【第２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２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(令和２年度～4 年度)
対象期間	令和元年 10 月 1 日から令和２年９月 30 日まで
事業の目標	＜あやめバス＞ ・年間利用者数を 82,078 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、市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。 ・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。	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＞ 年間利用者数82,078人以上 (前年度)78,184人→(今年度)67,067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。 ＜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ィ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）。 【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% 【指標②】障害者手帳の提示率 （H30）20.6%　→　（R1）23.0% 【指標③】回数券利用率 （H30）31.2% → （R1）33.2% ・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。 ・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。	・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）

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。バス停掲示物や車内掲示物の工夫を行うなどの利用促進を図ることができなかったが、高校生に対し、通学に対応したパンフレットを作成、配布した。 ・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。 ・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。	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	事業が計画に位置づ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)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 ＜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ィ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ヵ月間で計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ヵ月間では計1,221人増加している。 【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% 【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% 【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% 【指標④】一人当たりの運行経費 （H30）889円　→　（R1）1,097円 ・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。	・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。 ・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。

別添１－２

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）	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） 「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。 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。 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。

【第2号議案】(参考資料)

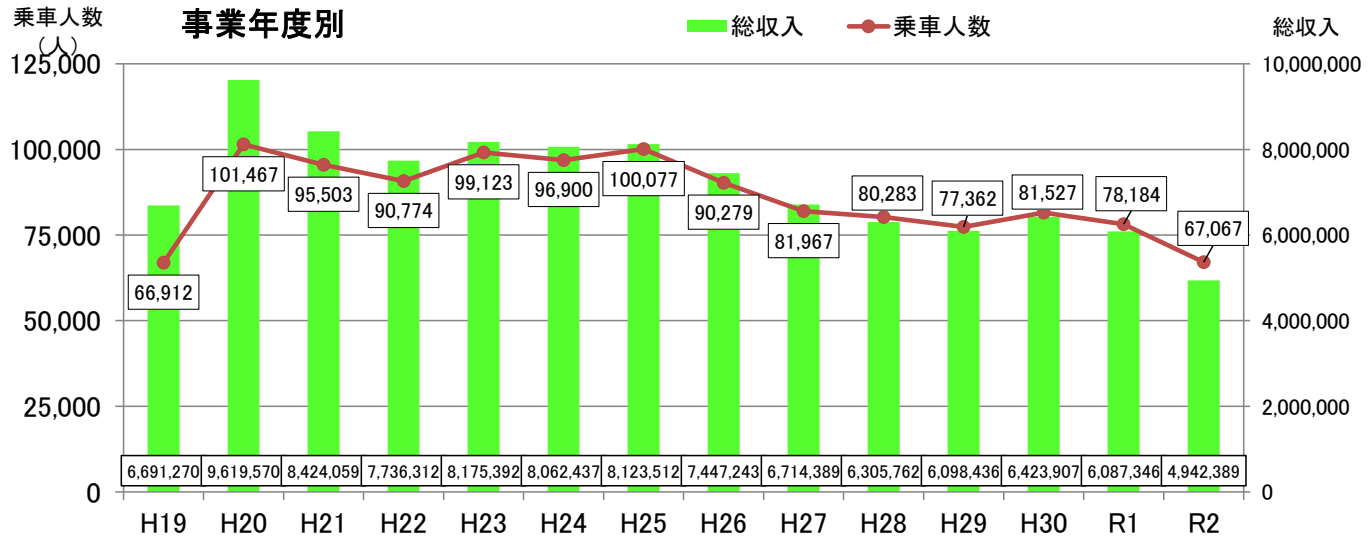
市街地循環バス（あやめバス）　利用状況

（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）

事業年度	月	総収入（円）	現金	回数券	回数券利用率	運行 日数（日）	運行 便数（便）	乗車人数（人）	うち手帳提示者※	手帳提示者乗車率	1日平均（人）	1便平均（人）	目標値との比較 目標数（人）	達成率
		①=②+③	②	③	④=③/①	⑤	⑥	⑦	ア	ア/⑦	⑧=⑦/⑤	⑨=⑦/⑥	⑩	⑦/⑩
H19	合計	6,691,270	4,034,270	2,657,000	39.7%	334	7,348	66,912	—	—	200.3	9.1	—	—
H20	合計	9,619,570	4,759,620	4,859,950	50.5%	366	8,052	101,467	9,789	9.6%	277.2	12.6	—	—
H21	合計	8,424,059	4,918,809	3,505,250	41.6%	365	6,998	95,503	10,908	11.4%	261.7	13.6	—	—
H22	合計	7,736,312	4,922,662	2,813,650	36.4%	365	6,094	90,774	14,659	16.1%	248.7	14.9	—	—
H23	合計	8,175,392	5,249,972	2,925,420	35.8%	365	6,221	99,123	16,882	17.0%	271.6	15.9	—	—
