

秋葉区 生活交通改善プラン

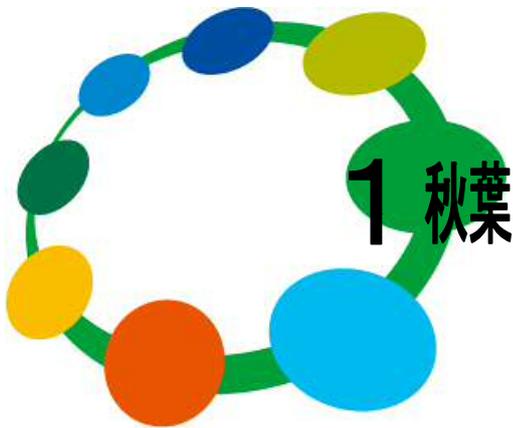


新潟市秋葉区
平成27年3月



目次

1. 秋葉区の持続可能な生活交通体系構築に向けて	1
(1) 秋葉区の生活交通改善プラン	2
(2) 秋葉区生活交通改善プランの位置づけ	2
<参考資料>交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン . . . 3	
2. 秋葉区の現状と課題	4
(1) 秋葉区の概要	5
(2) 生活交通に係る課題	6
<参考資料>秋葉区の交通現状図 (H26.4.1)	7
3. 秋葉区が目指す交通の将来像および目標と方針	8
(1) 目標	9
(2) 基本方針	9
(3) 秋葉区の将来交通体系 イメージ	10
4. 秋葉区の具体的な交通施策	11
(1) 計画期間における取り組み	12
◆ 参考資料編	14
(1) 区内の公共交通	15
(2) 秋葉区のこれまでの取り組み	16
(3) 秋葉区地域公共交通検討会議 委員名簿	19



1 秋葉区の持続可能な生活交通体系構築に向けて

(1) 秋葉区的生活交通改善プラン

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、秋葉区の公共交通の利便性が低下しています。中には公共交通手段がない地域も存在しています。また、超高齢社会に対応するため、高齢者の生活交通の確保や、通勤、通学手段の確保の視点などから、持続可能な公共交通の再構築が必要とされています。

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」を策定します。

(2) 秋葉区生活交通改善プランの位置づけ

秋葉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」を土台に、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」に基づき、秋葉区の具体的な実施計画とします。

本改善プランは、BRT導入や全市的なバス路線再編計画などとともに、全市的な「新バスシステム」を構築するため、秋葉区の総合的な公共交通施策を定めます。

【にいがた交通戦略プラン】

- I 多核連携型の都市構造を支える交通戦略
- II 地域の快適な暮らしを支える交通戦略
- III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略
- IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

【新バスシステム】

バス路線再編計画

BRT導入

【JR利用促進】

生活交通改善プラン
(各区で策定)

※計画期間は平成27年度から概ね5年間
とします。

【パーク&ライドなど】

【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】

○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第1条抜粋 (平成24年7月制定)

