

西蒲区生活交通改善プラン



新潟市西蒲区
平成27年3月



目次

1. 西蒲区の交通環境改善に向けて	1 ページ
(1) 西蒲区生活交通改善プラン	2 ページ
(2) 西蒲区生活交通改善プランの位置付け	2 ページ
(3) 策定までの流れ	3 ページ
<参考資料> 交通施策の基本となる条例と戦略プラン	4 ページ
2. 西蒲区の現状と課題	5 ページ
(1) 西蒲区の概要	6 ページ
(2) 公共交通の現状と課題	7 ページ
<参考資料> 西蒲区の交通の現状図	9 ページ
<参考資料> 平成 10 年以降に廃止されたバス路線	10 ページ
3. 西蒲区が目指す交通の将来像	11 ページ
(1) 目標	12 ページ
(2) 基本方針	12 ページ
(3) 西蒲区の交通 将来のイメージ (案)	13 ページ
4. 西蒲区の具体的な交通施策	14 ページ
(1) 平成 27 年度以降の取り組み	15 ページ
5. 資料	20 ページ
<参考> 西蒲区公共交通のあり方に関する検討会による提言	21 ページ



西蒲区の交通環境改善に向けて

(1) 西蒲区生活交通改善プラン

西蒲区では、マイカー普及に伴う利用者離れなどから路線バスの廃止や減便が繰り返された結果、区全体の交通利便性が低下しており、中には公共交通（主にバス）による移動手段がない空白地も数多く存在しています。

また、平成 22 年の国勢調査では、高齢者割合が 26.1%と市内 8 区で最も高く、さらに 15 年後の平成 37 年には 36.5%に達する推計もあり、超高齢化が他の地域より早く進行しているため、マイカーを運転できない人の急激な増加が危惧されます。

こうしたことから、安心して暮らし続けることができる区づくりのため、日常生活における移動手段の確保が急務となっており、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向け、「西蒲区生活交通改善プラン」を策定します。

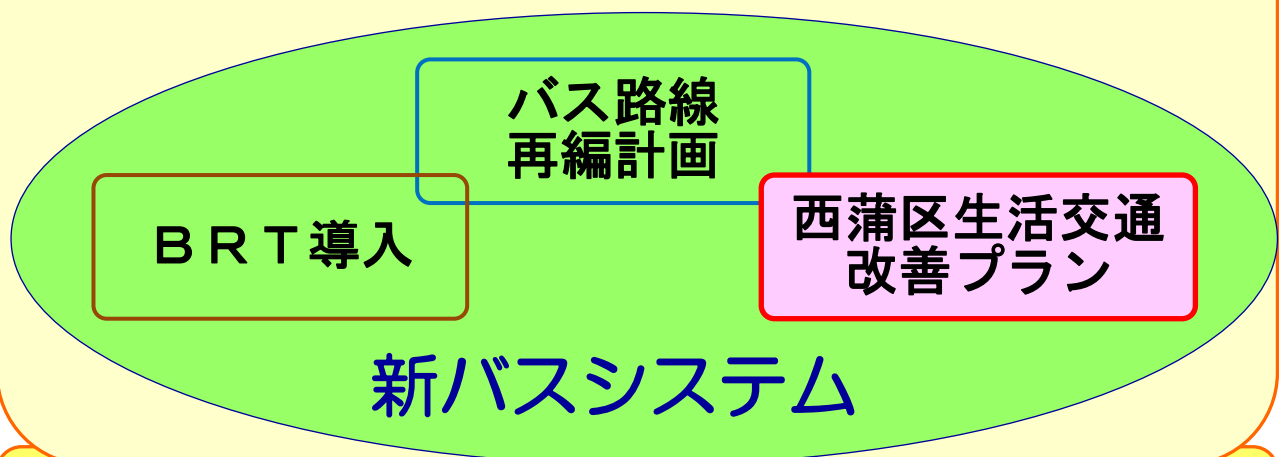
(2) 西蒲区生活交通改善プランの位置付け

西蒲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」を土台とし、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」に基づく西蒲区の具体的な実施計画として策定しました。

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の各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蒲区内の総合的な公共交通施策を定めるものです。

策定にあたっては、平成 23 年度に開催した「西蒲区の公共交通のあり方に関する検討会」による 10 の提言を最大限取り入れることとし、計画期間は平成 27 年度から概ね 5 年間とします。

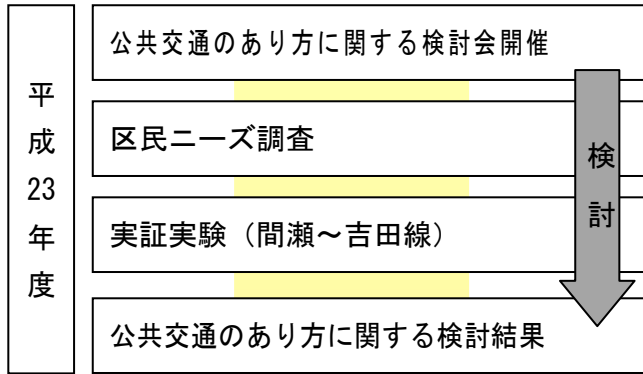
にいがた交通戦略プラン (P4 参照)



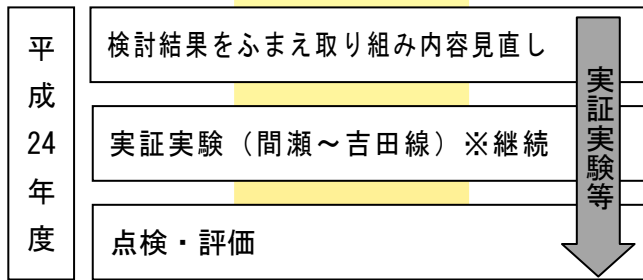
公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例

(P4 参照)

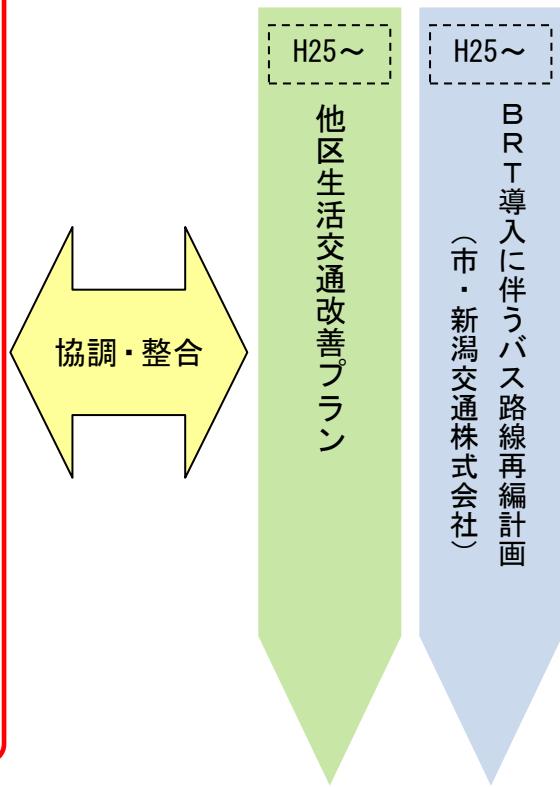
(3) 策定までの流れ



【平成 23～24 年度の取り組み】
 西蒲区では、区民等による「西蒲区の公共交通のあり方に関する検討会」がまとめた検討結果（10の提言）に基づき、実証実験を実施し、公共交通の空白地域や不便地域におけるバス交通の可能性を探ってきました。



【西蒲区生活交通改善プランの策定】
 西蒲区生活交通改善プランは、区の実情に合った交通体系を実現するための具体的な実施計画となるものです。
 西蒲区公共交通検討会議における意見交換を通じ、平成 26 年度の取り組み内容をまとめた「暫定版」と、平成 27 年度から概ね 5 年間の取り組み内容をまとめた「確定版」を策定します。



全市 新バスシステム構築へ
（H27～）

＜参考資料＞ 交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン

新潟市では、政令市にふさわしい活力と魅力にあふれるまちづくりに向け、本市の交通施策の基本となる理念や方針などをまとめた「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」や「にいがた交通戦略プラン」に基づき、誰もが移動しやすく、都市の持続性を支えていくことが可能な交通環境の実現に取り組んでいます。

