

令和 4 年度

第 3 回

新発田市地域公共交通活性化協議会
資料

令和 5 年 3 月

<目次>

1. 計画策定の概要	1 7
1. 1 計画策定の背景	1 7
1. 2 章構成及び策定スケジュール(案)	1 7
2. 新発田市の現状整理	1 8
2. 1 社会状況	1 8
2. 2 公共交通の現状	2 4
3. アンケート調査	3 1
3. 1 調査概要	3 1
3. 2 主な調査結果	3 1
4. 新発田市地域公共交通網形成計画の評価	4 5
4. 1 新発田市地域公共交通網形成計画の概要	4 5
4. 2 新発田市地域公共交通網形成計画の指標評価	5 0
4. 3 新発田市地域公共交通網形成計画の課題への対応状況	5 2
5. 公共交通の課題	5 3
6. 基本的な方針	5 5
6. 1 目指すべき将来像	5 5
6. 2 目指す公共交通網	5 6
6. 3 各交通手段の役割	5 7
7. 計画の目標	5 8
7. 1 目標	5 8
7. 2 評価指標	5 8

1. 計画策定の概要

1.1 計画策定の背景

- 現行の地域公共交通のマスタープランである「新発田市地域公共交通網形成計画」は、計画期間が平成 28 年度～令和 5 年度で、更新期を迎えています。
- 高齢化の進行により公共交通の重要性は高まっていますが、人口減少に伴う利用者数減少、運転手不足等、公共交通の維持・確保はこれまで以上に厳しい状況になると想定されます。
- そんな中、令和 2 年 11 月の法改正により、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。また、計画制度と国庫補助制度が連動化され、補助事業を活用するためには「地域公共交通計画」において、補助の必要性や定量的な目標等の記載が必要となっています。
- 従来の高公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保や、MaaS、AI 配車などの新技術を活用して、幅広い利用者にとって使いやすく、持続可能な公共交通を構築することが求められます。
- 以上を踏まえ、新たな地域公共交通のマスタープランとなる「新発田市地域公共交通計画」の策定を令和 4 年度、令和 5 年度の 2 か年で進めます。

1.2 章構成及び策定スケジュール（案）

新発田市地域公共交通計画の章構成及び策定スケジュールを以下に示します。

表 章構成及び策定スケジュール（案）

章構成（案） ●：協議事項	R4 年度		R5 年度	
	協議会① R4/12/21	協議会② R5/3/28	協議会③ R5/6 月頃	協議会④ R5/12 月頃
第 1 章 はじめに …計画策定の背景と目的、位置付け、計画区域、計画期間	●			パブコメ結果等を含めた 修正案について協議
第 2 章 地域および公共交通の現状 …社会状況、公共交通の現状（アンケート結果等からニーズを把握）	● 調査方針 の協議	● 調査結果 の報告		
第 3 章 新発田市地域公共交通網形成計画の評価 …数値指標の達成状況、施策の実施状況		●		
第 4 章 公共交通の課題 …第 2 章、第 3 章を踏まえた課題整理		●		
第 5 章 基本的な方針 …目指すべき将来像、各交通手段の役割、取組の方向性を明確化		●	○ 適宜修正	
第 6 章 計画の目標 …目標、数値指標の設定		●		
第 7 章 目標達成のための施策・事業 …具体的な施策・事業を体系的に整理			●	
第 8 章 計画の達成状況の評価 …計画の評価・見直しのスケジュール、方法、体制の整理			●	

R5/10 月頃
パブリックコメント

R5 年度中
に成案

2. 新発田市の現状整理

2.1 社会状況

(1) 人口の推移

本市の人口は平成7年から減少に転じ、令和2年の国勢調査では94,927人となっています。人口減少は今後も進行することが予想され、令和27年には約74,000人まで減少すると推計されています。また、高齢化も進行しており、令和2年の高齢化率は32.3%で、人口の3割以上が65歳以上となっています。

人口減少や高齢化は地区によって進行状況に差があり、市街地から離れた地区において顕著です。

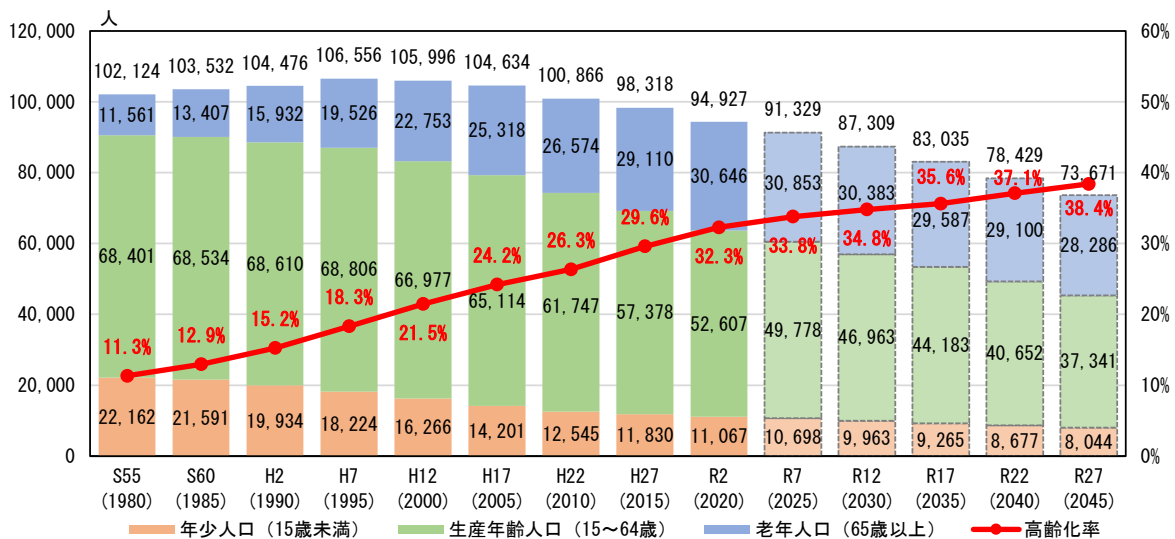


図 人口の推移

出典：国勢調査（令和2年まで）※年齢不詳を除く

国立社会保障・人口問題研究所（令和7年以降）※平成27年国勢調査に基づく推計

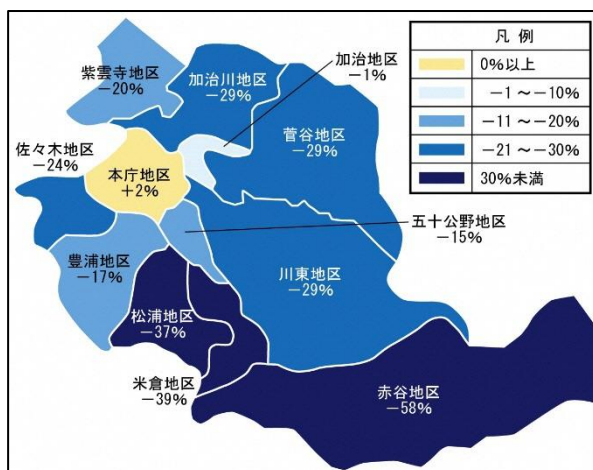


図 地区別人口増減率【H7→R2】

出典：国勢調査

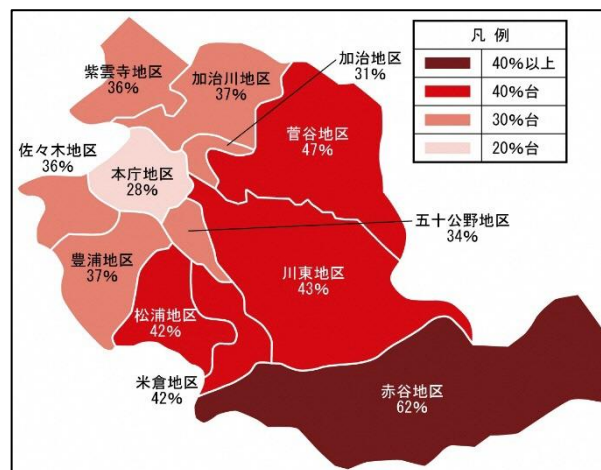


図 地区別高齢化率

出典：国勢調査（令和2年）

(1) 人口の分布

人口は本庁地区に集中しており、郊外部には集落が広く分布しています。

概ね人口分布に沿って路線バスやコミュニティバスが運行していますが、バス停留所や鉄道駅が付近にない地域もあります。

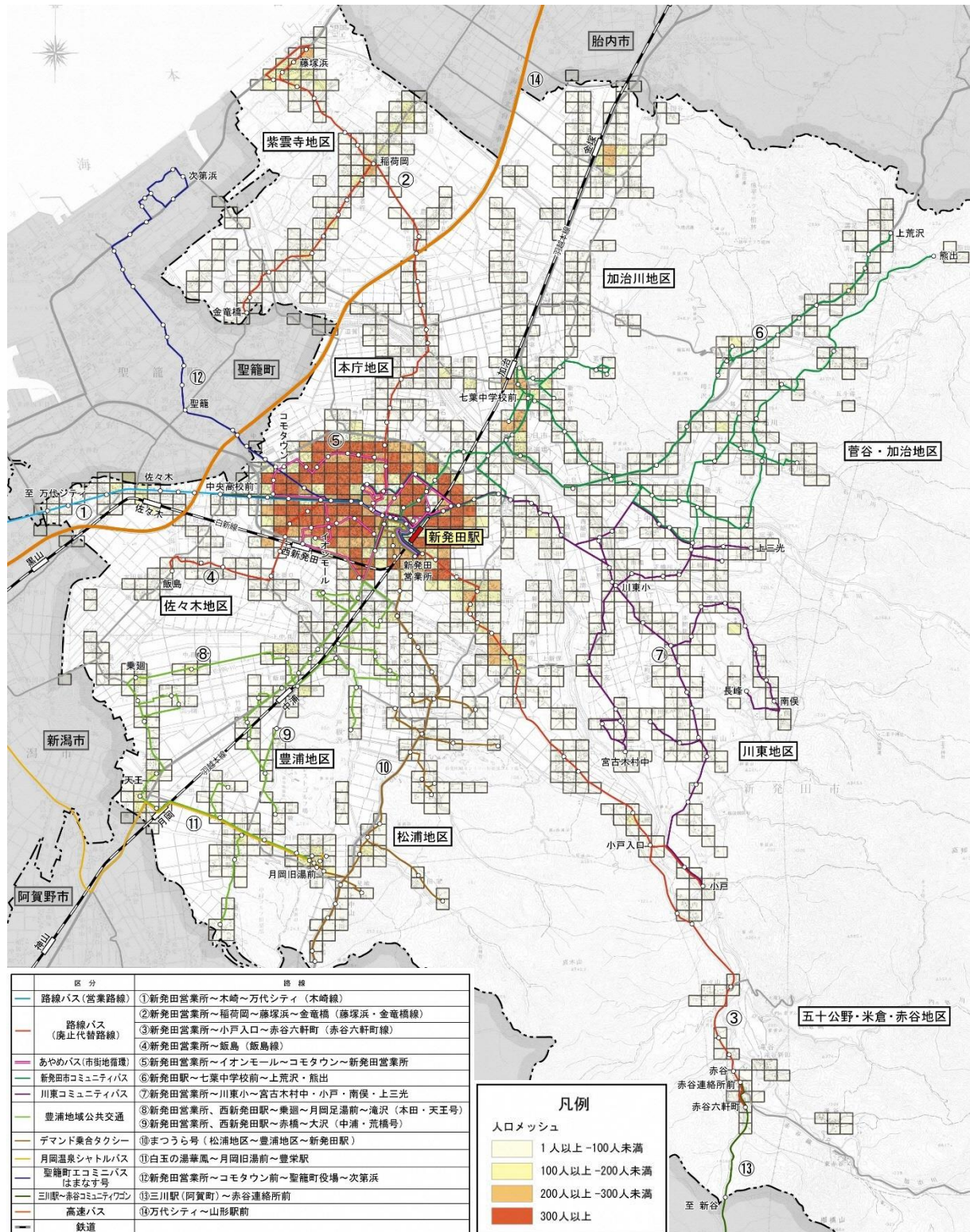


図 人口分布

出典：国勢調査（令和2年）

※250m メッシュ

(2) 高齢者の交通事故の動向

本市では、交通事故の発生件数に占める高齢者加害事故の割合は近年増加しつつあり、令和3年は38.2%となっています。

平成25年度から高齢者の交通事故防止対策として、高齢者運転免許証返納支援事業に取り組んでおり、返納者に対してバス回数券等の交付を行っています。支援件数は増加傾向にあり、令和3年度の支援件数は344件となっています。

