

東区生活交通改善プラン

新潟市東区

令和3年7月



豊かな産業とやすらぎの水辺が調和し
笑顔と元気があふれる
空港と港があるまち

目 次

第 1 章 東区の持続可能な生活交通の構築に向けて	2
1. 東区生活交通改善プランの背景と目的	
2. 東区生活交通改善プランの位置づけ	
3. 東区生活交通改善プランの計画期間	
第 2 章 東区の現状と区民ニーズ	4
1. 区の現状	
(1) 地理	
(2) 人口	
(3) 東区内外における人の動き	
(4) 交通	
2. 東区の交通現状図	
3. 区民ニーズ	
第 3 章 東区生活交通改善プラン (H27.3) における取り組みと事後評価	11
第 4 章 東区が今後取り組む必要のある課題	13
第 5 章 東区が目指す生活交通の将来像	14
1. 目標	
2. 基本方針	
3. 東区の交通将来図 (イメージ)	
第 6 章 東区具体的な交通施策	16
(1) 公共交通機関の連携強化	
(2) 区内及び市中心部への移動に関する利便性の向上	
(3) 自家用車から公共交通への転換の促進	

1. 東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^{※1}の開業や区バス^{※2}・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。

特に子供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公共交通は、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。

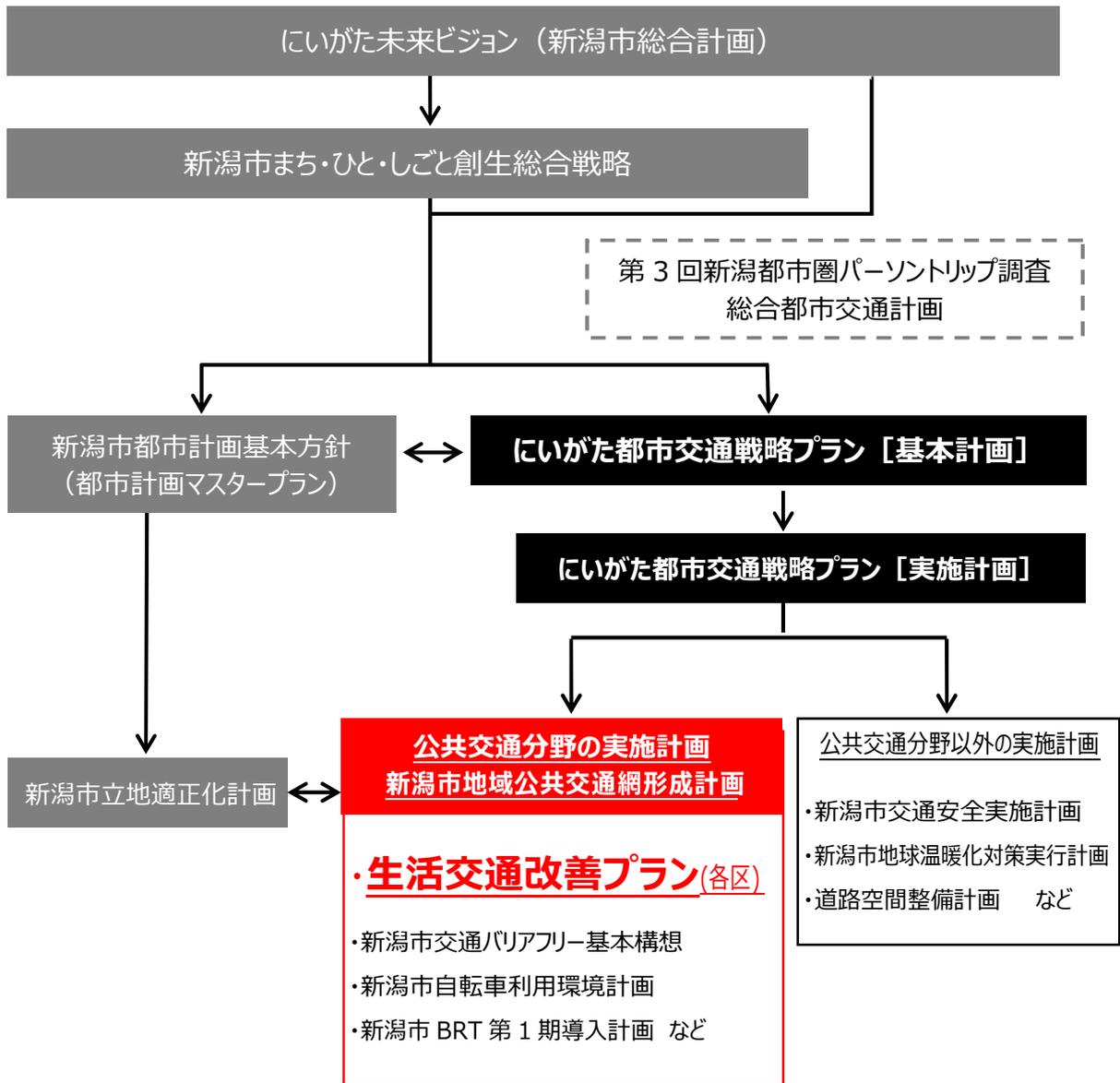
各地域における生活交通の現状や課題は様々であり、これを実現するためには、一律の対応では課題の解決に限界があることから、それぞれの地域の実情に即した、誰もがわかりやすく、利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、東区地域公共交通検討会議における意見交換など、市民との協働のもと「東区生活交通改善プラン」を策定しました。

2. 東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。



3. 東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「い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、令和2年度から令和4年度までの3年間とします。

※1 新バスシステム・BRT

…多くのバス路線が重複していた区間を Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）で集約・効率化し、それにより生じた余力（車両や運転士）を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指すもの

