

西区生活交通改善プラン

※前期計画※

新潟市西区
令和6年3月一部改定



目 次

第 1 章 西区の持続可能な生活交通の構築に向けて	1
1 西区生活交通改善プランとは	1
2 プランの位置づけ	1
3 プランの計画期間	2
第 2 章 西区における現状と市民ニーズ	3
1 西区の概要	3
2 西区の公共交通の現状	3
3 西区の移動に関する市民ニーズと実態	8
第 3 章 西区生活交通改善プラン(平成 27 年度策定)における取り組み	12
第 4 章 西区が今後、取り組む必要のある課題	14
第 5 章 西区が目指す公共交通の将来像	15
1 目標	15
2 基本方針	15
第 6 章 西区の具体的な交通施策	17

※西区生活交通改善プランの上位計画である「にいがた都市交通戦略プラン後期実施計画」、「新潟市地域公共交通網形成計画」の改定については、新型コロナウイルスによる影響調査を進めてきたが、新潟交通株式会社との新たな連携協定の締結に関する協議の進捗により、同連携協定の内容を計画内に位置付ける必要が新たに生じたことから、改定作業に通常以上の期間を要している。以上を踏まえ、前期計画の期間を新たに延長することとする。

なお、計画終了期間として「令和 4 年度」と記載されている部分については「令和 6 年度」と読み替えるものとする。

第1章 西区の持続可能な生活交通の構築に向けて

1 西区生活交通改善プランとは

今後急激に進む人口減少、少子・超高齢化に対応するためには、区バス^{※1}をはじめとした生活交通^{※2}について、高齢者や障がい者、学生などのいわゆる「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持続可能なものにしていくことが重要です。

区では特に農村部において、マイカーの普及や人口減少に伴い、バスの利用者が減少し、バス路線の廃止や減便が生じたため、公共交通が不便な地域が存在しています。

効率的かつ持続可能な生活交通の実現に向けて、区では平成27年に「西区生活交通改善プラン」を地域と市の協働で策定しました。

今回、5年間の計画期間終了に伴い、現状を再検証し、令和2年度から3年間のプランとして改定します。

2 プランの位置づけ

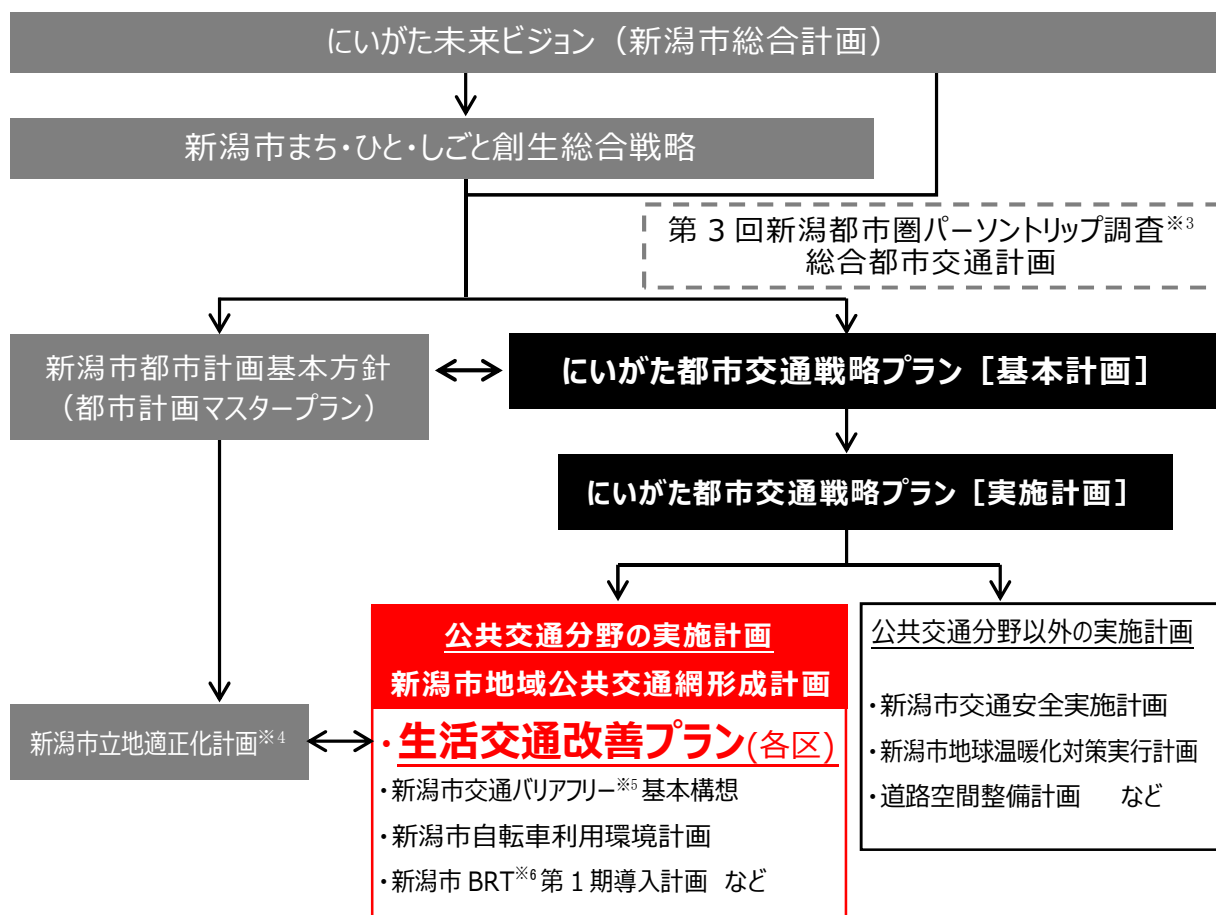
本市では、交通政策の基本方針となる「にいがた交通戦略プラン」の策定から概ね10年が経過するなか、これまでの取り組みの評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化（第一期開業～全面開業）を契機とする拠点性の強化や人口減少、少子・超高齢化の進展などの課題に対応するため、新たに「にいがた都市交通戦略プラン」を令和元年7月に策定し、「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を目指しています。

その実現に向け、公共交通分野の実施計画として「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、5つの基本的な方針に基づき、令和4年度までに取り組む交通施策等を定めることとしています。

西区生活交通改善プランは、新潟市地域公共交通網形成計画の一部として、区の地域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、区の実情に応じて具体的な交通施策等を定める実施計画です。