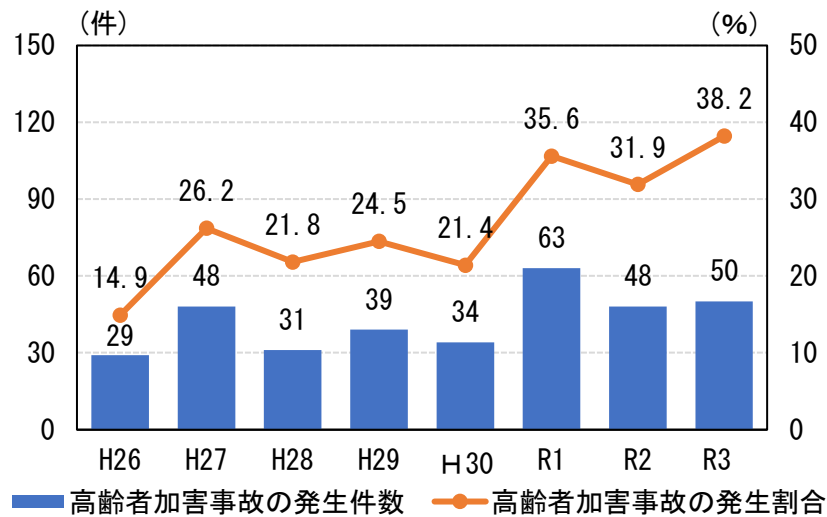


図 高齢者加害事故の発生状況

出典：新発田市資料

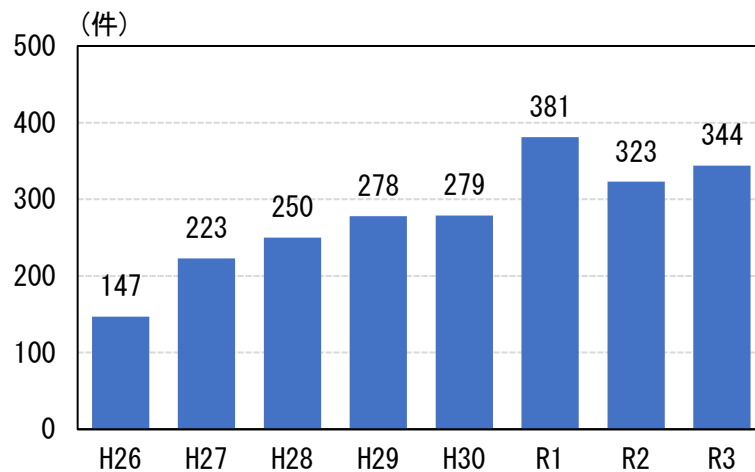


図 運転免許返納支援件数

出典：新発田市資料

(3) 通勤・通学の実態

通学では、流入人口が流出人口を上回っており、近隣市町から多くの学生が新発田市へ通学しています。

通勤では、流出人口が流入人口を上回っており、特に新潟市、聖籠町、胎内市との流動が多くなっています。

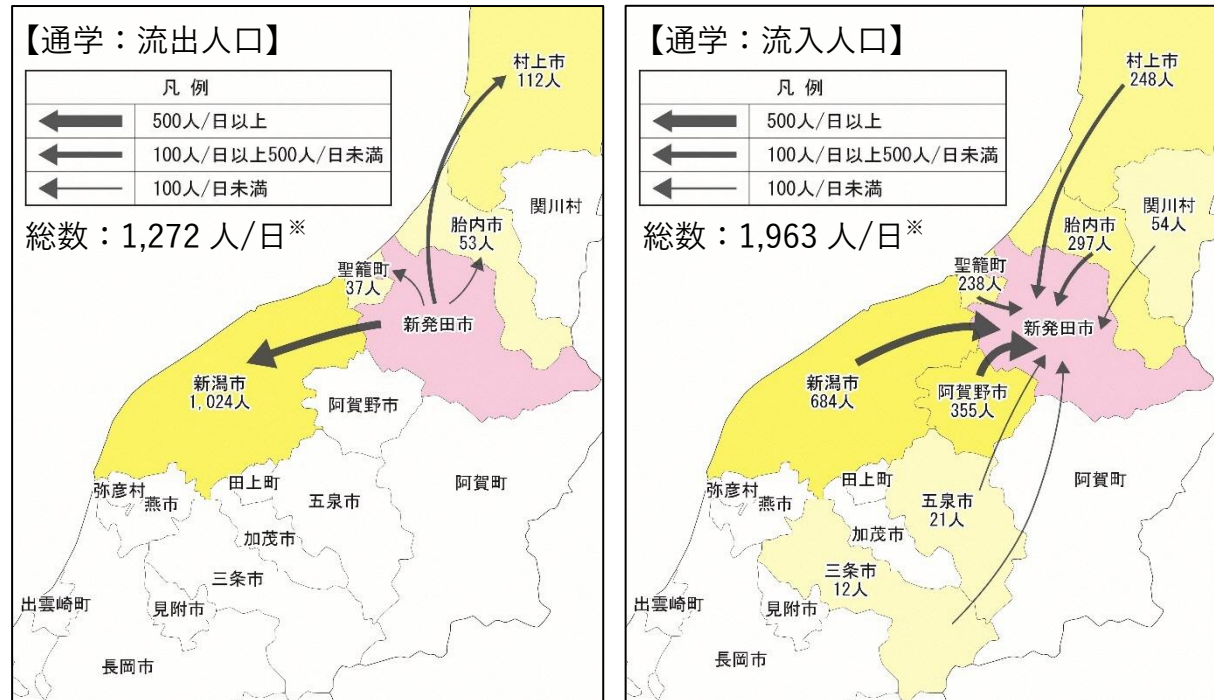


図 通学における流出入人口

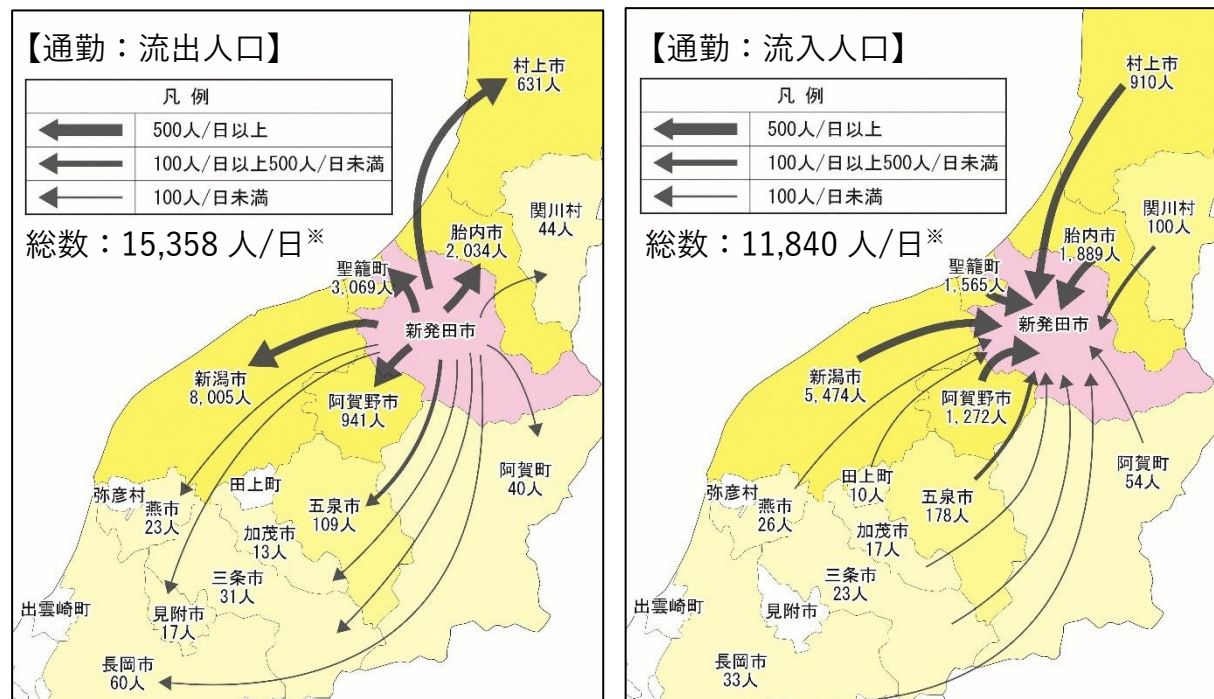


図 通勤における流出入人口

出典：国勢調査（令和2年）

※10人未満の市町村、県外市町村、上越市、柏崎市は図への表記を省略。

(4) 市街地の变化

市街地では、近年の車社会化、大型店の郊外出店などを背景として、人口減少の進行や、空き店舗の増加等による商業機能の低下など、空洞化が深刻化しています。

一方で、平成 18 年には県立新発田病院、リウマチセンターが新発田駅前に移転、平成 28 年には新発田駅前複合施設「イクネスしばた」がオープン、平成 29 年には、新市庁舎「ヨリネスしばた」が開庁し、中心市街地には多くの公共公益施設が立地しています。また、令和 2 年には大倉喜八郎の別邸「蔵春閣」の東公園への移築が開始され、観光や経済の活性化に向けた活用が期待されています。

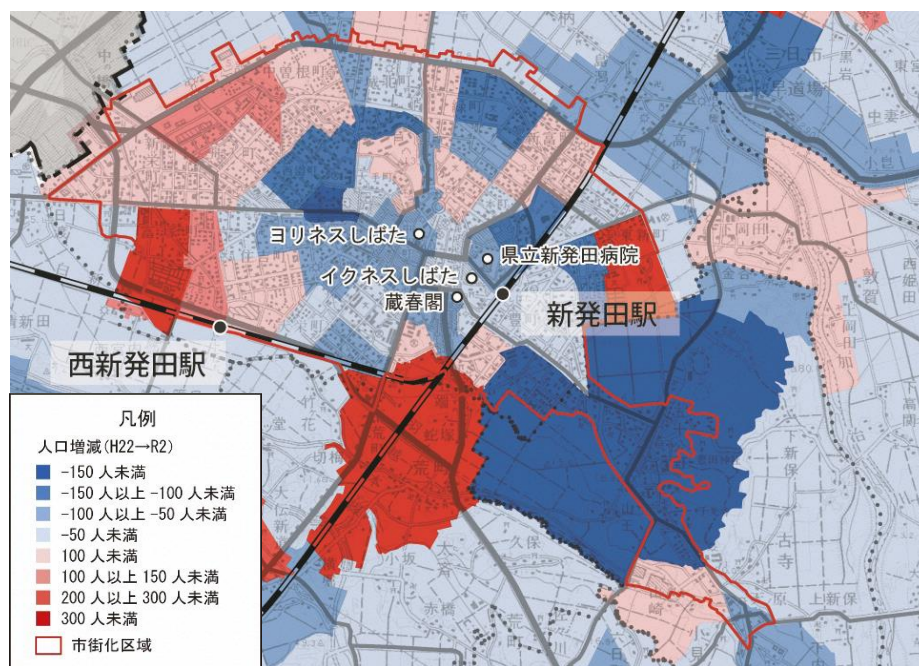


図 市街地の人口増減【H22→R2】

出典：国勢調査

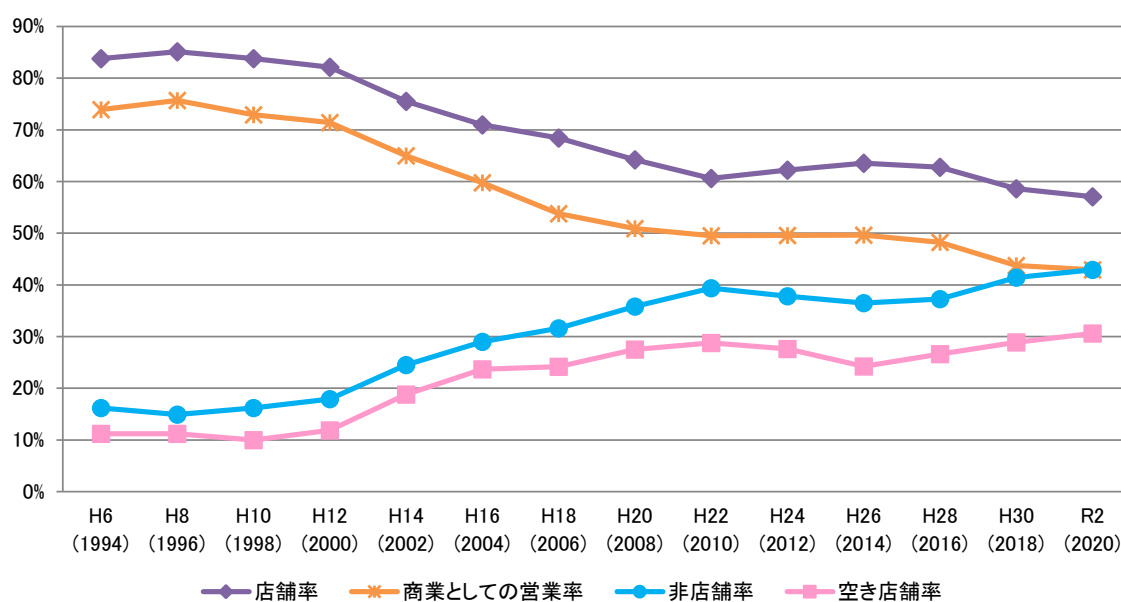


図 市街地商店街の店舗率の推移

出典：新発田市都市計画マスタープラン（資料：新発田市空き店舗調査）

(5) 観光の実態

新発田市の観光施設は、市街地では新発田駅西側に概ね集積していますが、新発田駅の東側や郊外部にも広く分布しています。

令和2年以降は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、観光入込客数は大幅に減少しており、令和3年は約120万人で、令和元年の約250万人から半減しています。

観光施設別では、月岡温泉を訪れる観光客が圧倒的に多く、令和元年までは年間50万人以上が来訪しています。

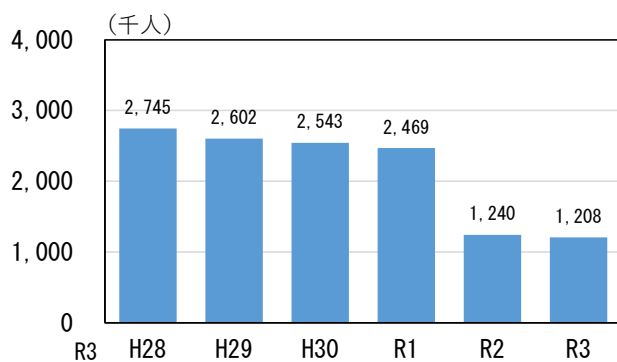


図 観光入込客数の推移（年別）

出典：令和3年新潟県観光入込客統計

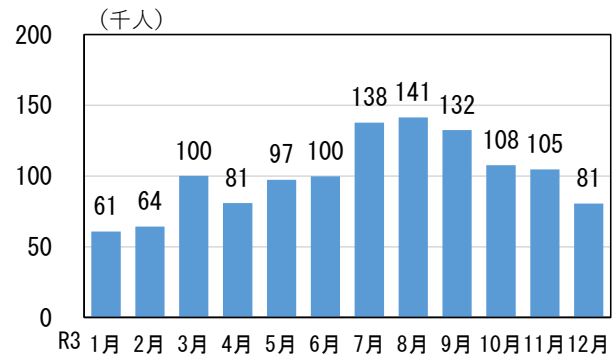


図 観光入込客数の推移（月別）

出典：令和3年新潟県観光入込客統計

表 主な施設の観光入込客数の推移

(単位：人)

観光施設	H28	H29	H30	R1	R2	R3
月岡温泉	555,170	541,420	519,610	506,746	363,396	298,244
紫雲の郷	197,750	190,930	204,730	207,112	76,195	115,611
新発田市カルチャーセンター	226,360	228,300	226,460	159,897	66,588	95,993
五十公野公園	73,190	73,190	-	-	65,481	76,770
道の駅 ふれあいセンター桜館	184,390	185,810	185,290	175,221	-	-
月岡温泉足湯	82,900	88,240	94,050	93,130	-	-
百花の里城山温泉	68,320	64,670	59,980	59,979	-	-
新発田あやめの湯	68,850	69,400	59,970	56,689	-	-
新発田城	54,140	52,930	48,160	54,294	-	-
県立公園スポーツ施設	57,726	52,990	54,290	52,938	-	-
藤塚浜海水浴場	-	-	47,701	50,180	-	-
県立紫雲寺記念公園	77,230	77,230	-	-	-	-

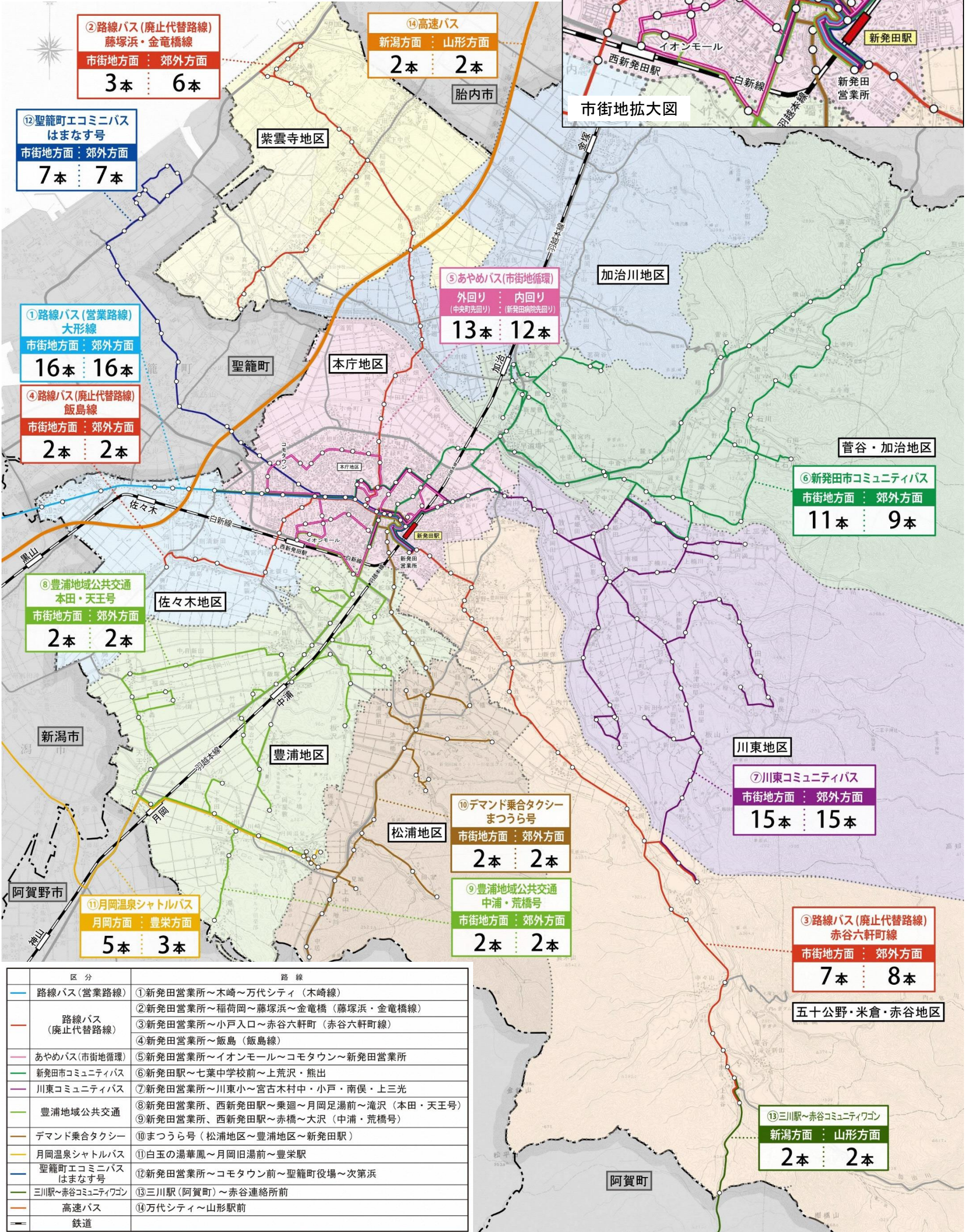
出典：新潟県観光入込客統計

※当年もしくは前後の年の観光入込客数が5万人以上の観光施設のみ掲載

2.2 公共交通の現状

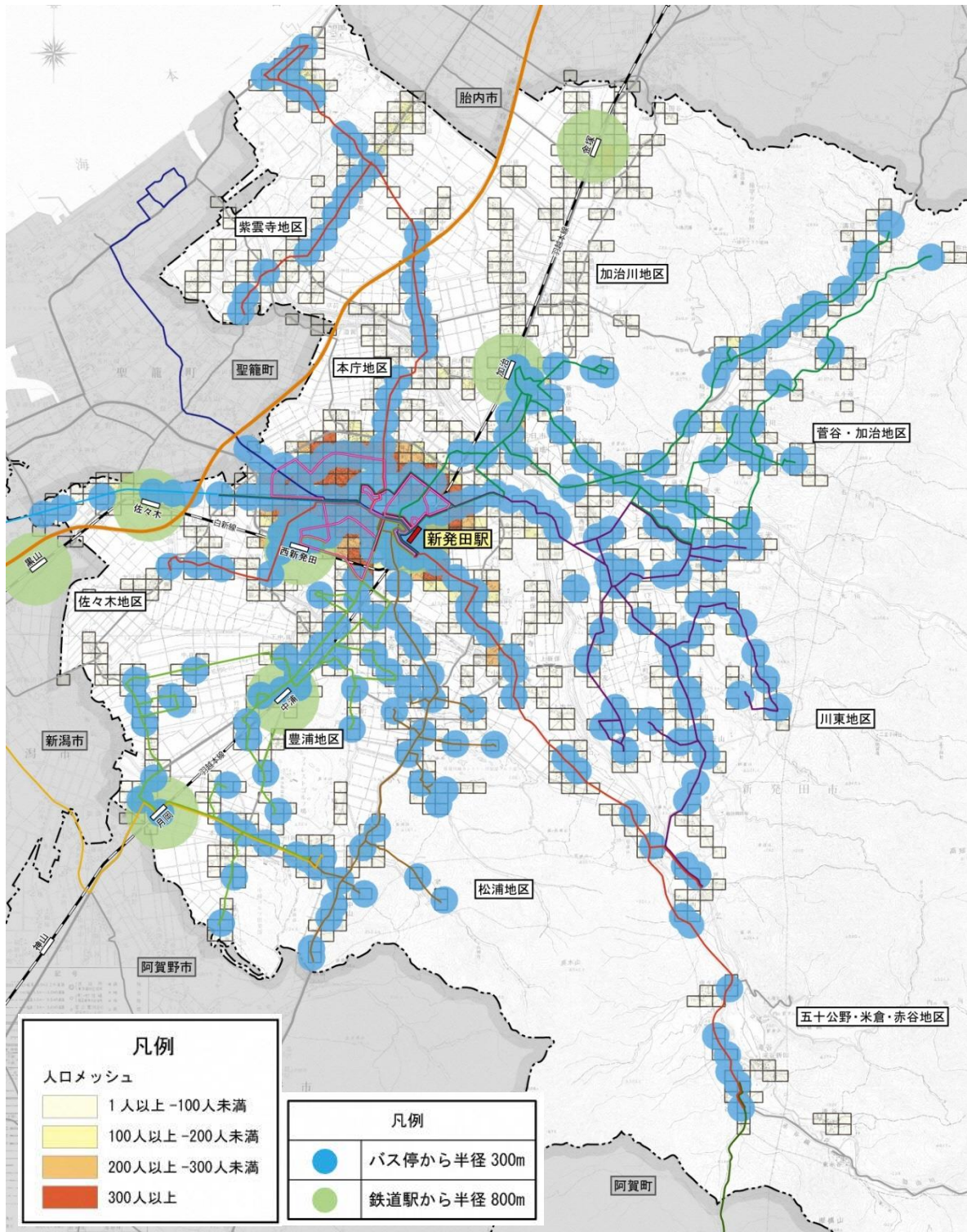
(1) 公共交通網

新発田駅を中心として、バスや鉄道を含めて放射状に公共交通網が形成されています。



(2) 公共交通空白域

多くの集落が広く分布しており、概ね人口分布に沿って路線バスやコミュニティバスが運行しているものの、市内全域において公共交通空白域が点在しています。



(3) 鉄道

新津駅方面と村上駅方面を結ぶ羽越本線と、新潟駅方面を結ぶ白新線の2路線が運行しており、本市には7駅が立地しています。

新発田駅は、すべての路線の普通列車、特急列車の停車駅となっています。また、新発田駅前ロータリーは、鉄道とバスの乗継ぎ、バスからバスへの乗継ぎに利用される交通結節点となっています。

