

令和4年度第1回小千谷市地域公共交通協議会

日時 令和4年4月13日(水)

午後1時30分～

会場 小千谷市役所 大会議室

1. 開会

2. あいさつ 小千谷市副市長 大塚 良夫

3. 委員紹介

※当日配付【委員名簿】

4. 小千谷市の概要について

【資料1】

5. 議題

(1) 小千谷市地域公共交通協議会規約(案)について

【資料2】

(2) 副会長、監査員の任命について

(3) 令和4年度事業計画(案)について

【資料3】

(4) 令和4年度歳入歳出予算(案)について

【資料4】

6. その他

7. 閉会

令和4年度 第1回
小千谷市地域公共交通協議会
資 料

小千谷市地域公共交通協議会

目 次

1. 小千谷市の概要について

【資料1】 P 1 ～ P 1 0

2. 小千谷市地域公共交通協議会規約（案）

【資料2】 P 1 1 ～ P 1 6

3. 令和4年度小千谷市地域公共交通協議会事業計画（案）

【資料3】 P 1 7 ～ P 2 4

4. 令和4年度小千谷市地域公共交通協議会歳入歳出予算（案）

【資料4】 P 2 5

地域の宝が輝くまち

小千谷市の概要について



小千谷市の概要

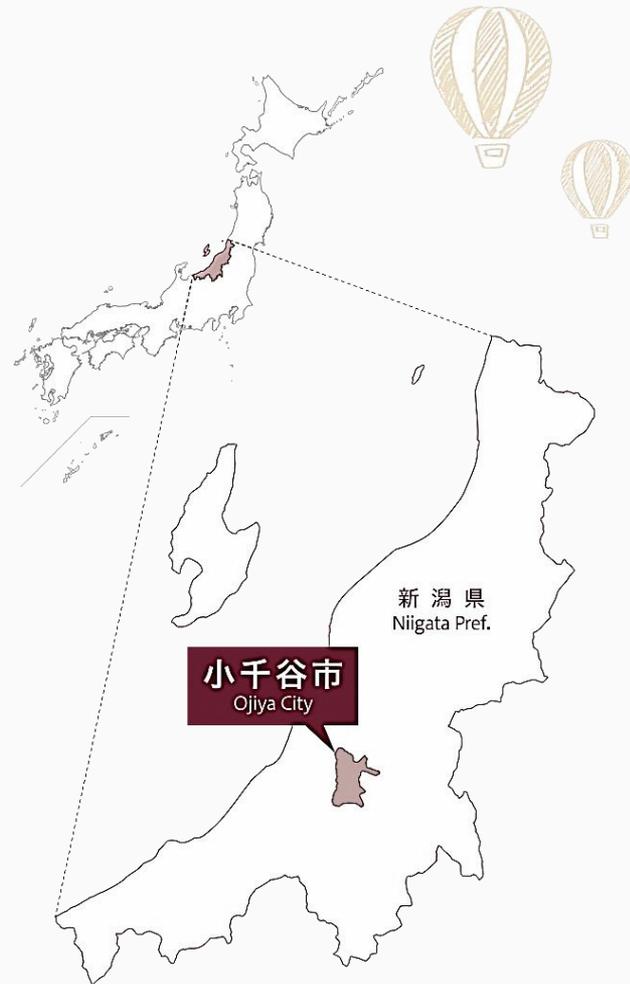
新潟県のほぼ中央に位置し、市の中心部を貫流する信濃川によって形成された河岸段丘のまち。四季がはっきりとした田園都市。