H24	合計	8,062,437	5,127,687	2,934,750	36.4%	366	6,246	96,900	6,574	6.8%	264.8	15.5	45,148	214.6%
H25	合計	8,123,512	5,038,162	3,085,350	38.0%	365	6,221	100,077	17,591	17.6%	274.2	16.1	99,521	100.6%
H26	合計	7,447,243	4,581,243	2,866,000	38.5%	365	5,980	90,279	14,917	16.5%	247.3	15.1	96,453	93.6%
H27	合計	6,714,389	4,106,289	2,608,100	38.8%	365	5,723	81,967	14,249	17.4%	224.6	14.3	91,920	89.2%
H28	合計	6,305,762	3,865,162	2,440,600	38.7%	366	5,741	80,283	16,315	20.3%	219.4	14.0	92,000	87.3%
H29	合計	6,098,436	4,099,086	1,999,350	32.8%	365	5,744	77,362	15,455	20.0%	212.0	13.5	91,563	84.5%
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	81,330	100.2%
H30	10	483,433	334,533	148,900	30.8%	31	495	6,338	1,484	23.4%	204.5	12.8	6,809	93.1%
H30	11	477,807	322,607	155,200	32.5%	30	477	6,256	1,436	23.0%	208.5	13.1	6,809	91.9%
H30	12	608,979	417,829	191,150	31.4%	31	474	7,614	1,484	19.5%	245.6	16.1	6,809	111.8%
H31	1	639,011	435,341	203,670	31.9%	31	481	7,843	1,377	17.6%	253.0	16.3	6,809	115.2%
H31	2	553,946	372,146	181,800	32.8%	28	441	6,823	1,244	18.2%	243.7	15.5	6,809	100.2%
H31	3	521,932	375,982	145,950	28.0%	31	481	6,627	1,377	20.8%	213.8	13.8	6,809	97.3%
H31	4	519,994	352,644	167,350	32.2%	30	470	6,471	1,239	19.1%	215.7	13.8	6,809	95.0%
R1	5	417,802	275,052	142,750	34.2%	31	474	5,489	1,280	23.3%	177.1	11.6	6,809	80.6%
R1	6	463,930	312,030	151,900	32.7%	30	470	5,915	1,239	20.9%	197.2	12.6	6,809	86.9%
R1	7	456,720	302,670	154,050	33.7%	31	495	6,175	1,577	25.5%	199.2	12.5	6,809	90.7%
R1	8	499,511	358,161	141,350	28.3%	31	488	6,652	1,577	23.7%	214.6	13.6	6,809	97.7%
R1	9	444,281	296,681	147,600	33.2%	30	463	5,981	1,526	25.5%	199.4	12.9	6,809	87.8%
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	81,704	95.7%
R1	10	474,025	315,425	158,600	33.5%	31	488	6,206	1,430	23.0%	200.2	12.7	6,840	90.7%
R1	11	520,756	336,656	184,100	35.4%	30	470	6,597	1,384	21.0%	219.9	14.0	6,840	96.4%
R1	12	585,030	378,080	206,950	35.4%	31	488	7,335	1,430	19.5%	236.6	15.0	6,840	107.2%
R2	1	523,975	344,625	179,350	34.2%	31	481	6,944	1,639	23.6%	224.0	14.4	6,840	101.5%
R2	2	502,961	319,111	183,850	36.6%	29	445	6,605	1,533	23.2%	227.8	14.8	6,840	96.6%
R2	3	352,210	254,660	97,550	27.7%	31	488	5,163	1,639	31.7%	166.5	10.6	6,840	75.5%
R2	4	269,720	184,190	85,530	31.7%	30	477	3,939	1,286	32.6%	131.3	8.3	6,840	57.6%
R2	5	238,430	149,280	89,150	37.4%	31	467	3,666	1,329	36.3%	118.3	7.9	6,840	53.6%
R2	6	338,711	214,061	124,650	36.8%	30	484	4,680	1,286	27.5%	156.0	9.7	6,840	68.4%
R2	7	416,861	272,611	144,250	34.6%	31	488	5,677	1,497	26.4%	183.1	11.6	6,840	83.0%
R2	8	335,840	226,240	109,600	32.6%	31	481	4,956	1,497	30.2%	159.9	10.3	6,840	72.5%
R2	9	383,870	248,770	135,100	35.2%	30	470	5,299	1,449	27.3%	176.6	11.3	6,840	77.5%
R2	合計	4,942,389	3,243,709	1,698,680	34.4%	366	5,727	67,067	17,399	25.9%	183.2	11.7	82,078	81.7%

