

東区生活交通改善プラン



新潟市東区
平成 27 年 3 月



目 次

第 1 章 東区の持続可能な生活交通体系構築に向けて	1
1. 東区生活交通改善プラン策定の目的	1
2. 東区生活交通改善プランの位置づけ	1
第 2 章 東区の現状と課題	2
1. 区の現状	2
（1）地理	2
（2）人口	2
（3）東区内外における人の動き	3
（4）交通	4
2. 区の課題	5
3. 東区の交通現状図	5
第 3 章 東区が目指す生活交通の将来像	7
1. 目標	7
2. 基本方針	7
3. 東区の交通将来図 イメージ	7
第 4 章 東区具体的な交通施策	9
1. 計画期間における取組み	9
（1）公共交通機関の連携強化	9
（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	9
◆ 附属資料	
1. 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（抜粋）	11
2. にいがた交通戦略プラン（抜粋）	11
3. 各種データ	12
（1）東区内の公共交通	12
（2）東区のこれまでの取組み	13
4. 公共交通機関等の割引及び助成	16
5. 東区地域公共交通検討会議	16
（1）開催経過	16
（2）東区地域公共交通検討会議開催要綱	17

第1章 東区の持続可能な生活交通体系構築に向けて

1. 東区生活交通改善プラン策定の目的

本市は、マイカーの普及に伴う公共交通の利用者離れなどから、バス利用者数は、平成12年から平成22年までの10年間で約40%減少し、バス運行数は、平成13年から平成24年までで約20%減少しています。利用が少ない路線は減便や路線の廃止などサービスの低下を招き、さらに利用者が減少するという負の連鎖が続いています。

そのため、将来、超高齢社会が進み、マイカーで移動できていた人が年齢などの理由で公共交通が必要になったときに、利用しづらくなっている恐れがあります。

こういった課題に対応するため、多くの人々が利用しやすいバスシステムをつくり、利用者減少に歯止めをかけ、持続可能な公共交通を実現する必要があります。

さらに、各区における生活交通の現状や課題はさまざまであり、一律の対応では課題の解決に限界があることから、各区の実情に即した生活交通体系を構築する必要があります。

こうしたことから、東区における持続可能な生活交通体系を実現することを目的に、「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

