

- 平成 28 年 3 月に策定された長岡市総合計画では、豊かな自然とまちなかの利便性と多様な地域資源を活かし、磨き上げ、さらに発展させることで、「ふるさと長岡」への愛着と誇りを育むとともに、市内から海外まで広く情報発信し交流を拡大するなど、まちの魅力を高める取り組みを進めることを提言しているが、そのためには市民が移動しやすい交通体系の構築が必要である。特に、学生や高齢者等にとって公共交通は、日常生活に欠かせない交通手段であり、どの地域に住んでいても、生活に必要な移動が確保された環境を整える必要がある。
- 今後も、市民・交通事業者・行政の三者が連携・協働して「持続可能な公共交通の実現」に取り組むことが重要である。

【長岡市】

人口 275,361 人（住民基本台帳人口 H28.4.1 現在）

面積 891.06km²

1. 長岡市の特性・問題点

○長岡市の現況整理の結果を踏まえて、長岡市の特性や問題点を以下に整理する。

(1) 社会情勢の特性・問題点

①人口

○長岡市の総人口は、平成7年度の約29万人をピークに減少しており、今後も人口減少は進行すると予想されている。

○平成7年度から平成22年度の人口増減率は、日本全国だと微増しているが、長岡市内だと、長岡地域と三島地域を除き人口が減少している。

○長岡市の高齢化率は年々増加傾向であり、今後も人口減少と少子高齢化が進行することが予想される。地域別で見ると、郊外地域の高齢化率が高い。

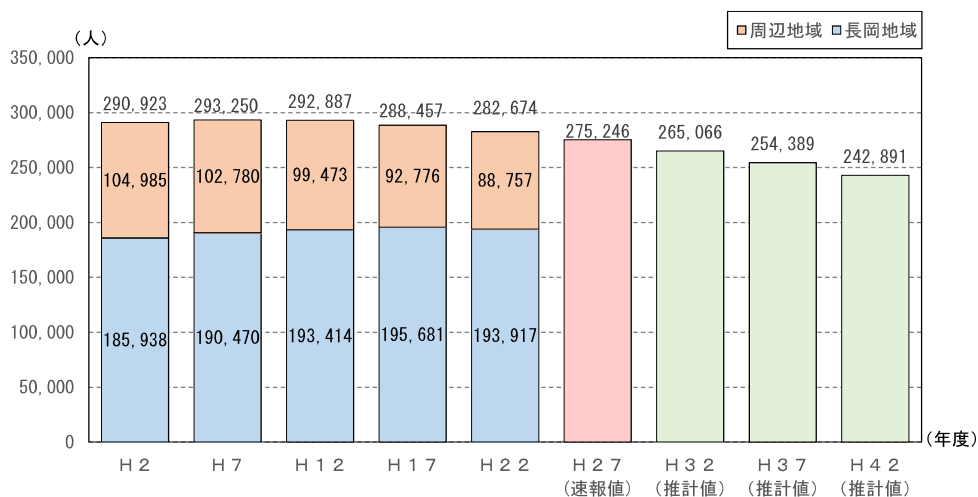


図 長岡市の人口推移

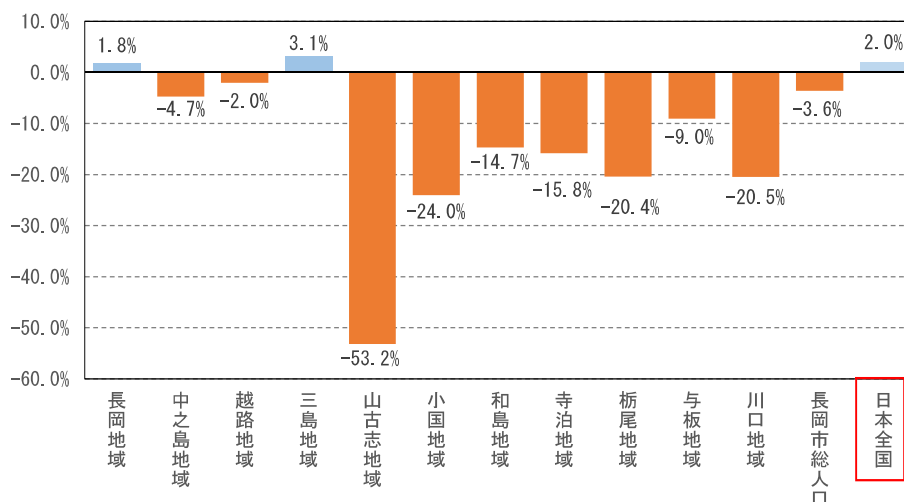


図 平成7年度から平成22年度の人口増減率

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

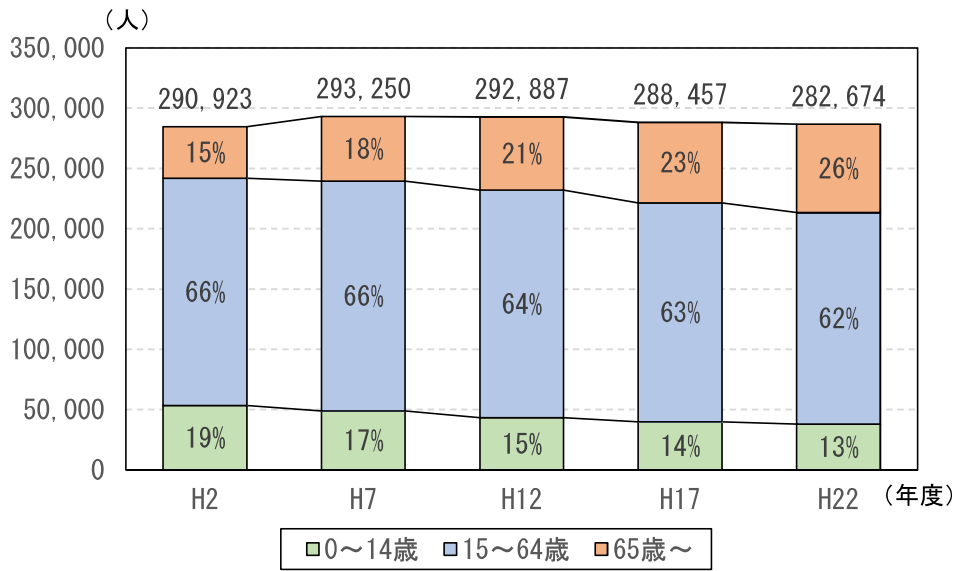


図 長岡市の年齢層の推移

出典：国勢調査

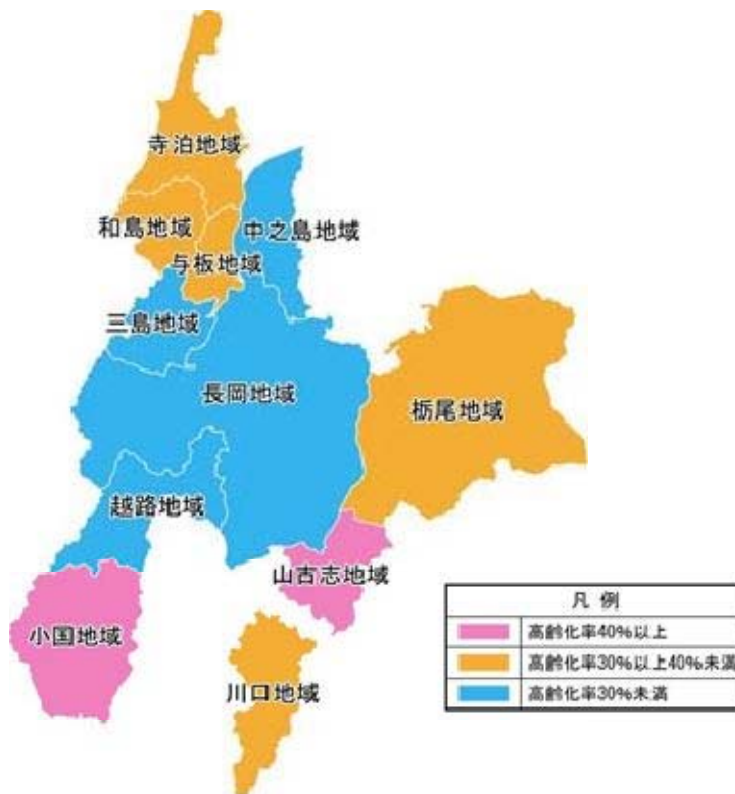


図 高年齢率の地域分布

出典：住民基本台帳

※高年齢率とは、65歳以上人口が総人口に占める割合を指す

②自動車の利用状況

○長岡市の自動車分担率は、平成12年度から平成22年度の10年間で全ての地域で増加しており、日本全国と比較して高い割合となっている。

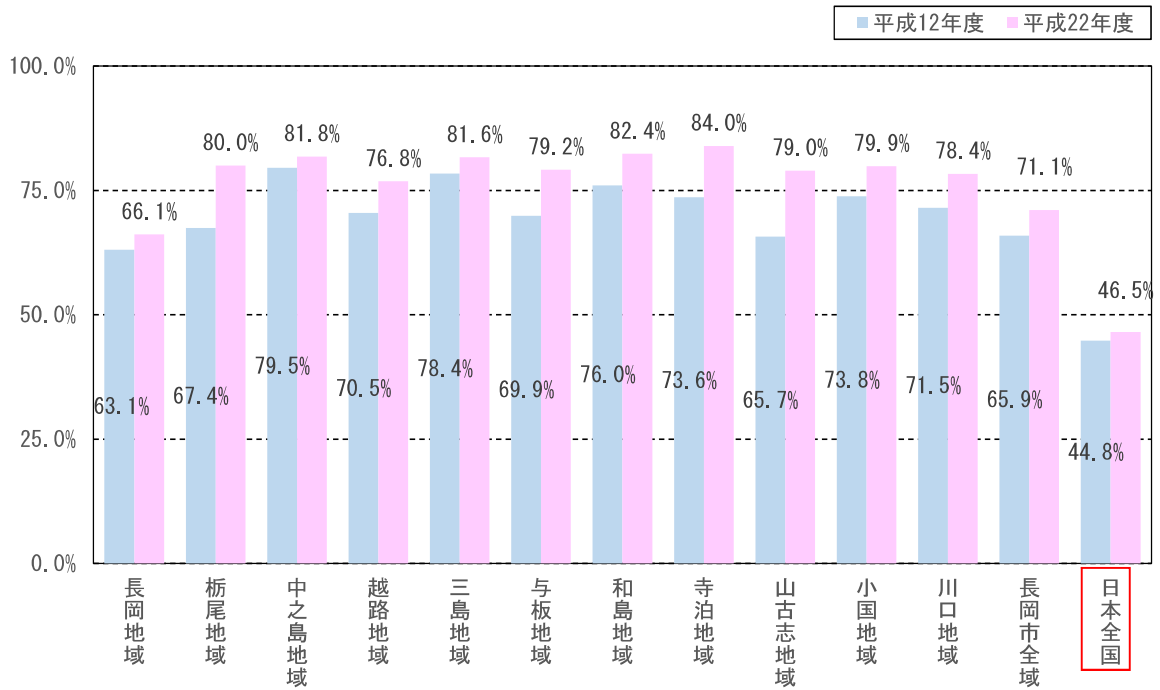


図 通勤・通学における自動車分担率の変化

出典：国勢調査

③高齢者の運転状況

- 高齢者の免許保有者数は増加傾向であり、今後高齢者ドライバーが増加していくと考えられる。
- 高齢者の事故第一当事者*となる割合は、年々増加している。
- 70歳以上の高齢者は、第一当事者死亡事故発生率が高い。
- 高齢者の自主返納を含む免許取り消し・返納件数は、年々増加している。
- 今後75歳以上の高齢者ドライバーの免許更新時に、認知検査を実施することが予定されており、高齢者の免許返納者は増加する可能性が高い。そのため今後は公共交通の重要性が増すものと考えられる。

