

5 基本的な方針

1 目指すべき将来像

地域と地域をつなぎ、人が行き交う、暮らしやすいまち

新発田市地域公共交通網形成計画では、新発田市が目指す「住みよいまち しばた」の実現に向けて、「地域と地域をつなぐ」公共交通ネットワークの充実を図り、快適で潤いのある生活環境を確立していくとともに、公共交通ネットワークの充実によって「人の流れ」、「人と人との交流」を生み出し、まちの賑わい創出につなげていくため、まちづくりや都市づくりと連携し、「地域と地域をつなぎ、人が行き交う、暮らしやすいまち」を公共交通の目指すべき将来像として、各種取組を進めていきます。

2 都市構造と連動した地域公共交通

公共交通の目指すべき将来像を実現するため、新発田市都市計画マスタープラン及び新発田市立地適正化計画に定められた都市づくりの観点を踏まえ、次の方向で公共交通ネットワークの充実・強化を図ることを基本とします。

■新発田市街地における都市拠点の形成

新発田市都市計画マスタープランでは、目指すべき将来の都市の骨格として、新発田市街地中心部を「都市拠点」と位置付けています。地域公共交通ネットワークの構築においては、新発田市街地中心部、特に、新発田駅を交通結節点として、中心市街地の各公共施設や商業施設、医療機関といった都市機能施設や新発田城や清水園などの観光資源への市内外からのアクセス性を確保し、回遊性を向上させることで、都市拠点としての機能を高めます。

■都市拠点と周辺地域を結ぶ交通軸の形成

新発田市都市計画マスタープランに基づき、各地域において、学校やコミュニティセンターなどの公共施設、商業施設等が立地する「生活拠点」の形成を図るためには、都市拠点との、あるいは地域生活拠点間における公共交通のネットワークを充実・強化し、地域住民の移動手段を確保することで、生活環境を維持・向上させ、暮らしやすい環境の形成と地域の活性化を図ります。

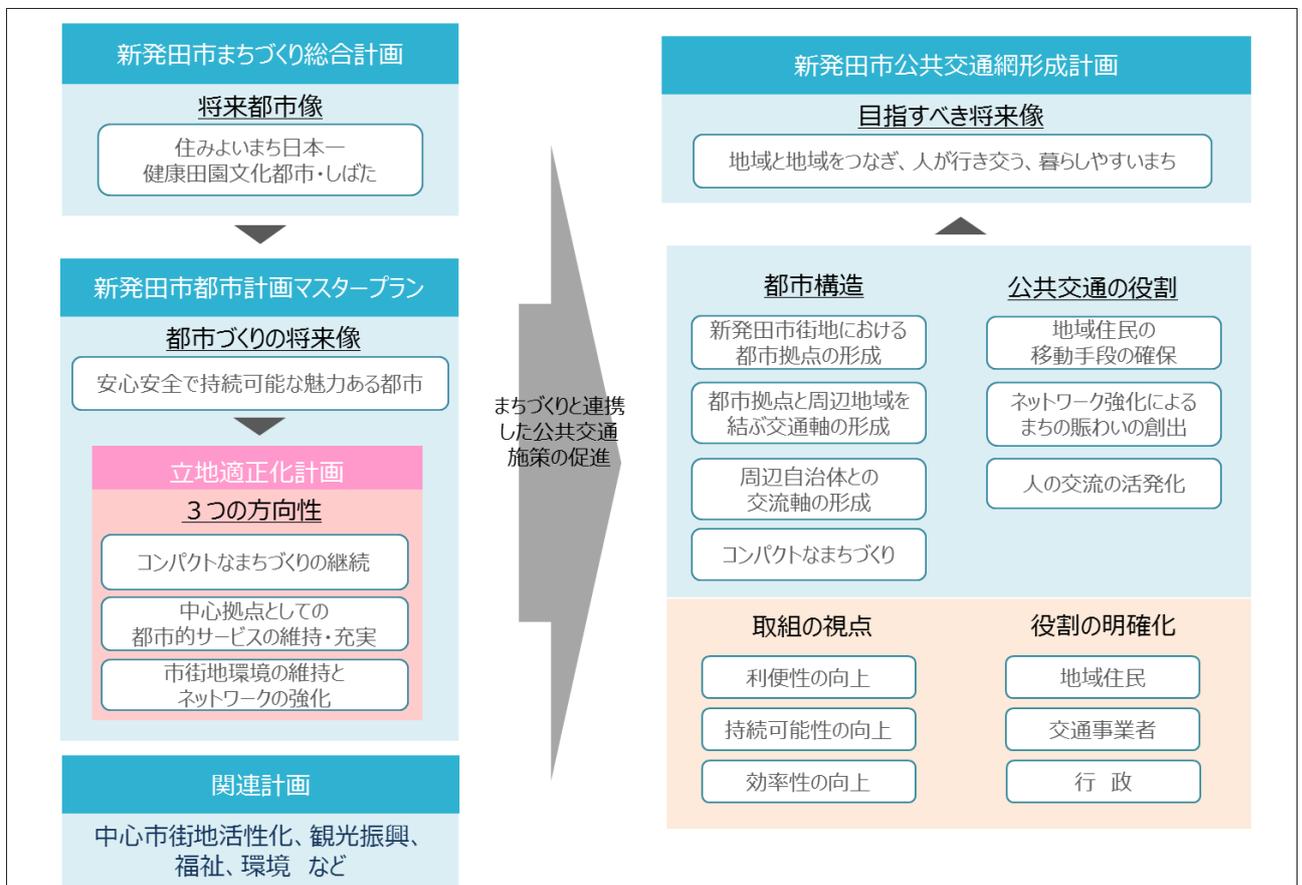
■周辺自治体との交流軸の形成

住民の交通行動範囲は広域化しており、新発田市と周辺自治体間では、通勤や通学、通院や買い物などの目的で、日常的な人の移動がみられます。こうした住民の日常生活圏を考慮した自治体間の移動を支える広域的な地域公共交通ネットワークの整備を進めることで、新発田市が近隣市町の中心的都市として魅力を高め、交流人口の増加と圏域全体の活性化につなげていきます。