※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

※目標値：各月の目標値は年間目標値82,078人を1月当たりの値に換算したもの（82,078人÷12か月、小数点以下四捨五入）を参考に掲載



※平成19年度は、平成18年11月から平成19年9月までの11ヶ月間の数値

【第2号議案】(参考資料)

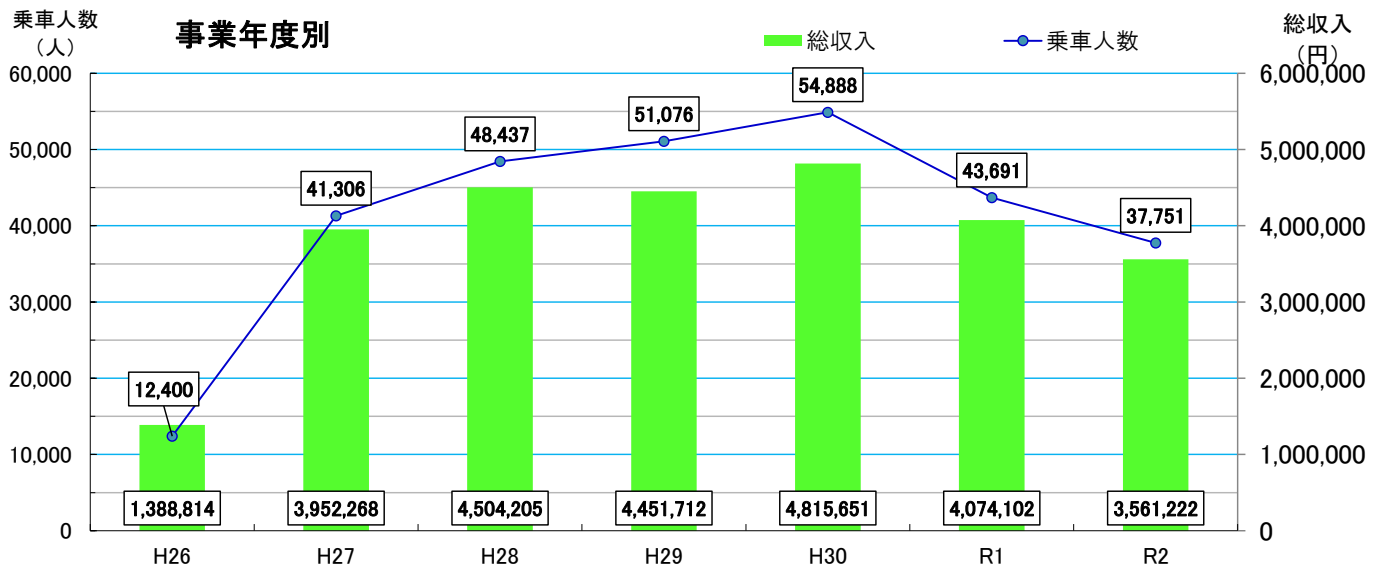
川東コミュニティバス　利用状況

（平成26年4月運行開始）

事業年度	月	総収入（円）①=②+③	現金 ②	回数券 ③	回数券利用率 ④=③/①	1日平均（円）①/⑤	運行 日数（日）⑤	運行 便数（便）⑥	乗車人数（人）⑦	うち手帳提示者※ ア	うち循環利用者※ イ	1日平均（人）⑧=⑦/⑤	1便平均（人）⑨=⑦/⑥	目標との比較 260人/日（人）⑩	目標との比較 27,500円/日（円）⑫
H26	合計	1,388,814	775,414	613,400	44.2%	11,384	122	7,266	12,400	2,147	2,429	101.6	1.7	21,960	3,001,200
H27	合計	3,952,268	2,193,418	1,758,850	44.5%	16,468	240	14,194	41,306	8,000	5,583	172.1	2.9	43,200	5,904,000
H28	合計	4,504,205	2,282,655	2,221,550	49.3%	18,690	241	13,862	48,437	8,329	7,097	201.0	3.5	43,380	5,928,600
H29	合計	4,451,712	2,308,412	2,143,300	48.1%	18,472	241	12,965	51,076	10,271	7,033	211.9	3.9	53,060	6,279,500
H30	合計	4,815,651	2,698,751	2,116,900	44.0%	19,982	241	12,701	54,888	10,843	6,890	227.8	4.3	62,660	6,627,500
H30	10	371,860	220,610	151,250	40.7%	16,903	22	1,166	4,014	901	538	182.5	3.4	5,720	605,000
H30	11	365,950	197,950	168,000	45.9%	17,426	21	1,113	3,882	875	520	184.9	3.5	5,460	577,500
H30	12	443,251	250,701	192,550	43.4%	23,329	19	1,060	4,966	1,092	670	261.4	4.7	4,940	522,500
H31	1	512,101	304,701	207,400	40.5%	26,953	19	1,062	5,747	1,015	744	302.5	5.4	4,940	522,500
H31	2	418,861	244,261	174,600	41.7%	22,045	19	1,064	4,620	834	595	243.2	4.3	4,940	522,500
H31	3	256,900	147,700	109,200	42.5%	12,845	20	1,116	2,704	493	348	135.2	2.4	5,200	550,000
H31	4	337,349	207,249	130,100	38.6%	16,867	20	1,060	3,604	891	453	180.2	3.4	5,200	550,000
R1	5	269,380	138,680	130,700	48.5%	14,178	19	1,007	2,725	677	342	143.4	2.7	4,940	522,500
