

1. アンケート調査の実施について

(1) 実施内容について

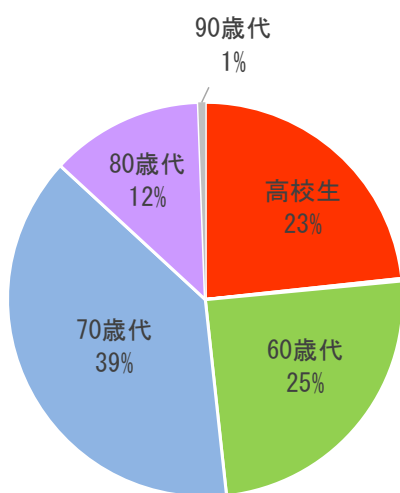
表 アンケート調査実施内容

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
配布数	○4,014部	○784部
回収率	○全体：2,190部(45.6%) ○住民アンケート：1,955部(48.7%)、利用者アンケート：235部(30.0%)	
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	

(2) 回収状況について

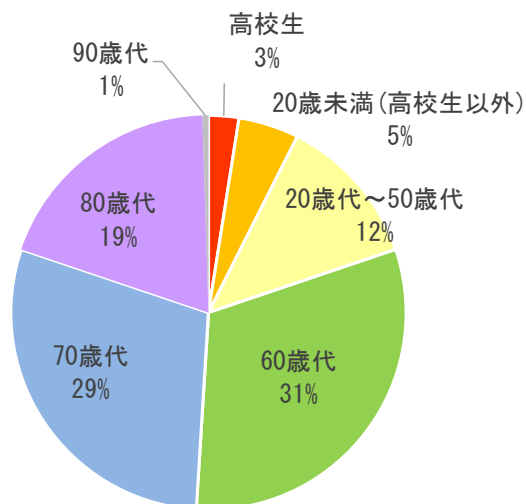
①回答者の年齢

○回答者の割合は住民アンケート・利用者アンケートともに高齢者の割合が高くなっている。



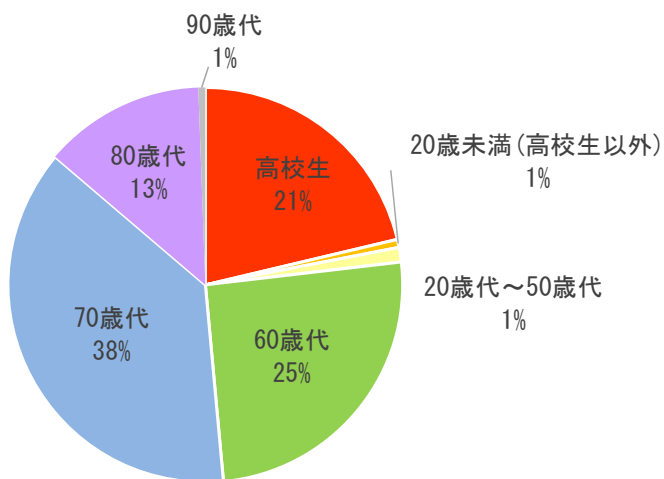
n=1,920(無回答等を除く)

図 住民アンケート年齢



n=202(無回答等を除く)

図 利用者アンケート年齢



n=2,122(無回答等を除く)

図 回答者の年齢(全体)

②地域別の回収状況【住民アンケート】

○回収率は、小国地域、与板地域、和島地域の順に高く、川口地域が最も低い。

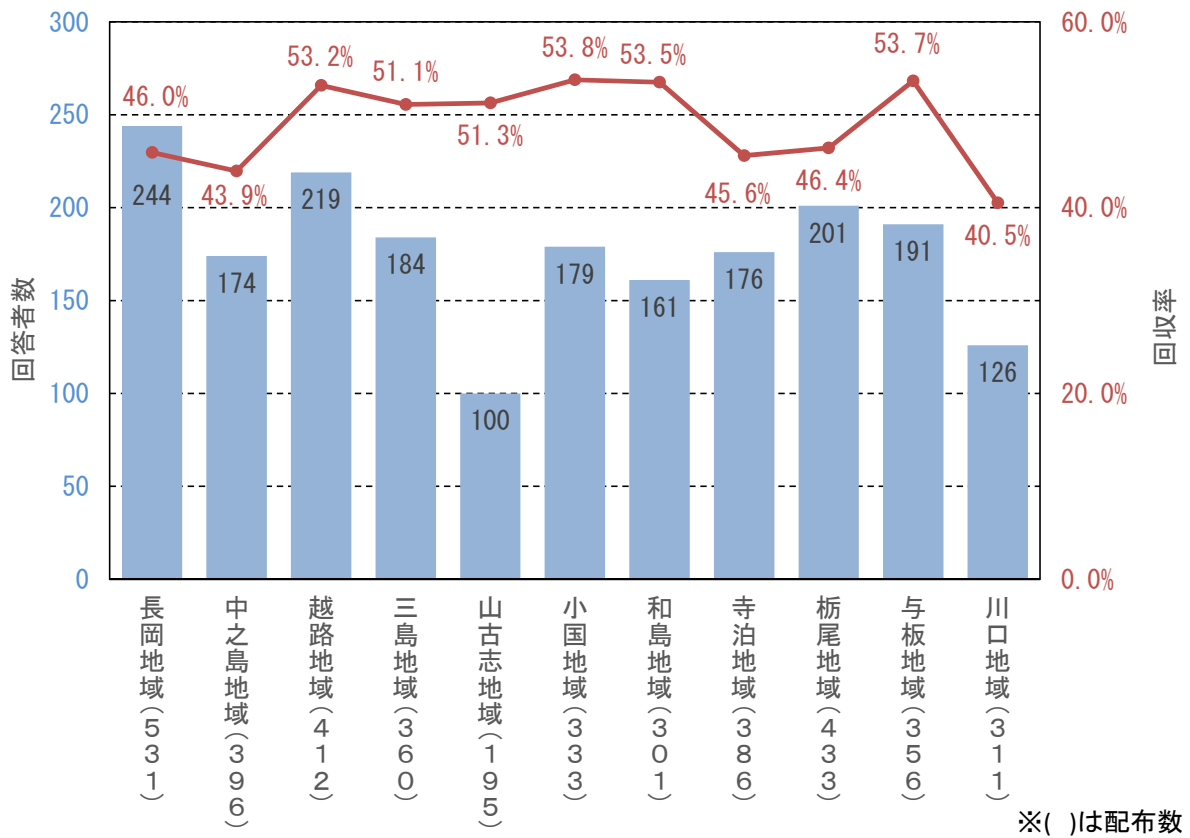


図 地域別の回収状況

2. アンケート調査の結果について

(1) 外出状況、外出頻度【住民アンケート】

- 「通勤・通学」で外出しているのは半数以下で、「買い物」、「通院」での外出は多い。
- 「通勤・通学」の外出頻度の「ほぼ毎日」は約82%である。
- 「買い物」で1回/週以上の外出頻度は、約71%である。
- 「通院」で1回/週以上の外出頻度は、約16%である。

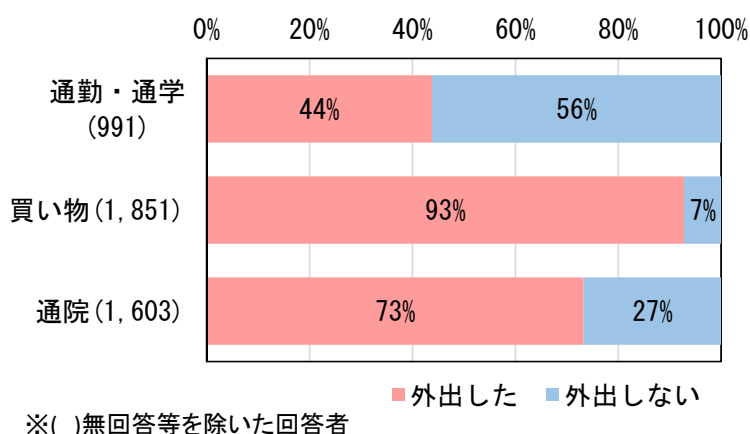


図 外出状況

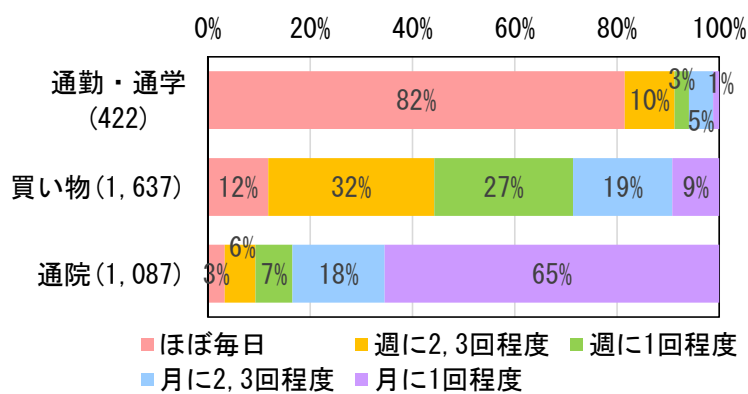


図 外出頻度

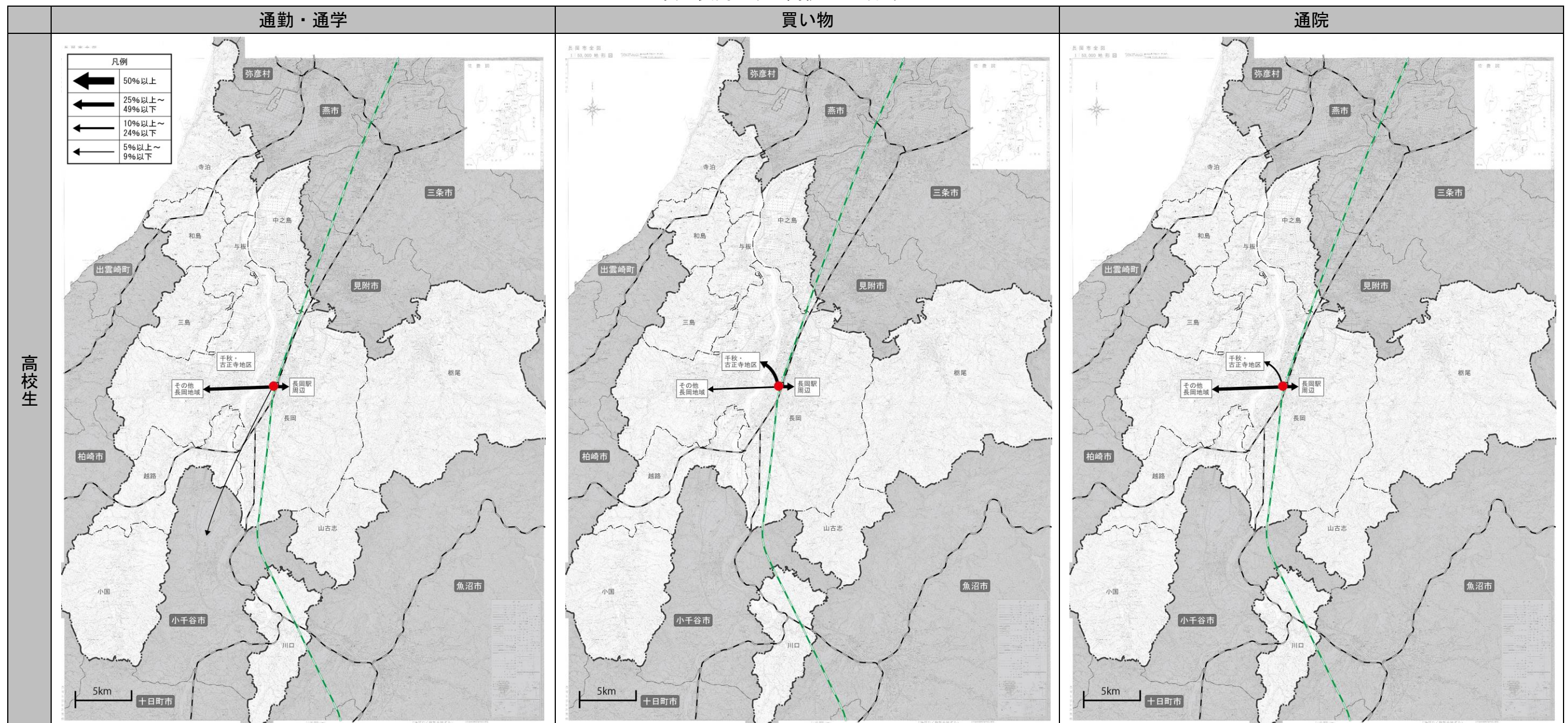
(2) 高校生と高齢者の外出先【住民アンケート】

①長岡地域

1)長岡地域の高校生の外出先

- 長岡地域は、地域内への外出が大部分を占めている。
- 高校生の「通学」の外出先は、長岡地域内には高校が多く立地する「長岡駅周辺」と「その他長岡地域」が多い。
- 高校生の「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」と「長岡駅周辺」が多い。
- 高校生の「通院」の外出先は、「その他長岡地域」と「長岡駅周辺」が多い。

表 長岡地域の高校生の外出先

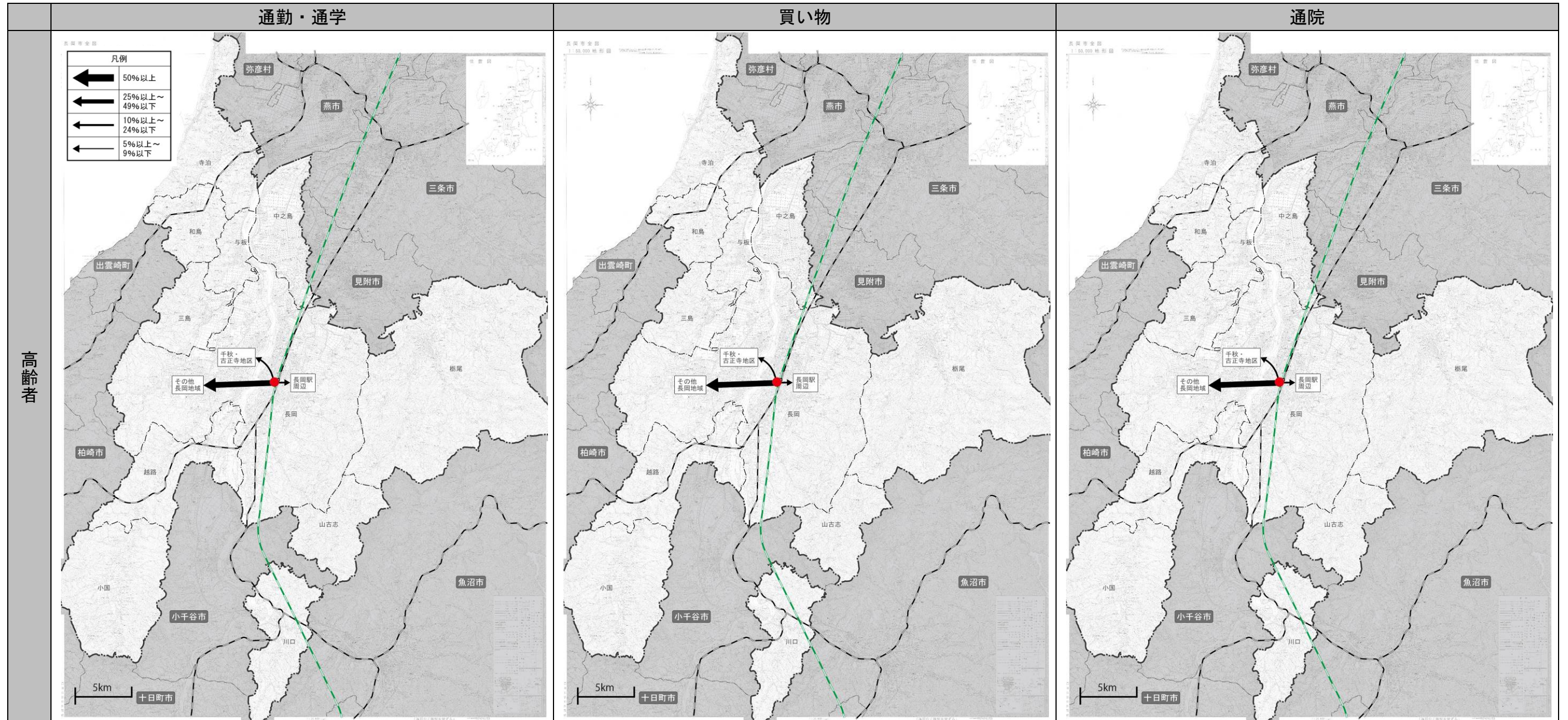


※5%以下の行き先は非表示

2) 長岡地域の高齢者の外出先

- 長岡地域は、地域内への外出が大部分を占めている。
- どの目的の外出先も「その他長岡地域」が多い。

表 長岡地域の高齢者の外出先



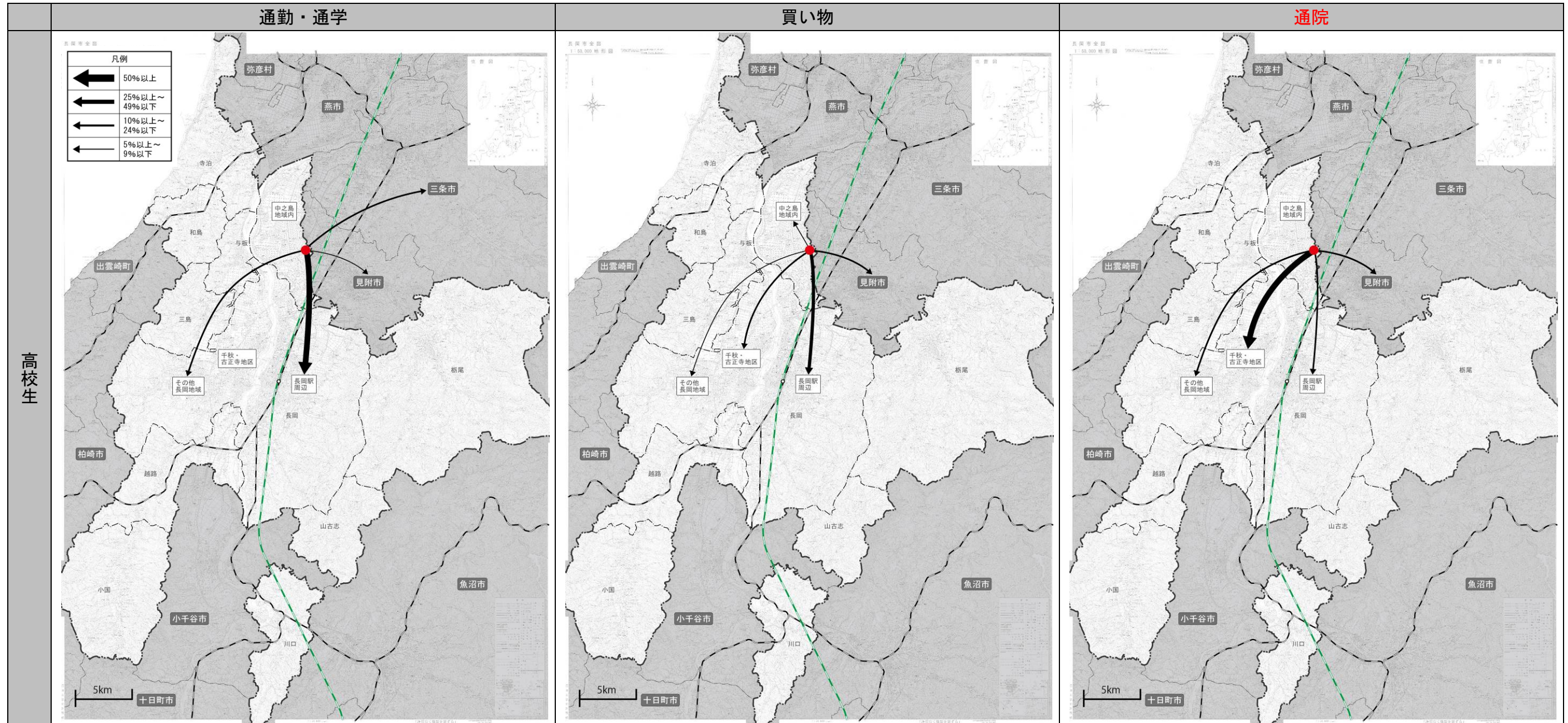
※5%以下の行き先は非表示

②中之島地域

1) 中之島地域の高校生の外出先

- 中之島地域は、長岡地域への移動が多いが、隣接した「三条市」、「見附市」へ移動している住民もいる。これは、中之島地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 高校生の「通学」の外出先は、高校が多く立地する「長岡駅周辺」が多い。
- 高校生の「買い物」の外出先は、「長岡駅周辺」が多い。
- 高校生の「通院」の外出先は、「千秋・古正寺地区」が多い。

表 中之島地域の高校生の外出先

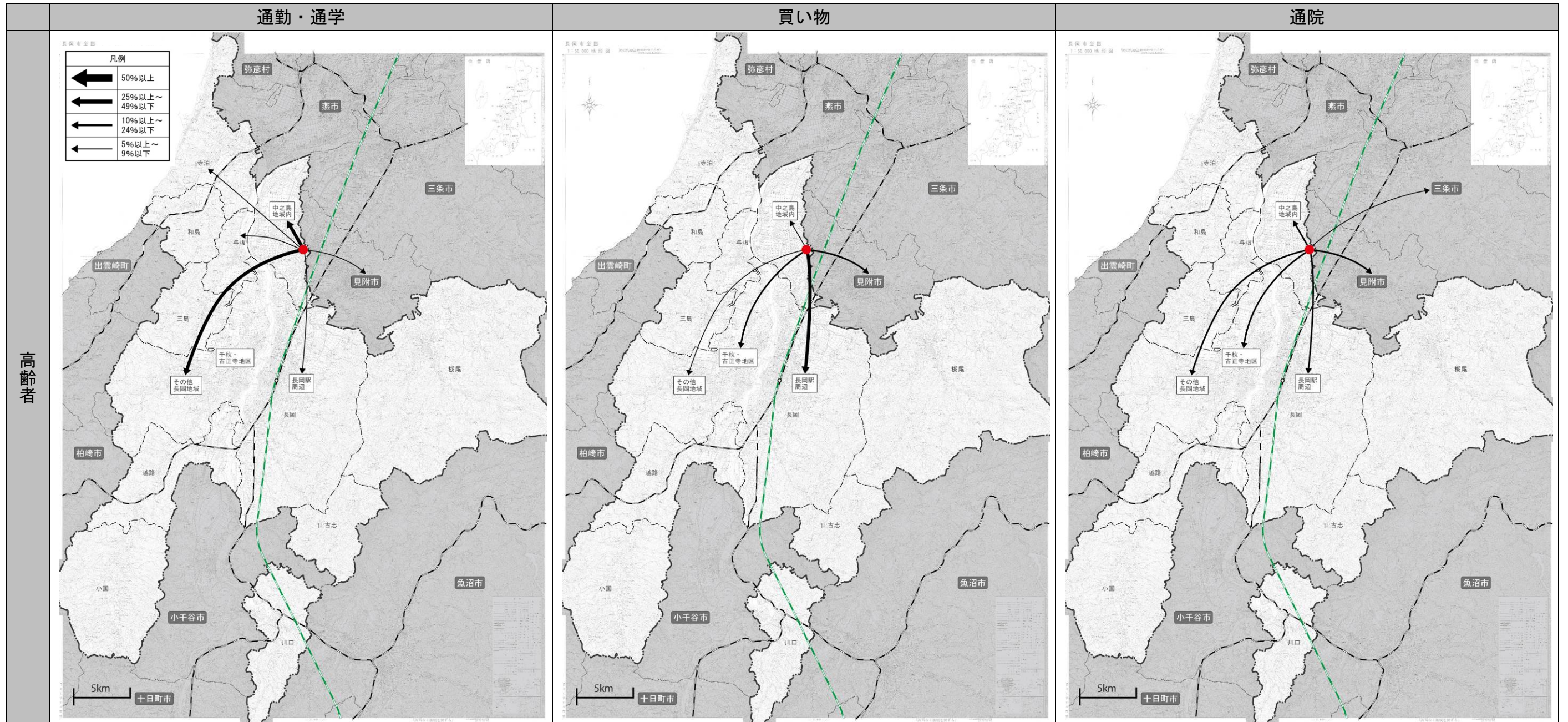


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 中之島地域の高齢者の外出先

- 中之島地域は、長岡地域への移動が多いが、隣接した「見附市」へ移動している住民もいる。これは、中之島地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通勤・通学」の外出先は、「中之島地域内」と「その他長岡地域」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「長岡駅周辺」が多い。
- 「通院」の外出先は、「千秋・古正寺地区」、「長岡駅周辺」、「その他長岡地域」、「見附市」、「中之島地域内」が多い。