■コンパクトなまちづくり

新発田市都市計画マスタープランでは、都市機能を集積した利便性の高い都市拠点の形成と、拠点間をネットワークで結び、人が交流する賑わいのあるまちの形成を図り、コンパクトで暮らしやすいまちづくりの実現を目指しています。公共交通は、その目指すべき都市づくりの下、新発田市全域及び近隣市町村を含めた広域的な視野でネットワークの再構築を図り、持続可能なまちづくりを進めます。

図表 新発田市のまちづくりと「新発田市公共交通網形成計画」の関係



3 地域公共交通の役割

地域公共交通は、日常生活に必要不可欠で、暮らしを支える土台ともいえるものです。この地域公共交通の充実を図ることによって、交通利便性が向上し、暮らしやすいまちづくりにつながるだけでなく、中心市街地の活性化や観光振興、環境への負荷軽減など様々な分野に効果が表れると期待されます。

新発田市では、まちづくりの観点から、次の3つの役割を本計画の計画期間における地域公共交通の重点役割として位置付けます。

■地域住民の移動手段の確保

地域住民、特に、自動車を運転できない高齢者や障がい者、学生といった交通弱者の通勤や通学、通院や買い物などの日常生活上不可欠な移動手段を提供し、公共交通空白域の減少を図ることによって日常生活を支えます。

■ネットワークの充実・強化によるまちの賑わいの創出

都市拠点や地域生活拠点における商業施設、コミュニティ施設等を公共交通でつなぎ、公共交通ネットワークを強化することによって、都市拠点や地域生活拠点への人の流れをつくり、中心市街地のまちの賑わいや地域の活性化を図ります。

■人の交流の活発化

地域公共交通の充実により、移動の利便性や回遊性を向上させることで、近隣市町村や観光客との交流を活発化させ、地域活力の増進を図るとともに、交流人口の増加から定住人口の増加につなげます。

4 取組の視点と役割の明確化

地域の方から利用される公共交通体系を構築するため、取組の3つの視点から事業の適切性、妥当性、有効性を検討し、行政、地域住民、交通事業者、関係機関がそれぞれの役割の下、連携しながら取組を進めていきます。

取組の視点

利便性の向上

- ・地域の特性や利用者ニーズに合った利用しやすい公共交通となっているか。
- ・鉄道駅や乗換拠点などの交通拠点、商業施設や医療機関といった施設の立地や人口集積区域で利用しやすい環境が整備されているか。

効率性の向上

- ・公共交通機関の競合や需要を上回る交通サービスの提供となっていないか。
- ・地域全体の公共交通を見直し、ネットワーク化を図ることにより無駄の削減はできないか。

持続可能性の向上

- ・地域に支えられた公共交通となっているか。

地域公共交通に関わる各実施主体の役割

行政

- ・地域の実情に応じた、最適な公共交通について、関係機関等と連携して検討を進めます。
- ・取組の実施に向けて、地域の関係者と連携して取組を進めます。
- ・取組の検討及び実施に当たっては、広域的な観点に立って取り組みます。

地域住民

- ・地域の公共交通に関する検討に、地域の関係者の一員として関わります。
- ・公共交通を積極的に利用し、地域全体で利用していく意識を高めます。
- ・公共交通の維持、運営、それを支える取組を行うよう努めます。

