

4. 結果のまとめと考察

4.1. 潜在ニーズ調査

4.1.1. 地区別の傾向

(1) 地区別・目的別の公共交通の利用

地区別・目的別に、鉄道及びバスの利用の傾向について整理した。

1) 通勤・通学利用

	出発地	目的地
電車利用	【電車利用の多い地区】 A、B、C、G、H地区	【電車利用の多い目的地】 中央区、新潟駅
バス利用	【バス利用の多い地区】 A、B、C、D地区	【バス利用の多い目的地】 中央区、赤塚、新潟駅、新潟大

2) 買い物利用

	出発地	目的地
電車利用	【電車利用の多い地区】 特になし	【電車利用の多い目的地】 イオン青山店
バス利用	【バス利用の多い地区】 D地区	【バス利用の多い目的地】 ウオロク大学前、ウオロク内野、イオン青山、いちまん

3) 通院利用

	出発地	目的地
電車利用	【電車利用の多い地区】 C、F地区	【電車利用の多い目的地】 県立がんセンター
バス利用	【バス利用の多い地区】 B、C、D地区	【バス利用の多い目的地】 県立がんセンター、中村外科胃腸科、内野おがわ眼科

(2) 地区別の潜在ニーズ

地区別に利用しない理由とその理由の解決後にバスを利用する割合を以下に整理する。

	地区名	利用しない理由(上位2位)	解決後の利用割合
公共交通 便利エリア	A地区	時間がかかる、運賃が高い	31.9%
	B地区	時間がかかる、バスの本数が少ない	23.2%
	C地区	時間がかかる、運賃が高い	29.3%
バス便利エリア	D地区	時間がかかる、運賃が高い	32.2%
公共交通 不便エリア	E地区	時間がかかる、バスの本数が少ない	19.4%
	F地区	利用したい時間にバスがない、バスの本数が少ない	32.4%
	G地区	利用したい時間にバスがない、バスの本数が少ない	33.3%
鉄道便利エリア	H地区	時間がかかる、バスの本数が少ない	26.3%

(3) 地区別の考察

以上の結果から、地区別の潜在ニーズ等について考察する。

- ・ A、B地区は鉄道駅に近く、通勤・通学には電車やバスの利用もみられるが、買い物や通院ではあまり公共交通は利用されていない。
- ・ C地区は、通勤・通学と通院でバスの利用がみられる。
- ・ A～C地区は、バスを利用しない理由として、「時間がかかる」、「バスの本数が少ない」、「運賃が高い」が上位に挙げられているが、この地区では電車の利便性が高く、これと比較した際のバスのデメリットを挙げていると推測される。
- ・ D地区は、いずれの目的においても、他地区に比べバス利用の割合が高い。
- ・ D地区では、他の公共交通に比べてバスの利便性が高いことから、潜在ニーズの掘り起こしによる効果が期待できるが、バスを利用しない理由としては「時間がかかる」、「運賃が高い」が挙げられており、この改善が求められる。
- ・ E地区は、あまり公共交通機関を利用しない地区であり、バスを利用しない理由を解決しても利用する人は少ない。
- ・ F、G地区も、あまり公共交通機関を利用しない地区であるが、F地区は通院における電車利用、G地区は通勤・通学における電車利用がみられる。
- ・ F、G地区は、バスを利用しない理由として「利用したい時間にバスがない」、「本数が少ない」が上位に挙げられており、理由解決後の利用割合が高い（潜在ニーズが高い）ことから、この改善が求められる。

4.1.2. 年齢別の傾向

(1) 年齢別の傾向

年齢区分	利用しない理由(上位2位)	解決後の利用割合
～18歳	バスの本数が少ない、運賃が高い	29.0%
19～29歳	時間がかかる、バス路線がわからない	23.5%
30～39歳	時間がかかる、運賃が高い	23.8%
40～49歳	時間がかかる、運賃が高い	30.7%
50～59歳	時間がかかる、バスの本数が少ない	26.5%
60～69歳	時間がかかる、乗り継ぎが不便	28.2%
70～79歳	時間がかかる、本数が少ない	31.4%
80歳～	本数が少ない、利用したい時間にバスが来ない	52.9%

