

令和3年度 地域活性化総合特別区域評価書

作成主体の名称：新潟県長岡市

1 地域活性化総合特別区域の名称

持続可能な中山間地域を目指す自立的地域コミュニティ創造特区

2 総合特区計画の状況

①総合特区計画の概要

地域住民と協働して地域づくり等に取り組むNPO法人を事業主体として、地域住民全員が会費を負担して経営に参画し、相互扶助の精神に基づき労力や技術等を無償又は安価で提供して経費を削減し、また、既存の概念にとらわれずに事業を行い多様な収益を確保することにより経営の安定化を図りながら、継続的に生活サービスを提供する『自立経営型NPO法人による生活サービス提供モデル』の構築を図る。

②総合特区計画の目指す目標

誰もが安心して暮らし続けられる地域

解説：中山間地域にある当該区域が有する水源の涵養、自然環境の保全、良好な景観形成、伝統文化の伝承等の多面的かつ公益的な機能は、直接的・間接的に市民や国民の暮らしを支えている。これらの機能を維持するため、また、何よりも当該区域に住み続けたいという住民の想いを実現するため、継続的に生活サービスを提供することができるモデルを構築することにより「誰もが安心して暮らし続けられる地域」を目指すもの。

③総合特区の指定時期及び総合特区計画の認定時期

平成23年12月22日指定

平成24年2月28日認定（平成29年3月27日最終認定）

④前年度の評価結果

まちづくり等分野 4.0点

- ・いずれの地域においても、NPOや集落組織等により生活サービスの提供や支援事業に取り組んでいることが確認できた。生活交通の支援に関しても堅調に維持している。
- ・人口減少については自然減も多く、歯止めが効かない側面はあるが、本特区が取り組む生活サービス支援の維持や、交流・対流事業を行うことにより、地域コミュニティの涵養をはかり、住み続けられる地域としての整備を維持・発展させてゆくことを望みたい。
- ・新型コロナウイルスの影響で外出を控える住民が増加している状況で、生活交通サービスを維持していくことはかなり厳しいと推察される中、一部減便がありながらも、生活交通サービスを提供し続けている点を高く評価したい。
- ・移動ニーズが減少する一方で、買い物支援等の生活サービスの提供やコミュニティ機能維持の重要性が増すと考えられ、交通に限定しない包括的な生活支援の実施・継続に向け、より一層の工夫に期待したい。

- ・新型コロナウイルスの影響下であっても視察やグリーンツーリズム等の交流人口を維持する仕掛け、またそれと連動した生活支援サービスの提供方策についても検討いただきたい。
- ・本事業は、過疎地域における交通サービスの充実によって過疎化の進展を食い止め、地域振興を図ることを意図している。実態が厳しい中で個別の施策が大きな影響を及ぼすことは難しいが、本件提案のNPO法人による有償旅客輸送が制度化されるなど大きな成果を上げてきた。このような先見性、自治体の努力は正当に評価されるべきであると考えている。

⑤前年度の評価結果を踏まえた取組状況等

人口減少、コロナ禍の影響を受けながらも、運行ダイヤ改正などを行い、住民の利便性の確保と利用促進に努め、便数の維持を図っている。

⑥本年度の評価に際して考慮すべき事項

新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因

3 目標に向けた取組の進捗に関する評価（別紙1）

①評価指標

評価指標（1-ア）：住民基本台帳人口 [進捗度：-336%]

数値目標（1-ア）

(1) -①：山古志地域・太田地区 1,220人（H29年3月）→ 948人（R4年3月）

[R3年度目標値 948人、R3年度実績値 999人、進捗度 296%、寄与度 25%]

(1) -②：小国地域 5,551人（H29年3月）→ 4,993人（R4年3月）

[R3年度目標値 4,993人、R3年度実績値 4,649人、進捗度-830%、寄与度 25%]

(1) -③：栃尾地域 19,015人（H29年3月）→ 17,004人（R4年3月）

[R3年度目標値 17,004人、R3年度実績値 16,166人、進捗度-441%、寄与度 25%]

(1) -④：川口地域 4,548人（H29年3月）→ 4,160人（R4年3月）

[R3年度目標値 4,160人、R3年度実績値 4,024人、進捗度-369%、寄与度 25%]

評価指標（1-イ）：コミュニティバスの利用者数 [進捗度：72%]

数値目標（1-イ）

(1) -①：山古志地域・太田地区 16,681人（R2年3月）→15,857人（R4年3月）

[R3年度目標値 15,857人、R3年度実績値 13,220人、進捗度 83%、寄与度 33%]

(1) -②：小国地域 5,942人（R2年3月）→ 5,754人（R4年3月）

[R3年度目標値 5,754人、R3年度実績値 2,928人、進捗度 51%、寄与度 33%]

(1) -③：栃尾地域 -人（R2年3月）→ -人（R4年3月）

[R3年度目標値-人、R3年度実績値-人、進捗度-%、寄与度-%]

(1) -④：川口地域 9,228人（R2年3月）→ 9,044人（R4年3月）

[R3年度目標値 9,044人、R3年度実績値 7,652人、進捗度 85%、寄与度 33%]

評価指標（2-ア）：

市政への満足度（バス・電車など公共交通機関）「満足である」又は「どちらかといえば満

足」 [進捗度：-%]

数値目標（２－ア）： 市政への満足度（バス・電車など公共交通機関）「満足である」又は「どちらかといえば満足」《定性的評価》

(2) -①：山古志地域・太田地区 17.0% (H29年3月) → 22.0% (R4年3月)

[R3年度目標値 22.0%、R3年度実績値 28.9%、進捗度-%、寄与度 25%]

交通サービスの水準が確保されていることや利用者数も横ばいであることからこれらの取組が満足度の維持に一定の効果があったものと評価する。

(2) -②：小国地域 31.0% (H29年3月) → 36.0% (R4年3月)

[R3年度目標値 36.0%、R3年度実績値 28.9%、進捗度-%、寄与度 25%]

前年度に比べて利用者数は減少したものの、生活交通全体としての住民満足度の維持に一定の効果があったものと評価する。

(2) -③：栃尾地域 36.0% (H29年3月) → 41.0% (R4年3月)

[R3年度目標値 41.0%、R3年度実績値 33.8%、進捗度-%、寄与度 25%]

栃尾地域では、路線バス事業がR3年度は維持されていることから、住民満足度の維持に一定の効果があったものと評価する。

(2) -④：川口地域 46.0% (H29年3月) → 51.0% (R4年3月)

[R3年度目標値 51.0%、R3年度実績値 55.3%、進捗度-%、寄与度 25%]

交通サービスの水準が確保されていることや利用者数も横ばいであることからこれらの取組が満足度の維持に一定の効果があったものと評価する。

評価指標（２－イ）：コミュニティバスの1日あたり運行便数 [進捗度：84%]

数値目標（２－イ）

(2) -①：山古志地域・太田地区 37便 (R2年3月) → 37便 (R4年3月)

[R3年度目標値 37便、R3年度実績値 35便、進捗度 95%、寄与度 33%]

(2) -②：小国地域 30便 (R2年3月) → 30便 (R4年3月)

[R3年度目標値 30便、R3年度実績値 18便、進捗度 60%、寄与度 33%]

(2) -③：栃尾地域 -便 (R2年3月) → -便 (R4年3月)

[R3年度目標値-便、R3年度実績値-便、進捗度-%、寄与度-%]

(2) -④：川口地域 21便 (R2年3月) → 21便 (R4年3月)

[R3年度目標値 21便、R3年度実績値 21便、進捗度 100%、寄与度 33%]

