

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)

資料1

令和6年12月●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)	<p>(路線名)熊坂・野尻線 (運行区間)熊坂～信濃小中学校 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施</p> <p>(路線名)高沢・六月線 (運行区間)高沢～信濃小中学校 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施</p> <p>(路線名)石橋・板橋線 (運行区間)石橋東～黒姫駅 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施</p> <p>(路線名)国道線(黒姫駅-飯綱病院) (運行区間)黒姫駅-飯綱病院 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施</p> <p>(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</p>	<p>・「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。</p> <p>・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。</p> <p>・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。</p> <p>・町HP・広報等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、町民対象にデマンド利用説明会を実施するほか、高齢者サロンへ出向いて制度の周知等を行った。</p>	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 1. 目標 ・路線バスの一般利用者数目標値 5,353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 11,348人/年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制	<p>・R6.4月からの見直し後運行について、利用者等からの意見聴取等の調査は継続して行い、利用状況による運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するためにも、真に必要な交通サービスを中心として効率的で利便性・安全性を確保した運行を実施し、人口減少や高齢化の進行、社会情勢等も考慮しながら、引き続き当町に最適な公共交通の検討を進める。</p> <p>・R6.4月より見直しを行ったデマンドタクシーの制度周知、利用促進施策として広報誌や町HPにてPRを積極的に行い、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、見直し後の運行実績や利用者からの意見等を分析を行い、AIオンデマンドシステムの利点を生かした利便性の向上、運行をする中での改善点への対応を図りながら、更なる利用者増に繋げる。</p> <p>・収支状況については、R6年度はやや改善したものの、年々増加傾向にあることは変わりなく、物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から維持費や更新費の経費は増加する見込みである。一方、利用者の中心が割引対象となることが多い高齢者であり、利用者が増加しても運賃収入の大幅な増加は見込めないため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づく運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。</p>
野尻湖タクシー(株)	<p>(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</p>			<p>2. 目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用:4,716人(前年6,528人)、デマンドタクシー:10,475人(前年9,538人)と路線バス利用者が27.8%減少、デマンドタクシーの利用者が9.8%増加している。</p> <p>・財政負担の抑制 財政負担については、7,159円(前年実績7,511円)であり、前年度を4.7%下回った。R5年度は路線バスの車両更新があったことで経費が増加したが、R6年度はそれが無かったこと、デマンド利用者が増加したことが改善の要因である。 (過去の推移:H30年5,309円/R元年5,790円/R2年5,998円/R3年6,483円/R4年6,636円)</p> <p>路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、高沢・六月線と石橋・板橋線では若干の増加となった。一方で、古海・菅川線、黒姫高原・瑞穂線はR6.3月末で路線を廃止し、国道線を含む7路線はR6.4月より時刻の見直しや減便を実施したこともあり、全体として利用者は減少したため目標値を達成出来なかった。</p> <p>デマンドタクシーでは、主な利用目的は病院への通院で、利用者の属性に大きな変化はなかったが、R6.4月よりAIオンデマンドシステムを導入し、スマホ予約の開始、運行のフルデマンド化、利用エリア制限を撤廃することで利便性の向上を図ったことで、目標には届かなかったものの、利用者が増加している。</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6年12月●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路線バス廃止決定を受け、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、生活に必要な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>