

第3回 南魚沼市地域公共交通協議会 次第

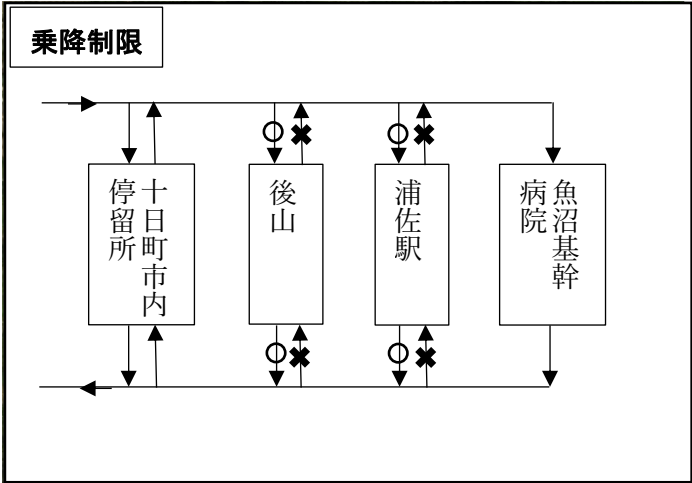
令和3年11月30日 午前10時00分
南魚沼市役所 2階 大会議室

1 開会

2 議題

- (1) 路線バス十日町=後山線の魚沼基幹病院への延伸について（資料No.1）
- (2) 生活交通確保維持改善計画に関する事業評価について（資料No.2）
- (3) 市民バス大崎コースの「湯咲荘前」停留所の設置について（資料No.3）
- (4) 市民バス後山・辻又コースの時刻変更について（資料No.4）
- (5) その他
令和3バス年度市民バス利用状況について（資料No.5）

3 閉会



既設路線 ———— 藍色 ————
 新設路線 ———— 紅色 ————

十日町—魚沼基幹病院 線

後山

浦佐駅

魚沼基幹病院

協議事項：生活交通確保維持改善計画に関する事業評価について

1 事業評価の目的等

南魚沼市地域公共交通協議会が策定する「生活交通確保維持改善計画」は、国の地域公共交通確保維持改善事業の支援を受けて進めているものです。該当する事業については、毎年度、協議会において事業の実施状況の確認、目標達成状況等の事業評価を行うこととされております。

協議会は、生活交通確保維持改善計画に位置付けられた補助対象事業について、事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行うことによって、補助対象事業がより効果的、効率的に推進されることを目的としています。

2 事業評価の流れ

事業評価と生活交通確保維持改善計画の関係は、次のとおりです。

- ①「生活交通確保維持改善計画」 … 令和2年7月9日協議会にて策定
- ②事業実施 … 実施期間：令和2年10月1日～令和3年9月30日
- ③自己評価（一次評価） … 令和4年1月に運輸局に報告
※今回ご審議いただく内容になります。
- ④二次評価 … 北陸信越運輸局において、学識経験者等の有識者及び運輸局担当部長等により構成される第三者評価委員会を経て二次評価を行い、その評価結果を協議会に対し通知するとともに、必要に応じて生活交通確保維持改善計画の見直し等に関する助言を行います。

3 「地域内フィーダー系統関係」一次評価について

「生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統関係）」に基づき運行を行った市民バス6コースについての事業評価です。

「③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況」については、事業実施期間内において行った利用促進及び事業改善を記載しました。

「④事業実施の適切性」については、自然災害や事故などのトラブルもなく、計画通り運行することができたため、全てのコースについてAと評価しました。

「⑤目標・効果達成状況」については、目標の7割以上達成したものはBとし、7割未満のものをCと評価しました。

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 年 月 日

協議会名: 南魚沼市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)
南越後観光バス株式会社	・城内コース(南魚沼市役所～野際・若宮様～福祉センターしらゆり)	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討したが、新型コロナウイルス感染症の影響と開催希望がなかったことから乗り方教室を行わなかった。 ・令和2年12月に設置した六日町駅前停留所の利用が多くあった。交通結節点としての利便性が向上していると思われる。	A 計画通り適正に実施された。	B 利用者目標7,940人に対して6,962人であった。(達成率87.7%) 老人ホーム、福祉施設、文化施設、市役所、病院の利用が減少している。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。
南越後観光バス株式会社	・五十沢・大月コース(土沢入口～中川新田～福祉センターしらゆり)	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討したが、新型コロナウイルス感染症の影響と開催希望がなかったことから乗り方教室を行わなかった。 ・令和2年12月に設置した六日町駅前停留所の利用が多くあった。交通結節点としての利便性が向上していると思われる。	A 計画通り適正に実施された。	B 利用者目標4,000人に対して2,890人であった。(達成率72.3%) 福祉施設、市役所、病院の利用が減少している。固定客の利用状況の変化による減少も見られる。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・令和3年10月、地域から要望のあった停留所を設置し、利便性の高い時刻表に変更した。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。
銀嶺タクシー株式会社	・大巻・泉コース(泉新田・保育園バス停～庄之又～銀嶺タクシー前)	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討したが、新型コロナウイルス感染症の影響と開催希望がなかったことから乗り方教室を行わなかった。 ・令和2年12月に設置した六日町駅前停留所の利用が多くあった。交通結節点としての利便性が向上していると思われる。	A 計画通り適正に実施された。	C 利用者目標1,950人に対して1,271人であった。(達成率65.2%) 文化施設、市役所の利用が減少している。固定客の利用の減少が大きい。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。

銀嶺タクシー株式会社	・上田・泉田コース(小松沢十字路～西泉田公民館～福祉センターしらゆり)	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討したが、新型コロナウイルス感染症の影響と開催希望がなかったことから乗り方教室を行わなかった。 ・令和2年12月に設置した六日町駅前停留所の利用が多くあった。交通結節点としての利便性が向上していると思われる。	A	計画通り適正に実施された。	B	利用者目標2,360人に対して1,976人であった。(達成率83.7%) 市役所、病院の利用が減少している。固定客の利用状況の変化による減少も見られる。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・令和3年10月、地域から要望のあった停留所を設置した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。
魚沼中央トランスポート株式会社	・石打・竹俣コース(五十嵐～塩沢庁舎～南魚沼市役所)	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討したが、新型コロナウイルス感染症の影響と開催希望がなかったことから乗り方教室を行わなかった。 ・令和2年12月に設置した六日町駅前停留所の利用が多くあった。交通結節点としての利便性が向上していると思われる。	A	計画通り適正に実施された。	B	利用者目標2,810人に対して2,314人であった。(達成率82.3%) 観光地、市役所、病院、福祉施設の利用が減少している。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。
魚沼中央トランスポート株式会社	・中之島・吉里コース(柄沢・来泉寺～塩沢庁舎～南魚沼市役所)	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討したが、新型コロナウイルス感染症の影響と開催希望がなかったことから乗り方教室を行わなかった。 ・令和2年12月に設置した六日町駅前停留所の利用が多くあった。交通結節点としての利便性が向上していると思われる。	A	計画通り適正に実施された。	B	利用者目標3,380人に対して2,944人であった。(達成率87.1%) 観光地の利用が減少している。固定客の利用状況の変化による減少も見られる。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。