※2 区バス…区制導入に伴い区役所への移動など新たに生じる移動ニーズに対応することを目的に、市が運行する乗合バス

第2章 東区の現状と区民ニーズ

1. 区の概要

(1) 地理

東区は信濃川河口の東側に位置し、区の北側は日本海に面しています。区の西部に信濃川と栗ノ木川、東部に阿賀野川が流れ、中央部には信濃川と阿賀野川の流路として水運を担った通船川が、区の東西を横断する形で流れています。

豊かな水辺環境に恵まれている一方、信濃川と阿賀野川により形成された沖積平野であり、区内には海拔ゼロメートル地帯が点在しています。

また、東区には新潟空港と新潟西港があり、空と海の玄関口という側面ももち合わせています。

区の面積は38.62 km²（平成31年3月末時点）で、8区の中で中央区に次いで2番目に小さく、新潟市の全面積（726.45 km²）に占める割合は約5.3%となっています。

(2) 人口

東区の人口は136,779人（平成31年3月末時点）で、8区の中では中央区、西区に次いで3番目に多く、市全体の約17.3%を占めています。また、人口密度は、3,542人/km²で、中央区に次いで2番目に高く、全市の1,087人/km²を大きく上回っています。【図表-1】

市の中でも多くの方が居住している東区ですが、将来推計人口によると、今後もより一層高齢化が進展していき、公共交通を必要とする高齢者がさらに増える状況が見込まれます。【図表-2】

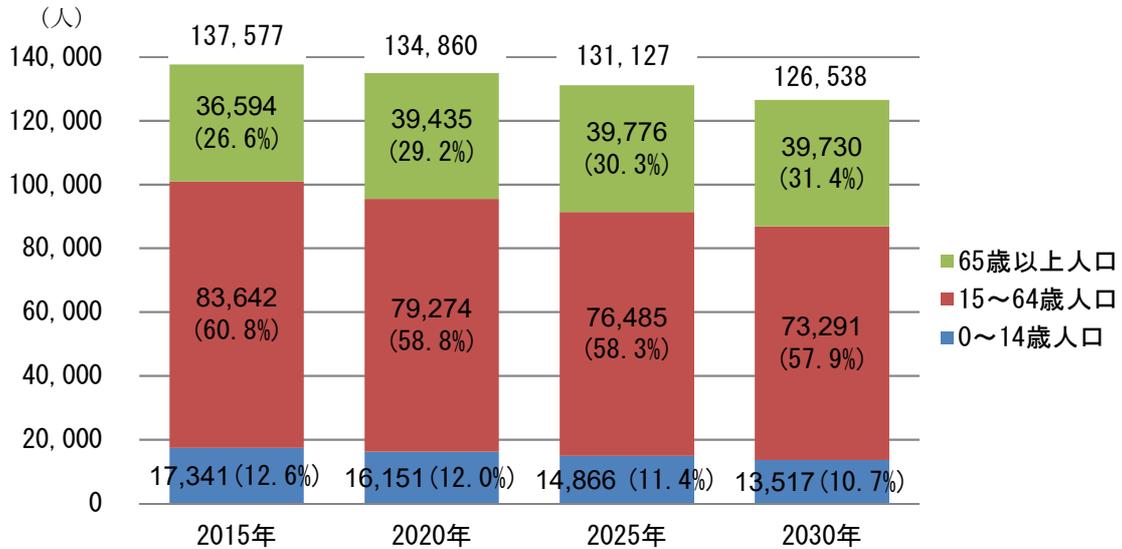
【図表-1】各区人口統計一覧

	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)	789,897	74,113	136,779	175,242	68,626	76,998	44,786	156,464	56,889
65歳以上 (人)	228,858	22,542	39,045	46,691	20,005	23,823	13,094	45,353	18,305
高齢化率 (%)	29.0	30.4	28.5	26.6	29.2	30.9	29.2	29.0	32.2
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)	1,087	688	3,542	4,642	910	807	444	1,663	322

(平成31年3月31日時点 人口統計)

【図表-2】東区の将来推計人口（年齢階層別）

※人口は年齢不詳を按分した人数を含みます。



(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本市独自で算定)

