

総務委員会先進地視察報告

- ・日 程：令和4年7月11日 午後1時30分から2時30分まで（オンライン）
- ・視察先：新潟県新発田市
- ・目 的：地域公共交通について

新発田市の概要

新潟県の北部、新潟市の北東約30キロメートルに位置し、江戸時代には新発田藩10万石の城下町として栄えた。新田開発と加治川の水によって、県内有数の穀倉地帯として発展し、稲作を中心とした農業が基幹産業である。コシヒカリのほかアスパラガスやイチゴ、枝豆などが特産品として知られている。また、山岳地の磐梯朝日国立公園や胎内二王子県立自然公園、月岡温泉、白砂青松の海岸を有するなど、自然環境は多彩である。

同市では、民間事業者が運行するバス路線の廃止により、市が運行するコミュニティバスの運行負担が増したことや、コミュニティバスの収支率の改善が見られないことなどから、持続可能な公共交通に向けて、具体的な評価基準を設定し、利用実態に合わせて運行方法の改善に取り組んでいる。また、実証運行を経て本市の地域バスに相当する「まつうら号」を運行している。これは、基本ルート以外の停留所は予約に応じて迂回運行する定路線迂回型となっており、完全予約型のデマンド運行よりも地域にとって利用しやすい公共交通と捉え、現在、公共交通空白地域の解消を図るため、運行区域の拡大を図っている。

本市における今後の地域公共交通のあり方を検討する上での一助となるよう、この先進的な取組の内容や効果、課題等について視察した。

(1) これまでの経緯について

ア 利用者数及び運行経費負担額の推移について

	H29	H30	R1	R2	R3
路線バス負担額（千円）	32,111	40,667	35,175	39,666	37,333
コミュニティバス負担額（千円）	106,507	143,326	139,325	122,346	136,491
利用者数合計（人）	312,378	243,014	225,797	196,818	204,146

※ 平成29年度から令和3年度にかけて、利用者数は約35パーセント減少し、実質負担額は約25パーセント増加している。

⇒ 必要な便数を確保しつつ、利用実態に合わせた効率的な運行への転換が必要。

イ 地域公共交通に係る課題の検討の場及び内容について

新発田市では地区ごとに年に数回、区長、学校関係者、市議会議員などで構成された検討会議を開催している。（現在：4地区、路線検討中：1地区）また、運行の見直しに向け利用ニーズ調査として地域アンケートを実施した。

ウ 利用者からの意見について

会議の中で、「高齢者は乗り方に不安を抱えている」「地域から直通で市街地の行き先を増やしてほしい」等の意見が出され、市では、乗り方教室開催のサポートやマイ時刻表の作成、市街地の接続地点を増やし、結果として市街地の行き先を増やす検討を進めている。

(2) 公共交通空白地域の解消に向けた取組について

ア コミュニティバスについて

令和7年度までに市街地と各地域を結ぶコミュニティバスの整備を進め、公共交通空白地域の早

期解消に努めるほか、近隣市町村との連携も視野に入れ、検討を進めている。具体的な利用促進策として、①待合環境の整備（待合所やベンチの設置）、②バス位置情報・キャッシュレス決済の導入、③車内広告モニターの導入（行政情報や市内企業の情報発信）、④利用者増に対応した車両更新（令和4年8月）を予定している。

イ まつうら号について

平成30年度からワゴン車両（9人乗り）3台を使用し、1日6便の完全予約型で実証運行を開始したが、当初、期待したレベルまで利用者数が伸びなかった。そこで、令和2年5月からは、基本ルート以外に予約に応じて特定の停留所を迂回運行する定路線迂回型の運行を開始した。これにより予約不要の停留所と予約が必要な停留所が混在する形となり、利用者に混乱が生じると思われたが、大きな混乱もなくこの新しい運行方法が受け入れられた。しかしながら、予約して利用する人は思いのほか少なかった。

【実証運行実績】

年度	利用者数 (人)	運行便数 (便)	1便当たり (人)	予約数 (人)	乗車なし便数 (便)	1人当たりの 運行経費 (円)	
H30	1,573	798	1.97	1,573	0	6,078	
R1	1,699	909	1.87	1,699	0	5,120	
R2	R2.4~9	1,007	602	1.67	443	104	5,174
	R2.10~R3.3	903	497	1.82	72	70	

【本格運行実績】



年度	利用者数 (人)	運行便数 (便)	1便当たり (人)	予約数 (人)	乗車なし便数 (便)	1人当たりの 運行経費 (円)
R3	2,067	968	2.14	94	73	1,521

※予約なしでの利用率は95.5パーセントであり、利用者の利便性が向上した。

※乗客ありの運行率は92.5パーセントであり、運行側の効率性が向上した。

※1人当たりの運行経費が1,521円となり、事業の健全性が向上した。

ウ 今後の取組について

持続可能な公共交通を目指し、定時定路線（定期利用者が多い停留所は定路線化を図り効率化に努める。）とデマンド運行のメリット（集落ごとに停留所を設定し、電話予約があれば迂回して運行する。これにより、高齢者のニーズにあった小回りが見込める。）を組み合わせ、新発田版デマンド方式の運用に努めるとともに、定路線迂回型運行を周辺地区に展開し、公共交通空白地域の解消を図るとのことであった。

(3) 運行方法の見直しについて

ア 評価基準について

時 期	内 容
運行開始	利用促進、運行見直し期間とする。
3年目	3年目の利用者数を基準値とする。
4年目以降	基準値に対する増減率で運行継続を判断する。

【評価基準】

- ・ +20パーセント以上 ⇒ 増便等の検討（利便性の向上）
- ・ △20～+20パーセント ⇒ 現状維持

・△20パーセント以下 ⇒運行の見直し（減便等）

イ 具体的な改善策について

令和3年3月までの検証結果から、利用者の少ない予約制の便（半年間で30人乗車）を削減するとともに予約センターを廃止した。これにより、令和3年度は、1人当たりの運行経費を2,000円以下にするめどが立った。