表 中之島地域の高齢者の外出先



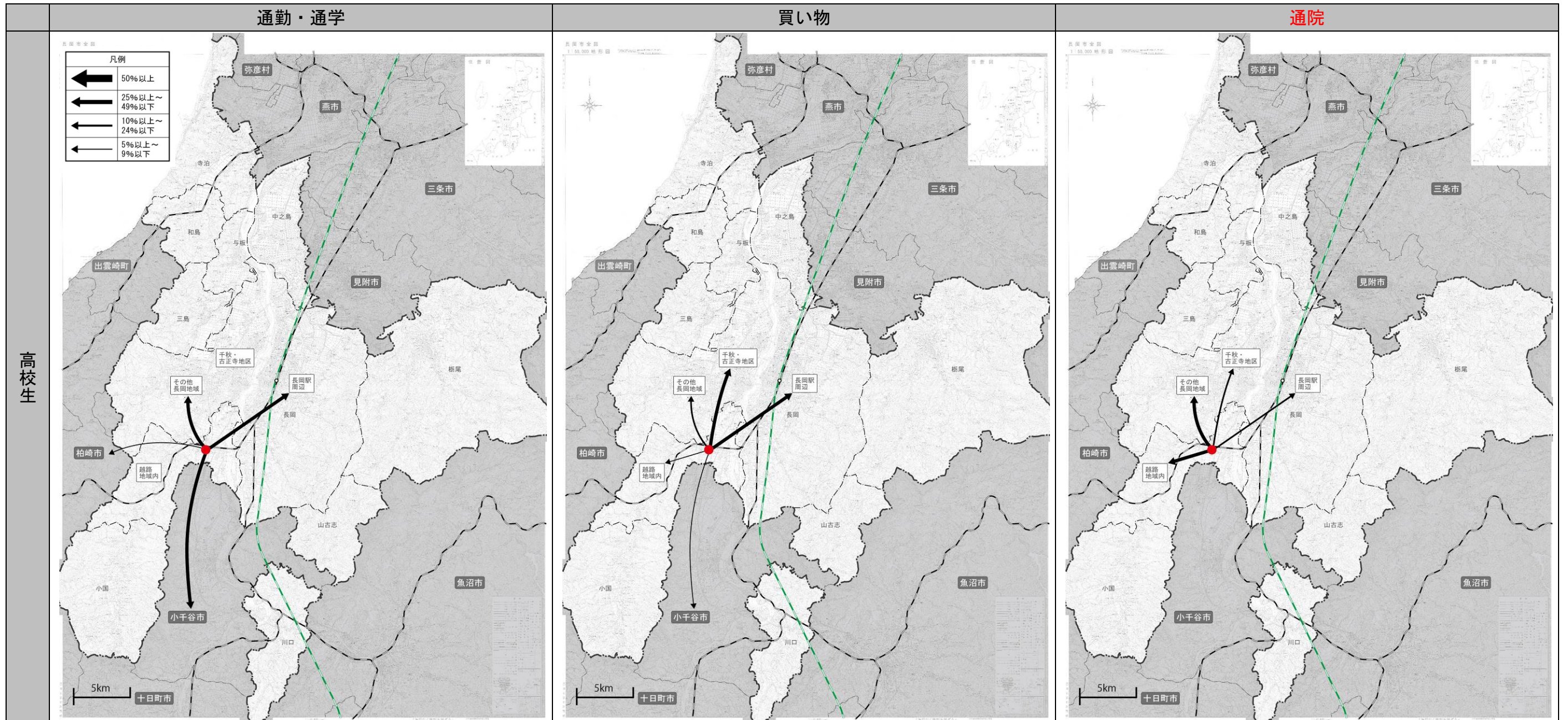
※5%以下の行き先は非表示

③越路地域

1)越路地域の高校生の外出先

- 越路地域は、長岡地域への移動が多いが、隣接した「小千谷市」へ移動している住民もいる。これは、越路地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通学」の外出先は、高校が多く立地する「長岡駅周辺」と「その他長岡地域」と「小千谷市」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「長岡駅周辺」、「千秋・古正寺地区」が多い。
- 「通院」の外出先は、「越路地域内」、「その他長岡地域」が多い。

表 越路地域の高校生の外出先

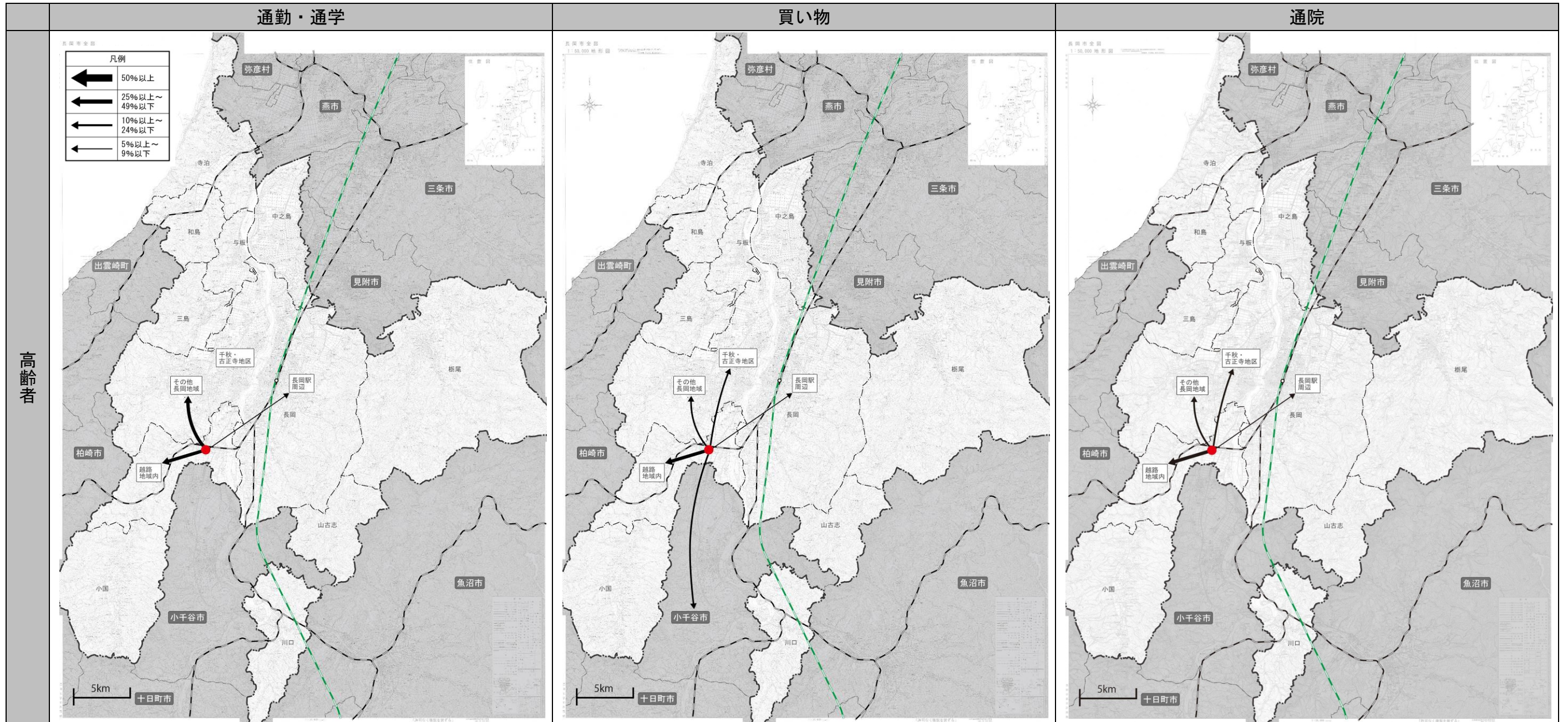


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 越路地域の高齢者の外出先

- 越路地域は、長岡地域への移動が多いが、隣接した「小千谷市」へ移動している住民もいる。これは、越路地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通勤・通学」の外出先は、「その他長岡地域」、「越路地域内」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「越路地域内」が多い。
- 「通院」の外出先は、「越路地域内」が多い。

表 越路地域の高齢者の外出先



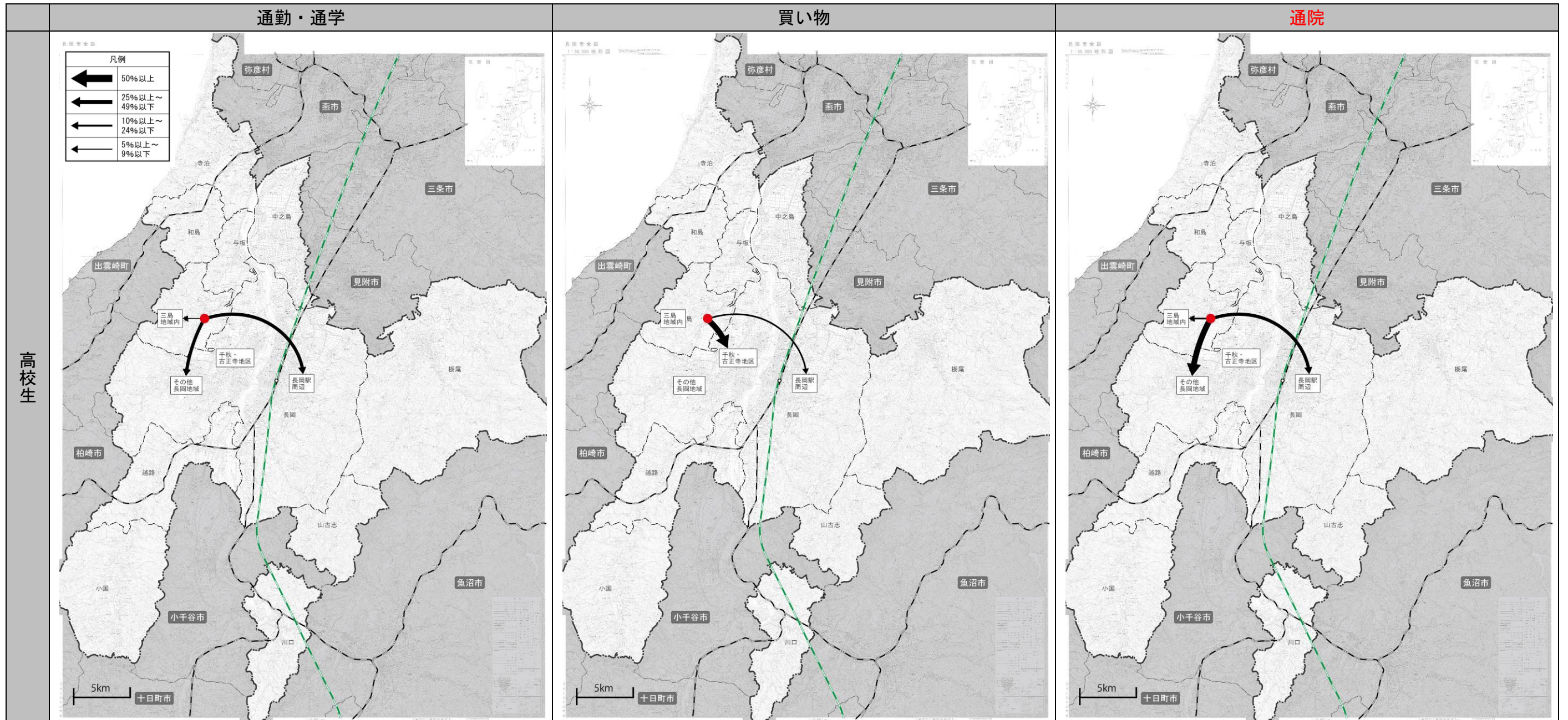
※5%以下の行き先は非表示

④三島地域

1)三島地域の高校生の外出先

- 三島地域は合併された地域だが、長岡地域への移動が大部分を占めている。これは、三島地域は、長岡市中心部との距離が他の周辺地域と比較して近いためだと考えられる。
- 「通学」の外出先は、高校が多く立地する「長岡駅周辺」と「その他長岡地域」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」が多い。
- 「通院」の外出先は、「その他長岡地域」が多い。

表 三島地域の高校生の外出先

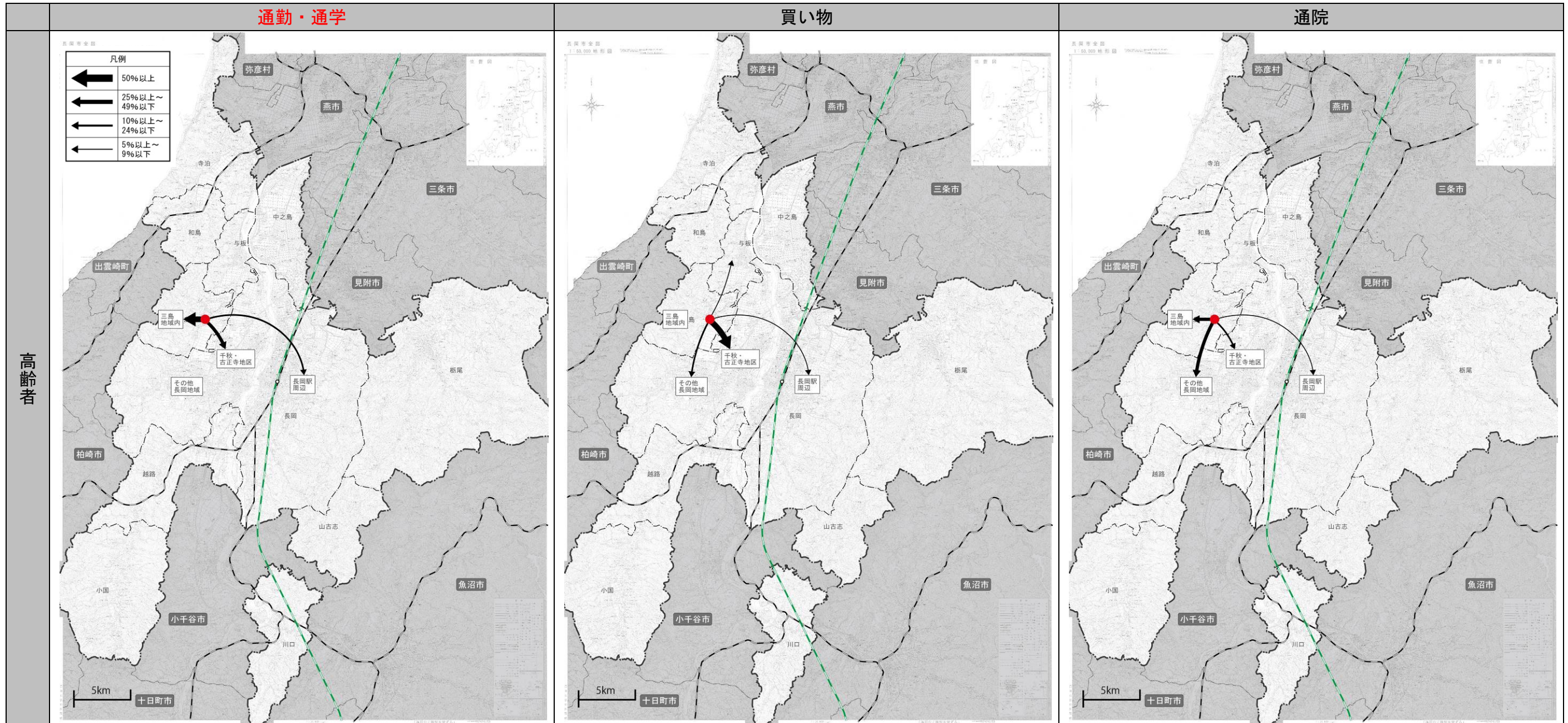


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 三島地域の高齢者の外出先

- 三島地域は合併された地域だが、三島地域内での移動と、長岡地域への移動が大部分を占めている。これは、三島地域は、市中心部との距離が近いからだと考えられる。
- 「通勤・通学」の外出先は、「三島地域内」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」が多い。
- 「通院」の外出先は、「その他長岡地域」、「三島地域」が多い。

表 三島地域の高齢者の外出先



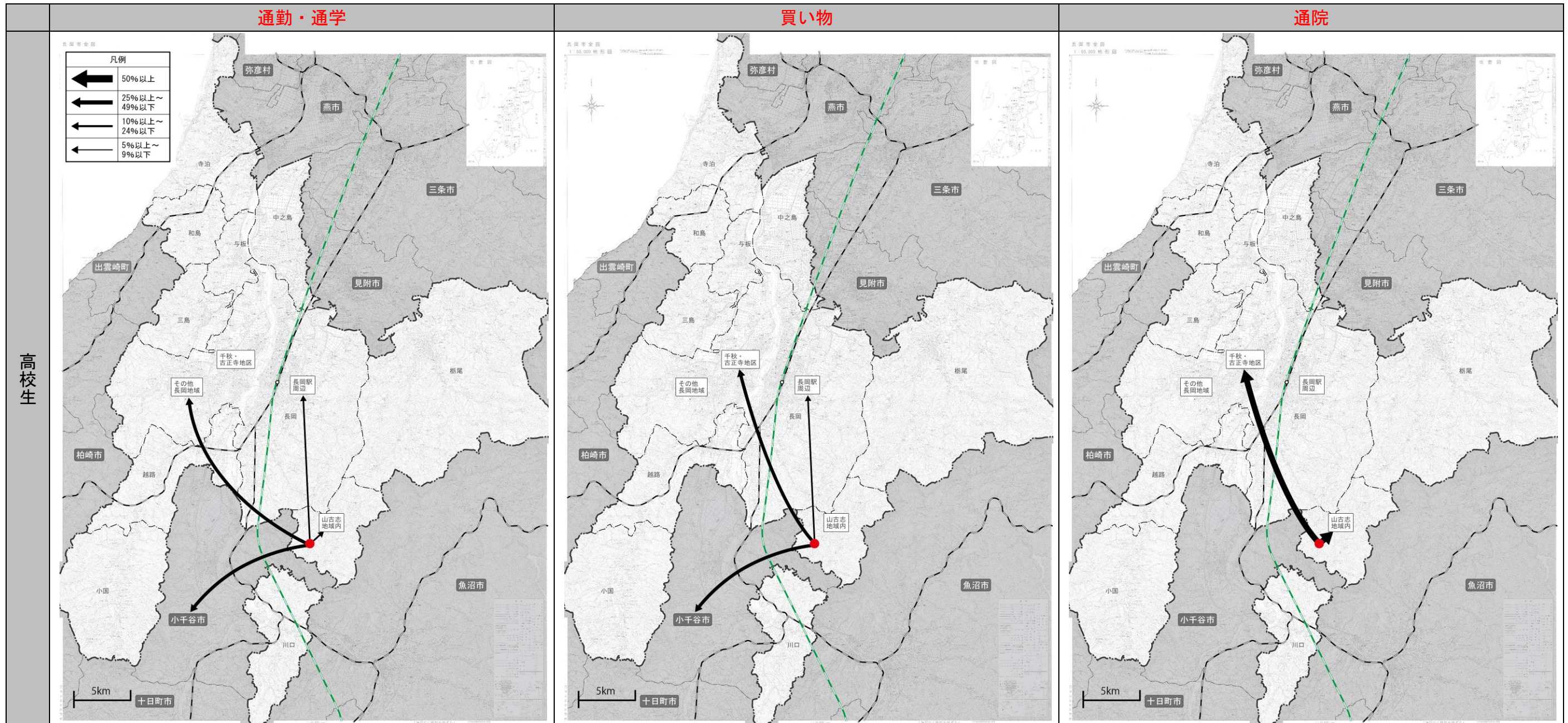
※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

⑤山古志地域

1) 山古志地域の高校生の外出先

- 山古志地域は、長岡地域への移動が多いが、隣接した「小千谷市」へ移動している住民もいる。これは、山古志地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通学」の外出先は、「小千谷市」と高校が多く立地する「その他長岡地域」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」、「小千谷市」が多い。
- 「通院」の外出先は、「千秋・古正寺地区」、「山古志地域内」のみである。

表 山古志地域の高校生の外出先

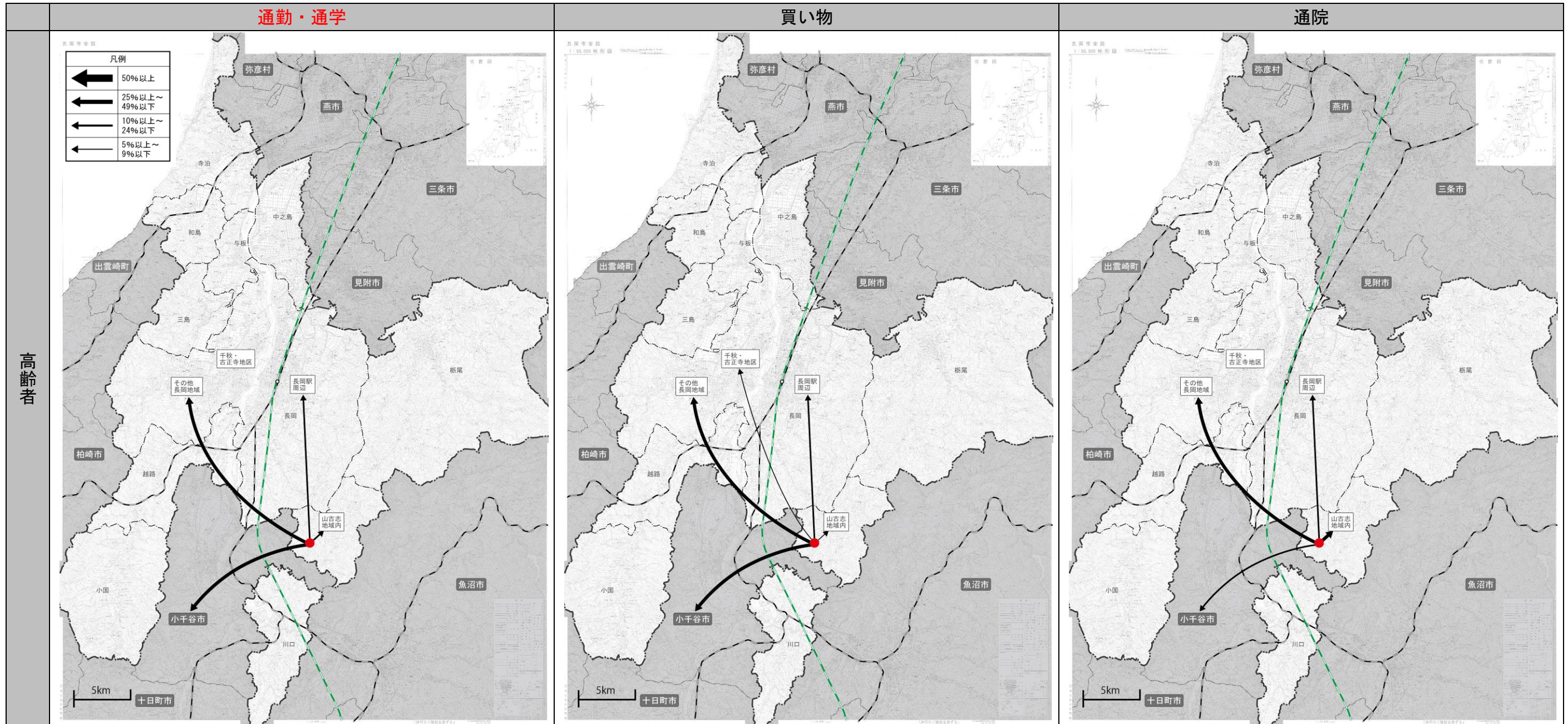


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 山古志地域の高齢者の外出先

- 山古志地域は、長岡地域への移動が多いが、隣接した「小千谷市」へ移動している住民もいる。これは、山古志地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通勤・通学」の外出先は、「小千谷市」と「その他長岡地域」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「その他長岡地域」、「小千谷市」が多い。
- 「通院」の外出先は、「その他長岡地域」、「山古志地域内」のみである。

表 山古志地域の高齢者の外出先



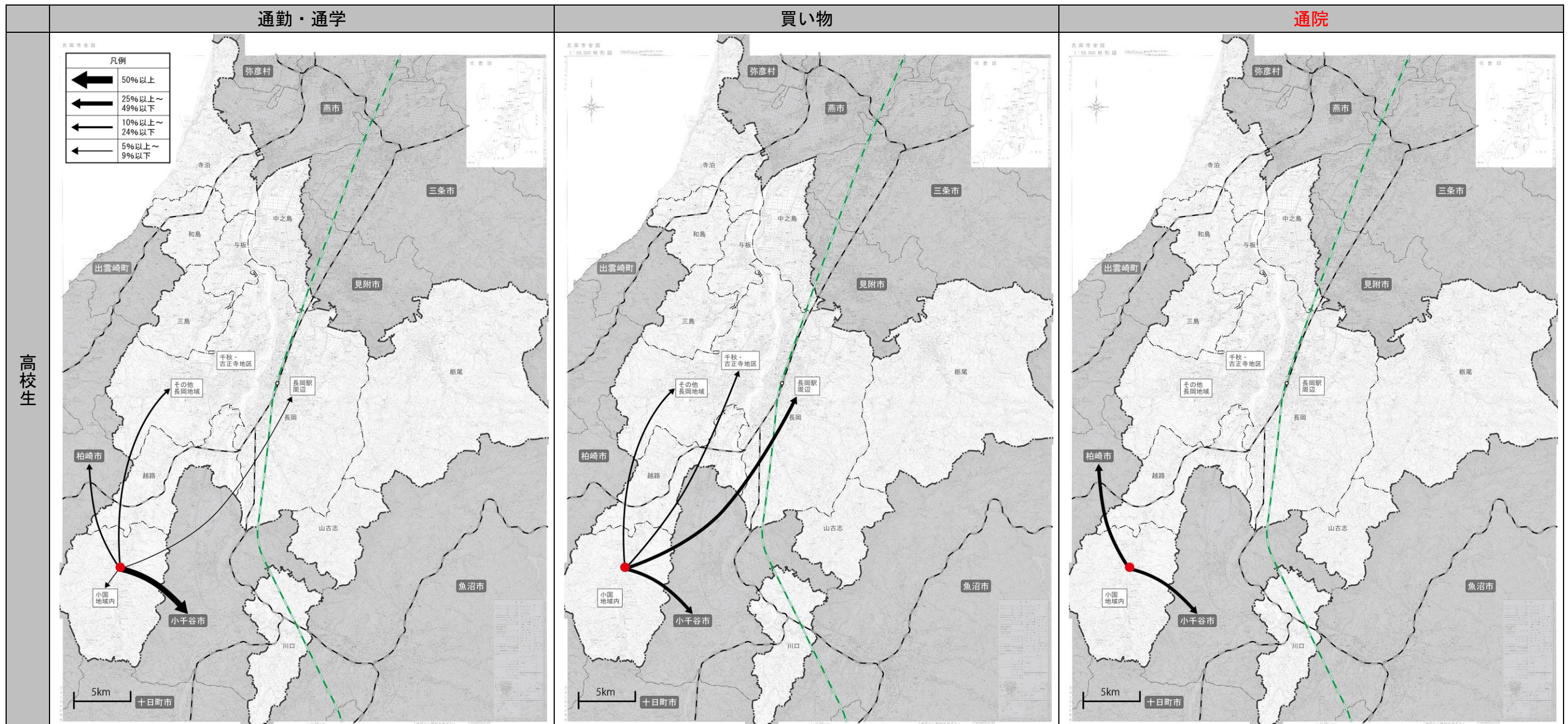
※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