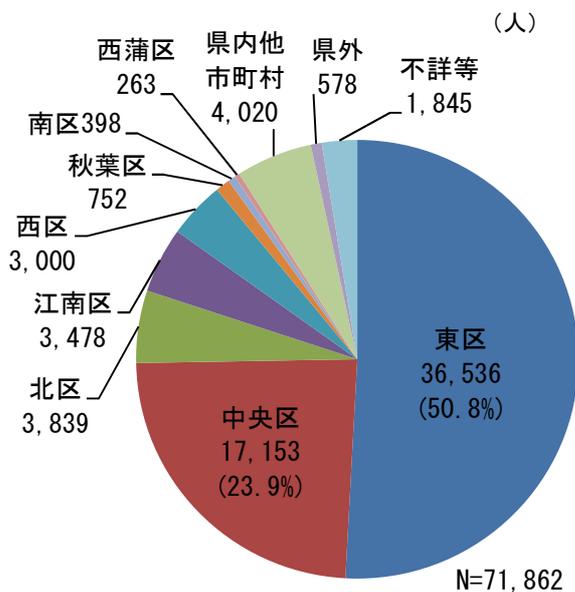
(3) 東区内外における人の動き

平成 27 年国勢調査での、東区に居住している人の通勤・通学地を見ると、50.8%は東区内に通勤、通学し、次いで中央区 (23.9%) の順となっています。

【図表-3】また、東区に通勤・通学する人の 58.6%は、東区に住んでおり、次いで中央区 (8.9%) の順となっています。【図表-4】

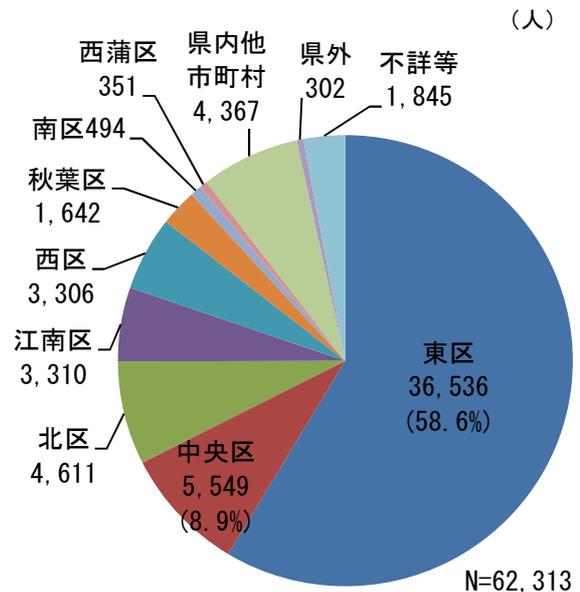
東区における人の動きとしては、東区内での移動が最も多く、次に中央区との結びつきが強いと考えられます。

【図表-3】東区に居住している人の通勤・通学地



(平成 27 年国勢調査を元に作成)

【図表-4】東区に通勤・通学する人の居住地



(平成 27 年国勢調査を元に作成)

(4) 交通

東区は、東西方向に走る国道7号、国道113号、県道新潟新発田村上線と、南北方向に走る県道新潟港横越線（通称：赤道）等の主要幹線道路が結ばれることにより、優れた交通基盤を形成しています。

鉄道は、JR信越本線とJR白新線が通っており、越後石山駅、東新潟駅、大形駅の3駅が設置されています。しかし、越後石山駅と東新潟駅には路線バスが乗り入れできる環境が整っておらず、交通結節機能が十分に活かされていません。

路線バスは、新潟駅や万代シテイ等と結ばれた路線が、主に東西方向に運行されています。持続可能な公共交通を目指した新バスシステム・BRTの導入により、区内全体での運行便数は増えました。^{※3}一方、古町・市役所方面への移動には乗り換えが必要となるなど交通体系に変化が生じています。また、南北方向の路線が少ないため、区内の南北方向の移動を補完する形で区バス「河渡ルート」、「松崎ルート」を運行していますが、区バスは路線バスに比べて運行便数が少なく、高齢者等の利用に負担の大きいツーステップバス車両であるなど、一層の利便性向上が望まれています。

また、平成28年7月29日から平成31年3月31日まで、社会実験として区バス「紫竹・江南ルート」を運行し、区内移動の利便性向上を図りましたが、収支率が目標値に届かず本格運行には移行できませんでした。

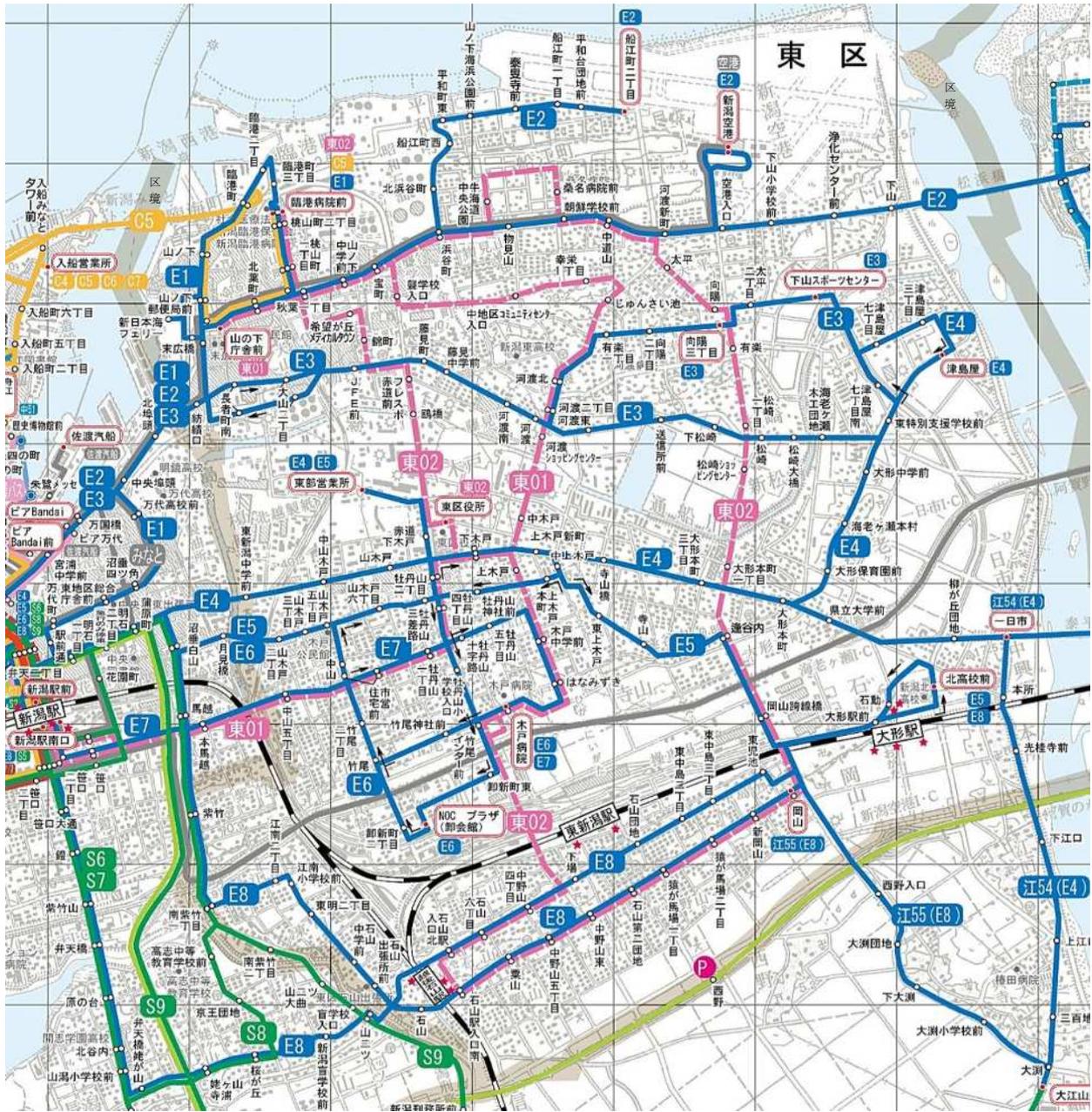
タクシーは、区内を拠点とする事業者が490台（平成31年3月末時点・福祉タクシー含む）の車両を保有しており、8区の中で最も多くなっています。

