

# 南区生活交通改善プラン



新潟市南区  
平成27年3月



## 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. 南区の交通の現状と課題	6	ページ
(1) 南区の概要	7	ページ
(2) 南区の公共交通の現状	8	ページ
(3) 南区民の移動特性	13	ページ
(4) 区中心部の施設集積状況	18	ページ
(5) 区内のバス利用状況	20	ページ
(6) 南区の公共交通の課題	22	ページ
3. 南区が目指す交通の将来像	23	ページ
(1) 目標	24	ページ
(2) 基本方針	24	ページ
(3) 南区の交通の将来イメージ	25	ページ
4. 南区の具体的な交通施策	34	ページ
(1) 基本方針に対応する施策	35	ページ
(2) 実施スケジュール案	39	ページ
5. 参考資料	40	ページ
(1) 南区地域公共交通検討会議開催経過	41	ページ
(2) 南区地域公共交通検討会議開催要綱	42	ページ

# 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

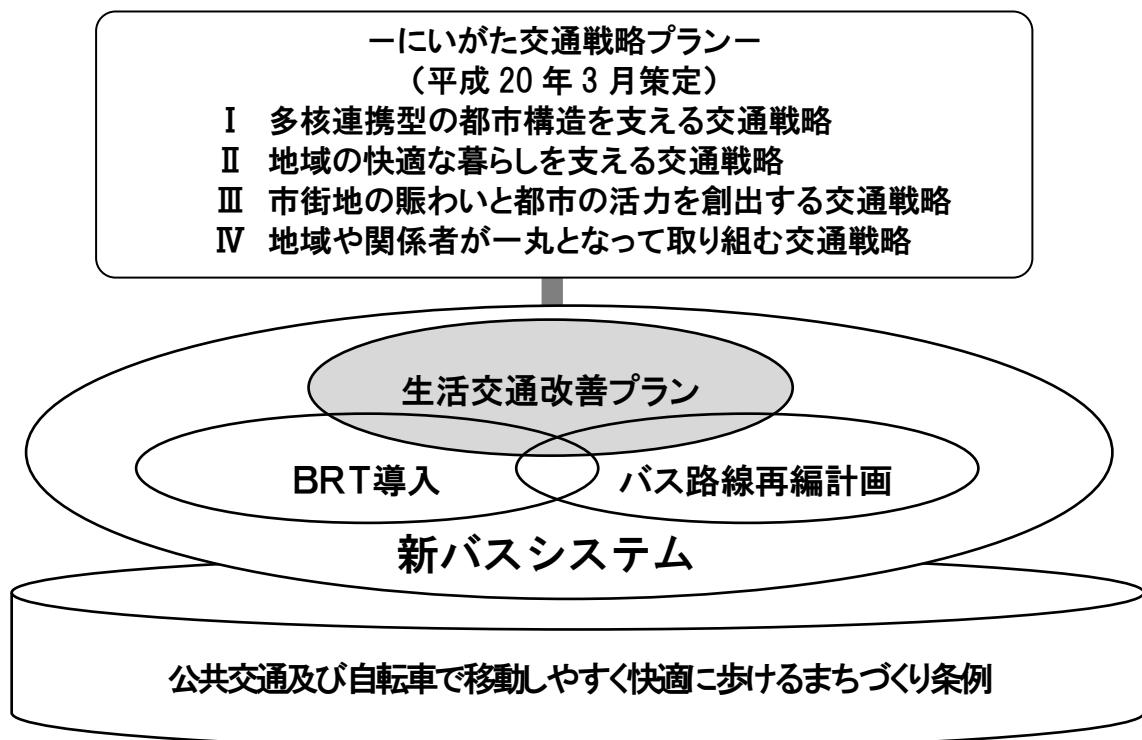
人口減少、少子・超高齢化が急速に進む中、マイカー普及に伴うバスの利用者離れなどから路線バスの廃止や減便が繰り返され、これまで南区の公共交通の利便性は徐々に低下してきました。超高齢社会の到来、車を運転しない高齢者の急増を目前に、日常生活における移動手段の確保が急務であることから、区内生活公共交通を効率性も考慮しながら区の地勢的な特性に沿ったものに再構築するため、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通の実現に向けた「南区生活交通改善プラン」を策定します。

### (2) 南区生活交通改善プランの位置付け

南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」を土台とし、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」に基づく南区の具体的な実施計画として策定します。

本改善プランは、BRT導入を含む全市的なバス路線再編計画や他の各区における改善プランと合わせて全市的な「新バスシステム」を構築するとともに、その他の取り組みも含めた南区内の総合的な公共交通施策を定めるものです。

南区地域公共交通検討会議（平成25年度～）における意見交換等を通じて策定し、計画期間は平成27年度から概ね5年間とします。



## 【参考資料】交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン

本市では、「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（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）

(目的・位置づけ)

にいがた交通戦略プランは、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、交通施策の基本理念と短・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



## 南区の交通の現状と課題

## 2. 南区の交通の現状と課題

### (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22年の国勢調査を基準とした区別将来推計人口によると、平成47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るため、住民生活においては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83%と、8区の中で最も高くなっています。また、国道8号では、朝夕に大きな交通渋滞が発生することからバス運行の定時性確保が難しいため、道路環境整備による交通渋滞の解消が課題となっています。

**面積** 100.83平方キロメートル

**人口** 46,564人 [男 22,654人 女 23,910人]

**世帯数** 15,176世帯

**区別人口**

(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
175,909	157,333	138,888	78,189	76,850	69,313	60,290	46,564

**人口密度**

(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
4,700.9	3,582.4	1,677.1	918.5	819.8	712.1	461.8	341.6

小数点第2位を四捨五入

(単位:k㎡)

**区別面積**

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
176.51	107.92	100.83	95.38	93.81	75.46	38.77	37.42

平成26年3月末日現在住民基本台帳人口より



## (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号を通る新潟駅前行きの白根線と、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新潟駅前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、越後曽根、燕、東三条駅)や隣接市の施設などに向けた路線バス、新潟市が運行している区バス・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。

### ①区内の公共交通

都心方面 アクセス			○大野・白根線 ・新潟方面37便/日  潟東方面33便/日 ○味方線 ・新潟方面17便/日  味方方面18便/日
地域生活 交通	バス	路線バス	区中心部と区郊外を結ぶ路線バスの発着状況 ・5方面  85便/日 その他南区内の路線バス状況 ・4方面  28便/日
		区バス	・6コース  17便/日
	住民バス	月潟住民バス ・1コース  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  3社 乗合タクシー(南風タクシー) ・区バスを補完する公共交通手段として運行 ・運行台数  1,357便(H25年度実績)
その他	交通結節点		H20、21年度より調査検討 既存施設活用も視野に入れながら、周辺集客施設との連携・相互補完が可能な交通結節点について調査検討を行った。(詳細については後頁に記載)
	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26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（路線バス 区バス 住民バス）

	バス 種類	路線名	方面(行き先)名称		平日			休日			BRT 増便
			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	37	33	70	27	25	52	+37※
2	路線バス	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	路線バス	新津駅方面 (子成場経由)	新津駅	潟東営業所	8	9	17	6	6	12	+2
4	路線バス	新津駅方面 (矢代田駅経由)	新津駅	潟東営業所	9	8	17	8	7	15	+2
8	路線バス	加茂方面	新潟経営大学	潟東営業所	4	4	8	3	3	6	
9	路線バス	巻・加茂方面 (六分経由)	新潟経営大学	巻駅	6	4	10	2	2	4	+2
10	路線バス	燕・三条方面	燕駅前	新飯田新町	3	3	6	3	3	6	
11	路線バス	燕・三条方面	東三条駅前	新飯田新町	6	6	12	3	3	6	
12	路線バス	新潟駅方面	新潟駅方面	潟東営業所 ・月潟	17	18	35	15	15	30	+8
13	路線バス	燕駅方面 (茨曾根・月潟経由)	茨曾根 ・燕駅前	茨曾根・白根健 生病院前	4	4	8	2	2	4	
14	路線バス	燕駅方面 (茨曾根・月潟経由)	月潟 ・燕駅前	月潟・白根健生 病院前	2	2	4	—	—	—	
15	路線バス	巻駅方面	巻駅行	白根健生病院前	9	12	21	3	4	7	+3
16	路線バス	曾根駅方面	曾根駅行	白根健生病院前	5	5	10	2	2	4	
17	区バス	北部コース	鷺巻先回り	根岸先回り	1	2	3	—	—	—	
18	区バス	大鷺コース	上大郷 →大鷺小学校	鷺巻農協前 →大鷺小学校	1	1	2	—	—	—	
19	区バス	白根・さつき野駅 コース	さつき野駅	白根行	2	3	5	—	—	—	
20	区バス	東部コース	田上駅前	新飯田下町	1	2	3	—	—	—	
21	区バス	南部コース 新飯田・茨曾根コース	白根学習館	上新田	1	1	2	—	—	—	
22	区バス	南部コース 庄瀬コース	白根学習館	兎新田	1	1	2	—	—	—	
23	住民バス	月潟住民バス	白根	月潟	1	1	2	—	—	—	

平成26年4月1日時点  
南区民が利用する隣接区のバスを含んで記載

※新潟方面（国道8号）増便数(+37)には、大野仲町止まりの便数を含む。

### ③区バスの利用状況（平成26年度上半期（4～9月）社会実験結果）

区バスを1日に6コース17便、社会実験として運行しています。大人利用者の少なさや長大路線等に起因する収支率低下が課題となっています。

コース	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（%）	
北部コース	第1便	大人	562人	38.1%	1,475人	4.5人	11.8人
		中高生	2人	0.1%		0.0人	
		小学生	911人	61.8%		7.3人	
	第2便	大人	415人	94.5%	439人	3.3人	3.5人
		中高生	21人	4.8%		0.2人	
		小学生	3人	0.7%		0.0人	
	第3便	大人	226人	47.4%	477人	1.8人	3.8人
		中高生	251人	52.6%		2.0人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
大鷲コース	第1便	大人	144人	6.6%	2,172人	1.2人	17.4人
		中高生	8人	0.4%		0.1人	
		小学生	2,020人	93.0%		16.2人	
	第2便	大人	117人	11.9%	982人	0.9人	7.9人
		中高生	7人	0.7%		0.1人	
		小学生	858人	87.4%		6.9人	
さつき野駅コース	第1便	大人	63人	5.9%	1,075人	0.5人	8.6人
		中高生	1,012人	94.1%		8.1人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第2便	大人	60人	11.4%	527人	0.5人	4.2人
		中高生	467人	88.6%		3.7人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第3便	大人	42人	15.0%	280人	0.3人	2.2人
		中高生	238人	85.0%		1.9人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第4便	大人	15人	6.8%	220人	0.1人	1.8人
		中高生	205人	93.2%		1.6人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第5便	大人	29人	7.6%	381人	0.2人	3.0人
		中高生	352人	92.4%		2.8人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
新飯田・茨曾根コース	第1便	大人	541人	90.9%	595人	4.3人	4.8人
		中高生	53人	8.9%		0.4人	
		小学生	1人	0.2%		0.0人	
	第2便	大人	387人	98.2%	394人	3.1人	3.2人
		中高生	7人	1.8%		0.1人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
庄瀬コース	第1便	大人	653人	97.8%	668人	5.2人	5.3人
		中高生	1人	0.1%		0.0人	
		小学生	14人	2.1%		0.1人	
	第2便	大人	336人	96.8%	347人	2.7人	2.8人
		中高生	1人	0.3%		0.0人	
		小学生	10人	2.9%		0.1人	
東部コース	第1便	大人	139人	13.9%	997人	1.1人	8.0人
		中高生	858人	86.1%		6.9人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第2便	大人	113人	18.3%	617人	0.9人	4.9人
		中高生	504人	81.7%		4.0人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
	第3便	大人	19人	3.5%	550人	0.2人	4.4人
		中高生	531人	96.5%		4.2人	
		小学生	0人	0.0%		0.0人	
上半期合計		大人	3,861人	31.7%	12,196人	1.8人	5.7人
		中高生	4,518人	37.0%		2.1人	
		小学生	3,817人	31.3%		1.9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乗合タクシーの利用状況（平成 26 年度上半期（4～9 月）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。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

