

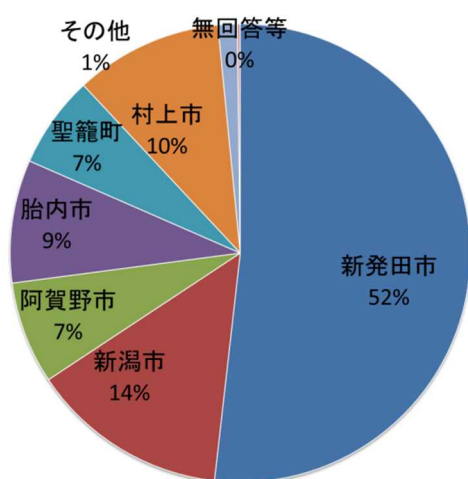
1 高校生アンケート調査の結果について

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	令和元年9月18日～9月19日
回収日	令和元年9月25日～10月9日
回収率	93.6% (配布数1,195枚、回収数1,119枚) 高校別内訳 新発田高校：243/284、新発田南高校：306/316、新発田商業高校：151/158 新発田農業高校：154/159、西新発田高校：42/50、新発田中央高校：223/228

【居住地】

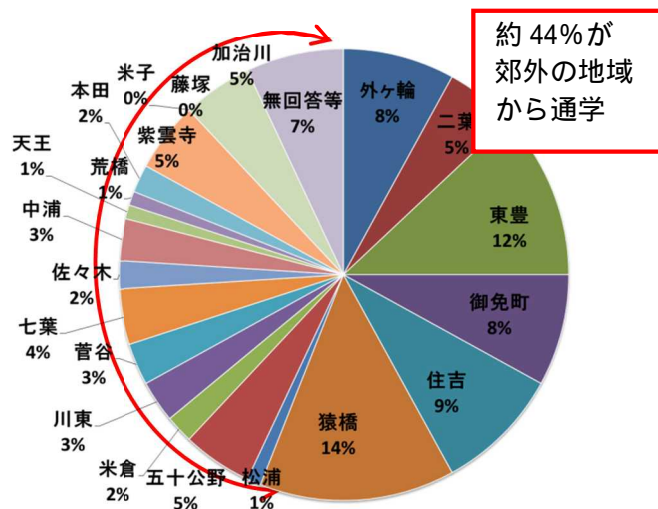
市内高校に通学する高校生の約半数は市外から通学しており、市内に在住する高校生の約半数は、郊外から通学しています（前回調査とほぼ同じ結果となっています。）

市外や郊外の地域から通学する高校生は、通学距離が長く、通学に利用できる公共交通等の移動手段を確保する必要があります。



回答者数=1,106

図：居住地（市町村別）



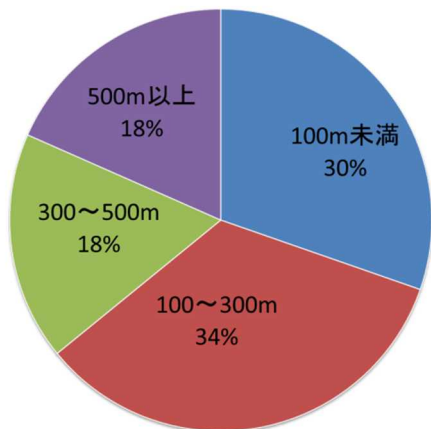
回答者数=535

図：居住地（市内小学校区別内訳）

約44%が郊外の地域から通学

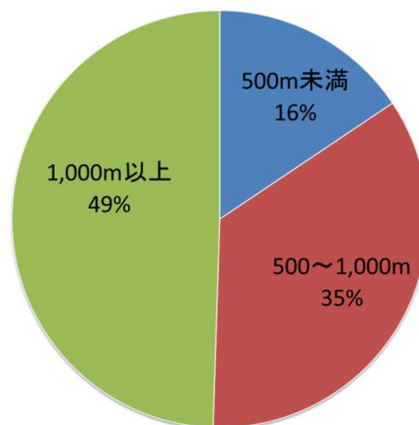
【バス停や駅までの距離】

市内在住高校生のうち約 80%はバス停から 500m 以内に、約 50%は駅から 1,000m 以内に居住しており、公共交通機関を利用できる徒歩圏内になっています（前回調査とほぼ同じ結果となっています。）



回答者数=234/574(市内在住)

図：最寄のバス停までの距離（市内在住高校生）



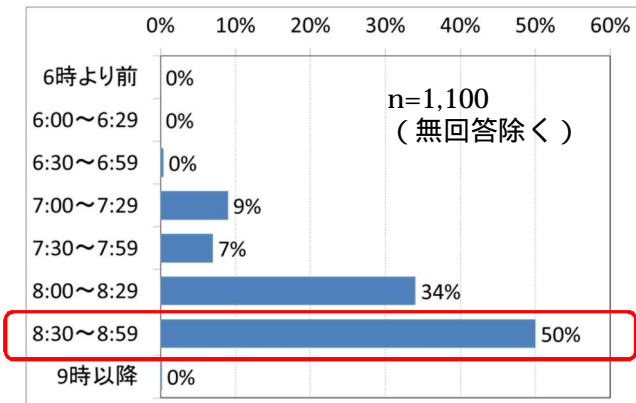
回答者数=487/574(市内在住)