区内の公共交通の現状としては、鉄道やバス、タクシーによって、一定の生活交通は確保されていますが、駅やバス停から離れている地域が一部にあり、区全体の公共交通の利便性の向上が求められています。

※3 東区内路線バス運行便数比較（新バスシステム・BRT導入前後）

平日	導入前(H27.8)	940便	⇒	導入後(H28.3)	1,045便
土休日	導入前(H27.8)	710便	⇒	導入後(H28.3)	752便

2. 東区の交通現状図



鉄道(JR東日本)	
公営駐輪場	
パークアンドライド駐車場	
バス停起終点マーク	

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 50000 (地図画像) を複製したものである。
(承認番号 平 30 情復、第 1622 号)

※新潟市交通マップより一部抜粋して掲載

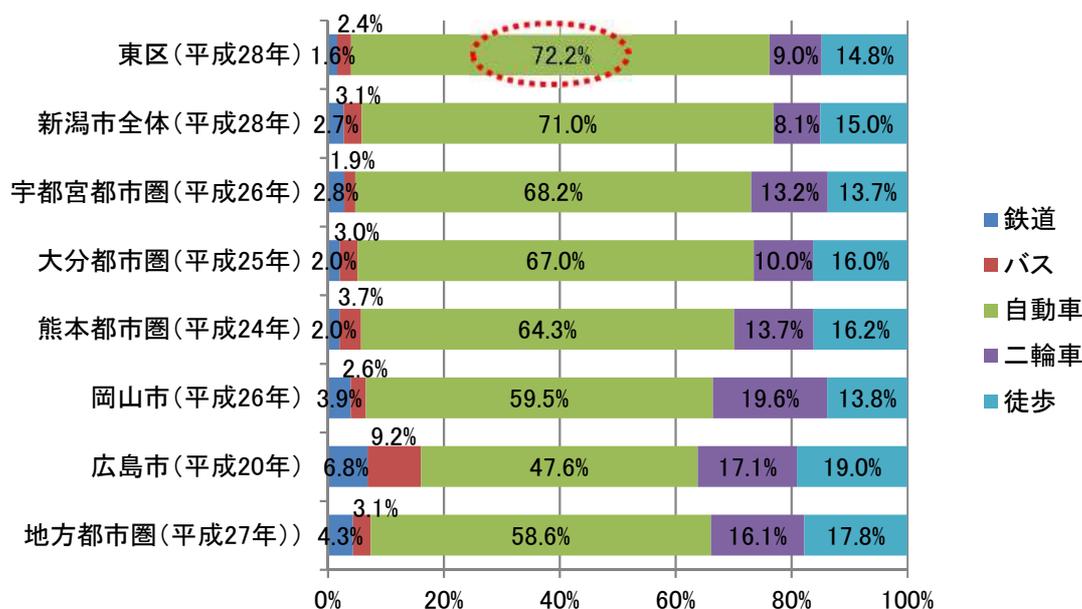
路線	経路	沿線施設
E1	臨港線	新潟駅前～万代町通～山の下～(新日本海フェリー)～臨港病院 新潟駅前～万代町通～桃山町～臨港病院
E2	空港・松浜線	新潟駅前～船江町～新潟空港・松浜・健馬場・北部(営) 新潟駅前～東港線～新潟医療福祉大学・太郎代浜
E3	河渡線	新潟駅前～東港線～河渡～向陽三・木工団地・下山SC
E4	大形線	万代シティ・新潟駅前～大形本町～津島屋・一日市・大江山 万代シティ・新潟駅前～大形本町～豊栄・健馬場・新発田
E5	牡丹山線	万代シティ・新潟駅前～牡丹山～北高校前
E6	竹尾線	万代シティ・新潟駅前～木戸病院～竹尾 万代シティ・新潟駅前～NOCプラザ(卸会館前)
E7	はなみずき線	新潟駅南口～はなみずき～木戸病院
E8	石山線	新潟駅南口～弁天橋～山ニツ～北高校前 市役所前～万代シティ～東港線～新潟駅南口～弁天橋～山ニツ～北高校前
E9	京王団地線	万代シティ・新潟駅前～京王団地～南部(営)
S7	南紫竹線	万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～横越～水原・保田
S8	南紫竹線	万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～横越～沼海～秋葉区役所/京ヶ瀬営業所
S9	亀田・横越線	万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～二本木～秋葉区役所 万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～西川工業団地～酒屋車庫 万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口
S6	西堀通線	市役所前～西堀通～入船(営)/みなとトンネル～臨港病院

区バス	経路	沿線施設
東01	河渡ルート	山の下庁舎前～じゅんさい池～新潟駅南口
東02	松崎ルート	東区役所～逢谷内～東区役所

3. 区民ニーズ

「新潟市内都市交通特性調査」での代表交通手段構成は、自動車の割合が72.2%であり、市全体、他都市と比較しても高くなっており、自家用車から公共交通利用等への移動方法の転換が必要と考えられます。

