

令和 7 年度 小千谷市地域公共交通協議会 事業報告

1. 地域公共交通確保維持改善事業費国庫補助金について

- 地域間幹線系統確保維持計画 ⇒ 市内外を結ぶ路線
- 地域内フィーダー系統確保維持計画 ⇒ 循環バス
- 両計画は、地域公共交通協議会の承認を得て策定（当該事業実施要領）
幹線系統及びフィーダー系統について、事業終了後の事業評価（自己評価）を実施

2. 小千谷市地域公共交通協議会の開催について

- 上記 1 の計画策定及び事業評価、協議会運営に係る協議

【第 1 回】令和 7 年 6 月 3 0 日

(1) 協議事項

- 令和 6 年度事業報告・決算、地域公共交通計画の進捗管理、令和 7 年度事業・予算について
- A I オンデマンド交通の運行について
- 令和 8 年度地域公共交通改善事業費国庫補助金（幹線系統、フィーダー系統）について
- 小千谷市地域公共交通計画の変更について
- 規約改正について（協議事項から「運賃、料金等」の記載を削除）
- 運賃協議分科会の設置について（設置要綱策定）
- 一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所への駐停車に係る合意書について

(2) 報告事項

- 令和 6 年度公共交通実績報告について

【第 2 回】令和 7 年 8 月 2 5 日（書面決議）

- 令和 8 年度地域間幹線系統に係る小千谷市地域公共交通計画の一部変更について（令和 7 年 1 0 月～令和 8 年 9 月）

【第 3 回】令和 7 年 1 1 月 1 0 日（書面決議）

- 小千谷市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（小千谷タクシー ㈱：UD タクシー車両の導入 1 台）

【第 4 回】令和 8 年 1 月 1 5 日（書面決議）

- 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）（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統の実績に対する評価：令和 6 年 1 0 月～令和 7 年 9 月）

【第 5 回】令和 8 年 3 月 1 9 日（書面決議）

- 令和 8 年度地域間幹線系統に係る小千谷市地域公共交通計画の一部変更について
- 地区交通戦略の策定について

令和 7 年度 小千谷市地域公共交通協議会 収支報告書

(収入の部)

項目	予算額	決算額	比較	備考
1-1-1 負担金	298,000	298,000	0	
2-1-1 補助金	5,134,000	4,125,000	△ 1,009,000	
3-1-1 雑入	0	501	501	
合計	5,432,000	4,423,501	△ 1,008,499	

(支出の部)

項目	予算額	決算額	比較	備考
1-1-1 会議費	293,000	49,600	△ 243,400	
1-2-1 事務費	5,000	2,090	△ 2,910	
2-1-1 事業費	5,134,000	4,125,000	△ 1,009,000	
3-1-1 予備費	0	0	0	
合計	5,432,000	4,176,690	△ 1,255,310	

差引残高 246,811 円は、小千谷市へ返金いたします。

上記の通り報告いたします。

令和 8 年 4 月 9 日
小千谷市地域公共交通協議会 会長 山口 良信

監査の結果、帳票類は適正に処理されていることを確認しました。

令和 8 年 6 月 12 日

監査員

大矢 敏之

監査員

荒張 修造

令和7年度 小千谷市地域公共交通協議会 収支報告明細書

収入の部

[illegible]

4,423,501

令和7年度 小千谷市地域公共交通協議会 収支報告明細書

支出の部

[illegible]

4,176,690

【小千谷市地域公共交通計画 進捗管理】令和 6 年 1 月 策定

指標	計画期間							達成状況・分析	今後の取り組み	指標の算定方法	目標設定の考え方	基本目標		
	現 況 値 （ R 4 ）	R6	R7	R8	R9	R10	目標値（R10）					1	2	3
路線バス運行系統数	9 路線	9 路線	9 路線				9 路線	循環バスの廃止に伴い、1 路線減となったが、A I オンデマンド交通「イコテ」を導入した。	引き続き、路線の維持・確保に努める。	市内を運行する路線を系統毎に合計	市内外を結ぶ路線について維持することで利便性を保ちます。	●		
路線バス利用者数	380,847 人	304,397 人	361,137 人				385,000 人	半数の路線で利用者が増加し、目標値に近づいた。	引き続き、広報等により利用促進を図っていく。	越後交通調べ小千谷乗り入れ路線利用者合計 (前年度 10 月～当年度 9 月)	現状より利用者を減少させないことを目指します。	●	●	
路線バス収支	31.8～54.3% 平均 46.2%	31.9～47.5% 平均 38.3%	29.1～50.3% 平均 39.1%				平均 46.2%以上	ほぼ全ての路線で収支率が改善した。	引き続き、広報等により利用促進を図っていく。	バス事業者の実績値 (前年度 10 月～当年度 9 月)	平均を下回る路線の収支率改善に取り組み目標達成を目指します。	●	●	
公共交通に係る市の財政負担額（A I オンデマンド交通除く）	25,832 千円	53,058 千円	46,865 千円				25,000 千円	路線バスキャッシュレス決済を導入したが、路線バス及び乗合タクシーの財政負担額は減少したため、全体で財政負担額が減少している。	引き続き、広報等により利用促進を図るとともに、路線バスの収支改善を図っている。	公共交通運行に係る補助金の額	収支率改善等により、市負担額を維持します。	●	●	
A I オンデマンド交通利用者数	-	-	3,459 人 (R7.10～)				12,000 人	令和 7 年 10 月から運行開始し、ひと月あたり 577 人乗車した。	引き続き、広報等により利用促進を図っていく。	利用者数	令和 7 年 9 月末に廃止となる循環線と比較し、利用者数の維持を目指します。	●	●	
A I オンデマンド交通収支	-	-	12.7%				10.06%	目標値を 2.64%上回ることができた。	引き続き、広報等により利用促進を図っていく。	運行収入/運行経費	利用促進を図り、収支率の目標達成を目指す。	●	●	
公共交通に係る市の財政負担額（A I オンデマンド交通）	-	-	32,634 千円 (R7.10～)				53,643 千円	令和 7 年 10 月から運行開始し、32,634 千円を支出した。	引き続き、広報等により利用促進を図るとともに、A I オンデマンド交通の収支改善を図っている。	A I オンデマンド交通に係る補助金の額	収支率改善等により、市負担額を維持します。	●	●	
小千谷駅利用者数	2,130 人	2,174 人 ※R5 実績	2,120 人 ※R6 実績				2,200 人	-	-	J R 東日本調べ乗車人数を 2 倍した数値	各種事業により利用者数を維持することで利便性を保ちます。	●	●	●
乗合タクシー利用者数	2,636 人	5,376 人	5,234 人				6,600 人	路線バスの運賃に準じた料金から一律運賃とし、利用しやすい運賃体系を実現した。また、塩谷線の利用者数が増加し、沿線住民の交通手段の維持確保につながっている。	効率的な運行方法への見直し等により、路線の維持・確保に努める。	利用者数 (令和 5 年度から塩谷線が運行開始)	運行方法見直し等により沿線住民の交通手段を維持します。	●	●	
乗合タクシー収支率	6.0%	7.0%	7.3%				8.0%	池の平線及び北山線を完全デマンド化したことによる、収支率改善が全体に寄与した。	イコテの乗継利用等の PR を強化するなど、利用促進を図っていく。	2 路線合計 (令和 5 年度から 3 路線で計測)	運行方法見直し等により乗合率を高め、収支率を改善します。	●	●	
公共交通の満足度	11.7%	-	-				30.0%	(アンケート調査未実施)	-	アンケート調査による	さまざまな機会を捉えて利用者の声を改善につなげます。	●	●	●
小千谷駅周辺地区のバリアフリー整備	未整備	整備に向けた協議の実施	整備に向けた概略設計の実施				整備完了に向けた工程確定	令和 7 年 3 月に策定したバリアフリー基本構想に基づき、小千谷駅周辺のバリアフリー整備に向けた概略設計を実施した。	小千谷駅周辺のバリアフリー整備に向けた地区交通戦略の策定するほか、詳細設計を進めていく。	整備進捗状況	誰もが使いやすい駅環境整備により利用者増につなげます。		●	
公共交通空白地の解消	92%	-	-				95%	(調査未実施)	-	鉄道駅から 1km、停留所から 500m圏内在住人口（国勢調査数値）	住んでいる場所に関わらず、公共交通を利用できる環境を整えます。	●		●
公共交通に関する情報提供手段	-	手段 0	手段 0				手段 2、 発信数週 1 件以上	情報提供の充実を図ることができなかった。	インターネットや SNS を活用した情報提供方法を検討する。	増加した手段、発信数、フォロワー数	公共交通に関する情報を広く提供して利用拡大につなげます。			●
新たな公共交通サービスの検討・実現	検討	事業実施に向けた検討	A I オンデマンド交通「イコテ」の運行開始				事業実施	令和 7 年 10 月に A I オンデマンド交通の運行を開始した。	運行内容の改善を進め、利便性の向上と利用促進に努める。	検討状況、実現状況	時代に適応した交通手段の変化に対応します。			●

令和 8 年度 小千谷市地域公共交通協議会 事業計画（案）

1. 地域公共交通確保維持改善事業費国庫補助金について

○地域間幹線系統確保維持計画 ⇒ 市内外を結ぶバス路線

○地域内フィーダー系統確保維持計画 ⇒ A I オンデマンド交通

※計画は、地域公共交通協議会の承認を得て策定（当該事業実施要領）

事業終了後の事業評価（自己評価）を実施する

2. 地域公共交通計画の進捗管理について

○地域公共交通計画に掲げる 3 つの基本目標の達成に向けて行う 24 の事業について、事業の実施を進め、進捗管理を協議会で実施する。

3. 地区交通戦略の策定に向けた取組について

○資料 5 のとおり

4. 小千谷市地域公共交通協議会の開催（予定）について

○上記 1 の計画策定及び事業評価、協議会運営に係る協議

○令和 8 年度・・・年 3 回（分科会年 4 回）を予定（書面または W E B 開催の場合を含む）

【第 1 回】 6 月 3 0 日

（1）協議事項

○令和 7 年度事業報告及び決算、地域公共交通協議会の進捗管理について

○令和 8 年度事業計画及び予算案について

○令和 9 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー系統）について

○令和 9 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（幹線系統）について

○地区交通戦略について

（2）報告事項

○令和 7 年度公共交通実績報告（循環バス、A I オンデマンド交通、乗合タクシー）について

【第 2 回】 9 月

○令和 9 年度事業計画の検討

【第 3 回】 1 月

○令和 8 年度地域公共交通確保維持改善事業費国庫補助金の事業評価

<分科会>

【第 1 回】 6 月 3 0 日…協議会にて実施

○地区交通戦略について

【第 2 回】 8 月

○地区交通戦略の基本方針、目標、評価指標、施策パッケージ概要の協議

【第 3 回】 1 1 月

○地区交通戦略の素案、目標達成のための施策・事業、推進体制の協議

【第 4 回】 2 月

○地区交通戦略（案）の確認

令和 8 年度 小千谷市地域公共交通協議会 歳入歳出予算（案）

（１）歳入

（単位：千円）

款	項	目	予算額	内訳
1 負担金	1 負担金	1 負担金	585	小千谷市負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	4, 125	国庫補助金 地域内フィーダー系統 確保維持費補助金 ※R7 補助金ベースで算 定
3 諸収入	1 諸収入	1 雑入	0	
合 計			4, 710	

（２）歳出

（単位：千円）

款	項	目	予算額	
1 運営費	1 会議費	1 会議費	580	委員報酬：460 千円 費用弁償：120 千円
	2 事務費	1 事務費	5	振込手数料
2 事業費	1 事業費	1 事業費	4, 125	事業者補助（フィーダー 補助金）
3 予備費	1 予備費	1 予備費	0	
合 計			4, 710	

様式第1-1(日本産業規格A列4番)

小公協第23号
令和8年6月30日

国土交通大臣 殿

新潟県小千谷市城内一丁目13番20号
小千谷市地域公共交通協議会
会長 山口 良信

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 8 年 6 月 30 日

小千谷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

小千谷市は、長岡市および魚沼市へ通じるＪＲ上越線小千谷駅から西小千谷本町を軸に、市域内に広範に路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーにより構成される公共交通網が広がっている。これらの公共交通網は、小千谷総合病院を中心とした医療機関への通院、中心市街地の本町や東小千谷商店街から小千谷駅へ接続し、市内に２校ある高等学校への通学や通勤など、重要な日常生活機能を担い、車を運転できない高齢者や高校生等を中心に、生活に必要不可欠な交通手段となっている。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による運行継続のための行政負担が増加している中で、令和 6 年 1 月に「小千谷市地域公共交通計画」を策定し、公共交通を維持している状況である。

令和 7 年 9 月末に、基幹路線からの小千谷総合病院への乗継や公共交通空白域の解消を担っていた循環線が廃線となり、代替となる公共交通の整備が求められていたため、同年 10 月から地域公共交通確保維持事業により、運行区域内にきめ細かく設定されて乗降ポイント間を乗り継ぎなしで移動ができる「小千谷市ＡＩオンデマンド交通」を運行開始した。

については、基幹路線への乗継および公共交通空白域の解消を実現することで、将来に渡り安定した公共交通の確保・維持を図っていくことが必要ある。

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**

- ・ 月間利用者数 1,000 人以上の維持（ＡＩオンデマンド交通のみ）
- 【参考】循環線 令枝 6 年 10 月～令和 7 年 9 月の月平均 997 人
- ・ 収入：6,000 千円（ＡＩオンデマンド交通のみ）
- 支出：59,643 千円（ＡＩオンデマンド交通のみ）
- 費用に係る国又は地方公共団体の支出の額：53,643 千円（ＡＩオンデマンド交通のみ）
- 収支率：10.06%
- ・ 公共交通に係る市の財政負担額 53,643 千円（ＡＩオンデマンド交通のみ）
- 【参考】循環線 令枝 6 年 10 月～令和 7 年 9 月の補助金の額 9,002 千円
- （小千谷市地域公共交通計画 P14 参照）

(2) 事業の効果

- ・ 郊外に移転した小千谷総合病院への交通手段確保及び基幹路線からの乗り継ぎ
- ・ 公共交通空白地域の改善
- ・ 自動車を運転できない高齢者や学生等の移動手段の確保
- ・ 公共施設や中心市街地から郊外大型店を結ぶことによる地域活性化

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

- ・ 鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成、市内全戸配布（小千谷市）
- ・ 小千谷市ＡＩオンデマンド交通の利用方法が分かるパンフレットの作成、全戸配布（小千谷市）
- ・ 小千谷市ＡＩオンデマンド交通の利用方法について住民説明会開催（小千谷市）
- ・ 広報などによる路線バス利用促進（小千谷市）
- ・ 子ども向けや高校生に向けた公共交通利用の取組（小千谷市、事業者）
- （小千谷市地域公共交通計画 P17～23 参照）

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

表 1 を添付。

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

小千谷市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

【参考】運行費の総額：借上料 3,432 千円+補助金 35,868 千円=39,300 千円

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支について、地域公共交通協議会での評価を実施する。
成果指標については、毎年の現況値を計画 P14 に記載した算定方法で収集する。
- ・住民ヒアリング（利用者との懇談会開催）等
（小千谷市地域公共交通計画 P24 参照）

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】

※該当なし

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】

※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】

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	
・平成28年3月23日	循環バス運行における大まかな計画について協議し合意を得る。
・平成28年6月2日	運行内容、費用負担、運行事業者、計画全体について協議し、平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画について合意。
・平成29年8月17日	平成30年度（H29.10.1～H30.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画について合意。
・平成30年1月10日	平成29年度事業評価について合意。
・平成30年2月21日	事業評価に基づき平成30年度計画の一部変更（H30.4.1～便数減及びダイヤ改正）について合意。
・平成30年6月21日	平成31年度（H30.10.1～R1.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画について合意。
・平成30年12月25日	平成30年度事業評価について合意。
・令和元年6月14日	令和2年度（R1.10.1～R2.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画について合意。
・令和2年1月16日	令和元年度事業評価について合意。
・令和2年6月17日	令和3年度（R2.10.1～R3.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画について合意※書面決議
・令和2年12月24日	令和2年度事業評価、バリアフリー化設備等整備事業評価について合意。
・令和3年3月16日	令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について合意（書面決議）
・令和3年6月28日	令和4年度（R3.10.1～R4.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画について合意※書面決議
・令和3年12月21日	令和3年度事業評価、バリアフリー化設備等整備事業評価、地域公共交通協議会の法定移行について合意。
・令和4年4月13日	小千谷市地域公共交通協議会規約、副会長、監査員の任命、令和4年度事業計画、令和4年度歳入歳出予算について合意。
・令和4年6月28日	小千谷市地域公共交通協議会規約の一部改正、令和5年度（R4.10.1～R5.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画、協議会財務規則、協議会事務局規程について合意※書面決議
・令和4年12月15日	令和4年度事業評価について合意※書面決議
・令和5年6月29日	令和6年度（R5.10.1～R6.9.30）地域内フィーダー系統確保維持計画について同意
・令和5年12月22日	令和5年度事業評価について合意
・令和6年6月25日	令和7年度（R6.10.1～R7.9.30）地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統確保維持計画）について同意
・令和6年1月16日	令和6年度事業評価について合意※書面決議
・令和7年6月30日	令和8年度（R7.10.1～R8.9.30）地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統確保維持計画）について同意
・令和8年1月15日	令和7年度事業評価について合意※書面決議
・令和8年6月30日	令和9年度（R8.10.1～R9.9.30）地域公共交通計画別紙（地域内フ

ユーザー系統確保維持計画) について同意予定

19. 利用者等の意見の反映状況

本協議会には、各種団体等から利用者及び市民の代表が参加しており、メンバーの意見を反映させた。
--

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 小千谷市城内一丁目 13 番 20 号

(所 属) 小千谷市にぎわい交流課

(氏 名) 樋口 未来

(電 話) 0258-83-3512

(e-mail) kouryu@city.ojiya.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）

都道府県名	市区町村名	協議会名
新潟県	小千谷市	小千谷市地域公共交通協議会

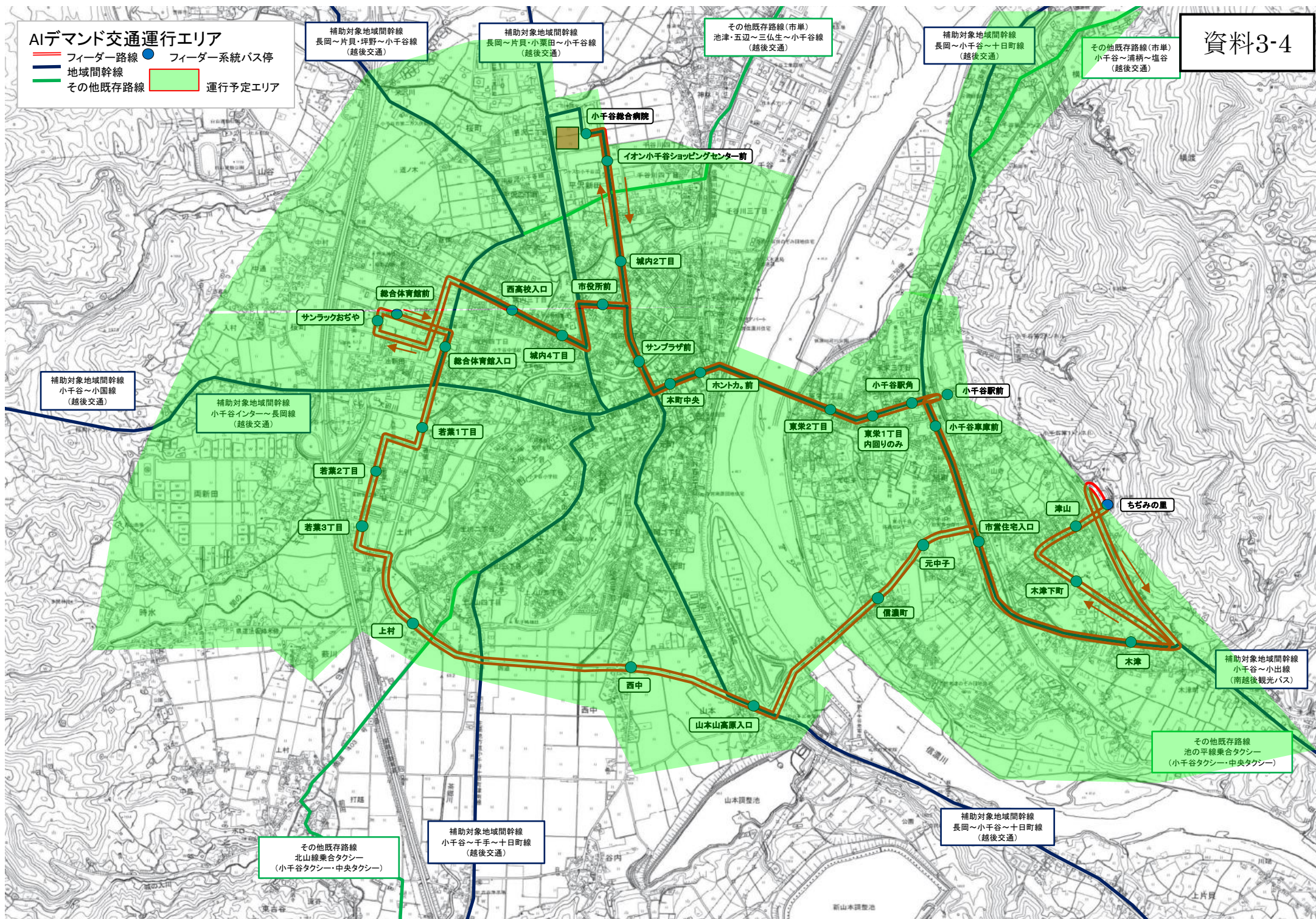
年度
令和 9 年度

[illegible]

 フィーダー路線
 フィーダー系統バス停

 地域間幹線

 その他既存路線
 運行予定エリア



AIオンデマンド交通「イコテ」利用上の注意点

■予約時の注意点

- 電話予約の場合、朝の時間帯は電話が集中し繋がりにくい場合があります。
- LINE、スマートフォンアプリは24時間いつでも予約ができますので、こちらをご利用ください。

■乗車運賃に関する注意点

- 福祉タクシー利用券、通院等支援サービス利用券はご利用できません。
- 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方の介護者の方は、通常運賃となります。

■乗車時の注意点

- 他の利用者と乗合になることがあります。
- 未就学児の単独での乗車はできません。
- 車内での飲食、喫煙、携帯電話での通話はできません。
- 他の席を占有するような大きな荷物の持ち込みはできません。
- 車内へのペットの持ち込みはできません。
- 泥酔状態の場合、乗車をお断りする場合があります。
- 運転手による乗降時の介助は行いません。乗降時に介助が必要な場合は、必ず介助者と一緒に乗車ください。
- 車イスや手押し車などは、利用者または介助者にて折りたたんで積み下ろしできるものに限り、持ち込み可能です。車イスを持ち込みされる場合は、お電話にて予約をお願いします。車イスに乗ったままのご乗車はできません。
- 荷物の積み下ろしはお客様ご自身でお願いします。荷物の大きさや数量により積み込みできない場合があります。

■運行に関する注意点

- 天候や道路事情により、予約時にお知らせする送迎時刻から遅れる場合があります。
- 予約時にお知らせする送迎時刻は目安であり、確約するものではありません。**必ず予定の時刻までに間に合わせたい場合は、余裕のある送迎時刻での予約をお取りいただくか、一般タクシーなどの既存の公共交通をご利用ください。
- 予約をキャンセルする場合は、予約時刻までに、電話、LINE、スマートフォンアプリのうち、予約時と同じ方法により、**必ずキャンセルの手続きを行ってください。**

■乗降ポイントに関する注意点

- 乗降ポイント以外での場所では、乗り降りすることはできません。
- 大雪等**の天候状況によっては、乗降ポイントが一時的に利用できなくなる場合があります。
- イベント等に伴い、利用できない乗降ポイントがあります。
- 通知した時刻に乗降ポイントにいない場合、次の予約の関係上、キャンセル扱いにさせていただきます。
- 交差点付近などにある乗降ポイントでは、運行車両が乗降ポイント看板から離れた場所に停車する場合があります。

AIオンデマンド交通「イコテ」予約電話番号

0258-86-8805 (月曜日～金曜日 8:00～16:00)

※ただし、祝日及び年末年始(12/29～1/3)は除く。

乗降ポイント看板



自立式



アルミプレート式



ラミネート式

●お問い合わせ先: 小千谷市にぎわい交流課交流推進係

〒947-0028 新潟県小千谷市城内1丁目13番20号 TEL 0258-83-3512

Mail kouryu@city.ojiya.niigata.jp

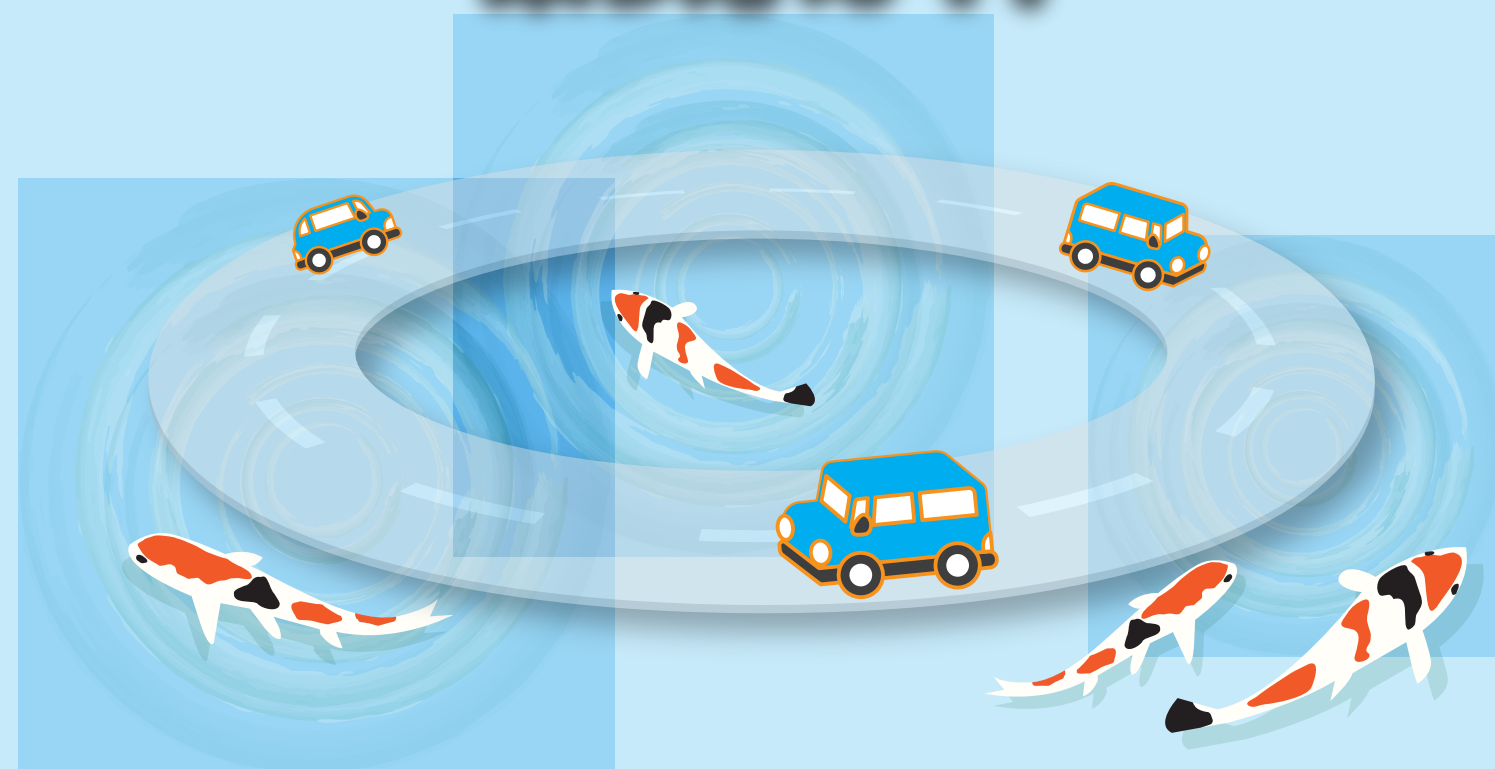


AIオンデマンド交通



2025.10.1
運行開始!

