

## 4. バス利用意向調査

### (1) 調査の概要

#### ①調査の目的

市民の日常的な移動実態を把握するとともに、現在の公共交通の評価並びに今後の公共交通についての市民意向を把握するため、意向調査を実施しました。

#### ②調査の方法等

調査対象	15歳以上の市民
調査方法	市内在住の方(無作為抽出)に郵送配布と市内バス利用者への手渡し配布の2つの方法で配布し、郵送で回収しました。郵送配布については、世帯の中から公共交通を利用している方に回答を求めました。
調査時期	平成19年9月
配布	配布数：3,410票(手渡し配布1,710票、郵送配布1,700票)
回収	回収数：1,450票(回収率42.5%)

### ③回答者の属性

単純集計

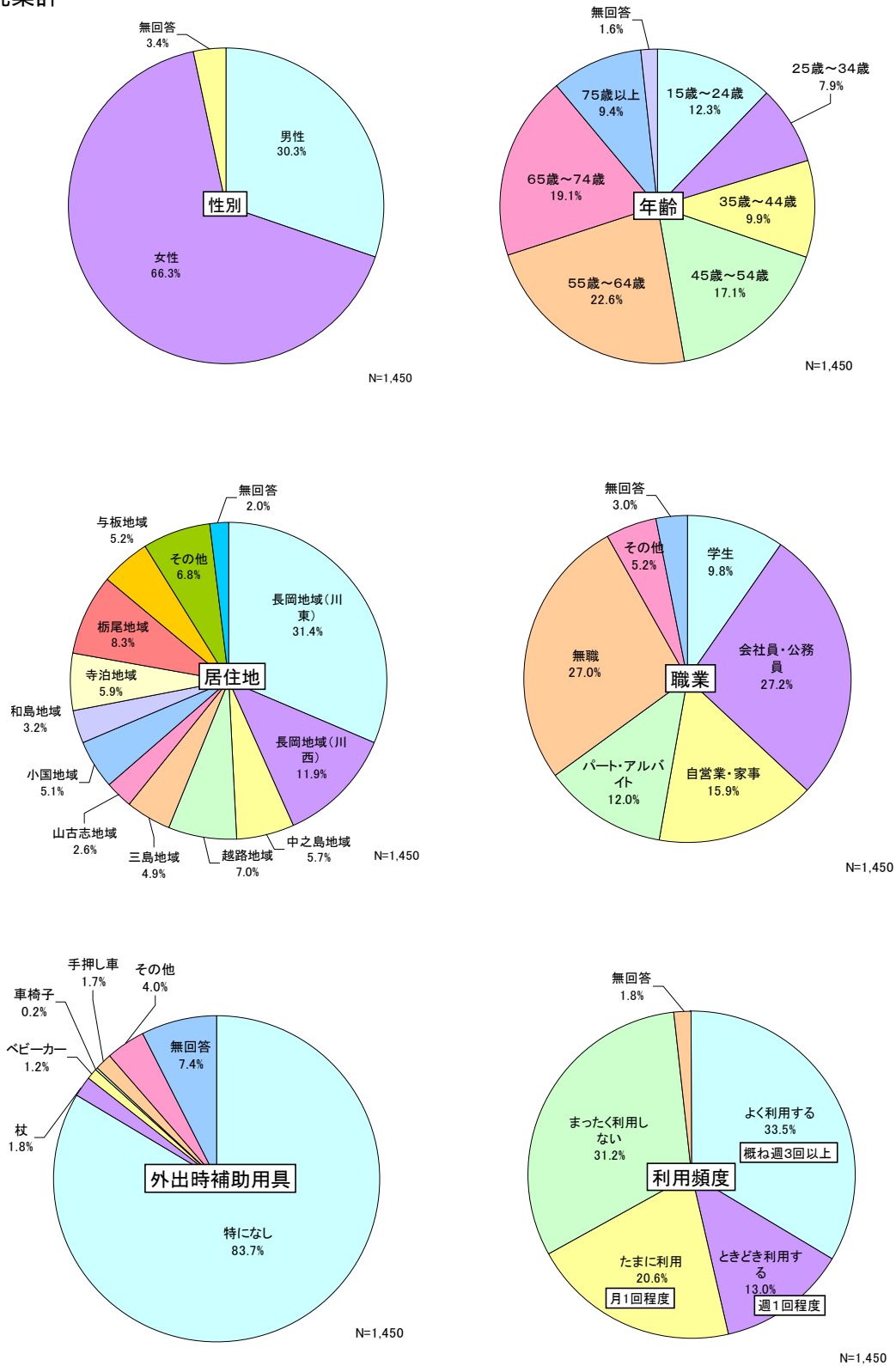


図 4-1 回答者の属性

## (2) 利用実態の概要

### ①利用頻度

- ・地域別では、長岡地域の方がよくバスを利用しており、周辺地域では全く利用しない人が多い。
- ・年齢階層別では、高校生を含む15～24歳は、通勤・通学でほぼ毎日が5割近いが、買い物では土、日曜日のみ利用が最も多くなっています。一方、高齢者は、いずれの利用目的においても月2～3回程度が最も多くなっていますが、週2～3回程度利用する割合も比較的高くなっています。

表 4-1 地域別利用頻度

		割合(%)					計
		よく利用する	ときどき利用する	たまに利用	まったく利用しない	無回答	
全体		33.5	13.0	20.6	31.2	1.8	100.0
地域別	長岡地域	50.5	16.1	19.1	13.9	0.5	100.0
	周辺地域	15.5	9.5	22.7	51.2	1.0	100.0

表 4-2 年齢別目的別利用頻度

		割合(%)													
		通勤・通学・通院 N=705							買い物等 N=516						
		ほぼ毎日	平日のみ利用	土日のみ利用	週2～3回程度	月2～3回程度	年に数回程度	合計	ほぼ毎日	平日のみ利用	土日のみ利用	週2～3回程度	月2～3回程度	年に数回程度	合計