⑥小国地域

1)小国地域の高校生の外出先

- 小国地域は長岡地域への移動が多いが、隣接した「柏崎市」、「小千谷市」へ移動している住民もいる。これは、小国地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通学」の外出先は、「小千谷市」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「小千谷市」と「長岡駅周辺」が多い。
- 「通院」の外出先は、「柏崎市」、「小千谷市」が多い。

表 小国地域の高校生の外出先

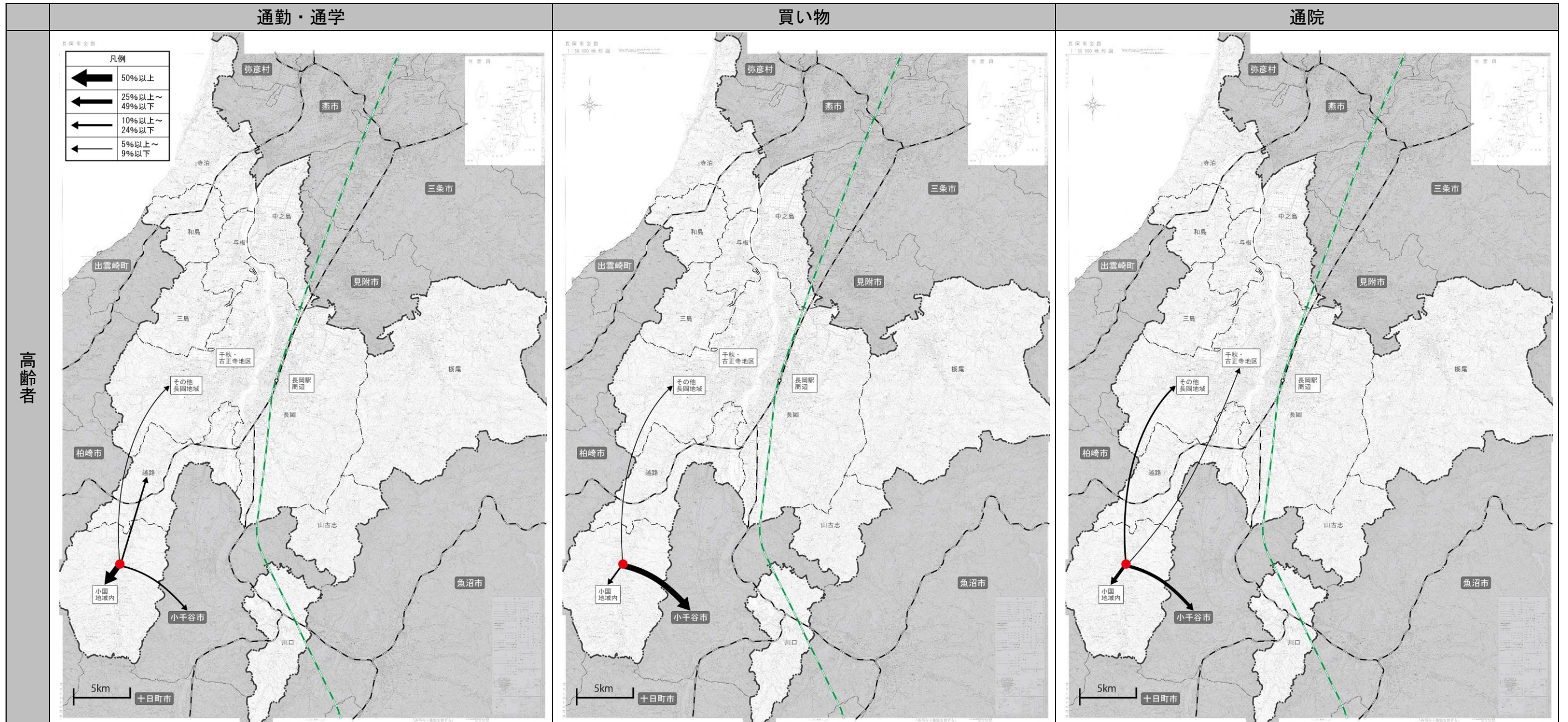


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 小国地域の高齢者の外出先

- 小国地域は長岡地域への移動が多いが、隣接した「小千谷市」へ移動している住民もいる。これは、小国地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通勤・通学」の外出先は、「小国地域内」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「小千谷市」が多い。
- 「通院」の外出先は、「小国地域内」と「小千谷市」が多い。

表 小国地域の高齢者の外出先



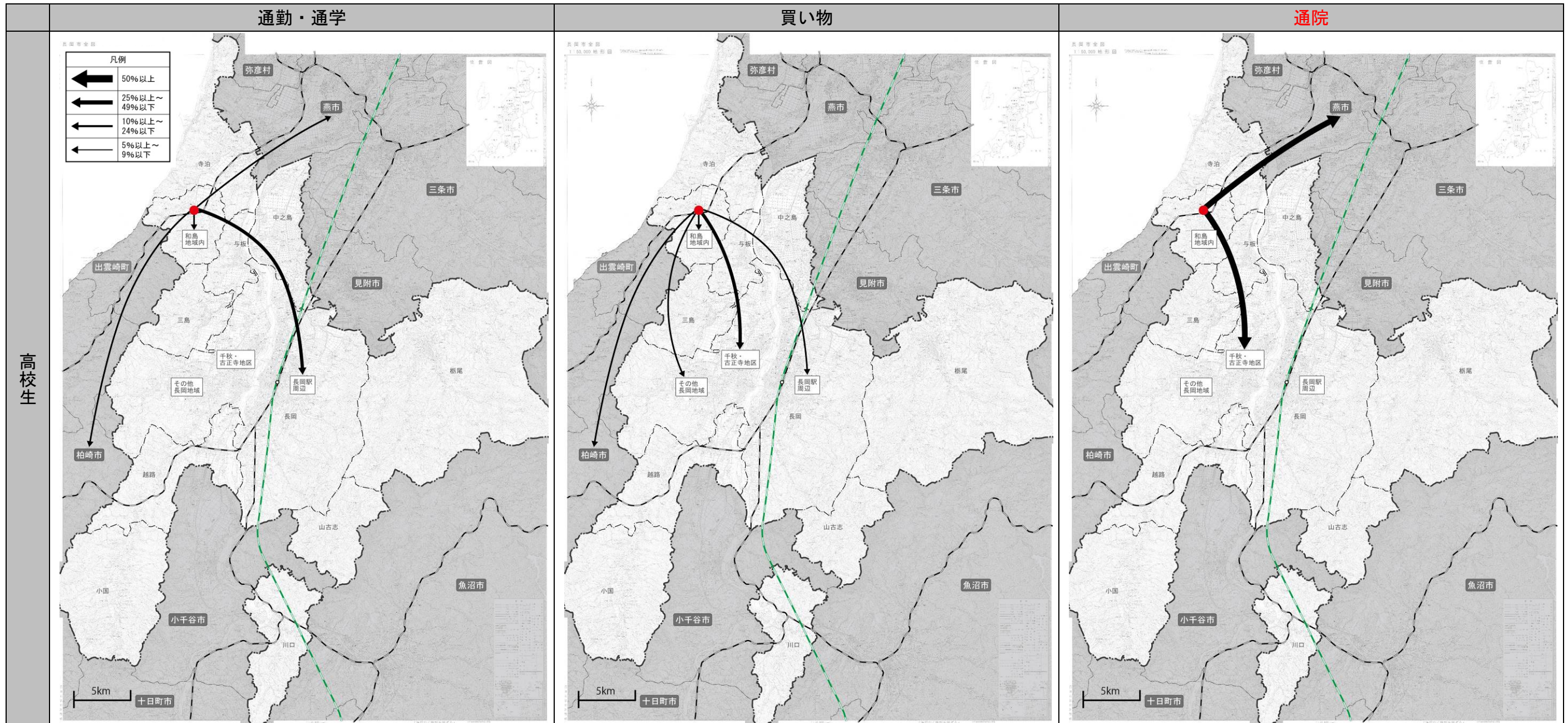
※5%以下の行き先は非表示

⑦和島地域

1) 和島地域の高校生の外出先

- 和島地域は長岡地域への移動が多いが、「柏崎市」や「燕市」へ移動している住民もいる。これは、和島地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通学」の外出先は、高校が多く立地する「長岡駅周辺」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」が多い。
- 「通院」の外出先は、「燕市」、「千秋・古正寺地区」のみである。

表 和島地域の高校生の外出先

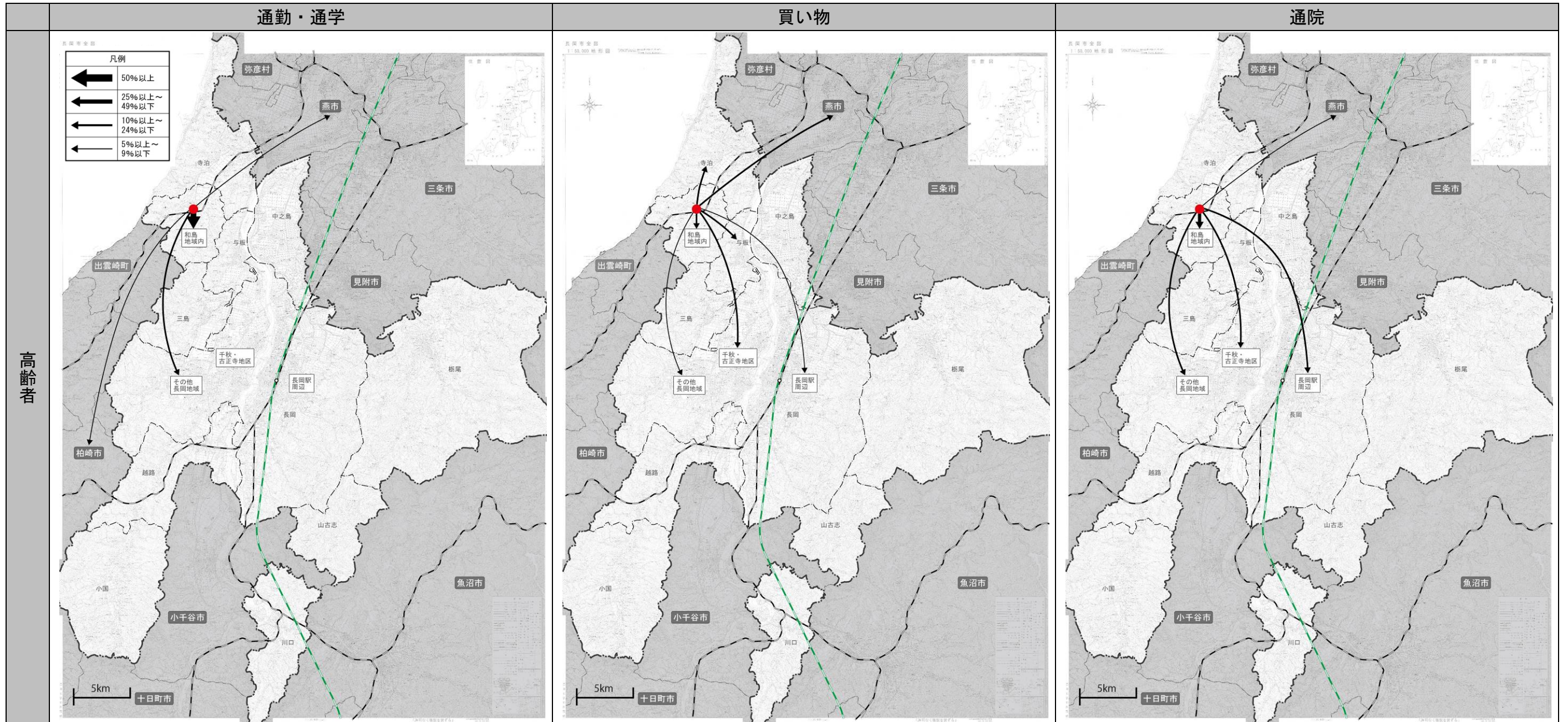


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 和島地域の高齢者の外出先

- 和島地域は長岡地域への移動が多いが、「柏崎市」や「燕市」へ移動している住民もいる。これは、和島地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためである。
- 「通勤・通学」の外出先は、「和島地域内」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「和島地域内」、「与板地域」、「千秋・古正寺地区」、「寺泊地域」、「燕市」が多い。
- 「通院」の外出先は、「和島地域内」が多い。

表 和島地域の高齢者の外出先



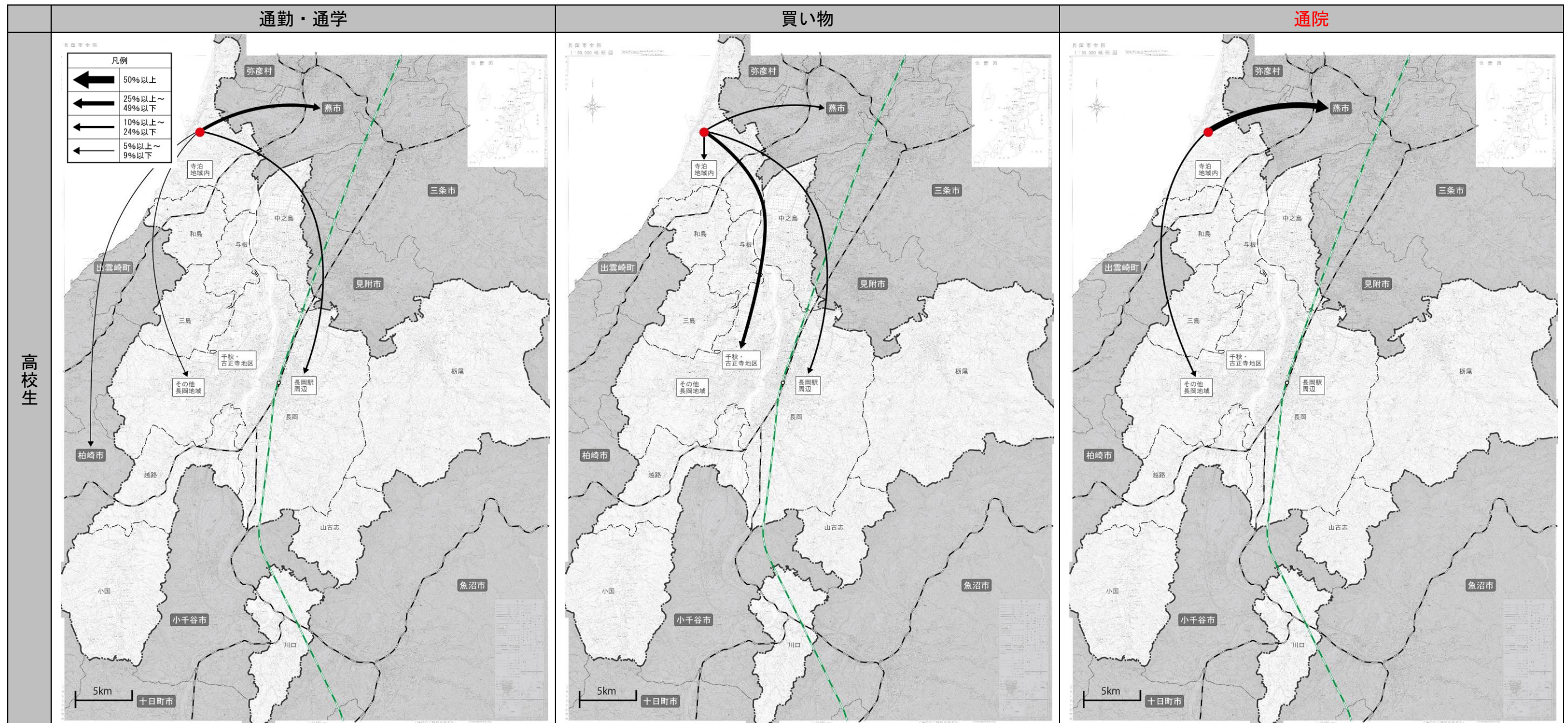
※5%以下の行き先は非表示

⑧寺泊地域

1) 寺泊地域の高校生の外出先

- 寺泊地域は、長岡地域への移動も多いが、隣接した「燕市」へ移動している住民もいる。これは、寺泊地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためだと考えられる。
- 「通学」の外出先は、「燕市」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」が多い。
- 「通院」の外出先は、「燕市」が多い。

表 寺泊地域の高校生の外出先

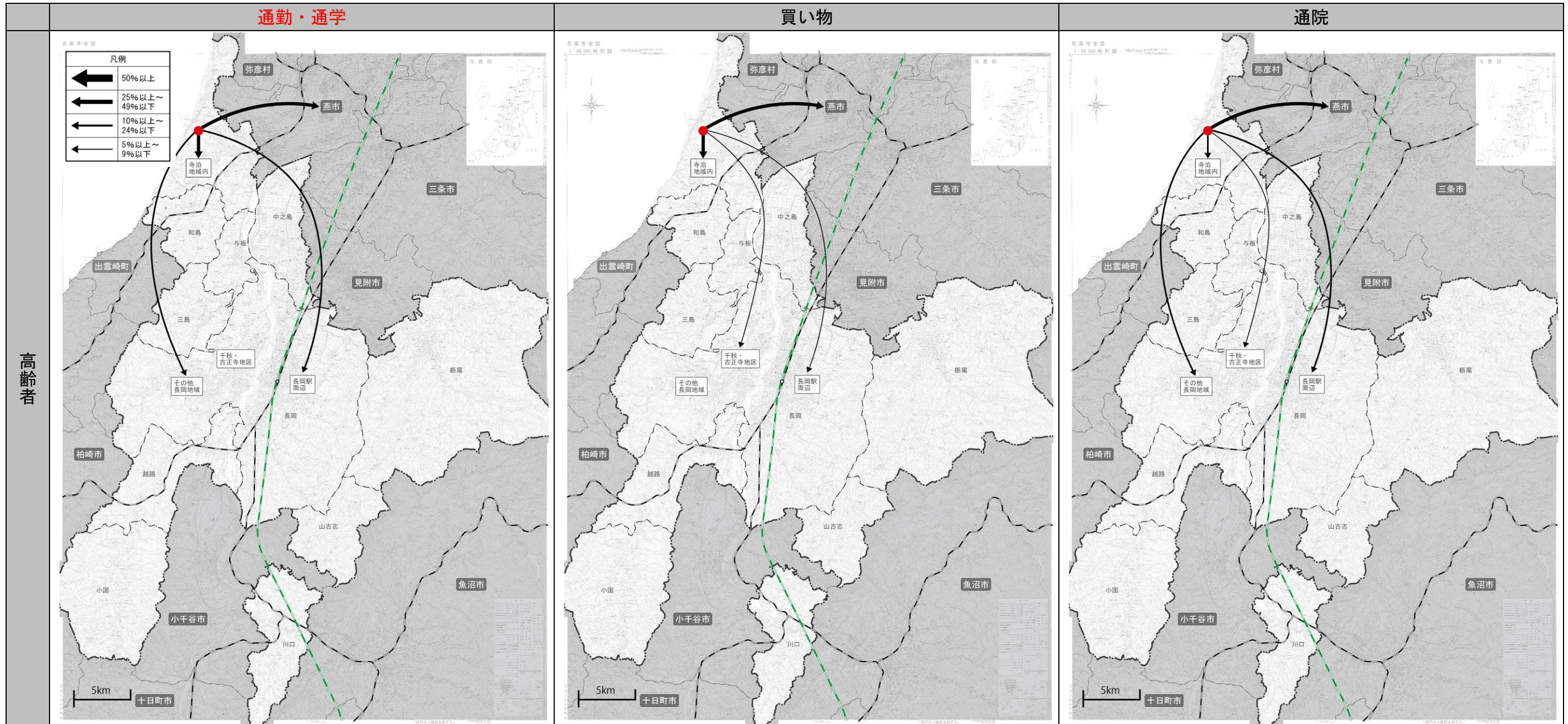


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 寺泊地域の高齢者の外出先

- 寺泊地域は、長岡地域への移動も多いが、隣接した「燕市」へ移動している住民もいる。これは、寺泊地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためだと考えられる。
- 「通勤・通学」の外出先は、「寺泊地域内」、「燕市」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「寺泊地域内」、「燕市」が多い。
- 「通院」の外出先は、「寺泊地域内」、「燕市」、「長岡駅周辺」、「その他長岡地域」が多い。

表 寺泊地域の高齢者の外出先



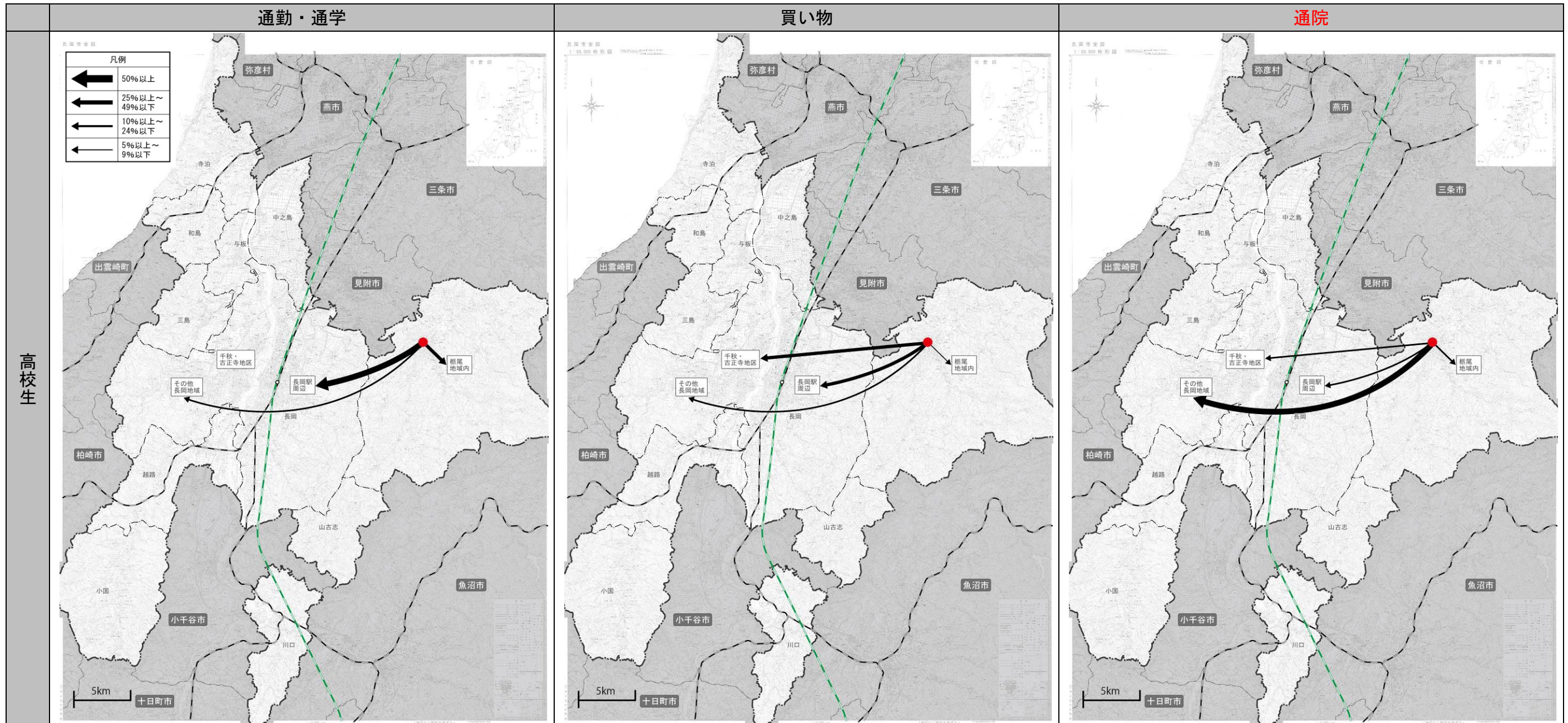
※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

⑨ 栃尾地域

1) 栃尾地域の高校生の外出先

- 栃尾地域の外出先は、栃尾地域内、長岡地域が大部分を占めている。
- 「通学」の外出先は、高校が多く立地する「長岡駅周辺」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」、「長岡駅周辺」が多い。
- 「通院」の外出先は、「その他長岡地域」が多い。

