

## 【第2号議案】

### 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

#### 1 目的

地域公共交通確保維持改善事業により補助金を受けた事業について、毎年度、協議会が、補助対象事業ごとに評価を行い、その結果を北陸信越運輸局長に報告するとともに、公表する必要があることから、令和7年度補助対象事業（バリアフリー化設備等整備事業は令和6年度）の実施状況の確認及び自己評価を行うもの。なお、公表は、市ホームページで行うこととする。

#### 2 事業評価の対象となる事業

##### （1）地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

内容 大形線（新潟市～新発田市）及び次第浜線（聖籠町～新発田市）の運行

対象期間 令和6年10月1日から令和7年9月30日まで

事業の目標 <大形線>

- ・年間利用者数を337,000人とする。
- ・収支率を77.5%以上とする。

収支率：経常収益÷経常費用×100

- ・財政負担額を0円とする。

財政負担額：経常費用－経常収益－補助金

<次第浜線>

- ・聖籠町と連携して運行を継続する。

事業の効果

- ・新発田市と市外を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動のための広域的な移動手段を確保する。
- ・鉄道等の他モードや他の路線バス等との連絡により、公共交通ネットワークを構築する。

## 【第2号議案】

### (2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

内容	市街地循環バス（あやめバス）及び川東コミュニティバスの運行
対象期間	令和6年10月1日から令和7年9月30日まで
事業の目標	<ul style="list-style-type: none"><li>・年間利用者数を＜あやめバス＞72,500人、＜川東コミュニティバス＞47,000人とする。</li><li>・収支率を＜あやめバス＞20.4%以上、＜川東コミュニティバス＞9.4%以上とする。</li></ul>
	収支率：総収入÷運行経費×100
	<ul style="list-style-type: none"><li>・財政負担額を両路線合わせて729円/年・人とする。</li></ul>
	財政負担額：（運行経費－総収入）÷利用者数
事業の効果	<p>＜あやめバス＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・新発田市街地における公共施設や商業施設、医療機関といった施設や観光資源へのアクセス性の確保と回遊性の向上を図る。</li></ul> <p>＜川東コミュニティバス＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・川東地区における自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等のいわゆる交通弱者の日常生活の移動ニーズに応じた移動手段を確保する。</li></ul>

### (3) バリアフリー化設備等整備事業

内容	バリアフリー車両の導入
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日まで
事業の目標	新発田市内の福祉タクシー車両台数を5台とする。
事業の効果	新たな福祉タクシー車両を導入することで高齢者や障がい者等の移動の円滑化を図る。

### 3 事業評価シート（案）

別添のとおり

# 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価シート（案）

## ■評価項目の評価基準について

「A」「B」「C」の評価基準については次のとおりです。（様式の定めに基づくもの）

### ＜事業実施の適切性＞

- A : 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された
- B : 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった
- C : 事業が計画に位置づけられたとおりに実施できなかった

### ＜目標・効果達成状況＞

- A : 事業が計画に位置付けられた目標を達成した
- B : 事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった
- C : 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった

※目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析のうえ明らかにする

## ■評価項目の判断について

「B」と「C」の判断の基準については、「事業の効果」に関わらず、「事業の目標」を満たしたかどうかにより判断することになっています。

＜事業実施の適切性＞については、計画に位置づけられた事業を適切に実施したことから、いずれも評価を「A」としています。

新発田市地域公共交通活性化協議会

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

協議会名:新発田市地域公共交通活性化協議会

令和 年 月 日

評価対象事業名:地域間幹線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 (新潟ー新発田)	大形線 (新潟ー新発田)	・当市のコミュニティバス再編に伴い、地域の利便性を向上させるため停留所の追加及びダイヤの改正を行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 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。(2/3達成)  ＜事業の目標＞ 【達成】 ・年間利用者数を337,000人とする。 (R6)370,940人 → (R7)366,133人 【未達成】 ・収支率をR4現況値の77.5%以上とする。 (R6)78.7% → (R7)70.1% 【達成】 ・財政負担額を新発田市の負担が発生しないこととする。 (R6)0円→(R7)0円  ＜事業の効果＞ ・新発田市と市外を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動のための広域的な移動手段を確保することができた。 ・鉄道等の他モードや他の路線バス等の連絡により、公共交通ネットワークを構築することができた。  ＜達成状況＞ ・年間利用者数は、前年度を下回ったものの、目標達成した。 ・収支率は、目標を達成できなかった。 →利用者数減による運送収入減少(前年度比較:98.2%)及び運行経費の増加(前年度比較:109.9%)により、収支率が低下。 ・財政負担率は、前年度に引き続き0円で目標達成した。 今後はさらに少子化の影響で学生の利用が減少すると予想されるため、より利便性を向上させる取組を検討する。	・コミュニティバスならびに他系統の路線バスやJRとの接続の考慮、また、沿線の通学通勤利用増など、地域公共交通ネットワークの利便性向上のため、運行事業者とのダイヤ構築を協議していく。

