

令和7年12月24日差替

令和7年度 信濃町地域公共交通協議会補正予算書 (案)

収入	合計	5,808,000円
支出	合計	5,808,000円
収支差引額		0円

収入の部

科 目	令和7年度 当初予算額	補正額	令和7年度 補正後予算額	摘 要
1.負担金	1,689,000	0	1,689,000	協議会運営、公共交通運行支援業務の負担金として
2.補助金	4,500,000	△ 504,000	3,996,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 地域内フィーダー系統確保維持費分 2,496,000円 車両減価償却費等分 1,500,000円
3.繰越金	122,768	0	122,768	令和6年度繰越し
4.諸収入	232	0	232	預金利息等
収入合計	6,312,000	△ 504,000	5,808,000	

支出の部

科 目		令和 7 年度 当初予算額	補正額	令和 7 年度 補正後予算額	摘 要
1.運営費	会議費	18, 000	0	18, 000	委員旅費費用弁償
	事務費	30, 000	0	30, 000	振込手数料、郵券料、消耗品等
	小計	48, 000	0	48, 000	
2.事業費	事業費	1, 741, 000	0	1, 741, 000	運行計画見直支援事業 1,441,000円 バス停維持管理事業 300,000円
	小計	1, 741, 000	0	1, 741, 000	
3.雑支出		4, 500, 000	△ 504, 000	3, 996, 000	地域公共交通確保維持補助金相当分(町一般会計へ)
4.予備費		23, 000	0	23, 000	
支出合計		6, 312, 000	△ 504, 000	5, 808, 000	

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)

資料2

別添1

令和7年12月●日

協議会名： 信濃町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)
長電バス(株)	(路線名)熊坂・野尻線 (運行区間)熊坂～信濃小中学校 ※車両減価償却費国庫補助と 一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者 ひとりあたりの財政負担の抑 制」を目標として事業を実施し た。 ・運行の維持、利便性の確保・ 向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施され た。	C 【路線バス達成状況】(目標/実績) * 野尻・熊坂線 利用者数:1,380人以上/469人 公的負担額:961万円以内/1,349万円 * 高沢・六月線 利用者数:280人以上/213人 公的負担額:191万円以内/613万円 * 石橋・板橋線 利用者数:140人以上/94人 公的負担額:93万円以内/270万円 * 国道線 飯綱病院利用者数:2.0人以上/1.0人 公的負担額:4,395万円以内/4,890万円 路線バスの各路線とも、利用者数、公的負 担額の目標は達成できなかった。要因は、 朝・夕の通勤通学において、個別の移動 ニーズに対して大量輸送を形態とする路 線バスの運行を対応させていくことが、人 員、財政的に難しい中で、家族送迎や車 利用を主体とした生活スタイルが定着して いることが考えられる。公的負担額につい ては、利用者減による運賃収入の減と、燃 料費等の物価高騰や人件費にかかる運行 費用の増加が主な理由と考えられる。ま た、車両の老朽化により、維持管理費も上 昇していることも影響している。 これにより、路線バスの1人あたりの公的 負担額目標11,963円以下に対し、実績が 28,767円となった。 なお、公共交通全体としての収支率目標 2.8%以上に対し、実績は1.9%と下回った が、これはデマンドAIシステムの導入費の 支出があったことが主な要因となってい る。	・利用者等からの意見と利用状況から、 運行内容の見直しや地域ニーズに合っ た公共交通全体の在り方について、引き 続き検討を行う。町民生活に不可欠な町 公共交通を存続するため、真に必要な交 通サービスを中心として効率的で利便 性・安全性を確保した運行を実施するた め、人口減少や高齢化の進行、個別の 移動ニーズへの対応も考慮しながら、ラ イドシェア等新たな移動手段の導入検討 を含め、当町に最適な公共交通の構築 を進める。その検討材料とするため、R8 年度に公共交通についての町民アン ケートを実施予定。
	(路線名)高沢・六月線 (運行区間)高沢～信濃小中学校 ※車両減価償却費国庫補助と 一体で実施	・乗降データの分析を実施し ニーズ把握に努めるとともに、 高齢者サロンへ出向いて利用 者の意見を聴取し、改善点等 の把握に努めた。			・デマンドタクシーの制度周知、利用促進 施策としての広報誌や町HPでのPRを継 続し、高齢者向けに個別相談や利用方 法説明、スマホ予約のサポートなどを実 施することで利用を促す。また、AIオンデ マンドシステムの利点を最大限活かせる よう運行を最大限見直し、運行改善の要 望がある部分については、乗合率や移 動時間などの全体のバランスを取りなが ら改善対応を図り、利用者増に繋げる。 また、運行見直しを行ったR6年4月以降 に寄せられている利用者、ドライバー等 の意見の内容を分析し、移動ニーズに対 する課題や利便性の要望にどのように 対応していくかを考え、利用者増を目指 していく。
	(路線名)石橋・板橋線 (運行区間)石橋東～黒姫駅 ※車両減価償却費国庫補助と 一体で実施	・町HPにてデマンドタクシー、 路線バスの制度周知を行った ほか、デマンド制度のチラシ、 路線バス時刻表を全戸配布す ることで、利用促進に努めた。			・収支状況については物価高騰や人件 費増加、ドライバー不足などの要因か ら、支出がさらに増加する見込みである ため、利用促進に努めつつ、地域公共交 通計画に基づき、利用者が大きく減少し ている路線や、費用負担の大きい路線に ついて、運行路線の縮小や統合等を引き 続き慎重に検討・実施し、財政負担の 増加抑制に努める。
	(路線名)国道線(黒姫駅-飯綱 病院) (運行区間)黒姫駅-飯綱病院 ※車両減価償却費国庫補助と 一体で実施				
	(路線名)信濃町デマンドタク シー (運行区間)信濃町内及び妙高 高原駅				B 【デマンドタクシー達成状況】(目標/実績) 利用者数:11,500人以上/11,276人 1人あたり公的負担額:2,800円以下/2,893 円 デマンドタクシーの利用者実績は目標には 若干及ばなかったものの、AIシステム導入 によるフルデマンド化とエリア制限の撤廃 等の利便性向上により、前年度実績9,566 人から大幅に増加した。AIシステム導入費 用により、全体収支率は1.9%となったが、 利用者増により1人あたりの公的負担額は 目標水準となった。
野尻湖タクシー(株)	(路線名)信濃町デマンドタク シー (運行区間)信濃町内及び妙高 高原駅				