全体		29.4	21.8	1.6	14.3	20.4	12.5	100.0	8.5	5.4	7.0	20.0	33.3	25.8	100.0
年齢別	15歳～24歳	47.5	33.1	2.2	7.9	7.2	2.2	100.0	0.0	2.0	30.6	20.4	22.4	24.5	100.0
	25歳～34歳	41.9	30.2	2.3	7.0	9.3	9.3	100.0	5.3	0.0	5.3	5.3	39.5	44.7	100.0
	35歳～44歳	37.1	41.9	1.6	3.2	6.5	9.7	100.0	4.9	2.4	7.3	0.0	31.7	53.7	100.0
	45歳～54歳	41.7	24.0	2.1	15.6	9.4	7.3	100.0	11.4	5.1	10.1	16.5	32.9	24.1	100.0
	55歳～64歳	24.1	22.0	0.7	14.9	22.0	16.3	100.0	4.5	9.0	4.5	22.5	33.3	26.1	100.0
	65歳～74歳	11.8	6.3	1.6	21.3	33.1	26.0	100.0	12.4	5.4	1.6	26.4	36.4	17.8	100.0
	75歳以上	11.3	7.2	1.0	22.7	45.4	12.4	100.0	14.5	7.2	1.4	27.5	33.3	15.9	100.0
計		29.4	21.8	1.6	14.3	20.4	12.5	100.0	8.5	5.4	7.0	20.0	33.3	25.8	100.0

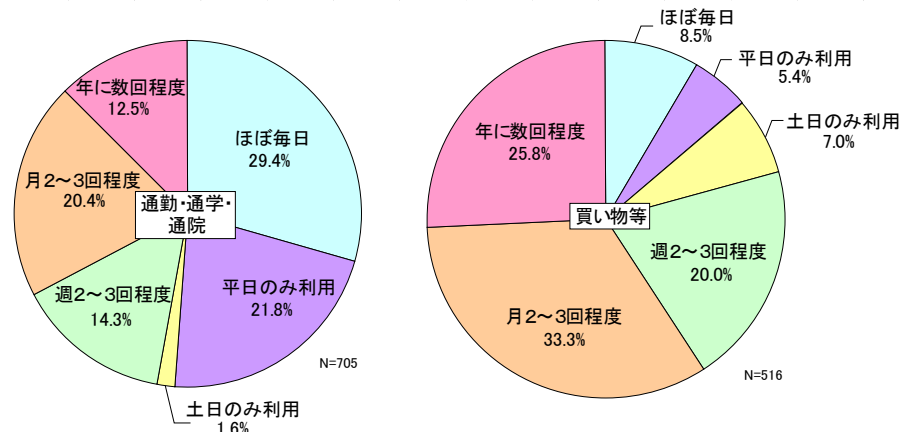


図 4-2 目的別利用頻度（全体）

## ②利用時間帯

- ・朝の利用は目的によらず集中しており、午後・夕方の利用は分散しています。通勤・通学・通院のピークは買物等より2時間ほど早くなっています。
- ・行きのピークは、目的によらず周辺地域の方が長岡地域より早くなっています。通勤・通学・通院先からの帰りのピークは、長岡地域が16～18時、周辺地域は12～14時となっています。買物等は、明確な地域差はなく14～16時がピークとなっています。

