

第 1 号議案

# 新発田市地域公共交通網形成計画 (案)

平成 29 年 3 月

新発田市

## <目 次>

---

|      |                         |    |
|------|-------------------------|----|
| 1    | はじめに                    | 1  |
| 1    | 1 計画策定の背景と目的            | 1  |
| 2    | 2 計画の位置付け               | 2  |
| 3    | 3 計画の期間                 | 2  |
| 4    | 4 計画の区域と地区区分            | 3  |
| 5    | 5 計画の進捗管理               | 4  |
| 2    | 新発田市の現状整理               | 6  |
| 1    | 1 新発田市の位置、地勢            | 6  |
| 2    | 2 社会状況                  | 7  |
| (1)  | (1) 人口の推移               | 7  |
| (2)  | (2) 高齢化の状況              | 8  |
| (3)  | (3) 交通事故の動向             | 9  |
| (4)  | (4) 児童生徒の通学             | 10 |
| (5)  | (5) 学生（高校生、大学生等）の通学     | 11 |
| (6)  | (6) 通勤の実態               | 12 |
| (7)  | (7) 公共施設等の立地状況          | 13 |
| (8)  | (8) 中心市街地の変化            | 15 |
| (9)  | (9) 観光の実態               | 17 |
| (10) | (10) 財政状況               | 19 |
| 3    | 3 公共交通の現状               | 21 |
| (1)  | (1) 公共交通網               | 21 |
| (2)  | (2) 公共交通空白域             | 22 |
| (3)  | (3) 運行便数と人口密度           | 23 |
| (4)  | (4) 鉄道の状況               | 24 |
| (5)  | (5) バスの状況               | 26 |
| (6)  | (6) 都市計画からみた公共交通の状況     | 29 |
| (7)  | (7) タクシー事業者との連携         | 32 |
| (8)  | (8) デマンド交通の導入           | 32 |
| 4    | 4 意向調査結果                | 33 |
| (1)  | (1) 都市計画マスタープラン見直しアンケート | 33 |
| (2)  | (2) 高校生アンケート調査          | 39 |
| (3)  | (3) 路線バス利用実態調査          | 46 |
| 5    | 5 上位・関連計画の整理            | 51 |

|   |                     |    |
|---|---------------------|----|
| 3 | 新発田市地域公共交通総合連携計画の評価 | 53 |
| 4 | 新発田市の地域公共交通に係る課題    | 65 |
| 5 | 基本的な方針              |    |
| 1 | 目指すべき将来像            | 67 |
| 2 | 都市構造と連動した地域公共交通     | 67 |
| 3 | 地域公共交通の役割           | 69 |
| 4 | 取組の視点と役割の明確化        | 69 |
| 6 | 公共交通の整備方針           |    |
| 1 | 地域公共交通網整備の方向        | 71 |
| 2 | 公共交通を担う各交通手段の役割     | 73 |
| 3 | 各地区における公共交通の現状と課題等  | 74 |
| 4 | 見直し・整備の進め方          | 75 |
| 7 | 目標及び施策              |    |
| 1 | 体系図                 | 76 |
| 2 | 課題と目標・施策の対応関係       | 77 |
| 3 | 目標及び施策              | 78 |
| 4 | 施策の実施スケジュール         | 99 |

# 1 はじめに

## 1 計画策定の背景と目的

新発田市では、公共交通の利用者の減少によりサービスが衰退するという悪循環の流れの中で、自動車を運転できない、いわゆる「交通弱者」の移動手段の確保や、ネットワークの維持確保に対する財政負担の増大が大きな問題となっており、平成 20 年度に「新発田市地域公共交通総合連携計画」を策定し、「地域が支え、地域に応じた『わかりやすく』『使いやすい』『持続可能な』公共交通体系の構築」を目指して、既存のバス路線の見直しを中心とした公共交通施策に取り組んできました。

近年、人口減少、少子高齢化は加速の一途をたどっており、新発田市についても、平成 27 年国勢調査では、昭和 55 年以降初めて、総人口が 10 万人を下回ることとなりましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後も人口減少が進むことが予想されています。

人口減少、少子高齢化が進行すると、自治体における税収額の減少により、これまでどおりの行政サービスを継続的に提供することが困難になり、ひいては公共交通の分野においても、サービス衰退の深刻化が予測されます。

加えて、事業者の経営状況の悪化に伴う路線廃止や、自動車を運転できない高齢者の増加に伴う公共交通ニーズの高まりなど、公共交通を取り巻く環境の厳しさがより一層増すとともに、改善を求める住民の声が急速に高まっているのが現状です。

そのような中、平成 25 年 12 月に「交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）」が施行され、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携しながら、地域全体を見渡した公共交通ネットワークの構築を図ることが示されました。また、平成 26 年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）」において、交通政策基本法の趣旨を実現するため、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を作成することができるようになりました。

新発田市では、「新発田市まちづくり総合計画」に掲げる将来都市像「住みよいまち日本一 健康田園文化都市・しばた」の実現に向け、人口減少対策と地方創生を最重要課題として取組を進めています。また、「新発田市都市計画マスタープラン」と「新発田市立地適正化計画」において、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する方針を示すとともに、新発田市・胎内市・聖籠町を圏域とする定住自立圏の形成を進め、周辺市町村と広域的な連携を図ることが併せて必要となっています。

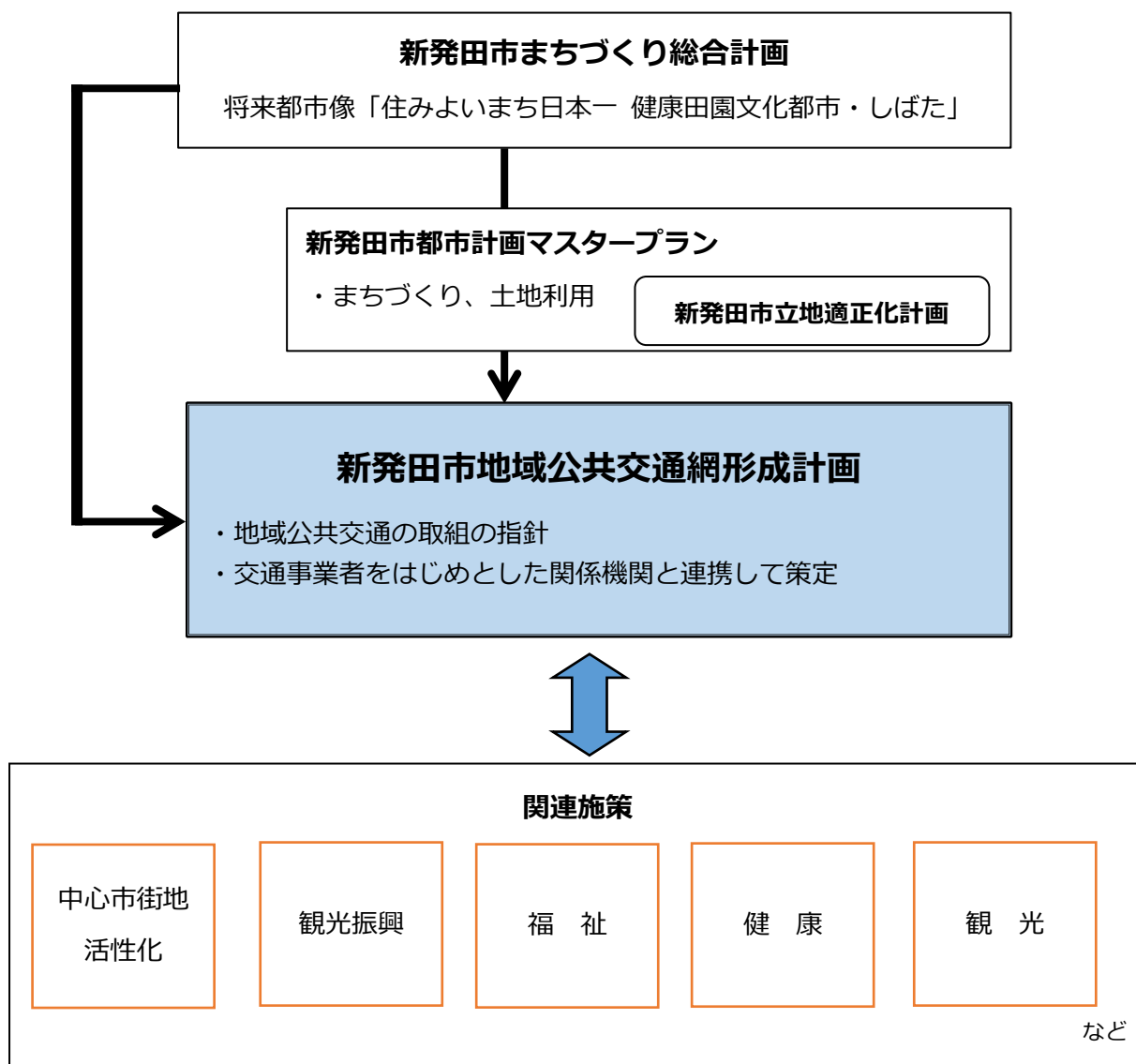
このような状況を踏まえ、公共交通が地域の足として住民の暮らしを支え、「住みよいまち しばた」の実現に向けた基盤となるよう、公共交通施策の今後の取組の方向を示すことを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 1 項に基づき、「新発田市地域公共交通網形成計画」を策定します。



## 2 計画の位置付け

本計画は、新発田市の最上位計画である新発田市まちづくり総合計画との整合を図るとともに、新発田市都市計画マスタープランや関連計画と連携した、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「地域公共交通のマスタープラン」として位置付けるものです。

図表 計画の位置付け



## 3 計画の期間

計画の期間は、平成 29 年度から平成 35 年度までの 7 年間とします。

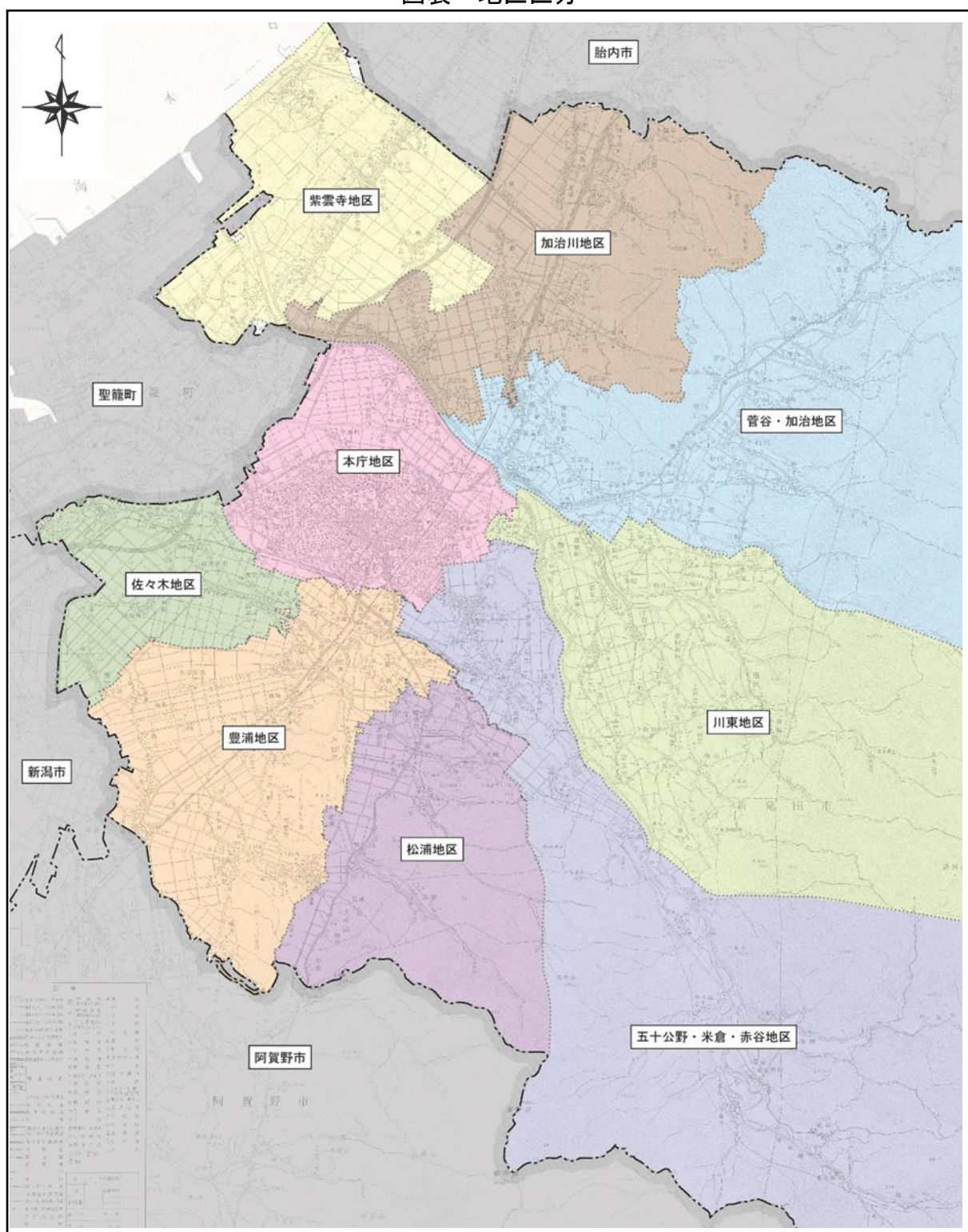
新発田市まちづくり総合計画の計画期間（平成 28 年度～平成 35 年度）と整合を図るものです。

#### 4 計画の区域と地区区分

本計画の区域は新発田市全域を基本とします。ただし、施策の実施に当たっては、公共交通の利用ニーズを踏まえ、近隣市町村とも連携しながら取組を進めることとします。

また、地域の公共交通を検討するに当たっては、中学校区単位を基本とした地区区分に基づき進めていきます。

図表 地区区分

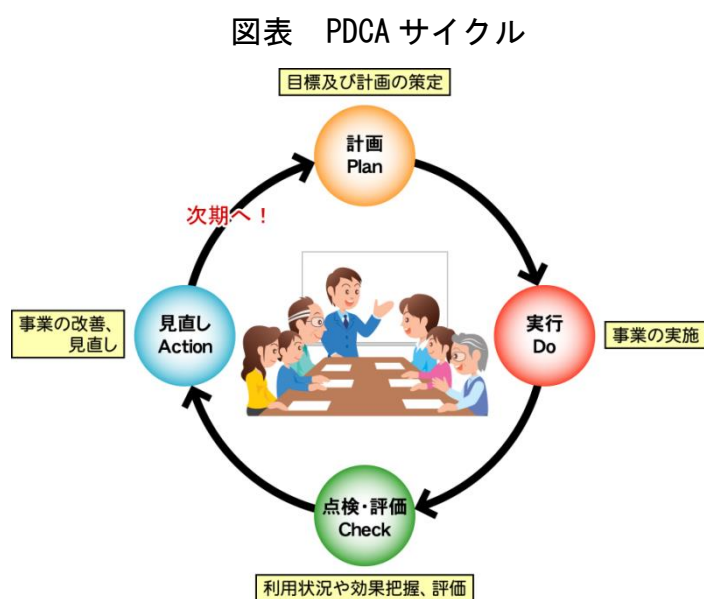


## 5 計画の進捗管理

### (1) PDCA サイクルによる計画の推進

本計画における各施策の取組の実施状況や評価指標の達成状況については、「PDCA サイクル」に基づき、評価・検証を行い、改善や見直しを図ることとします。

また、新発田市と公共交通事業者、道路管理者、地域公共交通の利用者等で構成される「新発田市地域公共交通活性協議会」において、取組の効果検証、進捗管理を行うとともに、本計画に係る協議を進めていきます。



### (2) 評価指標の設定と評価の時期

実施した取組の成果を客観的に測るため、本計画における目標レベルで「評価指標」と本計画の最終年度における「目標値」を設定します。

本計画に係る取組の評価・検証については、毎年度実施するほか中間評価と最終評価を行います。中間評価は、計画期間の中間年次に当たる平成 31 年度に行い、必要に応じて計画の見直しを行って、平成 32 年度以降の取組に反映していきます。さらに、計画の最終年次である平成 35 年度には最終評価を行い、その結果に基づき、次期計画（初年度：平成 36 年度）の取組の方向性を定めることとします。

また、中間評価と最終評価においては、利用者実態調査を行うなど、利用者のニーズや満足度を把握し、今後の取組に活かしていきます。

図表 各時点の評価内容

| 評価   | 時期       | 内容                                                                                                   |
|------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 年次評価 | 毎年度      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・統計資料や実績値に基づく取組の実施状況の評価</li> <li>・取組の改善</li> </ul>            |
| 中間評価 | 平成 31 年度 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・統計資料や実績値、実態調査の結果に基づく目標の達成状況の評価</li> <li>・計画の見直し検討</li> </ul> |
| 最終評価 | 平成 35 年度 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・統計資料や実績値、実態調査の結果に基づく目標の達成状況の評価</li> <li>・次期計画の検討</li> </ul>  |

## 2 新発田市の現状整理

### 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中心都市です。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」や南東には日本二百名山に数えられる「二王子岳」がそびえるなど、海から山までの豊かな観光資源を有しています。

新発田市の西には新潟市、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しています。市の道路は日本海東北自動車道と国道7号、290号が南北方向を結んでおり幹線道路の役割を担っています。鉄道は、東日本旅客鉄道株式会社が運行する羽越本線(新津-村上-秋田間)、白新線(新発田-新潟間)の2路線が運行されています。

新発田市は533.1km<sup>2</sup>の面積を有し、可住地面積割合は47.5% (253.2km<sup>2</sup>)、県平均の35.8%を上回る広い可住地を持っています。

図表 新発田市の位置

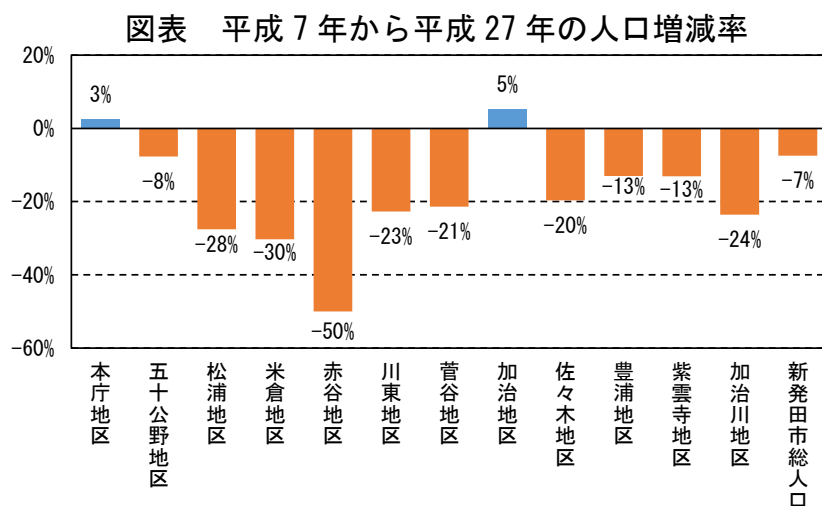
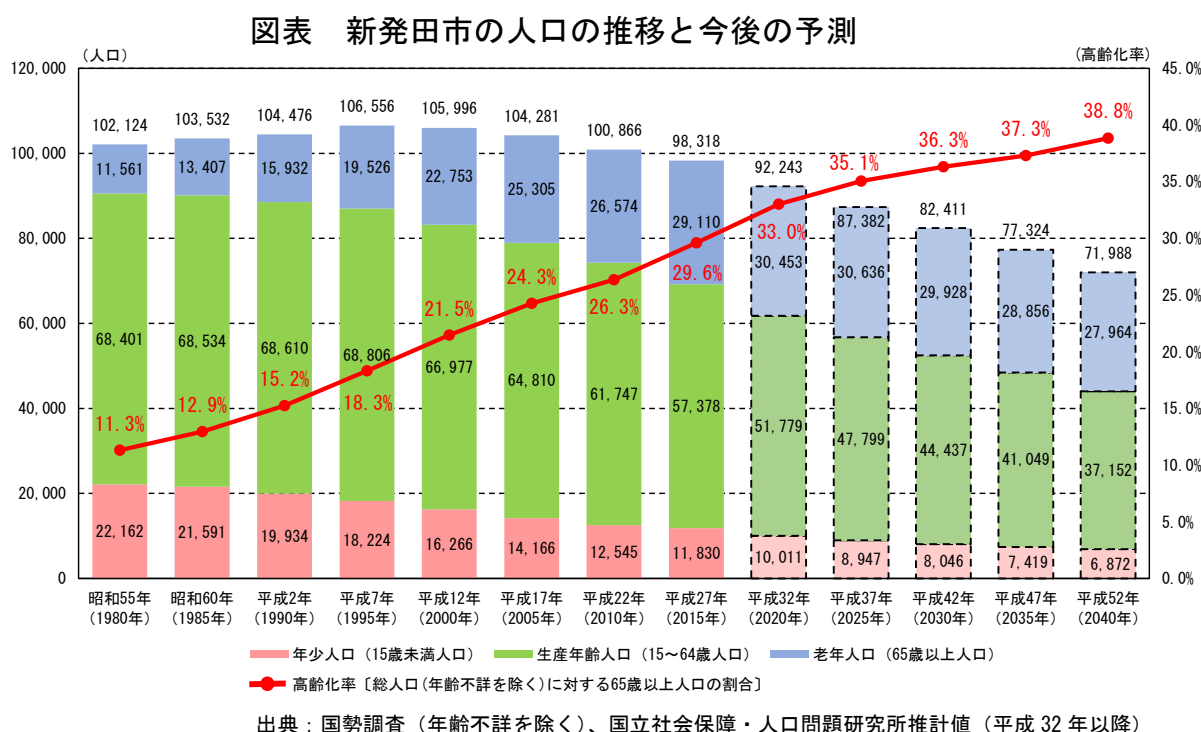


## 2 社会状況

### (1) 人口の推移

国勢調査によると、新発田市の人口は平成7年から減少に転じ、平成27年では98,611人と10万人を割っています。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後も人口減少が進行する見込みとなっています。平成7年から平成27年までの人口増減をみると、本庁地区と加治地区を除いた地区で人口が減少しています。特に、赤谷地区では大幅な人口減少がみられます。

人口減少によって公共交通利用者が減少する中、全国的にも路線バスの維持が困難となっており、移動ニーズの変化に応じた効率的な公共交通網の形成が求められます。

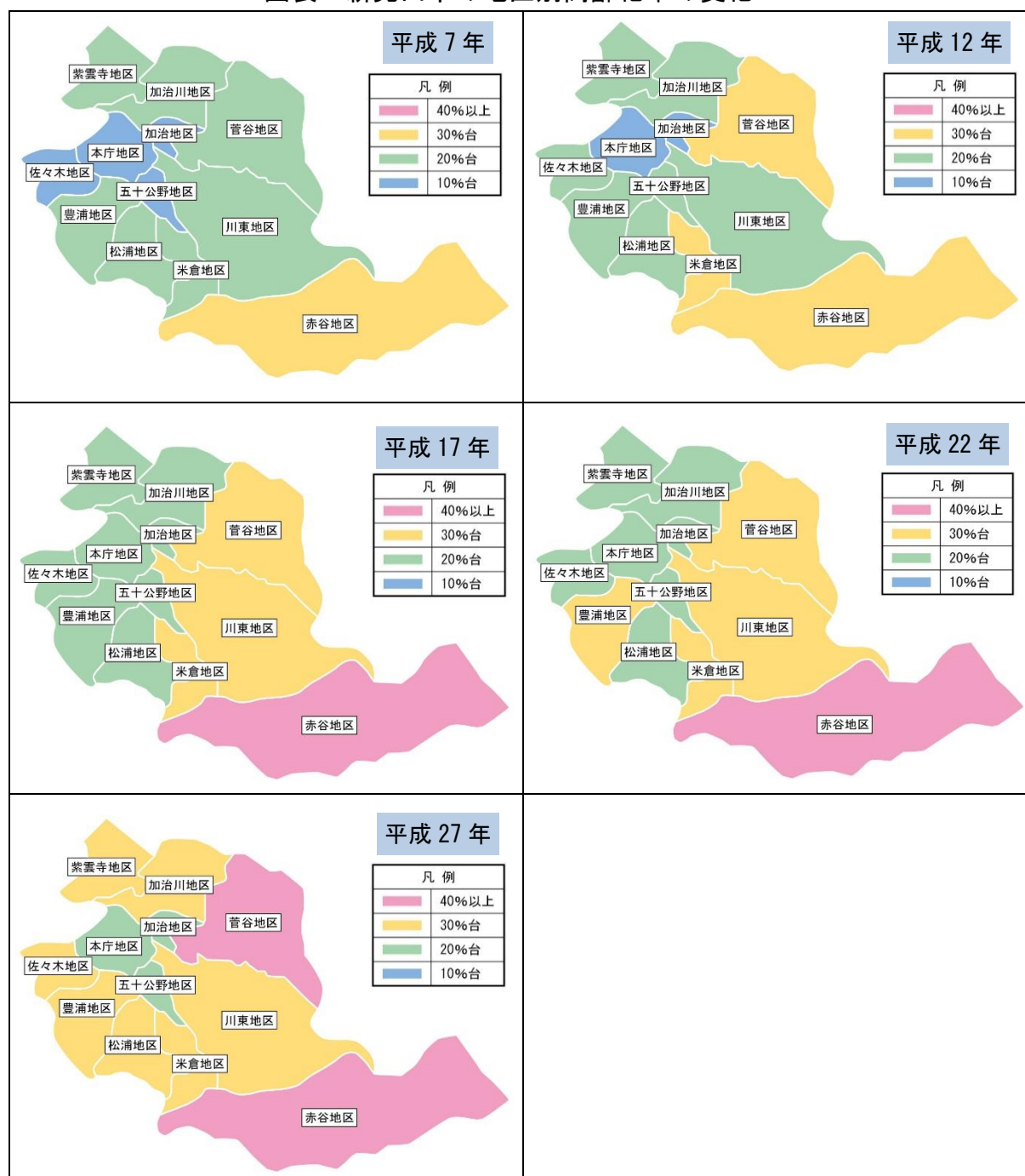




## (2) 高齢化の状況

年齢区分別の人口の推移をみると、平成7年から平成27年にかけて、年少人口と生産年齢人口は減少する一方、老年人口は増加を続けており、平成27年の高齢化率は全市で29.6%となっています。地区別の高齢化率をみると、平成27年では本庁、加治、五十公野地区を除いた地区で30%以上、菅谷、赤谷地区では40%を超えており、高齢化が深刻となっています。地域によって高齢化の進行に差があることから、地域事情に応じた公共交通の検討が必要です。

図表 新発田市の地区別高齢化率の変化



出典：国勢調査

### (3) 高齢者の交通事故の動向

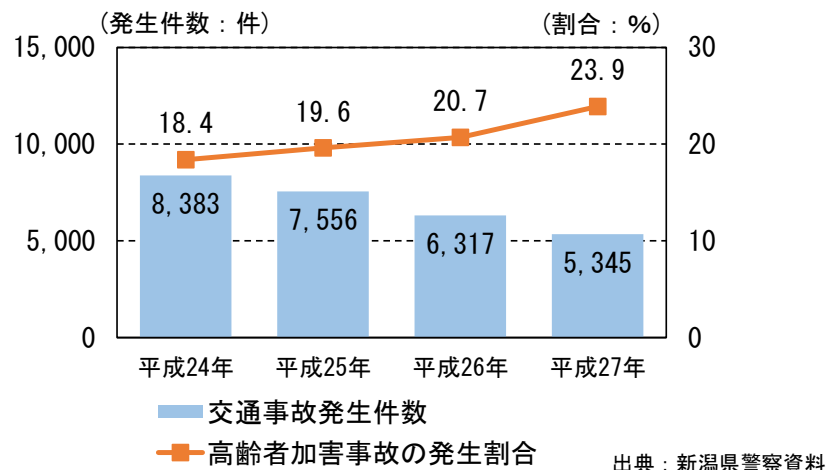
新潟県警の資料によると、県内の交通事故発生件数は減少傾向にある一方、高齢者の加害事故の割合は増加しており、平成27年では23.9%となっています。

新発田市においては、高齢者の加害事故は近年増加しつつあり、平成27年では43件で、全体の23.5%となっています。

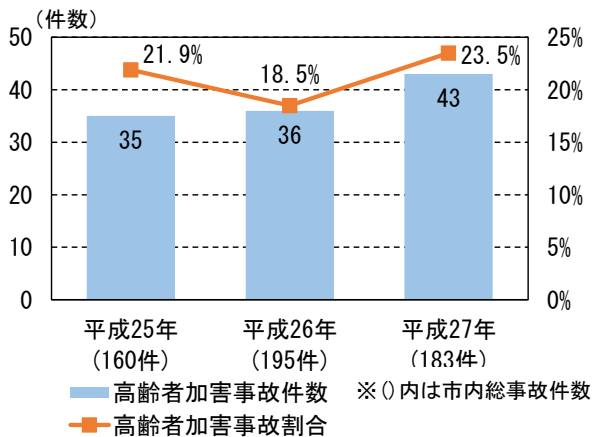
新発田市では、高齢者の交通事故防止対策として、平成25年度から高齢者運転免許証返納支援事業に取り組んでおり、返納者の路線バス回数券等の交付を行っています。支援件数の推移をみると、件数は増加傾向にあり、平成27年度の支援件数は223件となっています。

高齢者加害事故の割合が増加している背景として、認知・判断能力、身体能力の低下等により運転が困難となる一方、利用できる公共交通が無く自家用車に頼らざるを得ない状況にあることや、自家用車と比べて公共交通を不便に感じたり、公共交通利用に慣れていないことから、自家用車から公共交通による移動へ移行できないことが考えられます。