○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 (平成 24 年 7 月策定)

【目的】

移動しやすいまちづくりに関する基本理念や施策の基本となる事項を定め、市・市民・事業者及び公共交通事業者の責務を明らかにするとともに、それぞれの協働により総合的、計画的かつ効果的に取り組みを推進することで、自動車の過度な利用からの転換を図り、市民が健康で暮らしやすい社会の実現に寄与するもの。

○にいがた交通戦略プラン (平成 20 年 3 月策定)

I 多核連携型の都市構造を支える交通戦略

- ・ 高速道の活用、幹線道整備の推進
- ・ 鉄道、バスのサービス向上 など

【主な施策】
パークアンドライド拡充
越後線利便性向上 など

II 地域の快適な暮らしを支える交通戦略

- ・ 生活バス路線の持続可能な運行
- ・ 鉄道駅施設の多様な活用方策の検討 など

【主な施策】
住民バス支援 区バス改善
新たな移動形態構築 など

III 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略

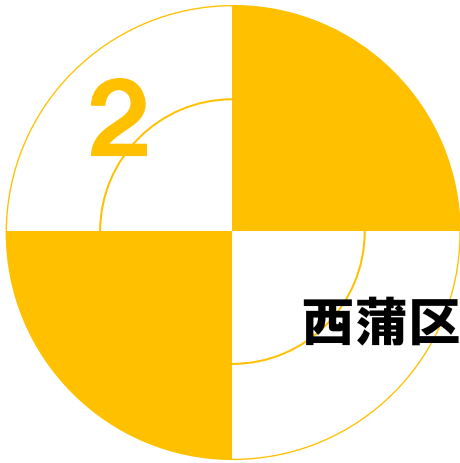
- ・ まちなかを快適に移動できる公共交通の実現
- ・ 拠点間を結ぶ公共交通の充実、強化
- ・ まちづくりと一体となった駐車・駐輪対策
- ・ 回遊性の高い都市環境整備 など

【主な施策】
基幹交通軸形成(BRT 導入)
バスの利便性向上
ICカード導入 など

IV 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

- ・ 行政、事業者、住民の連携強化
- ・ 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

【主な施策】
推進体制の構築・運営
ノーマイカーデー など



西蒲区の交通の現状と課題

(1) 西蒲区の概要

西蒲区は、新潟市の南西部に位置し、西部には日本海を望む海岸線と角田山・多宝山などからなる山地を有し、その他の大部分を占める広大な平野には田園が展開し、信濃川の分流である西川と中ノ口川が流れている自然豊かな環境にあります。

鉄道は、区の中央を南北にJR越後線が通り、巻駅を中心に越後曾根駅、岩室駅の計3駅が配置され、都心へのアクセス手段として最も重要な役割を担っています。

高速道路は、区の東側を南北に北陸自動車道が通り、巻潟東インターチェンジ周辺に整備された駐車場と高速バスの組み合わせによるパークアンドライドは、越後線同様都心へアクセスする際の重要な手段となっています。

路線バスは、JR巻駅を中心とする放射状の路線網となっており、多くが区内完結路線であるため、区外への移動には鉄道か高速バスのいずれかに乗り継ぐ必要があります。

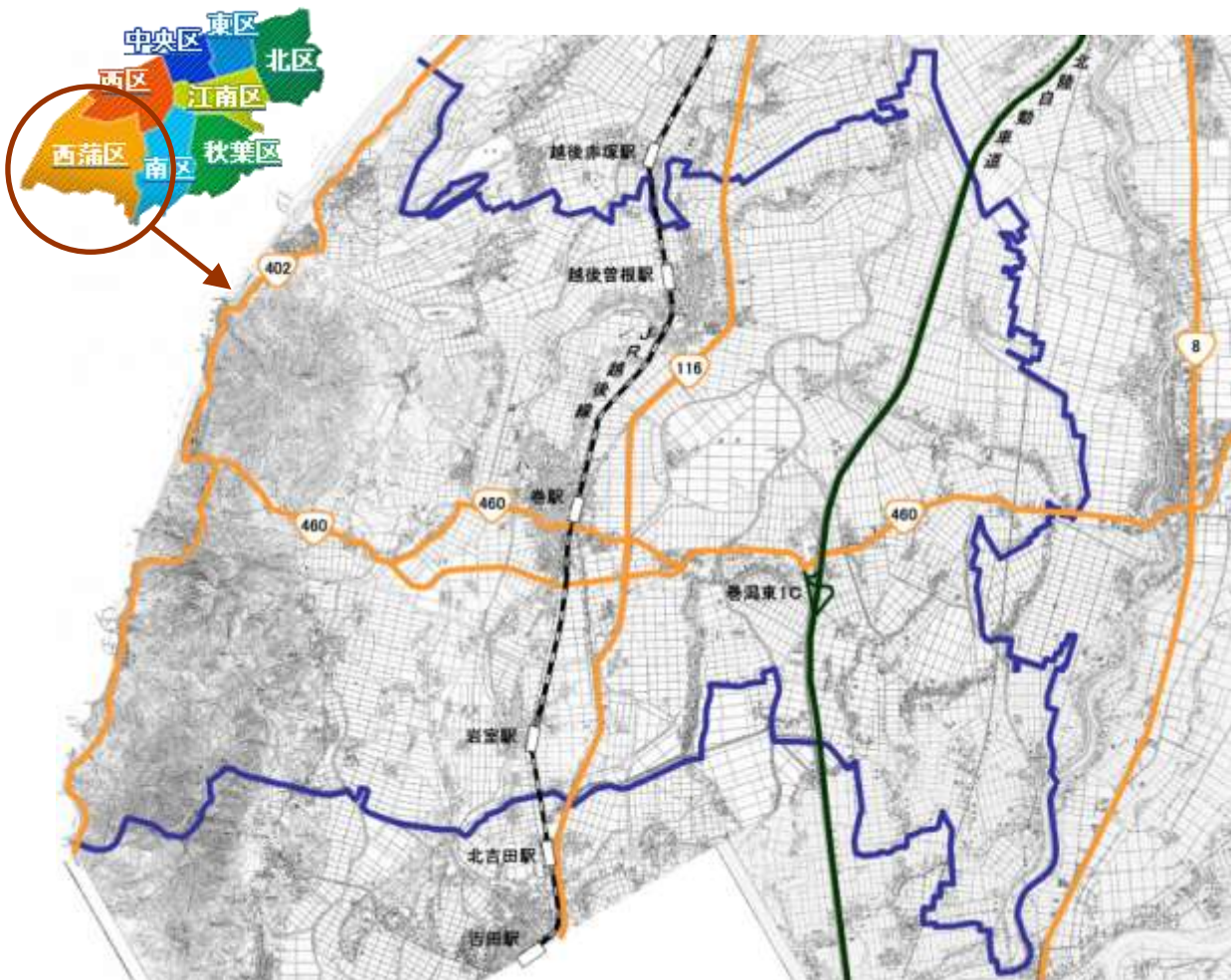
また、主要な道路としては、南北方向に国道116号と402号、東西方向に国道460号が通っています。

面積 176.51 平方キロメートル ※国土交通省国土地理院 (H25)

人口 60,290 人〔男 29,178 人、女 31,112 人〕

世帯数 19,798 世帯

} ※平成 26 年 3 月 31 日現在 人口統計より



(2) 公共交通の現状と課題

① 現状

(平成 27 年 4 月見込)

