

【第1号議案】新発田市地域公共交通網形成計画について

1 計画の構成について

1. はじめに
- 1.1 計画策定の趣旨および位置づけ
2. 新発田市の現状整理
- 2.1 位置・地勢
- 2.2 社会状況
- 2.3 公共交通
- 2.4 意向調査結果
 - (1) 都市計画マスタープラン見直しアンケート調査
 - (2) 高校生アンケート調査
 - (3) 利用者意向調査
3. 新発田市地域公共交通総合連携計画の評価
4. 新発田市の地域公共交通の課題の整理
5. 地域公共交通網形成計画
- 5.1 基本方針
- 5.2 地域公共交通網形成計画の区域
- 5.3 地域公共交通網形成計画の目標
 - (1) 計画の目標
 - (2) 目指す地域公共交通網に係わる各交通手段の役割
 - (3) 目指す地域公共交通網のすがた
- 5.4 目標を達成するために行う事業・実施主体
 - (1) 事業・実施主体
 - (2) 実施スケジュール
- 5.5 計画期間と計画の達成状況の評価
 - (1) 計画期間
 - (2) 計画の進行管理
 - (3) 達成度評価指標と目標値の設定

2 現状整理（位置・地勢、社会状況、公共交通）について

新発田市の現状整理

2.1 新発田市の位置、地勢

- 新発田市は、越後平野の北部に位置し、県都新潟市に隣接する新潟県北部の都市である。北西には白砂青松と形容される美しい海岸線、北東には日本一小さい山脈「櫛形山脈」や南東には日本 200 名山に数えられる「二王子岳」がそびえるなど、海から山までの豊かな自然を有している。
- 新発田市の西には県都新潟市、聖籠町、東には胎内市、南には阿賀野市、阿賀町とそれぞれ接する。市の道路は日本海東北自動車道と国道 7 号、290 号が南北に走る幹線道路の役割を担っている。鉄道は JR 羽越本線（新津-村上間）JR 白新線（新発田-新潟間）を運行している。
- 新発田市は 533.1 km²の面積を有し、可住地面積割合は、47.5%^{※1}である。

※1 県平均：35.8%

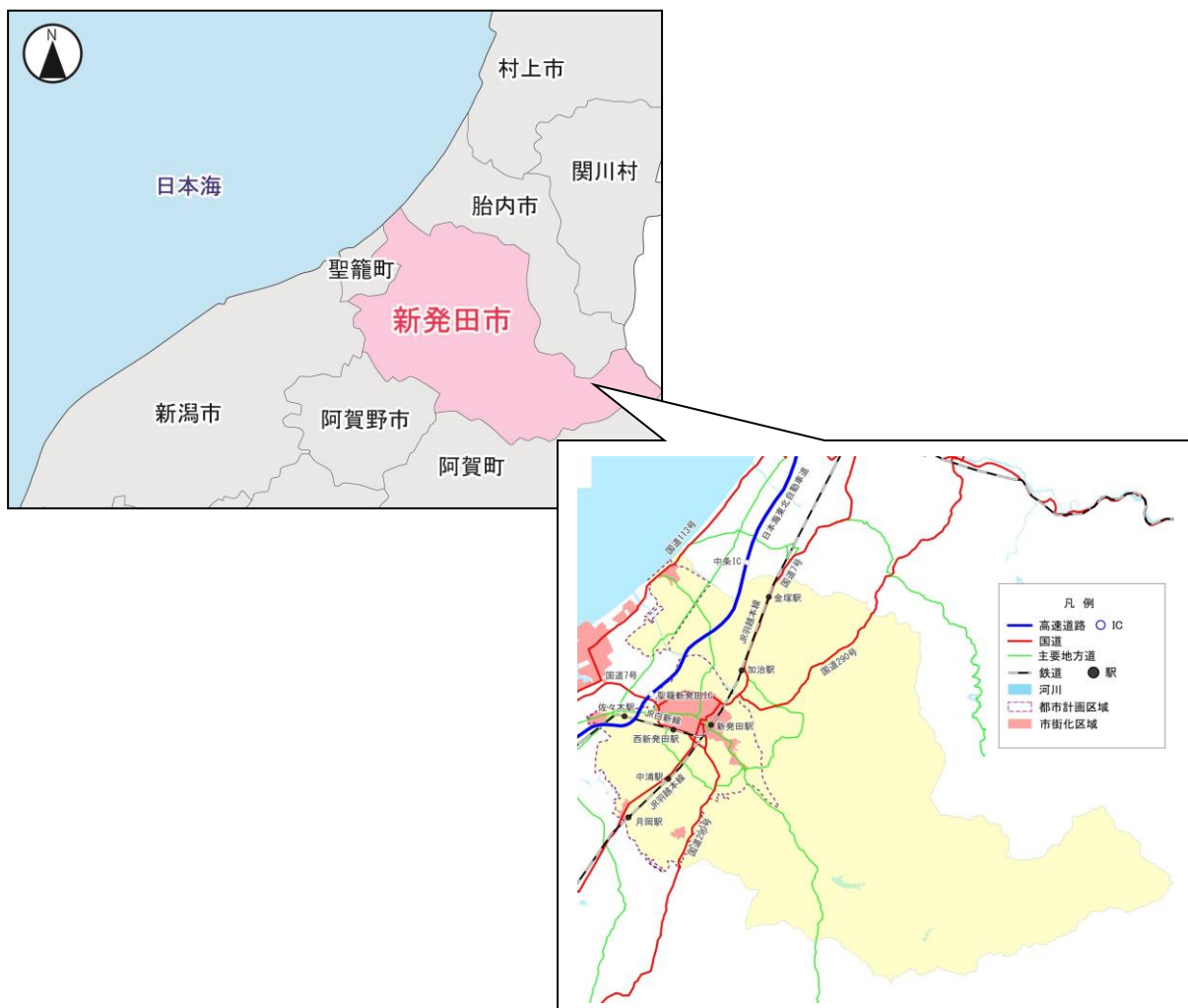


図 新発田市の位置

出典：しばた魅力創造戦略、新潟県庁ホームページ 新潟県 100 の指標

2.2 社会状況

(1) 市の人口と世帯数

- 新発田市の人口は減少傾向にある。
- 世帯数は平成2年より一貫して増加傾向にある。

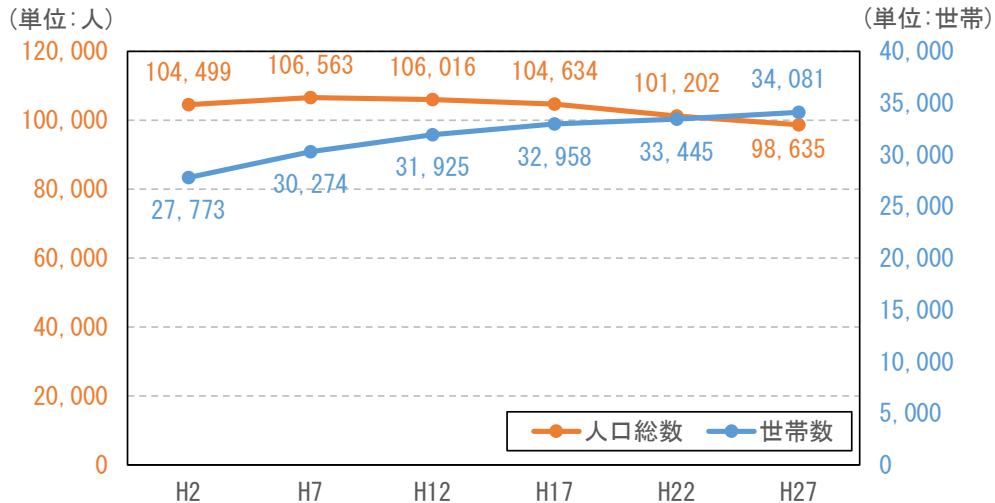


図 新発田市の総人口および世帯数の推移

出典：国勢調査(平成2年～平成27年)

(2) 地区別の高齢化

- 地区別の高齢化率はすべての地区で上昇している。
- 赤谷地区、菅谷地区など山間部での高齢化率が高い傾向にある。

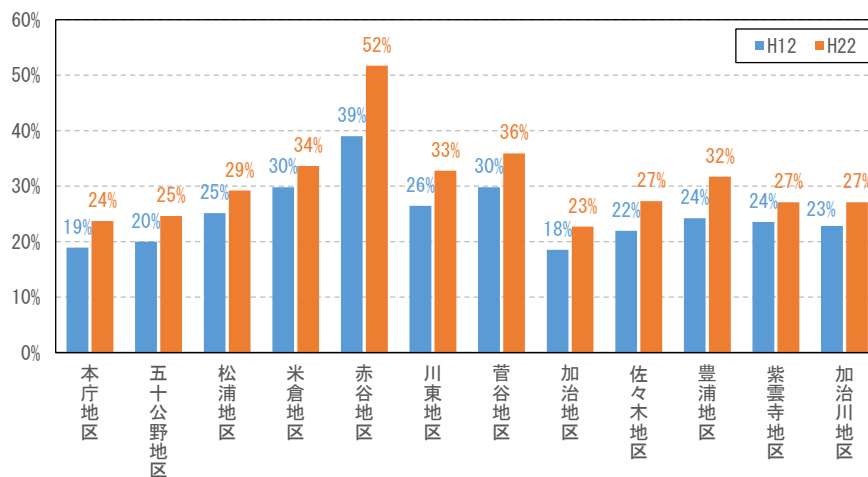


図 新発田市の地区別高齢化率

出典：国勢調査(平成2年～平成22年)

※国勢調査の町丁目をもとに算出しており、2つの地区にまたがる島潟は本庁地区、西宮内は佐々木地区、下中、館野小路は加治地区、湖南は加治川地区で算出している。

(3) 高齢者の運転

①新潟県内の高齢者の交通事故発生率

●65歳以上の高齢者が事故の第一当事者となる割合は、年々増加している。

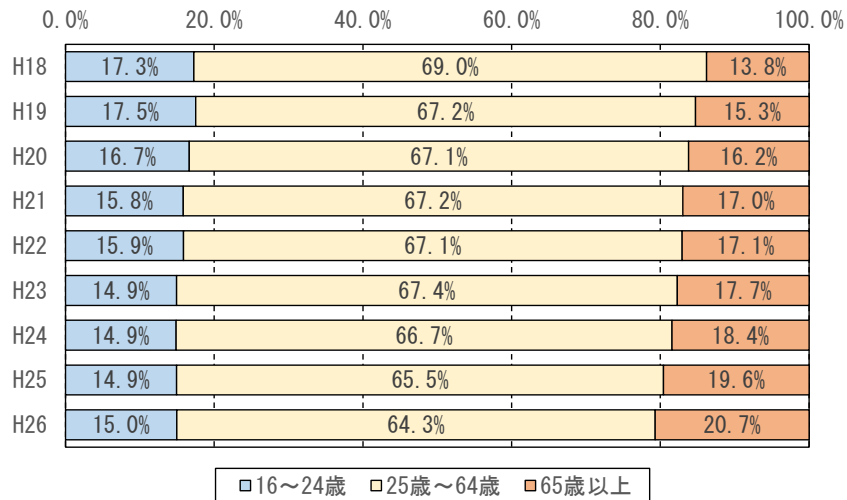


図 年齢階層別の第一当事者事故割合の経年変化

出典：平成26年度新潟県「交通年鑑」

②全国の高齢者の免許返納

●高齢者の運転免許の返納件数は、年々増加している。

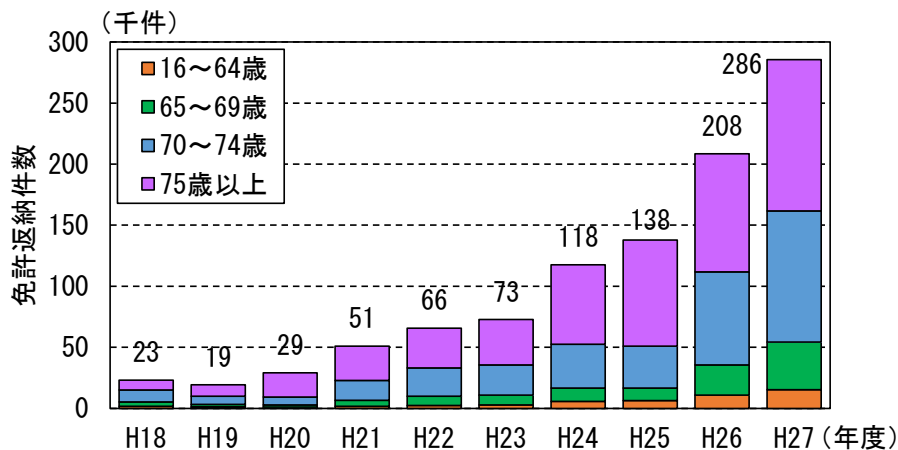


図 申請による運転免許の取消件数の年別推移

出典：平成27年度警視庁「運転免許統計」

(4) 市外との流動

- 通勤先では、新潟市をはじめ、聖籠町、胎内市、阿賀野市、村上市など複数の市町村に分かれている。
- 通学先では、新潟市への移動ニーズがある。
- 通学の流動においては、流失に比べ流入が多く、近隣市町村から市内の学校へ通学する移動ニーズがある。

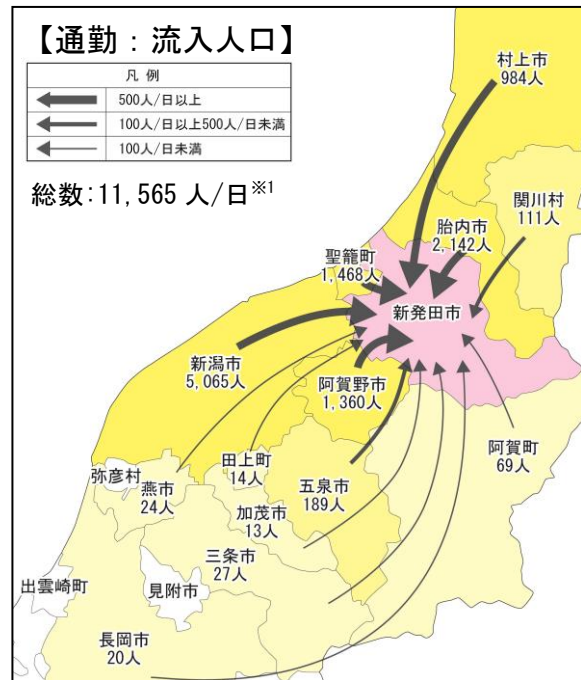
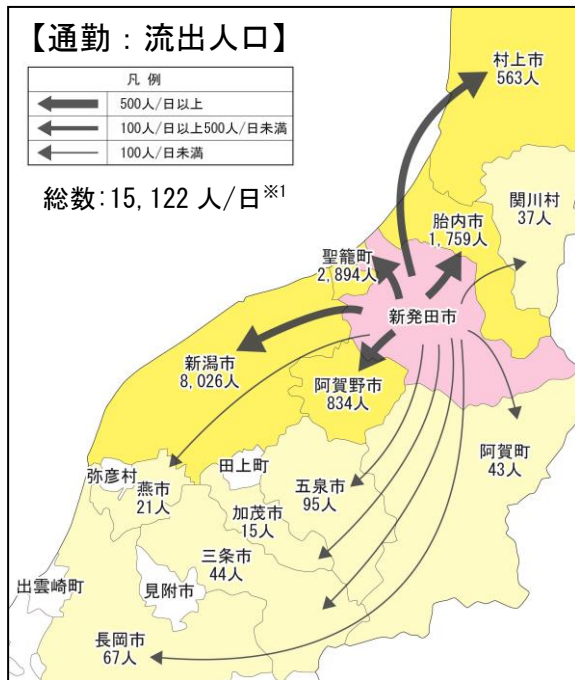


図 新発田市の通勤者流出人口・流入人口 出典：国勢調査(平成22年)

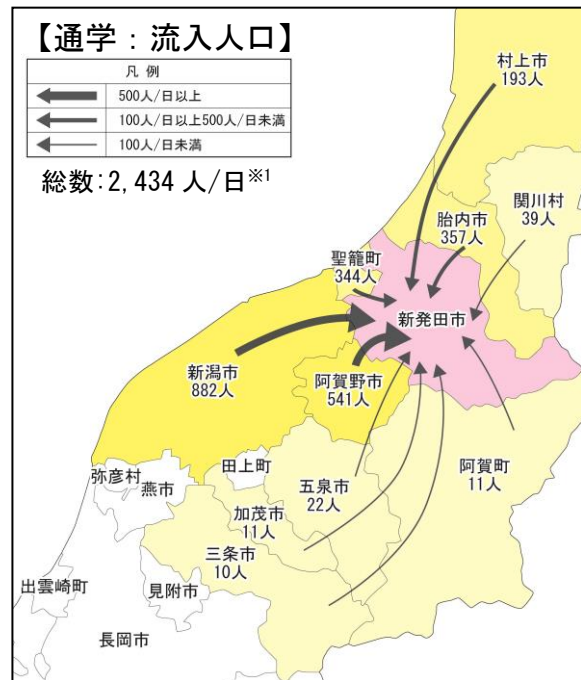
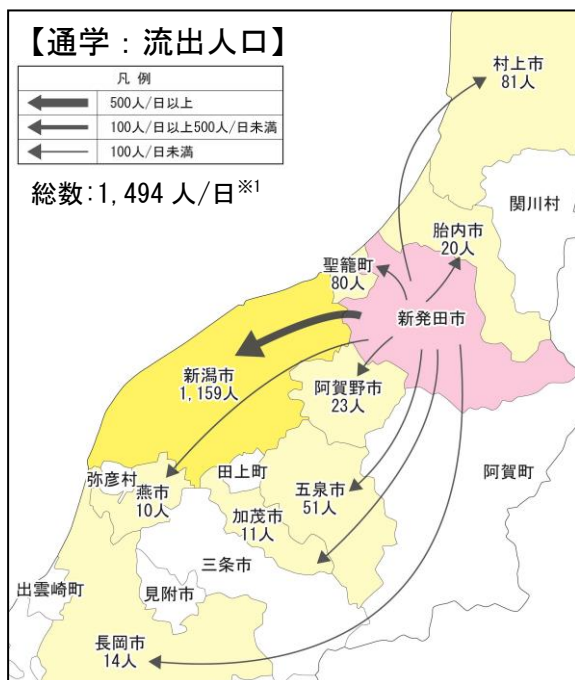


図 新発田市の通学者流出人口・流入人口

出典：国勢調査(平成22年)

