

北区生活交通改善プラン

新潟市北区
令和7年3月



潟と大河と日本海、水の恵みに生まれ、人と人がつながり、
心豊かに支え合い、発展するまち

目次

第1章 北区の持続可能な生活交通の構築に向けて	P. 1
1. 北区生活交通改善プランの背景と目的	
2. 北区生活交通改善プランの位置付け	
3. 北区生活交通改善プランの計画期間	
第2章 北区における現状と市民ニーズ	P. 3
1. 北区の概要	
2. 北区の公共交通の現状	
3. 北区の移動に関する現況	
4. 現況図	
第3章 北区生活交通改善プラン(令和2年策定)における 取り組みと事後評価	P. 10
第4章 北区が今後取り組む必要のある課題	P. 14
第5章 北区が目指す公共交通の将来像	P. 15
1. 目標	
2. 基本方針	
第6章 北区の具体的な交通施策	P. 16
巻末参考資料	P. 18

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。

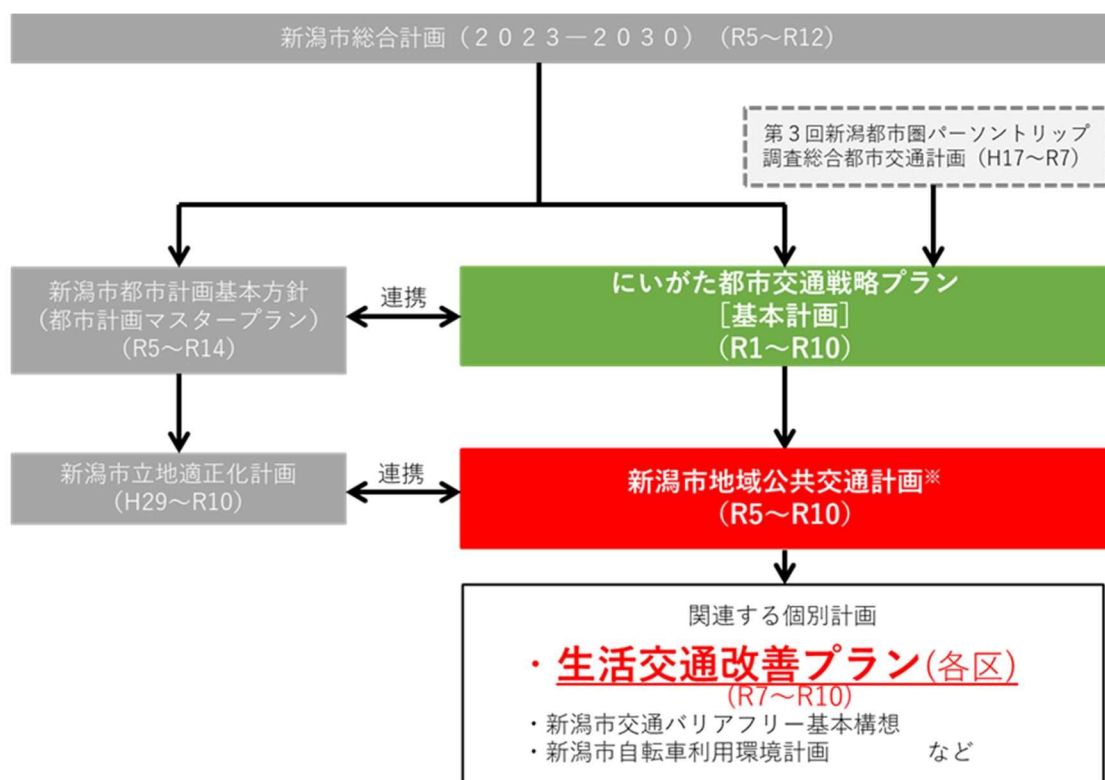
あわせて、この計画を上位計画とし、前期4年間で取り組む公共交通施策等を定めた「新潟市地域公共交通網形成計画」を策定して交通施策を進めてきました。

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（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。

第2章 北区における現状と市民ニーズ

1. 北区の概要

北区は、新潟市北東部の阿賀野川以北に位置し、新発田市、聖籠町、阿賀野市に隣接しています。

区の北側は日本海に面しており、海岸線に沿って砂丘地帯が形成されています。東に飯豊連峰、南には五頭連峰を望み雄大な田園風景が広がっており、近隣には月岡温泉があります。区の東南部に位置する福島潟は、国の天然記念物オオヒシクイの日本有数の越冬地として知られています。区の面積は107.61km²で、市全面積の約14.8%を占めており、8区中2番目の大きさです。また、人口は70,200人、世帯数は30,119世帯といずれも5番目となっています。

令和2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32%ですが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今から10年後の2035年（令和17年）には、高齢化率（65歳以上の高齢化率）は37.3%と見込まれています。

<出典>

- ・面積：令和6年全国都道府県市区町村別面積調（令和6年4月1日時点）
- ・人口及び世帯数：新潟市住民基本台帳（令和6年11月末日時点）
- ・高齢化率及び人口割合：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」

