

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）	変更後（第5回交通会議）
【表紙】 資料 1 燕・弥彦地域公共交通計画（素案） 令和 7(2025)年度～令和 11(2029)年度 令和 7 年 3 月策定 燕・弥彦地域公共交通会議 (燕市・弥彦村)	【表紙】 燕・弥彦地域公共交通計画（案） 令和 7 年度 ～ 令和 11 年度 (2025) (2029) 令和 7 (2025) 年 3 月策定 燕・弥彦地域公共交通会議（燕市・弥彦村）

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）	変更後（第5回交通会議）
【p 6】 1－2 計画の位置づけ (略) 第3次燕市総合計画 (令和5(2023)年3月策定) 弥彦村第6次総合計画 (令和3(2021)年3月策定) 第2期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン (令和2(2020)年3月/令和5(2023)年3月改定) 交通政策基本法 (平成25(2013)年12月公布・施行) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正 (令和5(2023)年4月公布・同年10月施行) 燕市都市計画マスタープラン (令和5(2023)年3月改定) 燕市立地適正化計画 (令和6(2024)年3月改定) 燕市公共施設等総合管理計画 (平成27(2015)年3月策定) 燕・弥彦地域公共交通計画	【p 6】 1－2 計画の位置づけ (略) 第3次燕市総合計画 (令和5(2023)年3月策定) 弥彦村第6次総合計画 (令和3(2021)年3月策定) 第3期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン (令和7(2025)年3月策定予定) 交通政策基本法 (平成25(2013)年12月公布・施行) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正 (令和5(2023)年4月公布・同年10月施行) 燕市都市計画マスタープラン (令和5(2023)年3月改定) 燕市立地適正化計画 (令和6(2024)年3月改定) 燕市公共施設等総合管理計画 (平成27(2015)年3月策定) 燕・弥彦地域公共交通計画
【p 7】 2－1 地勢 (略) ・圏域の面積は、燕市が110.96㎢、弥彦村が25.17㎢、合計で136.13㎢となります。	【p 7】 2－1 地勢 (略) ・圏域の面積は、燕市が110.94㎢、弥彦村が25.17㎢、合計で136.11㎢となります。

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p12】

2-5 観光動態

- 観光客数は、燕市、弥彦村ともに新型コロナウイルスの流行に伴い、令和2(2020)年大きく減少しましたが、令和4(2022)年から増加に転じています。

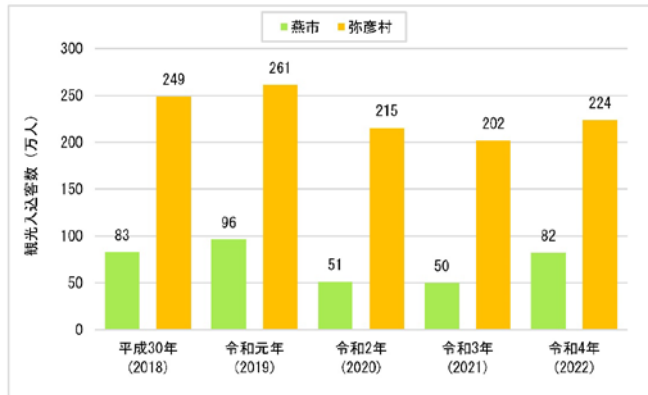


図 2-8 観光入込客数の推移
[出典：新潟県観光入込客統計]

- 燕市では、道の駅国上、ストックバスターズ燕店に訪れる観光客が多く、特に道の駅国上は令和4(2022)年に大きく増加しています。

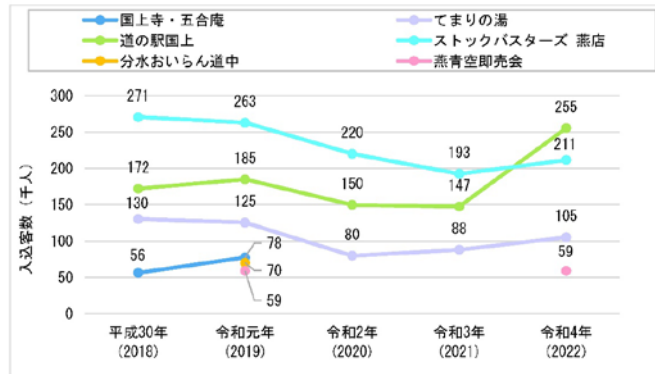


図 2-9 観光客の主な訪問先（燕市）
[出典：新潟県観光入込客統計]