※1 通勤、通学の流動人口ともに、10人以下の市町村、県外市町村、上越市、魚沼市、柏崎市は省略している。

(5) 施設の分布状況

1) 学校

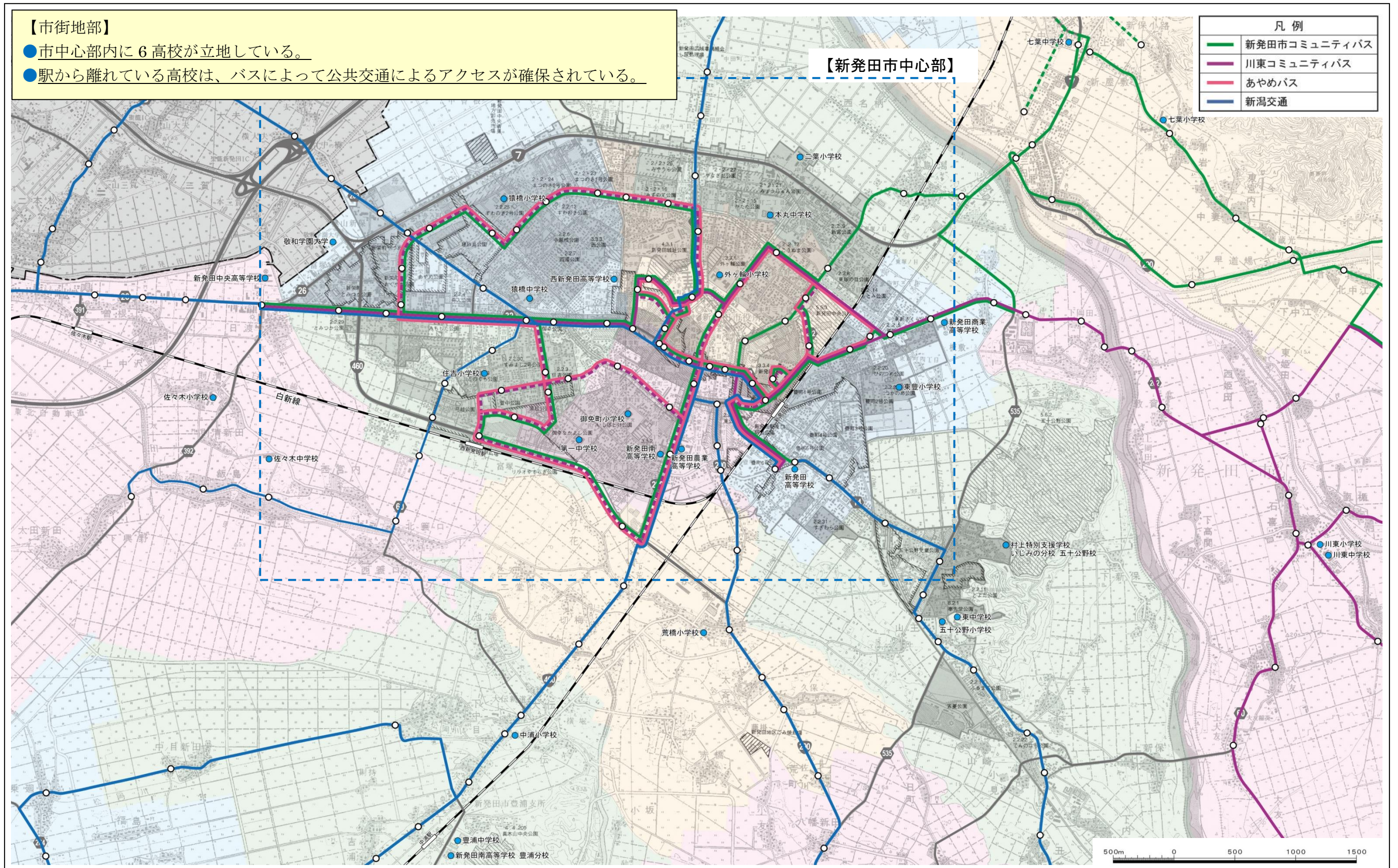


図 学校の分布状況【市街地部】

【郊外部】

- 新発田市の郊外部には多くの小学校が点在している。
- 郊外部の小学校・中学校は、バス路線沿線に位置していることが多い。

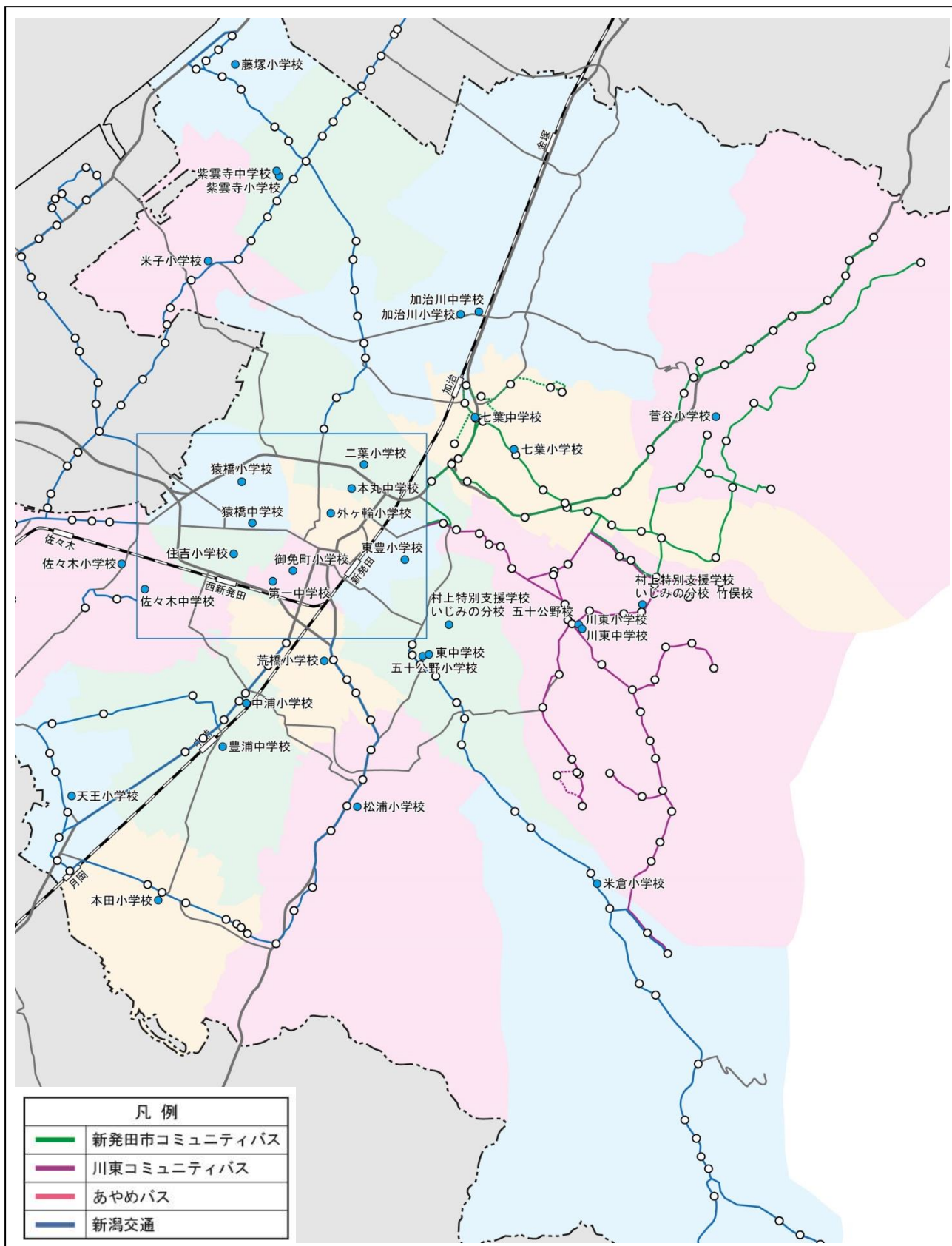


図 学校の分布状況【郊外部】

2) 主な施設（市役所・医療・商業施設）

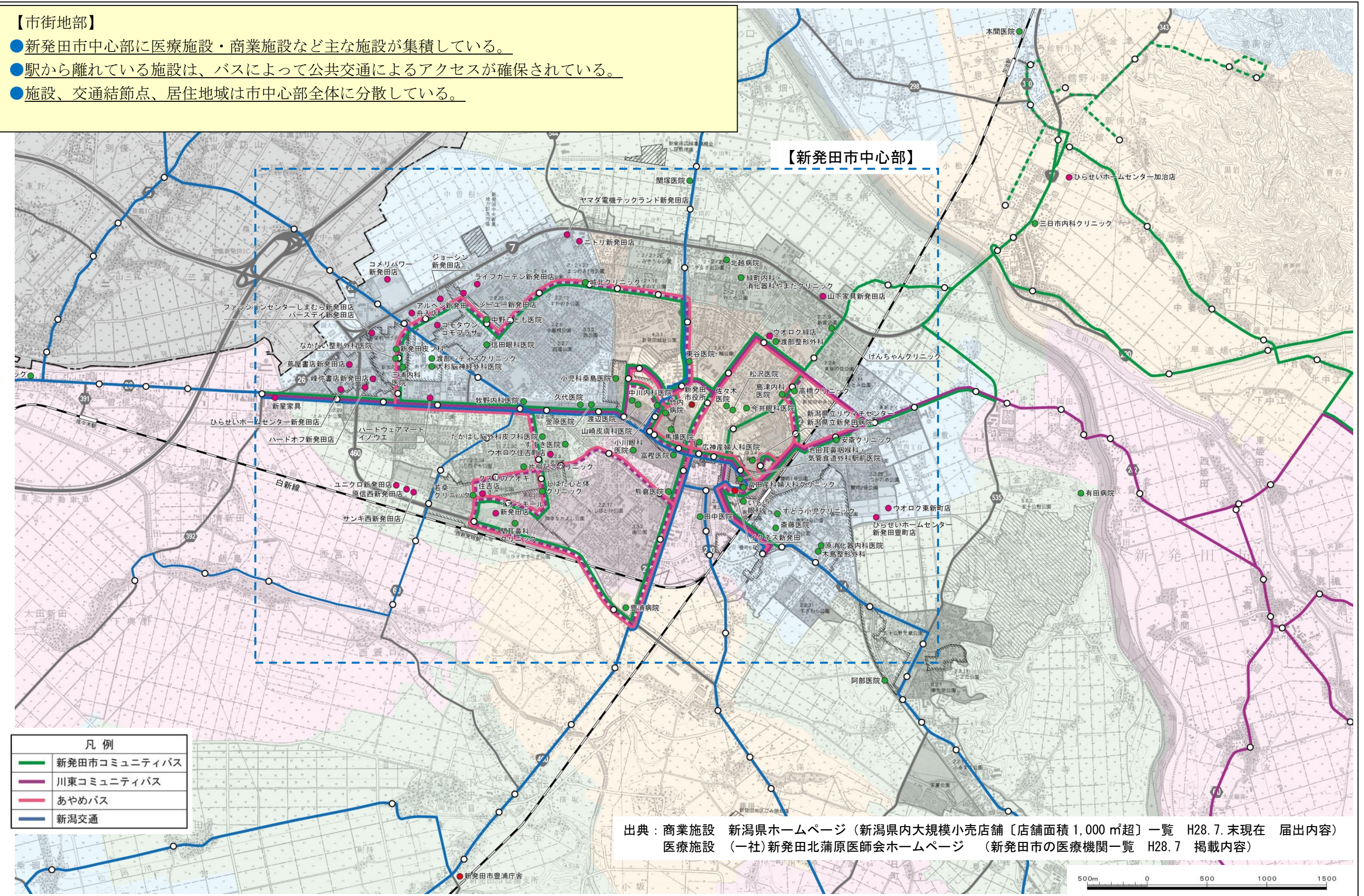


図 主な施設の分布状況【市街地部】

3) 観光施設

【市街地部】

●新発田市中心部の観光施設は、概ね集積しており、路線バス沿線に位置している。

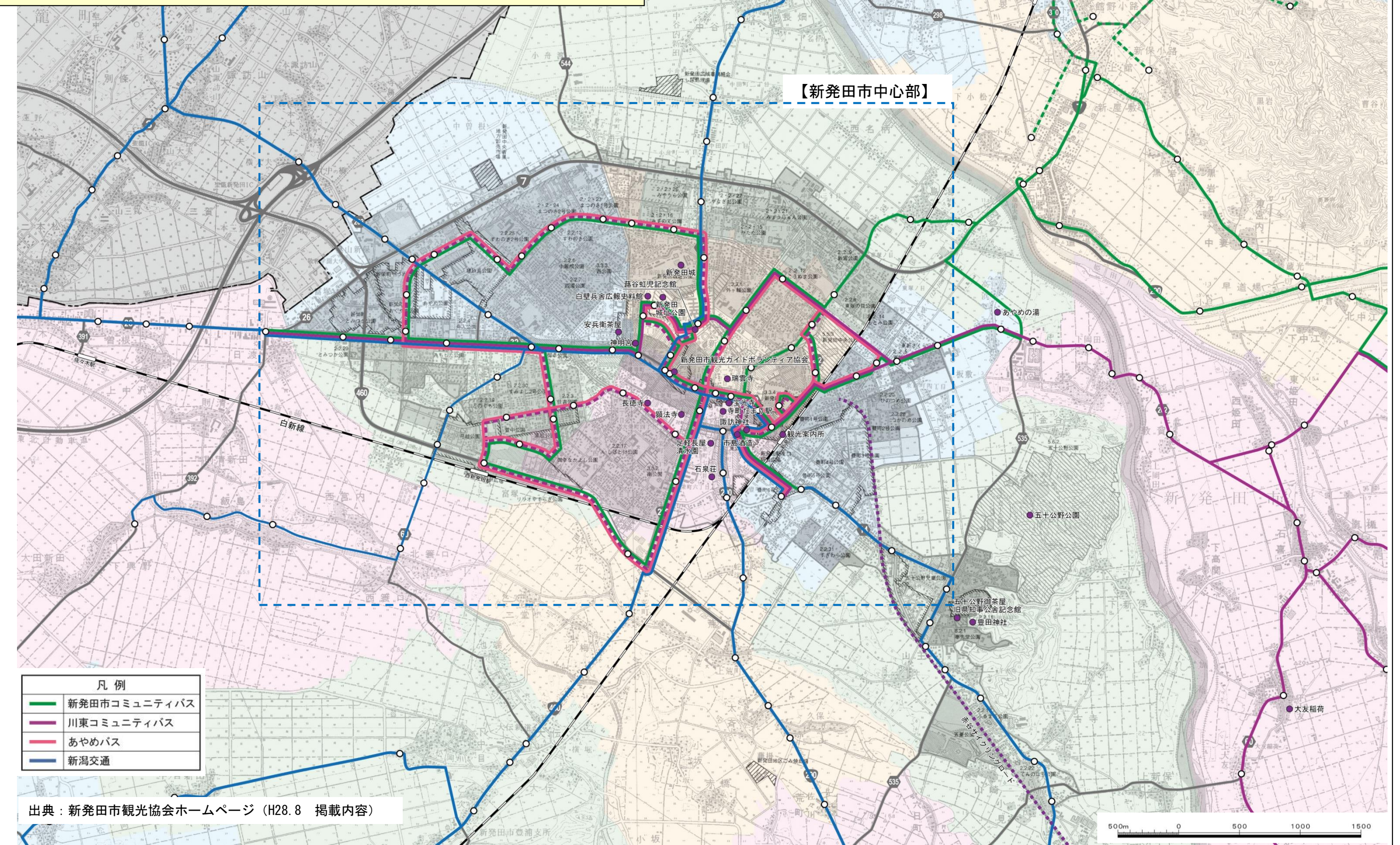


図 観光施設の分布状況【市街地部】

【郊外部】

●新発田市の観光施設は、郊外部にも多く点在している。また、公共交通（鉄道、路線バス）の沿線に位置していない施設もある。

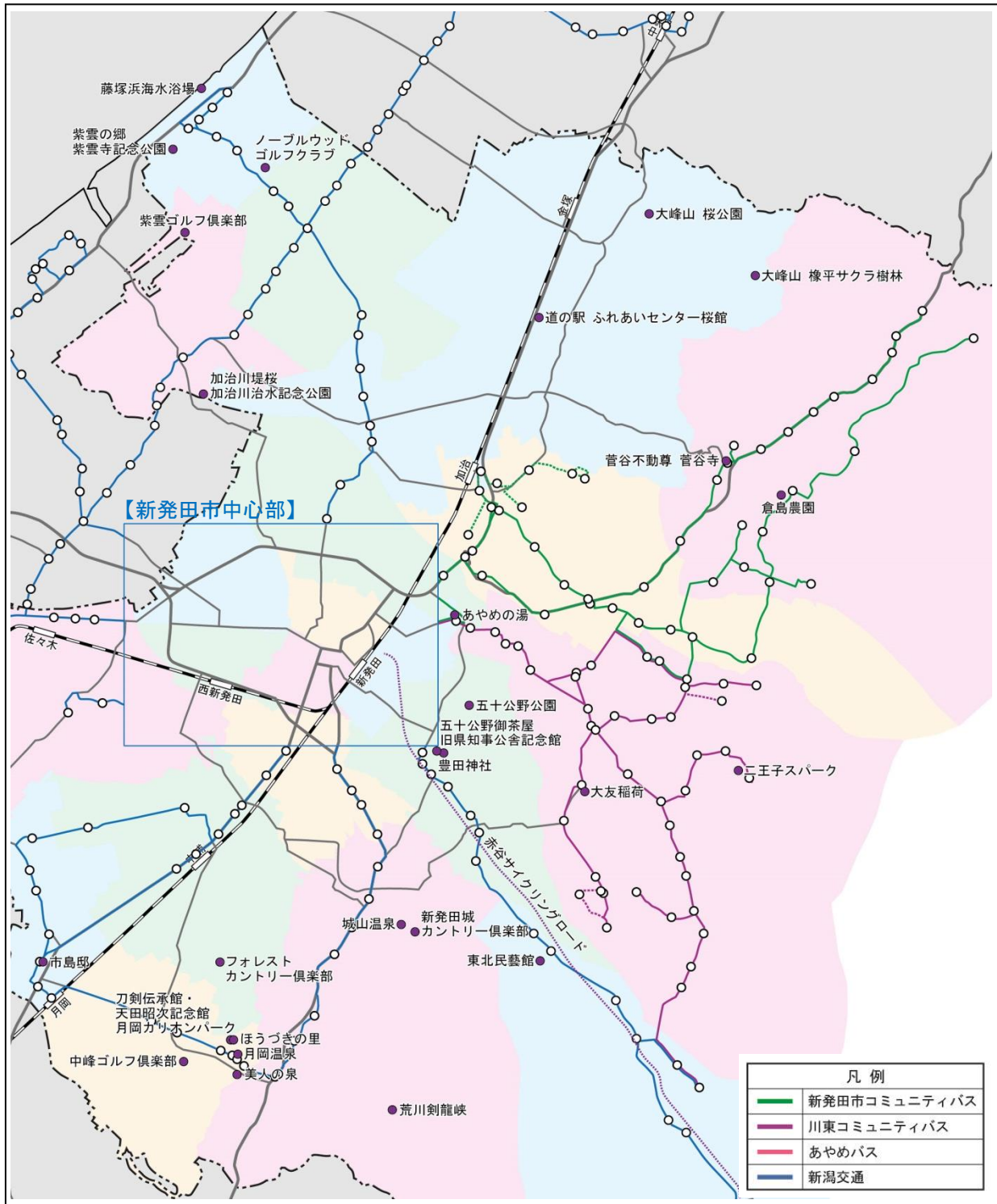


図 観光施設の分布状況【郊外部】

出典：新発田市観光協会ホームページ（H28.8 掲載内容）

2.3 公共交通の現状

- 本庁地区を中心として、放射状にバスと鉄道のネットワークが形成されている。
- あやめバス、コミュニティバス、路線バスの公共交通網が市中心部（JR 新発田駅）で結節している

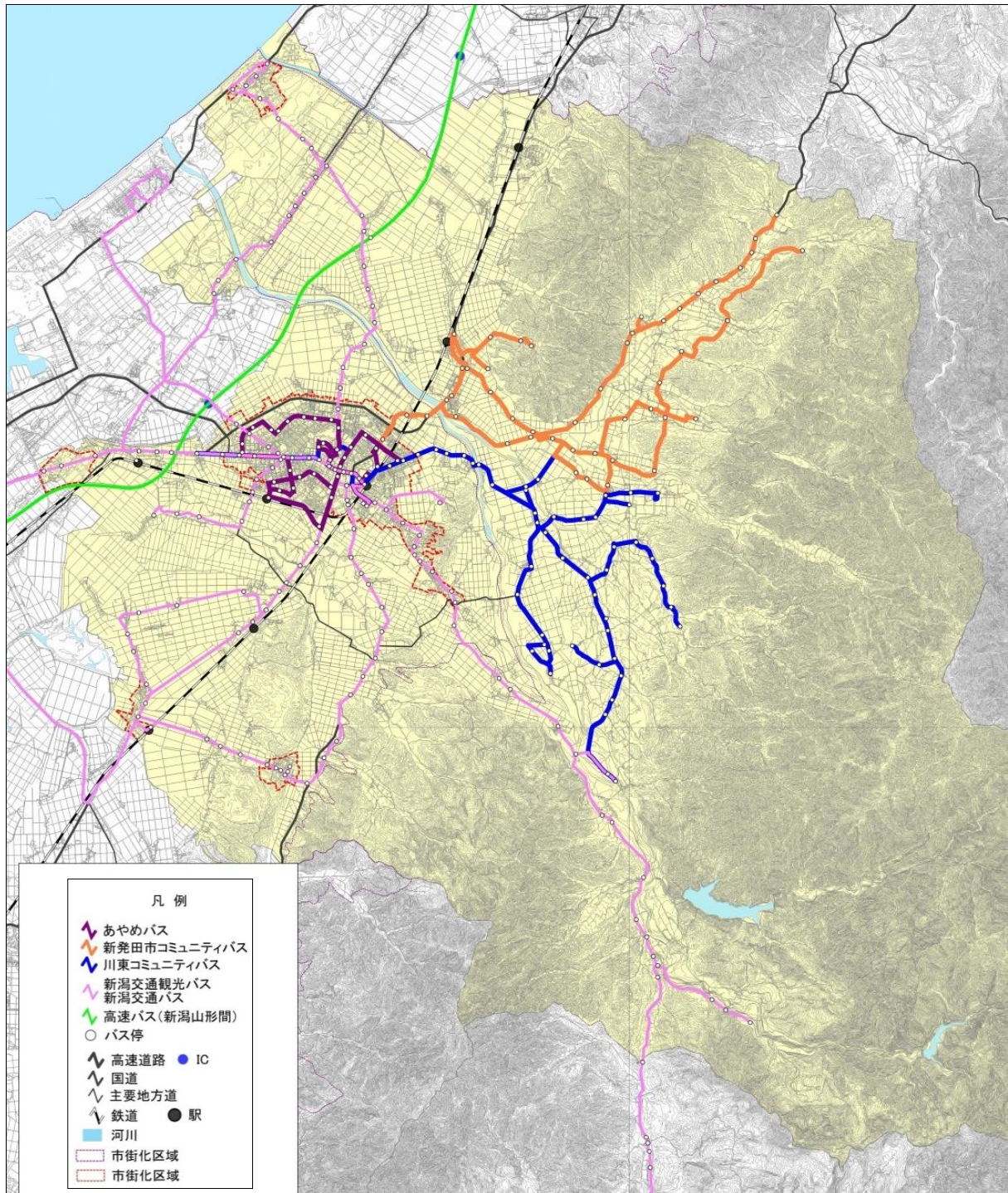


図 公共交通網（新発田市全域）

2.3.1 鉄道

1) 概況

- 新潟市と新発田市を結ぶ JR 白新線、阿賀野市、胎内市、村上市を結ぶ JR 羽越本線の 2 路線が運行しており、7 駅が立地している。
- 鉄道が市内外への移動における主な公共交通となっている。

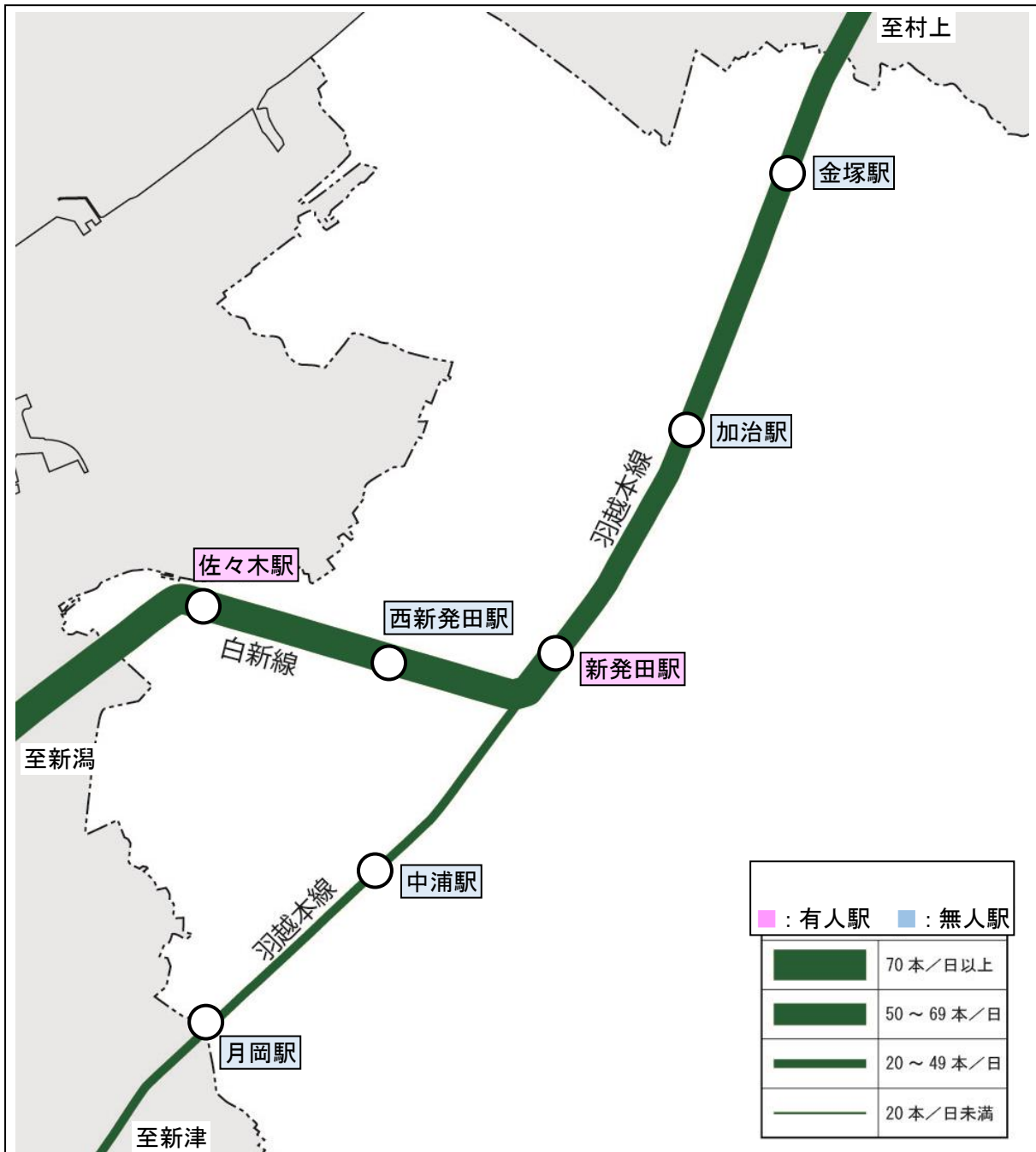


図 鉄道網

2) 運行内容

- 運行本数は、白新線で各駅停車が74本運行されているほか、特急などの優等列車も運行されている。羽越本線は、村上方面は、白新線と同様に特急列車を含め55本が運行されているが、新津方面は特急列車の運行はなく、運行本数も23本と他の方面より少ない。
- 鉄道の利用者数は減少傾向にある。

