

# 北区生活交通改善プラン



北区バス



住民バス(おらってのバス)

新潟市北区  
平成27年3月





# 目 次

## 北区生活交通改善プラン（案）

- ・ 北区の交通環境改善に向けて . . . . . P 1
- ・ 北区の交通の現状と課題 . . . . . P 4
- ・ 北区が目指す交通の将来像 . . . . . P 1 0
- ・ 北区の具体的な交通施策 . . . . . P 1 2





## 北区の交通環境改善に向けて

## (1) 交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン

新潟市では、政令市にふさわしい活力と魅力にあふれるまちづくりに向け、本市の交通施策の基本となる理念や方針などをまとめた「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」や「にいがた交通戦略プラン」に基づき、誰もが移動しやすく、都市の持続性を支えていくことが可能な交通環境の実現に取り組んでいます。

### 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

(平成24年7月2日公布 条例第51号)

#### 【目的】条例第1条

この条例は、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（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。

### にいがた交通戦略プラン

(平成20年3月策定)

#### 【戦略プランの目的・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策定することを目的とします。

#### 【基本方針】

##### 1 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

- ・ 高速道の活用、幹線道整備の促進
- ・ 鉄道、バスのサービス向上 など

##### 2 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

### 3 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
- ・ まちづくりと一体になった駐車・駐輪対策
- ・ 回遊性の高い都市環境整備 など

### 4 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

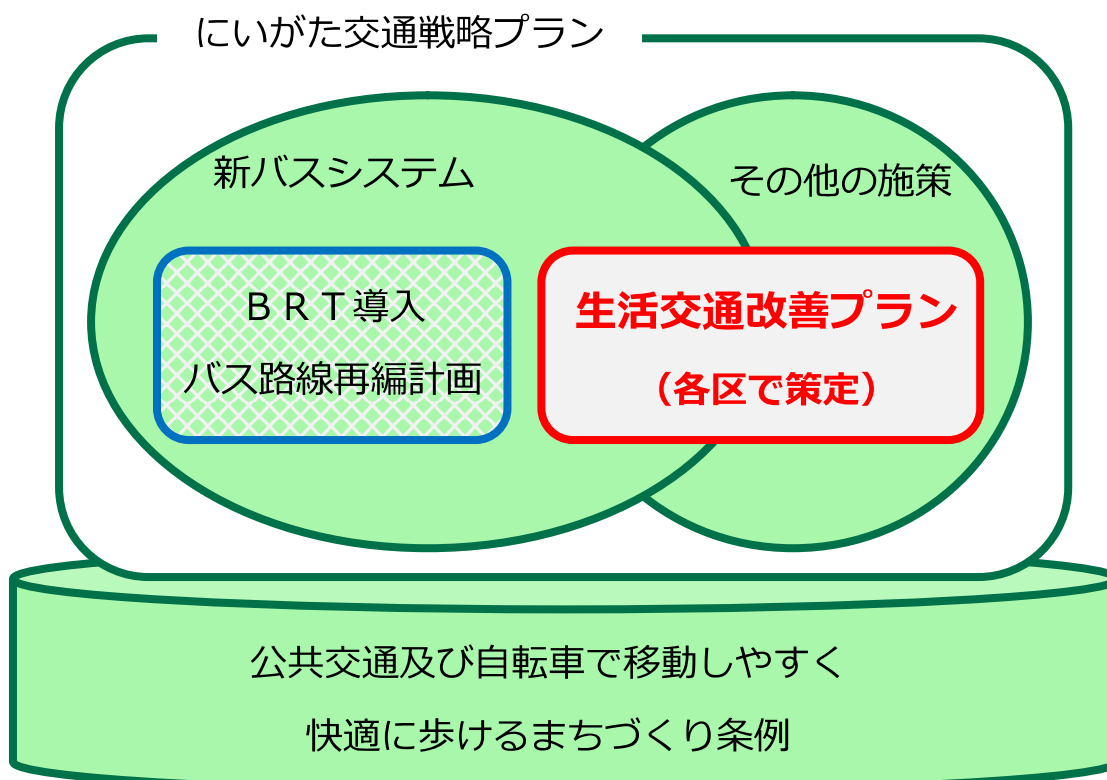
- ・ 行政、事業者、住民の連携強化
- ・ 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