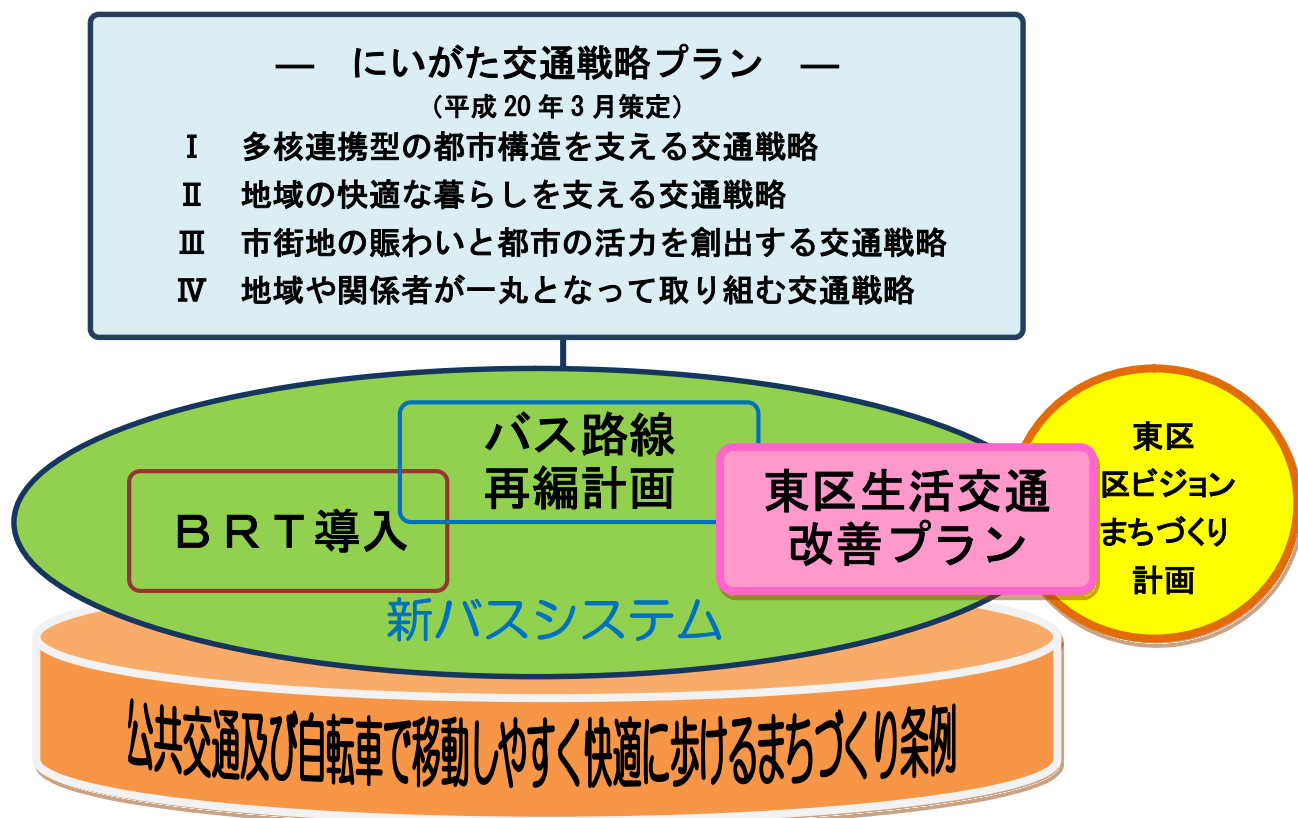
「東区生活交通改善プラン」は、移動しやすいまちづくりに関する施策の基本事項を定めた「新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を土台に、交通施策の基本理念や方針などを定めた「にいがた交通戦略プラン」に基づき、各区の実情に即した生活交通の実現に向け、区内の総合的な公共交通施策を定めるものであり、BRT^{※1}導入やそれに伴うバス路線再編計画などとともに、全市的な新バスシステムを構築するうえでの柱となるものです。【図表-1】

計画期間は、平成27年度から平成31年度までの概ね5年間とします。

内容については、東区地域公共交通検討会議における意見交換などを通じて策定しました。

※1 BRT…在来バスを高度化した交通システムで、低床型の高機能バス（輸送力の大きい連節バスなど）が、主に道路上に設けられた専用走行路を走行するバスシステムをいう。

【図表-1】



第 2 章 東区の現状と課題

1. 区の現状

(1) 地理

東区は、市の中心部から東側に展開した市街地です。区の北側は日本海に面し、阿賀野川、信濃川、栗ノ木川に挟まれ、区を横断して通船川が流れ、豊かな水辺環境に恵まれています。区の面積は、38.77km²で四方は約 6km のコンパクトな区域です。また、工業地帯としても発展し、空と海の玄関口である新潟空港と新潟西港を有しています。

(2) 人口

東区の人口は 138,808 人（平成 26 年 3 月末）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% を占めています。また、人口密度は、3,582 人/km² で、中央区に次いで 2 番目に高く、全市の 1,106 人/km² を大きく上回っています。【図表-2】

市の中で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、今後は、より一層高齢化が進むことが懸念されています。【図表-3】こうした推計値から、今後、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。