評価指標（３）：

各地域で民間の路線バスが運行されていないエリアにおいて、民間事業者でも行政でもない『自立経営型NPO法人』が行う生活交通事業により運行サービスが受けられる市民の割合 [進捗度：100%]

数値目標（３）

(3) -①：山古志地域・太田地区 99.8% (H29年3月) → 100% (R4年3月)

[R3年度目標値 100%、R3年度実績値 99.8%、進捗度 100%※1、寄与度 33%]

(3) -②：小国地域 97.6% (H29年3月) → 100% (R4年3月)

[R3年度目標値 100%、R3年度実績値 97.0%、進捗度 100%※2、寄与度 33%]

(3) -③：栃尾地域 -%※3 (H29年3月) → -%※3 (R4年3月)

[R 3年度目標値-%※3、R 3年度実績値-%※3、進捗度-%、寄与度-%※3]

(3) -④: 川口地域 100% (H29年3月) → 100.0% (R 4年3月)

[R 3年度目標値 100.0%、R 3年度実績値 100.0%、進捗度 100%、寄与度 33%]

- ※1 山古志地域・太田地区の竹之高地集落は、民間路線バス及びNPO法人のバスが集落内を直接運行していないため目標値及び実績値の対象としないが、隣接する蓬平集落を民間路線バスが運行しているため、運行サービスを受けられるものと判断し、進捗度を100%とするもの。
- ※2 小国地域の上谷内新田集落は、民間路線バス及びNPO法人のバスが集落内を直接運行していないため目標値及び実績値の対象としないが、隣接する新町集落を民間路線バスが運行しているため、運行サービスを受けられるものと判断し、進捗度を100%とするもの。
- ※3 栃尾地域では、過疎高齢化が進行する地域における住民の生活サービスの確保を図るため、NPO法人によるコミュニティバスの運行について枠組みを含めた具体的な検討が進められているが、現在、市のデマンドタクシー事業により引き続き公共交通が確保されるので、現時点における目標数値は「-」とした。

②寄与度の考え方

○評価指標 (1-ア) 及び (2-ア) について

山古志地域・太田地区、小国地域、栃尾地域、川口地域[寄与度 各 25%]

当該年度においては、4地域(地区)とも、NPO法人による生活交通事業又は民間の路線バスによる運行サービスを受けられるため、均等して各評価指標の達成に寄与していると考え、各地域25%としたもの。

○評価指標 (1-イ)、(2-イ) 及び (3) について

山古志地域・太田地区、小国地域、川口地域[寄与度 各 33.3%]、栃尾地域[寄与度-%]

当該年度において、自立経営型NPO法人による運行サービスが提供された地域で均等して算出したもの。(市のデマンドタクシー事業により引き続き公共交通が確保される栃尾地域を除いたもの)

③総合特区として実現しようとする目標(数値目標を含む)の達成に、特区で実施する各事業が連携することにより与える効果及び道筋

当該区域の地域住民の公共交通に対する満足度を高め、さらに定住化を図るための方策として地域の実情にあった生活交通サービスを提供している。

この生活交通事業を中心として、車両を使用しない日や時間帯における地域住民等への車両の有償貸渡し事業や観光客等の有償運送事業を行うことにより、NPO法人の自立経営に向けた収益性の向上が図られる。

また、車両の貸渡し事業は、新たな移動手段として地域住民の団体活動等での活用が見込まれ、地域コミュニティの維持・形成への効果が期待される。

④目標達成に向けた実施スケジュール

小国地域(平成24年度)、川口地域(平成25年度)及び山古志地域・太田地区(平成26年度)ではNPO法人を事業主体として、過疎地有償運送が計画どおり開始された。

また、規制の特例措置を活用した自家用マイクロバスのレンタカー事業が、小国地域において平成26年度から開始された。山古志地域・太田地区においても同事業の開始の検討を進めている。

平成 27 年 3 月 31 日に道路運送法施行規則の一部が改正され、過疎地有償運送の旅客範囲の緩和が実現した。山古志地域・太田地区では、平成 28 年 4 月から運用を開始し、観光客等の有償運送による地域の活性化とともに NPO 法人の収益性の向上を図り、持続可能な中山間地域の実現を目指す。

また、総合特区認定解除を踏まえ、生活交通の維持のみでなく、集落支援員と連携した地域の維持活性化事業を検討し、地域住民が安心して暮らし続けられる地域を目指す。

4 規制の特例措置を活用した事業等の実績及び自己評価（別紙 2）

①特定地域活性化事業

生活交通事業（自家用マイクロバス有償貸渡）（通達「過疎地有償運送者による自家用マイクロバスの有償貸渡しの取扱いについて」平成 25 年 3 月 21 日付国自旅第 599 号）

ア 事業の概要

過疎地有償運送を行う NPO 法人がマイクロバスのレンタカー事業を行う場合、マイクロバス以外の車両を使用した 2 年以上のレンタル事業の実績を有していなければならないが、総合特区内においては、その実績がなくとも、レンタカー事業開業当初から他人の需要に応じて過疎地有償運送の用に供する自家用マイクロバスのレンタルを行うことができるもの。

イ 評価対象年度における規制の特例措置の活用状況と目標達成への寄与

NPO 法人によるマイクロバスのレンタカー事業が小国地域において平成 26 年 7 月から開始され、R 3 年度中には 15 件の貸渡し実績があった。さらに、山古志地域・太田地区においては、事業開始の検討が進められている。

②一般地域活性化事業

過疎地有償運送の旅客の範囲の緩和（通達「過疎地有償運送における旅客の範囲の解釈について」平成 25 年 12 月 27 日付国自旅第 366 号）

ア 事業の概要

過疎地において、住民等だけでなく、日常生活に必要な用務を反復継続して行う者等についても、有償運送を行うことについて許可するもの。平成 25 年 12 月 27 日付上記通達によって、全国展開となった。

イ 評価対象年度における規制の特例措置の活用状況と目標達成への寄与

旅行客だけでなく、除雪ボランティアが豪雪地域である各地域に出向く等の際に利用されている。

③規制の特例措置の提案

該当なし（現状の事業展開において、特段の支障が生じていないため。）

5 財政・税制・金融支援の活用実績及び自己評価

①財政支援：評価対象年度における事業件数 0 件

該当なし（事業者から支援要望がないため。）

②税制支援：評価対象年度における適用件数0件

地域活性化総合特区を対象とする税制支援（特定新規中小会社が発行した株式を取得した場合の課税の特例）が平成29年度末で廃止されたことから、該当なし。

③金融支援（利子補給金）：評価対象年度における新規契約件数0件

該当なし（事業者から支援要望がないため。）

6 地域独自の取組の状況及び自己評価（別紙3）

（地域における財政・税制・金融上の支援措置、規制緩和・強化等、体制強化、関連する民間の取組等）

市では、NPO法人が行う生活交通サービスに対して財政支援（地域生活交通補助金を交付）することにより、地域の生活交通が維持できた。

また、生活交通事業における住民満足度向上のためのデマンド運行や生活交通以外の分野も視野に入れた新規事業展開について、先進地視察等を実施することで、NPO法人の組織の自立安定化や新規事業の立上げに向けた知識の取得等を図ることができた。

さらに、各地域では、豊かな自然と歴史ある文化に基づく観光資源を活かし、被災地としての視察受入れやグリーン・ツーリズム等にも取り組んでおり、交流人口の増加を図っているところである。

7 総合評価

自立経営型NPO法人による生活交通事業については、小国地域及び川口地域に加え、平成26年度から山古志地域・太田地区において開始された。住民が主体となった運営が順調に進められており、全体として計画どおりに進捗している。

バスの利活用促進によるNPO法人の更なる収益性の向上を図るため、マイクロバスのレンタカー事業が平成26年度から小国地域で開始され、一定の利用があるなどNPO法人の収益に繋がっている。

