

令和6年度 第1回長岡市地域公共交通協議会

資 料

長岡市地域公共交通協議会

令和6年6月26日(水)

1. 令和5年度事業報告

(1) 長岡市地域公共交通協議会

実施日	内 容	
R5. 4. 26	書面協議	○長岡市地域公共交通協議会規約の改正について
R5. 6. 14	第1回協議会	○令和4年度事業報告及び令和4年度歳入歳出決算報告 ○令和5年度歳入歳出予算の変更 ○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 ○地域内生活交通の利用状況 ○令和5年度事業内容
R5. 7. 21	書面協議	○令和5年度計画「生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）」 ○長岡市地域公共交通協議会規約の改正
R5. 12. 25	書面協議	○地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金事業【令和5年度事業】
R6. 2. 26	第2回協議会	○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 ○令和5年度歳入歳出予算の変更について ○長岡市地域公共交通協議会規約の改正について ○令和6年度事業計画（案）について ○令和6年度歳入歳出予算（案）について ○自家用有償旅客運送の運行見直しについて ○長岡市地域公共交通計画の事業実施状況について

(2) 分科会

実施日	内 容	
R6. 1. 24	小国地域	○令和4年度及び令和5年度上期の利用状況について ○令和6年度事業計画（案）について
書面協議	川口地域	○令和5年度川口地域バスの運行状況について ○自家用有償旅客運送の登録更新について ○川口地域バス運休日について ○旅客拡大輸送について
R6. 2. 19	山古志地域・ 太田地区	○令和4年度の運行実績について ○令和6年度運行内容の変更について

○3 地域合同意見交換会を実施し、課題を共有化（R5. 8. 16）。

(3) 事業の報告

項目	内容
長岡地域	<p>○バス待合所設置事業を活用し、バス停留所の上屋を整備する団体に対して、整備費用を補助（陽光台3丁目）。</p> <p>○自転車ネットワーク計画に基づき、ブルーラインを1.0km整備。また、ピクトグラムを6.9kmの道路延長において整備。</p> <p>○運転士確保のため、運輸人材確保新潟県協議会（ドライバーズエージェント）と連携して「ながおか運輸フェス」をアオーレ長岡で実施。</p>
栃尾地域	<p>○地域内の路線バス廃止に伴う代替交通として、デマンド型乗合タクシー「東谷線」「塩谷線」の実証運行を継続実施し、R5.10～本格運行へ移行。</p>
和島地域	<p>○デマンド型乗合タクシー「寺泊まりん号」「わし麻呂号」の運行を継続。本格運行に至ったことから、生活交通検討委員会を解散。</p> <p>○利用促進策を実施（冷蔵庫や電話に貼付けするシールを全世帯配布）。</p>
寺泊地域	<p>○デマンド型乗合タクシー「寺泊まりん号」「わし麻呂号」の運行を継続。本格運行に至ったことから、生活交通検討委員会を解散。</p> <p>○利用促進策を実施（冷蔵庫や電話に貼付けするシールを全世帯配布）。</p> <p>○寺泊駅前広場整備事業完了（R5.11～供用開始）。</p>
小国地域	<p>○特定非営利活動法人MTNサポートが運営を行っている地域バス（自家用有償旅客運送）について運行内容を見直し。</p> <p>○地域バスの歯科診療所への延伸について協議（R6.4～増便）。</p>
川口地域	<p>○特定非営利活動法人くらしサポート越後川口が運営を行っている地域バス（自家用有償旅客運送）の更新登録</p> <p>○地域バスの変更登録（旅客の範囲拡大）。</p> <p>○飯山線活性化協議会マイレール意識醸成事業として、「おいこっと」の塗り絵展示を実施（東川口保育園の協力）。</p>
山古志地域 ・太田地区	<p>○特定非営利活動法人中越防災フロンティアが運営を行っている地域バス（自家用有償旅客運送）について運行内容を見直し。</p>

【その他】

- バス位置情報配信システム「ながおかバスi」のリニューアルを実施。また、GTFSデータの作成とオープンデータ化（国庫補助金【新モビリティサービス推進事業】を充当）。
- 越後交通(株)が、「スマホ定期券」を開始（R6.3～ 県、市で導入費用を支援）。
- 長岡市への転入者を対象に、「公共交通マップ」の配布を開始（R5.6～）。
- 低床バス導入支援にかかる補助金の要綱改正。リース車両を対象に追加。

2. 令和5年度歳入歳出決算報告

(1) 歳入歳出決算書

(会計期間：令和5年4月1日～令和6年3月31日)

歳入

(単位：円)

款	項	目	予算額	収入済額	増減額	説明
1 負担金	1 負担金	1 負担金	3,020,000	3,020,000	0	長岡市負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	13,320,000	13,645,000	325,000	国補助金(デマンド) ワクチン接種タクシー券補助金 4,005,000円 9,640,000円
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	0	0	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	0	64	64	預金利息
合 計			16,340,000	16,665,064	325,064	

歳出

(単位：円)

款	項	目	予算額	支出済額	残 額	説明
1 運営費	1 会議費	1 会議費	370,000	207,561	162,439	委員報酬 お茶代 199,200円 8,361円
	2 事務費	1 事務費	50,000	3,620	46,380	収入印紙代 振込手数料 1,200円 2,420円
2 事業費	1 事業費	1 事業費	12,240,000	8,875,410	3,364,590	協議会運営業務委託費 ワクチン接種タクシー券 2,269,300円 6,606,110円
3 負担金	1 負担金	1 負担金	3,680,000	4,005,000	▲ 325,000	デマンドタクシー (栃尾・和島)
4 予備費	1 予備費	1 予備費	0	0	0	
合 計			16,340,000	13,091,591	3,248,409	

差引残額

(収入済額) 16,665,064 (支出済額) 13,091,591 (残額) 3,573,473 円 ※長岡市へ返納

(2) 会計監査報告

会計監査報告

長岡市地域公共交通協議会規約第7条第3項の規定により、令和5年度の会計を監査した結果、歳入・歳出に関する帳簿並びに証拠書類等は、いずれも適正に処理されていたことを報告します。

令和 6 年 5 月 2 日

長岡市地域公共交通協議会

会 長 水島 正幸 様

監査員

山本 仁 伸



監査員

横澤 勝之



1 概要

令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と併せる形で、地域公共交通計画と補助制度（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）の連動化がなされたため、地域間幹線系統の（路線バス）及び地域内フィーダー系統（デマンド型乗合タクシー）の運行について、令和6年10月～令和7年9月分までの地域公共交通確保維持事業に係る計画を、締切期日までに、新潟運輸支局へ提出するもの。

なお、記載内容については、今後の手続きにおいて、修正等が生じる可能性あり。

2 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）

資料P6～P36のとおり

3 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）

資料P37～P47のとおり

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

地域間幹線系統

長交協第 号
令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 長岡市地域公共交通協議会
住 所 新潟県長岡市大手通 2 丁目 6 番地
代表者氏名 会長 水 島 正 幸

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

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 技術の活用の検討（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
<p>○令和3年6月29日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和3年10月6日（書面開催）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和4年2月22日（書面開催）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和4年6月24日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和4年8月24日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長岡市地域公共交通計画策定について <p>○令和4年10月21日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長岡市地域公共交通計画策定について <p>○令和4年11月22日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長岡市地域公共交通計画策定について <p>○令和5年2月22日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和5年6月14日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和6年2月26日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○令和6年6月26日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

表1 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(地域間幹線系統)

7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特例措置
新潟県 (長岡市)	越後交通株式会社	(13) 長岡～三条	2,148.0	
		(14) 長岡～分水	5,643.0	
		(15) 長岡～今町	2,173.0	
		(16) (急行)長岡～栃尾①	4,093.5	
		(17) (急行)長岡～栃尾②	4,002.0	
		(18) (快速)長岡～栃尾①	2,837.0	
		(19) (快速)長岡～栃尾②	1,942.0	
		(20) 長岡～見付①	1,876.5	
		(21) 長岡～見付②	3,135.5	
		(22) 長岡～見付③	1,197.5	
		(23) 長岡～寺泊	15,742.5	
		(24) 長岡～小島谷	4,205.5	
		(25) 長岡～十日町	6,117.5	
		(26) 長岡～小千谷①	1,489.0	
		(27) 長岡～小千谷②	7,437.5	
		(28) 長岡～小千谷③	2,775.5	
		(29) 長岡～出雲崎	5,945.5	
		(30) 長岡～蓮華寺	2,028.5	
		(31) 長岡～与板①	3,310.5	
		(32) 長岡～柏崎①	5,363.5	
		(33) 長岡～柏崎②	6,085.5	
		(34) 長岡～与板②	3,485.0	
		(35) 長岡～宮沢	2,619.0	
		(36) 長岡～小国	8,410.5	
		(39) 小千谷～小国	1,706.0	
			事業者計	25系統
	南越後観光バス株式会社	(40) 小千谷～小出	548.5	
	事業者計	1系統	548	
	合 計		106,317	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 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(地域間幹線系統用)

事業者名	越後交通株式会社	令和7年度
------	----------	-------

※令和7年度、令和8年度については、令和6年度事業から、土日・祝日の日数による運行回数の違いを除き、変更がないため省略

1. 申請事業者の概要

(1) 基準期間：R5年度実績 (R4.10.1～R5.9.30)

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	985,300 千円	営業外収益	4,930 千円	経常収益(イ)	990,230 千円
	営業費用	1,773,746 千円	営業外費用	14,752 千円	経常費用(ロ)	1,788,498 千円
	営業損益	▲ 788,446 千円	営業外損益	▲ 9,822 千円	経常損益	▲ 798,268 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	5,111,944.8 km			経常収支率	55.36 %	

(2) 基準期間の前年度：R4年度実績 (R3.10.1～R4.9.30)

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	939,312 千円	営業外収益	12,838 千円	経常収益(イ)	952,150 千円
	営業費用	1,818,064 千円	営業外費用	16,525 千円	経常費用(ロ)	1,834,589 千円
	営業損益	▲ 878,752 千円	営業外損益	▲ 3,687 千円	経常損益	▲ 882,439 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	5,434,898.8 km			経常収支率	51.89 %	

(3) 基準期間の前々年度：R3年度実績 (R2.10.1～R3.9.30)

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	936,348 千円	営業外収益	30,005 千円	経常収益(イ)	966,353 千円
	営業費用	1,852,378 千円	営業外費用	17,866 千円	経常費用(ロ)	1,870,244 千円
	営業損益	▲ 916,030 千円	営業外損益	12,139 千円	経常損益	▲ 903,891 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	5,621,482.6 km			経常収支率	51.66 %	

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間)における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ ¹ ÷ハ ¹ =ヨ	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ ² ÷ハ ² =ト	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ ³ ÷ハ ³ =ニ
羽越	332円.69銭	337円.55銭	349円.90銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a/b)(c)÷3=ニ	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない値 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
羽越	340円04銭	378円29銭	340円04銭	193円73銭

様式第1-6 (日本二重橋構造設計者)

事業者名	有限会社 日本二重橋構造設計者
運行計画担当部門	運行計画課
担当担当者名	田中 浩二
担当担当者名	田中 浩二

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定(令和4年度)

発着日曜日 令和4年10月1日～令和4年10月31日 週末算定

種類 車種	運行 系統名	起点	主 左 起 終 地	種 別	平均乗車密度	乗客乗車		乗客乗車		乗客乗車		1系統当り 乗客乗車 (人)	運行に よる回数 (A)×(B) 乗客乗車	備 考					
						乗客乗車 (人)	乗客乗車 (人)	乗客乗車 (人)	乗客乗車 (人)	乗客乗車 (人)	乗客乗車 (人)								
14	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	28.7	4.4	51,744	3.6	444,918.4	15,602,128	84,404.8	870,947	197,738	15,670,811	31,696,719	31.70	5.7	22.6	有(1)
15	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	28.0	4.7	51,259	10.2	522,852.0	10,225,816	87,860.8	394,650	232,702	18,783,197	31,47	5.8	27.7	有(1)	
16	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	15.8	2.7	17,638	6.6	177,716.0	5,710,807	36,307.9	36,589	65,176	5,883,972	39,811	2.8	12.1	有(1)	
17	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	26.6	6.3	57,638	9.4	544,072.0	18,509,435	105,305.8	332,024	253,761	18,235,740	33,54	5.3	23.1	有(1)	
18	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	26.7	7.8	68,342	8.4	646,414.8	21,258,747	144,948.8	343,553	262,527	20,844,832	33,94	4.1	31.1	有(1)	
19	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	20.4	2.8	30,206	12.3	372,930.0	12,000,046	55,752.8	236,620	180,901	13,467,351	34,67	6.6	25.0	有(1)	
20	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	18.2	4.3	43,919	11.6	509,460.4	19,254,400	45,811.6	351,025	268,272	18,873,898	37,75	7.7	37.7	有(1)	
21	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	17.3	3.9	25,133	7.2	101,317.6	3,265,177	48,270.4	126,260	80,792	5,513,235	38,71	4.3	18.7	有(1)	
22	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	17.8	9.0	54,836	7.9	426,724.0	17,502,894	116,889.2	394,677	232,850	18,480,371	39,15	2.3	33.1	有(1)	
23	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	16.9	2.2	32,286	5.1	165,066.6	7,227,732	39,326.4	114,677	87,565	7,438,303	31,80	4.3	13.3	有(1)	
24	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	35.2	7.8	56,322	12.2	697,895.4	23,480,211	195,947.4	721,143	284,525	24,561,879	30,56	2.9	29.6	有(1)	
25	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	25.1	3.4	20,656	13.1	262,864.6	9,805,433	63,829.3	186,481	128,747	10,162,641	34,94	4.4	14.9	有(1)	
26	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	19.8	0.8	6,797	9.3	51,912.1	2,167,812	2,945.8	39,887	30,484	2,258,234	40,41	4.4	3.9	有(1)	
27	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	49.1	7.9	75,844	19.2	1,162,828.8	28,405,002	203,145.1	517,849	395,769	29,318,879	33,75	4.2	31.1	有(1)	
28	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	20.0	4.7	35,442	9.0	327,378.0	11,108,032	69,700.6	215,062	164,744	13,485,306	35,95	2.2	24.4	有(1)	
29	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	25.7	10.8	113,654	7.9	533,301.2	25,854,878	199,951.6	489,589	374,170	27,716,437	28,71	4.6	43.3	有(1)	
30	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	28.6	5.9	41,249	9.3	268,296.7	10,354,910	37,352.8	186,779	144,275	10,987,854	28,00	4.7	18.3	有(1)	
31	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	24.9	6.4	63,518	8.0	418,982.0	16,940,639	117,678.4	275,568	210,558	17,327,025	35,89	4.0	25.6	有(1)	
32	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	17.6	3.8	24,291	7.3	177,105.2	6,563,685	46,984.7	135,800	103,701	8,003,244	41,78	4.3	15.4	有(1)	
33	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	19.6	3.1	20,182	9.8	177,919.2	6,779,431	46,445.4	122,560	84,421	5,985,482	38,09	4.0	12.4	有(1)	
34	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	36.0	6.8	53,089	12.9	737,912.0	23,425,639	176,876.9	496,678	310,301	24,142,008	28,88	4.4	23.9	有(1)	
35	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	38.6	6.4	40,072	13.1	534,442.2	15,009,294	177,871.3	282,628	200,715	15,672,137	26,73	2.1	18.8	有(1)	
36	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	21.2	3.8	44,423	6.5	289,138.5	11,705,124	59,150.1	200,672	152,364	12,059,180	37,78	5.2	19.7	有(1)	
37	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	15.2	6.4	63,652	8.1	584,917.2	18,854,709	70,383.4	367,277	234,637	17,398,923	48,25	5.5	35.2	有(1)	
38	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	30.0	7.0	40,698	9.5	461,881.0	16,574,320	194,831.2	249,255	206,178	17,046,303	31,25	3.4	21.0	有(1)	
39	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	20.5	6.9	39,288	12.2	298,296.4	16,501,177	89,581.8	271,222	211,869	17,020,267	38,16	4.8	23.3	有(1)	
40	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	34.8	5.8	34,188	10.2	418,948.6	12,633,637	143,197.3	185,222	142,602	12,961,661	24,58	2.8	12.6	有(1)	
41	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	19.7	5.8	11,422	10.6	121,175.2	4,547,238	52,402.6	73,217	55,857	4,776,412	32,72	2.7	2.7	有(1)	
42	長岡～三枚	長岡駅前	三枚駅前	普通	25.2	7.8	59,007	8.8	429,784.4	14,512,171	142,119.8	239,659	183,537	15,104,397	30,71	2.3	25.7	有(1)	
計					715.9		1,268,288		422,628,288	3,979,488.7	1,178,084	5,521,601	438,428,468	1,666,777,024					