*第一当事者とは発生した事項における過失が重いものを指す

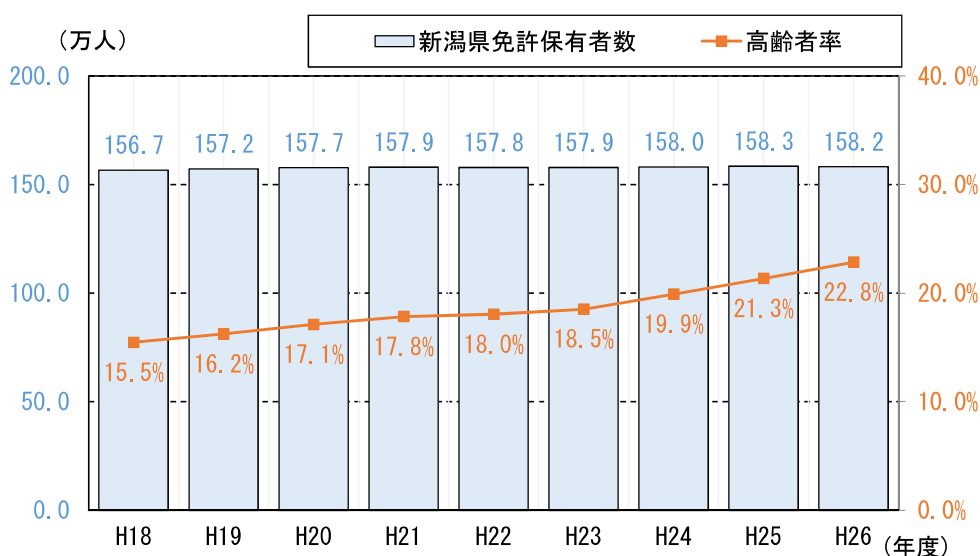


図 県内高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数の推移

出典：平成26年度新潟県交通年鑑

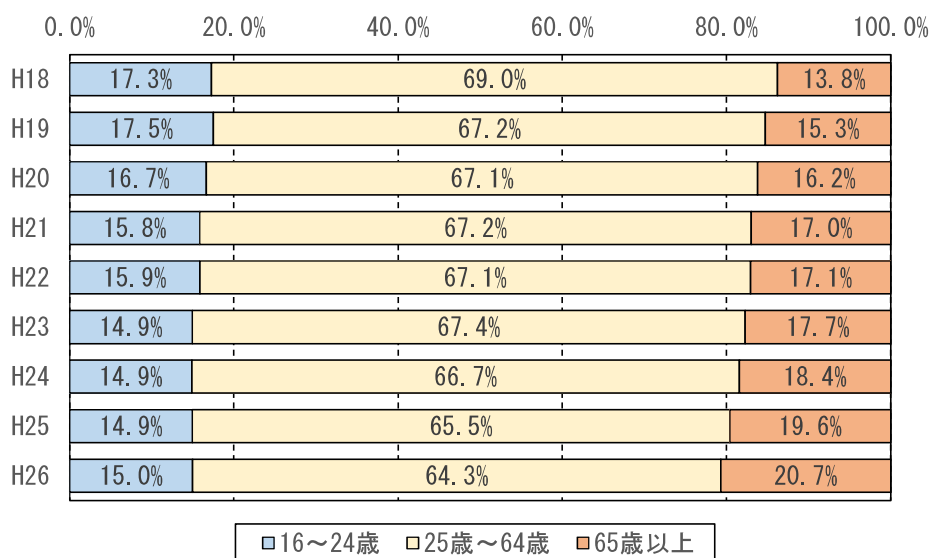


図 年齢階層別の第一当事者自己割合の経年変化

出典：平成26年度新潟県交通年鑑

(2) 公共交通の特性・問題点

①バス・鉄道の利用状況について

- バス利用者は平成 16 年度と平成 26 年度を比較して約 170 万人（約 20%）減少している。
- 鉄道の利用者数は、増減を繰り返し、平成 26 年は約 540 万人となっている。

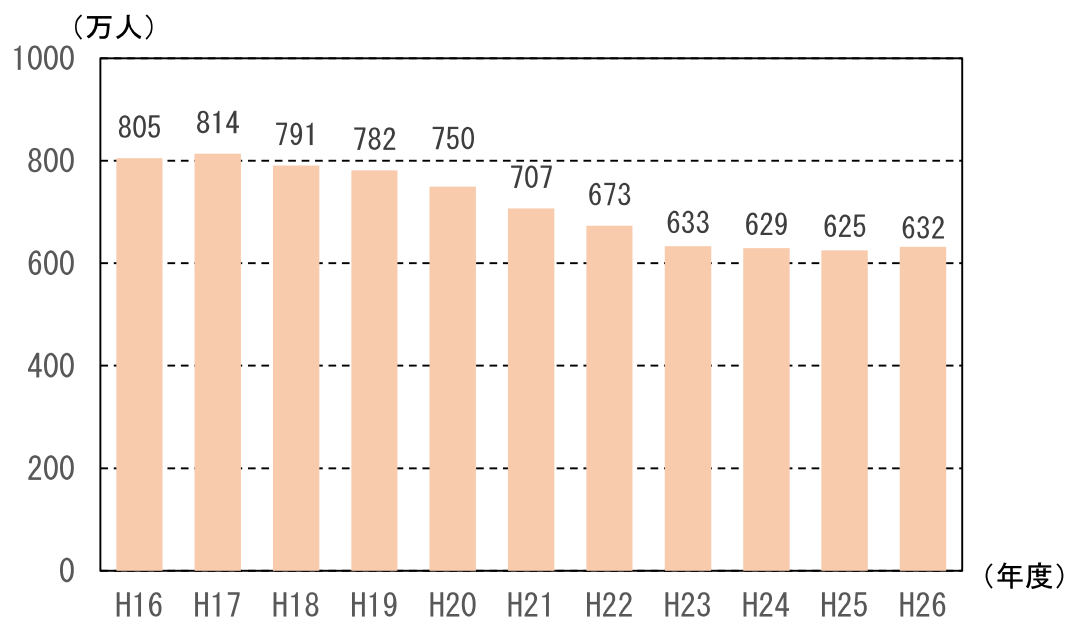


図 バス利用者の推移

※越後交通株式会社本社営業所及び東営業所管内実績

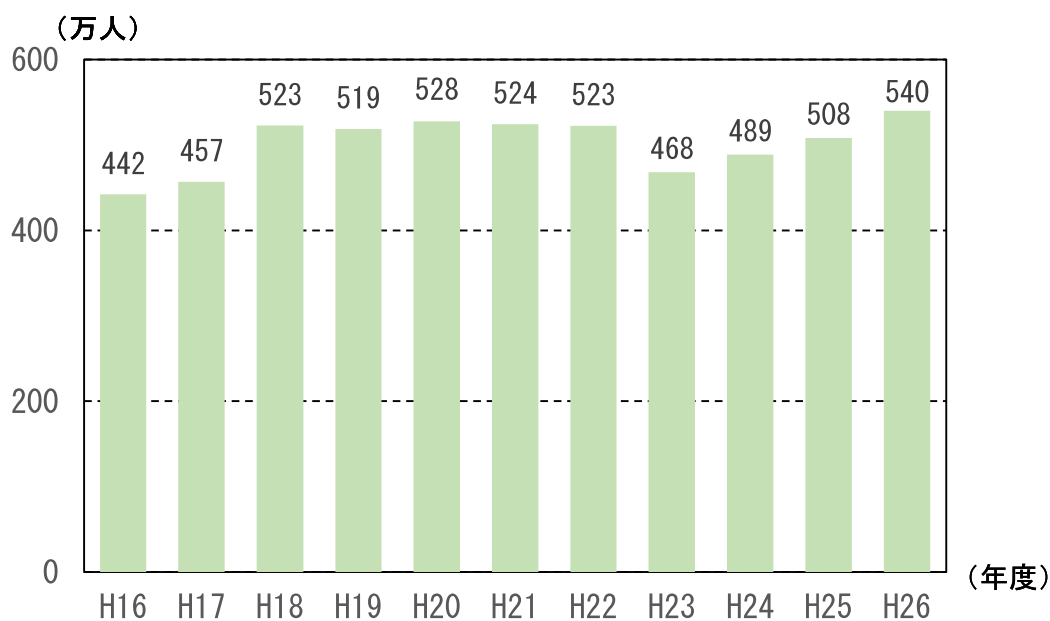


図 鉄道利用者数の推移

※平成 18 年度から合併地域内 8 駅を追加 ※平成 23 年度は有人駅のみの実績

②長岡市のバス路線について

- バス路線は、長岡駅を中心として放射状に約 60 路線運行されており、周辺地域と長岡地域を結ぶ路線は概ね確保されているが、周辺地域に公共交通空白地が点在しており、特に寺泊地区、和島地区、中之島地区に多く見られる。
- 小国地域、川口地域、山古志地域の 3 地域では、住民（特定非営利活動法人）が主体となった運営が行われている。

