

東区生活交通改善プラン

(素 案)

新潟市東区

令和 7 年 3 月



産業と多様な魅力が調和し、
心豊かに暮らせるまち

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. 区の概要	
(1) 地理	
(2) 人口	
(3) 東区内外における人の動き	
(4) 交通	
2. 区民ニーズ	
第 3 章 東区生活交通改善プランにおける 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 東区の具体的な交通施策	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	

第1章 東区の持続可能な生活交通の構築に向けて

1. 東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、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79%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、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、令和7年度から実施する「東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り組み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. 東区生活交通改善プランの位置づけ

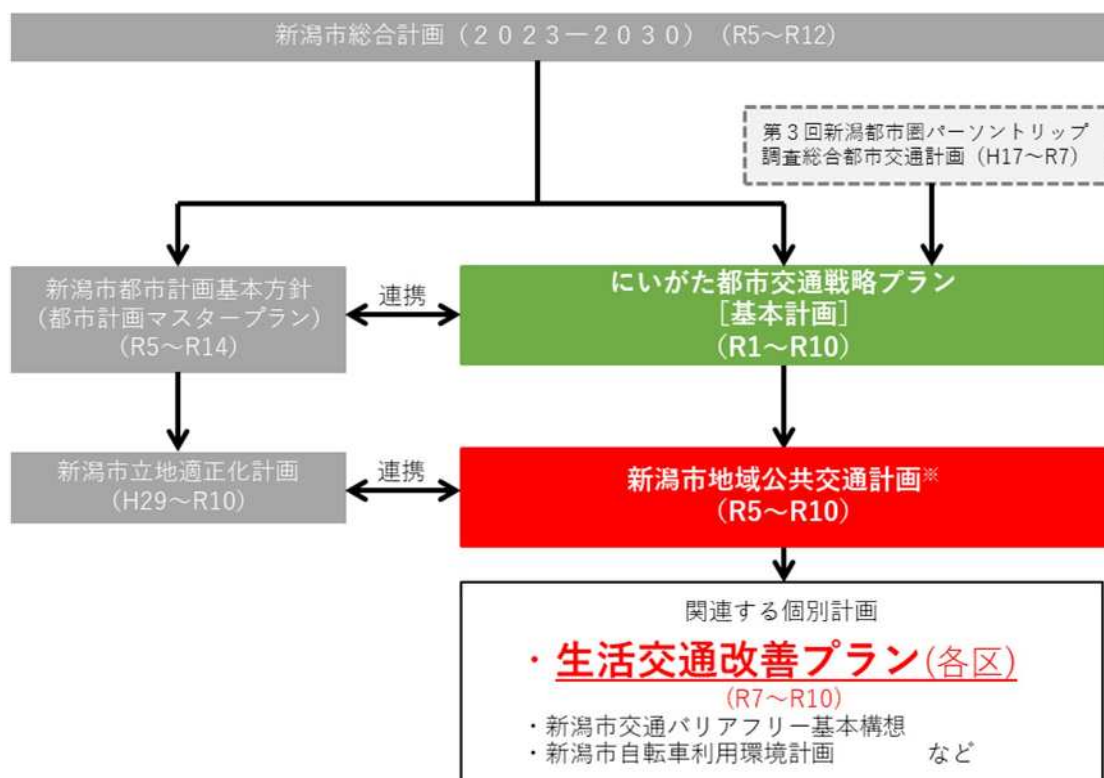
本市では、令和10年度までを計画期間とする交通政策の基本方針「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を令和元年度に策定し、目指す交通の将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」として、その実現に向けた基本方針を定めました。

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」として決めました。

東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-1】

【図-1】 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. 東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、令和10年度までとします。

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 38.56 km² 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（725.99 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 131,028 人(令和 6 年 9 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 17.2%を占めています。また、人口密度は、3,398 人/km² で、中央区に次いで2番目に高く、全市の 1,051 人/km² を大きく上回っています。【図表-1】