● 人口：34,020 人

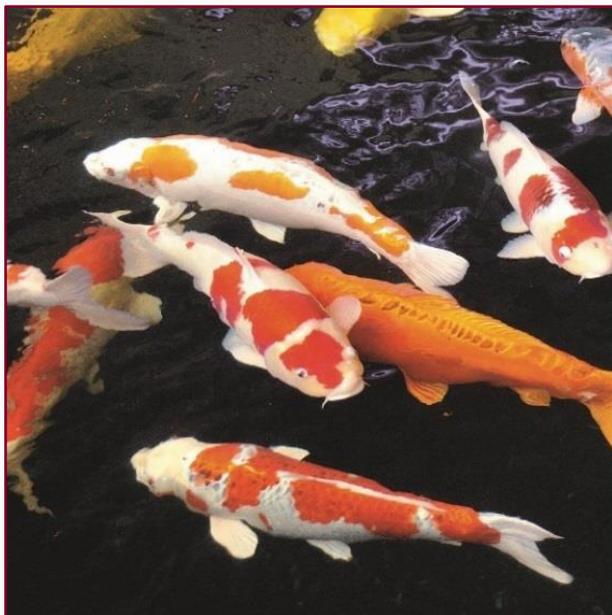
● 世帯数：12,707 世帯

● 高齢化率：35.5 %

※令和4年2月末現在



錦鯉



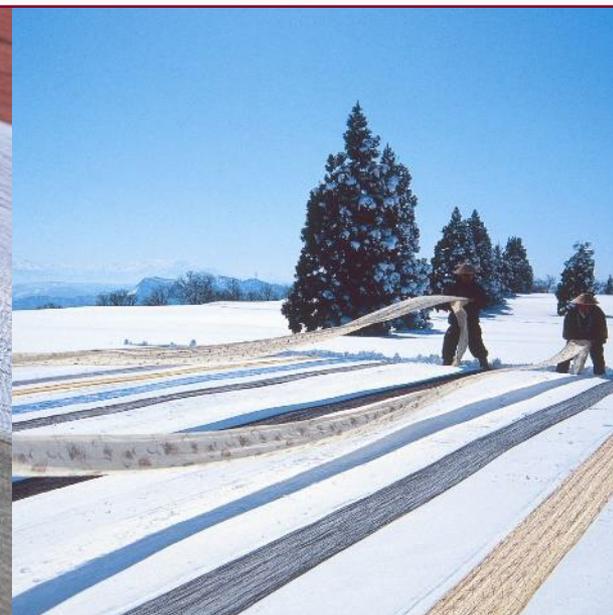
『泳ぐ宝石』とも言われ、国内や海外でも大人気の鑑賞魚。

おぢや縮



「しぼ」による涼感と風合いが特徴の麻織物。織り上げた生地を白くするため、雪の上にさらす。国の重要無形文化財・ユネスコ無形文化遺産。

雪ざらし



牛の角突き



巨大な牛がぶつかり合う
様子は迫力満点！！
国指定重要無形民俗文化財。

魚沼産コシヒカリ



独自の甘みと粘りのある
食感が特徴。
全国に誇るブランド米！

へぎそば



布海苔をつなぎに使った
そば。なめらかな喉越し
とコシの強さが特徴。

おぢやまつり



おぢやまつりでは約20台の巨大な万灯が夏の夜を照らしながら街中をパレード。

片貝花火



世界最大級“四尺玉”の発祥。直径なんと800mの大倫の花が夜空に！！

おぢや風船一揆



雪原にカラフルな気球が浮かぶ冬の風物詩。インスタ映え間違いなし。



アクセスマップ ACCESS MAP

主な空港からの所要時間

✈新潟空港 Niigata airport

約 **1時間30分**

北陸自動車道を經由

✈成田空港 Narita airport

約 **4時間**

首都圏中央連絡自動車道と関越自動車道を經由

✈羽田空港 Haneda airport

約 **3時間30分**

関越自動車道を經由

✈小松空港 Komatsu airport

約 **3時間20分**

北陸自動車道を經由

ポケモン マンホール「ポケふた」が登場！

錦鯉発祥の地である小千谷市に、大人気ポケモン「コイキング」のマンホールを設置しました！4種類のマンホールを探しながら、小千谷の街を楽しもう！



©Pokémon. ©Nintendo/Creatures Inc./GAME FREAK inc.
ポケモンマスター・ポケモン・Pokémonは任天堂・クリエーターズ・ゲームフリークの登録商標です。