山古志地域・太田地区においては、平成28年4月に過疎地有償運送の旅客範囲の緩和の運用を開始した。また、マイクロバスのレンタカー事業開始の検討が進められており、地域の活性化とNPO法人の収益性の向上が期待される。

また、NPO法人や地域活動団体等が主体となって、中山間地域の生活サービスの維持確保に向けた買い物支援等の取組も進められており、コミュニティ機能の維持等に寄与するとともに、持続可能な地域の実現に向けた取組が進められている。

総合特区としての取組みは令和3年度をもって終了し、生活交通のみならず、集落支援員等と連携し、包括的な地域の維持活性化事業の実施を検討する。

平成26年度に長岡市が設置した「復興推進地域づくり委員会」※1において、これから先10年の中山間地域における地域づくりの在り方が議論された。目指すべき地域ビジョンとして、過疎化・高齢化してもラクラク安心して暮らし続けられ、老若男女を問わず、誰もがイキイキ楽しく住み続けられ、また地域の魅力をワクワク感じて、交流や対流が生まれる地域として「ラクラク・イキイキ暮らせて、ワクワクする地域」というビジョンが示された。このビジョンの実現に向けては、地域住民やNPO法人が地域づくりの主役となることを基本として、中間支援組織や行政がしっかりと下支えしていくという連携体制のもと、本特区の目標である

「誰もが安心して暮らし続けられる地域」と方向性を同じくして地域が一丸となって取り組むこととしている。

本特区が目指す自立経営型NPO法人による生活サービス提供モデルの構築に向けて、引き続き専門家による研修等の支援により行政がしっかりと下支えをすることにより、地域の独自性と地域住民の創意工夫による取組を最大限に活かしながら、生活サービスの充実と継続性の確保を図っていくこととしている。

- ※1 平成26年10月で新潟県中越地震の発生から10年となることを受けて、これから10年先を見据えた中山間地域の在り方を取りまとめるため設置した委員会。学識経験者、山古志、小国、栃尾及び川口地域で地域づくりに携わってきたNPO法人や中間支援組織の代表者等7名で構成。平成25年12月から平成26年8月までに8回会議を開催し、平成26年9月に報告書を市長に提出した。

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
数値目標(1-ア)-① 山古志地域・太田地区 1,220人→948人	目標値	1,220(人)	1,166(人)	1,111(人)	1,057(人)	1,003(人)	948(人)	
	実績値	1,271(人)	1,216(人)	1,158(人)	1,092(人)	1,045(人)	999(人)	
寄与度(※):25(%)	進捗率(%)		485%	394%	275%	275%	296%	
数値目標(1-イ)-① 山古志地域・太田地区 17,108人→15,857人	目標値				16,681(人)	16,264(人)	15,857(人)	
	実績値	25,949(人)	17,547(人)	16,614(人)	14,900(人)	13,444(人)	13,220(人)	
寄与度(※):33(%)	進捗率(%)							
代替指標の考え方は定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標又は定性的な評価を用いる場合								
目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業		<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の確保は、安心・安全な生活を送る上で根幹を成すものであり、この目標の達成なくしては、他の生活サービス(配食や買い物支援等を含む)の維持・向上は図られない。この観点から、NPO法人が行う生活交通サービスに対して市が財政支援(コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通を維持し、地域コミュニティの推進や定住促進を図る。 ・平成25年度まで新潟県中越え大震災復興基金を活用して運行されてきたコミュニティバスは、平成26年度から過疎地有償運送として運行が開始され、地域住民の重要な移動手段となっている。 ・当地域では、社会福祉協議会による高齢者への配食サービスが実施されているほか、住民団体による高齢者等交通弱者への買い物支援と見守りサービスも検討されており、こういった生活サービス向上の取組が、安心した暮らしの確保に繋がっており、人口減少の抑制に寄与している。 						
評価指標(1-ア) 住民基本台帳人口	評価指標(1-イ) コミュニティバスの利用者数	<p>(ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本総合特区計画による取組が、人口減少(主に社会減)の抑制に資すると考えられることから、住民基本台帳人口を指標とした。 ・目標値は、過去の実績から趨勢値を算出し、社会減少率の10%抑制を目標として設定した数値である。(第13回認定申請にて変更届出済み) ・令和3年度の趨勢値は922人であり、進捗率は「(実績値-趨勢値)/(目標値-趨勢値)(%)」で算出している。 ・人口減少の抑制のための生活交通事業以外の地域の主要課題として、除雪体制の充実や公共施設の利活用等に取り組むこととしている。 <p>(イ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な中山間地域を目指すにあたり、生活交通が確保されていることは重要な要素である。恒常的な利用者がいるという事実が路線を残すことに繋がるため、コミュニティバス利用者数の減少幅を抑えることを指標の一つとした。 ・目標値は、平成29年度から令和3年度までの過去5年間の人口減少割合の平均値を算出し、それよりも減少幅を1%抑えた割合で乗車人数を算出している。 						
	【参考】地域人口の対前年増減割合推移	年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	※平均減少率95.3%であるため、乗車人数の減少幅は1%抑えた96.3%とすることを目標とする。
	人数		95.7%	95.2%	94.3%	95.7%	95.6%	
進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)		<p>(ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本総合特区計画に基づく自立経営型NPO法人による生活交通サービスの提供により、当該区域の人口維持に一定の効果があったものと評価する。今後もNPO法人や地域住民が主体となったバスの利活用促進に向けた取組を推進する。 <p>(イ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進捗度が100%に満たない要因としては、民間の路線バスの延伸(平成29年度)により、沿線の住民やオープンスクール校である小中学校に通学する児童生徒がコミュニティバスから民間路線バスを利用するようになったことが引き続き影響したと考えられる。また、高頻度で利用していた高校生が減少したことも要因として挙げられる。 ・バス利用者数は、運行ダイヤの改正、停留所設置位置の改善等により、利用しやすい環境を作ることにより減少を食い止める。 <p>(ア・イ共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当地域では、社会福祉協議会による高齢者への配食サービスが実施されているほか、住民団体による高齢者等交通弱者への買い物支援と見守りサービスが定期的に検討されており、これらの生活サービス向上の取組が、安心した暮らしの確保に繋がっており、人口減少の抑制に寄与している。 ・今後とも、地域づくりに取り組む住民組織やNPO法人等に対して、地域づくり等の専門家を招いた研修会などを実施することで、組織の自立安定化による継続性の確保や生活サービス等の新規事業の立上げに向けた知識の取得等を図る。 ・「復興推進地域づくり委員会」の提言も踏まえ、住民主体の取組を基本とした地域づくりを進めることとしており、住民組織による移動販売や高齢者の見守り等の実施が計画されている。 						
外部要因等特記事項		新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因						