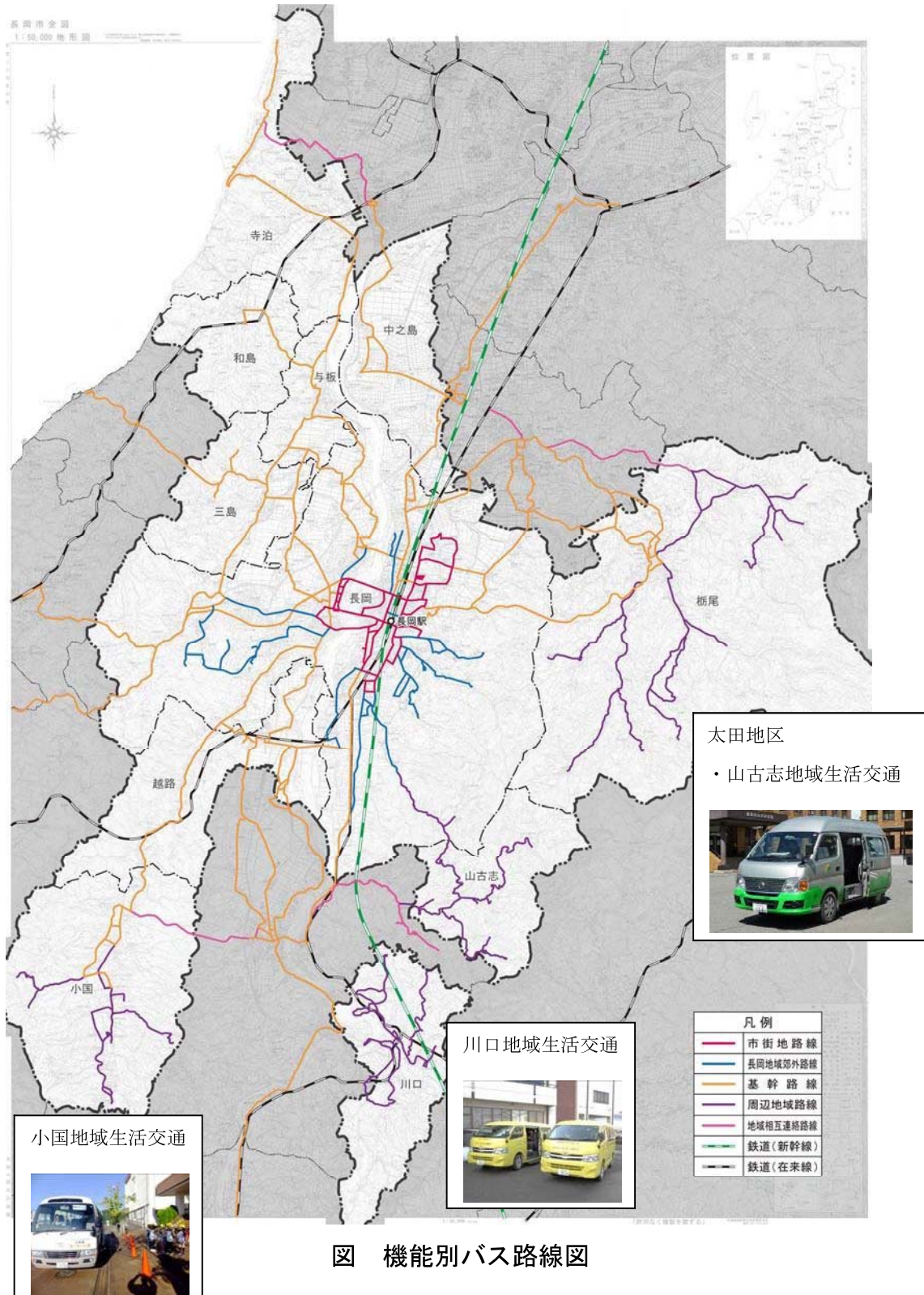


図 機能別バス路線図

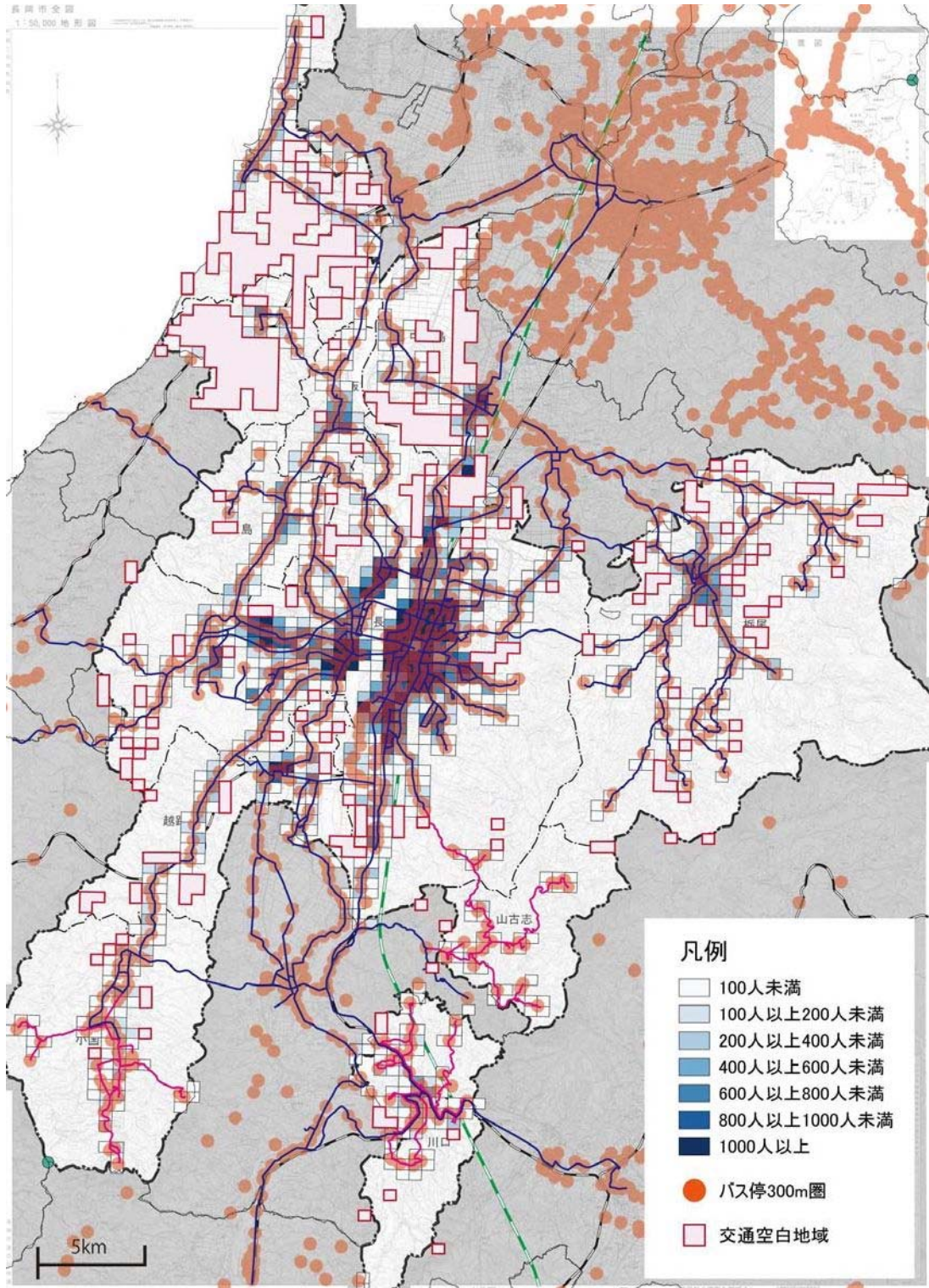


図 交通空白地分布状況

③運行頻度について

○路線バスの運行頻度は、長岡駅周辺から離れていくにしたがって運行頻度が少なくなっている。

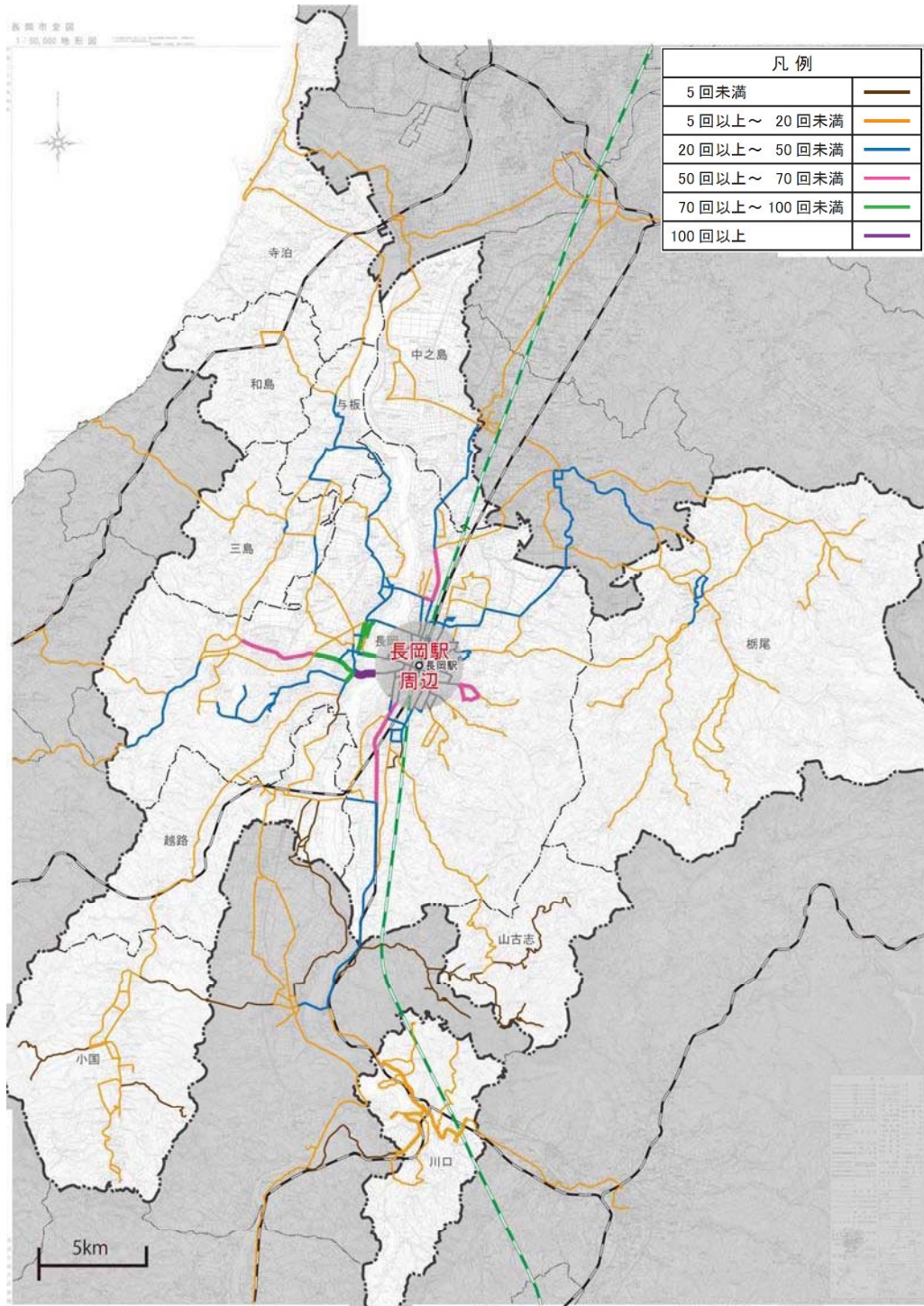


図 路線バス運行頻度

※運行頻度とは、平日1日当たりの片道を0.5とした運行回数をいう

⑤路線バスの採算と補助金について

- 路線バスに対する長岡市の補助金は、年々増加しており、平成28年度の予算額は19,610万円となっており、平成18年度の10,415万円の約1.9倍となっている。
- 項目別にみると、「生活交通補助金」と「公共交通空白地 地域生活交通補助金」が平成18年度と比較して大きく増加している。

