

# 西区生活交通改善プラン



新潟市西区  
平成 27 年 3 月



# 目 次

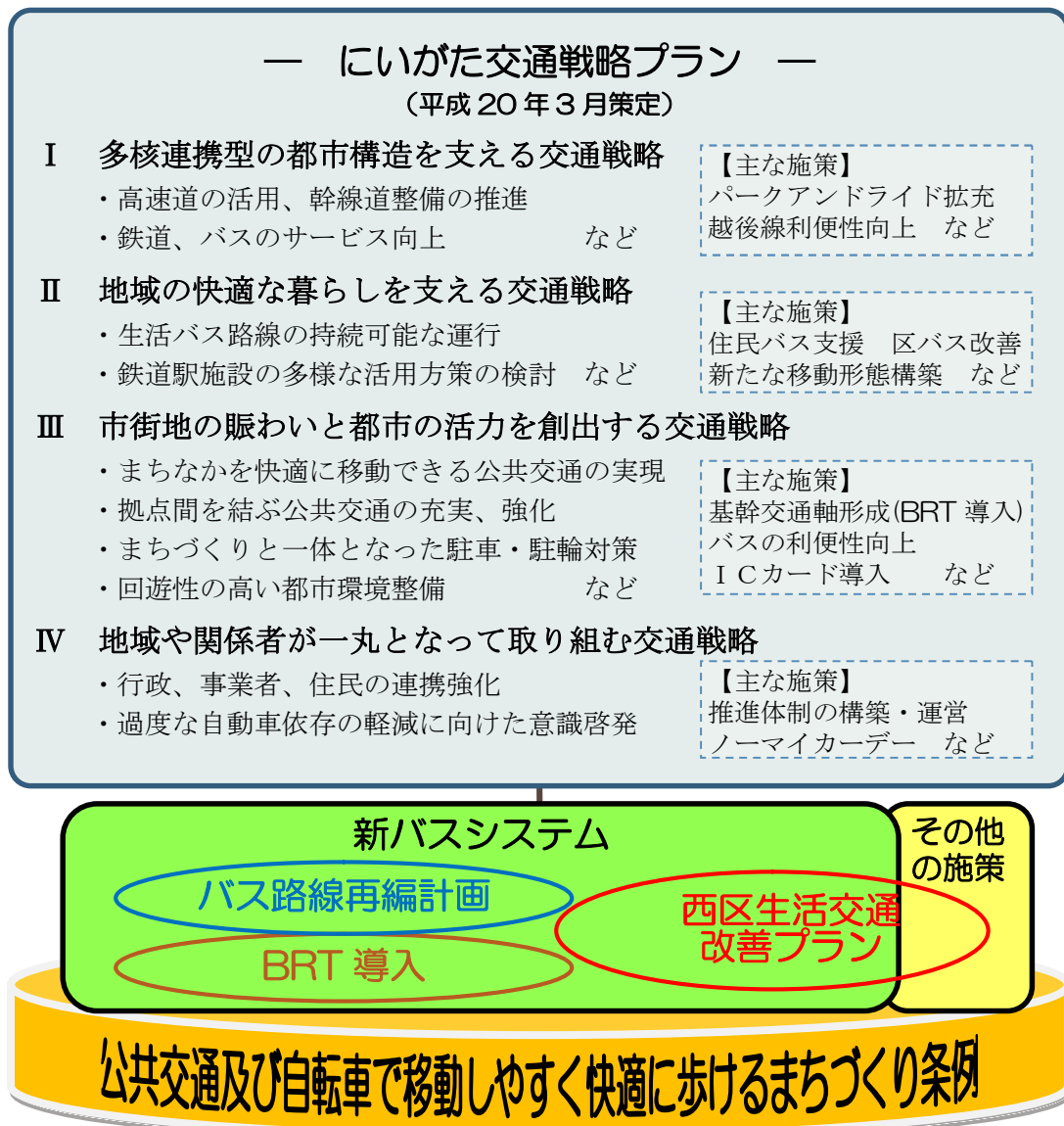
1	西区生活交通改善プランの位置づけ	1
	(1) 生活交通の再構築について	2
	(2) 計画期間	2
2	西区の現状と課題	3
	(1) 西区の現状	3
	(2) 西区の公共交通の現状	4
	(3) 西区の生活交通の課題	6
3	西区の目指す交通の将来像	7
	(1) 目標	7
	(2) 基本方針	7
	(3) 西区の交通の将来イメージ	8
4	西区の主な施策（平成27年度以降5年間の取り組み）	9
	(1) 各地域の公共交通の利便性の向上	9
	(2) 公共交通空白・不便地域の最小化	10
	(3) 公共交通をみんなで支える意識と仕組みづくり	10