乗り方ガイド



8:00～16:00
電話でも予約できます

0258-86-8805

「イコテ」
予約センター

24時間
いつでもOK
専用アプリで予約



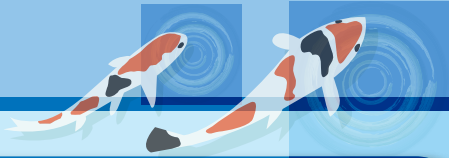
MONETアプリ

24時間
いつでもOK
友だち追加でLINE予約



市公式LINE

AI オンデマンド交通「イコテ」とは

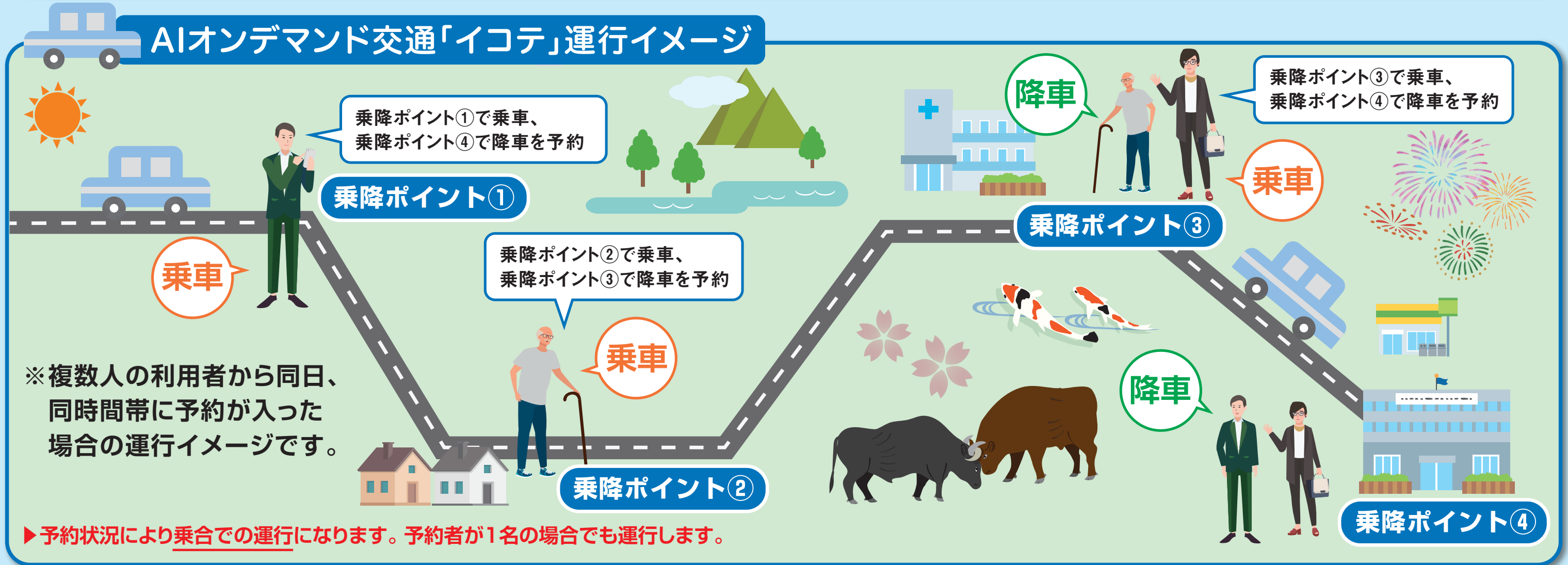


AI オンデマンド交通「イコテ」について

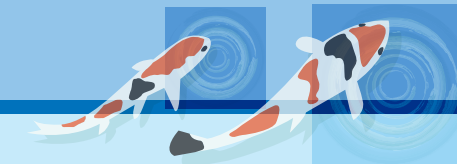
対 象	どなたでもご利用可能です。
運 行 日	月曜日～金曜日 ※ただし、祝日及び年末年始(12/29～1/3)は除く。
運行時間	8:30～16:00
乗車運賃	【通常運賃】 大人(中学生以上): 500円 、小学生: 250円 、未就学児: 無料 【乗継割引運賃】 大人(中学生以上): 300円、小学生: 150円、未就学児: 無料 ※現金、クレジットカード、QRコード決済がご利用可能です(降車時支払)。 ※身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方は、それぞれ半額となります(10円未満端数切上げ)。 ▶乗継割引運賃とは・・・ イコテと乗合タクシー(北山線・池の平線・塩谷線)の乗継利用をした場合に、イコテの運賃を割引します(申告制)。※次の乗降ポイント(停留所)での乗継のみ割引の対象となります。 イコテ:「ホントカ。」「小千谷駅」 乗合タクシー:「本町(ホントカ。)」 「小千谷駅」※乗継利用することを降車時(運賃支払時)に運転手へ必ず申告してください。

運行区域	西小千谷地区 / 土川、上ノ山、本町、平成、稲荷町、元町、日吉、船岡、栄町 東小千谷地区 / ひ生、東栄、元中子、信濃町、山寺、旭町、木津町、木津団地、津山町、横渡 山辺地区 / 山本、西中 城川地区 / 千谷川、城内、時水、桜町、両新田、藪川、平沢、若葉
予約方法	電話、スマートフォンアプリ(MONETアプリ)、LINE(小千谷市公式LINE)
受付時間	利用希望日の7日前から利用当日の30分前まで予約可能 電話予約 月曜日～金曜日 8:00～16:00 ※ただし、祝日及び年末年始(12/29～1/3)は除く。
運行事業者	小千谷タクシー株式会社、中央タクシー株式会社
運行車両	タクシー普通車(4人乗り): 2台

AI オンデマンド交通「イコテ」運行イメージ



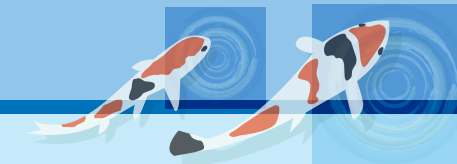
AI オンデマンド交通「イコテ」予約方法



ご乗車には**事前予約**が必要です。(電話・スマホアプリ・LINEより受付可)



「MONET アプリ」・ LINE 予約の操作方法

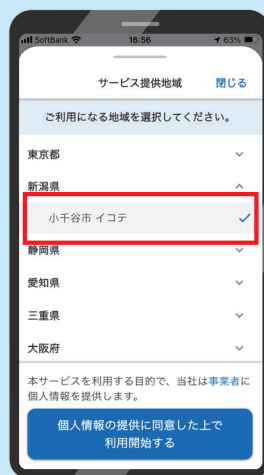


機能豊富

「MONET アプリ」の操作方法※



①MONETアプリ
アイコンをタップ
してアプリを起動
します。



②サービス提供地域
から小千谷市イコテ
を選択します。



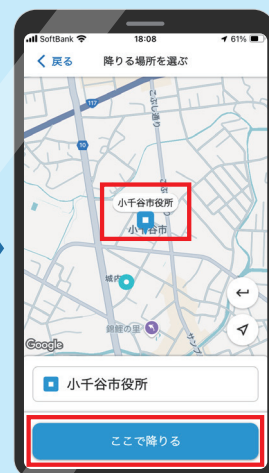
③マップの停留所から
乗車場所を選択しま
す。



④乗車場所を確認し
て、「ここから乗る」
を選択します。



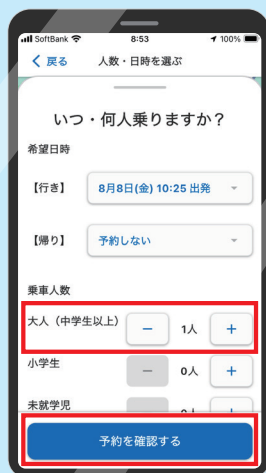
⑤降る場所は「地図
から探す」を選択し
ます。
※リストから選択も可能



⑥マップの停留所から
降車場所を選択し、
「ここから降る」を
選択します。



⑦出発日時を選択し
て、「決定」を選択
します。



⑧乗車人数を入力し、
「予約を確認する」
を選択します。



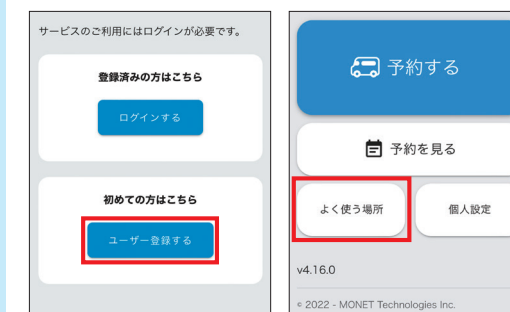
⑨予約内容を確認し
て、「予約する」を
選択します。

いつものLINEで

LINE アプリの操作方法※

初期設定 (初回のみ)

- ①「LINEでログイン」を選択
 - ②「上記に同意して続行」を選択
 - ③「ユーザー登録する」を選択
 - ④アカウント情報(お名前、電話番号、生年月日、性別)を入力
 - ⑤「利用規約に同意の上、新規登録する」を選択
 - ⑥「よく使う場所」から乗降場所を2カ所以上選択
- ※設定後も変更することができます。



③の画面



⑥の画面



①「予約する」を選択
します。



②乗車場所を選択し
ます。



③降車場所を選択し
ます。



④乗車人数を選択し
ます。



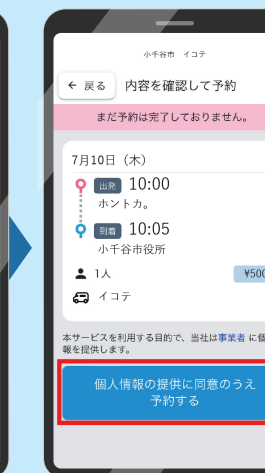
⑤日付を選択します。



⑥出発時刻を選択
します。

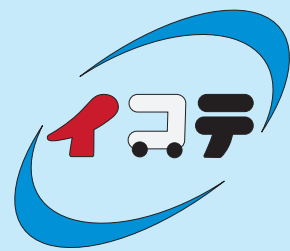


⑦乗車便を選択します。



⑧予約内容を確認し
て「予約する」を選
択します。

※初めて使うときは、初期設定が必要です。



エリア地区別乗降ポイントMAP



スマホによる予約



電話予約

イコテ予約センター

0258-86-8805

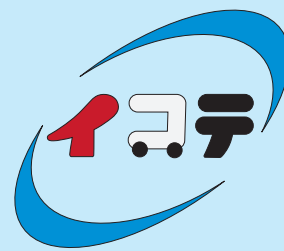
月曜日～金曜日 8:00～16:00

※ただし、祝日及び年末年始(12/29～1/3)は除く。

イコテの最新情報
はこちら→

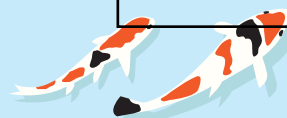


(小千谷市 HP)

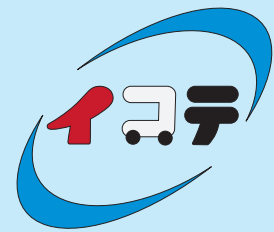


乗降ポイント一覧表

資料3-6

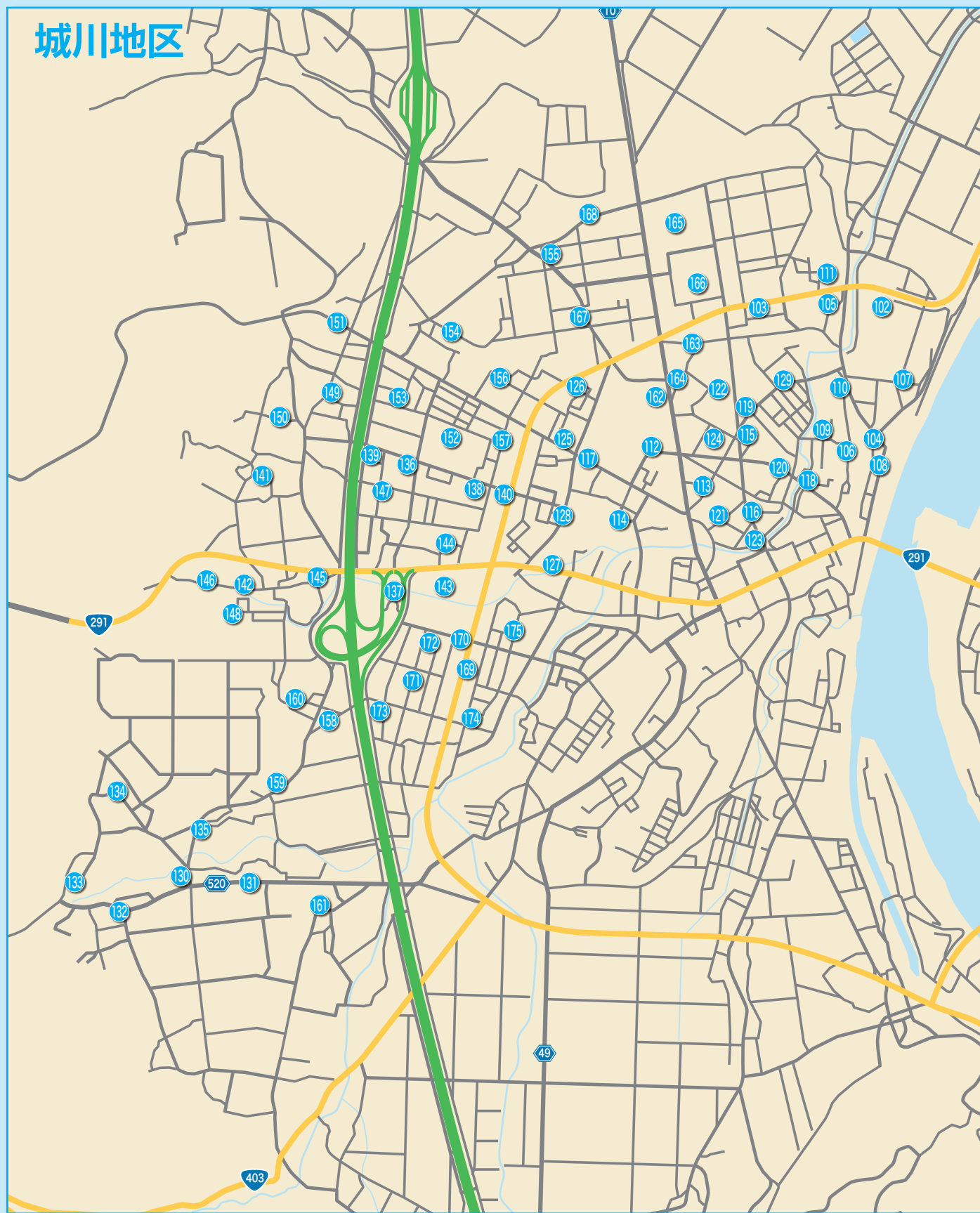


西小千谷地区				山辺地区			
1 JA魚沼小千谷基幹営農センター前ゴミステーション	44 ひ生上口(長岡駅前方面)バス停付近ゴミステーション	89 大原入口(小千谷総合病院方面)バス停	132 上岡田ゴミステーション	97 山本振興会館	141 入村ふれあいセンター	146 山田集落(上)ホース格納箱	147 諏訪公園ゴミステーション
2 土川会館	45 ひ生下口(小千谷駅角方面)バス停付近ゴミステーション	90 木津大原入口ゴミステーション	133 下村ゴミステーション	98 ルーミングリフォーム付近ゴミステーション	142 山田集落開発センター	147 諏訪公園ゴミステーション	148 フラワークラウンゴミステーション
3 阿部幸製菓付近ゴミステーション	46 伊佐板金加工所付近ゴミステーション	91 木津のぞみ団地住宅付近ゴミステーション	134 北屋敷ゴミステーション	99 山本地内神社付近ゴミステーション	143 原信桜町店(マツモトキヨシ小千谷店)	148 フラワークラウンゴミステーション	149 中村集落開発センター
4 市民会館	47 五協付近ゴミステーション	92 近藤看板店付近ゴミステーション	135 宇計地ゴミステーション	100 西中集落開発センター	144 油新田公会堂	149 中村集落開発センター	150 中通り集会場
5 魚沼神社ゴミステーション	48 かつみ医院	93 津山町旧循環バス停	136 サンラックおぢや	101 小千谷米穀付近ゴミステーション	145 石政石材工業付近ゴミステーション	151 おぢや童夢付近ホース格納箱	152 総合体育館
6 魚沼神社南西ゴミステーション	49 村山歯科医院	94 津山東ゴミステーション	137 小千谷インター高速バス停留所	城川地区			
7 やすらぎ公園ゴミステーション	50 東栄2(小千谷駅角方面)バス停	95 横渡公会堂	138 にたはらこどもクリニック	102 チャレンジャー小千谷店	146 山田集落(上)ホース格納箱	147 諏訪公園ゴミステーション	148 フラワークラウンゴミステーション
8 上ノ山1丁目マルタニ団地入口ゴミステーション	51 東夢協よりどころショップ	96 横渡JR高架橋付近ゴミステーション	139 山本医院	103 星野歯科医院	147 諏訪公園ゴミステーション	148 フラワークラウンゴミステーション	149 中村集落開発センター
9 市民学習センター 楽集館	52 東小千谷中学校体育館裏手ゴミステーション	山辺地区				149 中村集落開発センター	150 中通り集会場
10 上ノ山クラブ	53 米又商店小千谷SS付近ゴミステーション	97 山本振興会館	141 入村ふれあいセンター	104 千谷川クラブ	151 おぢや童夢付近ホース格納箱	152 総合体育館	153 西部開発センター
11 上ノ山郵便局	54 魚沼冷蔵付近ゴミステーション	98 ルーミングリフォーム付近ゴミステーション	142 山田集落開発センター	105 下原集会所	153 西部開発センター	154 二の宮ふれあいセンター	155 道ノ木倶楽部
12 上ノ山入口地蔵様前ゴミステーション	55 小千谷駅前バス停	99 山本地内神社付近ゴミステーション	143 原信桜町店(マツモトキヨシ小千谷店)	106 農業管理センター	155 道ノ木倶楽部	156 パティスリーメルシー付近ゴミステーション	157 ヤマト運輸裏手ゴミステーション
13 上ノ山5丁目船岡町側ゴミステーション	56 クロサキ付近ゴミステーション	100 西中集落開発センター	144 油新田公会堂	107 上下水道局	156 パティスリーメルシー付近ゴミステーション	157 ヤマト運輸裏手ゴミステーション	158 両新田ふれあいセンター
14 木島工務店工場付近ゴミステーション	57 東栄12班ゴミステーション	101 小千谷米穀付近ゴミステーション	145 石政石材工業付近ゴミステーション	108 県営千谷川アパート付近ゴミステーション	157 ヤマト運輸裏手ゴミステーション	158 両新田ふれあいセンター	159 浦畑ゴミステーション
15 理容室オーハシ付近ゴミステーション	58 大矢医院	城川地区				159 浦畑ゴミステーション	160 芹沢ゴミステーション
16 上ノ山5丁目船岡公園入口ゴミステーション	59 旧元中子公会堂	102 チャレンジャー小千谷店	146 山田集落(上)ホース格納箱	109 宮田団地ゴミステーション	161 宇都宮神社付近ゴミステーション	162 クスリのアオキ小千谷店	163 山下メンタルクリニック
17 安藤眼科	60 JR中子社宅付近ゴミステーション	103 星野歯科医院	147 諏訪公園ゴミステーション	110 上原町ゴミステーション	163 山下メンタルクリニック	164 滝沢印刷付近ゴミステーション	165 小千谷総合病院
18 中村内科消化器科医院	61 ひばり認定こども園付近ゴミステーション	104 千谷川クラブ	148 フラワークラウンゴミステーション	111 グリーントウン望台入口ゴミステーション	164 滝沢印刷付近ゴミステーション	165 小千谷総合病院	166 イオン小千谷店
19 小千谷郵便局	62 健康倶楽部中子の森南方ホース格納箱	105 下原集会所	149 中村集落開発センター	112 城川郵便局	165 小千谷総合病院	166 イオン小千谷店	167 コミュニティ消防センター
20 たかのスーパー	63 ケアハウスひう付近ゴミステーション	106 農業管理センター	150 中通り集会場	113 小千谷市役所(分庁舎)	166 イオン小千谷店	167 コミュニティ消防センター	168 新エレクトロ付近消防栓
21 ホントカ。	64 信濃町会館	107 上下水道局	151 おぢや童夢付近ホース格納箱	114 あすえーる	168 新エレクトロ付近消防栓	169 ドラッグトップス若葉店	170 ウエルシア小千谷若葉店
22 神明社付近ゴミステーション	65 東小千谷変電所付近ゴミステーション(信濃町)	108 県営千谷川アパート付近ゴミステーション	152 総合体育館	115 池田内科医院	169 ドラッグトップス若葉店	171 わかば歯科	172 若葉会館
23 本町会館	66 山寺公会堂	109 宮田団地ゴミステーション	153 西部開発センター	116 北村医院	171 わかば歯科	172 若葉会館	173 両新田公園ゴミステーション
24 加藤耳鼻咽喉科クリニック	67 水島商店付近ゴミステーション	110 上原町ゴミステーション	154 二の宮ふれあいセンター	117 さわなか医院	173 両新田公園ゴミステーション	174 江東公園ゴミステーション	175 若葉1丁目調整池付近ゴミステーション
25 佐藤歯科医院	68 都屋商店付近ゴミステーション	111 グリーントウン望台入口ゴミステーション	155 道ノ木倶楽部	118 根元整形外科医院	174 江東公園ゴミステーション	175 若葉1丁目調整池付近ゴミステーション	
26 小千谷幼稚園前ゴミステーション	69 諏訪神社付近ゴミステーション	112 城川郵便局	156 パティスリーメルシー付近ゴミステーション	119 阿部歯科医院	175 若葉1丁目調整池付近ゴミステーション		
27 稲荷町会館	70 東小千谷配水池付近ゴミステーション	113 小千谷市役所(分庁舎)	157 ヤマト運輸裏手ゴミステーション	120 木村歯科医院			
28 吉岡清吉商店前ゴミステーション	71 勤労青少年ホーム(東小千谷体育センター)	114 あすえーる	158 両新田ふれあいセンター	121 城内公会堂			
29 雪あかり前ゴミステーション	72 ひがし小千谷耳鼻咽喉科	115 池田内科医院	159 浦畑ゴミステーション	122 原信西小千谷店(ドラッグトップス西小千谷店)			
30 魚新付近ゴミステーション	73 旭町公会堂	116 北村医院	160 芹沢ゴミステーション	123 サンブラザ			
31 元町3班ゴミステーション	74 西原アパート付近ゴミステーション	117 さわなか医院	161 宇都宮神社付近ゴミステーション	124 小千谷市役所			
32 日吉会館	75 旭町県営アパート付近ゴミステーション	118 根元整形外科医院	162 クスリのアオキ小千谷店	125 西高校前信号付近ゴミステーション			
33 日吉団地住宅前ゴミステーション	76 マルイ東小千谷店(ハロードラッグ東小千谷店)	119 阿部歯科医院	163 山下メンタルクリニック	126 プナの木公園ゴミステーション			
34 グループホーム共生付近ゴミステーション	77 東小千谷小学校前ゴミステーション	120 木村歯科医院	164 滝沢印刷付近ゴミステーション	127 小千谷砂利採取販売協同組合付近ゴミステーション			
35 船岡町内会館	78 木津公会堂	121 城内公会堂	165 小千谷総合病院	128 小千谷中学校付近ゴミステーション			
36 割烹錦水付近ゴミステーション	79 リバーサイド公園ゴミステーション	122 原信西小千谷店(ドラッグトップス西小千谷店)	166 イオン小千谷店	129 春泉堂付近ゴミステーション			
37 じゅん美容室付近ゴミステーション	80 木津環状線3班ゴミステーション	123 サンブラザ	167 コミュニティ消防センター	130 城山開発センター			
38 猿田彦神社付近ゴミステーション	81 木津町JR跨線橋付近ゴミステーション	124 小千谷市役所	168 新エレクトロ付近消防栓	131 前岡田ゴミステーション			
39 野沢歯科医院	82 木津中通り交差点ゴミステーション	125 西高校前信号付近ゴミステーション	169 ドラッグトップス若葉店				
40 栄町会館	83 協和コンクリートポンプ付近ゴミステーション	126 プナの木公園ゴミステーション	170 ウエルシア小千谷若葉店				
41 栄町中央(小千谷総合病院方面)バス停付近ゴミステーション	84 日本通運付近ゴミステーション	127 小千谷砂利採取販売協同組合付近ゴミステーション	171 わかば歯科				
42 南保育園付近ゴミステーション	85 フジ機工付近ゴミステーション	128 小千谷中学校付近ゴミステーション	172 若葉会館				
東小千谷地区				129 春泉堂付近ゴミステーション	173 両新田公園ゴミステーション	174 江東公園ゴミステーション	175 若葉1丁目調整池付近ゴミステーション
43 ひ生公民館	87 木津(小千谷総合病院方面)バス停	130 城山開発センター	176 若葉1丁目調整池付近ゴミステーション	131 前岡田ゴミステーション			
	88 木津南交差点ゴミステーション	131 前岡田ゴミステーション					



エリア地区別乗降ポイントMAP

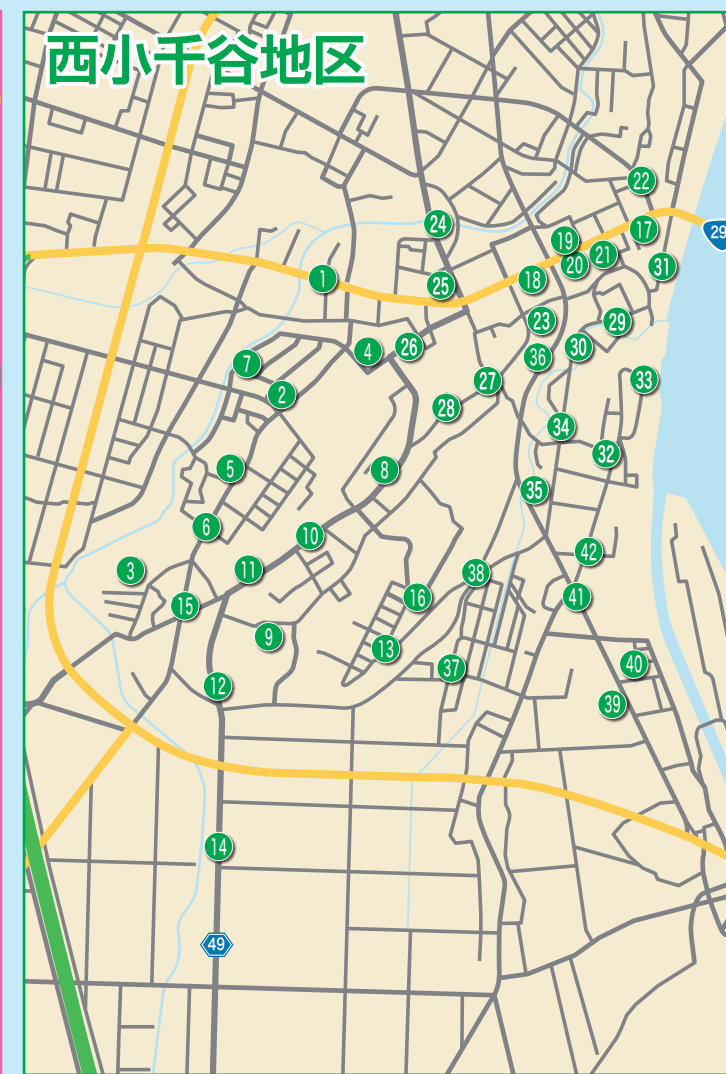
城川地区



東小千谷地区



西小千谷地区



山辺地区

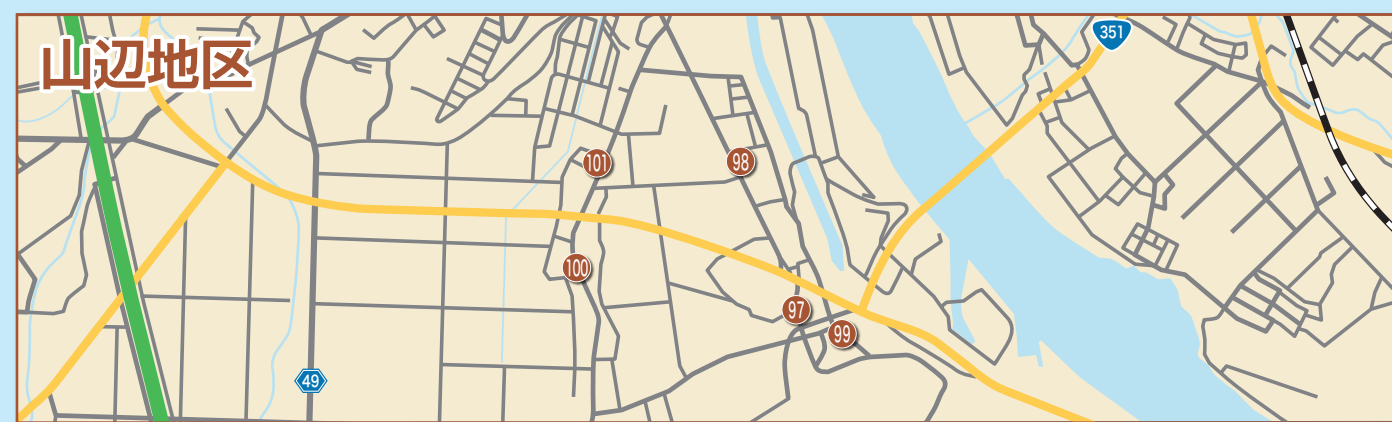


表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名	年度
新潟県	小千谷市	小千谷市地域公共交通協議会	令和 9 年度

	人 口
人口集中地区以外（人）	23,620 人
交通不便地域等（人）	人

交通不便地域等の内訳

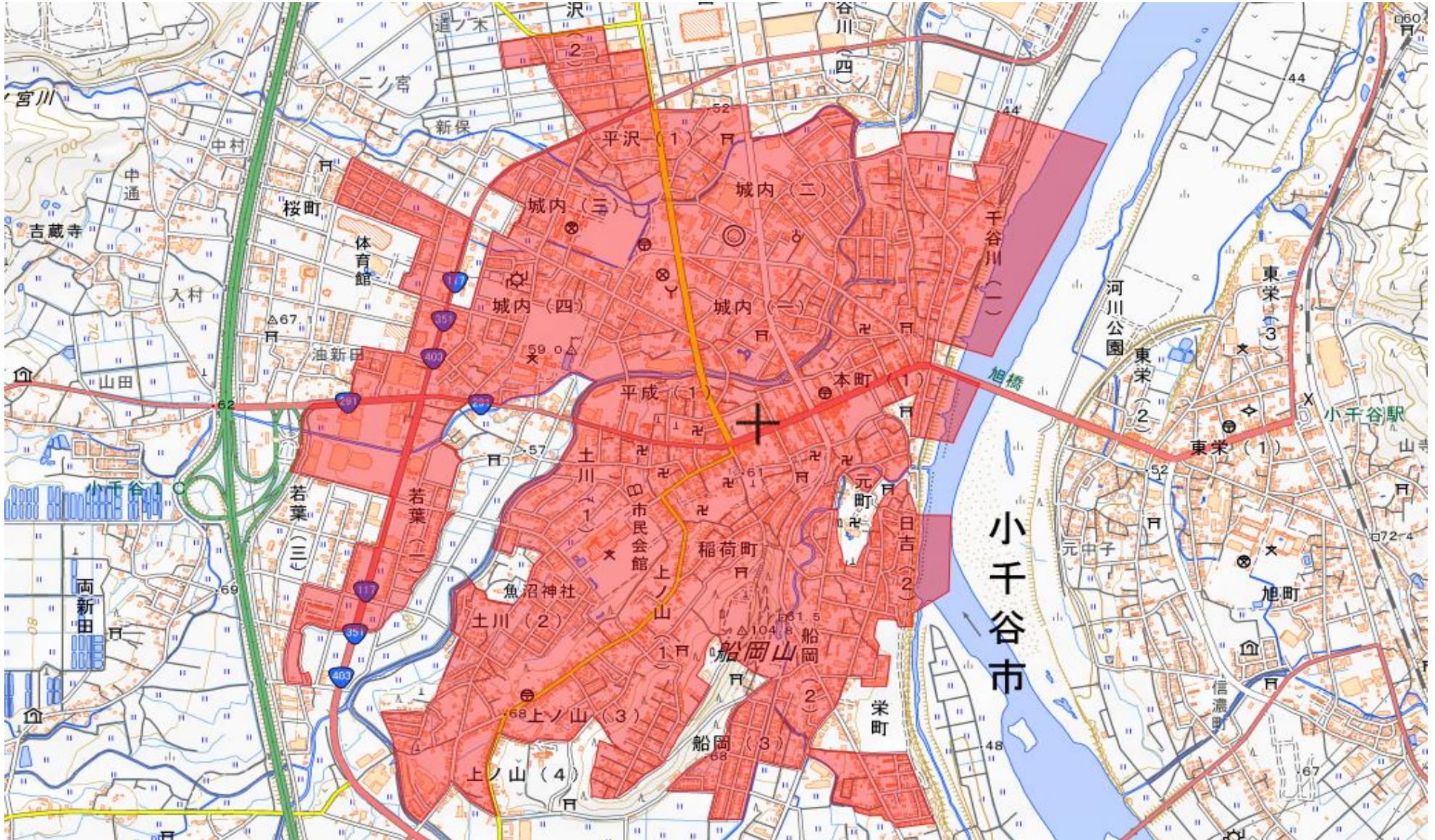
人口（人）	対象地区	根拠法

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

小千谷市人口集中地区(DID)境界図

208 小千谷市 Ojiya-shi



小千谷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
小千谷市地域公共交通計画 P6、7、13
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
小千谷市地域公共交通計画 P8
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
小千谷市地域公共交通計画 P16～23
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
小千谷市地域公共交通計画 P14、24