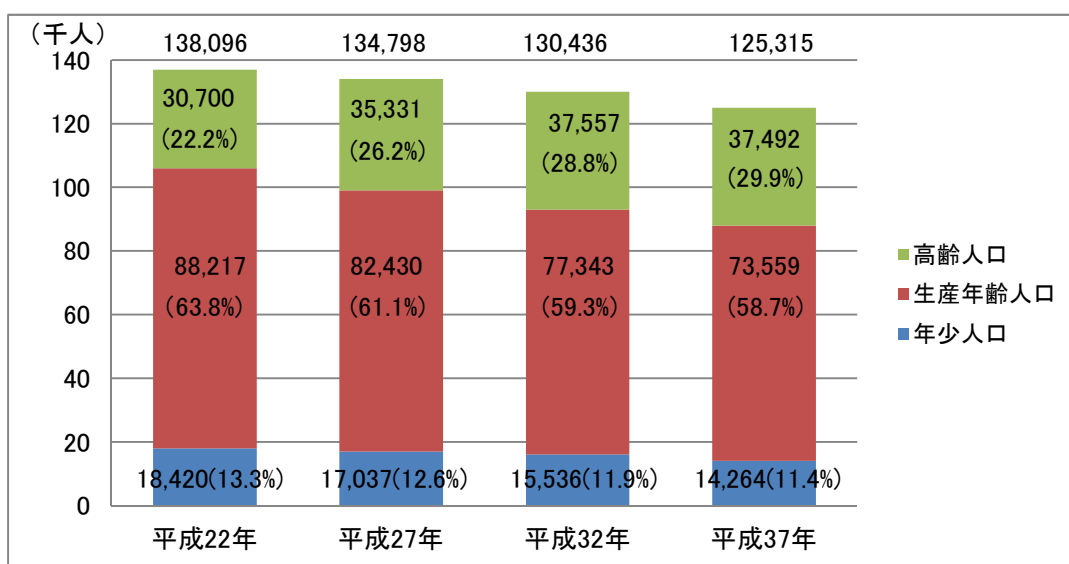
【図表-2】各区人口統計一覧

	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)	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

(平成26年3月31日現在人口統計)

【図表-3】将来推計人口(階層別)

※平成22年の総数は年齢不詳分を含む



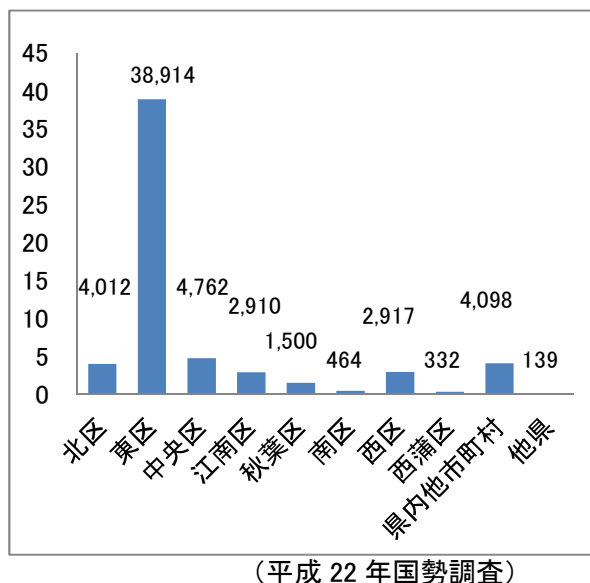
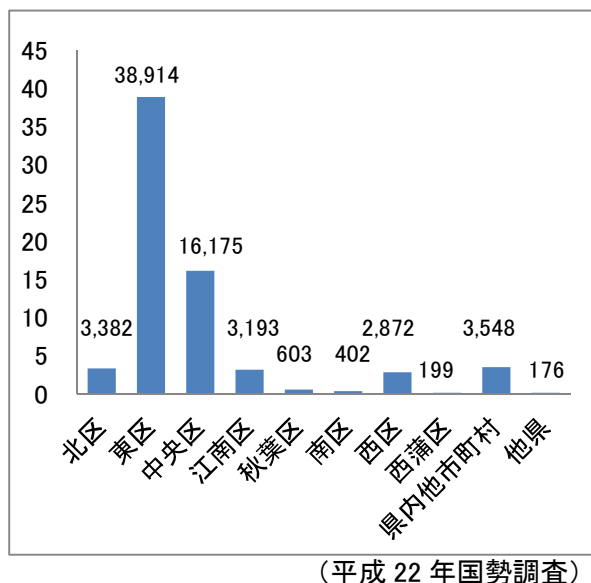
(国勢調査を基準に新潟市が作成)

(3) 東区内外における人の動き

平成22年国勢調査において、東区の住民が働き、学びに行く場所を見ると、住民の56%は東区内に通勤、通学し、次いで中央区(23.3%)の順となっています。【図表-4】また、東区へ働き、学びに来る人の64.8%は、東区に住んでおり、次いで中央区(7.9%)の順となっています。【図表-5】