新発田駅の乗車人員は減少傾向にあり、令和3年度は2,970人/日となっています。路線別の平均通過人員は、令和2年度以降は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛の影響で大幅に減少しています。

表 鉄道の運行本数（平日）

路線	方面	駅	各駅停車本数（快速含）		特急列車本数		合計運行本数
白新線	新潟方面	新発田駅	新潟方面行	31本	新潟方面行	7本	76本
		西新発田駅 佐々木駅	新発田方面行	31本	新発田方面行	7本	
羽越本線	村上方面	新発田駅	村上方面行	21本	村上方面行	7本	54本
		加治駅 金塚駅	新発田方面行	19本	新発田方面行	7本	
	新津方面	新発田駅	新津方面行	11本	新津方面行	0本	24本
		中浦駅 月岡駅	新発田方面行	13本	新発田方面行	0本	

出典：東日本旅客鉄道株式会社
※令和4年8月25日時点

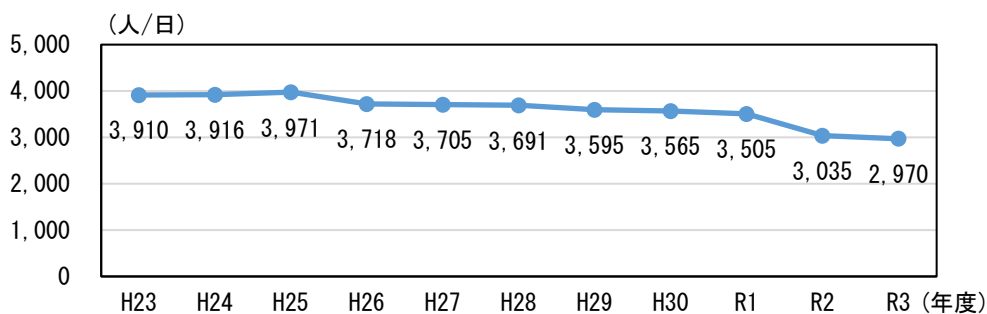


図 新発田駅の日平均乗車人員

出典：東日本旅客鉄道株式会社

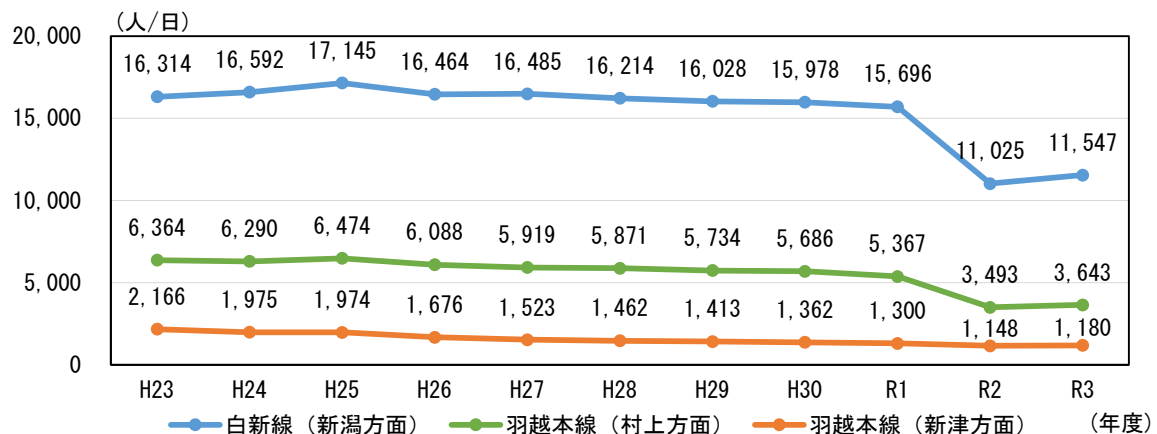


図 路線別の平均通過人員

出典：東日本旅客鉄道株式会社

(4) 路線バス

路線バスは、通勤・通学の流動が多い新潟市方面や、五十公野・米倉・赤谷地区、紫雲寺地区といった鉄道駅のない地区で多く運行しています。

路線バスの利用者数は平成 24 年をピークに減少傾向にあり、令和 3 年は約 33.2 万人となっています。

表 路線バスの運行本数（平日）

区分	方面	路線	運行本数（平日）			備考
			新発田駅方面	郊外方面	計	
営業路線	新潟市方面	大形線	16 本	16 本	32 本	
廃止代替路線	五十公野・米倉・赤谷方面	赤谷六軒町線	7 本	8 本	15 本	
	紫雲寺方面	藤塚浜・金竜橋線	3 本	6 本	9 本	平日のみ
	佐々木方面	飯島線	2 本	2 本	4 本	平日のみ
計			28 本	32 本	60 本	

出典：新潟交通観光バス株式会社

※令和 4 年 8 月 25 日時点

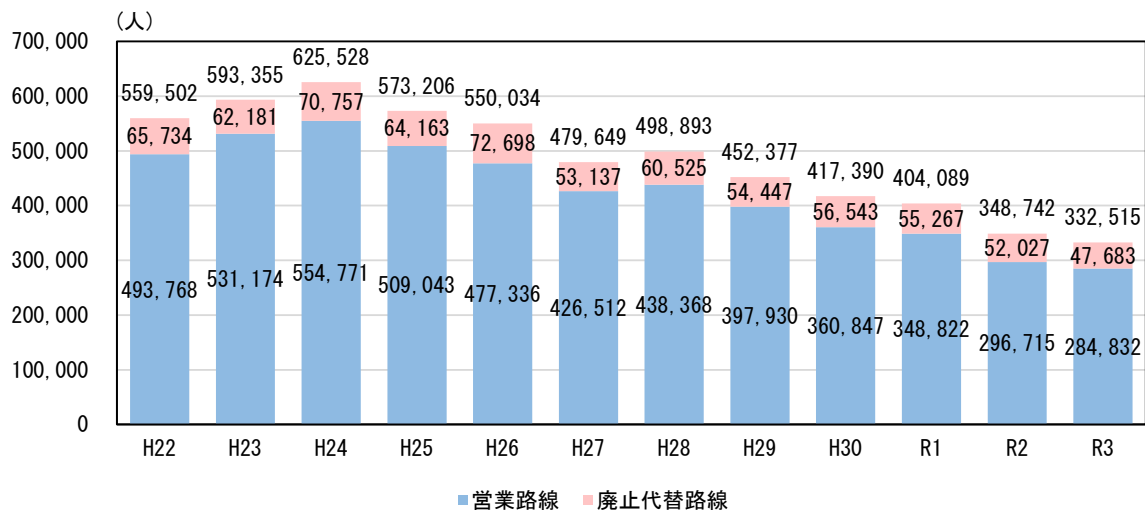


図 路線バス利用者数の推移

出典：新潟交通観光バス株式会社

※バス事業年度（10 月から翌年 9 月まで）

(5) コミュニティバス・予約型乗合タクシー

■あやめバス（平成 18 年 11 月運行開始）

市街地を循環するコミュニティバスで、新発田市役所「ヨリネスしばた」や主要な大型商業施設、県立新発田病院を経由して、「内回り」と「外回り」の双方向に運行しており、日中の買い物・通院等に合わせた運行時刻を設定しています。

■新発田市コミュニティバス（平成 18 年 10 月運行開始）

菅谷・加治地区と市街地を結ぶコミュニティバスで、地域住民で構成される NPO 法人が運行を担っており、地域の利用ニーズに応じた柔軟な運行により、地域住民の通学・買い物・通院に利用されています。また、小・中学生のスクールバスとしての役割を担うとともに、高校生が各高校行きの便に乗換えることができる乗換拠点を整備し、通学しやすい環境が確保されています。

加えて、乗換えなしで市街地の目的地にアクセスできるよう、一部市街地循環バスに乗り入れています。

■川東コミュニティバス（平成 26 年 4 月運行開始）

川東地区と市街地を結ぶコミュニティバスで、地域住民の通学・買い物・通院に利用されるとともに、小・中学生のスクールバスとしての役割も担っています。運行内容は、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、運行の見直しや利用促進を図っています。

川東小学校を乗換拠点として、地区内の各方面へ運行しています。また、乗換えなしで市街地の目的地にアクセスできるよう、一部市街地循環バスに乗り入れています。

■豊浦地域公共交通（令和 3 年 10 月運行開始）

豊浦地区と市街地を結ぶように、コミュニティバスの「本田・天王号」と、予約型乗合タクシーの「中浦・荒橋号」が運行しています。中浦・荒橋号の一部便は、予約がなくても停留所を結ぶ基本ルートを運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所を迂回して運行する定路線迂回型運行です。

■松浦地区デマンド乗合タクシー「まつうら号」（令和 3 年 4 月運行開始）

松浦地区と市街地を結ぶ乗合タクシーで、3 年間の実証運行を経て、令和 3 年 4 月から本格運行を開始しました。予約がなくても停留所を結ぶ基本ルートを運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所を迂回して運行する定路線迂回型運行です。

■菅谷・加治地区予約型ワゴン（令和 3 年 8 月実証運行開始）

令和 2 年 7 月に実施したアンケート調査結果を踏まえ、地域内の買い物などにご利用いただけるよう、上荒沢方面、熊出方面、茗荷谷方面、打越方面と三日市周辺（ひらせい加治店や七葉コミュニティセンター）を結ぶ予約型ワゴンを令和 3 年 8 月から実証運行しています。

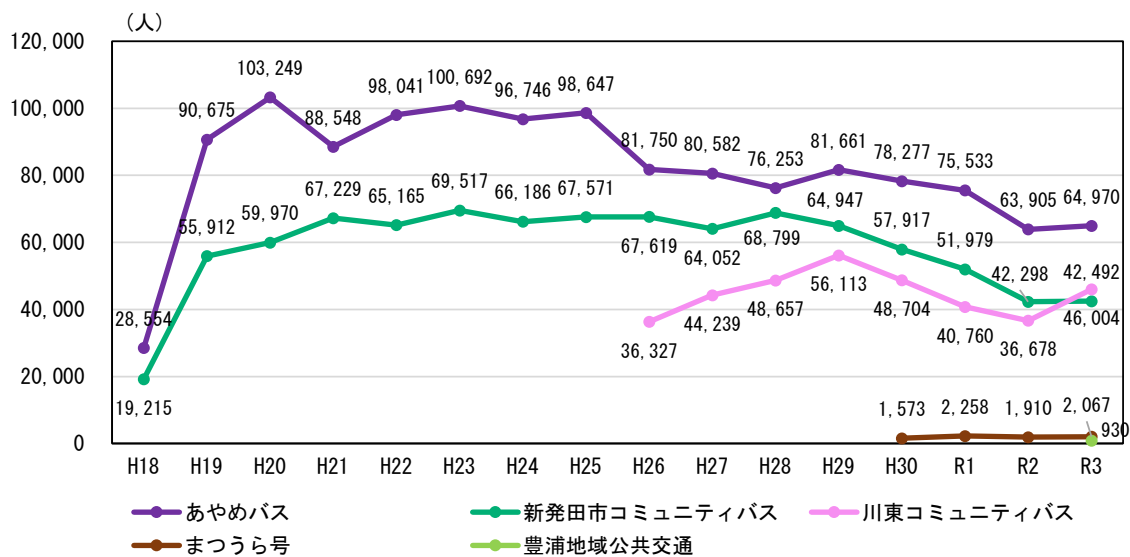


図 コミュニティバス乗車人数の推移

出典：新発田市

(6) バス・乗合タクシーの運行に係る財政負担

令和3年度のバスの運行に係る本市の財政負担は約1.6億円となっており、平成20年と比較して増加しています。路線バスの廃止に伴いコミュニティバスや予約型乗合タクシーを導入しているため、財政負担額に占める路線バスの割合は年々減少し、コミュニティバスや乗合タクシーの割合が増加しています。

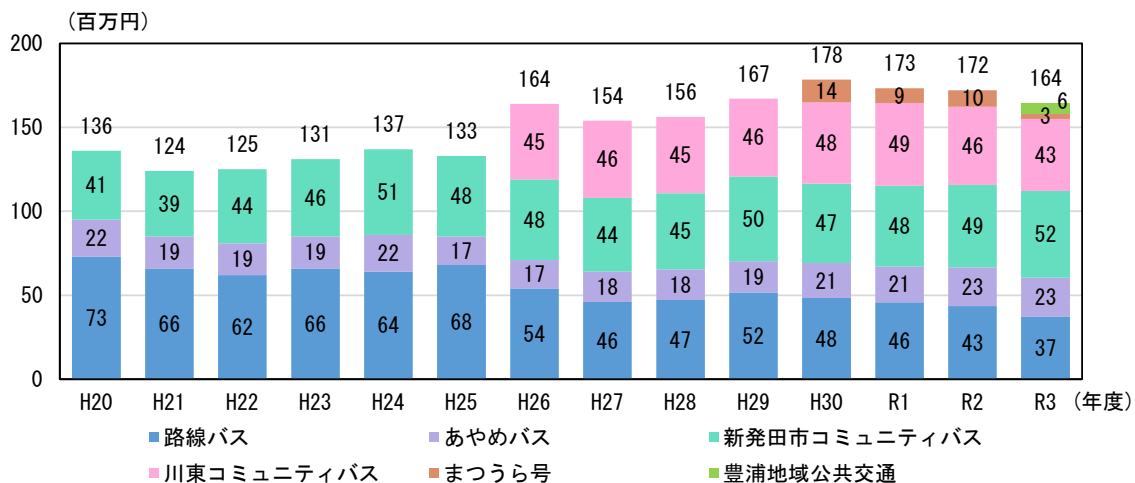


図 バス運行に係る財政負担

出典：新発田市

(7) タクシー

本市にはタクシー事業者が３社あり、通常のタクシー車両に加え、ジャンボタクシーや福祉車両を導入している会社もあります。

表 市内の新潟県ハイヤー・タクシー協会の加盟会社と保有台数

	ジャンボ	大型	中型	小型	福祉
株式会社下越タクシー	2	0	0	21	1
新発田観光タクシー株式会社	1	0	0	22	2
太陽交通新発田中央株式会社	1	0	0	17	0

出典：一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会

3. アンケート調査

3.1 調査概要

市民や市内の高校に通う高校生の移動実態や公共交通の利用状況、改善要望等を把握し、課題整理や施策検討に活用するためにアンケート調査を実施しました。

表 調査の概要

調査種別	住民アンケート調査	高校生アンケート調査
対象	○市内在住の 20 歳以上 80 歳未満 ※地区別人口をもとに配布数を設定	○市内に立地する 6 校（新発田高校、新発田南高校（本校）、新発田商業高校、新発田農業高校、西新発田高校、新発田中央高校）の第 2 学年全員
配布/回収	○郵送配布/郵送回収 配布日：令和 5 年 1 月 13 日～ 回収期限：令和 5 年 1 月 27 日	○直接配布/直接回収 配布日：令和 5 年 1 月 10 日～ 回収期限：令和 5 年 1 月 27 日
配布数	3,787 部	1,280 部
回収数	1,772 部（回収率 47.0%）	1,097 部（回収率 85.7%）