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 年 月 日

協議会名:	南魚沼市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>南魚沼市は、面積584.55Km²で新潟県南部の魚沼盆地に位置する中山間地域であり、豪雪地帯でもある。市の人口は平成7年をピークに減少傾向にありR3年3月末時点で54,998人となっている。</p> <p>市内の幹線を運行する路線バスは、通学、通勤等に利用され、重要な移動手段となっている。また、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和などの役割も果たしている。また、市民バスは、市内の公共交通空白地域の解消及び公共機関・福祉施設や医療機関への移動を目的に運行している。バス事業者は、国県の補助金、市の補助金を受け懸命な努力により路線を維持しているが、自家用車の普及、ますます進む少子化などにより、バスの利用者は年々減少し、市の財政負担は年々増加するなど、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増してきている。</p> <p>しかしながら、今後は世帯人員減少及び、更なる高齢化進展により、自家用車を運転できない高齢者の増加が予想される。</p> <p>フィーダー系統(※)の市民バスは、高齢者や障がいを持った方、学生など、交通手段を持たない方のために、鉄道や地域間幹線系統の路線バスとのアクセスを改善し、誰もが目的地に移動できるようにすることが大きな目標である。</p> <p>※フィーダー系統とは、「幹線系統(複数市町村をつなぐ路線)に接続し、支線として運行している地域公共交通」を意味しています。</p>

市民バス利用者の目標

運行系統名	運行予定事業者名	路線延長 (km)	1日の便数 (便)	運行日数 (日)	年間利用者の目標 (人)	R3実績
浦佐・五箇コース	(株)浦佐タクシー	14.7	4	245	8,180	8,186
浦佐コース		7.7	7	245		
藪神コース	やまとタクシー(株)	17.4	5	245	1,990	1,679
赤石コース	やまとタクシー(株)	16.1	4	245	2,360	2,074
大崎コース	南越後観光バス(株)	24.1	5	245	4,260	3,355
三用コース	小千谷観光バス(株)	20.3	5	245	5,150	4,790
後山・辻又コース	(株)浦佐タクシー・ やまとタクシー(株) 共同運行	16.3	4 (一部予約運行)	245	870	1,853
大巻・泉コース	銀嶺タクシー(株)	29.3	4	245	1,950	1,271
城内コース(銭淵公園経由)	南越後観光バス(株)	30.1	3	245	7,940	6,962
城内コース(支援センター経由)		30.2	1	245		
城内コース(支援センター発)		2.1	1	245		
五十沢・大月コース	南越後観光バス(株)	30.8	4	245	4,000	2,890
上田・泉田コース	銀嶺タクシー(株)	23.6	4	245	2,360	1,976
石打・竹俣コース	(株)魚沼中央トランスポート	24.2	4	245	2,810	2,314
中之島・吉里コース	(株)魚沼中央トランスポート	22.8	4	245	3,380	2,944
栃窪・岩之下コース	マルカタクシー(資)	7.1	4(予約運行)	245	280	176
合計					45,530	40,470

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和2年7月9日
令和2年10月22日一部改正

（名称）南魚沼市地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画の名称
南魚沼市地域内フィーダー系統確保維持計画（R3年～R5年）
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>平成16年に六日町と大和町が合併して誕生し、平成17年には塩沢町を編入合併した南魚沼市は、中山間地域に位置し、豪雪地帯でもある。</p> <p>市内の路線バスは、11路線が運行しており、通勤、通学等に利用され、重要な移動手段であるとともに、公共交通機関の一つとして、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和などの役割も果たしている。バス事業者は、国県の補助金、市の補助金を受け懸命な経営努力により路線を維持しているが、自家用車の普及、ますます進む人口減少などにより、バスの利用者は年々減少し、市の財政負担は年々増加するなど、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増してきている。</p> <p>タクシー事業者は、福祉タクシーの導入など、鉄道、バスではできないサービスを担い市民に利用されている。</p> <p>市民バスは、市内の公共交通空白地域の解消及び医療機関や福祉・公共施設への移動を目的に13路線で運行している。また、市内では、スクールバス、保育園バスも運行している。</p> <p>市の人口は、平成7年をピークに減少傾向にあり、世帯人員減少及び高齢化進展により、今後、自家用車を運転できない独居高齢者の増加が予想される。</p> <p>また、魚沼地域の医療再編により、平成27年6月に魚沼基幹病院、平成27年11月には南魚沼市民病院が開院した。この市内医療機関の再編に合わせて、市民バスは、旧町地域ごとに異なる運行体制を統一するとともにサービスの公平性のため有料化を行った。さらに、鉄道、路線バスとのアクセスなどの課題を解決し利用者を増やすことが大きな目標である。その目標を整理し、対応策をまとめた南魚沼市地域公共交通網形成計画を令和2年3月に策定した。</p> <p>地域公共交通確保維持事業により、持続可能で、市民との協働体制による生活交通の確保や、市民ニーズに合った最適な公共交通体系の構築を目指すものである。だれもが利用できる生活交通手段を存続させることは、市にとって必須となっている。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
市民バス利用者数の目標添付（P7）
(2) 事業の効果
市民バスの運行を実施することにより、路線バスは通勤・通学を中心とした日常の移動手段として、市民バスは路線バス等でカバーできない地域の移動ニーズに対応するとともに、通院・買い物を目的とした生活の移動手段としてそれぞれが連携し役割分担ができるようになる。公共交通としての位置づけが明確になり、効率的な運行体系が実現でき、サービスの向上や市民の外出促進につながる。

<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区老人会などで、バスの乗り方教室を開催する。(南魚沼市、事業者) ・ 市民バスと幹線交通との乗降場所を統一する。(南魚沼市、事業者) ・ 市民バスの運行経路に観光拠点を取り込む。(南魚沼市、事業者) ・ 市民バスと幹線交通との乗り継ぎダイヤを設定する。(南魚沼市、事業者) <p>(南魚沼市地域公共交通網形成計画 P59、61、62 参照)</p>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</p>
<p>表 1 を添付。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<p>南魚沼市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p>
<p>南越後観光バス (株) 銀嶺タクシー (株) (株) 魚沼中央トランスポート</p>
<p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>