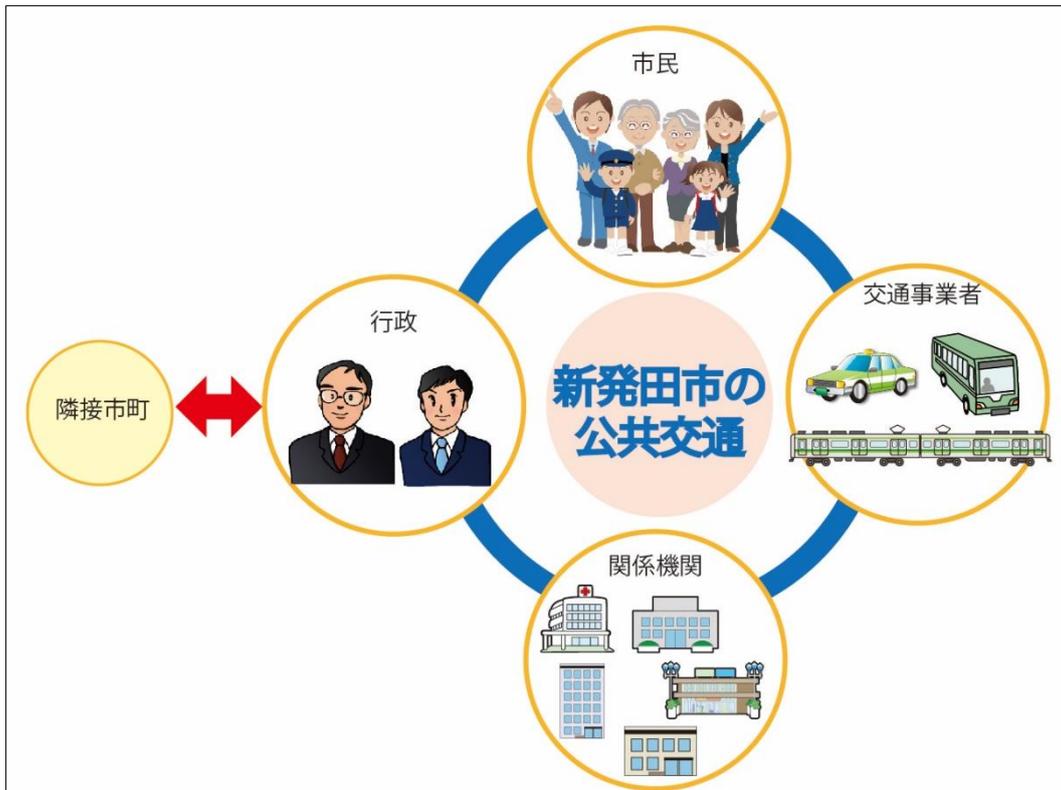
交通事業者

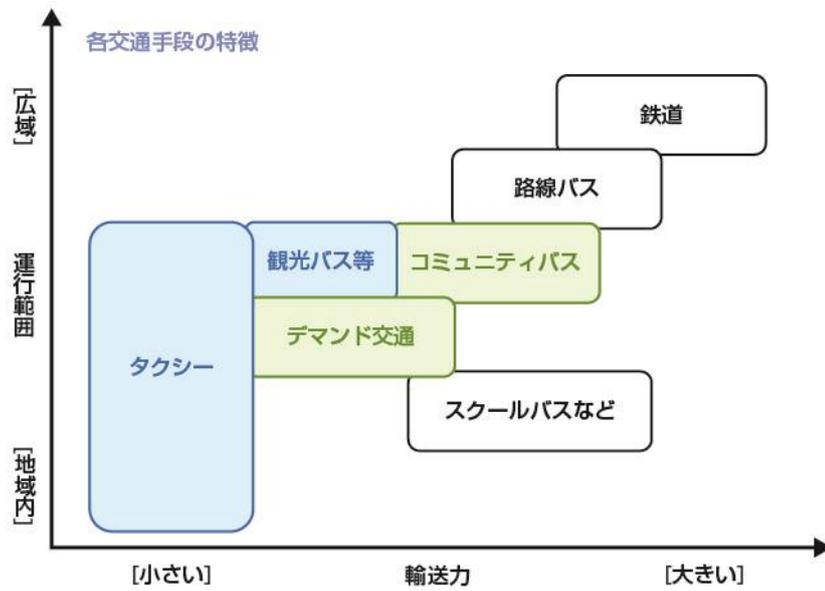
- ・地域公共交通の形成及び活性化等に向けた検討に、積極的に関わります。
- ・利用者の視点に立ち、取組を着実に実施します。
- ・提供する運送サービスの質の向上を図ります。
- ・地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開します。

関係機関

- ・商店街、地元企業、病院や観光施設といった関係機関は、行政と地域住民、交通事業者が実施する公共交通の取組に参画し、地域の活性化につながる取組を展開します。

図表 地域公共交通に関わる各実施主体の役割

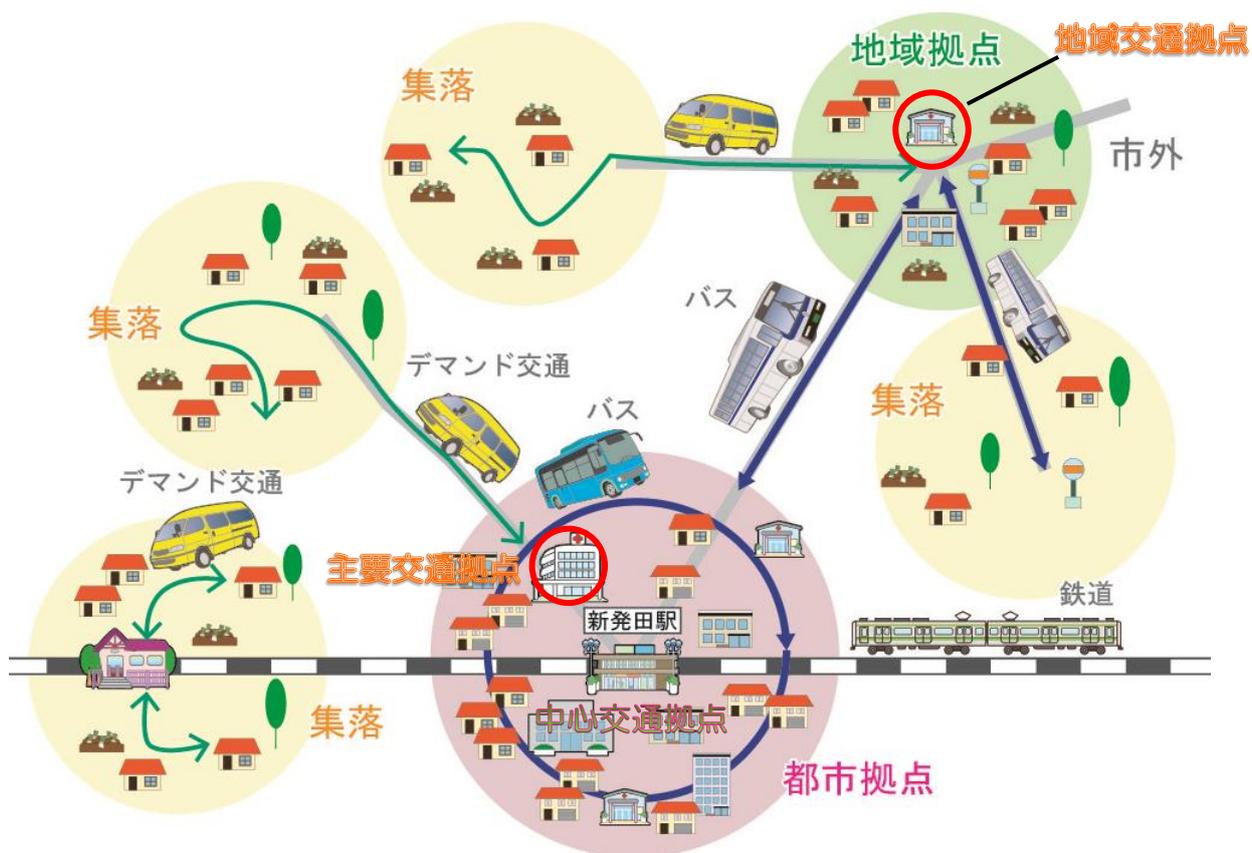




図表 各交通手段の特徴

2 地域公共交通網整備の方向

新発田駅を「中心交通拠点」として位置づけ、中心市街地内の商業施設や医療機関といった「主要交通拠点」を経由する市街地循環バス「あやめバス」の利便性を向上させ、都市拠点としての機能向上を図ります。また、各地域における乗換拠点を「地域交通拠点」と位置付け、都市拠点と地域交通拠点をコミュニティバス等をつなぐことで、中心市街地への人の流れを作るとともに、地域の活性化につなげます。