表 栃尾地域の高校生の外出先

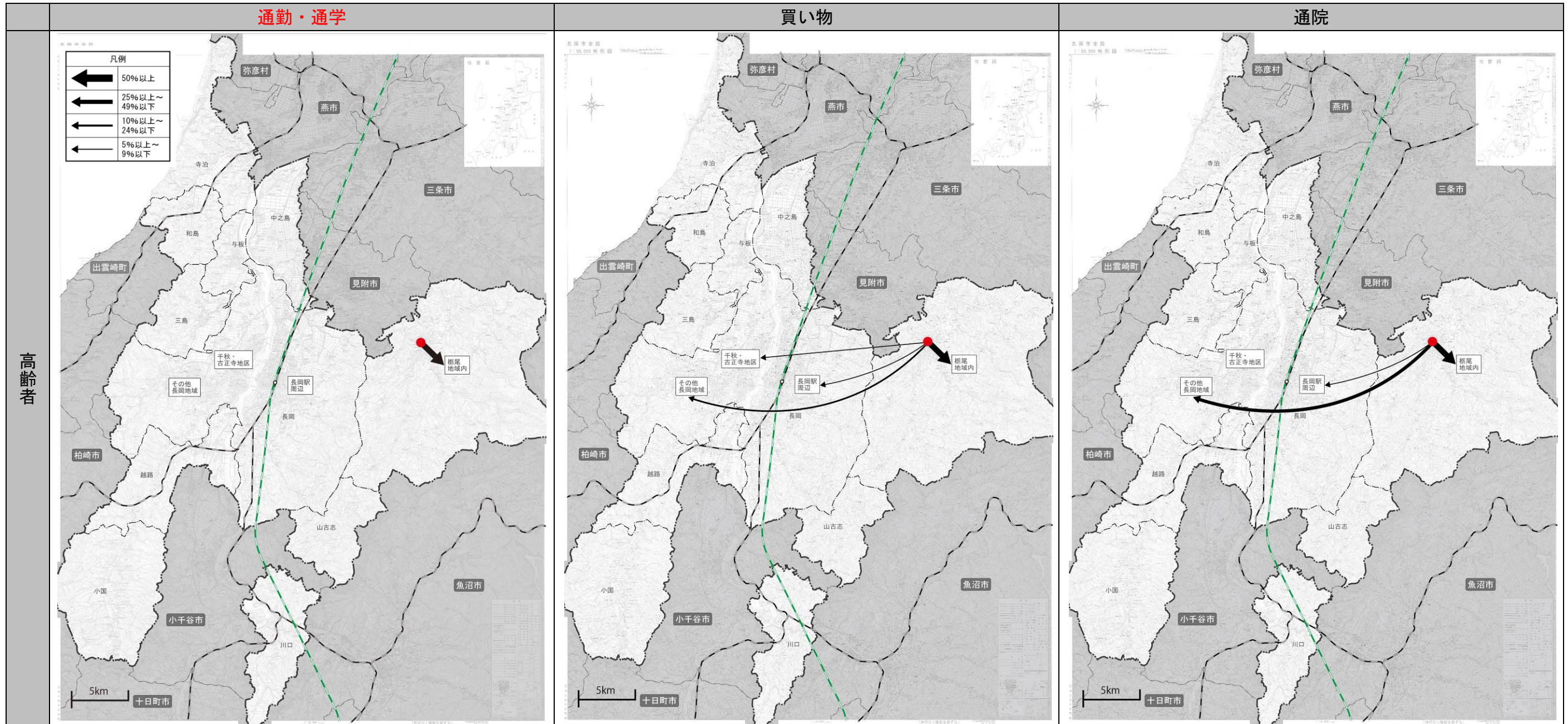


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 栃尾地域の高齢者の外出先

- 栃尾地域の外出先は、栃尾地域内、長岡地域が大部分を占めている。
- どの目的の外出先も「栃尾地域内」が多い。

表 栃尾地域の高齢者の外出先



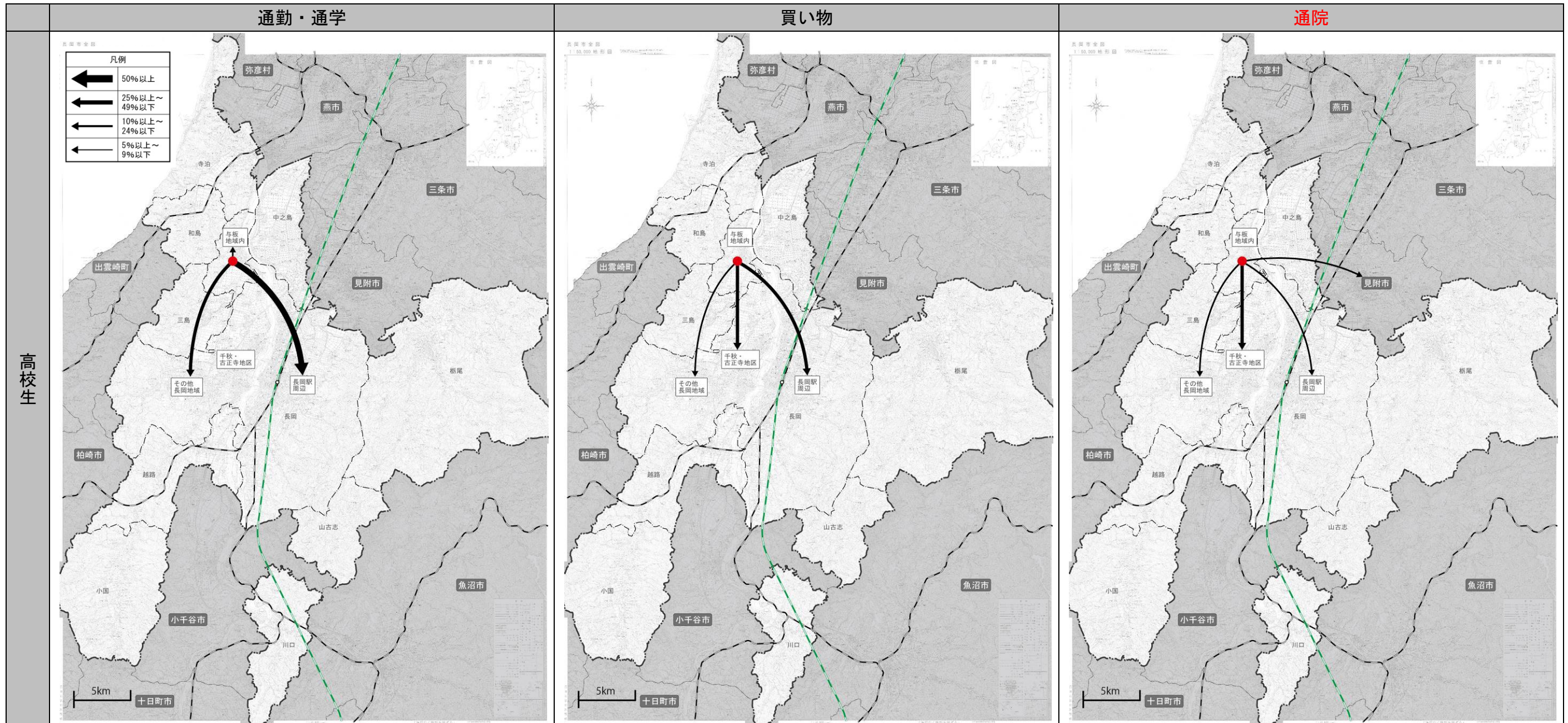
※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

⑩与板地域

1) 与板地域の高校生の外出先

- 与板地域の外出先は、与板地域内、長岡地域が大部分を占めている。
- 「通学」の外出先は、高校が多く立地する「長岡駅周辺」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「千秋・古正寺地区」、「長岡駅周辺」が多い。
- 「通院」の外出先は「千秋・古正寺地区」が多い。

表 与板地域の高校生の外出先

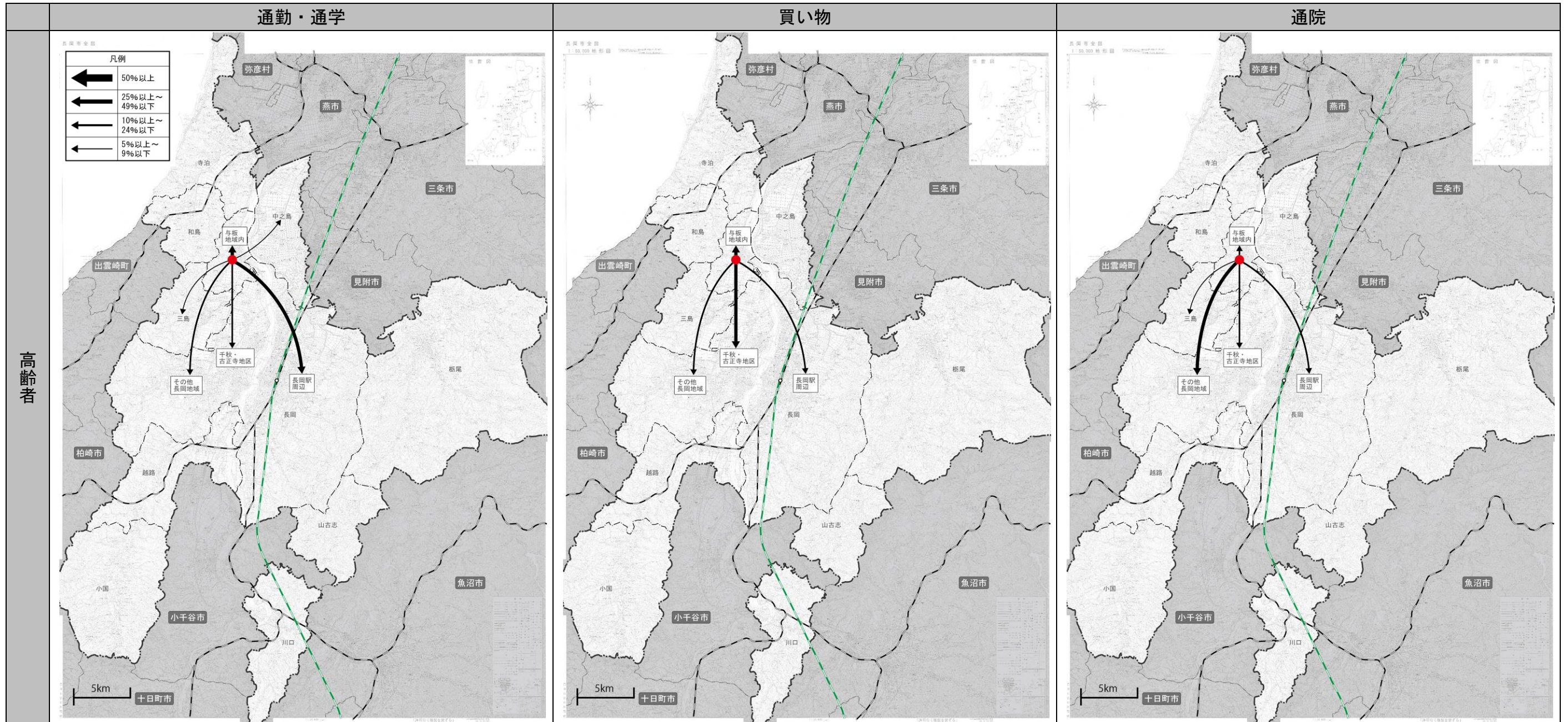


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 与板地域の高齢者の外出先

- 与板地域の外出先は、与板地域内、長岡地域が大部分を占めている。
- 「通勤・通学」の外出先は、「長岡駅周辺」、「与板地域内」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「与板地域内」、「千秋・古正寺地区」が多い。
- 「通院」の外出先は、「その他長岡地域」が多い。

表 与板地域の高齢者の外出先



※5%以下の行き先は非表示

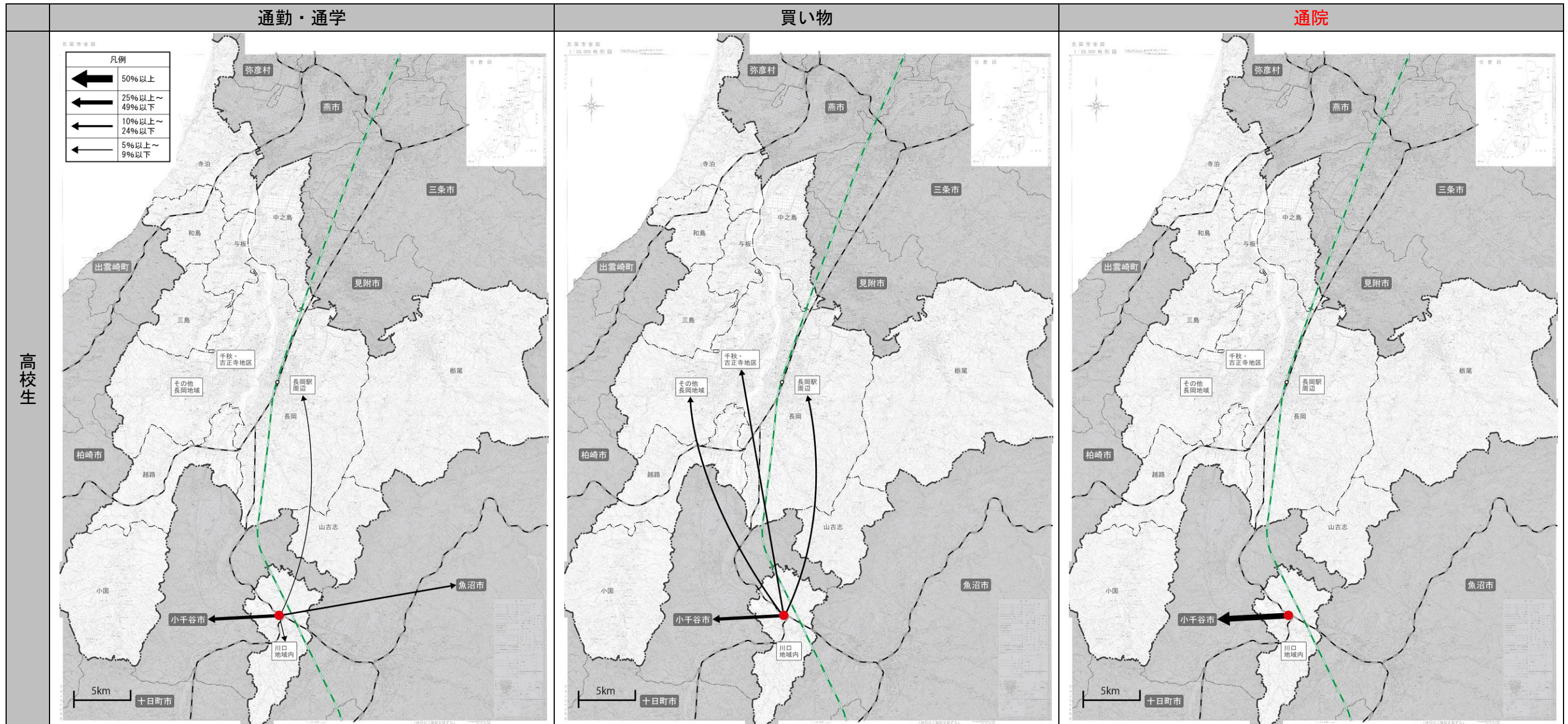
⑪川口地域

1)川口地域の高校生の外出先

○川口地域は、隣接した「小千谷市」、「魚沼市」への移動が多い。これは、川口地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためだと考えられる。

○どの目的の外出先も、「小千谷市」が多い。

表 川口地域の高校生の外出先

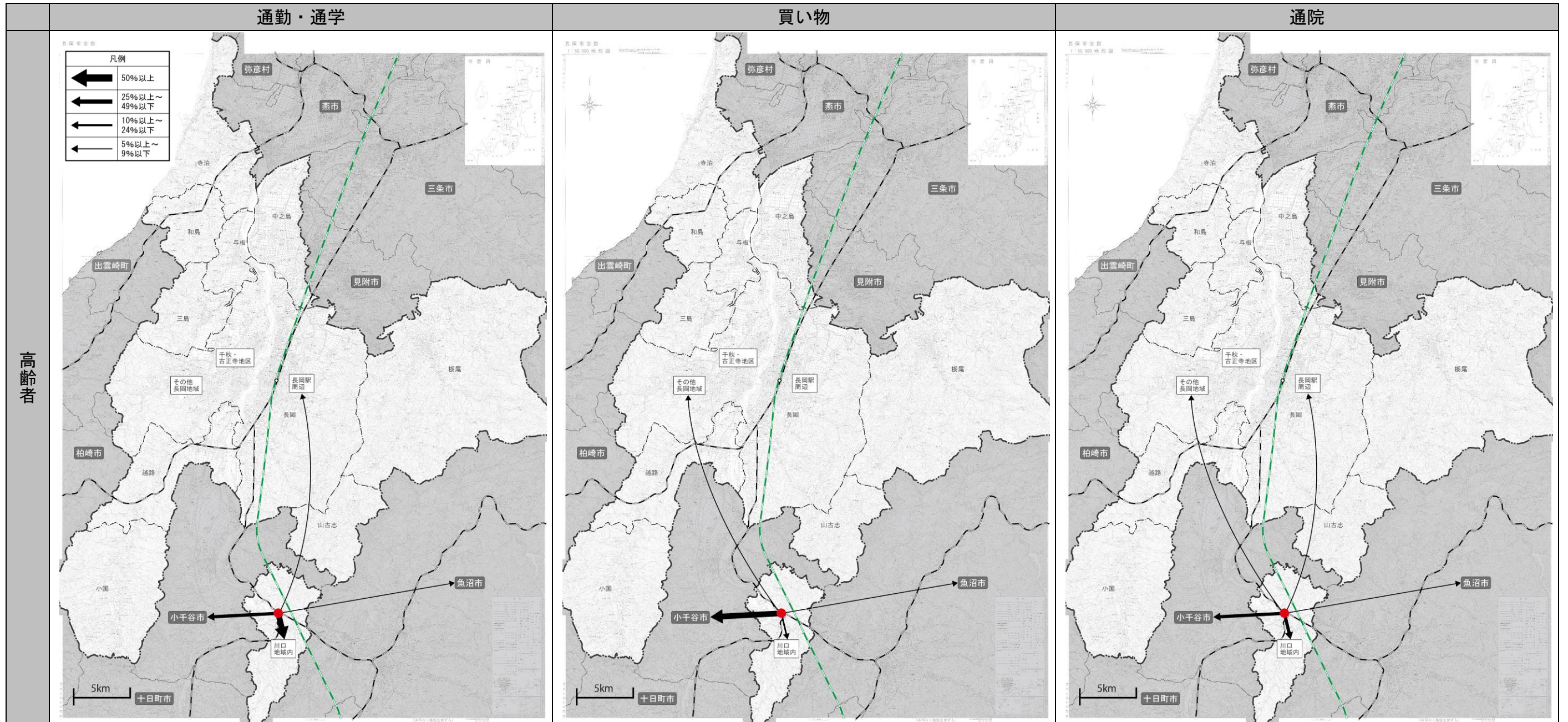


※5%以下の行き先は非表示
 ※赤字はサンプル数が10以下

2) 川口地域の高齢者の外出先

- 川口地域は、地域内の移動と、隣接した「小千谷市」、「魚沼市」への移動が多い。これは、川口地域は長岡市と合併したが、市中心部から離れているためだと考えられる。
- 「通勤・通学」の外出先は、「川口地域内」が多い。
- 「買い物」の外出先は、「小千谷市」が多い。
- 「通院」の外出先は、「小千谷市」、「川口地域内」が多い。

表 川口地域の高齢者の外出先



※5%以下の行き先は非表示

(3) 通常時と冬期の移動手段について

○移動手段（通常）は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、次いで「家族などの送迎」と回答している住民が多い。「通勤・通学」は、他の目的と比較して「路線バス」、「自転車」、「鉄道」が高い割合となっており、「買い物」、「通院」は「自家用車」の利用が多い。

○通常時と冬期の移動手段を比較すると、冬期は、自転車の利用ができないため、「家族などの送迎」、「路線バス」の割合が増加している。

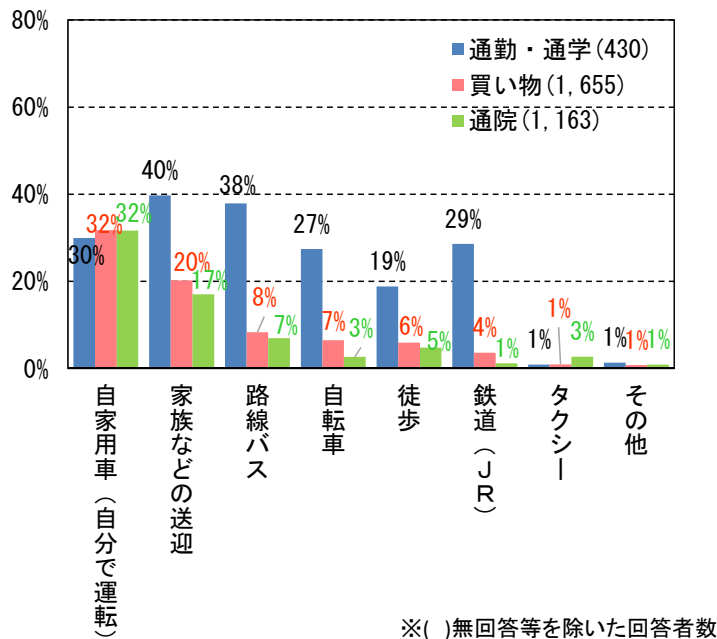


図 移動手段（通常）

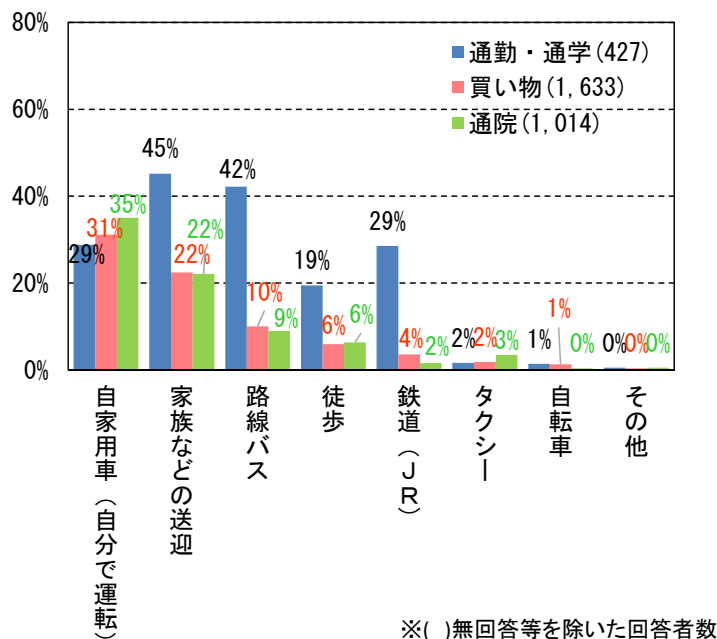
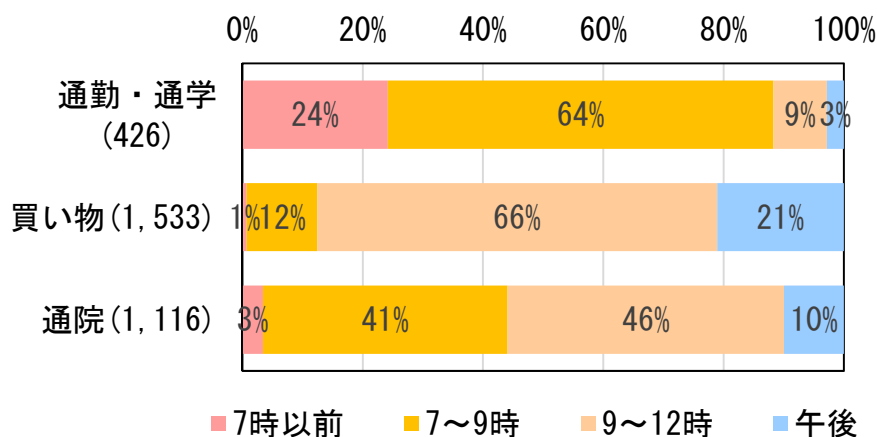


図 移動手段（冬期）

(4) 出発時間帯と帰宅時間帯

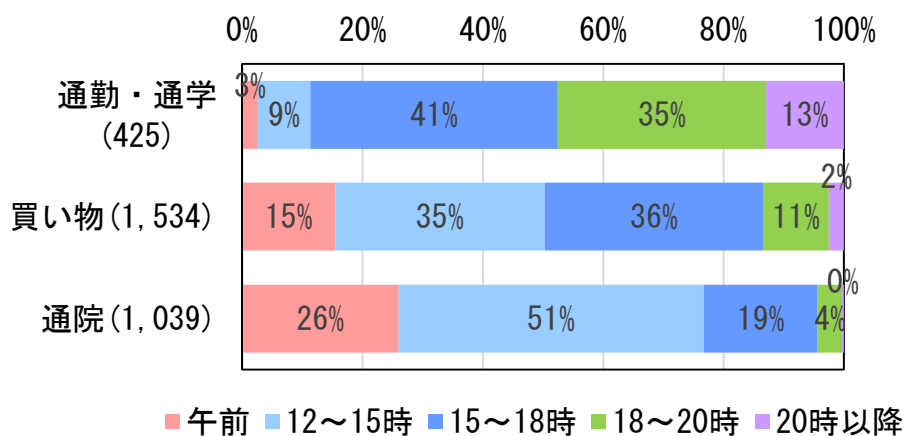
① 全体の出発時間帯と帰宅時間帯

- 出発時間帯は、どの目的も午前中に集中している。
- 帰宅時間帯は、昼過ぎから夕方まで分散していて、「通勤・通学」は15時以降が多く、「買い物」、「通院」は、12時～18時が多い。