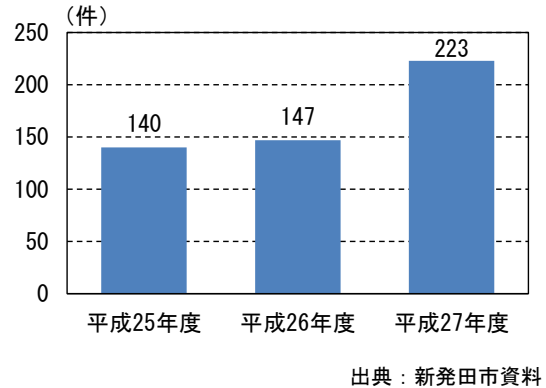
図表 新潟県の交通事故と高齢者加害事故の割合



図表 新発田市の高齢者加害事故の割合



図表 新発田市の運転免許返納支援件数





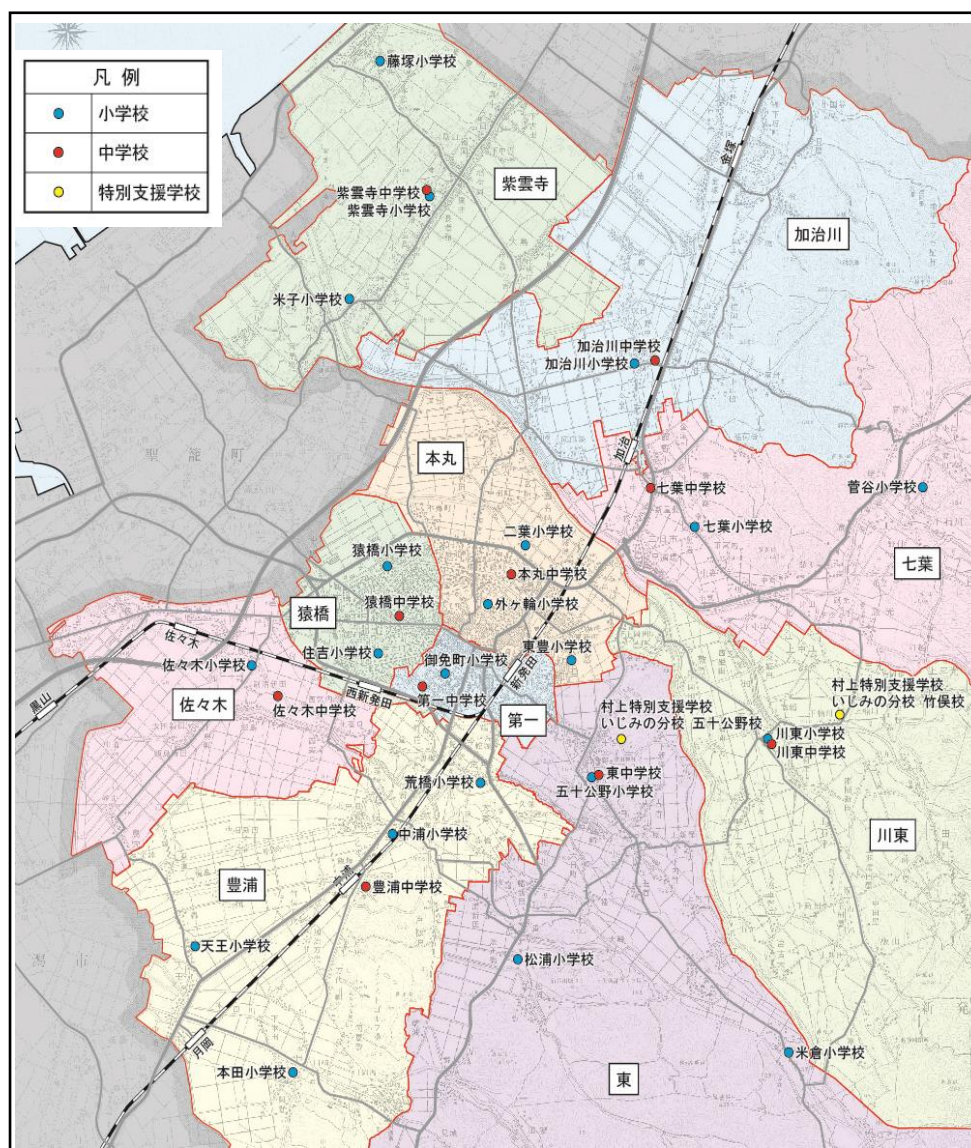
#### (4) 児童生徒の通学

新発田市では、文部科学省が概ねの目安としている基準に基づき、通学支援を行っています。片道の通学距離が概ね、小学校 4 km以上、中学校 6 km以上の場合には通年で通学支援を行っています。また、冬期間については、この文部科学省の目安にかかわらず、片道の通学距離が概ね、小学校 2.5 km以上、中学校 3 km以上の場合には通学支援を実施することとしています。更に、通学に危険が伴う場合などは、通学距離に関わらず通学支援を行うこととしています。

七葉中学校区と川東中学校区においては、地域との協働でコミュニティバスを運行しており、このコミュニティバスを利用して通学支援を実施しています。米倉小学校や東中学校では、路線バスの活用を中心とし、一部スクールバスで補完する通学支援を実施しています。

望ましい教育環境の実現による、学校統合等の通学支援では、スクールバスの運行だけでなく、既存の公共交通の活用や、地域との協働による公共交通の検討などが必要となります。

図表 新発田市の小中学校の位置



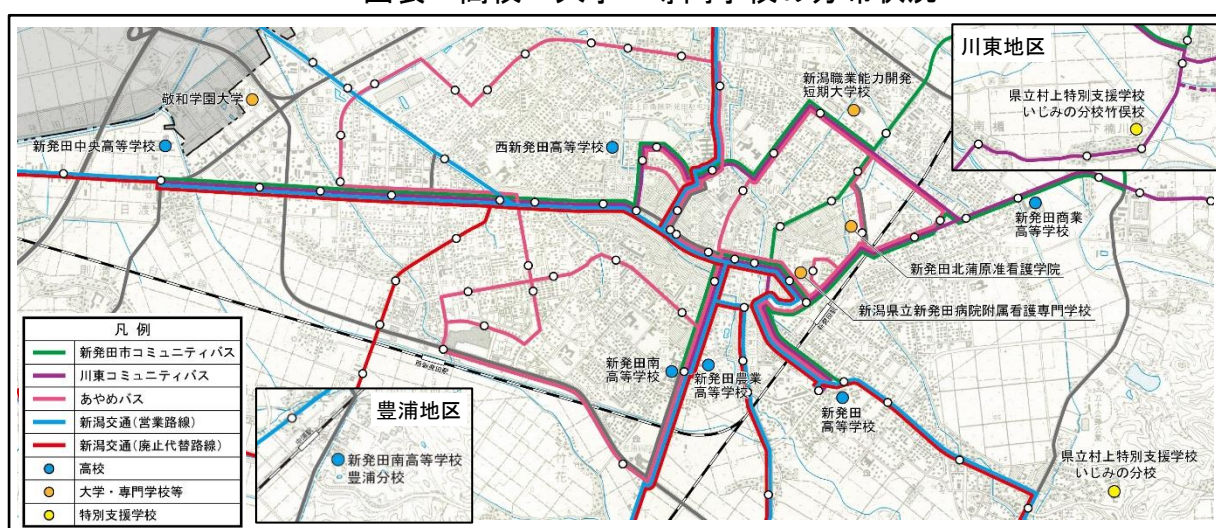


## (5) 学生（高校生、大学生等）の通学

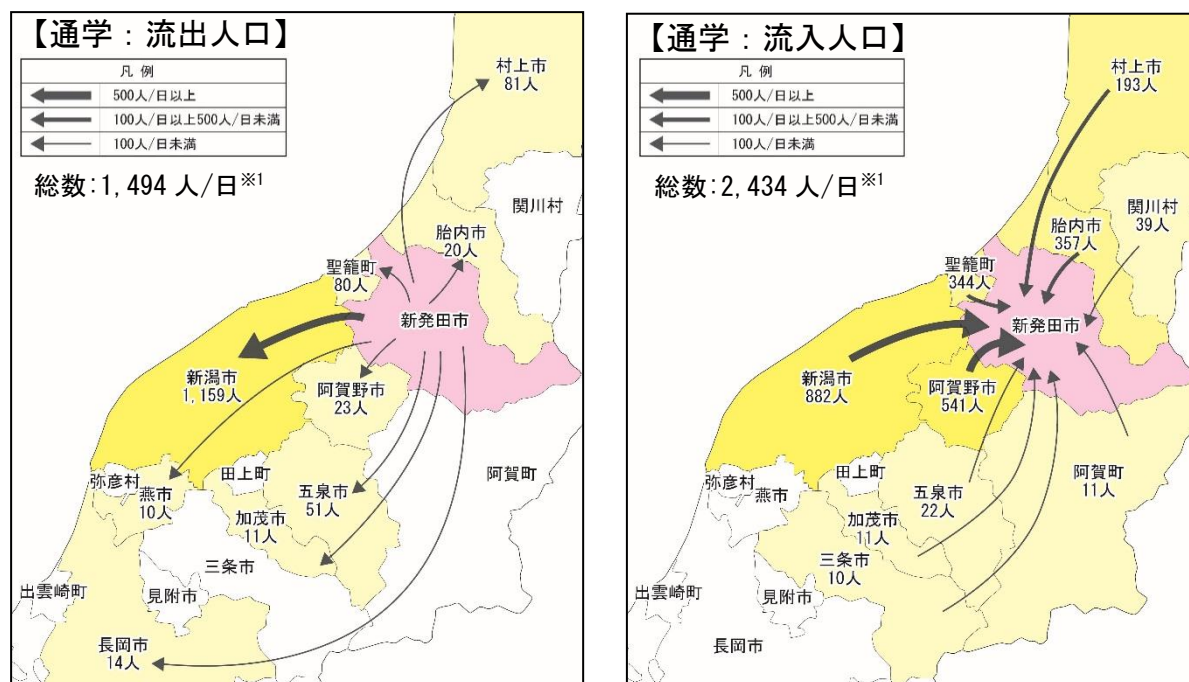
新発田市には高校や大学等が、市街地中心部に多く分布していますが、一部の学校は、新発田駅から離れた位置にあります。国勢調査によると、通学における新発田市への流入人口は、新潟市を除く隣接市町で流入人口が流出人口を上回っており、市外から多くの学生が新発田市に通ってきていることが分かります。このことから学生が通学しやすいよう公共交通の利用環境を整備していく必要があると考えられます。

また、平成 28 年 6 月に新潟県教育委員会にて策定された平成 29 年度～平成 31 年度県立高校等再編整備計画に基づき市内高校の再編が予定されており、こうした動きにも対応した公共交通の検討が必要となっています。

図表 高校・大学・専門学校の分布状況



図表 新発田市の通学者流出口・流入人口



※1 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。

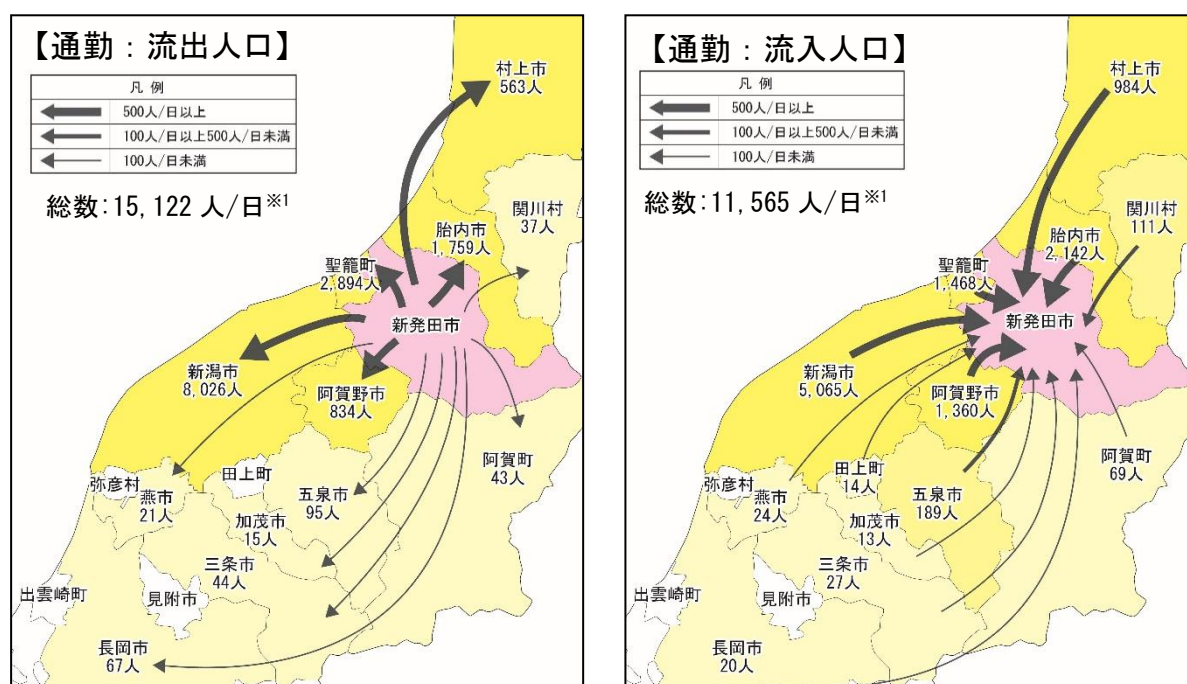
## (6) 通勤の実態

新発田市の通勤流動をみると、特に新潟市には、8,000 人を超える市民が通勤しており、聖籠町には約 3,000 人、胎内市には、約 1,800 人が通勤しています。

流出（本市から市外への通勤）と流入（市外から本市への通勤）を比較すると、流出が多い傾向にあります。

通勤では新潟市、聖籠町及び胎内市との結びつきが強いことが分かります。

図表 新発田市の通勤者流出人口・流入人口



※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。

出典：国勢調査(平成22年)



## (7) 公共施設等の立地状況

新発田市の公共施設は、中心部には新発田市役所（ヨリネスしばた）や新発田駅前複合施設（イクネスしばた）、防災機能を持った公園であるアイネスしばたが、新発田駅東側の五十公野地区には五十公野公園陸上競技場をはじめとしたスポーツ施設が立地しています。

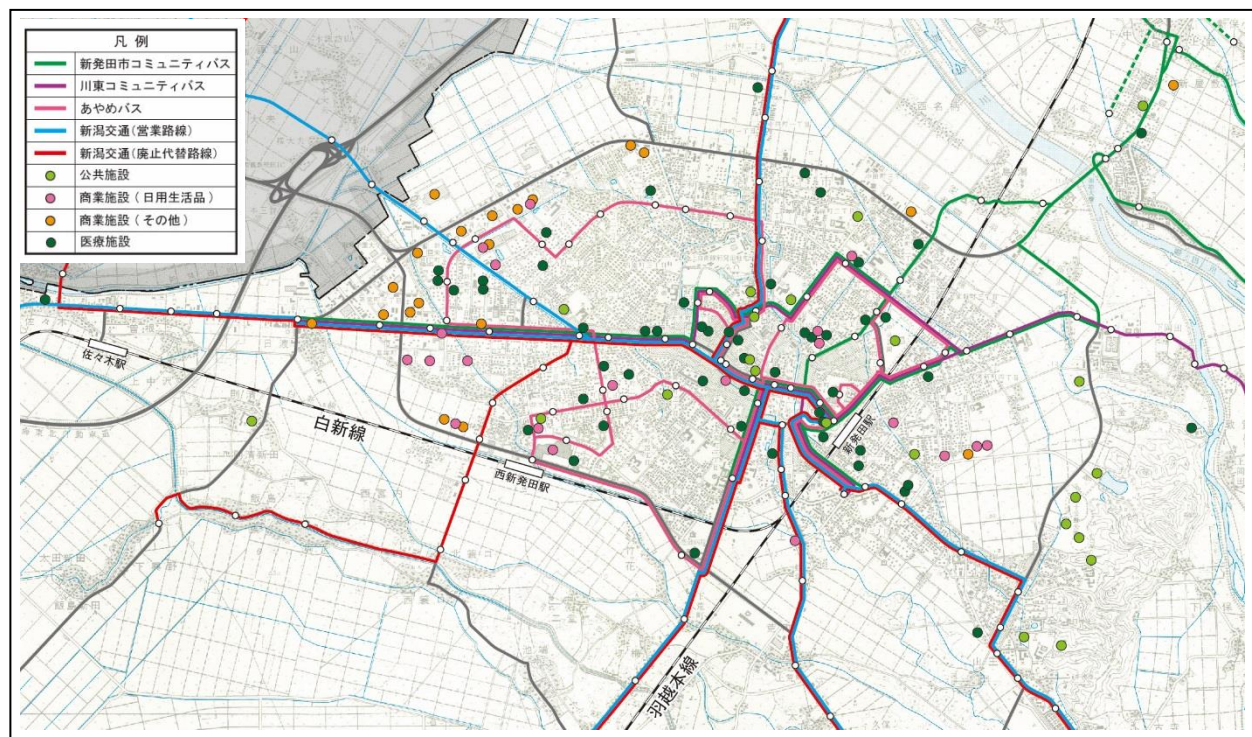
商業施設は、市街地西側の新栄町や舟入町、西新発田駅周辺や新発田駅東側の東新町付近に多く立地しています。

医療施設は、新発田駅周辺に立地する県立新発田病院をはじめ、市街地中心部に多く立地していますが、市街地西側の新栄町や北側の緑町、新発田駅東側の豊町周辺にも立地しています。

これらの施設への移動手段として、市街地では、あやめバス等の市街地を循環する公共交通が運行されているため、利便性が高くなっていますが、公共交通が整備されていない地域に立地する施設もあり、住民ニーズに応じた公共交通の検討が必要です。

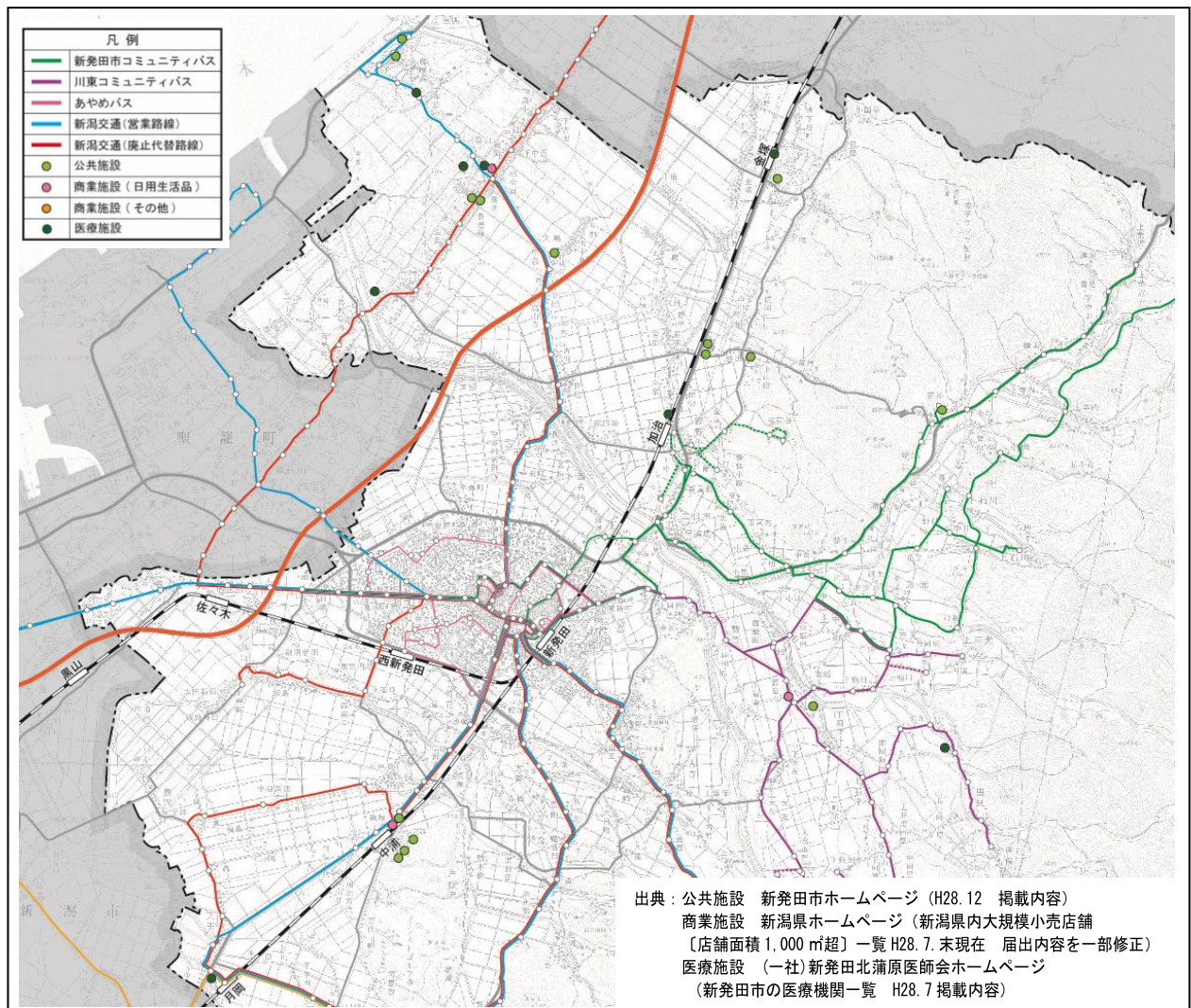
郊外部には、商業施設や医療施設が少ないことから、買い物や通院では市街地まで移動しなければならないため、各地域から市街地まで移動手段を確保する必要があります。

図表 市街地部の公共施設、商業施設、医療施設



出典：公共施設 新発田市ホームページ（H28.12 掲載内容）  
商業施設 新潟県ホームページ（新潟県内大規模小売店舗  
〔店舗面積1,000㎡超〕一覧 H28.7. 末現在 届出内容を一部修正）  
医療施設 （一社）新発田北蒲原医師会ホームページ  
（新発田市の医療機関一覧 H28.7 掲載内容）

図表 郊外部の公共施設、商業施設、医療施設





## (8) 中心市街地の変化

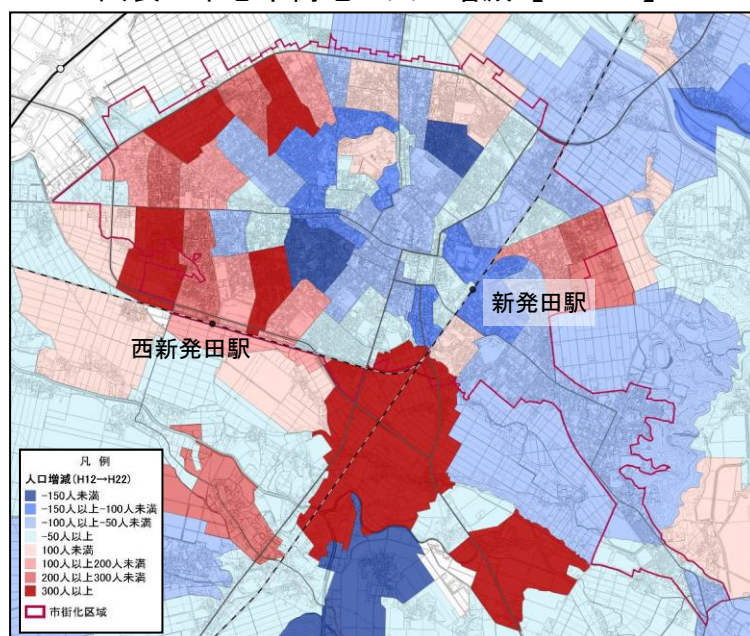
新発田市の中心市街地には、商店街などの商業機能に加えて、居住機能、行政機能、文化・娯楽機能のほか、歴史的建造物・公園等の様々な機能が集積しています。しかし、近年の自動車社会の進展や大型店の郊外出店などを背景として、中心市街地の集積力が大きく低下し、さらには、店舗の老朽化、空き店舗の増加等による商業機能の低下などにより、空洞化が深刻化しています。

平成12年から22年までの10年間における人口増減をみると、特に新発田市街地西部を中心に増加している地区が多くなっている一方で、新発田駅前や昔からの中心市街地周辺等の中心部では、ほとんどの地区で減少しています。

また、新発田市の人口集中地区（DID）の推移をみると、平成22年では人口48,241人、面積949haとなっており、昭和45年の人口32,921人、面積400haと比較すると、人口は約1.5倍、面積は2.4倍に拡大し、市街地の拡散がみられます。

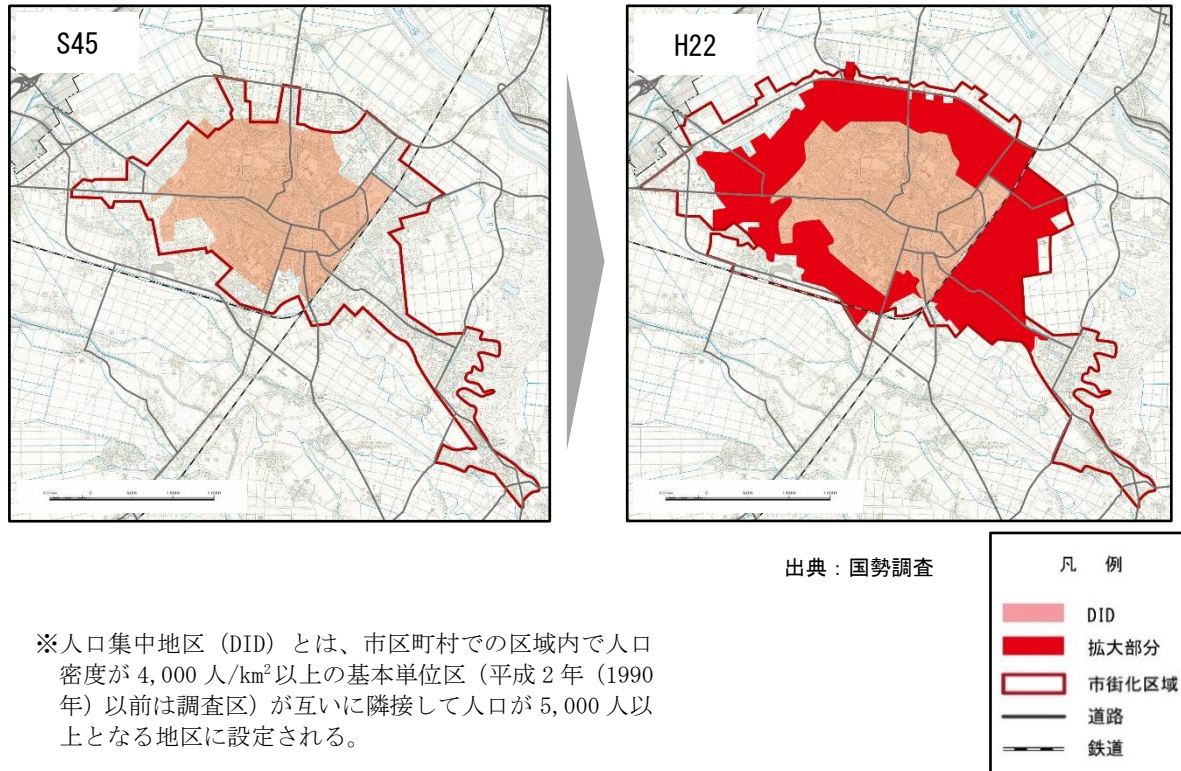
こうした中、健康・医療・福祉の核となる県立新発田病院の新発田駅前移転を機に、新発田駅周辺整備や道路網整備による交通結節点機能の充実を図るとともに、「しばたの顔」として、新発田市役所「ヨリネスしばた」、新発田駅前複合施設「イクネスしばた」、アイネスしばたを整備し、中心市街地の活性化に向けた取組を進めています。

図表 中心市街地の人口増減【H12-22】

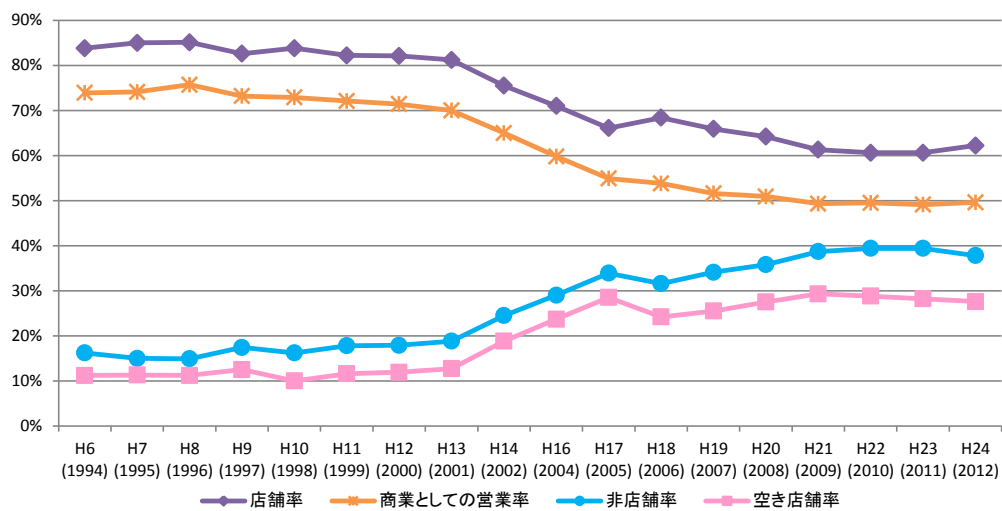


出典：国勢調査

図表 DID の変遷



図表 中心市街地商店街の店舗率の推移



出典：新発田市中心市街地活性化基本計画

## (9) 観光の実態

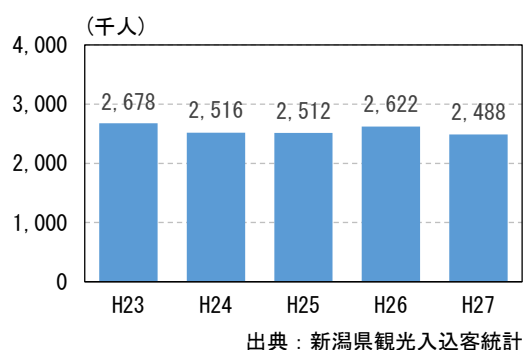
新発田市の観光施設は、市街地中心部では新発田駅西側に概ね集積していますが、新発田駅の東側や郊外部にも広く分布しています。

新潟県の観光入込客統計によると、新発田市の観光客数は、近年、横ばい傾向にあり、年間約 260 万人の観光客が来訪しています。観光施設別では、月岡温泉を訪れる観光客が圧倒的に多く、平成 26 年では全体の約 22%を占めています。

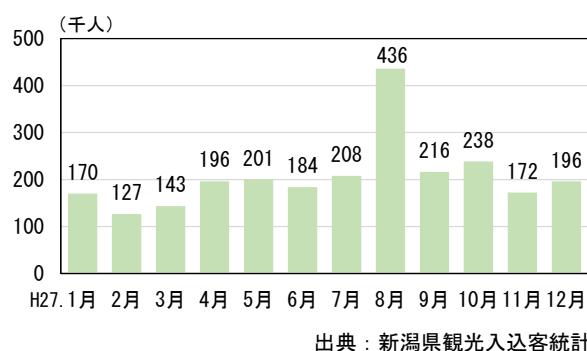
観光客の動向は、土日・祝日をはじめ、月別では長期休暇を取得しやすい 8 月に多くなっています。また、近年では、観光バスの運行料金増高の影響を受け、団体旅行から家族や少人数グループによる旅行へと変化しています。

こうした観光客の移動ニーズに対応するため、月岡温泉をプラットフォームとした新発田市内の観光施設等を堪能・探訪できる「しばたん観光バス」を新発田市観光協会が運行していますが、今後も多様化する移動ニーズに応じた移動手段の確保が必要になってきています。