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(1-ア)-② 小国地域 5,551人→4,993人	目標値	5,551(人)	5,440(人)	5,328(人)	5,216(人)	5,105(人)	4,993(人)
	実績値	5,468(人)	5,298(人)	5,135(人)	4,976(人)	4,824(人)	4,649(人)
寄与度(※):25(%)	進捗率(%)		-64%	-73%	-75%	-75%	-83%
数値目標(1-イ)-② 小国地域 6,039人→5,754人	目標値				5,942(人)	5,847(人)	5,754(人)
	実績値	8,559(人)	6,137(人)	5,309(人)	4,369(人)	3,242(人)	2,928(人)
寄与度(※):33(%)	進捗率(%)						
代替指標の考え方や定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標又は定性的な評価を用いる場合							
目標達成の考え方や目標達成に向けた主な取組、関連事業	<p>・交通手段の確保は、安心・安全な生活を送る上で根幹を成すものであり、この目標の達成なくしては、他の生活サービス(配食や買い物支援等を含む)の維持・向上は図られない。この観点から、NPO法人が行う生活交通サービスに対して市が財政支援(コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通を維持し、地域コミュニティの推進や定住促進を図る。</p>						
評価指標(1-ア) 住民基本台帳人口	<p>(ア) ・本総合特区計画による取組が、人口減少(主に社会減)の抑制に資すると考えられることから、住民基本台帳人口を指標とした。 ・目標値は、過去の実績から趨勢値を算出し、社会減少率の10%抑制を目標として設定した数値である。(第13回認定申請にて変更届出済み) ・令和3年度の趨勢値は4,956人であり、進捗率は「(実績値-趨勢値)/(目標値-趨勢値)(%)」で算出している。 ・人口減少の抑制のための生活交通事業以外の地域の主要課題として、若者定住対策としての子育て及び教育環境の改善、地域内診療所の医師確保等に取り組むこととしている。</p>						
評価指標(1-イ) コミュニティバスの利用者数	<p>(イ) ・持続可能な中山間地域を目指すにあたり、生活交通が確保されていることは重要な要素である。恒常的な利用者がいるという事実が路線を残すことに繋がるため、コミュニティバス利用者数の減少幅を抑えることを指標の一つとした。 ・目標値は、平成29年度から令和3年度までの過去5年間の人口減少割合の平均値を算出し、それよりも減少幅を1%抑えた割合で乗車人数を算出している。</p>						
【参考】地域人口の対前年増減割合推移	年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	※平均減少率96.9%であるため、乗車人数の減少幅は1%抑えた97.8%とすることを目標とする。
	人数	96.9%	96.9%	96.9%	96.9%	96.4%	
進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)	<p>(ア) ・進捗度が100%に満たない要因としては、当年度の実績値(4,649人)が趨勢値(4,956人)に対して-307となり、減少が進んだことが挙げられる。理由は、高齢化による死亡数の増加や未婚・晩婚化による出生数の減少。また、地域内での雇用機会が少ないことや生活のしづらさによる若者の地域外流出による。これらの課題に対し、地域内での婚活支援や雇用創出のための企業誘致の取組を進める。</p> <p>(イ) ・進捗度が100%に満たない要因としては、平成29年度から小学校のスクールバスが別途運行開始したことが引き続き影響していること、高頻度で利用していた利用者が高齢により外出しなくなったこと等が挙げられる。 ・バス利用者数は、運行ダイヤの改正、停留所設置位置の改善等により、利用しやすい環境を作ることにより減少を食い止める。</p> <p>(ア・イ共通) ・このように、過疎化・高齢化は加速している現状にあり、本総合特区計画に基づく自立経営型NPO法人による生活交通サービスの提供により、当該区域の人口維持に対して一層の取組が必要である。今後もNPO法人や地域住民が主体となったバスの利活用促進に向けた取組を推進する。 ・また、当地域では、NPO法人による配食サービスと買い物支援サービスも実施されており、これらの生活サービス向上の取組が、安心した暮らしの確保に繋がり、人口減少の抑制に寄与していく。 ・今後とも、地域づくりに取り組む住民組織やNPO法人等に対して、地域づくり等の専門家を招いた研修会などを実施することで、組織の自立安定化による継続性の確保や生活サービス等の新規事業の立上げに向けた知識の取得等を図る。 ・「復興推進地域づくり委員会」の提言も踏まえ、住民主体の取組を基本とした地域づくりを進めることとしており、引き続き、NPO法人による移動販売や高齢者の見守り等の実施が計画されている。</p>						
外部要因等特記事項	新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因						

