルート	第1便	大人	175人	4.9%	3,596人	0.7人	14.7人
		中高生	341人	9.5%		1.4人	
		小学生	3,080人	85.6%		12.6人	
	第2便	大人	287人	19.4%	1,481人	1.2人	6.0人
		中高生	6人	0.4%		0.0人	
		小学生	1,188人	80.2%		4.8人	
白根・さつき 野駅ルート	第1便	大人	357人	17.3%	2,055人	1.5人	8.4人
		中高生	1,637人	79.7%		6.7人	
		小学生	61人	3.0%		0.2人	
	第2便	大人	133人	15.0%	891人	0.5人	3.6人
		中高生	758人	85.0%		3.1人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第3便	大人	178人	24.6%	724人	0.7人	2.9人
		中高生	533人	73.6%		2.1人	
		小学生	13人	1.8%		0.1人	
	第4便	大人	55人	10.5%	521人	0.2人	2.1人
		中高生	456人	87.5%		1.8人	
		小学生	10人	2.0%		0.1人	
新飯田・茨曾 根ルート	第1便	大人	1,903人	99.0%	1,922人	4.3人	7.8人
		中高生	12人	0.6%		0.4人	
		小学生	7人	0.4%		0.0人	
	第2便	大人	1,343人	99.6%	1,348人	5.5人	5.5人
		中高生	1人	0.1%		0.0人	
		小学生	4人	0.3%		0.0人	
庄瀬ルート	第1便	大人	1,262人	98.0%	1,287人	5.1人	5.2人
		中高生	19人	1.5%		0.1人	
		小学生	6人	0.5%		0.0人	
	第2便	大人	748人	98.7%	759人	3.0人	3.1人
		中高生	9人	1.1%		0.1人	
		小学生	2人	0.2%		0.0人	
東部ルート	第1便	大人	320人	17.4%	1,840人	1.3人	7.5人
		中高生	1,520人	82.6%		6.2人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第2便	大人	68人	6.6%	1,038人	0.2人	4.2人
		中高生	970人	93.4%		4.0人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第3便	大人	58人	12.8%	452人	0.2人	1.8人
		中高生	394人	87.2%		1.6人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
合計		大人	8,320人	37.9%	21,953人	2.0人	5.2人
		中高生	7,047人	32.1%		1.7人	
		小学生	6,586人	30.0%		1.5人	

小数点処理の関係で利用者数／便の内訳（大人・中高生・小学生）合計が合わない箇所がある。

④まちなか循環ルート利用状況（平成 30 年度社会実験結果）

平成 27 年 12 月より運行を開始し、運行内容の見直しを行っています。利用者は増加傾向にある一方。更なる利用者の増加、効率的な運行の検討が課題となっています。

まちなか循環ルート (8 便合計)	内訳	利用者数合計、内訳の比率 (%)		利用者数/便	
	大人	3,776 人	97.7%	3,863 人	1.9 人
中高生	18 人	0.5%	0.0 人		
小学生	69 人	1.8%	0.1 人		

⑤乗合タクシーの利用状況（平成 30 年度社会実験結果）

区バスを補完する位置づけで、乗合タクシーを社会実験として運行しています。新規利用客の獲得、乗合率（1 台あたり利用者数）をいかにして更に高めていくかが課題となっています。

1) 白根エリア⇔郊外エリア

エリア	方面	利用者数合計	運行便数	利用者数/便
根岸・白根 エリア	区中心部方面	56 人	56 便	1.00 人
	郊外方面	94 人	77 便	1.22 人
大郷・鷺巻 エリア	区中心部方面	73 人	54 便	1.35 人
	郊外方面	168 人	141 便	1.19 人
臼井エリア	区中心部方面	193 人	180 便	1.07 人
	郊外方面	151 人	137 便	1.10 人
庄瀬エリア	区中心部方面	54 人	49 便	1.10 人
	郊外方面	265 人	223 便	1.19 人
小林エリア	区中心部方面	262 人	229 便	1.14 人
	郊外方面	230 人	188 便	1.22 人
新飯田・ 茨曾根エリア	区中心部方面	157 人	119 便	1.32 人
	郊外方面	302 人	212 便	1.42 人

2) 大野仲町エリア⇔郊外エリア

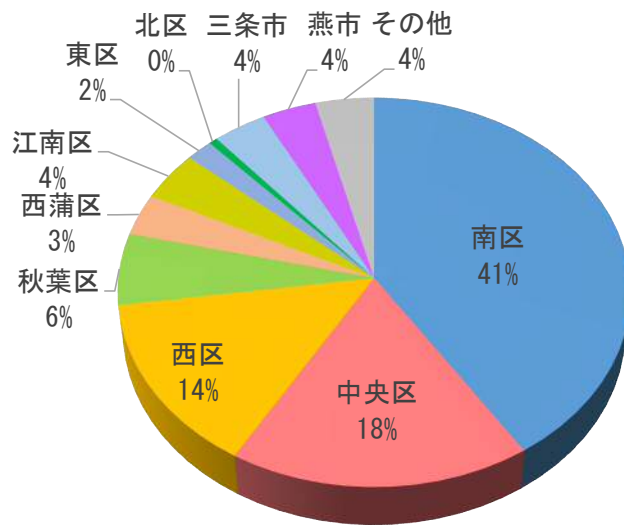
エリア	方面	利用者数合計	運行便数	利用者数/便
根岸・白根 エリア	区中心部方面	—	—	—
	郊外方面	—	—	—
鷺巻エリア	区中心部方面	—	—	—
	郊外方面	2 人	2 便	1.00 人
大郷エリア	区中心部方面	—	—	—
	郊外方面	4 人	3 便	1.33 人