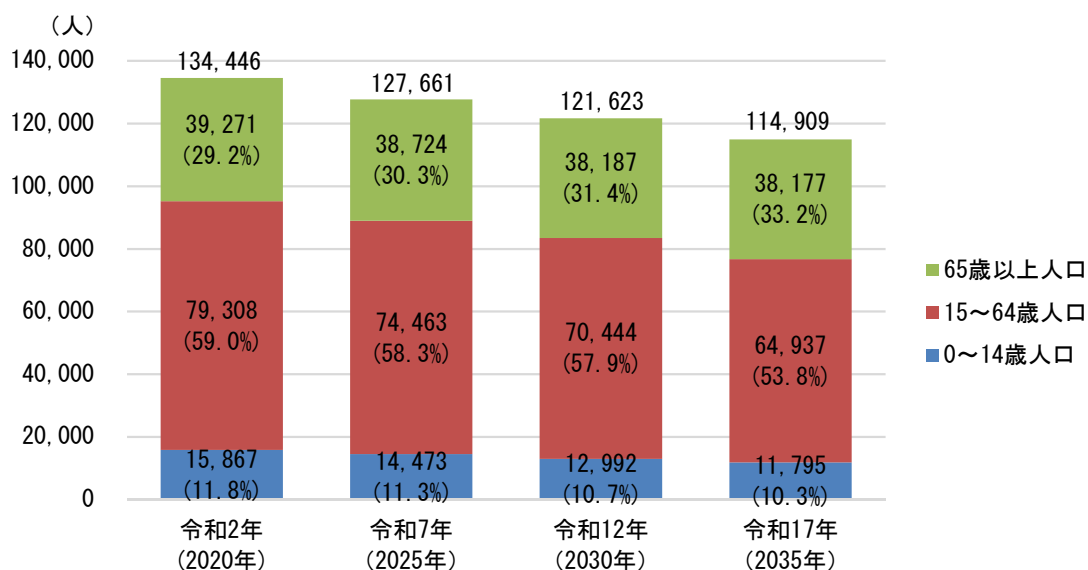
市の中でも多くの人々が居住している東区ですが、将来推計人口によると、今後より一層高齢化が進展していき、公共交通を必要とする高齢者がさらに増える状況が見込まれます。【図表-2】

【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)	762,739	70,309	131,028	172,146	67,506	74,077	42,333	152,553	52,787
65歳以上 (人)	234,130	23,116	39,326	47,509	20,481	24,353	13,732	46,421	19,192
高齢化率 (%)	30.7	32.9	30.0	27.6	30.3	32.9	32.4	30.4	36.4
面積 (km ²)	725.99	107.48	38.56	37.84	75.42	95.38	100.91	93.87	176.53
人口密度 (人/km ²)	1,051	654	3,398	4,549	895	777	420	1,625	299

(令和 6 年 9 月末時点 人口統計)

【図表-2】東区の将来推計人口（年齢階級別）



出典：令和2年（実績値）は国勢調査、令和7年以降（推計値）は令和2年国勢調査を基に市が独自推計。
 ※年齢階級別人口と合計人口について、令和2年は年齢不詳の数を補完しているため一致する。令和7年以降の推計値は階級毎に按分して積み上げた値のため一致しない場合がある。

（3）東区内外における人の動き

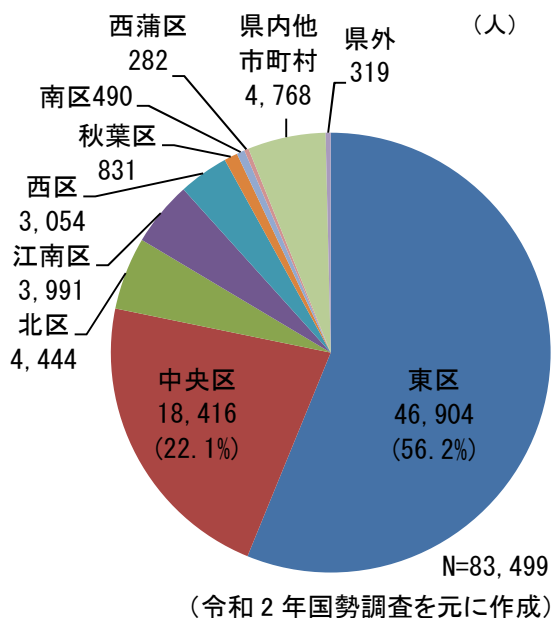
令和2年国勢調査での、東区に居住している人の通勤・通学地を見ると、56.2%は東区内に通勤、通学し、次いで中央区（22.1%）の順となっています。

