

# 新発田市地域公共交通計画（案）

新発田市地域公共交通活性化協議会

令和〇年〇月 策定

## <目 次>

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1	計画策定の背景・目的	1
1.2	計画の位置付け	2
1.3	計画の期間	2
1.4	計画の達成状況の評価	2
1.5	計画の対象区域	3
<b>第2章</b>	<b>地域および公共交通の現状</b> .....	<b>4</b>
2.1	社会状況	4
2.2	公共交通の現状	11
2.3	アンケート調査概要	20
2.4	住民アンケートの主な調査結果	20
2.5	高校生アンケートの主な調査結果	29
<b>第3章</b>	<b>新発田市地域公共交通網形成計画の評価</b> .....	<b>34</b>
3.1	新発田市地域公共交通網形成計画の概要	34
3.2	新発田市地域公共交通網形成計画の評価指標	40
3.3	新発田市地域公共交通網形成計画の課題への対応状況	42
<b>第4章</b>	<b>公共交通の課題</b> .....	<b>43</b>
<b>第5章</b>	<b>基本的な方針</b> .....	<b>46</b>
5.1	目指すべき将来像	46
5.2	目指す公共交通網	47
5.3	各交通手段の役割	48
5.4	補助路線に係る事業及び実施主体の概要	49
<b>第6章</b>	<b>計画の目標</b> .....	<b>52</b>
6.1	目標	52
6.2	評価指標	52
<b>第7章</b>	<b>目標を達成するために行う交通施策・事業</b> .....	<b>57</b>
<b>資料編</b>	.....	<b>71</b>

# 第1章 はじめに

## 1.1 計画策定の背景・目的

本市では、平成 29 年度に策定した「新発田市地域公共交通網形成計画」に基づき、「地域と地域をつなぎ、人が行き交う、暮らしやすいまち」を目指して、さまざまな公共交通施策に取り組んできました。

主な取組として、一部のバス路線では、定時定路線運行を基本としながらも、一部区間では予約があった場合のみ運行する定路線迂回型運行（新発田版デマンド方式）を導入し、運行の効率化を図りながら移動手段の維持・確保に努めました。また、公共交通の利用促進を図るため、運行内容の周知、乗り方教室などを実施したほか、運行情報の提供、キャッシュレス決済の導入など公共交通の利便性を高める各種取組を行ってきました。

新発田市地域公共交通網形成計画を策定してから 7 年が経過し、人口減少や高齢化といった社会問題に直面するなど、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しい状況となっています。特に、交通事業者においては、バスやタクシー運転手の高齢化や担い手不足が深刻化していることや新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者の減少等も相まって、公共交通を維持・確保することはこれまで以上に厳しい状況になっています。

そのような中、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法）」が改正され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。従来の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 AI 配車、MaaS 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ています。また、令和 5 年 10 月にも地域交通法が改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への再構築が求められています。

本市では、「新発田市まちづくり総合計画」に掲げる将来都市像「住みよいまち日本一 健康田園文化都市・しばた」の実現に向け、「健康長寿」「少子化対策」「産業振興」「教育の充実」の 4 つの視点を掲げ、まちづくりを実践しています。また、「新発田市都市計画マスタープラン」と「新発田市立地適正化計画」において、「新発田市街地を都市拠点として都市サービス機能を集積させるとともに、新発田市街地と地域拠点等が公共交通等により結ばれ身近にアクセスすることができる都市構造」を目指すとしています。

このような状況を踏まえ、公共交通が地域の足として住民の暮らしを支え、「住みよいまち」の実現に向けた基盤となるよう、公共交通施策の今後の取組の方向性を示すことを目的として、地域交通法第 5 条第 1 項に基づき、「新発田市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

第1章

はじめに

第2章

現状 地域公共交通の

第3章

成計画の 新発田市地域公共交通網形成

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために行う交通

## 1.2 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である新発田市まちづくり総合計画との整合を図るとともに、新発田市都市計画マスタープランや関連計画と連携した、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「地域公共交通のマスタープラン」として位置付けるものです。

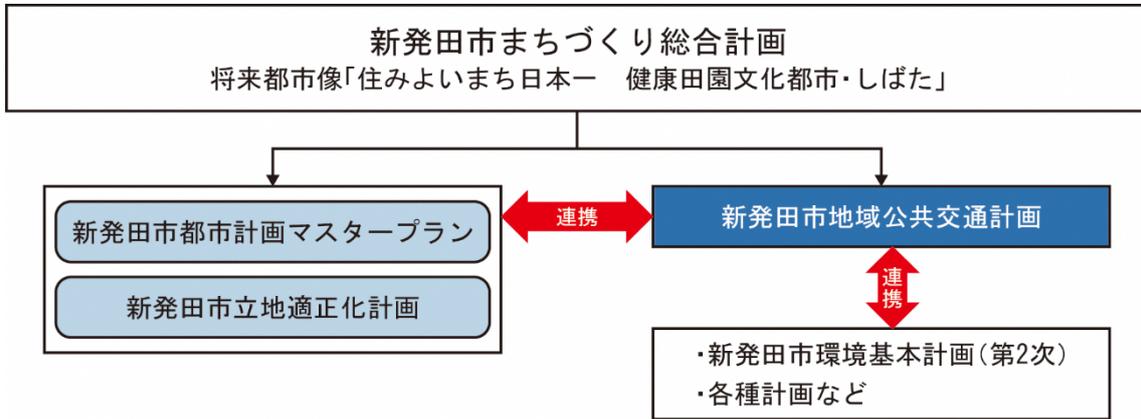


図 計画の位置付け

## 1.3 計画の期間

計画の期間は5年間（令和6年度～令和10年度）とします。

## 1.4 計画の達成状況の評価

本計画における各施策の取組の実施状況や評価指標の達成状況については、「PDCAサイクル」に基づき、評価・検証を行い、改善や見直しを図ることとします。

また、本市と公共交通事業者、道路管理者、地域公共交通の利用者等で構成する「新発田市地域公共交通活性化協議会」において、取組の効果検証、進捗管理を行うとともに、本計画に係る協議を進めていきます。

表 本計画における評価の方法・手順

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
計画 Plan	計画期間				
事業実施 Do	事業実施				
検証・評価 Check	検証・評価 (データ取得・整理)				
見直し Action	見直し (事業の見直し)				
					次期計画の検討

## 1.5 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市全域を基本とします。ただし、施策の実施に当たっては、公共交通の利用ニーズを踏まえ、近隣市町とも連携しながら取組を進めることとします。また、地区の公共交通の検討に当たっては、中学校区単位を基本としながら、以下の図のように地区設定をして進めていきます。

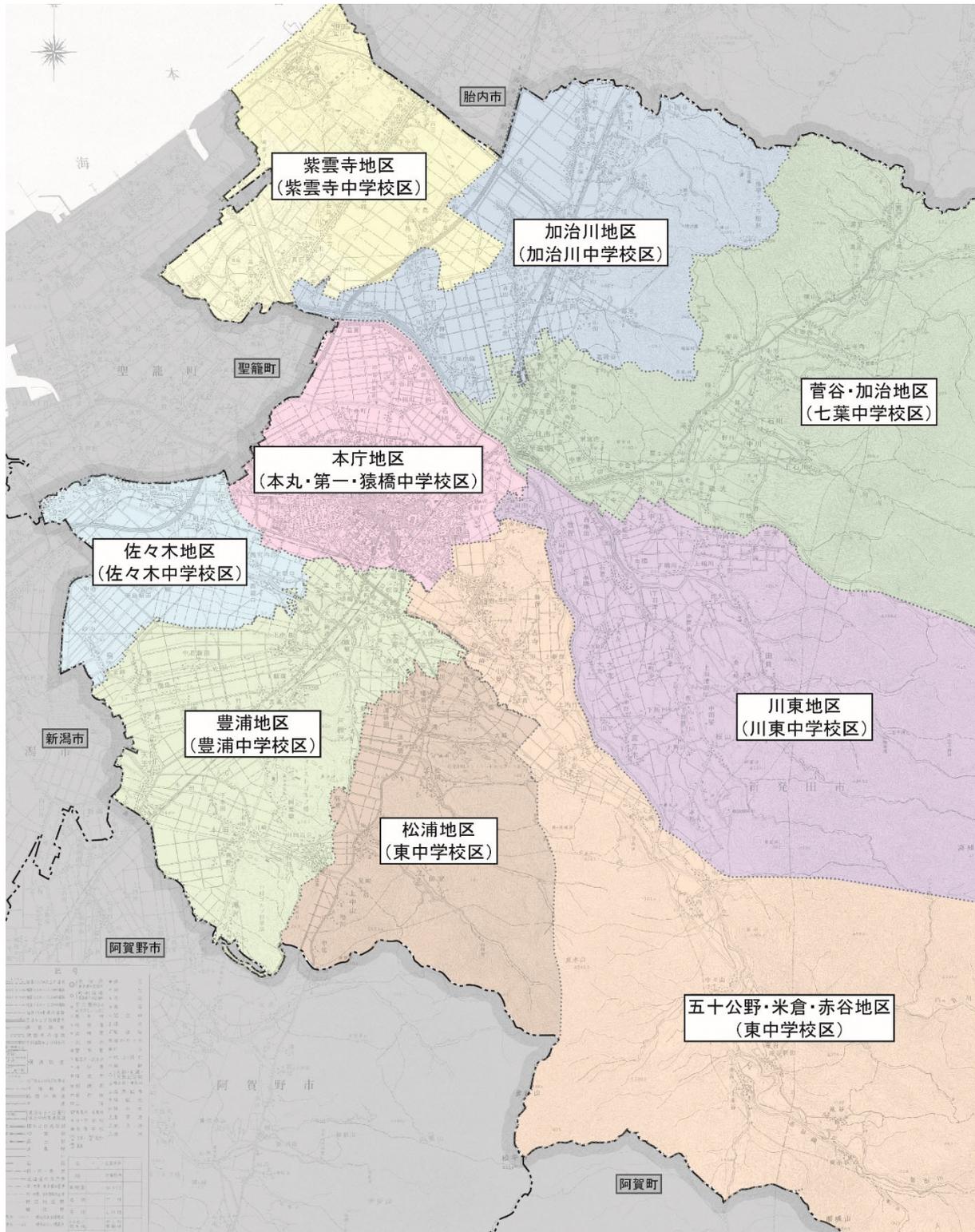


図 本計画における対象区域

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

成計画の 新発田市地域公共交通網の現状と評価

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために進める公共交通

## 第2章 地域および公共交通の現状

### 2.1 社会状況

#### (1) 人口の推移

本市の人口は平成7年をピークに減少に転じ、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73,671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32.5%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域によって進行状況に差があり、新発田市街地から離れた地域において顕著です。

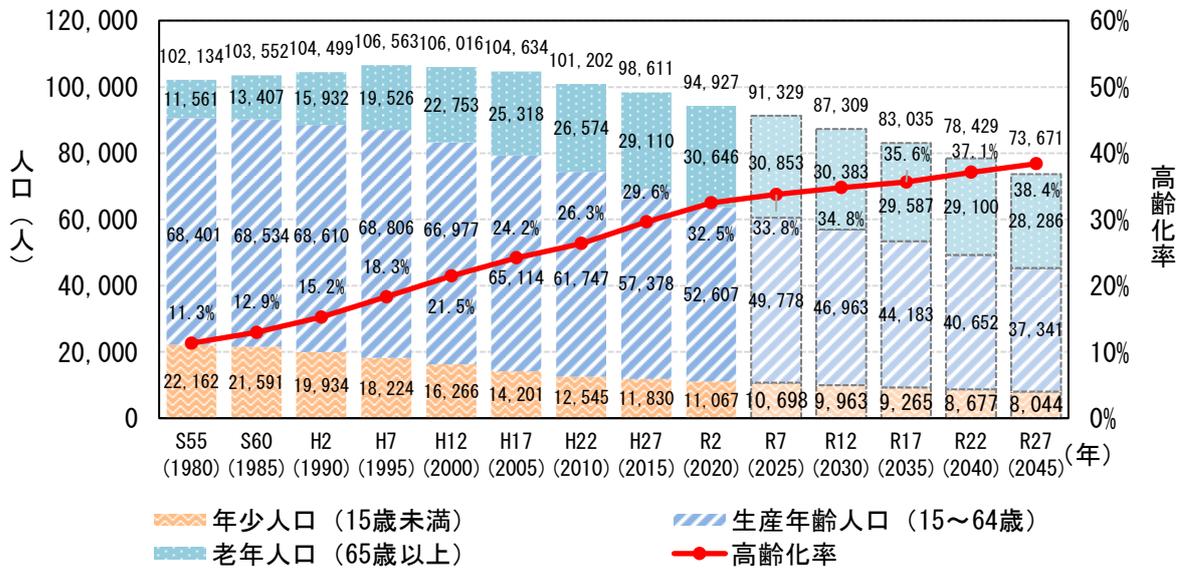


図 人口の推移

出典：国勢調査（令和2年まで）※総人口には年齢不詳を含む  
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

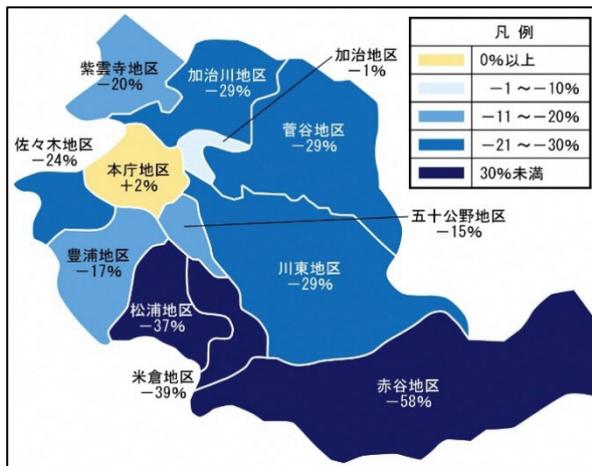


図 地域別人口増減率  
【平成7年→令和2年】

出典：国勢調査（平成27年、令和2年）

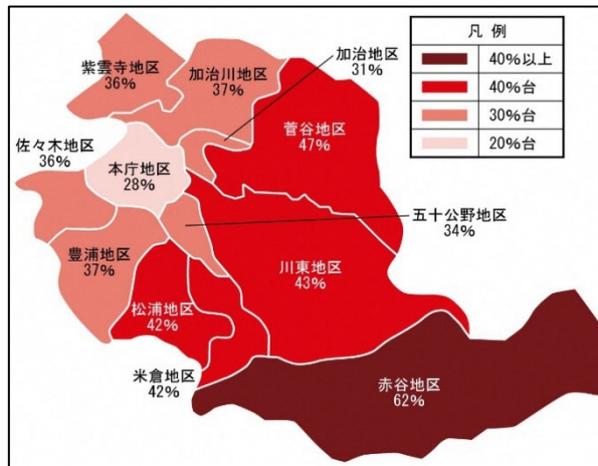


図 地域別高齢化率

出典：国勢調査（令和2年）

## (2) 人口の分布

人口は本庁地区に集中しており、郊外部にも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されていますが、バス停留所や鉄道駅が付近にない地域もあります。

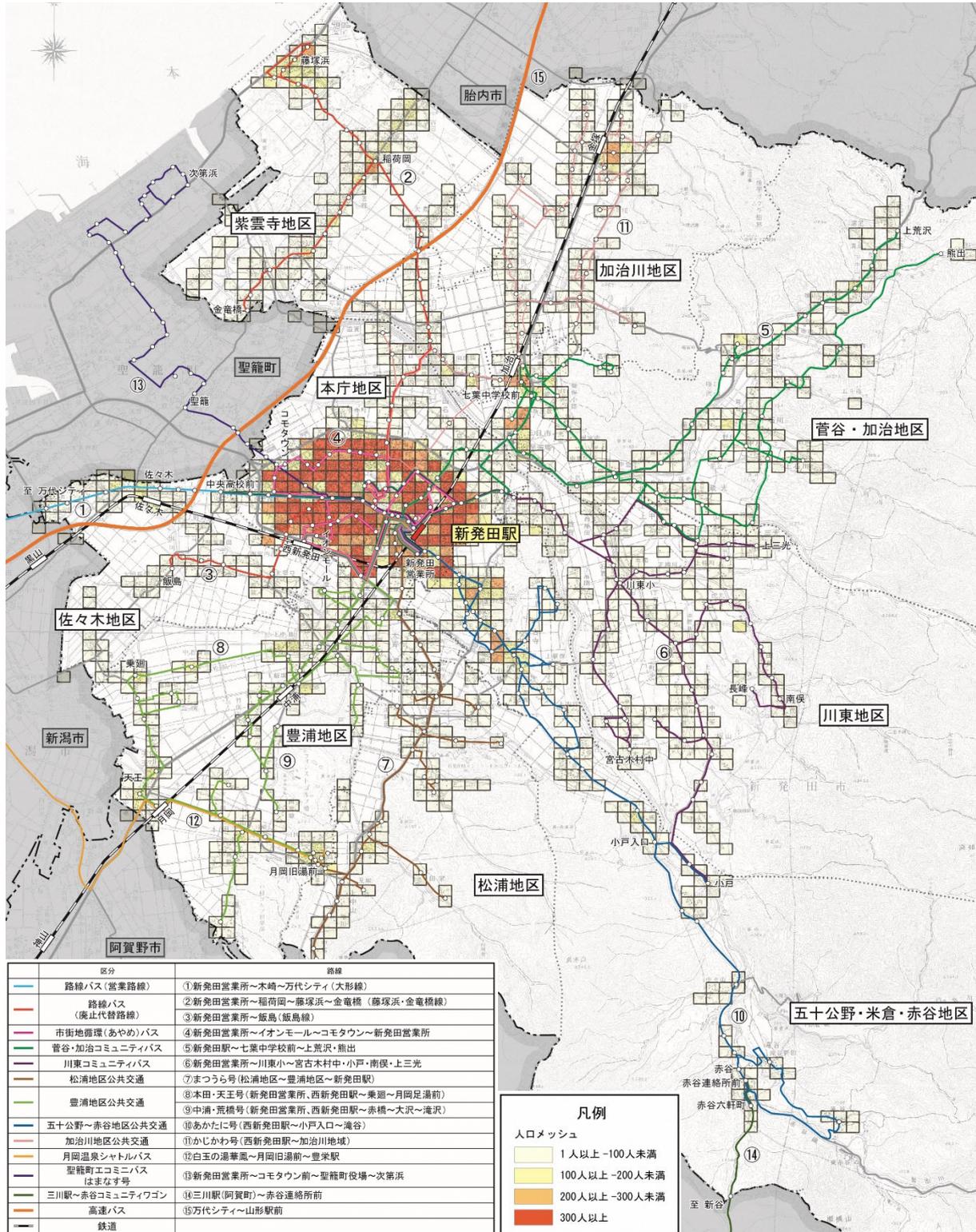


図 人口分布

出典：国勢調査(令和2年)

※250mメッシュ

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網の

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するための交通

### (3) 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4年度は35.7%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ましたが、近年は横ばいで推移し、令和4年度の支援件数は318件となっています。