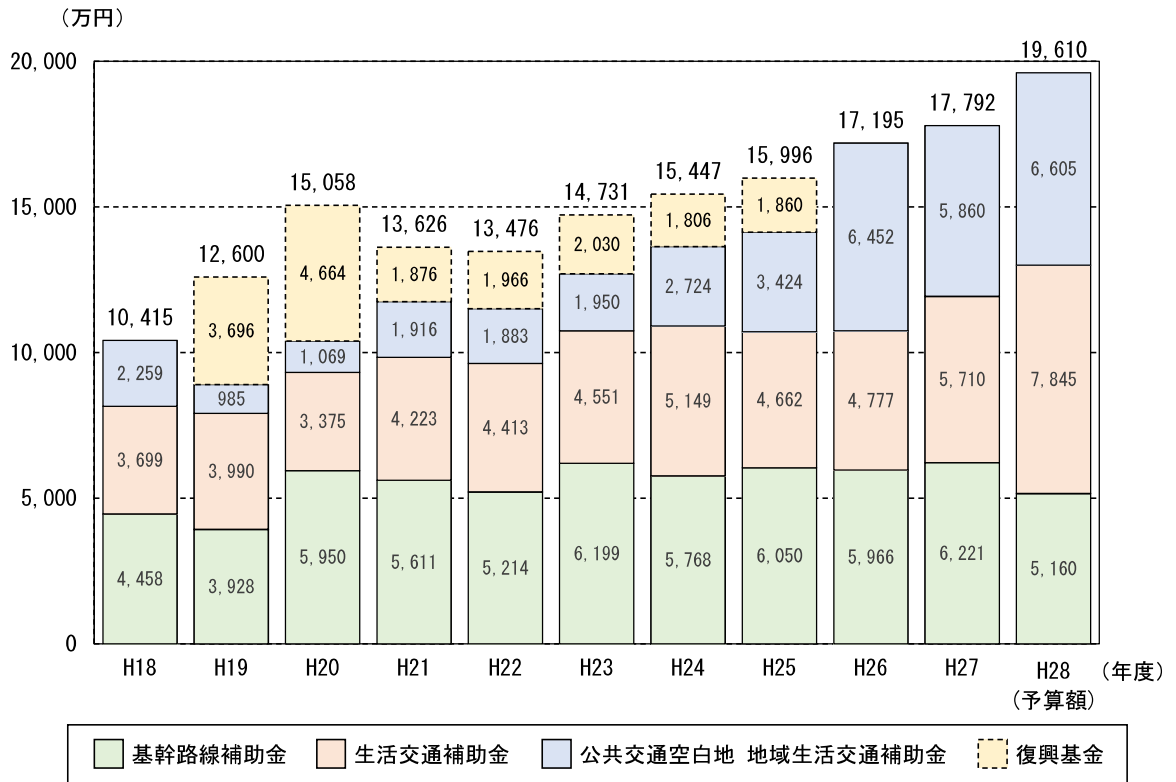


図 長岡市の補助金額の推移

資料：長岡市 交通政策課

補足：平成26年度からは山古志地域における通学送迎費を含む

⑥主要施設の分布とバス路線の関係

○長岡市の路線バスは、概ね病院や公共施設、商業施設などに行くことができるように運行されているが、一部では、バスで行くことができない施設がある。

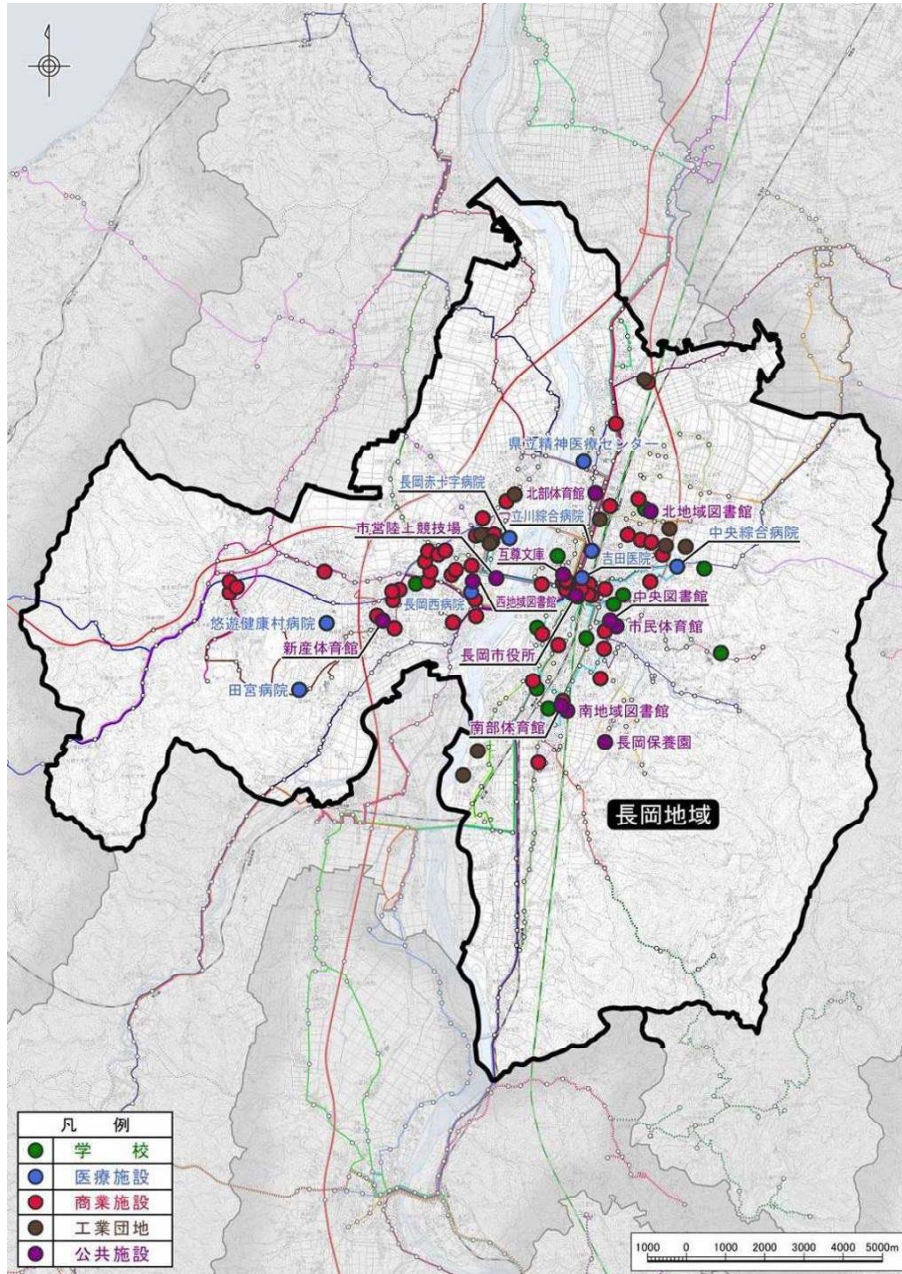


図 長岡地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

※医療施設は数が多いため病院のみ記述

※商業施設は数が多いため、名称は省略

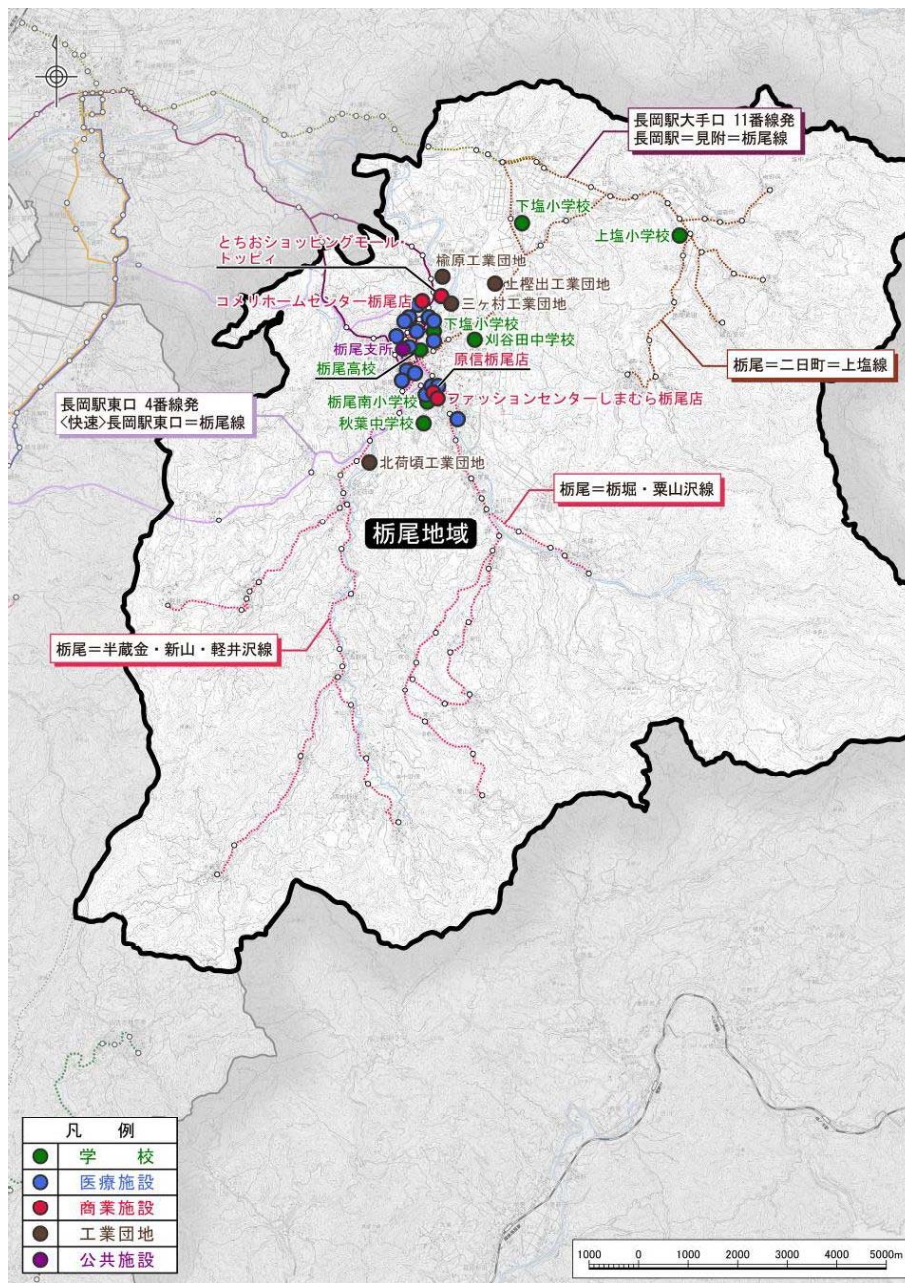


図 栃尾地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

※栃尾地域は医療施設が多いため、名称は省略

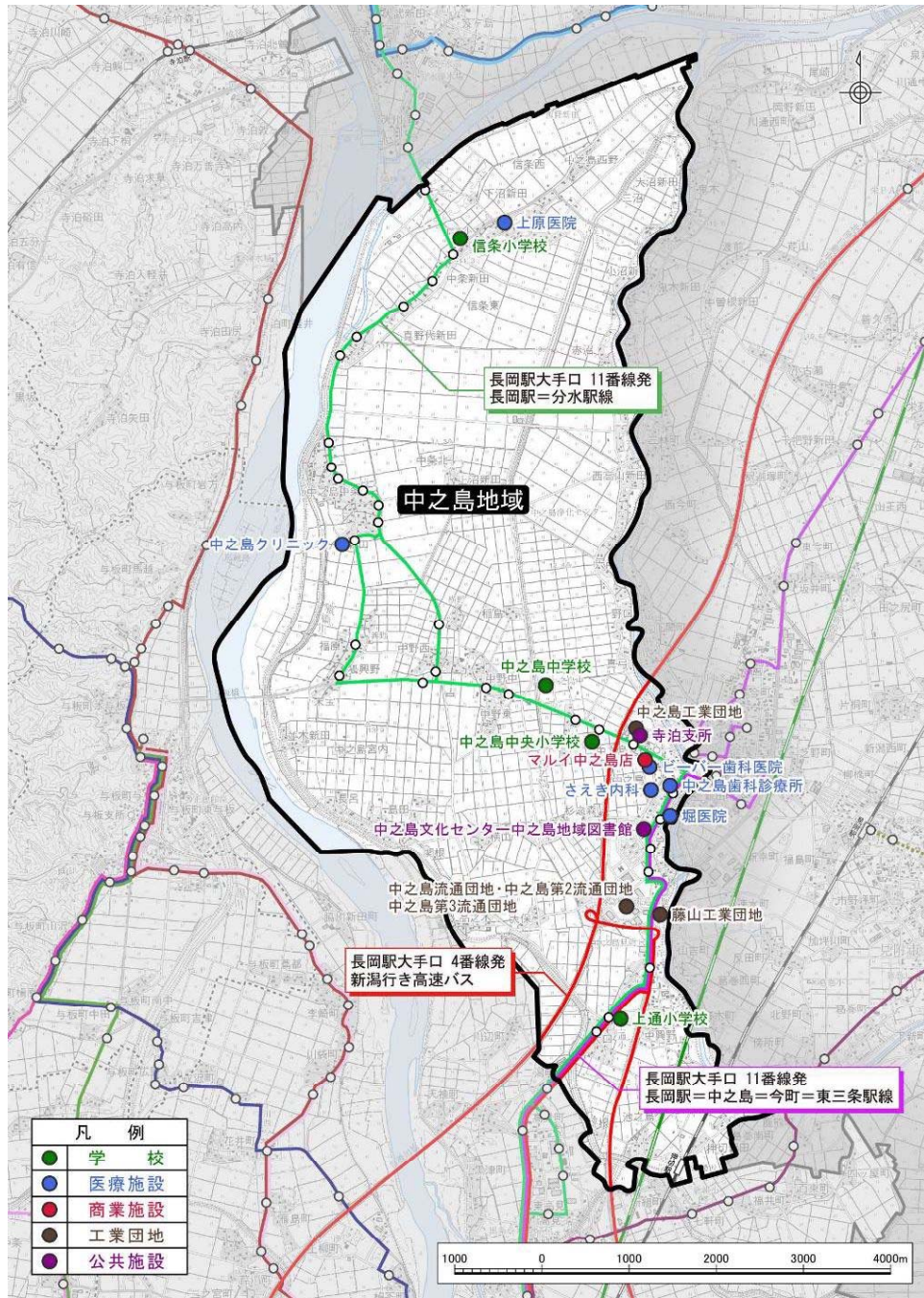