図：最寄の駅までの距離（市内在住高校生）

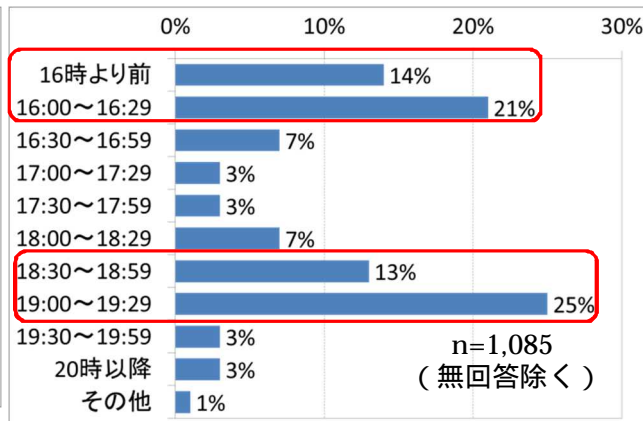
【学校に着く時刻、学校を出る時刻】

登校時のピークは 8:30~8:59 集中している一方で、下校時のピークは 16 時前後と 19 時前後の 2 つに分かれています（前回調査と比べると、登校時のピークが 30 分遅くなっています。）

部活動の有無などによって下校時間が異なることから、下校時における移動ニーズ全てに対応するのは難しい状況がうかがえます。



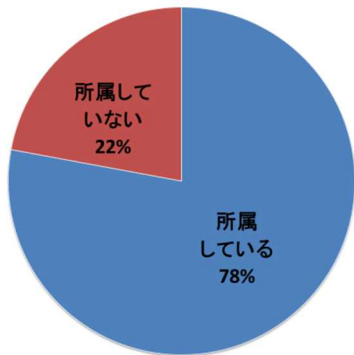
図：学校に着く時刻(登校)



図：学校を出る時刻(下校)

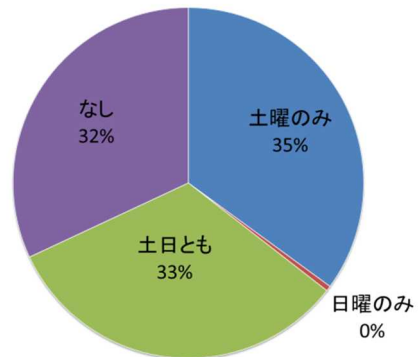
【生徒会・部活動】

78%の高校生が生徒会活動や部活動を行っており、そのうち約70%が土日も部活等の活動をしています（前回調査とほぼ同じ結果となっています）。
 平日の遅い時間帯や土日に公共交通の移動ニーズがあるものと考えられます。



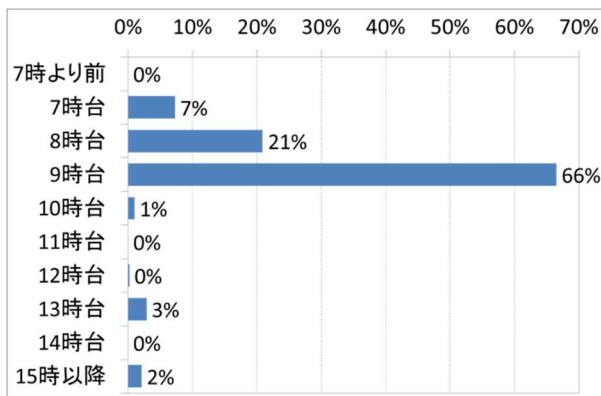
回答者数=1,104

図：生徒会・部活動への所属状況

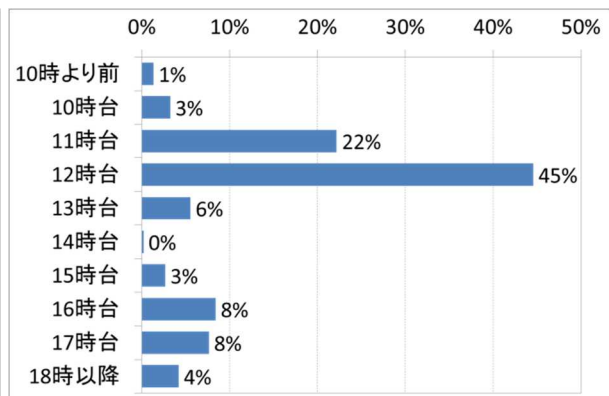


回答者数=839/860(所属している)

図：土日の活動の有無



図：土日の活動の開始時刻

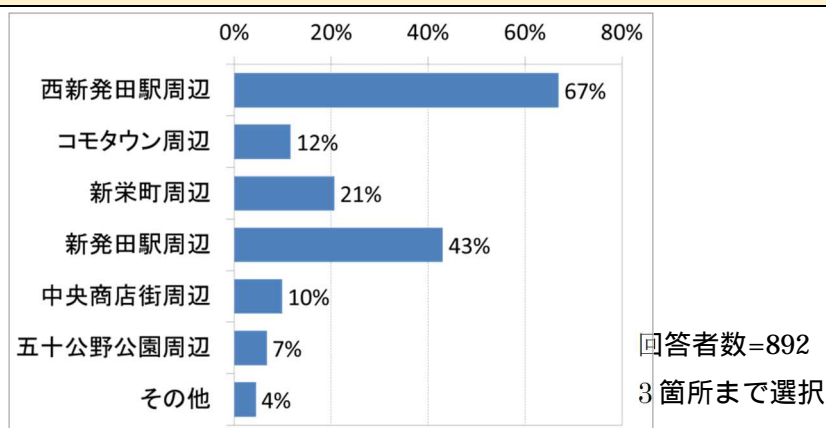


図：土日の活動の終了時刻

【学校以外でよく行く地域】

高校生が学校以外でよく行く施設としては、大型商業施設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、新栄町周辺となっています。(前回調査と比べると、新発田駅周辺が13ポイント増加しており、新発田駅前複合施設の効果が現れていると考えられます。)