変更後（第5回交通会議）

【p12】

2-5 観光動態 →各グラフに令和5年（2023）のデータを追加

- 観光客数は、燕市、弥彦村ともに新型コロナウイルスの流行に伴い、令和2(2020)年大きく減少しましたが、令和4(2022)年から増加に転じています。

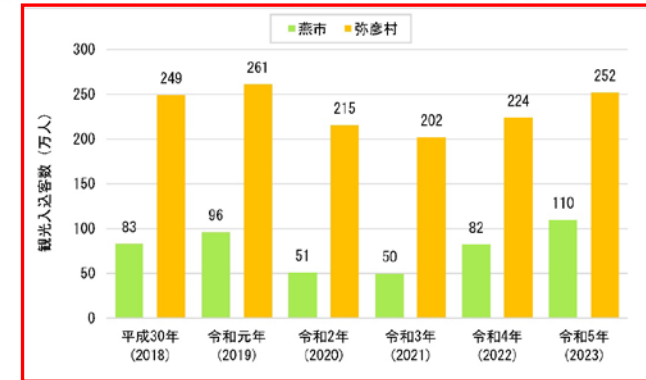


図 2-8 観光入込客数の推移
[出典：新潟県観光入込客統計]

- 燕市では、道の駅国上(売店・食堂)、ストックバスターズ燕店に訪れる観光客が多く、特に道の駅国上(売店・食堂)は令和4(2022)年から大きく増加しています。

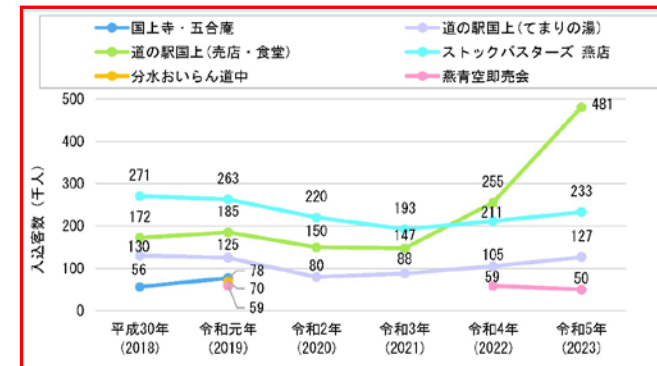


図 2-9 観光客の主な訪問先（燕市）
[出典：新潟県観光入込客統計]

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

変更後（第5回交通会議）

【p13】

- 弥彦村では、彌彦神社に訪れる観光客が最も多く、令和3(2021)年までは減少傾向でしたが、令和4(2022)年から増加に転じています。

入込客数 (千人)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)
彌彦神社	1,284	1,268	1,134	908	1,089
弥彦山登山	348	377	367	357	383
弥彦山ロープウェイ	325	377	308	324	280
弥彦公園	173	149	128	153	148
さくらの湯	146	128	126	126	124
おもてなし広場	86	84	94	101	116
弥彦温泉	85	54	51	62	62

図 2-10 観光客の主な訪問先（弥彦村）

[出典：新潟県観光入込客統計]

【p13】

- 弥彦村では、彌彦神社に訪れる観光客が最も多く、令和3(2021)年までは減少傾向でしたが、令和4(2022)年から増加に転じています。

入込客数 (千人)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)
彌彦神社	1,284	1,268	1,134	908	1,089	1,116
弥彦山登山	348	377	367	357	383	428
弥彦山ロープウェイ	325	377	308	324	280	308
弥彦公園	173	149	128	153	129	176
さくらの湯	146	128	126	126	124	129
おもてなし広場	86	84	94	101	116	107
弥彦温泉	85	54	51	62	62	72

図 2-10 観光客の主な訪問先（弥彦村）

[出典：新潟県観光入込客統計]

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p16】

3-3 第2期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン（令和2(2020)年3月策定/令和5(2023)年3月改定）