【図表-5】代表交通手段構成

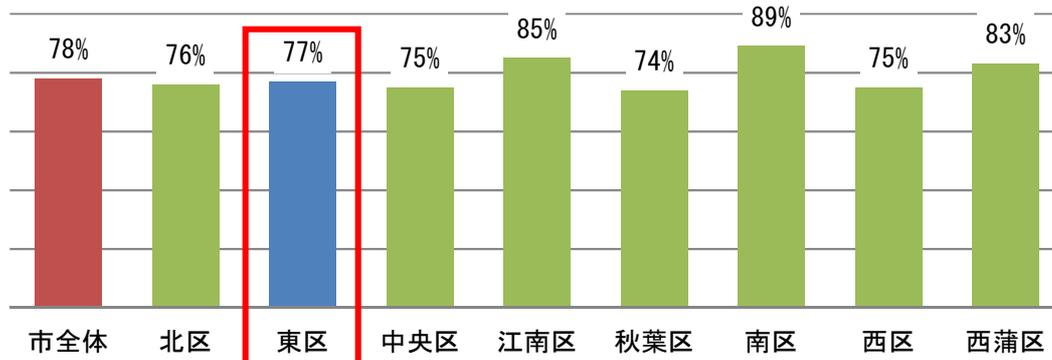


(平成 29 年 3 月新潟市内都市交通特性調査の結果を一部加工して作成)

平成 29 年度の「市政世論調査」で、自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない割合が77%を占め、自家用車から公共交通利用等への転換まで至っていないことがうかがえます。

【図表-6】自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思わない割合

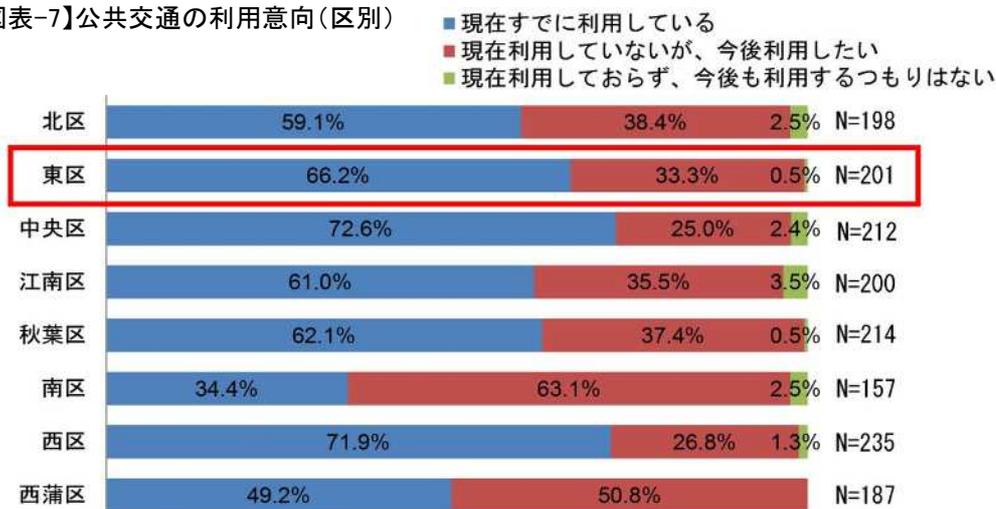
「あまり移動しやすいまちだと思わない」 + 「移動しやすいまちだと思わない」の合計



(第 44 回市政世論調査 平成 29 年 10 月)

一方で、平成 29 年度の「交通環境に対する市民意識調査」では、99.5%の区民に公共交通を利用する意向があることがわかります。

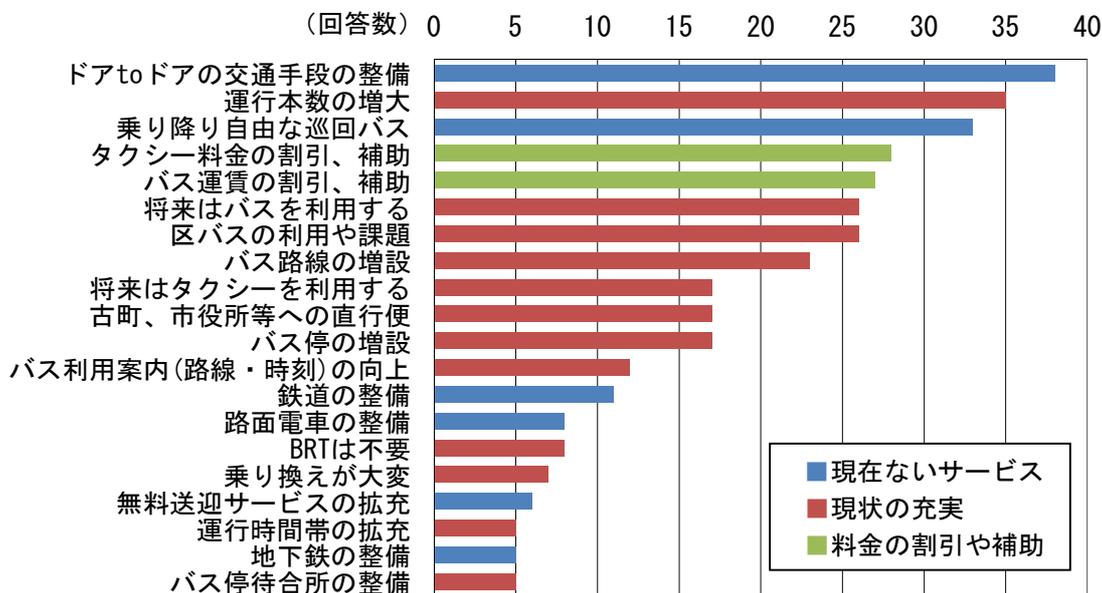
【図表-7】公共交通の利用意向(区別)



(交通環境に対する市民意識調査 平成 30 年 3 月)

また、平成 28 年度の「東区の公共交通に関する実態調査」では、ドア to ドアのデマンド交通※4 や、乗り降り自由な巡回バスなど移動の負担が少ない交通手段の整備に対する要望が高いことがわかります。