(2) 年齢別の考察

- ・ 18歳以下では、バスを利用しない理由として、「運賃が高い」という回答が多い。
- ・ 19～79歳は、バスを利用しない理由として、「時間がかかる」という回答が多い。
- ・ 80歳以上は、バスを利用しない理由として、「本数が少ない」、「利用したい時間にバスが来ない」という回答が多い。80歳以上は理由が解決された場合に50%以上が「利用する」と回答しているが、利用しない理由が分散していることから、この潜在ニーズを確保することは難しい。
- ・ 将来的に高齢者となる50～60代については、現状では理由が解決された場合に「利用する」割合は30%を切る。

4.2. 運行ルートの見直しに関する考察（潜在ニーズ・利用者ニーズ）

潜在ニーズ調査、利用者ニーズ調査の両調査の結果から、希望の多いルートを整理するとともに、利用しない理由として挙げられた課題との整合についても考察する。

ルートによっては、Q10の利用しない理由と矛盾が発生する場合がある。

各ルートにした場合に、解決できない問題点を以下に整理する。

4.2.1. 区バス（中野小屋ルート）

(1) 各ルートの特性

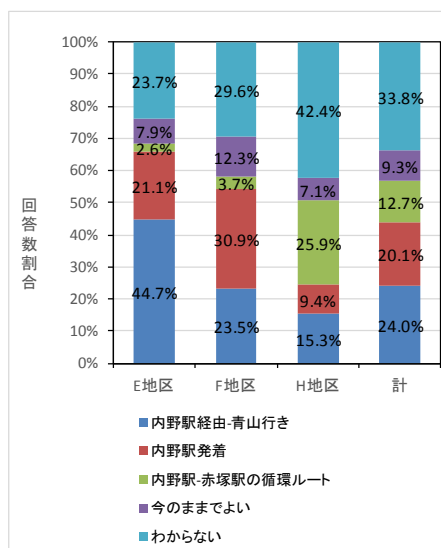
中野小屋ルートで選択肢として挙げたルートについて、そのルートに変更することで解消される課題と、新たに発生する課題を整理する。

ルート案	概要	解消される課題	新たに発生する課題
内野駅経由-青山行き	内野駅を経由して青山行きの路線バスに接続するルート。電車への接続は向上するが、運行距離が延びることで、所要時間、運賃、時刻表等に影響が出る。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが不便 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間がかかる ・運賃が高くなる ・時間通りに来ない ・バスの本数が少ない
内野駅発着ルート	内野駅発着のコンパクトなルート。電車接続は向上し、運行ルートも短くなることから、時刻表の設定が容易で運行の遅れも少ない。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが不便 ・時間がかかる ・運賃が高くなる ・時間通りに来ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地に停まらない
内野駅と赤塚駅を通る循環ルート	内野駅と赤塚駅を通る循環バス。2つの駅に停まるため電車の上下線との接続が向上する。また循環ルートとなることで、これまで停まらなかったバス停を経由できるが、運行距離が延びることで上記のような影響が出る。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが不便 ・目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間がかかる ・運賃が高くなる ・時間通りに来ない ・バスの本数が少ない

(2) 当該バス路線のニーズ

潜在ニーズ調査および利用者ニーズ調査のうち、特に路線の影響を受けるとされる沿線地区と利用者のニーズを再掲する。

【沿線住民のニーズ】



【バス利用者のニーズ】

番号	運行ルートの変更	中野小屋	
		回答者数(人)	回答数の割合(%)
①	内野駅経由-青山行き	3	20
②	内野駅発着	1	7
③	内野駅-赤塚駅循環ルート	2	13
	今のままでよい	8	53
	わからない	1	7
	合計	15	100

