

## 1 要旨

令和7年4月に予定する大積小学校と青葉台小学校の統合に伴い、青葉台小学校に通学する大積地区児童の登下校に、通学車両が運行され、越後交通の路線バス停留所を使用することから、道路交通法第44条第2項第2号に係る交通規則における手続きを行うもの。(長岡市学務課の事業)

## 2 概要

道路交通法より、路線バスの停留所から10メートル以内のエリアにおいて、路線バス以外の車両は駐停車できない。次の手続きを行うことで、大積地区のバス停3か所について、通学車両の駐停車ができるようにしたい。

道路交通法第44条2項第2号の規定により、道路運送法第3条第1号ハの一般乗用旅客自動車運送事業における旅客の運送の用に供する自動車(以下「一般乗用旅客自動車運送事業用自動車」)が、乗合自動車の停留所(以下「停留所」という。)において、地方公共団体による行政サービスとして必要な児童の無償運送を確保するために有用であり、かつ、道路又は交通の状況により支障がないことについて、改正府令による改正後の道路交通施行規則第6条の3の3で定める者(関係者)が合意し、その旨を公安委員会が公示したものに限り、停留所等での駐停車を認めるもの。

## 3 対象となる地域と事業者

- ・大積地区 事業者(未定)

## 4 手続き

- ・関係者の合意(事前協議)
  - ① 乗合自動車を使用する者(バス停の所有者)
  - ② 新潟県公安委員会
  - ③ 長岡市長
  - ④ 北陸信越運輸局長
- ・届出者(事業者)は、必要書類を新潟県公安委員会へ提出する。
- ・公安委員会が公示

乗合自動車の停留所等における一般旅客自動車運送  
事業用自動車等の停車又は駐車に関する合意について

令和6年12月 日

(宛先) 新潟県警察本部交通部交通規制課

届出者 長岡市教育委員会  
住所 長岡市幸町2-1-1  
氏名 教育長 金澤 俊道  
電話 0258-39-2239

道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条第2項第2号の規定に基づき、関係者の合意を得たので資料を提出します。

<p>添付資料</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通会議等において協議が調っていることを証する書類</li> <li>・ 合意書</li> <li>・ 一般旅客自動車運送事業用自動車等が停車又は駐車をする乗合自動車の停留所の名称及び所在地</li> <li>・ その他</li> </ul>
<p>一般旅客自動車運送事業許可内容 ・ 自家用有償旅客運送者登録内容</p>	<p>(許可・登録番号)</p> <p>(許可・登録の有効期間)</p> <p>(名称、住所、代表者氏名)</p> <p>(許可・登録の種別)</p>

令和6年12月 日

越後交通株式会社代表取締役 伊比 久

新潟県公安委員会委員長 齋藤 良人

長岡市長 磯田 達伸

北陸信越運輸局長 佐橋 真人

(以上、印省略)