交通手段もいろいろ

上越新幹線で行く

東京駅から
上越新幹線→JR上越線
(浦佐駅乗り換え)で約 **2時間**

新潟駅から
上越新幹線→JR上越線
(長岡駅乗り換え)で約 **50分**

※乗り換えに要する時間、
電車の待ち時間は含んでいません。

高速道路で行く

練馬I.Cから
関越自動車道で約 **2時間30分**

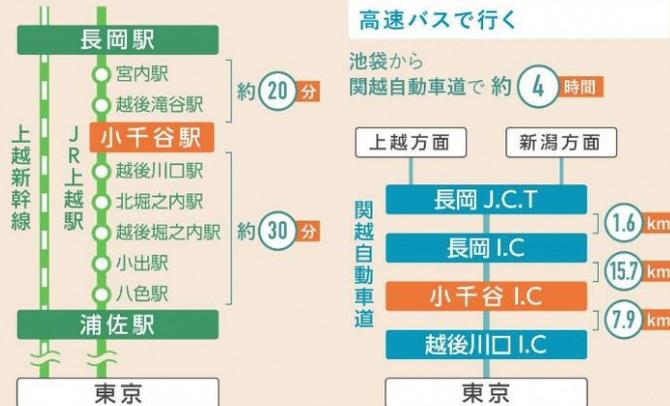
高崎I.Cから
関越自動車道で約 **1時間30分**

新潟西I.Cから
北陸、関越自動車道で約 **50分**

上越I.Cから
北陸、関越自動車道で約 **60分**

高速バスで行く

池袋から
関越自動車道で約 **4時間**



小千谷駅でCHECK！

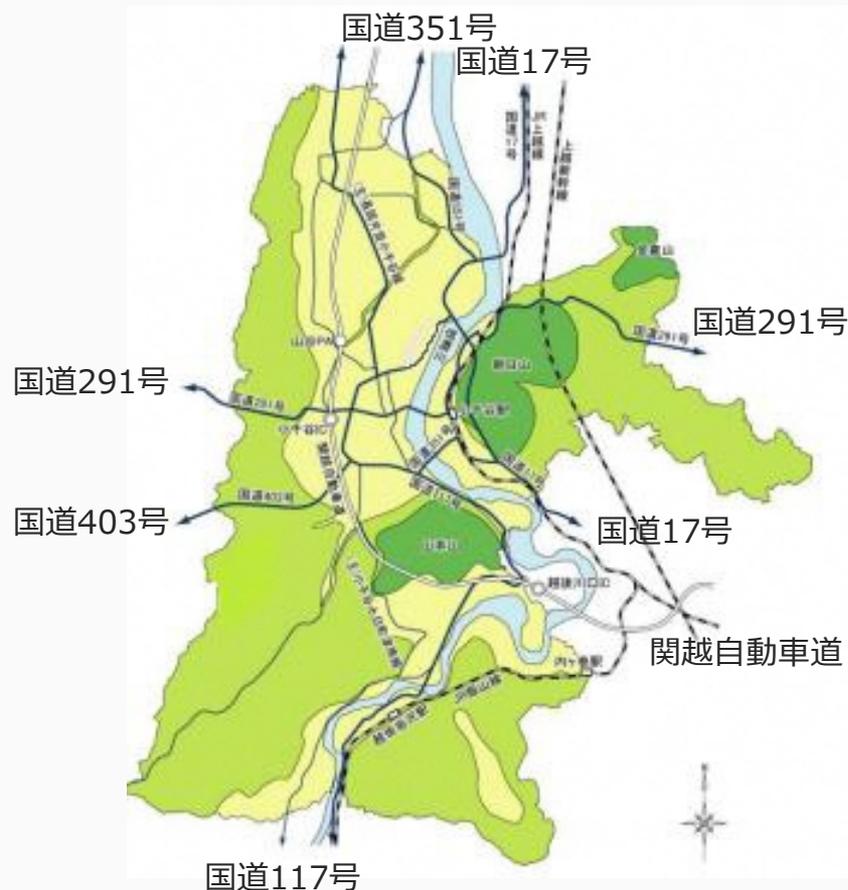


JR小千谷駅前には「錦鯉のまち」らしく、
錦鯉をモチーフにした地下道が存在します。
これから始まる楽しい旅の時間を想像しながら、
地下道を歩いてみては！



小千谷市の道路網

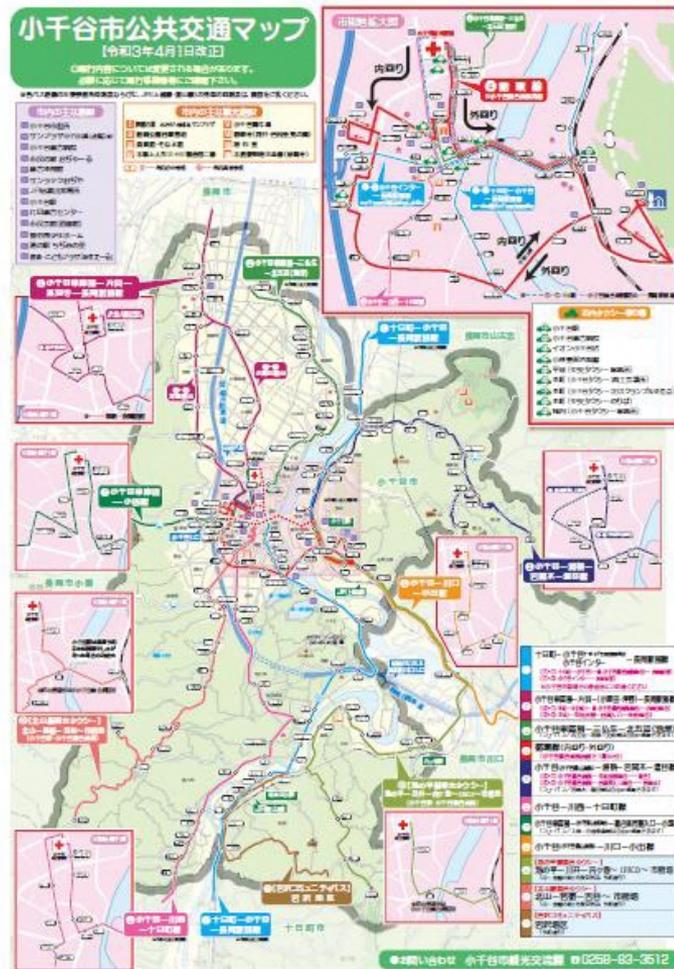
関越自動車道をはじめ国道17号、117号、291号、351号、403号があり、市内の縦横の軸となっています。これらを基軸として市街地の中心部から放射線状に主要地方道、一般県道が延び、隣接市のほか市内各地区を結んでいます。



小千谷市の公共交通

- 路線バス：2社10路線
- 乗合タクシー：2路線（池の平線・北山線）
- タクシー事業者：2社
- 鉄道（JR）：2路線（上越線・飯山線）
- 岩沢コミュニティバス（※）

※道路運送法における登録又は許可を要しない運送



小千谷市地域公共交通協議会規約

(名称)

第1条 この会の名称は、小千谷市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）とする。

(目的)

第2条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号（以下「法」という。））第1条に規定する目的を達成すること、及び地域公共交通の活性化及び再生のための地域における取組を総合的かつ効率的に推進することを目的とする。

(業務)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の策定及び実施に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等の協議に関すること。
- (3) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価の協議に関すること。
- (4) 協議会の運営に関すること。