図表 新発田市の観光入込客数の推移



図表 新発田市の観光入込客数の月別推移



図表 各施設の観光入込客数の推移

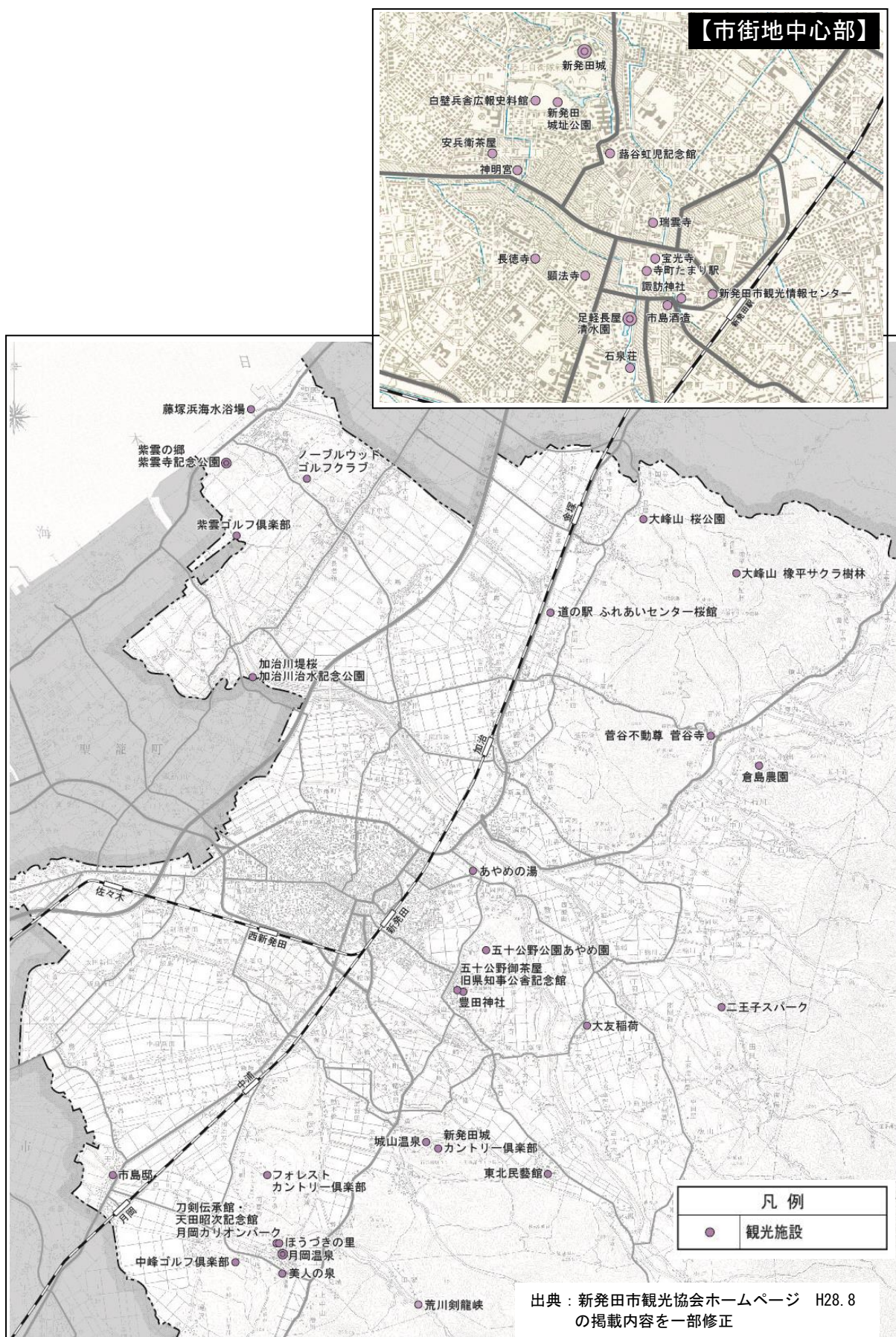
(単位：人)

| 観光施設           | 平成23年   | 平成24年   | 平成25年   | 平成26年   | 平成27年   |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 月岡温泉           | 622,800 | 626,480 | 594,780 | 570,255 | 571,510 |
| 紫雲の郷           | 193,430 | 190,030 | 178,480 | 183,282 | 186,230 |
| 道の駅 ふれあいセンター桜館 | 136,520 | 150,360 | 127,600 | 164,310 | 182,310 |
| 月岡温泉足湯         | 78,460  | 78,530  | 78,530  | 82,760  | 74,770  |
| 県立紫雲寺記念公園      | 110,560 | 77,230  | 77,230  | 77,230  | 77,230  |
| 五十公野公園         | 73,190  | 73,190  | 73,190  | 73,190  | 73,190  |
| 新発田城           | -       | 44,290  | 50,370  | 58,557  | 52,520  |

出典：新潟県観光入込客統計



図表 施設の分布状況（観光施設）



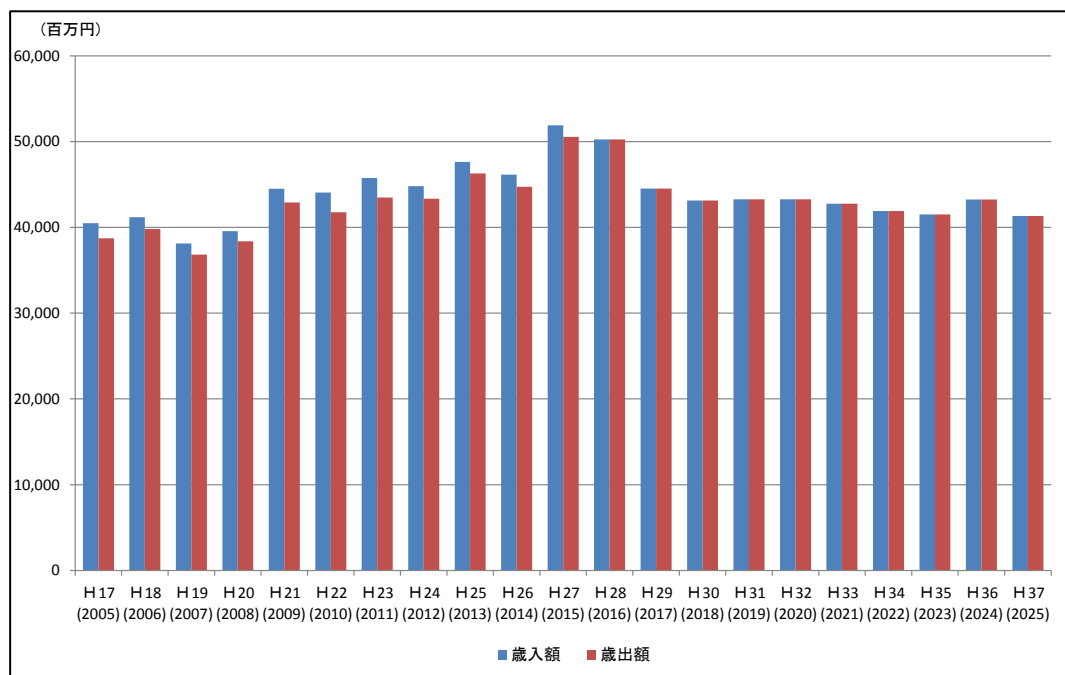
## (10) 財政状況

歳入額・歳出額は、近年は増加傾向にありますが、合併建設計画関連事業の推進による普通建設事業費の影響が大きく、合併建設計画の主な基幹事業が終了する平成 28 年度以降の推計値では減少する見通しとなっています。

人口減少や少子高齢化の進展によって、税収が減少していく一方で、高齢者の増加に伴う介護・医療費等の扶助費が増大していくことが予測され、また、老朽化した公共施設の維持更新費の増大なども併せて、今後はより一層、財政経営の厳しさが増すものと思われます。

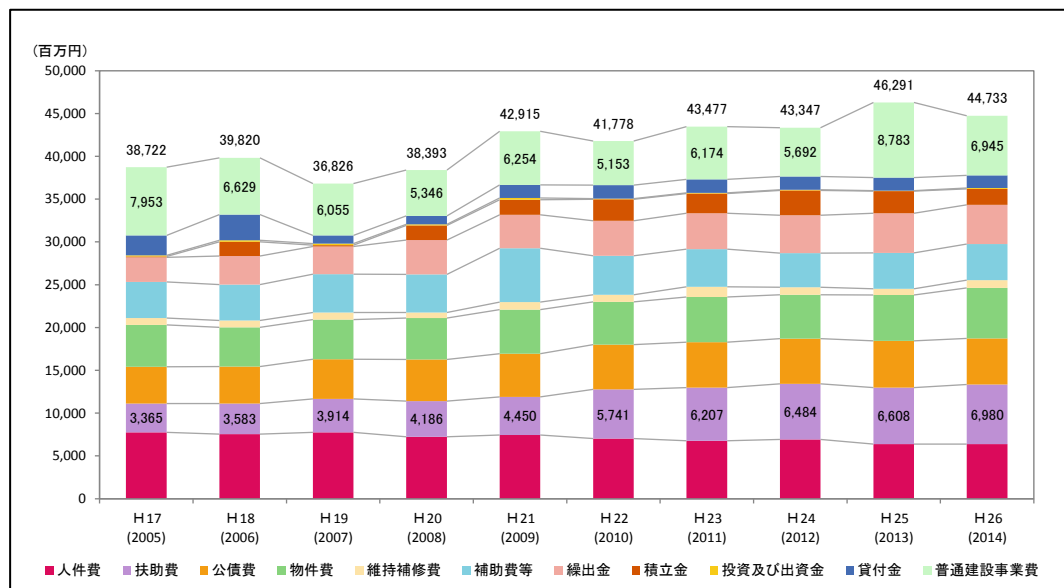
こうした中、持続可能な公共交通を構築していくためには、利便性を高めることで利用者数を増やし、運賃収入を増加させることはもとより、国・県の財政支援を有効活用するとともに、運行等の適正管理や公共交通の再編見直しによって財源を確保しながら、財政状況に応じた適切な運行を行っていく必要があります。

図表 歳入と歳出の推移



出典：新発田市財政計画（H28.2 現在）

図表 性質別歳出額の推移



出典：新発田市財政計画（H28.2 現在）

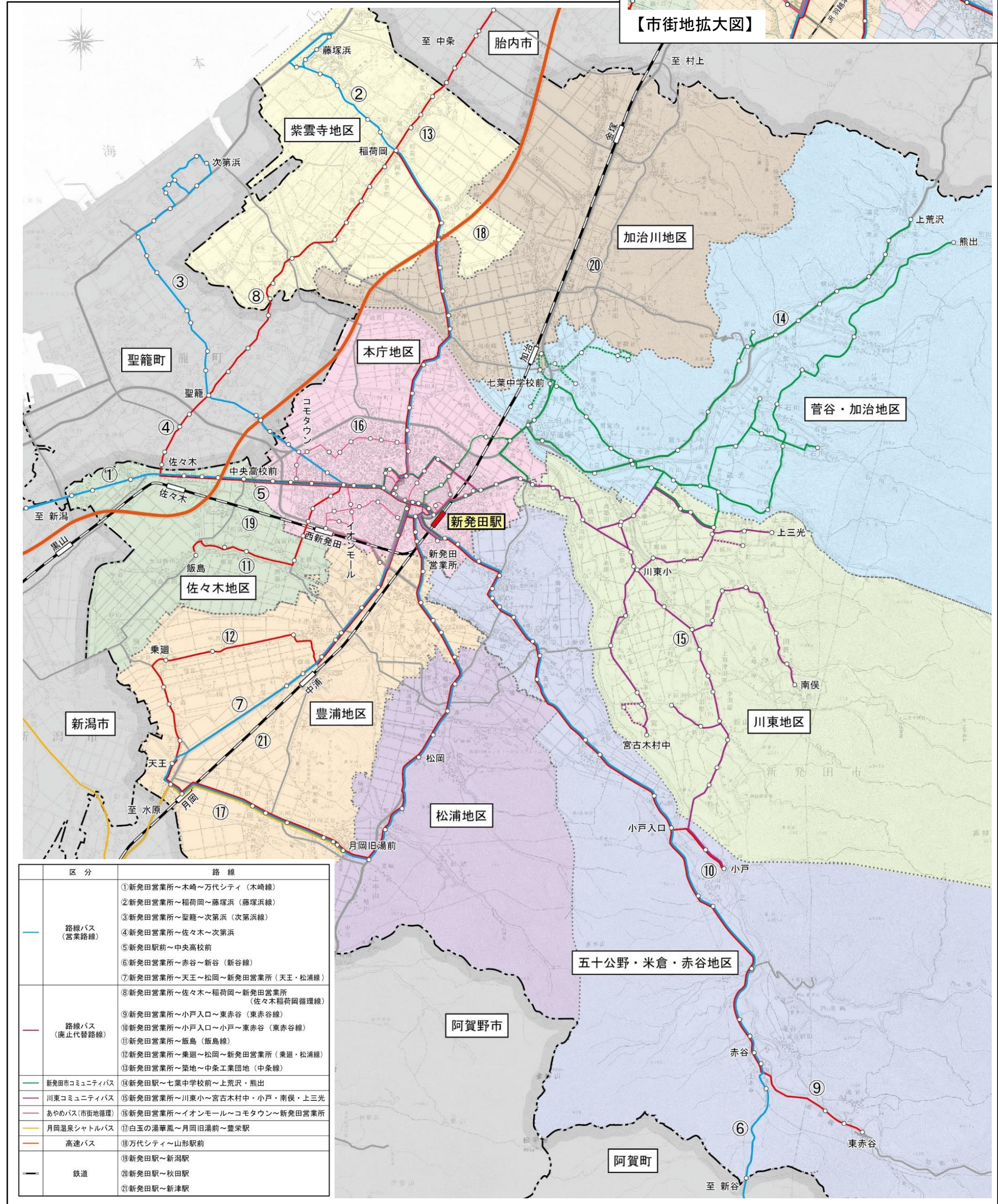


3 公共交通の現状

(1) 公共交通網

新発田市では、新発田駅を中心として、バスや鉄道を含めて放射状に公共交通網が形成されています。

図表 公共交通網

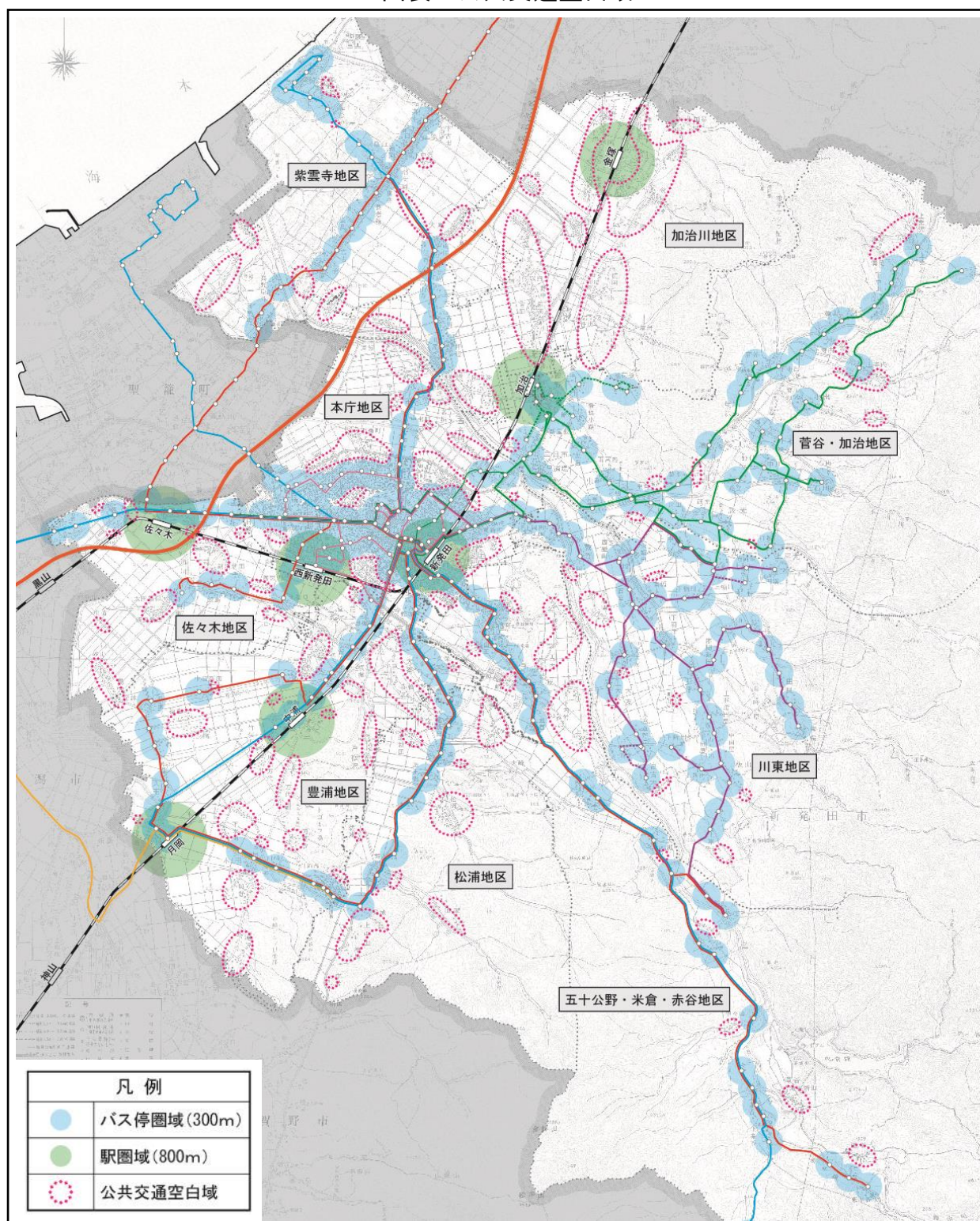




## (2) 公共交通空白域

新発田市では、多くの集落が広く分布しているため、市内全域において公共交通空白域が見られますが、菅谷・加治地区、川東地区において、コミュニティバスの運行が開始されたことにより、公共交通空白域は大きく減少しています。

図表 公共交通空白域

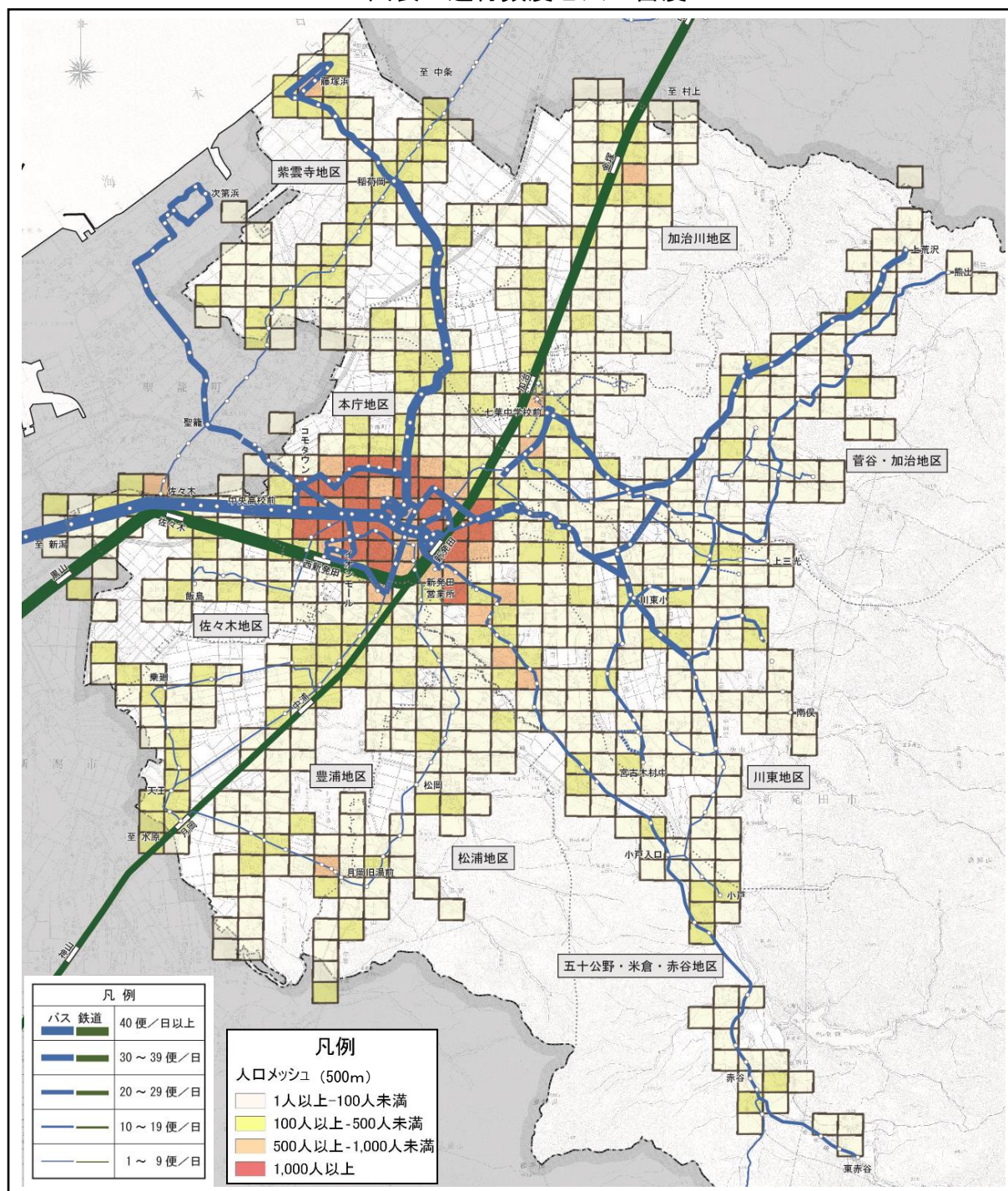




### (3) 運行便数と人口密度

人口密度の高い市街地中心部では、鉄道やバスが高頻度で運行されている一方、人口密度が低い郊外部においては、運行頻度が少なくなっています。新発田駅東側や五十公野地区と豊浦地区の一部では、人口密度が高くなっていますが、運行頻度は低くなっています。

図表 運行頻度と人口密度



#### (4) 鉄道の状況

鉄道は、東日本旅客鉄道株式会社が運営・運行する路線で、新津駅方面と村上駅方面を結ぶ羽越本線、新潟駅方面を結ぶ白新線の2路線が運行しており、7駅が立地しています。

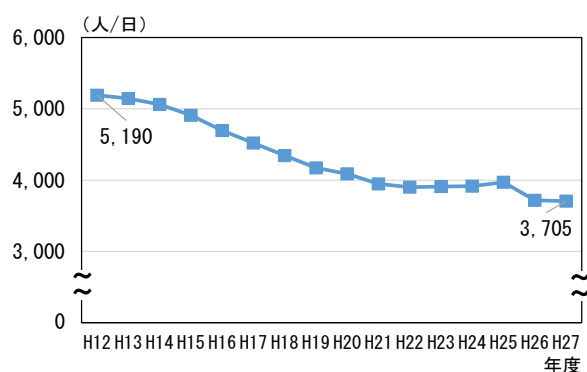
白新線と羽越本線（村上方面）は、1日に40本以上運行されているほか、特急列車の運行する路線となっています。羽越本線（新津方面）は、1日に23本運行されています。

新発田駅は、全ての路線の普通列車、特急列車の停車駅となっており、遠方からのアクセス性も高くなっています。また、新発田駅前ロータリーは、鉄道とバスの乗継ぎ、バスからバスへの乗継ぎに利用される交通結節点となっています。

新発田駅の1日の平均乗車人員の推移をみると、平成27年度は3,705人となっており、平成12年度の5,190人と比べ、1,000人以上減少しています。路線別利用状況（平均通過人員）の平成23年度以降の推移をみると、「新発田～新潟」間の利用状況はほぼ横ばいに推移しているものの、「新発田～村上」間、「新発田～新津」間は減少傾向にあります。

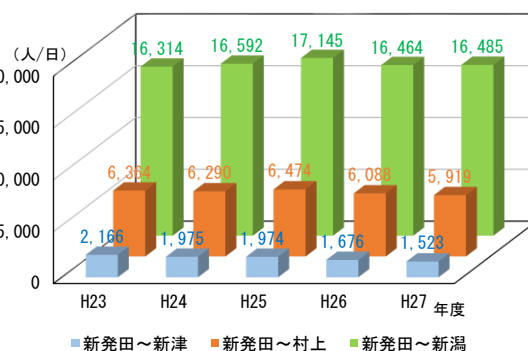
人口減少や少子化による高校生の減少等により、鉄道利用者の減少が予測されるとともに、運行サービスの低下が懸念されます。

図表 新発田駅の1日平均乗車人員



出典：JR 東日本資料

図表 路線別利用状況（平均通過人員）



出典：JR 東日本資料

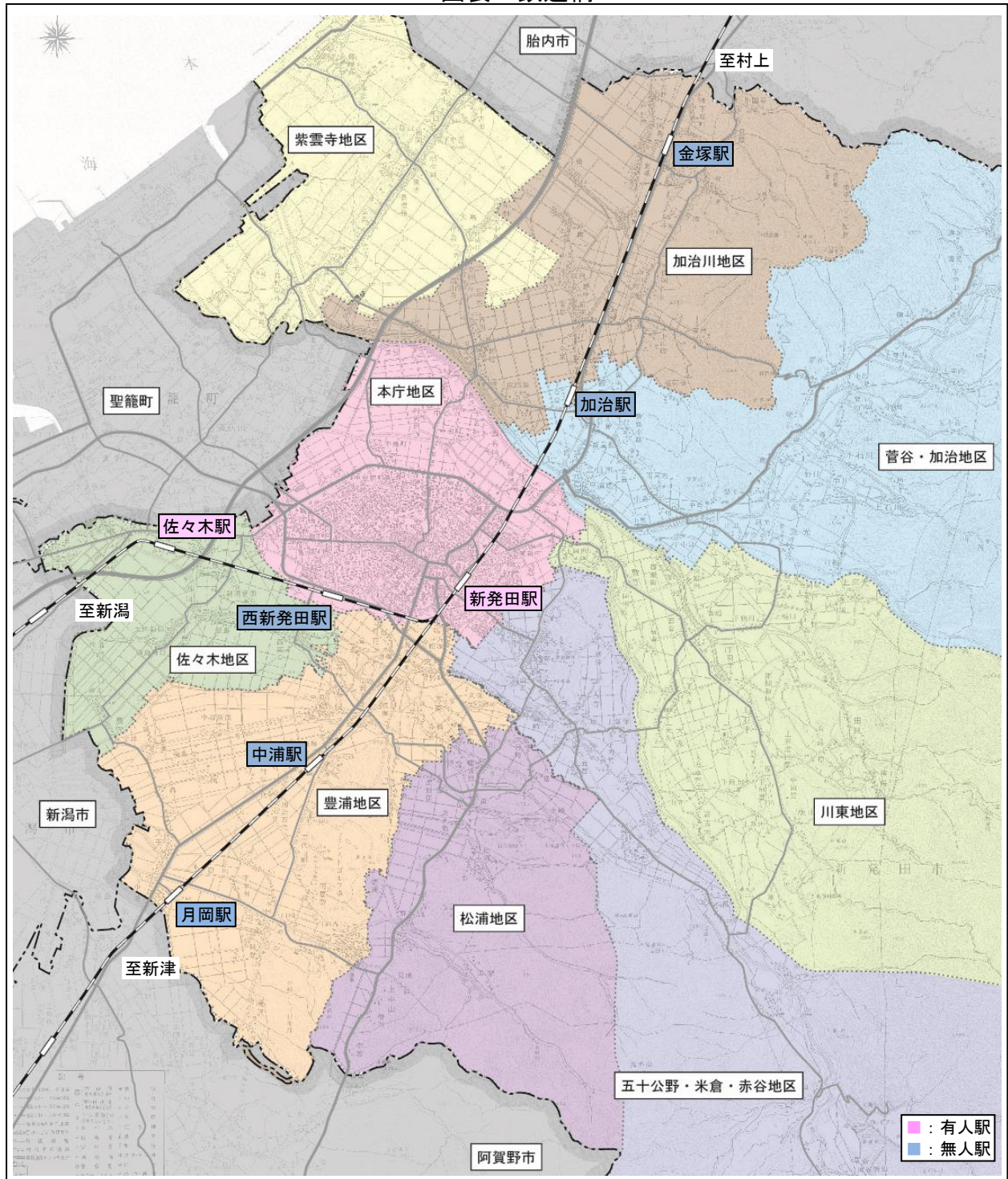
図表 鉄道の運行本数（平日）

| 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<br>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<br>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<br>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



図表 鉄道網



(5) バスの状況

①路線バス（新潟交通、新潟交通観光バス）

路線バスは、通勤・通学の流動が多い新潟市方面や、紫雲寺地区や五十公野・米倉・赤谷地区等の鉄道のない地区方面で多く運行されています。

新発田市の路線バスの利用者は平成 24 年をピークに減少傾向を示しています。新発田市の自動車保有台数の推移をみると年々増加しており、平成 28 年 3 月 31 日現在では約 62,000 台、1.6 人に 1 台の割合で自家用車を保有しています。この傾向は今後も続くものと考えられることから、人口減少に加え、車社会の進行などにより、さらに路線バスの利用者が減少していくことが懸念されます。

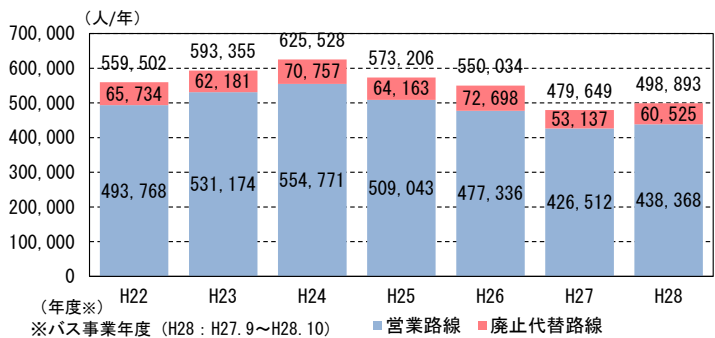
このまま路線バスの利用者が減少していくと、交通事業者の負担が増加し、現状の路線数、運行本数などの運行サービスが低下する恐れがあります。

図表 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           | 17 本          | 17 本          | 34 本  |      |
| 五十公野・<br>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<br>循環線 | 佐々木先回り<br>3 本 | 稲荷岡先回り<br>2 本 | 5 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・<br>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                |               |               |               | 125 本 |      |

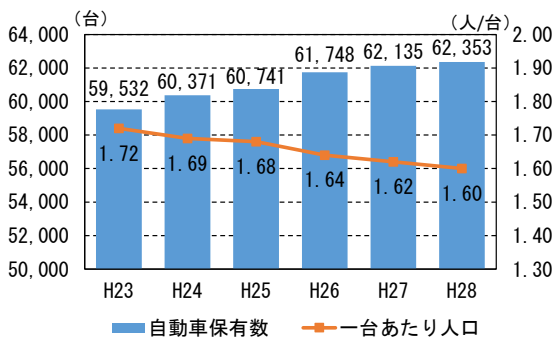
※H28. 11. 19 現在の運行本数

図表 路線バスの利用者の推移



出典：新潟交通観光バス資料

図表 新発田市の自動車保有台数の推移



出典：新潟県運輸概況

## ②コミュニティバス

新発田市では、中心市街地におけるアクセス機能の向上と交通空白域の解消を図るとともに、交通弱者の移動手段を確保するため、平成 18 年からあやめバスと新発田市コミュニティバスを、平成 26 年から川東コミュニティバスを運行しています。