【図表-8】将来的に自家用車等が使えなくなった場合の交通手段やサービスの要望(自由記載)



(東区の公共交通に関する実態調査 平成 28 年 9 月)

以上のことから、区民ニーズとしては、自家用車に頼らずとも移動のできる公共交通の充実が望まれていると考えられます。

※4 デマンド交通…電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態

第3章 東区生活交通改善プラン(H27.3)における取り組みと事後評価

平成 27 年度から令和元年度の計画における主な取り組みを検証します。

基本方針	東区生活交通改善プランにおける主な取り組み		取組項目	取組状況（年度未実績）					取組結果・事後評価 等	
	①越後石山駅 (信越本線)	②東新潟駅 (白新線)		③大形駅 (白新線)	H27	H28	H29	H30		R1 (見込)
(1)公共交通 機関の連携強 化	西口駅前広場の交通結節機能の維持増進を図るとともに、よりの利便性を高めるため、アクセス道路の整備や駅舎のバリアフリー化などについて、引き続き検討を進めます。	タクシースの乗り入れスペースやロータリーなど一定の駅前広場が整備されていますが、よりの利便性を高めるため、路線バスの乗り入れについて関係者と協議します。	アクセス道路の整備	測量	用地買収・物件補償	暫定整備	暫定供用	R1 (見込)	取組結果・事後評価 等	
			駅舎のバリアフリー化	協議	協議	協議	協議	暫定供用	協議	
			路線(区)バス乗り入れ	—	—	—	—	—	—	駅前への路線バスの乗り入れは、駅近くを通るバス路線があることから、乗り入れへのニーズを見極めていく必要があります。
(2)区内移動 及び市中心部 への移動に関 する利便性の 向上		新潟県立大学の最寄り駅であるものの、大学まで距離があるため、鉄道とバスの連携が求められています。利便性の向上に向けて、北口駅前広場の交通結節機能の維持増進を図り、大学と大形駅を結ぶ路線バスの運行、乗り入れについても、大学、交通事業者とともに検討します。	交通結節機能の維持増進	路線バス乗り入れ	—	—	—	—	—	北口駅前広場については、平成 27 年 3 月に整備され、翌月には路線バスの乗り入れが実現しています。 今後、駅と新潟県立大学を接続する路線バスについては、ニーズを見極めていく必要があります。
			路線バス便数(平日)	1,045	1,036	1,036	1,036	1,036	1,036	バス路線再編計画の中で、東区内を運行する路線バスの便数は平成 28 年度以降同水準を維持できています。 今後、新潟駅高架化に伴うバス路線網の再構築に合わせて、より一層の充実を目指し、交通事業者と協議していく必要があります。
			路線バス便数(土休日)	752	750	750	750	750	750	平成 28 年 7 月 29 日から平成 31 年 3 月 31 日まで紫竹・江南ルートを社会実験として運行し、区内移動の利便性向上を図りました。収支率が目標値に届かず本格運行に移行できませんでした。 松崎ルートの運行ダイヤを一部見直し、運行遅延の防止に努めたほか、区バス位置情報システムの導入、車内モニターの設置など、利用環境を整備しました。
区内移動 及び市中心部 への移動に関 する利便性の 向上			運行内容の見直し	—	社会実験	社会実験	社会実験 ダイヤ 改正	ダイヤ改 正	—	自治協議会で地域に合ったより良い移動方法を検討し、平成 28 年度に無作為抽出した区民を対象にアンケート調査を実施しました。また、要望のあった地域に対し、区バス・住民バス制度の説明をするなど地域に合った移動方法を検討しました。
			アンケータ等の実施	○	○	○	—	—	—	区自治協議会で地域に合ったより良い移動方法を検討し、平成 28 年度に無作為抽出した区民を対象にアンケート調査を実施しました。また、要望のあった地域に対し、区バス・住民バス制度の説明をするなど地域に合った移動方法を検討しました。
			バス利用環境の整備	協議	協議	協議	協議	協議	協議	路線バスにおいて、位置情報システムが導入されたほか、利用者の多い幹線バス路線などから順次、車両更新時にノンステップバスが導入されています。
			バス利用環境の整備	○	○	○	○	○	○	区によりを活用し、シニア半わりや子どもワンコインバス等の制度を周知するなど、公共交通の利用促進を図りました。また、区バスにおいては、区内の全世帯に「東区バスチケット時刻表」を配布するなど、さらなる利用促進を図りました。

第4章 東区が今後取り組む必要のある課題

区民の約8割が「自動車に頼らなければ移動しにくいまち」と感じていることから、地域の移動ニーズに応じた生活交通ネットワークの確保とともに、生活交通の基盤となる公共交通について、より利用しやすい環境となることが求められています。

○路線バスが区内一部のJR駅に乗り入れていません。

大形駅は駅前広場が整備され、路線バスの乗り入れが実現しましたが、越後石山駅は乗り入れできる環境が整っていないため、アクセス道路の整備が必要となります。東新潟駅は、駅近くを通るバス路線があることから、乗り入れへのニーズを見極めていく必要があります。

駅は、区の主要な交通結節点^{※5}であることから、今後は鉄道とバス、タクシー等の二次交通との接続環境の維持強化に向けた取り組みが必要です。

○バス路線のうち、南北方向の路線は十分ではありません。

鉄道や路線バスによって、市の中心部及び区の東西方向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南北方向の移動手段が少なく、区バスで補完している状況です。

区内の高齢化が一層進むことを想定するにあたり、区役所や4つの主要な病院（新潟臨港病院・桑名病院・河渡病院・木戸病院）へのアクセスのためには、南北方向の路線における運行便数の充実などが必要と考えられます。

○駅やバス停から離れている地域があります。

区内には駅やバス停から離れている地域があります。このような公共交通空白地域の利便性向上のためには、「デマンド交通」や「支え合いのしくみづくり^{※6}」などを含めた多様な手段を活かし、生活交通体系を再構築する必要があります。