図 中之島地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

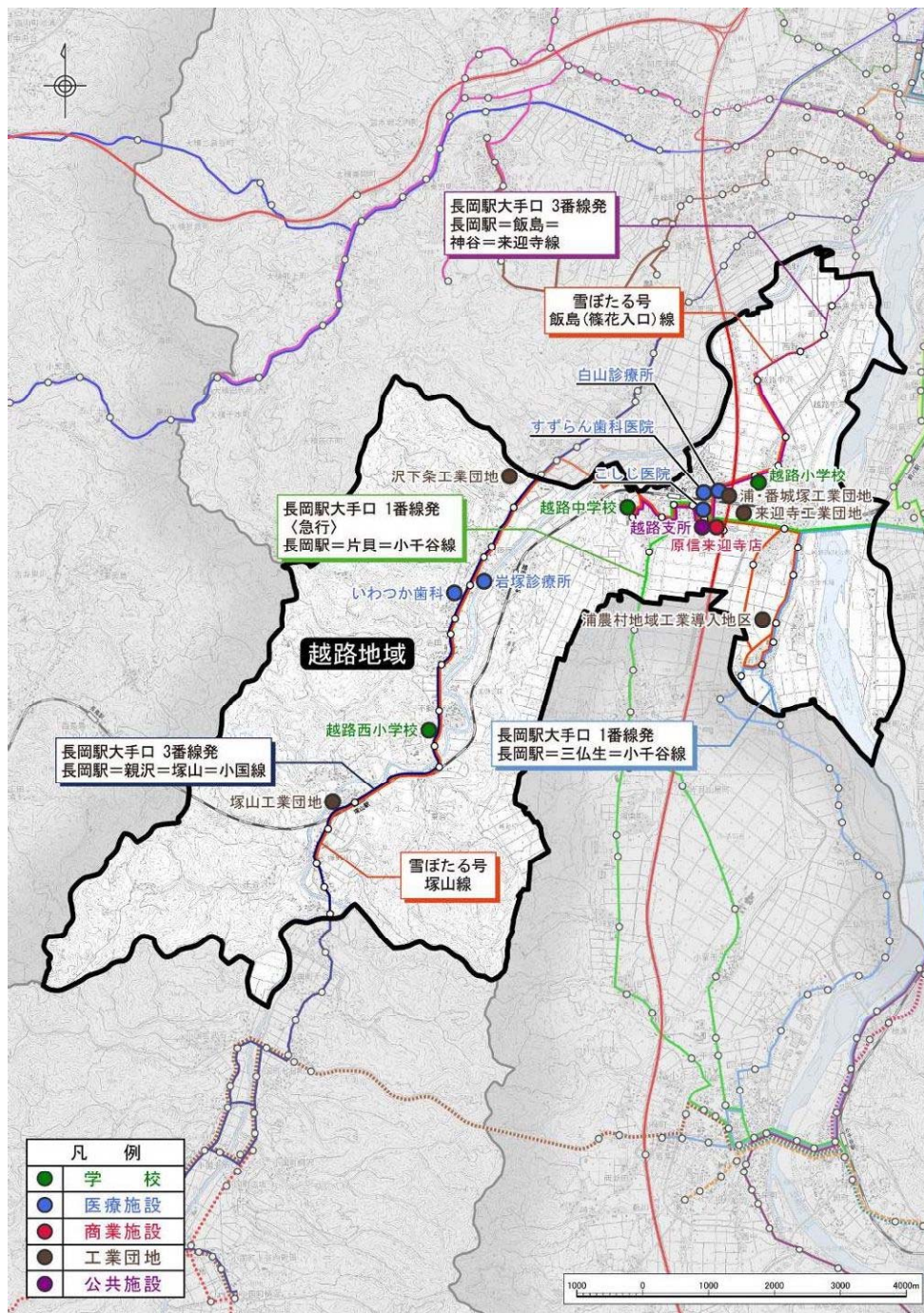


図 越路地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

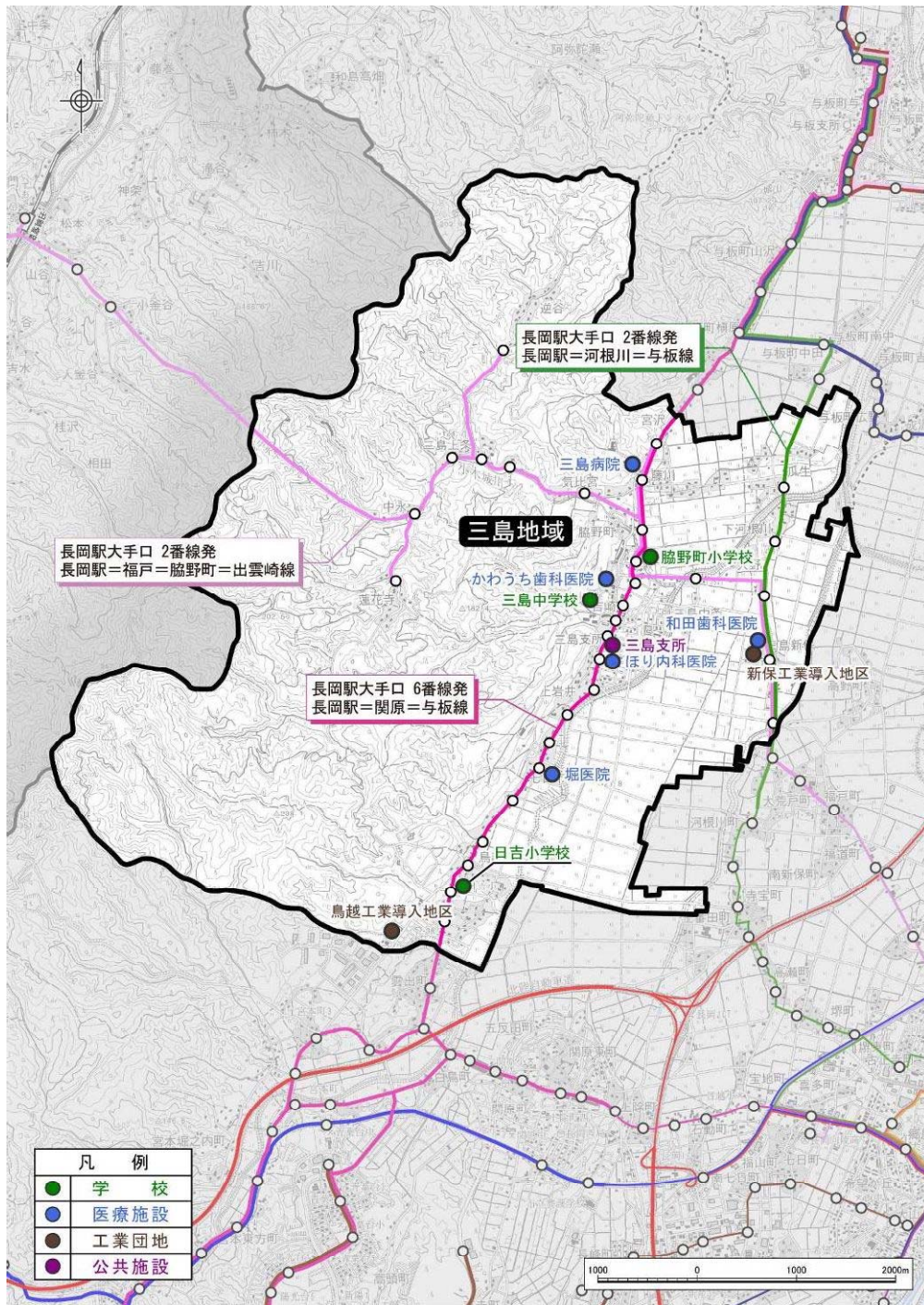


図 三島地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、
 長岡市医師会ホームページ（医療施設）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

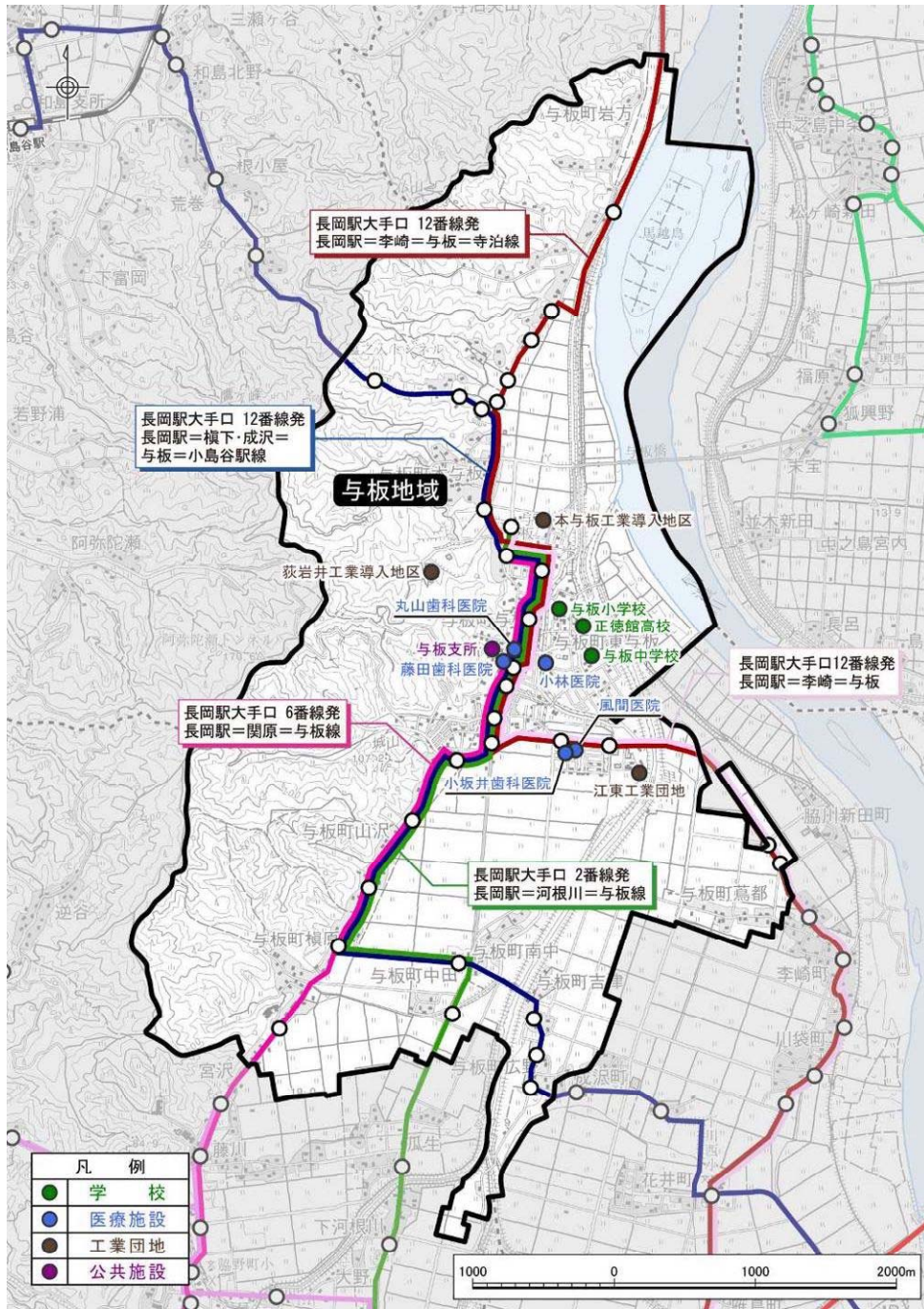


図 与板地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、
 長岡市医師会ホームページ（医療施設）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