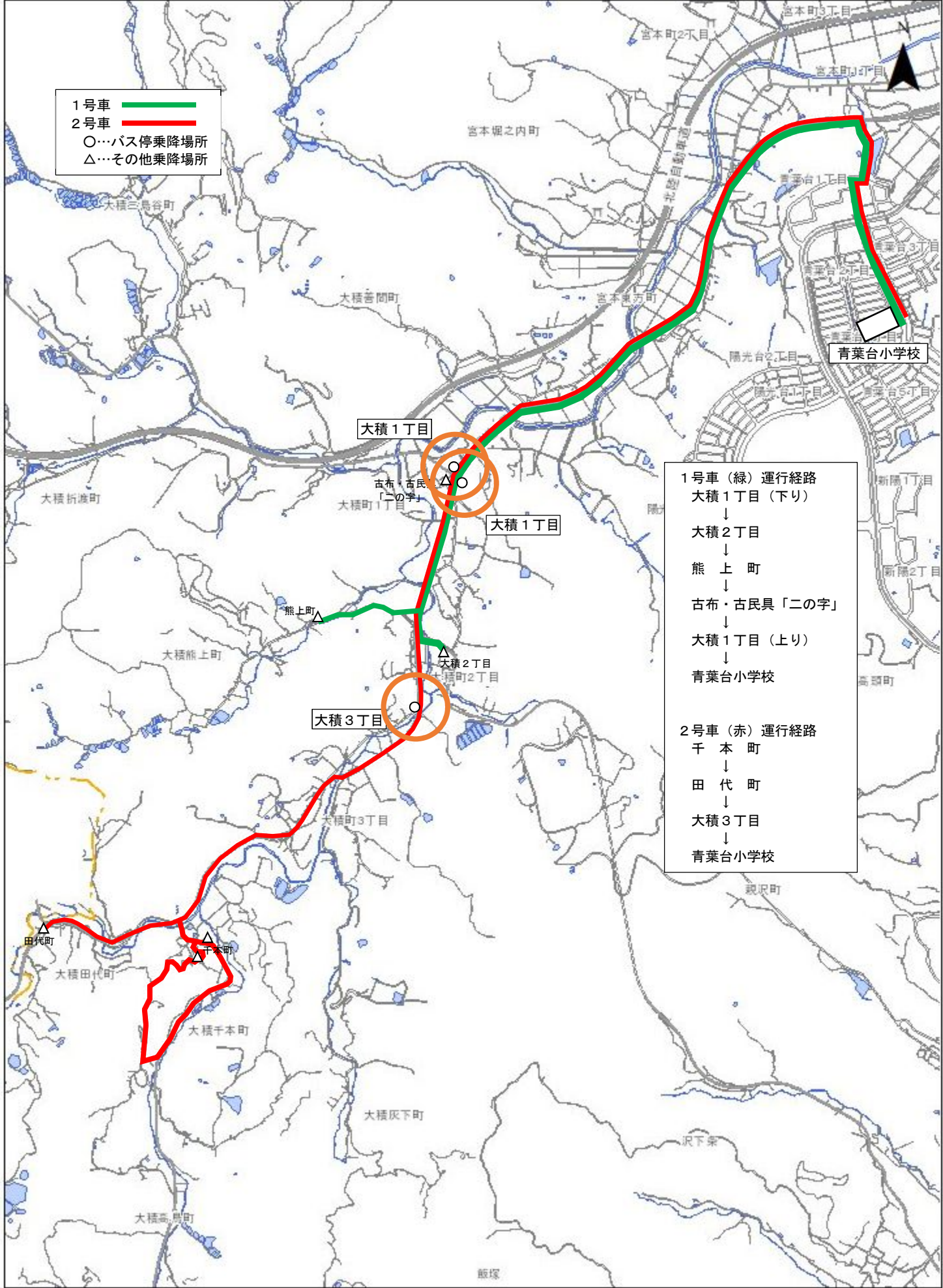
長岡市内の乗合自動車の停留所における一般旅客自動車運送事業用自動車等の停車又は駐車に関する合意書

道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条第2項第2号の規定に基づき、長岡市内の乗合自動車の停留所における一般旅客自動車運送事業用自動車等の停車又は駐車に関して下記のとおり合意する。

#### 記

- 1 一般旅客自動車運送事業用自動車等が停車又は駐車する乗合自動車の停留所の名称
  - 大積1丁目・大積3丁目（長岡駅大手口方面）
  - 大積1丁目（柏崎駅前方面）
- 2 1に停車又は駐車をする一般旅客自動車運送事業用自動車等の範囲
  - ・9人（大人）乗り車両、4人（大人）乗り車両
- 3 1における2の停車又は駐車が道路又は交通の状況により支障ないものとするようにするため必要と認める事項
  - ・路線バスが停留する時間帯を除いて停留し乗降する

# 大積地区児童通学車両運行ルート図

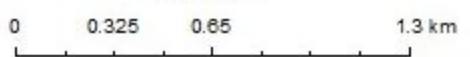


- 1号車 —
- 2号車 —
- …バス停乗降場所
- △…その他乗降場所

1号車（緑）運行経路  
 大積1丁目（下り）  
 ↓  
 大積2丁目  
 ↓  
 熊上町  
 ↓  
 古布・古民具「二の字」  
 ↓  
 大積1丁目（上り）  
 ↓  
 青葉台小学校