こうした施設への移動を円滑にすることで、公共交通の利用が増えるばかりでなく、活力溢れるまちづくりにつながることを期待できます。

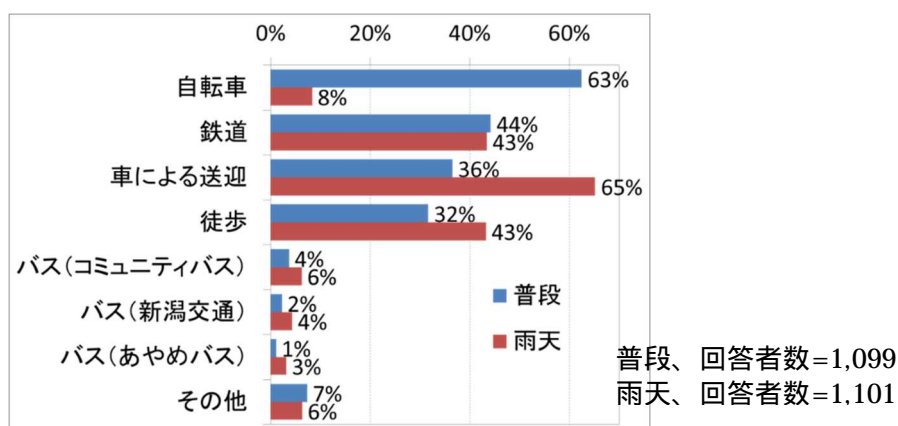


図：学校以外でよく行く地域

【通学時の交通手段（複数回答）】

普段は「自転車」、「鉄道」、「車による送迎」、「徒歩」が多くなっています。また、「鉄道」の利用状況は天候に関わらず一定ですが、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」、「徒歩」が増えているほか、わずかに「バス」も増えています(前回調査と比べて上位4項目はほぼ同じ結果となっていますが、バス利用が減少しています。これは、路線バスに代わって新発田駅から通学専用バスの運行を開始した高校による影響があるものと考えられます。)

通学手段として「バス」はあまり使われていない状況となっています。

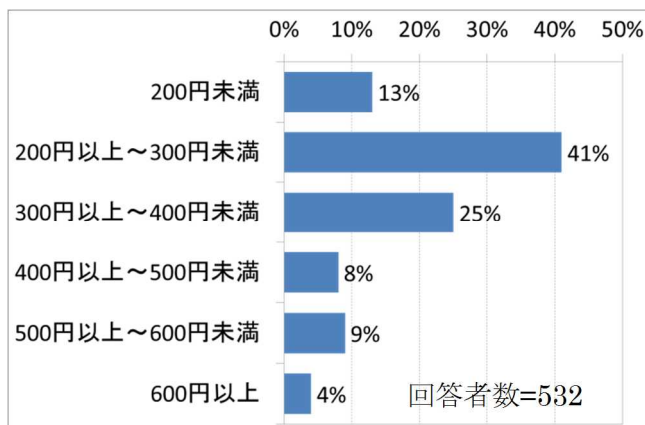


図：登校時における通学手段（普段、雨天・降雪時）

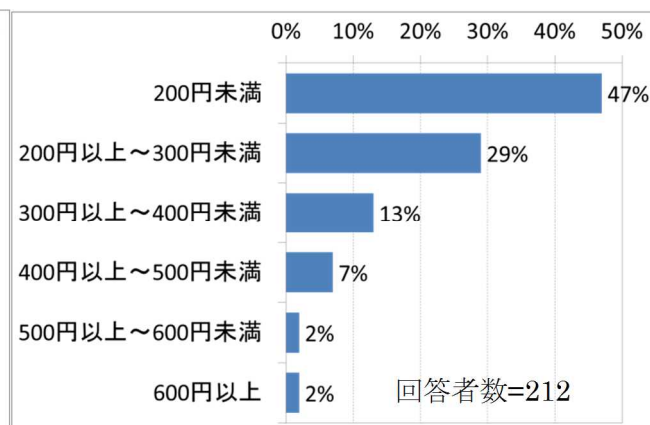
下校時の交通手段は、普段も雨天・降雪時とも通学時とほぼ同じ割合

【公共交通の運賃】

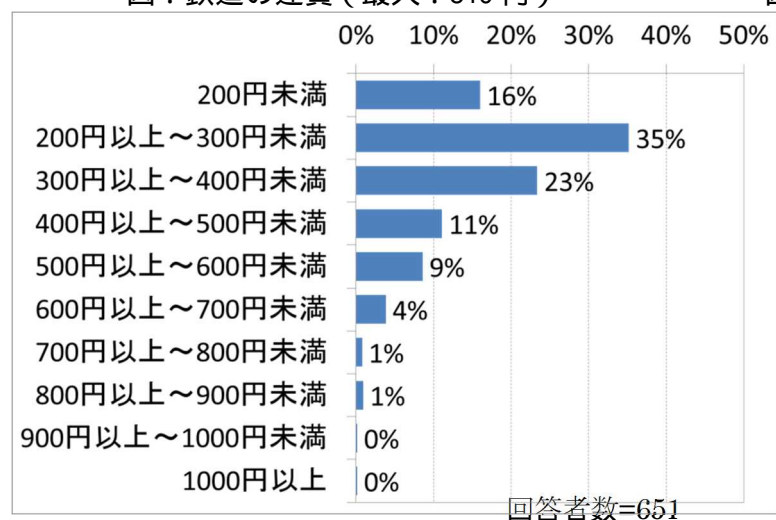
鉄道の運賃は 300 円未満が全体の約 54%、400 円未満が 79%を占めています。バスの運賃は 200 円未満が 47%、300 円未満が 76%を占めています。鉄道とバスを合わせた片道運賃は、300 円未満が 51%、400 円未満が 74%、500 円未満が 85%となっています（前回調査とほぼ同じ結果となっています。）