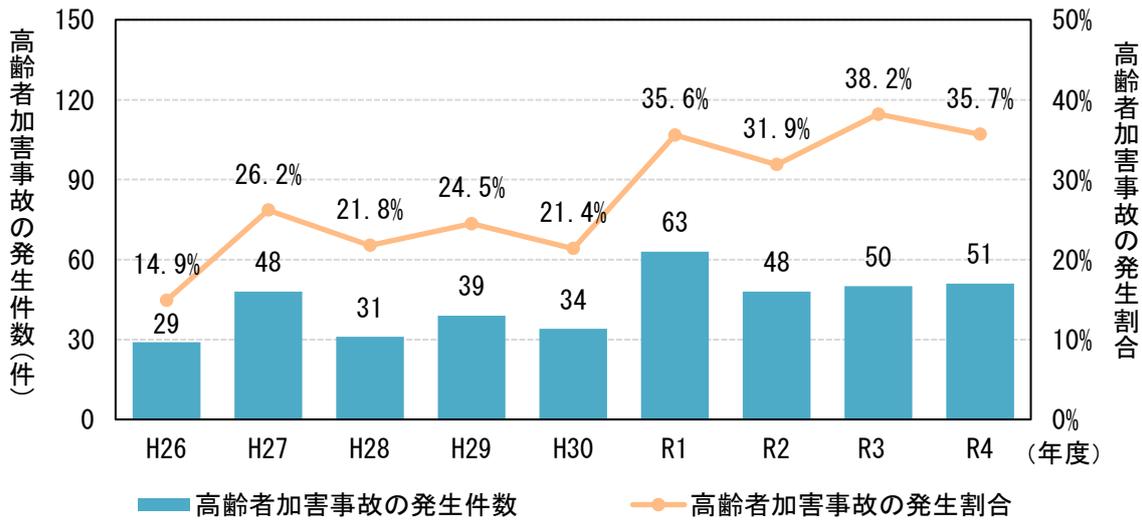


図 高齢者加害事故の発生状況

出典：新発田警察署

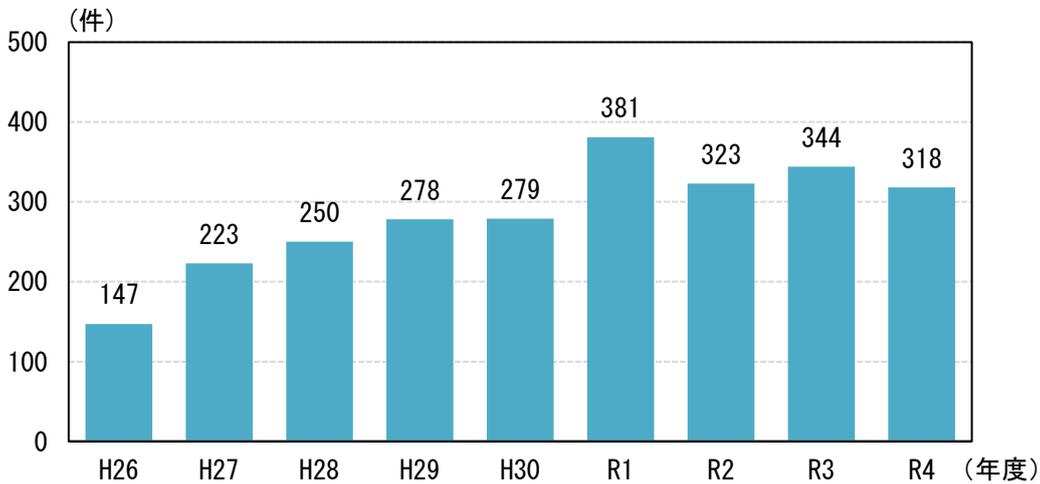


図 運転免許返納支援件数

出典：新発田市資料

#### (4) 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、近隣市町村から多くの学生が本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。

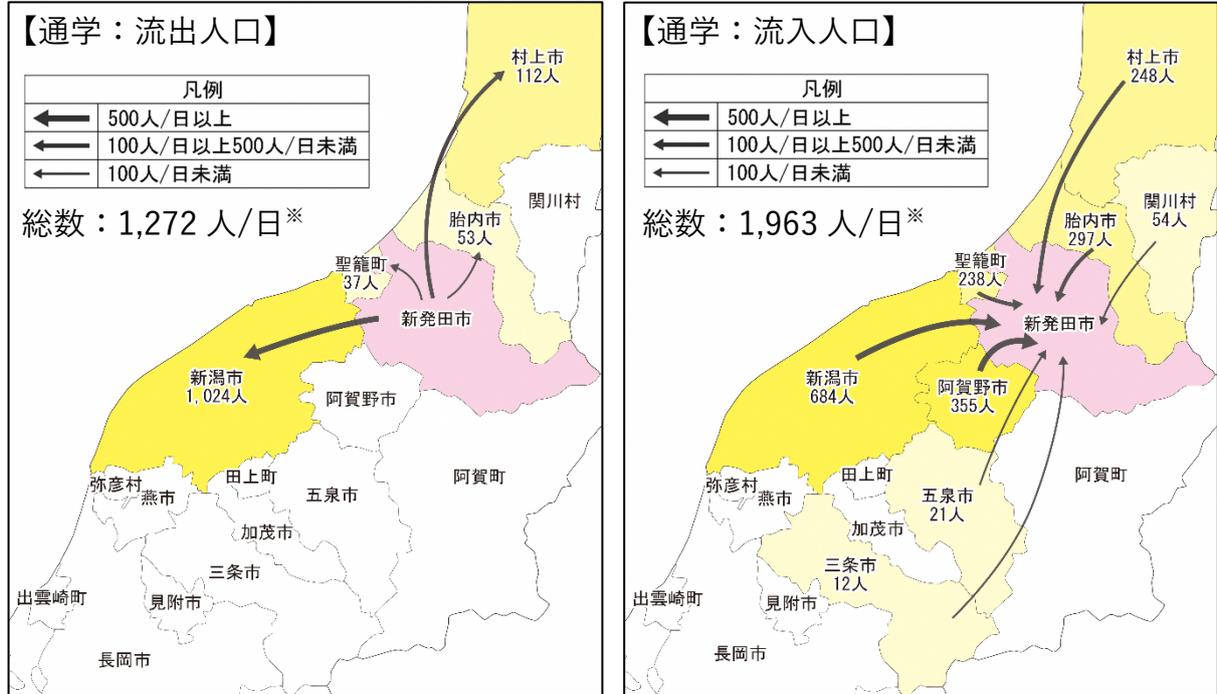


図 通学における流出入人口

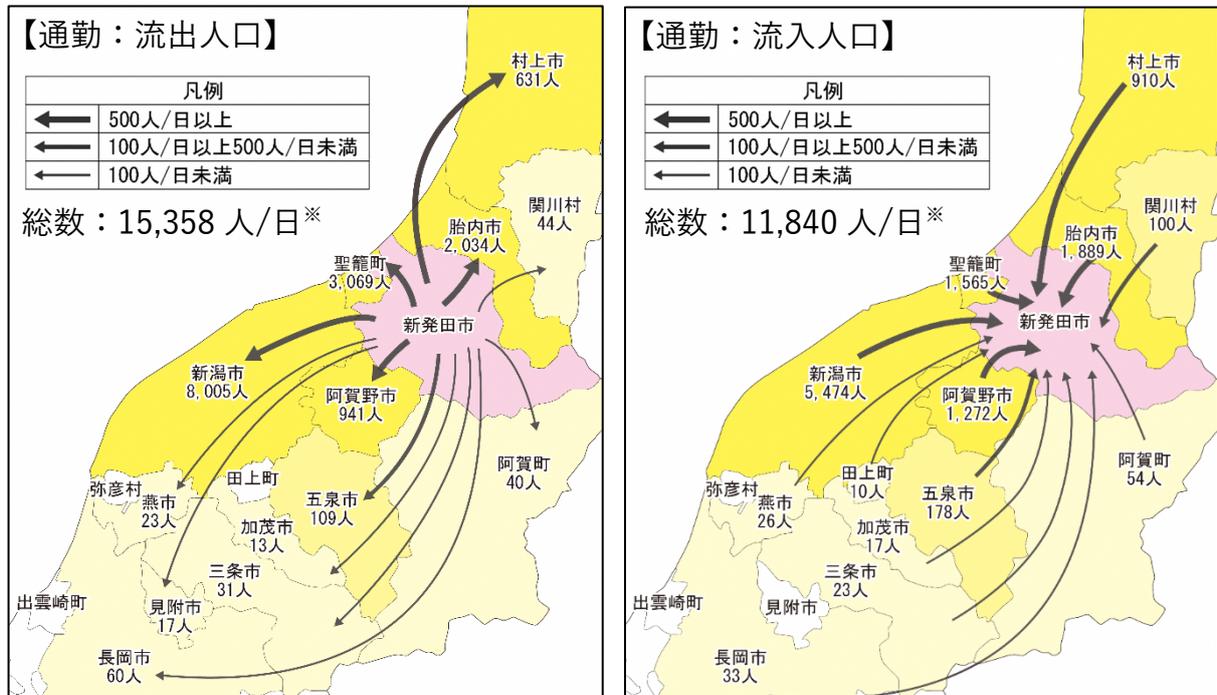


図 通勤における流出入人口

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。

### (5) 新発田市街地の変化

新発田市街地では、モータリゼーションの進展、大型店の郊外出店などを背景として、空き店舗の増加等による商業機能の低下や人口減少の進行など、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、市庁舎「ヨリネスしばた」が開庁し、新発田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 5 年には大倉喜八郎の別邸「蔵春閣」の東公園への移築が完了し、施設の公開が開始されたことで観光や経済の活性化が期待されています。

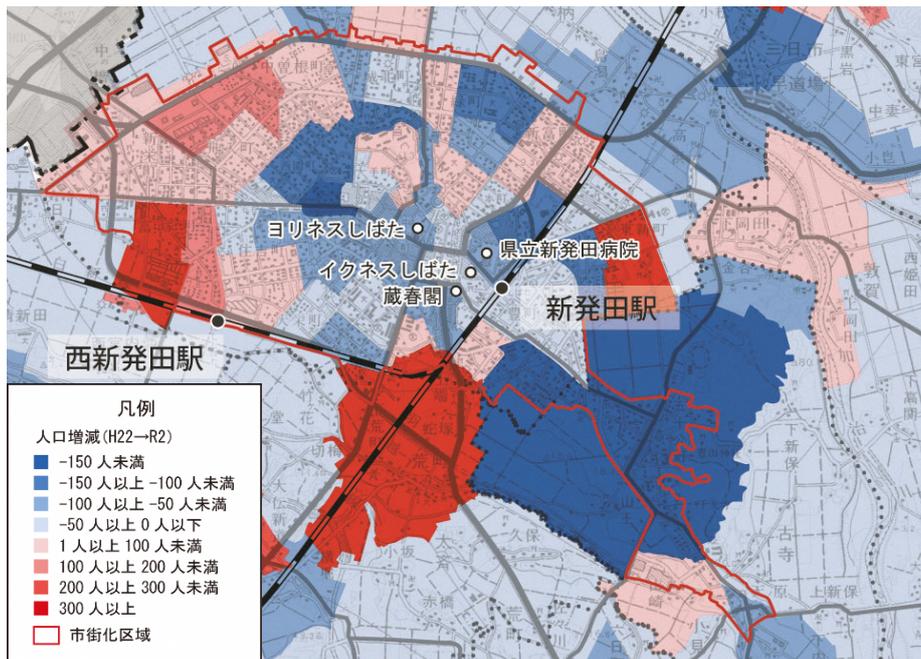


図 新発田市街地の人口増減【平成 22 年→令和 2 年】

出典：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

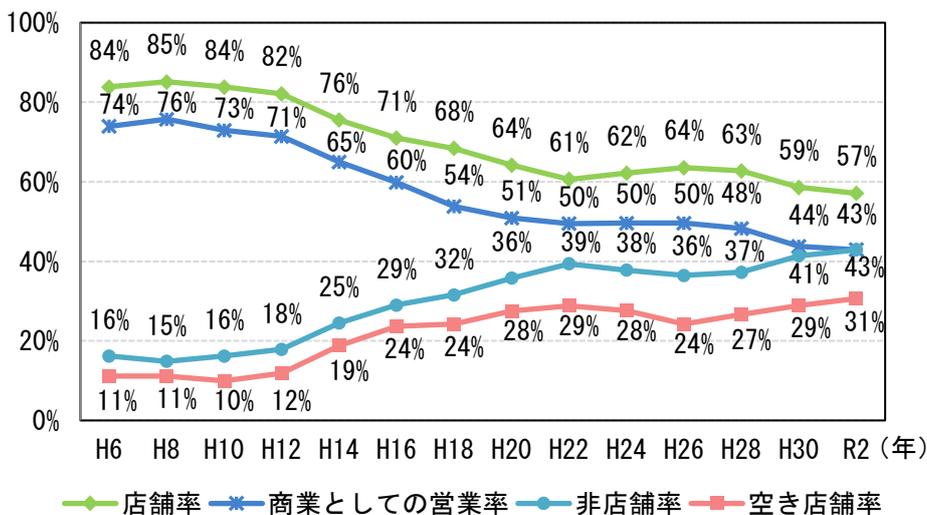


図 新発田市街地商店街の店舗率の推移

出典：新発田市空き店舗調査

## (6) 観光の実態

本市の観光施設は、新発田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感染症拡大の影響から、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。

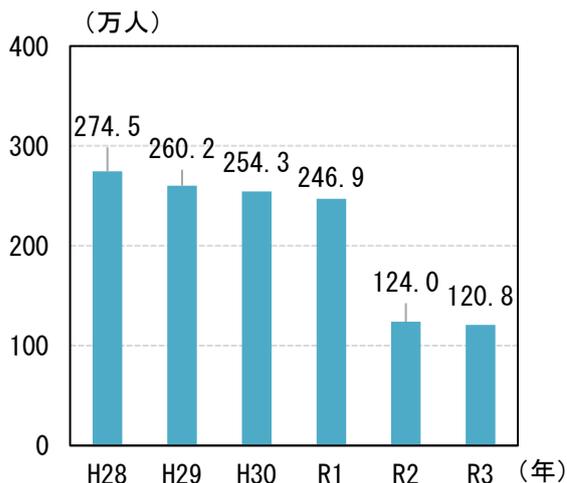


図 観光入込客数の推移（年別）

出典：令和3年新潟県観光入込客統計

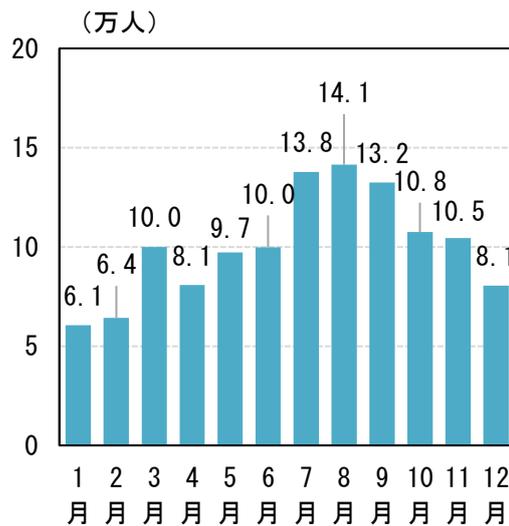


図 令和3年における観光入込客数の推移（月別）

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	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
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おり、新発田市街地と周辺地域間の移動手段を確保しています。新発田市街地では市街地循環（あやめ）バスが運行しており、市街地内の移動利便性を高めています。また、各路線とも需要に応じた運行本数を設定しながらサービスの確保に努めています。

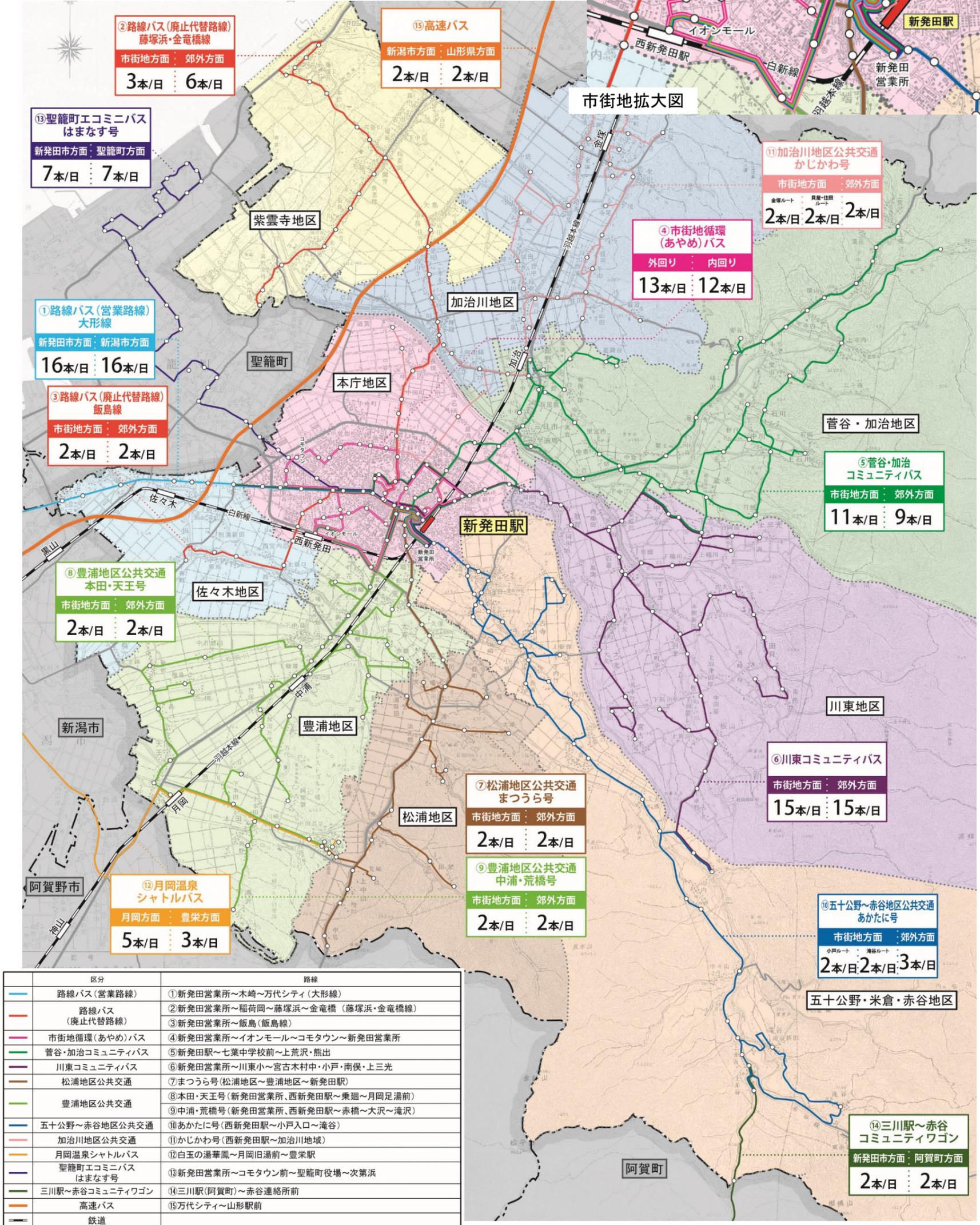


図 公共交通の運行状況

出典：新発田市、東日本旅客鉄道株式会社、新潟交通観光バス株式会社  
※令和5年度の平日における運行本数





### (3) 鉄道

新発田駅は、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路線が運行しています。市内には7駅が立地しており、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。

乗車人員は減少傾向にあり、令和4年度は3,095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感染症拡大に伴う外出自粛の影響で大幅に減少していますが、回復傾向にあります。