【図表-3】

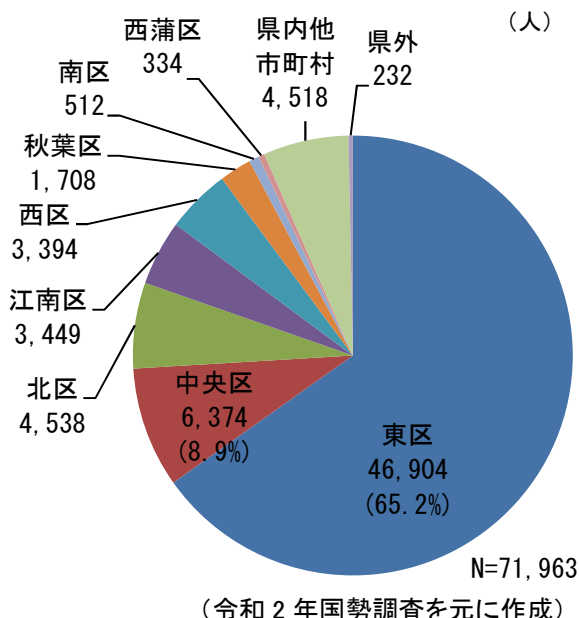
また、東区に通勤・通学する人の65.2%は東区に住んでおり、次いで中央区（8.9%）の順となっています。【図表-4】

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



【図表-4】東区に通勤・通学する人の居住地



(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、令和6年3月31日に新潟駅バスターミナルの供用が開始された影響により市内の交通体系や便数に変化が生じました。東区では、区内と新潟駅バスターミナルを結ぶ路線が主に東西方向に運行されている一方で、区内の南北方向の路線が少ないため、その移動を補完する形で区バス「河渡ルート」及び「松崎ルート」を運行していますが【図-2】、区バスは路線バスに比べて運行便数が少ない状況です。また、路線バス、区バスともにバス運転士の数は減少傾向であり、運転士の確保が課題となっています。

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7事業者が297台（令和6年9月末時点）の車両を保有しており、保有台数は8区の中で中央区に次いで2番目となっています。また、タクシー運転士もバス運転士同様に減少傾向にあり、タクシー運転士の確保が求められています。

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。

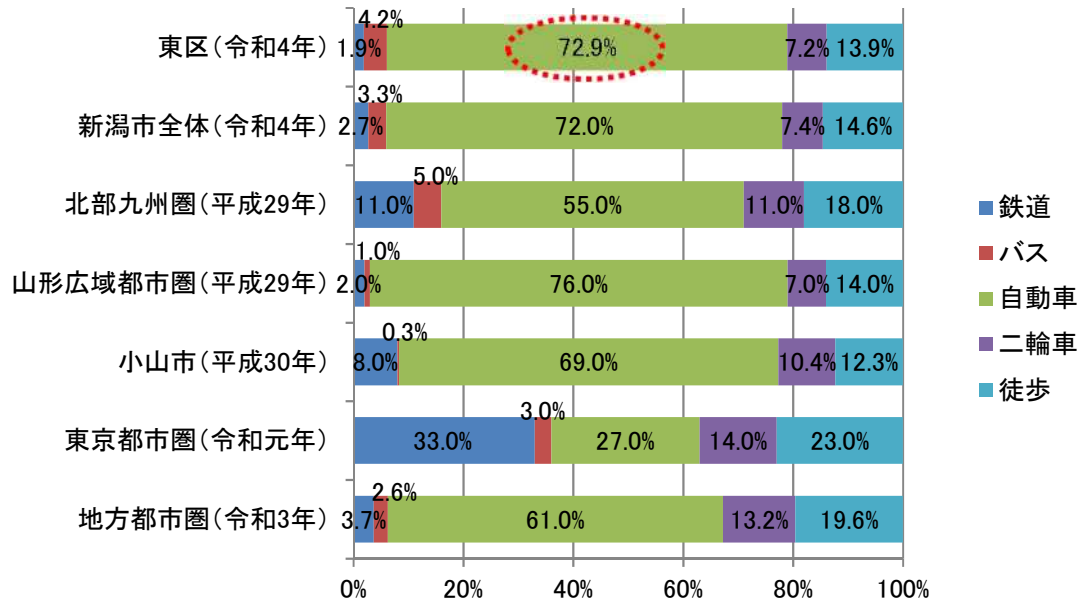
【図-2】東区バスの運行路線図



2. 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72.9%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】