- 計画期間 令和2(2020)年度から令和6(2024)年度まで
- 将来都市像 燕市と弥彦村の独自性を互いに尊重しながら、人々が将来にわたって安心して暮らし続けることができる圏域
- 1 暮らしの安心の確保
 - 2 地域経済の活性化
 - 3 圏域内外の交流促進と人材の育成・確保

■施策の位置づけ

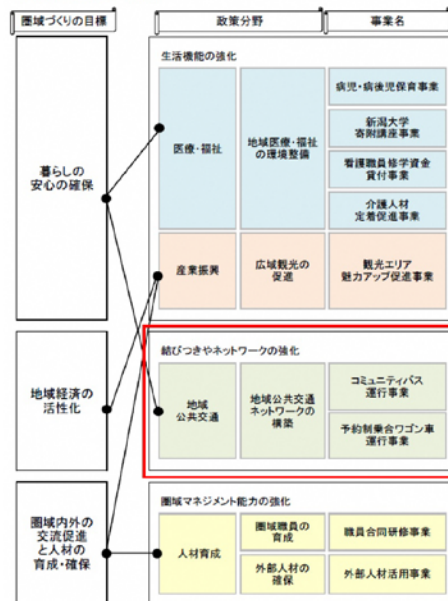
2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

(1) 地域公共交通

①地域公共交通ネットワークの構築【2事業】

- ・コミュニティバス運行事業
- ・予約制乗合ワゴン車運行事業

〈具体的取組の全体像〉



変更後（第5回交通会議）

【p16】

3-3 第3期燕・弥彦地域定住自立圏共生ビジョン（令和7(2025)年3月策定予定）

- 計画期間 令和7(2025)年度から令和11(2029)年度まで
- 将来都市像 圏域住民が将来にわたって安心して暮らし続けることができることを目指し、次の3つを圏域の将来像とする
- 1 暮らしの安心確保
 - 2 地域経済の活性化
 - 3 圏域内外の交流促進と人材の育成・確保

