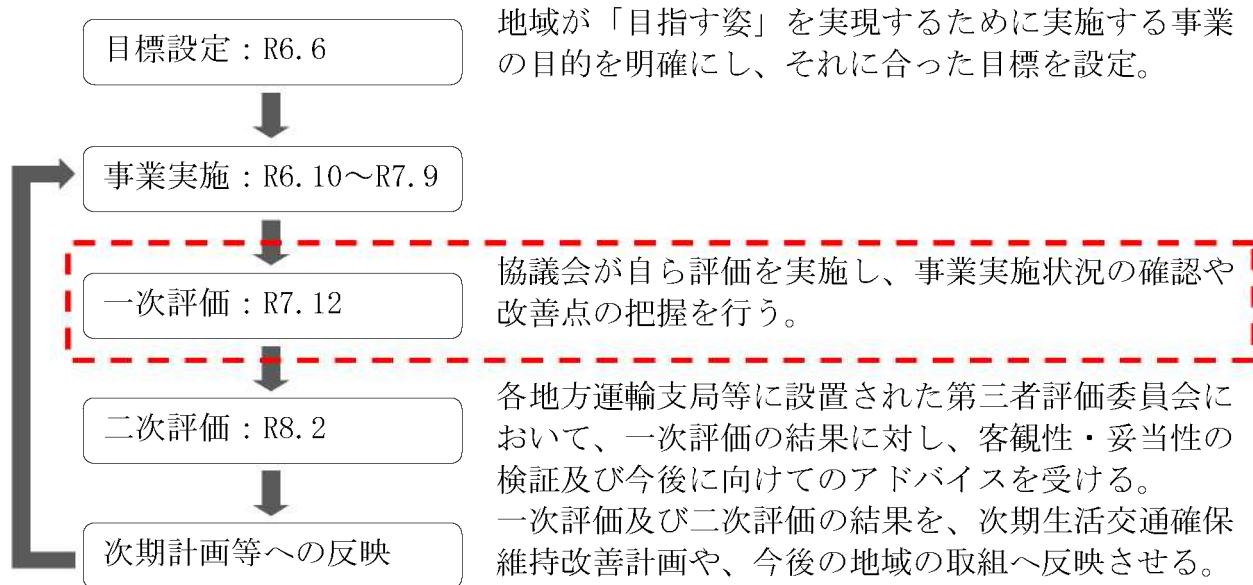


1 概要

国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用する事業については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱、地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき、協議会において事業の実施状況や目標達成状況などの評価を行うこととされている。

2 事業評価の流れ



3 事業評価の対象となる事業

- ① 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金【令和7年度事業】(P2～24)
- ② 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金【令和7年度事業】(P25～34)
- ③ バリアフリー化設備等整備事業【令和6年度事業】(P35～40)

4 事業評価の方法

計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A，B，Cの3段階で評価する。

・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

・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）

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7年 月 日

協議会名: 長岡市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
越後交通株式会社・南越後 観光バス株式会社	長岡市内バス路線	以下、各補助系統ごとに記載	以下、各補助系統ごとに記載	【1人当たり利用回数】 1.2回/月・人 【収支率】 平均51.93% 【財政負担額】 851.4円/年・人 (未達成理由)少子化による 利用者数の減少、及び運転 士不足によるバス系統数自 体の減少によるもの。 ※長岡市地域公共交通計 画に基づいた目標に対する 達成度を評価するために、 補助対象路線を含めた長 岡市乗り入れのバス路線に 対する評価を記載。	・バス事業者と自治体とで連携 し、運行計画の見直しを検討す る。 ・各種割引の実施やキャッシュ レス決済導入等により、利用促 進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～新国道～東三条駅 前	競合路線との時刻調整をし た。また、1日乗り放題券や小 学生向け夏季休業期間の運賃 割引等、割引制度の活用によ る輸送人員の拡大に繋がった。	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	【輸送人員】 57,911人(54,147人) 【収支率】 49.26%(48.89%) 【財政負担額】 897,649円(898,999円) ※()内は前年度数値。以下 同様。 収支率が目標値に達しな かった。人口減少や少子化 により通勤・通学利用者が 減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携 し、運行計画の見直しを検討す る。 ・各種割引の実施やキャッシュ レス決済導入等により、利用促 進する。

越後交通株式会社	長岡駅前～興野～分水駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 55,562人(54,216人) 【収支率】 51.46%(49.01%) 【財政負担額】 1,264,523円(2,084,737円) 収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～高見～今町5丁目	競合路線との時刻調整や、コミュニティバスからの乗り継ぎの改善のためにダイヤ改正を行った。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 31,643人(25,087人) 【収支率】 58.40%(55.55%) 【財政負担額】 49,283円(294,914円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～百束～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 46,762人(57,748人) 【収支率】 47.07%(59.42%) 【財政負担額】 106,762円(718,236円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～百束・楡原～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 74,391人(60,265人) 【収支率】 68.81%(55.55%) 【財政負担額】 2,258,541円(2,296,171円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(快速)長岡駅東口～新榎・谷内～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 31,168人(28,188人) 【収支率】 86.10%(62.07%) 【財政負担額】 0円(0円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

越後交通株式会社	(快速)長岡駅東口～東バイパス・新榎～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 34,576人(33,881人) 【収支率】 実績値:59.59%(64.05%) 【財政負担額】 0円(0円) 輸送人員はやや増加したものの、収支率が低下した。長岡中央総合病院を経由しているため、短距離での利用需要が比較的多いことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅東口～新町・耳取～上見附車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 22,767人(27,916人) 【収支率】 42.43%(55.50%) 【財政負担額】 421,677円(691,295円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	運行計画の見直しにより、R7.4.1から系統廃止した。
越後交通株式会社	長岡駅東口～新町・浦瀬～上見附車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 41,909人(52,909人) 【収支率】 55.93%(63.26%) 【財政負担額】 502,518円(635,882円) 収支率は目標値に達しているものの、輸送人員と共に前年度より低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅東口～麻生田～上見附車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 38,194人(36,013人) 【収支率】 57.29%(54.93%) 【財政負担額】 428,430円(587,471円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

越後交通株式会社	長岡駅前～李崎・与板～坂井町	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 81,305人(113,231人) 【収支率】 41.95%(45.15%) 【財政負担額】 12,384,959円(17,237,399円) 前年度より輸送人員と収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～榎下・成沢・与板～小島谷駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 28,253人(28,979人) 【収支率】 55.51%(52.25%) 【財政負担額】 1,611,819円(1,619,040円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～李崎～与板警察署前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 26,925人(5,636人) 【収支率】 63.36%(44.77%) 【財政負担額】 1,494,601円(前年度対象外)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～小千谷・十日町病院～十日町車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 58,557人(60,569人) 【収支率】 39.99%(36.71%) 【財政負担額】 4,020,602円(4,589,928円) 前年度に比べ輸送人員が低下したものの、収支率は増加した。人口減少や少子化により利用者が減少しているが、R7.3の運賃改訂により収入が補われていることによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

