

令和8年度 第2回小千谷市地区交通戦略策定分科会

小 千 谷 市 地 区 交 通 戦 略

説 明 資 料

令和8年9月

小 千 谷 市

1. 第1回協議会での意見概要

	意 見	回 答	対 応
計画の見直しについて (中学校統合等への対応)	この計画は、小千谷駅周辺を対象とし、令和9年度からの10年間を計画期間としている。現在検討中の中学校の統合等によっては人や車の流れが変わってくるが、計画期間内の見直しは可能なのか。	今回の交通戦略は、エリアを絞った計画として、小千谷駅周辺に限定した計画としている。ただし、計画期間中に見直しを図るべき事由が生じた場合には、計画を見直し、よりよいものにしたと考えている。	—
【協議会後の指摘事項】 地区交通戦略の目標 ・賑わい交流軸 (自動車アクセス軸)	地区交通戦略の目標として、主要路線である都市計画道路4路線を賑わい交流軸として位置づけることはよい。 その中で、一部を「自動車アクセス軸」としているが、都市計画道路には基本的に自動車のアクセス機能があるため、これを踏まえた表現にすべきである。	—	ご指摘を踏まえ、自動車アクセス軸としての位置づけは、賑わい交流軸に共通するものとし、特記しないものとする。
【協議会後の指摘事項】 基本方針	基本方針の「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」について、小千谷市の現況を踏まえると、自家用車は不可欠な交通手段であるため、自家用車の利活用を前提とした移動環境とすべきである。	—	ご指摘を踏まえ、「クルマがなくても」の表現を改め、地域公共交通計画の基本目標を参考に、「どこに住んでいても」とする。

