

西区生活交通改善プラン（案）

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 西区生活交通改善プランとは
- 2 プランの位置づけ
- 3 プランの計画期間

第 2 章 西区における現状と市民ニーズ

- 1 西区の概要
- 2 西区の公共交通の現状
- 3 西区の移動に関する実態と市民ニーズ

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

第 4 章 西区が今後、取り組む必要のある課題

第 5 章 西区が目指す公共交通の将来像

- 1 目標
- 2 基本方針

第 6 章 西区の具体的な交通施策（次回提示）

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、区バスをはじめとした生活交通について、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。

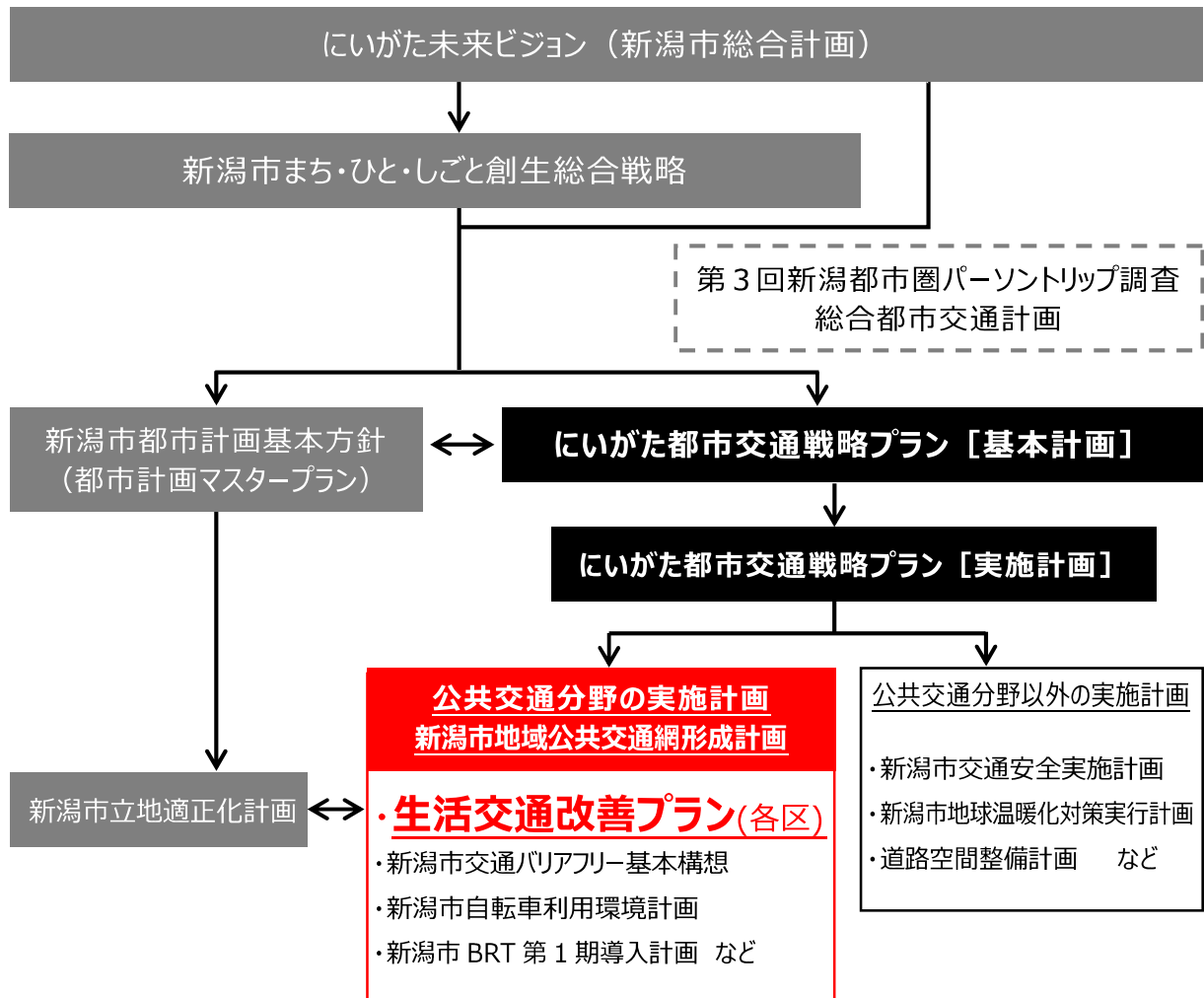
今回、5年間の計画期間終了に伴い、現状を再検証し、令和2年度から3年間のプランとして改定します。