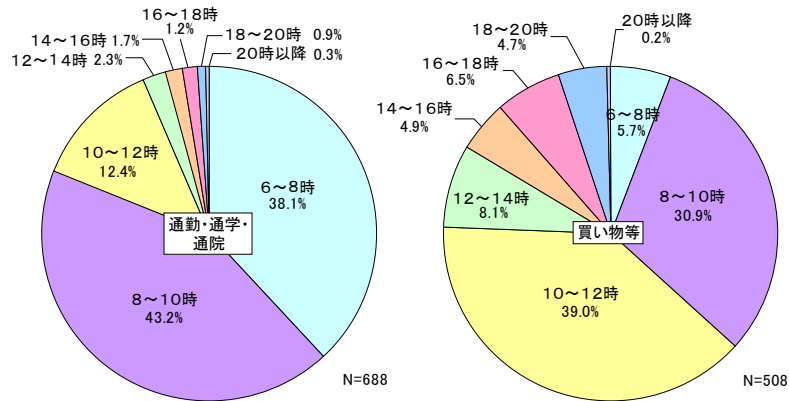


図 4-3 目的別利用時間帯（行き）: 全体

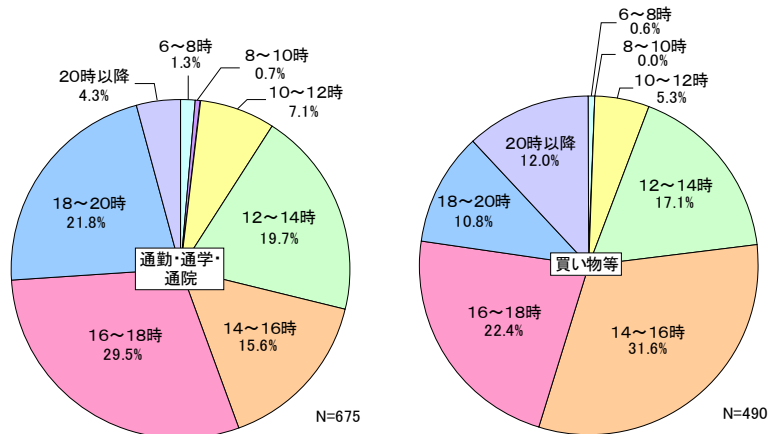


図 4-4 目的別利用時間帯（帰り）: 全体

表 4-3 目的別利用時間帯

	割合(%)																	
	通勤・通学・通院<行き> N=688									通勤・通学・通院<帰り> N=675								
	6時	8時	10時	12時	14時	16時	18時	20時	合計	6時	8時	10時	12時	14時	16時	18時	20時	合計
全体	38.1	43.2	12.4	2.3	1.7	1.2	0.9	0.3	1.3	0.7	7.1	19.7	15.6	29.5	21.8	4.3	100.0	
地域別																		
	長岡地域	32.4	43.7	15.8	3.2	1.9	1.6	1.3	0.0	1.3	0.3	5.1	15.5	16.1	34.3	23.6	3.8	100.0
	周辺地域	47.2	42.5	6.9	0.4	1.7	0.4	0.4	100.0	1.3	1.8	10.1	27.3	16.3	21.6	17.2	4.4	100.0

	割合(%)																	
	買い物等<行き> N=508									買い物等<帰り> N=490								
	6時	8時	10時	12時	14時	16時	18時	20時	無回答	6時	8時	10時	12時	14時	16時	18時	20時	無回答
全体	5.7	30.9	39.0	8.1	4.9	6.5	4.7	0.2	0.6	0.0	5.3	17.1	31.6	22.4	10.8	12.0	100.0	
地域別																		
	長岡地域	3.1	27.2	43.4	8.4	5.9	5.9	5.6	0.3	0.0	0.0	3.9	19.3	32.2	22.8	9.0	12.9	100.0
	周辺地域	11.0	36.4	29.2	7.1	3.2	9.1	3.9	0.0	0.0	9.0	11.1	29.2	22.2	13.9	12.5	100.0	