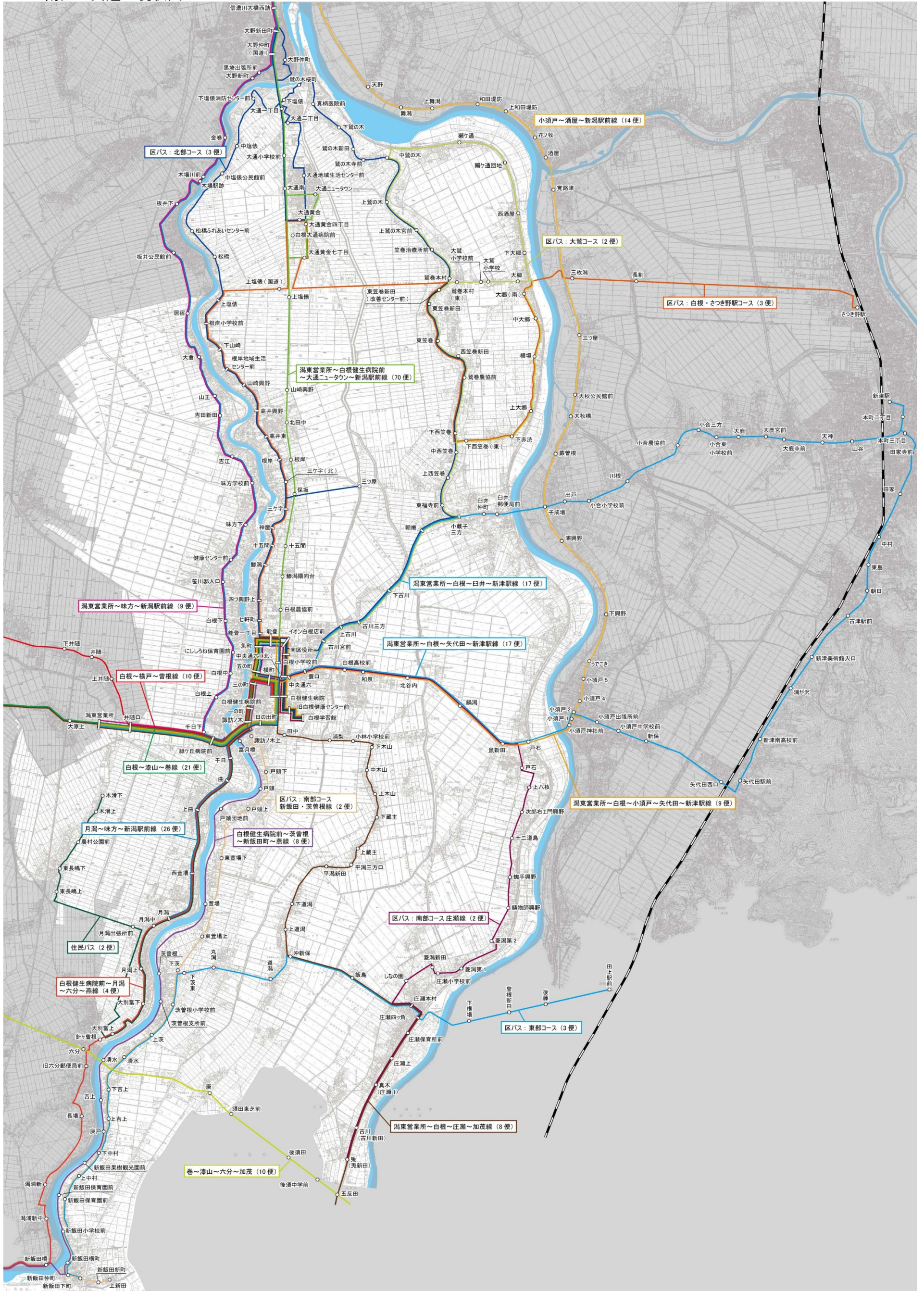
エリア	方面	利用者数合計	運行便数	利用者数／便
根岸・白根 エリア	区中心部方面	—	—	—
	郊外方面	3 人	3 便	1.00 人
大郷・鷺巻 エリア	区中心部方面	63 人	37 便	1.70 人
	郊外方面	62 人	40 便	1.55 人
臼井エリア	区中心部方面	72 人	67 便	1.07 人
	郊外方面	79 人	78 便	1.01 人
庄瀬エリア	区中心部方面	107 人	103 便	1.04 人
	郊外方面	181 人	144 便	1.26 人
小林エリア	区中心部方面	252 人	155 便	1.63 人
	郊外方面	228 人	150 便	1.52 人
新飯田・ 茨曾根エリア	区中心部方面	74 人	67 便	1.10 人
	郊外方面	155 人	133 便	1.17 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	大野仲町方面	—	—	—
	郊外方面	—	—	—
鷺巻エリア	大野仲町方面	2 人	2 便	1.00 人
	郊外方面	—	—	—
大郷エリア	大野仲町方面	1 人	1 便	1.00 人
	郊外方面	1 人	1 便	1.00 人



■南区の交通の現状図



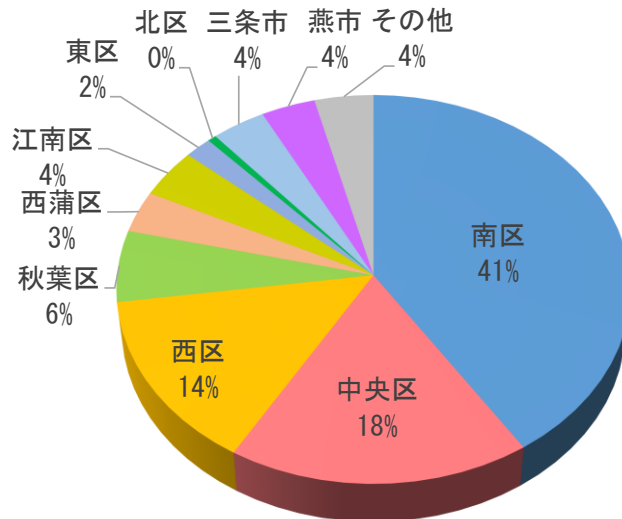


### (3) 南区民の移動特性

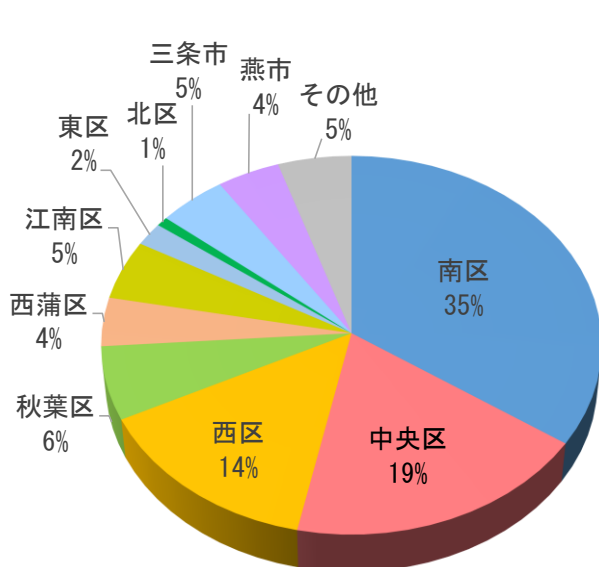
#### ①区民の移動目的地（区・隣接自治体）

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。65歳以上の年代では、区内移動の割合が高くなる傾向にあります。

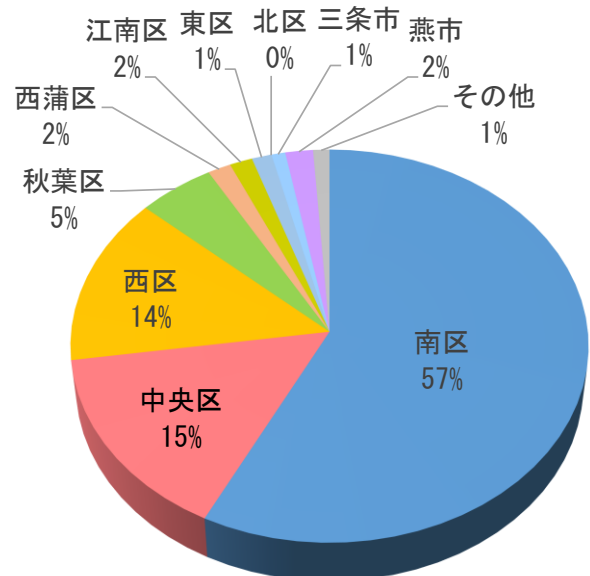
区をまたがる移動については、国道8号を基軸とした移動（中央区・西区方面）が最も高く、移動全体の32%となっています。



