

【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4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

(1) 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4年度～6年度)
対象期間	令和3年10月1日から令和4年9月30日まで
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68,459人以上とする。・利用者のうち60代以上の乗車割合を40.0%以上とする。・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を22.3%以上とする。 <p><川東コミュニティバス></p> <ul style="list-style-type: none">・年間利用者数を前年度比100%以上とする。(前年度37,751人)・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を22.2%以上とする。
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 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、あやめバスは計画に位置付けられた事業の目標を一部達成できなかったことから、評価を「B」、川東コミュニティバスは、計画に位置付けられた目標を達成できたことから、評価を「A」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)

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	<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。 ・あやめバスの車両入替を行い、より高齢者や障がいのある方が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を図った。 	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。	B <p>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68,459人以上(前年度)64,851人→(今年度)66,183人 ・利用者のうち60代以上の乗車割合を40.0%以上とする。(前年度)46.8%→(今年度)45.7% ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を22.3%以上とする。(前年度)25.0%→(今年度)24.9% <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。これは買い物回数を減らすなど生活様式が変化していることも考えられる。 ・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)13.4%→(今年度動態調査)13.4%</p> <p>【指標②】回数券利用率 (前年度)34.5%→(今年度)33.8%</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。 ・待合環境を充実させるために、停留所にベンチなどを設置し利用者の維持に繋げる。

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 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	<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った。 ・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、一部の便で停留所を移設するなど、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った。 	<p>A</p> <p>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>	<p>B</p> <p>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"> ・年間利用者数を前年度比100%以上とする。 (昨年度)42,201人→(今年度)44,163人 ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を22.2%以上とする。 (昨年度)22.5%→(今年度)18.0% <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"> ・昨年度に引き続き利用者は増加した。回数券の利用率も高くなっており、定期利用者が増えていると思われる。 ・障害者手帳を提示した方の割合は18.0%で昨年度と概ね同じ割合であったが、目標を下回ってしまった。手帳以外の利用者が増加したことにより割合が下がったと考えられる。 <p>【指標①】川東地区高校生の自主通学率 (R3.7動態調査)27.4% → (R4.7動態調査)28.7%</p> <p>【指標②】回数券利用率 (前年度)52.0%→(今年度)52.7%</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 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>

【第2号議案】(参考資料)