【図表-5】代表交通手段構成

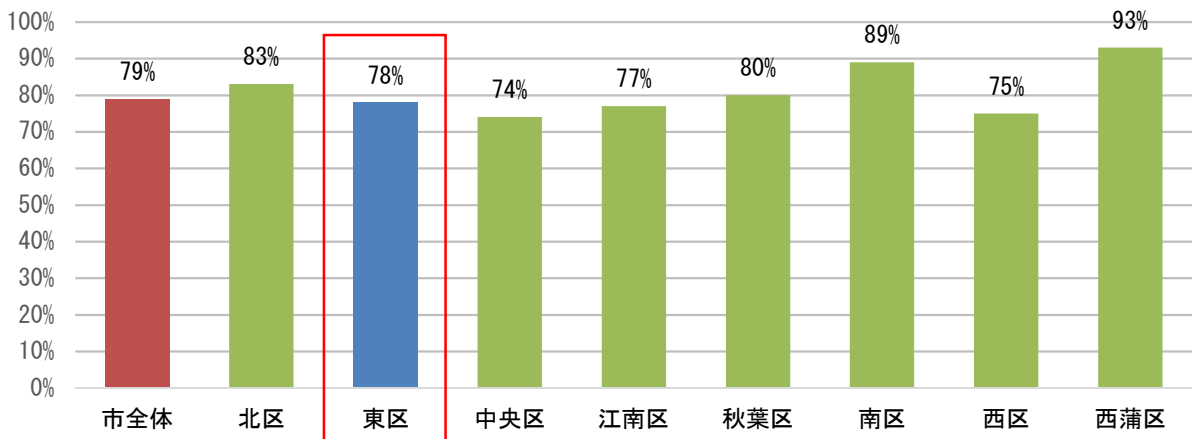


(令和5年6月新潟市内都市交通特性調査の結果を一部加工して作成)

令和4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78%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】

【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

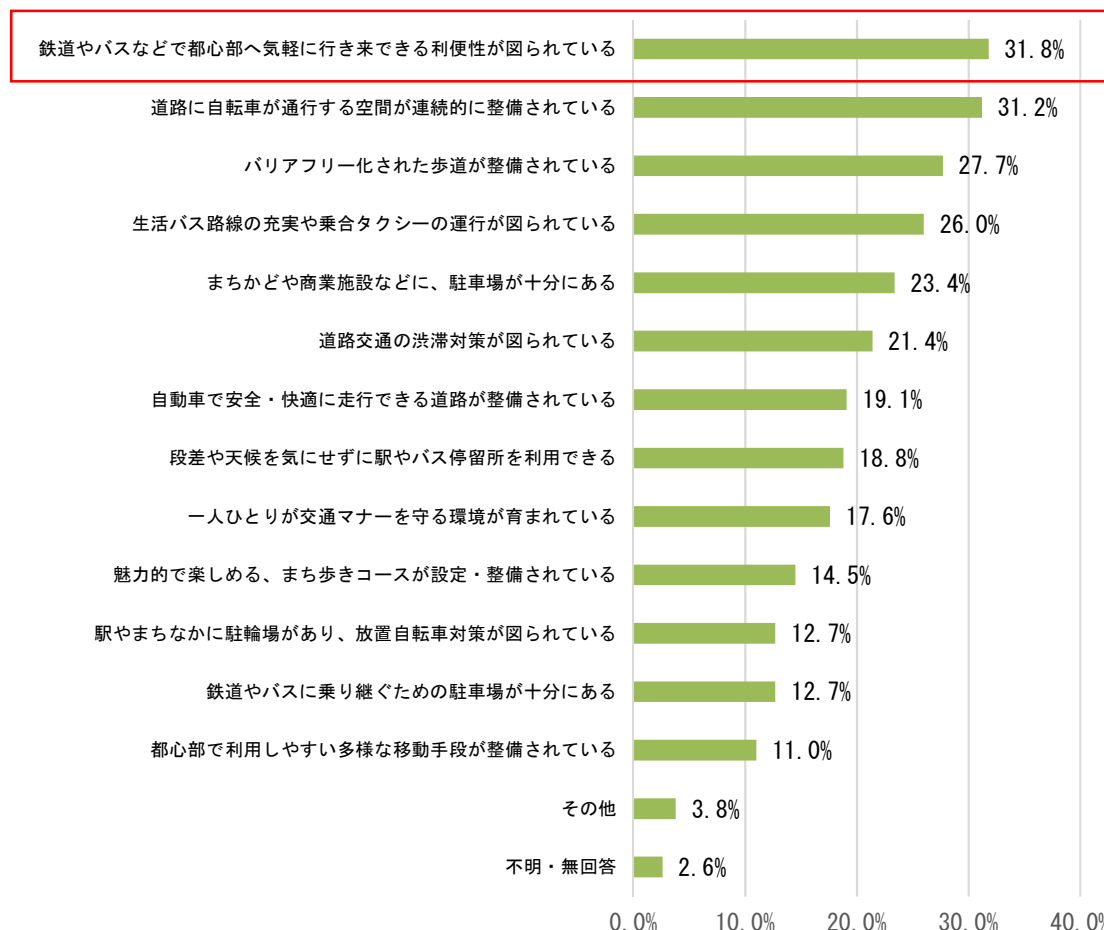
(=「あまり移動しやすいまちだと思わない」+「移動しやすいまちだと思わない」の合計)