越後交通株式会社	長岡駅前～新国道～小千谷インター	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 26,960人(28,807人) 【収支率】 53.21%(52.48%) 【財政負担額】 512,689円(883,032円) 前年度に比べ輸送人員が低下したものの、収支率は増加した。人口減少や少子化により利用者は減少しているが、R7.3の運賃改訂により収入が補われていることによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～片貝・小栗田～小千谷車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 106,996人(136,473人) 【収支率】 50.50%(53.52%) 【財政負担額】 3,074,502円(3,627,800円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～片貝・坪野～小千谷車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 44,980人(43,153人) 【収支率】 51.88%(44.17%) 【財政負担額】 1,165,716円(1,371,054円) 前年度より改善したものの、収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

越後交通株式会社	長岡駅前～日赤病院・中永～出雲崎車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 62,718人(42,511人) 【収支率】 51.70%(40.67%) 【財政負担額】 1,652,640円(2,771,219円) 前年度より改善したもの、収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～中永～蓮花寺	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	A 【輸送人員】 23,536人(17,422人) 【収支率】 55.82%(41.66%) 【財政負担額】 47,295円(514,809円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～三ツ郷屋・河根川～与板警察署前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 29,051人(29,891人) 【収支率】 57.61%(60.67%) 【財政負担額】 276,742円(217,488円) 輸送人員及び収支率が低下し、財政負担額は増加した。人口減少や少子化による利用者の減少によるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～曾地～柏崎駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 47,554人(42,703人) 【収支率】 51.87%(52.48%) 【財政負担額】 3,201,239円(4,000,608円) 輸送人員はやや増加したもの、収支率が低下した。長距離区間の利用需要が少ないことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

越後交通株式会社	長岡駅前～西山～柏崎駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 60,261人(60,642人) 【収支率】 43.13%(42.79%) 【財政負担額】 5,595,217円(6,640,582円) 前年度より改善したもの、目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～関原三叉路～与板警察署前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 44,562人(43,307人) 【収支率】 52.65%(51.32%) 【財政負担額】 0円(0円) 前年度より改善したもの、収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～関原三叉路～宮沢	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 34,126人(46,304人) 【収支率】 50.89%(59.47%) 【財政負担額】 0円(0円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

越後交通株式会社	長岡駅前～川東～小国車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 50,252人(67,963人) 【収支率】 41.6%(45.7%) 【財政負担額】 7,697,997円(8,110,029円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	小千谷車庫前～七日町～小国車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	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	B 【輸送人員】 19,431人(21,600人) 【収支率】 44.5%(46.0%) 【財政負担額】 897,649円(898,999円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
南越後観光バス株式会社	小千谷総合病院～川口～小出営業所前	乗降調査を実施し、その結果を踏まえて、沿線市町村を交えて運行計画を検討した。	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 【輸送人員】 19,919人(24,210人) 【収支率】 19.6%(23.0%) 【財政負担額】 1,577,059円(1,525,537円) 輸送人員及び収支率が低下し、財政負担額は増加した。人口減少や少子化による利用者の減少によるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。(R7.10から運行回数5回→3回に変更。)

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7年 月 日

協議会名：	長岡市地域公共交通協議会
評価対象事業名：	地域間幹線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)	近年、市内の路線バスは利用者の減少や運転手不足により、路線の廃止や運行本数の削減などサービスの維持が難しい状況にある。 本市における路線バスは、長岡駅と各周辺地域、長岡市と周辺自治体を結ぶ基幹的な役割を担うとともに、地域内フィーダー系統との接続などにより自家用車を利用できない学生や、高齢者の日常生活において利便性の高い、効果的且つ効率的な公共交通ネットワークの確保・維持に極めて重要である。 こうした背景を踏まえたうえで、長岡駅と各周辺地域、長岡市と周辺自治体を結ぶ基幹幹線となる路線バスを確保・維持したい。

事業者名

越後交通株式会社

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績(R7年度)

協議会等名	申請 番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考	対R6年度比 収入増減額	対R6年度比 費用増減額	R6年度 収支率	R7年度 収支率
						計画	取組実績					
長岡市地域公共交通協議会	13	長岡～三条	長岡駅前	新国道	東三条駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R6年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率105.68% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		540,085	831,842	48.89%	49.26%
長岡市地域公共交通協議会	14	長岡～分水	長岡駅前	興野	分水駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率103.85% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		1,735,905	1,692,768	49.01%	51.46%
長岡市地域公共交通協議会	15	長岡～今町	長岡駅前	高見	今町5丁目	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑥コミュニティバスからの乗り継ぎ利便性の向上(ダイヤ調整) ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率93.84% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		1,024,096	1,075,807	55.55%	58.40%
長岡市地域公共交通協議会	16	(急行)長岡～初尾①	(急行)長岡駅前	百束	新尾車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R6年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率78.91% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		▲ 6,692,409	▲ 4,311,908	59.42%	47.07%
長岡市地域公共交通協議会	17	(急行)長岡～初尾②	(急行)長岡駅前	百束・楡原	新尾車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R6年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率143.89% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		10,012,664	3,353,567	52.13%	68.81%
長岡市地域公共交通協議会	18	(快速)長岡～初尾①	(快速)長岡駅東口	新榎・谷内	新尾車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R2年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率123.61% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		2,206,721	▲ 3,273,670	62.07%	86.10%

長岡市地域公共交通協議会	19	(快速)長岡～初尾②	(快速) 長岡駅東口	東バイパス・新複	新尾車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R2年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率71.34% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 2,475,165	▲ 2,394,141	64.05%	59.59%
長岡市地域公共交通協議会	20	長岡～見附①	長岡駅東口	新町・耳取	上見附車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R2年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率80.46% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い利便性の向上に努めた。		▲ 2,554,754	▲ 514,422	55.50%	42.43%
長岡市地域公共交通協議会	21	長岡～見附②	長岡駅東口	新町・浦瀬	上見附車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R2年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率103.67% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 3,277,895	▲ 1,881,976	63.26%	55.93%
長岡市地域公共交通協議会	22	長岡～見附③	長岡駅東口	麻生田	上見附車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R2年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率113.82% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い利便性の向上に努めた。		▲ 216,698	▲ 1,097,855	54.93%	57.29%
長岡市地域公共交通協議会	23	(急行)長岡～寺泊①	(急行) 長岡駅前	李崎・与板	坂井町	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R2年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率107.48% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 1,535,963	2,765,888	45.15%	41.95%
長岡市地域公共交通協議会	24	長岡～小島谷	長岡駅前	横下・成沢・与板	小島谷駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率112.05% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い利便性の向上に努めた。		1,372,843	1,056,615	52.25%	55.51%
長岡市地域公共交通協議会	24-1	長岡～与板③	長岡駅前	李崎	与板駅前番	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R6年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率176.09% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い利便性の向上に努めた。		▲ 1,644,834	▲ 10,690,158	44.77%	63.36%