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	次第浜線 (新発田一次第浜)	<ul style="list-style-type: none"> <li>聖籠町の活性化協議会にて協議した結果、ダイヤの見直しを行わず、現行のダイヤを継続することとなった。</li> </ul>	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>A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。(1/1)</p> <p>事業の目標 【達成】 ・聖籠町と連携して運行を継続させる。</p> <p>事業の効果 ・新発田市と市外を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動のための広域的な移動手段を確保することができた。 ・鉄道等の他モードや他の路線バス等の連絡により、公共交通ネットワークを構築することができた。</p> <p>達成状況 ・次第浜線と当市のコミュニティバスの接続について、通学として利用できるダイヤとなるよう関係市町村と検討を行った。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行事業者及び聖籠町と連携し利便性を向上させることによって路線沿線地域に住む人々の通勤通学、買い物、通院等の多様で広域的な移動手段として維持を図る。</li> </ul>

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名 :	新発田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名 :	地域間幹線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、市内と市外とを結び広域的な役割を担う広域路線(羽越本線(鉄道)、白新線(鉄道)、大形線(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(コミュニティバス・乗合タクシー)、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計画(以下、「計画」という。)P47~49参照)</p> <p>「新発田市都市計画マスターplan」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、大形線は、新発田市と新潟市を結び、各地域・近隣市町からの利用者にとって通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光等の多様な目的を果たす上で重要な移動手段となっている。次第浜線は、聖籠町と新発田市を結び、地域住民の日常生活を支える役割を担っている。大形線及び次第浜線は、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、大形線、次第浜線を確保・維持することが必要である。</p>

事業者名	新潟交通観光バス株式会社
------	--------------

## 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績(R7年度)

協議会等名	申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考	対R6年度比 収入増減額	対R6年度比 費用増減額	R6年度 収支率	R7年度 収支率	
						計画	取組実績						
新発田市地域公共交通活性化協議会	2	新潟-新発田	万代シテイ	木崎	新発田営業所	【取組内容及び実施時期】 ①地元の要望に応え新規バス停の設置 ②競合路線との時間調整 ③ダイヤ調整によるコミュニティバスからの乗継ぎ利便性の向上 ((①②③)いずれも令和7年春予定) 【実施主体】新潟交通観光バス(株) 【効果目標】①②③の取組により対前年1%の収支改善を見込む。	【取組実績】 ①令和7年3月に佐々木太子堂前バス停を新設。 ②③令和7年3月にダイヤ改正を実施し、JR及びコミュニティバスとの接続利便性を向上。	【取組効果】 ①②③の取組を行ったが、輸送人員が減少-4,807人(-1.3%)したことに伴い収入が減少し、収支率も悪化した。		▲1,894千円	11,209千円	78.7	70.1
新発田市地域公共交通活性化協議会	10	新発田-次第浜	新発田	聖籠町役場	次第浜	【取組内容及び実施時期】 ①競合路線との時間調整 ②ダイヤ調整によるコミュニティバスからの乗継ぎ利便性の向上 ((①②)いずれも令和7年春予定) 【実施主体】新潟交通観光バス(株) 【効果目標】①②の取組により対前年1%の収支改善を見込む。	【取組実績】 ①②聖籠町の活性化協議会にて協議した結果、ダイヤの見直しを行わず、現行のダイヤを継続することになった。	【取組効果】 輸送人員が増加+12,504人(+37.2%)したことに伴い収入が増加し、収支率も向上した。		2,074千円	2,050千円	17.2	22.6