(第49回市政世論調査 令和4年8月)

また同調査において、東区民が「移動しやすいまち」として必要なこととして、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている」という回答の割合が一番多くなっており、公共交通の利便性、特に都心部へのアクセスの向上を求める区民が多いことがうかがえます。【図表-7】

【図表-7】東区民が、「移動しやすいまち」であると実感できること、また、「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うことの割合

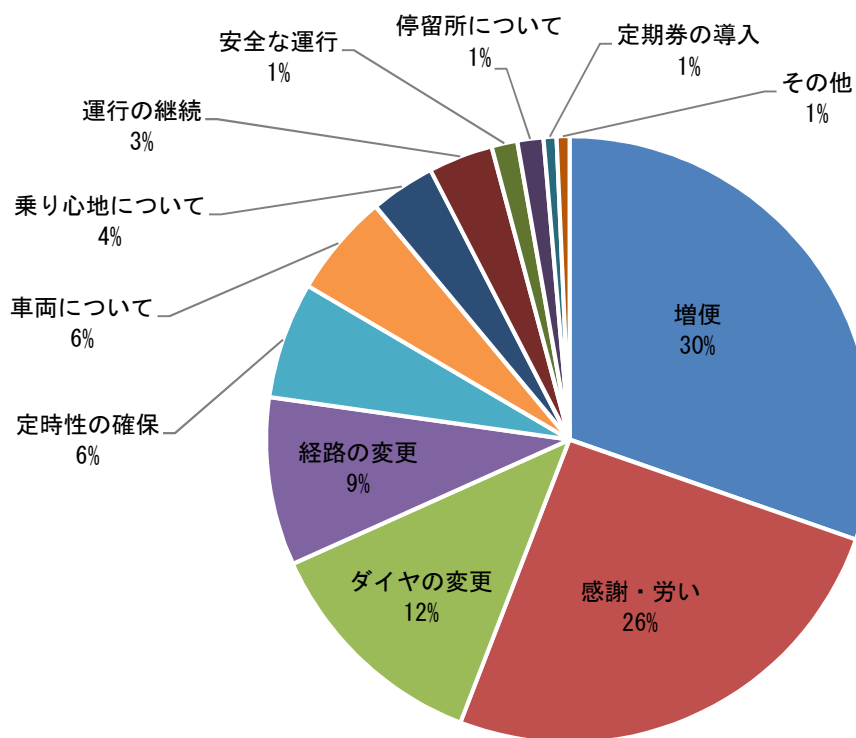


(第49回市政世論調査 令和4年8月)

区内における公共交通のうち、東区が主体的に運営している東区バスについて、令和6年度に実施した「東区バス利用者アンケート」では、増便を求める回答の割合が一番多く、ダイヤや経路の変更、定時性の確保などが続いています。また、その一方で区バスに対する感謝や労いの回答も高い割合で寄せられました。