長岡市地域公共交通協議会	25	長岡～十日町	長岡駅前	小千谷 十日町病院	十日町車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率92.16% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		▲ 172,478	▲ 9,079,146	36.71%	39.99%
長岡市地域公共交通協議会	26	長岡～小千谷①	長岡駅前	新国道	小千谷イター	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率107.19% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し、効率化を行った。		▲ 383,396	▲ 1,000,709	52.48%	53.21%
長岡市地域公共交通協議会	27	長岡～小千谷②	(急行) 長岡駅前	片貝・小栗田	小千谷車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率99.58% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し、効率化を行った。		▲ 3,337,323	▲ 2,448,801	53.52%	50.50%
長岡市地域公共交通協議会	28	長岡～小千谷③	(急行) 長岡駅前	片貝・坪野	小千谷車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率108.90% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		1,990,752	▲ 38,911	44.17%	51.88%
長岡市地域公共交通協議会	29	長岡～出雲崎	長岡駅前	日赤病院 中永	出雲崎車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率97.52% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		5,776,680	1,991,625	40.67%	51.70%
長岡市地域公共交通協議会	30	長岡～蓮花寺	長岡駅前	中永	蓮花寺	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率99.12% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し、効率化を行った。		2,721,265	732,600	41.66%	55.82%
長岡市地域公共交通協議会	31	長岡～与板①	長岡駅前	三ツ郷屋 河根川	与板繁根車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率97.79% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い、利便性の向上に努めた。		▲ 66,086	773,809	60.67%	57.61%

長岡市地域公共交通協議会	32	長岡～柏崎①	(快速) 長岡駅前	曾地	柏崎駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率98.36% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 520,771	▲ 409,086	52.48%	51.87%
長岡市地域公共交通協議会	33	長岡～柏崎②	(急行) 長岡駅前	西山	柏崎駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率86.24% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		327,690	264,817	42.79%	43.13%
長岡市地域公共交通協議会	34	長岡～与板②	長岡駅前	関原三叉路	与板駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率93.21% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い利便性の向上に努めた。		839,382	1,033,930	51.32%	52.65%
長岡市地域公共交通協議会	35	長岡～宮沢	長岡駅前	関原三叉路	宮沢	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率81.21% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 2,966,408	▲ 2,325,251	59.47%	50.89%
長岡市地域公共交通協議会	36	長岡～小国	長岡駅前	川東	小国車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率96.76% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 1,195,570	2,539,912	45.73%	41.59%
長岡市地域公共交通協議会	39	小千谷～小国	小千谷車庫前	七日町	小国車庫前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率87.19% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		100,112	788,141	46.01%	44.54%
							小学生を対象に夏休み期間の割引を実施し、併せて中学生以上への休日バスの利用促進を、チラシの作成・HPの改善を通して実施した。新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者の増加・収益の改善には至らなかった。					

〔記載要領〕

- この書類は、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む)に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

事業者名	南越後観光バス株式会社
------	-------------

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績(R7年度)

協議会等名	申請 番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考	対R6年度比 収入増減額	対R6年度比 費用増減額	R6年度 収支率	R7年度 収支率
						計画	取組実績					
長岡市地域 公共交通協 議会	41	小千谷～小出	小千谷 総合病院	川口	小出営 業所前	【取組内容及び実施時期】 令和7年2月までにダイヤ改正検討 (令和7年4月実施予定) 【実施主体】 南越後観光バス(株) 【効果目標】 運送費用の削減、関係路線と連携し輸送人員増 加に努め、1%以上の収支改善を目標とする	【取組実績】 ダイヤ改正を検討したが実施しなかった 【取組効果】 対前年度4,291人利用者が減少し、収支率につ いても3.34pt悪化した		-713,467	-185,610	22.98%	19.64%

[記載要領]

- この書類は、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む)に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

長岡市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

近年、市内の路線バスは利用者の減少や運転手不足により、路線の廃止や運行本数の削減などサービスの維持が難しい状況にある。

本市における路線バスは、長岡駅と各周辺地域、長岡市と周辺自治体を結ぶ基幹的な役割を担うとともに、地域内フィーダー系統との接続などにより自家用車を利用できない学生や、高齢者の日常生活において利便性の高い、効果的且つ効率的な公共交通ネットワークの確保・維持に極めて重要である。

こうした背景を踏まえたうえで、長岡駅と各周辺地域、長岡市と周辺自治体を結ぶ基幹幹線となる路線バスを確保・維持したい。

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

長岡市公共交通計画に基づき、目標を設定する（長岡市地域公共交通計画 P82、83）

指標	目標値 令和 8 年
①市民 1 人あたりの 路線バスの利用回数 【参考】R3：1.3 回/月・人	1.3 回/月・人
②収支率（％） 【参考】R3：平均 54.0％以上	平均 54.0％以上
③長岡市の財政負担額 【参考】633 円/年・人	633 円/年・人

※指標①の目標値は、令和 3 年度の数値をもとに、新型コロナウイルス感染拡大前の状況に戻ることは極めて難しいと想定し、現状より利用者を減少させないことを目指す。

※指標③は、公共交通を維持するため、財政負担の増大の可能性があります、現状の財政負担となるように努める。

(2) 事業の効果

- ・持続可能な路線バスの維持・確保
- ・長岡駅と各周辺地域、長岡市と周辺自治体を結ぶ基幹幹線となる路線バスの確保・維持を行うことにより、地域住民等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。
- ・域内フィーダー系統とのネットワークが連携することで、効果的、効率的な運行体系が実現できる。さらには、住民の社会参加の促進や外出機会の創出につながり、地域の活性化や健康寿命延伸にもつながる。

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

既存ネットワーク（経路、時間）の見直し（自治体、交通事業者）

- ① GTFS データ整備等による運行情報の見える化（自治体、交通事業者）
- ② 交通ネットワークの利便性向上に向けた ICT 技術の活用検討（自治体、交通事業者）
- ③ 高速バスと路線バスを組み合わせた運賃サービス（乗り放題バス）等を企画・実施（交通事業者）
- ④ 運転体験等のイベントの実施や、運転士の魅力や技術等を SNS 等の情報発信ツールを用いて、運転士の確保を図ります。（自治体、交通事業者）
- ⑤ 長岡市へ転入する方へ公共交通の利用案内やマップを配布し、周知と利用促進を図ります。（自治体）

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送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

【表1の概要】

(単位：千円)

	事業者数	系統数	国庫補助申請額
R7 年度補助 (R6.10～R7.9 運行)	2	26	106,317
R8 年度補助 (R7.10～R8.9 運行)	2	26	106,317

①予定している時刻表・系統図

別紙を添付（系統図）

②運行予定者決定の流れ

○県内乗合バス事業者へ本計画に登載を希望する系統について、調査を実施
(新潟県ホームページ及び市町村を通じて周知)