## (2) 北区生活交通改善プラン策定の目的

北区生活交通改善プランは、BRT導入や全市的なバス路線再編計画とともに、北区における総合的な公共交通施策の方向性を定めるために策定することを目的とします。

## (3) 北区生活交通改善プランの位置付け

本改善プランは、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、北区の具体的な実施計画とします。計画期間は平成27年度から概ね5年間とします。





## 北区の交通の現状と課題



## (1) 北区の概要

北区は、阿賀野川以北に位置し、東は新発田市、聖籠町に、南は阿賀野市に隣接しています。区内には、福島潟などの湖沼、阿賀野川などの河川、海岸線の松林や見渡す限り広がる田園風景など、豊かな自然環境があります。

鉄道は、JR白新線が通っており、新崎、早通、豊栄及び黒山駅の4駅が設置されています。バスは市中心部及び新発田市方面へと運行されているほか、区バス、住民バスなどが区内の移動手段としての役割を担っています。

主要な道路は、日本海東北自動車道、国道7号、国道113号が東西に通り、県道、市道と結ばれています。

面積 107.92 平方キロメートル（国土地理院公表値）

人口 77,621 人（平成22年国勢調査結果(確定値)）

世帯数 26,050 世帯（ ” ” ）



## (2) 北区の公共交通の現状

(平成27年2月18日現在)

### 1次交通（区外への移動）

手段	現状	備考
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 白新線（区内に4駅 新崎駅、早通駅、豊栄駅、黒山駅）</li> <li>豊栄～新潟間は、日中約20分間隔で運行。</li> <li>【普通列車】</li> <li>・豊栄駅～新潟駅 所要時間約20分</li> <li>・豊栄駅～新発田駅所要時間約17分</li> </ul>	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松浜線（松浜等～中央区方面）</li> <li>・新発田線（新発田市～木崎～中央区方面）</li> <li>・太郎代浜線（新潟医療福祉大～中央区方面）</li> <li>・豊栄線（豊栄駅～中央区方面）</li> <li>・月岡温泉シャトルバス（豊栄駅～月岡温泉）</li> </ul>	
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・村上線（村上市～葛塚停留所～市中心部）</li> <li>・山形線（山形市～葛塚停留所～市中心部）</li> </ul>	区内からは葛塚バスストップで乗降可。パークアンドライドは普通車59台駐車可。

### 交通結節点

交通結節点	備考
豊栄駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 白新線</li> <li>・区バス（太郎代浜線）</li> <li>・豊栄線（豊栄駅～中央区方面）</li> <li>・月岡温泉シャトルバス</li> </ul> ※駅周辺に民間有料駐車場あり
新崎駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 白新線</li> <li>・住民バス（おらってのバス）</li> <li>・豊栄線（豊栄駅～中央区方面）</li> </ul>
葛塚バスストップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス（村上線、山形線）</li> </ul> ※パークアンドライド59台可。

## 2次交通（区内の移動）

手段	接続駅	現状	備考
路線バス	豊栄駅 新崎駅  豊栄駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 区バス（豊栄駅～太郎代浜）</li> <li>▪ 住民バス（新崎駅～太夫浜上）</li> <li>▪ 松浜線（松浜等～中央区方面）</li> <li>▪ 新発田線（新発田市～木崎～中央区方面）</li> <li>▪ 太郎代浜線（新潟医療福祉大～中央区方面）</li> <li>▪ 豊栄線（豊栄駅～中央区方面）</li> </ul>	
鉄道		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ JR 白新線（区内に 4 駅 新崎駅、早通駅、豊栄駅、黒山駅）</li> </ul>	
タクシー	豊栄駅 早通駅 新崎駅	区内に営業所があるタクシー事業者は 6 社	

