

令和4年度 第5回小千谷市地域公共交通協議会 次第

日時 令和5年2月21日(火)  
午前10時30分～  
会場 小千谷市役所 403会議室

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事

(1) 協議事項

路線バス廃止に伴う代替交通(案)について 【資料1】【資料2】

(2) 報告事項

小千谷市地域公共交通計画作成に係るアンケート調査結果について

【資料3】

小千谷駅周辺のバリアフリー化に向けた取組の検討開始について

【資料4】

4. その他

5. 閉会

## 路線バス廃止に伴う代替交通（案）について

塩谷線については、市単独補助路線として市と運行事業者である越後交通株が運行経費を負担することで運行を維持してきましたが、乗車人数の落ち込みが続いており、赤字負担額も多額となっていました。

利用者の減少と運行経費負担の大幅な増加、運転手不足等も影響し路線バスとして運行を維持していくことが困難になったことから、令和5年3月末での路線バス廃止及び代替交通の検討が必要となりました。

## 輸送人員（越後交通調べ）

平成29年度 11,413人 平成30年度 16,972人 令和元年度 17,785人

令和2年度 7,384人 令和3年度 6,659人

## 収支状況

令和元年度～3年度 概ね1,000万円程度の欠損（赤字）で推移

## ■塩谷線の経緯

塩谷線は平成16年の岩間木～桂谷（山古志村）区間廃止に伴い、小千谷～岩間木～塩谷間で（3往復／日、＋岩間木止1往復）運行されています。

国県補助対象から外れたため、小千谷～岩間木間は越後交通の自主運行、岩間木～塩谷間のみ市単補助路線（2,176千円固定）となり、欠損額は越後交通が負担してきました。

令和4年4月～土日祝の全便廃止、10月～一部便の発着を小千谷総合病院から小千谷車庫に変更、令和5年3月末で廃止されることになりました。

## ■検討経過

R3. 11. 19 地区振興協議会役員会（土日祝の全便廃止に向けた説明会）

R4. 2. 26 公共交通に関する座談会（地区振興協議会三役、地域住民）

R4. 7. 12 先進地視察（妙高市、長岡市小国）

R4. 8. 16 地区振興協議会三役会（路線バス廃止と代替交通説明）

R4. 8. 24 地区振興協議会役員会（路線バス廃止と代替交通説明）

R4. 9. 12 二役協議

R4. 9. 26 地区振興協議会役員会（二役協議結果報告と代替交通検討開始）

R4. 10. 18 山古志支所、NPO法人中越防災フロンティアと協議

R4. 10. 20 地区振興協議会役員会（代替交通検討）

R4. 10. 28 長岡市交通政策担当と協議

R4. 12. 16 地区振興協議会役員会（越後交通による廃止案内、乗合タクシー運行案提示）

R5. 1. 30 地区振興協議会三役会（乗合タクシー運行協議）

R5. 2. 7 地区振興協議会役員会（乗合タクシー運行協議）

■代替交通（案）：塩谷線乗合タクシーの運行

今回路線バスが廃止となる経路を乗合タクシーに引き継ぎ、代替交通を確保したい。

○運行計画（案）※別紙資料 No. 1-2、資料 No. 1-3 参照

- ・既存路線である池の平線、北山線と同様、平日朝 1 号便以外は全て予約制（デマンド型）を導入し、空運行の削減による効率運行を目指す。
- ・車両が小型化することにより、枝線への乗入れの実施。（バス運賃に準じた運賃設定）
- ・東山（浦柄）地区全体で地域の公共交通を維持、確保する。

項目	現在	変更（案）
運行経路	（現在）塩谷～蘭木～岩間木～寺沢～浦柄～小千谷駅～本町～小千谷総合病院 （変更）塩谷～（蘭木）～岩間木～（首沢）～（中山・小栗山）～寺沢（朝日） ～浦柄～小千谷駅～本町～小千谷総合病院	
運行距離	14.1km	14.1km
便数	4 往復	3.5 往復（朝は市街地へ向かう便のみ）
運行方法	平日全便定期運行	平日朝便以外は全て予約運行
運行経費負担	令和 4 年度予算額 2,176 千円	令和 5 年度予算額 5,300 千円

塩谷～岩間木～寺沢～浦柄 ⇄ 浦柄三叉路～市街地

運行日

- ・月～金の1号便は定期運行となります。（下記     ）
- ・「蘭木」「首沢」「小栗山」「中山」「朝日」からは1号便も予約が必要です。
- ・土、日、祝日及び12/31～1/3は全便予約運行となります。

時刻表

行き便					帰り便			
停留所	1号定期	3号予約	5号予約	7号予約	停留所	2号予約	4号予約	6号予約
塩谷	7:20	13:00	16:20	19:00	小千谷総合病院	12:20	15:40	18:20
南荷頃	7:25	13:05	16:25	19:05	城内2丁目	12:21	15:41	18:21
中村	7:26	13:06	16:26	19:06	市役所前	12:23	15:42	18:23
蘭木	7:28	13:08	16:28	19:08	西高校入口		15:44	
蘭木大橋	7:31	13:11	16:31	19:11	本町	12:26	15:46	18:26
元学校前	7:32	13:12	16:32	19:12	東栄2丁目	12:28	15:48	18:28
岩間木	7:33	13:13	16:33	19:13	小千谷駅	12:30	15:50	18:30
岩間木農協前	7:34	13:14	16:34	19:14	浦柄三叉路	12:37	15:57	18:37
首沢	7:34	13:14	16:34	19:14	朝日山入口	12:38	15:58	18:38
女滝	7:35	13:15	16:35	19:15	浦柄	12:39	15:59	18:39
中山	7:35	13:15	16:35	19:15	大正橋	12:40	16:00	18:40
小栗山	7:35	13:15	16:35	19:15	寺沢	12:41	16:01	18:41
朝日	7:35	13:15	16:35	19:15	朝日	12:41	16:01	18:41
寺沢	7:36	13:16	16:36	19:16	女滝	12:42	16:02	18:42
大正橋	7:37	13:17	16:37	19:17	中山	12:43	16:02	18:42
浦柄	7:38	13:18	16:38	19:18	小栗山	12:43	16:02	18:42
朝日山入口	7:39	13:19	16:39	19:19	首沢	12:43	16:03	18:43
浦柄三叉路	7:40	13:20	16:40	19:20	岩間木農協前	12:43	16:03	18:43
小千谷駅	7:47	13:27	16:47	19:27	岩間木	12:44	16:04	18:44
東栄2丁目	7:49	13:29	16:49	19:29	元学校前	12:45	16:05	18:45
本町	7:52	13:32	16:52	19:32	蘭木大橋	12:45	16:06	18:46
西高校入口	7:55				蘭木	12:47	16:07	18:47
市役所前	7:57	13:33	16:53	19:33	中村	12:47	16:07	18:47
城内2丁目	7:59	13:35	16:55	19:35	南荷頃	12:48	16:08	18:48
小千谷総合病院	8:00	13:38	16:58	19:38	塩谷	12:54	16:14	18:54

乗車区間

降車区間

1号定期便以外は「予約」が必要です

- ・乗車は各停留所をお願いします。
- ・降車区間の運行経路上で停車可能な場所であれば申出により降車できますが、運賃は次停留所までの料金となります。

予約方法

- ・ご利用日の前日午後5時までに電話で予約してください。
- ・乗車する方のお名前、乗車する停留所と時間をお伝えください。
- ・乗車できなくなった場合は「取り消し」の電話をしてください。

ご予約はこちらまで

【4月～9月】

中央タクシー(株)

☎(0258)82-4345

【10月～3月】

小千谷タクシー(株)

☎0570-022121

運賃

- ・小学生以下及び障害者手帳をお持ちの方は半額（10円未満端数切上げ）
- ・未就学児（6才未満）は無料

	朝日山入口 浦柄	大正橋 寺沢	朝日 女滝	小栗山 中山	岩間木 農協前	首沢 元学校前 蘭木	中村 南荷頃	塩谷
浦柄三叉路	160	160	160	200	200	230	230	310
小千谷駅・東栄2	200	240	260	290	290	330	350	410
本町	240	280	300	350	350	370	390	440
西高・市役所・城内2	260	300	330	360	360	390	400	460
小千谷総合病院	300	350	370	400	400	420	430	490

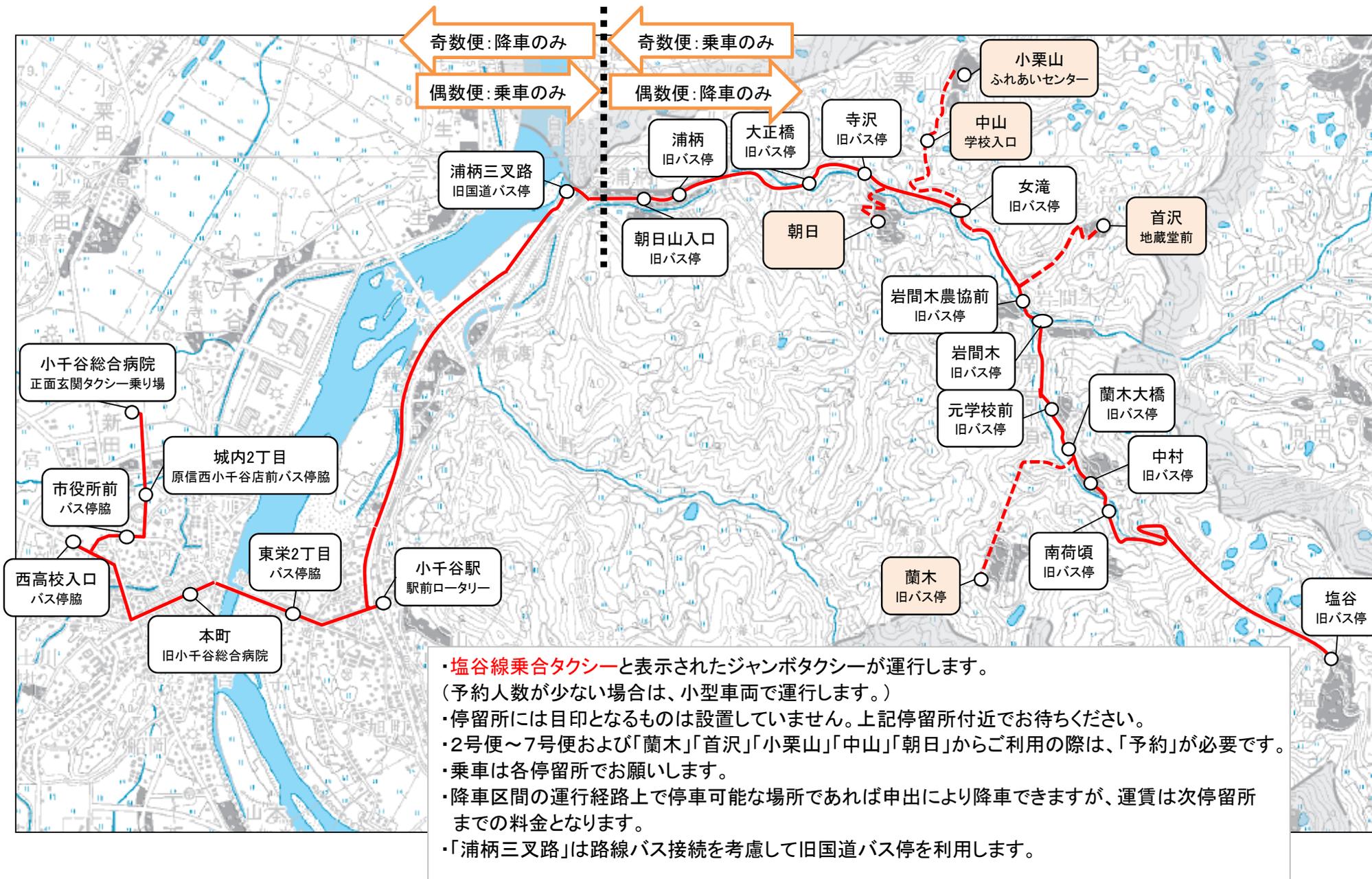
※2号～7号予約便については、乗車定員（9人）までの予約受付・運行となります。また、予約人数が少ない場合は、小型車両で運行します。

※予約状況や気象状況、道路事情等により運行時刻に多少の変動があります。

※定期券は1号定期便の片道通学定期のみとなります。購入については、運行事業者予約先電話番号までお問い合わせください。

※冬期間（12月21日～3月5日）は「首沢」「朝日」には運行しません。

お問い合わせ先：小千谷市役所分庁舎 観光交流課 電話0258-83-3512 運行業務：小千谷タクシー(株)、中央タクシー(株)



- ・塩谷線乗合タクシーと表示されたジャンボタクシーが運行します。  
(予約人数が少ない場合は、小型車両で運行します。)
- ・停留所には目印となるものは設置していません。上記停留所付近でお待ちください。
- ・2号便～7号便および「蘭木」「首沢」「小栗山」「中山」「朝日」からご利用の際は、「予約」が必要です。
- ・乗車は各停留所をお願いします。
- ・降車区間の運行経路上で停車可能な場所であれば申出により降車できますが、運賃は次停留所までの料金となります。
- ・「浦柄三叉路」は路線バス接続を考慮して旧国道バス停を利用します。

## 2. 東山地区の状況（令和4年6月）

小千谷 = 浦柄 = 岩間木 = 塩谷線（平日）平均乗車密度

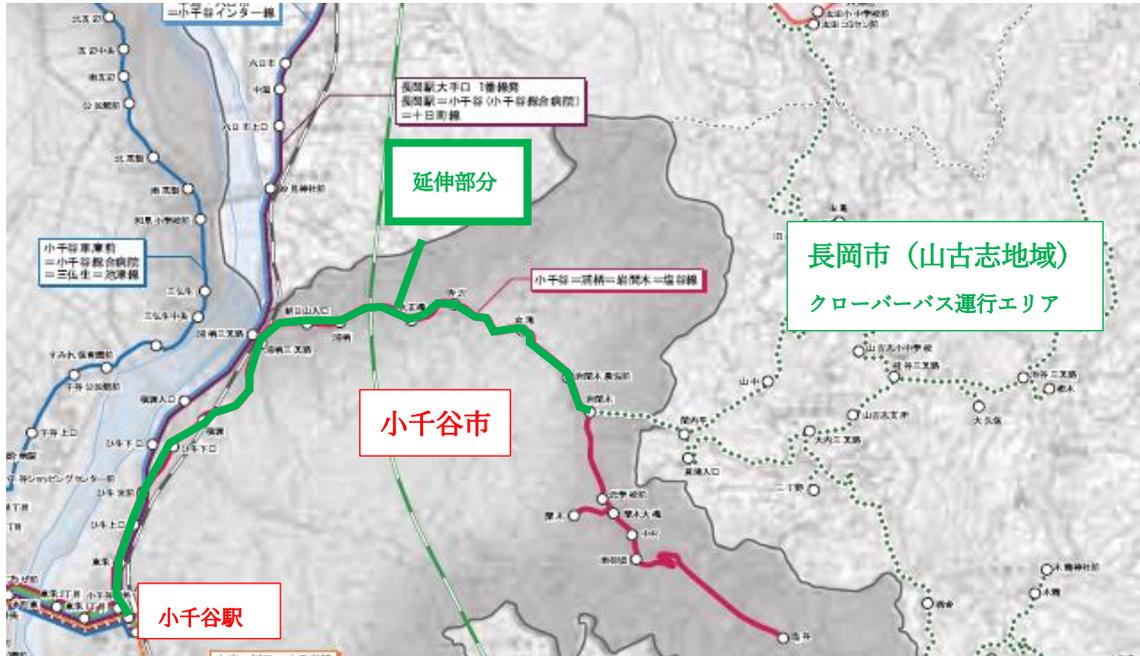
小千谷総合病院→塩谷	令和3年度上半期	令和3年度下半期	令和4年度～5/10
7時台	1.03	0.67	0.60
12時台	1.72	1.79	1.25
15時台	2.56	3.60	2.65
18時台	1.81	2.13	2.02

塩谷→小千谷総合病院	令和3年度上半期	令和3年度下半期	令和4年度～5/10
7時台	5.85	4.95	2.73
13時台	1.53	1.17	1.93
16時台	0.43	1.52	0.85
18時台	0.89	1.13	1.11

←全時間帯で乗車密度が5以下に。

※乗車人員の多くは、浦柄以降なのが実情。

## 長岡市自家用有償運送（クローバーバス）の延伸について



## 1 概要

越後交通のバス路線（塩谷線）が、令和5年3月31日の運行をもって廃止されることに伴い、長岡市が市民（山古志地域）の移動手段を確保するもの。現在長岡市（山古志地域）で運行する自家用有償運送（クローバーバス）が小千谷駅まで延伸し、運行はデマンド型（事前予約制）とする。

## 2 運行主体

NPO法人中越防災フロンティア（運行経費は、長岡市が補助金交付）

## 3 運行開始日

令和5年4月1日から

## 4 乗降地点

山古志地域発～小千谷駅着もしくは、小千谷駅発～山古志地域着  
 （小千谷市内での乗降はできないため、利用は主に山古志地域の住民を想定）

## 5 運行時刻表

編成中

## 市民アンケート調査 結果概要

令和5年2月

小千谷市地域公共交通協議会 事務局

# 1 調査概要

## 1-1 調査目的

本調査は、市民の日常生活における行動特性や公共交通の利用実態、公共交通に対する意見・要望及び満足度を把握することを目的として実施した。

## 1-2 調査方法

本調査は郵送配布・回収にて実施。（回収率向上に向け「スマートフォン回答」を併設）

## 1-3 配布数設定

市民アンケート調査については18歳以上の市民を対象に、各地区からの高齢者の回答票を一定票数確保する事を念頭に世帯を抽出した。配布数を設定した。（抽出した世帯に2票配布）

表 地区別・性別別・年齢区分別配布世帯数

配布世帯	20-64歳		65-79歳		合計
	男性	女性	男性	女性	
西小千谷地区	15	15	40	42	112
東小千谷地区	16	15	39	40	110
山辺地区	11	11	25	25	72
吉谷地区	11	11	24	24	70
城川地区	19	18	42	44	123
千田地区	14	13	31	31	89
川井地区	10	10	22	22	64
東山地区	10	10	22	21	63
岩沢地区	11	10	23	23	67
真人地区	11	11	24	24	70
高梨・五辺地区	11	11	23	23	68
片貝地区	13	13	32	34	92
総計	152	148	347	353	1,000

## 1-4 調査項目の設定

調査項目については、市民の日常生活における移動実態や免許返納の現状、公共交通の利用状況、問題点・ニーズの他、本市の交通計画の方向性、将来のあり方などの定性的な意見について把握。

表 調査項目

項目	詳細
免許返納の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納意向の有無</li> <li>利用したい公共交通手段</li> <li>返納しない理由</li> </ul>
日常の外出状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>普段の外出目的、頻度、移動時間、</li> <li>移動手段、目的地</li> </ul>
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>各公共交通の利用有無</li> <li>満足度</li> <li>利用しない理由</li> <li>改善後の利用意向</li> <li>路線バスの認知度</li> <li>公共交通全体の満足度</li> </ul>
公共交通に対する意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の地域公共交通のあり方</li> <li>運行費用負担の考え方</li> <li>今後必要な取組</li> </ul>

## 1-5 調査の実施

調査の結果、936票の回収が得られ、設定した目標（1000票）を概ね達成した。

表 調査の実施結果

配布票数	回収票数	回収率
2,000票	936票	46.8%

## 2 調査結果の概要

### 2-1 回答者の属性

- 回答者の性別をみえると、概ね性差ない回答が得られた。
- 回答者の年齢を見ると、高齢者の回答が7割近くを占め、高齢者の意見を重点的に聞き取る、と設定した計画の考え方に即した回答が得られた。
- 回答者の職業を見ると、無職が最も多いものの、会社員や自営業など多様な職業からの意見が得られた。
- 居住地を見ると、すべての地区で最低でも6%（60票）以上の回答が得られており、人口が少ない地区からも一定の票数を確保する、と設定した計画の考え方に即した回答が得られた。

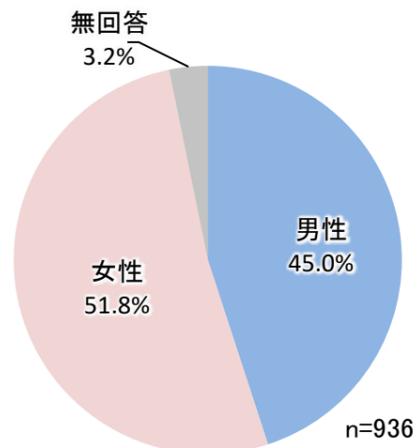


図 性別

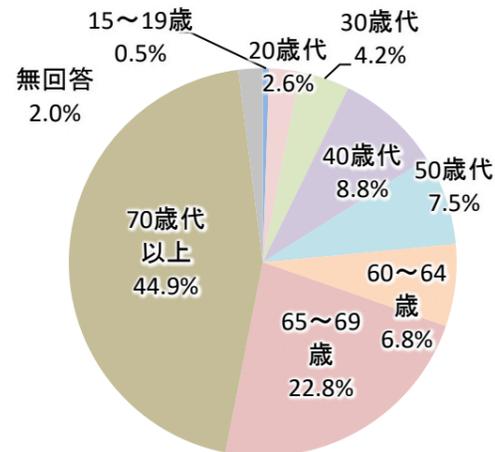


図 年齢

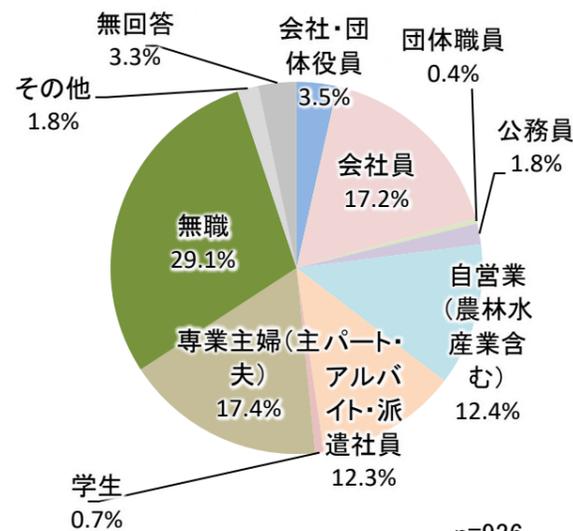


図 職業

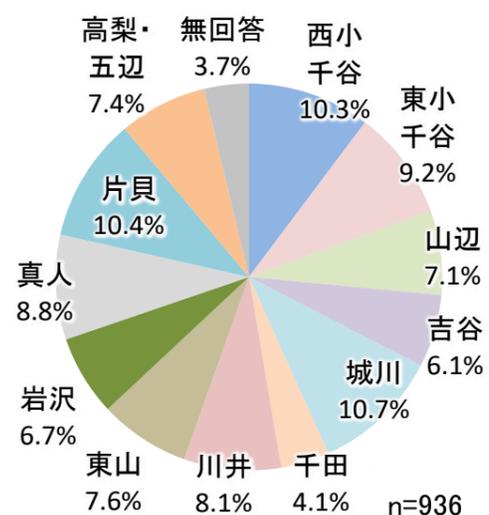


図 居住地

### 2-2 免許返納の考え

- 高齢者の運転免許返納に対する考えでは、約3割は免許返納を視野に入れている一方で、半数以上は継続的な免許保有を望んでいる。
- 返納しようと思う年齢の目安では、70代後半以降の免許返納意向が主体的となっている。
- 返納後に利用したい主な移動手段では、6割以上が公共交通による移動を考えており、免許返納後の移動手段としての公共交通の重要性を確認。
- 返納を考えていない主な理由では、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く、移動手段の確保により免許返納しやすい環境を構築することの重要性を確認。

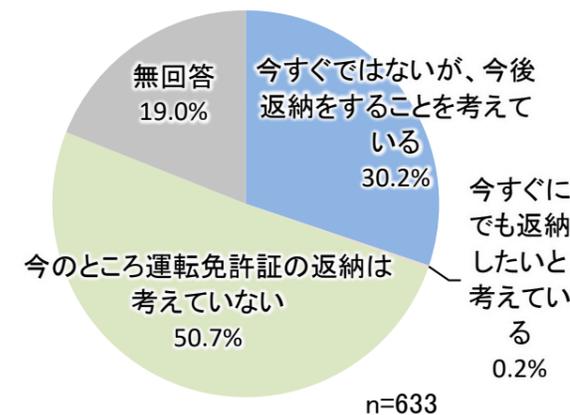


図 運転免許返納に対する考え

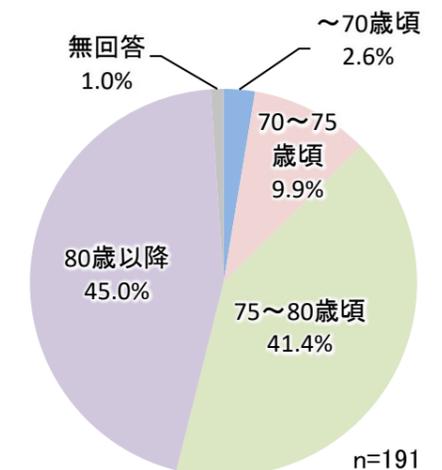


図 返納しようと思う年齢の目安

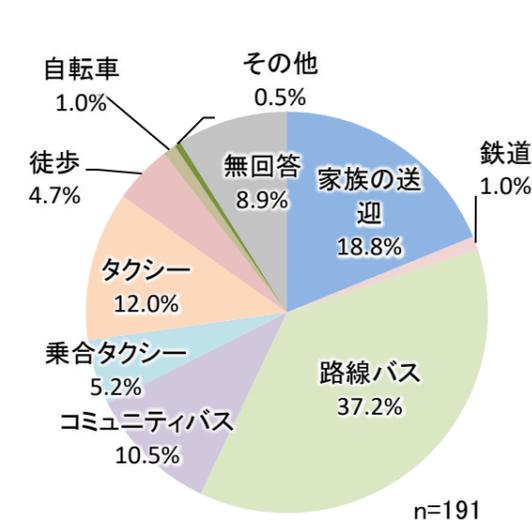


図 返納後に利用したい主な移動手段

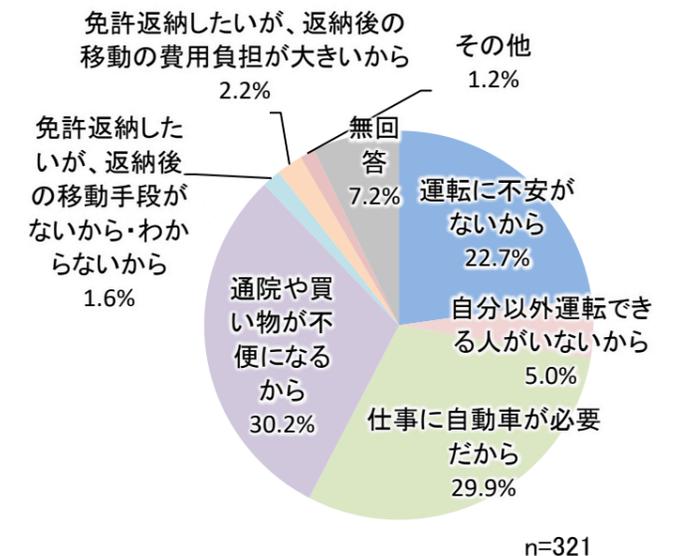
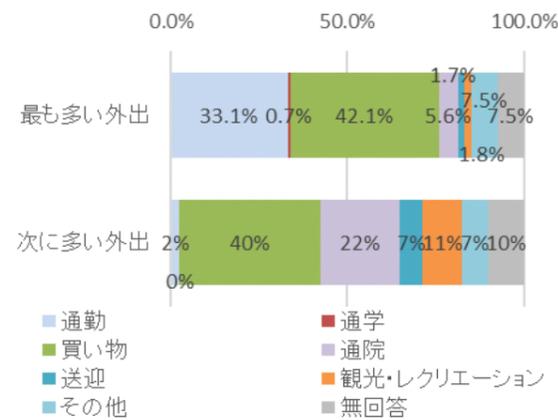


図 返納を考えていない主な理由

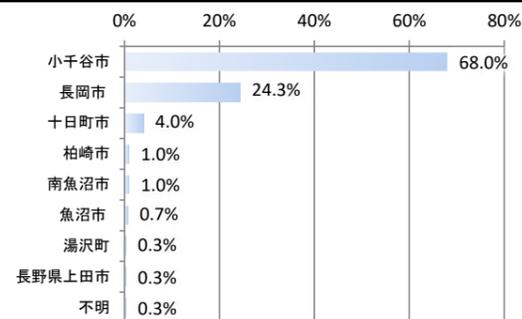
## 2-3外出実態

- 市民の外出目的として「通勤」、「買い物」、「通院」の3つが主要目的となる。
- 通勤については、市内への通勤が全体の約7割を占める。
- 市内の買い物利用施設としては、市内各地区共に「原信桜町店」をはじめとした市中心部に立地している商業施設の利用が多い傾向。
- 市内の通院利用施設としては、買い物と同様、市中心部に立地している病院への通院といった傾向が見られ、特に「小千谷総合病院」への通院が多い傾向。