○以下の点から現在運行しているバス事業者を運行事業者に決定

- ・バス事業者は、一つの事業者が継続して運行することで地域の交通手段を安定的に確保できるとともに、雇用面も含め地域経済の安定に資すると考えられる
- ・当該系統を現に運行している事業者は、当該系統の運行に関する知識・経験を有し、地域住民の信頼を得られており、安全・安心な輸送が期待できる
- ・運行系統の近隣に事業所を有しているため、大雪など不測の事態にも迅速に対応でき、円滑な運行が期待できる

③輸送量が15人～150人/日と見込んだ根拠となる算出式

「表1-5」を添付（平均乗車密度算定表）

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・OD調査
- ・イベントによるアンケート調査

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表3」を添付

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 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】

「別紙 生産性向上の取組」のとおり
10. 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】
該当なし
11. 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
12. 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
13 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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

17. 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

18. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和3年6月29日
 - ・和島地域における乗合タクシー本格運行について
 - ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金計画書について
 - ・一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所等への駐停車について
- 令和3年10月6日（書面開催）
 - ・地域公共交通計画策定のアンケート調査について
 - ・交通事業者ヒアリング調査について
- 令和4年2月22日（書面開催）
 - ・山古志地域・太田地区自家用有償旅客運送の更新登録について
 - ・運行協力金路線の運行見直しについて
 - ・令和4年度「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書変更について
 - ・長岡市総合交通戦略の期間延長について
- 令和4年6月24日
 - ・和島・寺泊地域におけるデマンド型乗合タクシーについて
 - ・「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書について
- 令和4年8月24日
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和4年10月21日
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和4年11月22日
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和5年2月22日
 - ・小国地域自家用有償運送の更新登録について
 - ・一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所等への駐停車について
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和5年6月14日
 - ・栃尾地域におけるデマンド型乗合タクシーの運行
 - ・「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書
- 令和6年2月26日
 - ・川口地域自家用有償旅客運送の更新登録及び変更登録について
 - ・長岡市地域公共交通協議会規約の改正について
- 令和6年6月26日
 - ・地域公共交通計画認定申請書
 - ・長岡市公共交通計画の変更

19. 利用者等の意見の反映状況

協議会の構成員には公共交通利用者も含まれ、協議会での意見を参考に計画している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)	新潟県長岡市大手通2丁目6番地 フェニックス大手イースト8F
(所 属)	長岡市都市整備部都市政策課 交通政策室
(氏 名)	長谷川 誠
(電 話)	0258-39-2267
(e-mail)	koutuu@city.nagaoka.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性												
(変更なし)												
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												
(変更なし)												
(2) 事業の効果												
(変更なし)												
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												
(変更なし)												
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送予定者												
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付 【表1の概要】 (単位：千円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業者数</th> <th>系統数</th> <th>国庫補助申請額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R7 年度補助 (R6.10～R7.9 運行)</td> <td>2</td> <td>27 (26)</td> <td>95,171 (106,317)</td> </tr> <tr> <td>R8 年度補助 (R7.10～R8.9 運行)</td> <td>2</td> <td>27 (26)</td> <td>95,171 (106,317)</td> </tr> </tbody> </table> ※括弧内は変更前 ①予定している時刻表・系統図 別紙を添付 (系統図) ②運行予定者決定の流れ (変更なし) ③輸送量が15人～150人/日と見込んだ根拠となる算出式 「様式1-5 平均乗車密度算定表」、「別紙 R5 補助年度_運送収入算出資料」を添付		事業者数	系統数	国庫補助申請額	R7 年度補助 (R6.10～R7.9 運行)	2	27 (26)	95,171 (106,317)	R8 年度補助 (R7.10～R8.9 運行)	2	27 (26)	95,171 (106,317)
	事業者数	系統数	国庫補助申請額									
R7 年度補助 (R6.10～R7.9 運行)	2	27 (26)	95,171 (106,317)									
R8 年度補助 (R7.10～R8.9 運行)	2	27 (26)	95,171 (106,317)									
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額												
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付												
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法												
(変更なし)												

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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】
(変更なし)
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
(変更なし)
9. 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】
「別紙 生産性向上の取組」のとおり
10. 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】
(変更なし)
11. 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】
(変更なし)
12. 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
(変更なし)
(2) 事業の効果
(変更なし)
13 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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】
(変更なし)

14. 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】
（変更なし）
15. 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】
（変更なし）
16. 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
（変更なし）
（２）事業の効果
（変更なし）
17. 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】
（変更なし）
18. 協議会の開催状況と主な議論
○令和３年６月２９日 ・和島地域における乗合タクシー本格運行について ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書について ・一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所等への駐停車について ○令和３年１０月６日（書面開催） ・地域公共交通計画策定のアンケート調査について ・交通事業者ヒアリング調査について ○令和４年２月２２日（書面開催） ・山古志地域・太田地区自家用有償旅客運送の更新登録について ・運行協力金路線の運行見直しについて ・令和４年度「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書変更について ・長岡市総合交通戦略の期間延長について ○令和４年６月２４日 ・和島・寺泊地域におけるデマンド型乗合タクシーについて ・「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書について ○令和４年８月２４日 ・長岡市地域公共交通計画策定について ○令和４年１０月２１日 ・長岡市地域公共交通計画策定について

- 令和4年11月22日
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和5年2月22日
 - ・小国地域自家用有償運送の更新登録について
 - ・一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所等への駐停車について
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和5年6月14日
 - ・栃尾地域におけるデマンド型乗合タクシーの運行
 - ・「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書
- 令和6年2月26日
 - ・川口地域自家用有償旅客運送の更新登録及び変更登録について
 - ・長岡市地域公共交通協議会規約の改正について
- 令和6年6月26日
 - ・地域公共交通計画認定申請書
 - ・長岡市公共交通計画の変更
- 令和7年2月21日
 - ・地域公共交通計画変更認定申請書
 - ・長岡市公共交通計画の変更

19. 利用者等の意見の反映状況

協議会の構成員には公共交通利用者も含まれ、協議会での意見を参考に計画している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)	新潟県長岡市大手通2丁目6番地 フェニックス大手イースト8F
(所 属)	長岡市都市整備部都市政策課 交通政策室
(氏 名)	長谷川 誠
(電 話)	0258-39-2267
(e-mail)	koutuu@city.nagaoka.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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7年 月 日