※1 区バス…政令指定都市移行による区制の導入に伴い、区役所までの新たな移動ニーズや、区のまちづくりに対応するため、区ごとで検討した路線を運行するバス

※2 生活交通…本プラン上では、区内の移動や市内中心部への移動に利用される区バスや住民バス、乗合タクシーなどの公共交通のこと



3 プランの計画期間

本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」及び区のまちづくりの具体的な取組を示した「区ビジョンまちづくり計画」の計画期間に準拠し、令和2年度から令和4年度までの3年間としますが、社会・経済状況の変化により必要に応じて内容の見直しを行います。

また、計画の着実な推進のため、年度ごとに取り組みの検証を行います。

※3 パーソントリップ調査…人の交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データを取得する実態調査

※4 新潟市立地適正化計画…居住や都市機能の誘導により、コンパクトシティ形成の取り組みを推進するための計画

※5 バリアフリー…高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障がい除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること

※6 新バスシステム・BRT…多くのバス路線がまちなかで重複していた区間を Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）の導入により集約・効率化し、生じた余力（車両や運転士）を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指すもの

第2章 西区における現状と市民ニーズ

1 西区の概要

信濃川及び関屋分水路以西に位置し、坂井輪地区、西地区、黒埼地区で構成されています。

区の面積は 94.09 k m²^{※7}で新潟市の全面積の約 13%を占めており、8 区の中では5 番目の大きさです。

人口は 156,824 人^{※8}、世帯数は 68,910 世帯^{※8}で、いずれも 8 区の中で2 番目に多い区となっています。平成 27 年の国勢調査では、65 歳以上の人口割合である高齢化率は 26.7%、75 歳以上の人口割合は 13.0%ですが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を基にした本市推計によると、今から 10 年後の令和 12 年には、高齢化率は 30%を超え、75 歳以上の人口割合は 19.4%に達すると見込まれています。

土地の利用は、都市部と農村部がバランスよく存在し、鉄道沿線や幹線道路沿いを中心に住宅地が形成され、北西部には砂丘畑、南東部には田園地帯が広がっています。また、新潟大学や新潟国際情報大学などの学術機関や研究機関、総合病院、大規模小売店舗が点在しています。

2 西区の公共交通の現状

区の東側には、南北方向に北陸自動車道が通り、新潟西インターチェンジや黒埼スマートインターチェンジ^{※9}があります。また、東西方向には国道 116 号、西大通りなどの幹線道路が坂井輪地区、西地区を横断し、南北方向には国道 8 号が黒埼地区へ通り、良好な道路環境が整備されています。

鉄道は、J R 越後線の 1 路線が運行されています。中央区から坂井輪地区、西地区を横断し、区内には 7 つの駅があります。日中の運行本数は、内野駅までは 20 分に 1 本程度ですが、越後赤塚駅までは 1 時間に 1 本程度と少なくなります。

路線バスは、中央区方面に向かって幹線道路を中心に 15 路線が運行されています。特に東西方向の路線が充実しており、有明線や西小針線は、市内中心部までを直接結び、それ以外の多くの路線は、青山結節点^{※10}で乗り換えることで市内中心部まで結ばれています。路線バスが運行していない地域の

※7 国土交通省国土地理院（平成 30 年 10 月 1 日）

※8 新潟市住民基本台帳（令和元年 9 月末日）

※9 スマートインターチェンジ…ETC 技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ

※10 結節点…バスのほか、電車やタクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点

移動は、主に区バスや住民バス※¹¹が担っています。

タクシーは、6つの営業所があり、個人タクシーを含めると約230台のタクシーが稼働しています。

(1) 鉄道

◎ J R 越後線

駅の数：7駅 青山、小針、寺尾、新潟大学前、内野、
内野西が丘、越後赤塚

運行本数：新潟－内野間 1日 104便
新潟－越後赤塚間 1日 53便

	新潟－内野間		新潟－越後赤塚間	
	新潟方面 (内野発時間)	内野方面 (新潟発時間)	新潟方面 (越後赤塚発時間)	越後赤塚方面 (新潟発時間)
朝方 ～9時	10便	10便	7便	7便
日中 9～17時	24便	23便	10便	9便
夕方 17時～	18便	19便	9便	11便
小計	52便	52便	26便	27便
合計	104便		53便	

平成31年3月16日ダイヤ改正時点

(2) バス

◎新潟交通

[路線バス] 15路線

- | | |
|-----------------------|---|
| B 1 萬代橋ライン
(B R T) | ・新潟駅前～青山
・新潟駅前～青山～西部営業所 |
| C 2 浜浦町線 | ・新潟駅前～浜浦町～信濃町～西部営業所 |
| C 3 信濃町線 | ・新潟駅前～信濃町～西部営業所 |
| S 3 水島町線 | ・新潟駅前～水島町～西部営業所 |
| S 7 スポーツ公園線 | ・新潟駅南口～スポーツ公園前～大野仲町 |
| W 1 有明線 | ・新潟駅前～有明～内野営業所
・新潟駅前～有明～グリーン団地前
・新潟駅前～有明～信楽園病院 |
| W 2 西小針線 | ・新潟駅前～西小針～内野営業所
・新潟駅前～西小針～内野営業所【快速】
・新潟駅前～西小針～新大西門
・新潟駅前～西小針～信楽園病院 |
| W 3 寺尾線 | ・青山～寺尾～内野営業所
・青山～寺尾～新大西門
・青山～寺尾～信楽園病院 |

※¹¹ 住民バス…公共交通空白・不便地域において、地域住民が主体となって運営・運行するバス

- W 4 大堀線
 - ・ 青山～大堀～内野営業所
 - ・ 青山～大堀～新大西門
 - ・ 青山～大堀～信楽園病院
 - ・ 青山～大堀～榎尾～内野駅南口
～内野営業所
- W 5 小新線
 - ・ 青山～大堀～亀貝中央
 - ・ 青山～小新～流通センター～亀貝中央
- W 6 千歳大橋線
 - ・ 青山～千歳大橋～美咲合同庁舎
- W 7 大野・白根線
 - ・ 青山～大野仲町～白根～潟東営業所
 - ・ 青山～ときめき～大野仲町
 - ・ 新潟駅南口～江南高校前～大野仲町
～白根～潟東営業所【快速】
- W 8 味方線
 - ・ 青山～味方～月潟
 - ・ 青山～木場～味方～潟東営業所
- 青山循環線
 - ・ 青山～信濃町～浦山～青山
- 黒鳥線
 - ・ 内野営業所～内野駅南口～信楽園病院
～黒鳥～大野仲町

令和元年 11 月 16 日ダイヤ改正時点

[県内高速バス]