3.2 住民アンケートの主な調査結果

(1) 回答者の属性

○地区別人口をもとに配布数を設定したため、各地区で概ね同数程度の回答を得ています。

○年代別では、60 歳代以上の回答が多くなっています。

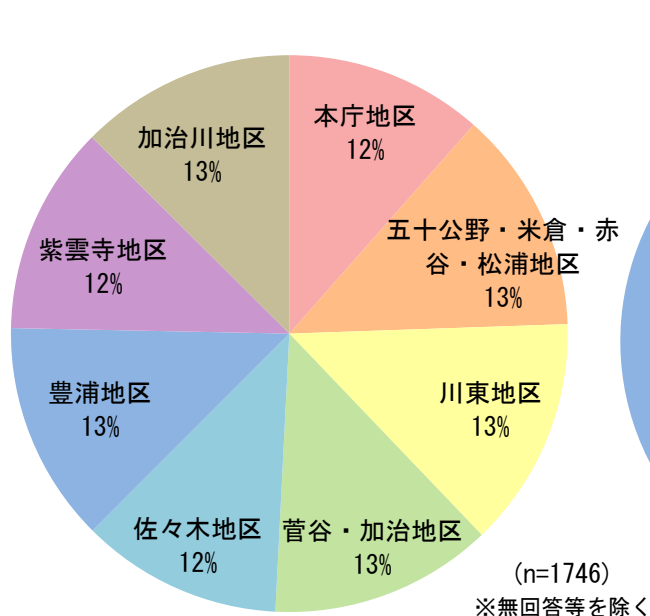


図 居住地

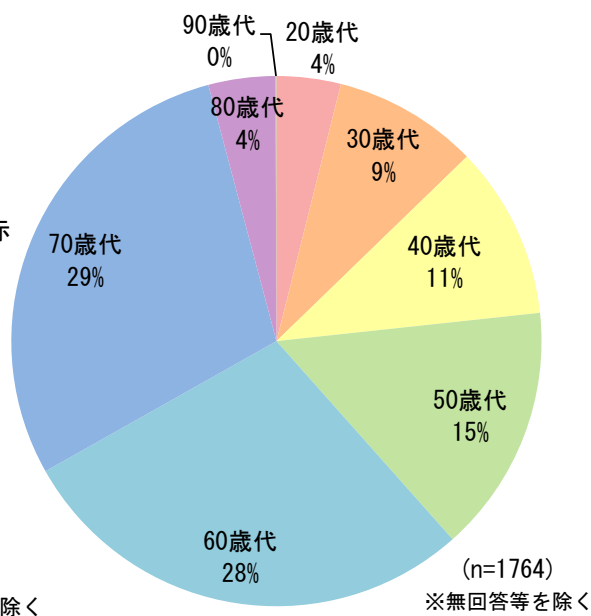


図 年代

○回答者の性別は概ね男女半々です。

○職業等では、「会社員・公務員・団体職員」が最も多く、次いで60歳代以上の回答が多いため「無職」の回答が多くなっています。

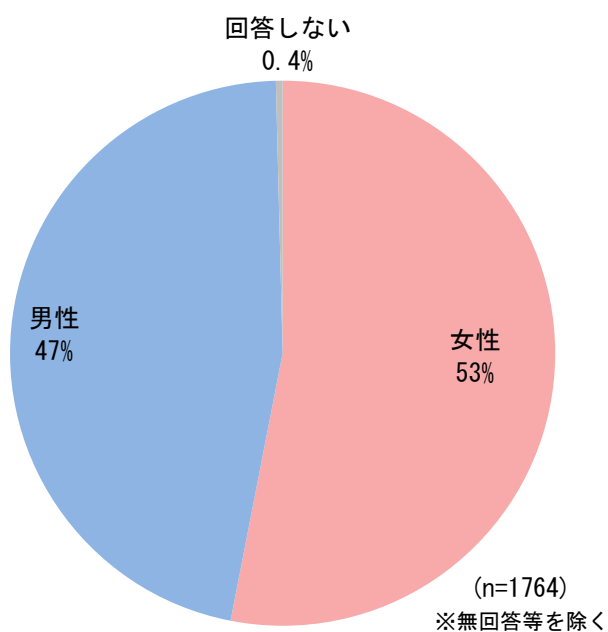


図 性別

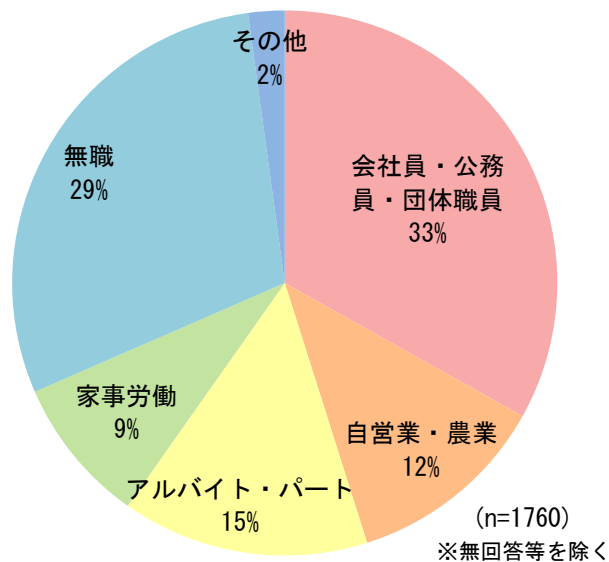


図 職業等

(2) 運転免許の保有等

○回答者の93%が運転免許を保有しており、90%が自家用車を所有しています。

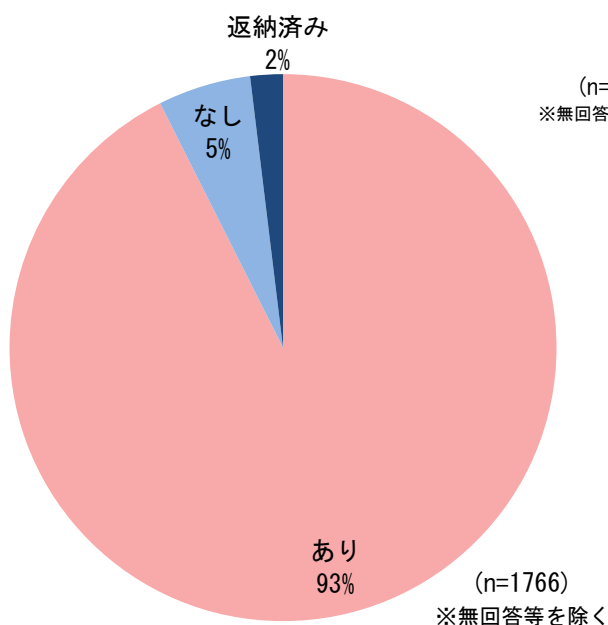


図 運転免許の保有

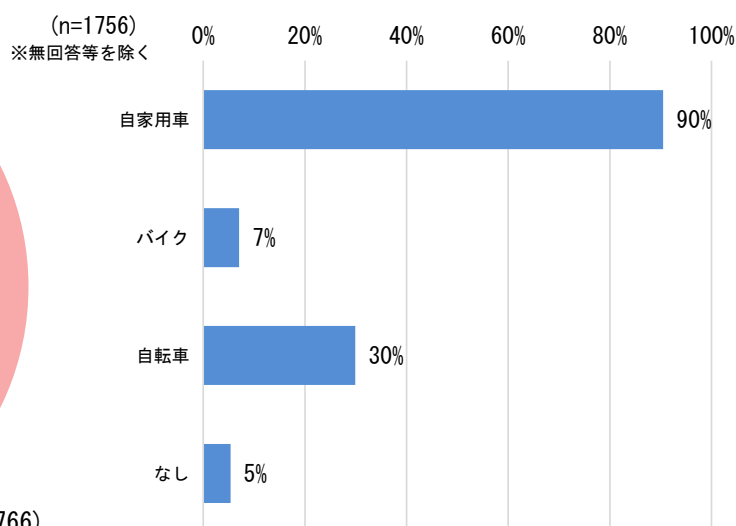


図 乗り物の所有

(3) 外出の主な行き先

- 主要な外出目的である「買い物」「通院」「通勤」の主な行き先は、それぞれ異なる傾向がみられます。
- 買い物は、「新栄町・舟入町など」「西新発田駅周辺」「中曽根町・城北町・緑町など」といった、国道沿いの施設を行き先とする割合が高いです。
- 通院は、新発田病院が立地する「中心市街地」を主な行き先とする割合が高いです。
- 通勤では、市内の「周辺地区」や、「新潟市」といった市外を主な行き先とする割合が高いです。

	買い物 (n=1515)	通院 (n=1042)	通勤 (n=685)	その他 (n=686)
中心市街地	 13%	 35%	 16%	 22%
西新発田駅周辺	 20%	 9%	 5%	 13%
新栄町・舟入町など	 22%	 9%	 7%	 15%
中曽根町・城北町・緑町など	 19%	 15%	 4%	 10%
駅東側市街地	 13%	 10%	 6%	 7%
周辺地区	 6%	 13%	 22%	 14%
新潟市	 4%	 6%	 21%	 11%
胎内市	 2%	 1%	 6%	 2%
その他市町村	 1%	 2%	 13%	 6%

図 外出の主な行き先

(4) 移動手段

- いずれの外出目的でも、「自家用車」が8～9割を占めています。

	買い物 (n=1515)	通院 (n=1042)	通勤 (n=685)	その他 (n=686)
自家用車(自分で運転)	 89%	 84%	 95%	 80%
バイク	 1%	 1%	 1%	 1%
自転車	 4%	 4%	 2%	 5%
徒歩	 4%	 4%	 2%	 5%
家族等の送迎	 12%	 13%	 2%	 14%
鉄道	 1%	 1%	 2%	 1%
バス	 2%	 2%	 1%	 2%
乗合ワゴン	 0%	 0%	 0%	 0%
タクシー	 0%	 2%	 0%	 1%
その他	 0%	 0%	 1%	 1%

図 移動手段

(5) バス・乗合ワゴンの認知度

○「運行内容までは知らないが、運行していることは知っている」の割合が約5割を占めており、「運行しているか分からない（知らない）」が約2割となっています。

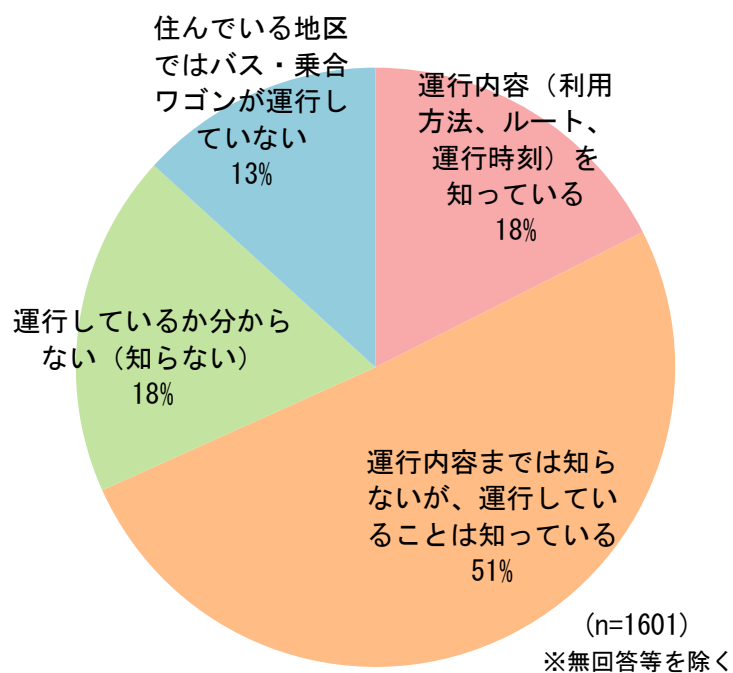


図 バス・乗合ワゴンの認知度

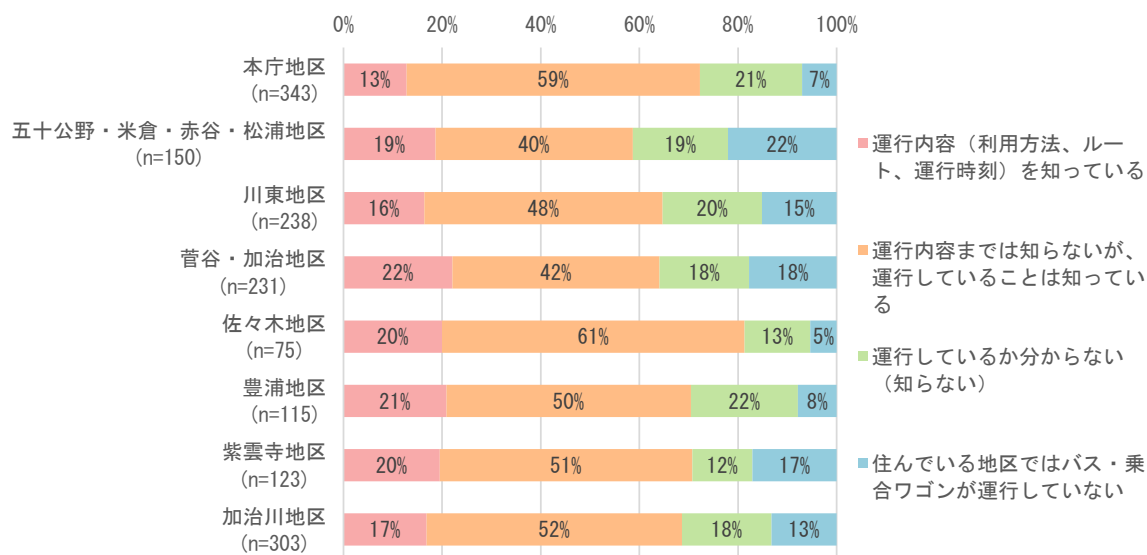


図 バス・乗合ワゴンの認知度（地区別）

(6) バス・乗合ワゴンの利用頻度と今後の利用可能性

○「利用していない」が93%を占めています。

○今後の利用可能性では、「日常的に利用することはないと思う」が43%で最も高く、次いで「日常的に利用するなら10年以上先だと思う」が25%と高くなっています。

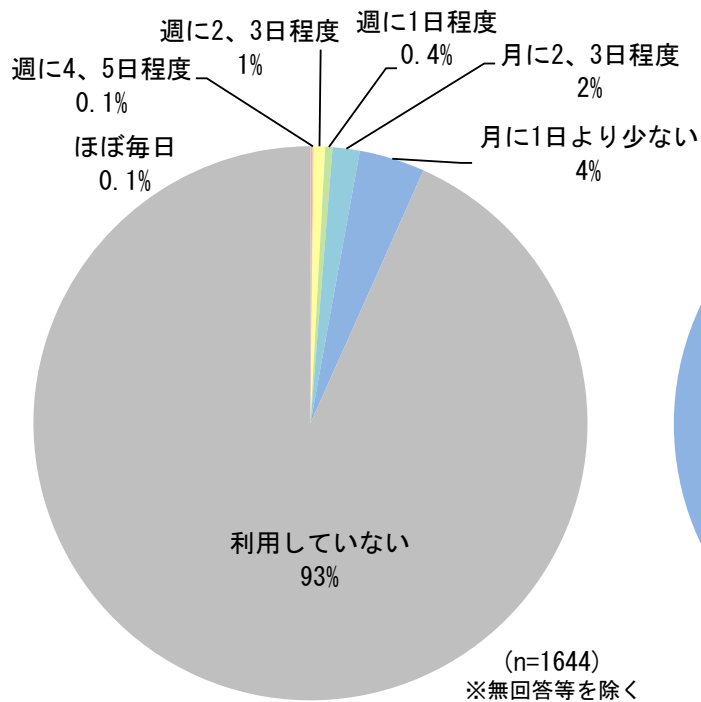


図 バス・乗合ワゴンの利用頻度

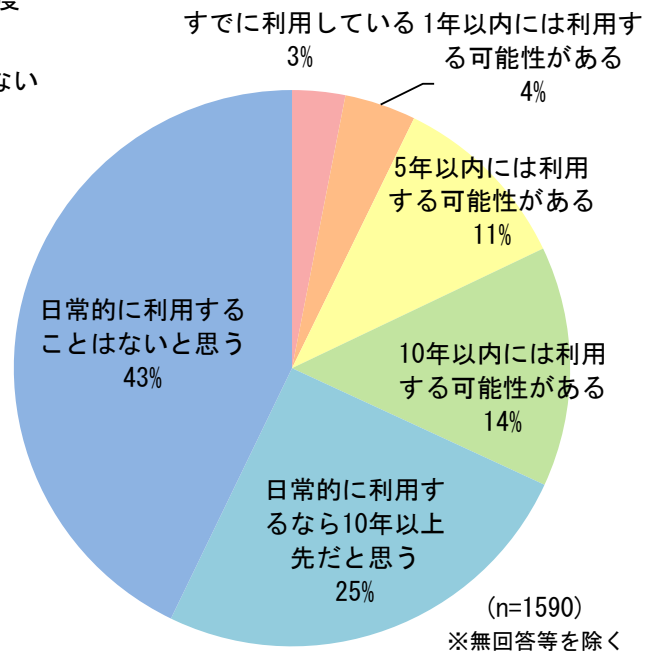


図 今後、バス・乗合ワゴンを日常的に利用する可能性

(7) バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担、今後の方針について

○71%が公共交通の運行に係る市の財政負担について「適切な範囲だと思う」、と回答しています。

○今後の方針としては、「現状を維持していく」が56%を占めています。利用状況別にみると、「現状を維持していく」「現状より充実」の合計が、利用者は99%、非利用者でも86%を占めています。

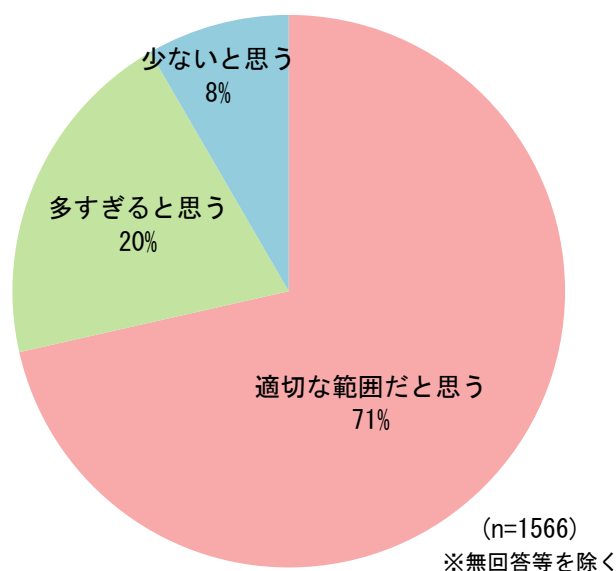


図 バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担についての意向

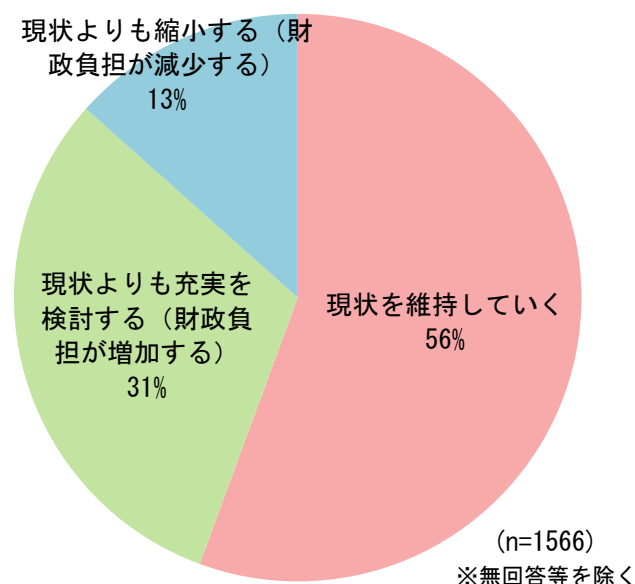


図 バス・乗合ワゴンの運行についての意向

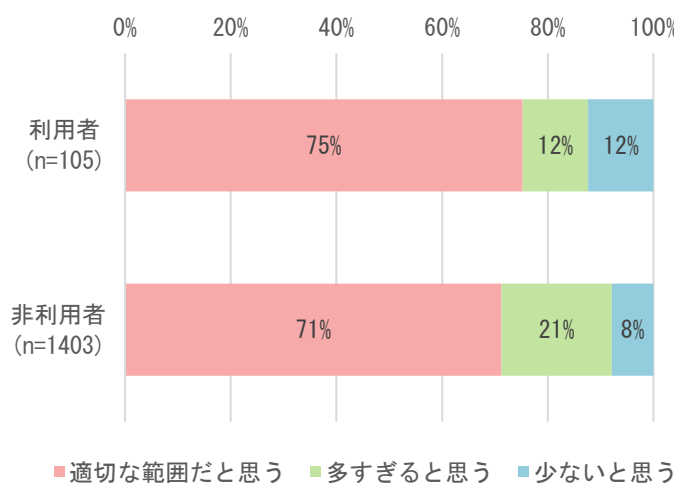


図 バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担についての意向
(利用状況別)

