



---

# 南区生活交通改善プラン (案)

**表紙デザイン後日変更**

新潟市南区  
令和7年3月



## 目次

第1章	南区の持続可能な生活交通の実現に向けて……	2	ページ
	(1) 南区生活交通改善プランの背景と目的……	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
	(3) 南区生活交通改善プランの計画期間……	4	ページ
第2章	南区の交通の現状 ……	5	ページ
	(1) 南区の概要 ……	6	ページ
	(2) 南区の公共交通の現状 ……	7	ページ
	(3) 南区民の移動に関する現況 ……	12	ページ
第3章	南区生活交通改善プラン（令和2年策定）に おける取り組み実績評価と課題 ……	16	ページ
	(1) これまでの取り組み評価と課題分析について ……	17	ページ
第4章	南区が目指す公共交通の将来像 ……	20	ページ
	(1) 目標 ……	21	ページ
	(2) 基本方針 ……	21	ページ
第5章	南区の具体的な交通施策 ……	22	ページ
	(1) 目標 ……	23	ページ
	(2) 基本方針および対応する施策 ……	23	ページ
	(3) 実施スケジュール案 ……	25	ページ
参考資料	……	26	ページ

# 第1章 南区の持続可能な生活交通の 実現に向けて

## 第1章 南区の持続可能な生活交通の実現に向けて

### 1. 南区生活交通改善プランの背景と目的

人口減少社会の到来やコロナ禍による全国的な公共交通利用者の減少等の影響により、本市の公共交通を取り巻く環境はより一層、厳しい状況となりました。

公共交通事業者の多くは、運転士不足の問題を抱え、全国的に路線の廃止や減便が行われている状況に陥っており、加えて、2024（令和6）年4月から、バス運転士などを対象とした労働時間等の改善基準告示が適用されたことにより、公共交通の運転士不足の問題は今後、さらに深刻化していくことが懸念されており、本市でもそれに起因した公共交通ネットワークの確保・維持が課題となっています。

鉄道、路線バス及びタクシー利用者数は、新型コロナウイルス等の影響もあり2020（令和2）年度に大きく減少しましたが、近年は徐々に回復傾向にある一方、自家用車への依存度は約7割と依然として高く、「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。

特に子どもたちや高齢者、障がい者など、自ら自動車を運転できない市民にとって、移動手段の要となる公共交通は、生命線にも等しい重要な都市基盤であり、これらのいわゆる「交通弱者」が移動しやすくなるよう、効率性を考慮しながら状況に合った交通手段を確保する必要があります。

超高齢社会が進展するなか、各地域における生活交通の現状や課題は様々であり、一律の対応では課題の解決に限界があることから、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、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が不可欠です。

この実現に向け、南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、2025（令和7）年度から実施する「南区生活交通改善プラン」を策定しました。

この度、本プランの上位計画である「新潟市地域公共交通計画」が策定されたことを受け、区においてこれまでの取組を振り返るとともに、現状把握と課題の検証などを行い、プランを策定したものです。

### 2. 南区生活交通改善プランの位置付け

本市では、2028（令和10）年度までを計画期間とする交通政策の基本方針「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を2019（令和元）年度に策定し、目指す交通の将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」として、その

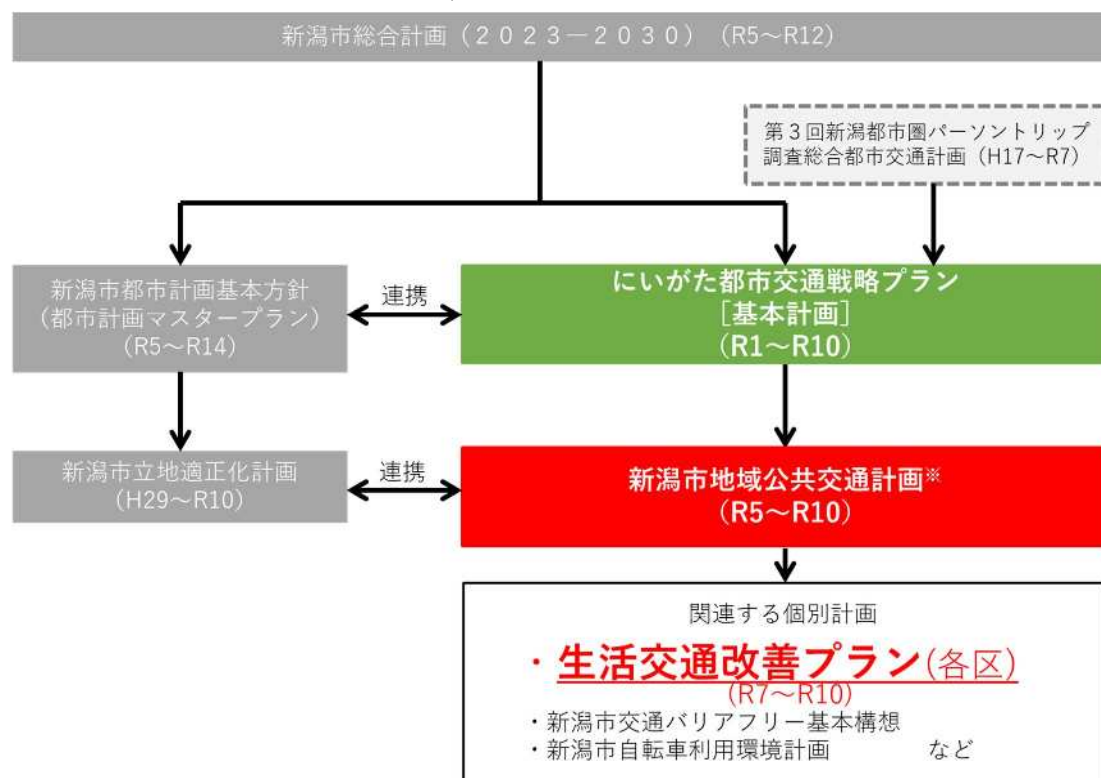
実現に向けた基本方針を定めました。

あわせて、この計画を上位計画とし、前期4年間で取り組む公共交通施策等を定めた「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定して交通施策を進めてきました。

その後、前期期間の評価を行ったうえで現状の課題を反映し、後期6年間で取り組むべき公共交通の基本的な方針や公共交通施策について、にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕と統合し、新たに「新潟市地域公共交通計画」として定めました。

南区生活交通改善プランは、「新潟市地域公共交通計画」の一部として、市民や関係者との協働のもと、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、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。

図（上位関連計画との関係）



※令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、法に位置付けられる計画が『地域公共交通網形成計画』から『地域公共交通計画』へ変更