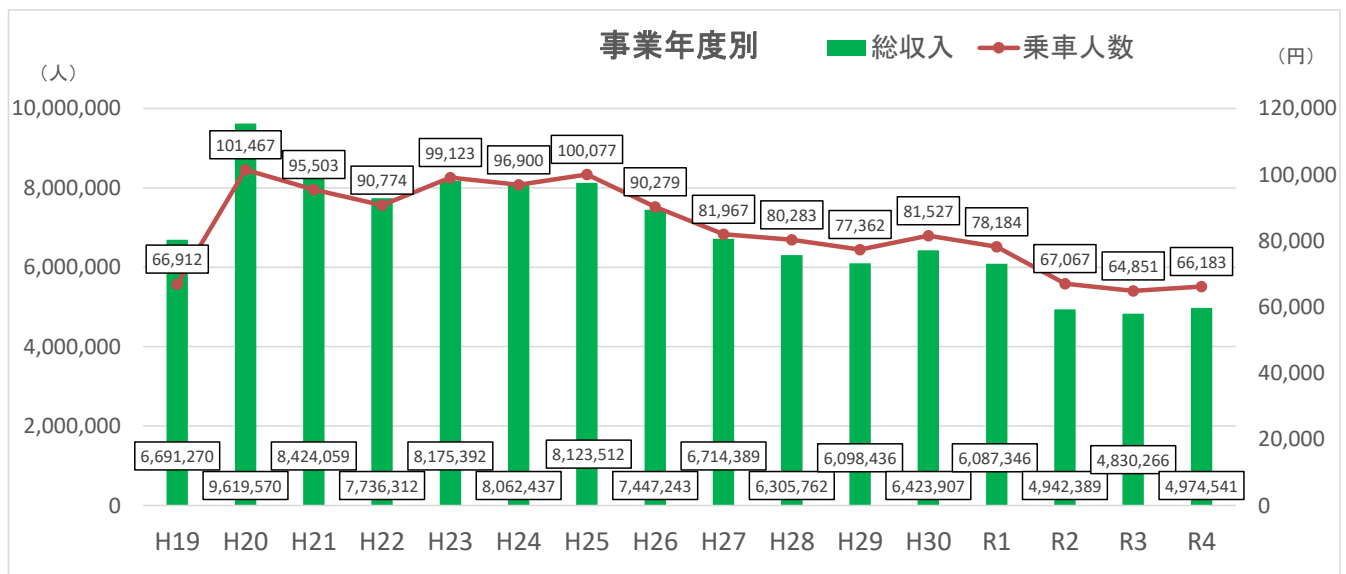
市街地循環バス（あやめバス） 利用状況

(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)

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 (人)	目標値との比較						
		①=②+③	②	③	回数券利用率 ④=③/①	日数 (日) ⑤	便数 (便) ⑥		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	目標値 (人) ⑩	達成率 ⑦/⑩	
R3	10	411,971	274,671	137,300	33.3%	31	488	5,867	1,705	29.1%	189.3	12.0	6,902	85.0%	
	11	409,562	271,712	137,850	33.7%	30	470	5,771	1,650	28.6%	192.4	12.3	6,902	83.6%	
	12	470,301	302,001	168,300	35.8%	31	495	6,422	1,705	26.5%	207.2	13.0	6,902	93.0%	
	1	519,171	346,721	172,450	33.2%	31	481	6,482	1,244	19.2%	209.1	13.5	6,902	93.9%	
	2	462,758	285,758	177,000	38.2%	28	434	5,753	1,124	19.5%	205.5	13.3	6,902	83.4%	
	3	425,021	291,321	133,700	31.5%	31	495	5,512	1,244	22.6%	177.8	11.1	6,902	79.9%	
	4	373,980	253,330	120,650	32.3%	30	470	5,051	1,303	25.8%	168.4	10.7	6,902	73.2%	
	5	344,001	233,351	110,650	32.2%	31	474	4,770	1,346	28.2%	153.9	10.1	6,902	69.1%	
	6	382,440	255,140	127,300	33.3%	30	484	5,095	1,303	25.6%	169.8	10.5	6,902	73.8%	
R4	7	394,960	259,010	135,950	34.4%	31	481	5,199	1,289	24.8%	167.7	10.8	6,902	75.3%	
	8	386,360	255,260	131,100	33.9%	31	495	5,131	1,289	25.1%	165.5	10.4	6,902	74.3%	
	9	394,016	265,366	128,650	32.7%	31	470	5,130	1,247	24.3%	165.5	10.9	6,902	74.3%	
	合計	4,974,541	3,293,641	1,680,900	33.8%	366	5,737	66,183	16,449	24.9%	180.8	11.5	82,826	79.9%	
	R2	10	411,661	259,761	151,900	36.9%	31	495	5,585	1,466	26.2%	180.2	11.3	6,871	81.3%
		11	403,550	253,950	149,600	37.1%	30	463	5,487	1,419	25.9%	182.9	11.9	6,871	79.9%
		12	503,041	319,841	183,200	36.4%	31	495	6,529	1,466	22.5%	210.6	13.2	6,871	95.0%
		1	484,166	316,066	168,100	34.7%	31	481	6,293	1,373	21.8%	203.0	13.1	6,871	91.6%
		2	493,076	316,426	176,650	35.8%	28	434	6,236	1,284	20.6%	222.7	14.4	6,871	90.8%
3		416,386	276,086	140,300	33.7%	31	502	5,558	1,373	24.7%	179.3	11.1	6,871	80.9%	
4		363,583	241,033	122,550	33.7%	30	477	4,996	1,346	26.9%	166.5	10.5	6,871	72.7%	
5		335,826	222,676	113,150	33.7%	31	467	4,772	1,391	29.1%	153.9	10.2	6,871	69.5%	
6		348,741	232,891	115,850	33.2%	30	484	4,847	1,346	27.8%	161.6	10.0	6,871	70.5%	
R3	7	383,220	256,670	126,550	33.0%	31	481	5,125	1,258	24.5%	165.3	10.7	6,871	74.6%	
	8	347,230	240,630	106,600	30.7%	31	481	4,792	1,258	26.3%	154.6	10.0	6,871	69.7%	
	9	339,786	227,436	112,350	33.1%	30	470	4,631	1,217	26.3%	154.4	9.9	6,871	67.4%	
	合計	4,830,266	3,163,466	1,666,800	34.5%	365	5,730	64,851	16,197	25.0%	177.7	11.3	82,452	78.7%	
	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%
	R1	合計	6,087,346	4,155,676	1,931,670	31.7%	365	5,709	78,184	16,738	21.4%	214.2	13.7	81,704	95.7%
	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%
	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%
	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%
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%	
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%	
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%	
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%	
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	—	—	
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	—	—	
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	—	—	
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	—	—	
H19	合計	6,691,270	4,034,270	2,657,000	39.7%	334	7,348	66,912	—	—	200.3	9.1	—	—	