(3) 見直し案の検討

- 沿線住民のニーズは「内野駅経由-青山行き」が最も多く24%であった。ただし、地区によって上位に挙がるルートは異なり、F地区では「内野駅発着」、H地区では「内野駅-赤塚駅の循環ルート」が上位に挙げられている。
- バス利用者のニーズは「今のままでよい」が最も多く53%であった。
- 「内野駅経由-青山行き」は、現在より運行距離が延びるため、バスに乗らない理由の上位にある「時間がかかる」、「運賃が高い」などの課題は解消できない。
- 「内野駅経由-青山行き」の割合が最も高いE地区は、現在の公共交通の利用が少なく、問題が解決した場合にバスを利用する割合が19.8%と他地区に比べ少ない。

以上から、今後のルートについては、現在のバス利用者の53%が選ぶ「今のまま」のルートか、沿線住民の20.1%が選ぶ「内野駅発着ルート」が考えられる。

「内野駅発着ルート」は、短い運行距離で電車に乗り継ぐことで、遠距離の移動についてはバス移動より時間が読め、運賃も抑えられる。そのため「時間がかかる」、「運賃が高い」、「時間通りに来ない」という課題について解決できる。一方で、電車はバスに比べ停車間隔が長いため、「目的地に停まらない」という課題は残る。

4.2.2. 住民バス（佐潟バス）

(1) 各ルートの特徴

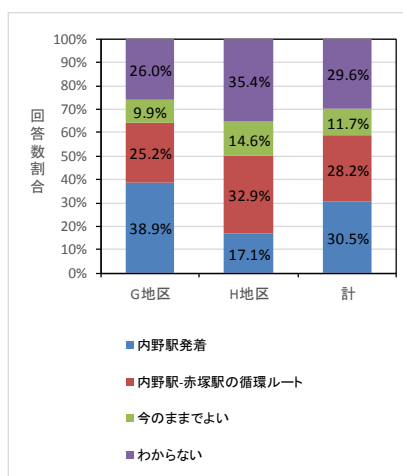
佐潟バスで選択肢として挙げたルートについて、そのルートに変更することで解消される課題と、新たに発生する課題を整理する。

ルート案	概要	解消される課題	新たに発生する課題
内野駅発着ルート	内野営業所発着を内野駅発着に変更したルート。新潟方面の電車接続は向上するが、運行距離が延びることで、所要時間、運賃、時刻表等に影響が出る。	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎが不便 目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> 時間がかかる 運賃が高くなる 時間通りに来ない
内野駅と赤塚駅を通る循環ルート	内野駅と赤塚駅を通る循環バス。2つの駅に停まるため電車の上下線との接続が向上する。また循環ルートとなることで、これまで停まらなかったバス停を経由できるが、運行距離が延びることで上記のような影響が出る。	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎが不便 目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> 時間がかかる 運賃が高くなる 時間通りに来ない バスの本数が少ない

(2) 当該バス路線のニーズ

潜在ニーズ調査および利用者ニーズ調査のうち、特に路線の影響を受けるとと思われる沿線地区と利用者のニーズを再掲する。

【沿線住民のニーズ】



【バス利用者のニーズ】

番号	運行ルートの変更	佐潟バス	
		回答者数 (人)	回答数の割合 (%)
①	内野駅発着	23	17
②	内野駅-赤塚駅循環ルート	11	8
	今のままでよい	59	43
	わからない	43	32
	合計	136	100

(3) 見直し案の検討

- ・ 沿線住民のニーズは「内野駅発着」が最も多く 31%。ただし、地区によって上位に挙がるルートは異なり、G地区では「内野駅発着」、H地区では「内野駅-赤塚駅の循環ルート」が上位に挙げられている。
- ・ バス利用者のニーズは「今のままでよい」が最も多く 43%であった。
- ・ 「内野駅発着」は、現在より運行距離が延びるため、バスに乗らない理由の上位にある「時間がかかる」、「運賃が高い」などの課題は解消できない。
- ・ 沿線地区のG地区、H地区ともにバスを利用しない理由として「バスの本数が少ない」を挙げており、これを解決するためには、運行ルートがコンパクトであることが望ましい。