11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
<p>平成 24 年 10 月 11 日 ・ 調査事業業務計画について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査について協議 ・ 実証調査について協議 <p>平成 25 年 1 月 28 日 ・ アンケート調査結果について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実証調査結果について合意 ・ 「生活交通ネットワーク計画」について協議 <p>平成 25 年 3 月 5 日 ・ パブリックコメントの結果について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「生活交通ネットワーク計画」について合意 <p>平成 25 年 5 月 24 日 ・ 地域公共交通維持改善事業・事業評価について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南魚沼市地域公共交通協議会規約の一部改正について合意 <p>平成 25 年 12 月 25 日 ・ 地域公共交通総合連携計画について協議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画について協議 <p>平成 26 年 4 月 14 日 ・ 「南魚沼市地域公共交通総合連携計画」について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「生活交通改善事業計画」について合意 <p>平成 26 年 11 月 6 日 ・ 平成 27 年度市民バス運行計画について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民バスの有料化について合意 <p>平成 27 年 5 月 18 日 ・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意</p> <p>平成 27 年 7 月 31 日 ・ 利用者アンケートについて報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民バスへの要望や課題について協議 <p>平成 27 年 8 月 25 日 ・ 市民バス事業計画変更認可申請について合意</p> <p>平成 28 年 1 月 19 日 ・ 地域公共交通バリア解消促進等事業の事業評価について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民バスの見直しについて協議 <p>平成 28 年 5 月 23 日 ・ 「生活交通改善事業計画」について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意 ・ 10 月からの見直し（新規路線申請）について合意 ・ アンケートの結果について報告 <p>平成 28 年 10 月 31 日 ・ アンケートの結果について報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民バスの運行見直しについて協議 <p>平成 28 年 12 月 22 日 ・ 市民バス事業計画変更認可申請について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通維持改善事業・事業評価について合意 <p>平成 29 年 2 月 1 日 ・ 市民バスのバス停の新設について合意</p> <p>平成 29 年 3 月 3 日 ・ 市民バスの路線の廃止について合意</p> <p>平成 29 年 6 月 2 日 ・ 「生活交通改善事業計画」について合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意 <p>平成 29 年 6 月 9 日 ・ 南魚沼市民病院駐車場工事による市民バス路線の変更について合意</p>

平成 29 年 7 月 14 日	・ 県道塩沢停車場八竜新田線拡幅工事による市民バス「中之島・吉里コース」の路線の変更について合意
平成 29 年 10 月 16 日	・ 市民バスの運行見直しについて合意 ・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意 ・ 「生活交通改善事業計画」について合意
平成 29 年 12 月 27 日	・ 地域公共交通確保改善事業に関する事業評価について合意
平成 30 年 6 月 25 日	・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意 ・ 「生活交通改善事業計画」について合意
平成 30 年 8 月 27 日	・ 市民バスフリー降車区間の設定について協議
平成 30 年 11 月 30 日	・ 市民バスの時刻表変更について合意
平成 30 年 12 月 20 日	・ 地域公共交通確保改善事業に関する事業評価について合意
平成 31 年 2 月 1 日	・ 市民バスフリー降車区間の設定について合意 ・ 市民バスのバス停の新設について合意
平成 31 年 3 月 15 日	・ 2019 年ゴールデンウィークの市民バス臨時運行について合意 ・ 市民バスのバス停の移設及び路線の新設について合意
令和元年 5 月 8 日	・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意 ・ 南魚沼市地域公共交通協議会規約の一部改正について合意
令和元年 10 月 23 日	・ 「南魚沼市地域公共交通網形成計画」に係る課題整理について合意
令和元年 12 月 6 日	・ 「南魚沼市地域公共交通網形成計画」について協議
令和 2 年 1 月 9 日	・ 地域公共交通確保改善事業及び地域公共交通調査事業に関する事業評価について合意
令和 2 年 1 月 14 日	・ 「南魚沼市地域公共交通網形成計画」について協議
令和 2 年 3 月 6 日	・ 「南魚沼市地域公共交通網形成計画」について合意
令和 2 年 4 月 24 日	・ 「生活交通確保維持改善計画」の変更について合意
令和 2 年 7 月 9 日	・ 「生活交通確保維持改善計画」について合意
令和 2 年 10 月 22 日	・ 「生活交通確保維持改善計画」の変更について合意

21. 利用者等の意見の反映状況

令和元年度に市民及びバス利用者を対象にアンケート調査を実施し、通院のニーズとして幹線系統との乗り継ぎの環境整備の必要性を再認識した。また、バス事業者を対象に、個別にヒアリング調査を実施した。市政ポストの提案・意見や区長要望など様々な意見を反映させるとともに、庁内関係部局とも協議したうえで、この計画を策定している。

22. 協議会メンバーの構成員

市	南魚沼市長 企画政策課 福祉課長 商工観光課長 学校教育課長 南魚沼市民病院 庶務課長
関係行政機関	新潟県南魚沼地域振興局企画振興部
公安委員会	南魚沼警察署
公共交通事業者	東日本鉄道（株）新潟支社越後湯沢駅 北越急行（株） 南越後観光バス（株） 南魚沼市タクシー安全協議会

道路管理者	国土交通省北陸地方整備局長岡国道事務所 新潟県南魚沼地域振興局地域整備部 南魚沼市建設部建設課
地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局
学識経験者	長岡技術科学大学教授
市民又は旅客	塩沢地域地区センター代表 大和地域地区センター代表 六日町地域地区センター代表 南魚沼市社会福祉協議会 南魚沼市身体障がい者協会 南魚沼地域商工会連絡協議会 女性代表
運転手が組織する団体	南越後観光バス労働組合

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県南魚沼市六日町 180-1

(所 属) 南魚沼市建設部都市計画課

(氏 名) 小田原 努

(電 話) 025 - 773 - 6662

(e-mail) toshikei@city.minamiuonuma.lg.jp

令和2年度 北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域間幹線系統(5件)

【新潟県】

- 1) 新潟県生活交通確保対策協議会 1

【長野県】

- 2) 長野県公共交通活性化協議会 12

【富山県】

- 3) 富山県生活路線バス協議会 17

【石川県】

- 4) 石川県生活交通の確保に関する地域協議会 22
5) 中能登町地域公共交通協議会 23

■ 地域内フィーダー系統(66件)

【新潟県】

- 6) 村上市地域公共交通活性化協議会(村上市) 24
7) 阿賀野市地域公共交通協議会(阿賀野市) 27
8) 上越市地域公共交通活性化協議会(上越市) 34
9) 見附市地域公共交通活性化協議会(見附市) 40
10) 三条市地域公共交通協議会(三条市) 41
11) 胎内市地域公共交通協議会(胎内市) 45
12) 柏崎市地域公共交通活性化協議会(柏崎市) 47
13) 新発田市地域公共交通活性化協議会(新発田市) 49
14) 佐渡市地域公共交通活性化協議会(佐渡市) 51
15) 栗島浦村地域公共交通協議会(栗島浦村) 53
16) 五泉市地域公共交通活性化協議会(五泉市) 54
17) 魚沼市地域公共交通協議会(魚沼市) 56
18) 燕・弥彦地域公共交通会議(燕市・弥彦村) 62
19) 妙高市地域公共交通協議会(妙高市) 65
20) 南魚沼市地域公共交通協議会(南魚沼市) 67
21) 小千谷市地域公共交通協議会(小千谷市) 70