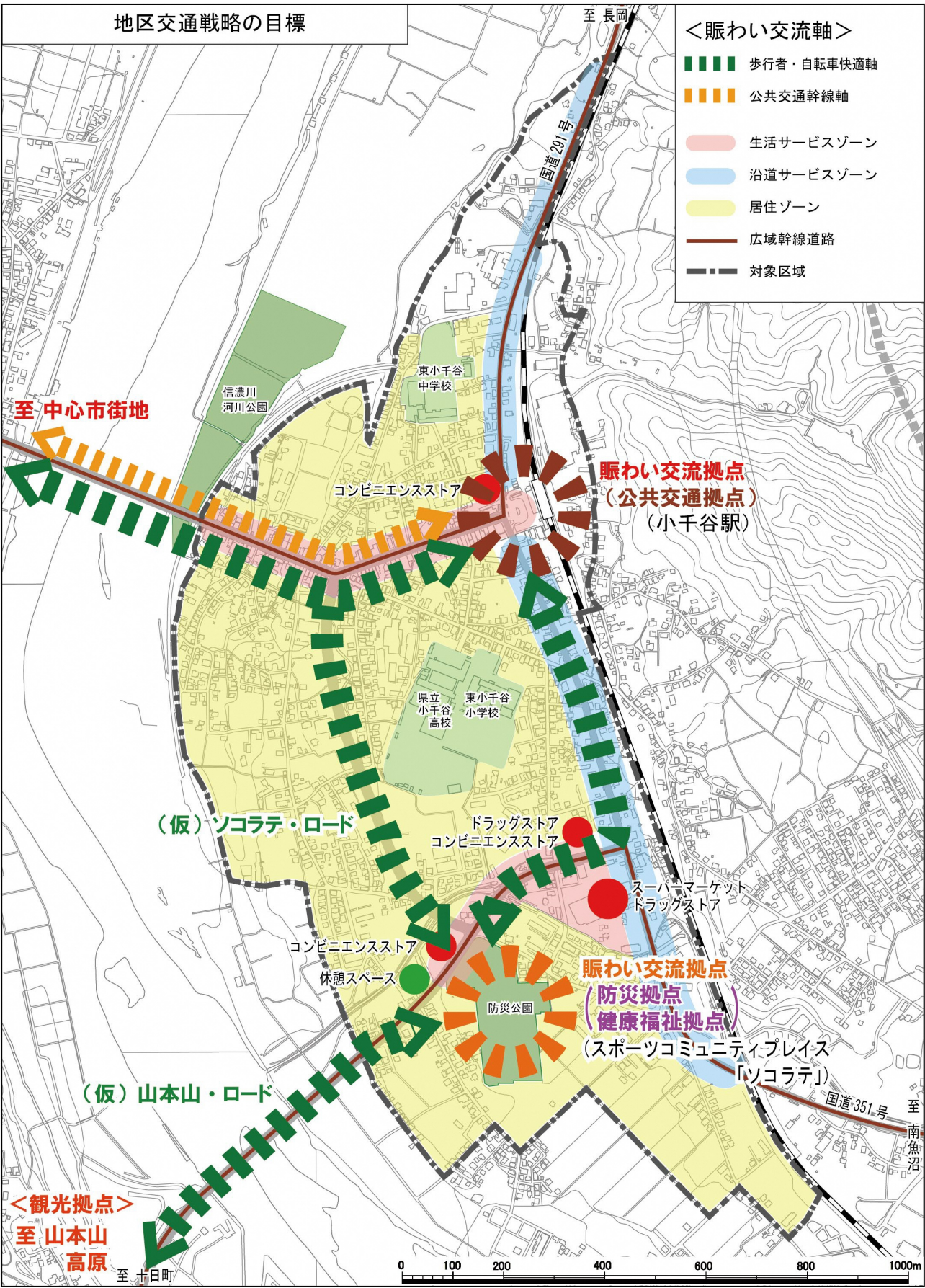
2. 地区交通戦略の目標

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. ~~クルマがなくてもどこに住んでい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、 ~~多様な交通手段での安全な通行環境を確保するとともに~~ 、徒歩、自転車などで安全で快適な移動ができ、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~~



3. 地区交通戦略の評価指標・数値目標

小千谷駅周辺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」に向けた地区交通戦略の目標を実現するため、戦略の評価指標とその数値目標を設定します。

数値目標の目標年次は、戦略の計画期間最終年次である令和 18（2036）年とします。

なお、評価指標及び数値目標については、目標の達成状況のほか、社会情勢等の変化や関連計画等の見直しを踏まえ、適宜見直しを行うものとします。

（１）小千谷駅付近の歩行者・自転車通行量

戦略による各施策・事業の成果として、駅前の賑わいを評価するものとし、「歩行者・自転車通行量」を評価指標として設定します。

評価指標	基準値		増加	目標値	
歩行者・自転車通行量 ・駅前広場 ・駅前交差点付近	28 人/時 182 人/時	令和 8 年 (2026 年)		50 人/時 300 人/時	令和 18 年 (2036 年)

※小千谷市調べ（通行量調査によるピーク 1 時間の通行量）（自転車は、1 人/台で人数換算）

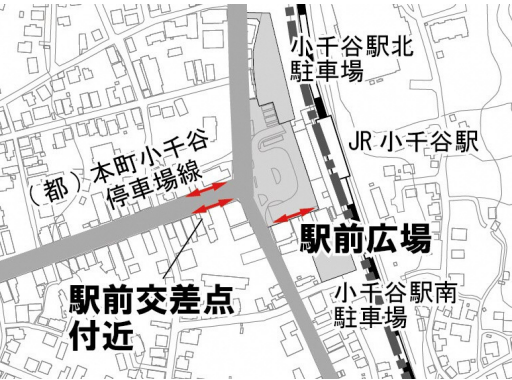
■歩行者・自転車通行量調査結果（平日：令和 8 年 6 月 17 日（水）、
休日：令和 8 年 6 月 13 日（土））

【駅前広場】

平 日		
	歩行者類	自転車類
7:00-7:30	5	0
7:30-8:00	11	1
8:00-8:30	16	0
8:30-9:00	6	1
朝 2 時間計	38	2
17:00-17:30	9	0
17:30-18:00	5	0
18:00-18:30	10	1
18:30-19:00	5	0
夕 2 時間計	29	1
4 時間合計	67	3