- (5) その他協議会が必要と認めること。

(事務所)

第4条 協議会の事務所は、小千谷市城内1丁目13番20号小千谷市役所分庁舎内に置く。

(組織)

第5条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

(役員)

第6条 協議会に、次の委員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監査員 2人

2 会長は、小千谷市副市長をもって充てる。

3 副会長は、委員のうちから学識経験者をもって充てる。ただし、学識経験者が複数人いる場合は、会長が指名する学識経験者とする。

4 監査員は、会長が委員の中から任命する。

5 会長、副会長及び監査員は、相互に兼ねることができない。

(役員職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

3 監査員は、協議会の会計を監査し、その結果を協議会の会議（以下「会議」という。）において報告する。

(委員任期)

第8条 委員の任期は、次の各号に掲げる区分により、当該各号に定める期間とする。

(1) 別表に掲げる委員のうち行政機関の職員及び法人その他の団体の役員 その職にある期間

(2) 前号に規定する委員以外の委員 2年とする。ただし、欠員等により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(事務局)

第9条 協議会は、協議会の運営に関する事務を行うため、小千谷市観光交流課内に事務局を置く。

2 事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会議運営)

第10条 会議は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。

4 前項の規定により報告があったときは、欠席をする委員の代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

5 会議の決議の方法は、出席委員の総意で決することとする。

6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な会議の運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことが

できる。

7 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、若しくは助言等を求めることができる。

8 協議会は、会長の判断により、書面または Web 会議システムによる開催とすることができる。

(分科会)