次ページに続く

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

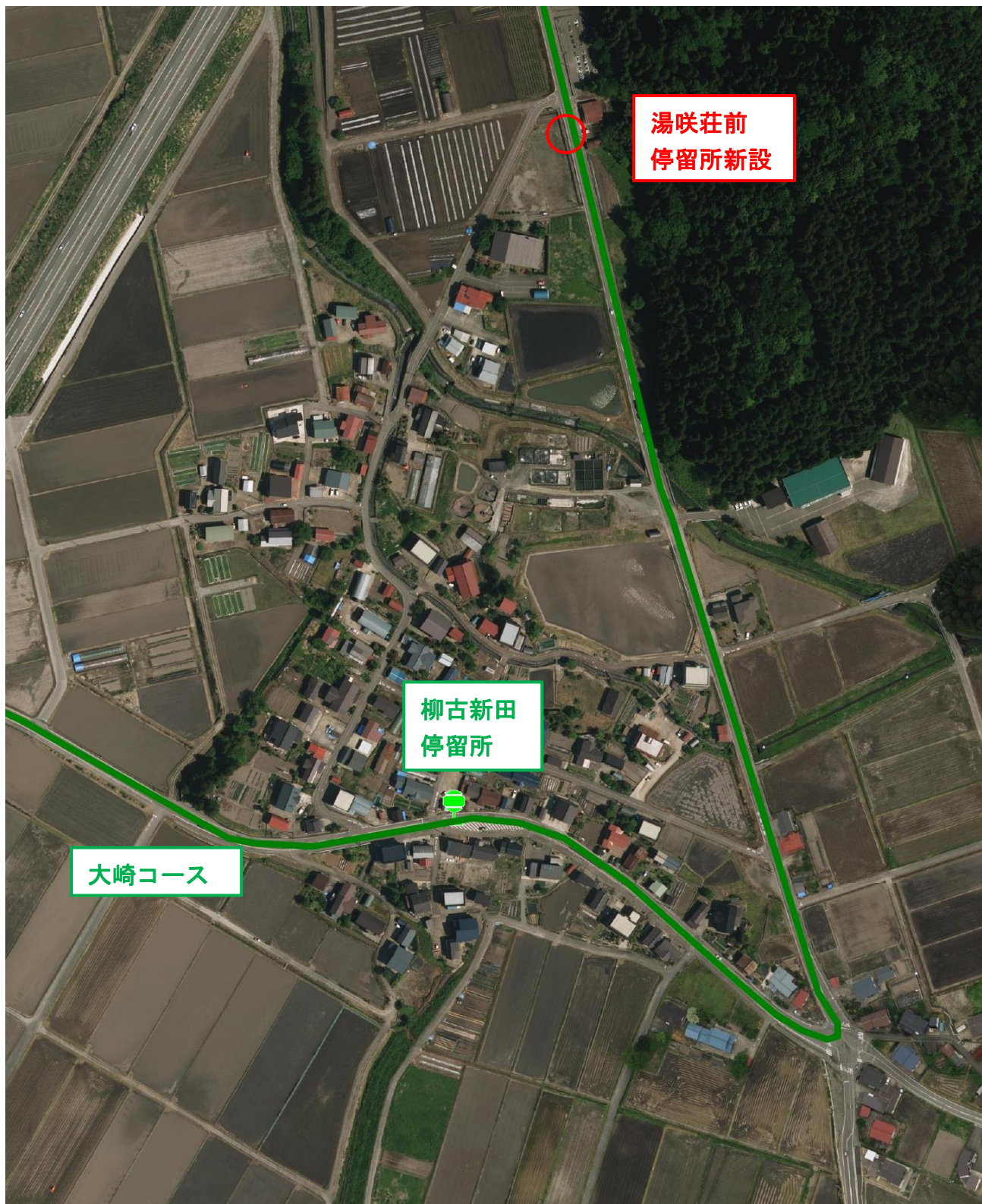
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
南魚沼市地域公共交通協議会	南越後観光バス株式会社	<p>・城内コース(南魚沼市役所～野際・若宮様～福祉センターしらゆり)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	A	計画通り適正に実施された。	A	<p>利用者目標6,830人に対して7,491人であった。(達成率109.7%) 福祉施設への通所の利用が増えたことが主な要因である。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		<p>・五十沢・大月コース(土沢入口～中川新田～福祉センターしらゆり)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	A	計画通り適正に実施された。	B	<p>利用者目標3,670人に対して3,336人であった。(達成率90.9%) 3月以降、利用者数が減少しており、新型コロナウイルス感染症が影響しているものと考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・バス及び主な利用目的である医療施設、店舗の安全性をアピールする方法について検討する。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	銀嶺タクシー株式会社	<p>・大巻・泉コース(泉新田・保育園バス停～庄之又～銀嶺タクシー前)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。</p> <p>・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	<p>A</p> <p>計画通り適正に実施された。</p>	<p>C</p> <p>利用者目標2,170人に対して1,515人であった。(達成率69.8%)</p> <p>新型コロナウイルス感染症による影響もあると思われるが、既存の固定客の利用の変化による減少が大きいと考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。</p> <p>・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。その利用動向を分析し、乗継ダイヤへの見直し等、利用者増加につながる取り組みを進める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
		<p>・上田・泉田コース(沢口バス停～西泉田公民館～福祉センターしらゆり)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。</p> <p>・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	<p>A</p> <p>計画通り適正に実施された。</p>	<p>A</p> <p>利用者の増加がみられる停留所が複数あり、六日町市街地への通院や買い物等の新たな定期利用者の増が要因と考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。</p> <p>・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。</p> <p>具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	株式会社魚沼中央トランスポート	<p>・石打・竹俣コース(五十嵐～塩沢庁舎～南魚沼市役所)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	<p>A 計画通り適正に実施された。</p>	<p>B 利用者目標2,960人に対して2,640人であった。(達成率89.2%) 新型コロナウイルス感染症の発生状況に合わせての減少がみられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・バス及び主な利用目的である医療施設、店舗の安全性をアピールする方法について検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
		<p>・中之島・吉里コース(柄沢・来泉寺～塩沢庁舎～南魚沼市役所)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	<p>A 計画通り適正に実施された。</p>	<p>A 利用者目標2,710人に対して3,283人であった。(達成率121.1%) 利用の増加がみられる停留所が複数あり、六日町市街地への通院や買い物等の新たな定期利用者の増が要因と考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。 具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>



後山・辻又コース

	1便※	4便	6便
魚沼基幹病院	-	12:59	16:04
ゆきぐに大和病院	-	13:00	16:05
萌気園前	-	13:03	16:08
浦佐駅西口	7:36	13:07	16:12
一村尾担い手センター	7:41	13:12	16:17
後山上	-	13:20	16:25
後山中	7:50	13:21	16:26
後山下	-	13:22	16:27
辻又	-	13:32	16:37