2. 北区の公共交通の現状

（1）鉄道

JR 白新線の1路線が運行されており、区内には4つの駅があります。日中の運行本数は、豊栄駅までは1時間に2から4本程度ですが、黒山駅までは1時間に1から3本程度と少なくなります。（表1参照）

（2）バス

東西方向では、新潟交通の2路線が運行されています。南北方向では、新潟交通芋黒線のほか、区バス及び住民バスが運行されており、主に区内における移動手段としての役割を担っています。（表2-1、2-2参照）

（3）タクシー

区内では、4事業者が営業所を有しています。（表3参照）

（4）その他

区内には、医療・福祉・教育・観光・商業の各施設等が送迎バス（以下「目的バス」という。）を運行、また乗り入れしており、当該施設等の利用者向けに運行しています。（表4参照）

表1 JR白新線の平日運行状況（便）（令和6年6月時点）

駅名	上り（新潟方面）	下り（豊栄・新発田方面）	合計
新崎	48	44	92
早通	46	44	90
豊栄	53（内始発15）	52（内終着15）	105
黒山	31	29	60

表2-1 新潟交通の平日運行状況（便）（令和6年3月31日ダイヤ改正時点）

路線名	系統	上り	下り	合計
E2 空港・松浜線	E20 新潟駅～松浜	13	12	25
	→E20D 市役所～松浜	8	12	20
	→E20M 松浜～美咲合同庁舎	3	-	3
	E23 新潟駅～新潟競馬場	1	2	3
	E24 新潟駅～北部営業所	15	16	31
	E25 新潟駅～新潟医療福祉大学	9	16	25
	→E25D 市役所前～新潟医療福祉大学	7	2	9
	E26 新潟駅・万代シティ～太郎代浜	6	7	13
	→E26M 太郎代浜～新潟駅・万代シティ	1	-	1
	E27M 松浜～江南高校前	2	-	3
E4 大形線	E44 万代シティ～新潟競馬場	2	2	4
	E45 万代シティ～豊栄駅	4	4	8
	E46 万代シティ～新発田営業所	16	16	32
芋黒線	新潟医療福祉大学～豊栄駅（平日のみ）	1	1	2

表2-2 区バス・住民バスの平日運行状況（便）
（令和6年4月1日ダイヤ改正時点）

路線名		運営主体	系統・運行区域	往路	復路	合計
区バス		市(北区)	北01 太郎代～北区文化会館	6	6	12
			北01 冬季臨時便	2	2	4
住民バス	おらってのバス	はまなす「地域交通」研究会	北51 太夫浜～新崎駅	7	9	16
			北51 葛塚ルート便	1	2	3
	島見町・太郎代	島見町・太郎代地区バス運営委員会	E26 空港・松浜線延伸型バス（新潟交通自主運行便含）	6	7	13
エリアバス×タク		市(北区)	上堀田～石動1丁目	1 ※2	2 ※2	3
デマンド交通		岡方地区コミュニティ委員会	自宅側区域（岡方）と市街地側区域（葛塚・早通・新崎地区）の間	6 ※	6 ※	12 ※

※デマンド交通は、予約があった便のみ運行します。

※エリアバスタクは12月～3月までスクールライナー便(冬季便)があります。

表3 タクシー事業者(令和6年12月1日時点)
(出典:新潟県ハイヤー・タクシー協会)

事業者名	営業所所在地
太陽交通株式会社	葛塚
東港タクシー株式会社	太郎代
ハマタクシー株式会社	松浜東町
都タクシー株式会社(豊栄)	白新町1

※このほか個人タクシーが区内で運行しています。

表4 その他主な目的バス等運行状況(施設等名)(令和6年8月1日時点)

種別	施設等名
医療	新潟県厚生農業協同組合連合会 豊栄病院 医療法人愛広会 新潟リハビリテーション病院 医療法人恵生会 南浜病院 等
福祉	各福祉施設の送迎車両 等
教育	学校法人敬和学園 敬和学園高等学校 学校法人新潟総合学園 新潟医療福祉大学 等
観光	月岡温泉観光協会・月岡温泉旅館組合 等
商業	イオン新潟東店 等
その他	JRA 新潟競馬場

※このほか市区内外の各施設等から目的バスが複数乗り入れています。

3. 北区の移動に関する現況

「第49回市政世論調査」の結果から、『自動車に頼らなければ移動しにくい』と感じる区民の割合が、83.1%を占めています。(図2参照)

市内を移動する際の交通手段の満足度については、市全体と比較し、自動車や鉄道ではやや高く、バスやタクシーではやや低い傾向にあります。(図3参照)

また、「新潟市内都市交通特性調査」の結果から、北区では、代表交通手段として、自動車を利用する割合が、80.9%と高くなっています。(図4参照)

さらに、本市の高齢者層(65歳以上)における運転免許保有率の上昇が注目されます。平成30年から令和5年までの5年間に、同保有率が6.9%上昇しています。移動手段として、自家用車を頼る高齢者が年々増えていることがうかがえます。(図5参照)