(3) 南区民の移動特性

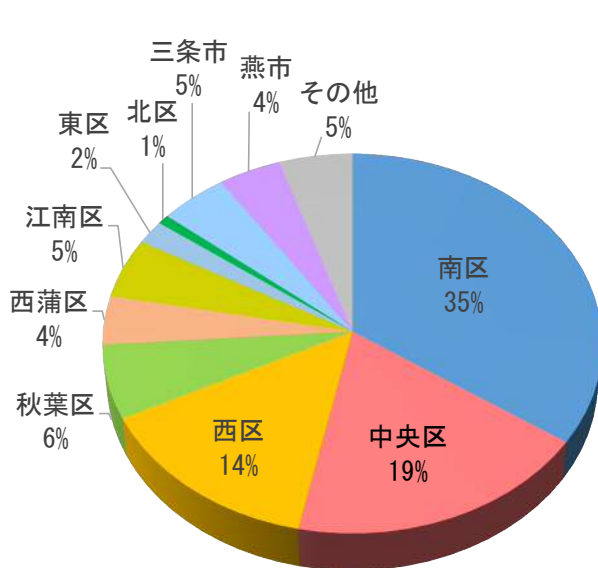
①区民の移動目的地（区・隣接自治体）

区民の移動のうち最も割合が高いのは区内移動で、全移動の41%となっています。15～64歳と比較すると65歳以上の年代では、区内移動の割合が高くなっています。

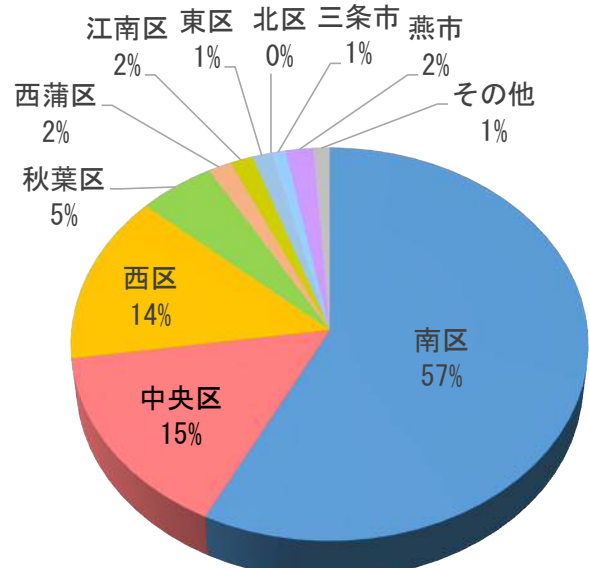
区をまたがる移動については、国道8号を基軸とした移動（中央区・西区方面）が最も高く、移動全体の32%となっています。