休 日		
	歩行者類	自転車類
10:00-10:30	9	0
10:30-11:00	7	0
11:00-11:30	2	0
11:30-12:00	8	0
12:00-12:30	6	0
12:30-13:00	2	0
13:00-13:30	6	0
13:30-14:00	3	0
4 時間合計	43	0

- ・駅前広場、駅前交差点付近ともに、平日朝の通勤・通学の時間帯の通行量が多く、休日の通行量は少ない。
- ・駅前広場等の整備によって利用環境が向上し、通行量が概ね倍増することを目標とします。

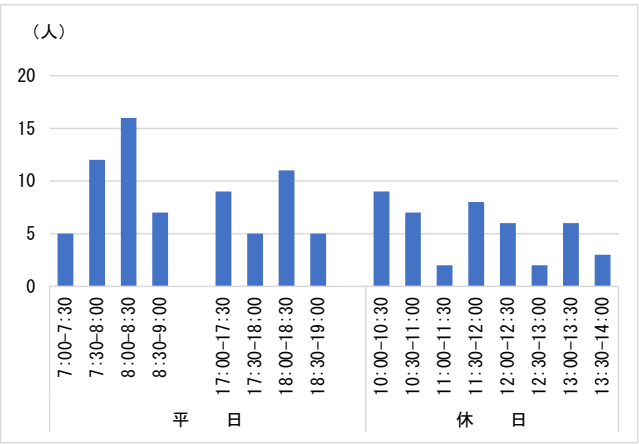


■調査地点

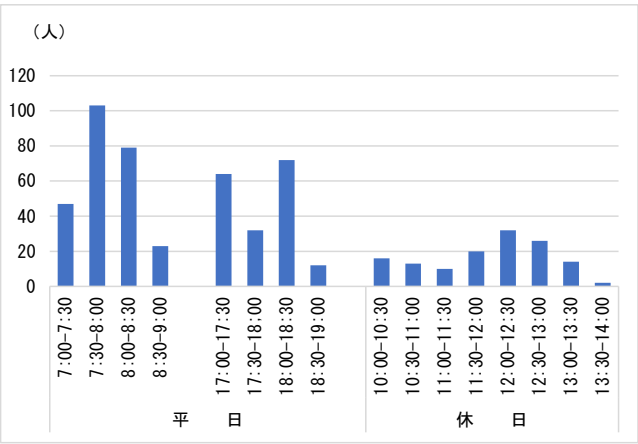
【（都）本町小千谷停車場線（小千谷駅前交差点付近）】

平 日							
	上り（駅方向）			下り（信濃川方向）			断面 交通量
	歩行者類	自転車類 (歩道)	自転車類 (車道)	歩行者類	自転車類 (歩道)	自転車類 (車道)	
7:00-7:30	25	2	11	7	0	2	47
7:30-8:00	52	1	8	35	0	7	103
8:00-8:30	25	0	1	43	0	10	79
8:30-9:00	11	2	1	6	0	3	23
朝 2 時間計	113	5	21	91	0	22	252
17:00-17:30	24	1	1	21	1	16	64
17:30-18:00	21	0	1	10	0	0	32
18:00-18:30	43	0	0	22	0	7	72
18:30-19:00	8	0	1	3	0	0	12
夕 2 時間計	96	1	3	56	1	23	180
4 時間合計	209	6	24	147	1	45	432

休 日							
	上り（駅方向）			下り（信濃川方向）			断面
	歩行者類	自転車類 (歩道)	自転車類 (車道)	歩行者類	自転車類 (歩道)	自転車類 (車道)	
10:00-10:30	8	0	1	4	0	3	16
10:30-11:00	4	0	1	6	0	2	13
11:00-11:30	4	2	0	4	0	0	10
11:30-12:00	4	3	6	7	0	0	20
12:00-12:30	10	2	7	12	1	0	32
12:30-13:00	18	1	0	4	0	3	26
13:00-13:30	2	0	0	7	1	4	14
13:30-14:00	1	0	0	1	0	0	2
4 時間合計	51	8	15	45	2	12	133



