

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（案）について

以下の補助対象事業について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項に基づき、実施状況を確認および評価し、国土交通省へ報告を行う。

【補助対象事業】

- ・ 地域間幹線系統確保維持国庫補助金

↳ スワロー号（越佐観光バス株）、長岡～分水線（越後交通株）

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

↳ おでかけきららん号（事業者6社）、やひこ号（越佐観光バス株）

（参考）

■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第3条

- 5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

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 8 年 1 月 13 日

協議会名:燕・弥彦地域公共交通会議

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
越佐観光バス(株)	長辰～燕三条駅	広報紙への掲載など、利用促進のための啓発を行った。	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 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 111円を維持 実績 235円 【収支率】 目標 11%を維持 実績 10.6% R6.3.1の増便等により、行政負担額は増加した。利用者数がR5年度比8,843人増となったものの、支出増が多く、収支率は僅かに目標を達成できなかった。	燕市、弥彦村と連携し、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しを検討する。 また、より多くの方々に利用してもらえるよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。 バスロケーションシステムの周知を行い、利便性向上を図る。
越後交通(株)	長岡～分水	運行回数を維持し、利便性の確保に努めた。 2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利用促進を実施した。	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。	A 事業が計画に位置づけられた目標を達成できた。 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 3円を維持 実績 1.7円 【収支率】 目標 43%を維持 実績 51.4%	バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 各種割引の拡充や見直しを検討する。

④事業実施の適切性 評価基準

- 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

⑤目標・効果達成状況 評価基準

- 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)

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 8 年 1 月 13 日

協議会名:	燕・弥彦地域公共交通会議
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)	【燕市】 ①地勢について 越後平野のほぼ中央、県都新潟市と長岡市の中間に位置し、面積は110.94km²、地勢は平坦地が大半で、可住地面積割合は県平均36.0%に対して燕市は94.1%と県内市町村では最も高く、市街地や集落が市内一円に広く分散している。 ②人口について 平成12年の約84,300人をピークに減少に転じ、平成22年には82,000人を割り込み、10年間で約3%減少している一方で、令和2年の高齢化率は31%に達し、全国平均を上回って高齢化が進行している。 ③公共交通について 新潟市等へ通じるJR越後線と三条市等へ通じるJR弥彦線が交差し、市内外を結ぶ幹線的な公共交通機関となっており、路線バスは鉄道網の空白部分を補うように2社のバスが乗り入れているが、市内各駅の鉄道乗車人員、路線バスの利用者は、コロナ禍以降いずれも減少した数値を維持して推移している。 ④デマンド交通について 利用者が減少していた巡回バスに代わり、鉄道や路線バスの空白区域内を移動するフィーダー(支線)的な公共交通としてデマンド交通を運行することにより、高齢者をはじめとする住民の通院・通学や買い物などの生活活動を支えるとともに公共交通空白地域の解消を図り、循環バスの運行と併せ生活交通手段を確保している。 ⑤コミュニティバスについて 弥彦村との定住自立圏協定に基づき、広域循環バスの運行を開始し、さらに燕市デマンド交通のエリアを弥彦村まで拡大したことにより、住民の生活交通の確保を図っている。 今後も燕市、弥彦村、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保・維持していくことが重要である。 【弥彦村】 ①地勢について 燕市と隣接し、面積は25.17km²で、村西部は弥彦山(標高634m)を主峰とする南北の山岳地を隔てて日本海に臨む。 ②人口について 令和2年国勢調査人口では7,705人で、年齢3区分人口では、0～14歳の年少人口比率が大きく低下し、65歳以上の老年人口比率が拡大していることから、少子高齢化が進んでいる。 ③公共交通について JR弥彦線が村の中央部を東西に走り、弥彦駅が終着駅であるが、通勤、通学時間帯を除くと約2時間に1本程度しかなく、主要公共交通としては非常に乏しい状況である。 ④燕市との連携について 燕市が行っている地域公共交通事業と連携し、無料巡回バスに代わる弥彦村と燕市を縦貫する広域循環バスの運行を開始した。また、燕市デマンド交通についてもエリアを弥彦村まで拡大したことにより、住民の生活交通の確保を図っている。 今後も弥彦村、燕市、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保・維持していくことが重要である。