小千谷市地域公共交通計画

令和6年1月

(令和7年6月 改定)

小千谷市

小千谷市地域公共交通協議会

目次

第 1 章 計画策定の目的	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画期間と対象区域	1
3. 計画の位置づけ	1
第 2 章 地域及び公共交通の現状	2
1. 人口の推移	2
2. 人口推計	2
3. 通勤・通学の状況	3
4. 公共交通の現状	5
第 3 章 公共交通の利用実態と利用者の意向	9
第 4 章 公共交通の課題及び目標	11
1. 公共交通の課題	11
2. 基本目標	12
3. 成果指標	14
第 5 章 目標達成に向けて行う事業	16
1. 事業の体系	16
2. 事業の内容	17
第 6 章 計画推進のために	24
1. 計画の評価	24

第 1 章 計画策定の目的

1. 計画策定の趣旨

当市では、平成 15（2003）年 8 月に「小千谷市生活交通確保計画」を策定し、地域公共交通の活性化と効率的な運行を確保してきました。以降、5 年ごとに計画を策定し、現行の「第 4 次小千谷市生活交通確保計画」は平成 31（2019）年度から令和 5（2023）年度までを計画期間としています。

計画では、人口減少、高齢化など地域を取り巻く環境が変化するなか、人々の移動を支える公共交通として、①市内外を結ぶ路線バスや鉄道、②市街地を回り公共交通空白地を減らし、交通結節点とつなぐ循環バス、③乗合タクシーやコミュニティバスを運行して公共交通網を充実させてきました。

しかしながら、路線バスや鉄道の利用者は減少傾向にあり、利用者の減少に伴うバス路線の減便や廃止などにより市街地と周辺地域とで公共交通の利便性の格差が生じています。

また、今後ますます進展する高齢化や、運転手不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しています。

そこで、これらの社会状況の変化を見据えながら、まちづくりと連携した持続可能な公共交通網を構築するため、「小千谷市地域公共交通計画」を策定するものです。

2. 計画期間と対象区域

○計画期間：令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度の 5 年間

○対象区域：小千谷市全域

3. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第五次小千谷市総合計画」の基本理念に基づき、関連計画との整合・連携をとりながら、公共交通分野におけるマスタープランとして位置付けます。

上位計画・関連計画

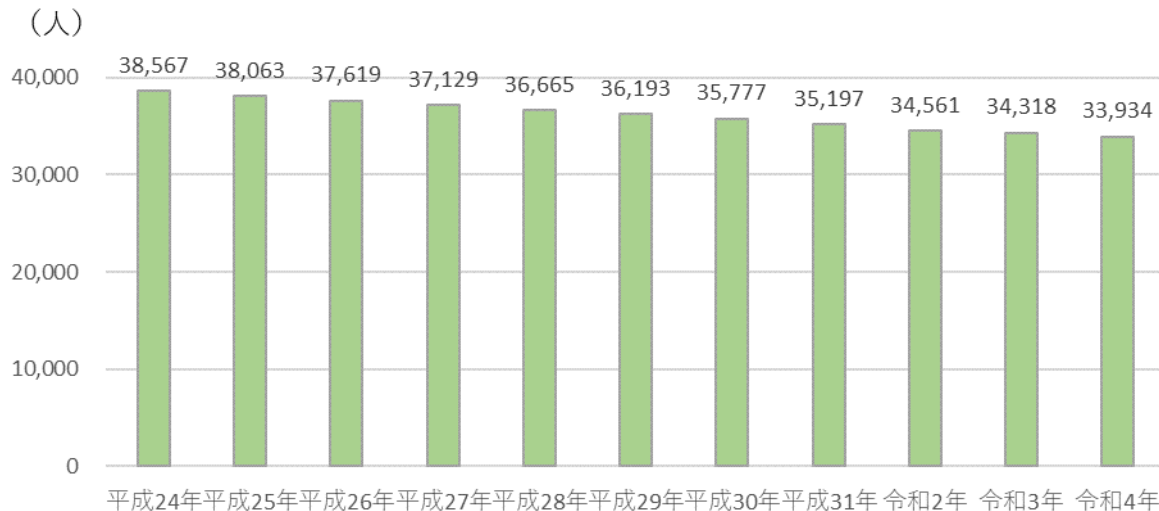
計画名	計画期間、目標年次
第五次小千谷市総合計画後期基本計画	令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度
小千谷市総合戦略	令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度
小千谷市都市計画マスタープラン	令和 12（2030）年度
小千谷市立地適正化計画	令和 22（2040）年度

第 2 章 地域及び公共交通の現状

1. 人口の推移

本市の人口は、令和 4（2022）年で約 33,934 人、世帯数は 12,740 世帯。5 年前の平成 29（2017）年と比較すると、世帯数はほぼ横ばいとなっているものの、人口は 2,000 人以上減少、1 世帯当たり人口は 2.84 人から 2.66 人と減少しています。

図 人口の推移



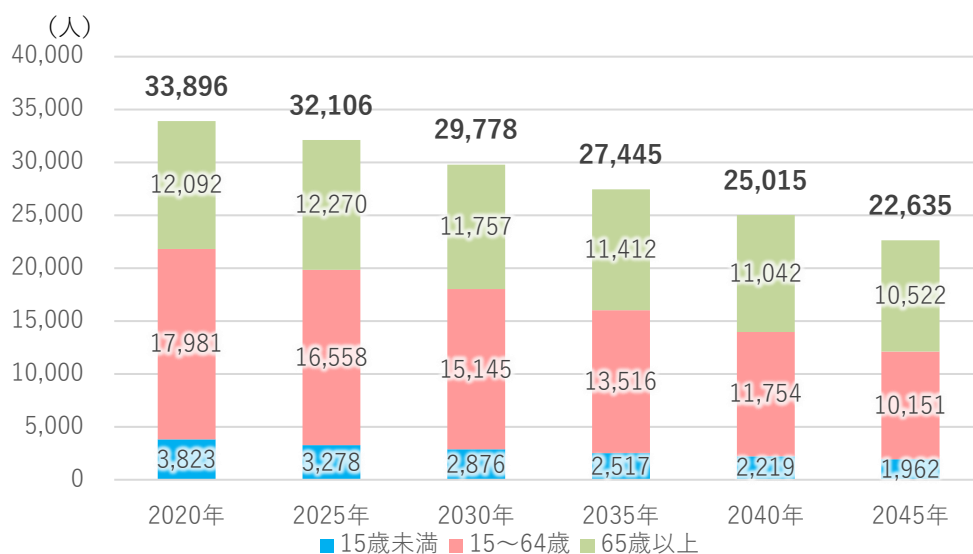
資料：住民基本台帳（各年 3 月 31 日現在）

2. 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による本市の人口推計では、本市の人口は、令和 2（2020）年の約 34,000 人から令和 27（2045）年には約 23,000 人にまで減少することが見込まれています。

また、15 歳未満の年少人口割合は、2020 年から 2045 年にかけて、11.28%から 8.67%に減少、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は 53.05%から 44.85%に減少、65 歳以上の老年人口割合は 35.67%から 46.49%に増加すると見込まれています。

図 将来推計人口



※2020 年は国勢調査による実数値

3. 通勤・通学の状況

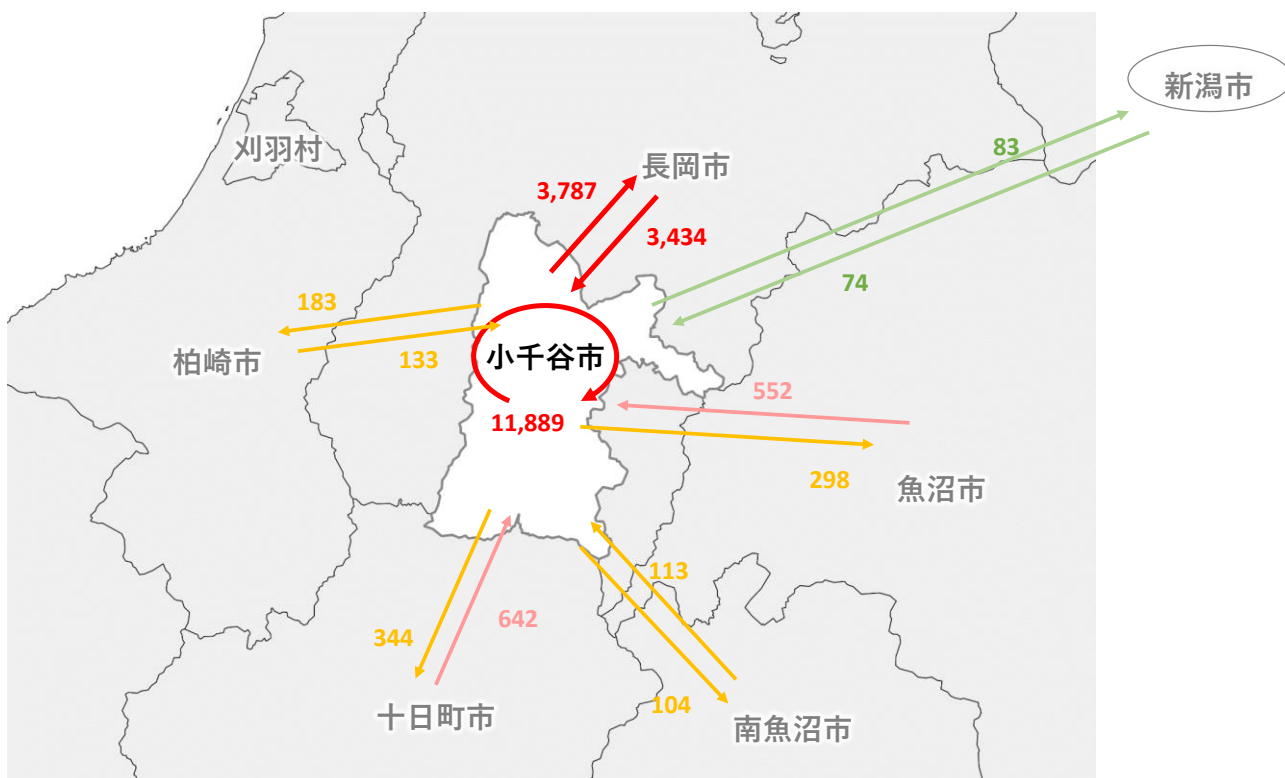
(1) 通勤の状況

市民の通勤状況は、市内の移動が最も多く、次いで長岡市との移動が多くなっています。市外から通勤する方は長岡市、十日町市、魚沼市からの移動が多くなっています。

当市や隣接する長岡市などには多くの働く場があり、市域を超えて通勤している方が多数いますが、企業の立地条件や就業時間などにより、公共交通での通勤が難しく、大半が自家用車での通勤となっています。

■通勤目的における人の動き

図 通勤目的における人の動き



凡例	
	～100
	101～500
	501～1000
	1000以上

※50人以上を表示

資料：令和2年国勢調査

（２）通学の状況

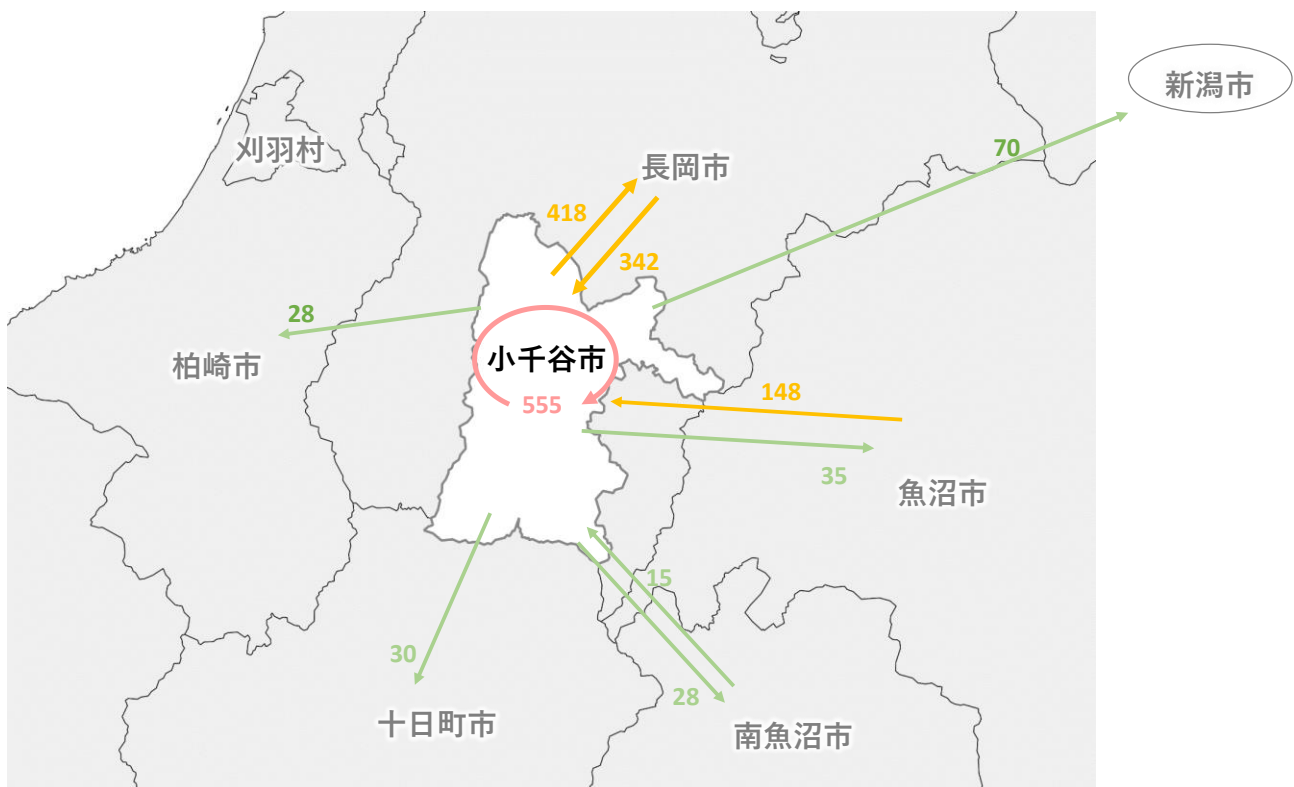
小千谷市内の移動が最も多く、次いで長岡市との移動、魚沼市からの移動が多く見られます。

小千谷高等学校、小千谷西高等学校には、市外から通う高校生が増加しています。

公共交通の利用が多い世代ですが、自転車、徒歩のほか、保護者による送迎など、公共交通以外での通学も見られます。

■通学目的における人の動き

図 通学目的における人の動き



凡例	
	～100
	101～500
	501～1000
	1000以上

※10人以上を表示

資料：令和2年国勢調査

(1) 公共交通力バー率

ただし、運行本数、ダイヤは考慮していないため、利便性は地域によって異なります。

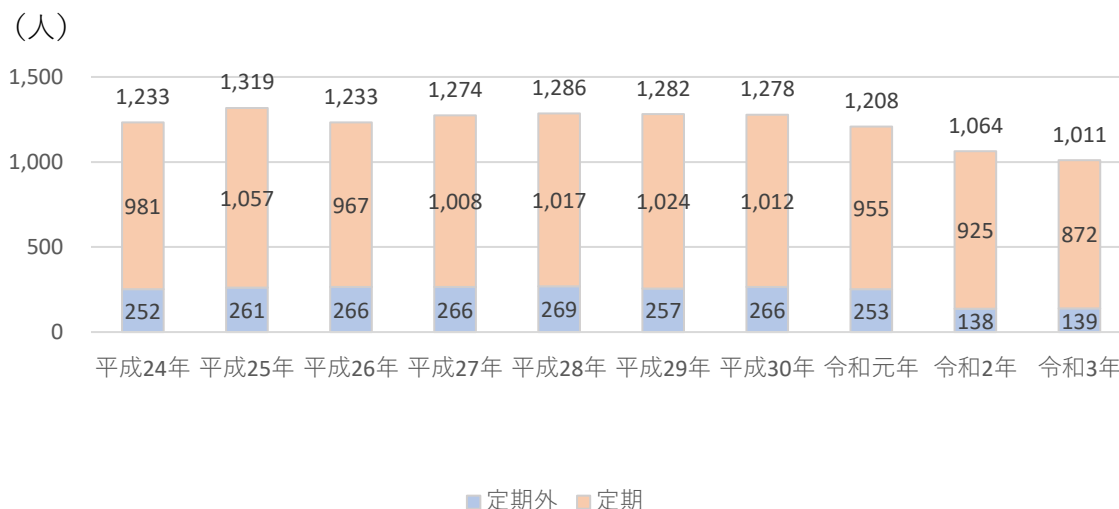
※2 メッシュデータ:地域を格子状に区切った単位で、その範囲における情報を格納したデータ

5

(2) 鉄道の状況

小千谷駅の一日当たりの平均乗車人員を見ると、1,300 人前後でほぼ横ばいで推移していたものの、令和元年度より減少に転じ、令和 3 年度では、ピークとなる平成 25（2013）年度と比較して約 23%減少しています。令和 4 年度は 1,065 人と、やや回復しました。

図 一日当たりの平均乗車人員（小千谷駅）



資料：J R 東日本ホームページ「各駅の乗車人員」

(3) 路線バスの状況

越後交通小千谷営業所管内の路線バス運輸状況は下記のとおりです。

バス事業年度	平成 29	平成 30	平成 31	令和 2	令和 3	令和 4
乗降者数 (人)	465, 152	483, 309	465, 959	387, 710	341, 433	380, 847

資料：越後交通㈱（前年 10 月～当年 9 月の集計）

市内を運行する路線バスには、小千谷市外と市内を結ぶ地域間幹線にあたる路線と、市内で完結する市街地路線があります。また、それらをつなぐ支線の役割を持つ循環線は令和 7 年 9 月末に路線廃止となる予定であり、代替交通として、令和 7 年 10 月から A I オンデマンド交通の運行を開始します。

幹線路線

長岡駅前＝小千谷＝（小千谷インター）十日町線（長岡市～小千谷市～十日町市）

長岡駅前＝片貝＝小栗田（坪野）＝小千谷車庫前線（長岡市～小千谷市）

小千谷＝川西＝十日町線（小千谷市～十日町市）

小千谷＝総合体育館＝小国線（小千谷市～長岡市）

小千谷＝川口＝小出線（南越後観光バス運行）（小千谷市～長岡市～魚沼市）

市街地路線

小千谷車庫前＝三仏生＝北五辺（池津）線

(4) AI オンデマンド交通の状況

高齢者等の移動支援対策、令和7年9月末に廃止となる循環バスの代替交通として、10月からAI オンデマンド交通の運行を開始します。

【運行区域】

- ・西小千谷地区 土川、上ノ山、本町、平成、稲荷町、元町、日吉、船岡、栄町
- ・東小千谷地区 蕨生、東栄、元中子、信濃町、山寺、旭町、木津町、木津団地、津山町、横渡
- ・山辺地区 山本、西中
- ・城川地区 千谷川、城内、時水、桜町、両新田、藪川、平沢、若葉

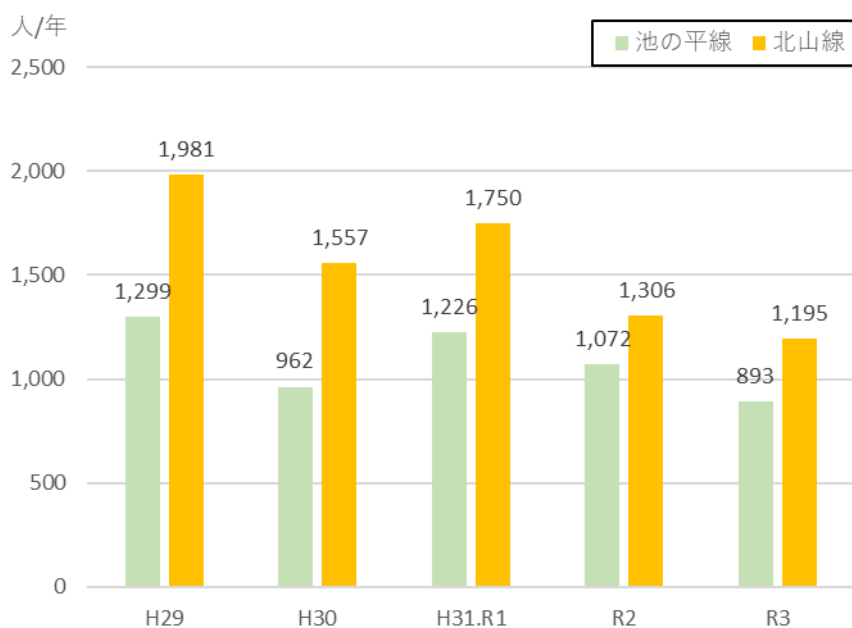
(5) 乗合タクシーの状況

池の平線は平成21年度から、北山線は平成29年度から現在の体制で運行されています。

利用者数は、池の平線、北山線とも減少傾向で推移し、路線バスと同様、新型コロナウイルスの感染拡大により令和2(2020)年度以降の減少が顕著となっています。

令和5(2023)年度から廃止になったバス路線を引き継いで東山地区を運行する塩谷線が運行されています。車両が小型化したため、これまで大型バスでは入ることができなかった地区にも枝線として運行されています。

図 乗合タクシーの年間利用者数



（６）コミュニティバスの状況

平成 16（2004）年から岩沢地区に配置しているコミュニティバスは、当初は廃止路線バスの代替として運行しましたが、沿線人口の減少から現在では間合い利用がほとんどを占めており、地域の足として主に高齢者から利用されています。

真人地区においてもコミュニティバス利用の機運が高まりつつあり、実証実験を行いながら地域のニーズを確認していくことにしています。

【地域公共交通の確保維持の必要性】

鉄道

当市と近隣市町村、首都圏を結び、速達性のある交通手段として、広域の移動ニーズや、通勤・通学といった日常の移動を引き続き確保し、利便性を維持します。

路線バス

幹線系統は、長岡市、魚沼市、十日町市中心部と連絡し、通学や買い物、通院の日常生活行動のほか、観光・ビジネス等多様な目的での移動を想定し、路線の利便性を維持します。

一方、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線維持は困難なことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）により運行を確保・維持する必要があります。

支線は、指定された区域を運行しながら鉄道、幹線系統が多く接続する小千谷総合病院、本町中央と接続し、乗り換えによる広域移動にも対応することから、幹線系統を補完する役割があり、その役割を維持します。

一方、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線維持は困難なことから、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）により運行を確保・維持する必要があります。

市街地路線は、市内中心部から郊外に向けて通学や買い物、通院の日常生活行動に利用されている路線です。沿線地区の日常の移動を引き続き確保し、地域の移動手段を維持します。

乗合タクシー・コミュニティバス

乗合タクシー、コミュニティバスは、路線バスの代替交通として市内山間地と中心部を結ぶなど、地域の足として利用されています。地域の人口減少に伴い、利用者数が減少することが予想されており、運行方法の見直しなどを行いながら、路線を維持します。

第 3 章 公共交通の利用実態と利用者の意向

本計画の策定にあたり、市民アンケート、高校生アンケート、利用者アンケート、事業者ヒアリング、乗合タクシー意見交換会を実施し、市内公共交通の利用実態や移動ニーズを把握しました。令和 4（2022）年度に実施した各種調査結果について下記にまとめています。

【市民アンケート概要】

対象者 18 歳以上 80 歳未満の市民から無作為に抽出した 1,000 世帯 2,000 人（世帯あたり 2 人）

回答数 936 件（回収率 46.8%）

【市民アンケート結果より抽出した実態】

- ・運転免許保有状況は 81.9%、返納者は 3.1%
- ・運転免許返納に対する考えを確認したところ、将来的には返納を考えている人は 30.2%、今のところ考えていない人が 50.7%
- ・返納しようと思う年齢の目安は 80 歳以降が最も多く、45.0%、75～80 歳ごろが 41.4%と、90%近くの方が後期高齢者になるまで運転免許を所持していきたい傾向が高い。
- ・高齢の回答者に対して、免許返納後に利用したい主な移動手段を確認したところ、路線バスが 37.2%と最も多く、次いで家族の送迎、タクシーと続いた。
- ・利用交通手段：どの目的においても、自家用車（自分で運転）が多い。公共交通では路線バスでの移動が比較的多く、特に通院における利用が多い。
- ・目的地：市内中心部や長岡市への移動が多い。
- ・利用状況：路線バスは、買い物や通院など日常生活の利用が多く、鉄道は余暇活動利用が多い。
- ・免許返納しない理由：主な理由では、仕事上の必要性や運転への支障を理由とした未返納よりも、日常生活上の移動手段に不安を感じた未返納が多い。
- ・望ましい公共交通施策：「免許返納者への移動支援・拡充」や「路線バスのデマンド交通、乗合タクシー・コミュニティバスへの切り替え」、「公共交通共通乗車券」、「使い方のわかるパンフレット」等に対しニーズが高い。

⇒自家用車の利用がほとんどであり、公共交通を使う人が少ない。

⇒高齢に伴う免許返納後など、自家用車を利用できなくなった時に公共交通が必要。

【高校生アンケート概要】

対象者 市内高等学校に在学する 1、2 年生 760 人

回答数 324 件（回収率 42.6%）

【高校生アンケート結果より抽出した実態】

- ・回答者の約 60%が市外から通学する生徒であり、市内から通学する生徒は約 40%であった。
- ・交通手段：鉄道や路線バスによる通学が多い。特に小千谷高等学校は複数回答ではあるが、鉄道利用者が 63.9%、路線バス利用者が 22.1%、家族による送迎が 59.6%となった。小千谷西高等学校

は、鉄道利用者が 31.9%、路線バス利用者が 56.0%、家族による送迎が 52.6%となった。学校の立地により、便利な交通手段を選択している様子がうかがえる。

- ・望ましい公共交通施策：「駅やバス停の待合環境の改善」や「公共交通の情報をまとめたホームページやアプリの作成」、「公共交通の使い方がわかるパンフレットの作成」等に対しニーズが高い。
- ・公共交通利用者からは運行本数の少なさに対する意見があるとともに、上越線の車両数が少なく、時間帯によっては乗りきれないとの意見もあった。

【利用者アンケート概要】

対象者 路線バス利用者 平日 130 人、休日 192 人から直接聴取

【利用者アンケートから抽出した実態】

- ・目的：「通勤」、「通学」が多い。
 - ・乗り継ぎ：どの交通手段でも「乗り継ぎなし」が最も多い。
 - ・満足度：運行本数や運行時間に対する不満度が各路線ともに高い。
 - ・望ましい公共交通策：「公共交通の情報をまとめたホームページやアプリ」や「鉄道駅やバス停などの待合い環境の整備」実際の利用者の声であり、必要性が高い項目と考えられる。
- ⇒路線バス運行の見直し、情報発信が必要

【事業者ヒアリング】

鉄道・バス・タクシー事業者への聞き取り調査を行った。

【事業者から聞き取った主な課題・意見等】

- ・交通事業者では運転士不足・高齢化が問題
 - ・路線バスと鉄道の並走など、地域公共交通の見直しが必要
 - ・新規運転士の募集を常に行っているが、希望者が集まっていない。
 - ・コロナ感染症拡大による利用者減少や、燃料の高騰など維持費も増加
- ⇒交通事業者との連携強化が必要

第 4 章 公共交通の課題及び目標

1. 公共交通の課題

第 4 次小千谷市生活交通確保計画における引き続きの課題

- 小千谷駅を市民がより利用しやすく、また県内外あるいはインバウンドの観光客等多くの方から利用していただくために、観光分野と連携し、現在の運行本数の維持や上越新幹線とのスムーズな接続を確保することが必要です。
- 路線バスは、どの路線も利用者が減少していることから、路線の維持のために利用者の視点と利用実態を踏まえたダイヤ改正や効率的な運行に向けた検討が必要です。
- 教育委員会と連携して、スクールバスの運行方法、混乗等について検討する必要があります。

社会情勢等からの課題

- 人口減少・少子高齢化に伴い、公共交通利用者数が減少していくため、より一層の利用促進を図っていく必要があります。また、免許返納などで、自家用車の利用ができなくなることに伴い、公共交通利用者になる高齢者が多くなることが予想されるため、駅やバス停、バス車両等のバリアフリー化など利用環境の改善を図っていく必要があります。
- 地区によってはバス路線、乗合タクシー路線があっても運行本数が少なく、公共交通を利用しづらい状況になっています。
- 公共交通空白地に対する公共交通の整備など、どこに住んでいても公共交通サービスを受けることができる環境整備が必要です。
- スマートフォンの普及やA I（人工知能）技術の発展に伴い、公共交通分野における新たなサービスが生まれており、地域特性に合った効率的な運行ができる可能性が広がっているため、その活用を進めていく必要があります。