移動全体の目的地（全年齢）



移動全体の目的地
（15歳～64歳）



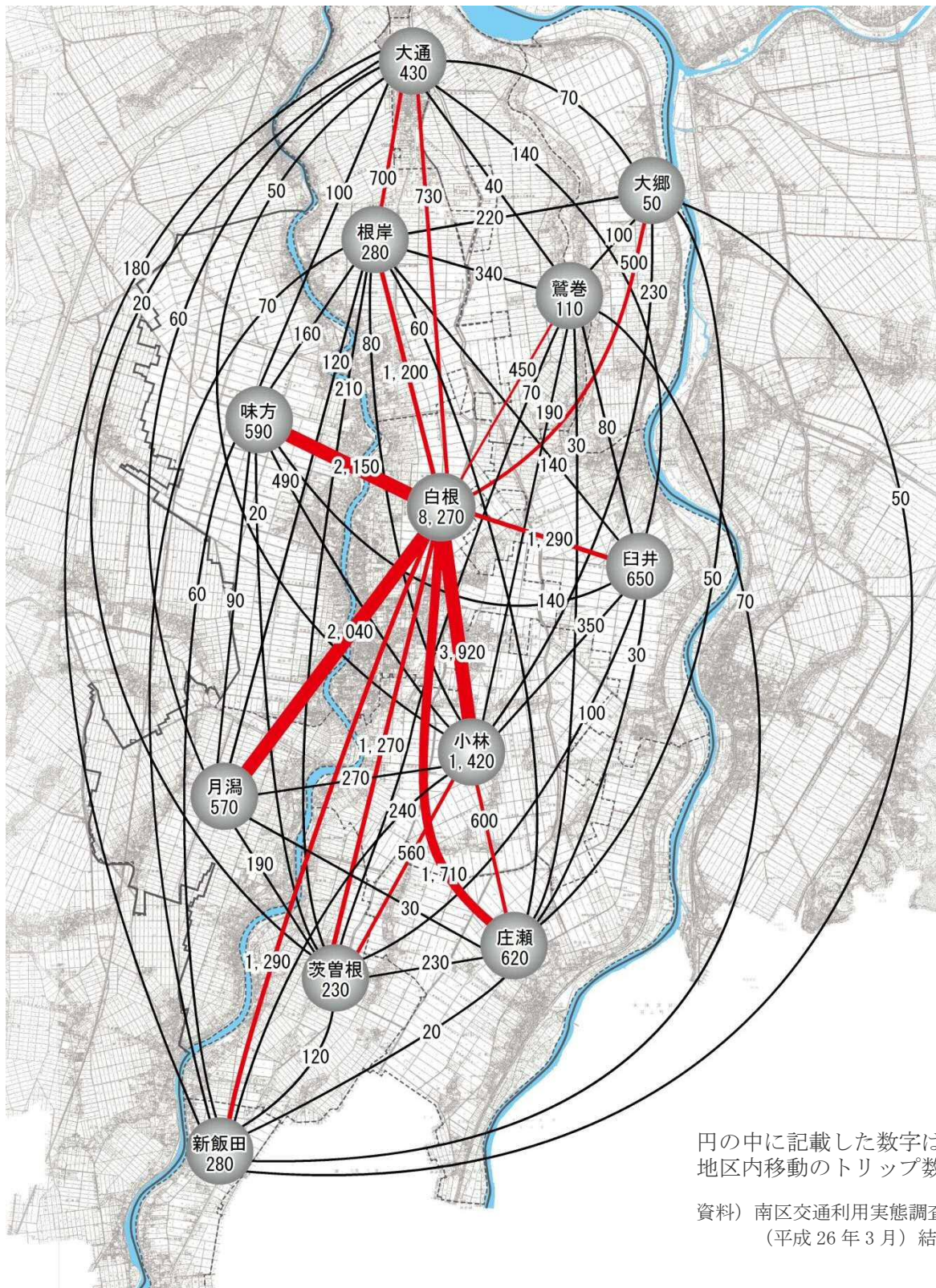
移動全体の目的地
（65歳以上）

0.1%未満は0%で表示

資料) 南区交通利用実態調査
(平成26年3月) 結果再集計
【帰宅以外の目的地を集計】

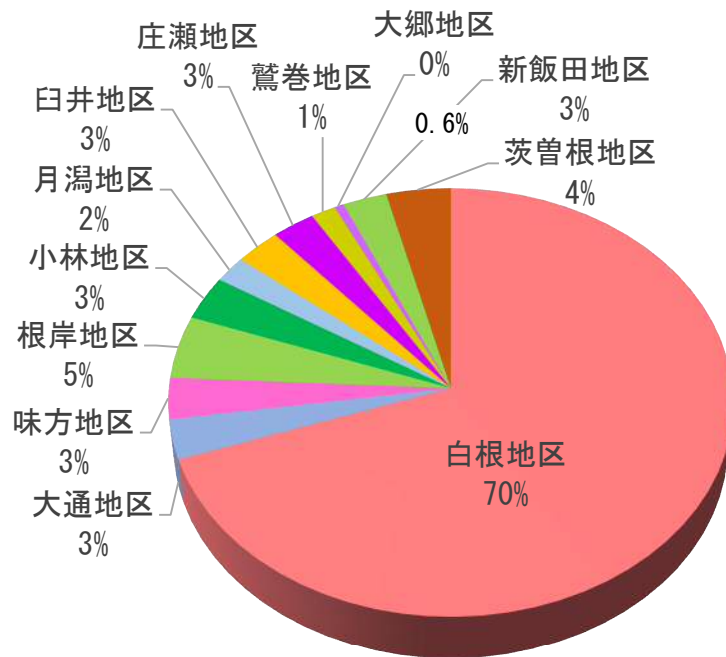
③ 区内移動

区内移動では、各地区と区中心部（白根地区）との間の移動が多くなっています。北部エリアの多くの地区（大通・根岸・大郷・鷺巻地区）では、白根地区との移動より、西・中央区との移動の割合が高くなっています。一方、南部エリア（小林・庄瀬・茨曾根・新飯田地区）では、西・中央区との移動よりも、白根地区との移動の割合が高くなっています。



1) 区内移動の目的地（地区）

区内移動の目的地（地区）としては、商業・医療・公共施設が集積している区中心部（白根地区）が最も多く、区内移動全体の70%となっています。なお、65歳以上の年代では、区中心部（白根地区）を目的地とする割合が高くなる傾向にあります。

