

【第1号議案】

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

1 目的

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱及び地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき、令和元年度補助対象事業の実施状況の確認及び自己評価を行うもの。

2 事業評価の対象となる事業

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

内容	市街地循環バス（あやめバス）及び川東コミュニティバスの運行
計画	新発田市地域内フィーダー系統確保維持計画(平成31年度～33年度)
対象期間	平成30年10月1日から令和元年9月30日まで
事業の目標	<あやめバス> ・年間利用者数を81,704人以上とする。 <川東コミュニティバス> ・1日当たり利用者数を260人以上とする。 ・1日当たり運賃収入を27,500円以上とする。
事業の効果	<あやめバス> ・新発田市街地における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る。 <川東コミュニティバス> ・川東地区における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日常生活の移動ニーズに応じた移動手段を確保する。

3 事業評価シート（案）

別添のとおり

4 その他

当協議会において承認後、自己評価結果を北陸信越運輸局長へ報告するとともに、ホームページで公表する。

地域公共交通確保維持改善事業 事業評価シート（案）

（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

評価項目の評価基準について

「A」「B」「C」の評価基準については次のとおりです。（様式の定めに基づくもの）

<事業実施の適切性>

- A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された
- B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった
- C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施できなかった

<目標・効果達成状況>

- A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した
 - B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった
 - C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった
- 目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析のうえ明らかにする

評価項目の判断について

「B」と「C」の判断の基準については、「事業の効果」に関わらず、「事業の目標」を満たしたかどうかにより判断することになっています。

<事業実施の適切性>については、計画に位置づけられた事業を適切に実施したことからいずれも評価を「A」としていますが、<目標・効果達成状況>については、計画に位置付けられた事業の目標を達成できなかったことから、いずれも評価を「C」としています。

新発田市地域公共交通活性化協議会

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

別添1

令和 年 月 日

協議会名: 新発田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
新潟交通観光バス(株)	あやめバス(外回り・内回り)申請番号1~7	・高校生や高齢者の利用を促進するために、通学や通院に対応したパンフレットを作成、配布した。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p><事業の目標> 年間利用者数81,704人以上 (前年度)81,527人→(今年度)78,184人</p> <p><事業の効果> ・新発田市街地における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る。</p> <p><達成状況の分析> ・少雪の影響もあり、冬期利用者が昨年度に対し大きく減少したため、目標値を達成することができなかったものと考えられる。</p> <p>・1便あたり13.7人の利用があり、中心市街地や商業施設、医療施設等を移動するための手段として定着している。</p> <p>・近年は利用数が横ばいに推移している傾向もあることから、さらなる利用促進を図るため、運行内容の検証を行う必要がある。</p>	高校生や高齢者の通学・通院利用を促進するため、パンフレットの作成、配布を継続する。 四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容を検証する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