表2 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(地域間幹線系統用)

事業者名	南越後観光バス株式会社	令和7年度
------	-------------	-------

※令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

1. 申請事業者の概要

(1) 基準期間：R5年度実績(R4.10.1～R5.9.30)

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	149,532 千円	営業外収益	8,447 千円	経常収益(イ)	157,979 千円
	営業費用	344,637 千円	営業外費用	1,035 千円	経常費用(ロ)	345,672 千円
	営業損益	▲ 195,105 千円	営業外損益	7,412 千円	経常損益	▲ 187,693 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,082,956.0 km			経常収支率	45.70 %	

(2) 基準期間の前年度：R4年度実績(R3.10.1～R4.9.30)

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	126,632 千円	営業外収益	11,842 千円	経常収益(イ)	138,274 千円
	営業費用	351,568 千円	営業外費用	1,149 千円	経常費用(ロ)	352,717 千円
	営業損益	▲ 224,936 千円	営業外損益	10,493 千円	経常損益	▲ 214,443 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,143,429.0 km			経常収支率	38.20 %	

(3) 基準期間の前々年度：R3年度実績(R2.10.1～R3.9.30)

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	108,912 千円	営業外収益	10,538 千円	経常収益(イ)	120,450 千円
	営業費用	367,155 千円	営業外費用	1,354 千円	経常費用(ロ)	368,509 千円
	営業損益	▲ 257,243 千円	営業外損益	8,184 千円	経常損益	▲ 248,059 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,158,010.3 km			経常収支率	32.68 %	

(補助対象事業者の「基準期間[※]」を最終年度とする連続した過去3年間)における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ'÷ハ' = ヌ	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ"÷ハ" = ヒ	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ = ヘ
羽越	318円.77銭	308円.47銭	325円.19銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実 車走行キロ当たり経常 費用 (a+b)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ことホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
羽越	317円47銭	378円29銭	317円47銭	148円62銭

事務所名	四国産業バス株式会社
通計計画課経理部門	〒760-0001 徳島県徳島市東区東徳島1-1-1
経理担当部署	経理課 経理 課長 正木 正志

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表 (令和4年度)

申請 番号	運行 系統名	経路	主 要 経路	停留 所数	キロ程 (km)	運行 回数 (回)	輸送人員 (人)	1人当り 乗車回数 (回)	年間輸送実績				乗客密度算定			乗客密度 (人/分)	乗客密度 (人/分)	乗客密度 (人/分)		
									乗車人員 (人)	乗車回数 (回)	乗車回数 (回)	乗車回数 (回)	乗車人員 (人)	乗車回数 (回)	乗車回数 (回)					
第1号	小予線(小予)	小予線(小予)	小予線(小予)	11	25.0	5.3	38,267	7.4	267,226.2	4,068,011	81,900.0	27,683	184,264	0.394,174	23,839.743	23,839.743	23,839.743	3.7	19.6	19.6
合計					25		38,267		267,226.2	4,068,011	81,900.0	27,683	184,264	0.394,174	23,839.743	23,839.743	23,839.743	3.7	19.6	19.6

【作成要領】
 1. この算定表は、運輸課が所管する路線(小予線)の令和4年度の乗客数について、補助対乗客数の算定に当たって、運行系統ごとに算定すること(補助対乗客数のみ記載すること)。
 2. 申請番号、申請系統名、申請経路、申請主経路、申請停留所数、申請キロ程、申請運行回数、申請乗車人員、申請乗車回数、申請乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 3. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 4. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 5. 1人当り乗車回数は、申請系統の乗客数(乗車回数)と、申請系統の乗客数(乗車人員)とを算定すること。
 6. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 7. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 8. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 9. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 10. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 11. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 12. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 13. 乗車人員、乗車回数、乗車回数(1人当り)は、申請系統の乗客数(乗車人員)と、申請系統の乗客数(乗車回数)とを算定すること。
 14. 申請系統による乗客数(乗車人員)と、申請系統による乗客数(乗車回数)とを算定すること。

事業者名	青森県観光バス株式会社
銀行計画区画部門	銀行計画区画部門
連結会計部門	連結会計部門
	代表取締役
	代表取締役

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和5年度)

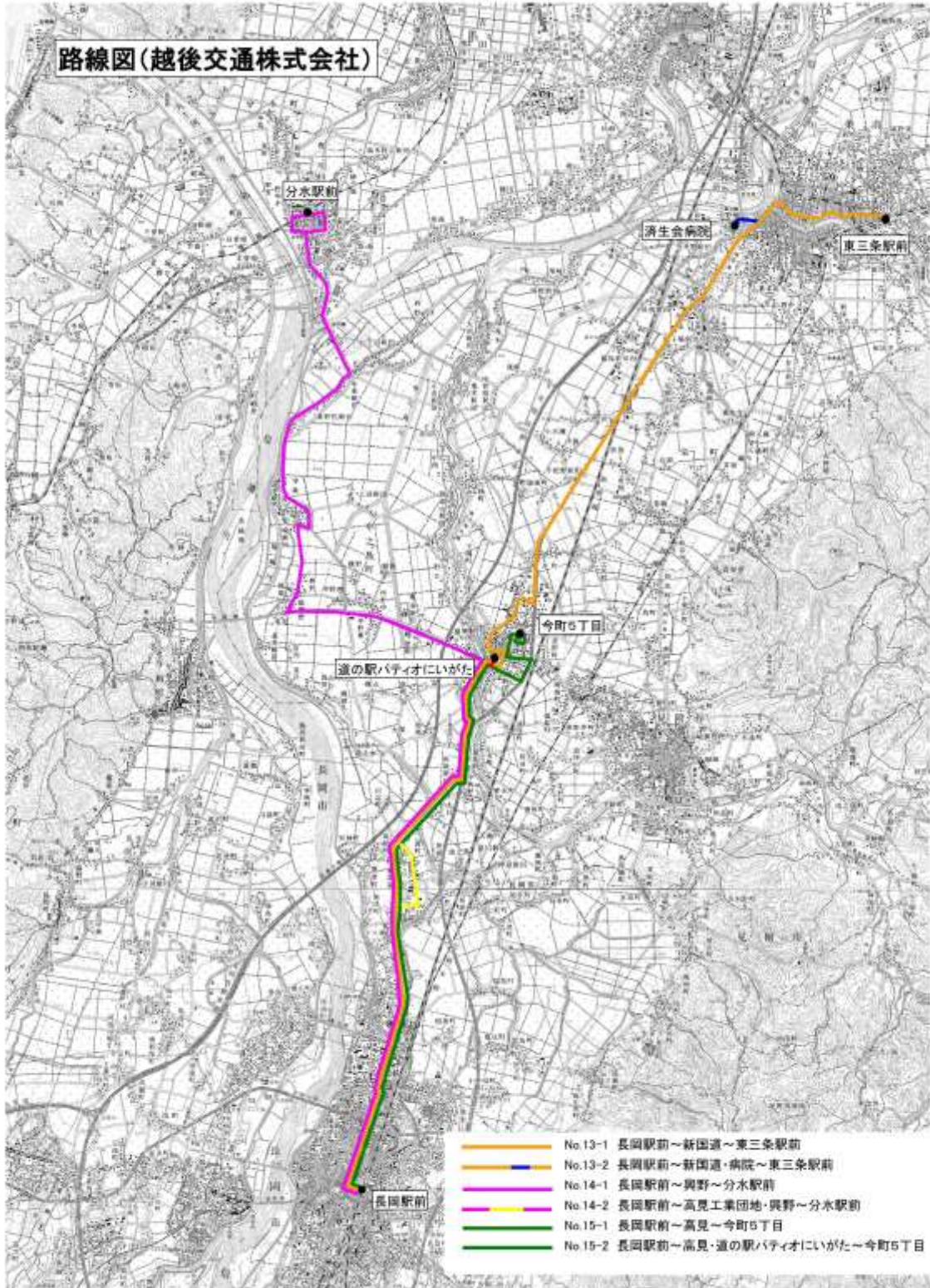
系統番号	運行系統	年間輸送実績										平均乗車密度算定				利用料に 上の回送 の乗車 数
		運行回数 (回)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送人員 (人)	乗客乗車 キロ (km)	乗車人員 (人)	運送収入 (円)	乗車外 収入 (円)	計 (円)	1系統当り 乗車人員 (人)	1系統当り 乗車キロ (km)	平均乗車 密度 (%)	已往乗車 密度 (%)	乗車人員 増減率 (%)	乗車キロ 増減率 (%)	
1	小中幹線	25	7.3	1,825	132,100	20,900	1,981,538	105,146	1,981,538	8,787,122	28.15	2.4	11.0	10		
合計		25								8,787,122						

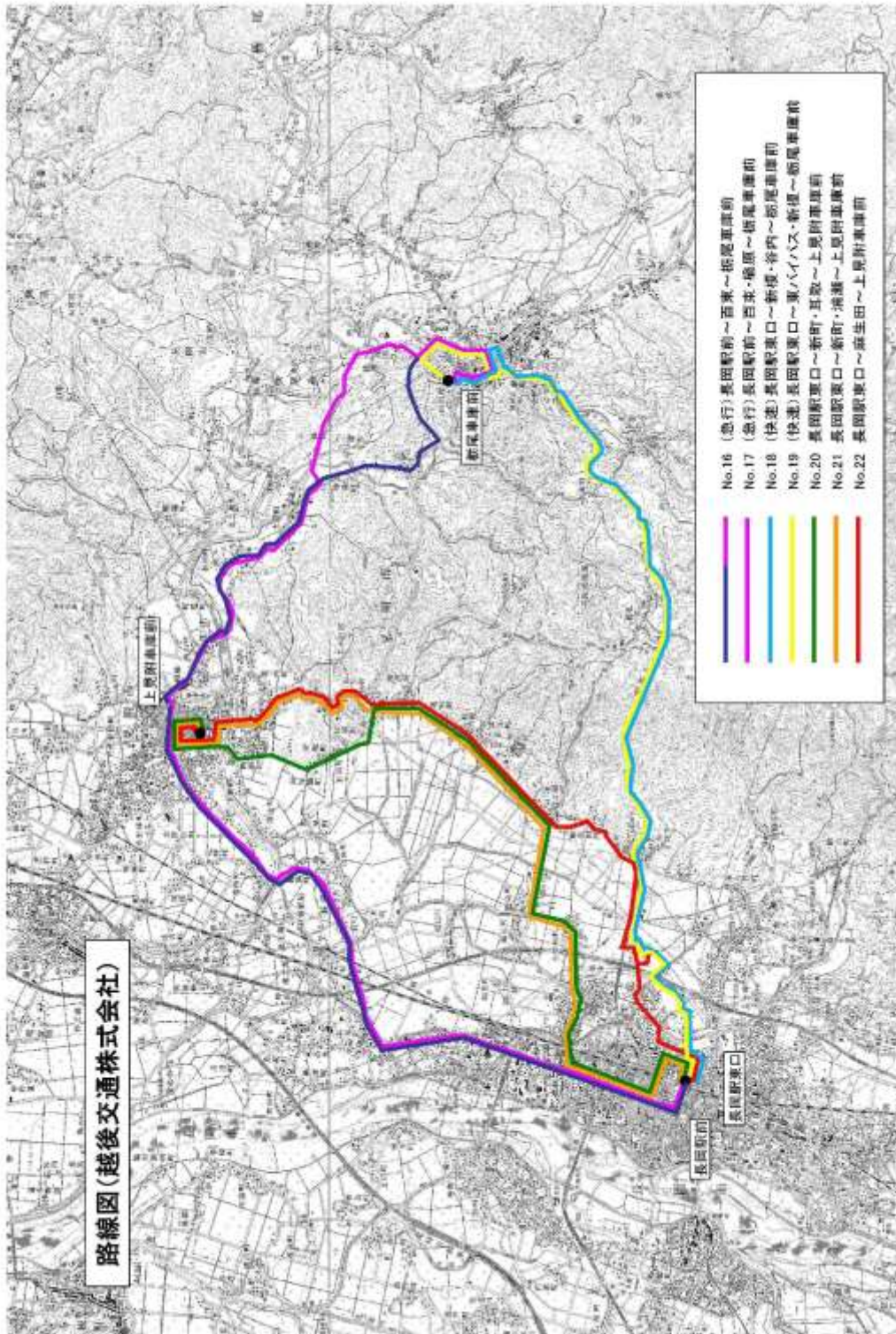
- 【記号説明】
- この表は、種別別輸送実績(種別別輸送実績)の初年度(令和5年度)の輸送実績を基に算定したものである。輸送実績は、種別別輸送実績(種別別輸送実績)の初年度(令和5年度)の輸送実績を基に算定したものである。
 - 乗車人員は、本表及び輸送実績表(種別別輸送実績)の乗車人員と同一のものとする。
 - 乗車キロは、種別別輸送実績(種別別輸送実績)の乗車キロと同一のものとする。
 - 運行回数は、種別別輸送実績(種別別輸送実績)の運行回数と同一のものとする。
 - 1人平均乗車キロは、運行回数(回)に1乗車人員を乗せて算出する。
 - 乗車人員は、乗客乗車人員と乗車外乗車人員の合計である。
 - 運送収入は、乗客乗車人員の乗車料金を基に算出する。
 - 乗車外収入は、乗客乗車人員以外の乗車料金を基に算出する。
 - 計は、運送収入と乗車外収入の合計である。
 - 1系統当り乗車人員は、乗客乗車人員の乗車人員を基に算出する。
 - 1系統当り乗車キロは、乗客乗車人員の乗車キロを基に算出する。
 - 平均乗車密度は、1系統当り乗車人員と1系統当り乗車キロの積を基に算出する。
 - 已往乗車密度は、前年度(令和4年度)の平均乗車密度を基に算出する。
 - 乗車人員増減率は、前年度(令和4年度)の乗車人員と前年度(令和4年度)の乗車人員との差を基に算出する。
 - 乗車キロ増減率は、前年度(令和4年度)の乗車キロと前年度(令和4年度)の乗車キロとの差を基に算出する。