表 鉄道の運行本数（平日）

路線	方面	駅	各駅停車本数 (快速含)		特急列車本数		合計 運行本数
白新線	新潟方面	新発田駅	新潟方面行	30本	新潟方面行	7本	74本
		西新発田駅 佐々木駅	新発田方面行	30本	新発田方面行	7本	
羽越本線	村上方面	新発田駅	村上方面行	21本	村上方面行	7本	55本
		加治駅 金塚駅	新発田方面行	20本	新発田方面行	7本	
	新津方面	新発田駅	新津方面行	11本	新津方面行	0本	23本
		中浦駅 月岡駅	新発田方面行	12本	新発田方面行	0本	

※H28. 9. 20 現在の運行本数

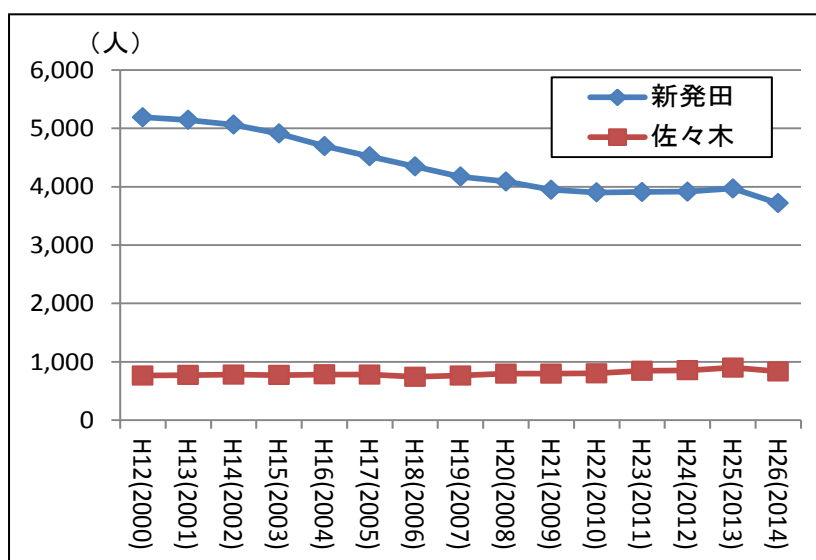


図 鉄道の1日平均乗車人員 資料：JR東日本

2.3.2 バス

■バス網

- 新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスは利用者数を維持している
- あやめバスは利用者数が減少傾向にある

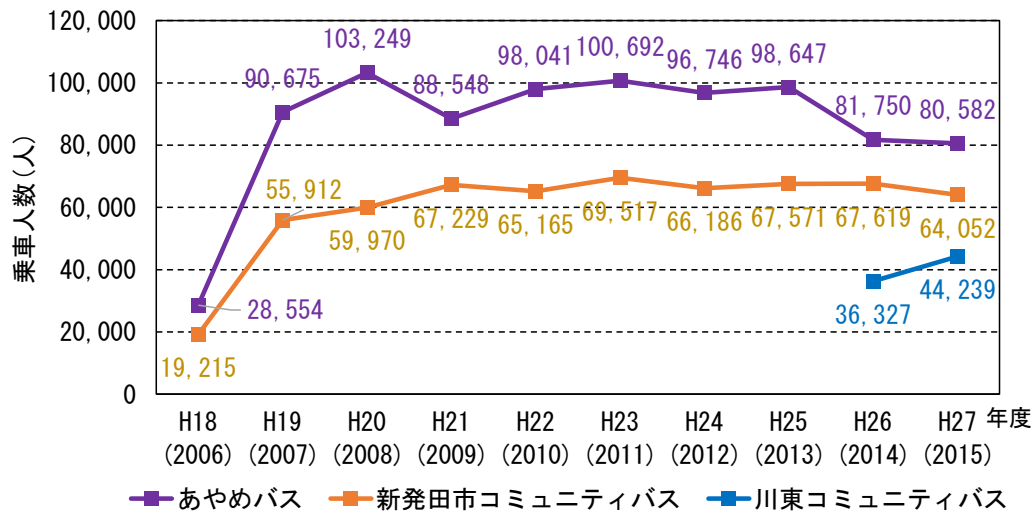


図 コミュニティバス乗車人員の推移

資料：新発田市資料

※あやめバスはH18.11～、新発田市コミュニティバスはH18.10～、川東コミュニティバスはH26.4～運行

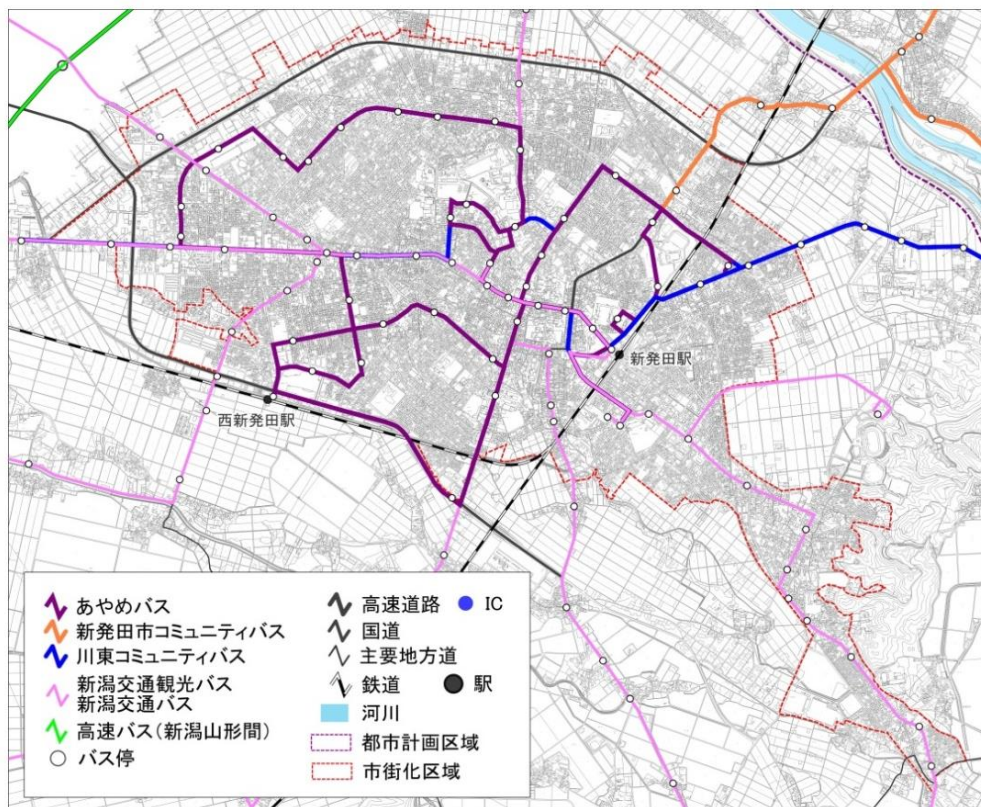


図 バス路線（新発田中心部）

【運行便数】

- バスが市中心部内における主な公共交通となっている
- 運行頻度の高い木崎線、あやめバス（市街地循環バス）、各地域を結ぶコミュニティバスや路線バスが複数運行されており、市中心部内の運行便数は多い。

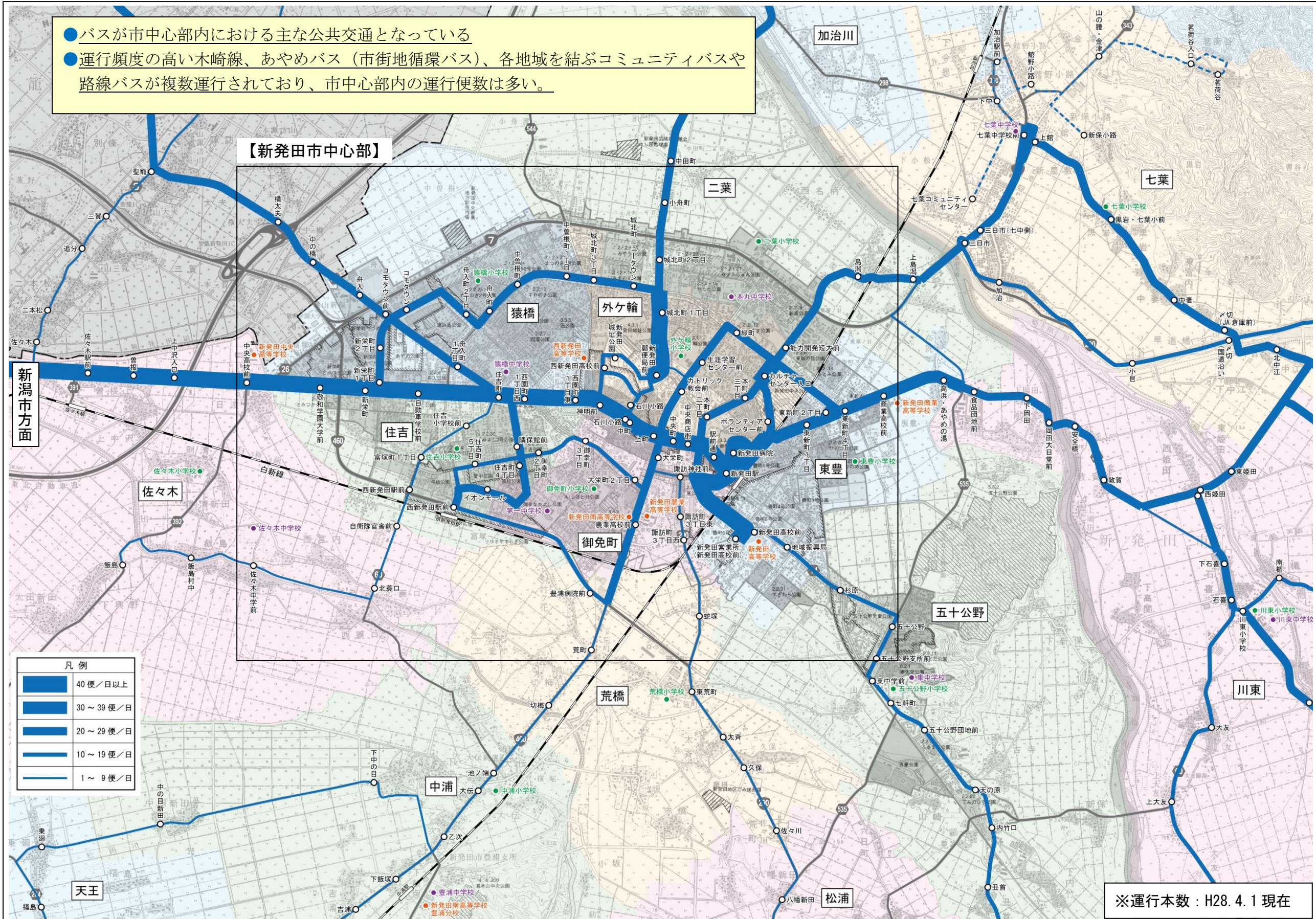


図 路線バスの運行本数（その1）

- 路線バス、コミュニティバスが市中心部と郊外の各地域を結ぶ主な公共交通となっている。
- 市中心部と比べ、郊外の各地域は運行便数が少ない。

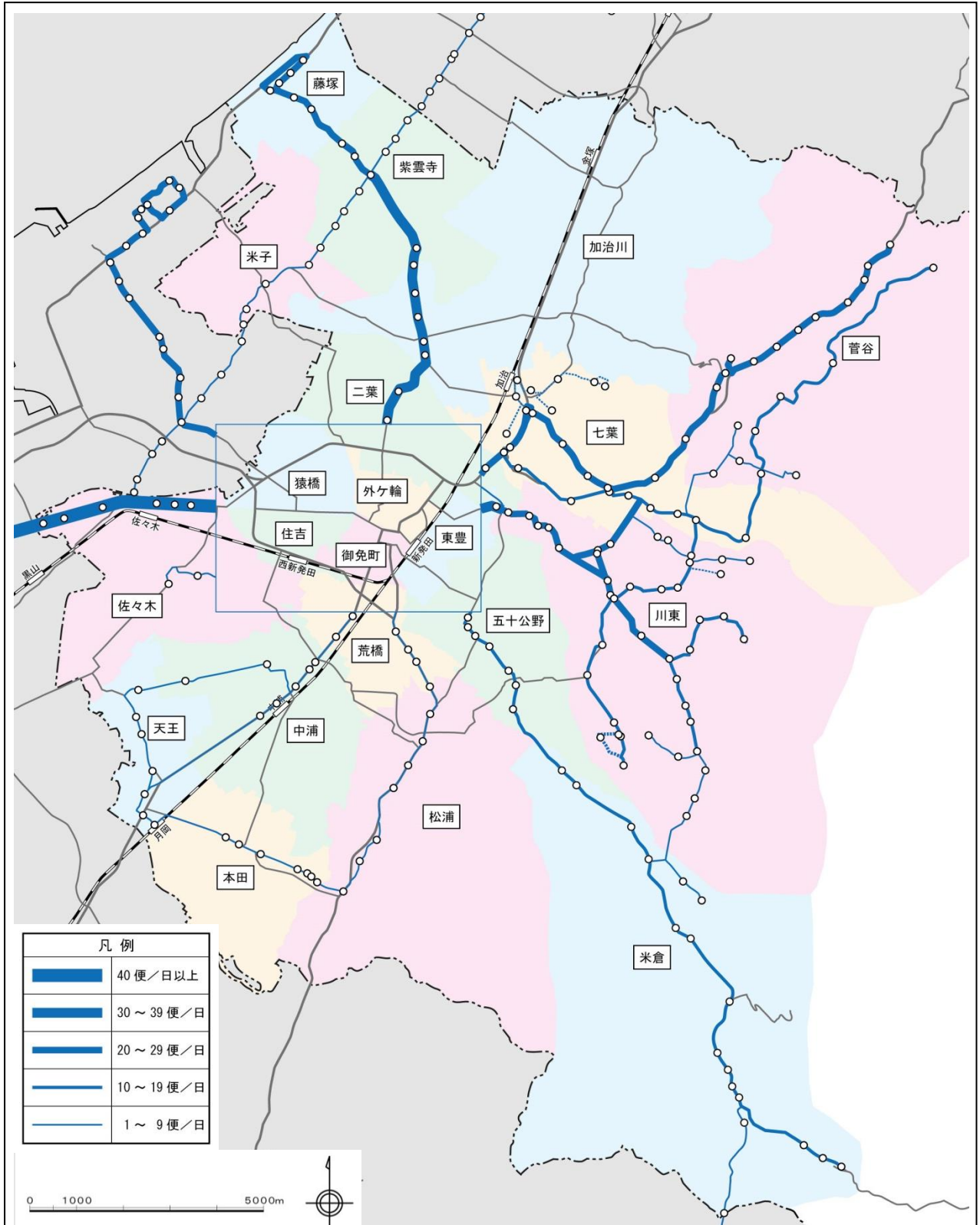


図 路線バスの運行本数（その2）

(4) 路線バス（新潟交通、新潟交通観光バス）

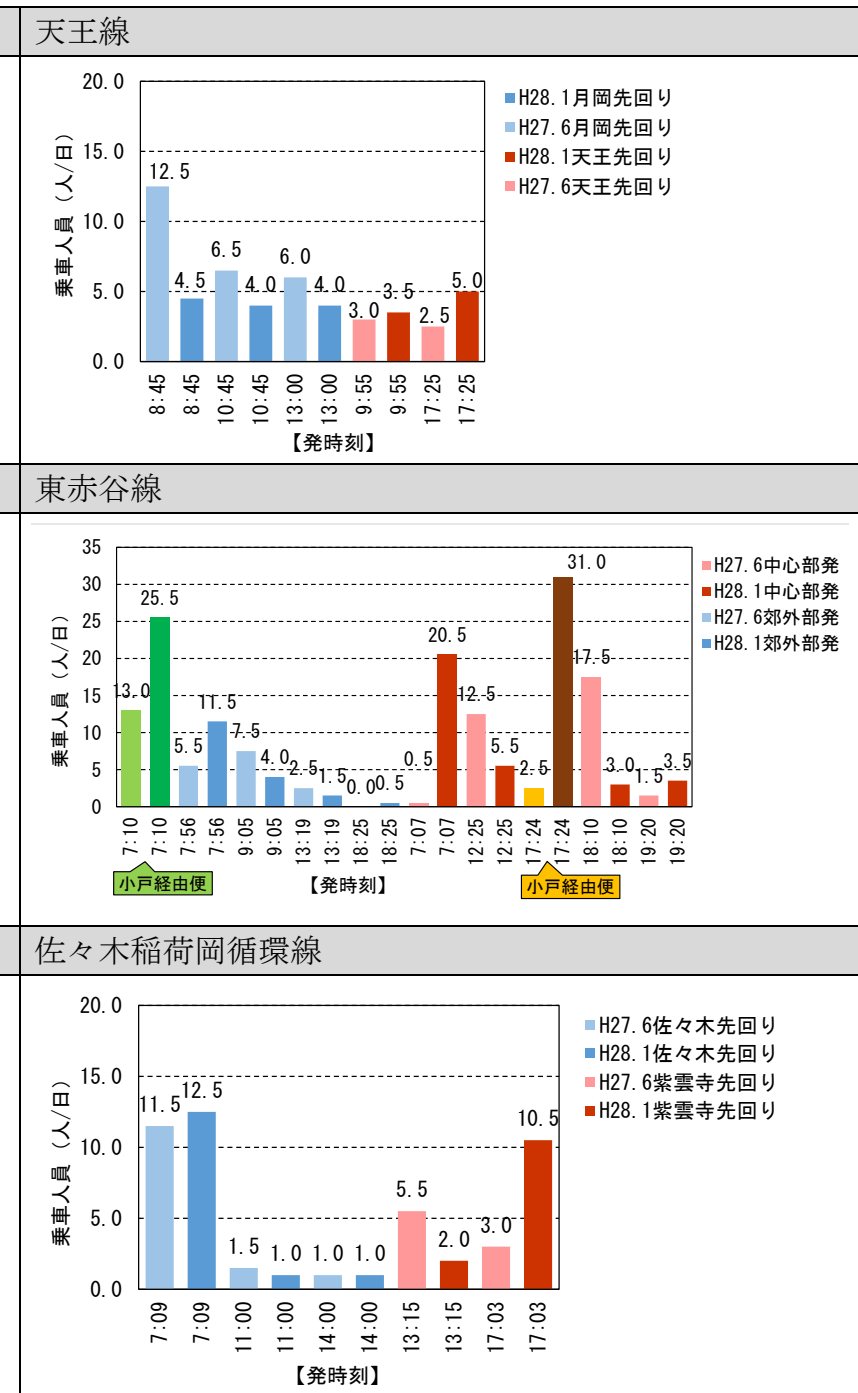
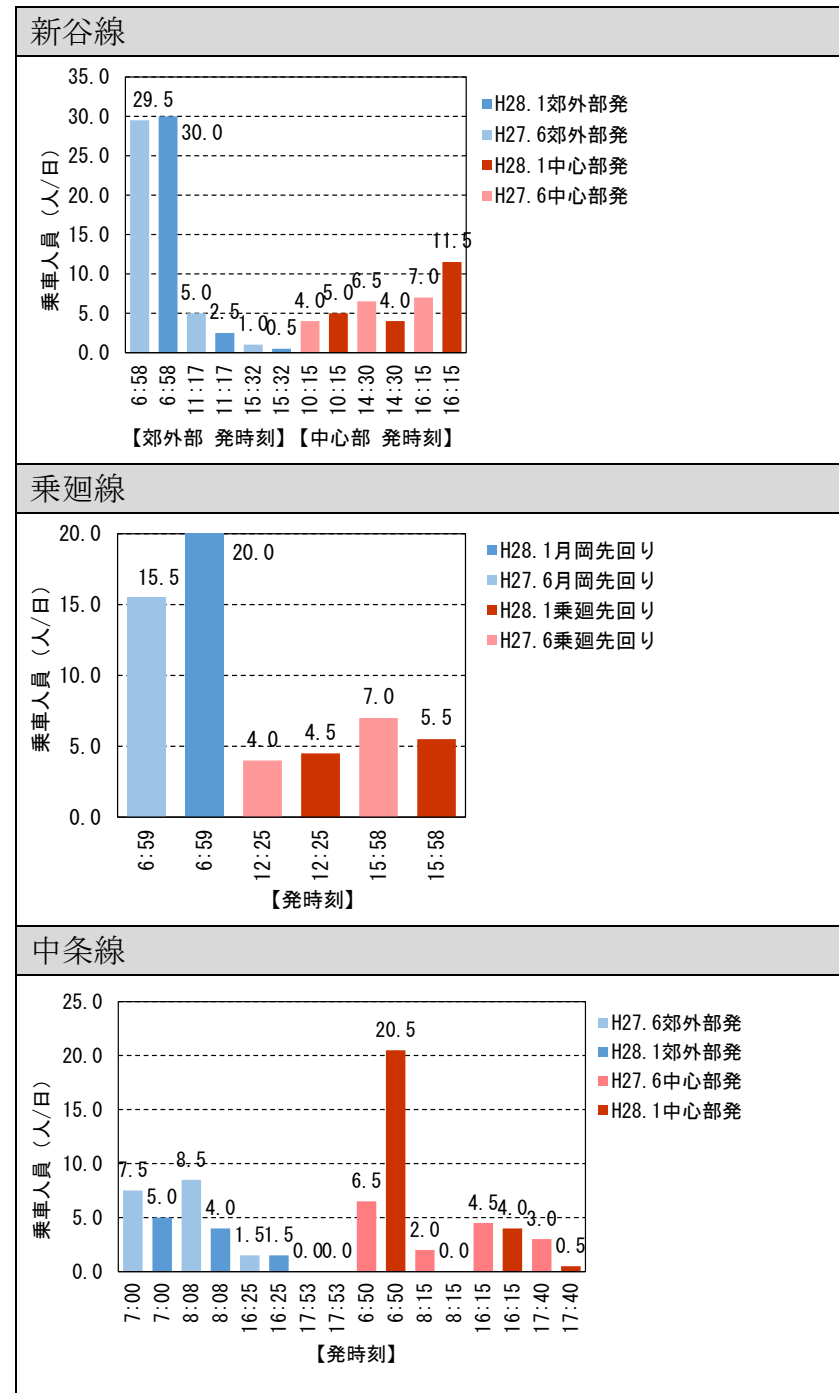
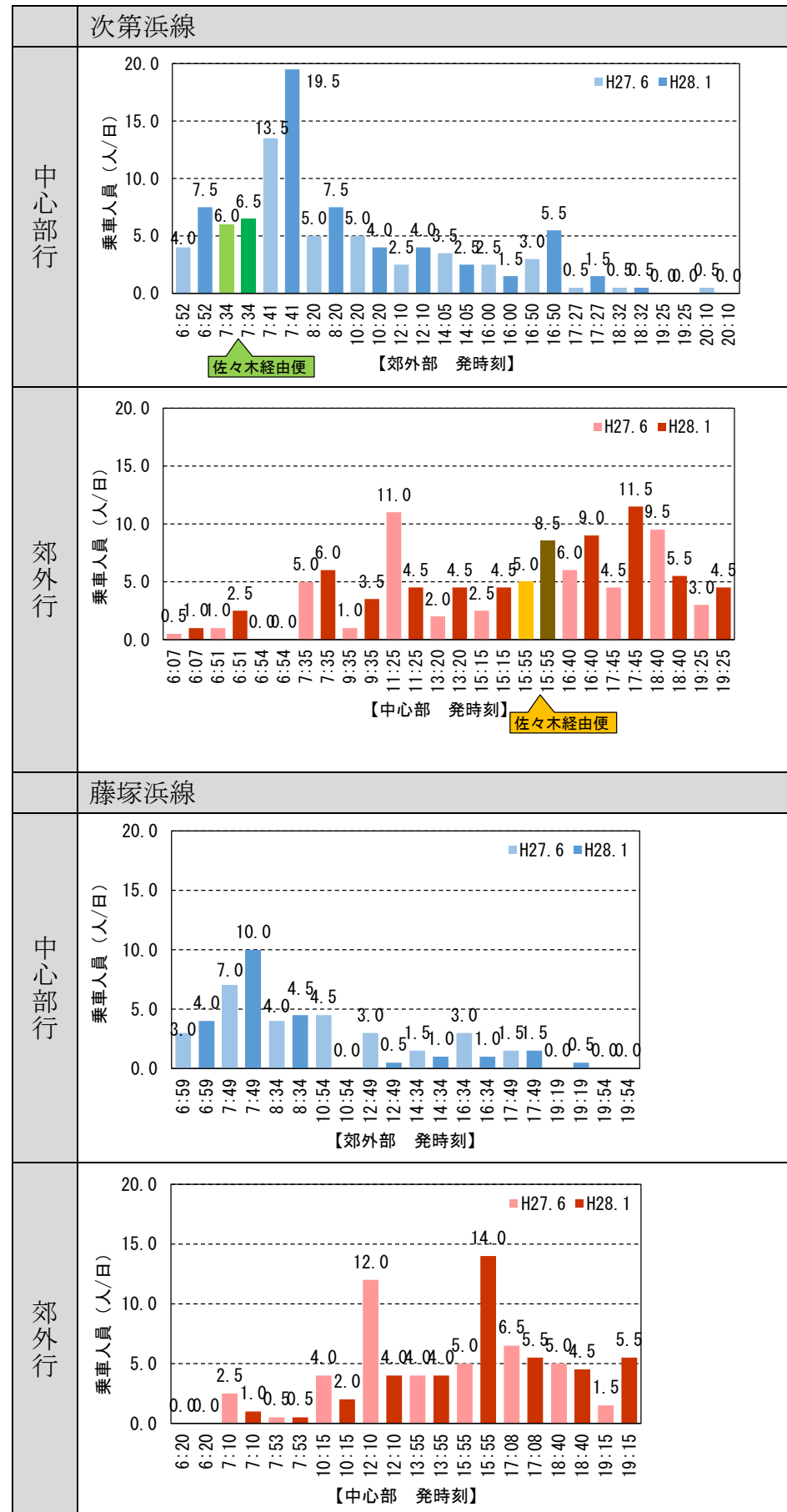
1) 運行概要