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

【図表-4】東区の住民が働き・学びに行く場所 【図表-5】東区へ働き・学びに来る人の居住地
(千人)



(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）など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、区の南部に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、いずれの駅も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、市の中心部と結ばれた路線が、主に東西方向に運行されていますが、減便などによって、運行便数が十分とはいえない路線もあります。また、南北方向の路線は少ないため、区バス※2が区内の南北方向の移動を補完する形で「松崎ルート」「河渡ルート」の2ルートを運行しています。しかし、区バスは路線バスに比べて運行便数が少ないため、一層の利便性向上が求められています。

また、区内を拠点とするタクシー事業者は、約500台（平成25年5月末）のタクシーを保有しており、8区の中では最も多くなっています。

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るものの、区内には駅やバス停から離れているため、公共交通の利用に時間のかかる地域もあり、区全体の公共交通の利便性の向上が求められています。

※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、区が運行計画を立案し、交通事業者に委託して運行する乗合バス。

2. 区の課題

前節で述べた区の現状から、東区には次の3つの課題が挙げられます。

○ 路線バスが区内の JR 駅に乗り入れていません。

区内の駅には、バスが乗り入れできる環境が整っていなかったため、越後石山駅、大形駅の駅前広場の整備を行い、大形駅についてはバスが乗り入れできる環境が整います。越後石山駅については今後アクセス道路の整備が必要となります。駅は、区の主要な交通結節点^{※3}であることから、今後は鉄道とバス・タクシーの接続環境の向上に向けて、乗り入れに向けた協議や連携できるような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。区内には、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）が点在していますが、今後区内の高齢化が一層進むことを想定するにあたり、病院への交通手段として、南北方向の路線の充実は欠かせません。

また、平成23年度に区の中心に移転した東区役所とそれに伴いオープンした東区プラザなどへのアクセスのためにも、南北方向の路線について改善の必要があります。

○ 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ために、鉄道やバスを利用するために時間のかかる地域があります。このような地域（紫竹や一日市の一部など）の利便性の向上に向けて、区全体の生活交通体系を再構築する必要があります。