図2 自動車に頼らなくても移動しやすいか（出展：第49回市政世論調査 令和4年7月（『あまり思わない』『思わない』との合計）

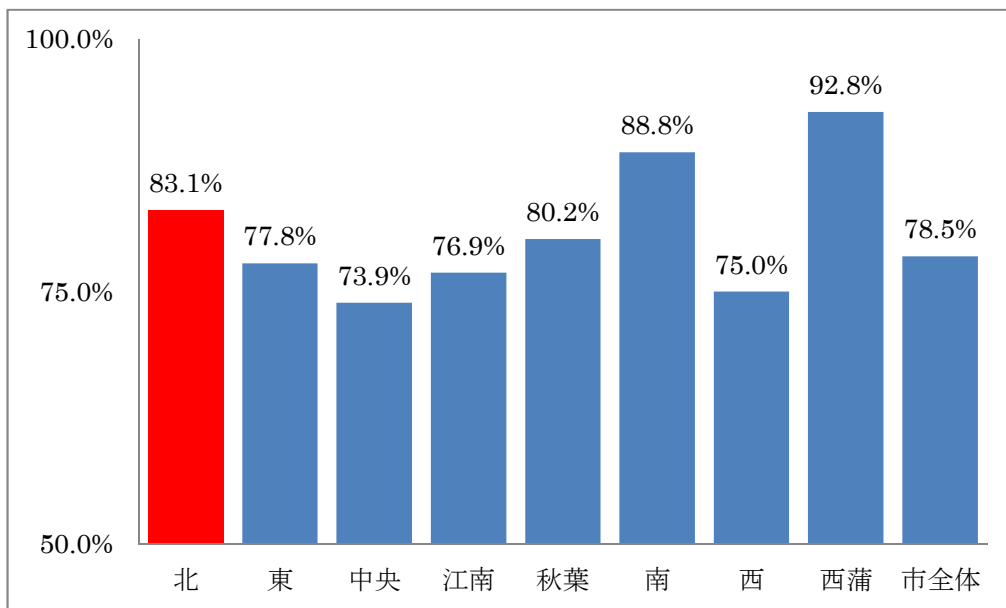


図3 移動する際の交通手段の満足度（出展：第49回市政世論調査 令和4年7月（『満足』『やや満足』との合計）

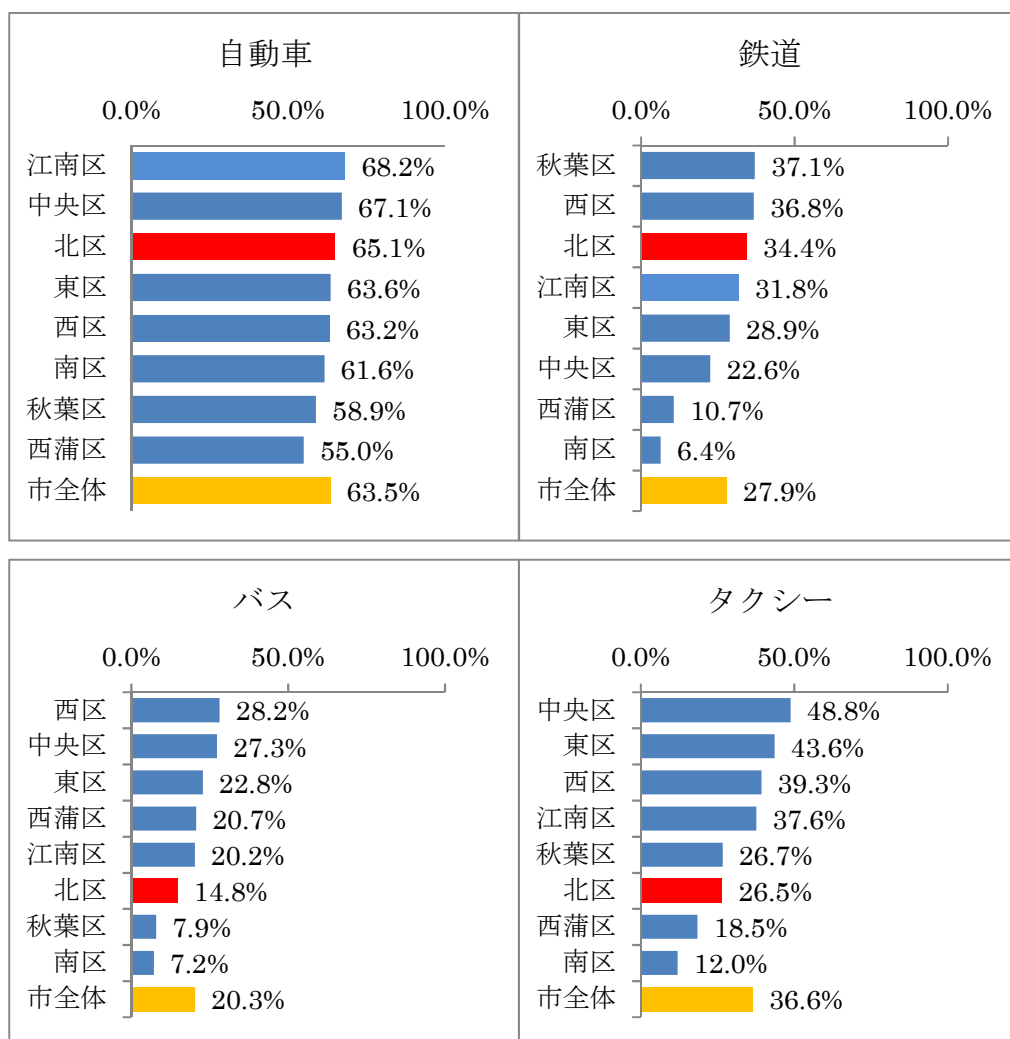


図4 各区の代表交通手段(出典:新潟市内都市交通特性調査 令和4年11月)