○自家用車から公共交通利用等への転換が必要です。

公共交通を今後利用したいと考える区民の割合は高いものの、全市的なバス路線再編に伴い、乗り換えが生じていることなどから満足度が低い状況にあり、公共交通の利便性を向上させるなど、自家用車からの転換促進が求められています。

※5 交通結節点…人や物の輸送において、複数の交通手段の接続がおこなわれる場所のこと。
具体的には鉄道駅、バスターミナルなど

※6 支え合いのしくみづくり…地域住民が主体となり、地域の課題把握や必要な支援などを協議している取り組み

第5章 東区が目指す生活交通の将来像

区の状況と課題を踏まえ、東区が目指す生活交通として、次の目標と基本方針を掲げます。

1. 目標

生活交通の利便性を高め、誰もが安心して暮らせる東区とするため、人口減少、少子・超高齢化の進展に伴い変化するニーズに対応して、多様な交通手段を用いた持続可能な生活交通体系を構築する。

2. 基本方針

(1) 公共交通機関の連携強化

区内の JR 駅（越後石山駅、東新潟駅、大形駅）における、鉄道とバス、タクシーの接続環境向上のため、公共交通機関の関係者と協議します。

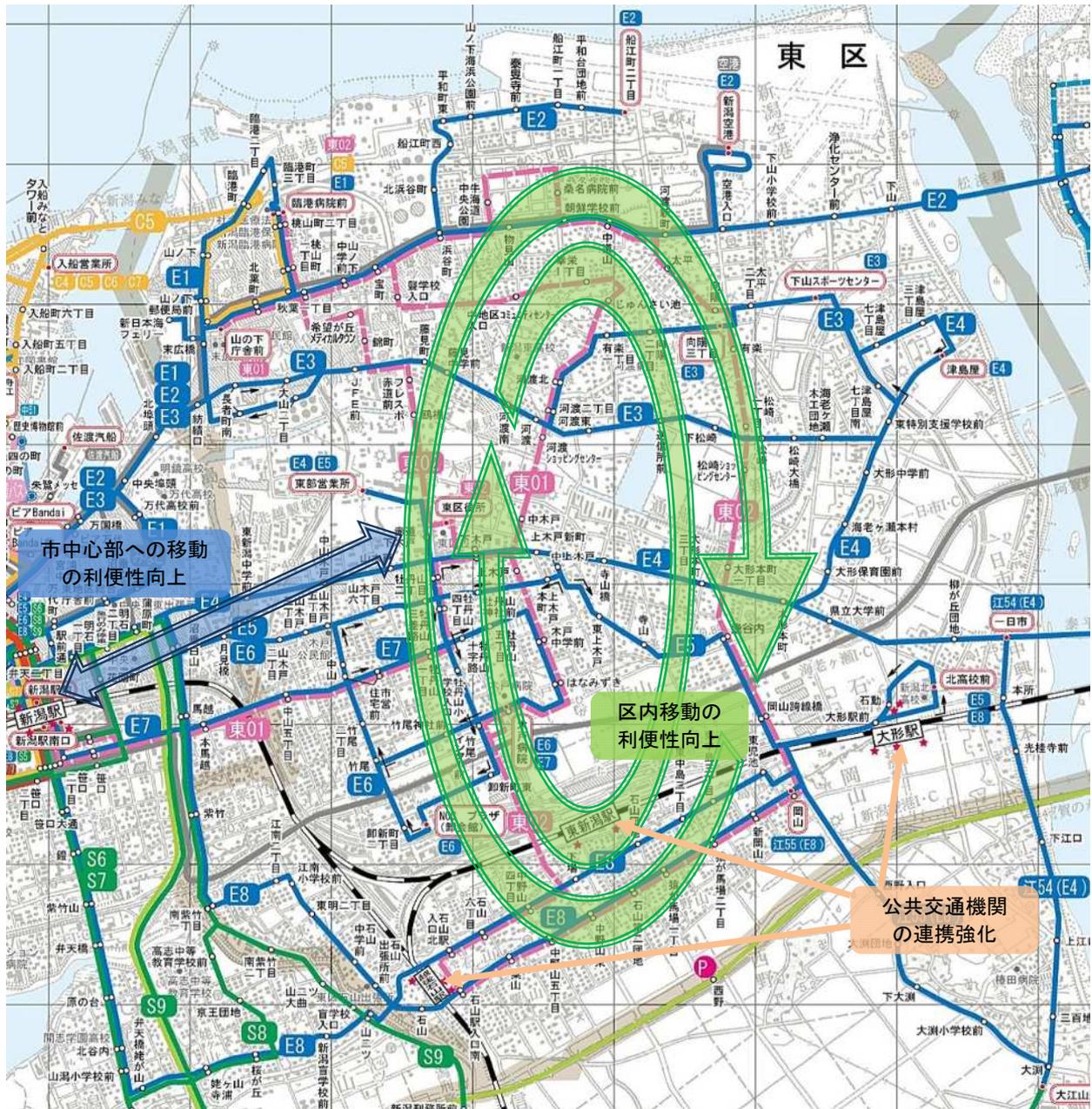
(2) 区内及び市中心部への移動に関する利便性の向上

区民や東区を訪れる人が区内及び市の中心部へ円滑に移動できるよう、公共交通で快適に移動できる環境の整備に向けて、交通事業者とともに取り組みます。

(3) 自家用車から公共交通への転換の促進

区民や関係者による協働により、自家用車から公共交通等の利用への転換を促し、自家用車に頼らずとも移動しやすい持続可能な交通体系の構築を目指します。

3. 東区の交通将来図(イメージ)



鉄道(JR東日本)	
公営駐輪場	
パークアンドライド駐車場	
バス停起終点マーク	

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 50000 (地図画像) を複製したものである。
(承認番号 平 30 情復、第 1622 号)