R1	6	303,310	155,510	147,800	48.7%	15,166	20	1,060	3,075	749	388	153.8	2.9	5,200	550,000
R1	7	305,970	156,870	149,100	48.7%	13,908	22	1,166	3,218	857	380	146.3	2.8	5,720	605,000
R1	8	207,500	114,200	93,300	45.0%	12,206	17	867	2,114	571	248	124.4	2.4	4,420	467,500
R1	9	281,670	147,370	134,300	47.7%	14,825	19	1,007	3,022	817	355	159.1	3.0	4,940	522,500
R1	合計	4,074,102	2,285,802	1,788,300	43.9%	17,190	237	12,748	43,691	9,772	5,581	184.4	3.4	61,620	6,517,500
R1	10	315,330	166,130	149,200	47.3%	15,016	21	1,113	3,582	974	46	171	3.2	5,460	577,500
R1	11	388,792	212,942	175,850	45.2%	19,440	20	1,060	4,555	1,248	62	228	4.3	5,200	550,000
R1	12	452,201	255,501	196,700	43.5%	22,610	20	1,120	5,486	1,484	74	274	4.9	5,200	550,000
R2	1	433,666	263,366	170,300	39.3%	22,825	19	1,062	4,481	945	50	236	4.2	4,940	522,500
R2	2	345,030	199,130	145,900	42.3%	19,168	18	1,008	3,433	720	40	191	3.4	4,680	495,000
R2	3	149,655	88,505	61,150	40.9%	7,126	21	1,160	1,465	305	15	70	1.3	5,460	577,500
R2	4	188,281	95,281	93,000	49.4%	8,966	21	1,113	1,803	441	21	86	1.6	5,460	577,500
R2	5	119,845	57,545	62,300	52.0%	6,658	18	954	1,057	251	14	59	1.1	4,680	495,000
R2	6	307,755	135,655	172,100	55.9%	13,989	22	1,166	3,217	780	35	146	2.8	5,720	605,000
R2	7	369,671	192,521	177,150	47.9%	17,603	21	1,113	3,914	909	43	186	3.5	5,460	577,500
R2	8	174,791	82,541	92,250	52.8%	9,711	18	927	1,488	351	20	83	1.6	4,680	495,000
R2	9	316,205	158,105	158,100	50.0%	15,810	20	1,060	3,270	761	38	164	3.1	5,200	550,000
R2	合計	3,561,222	1,907,222	1,654,000	46.4%	14,901	239	12,856	37,751	9,169	38	158	2.9	62,140	6,572,500

※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：平成29年4月から変更（H26.4～H29.3までの目標値…乗車人数：180人/日、総収入：24,600円/日）