1次交通 ※区外への移動	○JR 越後線 (便/日)			○高速バス	
		越後 曾根駅	巻駅	岩室駅	・高速バス停「巻・潟東」から 新潟方面 : 59 便/日 三条方面 : 61 便/日 ※高速道上を通る高速バスは、平均約 10 分間隔の発着があり非常に利便 性が高い ・新潟⇄巻 線 6 往復/日 (巻駅前又は巻潟東インター駐車場発着)
	新潟 行き	26	25	24	
	吉田 行き	26	25	24	
	※新潟⇄内野間 (52 往復/日) と 比べ、約半数の便数				
交通結節点	越後曾根駅・巻駅・岩室駅 (各駅周辺に民間有料駐車場あり) (岩室駅のみ市営の無料駐車場あり)			巻潟東インターチェンジ (市営無料駐車場: 390 台)	
	交通結節点付近のバス定期・回数券売り場 巻潟東インターチェンジ前コンビニエンスストアのみ				
2次交通 〔路線バス〕 ※区内の移動	各結節点の発着状況 (便/日)				
		越後曾根駅	巻駅	岩室駅	巻潟東 IC
	発	4	47	12	37
	着	4	48	12	37
	計	8	95	24	74
	利用者減少により路線廃止や減便を繰り返している				
その他	目的バス	利用者制限や運行日などの問題があり、日常生活における交通機関として 利用することは難しい ・福祉バス(利用者制限あり・運行日が限定され毎日利用できない) ・角田山周遊登山バス(期間限定運行) ・スクールバス(利用者制限あり・学校の行事等に合わせた非定時運行)			
	交通空白地	広い面積に小規模集落が点在する区特性から、電車・バスの路線から 遠く離れ、公共交通の利用が困難な地区が多数存在する			

② 課題

ア 公共交通の空白地域が多い

- ・現行バス路線は主要な幹線道を通っており、広い区域に点在する小規模集落の全てをカバーすることは難しい
- ・福祉バスなどの目的バスが路線バスの空白を埋めているが、特定の目的以外には利用しにくいいため、運行内容を調整し交通手段の一つとして活用する方法を検討していく必要がある

【区民検討組織による関連提言（H23）】（詳細はP21～26参照）

- 提言 4 交通空白地対策のモデルとなる「間瀬－吉田線」の社会実験継続を
- 提言 5 区バス・住民バスの運行基準「収支率 30%」の見直しを
- 提言 7 福祉バスなどを活用し、各地区へコミュニティバス等の導入を

イ 路線バスの利便性が低い

- ・どの路線も運行便数が少ない
- ・目的施設の近くに停車しないため通院や買い物などに利用しにくい
- ・区域が広く路線が長いいため運賃が高くなり、乗り継ぎ割引もない
- ・「りゅーと」カードなどの IC カードが使える車両がなく、各種サービスが受けられない
- ・定期券、回数券の売り場が少ない
- ・車両が旧式で高齢者などが利用しにくい ※ノンステップバスなどの新型車両がない

ウ 公共交通の結節機能が低い

- ・多くのバス路線が集中する巻駅にバスターミナルがない
- ・巻駅、越後曾根駅にパークアンドライド用駐車場がない
- ・巻潟東インターチェンジに区の西部から直接アクセスするバス路線がない

【区民検討組織による関連提言（H23）】（詳細はP21～26参照）

- 提言 1 JR 越後線や高速バスの利用促進を
- 提言 3 「わかりやすく使いやすい」バスの利用環境整備を
- 提言 8 区の枠に縛られない交通の検討を
- 提言 9 巻駅・越後曾根駅周辺の整備・改善を
- 提言 10 利用しやすい運賃体系の検討を

エ その他

- ・マイカー依存度が高く、公共交通利用意識が低い
- ・バス利用者の減少がサービス低下を招き、さらに利用者が減少する負のスパイラル

【区民検討組織による関連提言（H23）】（詳細はP21～26参照）

- 提言 2 公共交通利用意識を高める啓発を

<参考資料> 西蒲区の交通の現状図

- JR 越後線**
1日 56 便 (28 往復)
- 高速バス**
北陸道上は 1日 約 144 便 (約 72 往復)
※区内からの直行便は少ない
- 路線バス**
□の数字は平日の便数 (往路+復路)
- 区バス**
1日 7 便 (平日のみ)
※巻駅⇄IC 間折り返し運行 (14 便)
- 福祉バス**
西川, 岩室, 湯東, 中之口で運行
- 角田山周遊登山バス**
4~10月の土・日・祝日運行 (1日 4 便)
- スクールバス**
岩室中・小, 湯東東小のみ運行

西川地区福祉バス

- ・各集落と、越後曾根駅・出張所などを結ぶ
- ・2コース運行 (だいろ号, あじさい号)
- ・運行日: 月・火・木・土
- ・4便 (2往復) / 日
- ・運行業務は民間委託
- ・2台使用 ※業者所有車両使用

湯東地区福祉バス

- ・各集落と、出張所・ゆう学館を結ぶ
- ・2コース運行
- ・運行日: 火・木・土
- ・6便 (6周) / 日
- ・運行業務は民間委託
- ・2台使用 ※業者所有車両使用

岩室地区福祉バス

- ・各集落と、よりなれ・出張所・岩室駅を結ぶ
- ・4コース運行
- ・運行日: 各コース2日 / 月
- コース1 第1火曜・第3木曜
- コース2 第2火曜・第4木曜
- コース3 第1木曜・第3火曜
- コース4 第2木曜・第4火曜
- ・2便 (1往復) / 日
- ・すべてのコースが 岩室駅-よりなれ 間を通る
- ・運行業務は民間委託
- ※市所有車両使用 (中之口地区と共用)

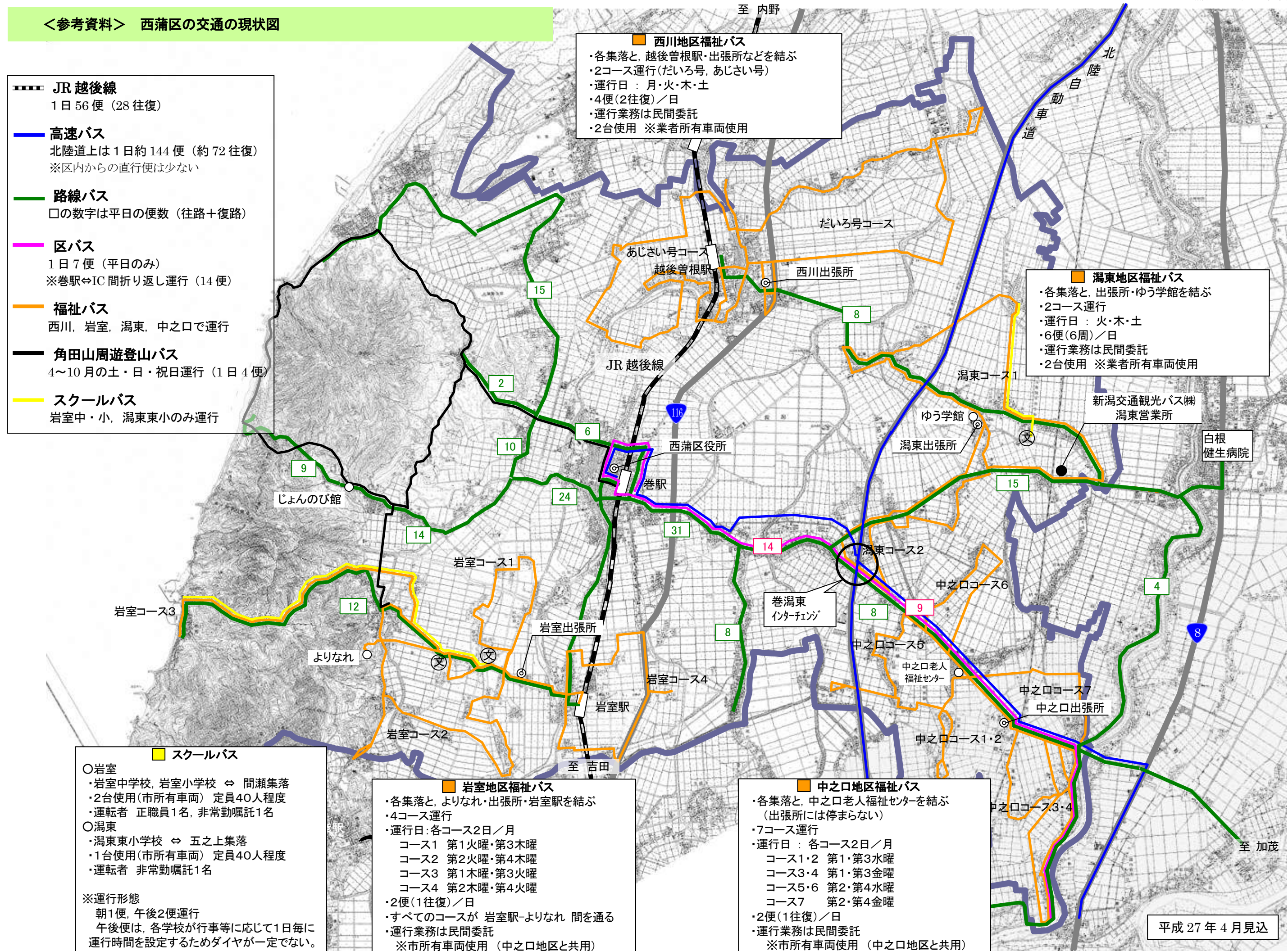
中之口地区福祉バス

- ・各集落と、中之口老人福祉センターを結ぶ (出張所には停まらない)
- ・7コース運行
- ・運行日: 各コース2日 / 月
- コース1・2 第1・第3水曜
- コース3・4 第1・第3金曜
- コース5・6 第2・第4水曜
- コース7 第2・第4金曜
- ・2便 (1往復) / 日
- ・運行業務は民間委託
- ※市所有車両使用 (中之口地区と共用)