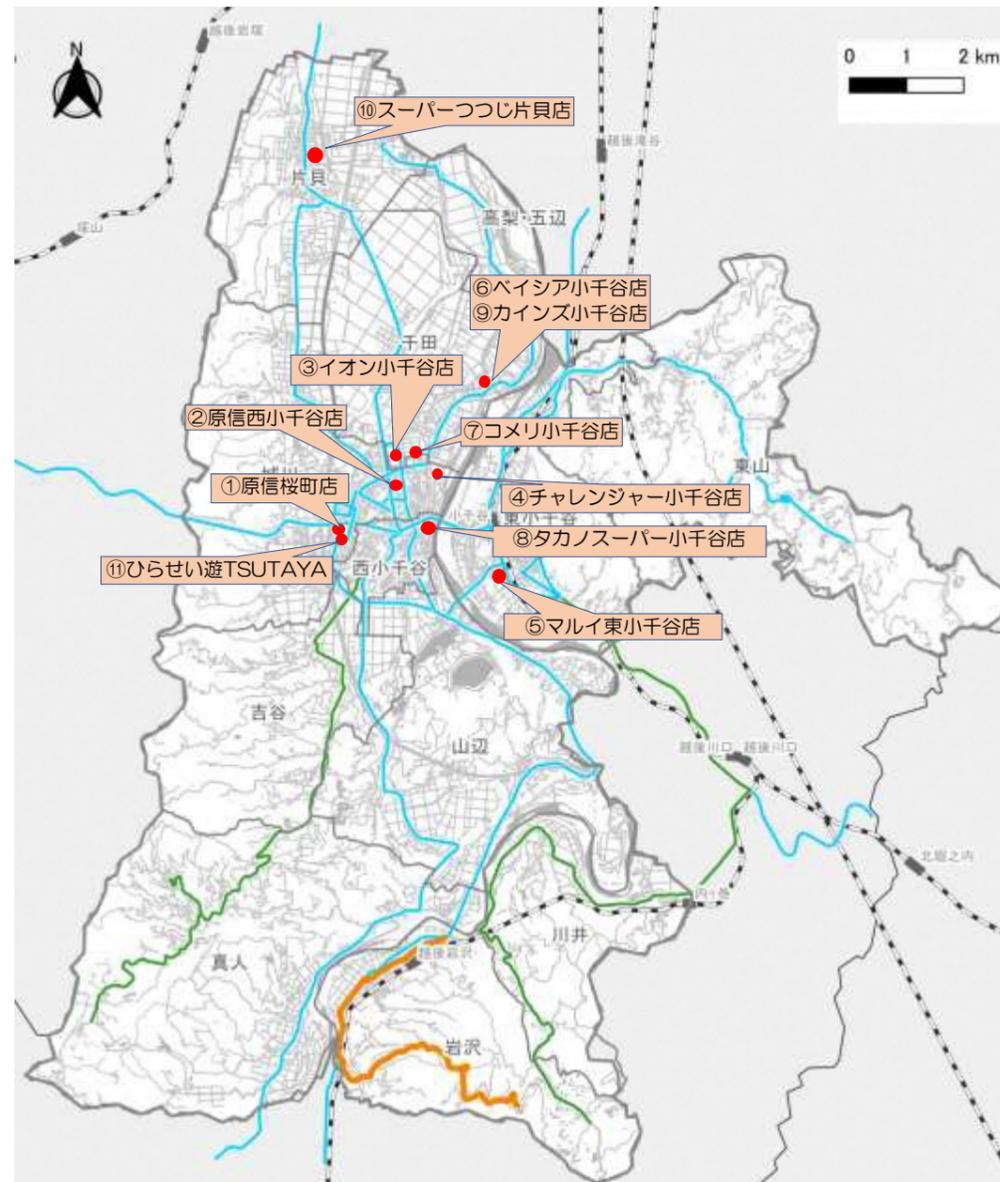
### 外出目的



### 通勤先

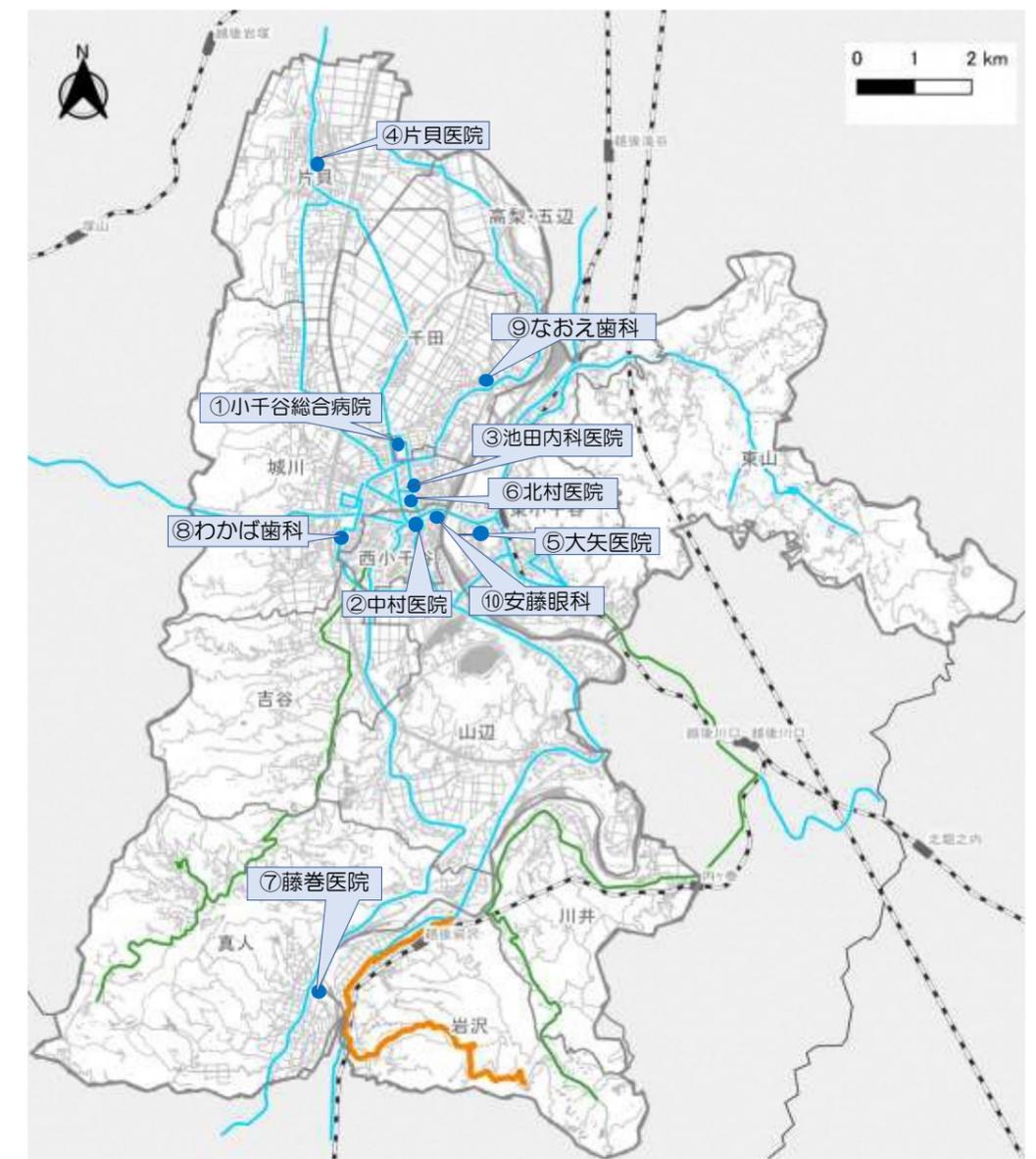


### 市民の市内買物先



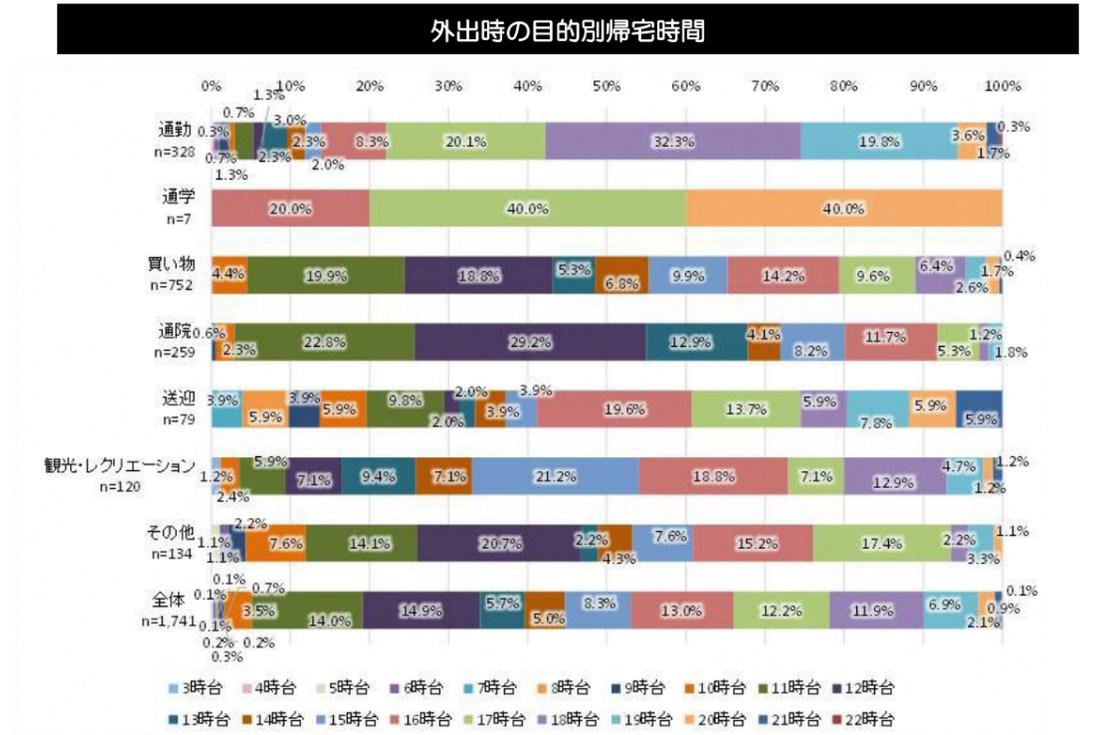
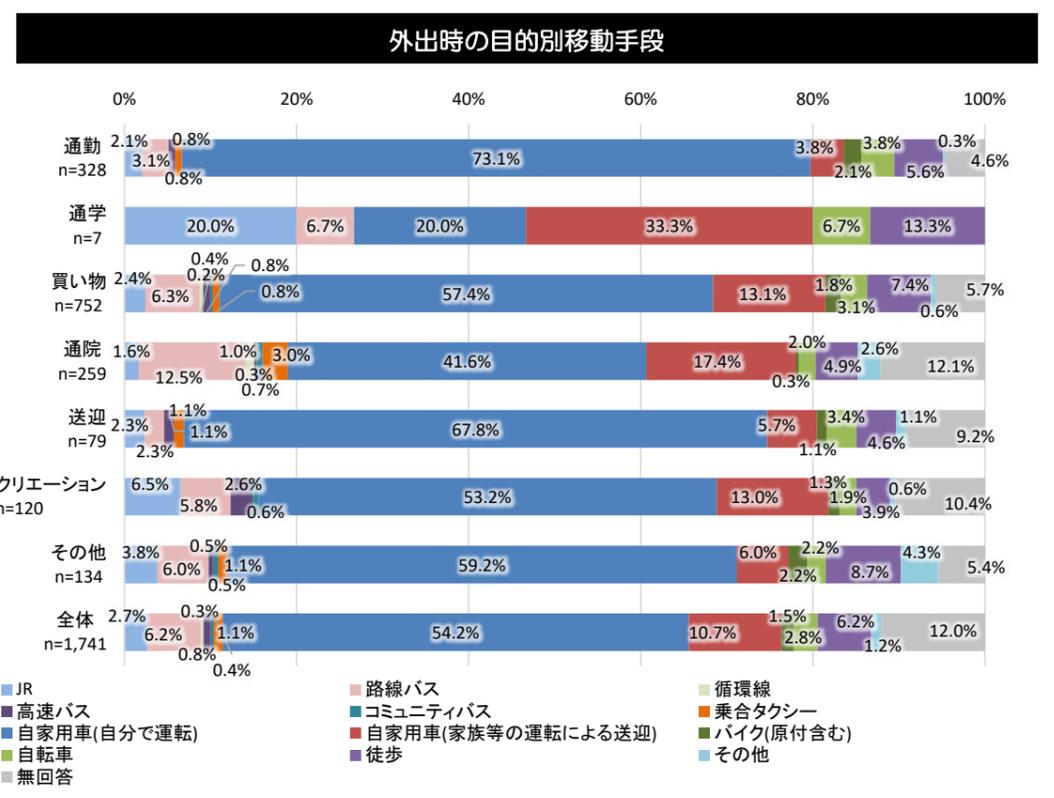
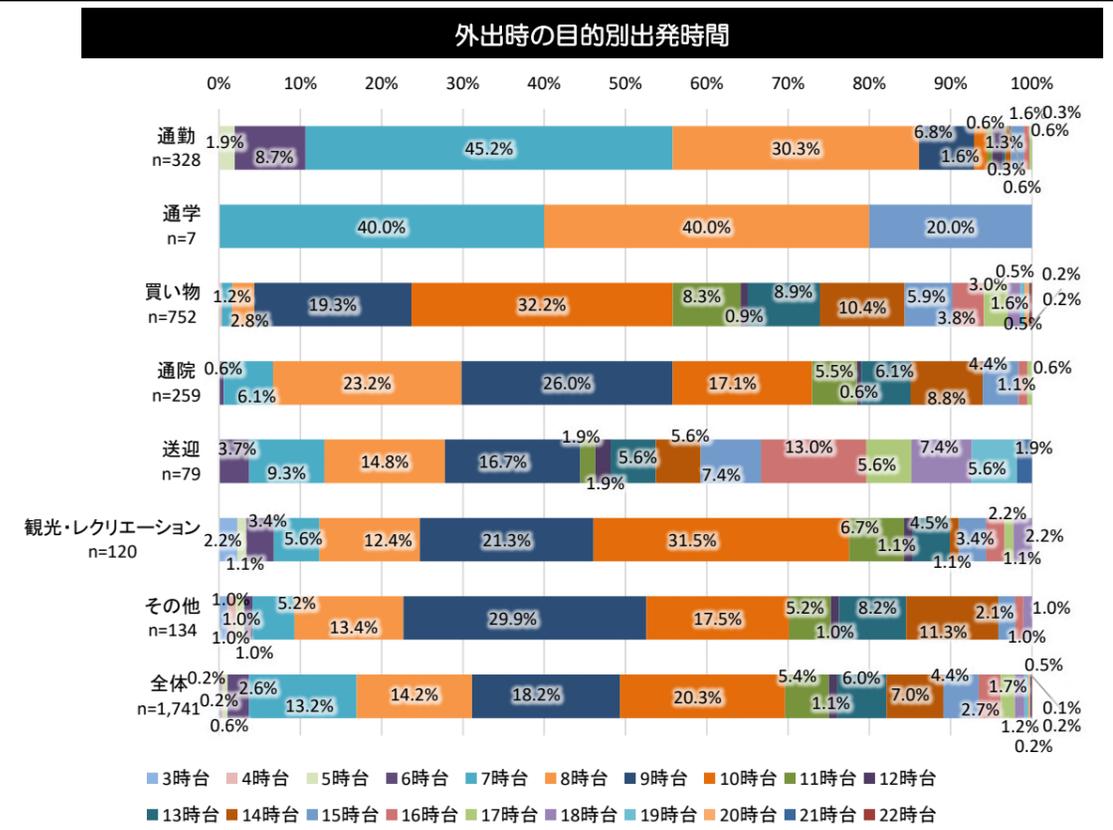
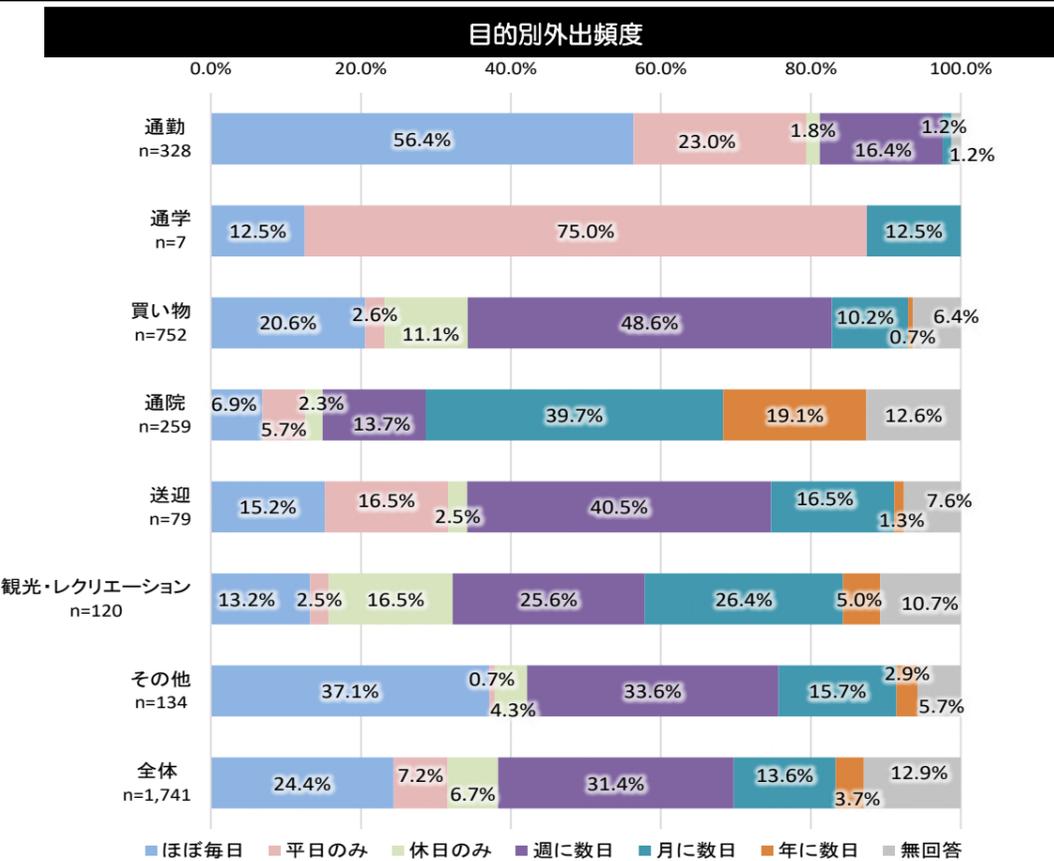
店舗名	西小千谷	東小千谷	山辺	吉谷	城川	千田	川井	東山	岩沢	真人	高梨・五辺	片貝	総計
①原信桜町店	39.0%	7.1%	31.6%	63.2%	22.0%	0.0%	37.1%	0.0%	18.5%	42.3%	7.1%	3.3%	23.8%
②原信西小千谷店	22.0%	21.4%	21.1%	0.0%	26.8%	30.0%	22.9%	30.0%	14.8%	0.0%	21.4%	6.7%	18.2%
③イオン小千谷	14.6%	10.7%	5.3%	0.0%	22.0%	10.0%	2.9%	20.0%	11.1%	7.7%	10.7%	16.7%	11.7%
④チャレンジャー小千谷店	7.3%	17.9%	0.0%	15.8%	7.3%	50.0%	5.7%	15.0%	11.1%	11.5%	14.3%	6.7%	11.1%
⑤マルイ東小千谷店	2.4%	25.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	11.4%	5.0%	7.4%	3.8%	0.0%	0.0%	5.2%
⑥ベシア小千谷店	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	4.9%	10.0%	2.9%	25.0%	0.0%	0.0%	21.4%	3.3%	5.6%
⑦コメリ小千谷店	0.0%	3.6%	5.3%	10.5%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	3.8%	7.1%	10.0%	3.7%
⑧タカノスーパー小千谷店	12.2%	3.6%	15.8%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%
⑨カインズ小千谷	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
⑩スーパーつつじ片貝店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.6%
⑪ひらせい遊TSUTAYA	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%

### 市民の市内通院先



施設名	西小千谷	東小千谷	山辺	吉谷	城川	千田	川井	東山	岩沢	真人	高梨・五辺	片貝	総計
①小千谷総合病院	80.0%	50.0%	62.5%	66.7%	80.0%	100%	61.5%	33.3%	66.7%	91.7%	30.0%	38.5%	61.9%
②中村医院	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%
③池田内科医院	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	16.7%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	3.8%
④片貝医院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	15.4%	2.9%
⑤大矢医院	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%
⑥北村医院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
⑦藤巻医院	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
⑧わかば歯科	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
⑨なおえ歯科	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	1.0%
⑩安藤眼科	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%

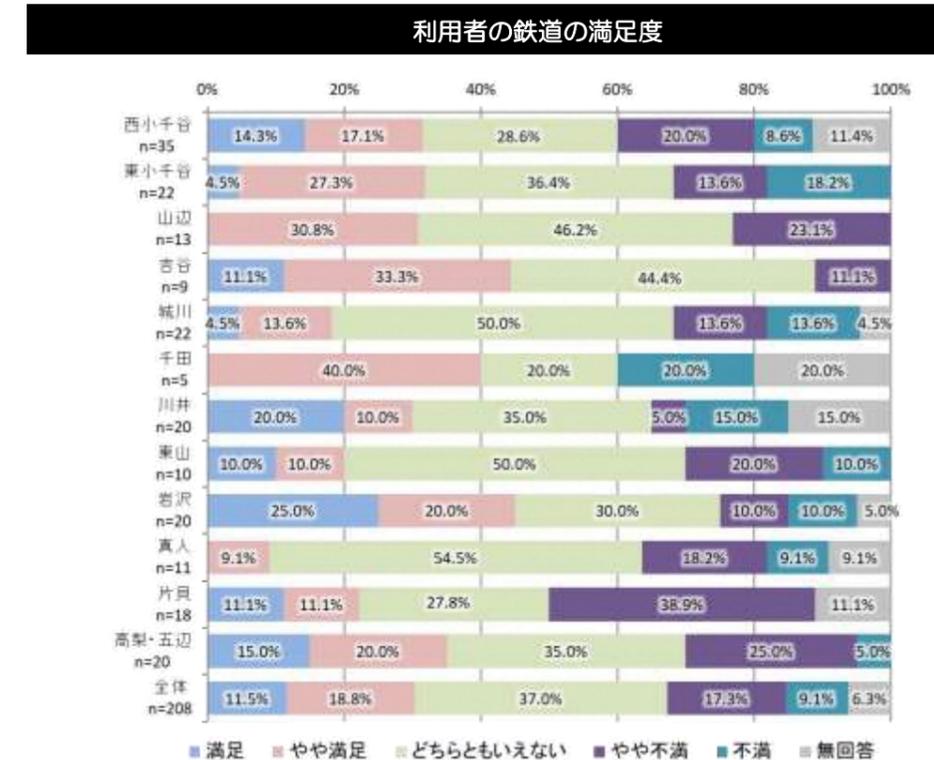
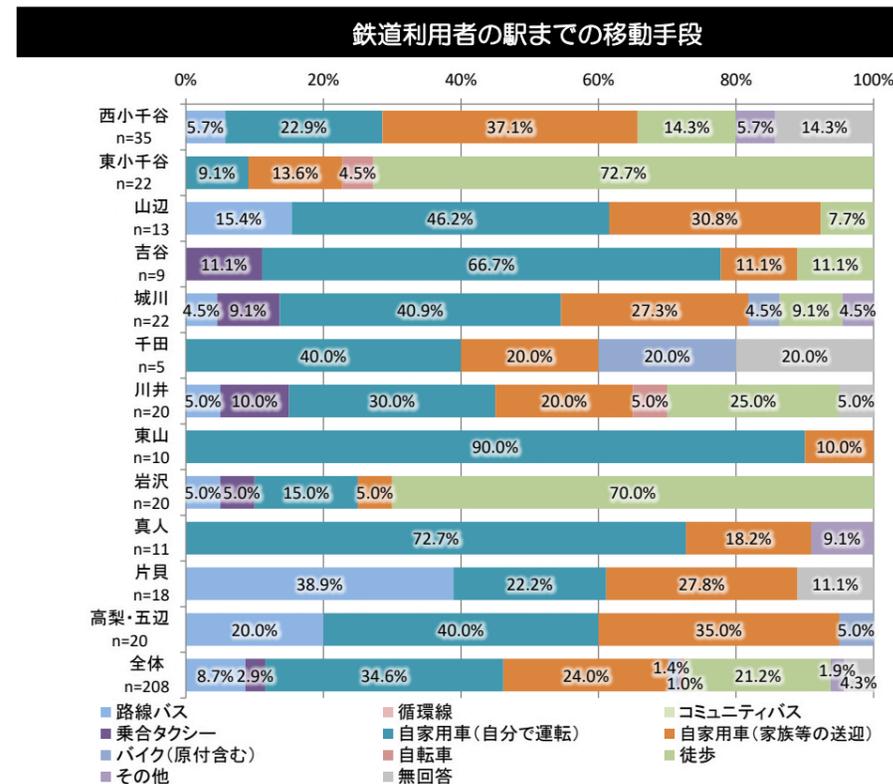
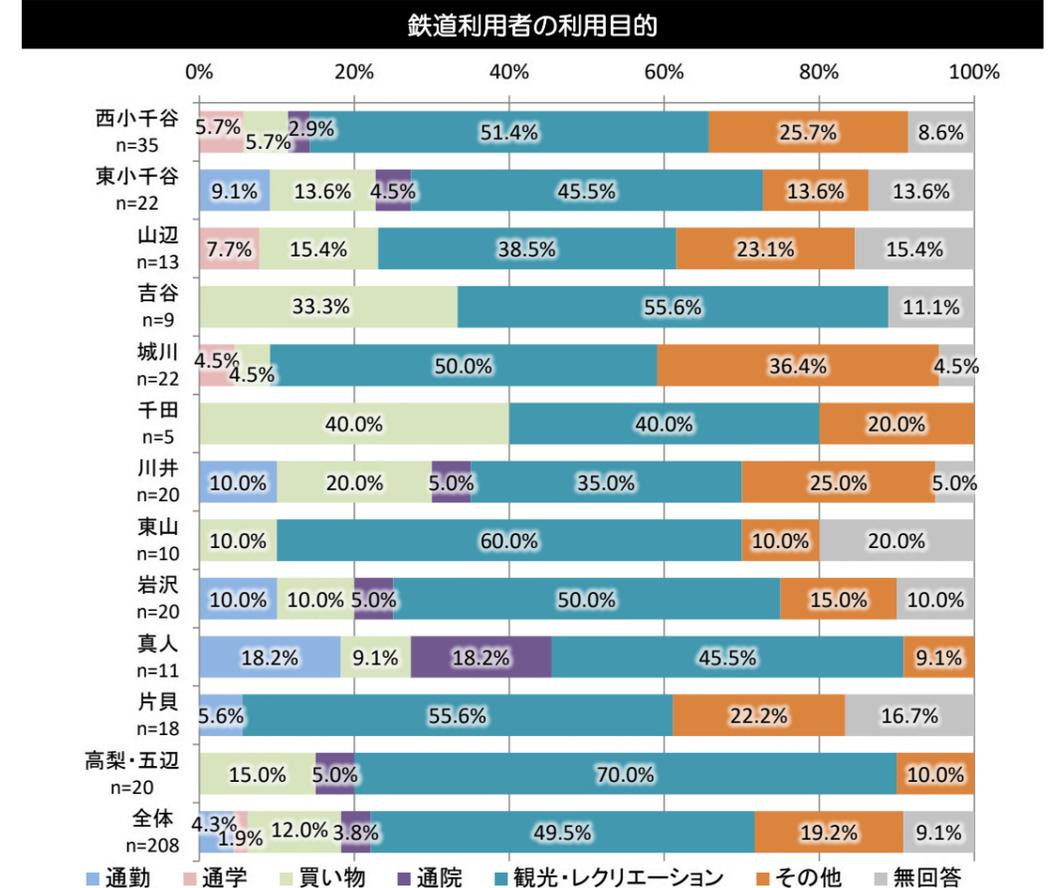
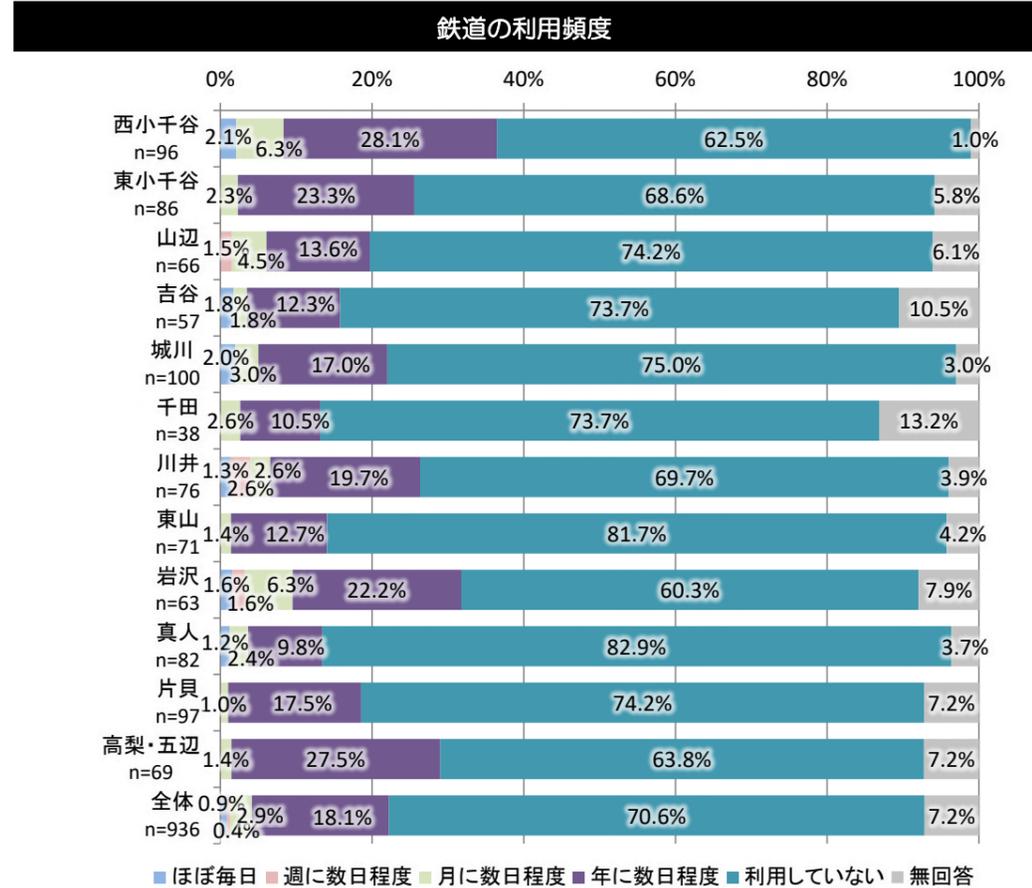
- 外出頻度を見ると、通勤は「ほぼ毎日」、買い物は「週に数日」、通院は「月に数日」が多数を占め、また、移動時間を見ると「通勤：出発7時～8時台、帰宅17時～19時台」、「通院：出発8～9時台、帰宅11～12時台」、「買い物：出発9～10時台、帰宅11～12時台、16時台」が多いなど、目的別に異なる外出の傾向を確認。
- 移動手段を見ると、基本的に「自家用車（自分で運転）」の割合が多く、目的別に見ると、買い物や通院では「自家用車（家族等の送迎）」に加え、「路線バス」の利用も比較的多い傾向となっている。



## 2-4 公共交通の利用実態

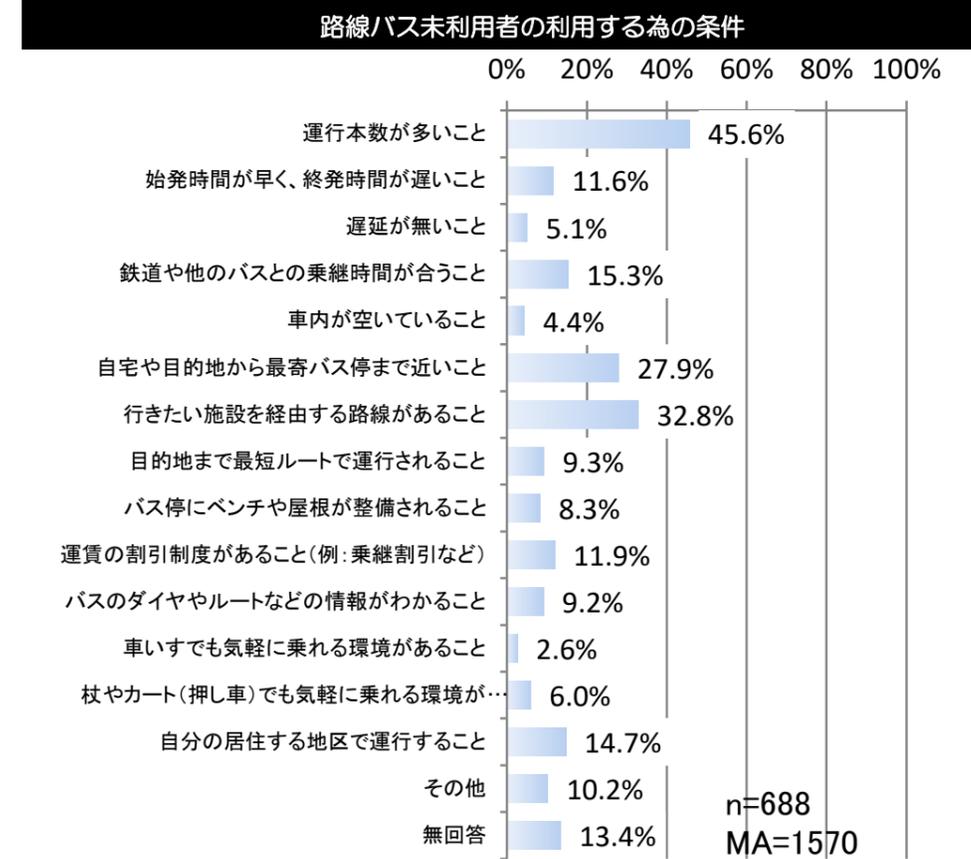
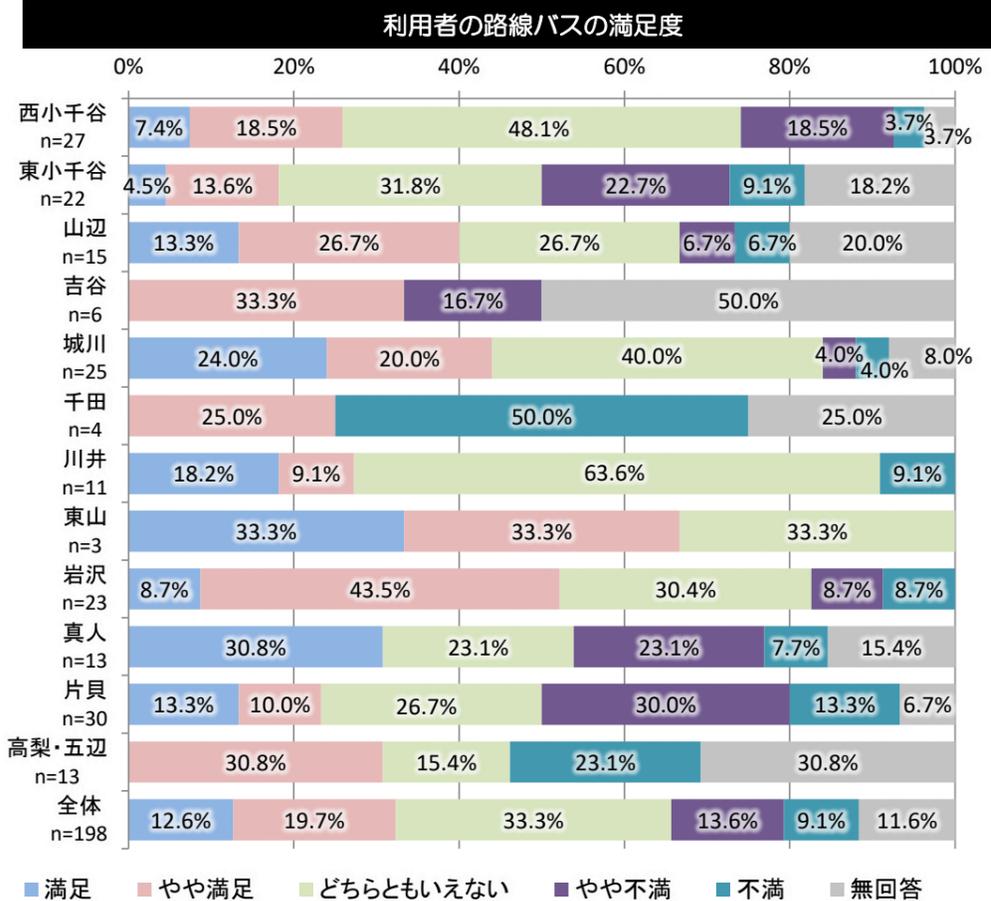
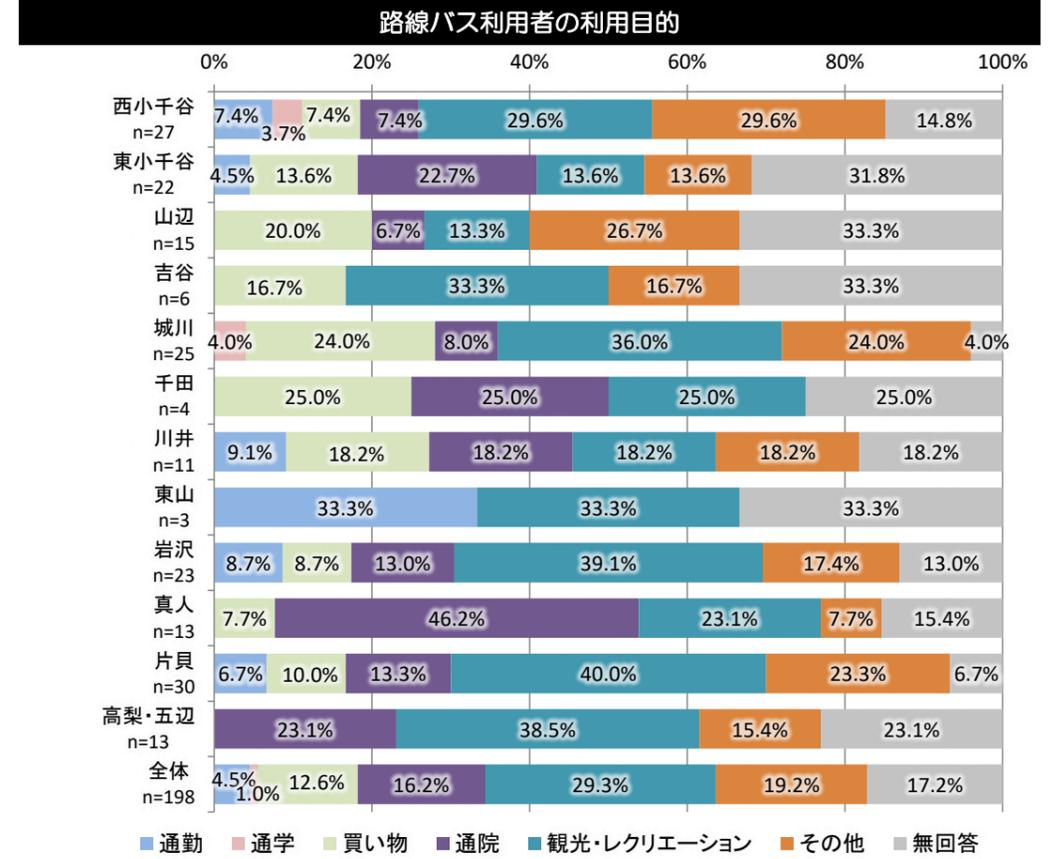
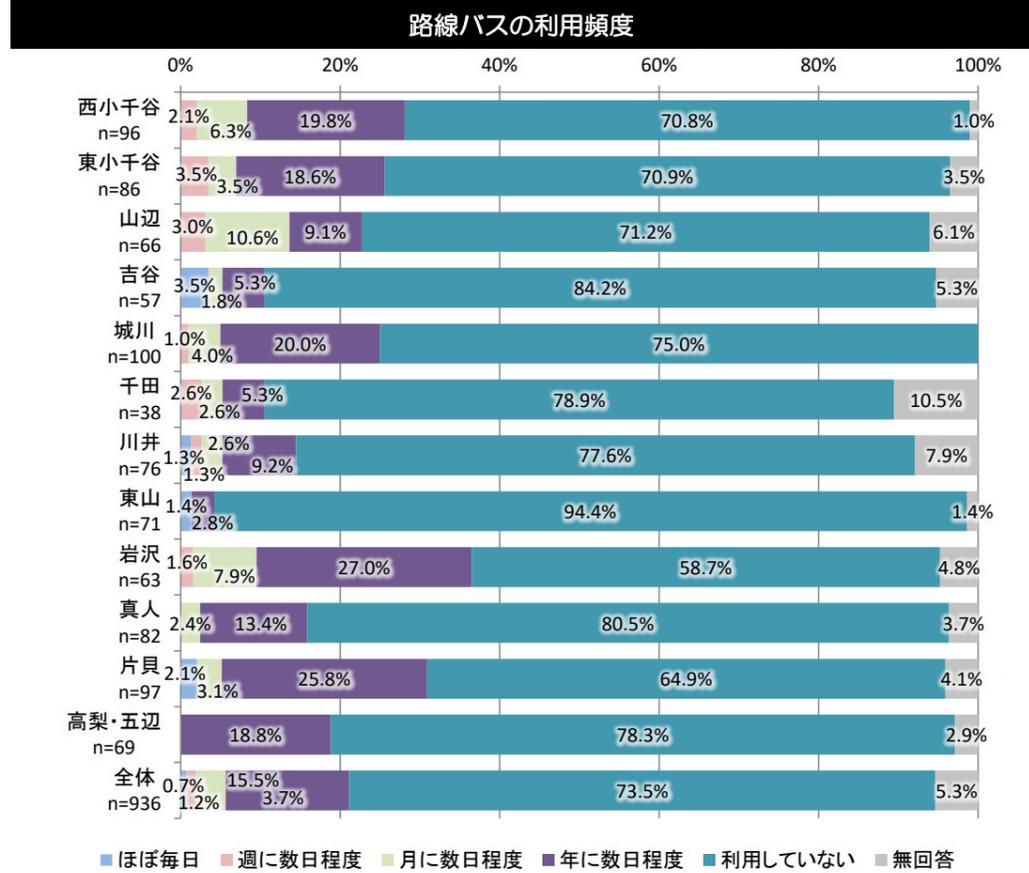
### 2-4-1 鉄道の利用実態

- 鉄道の利用頻度では、「利用していない」が70.6%と最も高く、次いで「年に数日程度」が18.1%と続いているなど、日常的な利用は少ない状況。
- 利用目的では、鉄道駅が地区内にある東小千谷地区・岩沢地区も含め「観光・レクリエーション」が49.5%と最も高いなど、日常生活外の目的利用が多い傾向にある。
- 駅までの移動手段を見ると、自動車による移動が主体となっているが、鉄道駅が地区内にある東小千谷地区・岩沢地区や駅が近接している川井地区では徒歩が、片貝地区や高梨・五辺地区では路線バスが比較的多い傾向。
- 鉄道利用者の満足度では、全体では、満足と不満がほぼ同程度の割合となり、岩沢地区や吉谷地区では満足が高い一方、片貝地区では不満が大きいといった傾向が見られる。



2-4-2 路線バスの利用実態

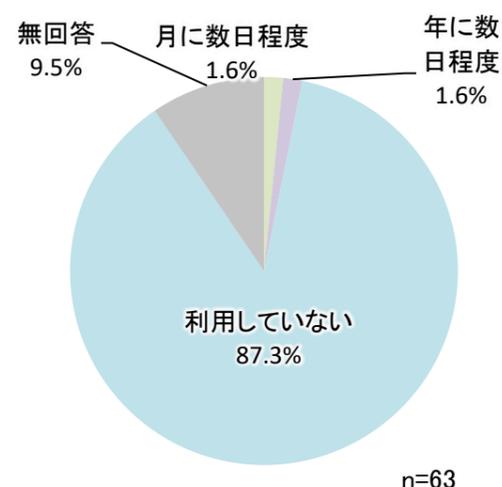
- 路線バスの利用頻度では、鉄道と同様、利用頻度は少なく、その中でも岩沢地区や山辺地区では比較的使用頻度は多い傾向。
- 利用目的では、買い物や通院など、日常生活の利用が多い傾向にある。
- 路線バス利用者の満足度では、全体では、鉄道と同様、満足と不満がほぼ同程度の割合となり、地区別では、岩沢地区や城川地区にて満足が高い一方、片貝地区等では不満が大きいといった傾向が見られる。
- 利用するための条件では、「運行本数が多いこと」、「行きたい施設を経由する路線があること」、「自宅や目的地から最寄バス停まで近いこと」に対する指摘が多い。



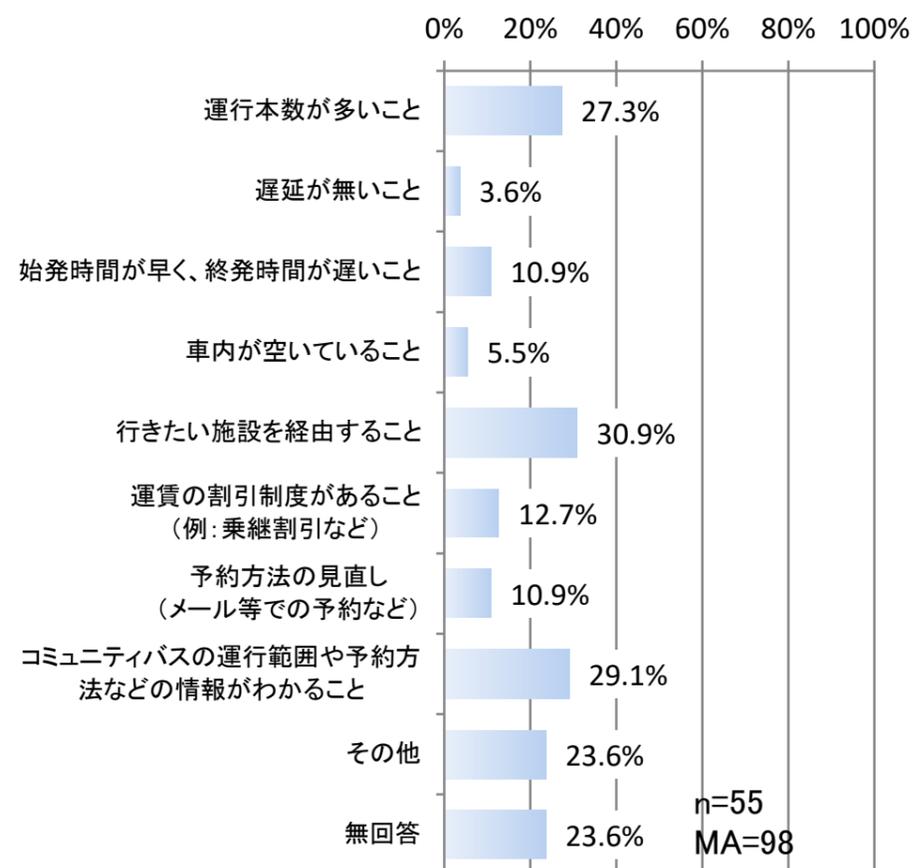
### 2-4-3 コミュニティバスの利用実態（運行地区のみ）

- コミュニティバスの利用頻度では、「利用していない」がほとんどを占め、利用している人は2人に留まっている。
- 利用するための条件では、「行きたい施設を経由すること」や「運行本数が多いこと」が多く、また、予約方法など情報の取得を利用条件に挙げる方も一定程度見られる。

コミュニティバスの利用頻度



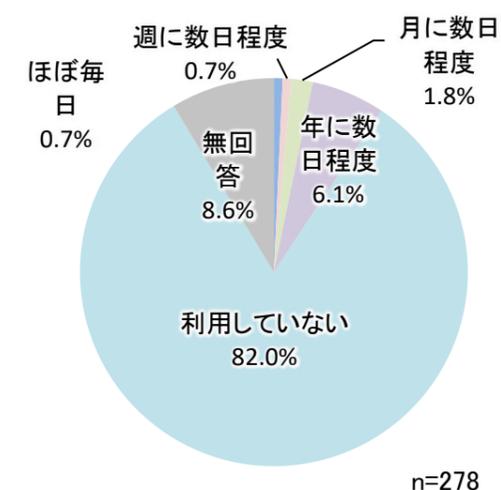
未利用者のコミュニティバスの利用条件



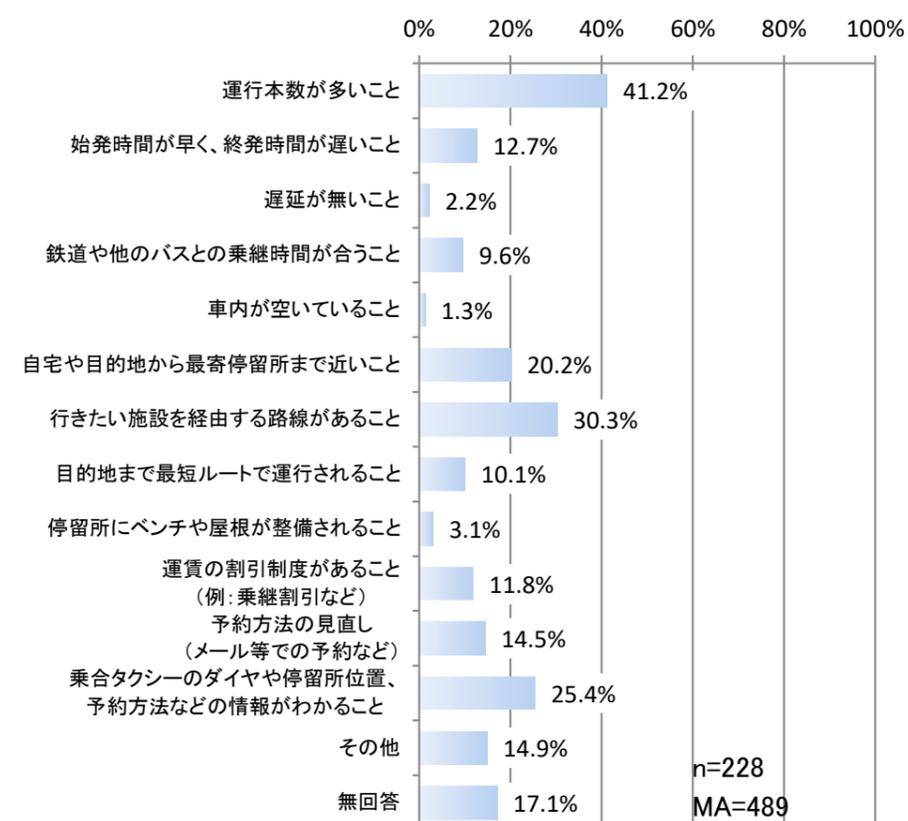
### 2-4-4 乗合タクシーの利用実態（運行地区のみ）

- 乗合タクシーの利用頻度では、「利用していない」がほとんどを占め、利用している人は1割弱に留まっている。
- 利用するための条件では、「行きたい施設を経由すること」や「運行本数が多いこと」が多く、また、コミュニティバスと同様、予約方法など情報の取得や最寄り停留所が近いことを利用条件に挙げる方も一定程度見られる。

