

# 西区生活交通改善プラン



新潟市西区  
平成27年3月



# 目 次

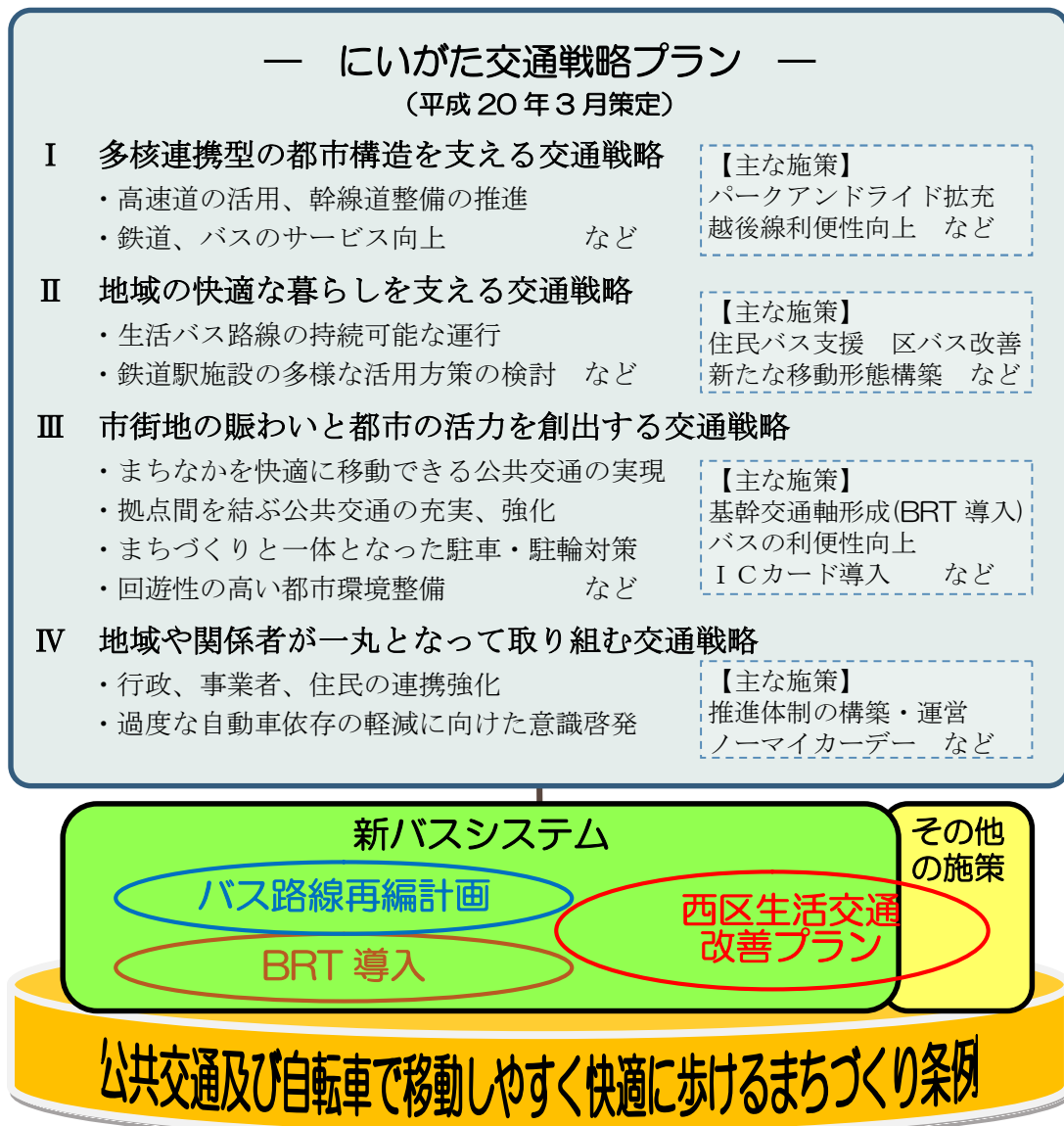
1	西区生活交通改善プランの位置づけ	1
	(1) 生活交通の再構築について	2
	(2) 計画期間	2
2	西区の現状と課題	3
	(1) 西区の現状	3
	(2) 西区の公共交通の現状	4
	(3) 西区の生活交通の課題	6
3	西区の目指す交通の将来像	7
	(1) 目標	7
	(2) 基本方針	7
	(3) 西区の交通の将来イメージ	8
4	西区の主な施策（平成27年度以降5年間の取り組み）	9
	(1) 各地域の公共交通の利便性の向上	9
	(2) 公共交通空白・不便地域の最小化	10
	(3) 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり	10