これらのことから、区バスが区内における公共交通として認知され、一定の役割を果たしている一方で、さらなる充実化が求められていることがうかがえます。【図表-8】

【図表-8】東区バスの利用者が、東区バスに対する意見・要望として回答した内容の割合



N=115

(東区バス利用者アンケート 令和6年8~9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。

第3章 東区生活交通改善プランにおける取り組みと事後評価

令和2年度から令和6年度の計画における主な取り組みを検証します。

交通施策	事業概要	取組項目	スケジュール					取組結果・事後評価等
			R2	R3	R4	R5	R6（見込）	
基本方針（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。	用地買収・物件補償	用地交渉継続中					越後石山駅西口広場へのアクセス道路整備に向けて継続して取り組みました。 また、令和6年度からは東口についても、駅前広場の整備に向けて用地を一部取得しました。
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/日以上の越後石山駅と、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。	関係者との協議及び調査	越後石山駅について鉄道事業者との協議を実施	越後石山駅について鉄道事業者との協議を実施	越後石山駅についてバリアフリー化に向けた概略設計を実施	JRとの基本協定を締結、駅舎と自由通路の詳細設計に着手	自由通路の詳細設計を継続実施。	バリアフリー化の実現に向けて、鉄道事業者との協議など、計画的に取り組みを進めました。 また、バリアフリー化が完了するまで要望書の提出は継続します。
		JR東日本への要望書提出	1回	1回	1回	1回	1回	
基本方針（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。	河渡ルートの利用者数の増加	河渡ルート年間利用者数					河渡ルートについては、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少しましたが、同感染症の5類移行に伴い利用者数が回復し、コロナ禍前を上回る利用者実績となっています。 松崎ルートについては、河渡ルートと同様の理由により利用者数が減少しましたが、利用者数は回復傾向にあります。しかし、コロナ禍前の水準には戻っていないため、利用者増加に向けた取り組みが求められます。
			41,135人	45,180人	45,735人	55,981人	58,089人	
		松崎ルートの利用者数の増加	松崎ルート年間利用者数					
			40,559人	42,490人	43,663人	48,179人	47,298人	

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。	アンケート等の実施	1回	1回	0回	1回	1回	<p>市政世論調査や自治協議会が実施する区民向け意識調査、区バス利用者へのアンケートなど、様々な調査を通して区民の公共交通に対するニーズ調査を継続して行いました。</p> <p>また、東区自治協議会第3部会（公共交通を所管）との意見交換会を通して、区の公共交通の現状や今後について協議を行いました。</p>
		意見交換会等の開催	2回	随時	1回	1回	1回	
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。	松崎ルートへの1台追加導入	令和2年度新潟市一般会計補正予算（令和3年2月議会議定例会）の承認	導入・運行開始				<p>松崎ルートに小型ノンステップバスを導入し、その後も安定して運行することにより、区内における生活交通のバリアフリー化の向上を実現しました。</p>
基本方針（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。	区だよりによる運行内容等の情報提供	6回	5回	5回	8回	9回	<p>区バス自体の認知度向上による利用者の増加に取り組むだけでなく、オンライン上でバスの運行情報を提供する「e区バス」も併せて周知することにより、バス停留所での待ち時間の減少など、利用者の満足度向上にも取り組みました。</p> <p>また、区だよりに留まらず、リーフレットやバス停留所における看板、デジタルサイネージなど様々なツールを活用しながら情報発信を行いました。</p>
		PR活動等による公共交通の利用促進	リーフレットの作成	新車両の試乗会開催	e区バスに関するチラシ配布	e区バスに関する看板の設置やデジタルサイネージでの表示	e区バスに関する看板の設置やデジタルサイネージでの表示	

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。

○路線バスが区内の一部の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（※）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。

○区内における、南北方向のバス路線の維持が求められます。

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を、バス運転士の不足など、公共交通を取り巻く環境が厳しい中でも維持していく必要があると考えられます。

○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。

○区バスの利用者及び満足度のさらなる向上が求められます。

区バスには、幅広い要望・意見が寄せられています。区バス自体の認知度向上や利用者数の増加に継続的に取り組むことに加え、運行情報の適切な発信など、利用者の満足度の向上に繋がる取り組みを、利用者の声に耳を傾けながら推進していく必要があります。

※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。

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を継続します。

(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)



第6章 東区の具体的な交通施策

令和7年度から令和10年度に実施する主な取り組みを示しています。

交通施策	事業概要	スケジュール			
		R7	R8	R9	R10
基本方針（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。	用地交渉継続			
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/日以上の上越新幹線越後石山駅と、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。	用地買収・物件補償・本工事			
		JR東日本への要望書提出			
基本方針（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	本プランの上位計画である「新潟市地域公共交通計画」が定める目標水準を意識しながら、運転士不足など地域公共交通を取り巻く環境が厳しい中でも、現行の運行体制を維持できるよう取り組みます。また、上位計画の動向を踏まえつつ、取組内容を適宜検討・修正していきます。	年間利用者数			
		利用者数の維持			
基本方針（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。	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6年 12月20日(金)	令和6年度第1回 東区地域公共交通検討会議	・策定案について意見聴取
令和7年 1月●日(●)	令和6年度第2回 東区地域公共交通検討会議 (書面開催)	・策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>



東区生活交通改善プラン

令和7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