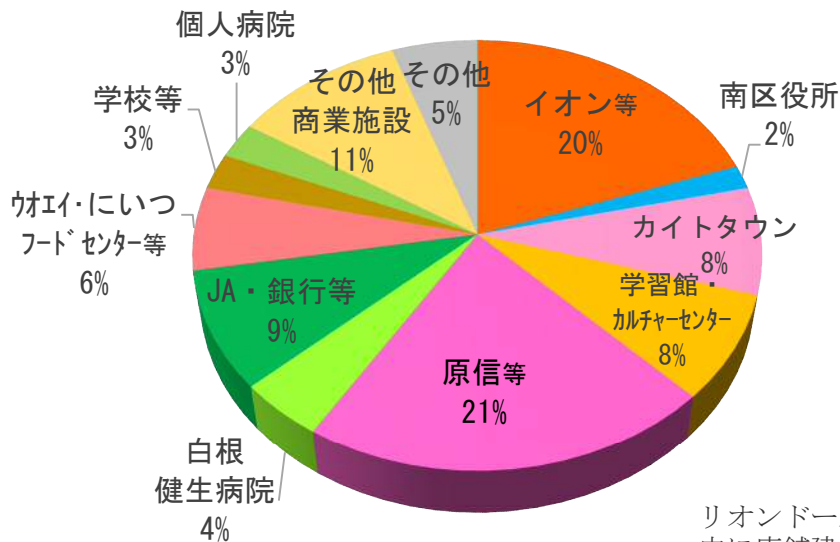


0.1%未満は0%で表示

資料) 南区交通利用実態調査
(平成26年3月) 結果再集計
【帰宅以外の目的地を集計】

2) 白根地区への区内移動の目的地（施設等）

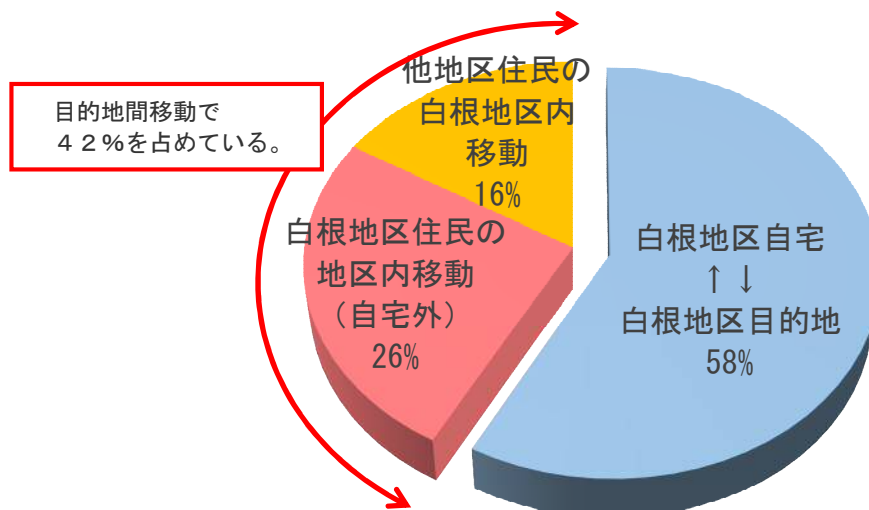
白根地区内の主な移動目的地は、スーパーなどの「商業施設」が最も多く、全体の60%以上となっています。公共施設と金融機関を併せて約20%、医療施設は約7%となっています。



リオンドール白根店は、調査期間中に店舗建替中であったため、結果には含まれていない。

3) 区中心部（白根地区）内での移動

区中心部（白根地区）内での移動のうち、自宅⇄目的地間移動が58%、目的地間移動（商業施設⇄医療施設、公共施設⇄金融機関など）が全体の42%となっており、白根地区以外に住む区民による目的地間移動も多数存在します。



資料) 南区交通利用実態調査
(平成26年3月) 結果再集計

3 南区生活交通改善プラン(平成 27 年策定) における取り組み実績評価と課題

3. 南区生活交通改善プラン(平成27年策定)における取り組み実績評価と課題

(1)これまでの取り組み評価と課題分析について

平成27年3月策定の南区生活交通改善プランにおける取り組みを評価するとともに今後の課題を確認するもの

方針1 骨格幹線の利便性向上

具体的な交通政策(計画期間における取組)	取組項目	取組評価及び今後の課題
①白根地区における交通結節機能の強化	・交通結節点整備 ・区バス公共施設乗り入れ ・住民バス公共施設乗り入れ	<p>【主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●1 H28年2月白根総合病院移転に伴い敷地内へ乗り入れ(区バス・住民バス) ●2 H28年2月白根カルチャーセンター敷地内乗り入れ(区バス) ●3 にいがた南区創生会議との協働による交通結節点の検討・検証 ●4 車内装飾バスの運行実施 ●5 区内イベントにおけるバス車両の展示・シャトルバスの運行・保育園児等による絵画の展示 ●6 シニア半わり等による区バス料金ワンコイン化 <p>【評価と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■1 新バスシステム運行開始に伴い、骨格路線である大野白根線、味方線ともに運行本数は増えた一方で、青山バス停での乗り換えが新たに生じたことにより利用者からは不満の声が出ている。 ■2 国道8号バイパス全面開通により骨格路線である路線バス大野白根線の一部区間では渋滞が緩和されたが、未だ慢性的な渋滞が発生しており、速達性、定時制の確保が課題となっている。 ■3 公共施設への乗り入れ等を実施し、交通結節点の検証を行ったが、未だ候補地の絞り込みに至っていない。今後もにいがた南区創生会議と共に結節点の整備、結節点における待合環境の整備、及びバス路線の再編に向けた協議を行う。 ■4 バス停の上屋整備については地域の要望の元、設置の検討を行ったが設置、整備には至らなかった。
②バス待合環境・乗換環境の整備	・意見交換会開催	
③公共交通事業者、区民との連携・意見交換	・イベント開催	

方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化

具体的な交通政策(計画期間における取組)	取組項目	取組評価及び今後の課題
①白根地区における交通結節機能の強化(再掲)	・区バス運行内容の見直し ・住民バス運行内容の見直し ・デマンド運行内容の見直し	<p>【主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●1 H28年2月三条市、燕市方面への交通利用に関するアンケート実施 ●2 利用者への聞き取り、イベント時におけるアンケートの実施(利用実態調査) ●3 公共交通事業者との連携、意見交換による運行内容の見直し ●4 バス停乗降調査による利用動態の分析実施 ●5 H31年4月路線バス曾根線の運行をタクシー事業者によるジャンボタクシーでの運行に変更 <p>【評価と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■1 三条市、燕市への交通利用に関するアンケート結果から、三条市、燕市方面への定時定路線のバスによる運行が適しているとは判断できなかった。バス以外による広域的な移動ニーズへの対応を検討する必要がある。 ■2 運行の見直しや利用啓発を実施しているが、区バスの利用者数は減少傾向にある。高校生の通学利用者が減少する中、利用者数の増加、路線の維持を行うために路線の再編を含めた見直しを検討する必要がある。 ■3 公共交通事業者との協議を行い、路線バス曾根線の運行事業者の変更を行った。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、生活の足を守るために今後も運行事業者を含め意見交換を行っていく必要がある。
②地域のニーズ等を踏まえたバス等の運行内容見直し	・アンケート、ニーズ調査	
③公共交通事業者、区民との連携・意見交換(再掲)		

