

西区生活交通改善プラン

(後 期 計 画)

新潟市西区
令和7年3月



目 次

第 1 章 西区の持続可能な生活交通の実現に向けて	1
1 西区生活交通改善プラン（後期計画）の背景と目的	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	7
第 3 章 西区生活交通改善プラン（前期計画）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	15
第 5 章 西区が目指す公共交通の将来像	16
1 目標	16
2 基本方針	16
第 6 章 西区の具体的な交通施策	18

第1章 西区の持続可能な生活交通の実現に向けて

1 西区生活交通改善プラン（後期計画）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、西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「西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 プランの位置づけ

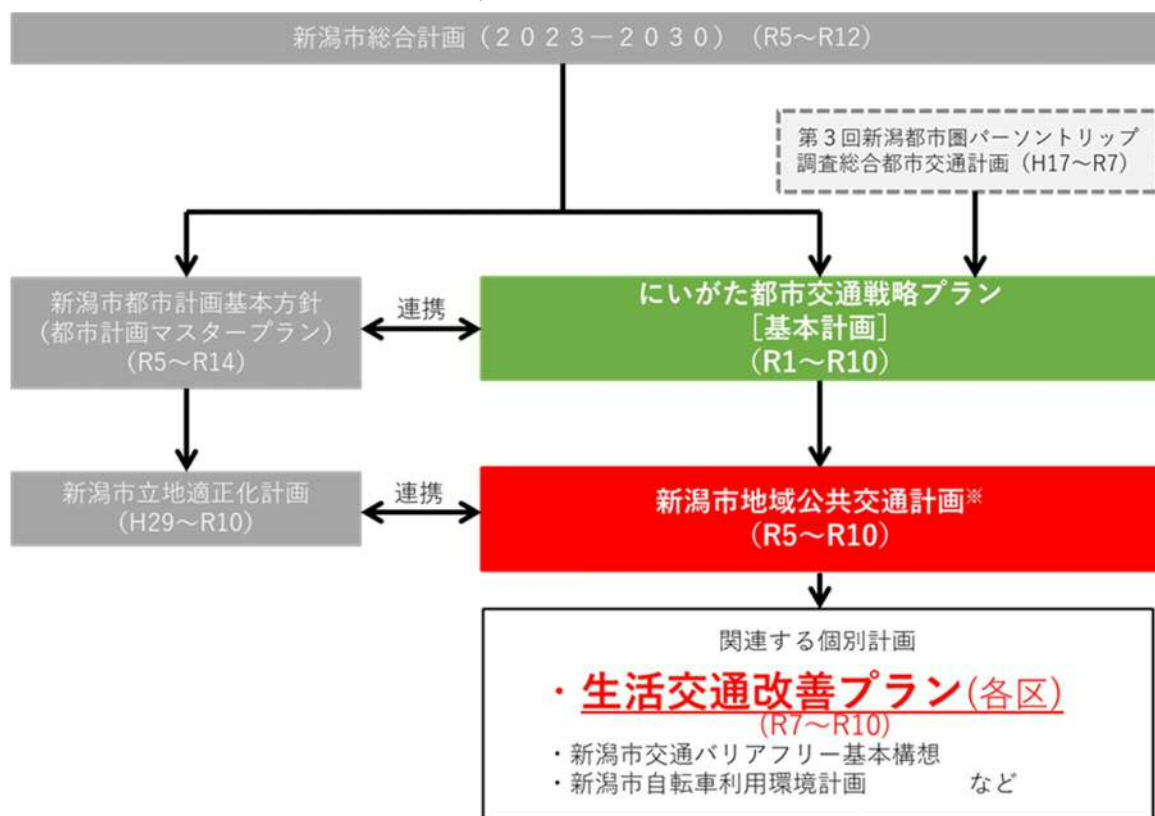
本市では、2028（令和10）年度までを計画期間とする交通政策の基本方針「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を2019（令和元）年度に策定し、目指す交通の将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」として、その実現に向けた基本方針を定めました。

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」として決めました。

西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 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 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93.87k m²^{※1}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152,266人^{※2}、世帯数は70,827^{※2}世帯で、いずれも8区の中で2番目に多い区となっています。令和2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29.0%ですが、国立社会保障・人口問題研究所が算出した将来推計人口では、令和12年度は高齢化率31.3%に増加し、今後は、より一層高齢化が進むことが推測されます。

