

【第1号議案】

新発田市地域公共交通計画の進捗状況について

■評価指標の年度別達成状況

評価指標	現状値（R4年度）	目標値設定の考え方	R6 目標値／実績値	R7 目標値／実績値	R8 目標値／実績値	R9 目標値／実績値	R10 目標値／実績値	
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】	●利用者数：314,000人/年 ●収支率：77.5% ●財政負担額：0円/年	●利用者数：H30年度水準まで回復（コロナ禍前） ●収支率：現状を下回らない ●財政負担額：当市の負担なし	●利用者数：329,000人/年 ●収支率：77.5% ●財政負担額：0円/年 ●利用者数：370,940人/年 ●収支率：78.8% ●財政負担額：0円/年	●利用者数：337,000人/年 ●収支率：77.5% ●財政負担額：0円/年	●利用者数：345,000人/年 ●収支率：77.5% ●財政負担額：0円/年	●利用者数：353,000人/年 ●収支率：77.5% ●財政負担額：0円/年	●利用者数：361,000人/年 ●収支率：77.5% ●財政負担額：0円/年	
		A						
		達成状況	令和6年度の目標値における利用者数・収支率・財政負担額を全て達成した。 利用者数は370,940人と令和6年度の目標値と比較し41,940人多かった。コロナ禍以前の水準を目標とした令和10年度の目標値も上回った一方で、利用者数の増加や運賃値上げにより経常収益が増加したものの経常費用についても増加したため、収支率の改善幅は僅かにとどまった。 今後も利用者数及び収支率の増加、財政負担額についても発生しないことを目標とする。					
② 市街地循環（あやめ）バスの年間利用者数【目標2】	67,068人	H30年度水準まで回復（コロナ禍前）	71,442人 81,424人	73,628人 —	75,814人 —	78,000人 —	78,000人 —	
		A						
		達成状況	令和6年度の実績は81,424人で令和6年度の目標値と比較し9,982人（14.0%）多かった。令和10年度の目標値も上回り、コロナ禍以前の水準までに回復した。 令和7年6月に新たな路線である東西ルートの運行を開始したため、現中央ルートを併せて総合的に見直し、利用者の利便性の向上を図ることで利用者の増加を目指す。					
③ 市委託路線の年間利用者数【目標1】	90,355人	・H30年度水準まで回復（コロナ禍前） ・R5以降開始路線は2年目の人数を加算	110,557人 99,329人	118,870人 —	130,870人 —	131,870人 —	131,870人 —	
		C						
		達成状況	市委託路線（川東コミュニティバス、菅谷・加治コミュニティバス、まつうら号、本田・天王号、中浦・荒橋号）の年間利用者数実績は99,329人で、令和4年度の現状値を8,974人上回ったが令和6年度目標値と比較し11,228人少なかった。目標を達成できなかった主な原因是、菅谷・加治コミュニティバスの利用者の減少であり、目標としている平成30年度の人数より12,611人少なかった。人口減少及び少子化に伴い今後も大幅な利用者の増加は見込めないが、高齢者や高校生の定期利用者の確保のため利用促進を図る。 ※あかたに号（R5.5.16～運行開始）の年間利用者数は6,661人、かじかわ号（R5.11.7～運行開始）の年間利用者数は1,652人であり、R7年度の目標値に反映させる。					
④ 市委託路線の財政負担額【目標4】	●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路線：2,762円/年・人	●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：現状を下回る ●新発田版デマンド方式路線：国が適正値と示す2,000円/年・人を下回る	●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路線：2,000円/年・人 ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：654円/年・人 ●新発田版デマンド方式路線：2,163円/年・人	●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路線：2,000円/年・人 ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：2,000円/年・人 ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：2,000円/年・人 ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：2,000円/年・人 ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	
		B						
		達成状況	市委託路線の財政負担額は、市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバスが654円/年・人で令和6年度目標値を達成したが、新発田市デマンド方式路線は2,163円/年・人となり目標値を達成できなかった。 デマンド方式路線では、一部路線の利用率が低調なため、地域の特性に合わせた運行内容の見直しや利用促進に取り組み利用者の増加を目指す。					
⑤ 市委託路線の収支率【目標4】	●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路線：6.8%	●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：現状を上回る ●新発田版デマンド方式路線：現状を上回る	●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路線：6.8% ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：6.8% ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：6.8% ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：6.8% ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	●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路線：6.8% ●市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバス：11.8% ●新発田版デマンド方式路線：9.6%	
		A						
		達成状況	市委託路線の収支率は、市街地循環（あやめ）バス・コミュニティバスが11.8%、新発田版デマンド方式路線が9.6%でどちらの路線も令和6年度目標値を達成した。 引き続き運行内容の見直し、利用促進等に取り組み利用者の利便性向上を図ることで利用者増加による利用料収入の確保を目指す。					
⑥ 公共交通空白地域の解消率【目標1】	68.00%	新発田版デマンド方式整備後の想定解消率を上回る	75.0% 81.4%	79.0%	79.0%	79.0%	79.0%	
		A						
		達成状況	公共交通空白地域の解消率は81.4%となり令和6年度の目標値を達成した。地域協議で当初より多くの停留所を設置することとしたため、目標値よりも大きくなつた。					
⑦ 数値目標設定の路線数【目標3】	1路線	運行開始から3年を目途に利用者数目標値を設定する	3路線 3路線	4路線	6路線	9路線	9路線	
		A						
		達成状況	令和6年度の数値目標を設定した路線は3路線と目標を達成した。川東地区、松浦地区に加え、豊浦地区において新たに目標設定を行つた。 今後も運行開始から3年を目途に順次年間利用者数の目標値を設定し、地域と共有・管理していく。					