スクールバス

- 岩室
・岩室中学校, 岩室小学校 ⇄ 間瀬集落
・2台使用 (市所有車両) 定員40人程度
・運転者 正職員1名, 非常勤嘱託1名
- 湯東
・湯東東小学校 ⇄ 五之上集落
・1台使用 (市所有車両) 定員40人程度
・運転者 非常勤嘱託1名

※運行形態
朝1便, 午後2便運行
午後便は, 各学校が行事等に応じて1日毎に運行時間を設定するためダイヤが一定でない。



平成 27 年 4 月見込

<参考資料> 平成10年以降に廃止されたバス路線

— 廃止路線バス

— 現行路線バス

角田浜—西川
1日数便
H10頃廃止

かつては新潟まで運行。
利用者減により区間廃止を重ねた。

かつては新潟まで運行。
利用者減により区間廃止を重ねた。

西川—貝柄—大野
1日6便程度
H14.10廃止

赤塚—弥彦
1日6便程度
H16.10廃止

浦浜—角田浜—巻
1日15便程度
H16.10区間廃止され、
終点が角田浜に。

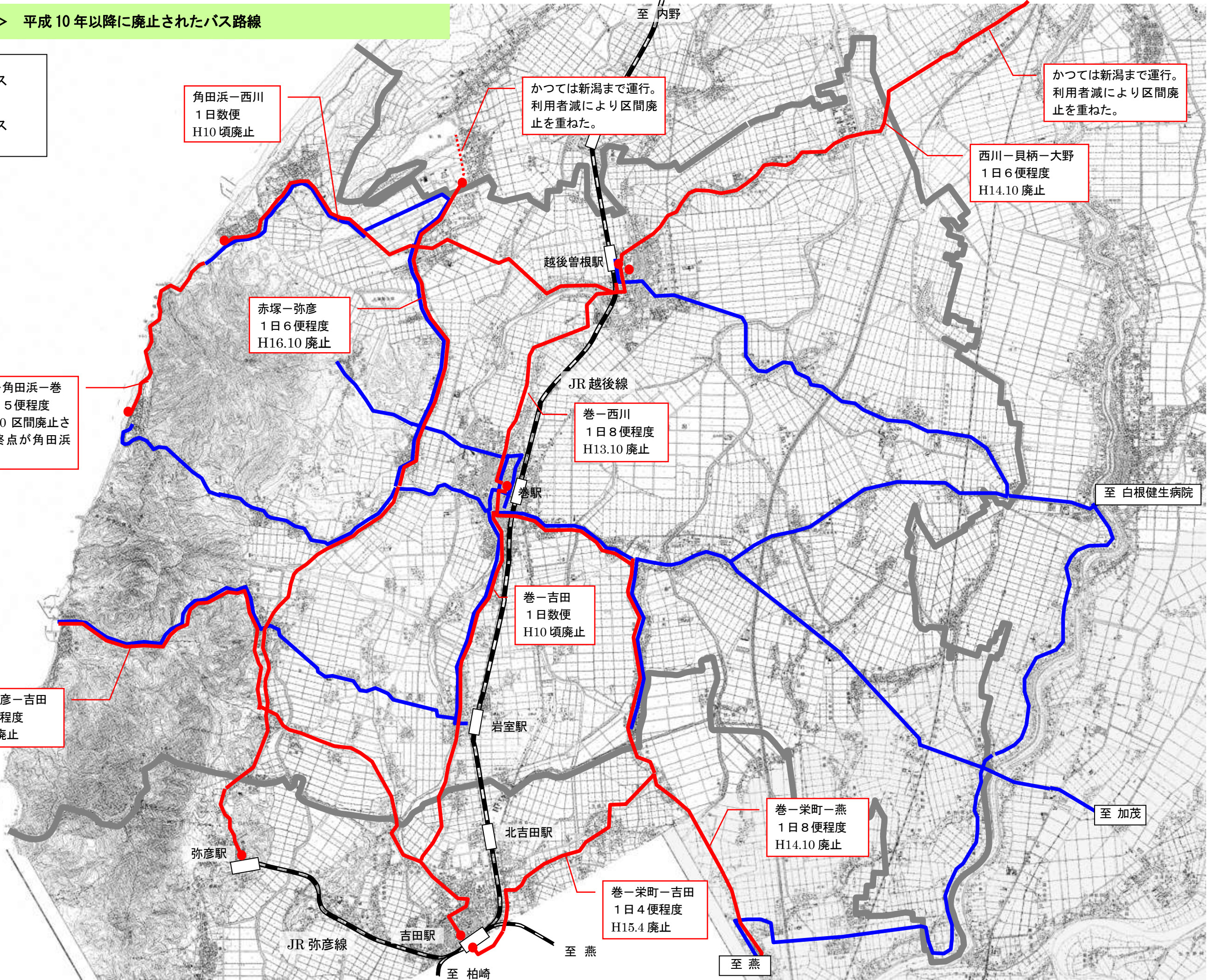
巻—西川
1日8便程度
H13.10廃止

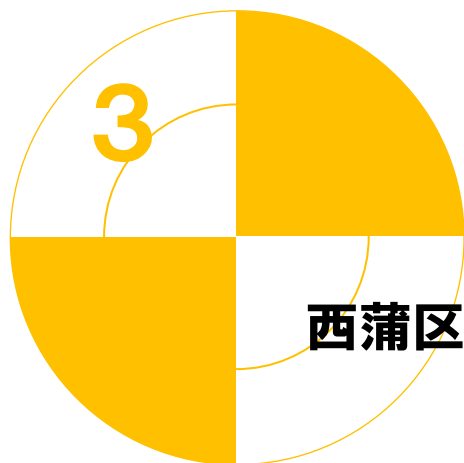
巻—吉田
1日数便
H10頃廃止

間瀬—弥彦—吉田
1日6便程度
H17.10廃止

巻—栄町—燕
1日8便程度
H14.10廃止

巻—栄町—吉田
1日4便程度
H15.4廃止





西蒲区が目指す交通の将来像

(1) 目標

超高齢社会へ対応し、マイカーを使わなくても、誰もが安心して暮らし続けることができる西蒲区を築いていくため、公共交通の空白地域等を可能な限り解消するとともに、区内公共交通全体の活性化と利便性向上を図り、将来にわたり持続可能な交通環境を構築します。

(2) 基本方針

① 住民バスの導入により公共交通空白地域の解消に努めます

西蒲区内には公共交通の空白地となっている集落が点在しており、特に高齢者など、マイカーを使わない人が不便を強いられています。

これら集落でも日常生活に必要な移動が行えるよう、デマンド交通を含む住民バスの普及を中心に地域とともに取り組んでいきます。

② 既存路線バスの利便性を高めます

路線バスは、過去の廃止・減便で利便性が低下していますが、区中心部や交通結節点につながる幹線道を概ね網羅しており、区の主要交通として最も重要です。

新バスシステムをふまえて各路線の運行内容を見直し、より便利なバス路線網構築に向け交通事業者とともに取り組んでいきます。

③ 各種公共交通の結節機能を強化し、区の交通全体を活性化します








個々の交通機関だけでは利用目的が限定されやすいため、各種交通機関の結節機能を強化して乗り継ぎ利用を促進することで相互に利用拡大し、区全体の交通の活性化が図られるよう、関係機関とともに取り組んでいきます。