※ 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82,826人を1月当たりの値に換算したもの（82,826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)

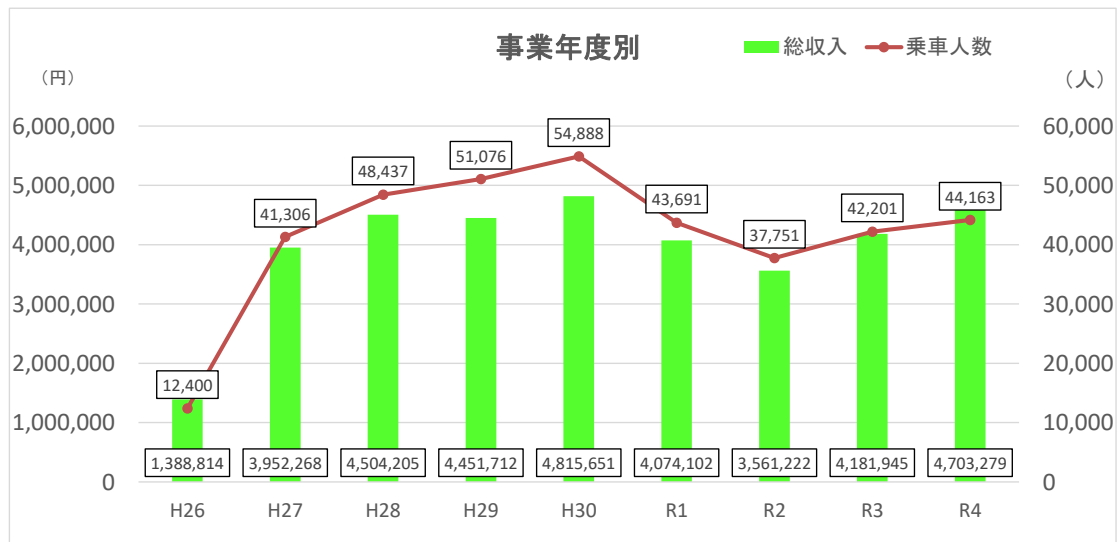
川東コミュニティバス 利用状況

(平成26年4月運行開始)