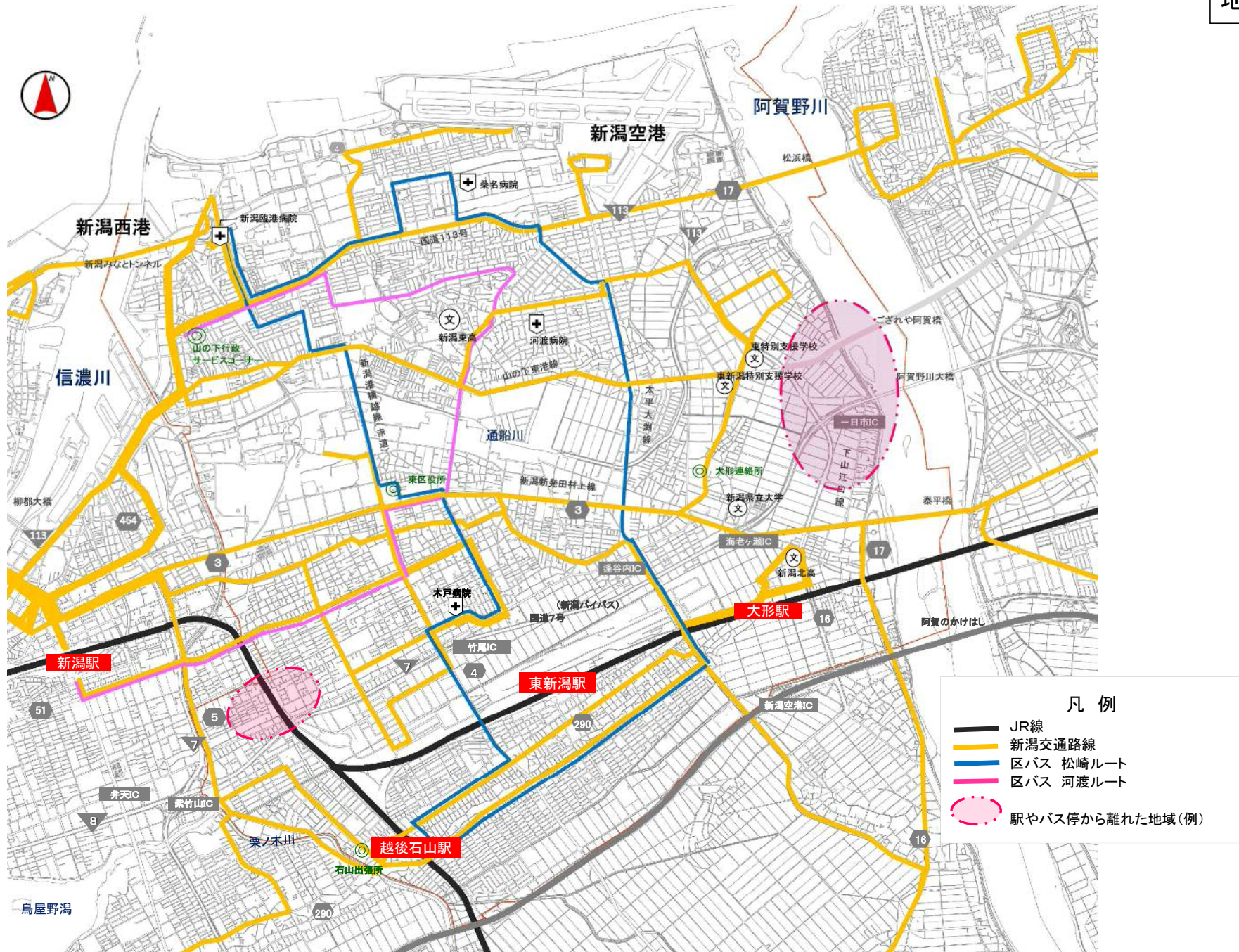
3. 東区の交通現状図

地 図 1

※3 交通結節点…交通手段相互の接続にあたり、安全で快適な乗り換え環境を有する施設をいう。具体的には鉄道駅、バスターミナル、駅前広場など。

東区の交通現状図(平成26年8月1日現在)

地図 1



この地図は、新潟市の承認を得て、新潟市発行の 2千5百分の1地形図 を複製したものである。(承認番号)平26 新都第322号の2

第3章 東区が目指す生活交通の将来像

区の現状と課題をふまえ、東区が目指す生活交通の将来像として、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、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します。

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) 区内移動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. 東区の交通将来図 イメージ