# 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。

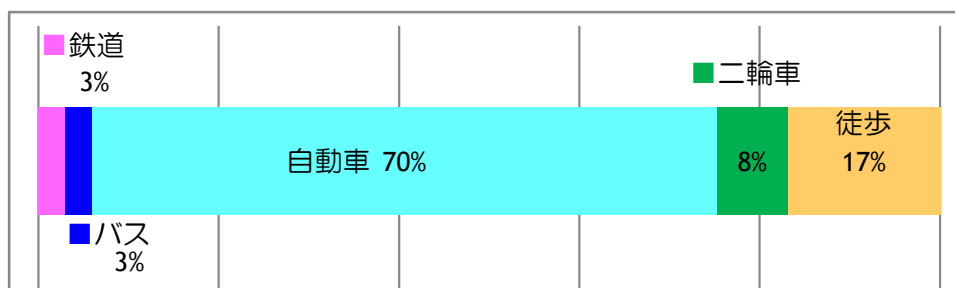
交通の状況としては、JR 越後線が中央区より区の東西を走り、西蒲区へつながっています。高速道路は、区の東側を北陸自動車道が通り、新潟西インターチェンジ、黒埼スマートインターチェンジがあります。道路では、主要な道路として国道 8 号が黒埼地区を南北に、国道 116 号、国道 402 号が坂井輪地区・西地区を東西に貫通しているほか、坂井輪地区、西地区では、主要な道路が東西に平行に走っています。バス路線は、幹線道路を中心に区内と中央区を結ぶ路線を中心に運行されています。

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）となっておりますが、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

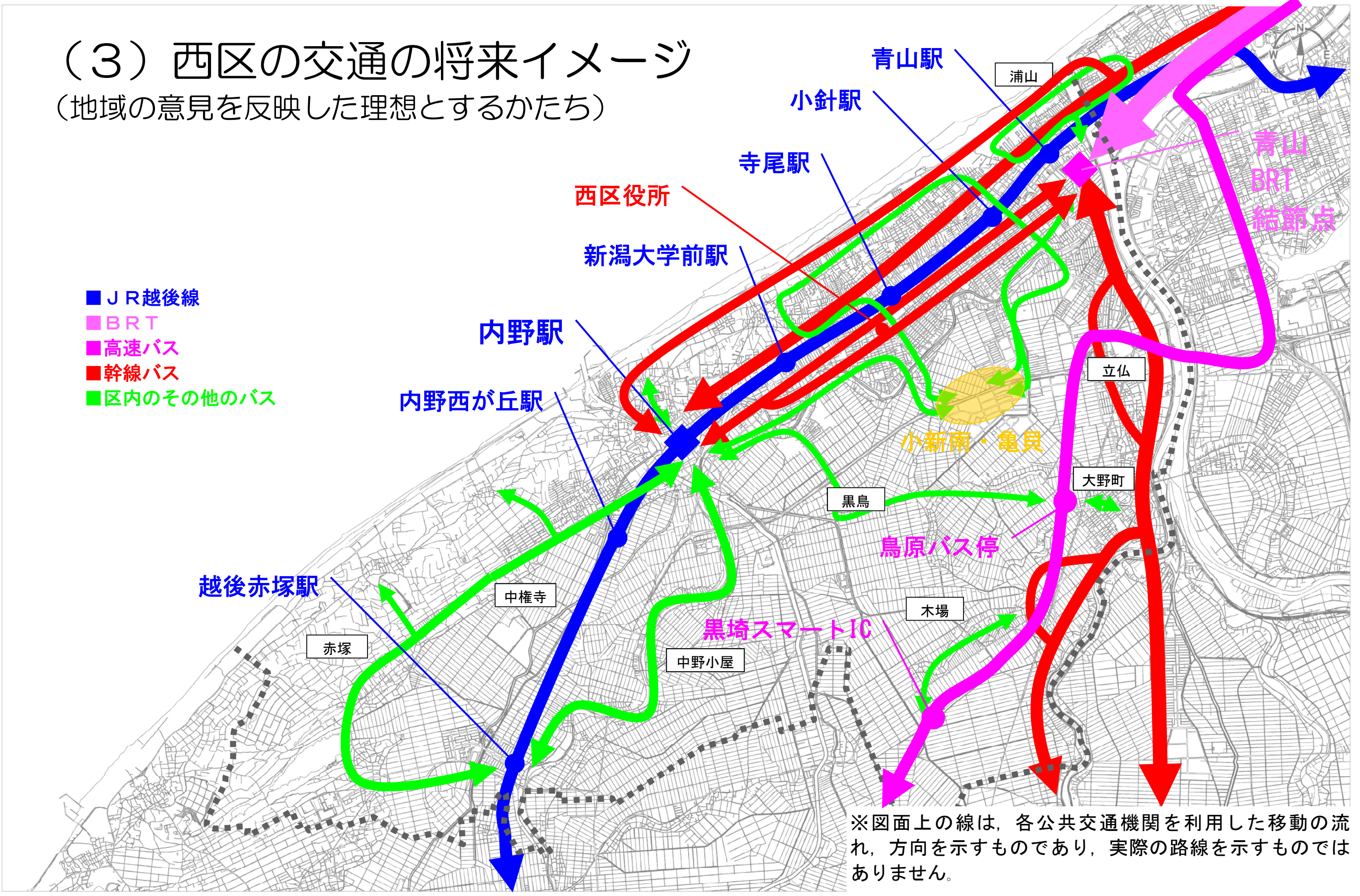
公共交通空白・不便地域に対し，住民バスならびに補助制度の浸透を図り，すべての区民が日常生活に必要な移動が行えるよう支援します。