表 鉄道の運行本数（平日）

路線	方面	駅	各停本数（快速含）		特急本数		計
			新発田方面	新潟方面	新発田方面	新潟方面	
白新線	新潟方面	新発田駅 西新発田駅 佐々木駅	新潟方面	30本	新潟方面	7本	73本
			新発田方面	29本	新発田方面	7本	
羽越本線	村上方面	新発田駅 加治駅 金塚駅	村上方面	20本	村上方面	7本	53本
			新発田方面	19本	新発田方面	7本	
	新津方面	新発田駅 中浦駅 月岡駅	新津方面	11本	新津方面	0本	23本
			新発田方面	12本	新発田方面	0本	

出典：東日本旅客鉄道株式会社（令和5年4月時点）

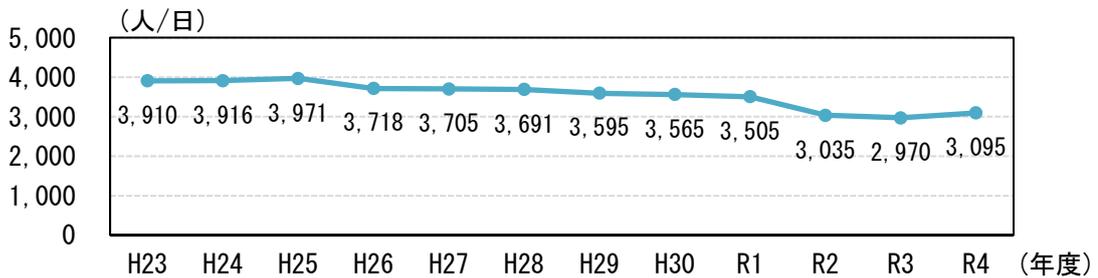


図 新発田駅の日平均乗車人員

出典：東日本旅客鉄道株式会社

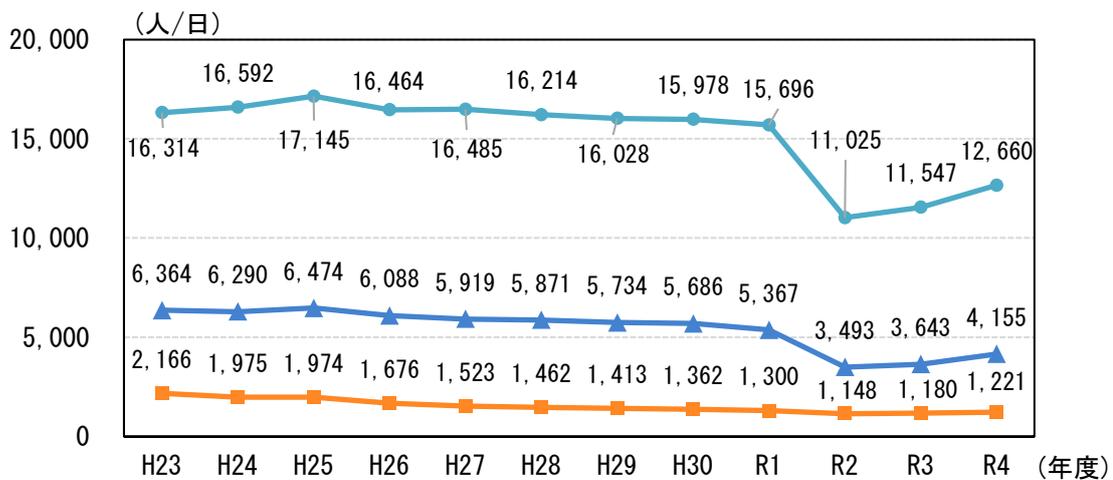


図 路線別の平均通過人員

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のほか、紫雲寺地区や佐々木地区といった新発田市街地周辺の地域を結ぶ形で運行しています。利用者数は、平成24年度をピークに減少傾向にあり、令和3年度は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響で約33.2万人まで落ち込みましたが、令和4年度は約36万人まで回復しました。

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	平日のみ
廃止代替路線	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	
計			21本	24本	45本	

出典：新潟交通観光バス株式会社（令和5年7月時点）

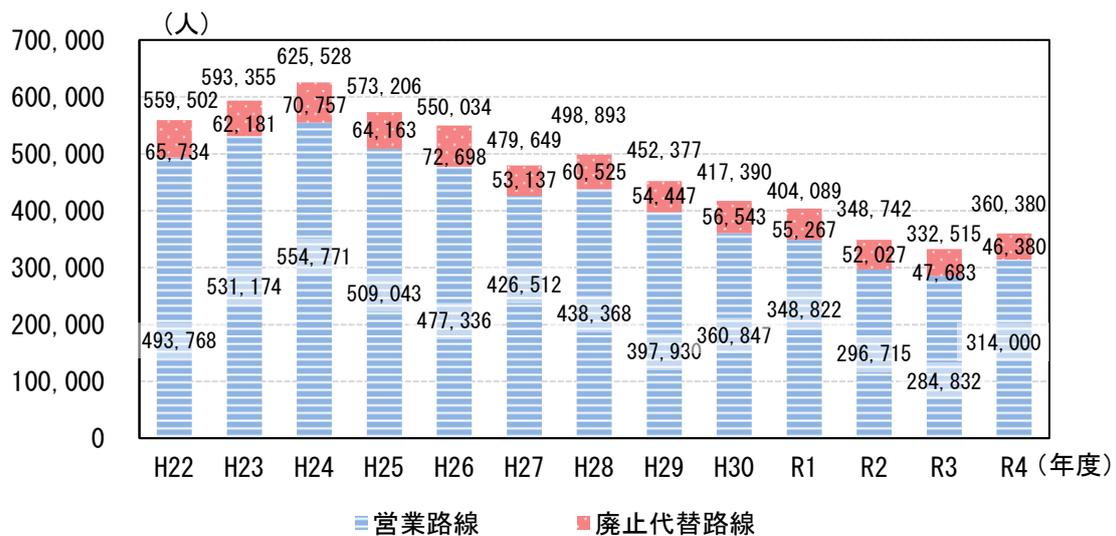


図 路線バス利用者数の推移

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・乗合タクシー

新発田市街地におけるアクセス機能の向上と公共交通空白地域の解消を図るとともに、交通弱者の移動手段を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシーを運行しています。一部の路線では、運行の効率化を図るため、定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」\*による運行を行っています。

利用者数は近年減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響も重なり各路線とも大きく減少しました。令和3年度以降は各路線とも回復傾向にあります。

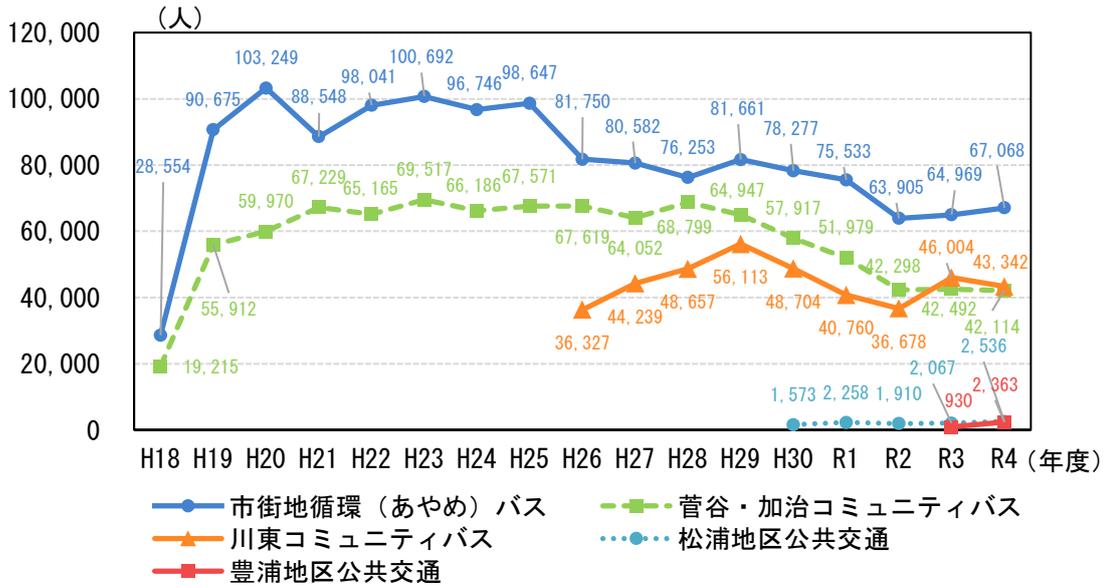


図 コミュニティバス乗車人数の推移

出典：新発田市資料

#### ※定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」

：停留所を結ぶ基本ルートは予約がない場合でも運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所まで迂回して運行する運行内容のこと。

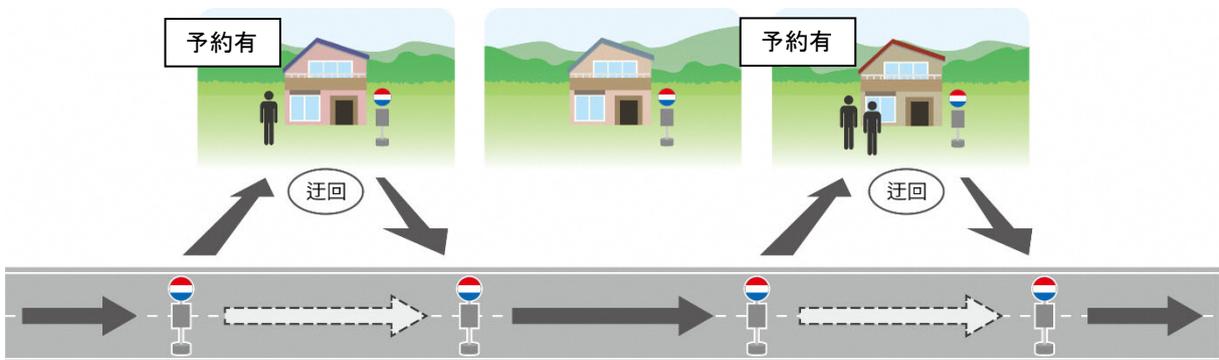


図 定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」のイメージ

表 コミュニティバス・乗合タクシーの運行本数（平日）

路線名	区分	運行本数（平日）		備考
		市街地方面 （外回り）	郊外方面 （内回り）	
市街地循環 （あやめ）バス	コミュニティバス	13本	12本	
菅谷・加治 コミュニティバス	コミュニティバス	11本	9本	新発田市街地 乗入れ便数
川東 コミュニティバス	コミュニティバス	15本	15本	新発田市街地 乗入れ便数
松浦地区公共交通 「まつうら号」	乗合タクシー	2本	2本	新発田版 デマンド方式
豊浦地区公共交通 「本田・天王号」	コミュニティバス	2本	2本	
豊浦地区公共交通 「中浦・荒橋号」	乗合タクシー	2本	2本	
五十公野～赤谷地区公共交通 「あかたに号」	コミュニティバス	小戸ルート：2本 滝谷ルート：2本	3本	
加治川地区公共交通 「かじかわ号」	乗合タクシー	金塚ルート：2本 貝屋・住田ルート：2本	2本	

出典：新発田市資料（令和5年度）

### ■市街地循環（あやめ）バス【平成18年11月運行開始】

新発田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、県立新発田病院を經由し運行しています。また、利用者ニーズに対応するため、「内回り」と「外回り」の双方向に運行しており、通学・買い物・通院等にあわせた運行時刻を設定しています。

### ■菅谷・加治コミュニティバス【平成18年10月運行開始】

菅谷・加治地区と新発田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・通院等に利用されています。

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を行っています。

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り換えることができる乗換拠点を整備しており、通学しやすい環境が確保されています。また、乗換えなしで新発田市街地の目的地にアクセスできるよう、一部が市街地循環（あやめ）バス路線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】

川東地区と新発田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・通院等に利用されるとともに、小・中学生のスクールバスとしても利用されています。

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、地域内の各方面へ運行しているとともに、高校生が各高校行きの便に乗り換えて通学できる環境が確保されています。また、乗換えなしで新発田市街地の目的地にアクセスできるよう、一部が市街地循環（あやめ）バス路線に乗り入れています。

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網の

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために

## ■松浦地区公共交通「まつうら号」【平成30年4月運行開始】

松浦地区と新発田市街地を結ぶ乗合タクシーで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。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。

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。

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「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。

## ■豊浦地区公共交通「本田・天王号」「中浦・荒橋号」【令和3年10月運行開始】

豊浦地区と新発田市街地を結ぶコミュニティバスの「本田・天王号」と、乗合タクシーの「中浦・荒橋号」が運行されており、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

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。

「本田・天王号」と「中浦・荒橋号」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「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。

## ■五十公野～赤谷地区公共交通「あかたに号」【令和5年5月運行開始】

赤谷地区と新発田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・通院等に利用されています。

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。

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「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。なお、高校生の通学対応のため、一部便はバス車両で運行しています。

## ■加治川地区公共交通「かじかわ号」【令和5年11月運行開始】

加治川地区と新発田市街地を結ぶ乗合タクシーで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

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、利用促進を図っています。

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「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。

## (6) バス・乗合タクシーの運行に係る財政負担

令和4年度のバスの運行に係る本市の財政負担は約1.5億円となっており、平成20年度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。

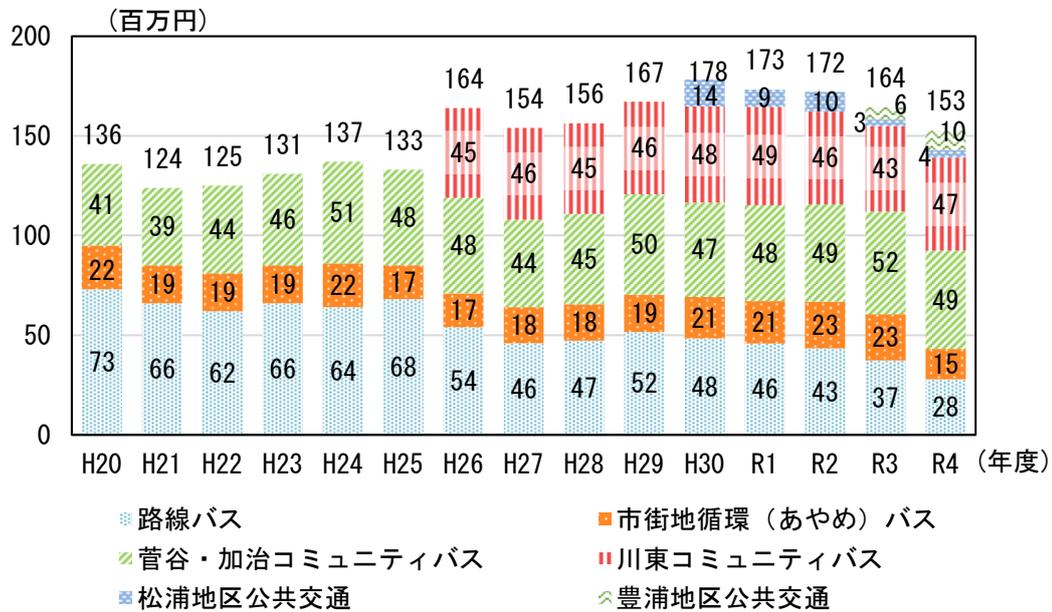


図 バス運行に係る財政負担

出典：新発田市資料

## (7) タクシー

本市にはタクシー事業者が3社あり、鉄道やバスでは担うことのできない時間帯や、自由度の高い移動サービスを行っています。通常のタクシー車両に加え、ジャンボタクシーを導入している会社もあります。

タクシーは、鉄道やバスとともに、持続可能な公共交通ネットワークを形成する重要な交通機関のひとつとなっています。

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

	小型	大型	ジャンボ
株式会社下越タクシー	19台	4台	1台
新発田観光タクシー株式会社	16台	1台	0台
太陽交通新発田中央株式会社	17台	1台	0台

出典：事業者ヒアリング調査結果  
※令和5年6月時点

## 2.3 アンケート調査概要

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、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46.8%） ※各結果の「n」は、回答者数を表す	1,097部（回収率85.7%）