■駅前広場の歩行者・自転車通行量



■駅前交差点付近の歩行者・自転車通行量

（２）公共交通の利用者数

戦略による各施策・事業の成果として、公共交通の利用促進を評価するものとし、「公共交通の利用者数」を評価指標として設定します。

少子高齢化によって人口減少が進む状況ですが、鉄道、路線バス等による公共交通の利用環境を改善し、各交通手段の利用者数の維持・増加を目標とします。

評価指標	基準値		維持・増加	目標値	
小千谷駅利用者数（乗降）※1	2,120 人/日	令和 6 年 (2024 年)		2,200 人/日	令和 18 年 (2036 年)
路線バス利用者数※2	32.4 万人/年			32.4 万人/年	
AI オンデマンド交通利用者数※3	577 人/月平均 ※4			1,000 人/月平均	
乗合タクシー利用者数※5	5,376 人/年			5,400 人/年	

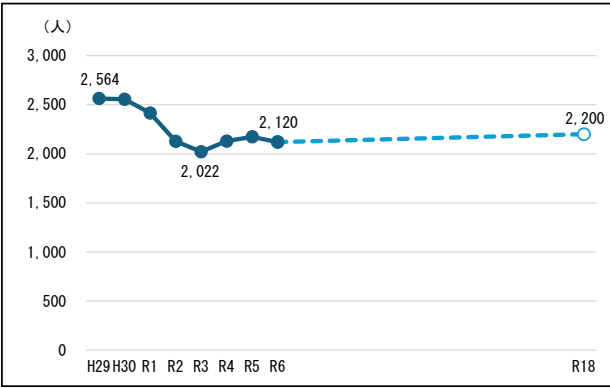
※1：JR 東日本調べ 乗車人数を 2 倍した数値

※2：路線バス事業者調べ 小千谷市乗り入れ路線の利用者合計（4 月～翌年 3 月）

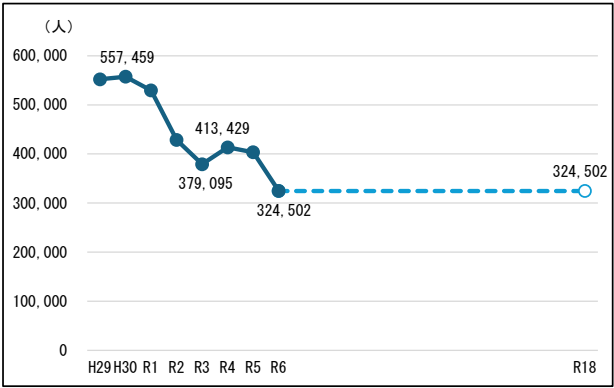
※3：小千谷市調べ

※4：令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月の月平均利用者数（令和 7 年 10 月運行開始のため）

