

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6年1月12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、運行内容の検証を行い、現行の運行を維持することとした。 ・待合環境の充実を図り、屋根のある停留所にベンチを設置した。 	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<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66,118人以上 (前年度)66,183人→(今年度)70,053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)45.7%→(今年度)39.3% ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を24.1%以上とする。 (前年度)24.9%→(今年度)22.6% <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れた。 <p><達成状況の分析></p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標未達成の項目は高齢者及び障がい者の利用割合であり、年間の利用者は前年度比で3,870人(+5.8%)増加し、目標を達成できた。高齢者および障がい者の割合の減少については、R4.9に高齢者や障がい者にも利用しやすい車両に更新しており、明確な要因は不明であるが、実際の利用者数も減少していることから、利用促進に努めていきたい。また、高校生の乗車割合が増加(R4:19%⇒R5:26%)しており、実際の利用者数も約5,600人増加している。 <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)15.3%</p> <p>【指標②】回数券利用率 (前年度)33.8%→(今年度)33.3%</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。 ・利用者の不安解消に繋がるバス位置情報システムの利用促進を図り、同システムのQRコードを添付したチラシを運行地区の全ての世帯に配布する。

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6年1月12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い、現行の運行を維持することとした。 ・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、一部の地区で通学支援期間を延長した。 ・高校生の利用状況を確認し、実態に合わせた運行を継続した。 	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	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"> ・年間利用者数を前年度比100%以上とする。 (昨年度)44,163人→(今年度)45,208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)18.0%→(今年度)17.7% <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の確保を図れた。 <p><達成状況の分析></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者は増加し、回数券の利用率も高い水準を維持しており、利用者の多くは定期の利用者であると思われる。 ・障害者手帳を提示した方の割合は17.7%で昨年度の18.0%と概ね同じ割合であり、実際の利用者も8,002人で昨年度の7,949人と同等であった。障害者手帳の提示割合で目標を下回った要因として、明確な要因は不明であるが、実際の利用者数も目標値の年度(R1～R3の平均値)と比較して減少していることから、利用促進に努めていきたい。 <p>【指標①】川東地区高校生の自主通学率 (R4.7動態調査)28.7% → (R5.7動態調査)26.2%</p> <p>【指標②】回数券利用率 (前年度)52.7%→(今年度)49.8%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高校通学へのバス利用の促進を図り、川東中学校の3年生にパンフレットを作成し、配布する。 ・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、運行内容の検証を行う。 ・高校生の利用状況を確認し、実態に合わせた運行を行う。 ・利用者の不安解消に繋がるバス位置情報システムの利用促進を図り、同システムのQRコードを添付したチラシを運行地区の全ての世帯に配布する。

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6年1月12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>