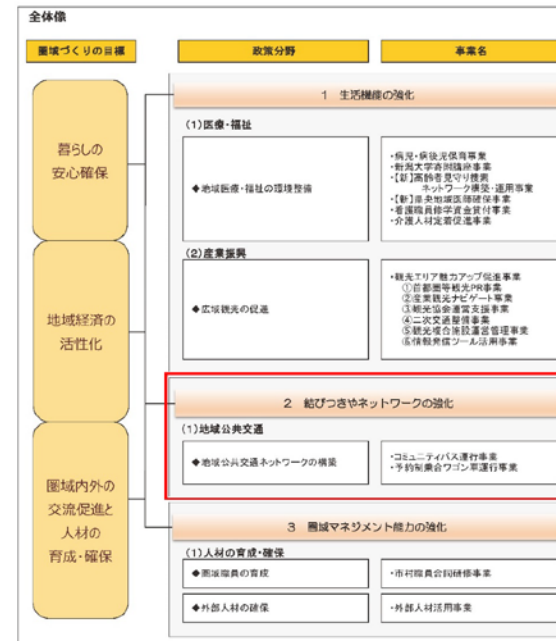
■施策の位置づけ

2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

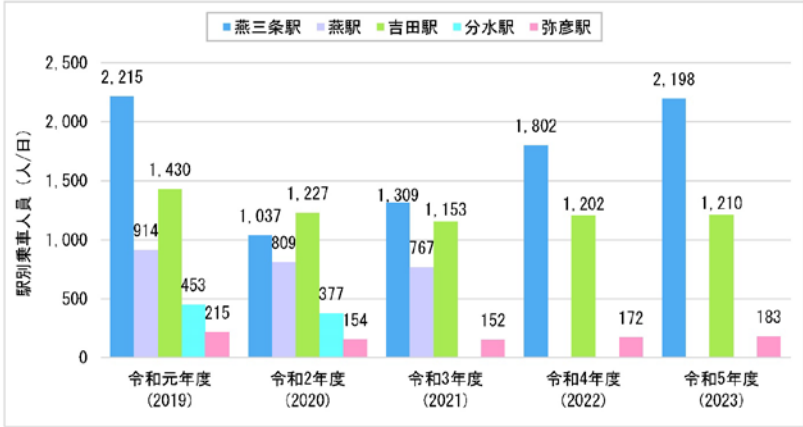
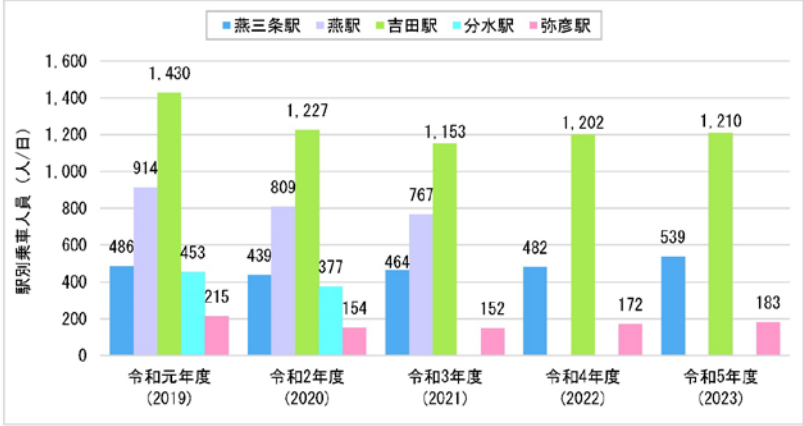
(1) 地域公共交通【地域公共交通ネットワークの構築】

- ・コミュニティバス運行事業
- ・予約制乗合ワゴン車運行事業

Ⅷ 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組



燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）	変更後（第5回交通会議）
【p20】 3-5 燕市立地適正化計画（平成30(2018)年3月策定/令和5(2023)年3月改定） 【p23】 ② 在来線（JR弥彦線・JR越後線） - 燕三条駅の乗車人員は、新型コロナウイルスの流行に伴い令和2(2020)年度に大きく減少しましたが、令和5(2023)年度には流行前の水準に概ね回復しています。 - その他の駅は、新型コロナウイルスの影響を若干受けているものの、概ね横ばいで推移しており、従来から日常的な交通手段としての利用が少なかったと推察されます。  図 4-3 在来線利用状況（1日当たりの乗車人員） 〔出典：東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）ホームページ〕 ※燕駅は令和4(2022)年度、分水駅は令和3(2021)年度より非公表	【p20】 3-5 燕市立地適正化計画（平成30(2018)年3月策定/令和6(2024)年3月改定） ※タイトルのみ修正 【p23】 ② 在来線（JR越後線・JR弥彦線） →燕三条駅の乗車人員から新幹線分を除外 在来線各駅の乗車人員は、新型コロナウイルスの影響を受けているものの、概ね横ばいで推移しており、従来から日常的な交通手段としての利用が少なく、通勤・通学といった定期的な利用が多いと推察されます。  図 4-3 在来線利用状況（1日当たりの乗車人員） 〔出典：東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）ホームページ〕 ※燕駅は令和4(2022)年度、分水駅は令和3(2021)年度より非公表

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p34】
表 4-7 スクールバス運行一覧（令和 6(2024)年度）

学校 （ ）内は運行地域等	運行時期	便数	車両
燕西小学校 (西燕町、桜町、廿六木四区)	1月～3月	登校1便 下校2便	マイクロバス1台
小中川小学校 (長所、館野、松橋、長渡)	通年	登校1便 下校2便	マイクロバス2台
粟生津小学校 (高木、野本、田中、溝、溝古新)	11月～3月	登校1便 下校2便	マイクロバス1台
吉田北小学校 (西楨、佐渡山、小島 他)	通年	登下校各1便	マイクロバス2台
分水北小学校 (源八新田、竹ヶ花、太田、牧ヶ花、上、中、下佐善、真木山、幕島、渡部、長辰(長崎・辰の口)、国上)	通年	登下校各1便	マイクロバス3台
弥彦小学校 (徒歩の地区(矢作・井田・中山・山崎・山岸)以外)	通年	登校2便 下校2便(地区によっては3便)	マイクロバス7台 ※常時5台で運行
分水中学校 (横田、熊森)	通年	登下校各2便	大型バス1台
分水中学校 (国上、長辰(長崎)、渡部、真木山、幕島、源八新田、竹ヶ花、太田、牧ヶ花、佐善)	10月～3月	登校各車両1便 下校各車両2便	マイクロバス2台
吉田中学校 (西楨、横地、中村、佐渡山中組、佐渡山上組、小島、庚塚、雀森、稲葉、四十石)	12月～2月	登校1便 下校2便	マイクロバス1台
弥彦中学校 (部活動入部者でバス運行ルート付近の生徒)	12月～2月	下校のみ1便	マイクロバス4台
月ヶ岡特別支援学校 (燕市内から月ヶ岡特別支援学校へ通い、バス利用を希望する児童生徒)	通年	登校1便 下校2便	マイクロバス3台