## 2.4 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。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。

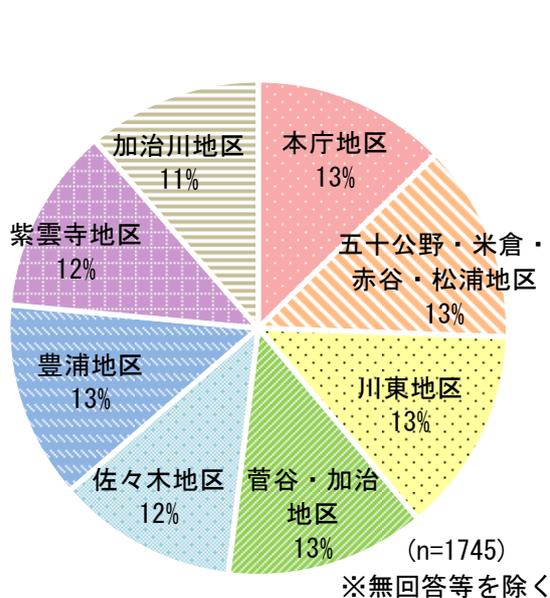


図 居住地

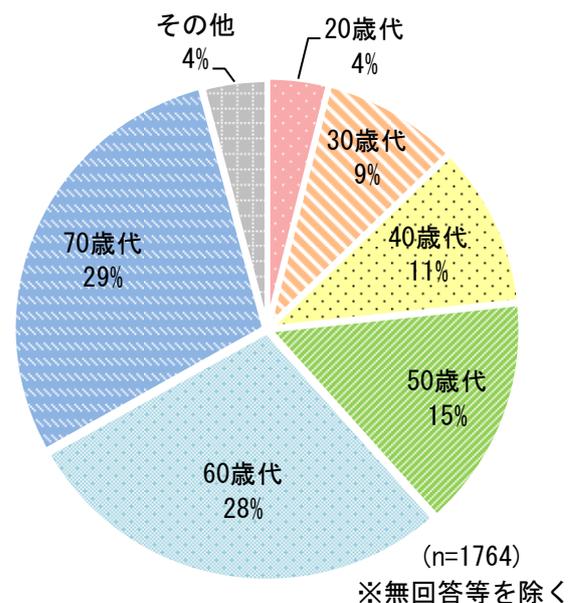


図 年代

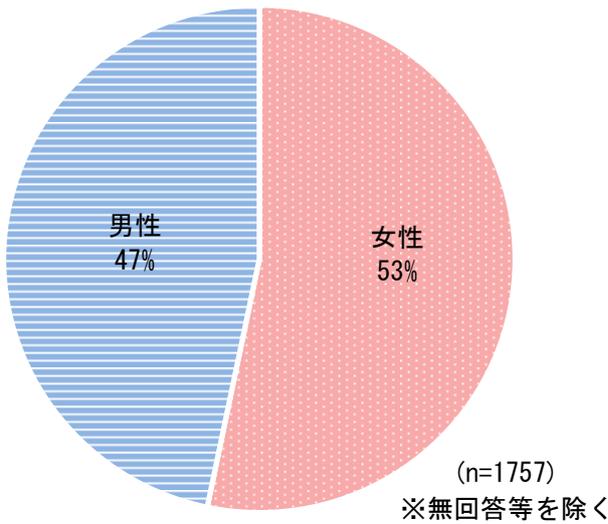


図 性別

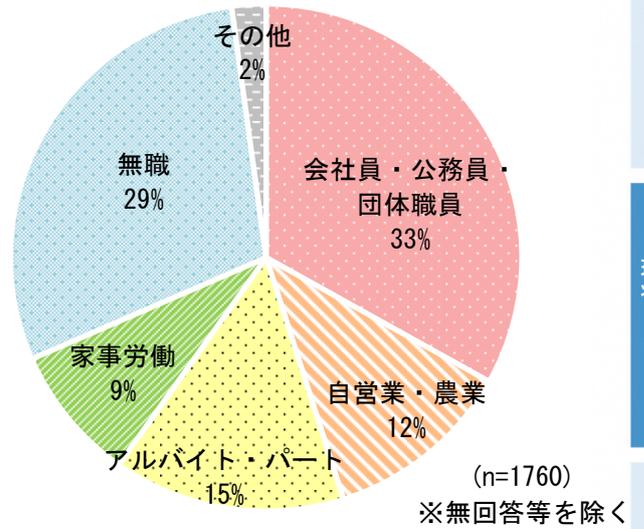


図 職業等

(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。

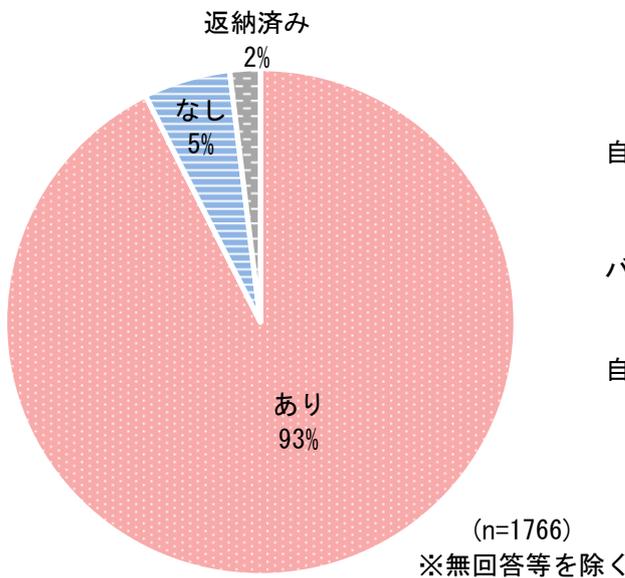


図 運転免許の保有

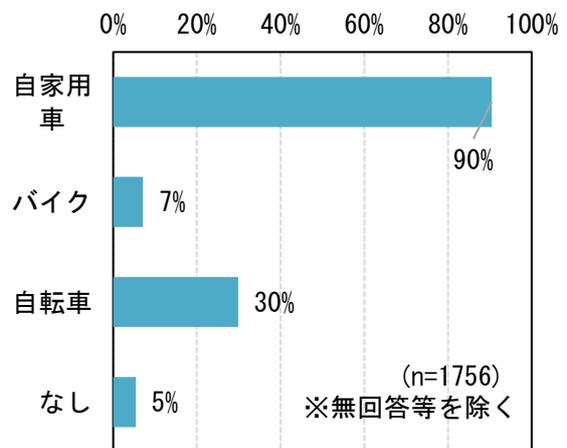


図 乗り物の所有

### (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」に立地する施設を行き先とする割合が高くなっています。

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くなっています。

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くなっています。

	買い物 (n=1687)	通院 (n=1106)	通勤 (n=707)	その他 (n=729)
中心市街地	14%	35%	17%	23%
西新発田駅周辺	21%	9%	6%	14%
新栄町・舟入町など	22%	10%	7%	15%
中曽根町・城北町・緑町など	18%	14%	5%	10%
駅東側市街地	12%	10%	6%	6%
周辺地区	6%	13%	20%	13%
新潟市	4%	6%	21%	11%
胎内市	2%	1%	6%	2%
その他市町村	1%	2%	12%	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=1687)	通院 (n=1106)	通勤 (n=707)	その他 (n=729)
自家用車(自分で運転)	89%	84%	95%	79%
バイク	1%	1%	1%	1%
自転車	4%	4%	2%	5%
徒歩	4%	4%	2%	6%
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 <sup>※</sup>	0%	0%	0%	0%
タクシー	0%	2%	0%	1%
その他	0%	0%	1%	1%

図 移動手段

※松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通を指す。



## (6) バス・乗合ワゴンの利用頻度と今後の利用可能性

バスや乗合ワゴンを「利用していない」人が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。

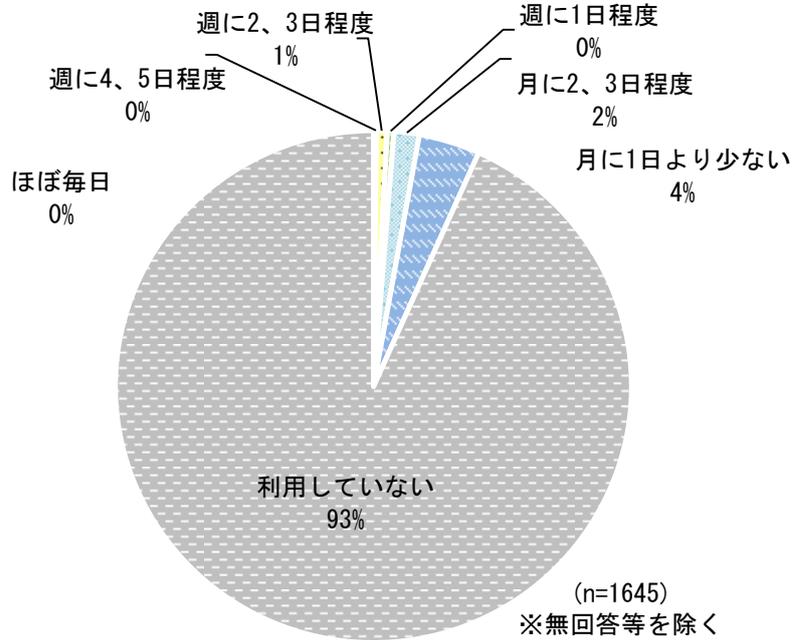


図 バス・乗合ワゴンの利用頻度

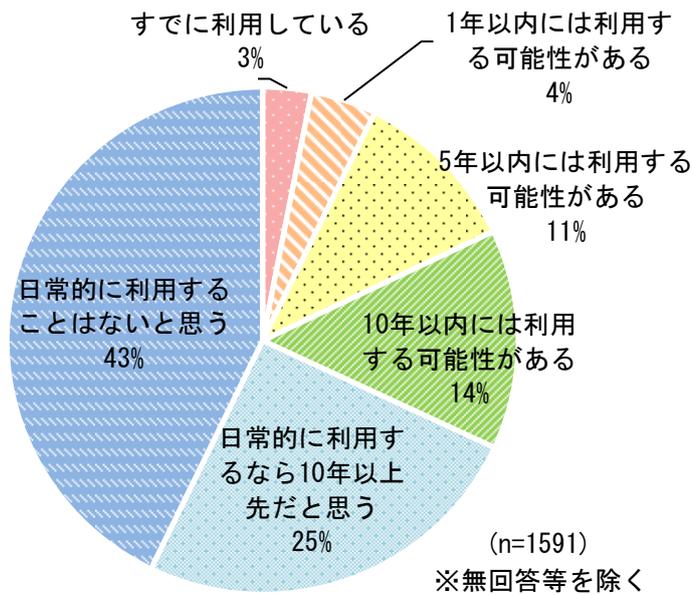


図 今後、バス・乗合ワゴンを日常的に利用する可能性

### (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

72%が公共交通の運行に係る本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」「現状よりも充実を検討する」の合計が、利用者は99%、非利用者でも86%を占めています。

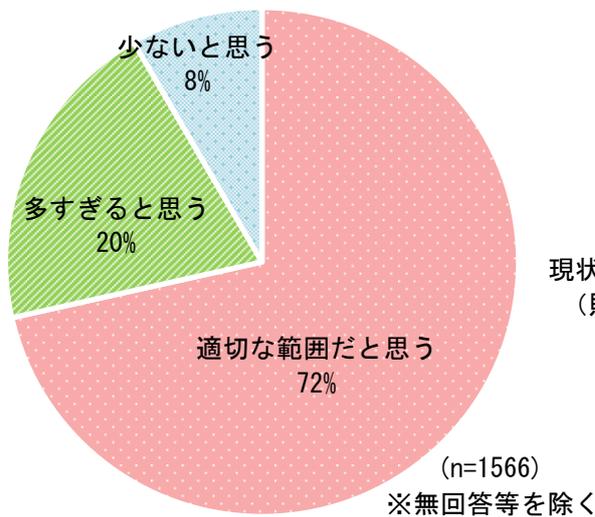


図 バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担についての意向

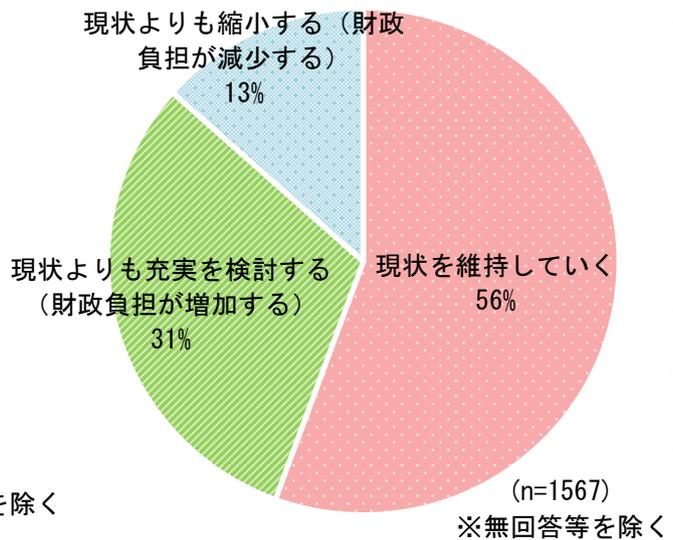


図 バス・乗合ワゴンの運行についての意向

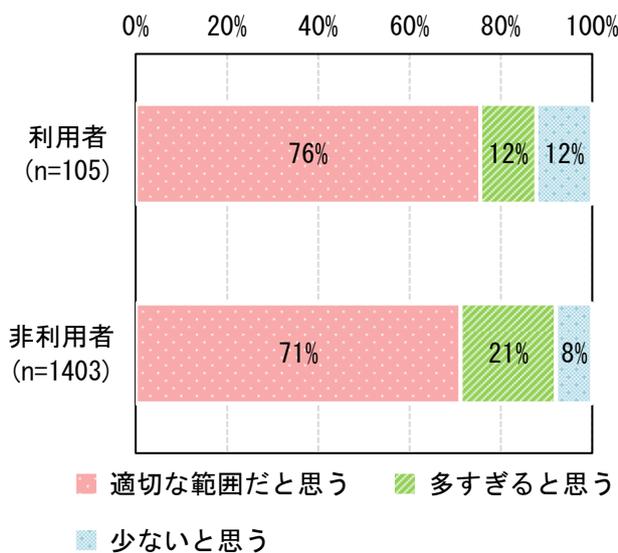


図 バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担についての意向 (利用状況別)

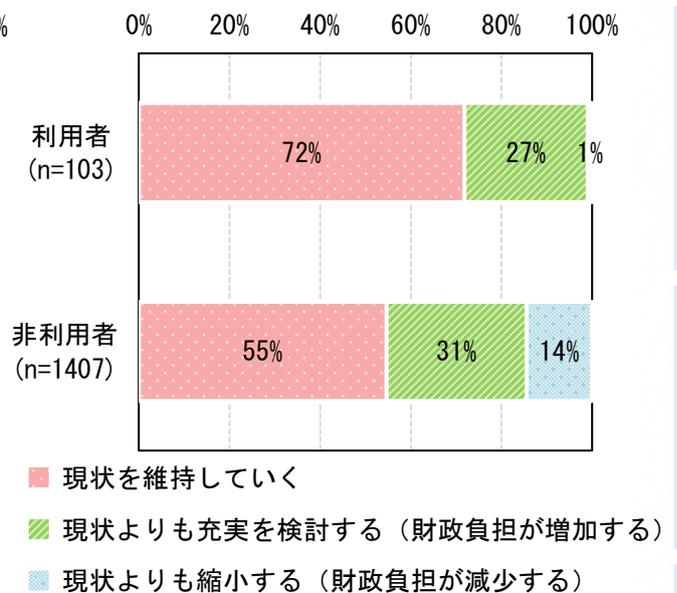


図 バス・乗合ワゴンの運行についての意向 (利用状況別)