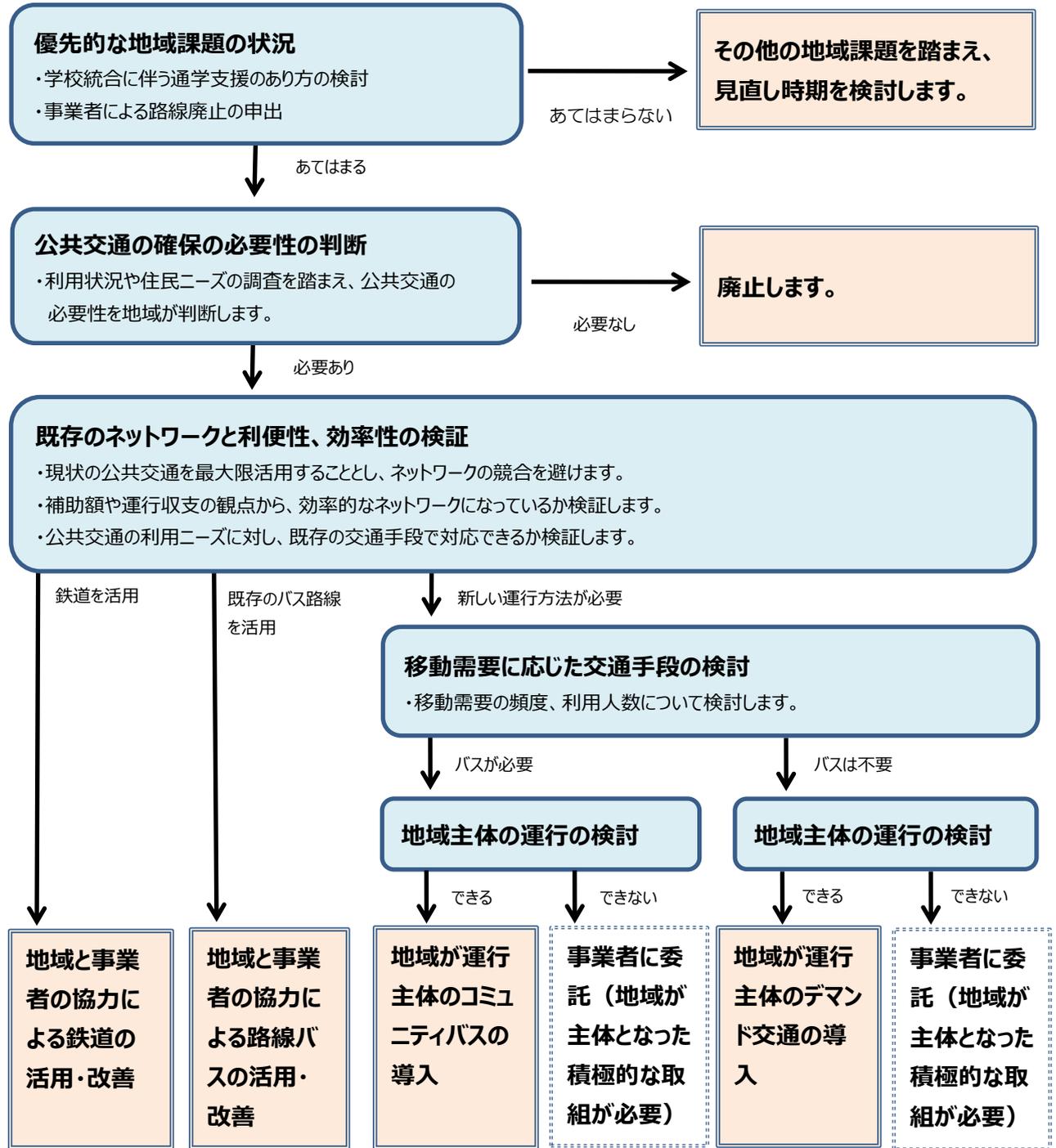
図表 地域公共交通網のイメージ

図表 交通拠点の役割

| 区分 | 役割 | 主な施設 |
|--------|--|--|
| 中心交通拠点 | 中心市街地ですべての交通機関との乗継拠点 | 新発田駅 |
| 主要交通拠点 | 幹線路線の主要な交通拠点 鉄道と幹線路線との乗継拠点 市民生活、交流機能を整えた拠点 | 西新発田駅、佐々木駅、加治駅、金塚駅、中浦駅、月岡駅 新発田市役所 県立新発田病院、大型商業施設 等 |
| 地域交通拠点 | 地域との乗換拠点 | 各支所、小中学校等 |