変更後（第5回交通会議）

【p34】
表 4-7 スクールバス運行一覧（令和 6(2024)年度）

学校 （ ）内は運行地域等	運行時期	便数	車両
燕西小学校 (西燕町、桜町、廿六木四区)	1月～3月	登校1便 下校2便	マイクロバス1台
小中川小学校 (長所、館野、松橋、長渡)	通年	登校1便 下校2便	マイクロバス2台
粟生津小学校 (高木、野本、田中、溝、溝古新)	11月～3月	登校1便 下校2便	マイクロバス1台
吉田北小学校 (西楨、佐渡山、小島 他)	通年	登下校各1便	マイクロバス2台
分水北小学校 (源八新田、竹ヶ花、太田、牧ヶ花、上、中、下佐善、真木山、幕島、渡部、長辰(長崎・辰の口)、国上)	通年	登下校各1便	マイクロバス3台
弥彦小学校 (徒歩の地区(矢作・井田・中山・山崎・山岸)以外)	通年	登校2便 下校2便(地区によっては3便)	マイクロバス7台 ※常時5台で運行
分水中学校 (横田、熊森)	通年	登下校各2便	大型バス1台
分水中学校 (国上、長辰(長崎)、渡部、真木山、幕島、源八新田、竹ヶ花、太田、牧ヶ花、佐善)	10月～3月	登校各車両1便 下校各車両2便	マイクロバス2台
吉田中学校 (西楨、横地、中村、佐渡山中組、佐渡山上組、小島、庚塚、雀森、稲葉、四十石)	12月～2月	登校1便 下校2便	マイクロバス1台
弥彦中学校 (部活動入部者でバス運行ルート付近の生徒)	12月～2月	下校のみ1便	マイクロバス4台
月ヶ岡特別支援学校 (燕市内、弥彦村内から月ヶ岡特別支援学校へ通い、バス利用を希望する児童生徒)	通年	【燕市】 登校1便 下校2便 【弥彦村】 登下校各1便	【燕市】 マイクロバス3台 【弥彦村】 ワゴン車1台

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p38】

図 4-16 燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況

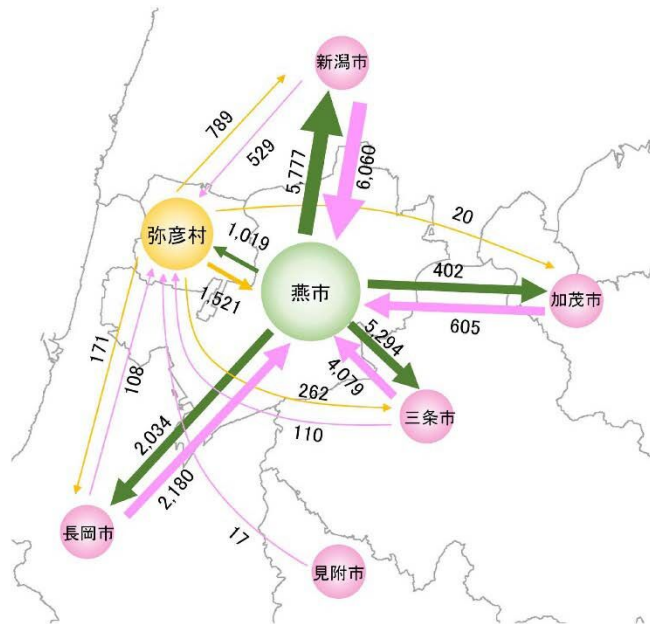


図 4-16 燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況
[出典：令和2(2020)年国勢調査]