図：鉄道の運賃（最大：810 円）



図：バスの運賃（最大：1,000 円）



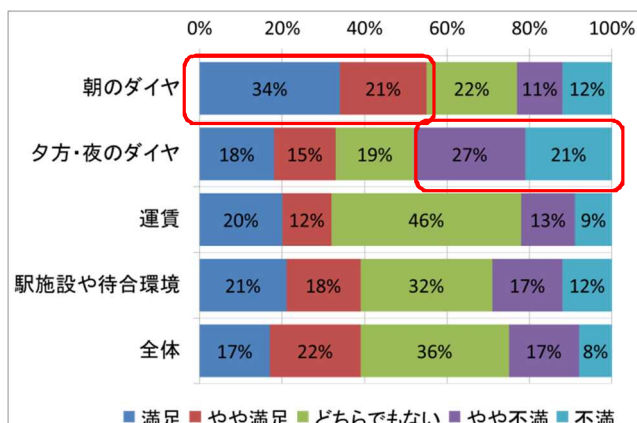
図：公共交通の片道運賃（最大：1,320 円）

【鉄道の現状の満足度と将来の重要度】

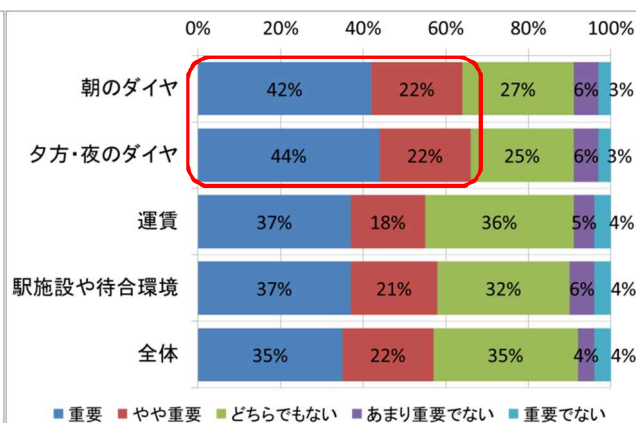
現状の満足度をみると、「朝のダイヤ」については満足度が高いものの、「夕方・夜のダイヤ」については満足度が低くなっています。

将来における重要度においても、「朝のダイヤ」、「夕方・夜のダイヤ」が他の項目と比較すると、重要度が高くなっています。

(ともに、前回調査とほぼ同じ結果となっています。)



図：現状の満足度（鉄道）



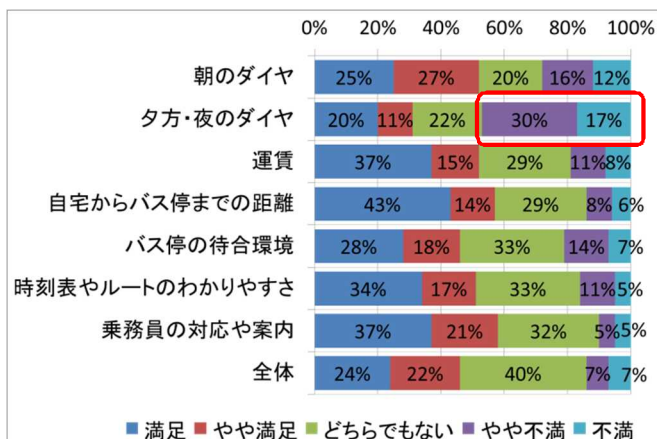
図：将来の重要度（鉄道）

回答者数=530

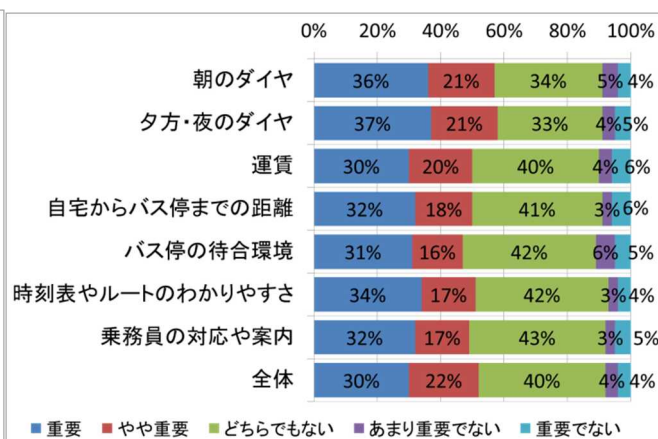
【バスの現状の満足度と将来の重要度】

現状の満足度をみると、「夕方・夜のダイヤ」に不満を感じている高校生が多くなっています（前回調査に比べて、「夕方・夜のダイヤ」に対する不満が顕著になってきています。）