■評価項目の評価基準について

「A」「B」「C」の評価基準については次のとおりです。

<目標・効果達成状況>

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかつた

※目標・効果が達成できなかつた場合には、理由等を分析のうえ明らかにする

施策	事業名	計画どおり	計画よりも遅れている	未実施	R6	R7	R8	R9	R10
施策1 市外を結ぶ公共交通の維持・利便性向上	事業1-1 市外を結ぶ公共交通の維持	●			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 鉄道との乗継利便性の向上	●			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 羽越本線の高速化等に向けた要望活動の実施	●			随時実施				
	事業1-4 高速バスの維持	●			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	事業2-1 市街地にアクセスしやすい移動手段の確保	●			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	●			新発田版デマンド方式の拡大 紫雲寺地区運行 予約システム検討	新たな手法の確立 基準値の設定 佐々木地区運行 予約システムの導入	実証運行 運行見直しの検討	本格運行 基準値の設定	
	事業2-3 市街地内における移動利便性の向上	●			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)				
施策3 市街地内における移動利便性の向上	事業3-1 市街地内で移動しやすい環境の維持	●			見直し検討	実証運行	本格運行		
	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	●							
施策4 地域で地域の公共交通を守るしくみの維持	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	●			随時導入				
	事業4-2 周辺地区における公共交通の現状把握及び方向性を検討する部会の継続実施	●			佐々木地区立ち上げ		随時実施 (各地域、年2回程度)		
施策5 市民の公共交通に対する理解度向上と利用促進	事業5-1 公共交通の乗り方・運行内容の周知	●			随時実施				
	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	●			随時実施				
	事業5-3 高齢者の公共交通利用促進	●			継続実施		新制度検討	新制度導入	
	事業5-4 待合環境の整備	●			継続実施		新制度検討	新制度導入	
	事業5-5 駐輪場の維持・整備	●			随時実施		新制度検討	新制度導入	
	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	●			継続実施				
	事業5-7 ノーマイカーデーの継続実施	●			継続実施				
	事業5-8 キャッシュレス決済の利便性向上	●			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	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	●			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 データを活用した情報発信		●		GTFSの整備	Googleマップ反映	随時更新		
	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	●			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 輸送資源の総動員及び新技術による利便性向上・効率化	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	●			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 通学に対応したコミュニティバスの運行継続	●			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 新技術の導入可能性の検討	●			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 EV バス等環境に配慮した車両の導入	●			導入検討	実証運行	本格運行		
R6進捗状況別事業数				23	2	0			
全事業数				25					