## [記載要領]

- この書類は、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む)に記載した補助対象期間に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名:新発田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
新潟交通観光バス㈱	<p>あやめバス ・中央ルート (外回り・内回り) 申請番号1~7</p> <p>・東西ルート (外回り・内回り) 申請番号14~17</p>	<p>・高校生の利用を促進するために、市内の中学校3年生に向けて通学での利用促進を目的としたポスター及び時刻表を作成、配布した。</p> <p>・高齢者にとってわかりやすい公共交通を目指し、My時刻表を作成した。</p> <p>・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容の検証を行い、現行の運行を維持やダイヤ改正を行うこととした。</p> <p>・利用者の利便性向上のため、現行ルートの一部エリア延伸及び市街地にある交通空白地を中心に運行する新ルートを増設し、通学通勤、買い物、通院等の生活交通として整備した。</p> <p>・キャッシュレス決済システムの導入検討のため、先進地調査を行くなど検討を継続している。</p>	A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。(3/3)</p> <p>〈事業の目標〉 【達成】 ・年間利用者数を72,500人とする。 (前年度)71,111人→(今年度)81,424人 【達成】 ・収支率をR5実績値の20.4%以上とする。 (前年度)20.4%→(今年度)21.6% 【達成】 ・財政負担額を川東コミュニティバスと合わせたR4現況値の729円/年・人とする。 (前年度)516円/年・人→(今年度)474円/年・人</p> <p>〈事業の効果〉 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や、当市中心市街地における各公共施設や商業施設、医療機関といった施設などへのアクセス性の確保と回遊性の向上が図られた。</p> <p>〈達成状況〉 年間利用者数・収支率・財政負担額のすべてにおいて、前年度を上回り目標を達成した。</p> <p>※東西ルートについては、令和7年6月6日から運行を開始したため、目標値を設定していない。</p>	<p>・高校生や高齢者の利用を促進するために、通学や通院に対応したチラシの作成、配布を継続する。</p> <p>・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容を検証する。</p> <p>・中央ルート及び東西ルートを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。</p> <p>・新たなバスロケーションシステム、キャッシュレス決済システムの導入を検討する。</p>

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"> <li>・高校生の通学へのバス利用の促進を図り、高校進学後、通学にバスを利用してもらえるように、中学3年生に無料券付きのチラシを配布した。</li> <li>・地域住民と一緒に、運行内容の検証を行い、医療機関敷地への乗入れやお盆期間の運行を実施した。</li> <li>・小・中学校の通学に配慮した運行を目指し、一部の地区で通学支援期間の延長や、運行ルートの延長を行った。</li> <li>・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。</li> <li>・キャッシュレス決済システムの導入検討のため、先進地調査を行なうなど検討を継続している。</li> </ul>	A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p> <p>B</p> <p>事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。(2/3)</p> <p>事業の目標</p> <p>事業の目標</p> <p>【未達成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数を47,000人とする。 (前年度)46,693人→(今年度)46,992人</li> </ul> <p>【未達成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率をR5実績値の9.4%以上とする。 (前年度)9.4%→(今年度)9.1%</li> </ul> <p>【達成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・財政負担額をあやめバスと合わせたR4現況値の729円/年・人とする。 (前年度)516円/年・人→(今年度)474円/年・人</li> </ul> <p>事業の効果</p> <p>川東地区における小・中学校への通学のほか、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> <p>達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、目標を達成できなかったものの、前年度を上回った。</li> <li>・収支率は、目標を達成できなかった。</li> <li>→人件費高騰等による運行経費の増大に加え、車両老朽化による修繕費がかさんだことによるもの。</li> <li>・財政負担額は目標を達成した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生の通学へのバス利用の促進を図り、高校進学後、通学にバスを利用してもらえるように、中学3年生にチラシを作成し配布する。</li> <li>・地域住民と一緒に、運行内容の検証を行う。</li> <li>・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。</li> <li>・高校生の利用状況を確認し、実態に合わせた運行を行う。</li> <li>・乗換えがスムーズになるよう、乗継地の標識や路線図の見直しを検討する。</li> <li>・新たなバスロケーションシステム、キャッシュレス決済システムの導入を検討する。</li> </ul>

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名 :	新発田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名 :	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>新発田市においては、市内と市外とを結び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(コミュニティバス・乗合タクシー)、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計画(以下、「計画」という。)P47~49参照)</p> <p>「新発田市都市計画マスターplan」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>

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名:新発田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:バリアフリー化設備等整備事業

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)
株式会社下越タクシー	福祉タクシー導入	老朽化した福祉タクシーを1台入れ替えた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。	C 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。  ＜事業の目標＞ 令和6年度の新発田市内の福祉タクシー車両台数を現状維持の5台とする。 【結果】5台→4台  ＜事業の効果＞ 新たな福祉タクシーに入れ替えることで、高齢者や障がい者等の移動の安全性の確保と円滑化が図られる。  ＜達成状況＞ 福祉タクシー車両台数は1台減の4台となり目標を達成できなかった。 市内の一般乗用旅客運送事業者のうち1事業者が福祉事業を撤退しており、当事業者が保有する1台が減少したことによるもの。	今後も必要に応じて実施する。

地域公共交通確保維持事業 詳細  
(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)

令和6年6月26日

(名称) 新発田市地域公共交通活性化協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

### [大形線]

大形線は新発田市（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る。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る。（新発田市地域公共交通計画（以下「計画」という。）P48参照）

### [次第浜線]

次第浜線（はまなす号）は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る。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る。（計画P48参照）

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

#### [大形線]

年間利用者数は、新発田市地域公共交通計画において、R4 現況値 314,000 人/年に対し、R10 目標値 361,000 人/年としているため、R7 時点での目標値は 337,000 人/年とする。