## (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。

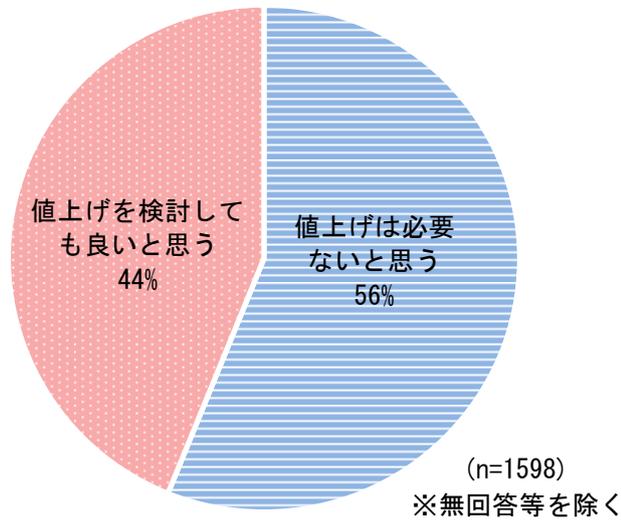


図 運賃の値上げについての意向

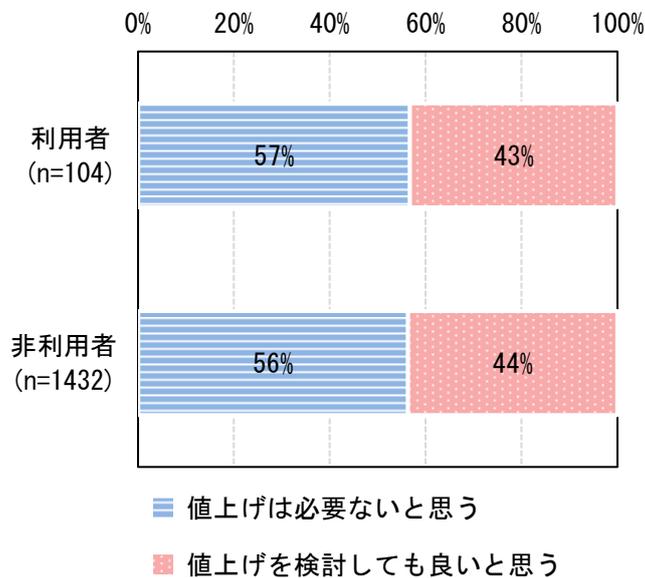


図 運賃の値上げについての意向（利用状況別）



## (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。

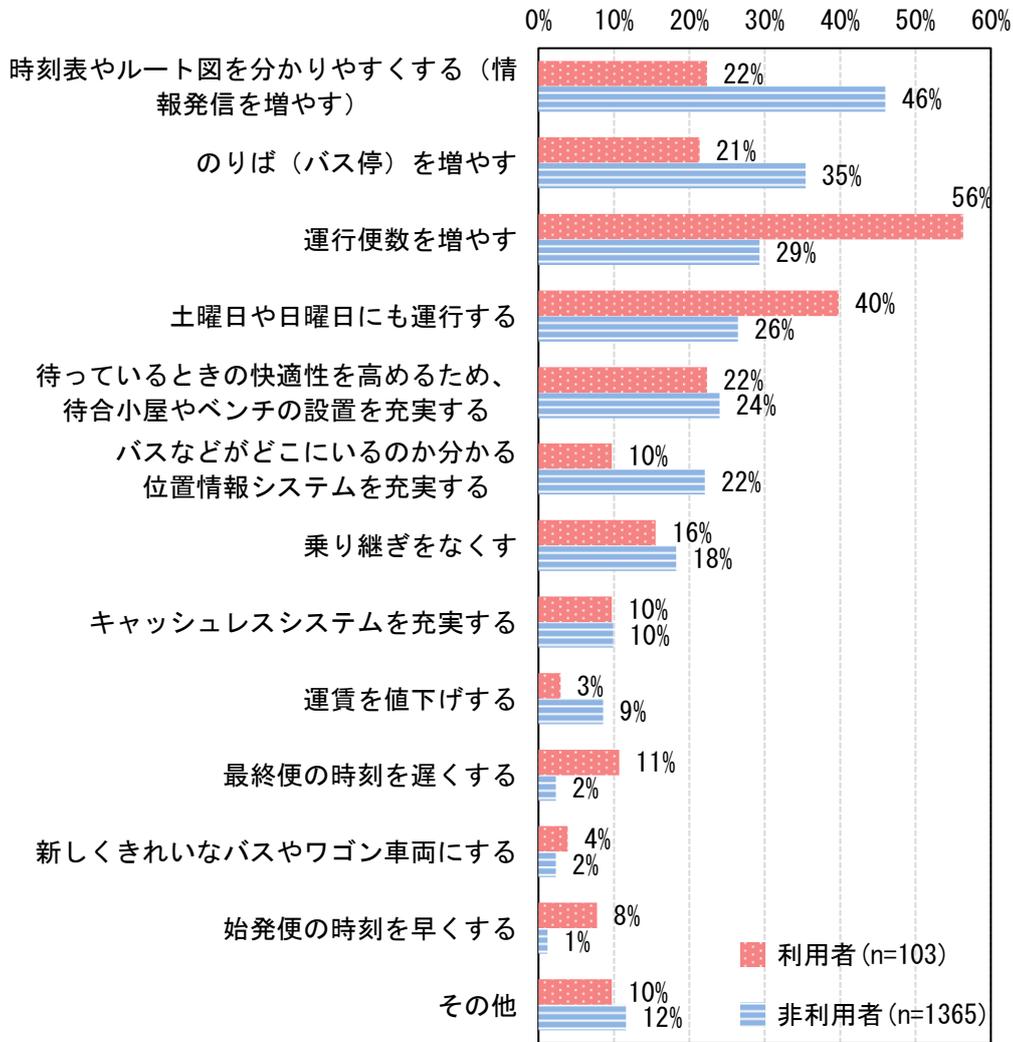


図 改善要望

## 2.5 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。

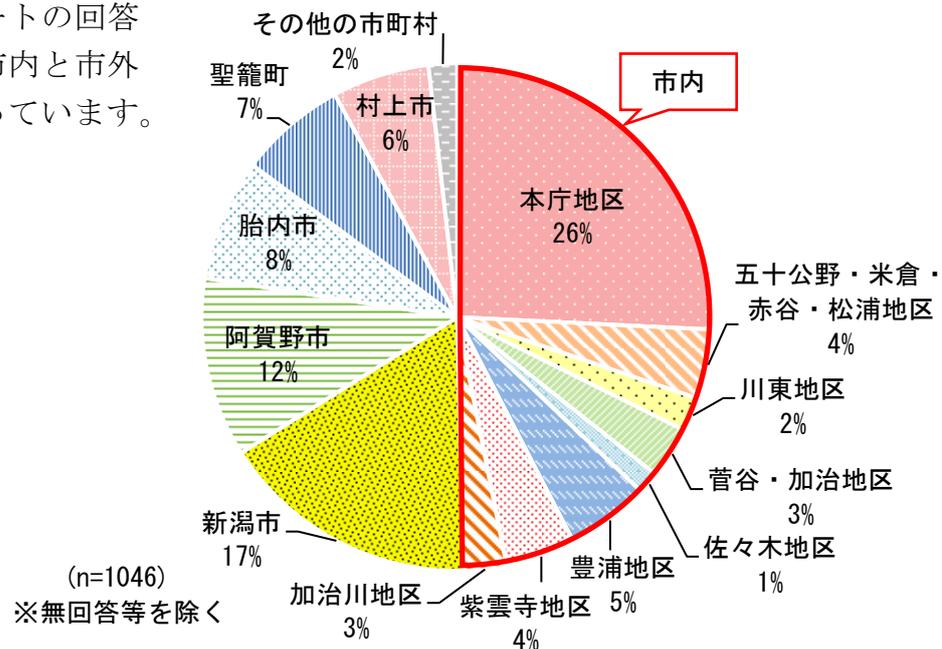


図 居住地

### (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割となっています。

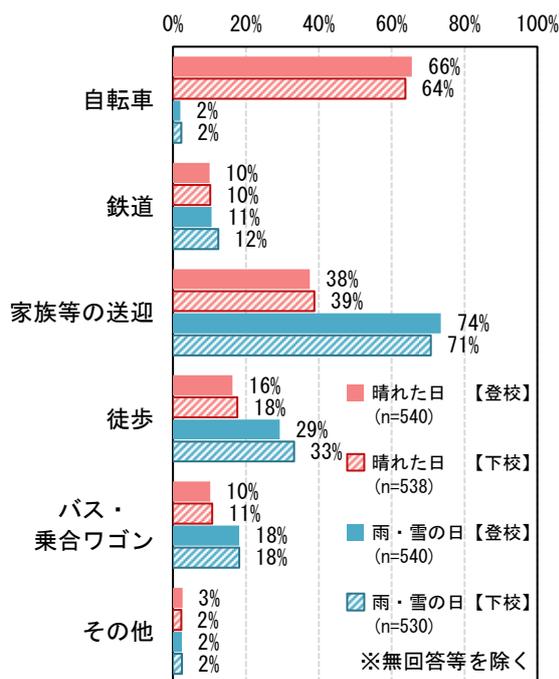


図 通学での移動手段（市内居住者）

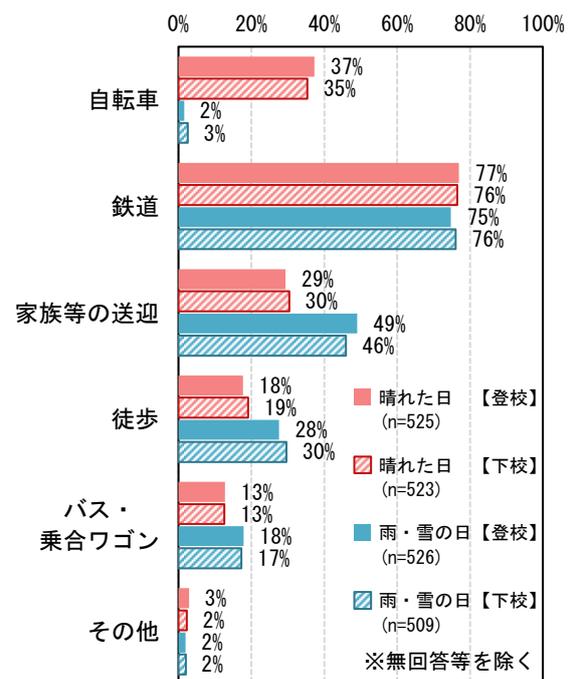


図 通学での移動手段（市外居住者）

### (3) 通学の時間帯

登校では、午前7時半から午前8時にかけて自宅を出る人が多く、学校への到着は午前8時半から午前8時40分に集中しています。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。

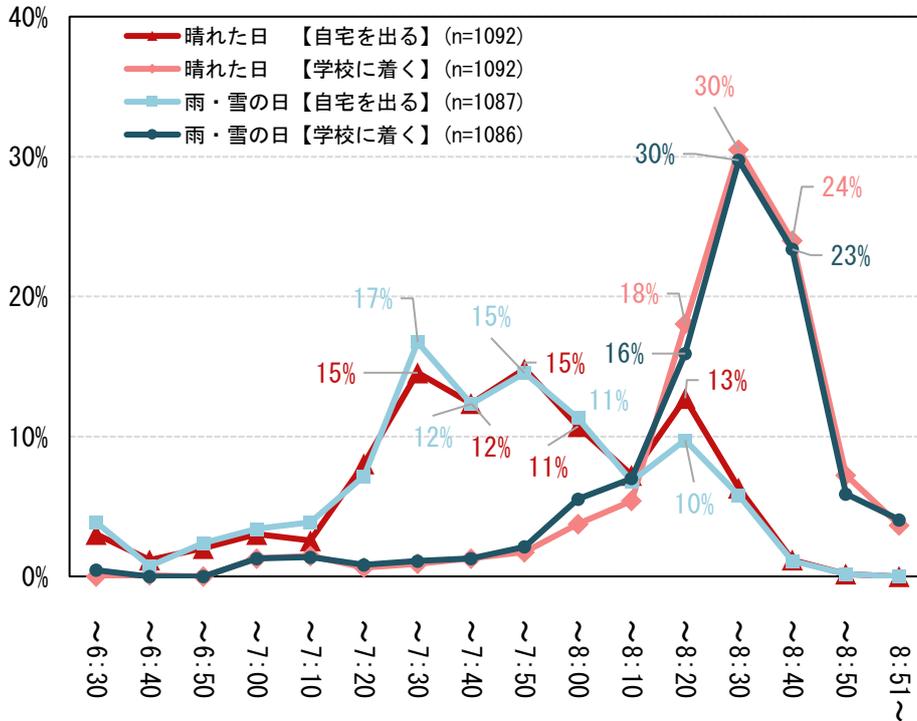


図 登校の時刻

※10%以上のみ数値を表示

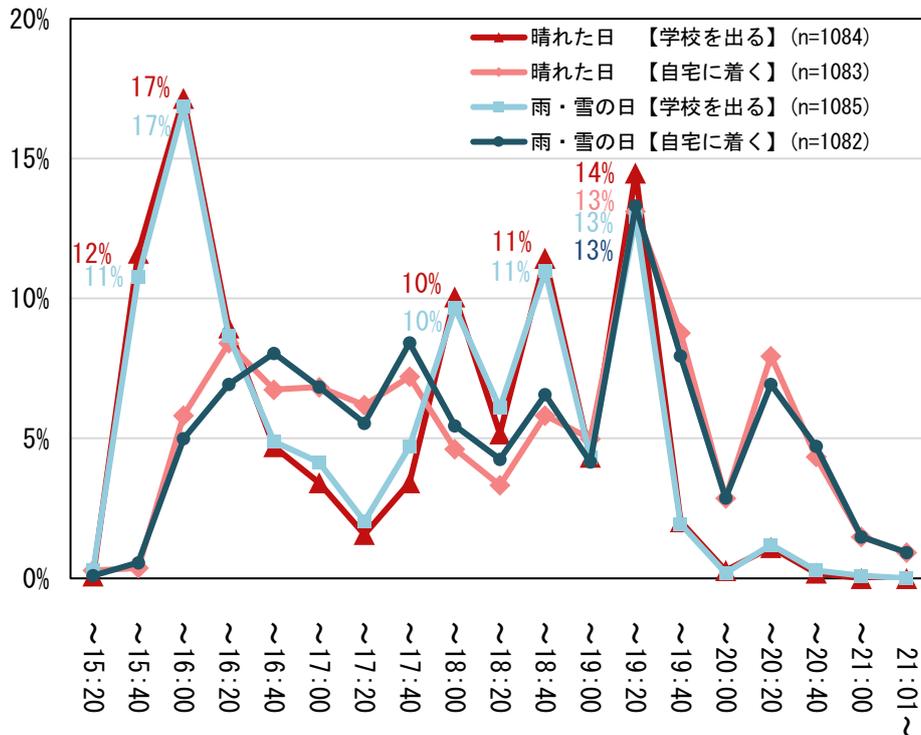


図 下校の時刻

※10%以上のみ数値を表示



### (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。

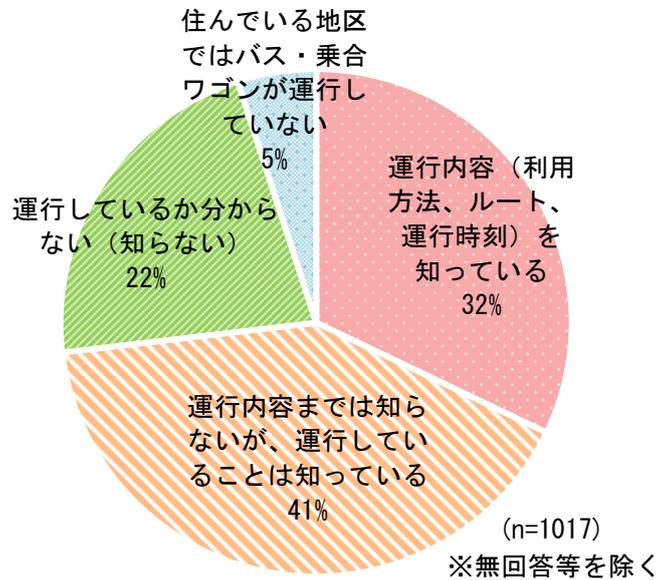


図 バス・乗合ワゴンの認知度

### (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。

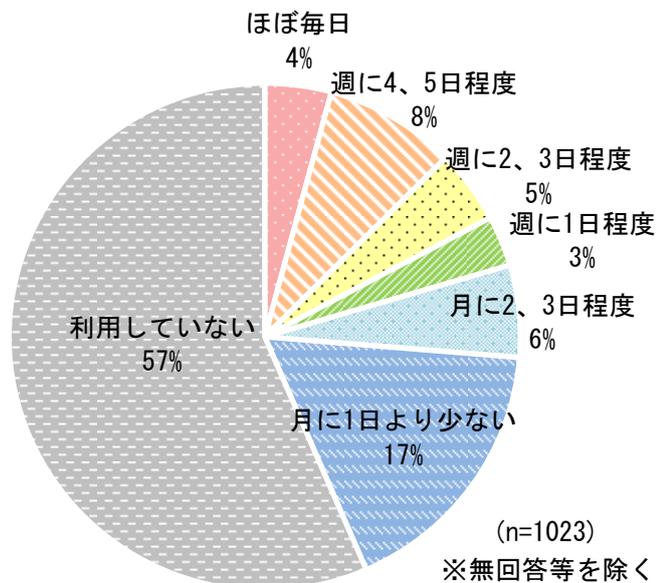


図 バス・乗合ワゴンの利用頻度

## (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。

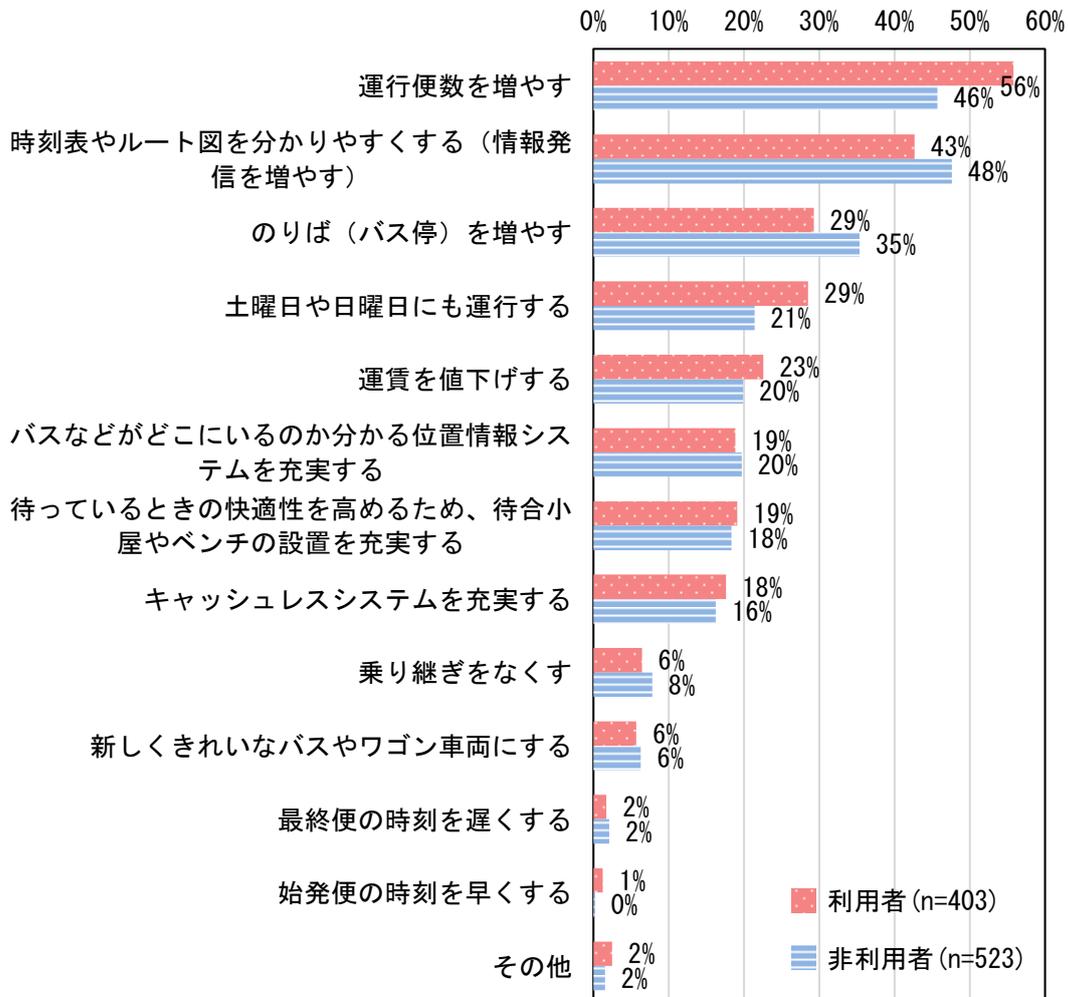


図 改善要望

## 第3章 新発田市地域公共交通網形成計画の評価

### 3.1 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

##### 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」

##### 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
- ② 地域とともに作り、支える、持続可能な公共交通
- 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 23 施策、一部実施が 19 施策、未実施が 2 施策です。

表 各施策の実施状況（令和4年度末時点）

		実施中	一部実施	未実施	主な取組実績
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	事業1-1	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスを周知するため、各高校を通じて新入生にチラシを配布</li> <li>・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</li> </ul>
	事業1-2	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>・松浦地区で路線バスから定路線迂回型運行に変更（H30～）</li> <li>・松浦地区で停留所の追加及び西新発田駅方面の新たな運行ルートを追加（R4）</li> <li>・豊浦地区で路線バスから定路線迂回型運行に変更（R3～）</li> <li>・菅谷・加治地区で実証運行中の予約便の運行内容を見直した</li> </ul>
	事業1-3	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・経年劣化に伴う中型路線バス車両の入れ替えを実施（H30）</li> <li>・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</li> <li>・アンケート調査およ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）</li> <li>・新たな停留所「JA 北越後前」を設置（R4）</li> </ul>

			実施中	一部実施	未実施	主な取組実績
事業 1-4	川東コミュニティバスの継続運行		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>川東コミュニティバスの運行を継続</li> <li>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</li> <li>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)</li> <li>通学支援のため、長峰の停留所を新設(R2)</li> <li>川東小学校の待合環境としてベンチを設置(R2)</li> <li>登校時の安全確保のため停留所の位置を2か所変更(R3)</li> </ul>
事業 1-5	東中学校区の公共交通の見直し		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>五十公野～赤谷地区で日常生活の移動手段と通学手段を担う路線バスを運行(～R4)</li> <li>五十公野～赤谷地区で除雪等に関する要望書を県へ提出し、冬期間の通学の安全確保に努めた</li> <li>五十公野～赤谷地区公共交通の見直しに向けて、各地区で検討会議を行い、「あかたに路線」の運行内容を確立</li> <li>松浦地区で路線バスから定路線迂回型運行に変更(H30～)</li> <li>松浦地区で停留所の追加及び西新発田駅方面の新たな運行ルートを追加(R4)</li> <li>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</li> </ul>
事業 1-6	各地区の公共交通の見直し		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>松浦地区、五十公野・米倉・赤谷地区、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および運行を実施</li> <li>加治川地区で地域の研究会を立ち上げ</li> </ul>
事業 1-7	コミュニティバス運賃の見直し		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>5地区のコミュニティバスの運賃は現行の運賃を継続</li> </ul>
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		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地循環(あやめ)バス、菅谷・加治コミュニティバス、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</li> <li>松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通では、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</li> <li>路線バスでは障がい者手帳所持者に対する運賃半額を実施</li> </ul>
事業 1-9	高齢者運転免許証返納支援事業の継続実施		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
事業 1-10	スクールバスの運行と定期券の購入補助		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>以下に示す児童・生徒の通学等の取組を実施</li> <li>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(旧舎)3 中学校1</li> <li>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(旧舎)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 タクシー借上げ：小学校2 中学校0</li> </ul>
事業 1-11	廃止代替路線の検討、見直し		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

第1章

はじめに

第2章

現状 地域公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網形

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために

第1章	はじめに
第2章	現状 地域および公共交通の
第3章	新発田市地域公共交通網形成計画の評価
第4章	公共交通の課題
第5章	基本的な方針
第6章	計画の目標
第7章	目標を達成するために行う交通施策・事業

		実施中	一部実施	未実施	主な取組実績
<b>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</b>					
事業2-1	鉄道との接続を考慮した市街地循環（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、西新発田駅での市街地循環（あやめ）バス、菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバスとの乗継ぎの影響を確認し、運行ダイヤを設定
事業2-2	市街地循環（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		●		・市街地循環（あやめ）バスとの乗継ぎ時間を考慮して、菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバス、松浦地区公共交通、豊浦地区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		●		・菅谷・加治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
<b>施策3 公共交通を利用しやすい環境整備</b>					
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 R4：三ツ樹バス待合所、滝バス待合所、中之通バス待合所、下三光バス待合所（改修）
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	●			・以下の取組を実施 H30～R1：菅谷・加治コミュニティバスは車両更新時にバリアフリー法に適合した車両を選定 R2～：松浦地区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 R3～：豊浦地区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市街地循環（あやめ）バス車両を更新 R4：福祉タクシーを1台導入
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、イオンモール新発田に設置しているデジタルサイネージでバスの運行情報を発信 ・「バスどこ？」ホームページで随時、バスの遅延や代車運行などの情報を発信 ・市街地循環（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～）