別添1

令和 年 月 日

協議会名: 新発田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
新潟交通観光バス(株)	川東コミュニティバス 申請番号8~13	・地域のイベントでのPR活動、通院利用、買物利用を促すための利用ガイドを作成したほか、地域住民の積極的な利用を促すための乗り方教室を実施した。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 <事業の目標> 1日当たり利用者数260人以上 (昨年度)228人→(今年度)184人 1日当たり運賃収入27,500円以上 (昨年度)19,982円→(今年度)17,190円 <事業の効果> ・川東地区における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日常生活の移動ニーズに応じた移動手段を確保する。 <達成状況の分析> ・乗車人数が目標に達しなかった要因の一つとして、昨年度と比較し、冬期間において少雪であったことから、利用者が大幅に減少したことが考えられる。 ・運賃収入が目標に達しなかった理由として、身体障害者手帳等の提示による無料乗車人数の割合が増加していることに加え、少雪による冬期利用者の減少が主な要因と考えられる。 【参考①】川東地区高校生の市内6高校における学生数と利用率(見込) (H30.7動態調査)73人、18.4% → (R1.7動態調査)72人、20.3% 【参考②】県立新発田竹俣特別支援学校のバス利用者数 (H30)26人 → (R1)31人 【参考③】手帳提示率(手帳提示者/乗車人数) (H30)19.8% → (R1)22.4% ・目標は達成しなかったものの、川東地区内の高校生及び川東地区にある県立新発田竹俣特別支援学校の生徒の重要な通学手段として定着している。	・利用時において、乗り継ぎへの不安感もあることから、地域とともに乗り方教室を継続して実施するほか、バス停掲示物や車内掲示物の工夫を行うなど利用促進を図る。 ・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行う。 ・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定を継続する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	新発田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>新発田市においては、市内と市外とを結ぶ幹線で広域的な役割を担う広域路線(羽越本線(鉄道)、白新線(鉄道)、木崎線(路線バス))を軸に、市域内に広範に鉄道、路線バス、コミュニティバス等により構成される公共交通ネットワークが広がっている。これらの公共交通については、広域路線に通じる幹線路線(路線バス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバス)、中心市街地路線(市街地循環バス(あやめバス))が広域路線の支線の役割を果たしている。また、新発田市街地中心部にある新発田駅で結節している。(新発田市地域公共交通網形成計画(以下、「計画」という。))P20、P73参照)</p> <p>「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」と位置付けており、地域公共交通ネットワークの構築においては、新発田市市街地中心部、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る方向としている。また、公共交通を取り巻く現状では、高齢化や学校統廃合に伴う児童生徒の通学環境の変化により、自家用車を運転できない高齢者等のいわゆる交通弱者の日常生活の移動手段の確保が求められており、公共交通の必要性が高まっている。</p> <p>このうち、あやめバスは、市中心部内の居住地域・交通結節点と各拠点施設を結び、地域住民及び各地域・近隣市町からの利用者にとって重要な移動手段となっている。川東コミュニティバスは、川東地区と市中心部を結び、地域住民の日常生活を支える役割とともに、小学校及び中学校への通学手段としての役割を担っている。あやめバス及び川東コミュニティバスは、JR新発田駅で鉄道や路線バスと結節し、地域住民、近隣市町の利用者にとって欠かせない移動手段となっており、将来に渡り安定した運行の確保・維持を図る必要がある。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、あやめバス及び川東コミュニティバスを確保・維持することが必要である。</p>

市街地循環バス（あやめバス）利用状況

(平成18年11月実証実験運行開始、平成24年4月本格運行開始)

期間：平成30年10月1日～令和元年9月30日

年度	月	総収入 (円)				運行		乗車人数				
		①=②+③	②	③	④=③/①	日数 (日) ⑤	便数 (便) ⑥	(人) ⑦	うち手帳 提示者※ ア	手帳提示 者乗車率 ア/⑦	1日平均 (人) ⑧=⑦/⑤	1便平均 (人) ⑨=⑦/⑥
H30	10	483,433	334,533	148,900	30.8%	31	495	6,338	1,484	23.4%	204.5	12.8
	11	477,807	322,607	155,200	32.5%	30	477	6,256	1,436	23.0%	208.5	13.1
	12	608,979	417,829	191,150	31.4%	31	474	7,614	1,484	19.5%	245.6	16.1
	1	639,011	435,341	203,670	31.9%	31	481	7,843	1,377	17.6%	253.0	16.3
	2	553,946	372,146	181,800	32.8%	28	441	6,823	1,244	18.2%	243.7	15.5
	3	521,932	375,982	145,950	28.0%	31	481	6,627	1,377	20.8%	213.8	13.8
H31 R1	4	519,994	352,644	167,350	32.2%	30	470	6,471	1,239	19.1%	215.7	13.8
	5	417,802	275,052	142,750	34.2%	31	474	5,489	1,280	23.3%	177.1	11.6
	6	463,930	312,030	151,900	32.7%	30	470	5,915	1,239	20.9%	197.2	12.6
	7	456,720	302,670	154,050	33.7%	31	495	6,175	1,577	25.5%	199.2	12.5
	8	499,511	358,161	141,350	28.3%	31	488	6,652	1,577	23.7%	214.6	13.6
	9	444,281	296,681	147,600	33.2%	30	463	5,981	1,526	25.5%	199.4	12.9
R1	合計	6,087,346	4,155,676	1,931,670	31.7%	365	5,709	78,184	16,840	21.5%	214.2	13.7