2021年12月01日 改正

	2便	3便※	5便※
辻又	8:30	12:20	-
後山下	8:40	12:30	-
後山中	8:41	12:31	15:35
後山上	8:42	12:32	-
一村尾担い手センター	8:50	12:40	15:44
浦佐駅西口	8:55	12:45	15:49
萌気園前	8:59	12:49	-
魚沼基幹病院	9:02	12:52	-
ゆきぐに大和病院	9:03	12:53	-

後山・辻又コース(冬期間)

	1便※	4便	6便
魚沼基幹病院	-	13:05	16:10
ゆきぐに大和病院	-	13:06	16:11
萌気園前	-	13:10	16:15
浦佐駅西口	7:29	13:14	16:19
一村尾担い手センター	7:35	13:20	16:25
後山上	-	13:33	16:38
後山中	7:50	13:35	16:40
後山下	-	13:37	16:42
辻又	-	13:52	16:57

2021年12月01日 改正

	2便	3便※	5便※
辻又	8:30	12:00	-
後山下	8:45	12:15	-
後山中	8:47	12:17	15:35
後山上	8:49	12:19	-
一村尾担い手センター	8:58	12:28	15:46
浦佐駅西口	9:04	12:34	15:52
萌気園前	9:08	12:38	-
魚沼基幹病院	9:10	12:40	-
ゆきぐに大和病院	9:11	12:41	-

大崎コース

2021年12月01日 改正

	1便	2便	3便	4便	5便
魚沼基幹病院	8:20	9:56	11:00	12:30	15:37
ゆきぐに大和病院	8:21	9:57	11:01	12:31	15:38
鈴懸前	8:22	9:58	11:02	12:32	15:39
国際情報高校入口	8:24	10:00	11:04	12:34	15:41
浦佐八色	8:26	10:02	11:06	12:36	15:43
八色原センター	8:29	10:05	11:09	12:39	15:46
穴地新田	8:32	10:08	11:12	12:42	15:49
穴地	8:33	10:09	11:13	12:43	15:50
細越峠下	8:35	10:11	11:15	12:45	15:52
八海山入口	8:35	10:11	11:15	12:45	15:52
柳古新田入口	8:36	10:12	11:16	12:46	15:53
大崎小学校前	8:36	10:12	11:16	12:46	15:53
水尾	8:38	10:14	11:18	12:48	15:55
水尾上新田	8:39	10:15	11:19	12:49	15:56
麓ふれあいセンター	8:40	10:16	11:20	12:50	15:57
長森集落センター	8:42	10:18	11:22	12:52	15:59
魚沼荘	8:45	10:21	11:25	12:55	16:02
長森集落センター	8:46	10:22	11:26	12:56	16:03
麓ふれあいセンター	8:48	10:24	11:28	12:58	16:05
麓・かごや商店	8:49	10:25	11:29	12:59	16:06
小杉床屋	8:51	10:27	11:31	13:01	16:08
今町新田	8:53	10:29	11:33	13:03	16:10
柳古新田	8:54	10:30	11:34	13:04	16:11
湯咲荘前	8:55	10:31	11:35	13:05	16:12
カトレアハイツ前	8:56	10:32	11:36	13:06	16:13
海士ヶ島	8:57	10:33	11:37	13:07	16:14
えび島集落センター	8:58	10:34	11:38	13:08	16:15
国際情報高校入口	8:59	10:35	11:39	13:09	16:16
鈴懸前	9:00	10:36	11:40	13:10	16:17
魚沼基幹病院	9:01	10:37	11:41	13:11	16:18
ゆきぐに大和病院	9:02	10:38	11:42	13:12	16:19

R3バス年度乗降者数

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	R2. 10 ~R3. 3	4月	5月	6月	7月	8月	9月	R3. 4 ~R3. 9	合計	前年比
運行日数	22	19	22	19	18	23	123	21	18	22	20	21	20	122	245	100.8%
浦佐・五箇コース	743	690	706	647	649	820	4,255	611	589	708	698	661	664	3,931	8,186	103.6%
藪神コース	189	130	149	127	121	152	868	152	130	155	119	126	129	811	1,679	88.6%
赤石コース	233	196	192	161	145	214	1,141	184	145	171	129	158	146	933	2,074	89.0%
大崎コース	338	288	292	243	247	312	1,720	287	235	323	250	262	278	1,635	3,355	86.1%
三用コース	537	423	441	381	353	435	2,570	403	310	392	353	392	370	2,220	4,790	89.1%
後山・辻又コース	121	65	95	38	50	57	426	249	250	307	238	102	281	1,427	1,853	212.3%
大巻・泉コース	144	101	128	96	80	128	677	141	89	87	88	95	94	594	1,271	83.9%
城内コース	461	383	374	320	349	525	2,412	415	332	431	412	397	400	2,387	4,799	89.8%
城内コース（支援センター）	198	175	153	149	175	244	1,094	187	163	201	179	158	181	1,069	2,163	100.7%
五十沢・大月コース	285	267	202	177	208	280	1,419	250	215	261	253	260	232	1,471	2,890	86.6%
上田・泉田コース	182	157	158	156	154	208	1,015	162	172	164	146	149	168	961	1,976	93.5%
石打・竹俣コース	257	229	193	170	177	207	1,233	213	163	186	176	172	171	1,081	2,314	87.7%
中之島・吉里コース	291	238	253	226	203	294	1,505	262	233	229	248	231	236	1,439	2,944	89.7%
栃窪・岩之下コース	15	13	21	13	10	22	94	20	15	12	11	12	12	82	176	75.9%
合計	3,994	3,355	3,357	2,904	2,921	3,898	20,429	3,536	3,041	3,627	3,300	3,175	3,362	20,041	40,470	94.4%
前年比	103.5%	93.5%	91.4%	79.4%	81.3%	108.1%	89.5%	106.4%	104.1%	98.7%	92.0%	99.9%	95.9%	99.9%	94.4%	