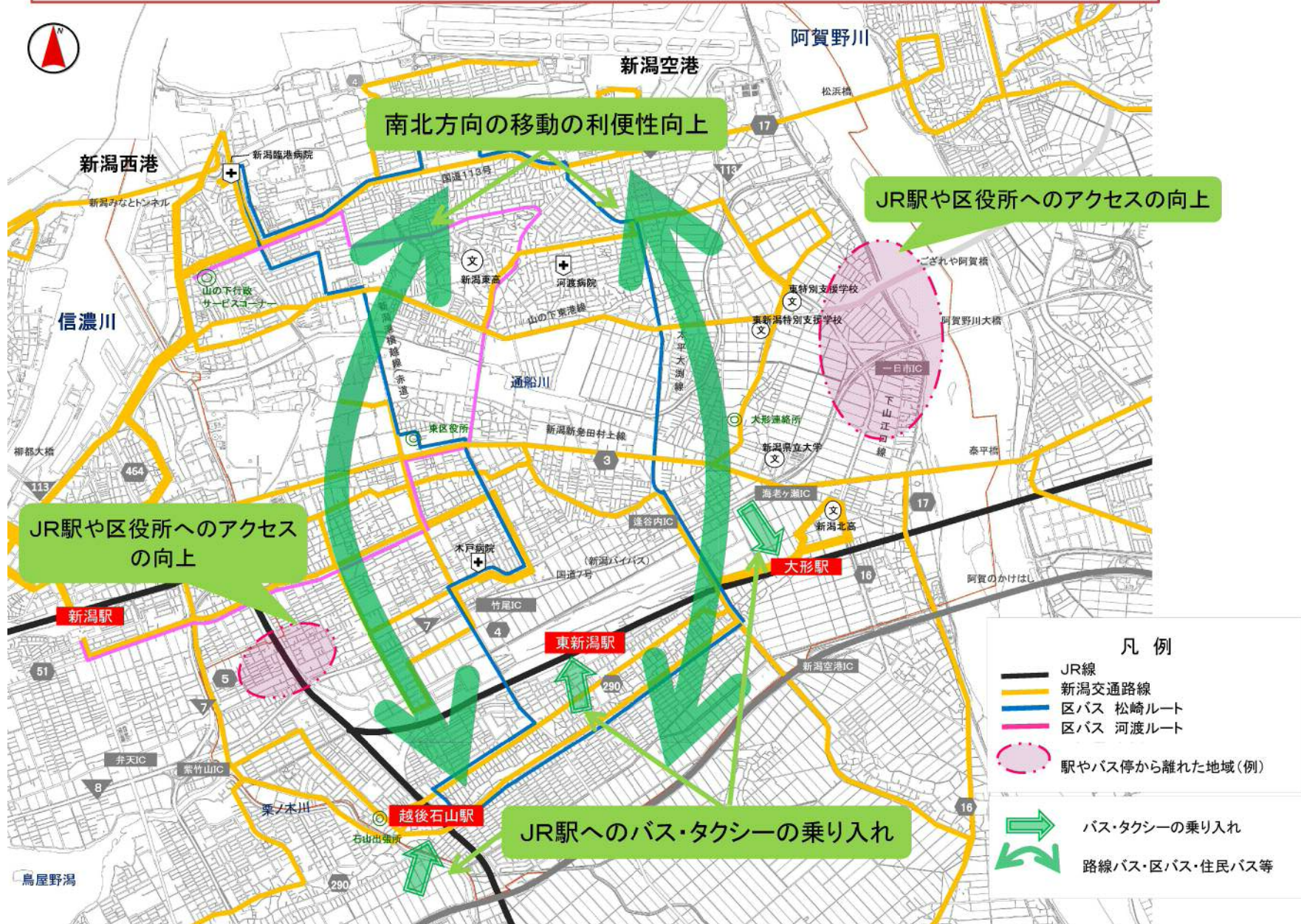
地 図 2

東区の交通将来図 イメージ

地図 2

— 基本方針 —

(1) 公共交通機関の連携強化 (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



この地図は、新潟市の承認を得て、新潟市発行の 2千5百分の1地形図を複製したものである。(承認番号)平26 新第322号の2

第4章 東区具体的な交通施策

1. 計画期間における取組み

平成27年度から平成31年度に実施する主な取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（信越本線）

越後石山駅は、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。

②東新潟駅（白新線）

東新潟駅は、タクシー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。

③大形駅（白新線）

大形駅は、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。

(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

①わかりやすく使いやすいバス路線網の再構築

BRT導入に伴う段階的なバス路線再編計画のなかで、区内の既存路線バスの運行便数や運行時刻の充実に向けて交通事業者と協議します。また、南北方向の路線の新設など、東区において誰もが快適に移動できるバス路線網の再構築について、交通事業者とともに検討し、必要に応じて交通結節点を整備します。

②区バスの運行

区バスの運行内容を段階的に見直し、利便性の向上を図ります。

③駅やバス停から離れた地域の利便性の向上に向けて検討

鉄道、路線バス、タクシー、区バス、住民バス^{※4}、デマンド交通^{※5}など多様な交通手段の中から、地域に合ったより良い移動方法を地域とともに考えます。

④バス利用環境の向上

バリアフリー車両やバスの位置情報検索システムの導入、待合環境の向上などについて交通事業者と協議し、バス利用環境の一層の向上に取り組めます。

⑤わかりやすい情報案内による公共交通の利用促進

運行時刻や路線、利用促進に向けた市の取り組みなどの情報をわかりやすく案内し、公共交通の利用促進に向けて、交通事業者と連携して取り組めます。

※4 住民バス…バス路線の廃止問題を抱える地区や駅やバス停から離れた地域において、地元住民組織が主体となって運営する乗合輸送サービス。

※5 デマンド交通…利用者の移動要望（電話予約等）に応じて、運行経路や時間を調整して効率的な運行計画を立て、柔軟な輸送を可能とする、バスやタクシーなどを利用した乗合型の交通システム。