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があります。

また、東西方向には国道116号（新潟西バイパス）が通っており、西大通りなどの幹線道路も坂井輪地区、西地区を横断しています。南北方向には国道8号が黒埼地区へ通り、優れた交通基盤を形成しています。

鉄道は、JR越後線が運行されており、区内には7つの駅があります。坂井輪地区、西地区を横断し、新潟市中心部にある新潟駅まで繋がっています。日中の運行本数は、内野駅までは20分に1本程度ですが、越後赤塚駅は1時間に1本程度と少なくなります。

路線バスは、東西方向の路線が充実しており、幹線道路を中心に区内と中央区方面に向かって15路線が運行されています。一部の路線は市内中心部までを直接結んでいますが、多くの路線は交通結節点である青山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移動は、主に区バスや住民バスが担っています。

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

※1 国土交通省国土地理院（令和6年10月1日）

※2 新潟市住民基本台帳（令和6年12月末日）

(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	

令和 6 年 3 月時点

(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～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～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
・青山～寺尾～上新町 |
| 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 |

W 8 味方線

青山循環線
黒鳥線

- ・青山～ときめき～大野仲町
- ・新潟駅～江南高校前～大野仲町～白根～潟東営業所
- ・新潟駅～県庁前～潟東営業所
- ・青山～味方～月潟
- ・青山～木場～味方～潟東営業所
- ・青山～信濃町～浦山～青山
- ・内野営業所～内野駅南口～信楽園病院～黒鳥～大野仲町

令和 6 年 3 月時点

[県内高速バス]

バス停	平日	土休日
鳥原（新潟行）	43 便	38 便
鳥原（郊外行）	41 便	35 便

令和 6 年 10 月時点

◎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 6 年 10 月時点

◎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～内野四ツ角～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 6 年 10 月時点

(3) タクシー

営業所数 6 か所

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	小新南

太陽交通新潟有限公司 こぼり営業所	西有明町
有限公司光タクシー 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

令和6年10月時点

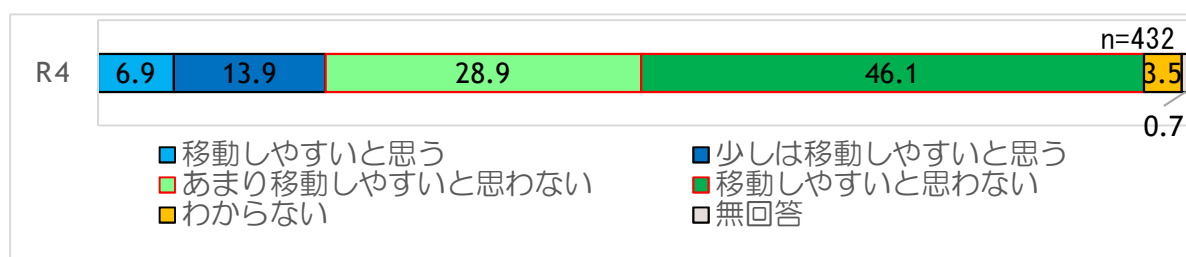
3 西区の移動に関するニーズと現状

(1) 公共交通に関する区民の意識

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「あまり移動しやすいと思わない」と「移動しやすいと思わない」を合わせた「移動しやすいと思わない」と回答した区民の割合は75%でした。(図1)