現行の運行内容が下校時の移動ニーズに対応できていないと考えられます。



図：現状の満足度（バス）



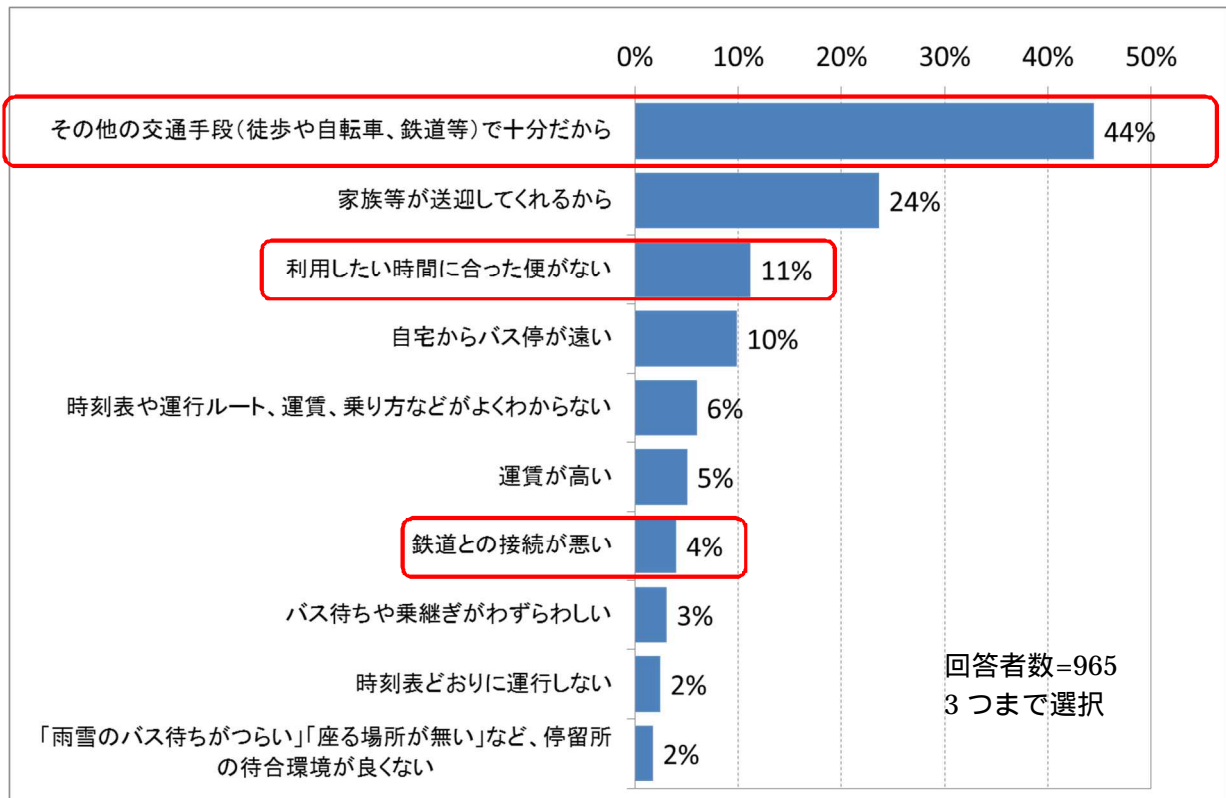
図：将来の重要度（バス）

回答者数=211

【バスを利用しない理由】

バスを利用しない理由として、「その他の交通手段で十分だから」が最も多く、次いで「家族が送迎してくれるから」が多くなっています（前回調査とほぼ同じ傾向となっています。）

「利用したい時間に合った便がない」、「鉄道との接続が悪い」は合わせて15%であり、運行ダイヤの見直しを図ることで、バス利用への転換が図れる可能性があります。



【各バスの改善要望】

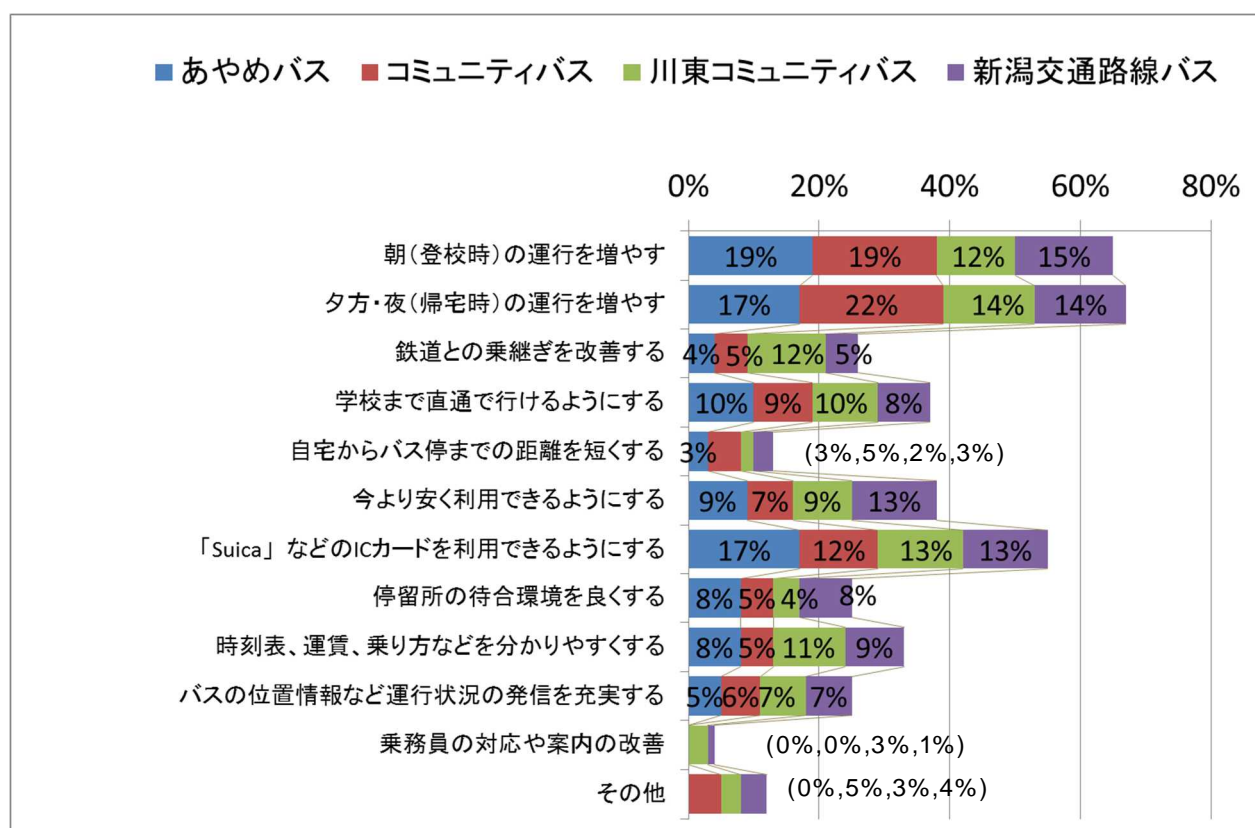
あやめバス・コミュニティバス運行地域からは、「朝夕の運行本数」の増加に関する要望が多くなっています。