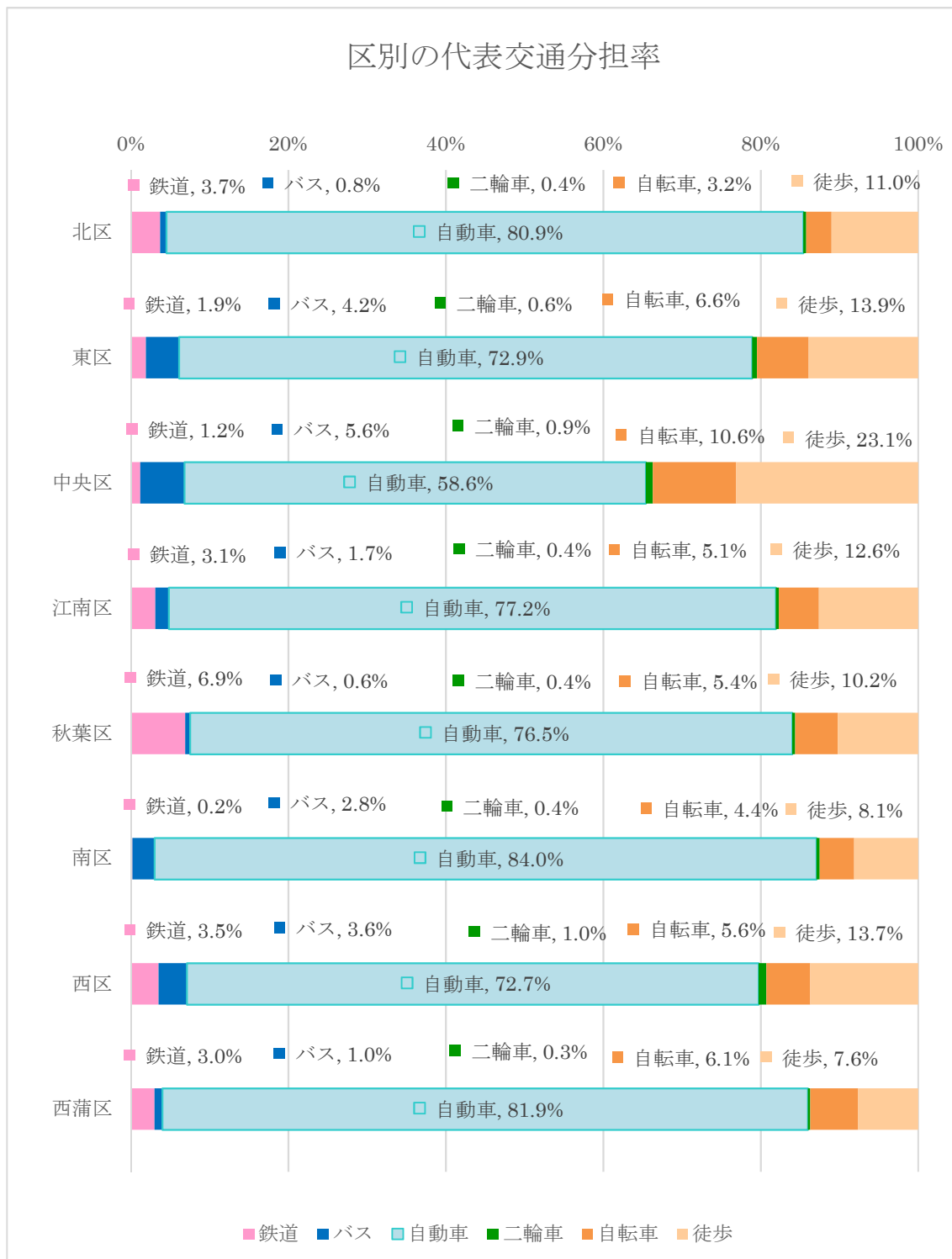
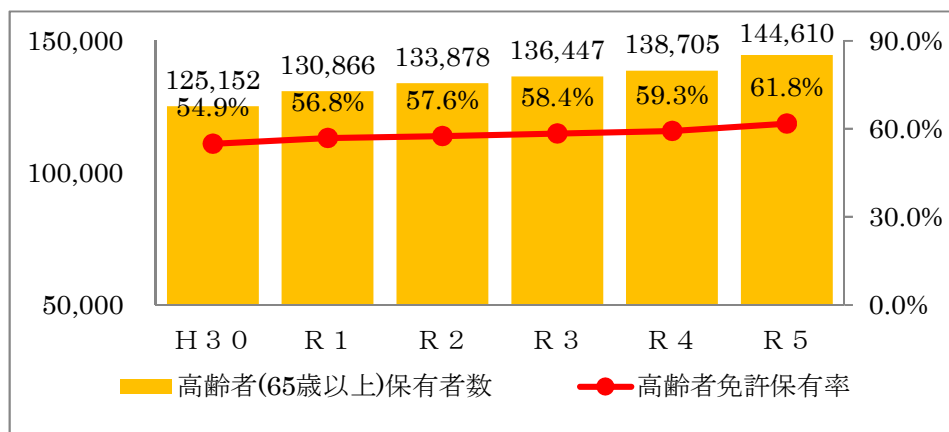