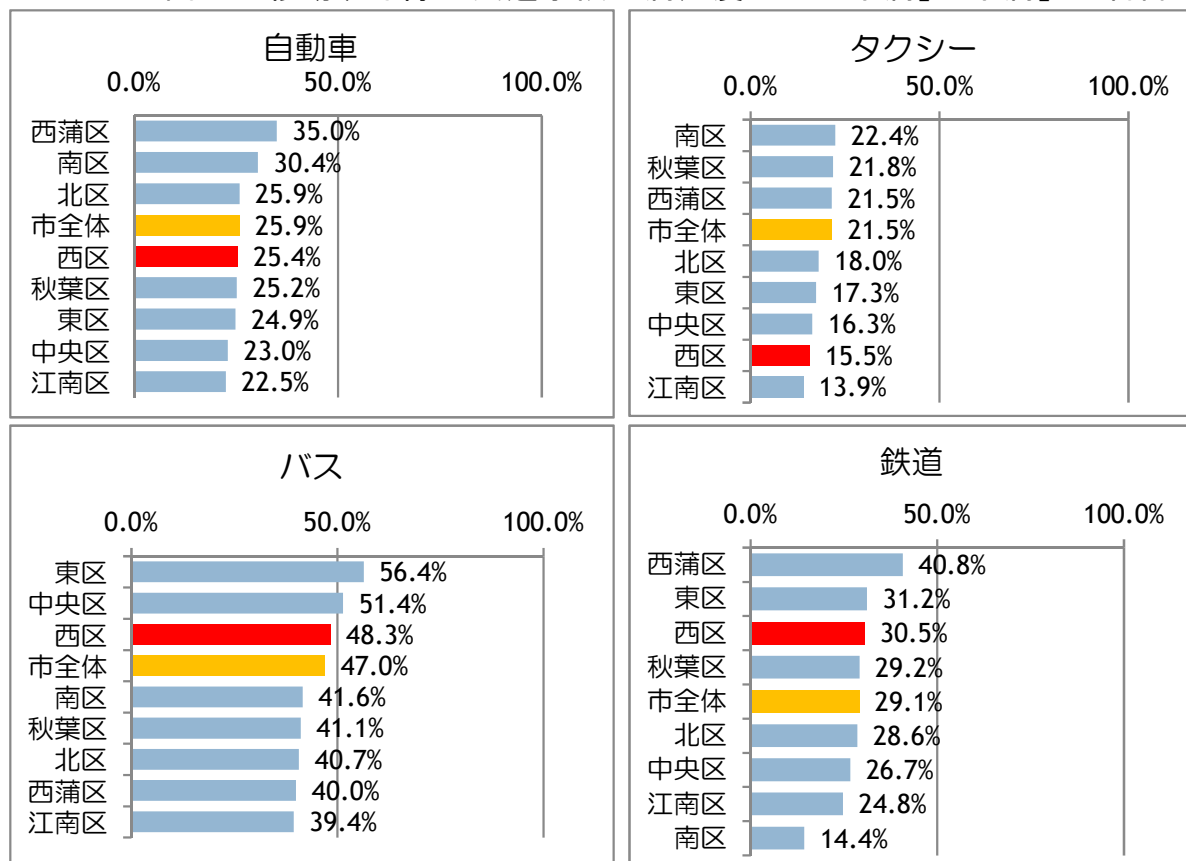
また、移動する際の交通手段の満足度について「やや不満」と「不満」の割合を市全体と比較すると、自動車やタクシーでは不満度が低く、バスと鉄道はやや高い傾向にあります。(図2)

図1 自動車に頼らなくても移動しやすいか(西区)