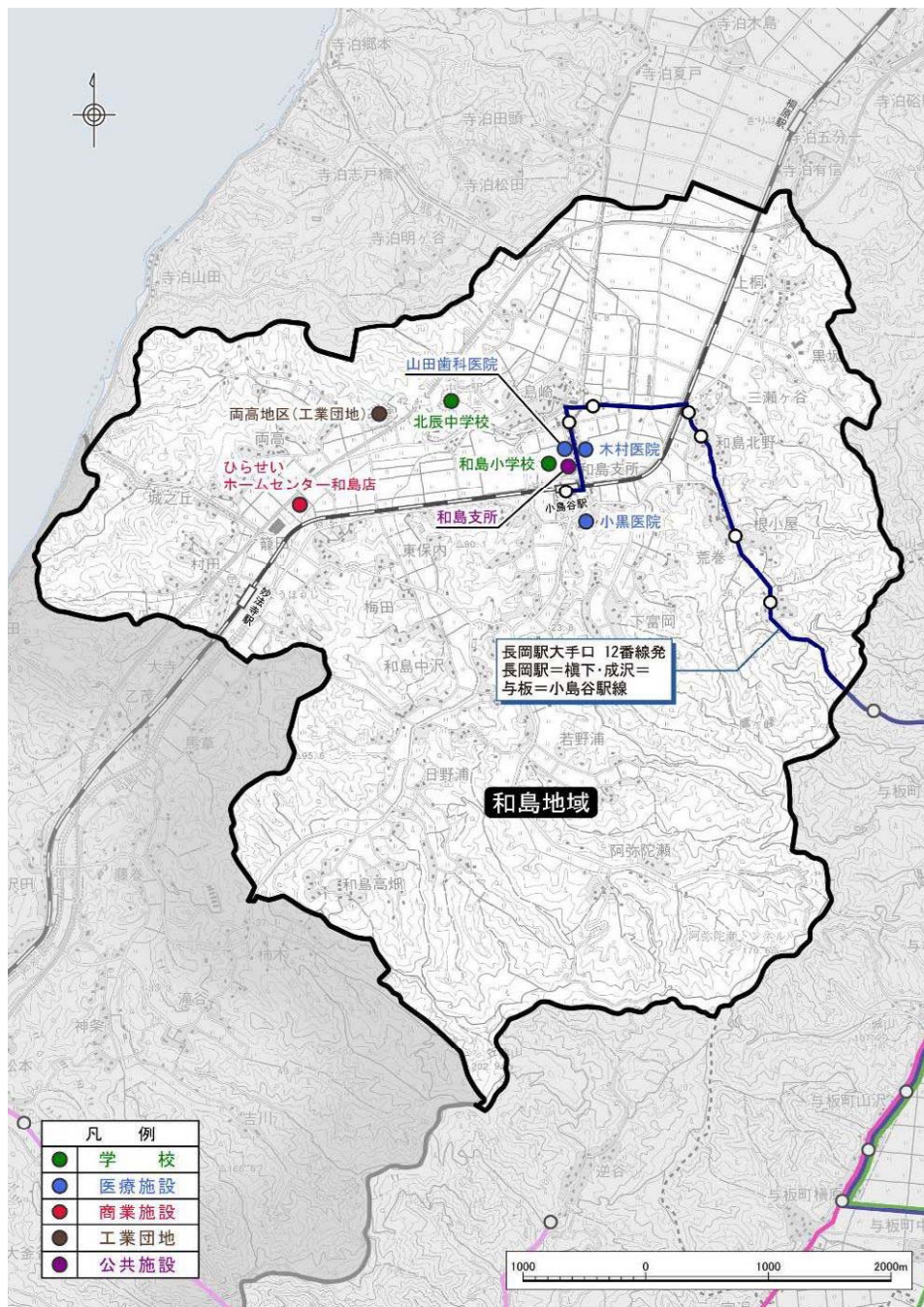


図 和島地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

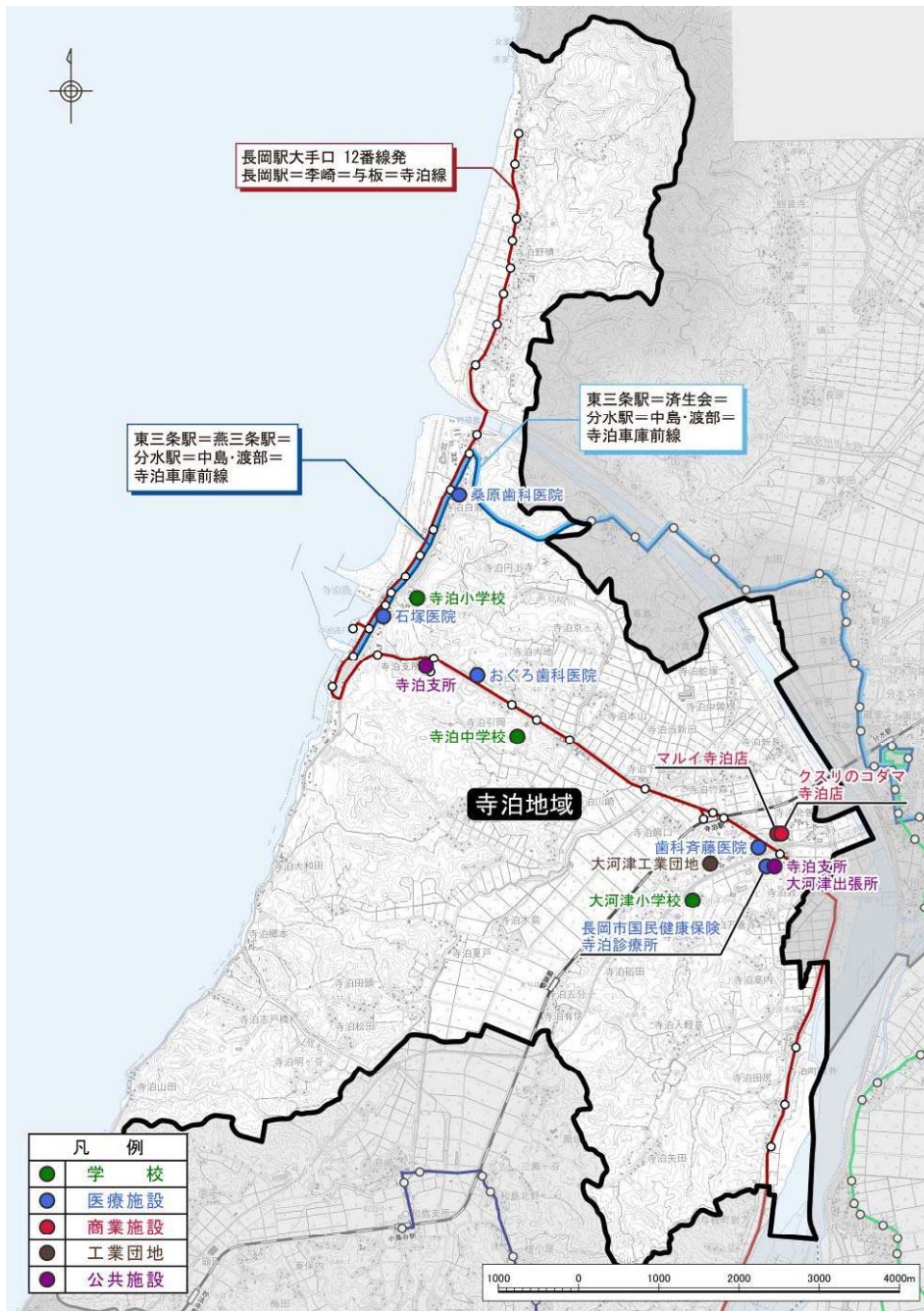


図 寺泊地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

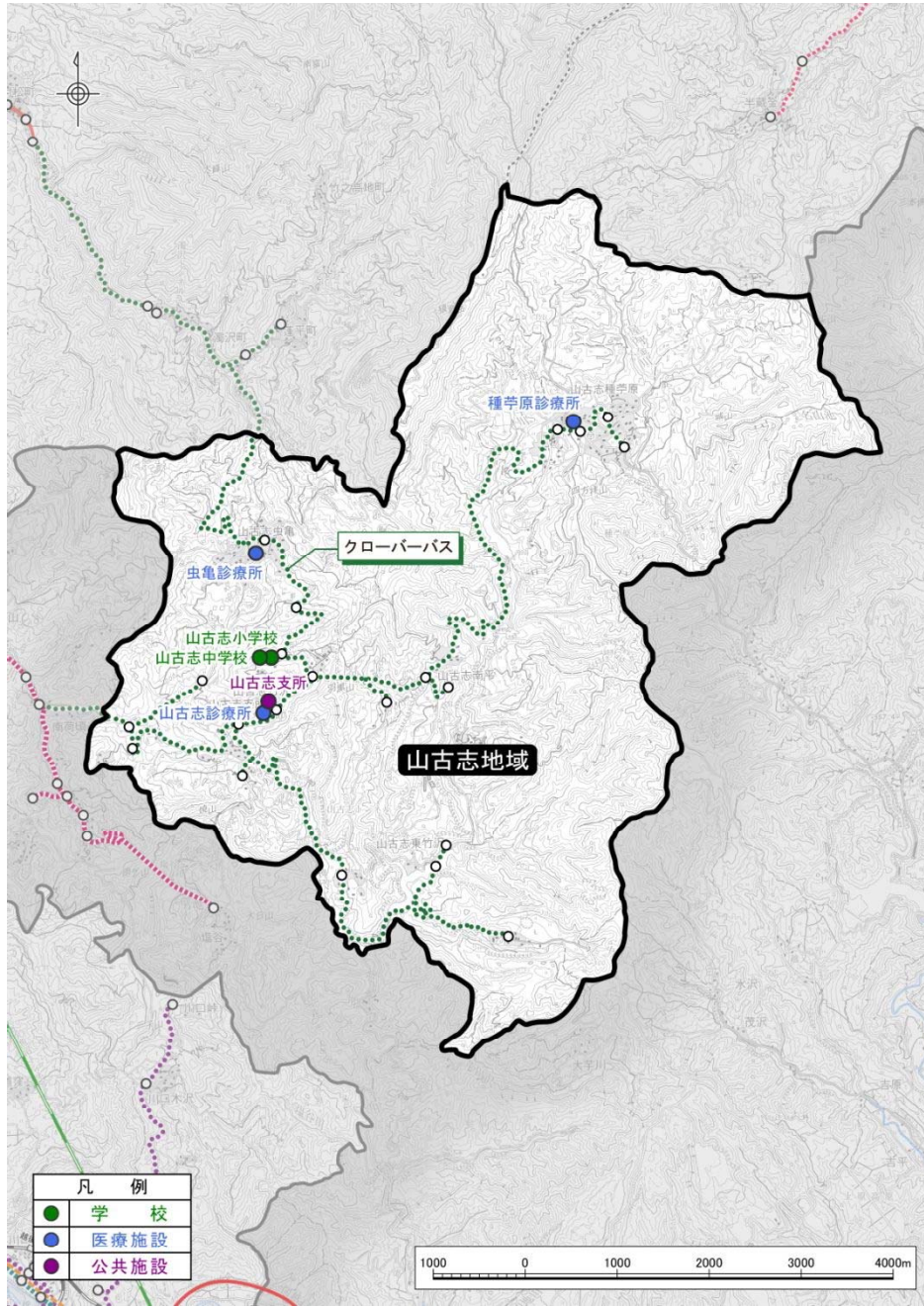


図 山古志地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

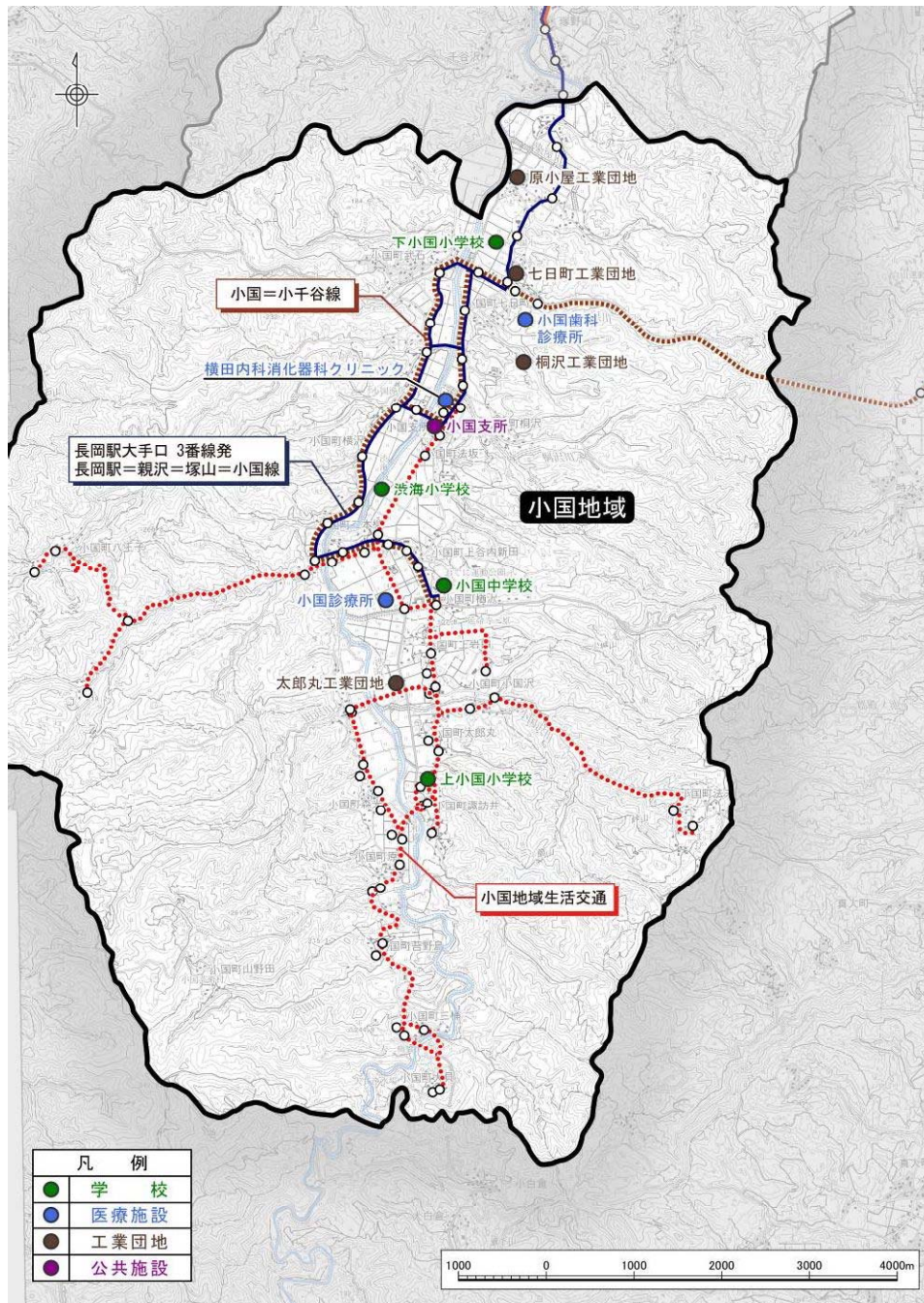


図 小国地域の路線バスと主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、長岡市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