変更後（第5回交通会議）

【p38】

図 4-16 燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況

→移動数に15歳未満を追加、注釈の追記



図 4-16 燕市・弥彦村の近隣自治体への移動状況
[出典：令和2(2020)年国勢調査]

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p75】

7-1 基本的な方針

燕・弥彦地域公共交通網形成計画に定めた考え方や方向性を踏襲しつつ、さらに、上位計画である第2期燕・弥彦定住自立共生ビジョンの将来像「燕市と弥彦村の独自性を互いに尊重しながら、人々が将来にわたって安心して暮らし続けることができる圏域」を踏まえ、本計画の基本方針(将来像)を次のとおりとします。

【p79】

7-4 計画の目標と評価指標

(略)

評価指標		現況値 令和5年度 (2023)	目標値 令和11年度 (2029)
① 圏域住民1人当たりの鉄道駅の年間利用回数			
定義	・年間利用回数(乗車人員)÷圏域人口(年度末) ・対象は複数路線が乗り入れる燕三条駅(在来線)、吉田駅	14.9 回/人	14.9 回/人
② 圏域住民1人当たりの路線バスの年間利用回数			
定義	・年間輸送人員÷圏域人口(年度末) ・対象は越後交通(株)、新潟交通観光バス(株)	1.2 回/人	1.2 回/人
③ コミュニティバスの1日当たりの乗車人員			
定義	・対象はスワロー号、やひこ号	173 人/日	173 人/日
④ デマンド交通の1日当たりの乗車人員			
定義	・対象はおでかけきららん号	146 人/日	146 人/日

変更後（第5回交通会議）

【p75】

7-1 基本的な方針

燕・弥彦地域公共交通網形成計画に定めた考え方や方向性を踏襲しつつ、さらに、上位計画である第3期燕・弥彦定住自立共生ビジョンの将来像を踏まえ、本計画の基本方針（将来像）を次のとおりとします。

【p79】

7-4 計画の目標と評価指標

(略)

評価指標		現況値 令和5年度 (2023)	目標値 令和11年度 (2029)
① 圏域住民1人当たりの鉄道駅の年間利用回数			
定義	・年間利用回数(乗車人員)÷圏域人口(年度末) ・対象は複数路線が乗り入れる燕三条駅、吉田駅	14.9 回/人	14.9 回/人
データ 取得方法	・乗車人員：鉄道事業者保有の乗降データ ・圏域人口：住民基本台帳（年度末）		
② 圏域住民1人当たりの路線バスの年間利用回数			
定義	・年間輸送人員÷圏域人口(年度末) ・対象は越後交通(株)、新潟交通観光バス(株)	1.2 回/人	1.2 回/人
データ 取得方法	・輸送人員：路線バス事業者保有の乗降データ ・圏域人口：住民基本台帳（年度末）		
③ コミュニティバスの1日当たりの乗車人員			
定義	・対象はスワロー号、やひこ号	173 人/日	173 人/日
データ 取得方法	・燕市および弥彦村保有の実績		
④ デマンド交通の1日当たりの乗車人員			
定義	・対象はおでかけきららん号	146 人/日	146 人/日
データ 取得方法	・燕市および弥彦村保有の実績		

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p80】

(略)

評価指標		現況値 令和5年度 (2023)	目標値 令和11年度 (2029)
① 圏域住民1人当たりの公共交通に対する財政負担額		1,181 円/人	1,690 円/人
定義	・ 行政負担額÷圏域人口(年度末) ・ 対象は公的資金が投入されている路線バス、コミュニティバス(スワロー号、やひこ号、燕市コミュニティバス実証運行)、おでかけきららん号		
② 路線バスの収支率		8.8%~643.9% (平均 89.2%)	89.2%
定義	・ 運行経常収入÷運行経常経費 ・ 対象は越後交通(株)、新潟交通観光バス(株)		
③ コミュニティ交通の収支率		5.0%~16.0% (平均 11.1%)	11.1%
定義	・ 運行経常収入÷運行経常経費 ・ 対象はスワロー号、やひこ号、燕市コミュニティバス実証運行、おでかけきららん号		