		実施中	一部実施	未実施	主な取組実績
事業 3-4	「バスどこ？」の対象路線拡大とシステムの再構築		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li>「バスどこ？」の表示路線に菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバス、松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通を追加</li> </ul>
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		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>「市街地循環（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</li> <li>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、市街地循環（あやめ）バス、川東コミュニティバス、菅谷・加治コミュニティバスの経路探索が可能</li> <li>住民からの問い合わせに応じて「わたしの時刻表」を作成</li> <li>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、見直しが完了した段階で検討</li> </ul>
事業 3-6	地域主催の乗り方教室の開催	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>菅谷・加治コミュニティバス運行エリアの住民を対象に乗り方教室を実施</li> <li>川東コミュニティバス運行エリアの住民を対象に川東コミュニティバスと市街地循環（あやめ）バスの乗り方教室を実施</li> <li>松浦地区公共交通運行エリアの住民を対象にまつら号と市街地循環（あやめ）バスの乗り方教室を実施</li> <li>豊浦地区公共交通運行エリアの住民を対象に乗り方教室を実施</li> </ul>
事業 3-7	ICカード導入の検討	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地循環（あやめ）バス、菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバス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～）</li> </ul>
<b>施策4 地域全体で公共交通を支える基盤づくり</b>					
事業 4-1	ノーマイカーデーの周知・啓発	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>新発田市職員を対象にノーマイカーデーを実施（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）</li> </ul>
事業 4-2	商店街等と連携した取組の検討		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>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市街地循環（あやめ）バスの時刻表を設置</li> </ul>
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		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>広報しばたおよび市ホームページで菅谷・加治コミュニティバスの車内外広告、市街地循環（あやめ）バス車内の情報発信モニターの広告募集を実施（R3～）</li> <li>ネーミングライツの有効性などについては、引き続き検討</li> </ul>
事業 4-4	地域住民の主体的な組織づくりや活動の支援	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>「菅谷・加治地区」「川東地区」「松浦地区」「豊浦地区」「五十公野～赤谷地区」「加治川地区」で支援を実施</li> </ul>
事業 4-5	公共交通の手引きの発行			●	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、見直しが完了した段階で検討</li> </ul>

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網形

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために

第1章	はじめに
第2章	地域および公共交通の現状
第3章	新発田市地域公共交通網形成計画の評価
第4章	公共交通の課題
第5章	基本的な方針
第6章	計画の目標
第7章	目標を達成するために行う交通施策・事業

		実施中	一部実施	未実施	主な取組実績
事業	事業 4-6	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>市内イベント時に、PR 活動を実施 (R2～3 中止)</li> <li>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</li> <li>市街地循環 (あやめ) バス、菅谷・加治コミュニティバス、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</li> <li>各地区公共交通の利用方法についてホームページ等で周知</li> </ul>
事業	事業 4-7		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>企業版ふるさとしばた応援寄附金を活用して、バス車両の更新やバス待合所を建設</li> <li>市街地循環 (あやめ) バスでは、企業広告費を運行経費に充当</li> </ul>
事業	事業 4-8		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>市内の高校 3 校で、公共交通の情報コーナーを設置</li> <li>インターンシップ受け入れにおいて、公共交通の利用促進策について検討</li> </ul>
施策 5 アクセス向上による都市拠点の形成強化					
事業	事業 5-1		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>新潟交通観光バス株式会社に運行業務を委託し、市街地循環 (あやめ) バスを運行</li> <li>鉄道の時刻に合わせたダイヤ改正を実施</li> <li>バス停名称を変更</li> <li>バス停近くの医療機関を案内する音声案内を追加</li> <li>車両を 2 台更新 (R4)</li> </ul>
事業	事業 5-2		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>年数回、全便実態調査を実施</li> </ul>
事業	事業 5-3			●	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用対効果や他の公共交通との接続、各地区の公共交通の変化等を考慮しながら今後検討</li> </ul>
事業	事業 5-4	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>西新発田駅の北側駅前広場における乗降客送迎者の渋滞緩和のため、令和 4 年度に駅南側におけるロータリー整備の設計を行った。</li> </ul>
事業	事業 5-5	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>市内各駐輪場の自転車等整理を実施</li> <li>各駐輪場内における放置自転車の撤去、告示・通知を実施</li> <li>新発田駅前駐輪場施設の屋根清掃を実施</li> <li>各高校・大学へ卒業生による放置禁止の注意喚起を実施</li> <li>新発田駅前、新発田駅東口、西新発田駅、月岡駅、加治駅、金塚駅西口、金塚駅前の各駐輪場施設を修繕</li> </ul>
事業	事業 5-6		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の主要施設を循環する市街地循環 (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</li> </ul>

			実施中	一部実施	未実施	主な取組実績
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	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>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運行を実施</li> <li>周辺市町村と連携し、旅行商品を企画して販売したほか、情報誌等に特集記事を掲載して利用促進を行った</li> </ul>
	5-8	広域観光周遊ルートの策定	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年に阿賀北9市町村の担当者による会議を実施し2~3ルートを選定し、にいがた観光ナビのホームページを利用して情報発信を行った</li> <li>コロナ禍で今後の動きが読めなくなったが、新発田市の案を設定</li> </ul>
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	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
	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]		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	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		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的なバス情報フォーマットを整備し、経路検索に対応した路線を拡大</li> </ul>
	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	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>白新線・羽越本線高速化および羽越新幹線建設の促進に対する要望活動を実施</li> </ul>
	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]	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>連携市町村と広域交通維持に関する意見交換会を実施</li> </ul>
	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]	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>連携市町村と生活交通維持に関する意見交換会を実施</li> </ul>

第1章

はじめに

第2章

現状 地域公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網形

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために行う交通

## 3.2 新発田市地域公共交通網形成計画の評価指標

計画期間において、一部の路線バスを新発田版デマンド方式へ切り替えたことで、対象路線の運行経費を削減できました。また、乗り方教室をはじめとする利用促進策に取り組んだ一方で、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大といった社会的要因によって公共交通利用者数が減少しており、さらなる利用促進が必要です。

表 評価指標の達成状況

評価指標	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	目標値 R5年度	達成 状況	
<b>目標1</b> 地域特性に応じた使いやすく、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	109,657人/年	56,543人/年	55,267人/年	52,027人/年	47,683人/年	46,380人/年	126,000人/年	×
	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ます。市の運行見直しで平成28年度では11路線ありましたが、令和4年度では4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ます。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ります。								
	②コミュニティバスの年間利用者数	117,456人/年	121,060人/年	106,621人/年	92,739人/年	78,976人/年	88,496人/年	85,456人/年	130,000人/年	×
	評価	・菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバスとも、高校生が減少したことにより、利用者数が減少傾向にあります。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しましたが両路線ともコロナ前の水準に戻つつあります。しかし、目標は達成できない見込みです。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、利用促進を図っていく必要があります。								
③路線バスの見直し地区数	4地区	5地区	4地区	5地区	5地区	5地区	6地区	8地区	×	
	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、加治川の6地区となっており、目標は達成できない見込みです。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ましたが、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ます。								
④「バスどこ？」HPへの年間アクセス件数	24,550件	32,098件	25,712件	16,291件	10,116件	13,758件	30,193件	25,000件	○	
	評価	・令和3年12月に菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバス、松浦地区公共交通、令和4年12月に豊浦地区公共交通にも対象路線を拡大した影響で、アクセス件数は12月以降増加し、目標を達成できる見込みです。バス利用の不安を解消するツールとして一定の役目を果たしていますが、一部区間でGPSが不安定になるなど、システムの精度の改善をしていく必要があります。								

評価指標		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	目標値 R5年度	達成状況
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	4団体	6団体	7団体	7団体	7団体	8団体	8団体	○
	評価	平成29年度以降、五十公野～赤谷地区、豊浦地区、加治川地区で検討組織を立ち上げ、合計8地域（団体）で地域における公共交通の検討・実施を行っています。								
	②路線バス利用者1人当たり運行経費	1,077円/人	1,298円/人	1,205円/人	1,280円/人	1,258円/人	1,083円/人	932円/人	1,028円/人	○
	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ます。路線数が減少し利用者数が減少しましたが、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ます。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ります。								
③コミュニティバス利用者1人当たり運行経費	894円/人	683円/人	799円/人	926円/人	1,141円/人	1,016円/人	1,150円/人	623円/人	×	
	評価	菅谷・加治コミュニティバス、川東コミュニティバスともに利用者が減少傾向にあり、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、令和2年度までは一人当たり運行経費が高くなりました。しかし、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響も少なくなり、やや改善されましたが、川東コミュニティバスの車両修繕費の増加により令和4年度は再度増加しました。今後も高校生の人数が減少し、利用者数が減少する傾向にあることから、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ります。								
④公共交通の利活用を推進する年間取組数	4件	6件	10件	12件	1件	1件	12件	12件	○	
	評価	近年はコロナ禍により、乗り方教室等を開催できずにいました。令和4年度は乗り方教室を4件、乗り方説明会を2件行いました。また、その他に市内の高校新入生へバス利用のチラシを配布、マイ時刻表や利用促進のチラシを作成して利用促進を図りました。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、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ります。								
目標3 まちの変化に応じた公共交通	①市街地循環（あやめ）バスの年間利用者数	76,253人	81,661人	78,277人	75,533人	63,905人	64,969人	67,068人	83,200人	×
	評価	市街地循環（あやめ）バスの利用者数は減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で更に減少しました。その後令和4年度にかけて回復傾向ですが、コロナ前の水準には戻っていません。市街地循環（あやめ）バスは新発田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ります。								
	②通学における高校生の公共交通利用率	51.0%	—	—	50.2%	—	—	54.6%	61.0%	×
評価	令和4年度は市内高校生の2学年を対象にアンケートを実施し、およそ半数が鉄道、バスで通学していることがわかりました。改善要望として多かった項目は、「便数を増やす」、「時刻表やルート図を見やすくする」であり、公共交通の利用率を上げるため、運行ダイヤの見直しや、時刻表を見やすくするなど、改善策を検討していく必要があります。									

第1章  
はじめに

第2章  
現状  
地域および公共交通の

第3章  
成計画の評価  
新発田市地域公共交通網形

第4章  
課題  
公共交通の

第5章  
基本的な方針

第6章  
計画の目標

第7章  
施策・事業  
目標を達成するために  
行う交通

## 3.3 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」の実現に向けて事業を進めてきたことで、新発田市地域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（令和4年度末時点）

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（バス又は鉄道）が運行されており、交通弱者の移動手段を確保しています。
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アクセスできる公共交通は、新発田版デマンド方式を導入するなど見直しを進めたことで、周辺地域における公共交通の運行ルートが拡大しました。
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ます。
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（あやめ）バスが運行されているほか、川東コミュニティバスや菅谷・加治コミュニティバス、松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通も乗り入れており、利便性を高めています。
課題5 近隣市町との連携による地域の活性化	・新潟市とは鉄道および路線バスで結ばれており、聖籠町とは路線バスから切り替わった聖籠町循環バス「聖籠エコミニバス（はまなす号）」で結ばれています。また、阿賀町からの接続は、路線バスから「三川駅～赤谷コミュニティワゴン」に切り替わりました。胎内市とは鉄道で結ばれています。
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・活用するなど、交通結節点の機能向上に努めています。
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、各地区で検討会を開催するなど、丁寧に公共交通の利用環境整備に努めています。 ・バス待合所等設置事業補助金により、自治会によるバス待合所の整備を支援しています。 ・地方創生関連の交付金を活用して、市街地循環（あやめ）バスの停留所に待合所やベンチを設置しました。
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、松浦地区、豊浦地区、五十公野・米倉・赤谷地区、加治川地区、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ました。
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ます。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、イベント等の開催が困難であったことなどから、公共交通の意識の醸成については、今後、取組の余地があります。

## 第4章 公共交通の課題

新発田市地域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地域公共交通網形成計画の課題を踏まえて整理しました。本市の公共交通の現状や取り巻く社会状況も併せると、次の9つの課題に整理されます。

### 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、新発田市街地に集積しており、周辺の各地域から新発田市街地への移動が多くなっています。そのため、周辺の各地域と新発田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ってきています。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新発田市街地において、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の開発に伴い、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、結節点機能を高めるために、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必要があります。

第1章

はじめに

第2章

現状  
公共交通の  
地域および

第3章

新発田市地域  
公共交通網形  
成計画の評価

第4章

公共交通の  
課題

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

目標を達成する  
ために行う交通  
施策・事業

## 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。

※MaaS：地域住民や旅行者1人1人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス



図 MaaS のイメージ

出典：国土交通省 HP

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

成計画の 新発田市地域公共交通網の形成と評価

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために進める交通

## 第5章 基本的な方針

### 5.1 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。

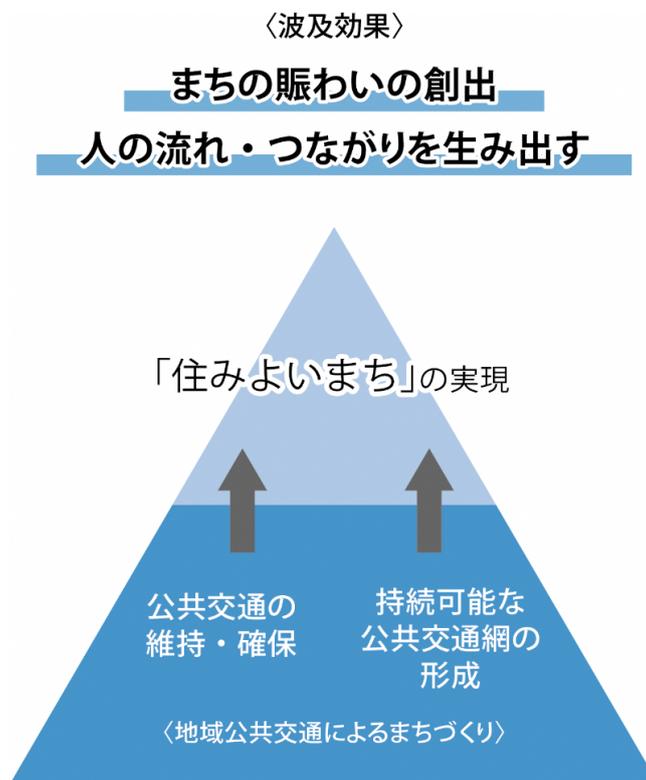


図 目指すべき将来像

## 5.2 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。

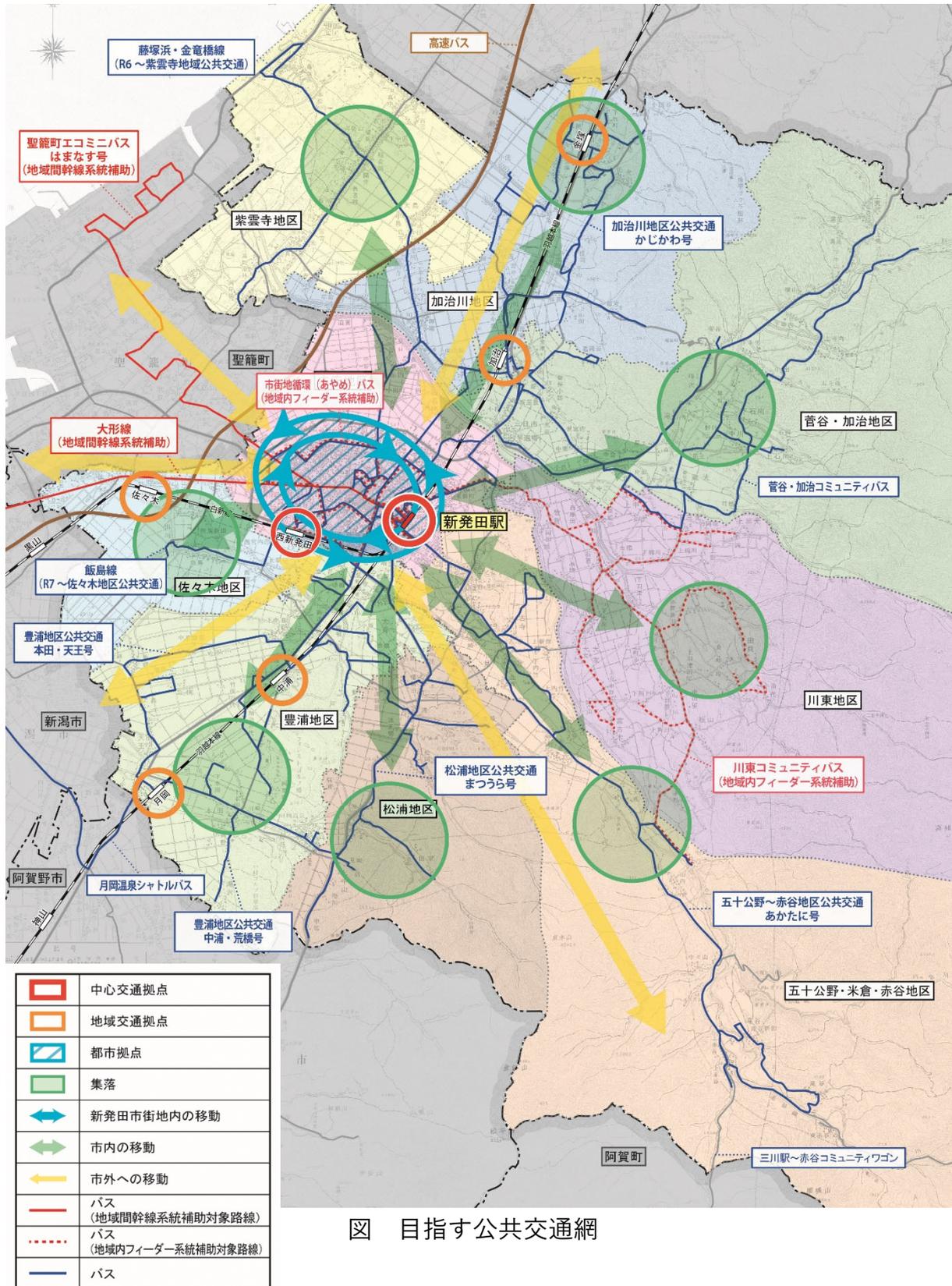


図 目指す公共交通網

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網の

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために交通

## 5.3 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	・大形線
		コミュニティバス	・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	・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 乗合タクシー	・菅谷・加治コミュニティバス ・川東コミュニティバス ・松浦地区公共交通 ・豊浦地区公共交通 ・五十公野～赤谷地区公共交通 ・加治川地区公共交通 ・紫雲寺地区公共交通 (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 (あやめ) 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等

## 5.4 補助路線に係る事業及び実施主体の概要

市内と市外とを結ぶ幹線で、広域的な移動の役割を担う路線バス「大形線」及び「聖籠町エコミニバスはまなす号」については、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

また、新発田市街地内を循環するコミュニティバス「市街地循環（あやめ）バス」及び川東地区から新発田市街地を結ぶ「川東コミュニティバス」については、地域内フィーダー系統<sup>\*</sup>確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

**※地域内フィーダー系統**：複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のこと

表 大形線の運行概要

活用補助事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
起点	新発田営業所
主な経由地	佐々木・新崎・一日市・新潟駅前
終点	万代シティ
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	交通事業者
地域公共交通確保維持事業の必要性 (位置付け・役割を含む)	<p>新発田市（新発田営業所）から新潟市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。起終点の新発田営業所（新発田駅付近）並びに万代シティ（新潟駅付近）では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、佐々木駅や新崎駅を経由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

第1章

はじめに

第2章

現状 地域公共交通の

第3章

成計画の 新発田市地域公共交通網の 評価

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために 行う交通

表 聖籠町エコミニバスはまなす号の運行概要

活用補助事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
起点	次第浜
主な経由地	聖籠町役場、新発田駅、コモタウン
終点	新発田営業所
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	聖籠町
地域公共交通確保維持事業の必要性 (位置付け・役割を含む)	<p>聖籠町から新発田市（新発田営業所）の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動など多様な目的での移動を担っています。終点の新発田営業所（新発田駅付近）では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡するとともに、途中、交通結節点である聖籠町役場を経由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

表 市街地循環（あやめ）バスの運行概要

活用補助事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 公有民営方式車両購入費国庫補助金
起点	新発田駅（新発田営業所）
主な経由地	西新発田駅・イオンモール・コモタウン・市役所
終点	新発田駅（新発田営業所）
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	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事業の必要性 (位置付け・役割を含む)	<p>新発田市街地を循環しながら運行し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動など多様な目的での移動を担っています。また、新発田市街地内の居住地域・交通結節点と各拠点施設を結んでおり、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