【令和4年市政世論調査より作成】

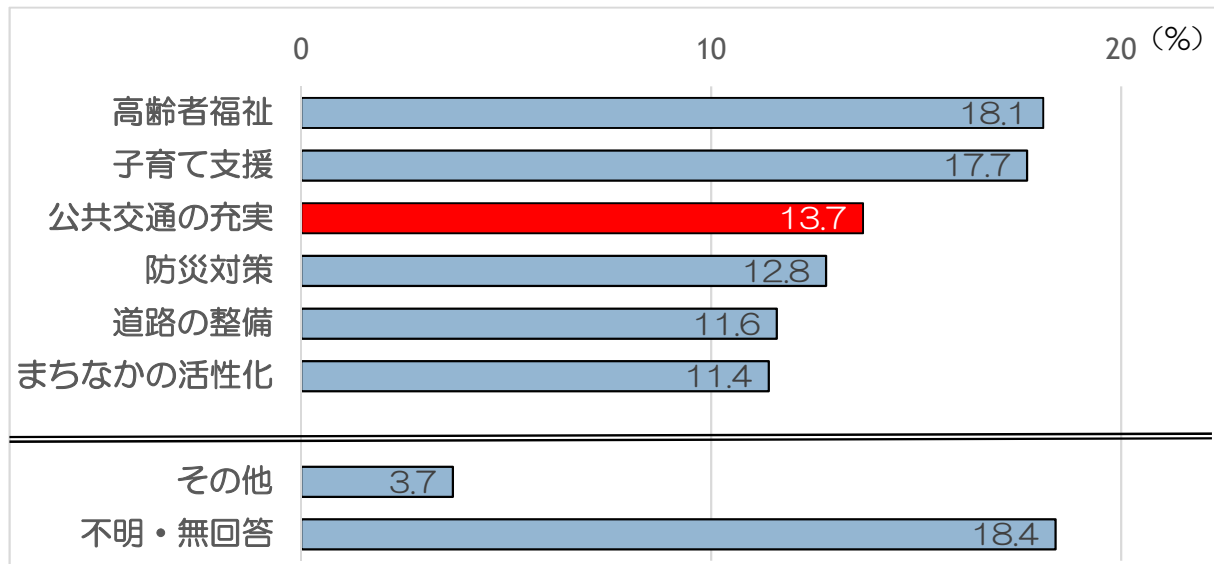
図2 移動する際の交通手段の満足度「やや不満」「不満」の合計



【令和4年市政世論調査より作成】

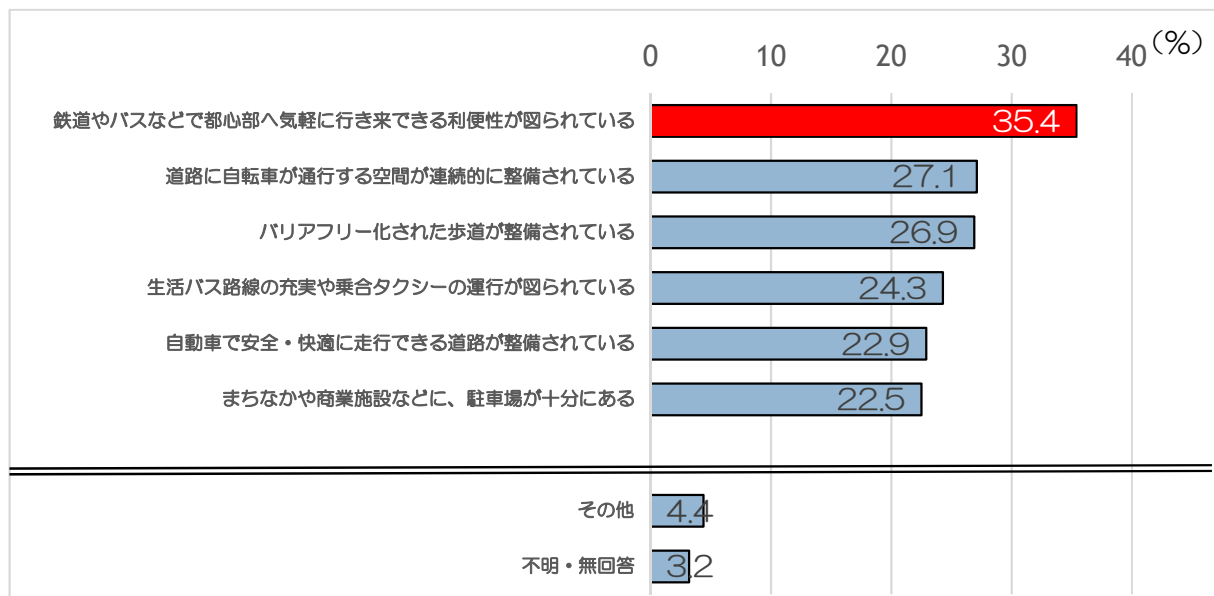
区として今後もっと力をいれてほしい施策や事業については、「公共交通の充実」が3番目に高い割合になっており、「移動しやすいまち」として必要だと思うことについては、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性が図られている」が1番高い割合となりました。（図3、4）