### ■あやめバス

あやめバスは、中心市街地を循環するバスとして、新発田市役所「ヨリネスしばた」や主要な大型商業施設、県立新発田病院を経由し、運行しています。また、利用者ニーズに対応するため、「内回り（コモタウン先回り）」と「外回り（イオンモール先回り）」の双方向に運行しており、日中の買い物・通院等に合わせた運行時間を設定しています。

近年、利用者数は減少傾向にあるものの、年間 8 万人を超える利用があり、市街地における重要な移動手段となっております。

### ■新発田市コミュニティバス

新発田市コミュニティバスは、地域住民で構成される NPO 法人が運行を担っており、地域の利用ニーズに応じた柔軟な運行により、菅谷・加治地区と中心市街地を結ぶバスとして、地域住民の通学・買い物・通院に利用されています。

また、小・中学生のスクールバスとしての役割を担うとともに、高校生が通学しやすいよう各高校行きの便に乗り換えることができる乗換拠点を整備し、通学しやすい環境が確保されています。

加えて、乗換えなしで市街地の目的地にアクセスできるよう、あやめバス（市街地循環路線）に乗り入れています。

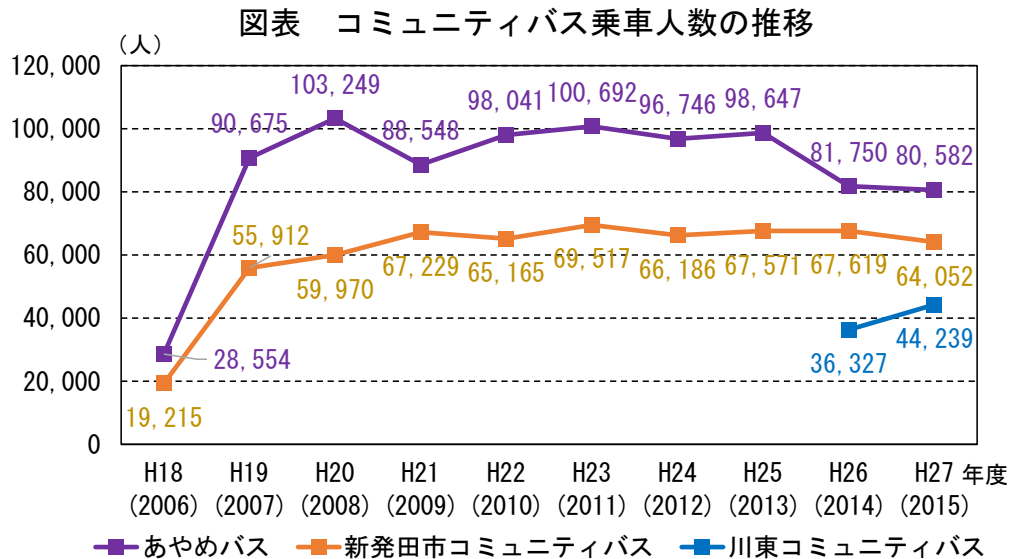
### ■川東コミュニティバス

川東コミュニティバスは、川東地区と中心市街地を結ぶバスとして、地域住民の通学・買い物・通院に利用されるとともに、小・中学生の通学の足としても運行されています。

運行内容については、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、運行の見直しや利用促進を図っています。

川東小学校を乗換拠点として、地区内の各方面へ運行しています。また、乗換えなしで市街地の目的地にアクセスできるよう、あやめバス（市街地循環路線）に乗り入れています。



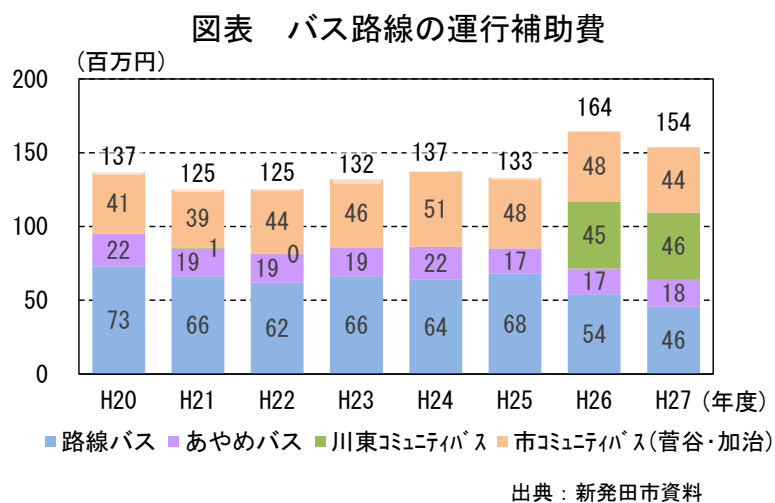


※あやめバスは H18. 11～、新発田市コミュニティバスは H18. 10～、川東コミュニティバスは H26. 4～より運行  
出典：新発田市資料

### ③バスの運行補助費

路線バスやコミュニティバスの維持には高額のコストがかかっており、平成 20 年度と比較すると平成 27 年度の運行補助額は増加しています。

バス利用者の減少は運行補助額の増加につながることから、地域の公共交通を維持していくためには、地域と協力して利用促進を図るとともに、路線バスの利用実態に合わせた見直しを図る必要があります。



## (6) 都市計画からみた公共交通の状況

新発田市都市計画マスタープランでは、「新発田市街地中心部」を都市拠点、「五十公野」「川東」「加治」「菅谷」「佐々木」「中浦」「天王」「稲荷岡」「藤塚浜」「加治川」「金塚」を地域拠点と設定しています。また、新発田市立地適正化計画では、市内の市街化区域（新発田市街地、佐々木市街地、紫雲寺市街地、天王市街地、月岡市街地）のうち五十公野地区の工業専用地域を除いた地域を居住誘導区域、新発田市街地のほぼ全域を都市機能誘導区域と設定しています。

都市計画と公共交通の連携を図る観点から、上記の計画で示された拠点及び区域における公共交通の状況について整理します。

### ①本庁地区

都市拠点「新発田市街地中心部」には、新発田駅や西新発田駅といった鉄道駅が立地しており、複数の鉄道路線やバス路線が運行されています。

新発田駅は、鉄道、路線バス・コミュニティバス、あやめバスの結節点となっており、公共交通機関の乗継ぎに配慮した運行が行われています。新発田市では、新発田駅周辺整備事業として、新発田駅構内のエレベーター設置、駅東地下通路の改修、駅東交通広場の整備を行い、交通結節点としての機能向上を図るとともに、放課後の高校生をはじめとする市民が電車やバスを待つ間に気軽に立ち寄れる場所として、駅前に新発田駅前複合施設（イクネスしばた）を整備し、利便性の向上を図っています。新発田駅前は、イクネスしばたのほか県立新発田病院が立地しています。

西新発田駅は、白新線とあやめバスの結節点となっており、鉄道とバスの乗継ぎに配慮した運行が行われています。

### ②五十公野・米倉・赤谷地区

地域拠点「五十公野」には、五十公野コミュニティセンター、東中学校及び東小学校（平成30年4月開校予定）が立地しており、路線バスの新谷線、東赤谷線が運行していることから、公共交通によるアクセスが確保されています。

赤谷地区の路線バスの「不動橋」バス停は、ボランティア送迎の停留所となっており、路線バスとボランティア送迎の乗継ぎに配慮された運行が行われています。

### ③川東地区

地域拠点「川東」には、川東コミュニティセンター、川東小学校及び川東中学校が立地しており、川東コミュニティバスが運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。川東小学校構内にある「川東小学校」バス停は、地区内の各方面行きの路線の結節点となっており、乗継ぎに配慮した運行が行われています。

#### ④菅谷・加治地区

地域拠点「菅谷」には、菅谷コミュニティセンターが立地しており、新発田市コミュニティバスが運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。

地域拠点「加治」には、加治駅、七葉コミュニティセンター及び七葉中学校が立地しており、羽越本線や新発田市コミュニティバスが運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。七葉中学校周辺にある「七葉中学校前」バス停は、上荒沢方面と熊出方面の路線の結節点となっており、乗継ぎに配慮した運行が行われています。

#### ⑤佐々木地区

地域拠点「佐々木」には、佐々木駅が立地しており、白新線と路線バスの木崎線等が運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。佐々木駅周辺に「佐々木駅前」バス停があり、鉄道とバスの乗継ぎに配慮した運行がされています。

#### ⑥豊浦地区

地域拠点「天王」には、月岡駅が立地しており、羽越本線と路線バスの天王・松浦線等が運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。月岡駅周辺には「月岡駅前」バス停があり、羽越本線と路線バスの結節点となっています。

地域拠点「中浦」には、中浦駅、豊浦庁舎、豊浦地区公民館及び豊浦中学校が立地しており、羽越本線と天王・松浦線等の路線バスが運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。中浦駅周辺には「乙次」バス停があり、羽越本線と路線バスの結節点となっています。

#### ⑦紫雲寺地区

地域拠点「稻荷岡」には、紫雲寺庁舎、紫雲寺地区公民館、紫雲寺小学校及び紫雲寺中学校が立地しており、路線バスの藤塚浜線等が運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。「稻荷岡」バス停は、路線バスの藤塚浜線、佐々木稻荷岡線、中条線の結節点となっています。

地域拠点「藤塚浜」には、藤塚小学校が立地しており、路線バスの藤塚浜線が運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。

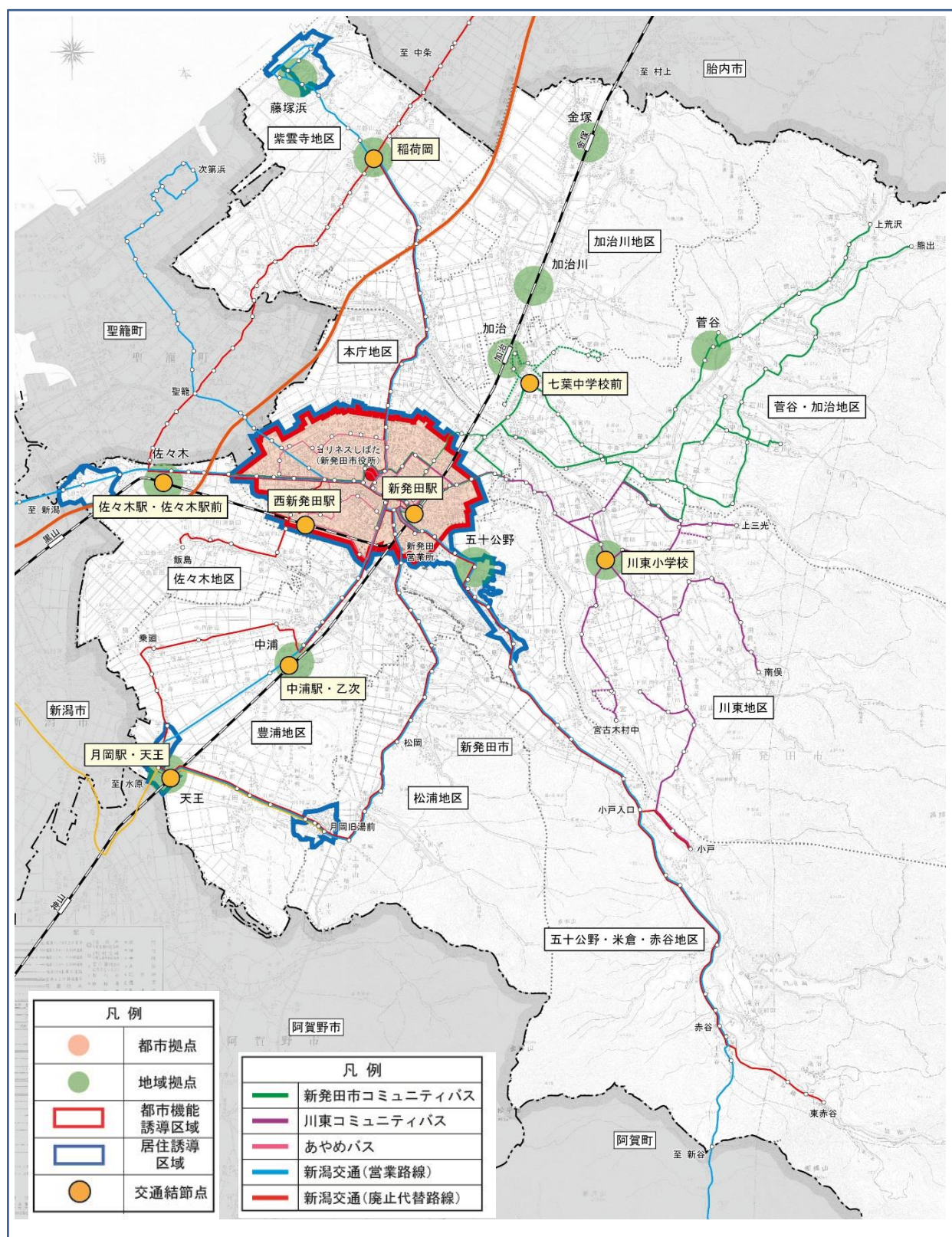
#### ⑧加治川地区

地域拠点「金塚」には、金塚駅及び加治川コミュニティセンターが立地しており、羽越本線が運行されていることから、公共交通によるアクセスが確保されています。

地域拠点「加治川」には、加治川庁舎、加治川地区公民館、加治川小学校及び加治川中学校が立地していますが、鉄道駅やバス停は無く、公共交通の不便な地域となっています。



図表 都市計画からみた公共交通の状況



## (7) タクシー事業者との連携

新発田市には、タクシー事業者が3社あり、鉄道やバスでは担うことのできない時間帯や、自由度の高い移動サービスを行っています。通常のタクシー車両に加え、ジャンボタクシーや、福祉車両を導入している会社もあります。

タクシーは、鉄道やバスとともに、持続可能な公共交通ネットワークを形成する重要な交通機関の一つとなっています。

図表 新発田市内の新潟県ハイヤー・タクシー協会の加盟会社と保有台数（台）

|              | ジャンボ | 大型 | 中型 | 小型 | 福祉 |
|--------------|------|----|----|----|----|
| (株)下越タクシー    | 1    | 0  | 4  | 16 | 4  |
| 新発田観光タクシー(株) | 1    | 0  | 1  | 21 | 2  |
| 太陽交通新発田中央(株) | 0    | 0  | 1  | 17 | 0  |

出典：一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会

## (8) デマンド交通の導入

デマンド交通は、新発田市における路線バスやコミュニティバスなどの路線定期型交通と異なり、セダンやワゴン型の車両を使用し、自宅や指定の場所から目的地まで、利用者の要望（デマンド）に応じて運行する公共交通サービスです。基本的に予約が必要で、予約がない場合は運行されず、予約した利用者を順に回って乗合で運行する公共交通です。

運行方式、運行ダイヤ等の組み合わせにより様々な運行形態が存在します。地域住民の移動需要や地形、道路状況等の違いにより適切な運行形態は異なってきますが、デマンド交通を導入することが全ての問題を解決してくれるという誤った認識から、運行形態を十分に検討することなくその導入を決定してしまう事例が散見されます。

そのため、デマンド交通の導入においては、地域住民の利用ニーズや需要を適切に把握し、地域の実態に応じて、慎重に検討を進めていく必要があります。

## 4 意向調査結果

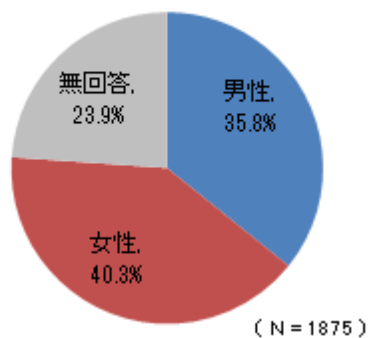
### (1) 都市計画マスタープラン見直しアンケート

#### ■実施状況

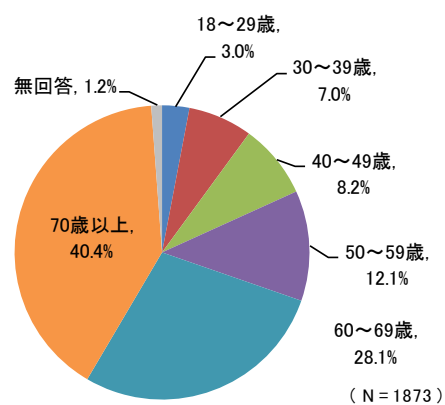
|         |                                                           |
|---------|-----------------------------------------------------------|
| 対 象     | 新発田市に住む 18 歳以上の市民<br>(抽出方法) 層化無作為抽出                       |
| 配布・回収方法 | 郵送配布、郵送回収                                                 |
| 配布日     | 平成 27 年 12 月 3 日                                          |
| 配布・回収数  | ・回収数：1,875 票      ・配布数：4,979 票<br>(回収率：37.7%＝1,875/4,979) |

#### ■回答者の属性

##### 【性別】

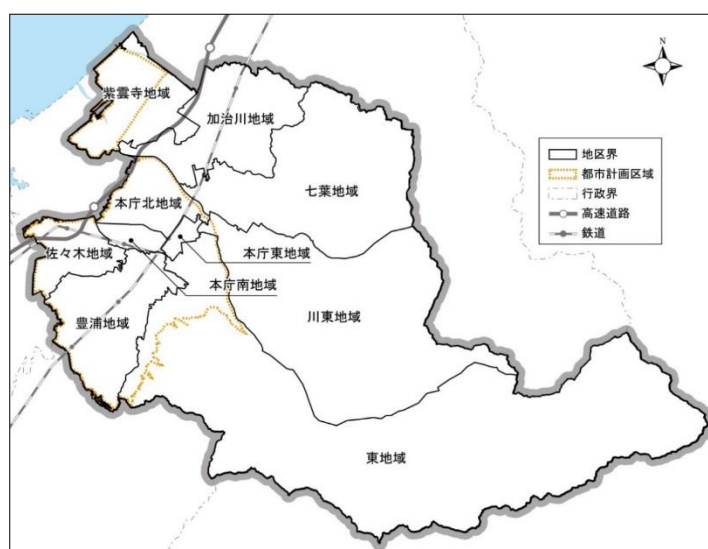


##### 【年齢】



#### ■地域区分

新発田市都市計画マスタープラン策定に当たり、新発田市を地理的特性や地域的なつながりなどから以下の 10 地域に区分し、本調査を実施した。





## ①外出目的とその主な行き先

「買い物（最寄品：毎日の食料品など）」、「買い物（買回品：家電・家具・衣料品など）」、「通院」、「教養等」といった日常生活の外出においては、新発田市街地（「中心市街地」、「西新発田駅周辺」、「新栄町・舟入町等」、「中曽根町・城北町等」、「駅東側市街地」）を主な行き先とする割合が高くなっています。一方、「通勤・通学」や「レクリエーション等」の外では、主な行き先を「市外」とする割合が多くなっています。

「買い物（最寄品）」を目的とする外出では、地域別にみると、東地域や川東地域では「駅東側市街地」、七葉地域や加治川地域では「中曽根町・城北町・緑町」、佐々木地域や紫雲寺地域では「新栄町・舟入町等」、豊浦地域では「西新発田駅周辺」を行き先としている割合が高くなっていることから、新発田市街地内でも居住地域に近い場所に出かける傾向があると言えます。

また、全地域において、「通院」、「教養等」の目的では「中心市街地」へ、「買い物（買回品）」目的では「西新発田駅周辺」、「新栄町・舟入町等」へ出かける傾向があることから、外出目的によっては新発田市街地内の特定の場所へ集中することがわかります。

図表 外出目的とその主な行き先

|            | 買い物（最寄品） |         |          |                   |        |     |     |        |       |         | 買い物（買回品） |                   |        |     |    |        |       |         |          |                   | 通院     |     |     |        |  |  |  |  |  |  |
|------------|----------|---------|----------|-------------------|--------|-----|-----|--------|-------|---------|----------|-------------------|--------|-----|----|--------|-------|---------|----------|-------------------|--------|-----|-----|--------|--|--|--|--|--|--|
|            | 中心市街地    | 西新発田駅周辺 | 新栄町・舟入町等 | ・緑町等<br>・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 | ・緑町等<br>・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 | ・緑町等<br>・中曽根町・城北町 | 駅東側市街地 | その他 | 市外  | 行動をしない |  |  |  |  |  |  |
| 本庁地域（711）  | 14%      | 16%     | 18%      | 12%               | 3%     | 1%  | 1%  | 3%     | 3%    | 19%     | 31%      | 5%                | 0%     | 1%  | 2% | 3%     | 45%   | 3%      | 3%       | 8%                | 2%     | 2%  | 2%  | 1%     |  |  |  |  |  |  |
| 東地域（185）   | 4%       | 14%     | 4%       | 6%                | 38%    | 3%  | 0%  | 3%     | 1%    | 27%     | 23%      | 6%                | 1%     | 2%  | 3% | 4%     | 37%   | 1%      | 2%       | 6%                | 18%    | 3%  | 2%  | 2%     |  |  |  |  |  |  |
| 川東地域（98）   | 1%       | 9%      | 7%       | 11%               | 27%    | 3%  | 0%  | 4%     | 1%    | 22%     | 27%      | 2%                | 0%     | 0%  | 1% | 5%     | 36%   | 1%      | 3%       | 6%                | 11%    | 4%  | 1%  | 1%     |  |  |  |  |  |  |
| 七葉地域（105）  | 4%       | 4%      | 6%       | 29%               | 7%     | 4%  | 3%  | 4%     | 2%    | 14%     | 28%      | 2%                | 0%     | 1%  | 5% | 3%     | 33%   | 2%      | 4%       | 7%                | 2%     | 5%  | 4%  | 0%     |  |  |  |  |  |  |
| 佐々木地域（64）  | 3%       | 16%     | 36%      | 0%                | 3%     | 0%  | 8%  | 0%     | 3%    | 16%     | 30%      | 8%                | 0%     | 0%  | 2% | 0%     | 30%   | 2%      | 14%      | 5%                | 2%     | 5%  | 5%  | 2%     |  |  |  |  |  |  |
| 豊浦地域（110）  | 3%       | 39%     | 12%      | 2%                | 8%     | 2%  | 9%  | 5%     | 2%    | 29%     | 28%      | 10%               | 1%     | 3%  | 5% | 1%     | 36%   | 7%      | 4%       | 7%                | 12%    | 5%  | 9%  | 3%     |  |  |  |  |  |  |
| 紫雲寺地域（110） | 1%       | 12%     | 43%      | 9%                | 3%     | 2%  | 9%  | 3%     | 1%    | 21%     | 42%      | 6%                | 0%     | 1%  | 4% | 3%     | 26%   | 2%      | 12%      | 5%                | 5%     | 15% | 5%  | 2%     |  |  |  |  |  |  |
| 加治川地域（118） | 5%       | 7%      | 16%      | 26%               | 3%     | 3%  | 11% | 3%     | 2%    | 24%     | 29%      | 8%                | 0%     | 1%  | 7% | 1%     | 39%   | 3%      | 3%       | 9%                | 3%     | 8%  | 10% | 1%     |  |  |  |  |  |  |
| 全体（1,875）  | 9%       | 15%     | 17%      | 12%               | 8%     | 2%  | 3%  | 3%     | 2%    | 20%     | 30%      | 5%                | 0%     | 1%  | 3% | 3%     | 40%   | 3%      | 4%       | 7%                | 5%     | 3%  | 3%  | 1%     |  |  |  |  |  |  |

|            | 通勤・通学 |         |          |                   |        |     |     |        |       |         | レクリエーション等 |                   |        |     |     |        |       |         |          |                   | 教養等    |     |    |        |  |  |  |  |  |  |
|------------|-------|---------|----------|-------------------|--------|-----|-----|--------|-------|---------|-----------|-------------------|--------|-----|-----|--------|-------|---------|----------|-------------------|--------|-----|----|--------|--|--|--|--|--|--|
|            | 中心市街地 | 西新発田駅周辺 | 新栄町・舟入町等 | ・緑町等<br>・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  | ・緑町等<br>・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 | ・緑町等<br>・中曽根町・城北町 | 駅東側市街地 | その他 | 市外 | 行動をしない |  |  |  |  |  |  |
| 本庁地域（711）  | 8%    | 2%      | 1%       | 2%                | 1%     | 4%  | 8%  | 30%    | 9%    | 5%      | 4%        | 3%                | 3%     | 6%  | 19% | 11%    | 26%   | 2%      | 1%       | 4%                | 2%     | 2%  | 2% | 22%    |  |  |  |  |  |  |
| 東地域（185）   | 1%    | 3%      | 1%       | 2%                | 3%     | 12% | 8%  | 29%    | 9%    | 6%      | 3%        | 1%                | 3%     | 4%  | 21% | 15%    | 24%   | 2%      | 1%       | 5%                | 2%     | 4%  | 1% | 29%    |  |  |  |  |  |  |
| 川東地域（98）   | 4%    | 1%      | 3%       | 3%                | 7%     | 7%  | 4%  | 21%    | 7%    | 6%      | 2%        | 2%                | 4%     | 5%  | 13% | 20%    | 18%   | 1%      | 3%       | 2%                | 1%     | 1%  | 0% | 29%    |  |  |  |  |  |  |
| 七葉地域（105）  | 4%    | 1%      | 3%       | 2%                | 2%     | 13% | 8%  | 20%    | 5%    | 7%      | 3%        | 3%                | 1%     | 8%  | 10% | 14%    | 12%   | 2%      | 1%       | 8%                | 0%     | 0%  | 2% | 29%    |  |  |  |  |  |  |
| 佐々木地域（64）  | 3%    | 2%      | 3%       | 3%                | 0%     | 3%  | 16% | 17%    | 3%    | 5%      | 3%        | 2%                | 0%     | 3%  | 16% | 13%    | 14%   | 2%      | 3%       | 3%                | 0%     | 2%  | 8% | 19%    |  |  |  |  |  |  |
| 豊浦地域（110）  | 9%    | 5%      | 5%       | 5%                | 3%     | 13% | 20% | 19%    | 5%    | 14%     | 4%        | 0%                | 2%     | 5%  | 28% | 19%    | 15%   | 3%      | 5%       | 3%                | 1%     | 7%  | 5% | 37%    |  |  |  |  |  |  |
| 紫雲寺地域（110） | 4%    | 3%      | 5%       | 2%                | 5%     | 10% | 25% | 19%    | 5%    | 9%      | 5%        | 2%                | 2%     | 1%  | 35% | 13%    | 14%   | 1%      | 4%       | 4%                | 0%     | 6%  | 4% | 41%    |  |  |  |  |  |  |
| 加治川地域（118） | 7%    | 1%      | 3%       | 7%                | 4%     | 9%  | 19% | 20%    | 6%    | 11%     | 8%        | 1%                | 1%     | 5%  | 21% | 14%    | 18%   | 2%      | 2%       | 3%                | 3%     | 3%  | 8% | 30%    |  |  |  |  |  |  |
| 全体（1,875）  | 7%    | 2%      | 2%       | 2%                | 2%     | 6%  | 11% | 27%    | 8%    | 6%      | 4%        | 2%                | 2%     | 5%  | 20% | 13%    | 22%   | 2%      | 2%       | 4%                | 1%     | 3%  | 3% | 26%    |  |  |  |  |  |  |

※（ ）回答者数

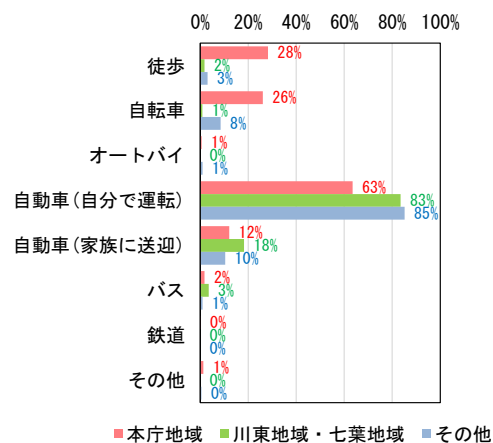
## ②移動手段

「通勤・通学」目的以外で外出頻度が高い「買い物（最寄品）」及び「通院」について、主な行き先への移動手段をみると、共に「自動車」と回答した方の割合が高くなっています。

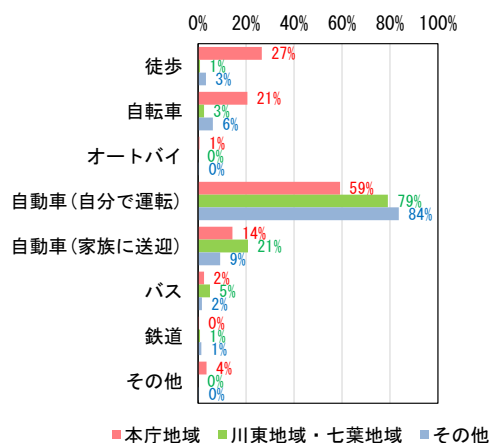
また、「バス」や「鉄道」といった公共交通機関を利用すると回答した方の割合は低くなっていますが、「川東地域」や「七葉地域」では「バス」利用の割合が他の地域より高くなっており、運行等に地域が積極的に関わるコミュニティバスの導入によって、バス利用に係る住民意識が高まっているものと考えられます。

図表 外出目的別の移動手段（一部のみ）

### ■買い物（最寄品）



### ■通院



### ③バス利用が少ない理由

移動手段としてバス利用が少ない理由としては、本庁地域では、「徒歩・自転車です十分だから」が高くなっており、公共施設や商業施設、医療機関などが多く立地していることから、バスの利用ニーズが低いものと考えられます。

また、「運行本数が少ない」という理由では、東地域、佐々木地域、豊浦地域、紫雲寺地域で比率が高くなっています。「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くなっています。

加治川地域では、一部の地域でのみ路線バスが運行されており、「バス停までが遠い」という意見が多くなっています。

図表 地域別の改善要望・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・自転車です十分だから | 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 |
|--------------|-----------|----------|---------------|---------|------------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------------|----------------|-----------|-----|
| 本庁地域 (1,054) | 58%       | 18%      | 32%           | 12%     | 11%        | 9%              | 3%    | 3%        | 3%        | 4%          | 2%             | 1%        | 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



#### ④現状満足度と将来重要度（道路や交通、移動の環境）

東地域、豊浦地域、加治川地域、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ます。一方、川東地域、七葉地域では、地域の実情に合わせて、川東コミュニティバスと新発田市コミュニティバスが運行されていることや、運賃が安価であることなどから「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と考えられます。

項目別に「満足度」と「重要度」をみると、「通勤・通学のしやすさ」については、豊浦地域と紫雲寺地域で、満足度が他の地域と比較して低くなっているのに対して、重要度が高くなっています。また、「病院や福祉施設の行きやすさ」については加治川地域で、「鉄道の利用のしやすさ」については豊浦地域で、満足度が低く、重要度が高くなっており、こうした地域では改善ニーズが高いと言えます。