アンケートから抽出した課題

- 高校生の回答からは、「公共交通の情報をまとめたホームページやアプリ」や「鉄道駅やバス停などの待合い環境の整備」の意見が見られ、高校生に限らず公共交通利用者への情報提供の必要性や利用環境の充実が求められています。
- 買い物などの目的地には隣接する長岡市とした回答が多く、通学利用も市外との行き来が多いことから、近隣市や交通事業者と連携して広域的な公共交通網を維持し、利用しやすい公共交通を目指す必要があります。

2. 基本目標

基本目標1

中心市街地と周辺地域の活性化に資する公共交通網の維持・構築（鉄道・バス路線の維持）

- 中心市街地と周辺地域を結ぶ公共交通網を維持し、どこに住んでいても移動可能な交通手段を維持・確保します。
- 市内外を結ぶ公共交通網を維持し、通勤、通学や観光客の利便性を維持・確保します。
- 高校生等の通学に便利な公共交通網を維持し、行きたい高校に通える交通手段を維持・確保します。

基本目標2

誰もが使いやすく、持続可能な公共交通サービスの確保（交通事業者との連携・バリアフリー化）

- 乗務員の不足など、交通事業者の事情にも配慮しながら、公共交通の一層の利用促進や適正な交通手段の確保により持続可能な公共交通サービスの確保を目指します。
- 小千谷駅やバス停留所、近接する公共施設等のバリアフリー化により、誰もが使いやすく、出かけやすいまちづくりを進めます。

基本目標3

情報通信技術の活用による利用促進と新たな公共交通の検討（情報提供、新たな交通手段の検討）

- 公共交通に関する情報のW e b での提供や、情報発信手段の多様化により、わかりやすく利用しやすい公共交通を目指します。
- A I を活用したデマンド交通など、新たな技術により、効率的な運行ができる公共交通サービスの提供に向けた検討、実証実験などに交通事業者と取り組みます。

※基本目標 1 に掲げた公共交通網の役割区分は下記のとおりです。

○鉄道

幹線の役割があり、市外または県外への移動のニーズに応える。

○路線バス

下表の区分により、市内と市外を結ぶ幹線または支線の役割を果たす。

区分	役割	路線名	実施主体
幹線	鉄道を補完し、当市と近隣市を結ぶ路線を位置づける。 地域間幹線系統 (国庫補助対象路線)	長岡駅前＝小千谷＝(小千谷インター) 十日町線	交通事業者
		長岡駅前＝片貝＝小栗田(坪野)＝小千谷車庫前線	
		小千谷＝川西＝十日町線	
		小千谷＝総合体育館＝小国線	
		小千谷＝川口＝小出線(南越後観光バス運行)	
支線	市内各地区と幹線を結ぶバス路線を位置づける 地域内フィーダー系統 (国庫補助対象路線)	A I オンデマンド交通	交通事業者
市街地路線	県補助対象路線	小千谷車庫前＝三仏生＝北五辺(池津)線	交通事業者

○乗合タクシー、コミュニティバス

人口減少に伴う小規模な輸送需要に対応し、路線バスの補完や地域内移動ニーズに応える。

3. 成果指標

現況値：令和4年度、目標値：令和10年度

指標	現況値及び目標値	指標の算定方法	目標設定の考え方	基本目標		
				1	2	3
路線バス運行系統数	現況値 9 路線 目標値 9 路線	市内を運行する路線を 系統毎に合計	市内外を結ぶ路線に ついて維持すること で利便性を保ちます。	●		
路線バス利用者数	現況値 366,234 人 目標値 370,000 人	越後交通調べ小千谷乗 り入れ路線利用者合計 (前年度10月～当年度9月)	現状より利用者を減 少させないことを目 指します。	●	●	
路線バス収支	現況値 31.8～54.3% 平均 46.2% 目標値 平均 46.2%以上	バス事業者の実績値 (前年度10月～当年度9月)	平均を下回る路線の 収支率改善に取り組 み目標達成を目指し ます。	●	●	
公共交通に係る市の 財政負担額 (A I オンデマンド 交通除く)	現況値 25,832 千円 目標値 25,000 千円	公共交通運行に係る補 助金の額	収支率改善等により、 市負担額を維持しま す。	●	●	
A I オンデマンド交 通利用者数	令和7年10月運行開 始 目標値 12,000 人	利用者数	令和7年9月末に廃 止となる循環線と比 較し、利用者数の維持 を目指します。	●	●	
A I オンデマンド交 通収支	令和7年10月運行開 始 目標値 10.06%	運行収入/運行経費	利用促進を図り、収支 率の目標達成を目指 します。	●	●	
公共交通に係る市の 財政負担額 (A I オンデマンド 交通)	令和7年10月運行開 始 目標値 53,643 千円	A I オンデマンド交通 に係る補助金の額	収支率改善等により、 市負担額を維持しま す。	●	●	
小千谷駅利用者数	現況値 2,130 人 目標値 2,200 人	J R 東日本調べ乗車人 数を2倍した数値	各種事業により利用 者数を維持すること で利便性を保ちます。	●	●	●
乗合タクシー利用者 数	現況値 2,636 人 目標値 6,600 人	利用者数 (令和5年度から塩谷線が運行 開始)	運行方法見直し等 により沿線住民の交通 手段を維持します。	●	●	
乗合タクシー収支率	現況値 6.0% 目標値 8.0%	2 路線合計 (令和5年度から3路線で計測)	運行方法見直し等 により乗合率を高め、収 支率を改善します。	●	●	
公共交通の満足度	現況値 11.7% 目標値 30.0%	アンケート調査による	さまざまな機会を捉 えて利用者の声を改 善につなげます。	●	●	●
小千谷駅周辺地区の バリアフリー整備	現況値 未整備 目標値 整備完了に向	整備進捗状況	誰もが使いやすい駅 環境整備により利用 者増につなげます。		●	

	けた工程確定					
公共交通空白地の解消	現況値 92%	鉄道駅から 1km、停留所から 500m圏内在住人口（国勢調査数値）	住んでいる場所に関わらず、公共交通を利用できる環境を整えます。	●		●
公共交通に関する情報提供手段	現況値 — 目標値 手段 2、発信数週 1 件以上	増加した手段、発信数、フォロワー数	公共交通に関する情報を広く提供して利用拡大につなげます。			●
新たな公共交通サービスの検討・実現	現況値 検討 目標値 事業実施	検討状況、実現状況	時代に適応した交通手段の変化に対応します。			●

第 5 章 目標達成に向けて行う事業

1. 事業の体系

基本目標	事業内容		事業主体
基本目標 1 中心市街地と 周辺地域の活 性化に資する 公共交通網の 維持・構築	1-1	公共交通の運行	地域公共交通協議会／小千谷市／長岡市／魚沼市／十日町市／交通事業者
	1-2	路線バスの利便性向上	地域公共交通協議会／小千谷市／越後交通／南越後観光バス／道路管理者
	1-3	乗合タクシーの利便性向上	地域公共交通協議会／小千谷市／小千谷ハイヤー協会
	1-4	上越線利用促進	地域公共交通協議会／小千谷市／ＪＲ東日本／越後交通／南越後観光バス
	1-5	飯山線利用促進	地域公共交通協議会／小千谷市／ＪＲ東日本／飯山線沿線地域活性化協議会
	1-6	路線バス利用促進	地域公共交通協議会／小千谷市／越後交通／南越後観光バス／民間事業者
	1-7	高速バス利用促進	地域公共交通協議会／小千谷市／越後交通／アイ・ケーアライアンス
	1-8	交通結節点の整備・改善	地域公共交通協議会／小千谷市／道路管理者／民間事業者
	1-9	公共交通空白地の解消	地域公共交通協議会／小千谷市／小千谷ハイヤー協会／地域団体
	1-10	バス・鉄道・タクシーの連携強化	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	1-11	近隣自治体との連携強化	地域公共交通協議会／小千谷市／長岡地域定住自立圏（長岡市、見附市、出雲崎町）／魚沼市／十日町市／新潟県
	1-12	地域公共交通協議会の運営	地域公共交通協議会／小千谷市
基本目標 2 誰もが使いや すく、持続可 能な公共交 通サービスの確 保	2-1	小千谷駅のバリアフリー化	地域公共交通協議会／小千谷市／ＪＲ東日本／新潟県
	2-2	駅・停留所環境の改善	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者／民間事業者
	2-3	利用しやすい運賃体系の検討	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	2-4	バス・タクシー車両のバリアフリー化	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	2-5	バス路線の再編	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	2-6	障がい者、運転免許証自主返納者等への支援	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者／民間事業者
	2-7	子ども向けの公共交通利用への取り組み	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
基本目標 3 情報通信技術 の活用による 利用促進と新 たな公共交 通の検討	3-1	公共交通マップの作成	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	3-2	インターネット等を活用した情報提供の充実	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	3-3	学生を対象とした公共交通利用の取り組み	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	3-4	A I デマンド交通の実証実験	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者
	3-5	地域の特色、資源を活かした新たな移動手段の導入検討	地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者／民間事業者

2. 事業の内容

基本目標1と連動した事業

1-1 公共交通の運行

【事業概要】

○公共交通を運行するとともに、継続的に改善を行います。バス路線については、自治体をまたぐ路線が多いことから、運行継続にあたっては近隣自治体と連携して取り組みます。

※公共交通とは、J R 東日本、民間路線バス、乗合タクシー、コミュニティバス、タクシーを位置付けます。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／長岡市／魚沼市／十日町市／交通事業者

1-2 路線バスの利便性向上

【事業概要】

○運行地域や利用者の意見を聞きながら、近隣市をつなぐ幹線系統を維持することで、わかりやすく使いやすい公共交通を目指します。

○バスが運行する道路については、通常期の道路維持体制のほか、冬期の運行を確保するため、除雪体制の維持など、定時運行に向けて協力して取り組みます。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／越後交通／南越後観光バス／道路管理者

1-3 乗合タクシーの利便性向上

【事業概要】

○運行地域や利用者の意見を聞きながら、より良い運行経路、停留所を検討します。運行ダイヤも含めて柔軟に対応することで、利便性を向上しながら利用者の増加を目指します。

○乗り合いタクシーが運行する道路については、通常期の道路維持体制のほか、冬期の運行を確保するため、除雪体制の維持など、定時運行に向けて協力して取り組みます。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／小千谷ハイヤー協会

1-4 上越線利用促進

【事業概要】

- 上越線小千谷駅は通勤、通学に広く利用されています。事業者と連携して鉄道の利便性、速達性をPRしながら引き続き利用促進に努めます。
- 観光客が利用しやすいよう、現在の運行本数の維持や上越新幹線とのスムーズな接続を確保します。
- 小千谷駅北駐車場について、設置目的に沿って利用者が使いやすい駐車場を維持、整備します。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／JR東日本／越後交通／南越後観光バス

1-5 飯山線利用促進

【事業概要】

- 飯山線内ヶ巻駅、越後岩沢駅の周辺環境を地域と共に維持し、住民に利用を促進します。
- 飯山線沿線地域活性化協議会と連携して、利用促進キャンペーンやイベント開催に協力します。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／JR東日本／飯山線沿線地域活性化協議会

1-6 路線バス利用促進

【事業概要】

- 路線バスを利用したことがない方向けに公共交通の利点や安全性、環境への配慮などを事業者と連携してPRして路線バス利用促進を図ります。
- 路線バスを利用したお出かけ、買い物などを促進して、公共交通を利用した高齢者の外出機会の増加を促進します。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／越後交通／南越後観光バス／民間事業者

1-7 高速バス利用促進

【事業概要】

- 乗り換えなしで新潟市、または東京都まで直行できる利便性をPRして、高速バスの利用促進を図ります。
- 高速バス利用者のために整備した、小千谷インターチェンジ駐車場の維持管理を継続します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／越後交通／アイ・ケーアライアンス

1-8 交通結節点の整備・改善

【事業概要】

○路線バスが多く発着する本町中央バス停、小千谷総合病院バス停を交通結節点と位置づけ、待合環境の整備などを行います。また、本町の図書館等複合施設利用者の利便性向上も合わせて図ります。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／道路管理者／民間事業者

1-9 公共交通空白地の解消

【事業概要】

○公共交通空白地を解消し、公共交通を利用できる市民を増やすため、乗合タクシーの運行経路見直しやコミュニティバスの活用などを行います。また、タクシーを活用した公共交通の実証実験などを通じて公共交通空白地の解消の手法を探ります。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／小千谷ハイヤー協会／地域団体

1-10 バス・鉄道・タクシーの連携強化

【事業概要】

○小千谷駅から二次交通への乗り継ぎをスムーズにするため、小千谷駅前バス停の活用や、運行ダイヤ、乗り継ぎ情報の案内などを行います。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

1-11 近隣自治体との連携強化

【事業概要】

○鉄道、バス路線は、近隣自治体との移動の自由に不可欠であるため、県を含めた近隣自治体と、定住自立圏などの枠組みを利用して連携を行い、路線の維持・確保を行うことで、市民の利便性の維

持・向上を行います。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／長岡地域定住自立圏（長岡市、見附市、出雲崎町）／
魚沼市／十日町市／新潟県

1-12 地域公共交通協議会の運営

【事業概要】

- 交通事業者、道路管理者、公共交通利用者、行政等の連携を進め、公共交通の安定した運行と利用者の増加を目指します。
- 新たな交通手段の実証実験、導入に際し、専門的な観点から評価を行い、導入可能性について検討します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市

基本目標 2 と連動した事業

2-1 小千谷駅のバリアフリー化

【事業概要】

- 小千谷駅及び駅前広場のバリアフリー化を進め、誰もが利用しやすい駅、鉄道となるよう、整備を進めていきます。
- 実施に当たっては、国庫補助の枠組みを利用し、費用負担を抑えながら事業を実施します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／J R 東日本／新潟県

2-2 駅・停留所環境の改善

【事業概要】

- 駅や停留所のバリアフリー化、地域が所有・管理する待合施設の整備補助、わかりやすい行き先の表示などの情報発信を進めます。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者／民間事業者

2-3 利用しやすい運賃体系の検討

【事業概要】

○乗車距離に比例した通常の運賃体系のほか、路線により定額制料金の導入検討など、わかりやすく利用しやすい運賃体系について事業者と検討します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

2-4 バス・タクシー車両のバリアフリー化

【事業概要】

○国庫補助の仕組みを利用して、路線バス車両やタクシー車両のバリアフリー化を進め、誰もが利用しやすい車両による運行を行います。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

2-5 バス路線の再編

【事業概要】

○路線バスの利用状況を踏まえながら、維持が困難な路線について、運行補助を行うほか、減便や廃止も検討される場合には代替交通を確保するなど、状況に応じて関係者と対応していきます。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／長岡市／魚沼市／十日町市／交通事業者

2-6 障がい者、運転免許証自主返納者等への支援

【事業概要】

○現行のタクシー券の交付を継続するほか、運転免許証の自主返納者などに対して、公共交通利用の増加につながるための支援を検討します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者／民間事業者

2-7 子ども向けの公共交通利用への取り組み

【事業概要】

○鉄道や路線バス等の公共交通を利用したことがない子ども向けに、イベント時のキャンペーン乗車体験や、乗り方教室の開催などを事業者と連携して実施し、公共交通の利用促進を図ります。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

基本目標3と連動した事業

3-1 公共交通マップの作成

【事業概要】

○鉄道、路線バス、乗合タクシーの路線図や時刻表を総合的に掲載した「小千谷市公共交通マップ」を引き続き作成します。

○紙媒体に加え、インターネットによる情報提供についても充実を図ります。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

3-2 インターネット等を活用した情報提供の充実

【事業概要】

○インターネットやSNSを活用して公共交通の情報提供を行います。遅れや運休情報などは、運行事業者のホームページへのリンクや即時性のあるSNSへの誘導など、わかりやすい情報提供に努めます。

○路線バスの位置情報は、長岡駅を発着する路線についてリアルタイムで公開されており、遅れなどが確認できることから有効に活用することで利便性が向上します。その他路線についても交通事業者と導入について検討を進めます。

【事業期間】 令和6年度～10年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

3-3 学生を対象とした公共交通利用の取り組み

【事業概要】

- 鉄道、路線バスの利用が多い高校生に向けて、位置情報や交通事業者の SNS での情報発信の利用を促進します。
- 市内に 2 校ある高等学校への情報提供を進め、公共交通利用を促進します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

3-4 A I デマンド交通の実証実験

【事業概要】

- 新たな公共交通の取り組みとして、A I を活用した配車やスマートフォンを活用した予約システムなど、当市の状況に合ったデマンド交通について、導入に向けた検討を行います。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者

3-5 地域の特徴、資源を活かした新たな移動手段の導入検討

【事業概要】

- 既存の公共交通のほか、スクールバスや民間事業者の保有するバス車両等、公共交通ではない交通手段や人員を持つ事業者との連携や、自家用有償旅客運送制度など、あらゆる資源を活用し、地域にあった移動手段の導入を検討します。

【事業期間】 令和 6 年度～10 年度

【事業主体】 地域公共交通協議会／小千谷市／交通事業者／民間事業者

第 6 章 計画推進のために

1. 計画の評価

○計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに従い、小千谷市地域公共交通協議会で毎年度評価します。成果指標については、毎年 の 現況値を「目標設定の考え方」に示す方法で収集して評価を行います。達成度が低い項目については検証を行い、目標達成に向けて関係者間で改善を進めていきます。

○小千谷市地域公共交通協議会委員構成

鉄道事業者（東日本旅客鉄道株式会社新潟支社）

バス事業者（越後交通株式会社）

タクシー事業者（小千谷ハイヤー協会）

国・県・市道管理者

公安委員会（小千谷警察署交通課）

地区協議会代表

学識経験者（交通政策）

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

県長岡地域振興局

連合中越地域協議会小千谷支部

小千谷市（副市長）

事務局 にぎわい交流課（公共交通担当）

地域内フィーダー系統確保維持事業(区域型)運行便数算出表

資料3-11

自治体名	小千谷市	事業者名	小千谷タクシー(株)、中央タクシー(株)	申請番号	1	運行系統名	小千谷市AIオンデマンド交通			
							計画運行日数	245日	計画運行回数	490.0回

		:土曜			:日曜		:祝日																											
2026 ~ 2027		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	合計	
10月	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	月計	累計
	計画運行回数	2	2			2	2	2	2	2				2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2		42	42
11月	曜 日	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月		月計	累計
	計画運行回数		2		2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2				2	2	2	2			2			38
12月	曜 日	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	月計	累計
	計画運行回数	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	46
1月	曜 日	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月計	累計
	計画運行回数				2	2	2	2	2				2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			38	164
2月	曜 日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日				月計	累計
	計画運行回数	2	2	2	2	2			2	2	2		2			2	2	2	2	2			2		2	2	2							
3月	曜 日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	月計	累計
	計画運行回数	2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2				2	2	2	2			2	2	2	44	244
4月	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金		月計	累計
	計画運行回数	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2		2			42
5月	曜 日	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	月計	累計
	計画運行回数						2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2	2			2	36
6月	曜 日	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水		月計	累計
	計画運行回数	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2			44
7月	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	月計	累計
	計画運行回数	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2				2	2	2	2			2	2	2	2	2		42	408
8月	曜 日	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	月計	累計
	計画運行回数		2	2	2	2	2			2	2		2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	42	450
9月	曜 日	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木		月計	累計
	計画運行回数	2	2	2			2	2	2	2	2			2	2	2	2	2				2	2		2			2	2	2	2			40

◆地域公共交通計画又は生活交通確保改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請に使用する際の注意点

「申請番号」「運行系統の欄については、申請する地域公共交通計画又は生活交通確保保持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）に記載されたとおり転載すること。

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

小 公 協 第 2 2 号
令和 8 年 6 月 3 0 日

国土交通大臣 殿

新潟県小千谷市城内一丁目 1 3 番 2 0 号
小千谷市地域公共交通協議会
会 長 山口 良信

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 8 年 6 月 3 0 日

小千谷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

小千谷市においては、隣接する長岡市、十日町市、魚沼市をつなぐ幹線交通である鉄道およびバスを軸に、市域内に広範に路線バス、A I オンデマンド交通、乗合タクシー、コミュニティバスにより構成される公共交通網が広がっている。これらの公共交通については、3 市間で高校生が相互に移動するため、また車を運転できない高齢者、障がい者を中心に新幹線駅、総合病院・大規模な商店等への移動が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が生活に必要不可欠な交通として機能している。

また、この幹線交通とつながる A I オンデマンド交通、乗合タクシー等が支線の役割を果たしている。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及、県立高校の学級数減などにより、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加が発生している。

また一部地域では、幹線交通と乗合タクシーの乗り継ぎが不十分であるなど住民に不便を強いている状況にある。

令和 7 年度には、越後交通株式会社が循環線を廃止したことに伴い、タクシー会社による A I オンデマンド交通への転換を行うなど、住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な路線を多様な形態で存続していくことが必要である。

このため、地域公共交通確保維持事業により、当市の幹線路線及び支線を確保・維持することで、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。

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

- ・路線バス運行系統数 9 路線（令和 7 年度 9 路線）
（申請路線 6 路線 県単路線 2 路線、A I オンデマンド交通（フィーダー系統）1 路線）
- ・路線バス利用者数 370,000 人以上（直近年度の実績 355,845 人）
（6 路線合計 362,600 人／347,477 人（R7））
- ・路線バス収支 平均 46.2%以上（令和 7 年度 39.1%）
- ・公共交通に係る市の財政負担額 25,000 千円以内（令和 7 年度 46,865 千円）
（A I オンデマンド交通除く）
公共交通に係る市の財政負担額 53,643 千円以内（令和 7 年度 32,634 千円）
（A I オンデマンド交通）

（小千谷市地域公共交通計画 P14 参照）

内訳

運行系統名	目標（人）	R7 実績（人）
長岡～十日町	71,900	72,331
長岡～小千谷①	29,300	26,769
長岡～小千谷②	152,500	121,852
長岡～小千谷③	47,900	47,071
小千谷～十日町	40,700	58,921
小千谷～小国	20,300	20,533
合計	362,600	347,477

(2) 事業の効果

幹線となる路線を維持することにより、市内の高校生、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進による健康寿命の延伸・買い物利用等による地域経済の活性化につながる。

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

- ・系統や便数、運行ダイヤの見直し、利便性向上（事業者）
- ・鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成・市内全戸配布（小千谷市）
- ・広報などによる路線バス利用促進（小千谷市）
- ・子ども向けや高校生に向けた公共交通利用の取組（小千谷市、事業者）
（小千谷市地域公共交通計画 P17～23 参照）

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
R9 年度補助（R8.10～R9.9 運行）	1	6	23,208
R10 年度補助（R9.10～R10.9 運行）	1	6	23,208
R11 年度補助（R10.10～R11.9 運行）	1	6	23,208

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、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事業によって運行の維持を図る路線について、その運行に係る費用総額のうち、小千谷市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支について、地域公共交通協議会での評価を実施
- ・住民ヒアリング（利用者との懇談会開催）等

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】

※該当なし

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】
※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】
※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
※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
・ 令和4年4月13日（第1回） 協議会設立、規約、事業内容について協議 ・ 令和4年6月28日（第2回） 書面決議 規約の改正 ・ 令和4年9月22日（第3回） 地域公共交通計画策定に向けたアンケート内容 ・ 令和4年12月15日（第4回） 書面決議 フィーダー計画の事業評価 ・ 令和5年2月21日（第5回） アンケート調査結果の報告、内容審議 ・ 令和5年6月29日（第1回） 地域公共交通計画（案）の協議 ・ 令和5年9月21日（第2回） 地域公共交通計画（案）の協議、パブリックコ

	メントの実施について協議
・ 令和５年１２月２２日（第３回）	パブリックコメントを踏まえた最終案の協議、合意により地域公共交通計画が完成
・ 令和６年６月２５日（第１回）	令和７事業年度の申請に向けた内容協議
・ 令和６年１１月６日（第２回）	ＡＩオンデマンド交通の導入案、乗合タクシーの運行について協議
・ 令和７年１月１６日（第３回）	書面決議 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
・ 令和７年２月２８日（第４回）	書面決議 地域公共交通計画の改正
・ 令和７年６月３０日（第１回）	令和８事業年度の申請に向けた内容協議
・ 令和７年８月２５日（第２回）	書面決議 地域公共交通計画の改正
・ 令和７年１１月１０日（第３回）	書面決議 バリアフリー化設備等整備事業について協議
・ 令和８年１月１５日（第４回）	書面決議 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
・ 令和８年３月１９日（第５回）	書面決議 地域公共交通計画の改正、地区交通戦略の策定について協議
・ 令和８年６月３０日（第１回）	令和９事業年度の申請に向けた内容協議
19. 利用者等の意見の反映状況	
本協議会には、各種団体等から利用者及び市民の代表が参加しており、メンバーの意見を反映させた。	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 小千谷市城内一丁目１３番２０号

(所 属) 小千谷市にぎわい交流課

(氏 名) 樋口 未来

(電 話) ０２５８－８３－３５１２

(e-mail) kouryu@city.ojiya.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。

【概要】

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、当市の地域間幹線系統確保維持計画に影響が出ている。
- ・令和9年度計画において、前年度計画に位置付けていた系統のうち、1系統が輸送量要件（15人以上）を満たさない状況になっている。
- ・地域住民等にとって重要な生活交通であり、確保維持を図る必要がある系統として協議会で承認を得たことから、本計画の対象系統と位置付けている。

● 該当系統及び支援が必要な理由

起点 ～ 終点	R2	R3	R4	R5	R6	R7	輸送量が15人未満だが支援が必要な理由
小千谷 ～ 小国	13千人	16千人	14千人	20千人	22千人	20千人	・利用回復トレンドであったが、新型コロナの影響で伸び悩み ・地域住民の生活交通として、確保維持することが必要



地域住民等にとっての重要な生活交通の確保維持に向けて、当市の実情を鑑みた支援をお願いしたい

表1 地域間幹線系統申請の概要

資料4-4

R9補助年度(令和8年10月1日～令和9年9月30日)

申請 番号	事業者名	運行系統名	広域行政圏 中心市町村 名	起点	経由地	終点	系統が またがる 市町村名 (H13.3.31現在の 市町村単位)	系統キロ程			平 均 乗車密度 人	運 回 数	輸送量 人	計 画 実 車 走 行 キ ロ km	補助対象 経常費用の 見込額 円	対象系統の 経常収益の 見込額 円	差 額 円	国庫補助金 内定申請額 円	補助対象 系統の キロ当たり 運送収入 円	計画 運送 収入 円	計画 平均 賃率	計画 平均 乗車 密度 (再掲) J÷E÷K L	路線要件判定								R6年度 計 画 記 載 有 無	R5年度 計 画 記 載 有 無	備考 今後の変更予定 時期・内容等	
								km															イ 運 行	ロ 複 心	ハ 中 回	ニ 3 輸 送	ホ 運 続	ヘ 赤 字	ト 運 続					
								往	復	平均																				A				B
E13	越後交通 株	長岡～十日町	長岡市、小千谷市、十日町市	長岡駅前	小千谷・十日町病院	十日町車庫前	長岡市、小千谷市、川口町、十日町市	20.6	20.6	20.6	5.5	5.9	32.4	88,122.4	32,910,179	13,227,167	19,683,012	7,404,500	157.60	13,888,084	28.16	5.5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	※低収益 [※] 按分(長岡市14.05 [※] 、小千谷市20.60 [※] 、十日町市14.45 [※])		
E13-1	越後交通 株	長岡～十日町	長岡市、小千谷市、十日町市	長岡駅前	小千谷・十日町病院	十日町車庫前	長岡市、小千谷市、川口町、十日町市	0.0	0.0	0.0	#VALUE!	2.8	#VALUE!	0.0	0		#VALUE!			#VALUE!	29.05	#VALUE!												
E13-2	越後交通 株	長岡～十日町	長岡市、小千谷市、十日町市	長岡駅前	小千谷・十日町駅西口	十日町車庫前	長岡市、小千谷市、川口町、十日町市	0.0	0.0	0.0	#VALUE!	2.6	#VALUE!	0.0	0		#VALUE!			#VALUE!	29.23	#VALUE!												
E13-3	越後交通 株	長岡～十日町	長岡市、小千谷市、十日町市	長岡駅前	小千谷病院・十日町病院	十日町車庫前	長岡市、小千谷市、川口町、十日町市	0.0	0.0	0.0	#VALUE!	0.5	#VALUE!	0.0	0		#VALUE!			#VALUE!	26.53	#VALUE!												
(E14)	越後交通 株	長岡～小千谷	長岡市、小千谷市	長岡駅前	新国道	小千谷インター	長岡市、小千谷市	7.0	7.0	7.0	5.0	3.1	15.5	15,995.0	5,973,493	3,116,306	2,857,187	1,344,000	209.68	3,353,831	41.61	5.0	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○		
(E15)	越後交通 株	(急行) 長岡～小千谷	長岡市、小千谷市	(急行) 長岡駅前	片貝・小栗田	小千谷車庫前	長岡市、越路町、小千谷市	11.5	11.5	11.5	5.8	8.7	50.4	74,207.1	27,713,377	14,379,106	13,334,271	6,235,500	199.00	14,767,209	34.22	5.8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	※低収益 [※] 按分(長岡市14.15 [※] 、小千谷市11.55 [※])	
(E15-1)	越後交通 株	(急行) 長岡～小千谷	長岡市、小千谷市	(急行) 長岡駅前	片貝・小栗田	小千谷車庫前	長岡市、越路町、小千谷市	0.0	0.0	0.0	#VALUE!	2.3	#VALUE!	0.0	0		#VALUE!			#VALUE!	34.52	#VALUE!												
(E15-2)	越後交通 株	(急行) 長岡～小千谷	長岡市、小千谷市	(急行) 長岡駅前	片貝・小栗田・小千谷病院	小千谷車庫前	長岡市、越路町、小千谷市	0.0	0.0	0.0	#VALUE!	6.4	#VALUE!	0.0	0		#VALUE!			#VALUE!	33.95	#VALUE!												
(E16)	越後交通 株	(急行) 長岡～小千谷	長岡市、小千谷市	(急行) 長岡駅前	片貝・坪野	小千谷車庫前	長岡市、越路町、小千谷市	12.4	12.4	12.4	6.1	3.3	20.1	30,106.9	11,243,704	5,427,964	5,815,740	2,529,500	204.43	6,154,743	33.45	6.1	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	※低収益 [※] 按分(長岡市14.15 [※] 、小千谷市12.45 [※])	
E25	越後交通 株	小千谷～十日町	小千谷市、十日町市	小千谷車庫前	千手	十日町車庫前	小千谷市、川西町、十日町市	17.9	18.4	18.1	4.7	5.3	24.9	70,181.7	26,210,072	9,155,208	17,054,864	4,450,500	135.27	9,493,483	28.66	4.7	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
E26	越後交通 株	小千谷～小国	小千谷市、長岡市	小千谷車庫前	七日町	小国車庫前	小千谷市、小国町	9.8	10.2	10.0	4.7	3.1	14.5	22,954.2	8,572,485	4,058,536	4,513,948	1,244,000	175.51	4,028,696	36.75	4.7	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○		