図5 本市高齢者運転免許保有者数と保有率（出典：新潟県警察）



<参考> 出典資料について

■ 図2、図3 第49回市政世論調査

- ・ 対象…住民基本台帳（令和4年6月末時点）に登録されている18歳以上の市民4,000人
- ・ 回答…有効回答2,083人（有効回収率52.1%）

■ 図4 新潟市内都市交通特性調査

- ・ 対象…市内居住5歳以上（令和4年4月末時点）の市民41,369人
- ・ 配付…住民基本台帳から無作為抽出された19,600世帯に郵送
- ・ 回答…回収個人数12,182人（有効回収率29.4%）

4・現況図



出典：新潟市地域公共交通計画

- 路線バス
- 区バス
- 住民バス
- 目的バス
- 県内高速バス
- デマンド型乗合タクシー
- エリアバス×タク
- 駅
- 高速道路
- 市役所・区役所
- ✈ 新潟空港
- ⚓ 新潟港
- P パークアンドライド駐車場
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域

第3章 北区生活交通改善プラン(令和2年策定)における取り組みと事後評価

令和2年3月の現行プラン策定後における北区の取り組み実績を評価するとともに、今後の課題を改めて確認するものです。現時点の取り組み状況は以下のとおりとなっています。(令和6年12月現在)

基本方針と施策	具体的な取り組み		取組状況(実績値)					詳細	評価及び今後の課題	
	主な施策	成果指標	単位	R2	R3	R4	R5			R6
基本方針① 公共交通を利用しにくい地域への対策を検討します										
ア 公共交通を利用しにくい地域における、利用ニーズの調査と分析を行い、各種社会実験の是非を検討します	○区内各地区の利用ニーズ調査と分析	利用ニーズ調査と分析件数	件	0					住民バスの運行を希望する自治会に対し、住民バス団体立ち上げから運行までの流れ等を説明した(いずれもニーズ調査までは至らなかった)。	高齢化の進展を背景に、公共交通の利用ニーズは年々高まっている。地域住民の声を聞きながら、地域交通団体の立ち上げに関する相談があった際には積極的に支援していく。
	○利用ニーズを踏まえた各種社会実験の検討	社会実験の検討件数		2	1	2	1	1	■令和2年度 区バス 社会実験便(復路1便増便)を検討 ⇒令和3年度本格運行化(現:通常便 復路1便) ■令和4年度 エリアバス×タクの導入(長浦地区) ■令和2年～令和6年度 デマンド交通(岡方地区、令和4年9月まで長浦地区含む) 社会実験継続実施	【評価】 区バスは、各バス停留所の乗降者数を分析し、運行の効率化を図り、路線の一部を廃止、復路に1便増便した。収支率増加にも一定の効果があった。 エリアバス×タクは、地域の要望を聞きながら構築した新たな交通システムである。中学生の冬季通学手段としてスクールライナー便を設定し、持続可能な公共交通を目指している。 岡方地区デマンド交通は、社会実験として継続している。住民団体と意見交換を実施するほか、アンケートを計画するなど、地域に即した公共交通を目指している。 【課題・今後の取り組み】 岡方地区デマンド交通については、市全体の方向性のもと、地域の要望を聞きながら本格運行、持続可能な公共交通を目指す。また、エリアバス×タクについても、状況に応じて検討を行っていく。
イ 目的バスと連携し、多様な移動需要に対応します	○連携病院との定期的な情報共有と新たな連携策の検討	連携病院との打ち合わせ(1回/年)	回	各1	各1	各1	各1	各1	毎年、鉄道のダイヤ改正がある時期(3月頃)に連携病院と打ち合わせを行った。	【評価】 連携病院(豊栄病院・新潟リハビリテーション病院)の目的バスは、地域の交通として重要な役割を果たしている。連携病院との情報共有を行い、区バス・住民バス及び目的バスの利便性向上につなげていく。
	○区公共交通時刻表への相互接続情報の掲載	掲載可能な目的バス運行事業者(2者)	事業者	2	2	2	2	2	住民バスと連携病院の目的バスの接続情報を時刻表に掲載している。	