図表 「道路や交通」、「移動の環境」に対する地域別の「満足度」と「重要度」

| 項目                 |                  | 市平均   | 地域別   |       |               |       |       |       |       |       |       |
|--------------------|------------------|-------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                    |                  |       | 本庁    | 松浦    | 五十公野<br>米倉・赤谷 | 川東    | 七葉    | 佐々木   | 豊浦    | 紫雲寺   | 加治川   |
| 通勤・通学の<br>しやすさ     | 現状の満足度           | 27.1% | 31.8% | 33.3% | 29.1%         | 22.4% | 22.9% | 26.6% | 15.5% | 8.2%  | 17.8% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | 4.7   | 6.3   | 2.0           | -4.6  | -4.2  | -0.5  | -11.6 | -18.9 | -9.3  |
|                    | 将来の重要度           | 49.1% | 42.4% | 55.1% | 61.0%         | 55.1% | 61.0% | 51.6% | 60.9% | 70.0% | 60.2% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | -6.7  | 6.0   | 11.9          | 6.0   | 11.9  | 2.5   | 11.8  | 20.9  | 11.1  |
| 買い物への<br>行きやすさ     | 現状の満足度           | 38.0% | 49.5% | 16.7% | 39.1%         | 21.4% | 16.2% | 25.0% | 15.5% | 10.0% | 22.0% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | 11.5  | -21.3 | 1.1           | -16.6 | -21.8 | -13.0 | -22.6 | -28.0 | -16.0 |
|                    | 将来の重要度           | 64.3% | 62.8% | 63.3% | 73.3%         | 63.3% | 73.3% | 57.8% | 62.7% | 69.1% | 70.3% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | -1.5  | -1.0  | 9.1           | -1.0  | 9.1   | -6.4  | -1.5  | 4.8   | 6.1   |
| 病院や福祉施設<br>への行きやすさ | 現状の満足度           | 33.5% | 43.8% | 16.7% | 31.3%         | 21.4% | 17.1% | 21.9% | 10.0% | 14.5% | 15.3% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | 10.4  | -16.8 | -2.2          | -12.0 | -16.3 | -11.6 | -23.5 | -18.9 | -18.2 |
|                    | 将来の重要度           | 64.7% | 63.1% | 62.2% | 69.5%         | 62.2% | 69.5% | 64.1% | 62.7% | 72.7% | 72.9% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | -1.6  | -2.5  | 4.8           | -2.5  | 4.8   | -0.6  | -2.0  | 8.0   | 8.2   |
| 鉄道の利用の<br>しやすさ     | 現状の満足度           | 23.3% | 31%   | 16.7% | 15.1%         | 9.2%  | 9.5%  | 29.7% | 3.6%  | 2.7%  | 28.0% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | 7.4   | -6.7  | -8.2          | -14.1 | -13.8 | 6.4   | -19.7 | -20.6 | 4.6   |
|                    | 将来の重要度           | 47.3% | 44.8% | 38.8% | 42.9%         | 38.8% | 42.9% | 37.5% | 54.5% | 57.3% | 60.2% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | -2.5  | -8.5  | -4.4          | -8.5  | -4.4  | -9.8  | 7.3   | 10.0  | 12.9  |
| バスの利用の<br>しやすさ     | 現状の満足度           | 17.2% | 20.6% | 0.0%  | 10.6%         | 19.4% | 33.3% | 21.9% | 1.8%  | 5.5%  | 4.2%  |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | 3.4   | -17.2 | -6.6          | 2.2   | 16.1  | 4.7   | -15.4 | -11.7 | -13.0 |
|                    | 将来の重要度           | 46.9% | 43.7% | 52.0% | 56.2%         | 52.0% | 56.2% | 40.6% | 49.1% | 60.0% | 54.2% |
|                    | 市平均との差<br>(ポイント) | —     | -3.2  | 5.1   | 9.3           | 5.1   | 9.3   | -6.3  | 2.2   | 13.1  | 7.3   |

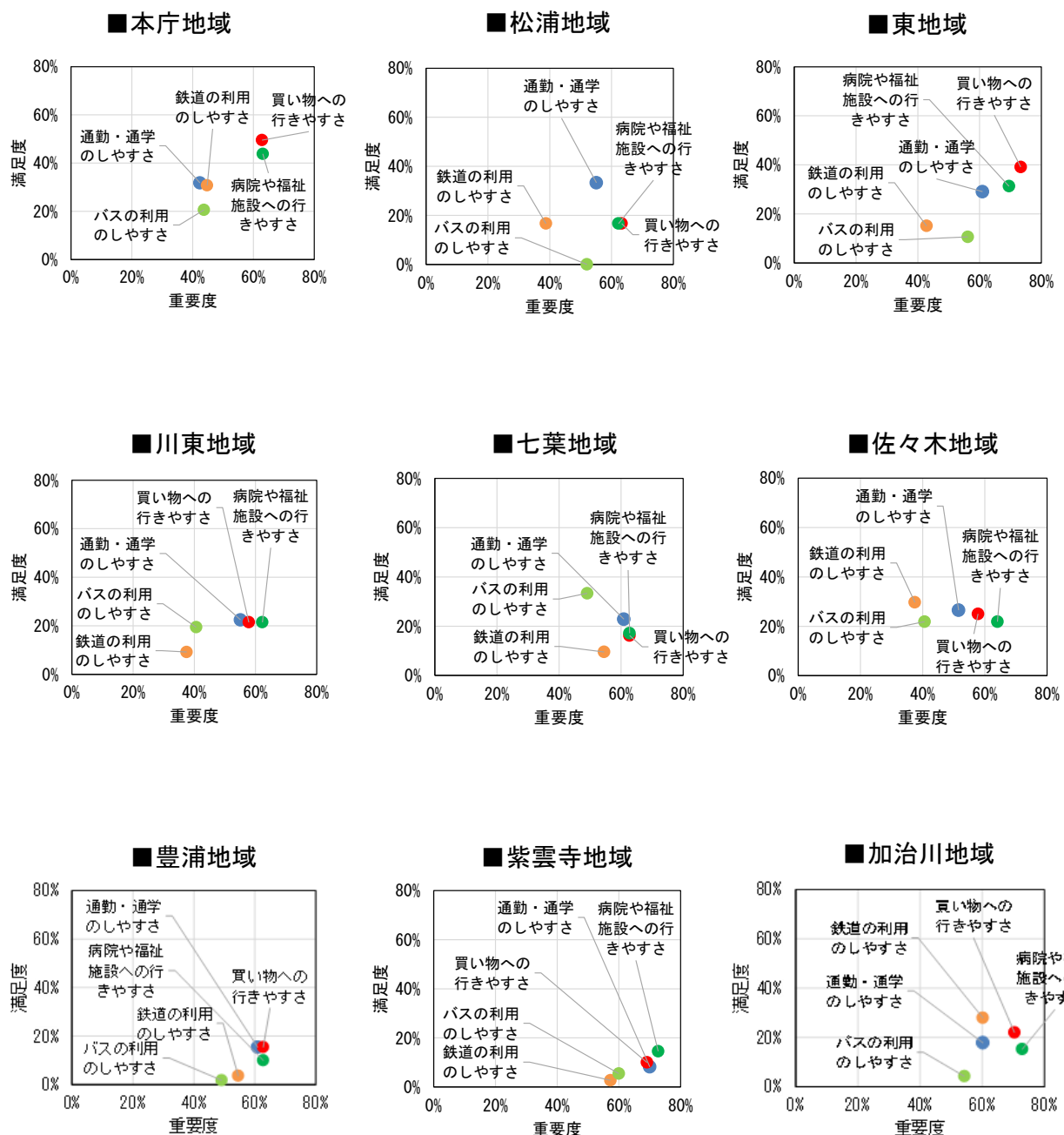
※「市平均との差」の着色 ■平均より高い(プラス) ■平均より低い(マイナス)

※満足度はアンケート調査で「満足」、「やや満足」と回答した割合

図表 「満足度」が低い地域と「重要度」が高い地域

| 項目             | 満足度が低い地域<br>(下位 3 つ) | 重要度が高い地域<br>(上位 3 つ)  |
|----------------|----------------------|-----------------------|
| 通勤・通学のしやすさ     | 紫雲寺、豊浦、加治川           | 紫雲寺、五十公野・米倉・赤谷、豊浦     |
| 買い物への行きやすさ     | 紫雲寺、豊浦、七葉            | 五十公野・米倉・赤谷、七葉、加治川     |
| 病院や福祉施設への行きやすさ | 豊浦、紫雲寺、加治川           | 加治川、紫雲寺、五十公野・米倉・赤谷、七葉 |
| 鉄道の利用のしやすさ     | 紫雲寺、豊浦、川東            | 加治川、紫雲寺、豊浦            |
| バスの利用のしやすさ     | 松浦、豊浦、加治川            | 紫雲寺、五十公野・米倉・赤谷、七葉     |

※赤字は満足度が下位 3 位以内かつ重要度が上位 3 位以内の地域



## (2) 高校生アンケート調査

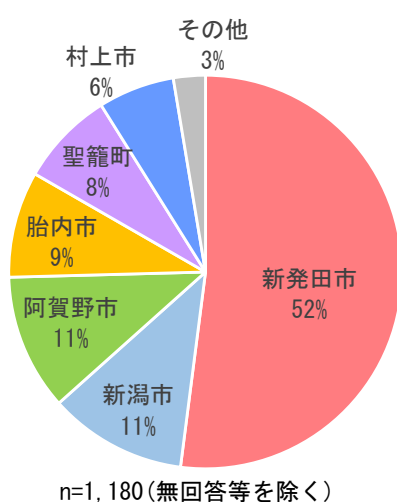
### ■実施状況

|       |                                                                                                                                    |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対 象   | 市内 6 高校の第 2 学年全員<br>(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)                                                                  |
| 実施方法  | 学校を通じて調査票を配布、回収                                                                                                                    |
| 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)<br>(新発田高校：267/281、新発田南高校：303/314、新発田商業高校：187/189<br>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) |

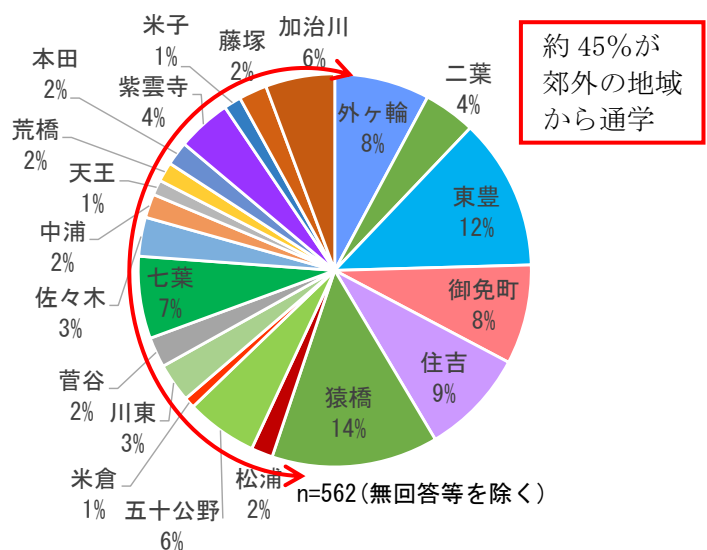
### ①住所

市内に通学する高校生の約半数は、市外から通学しており、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が必要となります。

図表 住所



図表 住所（新発田市内の内訳）

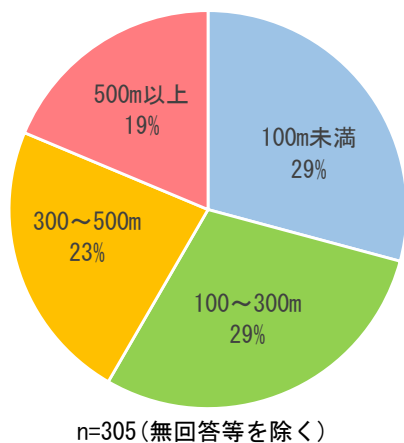




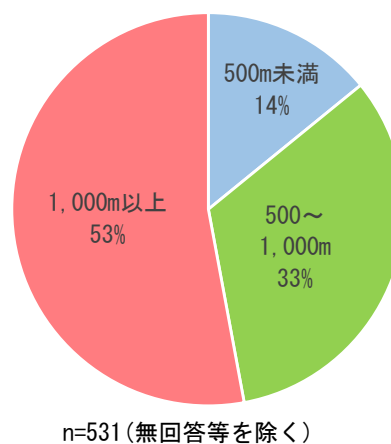
## ②バス停や駅までの距離

市内在住の高校生のうち約 80%はバス停から 500m 以内に居住しており、約 60%はバス停から 300m 以内にあることから、現状の公共交通ネットワークや運行範囲で一定程度は対応できるものと考えられます。

図表 最寄のバス停までの距離（新発田市内）



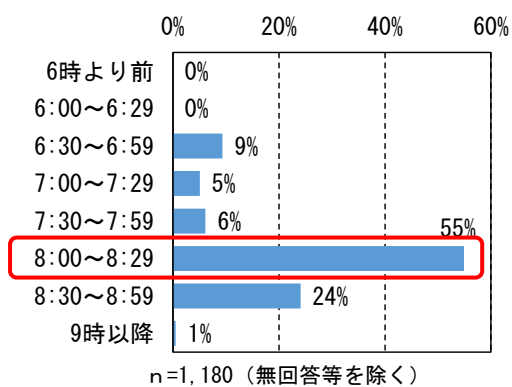
図表 最寄の駅までの距離（新発田市内）



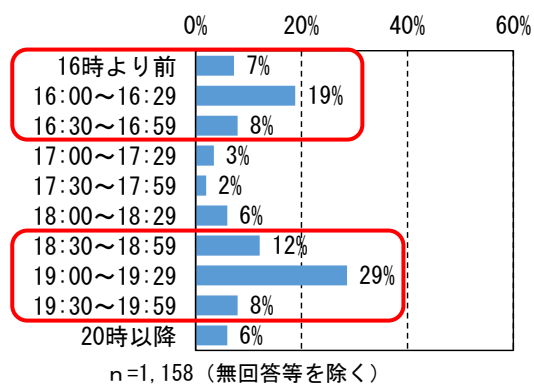
## ③学校に着く時刻、学校を出る時刻

登校時のピークは 8:00~8:29 に集中しています。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。

図表 学校に着く時刻(登校)



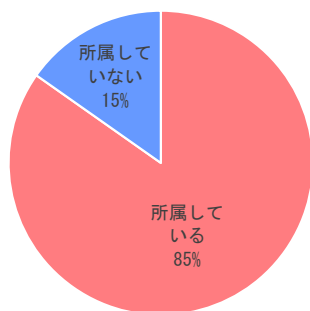
図表 学校を出る時刻(下校)



#### ④生徒会・部活動

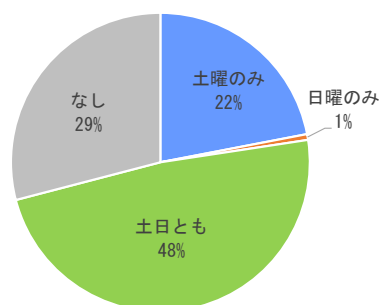
約 85%の高校生が生徒会の活動や部活動を行っており、そのうち約 70%が土日も部活等の活動をしています。このことから、平日の遅い時間帯や休日における公共交通の移動ニーズがあるものと考えられます。

図表 生徒会・部活動への所属



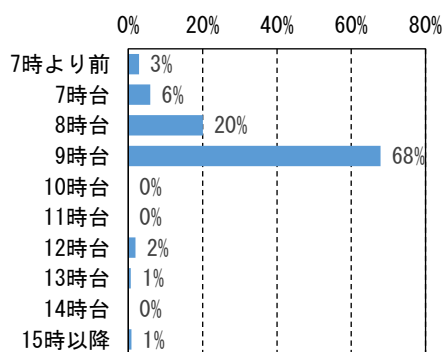
n=1,181(無回答等を除く)

図表 土日の活動の有無

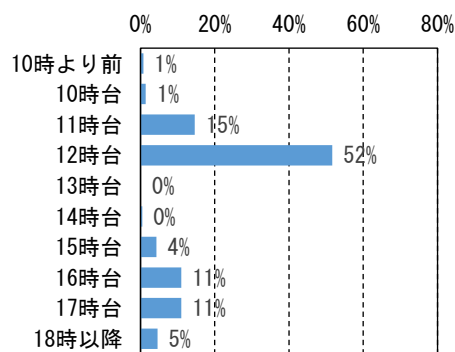


n=960(無回答等を除く)

図表 土日の活動の開始時刻



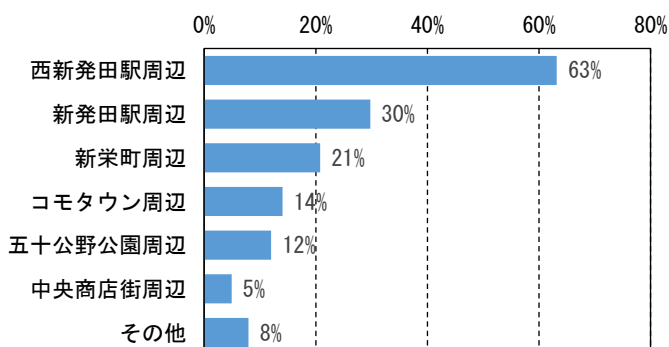
図表 土日の活動の終了時刻



#### ⑤学校以外でよく行く施設

学校以外で高校生がよく行く施設としては、大型商業施設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。高校とそれらの地域を結ぶ公共交通が運行できれば、利用が増える可能性があります。

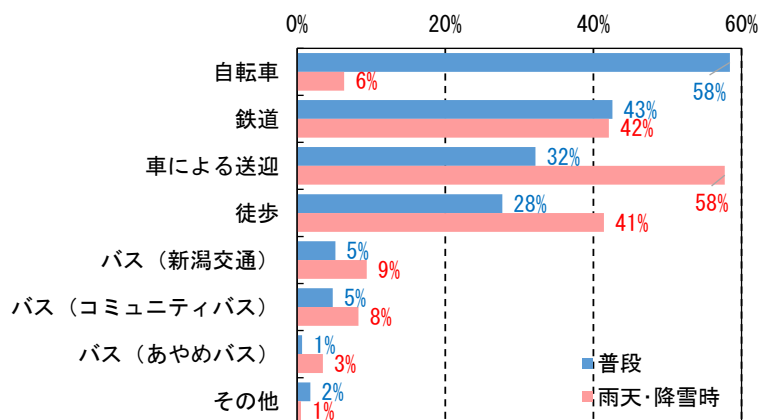
図表 学校以外でよく行く地域



## ⑥通学時の交通手段

普段は「自転車」、「車による送迎」、「鉄道」が多い状況です。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」や「バス」による通学が増えています。

図表 通学手段（普段、雨天・降雪時）



普段 : n=1,184 (無回答等を除く)

雨天等 : n=1,183 (無回答等を除く)

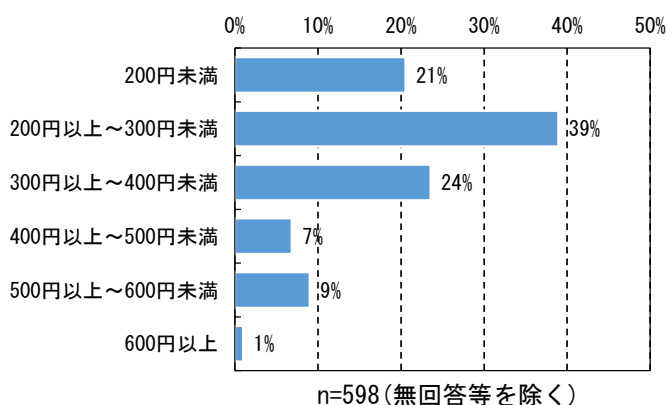


## ⑦公共交通の運賃

鉄道の運賃は 300 円未満が全体の約 60%、400 円未満が 80%以上を占めており、バスの運賃は 200 円未満が約 50%、300 円未満で 80%以上を占めています。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 円となっています。

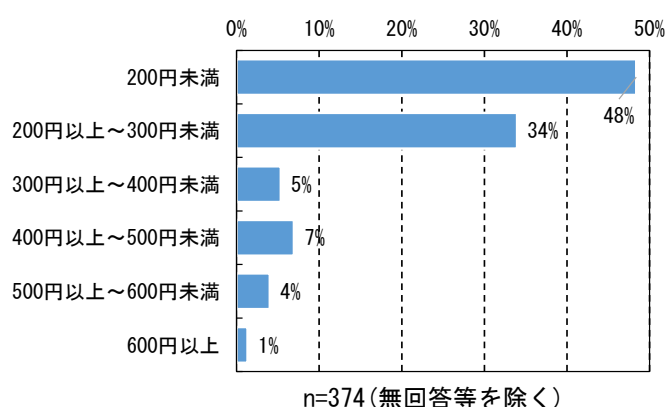
鉄道を利用する生徒には市外通学者が多いため、高い運賃を支払っている生徒もいますが、バスは市内通学者や低運賃のコミュニティバス以外は運賃が高く、利用されていないと考えられます。

図表 鉄道の運賃



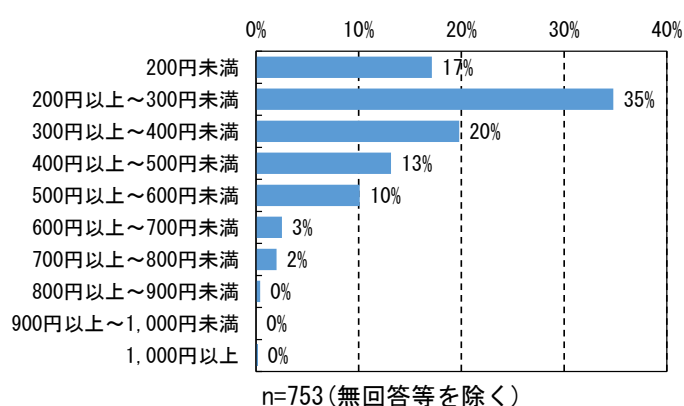
※最大：760 円

図表 バスの運賃(乗継ぎは合算)



※最大：720 円

図表 公共交通の片道運賃



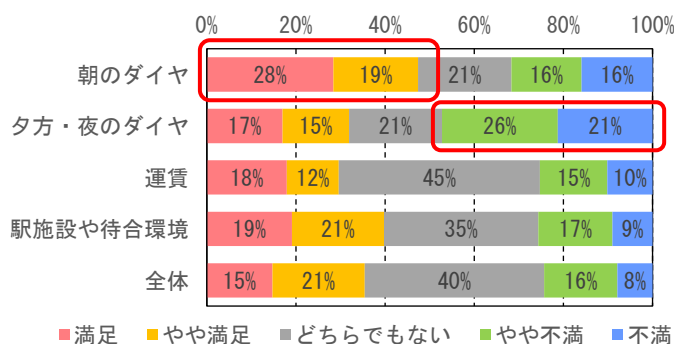
※最大：1,040 円

## ⑧鉄道の現状の満足度と将来の重要度

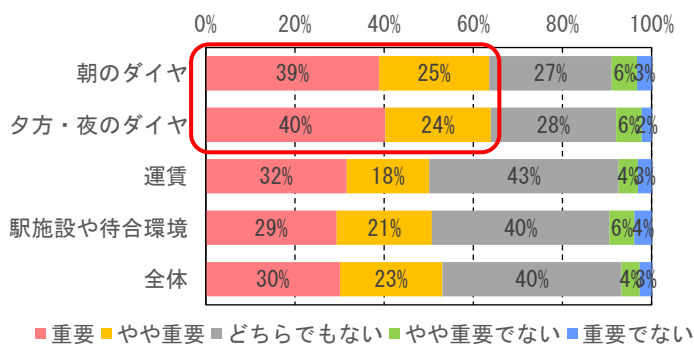
現状の満足度をみると、「朝のダイヤ」については満足度が高いものの、「夕方・夜のダイヤ」は満足度が低くなっています。

将来における重要度では、「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。

図表 現状の満足度（鉄道）



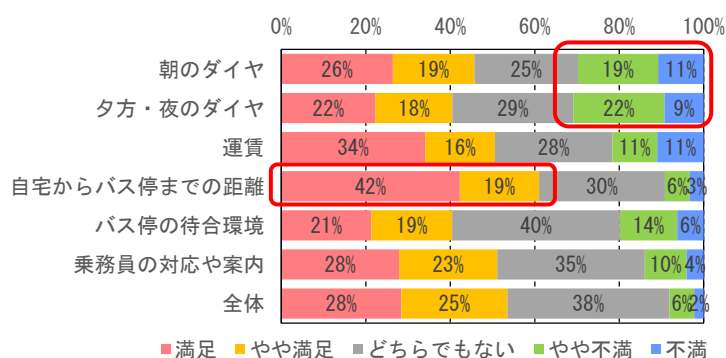
図表 将来の重要度（鉄道）



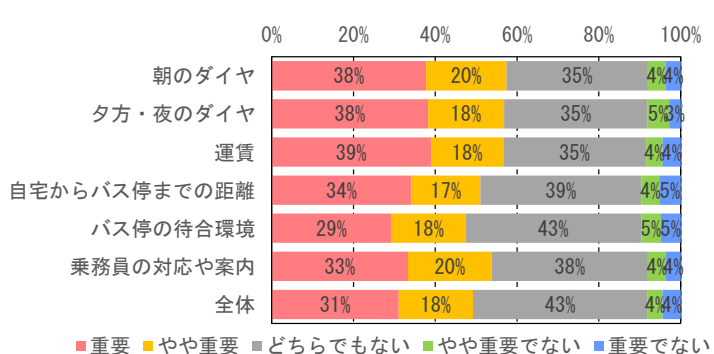
## ⑨バスの現状の満足度と将来の重要度

現状の満足度をみると、「朝のダイヤ」、「夕方・夜のダイヤ」に対する不満がやや高くなっているのに対し、「バス停までの距離」については満足度が高くなっています。

図表 現状の満足度（バス）



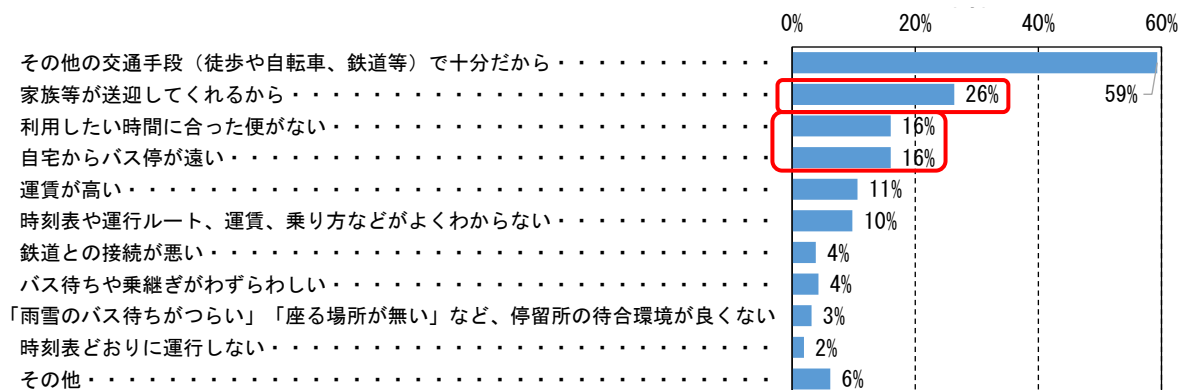
図表 将来の重要度（バス）



## ⑩バスを利用しない理由

バスを利用しない理由として、「家族等が送迎してくれるから」が多く、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」が多くなっています。

図表 バスを利用しない理由



## ⑪各バスの改善要望

あやめバスやコミュニティバスの運行地域からは、「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が、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。これは、コミュニティバスと比較すると割高感があるものと考えられます。そのほか、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。

図表 各バスの改善要望

|                                | あやめバス | コミュニティバス<br>(菅谷・加治) | 川東<br>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%   |

### (3) 路線バス利用実態調査

#### ■実施状況

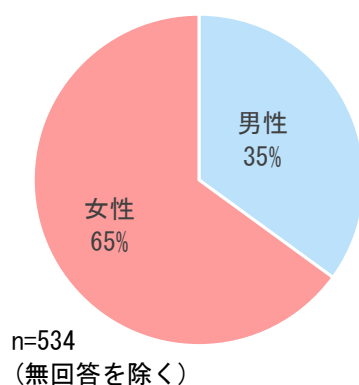
|       |                                                                                                               |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対 象   | 路線バス利用者                                                                                                       |
| 調査路線  | 藤塚浜線、稲荷岡佐々木循環線、中条線、天王・松浦線、乗廻・松浦線、新谷線、東赤谷線、次第浜線                                                                |
| 実施方法  | 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。                                                                                  |
| 調 査 日 | 平成 28 年 12 月の平日 2 日間<br>■藤塚浜線、稲荷岡佐々木循環線、中条線、天王・松浦線、乗廻・松浦線<br>…12 月 8 日、9 日に実施<br>■新谷線、東赤谷線 …12 月 12 日、13 日に実施 |
| 回 収 数 | 544 票                                                                                                         |

#### ■全体集計

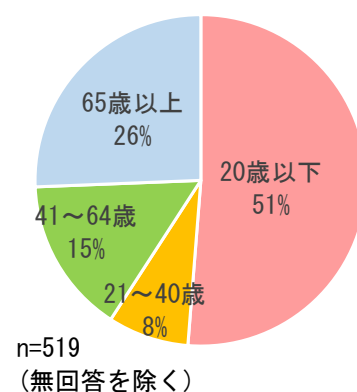
##### ①回答者の属性

65%が「女性」の利用者となっており、年齢別では、「20 歳以下」が 51%、「65 歳以上」が 26%となっています。路線バスは、高校生や高齢者の女性から多く利用されていると考えられます。

図表 性別



図表 年齢

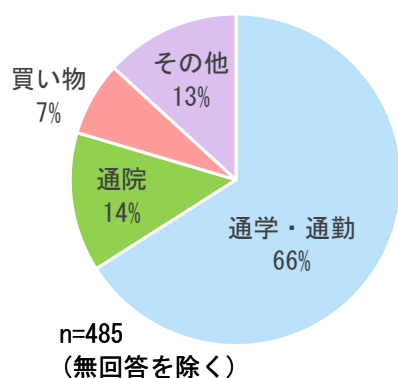




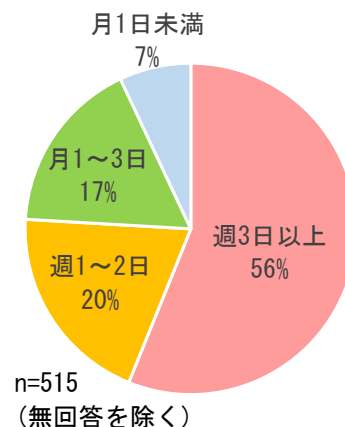
## ②利用目的、利用頻度

利用目的では、「通学・通勤」が66%となっており、利用頻度では、「週3回以上」が約56%となっています。路線バスは、高校生の通学に毎日利用されているものと考えられます。