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)
令和9年度、令和10年度については、令和8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

令和9年度

資料4-5

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
小千谷市	越後交通株式会社	E13 長岡～十日町	7,404.5	
		(E14) 長岡～小千谷①	1,344.0	
		(E15) 長岡～小千谷②	6,235.5	
		(E16) 長岡～小千谷③	2,529.5	
		E25 小千谷～十日町	4,450.5	
		E26 小千谷～小国	1,244.0	
	事業者計	6系統	23,208	
合 計			23,208	

(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」)

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

(1) 系統概要

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	運行系統名	運行系統			計画運行日 数		計画運行回数 ()		計画平均乗 車密度	計画輸送量	系統キロ程 (全体キロ)		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ 程		系統キロ程と 地域公共交 通再編事業 を実施する 区域におけ るキロ程との 比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他系統との 競合率	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及 び他路線との競 合部分以外のキ ロ程の比率
				起点	主な 経由地	終点																			
				①=カ	コ	内	②	①×②=③	チ		オ		オ÷チ=ク		リ		ヌ		ル		ル÷チ		(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ		
羽越	E13		長岡～十日町	長岡駅前	小千谷・十日町	十日町車庫前	365	日	2182.0 (5.9)	回	5.5	32.4人	往 49.1km 復 49.1km	49.1km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 28.5km 復 28.5km	28.5km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 41.955
羽越	(E14)		長岡～小千谷 ①	長岡駅前	新国道	小千谷インター	365	日	1142.5 (3.1)	回	5.0	15.5人	往 20.0km 復 20.0km	20.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 13.0km 復 13.0km	13.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 35.000
羽越	(E15)		長岡～小千谷 ②	(急行)豊岡駅	片貝・小栗田	小千谷車庫前	365	日	3205.5 (8.7)	回	5.8	50.4人	往 25.7km 復 25.7km	25.7km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 14.2km 復 14.2km	14.2km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 44.747
羽越	(E16)		長岡～小千谷 ③	(急行)豊岡駅	片貝・坪野	小千谷車庫前	365	日	1214.0 (3.3)	回	6.1	20.1人	往 26.6km 復 26.6km	26.6km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 14.2km 復 14.2km	14.2km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 46.616
羽越	E25		小千谷～十日 町	小千谷車庫前	千手	十日町車庫前	365	日	1936.0 (5.3)	回	4.7	24.9人	往 34.7km 復 35.6km	35.1km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 16.6km 復 17.5km	17.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 51.566
羽越	E26		小千谷～小国	小千谷車庫前	七日町	小国車庫前	365	日	1150.5 (3.1)	回	4.7	14.5人	往 19.4km 復 20.0km	19.7km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 9.4km 復 10.0km	9.7km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 50.761
合計			6系統										往 175.5km 復 177.0km	176.2km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 95.9km 復 97.4km	96.6km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		

(2) 補助対象経費の算定

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック外 乗入部分及び 同一補助ブロッ ク都道府県外乗 入部分以外の キロ程の比率 (チー(リ+ヌ)÷チ =ヲ)	計画実車走 行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の 額:カ	(d+e+f)/3 =ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の 額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額 カーヨ=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額 ソ
							基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
							経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ÷マ=f				
羽越	E13		41.955%	210,040.2km	78,441,613 円	150円.10銭	42,184,982 円	277,811.8 km	151円.84銭	38,650,489 円	279,663.6 km	138円.20銭	39,128,743 円	244,138.2 km	160円.27銭	31,527,034 円	46,914,579 円	35,298,725 円	35,298,725 円
羽越	(E14)		35.000%	45,700.0km	17,067,122 円	194円.83銭	10,749,491 円	61,880.0 km	173円.71銭	10,712,501 円	54,220.0 km	197円.57銭	10,503,788 円	49,260.0 km	213円.23銭	8,903,731 円	8,163,391 円	7,680,204 円	7,680,204 円
羽越	(E15)		44.747%	165,837.0km	61,933,486 円	193円.77銭	34,530,371 円	194,571.3 km	177円.46銭	37,203,961 円	184,641.0 km	201円.49銭	34,439,385 円	170,184.0 km	202円.36銭	32,134,235 円	29,799,251 円	27,870,068 円	27,870,068 円
羽越	(E16)		46.616%	64,584.8km	24,119,839 円	180円.29銭	12,200,883 円	73,186.1 km	166円.71銭	11,522,670 円	69,293.0 km	166円.28銭	13,741,958 円	66,101.0 km	207円.89銭	11,643,993 円	12,475,846 円	10,853,927 円	10,853,927 円
羽越	E25		51.566%	136,100.8km	50,828,204 円	130円.45銭	18,899,252 円	160,242.3 km	117円.94銭	21,909,156 円	161,268.2 km	135円.85銭	21,004,767 円	152,691.6 km	137円.56銭	17,754,349 円	33,073,855 円	22,872,691 円	22,872,691 円
羽越	E26		50.761%	45,220.2km	16,887,935 円	176円.81銭	8,578,987 円	47,993.4 km	178円.75銭	7,837,029 円	45,240.8 km	173円.22銭	8,071,372 円	45,221.4 km	178円.48銭	7,995,383 円	8,892,552 円	7,599,570 円	7,599,570 円
合計				667,483.0km	249,278,199 円		127,154,797 円	815,716.7km		127,835,982 円	794,326.6km		126,890,013 円	727,596.2km		109,958,725 円	139,319,474 円	112,175,185 円	112,175,185 円

(3) 負担者及び負担割合

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの	計画平均乗車密度が5人未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額	ウの負担者とその負担割合
---------	------	------	---	---	------------------	--------	-----	------------------	------------------	--------------

資料4-6

合計シートの申請番号		全体キロに対する市町村内のキロ
E13	往復	20.60
E14	往復	7.00
E15	往復	11.50
E16	往復	12.40
E25	往復	18.10
E26	往復	10.00

合計シートの申請番号
E13
E14
E15
E16
E25
E26

合計シート	全体キロに対する市町村内のキロ
-------	-----------------

補助フ ロツク名	申請 番号	例 措 置	ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行回数／ ①計画運行回数=ネ	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワ-ヨ=ム	ム-ラ=ウ	新潟県		市町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具 体的概要
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
羽越	E13		14,809,580 円	14,809,580 円	円	14,809千円	7,404.5千円	46,914,579 円	39,510,079 円	7,404,500 円	18.7%	4,873,454 円	12.3%	27,231,567 円	68.9%	558 円	0.0%	国、県、長岡市、十 日町市
羽越	(E14)		2,688,071 円	2,688,071 円	円	2,688千円	1,344.0千円	8,163,391 円	6,819,391 円	1,344,000 円	19.7%	169,115 円	2.5%	5,306,204 円	77.8%	71 円	0.0%	国、県、長岡市
羽越	(E15)		12,471,019 円	12,471,019 円	円	12,471千円	6,235.5千円	29,799,251 円	23,563,751 円	6,235,500 円	26.5%	867,006 円	3.7%	16,461,245 円	69.9%	0 円	0.0%	国、県、長岡市
羽越	(E16)		5,059,666 円	5,059,666 円	円	5,059千円	2,529.5千円	12,475,846 円	9,946,346 円	2,529,500 円	25.4%	759,131 円	7.6%	6,657,715 円	66.9%	0 円	0.0%	国、県、長岡市
羽越	E25		11,794,531 円	11,794,531 円	8,901,532 円	8,901千円	4,450.5千円	33,073,855 円	28,623,355 円	4,450,500 円	15.5%	5,260,429 円	18.4%	16,018,991 円	56.0%	2,893,435 円	10.1%	国、県、十日町市
羽越	E26		3,857,617 円	3,857,617 円	2,488,785 円	2,488千円	1,244.0千円	8,892,552 円	7,648,552 円	1,244,000 円	16.3%	656,336 円	8.6%	4,378,604 円	57.2%	1,369,612 円	17.9%	国、県、長岡市
合計			50,680,484 円	50,680,484 円	11,390,317 円	46,416千円	23,208千円	139,319,474 円	116,111,474 円	23,208,000 円	20.0%	12,585,471 円	10.8%	76,054,326 円	65.5%	4,263,676 円	3.7%	

の申 請番 号
E13
E14
E15
E16
E25
E26

する市町村 内のキロ割 合
41.955%
35.000%
44.747%
46.616%
51.566%
50.761%

(1) 記載要領

- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「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。
- 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ヅ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ヅ)の金額に、(ヅ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ヅ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ヅ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11／20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 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○年度、令和○年度については、令和○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」)

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

様式第 1－5 （日本工業規格 A 列 4 番）

事業者名	越後交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸営業部	(責任者役職・氏名) 次長 佐山 尚生
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸営業部 乗合バス課	(責任者役職・氏名) 松岡 浩太

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（令和 7 年度）

実態調査日 令和6年10月1日～令和7年9月30日 通年実施

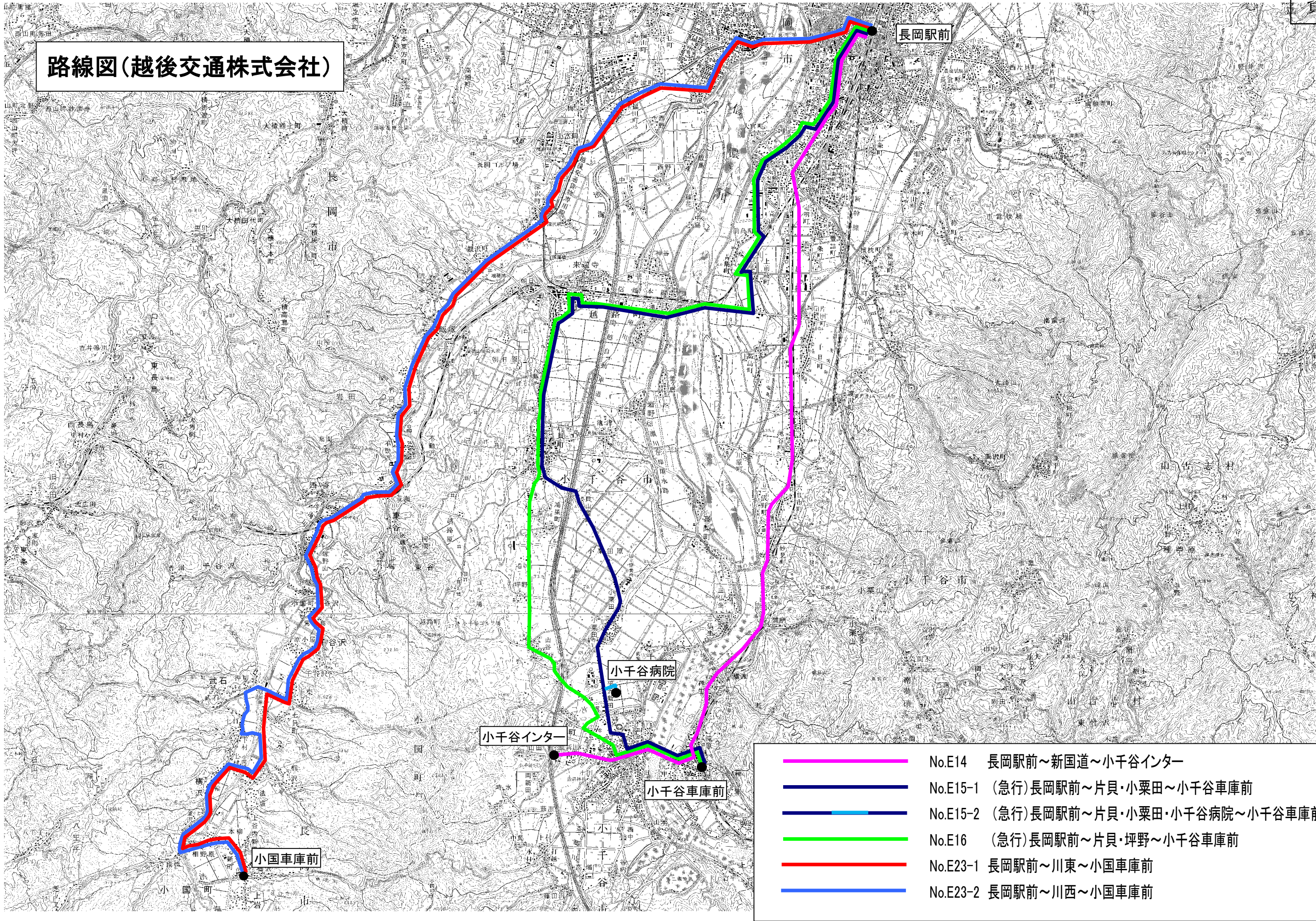
運行系統							年間輸送実績					経常収益			経常費用	平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村に よる回数 券購入等 の有無	備 考
申請 番号	運 行 系統名	起点	主 な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1 人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人・回)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キ ロ (C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B) + (D) + (E)	1 系統当り 経常費用 (円)	運賃改定前適用 の平均賃率 × 日数 運賃改定後適用 の平均賃率 × 日数 総適用日数	平 均 賃 率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) / (C) / (F) (G)			
第E13号	長岡～十日町	長岡駅前	小千谷・十日町	十日町車庫前	49.1	6.9	24,568	22.6	555,227.5	16,143,450	102,428.2	159,395	113,620	16,416,464	40,360,800	$(26.97 \times 151 + 29.01 \times 214) / 365$	28.16	5.5	37.9	有・ 無	
第E14号	長岡～小千谷①	長岡駅前	新国道	小千谷インター	20.0	3.3	9,436	9.2	86,811.2	3,615,187	17,241.0	35,695	25,444	3,676,326	6,793,644	$(38.90 \times 151 + 43.53 \times 214) / 365$	41.61	5.0	16.5	有・ 無	
第E15号	長岡～小千谷②	(急行) 長岡駅前	片貝・小栗田	小千谷車庫前	25.7	9.0	47,878	9.2	440,473.0	15,154,305	76,152.2	149,629	106,658	15,410,592	30,007,026	$(32.17 \times 151 + 35.67 \times 214) / 365$	34.22	5.8	52.2	有・ 無	
第E16号	長岡～小千谷③	(急行) 長岡駅前	片貝・坪野	小千谷車庫前	26.6	3.4	20,968	8.9	186,614.1	6,299,417	30,813.6	62,198	44,336	6,405,951	12,141,808	$(31.44 \times 151 + 34.88 \times 214) / 365$	33.45	6.1	20.7	有・ 無	
第E25号	小千谷～十日町	小千谷車庫前	千手	十日町車庫前	35.1	5.9	19,424	19	369,053.7	10,651,187	78,737.0	105,166	74,965	10,831,318	31,025,508	$(26.97 \times 151 + 29.86 \times 214) / 365$	28.66	4.7	27.7	有・ 無	
第E26号	小千谷～小国	小千谷車庫前	七日町	小国車庫前	19.7	3.1	9,863	11.1	109,483.4	4,028,972	22,954.8	39,781	28,356	4,097,109	9,045,123	$(34.74 \times 151 + 38.18 \times 214) / 365$	36.75	4.7	14.5	有・ 無	
合計					176.2		132,136		1,747,663	55,892,517	328,326.8	551,865	393,378	56,837,760	129,373,908						

- 【記載要領】
- この書類は、補助対象期間（補助金交付要綱第 5 条で定める期間）の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること（補助対象系統のみ記載すること）。
 - 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し、キロ程は小数点以下第 1 位まで記載すること。
 - 運行回数は、補助対象期間の前々年度中における 1 日の平均を小数点第 1 位（第 2 位以下切り捨て）まで算出して記載すること。なお 1 往復を運行回数 1 回とし、循環系統の場合は、1 循環で運行回数 1 回とする。
 - 1 人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
 - 輸送人キロは、輸送人員 × 1 人平均乗車キロにより算出すること。
 - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度の運送収入について、原則として年 1 回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
 - 実車走行キロは、小数点第 1 位（第 2 位以下切り捨て）まで算出して記載すること。
 - 1 系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
 - 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること（銭未満切り捨て）。ただし、補助対象期間中の前々年度に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、スト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
 - 平均乗車密度は (B) ÷ (C) ÷ (F) と連算し、その値について、小数点第 1 位（第 2 位以下切り捨て）まで算出すること。
 - 備考欄には、補助対象期間の前々年度中に運行回数の変更があった場合、スト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
 - 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
 - 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

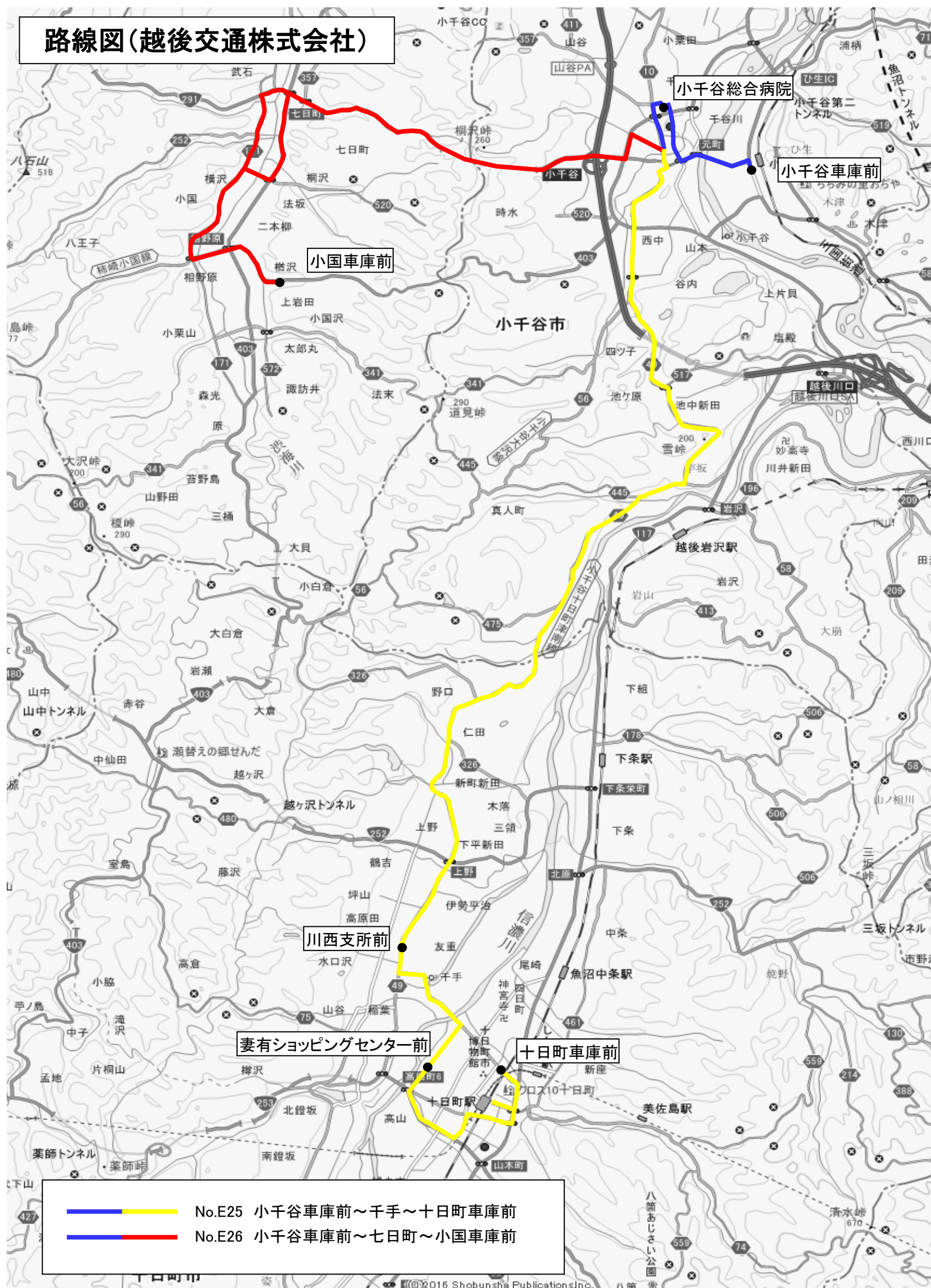
路線図(越後交通株式会社)



路線図(越後交通株式会社)



路線図(越後交通株式会社)



都道府県	運行予定者名	番号	運行系統名	系統毎の取組	取組の実施主体	効果目標	実施に向けた スケジュール	実施時期
新潟県	越後交通株式会社	E13	長岡～十日町	⑤、⑪	越後交通株式会社	R7年度収支率101%の384,780円増加を目標	実施時期までに検討	令和9年春
	越後交通株式会社	E14	長岡～小千谷①	⑤、⑪	越後交通株式会社	R7年度収支率101%の103,291円増加を目標	実施時期までに検討	令和9年春
	越後交通株式会社	E15	長岡～小千谷②	⑤、⑪	越後交通株式会社	R7年度収支率101%の338,666円増加を目標	実施時期までに検討	令和9年春
	越後交通株式会社	E16	長岡～小千谷③	⑤、⑪	越後交通株式会社	R7年度収支率101%の135,134円増加を目標	実施時期までに検討	令和9年春
	越後交通株式会社	E25	小千谷～十日町	⑤、⑪	越後交通株式会社	R7年度収支率101%の206,554円増加を目標	実施時期までに検討	令和9年春
	越後交通株式会社	E26	小千谷～小国	⑤、⑪	越後交通株式会社	R7年度収支率101%の79,371円増加を目標	実施時期までに検討	令和9年春

系統毎の取組
⑩その他（ ）
運賃、企画乗車券 ⑪1日乗り放題券の活用による輸送人員の拡大
⑬商業施設のイベントと連携した需要喚起
⑳広告（ポスター、車体ラッピング）による収入増

○ながおかバス I



資料

○agency.txt

"agency_id", "agency_name", "agency_url", "agency_timezone", "agency_lang", "agency_phone", "agency_fare_url"

"111000102221", "越後交通", "http://www.echigo-kotsu.co.jp/", "Asia/Tokyo", "ja", "0258-29-1111",

(以下、内容省略)

○agency_jp.txt

○calendar.txt

○fare_attributes.txt

○fare_rules.txt

○feed_info.txt

○office_jp.txt

○routes.txt

○routes_jp.txt

○stop_times.txt

○stops.txt

○translations.txt

○trips.txt

令和8年度 第1回小千谷市地域公共交通協議会

小 千 谷 市 地 区 交 通 戦 略

説 明 資 料

令和8年6月

小 千 谷 市

（１）策定の背景と目的

この未来ビジョンの実現に向け、快適で利便性の高い都市基盤の整備として、東小千谷地区においては、JR小千谷駅周辺のバリアフリー化と駅前広場を中心とした周辺施設の整備を官民連携で進めるものとしています。

東小千谷地区においては、西小千谷地区の「ホントカ。」(中心市街地)と、市民活動・防災拠点となる「ソコラテ」、広域交通拠点である小千谷駅をつなぎ、地区の回遊性の向上を図ることにより、民間のまちづくり活動を支援・誘起し、市民だけでなく、小千谷を訪れた誰もが快適で楽しめる空間を形成し、地区の価値を高めていくことが求められています。また、山本山高原等の地区外の観光拠点を結ぶことで、小千谷駅周辺地区を起点とする観光基盤の充実が求められています。

（２）地区交通戦略の位置づけ

第3次交通政策基本計画

＜上位計画＞

第六次小千谷市総合計画

小千谷都市計画マスタープラン
(立地適正化計画)

小千谷市地区交通戦略
(小千谷駅周辺地区)

小千谷駅周辺地区における
まちづくりの方向性を示し、解像度の
高い交通施策を戦略的に実施

＜関連計画＞

小千谷市地域公共交通計画

小千谷市移動円滑化促進方針

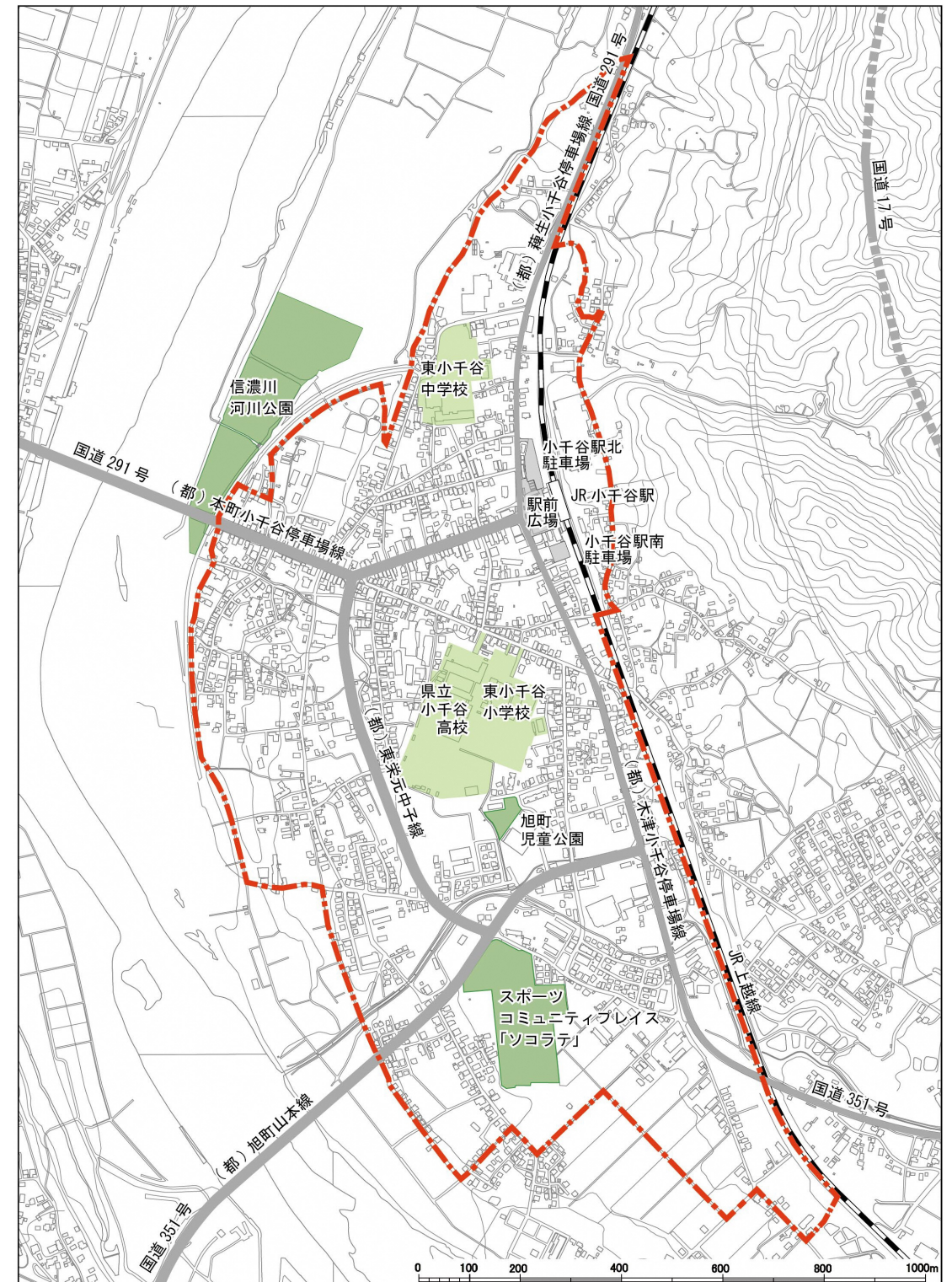
小千谷市バリアフリー基本構想
(東小千谷地区)

小千谷駅周辺地区の
魅力的な都市空間の創出

持続可能なまちづくりに対応した
交通環境の構築

交通基盤の中核となる小千谷駅周辺の整備期間を踏まえ、以下のように設定します。

地区のまちづくりの拠点となる小千谷駅やソコラテを含むコンパクトなまちづくりを推進する地区として、下図のように設定します（東小千谷地区における居住誘導区域：約 124ha）。



2. 小千谷駅周辺地区における現況と課題

(1) 人口減少・少子高齢化の進行や社会情勢の変化に対応した都市・地域づくり

都市・地域づくりの基本となる人口は、全国的に人口減少・少子高齢化が進行しています。本市の人口は、令和2（2020）年で34,096人であり、昭和35（1960）年の49,445人をピークに減少が続いており、近年20年は減少数が増加しています。世帯数は、平成17年の12,395世帯がピークとなっており、近年は横ばいで推移しています（国勢調査）。

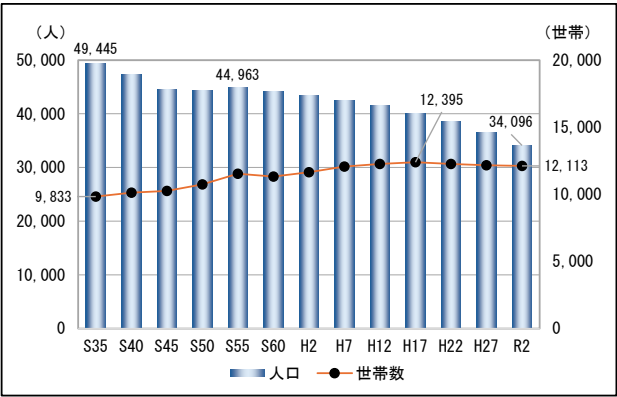
人口減少・少子高齢化の傾向は、今後も継続することが見込まれており、「小千谷市人口ビジョン」では、令和17（2035）年の人口の目標値を28,501人としています。