※新潟市交通マップより一部抜粋して掲載

路線	色	区	経路
E1	臨港線	東01	新潟駅前～万代町通～山の下～(新日本海フェリー)～臨港病院 新潟駅前～万代町通～桃山町～臨港病院
E2	空港・松浜線	東02	新潟駅前～船江町・新潟空港・松浜・競馬場・北部(営) 新潟駅前～東港線～新潟医療福祉大学・太郎代浜
E3	河渡線	東01	新潟駅前～東港線～河渡～向陽三・木工団地・下山SC
E4	大形線	東01	万代シティ・新潟駅前～大形本町～津島屋・一日市・大江山 万代シティ・新潟駅前～大形本町～豊栄・競馬場・新発田
E5	牡丹山線	東01	万代シティ・新潟駅前～牡丹山～北高校前
E6	竹尾線	東01	万代シティ・新潟駅前～木戸病院～竹尾 万代シティ・新潟駅前～NOCプラザ(卸会館前)
E7	はなみずき線	東01	新潟駅南口～はなみずき～木戸病院
E8	石山線	東01	新潟駅南口～井天橋～山ニツ～北高校前 市役所前～万代シティ～東港線～新潟駅南口～井天橋～山ニツ～北高校前
E8	京王団地線	東01	万代シティ・新潟駅前～京王団地～南部(営)
E8	亀田・横越線	東01	万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～横越～水原・保田 万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～横越～沢池～秋葉区役所/京ヶ瀬営業所 万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～二本木～秋葉区役所 万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口～岡川工業団地～酒屋車庫 万代シティ・新潟駅前～南紫竹～亀田駅西口
E9	西郷通線	東01	市役所前～西郷通～入船(営)/みなとトンネル～臨港病院

区バス	色	経路
東01	河渡ルート	山の下山舎前～じゅんさい池～新潟駅南口
東02	松崎ルート	東区役所～逢谷内～東区役所

第6章 東区の具体的な交通施策

令和2年度から令和4年度に実施する主な取り組みを示しています。

(1) 公共交通機関の連携強化

①越後石山駅の接続環境改善

越後石山駅西口広場へのアクセス道路を整備します。

R2	R3	R4
用地買収・物件補償	⇒	⇒

②駅舎のバリアフリー化

国の基本方針となっている乗降客 3,000 人/日以上 of 越後石山駅と、地元要望が出されている大形駅のバリアフリー化の早期実現に向け、関係者と協議していきます。

R2	R3	R4
関係者との協議及び調査	⇒	⇒
JR 東日本へ要望書提出	⇒	⇒

(2) 区内及び市中心部への移動に関する利便性の向上

①区バスの運行

区民が区役所を利用するための交通手段等を確保するため、区バス（河渡ルート、松崎ルート）を運行します。また、地域の移動ニーズを考慮しながら、利便性の向上に努めます。

	R2	R3	R4
河渡ルート 年間利用者数	53,000 人	<u>42,000 人</u>	<u>43,000 人</u>
松崎ルート 年間利用者数	55,000 人	<u>41,000 人</u>	<u>42,000 人</u>

※新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、R3及びR4の目標人数を変更(R3.7 改定)

②地域の移動ニーズに対応した交通手段の検討

「デマンド交通」や「支え合いのしくみづくり」などを含めた多様な交通手段の中から、地域に合った持続可能な移動方法を地域住民とともに検討します。

R2	R3	R4
アンケート等の実施	⇒	⇒
意見交換会等の開催	⇒	⇒

③バス利用環境の整備

生活交通のバリアフリー化を推進するため、区バスに小型ノンステップバス車両を導入します。

R2	R3	R4
松崎ルート 1 台導入	松崎ルート 1 台導入	—

(3) 自家用車から公共交通への転換の促進

①地域との協働による公共交通の利用促進

公共交通の利用を促進するため、公共交通の運行内容や、サービス等に関する情報をわかりやすく提供します。また、地域や関係者等と協働したPR活動を実施し、公共交通を利用するきっかけを作ります。

R2	R3	R4
区だよりによる 運行内容等の情報提供	⇒	⇒
PR活動等による 公共交通の利用促進	⇒	⇒

附属資料

東区生活交通改善プラン策定経過

開催日	会議名	内容
令和元年 10月11日（金）	令和元年度第7回 東区自治協議会第3部会	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通改善プランの概要説明 改定方針の確認
令和元年 11月7日（木）	令和元年度第8回 東区自治協議会第3部会	<ul style="list-style-type: none"> 改定案の内容説明 改定案について意見聴取
令和元年 11月27日（水）	（臨時開催） 東区自治協議会第3部会	<ul style="list-style-type: none"> 改定案について意見聴取
令和元年 12月2日（月）	令和元年度第1回 東区地域公共交通検討会議	<ul style="list-style-type: none"> 改定案の内容説明 改定案について協議
令和2年 1月9日（木）	令和元年度第10回 東区自治協議会第3部会	<ul style="list-style-type: none"> 改定案について意見聴取
令和2年 2月7日（金）	令和元年度第2回 東区地域公共交通検討会議 （書面開催）	<ul style="list-style-type: none"> 改定案について協議
令和2年 2月27日（木）	令和元年度第11回 東区自治協議会	<ul style="list-style-type: none"> 改定案について意見聴取
令和3年 6月25日（金）	令和3年度第1回 東区地域公共交通検討会議 （書面開催）	<ul style="list-style-type: none"> 改定案について意見聴取

※生活交通改善プラン（地域公共交通検討会議）の詳細は、以下のホームページに掲載

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



東区応援団長
ぬたりん

東区生活交通改善プラン

令和3年7月

●編集・発行

新潟市東区役所地域課

〒950-8709 新潟市東区下木戸1丁目4番1号

TEL 025-250-2110