協議会名:長岡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)
秋葉タクシー(株)	栃尾地域(西谷線) デマンド型乗合タクシー	学生・障害者割引制度や回数 券販売を引き続き実施した。 支所窓口時刻表を設置、市 ホームページへの掲載など利 用周知を図った。	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	A 目標値 ・利用者数:400人以上/月 ・収 支 率:22%以上 実績値 ・利用者数:505人/月 ・収 支 率:25.3% 昨年度数値 ・利用者数:472人/月 ・収 支 率:23.2% 利用者数、収支率ともに 目標を上回った。	・来年度は利用者数480人/ 月、収支率23.2%以上を目標と しており、今年度実績値を維持 していくため、地域の広報誌な どで周知を図る。また、学生・障 害者割引制度や回数券販売を 引き続き実施する。 (来年度利用者数は令和8事業 年度の計画策定時に再設定し た。)
秋葉タクシー(株)	栃尾地域(塩谷線) デマンド型乗合タクシー	学生・障害者割引制度や回数 券販売を引き続き実施した。 支所窓口時刻表を設置、市 ホームページへの掲載など利 用周知を図った。	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 目標値 ・利用者数:350人以上/月 ・収 支 率:19%以上 実績値 ・利用者数:280人/月 ・収 支 率:18.9% 昨年度数値 ・利用者数:363人/月 ・収 支 率:20.8% 利用者数、収支率ともに 目標を下回った。通勤利 用者の退職、整形外科の 閉院による利用者の減少 が要因と考える。	・来年度は利用者数370人/ 月、収支率20.8%以上を目標と しており、今年度実績値の維持 と新規利用者への利用促進を 図るため、地域の広報誌などで 周知を行うとともに、地域住民 の声を聞き、実情にあった運行 を検討していく。また、学生・障 害者割引制度や回数券販売を 引き続き実施する。(来年度利 用者数は令和8事業年度の計 画策定時に再設定した。)

協議会名:長岡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)
栃尾タクシー(有)	栃尾地域(東谷線) デマンド型乗合タクシー	学生・障害者割引制度や回数券販売を引き続き実施した。支所窓口に時刻表を設置、市ホームページへの掲載など利用周知を図った。	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	A 目標値 ・利用者数:300人以上/月 ・収 支 率:16%以上 実績値 ・利用者数:319人/月 ・収 支 率:21.2% 昨年度数値 ・利用者数:319人/月 ・収 支 率:25.4% 利用者数、収支率ともに目標を上回った。	・来年度は利用者数320人/月、収支率23.6%以上を目標としており、今年度実績値を維持していくため、地域の広報誌などで周知を図る。また、学生・障害者割引制度や回数券販売を引き続き実施する。 (来年度利用者数は令和8事業年度の計画策定時に再設定した。)
寺泊交通(株)	寺泊・和島地域 デマンド型乗合タクシー	昨年度、利用促進のため、電話や冷蔵庫に貼る乗合タクシーのシールを作成して全戸配布し、広く周知を図った。また今年度、寺泊・和島地域生活交通事業委員会を立ち上げ、運行時間の見直しや利用促進について検討を重ねている。令和4年度に統合してからは以前では移動できなかった地域への利用もあることから、利便性のよい運行ができている。	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 目標値 ・利用者数:250人以上/月 ・収 支 率:7.8%以上 実績値 ・利用者数:309人/月 ・収 支 率:8.3% 昨年度数値 ・利用者数:253人/月 ・収 支 率:6.6% 利用者数、収支率ともに目標を上回った。	・来年度は利用者数270人/月、収支率6.6%以上を目標としており、今年度実績値を維持していくため、地域の広報誌などで周知を図る。また、学生・障害者割引制度や回数券販売を引き続き実施する。 (来年度利用者数は令和8事業年度の計画策定時に再設定した。)

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7年 月 日

協議会名：	長岡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)	長岡市内は、鉄道4路線(信越本線、上越線、越後線、飯山線)が通っており、加えて長岡駅を中心として、放射状にバスを運行している。各方面への基幹路線は整備され、長岡駅との往来手段は確保されている。しかし、バス利用者の減少に伴い、行政負担が増える傾向にある。結果、特に利用者が少なく、採算が見込めない郊外バス路線の維持が困難となり、市民のニーズに対応できなくなっている。 栃尾地域においては、高齢化率約47%(R7住民基本台帳参照)かつ過疎地域であり、鉄道が通っておらず、路線バスが重要な移動手段であったが、令和元年9月及び令和3年3月に西谷地区ほか一部地域でバス路線が廃止され、更に令和5年3月には長岡駅と往来する基幹バス路線を除き全域で廃止された。栃尾地域は、中心部から10km以上離れたところにも集落が広がっており、一般乗用タクシーを利用した場合、買物や通院などの日常利用においても、住民の経済的負担が大きく、公共交通の確保・維持が必要不可欠である。このため、廃止されたバス路線沿線住民の生活交通手段を確保するために、西谷地区では令和元年10月から、塩谷・東谷地区では令和5年3月からデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始している。この間、運行時間や経路の見直し等、利便性の向上及び利用促進に向けた啓発を図り、西谷線では、令和3年4月の本格運行から利用者が比較的多い1便を、2便に分割して運行している。塩谷地区・東谷地区では、令和元年9月の路線バス廃止から空白となっていた地域があったが、令和5年10月からの本格運行ではそれらの地域をカバーすることで、より広域的な公共交通の利用を可能としている。 和島・寺泊地域においては、高齢化率約43%(R7住民基本台帳参照)かつ過疎地域である。和島地域においては、公共交通が市の拠点である長岡駅に乗り入れていない鉄道路線及び路線バス1系統のみ、寺泊地域においては、公共交通が市の拠点である長岡駅に乗り入れていない鉄道路線及び長岡駅方面行のバス1系統、燕市方面行のバス1系統となっている。いずれも他地域への移動を担う幹線的な交通であるが、公共交通空白地が広く連担しており、駅やバス停から遠く、公共交通を利用できない地域が分布しているため、自宅から公共交通を利用できる地点までの移動手段を確保する必要がある。このため、令和2年10月からは和島地域全域と与板地域2地点を運行するデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始し、寺泊地域では令和3年10月から寺泊地域全域と燕市分水地区を運行するデマンド型乗合タクシーの実証実験を開始した。令和4年10月からは和島地域と寺泊地域が統合し、本格運行を開始している。 以上により、主に自動車での移動が困難である高齢者等の利用者にとって、生活交通の確保は必要不可欠であり、他に代替する公共交通手段が存在しない公共交通空白地を広く含んでいることから、現在実施しているデマンド型乗合タクシーの運行を確保・維持し、住民の生活交通手段を存続させていくことが重要である。

令和6年6月26日

(名称) 長岡市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長岡市内は、鉄道4路線（信越本線、上越線、越後線、飯山線）が通っており、加えて長岡駅を中心として、放射状にバスを運行している。各方面への基幹路線は整備され、長岡駅との往来手段は確保されている。しかし、バス利用者の減少に伴い、行政負担が増える傾向にある。このため、特に利用者が少なく、採算が見込めない郊外バス路線の維持が困難となり、市民のニーズに対応できなくなっている。

さらに長岡市では、少子高齢化の進行、道路網の変化や基幹病院の移転など、公共交通及びその利用者を取り巻く環境が変化している。また、高齢者の運転免許返納者数は増加傾向であることから、公共交通網の形成がより一層求められている。

これらの状況の変化を受けて、まちづくりとの連携や地域全体を対象とした多面的な公共交通網の再構築を検討するため、令和5年3月に「長岡市地域公共交通計画」を策定し、地域公共交通確保維持事業により、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