図表 利用目的



図表 利用頻度

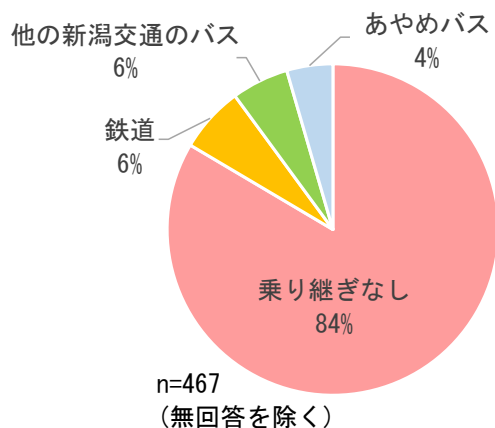


## ③乗継利用、乗車したバスの運行時刻

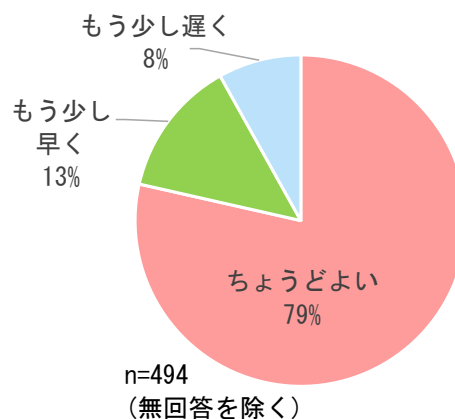
目的地まで「乗り継ぎなし」で公共交通機関を利用する方が84%となっています。

バスの運行時刻については、「ちょうどよい」が79%となっており、現在の運行時刻に満足しているとともに、運行時刻に合わせて行動をとっているものと考えられます。

図表 乗継利用



図表 乗車したバスの運行時刻



## ■路線別の集計

### ①回答者の属性

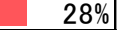
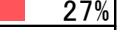
どの路線も「女性」の利用が多くなっています。利用者の年齢をみると、「天王・乗廻・松浦線」、「新谷・東赤谷線」では「65歳以上」の割合が高く、その他の路線は、「20歳以下」が多くなっています。

新谷・東赤谷線沿線の赤谷地区は、市内でも高齢化率が高い地域であるため、他の路線より高齢者の利用割合が高いものと考えられます。

図表 路線別の性別

| 路線名          | 性別                                                                                     |                                                                                        |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|              | 男性                                                                                     | 女性                                                                                     |
| 藤塚浜(77)      |  36%  |  64%  |
| 佐々木・稲荷岡(39)  |  31%  |  69%  |
| 次第浜(215)     |  45%  |  55%  |
| 中条(49)       |  20%  |  80%  |
| 天王・乗廻・松浦(47) |  26%  |  74%  |
| 新谷・東赤谷(107)  |  26% |  74% |

図表 路線別の年齢

| 路線名          | 年齢                                                                                      |                                                                                        |                                                                                         |                                                                                          |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|              | 20歳以下                                                                                   | 21～40歳                                                                                 | 41～64歳                                                                                  | 65歳以上                                                                                    |
| 藤塚浜(76)      |  61% |  8% |  4%  |  28% |
| 佐々木・稲荷岡(37)  |  51% |  8% |  14% |  27% |
| 次第浜(207)     |  64% |  9% |  18% |  9%  |
| 中条(46)       |  72% |  7% |  13% |  9%  |
| 天王・乗廻・松浦(48) |  25% |  8% |  21% |  46% |
| 新谷・東赤谷(105)  |  22% |  7% |  17% |  54% |

※( )内は回答者数

## ②利用目的、利用頻度

利用目的は、どの路線も「通学・通勤」が最も多くなっていますが、「新谷・東赤谷線」は、他の路線と比較して「通院」による利用が多くなっています。利用頻度についてみると、「新谷・東赤谷線」の路線では「週1～2回」が最も多く、その他の路線では「週3回以上」が多くなっています。

新谷・赤谷線は、他の路線より高齢者の利用が多いことから、通院の割合が高くなっているものと考えられます。

図表 路線別の利用目的

| 路線名          | 利用目的  |     |     |     |
|--------------|-------|-----|-----|-----|
|              | 通学・通勤 | 通院  | 買い物 | その他 |
| 藤塚浜(73)      | 67%   | 18% | 11% | 4%  |
| 佐々木・稲荷岡(36)  | 61%   | 14% | 3%  | 22% |
| 次第浜(193)     | 83%   | 5%  | 6%  | 5%  |
| 中条(48)       | 73%   | 6%  | 2%  | 19% |
| 天王・乗廻・松浦(39) | 54%   | 15% | 5%  | 26% |
| 新谷・東赤谷(96)   | 33%   | 30% | 11% | 25% |

図表 路線別の利用頻度

| 路線名          | 利用頻度  |       |       |       |
|--------------|-------|-------|-------|-------|
|              | 週3日以上 | 週1～2日 | 月1～3日 | 月1日未満 |
| 藤塚浜(73)      | 59%   | 18%   | 19%   | 4%    |
| 佐々木・稲荷岡(38)  | 58%   | 13%   | 13%   | 16%   |
| 次第浜(209)     | 67%   | 14%   | 14%   | 4%    |
| 中条(49)       | 57%   | 24%   | 8%    | 10%   |
| 天王・乗廻・松浦(43) | 53%   | 16%   | 12%   | 19%   |
| 新谷・東赤谷(103)  | 32%   | 34%   | 29%   | 5%    |

### ③乗継利用、乗車したバスの運行時刻

乗継利用の状況についてみると、どの路線も「乗り継ぎなし」で利用する方が多くなっています。また、バスの運行時刻については、どの路線も「ちょうどよい」が多くなり、不満を感じている方は少ないものと考えられます。

図表 乗継利用

| 路線名          | 乗継利用   |     |           |       |
|--------------|--------|-----|-----------|-------|
|              | 乗り継ぎなし | 鉄道  | 他の新潟交通のバス | あやめバス |
| 藤塚浜(66)      | 85%    | 2%  | 8%        | 6%    |
| 佐々木・稲荷岡(37)  | 68%    | 14% | 14%       | 5%    |
| 次第浜(186)     | 94%    | 2%  | 3%        | 2%    |
| 中条(43)       | 79%    | 5%  | 5%        | 12%   |
| 天王・乗廻・松浦(39) | 77%    | 8%  | 8%        | 8%    |
| 新谷・東赤谷(96)   | 74%    | 6%  | 6%        | 14%   |

図表 乗車したバスの運行時刻

| 路線名          | 乗車したバスの運行時刻 |        |        |
|--------------|-------------|--------|--------|
|              | ちょうどよい      | もう少し早く | もう少し遅く |
| 藤塚浜(66)      | 74%         | 14%    | 12%    |
| 佐々木・稲荷岡(36)  | 92%         | 3%     | 6%     |
| 次第浜(201)     | 76%         | 20%    | 4%     |
| 中条(45)       | 80%         | 9%     | 11%    |
| 天王・乗廻・松浦(46) | 74%         | 9%     | 17%    |
| 新谷・東赤谷(100)  | 84%         | 8%     | 8%     |

※( )内は回答者数



## 5 新発田市の上位・関連計画の整理

ここで、新発田市の主な上位計画・関連計画における公共交通に関する施策・事業について整理します。

図表 各上位計画・関連計画の主な施策・事業

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 新発田市まちづくり総合計画           | <p>[公共交通全般]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民による連携・協働の検討体制の構築と地域の創意工夫による生活交通の見直しを図る</li> <li>・学校統合等に併せて路線バスの見直しにより公共交通空白域を減少させる</li> <li>・路線沿線における意識啓発と利用促進を図る</li> <li>・駅東交通広場の整備を踏まえた公共交通空白域の減少を目指す</li> <li>・商店街・商業施設・医療機関等と連携し、公共交通の利用促進を図る</li> <li>・鉄道や各種バスの乗り継ぎ・利便性の向上を図る</li> </ul> <p>[鉄道]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽越本線、白新線の利便性向上に向けた要望活動を推進する</li> <li>・沿線自治体と連携した利用者増加のための広報、啓発活動を推進する</li> </ul> |
| 新発田市都市計画マスタープラン         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内での持続可能な公共交通網の形成</li> <li>・周辺拠点や集落地での交通手段の維持・確保</li> <li>・近隣の都市間を結ぶ公共交通サービス向上</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 新発田市立地適正化計画             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活交通の見直しによる公共交通空白域の減少</li> <li>・公共交通による広域的なアクセス性を向上し、都市機能誘導区域と周辺の居住誘導区域の円滑な移動環境の構築</li> <li>・市街地循環バスなどにより商店街・商業施設・医療機関等の都市機能の集積地の回遊性の向上</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                      |
| しばた魅力創造戦略               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・居住や医療・福祉・商業等の立地適正化を図るとともに、中心拠点と周辺地区又は地区間の交通ネットワーク形成の推進</li> <li>・公共交通空白地域の減少と利便性の向上</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 新発田市・胎内市・聖籠町定住自立圏中心市宣言書 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の公共交通の利便性向上のための連携強化</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 新発田市環境基本計画              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境汚染のない安全・安心なまち</li> <li>・地球環境に取り組むまち</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 新発田駅周辺整備基本計画            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新発田駅及び新発田駅周辺のバリアフリー化</li> <li>・新発田駅東西の一体化及び駅東地域の利便性向上</li> <li>・新発田市の新たな顔づくり</li> <li>・交流拠点機能の強化</li> <li>・新発田駅周辺の市街地活性化</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 新発田市中心市街地活性化基本計画        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしく賑わいのあるまちづくり</li> <li>・回遊しやすいまちづくり</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 新発田市移動等円滑化基本構想          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新発田駅プラットホームの視覚障害者誘導ブロックの整備</li> <li>・新発田駅のホーム連絡通路のバリアフリー化の促進</li> <li>・電車やバスの案内表示の整備</li> <li>・低床バスの導入</li> <li>・公共交通機関における施設の適切なバリアフリー化の促進</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                  |

各計画に位置付けられた公共交通に関する施策・事業は、次の3つの方向性に整理されます。

【3つの方向性】

- ①地域特性に対応した公共交通
- ②持続可能な公共交通
- ③まちの変化に対応した公共交通

図表 計画の主な施策と「施策の方向性」

|                         | 地域特性に応じた公共交通                                                                                        | 持続可能な公共交通                                                                                                                     | まちの変化に対応した公共交通                                                                           |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 新発田市まちづくり総合計画           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ・利便性の向上</li> <li>・羽越本線、白新線の利便性向上に向けた要望活動の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民による連携・協働による生活交通の見直し</li> <li>・公共交通空白域の減少</li> <li>・利用者増加のための広報、啓発活動の推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・商店街・商業施設・医療機関等と連携</li> </ul>                     |
| 新発田市都市計画マスタープラン         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺拠点や集落地での交通手段の維持・確保</li> <li>・近隣の都市間を結ぶ公共交通サービス</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な公共交通</li> </ul>                                                                  |                                                                                          |
| 新発田市立地適正化計画             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間の円滑な移動環境</li> <li>・都市機能の集積地の回遊性の向上</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白域の減少</li> </ul>                                                                 |                                                                                          |
| しばた魅力創造戦略               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心拠点と周辺地区又は地区間の交通ネットワーク形成</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地域の減少</li> </ul>                                                                |                                                                                          |
| 新発田市・胎内市・聖籠町定住自立圏中心市宣言書 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域公共交通の利便性向上</li> </ul>                                     |                                                                                                                               |                                                                                          |
| 新発田市環境基本計画              |                                                                                                     |                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境汚染のない安全・安心なまち</li> <li>・地球環境に取り組むまち</li> </ul> |
| 新発田駅周辺整備基本計画            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流拠点機能の強化</li> </ul>                                        |                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地活性化</li> </ul>                                |
| 新発田市中心市街地活性化基本計画        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・回遊しやすいまちづくり</li> </ul>                                      |                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしく賑わいのあるまちづくり</li> </ul>                     |
| 新発田市移動等円滑化基本構想          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅のバリアフリー化</li> <li>・車両のバリアフリー化</li> <li>・案内表示の整備</li> </ul> |                                                                                                                               |                                                                                          |

### 3 新発田市地域公共交通総合連携計画の評価

| 施策                            |                                     | 施策<br>1                           | 施策<br>2                | 施策<br>3                   | 施策<br>4       | 施策<br>5      | 施策<br>6                   | 施策<br>7               | 施策<br>8                         | 施策<br>9                   | 施策<br>10   |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------------------|---------------|--------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------|------------|
|                               |                                     | 検討体制の構築<br>地域住民による連携・協働の<br>足の見直し | 地域の創意工夫による生活の<br>足の見直し | 推進<br>路線沿線における意識啓発の<br>推進 | 新発田駅周辺整備計画の推進 | パークアンドライドの推進 | 検討<br>市街地循環バスの本格運行の<br>検討 | 路線バスによる魅力スポット<br>への運行 | 商店街・商業施設と連携した<br>公共交通の利用促進活動の展開 | 提供<br>分かりやすい公共交通情報の<br>提供 | バス停環境の整備推進 |
| 目標 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 課題 1-1<br>バス利用低下と廃止路線代替バス補助金増嵩への対応  | ●                                 | ●                      |                           |               |              |                           |                       |                                 |                           |            |
|                               | 課題 1-2<br>地域住民による連携・協働の体制づくり        | ●                                 |                        |                           |               |              |                           |                       |                                 |                           |            |
|                               | 課題 1-3<br>交通弱者（高齢者、学生、障がい者等）の支援     |                                   | ●                      |                           |               |              | ●                         |                       |                                 |                           |            |
|                               | 課題 1-4<br>公共交通空白域への対応               |                                   | ●                      |                           |               |              | ●                         |                       |                                 |                           |            |
|                               | 課題 1-5<br>意識啓発の推進                   |                                   | ●                      | ●                         |               |              |                           |                       |                                 |                           |            |
|                               | 課題 1-6<br>小中学生の安全・安心な移動確保           |                                   | ●                      |                           |               |              |                           |                       |                                 |                           |            |
| 目標 2<br>公共交通機関の連携による移動の円滑化    | 課題 2-1<br>鉄道での乗り継ぎ利便性向上             |                                   | ●                      |                           | ●             | ●            |                           |                       |                                 |                           |            |
|                               | 課題 2-2<br>周辺地区～市中心部各施設へのアクセス性向上     |                                   | ●                      |                           | ●             | ●            |                           |                       |                                 |                           |            |
| 目標 3<br>地域内外の交流による活性化支援       | 課題 3-1 中心市街地活性化の支援                  |                                   |                        |                           |               |              | ●                         |                       | ●                               |                           |            |
|                               | 課題 3-2<br>まちの変化に伴う市民ニーズへの対応         |                                   |                        |                           |               |              | ●                         | ●                     |                                 |                           |            |
|                               | 課題 3-3<br>周辺地区観光地へのアクセス性向上（観光振興の支援） |                                   |                        |                           |               |              |                           | ●                     |                                 |                           |            |
| 目標 4<br>快適に利用できる利用環境の改善       | 課題 4-1<br>利用環境の不満への対応               |                                   |                        |                           |               |              |                           |                       |                                 | ●                         | ●          |

図表 連携計画の事業の取組状況及び今後の方向性

| 施策体系                       |                                 |                                 | 事業の取組状況及び今後の方向性                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                            |
|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目標                         | 課題                              | 施策                              | 主な取組                                                                                                                                                                            | 現状・課題                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 取組の方向性                                                                                                                                                                     |
| 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 1・1<br>バス利用低下と廃止路線代替バス補助金増高への対応 | 施策2【重点施策】<br>地域の創意工夫による生活の足の見直し | ○川東地区の路線見直し<br>廃止代替路線の見直しと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を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。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数は、増加してきているものの、地域の公共交通としての認知度は低い。</li> <li>・運行経費については、新規に路線が追加されたこともあり、運行開始前よりも増加している。</li> </ul>                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・川東コミュニティバス検討部会を中心として、利用ニーズにあわせた運行内容を検討し、運行を維持継続していく。</li> <li>・地域が主体となり利用促進に向けた意識啓発を行う。</li> </ul>                                 |
|                            |                                 |                                 | ○東中学校区 公共交通・通学支援の検討<br>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構成す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。                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、事業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。</li> <li>・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、検討を進めている。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・運賃格差について、他地区の見直しの状況も見据えて、全市的に検討を行う。</li> </ul> |
|                            |                                 |                                 | ○廃止路線代替バス補助金<br>生活バス路線維持事業として、民間事業者の赤字バス路線に運行補助を行っている。                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者数は、減少してきているが補助金の額は増加してきている。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活交通手段の維持を図っていくとともに、事業者には効果的、効率的な運行を求めていく。</li> <li>・路線バスの利用者の減少に伴い廃止代替路線の維持が困難な地域については、学校統合と併せて見直しを行っていく。</li> </ul>              |



|                            |                           |                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 1・2<br>地域住民による連携・協働の体制づくり | 施策1【重点施策】<br>地域住民による連携・協働の検討体制の構築 | <p>○菅谷・加治地区</p> <p>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小・中学校児童・生徒の通学支援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NP0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。NP0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。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行はNP0法人七葉で行っている。</li> <li>・バス停周辺の環境整備、待合所の設置は自治会で行っている。</li> <li>・運行ルート・ダイヤの見直しは、市・NP0法人七葉と連携して行っている。</li> </ul>                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・NP0法人七葉を中心として、利用ニーズにあわせた運行内容を検討し、運行を維持継続していく。</li> <li>・利用促進に向けた意識啓発を行う。</li> <li>・地域ぐるみで停留所の環境整備を継続的にを行い、待合所上屋整備の更なる推進を行う。</li> </ul> |
|                            |                           |                                   | <p>○川東地区</p> <p>廃止代替路線の見直しと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。</p>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停周辺の環境整備、待合所の設置は自治会で行っている。</li> <li>・運行ルート・ダイヤの見直しは、市・川東コミュニティバス検討部会と連携して行っている。</li> <li>・市と協働で乗り方教室を実施している。</li> <li>・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。</li> <li>・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となっている。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・利用促進に向けた意識啓発を行う。</li> <li>・地域ぐるみで停留所の環境整備を継続的にを行い、待合所上屋整備の更なる推進を行う。</li> </ul>      |
|                            |                           |                                   | <p>○五十公野・米倉・赤谷地区<br/>○松浦地区</p> <p>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構成す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。</p>                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、事業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。</li> <li>・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、検討を進めている。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・運賃格差について、他地区の見直しの状況も見据えて、全市的に検討を行う。</li> </ul>     |

|                            |                              |                                     |                                                                                                                                             |                                                                                         |                                                            |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 1・2                          | 施策1                                 | ○豊浦地区                                                                                                                                       | ・学校統合検討委員会が立ち上がっており、通学支援も含め検討を進めているが、公共交通については、未だ検討されていない。                              | ・通学支援にあわせて公共交通についても検討していく。                                 |
|                            |                              |                                     | ○紫雲寺地区                                                                                                                                      | ・学校統合検討委員会が立ち上がっており、通学支援も含め検討を進めているが、公共交通については、未だ検討されていない。                              | ・通学支援にあわせて公共交通についても検討していく。                                 |
|                            | 1・3<br>交通弱者（高齢者、学生、障がい者等）の支援 | 施策2【重点施策】<br>地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） | ○市内高校へのアクセス<br>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。                                      | ・通学にバスを利用する高校生が増加している。<br>・高校生の利用が安定した収入確保につながっている。<br>・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<br>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。<br>・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。      |
|                            |                              |                                     | ○高齢者運転免許証返納支援事業の実施<br>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、広報しばた、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ていく。 |
|                            |                              |                                     | ○福祉有償運送運営協議会の運営<br>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。<br>・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を進めていく。                               |
|                            |                              |                                     | ○障がいのある方の社会参加の促進<br>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。<br>・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を進めていく。                             |
|                            |                              |                                     |                                                                                                                                             |                                                                                         |                                                            |
|                            |                              |                                     |                                                                                                                                             |                                                                                         |                                                            |
|                            |                              |                                     |                                                                                                                                             |                                                                                         |                                                            |

|                            |                    |                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 1・4<br>公共交通空白域への対応 | 施策2【重点施策】<br>地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） | <p>○周辺地区の見直し</p> <p>《菅谷・加治地区》<br/>         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小・中学校児童・生徒の通学支援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。</p> <p>《川東地区》<br/>         廃止代替路線の見直しと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。道路状況や需要等地域の実情に合わせて、小型低床バス1台（市街地循環への乗り入れ）、マイクロバス（車イス対応）を導入した。</p> <p>《五十公野～赤谷、松浦地区》<br/>         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構成す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。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、事業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。</li> <li>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、検討を進めている。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> |
|----------------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                            |                    |                                         |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------|--------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 1・4<br>公共交通空白域への対応 | 施策2【重点施策】<br>(再掲)<br>地域の創意工夫による生活の足の見直し | 《見直し未着手の地区》                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・路線バスの多くは、乗降ステップの段差が大きい。誰でも安心して公共交通で移動できる車両が必要である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・今後のコミュニティバス導入においては、利用状況や道路状況に応じた車両の選定を行い、乗降しやすいバリアフリー対応の車両導入を検討していく。</li> <li>・学校統合による通学支援に併せて公共交通の見直しを行う。</li> </ul> |
|                            |                    |                                         | <p>○広域連携、定住自立圏構想の推進</p> <p>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。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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いでいく。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                             |
|                            |                    | 施策6【重点施策】<br>市街地循環バスの本格運                | <p>○あやめバスのルートの見直し</p> <p>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。</p>                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅東地区、新栄町、富塚町方面への対応を検討する。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                            |



|                            |                        |                                     |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                     |
|----------------------------|------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1<br>市民を主体とした生活交通を支える環境づくり | 1・5<br>意識啓発の推進         | 施策3<br>路線沿線における意識啓発の推進              | ○路線沿線におけるバス利用促進事業の実施<br>・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。<br>・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。<br>・まちづくりフェスタでのパネル展示<br>・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。<br>・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。<br>・利用しやすい時間帯に運行されていない可能性がある。<br>・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。                       | ・広報しばたやタウン誌を活用し、バスのPRを行う。<br>・バスの位置や時刻を確認できる「バスどこ」を活用し、情報を発信していく。<br>・公共交通の利用に関する情報を日頃使い慣れている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の作成や、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<br>年度当初に、全庁、市内小・中学校及び市立幼稚園・保育園に取組を呼びかけるほか、庁内については統一実施日の間際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。<br>【実施率（H27年度実績）】<br>4km未満 40%<br>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<br>小中学生の安全・安心な移動確保 | 施策2【重点施策】<br>地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） | ○学校統合に併せた公共交通の見直しの推進<br>《川東地区》<br>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》<br>・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。<br>・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。<br>・通学支援の基準見直しが求められている。 | 《川東地区》<br>・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。<br>・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ていく。<br>・適切な通学支援が実施できるよう検討を進める。                            |
|                            |                        |                                     | 《五十公野・米倉・赤谷・松浦地区》<br>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構成す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 松浦地区》<br>・検討委員会にそれぞれの地区ごとの部会を立ち上げ、検討を行っている。                                                                                                        | 《五十公野～赤谷地区 松浦地区》<br>・適切な通学支援が実施できるよう検討を進める。                                                                                                         |
|                            |                        |                                     | ○路線バスを活用した通学支援<br>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による通学支援を行っている。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による通学支援を行っている。                                                                      | ・バスの運行ダイヤが登下校の時間等に合っていないことや、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。                                                                                                  |
|                            |                        |                                     |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                     |

|                         |                      |                      |                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------|----------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2<br>公共交通機関の連携による移動の円滑化 | 2・1<br>鉄道での乗り継ぎ利便性向上 | 新発田駅周辺整備計画の推進<br>施策4 | ○新発田駅周辺整備計画に基づく取組<br>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。                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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東交通広場の利便性が向上した。</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                  |
|                         |                      | 施策5<br>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<br>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。                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）西新発田五十公野線、（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。</li> </ul>                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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の必要がある。</li> </ul>                                                                                                     |
|                         |                      |                      | ○駅前駐輪場に係る取組<br>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。                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学のための利用者が大半である。</li> <li>・市外からの利用者が約半数いる。</li> <li>・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。</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                    |
|                         |                      |                      | ○JRとの連携、羽越本線高速化等の推進<br>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。<br>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。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、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。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・JRへの要望は、改善要望についても継続して行っていく。</li> <li>・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。</li> </ul> |

|                         |                                  |                                     |                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                |                                                                    |
|-------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 2<br>公共交通機関の連携による移動の円滑化 | 2・2<br>周辺地区く市中心部各施設へのアクセス<br>性向上 | 施策2【重点施策】<br>地域の創意工夫による生活の足の見直し（再掲） | <p>○市街地循環への乗り入れ・接続</p> <p>《川東地区》</p> <p>廃止代替路線の見直しと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を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。</p>       | <p>・川東コミュニティバスは市街地循環路線への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。</p>                                                                         | <p>・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。</p>       |
| 3<br>地域内外の交流による活性化支援    | 3・1<br>中心市街地活性化の支援               | 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     | <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・市街地循環路線沿線の商業施設や医療機関等に時刻表の配布を行った。</li> <li>・サマーフェスティバルで車両展示を行った。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> | <p>・商店街・商業施設・医療機関等と連携し、公共交通の利用促進と買い物客増加につながる多様な取組を検討していく必要がある。</p> |

|                      |                                  |                                  |                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                  |
|----------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3<br>地域内外の交流による活性化支援 | 3・2<br>まちの変化に伴う市民ニーズへの対応         | 施策6【重点施策】<br>市街地循環バスの本格運行の検討（再掲） | ○あやめバスのルートの見直し<br>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。                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も市中心部内の施設へのアクセスの確保を視点にあやめバスを運行する。</li> <li>・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。</li> </ul> |
|                      |                                  | 施策7<br>路線バスによる魅力スポットへの運行         | ○バス路線見直しによる対応<br>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。                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                   |
|                      | 3・3<br>周辺地区観光地へのアクセス性向上（観光振興の支援） | 路線バスによる魅力スポットへの運行                | ○観光施設へのアクセス性向上<br>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。<br>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。                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・あやめバスは市街地中心部の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り、観光客の利用実態や移動ニーズに対応できていない。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                |
|                      |                                  |                                  | ○公共交通と連携した観光振興の観点からの取組<br>「稼げる観光地づくり」に向け、月岡温泉宿泊者数の増加はもとより、宿泊者を温泉施設から市街地へ回遊させるために必要不可欠な二次交通の確保策として新発田市観光協会へ「しばたんバス」運行委託を開始した。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・月岡温泉への送迎も含めた「しばたんバス」市内周遊プラン（午前・午後）の実施</li> <li>・新潟空港から旅館まで旅館バスによる送迎</li> <li>・月岡温泉宿泊誘客のための新潟駅等市外も含めた送迎付き旅行ツアーの企画</li> </ul>                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンド誘客に向け、新潟空港から市街地及び月岡温泉までのアクセス確保策の構築</li> <li>・市内観光施設を結ぶ周遊ルートの策定</li> <li>・阿賀北圏域で連携した広域観光周遊ルートの策定</li> </ul>         |



|                      |                    |                                                                 |                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4<br>快適に利用できる利用環境の改善 | 4・1<br>利用環境の不満への対応 | <p>施策9【重点施策】<br/>           分かりやすい公共交通<br/>           情報の提供</p> | <p>○運行状況システム「バスどこ？」による情報発信</p> <p>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。</p>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・毎年 15,000 件前後のアクセス数がある。</li> <li>・天候の悪い時期に利用が増加している。</li> <li>・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。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページの活用により、情報の充実に努める。</li> <li>・郊外のコミュニティバス路線の対象化を検討する。</li> <li>・電車やバスの発車時間や運行時間、発車場所などを分かりやすく正確にお知らせするため、案内表示の整備や構造の見直し、音楽などによって案内をすることを推進していく。</li> </ul> |
|                      |                    | <p>施策10<br/>           バス停環境の整備推進</p>                           | <p>○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</p> <p>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。</p> | <p>これまでの実績</p> <p>平成25年度 1か所1地区</p> <p>平成26年度 5か所3地区</p> <p>平成27年度 5か所4地区</p> <p>平成28年度 4か所4地区</p>                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                 |



## 4 新発田市の地域公共交通に係る課題

新発田市の地域特性、人口動態及び移動実態などの社会状況、各種調査結果や関連するまちづくり計画、さらに公共交通の現状を踏まえて考察すると公共交通を取り巻く課題は、大きく9点に整理され、これらの課題解決に向けた取組が必要となります。

### 課題1 交通弱者の日常生活の移動手段の確保

日常生活において、通院、通学や買い物などの目的で市街地中心部への移動ニーズが高くなっています。主な移動手段は自家用車となっていますが、今後ますます高齢化が進むことが予想され、自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等の交通弱者の移動手段を確保する必要があります。

### 課題2 周辺地域と市街地中心部を結ぶ移動手段の確保

現在の新発田市の主要な施設（公共施設、商業施設、医療機関等）は、市街地中心部に集積していることや、新発田駅で乗り換えることで市内外に向かうことができることから、周辺地域から市街地中心部への移動ニーズが高くなっています。そのため、周辺地域と市街地中心部を結ぶ移動手段を確保する必要があります。

### 課題3 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し

人口減少や少子高齢化などを背景に、各地域における公共交通の利用ニーズが変化しているとともに、公共交通機関の利用者数の減少に伴う経営状況の悪化により、ネットワークの維持確保が困難になってきています。公共交通空白域のさらなる拡大に歯止めをかけるため、地域特性に応じた公共交通の見直しが求められています。

### 課題4 市街地中心部における移動手段の維持・向上

中心市街地の空洞化を抑制するため、都市機能施設の誘導を図り、まちの活性化、都市拠点の機能の向上を図る観点から、多くの施設が集積する市街地中心部の移動手段として、市街地内の回遊性を高める利便性の高い公共交通が求められています。

### 課題5 近隣市町との連携による地域の活性化

人口減少や少子高齢化が進展しているなか、暮らしやすいまちを維持するには、近隣市町と連携しながら、圏域全体の活性化を図っていく必要があります。公共交通においても、圏域における移動を支える交通手段の再編整備を図り、効率的なサービスを提供することが必要です。

## 課題6 交通結節点における機能の向上

新発田駅は市内の公共交通がすべて乗り入れている交通結節点となっており、周辺施設との連携を図りながら、鉄道、バス等の待合環境や乗継ぎ環境等の利便性向上を図ることで、さらに結節点機能の向上を図る必要があります。

## 課題7 公共交通を利用しやすい環境整備

公共交通機関の利用に当たっては、「乗り方がわからない」「乗継ぎがわかりにくい」などの抵抗感から利用しない方が多くいます。そのため、公共交通の利用に対する不安感を取り除き、潜在的な利用者にも利用してもらえるような環境整備が必要です。

## 課題8 地域がつくり、支える公共交通の構築

住民との協働により見直しを行った地域においては、バス利用に対する満足度が高くなっており、多くの地域住民にバスが利用されています。事業者路線の多くは採算がとれず、将来にわたっての公共交通の確保が難しくなっているなか、地域が自ら考え、つくり、支える公共交通の構築が求められています。