#### 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

### 交通施策の基本となる条例と交通戦略プラン

#### にいがた交通戦略プラン

本市では、高齢者や来訪者など誰もが移動しやすい都市内の交通環境を実現するため、第3回パーソントリップ調査を踏まえた短・中期の実施計画として、本市の都市交通戦略「にいがた交通戦略プラン」を平成19年度末に策定しました。

戦略プランでは4つの基本方針を示しており、とりわけ地域交通に関する取組みについて以下のとおり提案しています。

- 多核連携型の都市構造を支える交通戦略
- 地域の快適な暮らしを支える交通戦略
  - ≫ 路線バスの維持・確保
  - ≫ 区バスの運行改善と利用促進
  - ≫ 住民バスの運行支援に向けた取組み
  - ≫ 区バス及び住民バスの他路線とのサービス統一に向けた取組み
  - ≫ 路線の再編に向けた取組み
  - ≫ 鉄道駅の交通結節機能の強化に向けた取組み
- 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通戦略
- 地域や関係者が一丸となって取り組む交通戦略

#### 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年には『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』を制定し、その方向性や市・市民・交通事業者等の責務を明らかにするとともに、市民との協働による、歩行・自転車・公共交通の環境整備と利用促進に取り組んでいます。

条例の目的（第1条より）

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(以下「移動しやすいまちづくり」という。)に関し、基本理念を定め、並びに市、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、移動しやすいまちづくりに関する施策(以下「施策」という。)の基本となる事項を定めることにより、移動しやすいまちづくりを市、市民、事業者及び公共交通事業者の協働により総合的、計画的かつ効果的に推進し、もって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ことを目的とする。

## 西区を走るバス路線（平成 26 年 7 月現在）

### ○新潟交通グループ

- 水島町・西部営業所線（新潟駅前～県庁前～西部営業所）
- 信濃町・西部営業所線（新潟駅前～信濃町・浜浦町～西部営業所）
- 西小針線（新潟駅前～西小針～信楽園病院・新潟大学・内野営業所）
- 有明線（新潟駅前～有明～信楽園病院・五十嵐一の町・内野営業所）
- 大堀線（新潟駅前～大堀～信楽園病院・内野営業所）
- 寺尾線（新潟駅前～寺尾～信楽園病院・内野営業所）
- 流通センター線（新潟駅前～大堀～流通センター・西警察署前）
- 黒鳥線（大野～黒鳥～信楽園病院～内野営業所）
- 大野線（新潟駅前～平島・ときめき～大野）
- 白根線（新潟駅前～大野～白根～潟東営業所）
- 味方線（新潟駅前～大野～味方～月潟・潟東営業所）
- 木場線（新潟駅前～大野～木場学校前）