事業者名	越佐観光バス株式会社
------	------------

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					
燕・弥彦地 域公共交通 会議	1	長辰～燕 三条駅	長辰	吉田駅	燕三 条駅	【取組内容及び実施時期】 ⑭免許証の自主返納者の方に対し、無料乗車券を配布することにより利用促進を図る。 ⑯利用促進のため利用方法や利用例を燕市内全域に周知する。 【実施主体】 燕市 【効果目標】 R5年度比10%以上の輸送人員の増(2,500人の増)	【取組実績】 ⑭免許証の自主返納者の方に対し、無料乗車券を配布した。(適時) ⑯利用促進のため利用方法等に関する周知を、広報紙の配布や市のホームページ等を通じて行った。 【取組効果】 ⑭、⑯の取組を行い、R5年度比34.92%の輸送人員の増(8,843人の増)となった。		544,200円増	6,533,977円増	11.29%	10.65%

[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	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)

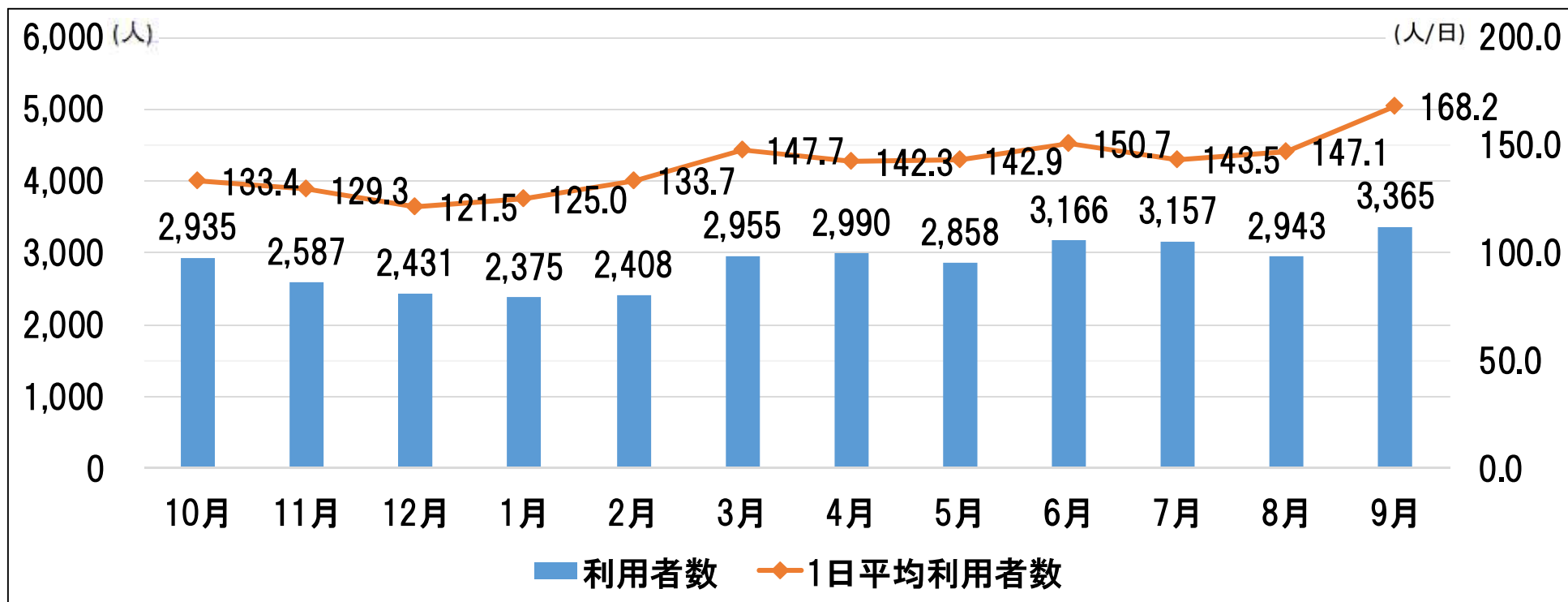
協議会等名	申請 番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考	対R6年度比 収入増減額	対R6年度比 費用増減額	R6年度 収支率	R7年度 収支率
						計画	取組実績					
燕・弥彦地域公 交通会議	2	長岡～分水	長岡駅前	興野	分水駅前	【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑪1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引 の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体:越後交通】	【取組効果】 対R5年度比収支率103.85% 【取組実績】 R7年4月に競合路線との時刻調整を行い利便性の向上に努めた。		1,735,905 円増	1,692,768 円増	49.01%	51.46%
							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]