表3 運行回数3回以上の要件緩和を希望する系統の概要

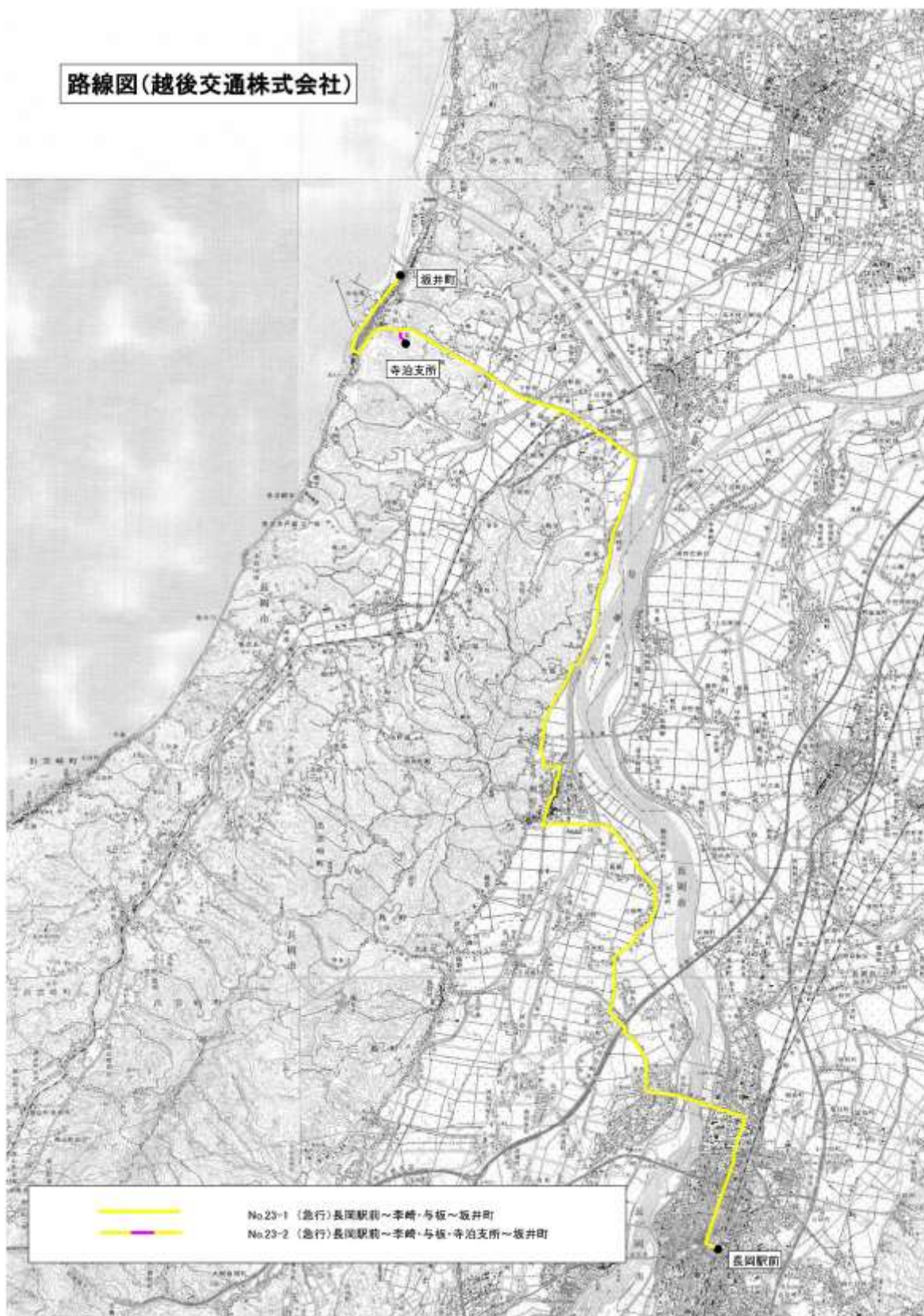
南越後観光バス株				
番号	系統名	理 由	運行回数	
			土曜	日曜祝日
41	小千谷～小出	当該路線の利用者の大半は小千谷市内への通勤通学または小千谷総合病院への通院用途であり、土曜・日曜・祝日を運休としても影響は少ないものと考えます。	0	0

路線図(越後交通株式会社)



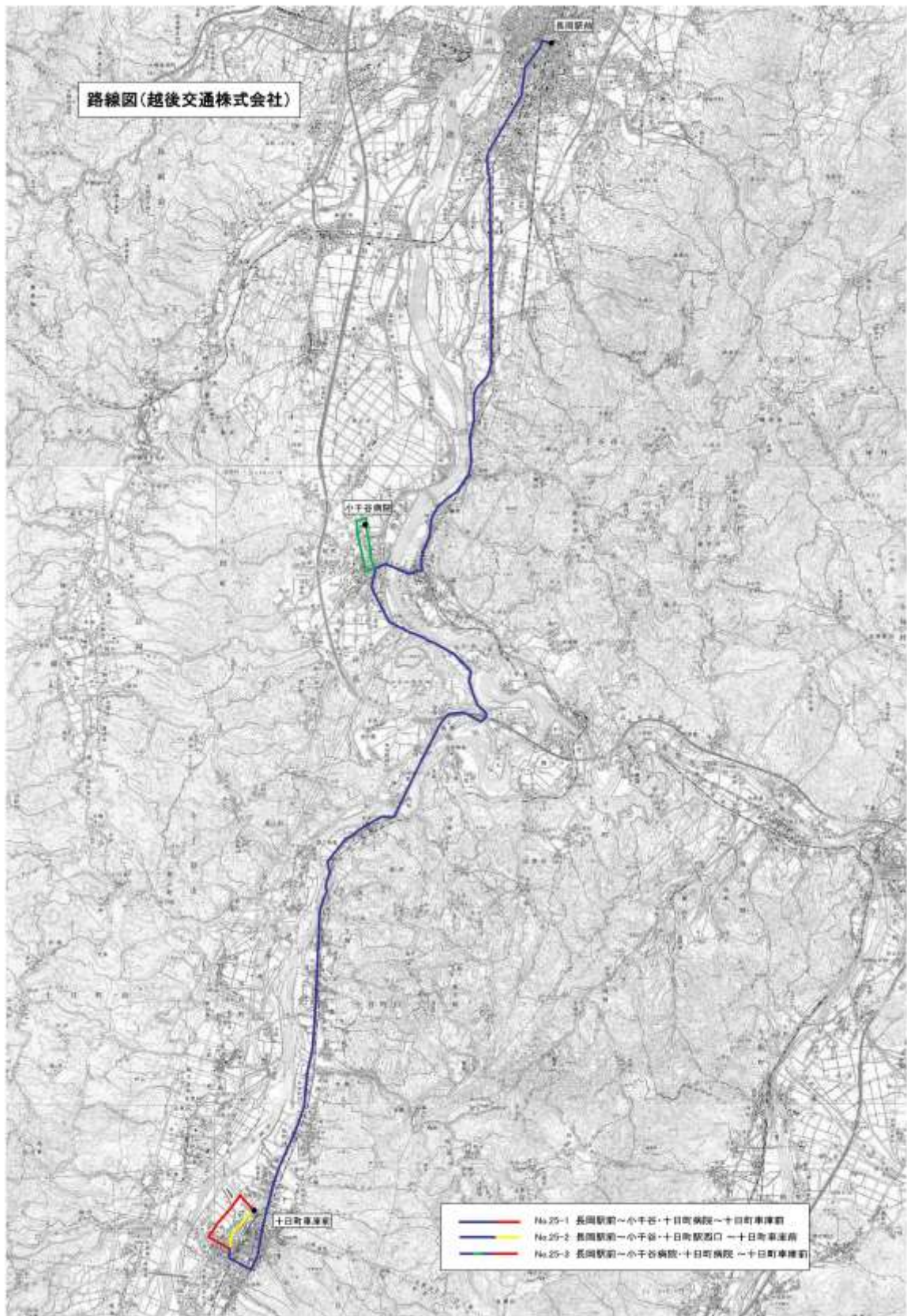


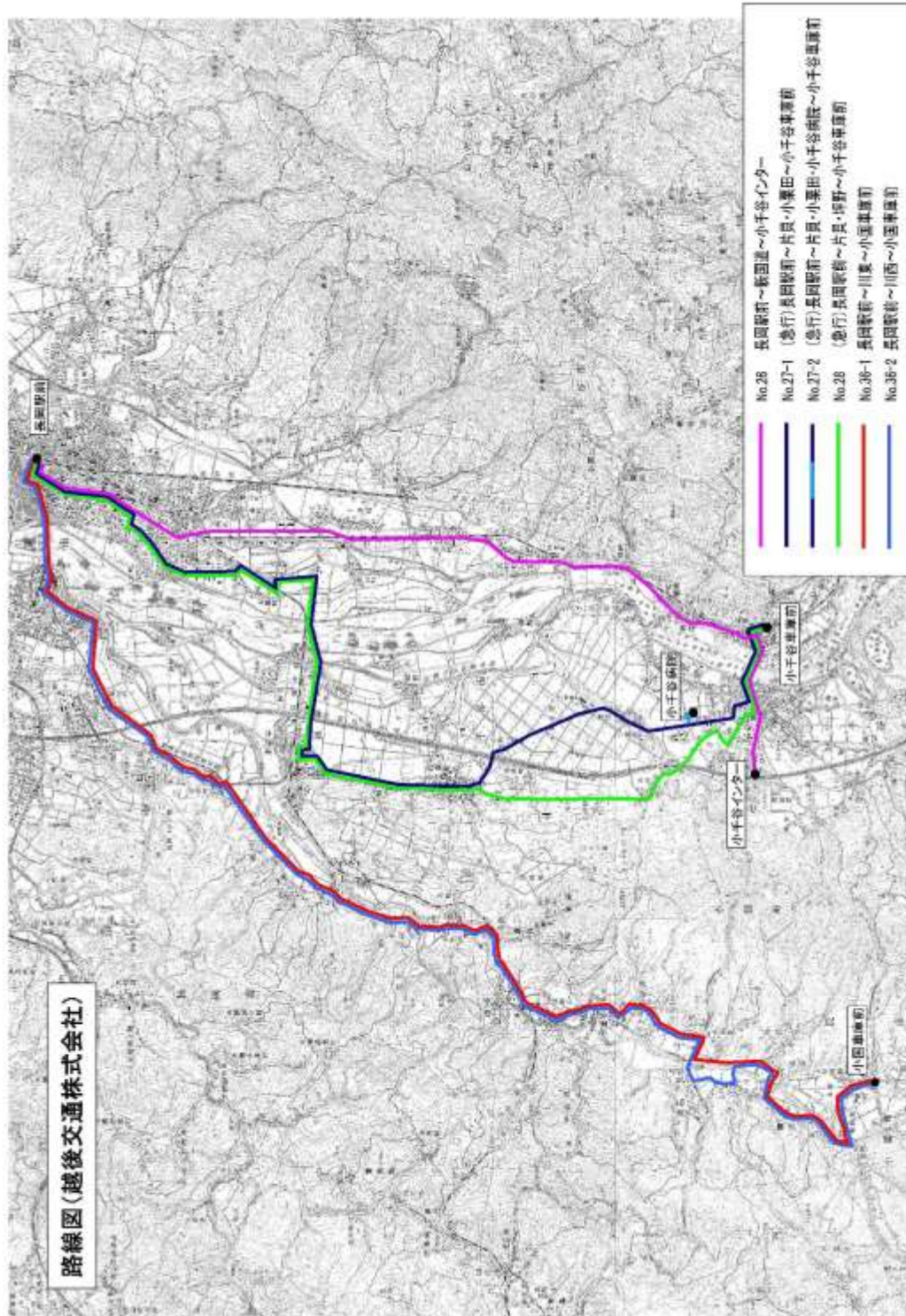
路線図(越後交通株式会社)