2号車（赤）運行経路  
 千本町  
 ↓  
 田代町  
 ↓  
 大積3丁目  
 ↓  
 青葉台小学校

1:25,000



## 1 概要

国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用した事業については、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おいて、毎年度、協議会において事業の実施状況の確認、目標達成状況等の事業評価を行うこととされている。

## 2 事業評価の対象となる事業

### ①地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金【令和6年度事業】

事業評価・生活交通確保維持改善計画 資料P6～P16のとおり

### ②バリアフリー化設備等整備事業【令和5年度事業】

事業評価・生活交通改善事業計画 資料P17～P22のとおり

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

令和 年 月 日

協議会名:長岡市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域内ライダーシステム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	目標値:390人/月 実績値:472人/月 (達成度121.0%) 昨年度値:386人/月 1月あたりの利用者390人以上という目標に対し、実績は472人と目標を上回った。また、昨年度実績から22.3%増加していることから、生活交通として地域住民に定着してきていると考えられる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は目標値を上回る結果であり、収支率については23.2%であった。</li> <li>来年度は利用者数400人/月、収支率22%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。</li> </ul>
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	目標値:320人/月 実績値:363人/月 (達成度113.4%) 1月あたりの利用者320人以上という目標に対し、実績は363人と目標を上回った。	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は目標値を上回る結果であり、収支率については20.8%であった。</li> <li>来年度は利用者数350人/月、収支率19%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7事業年度の計画策定時に再設定した。)</li> </ul>

協議会名：長岡市地域公共交通協議会

評価対象事業名：地域内ライダーシステム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)
<p>栃尾タクシー(有)</p>	<p>栃尾地域(東谷線) デマンド型乗合タクシー</p>	<p>③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 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。</p>	<p>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</p>	<p>A 目標値：280人/月 実績値：319人/月 (達成度113.9%) 1月あたりの利用者280人以上という目標に対し、実績は319人と目標を上回った。</p>	<p>⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) ・利用者数は目標値を上回る結果であり、収支率については25.4%であった。 ・来年度は利用者数300人/月、収支率16%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7事業年度の計画策定時に再設定した。)</p>
<p>寺泊交通(株)</p>	<p>寺泊・和島地域 デマンド型乗合タクシー</p>	<p>③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 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ます。</p>	<p>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</p>	<p>A 目標値：250人/月 実績値：253人/月 (達成度101.2%) 昨年度値：248人/月 1月あたりの利用者250人以上という目標に対し、実績は253人と目標を上回った。また昨年度実績から102.0%増加している。地域間で利用の偏りはあるが生活交通として定着しつつあると考える。</p>	<p>⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) ・利用者数は、目標値を上回る結果であり、収支率については6.6%であった。 ・来年度は利用者数250人/月、収支率7.8%以上を目標としていることからさらに利用者の生活交通としての認識を高められるよう周知を図る。具体的には、分かりやすいチラシの作成、地域の広報紙への掲載、駅構内やバス停、スーパーなどへのポスターの掲示、乗り方動画の作成などを行い、利用を促進する。(来年度利用者数は令和7事業年度の計画策定時に再設定した。)</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 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：	地域内ファイダーシステム確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>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。</p> <p>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、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月の路線バス廃止から空白となっていた地域が多いたったが、令和5年10月からの本格運行では、西谷線では、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多いたったが、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、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、和島・寺泊地域においては、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のバス1系統、燕市方面のバス1系統となっており、いずれも他地域への移動を担う幹線の交通であるが、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水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。</p> <p>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。</p>



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6年度～令和8年度）
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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」を策定している。</p> <p>《栃尾地域》</p> <p>栃尾地域においては、高齢化率約45%（R5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。</p> <p>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。</p> <p>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。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ている。</p> <p>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。</p> <p>《寺泊・和島地域》</p> <p>寺泊・和島地域においては、高齢化率約41%（R5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1</p>

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など、利用す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6年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり390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400名以上とする。

令和8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3年4月～令和5年4月の一月あたりの平均値（本格運行）