※ 手帳提示者(無料乗車)：「身体障害者手帳」「精神障害者保健福祉手帳」「療育手帳」提示者数を、事業者が実施する年4回の動態調査結果から算出

【参考】

期間：平成29年10月1日～平成30年9月30日

市民まちづくり支援課 公共交通推進室

年度	月	総収入 (円)				運行		乗車人数				
		①=②+③	②	③	④=③/①	日数 (日) ⑤	便数 (便) ⑥	(人) ⑦	うち手帳 提示者※ ア	手帳提示 者乗車率 ア/⑦	1日平均 (人) ⑧=⑦/⑤	1便平均 (人) ⑨=⑦/⑥
H29	10	473,461	328,461	145,000	30.6%	31	488	6,214	1,404	22.6%	200.5	12.7
	11	511,686	355,086	156,600	30.6%	30	470	6,557	1,359	20.7%	218.6	14.0
	12	654,483	461,183	193,300	29.5%	31	488	8,037	1,404	17.5%	259.3	16.5
	1	665,763	460,813	204,950	30.8%	31	481	8,319	1,585	19.1%	268.4	17.3
	2	693,749	473,649	220,100	31.7%	28	441	8,428	1,438	17.1%	301.0	19.1
	3	554,221	400,221	154,000	27.8%	31	488	7,196	1,585	22.0%	232.1	14.7
H30	4	481,982	329,282	152,700	31.7%	30	470	6,149	1,307	21.3%	205.0	13.1
	5	477,510	317,160	160,350	33.6%	31	488	6,163	1,351	21.9%	198.8	12.6
	6	458,095	316,695	141,400	30.9%	30	477	5,936	1,307	22.0%	197.9	12.4
	7	462,470	324,820	137,650	29.8%	31	488	5,961	1,267	21.3%	192.3	12.2
	8	508,662	362,562	146,100	28.7%	31	502	6,465	1,267	19.6%	208.5	12.9
	9	481,825	328,575	153,250	31.8%	30	456	6,102	1,226	20.1%	203.4	13.4
H30	合計	6,423,907	4,458,507	1,965,400	30.6%	365	5,737	81,527	16,500	20.2%	223.4	14.2

川東コミュニティバス 利用状況

(平成26年4月運行開始)

期間：平成30年10月1日～令和元年9月30日

年度	月	総収入					運行		乗車人数					
		(円)	現金	回数券	回数券 利用率	1日平均 (円)	日数 (日)	便数 (便)	(人)	うち手帳 提示者 ※	1日平均 (人)	うち循環 利用者 ※	1日平均 (人)	1便平均 (人)
		①=②+③	②	③	④=③/①	①/⑤	⑤	⑥	⑦	ア	ア/⑤	イ	⑧=⑦/⑤	⑨=⑦/⑥
H30	10	371,860	220,610	151,250	40.7%	16,903	22	1,166	4,014	901	41	901	182	3.4
	11	365,950	197,950	168,000	45.9%	17,426	21	1,113	3,882	875	42	875	185	3.5
	12	443,251	250,701	192,550	43.4%	23,329	19	1,060	4,966	1,092	57	1,092	261	4.7
	1	512,101	304,701	207,400	40.5%	26,953	19	1,062	5,747	1,015	53	1,015	302	5.4
	2	418,861	244,261	174,600	41.7%	22,045	19	1,064	4,620	834	44	834	243	4.3
	3	256,900	147,700	109,200	42.5%	12,845	20	1,116	2,704	493	25	493	135	2.4
H31	4	337,349	207,249	130,100	38.6%	16,867	20	1,060	3,604	891	45	453	180	3.4
R1	5	269,380	138,680	130,700	48.5%	14,178	19	1,007	2,725	677	36	342	143	2.7
	6	303,310	155,510	147,800	48.7%	15,166	20	1,060	3,075	749	37	388	154	2.9
	7	305,970	156,870	149,100	48.7%	13,908	22	1,166	3,218	857	39	380	146	2.8
	8	207,500	114,200	93,300	45.0%	12,206	17	867	2,114	571	34	248	124	2.4
	9	281,670	147,370	134,300	47.7%	14,825	19	1,007	3,022	817	43	355	159	3.0
R1	合計	4,074,102	2,285,802	1,788,300	43.9%	17,190	237	12,748	43,691	9,772	41	7,376	184	3.4