事務局長	事務局次長	係長	係

議 事 録

件名	令和3年度第3回 南魚沼市地域公共交通協議会		
日時	令和3年11月30日(火) 10:00~11:30	場所	南魚沼市役所2階 大会議室
委員	<p>林会長(南魚沼市長)、佐野副会長(長岡技術科学大学大学院)、高橋(悟)委員(南魚沼市企画政策課)、佐藤委員(南魚沼地域振興局企画振興課)、高橋(益)委員(南魚沼警察署)、千代委員(東日本旅客鉄道株新潟支社 越後湯沢駅長)、大谷委員(北越急行株)、川上委員(南越後観光バス株)、貝瀬委員(南魚沼市タクシー安全協議会)、中川委員(南魚沼地域振興局計画調整課)、高橋(賢一)委員(南魚沼市建設課)、島谷委員(国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局)、上村(敬)委員(上田ふるさと協議会)、上村(忠)委員(東地区地域づくり協議会)、高橋(賢治)委員(城内地区地域づくり協議会)、本多委員(南魚沼市社会福祉協議会)、高橋(義)委員(身体障がい者協会理事)、関委員(南魚沼地域商工会連絡協議会)、小林(昌)委員(女性代表)、有馬委員(南越後観光バス株労働組合)</p>		
欠席	<p>長谷川委員(国土交通省長岡国道事務所)、玉巻委員(国土交通省北陸信越運輸局交通企画課)</p>		
事務局	<p>建設部:南雲部長 建設部都市計画課:柴田課長、樋口都市計画係長、大津</p>		
協 議 内 容			
1 開会			
事務局(樋口係長)	<p>これより令和3年度第3回南魚沼市地域公共交通協議会を開催します。</p> <p>・欠席について 国土交通省長岡国道事務所 長谷川委員 国土交通省北陸信越運輸局交通企画課 玉巻委員 以上2名の方が欠席となっております。 協議会規約に規定されている過半数以上の出席をいただいておりますので、本日の協議会の成立を報告いたします。 開会にあたり、会長である林市長より挨拶いただき、協議会規則に基づき、引き続き林市長より議事進行をお願いします。</p>		
議長(林市長)	(あいさつ)		
2 議題			
議長(林市長)	<p>次第にもとづいて会議を進めていきます。</p> <p>議題1、路線バス十日町=後山線の魚沼基幹病院への延伸について、事務局から説明をお願いします。</p>		
事務局(大津)	(議題1について、資料No.1に基づき説明)		
議長(林市長)	ただいまの説明について、質問、意見はありませんか。		
佐野副会長	市民バスと路線バスが競合すると市民バスに乗降制限を設けるという話は聞きますが、逆は初めて聞くので面白いと思いました。利便性が悪くなると思います。市民		

バスの利益代表は誰になりますか。基本的に路線バスのほうが運賃は高いので利用は移らないと思いますし、利用者のことを考えたら路線バスに乗降制限というのはありえないと思いますがいかがですか。

事務局（大津）： 市民バスの運行主体は各市民バスの運行事業者となっております。利用者の利便性を考えると乗降制限を設けないほうがいいと思いますが、これまでもこの路線については魚沼基幹病院に延伸するための協議を重ねてきました。今回のように路線バスを延伸するのではなく、十日町市の市営バスと本市の市民バスを一体化する形で路線を組めないかという案もありましたが、本市の市民バスが後山だけでなく辻又にも周って運行しているため、一体化してしまうと魚沼基幹病院に行こうとしたときに辻又も通ることになり時間がかかってしまうということですか、

佐野副会長： 一体化の話は別だと思います。一体化しなくても乗降制限をつけないことは可能だと思いますので。市民バスの利用者が減ると、具体的には運行事業者が損をする仕組みなのですか。市が損をするだけじゃないのですか。

事務局（樋口）： 市民バスの利用が減ると市の持ち出しが増えます。

佐野副会長： 市が損をするということですね。運賃が高い路線バスにはあまり利用は移らないと思います。路線バスのほうが高いとしてもそっちの時間のほうが便利だからという方もいるかと思いますが、比較的少ないのではないですか。値段が低いほうにするというのはわかりますけど、あまりそのへんは気にしないでいいと思います。

事務局（樋口）： 十日町市と協議していることですが、本市のほうでバスの乗り降りができると、費用負担が本市にも出てきます。後山の市民バスについては経費が他の路線よりもかかるため、デマンド化の計画もあります。デマンド化の改正をするにあたり、十日町市から魚沼基幹病院に行く需要を知りたいということで、本市の利用者なしで十日町市から魚沼基幹病院に行くニーズを確認し、場合によっては十日町市も今回の路線をやめる選択肢もあるということで、十日町市の実証実験という意味合いが強く、今回はこのような選択になりました。

佐野副会長： 路線の延長に対して南魚沼市での乗降を認めると新たにお金を出さないといけないということですか。

事務局（樋口）： 複数の市町村を跨ぐ場合は、基本的に路線の距離で負担割合を按分しています。十日町市から来るバスに本市でバス停を設けるとい形になると、延長距離に応じて負担が生じることとなります。

佐野副会長： わかりました。どうにかならないですかね。変な仕組みだと思いませんか。

議長（林市長）： たぶん皆がすっかりしていないですけど、路線バスと市民バスを重複させてはいけないということを今まで市民に説明してきました。ここもそうじゃないかと思って私は聞いています。お金の問題よりも、重複させてはいけないということを言っているのではないかと思います。この路線だって辻又に周らなければ南魚沼市の市民のためにならないのです。路線バスのほうは辻又周りにすると十日町市の市民にとっては時間ロスになるからそこにはいけないので、苦肉の策としてこのようにしているという説明でないといけないと思うのですが、どうですか。

事務局（樋口）： 路線バスが幹線で、市民バスは幹線の通らないところを通すということで運営しています。林市長の申したとおり路線バスと被らない方法にしなくてはいけないの

ですけど、今回路線バスが実証実験をするにあたり市民バスと同じルートを通るということで、こういった規制をかけさせていただいております。

佐野副会長： わかりました。実証実験だからということで納得しますが、長期的に見れば路線バスがもしここに来るとしたら市民バスのルートも変えて全体的として効率的になるような方法でやっていただければと思います。

議長（林市長）： 至難の業ですね。逆に十日町市から直通するという考え方はできなかったのですか。乗せたり乗せなかったり、説明が大変だと思いますが。

事務局（大津）： まず後山については、現在運行している路線バスが後山で折り返して運転しており、後山の方が十日町市に行くのに使っています。後山から十日町市の高校に通っている方や、買い物に行っている方がいます。その機能を残すため、後山でも使えるようにしています。浦佐駅については、十日町市から来て電車や新幹線に乗り換える人がいるだろうということを想定して、浦佐駅くらいは使えるようにということこのようにしています。

佐野副会長： 長期的には、市民バスのほうがお金がかかっているはずなので、路線バスが伸びてくるのだったら、一般論ですけど、それに便乗して、足りない便数だけ市民バスが行くとか、長期的には路線バスに乗降できるようにして、トータルで負担が増えるようならやる意味がないと思いますけど、そういう方向でやっていただければいいかと思います。

事務局（樋口）： 実証実験の中身を確認しながら今のような改正ができるか考えていきたいと思えます。

上村（敬）委員： 当市の路線バスはやめることになるんですか。十日町市から来る路線バスは後山まで来ていて、当市からのバスは後山まで行っているわけですよね。

事務局（樋口）： 市民バスは今まで通り基幹病院から浦佐駅を経由して後山まで行く路線がありますので、それはそのまま残ります。

上村（敬）委員： 市民バスが行っているのはわかります。路線バスも後山まで行っているのか。それと、そういうことであれば、乗降は後山、浦佐駅、基幹病院だけでやればいい。実証実験ということであれば、やり方に問題があると思います。