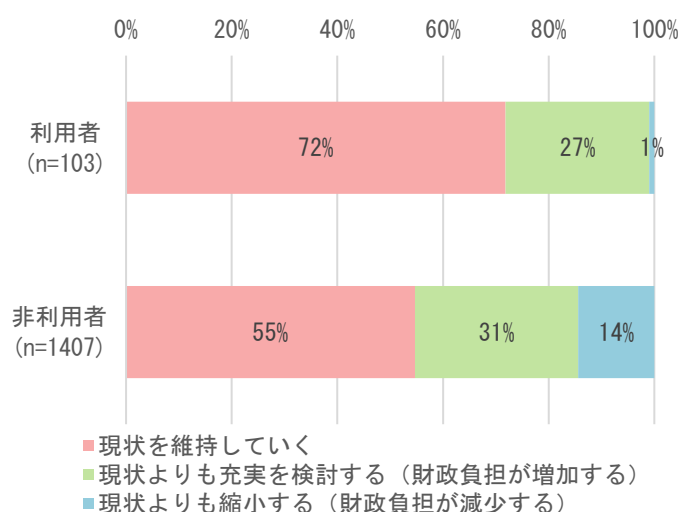


図 バス・乗合ワゴンの運行についての意向
(利用状況別)

(8) 運賃の値上げについて

- 「値上げは必要ないと思う」の割合の方がやや高いですが、「値上げを検討しても良いと思う」は4割を超えています。
- バス・乗合ワゴンの利用者についても4割以上が「値上げを検討しても良いと思う」と回答しています。

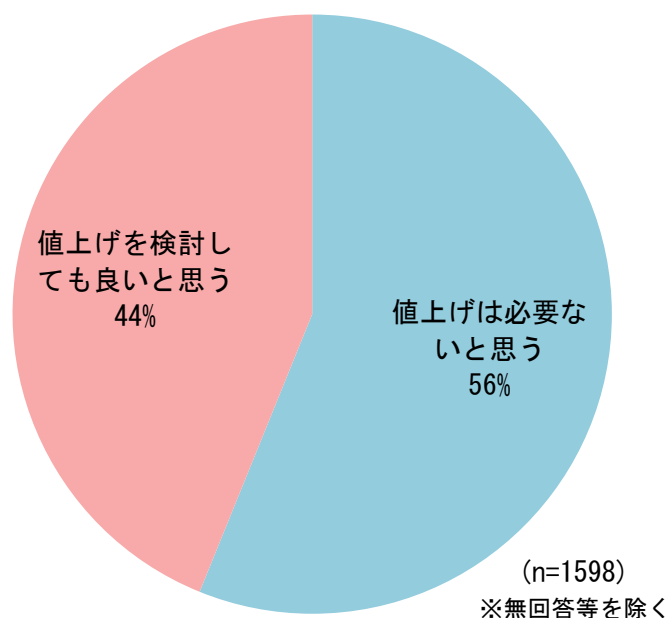


図 運賃の値上げについての意向

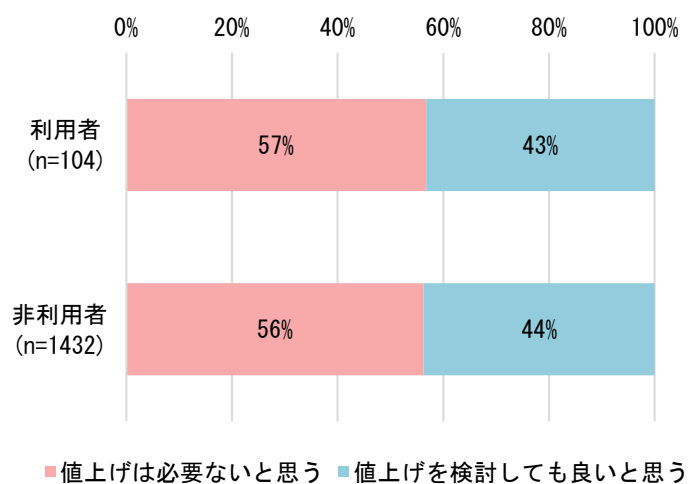


図 運賃の値上げについての意向
(利用状況別)

(9) 事前予約制について

○バス・乗合ワゴンの利用者は、非利用者よりも予約制が「面倒である」と回答した人の割合が高くなっています。

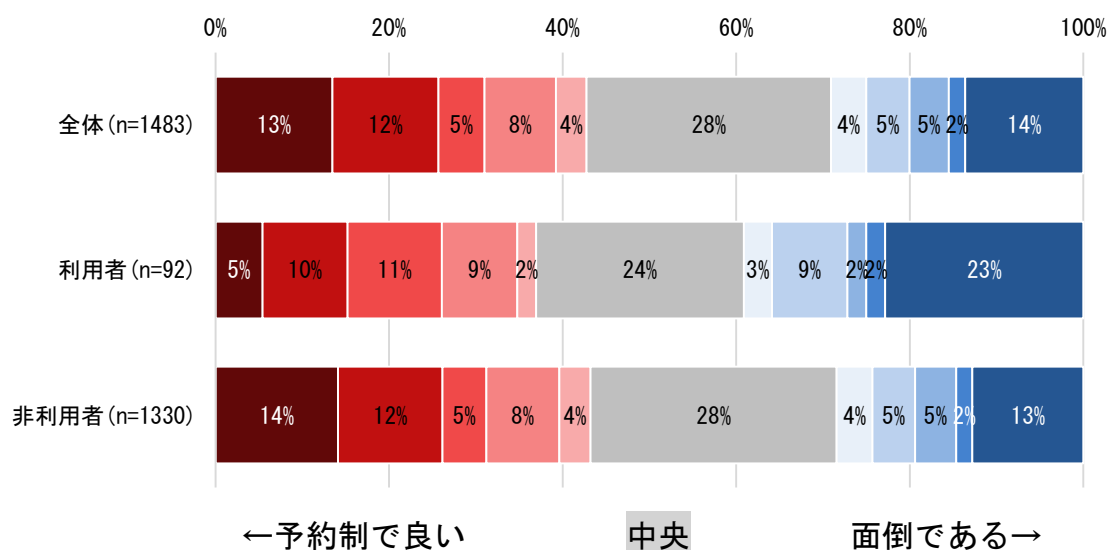


図 事前予約制についてどう感じるか（11段階評価）

(10) 新技術の導入について

○自動運転車とスローモビリティはどちらも「分からない」が4～5割となっており、「検討しても良い」は約3割にとどまっています。

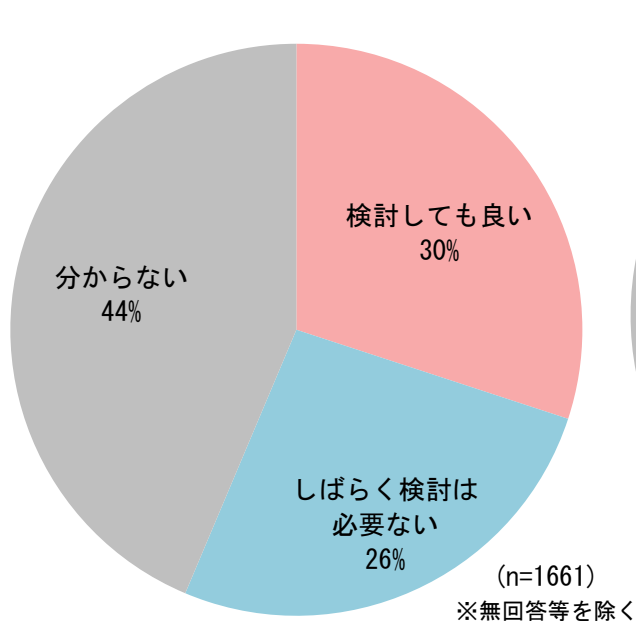


図 自動運転車の導入

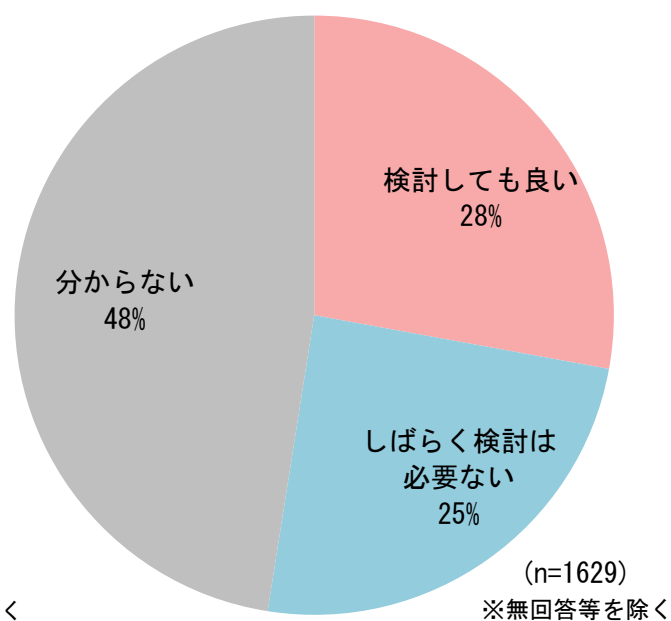


図 スローモビリティの導入

(11) 改善要望

- バス・乗合ワゴンの利用者の改善要望としては、「運行便数を増やす」「土曜日や日曜日にも運行する」といった運行内容の充実にに関する要望が多くなっています。
- 非利用者の改善要望としては、「時刻表やルート図を分かりやすくする（情報発信を増やす）」の割合が最も高く、次いで「のりば（バス停）を増やす」の割合が高くなっています。