(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】

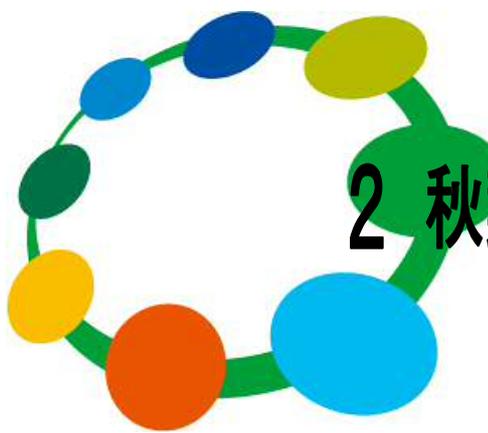
基幹交通軸形成
バスの利便性向上
ICカード導入 など

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

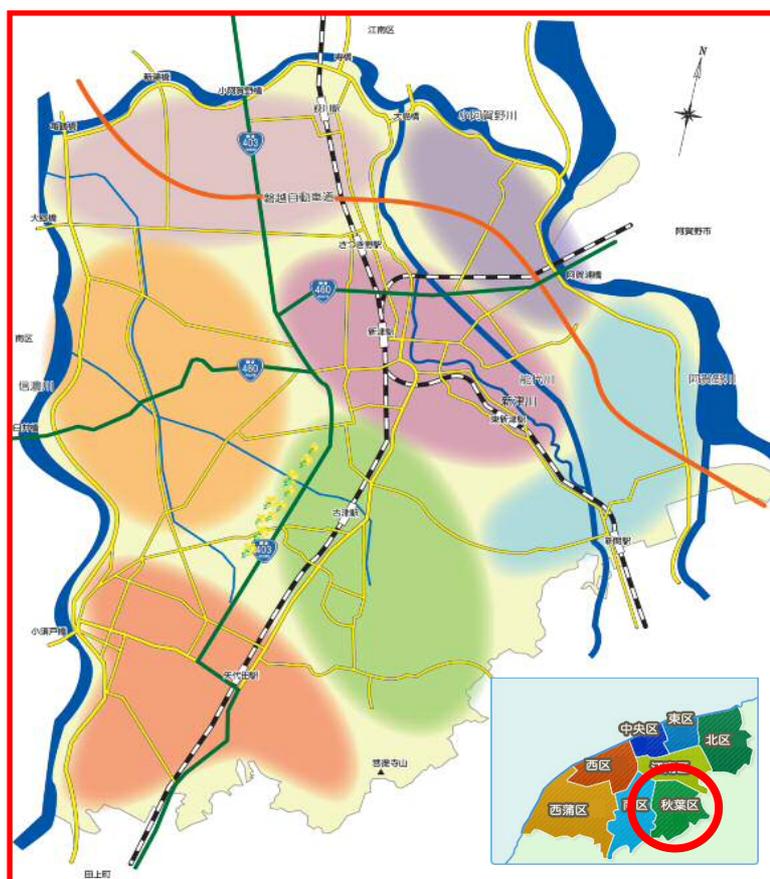
【主な施策】

推進体制の構築・運営
ノーマイカーデー など



2 秋葉区の現状と課題

(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。

人口は78,189人（H26.3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。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。鉄道は、区内に7つの駅が設置され、新津駅では信越本線と磐越西線及び羽越本線が交わり、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。既存路線バスは、9系統走行しており、新津駅を中心に中心部、区内、隣接区、五泉市等への路線が設けられています。

交通機関のほか、区内には、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。

しかし、このように都市基盤は整っているものの、平成26年3月末の人口統計によると秋葉区の高齢化率は、27.6%と8区の中で最も高く、平成32年には31.6%になるとの推計値も出ています。人口密度（人/km²）も全市平均を下回っていることがわかります【表参照】。

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】各区人口統計一覧

※平成26年3月31日現在人口統計より

	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)	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

(2) 生活交通に係る課題

ア「公共交通空白地・不便地域」の課題

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。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。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。