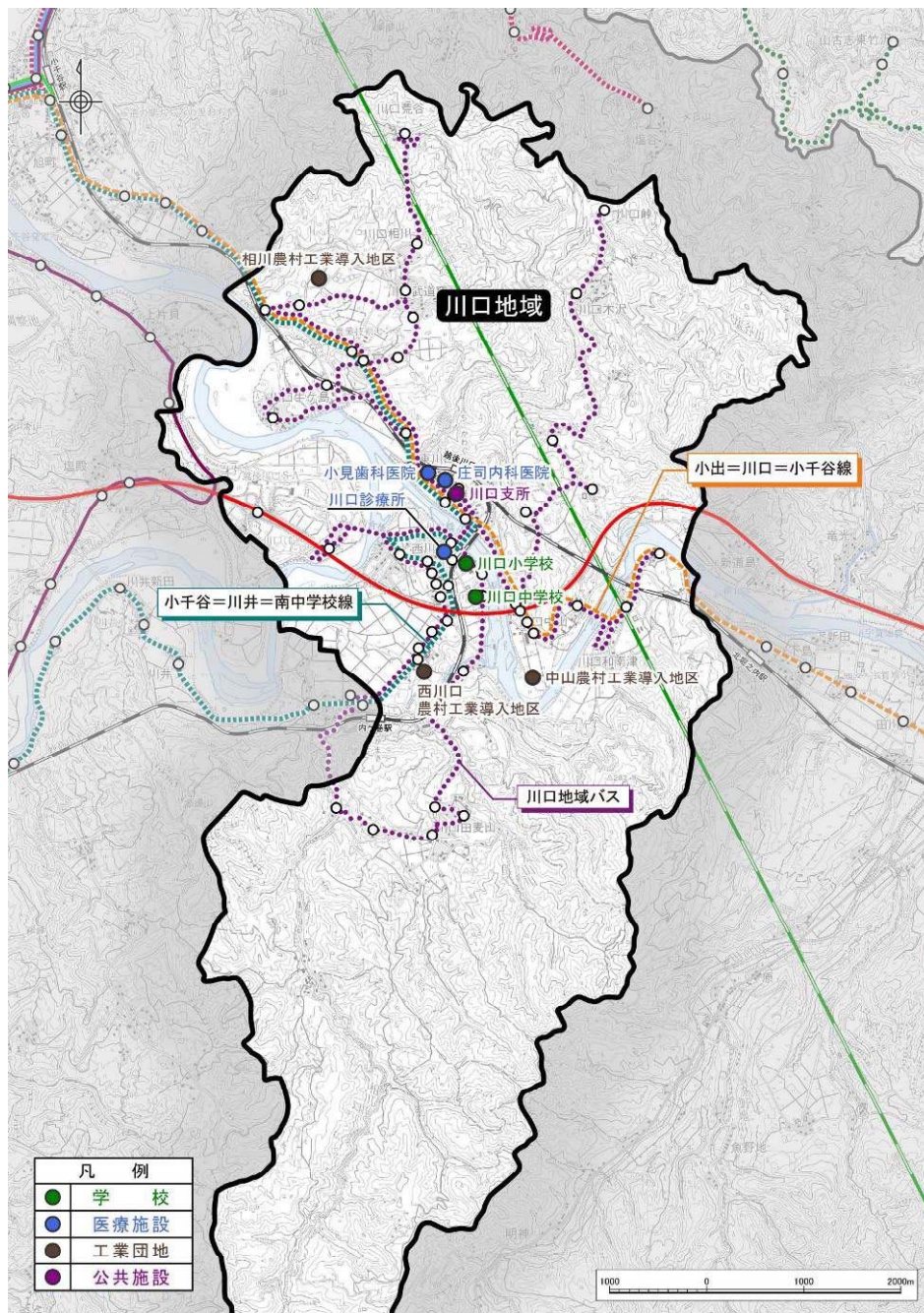


図 川口地域の主要施設の立地状況

出典：長岡市ホームページ ながおか便利地図（学校、公共施設）、小千谷市魚沼市医師会ホームページ（医療施設）、新潟県庁ホームページ新潟県大規模小売店舗一覧表（商業地域）、長岡企業立地ガイド（工業地域）

⑦バス待ち環境について

- 長岡市ではバス待ち環境の改善のため、路線の運行状況やバス停の利用状況を考慮しながら必要性の高い箇所を優先的にバス停上屋を整備している。
- バスの位置がわかる情報サービス「ながおかバス i」や目的地に応じた鉄道・バス等の運行時刻が検索できるタッチパネル式の「長岡市総合交通案内モニター」を設置し、情報提供を行っている。

表 長岡市地域公共交通総合連携計画で整備箇所として位置づけられたバス停留所整備状況

連携計画 P.94No	整備状況	上屋整備バス停	計画への位置づけ	進行方向	道路 管理者	備考
			集客施設			
1	H26	長岡商業高校前	長岡商業高校	長岡駅 →	新潟県	
1		長岡商業高校前	長岡商業高校	⇒ 長岡駅	新潟県 (新潟県)	始発でバス待機、テスト期間等は許容以上の人数がバス待ち
2		幸町1丁目(消防署前)	長岡工業高校	⇒ 長岡駅	長岡市	歩道幅狭い
2		幸町1丁目(消防署前)	長岡工業高校	長岡駅 →	長岡市	歩道幅狭い
3		宮内3丁目	長岡農業高校	長岡駅 →	新潟県	
3	H27	宮内3丁目	長岡農業高校	⇒ 長岡駅	新潟県	H27→H28様越竣工見込み
4		片貝入口	長岡工業高等専門学校	⇒ 長岡駅	長岡市	歩道幅狭い
5		長岡地域振興局前	新潟県長岡地域振興局	長岡駅 →	長岡市	県の施設、利用者が多い待機率は許容以上の人数が待つ
6	H25	大手大橋東詰	バス相互乗り継ぎ	⇒ 長岡駅	新潟県	覚書【日赤町2丁目ほか】
6	H28	大手大橋東詰	バス相互乗り継ぎ	長岡駅 →	新潟県	
7	H26	宮内駅前 ※上下併用		⇒ 長岡駅	長岡市	道路管理課広場整備で設置
8	済	村松回転場 ※上下併用		⇒ 長岡駅	その他	NPOが基金で設置
9		市民体育館前	市民体育館	長岡駅 →	新潟県	朝霞小学校生が下校時に利用、体育館から帰宅する学生が利用
9		市民体育館前	市民体育館	⇒ 長岡駅	新潟県	歩道幅狭い、バスでの施設来客者が見込めない
10	H25	ハイブ長岡	ハイブ長岡	長岡駅 →	長岡市	覚書【アビタ長岡店】
10	H26	ハイブ長岡	ハイブ長岡	⇒ 長岡駅	長岡市	要協議【道路管理課】・覚書【ハイブ長岡】
11		越後丘陵公園 ※上下併用	越後丘陵公園	⇒ 長岡駅	国交省	冬季運行しない
12	H28	県立近代美術館	県立近代美術館、リックホール	⇒ 長岡駅	長岡市	長岡駅→側の待合所はデザイン性が高い
13	H22	センタープラザ前	リバーサイド千秋・Tジョイ	⇒ 長岡駅	長岡市	覚書【アビタ長岡店】
13	H22	センタープラザ前	リバーサイド千秋・Tジョイ	長岡駅 →	長岡市	覚書【アビタ長岡店】
14	H27	大手大橋西詰	イオン東店前、駅前アークプラザ前	長岡駅 →	新潟県	
15	済	西長岡案内所	長岡アークプラザ前、長岡西駅前	⇒ 長岡駅	新潟県	E Kが設置
16		三ツ郷屋	長岡アークプラザ前、長岡西駅前	⇒ 長岡駅	新潟県	歩道幅狭い
16		三ツ郷屋	長岡アークプラザ前、長岡西駅前	長岡駅 →	新潟県	歩道幅狭い
17		本社営業所	本社営業所	⇒ 長岡駅	長岡市	営業所移転→新規施設整備予定
18	H24	大島3丁目		⇒ 長岡駅	長岡市	
19	H24	喜多町	長岡向陵高校	⇒ 長岡駅	新潟県	
19		喜多町	長岡向陵高校	長岡駅 →	新潟県	歩道幅狭い
20		栃尾高校前	栃尾高校	⇒ 長岡駅	新潟県 (新潟県)	
21		栃尾警察署		⇒ 長岡駅	新潟県	
21		栃尾警察署		長岡駅 →	新潟県	
22		新町	栃尾支所	⇒ 長岡駅	新潟県 (新潟県)	柵木あり
23		佐渡汽船のりば ※上下併用		⇒ 長岡駅	長岡市	利用者少ない
24	H26	中之島支所前	中之島支所	⇒ 長岡駅	新潟県 (新潟県)	支所敷地内・管理【中之島支所】
25		与板 ※上下併用	与板維持出張所	⇒ 長岡駅	新潟県 (新潟県)	
26		三島支所前	三島支所	長岡駅 →	新潟県	歩道幅狭い
27		和島支所前 ※上下併用	和島支所	⇒ 長岡駅	新潟県	支所敷地内であれば可能
28		越路中学校前	越路中学校	⇒ 長岡駅	新潟県	もみじ園駐車場 済
28		越路中学校前	越路中学校	長岡駅 →	新潟県	もみじ園駐車場
29		来迎寺駅前	来迎寺駅	長岡駅 →	新潟県	運行便数が少ない
30		法坂	小国支所	⇒ 長岡駅	新潟県	老朽化したものがアリ
30		法坂	小国支所	長岡駅 →	新潟県	歩道幅狭い



写真 喜多町バス停整備状況



写真 長岡市総合交通案内モニター利用状況

図 ながおかバス i 検索画面

⑧パークアンドライドについて

- 市内の J R 信越本線 9 駅のうち前川駅を除いた 8 駅で、また上越線 2 駅のうち、越後滝谷駅では駐車場が整備されている。越後線では、4 駅全てで駐車場が設置されていない。
- J R 信越本線押切駅については、平成 26 年度までに長岡市でパークアンドライド駐車場を整備した。前川駅及び寺泊駅については、今後整備する予定である。
- 高速バスに対しては、バスストップ 3 箇所及び長岡インターいずれも駐車場が整備されている。
- 長岡北バスストップ駐車場、大積バスストップ駐車場、長岡インター停留所第二石動駐車場は長岡市で整備した。

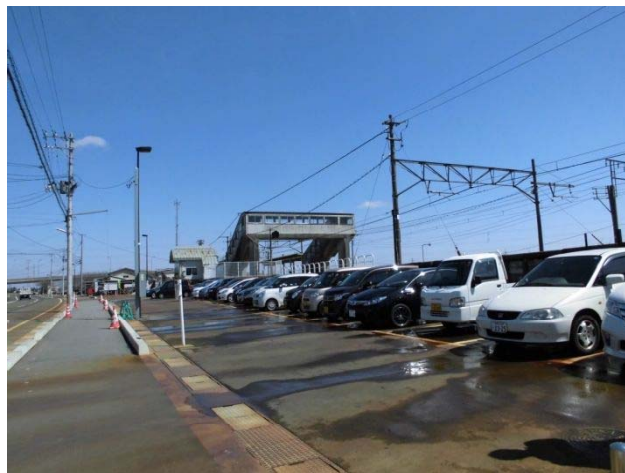


写真 押切駅前パークアンドライド駐車場整備及び利用状況

⑨観光地の分布とバス路線

- 観光地へ行くことができる路線バスは、どの地域も概ね運行している。
- 一方で、長岡市のバス路線は、長岡駅を中心として放射状に運行しているため、バスを使って複数の観光地を周ることが難しい。
- 寺泊地域に多くの観光客が訪れることは多いが、バスの運行頻度は20本/日程度である。