・利用者376名/月、稼働率82%、運賃収入124,170円/月

##### ■塩谷線

令和6年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり320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330名以上とする。

令和8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（実証運行※令和5年3月末にバス路線廃止のため4月分のみとする。）

・利用者301名/月、稼働率76%、運賃収入121,300円/月

##### ■東谷線

令和6年度・・・乗合タクシーの利用者を1月あたり280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290名以上とする。

令和8年度・・・稼働率、利用者数を高め、運賃収入を平均110,000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（実証運行※令和5年3月末にバス路線廃止のため4月分のみとする。）

・利用者265名/月、稼働率62%、運賃収入96,200円/月

#### 《寺泊・和島地域乗合タクシー》

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。

令和8年度・・・利用者数を高め、運賃収入を平均73,000円/月以上とすることで、財政負担率を下げる。

##### (参考値)

令和4年10月～令和5年4月の一月あたりの平均値（本格運行）

・利用者245名/月、稼働率92%、運賃収入66,114円/月

<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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>《寺泊・和島地域乗合タクシー》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<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"> <li>・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）</li> <li>・公共交通空白地における公共交通の確保</li> <li>・三者（市民等・交通事業者・行政）による協働・連携の推進</li> <li>・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）。</li> </ul>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「表1」を添付。</li> </ul> <p>※運行内容の概要については「別添1」参照。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<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>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p>
<p>長岡市地域公共交通協議会</p>
<p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法</p> <p><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></p>
<p>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。</p>

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u>
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 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
・「表5」を添付。
13. 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
14. 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
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 <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

<p>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>【<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>】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性  <b>【<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>】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果  <b>【<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>】</b></p>
<p>（1）事業の目標</p>
<p>該当なし</p>
<p>（2）事業の効果</p>
<p>該当なし</p>
<p>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>【<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>】</b></p>
<p>該当なし</p>

## 20. 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 事前予約制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。
- ・令和4年12月26日 令和4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。

### 《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。

### 《寺泊・和島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4年12月26日 令和4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。

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。

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。

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



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

令和 年 月 日

協議会名：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等事業

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)
日の丸観光タクシー(株)	福祉タクシー導入 (3台導入)	-	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 事業が計画に位置づけられ た目標を達成した	長岡市は、令和5年度について は、予定導入台数3台を目標と し、同年度中に目標を達成し た。令和6年2月時点における 長岡市内の福祉タクシーは74 台が導入されている。(前年度 は71台)  今後も引き続き、市内の事業者 に福祉タクシーの導入促進を 図っていききたい。

# 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5年7月21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 31.8%（R4.4.1現在）は全国平均 29.0%（R4.4.1現在）に比べて高くなっている。

そこで、年齢や障害の有無にかかわらず、誰もが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。

### ■福祉タクシー利用者の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	R4/R2 (%)
利用者（人）	47,032	40,646	38,814	-17.5

※市内の事業者からの聞き取り調査(R5.2実施)によるデータ ※令和4年度は見込み値

## 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、R5年2月現在、福祉タクシーが、車いす専用20台、寝台車いす兼用14台、軽福祉車両14台、ユニバーサルデザインタクシー23台、合計71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5年度の予定導入台数3台を目標にし、今後も導入促進を図る。

(2) 事業の効果

福祉タクシーの増車により、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）

福祉タクシーの導入（3台）：日の丸観光タクシー(株)

(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)

身体・知的・精神 各1割引

(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

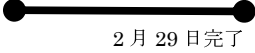
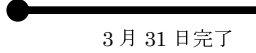
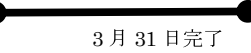
5年度（当該年度）

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	6,460千円	1,800千円	千円	千円	4,660千円
	100%	27.9%	%	%	72.1%
	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	6,460千円	1,800千円	千円	千円	4,660千円
	100%	27.9%	%	%	72.1%