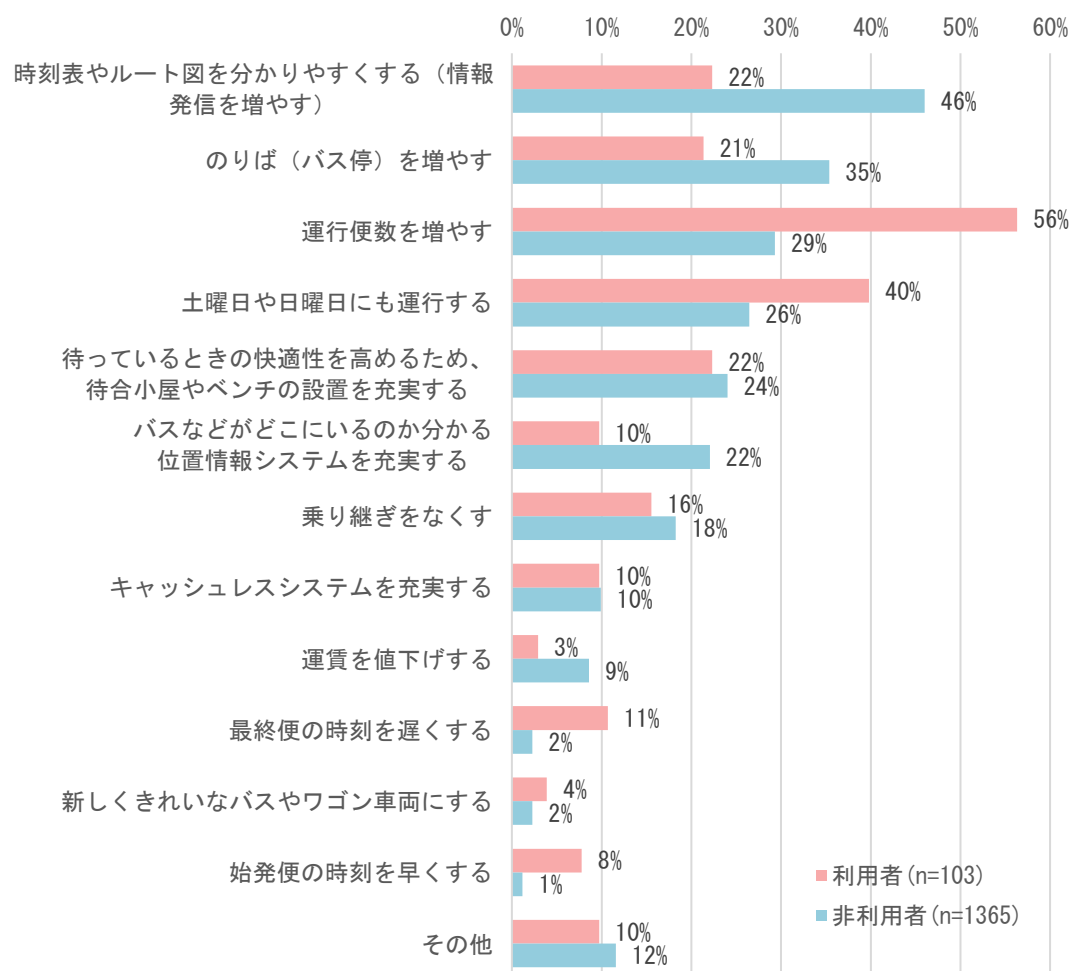


図 改善要望

3.3 高校生アンケートの主な調査結果

(1) 居住地

○高校生アンケートの回答者の居住地は、市内と市外が概ね半々となっています。

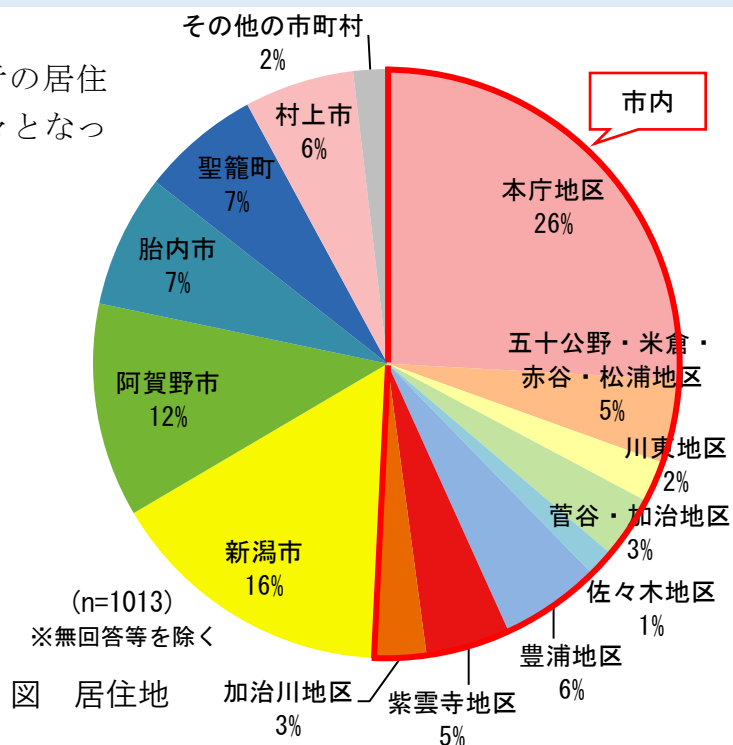


図 居住地

(2) 通学での移動手段

○市内居住者は、晴れた日は「自転車」、雨・雪の日は「家族等の送迎」の割合が高く、市外居住者は「鉄道」を利用する人が約8割を占めています。

○通学での「バス・乗合ワゴン」の利用は、市内外の居住者ともに晴れた日は約1割、雨・雪の日は約2割です。

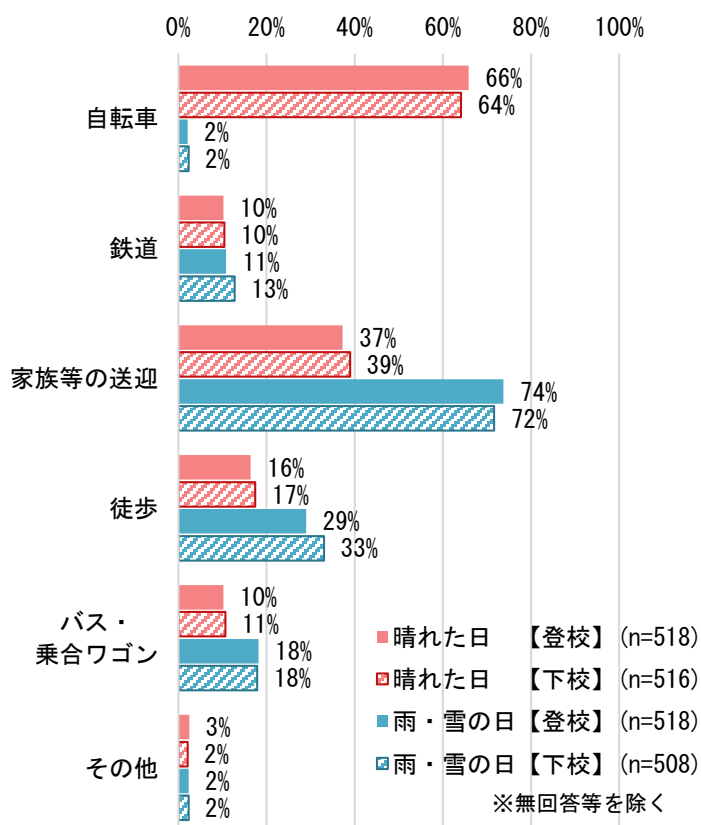


図 通学での移動手段（市内居住者）

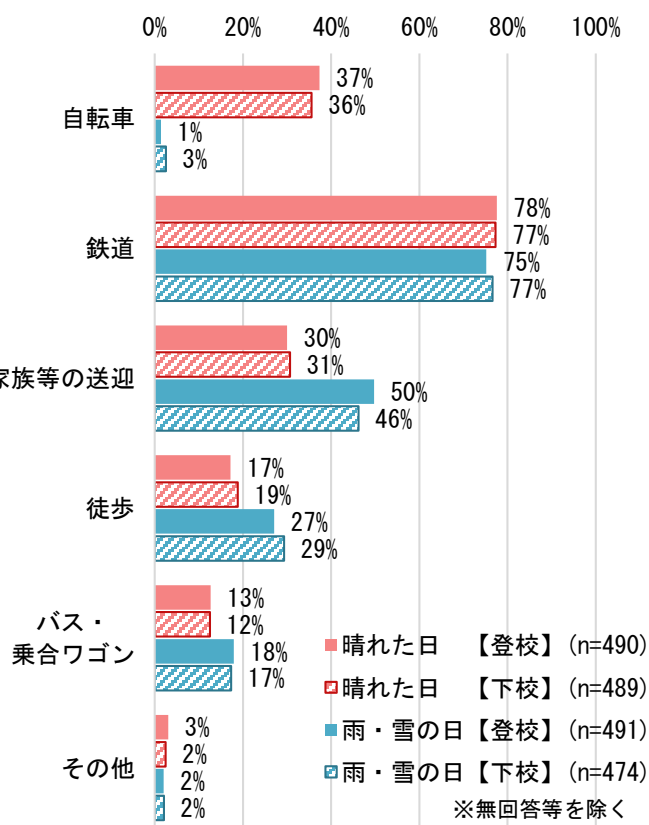


図 通学での移動手段（市外居住者）

(3) 通学の時間帯

○登校では、7:30～8:00 にかけて自宅を出る人が多く、学校への到着は 8:30～8:40 に集中しています。

○下校では、学校を出る時刻は 16 時前後や 19 時前後が多くなっています。

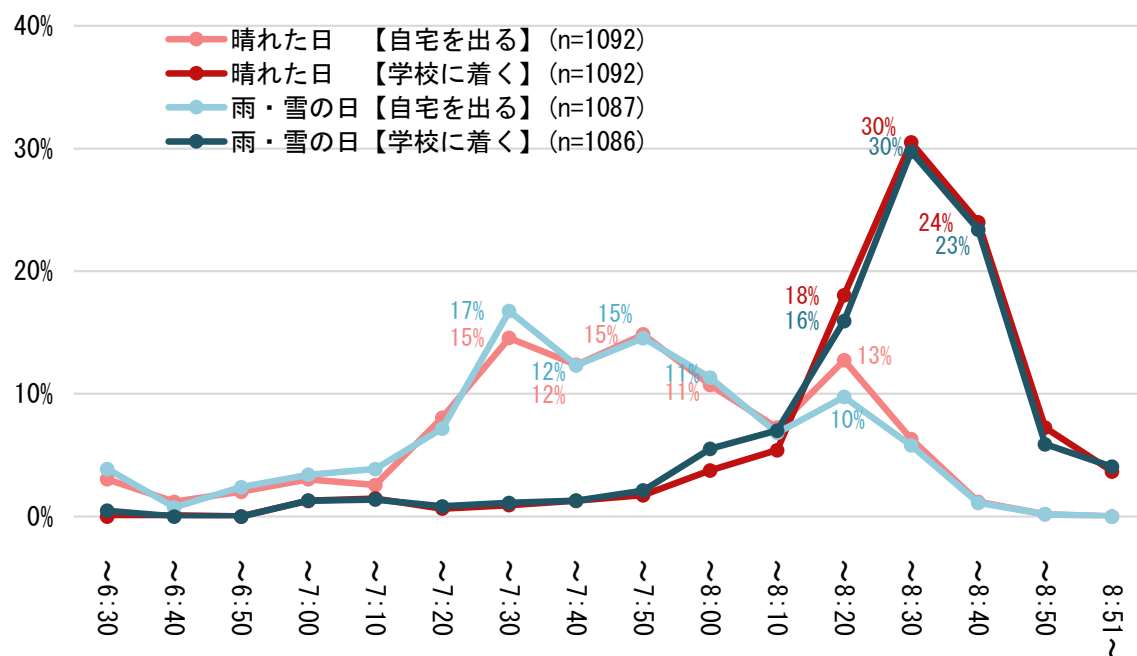


図 登校の時刻

※10%以上のみ数値を表示

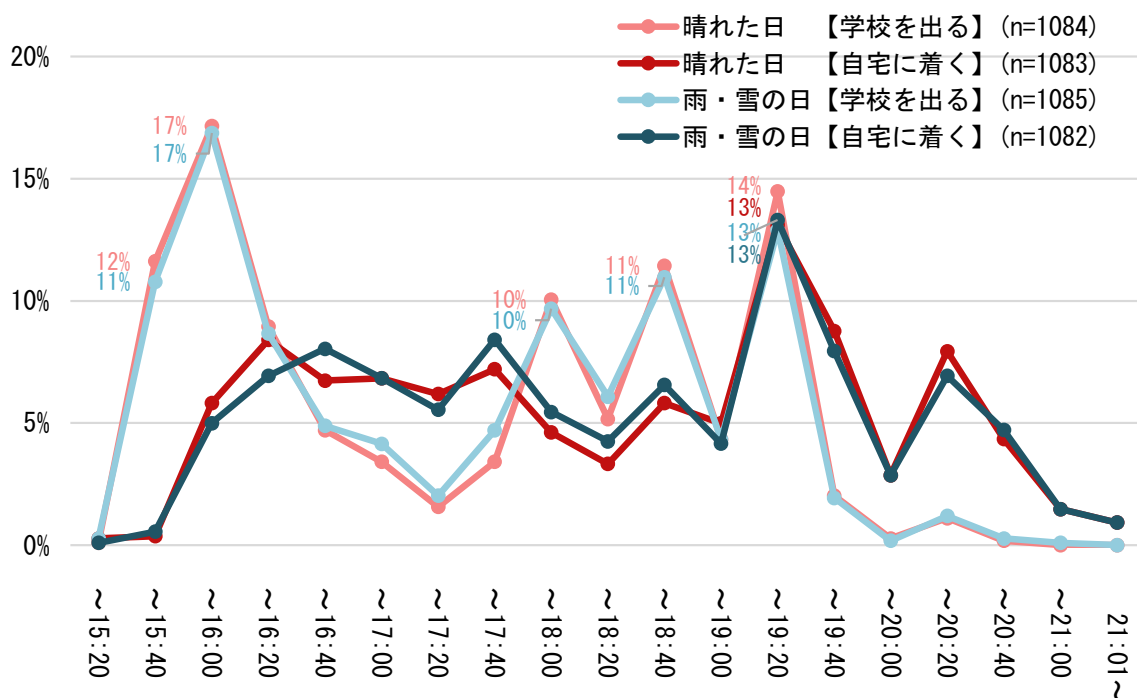


図 下校の時刻

※10%以上のみ数値を表示

(4) 課外活動等

○「部活動・生徒会」を行っている高校生が約8割となっています。

○課外活動等を終えて帰宅する際の移動手段としては、「家族の送迎」が最も多くなっています。

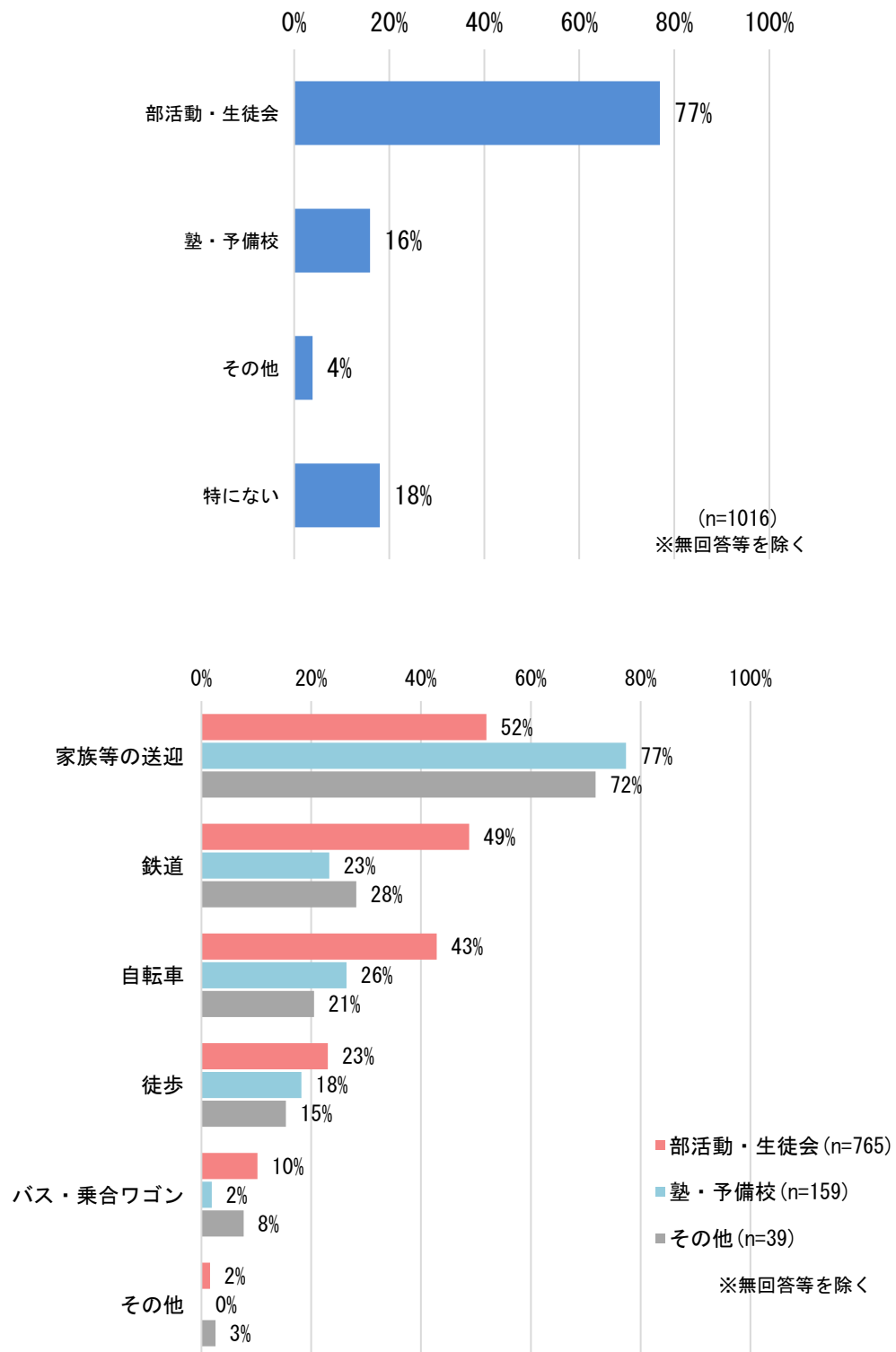


図 課外活動後の帰宅時の移動手段

(5) バス・乗合ワゴンの認知度

○「運行内容までは知らないが、運行していることは知っている」の割合が約4割を占めており、「運行しているか分からない（知らない）」が約2割となっています。

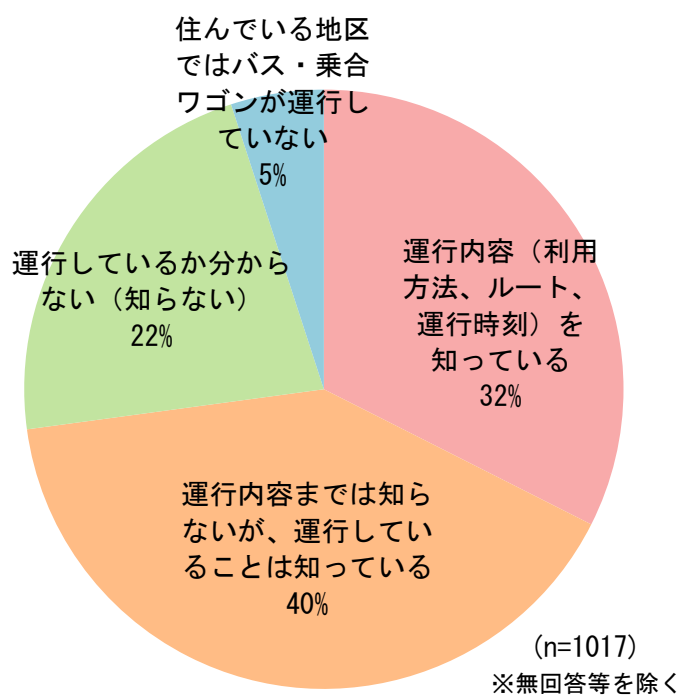


図 バス・乗合ワゴンの認知度

(6) バス・乗合ワゴンの利用頻度

○バス・乗合ワゴンの利用者は4割程度となっています。

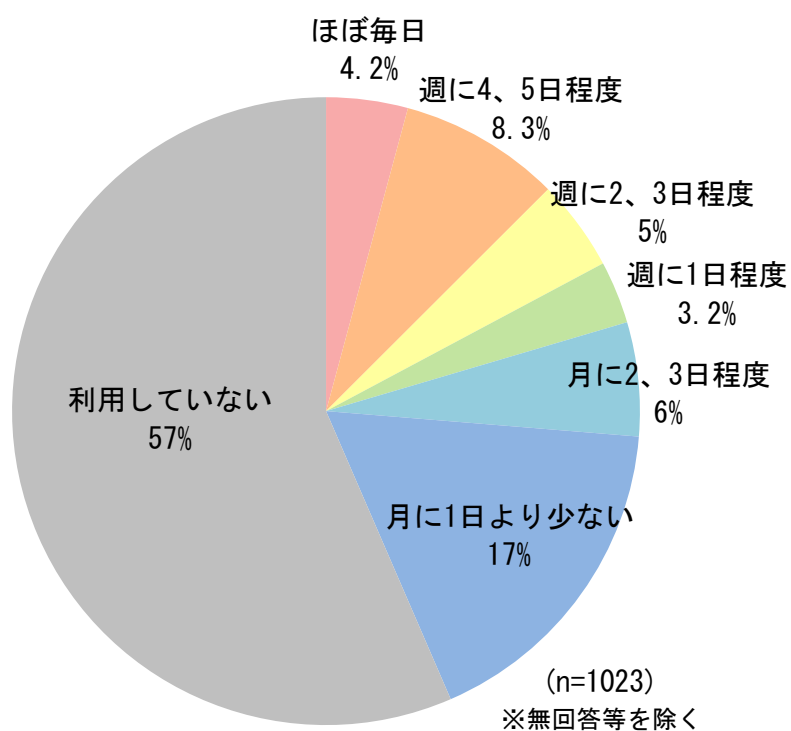


図 バス・乗合ワゴンの利用頻度

(7) 改善要望

○高校生のバス・乗合ワゴンの利用者の改善要望としては、「運行便数を増やす」が最も高く、次いで「時刻表やルート図を分かりやすくする（情報発信を増やす）」が高くなっています。

○非利用者は「時刻表やルート図を分かりやすくする（情報発信を増やす）」の割合が最も高くなっています。

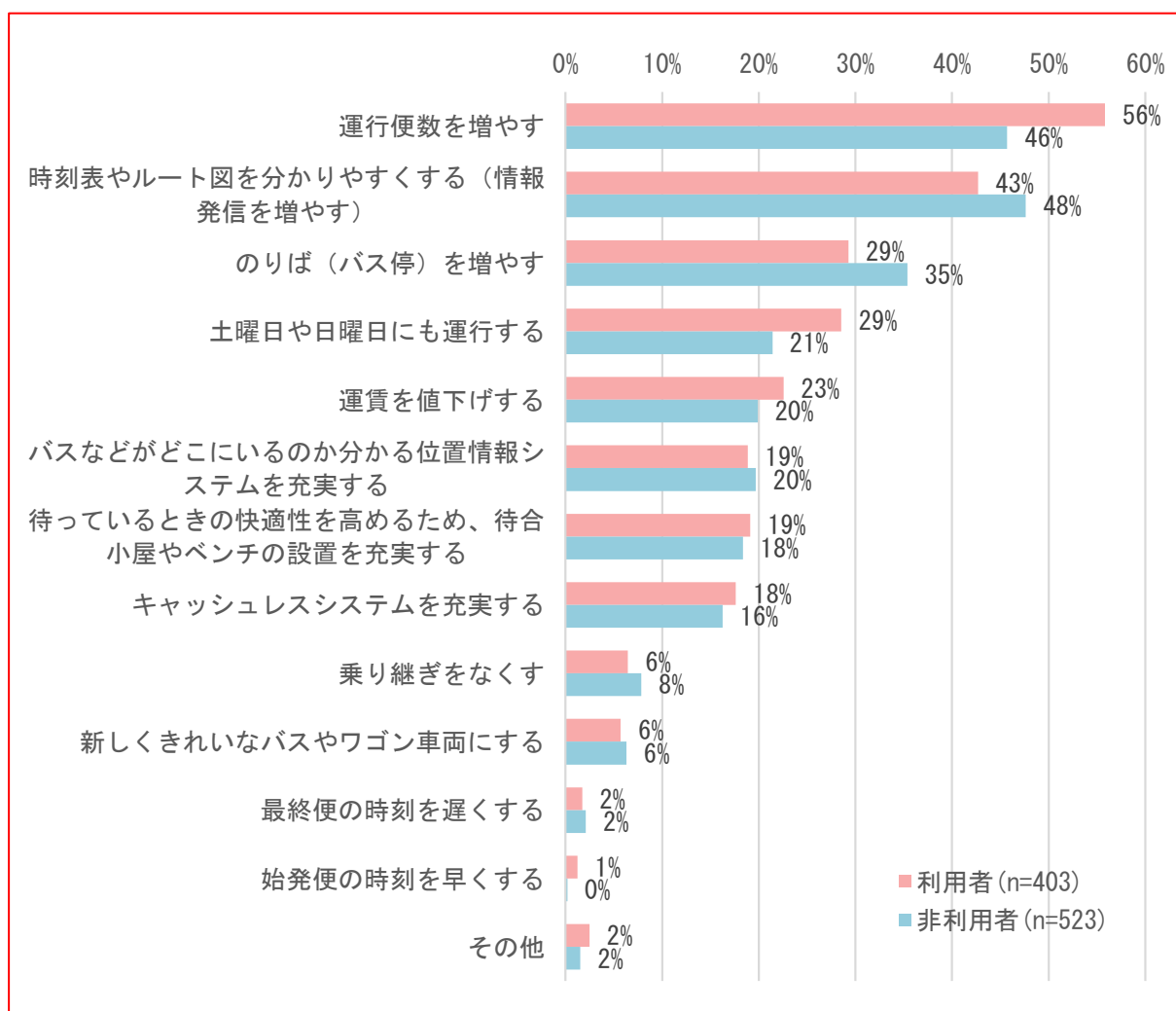


図 改善要望

4. 新発田市地域公共交通網形成計画の評価

4.1 新発田市地域公共交通網形成計画の概要

(1) 将来像と目標

1) 目指すべき将来像

地域と地域をつなぎ、人が行き交う、暮らしやすいまち

2) 目標

- 目標 1 地域特性に応じた使いやすく、わかりやすい公共交通
- 目標 2 地域とともにづくり、支える、持続可能な公共交通
- 目標 3 まちの変化に応じた公共交通