方針3 区内公共交通の充実		
具体的な交通政策(計画期間における取組)	取組項目	評価及び今後の課題
①交通動態調査、区民・利用者へのアンケート実施	・アンケート、ニーズ調査	<p>【主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●1 公共交通事業者、区民との連携・意見交換を行い、区バス、乗合タクシー運行内容の見直しを実施 ●2 H27年12月より社会実験としてまちなか循環ルートぐるりん号の運行開始 ●3 乗合タクシーの社会実験の継続 ●4 住民バス運行団体への支援や利用啓発 <p>【評価と課題】</p> <p>■1 まちなか循環ルートについては、運行開始以降、随時運行内容の見直しを行うことで利用者数は増加傾向にある。しかしながら運行経費の増加による収支率の低下が課題となっており、本格運行に向けた利用者の更なる増加、効率的な運行内容の検討を行う必要がある。</p> <p>■2 乗合タクシーについては予約時間の変更を行うなど、利用者数は増加傾向で推移してきたが、近年減少傾向にある。すでに利用している方が入院等で利用が減少する一方、新規の利用者が増えていない。また、一人乗車の割合が非常に高く、乗合率、収支率の低さが課題となっている。予約の煩わしさが原因で新規の利用者が増えない中、乗り合うことで安価に利用できることをPRし、利用者の増加を図る。また、H24年10月から社会実験を開始し、長期間運行を行う中、本格運行、持続可能な運行の実現に向けた料金体系の見直しなど、制度の設計が必要。</p> <p>■3 区バスについては年々利用者数が減少し、路線維持が厳しい状況の中、減便や路線の短縮を行わざるを得なくなっている。回送距離も含め、効率的な運行内容への見直しを行い、ICカード・回数券導入等による利便性の向上、利用者数増加に向けた検討が課題となっている。</p> <p>■4 住民バスについては、認知度の上昇と共に利用者数は増加傾向にあったものの、H30年は利用者が減少した。新規の利用者が増えない中、今後も継続して運行を行うために、利用啓発や運行支援を行うとともに、地域の足は地域で守るという意識啓発を継続して行う必要がある。</p> <p>■5 交通結節点、バス路線再編の検証を行う中で、新たな社会実験路線、住民バス団体立ち上げ支援等の仕組みづくりの構築が必要。</p>
②地域のニーズ等を踏まえたバス等の運行内容見直し(再掲)	・区バス社会実験の実施	
③各種社会実験の実施と区バス等の新規路線検討	・デマンド社会実験の実施	
④区バス・乗合タクシーの使いやすさ向上	・区バス運行内容の見直し ・デマンド運行内容の見直し ・住民バス運行内容の見直し	
⑤住民バスの運行支援	・チラシ発行	
⑥公共交通事業者、区民との連携・意見交換(再掲)		
⑦白根地区における交通結節機能の強化(再掲)		

方針4 バスを利用しやすい環境づくり		
具体的な交通政策(計画期間における取組)	取組項目	評価及び今後の課題
①パークアンドライドの推進	・区だよりの発行	<p>【主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●1 区ホームページ、区だより(月1回)、南区公式ツイッター等様々な媒体を活用し情報発信を実施 ●2 南区公共交通ガイドの全戸配布を始め、各種チラシを作成・配布するほか、区内の商業施設、医療施設に設置 ●3 H30年4月新たに小型ノンステップバス車両2台導入 ●4 自治協議会第1部会(交通担当)およびいがた南区創生会議交通部会での協議を行い、環境づくり、利用促進の検討 ●5 地域の茶の間や敬老会などでバス講座を開催 ●6 区バス位置情報サービス「e-区バス」導入による利便性向上 <p>【評価と課題】</p> <p>■1 パークアンドライドについては過去に実施を行ったが、利用者数はほとんどおらず、実施箇所や方法について検討を行ったが実施に至らなかった。今後結節点の整備については、パークアンドライド利用の視点も含め検証を行っていく。</p> <p>■2 各種チラシの作成を行い情報発信を行った結果、年度によっては、大人の利用者数が増加するなど一定の効果が見受けられた。特に高校生利用者数の減少などにより、全体の利用者が減少している中、より利用者に伝わる情報の発信方法の検討が必要。依然として自家用車の利用率が高く、バスや公共交通に対する意識が低い状況にある。現在バスを必要としていない人も含め、今後の路線維持に対する意識啓発や、地域の交通は地域で守っていくという意識の啓発が必要。</p> <p>■3 年々高齢者の利用割合が増えており、今後も免許返納などにより高齢者の利用割合は高くなると予想される。公共交通については単なる移動手段としてではなく、通院や健康づくりなど福祉的な活用も含め、関係各課や区内の事業者と協議を行い、車を運転できなくなった後も自由な移動ができる仕組みづくりの検討が必要。</p>
②バス待合環境、乗換環境の整備	・交通結節点整備	
③モビリティ・マネジメント推進による公共交通利用促進	・チラシ発行時刻表、路線図の発行	
④公共交通の情報発信強化		
⑤白根地区における交通結節機能の強化(再掲)		