# 1 西区生活交通改善プランの位置づけ

西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」を土台に、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」に基づいた西区の具体的な実施計画とします。

改善プランの作成に当たっては、平成 26 年 3 月に西区自治協議会が、地域コミュニティ協議会へ「地域の公共交通に関する課題等について」のアンケートを実施し、西区の現状や課題、地域のご意見を伺うとともに第 3 部会を中心に西区自治協議会とともに検討をしてきました。

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西区内の総合的な公共交通施策を定めるものです。



## (1) 生活交通の再構築について

新潟市全体では、新バスシステムとしてのBRT導入、それに基づくバス路線の再編について、新潟交通と市で運行事業協定を締結し、平成27年夏前の運行を目指し、準備を進めています。

一方、西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より、バスの乗客が減少し、バス路線が廃止・減便となり、公共交通の不便な地域が存在しています。

こうしたことから西区では、これから進展する人口減少・少子・超高齢化に対応するため高齢者や学生などのいわゆる「交通弱者」が移動しやすいよう、区バスをはじめとした生活交通について、効率性を考慮しながら状況に合った、暮らしやすい持続可能なものに再設計を行う必要があります。

このため、西区生活交通改善プランを、地域と市の協働で策定し、社会実験等を行いながら必要な改善を行い、区の実情に即した新たな視点による地域交通が実現することを目指します。

## (2) 計画期間

次期総合計画及び、西区区ビジョンまちづくり計画は、平成27年度からスタートし、平成34年度までの8年間を予定していますが、新バスシステムの第1期路線再編が平成31年度となっていることに合わせ、平成27年度から平成31年度の概ね5年間とします。

## 2 西区の現状と課題

### (1) 西区の現状

西区は信濃川及び関屋分水路以西に位置し、旧新潟市の坂井輪地区・西地区・黒埼地区を中心に構成されています。面積は 93.81 km<sup>2</sup>、人口は 157,848 人（平成 26 年 2 月末現在住民基本台帳より）であり、新潟市の 8 区の中では面積は 5 番目ですが人口は 2 番目に多い区となっております。区内は鉄道沿線や幹線道路沿いを中心に良好な住宅地が形成され、南側一体には農地と農村集落があります。

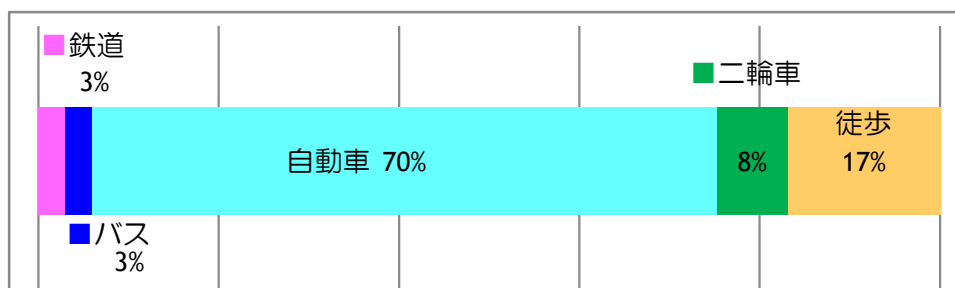
交通の状況としては、JR 越後線が中央区より区の東西を走り、西蒲区へつながっています。高速道路は、区の東側を北陸自動車道が通り、新潟西インターチェンジ、黒埼スマートインターチェンジがあります。道路では、主要な道路として国道 8 号が黒埼地区を南北に、国道 116 号、国道 402 号が坂井輪地区・西地区を東西に貫通しているほか、坂井輪地区、西地区では、主要な道路が東西に平行に走っています。バス路線は、幹線道路を中心に区内と中央区を結ぶ路線を中心に運行されています。

区内には、大学や総合病院、郊外型の大型ショッピングセンターが点在しています。

区民の移動手段としては自家用車が最も多く、代表交通手段における公共交通の利用は 6%となっています。（図①）

西区では、高齢化率は、25.0%（平成 25 年 8 月末現在）となっていますが、平成 32 年度の推計では、29.1%と増加が見込まれ、今後、移動手段として公共交通に頼らなければならない高齢者が増加すると考えられます。（図②）