事業者路線バスの運行地域からは、「運賃」への改善要望が多くなっています。

「ICカード利用」、「待合環境の整備」、「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くなっています。

(前回調査と比べると、全体的に改善を望む声が少なくなっており、特に、運行本数の増便に対する要望は少なくなっています。)

通学手段として、バス利用が少なくなっている状況がうかがえます。将来にわたって、バスをはじめとした地域の公共交通を維持していくためには、登下校に利用できるよう運行ダイヤを見直し、公共交通機関を使った高校生の自主通学を促していくことが必要です。



回答者数=786

あやめバス=358

コミュニティバス=73

川東コミュニティバス=61

新潟交通路線バス=332

(重複回答=38)

2 評価指標の達成状況について

1 対象指標 通学における高校生の公共交通利用率

2 算出方法

登校、下校それぞれの交通手段のうち、鉄道、バス（新潟交通、コミュニティバス、あやめバス）の回答者数を公共交通利用者数とする。

利用率については、登校、下校の利用人数を比較して、最も利用者が少ない条件で算出する。

3 調査の回答者数 1,119人（市内574人、市外在住545人）

4 公共交通利用率

公共交通利用者数	普段		雨天	
	登校	下校	登校	下校
市内在住	97	104	142	156
市外在住	467	465	488	494



50.2%

（参考：平成28年度）51.0%

$$\text{計算式 } \{(\text{市内在住利用者数}) + (\text{市外在住利用者数})\} \div (\text{調査の回答者数}) \\ (97+465) \div 1,119 \times 100 = 50.2\%$$

高校生の公共交通利用率は、H28年度に比べて0.8ポイント減少しており、令和元年度の目標値は達成できなかった。高校生アンケートにおいて、特に、鉄道、バスの「夕方・夜のダイヤ」に不満を感じている高校生が前回調査より多くなっていることから、下校時間等の移動ニーズに対応していないことが公共交通利用率低下の要因の一つと考えられる。

普段の場合

市内在住 (複数回答含む) 回答者数 574人				
	登校時		下校時	
	回答数	割合	回答数	割合
自転車	417	73%	414	72%
鉄道	50	9%	54	9%
車による送迎	217	38%	217	38%
徒歩	113	20%	129	22%
バス(新潟交通)	15	3%	24	4%
バス(コミュニティバス)	21	4%	15	3%
あやめバス	11	2%	11	2%
その他	27	5%	29	5%
無回答	1	0%	2	0%
公共交通利用者数	97		104	

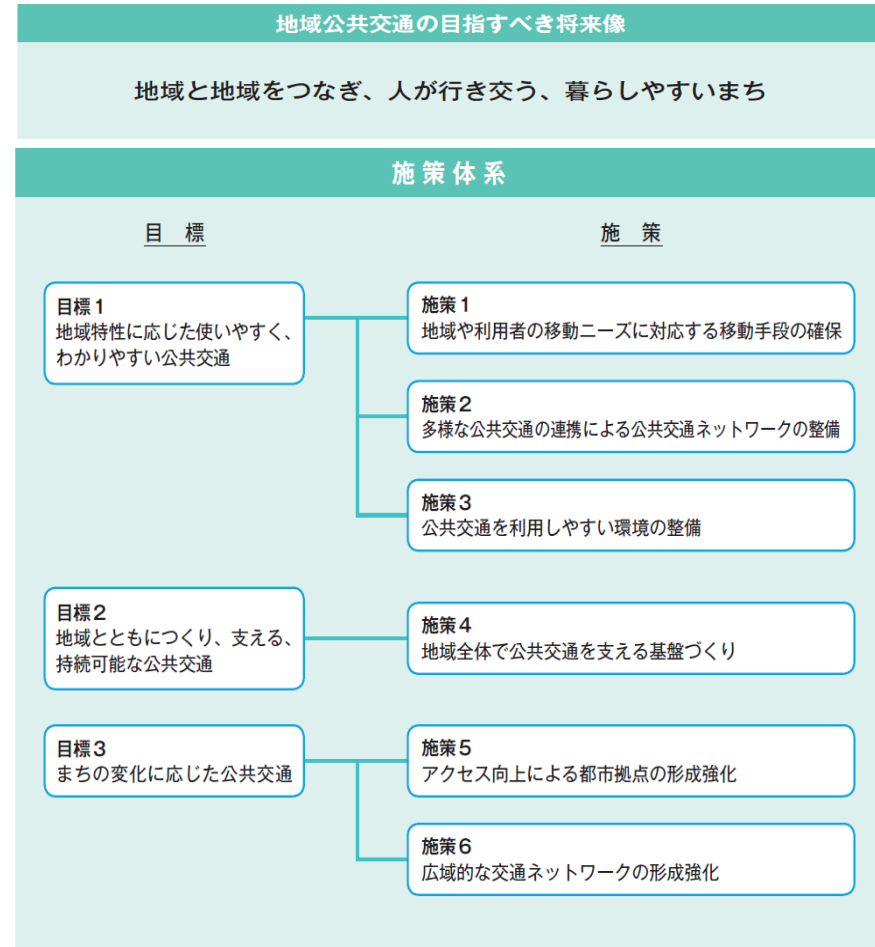
雨天降雪の場合

市内在住 (複数回答含む) 回答者数 574人				
	登校時		下校時	
	回答数	割合	回答数	割合
自転車	52	9%	52	9%
鉄道	52	9%	57	10%
車による送迎	413	72%	398	69%
徒歩	203	35%	214	37%
バス(新潟交通)	28	5%	32	6%
バス(コミュニティバス)	31	5%	29	5%
あやめバス	31	5%	38	7%
その他	26	5%	27	5%
無回答	4	1%	7	1%
公共交通利用者数	142		156	