議長（林市長）： 十日町市から基幹病院に来る方の利便性を向上させるのがベースだということを踏まえないと議論がうまくいかないと思います。

事務局（柴田）： 今回は十日町市が基幹病院まで乗り入れる実証実験を行いたいということでこのルートを設定いたしました。南魚沼市の乗客については今までと変わらないという理解をお願いします。

上村（敬）委員： そういうことであれば、実証実験といっても、やはり基幹病院から後山までの人たちがいるわけですよ。そこで乗降できないというのはやはりおかしい形になる。実証実験はこのままやっていくのはいいけど、将来的にはどうかというのは当然のこととしてあります。

事務局（柴田）： 後山、辻又の方につきましては市民バスで病院に行ったり駅に行ったりする便は既に運行されておりますので、ご理解いただければと思います。

議長（林市長）： 将来的には、上村委員がおっしゃったように、足らざるところを市民バスが補完するとか、そういうところに帰着していくと思いますけど、とりあえずこれで進めさせ

てみてください。これ、かなり担当課としては悩んだんですね。

議長（林市長）：他にありませんか。よろしいですか。100%すっきりしないかもしれませんが、将来に向けての第一歩ということで、十日町市さんの思いも汲んで、議案1につきましては皆さんから確認していただいたということでもよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは議案の2つめに進めさせていただきます。生活交通確保維持改善計画に関する事業評価について皆さんにお諮りします。事務局から説明を申し上げます。

事務局（大津）：（議題2について、資料No.2に基づき説明）

議長（林市長）：皆さんからご発言がありましたらお願いします。

佐藤委員：資料の最後に運輸局の2次評価がついております。この中で2つ目の五十沢・大月コース、その下の大巻・泉コース、最後の石打・竹俣コースのところに付記されている件があります。例えば五十沢・大月コース、「⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し…」、同じようなことが先ほど申し上げた他の2つのコースにも書かれています。今回、評価する令和3年度事業の部分を見させていただきますと、前年とほとんど記載内容が変わらないという運輸局から指摘が反映されていないのかなとお見受けしました。このへん意見を踏まえてどのように対応されたのか確認させていただきます。

事務局（大津）：六日町駅前停留所の設置要望があったため、今回評価の対象となっている6つのコースで設置しました。また、今回の評価対象の期間ではありませんが、五十沢・大月コースでは今年10月、要望のありました清水瀬停留所を設置し、4便の出発時刻を30分遅らせることで、街中での滞在時間を延ばしました。そのように地元からの要望に応えた形で少しずつ変更を加えております。地域の個々の停留所での乗降数の変化も見られるのですが、その方の都合により市民バスを使うようになったり、使わなくなったり状況だと思いますので、それは仕方ないのかなと思います。

佐藤委員：達成されなかった理由の分析があまり明確になっていないのかなという感じがしておりますが、そのへんいかがでしょうか。今回達成できなかった部分で福祉施設あるいは病院の利用者が減少している、あるいは固定客の利用状況に変化がみられる、一定の分析がされている部分があるかと思います。そういった部分で、例えば固定客がどれくらいの割合でいらしているとか、もう少し細かい説明があってもいいのかなと思いますが、いかがでしょうか。

事務局（大津）：例えば、五十沢・大月コースの永松停留所では前年度328人の利用だったところ、今年度は188人に減少しておりますし、深沢停留所でも同様に275人が122人に減少しています。というように100人単位での減少、あるいは増加のある停留所がある一方で、乗降者数がほぼ変わらない停留所もあります。対策をして動く数字というよりは、地域にお住まいの方がバスを利用するようになったり、しなくなったりという結果なのかなと考えております。

議長（林市長）：人数が増えたかどうかよりも何が原因なのかを説明してください。

事務局（柴田）： 今回の事業年度につきましては、11月に当地域で初となるコロナの感染がクラスターで発生し、特にそれが原因だと思います。加えまして非常に大雪になりまして12月15日の初雪から1週間雪が降り続け、12月だけで累計の降雪量は5メートル30センチくらいになりました。1月に入りましても大雪が続きまして5メートル以上の降雪量を記録してございます。特に1月は前年に比べましてバスの利用者が79.4%ということで、やはりコロナに加えて大雪が今回は特徴的だったのではないかと分析しております。

佐藤委員： そのような特徴があったということで達成状況のところに付記していただければわかりやすいのかなと思います。利用状況だけでなく気候とかいろいろな要素があったということで。

議長（林市長）： ありがとうございます。毎日の利用状況と気候の関係を照らし合わせられると思いますのでよろしくをお願いします。

佐野副会長： 付け加えて、地域ごとに特性が違うはずなので、6つのコースの特性も入るとよりよくなると思います。

島谷委員： 事業評価を受け取る側ですが、令和2年度事業の2次評価のところで、⑤達成状況にコロナウイルスの影響と書いてありましたので、一番右のところに運輸局のほうでこのような指摘を書いております。コロナウイルスが原因だったことは理解しているんですが、コロナウイルス以外の原因があったかなかったかを分析してほしいということで書いております。それが全てコロナが原因だったということであればそのままいくんですけども、もしコロナの他に原因があったということであれば、このように対応しましたというふうに今年の③に書いていただければよかったですと思います。書いてないのであれば全てがコロナの影響だったと読めないことはないんですけど、今お話のあったように停留所の問題があったと認識してそれに対応したということであれば、反映状況のところに記載していただければよかったですかと思います。また、去年の事業評価結果の五十沢・大月コースと石打・竹俣コースの⑥事業の今後の改善点のところで「バス及び主な利用目的である医療施設、店舗の安全性をアピールする方法について検討する」という文言があるんですけど、今年の実業評価の③前回の事業評価結果の反映状況のところで触れられていない状況になっておりますので、検討して何をしたいかを記載していただければと思います。

事務局（柴田）： ただいまのご指導を頭に入れて作り直したいと思います。

大谷委員： 市民バスの利用状況のところで、後山・辻又コースだけ増えている理由を教えてください。

事務局（大津）： 資料5をご覧ください。今年4月から後山小学校に通学する児童の利用が始まりましたためこの数字になっています。半年間で約1,000人の増加がありました。

大谷委員： スクールバスとしての利用ができるようになっているということですか。一般の料金で乗っているのですか。

事務局（大津）： 後山小学校に通学するスクールバスとして使われています。料金については、小学生は半額の100円となります。

大谷委員： 約1,000人ということは、延べ日数が約100日で往復あるとなると、1回の乗車

で5人くらいということですか。

事務局（大津）： だいたいそのくらいかと思います。

議長（林市長）： 年によって違いますけどね。それと、ここは特別な学校なので、そもそも交通費は業者が負担しないということになっています。それでも子どもたちを大事にしなければいけないということでいろいろ大変なんです。