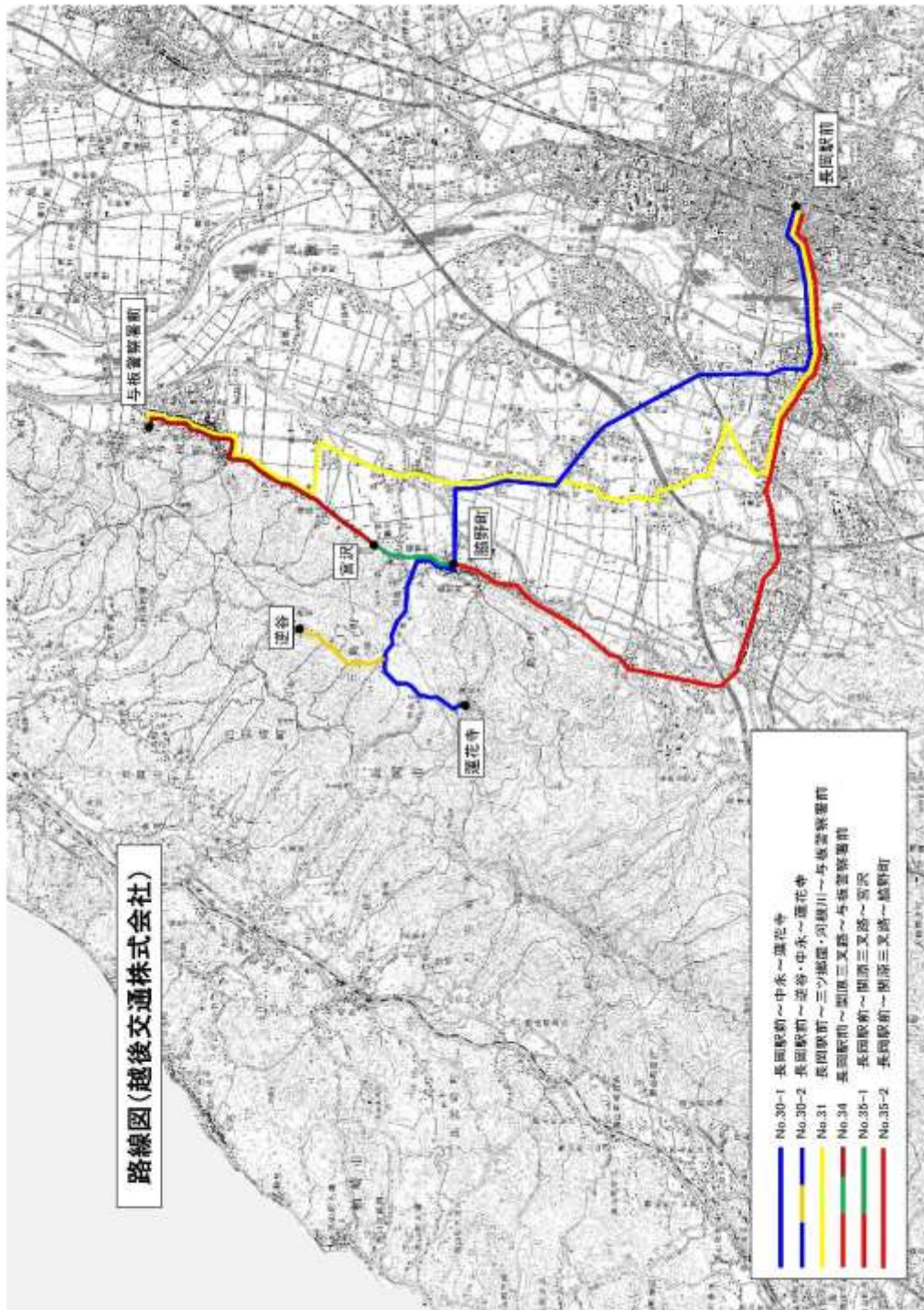


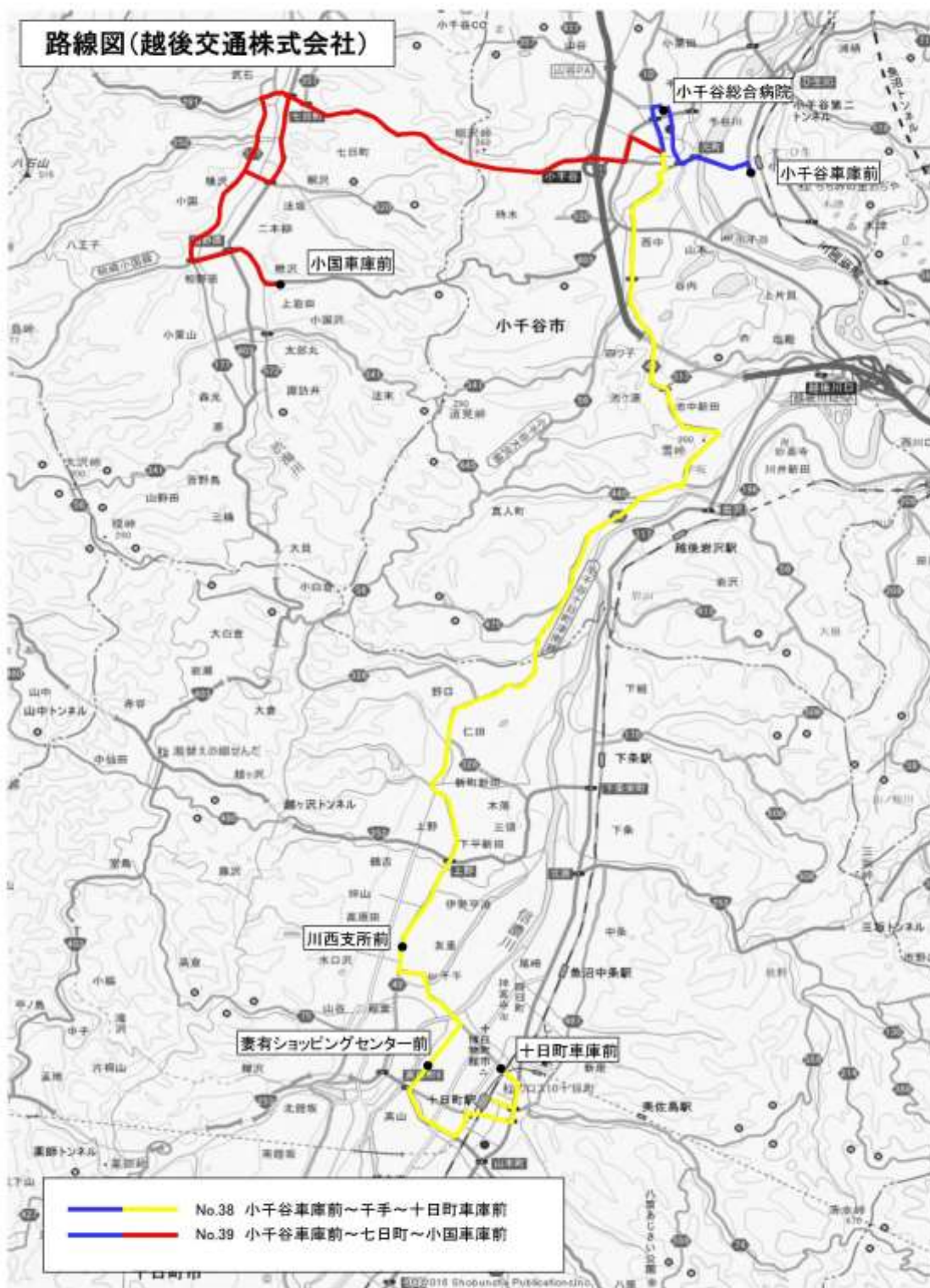
路線圖(越後交通株式会社)

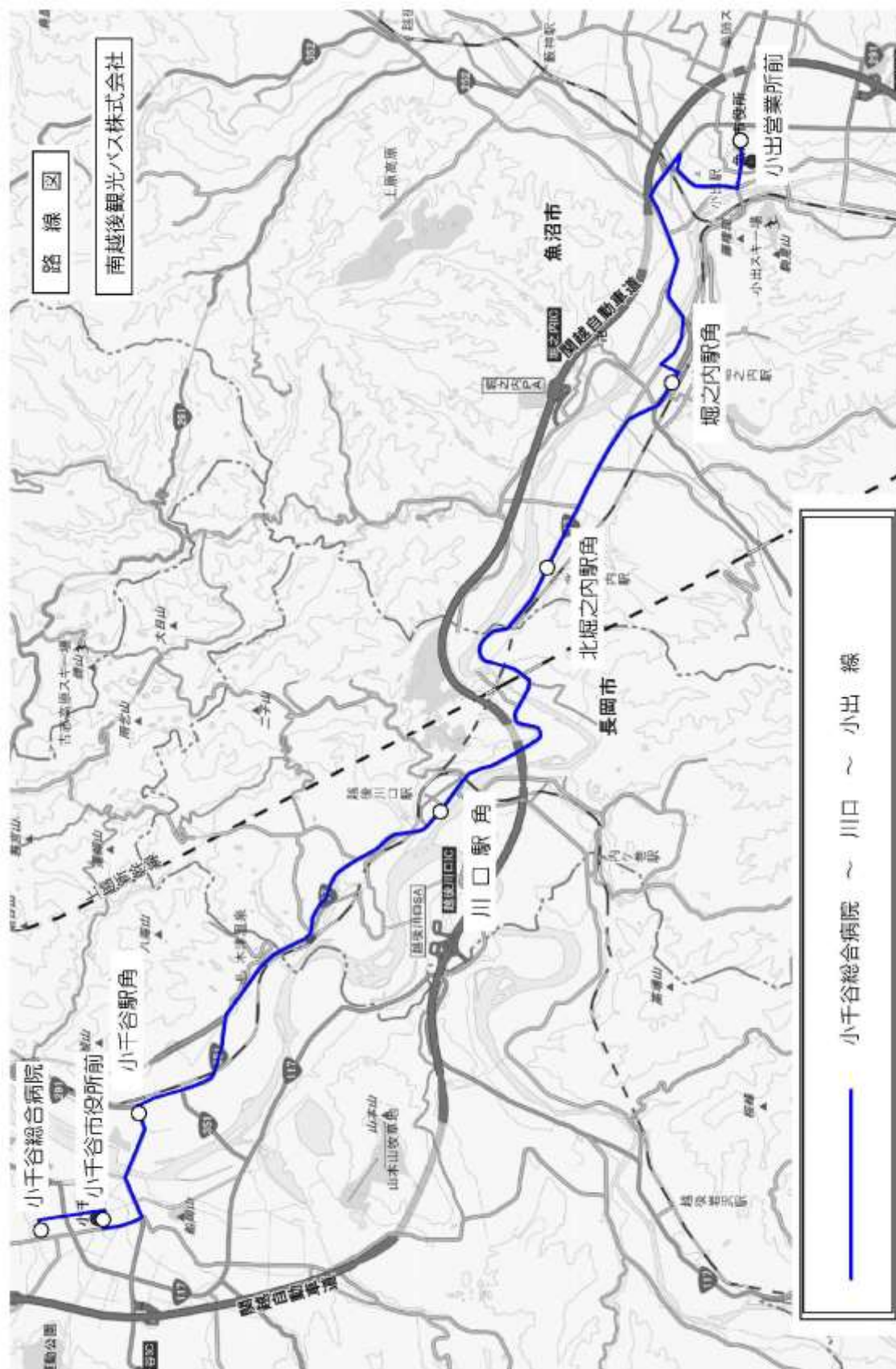












路線図

南越後観光バス株式会社

小千谷総合病院 ~ 川口 ~ 小千谷 線

別紙 生産性向上の取組

製造所 (製造所)	運行予定名	運行施設名	設備の取組	取組の主体	効果目標	測定方法及び モニタリング	実施時期
新沼原 (長岡市)	13 長岡～三津	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の144,316円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	14 長岡～分水	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の151,041円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	15 長岡～今町	運行施設なし	⑤、⑥、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の75,438円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	16 (運行)長岡～柏崎①	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の3,088円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	17 (運行)長岡～柏崎②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の2,108円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	18 (伊達)長岡～柏崎①	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の13,407円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	19 (伊達)長岡～柏崎②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の18,988円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	20 長岡～見附①	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の38,417円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	21 長岡～見附②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の183,016円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	22 長岡～見附③	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の78,058円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	23 長岡～寺岡	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の285,671円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	24 長岡～小島巻	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の107,648円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	(24) 長岡～十日町	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の41,317円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	27 長岡～小千谷①	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の193,281円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	28 長岡～小千谷②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の338,282円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	29 長岡～小千谷③	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の11,800円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	30 長岡～出雲崎	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の205,983円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	31 長岡～津老寺	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の28,458円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	32 長岡～宇根①	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の38,438円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	33 長岡～宇根②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の27,428円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	34 長岡～柏崎②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の233,446円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	35 長岡～鳥越②	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の21,324円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	36 長岡～宮沢	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の140,438円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	37 長岡～小国	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の21,102円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	(40) 小千谷～小国	運行施設なし	⑤、⑩	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の185,107円増加を目標	実施時期までに検計	令和7年度
	(42) 小千谷～小山	運行施設なし	⑤⑦	新潟県観光バス株式会社	運行開始以降、運行開始年度に当法人 員増減に際し、1%以上の収支改善を目標 とする。	令和7年2月頃までに検計	令和7年度

新設備の取組	取組内容
新設備取組	①設備系統を統合するなどによる生産性の向上 ②運行経路(路線)の変更(①路線の削減) ③コネクティブバスからの乗り継ぎ利便性の向上(乗継車直し) ④その他()
ダイヤ調整	①既設路線との時刻調整 ②コネクティブバスからの乗り継ぎ利便性の向上(ダイヤ調整) ③ダイヤ改正(路線バスとの乗継ダイヤの整理) ④その他() ⑤改正車本番と連関した乗継調整 ⑥その他()
運賃・企画事業	①1日乗り放題券の活用による乗込人員の拡大 ②ノーマイカー一老乗用し乗替日は1日3回の乗賃を基本 ③ICカードの普及促進 ④乗替乗客者に対する割引(乗替乗客)と乗替乗客 ⑤乗替乗客者による乗替乗客の乗替乗客 ⑥その他()
イベント・観光、企画取組	①観光客受入れの活用による利用促進 ②子供連れの「乗りかぎ」乗車、 老人クラブを対象に乗替乗客向け「乗りかぎ乗車」を実施 ③乗替乗客のイベントと連携した乗替乗客 ④乗替乗客、乗替乗客(乗替乗客)による乗替乗客 ⑤バス乗替乗客の作成及び配布による利用促進 ⑥乗替乗客

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

地域内フィーダー系統

長交協第 号
令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 長岡市地域公共交通協議会
住 所 新潟県長岡市大手通 2 丁目 6 番地
代表者氏名 会長 水 島 正 幸

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和6年6月 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、長岡駅との往來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月には長岡駅と往來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にした。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にした。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ないJR越後線及び路線バス系統のみであり、寺泊地域においては、公共交通は長岡駅に乗り入れていない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者も見られ、利便性、乗合率を高めた効率的な運行ができています。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）

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>《栃尾地域乗合タクシー》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>《寺泊・和島地域乗合タクシー》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<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"> ・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) <p>(長岡市地域公共交通計画 P88、P92参照)</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送予定者</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総額、負担者及びその負担額</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>(長岡市地域公共交通計画 P85参照)</p>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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>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】</p>

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】
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 【地域内フィーダー系統のみ】
(記載例) 表5を添付。
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
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【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	
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 長岡市地域公共交通計画の変更
《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 長岡市地域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。
 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
 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） 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。

表1 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(地域内フィーダー系統)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点				運行形態の別 (別表7・9)	基準で該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線系統等と接 続の確保	基準で該 当する要件 (別表7のみ)
長岡市	寺泊交通圏	(1) 寺泊・和島地域マ ンド型乗合タクシー		寺泊、 和島地 域		往 復 km	725回		区域運行	①	与板仲町バス停で補助対象地域間 幹線系統「長岡駅前-寺泊・和島- 坂井町線」ほか3系統と接続。高市分 水エリア内バス停で補助対象地域 間幹線系統「長岡駅前-興野一分 水駅前線」と接続	③
				西谷地 区ほか		往 復 km	362日	2,172回	区域運行	①	栃尾車庫前バス停で補助対象地域 間幹線系統「急行長岡駅前-百葉- 栃尾車庫前線」ほか3系統と接続	③
	秋葉タクシー(株)	(3) 栃尾地域マ ンド型 乗合タクシー		堤谷地 区ほか		往 復 km	362日	2,172回	区域運行	①	栃尾車庫前バス停で補助対象地域 間幹線系統「急行長岡駅前-百葉- 栃尾車庫前線」ほか3系統と接続	③
				東谷地 区ほか		往 復 km	362日	2,172回	区域運行	①	栃尾車庫前バス停で補助対象地域 間幹線系統「急行長岡駅前-百葉- 栃尾車庫前線」ほか3系統と接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送総括特別措置」については、利便増進計画又は運送総括計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行形態の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	長岡市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	136,064
交通不便地域等	38,448