【p81】

(略)

評価指標		現況値 令和5年度 (2023)	目標値 令和11年度 (2029)
① 高齢者の移動における公共交通利用率		5.3%	7.5%
定義	・ 65 歳以上を対象とした移動の実態・ニーズに係るアンケート調査において、日常の移動（買い物・通院・その他おでかけ）で公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・おでかけきららん号・タクシー）を利用した割合 ・ 3 つの移動目的の平均値		

変更後（第5回交通会議）

【p80】

(略)

評価指標		現況値 令和5年度 (2023)	目標値 令和11年度 (2029)
① 圏域住民1人当たりの公共交通に対する財政負担額		1,181 円/人	1,690 円/人
定義	・ 行政負担額÷圏域人口(年度末) ・ 対象は公的資金が投入されている路線バス、コミュニティバス(スワロー号、やひこ号、燕市コミュニティバス実証運行)、おでかけきららん号		
データ 取得方法	・ 行政負担額：燕市および弥彦村保有の財政実績 ・ 圏域人口：住民基本台帳（年度末）		
② 路線バスの収支率		8.8%~643.9% (平均 89.2%)	89.2%
定義	・ 運行経常収入÷運行経常経費 ・ 対象は越後交通(株)、新潟交通観光バス(株)		
データ 取得方法	・ 路線バス事業者保有の実績		
③ コミュニティ交通の収支率		5.0%~16.0% (平均 11.1%)	11.1%
定義	・ 運行経常収入÷運行経常経費 ・ 対象はスワロー号、やひこ号、燕市コミュニティバス実証運行、おでかけきららん号		
データ 取得方法	・ 燕市及び弥彦村保有の実績		

【p81】

(略)

評価指標		現況値 令和6年度 (2024)	目標値 令和11年度 (2029)
① 高齢者の移動における公共交通利用率		5.3%	7.5%
定義	・ 65 歳以上を対象とした移動の実態・ニーズに係るアンケート調査において、日常の移動（買い物・通院・その他おでかけ）で公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・おでかけきららん号・タクシー）を利用した割合 ・ 3 つの移動目的の平均値		
データ 取得方法	・ 65 歳以上を対象としたアンケート調査		

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p83】
8－2 施策・事業一覧
(略)

施策・事業	- 日常的な移動における鉄道の利便性を向上するため、運行便数の増便・接続改善等について「新潟県鉄道整備促進協議会」などを通じて、要望活動を継続して実施します。 ① 新潟県鉄道整備促進協議会を通じての要望活動（JR 越後線南吉田駅以南駅への交通系 IC カードの導入、駅のバリアフリー化など） - JR 越後線・JR 弥彦線の利用者数減少の背景から、令和 5 年度鉄道分科会を設立し地域鉄道の活性化に向けて議論を行っており、引き続き活動を行っていきます。 ② 鉄道活性化分科会での検討継続 - どなたでも円滑に鉄道が利用できるよう主要な駅へのバリアフリー化の検討を行っていきます。 ③ 燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進 ④ 吉田駅のバリアフリー化の検討					
	実施主体 鉄道事業者、新潟県鉄道整備促進協議会、鉄道活性化分科会、燕市・弥彦村					
実施時期	実施項目	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
	①新潟県鉄道整備促進協議会を通じての要望活動			継続実施		
	②鉄道活性化分科会での検討継続			分科会への参画		
	③燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進	工事期間			供用（予定）	
	④吉田駅のバリアフリー化の検討			JR 東日本との協議継続		
バリアフリー法に基づく基本構想の策定検討						

変更後（第5回交通会議）

【p83】
8－2 施策・事業一覧
(略)