## 課題9 公共交通の維持に向けた意識の醸成

限られた財源のなかで公共交通を維持していくためには、利用実態に応じた効率的な運行が求められています。また、公共交通の価値や必要性を再確認することで、利用しようとする機運を高めるとともに、自家用車から公共交通利用への転換を促すことが必要です。



## 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。

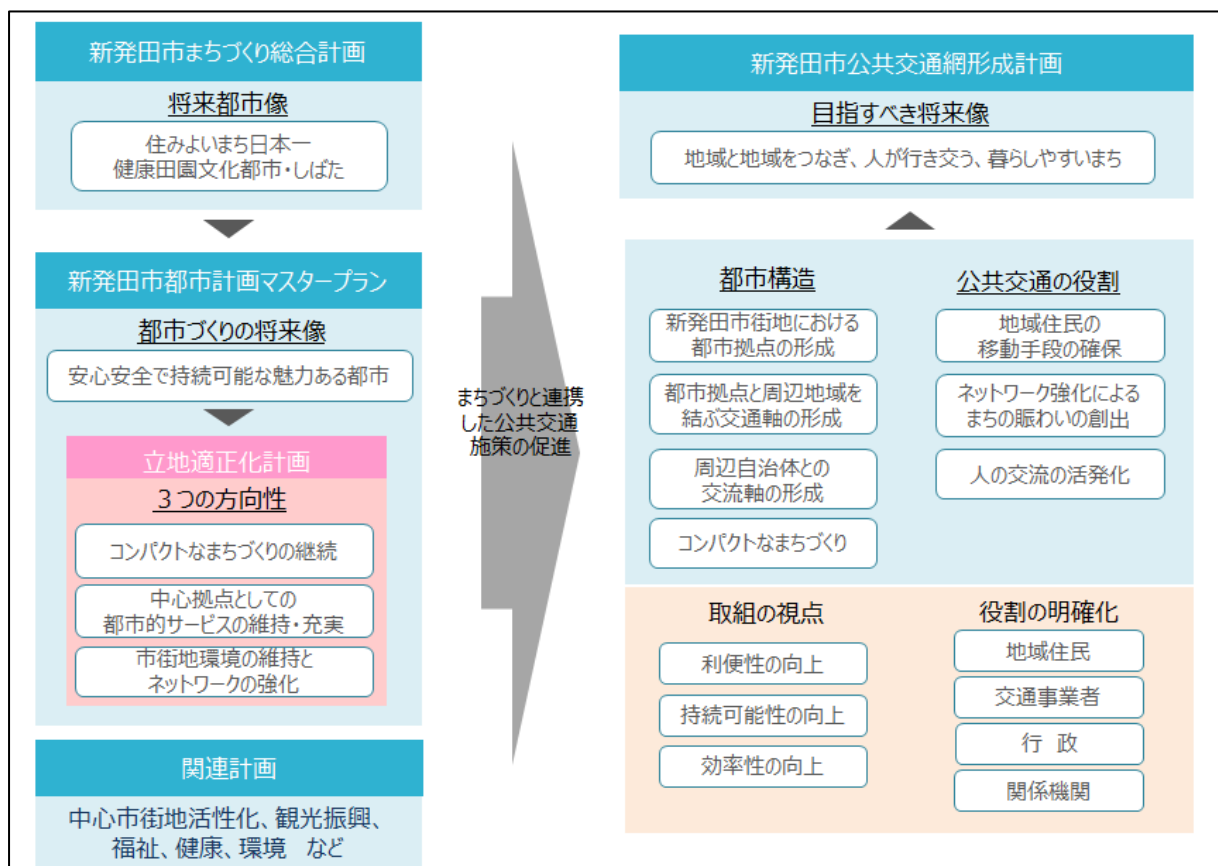
## ■周辺自治体との交流軸の形成

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、自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等の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

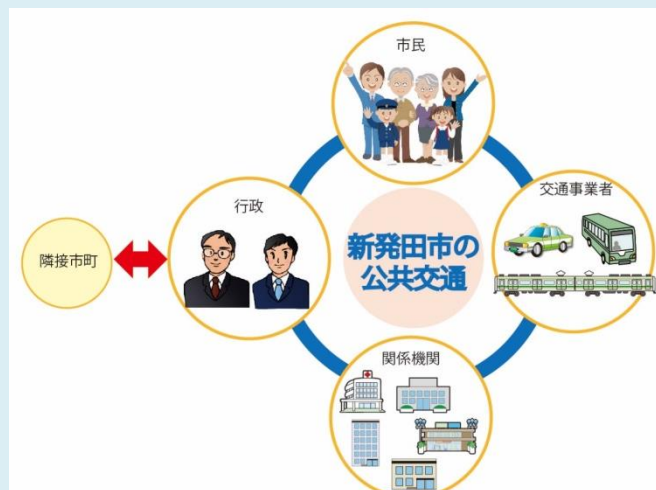
- ・地域の公共交通に関する検討に、地域の関係者の一員として関わります。
- ・公共交通を積極的に利用し、地域全体で利用していく意識を高めます。
- ・公共交通の維持、運営、それを支える取組を行うよう努めます。

### 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。



## ⑥ 公共交通の整備方針

目指すべき将来像の実現に向け、次のとおり利便性の向上と効率的な運行を目指した公共交通ネットワークの再構築を図ります。

### 1 地域公共交通網整備の方向

新発田市の地域公共交通網の整備においては、新発田駅を「中心交通拠点」、中心市街地内の公共施設、商業施設や医療機関といった日常生活を支え、交流を促す施設を「主要交通拠点」と位置付け、これらの拠点へのアクセス性や回遊性を高め、都市拠点の機能向上を図るネットワークとして、市街地循環バス（あやめバス）の利便性を向上させていきます。

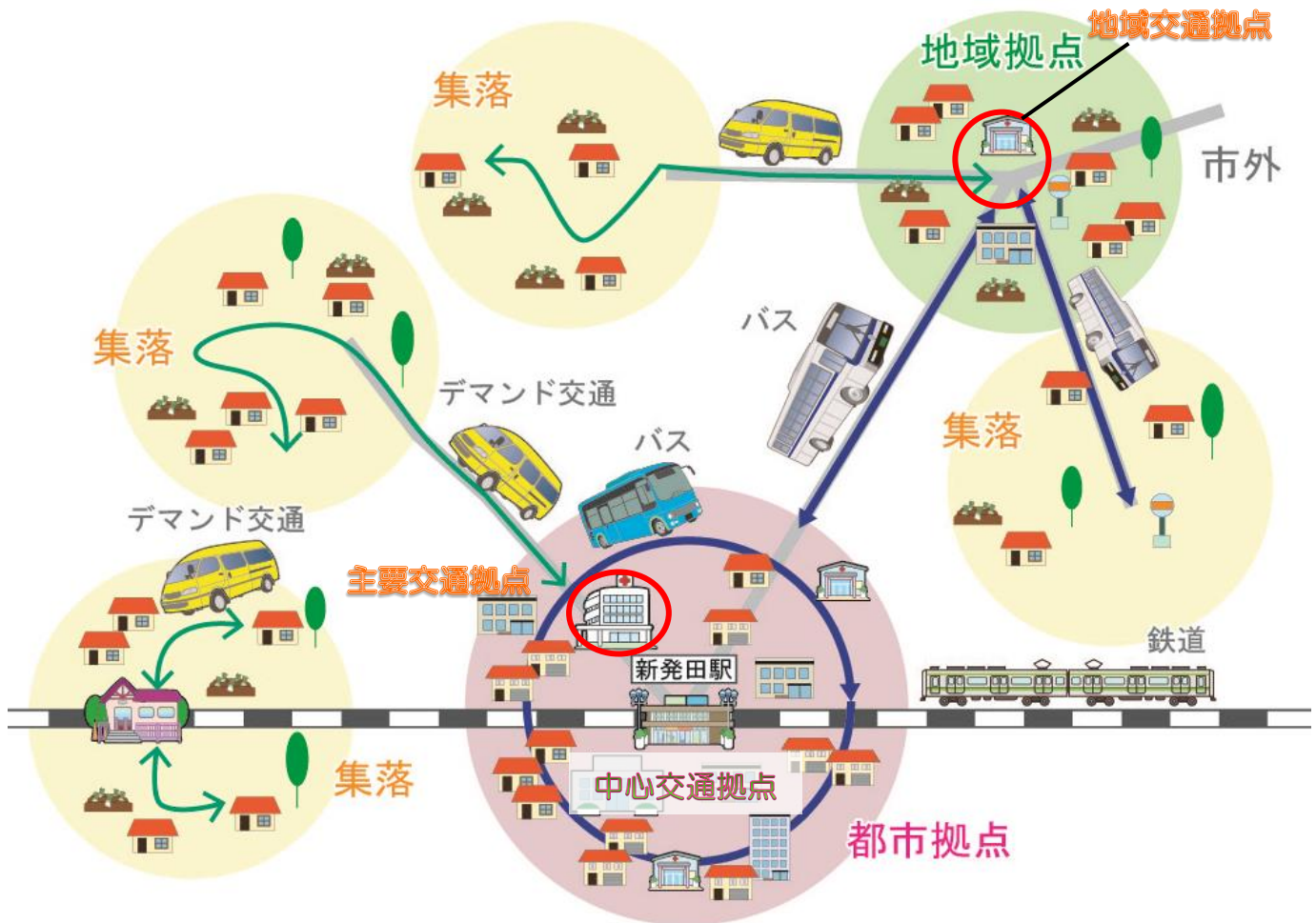
また、各地域における乗継拠点を「地域交通拠点」と位置付け、中心交通拠点や主要交通拠点と地域交通拠点をつないで中心市街地への人の流れを生み出し、暮らしやすさの向上や地域の活性化を図るネットワークとして、バスやデマンド交通等の交通手段を整備していきます。

図表 交通拠点の役割

| 区分     | 役割                             | 主な施設                                                         |
|--------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 中心交通拠点 | 全ての公共交通機関の乗継が図られている拠点          | 新発田駅                                                         |
| 主要交通拠点 | 中心市街地において日常生活を支え、交流を促す機能を持った拠点 | 西新発田駅、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 | 地域内の乗継拠点<br>鉄道と幹線路線の乗継拠点       | 佐々木駅、加治駅、金塚駅、中浦駅、月岡駅、七葉中学校（新発田市コミュニティバス）、川東小学校（川東コミュニティバス） 等 |



図表 地域公共交通網のイメージ



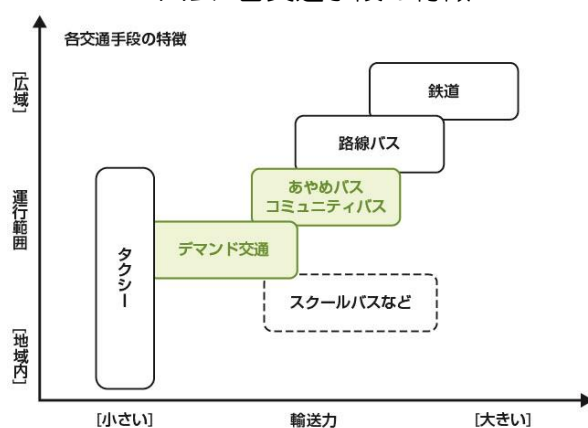
## 2 地域公共交通を担う各交通手段の役割

各交通手段が担う役割を路線別に整理し連携することで、地域にとって使いやすい最適な地域公共交通をつくり、移動手段の確保を図ります。

図表 路線別の各交通手段の役割

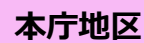
| 区分      | 役割                                          | 交通手段     | 内容                                                                                                | 範囲    | 輸送力    |
|---------|---------------------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|
| 広域路線    | 市内と市外とを結ぶ幹線で、広域的な移動の役割を担う。                  | 鉄道       | ●JR 東日本<br>・羽越本線      ・白新線                                                                        | 広域    | 大<br>↑ |
|         |                                             | 路線バス     | ●新潟交通 2 路線<br>・木崎線      ・新谷線                                                                      | 広域    |        |
| 幹線路線    | 各地域及び圏域内と中心部を繋ぐ交通として、広域路線に次ぐサービス水準を維持・確保する。 | 路線バス     | ●新潟交通 8 路線<br>・次第浜線      ・藤塚浜線      ・中条線<br>・佐々木稲荷岡循環線<br>・東赤谷線      ・飯島線<br>・乗廻、松浦線      ・天王、松浦線 | 市内    |        |
|         |                                             | コミュニティバス | ●新発田市コミュニティバス<br>●川東コミュニティバス                                                                      | 市内    |        |
| 中心市街地路線 | 中心市街地において、日常生活に必要なサービス水準を確保する。              | あやめバス    | ●あやめバス                                                                                            | 中心市街地 |        |
| 地域内路線   | 地域内の移動と公共交通不便地域の解消を担う。住民主体により地域ニーズに対応する。    | コミュニティバス | 利用者がある程度まとまっている地域での導入。定員 11 人以上。                                                                  | 地域内   | ↓<br>小 |
|         |                                             | デマンド交通   | 予約が必要となる。定員 11 人未満。                                                                               | 地域内   |        |
|         | ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行き先や時間など個別要に応じた役割を担う。    | タクシー     | 既存のタクシー事業                                                                                         | 地域内   |        |
|         | 上記の公共交通では対応できない特定の需要を支える。                   | その他      | スクールバス、福祉有償運送等                                                                                    | 地域内   |        |

## 図表 各交通手段の特徴





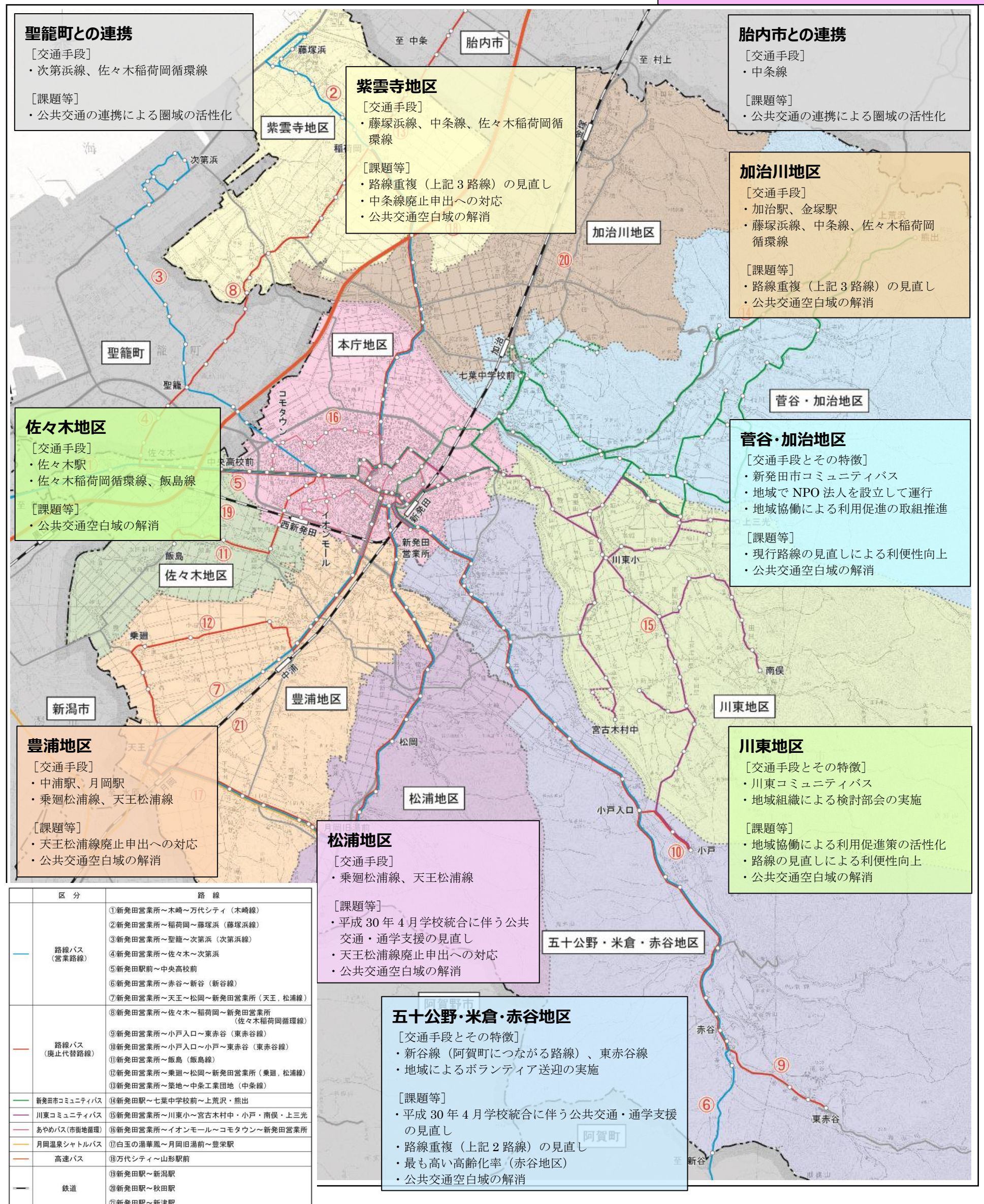
公共交通の現状や課題等については、地区によって状況が異なります。こうした状況を踏まえ、各地区に応じた公共交通の整備が必要となります。



〔交通手段〕

- ・ 中心交通拠点の新発田駅
- ・ 各種路線、あやめバス

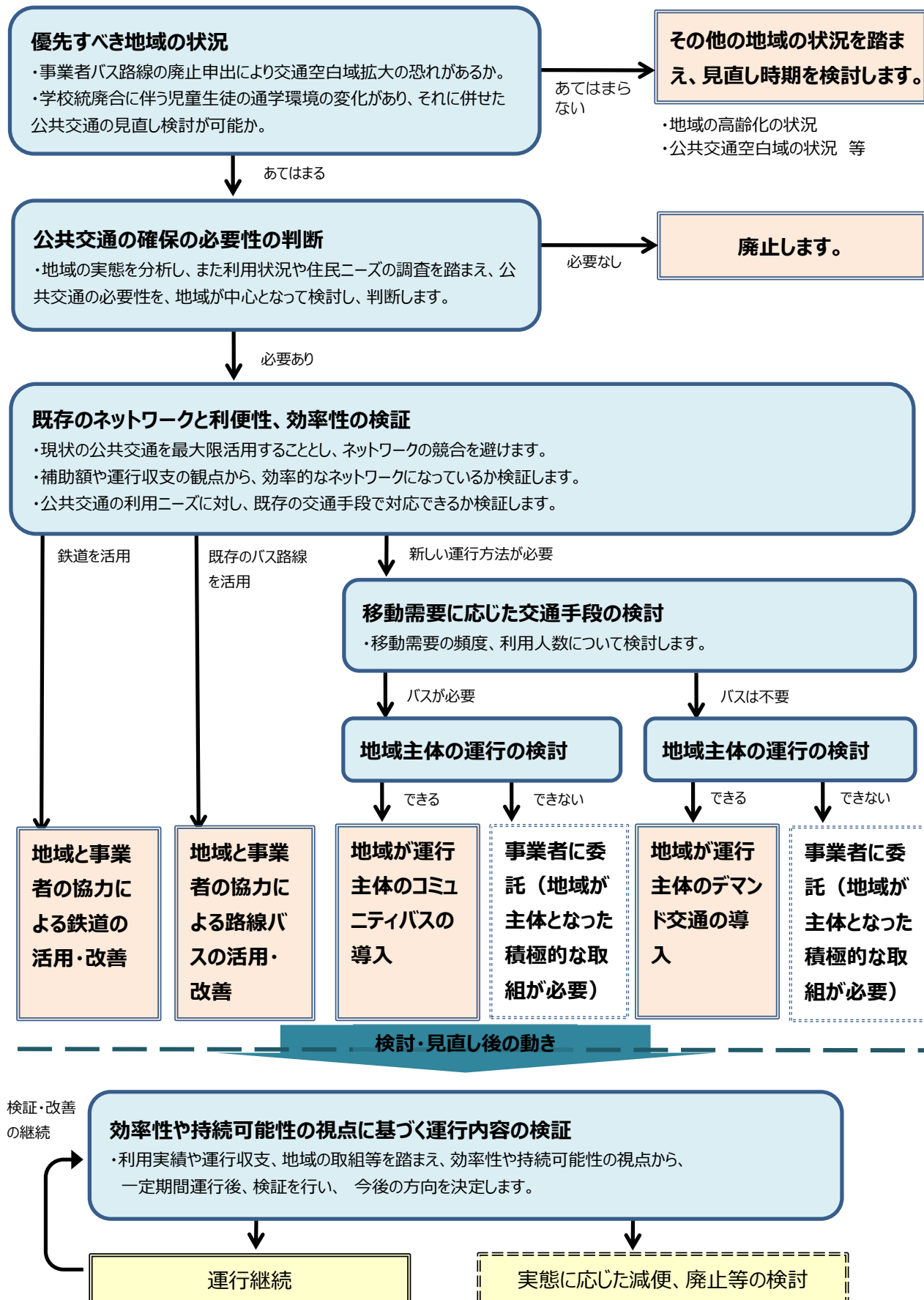
- ・[課題等]
- ・大型ショッピングセンターや医療施設などの主要交通拠点との接続性向上
- ・高校生（市内 6 校）の通学手段の確保
- ・西新発田駅周辺の人口増加と商業施設への接続性向上
- ・駅東交通広場の活用
- ・公共交通空白域の解消





## 4 見直し・整備の進め方

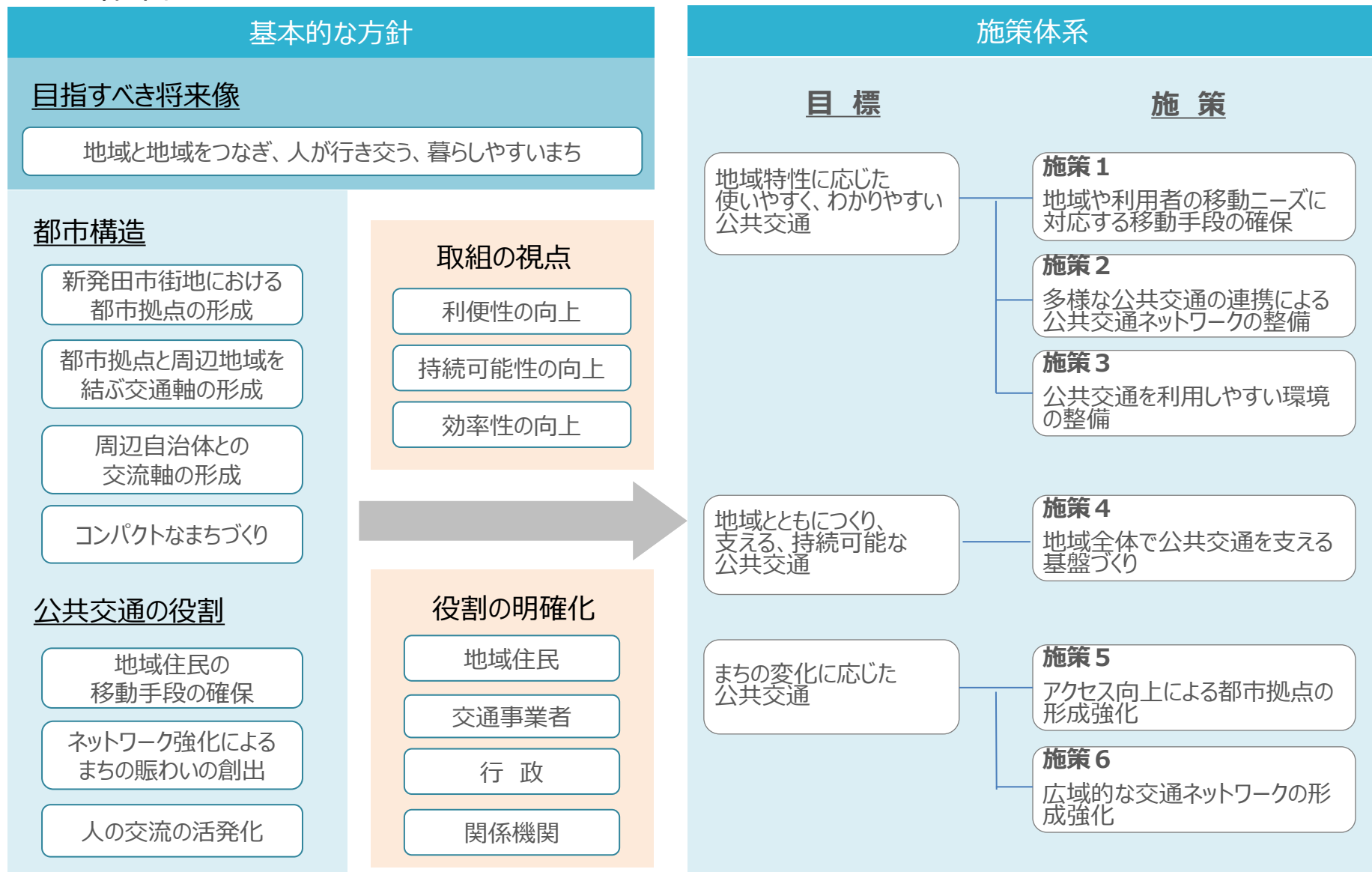
各地区における状況を踏まえ、地域とともに公共交通の見直し・整備を進めていきます。見直しに当たっては、次の流れに沿って進めていきます。



## 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







## 2 課題と目標・施策の対応関係

新発田市の地域公共交通に係る課題と本計画の目標・施策の関係について、以下のとおり整理します。

| 目標                                         | 施策                                  | 課題                     |                            |                             |                           |                        |                     |                      |                        |                       |
|--------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|
|                                            |                                     | 1<br>交通弱者の日常生活の移動手段の確保 | 2<br>周辺地域と市街地中心部を結ぶ移動手段の確保 | 3<br>地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し | 4<br>市街地中心部における移動手段の維持・向上 | 5<br>近隣市町との連携による地域の活性化 | 6<br>交通結節点における機能の向上 | 7<br>公共交通を利用しやすい環境整備 | 8<br>地域がつくり、支える公共交通の構築 | 9<br>公共交通の維持に向けた意識の醸成 |
| <b>1</b><br>地域特性に応じた<br>使いやすわかりや<br>すい公共交通 | <b>1</b> 地域や利用者の移動ニーズに対応する移動手段の確保   | ◎                      | ◎                          | ◎                           | ○                         | ○                      |                     |                      |                        |                       |
|                                            | <b>2</b> 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 |                        | ◎                          |                             |                           | ○                      |                     |                      |                        |                       |
|                                            | <b>3</b> 公共交通を利用しやすい環境の整備           |                        |                            |                             |                           |                        | ○                   | ◎                    | ○                      |                       |
| <b>2</b><br>地域とともにづくり、<br>支える、持続可能な公共交通    | <b>4</b> 地域全体で公共交通を支える基盤づくり         |                        |                            |                             |                           |                        |                     |                      | ◎                      | ◎                     |
| <b>3</b><br>まちの変化に応じた公共交通                  | <b>5</b> アクセス向上による都市拠点の形成           | ○                      |                            |                             | ◎                         |                        | ◎                   | ○                    |                        |                       |
|                                            | <b>6</b> 広域的な交通ネットワークの形成強化          | ○                      |                            |                             |                           | ◎                      |                     |                      |                        |                       |

※ 特に結びつきの強い課題に◎、あるいは○を付けている。結びつきの強い順に◎→○としている。

### 3 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、学校統合に伴う通学環境の内容の変化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 | 126,000 人 |
| ② コミュニティバスの年間利用者数                                                  | 108,401 人 | 130,000 人 |
| ③ 路線バスの見直し地区数                                                      | 4 地区      | 8 地区      |
| ④ 「バスどこ」HP への年間アクセス件数                                              | 14,162 件  | 25,000 件  |
| 評価指標設定の理由                                                          |           |           |
| ①、②、③：地域の日常生活の移動を担う公共交通であるため。<br>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自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等のいわゆる交通弱者の「生活の足」となるよう、日常生活の移動ニーズに応じた、利用しやすい公共交通を整備します。一人での移動が困難な方への移動支援については、それぞれの分野でその実情に応じて検討をしていきます。
- ②地域住民の日常の移動手段となっ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の運行を継続します。また、持続可能な公共交通となるよう、利用状況や移動ニーズに応じ、運行内容の見直しを行います。
- ③「見直し・整備の進め方」に基づき、各地区の状況を踏まえ、住民で構成される検討組織とともに、既存の鉄道や路線バスの活用、地域が運行主体のコミュニティバスやデマンド交通の導入等により、公共交通の見直しを進めていきます。
- ④路線バスの利用者減少と運行補助額増加を改善するため、住民ニーズや利用状況に応じた利便性や効率性の高い運行となるよう、運行事業者との検討・協議を行います。
- ⑤通学支援については、小・中学生が安心安全に通学できるよう進めていきます。
- ⑥運行形態や運行経費に基づき、適切な運賃を設定します。また、中心部から離れた地域の方や高校生、高齢者が日常的に利用しやすい運賃制度を検討します。
- ⑦高齢者が自家用車からバスへの交通手段を転換することは、高齢者事故防止等の観点から重要であることから、高齢者運転免許証返納支援事業を引き続き行います。

### ■施策の事業内容

#### 事業 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

〈取組〉

- ・登下校の通学時間帯における市内高校への移動ニーズに対応し、幹線路線については、朝夕の時間帯において限定したバス停のみに停車する高校直通便の導入を検討します。
- これにより、学生の移動手段の確保を図ります。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

#### 事業 1-2 通院や買い物の往復など利用状況に対応した適切な運行

〈取組〉

- ・通院や買い物のため、中心市街地への移動ニーズが高くなっています。利用実態と利用者ニーズを把握し、通院、買い物に利用できる時間帯とその復路の利用にも配慮した運行見直しを行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民



### 事業 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

#### 〈取組〉

- ・ 菅谷・加治地区住民の日常の移動手段となっている新発田市コミュニティバスの運行を継続していきます。
- ・ 菅谷地区は高齢化率が高くなっており、ますます公共交通の必要性が増していくものと思われます。新発田市コミュニティバスの運行受託団体であるNPO法人七葉を通じてバスの利用状況や住民の移動ニーズを把握し、地域の方が利用しやすい時間帯の設定やルートの改善を行います。

〈実施主体〉新発田市、NPO法人七葉、地域住民



「新発田市コミュニティバス」

### 事業 1-4 川東コミュニティバスの継続運行

#### 〈取組〉

- ・ 川東コミュニティバス検討部会で川東コミュニティバスの運行について、平成29年度以降の基本目標や目標値（乗車人数一日260人等）を設定し、利用状況や移動ニーズに応じた時間帯の設定やルートの改善し「地域の足」として将来へ引き継ぐ運行を維持していくことにしています。
- ・ 高校生の自主通学を進めるため、高校生に対応したパンフレットの作成・配布、定期券の導入などによりバスをより利用しやすくしていきます。
- ・ 高齢者の方々の公共施設や医療機関等への移動手段を確保するため、利用者アンケートを実施し、その中で把握した高齢者のニーズに対応した運行時間帯やルートの見直しを行います。また、わかりやすい時刻表の作成などを行います。
- ・ 川東コミュニティバス検討部会と一緒に利用促進事業を行います。