図① 西区の代表交通手段構成



平成 24 年 3 月新潟市内都市交通特性調査より

図② 西区の高齢化率



平成 25 年 8 月：住民基本台帳

平成 32 年推計：平成 22 年国勢調査より

## (2) 西区の公共交通の現状

- ① 鉄道は、JR 越後線が坂井輪地区、西地区を東西に走り、区内には青山駅、小針駅、寺尾駅、新潟大学前駅、内野駅、内野西が丘駅、越後赤塚駅の 7 駅があります。

### 運行本数

(平成 27 年 3 月 14 日ダイヤ改正時点) 青山駅ー内野駅間 1 日 104 便  
内野駅ー越後赤塚駅間 1 日 53 便

- ② バス路線は、新潟交通グループが、坂井輪、黒埼、西地区と中央区を結ぶバス路線を中心に 12 路線運行 (平成 26 年 7 月現在) しています。この沿線を除くと、区内を結ぶバス路線は住民バスが担っています。

区バス ○中野小屋ルート

住民バス ○坂井輪コミュニティバス (Q バス)  
○コミュニティ佐潟バス  
○内野上新町バス  
(詳細は参考資料参照)

- ③ タクシーは、西区内に 7 つの営業所があり、個人タクシーを含めると 253 台のタクシーが稼働しています。(平成 26 年 3 月現在)

# 西区の現状 (西区の既存公共交通路線図)

- JR越後線
- 高速バス
- 路線バス
- 区バス
- 住民バス

越後赤塚駅

内野西が丘駅

内野駅

新潟大学前駅

西区役所

寺尾駅

小針駅

青山駅

鳥原バス停

0 1 10km

### (3) 西区の生活交通の課題

西区自治協議会による地域コミュニティ協議会へのアンケート結果から、浮き彫りになった課題は下記の通り。

#### ① 既存公共交通の利便性不足

- JR 越後線は内野駅以東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ます。
- 坂井輪地区、西地区は、鉄道、路線バスともに区の東西を結んで走っているため、区内の東西方向や中央区への移動は容易ですが、南北を結ぶ路線が住民バスのみであり、南北の移動手段が不足しています。
- 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ますが、直接、坂井輪地区、西地区へ向かう路線は、運行本数も少ない。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ます。
- 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ます。
- 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、駅とバス停留所が離れています。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。

#### ② 公共交通空白・不便地域の存在

- 人口の少ない農村部では、鉄道・路線バスなどの公共交通機関が近隣に無い公共交通空白地域や路線バスの運行本数が極端に少ない、公共交通不便地域となっています。
- 人口の少ない交通不便地域を走る、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、乗客が少なく、単独路線では収支が厳しくなっています。
- 住民バスの採算性が低く、年々運行経費が増加しているため、継続運行について不安があります。

#### 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。



## 3 西区の目指す交通の将来像

### (1) 目標

少子・超高齢社会において、誰もが安心して暮らし続けることができる西区、誰もが自立して活発に活動できる地域を築くため、区内公共交通の活性化と利便性の向上を図り、将来にわたり持続可能な地域交通の構築を目指します。