乗合タクシーの利用頻度



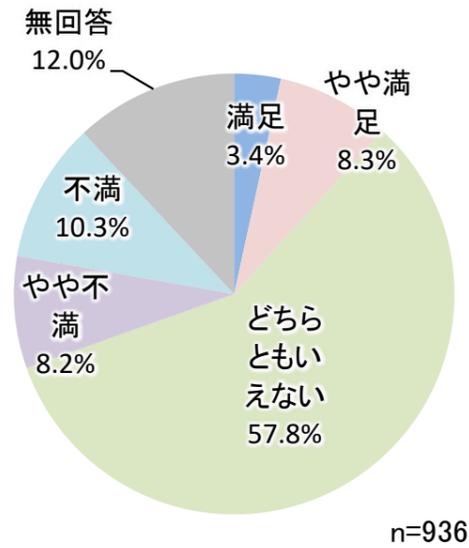
未利用者の乗合タクシーの利用条件



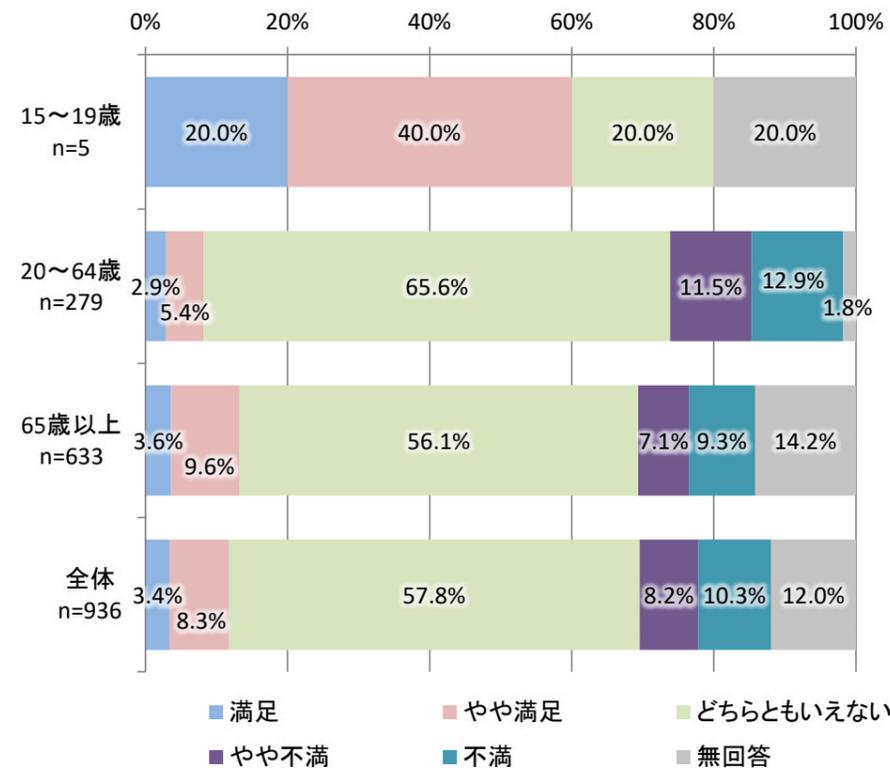
## 2-5コミュニティバスの利用実態（運行地区のみ）

- 公共交通全体に対する満足度では、満足よりも、不満がより大きい状況にあり、また、「どちらともいえない」が6割近くを占めるなど評価は高くない状況。
- 年齢別に見ると、高齢者の方が満足の意見が若干多いものの、「どちらともいえない」が6割近くを占めるなど評価は高くない状況。
- 地区別に見ると、岩沢地区にて満足の意見が多い、東山地区、真人地区、高梨・五辺地区にて不満の意見が多い、といった傾向を確認。

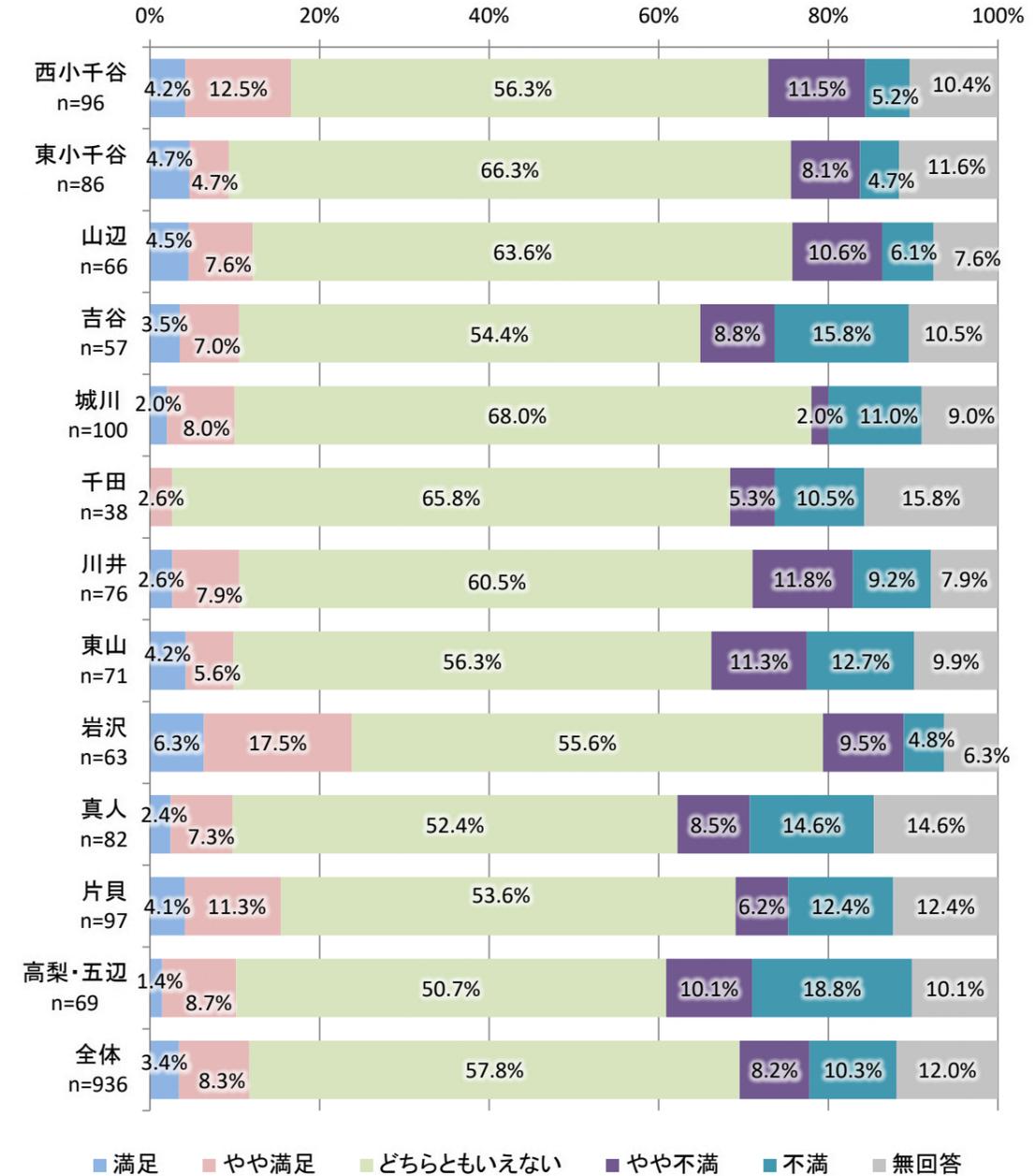
公共交通全体の満足度



公共交通全体の年齢別満足度



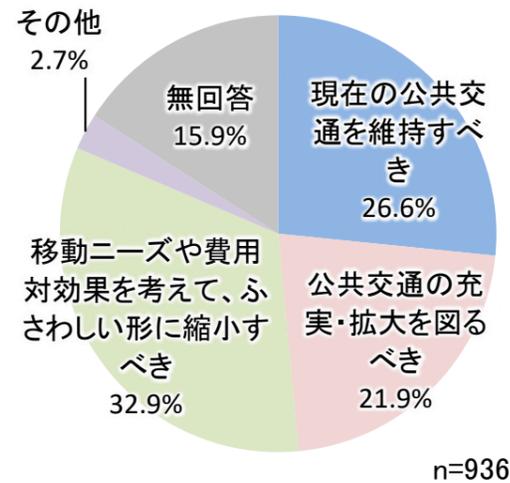
公共交通全体の地区別満足度



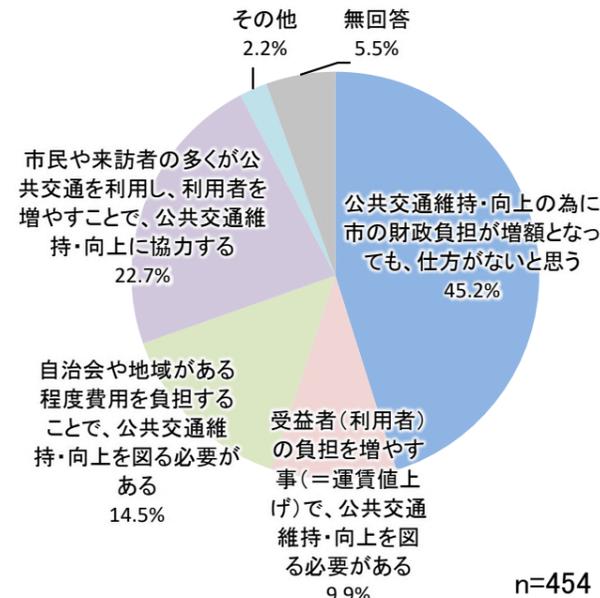
## 2-6 今後の公共交通に関する市民の考え

- 公共交通の方向性では、「移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき」が32.9%(308人)と最も高く、次いで「現在の公共交通を維持すべき」が26.6%(249人)と続いている。
- 年齢別に見ると、高齢者では「現在の公共交通を維持すべき」の構成が大きくなり、「移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき」と同程度の構成比となっている。
- 公共交通の維持・充実・拡大による運行経費等の負担増については、「公共交通維持・向上の為に市の財政負担が増額となっても、仕方がないと思う」が45.2%(205人)と最も高く、次いで「市民や来訪者の多くが公共交通を利用し、利用者を増やすことで、公共交通維持・向上に協力する」が22.7%(103人)と続いている。
- 年齢別に見ると、高齢者では「自治体や地域がある程度費用負担をすることで公共交通維持・向上を図る」の割合が大きくなる傾向。
- 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについては、「免許返納者への移動支援・拡充」が最も高く、「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」等に対してもニーズが高い。

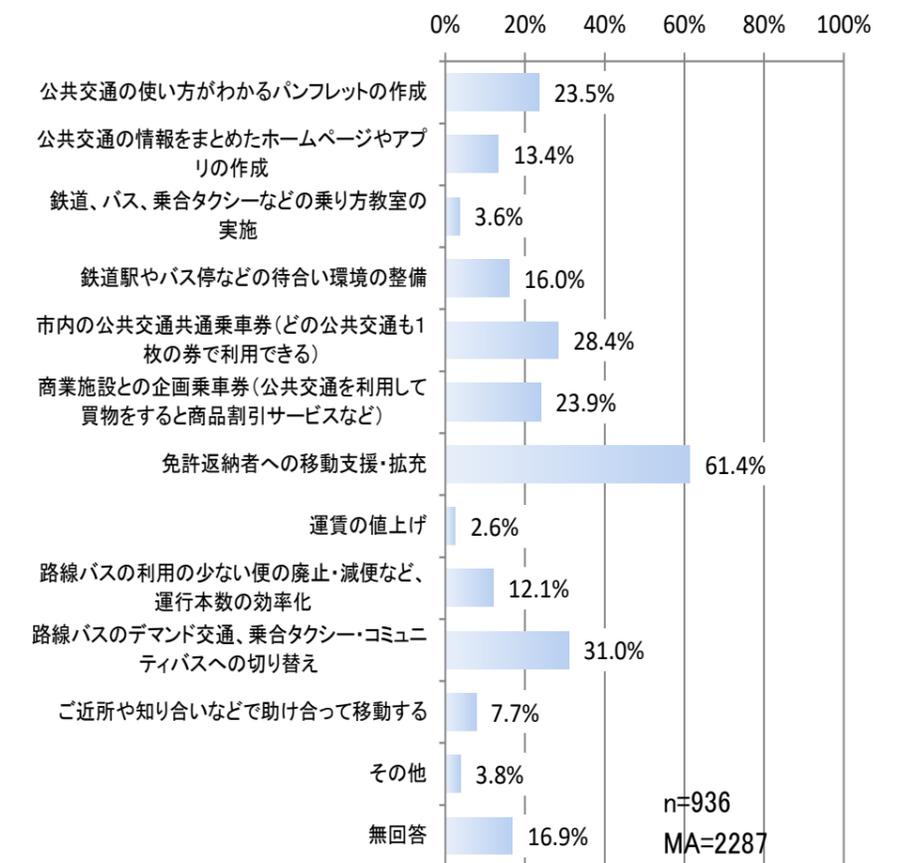
公共交通の方向性に対する考え



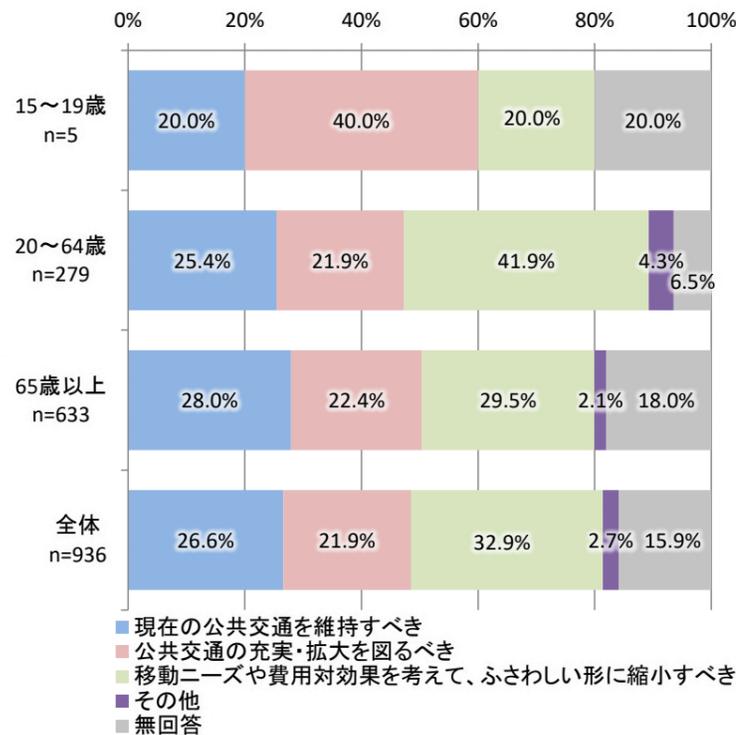
公共交通維持・充実・拡大による運行経費負担増について



公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組み



年齢別の公共交通の方向性に対する考え



年齢別の公共交通維持・充実・拡大による運行経費負担増について

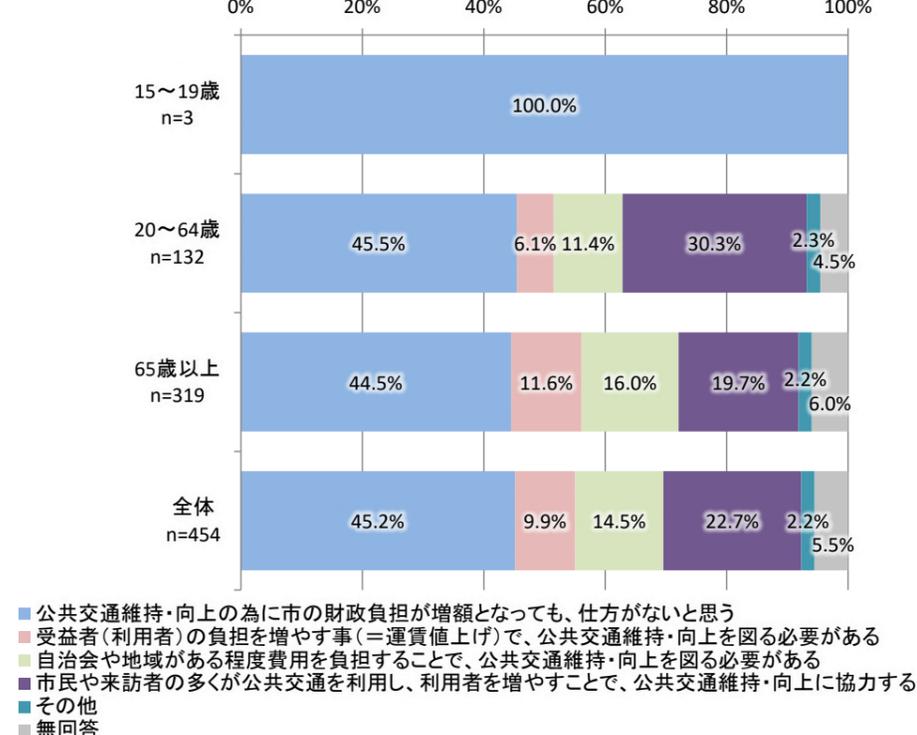


図 公共交通の維持・充実・拡大による

## 市民アンケート調査結果

令和5年2月

小千谷市地域公共交通協議会 事務局

# [ 目 次 ]

<b>1 調査概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 調査目的 .....	1
1-2 調査対象 .....	1
1-3 調査内容・方法 .....	2
1-4 調査の実施 .....	4
<b>2 調査結果の整理</b> .....	<b>5</b>
2-1 回答者の属性 .....	5
2-2 免許返納の考え .....	8
2-3 外出実態 .....	11
2-4 公共交通の利用実態 .....	24

# 1 調査概要

---

## 1-1 調査目的

---

本調査は、市民の日常生活における行動特性や公共交通の利用実態、公共交通に対する意見・要望及び満足度を把握することを目的として実施する。

## 1-2 調査対象

---

本調査の対象地域は、小千谷市に在住する 18 歳以上の住民を対象に実施する。

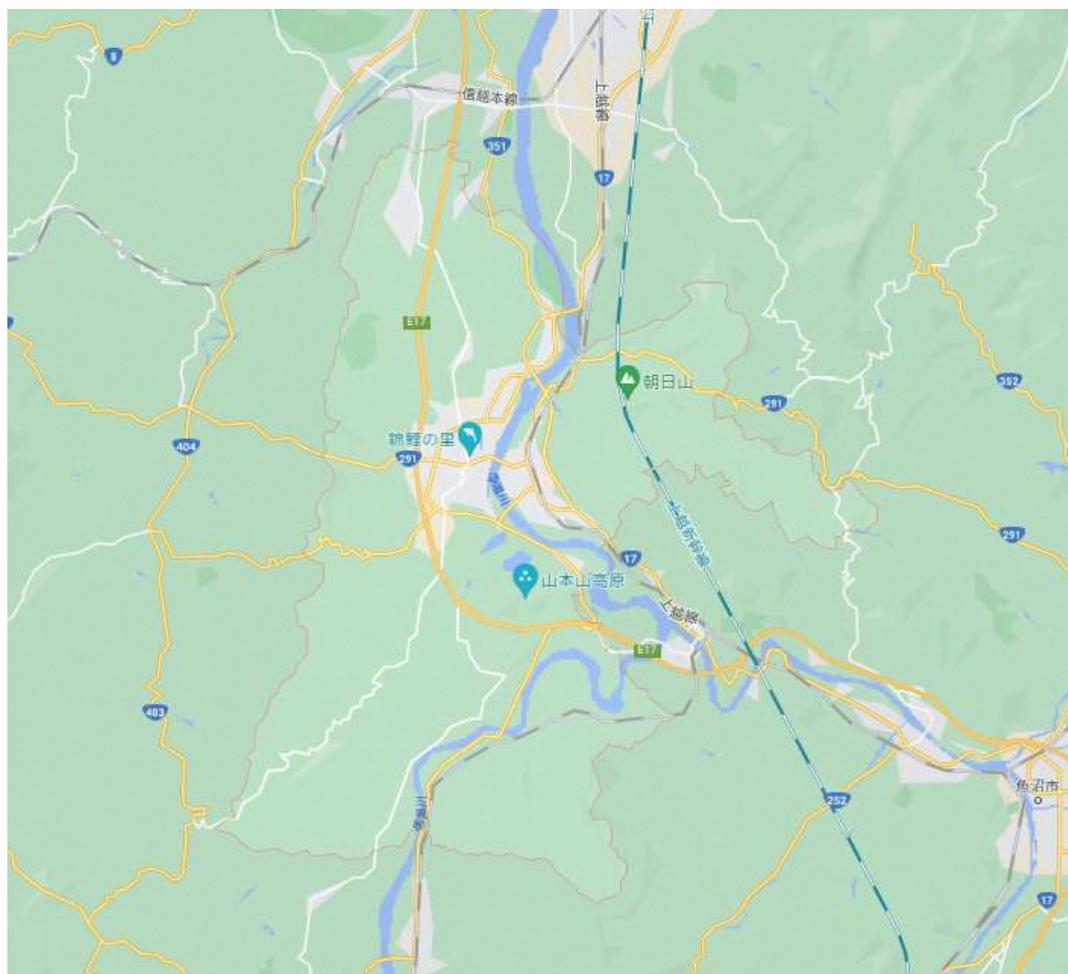


図 調査対象エリア

## 1-3 調査内容・方法

### 1-3-1 調査方法

本調査は、以下の調査方法で実施する。

**【調査対象】**

- ・ 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。  
→対象を「人」ではなく「世帯」とし、世帯ごとに「2 票」配布することにより、回収票数向上を図る。

**【配布・回収方法】**

- ・ 郵送による配布・回収

**【配布数及び目標回収率】**

- ・ 配布数 2,000 票
- ・ 回収目標 1,000 票 (50%)
- ・ 回収率向上に向け「スマートフォンによる回答」を併設

### 1-3-2 配布数の設定

市民アンケート調査については 18 歳以上の市民を対象に無作為抽出する。

抽出にあたっては、年齢別の配布票数を設定の上、地区別・性別別・年齢区分別を考慮するとともに、配布の偏りを配慮して配布数を設定する。

#### (1) 回収票数を踏まえた配布票数の設定

今回の調査では、移動手段を持たない市民からの回答が重要となることから、高齢者の回答票を一定票数確保する事を念頭に、年齢 2 区分別の世帯配布票数を以下の様に設定する。

表 配布回数目標の設定

	18-64 歳	65-79 歳
配布数 (想定回収票)	300 世帯 (600 票) →20-64 歳の回答票 150 を設定しつつ、家族からの+aの回答を見込む	700 世帯 (1,400 票) →65-79 歳の回答票 350 を設定しつつ、家族からの+aの回答を見込む

## (2) 地区別・性別別・年齢区分別人口

市内の地区別・性別別・年齢区分別人口（R2年国勢調査参照）を見ると以下の様になる。  
この構成比通りに配布世帯数を設定すると地区によっては配布数が10票以下となるなど、地区別の配布票数に格差が生じることが懸念され、人口が少ない地区からの回答が限定的になることが想定される。

※実際の配布対象は18歳以上となるが、国勢調査の統計区分上、20～64歳のデータをを用い配布票数を検証した

**表 地区別・性別別・年齢区分別人口と人口構成を基にした配布世帯設定**

人口	20-64歳		65-79歳		合計
	男性	女性	男性	女性	
西小千谷地区	1,400	1,364	711	788	4,263
東小千谷地区	1,546	1,436	697	710	4,389
山辺地区	328	283	170	170	951
吉谷地区	245	245	145	139	774
城川地区	2,374	2,229	784	885	6,272
千田地区	1,027	853	405	411	2,696
川井地区	98	96	62	62	318
東山地区	107	87	60	53	307
岩沢地区	157	128	94	103	482
真人地区	263	195	143	138	739
高梨・五辺地区	201	169	104	95	569
片貝地区	936	849	442	502	2,729
総計	8,682	7,934	3,817	4,056	24,489
	35%	32%	16%	17%	100%



配布世帯	20-64歳		65-79歳		合計
	男性	女性	男性	女性	
西小千谷地区	25	25	63	70	183
東小千谷地区	28	26	62	63	179
山辺地区	6	5	15	15	41
吉谷地区	4	4	13	12	33
城川地区	43	40	70	78	231
千田地区	19	15	36	37	107
川井地区	2	2	6	6	16
東山地区	2	2	5	5	14
岩沢地区	3	2	8	9	22
真人地区	5	4	13	12	34
高梨・五辺地区	4	3	9	8	24
片貝地区	17	15	39	45	116
総計	158	143	339	360	1,000

### (3) 回収票数を踏まえた配布票数の設定

前述の問題を解消する為、以下の基礎票を設定することにより、配布世帯数を設定した。

表 配布回数目標の設定の考え方

	20-64 歳	65-79 歳
基礎票数	各地区ごとに、「男女各 10 票」を基礎票数として、残り 80 票を、人口構成比を乗じ分配	各地区ごとに、「男女各 20 票」を基礎票数として、残り 260 票を、人口構成比を乗じ分配

上記を踏まえた地区別・性別別・年齢区分別配布数を以下に示す。

表 地区別・性別別・年齢区分別配布世帯数

配布世帯	20-64歳		65-79歳		合計
	男性	女性	男性	女性	
西小千谷地区	15	15	40	42	112
東小千谷地区	16	15	39	40	110
山辺地区	11	11	25	25	72
吉谷地区	11	11	24	24	70
城川地区	19	18	42	44	123
千田地区	14	13	31	31	89
川井地区	10	10	22	22	64
東山地区	10	10	22	21	63
岩沢地区	11	10	23	23	67
真人地区	11	11	24	24	70
高梨・五辺地区	11	11	23	23	68
片貝地区	13	13	32	34	92
総計	152	148	347	353	1,000

## 1-4 調査の実施

前項に示した内容・方法に基づきアンケートを令和 4 年 11 月に実施、その結果、936 票の回収が得られ、設定した目標（1000 票）を概ね達成した。

表 調査の実施結果

配布票数	回収票数	回収率
2,000 票	936 票	46.8%

## 2 調査結果の整理

### 2-1 回答者の属性

#### (1) 【問 1-1】性別

・性別では、「女性」が51.8%(485人)、「男性」が45.0%(421人)と、概ね性差ない回答が得られた。

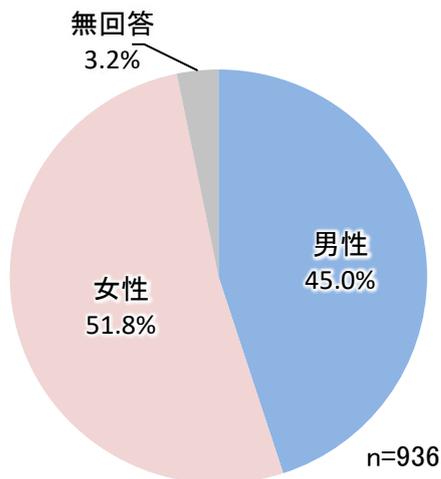


図 性別

表 性別

	回答数	割合
男性	421	45.0%
女性	485	51.8%
無回答	30	3.2%
合計	936	100.0%

#### (2) 【問 1-2】年齢

・年齢では、「70歳代以上」が44.9%(420人)など、高齢者の回答が7割近くを占め、高齢者の意見を重点的に聞き取る、と設定した計画の考え方に即した回答が得られた。

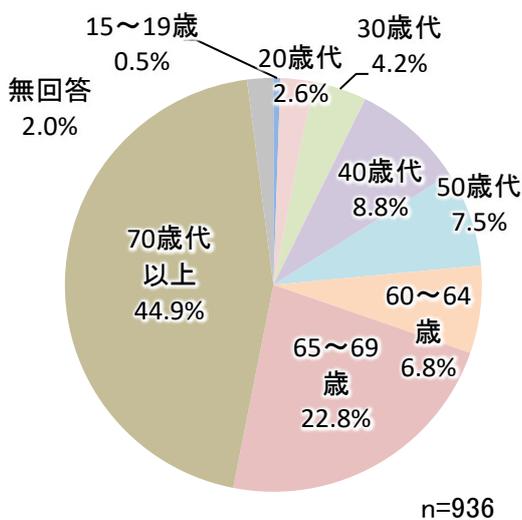


図 年齢

表 年齢

	回答数	割合
15~19歳	5	0.5%
20歳代	24	2.6%
30歳代	39	4.2%
40歳代	82	8.8%
50歳代	70	7.5%
60~64歳	64	6.8%
65~69歳	213	22.8%
70歳代以上	420	44.9%
無回答	19	2.0%
合計	936	100.0%

(3) 【問 1-3】 職業

・職業では、「無職」が29.1%(272人)と最も高く、次いで「専業主婦(主夫)」が17.4%(163人)と続いている。

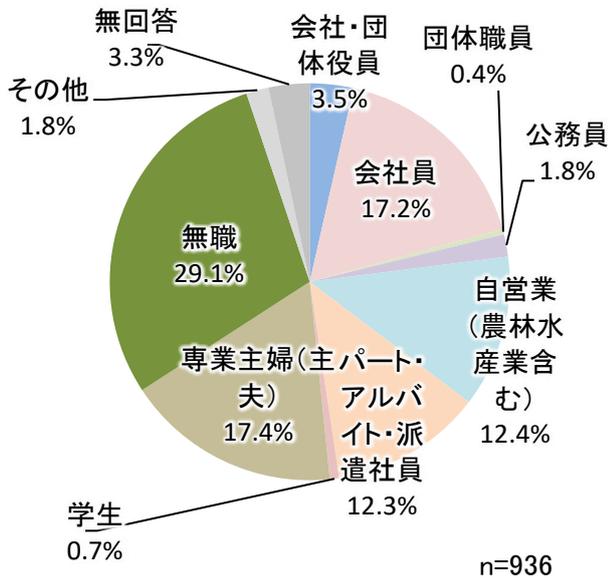


図 職業

表 職業

	回答数	割合
会社・団体役員	33	3.5%
会社員	161	17.2%
団体職員	4	0.4%
公務員	17	1.8%
自営業(農林水産業含む)	116	12.4%
パート・アルバイト・派遣社員	115	12.3%
学生	7	0.7%
専業主婦(主夫)	163	17.4%
無職	272	29.1%
その他	17	1.8%
無回答	31	3.3%
合計	936	100.0%

(4) 【問 1-4】 居住地

・居住地では、「城川」が10.7%(100人)と最も高く、次いで「片貝」が10.4%(97人)と続いている。  
 ・すべての地区で最低でも60票以上の回答が得られており、人口が少ない地区からも一定の票数を確保する、と設定した計画の考え方に即した回答が得られた。

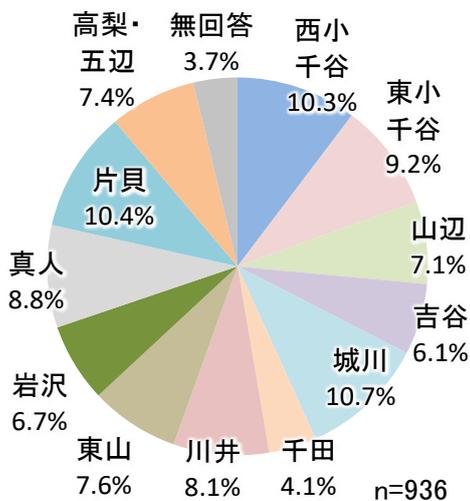


図 居住地

表 居住地

	回答数	割合
西小千谷	96	10.3%
東小千谷	86	9.2%
山辺	66	7.1%
吉谷	57	6.1%
城川	100	10.7%
千田	38	4.1%
川井	76	8.1%
東山	71	7.6%
岩沢	63	6.7%
真人	82	8.8%
片貝	97	10.4%
高梨・五辺	69	7.4%
無回答	35	3.7%
合計	936	100.0%

(5) 【問 1-5-1】 最寄り駅までの徒歩所要時間

- 最寄り駅までの徒歩所要時間では、「30分以上」が51.5%(482人)と最も高く、所要時間を要する住民が半数以上を占めている。
- 一方で、所要時間10分以内は2割以下にとどまり、駅へのアクセス性が低いことが伺える。

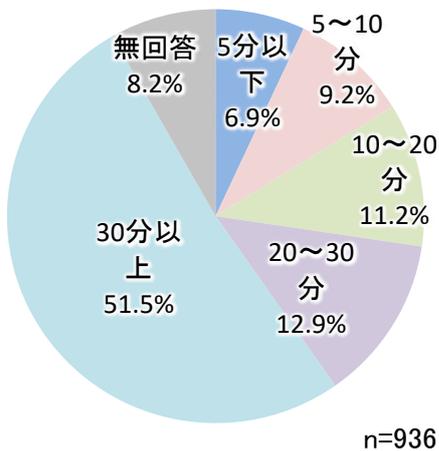


図 最寄り駅までの徒歩所要時間

表 最寄り駅までの徒歩所要時間

	回答数	割合
5分以下	65	6.9%
5～10分	86	9.2%
10～20分	105	11.2%
20～30分	121	12.9%
30分以上	482	51.5%
無回答	77	8.2%
合計	936	100.0%

(6) 【問 1-5-2】 最寄りバス停までの徒歩所要時間

- 最寄りバス停までの徒歩所要時間では、「5分以下」が39.9%(373人)と最も高く、次いで「5～10分」が30.6%(286人)と続いているなど、所要時間10分以内が約7割を占めるなど、鉄道と比較してアクセス性が高いことが確認された。

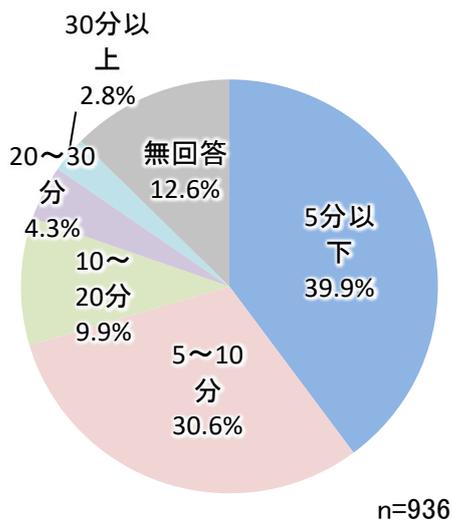


図 最寄りバス停までの徒歩所要時間

表 最寄りバス停までの徒歩所要時間

	回答数	割合
5分以下	373	39.9%
5～10分	286	30.6%
10～20分	93	9.9%
20～30分	40	4.3%
30分以上	26	2.8%
無回答	118	12.6%
合計	936	100.0%

## 2-2 免許返納の考え

### (1) 【問 1-6】 運転免許保有状況

- 運転免許保有状況では、「現在保有している」が81.9%(767人)と最も高く、次いで「保有していない」が9.3%(87人)と続いている。
- 一方で返納済みの回答は3%にとどまっている。

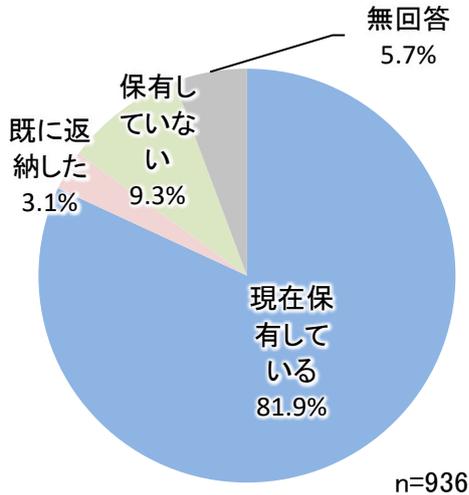


図 運転免許保有状況

表 運転免許保有状況

	回答数	割合
現在保有している	767	81.9%
既に返納した	29	3.1%
保有していない	87	9.3%
無回答	53	5.7%
合計	936	100.0%

### (2) 【問 1-7】 自動車使用状況

- 自動車使用状況では、「自ら運転している」が79.0%(739人)と最も高く、次いで「自分では運転せず、家族等が運転する車に同乗している」が5.8%(54人)と続いている。

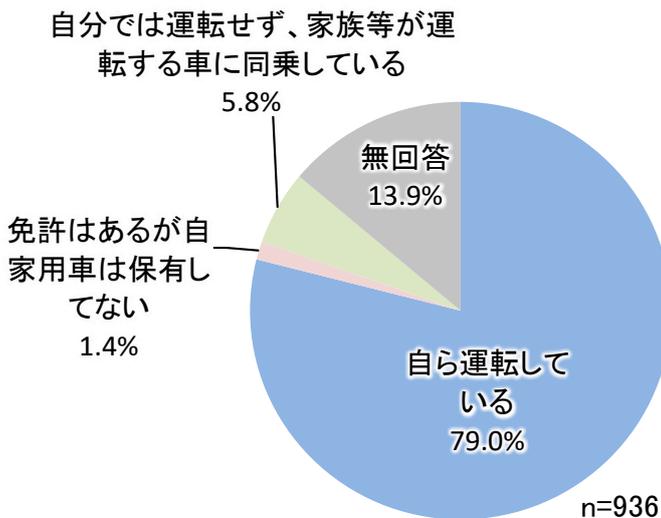


図 自動車使用状況

表 自動車使用状況

	回答数	割合
自ら運転している	739	79.0%
免許はあるが自家用車は保有していない	13	1.4%
自分では運転せず、家族等が運転する車に同乗している	54	5.8%
無回答	130	13.9%
合計	936	100.0%

(3) 【問 2-1】 運転免許返納に対する考え

※【問 1-2】で「65～69 歳」,「70 歳代以上」を答えた人のみ

- 運転免許返納に対する考えでは、「今すぐではないが、今後返納をすることを考えている」が 30.2%(191 人)と、約 3 割は免許返納を視野に入れている。
- 一方で、「今のところ運転免許証の返納は考えていない」が 50.7%(321 人) と半数以上は継続的な免許保有を望んでいる。

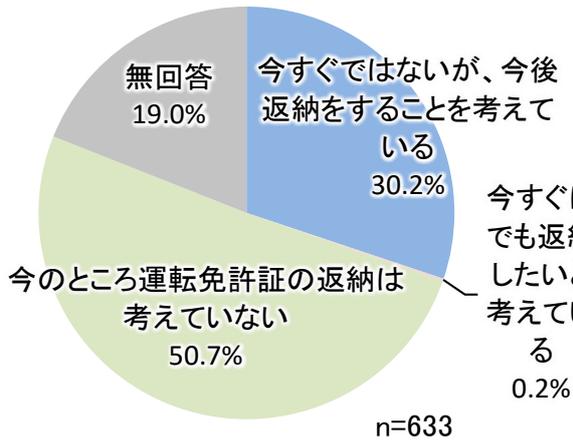


表 運転免許返納に対する考え

	回答数	割合
今すぐではないが、今後返納をすることを考えている	191	30.2%
今すぐでも返納したいと考えている	1	0.2%
今のところ運転免許証の返納は考えていない	321	50.7%
無回答	120	19.0%
合計	633	100.0%