バス停	平 日	土休日
鳥原（新潟行）	52 便	45 便
鳥原（郊外行）	48 便	41 便

令和元年 11 月 16 日時点

◎区バス

中野小屋ルート

青山～坂井東小学校入口～榎尾～中野小屋～赤塚駅前

※新潟交通大堀線W43 を延伸して運行（下線部が区バス区間）

平日 10 便

坂井輪ルート（Qバス）

済生会病院～流通センター～西区役所～寺尾駅入口

～西総合スポーツセンター～小針駅前～済生会病院～小新大通団地

平日 12 便、土休日 10 便

令和元年 11 月 16 日時点

◎住民バス

コミュニティ佐潟バス

内野営業所～四ツ郷屋～赤塚～赤塚駅前

平日 10 便

内野上新町バス

青山～寺尾駅前通～西新町～上新町公民館前

※新潟交通寺尾線W33 を延伸して運行（下線部が住民バス区間）

平日 10 便

令和元年 11 月 16 日時点

(3) タクシー

営業所数 6、車両台数 231 台（個人タクシー含む）

営業所名	所 在
新潟第一交通株式会社 本社営業所	鳥原
新潟第一交通株式会社 小針営業所	小針
太陽交通新潟有限会社 本社営業所	小針南
太陽交通新潟有限会社 こばり営業所	西有明町
有限会社光タクシー 本社営業所	内野町
都タクシー株式会社 寺尾営業所	寺尾東

平成 31 年 3 月末時点

- 路線バス
- 高速バス
- 区バス中野小屋ルート
- 区バス坂井輪ルート
- 住民バスコミュニティ佐潟バス
- 住民バス内野上新町バス
- バス路線の起終点の停留所



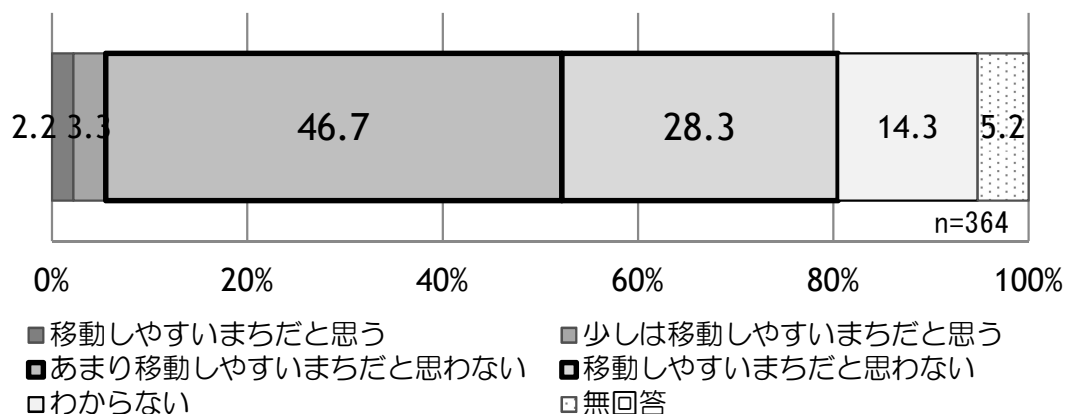
3 西区の移動に関する市民ニーズと実態

(1) 公共交通に関する意識

新潟市は自動車に頼らなくても移動しやすいまちだと思いますかという質問に対し、「移動しやすいまちだと思わない」(46.7%)と「あまり移動しやすいまちだと思わない」(28.3%)を合わせた「移動しやすいまちだと思わない」と回答した区民の割合は、7割を超えています。(図1)

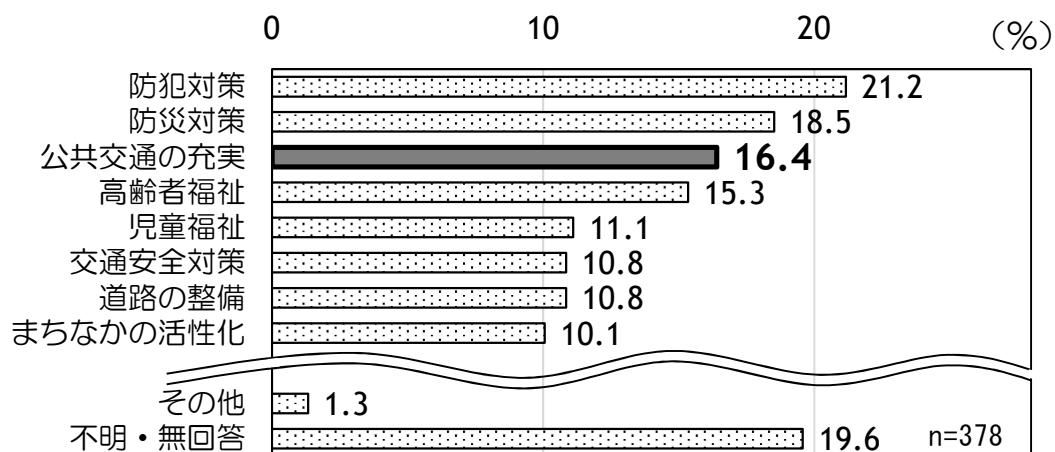
また、区として今後もっと力をいれてほしい施策や事業として「公共交通の充実」が3番目に高い割合になっています。(図2)

図1 自動車に頼らなくても移動しやすいか(西区)



【第44回市政世論調査(平成29年度)より作成】

図2 区として今後もっと力をいれてほしいもの(西区)

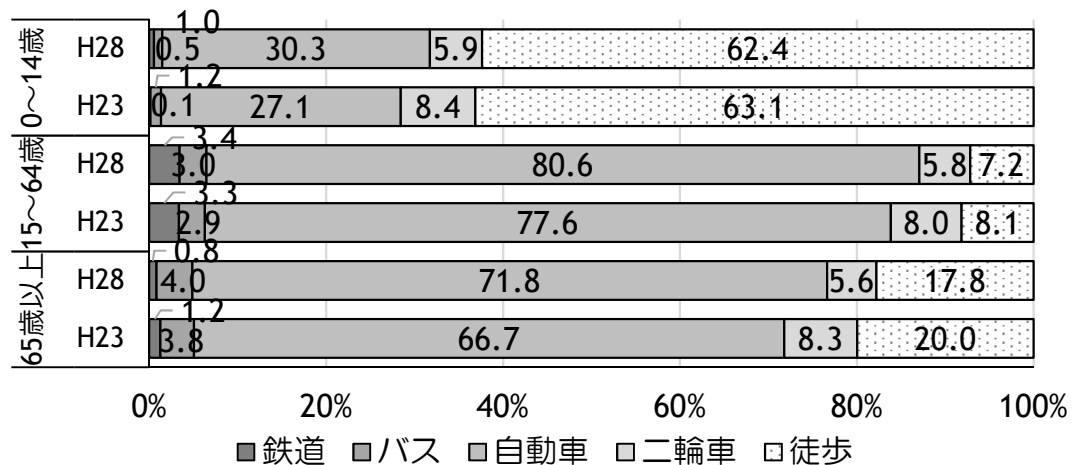


【第46回市政世論調査(令和元年度)より作成】

(2) 代表交通手段※12

どの年齢階層でも、平成 23 年比で自動車を利用する割合が増加しています。15～64 歳、65 歳以上では自動車を利用する割合が最も多く、公共交通（鉄道、バス）は、10%未満となっています。（図 3）