対象区域では、平成28（2016）年で3,297人、令和8（2026）年で2,961人となっており、直近10年間で約10%減少しています。

他方、商品販売額についてみると、経年的に減少傾向にあり、同様に地価の下落も続いています。

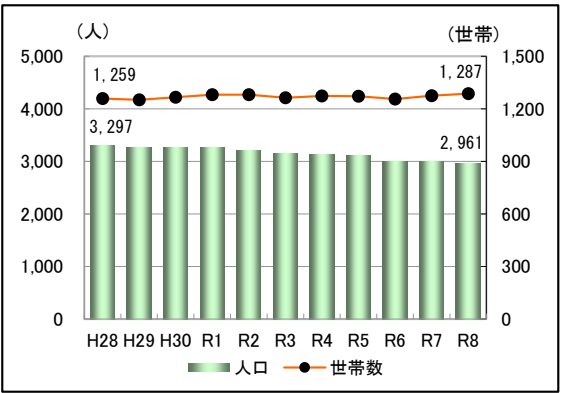
今後、道路、橋梁等のインフラや公共施設の維持管理、医療・福祉等の社会保障費に関する費用の増大が予想されており、都市規模に応じたコンパクトなまちづくりが求められています。

東小千谷地区においては、人口減少・少子高齢化を抑制するため、インフラ等の生活基盤や医療・福祉・商業等の生活サービスの適正化による定住環境の向上を図り、持続可能な都市・地域づくりの推進が必要です。



資料：小千谷市

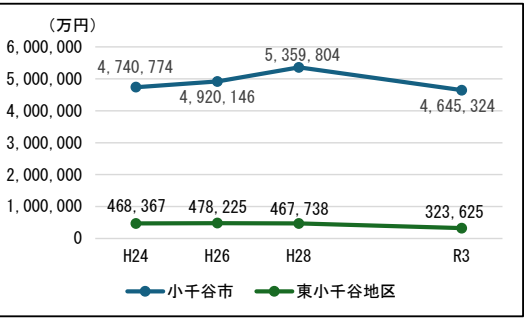
■小千谷市の人口・世帯数の推移



資料：小千谷市

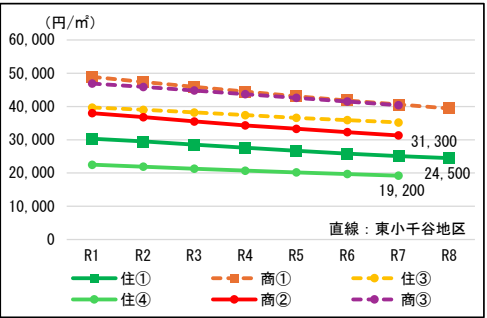
■対象区域の人口推移

(東栄1～3丁目、元中子、信濃町、旭町)



資料：小千谷市

■東小千谷地区の商品販売額の推移



資料：小千谷市

■地価の推移 (■地価公示、●地価調査)

<地価公示>

住①：東栄1丁目

商①：本町1丁目

<地価調査>

住③：城内2丁目

住④：大字蕨生字上ノ山

商②：東栄1丁目

商③：城内1丁目

●第六次小千谷市総合計画における将来人口について（抜粋）

■目指すまちの姿の実現により、今後も持続するまちへ

平成2（1990）年に43,437人だった小千谷市の人口は、30年後の令和2（2020）年には34,096人まで減少しました。この30年間でおよそ5人に1人が減った計算になります。

国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」によると、令和17（2035）年には27,285人に、さらにその15年後の令和32（2050）年には20,714人まで減少し、今後30年間で約13,000人も人口が減少すると見込まれています。

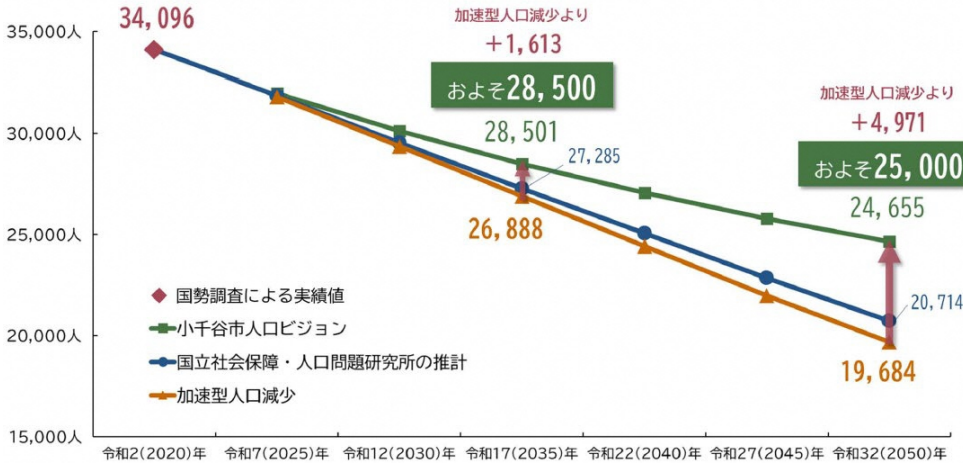
また、人口構成も大きく変化すると予測されています。令和27（2045）年には、「老年人口」（65歳以上）の割合が、社会を支える働き手である「生産年齢人口」（15歳～64歳）を上回り、令和32（2050）年には、老年人口が市民全体の47.3%を占めると見込まれています。

このまま生産年齢人口の減少と少子高齢化が進み続けた場合、国立社会保障・人口問題研究所の推計よりもさらに減少が進むことが想定されます。

本市が独自で推計した「加速型人口減少」パターンでは、令和32（2050）年に20,000人を下回り、老年人口が市民全体の約半数に近い49.8%を占めると見込まれています。

しかし、この予測をただ見ているわけではありません。市民、企業、団体、行政が一体となって、笑顔と希望を育む「おぢやの輪」を未来へつなぐことで、人口の減少幅を最小限に抑えるとともに、人口構成を改善し、持続可能なまちを目指します。

今後の人口の見通しをまとめた「小千谷市人口ビジョン」では、その実現に向けた目標値として、令和17（2035）年の総人口を28,500人、令和32（2050）年の総人口を25,000人と定めています。



（２）安全で安心して生活できる快適な都市・地域づくり

本市における日常の移動手段は、クルマが主体となっており、自動車免許保有者は市民全体の約 7 割を占めています。交通事故の発生件数は減少傾向にありましたが、近年増加に転じています。

地区内には、国道 291 号、351 号が位置しており、地区内外を連絡する広域幹線道路としての役割を担っています。交通量は、国道 351 号が約 6～7 千台/12 h で概ね横ばいで推移していますが、商店街を形成している国道 291 号は顕著な減少傾向にあります。

地区内の骨格道路は、都市計画道路として計画・整備されている 5 路線によって形成されており、一部未整備区間はあるものの、歩道が設置された道路ネットワークとして機能しています。

一方、公共交通については、小千谷市における公共交通の拠点である JR 小千谷駅が地区内に位置しています。駅利用者数は、近年は約 1,100 人で推移していますが、定期利用者が減少傾向にあり、コロナ禍前の水準まで回復していません。

地区内については、路線バス、乗合タクシーがあり、すべての路線のルートが JR 小千谷駅と中心市街地を結ぶ国道 291 号に集中しており、公共交通の利便性の高い幹線軸を形成しています。

また、令和 7 年 10 月から運行を開始した AI オンデマンド交通「イコテ」は、地区全体をサービス対象範囲としてカバーしており、身近に利用できる公共交通になっています。

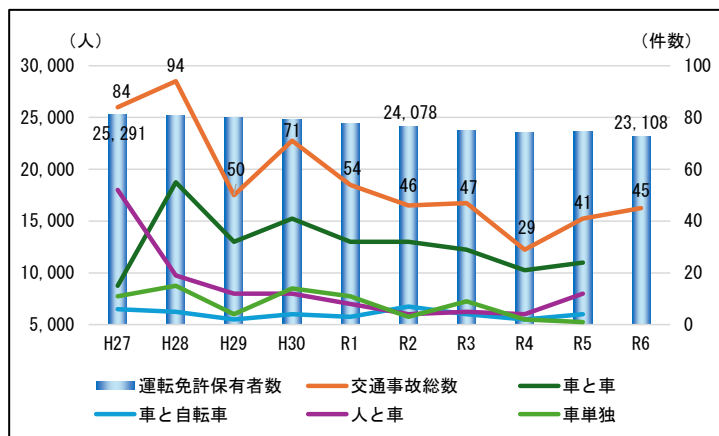
今後も人口減少・少子高齢化が継続すると予想されるなか、持続可能な都市・地域づくりには、クルマがなくても安心して生活できる移動環境の確保が重要であり、利便性のある公共交通を確保・維持することが求められています。

このため、JR 上越線については、運行本数等のサービス水準や上越新幹線との接続を確保するとともに、路線バス等の地域公共交通についても、利用者ニーズに対応した運行サービスの見直しを行い利便性の向上を図ることが必要です。

JR 小千谷駅は、駅舎と駅前広場の間の高低差や傾斜が移動の支障となっており、駅周辺の一体的なバリアフリー化が必要です。また、駅前広場についても小千谷市の玄関口として、交通結節点の機能を確保するとともに、賑わいや交流の場としての環境の整備が必要です。

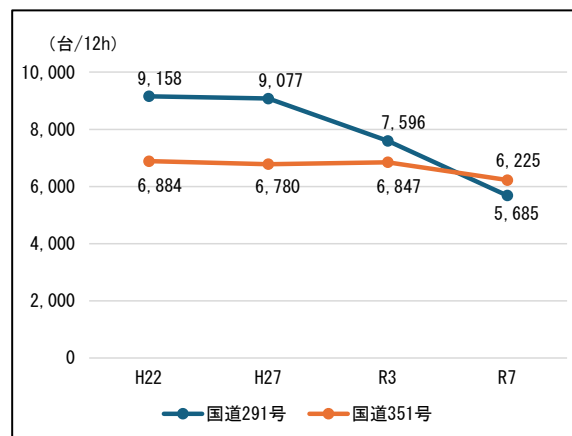
一方、骨格道路については、歩行者や自転車だけでなく小型モビリティ等の多様な移動手段に対応した通行空間を確保するとともに、歩道空間を活用した緑化等により安全で快適な移動ができる環境の確保が必要です。

＜自動車関連＞



資料：小千谷市

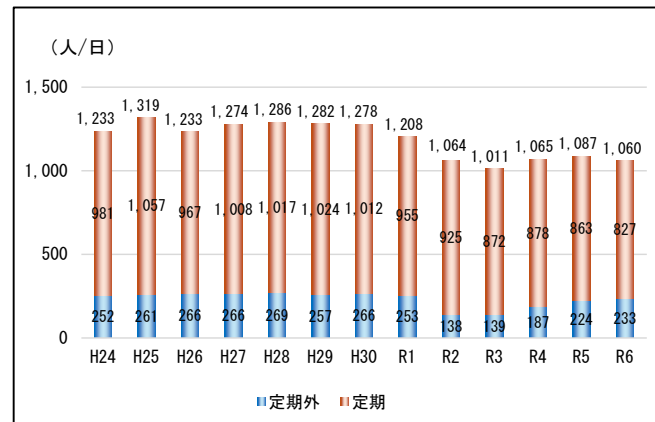
■運転免許保有者数、交通事故の推移



資料：全国道路・街路交通情勢調査、新潟県

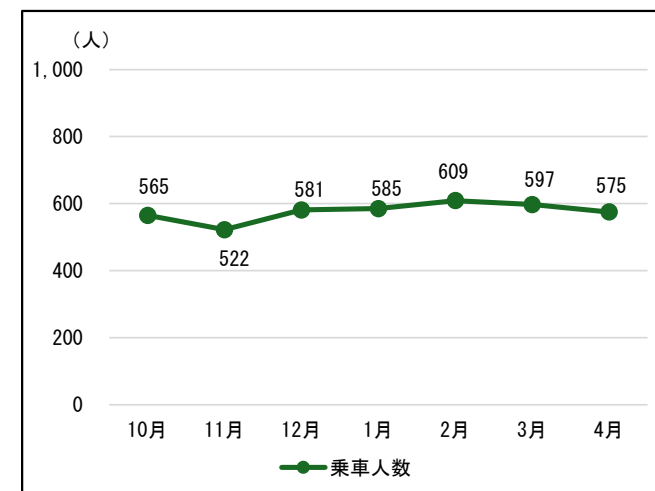
■自動車交通量の推移

＜公共交通の利用状況＞



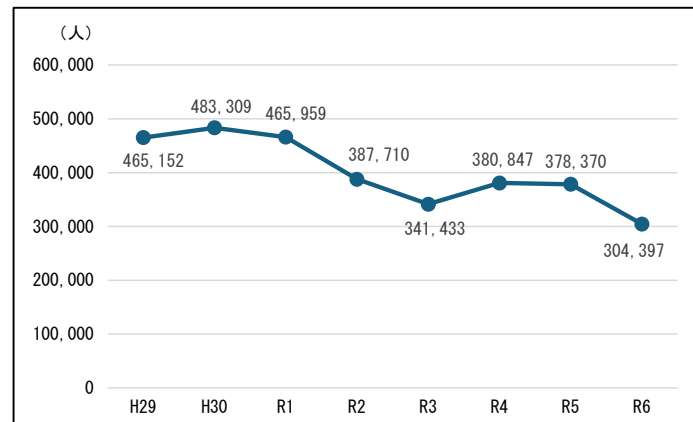
資料：JR 東日本 HP「各駅の乗車人員」

■JR 小千谷駅利用者数の推移



資料：小千谷市

■AI オンデマンド交通「イコテ」の利用者数



資料：小千谷市

■越後交通小千谷営業所管内の路線バス運輸状況

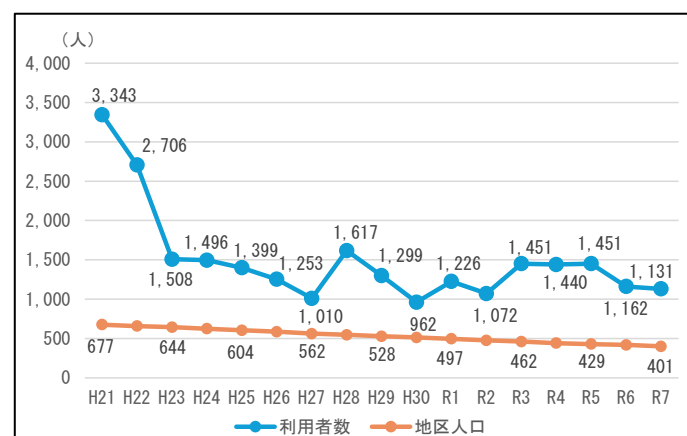
＜幹線路線＞

長岡駅前＝小千谷＝（小千谷インター）十日町線
（長岡市～小千谷市～十日町市）
長岡駅前＝片貝＝小栗田（坪野）＝小千谷車庫前線
（長岡市～小千谷市）
小千谷＝川西＝十日町線（小千谷市～十日町市）
小千谷＝総合体育館＝小国線（小千谷市～長岡市）
小千谷＝川口＝小出線（南越後交通バス運行）
（小千谷市～長岡市～魚沼市）

＜市街地路線＞

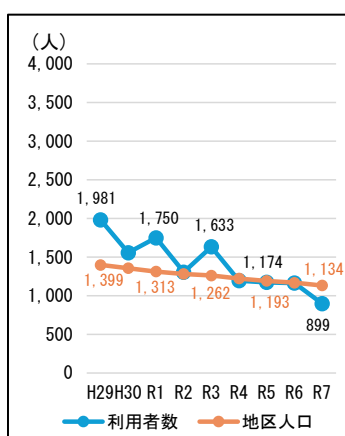
小千谷車庫前＝三仏生＝北五辺（池津）線

・池の平線

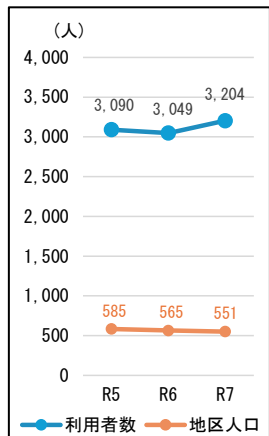


■乗合タクシー利用者数

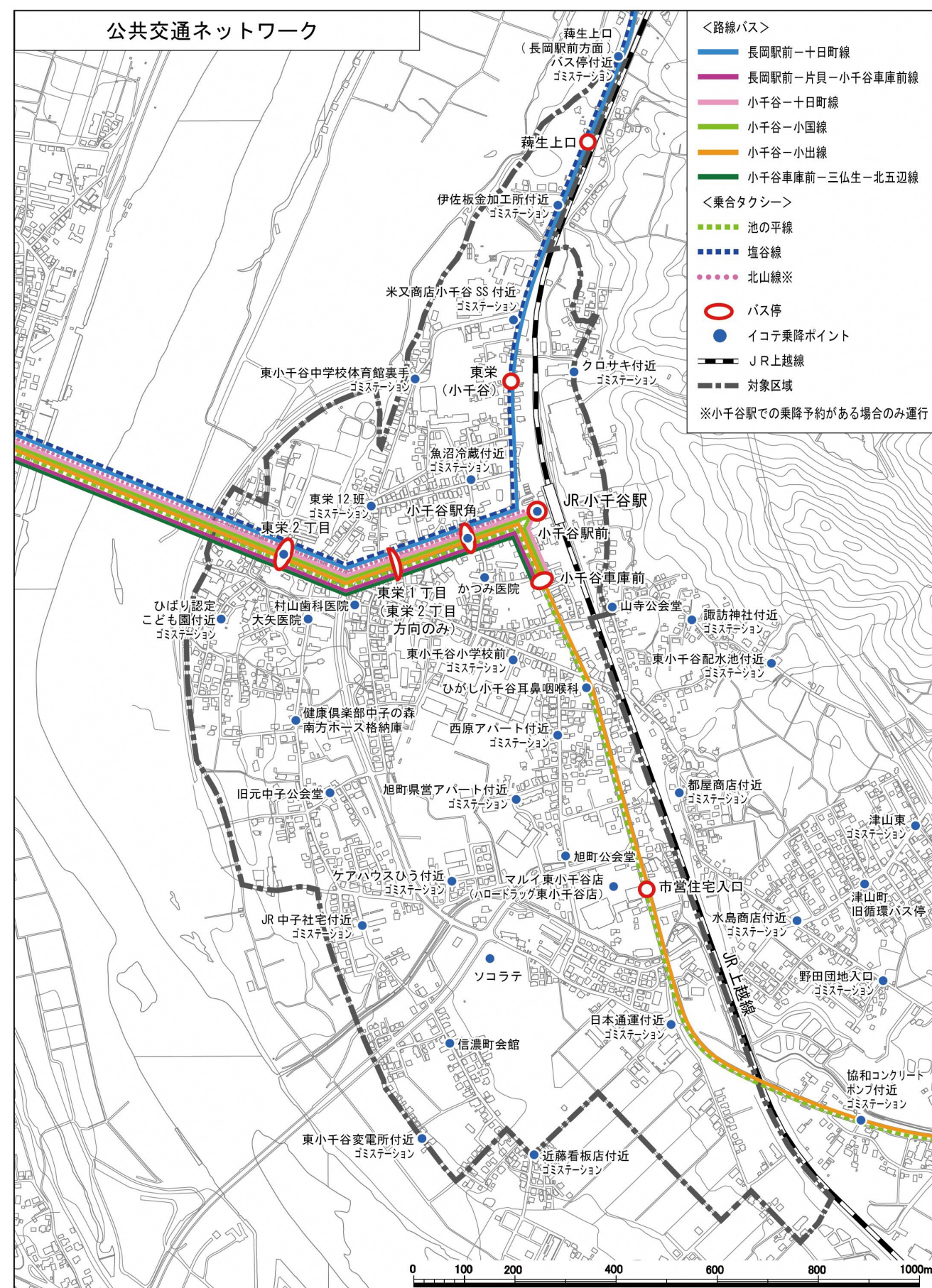
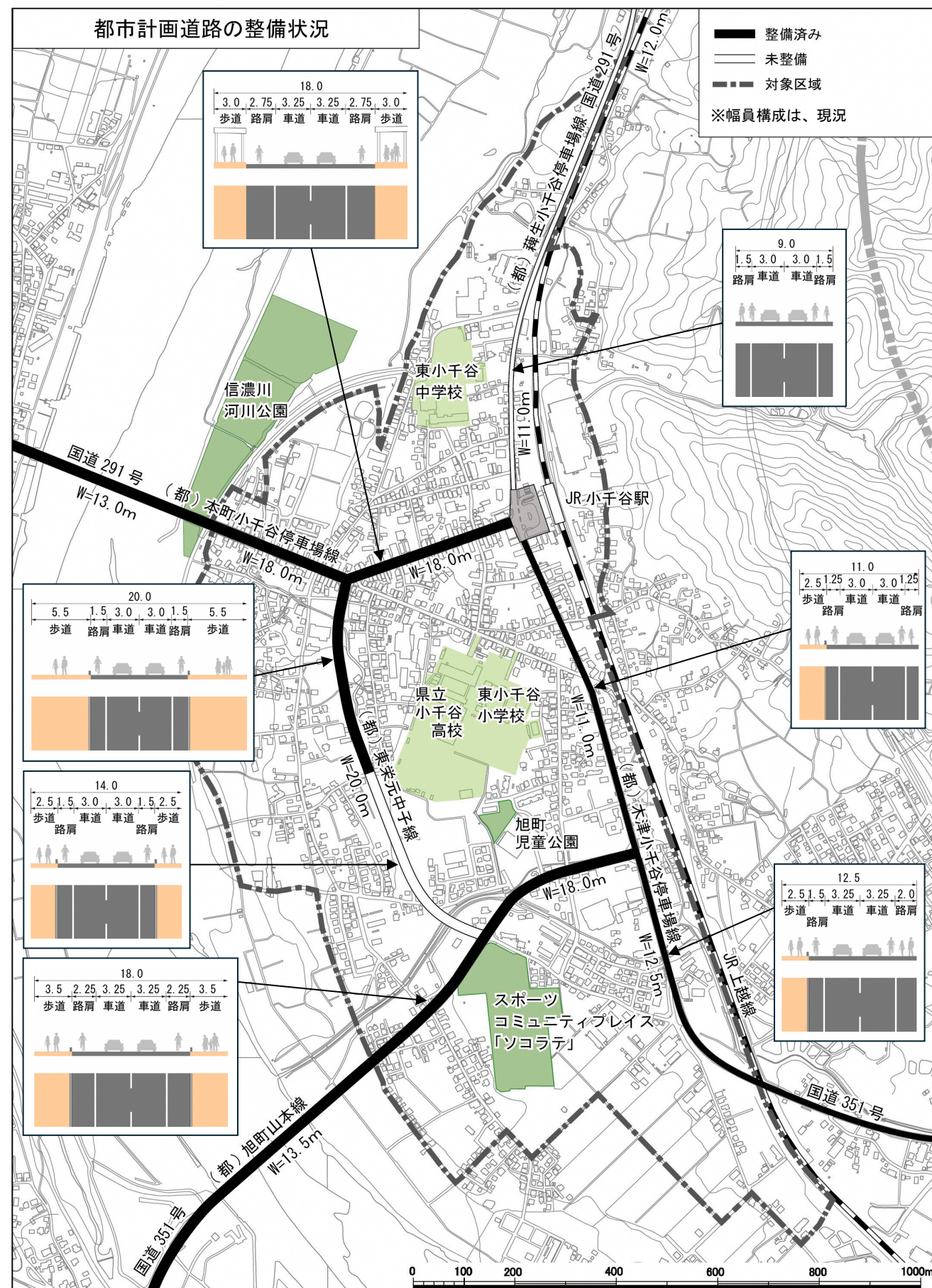
・北山線



・塩谷線



資料：小千谷市



※ソコラテ開設にあわせて、イコテ乗降ポイントにソコラテを追加、
勤労青少年ホームを廃止

(3) 地域固有の豊かな自然環境、歴史・文化を活かした魅力ある都市・地域づくり

本市は、雄大な信濃川、四季折々の姿を魅せる山本山高原をはじめとする緑あふれる山林など豊かな自然に恵まれており、「小千谷縮」、「錦鯉」などの伝統工芸があります。

観光入込客数は、100 万人を超えており、コロナ禍により一時的に大きく減少したものの現在は回復しており、安定した観光需要があります。

観光客の交通手段については、首都圏在住者を対象とした調査では、「車（マイカー）」が半数を超え、次いで「鉄道（新幹線）」が約 3 割を占めています。「車（レンタカー）」の割合は増加傾向にあります。

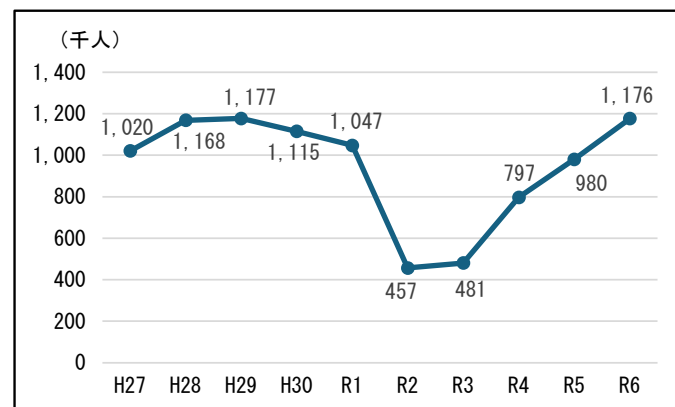
一方、本市は、平成 16（2004）年に新潟県中越地震（M6.8、最大震度 7（小千谷市 震度 6 強））を経験しており、大規模な被害を受けています。また、全国的に頻発している局地的な集中豪雨により、水害や土砂災害が発生する可能性があります。

地区南部に新たに開設したスポーツコミュニティプレイス「ソコラテ」は、平常時は「つながる 伝える 絆を紡ぐ 学びの広場」として、スポーツや生涯学習など市民の活動を支える施設であるとともに、中越大震災の被災・避難の様子の展示や地震の揺れを体験できる施設を備え、災害時には拠点機能を担う施設です。

豊かな自然や生態系、良好な景観を保全しつつ、防災拠点となる「ソコラテ」を拠点として、災害に対する市民意識の高揚など、防災・減災に取り組むことが重要です。

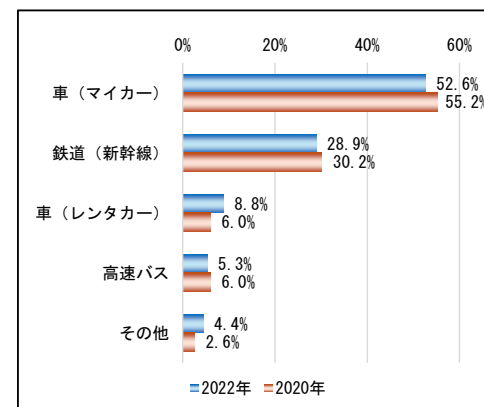
人口減少、少子高齢化の継続が予想されるなか、持続可能な都市・地域づくりには、定住人口や関係人口を増やすことが重要であり、地域固有の豊かな自然環境、歴史・文化を活かした地域の魅力や活力を高める必要があります。

これには、豊かな自然や伝統工芸等の観光資源の環境整備を行うとともに、本市のまちづくりにおける拠点である、令和 6 年に中心市街地に開設した賑わいや情報発信、居場所づくりの核となるひと・まち・文化共創拠点「ホントカ」、広域交通拠点である JR 小千谷駅、スポーツコミュニティプレイス「ソコラテ」を結ぶネットワークの強化が重要です。



資料：小千谷市

■観光入込客数の推移



資料：令和 4 年度小千谷市認知度調査報告書

■小千谷市訪問時の交通手段



■山本山から信濃川、東小千谷地区を望む



■山本山高原のひまわり畑



■錦鯉



■小千谷駅 錦鯉の地下道上屋



■ひと・まち・文化共創拠点「ホントカ。」



■JR 小千谷駅



■スポーツコミュニティプレイス「ソコラテ」

3. 小千谷駅周辺地区におけるまちづくりビジョン

(1) 地区のまちづくりビジョン

小千谷市では、第六次小千谷市総合計画「おぢや未来ビジョン」において、小千谷が目指すまちの姿を「笑顔と希望を育む「おぢやの輪」をみんなで未来へつなぐまち」として、人口減少、少子高齢化が進行するなか、安心して暮らし続けられる持続可能なまちを目指すものとしています。

また、小千谷都市計画マスタープランにおいては、ふるさとの原風景を守りながら、誇りと愛着をもち、誰もが安全・安心で快適に暮らすことができ、市民・団体・事業者と行政の協働により、個性と創造力にあふれ、多様な人々と交流できる都市づくりを理念としています。

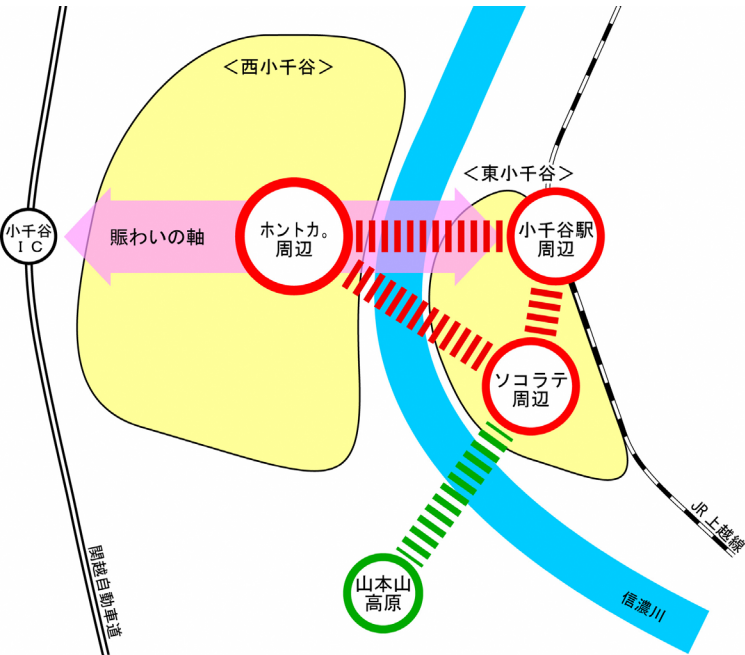
小千谷駅周辺地区におけるまちづくりビジョンとしては、これらの上位計画を踏まえ、豊かな自然環境や歴史・文化、安全で安心して生活できる魅力的な生活環境を享受することで、住む人が増え、賑わいが増し、住む人の笑顔が増える持続可能なまちを目指します。