収支率は、現状を下回らないことを目標とし、R4 現況値が 77.5% だったため、R7 目標値を 77.5% 以上とする。

財政負担額は、新発田市の負担が発生しないことを目標とする。

（計画 P51 参照）

#### [次第浜線]

聖籠町と連携して運行を継続していくことを目標とする。

### (2) 事業の効果

新発田市と市外を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動のための広域的な移動手段を確保する。

鉄道等の他モードや他の路線バス等との連絡により、公共交通ネットワークを構築する。

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

施策 1 市外を結ぶ公共交通の維持・利便性向上（計画 P56～57 参照）

・市外を結ぶ公共交通の維持

施策の実施主体 国、新潟県、新発田市、関係市町、交通事業者

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

【表1の概要】

(単位:千円)

	事業者数	系統数	国庫補助申請額
R6年度補助 (R5.10～R6.9運行)	1	2	5,208
R7年度補助 (R6.10～R7.9運行)	1	2	5,208
R8年度補助 (R7.10～R8.9運行)	1	2	5,208

①予定している時刻表・系統図

別紙を添付 (系統図)

②運行予定者決定の流れ

○県内乗合バス事業者へ本計画に登載を希望する系統について、調査を実施  
(新潟県ホームページ及び市町村を通じて周知)

- 以下の点から現在運行しているバス事業者を運行事業者に決定
- ・バス事業者は、一つの事業者が継続して運行することで地域の交通手段を安定的に確保できるとともに、雇用面も含め地域経済の安定に資すると考えられる
  - ・当該系統を現に運行している事業者は、当該系統の運行に関する知識・経験を有し、地域住民の信頼を得られており、安全・安心な輸送が期待できる
  - ・運行系統の近隣に事業所を有しているため、大雪など不測の事態にも迅速に対応でき、円滑な運行が期待できる

③輸送量が15人～150人/日と見込んだ根拠となる算出式

「表1-5」を添付 (平均乗車密度算定表)

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

新発田市の負担なし

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

バス事業者が行う利用状況調査等

7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における「表3」を添付

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

「別紙 生産性向上の取組」のとおり

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
該当なし	
(2) 事業の効果	
該当なし	
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
該当なし	
(2) 事業の効果	
該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
18. 協議会の開催状況と主な議論	
・令和3年6月24日	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和3年7月20日	豊浦地域公共交通の運行見直しについて協議し、合意を得た。
・令和3年12月27日	地域内公共交通網形成計画の進捗状況、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和4年3月29日	令和4年度事業計画案及び予算案について協議し、合意を得た。
・令和4年6月29日	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和4年12月21日	地域内公共交通網形成計画の進捗状況、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和5年3月28日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。

・令和5年6月26日	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和5年7月10日付 け書面協議	令和5年度新発田市生活交通改善事業計画案について協議し、合意を得た。
・令和5年9月26日付 け書面協議	加治川地域公共交通の運行開始に伴う予算の補正及び豊浦地域公共交通の運行内容変更について協議し、合意を得た。
・令和5年10月25日	地域内公共交通網形成計画の進捗状況、地域内公共交通計画の素案について協議し、合意を得た。
・令和5年12月25日	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和6年3月27日	新発田市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について協議し、合意を得た。
・令和6年5月17日付 け書面協議	川東コミュニティバスの運行内容変更について協議し、合意を得た。
・令和6年6月24日	令和7年度地域公共交通計画認定申請書（案）について協議し、合意を得た。

#### 19. 利用者等の意見の反映状況

協議会の構成員には、地域公共交通の利用者として、地域住民で構成される新発田市自治会連合会、川東地区自治連合会、運行地区代表者から委員が加わっており、協議会での議論を反映して計画を策定した。

#### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県新発田市中央町 3-3-3  
(所 属) 新発田市 市民まちづくり支援課  
(氏 名) 渋谷 直樹  
(電 話) 0254-28-9644 (課直通)  
(e-mail) kotsu@city.shibata.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

地域公共交通確保維持事業 詳細  
(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

令和7年5月23日

(名称) 新発田市地域公共交通活性化協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

新発田市の公共交通は、市内と市外とを結ぶ幹線で広域的な役割を担う広域路線（羽越本線（鉄道）、白新線（鉄道）、木崎線（路線バス））を軸に、新発田駅を交通結節点として、市域内に広範にわたる鉄道、路線バス、コミュニティバス等により放射状に広がっており、これらの公共交通のうち、広域路線に通じる幹線路線（路線バス、新発田市コミュニティバス、川東コミュニティバス、松浦地区デマンド乗合タクシー、豊浦地域公共交通、五十公野～赤谷地区公共交通、加治川地域公共交通、紫雲寺地域公共交通）と中心市街地路線（市街地循環バス（あやめバス））が広域路線の支線の役割を果たしている。こうした新発田駅を交通結節点とした公共交通網の整備により、「新発田市都市計画マスターplan」に示すように、中心市街地の各公共施設や商業施設、医療機関といった施設や観光資源への市内外からのアクセス性の確保や回遊性の向上を図り、新発田市街地中心部の「都市拠点」としての機能を高めている。