移動全体の目的地（全年齢）



移動全体の目的地  
（15歳～64歳）



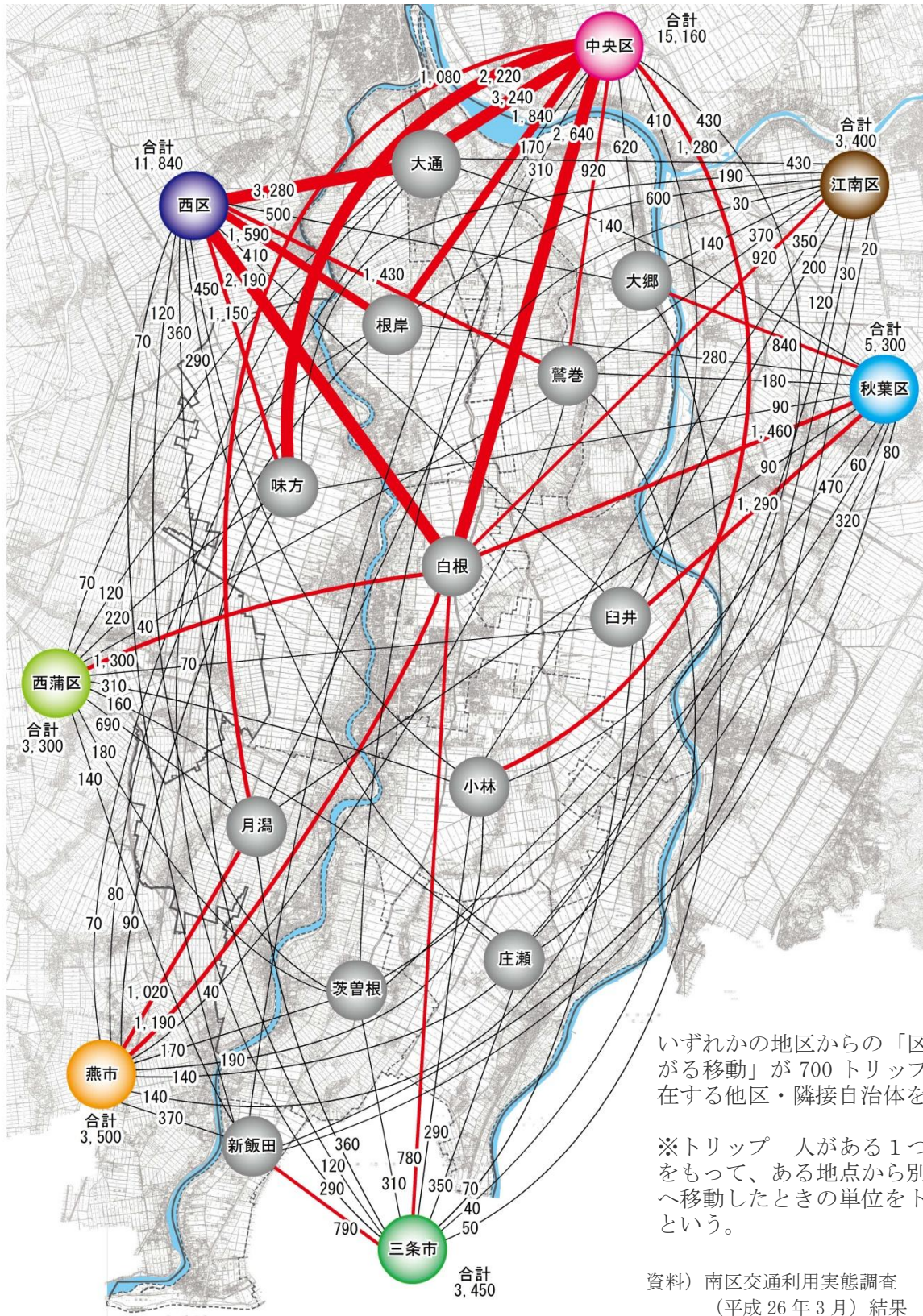
移動全体の目的地  
（65歳以上）

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】

## ②区をまたがる移動

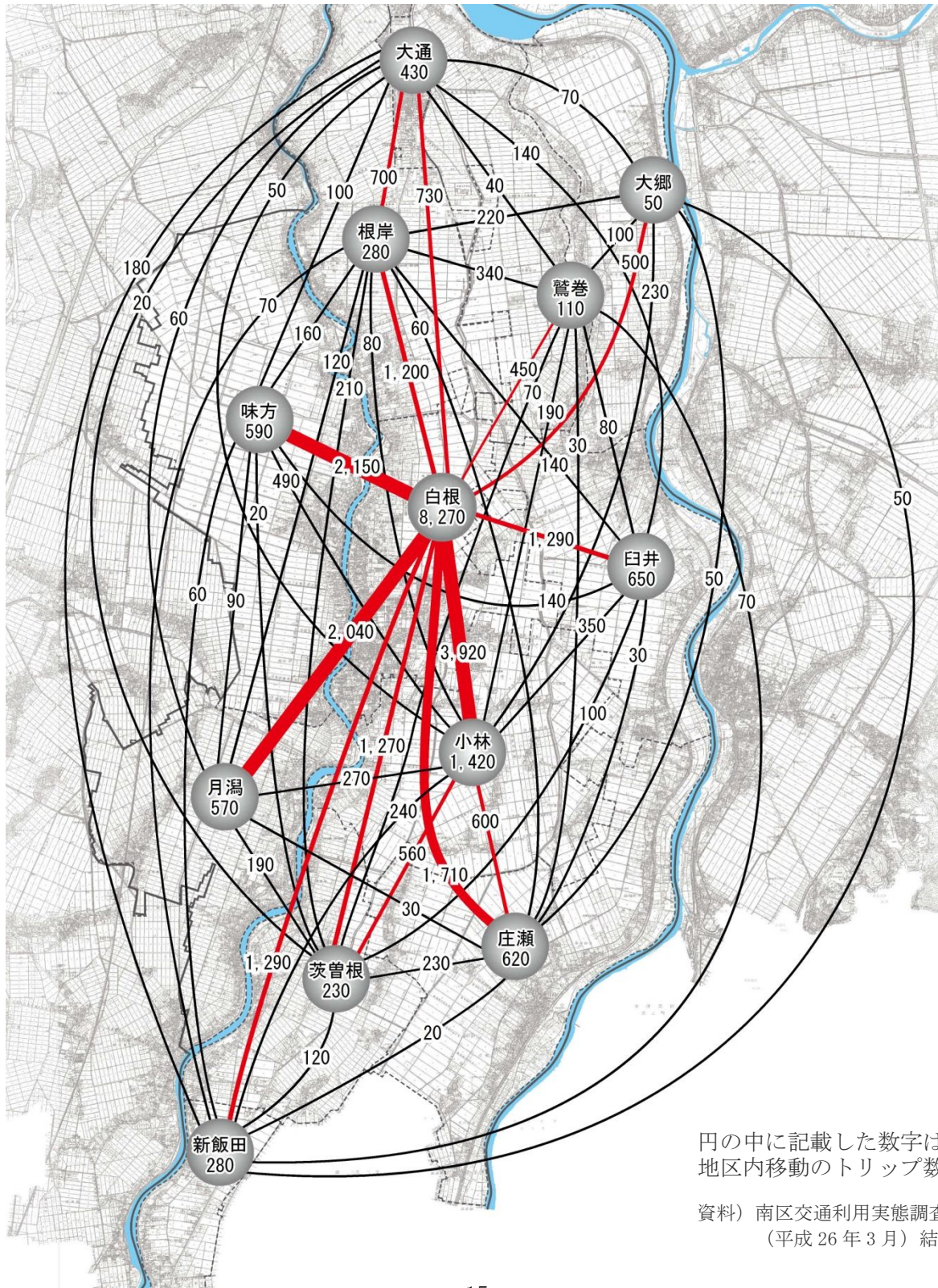
南区からの区をまたがる移動の目的地（他区・隣接自治体）は、多い順に、中央区、西区、秋葉区であり、続いて燕市、三条市、西蒲区、江南区がほぼ同順位となっています。





### ③区内移動

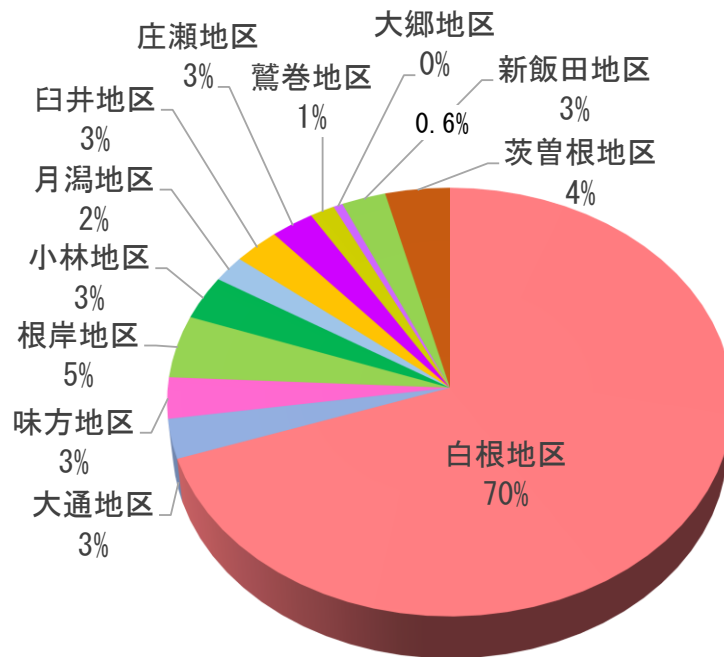
区内移動では、各地区と区中心部（白根地区）との間の移動が多くなっています。北部エリアの多くの地区（大通・根岸・大郷・鷺巻地区）では、白根地区との間の移動より、西区・中央区との移動の割合が高くなっています。一方、南部エリア（小林・庄瀬・茨曾根・新飯田地区）では、西区・中央区との移動よりも、白根地区との移動の割合が高くなっています。





### 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、商業施設・医療施設・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。

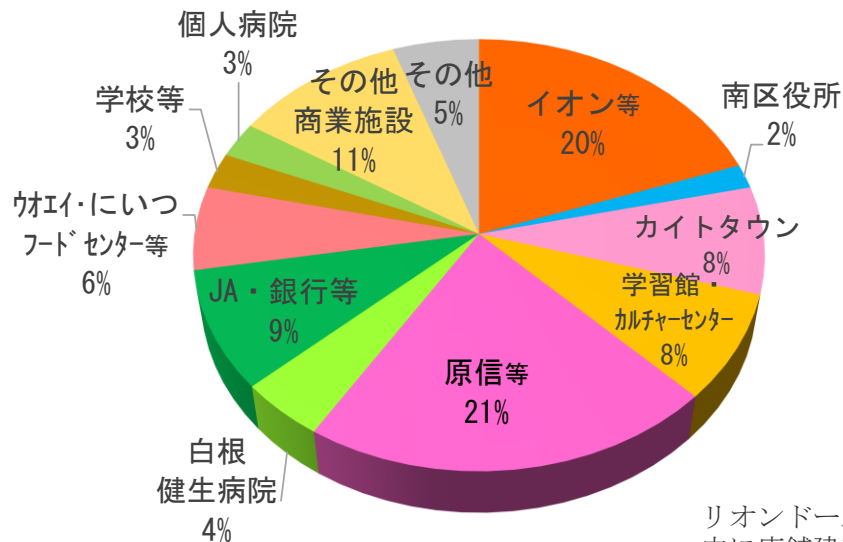


0.1%未満は0%で表示

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）

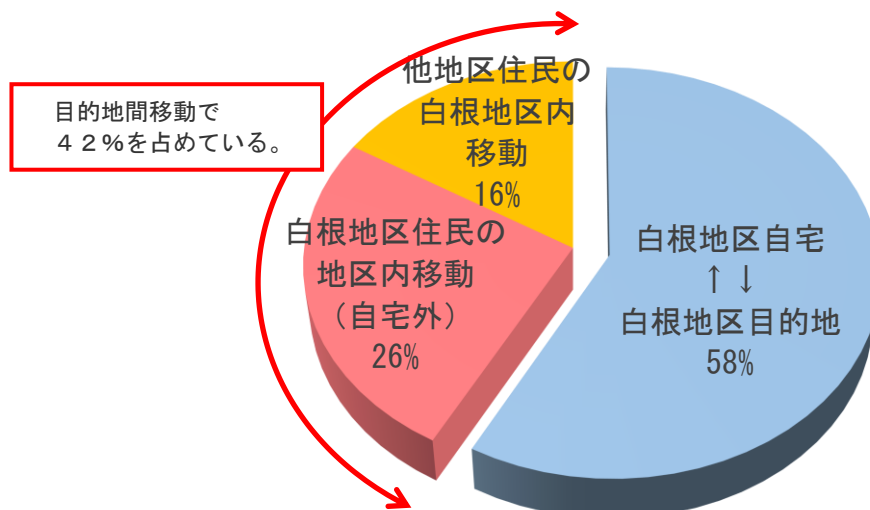
白根地区内の主な移動目的地は、「商業施設」が最も多く、全体の60%以上となっています。公共施設と金融機関を併せて約20%、医療施設は約7%となっています。



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、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。