●通勤・通学の流動が多い新潟市方面（木崎線）や、鉄道のない紫雲寺地域、聖籠町、五十公野・米倉・赤谷方面の運行本数が多い

表 新潟交通観光バス（路線バス）

方面	路線	運行本数（平日）			備考
		新発田駅方面	郊外方面	計	
新潟市方面	木崎線	22本	22本	44本	
五十公野・ 米倉・ 赤谷方面	新谷線	3本	3本	6本	平日のみ
	東赤谷線	5本	5本	10本	
紫雲寺方面	藤塚浜線	10本	10本	20本	平日のみ
	中条線	4本	4本	8本	平日のみ
	佐々木稲荷岡 循環線	佐々木先回り：3本	稲荷岡先回り：3本	6本	
聖籠町方面	次第浜線	13本	13本	26本	平日のみ
佐々木方面	飯島線	4本	4本	8本	平日のみ
豊浦・ 松浦方面	乗廻・松浦線	3本	—	3本	平日のみ
	天王・松浦線	5本	—	5本	平日のみ
計				136本	

●利用の多いバスの便は、朝7時台に市外から市中心部へ向かう便と、夕方15時から19時台に市中心部から郊外へ向かう便となっている。



2.3.3 公共交通空白域

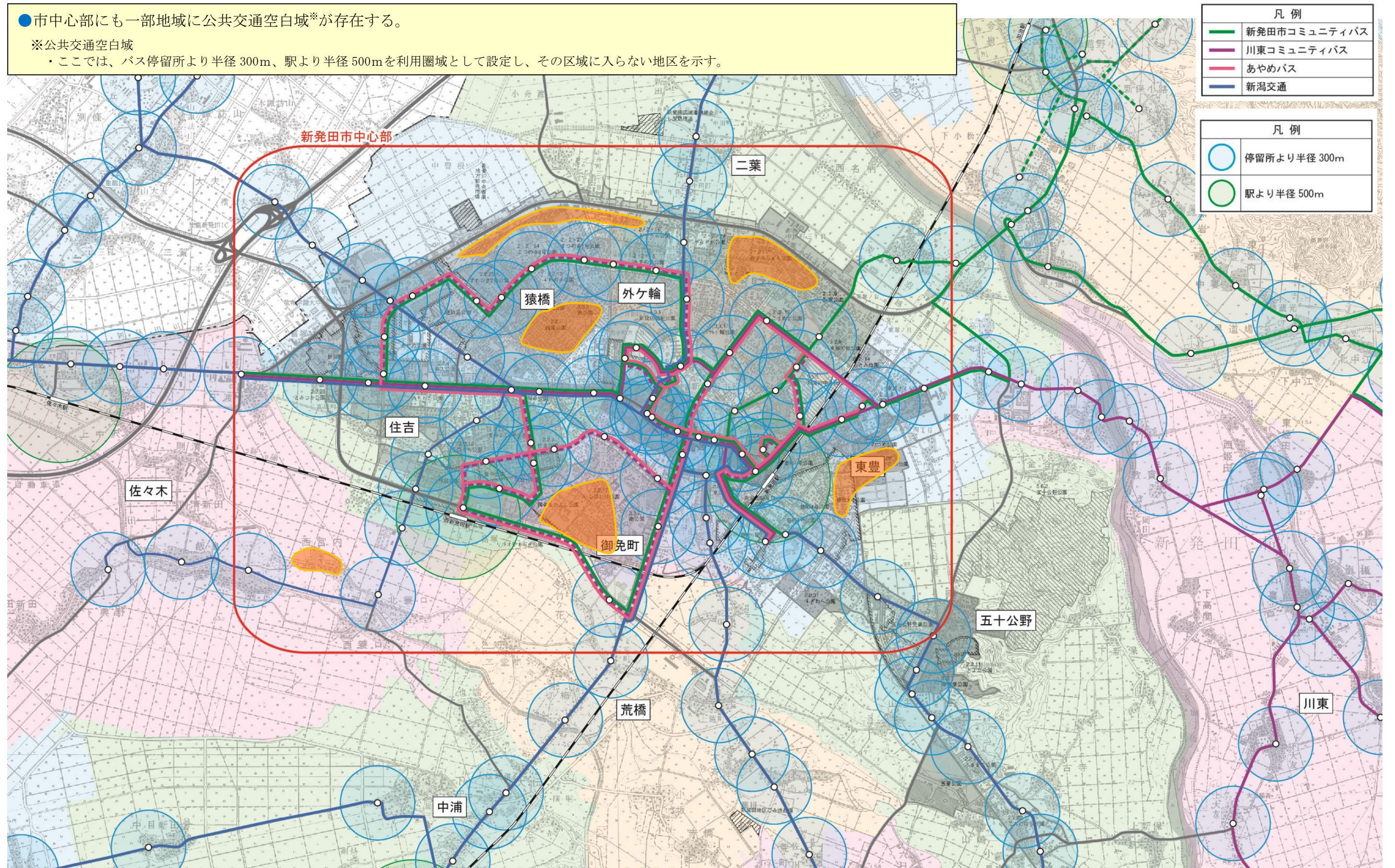


図 公共交通空白地区（市街地）

●郊外の各地域では、交通空白域が全域に存在する。

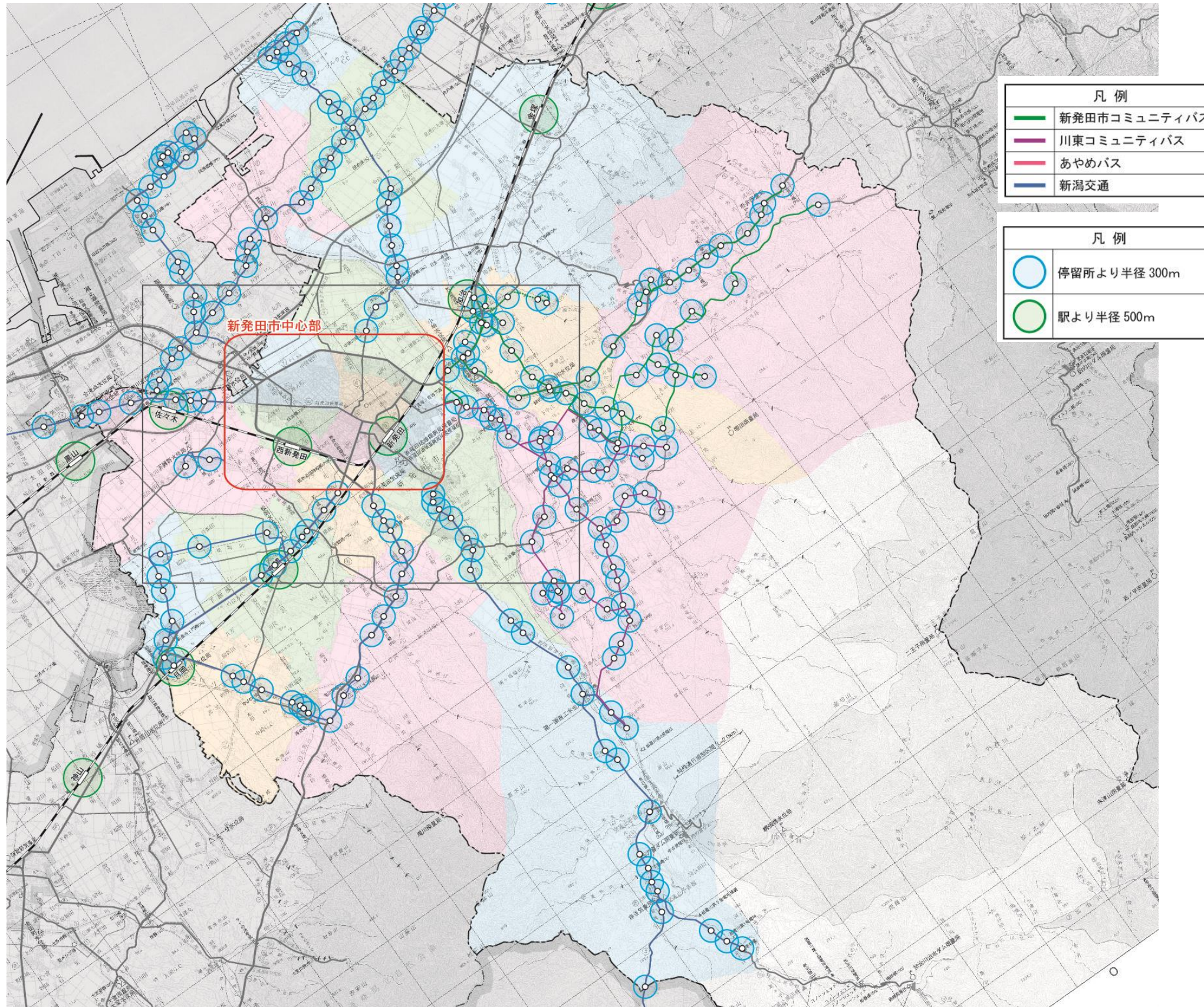


図 公共交通空白地区（郊外部）

2.3.5 運行補助費

(2) 全路線の運行補助費

●公共交通の維持に多額の費用がかかっており、額は増加傾向にある。

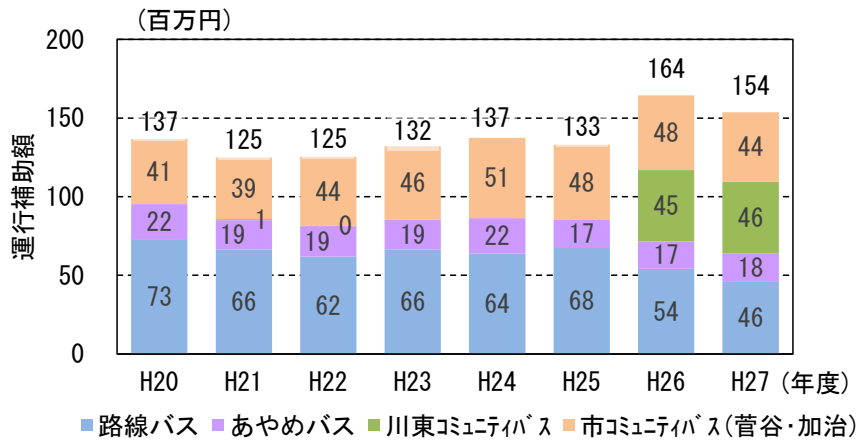


図 バス路線の運行補助費

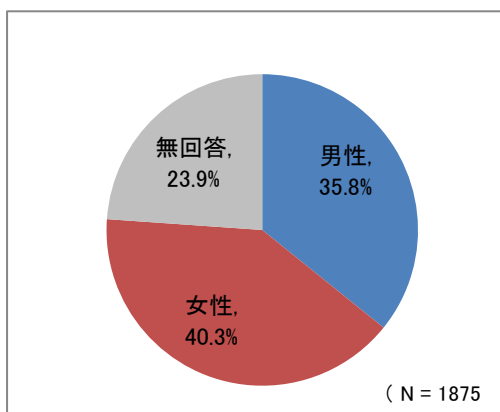
3 意向調査結果について

(1) 都市計画マスタープラン見直しアンケート

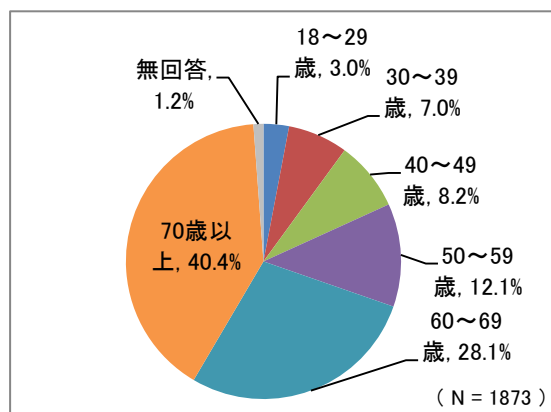
対象	新発田市に住む 18 歳以上の人を無作為に抽出
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布日	平成 27 年 12 月 3 日
配布・回収数	<ul style="list-style-type: none"> 回収数：1,875 票 配布数：4,979 票 (回収率：37.7% = 1,875 / 4,979)

○回答者の属性

【性別】

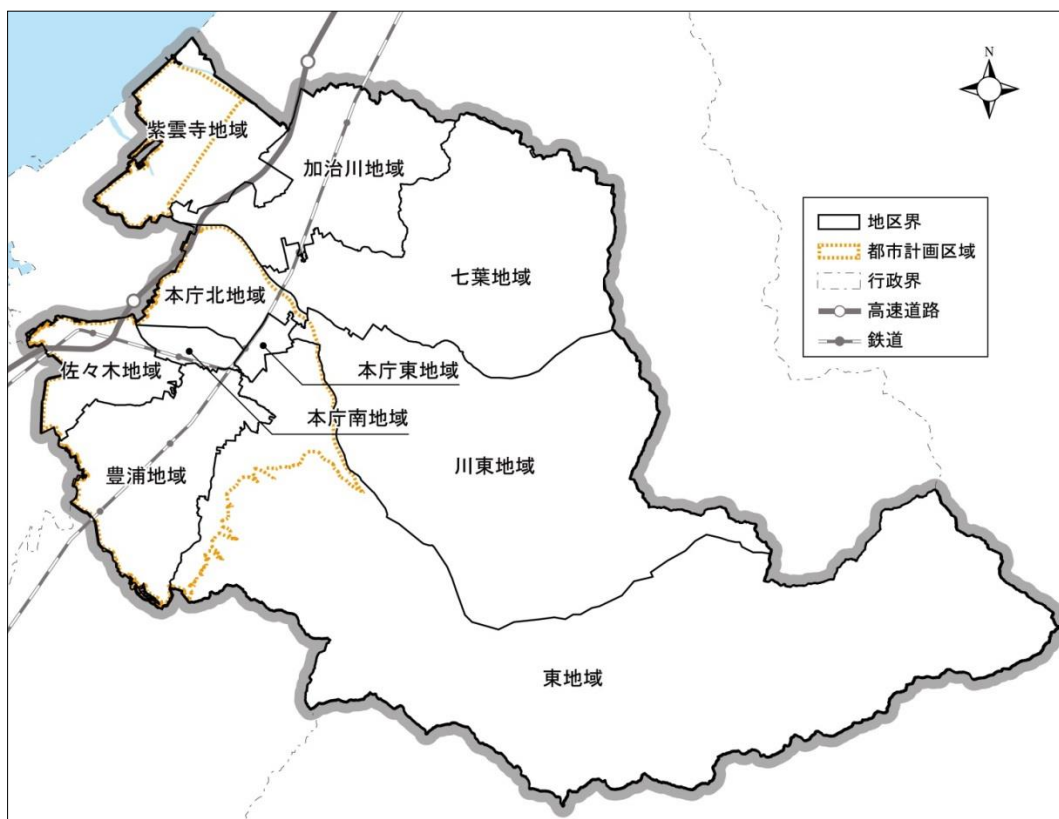


【年齢】



○新発田市都市計画マスタープラン（素案）における検討状況

- ・地理的特性や地域的つながりなどから以下の 10 地域に区分し、各地域の現状を整理。



1) 外出目的と目的地 ※公共交通の利用に限らず、すべての交通手段による移動が対象

- 日常生活（買い物、通院、教養等）の主な外出目的地は市中心部となっている。
- 通勤やレクリエーション等の主な目的地は市外となっている。

外出目的	外出目的地
通勤・通学	○通勤する場合は、市外へ行く場合が多い。 ※高校生や大学生の通学の回答が見込めないこと、70歳以上の高齢者の回答が多かった（約40%）ことから、通学は考慮しない。
買い物(最寄品)	○「東地域の方は駅東側市街地」、「七葉・加治川地域の方は中曽根町・緑町等」での買い物が多く、各地域から近い地区で買い物する人が多い。
買い物(買回品)	○各地区とも西新発田駅周辺や、新栄町・舟入町付近への外出が多い。
通院	○各地区とも中心市街地への外出が多い。
教養等	○通院と同様に、各地区とも中心市街地への外出が多い。
レクリエーション等	○市外への外出が多い。

	通勤・通学							買い物(最寄品)							買い物(買回品)							通院							教養等							レクリエーション等												
	中心市街地	西新発田駅周辺	新栄町・舟入町等	中曽根町・城北町	駅東側市街地	その他	市外	行動をしない	中心市街地	西新発田駅周辺	新栄町・舟入町等	中曽根町・城北町	駅東側市街地	その他	市外	行動をしない	中心市街地	西新発田駅周辺	新栄町・舟入町等	中曽根町・城北町	駅東側市街地	その他	市外	行動をしない	中心市街地	西新発田駅周辺	新栄町・舟入町等	中曽根町・城北町	駅東側市街地	その他	市外	行動をしない	中心市街地	西新発田駅周辺	新栄町・舟入町等	中曽根町・城北町	駅東側市街地	その他	市外	行動をしない								
本庁北地域(712)	8%	2%	1%	2%	1%	4%	8%	29%	13%	11%	23%	15%	1%	1%	1%	3%	3%	17%	33%	4%	0%	1%	2%	3%	44%	2%	4%	9%	2%	1%	1%	1%	28%	2%	2%	4%	1%	2%	2%	19%	10%	4%	4%	3%	3%	5%	20%	9%
本庁南地域(296)	7%	3%	1%	1%	2%	4%	9%	34%	18%	30%	7%	6%	3%	2%	0%	3%	2%	25%	28%	5%	1%	0%	4%	3%	45%	6%	1%	7%	1%	2%	3%	1%	23%	3%	1%	4%	1%	1%	2%	28%	8%	5%	4%	2%	3%	5%	19%	16%
本庁東地域(46)	11%	2%	2%	2%	4%	2%	9%	33%	9%	4%	7%	9%	37%	0%	0%	7%	4%	11%	33%	4%	7%	0%	7%	7%	43%	0%	4%	4%	13%	0%	2%	7%	26%	0%	0%	2%	7%	0%	0%	28%	2%	9%	4%	2%	9%	9%	11%	15%
東地域(185)	8%	3%	1%	2%	3%	12%	8%	29%	4%	14%	4%	6%	38%	3%	0%	3%	1%	27%	23%	6%	1%	2%	3%	4%	37%	1%	2%	6%	18%	3%	2%	2%	24%	2%	1%	5%	2%	4%	1%	29%	9%	6%	3%	1%	3%	4%	21%	15%
川東地域(98)	4%	1%	3%	3%	7%	7%	4%	21%	1%	9%	7%	11%	27%	3%	0%	4%	1%	22%	27%	2%	0%	0%	1%	5%	36%	1%	3%	6%	11%	4%	1%	1%	18%	1%	3%	2%	1%	1%	0%	29%	7%	6%	2%	2%	4%	5%	13%	20%
七葉地域(105)	4%	1%	3%	2%	2%	13%	8%	20%	4%	4%	6%	29%	7%	4%	3%	4%	2%	14%	28%	2%	0%	1%	5%	3%	33%	2%	4%	7%	2%	5%	4%	0%	12%	2%	1%	8%	0%	0%	2%	29%	5%	7%	3%	3%	1%	8%	10%	14%
佐々木地域(64)	3%	2%	3%	3%	0%	3%	16%	17%	3%	16%	36%	0%	3%	0%	8%	0%	3%	16%	30%	8%	0%	0%	2%	0%	30%	2%	14%	5%	2%	5%	5%	2%	14%	2%	3%	3%	0%	2%	8%	19%	3%	5%	3%	2%	0%	3%	16%	13%
豊浦地域(110)	9%	5%	5%	5%	3%	13%	20%	19%	3%	39%	12%	2%	8%	2%	9%	5%	2%	29%	28%	10%	1%	3%	5%	1%	36%	7%	4%	7%	12%	5%	9%	3%	15%	3%	5%	3%	1%	7%	5%	37%	5%	14%	4%	0%	2%	5%	28%	19%
紫雲寺地域(110)	4%	3%	5%	2%	5%	10%	25%	19%	1%	12%	43%	9%	3%	2%	9%	3%	1%	21%	42%	6%	0%	1%	4%	3%	26%	2%	12%	5%	5%	15%	5%	2%	14%	1%	4%	4%	0%	6%	4%	41%	5%	9%	5%	2%	2%	1%	35%	13%
加治川地域(118)	7%	1%	3%	7%	4%	9%	19%	20%	5%	7%	16%	26%	3%	3%	11%	3%	2%	24%	29%	8%	0%	1%	7%	1%	39%	3%	3%	9%	3%	8%	10%	1%	18%	2%	2%	3%	3%	3%	8%	30%	6%	11%	8%	1%	1%	5%	21%	14%
全体(1,875)	7%	2%	2%	2%	2%	6%	11%	27%	9%	15%	17%	12%	8%	2%	3%	3%	2%	20%	30%	5%	0%	1%	3%	3%	40%	3%	4%	7%	5%	3%	3%	1%	22%	2%	2%	4%	1%	3%	3%	26%	8%	6%	4%	2%	2%	5%	20%	13%