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。



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。

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94.09k m²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、世帯数は68,910世帯で、いずれも中央区に次いで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。

面積：国土交通省国土地理院（平成30年10月1日）
人口・世帯数：新潟市住民基本台帳（令和元年9月末日現在）
高齢化率・人口割合：平成27年国勢調査

2 西区の公共交通の現状

区の東側には、南北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、国道402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、JR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ると231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
- 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

[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

◎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の延伸路線(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

◎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の延伸路線(下線部が住民バス区間)

平日 10 便

(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
三和第一交通株式会社 本社営業所	鳥原
三和第一交通株式会社 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

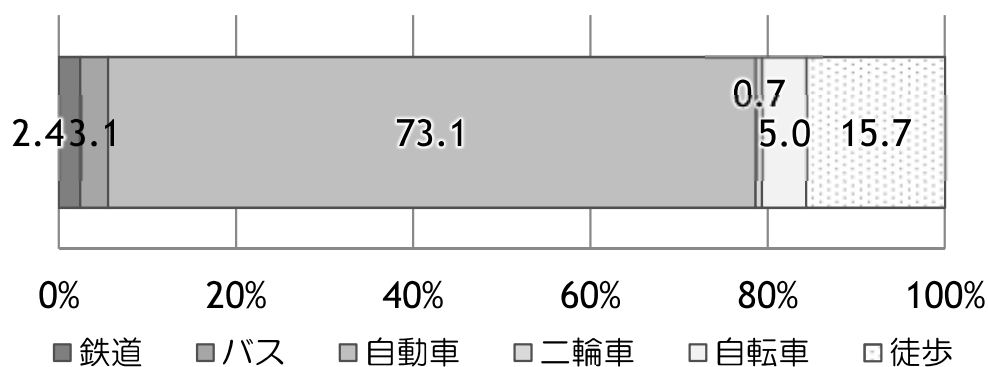
営業所名	所在
有限会社光タクシー 本社営業所	内野町
都タクシー株式会社 寺尾営業所	寺尾東