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
16,440	栃尾地域(旧栃尾市)	過疎地域
3,676	和島地域(旧和島村)	過疎地域
809	山古志地域(旧山古志村)	過疎地域
4,087	川口地域(旧川口町)	過疎地域
4,742	小国地域(旧小国町)	過疎地域
8,694	寺泊地域(旧寺泊町)	過疎地域

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(リ)に基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

長岡市地域公共交通計画
地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 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地域の公共交通における位置づけ・役割
長岡市地域公共交通計画（本編）P73～80
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
長岡市地域公共交通計画（本編）P78～80
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
長岡市地域公共交通計画（本編）P78
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
長岡市地域公共交通計画（本編）P81～85

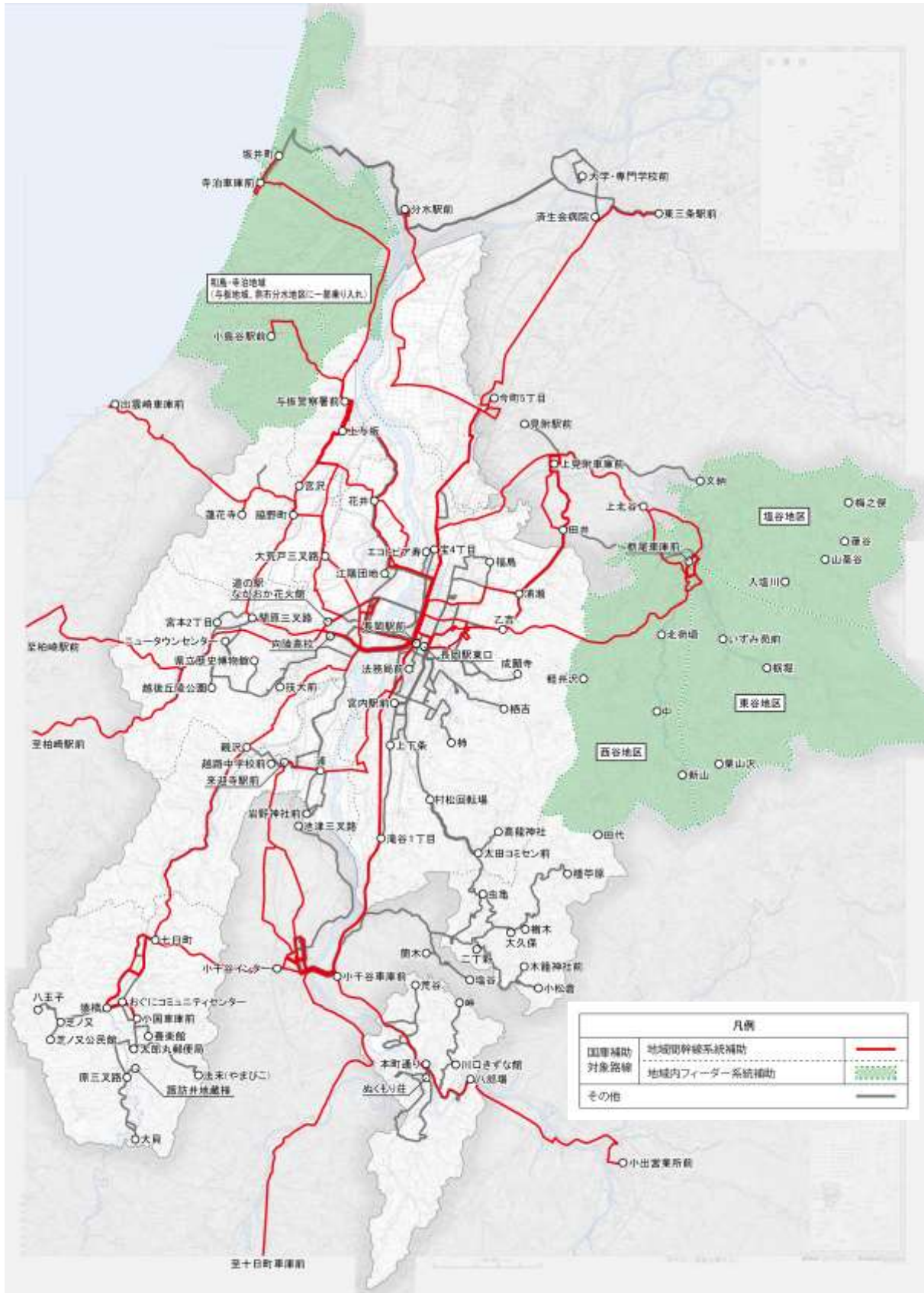
1 概要

これまで乗合バスの運行費等に対する国の補助金を受けるには、新潟県が計画を作成し、県の協議会で協議していたが、令和7年度計画から地域公共交通計画本体と位置づけた計画を活性化法法定協議会での協議が必要なため、地域公共交通確保維持事業に係る計画に合わせた内容に変更する。また、設定値に誤りがあったため、修正するもの。

2 変更内容

- (1) 公共交通計画 P75 「**☒** 想定する補助対象路線の運行経路」
- (2) 公共交通計画 P76～78 「**■** 補助路線に係る事業および実施主体の概要」
- (3) 公共交通計画 P83 評価指標 3 長岡市の財政負担額（円/年・人）

(1) 公共交通計画 P 75 「図 想定する補助対象路線の運行経路」



(2) 公共交通計画 P76～78 「**■補助路線に係る事業および実施主体の概要**」

■補助路線に係る事業および実施主体の概要

利用補助事業	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体
幹線補助	長岡駅前	新国道	第三水原駅前	4 条 集 合	路 線 定 期 運 行	交 通 事 業 者
	長岡駅前	岡野	分水駅前			
	長岡駅前	高見	今町5丁目			
	(急行) 長岡駅前	百東	柳屋車庫前			
	(急行) 長岡駅前	百東・輪原	柳屋車庫前			
	(快速) 長岡駅前	新横・谷内	柳屋車庫前			
	(快速) 長岡駅前	東バイパス・新横	柳屋車庫前			
	長岡駅前	新町・具取	上見附車庫前			
	長岡駅前	新町・蒲瀬	上見附車庫前			
	長岡駅前	唐土田	上見附車庫前			
	長岡駅前	幸崎・与坂	坂井町			
	<p>地域公共交通確保維持事業の必要性 (位置づけ・役割を含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長岡市(長岡駅)から見附市の市街地を經由し、三条市(第三水原駅)の中心駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに第三水原駅前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡市(長岡駅)と森市(分水駅)の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに分水駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡市(長岡駅)と見附市の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに今町5丁目では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡駅から見附市市街地を經由し、柳屋地域の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに柳屋車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡市(長岡駅)と新横地域の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに柳屋車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、市内の主要な病院である長岡中央総合病院、長岡市高齢者センターを經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡市(長岡駅)と見附市の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに上見附車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、桑田大手高校、長岡地産校、長岡中央総合病院、長岡商業高校を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡市(長岡駅)と見附市の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに上見附車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 ・長岡市(長岡駅)と見附市の駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに坂井町では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 					

高円橋助 事業	起点	主な 経由地	終点	事業 許可 区分	運行 形態	実施 主体	地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む）
神 奈 川 運 送 有 限 公 司	長岡駅前	橋下 ・成沢 ・与賀	小島谷 駅前	4 乗 合 乗	路 線 定 期 運 行	交 通 事 業 者	・長岡駅から与賀市街地を經由して、相模地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに小島谷駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	小千谷・ 十日町病院	十日町 車庫前				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の市街地を經由して、十日町市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに十日町車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷駅南や、十日町病院前を構築するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	新築道	小千谷 インター				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに小千谷インターでは、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷駅南や小千谷駅前を構築するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	(急行) 長岡駅前	片貝 ・小栗田	小千谷 車庫前				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに小千谷車庫前(小千谷駅付近)では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、東証寺駅前や小千谷総合病院、イオン小千谷ショッピングセンターを構築するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	(急行) 長岡駅前	片貝 ・坪野	小千谷 車庫前				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに出雲崎車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、日赤病院前や出雲崎駅前を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	日赤病院 ・中水	出雲崎 車庫前				・長岡市(長岡駅)から出雲崎町の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに出雲崎車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、日赤病院前や出雲崎駅前を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	中水	蓮花寺				・長岡市(長岡駅)から三島地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、蓮花寺では周辺の居住者の移動手段として欠かせない路線であり、途中、日赤病院前を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	三ツ橋原 ・河原川	与飯 警察署前				・長岡駅から与飯地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに与飯警察署前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	雷地	柏崎駅前				・長岡市(長岡駅)から柏崎市の市街地を經由して、柏崎市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに柏崎駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、刈羽村の一部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	西山	柏崎駅前				・長岡市(長岡駅)から刈羽村の市街地を經由して、柏崎市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の両駅前並びに柏崎駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、刈羽村の中心部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

活用補助事業	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む）
	長岡駅前	関原 三叉路	与板 警察署前				・長岡駅から三島地域を経由して与板地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の長岡駅前並びに与板警察署前では、新尾車等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、三島地域の西側や三島地域の中心部を経由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	関原 三叉路	宮沢				・長岡駅から三島地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、三島地域の西側や三島地域の中心部を経由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
幹線補助	長岡駅前	川東	小国 車庫前		路線 定期 運行		・長岡駅から三島地域を経由して小国地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、三島地域の西側や三島地域の中心部を経由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	小千谷 車庫前	七日町	小国 車庫前			交通事業者	・小千谷市から奥国西(川口地域)を経由して奥国市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の小千谷車庫前(小千谷駅前)並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(小千谷駅前)や他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷総合病院や小千谷インターを經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	小千谷 総合病院	川口	小出 営業所前	4 条 業 合			・小千谷市から奥国西(川口地域)を経由して奥国市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を行う。起終点の小千谷総合病院並びに小出営業所前では、他の路線バス等と連絡し、途中、川口地域(奥国西)の中心部を経由し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	寺泊地域 ・知島地域	—	—				・主に寺泊・知島地域内で区域運行し、路線バスを精算し、主に買い物物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一部浦市分水地区や与板地域の主要施設・バス停、寺泊駅、小島谷駅等へ予約制で運行し、幹線(幹線補助対象路線等)への移動やこれまで公共交通空白地であった地区の発着等、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
ファイター補助	西谷地区	—	—		区域 運行		・新尾車庫と田代車庫間で区域運行し、路線バスを精算し、主に買い物物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。新尾車庫など主要な停留所や幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	兼谷地区	—	—				・新尾車庫と兼谷地区間で区域運行し、路線バスを精算し、主に買い物物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。新尾車庫など主要な停留所や幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	香谷地区	—	—				・新尾車庫と入徳川車庫間で区域運行し、路線バスを精算し、主に買い物物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。新尾車庫など主要な停留所や幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(3) 公共交通計画 P83 評価指標 3 長岡市の財政負担額 (円/年・人)

評価指標 3 長岡市の財政負担額 (円/年・人)	
現況値	R3 : 622 円/年・人
目標値	R8 : 622 円/年・人
指標の算定方法	長岡市補助金 ÷ 長岡市の総人口
データ取得方法	財政負担額 : 長岡市保有の補助金実績 長岡市の総人口 : 住民基本台帳 (各年 4 月 1 日現在)
目標値設定の考え方	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、現況の財政負担となるよう努めます。

【修正箇所】

現況値及び目標値 「622 円/年・人」を「633 円/年・人」に修正する

【修正理由】

路線バスや地域内生活交通に係る補助金の額を、長岡市の総人口で割ることにより算出するもの。計画策定から 1 年経過し、進捗状況を確認するために精査したところ、R3 年度の数値において、路線バスの補助額算定に誤りがあることが判明したため。

算定方法 : 補助合計額を長岡市の人口 265,171 人 (R3. 4. 1/住民基本台帳) で割る

【誤】

路線バス	100,336,000
コミュニティバス	56,783,000
栃尾・和島 (本格運行)	7,898,005
補助合計額	165,017,005

165,017,005 円 ÷ 265,171 人
≒ 622 (円/年・人)

【正】

路線バス	103,254,000
コミュニティバス	56,783,000
栃尾・和島 (本格運行)	7,898,005
補助合計額	167,935,005

167,935,005 ÷ 265,171 人
≒ 633 (円/年・人)