市外在住 (複数回答含む) 回答者数 545人				
	登校時		下校時	
	回答数	割合	回答数	割合
自転車	270	50%	269	49%
鉄道	436	80%	441	81%
車による送迎	184	34%	193	35%
徒歩	235	43%	239	44%
バス(新潟交通)	10	2%	9	2%
バス(コミュニティバス)	20	4%	14	3%
バス(あやめバス)	1	0%	1	0%
その他	54	10%	46	8%
無回答	19	3%	19	3%
公共交通利用者数	467		465	

市外在住 (複数回答含む) 回答者数 545人				
	登校時		下校時	
	回答数	割合	回答数	割合
自転車	40	7%	38	7%
鉄道	426	78%	437	80%
車による送迎	305	56%	300	55%
徒歩	273	50%	294	54%
バス(新潟交通)	20	4%	21	4%
バス(コミュニティバス)	38	7%	30	6%
バス(あやめバス)	4	1%	6	1%
その他	44	8%	39	7%
無回答	14	3%	15	3%
公共交通利用者数	488		494	

■新発田市地域公共交通網形成計画 体系図



【目標2】地域とともにつくり、支える、持続可能な公共交通								
評価指標	現状値	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
		目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値
① 地域における検討支援体制の構築数	4団体 (H28年度)	6団体	7団体	8団体	8団体	8団体	8団体	8団体
	達成状況	4団体	6団体					
		×	×					
達成状況		学校統合の検討を進めている豊浦地区についてはまだ検討体制の構築には至っていないが、五十公野～赤谷地区において、地区ごとに検討体制を立ち上げたため、団体数は前年度より多くなっている。令和元年9月に豊浦地区の検討組織を立ち上げる予定である。						
② 路線バス利用者1人当たり運行経費	1,077円/人 (H28年度)	1,070円/人	1,063円/人	1,056円/人	1,049円/人	1,042円/人	1,035円/人	1,028円/人
	達成状況	1,205円/人	1,298円/人	1,280円/人				
		×	×	×				
達成状況		平成29年10月、平成30年4月の運行見直しによって、前年度と比べて運行経費が減少した一方で、利用者数も減少したことから、一人当たり運行経費が高くなった。運行の効率化、利用促進を図り、改善していく必要がある。						
③ コミュニティバス利用者1人当たり運行経費	747円/人 (H27年度)	729円/人	712円/人	694円/人	676円/人	658円/人	641円/人	623円/人
	達成状況	683円/人	799円/人					
		○	×					
達成状況		新発田市コミュニティバス（菅谷・加治）、川東コミュニティバスともに前年度と比べて運行経費が増加した一方で、利用者数が減少したことで、一人当たり運行経費が高くなった。今後も高校生の人数が減少し、利用者数が減少する恐れがあることから、運行の見直しによって経費の削減を図るとともに、地域との協働による利用促進策を継続して行っていく必要がある。						
④ 公共交通の利活用を推進する年間取組数	4件 (H28年度)	10件	11件	12件	12件	12件	12件	12件
	達成状況	6件	10件					
		×	×					
達成状況		松浦地区デマンド乗合タクシーの実証運行を開始したことで、前年度に比べて取組数が増加した。また、川東地区でも昨年度実施できなかった乗り方教室を実施した。将来にわたって地域の公共交通を維持していくためには、今まで以上に地域が危機感をもち、地域が主体となった利用促進の取組を積極的に進めていく必要がある。						

■評価指標の年度別達成状況

【目標1】地域特性に応じた使いやすく、わかりやすい公共交通								
評価指標	現状値	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
		目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値
① 路線バスの年間利用者数 <small>※バス事業年度（10月から翌9月まで）</small>	120,371人 (H28年度)	121,175人	121,979人	122,783人	123,588人	124,392人	125,196人	126,000人
	達成状況	109,657人	56,543人					
		×	×					
達成状況		平成29年10月、平成30年4月の運行見直しによって、市が補助金を交付している対象路線が11路線から7路線に減少しており、利用者数も大幅に減少した。事業者の深刻な運転手不足により、今後も運行の見直しが必要となっている。 ※目標設定時から状況が変化していることから、目標値の再設定が必要になっている。						
② コミュニティバスの年間利用者数	108,401人 (H27年度)	111,487人	114,572人	117,658人	120,743人	123,829人	126,914人	130,000人
	達成状況	121,060人						
		○	×					
達成状況		H30実績値の内訳は、新発田市コミュニティバス（菅谷・加治）57,917人（前年度比△7,030人）、川東コミュニティバス48,704人（前年度比△7,409人）で、両路線とも高校生の利用者数の減少に伴い、利用者数が減少した。今後も高校生の人数は減少していくと考えられることから、利用ニーズに見合った運行の見直しによる効率的な運行（車両のコンパクト化、運行のスリム化）と、運転に不安を感じる高齢者等の利用促進を図っていく必要がある。						
③ 路線バスの見直し地区数	4地区 (H28年度)	6地区	7地区	8地区	8地区	8地区	8地区	8地区
	達成状況	4地区	5地区					
		×	×					
達成状況		学校統合等により路線バスの見直しを行った地区は、菅谷・加治、川東、五十公野・米倉・赤谷、松浦、豊浦の5地区となっている。学校統合の検討が行われている地区を最優先に公共交通の見直しを進めるものの、高齢化が進行する中、既存の路線バスやコミュニティバスの運行を含めた市全域の公共交通網の再構築が急務となっている。						
④ 「バスどこ？」HPへの年間アクセス件数	14,162件 (H27年度)	15,710件	17,259件	18,807件	20,355件	21,903件	23,452件	25,000件
	達成状況	32,098件	25,712件					
		○	○					
達成状況		バスの遅延が多くなる冬期にアクセス数が増加する傾向にあったが、H29年度、H30年度と年間を通じて平均的に利用されている。昨年度よりもアクセス件数は少なくなっているが、「バスどこ？」の活用が浸透してきているものと考えられる。今後も、遅延情報を随時発信することで、バス利用に係る不安の解消を図り、バスを利用しやすい環境の整備を進めていく。						