《栃尾地域》

栃尾地域においては、高齢化率約46%（R6住民基本台帳参照）かつ過疎地域であり、鉄道が通っていないため、路線バスが重要な移動手段であった。しかし、令和元年9月及び令和3年3月に一部地域でバス路線が廃止され、更に令和5年3月には長岡駅と往来する基幹バス路線を除き全域で廃止された。栃尾地域は、中心部から10km以上離れたところにも集落が広がっており、一般乗用タクシーを利用した場合、買物や通院などの日常利用においても、住民の経済的負担が大きいことから、公共交通の確保・維持が必要不可欠である。

また、基幹バス路線により長岡駅と接続することで、地域外への移動も可能となり、その利用目的は、通勤・通学・買物・通院と多岐にわたっている。

このため、西谷地区では令和元年10月から、塩谷地区・東谷地区では令和5年3月から、廃止されたバス路線沿線住民の生活交通手段を確保するために、それぞれデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始した。この間、運行時間や経路の見直し等、利便性の向上及び利用促進に向けた啓発を図り、安定した運行に繋げることとした。更に西谷地区では、市内でも有数の豪雪地帯であるため、当該エリアの運行状況を冬季2シーズン、1年半の期間を設けて実証運行を行い、運行を随時見直すこととした。また、利用者が多い時間帯がみられたため、令和3年4月からの本格運行では利用者が比較的多い1便を、2便に分割して運行している。塩谷地区・東谷地区では、令和元年9月に一部地域で路線バスが廃止され、空白となっていた地域があった。令和5年3月からの実証運行ではそれらの地域もカバーすることで、より広域的な公共交通の利用を可能とし、令和5年10月から本格運行している。

以上のことから、主に自動車での移動が困難である高齢者等の利用者にとって、生活交通の確保は必要不可欠であり、他に代替する公共交通手段が存在しないことから、現在実施しているデマンド型乗合タクシーの運行を今後も確保・維持し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

《寺泊・和島地域》

寺泊・和島地域においては、高齢化率約42%（R6住民基本台帳参照）かつ過疎地域である。和島地域においては、公共交通は長岡駅に乗り入れているJR越後線及び路線バス1系統のみであり、寺泊地域においては、公共交通は長岡駅に乗り入れているJR越後線及び長岡駅行の路線バス1系統、燕市方面行のバス1系統となっている。いずれの地域も他地域への移動を担う幹線的な公共交通が存在する一方、公共交通空白地が広く連担しており、近隣の駅やバス停から遠く、公共交通を利用しにくい集落が分布しているため、

自宅から公共交通を利用できる地点までの移動手段を確保する必要がある。

さらに、和島地域では地域内で唯一のタクシー事業者が平成26年に廃業し、一般乗用タクシーを利用する際は近隣地域のタクシー事業者を利用することとなるが、近隣地域のタクシー事業者は保有車両数が少ない。バス路線は、鉄道駅や行政施設のある和島地域中心部と長岡駅を結ぶが、病院、商業施設等は点在していることから、自家用車の利用のみに頼らず、高齢化が進行しているため公共交通を確保・維持していく必要がある。

このため、令和2年10月から和島地域内と与板地域の一部を運行するデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始し、地域住民の移動手段の確保を図った。また、与板地域から長岡駅へは基幹バス路線により接続することで、地域外や長岡市中心部への移動も可能となった。一方、和島地域へのアクセスは、長岡駅から小島谷駅まで路線バスで移動し、そこからデマンド型乗合タクシーを利用するなど、交通手段を組み合わせる利用の方がいることも確認できている。

寺泊地域では、高齢者のみの世帯が増加し、公共交通空白地も広く、移動手段の確保が懸念されていた。令和2年8月に地域から要望があり、公共交通空白地の生活交通のあり方について検討を始め、令和3年10月から寺泊地域内と燕市分水地区を運行するデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始した。また、元来寺泊地域は、通勤・買物・通院などで隣接する燕市への移動頻度が高い地域である。燕市への移動手段は鉄道及び路線バスで確保されているが、本数が限られていることに加え、駅やバス停から遠い住民は利用しにくい。デマンド型乗合タクシーを含め様々な交通手段を組み合わせることで移動をしやすくし、さらに燕市分水地区から三条市行のバス路線や、燕市の生活交通（コミュニティバス、デマンドタクシー）と接続することで、広域的な移動が可能となる。既存の鉄道・路線バス等と補完し合い、住民の移動に係る利便性を高めることで、各公共交通の利用者増加を図ることができると考える。

また、令和4年10月からデマンド型乗合タクシーの運行を、寺泊地域、和島地域で統合したことにより移動可能範囲が拡大し、これまで利用できなかったエリアへ移動する利用も見られ、利便性、乗合率を高めた効率的な運行ができている。新たな需要の創出により更に既存の鉄道・路線バスと補完し合う交通手段として機能することが期待される。

以上のことから、主に自動車での移動が困難である高齢者等の利用者にとって、生活交通の確保は必要不可欠であり、他に代替する公共交通手段が存在しない公共交通空白地を広く含んでいることから、現在実施しているデマンド型乗合タクシーの運行を今後も確保・維持し、住民の生活交通手段を存続させていくことが重要である。

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

《栃尾地域乗合タクシー》

■西谷線

令和7年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり400名以上（R4.10～R5.9実績386名）とする。

収支率を22%以上（R4.10～R5.9実績21.7%）

国からの支出を2,738千円以内、長岡市からの支出を2,739千円以内とする。（令和5年度実績 国2,738千円、長岡市2,739千円）

令和8年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり400名以上とする。

令和9年度・・・稼働率、利用者数を高め、運賃収入を平均130,000円/月以上（R4.10～R5.9実績126,829円）とすることで、財政負担率を下げる。

（参考値）

令和3年4月～令和6年4月の一月あたりの平均値（本格運行）

・利用者392名/月、稼働率83%、運賃収入129,235円/月

■塩谷線

- 令和7年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり350名以上（R5.4～R6.3実績344名）とする。
 収支率を19%以上（R5.4～R6.3の運賃収入実績等による見込）
 国からの支出を2,559千円以内、長岡市からの支出を4,018千円以内とする。（令和5年度実績がないため、見込みとして算出）
- 令和8年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり350名以上とする。
- 令和9年度・・・稼働率、利用者数を高め、運賃収入を平均130,000円/月以上とすることで、財政負担率を下げる。

（参考値）

- 令和5年4月～令和6年4月の一月あたりの平均値（実証運行：令和5年3月～9月
 ※3月末にバス路線廃止のため4月からの数値により算出。本格運行：令和5年10月～）
 ・利用者343名/月、稼働率85%、運賃収入126,127円/月