第1章

はじめに

第2章

現状 地域および公共交通の

第3章

新発田市地域公共交通網の計画の評価

第4章

公共交通の課題

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

目標を達成するために進める施策・事業

表 川東コミュニティバスの運行概要

活用補助事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 公有民営方式車両購入費国庫補助金
起点	新発田営業所
主な経由地	川東小学校
終点	川東地区（川東小学校・宮古木村中・荒清水・長峰・上楠川など）
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	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事業の必要性 （位置付け・役割を含む）	<p>川東地区と新発田市街地を結んで運行し、川東小学校や川東中学校への通学のほか、通勤、買い物、通院等の日常生活行動など多様な目的での移動を担っています。新発田駅、西新発田駅では、鉄道・バス等の交通結節点で他のバス等と連絡しており、交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

第1章

はじめに

第2章

現状 地域公共交通の

第3章

成計画の評価 新発田市地域公共交通網の

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するために行う交通

## 第6章 計画の目標

### 6.1 目標

#### 目標1 周辺地域の公共交通の維持・確保【課題1、4、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、周辺地域と新発田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】

新発田市街地では、市街地循環（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。

### 6.2 評価指標

上記の目標について、7つの評価指標を設定します。

表 評価指標

評価指標	関連目標
①営業路線（大形線）の利用者数・収支率・本市の財政負担額	目標1,4
②市街地循環（あやめ）バスの年間利用者数	目標2
③市委託路線の年間利用者数	目標1
④市委託路線の財政負担額	目標4
⑤市委託路線の収支率	目標4
⑥公共交通空白地域の解消率	目標1
⑦数値目標設定の路線数	目標3

評価指標① 営業路線（大形線）の利用者数・収支率・本市の財政負担額	
関連目標	目標 1 周辺地域の公共交通の維持・確保 目標 4 持続可能な公共交通網の構築
現況値（R4）	利用者数 : 314,000 人/年 収支率 : 77.5% 財政負担額 : 0 円/年
目標値（R10）	利用者数 : 361,000 人/年 収支率 : 77.5%以上 財政負担額 : 0 円/年
指標の算定方法	利用者数 : 大形線利用者数データを活用 収支率 : 経常収益 ÷ 経常費用 × 100 財政負担額 : 経常費用 - 経常収益 - 補助金  [R4 年度補助の内訳] ・ 国庫補助（地域間幹線系統） : 12,109,500 円
データ出典元	新発田市保有の実績
目標値設定の考え方	利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成 30 年度の水 準まで回復させることを目標とします。 収支率は現状を下回らない目標とします。 財政負担額は、利用促進策や国庫補助金等を活用しながら、新発田 市の負担が発生しないことを目標とします。

評価指標② 市街地循環（あやめ）バスの年間利用者数	
関連目標	目標 2 まちなか移動を支える公共交通の充実
現況値（R4）	67,068 人/年
目標値（R10）	78,000 人/年
指標の算定方法	市街地循環（あやめ）バス利用者数データを活用
データ出典元	新発田市保有の実績
目標値設定の考え方	新発田市まちづくり総合計画において、利用者数の目標値が示され ていますが、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成 30 年度の水 準まで回復させることを目標とします。

第1章

はじめに

第2章

現 公 地  
状 共 域  
交 交  
通 お  
の  
よ  
び

第3章

成 公 新  
計 共 発  
画 交 田  
の 通 市  
評 網 地  
価 形 域

第4章

課 公  
題 共  
交  
通  
の

第5章

基  
本  
的  
な  
方  
針

第6章

計  
画  
の  
目  
標

第7章

施 目  
策 た  
・ 為  
事 達  
業 成  
行 交  
う 通  
交 する

評価指標③ 市委託路線の年間利用者数	
関連目標	目標 1 周辺地域の公共交通の維持・確保
現況値 (R4)	90,355 人/年 ※市街地循環 (あやめ) バス除く
目標値 (R10)	H30 年度時点の現況値 (豊浦地区公共交通のみ R4 年度) である 110,557/年に加え、R5 年度から順次運行を開始する路線の利用者数 (運行開始から 2 年目の値) を上乗せし、前年度を下回らない目標とする。
指標の算定方法	H30 年度時点における利用者数 (豊浦地区公共交通のみ R4 年度) に加え、R5 年度以降、赤谷・加治川・紫雲寺・佐々木の各地区で運行開始する路線の利用者数を合算
データ出典元	事業者及び新発田市保有の乗降データ
目標値設定の考え方	新型コロナウイルス感染症拡大前の平成 30 年度の水準まで回復させるとともに、令和 5 年度以降に新たに市委託となる路線についてはその路線の利用者数を上乗せし、前年度を下回らないことを目標とします。

評価指標④ 市委託路線の財政負担額	
関連目標	目標 4 持続可能な公共交通網の構築
現況値 (R4)	市街地循環 (あやめ) バス・コミュニティバス : 729 円/年・人 新発田版デマンド方式の路線 (松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通) : 2,762 円/年・人
目標値 (R10)	市街地循環 (あやめ) バス・コミュニティバス : 729 円/年・人以下 新発田版デマンド方式の路線 (新規委託路線含む) : 2,000 円/年・人以下
指標の算定方法	(運行経費 (車両施設整備費含) - 総収入 (現金 + 回数券 + 定期券) - 補助金) ÷ 利用者数 [R4 年度補助の内訳] ・国庫補助 (地域内フィーダー系統) : 9,062,000 円 ・新潟県補助 : 4,231,000 円
データ出典元	事業者及び新発田市保有の実績
目標値設定の考え方	バス車両で運行する市街地循環 (あやめ) バス・コミュニティバスでは、現状より利用者の増加を目標としているため、利用者 1 人あたりの財政負担も現状の 729 円を下回る目標とします。ワゴン車両で運行する新発田版デマンド方式の路線については、国が適正値と示す利用者 1 人あたり 2,000 円を下回ることを目標とします。

評価指標⑤ 市委託路線の収支率	
関連目標	目標 4 持続可能な公共交通網の構築
現況値 (R4)	市街地循環 (あやめ) バス・コミュニティバス : 10.6% 新発田版デマンド方式の路線 (松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通) : 6.8%
目標値 (R10)	市街地循環 (あやめ) バス・コミュニティバス : 10.6%以上 新発田版デマンド方式の路線 (新規委託路線含む) : 6.8%以上
指標の算定方法	総収入 (現金+回数券+定期券) ÷ 運行経費 (車両施設整備費含) × 100
データ出典元	事業者及び新発田市保有の実績
目標値設定の考え方	廃止代替路線の市委託路線への切り替えなどを行いながら、収支率の改善を目指します。

評価指標⑥ 公共交通空白地域の解消率	
関連目標	目標 1 周辺地域の公共交通の維持・確保
現況値 (R4)	68.0%
目標値 (R10)	79.0%以上
指標の算定方法	【バス停・鉄道駅圏域内の人口 ÷ 新発田市の総人口】 ※バス停・鉄道駅圏域内の人口は面積按分による算出
データ出典元	バス停・鉄道駅圏域内の人口 : R2 国勢調査 (250m メッシュ) 新発田市の総人口 : R2 国勢調査
目標値設定の考え方	バス路線の縮小等による、新たな公共交通空白地域が発生しないように対応するとともに、公共交通空白地域の解消に努めることが必要です。そのため、加治川地区や紫雲寺地区、佐々木地区で新発田版デマンド方式を採用した公共交通を新たに運行するなど公共交通カバー圏の拡大を図り、79.0%以上の解消率を目指します。

第1章

はじめに

第2章

現状 公共交通の地域および

第3章

成計画の公共交通網の形

第4章

課題 公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

第7章

施策・事業 目標を達成するための交通

第1章

はじめに

第2章

現状  
公共交通の  
地域および

第3章

成計画の  
公共交通網  
新発田市地  
域

第4章

課題  
公共交通の

第5章

基本的な方針

第6章

計画の目標

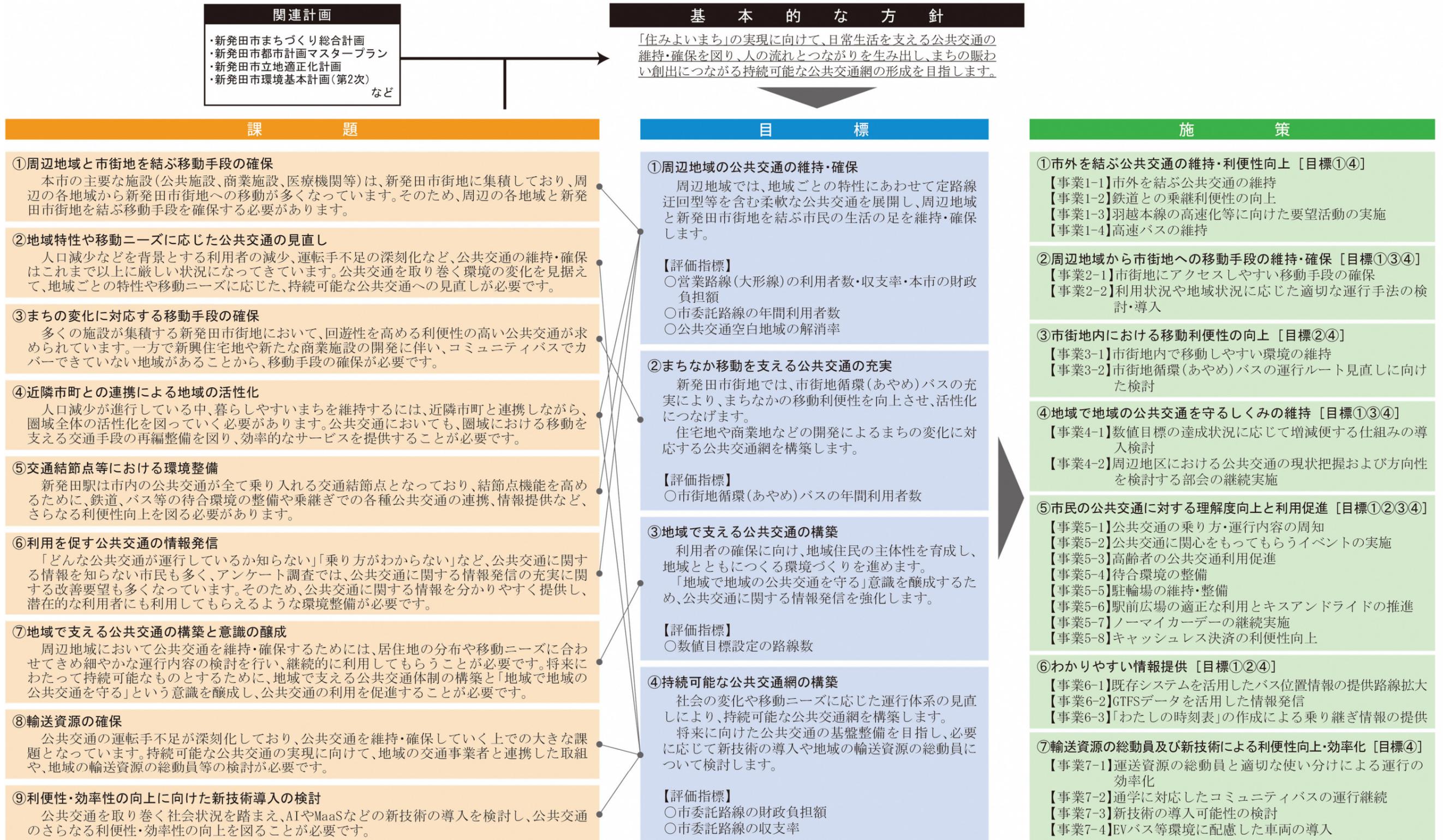
第7章

施策・事業  
目標を達成する  
ために行う交通

評価指標⑦ 数値目標設定の路線数	
関連目標	目標 3 地域で支える公共交通の構築
現況値 (R4)	1 路線
目標値 (R10)	9 路線 (市委託路線全路線)
指標の算定方法	利用者数の数値目標を設定し、達成状況に応じて増減便を図る仕組み (バストリガー方式) を導入した路線数
データ出典元	新発田市保有データ
目標値設定の考え方	公共交通を維持するためには、継続的に利用してもらうことが必要不可欠であるとともに、「地域で地域の公共交通を守る」という意識の醸成が必要です。そのため、達成状況に応じて増減便を図る仕組み (バストリガー方式) の導入を目指します。

# 第7章 目標を達成するために行う交通施策・事業

公共交通の課題および基本的な方針を踏まえて設定した目標を達成するため、以下の施策・事業を進めていきます。



第1章	はじめに
第2章	現状 公共交通の地域および
第3章	新発田市公共交通の計画の現状
第4章	公共交通の課題
第5章	基本的な方針
第6章	計画の目標
第7章	目標を達成するための交通施策・事業



## 施策1 市外を結ぶ公共交通の維持・利便性向上

### ■背景

- 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ことが重要です。
- 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求められています。

### ■施策の内容

#### 【事業1-1】市外を結ぶ公共交通の維持

- 本市と新潟市を結ぶ路線バス「大形線」は、公共交通の軸としての重要な役割を担うバス路線のため、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

#### 【事業1-2】鉄道との乗継利便性の向上

- 市外への移動ニーズに対応した移動手段を確保するため、鉄道と路線バスとの接続の改善など、利便性向上を図ります。



写真 路線バス



写真 JR新発田駅

#### 【事業1-3】羽越本線の高速化等に向けた要望活動の実施

- 羽越本線及び白新線の高速化・複線化、羽越新幹線の整備促進に向けて、周辺市町村と連携し、国や鉄道事業者等に対する継続的な要望活動を実施し、新発田駅を拠点とした沿線地域の広域的な交通ネットワーク形成の強化を図り、地域の活性化につなげていきます。



図 羽越本線高速化に向けた取組事例

第1章

はじめに

第2章

現状 地域  
公共交通  
および

第3章

成計画の  
公共交通  
評価 新発田  
市地域  
網形

第4章

課題 公共  
交通の

第5章

基本  
的な  
方針

第6章

計画  
の  
目標

第7章

施策・事業  
目標を達成  
するため  
に行う交通

### 【事業 1-4】 高速バスの維持

○高速バスの維持に向けて、交通事業者や沿線市町と連携し、高速バス「新潟-山形線」を含めた広域的な交通ネットワーク形成の強化を図り、地域の活性化につなげていきます。

#### ■ 施策の実施主体

○国、新潟県、新発田市、関係市町、交通事業者

#### ■ 施策の実施スケジュール

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 1-1	● 随時実施（県生活交通確保対策協議会と連携した取組） →				
事業 1-2	● 随時実施（鉄道ダイヤ改正に合わせたバス時刻見直し） →				
事業 1-3	●		随時実施		→
事業 1-4	●		随時実施		→

## 施策 2 周辺地域から市街地への移動手段の維持・確保

### ■ 背景

- 公共施設や商業施設、医療施設などの主要施設は新発田市街地に集積しており、周辺地域から新発田市街地への移動ニーズに対応する必要があります。
- 利用者の減少や運転手不足から公共交通の維持・確保が厳しい状況にあり、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求められています。
- 一部地区では依然として公共交通空白地域が見られ、解消に向けた取組が必要です。

### ■ 施策の内容

#### 【事業 2-1】 市街地にアクセスしやすい移動手段の確保

- 合併地域を含むすべての周辺地区と新発田市街地を結ぶ路線は、周辺地域に住む市民の移動に重要な役割を担うバス路線のため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。
- 行政と交通事業者が連携して維持・確保を図ります。（関連事業：事業 7-1）

	市街地への移動ニーズが高い	買い物 (n=1687)	通院 (n=1106)	通勤 (n=707)	その他 (n=729)
中心市街地		14%	35%	17%	23%
西新発田駅周辺		21%	9%	6%	14%
新栄町・舟入町など		22%	10%	7%	15%
中曽根町・城北町・緑町など		18%	14%	5%	10%
駅東側市街地		12%	10%	6%	6%
周辺地区		6%	13%	20%	13%
新潟市		4%	6%	21%	11%
胎内市		2%	1%	6%	2%
その他市町村		1%	2%	12%	6%

図 外出の主な行き先（再掲）



写真 あかたに号



写真 本田・天王号

【事業2-2】 利用状況や地域状況に応じた適切な運行手法の検討・導入

○運行の効率化を図りながら移動手段を確保するため、予約があった際に迂回運行する「新発田版デマンド方式（定路線迂回型運行）」での運行を検討し、対象路線を拡大し、公共交通空白地域の解消を目指します。また、予約システムの導入など、さらなる利便性向上を図ります。

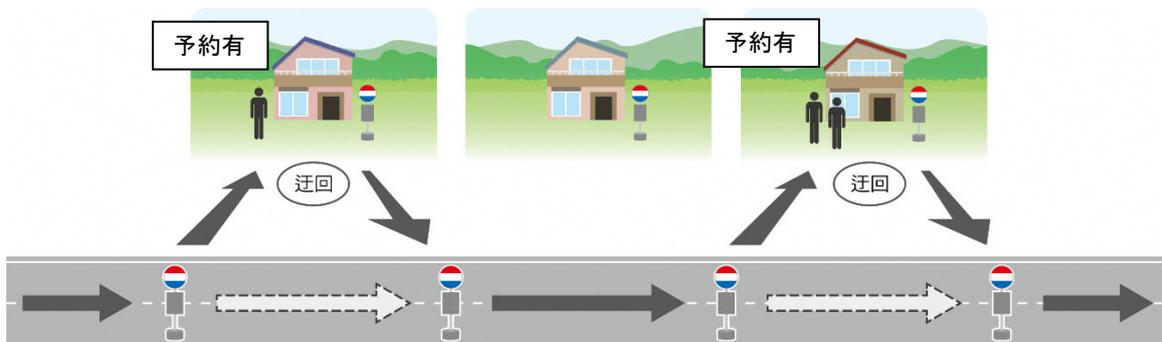


図 新発田版デマンド方式のイメージ（再掲）

■施策の実施主体

○国、新潟県、新発田市、交通事業者

## ■施策の実施スケジュール

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 2-1	地域内フィーダー系統確保維持計画の策定及び見直し ●→●→●→●→● ●→●→●→●→● ●→●→●→●→● ●→●→●→●→●				
事業 2-2	新発田版デマンド方式の拡大 ●→●→●→●→●	紫雲寺地区運行 ●→●→●→●→●	新たな手法の確立 ●→●→●→●→●	実証運行 ●→●→●→●→●	本格運行 ●→●→●→●→●
		佐々木地区運行 ●→●→●→●→●		基準値の設定 ●→●→●→●→●	運行見直しの検討 ●→●→●→●→●
	予約システム検討 ●→●→●→●→●	予約システムの導入 ●→●→●→●→●			

## 施策3 市街地内における移動利便性の向上

### ■背景

○新発田市街地では、住宅地や商業地などの開発によるまちの変化が見られますが、その変化に対応できず、公共交通が利用しにくい地域やアクセスがしにくい商業地が存在しており、利便性向上が求められています。

### ■施策の内容

#### 【事業 3-1】市街地内で移動しやすい環境の維持

○新発田市街地内を運行する市街地循環（あやめ）バスは、新発田市街地内の移動に重要な役割を担うバス路線のため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

#### 【事業 3-2】市街地循環（あやめ）バスの運行ルート見直しに向けた検討

○新発田市街地におけるまちの変化に対応した利便性の高い公共交通を運行するため、住宅地や商業地の開発状況、市民の移動ニーズを踏まえながら、市街地循環（あやめ）バスの運行ルート見直しを検討します。



