

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)

平成29年1月10日

協議会名: 燕・弥彦地域公共交通会議

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)
1.株式会社燕タクシー 2.株式会社中央タクシー 3.中越交通株式会社 4.まきタクシー有限会社 5.地藏堂タクシー有限会社 6.弥彦タクシー株式会社	燕市デマンド交通 おでかけきららん号	<ul style="list-style-type: none"> ・弥彦村民の利用者増加対策として、広報紙に記事を掲載し周知したことにより、増加傾向にある。 ・予約電話の集中(休み明け等)解消対策として、早期予約促進について、広報紙に記事の掲載や、オペレーター(予約センター)・ドライバーからも周知したことにより、分散化が図られ苦情が減少した。 	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 <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通の1日平均利用者数が、目標の160人/日(年換算38,880人)を下回り152.4人/日(年換算37,024人)となり、事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。 ・利用時間帯が集中することで予約が取りにくい状況であることや、冬季においては気象条件、道路状況の悪化を踏まえ、安全な運行を第一に考える予約受付としており、目標には至らなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主な利用状況は高齢者の通院であり、利用時間帯が集中していることから、利用者増加対策として、比較的空いている時間帯への案内や、両市村の交流人口増加に向けた周知の強化等利用促進を図る。
7.越佐観光バス株式会社	弥彦・燕広域循環バス やひこ号	<ul style="list-style-type: none"> ・本年度から対象のため前回評価無し。 	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。	A <ul style="list-style-type: none"> ・広域循環バスの1日平均利用者数が、目標の65人/日(年換算15,800人)を上回り68.9人/日(年換算16,753人)となり、事業が計画に位置づけられた目標を達成した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「やひこ号」と燕市循環バス「スワロー号」との乗り継ぎによる利用案内等周知を強化することにより、更なる利用促進を図る。

④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されなかった

⑤目標・効果達成状況

- A: 事業が計画に位置づけられた目標を達成した(する見込み)
- B: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)
- 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(達成できない見込み)

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

平成29年1月10日

協議会名：	燕・弥彦地域公共交通会議
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>・燕市は、越後平野のほぼ中央、県都新潟市と長岡市の間位置し、面積は110.96km²、地勢は平坦地が大半で、可住地面積割合は県平均35.6%に対して燕市は93.8%と県内市町村では最も高く、市街地や集落が市内一円に広く分散している。人口は、平成12年の約84,300人をピークに減少に転じ、平成22年には82,000人を割り込み、10年間で約3%減少している一方で、平成22年の高齢化率は25%に達し、全国平均を上回って高齢化が進行している。公共交通では、新潟市等へ通じるJR越後線と三条市等へ通じるJR弥彦線が交差し、市内外を結ぶ幹線的な公共交通機関となっており、路線バスは鉄道網の空白部分を埋めるように2社のバスが乗り入れているが、市内各駅の鉄道乗車人員、路線バスの利用者は、いずれも概ね減少傾向で推移している。鉄道や路線バスの空白区域内をデマンド交通でフィーダー(支線)的な公共交通として運行することにより、利用者が減少していた巡回バスに代わる交通体系を確立し、高齢者をはじめとする住民の通院・通学や買い物などの生活活動を支えるとともに公共交通空白地域の解消を図り、循環バスの運行と併せ住民の生活交通手段を確保していくことが必要である。また、弥彦村との定住自立圏協定に基づき、広域循環バスの運行と、燕市デマンド交通を弥彦村までエリア拡大したことで、燕市、弥彦村、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保していくことが重要である。</p> <p>・弥彦村は、燕市と隣接し、面積は25.17km²で、村西部は弥彦山(標高634m)を主峰とする南北の山岳地を隔てて日本海に臨む。人口は、平成22年国勢調査人口では8,582人で、平成17年調査(8,545人)と比較した場合、新潟県内で人口が増加した数少ない自治体の1つとなっている。しかし、年齢3区分人口では、0～14歳の年少人口比率が大きく低下し、65歳以上の老年人口比率が拡大していることから、少子高齢化が進んでいる。公共交通は、JR弥彦線が村の中央部を東西に走り、弥彦駅が終着駅であるが、通勤、通学時間帯を除くと約2時間に1本程度しかなく、主要公共交通としては非常に乏しい状況である。バスについては、民間事業者による路線バス運行が撤退したことから、村営の無料巡回バスを運行していたが、村民の生活圏として必要不可欠である燕市へ乗り入れしておらず、利用人数も少数であることから抜本的に見直しを図る必要があり、燕市が行っている地域公共交通事業と連携し、無料巡回バスに代わる弥彦村と燕市を縦貫する広域循環バスの運行と、燕市デマンド交通を弥彦村までエリア拡大したことで、弥彦村、燕市、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保していくことが重要である。</p>