このビジョンの実現に向けては、広域交通拠点である JR 小千谷駅、小千谷 IC と「ホントカ。」周辺の中心市街地を結ぶ『賑わいの軸』に、新たな市民活動・防災拠点となる「ソコラテ」をつなぐことで、一体的なまちづくりを推進し、地区における民間のまちづくり活動を支援・誘起し、住む人だけでなく、小千谷を訪れた誰もが快適で楽しめる持続可能な「まち」空間の形成を目指します。

また、山本山高原等の地区外の観光拠点を結ぶことで、小千谷駅周辺地区を起点とする観光基盤の充実を目指します。

第六次小千谷市総合計画 「おぢや未来ビジョン」	笑顔と希望を育む「おぢやの輪」をみんなで未来へつなぐまち
小千谷都市計画 マスタープラン	個性が輝く創造と交流の都市 小千谷

豊かな生活を実感できる
笑顔と賑わいのある持続可能な「まち」空間の創出



(2) 基本方針

小千谷駅周辺地区におけるまちづくりのビジョン「豊かな生活を実感できる 笑顔と賑わいのある持続可能な「まち」空間の創出」の実現に向けて、以下の基本方針を設定します。

1 ひとが集まる賑わいと交流の「場」の創出

広域交通拠点である小千谷駅周辺において、通勤や通学で日々小千谷駅を利用する人や観光・ビジネス等で小千谷を訪れる人が気軽に集まる「まち」空間を配置することで、小千谷駅周辺地区の賑わいと交流の場を創出します。

また、小千谷駅周辺地区全体の賑わいと交流の起点として、多様な移動手段を確保し、地区内だけでなく地区外との充実したつながりを確保します。

2 地区の骨格を回遊する賑わいの「路」の創出

小千谷駅周辺地区における賑わいの基盤となる住みやすく魅力ある定住環境を確保するため、多様な移動手段での地区内の移動やまちづくり拠点へのアクセス、日常のジョギングや散歩などの身近な健康づくりの場を創出します。

このため、地区の骨格を形成する主要な道路の特性を活かした回遊性のある賑わいの「路」を創出します。

3 山本山高原等の地区外の観光スポットへの移動サービスの提供

小千谷駅周辺地区は、良好な自然環境を有する長岡東山山本山県立自然公園（朝日山地区、山本山地区）に隣接しています。特に山本山高原は、越後三山や信濃川を望む美しい景観などにより、ドライブやハイキングなどを楽しめる身近な観光スポットになっています。

地区の骨格を回遊する賑わいの「路」を山本山高原まで延伸するとともに、誰もが気軽に安心して利用できる多様な移動サービスを提供します。

4 クルマがなくても安心して生活できる移動環境の確保

小千谷市の地域公共交通は、JR 上越線を主軸とし、路線バス、タクシー、乗合タクシー、AI オンデマンド交通イコテによって構成されています。

今後の高齢化の進行を見据えて、クルマがなくても安心して生活できる移動環境として、まちづくり拠点である JR 小千谷駅、ソコラテ、西小千谷地区のホントカ。等をつなぎ、小千谷駅周辺地区全体をカバーする地域公共交通ネットワークを確保します。

5 日常の身近な買い物などができる都市機能の再生

JR 小千谷駅と西小千谷地区を結ぶ国道 291 号沿道には東大通商店街と中央通商店街が形成されています。また、ソコラテ周辺においても新たな商業施設の立地が進み、市民生活を支える商業サービスを提供しています。

小千谷駅周辺地区における賑わいと交流の場、地区を回遊する賑わいのみち等の創出とともに日常の身近な買い物などができる都市機能の再生を図ります。

（３）駅前広場、骨格街路の性格づけ

① 性格づけの考え方

街路には、人やモノが公共交通、自動車、自転車、徒歩など様々な手段で移動するための「リンク（通行）機能」と、休憩や飲食、パフォーマンスなど様々な活動を行うことができる場としての「プレイス（滞在）機能」があります。また、地区の都市活動を支える荷さばきや人々の乗降などの駐停車を行う空間などの確保といった沿道アクセス機能があります。

本地区戦略においては、地区のまちづくりビジョンの実現に向けて、まちづくりの拠点における「プレイス（滞在）機能」の拡充や、徒歩、自転車、自動車、小型モビリティ等の多様な移動手段における回遊性の確保が重要となります。

このため、駅前広場、骨格街路について、幅員構成や沿道土地利用等に基づき、「通行機能」、「滞在機能」、「沿道アクセス機能」について評価を行い、地区戦略の目標、具体的施策を設定します。

- 「回遊性」：人々が買い物や観光などの目的で複数の拠点間を移動する性質
- 街路の回遊性：人々が多様な移動手段を用いて行き交うことで、滞在時間が延伸し、商業・サービス・交流活動が活発化し、街の賑わいが向上する

リンク（通行）機能
人やモノが移動するための機能



公共交通・乗用車・貨物車・自転車・徒歩等で目的地までの移動が行われる

プレイス（滞在）機能
多様な活動を繰り広げる場としての機能



立ち止まる・座る・食べる・遊ぶ・買い物をする・パフォーマンスを行う等の活動が行われる

アクセス環境整備：人々の乗降や荷さばきのための駐停車等

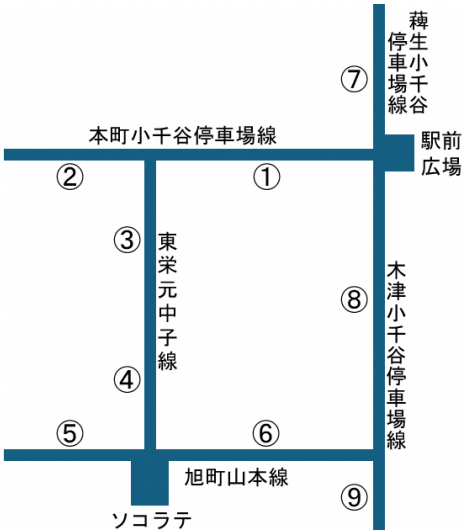
（出典：『ストリートデザインガイドラインー居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書ー（バージョン2.0）』
令和3年5月 国土交通省 都市局・道路局）

■ストリートを構成するリンク（通行）機能とプレイス（滞留）機能

② 性格づけの対象路線

性格付け評価の対象は、以下とおりです。

	区 間	備 考
小千谷駅前広場	—	
(都) 本町小千谷停車場線	① ②	国道 291 号
(都) 東栄元中子線	③ ④	
(都) 旭町山本線	⑤ ⑥	国道 351 号
(都) 蔺生小千谷停車場線	⑦	国道 291 号
(都) 木津小千谷停車場線	⑧ ⑨	⑨：国道 351 号



■駅前広場の面積、骨格道路の幅員構成（現況）

	区間	幅員構成（現況）
小千谷駅前広場	—	面積：約 6,100 m ²
(都) 本町小千谷停車場線	① ②	
(都) 東栄元中子線	③ ④	
(都) 旭町山本線	⑤ ⑥	
(都) 蔺生小千谷停車場線	⑦	
(都) 木津小千谷停車場線	⑧ ⑨	

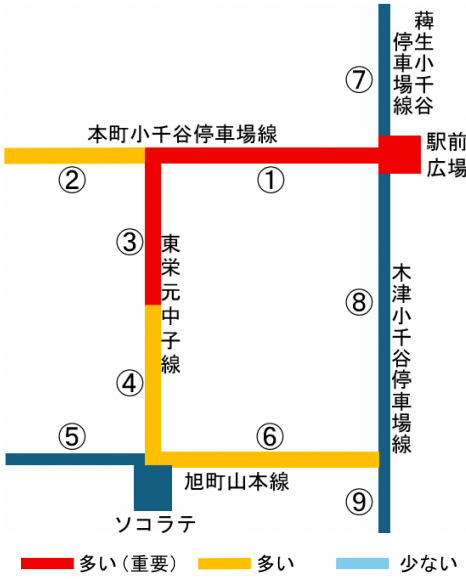
③ 性格づけの評価

■ 滞留（プレイス）機能

駅前広場は、公共交通の拠点として、年間を通じて多様な交通手段で多くの人が集まる「場」であり、まとまった空間を確保することで滞留を促し、賑わいにつながります。

本町小千谷停車場線は、東大通商店街と中央通商店街が形成され、歩道部にはアーケードが設置されています。積雪期においても連続した歩行空間が確保されており、ベンチ等の設置によるスポット的な滞留空間の確保で、賑わいの場が広がります。

東栄元中子線、旭町山本線は、アーケードとソコラテを結ぶ路線であり、余裕ある歩道幅員を活かした緑化等によって安全で快適な歩行空間を提供するとともに、部分的な滞留空間の確保を検討します。



■ 滞留空間のイメージ

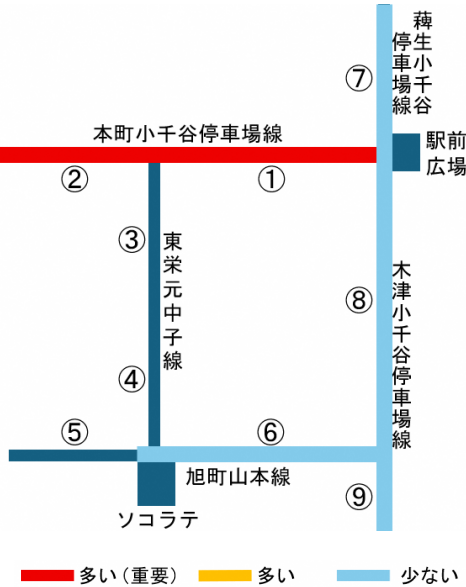
■ 沿道アクセス機能

沿道アクセス機能については、商店街や主要な商業施設の立地に応じて発生する沿道施設への自動車等の出入りや路上駐停車、荷さばきへの対応があります。

街路沿道に商店街や商業・業務施設が立地する本町小千谷停車場線、旭町山本線、蕨生小千谷停車場線、木津小千谷停車場については、施設規模に応じた駐車場を確保するとともに、自転車や小型モビリティでの利用を想定した駐車施設の設置が必要になります。



■ 路上荷さばき施設のイメージ



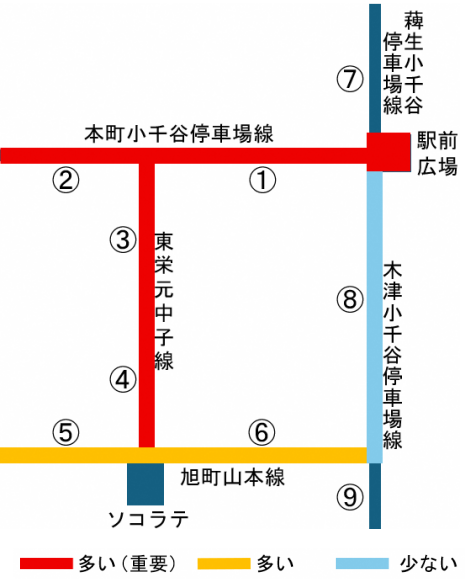
■ 通行（リンク）機能

駅前広場は、公共交通の拠点として、多様な交通手段での移動の発着点として、路線バスやタクシー等の安全な乗降ができる空間を確保し、安全で円滑な移動をつなぐことが重要です。

本町小千谷停車場線、東栄元中子線、旭町山本線は、堆雪スペースとなる広幅員の歩道、路肩があり、積雪時以外は歩行者や自転車、小型モビリティ等の安全で快適な通行空間になります。

同様に木津小千谷停車場線においても、片側歩道が確保されており、安全な通行空間があります。

より安全で快適な通行空間の創出に向けて、プランター等による緑化や街灯等の照明の設置を検討します。



■ 通行空間のイメージ

■ 性格づけ評価のまとめ

「滞留（プレイス）機能」、「通行（リンク）機能」、「沿道アクセス機能」による駅前広場、骨格街路の性格づけ評価は、下表のようになります。これを踏まえて、戦略の目標を設定します。

■ 駅前広場、骨格街路の区間別の性格づけ評価

		駅前 広 場	区 間								
			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
滞留機能 (プレイス)	歩 行 者	●	●	●	●	●	—	●	—	—	—
	自 転 車 等	●	●	●	●	●	●	●	—	●	—
	公 共 交 通	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	自 動 車	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
沿道アクセス機能		—	●	●	—	—	—	●	●	●	●

●：多い(重要) ●：多い ●：少ない —：なし

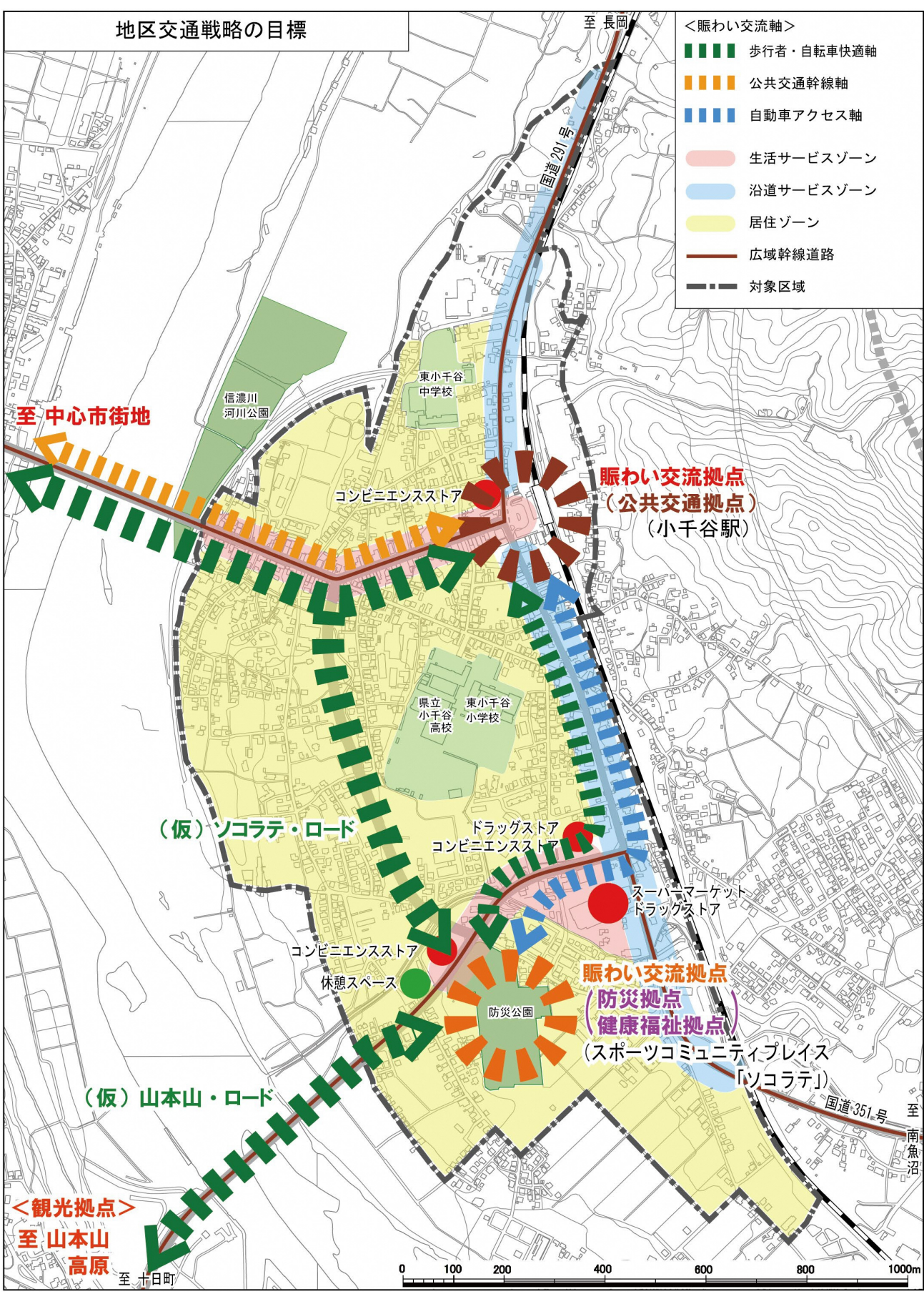
(4) 地区交通戦略の目標

地区交通戦略における地区のまちづくりビジョンである『豊かな生活を実感できる 笑顔と賑わいのある持続可能な「まち」空間の創出』を図るため、戦略の目標を以下のように設定します。

地区のまちづくり ビジョン	豊かな生活を実感できる 笑顔と賑わいのある持続可能な「まち」空間の創出
基 本 方 針	1. ひとが集まる賑わいと交流の「場」の創出 2. 地区の骨格を回遊する賑わいの「路」の創出 3. 山本山高原等の地区外の観光スポットへの移動サービスの提供 4. クルマがなくても安心して生活できる移動環境の確保 5. 日常の身近な買い物などができる都市機能の再生

地区交通戦略の 目 標	広域交通拠点である JR 小千谷駅に地区の賑わいと交流を育む「場」を配置するとともに、中心市街地（「ホントカ。」周辺）と JR 小千谷駅を結ぶ『賑わいの軸』に、新たな市民活動・防災拠点となる「ソコラテ」をつなぎ、骨格街路によって構成する地区を回遊する「路」をつくります。 また、地区を回遊する「路」を山本山高原まで延伸し、小千谷駅周辺地区を起点とする観光需要の創出を図ります。 回遊の「路」によって気軽に便利に移動できるシェアモビリティや MaaS の導入等の移動のための「手段」について検討します。 ○拠点の賑わいと交流を育む「場」づくり ○拠点の賑わいと交流を広げる回遊の「路」づくり ○拠点間や地区内を気軽に移動できる「手段」づくり
----------------	---

■賑わい交流拠点	
・小千谷駅周辺地区の賑わいと交流を育む「場」	
JR 小千谷駅	広域交通拠点
ソコラテ	防災、健康福祉拠点
■賑わい交流軸	
・小千谷駅周辺地区の賑わいと交流を広げる回遊の「路」	
歩行者・自転車 快 適 軸	・小千谷駅とソコラテを結び、徒歩、自転車などで安全で快適な移動ができるとともに、散歩やサイクリングなど緑豊かで憩いのある健康づくりを支援する街路空間を創出（（仮）ソコラテ ロード） ・観光レクリエーションとして、山本山高原まで延伸（（仮）山本山 ロード）
公共交通 幹 線 軸	・東大通商店街、中央通商店街周辺は、公共交通の利便性が高く、クルマがなくても生活しやすい住宅地であり、商店街などと連携してまちなみ景観の演出を図り、ウォーカブル（歩いて楽しい）な街路空間を創出（オープンカフェなど）
自動車 アクセス軸	・沿道サービスゾーンの自動車需要に対応し、自動車などで安全で快適なアクセスができる通行機能を重視した街路空間を創出



■参考資料 上位・関連計画の整理

1. 第3次交通政策基本計画（令和8年1月閣議決定）

計画期間	
令和8（2026）年度～令和12（2030）年度	
時代認識	交通産業の事業環境の変化 ライフスタイル・価値観の変化 我が国を取り巻く自然環境、国際環境の変化
課題	○人口減少・少子高齢化 ○事業環境の厳しさ（需要減、物価上昇等） ○国際情勢の不安定化 ○輸送の安全・安心 ○多様性・包摂性を持つ社会 ○担い手不足の深刻化 ○観光需要への対応 ○巨大災害への備え ○2050年カーボンニュートラル目標 ○技術の進化と普及拡大への期待の高まり
目指す社会の姿	①未曾有の人口減少・少子高齢化に的確かつしなやかに対応した地域の実現 ②内外の諸情勢に対応した、豊かさを支える成長型の経済の実現 ③防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が確保された持続可能な社会の形成 ④デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応
今後の交通政策の在り方の基本認識	人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現
基本方針・目標	A：地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現 目標1 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決 目標2 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進 B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現 目標3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現 目標4 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現 目標5 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の向上 C：持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現 目標6 多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応 目標7 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現 目標8 全ての人が活躍できる強制社会を支える交通の実現 D：デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化 目標9 サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現 目標10 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現 目標11 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現

ステージ4 「みがく・つなぐ」	■地域資源の魅力向上とブランディングの確立 ・観光の振興 (観光施設の魅力向上、情報発信の強化による着地型観光客の増加) ・市街地のにぎわい創出 (「ソコラテ」や JR 小千谷駅を核とした東小千谷地区の魅力づくり) ・「おぢやブランド」の確立とシビックプライドの醸成 (情報発信力の向上と「おぢやブランド」の確立)		
	【先行型】KPI（重要業績評価指標）		
	指 標	基準値(R6 年)	目標値(R12 年)
	観光施設の入館者数	134 千人	144 千人
	「ソコラテ」入館者数	—	150 千人
■小千谷の魅力が最大限に伝わる効果的な情報発信 ・戦略的な情報発信の強化 (「おぢやブランド」を活用した戦略的な情報発信)			
■多様な交流による新しいつながりの創出 ・多様な人々との交流の推進 (交流自治体との連携による関係人口の増加)			

■KGI（重要目標達成指標）と【後発型】KPI

		指 標	基準値(R6 年)	目標値(R12 年)
ステージ3	KGI	転出者数	866 人	660 人
	【後発型】KPI	安全で安心、快適な暮らしの満足度	—	—
ステージ4	KGI	関係人口※	30,676 人	51,507 人
	【後発型】KPI	観光入込客数	1,117 千人	1,241 千人

※本市と継続的な関係を有する市外在住者の規模を示すものであり、「おぢやファンクラブ登録者数（市外在住者）」、「ふるさと納税リピーター数」、「未来づくりアンバサダー登録者数（市外在住者）」及び「ふるさと住民登録制度登録者数」を合算した延べ人数

KGI	・重要目標達成指標 ・各ステージにおける最終的なゴールが達成できたかを測る、最も重要な指標
KPI	・重要業績評価指標 ・KGI の達成に向けた中間的な成果や進み具合を測る指標 ・「先行型 KPI」と、その達成によって実現していく「後発型 KPI」の 2 段階の KPI を設定し、より施策の成果を評価

3. [改訂]小千谷都市計画マスタープラン（令和7年3月策定）

対象区域	市全域
目標年次	令和12年（基準年：平成22年）
将来人口 フレーム	30,123人
主要課題	○ 人口構造や社会情勢の変化に対応した持続可能な都市づくりが必要 ○ 自然と調和した安全で快適な都市づくりが必要 ○ 人々を惹きつける魅力ある都市づくりが必要
都市づくりの 基本理念	◎ ふるさとの原風景を守りながら、誇りと愛着をもち、誰もが安全・安心で快適に暮らすことができる都市づくりを目指す ◎ 市民・団体・事業者と行政の協働により、個性と創造力にあふれ、多様な人々と交流できる都市づくりを目指す
都市づくりの テーマ	個性が輝く創造と交流の都市 小千谷
都市づくりの 目標	① 活発な交流と持続可能な土地利用を誘導する都市づくり ② 豊かな自然と調和する安全・安心で快適な都市づくり ③ 市民とともに個性と魅力を創り出す都市づくり

■東小千谷地区の将来像（小千谷駅周辺地区 抜粋）

① 個性ある地域づくり

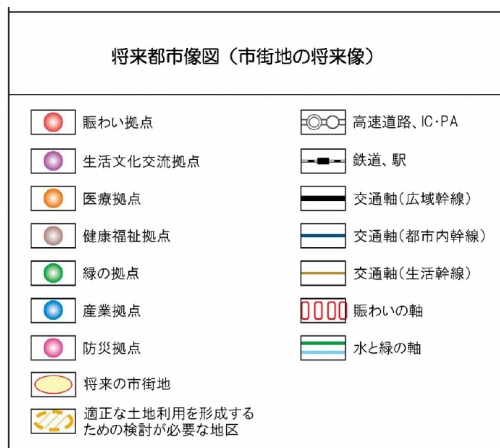
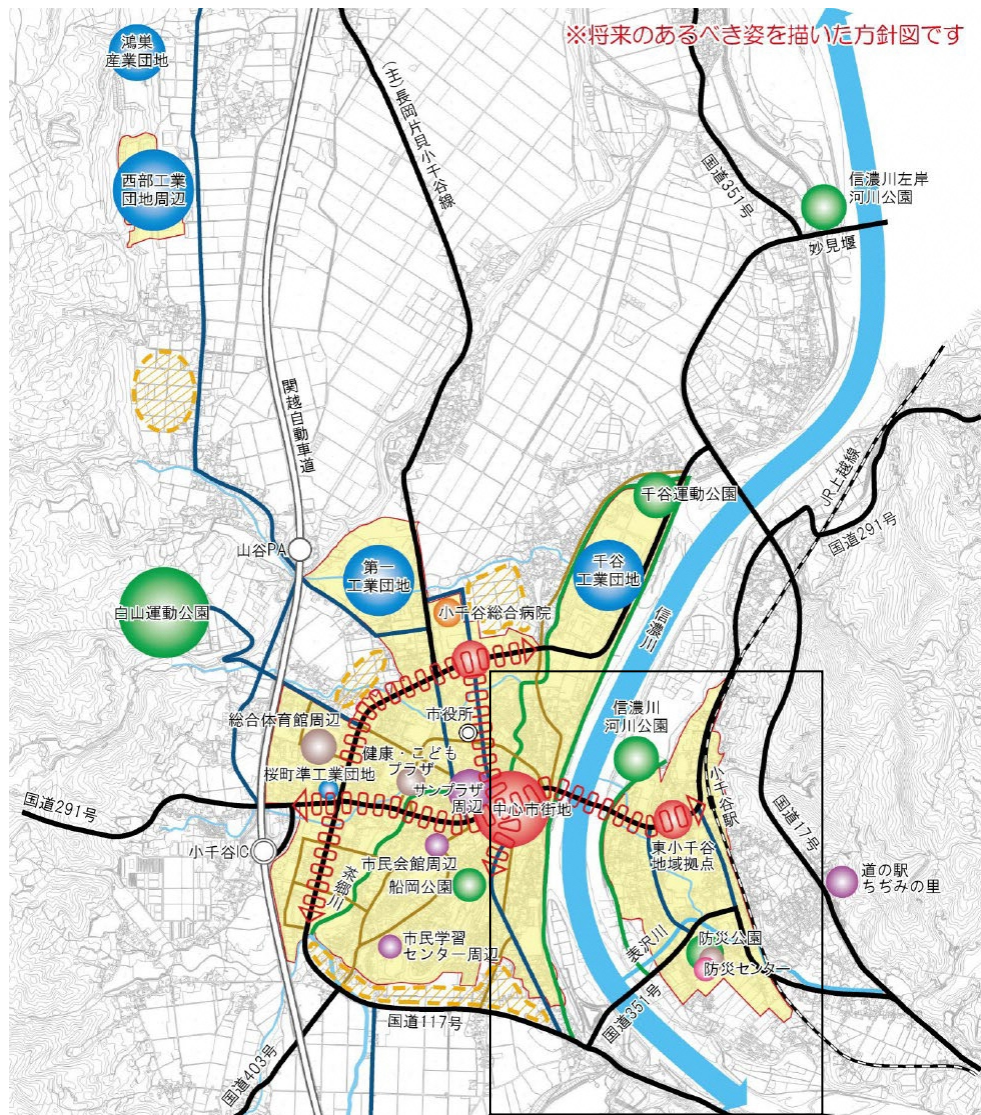
- ・市街地では、地域住民の生活を支える拠点づくりと安全で快適に暮らすことができる都市環境づくりを進める

② 魅力ある都市の拠点づくり

賑わい拠点	・東小千谷市街地の既存商業地では、地域住民の生活に密着した日常的なサービスを提供する商業地づくりを進める
緑の拠点	・市民が気軽に集う拠点として、防災公園の維持を図る
防災拠点	・防災機能を有する公園の維持管理や(仮称)小千谷市防災センターの整備により、災害に備えた防災拠点として機能強化を図る ⇒施設名称：スポーツコミュニティプレイス 愛称：ソコラテ

③ 多様性のある都市の軸づくり（道路、鉄道・バス路線、河川など）

交通軸	・周辺都市や市内各地域を結ぶ広域道路を整備・充実するとともに、市街地では放射環状型の道路網を形成し、鉄道やバス、乗合タクシーなどの二次交通と連携しながら、総合的な交通ネットワークづくりを進める
賑わいの軸	・小千谷駅と小千谷ICを結ぶ動線を、商店街などと連携してまちなみ景観の演出を図り、うるおいのある、人にやさしく魅力的な空間づくりを進める



■将来都市像図（市街地の将来像）

■都市づくりの方針（小千谷駅周辺地区 抜粋）

① 活発な交流と持続可能な土地利用を誘導する都市づくり

土地利用 方針	＜居住ゾーン＞ ・東小千谷市街地では、既存の市街地環境の維持・改善を図る ・新たな住宅地については、地域住民の意識情勢を図りつつ、まちづくりやまちなみ形成に関する地域の特性に配慮しながら、良好な居住環境の形成に努める ＜商業ゾーン＞ ・東小千谷市街地における既存商業地は、身近な買い物だけでなく地域のコミュニティの中心としても重要な役割を担っており、市街地環境の整備・改善を検討しながら、地域生活の拠点となる近隣商業地の形成を図る
交通体系 整備方針	＜道路ネットワーク＞ ・周辺市との交流と連携を促進するため、国道 291 号、国道 351 号など幹線道路網の未改良区間の早期整備を促進する ・西小千谷、東小千谷、片貝の各市街地を及びその周辺の農山村地域との連携強化を図るため、地域間を結ぶ路線の充実に努める ・市街地内では、狭幅市道の拡幅改良等により幹線道路網にアクセスしやすい生活道路網を形成し、消雪パイプや流雪溝の整備など冬期間でも快適に利用できる道路環境の整備に努め、地域住民の日常的な生活利便性の向上を図る ＜公共交通ネットワーク＞ ●鉄道 ・鉄道駅へのアクセス性の向上、通勤通学時間帯における増発を関係機関に要望するなど、鉄道の利便性を高め鉄道利用の促進やサービスの維持・充実に努める ・道路ネットワークとの結節拠点となる小千谷駅については、駐車場の充実に努める ・「小千谷市移動等円滑化促進方針」に基づき、誰もが利用しやすい駅前広場のバリアフリー化を進める ●バス ・既存のバス路線を維持するとともに、主要拠点や多くの市民が利用する公共公益施設を結ぶ交通手段の提供など、事業者とも連携しながらバスネットワークの強化に努める ・AI などの新たな技術を活用したデマンド交通や日本版ライドシェアの導入など、効率的な運行ができる公共交通サービスの提供に向けた検討、実証実験などに交通事業者と取り組む ●歩行者・自転車ネットワーク ・誰もが安全で安心して歩いて暮らせるまちを形成するため、歩行者・自転車空間の整備・充実に努める ・特に市街地では、主要拠点や日常生活の中心となる公共公益施設などへの安全な移動を確保するため、「小千谷市移動等円滑化促進方針」に基づき、電線類の地中化やバリアフリー化などに努める ・危険な通学路の点検や改善など関係機関で一体となって安全な交通環境づくりを進める
交流拠点 整備方針	＜生活文化の拠点＞ ・防災公園には市民が気軽に集える場や災害時の機能強化を図るため、(仮称)小千谷市防災センターの整備を進めるとともに、防災公園用地の用途地域を見直す