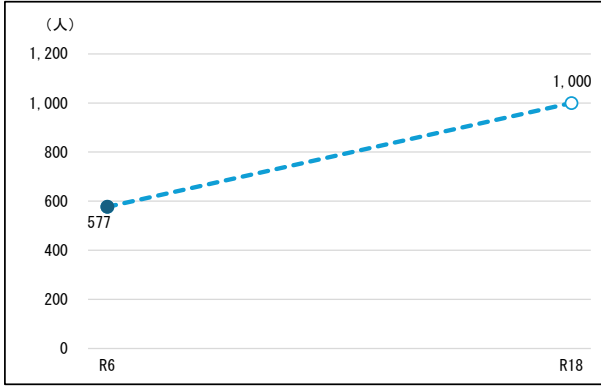
※5：小千谷市調べ



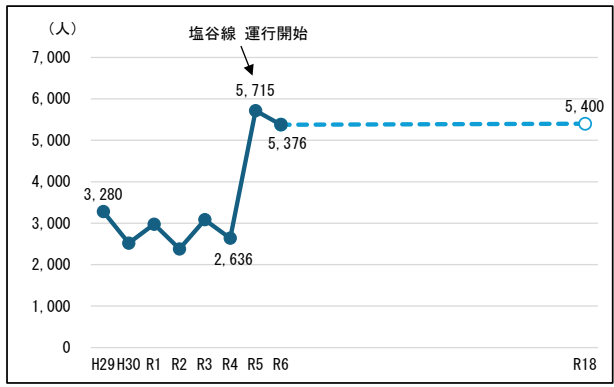
■小千谷駅利用者数の推移と目標値



■路線バス利用者数の推移と目標値



■AI オンデマンド交通利用者数の推移と目標値



■乗合タクシー利用者数の推移と目標値

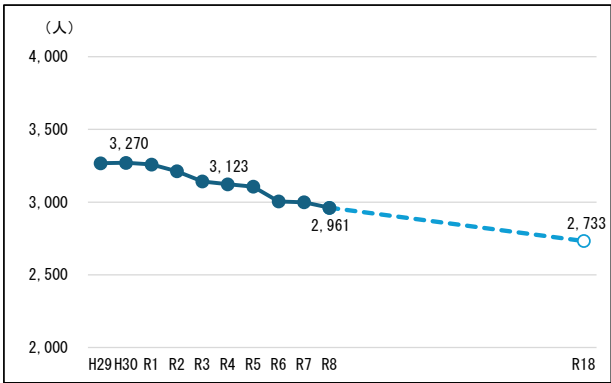
（３）小千谷駅周辺地区の居住人口

戦略による各施策・事業の成果として、「小千谷駅周辺地区の居住人口」を評価指標として設定します。

急速に人口減少が進むことが予測されているなかで、安全で安心して生活できる快適な都市・地域づくりのための魅力ある施策を実行することにより、居住人口の減少を抑制することを目標とします。

評価指標	基準値		減少抑制	目標値	
小千谷駅周辺地区の 居住人口	2,961 人	令和 8 年 (2026 年)		2,733 人	令和 18 年 (2036 年)

※小千谷駅周辺地区：元中子、信濃町、旭町、東栄 1～3 丁目



（４）評価の参考指標

上記の評価指標のほか、地区交通戦略による施策・事業の効果を示す参考指標として、目標値は設定しないものの、以下の項目の動向を把握していくものとします。

参考指標	内 容
地 価	・民間の開発意向等を示す指標として、地価の動向でを把握する。
商品販売額	・生活サービス施設の充実状況を示す指標として、商品販売額の動向を把握する。
建築物新築件数	・地区の定住環境の向上を示す指標として、建築物新築件数の動向を把握する。
安全で安心、快適な暮らしの満足度	・地区の定住環境の向上を示す指標として、市民アンケート等によって安全で安心、快適な暮らしの満足度を把握する。
小千谷駅前広場でのイベント開催数	・賑わい交流拠点である小千谷駅前広場における賑わい交流を示す指標として、イベント開催数の動向を把握する。 ※駅前広場の整備後、評価指標に設定し、目標値を定めます。
ソコラテ入館者数	・賑わい交流拠点であるソコラテにおける賑わい交流を示す指標として、入館者数の動向を把握する。
おぢゃ～る（市民の家・小千谷信濃川水力発電館）入館者数	・山本山の自然、景観を活かした観光の活性化を示す指標として、おぢゃ～る（市民の家・小千谷信濃川水力発電館）入館者数の動向を把握する。