当市における公共交通を取り巻く現状としては、少子化により高校生のコミュニティバス利用者数が減少している一方で、学校統廃合に伴う児童生徒の移動手段の確保が求められている。また、高齢者の運転免許証の返納が増える中、高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段の確保も求められている。さらに、新興住宅地や新たな商業施設など、まちの変化に対応した新たな公共交通が求められている。一方で、近年バスやタクシーの運転手不足が深刻化しており、これまで以上に公共交通の維持・確保が難しい状況となっている。

こうした中、広域路線の支線の役割を果たしている路線のうち、「あやめバス」は、市中心部内の居住地域・交通結節点と各拠点施設を結び、地域住民及び各地域・近隣市町からの利用者にとって重要な移動手段となっている。また、「川東コミュニティバス」は、川東地区と市中心部を結ぶ地域住民の日常生活を支える重要な路線であるとともに、川東小・中学校の通学手段としても欠かせない路線となっている。

のことから、地域公共交通確保維持事業により、将来に渡ってあやめバスと川東コミュニティバスの安定した運行の確保・維持を図る必要がある。（新発田市地域公共交通計画（以下「計画」という。）P47、49参照）

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### （1）事業の目標

・年間利用者数の目標値を以下のように設定する。

#### [あやめバス]

年間利用者数を新型コロナウィ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する。新発田市地域公共交通計画ではR4の現況値67,068人に対し、R10の目標値を78,000人としていることから、R7の目標値を72,500人とする。（計画P51参照）

#### [川東コミュニティバス]

H30の年間利用者数は48,704人だったが、その後は減少・増加があり、前年度を下回らないことを目標とする。R5の年間利用者数は46,693人だったため、R7の目標値を47,000人とする。（計画P52参照）

・収支率が現状を下回らないことを目標とする。（計画P53参照）

#### [あやめバス]

R5の収支率が20.4%だったため、R7の目標値を20.4%以上とする。

#### [川東コミュニティバス]

R5の収支率が9.4%だったため、R7の目標値を9.4%以上とする。

※収支率：総収入（現金十回数券十定期券）÷運行経費（車両施設整備費含）×100

- ・財政負担額が現状を下回らないことを目標とする。

新発田市地域公共交通計画では、あやめバスと川東コミュニティバスを合わせたR4の現況値729円/年・人に対し、R10の目標値を729円/年・人としていることから、R7の目標値も同様に729円/年・人とする。(計画P52参照)

## (2) 事業の効果

### [あやめバス]

当市中心市街地における各公共施設や商業施設、医療機関といった施設などへのアクセス性の確保と回遊性の向上が図られる。

### [川東コミュニティバス]

川東地区における自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等の交通弱者の日常生活の移動ニーズに応じた移動手段と川東小・中学校への通学手段が確保される。

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

### 施策1 市外を結ぶ公共交通の維持・利便性向上 (計画P56~57参照)

- ・市外を結ぶ公共交通の維持

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2 周辺地域から市街地への移動手段の維持・確保 (計画P57~58参照)