※ 手帳提示者(無料乗車)：「身体障害者手帳」「精神障害者保健福祉手帳」「療育手帳」提示者数を、事業者が実施する年4回の動態調査結果から算出

※ 目標値は平成29年度から変更(H26～28目標値…乗車人数：180人/日、総収入：24,600円/日)

【参考】

期間：平成29年10月1日～平成30年9月30日

市民まちづくり支援課 公共交通推進室

年度	月	総収入					運行		乗車人数					
		(円)	現金	回数券	回数券 利用率	1日平均 (円)	日数 (日)	便数 (便)	(人)	うち手帳 提示者 ※	1日平均 (人)	うち循環 利用者 ※	1日平均 (人)	1便平均 (人)
		①=②+③	②	③	④=③/①	①/⑤	⑤	⑥	⑦	ア	ア/⑤	イ	⑧=⑦/⑤	⑨=⑦/⑥
H29	10	374,661	181,811	192,850	51.5%	17,841	21	1,050	4,618	1,142	54	549	220	4.4
	11	438,421	217,071	221,350	50.5%	21,921	20	1,020	5,405	1,336	67	642	270	5.3
	12	554,420	316,770	237,650	42.9%	27,721	20	1,077	7,097	1,661	83	858	355	6.6
	1	550,928	329,878	221,050	40.1%	28,996	19	1,023	5,866	743	39	602	309	5.7
	2	499,371	274,321	225,050	45.1%	26,283	19	1,026	5,229	650	34	538	275	5.1
	3	381,083	220,083	161,000	42.2%	18,147	21	1,130	3,902	402	19	484	186	3.5
H30	4	347,520	186,120	161,400	46.4%	17,376	20	1,060	3,786	819	41	521	189	3.6
	5	367,737	195,387	172,350	46.9%	17,511	21	1,113	4,050	864	41	559	193	3.6
	6	361,941	203,791	158,150	43.7%	16,452	22	1,166	3,936	849	39	542	179	3.4
	7	358,691	220,641	138,050	38.5%	17,081	21	1,113	4,173	911	43	612	199	3.7
	8	258,818	164,168	94,650	36.6%	13,622	19	969	3,018	650	34	444	159	3.1
	9	322,060	188,710	133,350	41.4%	17,892	18	954	3,808	816	45	539	212	4.0
H30	合計	4,815,651	2,698,751	2,116,900	44.0%	19,982	241	12,701	54,888	10,843	45	6,890	228	4.3

【第1号議案】(参考資料)

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画を含む)

平成30年6月29日
一部変更 平成31年3月25日

(名称)新発田市地域公共交通活性化協議会
(代表者名) 会長 下妻 勇

生活交通確保維持改善計画の名称
新発田市地域内フィーダー系統確保維持計画(平成31年度~33年度)
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>新発田市においては、市内と市外とを結ぶ幹線で広域的な役割を担う広域路線(羽越本線(鉄道)、白新線(鉄道)、木崎線(路線バス)、新谷線(路線バス))を軸に、市域内に広範に鉄道、路線バス、コミュニティバス等により構成される公共交通ネットワークが広がっている。これらの公共交通については、広域路線に通じる幹線路線(路線バス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバス)、中心市街地路線(市街地循環バス(あやめバス))が広域路線の支線の役割を果たしている。また、新発田市街地中心部にある新発田駅で結節している。(新発田市地域公共交通網形成計画(以下、「計画」という。))P20、P73参照)</p> <p>「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」と位置付けており、地域公共交通ネットワークの構築においては、新発田市市街地中心部、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る方向としている。また、公共交通を取り巻く現状では、高齢化や学校統廃合に伴う児童生徒の通学環境の変化により、自家用車を運転できない高齢者等のいわゆる交通弱者の日常生活の移動手段の確保が求められており、公共交通の必要性が高まっている。</p> <p>このうち、あやめバスは、市中心部内の居住地域・交通結節点と各拠点施設を結び、地域住民及び各地域・近隣市町からの利用者にとって重要な移動手段となっている。川東コミュニティバスは、川東地区と市中心部を結び、地域住民の日常生活を支える役割とともに、小学校及び中学校への通学手段としての役割を担っている。あやめバス及び川東コミュニティバスは、JR新発田駅で鉄道や路線バスと結節し、地域住民、近隣市町の利用者にとって欠かせない移動手段となっており、将来に渡り安定した運行の確保・維持を図る必要がある。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、あやめバス及び川東コミュニティバスを確保・維持することが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>[あやめバス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数を81,704人以上とする。 <p>(新発田市地域公共交通網形成計画「目標3 まちの変化に応じた公共交通」の「評価指標 あやめバスの年間利用者数」の平成35年度の目標値83,200人から現状値80,582人を差し引いた増加人数2,618人を計画期間7年で分割した値(374人)を年度毎の増加目標人数と仮定して算出された平成31年度の目標値)(H29:80,956人、H30:81,330人、H31:81,704人、H32:82,078人、H33:82,452人、H34:82,826人)</p> <p>[川東コミュニティバス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日当たり利用者数を260人以上とする。 ・1日当たり運賃収入を27,500円以上とする。 <p>(川東コミュニティバス検討部会での検討により設定された平成29年度以降の目標値)</p>