〈実施主体〉新発田市、川東コミュニティバス検討部会、地域住民



【川東コミュニティバス車両】  
地域をイメージしたラッピング  
がされています。

### 事業 1-5 コミュニティバス運賃の見直し

#### 〈取組〉

- ・コミュニティバスの運行においては、利便性と採算性のバランスの取れた持続可能性が求められています。市民負担の公平性の観点や民間路線バスの運賃体系を考慮し、運賃制度の見直しを行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

### 事業 1-6 東中学校区の公共交通の見直し

#### 〈取組〉

- ・東中学校区を運行している新谷線、東赤谷線は、小中学生の通学に利用されています。平成 30 年 4 月の東小学校の開校に向け、学校統合後の通学に利用しやすいよう地域の方や交通事業者と検討協議を行い、経路の変更やダイヤの見直しを実施します。
- ・東中学校区公共交通・通学支援検討委員会を中心として、東中学校区の公共交通の確保に向けた協議・意見交換を継続して行います。

〈実施主体〉新発田市、東中学校区公共交通・通学支援検討委員会、地域住民、交通事業者

### 事業 1-7 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

#### 〈取組〉

- ・中心交通拠点である新発田駅から距離が離れている地域では、路線バスの運賃が高く、定期的に通院等でバスを利用する高齢者にとって経済的な負担が大きくなっているのに加え、高校生の自主通学を阻む原因ともなっています。また、公共交通の見直しを行い、コミュニティバスを導入している地域との間で運賃格差が生じています。そのため、市街地中心部から離れた地域の高齢者や高校生が日常的にバスを利用しやすいよう割引制度の検討を行います。
- ・障がい者の社会参加を促進するため、路線バス運賃の割引とあやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバス運賃の無料化を引き続き実施します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

#### 【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」

#### **事業 1-8 高齢者運転免許証返納支援事業の継続実施**

〈取組〉

- ・高齢者が自家用車からバスへの交通手段を転換することは、高齢者事故防止等の観点から重要であることから、高齢者運転免許証返納支援事業を引き続き行います。

##### **【支援内容】**

下記の5, 000円相当のいずれか一つを選択。申請は1回限り。

- ・コミュニティバス回数利用券（市民まちづくり支援課所管）
- ・路線バス回数券（新潟交通観光バス株式会社）
- ・いきいきスタンプお買物券（新発田市専門店協同組合）
- ・タクシー券（新発田市ハイヤー協会）

〈実施主体〉新発田市、交通事業、地域住民

#### **事業 1-9 各地区の公共交通の見直し**

〈取組〉

- ・「見直し・整備の進め方」に基づき見直しを進めます。
- ・公共空白域拡大や地域内交通が必要な地域において、地域住民で構成される組織を設置し、地域主体で取り組む交通サービスの検討を行います。
- ・住民で構成される検討組織とともに、既存の鉄道や路線バスの活用、地域が運行主体のコミュニティバスやデマンド交通の導入等により、公共交通の見直しを進めていきます。
- ・サービスの向上や利用者の拡大を検討するなど、地域主体の公共交通の維持・運営を図ります。

〈実施主体〉新発田市、交通事業、地域住民

#### **事業 1-10 スクールバスの運行と定期券の購入補助**

〈取組〉

- ・小・中学生が安心安全に通学できるよう、新発田市通学支援基準に基づきスクールバスの運行や定期券の購入補助を進めていきます。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

## 事業 1-11 廃止代替路線の検討、見直し

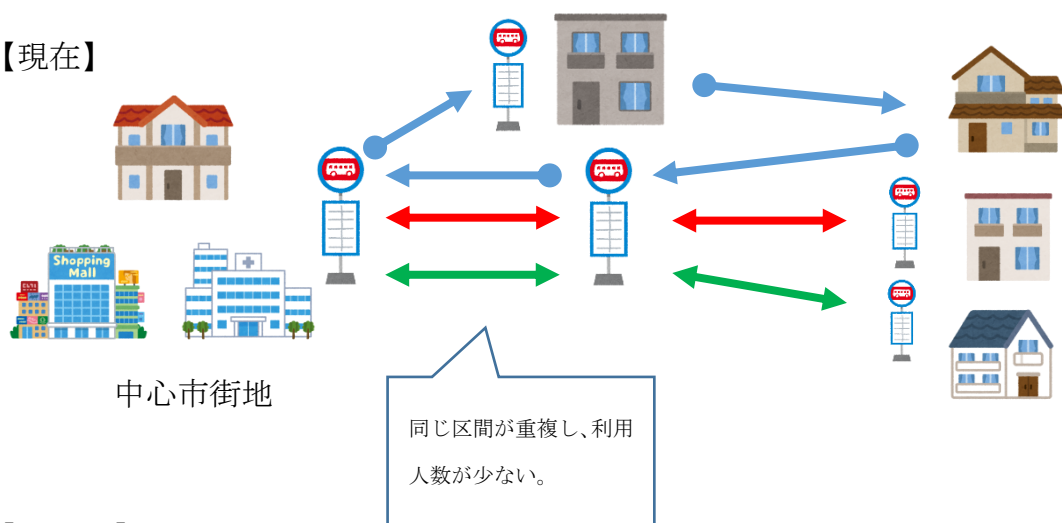
〈取組〉

- ・廃止代替路線バスは、収支の悪化等により、施策上必要と認めたものに限り、市が運行補助をし、路線の維持を行っています。近年、利用者が減少し、必要とされる公共交通に変化が生じていることから、その必要性や今後のあり方について路線ごとに検証し、交通事業者と運行について検討・協議を行いながら改善していきます。

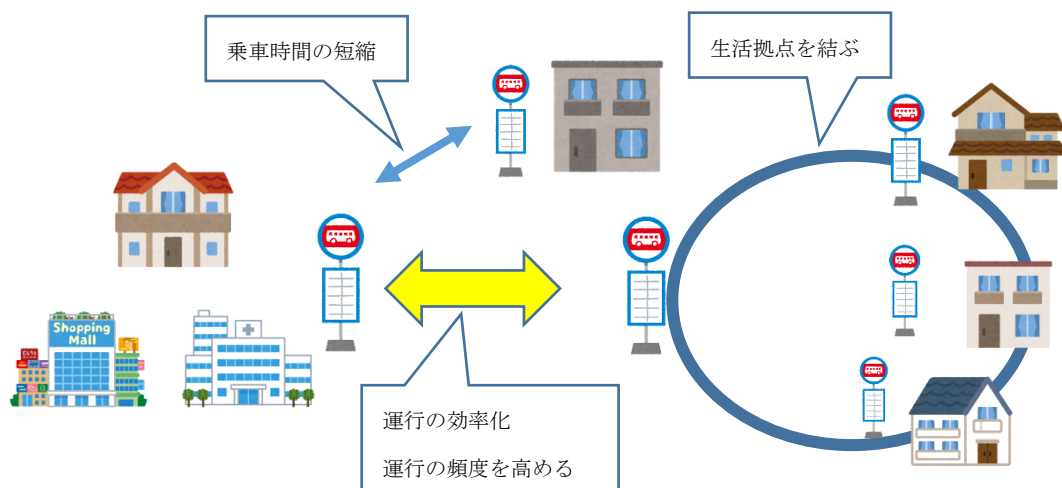
〈実施主体〉新発田市、交通事業者

### 【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

- ①鉄道ダイヤに合わせたコミュニティバスのダイヤ改正や、利便性向上に向けた鉄道事業者への要望活動の継続により、鉄道とバスの乗継ぎの円滑化を図ります。
- ②バス路線相互の乗継ぎができるように運行ダイヤを設定することで、地域間の移動や地域から中心市街地への移動の円滑化を図ります。

### ■施策の事業内容

#### 事業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

〈取組〉

- ・高校への通学を中心に、市外へ行くために地域から駅へ向かう移動ニーズや、駅から市内の目的地へ向かう移動ニーズがあり、市内外の移動の円滑化のためには、鉄道との乗継ぎを考慮したバスのダイヤ設定が必要となっています。
- ・鉄道のダイヤ改正にあわせ、あやめバス、コミュニティバス、路線バスのダイヤ改正を行い、鉄道との乗継ぎが可能な運行便の設定や待ち時間の短縮を図ります。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

#### 事業2-2 あやめバスとの接続を考慮したコミュニティバス、路線バスのダイヤ設定

〈取組〉

- ・地域から市街地中心部への移動手段の確保には、コミュニティバスや路線バスとあやめバスとの乗継ぎが必要となっていることから、あやめバスの運行ダイヤを踏まえ、コミュニティバスや路線バスのダイヤ設定を行い、乗継ぎが可能な運行便の設定や待ち時間の短縮を図ります。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

#### 事業2-3 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

〈取組〉

- ・コミュニティバスや路線バスの沿線に立地する高校や観光施設等においては、他のバス路線との乗継ぎを行う利用者もいることから、地域間の移動ニーズに配慮し、相互の乗継ぎを考慮したバス路線のダイヤ設定を検討します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民



#### 【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、乗換えが行われている。



#### **事業 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

〈取組〉

- ・鉄道との乗継ぎ利便性の向上のため、鉄道事業者への改善要望活動を継続して行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

## 【施策3】公共交通を利用しやすい環境の整備

### ■施策の概要

- ①バス利用者にとってバス停で快適に過ごせる待合環境が必要なことから、スーパー等との協力により、待合環境の充実を図ります。
- ②バス待合所等設置事業補助金制度を活用し、バス待合所の整備を行っていきます。また、ベンチなどの設置要望も多いことから、補助金制度の見直しを検討します。
- ③バス車両の導入においては、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、地域内路線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。
- ④バス利用者の不安感の解消や利便性向上を図るため、時刻表・路線図やバス停案内表示、ホームページの情報量や分かりやすさを向上させます。また、「バスどこ」の充実やデジタルサーネージ等を活用し、公共交通の使いやすさを向上させる情報発信を行います。
- ⑤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3-1 バス待合所の設置推進とバス待合所等設置事業補助金制度の見直しの検討

〈取組〉

- ・バス待合所がなく、待合環境が悪く不便なため、それがバスそのもののイメージを低下させる要因にもなっていると考えられます。バス待合所等設置事業補助金制度を活用し、バス待合所の整備を行っていきます。また、補助金の対象となっていないベンチなどの設置要望も多いことから、補助金制度の見直しを検討します。
- ・中心市街地においては、待合所を設置するスペース等がないことからバス停付近の事業者等の協力により待合環境の充実を図る。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

#### 【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

### 事業 3-2 バリアフリー車両の導入促進と導入車両の検討

〈取組〉

- ・路線バスの多くは、乗降ステップの段差が大きく、高齢者等がバスを利用する際の大きな障害となっています。バス車両の導入においては、交通事業者との連携、協力を図り、乗降しやすい低床型車両への更新を随時行います。
- ・また、地域内路線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。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

### 事業 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

〈取組〉

- ・新発田市役所（ヨリネスしばた）、駅前複合施設（アイネスしばた）に設置してあるデジタルサイネージを活用し、あやめバスの運行情報を発信しています。引き続き情報発信を行い、バス利用者の不安感の解消や利便性の向上を図ります。

〈実施主体〉新発田市

### 事業 3-4 「バスどこ？」の地域拡大とシステムの再構築

〈取組〉

- ・バスは交通渋滞や雪などの影響により、時刻通りに運行できないことが多く、そのため、利用者をバス停に待たせることがあります。こういった問題を解消するため、あやめバス路線では携帯電話等からバスの運行位置が分かる「バスどこ？」が導入されています。時刻表が検索できるようにシステムの再構築を行います。また、バス利用者の不安感の解消につながることから、バス路線の見直しにあわせて、対象地域の拡大の検討を行っていきます。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

【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」



「大型商業施設に設置した街角情報端末」

### **事業 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

〈取組〉

- ・バスを利用しない理由のひとつとして時刻表や運行ルート等がわからないがあります。バスの時刻、ルート、運賃等の情報からＪＲ時刻表や乗継情報などをわかりやすく示した「公共交通ガイドマップ」を作成し、また、バス停に見やすく・わかりやすい運行経路・運賃表示等の利用者への分かりやすい情報提供を行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

### **事業 3-6** 地域主催の乗り方教室の開催

〈取組〉

- ・バスの乗り方がわからない、乗継方法がわからないなどがあるとバスに対する抵抗感ができ自家用車から公共交通へ移行できない状況となっています。乗り方教室を開催し公共交通の魅力や必要性や乗り方など、日常生活の中で公共交通について考える場を提供することで、公共交通利用の利用促進につなげていきます。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

### **事業 3-7** ＩＣカード導入の検討

〈取組〉

- ・ＩＣカード導入により小銭を持ち歩くことがなく、支払いがスムーズに行われ利用者の利便性向上が図れることに加え、各種施策に活用できる乗降データの収集・分析ができデータ取得が容易にできるため、ＩＣカード導入の検討を行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

## 【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、将来にわたって持続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      | 8 団体      |
| ② 路線バス利用者 1 人当たり運行経費                                                                                      | 1,077 円／人 | 1,028 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   | 623 円／人   |
| ④ 公共交通の利活用を推進する年間取組数                                                                                      | 4 件       | 12 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<br>②、③：運行経費や補助額の抑制が課題となっているため<br>④：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ノーマイカーデー等の周知・啓発により、公共交通利用のきっかけを作り、自家用車から公共交通機関への利用促進を促すとともに、環境負荷の軽減につなげます。
- 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、人の流れを生み出し、公共交通の利用促進につながる多様な取組を検討します。また、バス車両やバス停の広告の募集により、地域関係者による公共交通の活用を推進します。
- ③地域に支えられた公共交通の実現に向け、地域住民による主体的な組織づくりや、地域住民が行う公共交通の検討、維持、運営、支援等の活動を推進します。また、行政と地域住民の具体的な取組とその役割分担を明確にする公共交通の手引きを発行します。
- ④地域社会全体の協力や取組を推進するため、各種イベントやホームページ等を活用した情報発信・意識啓発を行い、公共交通に対する市民の理解を深めます。また、愛着の醸成や維持確保に向け、市民が公共交通を応援できる仕組みを整えるため、地域の事業者や個人が協賛や支援活動等を行うサポーター制度を構築します。

### ■施策の事業内容

#### 事業4-1 ノーマイカーデーの周知・啓発

〈取組〉

- ・ノーマイカーデー等の周知・啓発により、公共交通利用のきっかけを作り、自家用車から公共交通機関への利用促進を促すとともに、環境負荷の低減につなげます。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、関係機関

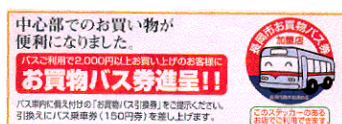
#### 事業4-2 商店街等と連携した取組の検討

〈取組〉

- ・公共交通の活性化により中心市街地や地域に人の流れを生み出すため、地域の商店街・商業施設や市内観光施設と連携し、公共交通によるアクセス方法の周知や時刻表の設置、バス回数券の贈呈といった、利便性向上や利用促進を図る取組を検討します。

〈実施主体〉新発田市、関係機関

#### 【商店街等と連携した取組の導入事例】



長岡市の事例



北海道帯広市の事例

### 事業 4-3 車内・車外広告の募集やバス停のネーミングライツの検討

〈取組〉

- ・公共交通の維持に向けて収入を確保するとともに、情報発信手段として地域関係者によるバスの活用を推進するため、バス車両を活用した音声広告や車内・車外広告の募集、バス停名に施設・店舗名等を付けるネーミングライツの検討を行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、関係機関

### 事業 4-4 地域住民の主体的な組織づくりや活動の支援

〈取組〉

- ・地域の公共交通の検討、維持を担う住民組織の構築を支援します
- ・住民組織の主体的な活動を支援します

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民

#### 【各地区の公共交通に関する住民組織の状況】

| 地区               | 検討組織（平成 29 年 3 月末時点）                    |
|------------------|-----------------------------------------|
| 本庁               | なし                                      |
| 五十公野・米倉・赤谷<br>松浦 | 東中学校区公共交通・通学支援検討委員会<br>（五十公野～赤谷部会、松浦部会） |
| 川東               | 川東コミュニティバス検討部会                          |
| 菅谷・加治            | NPO法人七葉                                 |
| 佐々木              | なし                                      |
| 豊浦               | なし                                      |
| 紫雲寺              | なし                                      |
| 加治川              | なし                                      |

### 事業 4-5 公共交通の手引きの発行

〈取組〉

- ・公共交通の課題を抱える地区においては、課題解決に向けた取組の進め方について、十分理解されていないことや、地域の一部にしか共有されていないことから、住民の主体的な活動が広がりにくい地域があります。
- ・住民の主体的な公共交通の検討、維持、運営等の活動を支援するため、行政と地域住民の役割分担、具体的な取組やその手順を周知する住民向けの冊子を発行します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民、関係機関

#### **事業 4-6** 各種イベントやホームページ等の活用による利用促進・意識啓発

〈取組〉

- ・地域社会全体の協力や取組を推進するため、各種イベントやホームページ等を活用した利用促進・意識啓発を行い、公共交通に対する市民の理解を深めます。
- ・各種イベントでバス車両展示や啓発活動を行います

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

#### **事業 4-7** サポーター制度の構築

〈取組〉

- ・愛着の醸成や維持確保に向け、市民が公共交通を応援できる仕組みを整えるため、地域の事業者や個人が協賛や支援活動等を行うサポーター制度を構築します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、地域住民、関係機関

#### **事業 4-8** 高校・大学と連携した利用促進活動

〈取組〉

- ・公共交通は、通学をはじめとした学生の移動手段として利用の拡大が期待されることから、効果的な利用促進を行うため、学校における公共交通の情報発信や、学生の視点を取り入れた取組の検討など、高校・大学との連携による利用促進活動を実施します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、関係機関

### 【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 | 83,200 人 |
| ② 通学における高校生の公共交通利用率                                                     | 51.0%    | 61.0%    |
| 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<br>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新発田市街地における都市拠点の形成に向け、あやめバス（市街地循環）の運行により、各公共施設や商業施設、医療機関といった施設や観光資源へのアクセス性の確保と回遊性の向上を図ります。また、住民・来訪者の移動ニーズや利用状況、施設の立地状況等を踏まえ、ダイヤ改正や運行ルートの変更等により、利便性の向上を図ります。
- ②新発田市街地の変化に対応した移動手段の確保を図るため、住宅地の開発や商業施設の立地が進む地域の状況を踏まえ、あやめバスの新たなネットワークを検討します。
- ③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。
- ④中心交通拠点である新発田駅の利便性向上を図るため、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を検討します。
- ⑤観光客の利用実態や移動ニーズを把握し、月岡温泉や市内観光施設へのアクセス手段の確保と観光周遊ルートの構築を図ります。また、阿賀北圏域で連携して広域観光周遊ルートを策定し、圏域の活性化を図ります。

### ■施策の事業内容

#### 事業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

〈取組〉

- ・市街地内の移動手段の確保や回遊性の向上を図るため、公共施設や商業施設、医療機関等を結び、市街地を循環するあやめバスの運行を継続します
- ・あやめバスの利用が減少傾向にある要因として、移動ニーズと運行内容の不一致が考えられることから、施設の立地状況や移動ニーズ調査を踏まえ、市街地内への通学、買い物、通院の時間帯や目的地に合わせた運行ダイヤの改正やルート変更を検討します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

#### 事業5-2 あやめバス利用者に対する移動ニーズ調査

〈取組〉

- ・あやめバスは、時間帯や乗車地によって利用の傾向が大きく異なるため、運行内容の検証においては、通学、買い物、通院といった日常生活における移動ニーズについて、より詳細な分析を行う必要があります。
- ・それぞれの移動ニーズを把握するため、定期的に行うバス停別の乗降調査に加え、発着地調査や利用者に対するアンケート、ヒアリング等を行います。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者



### 事業 5-3 あやめバスの新たなネットワークの検討

〈取組〉

- ・あやめバスの沿線から離れた市街地の西側（新栄町、富塚町等）や東側（豊町、東新町等）の地域で商業施設や住宅地の立地が進んでいることから、変化する移動ニーズへの対応や新たな利用者の確保に向け、これらの地域を運行する新たなネットワークを検討します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

### 事業 5-4 パークアンドライドのあり方の検討

〈取組〉

- ・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。

〈実施主体〉新発田市

### 事業 5-5 駐輪場の維持

〈取組〉

- ・交通拠点となる駅や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。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者

### 事業 5-6 公共交通システムとの連携などの検討

〈取組〉

- ・交通結節点である新発田駅の利便性向上を図るため、公共交通との連携等により、賑わいのあるまちづくりを進める方策を検討します。

〈実施主体〉新発田市



【新発田駅「駅前広場」（左）、「駅東交通広場」（右）】

駅東交通広場の整備により、ロータリーの一部分が拡張され、交通結節点としての活用が期待されています。

## 事業 5-7 移動ニーズ調査の実施や市内観光施設を結ぶ周遊ルートの策定

〈取組〉

- ・観光客の利用実態や移動ニーズを把握し、月岡温泉や市内観光施設へのアクセス手段の確保と観光周遊ルートの構築を図ります。

〈実施主体〉新発田市、関係機関

## 事業 5-8 広域観光周遊ルートの策定

〈取組〉

- ・阿賀北圏域で連携して広域観光周遊ルートを策定し、圏域の活性化を図ります。

〈実施主体〉新発田市、関係機関



### 【新発田市観光協会】

新発田駅前にある観光案内所。観光案内をはじめ、鉄道やバスの待合所や時刻の案内場所として利用されています。

## 【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・聖籠町が締結した定住自立圏形成協定に基づき、三市町が連携して公共交通網の再編、整備を進めることで、圏域内における移動手段の確保と利便性の向上を図り、持続可能な公共交通体系を構築します。
- ②羽越本線の高速化促進や羽越新幹線の整備に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者等に継続して要望をしていくことで、新発田駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワーク形成の強化を図り、地域の活性化につなげていきます。
- ③新潟市を中心とした連携中枢都市圏において、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、近隣市町村と連携し、県内都市間高速バスや路線バスの利用促進や維持活性化に向けた取組を進めていきます。

### ■施策の事業内容

#### 事業6-1 近隣市町をつなぐ公共交通の見直し

〈取組〉

- ・通勤、通学をはじめ通院や買い物で市域を超えた移動は日常的にみられますが、人口減少や高齢化といった社会情勢等の変化によって移動ニーズも変化しています。そのため、近隣市町との移動を支える公共交通として、次第浜線、中条線、佐々木稲荷岡循環線、新谷線などの事業者バス路線の利用実態を把握し、地域の方が利用しやすいよう運行経路や運行ダイヤ等の見直しを行います。

〈実施主体〉新発田市、関係市町、交通事業者、関係機関

#### 事業6-2 交通結節点の待合環境の整備と乗継ぎダイヤの見直し【定住自立圏連携事業】

〈取組〉

- ・聖籠町の循環バス「エコミニバス」は、新発田市の大型商業施設が並ぶ「コモタウン」に午前午後の1便ずつ乗入れており、そこで新発田市の市街地循環バス「あやめバス」に乗り換えることで両市町住民の通院や通学などの移動を円滑にしていますが、利用者の待合環境や利用環境は十分とは言えません。そのため、定住自立圏構想の取組として、利用者の一層の利便性向上を図るため、結節点である「コモタウン」にバス待合所を設置し、適切な維持管理を行うとともに、実態把握を行い、乗継ぎダイヤの見直しを行います。

〈実施主体〉新発田市、胎内市、聖籠町、交通事業者、関係機関



#### 【定住自立圏形成協定 合同調印式】

市町の枠組みを越えた公共交通の連携により  
地域活性化が期待される。

### 事業6-3 公共交通ガイドや位置情報システムの広域的な実施

〈取組〉

- ・公共交通ガイドや位置情報システムといった情報発信の取組は、運行主体や自治体により情報のアクセス先や情報量が異なることや、相互の連携が図られていないことから、広域的な移動においては、利便性が低くなっています。
- ・地域全体の公共交通網の活性化や、市内外の移動の円滑化を図る観点から、位置情報システムや公共交通ガイド等の情報発信の取組について、広域的な実施を検討します。

〈実施主体〉新発田市、交通事業者、関係機関

### 事業6-4 羽越本線の高速化に向けた要望活動の実施やシンポジウムの開催支援

〈取組〉

- ・羽越本線の高速化促進や羽越新幹線の整備に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者等に継続して要望をしていくことや、羽越本線高速化シンポジウムの開催支援により、新発田駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワーク形成の強化を図り、地域の活性化につなげていきます。

〈実施主体〉新発田市、関係機関



【羽越本線高速化に向けた取組】

### 事業6-5 広域交通維持事業（県内都市間高速バス）〔連携中枢都市圏連携事業〕

〈取組〉

- ・県内都市間高速バスは、定時・速達性に優れ、地域間の通勤・通学等に欠くことができない移動手段ですが、自家用車の普及など高速バスを取り巻く情勢及び事業者の厳しい経営状況から減便・廃止が常態化しています。そのため、高速バスの利用状況把握や利用促進策に関する調査、検討を実施し、新潟市に対し情報提供を行います。また、代替策を講じる場合は、実施に向けた協議を行います。

〈実施主体〉新発田市、関係市町、関係機関

### 事業6-6 生活交通維持事業（地域間幹線系統バス路線）〔連携中枢都市圏連携事業〕

〈取組〉

- ・複数市町村をまたがり運行されているバス路線は、地域間の通勤・通学・通院等、地域住民の日常生活に欠かせない路線です。国や県の支援を受けながら維持を図っていますが、利用者の減少や事業者の厳しい経営状況から現在のサービスレベルを維持することが困難になってきています。そのため、利用状況把握や利用促進策に関する調査、検討を実施し、新潟市に対し情報提供を行います。

〈実施主体〉新発田市、関係市町、関係機関

#### 4 施策の実施スケジュール

当日 差替え資料

\* 今回変更部分を下線で示しています。

|            |                                            | H29                        | H30         | H31 | H32     | H33 | H34 | H35 |
|------------|--------------------------------------------|----------------------------|-------------|-----|---------|-----|-----|-----|
| <b>施策1</b> | 地域や利用者の移動ニーズに対応する移動手段の確保                   |                            |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業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             | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-2 通院や買い物の往復など利用状況に対応した適切な運行            | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業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           | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-4 川東コミュニティバスの継続運行                      | 毎年度検証・見直しを行う               |             |     | 継続又は見直し |     |     |     |
|            | 事業1-5 コミュニティバス運賃の見直し                       | 必要に応じて検討                   |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-6 東中学校区の公共交通の見直し                       | 優先的に検討・実施                  |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-7 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       | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-8 高齢者運転免許証返納支援事業の継続実施                  | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-9 各地区の公共交通の見直し                         | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-10 スクールバスの運行と定期券の購入補助                  | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業1-11 廃止代替路線の検討、見直し                       | 各地区の公共交通の見直しにあわせて検討・見直しを行う |             |     |         |     |     |     |
| <b>施策2</b> | 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                 |                            |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業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 | 鉄道のダイヤ改正に応じて実施             |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業2-2 あやめバスとの接続を考慮したコミュニティバス、路線バスのダイヤ設定    | バス路線の見直しに応じて実施             |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業2-3 地域でつなぐコミュニティバスや路線バス同士のダイヤ設定          | バス路線の見直しに応じて実施             |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業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            | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
| <b>施策3</b> | 公共交通を利用しやすい環境整備                            |                            |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業3-1 バス待合所の設置推進とバス待合所設置事業補助金制度の見直しの検討     | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業3-2 バリアフリー車両の導入促進と導入車両の検討                | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業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        | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業3-4 「バスどこ？」の地域拡大とシステムの再構築                | 公共交通の見直しにあわせて対象地域の拡大を検討    |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業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             | 路線見直しにあわせて実施               |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業3-6 地域主催の乗り方教室の開催                        | 随時実施                       |             |     |         |     |     |     |
|            | 事業3-7 ICカード導入の検討                           |                            | 車両の入替に併せて検討 |     |         |     |     |     |



|            |                                              | H29           | H30                    | H31 | H32      | H33 | H34   | H35 |
|------------|----------------------------------------------|---------------|------------------------|-----|----------|-----|-------|-----|
| <b>施策4</b> | 地域全体で公共交通を支える基盤づくり                           |               |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-1 ノーマイカーデーの周知・啓発                         | 随時実施          |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-2 商店街等と連携した取組の検討                         |               | 必要に応じて検討               |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-3 車内・車外広告の募集やバス停のネーミングライツの検討             | 随時実施          | (ネーミングライツは必要に応じて検討)    |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-4 地域住民の主体的な組織づくりや活動の支援                   | 地域住民の意向に応じて実施 |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-5 公共交通の手引きの発行                            | 優先的に検討        |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-6 各種イベントやホームページ等の活用による利用促進・意識啓発          | 随時実施          |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業4-7 サポーター制度の構築                             |               |                        |     | 必要に応じて検討 |     |       |     |
|            | 事業4-8 高校・大学と連携した利用促進活動                       |               | 必要に応じて検討               |     |          |     |       |     |
| <b>施策5</b> | アクセス向上による都市拠点の形成強化                           |               |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業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         | 随時実施          | (ダイヤ改正やルート変更は必要に応じて検討) |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-2 あやめバス利用者に対する移動ニーズ調査                    | 優先的に検討        |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-3 あやめバスの新たなネットワークの検討                     |               | 必要に応じて検討               |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-4 パークアンドライドのあり方の検討                       | 必要に応じて検討      |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-5 駐輪場の維持                                 | 随時実施          |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-6 公共交通システムとの連携などの検討                      | 必要に応じて検討      |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-7 移動ニーズ調査の実施や市内観光施設を結ぶ周遊ルートの策定           | 必要に応じて検討      |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業5-8 広域観光周遊ルートの策定                           | 必要に応じて検討      |                        |     |          |     |       |     |
| <b>施策6</b> | 広域的な交通ネットワークの形成強化                            |               |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業6-1 近隣市町をつなぐ公共交通の見直し                       | 優先的に実施        |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業6-2 交通結節点の待合環境の整備と乗継ぎダイヤの見直し[定住自立圏事業]      |               | 随時実施                   |     |          |     | 見直し実施 |     |
|            | 事業6-3 公共交通ガイドや位置情報システムの広域的な実施                |               |                        |     | 必要に応じて検討 |     |       |     |
|            | 事業6-4 羽越本線の高速化に向けた要望活動の実施やシンポジウムの開催支援        | 随時実施          |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業6-5 広域交通維持事業（県内都市間高速バス）<br>[連携中枢都市圏連携事業]   | 随時実施          |                        |     |          |     |       |     |
|            | 事業6-6 生活交通維持事業（地域間幹線系統バス路線）<br>[連携中枢都市圏連携事業] | 随時実施          |                        |     |          |     |       |     |