④ 地域住民や交通事業者との連携を深め、公共交通の持続可能性を高めます

西蒲区は面積が広く点在している地域（集落）があることから、公共交通事業は採算性も低くなる傾向にあります。

利用の拡大に向け、地域ニーズの把握や利用意識の高揚に努めるとともに、交通事業者との連携を深め適切な支援を行っていくことで、区の公共交通の持続可能性を高めていきます。

(3) 西蒲区の交通 将来のイメージ

-  点検・再編後の路線バス
(区バス 中之口線含む)
-  住民バス導入地域
-  住民バスの接続先
-  JR利用に伴う人の動き
-  巻まちなか循環バス
※市が運行する
-  パークアンドライド駐車場
-  路線バス回数券等販売窓口

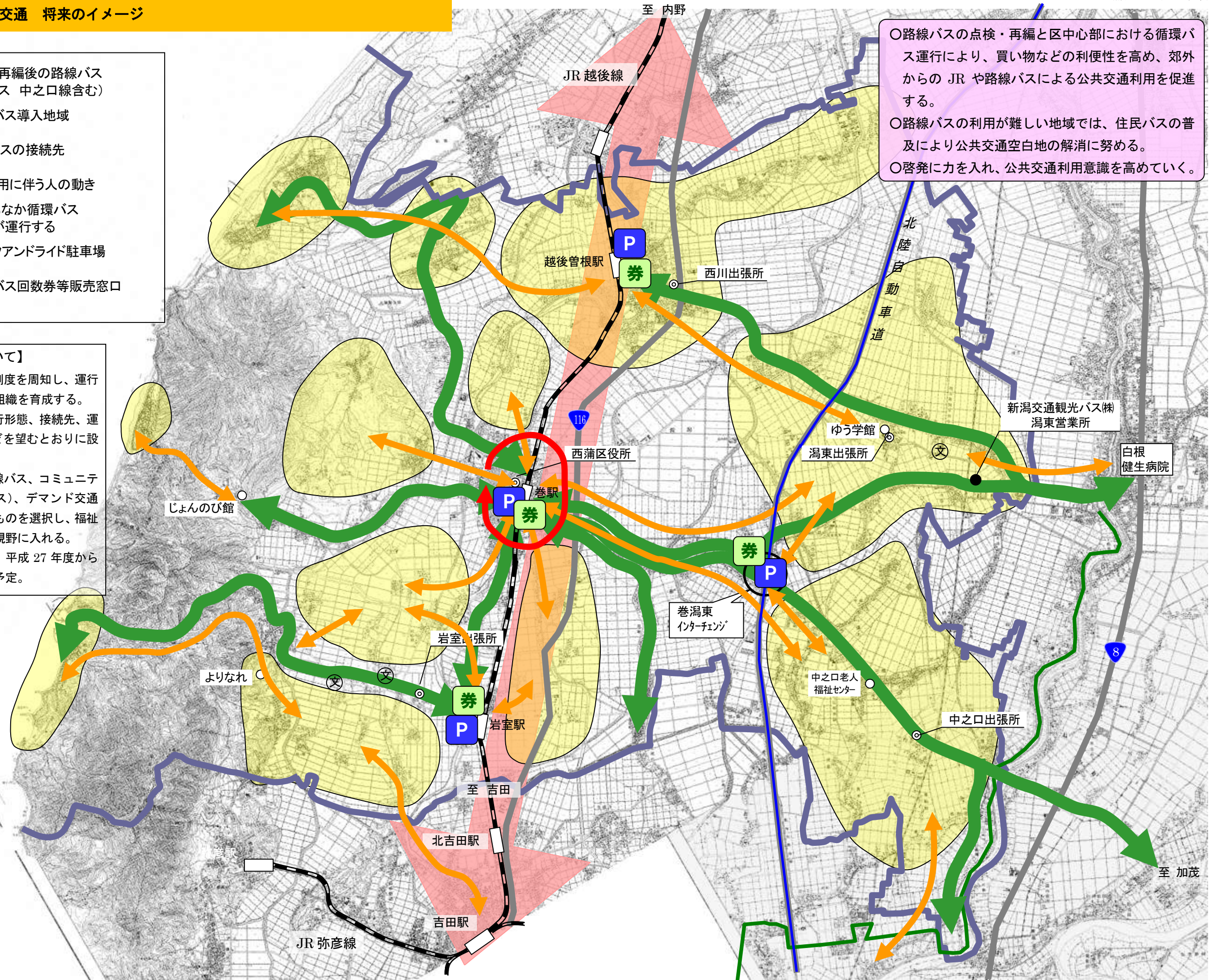
【住民バスについて】

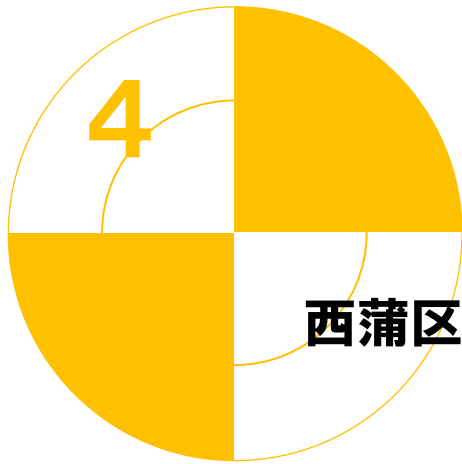
- ・市は、住民バス制度を周知し、運行主体となる地域組織を育成する。
- ・地域組織は、運行形態、接続先、運賃、使用車両などを望むとおりを設定できる。
- ・運行形態は、路線バス、コミュニティバス（巡回バス）、デマンド交通などから適切なものを選択し、福祉バスとの統合も視野に入れる。
- ・住民バス制度は、平成 27 年度から補助率を見直し予定。

○路線バスの点検・再編と区中心部における循環バス運行により、買い物などの利便性を高め、郊外からの JR や路線バスによる公共交通利用を促進する。

○路線バスの利用が難しい地域では、住民バスの普及により公共交通空白地の解消に努める。

○啓発に力を入れ、公共交通利用意識を高めていく。





西蒲区の具体的な交通施策

(1) 平成27年度以降の取り組み

① デマンド交通を含む住民バス普及による公共交通空白地の対策

ア：住民バスの普及・運行支援

- ・住民バス制度について地域に周知するとともに、運行内容調整など、必要な検討を地域とともに行います。
- ・住民バスの本格運行前に行う一定期間の社会実験の費用を市が負担し、運行主体となる住民組織の負担を軽減します。

平成27年度以降の予定

- ・平成26年度に実施した住民アンケートに基づいた住民バス社会実験の運行実施（角田地区）
- ・住民バス制度に関する地域説明

イ：デマンド交通等多様な運行形態の検討

- ・住民バスの運行形態については、通常の路線バス形式だけでなく、デマンド交通や福祉バスとの連携なども含めて検討します。

平成27年度以降の予定

- ・平成26年度に実施した住民アンケートに基づいたデマンド方式の住民バス社会実験運行実施（岩室地区）

<参考>

◎デマンド交通とは

利用者のデマンド（需要・要求）に合わせ、予約した乗客がいるところのみを効率的に移動する、事前予約制の交通機関です。自宅から目的地まで直接行けるものや、あらかじめ決められた停留所のみで乗り降りできるものなど、地域のニーズに応じた形態を選ぶことができます。使用車両によってデマンドタクシーなどと呼ばれることもあり、総称してデマンド交通と呼ばれます。

② 既存路線バスの整理・利便性向上

ア：バス路線の見直し

- ・区内の路線バス全線（区バス含む）について、ルートやダイヤ、利用状況などをふまえ、より利用者のニーズに合った内容への見直しを進めます。
- ・見直しは、各路線の検討のポイント（19 ページ）をベースに、沿線地域の意向を十分に取り入れながら行うとともに、見直し後も運行内容全般に渡る点検を定期的に行い、継続的に利用者ニーズの変化に対応していきます。
- ・区バスの運行内容について定期的な見直しを行うとともに、利便性向上に向け、位置情報システムの運用などサービスの拡充を図ります。
また、区バスに関するイベント実施などを通じて利用促進を図ります。

