

# 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8年1月14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)	<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、先進地調査を行うなど検討を継続している。</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>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㈱	川東コミュニティバス 申請番号8～13	<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3年生に無料券付きのチラシを配布した。</p> <p>・地域住民と一体となり、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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</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 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>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)</p> <p>＜事業の目標＞ ＜事業の目標＞ 【未達成】 ・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 【未達成】 ・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% 【達成】 ・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</p> <p>＜事業の効果＞ 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＞ ・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。 ・収支率は、目標を達成できなかった。 →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。 ・財政負担額は目標を達成した。</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>・地域住民と一体となり、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>・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。</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>

## 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8年1月14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>