※()回答者数

2) バス利用が少ない主な理由

- 「車利用で十分だから」が最も多い
- 「運行本数が少ない」「バス停まで遠い」といった運行内容に関する理由が多く、特に郊外の地域（東地域、豊浦地域、紫雲寺地域、加治川地域等）において比率が高くなっている。
- 「雨雪の中でのバス待ち」や「路線情報や時刻表がわかりにくい」といった、利用環境に関する理由は市全域で多い。
- 「運賃が高い」「最終便の時間が早い」は、新潟交通の路線バスが運行し、郊外部である「豊浦」「紫雲寺」地域で多い。

■地区別の改善要望・バス利用が少ない理由

	車利用で十分だから	運行本数が少ない	徒歩・自転車で十分だから	バス停まで遠い	雨雪の中でのバス待ち	路線情報や時刻表がわかりにくい	運賃が高い	最終便の時間が早い	鉄道との接続が悪い	乗り降りの段差が大きい	時刻表どおりに出発到着しない	始発便の時間が遅い	その他
本庁北地域 (712)	53%	17%	30%	13%	13%	9%	3%	3%	4%	3%	3%	2%	12%
本庁南地域 (296)	69%	18%	38%	7%	8%	7%	3%	3%	2%	5%	2%	1%	8%
本庁東地域 (46)	59%	17%	24%	15%	7%	17%	2%	4%	0%	7%	0%	0%	11%
東地域 (185)	66%	44%	13%	8%	15%	8%	7%	3%	5%	1%	3%	2%	12%
川東地域 (98)	69%	21%	1%	10%	6%	8%	1%	3%	2%	3%	0%	2%	12%
七葉地域 (105)	67%	18%	0%	9%	10%	2%	1%	4%	1%	4%	1%	0%	14%
佐々木地域 (64)	64%	30%	3%	8%	17%	8%	3%	0%	2%	3%	16%	0%	11%
豊浦地域 (110)	65%	50%	6%	15%	5%	6%	13%	11%	6%	1%	1%	2%	5%
紫雲寺地域 (110)	51%	45%	1%	25%	6%	3%	18%	15%	3%	1%	1%	3%	15%
加治川地域 (118)	52%	14%	2%	34%	2%	8%	0%	2%	3%	0%	0%	1%	26%
全体 (1,875)	59%	24%	20%	13%	10%	8%	4%	4%	3%	3%	2%	1%	12%

※()回答者数

※理由の着色 ■他の交通手段 ■利用環境 ■運行内容

3) 現状満足度と将来重要度（道路や交通、移動の環境）

- 郊外の地域である東、豊浦、加治川、紫雲寺地域では「バスの利用のしやすさ」の満足度が市平均を下回っている。
- 新発田市コミュニティバスや川東コミュニティバスが運行している七葉、川東地域では「バスの利用のしやすさ」の満足度が市平均を上回っている。

< 満足度が低い地域（下位3つ） >

通勤・通学のしやすさ：紫雲寺、豊浦、加治川

買い物への行きやすさ：紫雲寺、豊浦、七葉

病院や福祉施設への行きやすさ：豊浦、紫雲寺、加治川

鉄道の利用のしやすさ：紫雲寺、豊浦、川東

バスの利用のしやすさ：豊浦、紫雲寺、加治川

■ 地域別の「満足度」と「重要度」

項目	市平均	地域別										
		本庁北	本庁南	本庁東	東	川東	七葉	佐々木	豊浦	紫雲寺	加治川	
通勤・通学のしやすさ	現状の満足度	27.1%	32.4%	30.7%	28.3%	29.2%	22.4%	22.9%	26.6%	15.5%	8.2%	17.8%
	市平均との差(ポイント)	—	5.4	3.7	1.2	2.1	-4.6	-4.2	-0.5	-11.6	-18.9	-9.3
	将来の重要度	49.1%	44.1%	38.5%	41.3%	49.7%	55.1%	61.0%	51.6%	60.9%	70.0%	60.2%
	市平均との差(ポイント)	—	-5.0	-10.6	-7.8	0.7	6.0	11.9	2.5	11.8	20.9	11.1
買い物への行きやすさ	現状の満足度	38.0%	51.8%	43.6%	52.2%	38.4%	21.4%	16.2%	25.0%	15.5%	10.0%	22.0%
	市平均との差(ポイント)	—	13.8	5.6	14.2	0.4	-16.6	-21.8	-13.0	-22.6	-28.0	-16.0
	将来の重要度	64.3%	62.6%	63.2%	63.0%	64.3%	63.3%	73.3%	57.8%	62.7%	69.1%	70.3%
	市平均との差(ポイント)	—	-1.6	-1.1	-1.2	0.1	-1.0	9.1	-6.4	-1.5	4.8	6.1
病院や福祉施設への行きやすさ	現状の満足度	33.5%	44.4%	41.2%	52.2%	30.8%	21.4%	17.1%	21.9%	10.0%	14.5%	15.3%
	市平均との差(ポイント)	—	10.9	7.8	18.7	-2.6	-12.0	-16.3	-11.6	-23.5	-18.9	-18.2
	将来の重要度	64.7%	64.9%	58.8%	63.0%	63.8%	62.2%	69.5%	64.1%	62.7%	72.7%	72.9%
	市平均との差(ポイント)	—	0.2	-5.9	-1.7	-0.9	-2.5	4.8	-0.6	-2.0	8.0	8.2
鉄道の利用のしやすさ	現状の満足度	23.3%	26.3%	40.2%	39.1%	15.1%	9.2%	9.5%	29.7%	3.6%	2.7%	28.0%
	市平均との差(ポイント)	—	2.9	16.9	15.8	-8.2	-14.1	-13.8	6.4	-19.7	-20.6	4.6
	将来の重要度	47.3%	45.8%	44.3%	32.6%	53.5%	38.8%	42.9%	37.5%	54.5%	57.3%	60.2%
	市平均との差(ポイント)	—	-1.5	-3.0	-14.7	6.2	-8.5	-4.4	-9.8	7.3	10.0	12.9
バスの利用のしやすさ	現状の満足度	17.2%	20.6%	21.3%	15.2%	10.3%	19.4%	33.3%	21.9%	1.8%	5.5%	4.2%
	市平均との差(ポイント)	—	3.5	4.1	-2.0	-6.9	2.2	16.1	4.7	-15.4	-11.7	-13.0
	将来の重要度	46.9%	44.9%	41.2%	41.3%	45.4%	52.0%	56.2%	40.6%	49.1%	60.0%	54.2%
	市平均との差(ポイント)	—	-2.0	-5.7	-5.6	-1.5	5.1	9.3	-6.3	2.2	13.1	7.3

※ 「市平均との差」の着色 ■ 平均より高い(プラス) ■ 平均より低い(マイナス)

「新発田市都市マスタープラン」見直しに関するアンケート ご協力をお願い

日頃より、市政にご理解・ご協力をいただき誠にありがとうございます。

当市では、「新発田市都市マスタープラン」を平成 10 年度に作成し、市町村合併等に併い平成 19 年に改訂を行いながら、土地利用や道路、公園整備など、様々なまちづくりに取り組んでまいりました。

これまでの間、市の中心部では、県立病院が移転したほか、現在も新発田駅前複合施設や新市庁舎の整備が進んでおり、新発田市の都市の姿が変わろうとしています。一方で、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政あるいは経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっており、関連する法律も改正されました。

このような中、都市の現状や問題を再確認し、これからの新発田市を考えた将来の都市計画「新発田市都市マスタープラン」の見直しを行うこととしております。

今回、その見直し作業のひとつとして、新発田市のまちづくりについて、市民の皆様のご意見をお聞きするためにアンケートを実施することと致しました。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の趣旨にご理解いただき、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成 27 年 12 月

新発田市長 二階堂 馨

<ご記入にあたってのお願い>

- ・質問には、できるだけあて名のご本人様がお答え下さい。ご都合によりご本人がお答えできないときは、ご家族のどなたかお答えいただければ幸いです。
- ・筆記用具は何が使われても構いません。
- ・ご記入いただきましたアンケート票は、同封の「返信用封筒」に入れ、切手を貼らずに無記名のまま、**12月14日(月)まで**に投函してください。

※このアンケートは、無作為に抽出した 18 歳以上の市民 5,000 人の皆さまへお送りしています。

※ご回答いただいたアンケートの結果は、この調査の目的以外に使用することはありません。

※ご不明な点は、下記までお問い合わせ下さい。

※返信用封筒の宛先は、市の委託した調査会社（エヌシーイー株式会社）となります。

<問い合わせ先>

新発田市 地域整備課 都市計画係（担当：星野）

みらい創造課 都市再生室（担当：佐藤）

〒957-8686 新潟県新発田市中心 4 丁目 10 番 4 号

TEL：0254-22-3101（代表）、FAX：0254-22-3110

質問内容（直接記入してください）

1. あなたご自身のことについて、おたずねします

問1. あなたの性別と年齢をお答えください。(各々1つだけ○)

1. 男	1. 18～29 歳	2. 30～39 歳	3. 40～49 歳
2. 女	4. 50～59 歳	5. 60～69 歳	6. 70 歳以上

問2. あなたの主な職業は次のうちどれですか。(1つだけ○)

1. 自営業（農林漁業）	2. 自営業（商工業・サービス業・建設業等）
3. 雇用者（企業や団体等）	4. 家事従事者
5. 学生	6. 無職
7. その他（_____）	

問3. あなたのお住まいの小学校区は次のうちどれですか。(1つだけ○)

1. 外ヶ輪小学校	2. 二葉小学校	3. 東豊小学校	4. 御免町小学校
5. 住吉小学校	6. 猿橋小学校	7. 松浦小学校	8. 五十公野小学校
9. 米倉小学校	10. 川東小学校	11. 菅谷小学校	12. 七葉小学校
13. 佐々木小学校	14. 中浦小学校	15. 天王小学校	16. 荒橋小学校
17. 本田小学校	18. 紫雲寺小学校	19. 米子小学校	20. 藤塚小学校
21. 加治川小学校			

差支えなければ、あなたのお住まいの住所(町丁目名又は集落名)をお書きください。

新発田市 (町) の (丁目)

問4. 現在の居住地に居住して何年ですか。(1つだけ○)

1. 1年未満	2. 1年以上5年未満	3. 5年以上10年未満
4. 10年以上20年未満	5. 20年以上30年未満	6. 30年以上

問5. 現在のお住まい（自宅）の形態についてお答えください。(1つだけ○)

1. 持家（戸建て）	2. 分譲マンション	3. 借家（戸建て）
4. 賃貸マンション・アパート	5. 社宅・寮	6. 公営住宅等
7. その他（_____）		

問6. あなたのご家族の構成は次のうちどれですか。(1つだけ○)

1. 単身（ひとり暮らし）	2. 一世代（夫婦のみ）	3. 二世帯（親と子）
4. 三世帯（親と子と孫など）	5. 兄弟姉妹	6. その他（_____）

問7. あなたは普段自分で自由に運転できる車をお持ちですか。(1つだけ○)

1. もっている	2. もっていない	3. 運転免許を持っていない
----------	-----------	----------------

2. 日常の移動や行動について、おたずねします

問8. お住まい（自宅）から最寄りの鉄道駅と、鉄道駅までの距離はどれぐらいですか。

最寄り駅名：() 駅 ※ () 内に直接記入してください。		
最寄り駅への距離（1つだけ○）		
1. 100m未満	2. 100～300m	3. 300～500m
4. 500～1,000m	5. 1,000m以上	6. 最寄り駅はない

問9. お住まい（自宅）から最寄りのバス停※までの距離はどれぐらいですか。（1つだけ○）
※新発田市の中心市街地へ行くバスに限ります。

1. 100m未満	2. 100～300m	3. 300～500m
4. 500～1,000m	5. 1,000m以上	6. 最寄りバス停はない

問10. あなたは普段バスをどの程度利用していますか。（各々1つだけ○）

①平日の場合は？	②休日の場合は？
1. ほとんど毎日利用	1. ほとんど毎週
2. 週に2～3回	2. 月に1～2回
3. 月に2～3回	3. 半年に2～3回
4. 半年に2～3回	4. ほとんど乗らない
5. ほとんど乗らない	

問11. バス利用時に不満に感じている点・改善すべき点がありますか。または、バスを「ほとんど乗らない人」は、利用が少ない理由は何ですか。（3つまで○）

1. バス停まで遠い	2. 運行本数が少ない
3. 始発便の時間が遅い	4. 最終便の時間が早い
5. 鉄道との接続が悪い	6. 路線情報や時刻表がわかりにくい
7. 時刻表どおりに出発到着しない	8. 運賃が高い
9. 乗り降りの段差がづらい	10. 雨雪の中でのバス待ち
11. 車利用で十分だから	12. 徒歩・自転車で十分だから
13. その他 ()	

問12. どの場所にいけるようになれば、あなたは今よりもバスに乗る機会が増えると思いますか。具体的な場所・施設名を記入してください。

記入例) 新発田病院、中心市街地の商店街、五十公野公園 など	
① ()	② ()
③ ()	

問 13. 普段の生活の中で、次の(イ)から(へ)の行動をする場合、その「主な行き先」と「移動手段」について、該当するものを下記選択肢から選び、回答欄に記入してください。
 行動をしないものについては「H」を選択してください。

行 動	主な行き先 (1つだけ記入)	移動手段 (使用するすべて記入)
記入例	A	1、7
イ. 通勤・通学		
ロ. 買物（毎日の食料品など）		
ハ. 買物（家電・家具・衣料品など）		
ニ. 病院・医院にかかるとき		
ホ. 教養・文化活動、習い事など		
ヘ. レクリエーションや外出		

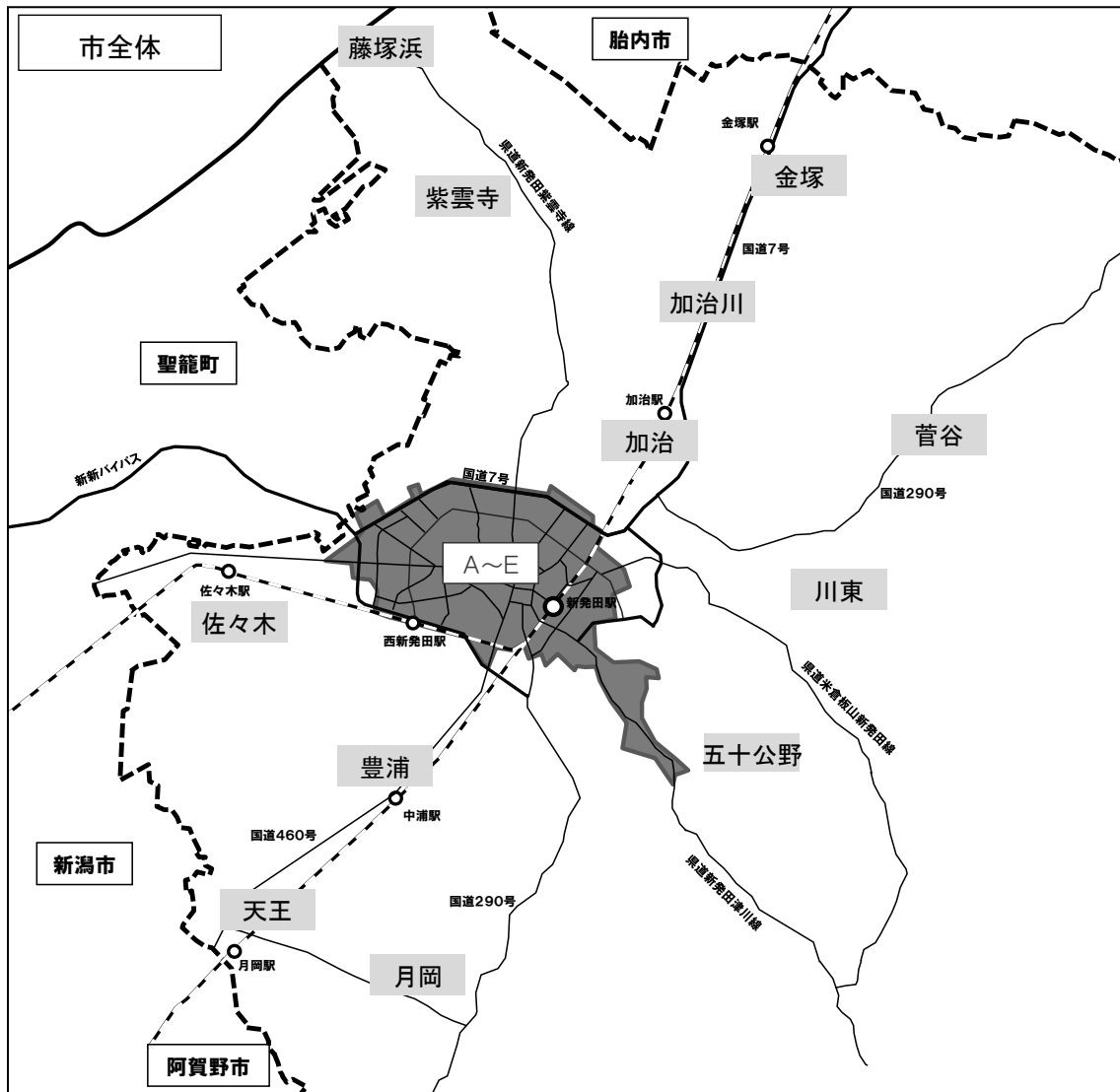
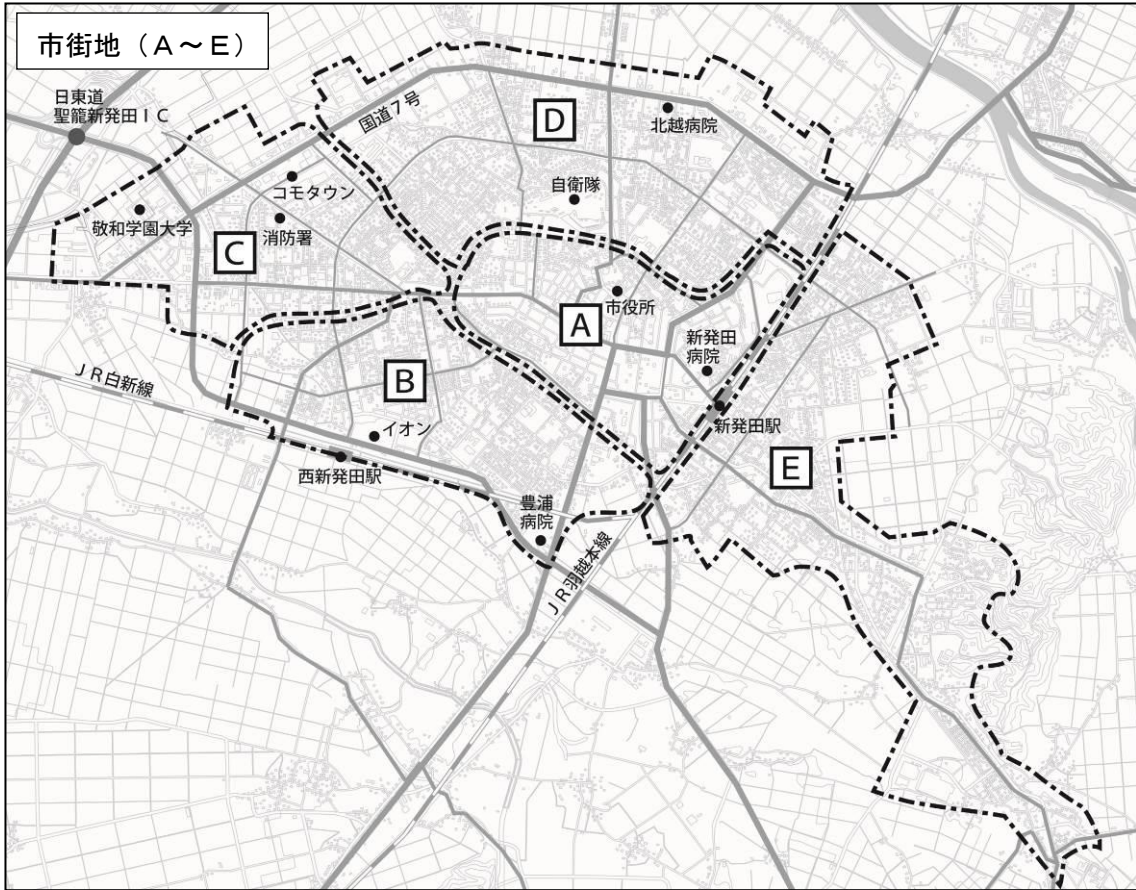
----- 選 択 肢 -----

<主な行き先> ※「行き先」は次ページの図を参考にしてください。	
新 発 田 市 内	A. 中心市街地 (新発田病院、カルチャーセンター、商店街、市役所、図書館、西新発田高校など)
	B. 西新発田駅周辺 (イオン、原信、ユニクロ、新発田農業高校、新発田南高校、豊浦病院など)
	C. 新栄町・舟入町など (ジョイタウン、ウオロク、ムサシ、コメリパワー、敬和学園大学など)
	D. 中曽根町・城北町・緑町など (国道7号沿線施設、ウオロク、北越病院、生涯学習センターなど)
	E. 駅東側市街地 (ウオロク、ひらせい、新発田高校、新発田商業高校など)
	F. その他 (※回答欄に施設名や地名を具体的に記入)
市 外	G. 市外 (※回答欄に施設名や地名を具体的に記入)
	H. なし (行動をしない)

<移動手段>
1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ
4. 自動車(自分で運転)
5. 自動車(家族に送迎)
6. バス
7. 鉄道
8. その他 (※回答欄に移動手段を具体的に記入)

※複数あてはまる場合は、その番号をすべて記載してください。

例えば、駅まで「徒歩」で行き、「電車」で移動する場合は、「1、7」を記入してください。



3. 居住機能や都市機能について、おたずねします

問 14. あなたがお住まいの地区（概ね小学校区）において、以下に示す各項目の「現状での満足度」と「将来の重要度」についてお聞かせください。あなたの考えに最も近いものに、を付けてください。