平成 27 年度以降の予定

- ・平成 26 年度に抽出した各路線の課題について、沿線住民等と改善案を協議
- ・平成 26 年度に導入した区バス位置情報システムの周知の徹底

イ：JRや高速バスとの連携強化

- ・一般路線バスからJR越後線、高速バスへの乗り継ぎがしやすいよう、より接続を重視したバスダイヤを設定するため、交通事業者と協議を進めます。

平成 27 年度以降の予定

- ・行政と交通事業者による協議

ウ：定期券・回数券等の販売窓口増設

- ・区内のバス定期券・回数券等の販売窓口について、JR各駅前などをはじめ、主要交通結節点等に設置されるよう、交通事業者と協議を進めます。

平成 27 年度以降の予定

- ・行政と交通事業者による協議

③ 各種交通の結節機能強化

ア：区中心部の移動利便性の向上

- ・医療機関や商業施設などが集積する区中心部において、多くのバス路線の結節点となっている巻駅の周辺の移動利便性を向上させます。

これにより、訪れた人の行動範囲が広がり、巻駅につながる電車やバスの利用価値が高まるため、区の交通全体の利用が促進されるとともに、区中心部の活性化が図られます。

平成 27 年度以降の予定

- ・巻まちなか循環バス社会実験の運行実施
(平成 26 年度の実施結果をふまえ、運行内容を見直して実施)

イ：乗り継ぎ割引制度の導入

- ・バスの乗り継ぎに対して割引運賃を適用し全体的にバス利用が促進されるよう交通事業者と協議を進めます。
- ・乗り継ぎ割引や、バス利用に対する特典の付与など各種キャンペーンによるバス利用者の利便性を向上させるため、ＩＣカードの導入の可能性を交通事業者とともに検討します。

平成 27 年度以降の予定

- ・行政と交通事業者による協議

ウ：パークアンドライドの推進

- ・マイカーから電車へ乗り継ぐパークアンドライドを推進するため、ＪＲ駅周辺への駐車場整備を検討します。検討は、にいがた交通戦略プランなどに基づく駅周辺整備事業の進捗に合わせて行います。

平成 27 年度以降の予定

- ・巻駅周辺整備事業の実施に合わせた巻駅周辺への駐車場設置の検討
- ・時間貸し駐車場など、様々な利用形態を想定したパークアンドライドの検討

④ 地域や交通事業者との連携強化

ア：地域との連携・利用意識啓発

- ・公共交通に対する地域のニーズ把握や意見調整などを積極的に行い、交通施策に反映させることで、「わかりやすく使いやすい交通」の実現を目指します。
- ・公共交通の運行情報や、地域全体の積極利用で維持・活性化を図っていくことの重要性など、情報発信を強化して利用意識を高めていきます。

平成 27 年度以降の予定

- ・公共交通の総合的なガイドを作成し、区内に全戸配布
- ・区役所だより、ホームページ等を通じた積極的な広報

イ：交通事業者との連携

- ・バス交通等のサービス向上に向け交通事業者と共同で取り組んでいくとともに、交通事業者の自主的な取り組みを促進する仕組みも検討していきます。
- ・採算性が低い西蒲区のバス交通等を維持していくため、収支改善に向け交通事業者と共同で取り組んでいくとともに、必要な支援を行っていきます。

平成 27 年度以降の予定

- ・行政と交通事業者による路線改善に向けた継続的検討
- ・バス路線運行に関わる支援

(平成 27 年 4 月見込)

西蒲区 各バス路線 検討のポイント

1 巻～松山～角田線
 運行便数：15 便/日
 運行距離：11.7～13.6km
 利用者数：約 60 人/日
検討のポイント
 経路が間手橋経由と職業安定所経由等に
 分かれており複雑で利用しにくい。

2 巻～間手橋～稲島線
 運行便数：2 便/日
 運行距離：5.7 km
 利用者数：約 2 人/日
検討のポイント
 極端に便数が少なく利便性が低い。
 ※利用者の一部は角田線に含まれる

3 巻～福井～じよんのび館～浦浜線
 運行便数：14 便/日
 ※じよんのび館～浦浜は9 便/日
 運行距離：9.4km
 利用者数：約 60 人/日
検討のポイント
 じよんのび館～浦浜間の利用者が非常に少ない。

4 巻～和納～間瀬線
 運行便数：12 便/日
 運行距離：15.9km
 利用者数：約 50 人/日
検討のポイント
 岩室地区の病院を通らないため通院利用
 ができない。

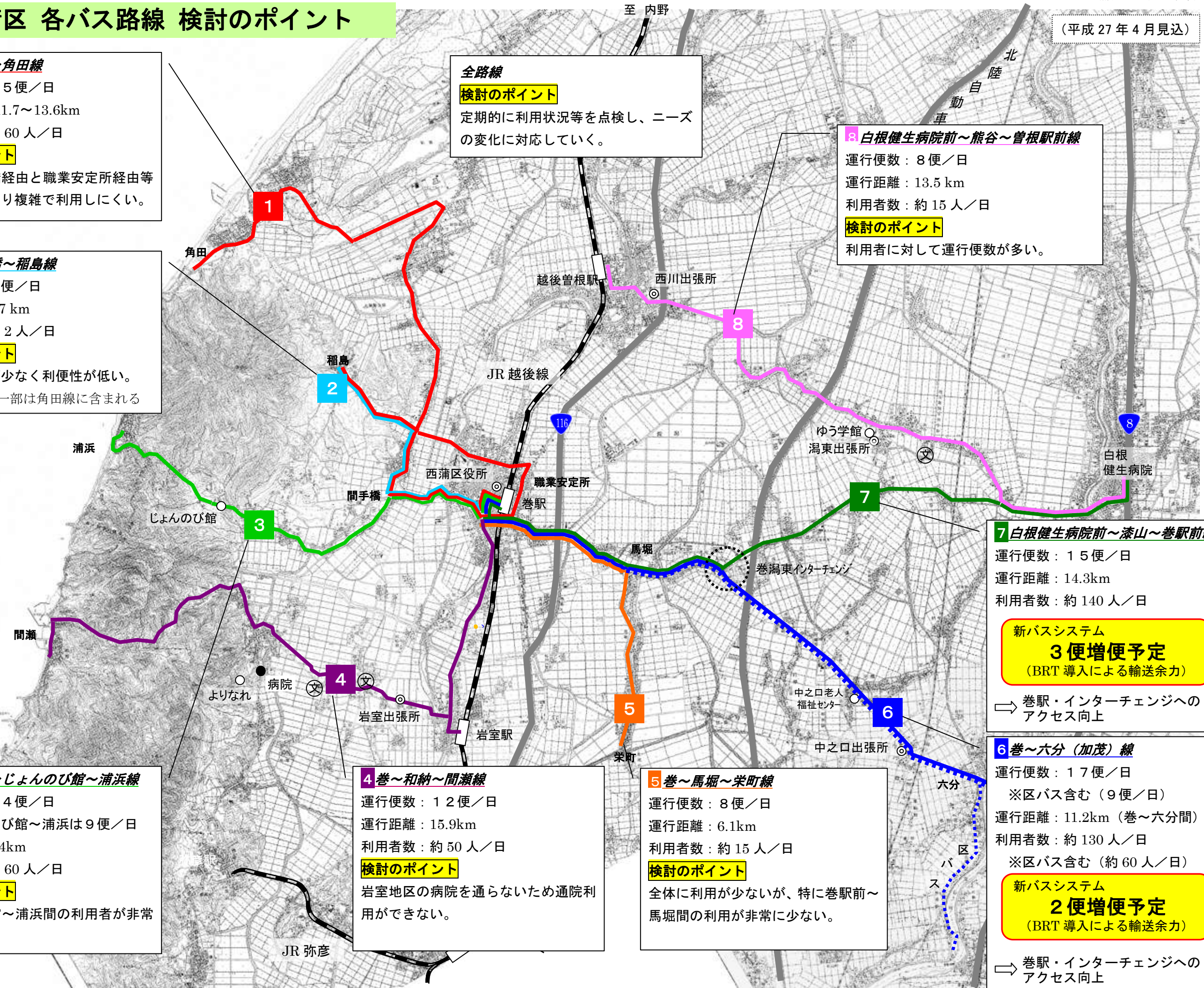
5 巻～馬堀～栄町線
 運行便数：8 便/日
 運行距離：6.1km
 利用者数：約 15 人/日
検討のポイント
 全体に利用が少ないが、特に巻駅前～
 馬堀間の利用が非常に少ない。