※()無回答等を除いた回答者数

図 出発時間帯



※()無回答等を除いた回答者数

図 帰宅時間帯

②地域別の出発時間と帰宅時間

- 「通勤・通学」の出発時間はどの地域も「7～9時」に集中していて、帰宅時間は、「15時～18時」に集中している。
- 「買い物」は、出発時間はどの地域も「9～12時」に集中していて、帰宅時間は「12時～15時」、「15時～18時」に集中している。
- 「通院」は、どの地域も出発時間は「7～9時」、「9～12時」に集中していて、帰宅時間は、「12時～15時」に集中している。

表 各目的別の地域別の出発時間

項目	通勤・通学				買い物				通院			
	7時以前	7時～9時	9時～12時	午後	7時以前	7時～9時	9時～12時	午後	7時以前	7時～9時	9時～12時	午後
長岡地域	11%	68%	16%	5%	0%	5%	70%	25%	2%	31%	57%	10%
中之島地域	21%	45%	31%	4%	1%	10%	75%	13%	2%	35%	57%	6%
越路地域	13%	62%	21%	5%	0%	14%	68%	18%	3%	44%	43%	10%
三島地域	18%	63%	18%	3%	1%	7%	69%	22%	2%	39%	50%	9%
山古志地域	10%	46%	37%	7%	1%	15%	65%	18%	3%	55%	38%	3%
小国地域	16%	55%	24%	5%	1%	15%	57%	27%	5%	47%	40%	7%
和島地域	28%	43%	25%	4%	2%	12%	64%	22%	5%	34%	53%	8%
寺泊地域	33%	38%	27%	1%	1%	20%	68%	11%	12%	38%	43%	8%
栃尾地域	15%	53%	26%	6%	1%	13%	61%	24%	2%	35%	45%	18%
与板地域	24%	46%	21%	9%	0%	8%	67%	26%	0%	43%	47%	10%
川口地域	19%	53%	24%	3%	0%	14%	68%	18%	1%	40%	49%	10%
周辺地域	20%	51%	25%	5%	1%	13%	66%	20%	4%	40%	47%	9%

表 各目的別の地域別の到着時間

項目	通勤・通学					買い物					通院				
	午前	12時～5時	15時～8時	18時～20時	20時以降	午前	12時～5時	15時～8時	18時～20時	20時以降	午前	12時～5時	15時～8時	18時～20時	20時以降
長岡地域	3%	14%	38%	32%	12%	9%	34%	37%	17%	2%	19%	52%	21%	7%	0%
中之島地域	4%	22%	42%	26%	6%	13%	38%	34%	12%	3%	19%	58%	19%	5%	0%
越路地域	4%	15%	43%	27%	12%	13%	37%	39%	9%	3%	27%	51%	19%	3%	0%
三島地域	1%	10%	36%	38%	15%	6%	41%	36%	14%	2%	16%	59%	20%	4%	1%
山古志地域	3%	30%	46%	22%	0%	12%	42%	36%	10%	0%	15%	71%	8%	6%	0%
小国地域	16%	18%	38%	23%	5%	22%	31%	39%	7%	1%	41%	44%	13%	2%	0%
和島地域	10%	15%	33%	29%	14%	20%	41%	30%	8%	2%	28%	51%	17%	3%	1%
寺泊地域	12%	15%	37%	23%	13%	28%	31%	26%	12%	2%	25%	54%	17%	5%	0%
栃尾地域	9%	17%	38%	26%	11%	16%	21%	45%	14%	5%	29%	38%	28%	5%	0%
与板地域	3%	15%	42%	29%	11%	10%	41%	37%	9%	2%	20%	56%	20%	3%	1%
川口地域	12%	14%	47%	21%	5%	18%	37%	35%	7%	3%	30%	45%	19%	6%	0%
周辺地域	7%	16%	39%	27%	10%	15%	35%	36%	11%	2%	25%	51%	19%	4%	0%

※10%以上、30%以上、50%以上毎に着色

(5) 長岡中心部への移動

①長岡駅への流動

- 「通勤・通学」は、栃尾地域、与板地域は、高校が多く立地する長岡駅への移動が多い。また、路線バスの運行本数が多く、利用率も高い。中之島地域は、長岡駅への移動は多く、路線バスの運行本数も多いが、路線バスの利用率は低い。三島地域、山古志地域、小国地域、和島地域、寺泊地域、川口地域は、移動が少なく、バスの運行本数も少ないが、路線バスの利用率は高い。長岡地域と越路地域は移動も路線バスの利用も他の地域と比較して少ない。
- 「買い物」は、小国地域、寺泊地域は高校生も高齢者も長岡駅への移動は少なく、運行本数も少ないが、路線バスの利用率は高い。和島地域、栃尾地域、与板地域は、高校生の路線バスの利用率は高いが長岡駅への移動は少ない。その他の地域は、長岡駅への移動もバスの利用率も低い。
- 「通院」は長岡駅への移動もバスの利用率も低い。

表 長岡駅への流動とバスの運行状況

周辺地域	年齢層	人口	長岡駅への流動			平日1日の運行本数	
			通勤・通学	買い物	通院	郊外→駅	駅→郊外
長岡地域	高校生	5,755	46%(43%)	33%(22%)	-	-	-
	高齢者	48,029	-	22%(34%)	12%(14%)	-	-
中之島地域	高校生	307	57%(23%)	38%(27%)	-	27	27
	高齢者	3,137	-	7%(43%)	19%(6%)	27	27
越路地域	高校生	376	35%(17%)	31%(25%)	-	33	31
	高齢者	3,866	-	9%(36%)	10%(36%)	33	31
三島地域	高校生	216	46%(91%)	22%(44%)	-	32	30
	高齢者	1,917	-	9%(44%)	8%(38%)	32	30
山古志地域	高校生	21	14%(100%)	14%(0%)	-	0	0
	高齢者	483	-	17%(20%)	22%(9%)	0	0
小国地域	高校生	138	5%(100%)	35%(88%)	-	9	9
	高齢者	2,123	-	2%(50%)	3%(0%)	9	9
和島地域	高校生	101	41%(71%)	14%(100%)	-	5	7
	高齢者	1,375	-	7%(43%)	14%(18%)	5	7
寺泊地域	高校生	266	10%(100%)	11%(100%)	-	13	13
	高齢者	3,213	-	7%(50%)	10%(30%)	13	13
栃尾地域	高校生	457	56%(73%)	41%(67%)	-	34	36
	高齢者	6,677	-	7%(22%)	8%(11%)	34	36
与板地域	高校生	205	52%(100%)	38%(67%)	-	23	29
	高齢者	1,924	-	10%(46%)	19%(30%)	23	29
川口地域	高校生	116	7%(100%)	23%(0%)	-	0	0
	高齢者	1,452	-	2%(0%)	6%(0%)	0	0

※赤字は各目的の路線バスの利用率

※長岡駅への流動が50%以上で路線バスの利用率も50%以上の箇所を橙に着色

※長岡駅への流動が50%以上で路線バスの利用率が50%以下の箇所を青に着色

※長岡駅への流動が50%以下で路線バスの利用率が50%以上の箇所を緑に着色

※運行本数が1日10本未満は青字

※高校生の通院、高齢者の通勤・通学はサンプル数が少ないため記載していない

②長岡地域への流動

- 「通勤・通学」は、三島地域、栃尾地域、与板地域は、高校の多い長岡地域への移動が多い。また、路線バスの運行本数が多く、利用率も高い。中之島地域、越路地域は、長岡地域への移動は多く、路線バスの運行本数も多いが、路線バスの利用率は低い。山古志地域、小国地域、和島地域、寺泊地域、川口地域は、長岡地域から離れているため移動が少なく、バスの運行本数も少ないが、路線バスの利用率は高い。
- 「買い物」は、高校生は全体的に長岡地域への移動が多いが、小国地域、栃尾地域を除いて路線バスの利用率が低い。高齢者は三島地域、山古志地域、与板地域の長岡地域への移動が多いがバスの利用率は低い。他の地域は長岡地域への移動も路線バスの利用率も低い。
- 「通院」は、三島地域、山古志地域、与板地域は長岡地域への移動が多いが、バスの利用率は低い。他の地域は長岡地域への移動も路線バスの利用率も低い。

表 長岡地域への流動とバスの運行状況

周辺地域	年齢層	人口	長岡地域への流動			平日1日の運行本数	
			通勤・通学	買い物	通院	郊外→駅	駅→郊外
中之島地域	高校生	307	74%(24%)	69%(30%)	-	27	27
	高齢者	3,137	-	26%(16%)	49%(10%)		
越路地域	高校生	376	62%(33%)	56%(29%)	-	33	31
	高齢者	3,866	-	34%(9%)	42%(14%)		
三島地域	高校生	216	83%(90%)	95%(44%)	-	32	30
	高齢者	1,917	-	91%(13%)	67%(14%)		
山古志地域	高校生	21	43%(100%)	43%(33%)	-	0	0
	高齢者	483	-	55%(6%)	59%(3%)		
小国地域	高校生	138	15%(67%)	70%(75%)	-	9	9
	高齢者	2,123	-	7%(50%)	23%(22%)		
和島地域	高校生	101	41%(71%)	67%(36%)	-	5	7
	高齢者	1,375	-	33%(13%)	48%(8%)		
寺泊地域	高校生	266	17%(100%)	48%(38%)	-	13	13
	高齢者	3,213	-	16%(20%)	34%(18%)		
栃尾地域	高校生	457	70%(79%)	93%(61%)	-	34	36
	高齢者	6,677	-	26%(12%)	40%(11%)		
与板地域	高校生	205	80%(95%)	96%(43%)	-	23	29
	高齢者	1,924	-	55%(14%)	73%(23%)		
川口地域	高校生	116	7%(100%)	62%(38%)	-	0	0
	高齢者	1,452	-	10%(0%)	11%(0%)		

※赤字は各目的の路線バスの利用率

※長岡地域への流動が50%以上で路線バスの利用率も50%以上の箇所を橙に着色

※長岡地域への流動が50%以上で路線バスの利用率が50%以下の箇所を青に着色

※長岡地域への流動が50%以下で路線バスの利用率が50%以上の箇所を緑に着色

※運行本数が1日10本未満は青字

※高校生の通院、高齢者の通勤・通学はサンプル数が少ないため記載していない

(6) 目的地へ行くときの移動手段について【利用者アンケート】

○自宅から目的地へ行く際には約 78%が路線バスを利用し、約 19%はバスと他の移動手段を組み合わせている。

○目的地から自宅へ帰宅する際は、86%が路線バスを利用し、約 23%はバスと他の移動手段を組み合わせている。

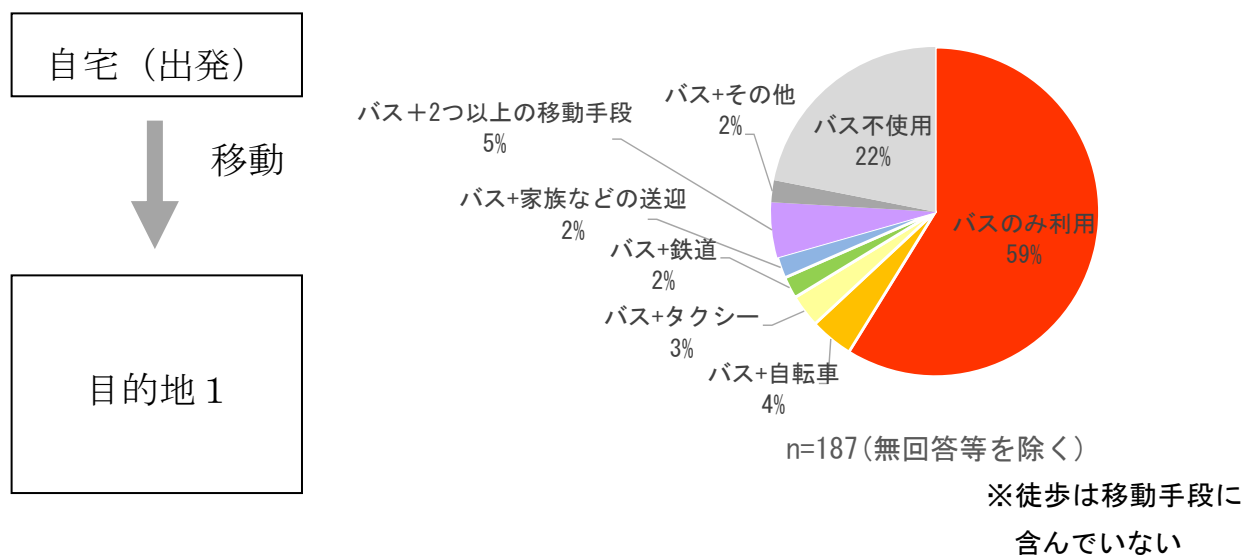


図 自宅から最初の目的地へ行く際の移動手段

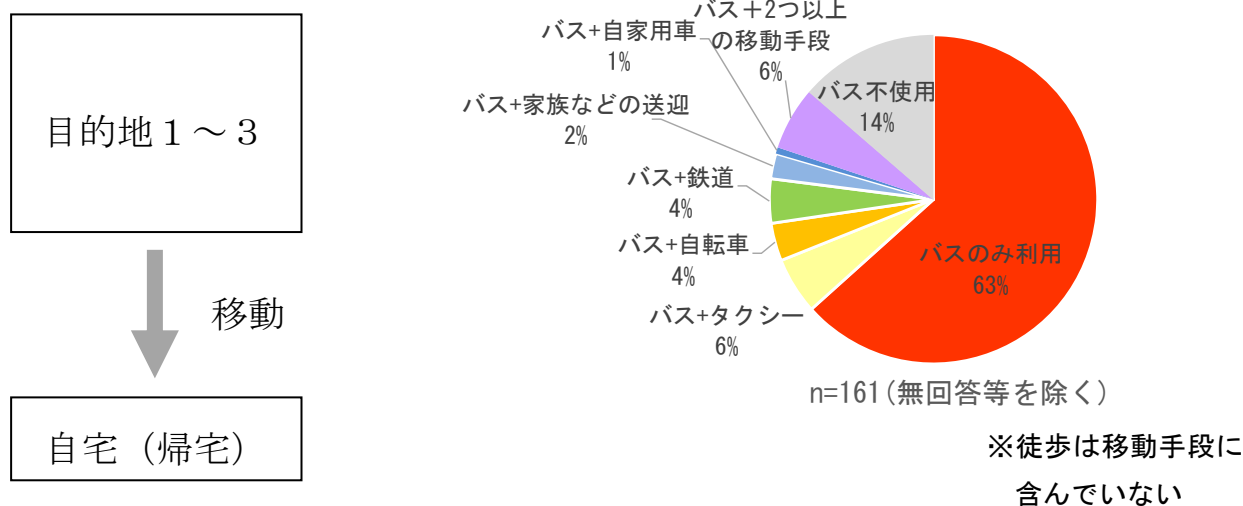
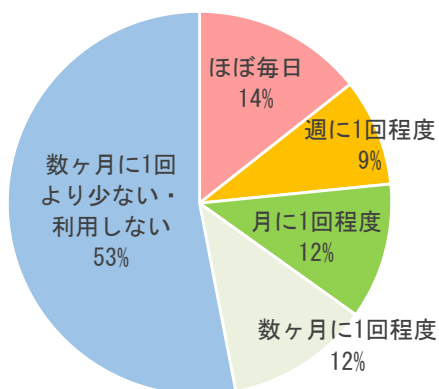


図 目的地から自宅へ帰宅する際の移動手段

(7) バスの利用頻度、利用する理由について【住民アンケート、利用者アンケート】

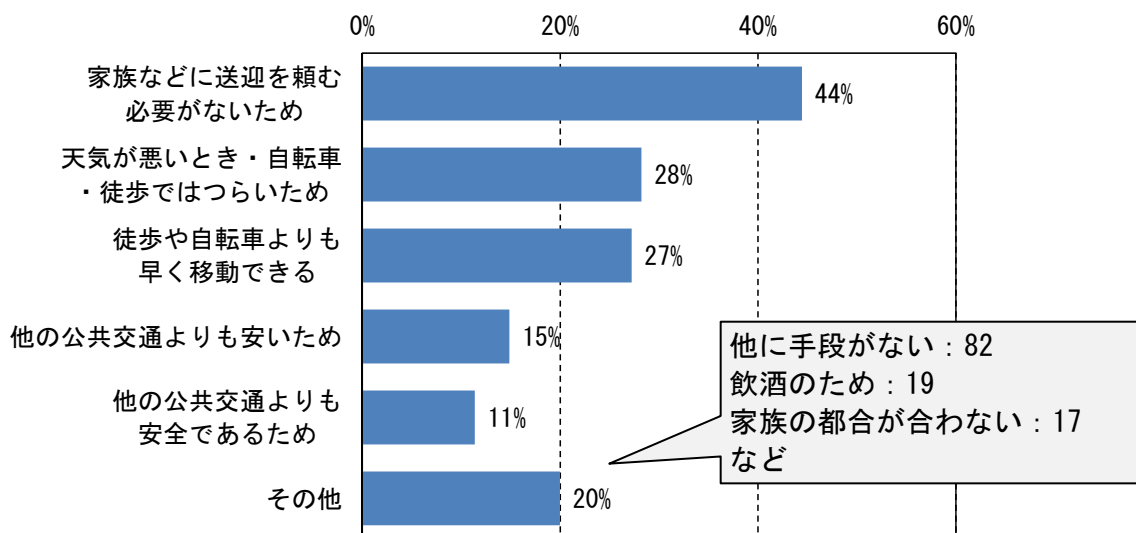
○回答者の約47%がバスの利用をしており、うち、週に1回以上バスを利用しているのは約23%である。

○バスを利用する理由としては、「家族などに送迎を頼む必要がないため」、「天気が悪いとき・自転車・徒歩ではつらいため」「徒歩や自転車よりも早く移動できる」の順で多くなっている。



n=1,846 (無回答等を除く)

図 バスの利用頻度



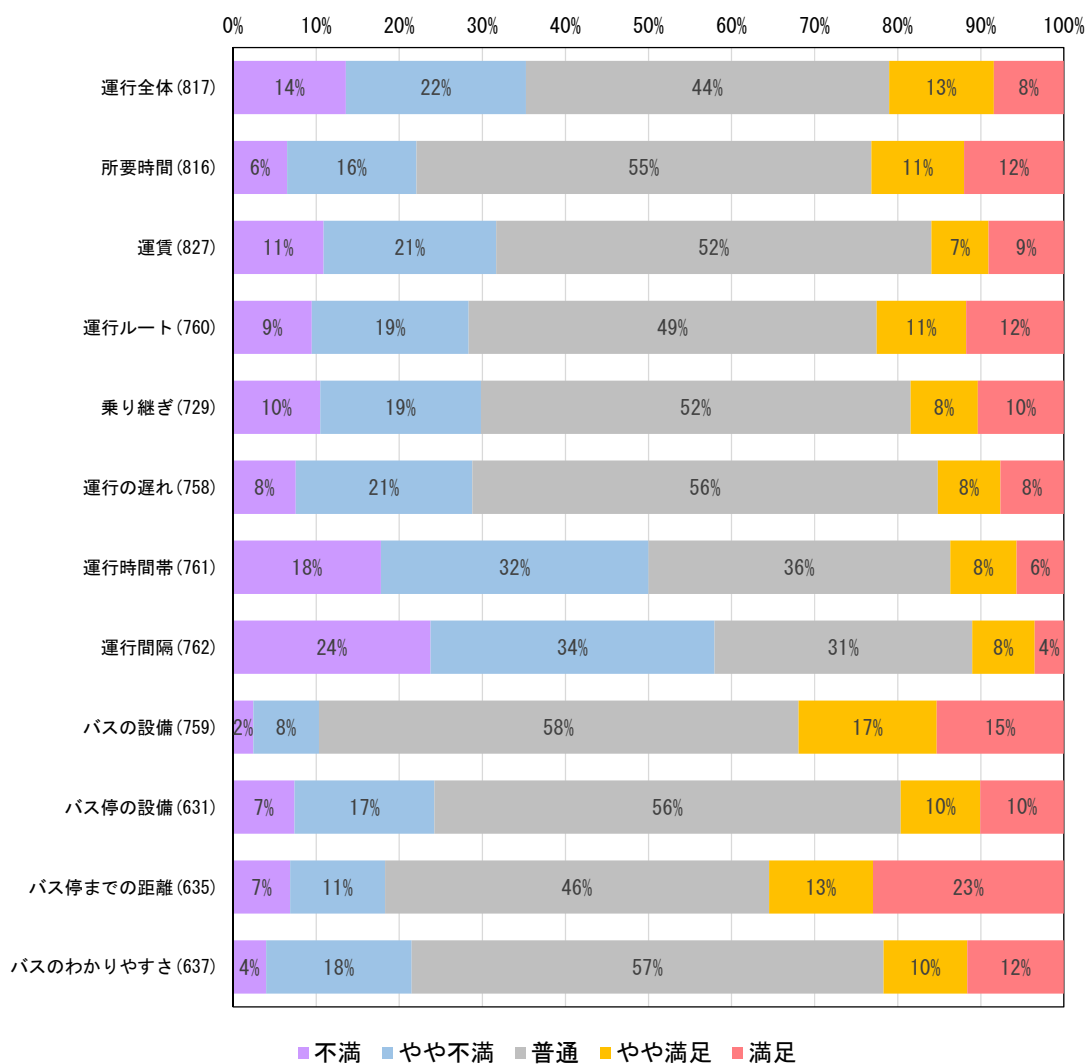
n=801 (無回答等を除く)

図 バスを利用する理由

(8) バスの満足度【住民アンケート、利用者アンケート】

①全体の満足度

- 「満足」、「やや満足」と回答しているのは、「バス停までの距離」、「バスの設備」の順に多い。
- 「やや不満」、「不満」と回答しているのは、「運行間隔」、「運行時間帯」の順で多くなっている。



※()無回答等を除いた回答者数

図 バスの満足度

②地域別、年齢別の満足度

○地域別に満足度を見ると、どの地域も「運行間隔」、「運行時間帯」の満足度が低い。周辺地域は長岡地域と比較して「運賃」の満足度が低い。

○年齢別に見ても、「運行間隔」、「運行時間帯」の満足度が低い。

表 地域別、年齢別の満足度

項目	運行全体	所要時間	運賃	運行ルート	乗り継ぎ	運行の遅れ	運行時間帯	運行間隔	バスの設備	バス停の設備	バス停までの距離	バスのわかりやすさ	
全体平均	2.76	2.99	2.83	2.91	2.84	2.85	2.49	2.34	3.30	2.95	3.28	3.05	
地域	長岡地域	2.92	3.27	3.09	3.04	3.05	2.83	2.70	2.53	3.44	2.91	3.46	3.03
	中之島地域	2.57	2.84	2.82	2.77	2.66	2.58	2.47	2.33	3.27	3.05	3.02	2.92
	越路地域	2.64	2.93	2.81	2.82	2.83	2.86	2.34	2.29	3.27	3.05	3.21	2.92
	三島地域	2.78	3.04	2.71	2.83	2.90	3.01	2.27	2.10	3.36	2.86	3.33	3.19
	山古志地域	2.57	2.66	2.90	2.75	2.64	2.89	2.30	2.39	3.15	2.85	3.25	2.96
	小国地域	2.68	2.97	2.80	2.83	2.48	2.90	2.46	2.22	3.17	2.94	3.03	2.98
	和島地域	2.38	2.34	2.64	2.48	2.57	2.55	2.13	1.92	3.11	2.84	2.79	3.00
	寺泊地域	2.59	2.73	2.52	2.56	2.70	2.71	2.47	2.30	3.20	2.86	3.07	3.07
	栃尾地域	2.98	3.04	2.55	3.14	2.98	3.17	2.58	2.39	3.43	3.13	3.46	3.24
	与板地域	2.47	2.78	2.66	2.88	2.76	2.76	2.21	2.11	3.11	2.87	3.46	3.12
	川口地域	3.34	3.16	3.28	3.29	2.89	3.08	2.92	2.87	3.41	3.32	3.20	3.26
周辺地域平均	2.70	2.88	2.74	2.87	2.77	2.85	2.41	2.28	3.26	2.96	3.21	3.06	
年齢	高校生	2.94	3.10	2.66	3.09	3.04	2.80	2.43	2.18	3.43	3.06	3.33	3.24
	20歳未満(高校生以外)	2.75	2.75	2.83	2.92	2.67	2.50	2.50	2.25	3.50	2.75	3.67	2.83
	20歳代～50歳代	2.77	3.13	2.96	3.09	2.83	2.70	2.30	2.48	3.52	3.13	3.39	2.91
	60歳以上平均	2.66	2.92	2.92	2.82	2.74	2.89	2.53	2.43	3.22	2.91	3.24	2.96
	60歳代	2.56	2.81	2.86	2.84	2.67	2.78	2.38	2.32	3.18	3.01	3.41	2.91
	70歳代	2.65	2.87	2.87	2.71	2.72	2.90	2.50	2.41	3.19	2.85	3.20	2.94
	80歳代	2.77	3.17	3.16	3.05	2.89	3.07	2.89	2.63	3.33	2.85	3.13	3.08
	90歳代	3.00	3.00	3.00	2.50	2.50	3.50	2.00	2.50	3.00	3.00	2.50	3.00