	【現状満足度】					【将来重要度】				
	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要でない	重要でない
記入例 ※満足度・重要度それぞれ1つ <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
身近な居住環境	①建物の密集や老朽の状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	②工場と住宅が混在している状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	③空き地や空き家の状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	④近所での買い物の便利さ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑤近所での医療の受けやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑥子どもや子育て世代の生活のしやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑦高齢者・障がい者の生活のしやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑧行政窓口サービスの受けやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路や交通、移動の環境	①歩行者に対する安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	②通行のしやすさ（自動車・バイク）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	③通行のしやすさ（自転車）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	④他地区や市外への行きやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑤通勤・通学のしやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑥買い物への行きやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑦病院や福祉施設などへの行きやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑧鉄道の利用のしやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑨バスの利用のしやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑩除雪のしやすさ・除雪サービス	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
安全・安心	①火災、延焼に対する安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	②地震・津波等の防災対策	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	③土砂災害、風水害対策	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	④避難場所・避難路の分かりやすさ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑤地区内の防犯対策	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公園・緑地	①森林や河川・海岸など自然環境	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	②道路や公共施設の敷地の緑化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	③寺社の境内地など鎮守の森	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	④海や河川・水路など水辺空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑤スポーツレクリエーション施設・公園の整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	⑥身近にある子供の遊び場の整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

問 15. あなたは現在お住まいの場所から、他の場所へ移り住む意向はありますか？
(1つだけ○)

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 現在、市内での住み替えを検討している 2. 今後、自分の状況によっては市内での住み替えを検討する可能性はある
(仕事、学業、結婚、子育て、親の介護、老後生活 など) 3. 今後、市内の条件によっては住み替えを検討する可能性はある
(住んでみたい魅力的な場所がある、地価が安くなる など) 4. 市外での住み替えを検討している。 5. 住み替えの予定はなく、今後も検討しない |
|---|

問 16. あなたにとって、「住む場所」を選択する際の条件は何ですか。あてはまるものを
下表から優先度の高い順に3つまで選び、回答欄に番号を記入してください。
(注：現在の住み替え予定の有無にかかわらず、全ての方がお答えください。)

【回答欄】(番号を記入)

優先度第1位	優先度第2位	優先度第3位

[選択肢]

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 宅地・家屋の広さ、駐車スペース 3. 通勤や通学の利便 5. 公共交通の利便 7. 公園や緑、自然の豊かさ 9. 治安、防犯 11. 隣近所との関係、つきあい | <ol style="list-style-type: none"> 2. 土地家屋の購入費、家賃など 4. 買い物や通院などの利便 6. 雪処理のしやすさ 8. 災害発生のおそれ 10. 子どもの教育環境 12. その他 (※回答欄に直接記入) |
|---|---|

問 17. 現在の新発田市の市街地において、今以上に充実すべき都市機能・サービスは何だ
と思いますか。あてはまるものを下表から優先度の高い順に3つまで選び、回答欄に
番号を記入してください。

【回答欄】(番号を記入)

優先度第1位	優先度第2位	優先度第3位

[選択肢]

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 高齢者向けの福祉の機能・サービス (レクリエーション施設、老人ホーム、介護施設など) 2. 高度な医療を受けることができる機能・サービス (総合病院など) 3. 子育てを支援する機能・サービス (情報発信、一時預かり、交流など) 4. 教育・文化活動を行う機能・サービス (図書館、ホール、体育館など) 5. 多様なニーズに応じた買い物や食事をする機能・サービス 6. 決済や融資などの金融機能を備えた機能・サービス (銀行、信用金庫など) 7. その他 (※回答欄に具体的に記入) 8. 特に無い |
|---|

4. これからのまちづくりについて、おたずねします

問 18. 人口減少や高齢化が進むこれからの時代における今後のまちづくりとして、あなたの考えに近いものを、次の中から選んでください。(2つまで○)

1. 中心市街地が賑わいのあるまちづくり
2. バスや鉄道による移動が充実したまちづくり
3. 人口規模に応じたコンパクトなまちづくり
4. 街並みや良好な景観を保全・活用したまちづくり
5. 公園や緑地が豊かなまちづくり
6. 交通安全や防犯に配慮した安心のまちづくり
7. 災害や雪に強い安全なまちづくり
8. 環境に配慮したまちづくり
9. その他 (_____)

問 19. あなたがお住まいの地区(概ね小学校区)の、「特性」や「誇りに感じているもの」を次の中から選んでください。(3つまで○)

1. 山、川、海などの豊かな自然 (具体的に _____)
2. 豊かな農地
3. 良好な住環境
4. 社寺や歴史的な建物、まち並み
5. 祭りなどの伝統行事・イベント
6. 商業施設・商店街、観光地 (具体的に _____)
7. そのほか地区外から人が集まる施設 (具体的に _____)
8. 町内会などコミュニティのまとまり
9. その他 (_____)

5. 最後におたずねします

問 20. 将来のまちづくりについて、ご意見などありましたらご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。

(2) 高校生アンケート調査

方法	調査票を作成し、学校を通じて配布・回収
対象	市内 6 高校の第 2 学年全員 (新発田高校、新発田南高校、新発田商業高校、新発田農業高校、西新発田高校、新発田中央高校)
配布日	平成 28 年 9 月 14 日～15 日
回収日	平成 28 年 9 月 30 日～10 月 11 日
回収数	・ 1,189 票 (回収率：92%=1,189/1,290) (新発田高校：267/281、新発田南高校：303/314、新発田商業高校：187/189 新発田農業高校：156/161、西新発田高校：98/131、新発田中央高校：178/214)

【住所】

- 市内に通学する高校生の約半数は、市外から通学している。
- 市に在住する高校生の約半数は、郊外の地域から通学している。

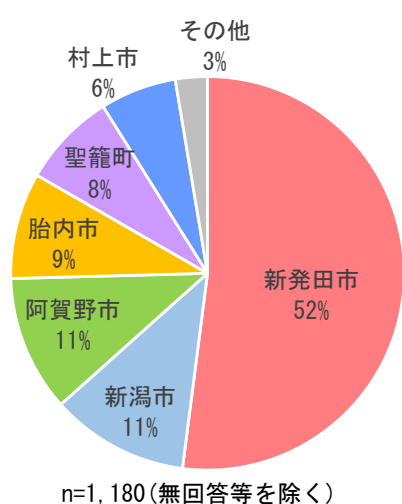
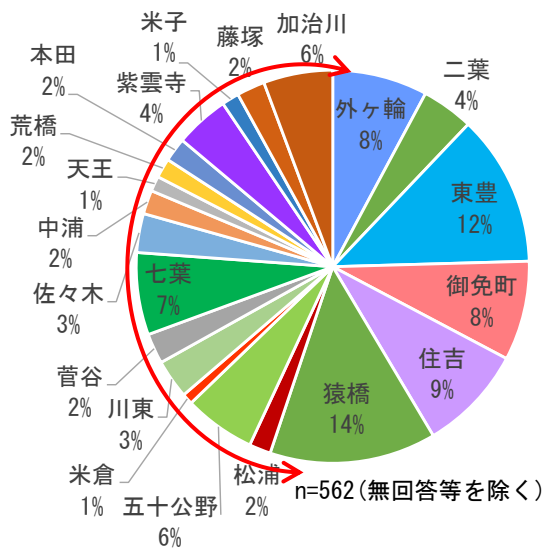


図 住所



約45%が郊外の地域から通学

図 住所（新発田市市内の内訳）

【バス停や駅までの距離】

- 市在住高校生の約80%はバス停から500m以内に居住しており、現状の運行範囲でもネットワークについては一定程度対応できている。

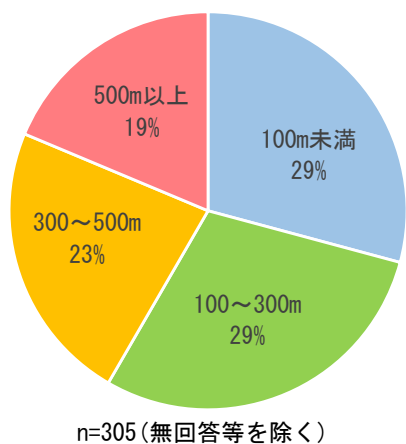


図 最寄のバス停までの距離（新発田市市内）

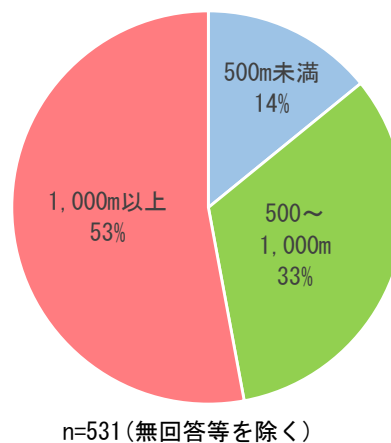
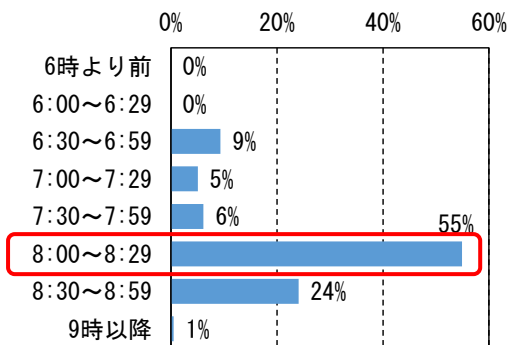


図 最寄の駅までの距離（新発田市市内）

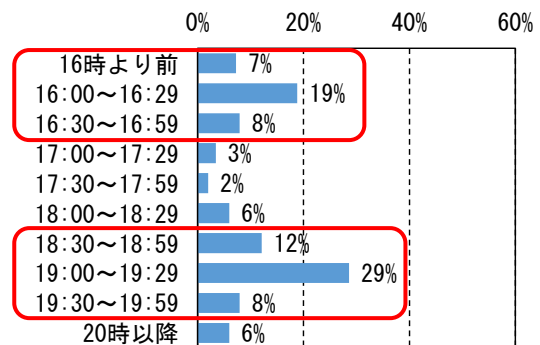
【学校に着く時刻、学校を出る時刻】

- 登校時のピークは8:00~8:30に集中している。
- 下校時のピークは16時前後と19時前後の2つに分かれている。



n=1,180 (無回答等を除く)

図 学校に着く時刻(通学)

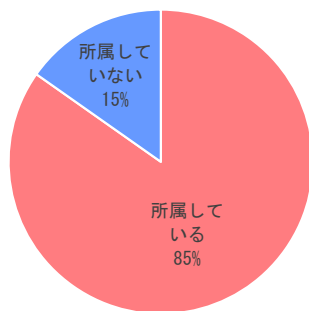


n=1,158 (無回答等を除く)

図 学校を出る時刻(帰宅時)

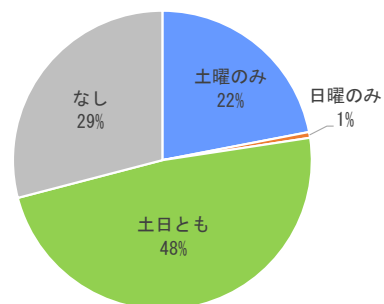
【生徒会・部活動】

- 約85%が生徒会・部活動を実施している。うち、約70%が土日も活動している。
- 生徒会・部活動の応じた移動ニーズの存在が考えられる。



n=1,181(無回答等を除く)

図 生徒会・部活動



n=960(無回答等を除く)

図 土日の活動の有無

【土日の活動開始時刻、終了時刻】

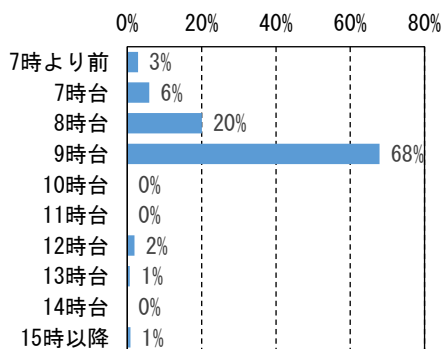


図 土日の活動の開始時刻

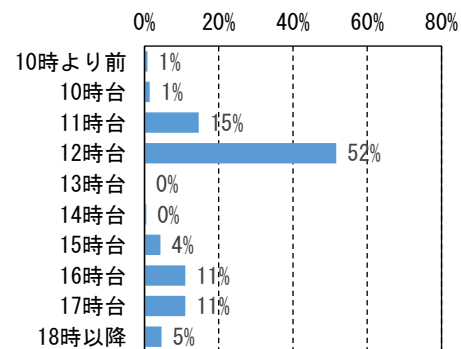


図 土日の活動の終了時刻

【学校以外でよく行く施設】

- 学校以外では、イオンモール等がある西新発田駅周辺が最も多く、次いで新発田駅周辺、新栄町周辺である。

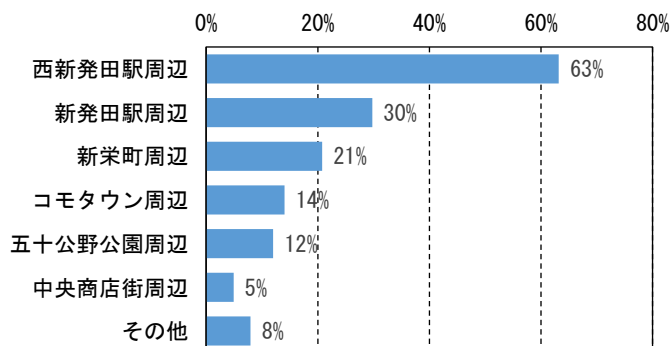


図 学校以外でよく行く地域

【通学時の交通手段】

- 普段は「自転車」「車による送迎」「鉄道」が多い。また、「鉄道」の利用状況は天候に関わらず一定している。
- 雨天・降雪時には自転車利用者が大きく減り、「車による送迎」「バス」が増えている。

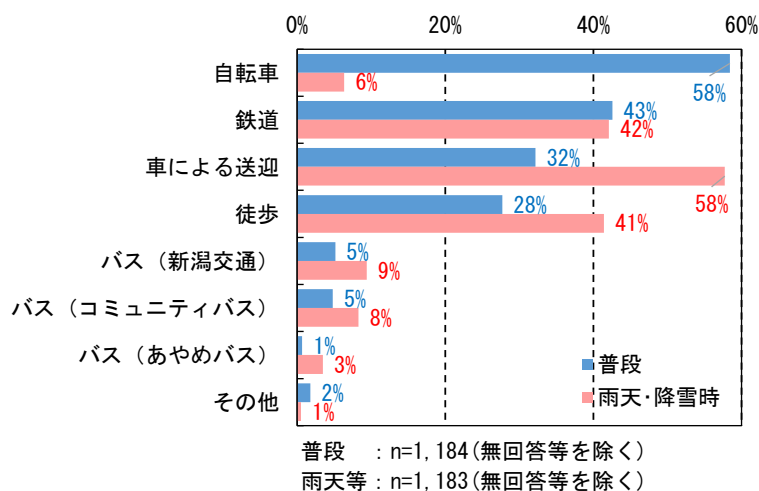
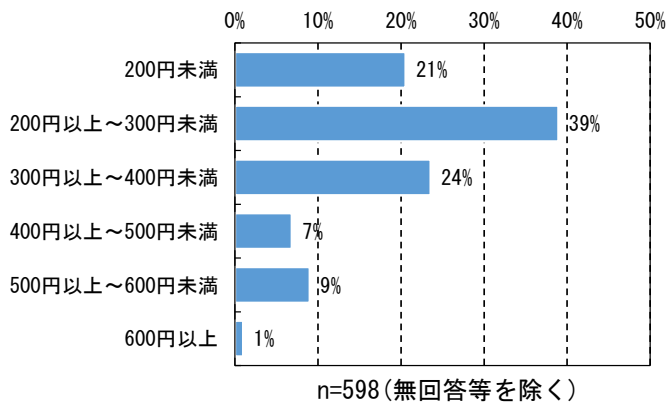


図 通学手段（普段、雨天・降雪時）

※下校時の交通手段は、普段も雨天 降雪時とも通学時とほぼ同じ割合。

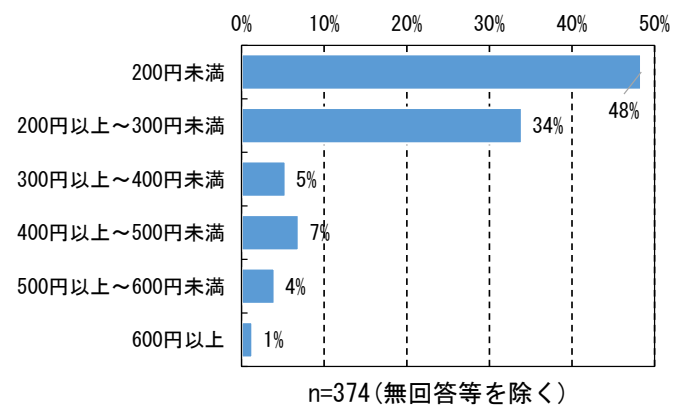
【公共交通の運賃】

- 鉄道は 300 円未満で全体の約 60%、400 円未満で 80%以上を占めている。また、バスは 200 円未満が約 50%、300 円未満で 80%以上を占めている。
- 鉄道とバスを合わせた片道運賃は、300 円未満が約 50%、400 円未満で約 70%、500 円未満で約 80%であり、最大で 1,040 円である。



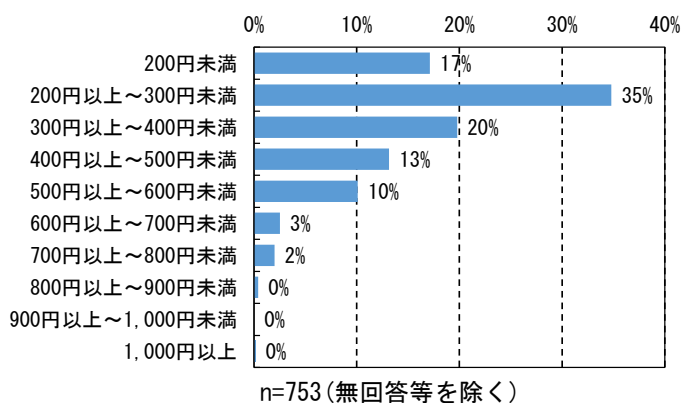
※最大：760 円

図 鉄道の運賃



※最大：720 円

図 バスの運賃(乗継は合算)



※最大：1,040 円

図 公共交通の片道運賃

【鉄道の現状の満足度と将来の重要度】

- 「朝の運行ダイヤ」の満足度が高く、「夕方・夜の運行ダイヤ」が満足度が低い。
- 将来における重要度においても、「朝の運行ダイヤ」、「夕方・夜の運行ダイヤ」が他の項目と比較し高い重要度となっている。

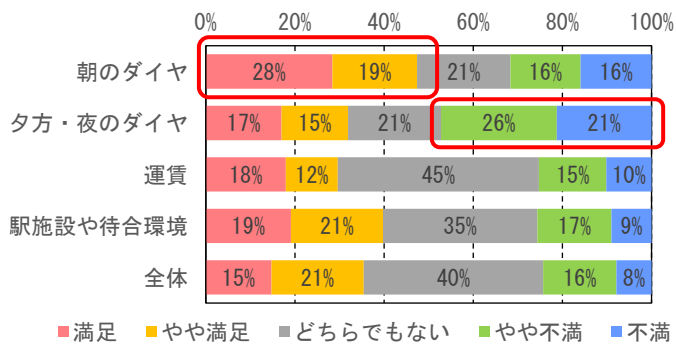


図 現状の満足度（鉄道）

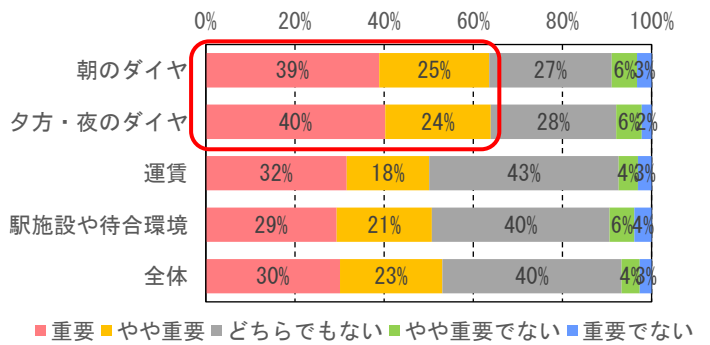


図 将来の重要度（鉄道）

【バスの現状の満足度と将来の重要度】

- 「朝の運行ダイヤ」、「夕方・夜の運行ダイヤ」の不満がやや高い。
- バス停までの距離については現状に対する満足度が高い。

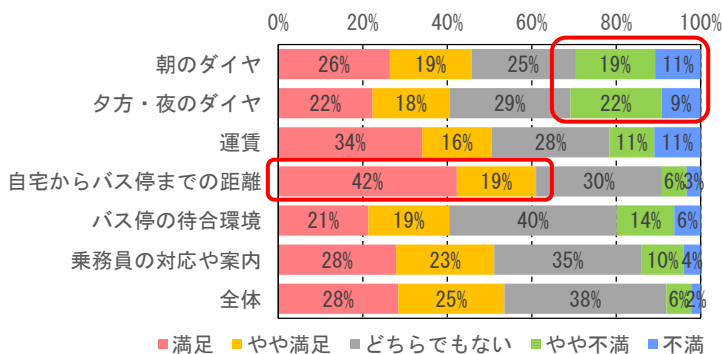


図 現状の満足度（バス）

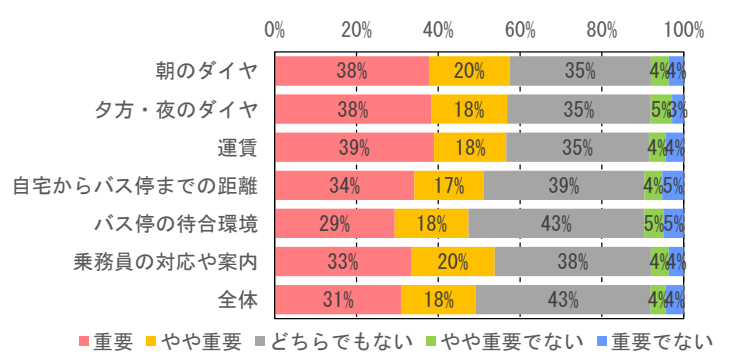
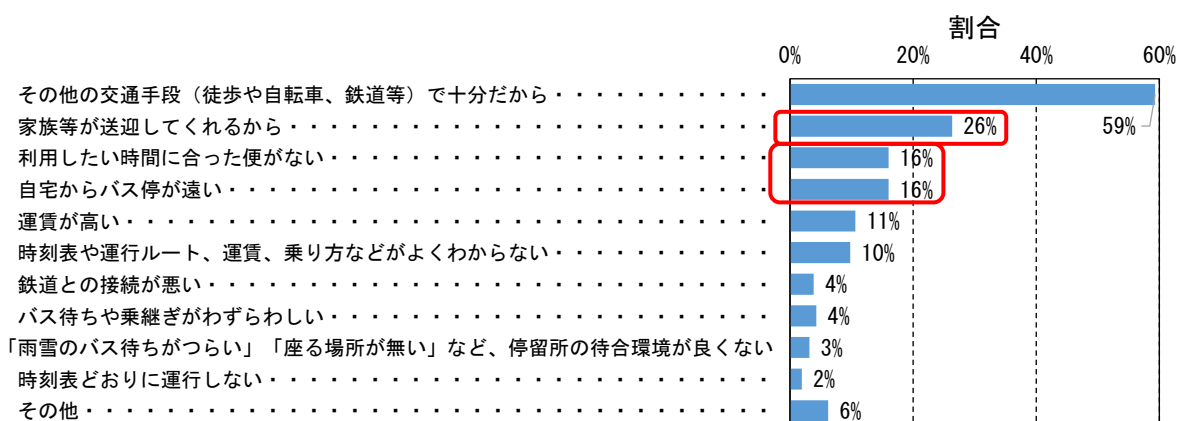