- ・市街地にアクセスしやすい移動手段の確保

施策の実施主体 国、新潟県、新発田市、交通事業者

### 施策3 市街地内における移動利便性の向上 (計画P59~60参照)

- ・市街地内で移動しやすい環境の維持

- ・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

施策の実施主体 国、新潟県、新発田市、交通事業者

### 施策4 地域で地域の公共交通を守るしくみの維持 (計画P60~61参照)

- ・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

- ・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

施策の実施主体 新発田市、交通事業者、地域住民

### 施策5 市民の公共交通に対する理解度向上と利用促進 (計画P61~63参照)

- ・公共交通の乗り方・運行内容の周知

- ・公共交通に関心をもってもらうイベントの実施

- ・待合環境の整備

- ・キャッシュレス決済の利便性向上

施策の実施主体 新発田市、交通事業者

### 施策6 わかりやすい情報提供 (計画P64~66参照)

- ・既存システムを活用したバス位置情報の提供路線拡大

- ・「わたしの時刻表」の作成による乗り継ぎ情報の提供

施策の実施主体 新発田市、交通事業者

### 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 (計画P66~67参照)

- ・通学に対応したコミュニティバスの運行継続

施策の実施主体 新発田市、交通事業者

## 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における「表1」を添付

<b>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</b>	
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るあやめバス及び川東コミュニティバスについて、その運行に係る費用総額のうち、新発田市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。	
<b>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運行事業者及び市が行う乗降調査</li> <li>・バス運行事業者からの毎月提出される利用状況報告</li> </ul>	
<b>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要</b>	
<p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p> <p>該当なし</p>	
<b>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧</b>	
<p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p> <p>該当なし</p>	
<b>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</b>	
<p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p> <p>該当なし</p>	
<b>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</b>	
<p><b>【地域内フィーダー系統のみ】</b></p> <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における「表5」を添付</p>	
<b>11. 車両の取得に係る目的・必要性</b>	
<p><b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p> <p>該当なし</p>	
<b>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果</b>	
<p><b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p> <p>(1) 事業の目標</p> <p>該当なし</p>	
<p>(2) 事業の効果</p> <p>該当なし</p>	
<b>13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額</b>	
<p><b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p> <p>該当なし</p>	

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）	
<b>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
該当なし	
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性	
<b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
該当なし	
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果	
<b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
(1) 事業の目標	
該当なし	
(2) 事業の効果	
該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額	
<b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
該当なし	
18. 協議会の開催状況と主な議論	
・平成 23 年 5 月 27 日	事業内容、費用負担、計画全般について協議し、合意を得た。
・平成 24 年 2 月 14 日	市街地循環バスの本格運行及び運行事業者について協議し、合意を得た。
・平成 24 年 5 月 31 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 25 年 5 月 31 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 25 年 11 月 7 日	あやめバス、川東地区の見直しについて協議し、合意を得た。
・平成 26 年 2 月 18 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更、地域協働推進事業計画について協議し、合意を得た。
・平成 26 年 6 月 24 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 27 年 2 月 17 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 27 年 6 月 5 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得られた。
・平成 28 年 2 月 17 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 28 年 4 月 13 日 付け書面協議	都市計画道路「島潟荒町線」供用開始に伴う運行区間の変更について協議し、合意を得た。
・平成 28 年 4 月 22 日 付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 28 年 5 月 26 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画、要綱に定める軽微な変更の取り扱いについて協議し、合意を得た。
・平成 28 年 10 月 6 日 付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。

・平成 29 年 3 月 22 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議、合意を得た。
・平成 29 年 6 月 23 日	新発田市地域公共交通網形成計画の策定による地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 29 年 8 月 23 日 付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 29 年 10 月 19 日 付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・平成 30 年 6 月 19 日 付け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・平成 30 年 12 月 20 日 付け書面協議	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・平成 31 年 3 月 25 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・令和元年 6 月 27 日	事業内容、費用負担、地域内フィーダー系統確保維持計画、要綱に定める軽微な変更の取り扱いについて協議し、合意を得た。
・令和元年 8 月 23 日	地域公共交通網形成計画の進捗状況について協議し、合意を得た。
・令和元年 12 月 20 日	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和 2 年 7 月 28 日付 け書面協議	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和 2 年 8 月 25 日	地域公共交通網形成計画の進捗状況について協議し、合意を得た。
・令和 2 年 12 月 17 日	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和 3 年 6 月 24 日	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和 3 年 7 月 20 日	豊浦地域公共交通の運行見直しについて協議し、合意を得た。
・令和 3 年 12 月 27 日	地域内公共交通網形成計画の進捗状況、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和 4 年 3 月 29 日	令和 4 年度事業計画案及び予算案について協議し、合意を得た。
・令和 4 年 6 月 29 日	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和 4 年 12 月 21 日	地域内公共交通網形成計画の進捗状況、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和 5 年 3 月 28 日	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について協議し、合意を得た。
・令和 5 年 6 月 26 日	地域内フィーダー系統確保維持計画について協議し、合意を得た。
・令和 5 年 7 月 10 日付 け書面協議	令和 5 年度新発田市生活交通改善事業計画案について協議し、合意を得た。
・令和 5 年 9 月 26 日付 け書面協議	加治川地域公共交通の運行開始に伴う予算の補正及び豊浦地域公共交通の運行内容変更について協議し、合意を得た。
・令和 5 年 10 月 25 日	地域内公共交通網形成計画の進捗状況、地域内公共交通計画の素案について協議し、合意を得た。
・令和 5 年 12 月 25 日	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和 6 年 3 月 27 日	新発田市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について協議し、合意を得た。
・令和 6 年 5 月 17 日付 け書面協議	川東コミュニティバスの運行内容変更について協議し、合意を得た。
・令和 6 年 6 月 24 日	令和 7 年度地域公共交通計画認定申請書（案）について協議し、合意を得た。
・令和 6 年 7 月 18 日付 け書面協議	令和 6 年度新発田市生活交通改善事業計画案について協議し、合意を得た。
・令和 6 年 10 月 11 日付 け書面協議	豊浦地域公共交通（中浦・荒橋号）の運行見直しについて協議し、合意を得た。
・令和 6 年 12 月 24 日	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議し、合意を得た。
・令和 7 年 2 月 3 日付 け書面協議	川東コミュニティバス及び加治川地域公共交通の運行内容変更について協議し、合意を得た。
・令和 7 年 3 月 27 日	市街地循環（新路線）について協議し、合意を得た。