※5に近いほど満足度が高い

※「運行全体」を除いた各項目の下位3位を着色

※満足度が3以上の項目は赤字、2.5以下は青字

※年齢は高校生、60歳以上平均のみ着色

(9) バスを利用しない理由【住民アンケート、利用者アンケート】

①回答者全体のバスを利用しない理由

○バスを利用しない理由は、「車を持っているため」、「家族や知り合いに送迎してもらえるため」、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」の順に多い。

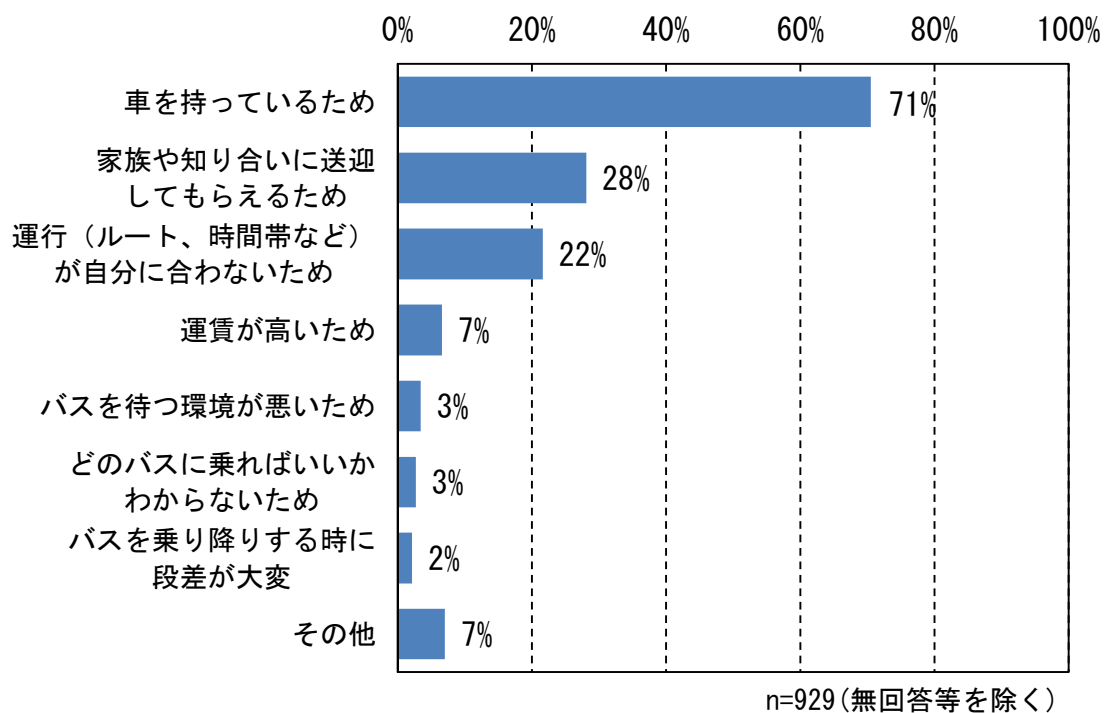


図 バスを利用しない理由

②地域別のバスを利用しない理由

○地域別に集計すると、バスを利用しない理由は、長岡地域と周辺地域を比較すると、両地域とも「車を持っているため」、「家族や知り合いに送迎してもらえるため」、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」の順に多く、あまり大きな違いは無い。

○和島地域と越路地域は、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」と回答している住民が他の地域と比較して多い。

表 バスを利用しない理由（地域別）

項目	車を持っているため	家族や知り合いに送迎してもらえる	運行ルート、時間帯などが自分に合わないため	運賃が高いため	バスを乗り降りする時に段差が大変	バスを待つ環境が悪いため	どのバスに乗ればいいのかわからない	その他
全体	71%	28%	22%	7%	3%	3%	2%	7%
長岡地域	69%	34%	24%	11%	2%	8%	5%	7%
中之島地域	74%	21%	21%	6%	2%	4%	4%	1%
越路地域	64%	36%	32%	11%	4%	4%	0%	3%
三島地域	84%	34%	16%	5%	3%	2%	1%	2%
山古志地域	78%	31%	20%	0%	2%	0%	0%	2%
小国地域	82%	20%	18%	2%	0%	2%	1%	5%
和島地域	56%	27%	31%	7%	0%	4%	1%	13%
寺泊地域	54%	31%	28%	10%	3%	3%	10%	14%
栃尾地域	73%	25%	7%	2%	4%	2%	1%	12%
与板地域	77%	27%	21%	9%	1%	3%	3%	5%
川口地域	71%	21%	13%	2%	2%	2%	2%	7%
周辺地域	71%	28%	22%	6%	2%	3%	2%	7%

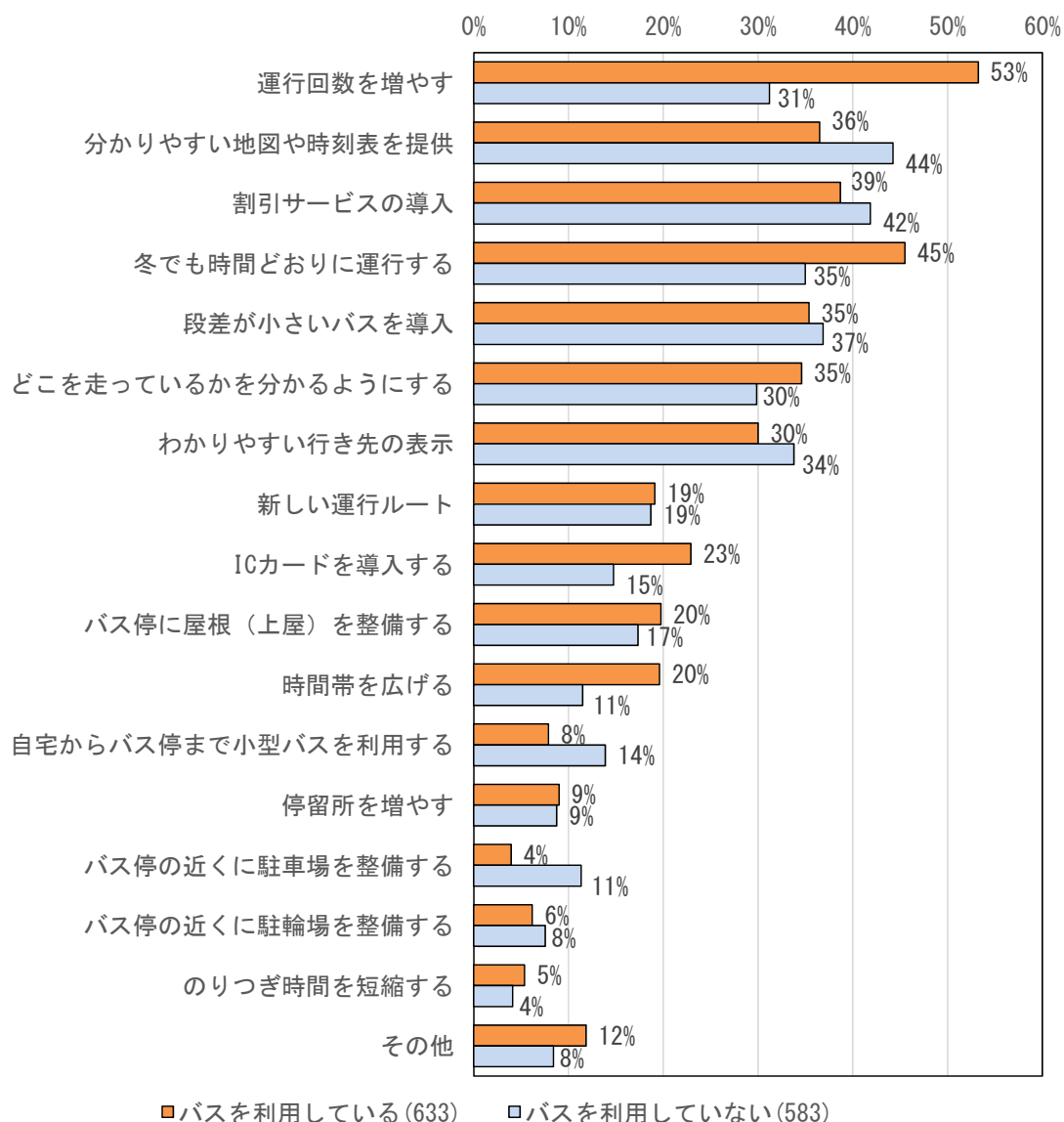
※10%以上、30%以上、50%以上で着色（その他を除く）

(10) バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み【住民アンケート、利用者アンケート】

①利用者 と 非利用者の比較

○バスを利用するために効果的な取り組みとして、バスを利用している人は、「運行回数を増やす」、「冬でも時間通りに運行する」、「割引サービスの導入」の順で多い。

○バスを利用していない人は、「分かりやすい地図や時刻表を提供」、「割引サービスの導入」、「段差が小さいバスを導入」の順で多い。



※()無回答等を除いた回答者数

図 バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

②地域別の比較

○長岡地域のバスを利用するために効果的な取り組みとしては、バス利用者は、「冬でも時間通りに運行する」が最も高い。非利用者は「分かりやすい地図や時刻表を提供」が最も高い。

○周辺地域は、バス利用者は「運行回数を増やす」が最も高く、非利用者は「分かりやすい地図や時刻表を提供」が最も高い。

表 バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み(地域別)

	バスの利用	運行回数を増やす	分かりやすい地図や時刻表を提供	割引サービスの導入	冬でも時間どおりに運行する	段差が小さいバスを導入	どこを走っているかを分かるようにする	わかりやすい行き先の表示
全体	利用あり	53%	36%	39%	45%	35%	35%	30%
	利用なし	31%	44%	42%	35%	37%	30%	34%
長岡地域	利用あり	49%	46%	39%	68%	35%	43%	39%
	利用なし	22%	65%	51%	48%	33%	42%	59%
中之島地域	利用あり	35%	58%	38%	54%	35%	38%	31%
	利用なし	29%	40%	48%	42%	42%	45%	31%
越路地域	利用あり	55%	55%	42%	47%	35%	45%	31%
	利用なし	36%	49%	41%	49%	44%	28%	31%
三島地域	利用あり	76%	33%	46%	43%	28%	50%	26%
	利用なし	30%	35%	50%	48%	61%	26%	35%
山古志地域	利用あり	55%	9%	82%	36%	36%	27%	18%
	利用なし	35%	40%	20%	25%	35%	15%	25%
小国地域	利用あり	65%	38%	41%	57%	27%	32%	35%
	利用なし	31%	42%	29%	31%	31%	29%	22%
和島地域	利用あり	88%	29%	24%	29%	29%	35%	18%
	利用なし	52%	43%	37%	25%	28%	26%	34%
寺泊地域	利用あり	74%	33%	26%	48%	44%	37%	41%
	利用なし	25%	37%	47%	29%	32%	36%	41%
栃尾地域	利用あり	54%	37%	47%	32%	24%	39%	36%
	利用なし	27%	50%	40%	23%	35%	15%	27%
与板地域	利用あり	68%	45%	39%	50%	29%	29%	32%
	利用なし	33%	43%	47%	22%	39%	27%	33%
川口地域	利用あり	32%	32%	24%	40%	36%	40%	44%
	利用なし	20%	40%	40%	44%	40%	28%	28%
周辺地域	利用あり	60%	40%	40%	45%	31%	38%	32%
	利用なし	33%	42%	41%	34%	38%	29%	31%

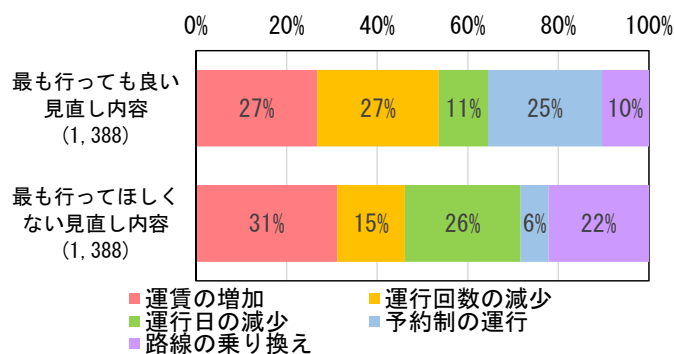
※上位7位までを抽出

※上位3位までを着色、50%以上は赤字

(11) バスの運行見直しについて【住民アンケート、利用者アンケート】

①全体のバスの運行見直し

○最も行っても良い見直しとしては、「運行回数の減少」、「運賃の増加」、「予約制の運行」の順で多く、最も行ってほしくない見直しは、「運賃の増加」、「運行日の減少」、「路線の乗り換え」の順が多い。



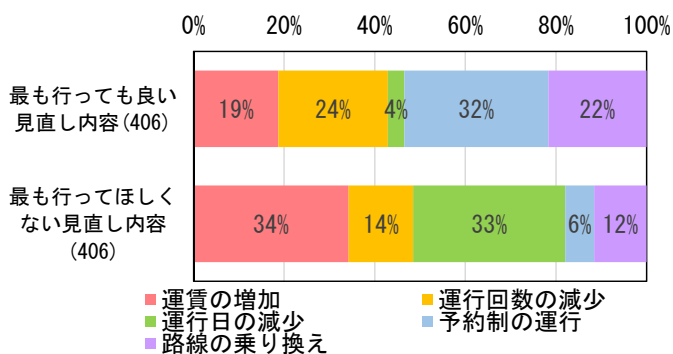
※()無回答等を除いた回答者数

図 バスの運行見直し（全体）

②年齢別の比較

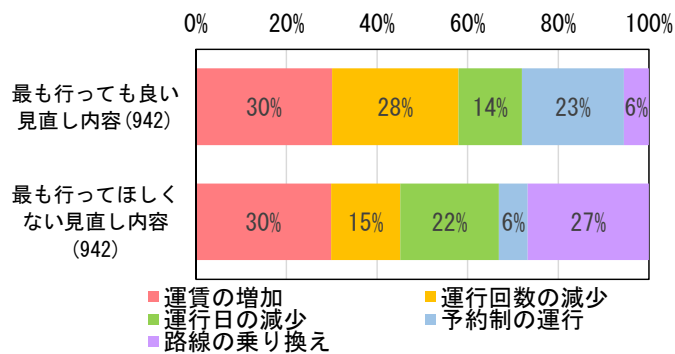
○高校生の最も行っても良い見直しとしては、「予約制の運行」、「運行回数の減少」、「路線の乗り換え」の順に多く、行ってほしくない見直しは、「運賃の増加」、「運行日の減少」、「運行回数の減少」の順が多い。

○高齢者の最も行っても良い見直しとしては、「運賃の増加」、「運行回数の減少」、「予約制の運行」の順に多く、行ってほしくない見直しは、「運賃の増加」、「路線の乗り換え」、「運行日の減少」の順が多い。



※()無回答等を除いた回答者数

図 高校生



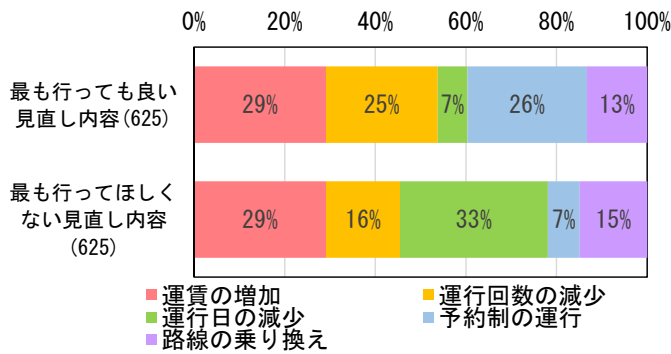
※()無回答等を除いた回答者数

図 高齢者

③バス利用の有無別の比較

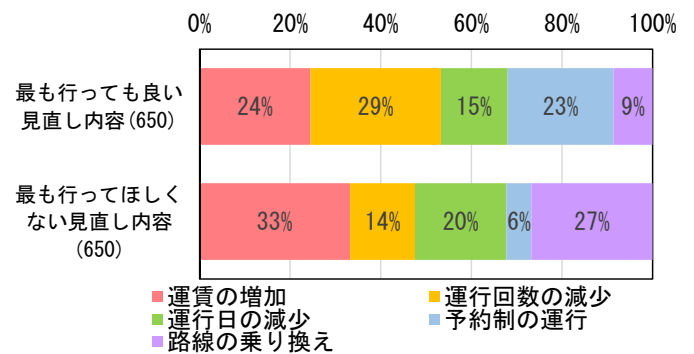
○バス利用者の最も行っても良い見直しとしては、「運賃の増加」、「予約制の運行」、「運行回数の減少」の順に多く、行ってもほしくない見直しは、「運行日の減少」、「運賃の増加」、「運行回数の減少」の順に多い。

○バス非利用者の最も行っても良い見直しとしては、「運行回数の減少」、「運賃の増加」、「予約制の運行」の順に多く、行ってもほしくない見直しは、「運賃の増加」、「路線の乗り換え」、「運行日の減少」の順に多い。



※()無回答等を除いた回答者数

図 バス利用者



※()無回答等を除いた回答者数

図 バス非利用者

④地域別の比較

○長岡地域の最も行っても良い見直しとしては、「予約制の運行」、「運行回数の減少」、「運賃の増加」の順に多く、行ってもほしくない見直しは、「運賃の増加」、「運行日の減少」、「路線の乗り換え」の順に多い。

○周辺地域の最も行っても良い見直しとしては、「運賃の増加」、「運行回数の減少」、「予約制の運行」の順に多く、行ってもほしくない見直しは、「運賃の増加」、「運行日の減少」、「路線の乗り換え」の順に多い。

表 バス運行の見直しについて（地区別）

地域	項目	運賃の増加	運行回数の減少	運行日の減少	予約制の運行	路線の乗り換え
全体	見直しても良い	27%	27%	11%	25%	10%
	見直してほしくない	31%	15%	26%	6%	22%
長岡地域	見直しても良い	27%	28%	8%	30%	7%
	見直してほしくない	35%	13%	28%	7%	18%
中之島地域	見直しても良い	22%	27%	15%	28%	8%
	見直してほしくない	34%	16%	20%	5%	25%
越路地域	見直しても良い	29%	29%	11%	21%	9%
	見直してほしくない	28%	16%	23%	6%	27%
三島地域	見直しても良い	25%	24%	13%	26%	12%
	見直してほしくない	33%	10%	24%	7%	25%
山古志地域	見直しても良い	19%	23%	16%	26%	16%
	見直してほしくない	23%	21%	28%	2%	26%
小国地域	見直しても良い	26%	27%	14%	19%	14%
	見直してほしくない	31%	14%	21%	9%	25%
和島地域	見直しても良い	27%	19%	16%	25%	12%
	見直してほしくない	26%	19%	24%	4%	26%
寺泊地域	見直しても良い	31%	25%	6%	25%	13%
	見直してほしくない	29%	16%	24%	7%	23%
栃尾地域	見直しても良い	32%	23%	10%	26%	9%
	見直してほしくない	33%	15%	25%	5%	22%
与板地域	見直しても良い	27%	33%	13%	20%	8%
	見直してほしくない	31%	15%	27%	7%	20%
川口地域	見直しても良い	19%	28%	6%	29%	18%
	見直してほしくない	33%	15%	33%	4%	14%
周辺地域	見直しても良い	27%	26%	12%	24%	11%
	見直してほしくない	30%	15%	24%	6%	24%

※「最も行っても良い見直し」の25%以上は赤字

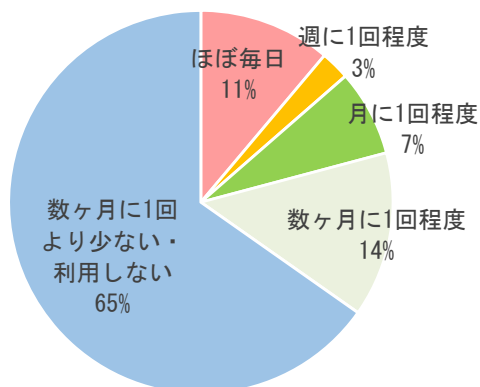
※「最も行ってもほしくない見直し」の25%以上は青字

※全体、長岡地域、周辺地域は最も高い割合に着色

(12) 鉄道の利用頻度、駅までの交通手段【住民アンケート、利用者アンケート】

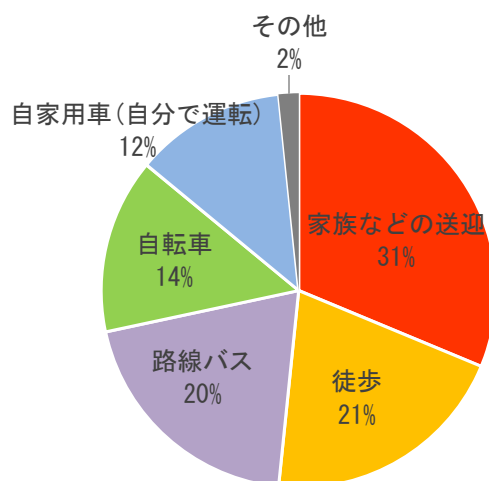
○鉄道の利用をしているのは約35%で、週1回以上鉄道を利用しているのは約14%である。

○乗車駅までの交通手段は、「家族などの送迎」、「徒歩」、「路線バス」の順に多い。



n=1,717(無回答等を除く)

図 鉄道の利用頻度



n=550(無回答等を除く)

図 利用する駅までの交通手段

(13) 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

①全体

○鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組みは、「駅周辺の駐車場の整備」「バスとの接続時間の改善」、「送迎スペースの確保」の順に多い。

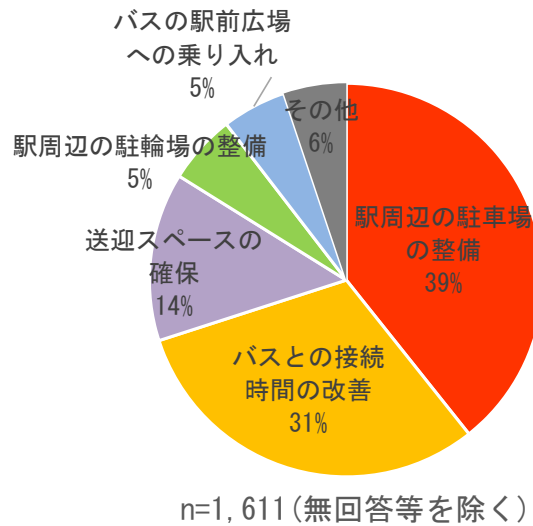
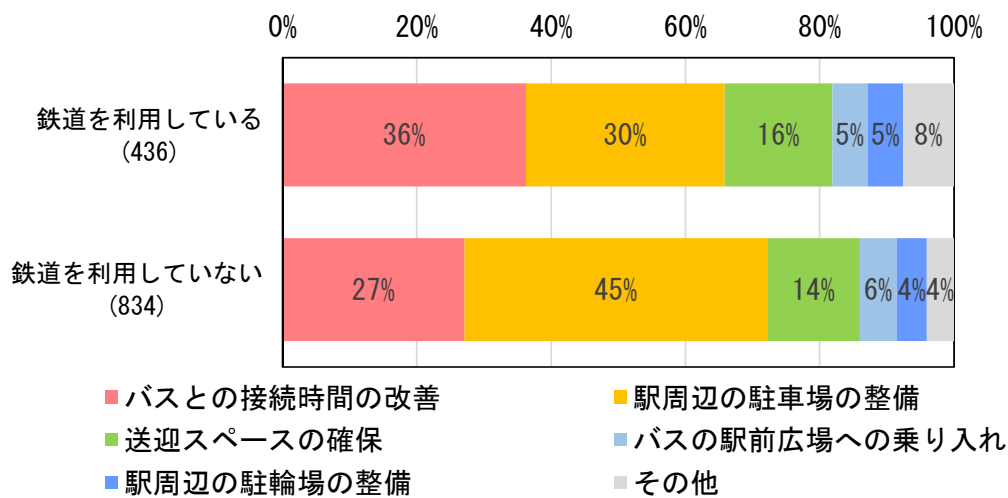


図 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

②利用の有無別

○鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組みとしては、鉄道の利用者は「バスとの接続時間の改善」、「駅周辺の駐車場の整備」、「送迎スペースの確保」の順に多い。