イ「交通結節点へのアクセス」の課題

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。

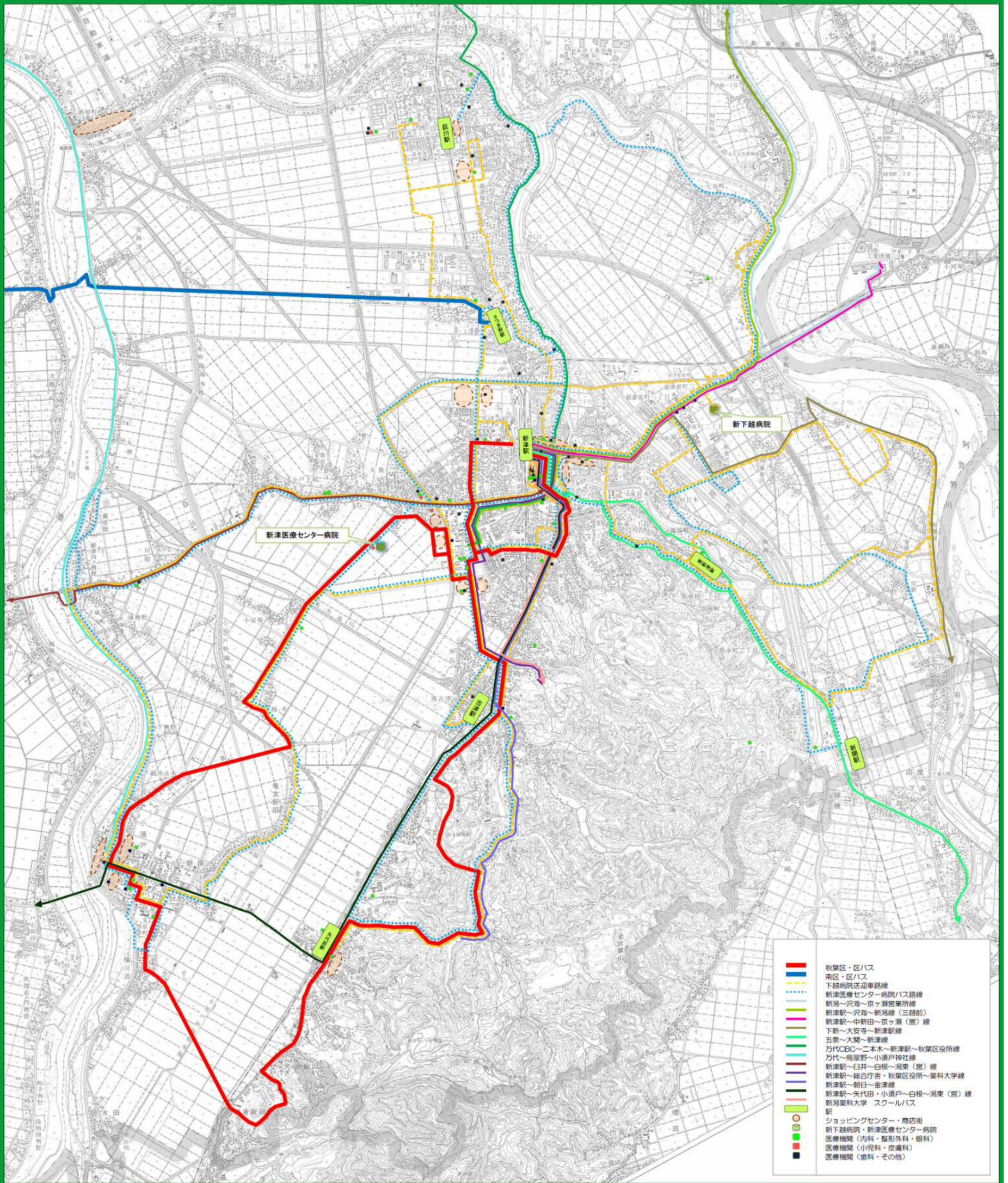
ウ「各種施設（病院・学校・行政施設・商業施設等）へのアクセス」の課題

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。

エ「目的バス（福祉バス・スクールバス等）との連携」の課題

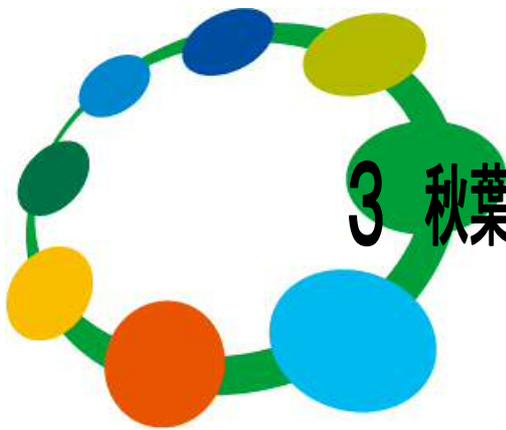
H24 年度の区自治協議会提案事業として開催した「みんなで考えよう秋葉区の公共交通懇談会」において課題となった目的バスの連携可能性について、区内の医療機関である下越病院・新津医療センター病院及び新潟薬科大学、社会福祉協議会などの目的別で運行しているバスの関係者と検討する必要がある。