3 見直しの進め方

1月19日差替え



見直し後の動き

検証・改善
の継続

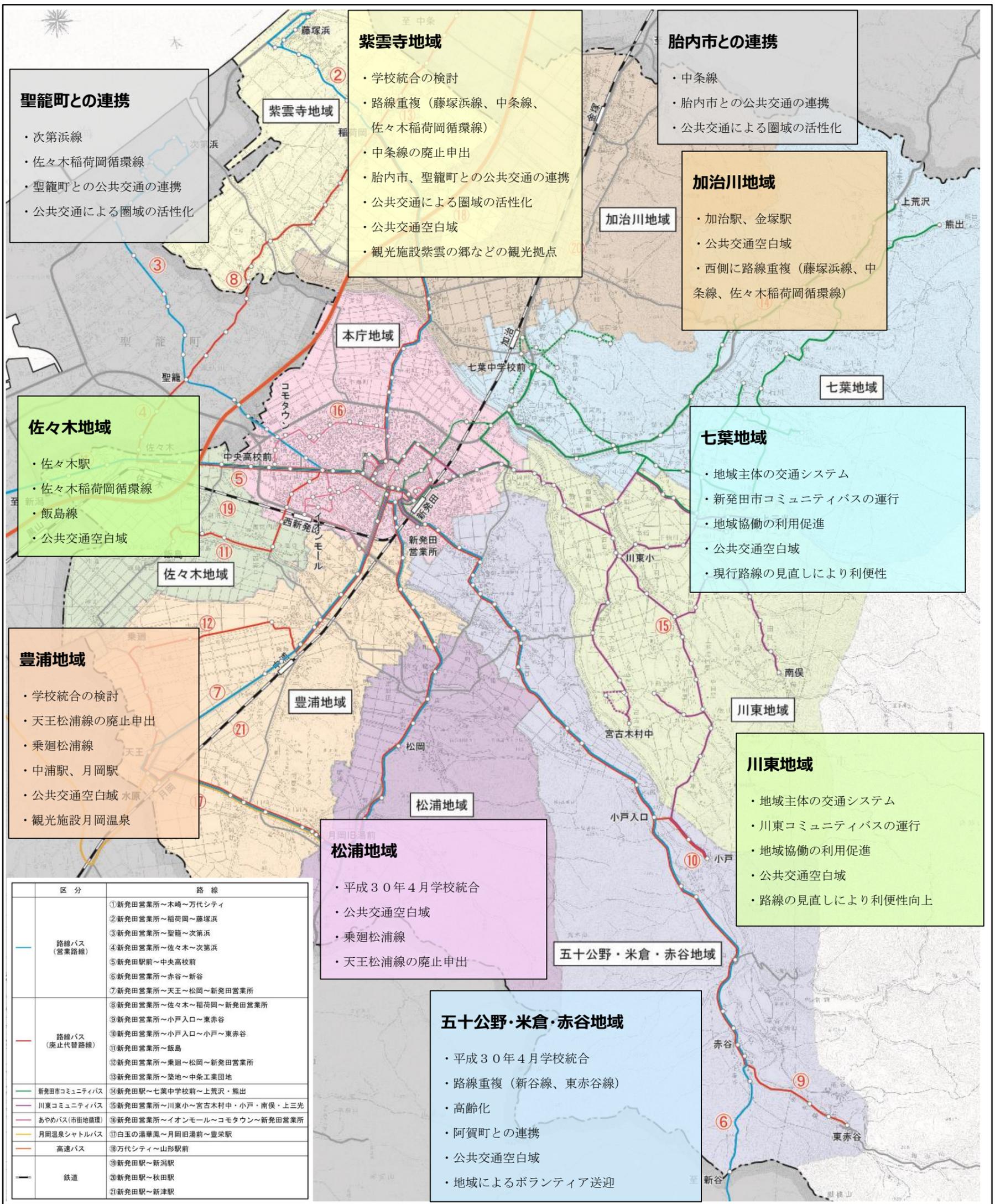
効率性や持続可能性の視点に基づく運行内容の検証

・利用実績や運行収支、地域の取組等を踏まえ、効率性や持続可能性の視点から、一定期間運行後、検証を行い、今後の方向を決定します。

運行継続

実態に応じた減便、廃止等の検討

4 各地域の公共交通の現状と課題



本庁地域

- ・中心交通拠点の新発田駅
- ・公共交通空白域
- ・市内6高校あり、高校生の通学手段の確保
- ・西新発田駅周辺の人口増加と商業施設への接続性の向上
- ・大型ショッピングセンターや医療施設などの地域拠点の接続性の向上
- ・駅東交通広場の活用

7 目標及び施策

地域公共交通の課題の解決に向け、基本的な方針に基づき、目標及び施策を設定します。

1 体系図

基本的な方針

目指すべき将来像

地域と地域をつなぎ、人が行き交う、暮らしやすいまち

都市構造

新発田市街地における
都市拠点の形成

都市拠点と周辺地域を
結ぶ交通軸の形成

周辺自治体との
交流軸の形成

コンパクトなまちづくり

公共交通の役割

地域住民の
移動手段の確保

ネットワーク強化による
まちの賑わいの創出

人の交流の活発化

取組の視点

利便性の向上

持続可能性の向上

効率性の向上

役割の明確化

地域住民

交通事業者

行政

関係機関

施策体系

目 標

地域特性に応じた
使いやすく、わかりやすい
公共交通

地域とともに作り、
支える、持続可能な
公共交通

まちの変化に応じた
公共交通

施 策

施策 1

地域や利用者の移動ニーズに
対応する移動手段の確保

施策 2

多様な公共交通の連携による
公共交通ネットワークの整備

施策 3

公共交通を利用しやすい環境
の整備

施策 4

地域全体で公共交通を支える
基盤づくり

施策 5

アクセス向上による都市拠点の
形成強化

施策 6

広域的な交通ネットワークの形
成強化

2 目標及び施策

【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

- ・通学、通院、買物といった利用ニーズと現状のネットワークや運行ダイヤ、運賃等を検証し、日常生活における公共交通の利用のしやすさを向上します。
- ・居住状況や高齢化、学校統合といった状況を踏まえ、地域における最適な交通手段と交通拠点を検討し、効率的なネットワークの形成を図ります。
- ・待合環境や乗車環境の向上、情報発信の充実等によって公共交通に対する不安や抵抗感を解消し、利用の拡大を図ります