ウ 効果について

平成30年4月		
運 行 内 容		
運行車両	ワゴン車両(9人乗り)	3台
運行形態	完全予約型運行	
運行便数	新発田駅方面	3便
	松浦地区方面	3便

平成30年12月		
運 行 内 容		
運行車両	ワゴン車両(9人乗り)	3台
運行形態	完全予約型運行	
運行便数	新発田駅方面	3便
	松浦地区方面	4便

平成30年度運行経費：13,969千円
（うち予約センター分：1,917千円）

平成31年4月		
運 行 内 容		
運行車両	ワゴン車両(9人乗り)	1台
運行形態	完全予約型運行	
運行便数	新発田駅方面	3便
	松浦地区方面	4便

令和2年5月		
運 行 内 容		
運行車両	ワゴン車両(9人乗り)	1台
運行形態	定路線迂回型運行 完全予約型運行	
運行便数	新発田駅方面	3便
	松浦地区方面	4便

令和元年度運行経費：9,294千円
（うち予約センター分：1,950千円）

令和2年10月		
運 行 内 容		
運行車両	ワゴン車両(9人乗り)	1台
運行形態	定路線迂回型運行 完全予約型運行	
運行便数	新発田駅方面	2便
	松浦地区方面	3便

令和3年4月（本格運行）		
運 行 内 容		
運行車両	ワゴン車両(9人乗り)	1台
運行形態	定路線迂回型運行	
運行便数	新発田駅方面	2便
	松浦地区方面	2便

令和2年度運行経費：10,324千円
（うち予約センター分：2,056千円）

令和3年度運行経費：3,660千円
（予約センター廃止）

(4) 現状における課題及び今後の展開について

地域アンケートを実施した結果、便数については「少ない」「無駄に多い」「土日に増便してほしい」、ルートについては「スーパーや病院・高校への直行便を設定してほしい」、時間については「JRとの乗り継ぎや最終便を遅くしてほしい」など、さまざまな意見が寄せられた。また、料金についても「高校生・高齢者を割引してほしい」との意見や「小型化、タクシーのような運行を望む」との意見も寄せられた。いずれにしてもコミュニティバスの存続を望む声が多く、各地区の検討会議で出された意見も踏まえ、見直しを進めるとのことであった。なお、今後は令和7年度までに市街地と各地域を結ぶコミュニティバスを整備し、公共交通空白地域の早期解消に努めるとのことであった。

また、今後は、近隣市町村との連携も視野に入れているとの説明があった。

(5) 視察を終えて

常任委員会の先進地視察については、新型コロナウイルス感染症の影響により、過去2年間、中止を余儀なくされたが、今回は、常任委員会として初めてオンラインにて視察を実施した。初の試みということもあり多少のやりにくさは感じたものの、今後、回数を重ねることで委員会視察の一つの手法として選択できると感じた。

新発田市は、地域公共交通について、コミュニティバスの運行継続を地域との協働で成し遂げるため、多くの関係者を集めた検討会議を年に数回開催している等、地域の特性に応じた住民ニーズを広く把握するための取組を積極的に進めていた。本市においても地域バスの実証運行が開始されているが、地域で利用される方々から繰り返し、より多くの意見を収集することがいかに肝要であるかを認識する上で大変参考となった。

具体的には、公共交通の利用者の減少によりサービスが衰退するという悪循環の流れの中で、自家用車を運転できない、いわゆる「交通弱者」の移動手段の確保やネットワークの維持・確保に対する財政負担の増大が大きな課題となっていた。そこで、平成20年に新発田市地域公共交通総合連携計画を策定し、既存のバス路線の見直しを中心とした公共交通施策に取り組んできた。しかしながら、近年、人口減少、少子高齢化が加速する中で、税収減による行政サービスの低下や事業者の経営悪化に伴う路線の廃止など、地域公共交通を取り巻く環境はより一層厳しさを増し、改善を求める住民の声が急速に高まってきた。そうした中、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 しばた」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を示すことを目的として、新発田市地域公共交通網形成計画を平成29年度に策定した。

同市は、面積が533.1平方キロメートルに及ぶが、海岸から山岳地帯まで有する地理的条件から可住地面積割合はそのうち47.5パーセントである。人口密度の高い市街地中心部では鉄道やバスが高頻度で運行されている一方で、人口密度が低い郊外部においては運行頻度が低下している。市では、中心市街地におけるアクセス機能の向上と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、コミュニティバスを運行している。しかしながら、利用者数が減少する中で運行経費負担額は増加する一方であることから、持続可能な公共交通を目指し、具体的な評価基準を設定し利用実態に合わせて運行方法の改善に取り組んでいる。また、本市の地域バスに相当する「まつうら号」の実証運行の結果から、基本ルート以外の停留所を予約に応じて迂回運行する「定路線迂回型」を導入し、利用者の定着につなげている。

安易に完全予約型のデマンド運行を採用する自治体が数多くみられる中で、住民の声を反映し、地域の実態に即した運行方法を取り入れていることや、具体的な評価基準を設定し、運行方法を見直している点は、本市における今後の公共交通のあり方を検討する上でも参考になると考えられる。また、移動手段創出に向けた地域の合意形成、資金計画の立案と財源の確保に向けた取組、運行方法など、多種多様な観点で事前の詳細な調査検討が必要だと再認識した有意義な視察であった。