3 西区の移動に関する実態と市民ニーズ

(1) 代表交通手段

主な交通手段としては自動車が多く、代表交通手段における公共交通の利用は5.6%となっています。

西区の代表交通手段の構成

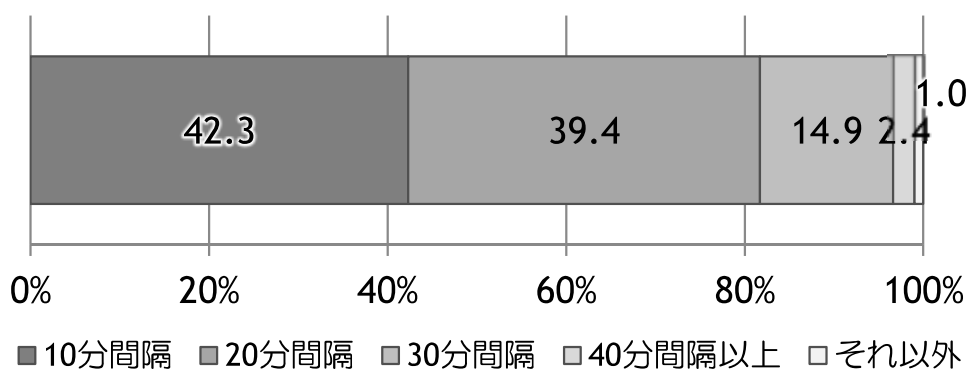


グラフ：新潟市内都市交通特性調査（平成29年3月）

(2) 希望するバス運行間隔

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%を超える。

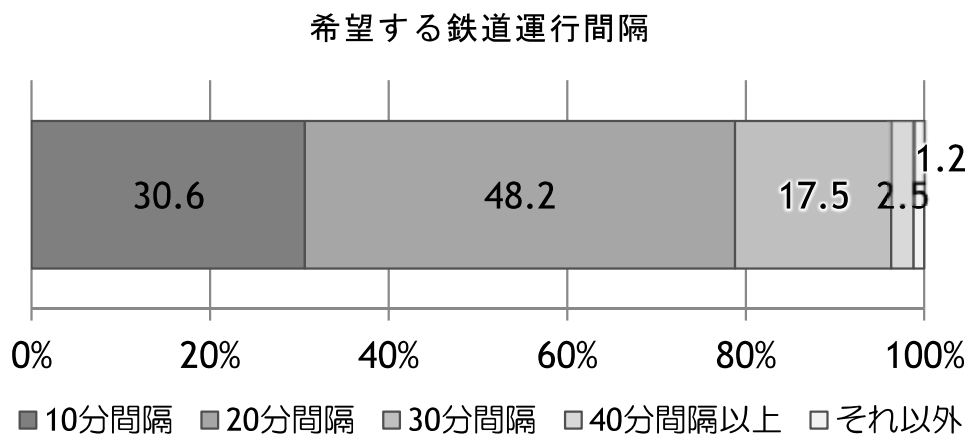
希望するバス運行間隔



グラフ：新潟市内都市交通特性調査（平成29年3月）

(3) 希望する鉄道の運行間隔

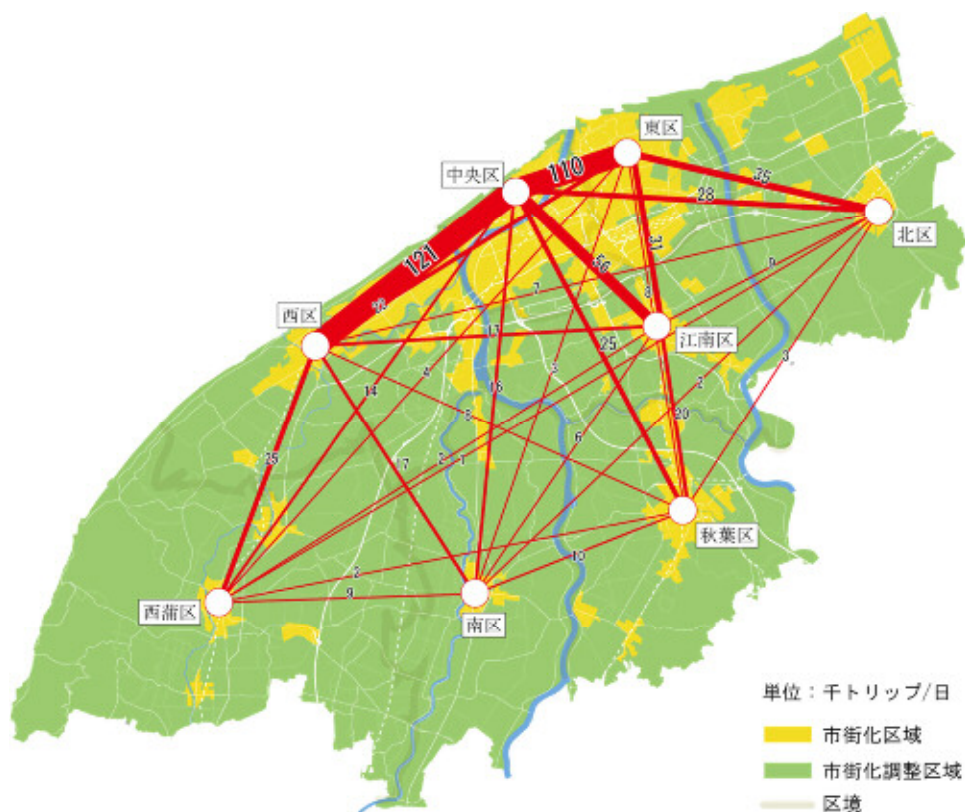
10分間隔を希望する割合が30%を超え、20分、30分間隔を希望する割合と合わせると90%を超える。