図 運転免許返納に対する考え

(4) 【問 2-2】 返納しようと思う年齢の目安

※【問 1-2】で「65～69 歳」,「70 歳代以上」を答えた人、【問 2-1】で「今すぐではないが、今後返納することを考えている」と答えた人のみ

- 返納しようと思う年齢の目安では、「80 歳以降」が 45.0%(86 人)と最も高く、次いで「75～80 歳頃」が 41.4%(79 人)と続いており、70 代後半以降の免許返納意向が主体的となっている。

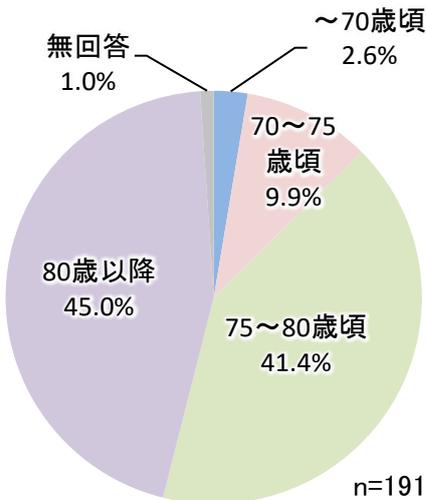


表 返納しようと思う年齢の目安

	回答数	割合
～70歳頃	5	2.6%
70～75歳頃	19	9.9%
75～80歳頃	79	41.4%
80歳以降	86	45.0%
無回答	2	1.0%
合計	191	100.0%

図 返納しようと思う年齢の目安

(5) 【問 2-3】 返納後に利用したい主な移動手段

※【問 1-2】で「65～69 歳」,「70 歳代以上」を答えた人のみ

・返納後に利用したい主な移動手段では、「家族の送迎」は 18.8%(36 人)に留まり、「路線バス」が 37.2%(71 人)と最も高いなど、タクシーを含め 6 割以上が公共交通による移動を考えており、免許返納後の移動手段としての公共交通の重要性が確認された。

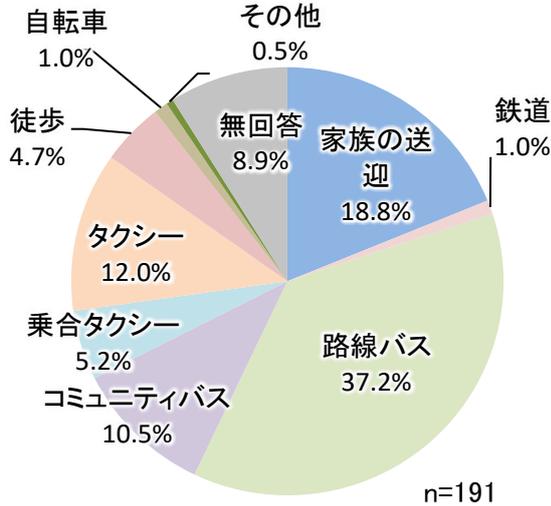


表 返納後に利用したい主な移動手段

	回答数	割合
家族の送迎	36	18.8%
鉄道	2	1.0%
路線バス	71	37.2%
コミュニティバス	20	10.5%
乗合タクシー	10	5.2%
タクシー	23	12.0%
徒歩	9	4.7%
自転車	2	1.0%
その他	1	0.5%
無回答	17	8.9%
合計	191	100.0%

図 返納後に利用したい主な移動手段

(6) 【問 2-4】 返納を考えていない主な理由

※【問 1-2】で「65～69 歳」,「70 歳代以上」を答えた人のみ

・返納を考えていない主な理由では、仕事上の必要性や運転への支障がないことを理由とした未返納よりも、「通院や買い物に不便になるから」と日常生活上の移動手段に不安を感じた未返納が多い結果となり、移動手段の確保により免許返納しやすい環境を構築することの重要性が確認された。

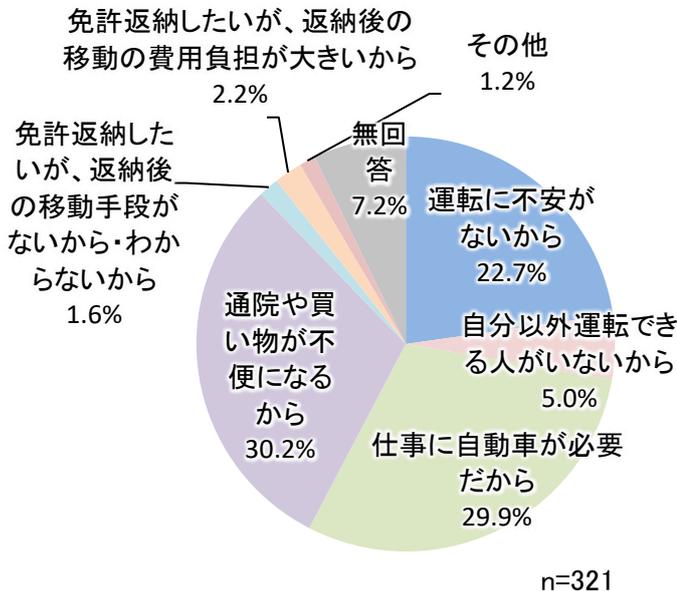


表 返納を考えていない主な理由

	回答数	割合
運転に不安がないから	73	22.7%
自分以外運転できる人がいないから	16	5.0%
仕事に自動車が必要だから	96	29.9%
通院や買い物が不便になるから	97	30.2%
免許返納したいが、返納後の移動手段がないから・わからないから	5	1.6%
免許返納したいが、返納後の移動の費用負担が大きいため	7	2.2%
その他	4	1.2%
無回答	23	7.2%
合計	321	100.0%

図 返納を考えていない主な理由

## 2-3外出実態

### (1) 【問 3-1-1】 最も多い目的

- 最も多い目的では、「買い物」が42.1%と最も高く、次いで「通勤」が33.1%と続いている。
- 地区別でも同様の傾向だが、東小千谷地区、高梨・五辺地区では他の地区と比較してその傾向が強くなっている。

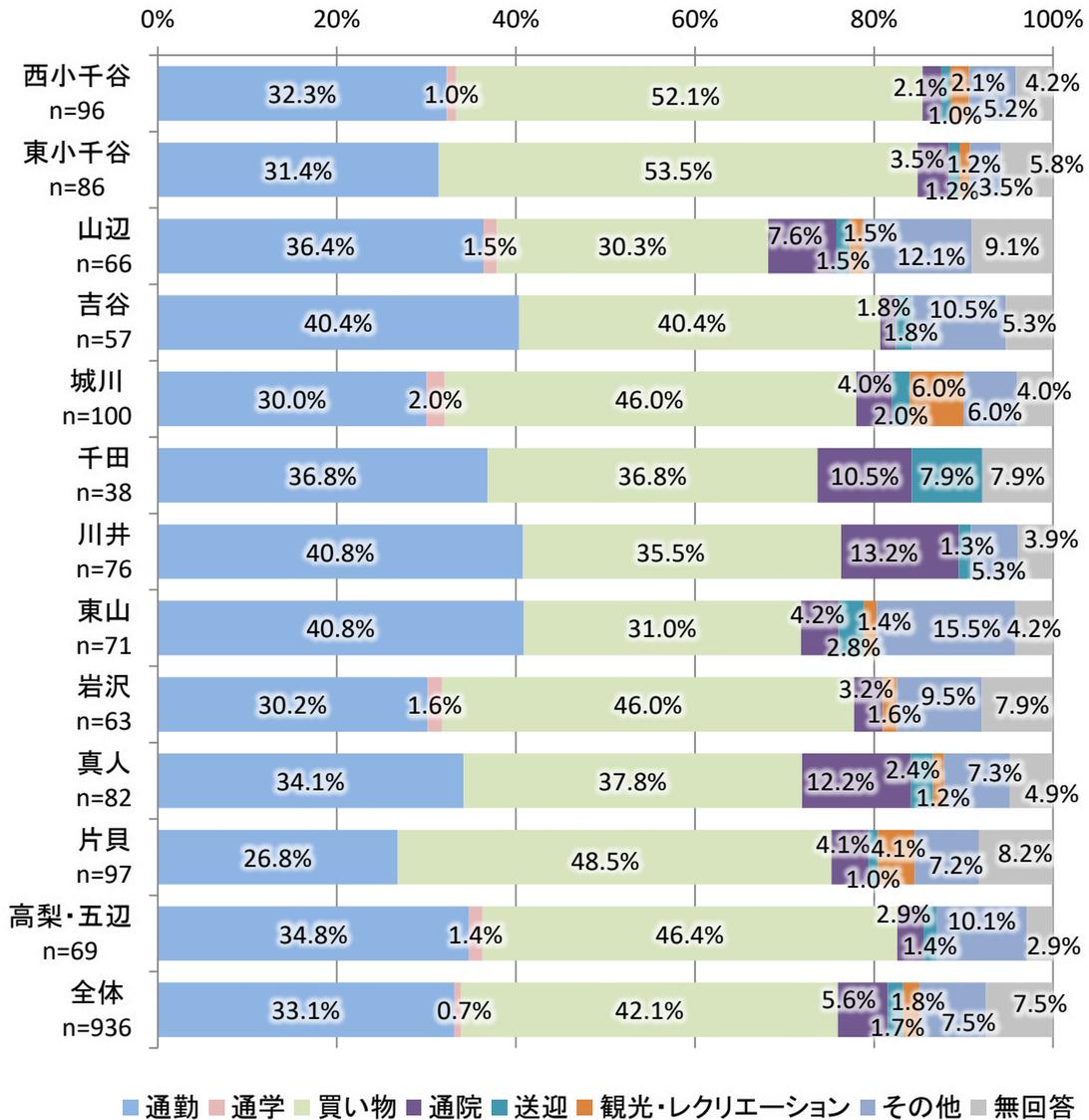


図 最も多い目的（地区別）

(2) 【問 3-1-2】 二番目に多い目的

- 二番目に多い目的では、「買い物」が40.0%と最も高く、次いで「通院」が22.4%と続いている。
- 地区別で見ると、西小千谷地区では「買い物」が32.3%と最も高く、次いで「観光・レクリエーション」が21.9%と続いている。

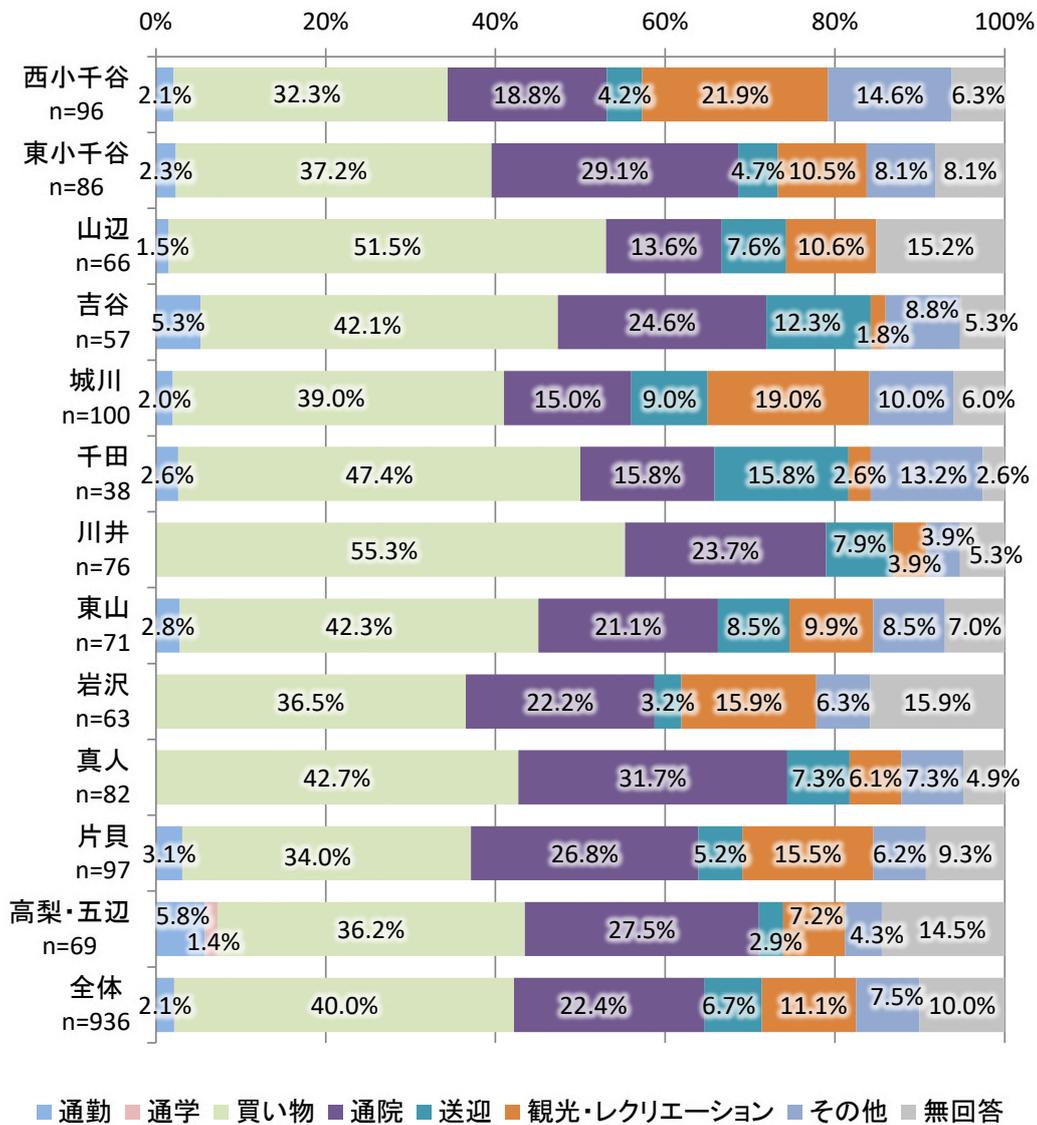


図 二番目に多い目的（地区別）

(3) 【問 3-1-3-1】日頃通勤をしている人の目的施設

- ・日頃通勤をしている人の目的施設では、全体的に市内への移動が比較的多くみられる。
- ・市外への移動については、「長岡市」や「十日町市」などが多くなっている。

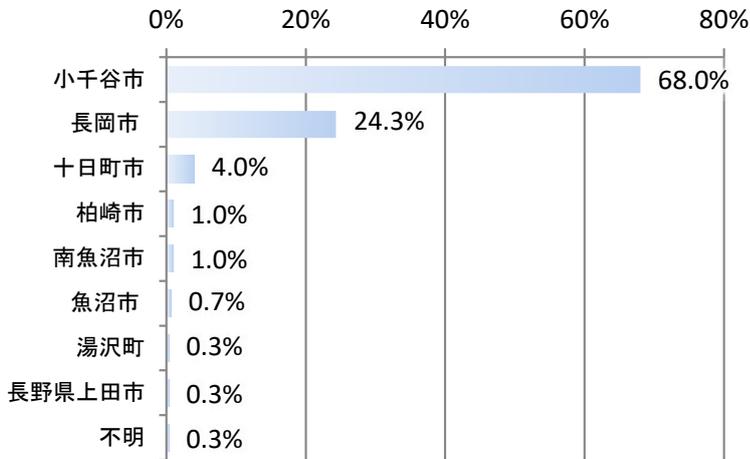


図 日頃通勤をしている人の目的施設（市町別）

表 日頃通勤をしている人の目的施設（市町別）

	回答数	割合
小千谷市	204	68.0%
長岡市	73	24.3%
十日町市	12	4.0%
柏崎市	3	1.0%
南魚沼市	3	1.0%
魚沼市	2	0.7%
湯沢町	1	0.3%
長野県上田市	1	0.3%
不明	1	0.3%
計	300	100.0%

表 日頃通勤をしている人の目的施設（全体）

	回答数	割合		回答数	割合		回答数	割合
小千谷市千谷	14	4.7%	長岡市上除町	1	0.3%	小千谷市片見	1	0.3%
小千谷市片貝町	13	4.3%	長岡市渡沢町	1	0.3%	長岡市川崎町	1	0.3%
小千谷市	13	4.3%	長岡市山古志 竹沢	1	0.3%	長岡市立川総合病院	1	0.3%
小千谷市城内	11	3.7%	小千谷市塩殿	1	0.3%	原信	1	0.3%
小千谷市三仏生	10	3.3%	十日町伊勢平治	1	0.3%	十日町市馬場	1	0.3%
長岡市	10	3.3%	長岡市牛ヶ島	1	0.3%	長岡市川口町(宝砂利株)	1	0.3%
小千谷市桜町	9	3.0%	クリーンスポーツ大原	1	0.3%	十日町市中条	1	0.3%
小千谷市坪野	8	2.7%	小千谷市高梨町	1	0.3%	長岡市撰田屋	1	0.3%
小千谷市穂生	7	2.3%	小千谷市小谷	1	0.3%	小千谷市木津	1	0.3%
小千谷市山谷	7	2.3%	小千谷市千小谷	1	0.3%	小千谷市南荷頃	1	0.3%
小千谷市東栄	6	2.0%	上ノ山けいこ美容室	1	0.3%	柏崎市軽井川	1	0.3%
小千谷市土川	6	2.0%	小千谷市小栗山	1	0.3%	現場(県内)	1	0.3%
小千谷市平沢	5	1.7%	長岡市平場	1	0.3%	長岡市川口木沢	1	0.3%
小千谷市川井	5	1.7%	十日町市四日町	1	0.3%	小千谷市旭町	1	0.3%
長岡市南陽	4	1.3%	小千谷市山谷字新保	1	0.3%	小千谷市高梨(越後製菓)	1	0.3%
長岡市西川口	4	1.3%	小千谷市鴻巣	1	0.3%	南魚沼郡湯沢町	1	0.3%
小千谷市本町	4	1.3%	長岡市来迎寺	1	0.3%	長岡市石動南町	1	0.3%
小千谷市真人町	4	1.3%	長野県上田市	1	0.3%	長岡市南陽工業団地	1	0.3%
小千谷市千谷川	4	1.3%	長岡市芦川町	1	0.3%	長岡市川口中山	1	0.3%
小千谷市上ノ山	4	1.3%	長岡市中之嶋	1	0.3%	小千谷市船岡町	1	0.3%
小千谷市小栗田	4	1.3%	小千谷桜町角屋	1	0.3%	長岡市撰田屋町	1	0.3%
長岡市浦	3	1.0%	真人町芋坂	1	0.3%	小千谷市元中子	1	0.3%
長岡市新産	3	1.0%	長岡市西片貝	1	0.3%	長岡市青島	1	0.3%
十日町市本町	3	1.0%	小千谷市豊業	1	0.3%	小千谷市山寺	1	0.3%
小千谷市四ツ子	3	1.0%	山谷バーキング	1	0.3%	長岡市三ツ郷屋	1	0.3%
小千谷市平沢町	3	1.0%	長岡市下山	1	0.3%	長岡市六日町市	1	0.3%
長岡市川口	3	1.0%	長岡市川口町	1	0.3%	南魚沼市浦佐天王町	1	0.3%
小千谷市時水	3	1.0%	長岡市古正寺町	1	0.3%	小千谷市高梨	1	0.3%
小千谷市平成	2	0.7%	小千谷市上片貝	1	0.3%	魚沼市堀之内	1	0.3%
長岡市千歳	2	0.7%	小千谷市船岡	1	0.3%	長岡市灰島新田	1	0.3%
ベシシア小千谷店	2	0.7%	小千谷元中子	1	0.3%	小千谷スイミングセンター	1	0.3%
小千谷市若葉町	2	0.7%	柏崎市	1	0.3%	魚沼市大沢	1	0.3%
長岡市下条町	2	0.7%	長岡市千秋	1	0.3%	長岡市越路町	1	0.3%
長岡市喜多町	2	0.7%	石政石材工業(株)	1	0.3%	長岡市古正寺	1	0.3%
十日町市明石町	2	0.7%	長岡市北山	1	0.3%	小杉印刷	1	0.3%
小千谷市平沢新田	2	0.7%	小千谷市千谷甲	1	0.3%	長岡市野田	1	0.3%
小千谷市津南町下船渡	2	0.7%	小千谷三仏生	1	0.3%	小千谷市吉谷	1	0.3%
小千谷市山本	2	0.7%	旭カッター	1	0.3%	小千谷市つつじ	1	0.3%
十日町市高田町	2	0.7%	柏崎市半田	1	0.3%	寺尾製作所	1	0.3%
小千谷市鴻巣町	2	0.7%	小千谷市木津町	1	0.3%	小千谷市日吉町	1	0.3%
南魚沼市	2	0.7%	長岡市日越	1	0.3%	小千谷市来迎寺	1	0.3%
長岡市西津町	2	0.7%	長岡市深沢町	1	0.3%	計	300	100.0%
小千谷市山谷字南田	1	0.3%	小千谷市片貝	1	0.3%			
小千谷市上ノ山4丁目 阿部幸製菓	1	0.3%	小千谷市西吉谷	1	0.3%			
原信西小千谷店	1	0.3%	十日町市仁田	1	0.3%			
小千谷市東山地区	1	0.3%	小千谷市東栄町	1	0.3%			
長岡市要町	1	0.3%	長岡市片田町字西荒田	1	0.3%			
長岡市大積	1	0.3%	小千谷市山谷(木村食品)	1	0.3%			
長岡市悠久町	1	0.3%	小千谷市役所	1	0.3%			
長岡市沖田	1	0.3%	長岡市東蔵王	1	0.3%			

(4) 【問 3-1-3-2】日頃通学をしている人の目的施設

・調査が20歳以上となっているため、通学の回答自体が少なく、市外の大学への移動が主体となっている。

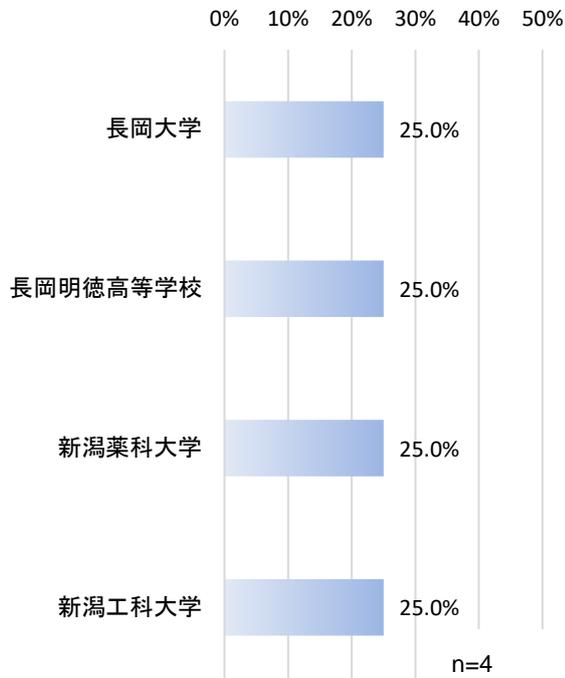


表 日頃通学をしている人の目的施設

	回答数	割合
長岡大学	1	25.0%
長岡明德高等学校	1	25.0%
新潟薬科大学	1	25.0%
新潟工科大学	1	25.0%
計	4	100.0%

図 日頃通学をしている人の目的施設

(5) 【問 3-1-3-3】日頃買い物をしている人の目的施設

・日頃買い物をしている人の目的施設を見ると、地区に関わらず、原信桜町店・西小千谷店やイオン小千谷、チャレンジャー小千谷店、ベイシア小千谷店といった市中心部に立地する商業施設利用が多いことが確認された。

表 日頃買い物をしている人の目的施設

店舗名	西小千谷	東小千谷	山辺	吉谷	城川	千田	川井	東山	岩沢	真人	高梨・五辺	片貝	総計
原信桜町店	39.0%	7.1%	31.6%	63.2%	22.0%	0.0%	37.1%	0.0%	18.5%	42.3%	7.1%	3.3%	23.8%
原信西小千谷店	22.0%	21.4%	21.1%	0.0%	26.8%	30.0%	22.9%	30.0%	14.8%	0.0%	21.4%	6.7%	18.2%
イオン小千谷	14.6%	10.7%	5.3%	0.0%	22.0%	10.0%	2.9%	20.0%	11.1%	7.7%	10.7%	16.7%	11.7%
チャレンジャー小千谷店	7.3%	17.9%	0.0%	15.8%	7.3%	50.0%	5.7%	15.0%	11.1%	11.5%	14.3%	6.7%	11.1%
マルイ東小千谷店	2.4%	25.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	11.4%	5.0%	7.4%	3.8%	0.0%	0.0%	5.2%
ベイシア小千谷店	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	4.9%	10.0%	2.9%	25.0%	0.0%	0.0%	21.4%	3.3%	5.6%
原信来迎寺店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	33.3%	3.7%
コメリ小千谷店	0.0%	3.6%	5.3%	10.5%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	3.8%	7.1%	10.0%	3.7%
タカノスーパー小千谷店	12.2%	3.6%	15.8%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%
アビタ長岡店	2.4%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	0.0%	3.6%	0.0%	1.5%
原信十日町北店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	11.5%	0.0%	0.0%	1.2%
原信（小千谷市内）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	3.3%	0.9%
長岡リバーサイド千秋	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	3.6%	0.0%	0.9%
ホームセンタームサシ十日町店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	0.9%
原信十日町店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	7.7%	0.0%	0.0%	0.9%
J A	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.9%
カインズ小千谷	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
スーパーつつじ片貝店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.6%
長岡ルネサンス	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
クリーンスポット大原	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
セブン下条店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
コンビニ各店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
小出ウオロク	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
おたちゅう長岡店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%	0.3%
長岡市のリユース店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	0.0%	0.0%	0.3%
クラインガルテン	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
イオン長岡	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	0.3%
ドラックトップス十日町店	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
十日町イオン	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
カーブス十日町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
アクシアル	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
来迎寺にある店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	0.3%
ひらせい遊TSUTAYA	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
旭町	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<凡例>

○店舗名

■：小千谷市内の店舗

○数値欄

■：20%未満 ■：20~40%未満 ■：40~60%未満 ■：60%以上

(6) 【問 3-1-3-4】日頃通院をしている人の目的施設

- ・日頃通院をしている人の目的施設では、多くの地域で、小千谷市総合病院へ向かう人が半数以上を占めている。
- ・また、地区によっては特定の個人医院（東小千谷地区：大矢医院、岩沢地区：中村医院、片貝地区：片貝医院、等）への通院が見られる。
- ・市外への通院については、長岡赤十字病院など、長岡市の総合病院への通院が多く見られる状況。

表 日頃通院をしている人の目的施設

施設名	西小千谷	東小千谷	山辺	吉谷	城川	千田	川井	東山	岩沢	真人	高梨・五辺	片貝	総計
小千谷総合病院	80.0%	50.0%	62.5%	66.7%	80.0%	100.0%	61.5%	33.3%	66.7%	91.7%	30.0%	38.5%	61.9%
長岡赤十字病院	0.0%	30.0%	12.5%	33.3%	10.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.1%	9.5%
長岡中央総合病院	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	15.4%	8.6%
中村医院	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%
池田内科医院	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	16.7%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	3.8%
片貝医院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	15.4%	2.9%
大矢医院	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%
北村医院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
藤巻医院	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
わかば歯科	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
なおえ歯科	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	1.0%
こころのクリニックウイズ	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	1.0%
長岡西病院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	1.0%
安藤眼科	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
上村医院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<凡例>

○店舗名

■：小千谷市内の施設

○数値欄

■：20%未満 ■：20~40%未満 ■：40~60%未満 ■：60%以上

(7) 【問 3-1-3-5】日頃送迎をしている人の目的施設

• 日頃送迎をしている人の目的施設では、「学校」が28.1%(18人)と最も高く、保育園や幼稚園を含め教育施設への送迎が多く見られる。

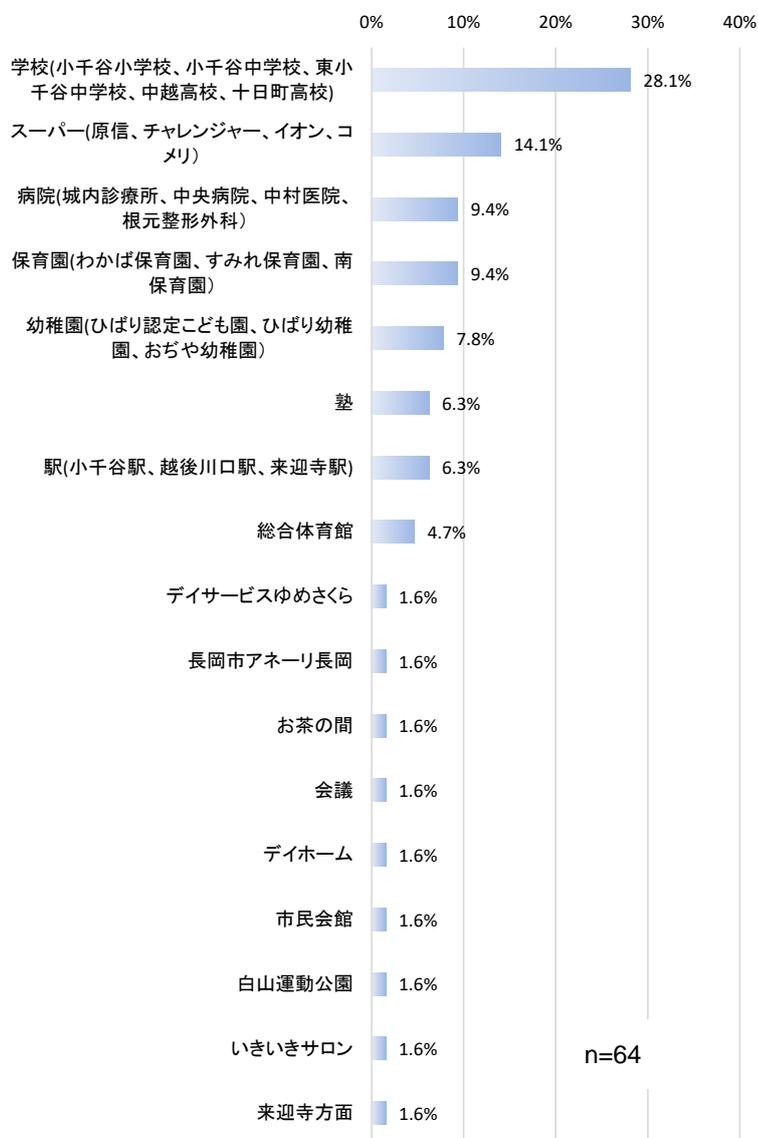


表 日頃送迎をしている人の目的施設

	回答数	割合
学校(小千谷小学校、小千谷中学校、東小千谷中学校、中越高校、十日町高校)	18	28.1%
スーパー(原信、チャレンジャー、イオン、コメリ)	9	14.1%
病院(城内診療所、中央病院、中村医院、根元整形外科)	6	9.4%
保育園(わかば保育園、すみれ保育園、南保育園)	6	9.4%
幼稚園(ひばり認定こども園、ひばり幼稚園、おぢや幼稚園)	5	7.8%
塾	4	6.3%
駅(小千谷駅、越後川口駅、来迎寺駅)	4	6.3%
総合体育館	3	4.7%
デイサービスゆめさくら	1	1.6%
長岡市アネーリ長岡	1	1.6%
お茶の間	1	1.6%
会議	1	1.6%
デイホーム	1	1.6%
市民会館	1	1.6%
白山運動公園	1	1.6%
いきいきサロン	1	1.6%
来迎寺方面	1	1.6%
計	64	100.0%

図 日頃送迎をしている人の目的施設

(8) 【問 3-1-3-6】日頃観光・レクリエーションをしている人の目的施設

・日頃観光・レクリエーションをしている人の目的施設では、「小千谷カントリークラブ」「温泉」がともに 10.0%(5 人)と多くなっている。

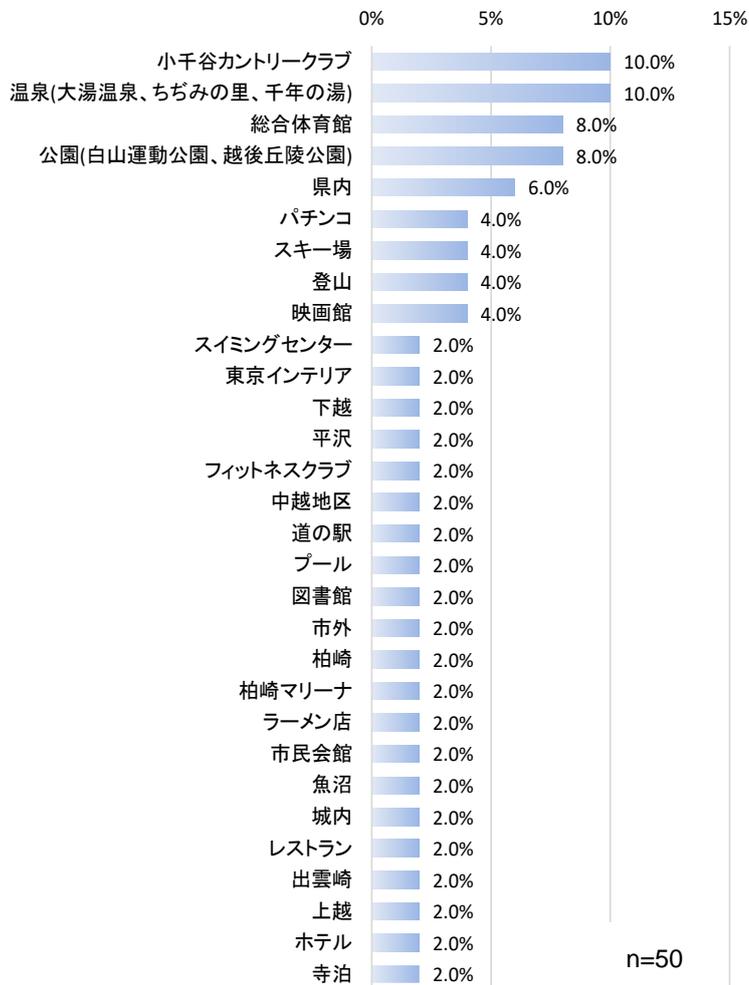


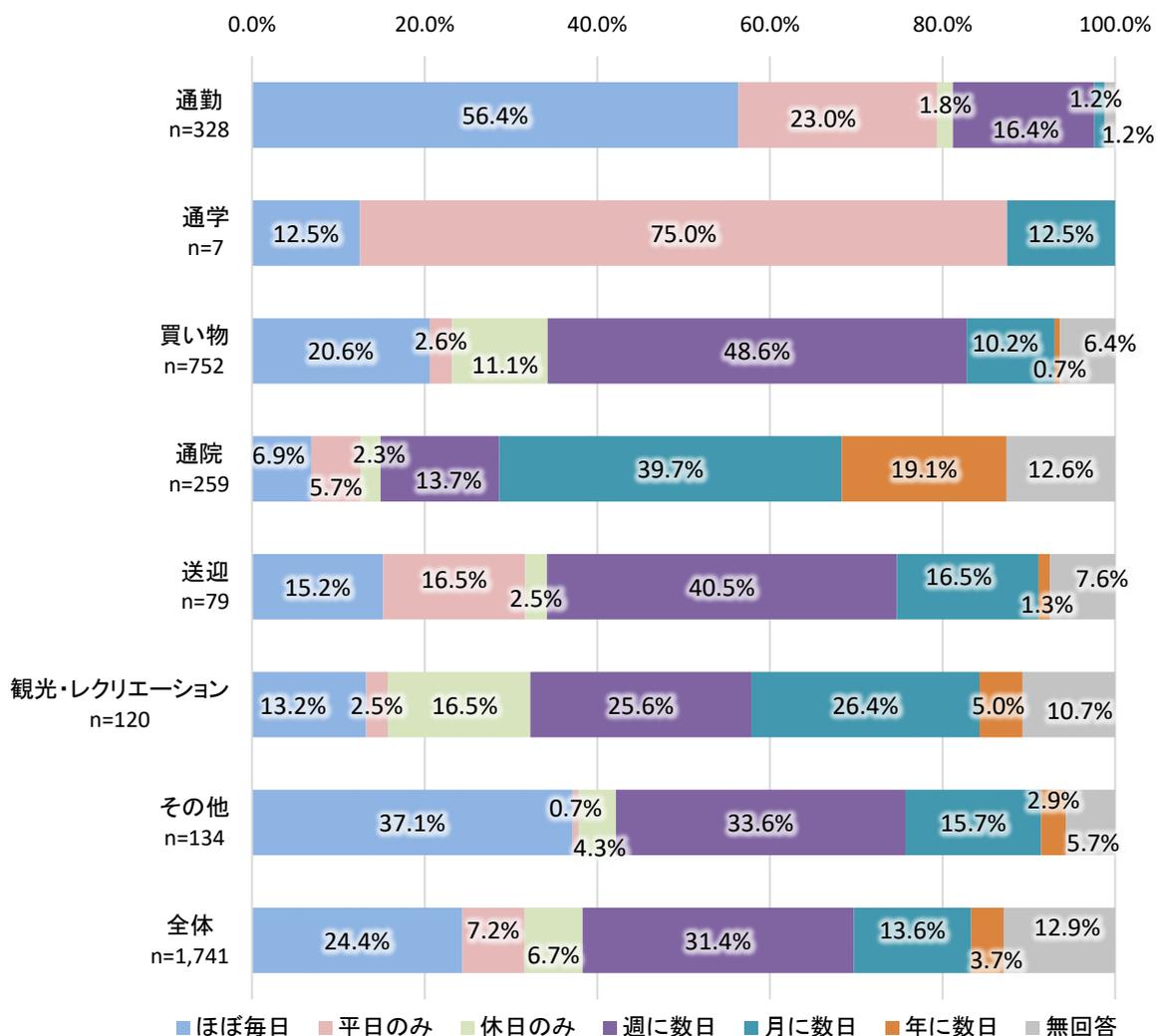
図 日頃観光・レクリエーションをしている人の目的施設

表 日頃観光・レクリエーションをしている人の目的施設

	回答数	割合
小千谷カントリークラブ	5	10.0%
温泉(大湯温泉、ちぢみの里、千年の湯)	5	10.0%
総合体育館	4	8.0%
公園(白山運動公園、越後丘陵公園)	4	8.0%
県内	3	6.0%
パチンコ	2	4.0%
スキー場	2	4.0%
登山	2	4.0%
映画館	2	4.0%
スイミングセンター	1	2.0%
東京インテリア	1	2.0%
下越	1	2.0%
平沢	1	2.0%
フィットネスクラブ	1	2.0%
中越地区	1	2.0%
道の駅	1	2.0%
プール	1	2.0%
図書館	1	2.0%
市外	1	2.0%
柏崎	1	2.0%
柏崎マリーナ	1	2.0%
ラーメン店	1	2.0%
市民会館	1	2.0%
魚沼	1	2.0%
城内	1	2.0%
レストラン	1	2.0%
出雲崎	1	2.0%
上越	1	2.0%
ホテル	1	2.0%
寺泊	1	2.0%
計	50	100.0%