図 3 西区の代表交通手段の構成



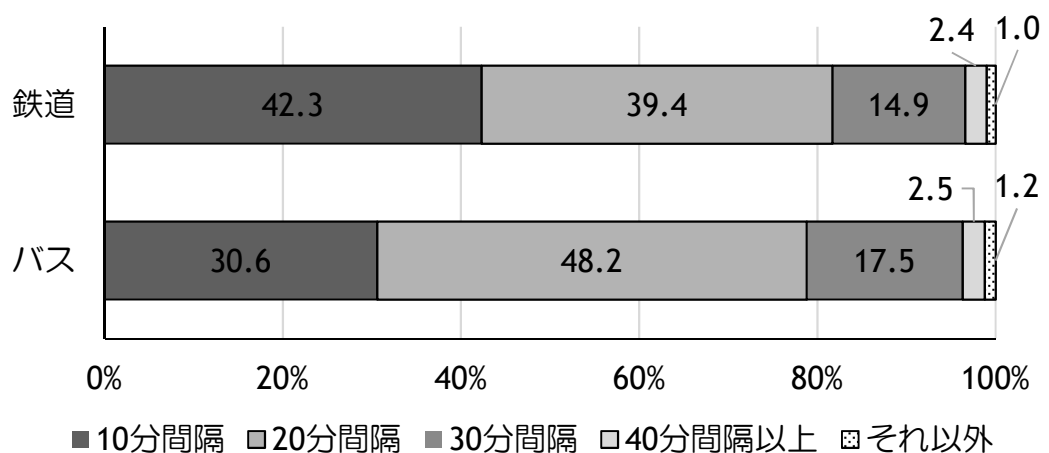
【新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）】

(3) 希望する鉄道、バスの運行間隔

鉄道は、10 分間隔を希望する割合が 40%を超え、20 分、30 分間隔を希望する割合と合わせると 90%を超えます。（図 4）

バスは、10 分間隔を希望する割合が 30%を超え、20 分、30 分間隔を希望する割合と合わせると 90%を超えます。（図 4）

図 4 希望する運行間隔



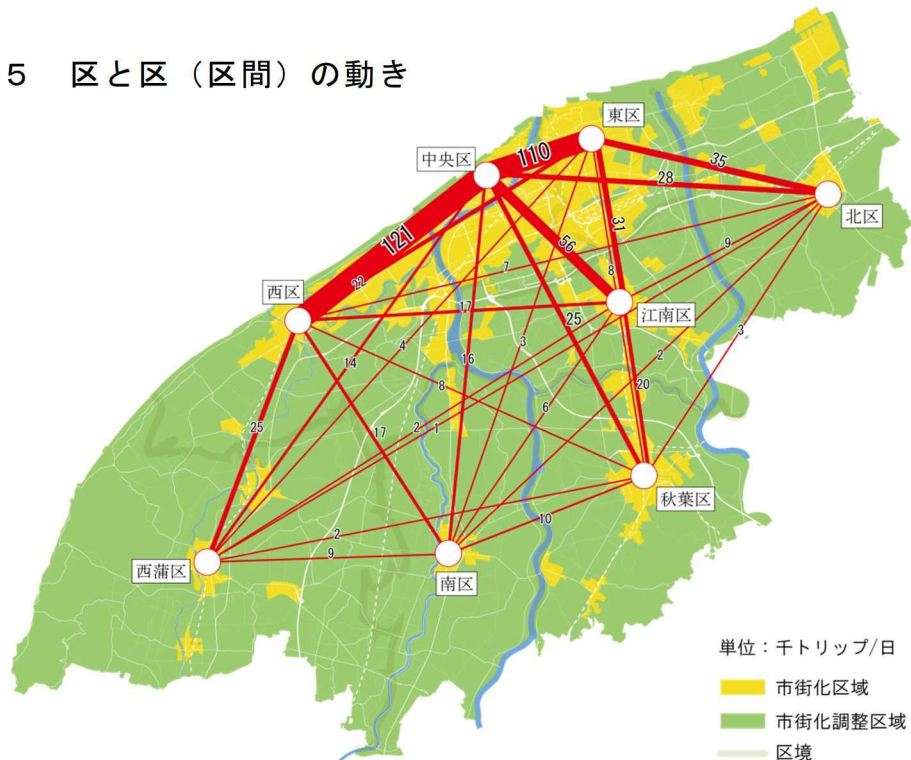
【新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）】

※12 代表交通手段…一つのトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位、及びその数）でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段（代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順）