◆ 附属資料

1. 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（抜粋）

第1条 抜粋

（目的）

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（以下「施策」という。）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。

2. にいがた交通戦略プラン（抜粋）

（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

3. 各種データ

(1) 東区内の公共交通

①鉄道

駅名	路線名	1日あたりの乗客数(平成25年度)
越後石山駅	信越本線	2,032人
東新潟駅	白新線	2,011人
大形駅	白新線	1,235人

出典：東日本旅客鉄道株式会社

②路線バス

路線名	平日1日あたりの利用者数 (平成23年)	平日1日あたりの便数 (平成25年8月時点)
がんセンター	179人	9便
臨港町	715人	37便
松浜・船江町	5,983人	240便
秋葉・船江町(スクールバス)	152人	3便
河渡	3,083人	134便
旧7号	1,581人	128便
牡丹山竹尾	2,317人	154便
はなみずき	275人	36便
旧49号	2,230人	211便

出典：「新潟市BRT第1期導入区間運行事業 最終提案書」(平成24年12月)

新バスシステム2巡目説明会資料(平成25年8月)

③タクシー

(台)

	事業所名	保有台数 (平成 25 年 5 月時点)			
		一般車両	車椅子専用	寝台・車椅子兼用	軽
タクシー事業者	日の出交通(株) 紫竹卸新町営業所	28			
	都タクシー(株) 東新潟営業所	55			
	星山工業(株) 本社営業所	24			
	富士タクシー(株) 本社営業所	64			
	港タクシー(株) 本社営業所	22			
	(株)三洋タクシー 本社営業所	55			
	さくら交通(株) 東新潟営業所	55	2		
	四葉タクシー(有) 本社営業所	35			
	(有)東重機運輸 本社営業所	10	1		
	個人タクシー	127			
患者限定事業者※	(有)アサイライフサポート			3	
	(株)テクノワークス				1
	(株)ケア・アシスト			1	
	(株)セカンドステージ				1
	個人タクシー		1	6	
東区合計		475	4	10	2

※要介護者・障がい者を輸送する

出典：国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局提供データ抜粋

(2) 東区のこれまでの取組み

①区バス

区バスは、平成 19 年度の区制開始に伴い、区役所への交通手段の確保を目的に運行が始まりました。現在は、区役所への交通手段の他、通院や通勤・通学等にも利用されています。

ア 松崎ルート（東区役所～栗山～逢谷内～桑名病院～臨港病院～東区役所）

【詳細】

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
運行期間	平日（12月29日～1月3日を除く）		
便数	7便→6便/日	6便/日	11便/日
運賃等	・200円 ・就学前児無料 ・各種割引制度あり		
運行車両	43人乗り小型バス		
前年度からの変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・木戸病院経由のルート変更と便数の変更（10月1日～） ・運行時刻の変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時刻の変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行便数の変更 ・運行時刻の変更
実績	利用者数 20,927 人 1日あたり 85 人 1便あたり 13人 収支率 44%	利用者数 23,349 人 1日あたり 95 人 1便あたり 15 人 収支率 50%	利用者数 38,171 人 1日あたり 157 人 1便あたり 14 人 収支率 45%

イ 河渡ルート（山の下庁舎前～じゅんさい池～河渡ショッピングセンター～下木戸～新潟駅南口）

【詳細】

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
運行期間	平日（12月29日～1月3日を除く）		
便数	11便/日	12便/日	12便/日
運賃等	・200円 ・就学前児無料 ・各種割引制度あり		
運行車両	60人乗り中型バス		
前年度からの変更点	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> ・運行便数の変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時刻の変更
実績	利用者数 37,597 人 1日あたり 153 人 1便あたり 14 人 収支率 106%	利用者数 45,493 人 1日あたり 186 人 1便あたり 15 人 収支率 116%	利用者数 46,240 人 1日あたり 190 人 1便あたり 15 人 収支率 107%

②社会実験

ア 松崎ルートが増便

東区バス松崎ルートの利便性向上のため、1日5便増便する社会実験を行いました。増便したことで利用者数が増え、収支率も平均34%と運行実績も順調だったことから、平成26年度から本格運行となりました。