### 3. 南区生活交通改善プランの計画期間

計画期間は、「にいがた都市交通戦略プラン（基本計画）」と「新潟市地域公共交通計画」に合わせ、2028（令和10）年度までとします。

## 第2章 南区の交通の現状

## 第2章 南区の交通の現状

### (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、三条方面に路線バスが運行されています。路線バスを補完する形で区バスや住民バス、予約型乗合タクシーを運行し、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。また平成11年の新潟交通電車線廃後、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。令和2年の国勢調査を基準とした区別将来推計人口によると、令和22年（2040年）までに、区の総人口における65歳以上の人口割合は42.5%となり、今後ますます高齢化が進んでいくことが予想されます。

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り、その結果として、日常生活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84.0%（令和4年新潟市内都市交通特性調査）と、8区の中で最も高くなっています。

面積 100.91平方キロメートル  
人口 42,333人 [男 20,628人 女 21,705人]  
世帯数 16,826世帯

区別人口（令和6年9月末現在住民基本台帳人口より）

（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
172,146	152,553	131,028	74,077	70,309	67,506	52,787	42,333

人口密度（令和2年国勢調査より）

（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
4,777.4	3,481.3	1,709.1	901.2	787.1	676.6	430.5	308.9

小数点第2位を四捨五入

区別面積（令和6年4月1日国土交通省国土地理院）

（単位：k㎡）

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
176.58	107.61	100.91	95.38	93.88	75.42	38.63	37.78

## (2) 南区の公共交通の現状

南区は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(図2参照)。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、近隣結節点に通じる路線バス4系統が異なる経路で運行しており、区内外へ移動する人から利用されています。

都心方面へのアクセスとしては、白根中心部から国道8号を通る青山・新潟駅前行きの大野白根線と、新潟交通電車線廃止代替路線として月潟・味方地区から中ノ口川左岸を通る青山行きのみ味方線が骨格幹線バス路線となっています。2つの骨格幹線のうち、大野白根線は系統の複雑さと、速達性の確保が課題であり、スクールバスとしても活用される味方線は、利用者の減少が課題となっています。

地域生活交通の手段としては、近隣のJR駅(新津、矢代田、巻、越後曾根、加茂、燕、燕三条駅、東三条駅)や隣接市の施設などに向けた路線バス、新潟市が運行する区バス、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。また、令和6年10月には新潟県内で初めてとなる日本版ライドシェアが開始されました。

(図2参照)

### 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34便/日  潟東方面34便/日 ○味方線 ・新潟方面10便/日  味方方面9便/日
地域生活 交通	バス	路線バス	郊外行きの主な路線 ○新津方面 ・新津方面14便/日  潟東方面14便/日 ○燕駅方面 ・燕方面6便/日  桜町方面6便/日 ○巻駅方面 ・巻駅方面8便/日  桜町方面9便/日
		区バス	7ルート 23便/日
		住民バス	月潟住民バス 1ルート 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 2社 乗合タクシー(社会実験) ・区バスを補完する公共交通手段として運行 ・運行台数 993便(R5年度実績)

令和6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（方面・便数）

単位：便

	種類	路線名	方面(行き先)名称		平日			土日祝		
			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	34	34	68	28	25	53
2		新潟方面 (小須戸・酒屋線)	新潟駅方面	小須戸方面	7	7	14	—	—	—
3		新津駅方面 (子成場経由)	新津駅	潟東営業所	7	7	14	6	6	12
4		新津駅方面 (矢代田駅経由)	新津駅	潟東営業所	7	7	14	—	—	—
5		加茂方面	新潟経営大学	潟東営業所	4	4	8	3	3	6
6		巻・加茂方面 (六分経由)	新潟経営大学	巻駅	2	3	5	1	1	2
7		燕・三条方面	東三条駅前	新飯田新町	3	4	7	—	—	—
7		新潟駅方面	青山	潟東営業所 ・月潟	10	9	19	3	3	6
8		燕駅方面 (月潟・六分経由)	月潟・六分 ・燕駅前行	六分・月潟 ・白根桜町	2	2	4	—	—	—
9		燕駅方面 (茨曾根経由)	茨曾根 ・燕駅前行	茨曾根 ・白根桜町	4	4	8	2	2	4
10		巻駅方面	巻駅行	白根桜町	8	9	17	3	4	7
11	曾根駅方面	曾根駅行	白根桜町	4	4	8	2	2	4	
12	区バス	北部ルート	白根	鷺巻	2	2	4	—	—	—
13		大鷺ルート	下赤渋	白根	1	1	2	—	—	—
14		白根・さつき野駅 ルート	さつき野駅	白根	1	3	4	—	—	—
15		東部ルート	田上駅前	新飯田下町	1	1	2	—	—	—
16		新飯田・茨曾根ルート	白根	上新田	1	1	2	—	—	—
17		庄瀬ルート	白根	兎新田	1	1	2	—	—	—
18	住民バス	月潟住民バス	白根	月潟	1	1	2	—	—	—
19	乗合 タクシー	南風タクシー	区中心部	各地区	6	5	11	6	5	11
20	乗合 タクシー	南風タクシー	鷺巻・大郷・根岸 方面	大野仲町方面	6	5	11	6	5	11