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 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。
5. 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。
6. 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。

燕市循環バス「スワロー号」月別乗車実績 ⇒2025

2024	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
利用者数	2,935	2,587	2,431	2,375	2,408	2,955	2,990	2,858	3,166	3,157	2,943	3,365	34,170
1日平均利	133.4	129.3	121.5	125.0	133.7	147.7	142.3	142.9	150.7	143.5	147.1	168.2	140.4



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8年1月13日

協議会名: 燕・弥彦地域公共交通会議

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)
1.株式会社燕タクシー 2.株式会社中央タクシー 3.中越交通株式会社 4.まきタクシー有限会社 5.地藏堂タクシー有限会社 6.弥彦タクシー株式会社	燕市デマンド交通 おでかけきらん号	広報紙への掲載やパンフレットで周知を図った。また、予約受付時や窓口・電話での問い合わせ対応時において、比較的空いている時間帯での利用を案内し、予約の分散化を図った。WEB予約システムの周知も行い、電話混雑の軽減を図った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。 【1日当たり平均利用者数】 目標 147人/日以上 実績 145.6人/日 【収支率】 目標 15%以上 実績 16.4% 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 593円/人を維持 実績 590円/人 1日当たり平均利用者数が達成できなかった要因として、利用時間帯の集中による、予約のしにくさが原因と考えられる。	利用時間帯の集中については、高齢者の通院利用が多いことが要因となっており、利用者数の増加に向け、今後も分散化を図る取組みを継続的に実施していく。 また、より多くの方々に利用してもらえるよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。 一方で、気象状況によっては予約を制限することも必要であり、これからも利用者の安全を第一に考えた運行を行っていく。
7.越佐観光バス株式会社	弥彦・燕広域循環バス やひこ号	広報紙への掲載など、利用促進のための啓発を行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。 【1日平均利用者数】 目標 67人/日以上 実績 75.0人/日 【収支率】 目標 10%以上 実績 9.9% 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 110円/人を維持 実績 156円/人 利用者数は増加したものの、収支率は目標達成できなかった。収支率の改善及び行政負担額の維持に努めていきたい。	燕市、弥彦村と連携し、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しを検討する。 また、より多くの方々に利用してもらえるよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。 バスロケーションシステムの周知を行い、利便性向上を図る。

④事業実施の適切性 評価基準

- 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

⑤目標・効果達成状況 評価基準

- 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)

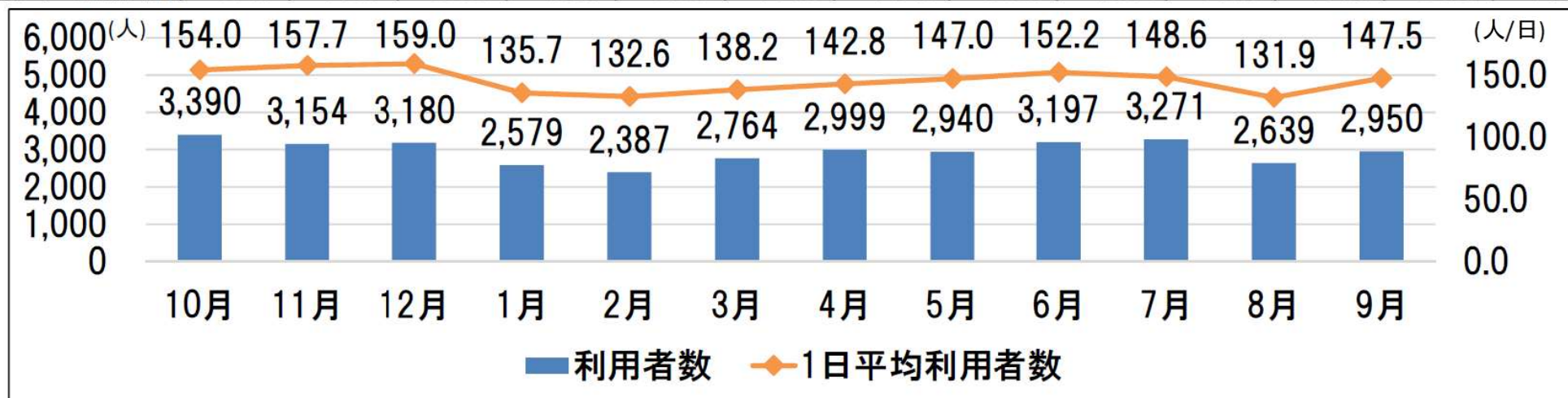
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和8年1月13日