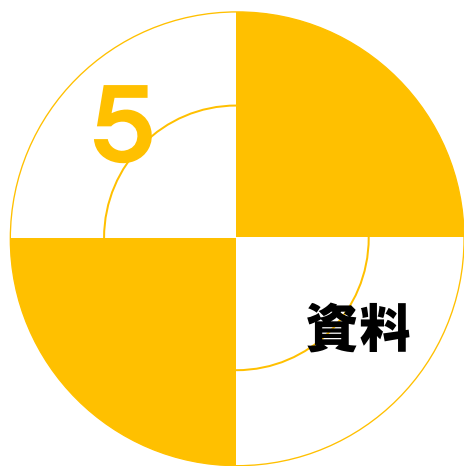
**全路線
 検討のポイント**
 定期的に利用状況等を点検し、ニーズ
 の変化に対応していく。

8 白根健生病院前～熊谷～曾根駅前線
 運行便数：8 便/日
 運行距離：13.5 km
 利用者数：約 15 人/日
検討のポイント
 利用者に対して運行便数が多い。

7 白根健生病院前～漆山～巻駅前線
 運行便数：15 便/日
 運行距離：14.3km
 利用者数：約 140 人/日
**新バスシステム
 3 便増便予定**
 (BRT 導入による輸送余力)
 ⇨ 巻駅・インターチェンジへの
 アクセス向上

6 巻～六分(加茂)線
 運行便数：17 便/日
 ※区バス含む(9 便/日)
 運行距離：11.2km(巻～六分間)
 利用者数：約 130 人/日
 ※区バス含む(約 60 人/日)
**新バスシステム
 2 便増便予定**
 (BRT 導入による輸送余力)
 ⇨ 巻駅・インターチェンジへの
 アクセス向上





＜参考＞ 西蒲区公共交通のあり方に関する検討会による提言（平成 23 年度）

西蒲区の公共交通の目標

目標

超高齢社会へ対応するため、マイカーを使わなくても、誰もが安心して西蒲区で暮らしていけるよう、交通不便地域や空白地域の解消に向け、公共交通を活性化し、交通利便性の向上を図っていく



【目標設定の経緯】

○検討の流れ

本検討会では、西蒲区の公共交通について、まず現状を把握し、次にワークショップやアンケートを通じて住民の移動実態やニーズを探り、また、実際に新たなバス路線の試験運行を行ってニーズに対する利用実態を検証するなど、さまざまな角度から検討を行ってきた。

○西蒲区の現状と課題

西蒲区は、広い面積に集落が点在する地理的な特性から、集落間の距離が長く人口密度も低いなど、路線バス等の運行に不利な条件が重なっており、現状では区内全般に公共交通の利便性が低く、中には、バスの便数が極端に少なく利用することが困難な「不便地域」や、移動手段が全くない「空白地域」も存在する。

そのため、日常生活における移動のすべてにおいて、区民の大部分がマイカーに頼っている現状があり、それが公共交通を衰退させ、さらにマイカーに頼るしかなくなるという悪循環が続いている。

○西蒲区の公共交通の今後

西蒲区は、市内で最も高齢化率が高く、現在の少子・高齢化の傾向が続けば、マイカーを利用できない人が、市内の他の地域よりも速いペースで増加していくことが懸念されるとともに、バス等を毎日利用する高校生の減少などにより、さらに公共交通の衰退が進む恐れがある。

○交通空白地域等の解消に向けた公共交通の利便性向上

今後、マイカーがなくても誰もが安心して生活していくことができる地域づくりが必要であり、そのために、交通の不便地域や空白地域解消に向け、区の公共交通を活性化し、利便性を向上していくことが急務である。



この大きな目標の実現に向け、必要と思われる取り組みについて、短期的なもの（提言 1～6）と、中・長期的なもの（提言 7～10）に分け、次のとおり提言する。

短期的な取り組み（概ね3年以内）

提言1 JR越後線や高速バスの利用促進を

① 西蒲区の大動脈の利用促進で区の公共交通全体を活性化

JR越後線と巻潟東インターチェンジを発着する高速バスは、西蒲区の交通の大動脈であり、その利用促進は、区全体の公共交通の活性化につながる。

特に、平成24年3月から3年間の予定で実施される越後線増便の社会実験や、近く完了が予定されている巻潟東インターチェンジの周辺整備事業により、越後線、高速バスともに大きく利便性が向上するため、この機会を逃さず、可能な限りの利用促進施策を講ずるべきである。

② JR各駅やインターチェンジへ接続する路線バスの強化

駅やインターチェンジへ接続する路線バスについて、増便やダイヤ調整を行うなど、JRや高速バスへの乗り継ぎ利用をより行いやすくし、広い範囲から利用者を運ぶ機能を強化する必要がある。

③ JR各駅やインターチェンジ周辺の駐車場活用によるパークアンドライドの促進

駅やインターチェンジ周辺の駐車場（民間駐車場を含む）を活用し、マイカーからJRや高速バスに乗り継ぐパークアンドライドを促進していく必要がある。

④ 定時性の確保

降雪時や荒天時のダイヤの乱れは、利用を阻害する要因となるため、官民一体となって、定時性を確保し、信頼性を高めるための方策を検討していく必要がある。

また、やむを得ずJR越後線に運休が生じたときなど、代替となるバス交通の検討も必要である。

提言2 公共交通利用意識を高める啓発を

① 地域全体で公共交通を利用することの重要性

超高齢社会においては、誰もがいずれはマイカーを運転できなくなる可能性があるため、世代を問わず、地域全体で公共交通を利用し、維持・活性化を図っていくことの重要性について広く啓発していく必要がある。

② 「わからないから使わない」をなくす

公共交通がどのようなルート・ダイヤになっているかわからないという人がおり、これが、公共交通利用が低迷する一因となっている。各種公共交通の運行状況の周知を徹底していく必要がある。

③ 情報発信方法の多様化

公共交通の運行に関する必要な情報を、インターネットからいつでも入手できるようにすることはもちろん、インターネットを利用しない人でも情報を得やすくするため、情報発信方法を多様化していく必要がある。

また、市民への配布物等は、簡単に捨てられずに長く使われるよう、使いやすさなどに工夫をこらすとともに、公共の場所や商店へ掲示するなど、できるだけ人の目に触れるよう配慮する必要がある。

提言3 「わかりやすく使いやすい」バスの利用環境整備を

① バス停名称や行き先表示等の改善

バス停の名称や行き先表示には地名が使われることが多く、遠方からの来訪者など土地勘のない人にはわかりにくい。バス停の名称や行き先表示、路線図などに、目的地となりうる施設の名称をできるかぎり組み込んでいくなどの工夫が必要である。

② バス停の時刻表の改善

バス停に設置されている時刻表では、目的地への到着時刻がわからず、他の交通機関への乗り継ぎを計画できないなどの支障がある。時刻表に、終点や主要停留所への到着時刻を表示するなどの工夫が必要である。

③ 回数券・定期券等の販売窓口の増設

現在、区内を走るバスの回数券や定期券の販売窓口は、数が少ないうえに郊外にあるため、歩いて買いに行くことができない。回数券はバス車内でも購入できるが、金額の種類が限られており十分とはいえない。特に各駅及び各駅周辺に、回数券・定期券・バスカード等を購入できる窓口を設置し、バスを利用しやすくしていく必要がある。

④ 高齢者等が快適に利用できる車両の導入

高齢者等にとって、バスの乗降に伴う階段の昇り降りは負担が大きいため、区内を走る路線バスに、ノンステップバスの早期導入を図り、出入り口の段差をなくし、高齢者等が快適に利用できるようにしていく必要がある。