令和6年4月1日時点

※乗合タクシーの便数は各地区共通

③区バスの利用状況（令和5年度結果）

区バスを平日のみ1日7ルート、23便運行しています。主に区郊外から区中心部へ結び、通勤・通学や通院、買い物などのへの用途で利用されています。

また、令和2年度より本格運行となった、まちなか循環ルートは、コロナ禍に一時利用者が落ち込んだものの、現在利用者は増加傾向にあります。

一方、それ以外の6路線は、長大路線・回送距離の長さ、燃料費や人件費などの経費に対し、利用者人数が少ないことに起因する収支率の低さが課題となっています。

ルート	便	内訳	利用者合計、内訳の比率(%)		利用者数(人)/便		
北部ルート 【鷺巻～ 区中心部】 (1便のみ三ヶ 字北～区中心 部)	1	大人	3	0.2%	1,626	0.0	6.7
		中高生	0	0.0%		0.0	
		小学生	1,623	99.8%		6.7	
	2	大人	1,067	98.0%	1,089	4.4	4.5
		中高生	20	1.8%		0.1	
		小学生	2	0.2%		0.0	
	3	大人	760	91.0%	835	3.1	3.5
		中高生	73	8.7%		0.3	
		小学生	2	0.2%		0.0	
	4	大人	184	19.8%	930	0.8	3.8
		中高生	746	80.2%		3.1	
		小学生	0	0.0%		0.0	
大鷺ルート 【下赤浜～ 区中心部】	1	大人	349	14.1%	2,469	1.4	10.2
		中高生	43	1.7%		0.2	
		小学生	2,077	84.1%		8.5	
	2	大人	143	28.3%	506	0.6	2.1
		中高生	7	1.4%		0.0	
		小学生	356	70.4%		1.5	
白根・さつき野 駅ルート 【さつき野駅 ～区中心部】	1	大人	421	16.9%	2,488	1.7	10.3
		中高生	2,067	83.1%		8.5	
		小学生	0	0.0%		0.0	
	2	大人	302	15.0%	2,016	1.2	8.3
		中高生	1,699	84.3%		7.0	
		小学生	15	0.7%		0.1	
	3	大人	109	9.5%	1,143	0.4	4.7
		中高生	1,033	90.4%		4.3	
		小学生	1	0.1%		0.0	
	4	大人	196	28.7%	683	0.8	2.8
		中高生	487	71.3%		2.0	
		小学生	0	0.0%		0.0	
新飯田・茨曾根 ルート 【上新田～ 区中心部】	1	大人	1,161	88.9%	1,306	4.8	5.4
		中高生	22	1.7%		0.1	
		小学生	123	9.4%		0.5	
	2	大人	817	86.2%	948	3.4	3.9
		中高生	16	1.7%		0.1	
		小学生	115	12.1%		0.5	
庄瀬ルート 【兎新田～ 区中心部】	1	大人	725	99.0%	732	3.0	3.0
		中高生	6	0.8%		0.0	
		小学生	1	0.1%		0.0	
	2	大人	565	96.1%	588	2.3	2.4
		中高生	23	3.9%		0.1	
		小学生	0	0.0%		0.0	
東部ルート 【田上駅前～ 新飯田下町】	1	大人	201	13.2%	1,525	0.8	6.3
		中高生	1,324	86.8%		5.4	
		小学生	0	0.0%		0.0	
	2	大人	235	29.7%	792	1.0	3.3
		中高生	557	70.3%		2.3	
		小学生	0	0.0%		0.0	
まちなか循環 ルート	7便 計	大人	5,916	99.2%	5,963	3.5	3.5
		中高生	24	0.4%		0	
		小学生	23	0.4%		0	

※年末年始を除く平日のみ運行。

⑤乗合タクシーの利用状況（令和5年度社会実験結果）

区バスを補完する位置づけで、事前予約型の乗合タクシーを社会実験として運行しています。新規利用客の獲得、限られた車両台数でより多くの利用者を輸送できるよう、予約方法の改善や乗合率（1台あたり利用者数）の向上が課題となっています。

1) 白根エリア⇄郊外エリア（令和5年4月～6年3月）

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	15人	15便	1.00人
	郊外方面	124人	119便	1.04人
大郷・鷺巻 エリア	区中心部方面	60人	53便	1.20人
	郊外方面	46人	37便	1.24人
臼井エリア	区中心部方面	30人	29便	1.03人
	郊外方面	50人	49便	1.78人
庄瀬エリア	区中心部方面	32人	31便	1.03人
	郊外方面	91人	89便	1.05人
小林エリア	区中心部方面	123人	108便	1.13人
	郊外方面	20人	14便	1.42人
新飯田・ 茨曽根エリア	区中心部方面	119人	106便	1.12人
	郊外方面	455人	332便	1.37人

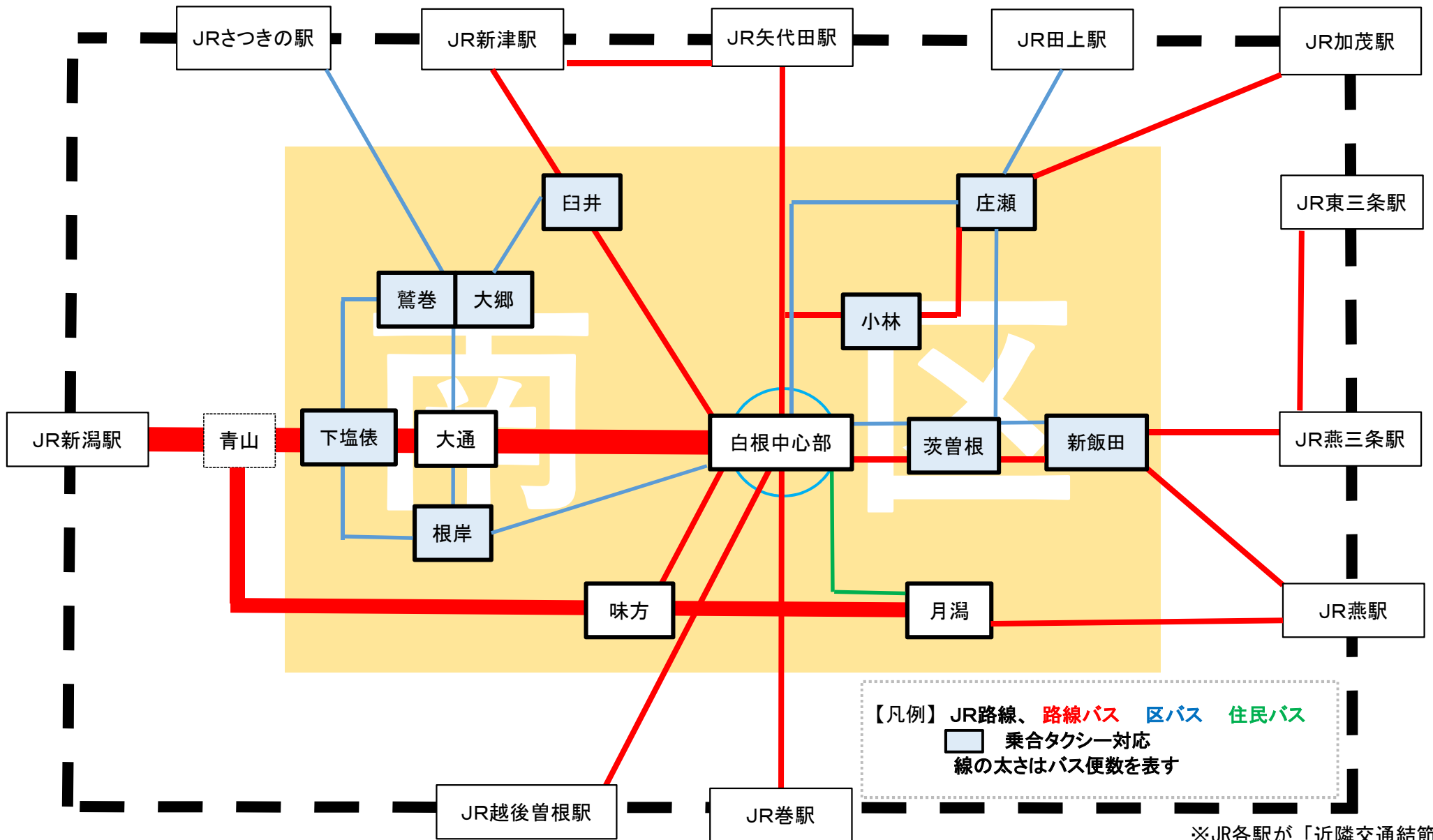
2) 大野仲町エリア⇄郊外エリア（令和5年4月～6年3月）

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	—	—	—
	郊外方面	—	—	—
大郷エリア	大野仲町方面	6人	6便	1.00人
	郊外方面	5人	5便	1.00人