グラフ：新潟市内都市交通特性調査（平成29年3月）

(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/日と多くなっている。



図：新潟市内都市交通特性調査（平成29年3月）

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																	
<p>①既存公共交通の利便性不足</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>1 公共交通の利便性向上</p> <p>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。</p>	<p>① バス路線の再編</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="697 657 1207 758">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。</td> <td data-bbox="1231 657 2237 758">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。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="697 758 1207 957">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。</td> <td data-bbox="1231 758 2237 957">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。 運行事業者へ地域の実情を伝え、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。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="697 957 1207 1058">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。</td> <td data-bbox="1231 957 2237 1058">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。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="697 1058 1207 1182">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。</td> <td data-bbox="1231 1058 2237 1182">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。</td> </tr> </table> <p>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）</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="697 1245 1207 1325">交通結節点の整備を行うとともに、周知を図ります。</td> <td data-bbox="1231 1245 2237 1325">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。 鉄道との結節性を高めるために、JR内野駅に駅前広場を整備し周知しました。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="697 1325 1207 1449">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。</td> <td data-bbox="1231 1325 2237 1449">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。</td> </tr> </table> <p>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</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="697 1512 1207 1612">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。</td> <td data-bbox="1231 1512 2237 1612">青山結節点や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。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="697 1612 1207 1753">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。</td> <td data-bbox="1231 1612 2237 1753">(再掲)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。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="697 1753 1207 1873">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。</td> <td data-bbox="1231 1753 2237 1873">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。</td> </tr> </table>	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。	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。	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。	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。 運行事業者へ地域の実情を伝え、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。	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。	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。	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。	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。	交通結節点の整備を行うとともに、周知を図ります。	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。 鉄道との結節性を高めるために、JR内野駅に駅前広場を整備し周知しました。	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。	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。	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。	青山結節点や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。	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。	(再掲)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。	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。	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。	<p>【成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 新バスシステム導入により、国道8号線を通る路線バスは増便 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、バスと鉄道の結節性が向上 地域住民と連携した鉄道運行事業者に対する働きかけ <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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結節性の強化が必要 バス待ち環境の更なる改善が必要 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 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
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。	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。																				
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。	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。 運行事業者へ地域の実情を伝え、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。																				
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。	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。																				
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。	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。																				
交通結節点の整備を行うとともに、周知を図ります。	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。 鉄道との結節性を高めるために、JR内野駅に駅前広場を整備し周知しました。																				
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。	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。																				
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。	青山結節点や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。																				
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。	(再掲)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。																				
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。	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。																				

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。 (再掲)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。	<ul style="list-style-type: none"> 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)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 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。		【成果】
<p>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る。</p> <p>人口の少ない公共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る。</p> <p>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る。</p>		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。	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 【課題】 <ul style="list-style-type: none"> 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
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 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。		【成果】
区民のマイカー依存度が高く、公共交通の利用が少ない。		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。	<ul style="list-style-type: none"> 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)。 (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)。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用への意識づけ 【課題】 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用への意識向上による利用者の増加
		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。	<ul style="list-style-type: none"> (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。	<ul style="list-style-type: none"> (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で、それぞれのバス停が離れているため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、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結節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、乗り換えが必要であり、バス待ち環境の更なる改善が必要である。
- ・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 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

既存の区バスや住民バスの利便性向上に取り組むとともに、公共交通空白地域・不便地域における実情を把握し、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

市内中心部への幹線的な交通（鉄道、路線バス）と、それにアクセスする生活交通との結節性の向上や乗り換え環境や待ち合い環境の向上に取り組めます。

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

公共交通を地域全体で守り育てていくために、公共交通関係者及び運行団体と連携し、公共交通をみんなで支える意識の醸成や利用促進に向けて取り組めます。