

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3年1月5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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容の検証を継続した。 	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82,078人以上 (前年度)78,184人→(今年度)67,067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> ・目標を達成できなかった要因として、少雪に加え新型コロナウイルス感染症に伴う高校の休校や外出自粛の影響もあり、12月以降の利用者が昨年度に対し減少したことが挙げられる。特に3月~5月の利用者数が昨年度に対し少なかった(3ヵ月間で計5,819人減)。</p> <p>【指標①】新発田駅停留所の利用率 (H30動態調査)13.3% → (R1動態調査)13.8%</p> <p>【指標②】障害者手帳の提示率 (H30)20.6% → (R1)23.0%</p> <p>【指標③】回数券利用率 (H30)31.2% → (R1)33.2%</p> <p>・障害者手帳提示率が上昇していることから、交通弱者の方々が中心市街地や商業施設、医療機関等を移動するための手段として定着してきている。</p> <p>・近年は利用者数が減少に推移している傾向もあることから、動態調査の結果を基に、運行内容の検証を継続して行う必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・待合施設の整備やベンチ等を設置し、市街地におけるバス待合環境の改善を図り、利用者の維持につなげる。

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)

令和3年1月5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	<p>・地域のイベントでのPR活動を実施したほか、乗り継ぎへの不安感を解消させるための乗り方教室を実施した。バス停揭示物や車内揭示物の工夫について検討を行い、高校生に対し、通学に対応したパンフレットを作成、配布し、利用促進を行った。</p> <p>・川東コミュニティバス検討部会にて地域住民と一体となり、運行内容の検証を継続した。</p> <p>・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定や安心して通学できる環境整備に向け、運行内容の見直しについて検討した。</p>	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> 1日当たり利用者数260人以上 (昨年度)184人→(今年度)158人 1日当たり運賃収入27,500円以上 (昨年度)17,190円→(今年度)14,901円</p> <p><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。</p> <p><達成状況の分析> ・乗車人数及び運賃収入が目標に達しなかった要因として、少雪に加え新型コロナウイルス感染症に伴う高校の休校や外出自粛の影響で1月～5月の利用者が昨年度に対し、大きく減少したことが挙げられる(5か月間で計7,161人減)。ただ、高校生の利用が増えており、1月～5月以外の7か月間では計1,221人増加している。</p> <p>【指標①】竹俣特別支援学校生徒の利用者数及び利用率 (H30)26人(生徒数48人) → (R1)31人(生徒数59人) (H30)54.1% → (R1)52.5%</p> <p>【指標②】川東地区高校生の自主通学率 (H30.7動態調査)18.4% → (R1.7動態調査)20.4%</p> <p>【指標③】川東小学校児童のスクールバス交付数及び交付率 (H30)132人(全校児童192人) → (R1)130人(全校児童190人) (H30)68.8% → (R1)68.1%</p> <p>【指標④】一人当たりの運行経費 (H30)889円 → (R1)1,097円</p> <p>・目標は達成しなかったものの、川東地区内の小中学生、地区内外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。</p>	<p>・バス停揭示物や車内揭示物の工夫を行うなど利用促進を図る。</p> <p>・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行う。</p> <p>・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定を継続するとともに、安全安心な通学環境を確保するため、運行内容の見直しを進める。</p> <p>・高校生の利用者が増加傾向にあることから、利用状況を確認し、実態に合わせた運行を行う。</p>

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3年1月5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>