② 豊かな自然と調和する安全・安心で快適な都市づくり

公園緑地 整備方針	＜緑の拠点（都市公園等）＞ ・防災公園は、市民が気軽に集える場や災害時の拠点として、維持・充実を図る（再掲）
環境保全 方針	＜環境負荷の軽減＞ ・コンパクトで環境負荷の小さい持続可能な都市づくりを目指すため、都市機能の郊外部への拡散の抑制に努めるとともに、「小千谷市地球温暖化対策実行計画」に基づき自動車利用を中心とした生活スタイルから、可能なかぎり徒歩や自転車あるいは、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用した生活スタイルへの転換を促す。また、AIを活用したデマンド交通と他の交通手段との乗換の円滑化を図るなど、さらなる移動の利便性の向上に取り組む
防災・防犯 方針	＜防災体制の強化＞ ・災害時の拠点として、防災公園に(仮称)小千谷市防災センターを建設し、支援物資集配所、良好な避難所などの防災機能の強化を図る ・また、新潟県中越大震災の伝承と防災学習の拠点であるおぢや震災ミュージアムそなえ館を(仮称)小千谷市防災センターに移転し、防災公園と一緒に活用することにより、市民への防災意識の啓発を図るとともに全国に向けた防災情報の発信に努める
福祉環境 整備方針	＜安心できる生活環境づくり＞ ・高齢者や障がい者などの移動制約者が日常的な生活サービスや行政サービスなどを平等に受けることができるよう、コンパクトな都市を形成し、都市機能の集約化を図るとともに、公共交通サービスの充実やバリアフリー化などを進める ・生活習慣病などを予防するため、健康診査や各種検診の実施・充実を図るとともに、スポーツ・レクリエーションや散策、憩い、癒しの空間など、市民の健康増進や子どもの健全な成長に寄与する公園緑地の整備・充実に努める

③ 市民とともに個性と魅力を創り出す都市づくり

地区計画 制度等活 用方針	・東小千谷土地地区画整理事業が廃止された地区においては新たな住宅地が形成されていることから、地域住民の意識高揚を図りつつ、まちづくりやまちなみ形成に関する地域の特性に配慮しながら、良好な居住環境の形成に努める
まちなみ 景観整備 方針	＜都市の顔づくり＞ ・小千谷駅から小千谷 IC に至る路線では、花や緑による修景、ベンチや休憩スポットの整備など、楽しみながら歩ける空間づくりを進める ＜うるおいのある沿道景観づくり＞ ・多くの市民や来訪者が行き交う幹線道路では、街路樹の維持管理や地域住民との協働による沿道の花植えなどを推進し、うるおいや安らぎのある道路景観の創出を図る ・沿道の建築物や屋外広告物の良好なデザインの誘導、敷地緑化の推進などを図り、統一感のある沿道景観の形成に努める

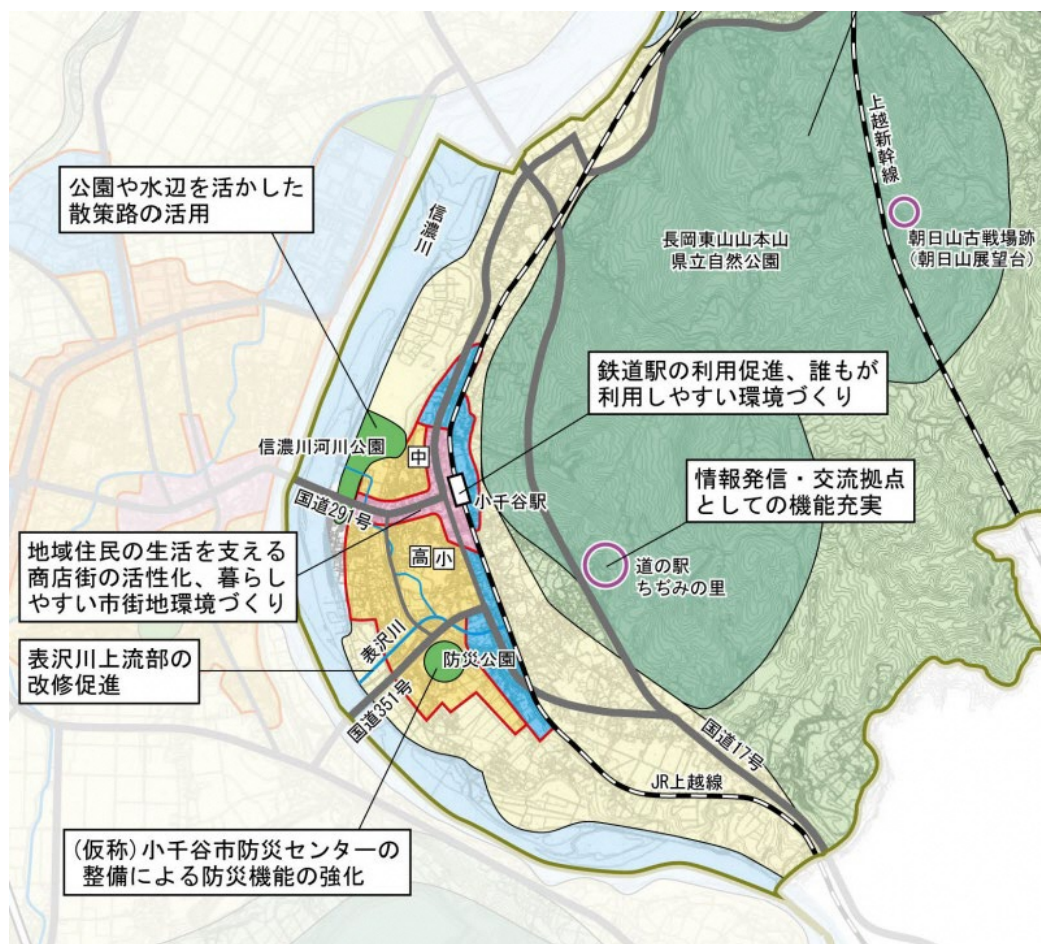
■東部地域のまちづくり方針（小千谷駅周辺地区 抜粋）

① 地域づくりの目標

- ・市街地では、JR 小千谷駅へのアクセス性や利便性の向上、都市計画道路の整備や防災拠点の機能強化、河川改修を促進するとともに、商店街の活性化と合わせて生活環境の改善を図る

②地域づくりの方針

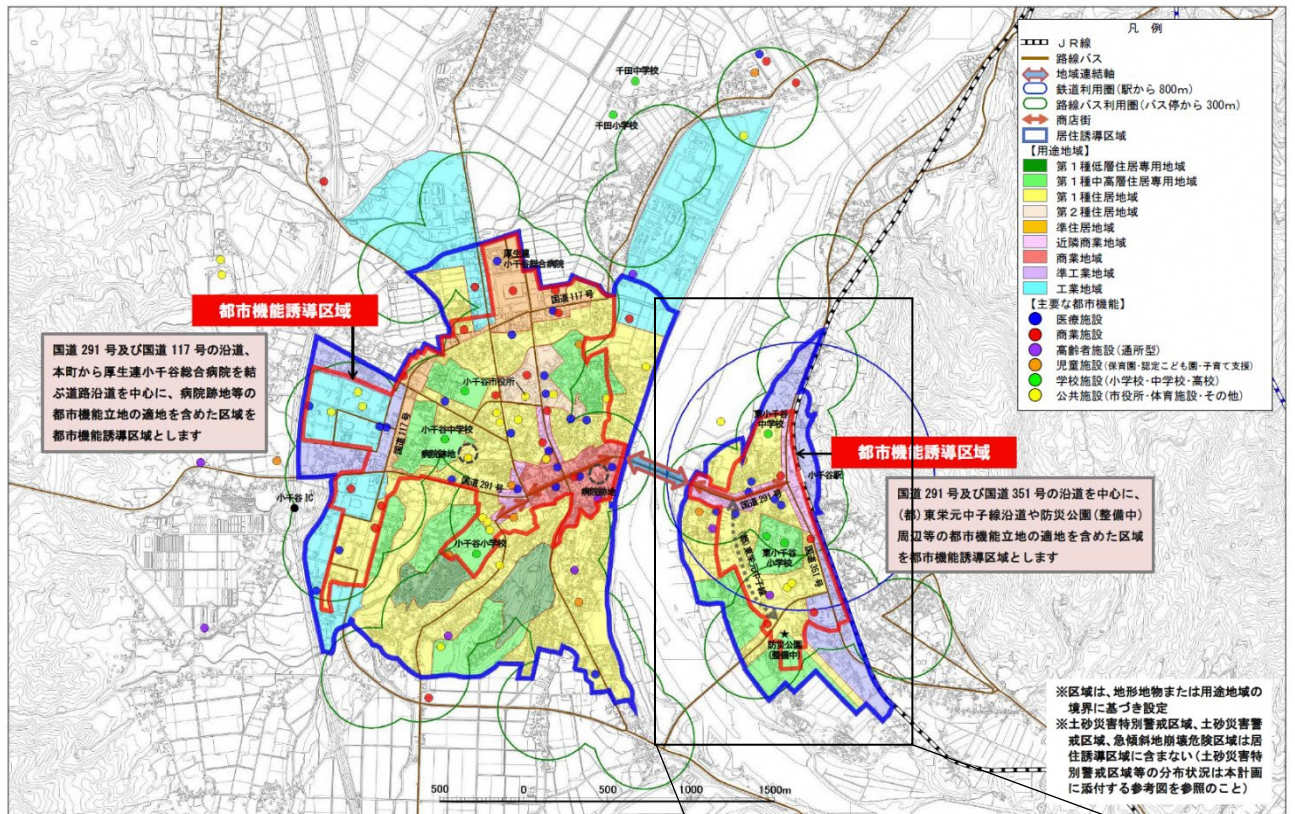
快適な生活環境づくり	・市街地及び市街地に隣接する既存の住宅団地などでは、生活道路の改良や身近な公園広場の整備などにより、安全で安心して暮らせる良好な居住環境の形成に努める ・新たな住宅地については、地域住民の意識醸成を図りつつ、まちづくりやまちなみ形成に関する地域の特性に配慮しながら、良好な居住環境の形成に努める
地域の生活を支える拠点づくり	・自動車に過度に依存することなく暮らすことができる地域づくりを目指すため、公共交通へのアクセス性や利便性の確保、既存商店街の活性化を図りながら、地域コミュニティの中心となる拠点づくりを図る ・国道 351 号や JR 上越線沿いに立地する工場については、地域活力や雇用の場を維持するためにも現在の環境の維持を図る ・新たに整備された防災公園に加え、激甚化・頻発化する自然災害に備えるため、(仮称)小千谷市防災センターの整備による防災機能の強化を図る



■東部地域のまちづくり方針図

4. 小千谷市立地適正化計画【改訂版】（令和3年3月策定）→改訂中

対 象 区 域	都市計画区域全域									
目 標 年 次	令和 22 年度（2040 年度）									
都市づくりの 基 本 理 念	持続的かつ均衡ある発展を遂げるまち “おぢや” 市街地 現在の用途地域を 拠点とした コンパクトな 都市構造を維持 公共性のある 交通手段 郊外部 豊かな自然環境や 文化、産業を活かして 地域を存続、振興 小千谷市の持続的かつ均衡ある発展									
まちづくりの 方 針	方針 1 用途地域内の人口規模を維持する 方針 2 中心市街地を活性化し、用途地域の拠点性を更に高める 方針 3 公共性のある交通手段を強化する									
居住及び 都市機能の 誘導方針	<table><tr><td>誘導方針</td><td>都市拠点 （西・東小千谷の用途地域）</td><td>地域拠点 （片貝の用途地域）</td></tr><tr><td>居 住</td><td colspan="2">人口密度の維持を目標に多世代の人口集積を誘導</td></tr><tr><td>都市機能</td><td>日常的な生活サービス機能に 加え、市民生活を豊かにする 高次な都市機能を維持・誘導</td><td>日常的に最低限必要な生活サ ービス機能を維持・誘導</td></tr></table>	誘導方針	都市拠点 （西・東小千谷の用途地域）	地域拠点 （片貝の用途地域）	居 住	人口密度の維持を目標に多世代の人口集積を誘導		都市機能	日常的な生活サービス機能に 加え、市民生活を豊かにする 高次な都市機能を維持・誘導	日常的に最低限必要な生活サ ービス機能を維持・誘導
誘導方針	都市拠点 （西・東小千谷の用途地域）	地域拠点 （片貝の用途地域）								
居 住	人口密度の維持を目標に多世代の人口集積を誘導									
都市機能	日常的な生活サービス機能に 加え、市民生活を豊かにする 高次な都市機能を維持・誘導	日常的に最低限必要な生活サ ービス機能を維持・誘導								
居住誘導区域 の設定方針	・用途地域内への人口集積の度合いが県内他都市と比べて高いなど、現在の用途 地域を拠点にコンパクトな都市構造が既に形成されていることから、『現在の 用途地域＝居住誘導区域』を基本としつつ、次の視点から設定する 1. 将来においても一定の人口集積が見込まれるエリアに設定 2. 公共交通によるアクセス性に優れたエリアに設定 3. 居住に適さないエリアについては実態等を踏まえ、区域指定の有無を 判断 ◆災害リスク（浸水被害、土砂災害リスク） ◆工業系用途（工業地域、準工業地域） ◆一団のまとまりを持った農地									
都市機能 誘導区域の 設定方針	・居住誘導区域内を基本に、次の視点から設定する 1. 公共交通の利便性に優れ、かつ、都市機能が集積するエリアに設定 2. 都市機能の新規立地が可能な一定の都市基盤・空地等を有するエリアに設定 3. 都市機能の利用者の安全性を確保するため、災害リスクの高いエリアは除外 4. 地形地物で分断されず、徒歩や自転車で容易に回遊できるエリアに設定									



■居住誘導区域、都市機能誘導区域

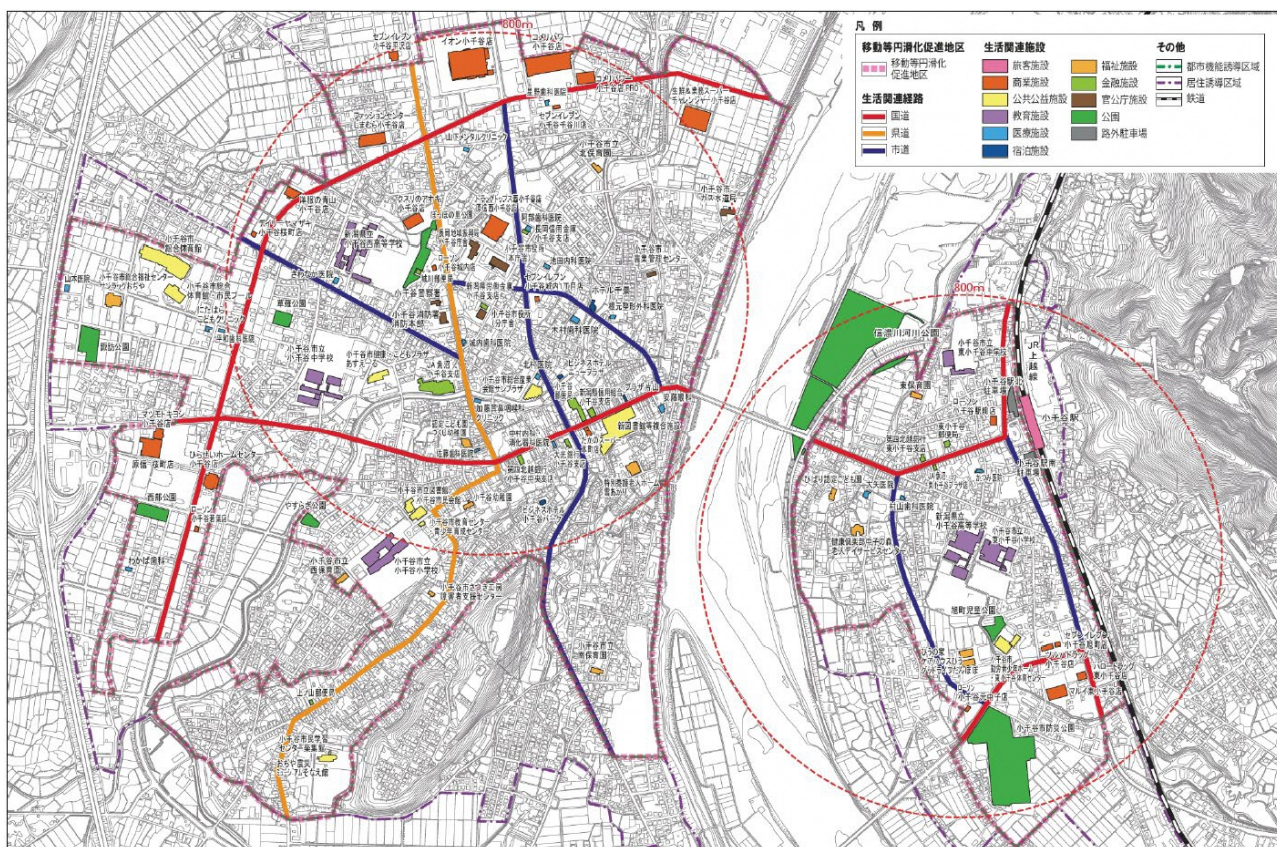
5. 小千谷市地域公共交通計画（令和7年6月改定）

対 象 区 域	市全域
計 画 期 間	令和6（2040）年度から令和10（2028）年度の5年間
課 題	・市民の利便性向上、県内外やインバウンド観光客等の利用促進に向け、観光分野と連携し、ＪＲ線（小千谷駅）の運行本数維持や上越新幹線とのスムーズな接続の確保 ・利用者が減少傾向にある路線バスを維持するため、利用者視点と利用実態を踏まえたダイヤ改正や効率的な運行に向けた検討 ・教育委員会との連携によるスクールバスの運行方法、混乗等の検討 ・人口減少・少子高齢化に伴う公共交通利用者の減少への対応（利用促進） ・高齢者の増加に対応した駅やバス停、バス車両等のバリアフリー化 ・公共交通空白地への対応、利用しやすい運行本数の確保 ・スマートフォンの普及やＡＩ（人口知能）技術の活用による地域特性にあった効率的な運行の推進 ・公共交通利用者への情報提供、待合環境等の利用環境の充実 ・近隣市や交通事業者と連携した広域的な公共交通網の維持
基 本 目 標	1. 中心市街地と周辺地域の活性化に資する公共交通網の維持・構築 （鉄道・バス路線の維持） ・中心市街地と周辺地域を結ぶ公共交通網を維持し、どこに住んでいても移動可能な交通手段の維持・確保 ・市内外を結ぶ公共交通網を維持し、通勤、通学や観光客の利便性の維持・確保 ・高校生等の通学に便利な公共交通網を維持し、行きたい高校に通える交通手段の維持・確保 ※鉄道：幹線の役割があり、市外または県外への移動ニーズに応える 路線バス：市内と市外を結ぶ幹線または支線の役割を果たす 2. 誰もが使いやすく、持続可能な公共交通サービスの確保 （交通事業者との連携・バリアフリー化） ・乗務員の不足など交通事業者の事情に配慮し、公共交通の一層の利用促進や適正な交通手段の確保による持続可能な公共交通サービスの確保 ・小千谷駅やバス停留所、近接する公共施設等のバリアフリー化により、誰もが使いやすく、出かけやすいまちづくりの推進 3. 情報通信技術の活用による利用促進と新たな公共交通の検討 （情報提供、新たな交通手段の検討） ・わかりやすく利用しやすい公共交通を目指し、公共交通に関する情報のWebでの提供や、情報発信手段の多様化 ・ＡＩを活用したデマンド交通などの新たな技術により、効率的な運行ができる公共交通サービスの提供に向けた検討、実証実験などに交通事業者と取り組む

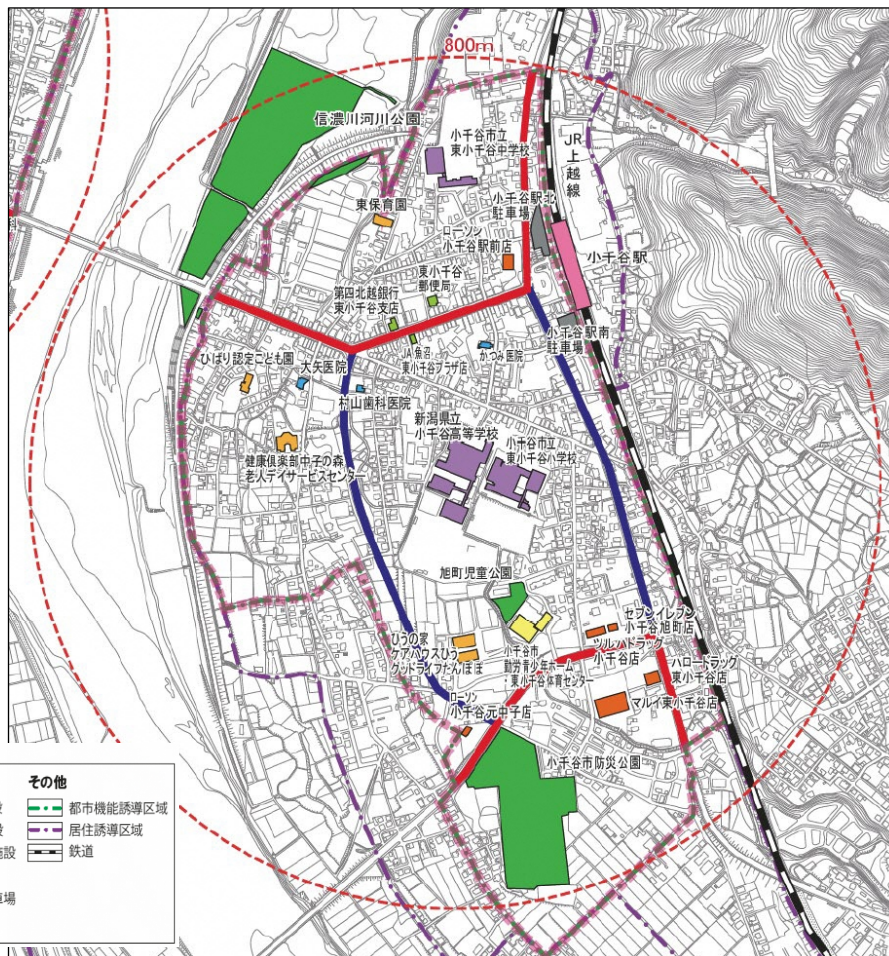
成果指標			

6. 小千谷市移動円滑化促進方針（令和6年3月改定）

方針の期間	目標年次：令和15年度（概ね10年後）
基本理念	市民一人ひとりが輝く 創造と交流の都市「小千谷」
基本方針	① 人にやさしいユニバーサルデザインのまちづくりの推進 ② 市民と行政、関連事業者の協働による取組の推進 ③ お互いを理解し、支えあう「心のバリアフリー」の推進 ④ 継続的・段階的なバリアフリー化の推進
促進地区	西小千谷地区、東小千谷地区
今後の取組方針（抜粋）	■交通事業者との連携・協力によるバリアフリー空間の連続性確保 ⇒JR 小千谷駅及び駅前広場のバリアフリー化に向けて、鉄道やバスなどの交通事業者との連携・協力のもと、駅舎のバリアフリー化（エレベーター、身障者用トイレの設置など）、駅周辺における一体的かつ連続的なバリアフリー空間の整備に取り組む ・旅客施設における出入口からホームまでの連続するバリアフリー化された経路の確保 ・旅客施設における高齢者や障がい者等が利用しやすいトイレへの改修及びその案内表示の設置 ・乗降負担の少ないノンステップバスなど、車両入替のタイミングにおける計画的な導入 ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等、地域の移動手段の確保による誰もが安全で円滑に移動しやすい交通体系の構築
小千谷駅における届出制度の対象範囲	 届出の対象範囲



- **移動等円滑化促進地区**
 旅客施設を中心とした地区、
 高齢者や障がい者などが利用
 する施設が集まった地区
- **生活関連施設**
 常に多数の人が利用する、ま
 たは、高齢者や障がい者など
 の利用が多い施設
- **生活関連経路**
 生活関連施設を相互に結ぶ、
 より多くの人が利用する経
 路で、優先的にバリアフリー
 化の必要性があるもの



- 凡 例
- | 移動等円滑化促進地区 | 生活関連施設 | その他 |
|------------|--------|----------|
| 移動等円滑化促進地区 | 旅客施設 | 福祉施設 |
| | 商業施設 | 金融施設 |
| | 公共公益施設 | 官公庁施設 |
| | 教育施設 | 公園 |
| | 医療施設 | 路外駐車場 |
| | 宿泊施設 | |
| 生活関連経路 | | 都市機能誘導区域 |
| 国道 | | 居住誘導区域 |
| 県道 | | 鉄道 |
| 市道 | | |

■ 移動等円滑化促進地区、生活関連施設、生活関連経路

7. 小千谷市バリアフリー基本構想（東小千谷地区）（令和7年3月策定）

計 画 期 間	目標年次：令和 16 年度（概ね 10 年後）																					
重点整備地区	JR 小千谷駅及び駅前広場を含む東小千谷地区（90.58ha）																					
取組方針（抜粋）																						
＜鉄道駅・バス等のバリアフリー化＞ ・ J R 小千谷駅における出入口からホームまでの連続するバリアフリー化された経路の確保 ・ J R 小千谷駅における高齢者や障がい者等が利用しやすいトイレへの改修及びその案内表示の設置 ・ 乗降負担の少ないノンステップバスなど、車両入替のタイミングにおける計画的な導入 ・ バス停留所の必要箇所における視覚障がい者誘導用ブロックの設置 ・ 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等、移動手段の確保による誰もが安全で円滑に移動しやすい交通体系の構築																						
＜道路等のバリアフリー化＞ ・ 視覚障がい者誘導用ブロックの適切な整備・補修 ・ 歩道と車道との段差、勾配の緩和 ・ バリアフリーに配慮した側溝蓋やグレーチングなどの工作物の施工 ・ 道路除雪計画に基づき、関係機関との連携による迅速かつ体系的な除雪体制																						
＜交通安全施設等のバリアフリー化＞ ・ 横断歩道の標示の適切な整備・管理 ・ 交差点部における道路横断の安全確保に資するバリアフリー化に対応した信号機の整備	【重点整備地区の面積】 90.58ha 凡 例 <table><tr><th>重点整備地区</th><th>生活関連施設</th><th>その他</th></tr><tr><td>重点整備地区</td><td>旅客施設</td><td>福祉施設</td></tr><tr><td>生活関連経路</td><td>商業施設</td><td>金融施設</td></tr><tr><td>国道</td><td>公共公益施設</td><td>官公庁施設</td></tr><tr><td>県道</td><td>教育施設</td><td>公園</td></tr><tr><td>市道</td><td>医療施設</td><td>路外駐車場</td></tr><tr><td></td><td>宿泊施設</td><td></td></tr></table> ■重点整備地区 旅客施設を中心とした地区、高齢者や障がい者などが利用する施設が集まった地区 ■生活関連施設 日常的に多数の人が利用する、または、高齢者や障がい者などの利用が多い施設 ■生活関連経路 生活関連施設を相互に結び、多くの人が利用する経路で、優先的にバリアフリー化の必要性がある経路	重点整備地区	生活関連施設	その他	重点整備地区	旅客施設	福祉施設	生活関連経路	商業施設	金融施設	国道	公共公益施設	官公庁施設	県道	教育施設	公園	市道	医療施設	路外駐車場		宿泊施設	
重点整備地区	生活関連施設	その他																				
重点整備地区	旅客施設	福祉施設																				
生活関連経路	商業施設	金融施設																				
国道	公共公益施設	官公庁施設																				
県道	教育施設	公園																				
市道	医療施設	路外駐車場																				
	宿泊施設																					
実施事業																						
＜短期＞ R7～R11 年度目標 ・ 小千谷駅前広場、(市)旭町東栄線、(市)東栄元中子線の横断歩道部の段差対策、点字ブロックの更新 ・ 小千谷駅前広場、国道 351 号の横断歩道の道路標示改修 ・ 駅北駐車場の段差対策、身障者用駐車区画設置 ・ 小千谷駅前広場、駅北駐車場の融雪水対策の検討																						

■小千谷市地区交通戦略 策定スケジュールの概要（案）

	開催時期	協議内容
第1回	6月	・地区交通戦略策定の背景と目的 ・計画の位置づけ、計画期間、対象区域 ・地区の現況と課題 ・地区のまちづくりビジョン ・地区交通戦略の基本方針 ・駅前広場、骨格道路の性格づけ ・地区交通戦略の目標
第2回	8月	・戦略の評価指標・数値目標 ・目標達成のための施策パッケージ ・駅及び駅前広場に導入すべき機能
第3回	11月	・地区交通戦略（素案） ・目標達成のための施策事業、実施プログラム ・地区交通戦略の推進体制
—	12月	○パブリック・コメントの実施
第4回	2月	・地区交通戦略（案）の確認