## 19. 利用者等の意見の反映状況

新発田市地域公共交通計画の策定に関して、令和4年12月から令和5年12月まで5回にわたり協議会を開催し、協議会での意見を計画に反映した。また、令和5年11月にはパブリックコメントを実施し、ホームページや意見箱で意見を募集したが、特に意見はなかった。

協議会の構成員には、地域住民で構成される新発田市自治会連合会、川東地区自治連合会の代表者や、運行地区代表者が加わっている。また、川東コミュニティバスについては、地域住民で構成される川東地区自治連合会の川東地区コミュニティバス検討部会において、利用促進の取組や運行の見直し等について、定期的に検討を行っている。

そのほか、定期的にバスに乗車し利用者への聞き取り調査を行うなど、利用者ニーズの把握を行っている。

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県新発田市中央町 3-3-3

(所 属) 新発田市 市民まちづくり支援課

(氏 名) 田中 俊介

(電 話) 0254-28-9644 (課直通)

(e-mail) kotsu@city.shibata.lg.jp

**注意：** 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

## 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和6年8月6日

（名称）新発田市地域公共交通活性化協議会

（代表者名）会長 伊藤純一

## 1. 生活交通改善事業計画の名称

令和6年度 新発田市生活交通改善事業計画

## 2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

高齢者や障がい者、学生等の交通弱者の移動手段として公共交通の必要性が高まる中、バリアフリー車両の導入促進等により、高齢者や障がい者なども含めた誰もが快適に利用できる環境の整備が課題となっている。

新発田市では、ドア・ツー・ドアの運行サービスによって行き先や時間など個別需要に応じる交通手段としての役割をタクシーが担っていることから、タクシー事業者等（一般乗用旅客運送事業者等）が上記課題に積極的に対応していく必要がある。

また、タクシー事業者等で構成する新発田市A地区準特定地域協議会が作成した「新発田市A地区準特定地域計画」では、事業者が実施する活性化事業として「福祉車両の導入促進」が定められており、当該事業の円滑な実施や協力が求められている。

このようなことから、バリアフリー化設備等整備事業によって福祉タクシー車両の確保を図るため、新発田市地域公共交通活性化協議会が本計画を策定し、タクシー事業者等による車両導入を支援する。

## 3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

## （1）事業の目標

令和6年4月現在において、新発田市内の一般乗用旅客運送事業者（3事業者）が所有する福祉タクシー車両は5台となっている。「新発田市A地区準特定地域計画」によると、地域のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、タクシー事業者による福祉タクシーの導入の拡充、推進を目標としている。

令和6年度では、実施事業者の老朽化した福祉タクシー車両の入替意向（1事業者、1台）を踏まえ、現状維持の5台とする。

## （2）事業の効果

新たな福祉タクシー車両を導入することで高齢者や障がい者等の移動の円滑化が図られる。

## 4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

## （1）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

## （内容）

・リフト付き福祉タクシー車両の導入（1台）：株式会社 下越タクシー

（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について）

株式会社 下越タクシー：身体・知的・精神 各1割引

（実施事業者（補助対象事業者）における特定地域での減休車の状況について）※特定地域外の事業者及び福祉限定事業者は記載不要

該当なし

(2) 関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）

〈バス車両の導入に係る事業〉該当なし

〈福祉タクシー車両・共同配車センターに係る事業〉該当なし

〈バスターミナルに係る事業〉該当なし

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和6年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
リフト付き福祉タクシー車両の導入	5,198千円	800千円	千円	千円	4,398千円
	100%	15.4%	%	%	84.6%
合 計	5,198千円	800千円	千円	千円	4,398千円
	100%	15.4%	%	%	84.6%

※総事業費については見込み額を記載。

※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。

6. 計画期間

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印 (←→)、または横棒線 (—) で記載。

●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載

事業の名称	令和6年度				令和7年度				令和8年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
リフト付き福祉タクシー車両の導入			1台 交付決定日以降着手 ●————— 3月31日完了									

7. 協議会の開催状況と主な議論

令和6年7月30日 書面協議にて計画全体の合意を得た。

8. 利用者等の意見の反映

協議会の構成委員には、地域公共交通の利用者として地域住民で構成される新発田市自治会連合会、川東地区自治連合会及び運行地区代表者から委員が加わっており、協議会での協議を反映して計画を策定している。