(4) 区と区（区間）の人の動き

西区と中央区の区間で人の動きが 121 千トリップ／日と全市の中でも一番多くなっています。（図 5）

図 5 区と区（区間）の動き

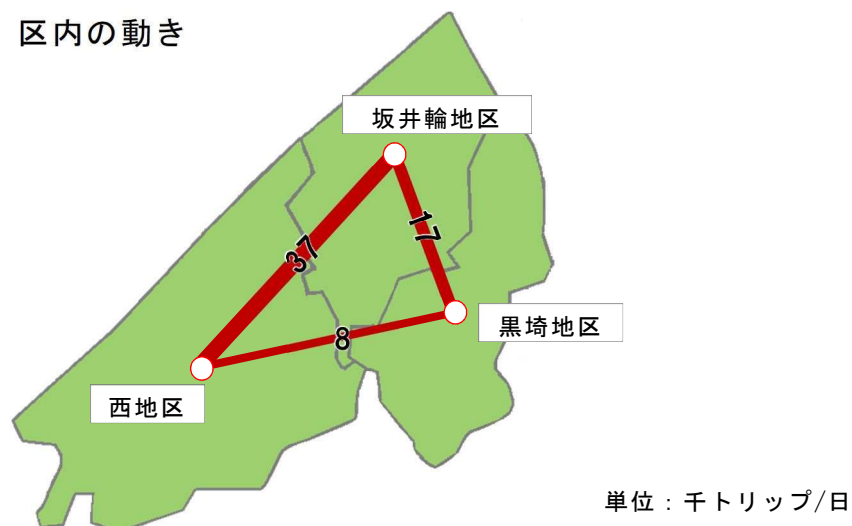


【新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）】

(5) 区内の人の動き

坂井輪地区と西地区の間で人の動きが 37 千トリップ／日と多くなっています。（図 6）

図 6 区内の動き



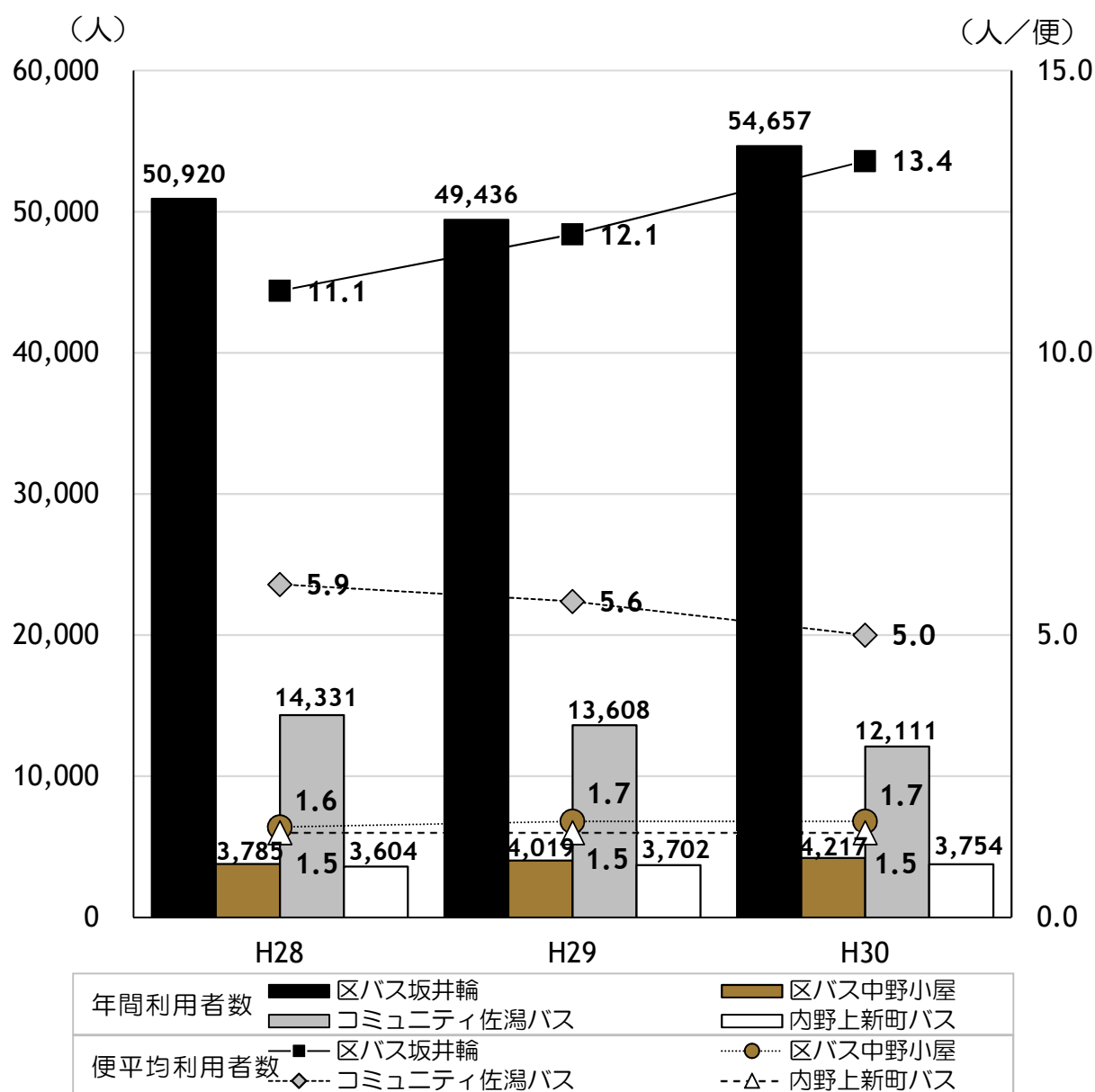
【新潟市内都市交通特性調査（平成 29 年 3 月）より作成】

(6) 区内の区バス・住民バスの利用者数

区バス坂井輪ルートは、住民バスの坂井輪コミュニティバスを引き継いで、平成 31 年 3 月 23 日から市が運行を開始したものです。区内の南北を結んで区役所へ至る唯一の交通手段として運行しており、年間約 5 万人が利用しています。(図 7)

西地区を運行する区バス中野小屋ルート、住民バスのコミュニティ佐潟バス・内野上新町バスは、新潟交通路線の廃止に伴い、市または住民が組織する運行団体が運行を開始したものです。コミュニティ佐潟バスの利用者は減少傾向で、平成 30 年度には 1 便あたり約 5 人となっています。また、中野小屋ルートや内野上新町バスの利用者は、1 便あたり 2 人以下と低調なまま推移しています。(図 7)

図 7 区内の区バス・住民バスの利用者数



第3章 西区生活交通改善プラン（平成27年度策定）における取り組み

西区生活交通改善プランは、平成27年度からの5年間を計画期間とし、区内公共交通全体の活性化と利便性の向上、将来にわたり持続可能な地域交通を構築することを目指しました。地域コミュニティ協議会へのアンケート結果から抽出した課題の解決に向けて「1 公共交通の利便性向上」「2 公共交通空白・不便地域の最小化」「3 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり」の3つの基本方針を定め、様々な施策に取り組みました。