※寄与度：一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(1-ア)-③ 栃尾地域 19,015人→17,004人	目標値	19,015(人)	18,613(人)	18,211(人)	17,809(人)	17,407(人)	17,004(人)
	実績値	18,765(人)	18,210(人)	17,723(人)	17,227(人)	16,699(人)	16,166(人)
寄与度(※):25(%)	進捗率(%)		-410%	-398%	-397%	-421%	-441%
数値目標(1-イ)-③ 栃尾地域 -人→-人	目標値						
	実績値						
寄与度(※):-(%)	進捗率(%)						
代替指標の考え方は定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標又は定性的な評価を用いる場合							
評価指標(1-ア) 住民基本台帳人口	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業	<p>(ア) ・交通手段の確保は、安心・安全な生活を送る上で根幹を成すものであり、この目標の達成なくしては、他の生活サービスの維持・向上は図られない。栃尾地域では、路線バスが走っていることから自立経営型NPO法人による生活交通サービスは、実施される予定はないが、地域コミュニティの推進や定住促進に取組むNPO法人や住民組織が活動しており、地域復興支援員等によるこれら団体への支援を行っているところである。この成果が数値の推移として表れることが期待され、事業の効果と見ることが出来る。</p> <p>(イ) ・栃尾地域では市によるデマンドタクシーが運行されているため、コミュニティバスの運行の必要性がなく、評価の対象外とした。</p>					
評価指標(1-イ) コミュニティバスの利用者数	各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標	<p>・本総合特区計画による取組が、人口減少(主に社会減)の抑制に資すると考えられることから、住民基本台帳人口を指標とした。</p> <p>・目標値は、過去の実績から趨勢値を算出し、社会減少率の10%抑制を目標として設定した数値である。(第13回認定申請にて変更届出済み)</p> <p>・令和3年度の趨勢値は16,849人であり、進捗率は「(実績値-趨勢値)/(目標値-趨勢値)(%)」で算出している。</p> <p>・人口減少の抑制のための生活交通事業以外の地域の主要課題として、住民主導型の観光促進による交流人口の拡大、地域医療体制の充実等に取り組むこととしている。</p>					
	進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)	<p>・進捗度が100%に満たない要因としては、当年度の実績値(16,166人)が趨勢値(16,849人)に対して-572となり、大きく減少が進んだことが挙げられる。理由は、高齢化による死亡数の増加や未婚・晩婚化による出生数の減少。また、地域内での雇用機会が少ないことや生活のしづらさによる若者の地域外流出による。これらの課題に対し、地域内での婚活支援や雇用創出のための企業誘致の取組を進める。</p> <p>・このように、過疎化・高齢化は加速している現状にあり、本総合特区計画に基づく自立経営型NPO法人による生活サービス(配食・買い物支援等を含む)の提供により、当該区域の人口維持に対して一層の取組が必要である。</p> <p>・また、当地域では、NPO法人や住民組織が連携し、地域内の交流を深め、コミュニティを形成するための交流会を開催しており、次年度以降もこれらの地域づくりやコミュニティ維持・形成の取組を通して、人口減少の抑制に寄与していく。また、学生インターンの受入れや学生ボランティアの受入れを通して、交流人口の増加を図っている。これらの取組が、当該区域の人口維持に一定の効果があったものと評価する。</p> <p>・今後とも、地域づくりに取り組む住民組織やNPO法人等に対して、地域づくり等の専門家を招いた研修会などを実施することで、組織の自立安定化による継続性の確保や生活サービス等の新規事業の立上げに向けた知識の取得等を図る。</p> <p>・「復興推進地域づくり委員会」の提言も踏まえ、住民主体の取組を基本とした地域づくりを進めることとしており、地域公共交通の検討を行う予定である。</p>					
	外部要因等特記事項	新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(1-ア)-④ 川口地域 4,548人→4,160人	目標値	4,548(人)	4,470(人)	4,393(人)	4,315(人)	4,238(人)	4,160(人)
	実績値	4,548(人)	4,457(人)	4,340(人)	4,247(人)	4,157(人)	4,024(人)
寄与度(※):25(%)	進捗率(%)		13%	-179%	-209%	-212%	-369%
数値目標(1-イ)-④ 川口地域 9,321人→9,044人	目標値				9,228(人)	9,135(人)	9,044(人)
	実績値	10,115(人)	9,415(人)	9,308(人)	9,532(人)	7,861(人)	7,652(人)
寄与度(※):33(%)	進捗率(%)						
代替指標の考え方や又は定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標又は定性的な評価を用いる場合							
目標達成の考え方や目標達成に向けた主な取組、関連事業		<p>・交通手段の確保は、安心・安全な生活を送る上で根幹を成すものであり、この目標の達成なくしては、他の生活サービスの維持・向上は図られない。この観点から、NPO法人が行う生活交通サービスに対して市が財政支援(コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通を維持し、地域コミュニティの推進や定住促進を図る。</p>					
評価指標(1-ア) 住民基本台帳人口	各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標	<p>(ア) ・本総合特区計画による取組が、人口減少(主に社会減)の抑制に資すると考えられることから、住民基本台帳人口を指標とした。 ・目標値は、過去の実績から趨勢値を算出し、社会減少率の10%抑制を目標として設定した数値である。(第13回認定申請にて変更届出済み) ・令和3年度の趨勢値は4,131人であり、進捗率は「(実績値-趨勢値)/(目標値-趨勢値)(%)」で算出している。 ・人口減少の抑制のための生活交通事業以外の地域の主要課題として、地域に相応しいコミュニティの在り方の検討、婚活イベントによる定住の促進等に取り組むこととしている。</p> <p>(イ) ・持続可能な中山間地域を目指すにあたり、生活交通が確保されていることは重要な要素である。恒常的な利用者がいるという事実が路線を残すことに繋がるため、コミュニティバス利用者数の減少幅を抑えることを指標の一つとした。 ・目標値は、平成29年度から令和3年度までの過去5年間の人口減少割合の平均値を算出し、それよりも減少幅を1%抑えた割合で乗車人数を算出している。</p>					
評価指標(1-イ) コミュニティバスの利用者数	【参考】地域人口の対前年増減割合推移	年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
	人数	98.0%	97.4%	97.9%	97.9%	96.8%	※平均減少率97.6%であるため、乗車人数の減少幅は1%抑えた98.6%とすることを目標とする。
進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)		<p>(ア) ・進捗度が100%に満たない要因としては、当年度の実績値(4,024人)が趨勢値(4,131人)に対して-107となり、減少が進んだことが挙げられる。理由は、高齢化による死亡数の増加や未婚・晩婚化による出生数の減少。また、地域内での雇用機会が少ないことや生活のしづらさによる若者の地域外流出による。これらの課題に対し、地域内での婚活支援や雇用創出のための企業誘致の取組を進める。</p> <p>(イ) ・進捗度が100%に満たない要因としては、人口減少や高頻度で利用していた高齢者が福祉施設に入居したことなどが挙げられるが、免許返納者などの新規利用者の増加などにより、全体として横ばいとなった。今後もNPO法人や地域住民が主体となったバスの利活用促進に向けた取組を推進する。 ・バス利用者数は、運行ダイヤの改正、停留所設置位置の改善等により、利用しやすい環境を作ることにより減少を食い止める。</p> <p>(ア・イ共通) ・地域づくりに取り組むNPO法人がレンタカー事業により住民組織の活動を支えたり、コミュニティの維持を進めており、次年度以降もこれらの取組を通じて人口減少の抑制に寄与していく。 ・今後とも、地域づくりに取り組む住民組織やNPO法人等に対して、地域づくり等の専門家を招いた研修会などを実施することで、組織の自立安定化による継続性の確保や生活サービス等の新規事業の立上げに向けた知識の取得等を図る。 ・「復興推進地域づくり委員会」の提言も踏まえ、住民主体の取組を基本とした地域づくりを進めることとしており、NPO法人による住民の集いの場の提供や体験参加型イベントによる交流事業が計画されている。</p>					
外部要因等特記事項		新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度：一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(2-ア)-① 山古志地域・太田地区 17.0%→22.0%	目標値	17.0(%)	18.0(%)	19.0(%)	20.0(%)	21.0(%)	22.0(%)
	実績値	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)
寄与度(※):25(%)	進捗度(%)						
数値目標(2-イ)-① 山古志地域・太田地区 47便→37便	目標値				37(便)	37(便)	37(便)
	実績値	52(便)	52(便)	47(便)	36(便)	35(便)	35(便)
寄与度(※):33(%)	進捗度(%)						
評価指標(2-ア) 市政への満足度 (バス・電車など公共交通機関)「満足 である」又は「どちら らかといえば満足」 (2-イ)コミュニティ バスの1日あたり 運行便数	代替指標の考え方やまたは定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標 または定性的な評価を用いる場合	(ア) 本指標は長岡市総合計画に基づくまちづくりアンケートにより評価することとしているが、令和3年度がまちづくりアンケート 実施年度でなかったため、定性的な評価を用いた。					
	目標達成の考え方及び目標達成に向 けた主な取組、関連事業	(ア・イ共通) ・NPO法人が行う生活交通サービスに対して財政支援(市コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、充実した生活 交通を確保し、市民の満足度向上を図る。 ・当地域におけるNPO法人による過疎地有償運送事業については、地域協議会をはじめ、地域委員会や地域公共交通協 議会等あらゆる機会を捉え、地域住民の声を聞き、事業効果の改善に向け、運行ダイヤの改正等に取り組んでいるところ である。 ・アンケート以外の総合的な意見の聴取の方法として、長岡市地域公共交通協議会(3回)を実施した。					
	各年度の目標設定の考え方や数値の 根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目 標	(ア) ・本総合特区計画による取組が、地域住民の公共交通機関の満足度の向上に資すると考えられることから、市政への満足 度を指標とした。当地域においては、当初の計画どおり、平成26年4月1日から運行サービスが開始されたため、平成26年度 以降は、数値の推移を事業の効果と見ることができる。 ・事業効果の改善に向け、運行ダイヤの改正等に取り組んでいることから、5%の上昇を目標とした。 ・各年度における目標値の設定については、客観的なデータを活用した設定が困難であることから、基準値から目標値まで の増加分をバスの運行開始年度から令和3年度までで均等に振り分けて設定したものの。 (イ) ・市の財政支援(市コミュニティバス運行補助金)を受けて地元NPO法人が生活交通サービスを運行しており、財政面等様々 な要因により増便することが難しいなか、事業改善を行いながら現在の便数を減らさずに維持していくことが目標である。 また、山古志地域においては令和3年度は便数を維持することができた。					
	進捗状況に係る自己評価(進捗が遅 れている場合は要因分析)	(ア・イ共通) ・R3年度は限られた財源・人材・車両の中で、運行ダイヤを改正したり、サービス維持のために効果的な取組みがあったと 評価する。 ・より地域住民の満足度の高い運行方法や利用者数増加への取組について研究を行っているところである。 ・運行ダイヤの改正、停留所設置位置の改善等により、利用しやすい環境を作り、利用者減少を食い止めることにより便数 維持を図る。 ・次年度以降もNPO法人と地域住民との協働推進やバスの利活用促進に向けた取組を推進する。					
	外部要因等特記事項	新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度：一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(2-ア)-② 小国地域 31.0%→36.0%	目標値	31.0(%)	32.0(%)	33.0(%)	34.0(%)	35.0(%)	36.0(%)
	実績値	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)	28.9(%)
寄与度(※):25(%)	進捗度(%)						
数値目標(2-イ)-② 小国地域 30便→30便	目標値				30(便)	30(便)	30(便)
	実績値	30(便)	30(便)	30(便)	18(便)	18(便)	18(便)
寄与度(※):33(%)	進捗度(%)						
評価指標(2-ア) 市政への満足度 (バス・電車など公共交通機関)「満足である」又は「どちらかといえば満足」	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合	(ア) 本指標は長岡市総合計画に基づくまちづくりアンケートにより評価することとしているが、令和3年度がまちづくりアンケート実施年度でなかったため、定性的な評価を用いた。					
(2-イ)コミュニティバスの1日あたり運行便数	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業	(ア・イ共通) ・NPO法人が行う生活交通サービスに対して財政支援(市コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、充実した生活交通を確保し、市民の満足度向上を図る。 ・当地域におけるNPO法人による過疎地有償運送事業については、地域住民の声を基に、事業効果の改善に向け、運行ダイヤの改正等に取り組んでいるところである。また、NPO法人による運行サービスの路線以外の更にきめ細かい生活交通(集落単位での運営等)について、地域住民が主体となって乗合タクシーのデマンド運行を検討するなど、満足度向上に向けた取組みが進められている。 ・アンケート以外の総合的な意見の聴取の方法として、長岡市地域公共交通協議会(3回)を実施した。					
各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標		(ア) ・本総合特区計画による取組が、地域住民の公共交通機関の満足度の向上に資すると考えられることから、市政への満足度を指標とした。当地域においては、当初の計画どおり、平成24年4月1日から運行サービスが開始されたため、平成24年度以降は、数値の推移を事業の効果と見ることができる。 ・事業効果の改善に向け、運行ダイヤの改正等に取り組んでいることから、5%の上昇を目標とした。 ・各年度における目標値の設定については、客観的なデータを活用した設定が困難であることから、基準値から目標値までの増加分をバスの運行開始年度から令和3年度まで均等に振り分けて設定したものの。 (イ) ・市の財政支援(市コミュニティバス運行補助金)を受けて地元NPO法人が生活交通サービスを運行しており、財政面等様々な要因により増便することが難しいなか、事業改善を行いながら現在の便数を減らさずに維持していくことが目標である。また、小国地域においては、令和3年度以降も便数を維持することを目標とする。					
進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)		(ア・イ共通) ・限られた財源・人材・車両の中で、運行ダイヤを改正するなど、サービス維持のために効果的な取組みがあったと評価する。 ・より地域住民の満足度の高い運行方法や利用者増加への取組みについて研究を行っているところである。 ・運行ダイヤの改正、停留所設置位置の改善等により、利用しやすい環境を作り、利用者減少を食い止めることにより便数維持を図る。 ・次年度以降も、NPO法人と地域住民との協働推進やバスの利活用促進に向けた取組を推進する。					
外部要因等特記事項		新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
評価指標(2-ア) 市政への満足度 (バス・電車など公共交通機関)「満足である」又は「どちらかといえば満足」 (2-イ)コミュニティバスの1日あたり運行便数	数値目標(2-ア)-③ 栃尾地域 36.0%→41.0%	目標値	36.0(%)	37.0(%)	38.0(%)	39.0(%)	40.0(%)	41.0(%)
		実績値	33.8(%)	33.8(%)	33.8(%)	33.8(%)	33.8(%)	33.8(%)
	寄与度(※):25(%)	進捗度(%)						
	数値目標(2-イ)-③ 栃尾地域 -便→-便	目標値						
		実績値						
	寄与度(※):- (%)	進捗度(%)						
	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合	<p>(ア) ・本指標は長岡市総合計画に基づくまちづくりアンケートにより評価することとしているが、令和3年度がまちづくりアンケート実施年度でなかったため、定性的な評価を用いた。</p> <p>(イ) ・栃尾地域では市によるデマンドタクシー事業が実施されているため、評価の対象外とした。</p>						
	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業	<p>(ア) ・栃尾地域では、自立経営型NPO法人による生活交通サービスが行われていないが、地域コミュニティの推進や定住促進に取り組むNPO法人や住民組織が活動しており、住民主体の取組の活性化を促進しているところである。この成果が数値の推移として表れることが期待され、事業の効果と見ることができる。</p>						
	各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標	<p>(ア) ・栃尾地域では、自立経営型NPO法人による生活交通サービスが行われていないことから、本計画による取組が、直接的に地域住民の公共交通機関の満足度の向上に資するものではないが、長岡市公共交通基本計画(H20.12月策定)に基づき、路線バスを維持することを基本としつつも、路線が廃止された地域では住民主体の運営を行う方針としていることから、生活交通事業が開始された場合を考慮し、公共交通機関への満足度を指標としている。</p> <p>・自立経営型NPO法人による生活交通サービスが行われていないが、他の地域と同様に5%の上昇を目標とした。</p> <p>・各年度における目標値の設定については、客観的なデータを活用した設定が困難であることから、基準値から目標値までの増加分をバスの運行開始年度から令和3年度まで均等に振り分けて設定したものの。</p>						
	進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)	<p>(ア) ・栃尾地域では、令和3年度は路線バス事業の継続、デマンドタクシー運行により、本総合特区計画による取組が直接的に地域住民の公共交通機関の満足度の向上に資するものではないが、次年度以降も、地域コミュニティの推進や定住促進に取り組むNPO法人・住民組織の活動等によるこれら団体への支援を通して、地域住民の市政への満足度向上を図る。</p> <p>・上記路線バス事業よりもさらにきめ細かい山間地の交通手段が求められていると考えられるため、地域住民が主体となった生活交通の先進地視察を行う等、現在、有効な方策の検討が進められている。</p>						
外部要因等特記事項	新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因							