(2) 事業の効果
<p>[あやめバス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新発田市街地における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る。 <p>[川東コミュニティバス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川東地区における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日常生活の移動ニーズに応じた移動手段を確保する。
3 . 2 . の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>[主にあやめバスを対象とした事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(新発田市)(計画P87参照) ・バスの現在位置をホームページに表示する「バスどこ?」による情報発信の実施、システムの再構築(新発田市、交通事業者)(計画P87参照) <p>[主に川東コミュニティバスを対象とした事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域主催の乗り方教室の開催(新発田市、交通事業者)(計画P88参照) <p>[共通する事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(新発田市、交通事業者、関係機関)(計画P92参照)
4 . 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付
5 . 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
新発田市地域公共交通活性化協議会から運行事業者への委託料については、運賃収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6 . 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
新潟交通観光バス株式会社
7 . 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法
【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
該当なし
8 . 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9 . 別表1の補助対象事業の基準八に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10 . 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
該当なし

11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】	
該当なし	
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付	
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
該当なし	
(2) 事業の効果	
該当なし	
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
17. 協議会の開催状況と主な議論	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年6月19日～28日 書面協議にて、全ての構成員から合意を得られた。 ・平成31年3月25日 会議にて、あやめバス及び川東コミュニティバス運行内容の一部変更に係る協議について合意を得られた。 	
18. 利用者等の意見の反映状況	
<p>協議会の構成員には、地域公共交通の利用者として、地域住民で構成される新発田市自治会連合会、NPO 法人七葉、川東地区自治連合会から委員が加わっており、協議会での議論を反映して計画を策定した。また、平成24年度から事務局職員が定期的にバスに乗車し利用実態調査を実施するなど、利用者ニーズの把握を行っている。</p> <p>川東コミュニティバスについては、路線の再編、定額運賃化など運行に係る全ての見直しを地域主体となって進めた。運行開始後においても、地域住民で構成される川東地区自治連合会等にて、利用者等の意見を取りまとめ課題等の検討を継続的に行っている。</p>	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	新潟県新発田地域振興局企画振興部
関係市区町村	新発田市

交通事業者・交通施設管理者等	新潟交通観光バス(株)、(公社)新潟県バス協会、新発田ハイヤー協会、東日本旅客鉄道株式会社(株)新潟支社、北陸地方整備局新潟国道事務所、新潟県新発田地域振興局地域整備部、新発田市地域整備課、新発田警察署
地方運輸局	北陸信越運輸局、北陸信越運輸局新潟運輸支局
その他協議会が必要と認める者	連合新潟下越地域協議会、新発田商工会議所、NPO 法人七葉、新発田市自治会連合会、川東地区自治連合会、松浦地区公共交通協議会

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県新発田市中心町 3-3-3

(所 属) 新発田市 市民まちづくり支援課

(氏 名) 斎藤 正太郎

(電 話) 0254-28-9644 (課直通)