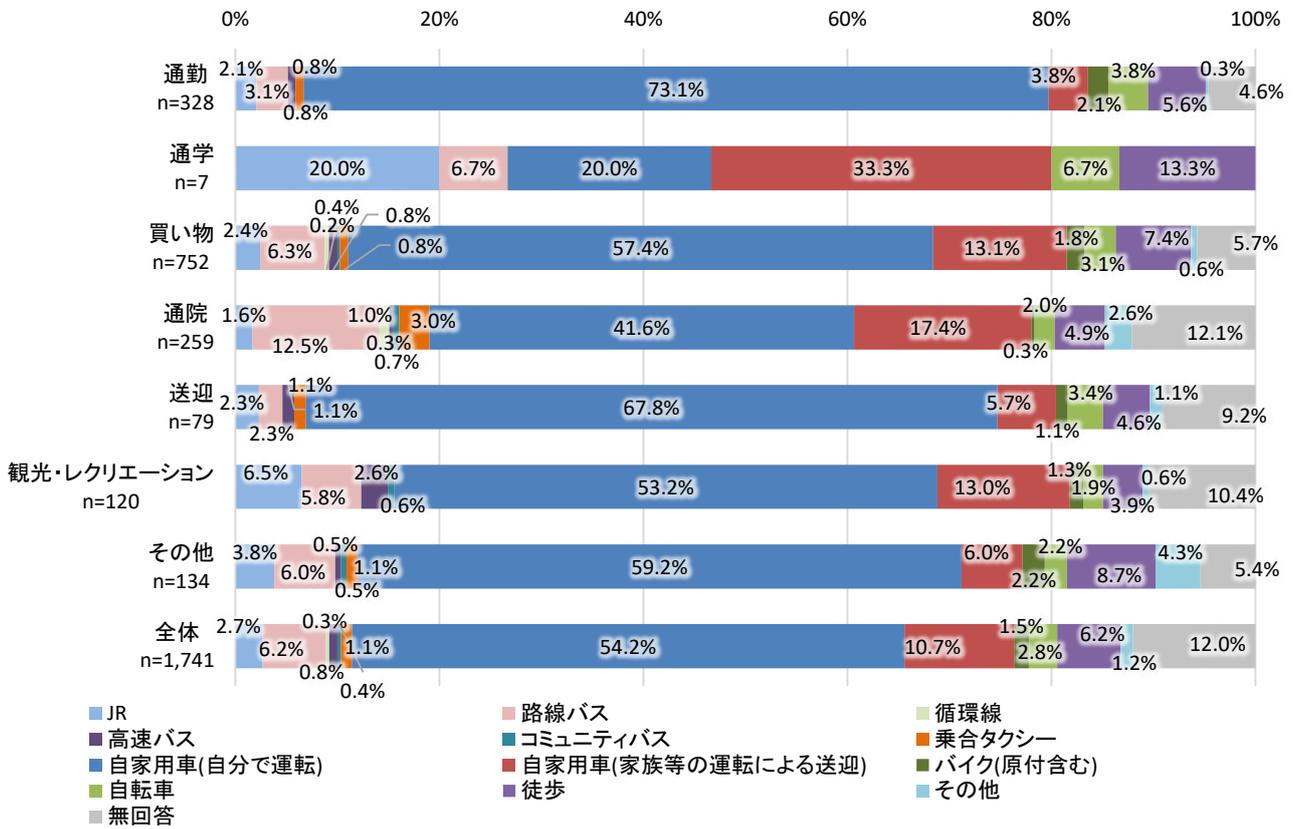
### (3) 【問 3-1-4】 外出頻度

- 外出頻度では、「週に数日」が31.4%と最も高く、次いで「ほぼ毎日」が24.4%と続いている。
- 目的別で見ると、週に数日以上の外出について、大半の項目で6割以上となっているものの、通院目的に関しては、4分の1程度を占めるに留まっている。



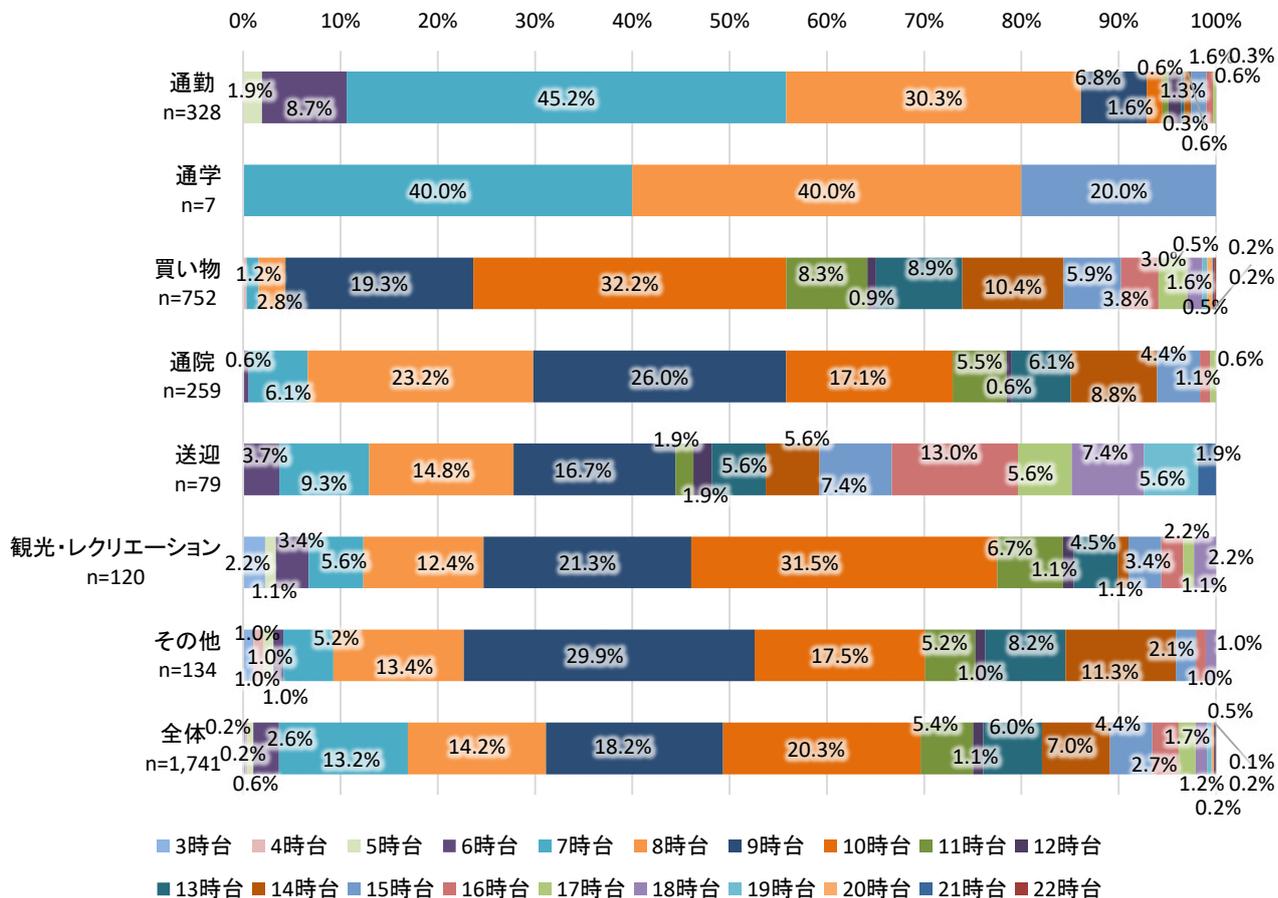
#### (4) 【問 3-1-5】 移動手段

- 全体的に、自家用車で移動が圧倒的に多い。
- 公共交通の利用については、主に路線バスでの移動が多く、特に通院時における利用が比較的多い。



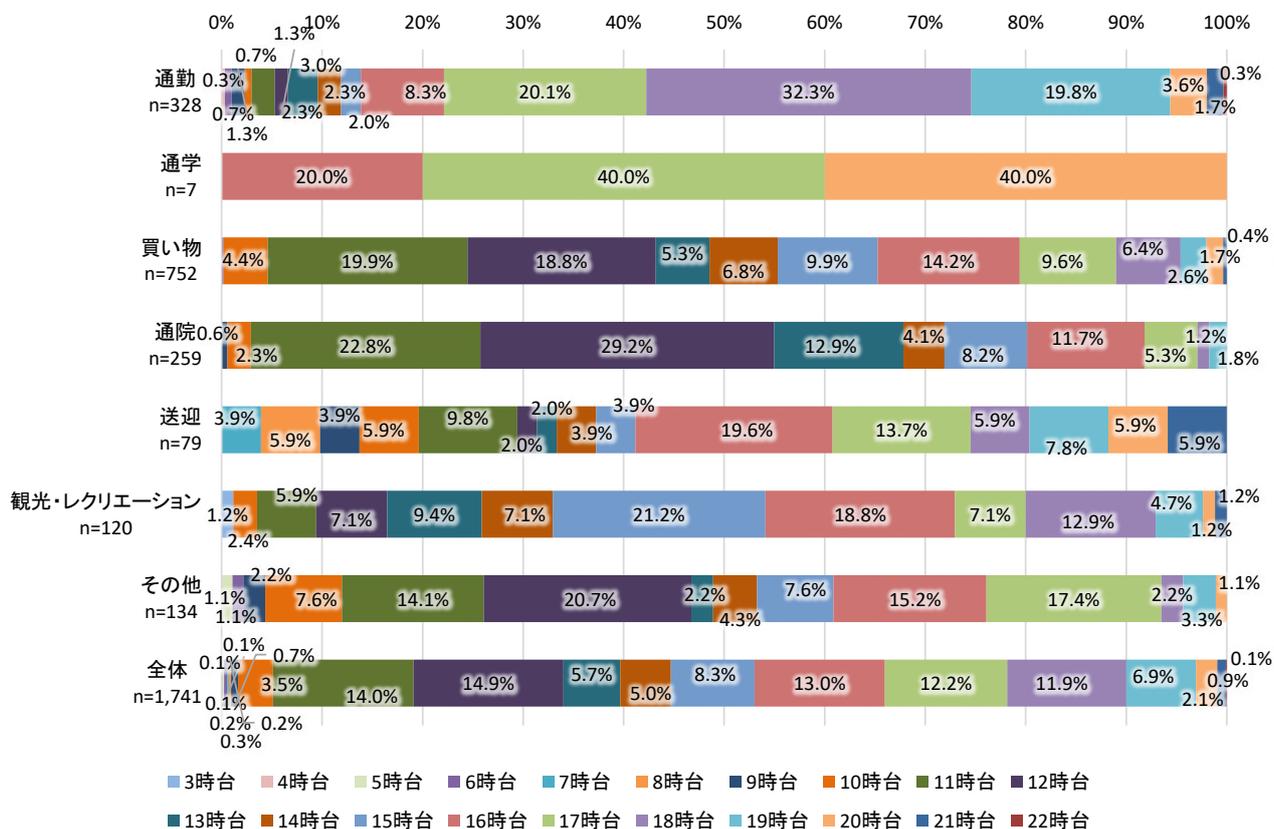
(5) 【問 3-1-6-1】 自宅の出発時間帯

- 全体的に「10 時台」での外出が多く、午前中に自宅を出発する人が多く見られる。
- 目的別に見ると、通勤では「7 時～8 時台」、通院では「8～9 時台」、買い物では「9～10 時台」の出発が多くなっている。



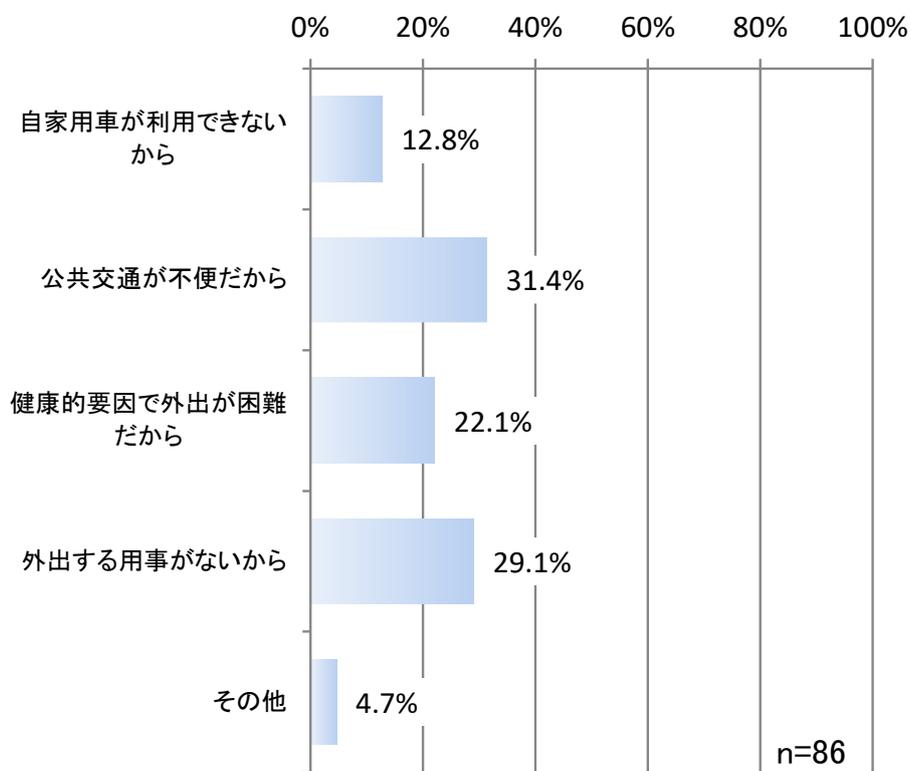
## (6) 【問 3-1-6-2】 自宅への帰宅時間帯

- 全体的に、午後に自宅へ帰宅する人が多く見られる。
- 目的別に見ると、通勤では「17時～19時台」、通院では「11～12時台」、買い物では「11～12時台、16時台」の帰宅が最も多くなっている。



(7) 【問 4】 外出しない・できない理由

・外出しない・できない理由では、「公共交通が不便だから」が31.4%と最も高く、また、「自家用車を利用できないから」が約 1 割占めているなど、移動手段に起因した回答が 4 割以上を占めている。



※無回答を除く

図 外出しない・できない理由

## 2-4 公共交通の利用実態

### 2-4-1 鉄道

#### (1) 【問 5-1】 1年間の鉄道の利用頻度

- 1年間の鉄道の利用頻度では、「利用していない」が70.6%と最も高く、次いで「年に数日程度」が18.1%と続いているなど、日常的な利用は少ない状況。
- 地区別においても同様の傾向だが、東山地区や真人地区では「利用していない」が8割を上回るなど、他の地区と比較してその傾向が強くなっている。

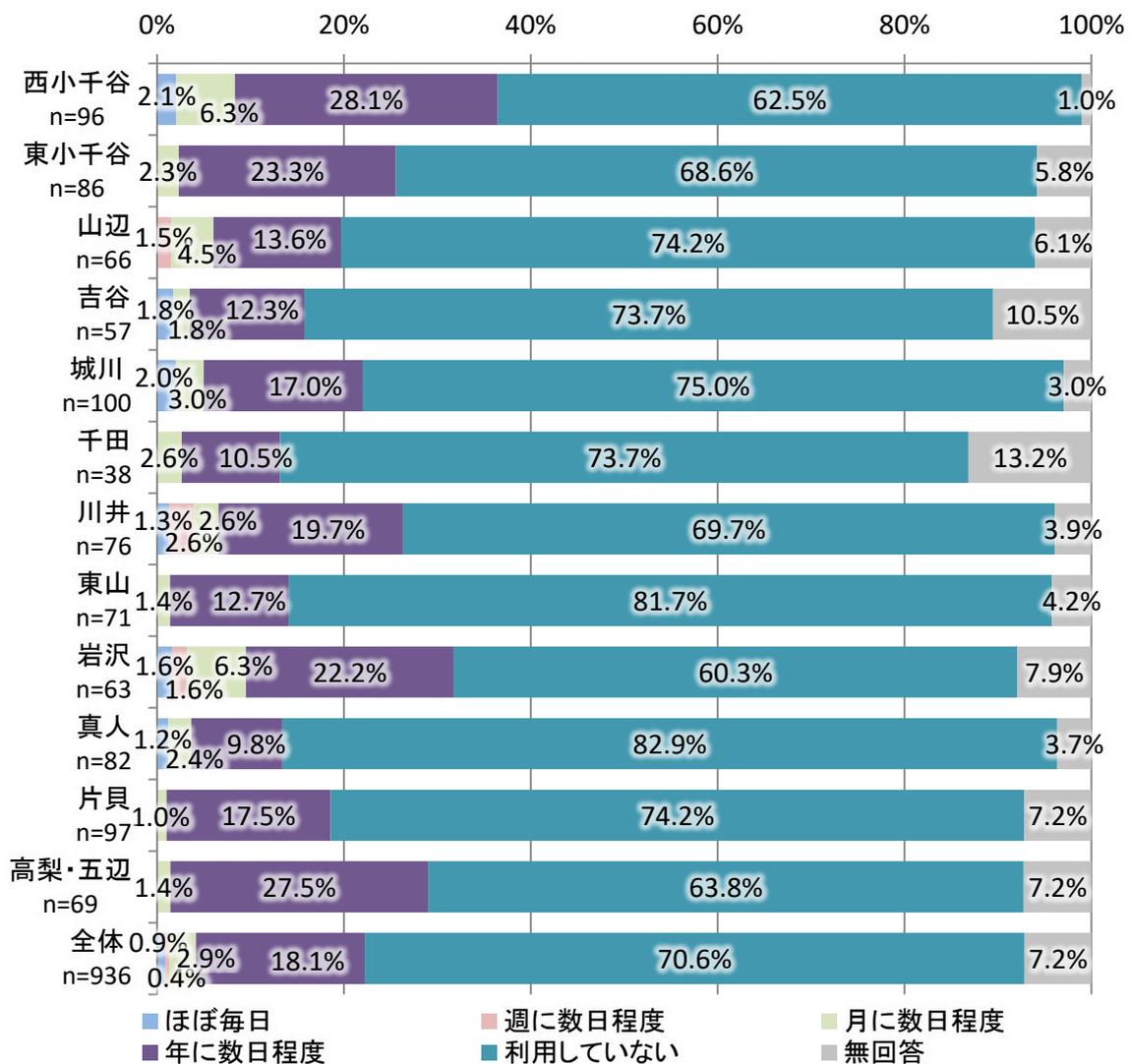


図 1年間の鉄道の利用頻度（地区別）

## (2) 【問 5-2-1】 主な利用目的

※【問 5-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

- 主な利用目的では、「観光・レクリエーション」が49.5%と最も高い。
- 地区別に見ても、「観光・レクリエーション」の構成が高く、その中で川井地区や岩沢地区、真人地区では通勤、吉谷地区や千田地区では買い物の占める割合が比較的多い傾向。

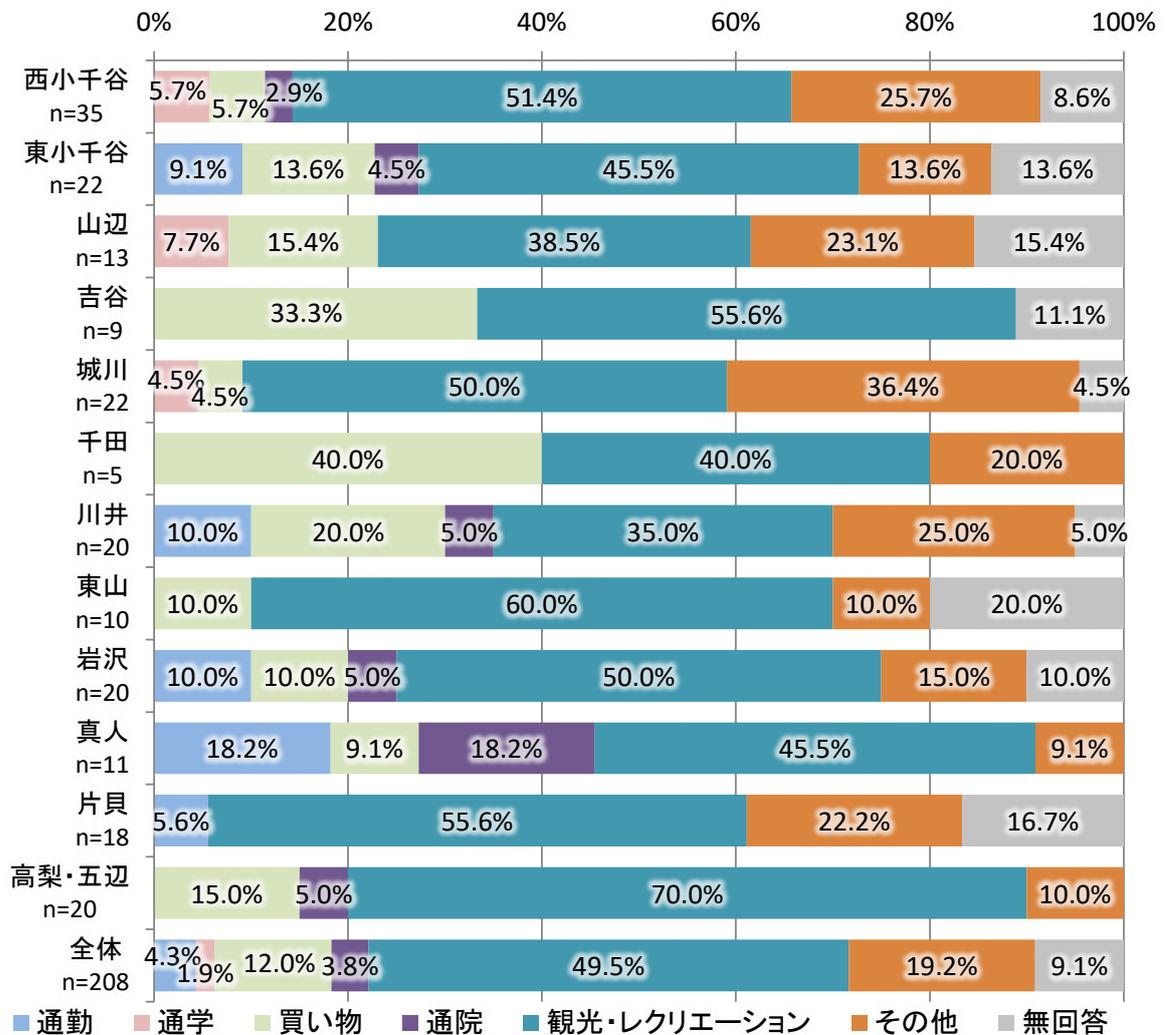


図 主な利用目的（地区別）

### (3) 【問 5-2-2】 駅までの主な移動手段

※【問 5-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

- 駅までの主な移動手段では、全体的に「自家用車（自分で運転）」が34.6%と最も高く、次いで「自家用車（家族等の送迎）」が24.0%と続いている。
- 地区別に見ると、東小千谷地区と岩沢地区では、「徒歩」での移動が最も高くなっている。

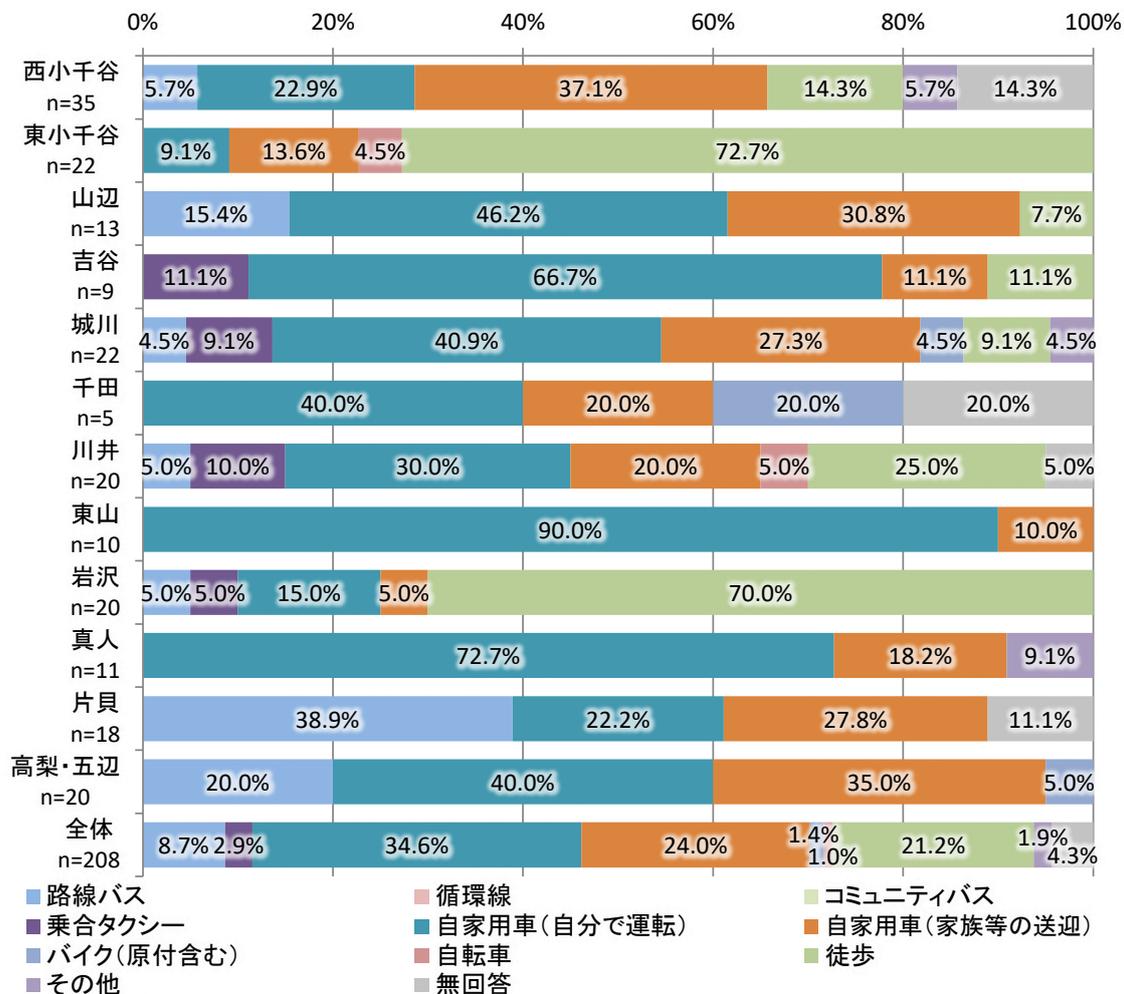


図 駅までの主な移動手段（地区別）

#### (4) 【問 5-2-3】現状の満足度

※【問 5-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

- 現状の満足度では、「どちらともいえない」が37.0%と最も高く、次いで「やや満足」が18.8%と続いている。
- 地区別に見ると、吉谷地区、千田地区、岩沢地区では、「満足」と「やや満足」で約4割を占めている。

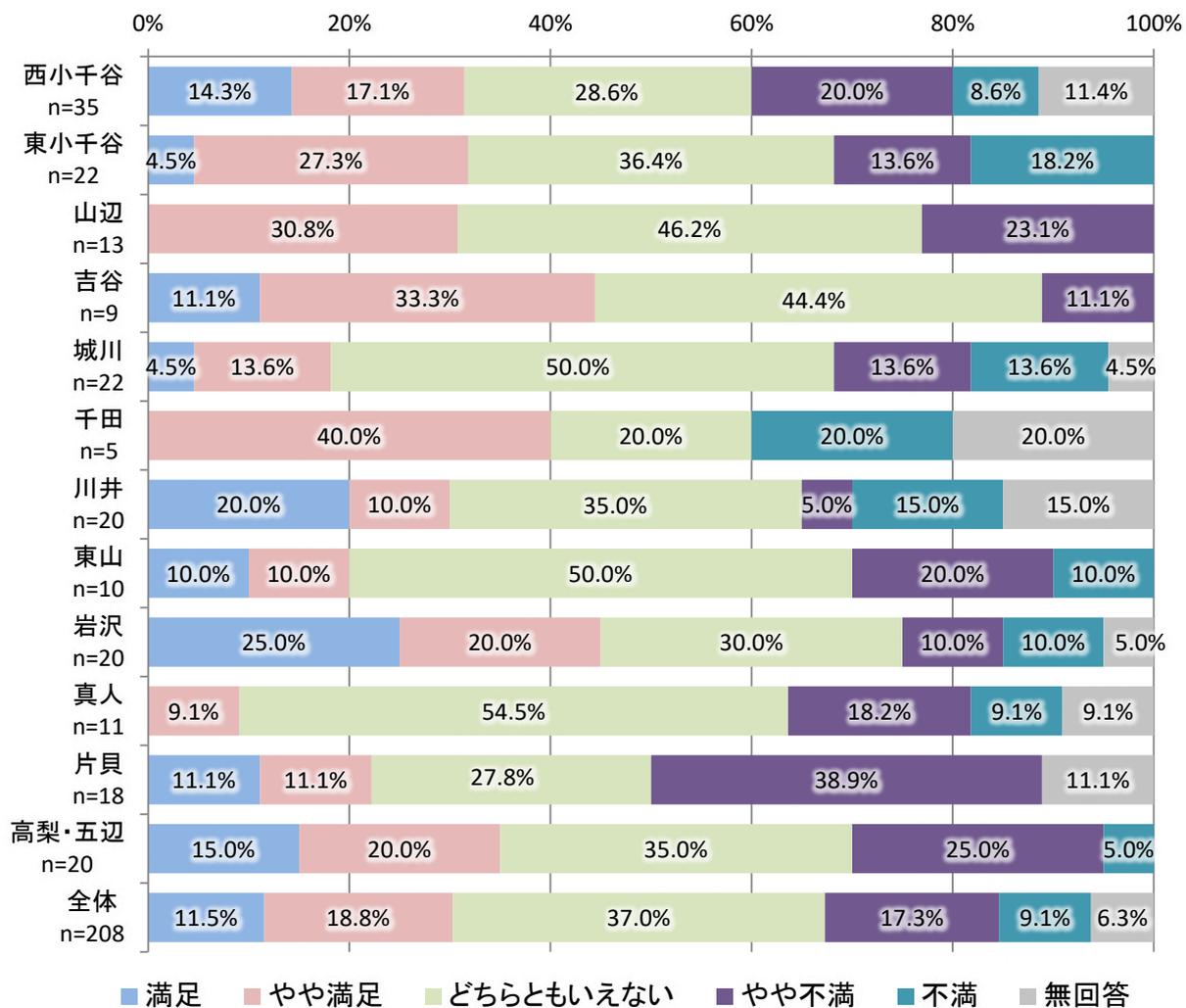


図 現状の満足度（地区別）

(5) 【問 5-2-4】 やや不満・不満の理由

※【問 5-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

・やや不満・不満の理由では、「本数が少ない」という理由が圧倒的に多かった。

表 やや不満・不満の理由

やや不満・不満の理由
本数が少ない
電車の中はとてもきれいですが、トイレが外になくなり不便(小千谷駅)
新幹線との連絡が足りない
バスとの連絡が悪い
電車に問題はないが、駅まで遠くまた移動手段が自家用車しかない
朝、長岡行き鉄道、学生で混雑、座れることはほぼなし
全て階段を使わなければならないこと
来迎寺駅が無人になった。両方とも1時間に1本の運転なのだから長岡での待ち時間(連絡)を短くしてほしい。
不満ではないが、上越線⇄飯山線を利用しているので廃止になると困る
駅までの交通がない
電子マネーの使用ができない路線がある
バスへの乗り換えのタイミングが悪い
市内の駅は新幹線が停まらないので長岡駅での乗り継ぎ等、不便
1本でいいので遅い時刻の運行があると助かる
新幹線などのへの接続が悪い。在来線との接続が悪い。
駅まで自宅から徒歩では時間がかかりすぎる。遠すぎる。目的地が駅付近にあるわけでもない。
利用する時間帯に不便
夜10時台の電車がほしい
小千谷は、新幹線に乗るに一番不便だ
時間通りにつくことがなく必ず5～10分遅れるので小千谷までの乗り換えが不便
運休頻度が多い(特に冬期間)
目的地到着の時間帯にちょうどいい便がない
「新幹線」の発車・到着時間と「JR長岡駅・浦佐駅」の発車・到着時間が接続しない(待ち時間が多い)
22時長岡発で小千谷着の電車がない事が不満
乗り継ぎなどに時間がかかる
乗りかえの時間がある
駅周辺は人家もほぼなく怖い
出発は良いが午前中に帰る便がない
バス、鉄道との連絡が悪い(時間的な)
降雪ですぐ止まる(運休)
最終電車の時間が早い。冬季の運休が多い
乗り換えのいい便がないことが多い
最寄り駅が遠い
最終電車時刻が早い

## 2-4-2 路線バス・循環線

### (1) 【問6】 路線バス・循環線の認知度

- 路線バス・循環線の認知度では、「自宅近くのバス停の位置」が82.6%と最も高く、次いで「市内を路線バスが走っていること」が81.7%と続いている。
- 地区別に見ると、真人地区では「自宅近くのバスの名前」が89.0%と最も高くなっている。

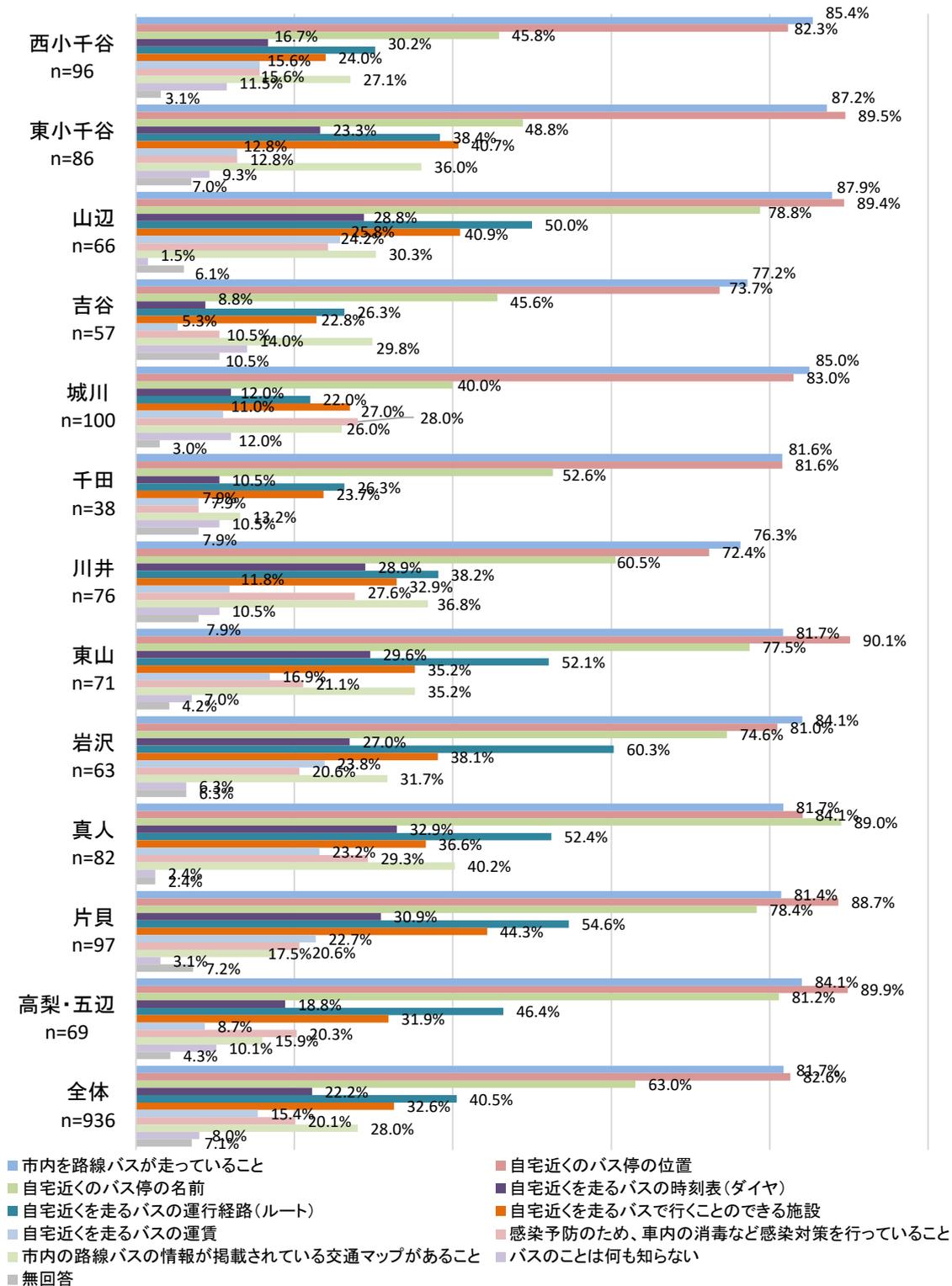


図 路線バス・循環線の認知度 (地区別)

(2) 【問 7-1】 1年間の路線バス・循環線の利用頻度

- 1年間の路線バス・循環線の利用頻度では、「利用していない」が73.5%と最も高く、次いで「年に数日程度」が15.5%と続いている。
- 日常的な利用は、鉄道と比較すると多いものの1割前後となっており、山辺地区が其他地区より比較的多い状況。
- 一方で、東山地区では「利用していない」が約9割を占めている。

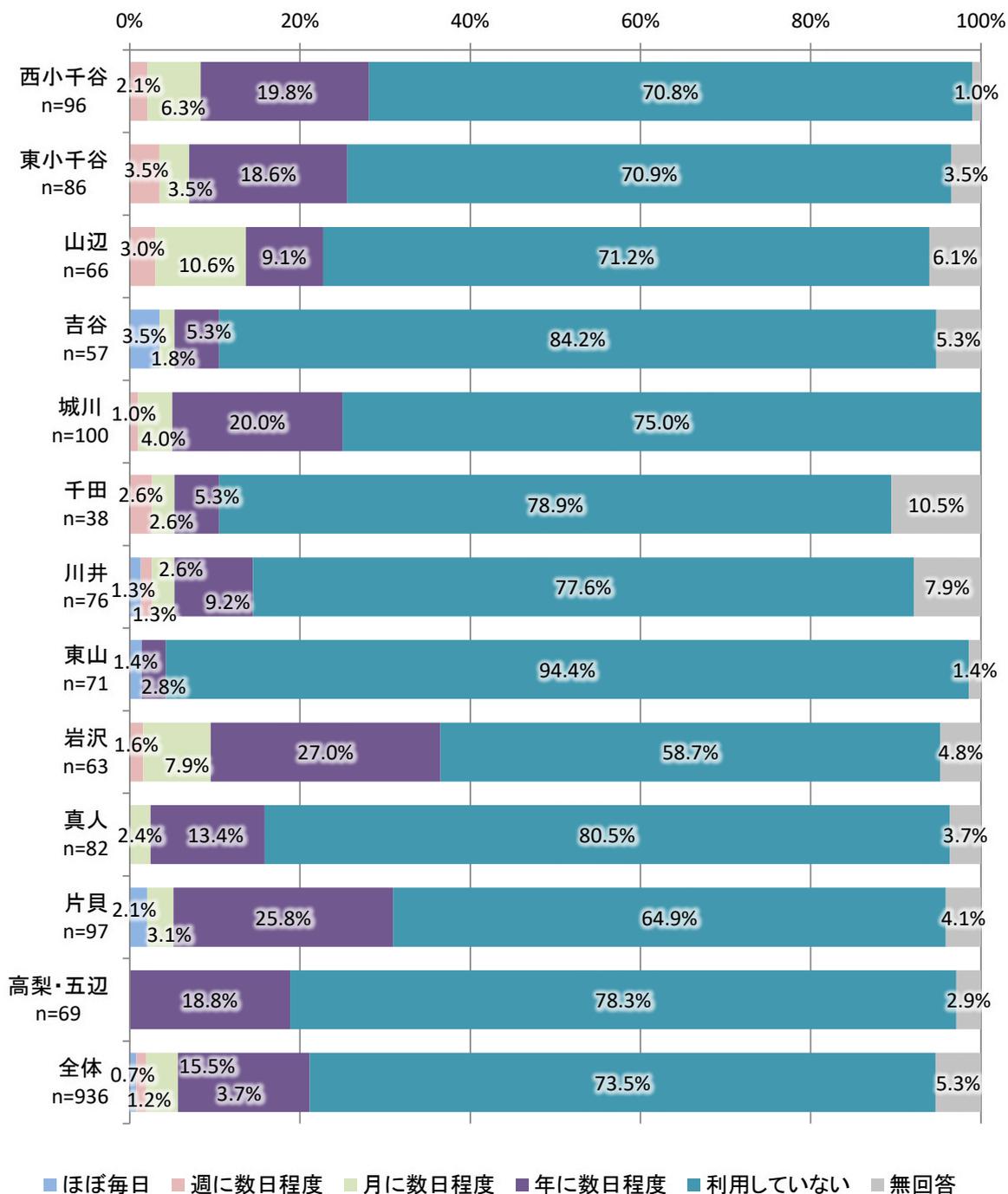


図 1年間の路線バス・循環線の利用頻度（地区別）

### (3) 【問 7-2-1】 主な利用目的

※【問 7-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

- 主な利用目的では、「観光・レクリエーション」が29.3%と最も高く、次いで「その他」が19.2%と続いている。
- 地区別に見ると、真人地区では「通院」が46.2%と最も高くなっている。