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(2-ア)-④ 川口地域 46.0%→51.0%	目標値	46.0(%)	47.0(%)	48.0(%)	49.0(%)	50.0(%)	51.0(%)
	実績値	55.3(%)	55.3(%)	55.3(%)	55.3(%)	55.3(%)	55.3(%)
寄与度(※):25(%)	進捗度(%)						
数値目標(2-イ)-④ 川口地域 21便→21便	目標値				21(便)	21(便)	21(便)
	実績値	21(便)	21(便)	21(便)	21(便)	21(便)	21(便)
寄与度(※):33(%)	進捗度(%)						
評価指標(2-ア) 市政への満足度 (バス・電車など公共交通機関)「満足である」又は「どちらかといえば満足」	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合	(ア) 本指標は長岡市総合計画に基づくまちづくりアンケートにより評価することとしているが、令和3年度がまちづくりアンケート実施年度でなかったため、定性的な評価を用いた。					
(2-イ)コミュニティバスの1日あたり運行便数	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業	(ア・イ共通) ・NPO法人が行う生活交通サービスに対して財政支援(市コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通の維持を図る。 ・当地域におけるNPO法人による過疎地有償運送事業については、地域協議会をはじめ、地域委員会や地域公共交通協議会等あらゆる機会を捉え、地域住民の声を聞き、事業効果の改善に向け、運行ダイヤの改正等に取り組んでいるところである。 ・アンケート以外の総合的な意見の聴取の方法として、長岡市地域公共交通協議会(3回)を実施した。					
各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標		(ア) ・本総合特区計画による取組が、地域住民の公共交通機関の満足度の向上に資すると考えられることから、市政への満足度を指標とした。当地域においては、当初の計画どおり、平成25年4月1日から運行サービスが開始されたため、平成25年度以降は、数値の推移を事業の効果と見ることができる。 ・事業効果の改善に向け、運行ダイヤの改正等に取り組んでいることから、5%の上昇を目標とした。 ・各年度における目標値の設定については、客観的なデータを活用した設定が困難であることから、基準値から目標値までの増加分をバスの運行開始年度から令和3年度までで均等に振り分けて設定したものの。 (イ) ・市の財政支援(市コミュニティバス運行補助金)を受けて地元NPO法人が生活交通サービスを運行しており、財政面等様々な要因により増便することが難しいなか、事業改善を行いながら現在の便数を減らさずに維持していくことが目標である。					
進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)		(ア・イ共通) ・限られた財源・人材・車両の中で、運行ダイヤを改正するなど、サービス維持のために効果的な取組みがあったと評価する。 ・生活交通事業の先進地視察により、より地域住民の満足度の高い運行方法について研究を行っているところである。 ・運行ダイヤの改正、停留所設置位置の改善等により、利用しやすい環境を作り、利用者減少を食い止めることにより便数維持を図る。 ・次年度以降もNPO法人と地域住民との協働推進やバスの利活用促進に向けた取組を推進する。					
外部要因等特記事項		新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