現行プランにおける課題	基本方針	主な施策	取り組みの結果	成果と今後の課題
①既存公共交通の利便性不足	1 公共交通の利便性向上	区民がいつでも区内外を移動できるように環境を整備するとともに、BRT導入に伴う新潟交通のバス路線再編を受け、路線バスと区バス・住民バスやタクシー・鉄道等が連動した交通体系を構築し利用の利便性向上を図ります。		【成果】 ・ 南北方向の移動手段の拡充 ・ 区内の各種施設を結ぶ公共交通の充実 ・ 新バスシステムの導入により、国道8号線を通る路線バスは増便 ・ JR内野駅前広場を整備し、路線バスが乗り入れたことにより、バスと鉄道の接続性が向上 ・ 地域住民と連携した鉄道運行事業者に対する働きかけ 【課題】 ・ 南北方向の路線バスは、利用できる地域が限られるため、東西方向の路線バスや鉄道との乗り換えの利便性向上が必要 ・ バス待ち環境の改善や乗り換え時の負担軽減が必要 ・ 黒埼地区内での移動や坂井輪地区・西地区方面などへの移動の利便性向上 ・ JR内野駅前広場へ乗り入れるバス路線の増加による利便性の向上 ・ 西地区は、JR越後線の内野駅以西の運行本数が少なくなるため、利便性の向上に向けた地域住民との連携による利用促進の取り組みが必要
坂井輪地区、西地区は、鉄道や路線バスが区の東西を結んで走っているため、東西方向や中央区への移動は容易であるが、南北を結ぶ路線は住民バスのみであり、移動手段が不足している。 黒埼地区から国道8号を通る南北のバス路線は充実しているが、直接、坂井輪地区、西地区へ向かう路線は運行本数が少ない。また、農村部は、路線バスの運行本数が少なく、不便な地域となっている。 区役所や総合病院、大規模商業施設などの区内の施設同士を結ぶ公共交通があまり整備されていないため、特に亀貝地域などの商業施設への公共交通の整備が望まれている。 JR内野駅前等、鉄道駅前に広場などバスが乗り入れる環境が整備されていないことから、路線バスが鉄道駅前に乗り入れることができないため、駅とバス停が離れている。そのため、路線バスとの相互乗換の利便性に乏しく、交通結節点としての鉄道駅の役割が低い。	① バス路線の再編	地域の特性や課題、ニーズ等を踏まえた新規バス路線を検討し、運行事業者と協議します。 運行中の路線についても地域のニーズ、実情等を踏まえて、運行内容の見直しについて運行事業者と協議していきます。 亀貝地域の商業施設などニーズの多い拠点へのバスの運行に向けて、運行事業者と協議していきます。 バス路線の再編や利用者のニーズに合わせて、区バスの運行ルート等、運行内容の見直しについて検討します。	・ 新バスシステム導入によるバス路線再編に際し、運行事業者と協議を行い、青山循環線、千歳大橋線が新設、小新線に亀貝方面、寺尾線に新大西門方面の路線が追加されました。 ・ 住民バス坂井輪コミュニティバスを区バス坂井輪ルートへ移行するとともに、小型ノンステップバス※ ¹³ の導入や休日試験運行を本格運行しました。 ・ コミュニティ佐潟バスの運行団体が、自主的に運行していた冬季臨時便の本格運行化を支援しました。 ・ 運行事業者に地域の実情を伝え、小新線の多くが市道青山小針線経由から大堀幹線経由に見直されました。 ・ 住民バス坂井輪コミュニティバスについて、運行団体とともに運行事業者と協議し、亀貝地域へ乗り入れました。 ・ JR内野駅前広場の供用開始とともに路線バスや区バス等が乗り入れられるように、運行事業者と協議を重ね、まずは大堀線の一部と黒鳥線の乗り入れが実施されました。	
	② 関連施設の環境整備（乗換環境、バス待ち環境、交通結節点等）	交通結節点の整備を行うとともに、周知を図ります。 乗換環境、バス待ち環境の向上に向けて交通事業者等との協議を進めていきます。	・ 新バスシステム導入にかかるバス路線再編に際し、郊外線との乗り換え拠点として青山結節点を整備し周知しました。 ・ 鉄道との接続性を高めるために、JR内野駅に駅前広場を整備し周知しました。 ・ 青山結節点にバスインフォメーション、上屋、ベンチ、待合室を設置しました。 ・ 区バス坂井輪ルートに位置情報システムを導入しました。 ・ 新潟科学技術学園前や上山のバス停に上屋を設置しました。	
	③ 鉄道、路線バス、タクシー等の各公共交通機関同士の連携	公共交通間の乗り換えがスムーズに行えるよう、交通結節点や乗り換えポイントの明確化に努めます。 JR内野駅前広場を整備し、路線バスが乗り入れられる環境を整えるとともに、路線バスの乗り入れに向けて、バス事業者と協議していきます。 関係者同士の意見交換の場を活用し、交通事業者の相互理解と連携強化を進めます。	・ 青山結節点やJR内野駅前広場における案内サインを充実しました。 ・ 住民バス坂井輪コミュニティバスの車内アナウンスによる乗換案内の導入を支援しました。 ・ 【再掲】JR内野駅前広場の供用開始とともに路線バスや区バス等が乗り入れられるように、運行事業者と協議を重ね、まずは大堀線の一部と黒鳥線の乗り入れが実施されました。 ・ 西区地域公共交通に関する意見交換会や個別の路線について関係者会議を開催し、関係者との連携を強化しました。	

※¹³ ノンステップバス…床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと

現行プランにおける課題	基本方針	主な施策	取り組みの結果	成果と今後の課題
JR越後線は内野駅以东に比べ内野駅以西は運行本数が少なく、内野駅を境に利便性が大きく変わるため、内野駅以西の増便が求められている。		④ 鉄道の利便性向上		
		JR越後線の内野駅発着の列車について、内野以西への延伸を協議していきます。	・ 運行事業者に対し、新潟県鉄道整備促進協議会を通じた要望を行ったことに加え、機会を捉えて地域住民とともに必要性を訴求しました。	
		【再掲】JR内野駅前広場を整備し、他の交通機関から鉄道への乗り換えの利便性に努めます。	・ 【再掲】JR内野駅前広場の供用開始とともに路線バスや区バス等が乗り入れられるように、運行事業者と協議を重ね、まずは大堀線の一部と黒鳥線の乗り入れが実施されました。	
②公共交通空白・不便地域の存在		2 公共交通空白・不便地域の最小化		【成果】
		公共交通空白・不便地域に対し、住民バスならびに補助制度の浸透を図り、すべての区民が日常生活に必要な移動が行えるよう支援します。		・ 住民バス補助制度の見直しによる運行団体の負担軽減と持続性の向上
		① 住民バス運行支援強化		【課題】
		住民バスの運行について、適切な補助を行うとともに、運行団体とともに持続可能な公共交通となるよう考えていきます。	・ 新潟市住民バス補助金交付要綱に基づき、運行経費や運営経費を補助しました。 ・ 個別の路線について関係者会議を開催し、持続可能な公共交通となるよう検討しました。	・ 既存バス路線の利用者の増加及び新たな住民バス路線提起の誘引
		制度見直しによる住民バスへの運行支援強化を検討していきます。	・ 新潟市住民バス補助金交付要綱で住民バスの運行経費への補助上限を70%としていたものを、人口密度や高齢化率などの地域の実情を考慮した上限の設定ができるように見直しました。	
		新たな住民バス路線の提起に対し、本格運行への足がかりとなるよう社会実験による試験運行を検討します。	・ 具体的な住民バス路線の提起はなかったものの、西地区の区バス・住民バスに関するニーズ調査や坂井輪コミュニティバスに関するニーズ調査を行うことで、地域の実情の把握に努めました。	
		② 地域の実情に応じた住民バスなどの運行方式の検討		
		住民バスなどの選択肢の中から、地域と共に地域特性、課題に応じた公共交通機関の調査・検討を行います。	・ 西地区の区バス・住民バスの改善に向けてニーズ調査を行い、結果を基に運行団体、運行事業者と検討し、既存路線の利用啓発を行いつつJR内野駅前広場への乗り入れ可能性を模索することとしました。	
③区民の公共交通に対する意識不足		3 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり		【成果】
		公共交通を地域全体で守り、育てていくため、区民と公共交通関係者との連携を図るとともに、住民バスの利用促進に向けた取組を区民と共に実施します。		・ 公共交通利用への意識づけ
		① 交通施策への理解醸成と意識啓発		【課題】
		区民の利用によって区全体の公共交通が維持されるということをアピールし、公共交通をみんなで支えるという意識を啓発します。	・ 区バス・住民バスの時刻表を作成し配布しました(年2回)。 ・ 区だよりによる広報を実施しました(年3回)。 ・ 運行団体の会報の発行を支援しました(年2回)。	・ 公共交通利用への意識向上による利用者の増加
		住民バスについて、地域で支えている公共交通であることを、運行団体とともに啓発していきます。	・ 【再掲】区バス・住民バスの時刻表を作成し配布しました(年2回)。 ・ 【再掲】区だよりによる広報を実施しました(年3回)。 ・ 【再掲】運行団体の会報の発行を支援しました(年2回)。	
		② 公共交通の利用促進への取り組み		
		公共交通への転換を促すため、地域、事業者、行政が一体となって住民への理解醸成と意識啓発を行っていきます。	・ 【再掲】区バス・住民バスの時刻表を作成し配布しました(年2回)。 ・ 【再掲】区だよりによる広報を実施しました(年3回)。 ・ 【再掲】運行団体の会報の発行を支援しました(年2回)。	
		③ 事業者、住民との連携強化		
		地域、事業者、行政の相互理解を深め、連携強化に努めます。	・ 【再掲】西区地域公共交通に関する意見交換会や個別の路線について関係者会議を開催し、関係者との連携を強化しました。	