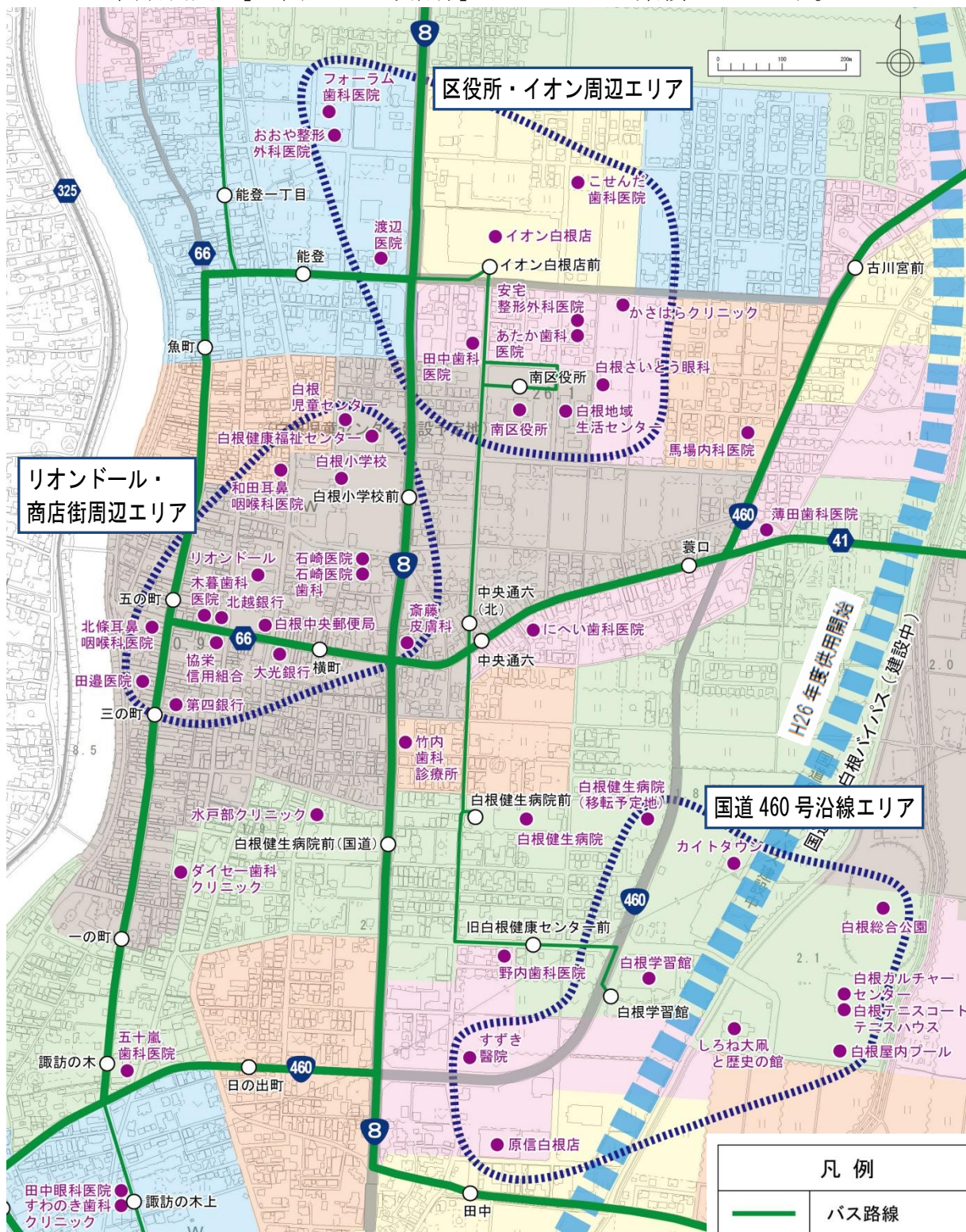


資料) 南区交通利用実態調査  
(平成26年3月) 結果再集計

#### (4) 区中心部の施設集積状況

区中心部（白根地区）には、大規模な商業施設・主な公共施設、幅広い診療科目に対応する医療施設が集積し、区民の主な移動目的地となっています。

区民の主な移動目的地である主要施設は、「区役所・イオン周辺」「リオンドール・商店街周辺」「国道 460 号沿線」の 3 エリアに集積しています。



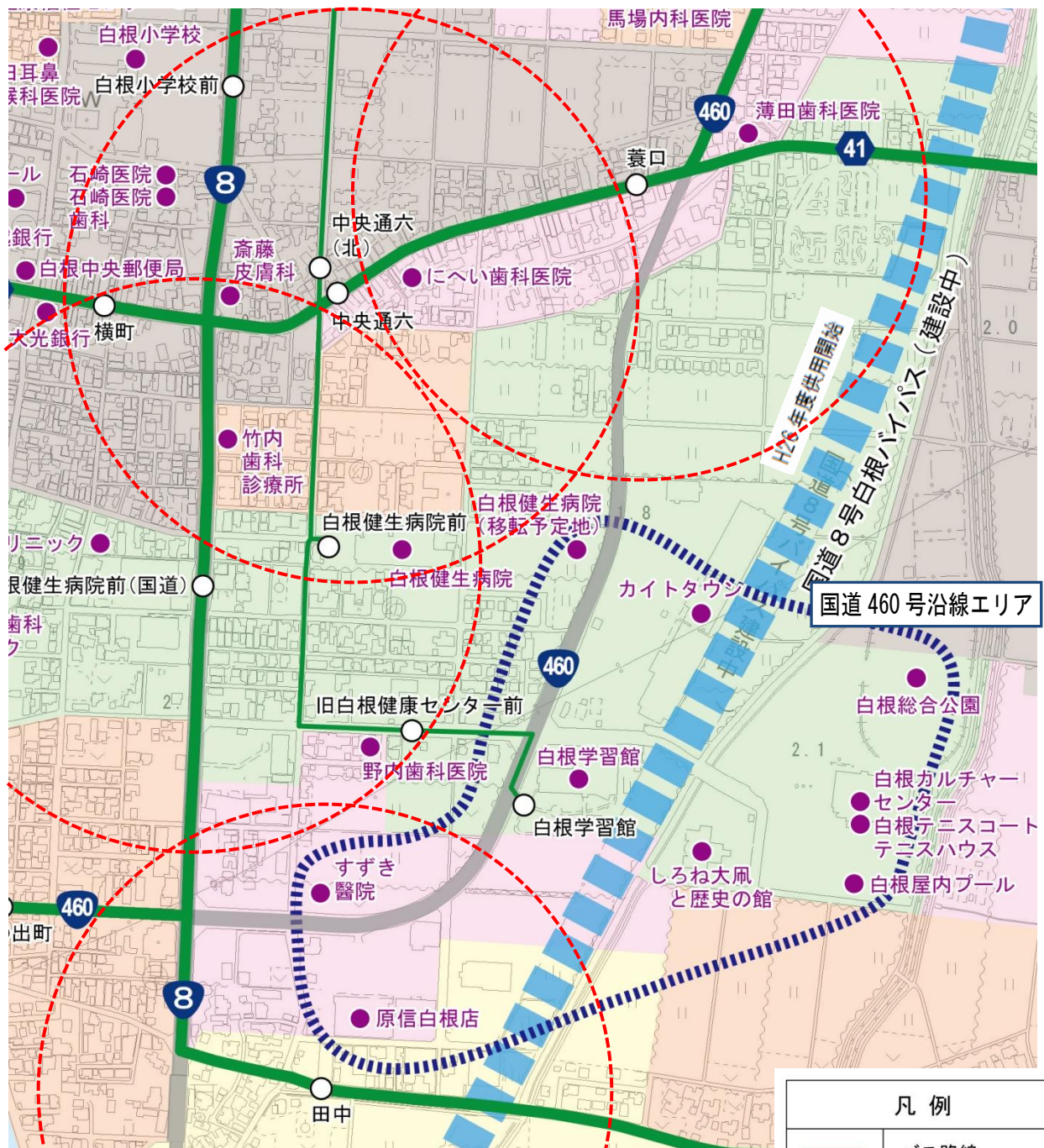
凡例	
	バス路線
	バス停(既設)
	主要施設



区中心部の施設集積エリアのうち「国道 460 号沿線エリア」では、白根屋内プール（平成 26 年 10 月完成）や白根健生病院（平成 27 年 11 月新築移転予定）などに見られるように、特に近年、施設の集積が進行しています。

しかし「国道 460 号沿線エリア」の大部分は、路線バスのバス停圏域外となっていることから、公共交通のアクセス利便性が低下しています。

バス停圏域…バス停より半径 300m



凡例	
	バス路線
	バス停 (既設)
	主要施設

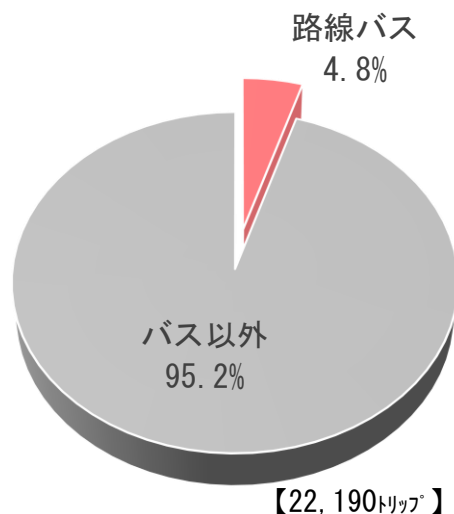
(5) 区内のバス利用状況

①中央区・西区方面へのバス利用状況

南区から中央区・西区方面への公共交通として、国道8号を基軸とした路線バス（白根線・味方線）が運行されています。

中央区・西区方面については、運行本数も多いことから、バスの交通手段分担率は、白根線、味方線ともに市全体でのバスの交通手段分担率（2.8%）を上回っています。

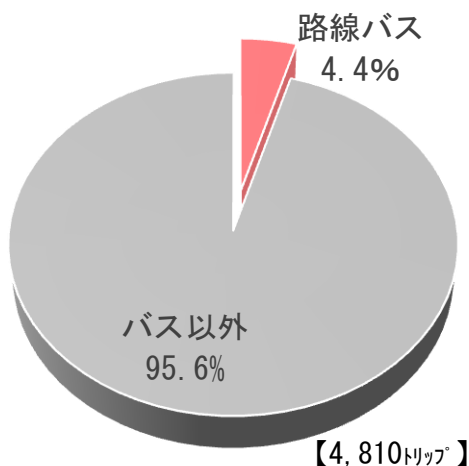
1) 国道8号を経由した中央区・西区方面へのバス利用者数、分担率〔白根線〕



バス利用者数	1,057人/日
バスの分担率	4.8%

※月潟地区、味方地区を除く地区から中央区・西区へのバスでの移動にはすべて白根線を利用すると想定して算出

2) 月潟地区・味方地区から中央区・西区方面へのバス利用者数、分担率〔味方線〕



バス利用者数	213人/日
バスの分担率	4.4%

※月潟地区、味方地区から中央区・西区へのバスでの移動にはすべて味方線を利用すると想定して算出

※交通手段分担率 ある交通手段の移動数の全交通手段の移動数に占める割合を交通手段分担率という。

※1) 2)とも往路は区内からの乗車数、復路は区内での降車数を計上している。

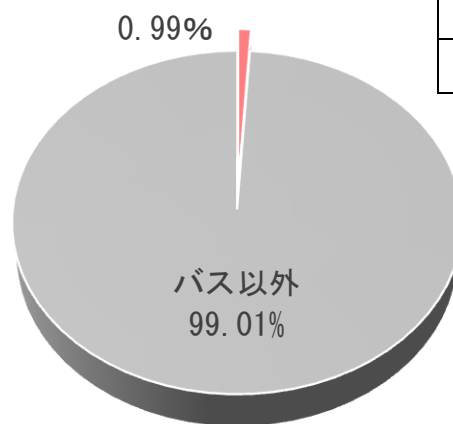
※バス利用者数は利用実態調査（H25.6実施 平日土日）での実計測数であり、トリップ数は南区交通利用実態調査を元に再集計した。

## ②区中心部と区郊外との移動でのバス利用

各地区から区中心部への区内移動は、1日あたり16,550トリップ存在するが、そのうち、路線バス・区バスを利用している割合は、全体で0.99%と大変低くなっています。区中心部との移動に、運行本数の多い白根線を利用できる地区（大通地区・根岸地区）では、他地区よりもバスの利用割合が高くなっています。