図3 区として今後もっと力をいれてほしいもの（西区）



【令和5年市政世論調査より作成】

図4 「移動しやすいまち」として必要だと思うこと（西区）

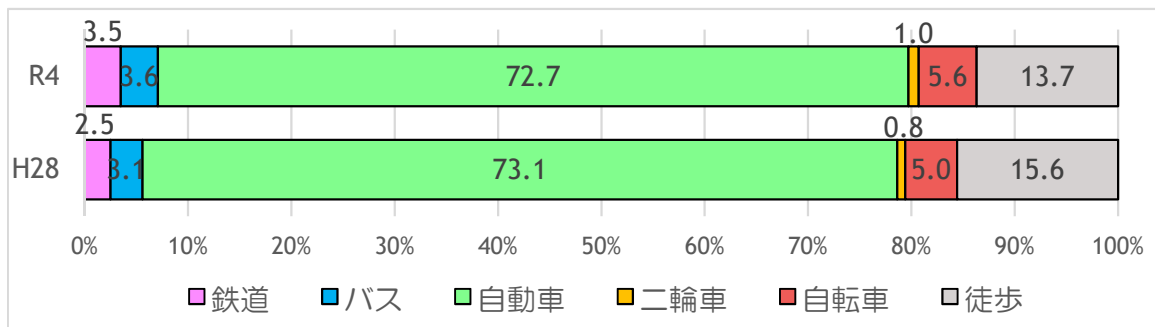


【令和4年市政世論調査より作成】

(2) 代表交通手段^{※1}

令和4年と平成28年を比較すると、それぞれの割合に大きな変化は見られませんが、どちらも自動車を利用する割合が7割を超えています。また、公共交通（鉄道、バス）は、どちらも10%未満となっています。（図5）

図5 西区の代表交通手段の構成

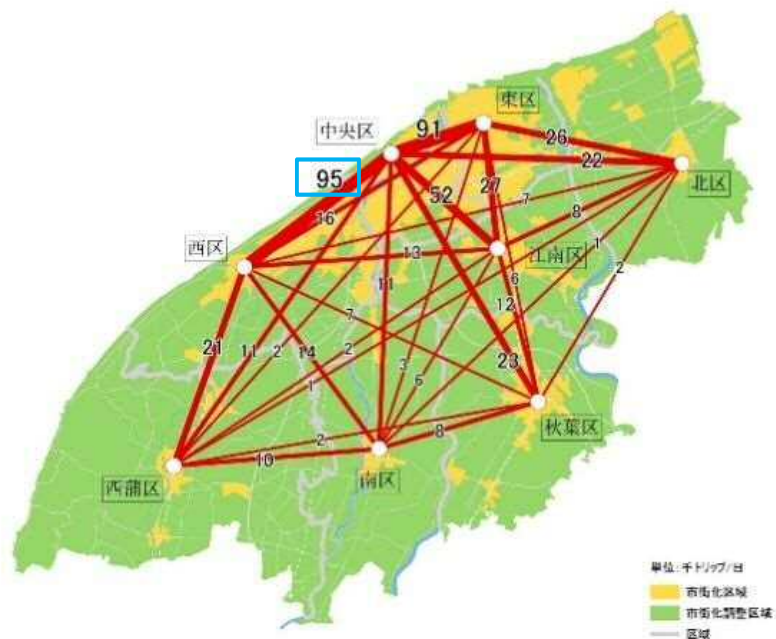


【新潟市内都市交通特性調査（令和4年11月）】

(3) 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95千トリップ/日と全市の中でも一番多くなっています。（図6）