第4章 今後取り組む必要のある課題

ここでは「第2章 西区における現状と市民ニーズ」「第3章 西区生活交通改善プラン（平成27年度策定）における取り組み」を踏まえ、持続可能な生活交通の実現に向けた課題を整理しました。

1 生活交通の利便性不足

- ・南北方向を結ぶ区バス坂井輪ルートと東西方向を運行する路線バスが交差する地点の乗り換えの利便性が不足している。
- ・黒埼地区は、国道8号を中心に路線バスが運行しているが、公共交通を利用した同地区内での移動や坂井輪地区・西地区方面などへの移動が困難である。
- ・西地区における公共交通不便地域を運行する区バス・住民バスは、廃止路線を引き継ぐ形で運行されており、利用者が減少傾向や低調なまま横ばいなため新たな利用者の確保が必要である。

2 市内中心部へのアクセス

- ・鉄道駅と路線バスや区バス等の交通手段相互の接続性の向上が必要である。
- ・東西方向を運行する路線バスは充実しているが、市内中心部への移動（有明線や西小針線を除く）や黒埼地区からの移動には、乗り換えを要するため、バス待ち環境の改善や乗り換え時の負担軽減が必要である。
- ・黒埼地区は、国道8号を中心に路線バスが運行しているが、国道8号まで公共交通で移動することが困難な地域がある。
- ・西地区は、JR越後線の内野駅以西の運行本数が少なくなるため、利便性の向上に向けた地域住民との連携による利用促進の取り組みが必要である。

3 区民の公共交通に対する意識不足

- ・区民のマイカー依存度が高く、公共交通の利用が少ない。

第5章 西区が目指す公共交通の将来像

「第4章 今後取り組む必要のある課題」を踏まえ、上位計画である「にいがた都市交通戦略プラン」及び同計画の交通分野の実施計画である「新潟市地域公共交通網形成計画」の基本的な方針に基づいて、持続可能な生活交通の構築に向けた目標及び基本方針を定めました。

1 目標

誰もが安心して暮らし続けることができ、自立して活発に活動できる地域を築くため、区内生活交通の活性化と利便性向上を図り、持続可能な生活交通の構築を目指します。

2 基本方針

新潟市地域公共交通網形成計画：生活交通の確保維持・強化

(1) 生活交通の利便性向上

公共交通空白地域・不便地域における実情を把握するとともに、既存の区バスや住民バスの利便性向上に取り組み、住民バス等の地域の移動を支える適切な交通手段について検討します。

新潟市地域公共交通網形成計画：都心アクセスの強化

(2) 市内中心部へのアクセスの向上

市内中心部へ向かう鉄道や路線バスと、それにアクセスする区バス・住民バス等の接続性の向上に取り組むとともに、待ち合い環境の改善や乗り換え時の負担軽減について検討します。