＜参考資料＞秋葉区の交通現状図（H26.4.1）



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分1地形図を複製したものである。（承認番号 平26北複、第15号）

この地図をさらに複製する場合には、国土地理院長の承認を得なければなりません。



3 秋葉区が目指す交通の将来像および目標と方針

(1) 目標

押し寄せる超高齢社会に対応し、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指します。

(2) 基本方針

①公共交通空白地域の解消

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んでいきます。

②既存路線バス等の利便性向上

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、区の中心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。

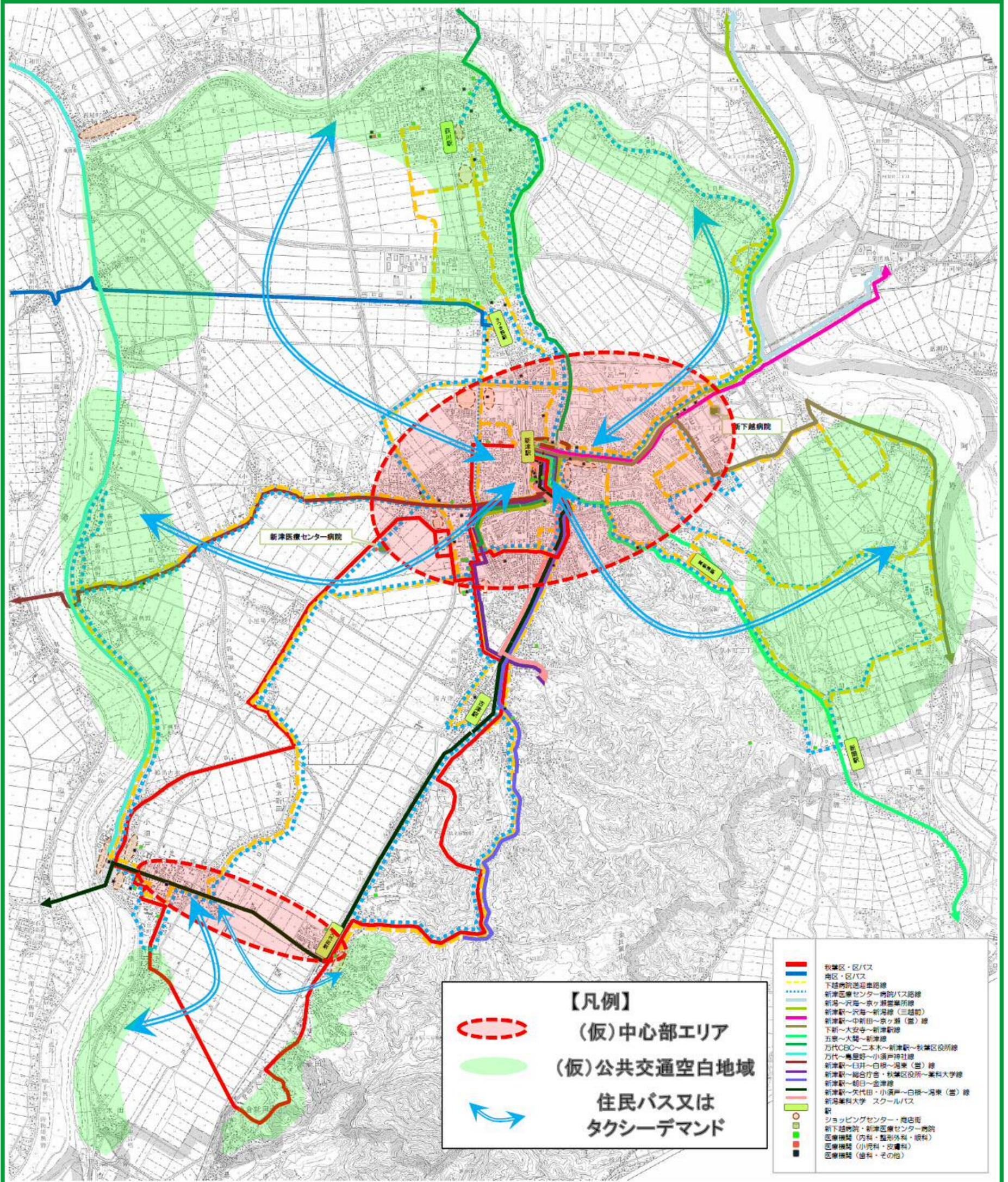
③各種交通結節点の強化

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。

④地域団体や交通事業者等との連携・協力体制の整備

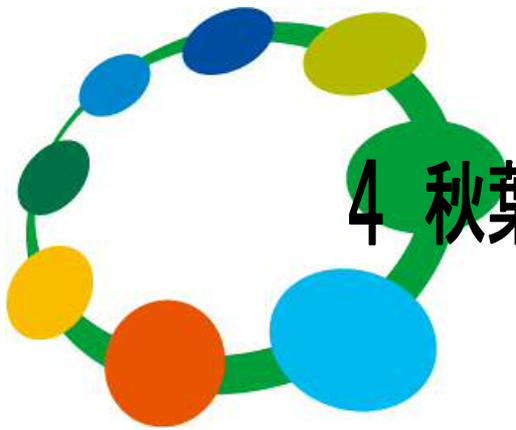
秋葉区の人口密度は、全市平均を下回っていることから、公共交通の利用が限定的で採算性が低く、中央区などと比べて既存路線が少ない状況となっています。こうしたことから、既存路線の有効利用や新規利用者の拡大に向け、交通事業者、関係団体や地域と連携を深め持続可能な公共交通を目指します。

(3) 秋葉区の将来交通体系 イメージ



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分1地形図を複製したものである。(承認番号 平26北複、第15号)

この地図をさらに複製する場合には、国土地理院長の承認を得なければなりません。



4 秋葉区の具体的な交通施策

(1) 計画期間における取り組み

①公共交通空白地域の解消

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。