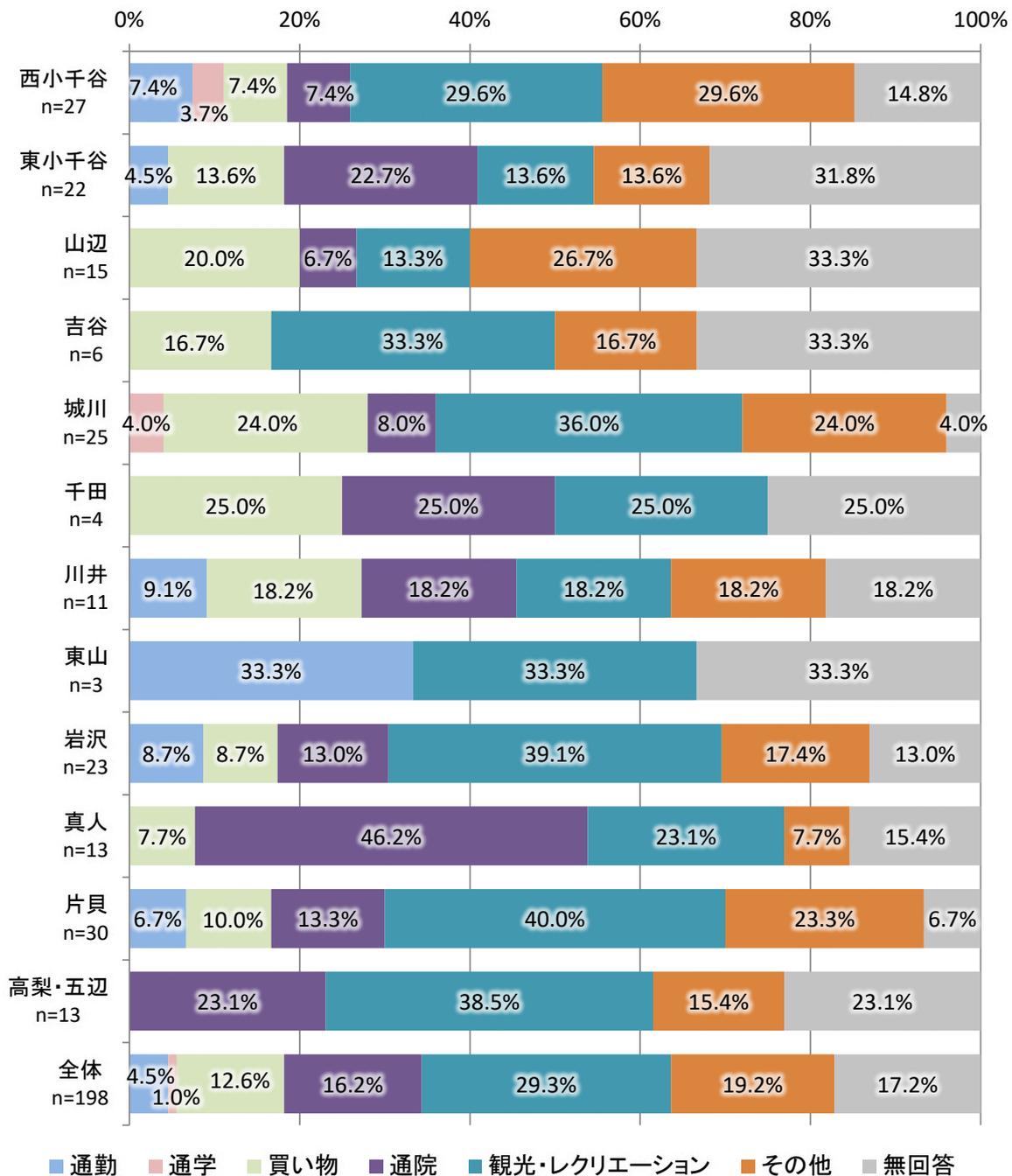


図 主な利用目的

#### (4) 【問 7-2-2】現状の満足度

※【問 7-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

- 現状の満足度では、「どちらともいえない」が 33.3%と最も高く、次いで「やや満足」が 19.7%と続いている。
- 地区別に見ると、千田地区の半数が「不満」と回答しているが、真人地区では、「満足」が 30.8%と比較的高い傾向にある。

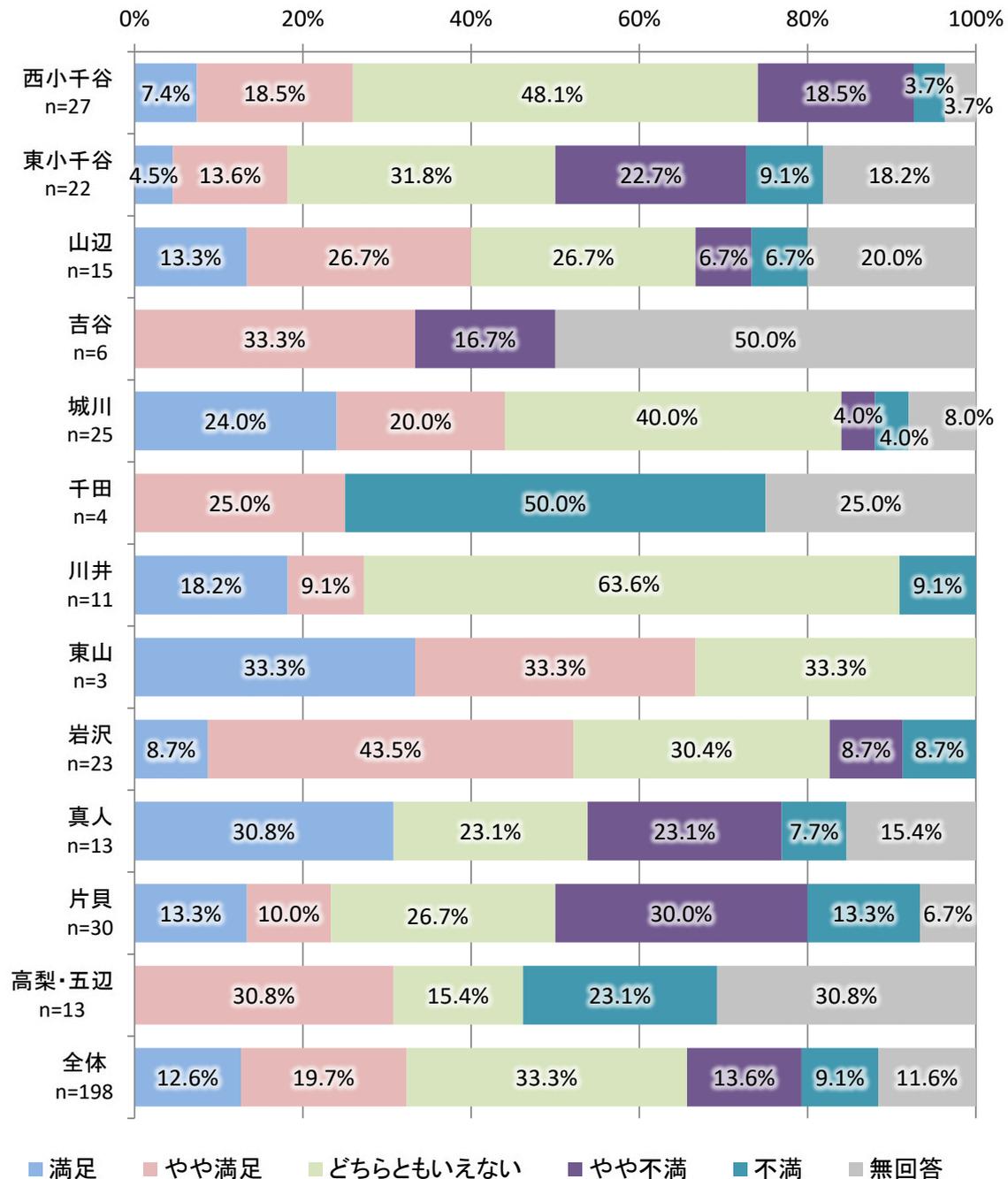


図 現状の満足度

(5) 【問 7-2-3】 やや不満・不満の理由

※【問 7-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

・やや不満・不満の理由では、「本数が少ない」や「時間帯が合わない」、「料金が高い」が比較的高い傾向にある。

表 やや不満・不満の理由

やや不満・不満の理由
バスの時刻(特に夜間)
自分にあつた時間帯がなく不自由
運転手の商売気なし
料金が高い
ノンステップバスじゃないと乗り降りが大変である
時刻表より早く運行する
時間帯によってはバスの本数が少ない
最終バスの時間が早い
運転手の接客
1日に何回も通らないから
運転手さんがとても親切です
長岡までの直通がない
最終バス時間が早い
帰宅ラッシュの混み具合がひどい
行きたい場所にスムーズに行けない
〇〇経路が分かりづらい
電車の降車のタイミングでバスが通過しない
待ち時間が長い
1本でいいので遅い時刻帯に運行してもらえるととても助かる
乗客減もあり、午後～夕方便が少ない
病院が終了時間とバスの時間が(帰りのバス)合わない
行きたい所まで乗り換え必要
利用したい時間帯にバス便がない
本数が少ない(特に日曜祝日)終わる時間が早すぎる

(6) 【問 7-3】 利用するための条件

※【問 7-1】で「利用していない」を答えた人のみ

- 利用するための条件では、「運行本数が多いこと」が45.6%と最も高く、次いで「行きたい施設を経由する路線があること」が32.8%と続いている。
- 地区別に見ると、吉谷地区では「自宅や目的地から最寄バス停まで近いこと」が50.0%と最も高くなっている。

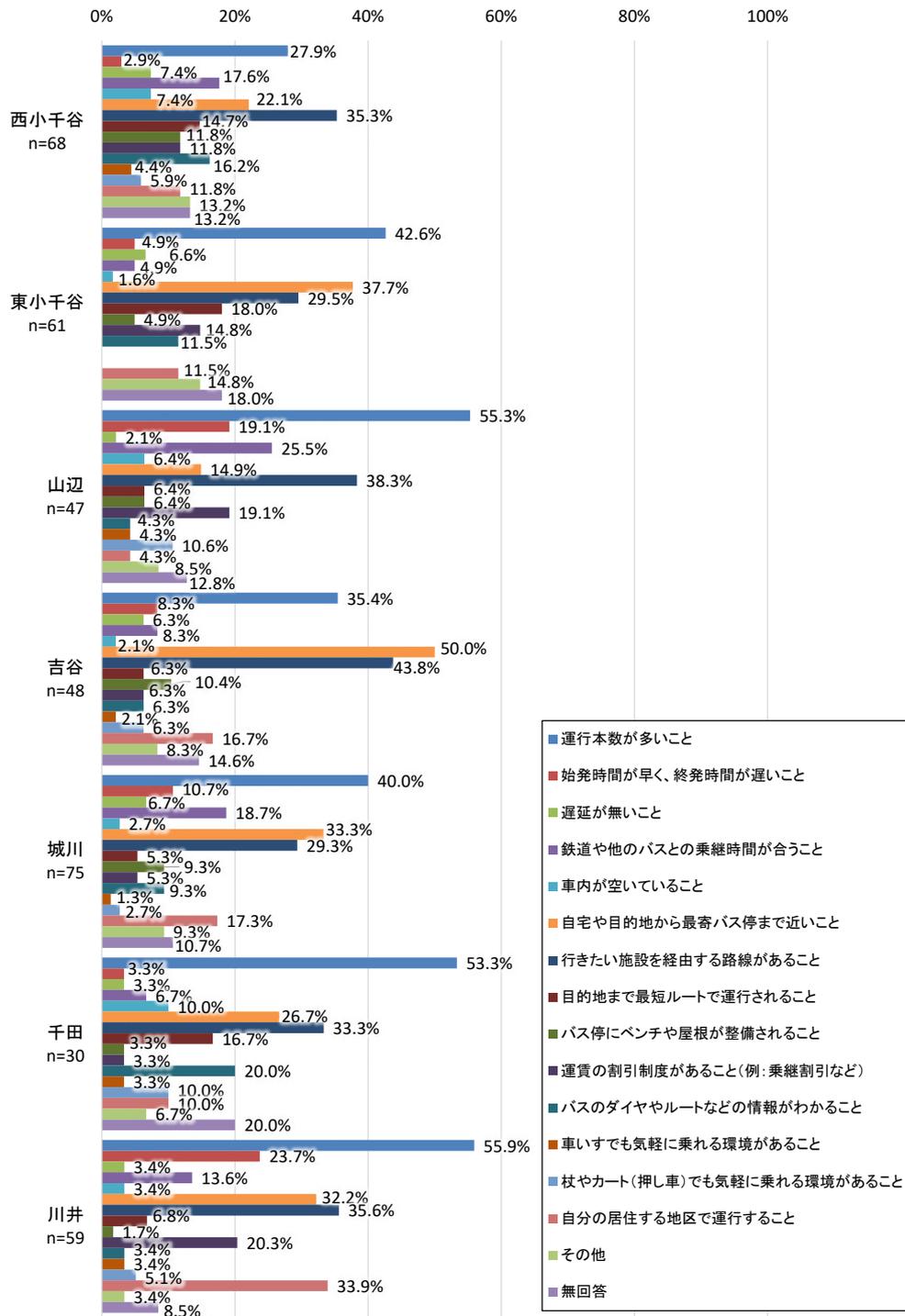


図 利用するための条件（地区別）

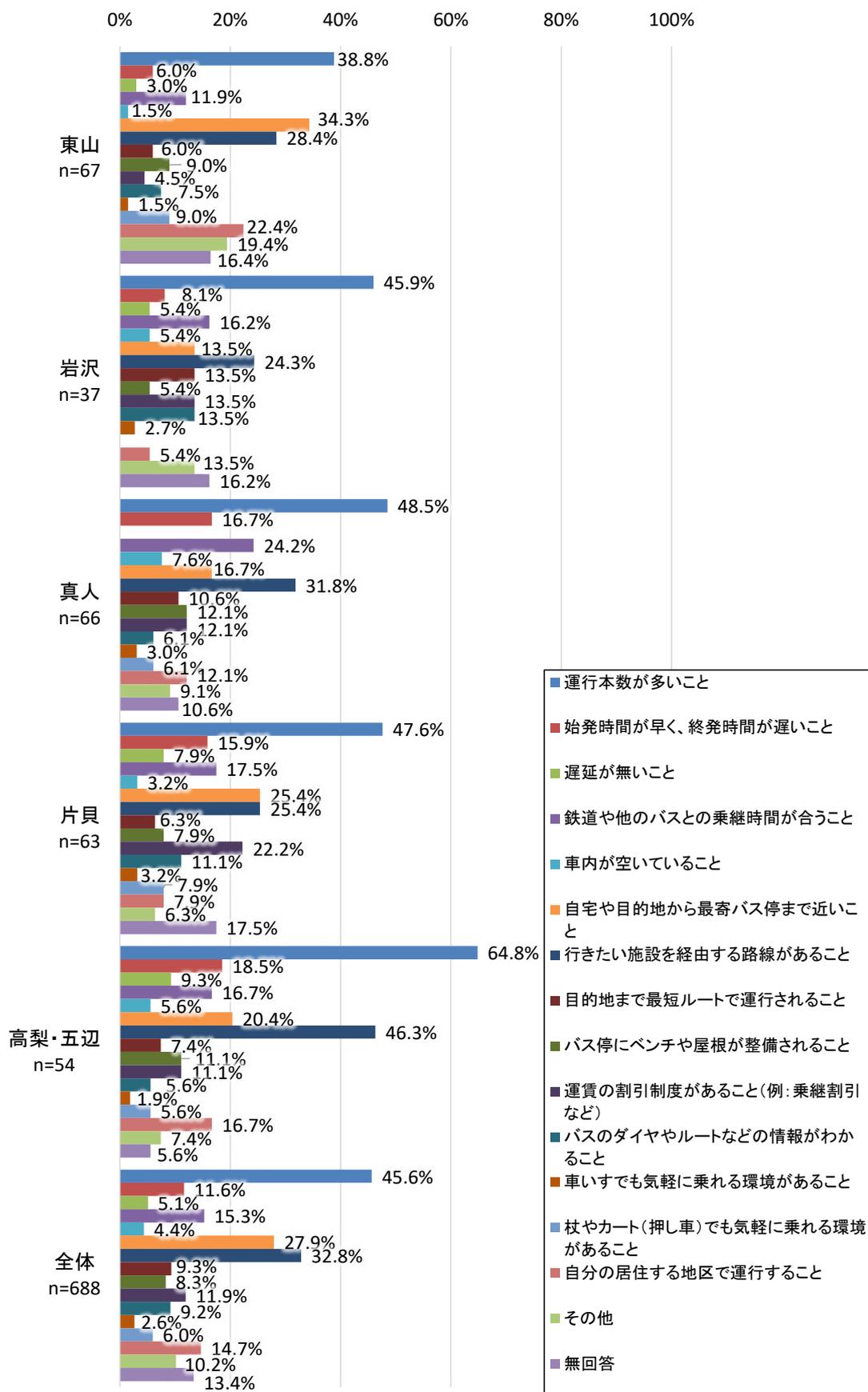


図 利用するための条件（地区別・続）

(7) 【問 7-4-1】条件が改善された場合の利用意向

※【問 7-1】で「利用していない」を答えた人のみ

- 条件が改善された場合の利用意向では、「たぶん利用する」が41.6%(286人)と最も高く、次いで「改善されても利用しない」が35.6%(245人)と続いている。
- 地区別に見ると、岩沢地区と片貝地区では「利用する」「たぶん利用する」と回答している人が約6割となっており、比較的高い傾向にある。

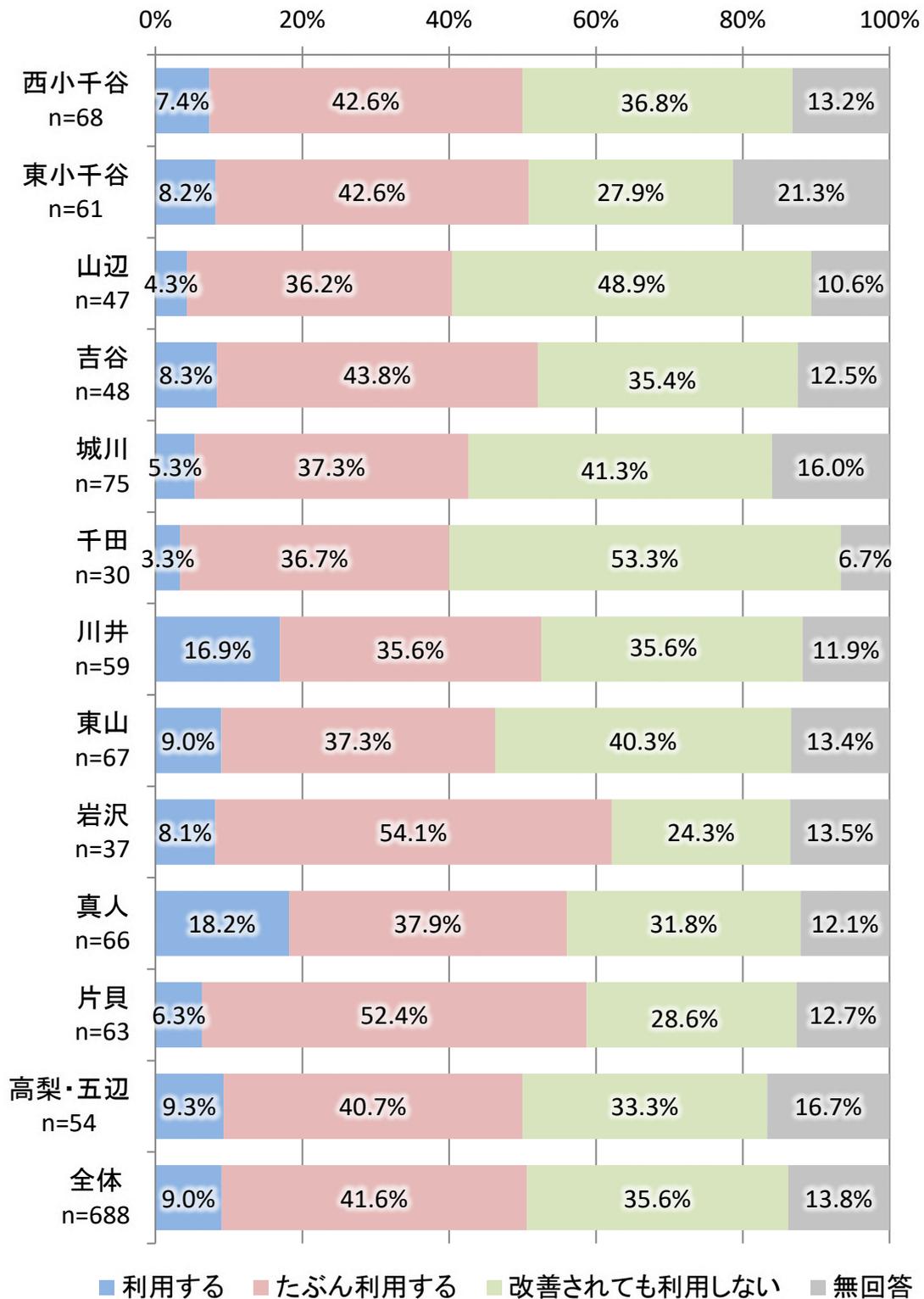


図 条件が改善された場合の利用意向

(8) 【問 7-4-2】 条件が改善されても利用しない理由

※【問 7-1】で「利用していない」を答えた人のみ

- 条件が改善されても利用しない理由では、「自家用車を運転できるから」や「家族等の送迎があるから」が多くなっている。

表 条件が改善されても利用しない理由

条件が改善されても利用しない理由
今現在自家用車を使用しているため、返納後は利用すると思う
自家用車の利便性に劣る
目的地がない
タクシーより安く乗れるから
家族に送迎してもらう
車酔い、5分ももたない
歩きたいから
複数の目的地に、自分が行きたい時に行くには、車でないと不便
買い物、通院以外に、社会参加、病院見舞い等があり乗り換えの待ち時間等を考えると不可能に近い。
仕事内容により行き帰りの時間が違うし会議や買い物等で、あっちこちに行くことができない。バス待ちの時間がもったいない。
コロナが心配
料金高い
本数が限られている
廃止が決定している
歩けないから乗れない
自分で運転できる間は自分の思うところへ自由に移動できるため
バス停まで歩く事は困難
家族がフォローできるから
バス停まで遠いからどんなに改善されても住居が場所の悪いところだから無理です
型にはまって自由さに欠ける
これから先高齢の為外出する機会が少なくなる
子供を頼る
1人ではバスに乗れないから
私が利用しなくても子どもに利用させたい
今は利用しない
今から免許返納する気がない
仕事で残業もあるのであてにできない。除雪がよくないので冬期は時間が読めない
現在病気で通院中
自由ではなくなるから
バスに乗る習慣がない
中々時間が思うようになく不便です。南木まで行けるようぜひ便宜をはかってください。千谷から行けるようおねがいます。
1回の外出でいろいろ行きたいのでバスだと不便。荷物もすごく多いので今はとても利用できない。
運動のため歩くほうが良い、遠いところは雨の日など利用するかも
買い物した重い物を持ってバス停から歩くのは大変なので
目的地が1つではないため、自分で運転するほうが便利
今は何も考えていない
よっぽどの割引がないと高く乗れない
自宅が高床なので人手がないと出られない
そんなに改善されないとと思う
あまり外出しないから
ほとんどバスに乗ったことがないため
バス停が遠い
主人が運転しなくなれば路線バスを利用するつもり
1日のバスの本数がなくて利用していなかった
時間待ちが面倒だ
認知症状あるため
乗り継ぎがない
本数が少なすぎる。ほとんど直行便がない。
まだ早い
人混みが嫌い
自分で運転することによるリスクの減少
行動するのに時間に束縛されるので利用したくないです
94才なので1人では利用が難しい。
自家用車で介護者を乗せて移動する必要があるため
買物しても自宅までや店からの運搬に困る
1人住まい
施設に入所しているため
駐車場がない場所や料金が高い時にはバスでの移動の方が良いと思っています。
手荷物が多いためと、帰りに買物をして帰るため、持ち帰るには無理だから
家族の送迎があります(夫・子供)
時間を合わせて行動できない(時刻表通りに動けない、生活行動に合わせて行きたい時に行く事ができる自家用車があるため)
乗ってもたまたま利用する程度
バス以外の移動手段があるから
必要ないから
直接目的地に向かうのが一番近く、早い
天候の具合に 左右されたくないから
荷物の運搬がしづらい

## 2-4-3 コミュニティバス

### (1) 【問 8-1】1年間のコミュニティバスの利用頻度

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人のみ

- 1年間のコミュニティバスの利用頻度では、「利用していない」が87.3%(55人)と最も高い。
- 利用している人は2人に留まっている状況。

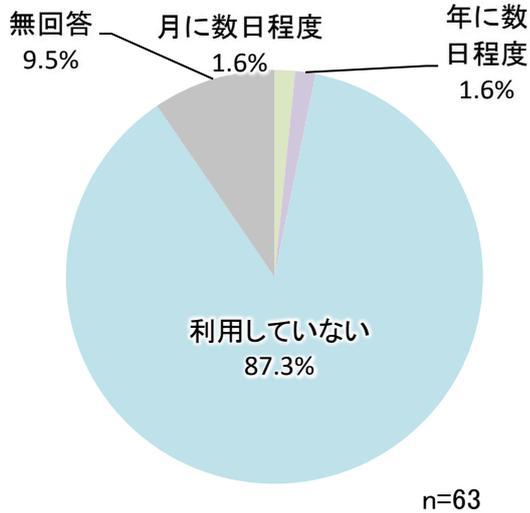


表 1年間のコミュニティバスの利用頻度

	回答数	割合
ほぼ毎日	0	0.0%
週に数日程度	0	0.0%
月に数日程度	1	1.6%
年に数日程度	1	1.6%
利用していない	55	87.3%
無回答	6	9.5%
合計	63	100.0%

図 1年間のコミュニティバスの利用頻度

### (2) 【問 8-2-1】主な利用目的

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人、【問 8-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

- 主な利用目的では、「その他」が100.0%(2人)となっている。

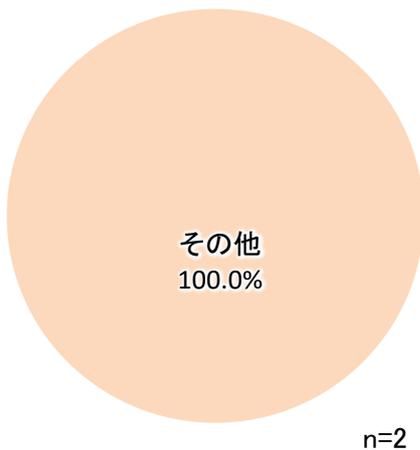


表 主な利用目的

	回答数	割合
通勤	0	0.0%
通学	0	0.0%
買い物	0	0.0%
通院	0	0.0%
観光・レクリエーション	0	0.0%
その他	2	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	100.0%

図 主な利用目的

### (3) 【問 8-2-2】現状の満足度

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人、【問 8-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人のみ

・現状の満足度では、「満足」と「やや満足」が50.0%(1人)となっている。

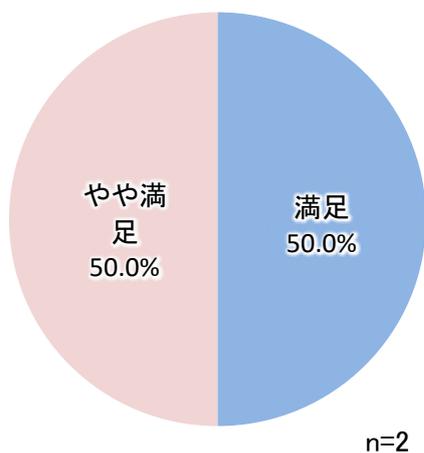


図 現状の満足度

表 現状の満足度

	回答数	割合
満足	1	50.0%
やや満足	1	50.0%
どちらともいえない	0	0.0%
やや不満	0	0.0%
不満	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	100.0%

### (4) 【問 8-2-3】やや不満・不満の理由

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人、【問 8-1】で「ほぼ毎日」、「週に数日程度」、「月に数日程度」、「年に数日程度」を答えた人、【問 8-2-2】で「やや不満」、「不満」と答えた人のみ

回答者なし

(5) 【問 8-3】 利用するための条件

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人、【問 8-1】で「利用していない」と答えた人のみ

・利用するための条件では、「行きたい施設を経由すること」が 30.9%(17 人)と最も高く、次いで「コミュニティバスの運行範囲や予約方法などの情報がわかること」が 29.1%(16 人)と続いている。

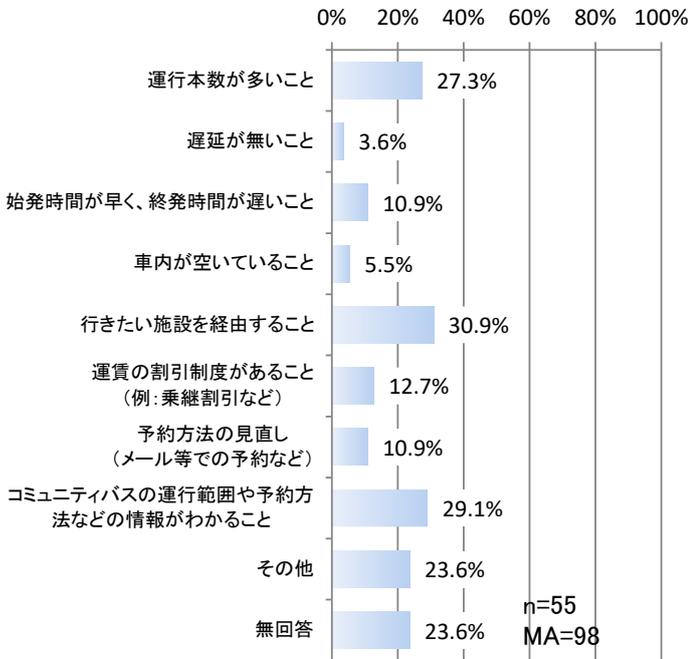


表 利用するための条件

	回答数	割合
運行本数が多いこと	15	27.3%
遅延が無いこと	2	3.6%
始発時間が早く、終発時間が遅いこと	6	10.9%
車内が空いていること	3	5.5%
行きたい施設を経由すること	17	30.9%
運賃の割引制度があること(例: 乗継割引など)	7	12.7%
予約方法の見直し(メール等での予約など)	6	10.9%
コミュニティバスの運行範囲や予約方法などの情報がわかること	16	29.1%
その他	13	23.6%
無回答	13	23.6%
合計	98	178.2%

図 利用するための条件

(6) 【問 8-4-1】 条件が改善された場合の利用意向

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人、【問 8-1】で「利用していない」と答えた人のみ

・条件が改善された場合の利用意向では、「利用する」と「たぶん利用する」合わせて約 5 割になるなど、上記の改善による利用者増が一定程度見込まれる事が確認。

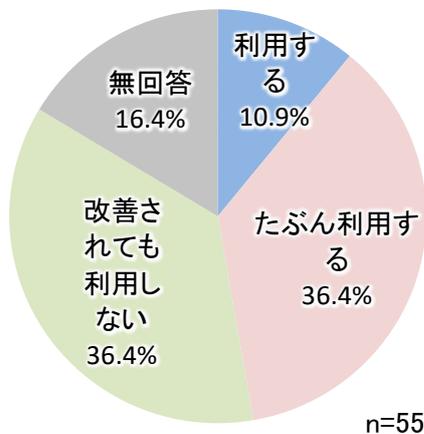


表 条件が改善された場合の利用意向

	回答数	割合
利用する	6	10.9%
たぶん利用する	20	36.4%
改善されても利用しない	20	36.4%
無回答	9	16.4%
合計	55	100.0%

図 条件が改善された場合の利用意向

(7) 【問 8-4-2】条件が改善されても利用しない理由

※【問 1-4】で「岩沢」を答えた人、【問 8-1】で「利用していない」と答えた人、【問 8-4-1】で「改善されても利用しない」と答えた人のみ

- |   |
|---|
| • 条件が改善されても利用しない理由では、「自家用車を運転するから」や「現在は必要としていない」などが挙げられた。 |
|---|

表 条件が改善されても利用しない理由

条件が改善されても利用しない理由
現在は必要としていない
本数が少ないため
近所に子供が住んでいるので車の運転をしなくなったときは 子供に頼めるため
路線バス、電車で間に合う
ゆっくり買い物できない
車のほうが楽だから
将来、免許証を返納したら利用したい
自分で車の運転をするから

## 2-4-4乗合タクシー

### (1) 【問 9-1】 1年間の乗合タクシーの利用頻度

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人のみ

- 1年間の乗合タクシーの利用頻度では、「利用していない」が82.0%(228人)と多くを占め
- 利用しているとの回答は約1割に留まり、大半が「年に数日程度」となっているなど、利用は少ない状況。

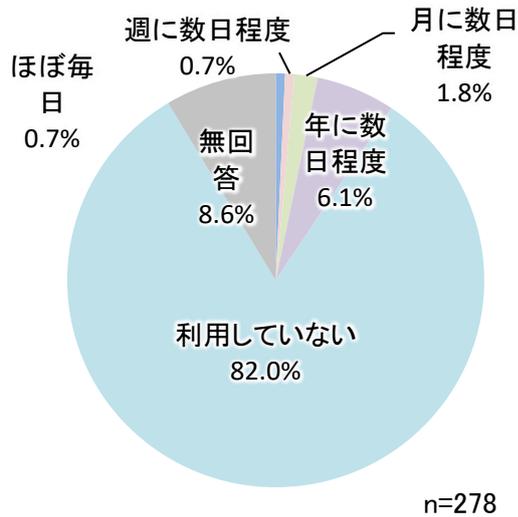


表 1年間の乗合タクシーの利用頻度

	回答数	割合
ほぼ毎日	2	0.7%
週に数日程度	2	0.7%
月に数日程度	5	1.8%
年に数日程度	17	6.1%
利用していない	228	82.0%
無回答	24	8.6%
合計	278	100.0%

図 1年間の乗合タクシーの利用頻度

### (2) 【問 9-2-1】 主な利用目的

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人、【問 9-1】で「ほぼ毎日」「週に数日程度」「月に数日程度」「年に数日程度」を答えた人のみ

- 主な利用目的では、「通院」が19.2%(5人)、「通勤」が11.5%(3人)など、日常生活上の利用も一部見られる状況。

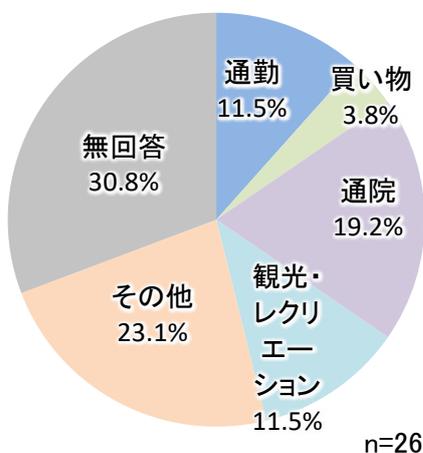


表 主な利用目的

	回答数	割合
通勤	3	11.5%
通学	0	0.0%
買い物	1	3.8%
通院	5	19.2%
観光・レクリエーション	3	11.5%
その他	6	23.1%
無回答	8	30.8%
合計	26	100.0%

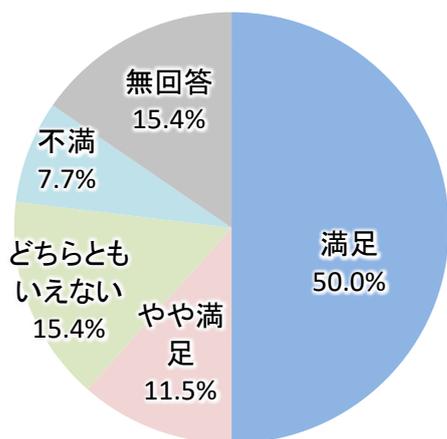
図 主な利用目的

### (3) 【問 9-2-2】 現状の満足度

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人、【問 9-1】で「ほぼ毎日」「週に数日程度」「月に数日程度」「年に数日程度」を答えた人のみ

・現状の満足度では、「満足」が 50.0%(13 人)と最も高く、次いで「どちらともいえない」が 15.4%(4 人)と続いている。

表 現状の満足度



	回答数	割合
満足	13	50.0%
やや満足	3	11.5%
どちらともいえない	4	15.4%
やや不満	0	0.0%
不満	2	7.7%
無回答	4	15.4%
合計	26	100.0%

図 現状の満足度

### (4) 【問 9-2-3】 やや不満・不満の理由

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人、【問 9-1】で「ほぼ毎日」「週に数日程度」「月に数日程度」「年に数日程度」を答えた人、【問 9-2-2】で「やや不満」「不満」を答えた人のみ

・やや不満・不満の理由では、「途中下車が出来ない」や「終発時間が早い」という理由が挙げられた。

表 やや不満・不満の理由

やや不満・不満の理由
途中下車が出来ない
終発時間が早い

(5) 【問 9-3】 利用するための条件

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人、【問 9-1】で「利用していない」を答えた人のみ

・利用するための条件では、「運行本数が多いこと」が 41.2%(94 人)と最も高く、次いで「行きたい施設を経由する路線があること」が 30.3%(69 人)と続いている。

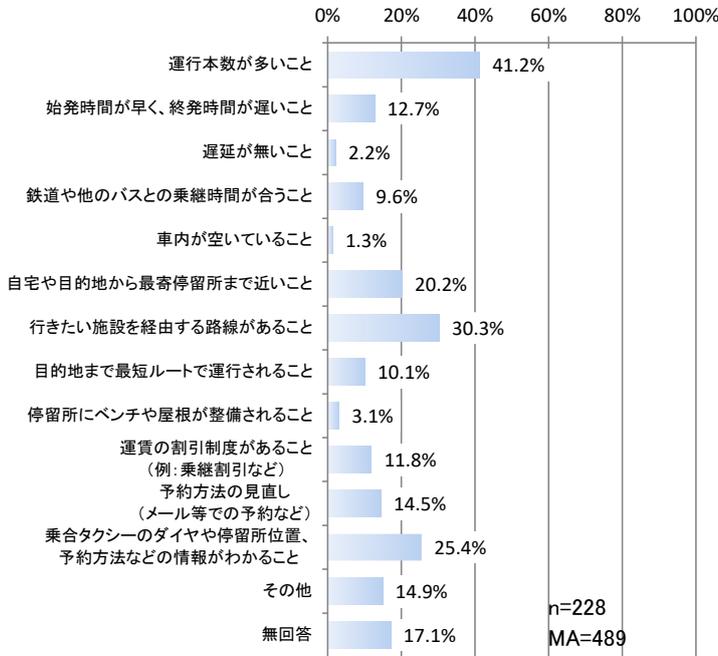


表 利用するための条件

	回答数	割合
運行本数が多いこと	94	41.2%
始発時間が早く、終発時間が遅いこと	29	12.7%
遅延が無いこと	5	2.2%
鉄道や他のバスとの乗継時間が合うこと	22	9.6%
車内が空いていること	3	1.3%
自宅や目的地から最寄停留所まで近いこと	46	20.2%
行きたい施設を経由する路線があること	69	30.3%
目的地まで最短ルートで運行されること	23	10.1%
停留所にベンチや屋根が整備されること	7	3.1%
運賃の割引制度があること(例: 乗継割引など)	27	11.8%
予約方法の見直し(メール等での予約など)	33	14.5%
乗合タクシーのダイヤや停留所位置、予約方法などの情報がわかること	58	25.4%
その他	34	14.9%
無回答	39	17.1%
合計	489	214.5%