協議会名:	燕・弥彦地域公共交通会議
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)	【燕市】 ①地勢について 越後平野のほぼ中央、県都新潟市と長岡市の中間に位置し、面積は110.94km²、地勢は平坦地が大半で、可住地面積割合は県平均36.0%に対して燕市は94.1%と県内市町村では最も高く、市街地や集落が市内一円に広く分散している。 ②人口について 平成12年の約84,300人をピークに減少に転じ、平成22年には82,000人を割り込み、10年間で約3%減少している一方で、令和2年の高齢化率は31%に達し、全国平均を上回って高齢化が進行している。 ③公共交通について 新潟市等へ通じるJR越後線と三条市等へ通じるJR弥彦線が交差し、市内外を結ぶ幹線的な公共交通機関となっており、路線バスは鉄道網の空白部分を補うように2社のバスが乗り入れているが、市内各駅の鉄道乗車人員、路線バスの利用者は、コロナ禍以降いずれも減少した数値を維持して推移している。 ④デマンド交通について 利用者が減少していた巡回バスに代わり、鉄道や路線バスの空白区域内を移動するフィーダー(支線)的な公共交通としてデマンド交通を運行することにより、高齢者をはじめとする住民の通院・通学や買い物などの生活活動を支えるとともに公共交通空白地域の解消を図り、循環バスの運行と併せ生活交通手段を確保している。 ⑤コミュニティバスについて 弥彦村との定住自立圏協定に基づき、広域循環バスの運行を開始し、さらに燕市デマンド交通のエリアを弥彦村まで拡大したことにより、住民の生活交通の確保を図っている。 今後も燕市、弥彦村、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保・維持していくことが重要である。 【弥彦村】 ①地勢について 燕市と隣接し、面積は25.17km²で、村西部は弥彦山(標高634m)を主峰とする南北の山岳地を隔てて日本海に臨む。 ②人口について 令和2年国勢調査人口では7,705人で、年齢3区分人口では、0～14歳の年少人口比率が大きく低下し、65歳以上の老年人口比率が拡大していることから、少子高齢化が進んでいる。 ③公共交通について JR弥彦線が村の中央部を東西に走り、弥彦駅が終着駅であるが、通勤、通学時間帯を除くと約2時間に1本程度しかなく、主要公共交通としては非常に乏しい状況である。 ④燕市との連携について 燕市が行っている地域公共交通事業と連携し、無料巡回バスに代わる弥彦村と燕市を縦貫する広域循環バスの運行を開始した。また、燕市デマンド交通についてもエリアを弥彦村まで拡大したことにより、住民の生活交通の確保を図っている。 今後も弥彦村、燕市、両市村の住民の生活交通手段を継続して確保・維持していくことが重要である。

デマンド交通「おでかけきららん号」月別乗車実績 ⇒2025

2024	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
利用者数	3,390	3,154	3,180	2,579	2,387	2,764	2,999	2,940	3,197	3,271	2,639	2,950	35,450
1日平均利用者数	154.0	157.7	159.0	135.7	132.6	138.2	142.8	147.0	152.2	148.6	131.9	147.5	145.6



弥彦・燕広域循環バス「やひこ号」月別乗車実績 ⇒2025

2024	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
利用者数	1,607	1,756	1,424	1,178	1,297	1,510	1,552	1,548	1,644	1,666	1,554	1,521	18,257
1日平均利用者数	73.0	87.8	71.2	62.0	72.0	75.5	73.9	77.4	78.2	75.7	77.7	76.0	75.0