※年末年始を除く毎日運行。

# 新潟市南区 公共交通概略図

図2



### (3) 南区民の移動に関する現況

「第 49 回市政世論調査 (R4 年度)」の結果から、『自動車に頼らなければ移動しにくい』と感じる区民の割合が 88.8%を占めています。(図 3 参照)

市内を移動する際の交通手段の満足度については、市全体と比較すると低い傾向にあります。(図 4 参照)

また、「新潟市内都市交通特性調査」の結果から、南区では、代表交通手段として、自動車を利用する割合が、84.0%と高くなっています。(図 5 参照)

さらに、本市の高齢者層 (65 歳以上) における運転免許保有率の上昇が注目されています。平成 30 年から令和 5 年までの 5 年間に、同保有率が 6.9%上昇しています。移動手段として、自家用車を頼る高齢者が年々増えていることがうかがえます。(図 6 参照)

#### 図 3 自動車に頼らなくても移動しやすいか

(出展: 第 49 回市政世論調査 令和 4 年 7 月 (『あまり思わない』『思わない』との合計))

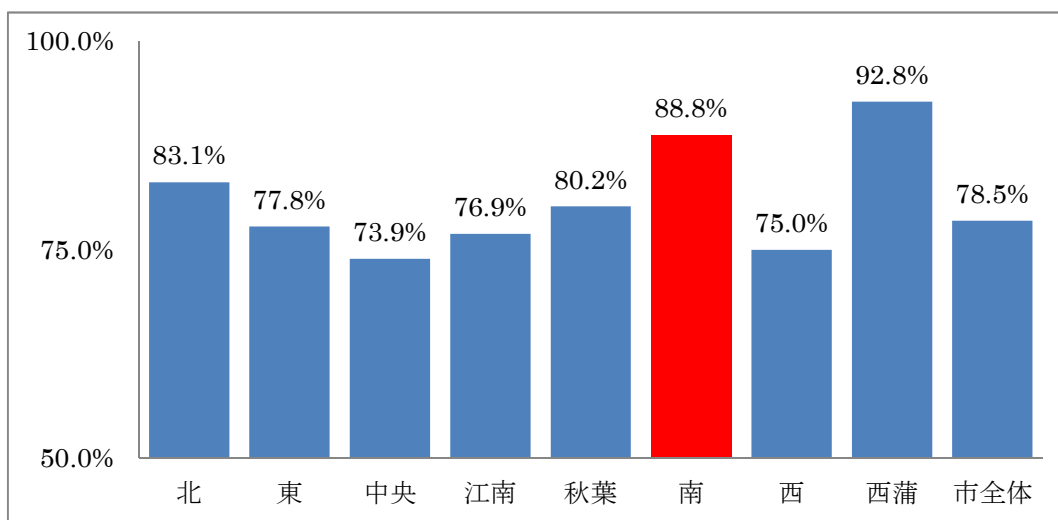


図4 移動する際の交通手段の満足度

(出展：第49回市政世論調査 令和4年7月(『満足』『やや満足』との合計))