→「④吉田駅のバリアフリー化の検討」の実施時期を修正

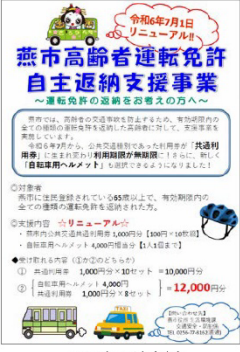
施策・事業	- 日常的な移動における鉄道の利便性を向上するため、運行便数の増便・接続改善等について「新潟県鉄道整備促進協議会」などを通じて、要望活動を継続して実施します。 ① 新潟県鉄道整備促進協議会を通じての要望活動（JR 越後線南吉田駅以南駅への交通系 IC カードの導入、駅のバリアフリー化など） - JR 越後線・JR 弥彦線の利用者数減少の背景から、令和 5 年度に鉄道活性化分科会を設立し地域鉄道の活性化に向けて議論を行っており、引き続き活動を行っていきます。 ② 鉄道活性化分科会での検討継続 - どなたでも円滑に鉄道が利用できるよう主要な駅へのバリアフリー化の検討を行っていきます。 ③ 燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進 ④ 吉田駅のバリアフリー化の検討					
	実施主体 鉄道事業者、新潟県鉄道整備促進協議会、鉄道活性化分科会、燕市・弥彦村					
実施時期	実施項目	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
	①新潟県鉄道整備促進協議会を通じての要望活動			継続実施		
	②鉄道活性化分科会での検討継続			分科会への参画		
	③燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進	工事期間			供用（予定）	
	④吉田駅のバリアフリー化の検討	庁内協議・検討事例収集	JR 東日本との協議継続	バリアフリー法に基づく基本構想の策定検討		関係機関との調整

燕・弥彦地域公共交通計画（案） 新旧対照表

変更前（第4回交通会議）

【p 89】

（略）

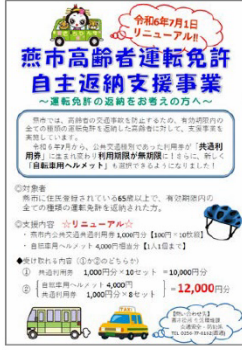
施策・事業	・交通弱者の移動環境や手段の確保のため、関係機関と連携して公共交通の利便性を高めることに努めます。 ① 燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進（再掲） ② 吉田駅のバリアフリー化の検討（再掲） ③ 妊産婦へのタクシー利用券配付の継続 ④ 免許返納支援の継続 ⑤ タクシー利用費の助成の検討 ⑥ 燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画し検討					
	 ▲免許返納支援 【出典：燕市資料】					
実施主体	鉄道事業者、タクシー事業者、福祉事業者、燕市・弥彦村					
実施時期	実施項目	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
	①燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進（再掲）	工事期間			供用（予定）	
	②吉田駅のバリアフリー化検討（再掲）		JR 東日本との協議継続			
			バリアフリー法に基づく基本構想の策定			
	③妊産婦へのタクシー利用券配付の継続		妊産婦へのタクシー利用券配付の継続			
	④免許返納支援の継続		免許返納支援の継続			
	⑤タクシー利用費の助成の検討	タクシー利用費の助成検討		タクシー利用費の助成実施		
	⑥燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画し検討	燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画し検討				

変更後（第5回交通会議）

【p 89】

（略）

→「②吉田駅のバリアフリー化の検討(再掲)」の実施時期を修正

施策・事業	・交通弱者の移動環境や手段の確保のため、関係機関と連携して公共交通の利便性を高めることに努めます。 ① 燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進（再掲） ② 吉田駅のバリアフリー化の検討（再掲） ③ 妊産婦へのタクシー利用券配付の継続 ④ 免許返納支援の継続 ⑤ タクシー利用費の助成の検討 ⑥ 燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画し検討					
	 ▲免許返納支援 【出典：燕市資料】					
実施主体	鉄道事業者、タクシー事業者、福祉事業者、燕市・弥彦村					
実施時期	実施項目	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
	①燕三条駅在来線へのエレベーター設置の促進（再掲）	工事期間			供用（予定）	
	②吉田駅のバリアフリー化の検討（再掲）		JR 東日本との協議継続			
		庁内協議・検討事例収集	バリアフリー法に基づく基本構想の策定検討		関係機関との調整	
	③妊産婦へのタクシー利用券配付の継続		妊産婦へのタクシー利用券配付の継続			
	④免許返納支援の継続		免許返納支援の継続			
	⑤タクシー利用費の助成の検討	タクシー利用費の助成検討		タクシー利用費の助成実施		
	⑥燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画し検討	燕市障がい者自立支援協議会移動支援専門部会に参画し検討				