※平成26年度は、平成26年4月から9月までの6ヶ月間の数値

【第２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）

令和元年６月２７日
一部変更　令和２年７月２８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（令和２年度～4 年度）
１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
新発田市の公共交通は、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、新発田駅を交通結節点として、市域内に広範にわたる鉄道、路線バス、コミュニティバス等により放射状に広がっており、これらの公共交通のうち、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）と中心市街地路線（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（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）。こうした新発田駅を交通結節点とした公共交通網の整備により、「新発田市都市計画マスタープラン」に示すように、中心市街地の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市内外からのアクセス性の確保や回遊性の向上を図り、新発田市街地中心部の「都市拠点」としての機能を高めている。 当市における公共交通を取り巻く現状としては、少子高齢化の進行により、高校生の利用者数減少を大きな要因としてコミュニティバスの利用者数が減少している一方で、学校統廃合に伴う児童生徒の移動手段の確保と、高齢者による運転免許証の返納が増える中、高齢者をはじめとした交通弱者の日常生活における移動手段の確保が求められており、より一層、公共交通の必要性が高まっている。 こうした中、広域路線の支線の役割を果たしている路線のうち、「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。また、「川東コミュニティバス」は、川東地区と市中心部を結ぶ地域住民の日常生活を支える重要な路線であるとともに、川東小・中学校の通学手段としても欠かせない路線となっている。 このことから、地域公共交通確保維持事業により、将来に渡ってあやめバスと川東コミュニティバスの安定した運行の確保・維持を図る必要がある。
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
［あやめバス］ ・年間利用者数を 82,078 人以上とする。　H30 実績：78,277 人 （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 ① 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令和 2 年度の目標値）（H29:80,956 人、H30：81,330 人、H31：81,704 人、R2：82,078 人、R3:82,452 人、R4：82,826 人） ［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。　H30 実績：202 人 ・1 日当たり運賃収入を 27,500 円以上とする。 H30 実績：18,197 円 （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）

（２）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。

■効果を図る指標

①バス停ごとの利用率（他のバス等からの乗換え）／H30 現状値：新発田駅 13.3%（H30.4～H31.3 動態調査に基づく年間の平均値）

②利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合／H30 現状値：20.6%（H30.4～H31.3 利用状況に基づく数値）

③あやめバスの総収入に占めるコミュニティバス回数利用券の利用率／H30 現状値：31.2%

［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、高校生等の交通弱者の日常生活の移動ニーズに応じた移動手段と川東小・中学校への通学手段を確保する。

■効果を図る指標

①川東コミュニティバスを利用して竹俣特別支援学校に通学している生徒（高等部）の利用者数及び利用率／H30 現状値：利用者数 26 人、利用率 54.1%（高等部全体生徒数 48 人）