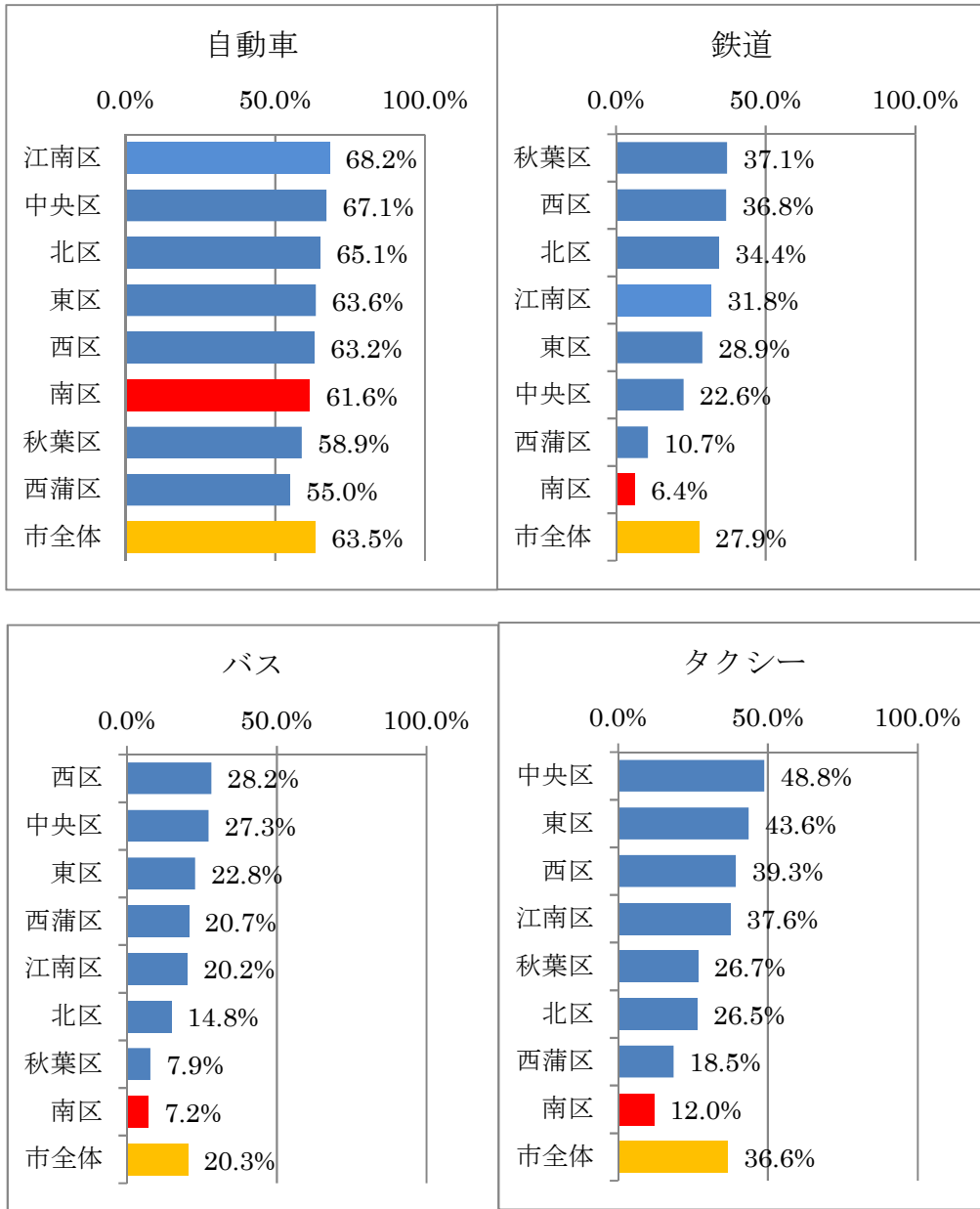


図5 各区の代表交通手段（出典：新潟市内都市交通特性調査 令和4年11月）

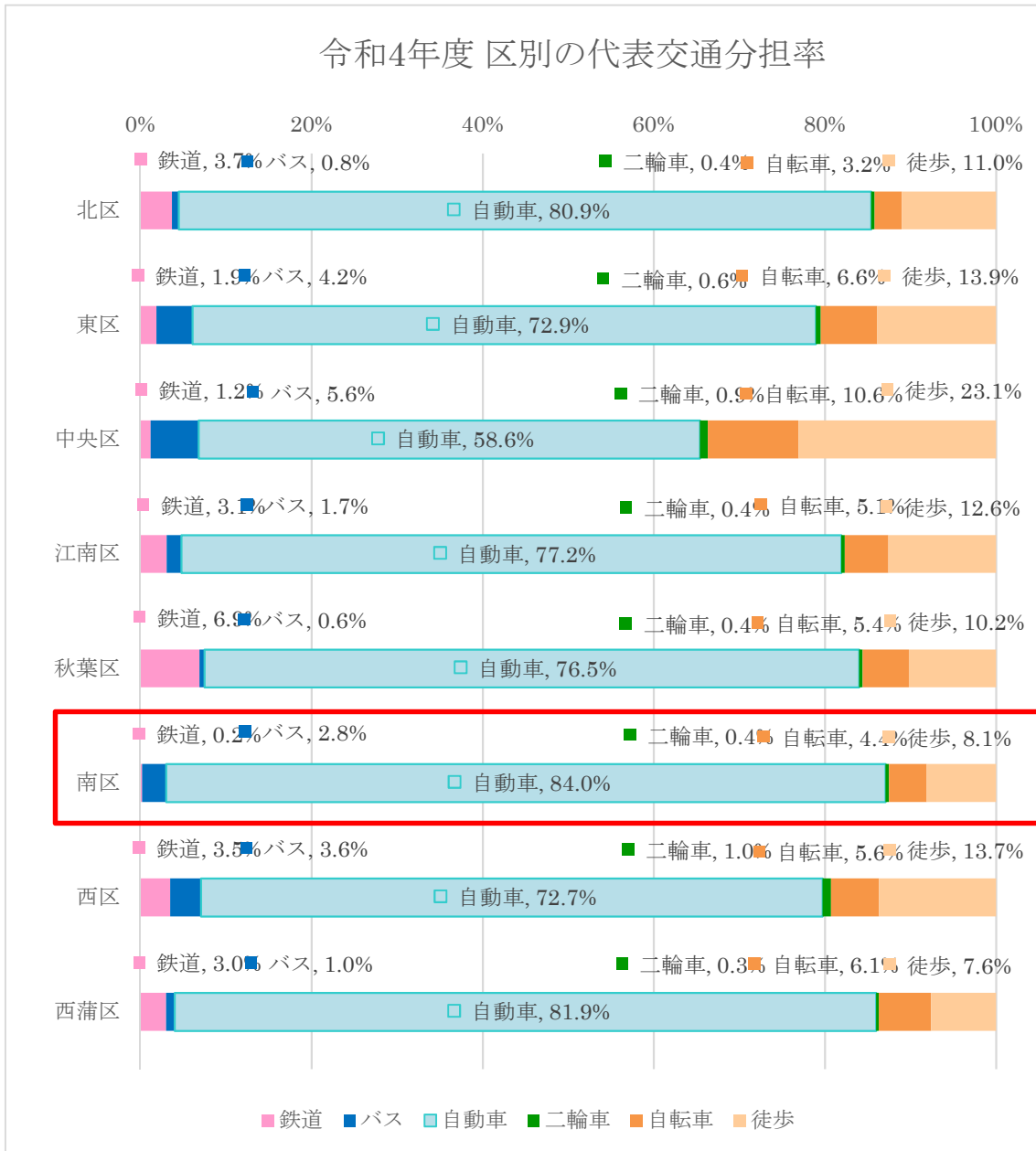
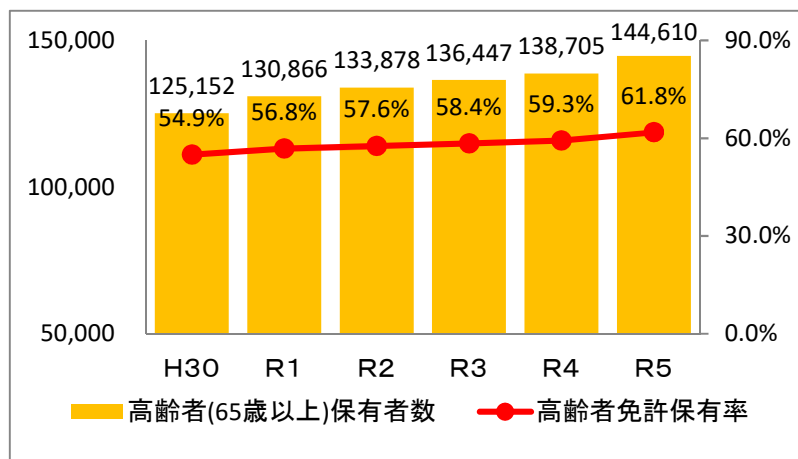


図6 本市高齢者運転免許保有者数と保有率（出典：新潟県警察）



<参考>出展資料について

■ 図3、図4 第49回市政世論調査

- ・対象・・・住民基本台帳（令和4年6月末時点）に登録されている18歳以上の市民4,000人
- ・回答・・・有効回答2,083人（有効回収率52.1%）

■ 図5 新潟市内都市交通特性調査

- ・対象・・・市内在住5歳以上（令和4年4月末時点）
- ・住民基本台帳から無作為抽出された19,600世帯に郵送
- ・回答・・・回収個人数（有効回収率29.4%）