年度	月	総収入 (円)				運行		乗車人数					目標との比較	
		①=②+③	②	③	④=③/①	⑤ 日数 (日)	⑥ 便数 (便)	⑦ (人)	うち手帳 提示者 ※ ア	うち循環 利用者 ※ イ	⑧=⑦/⑤ 1日平均 (人)	⑨=⑦/⑥ 1便平均 (人)	⑩ 192人/日 (人)	⑫ 19,798円 /日 (円)
R3	10	443,050	194,750	248,300	56.0%	21	1,113	4,151	875	427	197.7	3.7	3,633	337,239
	11	473,280	208,980	264,300	55.8%	20	1,060	4,560	977	467	228.0	4.3	3,460	321,180
	12	517,491	262,791	254,700	49.2%	20	1,120	5,017	1,061	516	250.9	4.5	3,460	321,180
	1	492,724	275,974	216,750	44.0%	19	1,062	4,860	684	296	255.8	4.6	3,287	305,121
	2	432,750	207,300	225,450	52.1%	18	1,008	4,141	579	253	230.1	4.1	3,114	289,062
	3	319,281	144,931	174,350	54.6%	22	1,228	2,782	387	170	126.5	2.3	3,806	353,298
	4	349,230	157,230	192,000	55.0%	20	1,060	3,112	542	320	155.6	2.9	3,060	300,460
	5	327,171	137,971	189,200	57.8%	19	1,007	2,990	511	308	157.4	3.0	2,907	285,437
	6	403,751	184,701	219,050	54.3%	22	1,166	3,711	637	383	168.7	3.2	3,366	330,506
R4	7	363,200	175,650	187,550	51.6%	20	1,060	3,485	697	369	174.3	3.3	3,060	300,460
	8	198,400	94,250	104,150	52.5%	20	1,024	1,532	290	165	76.6	1.5	3,060	300,460
	9	382,951	182,151	200,800	52.4%	20	1,060	3,822	690	415	191.1	3.6	3,060	300,460
	合計	4,703,279	2,226,679	2,476,600	52.7%	241	12,968	44,163	7,930	4,089	183.2	3.4	39,273	3,744,863
	R2	10	319,775	154,075	165,700	51.8%	22	1,166	3,229	800	352	146.8	2.8	3,806
11	339,471	182,121	157,350	46.4%	19	1,007	3,591	874	393	189.0	3.6	3,287	305,121	
12	441,310	235,460	205,850	46.6%	20	1,118	4,916	1,183	541	245.8	4.4	3,460	321,180	
1	379,781	227,781	152,000	40.0%	18	960	3,904	656	361	216.9	4.1	3,114	289,062	
2	415,631	223,881	191,750	46.1%	18	1,008	4,270	709	396	237.2	4.2	3,114	289,062	
3	232,910	126,660	106,250	45.6%	23	1,288	2,019	341	187	87.8	1.6	3,979	369,357	
R3	4	334,786	141,736	193,050	57.7%	20	1,060	3,154	777	246	157.7	3.0	3,060	300,460
	5	354,075	140,825	213,250	60.2%	18	954	3,518	857	276	195.4	3.7	2,754	270,414
	6	416,451	156,751	259,700	62.4%	22	1,166	4,075	993	319	185.2	3.5	3,366	330,506
	7	373,520	161,820	211,700	56.7%	20	1,060	3,906	939	352	195.3	3.7	3,060	300,460
	8	194,340	95,840	98,500	50.7%	19	1,007	1,631	398	146	85.8	1.6	2,907	285,437
9	379,895	162,245	217,650	57.3%	20	1,060	3,988	955	360	199.4	3.8	3,060	300,460	
合計	4,181,945	2,009,195	2,172,750	52.0%	239	12,854	42,201	9,482	3,929	176.6	3.3	38,967	3,714,817	
R2	合計	3,561,222	1,907,222	1,654,000	46.4%	239	12,856	37,751	9,169	4,788	158.0	2.9	51,700	5,199,580
R1	合計	4,074,102	2,285,802	1,788,300	43.9%	237	12,748	43,691	9,772	5,581	184.4	3.4	61,620	6,517,500
H30	合計	4,815,651	2,698,751	2,116,900	44.0%	241	12,701	54,888	10,843	6,890	227.8	4.3	62,660	6,627,500
H29	合計	4,451,712	2,308,412	2,143,300	48.1%	241	12,965	51,076	10,271	7,033	211.9	3.9	53,060	6,279,500
H28	合計	4,504,205	2,282,655	2,221,550	49.3%	241	13,862	48,437	8,329	7,097	201.0	3.5	43,380	5,928,600
H27	合計	3,952,268	2,193,418	1,758,850	44.5%	240	14,194	41,306	8,000	5,583	172.1	2.9	43,200	5,904,000
H26	合計	1,388,814	775,414	613,400	44.2%	122	7,266	12,400	2,147	2,429	101.6	1.7	21,960	3,001,200