■東谷線

- 令和7年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり300名以上（R5.4～R6.3実績293名）とする。
 収支率を16%以上（R5.4～R6.3の運賃収入実績等による見込）
 国からの支出を2,147千円以内、長岡市からの支出を4,035千円以内とする。（令和5年度実績がないため、見込みとして算出）
- 令和8年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり300名以上とする。
- 令和9年度・・・稼働率、利用者数を高め、運賃収入を平均100,000円/月以上とすることで、財政負担率を下げる。

（参考値）

- 令和5年4月～令和6年4月の一月あたりの平均値（実証運行：令和5年3月～9月
 ※3月末にバス路線廃止のため4月からの数値により算出。本格運行：令和5年10月～）
 ・利用者294名/月、稼働率70%、運賃収入98,381円/月

《寺泊・和島地域乗合タクシー》

- 令和7年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり250名以上（R4.10～R5.9実績248名）とする。
 収支率を7.8%以上（R4.10～R5.9実績7.8%）
 国からの支出を1,267千円以内、長岡市からの支出を7,858千円以内とする。（令和5年度実績 国1,267千円、長岡市7,858千円）
- 令和8年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり260名以上とする。
- 令和9年度・・・利用者数を高め、運賃収入を平均70,000円/月以上（R4.10～R5.9実績65,883円）とすることで、財政負担率を下げる。

（参考値）

- 令和4年10月～令和6年4月の一月あたりの平均値（本格運行）
 ・利用者247名/月、稼働率93%、運賃収入66,211円/月

（長岡市地域公共交通計画 P79～P85、P88参照）

(2) 事業の効果

《栃尾地域乗合タクシー》

- ・公共交通空白地の高齢者や、マイカーを所有していない住民の移動手段を確保できる。
- ・病院、小規模ショッピングセンター、工業団地、栃尾支所（市役所）等の近くに停留所を設けることで、幅広い目的での利用が期待できる。
- ・長岡市中心部と往来する基幹バス路線との接続により、広域的な移動がしやすくなる。
- ・路線バスが運行していなかった地域を対象とすることで、公共交通の新規利用者の増加が見込める。

《寺泊・和島地域乗合タクシー》

- ・公共交通空白地の高齢者や、マイカーを所有していない住民の移動手段を確保できる。
- ・病院、スーパーマーケット、公共施設等の近くに停留所を設けることで、幅広い目的での利用が期待できる。
- ・長岡市中心部と往来する基幹バス路線や近隣の燕市分水地区へ接続し、さらに既存の公共交通と補完し合うことで公共交通の利便性を高め、市域に捉われない広域的な移動がしやすくなる。

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

- ・運行状況や利用者のニーズなど、地域の実状を踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。（長岡市、事業者）
- ・高齢者に対し地域生活交通（デマンド型乗合タクシー）の乗り方教室の実施。（長岡市、事業者）
- ・利用者から活用事例を聞き取り、さまざまな活用事例を市民に発信し、利用促進を図る。（長岡市）
- ・来訪者や高齢者等に対して窓口での案内強化やSNS等の情報発信ツールを活用したPRを行う。（長岡市）

（長岡市地域公共交通計画 P 8 8、P 9 2 参照）

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送予定者

表 1 を添付。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

- ・運行経費から、運行収入及び国庫補助金を差し引いた額を長岡市が負担する。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・1年ごとに事業の実施状況や可能な評価指標値を整理し、計画の進捗確認と効果の検証・評価実施
- ・利用者アンケート（車内聞き取りアンケート等）

（長岡市地域公共交通計画 P 8 5 参照）

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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】

該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当なし
9. 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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
(記載例) 表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 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、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【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】</u>
該当なし
14. 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） <u>【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】</u>
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(1) 事業の目標
該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

17. 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

18. 協議会の開催状況と主な議論

《栃尾地域（西谷線）における生活交通について》

- ・ 令和2年6月10日 道路運送法第4条に基づく本格運行（令和3年4月1日～）に向けた、計画概要について説明した。また、地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。
- ・ 令和2年11月25日 実証実験の実績報告を行い、本格運行の概要について説明した。また、事業者を決定し、今後道路運送法第4条申請の提出及び、地域内フィーダー系統確保維持計画書の変更届出（案）を行うことについて、承認を得た。
- ・ 令和3年6月29日 令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。
- ・ 令和4年2月22日 令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請（案）（協議会を補助対象事業者に変更すること）について承認を得た。
- ・ 令和4年6月24日 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。

《栃尾地域（西谷線、塩谷線、東谷線）における生活交通について》

- ・ 令和5年6月14日 道路運送法第4条に基づく本格運行（令和5年10月1日～）に向けた、計画概要について説明した。また、令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。
- ・ 令和6年6月26日 地域公共交通計画認定申請書について承認を得た。
長岡市地域公共交通計画の変更について承認を得た。

《寺泊・和島地域における生活交通について》

- ・ 令和3年2月25日 和島地域運行実績経過報告及び令和3年度事業計画案について、意見交換を行った。
- ・ 令和3年6月29日 道路運送法第4条に基づく和島地域本格運行（令和3年10月1日～）に向けた、計画概要について説明した。また、令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。
道路運送法第21条に基づく、寺泊地域実証運行（令和3年10月1日～令和4年9月30日）の内容について説明し、合意を得た。
- ・ 令和4年2月22日 寺泊地域運行実績経過報告及び令和4年度事業計画案について、書面協議による意見交換を行った。また、令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請（案）（協議会を補助対象事業者に変更すること）について承認を得た。
- ・ 令和4年6月24日 道路運送法第4条に基づく寺泊地域本格運行（令和4年10月1日～）に向けた、計画概要について説明した。また、令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。
- ・ 令和5年6月14日 令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画書（案）について承認を得た。
- ・ 令和6年6月26日 地域公共交通計画認定申請書について承認を得た。
長岡市地域公共交通計画の変更について承認を得た。

19. 利用者等の意見の反映状況

協議会の構成員には公共交通利用者も含まれ、協議会での意見を参考に計画している。
 栃尾地域乗合タクシーについては、地域の住民の意見を反映させるため、実証運行中である令和2年2月に、実際に乗合タクシーを利用している方からアンケートに協力してもらった（対象：21名）。結果を運行計画作成の参考とした。

廃止が決定した路線バスの利用者ニーズを把握するため、市職員による乗降調査及び聞き取りを実施した。（令和2年6月、令和4年2月）

和島地域乗合タクシーについては、地域住民を構成員に含む和島地域生活交通検討委員会において運行内容等協議し、計画に意見を反映している。また、実証運行中である令和2年9月に、長岡技術科学大学都市交通研究室協力のもと地域住民を対象としたアンケート調査（配布戸数 1,249 戸、回収数 658 戸）を行い、結果を運行計画作成の参考とした。

寺泊地域乗合タクシーについては、地域住民を構成員に含む寺泊地域生活交通検討委員会を定期的に開催し意見を伺っている。また、意見を基に実証実験開始後燕市分水地区乗り入れ停留所を2地点から5地点に増設した。