図6 区と区（区間）の動き



【新潟市内都市交通特性調査（令和4年11月）】

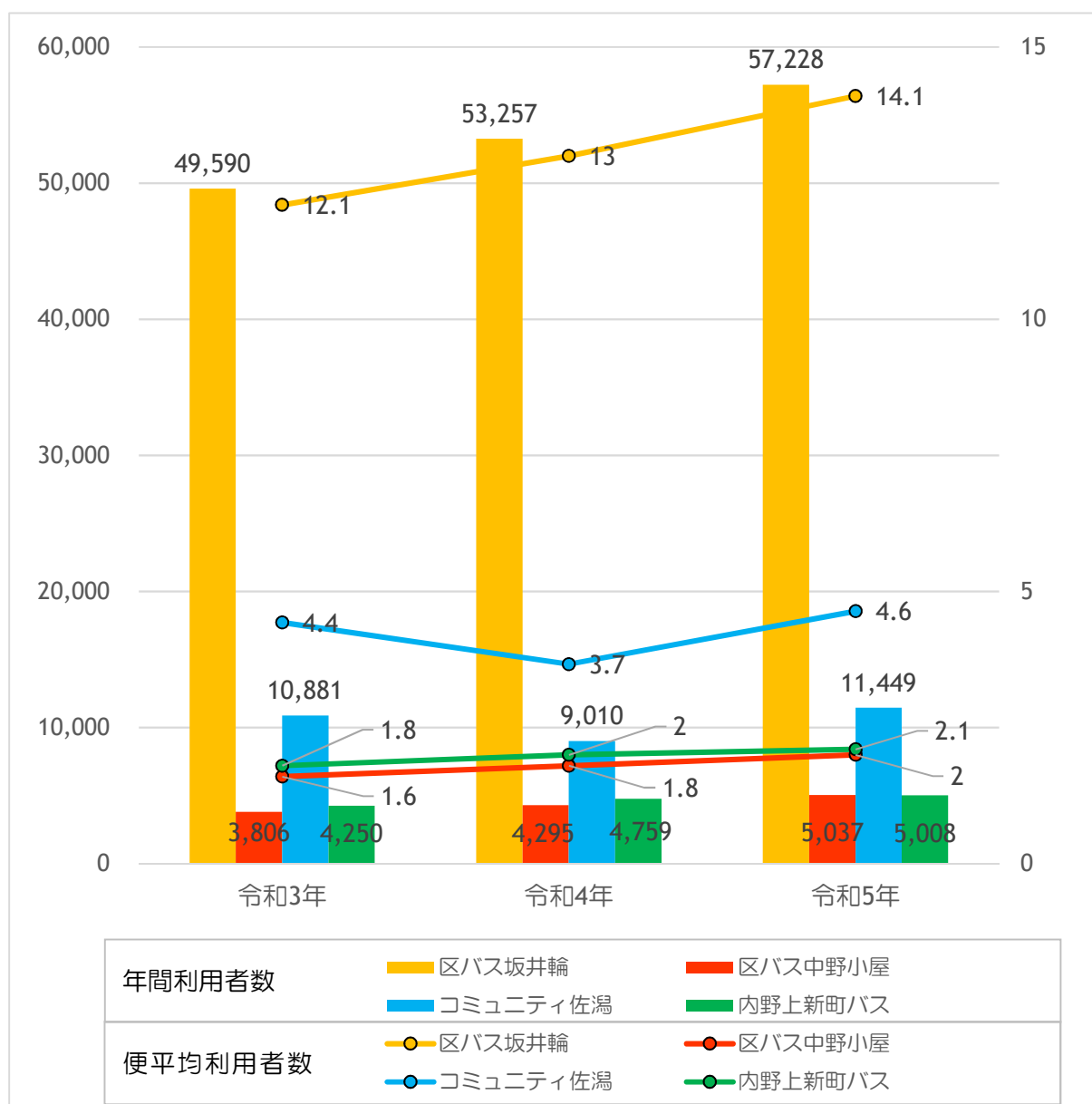
※1 代表交通手段…一つのトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位、及びその数）でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段

(4) 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5万人以上が利用しています。(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1便あたり4人程度と低調のまま推移しています。また、中野小屋ルートや内野上新町バスの利用者は、コロナ禍以降、徐々に上昇傾向にあります。1便あたり2人程度と依然として低水準にとどまっています。(図7)

図7 区内の区バス・住民バスの利用者数



- 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



第3章 西区生活交通改善プラン（前期計画）における取り組み

西区生活交通改善プラン（前期計画）は、令和2年度からの5年間を計画期間とし、区内公共交通の活性化と利便性の向上、持続可能な生活交通の構築を目指しました。基本方針として「1 生活交通の利便性向上」「2 市内中心部へのアクセスの向上」「3 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり」の3つを定め、様々な取り組みを推進してきました。