### ○区バス

- 区バス中野小屋ルート（新潟駅前～大堀～榎尾～中野小屋～赤塚駅前）  
・・・新潟交通大堀線の延伸（下線部が区バス区間）

### ○住民バス

- 坂井輪コミュニティバス（済生会第二病院～流通センター～西区役所～西総合スポーツセンター～小針～済生会第二病院～小新大通団地）
- コミュニティ佐潟バス（新潟交通内野営業所～四ツ郷屋～赤塚～赤塚駅前）
- 内野上新町バス（新潟駅前～寺尾～西新町～上新町公民館前）  
・・・新潟交通寺尾線の延伸（下線部が住民バス区間）



## 西区内のタクシー事業者（平成 26 年 3 月現在）

事業者名	住所	車両台数
都タクシー(株)寺尾営業所	寺尾東	37 台
小針タクシー(株)本社営業所	西有明町	9 台
小針タクシー(株)黒崎営業所	ときめき西	21 台
光タクシー(有)本社営業所	内野町	21 台
三和交通(株)本社営業所	鳥原	16 台
三和交通(株)小針営業所	小針	17 台
太陽交通新潟(有)本社営業所	小針南	26 台
個人タクシー 等	-	106 台
合 計	-	253 台

## 西区内の主要施設

ア) 行政：西区役所，西出張所，黒崎出張所，赤塚連絡所，中野小屋連絡所，西新潟市民会館，黒崎市民会館，坂井輪地区公民館，西地区公民館，黒崎地区公民館，坂井輪図書館，内野図書館，黒崎図書館  
西総合スポーツセンター，小針野球場，みどりと森の運動公園，佐潟水鳥・湿地センター，文化財センター，アクアパークにいがた など

イ) 病院：新潟医療センター，済生会第二病院，新潟脳外科病院，信楽園病院 など

ウ) ショッピングセンター等：イオン新潟青山，イオン新潟西，アピタ新潟西 など

## 西区の生活交通改善に向けたこれまで（平成 26 年度まで）の取組

### 区バス・住民バスの実績

#### ○区バス（中野小屋ルート）

- ・距離及び便数：8.4 km，平日 1 日 10 便運行
- ・ルート：赤塚駅前～中野小屋～榎尾（～大堀～新潟駅前 ※新潟交通バス路線延伸）
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 22 年度	244 日	注1 3,571 人	14.6 人	1.5 人	注2 68%
平成 23 年度	245 日	注1 3,988 人	16.3 人	1.6 人	注2 60%
平成 24 年度	245 日	注1 3,612 人	14.7 人	1.5 人	注2 60%
平成 25 年度	244 日	注1 3,565 人	14.6 人	1.5 人	注2 56%

注 1：利用者数は区バス区間での乗降者数

注 2：収支率は、路線全体の収支率

#### ○住民バス：坂井輪コミュニティバス（Qバス）

- ・距離及び便数：18.2 km/15.7 km，平日 1 日 14 便運行（～平成 25 年度 平日 1 日 10 便）
- ・ルート：済生会新潟第二病院～小新～西区役所～上新栄町～小針～済生会新潟第二病院
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 22 年度	244 日	22,570 人	92.5 人	9.3 人	30%
平成 23 年度	245 日	22,365 人	91.3 人	9.1 人	32%
平成 24 年度	245 日	27,772 人	113.4 人	11.3 人	40%
平成 25 年度	244 日	26,783 人	109.8 人	11.0 人	38%

## ○住民バス：コミュニティ佐潟バス

- ・距離及び便数：3.5 km/7.5 km/10.1 km，平日1日 10 便運行
- ・ルート：新潟交通内野営業所～四ツ郷屋・赤塚～赤塚駅前
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 22 年度	244 日	21,979 人	90.1 人	9.0 人	25%
平成 23 年度	245 日	21,376 人	87.2 人	8.7 人	26%
平成 24 年度	245 日	19,982 人	81.6 人	8.2 人	23%
平成 25 年度	244 日	26,787 人	109.8 人	11.0 人	28%