■ 目標に向けた取組の進捗に関する評価

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
<p>評価指標(3) 各地域で民間の路線バスが運行されていないエリアにおいて、民間事業者でも行政でもない『自立経営型NPO法人』が行う生活交通事業により運行サービスが受けられる市民の割合</p>	<p>数値目標(3)-① 山古志地域・太田地区 100%→ 100%</p>	<p>目標値</p>	99.8(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	
		<p>実績値</p>	99.7(%)	99.8(%)	99.8(%)	99.8(%)	99.8(%)	
	<p>寄与度(※):33(%)</p>	<p>進捗度(%)</p>		100%	100%	100%	100%	100%
	<p>代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合</p>							
	<p>目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業</p>		<p>・NPO法人による生活交通サービスに対して、市では財政支援(市コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通の維持を図る。 ・バス事業以外との連携の具体例として、バスルートを中心に位置する震災メモリアル施設の運営をNPO法人が行っており、この施設は、地域内を4方向に走るバス運行の起点や地域住民の待合所となっているほか、地域住民の交流の拠点ともなっている。この施設の運営を通して、施設のコミュニティの拠点性を高めることでバス利活用の促進が図られる。</p>					
<p>各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標</p>		<p>・本数値は、「生活交通事業の運行経路に含まれる町内・集落の人口を、民間の路線バスが運行されていない地域の人口で除いたもの」としている。「生活交通事業の運行経路」とは、地域のニーズやコストパフォーマンスなどの実情を考慮し設定されたものであるため、この数値で進捗度100%を目指すことが、本総合特区計画の目的達成のために適切であると考えられる。 ・バス事業以外との連携の具体例として、バスを運行しない時間帯におけるレンタカー事業が近隣宿泊施設の利用者から多く利用されており、地域での観光に寄与していることから、地域の活性化に貢献しているものと言える。 ・山古志地域の竹之高地町は、民間路線バス及びNPO法人のバスが集落内を直接運行していないが、近隣の蓬平集落を民間路線バスが運行しているため、運行サービスを受けられるものと判断し、進捗度を100%とするもの。</p>						
<p>進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)</p>		<p>・山古志地域・太田地区では、計画どおり、平成26年度から自立経営型NPO法人による生活交通事業が開始された。住民が主体となった運営が順調に進められている。 ・また、NPO法人による買い物支援及び通院サービスも実施されており、地域のニーズに基づき、生活交通事業を実施していくこととしており、交通以外の生活サービスの向上や更なる地域振興のための方策を検討しているところである。 ・運行エリアは十分にカバーされていることから、運行ダイヤ等の見直し等による地域住民の満足度向上に取り組むこととする。</p>						
<p>外部要因等特記事項</p>		<p>新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因</p>						

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
評価指標(3) 各地域で民間の路線バスが運行されていないエリアにおいて、民間事業者でも行政でもない『自立経営型NPO法人』が行う生活交通事業により運行サービスが受けられる市民の割合	数値目標(3)-② 小国地域 100%→100%	目標値	97.6(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	
		実績値	97.4(%)	97.5(%)	97.5(%)	97.2(%)	97.0(%)	
	寄与度(※):33(%)	進捗度(%)		100%	100%	100%	100%	
	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合							
	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業		<ul style="list-style-type: none"> ・NPO法人による生活交通サービスに対して、市では財政支援(市コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通の維持を図る。また、NPO法人においては、地域住民との利便性向上のためのデマンド運行の勉強会などサービスの向上に取り組んでいる。 ・バス事業以外との連携の具体例としては、バスを運行しない時間帯におけるレンタカー事業により、地域団体により除雪ボランティア等の輸送に活用されるとともに、ボランティア受入れに貢献しており、地域の安心と安全の確保に繋がっている。 ・また、このレンタカー事業は、事業初年度である平成26年度は月平均約28,000円、平成27年度は月平均約23,000円、平成28年度は月平均約79,000円、平成29年度は月平均約98,000円、平成30年度は月平均約79,000円、令和元年度は月平均約89,000円、令和2年度は月平均約21,600円、令和3年度は月平均約35,800円の売上であり、令和3年度実績は令和2年度に引き続き新型コロナによる移動の減少があり、低い水準ではあるが、事業はNPO法人の収益向上に繋がっている。 					
各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標		<ul style="list-style-type: none"> ・本数値は、「生活交通事業の運行経路に含まれる町内・集落の人口を、民間の路線バスが運行されていない地域の人口で除いたもの」としている。「生活交通事業の運行経路」とは、地域のニーズやコストパフォーマンスなどの実情を考慮し設定されたものであるため、この数値で進捗度100%を目指すことが、本総合特区計画の目的達成のために適切であると考えられる。 ・小国地域の上谷内新田集落は、民間路線バス及びNPO法人のバスが集落内を直接運行していないが、近隣の新町集落を民間路線バスが運行しているため、運行サービスを受けられるものと判断し、進捗度を100%とするもの。 						
進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)		<ul style="list-style-type: none"> ・住民が主体となった運営が順調に進められており、計画どおりに進捗している。 ・NPO法人による運行サービスの路線外の山間地の生活交通において、住民主体の検討が進められ、平成26年度にデマンド運行化とダイヤ改正により利便性と運行の効率性を実現し、令和3年度も引き続き取組を行った。 ・運行エリアは十分にカバーされていることから、運行ダイヤ等の見直し等による地域住民の満足度向上に取り組むこととする。 						
外部要因等特記事項		新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因						

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
<p>評価指標(3) 各地域で民間の路線バスが運行されていないエリアにおいて、民間事業者でも行政でもない『自立経営型NPO法人』が行う生活交通事業により運行サービスが受けられる市民の割合</p>	数値目標(3)-③ 栃尾地域 -%→-%	目標値	-	-	-	-	-	
		実績値	-	-	-	-	-	-
	寄与度(※):-	進捗度(%)		-	-	-	-	-
	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合		・栃尾地域においては、NPO法人による生活交通事業の実施予定が無く、当該評価指標に与える影響も無いため、評価の対象外とした。					
	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業		・栃尾地域では、民間のバス事業が継続されており、自立経営型NPO法人による運行サービスは現在のところ実施される予定はないため、目標値、実績値及び進捗度は「-」とした。 ・過疎高齢化が進む地域における住民の生活サービスの確保を図るため、地域外への通院支援や買い物支援についてNPO法人による検討が進められている。なお、地域内の診療所では、独自に送迎バスを運行し、地域住民の交通手段の確保を図っている。					
	各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目標		・栃尾地域では、民間のバス事業が継続されており、自立経営型NPO法人による運行サービスは現在のところ実施される予定はないため、目標値、実績値及び進捗度は「-」とした。					
	【参考】地域人口の対前年増減割合推移	年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	※平均減少率96.4%であるため、乗車人数の減少幅は1%抑えた97.4%とすることを目標とする。
		人数	95.7%	95.2%	97.2%	96.9%	96.8%	
	進捗状況に係る自己評価(進捗が遅れている場合は要因分析)		・栃尾地域では、民間のバス事業が継続されていることで、地域住民の交通手段は確保できている。 ・長岡市地域公共交通総合連携計画(H22.3月策定)に基づき、路線バスを維持することを基本としつつも、路線が廃止された地域では住民主体の運営を行う方針としていることから、NPO法人による生活サービス確保について引き続き検討を進める。					
	外部要因等特記事項		新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