1. 小国地域

(1) 令和5年度の運行内容

運行主体：NPO 法人 MTN サポート

運行形態：【大貝線】コミュニティバス 【八王子線、法末線】乗合タクシー

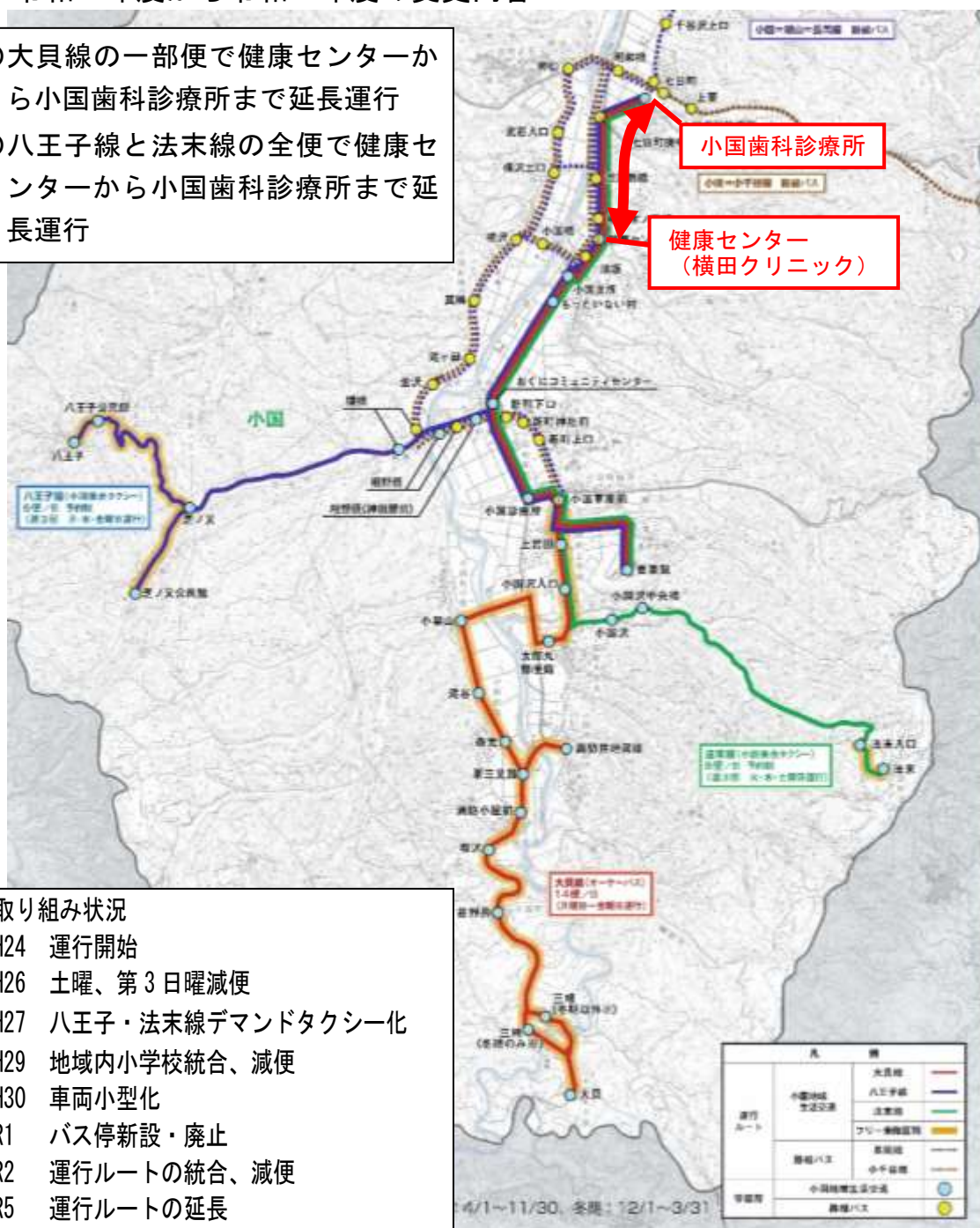
運賃：大人 200 円、小学生 100 円、大貝線のみ回数券、定期券

運休日（大貝線）：土日祝日、お盆（8/14～15）年末年始（12/31～1/3）

運行日：八王子線 月・水・金、法末線 火・木・土

(2) 令和4年度から令和5年度の変更内容

- 大貝線の一部便で健康センターから小国歯科診療所まで延長運行
- 八王子線と法末線の全便で健康センターから小国歯科診療所まで延長運行

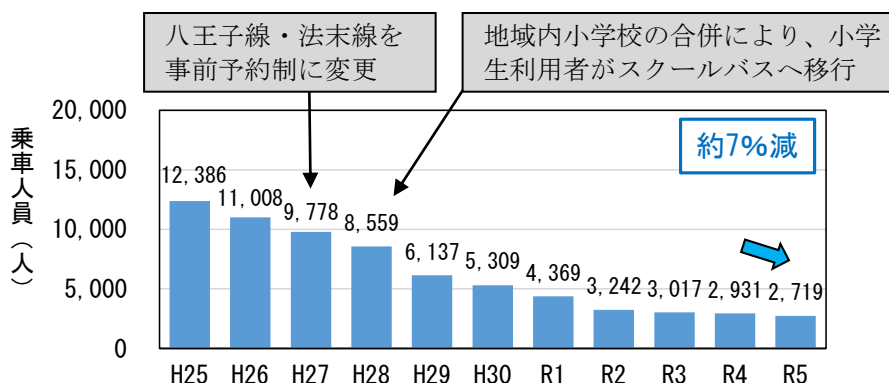


- 取り組み状況
- H24 運行開始
 - H26 土曜、第3日曜減便
 - H27 八王子・法末線デマンドタクシー化
 - H29 地域内小学校統合、減便
 - H30 車両小型化
 - R1 バス停新設・廃止
 - R2 運行ルートへの統合、減便
 - R5 運行ルートの延長

(3) 令和5年度の利用状況

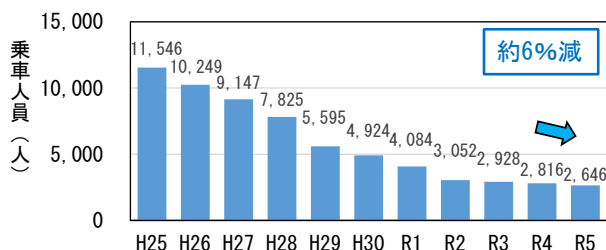
- 令和4年度と比べて**全路線計では約7%減**となっている。
- 路線別では**大貝線が約6%減**、**八王子線が約3%減**、**法末線が約77%減**となっている。
- 令和5年度は、人口減少、少子高齢化による減少、特定の高齢者利用の減少、運転できる高齢者の増加などが考えられる。法末線においては、特定の高齢者利用が減少したことが考えられる。

■全路線計

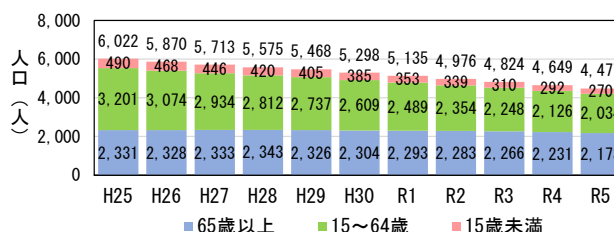


■各路線別

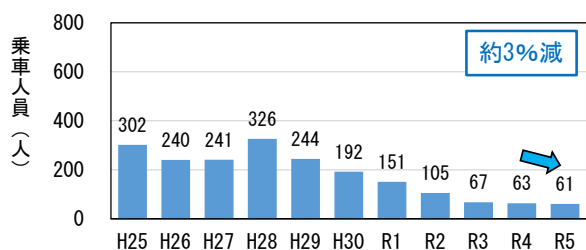
①大貝線



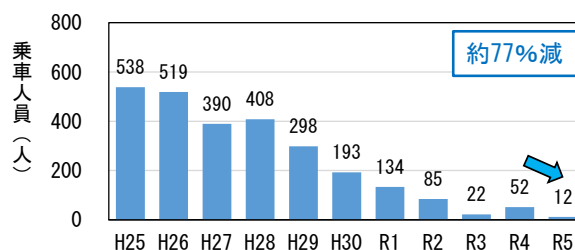
【参考・地域人口の推移】



②八王子線



③法末線



		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
利用者数 (合計)		12,386	11,008	9,778	8,559	6,137	5,309	4,369	3,246	3,017	2,931	2,719
大貝線	運行便数	5,960	4,920	4,900	4,900	4,410	4,392	4,302	3,416	3,416	3,416	3,388
	利用者数	11,546	10,249	9,147	7,825	5,595	4,924	4,084	3,052	2,928	2,816	2,646
	1便当たり	1.9	2.1	1.9	1.6	1.3	1.1	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8
八王子線	運行便数	616	616	207	201	176	142	110	86	56	58	59
	利用者数	302	240	241	326	244	192	151	105	67	63	61
	1便当たり	0.5	0.4	1.2	1.6	1.4	1.4	1.4	1.2	1.2	1.1	1.0
法末線	運行便数	616	620	267	229	174	146	105	68	20	37	12
	利用者数	538	519	390	408	298	193	134	89	22	52	12
	1便当たり	0.9	0.8	1.5	1.8	1.7	1.3	1.3	1.3	1.1	1.4	1.0

2. 川口地域

(1) 令和5年度の運行内容

運行主体：NPO 法人くらしサポート越後川口

運行形態：コミュニティバス

運賃：大人 200 円、小学生 100 円、回数券、定期券（NPO 会員限定）

運休日：土日、年末年始（12/31～1/3）

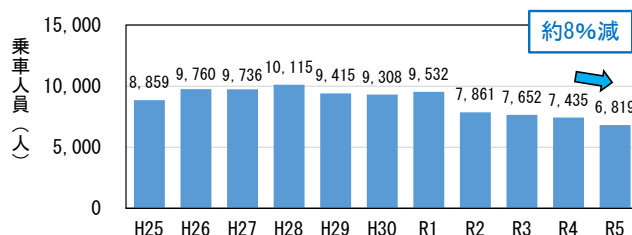
(2) 令和4年度から令和5年度の変更内容



(3) 令和5年度の利用状況

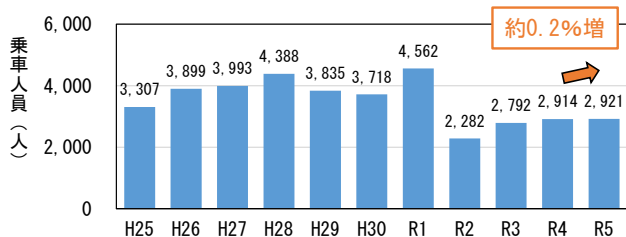
- 令和4年度と比べて全路線計では約8%減となっている。
- 路線別では、西川口・田麦山線が約0.2%増、上川線が約13%減、木沢・和南津線が約15%減となっている。
- 令和5年度の全路線合計の利用者数は減少しており、人口減少や特定の利用者が減少したことなどが考えられる。
- 西川口・田麦山線では運行ルートの見直しや発着バス停の見直しなど利便性向上に向けた取組を行い、利用者は横ばいで推移している。

■全路線計

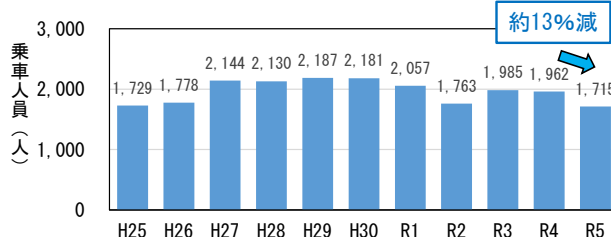


■各路線別

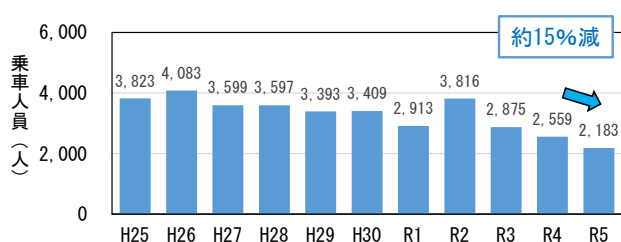
①西川口・田麦山線



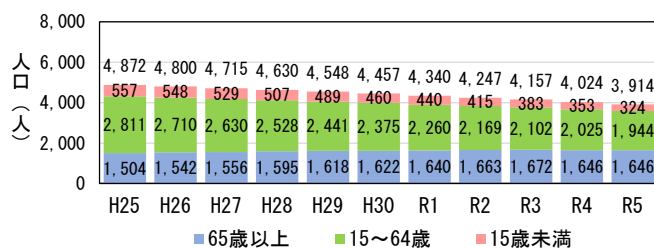
②上川線



③木沢・和南津線



【参考 地域人口の推移】



	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
利用者数 (合計)	8,859	9,760	9,736	10,115	9,415	9,308	9,532	7,861	7,652	7,435	6,819
西川口・田麦山線	運行便数	1,799	1,806	1,820	1,813	1,799	1,806	1,554	1,554	1,554	1,548
	利用者数	3,307	3,899	3,993	4,388	3,835	3,718	4,562	2,282	2,792	2,914
	1便当たり	1.8	2.2	2.2	2.4	2.1	2.1	2.5	1.5	1.8	1.9
上川線	運行便数	1,799	1,806	1,820	1,813	1,799	1,806	1,554	1,554	1,554	1,548
	利用者数	1,729	1,778	2,144	2,130	2,187	2,181	2,057	1,763	1,985	1,962
	1便当たり	1.0	1.0	1.2	1.2	1.2	1.2	1.1	1.1	1.3	1.3
木沢・和南津線	運行便数	1,799	1,806	1,820	1,813	1,799	1,806	1,554	1,554	1,554	1,548
	利用者数	3,823	4,083	3,599	3,597	3,393	3,409	2,913	3,816	2,875	2,559
	1便当たり	2.1	2.3	2.0	2.0	1.9	1.9	1.6	2.5	1.9	1.6

3. 山古志地域

(1) 令和5年度の運行内容

運行主体：NPO 法人中越防災フロンティア

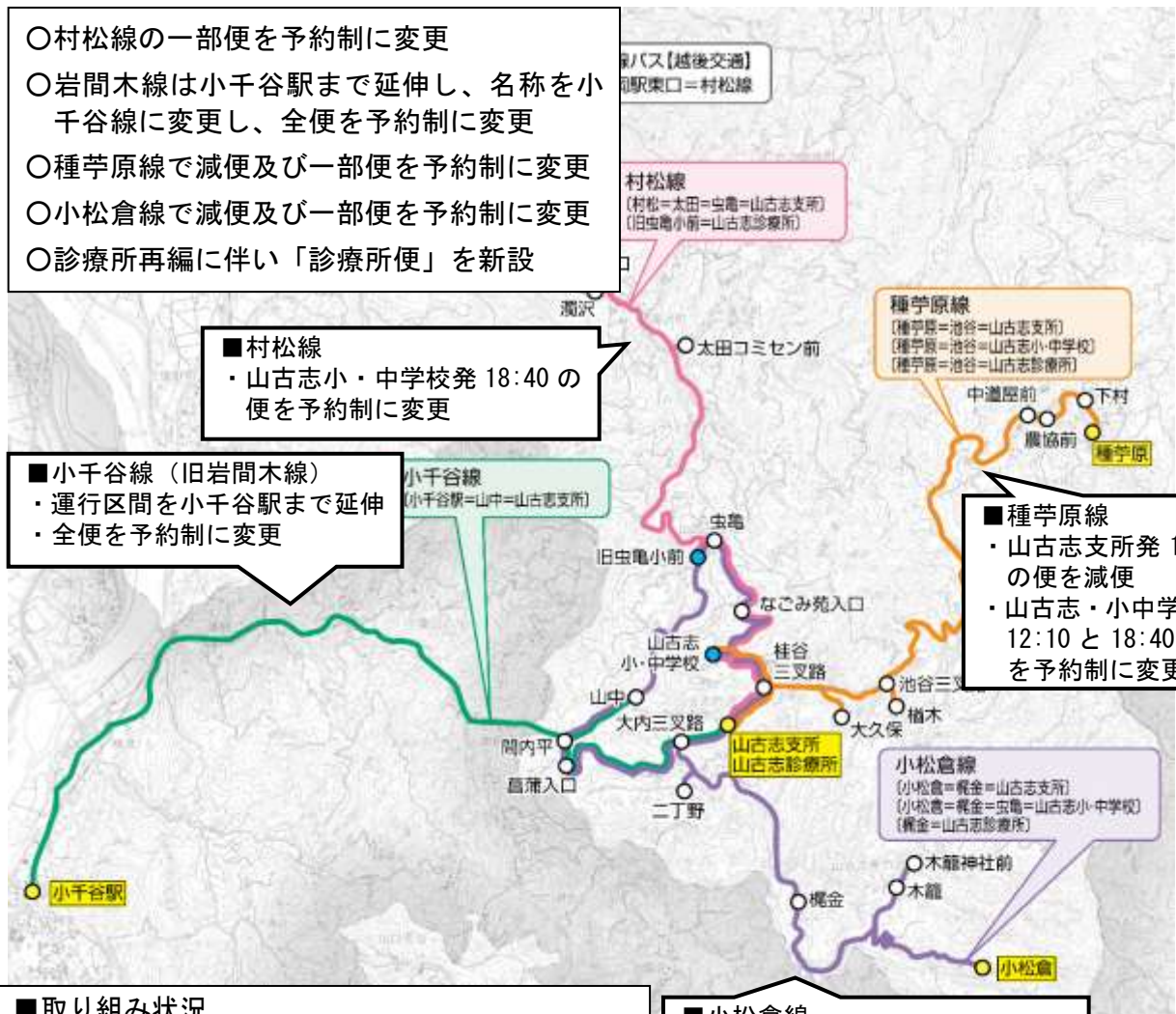
運行形態：コミュニティバス

運賃：大人 200 円、小学生 100 円、回数券

運休日：日祝、年末年始（12/29～1/3）、お盆（8/14～8/16）

(2) 令和4年度から令和5年度の変更内容

- 村松線の一部便を予約制に変更
- 岩間木線は小千谷駅まで延伸し、名称を小千谷線に変更し、全便を予約制に変更
- 種芋原線で減便及び一部便を予約制に変更
- 小松倉線で減便及び一部便を予約制に変更
- 診療所再編に伴い「診療所便」を新設