## ○住民バス：内野上新町バス

- ・距離及び便数：1.2 km，平日1日 10 便運行
- ・ルート：上新町公民館前～西新町（～寺尾～新潟駅前 ※新潟交通バス路線延伸）
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 22 年度	244 日	注1 4,229 人	17.3 人	1.7 人	注2 91%
平成 23 年度	245 日	注1 4,732 人	19.3 人	1.9 人	注2 92%
平成 24 年度	245 日	注1 4,642 人	18.9 人	1.9 人	注2 84%
平成 25 年度	244 日	注1 4,033 人	16.5 人	1.7 人	注2 83%

注1：利用者数は区バス区間での乗降者数

注2：収支率は、路線全体の収支率

## 社会実験等の概要と実績（JR 増便，住民バス増便，その他）

### ○JR 越後線増便

- ・社会実験期間：平成 24 年 3 月～平成 27 年 3 月
- ・距離および便数：20.5km 1 日 6 便運行
- ・ルート：内野駅～吉田駅間

内野駅以西の利便性の向上を図るため，内野駅～吉田駅間を日中 6 便増便し，日中の運行間隔をおおむね 1 時間から 40 分にする社会実験を行った。

### ○住民バス：坂井輪コミュニティバス（Qバス）

平日（朝・夕運行）社会実験

- ・社会実験期間：平成 23 年 4 月～平成 26 年 3 月
- ・距離及び便数：18.2 km/15.7 km，平日 1 日 4 便運行（朝・夕方）
- ・ルート：済生会新潟第二病院～小新～西区役所～上新栄町～小針～済生会新潟第二病院
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 23 年度	245 日	3,817 人	15.6 人	3.9 人	11%
平成 24 年度	245 日	4,337 人	17.7 人	4.4 人	10%
平成 25 年度	244 日	4,952 人	20.3 人	5.1 人	12%

※平成 26 年度から，本格運行へ移行。

## 休日社会実験

- ・社会実験期間：平成 26 年 1 月～平成 27 年 3 月
- ・距離及び便数：18.2 km/15.7 km，土・日・休日 1 日 10 便運行
- ・ルート：済生会新潟第二病院～小新～西区役所～上新栄町～小針～済生会新潟第二病院
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 25 年度	24 日	1,314 人	54.8 人	5.5 人	16%

## ○住民バス：コミュニティ佐潟バス

### 越後線の利便性向上を図るための増便社会実験

- ・社会実験期間：平成 24 年 10 月～平成 27 年 3 月
- ・距離及び便数：3.5 km/7.5 km/10.1 km，平日 1 日 4 便運行，土休日 1 日 6 便運行
- ・ルート：新潟交通内野営業所～四ツ郷屋・赤塚～赤塚駅前
- ・運行実績

年度	運行日数	利用者数	利用者数/日	利用者数/便	収支率
平成 24 年度	170 日	1,406 人	8.3 人	1.8 人	4%
平成 25 年度	360 日	2,657 人	7.4 人	1.6 人	3%

## 地域コミュニティ協議会へのアンケート（西区自治協議会実施） 「地域の生活交通に関する課題等について」結果

平成26年3月に西区自治協議会が、西区内の全15の地域コミュニティ協議会に対し、地域の生活交通に関する課題等について、アンケート調査を実施し、10の地域コミュニティ協議会より回答をいただいた。

### 1. JRに関すること

- 越後線の増便については、継続して運行してほしい。特に赤塚地域においては、少しずつでも利用者が増加傾向にあるため。
- JR寺尾駅、新大前駅と道路交通の接点を整備する。バスの乗り入れ、送迎自家用車の乗り入れ施設整備（駐車場）
- JRを基幹とした体制の検討。将来の複線化の検討
- 越後線は強風の影響を受けやすいので、その点をもう少し改善してもらえると嬉しいです。また、時々信号トラブル？などでの運休もあり、困ったことがあったので、なるべくそういったトラブルがないようにしてもらいたいです。