	詳細
運行ルート	松崎ルート
実施期間	平成25年10月1日～平成26年3月31日
便数	平日1日5便増便
運賃等	・200円 ・就学前児無料 ・各種割引制度あり
運行車両	43人乗り小型バス
運行委託事業者	新潟交通観光バス株式会社
実績	利用者数 5,515人 1日あたり46人 1便あたり9人 収支率 34%

イ 松崎ルート・河渡ルートの土曜・休日運行

東区プラザへの交通手段などとして、区民から要望のあった区バスの土曜・休日運行について、同路線のニーズを把握することを目的に社会実験を実施しました。

	詳細
運行ルート	松崎ルート 河渡ルート
実施期間	平成26年7月1日～平成27年3月31日
便数	松崎ルート 5便/日 河渡ルート 8便/日
運賃等	・200円 ・就学前児無料 ・各種割引制度あり
運行車両	松崎ルート 43人乗り小型バス 河渡ルート 60人乗り中型バス
運行委託事業者	新潟交通観光バス株式会社
実績	利用者数 7,682人 1日あたり87人 1便あたり6人 収支率 31%

4. 公共交通機関等の割引及び助成

身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所持者は、要件に応じて受けることのできる割引及び助成があります。

- ①JR運賃の割引
- ②バス料金の割引
- ③タクシー運賃料金1割引
- ④福祉タクシー利用助成
- ⑤リフト付タクシー利用券助成
- ⑥人工透析通院交通費助成
- ⑦通所施設等通所費助成

5. 東区地域公共交通検討会議

(1) 開催経過

ア 平成25年度

	開催日	内容
第1回	平成25年 5月23日	○新バスシステムについて ○BRT第1期導入区間運行事業における提案内容 ○東区の公共交通の現状 ○意見交換
第2回	平成25年10月23日	○バス路線再編計画と生活交通改善プランの位置付け ○第2巡目新バスシステム説明会の概要報告 <ul style="list-style-type: none"> ・市民説明会等の開催結果の報告 ・BRT運行計画(案)(BRT当初導入時点) ・BRT導入時点における東区のバス路線再編計画(案) ○東区生活交通改善プラン(案)について <ul style="list-style-type: none"> ・現状と課題 ・東区生活交通改善プラン(案)の構成(目次) ・意見交換
第3回	平成26年 3月25日	○東区自治協議会からの意見 ○東区生活交通改善プラン(案)の目標・基本方針 ○意見交換

イ 平成26年度

	開催日	内容
第1回	平成26年 9月 8日	○東区生活交通改善プラン(案) ○意見交換

(2) 東区地域公共交通検討会議開催要綱

(開催)

第1条 BRT第1期導入区間運行事業（以下「本事業」という）を基軸とした段階的なバス路線再編による全市的に持続可能な公共交通体系の構築に向けて、東区地域公共交通のあり方について検討するため、関係者が意見交換を行う場として、東区地域公共交通検討会議（以下「検討会議」という）を開催する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は、次の各号に掲げる事項について、意見交換を行う。

- (1) 地域公共交通のあり方に関する事項
- (2) 本事業を基軸とした段階的なバス路線再編に関する事項
- (3) その他検討会議が必要と認める事項

(委員構成)

第3条 検討会議の構成員は別表に掲げる者とする。

- 2 検討会議には、必要に応じて前項に規定する構成員以外のものを出席させ、意見を求めることができる。

(会議の公開)

第4条 検討会議は原則として公開とする。

(事務局)

第5条 検討会議に事務局を置く。

- 2 検討会議の事務局は、新潟市都市交通政策課、新交通推進課、東区役所地域課の3課で構成し、検討会議の運営にあたる。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に関して必要な事項は、市長が別に定める。

(附則)

この要綱は、平成25年5月17日から施行する。

別表

東区地域公共交通検討会議構成員

東区自治協議会選出委員
国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局（輸送・監査担当）
関係交通管理者（所轄警察署）
新潟交通株式会社乗合バス部
新潟交通観光バス株式会社
新潟市ハイヤー・タクシー協会
新潟市都市交通政策課長
新潟市新交通推進課長
東区役所地域課長
東区役所建設課長

東区生活交通改善プラン

平成 27 年 3 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