※住民バスは、路線バスの廃止になった地域や公共交通空白・不便地域において、地域住民の必要最低限の生活交通（通院、通学、買物等）を確保するため、住民組織が主体となって運営する乗合バスのことです。

イ 乗合デマンド方式等新たな運行支援の模索

通常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。

②既存路線バス等の利便性向上

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。

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。

③各種交通結節点の強化

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。

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。

④地域団体や交通事業者等との連携・協力体制の整備

ア 地域との連携・利用意識啓発

- ・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。
- ・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。

イ 交通事業者との連携

- ・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。
- ・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。



(1) 区内の公共交通

ア 鉄道（区内）

※平成 24 年度 東日本旅客鉄道株式会社データ抜粋

駅名	路線名	1日当たりの乗客数
荻川駅	信越本線	1,875人
さつき野駅	信越本線	874人
新津駅	信越本線、磐越西線、羽越本線	4,190人
古津駅	信越本線	データなし
矢代田駅	信越本線	1,099人
東新津駅	磐越西線	データなし
新関駅	磐越西線	データなし
(参考) 新潟駅	上越新幹線、信越本線、白新線、越後線	37,322人
(参考) 亀田駅	信越本線	5,197人
(参考) 長岡駅	上越新幹線、信越本線、上越線	11,319人