### 2. BRTに関すること

- 一般の人達や市役所の職員で越後線利用者が白山駅に降りて職場まで連結バスを利用して通勤するとは考えられないのでは？（通勤時間の問題等も）いちいちバスが来るのを待って乗って行くくらいなら歩いても3分の1くらいはいけると思うのでもう少し運用を考慮したらどうか。
- BRT導入時、味方線を通勤通学時と帰宅時にそれぞれ2回、木場集落の縁部分をかすめるように運行する計画でことを納めようとする新潟交通の方針には反対します。
- 市議会でBRT導入は可決成立し、実施の予定である。大野校区ふれあい協議会として部会三役を含む会議（15名出席）で議論した結果、BRTには基本的に反対であるが実施の場合は下記のとおり意見が出された。
  - (1) BRTを導入しても新潟交通株は黒字になる見通しは考えにくい事から、我々の市民税で将来永久的に補填を続けなければならない事になる。もっと有効な税金の使い道を検討してほしい。
  - (2) BRT導入により増便を予定しているが、大野から乗車し青山での乗り換えは、時間的ロスと荷物を持っての乗り換えで、高齢者の負担が多すぎる事から賛成出来ず、今まで通りの便数で良いから新潟駅までの直行でお願いしたい。
- 新設予定の連節バスについて「青山での乗り継ぎ結節点」に対する、不便、不安の声が多く聞かれる

### 3. 生活交通に関すること

- 中権寺発信楽園病院～亀貝ショッピングセンター～バスターミナルの生活路線を作って欲しい。(上新町経由)
- 西地区方面から駅南口までのバス路線の新設。  
女池, 鳥屋野地区に所在する, 市民病院, アイスアリーナ, 食育センター等を利用する際, 乗換が不便でありますので, バス路線を新設し, 東西新潟の地域間交流に役立ててほしい。
- 西区にあっては各地域(例: 西地区, 坂井輪地区, 黒埼地区など)の拠点になっている所が多々あると思われる。これらの拠点となるべき地域に対しては放射状の路線を設ける様な面の体系の構築が不可欠である。
- JR 越後線の増便に伴い, 赤塚駅～内野駅とを結ぶ運行ルートを確立できれば, バスの利用率も上がる。
- 中野小屋地区～内野駅を結ぶ循環ルートができればバス+JR の利用率も上がるのでは? ムダな空バス運行が多い。
- 浦山地区と有明地区においても高齢化が一層進捗する傾向にあり, バス路線再編計画案の買い物用の循環線新設に期待大という感想である。現在マイカーで買い物が出てきている年代も, 5年先, 10年先には必ずありがたい路線になるのではないかとの意見が多い。運行状況や実態把握は継続して実施し, その実態に合った調整や再編の対応もお願いしたい。
- 小針1～3丁目, 平島などのかなり広い範囲で, 西区の中心である「西区役所」への便がなく大変不便である。Qバスはあるが, 西大通りを横切り海岸側のいわゆる産業道路を通る大回りな路線で利用しにくい状況である。
- 試行の「南快ライナー」の路線を新潟中央インター, 古町経由新潟駅万代口に変更して新路線として新設することを要望します。同時にこの路線に黒埼南小学校前と黒埼スマートインター前の停留所を新設して, 併せて鳥原バス停の利用者も視野にいれば, この路線の収支はすこぶる良好な路線となること必定と考えます。この新路線には帰宅時の黒埼スマートインター降り口の改善工夫が必要でありますので, 最大の政策として前進されることを要望します。同時に新潟交通にあっても積極的な経営戦略として検討されることを期待します。

大野仲町に入る味方線の路線修正案で増便部分の一部は木場集落の端, 南小学校を通過するようになっているが便数は表示されていない。全ての増便分はここを回すべきだ。

黒埼サービスエリア内のETCへの道路増幅工事が進んでいるが完成後にここの利用拡大策を検討すべきだ。鳥原高速バス停を中心とした巡回バスの採用(板井・木場・黒鳥)

いずれにしても乗客が増えなければ無意味で税金の投入は良しとは考えない。住民の意見を聴くことも重要と考える。

#### 4. 区バス・住民バスに関すること

- コミュニティバスを市の直営車に。市が所有するバスとし、災害時に即応できる体制にしては。
- 区バス中野小屋ルートは内野町中を通らないので使い勝手が悪い。通学、通院にほとんど使えない。このため運行経路を遠くない時期に内野四ツ角経由を希望する。
- コミュニティ佐潟バスと区バス（中野小屋ルート）を連携してほしい。それに伴い内野車庫からの発着で内野駅を入れて巡回バスで運行してほしい。（2ルートと内野駅を連動し車庫を終着に）理由としては、内野車庫（中権寺）で乗り換えが発生するのでどうしても赤塚駅からと内野駅から電車か直接自家用車を利用して通勤することになる。