以上から、今後のルートについては、現在のバス利用者の43%が選ぶ「今のまま」のルートか、沿線住民の31%が選ぶ「内野駅発着ルート」が考えられる。

「内野駅発着ルート」は、新潟方面への電車利用は利便性が向上するが、運行距離が延びることでの運賃や所要時間の増加が課題として残る。

4.2.3. 住民バス（内野上新町バス）

(1) 各ルートの特徴

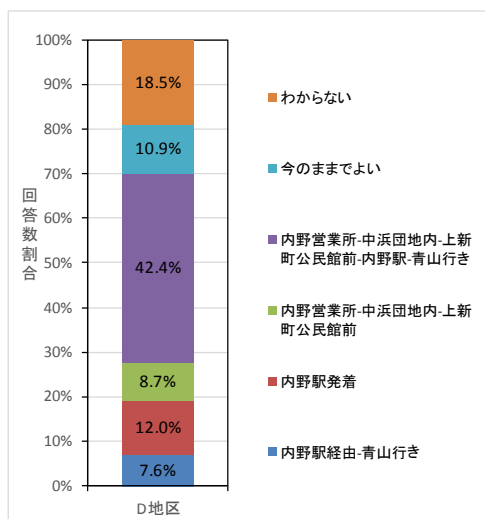
内野上新町バスで選択肢として挙げたルートについて、そのルートに変更することで解消される課題と、新たに発生する課題を整理する。

ルート案	概要	解消される課題	新たに発生する課題
内野駅経由-青山行き	内野駅を経由して青山行きの路線バスに切り替わるルート。西新町での乗り換えが不要で、電車への接続は向上するが、運行距離が延びることで、所要時間、運賃、時刻表等に影響が出る。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが不便 ・目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間がかかる ・運賃が高くなる ・時間通りに来ない
内野駅発着ルート	西新町発着を内野駅発着に変更したルート。電車接続は向上するが、運行距離が延びることで、所要時間、運賃、時刻表等に影響が出る。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが不便 ・目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間がかかる ・運賃が高くなる ・時間通りに来ない
内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前	西新町発着を内野営業所発着に変更し、中浜団地を経由するルート。中浜団地からのバス利用がしやすくなり、営業所発着となるため、荒天時でも安心してバス待ちできる。	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間がかかる
内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前-内野駅-青山行き	内野営業所発着で、内野駅を経由し、青山行きの路線バスに切り替わるルート。電車への接続や青山方面への移動利便性は向上するが、最も運行距離が長いルートであり、所要時間、運賃が増加する。	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地に停まらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間がかかる ・運賃が高くなる ・時間通りに来ない ・バスの本数が少ない

(2) 当該バス路線のニーズ

潜在ニーズ調査および利用者ニーズ調査のうち、特に路線の影響を受けるとされる沿線地区と利用者のニーズを再掲する。

【沿線住民のニーズ】



【バス利用者のニーズ】

番号	運行ルートの変更	上新町バス	
		回答者数 (人)	回答数の割合 (%)
①	内野駅経由-青山行き	1	10
②	内野駅発着	2	20
③	内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前	1	10
④	内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前-内野駅-青山行き	4	40
	今のままでよい	2	20
	わからない	0	0
	合計	10	100

(3) 見直し案の検討

- 沿線住民のニーズは「内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前-内野駅-青山行き」が最も多く 42%であった。
- バス利用者のニーズは「内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前-内野駅-青山行き」が最も多く 40%であった。
- 「内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前-内野駅-青山行き」は、現在より運行距離が延びるため、D地区でバスに乗らない理由の上位にある「時間がかかる」、「運賃が高い」などの課題は解消できない。

以上から、今後のルートについては、沿線住民および現在のバス利用者のいずれも「内野営業所-中浜団地内-上新町公民館前-内野駅-青山行き」のルートを選んでいるが、D地区でバスを利用しない理由となっている「時間がかかる」、「運賃が高い」の課題についても配慮した検討が求められる。