イ バス

路線名	経路	便数(平日)
鳥屋野(小須戸)	新潟駅－鳥屋野－酒屋－子成場－小須戸神社	14
旧49号(二本木・沢梅新津)	バスセンター(古町)－亀田－沢梅/二本木－新津駅－区役所	28
京ヶ瀬～中新田～新津	京ヶ瀬営業所－中新田－金沢町－新津駅	10
新津～朝日～金津	新津駅－田家－朝日－金津	7
新津～区役所～薬科大	新津駅－山谷－総合庁舎－区役所－薬科大	5
新津～大安寺～下新	新津駅－新津五中－大安寺－下新	10
新津～大関～五泉	新津駅－大関－五泉駅－五泉営業所	20
潟東・白根～臼井～新津	潟東営業所－白根－臼井－子成場－小合－新津駅	17
潟東・白根～矢代田～新津	潟東営業所－白根－小須戸－矢代田－美術館－新津駅	17
秋葉区区バス	新津駅－医療センター－小須戸－花の湯館－矢代田－新津駅	7
南区区バス	白根－大郷－三枚潟－さつきの駅	5

ウ タクシー（秋葉区内事業者）

※新潟運輸支局提供データ抜粋

事業所名		一般車両	車椅子専用	兼用	軽
(有)フラワー観光	本社営業所	19			1
しあわせタクシー(有)	センター営業所	22			1
新興タクシー(株)	程島営業所	3			
新興タクシー(株)	本社営業所	18			
第2新興タクシー(株)	田上営業所	7	1	1	
(株)新潟輸送福祉サービス					2
個人患者限定事業者A			2	1	
秋葉区合計		69	3	2	4

(2) 秋葉区のこれまでの取り組み

ア 区バス

○概要

政令市移行により生じる区役所などへの新たな移動ニーズに対応することや、交通弱者の買い物、通院等への交通手段として、秋葉区の公共的な主要施設を周るバスを運行し、区のまちづくりに資することを目的に、区が運営主体となり運行する。

○詳細

	H 2 4	H 2 5	H 2 6
運行期間	・ 4/1～3/31 (12/31～1/3 運休)		
運行内容	・ 7 便/日 片道 77 分	・ 7 便/日 片道 80 分	
運行ルート	・ 新津駅東口～区役所～美術館～花の湯館～小須戸出張所～区役所～新津駅西口	・ 新津駅東口～文化会館前～区役所～美術館～花の湯館～小須戸出張所～区役所～新津駅西口	・ 新津駅東口～文化会館前～区役所/総合体育館～美術館～花の湯館～小須戸出張所～区役所～新津駅西口
運賃等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 初乗り 170 円 (小学生は半額、10 円未満切り上げ) ・ 上限 200 円 (要割引券) ・ 就学前児無料 ・ 各種割引制度あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 初乗り 170 円 (小学生は半額、10 円未満切り上げ) ・ 上限 200 円 ・ 就学前児無料 ・ 各種割引制度あり 	
運行車両	・ 41 人乗り小型バス		・ 36 人乗り低床型小型バス
前年からの変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行本数の変更 (8⇒7) ・ 路線変更 (延伸) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停の新設 (2 箇所) ・ 割引券制度廃止 ・ バスくるシステム導入 ・ 低床式バスの採用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ変更 (6・7 便) ・ バス停名変更
実績	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数 23,732 人 ・ 平均乗車数 9.4 人/便 ・ 収支率 33% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数 24,866 人 ・ 平均乗車数 9.8 人/便 ・ 収支率 37% 	

○今後の改善方策

収支率の改善のため、運行ルート・適正な便数・PR 方法・目的バスとの融合などを検討

イ 住民バス（社会実験）

○概要

超高齢化が進む中で、高齢者等の交通弱者の生活の足を確保するため、公共交通空白地域に住民バスの社会実験運行を行うことにより、ニーズ等の把握を行うことを目的として実施。