■取り組み状況

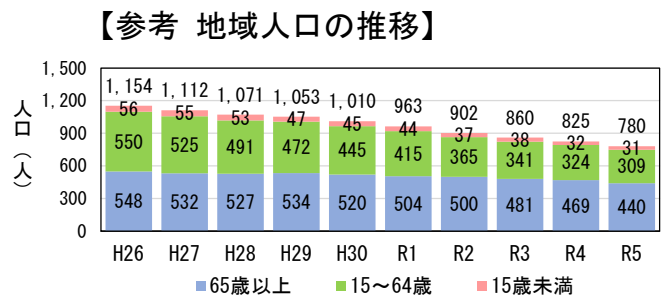
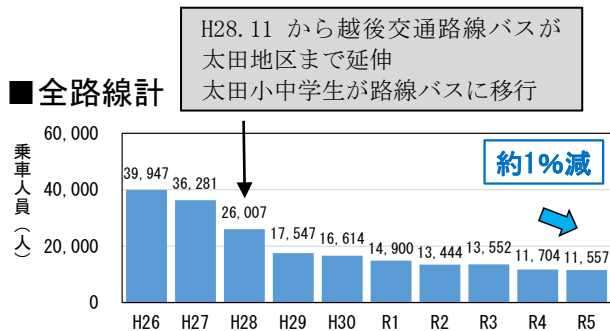
- H26 運行開始
- H27 減便
- H28 旅客範囲の拡大
- H29 便数の見直し（増・減便）
- H30 便数の見直し（増・減便）
- R1 学校関連便一部統合、減便
- R2 時刻表変更、便数の見直し（増・減便）
- R3 時刻表変更、増便
- R4 時刻表変更、便数の見直し（増・減便）
- R5 時刻表変更、減便、予約制の導入（一部便）

■小松倉線

- ・山古志支所発 10:50 の便を減便
- ・山古志支所発 12:10 と 18:40 の便を予約制に変更

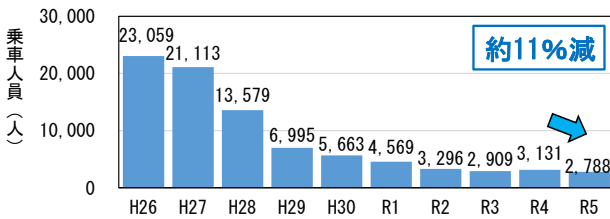
(3) 令和5年度の利用状況

- 令和4年度と比べて**全路線計では約1%減**となっている。
- 路線別では、**村松線が約11%減**、**小千谷線が約37%減**、**種苧原線が約4%増**、**小松倉線が約3%増**となっている。
- 村松線及び小千谷線は人口減少や特定利用者の減少等が考えられる。
- 種苧原線及び小松倉線は令和4年度から小・中学生合計の利用人数が変わらないまたは減少しているものの利用者が増加していることから、高齢者の外出が増加したことなどが考えられる。
- 令和5年度より利用者の少ない便を一部減便したほか、一部便で予約制を導入したことで、各路線とも1便当たりの乗車人数は増加しており、効率化が図られている。

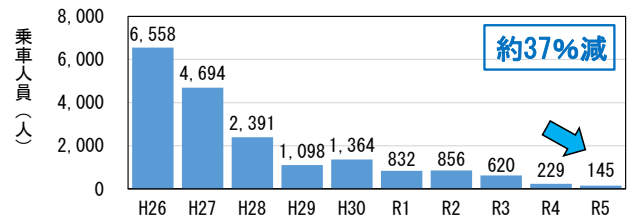


■各路線別

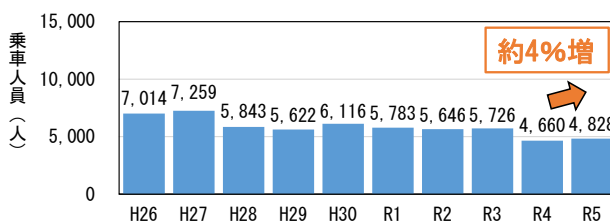
①村松線



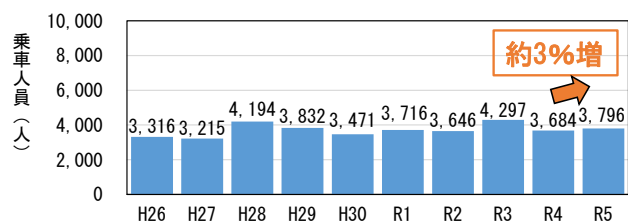
②小千谷線 (旧岩間木線)



③種苧原線



④小松倉線



	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
利用者数 (合計)	39,947	36,281	26,007	17,547	16,614	14,900	13,444	13,552	11,704	11,557	
村松線	運行便数	4,741	4,531	4,573	5,522	4,673	3,435	3,338	3,435	2,406	
	利用者数	23,059	21,113	13,579	6,995	5,663	4,569	3,296	2,909	3,131	2,788
	1便当たり	4.9	4.7	3.0	1.3	1.2	1.3	1.0	0.8	1.0	1.2
小千谷線	運行便数	2,495	2,328	2,286	2,083	1,352	1,282	1,308	1,305	1,190	122
	利用者数	6,558	4,694	2,391	1,098	1,364	832	856	620	229	145
	1便当たり	2.6	2.0	1.0	0.5	1.0	0.7	0.7	0.5	0.2	1.2
種苧原線	運行便数	3,133	3,082	3,199	3,049	2,967	1,820	2,329	2,332	2,189	1,614
	利用者数	7,014	7,259	5,843	5,622	6,116	5,783	5,646	5,726	4,660	4,828
	1便当たり	2.2	2.4	1.8	1.8	2.1	3.2	2.4	2.5	2.1	3.0
小松倉線	運行便数	2,411	2,355	2,585	2,599	2,850	1,820	1,747	1,749	2,182	1,552
	利用者数	3,316	3,215	4,194	3,832	3,471	3,716	3,646	4,297	3,684	3,796
	1便当たり	1.4	1.4	1.6	1.5	1.2	2.0	2.1	2.5	1.7	2.4

4. 寺泊・和島地域

(1) 令和5年度の運行内容

運行主体：寺泊交通株式会社

運行形態：デマンド型乗合タクシー

運休日：火・木・土・日・祝日、年末年始（12/29～1/3）

運賃：

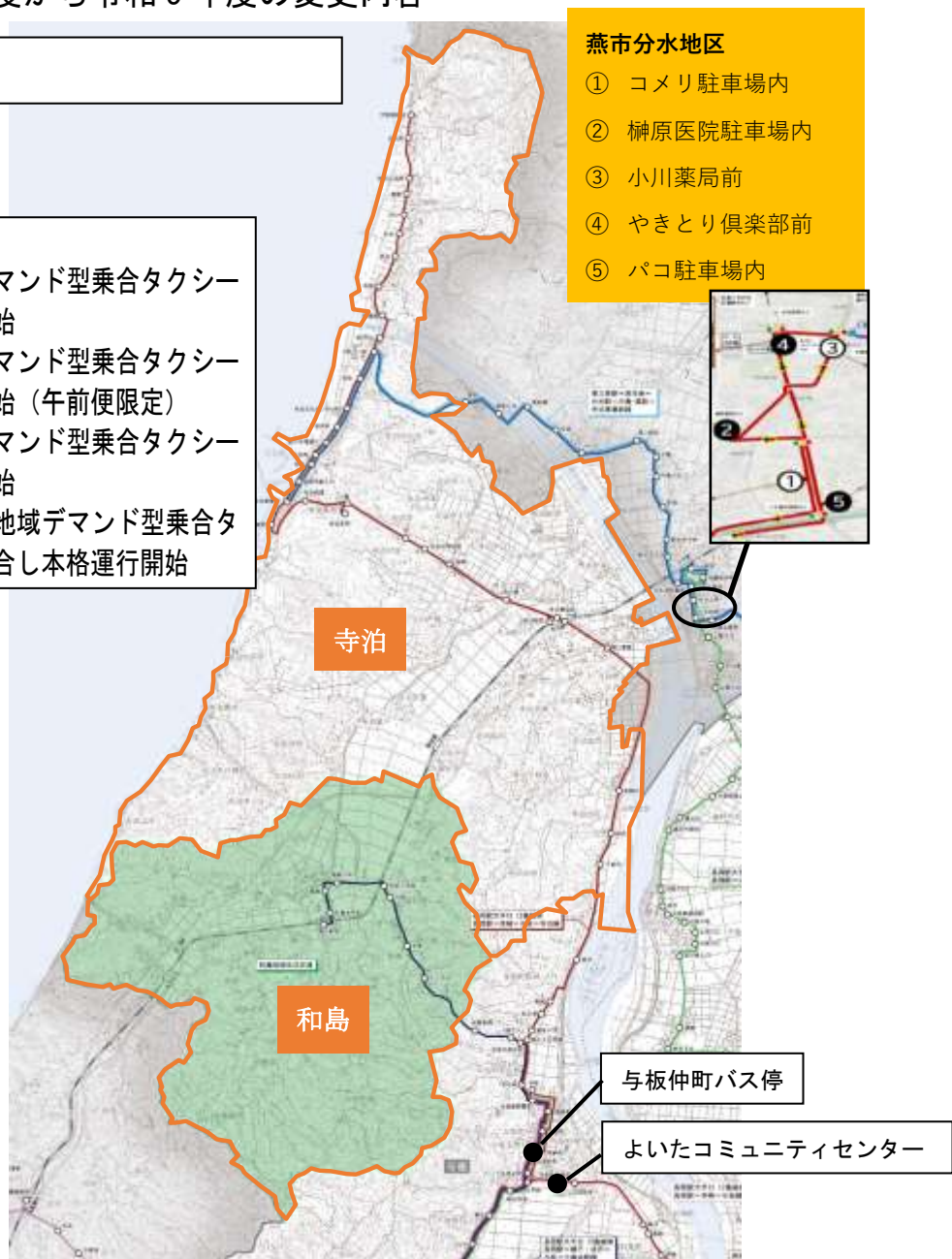
乗降区域		片道料金
和島地域内	寺泊地域内	200円
和島地域⇄与板地域	寺泊地域⇄分水地区	400円
和島地域⇄分水地区		600円
寺泊地域⇄与板地域		800円
未就学児（席を必要としない）		無料

(2) 令和4年度から令和5年度の変更内容

○変更なし

■取り組み状況

- R2 和島地域デマンド型乗合タクシー
実証運行開始
- R3 和島地域デマンド型乗合タクシー
本格運行開始（午前便限定）
- R3 寺泊地域デマンド型乗合タクシー
実証運行開始
- R4 和島・寺泊地域デマンド型乗合タクシーを統合し本格運行開始

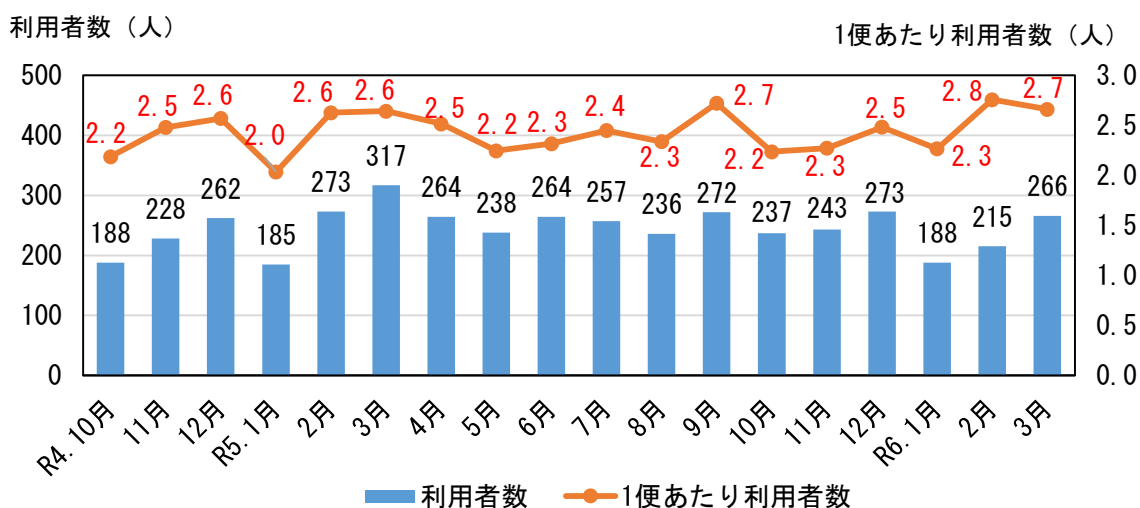


(3) 令和5年度の利用状況

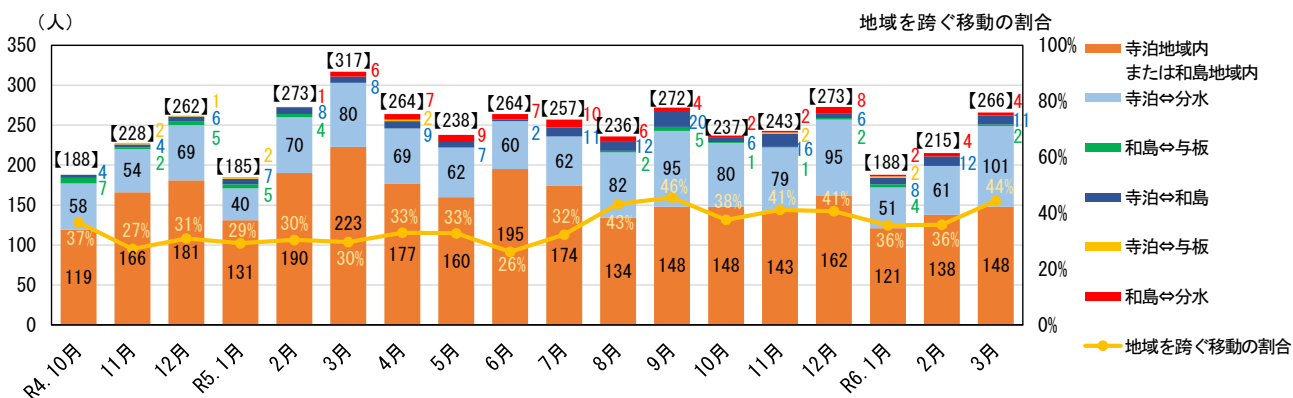
- 令和5年度の利用者は2,953人となっている。
- 本格運行開始直後の利用者数は増加傾向にあったものの、令和5年度は概ね横ばいで推移している。
- 1便あたり利用者数は平均2.4人である。
- 方面別では、**地域内での利用が最も多く、次いで寺泊地域から分水への利用が多くな**っている。尚、令和4年10月の統合によって新たに運行している和島地域から分水への利用は、開始当初はなかったものの、令和5年度は毎月一定の利用者がみられ、認知度が高まっているものと考えられる。
- また、地域を跨いで移動する割合も令和4年度は30%前後だったが令和5年度8月以降は40%前後で推移しており、利用方法の認知度が高まっているものと考えられる。