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (H35) |
|---|-----------|-----------|
| ① 路線バスの年間利用者数 | 120,371 人 | 〇〇〇,〇〇〇人 |
| ② コミュニティバスの年間利用者数 | 108,401 人 | 〇〇〇,〇〇〇人 |
| ③ 路線バスの見直し地区数 | 2 地区 | 〇地区 |
| ④ 「バスどこ」HP への年間アクセス件数 | 14,162 件 | 〇〇,〇〇〇件 |
| 評価指標設定の理由 | | |
| ①：地域の日常生活の移動を担う公共交通であるため ②、③：学校統合等を考慮し、地域ごとに公共交通の見直しを進めているため ④：「バスどこ」による情報発信を重点的な取組として行っているため | | |

【施策1】地域や利用者の移動ニーズに対応する移動手段の確保

■施策の概要

- ①高齢者や障がい者・高校生などの交通手段を持たない、いわゆる交通弱者の生活の足となるより利用しやすく、より効率的な運行を目指します。
- ②小中学生が安全に通学できるように目指します。今後、統廃合によりスクールバスの需要がさらに予想されます。スクールバスのあり方については、教育委員会の考え方を踏まえながら進めていきます。
- ③運行形態に合わせた、適正な運賃形態で郊外部でも利用しやすい運賃制度の導入を目指します。
- ④市民の日常の移動手段として重要な役割を果たし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について、持続可能な移動手段として運行事業を継続する。利用状況や移動ニーズに応じて随時運行内容を見直します。
- ⑤路線バスの利用者は年々減少してきており、その反面事業者への補助金は増加しています。事業者には効果的、効率的な運行を求めています。
- ⑥タクシー券の配布や割引運賃の実施等により、障がい者の移動支援を図ります。また、既存の公共交通を補完する移動手段として、福祉有償運送運営協議会における協議に基づき、福祉有償運送の適切な活用に取り組みます。

■施策の事業内容

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|-----------------------------------|------|-------|------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ・市内高校行き通学支援便の運行 | ○ | ○ | | |
| ・通院や買い物の往復など、利用状況に応じて必要な便数・時間帯の運行 | ○ | ○ | ○ | |
| ・定期券補助 | ○ | ○ | | |
| ・スクールバスの運行 | ○ | ○ | ○ | |
| ・高校生割引制度の検討 | ○ | ○ | | |
| ・高齢者割引制度の検討 | ○ | ○ | | |
| ・コミュニティバスの運賃の見直し | ○ | ○ | ○ | |
| ・新発田市コミュニティバスの継続運行 | ○ | ○ | ○ | |
| ・川東コミュニティバスの継続運行 | ○ | ○ | ○ | |
| ・バス路線の検討・見直し | ○ | ○ | ○ | |

| | | | | |
|----------------|---|---|---|---|
| ・障がい者へのタクシー券配布 | ○ | | | |
| ・障がい者割引制度の実施 | ○ | ○ | | |
| ・福祉有償運送の活用 | ○ | ○ | ○ | ○ |