第 11 条 協議会は、協議会の運営に必要な事項を処理するにあたり、分科会を設置することができる。

2 分科会の名称、構成員、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第 12 条 協議会の会計年度は、毎年 4 月 1 日に始まり、翌年 3 月 31 日に終わるものとする。

2 協議会の予算は、小千谷市その他の団体等の負担金及びその他の収入をもって歳入とし、協議会の事務及び事業に要するすべての経費をもって歳出とする。

3 会長は、毎会計年度予算を調製し、協議会の承認を受けなければならない。

4 会計年度の中途において既定予算に補正の必要が生じたときは、会長はこれを調製し、協議会の承認を受けなければならない。

5 歳入歳出予算の執行は、会長の権限とする。

6 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく協議会の決算を調製し、監査員の監査に付した後、協議会の承認を得るものとする。

7 協議会の出納は、会長が行うものとする。

8 前各項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他の財務に関して必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第 13 条 委員等は、会議に出席したときは、報酬及び費用弁償を受けることができる。ただし、行政機関の職員については、これを支給しない。

2 報酬及び費用弁償の額並びにその支給方法等は、小千谷市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和 41 年小千谷市条例第 11 号）の例による。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散をもって打ち切り、会長がこれを清算する。

(規約の変更)

第15条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

附 則

この規約は、令和4年4月 日から施行する。

別表（第5条関係）

区分	委員
法第6条第2 項第1号の委員	小千谷市副市長
法第6条第2 項第2号の委員	越後交通株式会社 小千谷営業所長 小千谷ハイヤー協会 事務局長 東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部企画戦略室長 国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 計画課長 新潟県長岡地域振興局 地域整備部 計画調整課長 小千谷市 建設課長
法第6条第2 項第3号の委員	新潟県警察本部小千谷警察署 交通課長 西小千谷地区町内会長協議会長 東小千谷地区町内会長協議会長 真人地区町内会長協議会長 片貝町協議会長 学識経験者 国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長 国土交通省北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官 新潟県長岡地域振興局 地域振興監 日本労働組合総連合会新潟県連合会 中越地域協議会小千谷支部 事務局長

令和4年度 小千谷市地域公共交通協議会事業計画（案）

1. 地域公共交通計画の策定について

令和4年度 調査業務実施（国庫補助金を活用予定）

令和5年度 計画策定

【参考／調査業務の概要】・・・業務委託予定

- ・アンケート調査（対象者／市民、利用者）
- ・実態調査（路線別利用者数、バス停別乗降者数、利用目的、乗降区間ほか）
- ・ヒアリング実施（対象者／交通事業者ほか）
- ・上記調査及びヒアリング結果による課題の抽出

2. 小千谷市地域内フィーダー系統確保維持計画の策定・事業評価について

－ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等の協議に関すること －

○小千谷市地域内フィーダー系統確保維持計画 ⇒ 循環バス

※地域内フィーダー系統確保維持計画は、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）

※地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）

3. 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及び2の計画策定及び事業評価、協議会運営に係る協議

○令和4年度・・・年4回を予定（書面またはWEB開催の場合を含む）

【第1回】4月13日

- 規約（案）について
- 副会長、監査員の任命について
- 令和4年度事業計画（案）について
- 令和4年度歳入歳出予算（案）について

【第2回】6月

○令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画（循環バス）について

【第3回】12月

○令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画（循環バス）事業評価について

【第4回】令和5年2月

- 地域公共交通計画ニーズ調査結果について
- 令和5年度事業計画（案）について
- 令和5年度歳入歳出予算（案）について

《参考》

○令和5年度・・・年4回を予定（書面またはWEB開催の場合を含む）

【第5回】6月

- 計画策定の基本方針について（計画の策定骨子）
- 地域公共交通計画（案）について（現状、課題）
- 令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画（循環バス）について

【第6回】8月

- 地域公共交通計画（案）について（基本的な方向性、考え方）
- ※計画案作成後、10月頃にパブリックコメント実施予定

【第7回】12月

- パブリックコメントの結果について
- 計画の策定
- 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画（循環バス）事業評価について

【第8回】令和6年2月

- 令和6年度事業計画（案）について
- 令和6年度歳入歳出予算（案）について

【以下の規約第3条の業務に規定した案件については、出現した際に協議】

規約第3条抜粋

- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等の協議に関すること。（上記2以外）
- (3) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から收受する対価の協議に関すること。
- (5) その他協議会が必要と認めること。

