

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）の概要

評決事項（1）地域公共交通確保維持改善事業評価（生活交通確保維持改善計画事業）について

1. 事業実施の目的・必要性

信濃町の公共交通網は、長野市（飯綱町）へ通じる幹線交通である鉄道（バス）を軸に、町域内に路線バス、デマンドタクシーを組み合わせた公共交通機関網を構築している。また、路線バスはスクールバスの役割も兼ねており、町小中学校・町外高校への通学、高齢者の町立病院への通院や買物等、車を運転できない学生や高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通手段として重要な役割を果たしている。

このため、地域公共交通確保維持事業により路線バス、デマンドタクシーを確保・維持し町民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 事業内容

路線バスおよびデマンドタクシーの運行

3. 事業実施の適切性

事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された。

4. 目標・効果達成状況

（1）目標設定

① 利用者数の増加

路線バス 6,803 人/年以上、ふれあいコスモス号 13,600 人/年以上の利用を目指す。

② 利用者一人あたりの財政負担の抑制

利用者一人あたりの財政負担 5,998 円/年以下とする。

※計画に記載された目標値（令和2年度の数値）を交通年度に修正しています。

（2）達成状況

事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。

〈参考：令和4年度実績〉

①利用者数の増加

種別	目標値	実績値	主な取組等
路線バス	6,910 人	6,404 人	<ul style="list-style-type: none"> 運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。
デマンドタクシー	13,600 人	9,333 人	

②利用者一人あたりの財政負担の抑制

実績値 6,636 円（令和2年度比 10.6%増、前年比 2.4%増）

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 5年 1月 31日

協議会名: 信濃町地域公共交通協議会

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)
長電バス(株)	(路線名)熊坂・野尻線 (運行区間)熊坂～信濃小中学校	「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。 ・広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを行った。 ・コロナ感染防止のためバス等の感染防止策の徹底(換気や消毒)を継続、利用者のマスク着用の徹底を行い、安心・安全な利用環境整備に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	1. 目標 ・路線バスの一般利用者数目標値 6,803人/年 デマンドタクシー(ふれあいコスモス号)の利用者数目標値 13,600人/年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2. 目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用:6,404人(前年6,446人)、デマンドタクシー:9,333人(前年8,903人)と路線バス利用者が0.7%減少、デマンドタクシーの利用者が4.8%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、6,636円(前年実績6,483円)であり2.4%上回った。利用者全体では、コロナ禍の自粛が緩和され若干の回復となったが、運行委託費の増加やデマンドシステムPC等の備品、調査事業により経費が増大した。(過去の推移:H30年5,309円/R元年5,790円/R2年5,998円) 路線バスについては、国道線が増加となったが、フィーダー系を含む全路線のうち、多くの路線で減少となり、全体でも減少となった。(6路線/9路線) デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、目的の8割が通院⇄帰宅であるが、コロナ禍の自粛が緩和されたためか前年より増加したもののコロナ前までの利用者には戻らず減少傾向が続いている。新規の登録者は、年間110名を超える申込があったが、高齢化や死亡等による利用減が多く伸び悩んでいると推測される。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。(高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する) ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア(場所)の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し(運行路線の縮小や統合等)による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。
	(路線名)高沢・六月線 (運行区間)高沢～信濃小中学校				
	(路線名)石橋・板橋線 (運行区間)石橋東～黒姫駅				
	(路線名)国道線(黒姫駅-いこいの家) (運行区間)黒姫駅～いこいの家				
	(路線名)国道線(黒姫駅-黒姫高原) (運行区間)黒姫駅～黒姫高原				
	(路線名)国道線(いこいの家-黒姫高原) (運行区間)いこいの家-黒姫高原				
	(路線名)国道線(黒姫駅-飯綱病院) (運行区間)黒姫駅-飯綱病院				
	(路線名)信濃町デマンドタクシー (運行区間)信濃町内及び妙高高原駅				
野尻湖タクシー(株)	(路線名)信濃町デマンドタクシー (運行区間)信濃町内及び妙高高原駅				

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 5年 1月 31日

協議会名:	信濃町地域公共交通協議会
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>信濃町は、長野県の北部、新潟県境に位置し、黒姫山、飯縄山、斑尾山に囲まれた盆地地形で、標高650m付近に平坦地が広がっている。幹線道路として国道18号と上信越自動車道が町の中央を縦断しており、これらに接続する県道、町道、農道等が網の目状に整備されているが、町全域で特別豪雪地帯にも指定されていることから夏と冬では通行できる道路の状況は異なる。</p> <p>町の総人口(特に年少、生産年齢人口)は減少の一途をたどる一方で、高齢者人口(特に単身高齢者)の増加は顕著である。また、人口は平坦部全域に分布し周縁部には小規模集落が多数点在している。平成22年より「過疎地域自立促進特別措置法」における過疎地域指定(町全域)を受けている。</p> <p>公共交通においては、町民の就労環境の変化とモータリゼーションの進展により移動手段が自家用車が主体となったことから公共交通機関の利用者は減少を続け、民間交通事業者の収支悪化による廃止決定を受け、町が事業費を支出することで路線の存続を図った。こうした背景から、町民・関係団体等を中心に「信濃町地域公共交通協議会」を立ち上げ、「信濃町地域公共交通総合連携計画」、「信濃町地域公共交通網形成計画」等の策定を経て、さらなる持続可能な公共交通網体系の実現を目指すため「信濃町地域公共交通計画」の策定を行った。</p> <p>信濃町の公共交通網は、長野市(飯綱町)へ通じる幹線交通である鉄道(バス)を軸に、町域内に路線バス、デマンドタクシーを組み合わせた公共交通機関網を構築している。また、路線バスはスクールバスの役割も兼ねており、町小中学校・町外高校への通学、高齢者の町立病院への通院や買物等、車を運転できない学生や高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通手段として機能している。「信濃町地域公共交通計画」により住民サービスの向上や、適切な財政負担等を掲げ公共交通の維持に取り組んでいるが、人口減少や自家用車の普及により行政負担の増加は続いている。しかし、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続していく必要がある。このため、地域公共交通確保維持事業により路線バス(熊坂・野尻線、高沢・六月線、石橋・板橋線、国道線)、デマンドタクシー「ふれあいコスモス号」を確保・維持し、しなの鉄道北しなの線に接続するフィーダー路線とすることで、町民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>