### 区中心部（白根地区）と各地区との移動におけるバスの利用者数、分担率

路線バス・区バス・住民バス



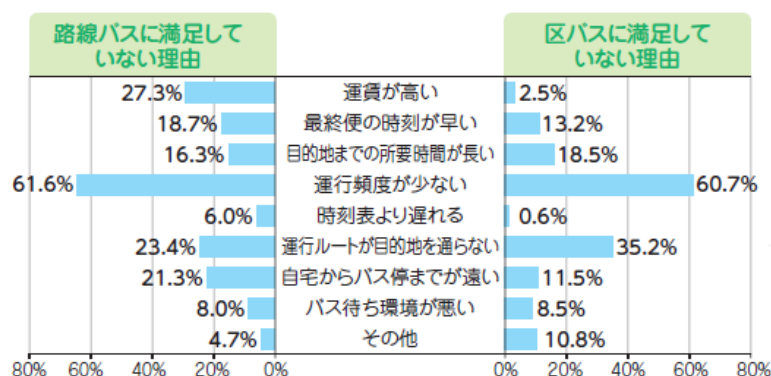
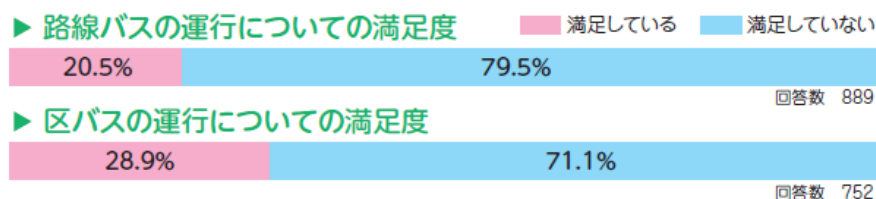
バス利用者数	164人/日
バスの分担率	0.99%

※バス利用者数は利用実態調査（H26.6実施平日）での実計測数、トリップ数は南区交通利用実態調査を元に再集計した。

【16,550トリップ】

## ③南区の路線バス・区バスの満足度

昨年度、区内の路線バス・区バスについて行ったアンケート調査において、区内のバスについて「満足している」と回答した割合は約2～3割でした。満足していない理由としては「運行頻度が少ない」が最も多く、路線バス・区バス共に6割程度となりました。



## (6) 南区の公共交通の課題

### ① 「国道8号の路線バスによる都心アクセス」における課題

これまで、国道8号路線バス（白根線）は、朝夕の慢性的交通渋滞等を原因として、定時性と速達性が確保されておらず、また運行頻度向上など、利用者要望にも対応が不十分でしたが、今後は新バスシステム・BRT運行開始時の増便等によって白根線の利便性が向上します。しかし、他のバス等から白根線への乗換利便性が低いことから、区中心部において交通結節機能の強化を図ることで、白根線沿線に居住する区民だけではなく、全区民の都心アクセス利便性を高めていけるかが課題となっています。

### ② 「近隣JR駅との連結」における課題

南区から近隣JR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、区中心部からの公共交通手段としては、路線バスと区バスが新津駅・巻駅・曾根駅・燕駅・加茂駅・さつき野駅へと運行されています。しかし、区北部・南部エリアの一部地域においては、近隣JR駅へのアクセス利便性が低下しているため、移動ニーズを踏まえつつ、近隣JR駅までのアクセス強化をいかにして図るかが課題となっています。

### ③ 「区内生活交通」における課題

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、医療施設・商業施設・公共施設など各施設間の移動（目的地間移動）割合も高いのですが、現状、区中心部においては、バス停から離れた主要施設も多く、目的地間移動にバスを利用しにくくなっています。そこに区郊外からのバス運行本数の少なさが重なることで、区内移動全体における、バス利便性低下とバス分担率低下の連鎖に拍車がかかっています。よって、区郊外から区中心部へのアクセス向上と、区中心部内の目的地間移動における、バスの利用しやすさ向上を通じて、区内のバス全体の利用者増加を図り、区内生活交通を持続可能なものとしていけるかが課題となっています。

また、一部の区バス路線では長大化・複雑化による非効率が生じているため、移動ニーズを踏まえつつ、非効率の解消を図ることも課題となっています。

### ④ 「バスの利用環境」における課題

交通弱者の「生活の足」の確保という観点からも、普段バスを利用していない区民からも利用意識を高めて、実際に乗ってもらうことで、マイカー依存からの脱却を図り、公共交通利用者の減少に歯止めをかけるため、バス等の情報発信の強化と、バス待合環境などの確保が課題となっています。

## 南区が目指す交通の将来像



### 3. 南区が目指す交通の将来像

#### (1) 目標

誰もが快適に移動できる交通の利便性が高いまち

#### (2) 基本方針

バス交通の充実により、国道 8 号を基軸とし、新潟都心部及び周辺地域へのアクセス機能やバス路線相互の結節機能を高め、通勤通学者や交通弱者をはじめ、すべての利用者にとって、交通の利便性が高く、環境にやさしいまちを目指します。

##### 【方針 1】 骨格幹線の利便性向上

国道 8 号を都心アクセスの基軸と位置付け、利便性向上を図ります。

改善の方向性 1 骨格幹線にふさわしい機能整備

改善の方向性 2 他のバス路線との結節強化

改善の方向性 3 定時性・速達性の向上

##### 【方針 2】 近隣交通結節点へのアクセス強化

近隣 J R 駅への輸送力を高めるとともに、基幹軸との連結を強化します。

改善の方向性 1 輸送力の維持・強化

改善の方向性 2 国道 8 号基幹軸との結節

##### 【方針 3】 区内公共交通の充実

高齢者や学生など、交通弱者に配慮し、区内交通の充実を図ります。

改善の方向性 1 わかりやすい運行体系

改善の方向性 2 高齢者・学生等への配慮

改善の方向性 3 路線バスとの自由な乗り換え

改善の方向性 4 住民バスへの運行支援

改善の方向性 5 区の特성에 応じた目標設定

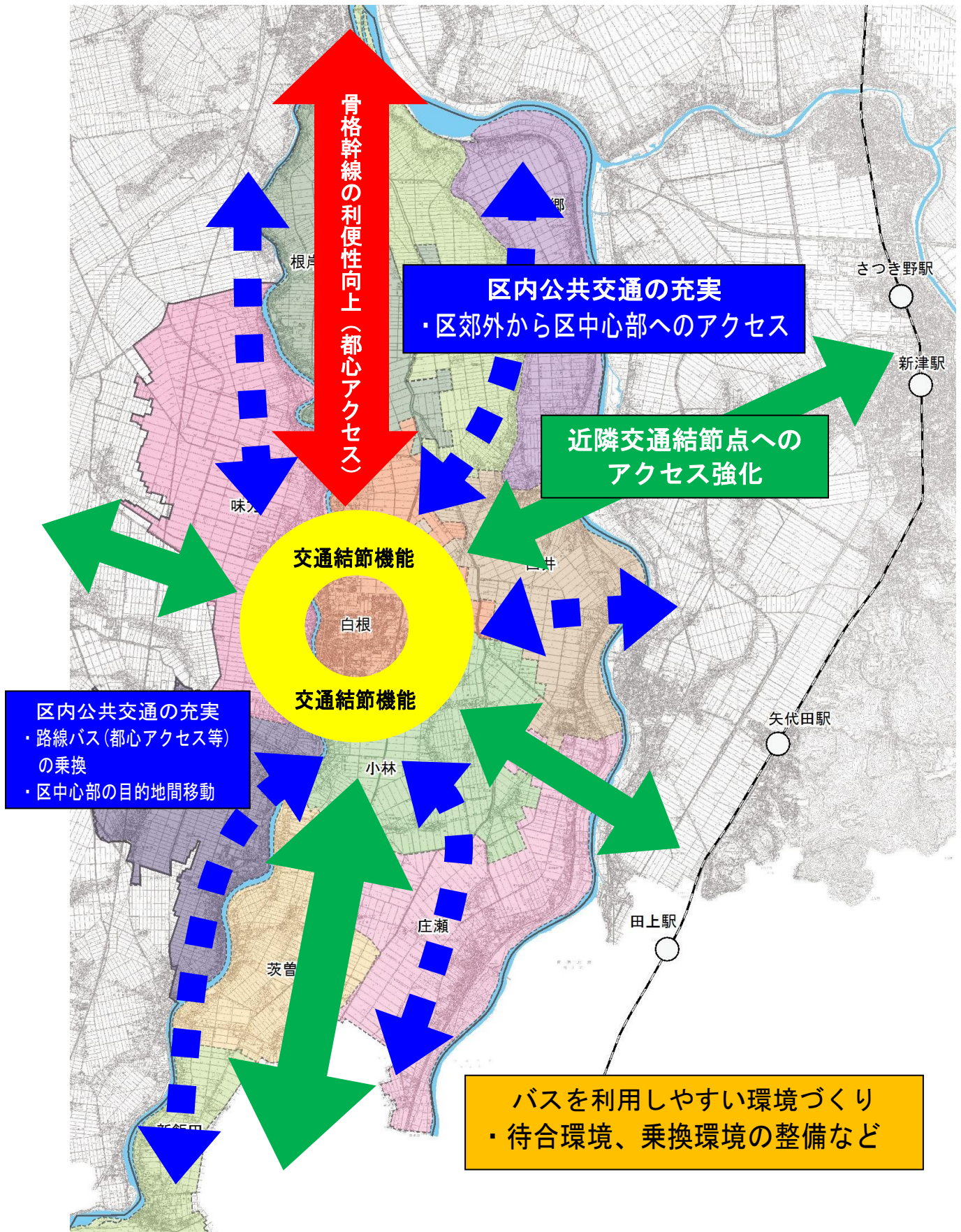
##### 【方針 4】 バスを利用しやすい環境づくり

わかりやく使いやすくするため、バス情報の提供や乗り換え機能を強化します。

改善の方向性 1 わかりやすい情報提供

改善の方向性 2 結節機能強化

(3) 南区の交通の将来イメージ



### ①区全体の公共交通利便性向上の方策について

これまで見てきた区民の移動特性や区内の施設分布状況を踏まえながら、区全体の公共交通利便性向上の方策について整理を行いました。

#### 【南区民の移動特性】

- 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%となっている。65歳以上の年代では、区内移動の割合が高くなる。
- 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、全移動の32%となっている。
- 区内移動の行先については、区中心部（白根地区）が最も高く、全区内移動の70%となっている。
- 区中心部（白根地区）の移動のうち42%は目的地間移動である。

#### 【区内の施設分布状況】

- 区中心部（白根地区）には、大規模な商業施設・主な公共施設、多数の医療施設が集積しており、区民の主な移動目的地となっており、それらの施設の多くは、「区役所・イオン周辺」「リオンドール・商店街周辺」「国道460号沿線」の3エリアに集積している。