(2) 取り組みから見えた課題

① 骨格幹線の利便性向上

平成31年3月国道8号バイパスの全線開通により路線バス（大野白根線）の一部区間では定時性が改善されたが、朝夕の慢性的交通渋滞等を原因とした、定時制と速達性の改善が課題となっています。また新バスシステム・BRT運行開始に伴い便数は増加したものの、青山バス停での乗換が新たに生じた結果、利用者からは不満の声が多くあがっています。また他のバス等から大野白根線への乗換利便性が低く、乗換の利便性や待合環境などを含む交通結節機能について、候補地や機能の検証を継続し、都心部及び近隣交通結節点へのアクセス利便性の向上が課題となっています。

② 近隣交通結節点へのアクセス強化

南区から近隣駅を経由した都心アクセスや、隣接区・隣接自治体へのアクセスについての公共交通手段としては、路線バスが新津・巻・曾根・燕・加茂駅へ運行されています。郊外路線の減便・廃止など、アクセス利便性が低下しています。移動ニーズを踏まえつつ、バス以外の方法による移動手段を検討するなど、広域的な移動ニーズへの対応として近隣駅までのアクセスや生活の足の確保が課題となっています。

③ 区内公共交通の充実

南区の区内移動は、区郊外と区中心部との移動と、区中心部内での移動に大きく分類されます。区中心部内の移動においては、H27年12月のまちなか循環ルート運行開始以降、利用者数は年々増加しており、施設間の移動の利便性を高めています。また、区郊外からのバスとの組み合わせ利用によって一度の外出で多くの用が足せるなど、区郊外からの利用者についても区内移動全体における、バス利便性向上の要因となっています。しかし、区内全体としてバスの利用者数は減少傾向にあり、今後の路線維持に向けた効率的な運行方法の検討が必要であり、また区郊外からの移動においては、バスの運行本数を補うために乗合タクシーを運行しているが、近年利用者が減少するとともに、乗合率の低さによる収支率改善に向けた制度設計の見直しの必要があります。

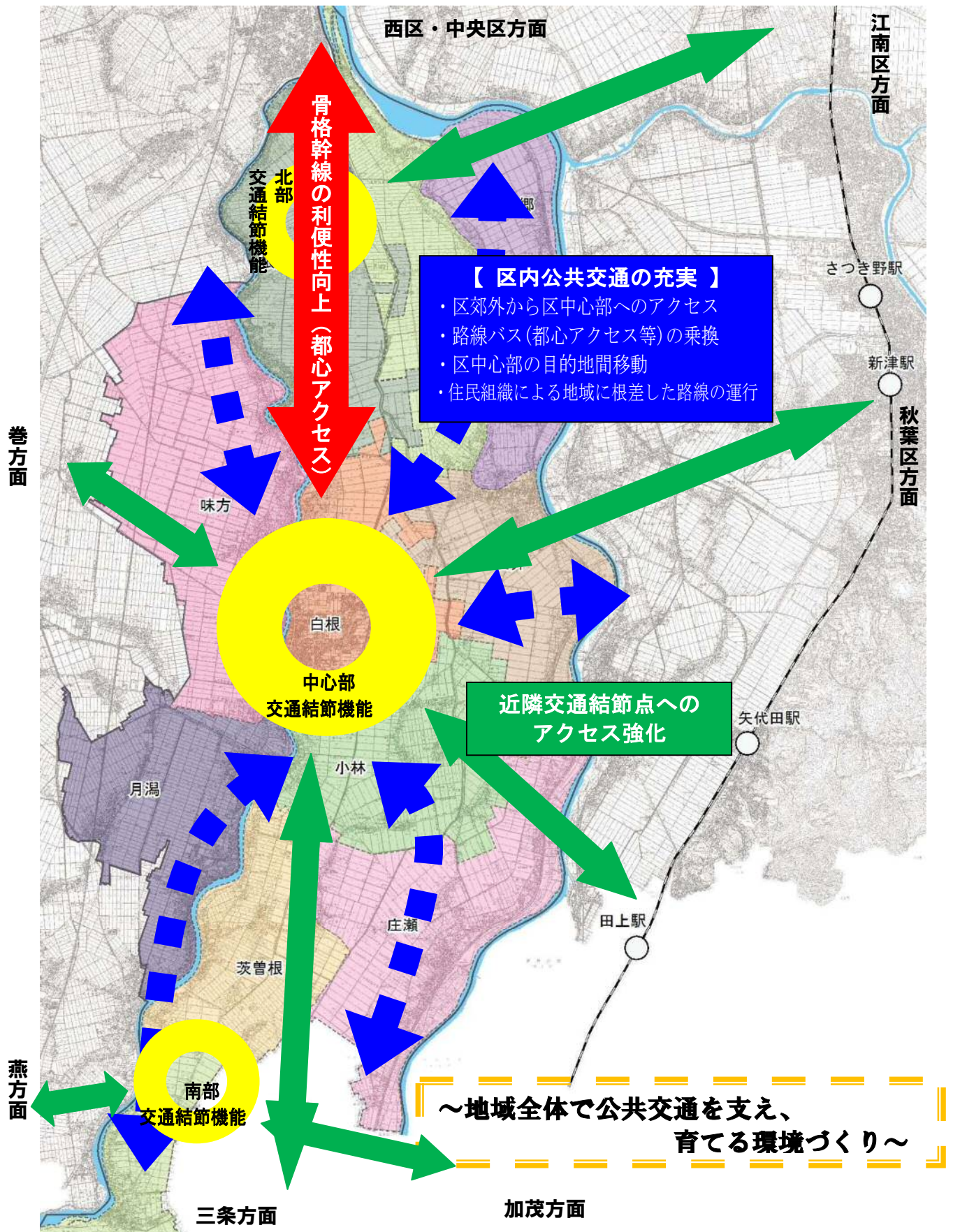
④ バスを利用しやすい環境づくり

自家用車への依存度が高く公共交通の利用が定着していない。地域全体で公共交通を支え、育てていく環境づくりや、将来、車を運転できなくなった後の移動手段について、福祉意識の理解促進のほか、地域との意見交換、住民バス団体への支援の継続、また、新規団体立ち上げに向けた仕組みづくりの実施・検討を行う必要があります。