基本方針と施策	具体的な取り組み		取組状況(実績値)					詳細	評価及び今後の課題		
	主な施策	成果指標	単位	R2	R3	R4	R5			R6	
基本方針② 既存の公共交通網を活かし、わかりやすく、使いやすくします											
ア	区バス・住民バスの利用実績の調査と分析を行い、実情に即した運行計画とします	○区バス・住民バスの利用実績の調査と分析	区バス・住民バスの利用実績調査・分析(毎月)	回	12	12	12	12	12	毎月の利用者数を確認するとともに、前年度比較を行った。また、停留所ごとの利用者数を分析し、運行計画の見直しにつなげた。	【評価・今後の取り組み】 新型コロナウイルスの影響などで一時落ち込んだ利用状況は回復してきているが、燃料費高騰などによる経費増大から、収支率の悪化が懸念されている。利用ニーズを的確にとらえ、運行改定等を通して、利便性の向上に努めていく。
		○区バス・住民バスの運行計画見直し	実態を踏まえた運行改定(随時)	件	2	2	1	2	1	【区バス】 ■令和2年度 北区役所新庁舎へ移転に伴い、停留所の名称を変更 キャッシュレス決済を導入 ■令和3年度 令和2年度運行実績をもとに、乗降者数の少ないルートを廃止し、復路便の1便増設を行った ■令和4年度 前年度運行実績をもとに乗降者数の少ないルートを一部廃止 【住民バス(おらってのバス)】 ■令和2年度 北区役所新庁舎へ移転に伴い、停留所の名称を変更 ■令和3年度 運転経歴証明書により、運賃及び回数券販売額を半額に割引制度を導入 ■令和5年度 利用者の少ない往路8便を廃止し、利用が見込まれる時間帯に1便増設した 【エリアバス×タク】 ■令和5年度 本格運行へ移行 スクールライナー便のルート変更、時刻表の変更の改定を行った ■令和6年度 通常運行便のルート変更	【評価】 区バスでは、運行実績をもとに経費削減、持続可能な交通となるよう改定を行った。 住民バスでは、運営主体(はまなす「地域交通」研究会)への支援及び協働により、新たな割引制度の導入や利便性を考慮した運行改定を行った。 長浦地区では、地域課題であった、中学生の冬季通学手段の確保のために、新たなシステム(エリアバス×タク)を構築した。 【課題・今後の取り組み】 燃料費高騰などにより運行経費が増加し、収支率悪化の要因になっている。収支率を向上させ、持続可能な交通になるよう実績の調査・分析をしながら運行改定を行っていく。
イ	「わかりやすく、見やすく」を目指し、区公共交通についての情報発信を行います	○区公共交通時刻表及び新規利用者向け乗り案内の発行	時刻表及び乗り案内発行(1回/年)	回	2	1	1	1	1	【時刻表】 毎年4月に発行。区バス・おらってのバス(住民バス)の沿線に住んでいる世帯に配付した。 【乗り案内】 令和2年12月に区バス・おらってのバス(住民バス)についてそれぞれチラシを作製。沿線に住んでいる世帯に配布した。	【評価】 時刻表に鉄道や豊栄病院、新潟リハビリテーション病院との乗換接続の情報を記載するなど、利用を促す工夫をした。 また、乗り案内のチラシはデザインを刷新し、初めての方でも簡単に利用できることや感染症対策についてPRするなど、新規利用者の獲得に努めた。 【課題・今後の取り組み】 多くの区民から認知され、活用してもらえるよう引き続き広報活動に積極的に取り組む。
		○各種広報媒体(区だより・ホームページ等)による定期的情報発信	区役所だより等へPR記事掲載(5回/年)		5	5	6	7	3	区バス・住民バスの使い方紹介(1面) 子どもワンコインバスの紹介 シルバーチケット導入周知 「にいがたバス乗換案内サイト」紹介 など	【評価】 区だよりやホームページなどを活用し、区の公共交通の利用促進に向けて取り組んだ。 【課題・今後の取り組み】 利用促進に向け積極的な広報活動に取り組んでいく。
		○豊栄駅・新崎駅案内看板、連携病院案内ラックの維持管理	案内看板、案内ラックの維持管理(随時)		3	3	3	3	3	案内ラックへの利用案内の補充を随時実施した。	【評価・今後の取り組み】 豊栄駅・新崎駅、連携病院の案内看板・案内ラックは、区バス・住民バスを利用する人との接点として非常に有効である。これらの設備を有効活用し、区の公共交通の情報を分かりやすく発信していく。