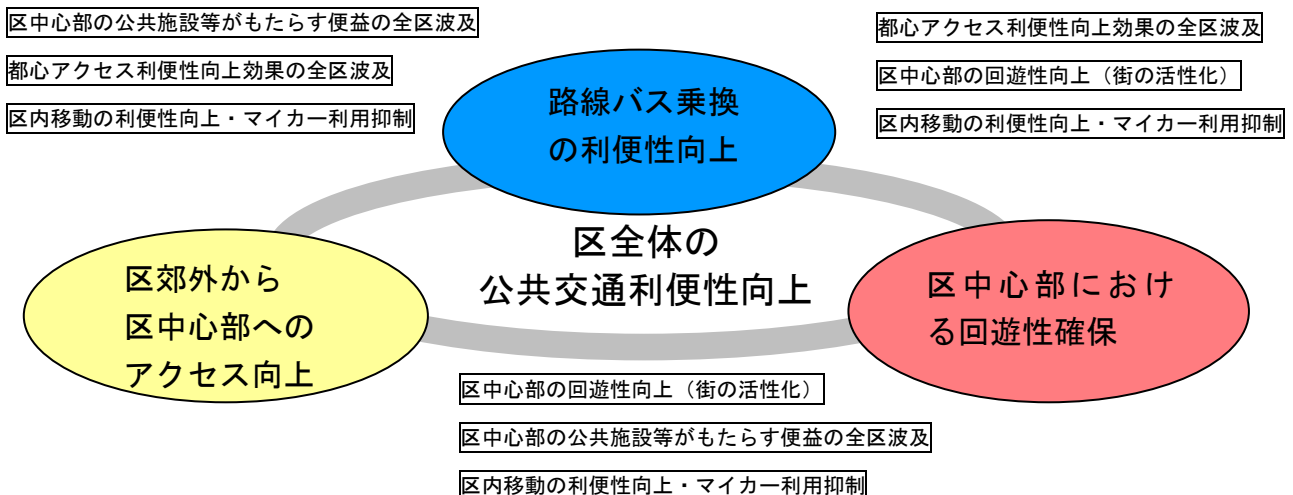
#### 【区全体の公共交通利便性向上の方策】

(1) 路線バス乗換（都心アクセス等）の利便性向上

(2) 区郊外から区中心部（医療施設・商業施設・公共施設等）へのアクセス向上

(3) 区中心部における回遊性確保

区全体の公共交通利便性向上の方策(1)(2)(3)はそれぞれ独立ではなく、各機能が相互に作用し合うことにより、相乗効果をもたらす関係性にあるといえます。





## ②区中心部における交通結節機能の強化について

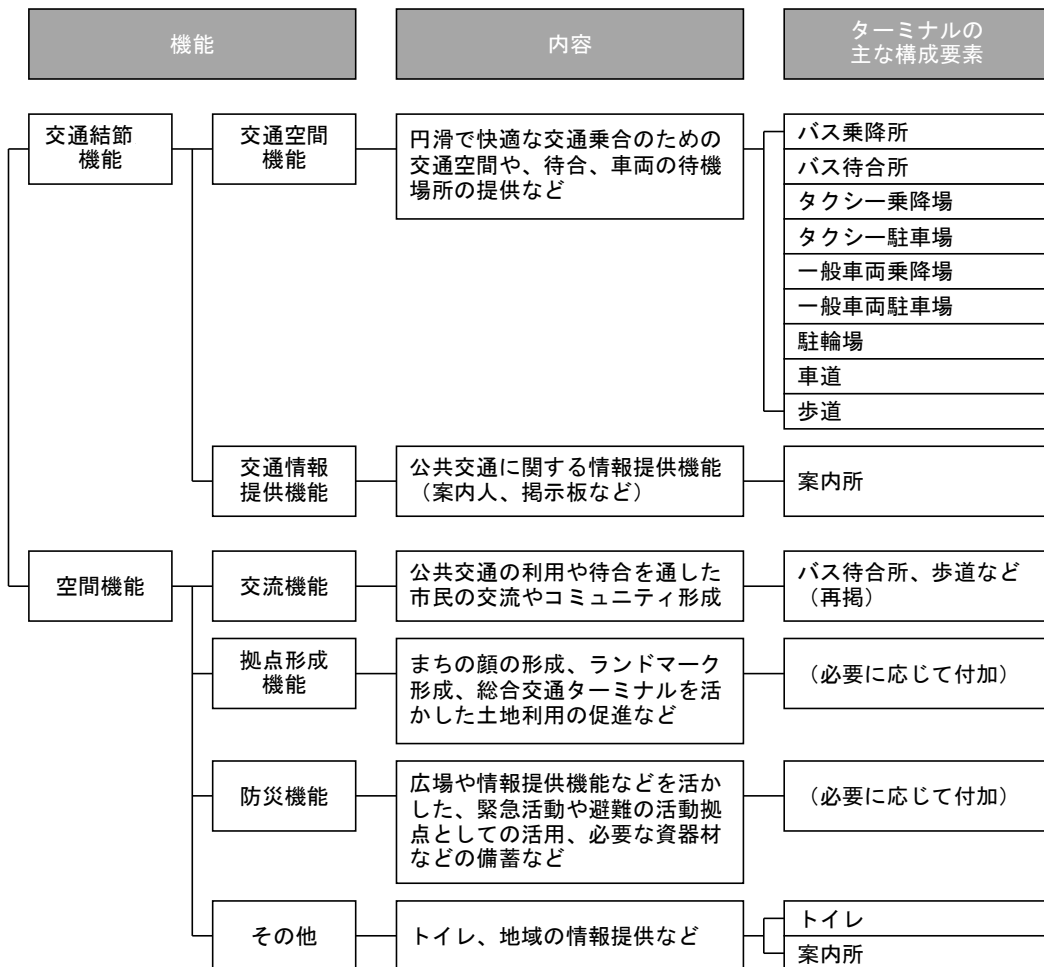
4つの方針に基づき、誰もが快適に移動できるよう交通の利便性向上を図るためには、区中心部での交通結節機能の強化が欠かせません。

南区では、平成20、21年度と2カ年にわたり「白根地域総合交通ターミナル調査」を実施し、区中心部の施設集積エリアにおいて総合交通ターミナル機能の候補地を検討しました。

この調査結果を踏まえながら、今後の新バスシステム・BRT第1期導入時の、区内の路線バス増便及びバス路線再編の相乗効果によって、区内の公共交通全体の利便性向上を最大限図るため、既存施設の活用も視野に入れた交通結節機能の強化と周辺地域のまちづくりを促進する交通ターミナル機能の導入について、周辺集客施設との連携・相互補完が可能な配置等を調査検討するため、平成26年度「南区交通結節点基本計画検討調査」を行いました。

### ■「平成26年度南区交通結節点基本計画検討調査報告書」より抜粋

#### 【交通ターミナル機能と主な構成要素】

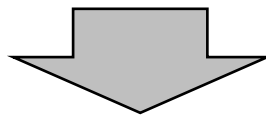


#### 【交通結節機能へのニーズについて】

- 交通結節機能（バス同士の乗換、バス以外の公共交通への乗換、高齢者へのバス情報案内、通勤者によるパークアンドライド、通勤・通学者の自家用車による送迎など）へのニーズについては、新バスシステム・BRT第一期運行開始に伴う白根線の増便などを背景に、従来よりも高まっていると言える。

#### 【交通結節点の整備について】

- 現状、バス同士の乗換ニーズは存在するものの、「需要規模に応じた整備規模」という視点からは、新たな用地確保や大規模施設の建設を伴う総合的な交通ターミナル整備を行うまでには、更に時代の趨勢を見極める必要があると考えられる。
- また現時点で、区中心部での交通結節機能の強化を図る場合には、既存施設の活用が効率的であるため、平成20、21年度調査で選定された3候補地（区役所・イオン周辺、リオンドール・商店街周辺、白根学習館・カルチャーセンター周辺）を中心に比較検討したが、これまで最適案を絞りきれていない。



#### 【交通結節機能強化の方向性について】

- 平成20、21年度調査で選定された各候補地は、周辺の施設分布や道路の状況等が異なっており、それぞれにメリット・デメリットがある。また、候補地は、施設が集積する3エリアに対して1箇所ずつ挙げられているが、既存施設活用を図る場合には、どの交通結節機能を重視するかで、適否判断の基準も異なってくる。
- 上記のように、3候補地から1箇所の最適案を選定して総合交通ターミナル整備を進めていくことは現時点で困難であるが、南区内のバス利便性の向上、人的交流拡大による街の活性化・賑わい創出は、喫緊の課題とも言える。
- 区中心部の3エリアに施設が集積しているという、南区中心部の特性に鑑みた場合、最適地を1箇所選定して、総合交通拠点を固定的に整備するのではなく、むしろ3候補地がそれぞれ持つメリットを最大限に活用しつつ、3候補地を含んだ区中心部全体を「交通結節機能を有するゾーン」として捉え、ゾーン内の各バス停が、それぞれの特性（周辺の施設分布や道路の状況等）に応じて、交通結節機能を分担しながら、区中心部全体としての交通結節機能の強化を図ることが、効率的であり望ましいと言える。（区中心部の各バス停における交通結節機能の分担）
- 尚、将来的に区中心部の状況や区全体の公共交通分担率等に大きな変化が生じた場合には、交通結節機能の集中化や拠点整備を検討する余地もある。

### 【交通結節機能強化の段階的实施】

- 区中心部の各バス停において交通結節機能を分担するには、バス路線変更・設備整備等を複合的に実施する必要があるが、全ての同時実施は難しいため、区全体の公共交通利便性向上の各方策（路線バス乗換の利便性向上・区郊外から区中心部へのアクセス向上・区中心部における回遊性確保）に対応した、ハード整理・ソフト施策を、段階的に実施していくことが現実的である。

	ハード整備	ソフト施策
(1) 路線バス乗換の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通結節機能の強化</li> <li>○バス情報発信設備の整備</li> <li>○バス待合環境（バス停上屋・バスベイ）の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パーク＆ライド導入</li> <li>○バス路線同士の接点（乗換可能ポイント）増加</li> </ul>
(2) 区郊外から区中心部へのアクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○区中心部のバス転回施設（モニターミナル）整備</li> <li>○バス待合環境（バス停上屋・バスベイ）の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○区中心部のバス路線の経路変更（区中心部の主な施設への立ち寄り）</li> </ul>
(3) 区中心部における回遊性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス待合環境（バス停上屋・バスベイ）の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○まちなか循環バス導入</li> <li>○ルート共通化によるバス運行間隔の短縮</li> </ul>

### 【区中心部の各バス停における交通結節機能の分担と期待される効果】

#### ■交通結節機能の分担イメージ

バス停名称・位置	分担する交通結節機能
能登	バス乗換、サイクル&ライド、通勤・通学の送迎
イオン白根店付近	バス乗換、パーク&ライド サイクル&ライド、総合案内・情報提供（施設内）
横町	バス乗換、サイクル&ライド、情報提供
白根学習館前	バス乗換、パーク&ライド、サイクル&ライド 通勤・通学の送迎、情報提供（施設内）
白根健生病院前	バス乗換、情報提供（施設内）
カルチャーセンター付近	バス乗換、パーク&ライド、サイクル&ライド 通勤・通学の送迎、起終点（車両転回）

#### (1) 路線バス乗換の利便性向上

- 区中心部全体を「交通結節機能を有するゾーン」と捉え、区中心部の各バス停において交通結節機能を分担し、区中心部のバスルートを変更してバス路線同士の接点（乗換可能ポイント）を増加することでバス乗換※の利便性が向上する。（※バスからバス以外への乗換を含む）

(2) 区郊外から区中心部へのアクセス向上

- 区中心部のバスルートを変更して、バス路線同士の接点（乗換可能ポイント）を増加する際に、区郊外からのバスの種別・始発地点にかかわらず、必ず通過するルート共通区間（例：横町～白根カルチャーセンター）を設定し、施設が集積するエリア同士をバスで結ぶことで、居住地域に関わらず全区民にとって、区中心部（医療施設・商業施設・公共施設等）へのアクセスを向上することができる。

(3) 区中心部における回遊性確保

- さらに、施設が集積するエリア同士を結ぶ共通区間を設定することによって、当該区間のバス運行頻度が高まり、区中心部内での目的地間移動において、白根地区住民のみならず、郊外から移動してくる区民が、バスを利用しやすくなり、区中心部における回遊性を確保することができる。