前期計画における課題	基本方針	具体的な取り組み	取り組みの概要	実施目標	結果	取り組みの評価
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。	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。	・ニーズ調査の実施及び適切な交通手段の検討 1地区	・ニーズ調査の実施及び適切な交通手段の検討 0地区	・具体的な住民バス路線やデマンド交通の提起はなかったものの、地域コミュニティ協議会との区政懇談会などの機会において、公共交通に関する課題や実情について意見交換を行い、地域の実情把握に努めました。 ・福祉分野の「支え合いのしくみづくり会議」に参画し、生活支援コーディネーターと地域の移動支援に関する現状などについて意見交換を行いました。定例会を通して情報共有等を行うことで、福祉分野との連携を強化しました。 ・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の乗り換えポイントについて、区だよりを用いて接続性の高さの周知を行いました。 ・コミュニティ佐潟バスについて、運行団体からの要望を受け、地域で意見交換を行い、採算性を考慮しながら利便性が向上するようにダイヤの変更等、運行内容の見直しを行いました。
		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 1団体	・立ち上げ支援 0団体	
		デマンド交通導入の検討	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。	・導入可能性の検討 1地区	・導入可能性の検討 0地区	
		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。	・会議開催 1回/年	・会議開催 1回/年	
		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 2か所 ・ダイヤ調整 1路線	・乗り換えポイントの明確化 2か所 ・ダイヤ調整 1路線	
		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 1路線	・運行内容の見直し 1路線	

前期計画における課題	基本方針	具体的な取り組み	取り組みの概要	実施目標	結果	取り組みの評価
②公共交通空白・不便地域の存在			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。			
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 		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。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り入れの協議 2か所 ・乗り換え利用の推進 1か所 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り入れの協議 1か所 ・乗り換え利用の推進 1か所 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年3月より供用を開始したJR小針駅前広場について、接続性向上のため、区バス坂井輪ルートの乗り入れを目指し、運行事業者と協議を行いました。また、コミュニティ佐潟バスの冬季便を区だよりにて広報する際、JR越後赤塚駅との乗り換えについて併せて周知し、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した。 ・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の乗り換えポイントについて、区だよりを用いて接続性の高さの周知を行いました。 ・小針十字路バス停の上屋整備や青山結節点における、上屋の改良、背面パネルの設置、新たな待合室の設置を行い、荒天時にも快適にバスを待つことができるよう、バス待ち環境の改善や乗り換え時の負担軽減に取り組みました。 ・JR越後赤塚駅の環境改善のため、地域コミュニティ協議会が主体となり、駅ホーム上屋の設置について、運行事業者に要望書を提出し、意見交換を行いました。
	【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。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えポイントの明確化 2か所 ・ダイヤ調整 1路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えポイントの明確化 2か所 ・ダイヤ調整 1路線 		
	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズ調査の実施及び適切な交通手段の検討 1地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズ調査の実施及び適切な交通手段の検討 0地区 		
	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者と役割分担を行い検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者と役割分担を行い検討 		
	鉄道駅的环境改善	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、鉄道駅的环境改善について運行事業者と協議します。	<ul style="list-style-type: none"> ・環境改善に向けた協議や要望書の提出 1回/年 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境改善に向けた協議や要望書の提出 1回/年 		

前期計画における課題	基本方針	具体的な取り組み	取り組みの概要	実施目標	結果	取り組みの評価
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 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。			
・区民のマイカー依存度が高く、公共交通の利用が少ない。		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、様々な手法や機会にて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	・広報 2回／年 ・会報発行の支援 0団体 ・区政懇談会での意見交換 実施	・区だよりを用いて、区バスや住民バスの利用方法、コミュニティ佐潟バスの冬期便の周知を行いました。また、新潟市区バス位置情報システム「e区バス」を用いて、区バス坂井輪ルートの運行情報や車両位置情報の発信を行いました。様々な手法や機会にて、積極的に情報発信をすることで、公共交通利用に対する意識の向上を図りました。
		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	・広報 2回／年 ・市HPに公開	・西区地域公共交通検討会議を開催し、関係各所との連携強化を図りました。
		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	・会議開催 1回／年	

第4章 西区が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（前期計画）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 既存の生活交通の利便性向上と維持

- ・西地区における区バスや住民バスは、路線バスの廃止を受け、地域の移動手段を確保するために運行を開始したものの、利用者数は低迷していることから、持続可能な生活交通を維持するため、主に経常利用者の確保等の対策が必要です。
- ・公共交通空白地域や不便地域における移動手段を確保するため、交通ニーズや地域の実情に即した、適切な交通手段の導入に向けた検討が必要です。
- ・区内を運行するバス路線において、東西を結ぶ路線と南北を結ぶ路線の乗り換えの利便性の向上が必要です。