提言4 交通空白地対策のモデルとなる「間瀬－吉田線」の社会実験継続を

① さらなる利用実態の検証

社会実験「間瀬－吉田線」の試験運行は、一定の成果が認められるが、期間が短かったことから、通年の本格運行に向けて検証が必要な部分が多く残っており、今後、さらに実験を継続していくべきである。

② 観光利用の促進

「間瀬－吉田線」は、利用者の約3分の1が観光目的であろうと想定される。この特性が、沿線人口の少なさに起因する利用率の低さを補い、収支率向上につながっている。他路線検討に応用するためにも、こうした特徴をさらに活用した取り組みを進めるべきである。

③ PRの徹底

社会実験成功のためには、PRを徹底していく必要がある。実験開始時にイベントをうまく絡めて宣伝効果を高めたり、地域住民、観光協会、交通事業者、沿線の病院・福祉施設等や行政など、関係者が一丸となり地域全体で機運を盛り上げていくことが必要。

提言5 区バス・住民バスの運行基準「収支率30%」の見直しを

① 西蒲区の実情に合った運行基準の設定

市内で最も高齢化率が高い西蒲区にとって、公共交通の不便地域・空白地域に対応し、公共交通の活性化を図っていくことは大変重要な課題であり、その解決のためには、区バスや住民バスなど、行政主導の取り組みが必須である。

しかし現在、区バス・住民バスの運行基準は全市一律に収支率30%と定められており、広い面積に集落が点在し、集落間の距離が長く人口密度も低いなど、路線バス等の運行に不利な条件が重なっている西蒲区にとっては、非常に高いハードルとなっている。

また、新潟市内には、他にも同様に区バス等の運行に苦慮している地域があり、西蒲区だけの問題ではない。

こうした状況を踏まえ、現在の運行基準を見直し、人口規模や人口密度、高齢化率など、地域の実情に応じた柔軟な基準を定めていくことを検討会の総意として強く提言する。

提言6 公共交通の利便性向上に向けた体制の充実を

① 公共交通を専門に担当する部署の設置

区役所に、公共交通を専門に担当する部署が必要である。

公共交通を活性化し、利便性を向上していくには、広い分野にわたって様々な取り組みを進めていく必要があり、現在の体制では不十分であり、専門の担当部署の設置が必要である。

② コールセンター等の活用

公共交通に関する各種問合せ等について、総合的に対応していくため、コールセンターや、インターネットの経路検索サービス等の活用を図っていく必要がある。

③ 公共施設へのアクセス向上のための配慮

多くの市民が利用する公共施設については、施設の利用しやすさの観点から、公共交通も重要な視点の一つとして捉え、公共交通によるアクセスの向上に配慮していくべきである。

中・長期的な取り組み

提言7 福祉バスなどを活用し、各地区へコミュニティバス等の導入を

① 身近な地域の公共交通が求められている

アンケートの結果、地域に必要な公共交通として、低運賃で身近な地域を回るバス（コミュニティバス）を希望する人が最も多かった。高齢者の通院や買い物など、身近な地域の生活交通として、各地区へのコミュニティバス導入を検討していく必要がある。

コミュニティバスの導入にあたっては、身近な地域内の利用だけでなく、コミュニティバスと路線バスを乗り継ぐことで区内のどこにでも行くことができるようにし、公共交通全体の活性化、ひいては、西蒲区全体の地域発展につなげていくことが必要である。

② 福祉バス等の活用

現在、区内各地区を走っている福祉バスは、コミュニティバスに近い運行形態であるため、利用者制限撤廃や有料化、より使いやすいルート・ダイヤへの変更など、必要な調整を行い、地域の交通として活用を図っていくべきである。

また、福祉バスがない地区では、区バスや住民バス制度を活用し、コミュニティバスを導入していくべきである。

③ デマンド交通の検討

西蒲区は小規模な集落が点在しており、路線バスでは効率的な運行が難しい地域もあるため、車両を小型化し、少人数でも利用できる予約制の乗り合い交通（デマンド交通）の導入も検討すべきである。

提言8 区の枠にしばられない交通の検討を

① 地区により異なる生活圏等に配慮を

広い西蒲区では、地区ごとに生活圏が異なり、必ずしも巻地区を目的地としない移動が多い。

このため、各地区のニーズに合わせ、区内に限定せず、広い範囲の交通を検討していく必要がある。

【区外への移動ニーズの例】

○間瀬・岩室地区南西部 ⇔ 燕市吉田地区（※平成23年度社会実験実施）

間瀬・岩室地区南西部は、隣接する燕市吉田地区を生活圏としている。

特に、岩室地区から県立吉田病院へ通院するための交通が要望されている。

社会実験で試験運行をした結果、燕市側から岩室温泉への観光利用も確認した。

○中之口地区東部・南部 ⇔ 三条市・燕市・加茂市

中之口地区東部及び南部は、通勤で三条方面へ移動する人や、通学で加茂方面へ移動する人が多い。

現行の区バスを南区新飯田地区まで延伸すれば、国道8号を走る路線バスとの接続による交通確保も可能となる。

○角田地区・松野尾地区 ⇔ 越後曾根駅（西蒲区）・内野駅・越後赤塚駅（西区）

角田地区・松野尾地区では、西区・中央区方面への移動が多いが、現行バス路線では、巻駅経由で行くしかない状況であり、時間、距離（運賃）ともにロスが大きい。

最寄りの越後曾根駅や越後赤塚駅、列車運行本数の多い内野駅への接続要望がある。

提言9 巻駅・越後曾根駅周辺の整備・改善を

① 駅周辺整備に合わせた駐車場の整備

すでに周辺整備が完了した岩室駅に加え、合併建設計画で予定されている巻駅・越後曾根駅の周辺整備において、駅周辺にパークアンドライド駐車場を整備していくべきである。

② 駅前バス停の利便性向上

巻駅では、駅前バス停が駅西側の現行出口から50m以上離れた一般道上にあり、乗り継ぎが不便なうえに、駅東側から駅前バス停へのアクセスは、駅舎から南北に離れた踏切を経由するしかない。

越後曾根駅においても、駅西側から駅前バス停へのアクセスは、同様に駅舎から離れた踏切を経由しなければならない。

駅前バス停の利便性向上に向け、駅舎やその周辺の整備・改善が必要である。

提言10 利用しやすい運賃体系の検討を

① 路線バスの運賃体系改善

西蒲区では、バス路線が長く運賃も高額になり、また、鉄道や高速バスに乗り継ぐ場合は、さらに費用がかかるため、年金生活者などにとっては大きな負担となっている。

区民のバス利用頻度を増やし、公共交通を活性化していくため、乗り継ぎ割引やバス利用への特典付加など、より利用しやすい運賃体系の構築や利用者への助成等について、行政と事業者が協力して取り組んでいくべきである。

また、そうした取り組みを進めやすくするためにも、バスへのICカード早期導入を図っていくべきである。

西蒲区地域公共交通検討会議 委員名簿

【委員】

(敬称略)

氏 名	備 考
廣 野 孝 二	西蒲区自治協議会
里 村 俊 夫	西蒲区自治協議会
河 村 一 平	西蒲区自治協議会
阿 部 高 吉	西蒲区自治協議会
江 口 牧 子	西蒲区自治協議会
渡 邊 正 明	西蒲区自治協議会
小 林 眞 由 美	西蒲区自治協議会
森 山 邦 衛	西蒲区自治協議会
本 間 博 子	西蒲区自治協議会
真 島 彰 夫	西蒲区自治協議会
西 山 茂	新潟国際情報大学 (平成 23 年度 西蒲区公共交通のあり方に関する検討会座長)
新潟交通株式会社	乗合バス部
新潟交通観光バス株式会社	営業部
新潟県ハイヤー・タクシー協会 下越南部地区	まきタクシー有限会社
国土交通省 北陸信越運輸局新潟運輸支局	運輸企画専門官(輸送・監査担当)
西蒲警察署	交通課
新潟市	都市交通政策課長 新交通推進課長 西蒲区地域課長 西蒲区建設課長

西蒲区生活交通改善プラン

平成 27 年 3 月

●編集・発行

新潟市西蒲区役所地域課

〒953-8666 新潟市西蒲区巻甲 2690 番地 1

TEL 0256-72-8156