4 南区が目指す公共交通の将来像

4. 南区が目指す公共交通の将来像

(1) 南区の交通の将来イメージ



(2) 目標

誰もが快適に移動でき、持続可能な公共交通の構築を地域全体で目指します。

(3) 基本方針

南区生活交通改善プラン

新潟市地域公共交通網形成計画

平成 27 年～令和元

令和 2 年～令和 4 年

令和元年～令和 4 年

基本方針

基本的な方針

方針 1

骨格幹線の利便性向上

継続

方針 1

骨格幹線の利便性向上

- ①白根地区における交通結節機能を強化します
- ②骨格路線の定時性・速達性の向上を図ります

都心アクセスに資する公共交通を維持・拡充します
(都心アクセスの強化)

方針 2

近隣交通結節点へのアクセス

継続

方針 2

近隣交通結節点へのアクセス強化

- ①近隣駅、青山バス停への移動利便性の向上を図ります

駅・港・空港など広域交通拠点と都市交通の連携を図ります
(広域交通との連携強化)

方針 3

区内公共交通の充実

継続

方針 3

区内公共交通の充実

- ①社会実験路線の利便性を強化し、本格運行化を目指します
- ②利用者のニーズに応じた多様な運行を推進します

基幹公共交通軸を段階的に整備し
まちなかの回遊性を強化します
(都心部での移動円滑化)

方針 4

バスを利用しやすい環境づくり

継続
拡充

方針 4

公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり

- ①自動車に頼りすぎず、自動車を運転できない人も自由に移動できる公共交通の充実を図ります
- ②住民バス団体や地域との協働により利用しやすい公共交通を推進します

公共交通の利便性を向上させ
自家用車からの転換を促進します
(市民や関係者による協働)

5 南区の具体的な交通施策

5. 南区の具体的な交通施策

(1) 基本方針に対応する施策

方針1 骨格路線の利便性向上

- ①白根地区における交通結節機能を強化します。
- ②骨格路線の定時制・速達性の向上を図ります。

具体的な施策

①白根地区における交通結節機能の強化

路線バス、区バス、住民バス、乗合タクシー等、様々な地域生活交通の特性を生かすとともに、相互乗り入れによる都心部及び近隣交通結節点へのアクセス強化、乗り換えの利便性を高めるため、既存施設の活用を視野に入れながら、白根地区での交通結節機能の強化及び、各地域から交通結節点への移動手段確保の強化を図ります。

- ①-1 白根地区中心部の交通結節機能（候補地、待合環境、情報提供、駐輪場、タクシー乗換）など長期的視点での交通結節機能のあり方の検討
- ①-2 結節点への移動手段（路線バス、区バス、乗合タクシー、二輪車、自転車、徒歩など）の整理、確保に向けたニーズや移動実態の把握

②骨格路線の定時制・速達性の向上

定時制・速達性の確保に向けて、交通事業者、関係行政団体、地域との連携・意見交換を継続して行います。

- ②-1 交通事業者、地域との連携・意見交換の実施

方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化

- ②近隣駅、青山バス停への移動利便性の向上を図ります。

具体的な施策

① 近隣駅、青山バス停への移動利便性の向上

地域のニーズや利用実績を踏まえた区バス等の運行内容の見直しの実施。広域的な移動ニーズへの対応及び、運転手不足等を背景とした路線バスの減便や廃止による利便性低下の対応として、バス以外の方法による移動手段の検討。近隣自治体、公共交通事業者との連携、意見交換を継続し、青山バス停を含む近隣交通結節点への移動利便性の向上を図ります。

- ①-1 各路線の利用実績、乗降状況の分析。分析に基づく運行形態、便数、ダイヤ等の見直しの実施
- ①-2 引き続き公共交通事業者との意見交換を実施
- ①-3 近隣駅の所在する自治体との連携、意見交換の実施

方針3 区内公共交通の充実

- ①社会実験路線の利便性を強化し、本格運行化を目指します。
- ②利用者ニーズに応じた多様な運行を推進します。

具体的な施策

① 社会実験路線の利便性強化・本格運行化

社会実験中の「まちなか循環ルート」及び「南風（乗合）タクシー」の本格運行に向け、運行エリア、内容、制度の見直し等を実施し、利用者の利便性向上、効率的な運行による利用者数の増加を図ります。本格運行移行後は、運行エリアの拡大、運行本数の増加など、利用者のニーズに合った運行の検討を行い、持続可能な生活交通としてより一層の定着を図ります。

- ①-1 「まちなか循環ルート」運行ルート、ダイヤの見直し、運行便数増加の検討
- ①-2 「南風（乗合）タクシー」運行エリアの拡大、乗合率改善に向けた制度見直しの実施

②利用者のニーズに応じた多様な運行

区バス、住民バスについて地域のニーズや利用実績、その他生活交通との接続等の状況を踏まえて、ルート・ダイヤ・便数等、運行内容の見直しを実施。併せて新規社会実験路線の検討を行います。ICカードや回数券・定期券導入に向けた検討を行い、利便性の向上を図ります。