図 利用するための条件

(6) 【問 9-4-1】 条件が改善された場合の利用意向

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人、【問 9-1】で「利用していない」を答えた人のみ

・条件が改善された場合の利用意向では、「利用する」と「たぶん利用する」合わせて 4 割以上を占めるなど、コミュニティバスと同様、上記の改善による利用者増が一定程度見込まれる事が確認。

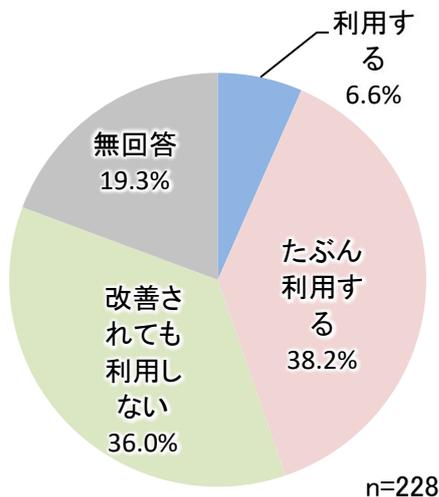


表 条件が改善された場合の利用意向

	回答数	割合
利用する	15	6.6%
たぶん利用する	87	38.2%
改善されても利用しない	82	36.0%
無回答	44	19.3%
合計	228	100.0%

図 条件が改善された場合の利用意向

(7) 【問 9-4-2】条件が改善されても利用しない理由

※【問 1-4】で「吉谷」,「川井」,「岩沢」,「真人」を答えた人、【問 9-1】で「利用していない」を答えた人、【問 9-4-1】で「改善されても利用しない」を答えた人のみ

- 条件が改善されても利用しない理由では、「自分で運転が出来るから」や「自家用車の方が便利だから」などが挙げられた。

表 条件が改善されても利用しない理由

条件が改善されても利用しない理由
今のところ自分で運転できるから
循環バスが近くを通るので
買い物等の時、荷物の搬送が不便
自家用車が便利だから、タクシーを使用する理由がない
車を運転できれば必要がない
バスを使う割合の方が多そうだから
現在車利用で時間におわれる事多いため
先の事わからず
子供にたよる
自分で運転可能な限りは自家用車のほうが都合が良く、時間を有効に使えるから
自分の好きに動けない
公共交通で間に合う
今のところは現状で不便していない
認知症状あるため
人混みがいや(今コロナで感染が心配)
自家用車のほうが自由がきいて便利だから
まだ余程の事情のない限り車の運転を続けるため
わからない
運賃と時間、改善されるとは思えない
時間が合わなければタクシーを利用すると思う
子供を連れての利用が難しいため
現在必要ではないから
乗り口まで遠い

## 2-4-5 満足度

### (1) 【問 10-1】公共交通全体に対する満足度

- 公共交通全体に対する満足度では、「どちらともいえない」が57.8%(541人)と最も高く、次いで「不満」が10.3%(96人)と続いている。
- 地区別にも、概ね同様の傾向となっているものの、その中で、岩沢地区では満足の意見が大きい、東山地区、真人地区、高梨・五辺地区では不満の意見が大きい、といった傾向がみられる。
- 年齢別に見ると、15～19歳では「満足」「やや満足」で6割を占めている。

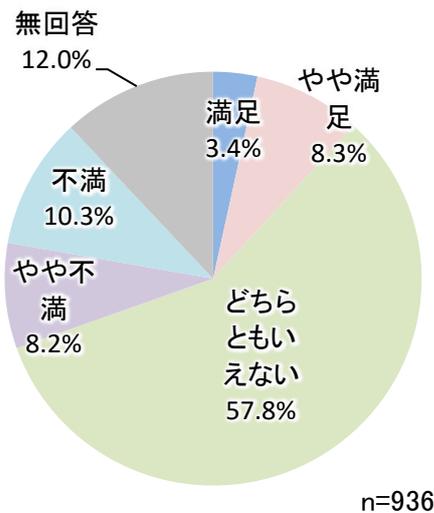


表 公共交通全体に対する満足度

	回答数	割合
満足	32	3.4%
やや満足	78	8.3%
どちらともいえない	541	57.8%
やや不満	77	8.2%
不満	96	10.3%
無回答	112	12.0%
合計	936	100.0%

図 公共交通全体に対する満足度

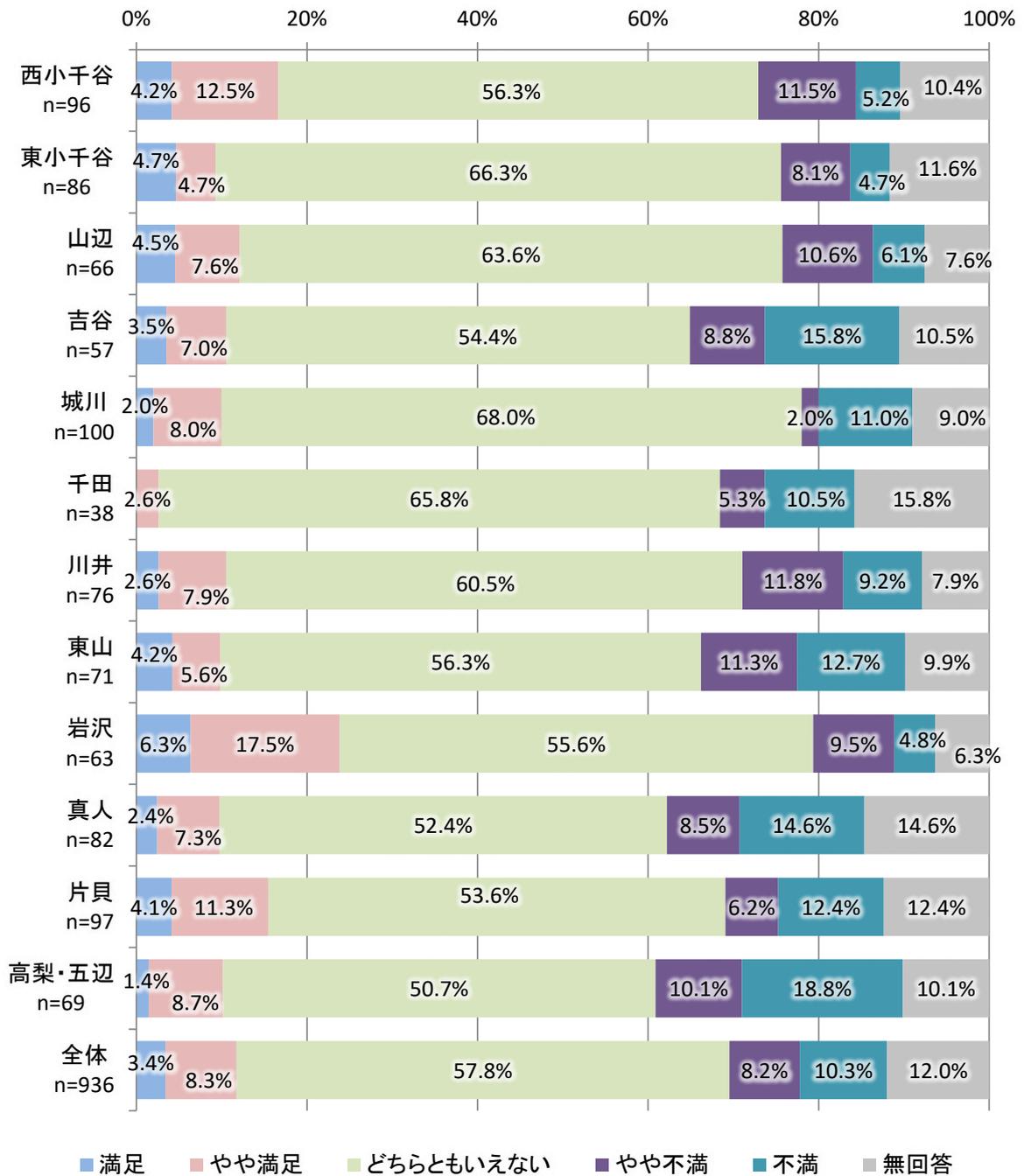


図 公共交通全体に対する満足度（地区別）

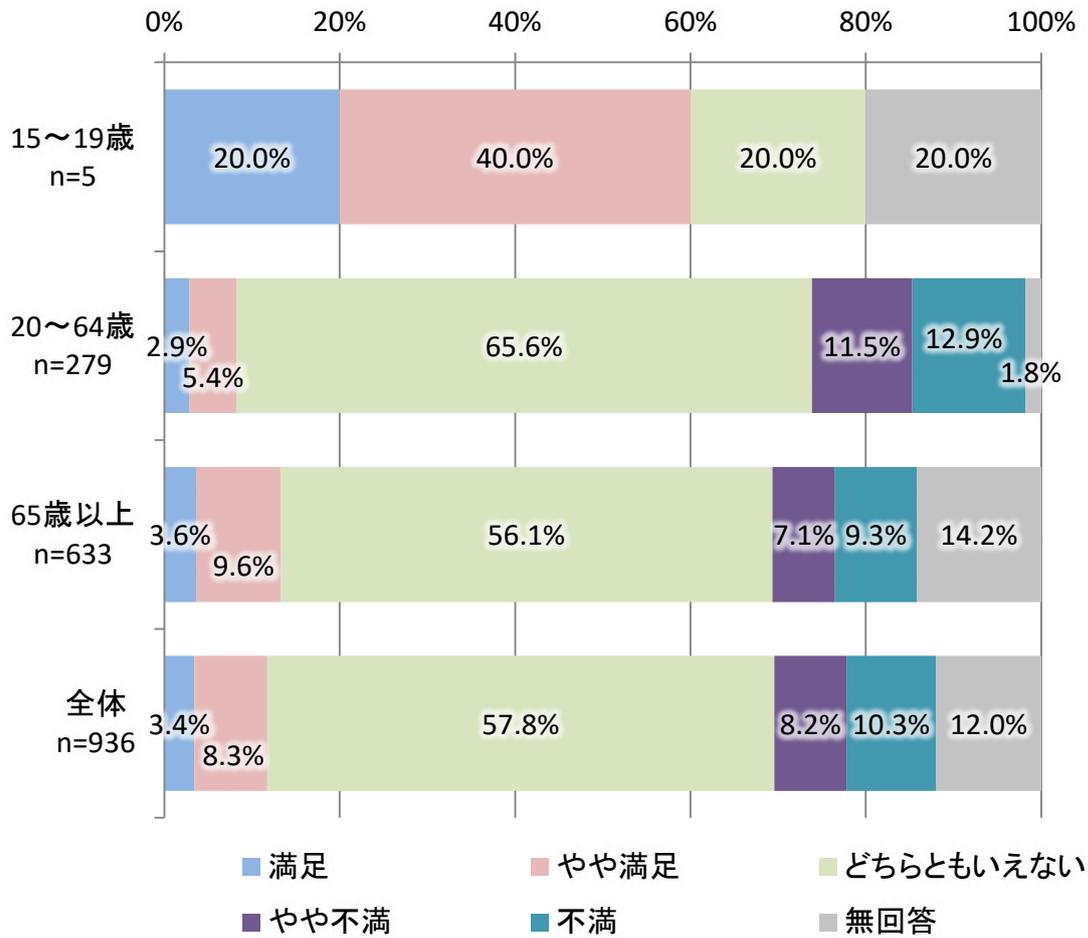


図 公共交通全体に対する満足度（年齢別）

(2) 【問 10-2】 やや不満・不満の理由

※【問 10-1】で「やや不満」、「不満」を答えた人のみ

- やや不満・不満の理由では、「運行本数が少ない」や「バス停や駅が遠い」、「鉄道とバスの乗り継ぎ時間が合わない」などが挙げられた。

表 やや不満・不満の理由

やや不満・不満の理由
利用時間が不便
予約制でバス料金より多額だと考えものだ
鉄道の乗り換え時間、本数が少ない
地元の人だけでなく、県外から観光目的もある
運行本数が少ない
雪が降ると元町から三仏生にかけての道すべてが細くなり歩道がなくなる。徒歩で移動できなくなる。歩行者専用道路または歩道を広げてほしい。
お年寄りの事故などある中、公共交通がものすごく少ないので、車を運転しなければ生活がものすごく不便だから駅が遠い
スイカをどの駅でも使えるようにしてほしい
近くにJRの駅があったら良かった
自由に目的地まで往復できない
飲食をともなう会合へ出席する時、自家用車のかわりに使えない
子供の中学校の(休日)通学ができない(東山)
バス停に歩いて20~30分かかります
昔使っていたが、バスの運転者の対応等に不満がある
市街地はバスが通行しているが、山間地は何も恩恵がない
普段から乗らないためわかりません
車がないと困る生活で不便すぎる
公共交通では時間のロスが多すぎる
市街地から離れているほど公共交通の本数が少ない
鉄道とバスの乗り継ぎ時間が合わない
杖を使用し、足が不自由なので利用しにくい
気軽に乗れる時間や本数でない
長岡までの直通がない
最寄りの駅やバス停がないから
買い物に行った場合、バス本数が少ないため不便
公共交通がR5年4月に廃止になってしまうので不安である
通学地域の生活環境の変化に合った路線にすること
運賃が高いため日常的には使いつらい
バスの土日祝便廃止に伴う中高生の部活などの通学が困難
車がない人には移動の手段が少なく、子どもや年寄りの予定で合わせられない仕事の時も多く、かなり不便。バスが1日3本しかないと待つ場所がない(朝)何時間も待たないといけな。土日祝日バスがなく毎週部活の送迎をこなすのはいけない。
土日祝日の最終運行時間が早すぎる
長岡から戻るときどちらとも時間がない時がある
自家用車でないと時間調整ができない
路線バスでなく乗合タクシーで申し込みが必要だから
終電・終バスが早い
とても不便です、何とかしてください
鉄道やバスはあまりに不便
十日町→小千谷間のバスで午後5時台がない。子どもが不便。
バスの本数が少ないと思います
時間がよめない
新潟市や東京等遠くへ行くとき、鉄道・バス(高速)を使いたいが、乗り換え等不便を感じる
小千谷駅をかなり利用しているが、荷物をもつての階段は不便である
帰りの時間(バス)と病院が、終了時間が合わない時もある
市内からもう少し離れた地域までの市内循環バスの路線を増やしてほしい
コミュニティバスもない
鉄道の本数が少ないからです
バスが廃止になった
自家用車のほうが便利
利便性が悪い
バスに関してはどこを通るルートなのか、乗るまでわからない
高齢者のみ世帯等、自家用自動車を所有運転できない世帯に対するサポートが不十分
場所が遠い、そもそもいない
費用対効果上仕方ないのですが、土日のバスがなくなり、子供(学生)が部活に自分で行けない
冬になるとすぐ遅延、不通になりあてにならないから
飯山線の越後川口駅からの上越線下り(長岡方面)への接続が悪い
鉄道～駅まで遠く、車で走っても停める所があるかどうか不安。台数に限りがある。バス～バス停まで遠く、歩くのが大変
バスが町内にない
バス、鉄道の本数が年々少なくて利用したくてもできない
病院に直通で行けない(1本/1日しかない)
駅は遠い(歩いていける所でない)
子どもの学校に使えない(土日休みなので)
利用することがない
自宅近くで利用できる公共交通機関がない
自分の居住する地区では走っていない

## 2-4-6 公共交通に関する考え

### (1) 【問 11】公共交通の方向性

- 公共交通の方向性では、「移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき」が 32.9%(308 人) と最も高く、次いで「現在の公共交通を維持すべき」が 26.6%(249 人) と続いている。
- 地区別に見ると、川井地区では「公共交通の充実・拡大を図るべき」が 31.6%と最も高くなっている。
- 年齢別に見ると、20～64 歳の約 4 割が「移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき」と回答している一方、高齢者では「現在の公共交通を維持すべき」の構成が大きくなり、「移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき」と同程度の構成比となっている。

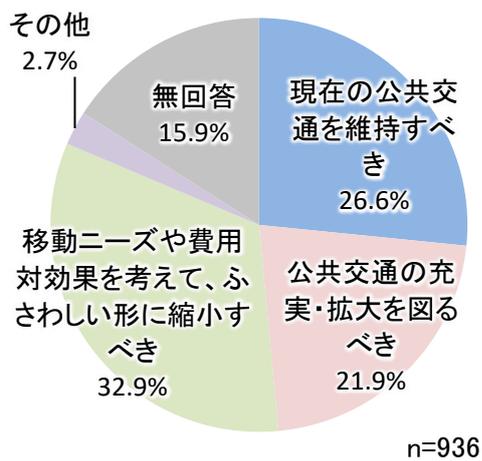


図 公共交通の方向性

表 公共交通の方向性

	回答数	割合
現在の公共交通を維持すべき	249	26.6%
公共交通の充実・拡大を図るべき	205	21.9%
移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき	308	32.9%
その他	25	2.7%
無回答	149	15.9%
合計	936	100.0%

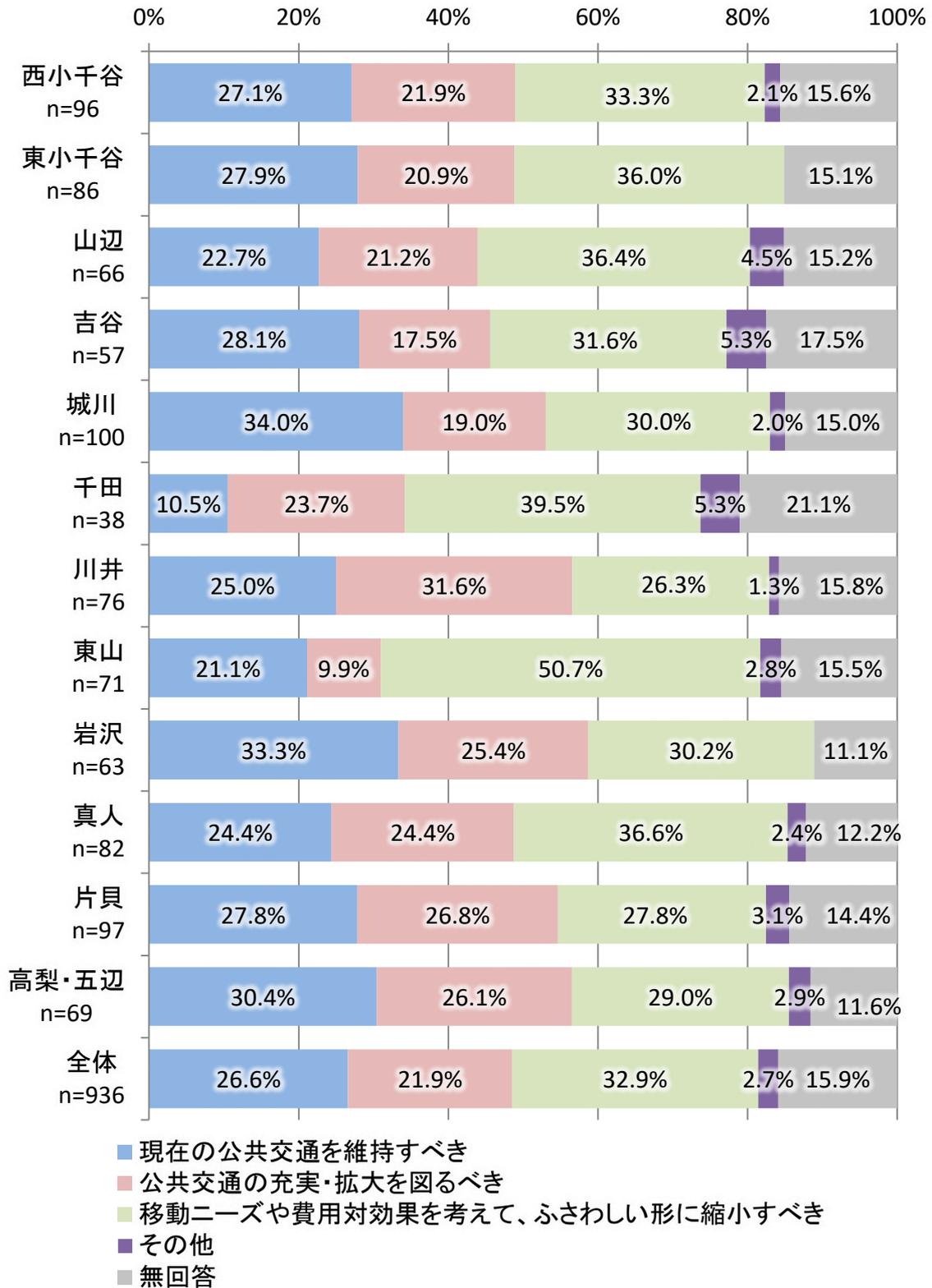


図 公共交通の方向性（地区別）

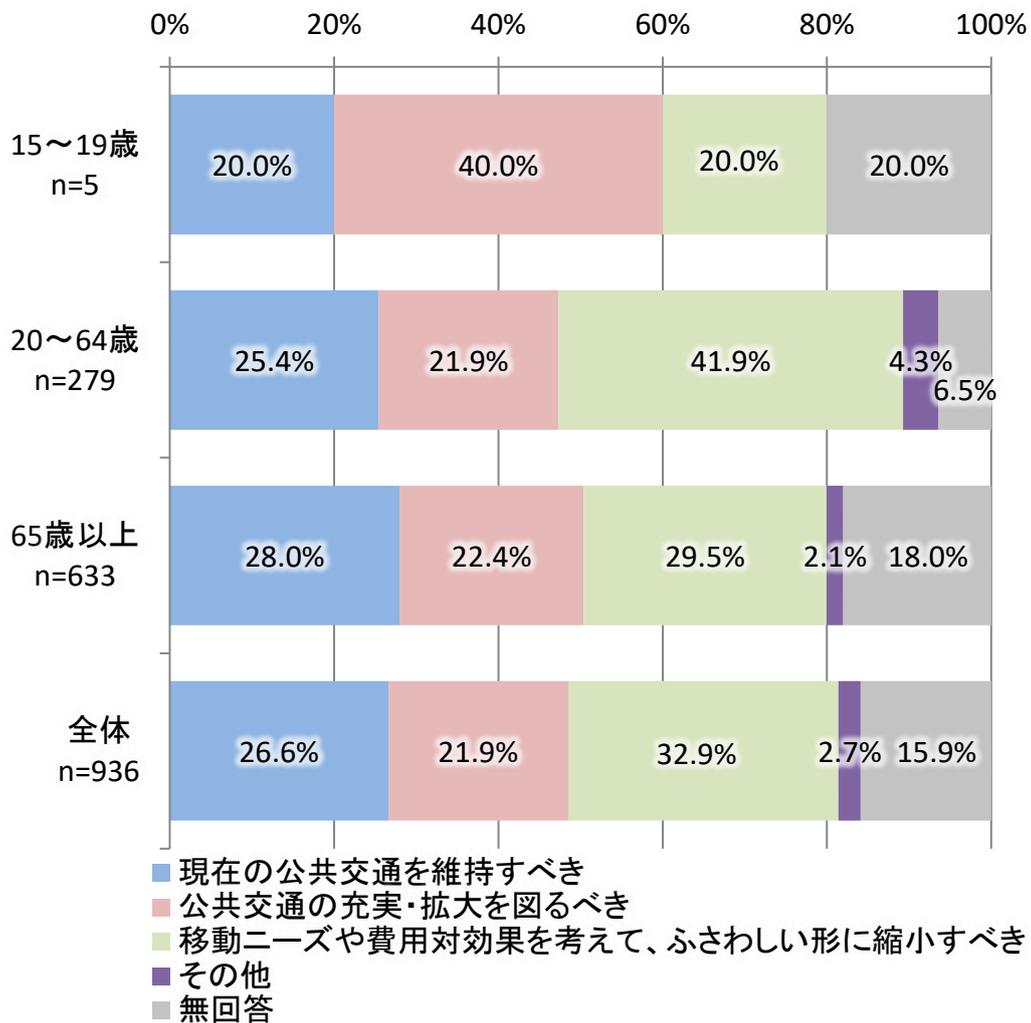


図 公共交通の方向性（年齢別）

(2) 【問 12】公共交通の維持・充実・拡大による運行経費等の負担増について

※【問 11】で「現在の公共交通を維持すべき」、「公共交通の充実・拡大を図るべき」を答えた人のみ

- 公共交通の維持・充実・拡大による運行経費等の負担増については、「公共交通維持・向上の為に市の財政負担が増額となっても、仕方がないと思う」が 45.2%(205 人) と最も高く、次いで「市民や来訪者の多くが公共交通を利用し、利用者を増やすことで、公共交通維持・向上に協力する」が 22.7%(103 人)と続いている。
- 地区別に見ると、東小千谷地区と東山地区では、「市民や来訪者の多くが公共交通を利用し、利用者を増やすことで、公共交通維持・向上に協力する」が最も高くなっている。
- 年齢別に見ると、高齢者では「自治体や地域がある程度費用負担をすることで公共交通維持・向上を図る」の割合が大きくなる傾向。

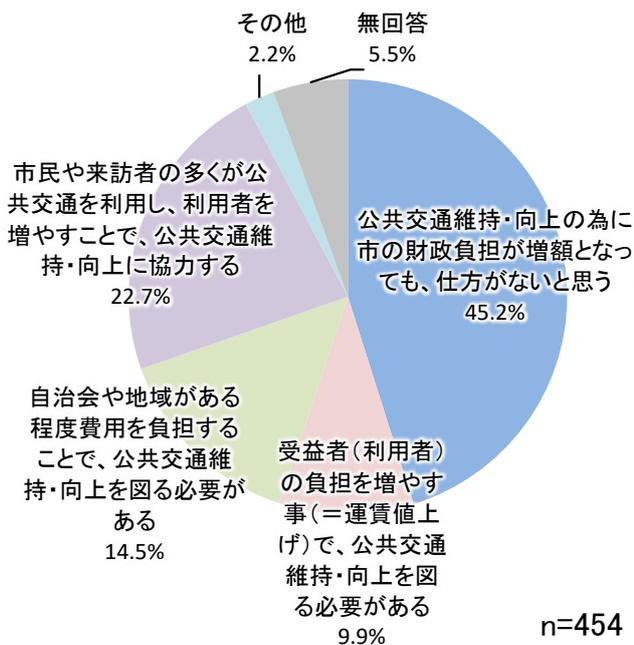
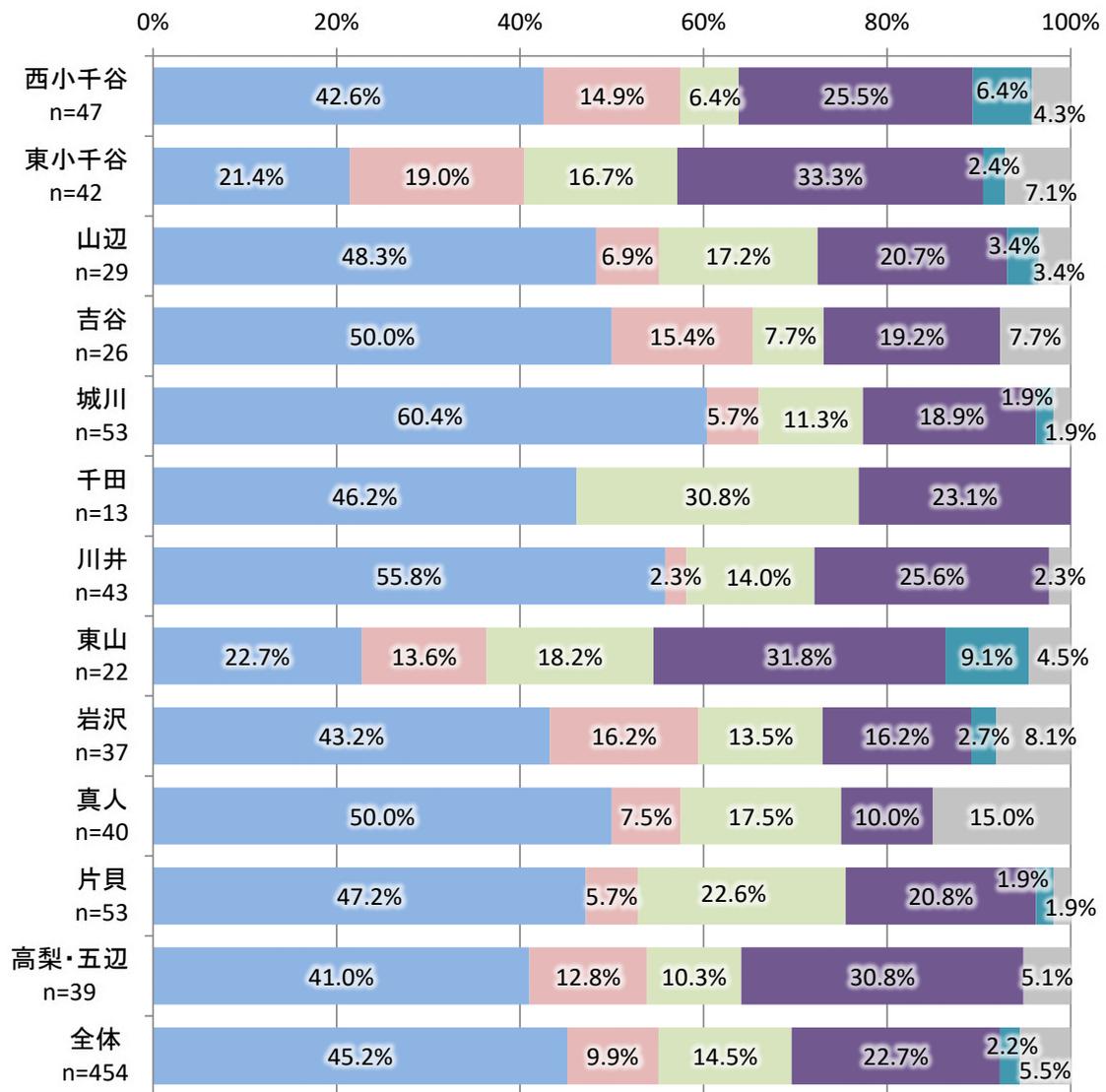


表 公共交通の維持・充実・拡大による運行経費等の負担増について

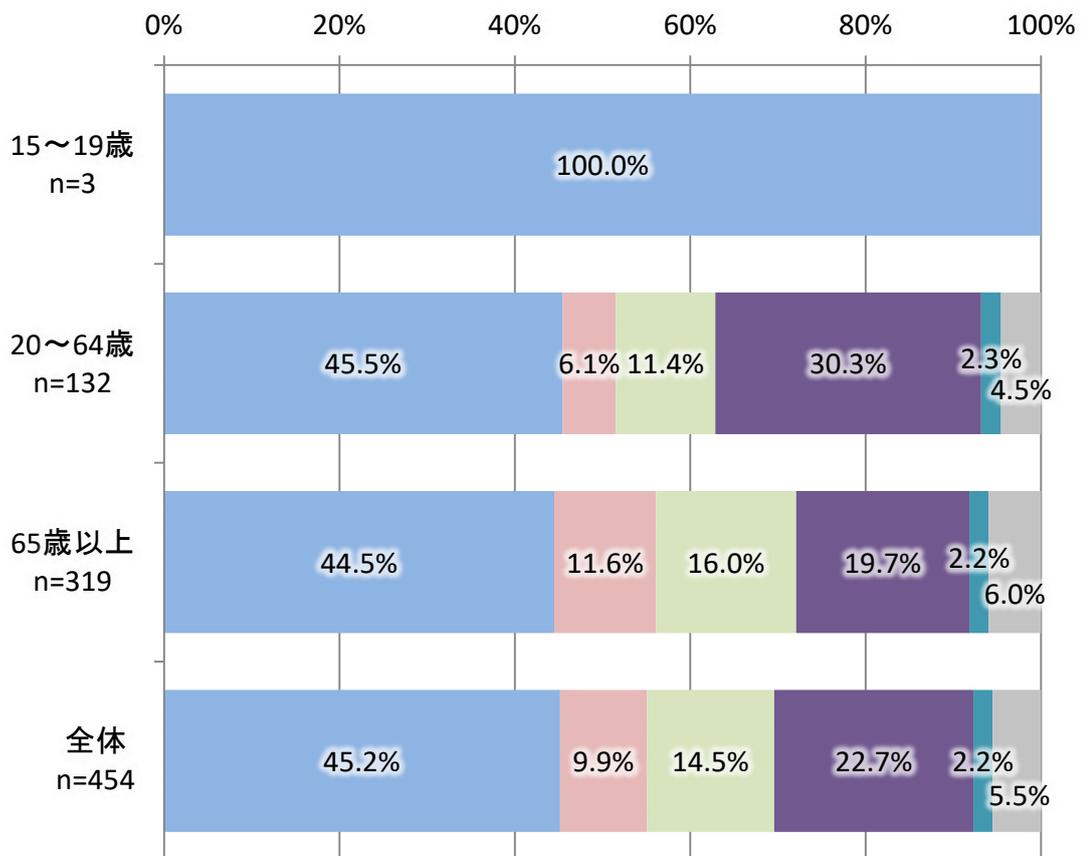
	回答数	割合
公共交通維持・向上の為に市の財政負担が増額となっても、仕方がないと思う	205	45.2%
受益者(利用者)の負担を増やす事(=運賃値上げ)で、公共交通維持・向上を図る必要がある	45	9.9%
自治体や地域がある程度費用を負担することで、公共交通維持・向上を図る必要がある	66	14.5%
市民や来訪者の多くが公共交通を利用し、利用者を増やすことで、公共交通維持・向上に協力する	103	22.7%
その他	10	2.2%
無回答	25	5.5%
合計	454	100.0%

図 公共交通の維持・充実・拡大による運行経費等の負担増について



- 公共交通維持・向上の為に市の財政負担が増額となっても、仕方がないと思う
- 受益者(利用者)の負担を増やす事(=運賃値上げ)で、公共交通維持・向上を図る必要がある
- 自治会や地域がある程度費用を負担することで、公共交通維持・向上を図る必要がある
- 市民や来訪者の多くが公共交通を利用し、利用者を増やすことで、公共交通維持・向上に協力する
- その他
- 無回答

図 公共交通の維持・充実・拡大による  
運行経費等の負担増について(地区別)



- 公共交通維持・向上の為に市の財政負担が増額となっても、仕方がないと思う
- 受益者(利用者)の負担を増やす事(=運賃値上げ)で、公共交通維持・向上を図る必要がある
- 自治会や地域がある程度費用を負担することで、公共交通維持・向上を図る必要がある
- 市民や来訪者の多くが公共交通を利用し、利用者を増やすことで、公共交通維持・向上に協力する
- その他
- 無回答

図 公共交通の維持・充実・拡大による  
運行経費等の負担増について(年齢別)

### (3) 【問 13】公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについて

- 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについては、「免許返納者への移動支援・拡充」が61.4%(575人)と最も高く、次いで「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」が31.0%(290人)と続いている。
- 地区別に見ると、「免許返納者への移動支援・拡充」への指摘はすべての地区で高く、その他、東山地区では「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」、千田地区では「鉄道駅やバス停などの待合い環境の整備」、高梨地区では「公共交通の使い方がわかるパンフレットの作成」への回答が各地区と比較して多い傾向。
- 年齢別にみると、20～64歳では「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」への回答が多い傾向。

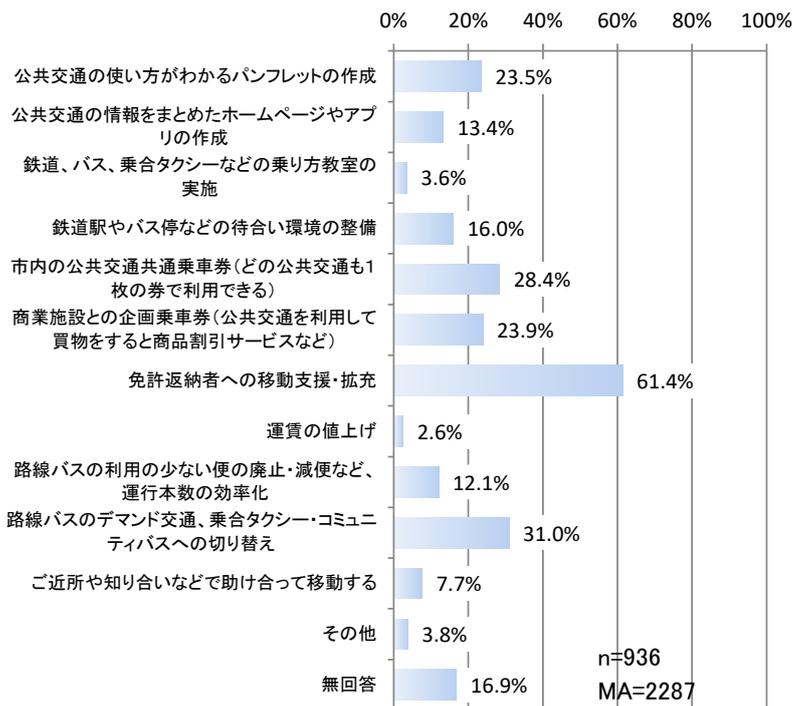


表 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについて

	回答数	割合
公共交通の使い方がわかるパンフレットの作成	220	23.5%
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	125	13.4%
鉄道、バス、乗合タクシーなどの乗り方教室の実施	34	3.6%
鉄道駅やバス停などの待合い環境の整備	150	16.0%
市内の公共交通共通乗車券(どの公共交通も1枚の券で利用できる)	266	28.4%
商業施設との企画乗車券(公共交通を利用して買物をすると商品割引サービスなど)	224	23.9%
免許返納者への移動支援・拡充	575	61.4%
運賃の値上げ	24	2.6%
路線バスの利用の少ない便の廃止・減便など、運行本数の効率化	113	12.1%
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	290	31.0%
ご近所や知り合いなどで助け合って移動する	72	7.7%
その他	36	3.8%
無回答	158	16.9%
合計	2287	244.3%

