

# 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4年6月24日  
長岡市地域公共交通協議会  
会長 若月 和浩

## 生活交通確保維持改善計画の名称

長岡市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和5年度～令和7年度）

### 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3路線（信越本線、上越線、越後線）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きた。

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は年々増加傾向であることから、高齢者自ら運転しなくても良い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面的な公共交通網の再構築を検討するため、平成29年3月に「長岡市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定している。

#### 《栃尾地域》

栃尾地域においては、高齢化率40%超（R3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る。しかし、令和元年9月及び令和3年3月にバス路線が廃止された西谷地区ほか当該エリアは、栃尾地域中心部から10km以上離れた集落が広範囲に及ぶ。一般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。

また、長岡駅との基幹バス路線に接続することで、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、令和元年10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、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ることで、安定した運行に繋げることが必要であった。更に市内でも有数の豪雪地帯である当該エリアの運行状況を、冬季2シーズンに渡り検証するため、1年半の期間を設けて実証運行を行い、随時運行を見直しすることとした。これまでに、利用者の乗車時間が長くなる時間帯がみられたため、見直しを行い、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。

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必要である。

#### 《和島・寺泊地域》

和島・寺泊地域においては、高齢化率約40%（R3住民基本台帳参照）かつ過疎地域である。うち、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。

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、いずれのタクシー事業者も保有車両数が少ない。バス路線や鉄道駅、行政施設のある和島地域中心部と、病院、商業施設等は点在しており、自家用車が不可欠であるが、高齢化が進行しているため自家用車以外の公共交通を確保・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、地域住民の移動手段として認知されている。与板地域の停留所で長岡駅との基幹バス路線に接続することで、地域外や長岡市中心部への移動も可能となった。帰り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で家まで帰るなど、交通手段を組み合わせる利用する方もいることが確認できている。

一方、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る。令和2年8月に地域からの要望があり、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月からは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9月まで実証運行を行うが、高い稼働率で利用されているため、10月から和島地域と統合し、本格運行を開始する予定である。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。

令和4年10月より、和島地域、寺泊地域のエリアを統合することで、乗合率を高めた効率的な運行に加え、和島地域から燕市への移動、寺泊地域から長岡地域への移動について新たな需要を創出し、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。

## 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》

令和5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6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7年度・・・稼働率、利用率を高め、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2年4月～令和3年3月の一月あたりの平均値（実証運行）

・利用者200名/月、稼働率64%、運賃収入90,542円

令和3年4月～令和4年3月の一月あたりの平均値（本格運行）

・利用者373名/月、稼働率81%、運賃収入123,971円/月

《和島・寺泊地域乗合タクシー》

令和5年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり240名以上とする。また、運賃収入を70,000円/月以上とする。

令和6年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり250名以上とする。

令和7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。

(参考値)

令和2年10月～令和3年3月の一月あたりの平均値（和島地域のみ）

(※R2.12～R3.2については9便/日で実験運行していたため、午後の3便を除いて6便/日で算出)

・利用者38名/月、稼働率36.7%

令和3年4月～令和3年9月の一月あたりの平均値（和島地域のみ）

(※R3.4～9については火・木曜日14:00便と16:00便を除いて、R3.10～の本格運行内容で火・木曜日5便/日、金曜日6便/日で算出)

・利用者31名/月、稼働率32.4%

令和3年10月～令和4年4月（和島地域：本格運行、寺泊地域：実証運行）

・利用者221.1名/月、運賃収入57,383円/月

(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。

《和島・寺泊地域乗合タクシー》

- ・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

- ・利用者ニーズを把握するためアンケートや地域住民と各自治会での勉強会（乗り方教室等）を実施し、運賃や運行ダイヤの増便や利用促進策を検討する。（長岡市、事業者）
- ・公共交通空白地における公共交通の確保
- ・三者（市民等・交通事業者・行政）による協働・連携の推進
- ・燕市と連携し、お互いの生活交通の相互利用を図る（長岡市、事業者）。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

- ・「表1」を添付。
- ※運行内容の概要については「別添1」参照。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
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
長岡市地域公共交通協議会
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 <b>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</b>
毎月、乗降者数や利用目的等の集計を行い、利用実態を継続的に把握する。
8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
該当なし
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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
該当なし
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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <b>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</b>
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 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「表5」を添付。</li> </ul>
13. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
該当なし

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(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 <b>【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】</b>
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） <b>【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】</b>
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(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 <b>【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】</b>
該当なし

## 20. 協議会の開催状況と主な議論

### 《栃尾地域（西谷地区ほか）における生活交通について》

- ・令和元年5月31日 道路運送法第21条に基づく、実証実験（令和元年10月1日～令和3年3月31日）の内容について説明し、合意を得た。
- ・令和2年2月21日 事前予約性タクシーの実証実験及び検証について報告し、意見交換を行った。
- ・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2月25日 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 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3年12月10日 令和3年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について合意を得た。
- ・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）（協議会が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。

### 《和島地域・寺泊地域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21条に基づく、和島地域実証運行（令和2年10月1日～令和3年9月30日）の内容について説明し、合意を得た。
- ・令和2年11月25日 和島地域運行実績経過報告及び利用促進に向けた取組み（予約時間や便数変更等）について説明し、合意を得た。
- ・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 寺泊地域運航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）（協議会が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。

## 21. 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。

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。

## 22. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	長岡地域振興局地域整備部 長岡地域振興局
関係市区町村	長岡市都市整備部 長岡市土木部
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 越後交通株式会社 公益社団法人 新潟県バス協会 一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 国土交通省 北陸地方整備局長岡国道事務所 新潟県警察本部交通部
地方運輸局	国土交通省 北陸信越運輸局交通政策部 国土交通省 北陸信越運輸局新潟運輸支局
その他協議会が必要と認める者	長岡市消費者協会（公共交通利用者） 長岡市老人クラブ連合会長岡支部（公共交通利用者） 長岡技術科学大学（学識経験者） 日本労働組合総連合会新潟県連合会（労働組合）

### 【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）西澤 陽奈子

（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、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて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、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編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、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編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して下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、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）。

外客来訪促進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。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。