(2) 施策の実施状況

施策は 44 施策計画されており、実施中が 22 施策、一部実施が 18 施策、未実施が 4 施策です。

表 各施策の実施状況

		実施中	一部実施	未実施	主な取り組み実績
施策 1 地域や利用者の移動ニーズに対応する移動手段の確保					
事業 1-1	市内高校へ通学しやすい運行時間や運行ルートの設定	●			・コミュニティバスによる通学について、周知するため、各高校を通じて新入生にチラシを配布 ・市内各高校の最寄りまで運行する「高校通学便」の運行を継続
事業 1-2	通院や買い物の往復など利用状況に対応した適切な運行	●			・松浦地区で路線バスからデマンド乗合タクシーの定路線迂回型運行に変更（H30～） ・豊浦地域で路線バスから定路線迂回型運行に変更（R3～）
事業 1-3	新発田市コミュニティバス（菅谷・加治地区）の継続運行	●			・NPO 法人七葉に運行業務を委託し、新発田市コミュニティバスの運行を継続 ・経年劣化に伴う中型路線バス車両を入替を実施（H30） ・通学時等の安全性を確保するため、スクールバスの運行や放課後子ども教室への送迎を実施 ・アンケート調査及び乗降調査を基に運行の見直しを行い、予約便の実証運行を開始（R3）
事業 1-4	川東コミュニティバスの継続運行		●		・川東コミュニティバスの運行を継続 ・高校生の自力通学率を上げるため、中学 3 年生に回数券と乗り案内を配布 ・乗降の安全性を確保するため安全橋の停留所を移設した（川東方面行き）（R2）。 ・通学支援のため、長峰の停留所を新設（R2） ・川東小の待合環境としてベンチを設置（R2） ・登校時の安全確保のため停留所の位置を 2 か所変更（R3）
事業 1-5	東中学校区の公共交通の見直し	●			・五十公野～赤谷地区では日常生活の移動手段と通学手段を担う路線バスを運行 ・松浦地区で路線バスからデマンド乗合タクシーの定路線迂回型運行に変更（H30～）

		実施中	一部実施	未実施	主な取り組み実績
					・令和元年9月末で新谷線を廃止したが、阿賀町と連携して協議し、ダイヤの見直しと運行便数を確保した。
事業 1-6	各地区の公共交通の見直し		●		・松浦地区、東地区、川東地区、菅谷-加治地区、豊浦地区で各地域の公共交通の見直し及び運行を実施 ・加治川地区で地域の研究会を立ち上げた。
事業 1-7	コミュニティバス運賃の見直し		●		・5地区のコミュニティバスの運賃は現行の運賃を継続
事業 1-8	高校生や高齢者への運賃割引制度の検討と障がい者割引運賃の実施		●		・あやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスでは障がい者割引運賃の無料化を継続 ・松浦地区デマンド乗合タクシー、豊浦地域公共交通では、障がい者割引運賃を路線バス運賃の割引制度を下回らないよう利用料金の半額で実施
事業 1-9	高齢者運転免許証返納支援事業の継続実施	●			・運転免許証を自主返納または更新しないで失効した65歳以上の方を対象に支援を実施 (今後アフターフォローも必要)
事業 1-10	スクールバスの運行と定期券の購入補助	●			・以下に示す児童・生徒の通学等の取り組みを実施 通期：市スクールバス：小学校4 中学校1 スクールバス委託：小学校2 中学校1 定期券補助：小学校1 中学校1 コミュニティバス：小学校(旧合)3 中学校1 冬期：市スクールバス：小学校2 中学校1 スクールバス委託：小学校(旧合)3 中学校4 定期券補助：小学校0 中学校2 コミュニティバス：小学校2 中学校2 PTA 運行バス：小学校0 中学校1 タクシー借り上げ：小学校2 中学校0
事業 1-11	廃止代替路線の検討、見直し		●		・次第浜線（廃止）、赤谷六軒町線（減便）、新谷線（廃止）、飯島線（減便）、月岡・乗廻線（廃止）の見直しを実施
施策 2 多様な公共交通の連携による公共交通ネットワークの整備					
事業 2-1	鉄道との接続を考慮したあやめバス、コミュニティバス、路線バスのダイヤ改正	●			・JR 東日本新潟支社からの情報提供により、鉄道のダイヤ改正による新発田駅、西新発田駅でのあやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバスとの乗り継ぎの影響を確認し、運行ダイヤを設定
事業 2-2	あやめバスとの接続を考慮したコミュニティバス、路線バスのダイヤ設定		●		・あやめバスとの乗継ぎ時間を考慮して、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、豊浦地域公共交通の運行ダイヤを設定
事業 2-3	地域をつなぐコミュニティバスや路線バス同士のダイヤ設定		●		・新発田市コミュニティバスでは「七葉中学校前」バス停、川東コミュニティバスでは「川東小学校」バス停をコミュニティバス同士の乗継拠点として設定し、乗継ぎが可能なダイヤを設定
事業 2-4	利便性向上に向けた鉄道事業者への改善要望活動の実施	●			・ダイヤ改正時において事前に情報提供を受けられるよう、JR に対し要望活動を実施し、市内のバス路線のダイヤに反映
施策 3 公共交通を利用しやすい環境整備					
事業 3-1	バス待合所の設置推進とバス待合所設置事業補助金制度の見直しの検討		●		・バス利用者の利便性を向上するため、自治会等が行うバス待合所の設置に係る対象経費の一部を補助 【実績】 H30：あやめ児童広場（スクールバス） R1：小戸バス待合所 R2：中川バス待合所 R3：小坂バス待合所、天王バス待合所

		実施中	一部実施	未実施	主な取り組み実績
事業 3-2	バリアフリー車両の導入促進と導入車両の検討	●			- 以下の取り組みを実施 - H30～R1：新発田市コミュニティバスはバス入替時にバリアフリー法に適合した車両を選定 - R2～：松浦地区デマンド乗合タクシーは高齢化に対応するため集落内を運行できるようワゴン車両を使用 - R3～：豊浦地域公共交通は高齢化に対応するため、集落内を運行できるようワゴン車両を使用 - R4：車両の経年劣化により不具合が多くなっているあやめバス車両を入れ替え
事業 3-3	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	●			- 新発田市役所と新発田駅前複合施設のデジタルサイネージでバスの運行情報の HP を発信 「バスどこ？」HP で随時、バスの遅延や代車運行などの情報を発信 - あやめバス車内に行政情報や企業情報を提供するモニターを設置（R3～）
事業 3-4	「バスどこ？」の対象路線拡大とシステムの再構築		●		「バスどこ？」により、バスの運行情報、バスの遅延や代車運行などの情報を発信 「バスどこ？」の表示路線に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、豊浦地域公共交通を表示
事業 3-5	バス停案内表示の充実と公共交通ガイドマップの作成		●		「あやめバス乗り方ガイド」を活用し、松浦地区や川東地区のバスの乗り方教室で配布・説明 - 標準的なバス情報フォーマットに基づくバス情報を経路探索事業者へ提供し、経路探索サービスにおいて新発田市コミュニティバスの経路探索が可能（R2）。 ※各地区の公共交通の見直しを行っており、市内の公共交通網が大きく変化していることから、市内全域を対象とする総合的なガイドマップの作成は、現段階では困難
事業 3-6	地域主催の乗り方教室の開催	●			- 松浦地区デマンド乗合タクシーの運行エリアの住民を対象に、まつうら号とあやめバスの乗り方教室を実施（～R1） - 川東住民を対象に、川東コミュニティバスとあやめバスの乗り方教室を実施（～R1） - R2以降はコロナ禍のため未実施
事業 3-7	ICカード導入の検討	●			あやめバス、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で新発田市独自のキャッシュレス決済システム（バスどこ Pay）の運用を開始（R4.2～）
施策 4 地域全体で公共交通を支える基盤づくり					
事業 4-1	ノーマイカーデーの周知・啓発	●			- 新発田市職員を対象にノーマイカーデーを実施（～R1） - R2～R3 は、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、ノーマイカーデーの活動を一時休止
事業 4-2	商店街等と連携した取組の検討		●		商店街にある薬局、まちなかの観光休憩処たまり駅や商業施設内にあやめバスの時刻表を設置
事業 4-3	車内・車外広告の募集やバス停のネーミングライツの検討		●		- 広報しばた及び市ホームページで新発田市コミュニティバスの車内外広告、あやめバスの発信液晶モニターの広告募集を実施（R3～） ※広告件数：新発田市コミュニティバス（R3：7 件） - ネーミングライツの有効性などについて検証するなど、引き続き検討
事業 4-4	地域住民の主体的な組織づくりや活動の支援	●			「菅谷・加治地区」「川東地区」「松浦地区」「豊浦地区」「加治川地区」で支援を実施
事業 4-5	公共交通の手引きの発行			●	未実施

		実施中	一部実施	未実施	主な取り組み実績
					※各地区の公共交通の見直しを行っており、市内の公共交通網が大きく変化していることから、市内全域を対象とする総合的なガイドマップの作成は、現段階では困難
事業 4-6	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	●			・市内のイベント時に、PR 活動を実施（R2～R3 中止） ・市内の高校（4 月）やイベント等にて利用促進のチラシを配布 ・あやめバス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバス、路線バスの時刻表をホームページに掲載 ・松浦地区デマンド乗合タクシー、豊浦地域公共交通の利用方法についてホームページ等で周知
事業 4-7	サポーター制度の構築			●	・未実施 ※各地区の公共交通の見直しを行っており、市内の公共交通網が大きく変化している。そのため、各公共交通の支援方法も変化しているため、市内全域を対象とする総合的なガイドマップの作成は、現段階では困難
事業 4-8	高校・大学と連携した利用促進活動		●		・市内の各高校で、新入生向けにバス通学便のパンフレットを配布 ・市内の高校 3 校で、公共交通の情報コーナーを設置 ・大学生のインターンシップ受入れにおいて、あやめバスの利用促進策について検討
施策 5 アクセス向上による都市拠点の形成強化					
事業 5-1	あやめバスの運行とダイヤ改正やルート変更等による利便性の向上		●		・新潟交通観光バス株式会社に運行業務を委託し、あやめバスを運行 ・鉄道の時刻に合わせたダイヤ改正を実施
事業 5-2	あやめバス利用者に対する移動ニーズ調査		●		・R3.2 に 2 日間、R3.7、R4.2 に各々 3 日間の全便実態調査を実施 ・アンケート調査は未実施
事業 5-3	あやめバスの新たなネットワークの検討			●	・未実施 ※高齢化が進む中、運行ルートの拡大を望む声がある。運行ルートの拡大に当たっては費用対効果の十分な検討が不可欠となるが、利用意向の適切な把握が困難。他の公共交通との接続を考慮していることから、各地区の公共交通の変化に合わせて検討
事業 5-4	パークアンドライドのあり方の検討	●			・新発田駅や西新発田駅など候補地等について、調査・検討を実施
事業 5-5	駐輪場の維持	●			・市内各駅駐輪場の自転車等整理を実施 ・各駐輪場内における放置自転車の撤去、告示・通知を実施 ・新発田駅前駐輪場施設の屋根清掃を実施 ・各高校・大学へ卒業生による放置禁止の注意喚起を実施 ・新発田駅前駐輪場屋根の漏水を修繕 ・金塚駅西口、月岡駅、新発田駅東口、加治駅、金塚駅前駐輪場施設を修繕
事業 5-6	公共交通システムとの連携などの検討		●		・市内の主要施設を循環するあやめバスのりばの案内ポスターを新発田駅構内に掲示
事業 5-7	移動ニーズ調査の実施や市内観光施設を結ぶ周遊ルートの策定		●		・新潟空港・新潟駅と月岡温泉を結ぶ観光付き周遊ライナーの実証運行を実施 ・R 2～R 3 は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用率が落ち込んだため、周辺市町村と連携し、旅行商品の造成など利用促進策を実施
事業 5-8	広域観光周遊ルートの策定	●			・R 2 に阿賀北 9 市町村の担当者による会議を実施し 2～3 ルートを厳選し、にいがた観光ナビのホームページを利用して情報発信することになったが、コロナ禍で今後の動きが読めないことから新発田市の案を設定し静観

		実施中	一部実施	未実施	主な取り組み実績
施策 6 広域的な交通ネットワークの形成強化					
事業 6-1	近隣市町をつなぐ公共交通の見直し	●			・新谷線の廃止に伴い、赤谷六軒町線の運行内容の見直しを実施 ・赤谷六軒町線と三川駅前～赤谷連絡所のコミュニティワゴンの乗継等について運行便数を確保 ・聖籠町と連携し、次第浜線の代替公共交通の必要便数を維持確保
事業 6-2	交通結節点の待合環境の整備と乗継ぎダイヤの見直し[定住自立圏連携事業]		●		・聖籠町が運行するエコミニバスのコモタウンへの乗り入れと、停留所に待合所を設置
事業 6-3	広域的な公共交通ガイドや位置情報システムの検討			●	・未実施 ※周辺市町と連携し、標準的なバス情報フォーマットの対象路線を増やし、バス情報を経路探索事業者へ提供するなどして、来訪者にも市内外の公共交通を利用してもらう工夫を実施予定
事業 6-4	羽越本線の高速化に向けた要望活動の実施やシンポジウムの開催支援	●			・白新線・羽越本線高速化及び羽越新幹線建設の促進に対する要望活動を実施
事業 6-5	広域交通維持事業（県内都市間高速バス）[連携中枢都市圏連携事業]	●			・連携市町村と広域交通維持に関する意見交換会を実施
事業 6-6	生活交通維持事業（地域間幹線系統バス路線）[連携中枢都市圏連携事業]	●			・連携市町村と生活交通維持に関する意見交換会を実施

4.2 新発田市地域公共交通網形成計画の評価指標

目標 1④「バスどこ？HP への年間アクセス件数」が平成 28 年度～平成 30 年度間で目標値を越えている以外は、いずれの評価指標も目標値を未達成です。

1) 評価指標の達成状況

評価指標		基準値	実績値 1年目	実績値 2年目	実績値 3年目	実績値 4年目	実績値 5年目	実績値 6年目	目標値 (R5)	達成 状況	
【目標1】 地域特性 に応じた 使いやすい 、わかり やすい 公共交通	①路線バス 年間利用者 数 ※バス事業年 度（10月から 翌9月まで）	120,371 人/年 (H28年度)	109,657 人/年 (H29年度)	56,543 人/年 (H30年度)	55,267 人/年 (R1年度)	52,027 人/年 (R2年度)	47,683 人/年 (R3年度)		126,000 人/年 (R5年度)	×	
		評価	・運行維持のため市が補助金を交付している路線を対象としている。市の運行見直しでH28では11路線であったがR3では5路線になり、目標設定時から状況が変化していることから、目標値の再設定が必要になっている。また、路線バスの利用者数が減少傾向にある中で、新型コロナウイルス感染症の影響により更に減少が進んでおり、加えて、事業者の深刻な運転手不足や高齢化に対応した運行内容へと見直しを進めていく必要がある。								
	②コミュニ ティバスの 年間利用者 数	108,401 人/年 (H27年度)	117,456 人/年 (H28年度)	121,060 人 (H29年度)	106,621 人 (H30年度)	92,739 人/年 (R1年度)	78,976 人/年 (R2年度)	88,275 人/年 (R3年度)		130,000 人/年 (R4年度)	×
		評価	・新発田市コミュニティバス（菅谷・加治）、川東コミュニティバスとも、高校生の利用者数が減少したことにより、利用者数も減少傾向である。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により更に減少が進んだ。川東コミュニティバスはR3ではコロナ前の水準まで戻っているが、目標は達成できない見込みである。今後も高校生の人数は減少していくと考えられることから、利用ニーズに見合った運行の見直しによる効率的な運行（車両のコンパクト化、運行のスリム化）と、運転に不安を感じる高齢者等の利用促進を図っていく必要がある。								
	③路線バス の見直し地 区数	4地区 (H28年度)	5地区 (H29年度)	4地区 (H30年度)	5地区 (R1年度)	5地区 (R2年度)	5地区 (R3年度)			8地区 (R5年度)	×
		評価	・学校統合等により路線バスの見直しを行った地区は、菅谷・加治、川東、五十公野・米倉・赤谷、松浦、豊浦の5地区となっており、目標は達成できない見込みである。学校統合の検討が行われている地区を最優先に公共交通の見直しを進めてきたが、高齢化が進行する中、既存の路線バスやコミュニティバスの運行を含め、目標達成に向けて、新発田版デマンド方式を基軸とした市全域の公共交通網の再構築が急務となっている。								
	④「バスど こ？」HP への年間ア クセス件数	14,162件 (H27年度)	24,550件 (H28年度)	32,098件 (H29年度)	25,712件 (H30年度)	16,291件 (R1年度)	10,116件 (R2年度)	13,758件 (R3年度)		25,000 件/年 (R4年度)	×
		評価	・アクセス件数については、平成27年度から29年度まではスマホからの利用が伸びたことで増加してきたが、平成30年度以降は通年でアクセス件数が減少した。大雪による遅延等が生じるとアクセス数が増加するが、通常時では遅延等がなければ増加しない。しかし、令和3年12月に対象路線を新発田市コミュニティバス（菅谷・加治）、川東コミュニティバス、松浦地区デマンド乗合タクシーにも拡大した影響で、アクセス件数は12月以降増加した。目標値は達成できない見込みであるが、今後もシステムの改善の検討やバス利用の不安を解消する便利なツールであることを改めて周知して必要がある。								