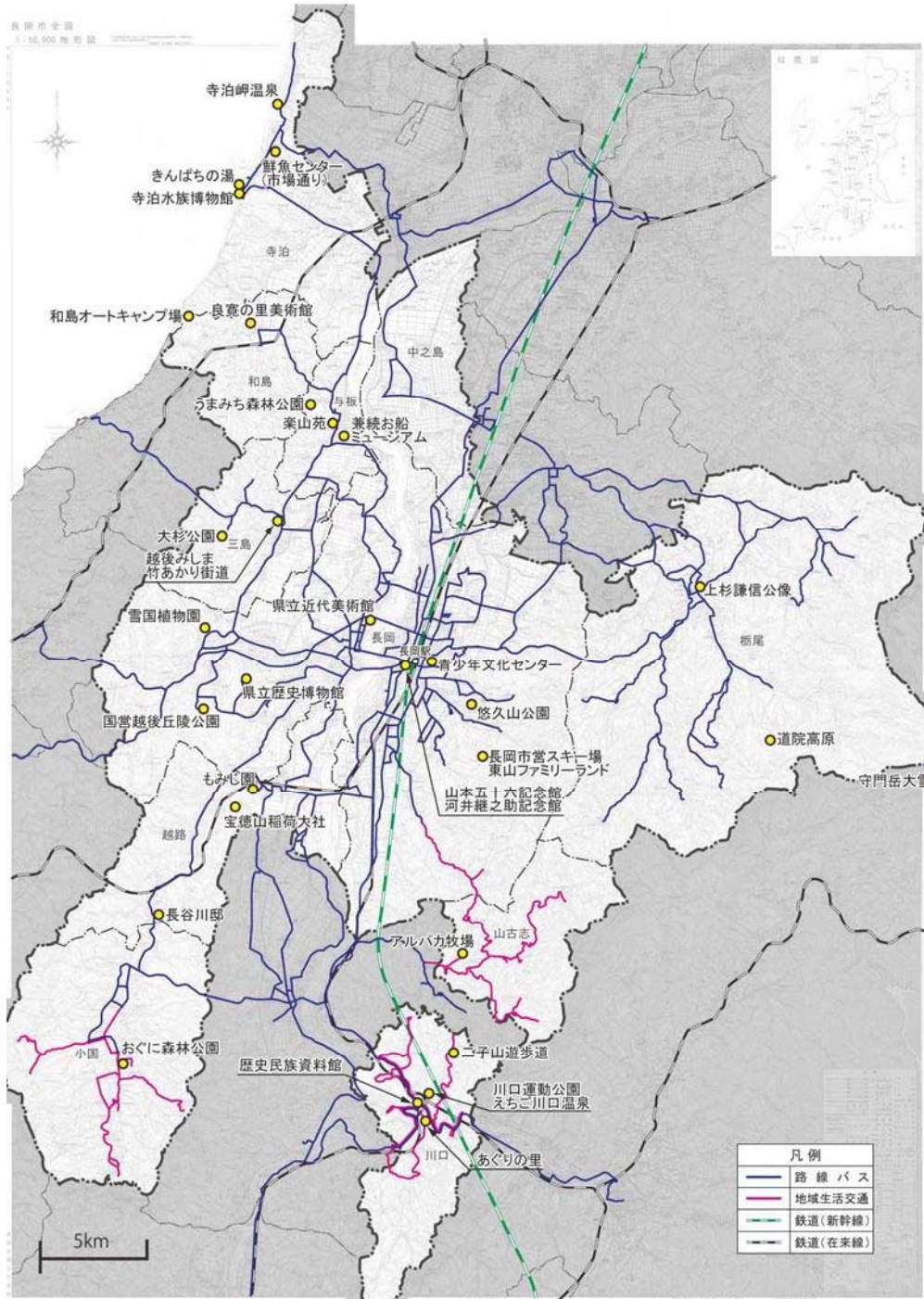


図 観光地の分布とバス路線の関係

⑩バリアフリー化について

- 長岡駅周辺地区のバリアフリー化を、重点的かつ一体的に推進するために、平成 15 年 1 月に「長岡市交通バリアフリー基本構想」を策定した。
- 長岡駅には、H28 年 1 月現在、乗合バスが 194 台乗り入れており、その内の 54 台(27.8%)が低床バス（ノンステップ・ワンステップバス）であり、全国の低床バス導入率(58.9%)と比較すると低い割合となっている。
- 長岡市は、平成 32 年度末までに低床バスの比率が 1/3 になるよう、導入を進めている。

(3) その他

①道路整備状況

- 長岡市の中心部に渋滞箇所や渋滞区間が集中している。
- 長岡都市圏の将来発生集中交通量は、約 2 割減少すると予測されている。
- 長岡市で都市計画決定されている路線は 100 路線あり、整備済み路線は 60 路線、整備済延長は約 194 km であり、計画延長（228 km）の 85%まで整備を進めている。

②地球環境

- 交通手段別の二酸化炭素排出量を比較すると、自家用乗用車が 1 人を 1 k m 運ぶのに排出する二酸化炭素の量は、バスの約 2.5 倍、鉄道の約 6.0 倍となるため、自家用車の利用の抑制は、環境負荷の軽減に繋がると考えられる。

③自転車について

- 長岡駅周辺で、歩道に自転車と歩行者の通行位置の視覚的な分離の取り組みを行ったが、この通行区分が守られることは少ない。
- 中心市街地の歩行者・自転車交通量は、増加傾向にある。
- 長岡駅周辺では路上駐輪が多く見られる。

2. 長岡市の公共交通の課題

○長岡市の特性・問題点を踏まえて、長岡市の公共交通の課題を以下に整理する。

【課題】①公共交通の利用促進

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少 ・バス事業損益及び生活交通確保維持のための長岡市負担額の増加
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度を充実させ、ニーズに対応した効率の良い運行 ・公共交通相互の乗り継ぎの環境や情報提供の充実による、市民や観光客に使いやすく便利な公共交通網の実現 ・バス待ち環境の改善やパークアンドライドの推進など、バスの利用を促進させる環境づくり

【課題】②自家用車から公共交通への転換を促すとともに都市部での円滑な交通を確保する

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少 ・都市部での渋滞
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度を充実させ、ニーズに的確に対応した運行 ・JRの鉄道駅を核としたパークアンドライドの推進

【課題】③施設立地の変化に対応したサービスの提供

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・立川総合病院の移転や、市役所機能のまちなか回帰など、施設立地が変化している ・一部の周辺地域では主要施設への路線バスが無い、もしくは運行頻度が低い
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、周辺部と中心部を結ぶ基幹路線の維持 ・立川総合病院の移転や、市役所機能のまちなか回帰など、施設立地の変化に対応した公共交通のサービスの提供 ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度を充実させ、ニーズに的確に対応した運行

【課題】 ④自家用車に頼ることのできない方への安心安全な移動の確保

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進行している ・公共交通空白地が点在している ・長岡市の路線バス等に対する補助金額の増加
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡地域郊外や周辺地域の公共交通空白地域や運行頻度が少ない地域では、自家用車を利用できない学生や高齢者などの生活交通の確保

【課題】 ⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡市の路線バス等に対する補助金額の増加 ・小国、川口、山古志において住民主体による生活交通の確保
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を維持するため、利用実態に応じた効率的な運行 ・従来型の路線バスだけでなく、ニーズに応じたきめ細かい運行ができる新たな運行形態導入の検討 ・住民主体で生活交通を確保している小国、川口、山古志地域以外の地域においても、住民への公共交通維持の重要性の意識付け

【課題】 ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡市内の観光地へは概ね路線バスで訪れることができる
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・寺泊地域など、観光地や入込客数が多い地域では、路線バス運行内容の見直し ・観光周遊できる交通手段の充実

【課題】 ⑦新たに整備された道路の活用

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・新たにフェニックス大橋や左岸バイパスが整備されたが、現在はバス路線は設置されていない
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺での需要が見込まれる場合は、新たに整備された道路を活かした公共交通の検討

1. 調査の目的

○アンケート調査の目的は、長岡市における「公共交通の利用状況」、「問題点・改善要望」の他、「流動状況」を把握し、地域公共交通網形成計画策定の基礎資料を得ることである。

2. 調査の概要

○調査対象は、「住民」および「公共交通利用者」とする。

○住民アンケート調査および利用者アンケート調査の概要を下表に示す。

表 調査の概要

調査種別	住民アンケート調査	利用者アンケート調査
実施目的	○「公共交通の利用状況」、「問題点・改善要望」の他、「流動状況」を把握すること。	○住民アンケートと同様。 ※利用者限定することで、実際に公共交通を利用している人の意見を把握。
配布対象	○住民（高齢者、高校生）	○公共交通利用者
配布・回収方法	○郵送配布、郵送回収	○直接配布、郵送回収
広報等	○支所だより、FaceBook（ながおかの道）	
調査項目 (設問内容)	(1) 外出状況 ・ 外出目的、目的地、外出頻度、移動手段、時間帯など ※住民には普段の外出状況を、利用者には当日の外出状況を質問 (2) 公共交通(バス)の利用状況 ・ 利用頻度、利用する理由、満足度など (3) 公共交通(バス)の改善要望 ・ 運行形態、運賃制度、待合環境などについての改善要望 (4) 公共交通の運行内容見直しの可能性 ・ 運賃の変更、減便、デマンド化などの運行内容見直し時の利用意向 (5) 公共交通(鉄道)について ・ 利用頻度、利用駅、改善要望など (6) 自由意見 (7) 個人属性 ・ 住所（支所地域レベル）、年齢、性別、通勤・通学先、自動車運転免許の有無、自動車・自転車・バイクの有無、送迎	

3. 配布回収の状況

○アンケートの配布回収の状況は、下表のとおりである。

表 アンケートの配布回収の状況

調査種別	配布日	配布数	回収数	回収率
住民アンケート調査	7/26(火)	4,014部	1,949部	48.6%
利用者アンケート調査	7/15(金)	784部	235部	30.0%
計	—	4,798部	2,184部	45.5%

(8月24日現在)

4. 今後の予定

○今後、アンケートの入力・集計分析を行い、現況整理の結果と合わせて、長岡市における交通施策に関する課題を再検討する。

※次回（第3回）協議会にて報告。

○現状整理の結果を受けて、現時点での計画の骨子案（基本方針、計画目標）を次ページに示す。

※赤字は今後の予定。

上位計画
関連計画

●上位計画・関連計画を踏まえて、基本方針を設定します。

基本的な方針 = 在るべき姿

- ① 広がった長岡市のまちづくりを支える公共交通網の構築
- ② みんなが協働でまもり育てる公共交通

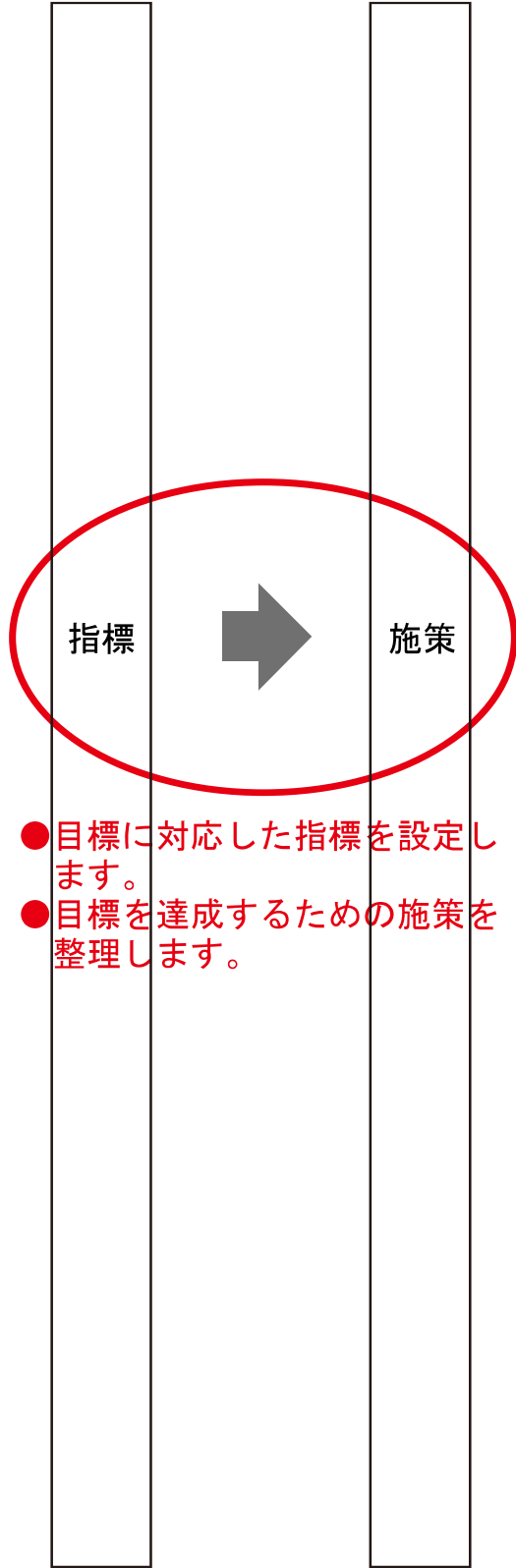
赤字：今後の予定

現状整理
【本日の議題】

アンケート
集計分析
【実施中】

- 課題
- ①公共交通の利用促進
 - ②自家用車から公共交通への転換を促すとともに都心部での円滑な交通を確保する
 - ③施設立地の変化に対応したサービスの提供
 - ④自家用車に頼ることのできない方への安心安全な移動の確保
 - ⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現
 - ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保
 - ⑦新たに整備された道路の活用

- 目標設定
- ①[ネットワーク] 既存の骨格を基本とした公共交通網の形成
○既存の骨格（周辺地域と長岡駅を結んでいる基幹路線や高速バス、鉄道等）を基本とした公共交通網を形成します。
 - ②[サービス水準] 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供
【シビルミニマムの確保】
○自動車を運転できない高校生や高齢者が高校や病院へ移動できる運行サービスを確保します。
【機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供】
○各交通手段との役割分担を踏まえながら、路線の機能別の特性を考慮した適切なバスの運行サービスを提供します。
 - ③[運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現
○路線バスの継続が困難な場合、地域特性に応じた運行方法を住民主体で検討します。
 - ④[活性化] まちづくりと一体となった公共交通の利用促進
○関連計画を踏まえて、まちづくりと一体となった公共交通を目指します。
 - ⑤[持続可能な仕組み] 市民協働でまもり育てる仕組みの導入
○市民、交通事業者、行政等が協働で公共交通をまもり育て、過度な補助金に頼らない仕組みを導入します。
 - ⑥[使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現
○高齢者を含めた誰もが使いやすく、普段から公共交通を利用しない人でもわかりやすい公共交通を目指します。



●アンケートの入力・集計分析を行い、現況整理の結果と合わせて、長岡市における交通施策に関する課題を再検討します。

●課題を踏まえて、目標を再設定します。
●交通全般についての目標設定を行います。

●目標に対応した指標を設定します。
●目標を達成するための施策を整理します。

報告事項 3

路線バス村松線運行内容の変更