2 市中心部へのアクセス

- ・区の東西の移動については、鉄道や路線バス等が充実していますが、市中心部への移動や黒埼地区からの移動については、移動手段の不足や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す。
- ・鉄道駅とバスや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。

3 区民の公共交通に対する意識不足

- ・依然として、区民のマイカー依存度と、自動車に頼らなければ移動しにくいと感じる割合が高いため、マイカーから公共交通への利用の転換を促し、マイカーに頼らずとも移動しやすい交通体系の構築が必要です。
- ・区バス・住民バスの運行に際し、地域との協働を進める中で、持続可能な公共交通について、ともに考えていくことが必要です。

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

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計画：暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

(1) 既存の生活交通の確保維持・強化

既存の生活交通の利便性向上に取り組むとともに、区バスや住民バスについて、地域の移動ニーズや人口等の需要に応じ、適切な運行方法への見直しや新たな交通手段の導入について調査、研究を行います。

新潟市地域公共交通計画：多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

(2) 市中心部へのアクセス強化

市中心部へ向かう鉄道や路線バスと、それにアクセスする路線バス・区バス・住民バス・タクシー等の接続性向上について、交通事業者とともに取り組みます。また、待ち合い環境の改善や乗り換え時の負担軽減についても引き続き取り組みます。

新潟市地域公共交通計画：みんなで築き上げる交通戦略

(3) 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり

地域や交通事業者、住民バス運行団体等の関係者と連携し、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。

- 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

- ➡ 市内中心部へ向かう流れ
- ➡ 市内中心部へ向かう交通にアクセスする流れ
- ⊙ 市内中心部へ向かう流れに接続する地点



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。

1 既存の生活交通の確保維持・強化

(1) 区バス、住民バスの運行内容の継続的な見直し

- 区バス、住民バスについて、利用状況や地域のニーズ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運行内容（ダイヤ・ルート・便数等）を継続的に見直します。

区バス・住民バス見直し	R 7	R 8	R 9	R 10
	運行改定等	⇒	⇒	⇒

(2) 新たな移動手段について調査、研究

- 他区で実施しているデマンド交通、ライドシェア等のダウンサイジングされた新たな移動手段の運行状況を調査し、運行団体や交通事業者と協力しながら、地域に合った持続可能な移動手段としての導入可能性について研究を行います。また、採算性を考慮したICTの応用、DXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上についても調査、研究を行います。

新たな移動手段や交通ICT・DXを調査、研究	R 7	R 8	R 9	R 10
	調査・研究	⇒	⇒	⇒

2 市中心部へのアクセス強化

(1) 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

- 公共交通の乗り換えにかかる利便性向上のため、JR小針駅前広場へ区バス坂井輪ルートを乗り入れ、市中心部へのアクセス向上に繋がります。

小針駅乗り入れ	R 7	R 8	R 9	R 10
	協議・実施	⇒	⇒	⇒

(2) 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及び、コミュニティ佐潟バスについて、路線バスと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の調整を行います。

乗り換え ポイント明確化 ダイヤ調整	R 7	R 8	R 9	R 10
	見直し実施	⇒	⇒	⇒

3 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり

(1) 公共交通に関する情報発信と意識醸成

- ・区公式 SNS や区だよりによる広報など、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、利用促進に繋がります。

意識向上 利用促進	R 7	R 8	R 9	R 10
	情報発信	⇒	⇒	⇒

(2) 運行団体、運行事業者、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をする地域公共交通に関する意見交換会を活用し、運行団体や運行事業者、地域住民との連携を強化します。また、地域住民が住民バスについて意見交換を行う場として、運行団体が主体となって開催する会議においても、支援や助言を行います。

会議開催に よる連携強化	R 7	R 8	R 9	R 10
	意見交換実施	⇒	⇒	⇒

参考資料

西区生活交通改善プラン（後期計画）の策定経過

西区生活交通改善プラン（後期計画）の策定にあたっては、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7年 1月20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（後期計画）の策定について ・西区生活交通改善プラン（後期計画）の策定案について
令和7年 1月30日(木)	第8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7年 3月13日(木)	第2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（後期計画）修正案について意見聴取
令和7年 3月24日(月)	第9回 西区自治協議会	・西区生活交通改善プラン（後期計画）の策定について 報告

※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（後期計画）

令和7年3月

●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