図 将来の重要度（バス）

【バスを利用しない理由】

- 「家族等の送迎してくれるから」が多く、家族に負担をかけている可能性がある。次いで、「利用したい時間に合った便がない」「自宅からバス停が遠い」が多く、運行内容の変更により、バス利用への転換の可能性はある。



【各バスの改善要望】

- あやめバス・コミュニティバス運行地域からは、「朝夕の運行本数」の増加に関する要望が多い。
- 新潟交通の路線バス運行地域からは、「運賃」への改善要望が多い。
- 「ICカード利用」「待合環境」「運行状況の発信」といった利用環境の改善を求める声が全体的に多い。

	あやめバス	コミュニティバス (菅谷・加治)	川東 コミュニティバス	新潟交通
朝（登校時）の運行を増やす	35%	30%	34%	23%
夕方・夜（帰宅時）の運行を増やす	30%	29%	45%	24%
今より安く利用できるようにする	14%	24%	15%	33%
「Suica」などのICカードを利用できるようにする	23%	11%	28%	20%
屋根や風よけ、ベンチを設置するなど停留所の待合環境を良くする	13%	14%	15%	19%
学校まで直通で行けるようにする	17%	11%	4%	15%
時刻表や運行ルート、運賃、乗り方などを分かりやすくする	14%	12%	2%	16%
自宅からバス停までの距離を短くする	10%	13%	4%	8%
バスの位置情報や遅延など運行状況の発信を充実する	8%	7%	13%	9%
鉄道との乗継ぎを改善する	6%	8%	15%	9%
乗務員の対応や案内（アナウンスなど）を改善する	2%	5%	4%	2%
その他	4%	1%	2%	6%

問 3 【問 2-1 で 1 つでも「鉄道」を選択した方】 にお聞きします。

問 3-1 普段利用している鉄道の満足度や重要度についてお答えください。(各々1つに○)

	【現状満足度】					【将来重要度】				
	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要でない	重要でない
①朝（登校時）の運行ダイヤ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
②夕方・夜（帰宅時）の運行ダイヤ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
③運賃	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
④駅施設や待合環境	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
⑤全体	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

問 3-2 普段感じていることや改善してほしい内容等がありましたら自由にご記入ください。

問 4 【問 2-1 で 1 つでも「バス」を選択した方】 にお聞きします。

問 4-1 普段利用しているバスの満足度や重要度についてお答えください。(各々1つに○)

	【現状満足度】					【将来重要度】				
	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要でない	重要でない
①朝（登校時）の運行ダイヤ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
②夕方・夜（帰宅時）の運行ダイヤ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
③運賃	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
④自宅からバス停までの距離	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
⑤バス停の待合環境	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
⑥時刻表や運行ルート、運賃のわかりやすさ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
⑦乗務員の対応や案内（アナウンス等）	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
⑧全体	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

問 4-2 普段感じていることや改善してほしい内容等がありましたら自由にご記入ください。

問5【問2-1で「バス」を1つも選択しなかった方】にお聞きします。

バスを利用しない理由は何ですか。主な理由をお選びください。(3つまで○)

1. 利用したい時間に合った便がない
2. 鉄道との接続が悪い
3. 自宅からバス停が遠い
4. 運賃が高い
5. 時刻表どおりに運行しない
6. バス待ちや乗継ぎがわずらわしい
7. 「雨雪のバス待ちが辛い」「座る場所が無い」など、停留所の待合環境が良くない
8. 時刻表や運行ルート、運賃、乗り方などがよくわからない
9. その他の交通手段(徒歩や自転車、鉄道等)で十分だから
10. 家族等が送迎してくれるから
11. その他(_____)

問6【全員回答】 現在のバスについてお聞きします。

問6-1 新発田市内で最近利用した、または利用する可能性があるバスはどれですか。(1つに○)

1. あやめバス
2. コミュニティバス(菅谷・加治)
3. 川東コミュニティバス
4. 新潟交通路線バス

問6-2 問6-1で選択したバスについて、どのような改善が必要だと思いますか。(3つまで○)

1. 朝(登校時)の運行を増やす
2. 夕方・夜(帰宅時)の運行を増やす
3. 鉄道との乗継ぎを改善する
4. 学校まで直通で行けるようにする
5. 自宅からバス停までの距離を短くする
6. 今より安く利用できるようにする
7. 「Suica」などのICカードを利用できるようにする
8. 屋根や風よけ、ベンチを設置するなど停留所の待合環境を良くする
9. 時刻表や運行ルート、運賃、乗り方などを分かりやすくする
10. バスの位置情報や遅延など運行状況の発信を充実する
11. 乗務員の対応や案内(アナウンスなど)を改善する
12. その他(_____)

問6-3 公共交通について感じていることやご意見、ご要望がありましたら自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。

(3) 利用者意向調査

- 全国的に事業者によるバス路線の収支は厳しい状況にある。持続可能な公共交通の確保に向け、既存路線も含めて地域の公共交通を総合的に検討するため、現在の路線バス利用者の実態調査を行う。

方法	バス車内で調査カードを乗客に配布し、その場で回収を行う。
対象	紫雲寺地域、豊浦地域、聖籠町を運行する路線バス利用者 (藤塚浜線、佐々木・稻荷岡線、中条線、天王・松浦線、乗廻・松浦線、次第浜線)
設問内容	年代、利用目的、利用便の満足度、乗降地等
実施時期(予定)	平成28年12月の平日2日間

4 新発田市地域公共交通総合連携計画の評価について

施策体系			事業の取組状況及び今後の方向性		
目標	課題	最も関連する施策	主な取組	現状・課題	取組の方向性
1 市民を主体とした生活交通を支える環境づくり	1-1 バス利用低下と廃止路線代替バス補助金増嵩への対応 モータリゼーションの進展に伴い、バスの利便性低下が指摘されてきており、バス利用者の減少と、年々補助金が増嵩している廃止路線代替バス等の見直しが課題となっています。	施策2【重点施策】 地域の創意工夫による生活の足の見直し			
		○廃止代替路線や公共交通空白域の状況、地域の熟度などを勘案し、地域ごとに順次見直しを実施します。 ○川東地区の路線見直し【具体化方策2】	○川東地区の路線見直し 平成22年度から地域の代表で組織された公共交通部会で路線バスの見直しを行った。平成26年4月1日から委託路線として運行。	・利用者数は、増加してきている。 ・運行費については、新規に路線が追加されたことも運行開始前よりも増加している。	・地域と一緒に、利用者増に向けて利用促進に取り組む。 ・利用者数が少ない便について見直しを行う。 ・運賃体系の検証を行う。
	○五十公野～赤谷、松浦地区の公共交通・通学支援の見直し 平成30年4月の東中学校区の学校統合に伴い、平成27年8月に地域の代表や学校関係者等から成る東中学校区公共交通・通学支援検討委員会を立ち上げ、通学支援と併せて、地域住民の移動手段を確保するための地域公共交通のあり方について検討を行っている。	・路線バスの運行状況や地域性を勘案し、経費試算も含めて見直しの方向性について検討したが、関係者等との調整に時間がかかり、地域との検討が思うように進んでいない。 ・高齢化の進展によってこれまで地域で取り組んできたボランティア輸送の継続が困難となっており、代替策としてデマンド乗合タクシーの導入など地域に応じた交通システムの検討を進めている。 ・地域の方から利用される持続可能な公共交通体系を構築するため、地域が中心となった積極的な参画が求められている。 ・近隣地域における公共交通との運賃格差が課題となっている。	・地域から利用される公共交通とするため、地域との連携体制を一層強固なものとし、平成30年4月以降も継続して地域とともに公共交通の検証・見直しを行う。 ・高齢者や高校生といった交通弱者に対する料金体系（運賃是正策）について、他地区の見直しの状況も見据えて、全市的に検討を行う。		
	1-2 地域住民による連携・協働の体制づくり				
地域公共交通は少子高齢化、都市計画、学校統合といった市全体や地域課題と密接な関わりを持っています。このため、公共交通の見直しは、こうした地域課題等を見据えた中で協働による検討が必要不可欠であり、地域にあった移動手段を構築し、新発田市にふさわしい公共交通のネットワーク化を進めていかなければなりません。 そのため、地域住民も行政や交通事業者と連携・協働できる体制づくりを進め、地域が支える公共交通や利用環境の整備を進める必要があります。	○地区ごとにバス運行を検討する検討会の設置を促進します。 ○地域貢献として協賛してくれる企業・個人のサポーターズ制度の導入を推進します。 ○地区説明会等の開催【具体化方策1】	○菅谷・加治地区 平成18年10月からNPO法人七葉に運行委託をしてコミュニティバスを運行している。NPO法人七葉において、利用状況や地域の方からのご意見を基にルート・ダイヤの検討及び協議を行っている。	・運行はNPO法人七葉。（自治会で構成されている） ・バス停周辺の環境整備、待合所の設置は自治会でやっている。 ・運行ルート・ダイヤの見直しは、市・NPO法人七葉と連携して行っている。	・地域で立ち上げたNPOを中心として、運行内容を見直し、運行を維持していく。 ・地域のバスとして利用促進方法について、さまざまなアイデアを提案していただき、PR活動を行っていく。 ・バス停周辺の環境整備等について、今後も自治会に協力していただく。	
		○川東地区 平成26年4月1日から川東コミュニティバスを運行開始。 川東コミュニティバス検討部会において、利用状況や地域の方からのご意見を基にルート・ダイヤの検討及び協議を行っている。	・バス停周辺の環境整備、待合所の設置は自治会でやっている。 ・運行ルート・ダイヤの見直しは、市・バス検討部会と連携して行っている。 ・市と協働で乗り方教室を実施。 ・自治会では、高校生の自主通学を進めるため、中学校を卒業する生徒に対して利用パンフレットと合わせて回数利用券を配布している。 ・住民にコミュニティバス部会を認知してもらうきっかけや公共交通を利用していただけるような広報誌が必要。	・川東コミュニティバス検討部会を中心として、運行内容を見直し、運行を維持していく。 ・地域のバスとして利用促進方法について、さまざまなアイデアを提案していただき、PR活動を行っていく。 ・バス停周辺の環境整備等について、今後も自治会に協力していただく。 ・部会だより（仮）の発行。	
		○五十公野～赤谷、松浦地区の公共交通・通学支援の見直し 平成30年4月の東中学校区の学校統合に伴い、平成27年8月に地域の代表や学校関係者等から成る東中学校区公共交通・通学支援検討委員会を立ち上げ、通学支援と併せて、地域住民の移動手段を確保するための地域公共交通のあり方について検討を行っている。	・路線バスの運行状況や地域性を勘案し、経費試算も含めて見直しの方向性について検討したが、関係者等との調整に時間がかかり、地域との検討が思うように進んでいない。 ・高齢化の進展によってこれまで地域で取り組んできたボランティア輸送の継続が困難となっており、代替策としてデマンド乗合タクシーの導入など地域に応じた交通システムの検討を進めている。 ・地域の方から利用される持続可能な公共交通体系を構築するため、地域が中心となった積極的な参画が求められている。 ・近隣地域における公共交通との運賃格差が課題となっている。	・地域から利用される公共交通とするため、地域との連携体制を一層強固なものとし、平成30年4月以降も継続して地域とともに公共交通の検証・見直しを行う。 ・高齢者や高校生といった交通弱者に対する料金体系（運賃是正策）について、他地区の見直しの状況も見据えて、全市的に検討を行う。	

施策体系			事業の取組状況及び今後の方向性		
目標	課題	最も関連する施策	主な取組	現状・課題	取組の方向性
	1-3 交通弱者（高齢者、学生、障がい者等）の支援 自動車を運転できない高齢者や学生、障がい者などのいわゆる交通弱者については、通院や買い物、通学などを家族の送迎に頼っている状況が見られます。 近年では、高齢者の運転事故防止の観点から運転免許返納制度が検討・導入されるなど、これからの高齢化社会において高齢者の交通手段の確保が重要な課題となっています。 また、高校生についても、周辺地域からの「通学に適した交通手段がない」、「電車とバスの接続が悪い」などの不満を持っています。 そのため、高齢者や障がい者などが自立した日常生活を送るために、利便性の高い公共交通の充実を図るとともに、高校生の安全かつスムーズな通学の実現に向け、朝夕の通学時間帯の乗り継ぎの改善や地域から高校へ向けての運行などの支援を行う必要があります。	施策2【重点施策】 地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） ○廃止代替路線や公共交通空白域の状況、地域の熟度などを勘案し、地域ごとに順次見直しを実施します。 ○川東地区の路線見直し【具体化方策2】	○市内高校へのアクセス あやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスでは高校生の自主通学を推進するため、登校時間帯における学校への直行便の運行、登下校時間に合わせたダイヤ設定を行った。	・通学利用する高校生が増加している。 ・高校生の通学利用が安定した収入確保につながっている。 ・家族の送迎負担の軽減が図られている。	・今後のコミュニティバス運行や地域の見直しにおいて、高校生が自主通学できるよう運行内容の検討を行う
			○生活施設へのアクセス あやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスでは、通院・買い物といった日常生活の移動手段の確保のため、病医院、商業施設、公共施設等への移動ニーズに対応できるようルートやダイヤを設定した。	・あやめバスにより市中心部内の各施設へのアクセスが確保されている ・新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスはあやめバス路線への乗入れやダイヤ調整を行っている。	・今後のコミュニティバス運行や地域の見直しにおいて、生活施設へのアクセスが図れるよう運行内容の検討を行う
			○高齢者運転免許返納支援事業の実施 新発田市に住所を有する65歳以上の方が運転免許証を自主返納または更新しないで失効した場合、5,000円相当のバス券、お買物券、タクシー券の支援を行った。	・運転に不安を感じる高齢者の免許返納のきっかけとなり、運転免許証を自主返納した高齢者が増加した。	・現在、高齢者の交通安全教室、広報しぼた、市のホームページにより制度の周知を図っているが、引き続き周知に努める。
			○福祉有償運送運営協議会の運営 NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、営利とは認められない範囲の対価で、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行う福祉有償運送について、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることを地域の関係者で協議する場を設け運営している。	・平成28年10月末現在で、7団体が福祉有償運送を実施している。 ・平成28年度に新規で2団体が登録され、活性化が進んでいる。	・今後も福祉有償運送事業の活性化のため取組みを進めていく。
			○障がいのある方の社会参加の促進 障がいのある方の社会参加の促進及び福祉の増進を図るため、福祉タクシー利用券を年間24枚又はリフト付タクシー利用券を必要数交付している。	・福祉タクシーを、平成27年度において1,083名に利用券を交付した。 ・リフト付タクシーを、平成27年度において520名に利用券を交付した。	・今後も障がいのある方の社会参加を促進する取組みを進めていく。

施策体系			事業の取組状況及び今後の方向性		
目標	課題	最も関連する施策	主な取組	現状・課題	取組の方向性
	1-4 公共交通空白域への対応 周辺地区を中心に空白域が存在し、自動車（自走や送迎）に頼らざるを得ない状況にあります。 そのため、空白域へのバス運行などにより、市民の日常活動の利便性を高める必要があります。	施策2【重点施策】 地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） ○廃止代替路線や公共交通空白域の状況、地域の熟度などを勘案し、地域ごとに順次見直しを実施します。 ○川東地区の路線見直し【具体化方策2】	○周辺地区の見直し 《菅谷・加治地区》 バス利用者の減少に伴い廃止代替路線の維持が困難となっていた中、平成17年に地元自治会を中心としたコミュニティバス検討委員会を立ち上げ、地域で知恵と力を出し合い、限られた予算を有効に活用してスクールバスや保育園バスも含めた新しいバス交通のあり方について検討を行った。検討の結果、地域でNPOを立ち上げ、平成18年10月から「新発田市コミュニティバス」の運行を開始した。 《川東地区》 廃止代替路線を見直し、地区の各集落までの運行を目指し、平成22年に地域で公共交通検討部会を立ち上げ、地域でより利用される公共交通を目指してルートの検討を進めるとともに、小学校の統合という地域課題も含めて検討を行い、平成26年4月の統合小学校開校に併せて「川東コミュニティバス」の運行を3年間の実証運行としてスタートした。 《五十公野～赤谷、松浦地区》 平成30年4月の東中学校区の学校統合に伴い、平成27年8月に地域の代表や学校関係者等から成る東中学校区公共交通・通学支援検討委員会を立ち上げ、通学支援と併せて、地域住民の移動手段を確保するための地域公共交通のあり方について検討を行っている。	・菅谷・加治地区、川東地区の両地区において、コミュニティバスの新規運行により交通空白域が大幅に減少している。 ・現在も菅谷・加治地区では地域で立ち上げたNPOを、川東地区ではコミュニティバス検討部会を中心として運行内容等の見直しを行い、利便性向上を図るとともに、乗り方教室の開催や利用ガイドの配布をして利用促進を図っている。 ・運行開始から年々利用者が増えており、特に高校生の通学の足として利用されている。 ・学校の登下校に応じたダイヤ運行となるため、生活交通としての運行が制限されている。 ・利用者数は増加しているが、収支率は依然として低い状態にあり、地域の公共交通を維持していくためには、更なる利用促進が必要である。 ・見直し未着手の地区（加治川、紫雲寺、豊浦、佐々木地区）では、依然として交通空白域が多く存在し、地域住民からの要望も多い。 ・利用者の減少等に伴い事業者による路線バスの維持が困難な状況になってきており、これまで学校統合に併せて公共交通の見直しを進めてきたが、路線バスの廃止の方向も視野に、市内全域で公共交通の見直しが急務となっている。 ・路線バスが運行されている地区でも、集落が点在しているために定路線型のネットワーク整備では交通空白域の解消が進みづらい地域がある。	・見直し後の運行を維持するため、地域主体による利用促進を図る。 ・交通空白域の解消に向け、路線バスの再編見直しの方向も含めて、未着手地区における公共交通の見直しを進める。 ・バスによる定路線型のネットワーク整備では交通空白域の解消が進みづらい地域では、デマンド型交通などの導入検討を進める。 ・地域、行政、交通事業者が協力、連携し、持続可能な地域公共交通体系を構築する。
		施策6【重点施策】 市街地循環バスの本格運行の検討 ○公共交通空白域へ対応したルートに見直します。 ○市街地循環バスの運行ルート等を見直し【具体化方策3】	○あやめバスのルートの見直し 市街地循環バスは、平成21年度に一部ルート見直し（緑町、住吉町方面）、平成24年度に本格運行によるルート見直し（大栄町、御幸町方面）、平成26年にルート見直し（大手町方面）を行った。	・3度のルート見直しにより、市中心部の交通空白域が減少した。 ・駅東地区（豊町、東新町方面）、富塚町・新栄町方面に空白域が存在している ・現在のルートが定着しつつあること、どの停留所においても一定の利用があること等から、今後のルート変更は、複雑化や所要時間の増大による利便性の低下が考えられる。	・駅東地区、新栄町、富塚町方面への対応を検討する。 ・今後の対応としては、既存のあやめバス路線の拡充（ルート変更等）ではなく、新規路線の検討で対応する。
		○広域連携、定住自立圏構想の推進 平成27年度から新発田市・胎内市・聖籠町定住自立圏の公共交通部会において、隣接地域の各地域の生活圏に応じた移動手段の確保と利便性の向上を図るため、連携事業の取組の方向について検討を進めている。連携市町との隣接地区では交通空白域が存在しているエリアもあり、空白域の解消も視野に入れて圏域での連携の方向を検討している。	・連携市町にまたがるエリアには事業者路線が運行されているが、利用者の減少等により厳しい経営が続いている。バス路線が廃止となれば交通空白域の拡大が懸念されるため、代替策の検討が必要となっている。	・連携市町と交通事業者と協力、連携し、路線バスの再編見直しの方向も含めて圏域の公共交通の見直しを図ることで交通空白域の拡大を防ぐ。	

施策体系			事業の取組状況及び今後の方向性		
目標	課題	最も関連する施策	主な取組	現状・課題	取組の方向性
1-5 意識啓発の推進	マイカーへの依存が高い中で、公共交通の（利用者減少と利便性低下の）負のスパイラルに歯止めをかけ、持続可能な公共交通を構築するには、市民が環境問題や高齢化問題を理解し、マイカーへの依存を自発的に見直すことが不可欠です。 そのため、公共交通の運行に関する見直しを進めながら、広報媒体やコミュニケーション策を活用し、広く市民に対して公共交通利用に関する意識啓発を推進する必要があります。	施策3 路線沿線における意識啓発の推進 ○公共交通の運行サービスが比較的高い路線沿線住民を対象に、利用促進に向けたモビリティマネジメント（MM）を実施します。 ○ノーマイカーデーを推進します。	○路線沿線におけるバス利用促進事業の実施 ・あやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスでは利用促進事業として路線沿線住民に時刻表を配布した。 ・商店街のイベントサマーフェスティバルで車両展示行い、バスについてPRした。 ・まちづくりフェスタでのパネル展示 ・JR新発田駅でのあやめバス路線図の掲示	・あやめバスの利用者減少 ・あやめバスについての周知が不足している可能性がある。 ・利用しやすい時間帯に運行されていない可能性がある。 ・普段バスに乗らない方にとっては、バスの乗り方やバスがいつ来るか分からないなどの不安がありバスに乗る抵抗感がある。	・広報しぼたやタウン誌を活用し、バスのPRを行う。 ・バスの位置や時刻を確認できる「バスどこ」を活用し、情報を発信する。 ・公共交通の利用に関する情報を日頃使い慣れていない方にとってもわかりやすい形で提供し、乗り方やバス路線をまとめたバスマップを作成したり、情報をわかりやすく伝える。
			○ノーマイカーデーの実施や環境基本計画に基づく取組 年度当初に、全庁、市内小・中学校及び市立幼稚園・保育園に取り組みを呼びかけるほか、庁内については統一実施日の間に再度呼びかけを行い、意識啓発を行った。	ノーマイカーデーの取り組みを呼びかけているが、勤務体系や地域の交通事情の問題で、実施率が低い状況である。 【実施率（H27年度実績）】 4km未満 40% 4km以上 15%	引き続きノーマイカーデーの取り組みを継続し、温室効果ガスの削減に対する職員の意識醸成を図るとともに、積極的な呼びかけ等を通じて、ノーマイカーデーの実施率向上を目指す。
1-6 小中学生の安全・安心な移動確保	少子化に伴う学校の統合により、学区の面積が拡大し、周辺地区の児童・生徒の通学距離が長くなっています。 そのため、このような学校までの距離が遠い児童・生徒に対して路線バスの活用など生活交通との関わりも検討しながら、安全・安心な登下校を支援する必要があります。	施策2【重点施策】 地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） ○廃止代替路線や公共交通空白域の状況、地域の熟度などを勘案し、地域ごとに順次見直しを実施します。 ○川東地区の路線見直し【具体化方策2】	○学校統合に併せた公共交通の見直しの推進 《川東地区》 平成26年4月の統合小学校開校に向け、平成22年度から地区で立ち上げた公共交通検討部会において、公共交通の見直しに併せた通学バスの運行について検討し、平成26年度から3年間の実証運行として「川東コミュニティバス」の運行を開始した。	《川東地区》 ・コミュニティバス検討部会には、PTAをはじめ学校関係者が参画しており、保護者や学校側の意見を取り入れながら運行内容等の見直し検討を行っている。 ・学校の登下校に応じたダイヤ見直し、児童・生徒の居住地区に応じた運行内容の見直しが必要である。 ・通学支援の基準見直しが求められている。	・川東地区については、今後も地域が中心となって運行内容等を見直し、継続運行をしていく。 ・学校、行政、交通事業者が連携を密にし、安全かつ確実な運行に努める。 ・公平な通学支援が行えるよう教育委員会において通学支援の基準見直し検討を進める。
			《五十公野・米倉・赤谷・松浦地区》 平成30年4月の東中学校区の学校統合に向け、平成27年8月に地域の代表や学校関係者等から成る東中学校区公共交通・通学支援検討委員会を立ち上げ、公共交通の見直しに併せて通学バスの運行について検討を行っている。	《五十公野～赤谷地区》 ・地域の実情を踏まえて、事業者路線による通学支援を行うこととしている。 ・学校の登下校に応じた路線バスのダイヤ調整が必要である。 ・事業者のバスが入れない地域もあり、デマンド乗合タクシーの活用など複合的な支援方法の検討が必要である。	
			○路線バスを活用した通学支援 米倉小学校、東中学校の遠距離通学者に路線バスの定期券を付与した。また、紫雲寺中学校の遠距離通学者で冬期間路線バス定期券を購入した方に補助を実施した。	・バスの運行ダイヤが登下校の時間等に合っていないか集落からバス停が離れているなど路線バスを利用しにくい路線がある。	・路線バス事業者、当該地域住民と、より利用しやすい運行ダイヤ、運行コースへの変更について協議を行う。