基本方針と施策	具体的な取り組み		取組状況(実績値)					詳細	評価及び今後の課題
	主な施策	成果指標	単位	R2	R3	R4	R5		
基本方針③ 持続可能な公共交通を地域とともに考えます									
ア 住民バス団体等や地域コミュニティと持続可能な公共交通を検討します	○住民バス団体等との意見交換、情報共有の継続と協働の推進	区バス運行事業者、住民バス団体との意見交換（2回/年）	回	5	2	2	2	1	<p>運行改定等がある場合は、区バス運行事業者、住民バス団体と意見交換会を行った。年に1回以上意見交換の場を持ち、協働による持続可能な公共交通を目指し取り組んだ。</p> <p>【評価】 新型コロナウイルスの感染拡大など、利用状況が低水準で推移した期間であったが、意見交換を行いながら、協働で公共交通の運営に努めた。</p> <p>【今後の取り組み】 公共交通の効率的な運行と利便性の向上にむけ、引き続き運行事業者、住民バス団体と情報共有を図っていく。</p>
	○地域コミュニティとの意見交換、情報共有	地域コミュニティとの意見交換（随時）		2	2	3	2	2	<p>デマンド交通について、長浦・岡方地区コミュニティ委員会と毎年意見交換を行い、持続可能な公共交通を目指し、改善点などについて話し合った。</p> <p>長浦地区では、地域課題であった光晴中学校冬季通学手段の確保のため、令和4年度より新たな交通システムであるエリアバス×タクを導入し、随時意見交換を行いながら、利便性の向上に努めている。</p> <p>【評価】 岡方地区デマンド交通については、社会実験から本格運行に移行するため、地域と話し合いを重ね、令和6年度はアンケートを取るなどし、地域に即した公共交通を検討していく。</p> <p>長浦地区は、新たな公共交通システムに移行し、軌道にのせるために随時意見交換を重ねながら利便性の向上を目指し取り組んでいる。</p> <p>【課題・今後の取り組み】 岡方地区については、地域の特性に合わせた持続可能な公共交通となるよう地域や運行事業者と連携をとりながら、検討していく。</p> <p>長浦地区では、エリアバス×タクの利便性の向上、利用者増を目指し、地域や運行事業者と連携し引き続き取り組ん</p>
	○住民バス団体の立ち上げ支援	新規住民バス団体の立ち上げ支援（随時）	件	0	0	1	1	0	<p>太田地域で、「高齢者等の移動外出手段を考える検討委員会」を設置、令和3年度から検討を続け、福祉施設から送迎用バスを無償借用し、無償ボランティアの運転により、高齢者等の外出支援（買い物支援）の試行運行を令和5年度に開始した。北区では、令和4年度から検討委員会に参加し、情報提供等の支援を行った。</p> <p>令和6年4月からは本格運行となり、ボランティア募集やスタッフの確保などに引き続き取り組んでいる。</p> <p>【評価】 太田地域の活動は、高齢化が進む状況下で、地域に即した地域公共交通を実践した好事例である。</p> <p>【課題・今後の取り組み】 他の地区にも、太田地域の取り組みを紹介するなどし、協働により地域に即した地域公共交通の実現に取り組んでいく。</p>

基本方針と施策		具体的な取り組み		取組状況(実績値)					詳細	評価及び今後の課題	
		主な施策	成果指標	単位	R2	R3	R4	R5			R6
イ	区内交通関係者と情報共有及び意見交換を実施します	○北区地域公共交通検討会議の定期的な開催、区生活交通改善プランの進捗確認	会議開催（1回/年）	回	1	1	1	1	1	毎年、年度末に開催し、進捗状況報告を行った。	<p>【評価】</p> <p>現行の北区生活交通改善プランは計画通りに進捗している。同プランの目的である「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」に向けて、積極的に取り組めた。</p> <p>【課題・今後の取り組み】</p> <p>「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」は、次期プランにおいても重要事項となる。引き続き取り組んでいく。</p>
	区内交通関係者と情報共有及び意見交換を実施します	○北区地域公共交通に関する意見交換会の実施	会議開催（運行改定時）	回	1	1	1	3	0	<p>■令和2年度 令和3年1月に開催</p> <p>【区バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留所の変更 ・キャッシュレス決済の導入 ・社会実験便（復路1便増便）を検討 <p>⇒令和3年本格運行（現：通常便 復路1便）</p> <p>【住民バス（おらってのバス）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留所の変更 ・運転経歴証明書提示で半額（現金、回数券） <p>■令和3年度 令和3年12月開催</p> <p>【区バス】</p> <p>令和4年4月の区バス運行改定（ルート変更・一部廃止）</p> <p>■令和4年度 令和4年12月に開催</p> <p>【おらってのバス（住民バス）】</p> <p>運行改定</p> <p>【エリアバス×タク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリアバス×タクの運行開始とデマンド交通運行計画変更を報告 <p>■令和5年度 令和5年5月（書面）・10月、令和6年3月開催</p> <p>エリアバス×タク運行改定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本格運行移行報告 ・スクールライナー便の運行改定 ・一般運行便の運行改定 	<p>【評価】</p> <p>左記のとおり、必要に応じて適切に開催した。</p>

第4章 北区が今後取り組む必要のある課題

前章までの北区の現状やこれまでの取り組みの評価を踏まえ、持続可能な地域公共交通の実現に向けた課題を整理しました。

持続可能な地域公共交通の実現に向けた課題

1. 既存の公共交通網の利便性向上と維持

- ・鉄道や路線バスによって、市の中心部への移動は比較的充実しているものの区内を移動するための生活交通網は十分とは言えない。
- ・北区では、自動車に頼らなければ移動しにくいと感じる区民の割合が多くなっている。既存の公共交通網を確保・維持した上で、収支率を上げながら、利便性を向上させ、利用を促進する取り組みが必要である。