【高齢者運賃割引や高校生通学支援の導入事例】



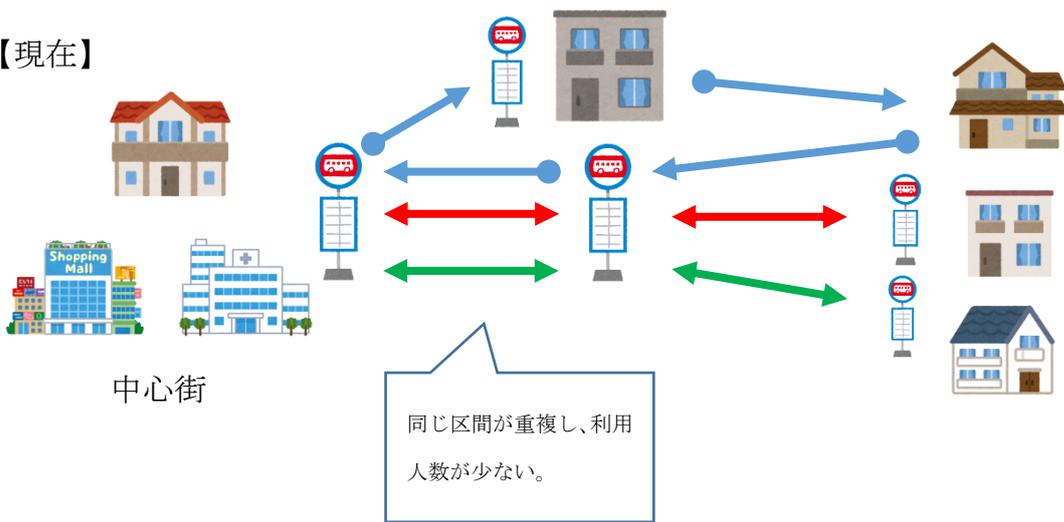
例 新潟市「シニア半割り」



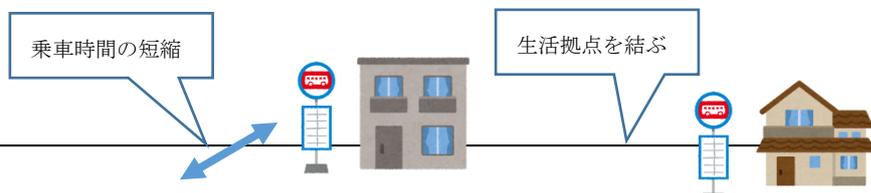
例村上市「路線バス
学生運賃割引社会実験」

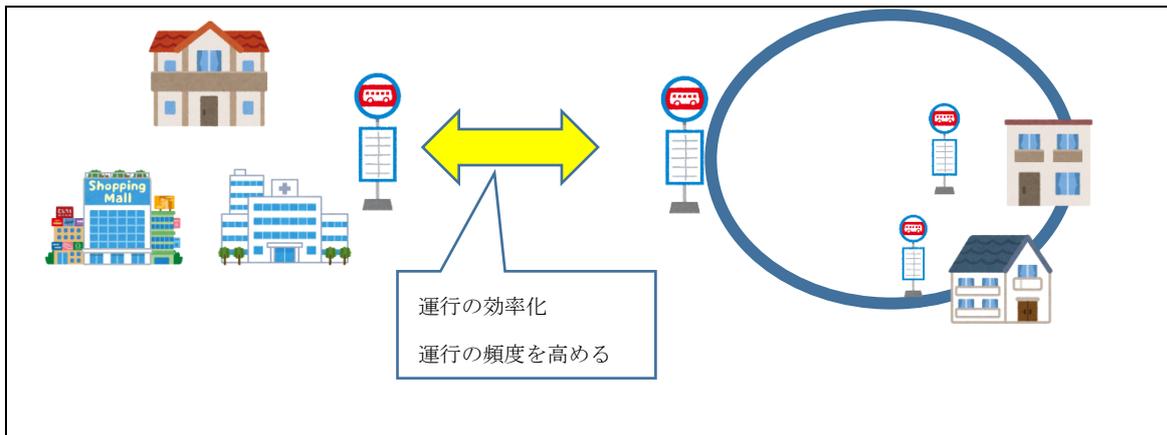
【バス路線の再編イメージ】

【現在】



【見直し】





【施策2】多様な公共交通の連携による公共交通ネットワークの整備

■施策の概要と事業内容

- ① 鉄道と市内各地域間の移動の円滑化のため、鉄道ダイヤに合せ、コミュニティバスダイヤ改正を実施し、スムーズな乗り換えができるよう運行時間の見直しを行い利便性の向上を図ります。
- ② 地域間と中心市街地の移動の円滑化のため、バス路線相互のスムーズな乗り換えができるように運行時間の見直しを行います。

■施策の事業内容

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|---------------------------------|------|-------|------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ・ 鉄道との接続を考慮したダイヤ改正 | ○ | ○ | | |
| ・ 路線バスのダイヤ改正 | ○ | ○ | | |
| ・ あやめバスのダイヤ改正 | ○ | ○ | | |
| ・ 新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスのダイヤ改正 | ○ | ○ | ○ | |
| ・ 地域をつなぐコミュニティバスや路線バス同士のダイヤ設定 | ○ | ○ | | |



【新発田市観光協会】
新発田駅前にある観光案内所。
待合所や時刻の案内場所と期待される



【新発田市コミュニティバス乗換拠点】
各地域から乗換拠点にバスが集まり、
乗り換えが行われている。

【施策3】公共交通を利用しやすい環境の整備

■施策の概要と事業内容

- ①バス停での待合環境や都市幹線への乗継環境が十分でないことから、待合環境を高めるため、バス待合所等設置事業補助金制度を活用し、整備を行っていきます。また、ベンチなどの設置要望も多くあることから、補助金制度の見直しについて検討していきます。
- ②バス導入においては、高齢者等が乗降しやすい低床型車両への更新を随時行います。また、地域内等の導入に当たっては、利用状況や道路状況に応じた車両選定を行います。
- ③高齢者運転免許返納支援事業を引き続き行います。

④バス利用者の不安感の解消や利便性向上を図るため、公共交通における情報発信の充実を図ります。

⑥小銭を持ち歩くことがなく、支払いがスムーズに行われるなど、利用者の利便性向上のためＩＣカード導入の検討を行います。

■施策の事業内容

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|-------------------------|------|-------|------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ・バス待合所の設置 | ○ | ○ | ○ | |
| ・バス待合所等設置事業補助金制度の見直し | ○ | | | |
| ・バス停やバス待合所の環境整備 | ○ | | ○ | |
| ・スーパーやコンビニ等を活用した待合環境の充実 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ・バリアフリー車両の導入促進 | ○ | ○ | | |
| ・導入車両の検討 | ○ | ○ | ○ | |
| ・高齢者運転免許支援事業の継続 | ○ | ○ | | |

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|------------------------|------|-------|------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ・「バスどこ？」の地域拡大とシステムの再構築 | ○ | ○ | | |
| ・バス停案内表示の充実 | ○ | ○ | | |
| ・路線マップや時刻表の企画・発行 | ○ | ○ | | |
| ・地域主催の乗り方教室の開催 | ○ | ○ | ○ | |
| ・ICカード導入の検討 | ○ | ○ | | |

【バス待合所の導入事例】



写真「新発田市バス待合所等設置事業補助金制度」を活用して設置した待合所

【スーパーやコンビニ等を活用した待合所の導入事例】



参考「コンビニと連携した待合スペース」横浜市

【現在導入しているバス位置運行状況システム「バスどこ？」】



「スマートフォン等の画面」



「街角情報端末イオンモールに設置」

【目標 2】地域とともに作り、支える、持続可能な公共交通

- ・公共交通の利便性と効率性を高めるとともに、将来にわたって負担可能なものとするため、住民の主体的な検討と取組を推進する環境づくりを進めます。
- ・定住と交流の促進をはじめ、公共交通が社会全体を活性化させる基盤となるよう、まちづくりや地域と連携した取組を推進します。

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (H35) |
|---|---------|-----------|
| ① 地域における検討支援体制の構築数 | 4 団体 | ○団体 |
| ② 路線バス利用者 1 人当たり運行経費 | 891 円/人 | ○○○円/人 |
| ③ コミュニティバス利用者 1 人当たり運行経費 | 747 円/人 | ○○○円/人 |
| ④ 公共交通の利活用を推進する年間取組数 | ○件 | ○件 |
| 評価指標設定の理由 | | |
| ①：地域住民で構成される団体が中心となり検討や取組を行っているため ②、③：運行経費や補助額の抑制が課題となっているため ③：取組の増加により、地域全体で公共交通を支える機運の広がりが期待されるため | | |