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12月●日

協議会名：	信濃町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)	<p>信濃町は、長野県の北部、新潟県境に位置し、黒姫山、飯縄山、斑尾山に囲まれた盆地地形で、標高650m付近に平坦地が広がっている。幹線道路として国道18号と上信越自動車道が町の中央を縦断しており、これらに接続する県道、町道、農道等が網の目状に整備されているが、町全域で特別豪雪地帯にも指定されていることから夏と冬では通行できる道路の状況は異なる。</p> <p>町の総人口(特に年少、生産年齢人口)は減少の一途をたどる一方で、高齢者人口(特に単身高齢者)の増加は顕著である。また、人口は平坦部全域に分布し周縁部には小規模集落が多数点在している。平成22年より「過疎地域自立促進特別措置法」における過疎地域指定(町全域)を受けている。</p> <p>公共交通においては、町民の就労環境の変化とモータリゼーションの進展により移動手段が自家用車が主体となったことから公共交通機関の利用者は減少を続け、民間交通事業者の収支悪化による廃止決定を受け、町が事業費を支出することで路線の存続を図った。こうした背景から、町民・関係団体等を中心に「信濃町地域公共交通協議会」を立ち上げ、「信濃町地域公共交通総合連携計画」、「信濃町地域公共交通網形成計画」等の策定を経て、さらなる持続可能な公共交通網体系の実現を目指すため「信濃町地域公共交通計画」の策定を行った。</p> <p>信濃町の公共交通網は、長野市(飯綱町)へ通じる幹線交通である鉄道(バス)を軸に、町域内に路線バス、デマンドタクシーを組み合わせた公共交通機関網を構築している。また、路線バスはスクールバスの役割も兼ねており、町小中学校・町外高校への通学、高齢者の町立病院への通院や買物等、車を運転できない学生や高齢者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通手段として機能している。「信濃町地域公共交通計画」により住民サービスの向上や、適切な財政負担等を掲げ公共交通の維持に取り組んでいるが、人口減少や自家用車の普及により行政負担の増加は続いている。しかし、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続していく必要がある。このため、地域公共交通確保維持事業により路線バス(熊坂・野尻線、高沢・六月線、石橋・板橋線、国道線)、デマンドタクシー「ふれあいコスモス号」の運行を確保・維持し、しなの鉄道北しなの線に接続するフィーダー路線とすることで、町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>