- ②-1 新規社会実験路線運行の検討
- ②-2 区バス・住民バスの利便性向上に向けた運行内容見直し
- ②-3 区バス・住民バスの回送距離の短縮など効率的な運行に向け、引き続き運行事業者との意見交換の実施
- ②-4 ICカードや回数券導入の検討

方針4 公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり

- ①自動車に頼りすぎず、自動車を運転できない人も自由に移動できる公共交通の充実を図ります。
- ②住民バス団体や地域との協働でより利用しやすい公共交通を推進します。

具体的な施策

- ①自動車に頼りすぎず、自動車を運転できない人も自由に移動できる公共交通
自動車への過度な依存を見直し、将来にわたる路線維持、運転免許証返納後の買い物や通院など福祉的な観点も含めた利用の促進及び、よりきめ細やかな情報を発信し、地域や関係団体も巻き込んだ公共交通に対する意識の啓発を図ります。

- ①-1 健康づくり、免許証返納後の生きがいづくりなど、福祉的観点からの利用促進方法の検討・PR
- ①-2 チラシや時刻表などの既存の情報発信に加え、利用者別や、地域別などターゲットを絞ったPR方法、情報発信方法の検討
- ①-3 地域の茶の間や自治会単位で行う「出前バス講座」の開催を継続し、地域全体で公共交通を考える意識の啓発、潜在的な公共交通利用者に向けた情報発信
- ①-4 バス車両へのラッピング、車内装飾、イベント時における車両の展示やシャトルバスを運行するなど、バスを身近に感じられる環境づくりの実施

②住民バス団体や地域との協働でより利用しやすい公共交通

住民バス団体への支援を継続します。新規団体立ち上げに向けた地域との協働、ニーズ調査及び、立ち上げに向けた仕組みづくりの構築と併せ、にいがた南区創生会議との協働による交通結節点の検討・検証、バス路線の再編を含む区内交通網の見直しの検討を行います。

- ②-1 住民バス団体への支援の継続
- ②-2 新規団体立ち上げに向けた情報の発信、ニーズ調査及び、仕組みづくりの構築
- ②-3 地域、運行事業者、行政の3者協働による持続可能な交通網形成に向けた連携・意見交換の実施

(2) 実施スケジュール案

具体的な取り組み	事業概要	スケジュール			実施目標
		令和2年	令和3年	令和4年	
方針1 骨格幹線の利便性向上					
① 白根地区における交通結節機能の強化					
1 交通結節機能のあり方の検討	交通結節点の候補地、設備等の検討を行う	候補地、設備、機能の検討			結節点の候補地検討
2 結節点への移動手段整理	交通結節点整備と並行し、候補地までの移動手段の整理を行う	結節点へのアクセス強化検証			移動手段の整理
② 骨格路線の定時制・速達性の向上					
1 運行事業者との連携	運行事業者、関係行政団体、地域との連携	意見交換の実施			定時制・速達性の改善
方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化					
① 近隣駅、青山バス停への移動利便性の向上					
1 利用状況の検証	各路線の利用状況を分析し、移動方法について検討を行う	利用状況、他モードによる運行の検証			動態調査の検証
2 運行事業者との意見交換	バス以外による移動の検討を行う	バス以外による移動手段の検証			他モードへの切替検討
3 近隣自治体との連携	近隣自治体との連携により、広域的な移動利便性の向上を図る	他市町との連携・意見交換			広域交通維持に関する意見交換への出席
方針3 区内公共交通の充実					
① 社会実験路線の利便性強化・本格運行化					
1 区中心部での回遊性	まちなか循環ルートの本格運行化、ダイヤの見直し、増便を目指す	本格運行化	増便、ルート変更の検討		増便の検討
2 デマンド交通の確立	デマンド交通の本格運行化、運行エリアの拡大を目指す	本格運行化	運行エリア拡大の検討		運行エリア拡大
② 利用者のニーズに応じた多様な運行					
1 新規路線	移動ニーズへの対応とし新規路線の検討を行う	新規路線の検討			新規路線の検討
2 運行内容見直し	ルート、ダイヤの見直しを行い、利用しやすい運行を目指す	ルート、ダイヤ見直し			区バス・乗合タクシー利用者28,000人以上
3 運行事業者との意見交換	効率的な運行内容に向けた意見交換の実施	効率的な運行に向けた意見交換			意見交換5回以上
4 ICカード等の導入	ICカードや回数券を導入し、利便性向上を図る	回数券導入	ICカード導入の検証		現金以外への対応
方針4 公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり					
① 自動車に頼りすぎず、自動車を運転できない人も自由に移動できる公共交通					
1 福祉的観点の利用促進	関係各課との連携による利用促進の実施	利用促進			連携、意見交換の実施
2 情報発信方法の検討	既存の発信方法に加え新たな情報発信の検討	情報発信の検討、実施			区だより掲載12回/年以上
3 出前バス講座の開催	潜在的利用者へ向けた情報発信の実施	出前バス講座の継続			バス講座開催12回/年以上
4 イベント実施	バスを身近に感じられる環境づくり	車内装飾、イベント展示等			イベント開催
② 住民バス団体や地域との協働でより利用しやすい公共交通					
1 住民バス団体への支援	関係団体への支援を継続し、生活交通の運行を維持する	支援の継続			月瀧住民バス利用者数2,350人以上
2 新規団体の立ち上げ	新規住民バス団体立ち上げ支援に向けた仕組みづくり	新規団体立ち上げ支援			仕組みづくりの構築
3 協働による連携	地域との協働による公共交通の意識啓発の実施	地域との連携、意見交換			意見交換12回以上