第3章 南区生活交通改善プラン  
(令和2年策定)における取り組み実績評価と  
課題

### 3. 南区生活交通改善プラン(令和2年策定)における取り組み実績評価と課題

#### (1)これまでの取り組み評価と課題分析について

令和2年3月策定の南区生活交通改善プランにおける取り組みを評価するとともに今後の課題を確認するもの

具体的な取り組み	事業概要	実施目標	主な取り組み	評価及び今後の課題
<b>方針1 骨格幹線の利便性向上</b>				
<b>① 白根地区における交通結節機能の強化</b>				
1 交通結節機能のあり方の検討	交通結節点の候補地、設備等の検討を行う	交通機能のあり方の整理	ももラコッテ開発事業者と交通結節点の候補地について意見交換を実施	【評価】にいがた南区創生会議と共に交通結節点の候補地を検討した。 【課題】ももラコッテ周辺の開発計画が見直しされたため、交通結節点としても再検討が必要。
2 結節点への移動手手段整理	交通結節点整備と並行し、候補地までの移動手手段の整理を行う	移動手手段の整理	中心部を運行するすべての区バス・住民バスを能登バス停で乗降可能とした。	【評価】能登バス停を南区中心部の結節点候補地として、接続性を向上させた。 【課題】バス停の設備などの整備は、敷地や隣接地の調査も含め継続検討。
<b>② 骨格路線の定時性・速達性の向上</b>				
1 交通事業者との連携	定時性・速達性改善に向けて交通事業者、関係行政団体、地域との連携	意見交換1回/年以上 定時性・速達性の改善	地域公共交通会議、公共交通意見交換会の実施。住民バス会議の実施	【評価】関係団体・行政・交通事業者により定期的な意見交換を実施した。 【課題】運転士不足や労働時間の上限、燃料費高騰と乗客減少による経費の増大で、路線の減便や運行事業者の撤退が発生
<b>方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化</b>				
<b>① 近隣駅、青山結節点への移動利便性の向上</b>				
1 利用状況の検証	各路線の利用状況を分析し、移動方法について検討を行う	動態調査の実施3日/年以上	動態調査の実施3日/年以上 (区バスにおいては毎日実施)	【評価】乗降調査を実施し実態にあわせた運行の改正を行った。 【課題】バス利用者は全体的に減少傾向だが、持続可能な公共交通を確保・維持するため、引き続き利用状況の調査と検討が必要。
2 交通事業者との意見交換	バス以外による移動の検討を行う	他モードへの切替検討	バス以外の移動方法を検討	【評価】区内タクシー事業者による日本版ライドシェアの開始により、バス以外での移動方法が啓発され、移動選択肢が増えた。 【課題】アプリによる予約が必須のため、アプリの普及が必要。
3 近隣自治体との連携	近隣自治体との連携により、広域的な移動利便性の向上を図る	広域交通維持に関する意見交換出席1回/年以上	広域交通維持に関する意見交換出席1回/年以上 三条市との意見交換	【評価】AIオンデマンドを導入している三条市と意見交換を実施した。 【課題】費用対効果等、メリット・デメリットなど本課と共に継続検討。

具体的な取り組み	事業概要	実施目標	主な取り組み	評価及び今後の課題
<b>方針3 区内公共交通の充実</b>				
<b>① 社会実験路線の利便性強化・本格運行化</b>				
1 区中心部での回遊性	まちなか循環ルートの本格運行化、ダイヤの見直し、増便を目指す	利用者数増加 (H30 3,863人→R6 4,800人)	循環ルート車内クリスマス装飾による乗車促進 もっと乗ってバス！（乗車チケット配布）、若年層向け乗車チケット配布	【評価】令和2年度から本格運行し、R5年度は過去最高の5,963人が乗車。 【課題】乗車のきっかけ作りになったが、継続した乗車へつなげる取組が必要。
2 デマンド交通の確立	デマンド交通の本格運行化、運行エリアの拡大を目指す	運行エリア拡大	もっと乗ってバス！（乗車チケット配布）	【評価】チケット配布による乗車人数の増加と、デマンド交通の啓発となった。 【課題】エリア拡大にはニーズや費用面、運行事業者との調整が必要。
<b>② 利用者のニーズに応じた多様な運行</b>				
1 新規路線	移動ニーズへの対応と新規路線の検討を行う	新規路線の検討	新規路線の検討	【評価】新規路線への具体的なニーズがなかった。 【課題】今後ニーズが高まって、運行ルートやエリアの調整に加え、受託可能な事業者が必要。
2 運行内容見直し	ルート、ダイヤの見直しを行い、利用しやすい運行を目指す	区バス・乗合タクシー利用者 28,000人/年以上	運行ルートの見直し、利用啓発	【評価】R5区バス利用者 25,639人 乗合タクシー 1,176人 計26,815人 【課題】コロナ禍を経て利用者が減少。さらなる利用啓発が必要。
3 交通事業者との意見交換	効率的な運行内容に向けた意見交換の実施	意見交換5回/年以上	意見交換の実施	【評価】定期的に意見交換と情報共有を実施。 【課題】（再掲）運転士不足や労働時間の上限、燃料費高騰と乗客減少による経費の増大で、路線の減便や運行事業者の撤退が発生。
4 ICカード等の導入	ICカードや回数券を導入し、利便性向上を図る	現金以外への対応	キャッシュレス決済の導入	【評価】R2からの社会実験を経て、キャッシュレス決済大手のPayPayを導入。 【課題】スマートフォンアプリによる決済のため、小学生や高齢者には利用しにくい。