○非利用者は、「駅周辺の駐車場の整備」、「バスとの接続時間の改善」、「送迎スペースの確保」の順に多い。

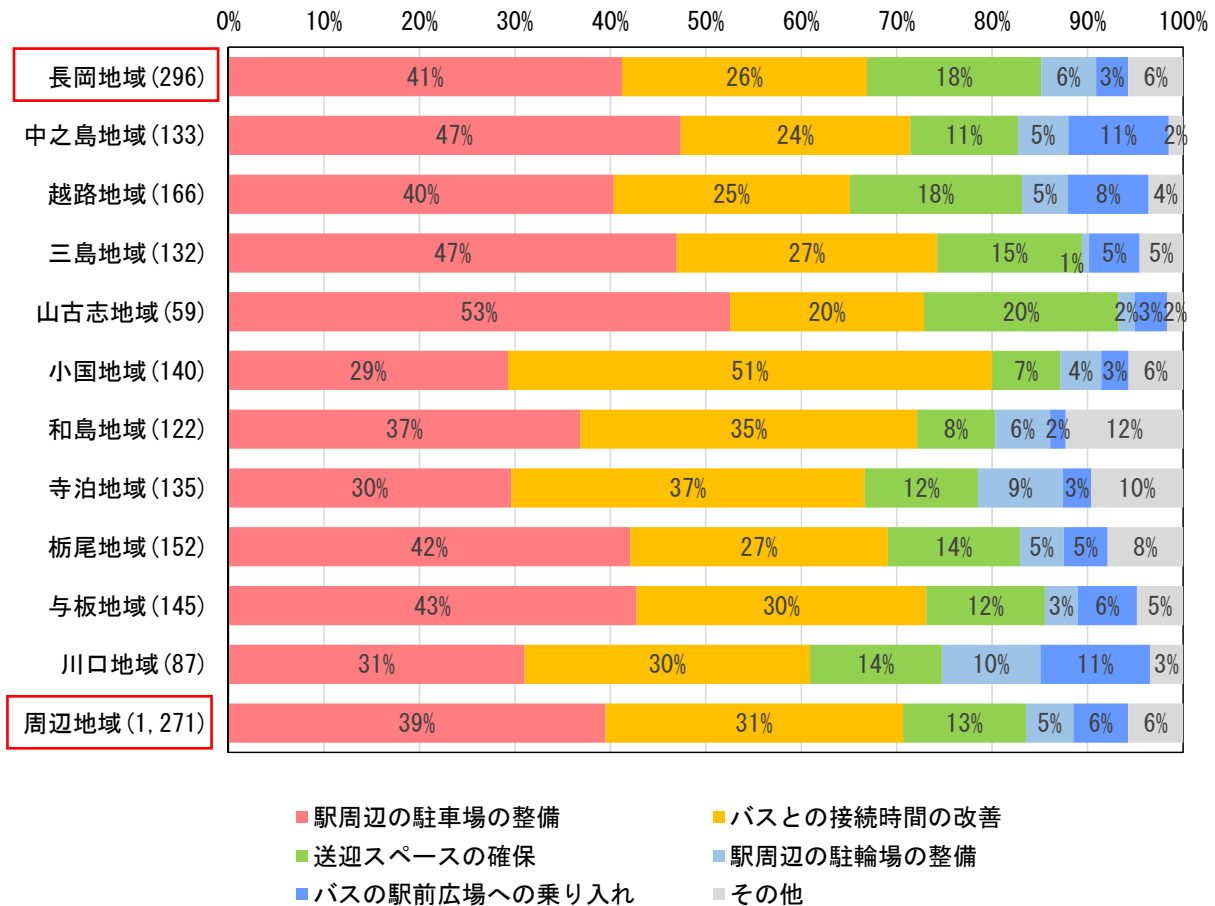


※()無回答等を除いた回答者数

図 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み（利用の有無別）

③地域別の比較

- 地域別の比較をすると、周辺地域は長岡地域と比較して、「バスとの接続時間の改善」の割合が高く、「送迎スペースの確保」の割合が低い。
- 周辺地域を細かく見ると、山古志地域は「駅周辺の駐車場の整備」が半数以上となっており、小国地域は、「バスとの接続時間の改善」が半数以上となっている。



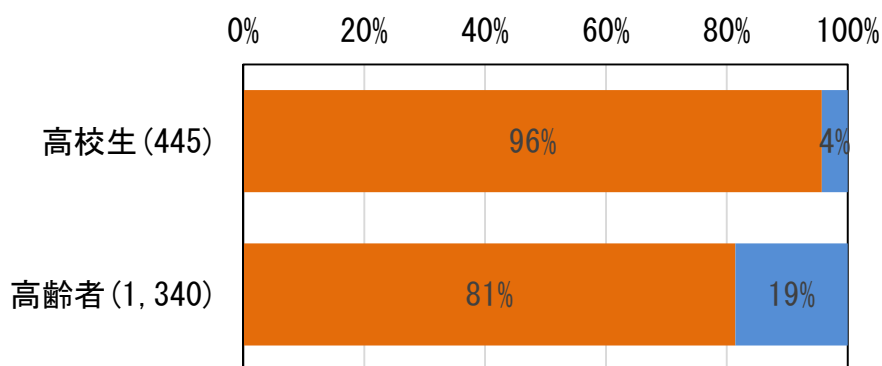
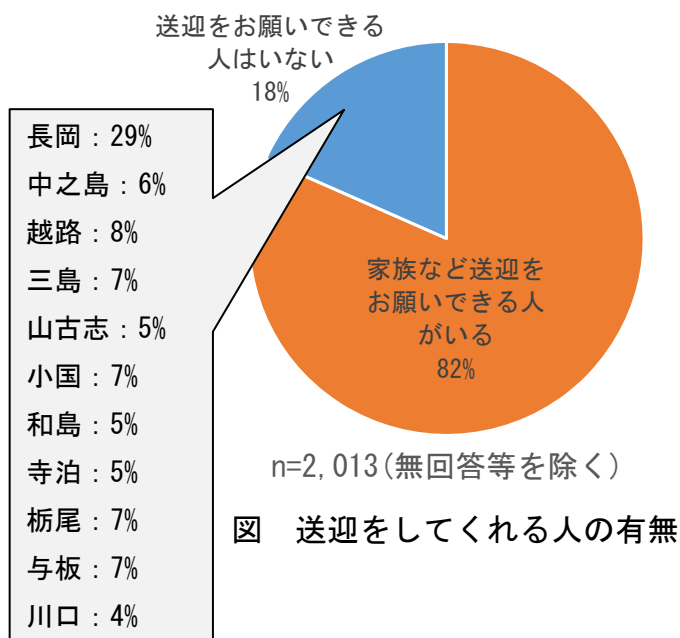
※()無回答等を除いた回答者数

図 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み（地域別）

(14) 送迎について

○回答者のうち約18%は送迎をお願いできる人がいない。

○年齢別に見ると、高校生の約4%、高齢者の約19%は送迎をお願いできる人がいない。



■ 家族など送迎をお願いできる人がいる

■ 送迎をお願いできる人がいない

※()無回答等を除いた回答者数

図 年齢別の比較

3. 長岡市の公共交通の課題

○アンケート調査の結果および長岡市の特性・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 ・どの地域もバスの「<u>運行間隔</u>」と「<u>運行時間帯</u>」の満足度が低い ・多くの住民は、「<u>駅周辺の駐車場の整備</u>」や「<u>バスとの接続時間の改善</u>」が鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組みだと考えている ・バスを利用していない住民は、「<u>分かりやすい地図や時刻表の提供</u>」、「<u>割引サービスの導入</u>」が、バスを利用するために効果的な取り組みだと考えている
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院、買い物などの目的に合った運行頻度及び回数とし、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、市民や観光客にわかりやすく、また使いやすく便利な公共交通網の実現が必要である ・バス待ち環境の改善やパークアンドライドの推進など、バスや鉄道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 ・どの地域もバスの「<u>運行間隔</u>」と「<u>運行時間帯</u>」の満足度が低い ・多くの住民は、「<u>駅周辺の駐車場の整備</u>」や「<u>バスとの接続時間の改善</u>」が鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組みだと考えている ・バスを利用しない理由の多くは、「<u>車を持っているため</u>」、「<u>家族や知り合いに送迎してもらえるため</u>」、「<u>運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため</u>」である。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院、買い物などの目的に合った運行頻度及び回数とし、ニーズに対応した効率の良い運行 ・JRの鉄道駅を核としたパークアンドライドの推進

※下線はアンケートの結果より追加した箇所

【課題】 ③施設立地の変化に対応したサービスの提供

<p>特性・問題点</p>	<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 ・<u>どの地域もバスの「運行間隔」と「運行時間帯」の満足度が低い</u>
<p>課題</p>	<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を維持 ・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

<p>特性・問題点</p>	<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 ・<u>どの地域にも送迎をお願いできる人がいない住民がいる</u>
<p>課題</p>	<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の必要がある

※下線はアンケートの結果より追加した箇所

【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 ・<u>どの地域もバスの「運行間隔」と「運行時間帯」の満足度が低い</u> ・<u>どの地域にも送迎をお願いできる人がいない住民がいる</u> ・<u>一部の周辺地域では、通勤、通学、通院、買い物のために隣接した市へ行く住民が多い</u>
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を維持するため、利用実態に応じて効率化を図る必要がある ・従来型の路線バスでなく、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を導入する必要がある ・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、住民の公共交通維持の意識付けをする必要がある ・ニーズに応じて、隣接した市も含めた公共交通網の構築が必要である

【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、さらに路線バスの運行内容の見直しをする必要がある ・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を行う必要がある

※下線はアンケートの結果より追加した箇所

【課題】⑧天候の影響を受けにくい公共交通の実現

<p>特性・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>通常時と冬期の移動手段を比較すると、冬期は、自転車の利用ができないため、路線バスの利用割合が増加している。</u> ・ <u>バスを利用する理由として、「天気が悪いとき・自転車・徒歩ではつらいため」と回答している住民が多い。</u> ・ <u>バスを利用している住民の多くは、「冬でも時間通りに運行する」ことが、バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組みだと考えている</u>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>天候の影響を受けにくいバスの運行をする必要がある</u> ・ <u>悪天候によって公共交通に運行の遅れや運休が生じた場合は、速やかに利用者へ情報を伝達する必要がある</u>

※下線はアンケートの結果より追加した箇所

1. 計画の位置付け

- 「地域公共交通網形成計画」は、長岡市総合計画を踏まえた公共交通のマスタープランとして位置付けられる。
- また、都市計画マスタープランを高度化した「立地適正化計画」と連携する計画である。

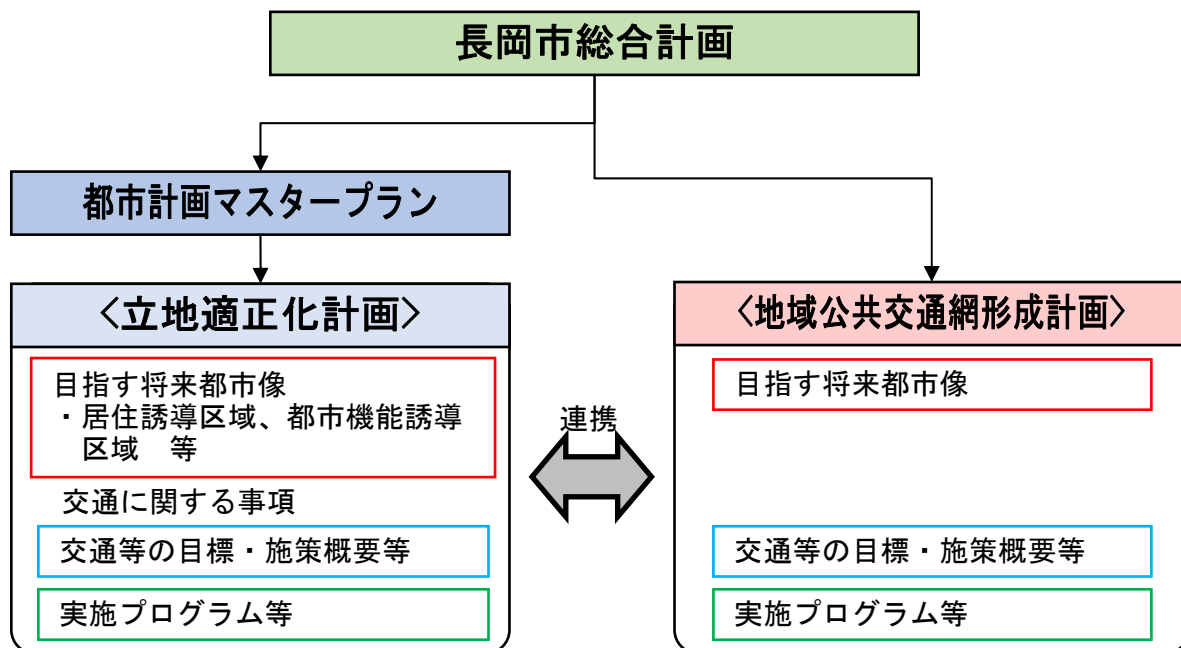


図 計画の位置付け

2. 各種計画の内容

(1) 長岡市総合計画

①策定年月

○平成 28 年 3 月

②計画の位置付けと期間

○長岡市総合計画は、長期的・総合的な展望に立った市政運営の基本構想であり、市のあらゆる計画の最上位に位置付けます。

○計画期間は、平成 28 年度（2016 年度）から平成 37 年度（2025 年度）までの 10 年間とします。

③将来像

**前より前へ！ 長岡
志を未来に活かし輝き続けるまち**

長岡市はこれまでの 10 年間、合併による新市のまちづくりと大災害からの創造的復興という大きな課題に取り組んできました。

全国的な問題である人口減少に歯止めをかけるため、これからの長岡のまちづくりには、10 年 20 年先の未来を担う次の世代への投資が求められます。長岡人の心に息づく「米百俵」の精神を受け継ぎ、未来に向かって志を大切にし、まちづくりを支える人や産業を積極的に応援します。

また、長岡には、山・川・海などの豊かな自然とまちなかの利便性があり、歴史・文化・伝統など多様な地域資源があります。これらの「宝」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ます。

そして、若者はもちろん経験豊かな世代も含めた全市民が一致団結して、誰もが健やかに暮らすことのできる、快適な暮らしと活気あるまちをつくり、オール長岡で輝き続ける長岡を目指します。

④土地利用構想

土地利用構想のうち、公共交通に関する記載がある部分を以下に抜粋する。

※赤字：公共交通に関する記載がある部分

1) コンパクトで、広域的な拠点性を高める土地利用

長岡市では、人口減少や高齢化の急速な進展、地球温暖化をはじめとする環境問題の顕在化などに対応するため、「コンパクトなまちづくり」に取り組んでいます。

JR長岡駅周辺の中心市街地から千秋が原・古正寺地区の都心地区と地域の中心部等を、相互に円滑で便利な幹線道路及び公共交通で結ぶとともに、市街地は適正な規模にとどめ、既存の市街地を有効に活用するなど、将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていきます。

さらに、中越地域全体の発展をけん引する都市として、交通の便が良く、多くの市民にとって集まりやすい都心地区においては、広域かつ高次の都市機能を集積させるとともに、高速交通体系が整った優位性を活かし、市民の豊かな暮らしを支える中心都市として拠点性を高めていきます。

2) 各地域の多様性を活かし、長岡の総合的な魅力を発揮する土地利用

市内の各地域は、それぞれ異なる個性と魅力を持っています。また、都市・農山村・海岸などの多様な土地利用が、長岡市の魅力ともなっています。

このため、地域固有のさまざまな資源を保全・活用しながら、地域の活性化を促進する土地利用に取り組みます。

各地域の中心部では、日常的な買い物ができ、公共サービスなどを受けやすい生活利便性の高い良好な環境形成を進めます。

道路網と公共交通が適切に役割分担し、中越地域の中心として広域かつ高次の都市機能を有する都心地区へのアクセスのほか、市内の地域間や市外とのアクセスにすぐれ、かつ災害に強い「ネットワーク」の構築を進めます。このことにより、多様な個性・魅力を有する地域間などにおいて、ひと・モノ・情報の双方向の活発な交流を促進し、地域の活力やイノベーション（新たな価値）の創出等を図るなど、長岡市の総合的な魅力を体感することのできる土地利用を進めます。

3) 豊かさや安心を支える土地利用

人口減少社会においても、継続的に活力を持続していくために、既存産業の事業展開の支援、新たな起業や産業の誘致を促進する土地利用を進めます。

国土保全や水源のかん養、多種多様な動植物の保全、防災機能、保健休養などの観点から、自然環境の維持・保全に努めるとともに、美しい里山風景や山並み風景などを維持する景観まちづくりを推進し、愛着と誇りをもてる「ふるさと長岡」をつくります。

また、**地球温暖化や気候変動への対応、循環型・低炭素型社会の視点からも「コンパクトなまちづくり」と公共交通の利便性の確保**を進めます。

被災と復興の経験を踏まえた「日本一災害に強い都市」の実現に向けて、河川改修や雨水対策、荒廃農地対策、手入れの行き届かない森林の維持管理など、総合的な治水治水対策を進めるとともに、自然災害による被害のリスクが高いと予想される土地については、新たな都市的な土地利用を抑制し、さらに減災対策を講じるなど、安全・安心に暮らせる土地利用を図ります。

4) 利用形態からみた土地利用の方針（その他の宅地）

コンパクトなまちづくりの視点から、居住や市民生活を支える商業や医療、福祉、教育等の都市機能が、一定の区域に集積し、誰もが公共交通でアクセスできるなど、都市全体で利便性の高いまちを推進する必要があります。

このため、都心地区だけでなく、各地域の中心部や歴史的に集落の拠点として役割を担ってきた拠点などに、ゆるやかに都市機能の集積を図ります。

また、中越地域全体の発展をけん引する都市として、特に都心地区においては、商業、医療、教育・文化、行政などの広域かつ高次な都市機能を集積させるとともに、高速交通体系が整った優位性を活かし、市民の豊かな暮らしを支える中心都市としての拠点性を高めていきます。

各地域の中心部等においては、日常的な買い物ができ、公共サービスなどを受けやすい生活利便性の高い良好な環境形成を進めるとともに、都心地区や周辺市町の中心部などと公共交通機関で結びます。

沿岸域は、海岸の保全とともに、寺泊港周辺や魚の市場通りなどの観光商業拠点と一体的な活用を図ります。

寺泊地域の一部など、土地利用にかかわる規制がこれまでかけられていなかったエリアにおいても、無秩序な土地利用のおそれを排除し、計画的なまちづくりを進めます。

⑤みらいをつくる6つの政策

将来像である「前より前へ！長岡 志を未来に活かし輝き続けるまち」を実現するため、以下の6つの「政策」と、それぞれの「政策を柱」により、これからのまちづくりを進めていきます。

政策	施策の柱
<p>政策1 協働によるまちづくり</p> <p>市民力と地域力を活かして、新たな価値や活力を生み出すまちづくりを目指します。</p>	<p>1-1 市民との協働の推進</p> <p>1-2 若者が参画するまちづくりの推進</p> <p>1-3 男女共同参画の推進と人権の尊重</p> <p>1-4 多文化共生社会の推進</p> <p>1-5 市民の暮らしやすさを支える広域的な連携の推進</p> <p>1-6 経営的視点に立った行財政運営の推進</p>
<p>政策2 人材育成</p> <p>子育て支援や教育の充実、市民主体の文化・スポーツ活動への支援などにより、長岡への愛着と誇りを持った人材の育成を目指します。</p>	<p>2-1 郷土愛の醸成による人材の育成</p> <p>2-2 子ども・子育て支援の充実</p> <p>2-3 質の高い教育の推進</p> <p>2-4 生涯にわたるまなびの場の充実</p>

政策

施策の柱

政策3

さらなる産業の活性化

地元企業・地場産業への応援と、新たな雇用と産業の創出により、若々しく成長力のあるまちづくりを目指します。

3-1 頑張る地元企業・地場産業の応援

3-2 起業・創業の促進と新産業の創出

3-3 働きやすい職場づくりと雇用の促進

政策4

暮らしの安心と活力

市民の誰もが、健やかで元気に、安全で安心して暮らせて、活力が持てる地域社会づくりを目指します。

4-1 多世代の健康と生きがいづくりの推進

4-2 福祉・医療体制の充実

4-3 地域コミュニティ活動の推進

4-4 安全で安心なまちづくりの推進

(公共交通に関する記載)

- 都市機能を確保する拠点を形成し、市民が安心して暮らせるよう、**公共交通と連携した持続可能なまちづくりを推進**します。
- 都心地区及び各地域の中心部等への都市機能の適正配置による拠点性の向上に加え、それらを**相互に結ぶ公共交通の確保や交通結節機能の強化**、広域基幹道路体系の整備を進めることで、総合的な利便性の向上を図ります。

政策5

都市環境の充実

豊かな自然とまちの魅力が共生し、暮らしやすく、快適で環境にやさしいまちづくりを目指します。

5-1 拠点性を高めるまちづくりの推進

5-2 身近な生活基盤の整備・活用

5-3 災害に強いまちづくりとインフラの長寿命化

5-4 自然環境の保全・活用と環境負荷の軽減

(公共交通に関する記載)

- 市内全域を見据えた公共交通の確保**と広域基幹道路体系の整備を進め、市全体の利便性向上を図ります。

政策6

魅力創造・発信

地域資源の掘り起こしや磨き上げを行うとともに、国内外に向けた魅力の発信や交流の促進により、「長岡ファン」の拡大を目指します。

6-1 地域資源の掘り起こし・磨き上げ

6-2 全国・世界への情報発信

6-3 交流人口の拡大

(2) 長岡市都市計画マスタープラン

①策定年月

○平成 22 年 11 月

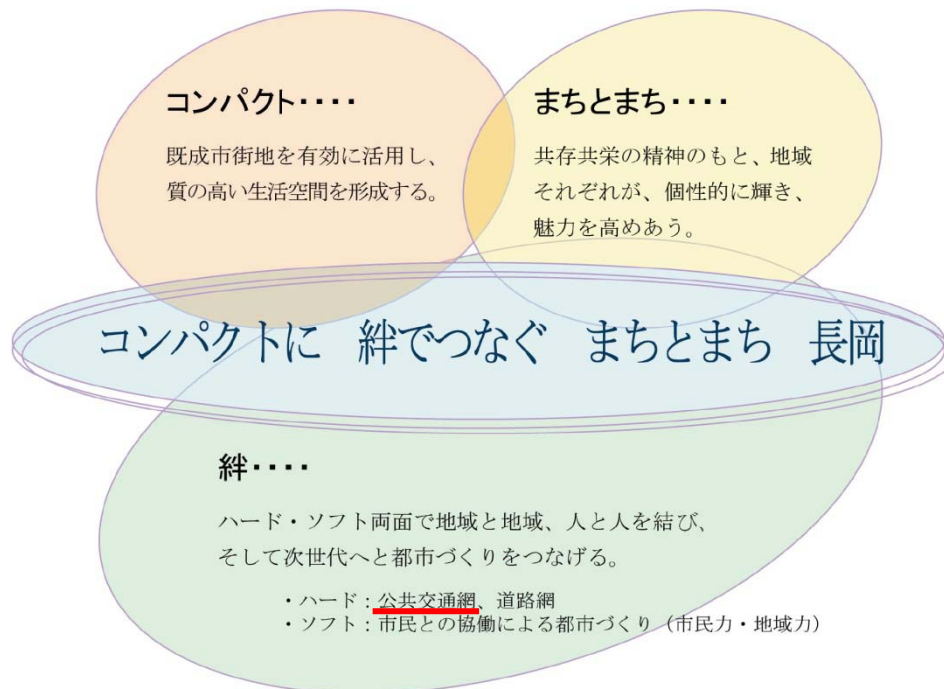
②計画の位置付けと期間

○都市計画マスタープランは、「長岡市総合計画」に即して定める、土木・都市整備分野のまちづくりの基本方針です。

○本マスタープランは、概ね 20 年後の都市の姿を見据えつつ、実現可能な今後 10 年間（平成 22 年度（2010 年度）～平成 31 年度（2019 年度））の計画とします。

