

## 1. 北区生活交通改善プランの背景と目的

人口減少社会の到来やコロナ禍による全国的な公共交通利用者の減少等の影響により、本市の公共交通を取り巻く環境は、より一層厳しい状況となりました。

公共交通事業者の多くは、運転士不足の問題を抱え、全国的に路線の廃止や減便が行われている状況に陥っており、加えて、令和6年4月から、バス運転士などを対象とした労働時間等の改善基準告示が適用されたことにより、公共交通の運転士不足の問題は今後、さらに深刻化していくことが懸念されており、本市でもそれに起因した公共交通ネットワークの確保・維持が課題となっています。

鉄道、路線バス及びタクシー利用者数は、新型コロナウイルス等の影響もあり令和2年度に大きく減少しましたが、近年は徐々に回復傾向にある一方、自家用車への依存度は約7割と依然として高く、「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合も約78%と高い状況です。

特に子どもたちや高齢者、障がい者など、自ら自動車を運転できない市民にとって、移動手段の要となる公共交通は、生命線にも等しい重要な都市基盤であり、これらのいわゆる「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交通手段を確保する必要があります。

超高齢社会が進展するなか、各地域における生活交通の現状や課題は様々であり、一律の対応では課題の解決に限界があることから、市民の皆さまが、明るく健やかに、安心して住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくりを進めていくためには、それぞれの地域の実情に即した、誰もがわかりやすく、利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成が不可欠です。

この実現に向け、北区地域公共交通検討会議における意見交換など、市民との協働のもと、令和7年度から実施する「北区生活交通改善プラン」を策定しました。

## 2. 北区生活交通改善プランの位置付け

本市では、令和10年度までを計画期間とする交通政策の基本方針「にいがた都市交通戦略プラン [基本計画]」を令和元年度に策定し、目指す交通の将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」として、その実現に向けた基本方針を定めました。

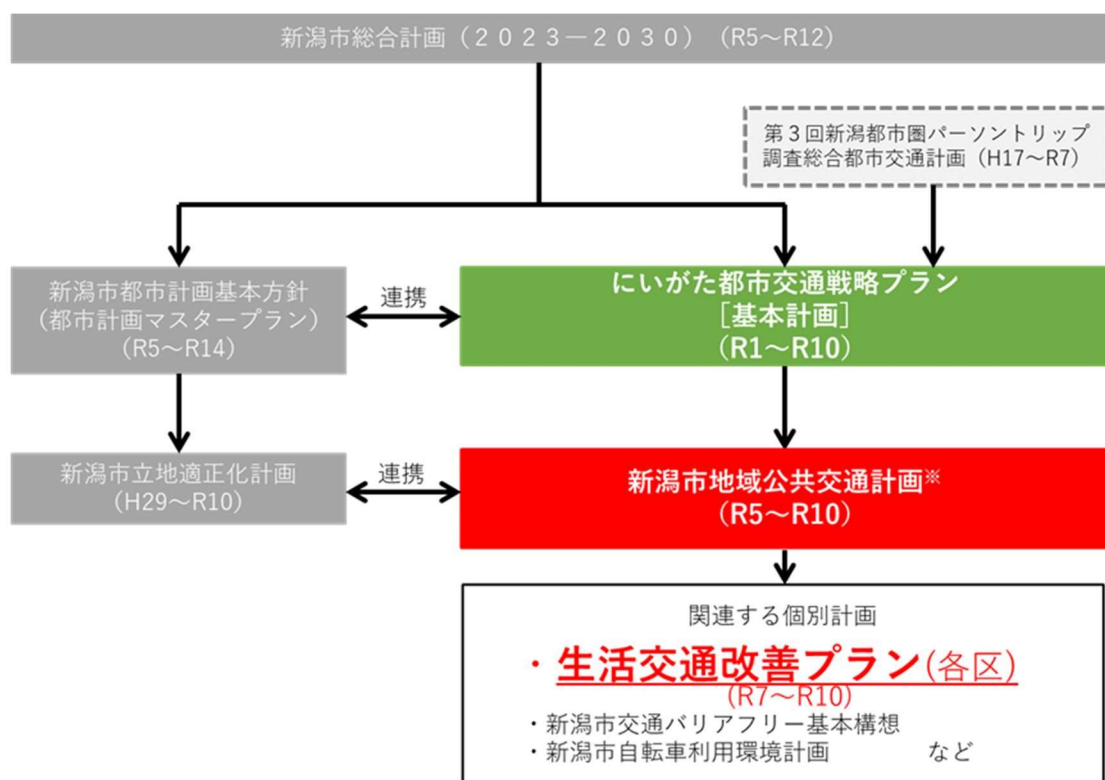
あわせて、この計画を上位計画とし、前期4年間で取り組む公共交通施策等を定めた「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定して交通施策を進めてきました。

その後、前期期間の評価を行ったうえで現状の課題を反映し、後期6年間で取り組むべき公共交通の基本的な方針や公共交通施策について、にいがた都市交

通戦略プラン〔後期実施計画〕と統合し、新たに「新潟市地域公共交通計画」として決めました。

北区生活交通改善プランは、「新潟市地域公共交通計画」の一部として、市民や関係者との協働のもと、区の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、区の実情に応じて必要となる具体的な交通施策等を定める実施計画です。

図1 (上位関連計画との関係)



※令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、法に位置付けられる計画が『地域公共交通網形成計画』から『地域公共交通計画』へ変更

### 3. 北区生活交通改善プランの計画期間

計画期間は、「にいがた都市交通戦略プラン（基本計画）」と「新潟市地域公共交通計画」に合わせ、令和10年度までとします。