

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3年1月8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 | 燕市デマンド交通 おでかけきららん号 | 広報紙への掲載やパンフレットで周知を図った。また、予約受付時や窓口・電話での問い合わせ対応時において、比較的空いている時間帯での利用を案内し、予約の分散化を図った。 | 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 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38,560人)に対し、実績が151.6人/日(年換算36,477人)と下回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が一時的に落ち込んでいる状況が続いている。 | 気象状況によっては予約を制限することも必要であり、これからの利用者の安全を第一に考えた運行を行っていく。 また、利用時間帯の集中については、高齢者の通院利用が多いことが要因となっており、利用者数の増加に向け、今後も分散化を図る取組みを継続的に実施していく。 引き続き、新型コロナウイルス感染対策として、車両の消毒や換気、利用者のマスク着用などを呼びかけしていく。 |
| 2.株式会社中央タクシー | | | | | |
| 3.中越交通株式会社 | | | | | |
| 4.まきタクシー有限公司 | | | | | |
| 5.地藏堂タクシー有限公司 | | | | | |
| 6.弥彦タクシー株式会社 | | | | | |
| 7.越佐観光バス株式会社 | 弥彦・燕広域循環バス やひこ号 | 広報紙への掲載や観光シーズンにチラシを作成し配布するなど、住民以外の人達にも広くPRし、利用促進のための啓発を行った。 | 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 広域循環バスの1日平均利用者数が、目標の80人/日(年換算19,280人)に対し、実績が62.4人/日(年換算14,965人)と下回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が一時的に落ち込んでいる状況が続いている。 | より多くの方々に利用してもらえるよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。 引き続き、新型コロナウイルス感染対策として、車両の消毒や換気などを実施していく。 |

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3年1月8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に位置し、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35.8%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27年の高齢化率は28%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補うように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。燕市では利用者が減少していた巡回バスに代わり、鉄道や路線バスの空白区域内を移動するフィーダー(支線)的な公共交通としてデマンド交通を運行することにより、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生活交通手段を確保している。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を開始し、さらに燕市デマンド交通のエリアを弥彦村まで拡大したことにより、住民の生活交通の確保を図っている。今後も燕市、弥彦村、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保・維持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27年国勢調査人口では8,209人で、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。弥彦村で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、住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ったため、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を開始した。また、燕市デマンド交通についてもエリアを弥彦村まで拡大したことにより、住民の生活交通の確保を図っている。今後も弥彦村、燕市、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保・維持していくことが重要である。</p> |
|-----------------------------|---|