【目標2】 地域とともにつくり、支える、持続可能な公共交通	①地域における検討支援体制の構築数	4 団体 (H28 年度)	4 団体 (H29 年度)	6 団体 (H30 年度)	7 団体 (R1 年度)	7 団体 (R2 年度)	7 団体 (R3 年度)		8 団体 (R5 年度)	×
	評価	・平成 29 年度以降、五十公野～赤谷地区（2 地区）、豊浦地区の 3 地区で検討組織を立ち上げ、合計 7 地域（団体）で地域における公共交通の検討・実施を行っている。								
	②路線バス利用者 1 人当たり運行経費	1,077 円/人 (H28 年度)	1,298 円/人 (H29 年度)	1,205 円/人 (H30 年度)	1,280 円/人 (R1 年度)	1,258 円/人 (R2 年度)	1,083 円/人 (R3 年度)		1,028 円/人 (R5 年度)	×
	評価	・運行見直しによって平成 29 年度の 11 路線が令和 3 年度では 5 路線に減少し、以前と比べて運行経費も減少している。路線数が減少し利用者数が減少したが、運行経費の削減効果が大きく、一人当たり運行経費を低く抑えられている。引き続き運行の効率化、利用促進を図り、改善していく必要がある。								
③コミュニティバス利用者 1 人当たり運行経費	747 円/人 (H27 年度)	894 円/人 (H28 年度)	683 円/人 (H29 年度)	799 円/人 (H30 年度)	926 円/人 (R1 年度)	1,141 円/人 (R2 年度)	1,016 円/人 (R3 年度)		623 円/人 (R4 年度)	×
	評価	・新発田市コミュニティバス（菅谷・加治）、川東コミュニティバスともに利用者が減少傾向であり、更に新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少したことで、R2 までは一人当たり運行経費が高くなった。しかし、R3 は新型コロナウイルス感染症の影響も少なくなり、やや改善された。今後も高校生の人数が減少し、利用者数が減少する恐れがあることから、運行の見直しによって経費の削減を図るとともに、地域との協働による利用促進策を継続して行っていく必要がある。								
④公共交通の利活用を推進する年間取組数	4 件 (H28 年度)	6 件 (H29 年度)	10 件 (H30 年度)	12 件 (R1 年度)	1 件 (R2 年度)	1 件 (R3 年度)			12 件/年間 (R5 年度)	×
	評価	・松浦地区デマンド乗合タクシーの実証運行の開始のタイミングや、川東地区でも乗り方教室を実施した。新型コロナウイルス感染症の影響により、R2～R3 年は各種イベントが中止になり、達成できていない。将来にわたって地域の公共交通を維持していくためには、今まで以上に地域が危機感をもち、地域が主体となった利用促進の取組を積極的に進めていく必要がある。								
【目標3】 まちの変化に応じた公共交通	①あやめバス（市街地循環）の年間利用者数	80,582 人 (H27 年度)	76,253 人 (H28 年度)	81,661 人 (H29 年度)	78,277 人 (H30 年度)	75,533 人 (R1 年度)	63,905 人 (R2 年度)	64,969 人 (R3 年度)	83,200 人 (R4 年度)	×
		評価	・あやめバスの利用者数は、H26 年度から減少傾向にあったが、H29 年度は H26 年度と同程度まで回復した。その後は減少傾向にもどり、更に令和 1 年度後半から R3 年度は新型コロナウイルス感染症の影響で更に減少し、未達成の見込みである。しかし、中心市街地における重要な移動手段であり、利用者数の推移をみながら、運行ルートやダイヤの見直しを行っていく必要がある。							
	②通学における高校生の公共交通利用率	51.0% (H28 年度)	—	—	50.2% (R1 年度)	—		54.6% (R4 年度)	61.0% (R5 年度)	×
		評価	・令和 4 年度のアンケートでは、平成 28 年度や令和元年どのよりも、高くなっているが、目標値までは達成されていない。今後、アンケート結果を整理し、改善策を検討していく必要がある。							

4.3 新発田市地域公共交通網形成計画の課題への対応状況

「地域と地域をつなぎ、人が行き交う、暮らしやすいまち」の実現に向けて、に向けて目指すべき将来像にむけ 44 の事業を進めてきました。評価指標の目標値はほぼ達成できていませんが、公共交通網形成計画策定時の課題は一部改善されています。

表 課題への対応状況

地域公共交通網形成計画の課題	課題への対応状況
課題 1 交通弱者の日常生活の移動手段の確保	・各地区から市街地中心部へ公共交通（バスまたは鉄道）が運行されており、交通弱者の移動手段は確保されている。
課題 2 周辺地域と市街地中心部を結ぶ移動手段の確保	・周辺地区から市街地中心部への公共交通は、加治川地区や紫雲寺地区などの一部を除き、確保されている。
課題 3 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し	・地域特性に応じた公共交通の見直しを進めており、松浦地区と豊浦地区で路線バスからコミュニティバス、デマンド交通に変更し、移動ニーズや利用状況に合わせた見直しを行っている。
課題 4 市街地中心部における移動手段の維持・向上	・市街地中心部では、主要施設（病院や商業施設等）を巡回する市街地循環バス（あやめバス）が運行されており、川東コミュニティバスや新発田市コミュニティバスも乗り入れており、利便性を高めている。
課題 5 近隣市町との連携による地域の活性化	・新潟市との交通は、鉄道、路線バス共にある。聖籠町との交通は路線バスから聖籠町のコミュニティバス（はまなす号）に代わり、阿賀町との交通は路線バスから赤谷コミュニティワゴンに変わった。胎内市との交通は、鉄道があるものの、路線バスは休止となり、代替となる交通手段はない。隣接市町とは、路線バスまたは鉄道の公共交通手段が確保されている。
課題 6 交通結節点における機能の向上	・新発田駅東交通広場を整備するなど、交通結節点の機能向上に努めている。
課題 7 公共交通を利用しやすい環境整備	・ホームページ等で公共交通の利用方法を知らせるほか、新たな公共交通に切り替える場合は、各地域で複数回の説明会を開催するなど、丁寧に公共交通の利用環境整備に努めている。
課題 8 地域がつくり、支える公共交通の構築	・菅谷・加治地区で NPO による公共交通の運行が行われているほか、川東地区、五十公野・米倉・赤谷地区、松浦地区、豊浦地区、紫雲寺地区では、地域の公共交通を検討する体制を構築した。
課題 9 公共交通の維持に向けた意識の醸成	・人口減少に伴い、公共交通の利用人数も減少している。また、新型コロナウイルスの影響もあり、イベント等の開催が困難であったことなどから、十分な意識の醸成ができていない。

5. 公共交通の課題

新発田市公共交通網形成計画策定時の課題は各種取組により一部改善されているものの、今後も継続的な取組が必要な内容であることから、本計画では新発田市公共交通網形成計画の課題を踏襲・整理し、本市の公共交通の現状や取り巻く社会状況を踏まえ課題を整理します。

課題1 周辺地域と市街地を結ぶ移動手段の確保

本市の主要な施設（公共施設、商業施設、医療機関等）は、市街地に集積しており、周辺の各地域から市街地への移動が多くなっています。そのため、周辺の各地域と市街地を結ぶ移動手段を確保する必要があります。

課題2 地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し

人口減少などを背景とする利用者の減少、運転手不足の深刻化など、公共交通の維持・確保はこれまで以上に厳しい状況になると考えられます。公共交通を取り巻く環境の変化を見据えて、地域ごとの特性や移動ニーズに応じた、持続可能な公共交通への見直しが必要です。

課題3 まちの変化に対応する移動手段の確保

多くの施設が集積する市街地において、回遊性を高める利便性の高い公共交通が求められています。一方で新興住宅地や新たな商業施設が開発に伴い、コミュニティバスでカバーできていない地域があることから、移動手段の確保が必要です。

課題4 近隣市町との連携による地域の活性化

人口減少が進行している中、暮らしやすいまちを維持するには、近隣市町と連携しながら、圏域全体の活性化を図っていく必要があります。公共交通においても、圏域における移動を支える交通手段の再編整備を図り、効率的なサービスを提供することが必要です。

課題5 交通結節点等における環境整備

新発田駅は市内の公共交通が全て乗り入れる交通結節点となっており、鉄道、バス等の待合環境の整備や乗継ぎでの各種公共交通の連携、情報提供など、さらなる利便性向上を図ることで、結節点機能を高める必要があります。

課題6 利用を促す公共交通の情報発信

「どんな公共交通が運行しているか知らない」「乗り方がわからない」など、公共交通に関する情報を知らない市民も多く、アンケート調査では、公共交通に関する情報発信の充実に関する改善要望も多くなっています。そのため、公共交通に関する情報を分かりやすく提供し、潜在的な利用者にも利用してもらえるような環境整備が必要です。

課題7 地域で支える公共交通の構築と意識の醸成

周辺地域において公共交通を維持・確保するためには、居住地の分布や移動ニーズに合わせてきめ細やかな運行内容の検討を行い、継続的に利用してもらうことが必要です。将来にわたって持続可能なものとするために、地域で支える公共交通体制の構築と「地域で地域の公共交通を守る」という意識を醸成し、公共交通の利用を促進することが必要です。

課題8 輸送資源の確保

公共交通の運転手不足が深刻化しており、公共交通を維持・確保していく上での大きな課題となっています。持続可能な公共交通の実現に向けて、地域の交通事業者と連携した取組や、地域の輸送資源の総動員等の検討が必要です。

課題9 利便性・効率性の向上に向けた新技術導入の検討

公共交通を取り巻く社会状況を踏まえ、AI や MaaS などの新技術の導入を検討し、公共交通のさらなる利便性・効率性の向上を図ることが必要です。

6. 基本的な方針

6.1 目指すべき将来像

「住みよいまち」の実現に向けて、日常生活を支える公共交通の維持・確保を図り、人の流れとつながりを生み出し、まちの賑わい創出につながる持続可能な公共交通網の形成を目指します。

■新発田市まちづくり総合計画より

「住みよいまち」とは、そこに住む人々が、地域、社会のつながりによって、心の安らぎや潤いにあふれ、人のつながりから得られる幸福感を感じられる、人々にとって暮らしやすい、住みたくなる安心安全で魅力的なまちです。

6.2 目指す公共交通網

市民の暮らしやすさの向上のため、周辺地域では、各集落を網羅する公共交通網を整備します。また、新発田駅及び西新発田駅を交通結節点とし、都市拠点における回遊性を高め、まちに人の流れを生み出します。

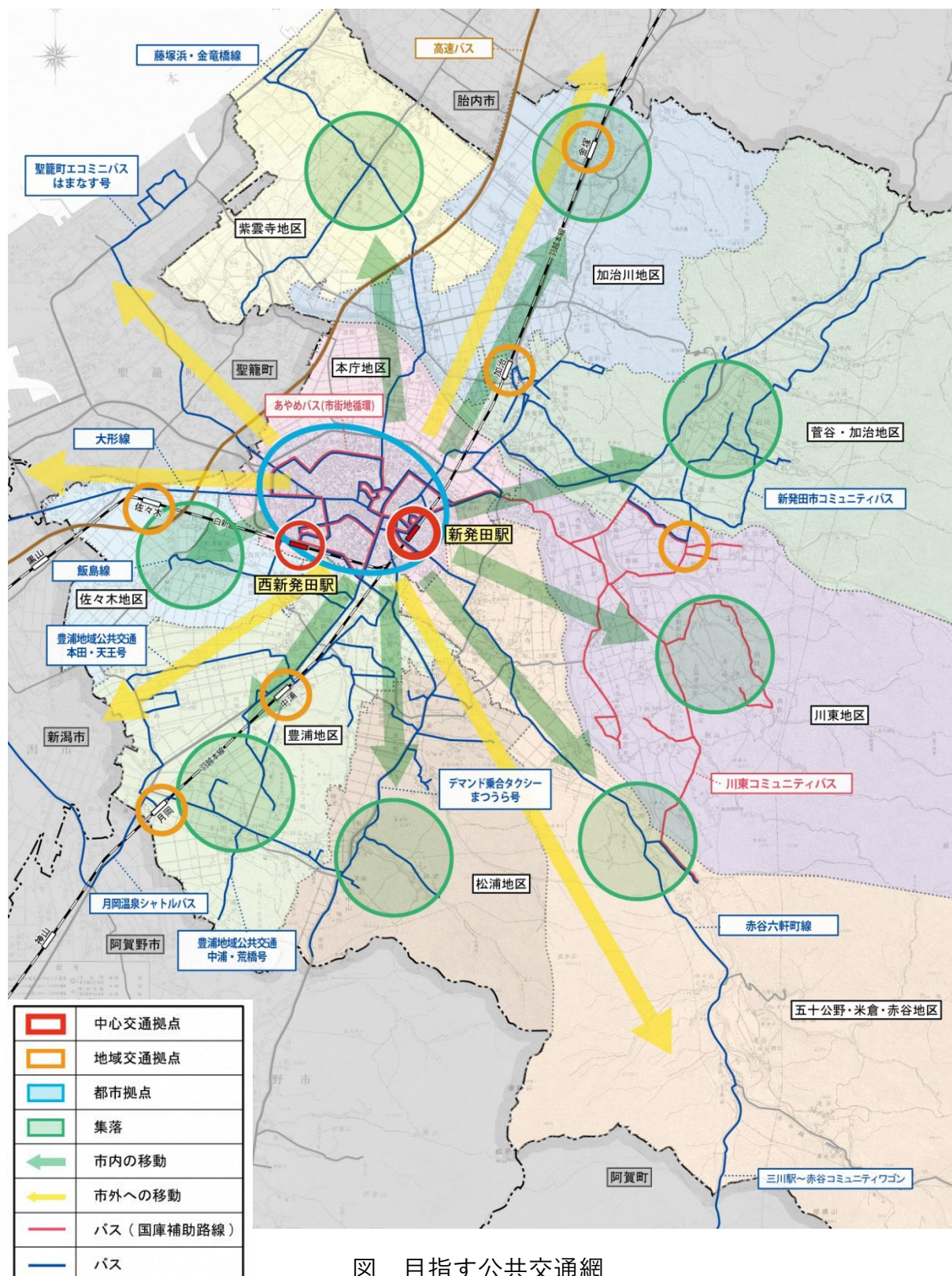


図 目指す公共交通網

6.3 各交通手段の役割

各交通手段が、それぞれの特性に応じて役割を分担し、連携し合うことで、効率的かつ利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

表 路線別の移動手段

区分	役割	交通手段	路線
広域 路線	市内と市外とを結ぶ幹線で、広域的な移動の役割を担う。	鉄道	・羽越本線 ・白新線
		路線バス	・木崎線 ・聖籠町エコミニバス はまなす号
幹線 路線	各地域及び圏域内と市街地を結ぶ交通として、広域路線に次ぐサービス水準を維持・確保する。	路線バス	・赤谷六軒町線 (R5 年度見直し予定) ・金竜橋線 (R6 年度見直し予定) ・飯島線 (R7 年度見直し予定)
		コミュニティバス 乗合ワゴン	・新発田市コミュニティバス ・川東コミュニティバス ・まつうら号 ・豊浦地域公共交通 ・五十公野～赤谷地区公共交通 (R5 年度予定) ・加治川地域公共交通 (R5 年度予定) ・紫雲寺地域公共交通 (R6 年度予定) ・佐々木地区公共交通 (R7 年度予定)
市街地	市街地において、日常生活に必要なサービス水準を確保する。	市街地循環バス	・市街地循環バス
地域内 路線	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行き先や時間など個別需要に応じた役割を担う。	タクシー	・市内のタクシー事業者
	上記の公共交通では対応できない特定の需要を支える。	その他	・スクールバス ・福祉有償運送等 ・月岡温泉シャトルバス

7. 計画の目標

7.1 目標

目標 1 周辺地域の公共交通の維持・確保【課題 1、5、6】

○周辺地域では、地域ごとの特性にあわせて定路線迂回型等を含む柔軟な公共交通を展開し、周辺地域と市街地を結ぶ市民の生活の足を維持・確保します。

目標 2 まちなか移動を支える公共交通の充実【課題 3】

- 市街地では、市街地循環バス「あやめバス」の充実により、まちなかの移動利便性を向上させ、活性化につなげます。
- 住宅地や商業地などの開発によるまちの変化に対応する公共交通網を構築します。

目標 3 地域で支える公共交通の構築【課題 7】

- 利用者の確保に向け、地域住民の主体性を育成し、地域とともにつくる環境づくりを進めます。
- 「地域で地域の公共交通を守る」意識を醸成するため、公共交通に関する情報発信を強化します。

目標 4 持続可能な公共交通網の構築【課題 2、4、8、9】

- 社会の変化や移動ニーズに応じた運行体系の見直しにより、持続可能な公共交通網を構築します。
- 将来に向けた公共交通の基盤整備を目指し、必要に応じて新技術の導入や地域の輸送資源の総動員について検討します。

7.2 評価指標

上記の目標について、6つの評価指標を設定します。

評価指標	関連目標
①あやめバスの年間利用者数	目標 2
②コミュニティバス、乗合ワゴンの年間利用者数	目標 1
③バス、乗合ワゴンの利用者 1 人当たりの運行経費	目標 4
④バス、乗合ワゴンの収支率	目標 4
⑤公共交通空白域の解消率	目標 1
⑥数値目標設定の路線数	目標 3