

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4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。 ・待合所の設置や待合ベンチ等を設置し、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>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。</p> <p><事業の目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者78,350人以上(前年度)67,067人→(今年度)64,851人 ・利用者のうち60代以上の乗車割合を44.9%以上とする。(平成30年度)41.8%→(今年度)46.8% ※令和元年、2年度は未実施 ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を20.5%以上とする。(前年度)25.9%→(今年度)25.0% <p><事業の効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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><達成状況の分析></p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標を達成できなかった要因として新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の影響が残っており、利用者が戻っていない現状にある。今年度は学校の休校はなく、昨年度大きく減少した3月～6月は今年度増加したが、令和元年度の水準には戻っていない。(令和元年度)78,184人→(令和3年度)64,851人 ・60代以上の乗車割合は年々増加しており、利用者のうちおよそ半数となっている。 ・障害者手帳を提示した人の割合は25%程度で推移している。 ・高齢者や障がいのある方などの交通弱者の方々が、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>【指標①】新発田駅停留所の利用率 (前年度動態調査)13.8%→(今年度動態調査)13.4%</p> <p>【指標②】回数券利用率 (前年度)34.4%→(今年度)34.5%</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。 ・あやめバスの車両入替を行い、高齢者や障がいのある方へより利用しやすい環境を整備するとともに、燃費の向上や修繕費の削減など運行経費の削減を図る。 |

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4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 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス停掲示物や車内掲示物の工夫などを検討し、高校生に対して通学に対応したパンフレットを作成、配布した。 ・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行った。 ・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、停留所を新設・移設をするなど、運行内容の見直しを進めた。 ・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った。 | A | <p>A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。</p> <p><事業の目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数を前年度比100%以上とする。 (昨年度)37,751人→(今年度)42,201人 ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を20.6%以上とする。 (昨年度)24.3%→(今年度)22.5% <p><事業の効果></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><達成状況の分析></p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年度は新型コロナウイルス感染症の影響で学校の休校などで利用者が減少していたが、今年度は増加に転じた。2月~9月の全ての月で増加(計6,914人)しており通学や通院などで利用する方が多くなっている。 ・障害者手帳を提示した方の割合は22.5%で昨年度と概ね同じ割合で推移している。 <p>【指標①】川東地区高校生の自主通学率 (R2.7動態調査)30.6% → (R3.7動態調査)27.4%</p> <p>【指標②】回数券利用率 (前年度)46.4%→(今年度)52.0%</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |

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4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> |