寺泊地域・和島地域が統合してからは、令和5年度に利用促進のため、電話や冷蔵庫に貼る乗合タクシーのシールを作成し、地域内に配布した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）新潟県長岡市大手通2丁目6番地

（所 属）長岡市都市整備部都市政策課交通政策室

（氏 名）小島 加奈子

（電 話）0258-39-2267

（e-mail）koutuu@city.nagaoka.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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7年 月 日

協議会名: 長岡市地域公共交通協議会

評価対象事業名: バリアフリー化設備等整備事業

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)
相互タクシー株式会社	福祉タクシー導入(1台導入)	長岡市域を運行するタクシー事業者に対し、福祉タクシー導入に関する国庫補助金制度について周知した。	A 事業が計画に位置づけられた目標を達成した	A 【福祉タクシー導入台数】 目標値:3台 実績値:3台(うち当該事業者導入台数1台) 長岡市内台数(R7.2時点):78台(昨年度74台)	・市内の各タクシー事業者に、福祉タクシーの保有台数や次年度導入希望等、状況把握に務める。 ・地域に対し、市内主要施設へのタクシー利用料金や移動時間を示した広報物の配布等により、利用促進に務める。
日の丸観光タクシー株式会社	福祉タクシー導入(2台導入)	長岡市域を運行するタクシー事業者に対し、福祉タクシー導入に関する国庫補助金制度について周知した。	A 事業が計画に位置づけられた目標を達成した	A 【福祉タクシー導入台数】 目標値:3台 実績値:3台(うち当該事業者導入台数2台) 長岡市内台数(R7.2時点):78台(昨年度74台)	・市内の各タクシー事業者に、福祉タクシーの保有台数や次年度導入希望等、状況把握に務める。 ・地域に対し、市内主要施設へのタクシー利用料金や移動時間を示した広報物の配布等により、利用促進に務める。

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和6年7月26日

（名 称）長岡市地域公共交通協議会

（代表者）会 長 水 島 正 幸

1. 生活交通改善事業計画の名称

長岡市生活交通改善事業計画（福祉タクシー導入）

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

長岡市の人口は、過去5年間の人口動態を見ると自然減、社会減となっており、減少傾向で推移している。また、少子高齢化が確実に進んでおり、長岡市の高齢化率 32.4%（R6.4.1 現在）は全国平均 29.2%（R6.4.1 現在）に比べて高くなっている。

このため、市民の誰もが高齢になっても容易に快適に移動できるような公共交通機関の環境整備が求められており、特に単独で公共交通機関の利用が難しい高齢者や障害のある人に対するドア・ツー・ドアの個別移送サービスの需要が高まっている。

こうしたなか、長岡市総合計画に掲げた『いきいきと暮らすことのできる、地域の風土や特性に応じた住民主体のまちづくり』や『市民が安心して暮らせるよう、公共交通と連携した持続可能なまちづくり』の推進を図るためには、高齢者や障害者等のニーズに迅速に応えられる安全で便利な福祉タクシーを積極的に配置することが必要である。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

長岡市内には、R6年2月現在、福祉タクシーが、車いす専用 19 台、寝台車いす兼用 15 台、軽福祉車両 13 台、ユニバーサルデザインタクシー27 台、合計 74 台が導入されている。

国が定める「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の基本方針では、令和7年度末までに福祉タクシーの導入台数を全国で約 90,000 台、各都道府県における総車両数の約 25%についてユニバーサルデザインタクシーとすることを目標として掲げている。

長岡市においては、令和6年度の予定導入台数について、福祉タクシー3台を目標にし、今後も必要な台数を維持しながら、導入促進を図る。

（2）事業の効果

福祉タクシーの需要に応じた車両を整備することで、高齢者や障害者等の高まる利用ニーズに応え、交通弱者の移動しやすい交通手段として、移動の円滑化に寄与することができる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）
福祉タクシーの車両の導入：実施事業者は別紙1のとおり
(実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について） 別紙1のとおり
(2) 関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）
該当なし

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
6 年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
福祉タクシ ーの導入	7,023 千円	1,800 千円	千円	千円	5,223 千円
	100%	25.6%	%	%	74.4%
	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	7,023 千円	1,800 千円	千円	千円	5,223 千円
	100%	25.6%	%	%	74.4%
※総事業費については見込み額を記載。 ※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。					

6. 計画期間

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。
●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載

事業の名称	令和6年度	令和 年度	令和 年度
	4月 9月 12月 2月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月
福祉タクシーの導入	交付決定日以降着手 3台(予定)  2月28日完了		

7. 協議会の開催状況と主な議論

令和6年7月11日：長岡市地域公共交通協議会で事業内容について書面協議実施
（書面協議が整った日：令和6年7月26日）

8. 利用者等の意見の反映

●事業内容について協議

- 長岡市消費者協会 …（協議が整った日：令和6年7月25日）
- 長岡市老人クラブ連合会 …（協議が整った日：令和6年7月11日）
- 長岡市社会福祉協議会 …（協議が整った日：令和6年7月16日）

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	新潟県長岡地域振興局 企画振興部 地域振興グループ 事務専門幹
関係市区町村	長岡市 都市整備部長
交通事業者・交通施設管理者等	東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 長岡統括センター 所長 越後交通株式会社 運輸営業部長 新潟県バス協会 専務理事 新潟県ハイヤー・タクシー協会 理事 国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 計画課長 新潟県長岡地域振興局 地域整備部 計画調整課長 長岡市 土木部 土木政策調整課長 新潟県警察本部 交通部 交通規制課長
地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長 国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）
その他協議会が必要と認める者	長岡技術科学大学（学識経験者） 長岡市消費者協会 会長（利用者） 長岡市老人クラブ連合会 長岡支部 会長（利用者） 日本労働組合総連合会新潟県連合会 中越地域協議会事務局長（労働組合）

【本計画に関する担当者・連絡先】

（所 在） 新潟県長岡市大手通2丁目6番地
（所 属） 長岡市都市政策課交通政策室
（氏 名） 小島 加奈子
（電 話） 0258-39-2267
（e-mail） koutuu@city.nagaoka.lg.jp

別紙1 (R6年度)

項 目 事業者名	4. 事業の内容と当該事業を実施する事業者					5. 事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額				
	事業の内容		運賃割引率			総事業費 (概算)※	負担内訳			
	導入予定車両	導入予定 車両数	身体	知的	精神		国費	県負担	市負担	事業者負担
相互タクシー(株)	福祉タクシー	1	1割	1割	1割	2,341,000円	600,000円			1,741,000円
						100.0%	25.6%	0.0%	0.0%	74.4%
日の丸観光タクシー(株) わくわく長岡営業所	福祉タクシー	2	1割	1割	1割	4,682,000円	1,200,000円			3,482,000円
						100.0%	25.6%	0.0%	0.0%	74.4%
合 計		3				7,023,000円	1,800,000円			5,223,000円
						100.0%	25.6%	0.0%	0.0%	74.4%

※ディーラー見積価格による。