具体的な取り組み	事業概要	実施目標	主な取り組み	実施主体
<b>方針4 公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり</b>				
<b>① 自動車に頼りすぎず、自動車を運転できない人も自由に移動できる公共交通</b>				
1 福祉的観点の利用促進	関係団体との連携による利用促進の実施	連携、意見交換の実施	自治協委員との連携による区バスPR 健康福祉課との連携による乗合タクシーPR	【評価】自治協委員と協働で地域の茶の間での区バスPR、健康福祉課主催のケアマネ講習会で乗合タクシーPRを実施。 【課題】高齢者への利用促進においては、免許返納前から公共交通に乗り乗る機会が必要。
2 情報発信方法の検討	既存の発信方法に加え情報発信の検討	区だより掲載12回/年以上 情報発信方法の検討	区だより掲載12回/年以上 南区公式X(旧Twitter)による発信	【評価】利用者層の異なる複数媒体で情報発信をすることができた。 【課題】区民に向け、即時性の高いデジタルの情報発信が継続して必要。
3 出前バス講座の開催	潜在的利用者へ向けた情報発信の実施	バス講座開催12回/年以上	(再掲) 自治協委員との連携による区バスPR 健康福祉課との連携による乗合タクシーPR	(再掲) 【評価】自治協委員と協働で地域の茶の間での区バスPR、健康福祉課主催のケアマネ講習会で乗合タクシーPRを実施。 【課題】高齢者への利用促進においては、免許返納前から公共交通に乗り乗る機会が必要。
4 イベント実施	バスを身近に感じられる環境づくり	イベント開催1回以上/年	(再掲) 循環ルート車内クリスマス装飾による乗車促進 循環ルート子どもアナウンス	【評価】イベントがメディアに取り上げられ、区バス利用者の増加につながった。 【課題】(再掲)乗車のきっかけづくりになったが、継続した乗車へつなげる取組が必要。
<b>② 住民バス団体や地域との協働でより利用しやすい公共交通</b>				
1 住民バス団体への支援	関係団体への支援を継続し、生活交通の運行を維持する	月潟住民バス利用者数 2,350人/年以上	住民バス会議の実施、事業者移管の支援、住民バスお買い物ツアーの実施	【評価】R5年度利用者数1,798人。利用者数の減少と既存バス事業者の運転士不足により、タクシー会社2社によるジャンボタクシー車両へと移行。ダウンサイジングにより収支率が改善した。 【課題】ジャンボタクシーの車両定員を超えた場合の対策が必要。
2 新規団体の立ち上げ	新規住民バス団体立ち上げ支援に向けた仕組みづくり	仕組みづくりの構築	(新規立ち上げの相談なし)	【評価】新規立ち上げの相談はなかった。 【課題】今後新規立ち上げの相談があった場合、受託可能な事業者が必要。
3 協働による連携	地域との協働による公共交通の意識啓発の実施	意見交換12回/年以上	自治協議会、住民バス団体、にいがた南区創生会議等との意見交換	【評価】各団体と定期的な意見交換を実施。 【課題】車両や運転士などの限られた資源に合わせた啓発活動ができるよう、協議継続。

## 第4章 南区が目指す公共交通の将来像

## 第4章 南区が目指す公共交通の将来像

### (1) 目標

地域と協働のもと利便性があり持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

### (2) 基本方針

新潟市地域公共交通計画は上位計画であるにいがた都市交通戦略プラン（基本計画）との整合性を図り、令和5年度から令和10年度までを計画期間としていますが、南区生活交通改善プランは実際の期間を計画期間とします。

## 南区生活交通改善プラン

## 新潟市地域公共交通計画

令和2年度～令和6年度

令和7年度～令和10年度

令和5年度～令和10年度

### 基本方針

#### 方針1

骨格幹線の利便性向上

継続

#### 方針1

### 骨格幹線の利便性向上

区内中心地、都心方面、近隣都市部への移動に支障がないよう、便利で効率的な公共交通体系を目指します

### 基本的な方針（抜粋）

多角連携型のまちづくりを支える交通戦略（都心アクセスの強化）

#### 方針2

近隣交通結節点へのアクセス強化

継続

#### 方針2

### 近隣交通結節点へのアクセス強化

区内中心地、都心方面、近隣都市部への移動に支障がないよう、便利で効率的な公共交通体系を目指します（再掲）

都市の活力と拠点性を強化する交通戦略（広域交通との連携強化）

#### 方針3

区内公共交通の充実

継続・  
拡充

#### 方針3

### 区内公共交通の充実

区バス・住民バス・乗合タクシーなど、多様な運行体系の改善や整備を進め、自家用車を使わなくても移動できる環境を目指します

まちなかの賑わいを創出する交通戦略（都心部での移動円滑化）

#### 方針4

公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり

継続

#### 方針4

公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり  
分かりやすく利用しやすい公共交通情報を提供し、公共交通を地域で支えていく意識づくりや利用啓発に取り組みます

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略（生活交通の確保維持・強化）

みんなで築き上げる交通戦略（市民や関係者による協働）

## 第5章 南区の具体的な交通施策

## 第5章 南区の具体的な交通施策

これまでの取り組みの評価、課題をふまえ、上位計画である「にいがた都市交通戦略プラン」及び同計画の公共交通分野の実施計画である「新潟市地域公共交通計画」の基本的な方針に基づき、目標及び基本方針を定めました。

### (1) 目標

「南区区ビジョンまちづくり計画」における将来像「風と大地の恵みに新たな希望が芽吹く、郷土愛あふれるまち ～みんなでつくる暮らし続けたい南区～」を目指し、地域と協働のもと利便性があり持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

### (2) 基本方針および対応する施策

#### 方針1 骨格路線の利便性向上(継続)

- ・区内中心地、都心方面、近隣都市部への移動に支障がでないよう、便利で効率的な公共交通体系を目指します

#### 具体的な施策

- ・路線バス、区バス、住民バス、乗合タクシー等、様々な地域生活交通の特性を生かすとともに、都心部、近隣都市部への乗り換えのため、区内各地域から交通結節点への移動手段の確保・維持に取り組みます。
- ・定時性・速達性の確保に向けて、運行事業者、関係行政団体、地域との連携・意見交換を継続します。
- ・区バス、住民バス、乗合タクシー等について持続可能な生活交通の確保・維持のため、運行計画を継続的に見直すとともに、ICTなど最新技術導入を含めた様々な対応策について検討を進めます。
- ・キャッシュレス決済の普及促進や、定期券や回数券の導入に向けた検討を行い、利便性の向上を図ります。
- ・区バス・住民バス・乗合タクシーなどの収支率向上に努めます。

#### 方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化(継続)

- ・区内中心地、都心方面、近隣都市部への移動に支障がでないよう、便利で効率的な公共交通体系を目指します(再掲)

#### 具体的な施策

- ・広域的な移動ニーズへの対応及び、運転士不足等を背景とした路線バスの減便や廃止による利便性低下の対応として、現在のバス以外の方法による移動手段の検討します。



- ・近隣自治体や運行事業者との連携、意見交換を継続し、JR 各駅等の近隣交通結節点への移動利便性を確保・維持に努めます。

### **方針3 区内公共交通の充実(継続・拡充)**

- ・区バス・住民バス・デマンドタクシーなどの多様な運行体系の整備を進め、自家用車を使わなくても移動できる環境を目指します。

#### **具体的な施策**

- ・生活交通路線の改善に向け、バス、タクシー車両や運転士など、限られた人材や資源を効率的に運用するため ICT など最新技術導入を含めた様々な対応策について検討を進めます。
- ・タクシー営業区新潟市 C (旧白根市) で導入されたライドシェアについて、区民への利用啓発を図ることで、タクシー不足解消を目指します。
- ・住民団体、地域コミュニティ、区内交通関係者との意見交換や、世代ごとに実施した調査結果をもとに運行計画の改善に努めます。