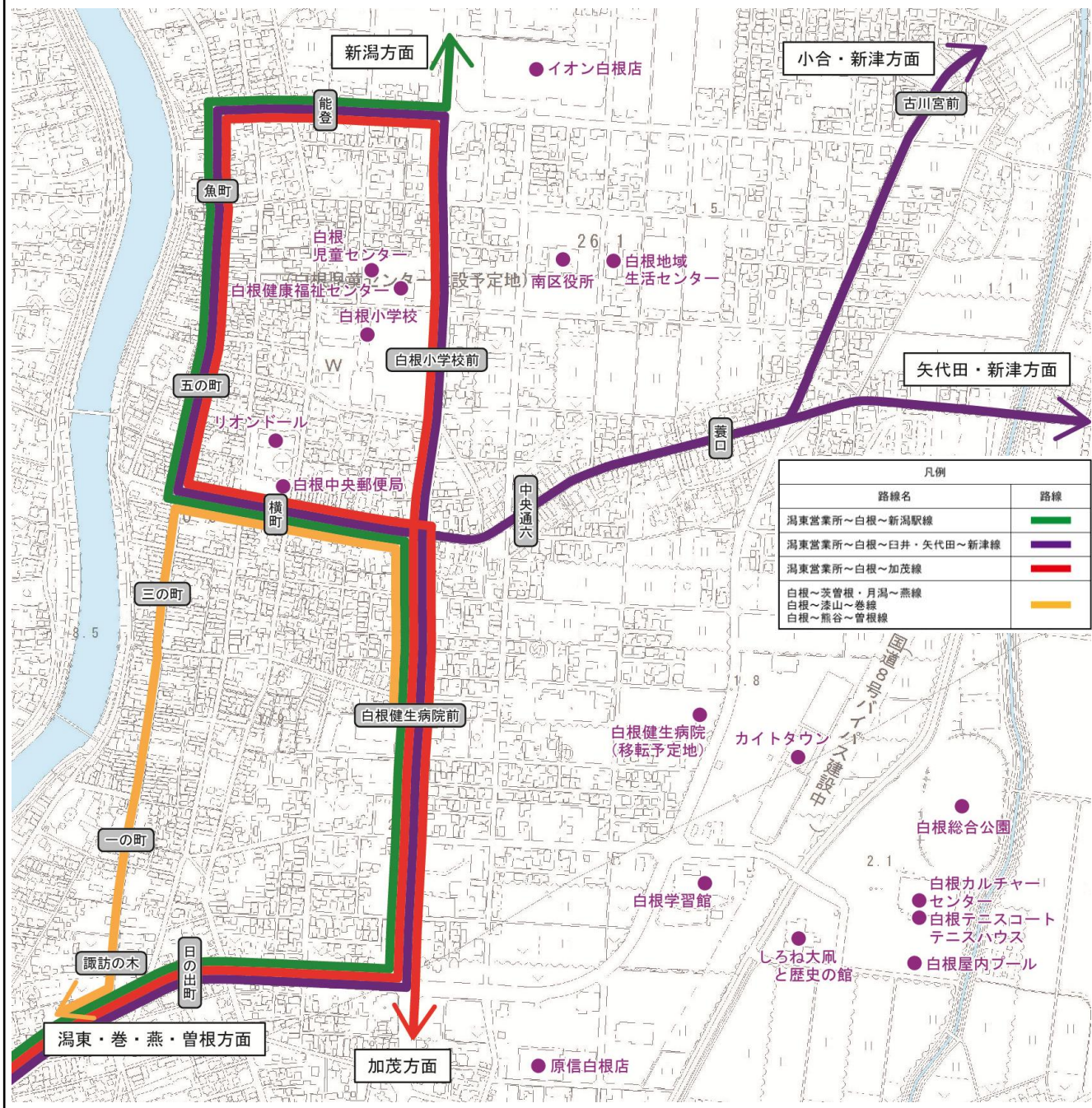




# イメージ

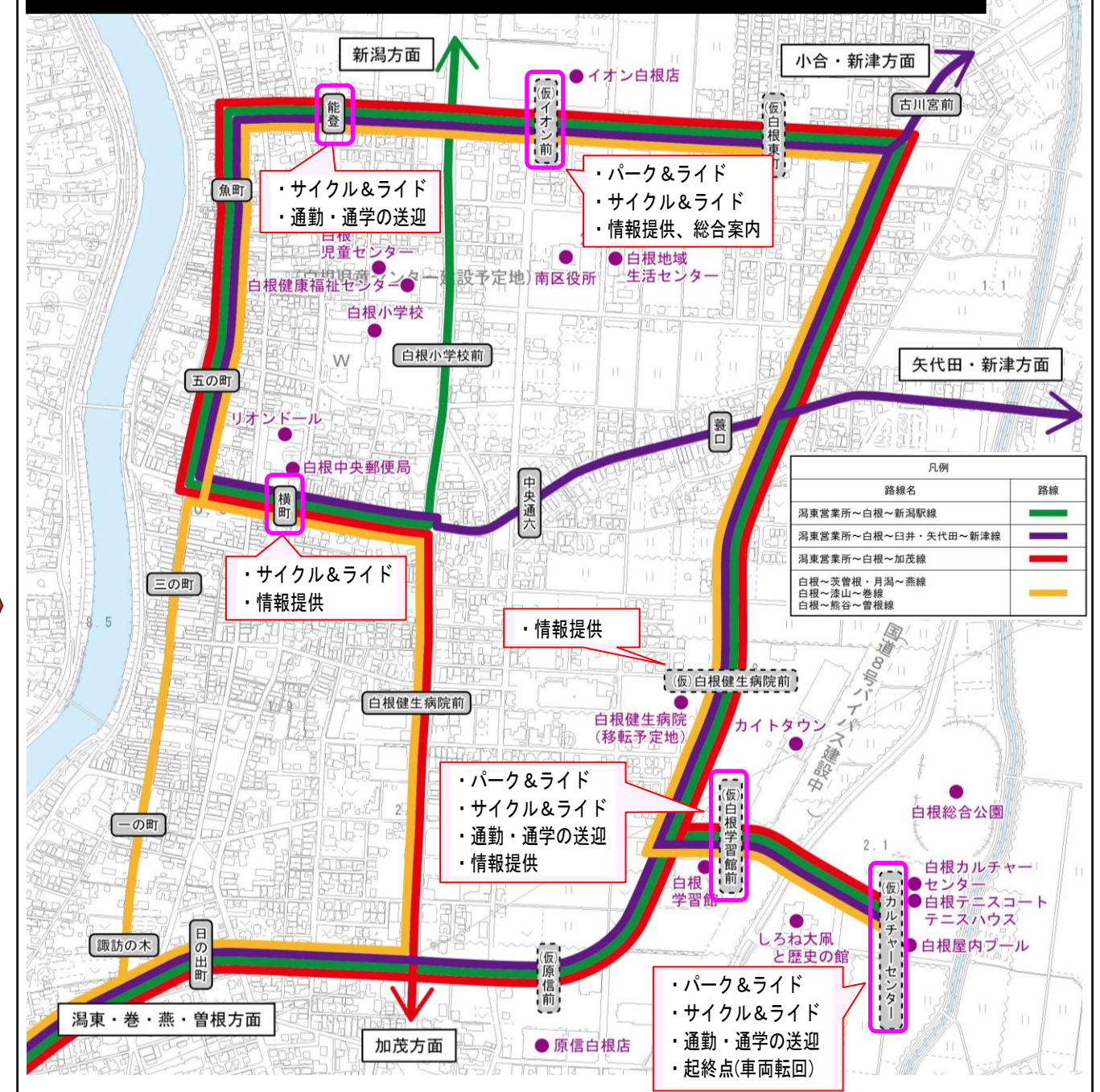
## ■区中心部の各バス停における交通結節機能の分担

現況：路線バス運行ルート図



将来：路線バス運行ルート図

区中心部全体を「交通結節機能を有するゾーン」とする。(イメージ)

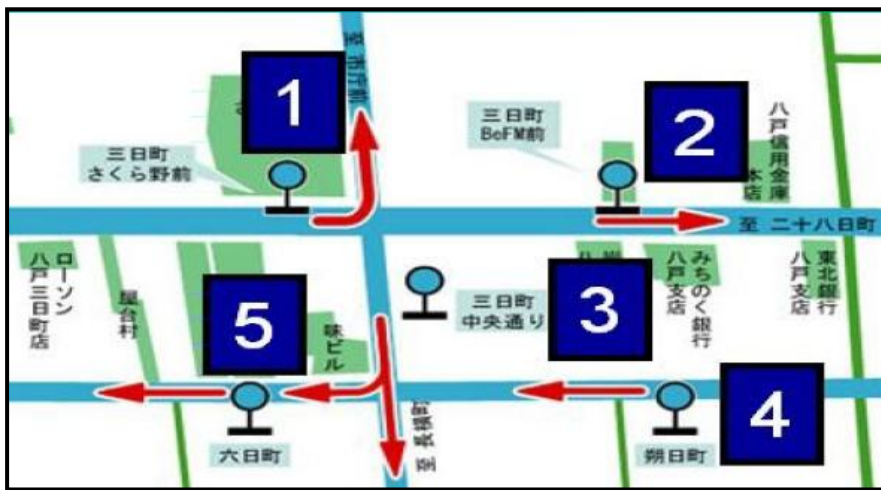


バス運行ルートについては、バス事業者等と連携・意見交換を行いながら、朝夕時間帯（通勤・通学利用）と日中時間帯（通院・買い物等での利用）でのバス経路の使い分け（事例：盛岡市松園地区）等も含めて、検討していきます。



【バス停間において交通結節機能を分担している他都市事例（八戸市）】

- 八戸市では、市中心部の拠点バス停（5箇所）の名称を「八戸中心街ターミナル」に統一化し、このエリア一体をバスの交通結節点と位置付けている。「見せ方の工夫」により、バス利用者や交通事業者から交通結節点であると認識されている。
- ターミナルとの呼称ではあるが、ロータリーなどの物理的整備を伴わずに、周辺状況に応じて、各バス停が交通結節機能を分担している。（下表参照）
- 各バス停においては、特に悪天候・猛暑・冬場におけるバス待合環境、利用者へのバス情報発信拠点として、近接する公共施設・商業施設等が有効活用されている。
- 「八戸中心街ターミナル」において、南区中心部のバス便数を大きく上回る、平日1日あたり1,000便以上のバスが結節している。



八戸市中心街ターミナル全体図

■八戸市中心街ターミナルの各バス停における交通結節機能の分担

No	新バス停名称	旧バス停名称	活用されている既存施設等	分担している交通結節機能
1	八戸中心街ターミナル（三日町）	三日町（さくら野前）	八戸市公共施設（ポータルミュージアム「はっち」）	・乗換機能 ・交流拠点機能 ・待合機能 ・情報発信機能
2	八戸中心街ターミナル（八日町）	三日町（BeFM 前）	（なし バス停上屋整備）	・乗換機能
3	八戸中心街ターミナル（中央通り）	三日町（中央通り）	再開発ビル1階（建設中） 既存商業ビル1階	・乗換機能 ・情報発信機能 ・待合機能 ・総合案内機能
4	八戸中心街ターミナル（朔日町）	朔日町	（なし バス停上屋整備）	・乗換機能
5	八戸中心街ターミナル（六日町）	六日町	既存商業ビル1階	・乗換機能 ・待合機能



## 南区の具体的な交通施策

#### 4. 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 骨格幹線の利便性向上

国道8号を都心アクセスの基軸と位置づけ、利便性向上を図ります。

- 改善の方向性1 骨格幹線にふさわしい機能整備
- 改善の方向性2 他のバス路線との結節強化
- 改善の方向性3 定時制・速達性の向上

###### 具体的な施策

###### ①白根地区における交通結節機能の強化

改善の方向性 1・2・3

地域生活交通（路線バス、区バス、住民バス、乗合タクシー等）から、都心アクセス（国道8号）の路線バス、及び地域生活交通同士の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を図ります。