議長（林市長）： 他にご発言はありませんか。ないようですので、議案2についてはご指摘いただいた点も多数ございますので、それもまた反映させていただく中で作り上げていきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

議案3、市民バス大崎コースの「湯咲荘前」停留所の設置について、加えまして議案4、市民バス後山・辻又コースの時刻変更について諮らせていただきます。事務局をお願いします。

事務局（大津）： （議題3、4について、資料No.3、4に基づき説明）

議長（林市長）： 皆様から質疑等ありましたらお願いします。

佐野副会長： 集落の中を通る道沿いで、湯咲荘付近でもう少し集落に近いところに停留所を設置し、今までの柳古新田停留所も移設するというのはだめなんですか。

事務局（大津）： 検討しましたが、西側からバスが来て集落に入る左折が急なため断念しました。

佐野副会長： わかりました。

議長（林市長）： 他にございますか。よろしいでしょうか。そうしましたら、議案3、4について皆さんからご確認いただいたことにさせていただきたいと思えます。明日から運行が始まります。

議案5について、事務局からお願いします。

事務局（大津）： （議題3、4について、資料No.5に基づき説明）

議長（林市長）： 事務局からの報告でしたが、皆さんからお聞きになりたいことはありますか。

上村（敬）委員： 事業評価についてはよくわかりました。ただ、改善計画について地元要望に基づいて改善計画をしていくのは大変結構なんですけども、事務局から新しい事業計画の提案が一つも見えないんですけども、そのあたりについて事務局はどう考えていますか。

事務局（樋口）： 地域公共交通網形成計画を策定してしまして、目標や施策を掲載しているんですけども、魚沼の里に市民バスを入れてお客さんを入れ込むとか、利用者数が少ないところがいくつかあって、栃窪と後山がそうなんですけども、そのへんについては現状の市民バスのやり方ではなかなか難しいところがありますので、デマンド交通の導入もその網形成計画に挙げておりますので、そういったものを我々の地域に合う形に変えて検討していくという予定もございまして、よろしくお願いいたします。

議長（林市長）： 他にいかがでしょう。特にないようですので、事務局側からは終わりにします。

用意した議題は終わりましたが、皆様お集まりでありますのでこの際何かお話がある方がいらっしゃいましたらお願いします。

有馬委員： 実際に運転する業務をやっております。これから冬を迎えるにあたって除雪、特に市民バスについては枝線という言い方をさせていただきますけども、細い路線に入ると思えます。実際に私が経験したのは、通常だと除雪をしてあるはずの場所が除雪されてなくて、回転ができなく、バックして出てきたことがありました。その時は吹

雪いていましたので、お客様が後ろで「オーライ、オーライ、運転士さん大丈夫だよ」ということでバックさせてもらったことがあります。本来なら除雪がきっちりしていれば回転できるはずだし、お客様から誘導していただく必要もありません。20分くらい実際に遅れました。待っていた方から、遅かったなどお叱りの言葉もいただきました。そのへんは乗っていたお客さんが「今日は運転手さんが非常に苦労して、ずーっとバックして出て来たんだから、そう言うなや」という助言をしていただきました。除雪体制だけは、枝線に関しては極力やっていただきたいということがあります。

議長（林市長）： これは特別ないいですね。その通りですから。除雪の関係はいろいろ協議会等が話し合っていますので。除雪のほうは、私が長でありますのでしっかり話をさせていただきたいと思います。

有馬委員： よろしくお願ひします。

大谷委員： せっかくの機会ですので、南魚沼市さんにお礼を言いたいと思います。冒頭、市長からワクチンの話がありました。南魚沼市でワクチン接種が始まったときに、最初は医療従事者、それから高齢者を優先していました。その次に、観光事業者と同じように交通事業者もエッセンシャルワーカーとして3番目の優先順位で接種をさせていただきました。おかげさまで、わたくしどもの北越急行、全員が南魚沼市で接種したわけではないんですが、非常に早めに接種ができて、ここにいらっしゃる交通機関の皆様も同じだと思ひますが、交通事業者は休業ができない、ガラガラの状態でも運転はしなくてははいけないという状況の中で、運転手たちもコロナの不安がある中で、スムーズに接種が進んだことで会社の雰囲気がガラッと変わったのが印象的でした。私ども、地域のための鉄道ということを会社でも言っているんですけども、その想ひが強く感じられました。コロナ禍の中で数少ない、非常にありがたいことでした。

議長（林市長）： 医療従事者、高齢者は国のほうで指定したことです、その後は全部作戦でやりました。警察さんも先にしました。これは南魚沼市が独自でやらせていただきました。あの時は混乱してしまひましたので、自分のことばかり言う人が多かつたんです。そして、皆さんから先に接種したことが批判されました。加えて、日頃あまり影の当たらない消防団員、誰もそうしてやろうと思ひていませんでした。加えて、全面に出て戦っていたのは実は自治体の職員です。医療従事者もそうですけど、それ以上に丸腰でやっていたのは自治体職員です。そういうことを報道は言わないです。これはコロナが終わったらよく検証したいと思ひています。

他にございませぬか。

高橋（義）委員： 市民バスと路線バスで、なかなか車いすが乗れる車両がなくて、我々も移動困難な方がいらっしゃるにしまして、可能であれば車いすが乗れるような、例えばリフトを後付けにするという方法もあるかと思ひます。路線バスで車いすが乗れるマークがついてた車両があるかと思ひますが、それに車いすの人が行った場合にはたして乗れるのかどうかを知りたいのと、車いすが乗れる車両があるのであれば時刻表にそのようなお知らせがあると車いすの方が利用できるのかなと思ひます。

川上委員： バス停での表示は長岡市で実際に表示させていただいてあります。これについて

は365日、100%車いす対応の車両で運行できる場合に限りということになります。車両もローテーションで回っていますので、年に1回でも車いす対応ができない車両が運行する場合には標記をしないという状況でございます。100%という話をしましたけども、車両故障ですとか定期点検がありますので、そういった場合は車いす対応ができない場合があります。現在、六日町の営業所では、事前にお問い合わせをいただいたなかで、できる限りの対応をさせていただいております。本来であれば、いつ行っても乗れるという体制が作られればいいんですけども、現状はそのような状況ですので、大変お手数をおかけしますが、前もってご連絡をいただいたなかで、その時間に対応できるかといったところで対応しておりますので、ご理解をいただけますでしょうか。

高橋（義）委員： 路線バスの場合に、事前に連絡をすれば車いすが乗れる対応をしていただけるということでしょうか。

川上委員： できない場合も、大変申し訳ないんですが、あります。ですが、ここ数か月間でお問い合わせがあった際、車両運用のなかで対応できれば運行できますという回答をさせていただいております。

高橋（義）委員： ありがとうございます。

議長（林市長）： 協会の中でそういう対応もあるということを伝えていただければと思います。他にいかがでしょう。それでは、ないようですので、議長職は解かせていただき事務局にお返しします。

3 閉会