○詳細

住民バス社会実験	
実施期間等	H24. 12. 17～H25. 2. 15 の平日のみ（12/31～1/3 運休） 1日2往復 4便運行 片道64分
運行ルート	新津駅西口～市之瀬幼稚園～荻川駅東口～大蔵～満願寺～下越病院
運賃	大人一律200円／子ども（小学生）一律100円／未就学児無料
運行車両	41人乗り小型バス
運行委託業者	泉観光バス株式会社
実績	利用者数 220名 1日平均乗車数 5.4人 収支率 3.25%

○今後の改善方策

片道1時間という長すぎるコースと少ない便数、駅や区役所まで繋がらない不便さ、アピールの不備、病院送迎バスとの料金差などの利用しづらい点の改善が必要

- ・路線の再考（路線を2つに分けるなど）
- ・小型ワゴン化し、経費の削減をしながら複数路線への対応
- ・PR強化及び定着するくらいの中長期にわたる期間設定
- ・料金の再考
- ・目的バスとの融合（同じ区域の並走バスの無駄を一元化し解消）

ウ デマンドタクシー（社会実験）

○概要

超高齢化が進む中で、高齢者等の交通弱者の生活の足を確保及び年齢を問わず安心・安全な市民生活を営むために、公共交通空白地域に乗合タクシーによるデマンド交通社会実験を行い、ニーズ等の把握を行うことを目的として実施。

○詳細

デマンドタクシー社会実験	
実施期間等	H25. 12. 20～H26. 3. 31 の毎日（12/31～1/3 運休） 運行時刻 午前9時～午後6時
運行ルート	新津中心部停留所と郊外エリア停留所を結ぶ 【新津中心部】荻川駅東口、さつき野駅西口、新津駅東口、下越病院前、新津医療センター病院前、新津本町2丁目、さつき野4丁目ショッピングセンター、美善ショッピングセンター、秋葉区役所 【郊外エリア】満願寺・七日町・大蔵地区に13箇所の停留所を設置
運賃	1人乗車 800円／2人乗車各 350円／3人以上乗車各 300円 小学生は上記料金半額 未就学児無料
運行車両	小型タクシー
運行委託業者	秋葉区ハイヤー・タクシー協議会
備考	運行予約を電話にて受付（運行予定時刻の2時間前までに） ⇒実験期間中に「2時間前」を「1時間前」に制度変更
実績	運行回数 50回（運行日数 98日） 利用者数 79名 乗合率 34% 収支率 16.78%

○今後の改善方策

利用者数からは判断できないが、この制度について「また使いたい又は必要」と利用者アンケート提出者全員が回答している。利用者は、普段の生活交通の足が確保できず不安に思いながら生活をしているものと判断されるが、利用者数が伸びなかった要因として下記の改善を要する。

- ・ 利用予約の手続きの不便さを解消（2時間前予約）
- ・ 運行時刻の見直し（夜間にも対応）
- ・ PR強化及び定着するくらいの中長期にわたる期間設定
- ・ 料金の再考（4人乗車時の料金設定）

(3) 秋葉区地域公共交通検討会議 委員名簿

(敬称略)

氏 名	備 考
赤塚 功	秋葉区自治協議会
笠原 悦雄	秋葉区自治協議会
星野 茂夫	秋葉区自治協議会
石澤 英夫	秋葉区自治協議会
五十嵐 彌	秋葉区自治協議会
樋口 栄子	秋葉区自治協議会
新藤 幸生	秋葉区自治協議会
白井 日出夫	秋葉区自治協議会
冨井 智子	秋葉区自治協議会
曾我 睦子	秋葉区自治協議会
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）
有限会社フラワー観光	新潟県ハイヤー・タクシー協会 地区支部
新潟交通株式会社	—
新潟交通観光バス株式会社	—
泉観光バス株式会社	—
横山 義男	前秋葉区自治協議会第2部会長
新潟市	都市交通政策課長 新交通推進課長 秋葉区建設課長 秋葉区地域課長

秋葉区生活交通改善プラン

平成27年3月

編集・発行

新潟市秋葉区役所地域課

〒956-8601 新潟市秋葉区程島 2009 番地

TEL:0250-23-1000 (代表)