(e-mail) kotsu@city.shibata.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
新発田市	新潟交通観光バス 株式会社	(1) 外回り(大栄町2丁目経 由)	新発田 駅	大栄町2 丁目	新発田 営業所	往16.8km 循環	365日	1,702回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(2) 外回り(豊浦病院前経 由)	新発田 駅	豊浦病 院前	新発田 営業所	往16.3km 循環	365日	730回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(3) 内回り(大栄町2丁目経 由)	新発田 駅	大栄町2 丁目	新発田 営業所	往16.6km 循環	365日	1,579回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(4) 内回り(豊浦病院前経 由)	新発田 駅	豊浦病 院前	新発田 営業所	往17.0km 循環	365日	730回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(5) 外回り(東新町2丁目経 由)	新発田 営業所	東新町2 丁目	新発田 駅	往17.8km 循環	242日	242回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(6) 外回り(豊浦病院前経 由、緑町経由なし)	新発田 駅	豊浦病 院前	新発田 営業所	往13.7km 循環	242日	484回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(7) 内回り(城北町ニュータウン 起点、大栄町2丁目経 由)	城北町 ニュータ ウン	大栄町2 丁目	新発田 駅	往10.6km 復 km	242日	121回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(8) 川東ミバス(宮古木村 中方面、川東小経由新発田 駅)	新発田 駅	川東小	宮古木 村中	往10.5km 復 km	237日	237回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(9) 川東ミバス(上楠川方 面、川東小経由新発田 駅)	上楠川	川東小	新発田 駅	往8.6km 復 km	237日	278.5回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(10) 川東ミバス(上楠川方 面、上三光経由新発田 駅)	新発田 駅	上三光	上楠川	往11.8km 復 km	237日	198.5回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(11) 川東ミバス(新発田営 業所、川東小)	新発田 営業所	西畑田	川東小	往7.6km 復 km	237日	118.5回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(12) 川東ミバス(川東小、上 中江経由新発田営業 所)	新発田 営業所	上中江	川東小	往11.4km 復11.5km	237日	545.5回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	
		(13) 川東ミバス(新発田駅 ～石喜～新発田営業 所(川東循環))	新発田 駅	石喜	新発田 営業所	往17.6km 循環	237日	237回		路線定期運行		新潟～木崎～新発田線、 (補助対象地域間幹線系 統)と新発田駅前停留所にて 近接	

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年2月27日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス(株)	あやめバス(外回り・内回り) 申請番号1~7	・利用者の具体的な利用動向を確認する乗降調査を行い、主要な利用層となっている高校生や高齢者の利用促進に向けた取組の方向性を検討し、高校生や高齢者に向けてバスの利用を促すパンフレットを配布した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 事業が計画に位置づけられた目標を達成した。 <事業の目標> 年間利用者数81,330人以上 (前年度)77,362人 → (今年度)81,527人 <事業の効果> ・新発田市街地における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る。	高校生や高齢者の利用者確保を図るため、通学や通院、買い物へのバスの利用をPRするパンフレットの配布などの利用促進を継続する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス(株)	川東コミュニティバス 申請番号8~15	・地域でのイベントでのPR活動、地域住民向けの広報紙の発行、新高校生を対象とした回数券の贈呈などの利用促進を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。 <事業の目標> 1日当たり利用者数260人以上 (前年度)212人 → (今年度)228人 1日当たり運賃収入27,500円以上 (前年度)18,411円 → (今年度)19,982円 <事業の効果> ・川東地区における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日常生活の移動ニーズに応じた移動手段を確保する。 <達成状況の分析> ・乗車人数が目標に達しなかった理由として、市内高校へ通学する川東地区の高校生や特別支援学校の生徒数の減少及び通学におけるバス利用予定者数の減少が考えられる。 【参考①】市内6高校に通学する川東地区の高校生(見込) (H29)78人 → (H30)73人 【参考②】特別支援学校の生徒数 (H29)75人 → (H30)68人 【参考③】特別支援学校のバス利用予定者数 (H29)40人 → (H30)28人 ・コミュニティバスの運行によって川東地区の地域住民の市内高校への通学や市街地への通院・買い物に必要な移動手段が確保されており、事業の効果が認められる。	地域住民の積極的な利用を促すため、乗り方教室の開催などの利用促進を継続する。また、学校への通学に配慮したダイヤ設定を継続する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、1日当たり運賃収入を27,500円以上にするという目標が達成されなかった理由についても分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。