4. 目標達成のための施策パッケージ

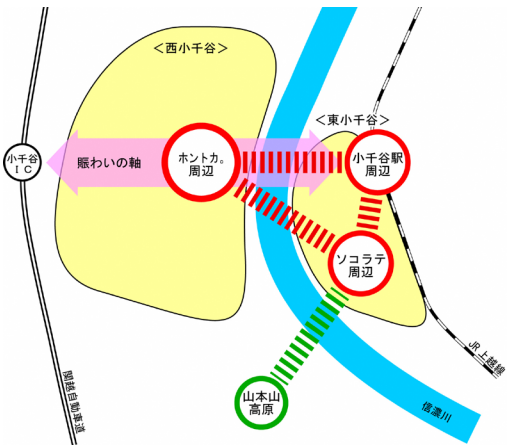
小千谷駅周辺地区のまちづくりビジョンを実現し、地区交通戦略の目標を達成するため、3つの施策パッケージを設定し、具体の事業・施策を実施します。

【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

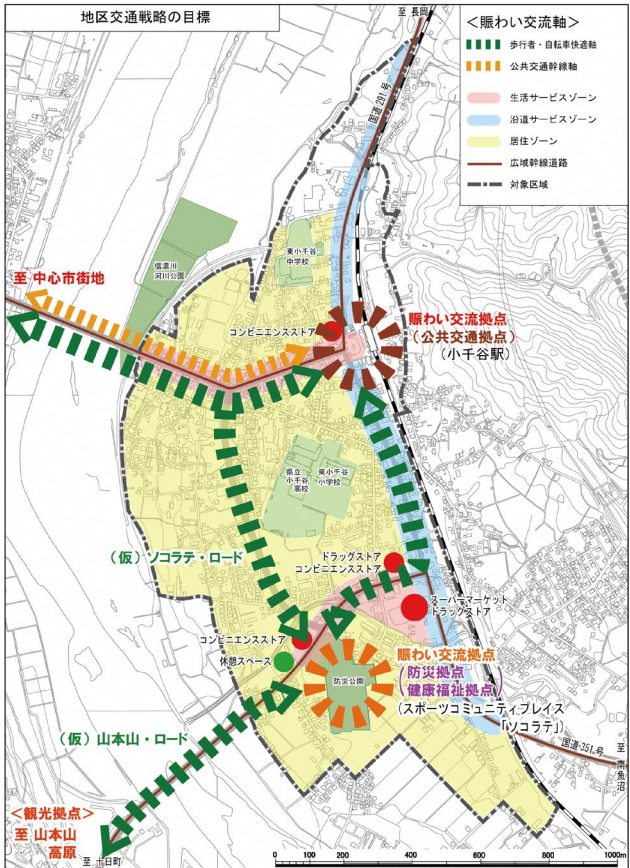
【基本方針】

- 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. どこに住んでい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】

- 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



【施策パッケージ】

■笑顔に会える、ひとが集まる「場」をつくる

- ・小千谷駅や駅前広場の再整備を通じて、通勤・通学だけでなく、買い物や健康づくりなど多様な目的をもつ多くのひとが集まる「場」づくりを推進します。

○小千谷駅舎及び駅前広場の再整備

○誰もが安心して利用できる駅前広場の整備（バリアフリー化対応）

○小千谷駅の公共交通の利用環境向上

○利用しやすい駐車場、駐輪場の整備

○駅前周辺整備と一体的な商業施設の再構築

■歩いて楽しい、ひとが回遊する「路」をつくる

- ・賑わい交流拠点を結ぶ路線の安全で快適な歩行者空間のネットワーク化によって歩いて楽しい「路」づくりを推進します。

○安全・快適な歩行者空間のネットワークの整備（街灯の設置、プランター等による緑化、ベンチ等の設置、案内表示、舗装高質化等）

○ジョギングやウォーキングのための距離表示

○自転車通行環境の整備（通行空間の明示（ピクトグラム、矢羽根等）

○骨格道路沿道の休憩スペースの整備

○小千谷駅と商店街を結ぶ滞留空間の確保

○骨格道路沿線における住宅地開発の推進

■誰もが快適、ひとが移動する「手段」（しくみ）をつくる

- ・賑わい交流拠点に集まり、拠点間を回遊する移動を支援する「手段」（しくみ）づくりを推進します。

○公共交通の利用促進

○レンタサイクル、カーシェアリングサービス等の導入

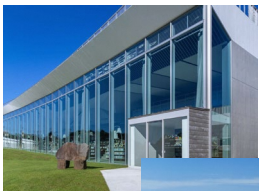
○賑わい交流軸を形成する路線の愛称募集

○駅前広場の利便性を高めるための環境整備

○雪に負けない環境整備

【現況と課題】

- 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
- 安全で安心して生活できる快適な都市・地域づくり
- 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