③都市づくりの将来像

1 将来都市像



将来都市像の実現に向けた 都市づくりの“3つのポイント”

point1

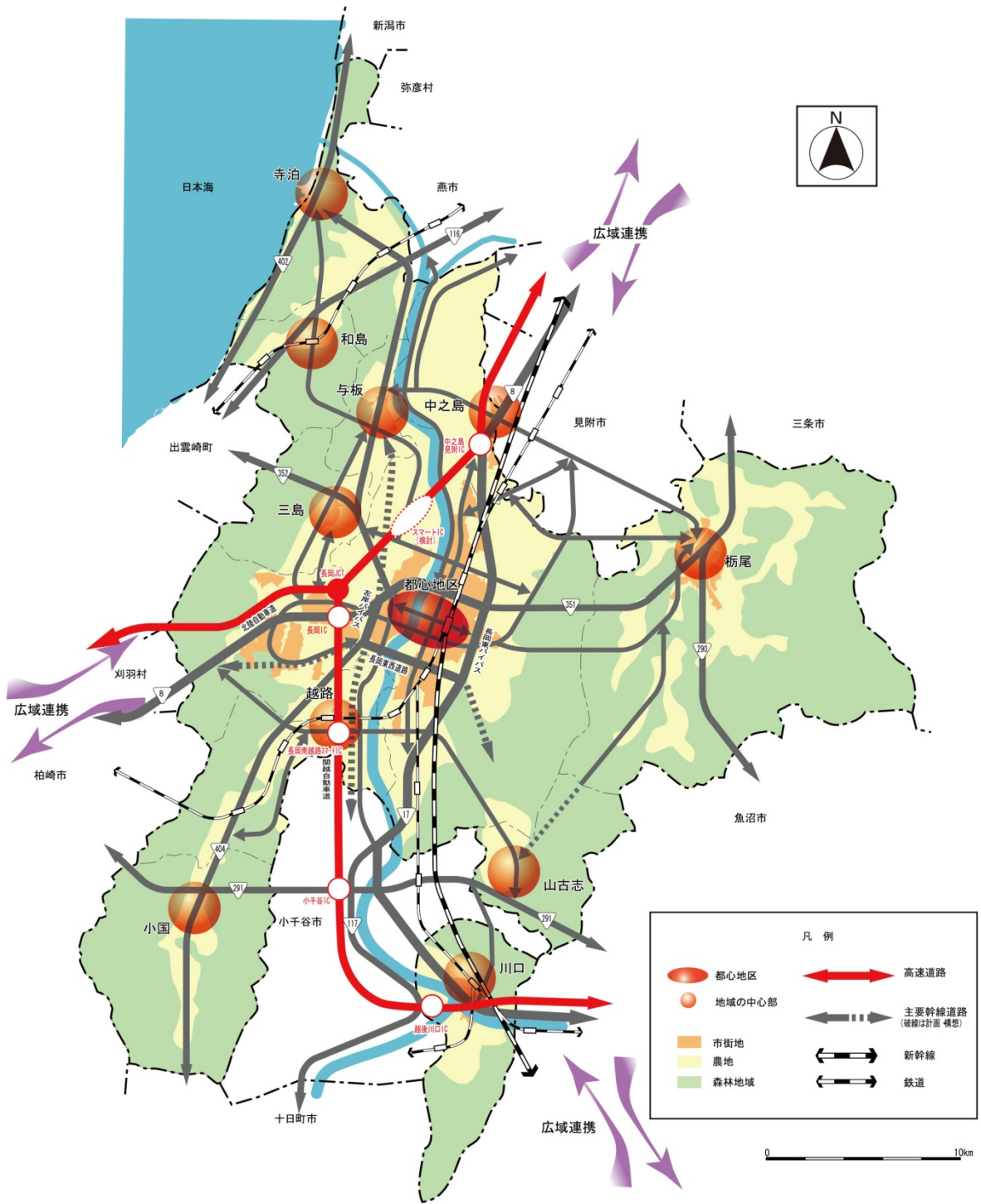
都市の活力を生み出し、地域生活を支える「都心地区」及び「地域の中心部」を形成し、相互を円滑で便利な幹線道路及び公共交通網で結ぶ

point2

市街地を適正な規模にとどめ、既成市街地を有効に活用する

point3

環境への負荷を軽減するとともに、市民が安全に安心して暮らせる生活空間を創る

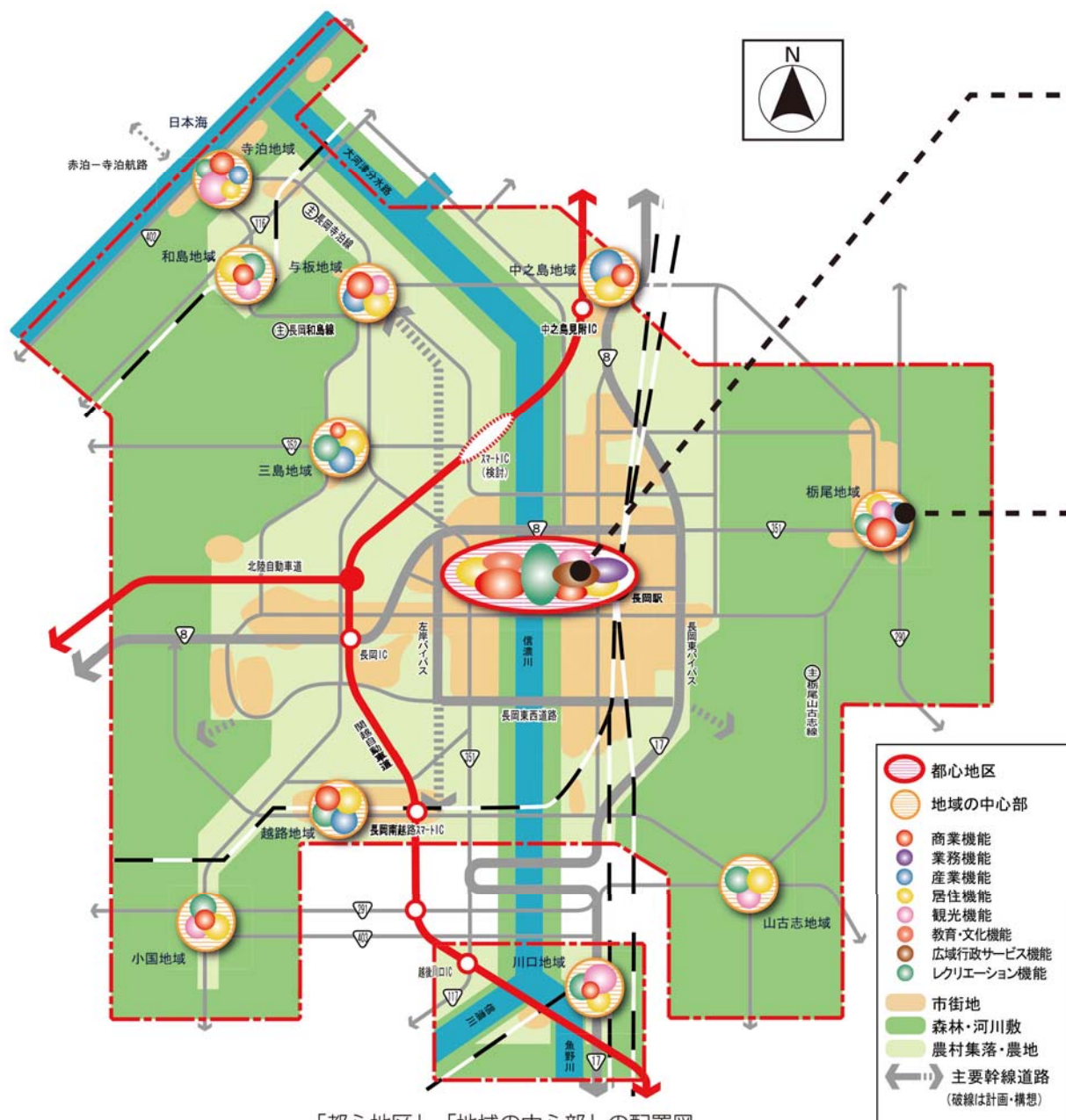


将来都市構造図 (今後 10 年間)

point1

都市の活力を生み出し、地域生活を支える「都心地区」及び「地域の中心部」を形成し、相互を円滑で便利な幹線道路及び公共交通網で結ぶ

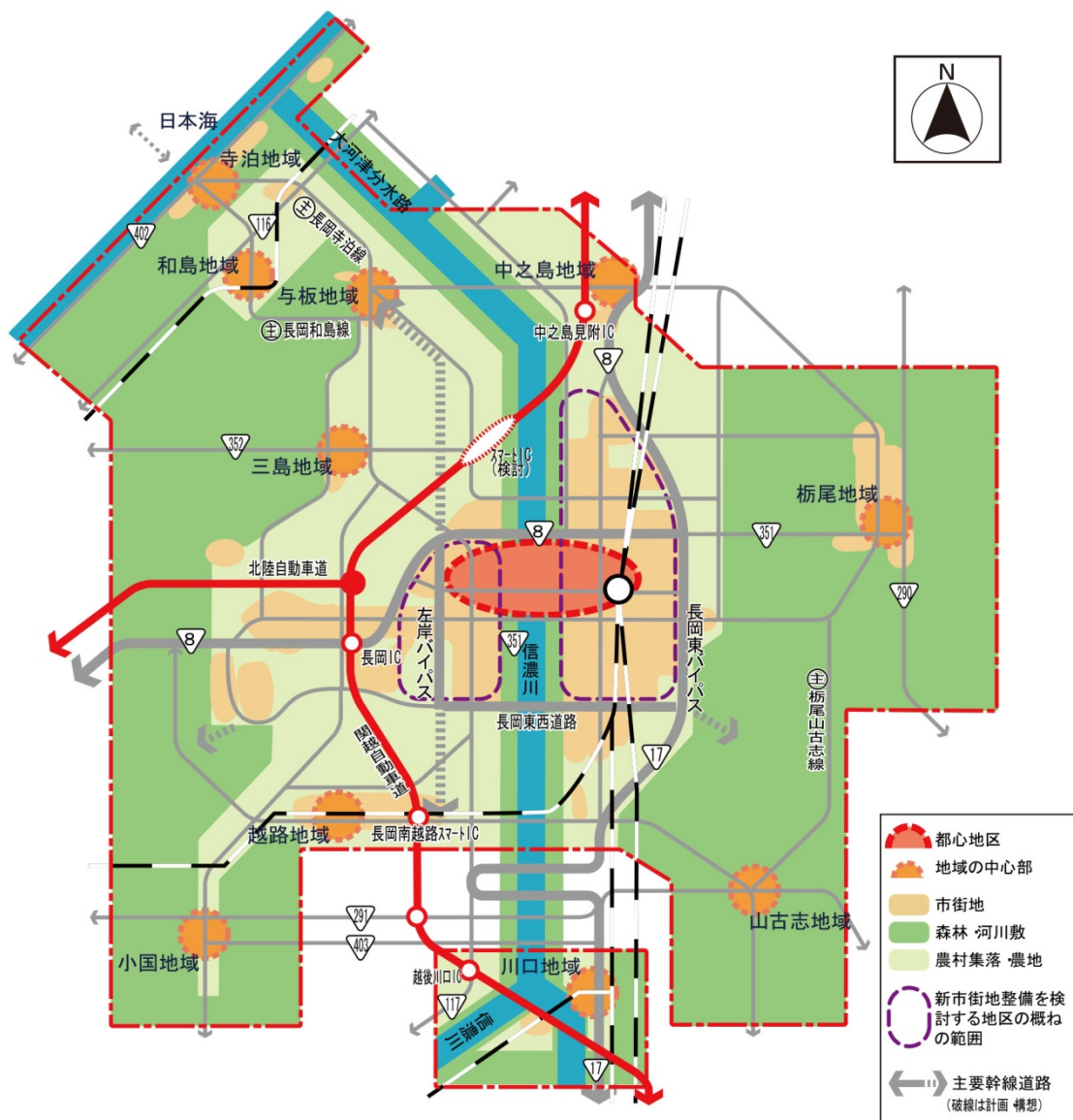
- 「都心地区」では、中越地域全体のまちの活力とにぎわいを創出する中心核として、商業・業務、教育・文化、行政、医療・福祉などの高度な都市機能の集積を図ります。
- 「地域の中心部」では、住民の暮らしを支えると同時に、地域活力を創出する場として、身の回りの買い物など、日常生活の利便性や公共サービスの水準を適切に維持します。さらに、各地域の歴史や文化、産業などの個性を活かした魅力的な地域づくりを進めます。
- 自動車交通と公共交通が適切に役割分担した都市交通網を構築し、「都心地区」と「地域の中心部」、あるいは「地域の中心部」相互をしっかりと結びます。



point2

市街地を適正な規模にとどめ、既成市街地を有効に活用する

- 「コンパクトなまちづくり」の視点に立った土地利用を図るため、市街地を適正な規模にとどめ、既成市街地を有効に活用します。
- 既成市街地では、まちの魅力を向上し、都市機能のさらなる集積を図るため、質の高い市街地環境の形成を進めます。
- 本市のさらなる発展に寄与し、都市機能の集積につながる開発については、適正な規模での新たな市街地整備を検討します。検討にあたっては、都心地区を核としたまとまりのある市街地形成を基本とします。



point3

環境への負荷を軽減するとともに、市民が安全に安心して暮らせる生活空間を創る

- 本市の多様な地形が生み出す美しく豊かな自然環境は、次世代に引き継ぐ貴重な資源として、維持・保全を図ります。
- 環境への負荷を軽減し、持続可能な都市づくりを進めていくため、二酸化炭素をできるだけ排出しない「低炭素社会」や、資源を無駄使いせず再利用や再資源化を進める「循環型社会」の構築に向けた都市づくりに取組みます。
- 市民の安全・安心な暮らしの確保に向けて、水害と2度の震災の教訓を活かしながら、日本一災害に強い都市づくりを推進します。

美しく豊かな自然環境の維持・保全



信濃川沿いの平野部に広がる豊かな田園地帯

市民の安全・安心な暮らしの確保



出入口の段差をなくし、誰もが乗降りしやすい「ノンステップバス」

環境負荷の少ない持続可能な都市づくり



二酸化炭素排出量の少ない天然ガスを燃料としている「ごみ収集車」

災害に強い社会基盤の整備



水害の防止に向けて、屈曲部のショートカット工事を行った「刈谷田川」

環境にやさしく、安全・安心な暮らしに向けて

④道路・交通体系の方針

円滑で便利な都市交通網は、人や物の交流などさまざまな都市活動を結び、都市の活力とにぎわいの創出を支える重要な都市基盤です。

とりわけ、**公共交通については、高齢社会への対応や環境負荷の軽減を図る観点から、その重要性は、ますます高まっています。**

本マスタープランでは、自動車交通と公共交通が適切に役割分担した都市交通網の構築に向けて、「道路網の整備」と「公共交通網の整備」2つの視点から、道路・交通体系の方針を示します。

1) 道路網の整備方針

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none">● 広域的な都市間の交流・連携の促進に向けて、高速道路の積極的な活用とともに、ラダー型広域幹線道路網※の整備に取り組みます。 ※市の中央部を流れる信濃川を軸として、道路が「はしご（＝ラダー）状」に配置されていること。● 円滑で安全・安心な交通環境を形成するため、都市内幹線道路網の整備をはじめ、歩行者の安全性に配慮した道路空間づくりに取り組みます。● 効率的かつ効果的に道路網を整備するため、交通需要に合わせた道路計画の見直しや、道路施設の長寿命化に向けた維持・管理に取り組みます。
---------	---

2) 公共交通網の整備方針

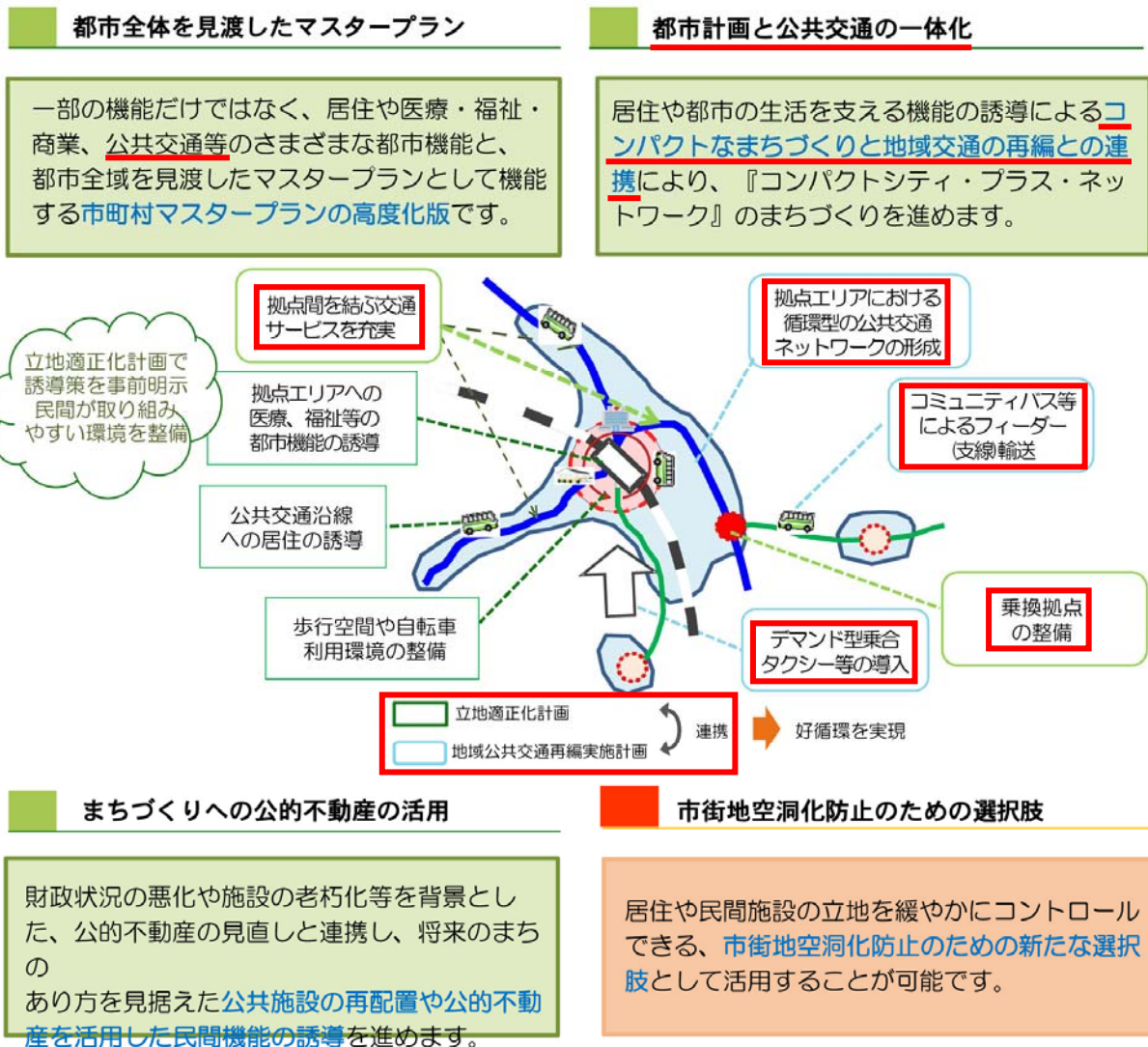
基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none">● 「コンパクトなまちづくり」を推進し、高齢社会への対応と環境負荷の低減を図るため、過度な自動車利用から公共交通への利用転換を促進します。● 基幹的なバス路線を維持し、地域内や周辺地域を相互に連絡する路線については、利用実態に応じて効率化を図りつつ生活交通を維持します。● 都心地区の利便性を高めるバス交通や鉄道駅における交通結節機能の強化、観光交流の促進につながる公共交通など、さまざまな地域交流を図る公共交通網の充実を促進します。● 公共交通の空白地域については、住民が主体となった公共交通の検討や運営に対して適切な支援を行います。
---------	---

(3) 立地適正化計画

①これまでの制度との違い

- 改正都市再生特別措置法では、初めて「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携を具体的に措置しました。
- また、「コンパクトなまちづくり」を進めるためには、居住や福祉などの民間の施設や活動が重要であることから、都市全体を見渡しながらその誘導を図ることに、初めて焦点を当てています。

②立地適正化計画制度の意義と役割



※公的不動産(PRE)：市町村が所有する公共施設や公有地等

3. 市政全般に通じる共通の理念

- 長岡市総合計画では、長岡が将来にわたり活力あふれるまちであり続けるために、「協働によるまちづくり」を市政全般に通じる共通の理念として掲げている。
- 市民や地域、事業者などが個性を活かしながら、力を合わせるまちづくりを目指している。

4. 各種計画における地域公共交通に求められる役割

- 各種計画で定められている目標や施策から、地域公共交通には下表に示す役割が求められているものと考えられる。

表 各種計画における地域公共交通に求められる役割

計画	求められる役割
長岡市総合計画	<ul style="list-style-type: none">○都心地区へのアクセスのほか、市内の地域間や市外とのアクセスにすぐれた、市域全体を見据えた「ネットワーク」を構築する役割。○「コンパクトなまちづくり」と一体となって、持続可能なまちづくりを推進する役割。
長岡市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none">○都市の活力を生み出し、地域生活を支える「都心地区」及び「地域の中心部」を公共交通網で結ぶ役割。○「コンパクトなまちづくり」を推進し、高齢社会への対応と環境負荷を低減を図るため、過度な自動車利用から公共交通への利用転換を促進する役割。
立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none">○「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携（立地適正化計画と地域公共交通再編実施計画の連携）。

○これまでの検討結果を踏まえて、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。

基本的な方針 = 在るべき姿

赤字：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。 (済)

- ① 広くな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

現状整理

課題

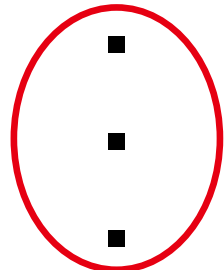
- ①公共交通の利用促進
- ②自家用車から公共交通への転換を促すとともに都心部での円滑な交通を確保する
- ③施設立地の変化に対応したサービスの提供
- ④自家用車に頼ることのできない方への安心安全な移動の確保
- ⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現
- ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保
- ⑦新たに整備された道路の活用
- ⑧ 天候の影響を受けにくい公共交通の実現

目標設定

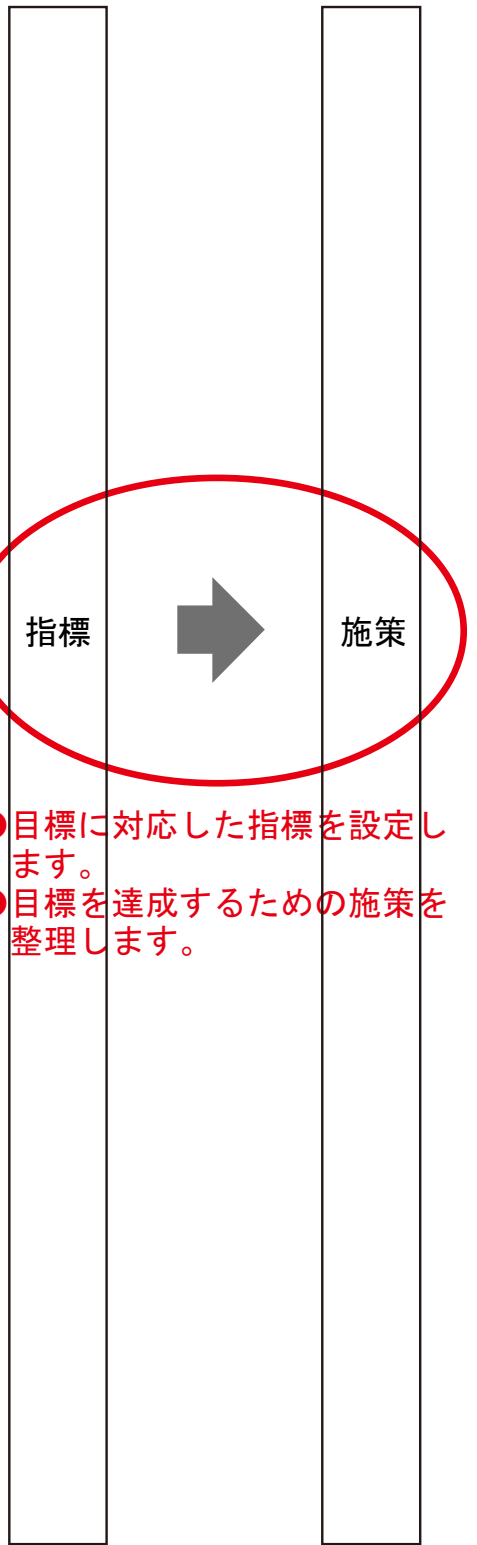
- ① [ネットワーク] 既存の骨格を基本とした公共交通網の形成
○既存の骨格（周辺地域と長岡駅を結んでいる基幹路線や高速バス、鉄道等）を基本とした公共交通網を形成します。
- ② [サービス水準] 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供
【シビルミニマムの確保】
○自動車を運転できない高校生や高齢者が高校や病院へ移動できる運行サービスを確保します。
○天候の影響を受けにくいバスの運行を目指します。
【機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供】
○各交通手段との役割分担を踏まえながら、路線の機能別の特性を考慮した適切なバスの運行サービスを提供します。
- ③ [運営主体] 地域特性に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。
○悪天候によって公共交通に運行の遅れや運休が生じた場合は、速やかに利用者へ情報を伝達します。

アンケート
集計分析

●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。 (済)



●課題を踏まえて、目標を再設定します。 (済)
●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。

○計画の骨子案（基本方針、計画目標）を受けて、現時点での指標・施策（案）を次ページに示す。

※詳細については、次回の協議会で議題として協議。

■指標（案）

目標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

- ・市民1人あたり年間公共交通利用回数（回/年）

目標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

- ・公共交通分担率（通勤・通学、買い物、通院）（%）

目標③ [運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現

- ・公共交通（バス停・鉄道駅）の人口カバー率（%）

目標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

- ・居住誘導区域内の人口1万人に対するバス利用者数（人/便）
- ・観光シャトルバスの1便あたりの利用者数（人/便）
- ・観光入り込み客数

目標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

- ・公共交通についての話し合いの場（地域検討部会）を有している地域の割合（%）
- ・地域検討部会からの提案件数

目標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

- ・公共交通に対する満足度（運行全体）
- ・公共交通を月に1回以上利用する人の割合

※下線はアンケート調査等により算出

■施策（案）

施策	分類
○基幹路線の運行見直し（全域） ・中心地域と周辺地域の連絡強化	ソフト
○市街地路線の運行見直し（長岡地域）	ソフト
○市外への移動需要に応じた路線確保（周辺地域）	ソフト
○土地利用に合った運行経路の見直し（全域） ・充実化した橋梁や道路を活かした運行経路見直し ・観光向けのバスの運行	ソフト
○空白地域などの公共交通の運行（全域） ・住民が主体のコミュニティバスの運行 ・デマンド（予約制）方式の運行 ・朝夕は定期便で昼間はデマンド方式での運行	協働
○バス待ち環境の改善（全域） ・バス停上屋の整備 ・冬期でも快適なバス待ち環境	ソフト ハード
○分かりやすい情報提供（全域） ・バスロケーションシステムの導入拡大 ・バス位置表示モニターの設置 ・分かりやすい公共交通マップの作成 ・わかりやすい案内（外国人にもわかりやすく）	ソフト ハード
○マイカーから公共交通への乗り換え利便性向上（長岡地域、寺泊地域） ・パークアンドライドの推進	ハード
○車両のバリアフリー化（全域） ・低床バスの導入	ハード
○意識啓発活動の推進（全域） ・モビリティマネジメントの推進 ・バスに関心を持ってもらうための取り組み	ソフト
○公共交通についての話し合いの場の形成（全域）	協働
○季節に合ったダイヤの設定（全域） ・冬ダイヤの設定	ソフト
○バスサービスの向上（全域） ・ICカードの導入 ・乗り換え時、休日利用時の割引サービス ・深夜便の運行	ハード