## その他

手段	接続駅	現状	備考
目的バス	豊栄駅  豊栄駅 豊栄駅 豊栄駅 豊栄駅 豊栄駅 豊栄駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 豊栄競馬場線（豊栄駅～新潟競馬場） ※JRA 開催日及び場外発売日のみ運行</li> <li>▪ 新潟医療福祉大シャトルバス</li> <li>▪ 豊栄病院送迎バス</li> <li>▪ 敬和学園高校送迎バス</li> <li>▪ 南浜病院送迎バス</li> <li>▪ 福祉バス</li> <li>▪ 移送サービス</li> </ul>	利用制限や、運行日などの問題があり、現時点では日常生活における交通手段として利用することは難しい。

## (4) 北区の公共交通の課題

現状と問題

課題

区内に公共交通を利用しにくい地域があり、移動しにくい

広い区域に小規模集落が点在するため、路線バスで全てをカバーすることは難しい

住民バス組織が少ないため、地域の公共交通を活性化しにくい

公共交通を利用しにくい地域への対策

住民バス組織の育成

既存のバスの運行本数が少なく交通結節点まで行きづらいため利便性が低い

既存のバスがどこを走っているのかわかりづらく、利用しにくい

BRT 導入による新たな乗換の発生による現行路線の利便性低下が懸念される

マイカー依存度が高く、公共交通利用意識が低い

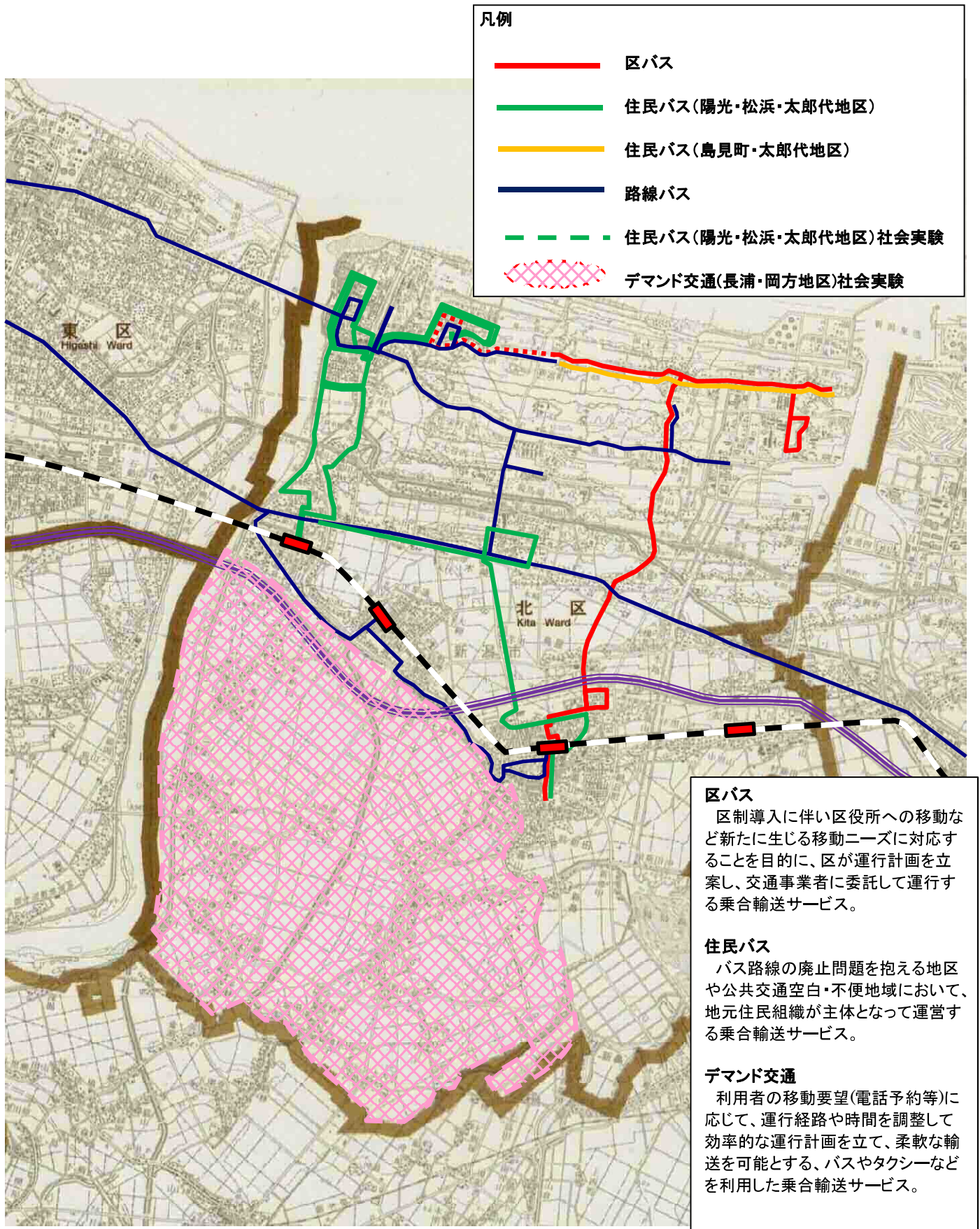
区内南北方向の公共交通の充実

既存公共交通の運行内容見直し

既存公共交通の周知・利用促進

### (3) 北区の公共交通の現状図

平成27年3月現在





## 北区が目指す交通の将来像

## (1) 目標

地球環境に配慮し、誰もが健康で暮らしやすい生活環境を維持するため、区内各地域の実情に応じた身近な生活交通の確保と、わかりやすく利用しやすい持続可能な公共交通網を構築します。

## (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

区内には、公共交通を利用しにくい地域があります。地域の快適な暮らしを支えるため、このような地域の解消に向けた検討を行います。また、住民バス制度の見直しや、地域へのより一層の周知を行い、公共交通を利用しにくい地域における住民バスの立ち上げに向けた機運を醸成します。

### 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

既存の公共交通の運行内容を継続的に見直し、利用者のニーズに合った運行内容を検討します。