- 白根地区中心部の各バス停における交通結節機能（待合環境、情報提供、駐輪場、パークアンドライド、タクシー乗換など）分担の段階的实施（青空ターミナル化）、長期的視点での交通ターミナル機能のあり方の検討
- 白根健生病院の新築移転（国道460号沿線への移転）に合わせた区バスの新病院への立ち寄りと、区中心部でのバス（路線バス・区バス・住民バス）ルート共通区間設定の段階的实施の検討
- 白根地区中心部（バスルート共通区間）の運賃ワンコイン化・定期券導入等、バス利用促進策の検討
- 白根カルチャーセンター、白根屋内プール敷地へのバス乗り入れの検討 等

###### ②バス待合環境・乗換環境の整備

改善の方向性 1・2

特に利用者の多い都心アクセス（国道8号）のバス停について、待合・乗換環境の充実を図るため、バス停上屋、ベンチ、駐輪場等の整備を推進します。

- 交通結節機能を分担するバス停における待合環境整備（バス停上屋・情報発信設備・起終点（車両転回）施設）の整備 等

###### ③公共交通事業者、区民との連携・意見交換

改善の方向性 1・2・3

定時制や速達性の確保等に向けて、交通事業者、関係行政機関、区民との連携・意見交換を継続していきます。

- 公共交通（バス・タクシー）事業者との連携・意見交換 等

## 方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化

近隣JR駅への輸送力を高めるとともに、基幹軸との連結を強化します。

- 改善の方向性1 輸送力の維持・強化
- 改善の方向性2 国道8号基幹軸との結節

### 具体的な施策

- ①白根地区における交通結節機能の強化（再掲）

改善の方向性1・2

- ②地域のニーズ等を踏まえたバス等の運行内容見直し

改善の方向性1・2

地域のニーズや利用状況等を踏まえて、JR駅等の近隣交通結節点へのアクセスについて、路線バス・区バス等のルート・ダイヤ・便数等、運行内容の見直しを行います。

- 利用動態調査等の結果分析に基づいたJR駅アクセス区バスのルート・ダイヤ・便設定の見直し
- 区バス回送距離・回送時間の削減による区バスの運行効率化
- 南部軸（三条・燕・加茂方面）のバス利便性向上の検討
- 巻湯東インターチェンジでのパークアンドライドによる高速バス利用促進策の検討等

- ③公共交通事業者、区民との連携・意見交換

改善の方向性1・2

JR駅等の近隣交通結節点へのアクセス強化に向けて、公共交通事業者、関係行政機関、区民との連携・意見交換を継続していきます。

- 公共交通（バス・タクシー）事業者との連携・意見交換 等

## 方針3 区内公共交通の充実

高齢者や学生など、交通弱者に配慮し、区内交通の充実を図ります。

- 改善の方向性1 高齢者・学生等への配慮
- 改善の方向性2 分かりやすい運行体系
- 改善の方向性3 住民バスの運行支援
- 改善の方向性4 路線バスとの自由な乗り換え
- 改善の方向性5 区の特성에応じた目標設定

### 具体的な施策

- ①交通動態調査、区民・利用者へのアンケート実施

改善の方向性1・2・3・4・5

交通動態調査やアンケート等を随時実施して、区民等の公共交通利用のニーズの把握を行います。

■交通動態調査、アンケート調査等の定期的な実施と結果分析

等

②地域のニーズ等を踏まえたバス等の運行内容見直し

改善の方向性 1・2・3・4

地域のニーズや利用状況等を踏まえて、路線バス・区バス等の区内公共交通について、ルート・ダイヤ・便数等、運行内容の見直しを行います。

③各種社会実験の実施と区バス等の新規路線検討

改善の方向性 1・2・4

交通動態調査やアンケート等の分析結果に基づき、必要に応じた社会実験を行い、区バス等の新規路線やバス事業者への区間移管などについて検討を行います。

■区中心部における、まちなか循環バスの検討

等

④区バス・乗合タクシーの使いやすさ向上

改善の方向性 1・2・4

交通事業者と連携して、区バス・乗合タクシーの更なる使いやすさ向上を図ります。

■区バスフリー乗車区間の拡大、フリー降車制度の検討

■乗合タクシー予約時間（現行2時間前まで）の短縮の検討

■区バス回数券・定期券の検討

等

⑤住民バスの運行支援

改善の方向性 3

住民バス制度について地域への周知を図ります。住民バスの計画・運行にあたっては協力・支援を行います。

■住民バス補助制度の周知及び計画・運行への協力支援

等

⑥公共交通事業者、区民との連携・意見交換

改善の方向性 1・2・3・4・5

区内共通の充実に向けて、公共交通事業者、関係行政機関、区民との連携・意見交換を継続していきます。

⑦白根地区における交通結節機能の強化（再掲）

改善の方向性 1・2・4

## 方針4 バスを利用しやすい環境づくり

分かりやすく使いやすくするため、バス情報の提供や乗り換え機能を強化します。

改善の方向性1 分かりやすい情報提供

改善の方向性2 結節機能強化

### 具体的な施策

#### ①パークアンドライドの推進

改善の方向性2

自家用車から都心アクセス（国道8号）の路線バスに乗り継ぐパークアンドライド推進のため、既存の商業施設等との連携を図ります。

■既存商業施設との連携によるパークアンドライド実施（台数確保）

■パークアンドライド利用者募集への支援（区だより、ホームページ等）

等

#### ②バス待合環境、乗換環境の整備

改善の方向性1・2

特に利用者の多い都心アクセス（国道8号）のバス停について、待合・乗換環境の充実を図るため、バス停上屋、ベンチ、駐輪場等の整備を推進します。

■交通結節機能を分担するバス停における待合環境整備（バス停上屋・情報発信設備・起終点（車両転回）施設）の整備）、区バスへのICカード乗車券導入の検討 等

#### 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

改善の方向性1

過度な自動車依存を見直し、公共交通利用の促進、意識醸成のため、ホームページやキャンペーン等の手段を通じて、区民を対象としたモビリティ・マネジメントを推進します。

■区バス・乗合タクシー利用啓発のホームページ開設、情報発信

■モビリティ・マネジメント手法による区バス利用啓発活動の推進

■区バス等の利用啓発イベントの実施、メディアへの露出強化

■企業・団体等への公共交通維持への理解促進による広告収入獲得

等

#### ④公共交通の情報発信強化

改善の方向性1

路線バス、区バス等の時刻表や路線図などの公共交通情報を、ホームページ等の電子媒体や印刷物など幅広い手段によって、利用者に提供を行います。

■電子媒体等からの情報発信強化

■バス停の掲示板表示情報の見やすさ向上

■民間の公共交通検索システムへの積極的な情報提供

■区バスと乗合タクシーの一体的な情報発信

■区バス位置情報システムの導入

■総合案内所の検討 等

#### ⑤白根地区における交通結節機能の強化（再掲）

改善の方向性1・2

モビリティ・マネジメントとは当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みのことを意味します。「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決にむけて（国土交通省）」より



(2) 実施スケジュール案

年度 項目	H27	H28	H29	H30	H31
路線バス	白根地区における交通結節機能の強化 路線バス（白根線・郊外線）の区中心部での経路変更 ・区中心部の主な施設へのアクセス ・ルート共通区間の設定				
	パークアンドライドの推進		（事業者の営業路線としての運行も検討）		
区バス・住民バス・乗合タクシー	各種社会実験の実施と区バス等の新規路線検討 （まちなか循環バス社会実験等）				
	各種社会実験から本格運行への移行 地域のニーズを踏まえた区バスの運行内容見直し				
	区バス・乗合タクシーの使いやすさ向上				
	住民バスの運行支援				
バス利用環境整備	白根地区における交通結節機能の強化 バス待合環境・乗換環境の整備 ・バス停上屋整備 ・情報発信設備の整備 ・起終点（車両転回）施設の整備				
	交通動態調査、区民・利用者へのアンケート実施				
	改善プランの時点修正、定期的な内容見直し				
生活交通改善プラン等	公共交通事業者、区民との連携・意見交換				
	公共交通事業者、区民との連携・意見交換				
	公共交通事業者、区民との連携・意見交換				
その他	BRT 第1期 運行開始	新潟中央環状 道路（中之口 工区）一部供 用開始予定		白根バイパス 全線供用開始 予定	
	白根健生病 院新築移転				

## 參考資料


## 5. 参考資料

### (1) 南区地域公共交通検討会議開催経過

#### ①平成 25 年度

	開催日	内容
第 1 回	平成 25 年 8 月 22 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■南区地域公共交通検討会議について               <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 南区地域公共交通検討会議開催要綱について</li> <li>(2) 南区地域公共交通検討会議主な検討事項(平成 25～26 年度)</li> <li>(3) 南区地域公共交通検討会議における検討の流れ(案)</li> </ul> </li> <li>■新バスシステムについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 新バスシステムの概要</li> <li>(2) BRT 運行計画(案)(BRT 当初導入時点)</li> <li>(3) BRT 当初導入時のバス路線再編計画(案)</li> <li>(4) 意見交換</li> </ul> </li> <li>■南区生活交通改善プランについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 南区生活交通改善プランスケジュール</li> <li>(2) 南区公共交通の現状と課題(概要)</li> <li>(3) 意見交換</li> </ul> </li> </ul>
第 2 回	12 月 10 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バス路線再編計画と生活交通改善プランの位置付け</li> <li>■新バスシステムの現在の状況について</li> <li>■南区生活交通改善プランについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 基本方針の策定について</li> <li>(2) 区バス等再構築にかかる社会実験の検証・評価及び次年度の方向性について</li> </ul> </li> <li>■国道 8 号を使った都心アクセスについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 南快ライナーについて</li> <li>(2) 夜バスについて</li> </ul> </li> </ul>

#### ②平成 26 年度

	開催日	内容
第 1 回	平成 27 年 1 月下旬	<ul style="list-style-type: none"> <li>■区バス・乗合タクシー(上半期)実績報告</li> <li>■H27 区バス運行の方向性(説明)</li> <li>■南区生活交通改善プラン案への意見聴取</li> </ul>
第 2 回	平成 27 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■H27 区バス運行体系への意見聴取</li> <li>■改善プラン(修正版)への意見聴取</li> </ul>
	平成 27 年 3 月下旬	 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">南区生活交通改善プラン策定</div>

## (2) 南区公共交通検討会議開催要綱

### (開催)

第1条 新潟市における持続可能な公共交通体系の構築に向けて、南区の地域公共交通のあり方や全市的なバス路線の再編等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、南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) 南区の地域公共交通のあり方に関する事項
- (2) BRT導入をはじめとした全市的なバス路線再編に関する事項
- (3) 国道8号のバスの走行環境及び利用環境の改善等に関する事項
- (4) 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1に掲げる者及び団体の中から当該団体において選出された者とする。

- 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者を出席させ、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、新潟市新交通推進課、新潟市南区役所地域課の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8月1日から施行する。

別表 1

南区地域公共交通検討会議構成員

南区自治協議会選出委員
関係住民バス運営団体
国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局(輸送・監査担当)
新潟県新潟南警察署
新潟県ハイヤー・タクシー協会下越南部地区
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
新潟市都市交通政策課長
新潟市新交通推進課長
新潟市南区役所地域課長
新潟市南区役所建設課長



## 南区生活交通改善プラン

平成 27 年 3 月

●編集・発行

新潟市南区役所地域課

〒950-1292 新潟市南区白根 1235 番地

TEL 025-373-1000