※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年度（翌年度）					
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	4,600千円	1,200千円	千円	千円	3,400千円
	100%	26.1%	%	%	73.9%
	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	4,600千円	1,200千円	千円	千円	3,400千円
	100%	26.1%	%	%	73.9%
※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。					
7年度（翌々年度）					
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	4,600千円	1,200千円	千円	千円	3,400千円
	100%	26.1%	%	%	73.9%
	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	4,600千円	1,200千円	千円	千円	3,400千円
	100%	26.1%	%	%	73.9%
※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5年度				令和6年度				令和7年度			
	4月	9月	12月	3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29日完了				交付決定日以降着手 2台(予定)  3月31日完了				交付決定日以降着手 2台(予定)  3月31日完了			

7. 協議会の開催状況と主な議論
令和5年7月5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5年7月21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5年7月14日)
○長岡市老人クラブ連合会 … (協議が整った日：令和5年7月14日)
○長岡市社会福祉協議会 … (協議が整った日：令和5年7月13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 地域振興監
関係市区町村	長岡市 都市整備部
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 新潟県バス協会 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 新潟県長岡地域振興局 地域整備部 長岡市土木部 新潟県警察本部 交通部交通規制課
地方運輸局	国土交通省 北陸信越運輸局 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	長岡技術科学大学（学識経験者） 長岡市消費者協会（利用者） 長岡市老人クラブ連合会（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（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

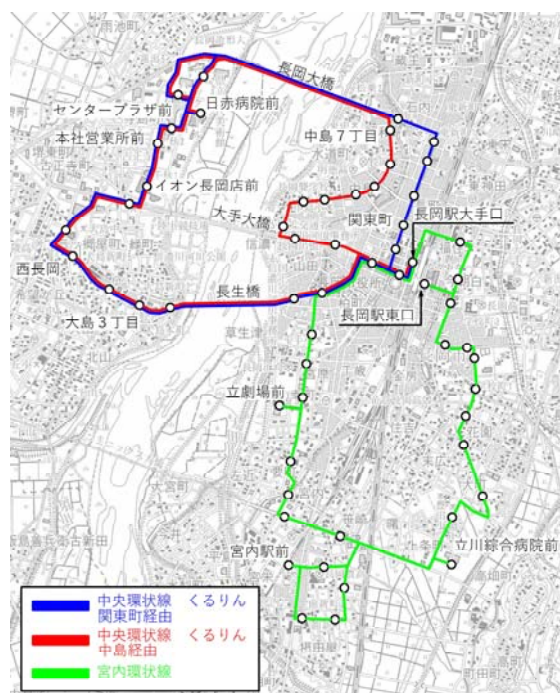
（e-mail） koutuu@city.nagaoka.lg.jp

1 目的

中央環状線「くるりん」は長岡駅前を起終点とし、長生橋、長岡赤十字病院、長岡大橋を通り、中島経由と関東町経由の路線があり、長岡駅周辺地区と川西地区を結び、都心周辺地域の相乗的な効果を図ることを目的に運行協力金路線として平成9年9月から運行している。

宮内環状線は長岡駅東口を起終点とし、中心市街地の活性化、公共公益施設の結節性を高め、都心周辺地域内の連結を固めることを目的に運行協力金路線として平成15年10月（現在の運行は令和4年4月）から運行している。

2024年の働き方改革関連法による運転士不足により、運転士を確保する必要があることから、乗降調査の結果を踏まえ運行内容の見直しを行うもの。



2 内容

○中央環状線「くるりん」・・・関東町経由廃止、運行便数の減便

**経路**

中島経由のみに変更

関東町から長岡駅前までは別の路線でカバーし、川西には長岡駅で乗り継ぐことでバス移動が可能のため廃止。

**便数変更**

便数21便から12便

【現行】 内回り 平日11便 休日11便  
外回り 平日10便 休日10便

【変更後】 内回り 平日6便 休日6便  
外回り 平日6便 休日6便

※運転士4人/日から2人/日へ

○宮内環状線・・・環状としての利用がなく、新潟大学附属長岡小学校への通学利用が大半を占め、別の路線でカバーできることから廃止するもの。

【現行】 内回り 平日3便 休日2便  
外回り 平日3便 休日2便

※現在、運転士1人で運行

3 変更日

令和7年4月1日