②川東地区高校生における自主通学率（H30.7 動態調査に基づく推計値）／H30 現状値：18.4%（学生数見込 73 人、日平均利用者数 13.4 人）

③川東小学校通学児童のスクールパス交付者数及び交付率／H30 現状値：132 人（全校児童数 192 人）、交付率 68.8%

④川東コミュニティバスの利用者一人当たり運行経費／H30 現状値：889 円

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

［主にあやめバスを対象とした事業］

・市街地循環バス運行状況システム「バスどこ？」による位置情報発信の実施（新発田市、交通事業者）（計画 P87 事業 3-4 参照）

・市内公共施設におけるデジタルサイネージを活用したバスの運行情報の発信（新発田市）（計画 P87 事業 3-3 参照）

・運転免許証返納者への乗り方ガイドの配布（新発田市）（計画 P82 事業 1-9、P88 事業 3-5 参照）

・松浦地区デマンド乗合タクシーからあやめバスへの乗り方教室の開催（新発田市、交通事業者）（計画 P88 事業 3-6 参照）

・高校生、大学生のインターンシップを活用した利用促進チラシ等の作成（計画 P92 事業 4-8 参照）

［主に川東コミュニティバスを対象とした事業］

・運行内容（系統・便数）の見直しによる運行の効率化（新発田市、交通事業者、地域住民）（計画 P81 事業 1-7 参照）

・老人クラブ、包括支援センターとの連携による乗り方教室の開催（新発田市、交通事業者）（計画 P88 事業 3-6 参照）

・健康教室や地域イベントにおける利用促進（新発田市、交通事業者、関係機関）（計画 P92 事業 4-6 参照）

・高校生への利用促進パンフレットの配布や校内掲示板を活用した利用促進（新発田市、関係機関）（計画 P92 事業 4-8 参照）

［共通する事業］

・利用者に分かりやすいバス停案内表示の作成・見直し、経路探索サイトへの掲載（新発田市、交通事業者）（計画 P88 事業 3-5 参照）

・各種イベントにおける利用促進、意識啓発（新発田市、交通事業者、関係機関）（計画

P92 事業 4-6 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における「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ハに基づき、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における「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	
・平成 23 年 5 月 27 日	事業内容、費用負担、計画全般について協議し、合意を得た。
・平成 24 年 2 月 14 日	市街地循環バスの本格運行及び運行事業者について協議し、合意を得た。
・平成 24 年 5 月 31 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 25 年 5 月 31 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 25 年 11 月 7 日	あやめバス、川東地区の見直しについて協議し、合意を得た。
・平成 26 年 2 月 18 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更、地域協働推進事業計画について協議し、合意を得た。
・平成 26 年 6 月 24 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 27 年 2 月 17 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 27 年 6 月 5 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得られた。
・平成 28 年 2 月 17 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 28 年 4 月 13 日付け書面協議	都市計画道路「島潟荒町線」供用開始に伴う運行区間の変更について協議し、合意を得た。
・平成 28 年 4 月 22 日付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 28 年 5 月 26 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画、要綱に定める軽微な変更の取り扱いについて協議し、合意を得た。
・平成 28 年 10 月 6 日付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 29 年 3 月 22 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議、合意を得た。
・平成 29 年 6 月 23 日	新発田市地域公共交通網形成計画の策定による地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 29 年 8 月 23 日付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 29 年 10 月 19 日付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 30 年 6 月 19 日付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 30 年 12 月 20 日付け書面協議	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協議し、合意を得た。
・平成 31 年 3 月 25 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。

・令和元年 6 月 27 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画、要綱に定める軽微な変更の取り扱いについて協議し、合意を得た。
・令和元年 8 月 23 日	地域公共交通網形成計画の進捗状況について協議し、合意を得た。
・令和元年 12 月 20 日	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協議し、合意を得た。
・令和 2 年 7 月 28 日	書面協議にて、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

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、松浦地区公共交通協議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、定期的にバスに乗車し、利用者への聴き取り調査を行うなど、利用者ニーズの把握を行っている。

川東コミュニティバスについては、地域住民で構成される川東地区自治連合会の川東地区コミュニティバス検討部会において、利用促進の取組や運行の見直し等について、定期的に検討を行っている。

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㈱、（公社）新潟県バス協会、新発田市ハイヤー・タクシー協会、東日本旅客鉄道㈱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）新潟県新発田市中央町 3-3-3
（所　属）新発田市 市民まちづくり支援課
（氏　名）田中　俊介
（電　話）0254-28-9644（課直通）
（e-mail）kotsu@city.shibata.lg.jp

【第2号議案】（参考資料）

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）

2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	基準ロで該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確保策	基準ニで該当する要件（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	366日	1,707回		路線定期運行	①	「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
		(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	366日	732回		路線定期運行	①	「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
		(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	366日	1,584回		路線定期運行	①	「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
		(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	366日	732回		路線定期運行	①	「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
		(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	243日	243回		路線定期運行	①	「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
		(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	243日	486回		路線定期運行	①	「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
		(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	243日	121.5回		路線定期運行	①	「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
		(8) 川東ｺﾐﾊﾞｽ(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	239日	239回		路線定期運行	①	「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
		(9) 川東ｺﾐﾊﾞｽ(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	239日	280.5回		路線定期運行	①	「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
		(10) 川東ｺﾐﾊﾞｽ(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	239日	200回		路線定期運行	①	「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
		(11) 川東ｺﾐﾊﾞｽ(新発田営業所、川東小)	新発田営業所	西姫田	川東小	往7.6km 復　km	239日	119.5回		路線定期運行	①	「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
		(12) 川東ｺﾐﾊﾞｽ(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	239日	551回		路線定期運行	①	「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
		(13) 川東ｺﾐﾊﾞｽ(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	239日	239回		路線定期運行	①	「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

（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）

令和2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	評価結果
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	・高校生や高齢者の利用を促進するために、通学や通院、買い物へのバスの利用をPRするパンフレットを作成、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。	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＞ 年間利用者数81,704人以上 (前年度)81,527人→(今年度)78,184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。 ＜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。 ・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。 ・近年は利用者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。	・高校生の通学や高齢者の通院、買い物へのバス利用を促進するための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。	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、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、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。

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		評価結果
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、配布したほか、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。 ・学校への通学に配慮したダイヤ設定を継続した。	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。	B	事業が計画に位置づ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。	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、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、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。