		当初(平成28年度)	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
数値目標(3)-④ 川口地域 100%→100.0%	目標値	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)
	実績値	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)	100.0(%)
寄与度(※):33(%)	進捗度(%)		100%	100%	100%	100%	100%
代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標 または定性的な評価を用いる場合							
評価指標(3) 各地域で民間の路線 バスが運行されてい ないエリアにおいて、 民間事業者でも行政 でもない『自立経営型 NPO法人』が行う生 活交通事業により運 行サービスが受けら れる市民の割合	目標達成の考え方及び目標達成に向 けた主な取組、関連事業	<ul style="list-style-type: none"> ・NPO法人による生活交通サービスに対して、市では財政支援(市コミュニティバス運行補助金を交付)することにより、生活交通の維持を図る。また、NPO法人においては、地域住民の利用実態等を踏まえ、運行ダイヤの改正を随時検討し、サービスの向上に取り組んでいる。 ・川口地域では特区制度によらない通常のレンタカー事業が平成25年8月1日から開始され、新たな移動手段として地域団体が広く活用しており、地域コミュニティの維持・形成にも貢献している側面もある。 ・また、このレンタカー事業は、平成27年度は月平均81,000円、平成28年度は月平均99,000円、平成29年度は月平均57,000円、平成30年度は月平均58,000円、令和元年度は月平均67,000円、令和2年度は月平均53,854円、令和3年度は月平均37,491円の売上があり、令和3年度は売り上げの減少はあったものの、NPO法人の収益向上に繋がっている。川口地域におけるこの先事例が、特区制度を活用し、他地域で開始されたレンタカー事業において、運営等のモデルとなっており、収益性向上のみでなく波及効果を生み出している。 					
	各年度の目標設定の考え方や数値の 根拠等 ※定性的評価の場合は、各年度の目 標	<ul style="list-style-type: none"> ・本数値は、「生活交通事業の運行経路に含まれる町内・集落の人口を、民間の路線バスが運行されていない地域の人口で除いたもの」としている。「生活交通事業の運行経路」とは、地域のニーズやコストパフォーマンスなどの実情を考慮し設定されたものであるため、この数値で進捗度100%を目指すことが、本総合特区計画の目的達成のために適切であると考え。 					
	進捗状況に係る自己評価(進捗が遅 れている場合は要因分析)	<ul style="list-style-type: none"> ・住民が主体となった運営が順調に進められており、計画どおりに進捗している。 ・住民組織によるレンタカーの活用も進んでおり、運行サービス以外による地域住民の移動手段の確保に引き続き取り組む。 ・運行エリアは十分にカバーされていることから、運行ダイヤ等の見直し等による地域住民の満足度向上に取り組むこととする。 					
	外部要因等特記事項	新型コロナウイルス対策で人の移動の制限による、利用者減など人口減以外の要因					

※寄与度:一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

■規制の特例措置等を活用した事業の実績及び評価
規制の特例措置を活用した事業

特定(国際戦略/地域活性化)事業の名称(事業の詳細は本文4①を参照)	関連する数値目標	規制所管府省による評価
生活交通事業(自家用マイクロバス有償貸渡)	数値目標 (1)-①②③④ (2)-①②③④ (3)-①②③④	規制所管府省名:国土交通省 <input checked="" type="checkbox"/> 特例措置の効果が認められる <input type="checkbox"/> 特例措置の効果が認められない ⇒ <input type="checkbox"/> 要件の見直しの必要性あり <input type="checkbox"/> その他 <特記事項>

※関連する数値目標の欄には、別紙1の評価指標と数値目標の番号を記載してください。

国との協議の結果、現時点で実現可能なことが明らかになった措置による事業(本文4②に記載したものを除く。)

現時点で実現可能なことが明らかになった措置による事業の名称	関連する数値目標	評価対象年度における活用の有無	備考(活用状況等)

国との協議の結果、全国展開された措置を活用した事業(本文4②に記載したものを除く。)

全国展開された事業の名称	関連する数値目標	評価対象年度における活用の有無	備考(活用状況等)

■地域独自の取組の状況及び自己評価（地域における財政・税制・金融上の支援措置、規制緩和・強化等、体制強化、関連する民間の取組等）

財政・税制・金融上の支援措置

財政支援措置の状況

事業名	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名
公共交通等確保維持事業	道路運送法78条公共交通空白地有償運送に基づきNP0法人がコミュニティバス等を行い、生活交通を確保する事業に対し、運行に係る経費の一部を補助するもの	数値目標 (1) - ①②③④ (2) - ①②③④ (3) - ①②③④	山古志地域・太田地区、小国地域及び川口地域の生活交通を確保するための事業を運営するために必要な運営費用等を補助した。（山古志・太田地区生活交通確保事業補助金33,399千円、小国地域生活交通確保事業補助金12,154千円、川口地域生活交通確保事業補助金11,530千円）	長岡市

税制支援措置の状況

事業名	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名

金融支援措置の状況

事業名	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名

規制緩和・強化等

規制緩和

取組	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名

規制強化

取組	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名

その他

取組	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名

特区の掲げる目標の達成に寄与したその他の事業

事業名	事業概要	関連する数値目標	実績	自治体名

体制強化、関連する民間の取組等

体制強化	
民間の取組等	<p>各地域とも、NPO法人や住民組織、集落が主体となり、特性を生かした交流人口の増加に取り組んでいる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山古志地域・太田地区では、住民組織による鬮牛や棚田等といった地域資源を活用したツアーの企画・受入れ、NPO法人による震災復興を伝える視察受入れ、東洋大学学生のボランティア等の受入れ及び全国からの除雪ボランティアへ技術講習（雪かき道場）を行い、観光振興やグリーン・ツーリズムによる交流人口の増加を図っている。また、安心した生活の確保に向け、住民組織による配食サービスを平成27年度に開始し、高齢者見守りの取組実施が計画されている。 ・小国地域では、森林公園や小国和紙など豊かな自然に基づく地域資源を生かした観光振興やグリーン・ツーリズムに取り組み、また冬期間の除雪ボランティアの受入れにより交流人口の増加と地域の安全・安心の確保に取り組んでいる。また、地域の農産物等の特産品を活用した弁当を長岡市の中心市街地で販売し、地域の魅力を発信するとともに、地域への交流人口増加につなげる取組が実施された。 ・栃尾地域では、集落行事や除雪活動等に毎年多くの学生ボランティアやインターンシップを受入れており、交流人口の増加を図っている。また、NPO法人が地域のコミュニティの場として食事を提供する施設を運営している。さらに、地元の農産物を活用した農村レストランが住民組織により運営されており、地域外からの多くの方が訪れており、地域活性化と地元の雇用の創出に寄与している。 ・川口地域では、旧小学校を活用した体験交流センターの運営を中心に、インターンシップや除雪ボランティア受入れなど交流人口の増加を図っている。また、棚田体験や雪に触れるツアー等により都市部と交流に取り組んでいる。さらに、地域住民が主体となって雪室や野性肉など新たな地域資源の活用方法を検討する取組も生まれている。