地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

地域交通デザイン



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

地域公共交通計画等の 作成と運用の手引き

第1版（令和2年11月）

 **国土交通省**
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

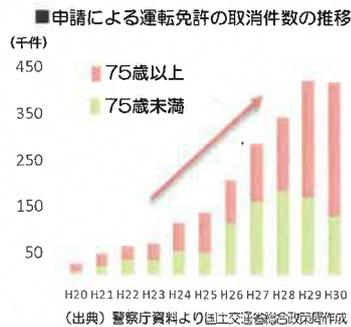
はじめに.1 地域の移動手段をめぐる現状と課題

地域の暮らしと産業を支え、大都市部・地方部を問わず、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。しかしながら、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきました。わが国でこれまで続いてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきました。この中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正法が令和2年11月に施行されました。本手引きでは、活性化再生法で定められた地域交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成・運用の際や、同計画で位置づけた各事業の検討・実施の際に参考になる手順・考え方を整理しています。地方公共団体職員の方をはじめ、地域の関係者の皆さんの実務に少しでもお役に立てると幸いです。

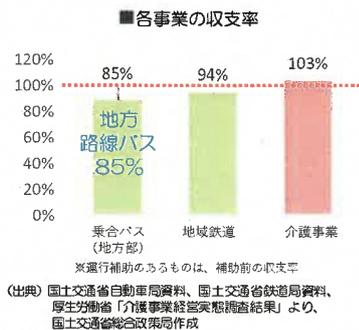
免許返納は年々増加



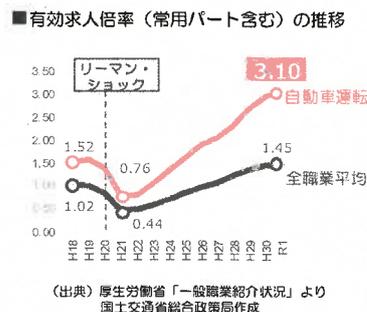
人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い



乗合バス事業の収支は赤字構造



自動車運転事業の人手不足



▲地方の移動手段をめぐる現状

はじめに.2 地域公共交通計画とは？

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会(以下、法定協議会と呼びます。法定協議会については、入門編第3章で説明します)」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系ICカードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fiの整備といった最新の技術や、更にはMaaS(マース: Mobility as a Service)、AI(人工知能: Artificial Intelligence)による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者のもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めることとしています。



▲地域旅客運送サービスのイメージ

はじめに 3 なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？

① 地方公共団体が作成する意義

地域公共交通の実態は地域によって異なります。地域公共交通計画を作成しようとする、まずは地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。更に、交通事業者や地域住民など、課題解決に関わるメンバーを集め、彼らとの連携のもとで計画を作り上げていくことになります。地方公共団体の職員の方は、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。

活性化再生法において、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない（法§4③）」、「都道府県は、各市区町村を越えた広域的見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む（法§4②）」と明示されており、地方公共団体による地域交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

② 地域公共交通計画作成のメリット

地域公共交通計画の作成によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準でサービスの内容を設定しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができるようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明がスムーズとなることもあります。

メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。

メリット3 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、地域旅客運送サービス運営の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。

メリット5 公共交通政策の継続性

地方公共団体の職員の方は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた地域交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針が変わることや、事業が頓挫する危険性があります。しかし、地域公共交通計画が次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、地域交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができます。

③ 地域公共交通計画と乗合バス等の運行費補助の連動化

地域公共交通の維持に対する支援として、国土交通省ではこれまでに「地域公共交通確保維持改善事業」により、乗合バスの運行費等に対し交通事業者へ支援を行ってきました。これまでの補助制度では、法定計画の作成は補助要件として求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、この度の活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通計画の計画制度と補助制度を連動化することとしました。

今後、補助制度の活用のためには、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画に位置づける必要がありますので注意してください。また、今後は原則として法定協議会に対し補助を行う点についても留意しましょう。

4 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画を作成することにより、次のページから説明する「地域公共交通特定事業」の活用のための実施計画を作成することが可能です（必要に応じて地域公共交通計画に事業実施を記載できます）。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。