また、区内 JR 駅を交通結節点とし、各種社会実験等を通して、区内の各地域を結ぶ住民バス等の充実を図ります。

併せて、公共交通網の見直しと充実とともに、「公共交通がどこを通っているのかわからない」をなくし、区民や来訪者が公共交通利用の機会を失わずに、円滑に移動できるような環境を整えます。



## 北区の具体的な交通施策



## (1) 基本方針に対応する主な施策

### ①公共交通を利用しにくい地域への対策を検討します

(基本方針再掲)

- 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  
区民の皆さまのご意見を伺いながら、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を検討します。
- ・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
  - ・各公共交通関係機関との、公共交通に関する情報共有や意見交換などの実施
- イ 新規住民バス団体の立ち上げ支援  
公共交通空白地域における新規住民バス団体の立ち上げ支援を行います。これまでの路線バスのみではなく、デマンド型交通などさまざまな手段から地域に適したものを考えていく必要があります。
- ・デマンド方式の住民バス運行に向けた検証
  - ・住民との公共交通に関する意見交換などの実施
- ウ 目的バスの一般利用に向けた検討  
区内には、福祉バス、スクールバスなど各施設がその利用者を対象とした目的バスを運行しています。これらの一般利用に向けた検討を行います。
- ・区内の目的バスの運行状況や利用状況の情報収集

### 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

(基本方針再掲)

- ア 区内の公共交通の充実  
区内 JR 駅を交通結節点とし、各種社会実験やニーズ調査等を通して、区内の各地域を結ぶ住民バス等の充実を図ります。
- ・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
  - ・区バス、住民バス、デマンド交通の利用ニーズ調査や分析
- 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  
北区の公共交通を使いやすく利用できるように、案内板やチラシ等でわかりやすく

お伝えします。

- ・豊栄駅・新崎駅に公共交通案内看板を設置
- ・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
- ・区内の公共交通網をまとめた地図の作成および配布