※ 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
 ※ 目標値は令和3年度から変更し、前年度を下回らない。

(R2目標値…乗車人数：173人/日、総収入：16,059円/日 R3目標値…乗車人数：192人/日、総収入：19,798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

令和3年6月24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 伊藤 純 一

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4年度～6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、松浦地区デマンド乗合タクシー）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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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68,459人以上とする。 R2実績：67,067人（R1.10～R2.9）・利用者のうち60代以上の乗車割合を40%以上とする。R2実績：38.2%・利用者のうち障がい者手帳を提示した人の乗車割合を22.3%以上とする。R2実績：25.9%（R1.10～R2.9） <p>[川東コミュニティバス]</p> <ul style="list-style-type: none">・年間の利用者数について、前年度比100%以上とする。R2実績：37,751人（R1.10～R2.9）・利用者のうち障がい者手帳を提示した人の乗車割合を22.2%以上とする。R2実績：24.3%（R1.10～R2.9）
(2) 事業の効果
<p>[あやめバス]</p> <p>当市中心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などへのアクセス性の確保と回遊性の向上が図られる。</p>

■効果を測る指標

- ① バス停ごとの利用率（他のバス等からの乗換え）
R2 現状値：新発田駅 13.4% (R1. 10～R2. 9 動態調査に基づく年間の平均値)
- ② 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
R2 現状値：39.9% (R1. 10～R2. 9)

[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が確保される。

■効果を測る指標

- ①川東地区高校生における自主通学率（R2. 7 動態調査に基づく推計値）
R2 現状値：30.6%（学生数見込 70 人、日平均利用者数 21.4 人）
- ②川東コミュニティ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
R2 現状値：46.4% (R1. 10～R2. 9)

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）
- ・あやめバス車内にデジタルサイネージを設置し、行政情報の発信、広告の募集（新発田市、交通事業者、関係機関）（計画 P91 事業 4-3 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、地域住民、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（新発田市、交通事業者、関係機関）（計画 P92 事業 4-8 参照）
- ・豊浦地域の公共交通見直し、あやめバスとの接続を考慮したダイヤ設定、利用ガイドの作成（新発田市、交通事業者、地域住民）（計画 P81 事業 1-6、P84 事業 2-2 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）
- ・老人クラブ等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）
- ・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）
- ・川東コミュニティバス検討部会と共に利用促進の実施（新発田市、川東コミュニティバス検討部会、交通事業者、地域住民）（計画 P80 事業 1-4 参照）
- ・バス位置運行状況システム「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）

[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）
- ・IC カード等キャッシュレス決済の導入、バス毎の支払い方法の統一化（新発田市、交通事業者）（計画 P88 事業 3-7 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システム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額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】
新発田市が保有している 2 台とも平成 19 年 3 月から運行しており耐用年数を経過している。2 台とも毎年修繕をしながら運行している状態であり、より安全な運行を行うために車両の入れ替えを行う必要がある。 令和 4 年 8 月に 2 台のうち 1 台を入れ替える予定。
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
燃料費・修繕費等運行に係る経費の削減【年間収支率（収入に対する経費の割合の改善）収支率 18.0%以上とする。(R2 実績 18.0%)
(2) 事業の効果
高齢者や学生等の通院、買い物、通学などの市内中心部での移動手段を確保し、地域活性化、地域経済活性化につなげる。 また、新規車両にすることで、燃費の向上、修繕料の減少で効率的な運行を図る。

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、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】	
表8を添付。 本事業に要する費用については、国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を新発田市が負担することとしている。	
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】	
①年々増加する修繕費がかかる車両を入れ替えることで1台分の修繕費削減が見込める。 R2 修繕費実績（2台分）：1,861,488円、R1 修繕費実績（2台分）：1,611,118円 現在の車両燃費は4L前半であり、新規車両に変えることで燃費向上を図り、運行経費を抑えることができる。	
②代替車両を活用した利用促進策 ・ノンステップバスの導入により、高齢者や障がいのある方に対して利用しやすい環境を整備する。 ・利用者のニーズに合わせた運行ダイヤ・路線の見直し。	
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経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	
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
20. 協議会の開催状況と主な議論	
・平成23年5月27日 ・平成24年2月14日 ・平成24年5月31日 ・平成25年5月31日 ・平成25年11月7日 ・平成26年2月18日 ・平成26年6月24日 ・平成27年2月17日 ・平成27年6月5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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。

<ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年 2 月 17 日 ・平成 28 年 4 月 13 日 付け書面協議 ・平成 28 年 4 月 22 日 付け書面協議 ・平成 28 年 5 月 26 日 ・平成 28 年 10 月 6 日 付け書面協議 ・平成 29 年 3 月 22 日 ・平成 29 年 6 月 23 日 ・平成 29 年 8 月 23 日 付け書面協議 ・平成 29 年 10 月 19 日 付け書面協議 ・平成 30 年 6 月 19 日 付け書面協議 ・平成 30 年 12 月 20 日 付け書面協議 ・平成 31 年 3 月 25 日 ・令和元年 6 月 27 日 ・令和元年 8 月 23 日 ・令和元年 12 月 20 日 ・令和 2 年 7 月 28 日付 け書面協議 ・令和 2 年 8 月 25 日 ・令和 2 年 12 月 17 日 ・令和 3 年 6 月 24 日 	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
--	---

21. 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。

22. 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、新発田市ハイヤー・タクシー協会、東日本旅客鉄道(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、新発田市維持管理課、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街 3-3-3

(所 属) 新発田市 市民まちづくり支援課

(氏 名) 小田切 達也

(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)

4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	1,706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	365日	730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	365日	1,587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	365日	730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	246日	246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	246日	492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	246日	123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	241日	241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	241日	282.5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	241日	201.5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
		(11) 川東コバス(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	241日	120.5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	241日	553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	241日	241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)

令和4年2月25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	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</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。	B <p>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>	<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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	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、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、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㈱	川東コミュニティバス 申請番号8～13	<p>・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。</p> <p>・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行った。</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、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。</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った。</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。	A <p>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>	<p>・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。</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>	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。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

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:地域公共交通計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現計画の評価、上位、関連計画等と本計画の位置付整理 ・新発田市の現状整理 ・地域住民アンケートの実施 ・バス利用者アンケート、乗降実態調査 ・関係事業者ヒアリング ・協議会開催 <p>【結果概要】</p> <p>新発田市における公共交通をとりまく主な課題を整理した。</p> <p>○人口減少と高齢化 平成7年から人口減少に転じ、高齢化も進み、今後進行することが予想される。特に郊外の地区ではその傾向が顕著である。</p> <p>○中心市街地の変化 車社会の進行と、大型店の郊外出店などを背景として、中心市街地では、人口減少や空き店舗の増加等による商業機能の低下など、空洞化が起きている。</p> <p>○路線バスの廃線とコミュニティバスの増加による市の財政負担の増加 近年、路線バスの利用者が減少し、多くの路線が廃止になっている。その代替として、市がコミュニティバスや乗合タクシーを運行しており、市の財政負担が増加している。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</p>	<p>現行の新発田市地域公共交通網形成計画を踏襲しつつ、新たな推進の追加、現状分析や調査等を踏まえ策定する。</p> <p>【事業名】 新発田市地域公共交通計画策定業務</p> <p>【実施時期】 令和4・5年度</p> <p>【実施方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○周辺地区の公共交通の早急な整備 定路線迂回型運行を展開し、周辺地区と中心市街地を結ぶ市民の生活の足を維持・確保する。 ○まちなか移動を支える公共交通の充実 中心市街地では、市街地循環バス「あやめバス」の充実により、まちなかの活性化につなげる。 ○地域で持続可能な公共交通の新たな仕組みの導入 市民が主体的に検討と取組を推進できる環境をつくり、持続可能な公共交通を地域とともにつくる。 ○地域の輸送資源の総動員や新技術の活用による運行の効率化 スクールバス、観光送迎バスなどの地域の輸送資源の総動員により、市民の移動手段を確保する。 AIやMaaSなどの新技術を取り入れ、利便性・効率性向上を図る。