■月別利用者数の推移

R4年度 (R4.10~R5.3) 利用者数：1,453人 (1便あたり平均2.4人)
 R5年度 (R5.4~R6.3) 利用者数：2,953人 (1便あたり平均2.4人)



■方面別利用者数 (月別)



(4) 今後について

- 令和6年度は、引き続き令和5年度と同じ内容で運行する。
- また、広報活動等による利用促進策を検討していく。

5. 栃尾地域

(1) 令和5年度の運行内容

運行主体：秋葉タクシー株式会社【西谷線】【塩谷線】

栃尾タクシー株式会社【東谷線】

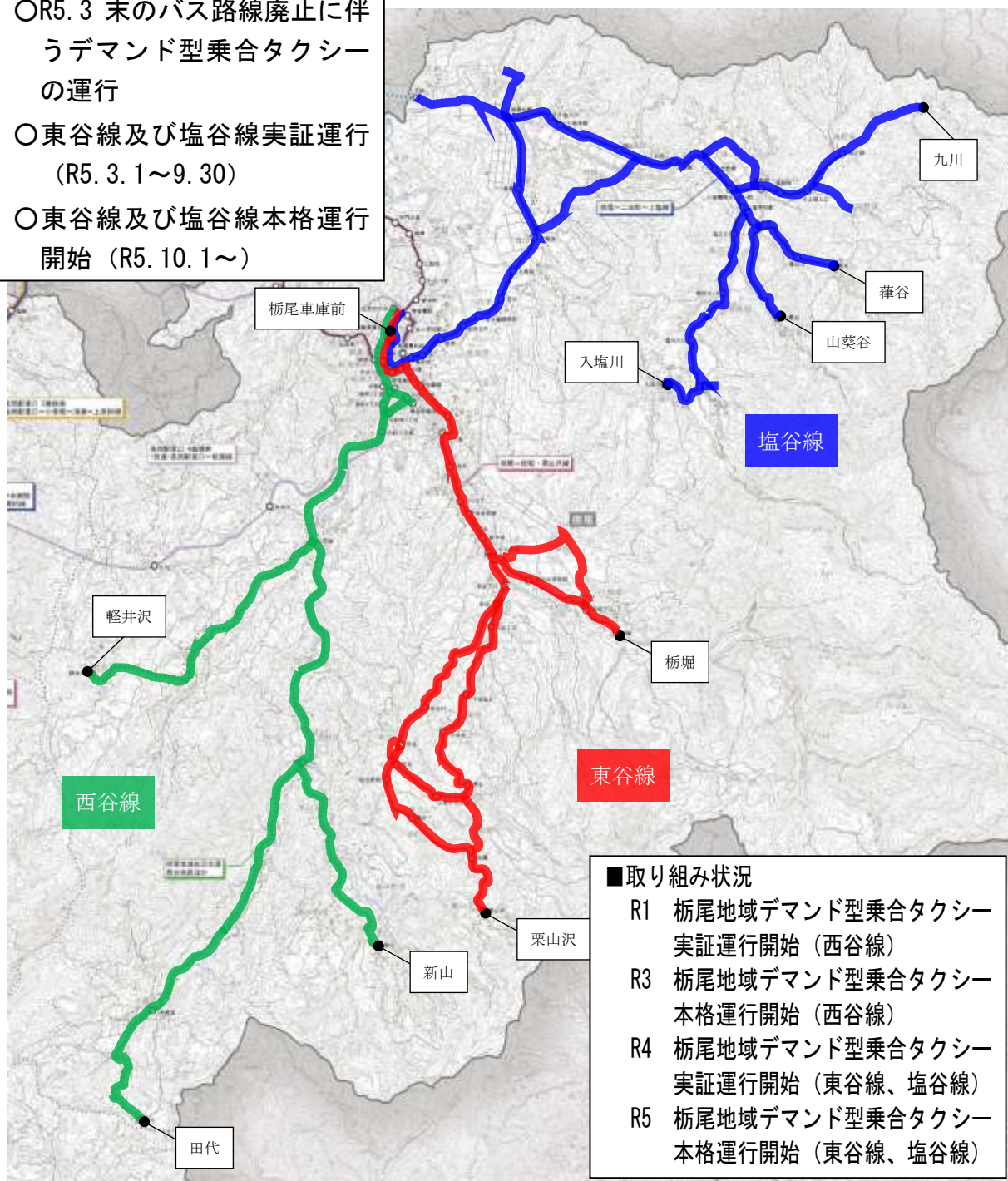
運行形態：デマンド型乗合タクシー

運賃：1乗車200円～600円（距離に応じた設定）

運休日：年始（1/1～1/3）

(2) 令和4年度から令和5年度の変更内容

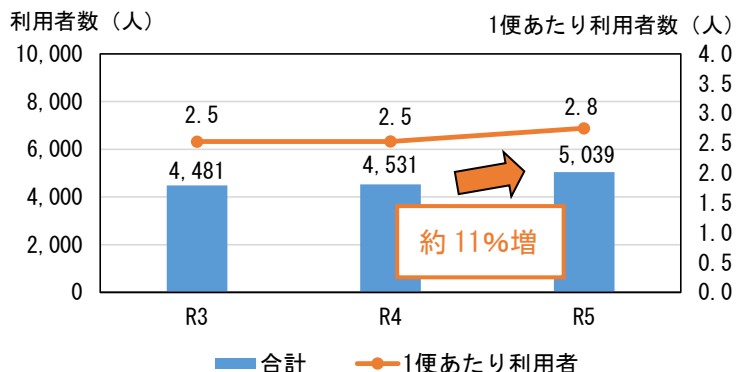
- R5.3 末のバス路線廃止に伴うデマンド型乗合タクシーの運行
- 東谷線及び塩谷線実証運行（R5.3.1～9.30）
- 東谷線及び塩谷線本格運行開始（R5.10.1～）



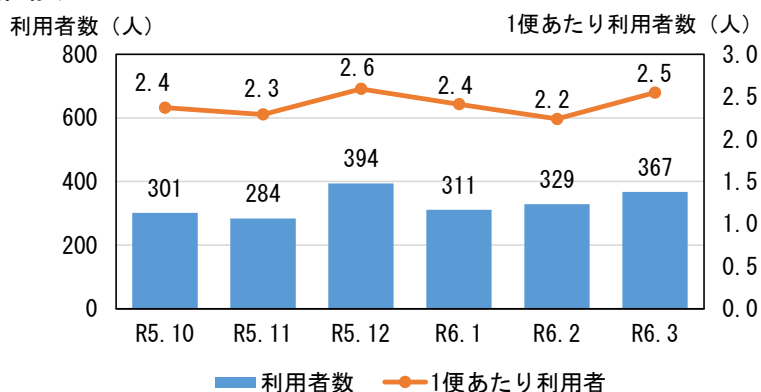
(3) 令和5年度の利用状況

- 西谷線は令和4年度と比べて約11%増加となっている。
- また、西谷線の1便当たりの利用者数は平均2.8人と増加している。
- 西谷線は本格運行開始から3年となり、認知度が高まってきたと考えられる。
- 東谷線は令和5年10月から本格運行を開始し、概ね横ばいで推移している。
- 塩谷線は令和5年10月から本格運行を開始し、減少傾向で推移している。

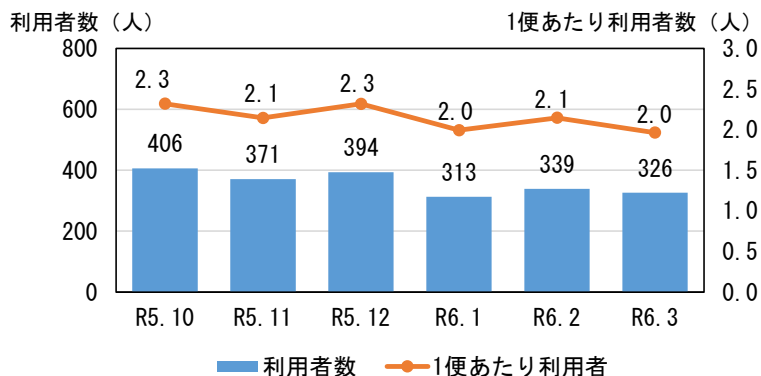
■西谷線（年別推移）



■東谷線（月別推移）



■塩谷線（月別推移）



(4) 今後について

- 令和6年度は、引き続き令和5年度と同じ内容で運行する。
- また、広報活動等による利用促進策を検討していく。

1 背景

長岡市は、夏は暑く、冬は積雪量が多いなど、屋外でバス待ちする環境が厳しい地域である。バス待ち環境の改善を図ることで、バス利用者の利便性を向上したい。
(長岡市地域公共交通計画 施策8)

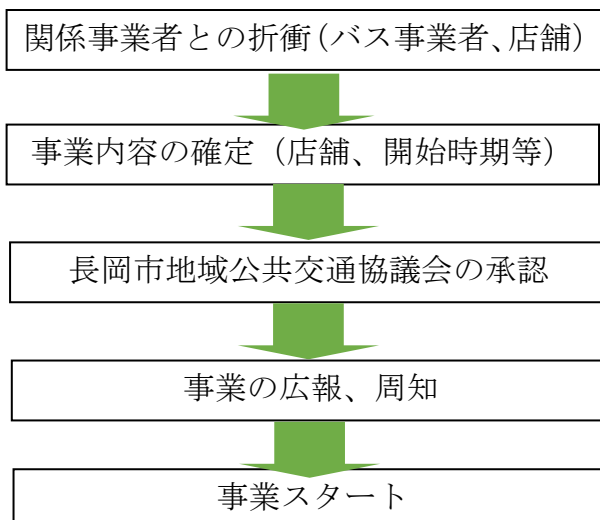
2 事業の概要

市内のバス停留所から近距離にある店舗（コンビニエンスストア）のイートインスペース等を、バス待合スペースとして提供いただく。スペースには、路線バスのお知らせや、パンフレット等の周知ラックを設置することで積極的な情報発信ができる。また、スマートフォンで路線バス接近情報を確認できる「ながおかバス i」のポスターやステッカーを合わせて設置することで、店舗にしながら、バスが今どこを走っているかわかるようにする。

3 効果

バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な環境でバス待ちができる。 ・「ながおかバス i」を併用し、屋外の滞在時間を減らすことができる。
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利便性向上に寄与できる。 ・借用したスペースで、情報発信できる。
店 舗	<ul style="list-style-type: none"> ・来店者が増加し、ついで購入による売上増につながる。
長 岡 市	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通計画の施策の実施 ・「ながおかバス i」の周知、利用促進ができる。

4 検討フロー



写真：岐阜市提供

今年度の取組み方針

令和4年度に策定した「長岡市地域公共交通計画」に基づき、各施策を実施する。

◎今年度の主な取組み内容

1. 主要事業

- (1) 路線バス及び公共交通空白地自家用有償運送（小国地域、川口地域、山古志地域・太田地区）の効率的な運行の検討
- (2) デマンド型乗合タクシーの運行継続（栃尾地域、和島地域、寺泊地域）
- (3) 交通円滑化事業（ノンステップバスの導入支援）
- (4) 意識啓発活動の推進（モビリティ・マネジメント）
- (5) 新公共交通システム勉強会の開催

2. 協議会の開催

- (1) 今年度は2回程度開催（6月、2月を予定）
- (2) 必要により地域分科会の開催

1 長岡市地域公共交通協議会

項目	内 訳	予算額（千円）	公共交通計画における位置づけ
協議会関係経費	会議費（委員報酬等）、 事務費、委託費	3,070	—

2 長岡市地域公共交通計画に基づく各種施策の推進

■ 施策1 基幹路線の維持及びサービスレベル向上

項目	内 訳	予算額（千円）	公共交通計画における位置づけ
路線バス補助金	低収益、県単 市単、協力金	134,354	【事業1-1】

■ 施策2 地域内路線の維持及びサービスレベル向上

項目	内 訳	予算額（千円）	公共交通計画における位置づけ
デマンド型乗合タクシー補助金	栃尾、寺泊・和島	36,748	【事業2-1】
見附市活性化協議会負担金	栃尾（文納地区）	400	【事業2-1】

■ 施策3 鉄道や高速バス路線の維持及びサービスレベル向上

項目	内 訳	予算額（千円）	公共交通計画における位置づけ
各種同盟会、協議会	新潟県、沿線自治体等	0	【事業3-1】

■ 施策4 輸送資源の総動員による移動手段の確保

項目	内 訳	予算額（千円）	公共交通計画における位置づけ
自家用有償旅客 運送補助金	小国、川口、 山古志・太田	66,086	【事業4-2】

■ 施策5 運転士等の確保

項目	内 訳	予算額（千円）	公共交通計画における位置づけ
バス運転士体験会	—	0	【事業5-1】

※内容については交通事業者と相談し、適宜決定する

■ 施策6 利用促進

項目	内 訳	予算額 (千円)	公共交通計画における位置づけ
公共交通の周知・PR	—	0	【事業 6-2】
転入者への公共交通マップ配布	—	0	【事業 6-4】

■ 施策7 自家用車から公共交通への転換促進

項目	内 訳	予算額 (千円)	公共交通計画における位置づけ
自転車通行空間の整備	ブルーライン、ピクトグラム整備	6,000	【事業 7-3】

■ 施策8 バス待ち環境の改善

項目	内 訳	予算額 (千円)	公共交通計画における位置づけ
バス待合所設置事業補助金	町内会が設置するものに対して補助	500	【事業 8-1】
店舗を活用したバス待合スペース	—	0	【事業 8-1】

■ 施策9 新しい技術の導入

項目	内 訳	予算額 (千円)	公共交通計画における位置づけ
新公共交通システム勉強会	—	協議会関係経費に含む	【事業 9-2】

■ 施策10 バリアフリーの促進

項目	内 訳	予算額 (千円)	公共交通計画における位置づけ
ノンステップバスの導入補助金	—	7,522	【事業 10-1】

■ 施策11 わかりやすい情報提供

項目	内 訳	予算額 (千円)	公共交通計画における位置づけ
バス位置情報配信システム運用費用	—	7,543	【事業 11-2】