写真 市街地循環（あやめ）バス

■ 施策の実施主体

○ 国、新潟県、新発田市、交通事業者

■ 施策の実施スケジュール

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 3-1	● →	● →	● →	● →	● →
	地域内フィーダー系統確保維持計画の策定及び見直し 随時実施（運行事業者との協議）				
事業 3-2	● →	● →	● →		
	見直し検討	実証運行	本格運行		

施策 4 地域で地域の公共交通を守るしくみの維持

■ 背景

- 周辺地区において、公共交通を維持するためには継続的に利用してもらうことが必要不可欠です。
- 「地域で地域の公共交通を守る」という意識の醸成が必要です。

■ 施策の内容

【事業 4-1】 数値目標の達成状況に応じて増減便する仕組みの導入検討

- 「地域で地域の公共交通を守る」という意識を醸成するため、各路線に利用者数の数値目標を設定し、達成状況に応じて増減便を図る仕組み（バストリガー方式）を導入します。

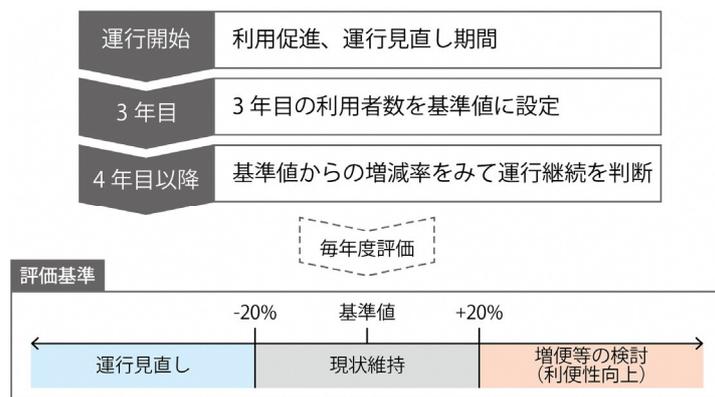


図 達成状況に応じて増減便を図る仕組みのイメージ

【事業 4-2】 周辺地区における公共交通の現状把握および方向性を検討する部会の継続実施

- 市委託路線が運行されている地域において、区長会等で実施している公共交通に関する部会を引き続き実施するとともに、路線を見直す地域においては検討会を立ち上げ、各地域で公共交通の現状把握および方向性を検討しながら公共交通を守る意識を高める機会を設けます。

■ 施策の実施主体

○新発田市、交通事業者、地域住民

■ 施策の実施スケジュール

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 4-1	●————→				
事業 4-2	●————→				
	●————→				
	●————→				

施策5 市民の公共交通に対する理解度向上と利用促進

■ 背景

○公共交通利用者の減少により、このままでは路線・サービスの維持が難しい状況にあります。そのため、公共交通の現状を市民に理解してもらい、公共交通の維持に対する意識を高めてもらうことが重要です。

○交通結節点等においては、乗継ぎ等の利便性を高めるため、結節点機能の向上が求められています。

○また、本市における高齢者加害事故の割合は増加傾向にあります。

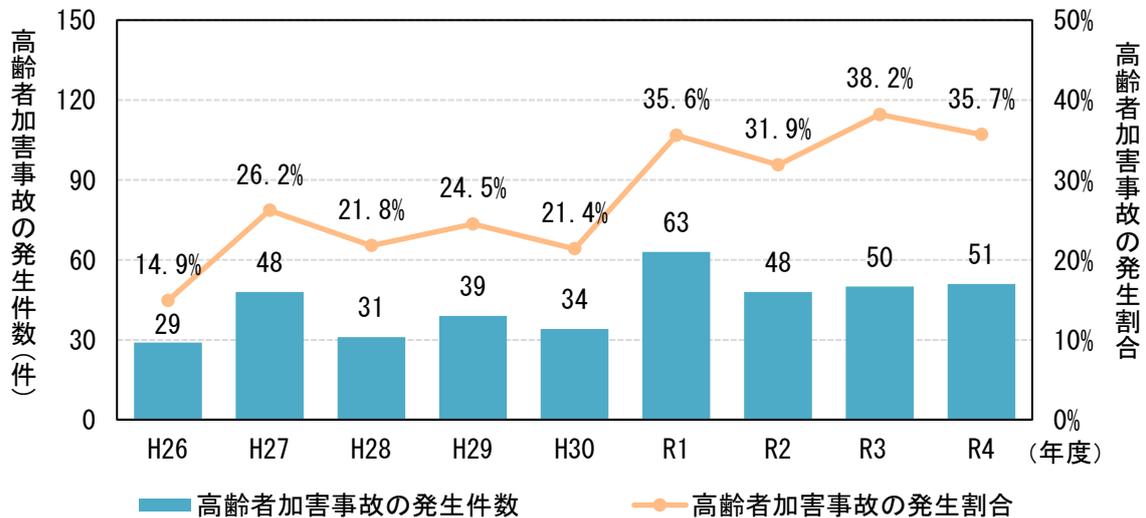


図 高齢者加害事故の発生状況（再掲）

■ 施策の内容

【事業 5-1】公共交通の乗り方・運行内容の周知

○高齢者に対する乗り方教室・運行内容の周知は引き続き継続するとともに、高校進学をきっかけに公共交通の利用可能性がある中学生を対象としたバスの乗り方および運行内容の周知に取り組みます。

### 【事業5-2】公共交通に関心をもってもらうイベントの実施

○交通事業者と連携して、市民が公共交通に関心を持ってもらうためのイベントを実施します。また、公共交通の現状を理解してもらう機会を創出します。



写真 サマーフェスティバルにおけるバス展示



写真 パネル展示の様子

### 【事業5-3】高齢者の公共交通利用促進

○自動車の運転に不安のある高齢者（65歳以上）に対し、自主的な免許返納を促すため、運転免許返納支援事業を継続するほか、コミュニティバス等の運賃割引制度の導入などを検討し、高齢者の公共交通利用を促進します。

### 【事業5-4】待合環境の整備

○自治会等で行うバス待合所の設置もしくは修繕事業に対して、費用の一部を補助する制度を継続するほか、より効果的に整備を進めるための新たな制度を検討し、整備を推進します。



写真 補助制度を活用して設置したバス待合所

### 【事業5-5】駐輪場の維持・整備

○交通拠点となる駅やバス停までの移動手段として自転車の利用もあることから、利用しやすい駐輪場を維持していきます。また、自治会等で行う自転車等駐車場設置事業に対して、費用の一部を補助する制度を継続するほか、より効果的に整備を進めるための新たな制度を検討し、整備を推進します。

**【事業 5-6】 駅前広場の適正な利用とキスアンドライド\*の推進**

○市内の一部駅では駅前広場を整備しており、長時間駐車に対する注意喚起を行うなど適正な利用を呼びかけながら、キスアンドライドによる公共交通の利用を促します。

※キスアンドライド：鉄道を利用する場合、駅まで自家用車で送迎してもらう方法

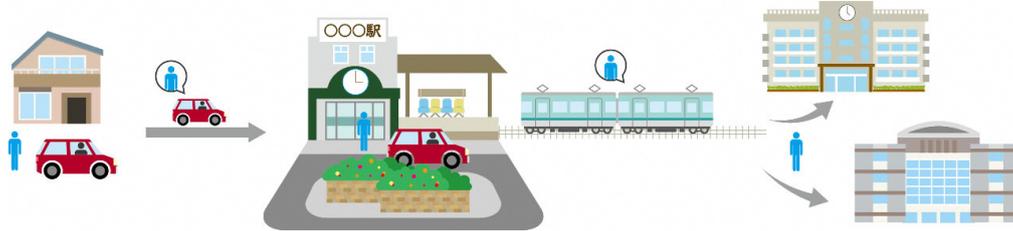


図 キスアンドライドのイメージ

**【事業 5-7】 ノーマイカーデーの継続実施**

○ノーマイカーデーを通して公共交通利用のきっかけを作り、自家用車から公共交通への利用を促すとともに、環境負荷の低減につなげます。

**【事業 5-8】 キャッシュレス決済の利便性向上**

○コミュニティバス等に導入しているキャッシュレス決済について、新たなシステムの導入も視野に入れながら検討し、利便性向上を図ります。

**■ 施策の実施主体**

○新発田市、交通事業者

**■ 施策の実施スケジュール**

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 5-1	●		随時実施		
事業 5-2	●		随時実施		
事業 5-3	● 継続実施		● 新制度検討	● 新制度導入	
事業 5-4	● 継続実施		● 新制度検討	● 新制度導入	
事業 5-5	● 随時実施		● 新制度検討	● 新制度導入	
事業 5-6	●		継続実施		
事業 5-7	●		● 継続実施		
事業 5-8	● 見直し検討	● 次期システムの導入			

## 施策6 わかりやすい情報提供

### ■背景

○アンケート調査結果より、「公共交通の運行内容を知らない」「乗り方が分からない」など、公共交通に関する情報を知らない市民が多く、情報が行き届いていない状況にあります。また、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寄せられています。

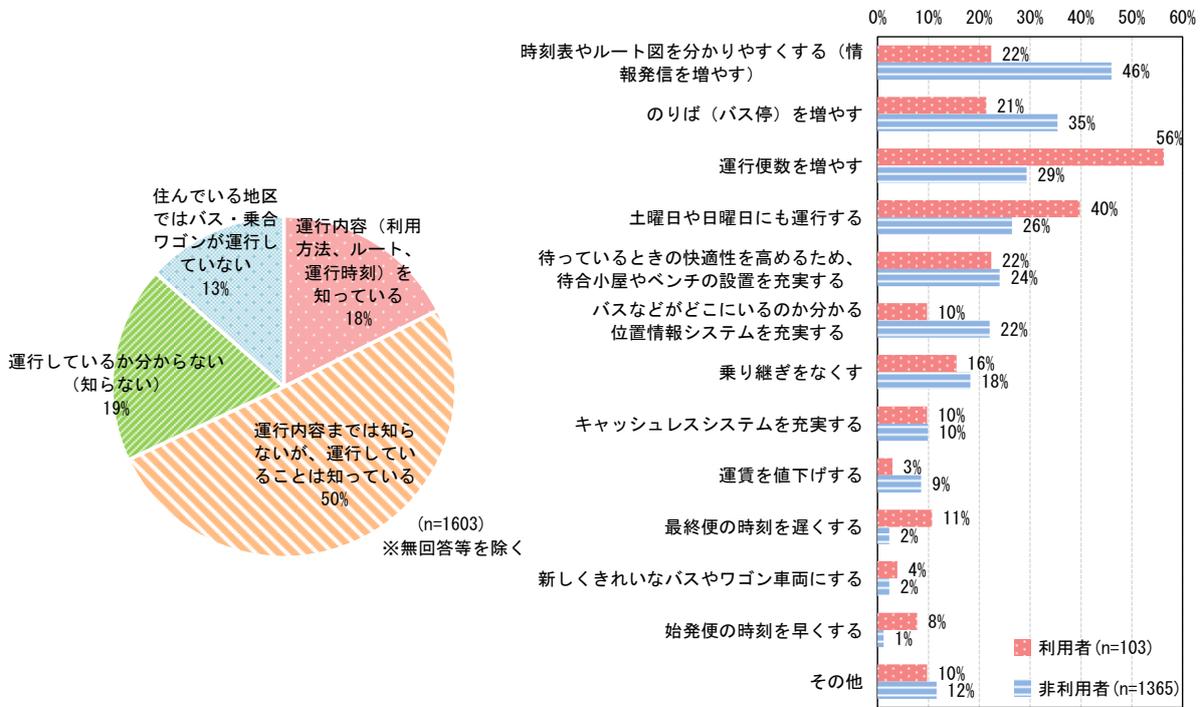


図 バス・乗合ワゴンの認知度 (再掲)

図 改善要望 (再掲)

### ■施策の内容

#### 【事業6-1】既存システムを活用したバス位置情報の提供路線拡大

○バス位置情報を提供する既存システム「バスどこ？」について、情報提供対象路線を拡大し、利便性向上を図ります。



図 「バスどこ？」によるバス位置情報の提供 (市街地循環 (あやめ) バス)

### 【事業 6-2】 GTFS データを活用した情報発信

○運行ダイヤ・ルート、運賃等の情報を持つ GTFS\*データを整備するとともに、経路検索を Google マップにおいて提供できるシステムを導入し、利便性向上を図ります。

※GTFS：経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。GTFS データを整備することにより、経路検索等のサービスがスマートフォン等で利用できるようになる。

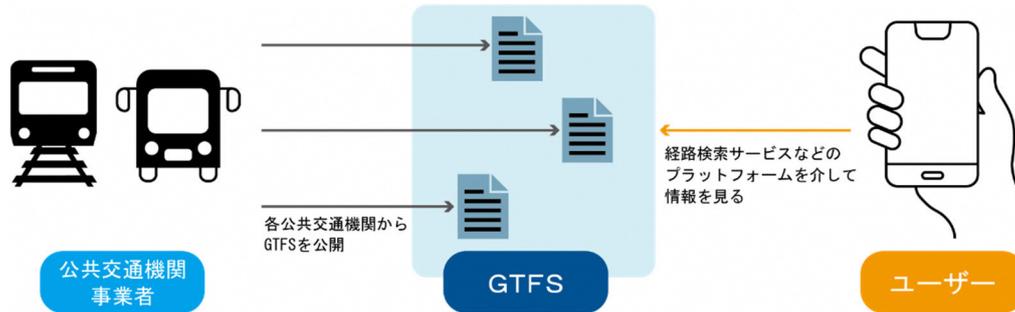


図 GTFS データの活用イメージ



図 Google マップにおける経路検索 (新潟市の事例)

【事業 6-3】 「わたしの時刻表」の作成による乗り継ぎ情報の提供

○個別の移動状況に合わせて公共交通の運行ダイヤを整理した「わたしの時刻表」の作成を継続し、市民1人1人のお出かけに合わせた乗り継ぎ情報等をわかりやすく提供します。

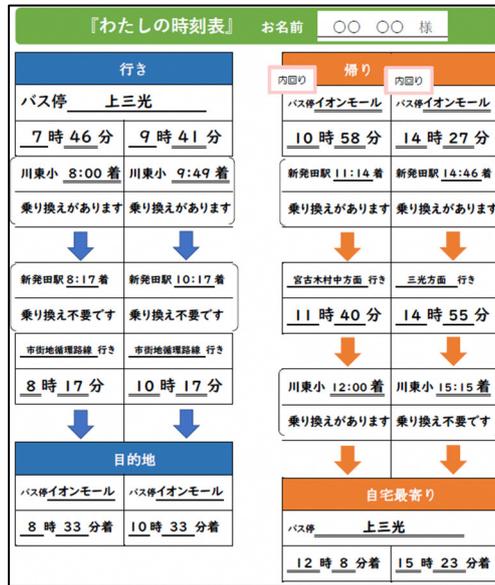


図 わたしの時刻表

■施策の実施主体

○新発田市、交通事業者

■施策の実施スケジュール

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 6-1	対象路線の拡大	新システム検討	新システム導入		
事業 6-2	GTFS の整備	Google マップ反映	随時更新		
事業 6-3	継続実施	提供方法の検討	新システム検討	新システム導入	

施策 7 輸送資源の総動員および新技術による利便性向上・効率化

■背景

○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が必要です。

○また、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。

## ■施策の内容

### 【事業 7-1】輸送資源の総動員と適切な使い分けによる運行の効率化

○バスやタクシーなどの輸送資源を総動員するとともに、利用状況や地域の状況を踏まえ、輸送資源を適切に使い分けながら運行の効率化を図ります。

### 【事業 7-2】通学に対応したコミュニティバスの運行継続

○周辺地域からの通学ニーズに対応するため、通学時間を考慮した運行を引き続き行い、輸送資源を総動員した運行の効率化を図ります。

### 【事業 7-3】新技術の導入可能性の検討

○公共交通を取り巻く社会状況を踏まえながら、本市における AI や MaaS などの新技術の導入可能性を検討します。

(検討テーマ例：令和 7 年度以降の新発田版デマンド方式の効率化 など)

### 【事業 7-4】EV バス等環境に配慮した車両の導入

○EV バス等の環境に配慮した車両の導入を、国や県と連携しながら促進していきます。



図 EV バス (小型車両)

出典：BYD ジャパン HP

## ■施策の実施主体

○新発田市、交通事業者

## ■施策の実施スケジュール

	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
事業 7-1	輸送資源の洗い出し ●————→	先進地調査 ●————→	検討・協議 ●————→	————→	実証実験 ●————→
事業 7-2	新発田版デマンド方式の拡大 ●————→	————→	新たな手法の確立 ●————→	実証運行 ●————→	本格運行 ●————→
事業 7-3	先進地調査・検討 ●————→	————→	導入技術の選定 ●————→	運用方法の検討 ●————→	実証実験 ●————→
事業 7-4	導入検討 ●————→	実証運行 ●————→	本格運行 ●————→	————→	————→

## 1. 策定の経緯

計画の策定にあたり、市民・関係団体で構成された「新発田市地域公共交通活性化協議会」を開催し、審議・検討を行いました。また、市民から公共交通の利用状況や意見等を聴取するため、アンケート調査を実施するとともに、公共交通の担い手となる交通事業者に対し、ヒアリング調査を実施しました。

計画の内容について、市民から意見を聴取するため、パブリックコメントを実施しました。

表 策定までの審議・検討経過

実施年月日	実施年月日	検討・実施内容
令和4年	12月21日	○令和4年度第2回新発田市地域公共交通活性化協議会 ・計画策定の背景、目的、位置付け、計画区域、計画期間について ・社会状況・公共交通の現状について ・アンケート調査実施方針について
令和5年	1月10日～1月27日	○高校生アンケート調査を実施
	1月13日～1月27日	○住民アンケート調査を実施
	3月28日	○令和4年度第3回新発田市地域公共交通活性化協議会 ・アンケート調査結果報告 ・新発田市地域公共交通網形成計画の評価について ・公共交通の課題整理について ・基本的な方針の設定について ・計画目標の設定について
	6月9日	○タクシー事業者ヒアリングを実施
	6月12日	○バス事業者ヒアリングを実施
	6月26日	○令和5年度第1回新発田市地域公共交通活性化協議会 ・評価指標について ・施策・事業について
	10月25日	○令和5年度第2回新発田市地域公共交通活性化協議会 ・計画素案の確認
	11月10日～11月30日	○パブリックコメントの実施
●月●日	○新発田市地域公共交通計画案の承認（成案）	

## 2. 用語解説

### ■ GTFS (P68)

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。GTFS データを整備することにより、経路検索等のサービスがスマートフォン等で利用できるようになる。

### ■ MaaS (P1、44、69、70)

地域住民や旅行者 1 人 1 人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

### ■ キスアンドライド (P66)

鉄道を利用する場合、駅まで自家用車で送迎してもらう方法。

### ■ 自動運転車 (P27)

ドライバーの代わりに自動運転システムが認知や判断、運転操作（アクセル、ブレーキ、ハンドル操作など）を行う車。

### ■ 新発田版デマンド方式 (P1、13、16、17、18、40、42、54、55、61、62、70)

停留所を結ぶ基本ルートは予約がない場合でも運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所まで迂回して運行する運行内容のこと。

### ■ スローモビリティ (P27)

定員 6 人程度でゆっくり走るゴルフカートのような車。

### ■ 地域内フィーダー系統 (P49、50、51、54、60、62)

複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のこと。