ウ 区内公共交通に関する情報発信

区だよりなどを利用し、定期的に区内の公共交通の状況を区民の皆さまにお知らせします。

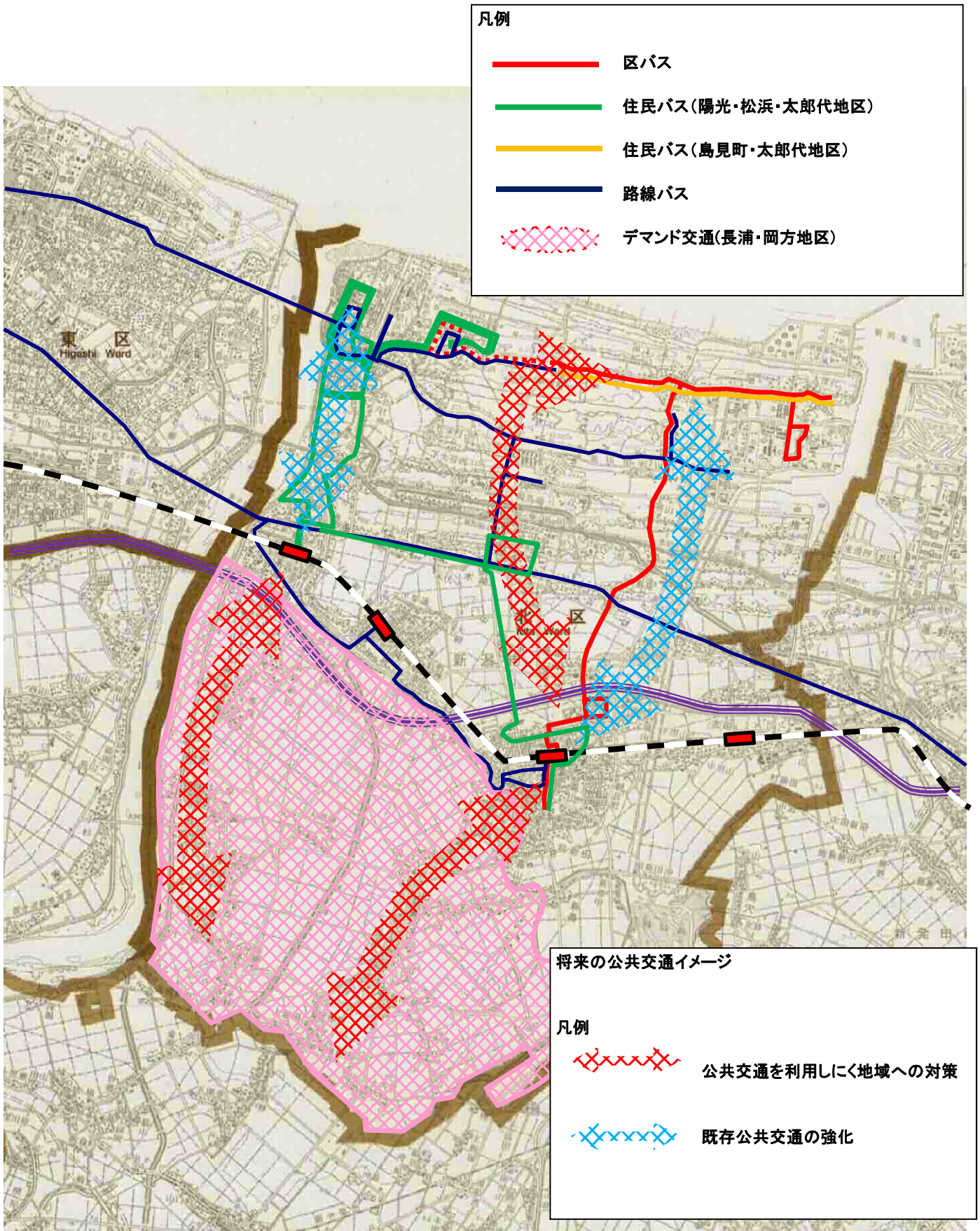
- ・「北区バスつうしん」（北区だより連載中）の定期的掲載など
- ・インターネットなどを活用した情報発信

エ 公共交通利用の促進

過度にマイカーに依存せず、目的地に応じて公共交通と自家用車を選択するよう、区民への意識づくりおよび啓発を行います。地域の公共交通は地域で守る意識が必要です。

- ・「北区だより」での啓発
- ・各公共機関との情報交換など

## (2) 北区の公共交通 将来のイメージ (案)







## 北区生活交通改善プラン

平成 27 年 3 月

●編集・発行

新潟市北区役所地域課

〒950-3393 新潟市北区葛塚 3197 番地

TEL 025-387-1155