ホントカ。



小千谷駅



ソコラテ

駅及び駅前広場に導入すべき機能

小千谷市地区交通戦略では、小千谷駅前広場の再整備を主要な事業として位置付けることを予定しています。この小千谷駅前広場の再整備に向けて、駅及び駅前広場に導入すべき機能などについて、委員の皆さまからご意見を伺いました。主なご意見は、下記のとおりです。

○導入すべき機能

箇 所	内 容
駅前広場 (交通結節点)	「ソコラテ」「ホントカ。」など市内の主なスポットや、市街地、観光地などへ回遊する「路」を創出するための交通の結節点として駅前広場を整備すべきと考える。 鉄道からバスやタクシー、オンデマンド交通や自転車などの各種二次交通をスムーズに繋げることで、さらなる賑わいが生まれることを期待する。
駅前広場 (スロープ)	駅出入口は階段しかなく、駅北駐車場側へ行くしかないが、スロープを作ることにより、高齢者に優しいものとなる。
駅北駐車場 (有料化)	有料駐車場の導入（～分までは無料）。駅からの苦情もある。長岡まつりは県外客が駐車し、一般の方が利用できない。
駅北駐車場 (レンタサイクル)	年に数件だが、観光協会で問い合わせがあるのは、闘牛場や山本山への交通に関することである。自転車で回れる範囲のことでの問い合わせはない。 しかし、どこかの団体にレンタサイクルの事務を任せる、またはアプリで管理することが経費的に安い等の理由で事業化するのであれば賛成する。 なお、実績が全くでないと思われるため、実績がないことを想定し、事業化してほしい。
駅北駐車場 (カーシェアリング)	小千谷市で車をもっていない人や闘牛愛好家、木喰観音に興味がある人達がカーシェアリングを利用することが想定される。黒字にはならなくても、赤字でもよく、一定期間実施するのであれば、事業化することはよいことだと思う。
駅北駐車場 (案内所など)	小千谷の魅力が一目して分かるような案内や案内所（徒歩、バス、自転車等で出かけたくなるように）
駅南駐車場	市民や駅の利用者が滞在、交流できる場所や生活サービス機能の導入

○改善すべき点など

箇 所	内 容
駅前広場 (歩行者導線の改善)	ジブラルタ生命前の横断歩道を渡る者が、ロータリー内を横切ることから、ロータリーと南側駐車場(店舗前)の間に歩道もしくは通路を作る。ショートカットすることで商店街への利便性及び安全性を図る。
駅前広場 (出入口の集約)	道路が複雑なため、4箇所の出入口を2箇所に統一する。県外客が誤って進入してしまうことから、常時、右折左折できる所を塞ぐことで単純化される。
駅前広場 (学生送迎用の乗降・ 駐車スペースの確保)	朝晩に高校生を送迎する自家用車利用が非常に多いことから、ロータリーが激しく混雑するため、一時駐車ができる十分なスペースの確保、及び国道 291 号の直進車の流れを遮らず、駅利用者が安全に移動できる車、歩行者動線の検討。
駅南駐車場 (拡張・アクセス改善)	駐車場を広くする。県道より(バス通りより)、アクセスが良いようにする。

○その他

箇 所	内 容
小千谷市地区交通戦略 説明資料 P5	施策にあるレンタルサイクルは止めて、他の施策を実現する。雪に負けない環境整備は地中熱を利用した歩道の無雪化がよい。

【参考】概ねの対象範囲