2. 地域に即した公共交通の検討

- ・超高齢社会の進展を背景に公共交通のニーズが増加傾向にあるなど、地域の状況は変化している。こうした変化に対応するために、地域に即した公共交通を検討していく必要がある。
- ・多様な移動需要に対応するために、病院等の目的バスと連携するなど、さまざまな地域資源の活用を模索することが重要である。

3. 公共交通を地域みんなで支える仕組みづくり

- ・地域との協働を進める中で、持続可能な公共交通についてともに考え、取り組みを進めていくことが必要である。
- ・また、地域公共交通の全般について、区内の交通関係者と積極的な意見交換を行い、情報を共有していくことが必要である。

第5章 北区が目指す公共交通の将来像

前章までに整理されたこれまでの取り組みの評価、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」及び同計画の公共交通分野の実施計画である「新潟市地域公共交通計画」の基本的な方針に基づき、目標及び基本方針を定めました。

1. 目標

「北区区ビジョンまちづくり計画」の将来像である「潟と大河と日本海、水の恵みに生まれ、人と人がつながり、心豊かに支え合い、発展するまち」を目指し、地域との協働のもと、利便性があり持続可能な生活交通網の構築を図ります。

2. 基本方針

①持続可能な公共交通の実現を目指し取り組みます

- ア 区バス・住民バス（おらってのバス）・エリアバス×タクについて運行計画を継続的に見直します。
- イ 区バス・住民バス（おらってのバス）・エリアバス×タクについて収支率の向上に努めます。

②地域に即した公共交通を地域とともに検討します

- ア デマンド交通などの社会実験について、住民団体・地域コミュニティ、区内交通関係者等と意見交換を行い、地域に即した公共交通を目指します。
- イ 随時、住民団体立ち上げ支援や情報提供を行い、公共交通を利用しにくい地域の取り組みについて、協働で取り組みます。
- ウ 病院等の目的バスと連携するなど、さまざまな地域資源の活用を検討し、意見交換を行います。

③公共交通の利用促進・情報発信に取り組みます

- ア 「わかりやすく、見やすく」を目指し、北区公共交通に関する情報を発信し、公共交通の利用促進に努めます。

第6章 北区の具体的な交通施策

令和7年度から令和10年度に実施する主な取り組み

①持続可能な公共交通の実現を目指し取り組みます

(1) 区バス・住民バス（おらっのバス）・エリアバス×タクについて運行計画を継続的に見直します。

区バス	R 7	R 8	R 9	R 1 0
見直し	⇒	⇒	⇒	⇒

住民バス （おらっ のバス）	R 7	R 8	R 9	R 1 0
見直し	⇒	⇒	⇒	⇒

エリアバス ×タク	R 7	R 8	R 9	R 1 0
見直し	⇒	⇒	⇒	⇒

(2) 区バス・住民バス（おらっのバス）・エリアバス×タクについて収支率の向上に努めます。

区バス	現状値（R 5）	➡	R 7～R 1 0
収支率	26.7%		30%以上 ※目標収支率

住民バス （おらっ のバス）	現状値（R 5）	➡	R 7～R 1 0
収支率	24.3%		20%以上 ※100%－80%（補助率）

エリアバス ×タク	現状値（R 5）	➡	R 7～R 1 0
収支率	32.1%		30%以上 ※目標収支率

※運行経費が増加した場合においても、目標収支率を下回らないことを目標とする。

②地域に即した公共交通を地域とともに検討します

- (1) デマンド交通などの社会実験について、住民団体・地域コミュニティ、区内交通関係者等と意見交換を行い、地域に即した公共交通を目指します。

デマンド 交通	R 7～R10 (予定)
	現状・課題把握→改善検討→改善実施 →改善状況等注視→本格運行開始

- (2) 随時、住民団体立ち上げ支援や情報提供を行い、公共交通を利用しにくい地域の取り組みについて、協働で取り組みます。

立ち上げ 支援	R 7	R 8	R 9	R 10
	⇒	⇒	⇒	⇒

- (3) 病院等の目的バスと連携するなど、さまざまな地域資源の活用を検討し、意見交換を行います。

意見交換	R 7	R 8	R 9	R 10
	⇒	⇒	⇒	⇒

③公共交通の利用促進・情報発信に取り組みます

- (1) 「わかりやすく、見やすく」を目指し、北区公共交通に関する情報を発信し、公共交通の利用促進に努めます。

区だよりで の情報発信	R 7	R 8	R 9	R 10
	⇒	⇒	⇒	⇒

ご利用案内 の発行	R 7	R 8	R 9	R 10
	⇒	⇒	⇒	⇒

ホームペー ジによる情 報発信	R 7	R 8	R 9	R 10
	⇒	⇒	⇒	⇒

北区生活交通改善プラン策定経過

開催日	会議名	主な内容
令和6年 10月18日 (金)	第1回 北区地域公共交通会議	・実績評価と新たなプランの方向性について ・新たなプラン(素案)について
令和6年 12月20日 (金)	第2回 北区地域公共交通会議 (書面開催)	・新たなプラン(修正案)について

北区生活交通改善プラン

令和7年3月

●編集・発行

新潟市北区役所地域総務課

〒950-3393 新潟市北区東栄町1丁目1番14号

TEL 025-387-1155