施策体系			事業の取組状況及び今後の方向性		
目標	課題	最も関連する施策	主な取組	現状・課題	取組の方向性
2 公共交通 機関の連 携による 移動の円 滑化	2-1 鉄道での乗り継ぎ利便性向上 広域の公共交通移動の軸は鉄道になっています。しかし、「バスと鉄道との発着時刻が合っていないため乗換えのための待ち時間が長い」、「駅前までバスが乗り入れていないため不便」などバスと鉄道との乗り換え利便性が低い状況にあります。 そのため、バスと鉄道との時間調整やバスの駅前乗り入れ、パークアンドレイルライドの環境整備などにより、乗り換え利便性を向上させる必要があります。	施策4 新発田駅周辺整備計画の推進			
		○現在、進められている新発田駅周辺整備による交通結節点の機能向上による鉄道利用者の利便性向上を図ります。	○新発田駅周辺整備計画に基づく取組 新発田駅構内エレベーター設置、駅東地下通路の補修、駅東交通広場の再整備をおこなった。	・新発田駅及び新発田駅周辺のバリアフリー化が図られた。 ・新発田駅東西の一体化及び送迎車の駐車スペースやバス・タクシーの乗降スペース確保により駅等交通広場の利便性が向上した。	・市民との協働によるソフト事業の展開や公共交通システムとの連携等で賑いのあるまちづくりを進める方策の検討が必要。
		施策5 パークアンドライドの推進			
			○まちづくり交通計画に基づく取組 パークアンドライド等を効果的に進めるため、駅までの移動を改善する都市内道路網の整備を推進した。	・交通結節点である新発田駅等へ接続するため、幹線道路である（都）島潟荒町線、（都）西新発田五十公線、（都）五十公野公園荒町線の整備によりアクセス向上を図った。	・パークアンドライドの市民ニーズや民間支援等も含めた検討が必要。
			○駅前駐輪場に係る取組 市内各駅に駐輪場を整備し、駅利用者の利便性向上を図っている。	・通勤通学のための利用者が大半である。 ・市外からの利用者が約半数いる。 ・高校3年間使用後、そのまま放置自転車として駐輪場に置かれる自転車が毎年一定数ある。	・定期的な放置自転車撤去と施設管理に努め、利用しやすい駐輪場を維持する。
			○JRとの連携、羽越本線高速化等の推進 鉄道での乗り継ぎ利便性の向上のため、例年鉄道整備促進協議会を通じてJRへの要望を行っている。 また、羽越本線高速化の推進に向けて、周辺市町村と連携し、羽越本線高速化同盟会等を通じて、例年要望活動を行うとともにシンポジウムなどを開催し、羽越本線高速化の必要性や地域の活性化策などの共有化を図り、沿線地域の機運を醸成している。	・JRへの要望事項について、要望が通り継続しているものもあるが、改善要望の実現は未だなされていない。また、新潟駅において「新幹線－在来線の同一ホーム乗換え」が事業化されたが、新発田管内の複線化などの、ほか沿線駅における高速化に関する取組の実施には至っていない。	・JRへの要望は、改善要望についても継続して行っていく。 ・羽越本線の高速化の促進だけでなく、これから羽越新幹線の整備計画策定を要望していく中で、新発田を拠点とした沿線地域の交通ネットワークの構築に向けて、積極的に働きかけを行っていくことが必要である。
	2-2 周辺地区～市中心部各施設へのアクセス性向上 現在、周辺地区から市中心部に向かう公共交通は新発田駅を中心に放射状に整備されており、市中心部での二次交通として市街地循環バスなどが役割を担っています。しかし、市街地循環バスの利用者特性を見ると、利用者のほとんどが市街地住民であり、周辺地区～市中心部間のバスから乗り換える利用者が少ない状況です。 そのため、市街地循環バスや路線バスの見直しなどにより、周辺地区から各施設へのアクセス性を向上させる必要があります。	施策2【重点施策】 地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲）			
		○廃止代替路線や公共交通空白域の状況、地域の熟度などを勘案し、地域ごとに順次見直しを実施します。 ○川東地区の路線見直し【具体化方策2】	○市街地循環への乗り入れ・接続 《川東地区》 廃止代替路線を見直し、地区の各集落までの運行を目指し、平成22年に地域で公共交通検討部会を立ち上げ、地域でより利用される公共交通を目指してルートの検討を進めるとともに、小学校の統合という地域課題も含めて検討を行い、平成26年4月の統合小学校開校に併せて「川東コミュニティバス」の運行を3年間の実証運行としてスタートした。	・川東コミュニティバスは市街地循環路線に乗り入れや市街地循環路線とのダイヤ調整を行っている。	・今後のコミュニティバス運行や地域の見直しにおいて、生活施設へのアクセスが図れるよう運行内容の検討を行う
3 地域内外 の交流に よる活性 化支援	3-1 中心市街地活性化の支援 郊外への市街化が進み、中心市街地の空洞化が指摘される中、市では活性化手法のひとつとして、様々な機能を持った施設間を移動可能とする市街地循環バスを実証実験として運行しています。 中心市街地の交通空白地帯解消や県立新発田病院への利便性向上に一定の成果が見られるものの、市街地の中心部における利用については十分とは言えない状況にあります。 そのため、市街地循環バスの新たな展開や商業施設と連携した利用促進策等により中心市街地の活性化に向け支援していく必要があります。	施策8 商店街・商業施設と連携した公共交通の利用促進活動の展開			
		○商店街・商業施設との連携により、バス利用促進と買い物客の増加を図る取組を推進します。	○商店街・商業施設と連携した公共交通の利用促進活動の展開 ・イオン新発田店に市街地循環バスの運行状況が分かる街角情報端末を設置し利便性向上と利用促進を図った。 ・時刻表の配布を行った。 ・サマーフェスティバルで車両展示を行った	・商店街と連携した、買い物客の増加を図る取り組みは行われていない。 ・バス停付近の商店の方が、利用者のためにベンチを設置してくれている。	・買い物に便利な時間帯のバスの運行。 ・商店街へアクセスできることのPR。PRすることによって来訪者や売上が増加する可能性があることを共有し、商店街との連携を図る。 ・バス利用者が商店街で買い物をした人に対して、無料乗車券を配布することで利用促進を図る。

施策体系			事業の取組状況及び今後の方向性		
目標	課題	最も関連する施策	主な取組	現状・課題	取組の方向性
	3-2 まちの変化に伴う市民ニーズへの対応	施策6【重点施策】 市街地循環バスの本格運行の検討（再掲）			
	アンケート調査によると、便利な公共交通を利用して行きたい場所の分類別第1位は商業施設であり、次いで医療施設となっています。施設別に見ると、ニーズの高い施設は市中心部に位置していますが、五十公野公園はバスの空白域となっており、また、西新発田駅周辺商業施設は、限られた路線でしか行くことができません。 そのため、このような土地利用の変化や施設立地状況の変化に応じた路線の見直し等により、市民のニーズにあった公共交通網を構築する必要があります。	○道路整備状況に応じてルートを見直します。 ○市街地循環バスの運行ルート等の見直し【具体化方策3】	○あやめバスのルートの見直し 市街地循環バスは、平成21年度にルート見直し（緑町、住吉町方面）、平成24年度に本格運行（大栄町、御幸町方面）、平成26年にルート見直し（大手町方面）を行った。	・県立新発田病院をはじめとする市中心部内の医療施設、イオンモール新発田やコモタウン、ウオロクなど利用の多い商業施設など、市中心部内のニーズの高い施設へのアクセスを確保している ・富塚町、新栄町周辺など、あやめバスの沿線から離れた地域で商業施設の開発が進んでおり、移動ニーズの変化や分散が生じている。 ・現在のルートが定着しつつあること、どの停留所においても一定の利用があること等から、現状の拡充ではルートの複雑化、所要時間の増大による利便性の低下が考えられる	・今後も市中心部内の施設への亜楠瀬の確保を視点にあやめバスを運行する。 ・新栄町、富塚町方面への移動ニーズについては、既存のあやめバス路線の拡充（ルート変更等）ではなく、新規路線による対応を検討する・
		施策7 路線バスによる魅力スポットへの運行			
		○利用促進に向けて、ニーズの高い施設へのアクセスを可能にするため、既存バス路線の一部便を見直します。	○バス路線見直しによる対応 郊外の地域においては、五十公野公園への移動ニーズが存在する。	・現在のバス路線の停留所は五十公野公園から遠い位置にあり、移動ニーズに対応できていない。	・今後の東中学校区の見直しにおいて、五十公野公園への移動ニーズへの対応について検討する。
	3-3 周辺地区観光地へのアクセス性向上（観光振興の支援）	施策7 路線バスによる魅力スポットへの運行（再掲）			
	全国的に知られている月岡温泉をはじめ、市内に9か所の温泉があり、これらは観光入込客数の約4割を占める重要な観光資源となっています。新発田市では観光振興において、主に新発田市民をターゲットにした取組を進めていますが、高齢化が進む中で高齢者のグループを中心とした温泉施設等への移動ニーズが高まっています。 そのため、このような周辺地区の観光施設への移動手段を確保することで、観光振興を支援する必要があります。	○イベント開催状況に応じて、市内拠点とイベント会場を結ぶバスを運行します。	○観光施設へのアクセス性向上 あやめバスが市中心部内の観光施設へのアクセスを確保している。 郊外の月岡温泉へ向かう路線として、天王・松浦線、乗廻・松浦線が運行されている。	・あやめバスは観光施設へのアクセスを確保しているものの、観光施設周辺での乗降者数は少ない状況にある。観光客の利用実態や移動ニーズが把握できていない。 ・月岡温泉最寄り停留所での乗降者数は少ない状況にある。また、月岡温泉へ向かうバス路線は土日に運休しており、土日の移動ニーズに対応できていない。	・観光施設へのアクセスを検討するには、観光利用の実態把握や移動ニーズの把握が必要となっている。
4 快適に利用できる利用環境の改善	4-1 利用環境の不満への対応	施策9【重点施策】 分かりやすい公共交通情報の提供			
	「雨雪の中でバスを待つのがつらい」「乗り降りの段差がつらい」「路線情報や時刻表が分かりにくい」などバス利用環境に関わる内容に対して利用者は不満を持っており、公共交通の利用を促進していくためには、このような不満に対して地域との協働により対応していく必要があります。	○多くの路線が通行し複雑で分かりにくい市街地内移動に関する情報提供を主としたわかりやすい公共交通マップ等を作成 ○公共交通ガイドマップ作成【具体化方策4】	○運行状況システム「バスどこ？」による情報発信 あやめバス路線のバス位置情報をリアルタイムでホームページに掲載することで、バス利用者の不安感の解消や利便性向上を図った。	・毎年15,000件前後のアクセス数がある。 ・天候の悪い時期に利用が増加している。 ・専用の情報端末をイオンモール新発田、市総合健康福祉センターに設置しているほか、イクネスしばたの館内デジタルサイネージモニターでの放映を行い、携帯やスマートフォンを持たない利用者に対する環境整備を行っている。	・位置情報HPの活用により、発信する情報の充実にも努める。 ・郊外のコミュニティバス路線の対象化を検討する。
		施策10 バス停環境の整備推進			
	○主要交通結節点において、雪や雨でも安心して待つことができるバス待合所等の整備を推進します。	○バス待合所等設置事業補助金制度によるバス利用環境の整備 自治会又は複数の自治会がバス待合所とバス利用者のための自転車置き場を整備する場合、対象経費の2分の1の額（上限25万円）を補助する。	これまでの実績 平成25年度 1か所1地区 平成26年度 5か所3地区 平成27年度 5か所4地区 平成28年度 4か所4地区	・バス利用者の利便性向上のため、自治会が行うバス待合所の設置、増改築、改修又は修繕に係る対象経費の一部を補助していく。 ・補助制度をPRしていくことで、待合所等の整備を推進していく。	

5 新発田市の地域公共交通に係る課題の整理について

- ・「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に定められた『住民、来訪者の移動手段の確保』『安心・安全で質の高い運送サービスの提供等』の観点から、前述の「2 現状整理」「3 意向調査結果（１）（２）」から見えてきた課題について整理する

（１）住民、来訪者の移動手段の確保

課題	課題を導いた現状
運転のできない学生、高齢者、障がい者等の日常生活の移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段では「自分で運転」「送迎」といった自動車利用、バスを利用しない理由では「車利用で十分だから」が最も多く、自家用車利用が移動の中心となっており、公共交通の必要性が高いのは、運転のできない交通弱者（学生、高齢者、障がい者等）と考えられる【都市マスタープラン見直しアンケート「外出目的と目的地」】 ・利用が多いバスの便は、朝 7 時台に郊外から市中心部へ向かう便と、夕方 15 時から 19 時台に市中心部から郊外へ向かう便となっており、高校生の移動ニーズと一致している【公共交通「路線バス」】
郊外の各地域と市中心部を結ぶ移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部に学校、医療施設、商業施設等が集中している【社会状況「施設の分布状況」】 ・日常生活（買物、通院、教養等）の主な目的地は市中心部となっている【都市マスタープラン見直しアンケート「外出目的と目的地」】 ・バスが市中心部と郊外の各地域を結ぶ主な公共交通となっている【公共交通「バス」】
地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外の各地域は便数が少なく、交通空白域が全域に存在しており、利便性が低い状況にある【公共交通「バス」「公共交通空白域」】 ・東、加治川、紫雲寺地域、豊浦地域では公共交通の満足度が市平均と比べ低く、「運行本数が少ない」「バス停まで遠い」など、運行内容への不満が多い【都市マスタープラン見直しアンケート「現状満足度と将来重要度」「バス利用が少ない主な理由」】
市中心部内の移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・施設や居住地域、交通結節点は市中心部全体に分散している。郊外の地域や市外から市中心部内の各施設に移動するには、あやめバスや路線バス、コミュニティバス等への乗継ぎが必要となっている【社会状況「施設の分布状況」】
市内外の移動ニーズに対応する移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤やレクリエーション等の主な目的地は市外となっている【都市マスタープラン見直しアンケート「外出目的と目的地」】 ・通学では流出に比べ流入が多く、近隣市町村から市内の学校へ通学する移動ニーズがある【社会状況「市外との流動」】 ・鉄道が市内外への移動における主な公共交通となっている【公共交通「鉄道」】

(2) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等

課題	課題を導いた現状
交通結節点（JR 新発田駅等）における乗継利便性等の向上	<ul style="list-style-type: none"> • JR 新発田駅でバス、鉄道の公共交通網が結節している【公共交通「公共交通の現状」】 • 市内外の移動、市中心部の施設への移動には、バス・鉄道の乗継が必要となっている【公共交通「施設の分布状況」】
公共交通を利用しやすい環境整備	<ul style="list-style-type: none"> • 「路線情報や時刻表がわかりにくい」といった不満、「IC カードへの対応」「バスの位置情報や運行状況発信の充実」といった改善を求める声がある【都市マスタープラン見直しアンケート「バス利用が少ない主な理由」高校生アンケート調査「各バスの改善要望」】
地域が主体となった見直し、運行支援体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> • 住民との協働により見直しを行った七葉地域、川東地域ではバスに対する満足度が市平均と比較して高くなっている【都市マスタープラン見直しアンケート「満足度と重要度」】 • 住民の主体的な利用促進が行われている新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスは、地域の人口が減少しているにもかかわらず、利用者数が維持されている【公共交通「バス」】
公共交通を持続可能にする取組・意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通の維持に多額の経費がかかっている【公共交通「運行補助費」】 • 見直しにより運行された川東コミュニティバスは、見直し前の路線バス補助額と比べ経費が増加している。今後の見直しにおいては、利用実態を踏まえ、運行収支に見合った運営が必要となっている。【公共交通「運行補助費」】 • 自家用車中心の生活の定着に加え、人口減少により利用人口の更なる減少と運行収支の悪化が予測される【社会状況「市の人口と世帯数」】

6 基本方針について

- ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
取組の方向性を定める

(1) 公共交通における基本的な目標

- ・現状整理によって導きだされた課題を整理する
 - 運転のできない学生、高齢者、障害者等の日常生活の移動手段の確保
 - 郊外の地域と市中心部を結ぶ移動手段の確保
 - 市街地内の移動手段の確保
 - 市内外の移動ニーズに対応する移動手段の確保
 - 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し
 - 交通結節点（JR 新発田駅等）における乗継利便性等の向上
 - 公共交通を使いやすい環境整備
 - 地域が主体となった見直し、運行支援体制の構築
 - 公共交通を持続可能にする取組・意識啓発
- 運行内容の整備

利用環境の向上

持続可能性の確保

(2) 関連施策から期待される目標

- ・「地域社会全体の価値向上」を視点に、まちづくり総合計画に位置付けられた関連施策から、
当市の公共交通が果たすべき役割について検討を進める

関連が考えられる施策	公共交通活性化により推進が期待されるもの
防犯・交通安全	高齢者の免許返納推進（高齢者の事故抑制）
自然環境保全	自家用車利用の抑制（大気汚染の低減）
中心市街地整備、土地利用	土地利用に対応する移動手段の整備 都市機能や居住の誘導（コンパクトなまちづくり）
子育て	家族の送迎負担の緩和
障がい者・障がい児福祉、高齢者福祉	交通弱者の日常生活を支える移動手段の確保
学校環境	児童生徒の通学環境の整備
観光、中心市街地活性化	にぎわい創出
市民参画と協働	地域協働による持続可能な地域づくり
広域連携、定住促進（定住自立圏構想等）	人口圏域の維持

7 計画区域について

- 新発田市全域を基本とする

<検討の視点>

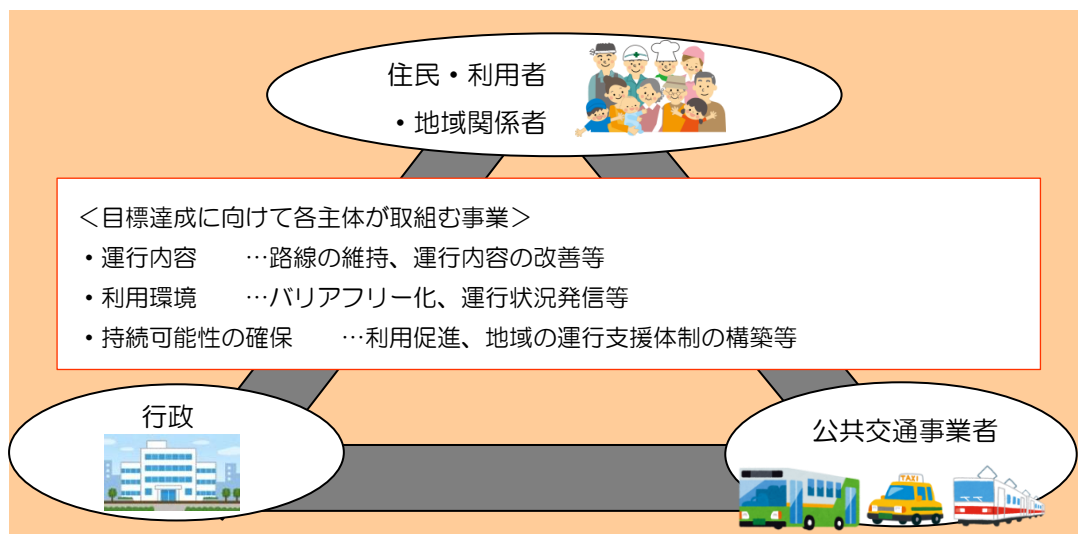
- ・住民の日常生活（通学、買物、通院等）の主な目的地は市中心部となっている
- ・事業の推進にあたっては、日常生活で結びつきのある近隣市町村を考慮する

8 事業・実施主体について

○目標達成に提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにする

＜検討の視点＞

- ・各地域や路線における現状の問題点の精査し、具体的な課題を明らかにする



9 計画期間と計画の達成状況の評価について

(1) 計画期間 平成 29 年度～平成 35 年度

- ・市の最上位計画（まちづくり総合計画）の期間が平成 28 年度から平成 35 年度までになっており、上位計画の展開や見直しに沿って取組を行う

(2) 達成状況の評価

①事業実施状況の把握

- ・年に 1 回、事業の実施状況の把握し協議会での共有を図る

②中間評価

- ・H31 年度に指標の達成状況、事業の評価を行い、必要に応じて取組の見直しを行う
- ・評価の基礎資料として意向調査を実施する

③最終評価

- ・H35 年度に計画全体の評価を行い、H36 年度以降の方向性を定める
- ・評価の基礎資料として意向調査を実施する

(3) 評価指標の設定

- ・地域の関係者が共通認識を持って取組を推進できるよう、可能な限り具体的かつ明確な指標を設定する

10 今後のスケジュールについて

12 月中旬頃 協議会開催（パブリックコメント素案の協議）

1 月頃 パブリックコメント

2 月頃 協議会開催（計画案の承認）

新発田市地域公共交通総合連携計画 施策体系図