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	新潟県新発田地域振興局企画振興部
関係市区町村	新発田市
交通事業者・交通施設管理者等	新潟交通観光バス(株)、(公社)新潟県バス協会、新発田市ハイヤー・タクシー協会、東日本旅客鉄道(株)新潟支社、NPO法人七葉、北陸地方整備局新潟国道事務所、新潟県新発田地域振興局地域整備部、新発田市維持管理課、新発田警察署
地方運輸局	北陸信越運輸局、北陸信越運輸局新潟運輸支局
その他協議会が必要と認める者	連合新潟下越地域協議会、新発田商工会議所、新発田市自治会連合会、川東地区自治連合会、運行地区代表者

■注意事項

- ・総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県新発田市中央町 3-3-3  
(所 属) 新発田市 市民まちづくり支援課  
(氏 名) 渋谷 直樹  
(電 話) 0254-28-9644 (室直通)  
(e-mail) kotsu@city.shibata.lg.jp

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年2月27日  
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス株 あやめバス (外回り・内回り) 申請番号1~7	・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チラシを作成、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・改善することとした。 ・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るために、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した。	A 事業が計画に位置付けられるとおり、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 ・年間利用者数を前年度比100%以上とする。 (前年度)70,053人→(今年度)74,936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)39.3%→(今年度)46.5% ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を25.3%以上とする。 (前年度)22.6%→(今年度)21.6% ※ただし、障害者手帳を提示した利用者数は増加した。 (前年度)15,816人→(今年度)16,213人</p> <p>・事業の効果 ・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> <p>・達成状況 ・年間利用者数については、前年度を上回り目標を達成した。 ・60歳以上の乗車割合は前年度は目標を達成できなかつたが、今年度は目標を達成した。 ・障害者手帳を提示した人の乗車割合は前年度より低下し、目標を達成できなかつたが、障害者手帳を提示した利用者数は増加した。 今後さらに高齢者や障がい者のような交通弱者と言われる方々に多く利用していただけるよう、利用促進に努めていきたい。</p> <p>【指標①】新発田駅停留所の利用率 (前年度動態調査)15.3%→(今年度動態調査)16.6% 【指標②】回数券利用率 (前年度)33.3%→(今年度)31.0%</p>	<p>・高校生や高齢者の利用を促進するために、通学や通院に対応したチラシの作成、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。 ・利用者の利便性の向上を図ることで利用者の増加を目指し、あやめバスの新たな運行ルートの増設について検討する。 ・上記と同様の目的で、現行のキャッシュレス決済システムを見直し、新たなキャッシュレス決済システムの導入を検討する。</p>	評価結果 協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス株	川東コミュニティバス 申請番号8~13 ※公有民営化方式車両購入費国庫補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生の通学へのバス利用の促進を図り、高校進学後、通学にバスを利用してもらえるように、中学校3年生に無料券付きのチラシを配布した。</li> <li>・地域住民と一緒に、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。</li> <li>・小・中学校の通学に配慮した運行を目指し、一部の地区で通学支援期間の延長や、運行ルートの延長を行った。</li> <li>・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。</li> <li>・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るために、同システムのQRコードを添付したチラシを運行地区的全ての世帯に配布した。</li> </ul>	<p>A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p> <p>B</p>	<p>事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があつた。</p> <p>事業の目標 ・年間利用者数を前年度比100%以上とする。 (昨年度)45,208人→(今年度)45,976人 ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を21.6%以上とする。 (昨年度)17.7%→(今年度)19.2% ※障害者手帳を提示した利用者数も増加した。 (前年度)7,981人→(今年度)8,815人</p> <p>事業の効果 ・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> <p>達成状況 ・年間利用者数については、前年度を上回り目標を達成した。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利用者であると思われる。 ・障害者手帳を提示した方の利用者数は増加し、乗車割合も昨年度を上回ったが、目標は達成できなかった。</p> <p>【指標①】川東地区高校生の自主登校率 (R5.7動態調査)26.2% → (R6.7動態調査)31.1% 【指標②】回数券利用率 (前年度)49.8%→(今年度)48.0%</p> <p>・公有民営化方式車両購入費国庫補助金により、老朽化したバスを新たなノンステップバスに入れ替えたことで、修繕費や燃料費の削減が図れた。また、車両の低床構造により、高齢者や障がい者等の乗降時の負担軽減が図れた。</p>	<p>・高校生の通学へのバス利用の促進を図り、高校進学後、通学にバスを利用してもらえるように、中学校3年生にチラシを作成し配布する。</p> <p>・地域住民と一緒に、運行内容の検証を行う。</p> <p>・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定を継続するとともに、安全安心な通学環境を確保するため、運行内容の検証を行う。</p> <p>・高校生の利用状況を確認し、実態に合わせた運行を行う。</p> <p>・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し、現行のキャッシュレス決済システムを見直し、新たなキャッシュレス決済システムの導入を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>