新潟市地域公共交通網形成計画：市民や関係者による協働

(3) 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり

運行事業者及び運行団体と連携し、公共交通をみんなで乗って支えていくための意識づくりや利用啓発に取り組みます。

西区の交通の将来イメージ



第6章 西区の具体的な交通施策

第5章の「1 目標」を達成するために、「2 基本方針」に基づき、以下の具体的な取り組みを推進していきます。

基本方針	具体的な取り組み	取り組みの概要	スケジュール					実施目標 (令和6年度末時点)	実施主体	
			令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度			
1 生活交通の利便性向上										
公共交通空白地域・不便地域における実情を把握するとともに、既存の区バスや住民バスの利便性向上に取り組み、住民バス等の地域の移動を支える適切な交通手段について検討します。										
	地域の実情の把握	公共交通空白地域・不便地域におけるニーズ調査の実施や過去のニーズ調査結果を参考にするとともに、地域コミュニティ協議会との区政懇談会など機会を捉えて、地域の実情を把握し、適切な交通手段を検討します。	調査地	ニーズ調査実施・分析			ニーズ調査の実施及び適切な交通手段の検討 1地区	西区地域課		
	住民バス運行団体の立ち上げ支援	公共交通空白地域・不便地域における生活の移動手段を確保するため、住民組織が主体となり運行する住民バスを新たに立ち上げる地域を支援します。	立ち上げ支援			立ち上げ支援 1団体	西区地域課			
	デマンド交通※ ¹⁴ 導入の検討	他区で実施しているデマンド交通の社会実験結果を基に、既存の住民バス路線や需要が予測される新たな地域への導入可能性を検討します。	デマンド交通を住民バス制度として制定(都市交通政策課)			導入可能性の検討 1地区	都市交通政策課 西区地域課 住民バス運行団体 運行事業者			
	地域の移動手段を検討する体制の構築	地域の実情に応じた持続可能で適切な移動手段を検討するため、既存の会議体を活用し福祉分野等と連携することで、役割分担しながら取り組める体制を構築します。	活用する会議体	会議開催による連携強化			会議開催 1回／年	西区地域課 西区健康福祉課		
	区バス・住民バスと路線バスの乗り換えのしやすさの向上	区バス坂井輪ルートと路線バス間、コミュニティ佐潟バスと路線バス間で乗り換えしやすくなるように、乗り換えポイントの明確化やダイヤ調整を行います。	乗り換えポイントの明確化、ダイヤ調整の実施			乗り換えポイントの明確化 2か所 ダイヤ調整 1路線	西区地域課 運行事業者			
	区バス・住民バスの運行内容の見直し	区バス坂井輪ルートや区バス中野小屋ルート、住民バスのコミュニティ佐潟バス・内野上新町バスについて、利用状況やニーズ調査の結果を踏まえて、運行団体や運行事業者とともに、採算性を考慮しながら利便性が向上するように運行内容(ルート、ダイヤ、便数等)を見直します。	運行内容の見直し			運行内容の見直し 1路線	西区地域課 住民バス運行団体 運行事業者			
2 市内中心部へのアクセスの向上										
市内中心部へ向かう鉄道や路線バスと、それにアクセスする区バス・住民バス等の接続性の向上に取り組むとともに、待ち合い環境の改善や乗り換え時の負担軽減について検討します。										
	バスと鉄道駅との接続性の向上及び乗り換え利用の推進	JR内野駅前広場や整備を予定している小針駅前広場への区バス等の乗り入れについて、運行団体や運行事業者と協議します。既に区バス等が乗り入れている越後赤塚駅について、さらなる利便性向上に繋がるよう地域住民や教育機関とともに乗り換え利用を推進することで、市内中心部へのアクセス向上を図ります。	区バス等の乗り入れ協議			乗り入れの協議 2か所 乗り換え利用の推進 1か所	西区地域課・建設課 都市交通政策課 住民バス運行団体 地域コミュニティ協議会 教育機関 運行事業者			
	【再掲】区バス・住民バスと路線バスの乗り換えのしやすさの向上	区バス坂井輪ルートと路線バス間、コミュニティ佐潟バスと路線バス間で乗り換えしやすくなるように、乗り換えポイントの明確化やダイヤ調整を行います。	乗り換えポイントの明確化、ダイヤ調整の実施			乗り換えポイントの明確化 2か所 ダイヤ調整 1路線	西区地域課 運行事業者			
	路線バスへと繋がる交通手段の検討	黒埼地区でニーズ調査を実施し、国道8号を運行する路線バスへのアクセスニーズ等を把握します。ニーズを捉えた適切な交通手段について、地域や運行事業者とともに検討します。	ニーズ調査実施・分析			ニーズ調査の実施及び適切な交通手段の検討 1地区	西区地域課 地域コミュニティ協議会 運行事業者			
	バス待ち環境の改善や乗り換え時の負担軽減	バス待ち環境の改善や乗り換え時の負担軽減について、運行事業者と役割分担を行い、実現可能性を慎重に見極めながら取り組みます。	運行事業者と役割分担を行い検討・実施			運行事業者と役割分担を行い検討	都市交通政策課 西区建設課 運行事業者			
	鉄道駅の環境改善	バリアフリー化されていないJR越後赤塚駅や青山駅、越後赤塚駅のホーム上屋の設置など、鉄道駅の環境改善について運行事業者と協議します。	環境改善に向けた協議			環境改善に向けた協議や要望書の提出 1回／年	都市交通政策課 西区地域課・建設課 運行事業者			

※14 デマンド交通…電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態

基本方針	具体的な取り組み	取り組みの概要	スケジュール					実施目標 (令和6年度末時点)	実施主体	
			令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度			
3 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり										
運行事業者及び運行団体等と連携し、公共交通をみんなで乗って支えていくための意識づくりや利用啓発に取り組みます。										
	公共交通に関する情報発信	区だよりや区バス・住民バスの時刻表による広報、運行団体の会報発行の支援、地域コミュニティ協議会との区政懇談会など、様々な手法や機会情報を発信していくことで、公共交通利用に対する意識を高めます。					・ 広報 2回／年 ・ 会報発行の支援 1団体 ・ 区政懇談会での意見交換機会を捉えて実施	西区地域課 運行団体		
			様々な手法による情報発信							
	公共交通に関する情報公開	情報発信とともに、区バスや住民バスの利用実績を積極的に公開することで、公共交通利用に対する意識を高めます。					・ 広報 2回／年	西区地域課		
			積極的な情報公開							
	運行事業者、運行団体、地域住民との連携強化	地域の実情に応じた交通の在り方を検討する地域公共交通検討会議や、区バス・住民バスの運行計画の変更等について意見交換する地域公共交通に関する意見交換会を活用し、運行事業者や運行団体、地域住民との連携を強化します。					・ 会議開催 1回／年	西区地域課		
			会議開催による連携強化							

※新潟市全体を対象とした具体的な取り組みについては、新潟市地域公共交通網形成計画の第9章に掲載しています

参考資料

西区生活交通改善プランの改定経過

西区生活交通改善プランの改定にあたっては、持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、市民や関係者との協働により検討する「西区地域公共交通検討会議」での審議に加え、「西区自治協議会」からも意見聴取を実施しました。

開催日	会議名	内 容
令和元年 10月18日(金)	第1回 西区地域公共交通 検討会議	・西区生活交通改善プランの改定について ・西区生活交通改善プランの改定案について
令和元年 10月28日(月)	第7回 西区自治協議会	・第1回西区地域公共交通検討会議の報告・意見聴取
令和元年 11月26日(火)	第2回 西区地域公共交通 検討会議	・西区生活交通改善プランの改定案について
令和元年 11月29日(金)	第8回 西区自治協議会	・第2回西区地域公共交通検討会議の報告・意見聴取
令和2年 1月15日(水)	第3回 西区地域公共交通 検討会議（書面開催）	・西区生活交通改善プラン（案）への意見聴取
令和2年 2月28日(金)	第11回 西区自治協議会	・西区生活交通改善プランの改定について（参考意見聴取）
令和5年 2月13日(月)	第1回 西区地域公共交通 検討会議	・西区生活交通改善プランの期間延長について ・西区生活交通改善プランの進捗について

※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>

西区生活交通改善プラン

令和6年3月一部改定

●編集・発行

新潟市西区役所地域課

〒950-2097 新潟市西区寺尾東3丁目14番41号

TEL 025-264-7161