【施策4】地域全体で公共交通を支える基盤づくり

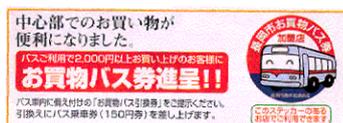
■施策の概要

- ①公共交通利用のきっかけ作りや環境に関する意識の高揚を図りながらノーマイカーデー等のイベントを実施し、自動車から公共交通機関への利用転換を促します。
- ②商店街・商業施設・医療機関や市内の観光施設などと連携し、公共交通の利用促進につながる多様な取り組みを実施します。
- ③事業者サポーター制度を検討し、活動を通じて、公共交通への愛着を醸成するとともに、公共交通の維持を図ります。
- ④持続可能な公共交通をするうえで、行政だけでなく市民協働で取り組み、ともに創り、守り、育むことが重要です。地域による主体的な組織づくりを推進していきます。

■施策の事業内容

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|-----------------------|------|-------|------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ノーマイカーデーの実施 | ○ | ○ | | |
| 環境基本計画に基づく取組の実施 | | | | |
| 市の各種イベント時における公共交通利用促進 | ○ | ○ | | |
| 商店街等と連携した取り組み | ○ | | | ○ |
| 車内・車外広告の募集 | ○ | ○ | | |
| バス停のネーミングライツの検討 | | | | |
| 地域による主体的な運営組織づくり | ○ | ○ | | |
| 公共交通導入の手引き作成 | ○ | ○ | ○ | |
| 事業サポーター制度の検討 | ○ | | | ○ |
| 高校と大学と連携した利用促進活動 | ○ | | | ○ |

【商店街等と連携した取り組みの導入事例】



長岡市の事例



北海道帯広市の事例

【目標 3】まちの変化に応じた公共交通

- ・都市的サービスの確保を視点に、人口密度の維持や立地施設の活性化を促すため、商店街・商業施設・医療機関等の都市機能の集積地の回遊性を向上させる公共交通を整備します。
- ・周辺市町村や市内各地域と新発田市街地をつなぐ公共交通ネットワークを充実させ、公共交通による移動の利便性を高め、便利で暮らしやすい生活圏域づくりを推進します。

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (H35) |
|--|----------|-----------|
| ① あやめバス（市街地循環）の年間利用者数 | 80,582 人 | 〇〇,〇〇〇人 |
| ② 通学における高校生の公共交通利用率 | 51% | 〇〇.〇% |
| 評価指標設定の理由 | | |
| ①：新発田市街地内の回遊性を担う公共交通であるため | | |
| ②：市外から市内へ多くの高校生が通学しており、公共交通の主要な利用者となっているため | | |

【施策5】アクセス向上による都市拠点の形成強化

■施策の概要

- ①あやめバスは、3度のルート見直しを行い、市中心部の交通空白域が減少しています。移動ニーズが高い西新発田駅周辺や駅東地区と交通拠点である新発田駅とを結ぶ交通ネットワーク検討し、利便性の向上を図ります。また、住居開発の進行や経済拠点の性質を持つ新栄町や富塚町などの生活拠点への新規路線についても検討していきます。
- ②パークアンドライドについて、利用ニーズの状況や民間支援等の取組も含め、今後のあり方について検討を行います。また、交通拠点となるバス停までの移動手段として自転車での利用も多いことから、利用しやすい駐輪場を維持していきます。
- ③交通結節点である JR 新発田駅の利便性向上を図るため、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わいのあるまちづくりを進める方策の検討が必要です。
- ④広域観光移動の利便性向上と、公共交通の活性化と観光振興がつかながっていきけるよう公共交通によるアクセス手段を検討や移動ニーズについて調査検討を行い、関係機関との調整・検討を進めます。

■施策の事業内容

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| あやめバスの運行見直し | ○ | ○ | ○ | |
| あやめバス新規ルートの検討 | ○ | ○ | ○ | |
| <u>パークアンドライドのあり方の検討</u> | <u>○</u> | <u>○</u> | | |
| 駐輪場の維持 | ○ | ○ | | |
| <u>ソフト事業の展開(より具体的な内容は無いか)</u> | <u>○</u> | | <u>○</u> | |
| <u>公共交通システムとの連携(より具体的な内容は無いか)</u> | <u>○</u> | | | |
| アクセス手段の検討 | ○ | ○ | | ○ |
| 移動ニーズの調査 | ○ | ○ | | ○ |



【新発田駅「駅東交通広場」】

ロータリーの一部が拡幅されたことにより、交通の結節点としての活用が期待されています。

【施策6】広域的な交通ネットワークの形成強化

■施策の概要

- ①平成28年度に新発田市・胎内市・聖籠町では定住自立圏構想をもとに各地域における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、公共交通網の再編、整備を進め、持続可能な公共交通体系を構築していきます。
- ②各地域の交通拠点となる羽越本線の高速化などJRへ継続して要望することで、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上を図り、広域的な交通ネットワーク構築の形成を強化します。
- ③新潟市と近隣市町村と連携し、圏域全体の生活関連機能サービスの向上等に取り組むことで、一定の圏域人口と活力ある社会経済を維持連携していくために事業の検討等を進めていきます

■施策の事業内容

| 事業内容 | 実施主体 | | | |
|--------------------|------|-------|------|-----|
| | 行政 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| 定住自立圏構想の推進 | ○ | | | ○ |
| 羽越本線の高速化に向けた取り組み | ○ | ○ | | ○ |
| 連携中枢都市圏の形成に向けた取り組み | ○ | | | ○ |



【羽越本線高速化に向けた取り組み】



【定住自立圏形成協定 合同調印式】

市町の枠組みを超えた取り組みが行われ、新たな公共交通期待される。