【目標3】まちの変化に応じた公共交通								
評価指標	現状値	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
		目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値	目標値/実績値
① あやめバス（市街地循環）の年間利用者数	80,582人 (H27年度)	80,956人	81,330人	81,704人	82,078人	82,452人	82,826人	83,200人
	達成状況	81,661人	78,277人					
		○	×					
達成状況		あやめバスの利用者数は、H26年度から減少傾向にあったが、H29年度はH26年度と同程度まで回復した。H30年度も10月までは前年度とほぼ同じ利用者数であったが、少雪の影響もあり、11月以降、利用者数が伸びなかった。そのため、前年度よりも利用者数が減少したが、中心市街地における重要な移動手段であり、利用者数の推移をみながら、運行ルートやダイヤの見直しを行っていく必要がある。						
② 通学における高校生の公共交通利用率	51.0% (H28年度)	52.4%	53.9%	55.3%	56.7%	58.1%	59.6%	61.0%
	達成状況	—	—	50.2%				
		—	—	×				
達成状況		高校生の公共交通利用率は、H28年度に比べて0.8ポイント減少しており、令和元年度の目標値は達成できなかった。高校生アンケートにおいて、特に、鉄道、バスの「夕方・夜のダイヤ」に不満を感じている高校生が前回調査より多くなっていることから、下校時間等の移動ニーズに対応していないことが公共交通利用率低下の要因の一つと考えられる。下校に対応した運行ダイヤの見直しや、鉄道とバスの接続をよくするなど、改善策を検討していく必要がある。						

※「評価」欄の○は達成、×は未達成

【第2号議案（追加資料）】

高校生アンケートを踏まえた取組の方向性と新発田市地域公共交通網形成計画における取組の関連性と計画の見直しについて

高校生アンケート調査の結果		取組の方向性	新発田市地域公共交通網形成計画					
			目標	施策	事業	実施の方向	見直しの必要性	
通学時の交通手段 (p.17,22)	市外から市内高校へ通う生徒の約80%は鉄道を利用しているほか、バスも通学手段として使われている。	重要な通学手段である鉄道やバスを維持していく。	1	2	2-4	利便性向上に向けた鉄道事業者への改善要望活動の実施	継続	×
			3	6	6-6	生活交通維持事業（地域間幹線系統バス路線）	継続	×
鉄道・バスの現状の満足度と将来の重要度 (p.19)	鉄道・バスともに、朝のダイヤは満足度が高いが、夕方・夜のダイヤは満足度が低い。（鉄道：前回47% 49%、バス：前回31% 47%）	下校時間に応じた運行ダイヤの見直しを図る。	1	1	1-1	市内高校へ通学しやすい運行時間や運行ルートの設定	継続	×
各バスの改善要望 (p.21)	市街地循環バス（あやめバス）・コミュニティバス 朝夕の運行本数の増便	登下校に応じた運行内容の見直しを図る。	1	1	1-3	新発田市コミュニティバス（菅谷・加治地区）の継続運行	継続	×
バスを利用しない理由 (p.20)	バスを利用しない理由を、運行時間が合わない、鉄道との接続が悪いからとしている。	高校生の移動ニーズに応じた運行ダイヤの見直しや鉄道との接続を考慮したバスの運行ダイヤ見直しを図る。	1	1	1-4	川東コミュニティバスの継続運行	継続	×
			3	5	5-1	あやめバスの運行とダイヤ改正やルート変更等による利便性の向上	継続	×
1	2	2-1	鉄道との接続を考慮したあやめバス、コミュニティバス、路線バスのダイヤ改正	継続	×			
・バス停や駅までの距離 (p.15) ・通学時の交通手段 (p.17,22) ・バスを利用しない理由 (p.20)	・市内在住高校生は、徒歩や自転車による自力通学が多く、バスを利用しやすい環境にあるものの、雨天時は家族等による送迎で通学している。 ・家族等による送迎があるため、バスを利用しないとしている。	雨天時に身近にあるバスを通学に利用してもらえるようバス利用パンフレットを配布し、利用促進を図る。	2	4	4-8	高校・大学と連携した利用促進活動	継続	×
鉄道・バスの現状の満足度と将来の重要度 (p.19)	現状では、鉄道・バスの運賃について、不満だとしている生徒の割合は20%前後と高くないが、半数程度が将来の重要度を重要としている。	高校生が公共交通機関で通学しやすいよう運賃の割引制度について検討する。	1	1	1-8	高校生や高齢者への運賃割引制度の検討と障がい者割引運賃の実施	継続	×
各バスの改善要望 (p.21)	事業者路線バス 安く利用できるように							
各バスの改善要望 (p.21)	利用環境の改善（ICカード、待合環境の整備、わかりやすい案内表示、運行状況の発信など）	公共交通を利用しやすい環境整備を進める。	1	3	3-3	市内公共施設と連携したデジタルサイネージを活用した情報発信	継続	×
			1	3	3-4	「バスどこ？」の対象路線拡大とシステムの再構築	継続	×
			1	3	3-5	バス停案内表示の充実と公共交通ガイドマップの作成	継続	×
			1	3	3-7	ICカード導入の検討	継続	×