図 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについて

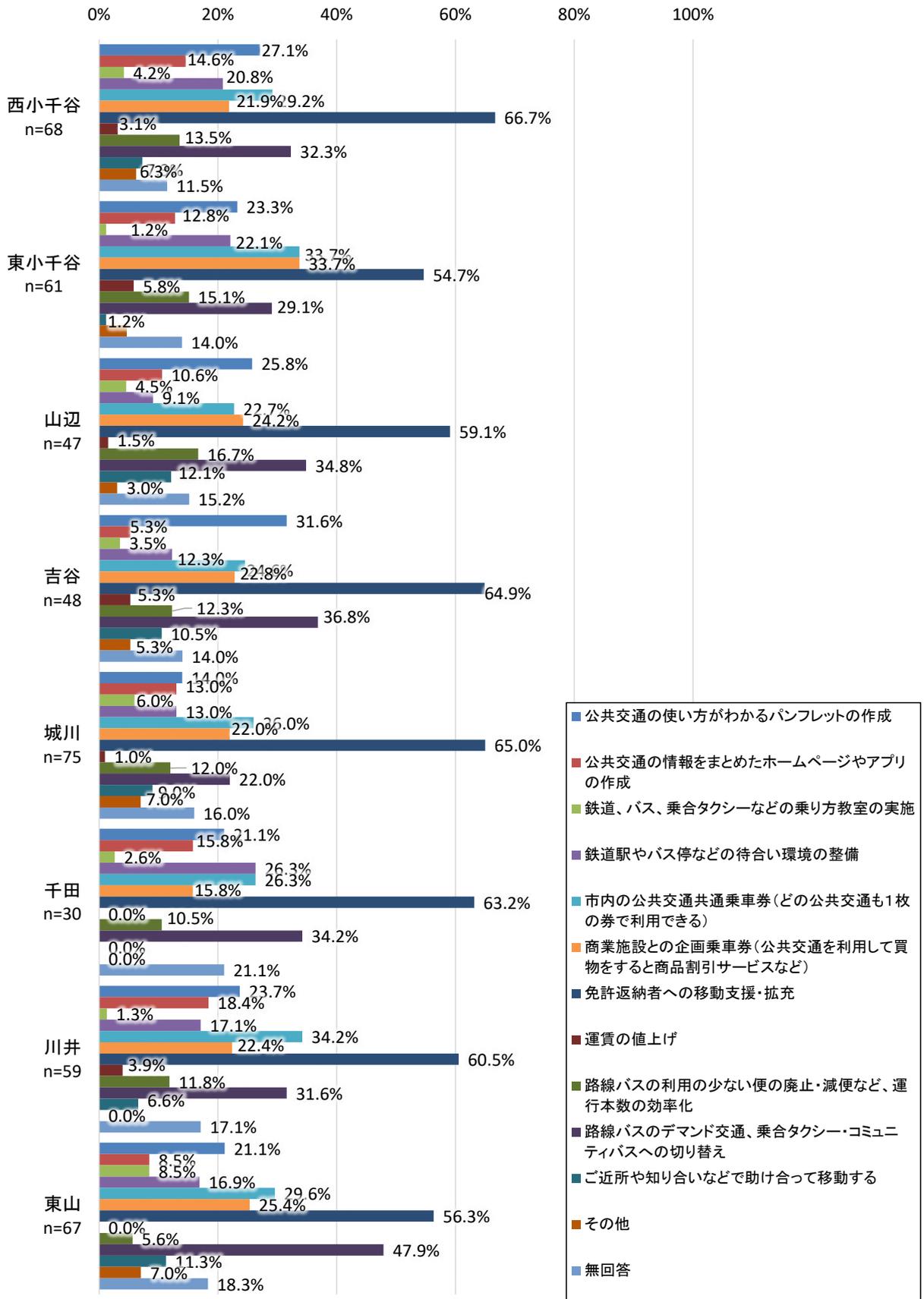


図 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについて（地区別）

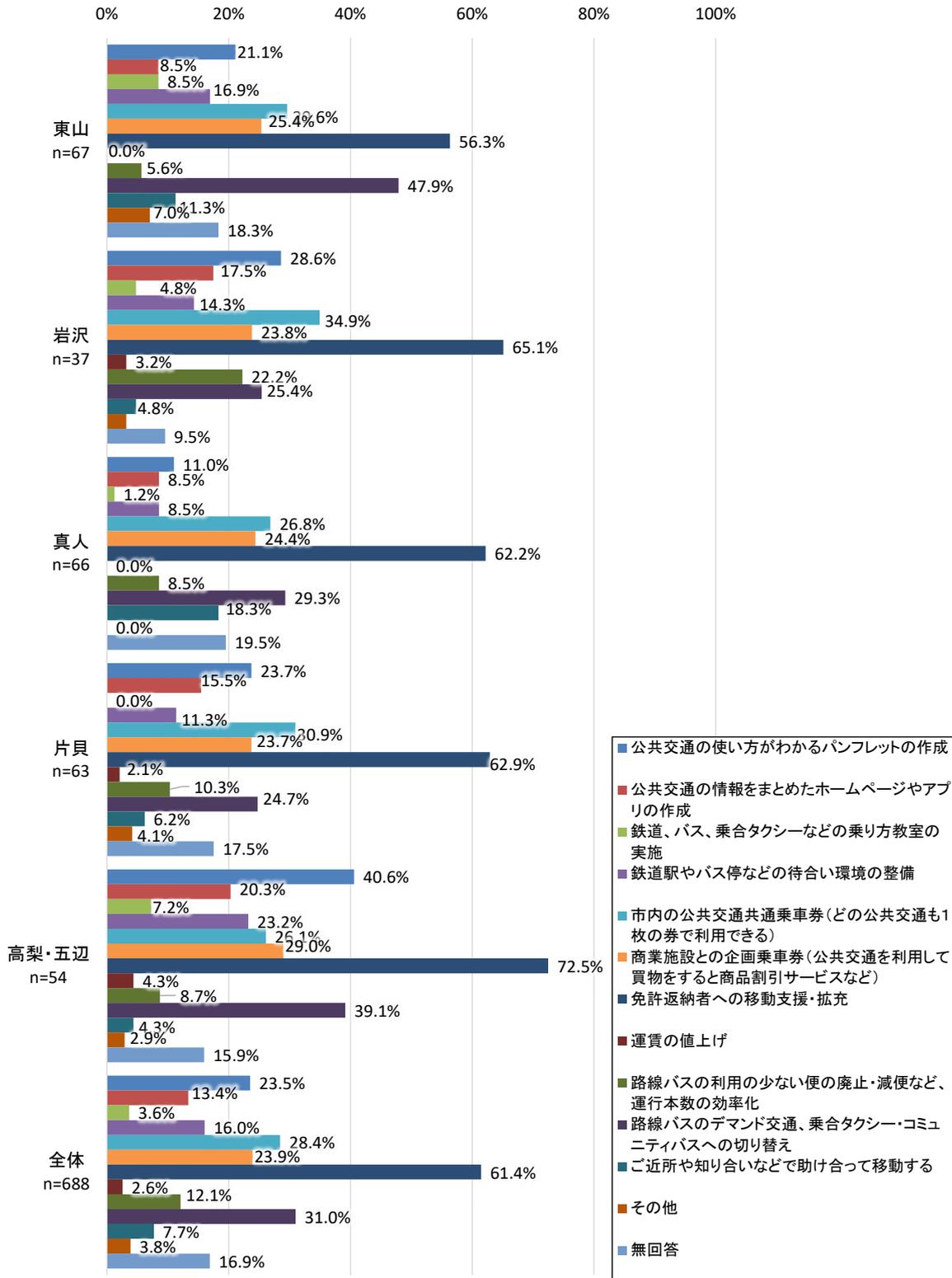


図 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについて（地区別・続）

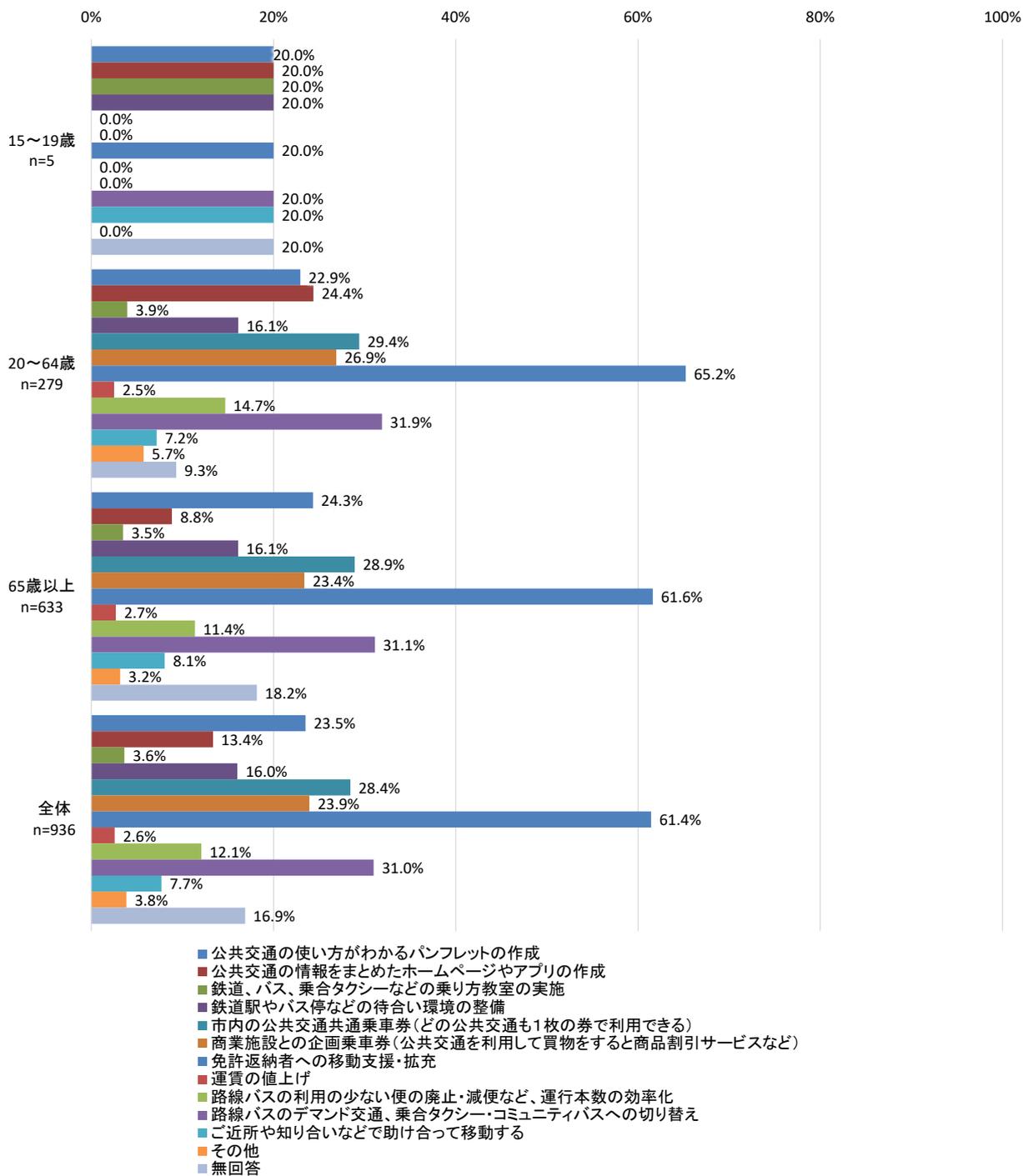


図 公共交通の利便性を高めつつ維持していくための取り組みについて（年齢別）

## 小千谷駅周辺のバリアフリー化に向けた取組の検討開始について

- 目的 小千谷駅構内にエレベーター、多目的トイレ等設置  
小千谷駅ロータリーなど、駅周辺施設のバリアフリー化

- 市の役割 下記計画策定により、小千谷駅等を生活関連施設に指定することが必要

### ○マスタープラン・基本構想策定 (R5、6)

- ・移動等円滑化促進方針（マスタープラン）：市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。
- ・バリアフリー基本構想：市町村が作成し、事業者が行う具体的な事業を位置付けた計画。
- ・小千谷駅のバリアフリー化だけではなく、二次交通や目的地までの導線を含めた街全体を見据えたバリアフリー化の検討が必要。災害時の避難経路にも重要。
- ・地域公共交通バリアフリー化調査事業 交付率 1/2

### ■JRの役割 計画に沿って、設計、施工を行う

- ・令和2年の改正バリアフリー法により、小千谷駅を含む乗降客1日2,000人以上の駅が事業実施対象になった。⇒上記計画に位置付ける必要がある。

### ○設計・工事内容 (想定)

- ①上下各線のホームにエレベーターを設置。

→跨線橋の近くに電線があるため、その移設費用がかかる。

- (②駅前広場と駅舎の間の階段の半分をスロープに改修)

- (③駅・駅前広場周辺の段差を解消)

- ・地方公共交通確保維持改善事業費補助金（国 1/3、市 1/3、事業者 1/3）





## マスタープラン制度

## 基本構想制度

マスタープランで定める事項(法24条の2)	基本構想で定める事項(法25条)
移動等円滑化促進地区における移動等円滑化※ 1 の促進に関する基本的な方針	重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針
移動等円滑化促進地区の位置及び区域	重点整備地区の位置及び区域
生活関連施設※ 2 及び生活関連経路※ 3 並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項	生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項【R2.6~】※心のバリアフリーに関する事項	市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項
行為の届出等に関する事項	実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項	① 上記と併せて実施する市街地開発事業において移動等円滑化のために考慮すべき事項 ② 自転車等の駐車施設の整備等移動等円滑化に資する市街地の整備 ③ その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
その他、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項	基本構想の評価に関する事項（スパイラルアップに向けた継続した取組）
移動等円滑化促進方針の評価に関する事項	—

- ※ 1 移動等円滑化：高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること
- ※ 2 生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設
- ※ 3 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

## マスタープラン制度

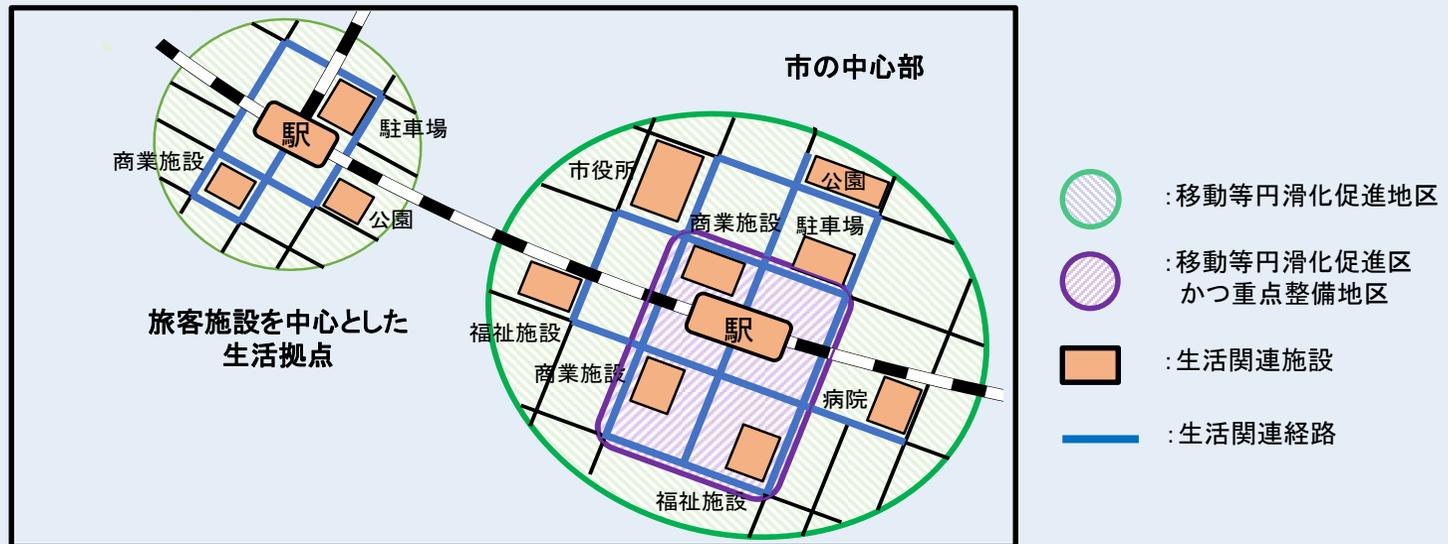
## 基本構想制度

### 移動等円滑化促進地区

### 重点整備地区

- |  |  |
|--|--|
| イ 生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。（共通）                        |  |
| ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について <b>移動等円滑化を促進</b> することが特に必要であると認められる地区であること。 | ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について <b>移動等円滑化のための事業が実施</b> されることが特に必要であると認められる地区であること。      |
| ハ 当該地区において <b>移動等円滑化を促進</b> することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。    | ハ 当該地区において移動等円滑化のための <b>事業を重点的かつ一体的に実施</b> することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。 |

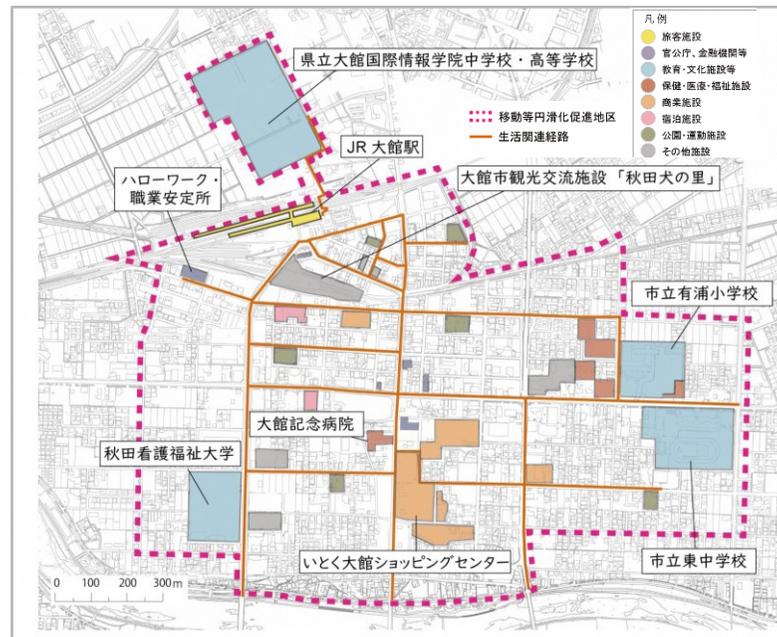
【マスタープラン及び基本構想のイメージ】



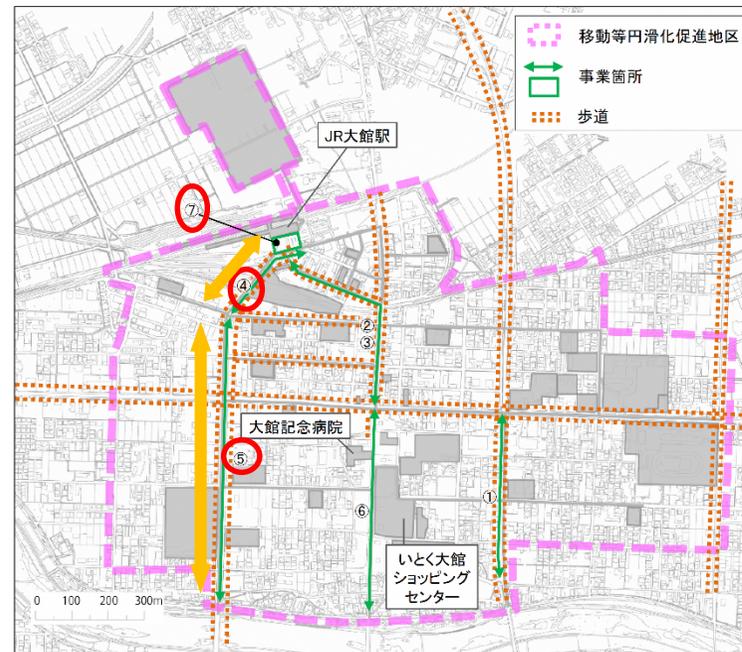
➤ マスタープランを作成し、**バリアフリー化の方針を示す**ことで、複数の関係者間で認識が共有され、事業者**に事業化に向けた準備期間を設ける**ことができる。また、基本構想では、特定事業計画を策定することで、**具体的な事業を実施**できる。

## ●マスタープラン：令和3年3月31日公表 事業の方針

【例：大館駅周辺地区】



## ●基本構想：令和4年3月31日公表 事業の具体化



### マスタープランに記載の事例 ～施策別の方針を記載～

- (道路) 歩道の設置、無電柱化等により安全に移動できる道路を目指す
- (公共交通) 駅では、高齢者や障害者等の利用状況を踏まえ、施設や設備等のバリアフリー化を推進する
- (建築物) 道路から敷地、施設内まで連続的なバリアフリー経路を確保する  
トイレなど施設内の設備についてバリアフリー化の促進に努める

具体化

### 基本構想に記載の事例 ～具体的な事業を記載～

- (道路) ④、⑤ 歩行空間の改善 (大館市土木課)
  - ・電線共同溝による歩行空間の拡幅 (R4～R8)
  - ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 (R4～R13)
- (公共交通) ⑦ 駅舎のバリアフリー整備 (JR東日本：R4～R8)
  - ・エレベーターの設置、トイレのバリアフリー化、
  - ・プラットホーム等のバリアフリー化

※ 事業者間調整が未了の段階であっても、バリアフリー化に係る方針を示すことができる。

※ 複数の関係者間で認識が共有され、調整が終了した事業から順次バリアフリー化事業を実施できる。事業化に向けた準備期間を設けることができる。

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等※が利用する施設が集積している地区において、市町村が**面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの**。

具体的な事業化の動きがなくても、市町村全域にわたる方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能。

※高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。

## ○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- ・ マスタープランの位置づけ、マスタープラン作成の背景、移動等円滑化促進地区の特性、マスタープランの計画期間等を記載。

## ◎ 移動等円滑化促進地区

### ● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- ・ 移動等円滑化促進地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

### ● 生活関連施設・生活関連経路

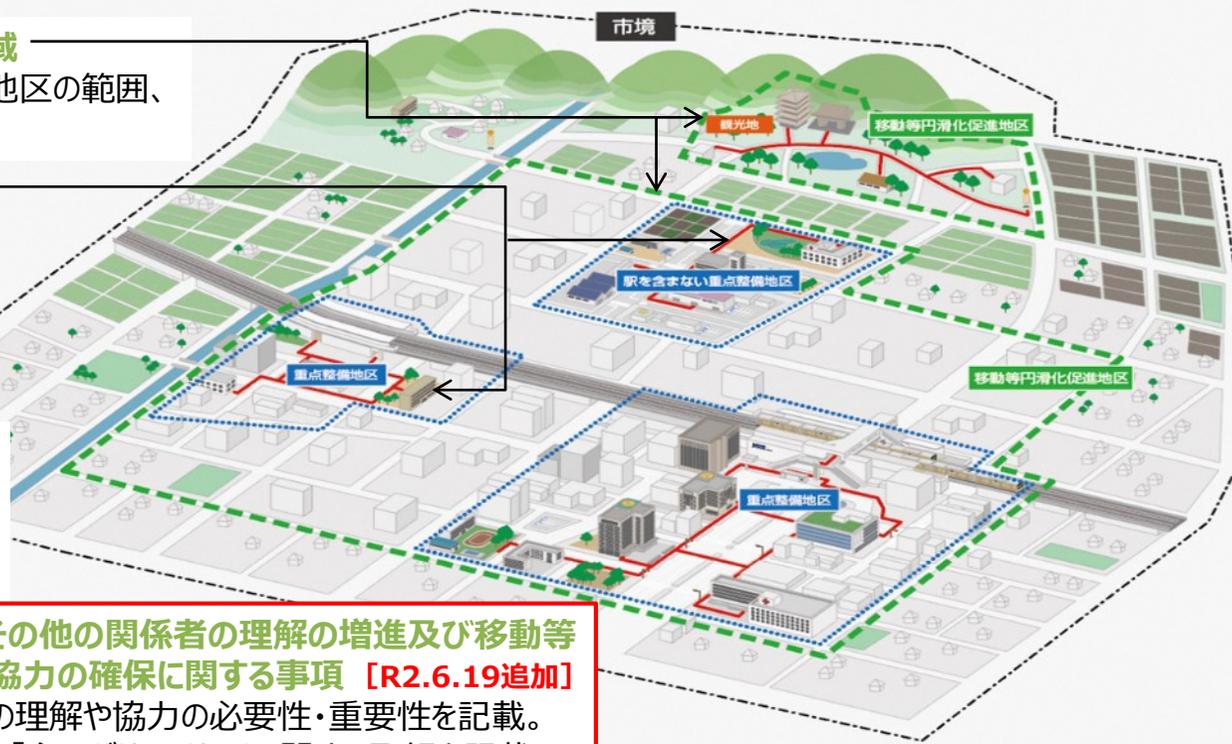
- ・ 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- ・ 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

### ● 移動等円滑化の促進に関する事項

- ・ 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

### ● 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項 **[R2.6.19追加]**

- ・ 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
- ・ 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



## ◎ 行為の届出に関する事項

- ・ 旅客施設、道路の新設等の際に届け出る事項を記載。

## ○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- ・ 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

## ○ 事業に関する調整の容易化

- 市町村が目指すバリアフリー化の方向性を示すことにより、複数の関係者間で認識が共有され、**事業者**に**事業化に向けた準備期間を設ける**ことができる。
- 後述の届出制度を通じて事業者との調整が可能となるなど、**段階的な施設のバリアフリー整備が可能**となる。

## ○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- マスタープランにバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、**円滑な情報収集が可能**となる。

### 対象施設 以下の施設の管理者等に求めることができる

義務：旅客施設、特定道路  
努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

### 情報提供の内容

エレベーターの有無  
障害者用のトイレや駐車施設の有無・数 等

### バリアフリーマップの作成例(高槻市)

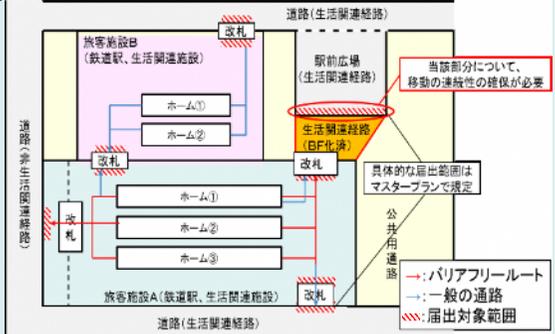


## ○ 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

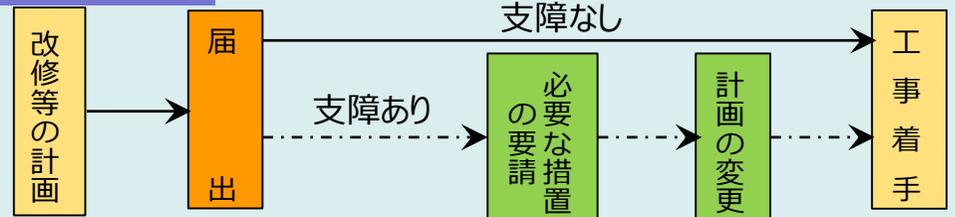
- 旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、**事前に改修工事の内容等を市町村に届け出**てもらうことが可能となり、連続したバリアフリー化が確保されるよう改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、**施設間の連携を図る**ことができる。

### 届出対象範囲 以下の施設間の出入口部分が対象

- 生活関連施設である旅客施設：
  - 他の生活関連旅客施設
  - 生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設
- 生活関連経路である道路：
  - 生活関連旅客施設
  - 市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



### 届出の流れ 工事着手の30日前まで



## ○ 道路や公園等のバリアフリー化に対する交付金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において**歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化**を図る場合、マスタープランに位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の**重点配分の対象**となる。

# 制度の概要 ~バリアフリー基本構想とは~

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する**具体的な事業を位置づけた計画**。基本構想の作成を通じて施設管理者相互の連携・調整を行い、移動の連続性の観点から**面的・一体的なバリアフリー化が可能**となる。

## ○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 基本構想の位置づけ、作成の背景、重点整備地区の特性、計画期間等を記載。

## ○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

## ◎ 重点整備地区

### ● 重点整備地区の位置・区域

- 重点整備地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

### ● 生活関連施設・生活関連経路

- 生活関連施設（3以上）、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化に関する事項を記載。

### ● 実施すべき特定事業に関する事項

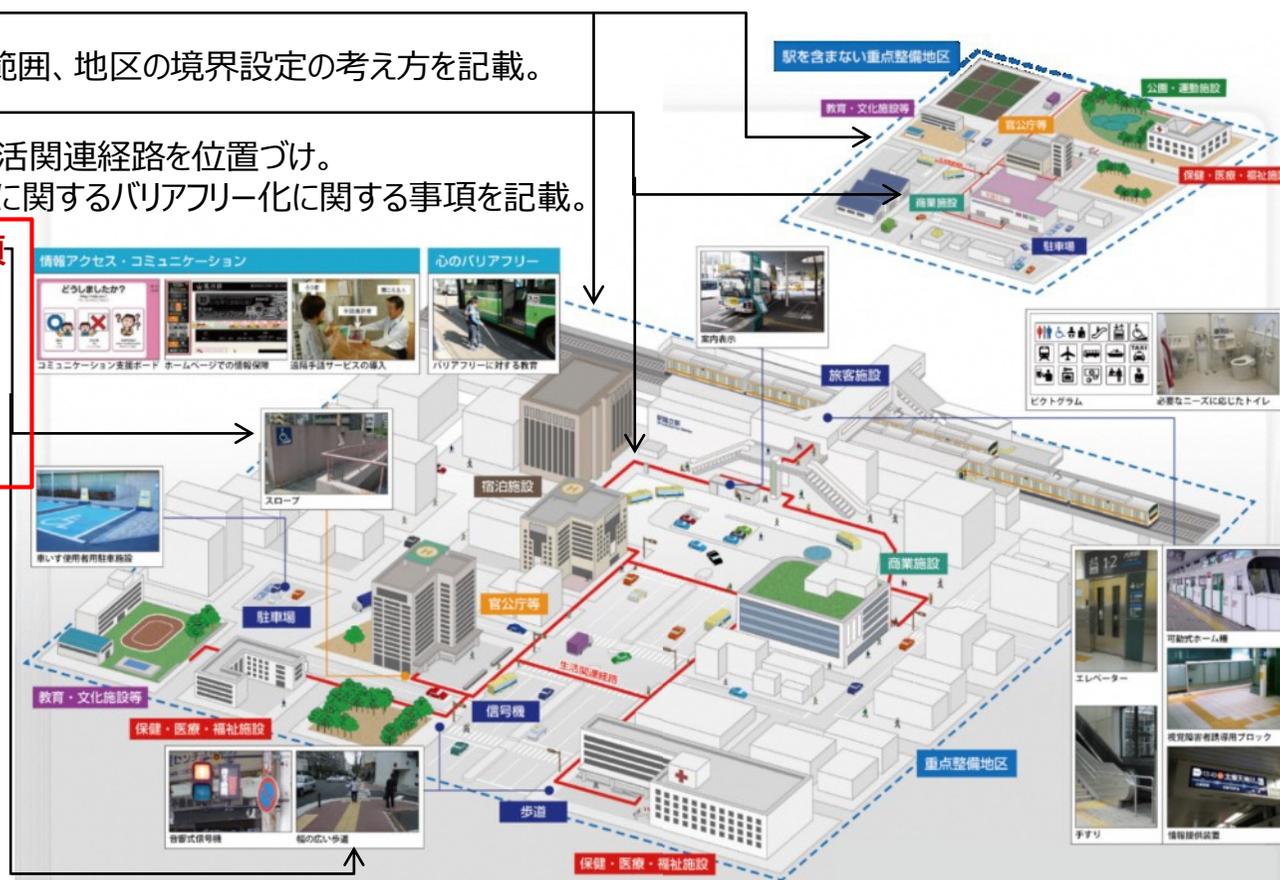
[R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]

- 事業内容
  - 対象施設
  - 事業者
  - 整備内容
  - 事業実施時期
- 等を記載。

### ● 移動等円滑化のために必要な事項

- 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

- ☆ 市街地開発事業との調整
  - ☆ 駐輪施設の整備等の市街地改善
  - ☆ 交通手段の充実
  - ☆ ソフト施策
- 等



## ○ 既存施設も含めたバリアフリー整備の推進

- 特定事業を設定することにより、既存施設についてもバリアフリー整備の義務化の対象となり、バリアフリー化を推進することが可能となる。

## ○ 公共施設等適正管理推進事業債（ユニバーサルデザイン事業）の活用

- 基本構想に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業等については、一定の要件のもと、公共施設等適正管理推進事業債におけるユニバーサルデザイン事業の対象となる。（充当率：90%、交付税措置率：30%（財政力に応じて最大50%まで引上げ））

### 対象事業

（総務省作成資料より）

- バリアフリー法に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業やその他の公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業

#### <バリアフリー改修の例>

- …車いす使用者用トイレ等の整備、出入口の段差解消、エレベーターの整備、視覚障害者用ブロックの整備 等

#### <その他のユニバーサルデザイン改修の例>

- …授乳室や託児室の整備、多言語による案内を行うための施設の整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等

#### 【事業イメージ】



デジタルサイネージの整備  
事業費：数十万円～数百万円（1台）



多目的トイレの整備  
事業費：400万円程度



出入口の段差解消  
事業費：30万円程度

## ○ 公共交通特定事業計画に係る地方債の特例

- 旅客施設におけるバリアフリー整備を公共交通特定事業に位置づけ、国庫補助金の交付対象となる場合に限り、当該事業に助成を行う場合に、地方財政法第5条の規定によらず、地方債の対象経費とすることができる。

## ○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- 基本構想にバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、円滑な情報収集が可能となる。

### 対象施設

義務：旅客施設、特定道路

努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

### 情報提供の内容

エレベーターの有無、

障害者用のトイレや駐車施設の有無・数

等

## ○ 道路、公園等及び鉄道駅のバリアフリー化事業に対する交付金・補助金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化を図る場合、基本構想に位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の重点配分の対象となる。
- 鉄道駅のバリアフリー化の整備に関する補助制度について、基本構想に位置づけられた鉄道駅の事業は、補助金の重点配分の対象となる。

## 公共交通特定事業

ノンステップバスの導入



ホームドアの設置等



## 道路特定事業

視覚障害者誘導用  
ブロックの設置



車道との段差解消



## 路外駐車場特定事業

車椅子使用者用駐車区画  
の整備等



## 都市公園特定事業

園路の段差解消  
障害者対応型トイレの整備等



## 建築物特定事業

建築物内のエレベーター  
設置等の段差解消



障害者対応型トイレの  
整備



## 交通安全特定事業

音響式信号機  
残り時間のわかる信号機



エスコートゾーンの設置



**+** R2バリアフリー法改正により、従来のハード整備に関する事業に加え、新たにソフト事業を創設

## 教育啓発特定事業

(想定される事業)

- ・小中学校におけるバリアフリーに関する教育（バリアフリー教室）
- ・公共交通事業者における接遇の向上に向けた研修の実施
- ・障害者用トイレ、鉄道・バスの優先席、鉄道駅等のエレベーターの適正利用に関する広報啓発の集中的な実施
- ・高齢者、障害者等が公共交通機関等を利用する際に直面する困難や必要とする支援について理解するための講演会 等

【教育啓発特定事業のイメージ】



小学生による公共交通の  
利用疑似体験



タクシー事業者における  
ユニバーサルマナー研修

マスタープラン及び基本構想の作成体制としては、**作成担当部局のほか、庁内検討組織、協議会が想定**されます。

バリアフリー整備を円滑に実施するためには、庁内の意思疎通や行政、当事者（住民）、施設管理者等が協力しあって、バリアフリーの計画作成について、必要なタイミングで必要な内容の検討を進めていく必要があります。



## Point

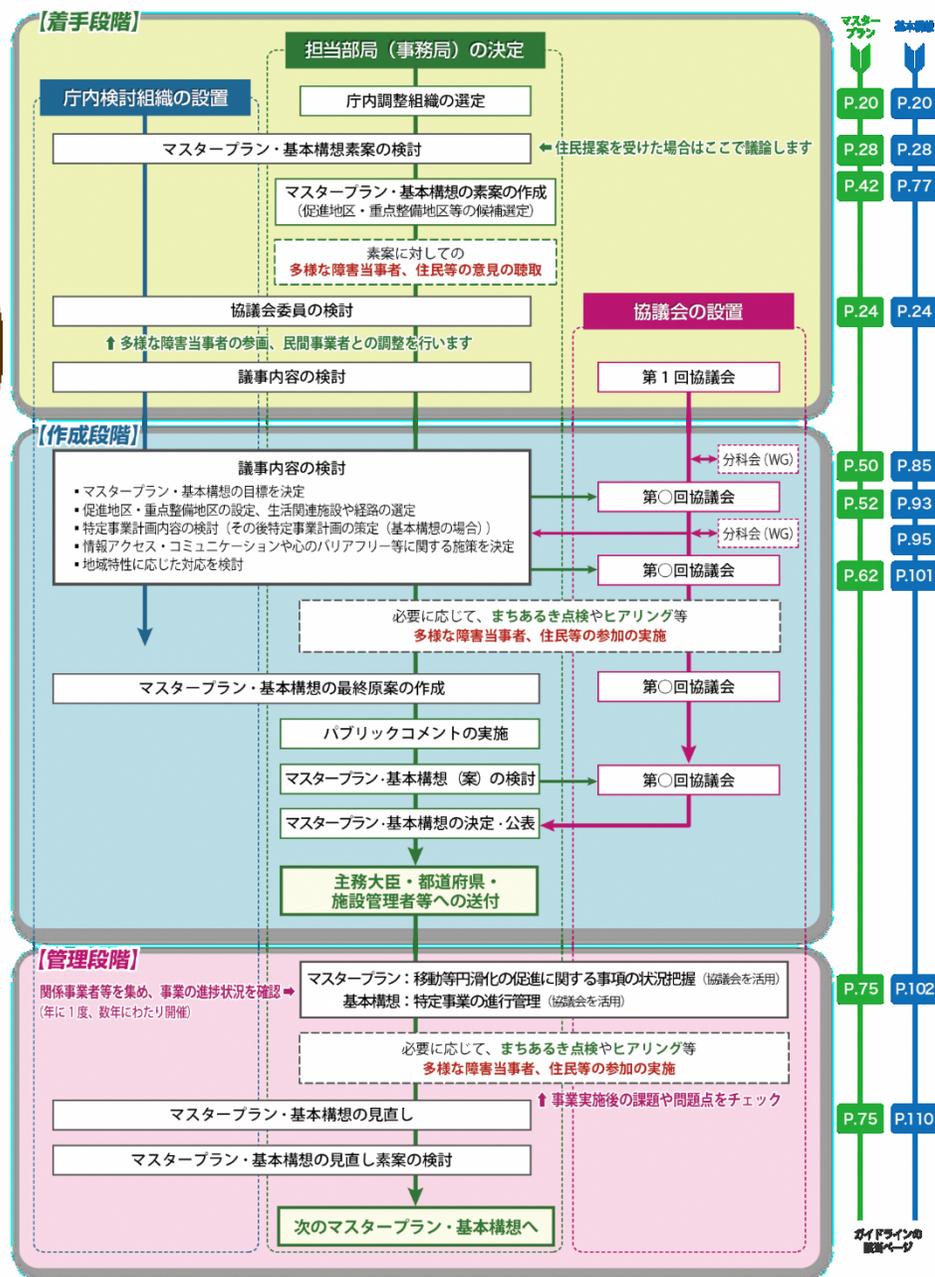
- マスタープラン及び基本構想を作成するうえで、「まちのバリアフリー化に対して庁内全体で作成体制を築くこと」、「協議会を設置して多様な参加者と議論すること」が最も大切です。
- マスタープラン作成の際の庁内検討組織や協議会は、その後の基本構想の作成の際に活用することもできます。

## 作成の手順

計画の評価や見直し等、段階的かつ継続的な取組を推進するための「管理段階」も含めて、マスタープランや基本構想の作成・見直しを実施することが重要。

## 庁内検討組織と協議会の役割

様々な担当部局が一堂に会する庁内検討組織と、自治体外部の多様な関係者が参画する協議会を相互に活用しながら検討を進めることが重要。



小千谷市移動等円滑化促進協議会（任意協議会）【案】

■小千谷市移動等円滑化促進協議会委員名簿（案）

No.	区分	所属団体名	役職	住所	謝礼
1	学識経験者	小千谷市社会福祉協議会	会長		
2	交通事業者	越後交通株式会社小千谷営業所	所長		
3		小千谷ハイヤー協会	事務局長		
4		東日本旅客鉄道株式会社新潟支社	企画戦略室長		
5	道路管理者	国土交通省北陸地方整備局	計画課長		
6		新潟県長岡地域振興局	計画調整課長		
7		小千谷市建設課	課長		
8	公安委員会	小千谷警察署	交通課長		
9	高齢者・障がい者等	肢体不自由児・者父母の会			
10		手をつなぐ育成会			
11		精神障害者家族会			
12		市老人クラブ連合会			
13	関係団体	東小千谷地区町内会長協議会	会長		
14		市PTA連合会	会長		
15		小千谷観光協会	会長		
16	関係機関	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部	バリアフリー推進課長		

庁内関係部署

副市長（地域公共交通協議会会長）

企画政策課（企画担当）

建設課（都市計画、都市整備担当）

福祉課（高齢者福祉、障がい福祉担当）

観光交流課（公共交通担当）