### (2) 基本方針

#### 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。

#### ② 公共交通空白・不便地域の最小化

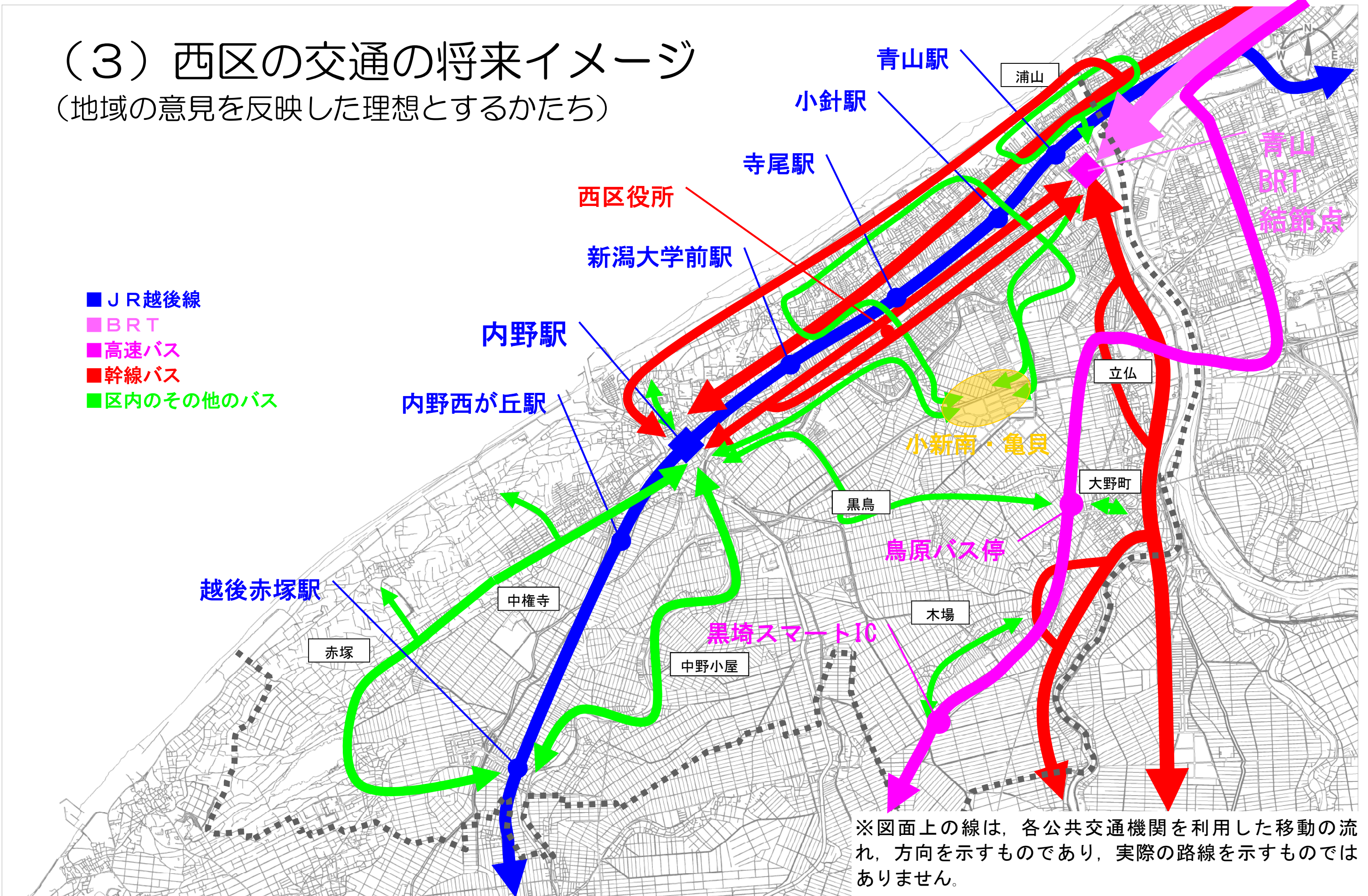
公共交通空白・不便地域に対し、住民バスならびに補助制度の浸透を図り、すべての区民が日常生活に必要な移動が行えるよう支援します。

#### ③ 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり

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。

# (3) 西区の交通の将来イメージ (地域の意見を反映した理想とするかたち)

- JR越後線
- BRT
- 高速バス
- 幹線バス
- 区内のその他のバス



※図面上の線は、各公共交通機関を利用した移動の流れ、方向を示すものであり、実際の路線を示すものではありません。

## 4 西区の主な施策（平成27年度以降5年間の取り組み）

### （1）各地域の公共交通の利便性向上

#### 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。

#### 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。

#### 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、交通結節点や乗換ポイントの明確化に努めます。
- 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。

#### ④ 鉄道の利便性の向上

- JR 越後線の内野駅発着の列車について内野駅以西への延伸を協議していきます。
- 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）

## (2) 公共交通空白・不便地域の最小化

### ① 住民バス運行支援強化

- 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。
- 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。

### 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。

## (3) 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり

### ① 交通施策への理解醸成と意識啓発

- 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。
- 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。

### ② 公共交通の利用促進への取組

- 公共交通への転換を促すため、地域，事業者，行政が一丸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。

### 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。



## 西区生活交通改善プラン

平成 27 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