#### 5. 現行バス路線について

- 西小針線や有明線，大堀線，寺尾線，黒鳥線が内野営業所まで運行されているが，道路が狭いためJR内野駅に入っていない。

平成27年度末にJR内野駅が完成し，駅前広場もバスの回転ができるように整備される。この時点で上記ルートのうち，より多くのルートをJR内野駅広場経由にするようお願いしたい。
- 新大前発着バスをJR内野駅前発着に変更。

新潟大学～坂井～上新町線（新川元橋寄）十字路経由内野街中へのバスルートはゼロである。内野山手1・2，旭ヶ丘，五十嵐三の町東町内の住民は利用可能なバスがゼロとなっている。上記4町内に約3,500人が居住している。新大前～坂井～上新町線と五十嵐町線交差点～内野街中へのルートの設定をお願いしたい。
- 路線の一部変更。

大堀幹線運行バスの一部を亀貝ショッピングセンター経由とし，生活用品を廉価で購入できるようにしてほしい。
- 日中始発時間の調整  
中権寺営業所から出庫する西小針線，大堀寺尾線，有明線などはほぼ同時刻のため，その時間を逃すと20～30分待ちとなるので，始発時間を調整することで待ち時間が短縮するのでは。
- 新中浜町内会ではバス利用については，主要地方道新潟・寺泊線の中権寺地内のバス停を利用しています。町内からは相当の距離があり，不便を感じています。そこで内野営業所発着の路線バスを新中浜町内(通称中央通り)の経由を要望します。この点については，以前新潟・寺泊線道路工事で全面通行止めになった時にバス路線経由変更(約1ヵ月)で実施済みです。



- 小針小学校区コミュニティ協議会内の路線バス運行については、大きな変更がないので参考になる意見はあまりない。最初の説明会では、「直行便」などという言葉はなかったもので、やや戸惑いと、「やはりなあ…」という中途半端な改革という印象をぬぐえない。
- 味方線は電鉄廃止の代替えで運行回数は一定程度確保されています。同線が通過する板井集落にあっては特に問題となることは見あたりません。従って、現行の水準は維持していただきたいと考えます。
- 黒鳥線にあっては大野仲町が始発終着の起点となっているため同線が通過する黒鳥及び北場集落にとっては魅力に欠ける路線となっております。BRT の結節点まで延伸するなど魅力を高めていただきたいと考えます。
- 木場線にあっては現在休止の状態となっております。大きな集落にもかかわらずバス路線に恵まれないのは著しく均衡を欠いています。最大の知恵を結集してこの状態を回避いただきたいと考えます。
- 大野から内野（1日朝・夕3本程度）・小針方面への横の連絡が不十分であり、西区役所での会議、社会福祉協議会との会議など行政との連絡が非常に悪いので自家用車（タクシー含む）やバスで青山まで行き、乗り換えなければならず大変不便を感じている。横の連絡バスの充実が必要であり、増便や新設をぜひやって欲しい。
- 立仏小学校区内外を運行する路線バスは次の3ルートある。
  - (1) 大野町や南区方面(往復)から国道8号を走る路線バスは便数もあり立仏小学校区の8号線に近い居住人にとっては特に不自由を感じていない。
  - (2) 国道8号から済生会病院～西部営業所～ときめき～山田～立仏～鳥原～黒崎市民会館～8号線～大野町（通称ときめき経由新潟駅）。8号線から遠距離にある住民にとっては大切なルートとなっている。[現行：新潟駅→大野町 平日7便、土休日6便 大野町→新潟駅 平日7便、土休日5便]
  - (3) 西部営業所を発着の関屋経由新潟駅、水島町経由新潟駅は都心に向かう住民にとって(通勤・通学)必要なルート
 以上の3ルートで路線的に不自由はないものの課題としては、ときめき経由新潟駅について増便を希望している声も少なくない。
- 運行回数は多い方だと思います。ただ、運賃は高いです。
 

中央区では一律200円なのに、西区では走行距離によって値段が変わるので西区でも一律で運賃を決められないのかなと思いました。