### **方針4 公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり**

- ・分かりやすく利用しやすい公共交通情報の提供を行うとともに、公共交通を地域で支えていく意識づくりや利用啓発に取り組みます。

#### **具体的な施策**

- ・ホームページや紙媒体だけでなく、区バス位置情報システムによる位置情報の提供や南区公式 X (旧 Twitter) など、即時性の高い情報発信を目指します。
- ・自動車への依存を緩和するために、公共交通の利用啓発を通じ将来にわたる路線維持、運転免許証返納後の買い物や通院など福祉的な観点も含めた利用促進を目指し、地域や関係団体と共に公共交通を支えていく意識の醸成を図ります。
- ・住民バス団体への支援を継続することで、地域生活交通の維持を図ります。新規団体立ち上げの要望には地域との協働、ニーズ調査及び、立ち上げに向けた仕組みづくりの構築と併せ、バス路線の再編を含む区内交通網の見直しの検討を行います。

(3) 実施スケジュール(案)

具体的な取り組み	事業概要	スケジュール				実施目標 (R10年度末時点)	実施主体
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
<b>方針1 骨格幹線の利便性向上</b>							
<b>便利で効率的な公共交通体系を目指します。</b>							
1 交通結節点への移動手段の確保	地域生活交通の特性を生かし、交通結節点への移動手段を確保		移動手段の確保			移動手段の確保	南区地域総務課 交通事業者 にいがた南区創生会議
2 運行事業者、関係行政団体、地域との定期的な連携・意見交換の実施	定時性・速達性の確保に向けて交通事業者、関係行政団体、地域と連携		意見交換の実施			意見交換1回/年以上	南区地域総務課 交通事業者 南区建設課
3 運行計画の継続的な見直し及び効率化・集約化	運行計画の継続的な見直し及び効率化・集約化の検討		運行計画の継続的な見直し			運行計画の効率化・集約化	南区地域総務課 交通事業者 都市交通政策課
4 利便性の向上	区バスのキャッシュレス決済の普及促進、定期券・回数券導入の検討		キャッシュレス決済の普及促進 定期券回数券導入の検討、導入			現金以外の対応の普及促進	南区地域総務課 都市交通政策課 交通事業者
5 収支率の向上	区バス広告車両や運行の見直しによる収支率の向上		広告車両の継続的な募集、運行の見直し			収支率の向上	南区地域総務課 都市交通政策課
<b>方針2 近隣交通結節点へのアクセス強化</b>							
<b>便利で効率的な公共交通体系を目指します。(再掲)</b>							
1 移動手段の検討	バス以外の方法による移動手段の調査		バス以外の方法による移動手段の調査			バス以外の方法による移動手段の検討	南区地域総務課 都市交通政策課
2 移動利便性の維持	近隣自治体や運行事業者との連携・意見交換の継続による移動利便性の維持		連携・意見交換の実施			意見交換1回/年以上	南区地域総務課 近隣自治体 交通事業者
<b>方針3 区内公共交通の充実</b>							
<b>自家用車を使わなくても不自由なく移動できる環境を目指します。</b>							
1 生活交通路線等の効率化	ICT技術導入の検討		導入検討、導入、社会実験の実施			ICT技術の導入、社会実験の実施	南区地域総務課 都市交通政策課 交通事業者
2 ライドシェアの利用啓発	ライドシェアの利用啓発		普及啓発の継続			アプリダウンロード者数の増加	南区地域総務課 交通事業者
3 ニーズの把握と運行計画への反映	アンケート調査等によるニーズの把握と運行計画の見直し		ニーズ把握、運行計画への反映			区バス利用者 25,800人以上/年 乗合タクシー利用者1,200人以上/年	南区地域総務課
<b>方針4 公共交通を地域全体で支え、育てる環境づくり</b>							
<b>分かりやすく利用しやすい公共交通情報の提供を行うとともに、公共交通を地域で支えていく意識づくりや利用啓発に取り組みます。</b>							
1 即時性の高い情報発信	区バス位置情報システムによる位置情報提供、公式Xによる情報発信		情報発信の継続			区だよりやSNSで掲載15回/年以上	南区地域総務課
2 公共交通への意識啓発	地域や関係団体を巻き込んだ公共交通への意識啓発		情報発信の継続			意見交換12回以上/年	南区地域総務課 南区自治協議会 地域団体
3 住民バス団体への支援	関係団体への支援を継続し、生活交通の運行を維持するとともに新規団体への立ち上げを支援		支援の継続			月潟住民バス利用者数1,900人/年以上 新規立ち上げ団への支援	南区地域総務課 都市交通政策課 住民バス団体

(1) 用語集

骨格幹線	<p>主要バス路線のうち、下記の役割を担うバス路線を「骨格幹線バス路線」と定義（H17 パーソントリップ調査より抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部内の主要拠点を結び、現状におけるサービスレベルが高く、将来においても相当の需要が見込まれる路線</li> <li>・各方面からの都心アクセス交通に対して、主要都市拠点への交通の円滑な誘導を担う路線</li> <li>・鉄道利用不便地区において都心部へアクセス交通を担う路線</li> </ul>
交通結節点	<p>バスのほか、電車やタクシー、自転車、自動車など様々な交通手段の接続が行われる乗り換え拠点。</p>
ICT (アイシーティー)	<p>Information and Communication Technology(情報通信技術)の略で情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称</p>
ダウンサイジング	<p>規模を小さくすること。路線バスのダウンサイジングとは、大型バスから中・小型バス、ジャンボタクシーなどへの車両小型化や、運行経路・ダイヤの見直し等により、運行の効率化を図ること。</p>
エリアバス×タク	<p>生活に必要な移動をするためのバスと、利用者の自宅からバス停まで移動するためのタクシーを組み合わせ、より移動しやすい生活を支える取組み。現在新潟市北区で実施している。</p>

(2) 南区生活校改善プラン策定経過

開催日	会議名	内容

※改善プラン完成後記載

## 南区生活交通改善プラン

令和7年3月

●編集・発行

新潟市南区役所地域総務課

〒950-1292 新潟市南区白根 1235 番地

TEL 025-372-6605