### ③バス利用とパークアンドライド

- ・バスと組み合わせて利用する交通手段は、3～4割の人が自家用車（送迎含む）や自転車・タクシー等を利用しています。
- ・買い物等は、通勤・通学・通院と比べて自家用車（送迎含む）利用が少なくタクシー利用が多くなっています。
- ・地域別では、目的によらず周辺地域の方が自家用車（送迎含む）の割合が高くなっています。

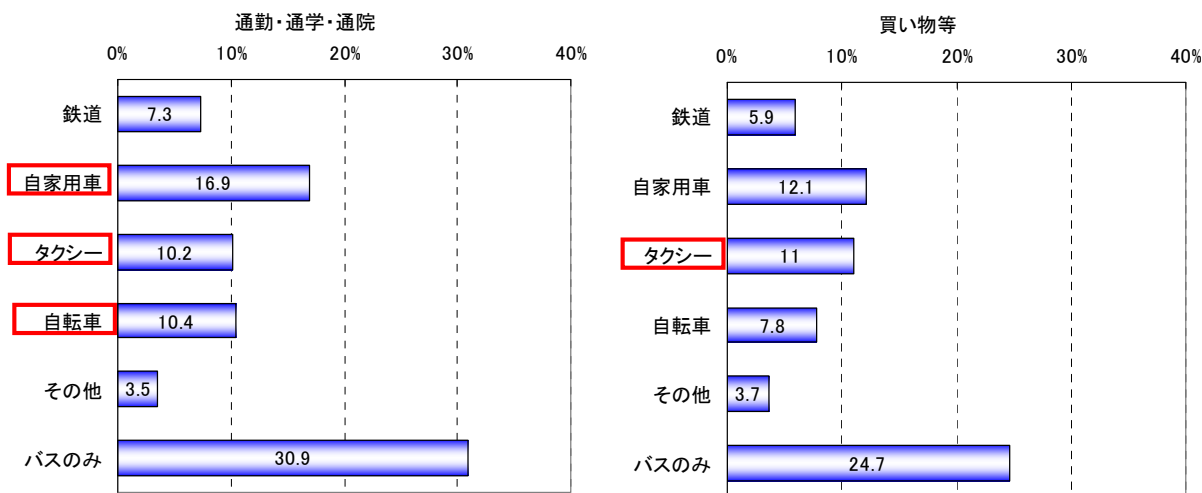


図 4-5 バスと組み合わせて利用する交通手段

表 4-4 バスと組み合わせて利用する交通手段

		割合(%)											
		通勤・通学・通院						買い物等					
		鉄道	自家用車	タクシー	自転車	その他	バスのみ	鉄道	自家用車	タクシー	自転車	その他	バスのみ
全体		7.3	16.9	10.2	10.4	3.5	30.9	5.9	12.1	11.0	7.8	3.7	24.7
地域別	長岡地域	5.4	12.6	11.5	11.7	3.5	34.8	4.5	11.2	14.3	10.2	4.5	29.4
	周辺地域	7.8	25.0	9.9	9.3	3.0	23.5	7.5	15.4	7.2	5.1	2.1	20.2

### (3) 意向調査結果から見た市民ニーズ

#### ①バスを利用する理由

- ・バスを利用する理由としては、「タクシーより安い」「他の手段がない」の順に多くなっています。
- ・通勤・通学・通院では、15～54歳までのすべての年齢層で「他の手段がない」を理由の1位に上げています。

表 4-5 バスを利用する理由（通勤・通学・通院）

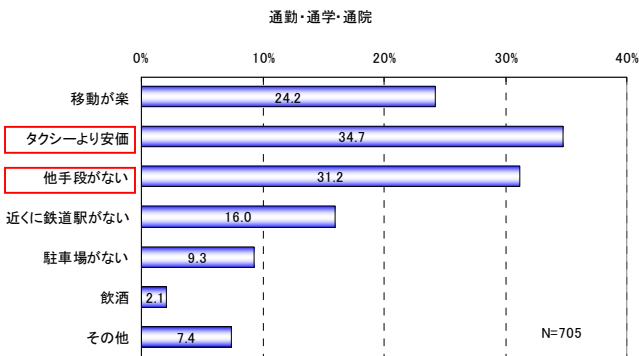


図 4-6 バスを利用する理由（通勤・通学・通院）

		割合 (%) <通勤・通学・通院>						
		移動が楽	タクシーより安い	他の手段がない	近くに鉄道駅がない	駐車場がない	飲酒	その他
全体		24.2	34.7	31.2	16.0	9.3	2.1	7.4
年齢別	15歳～24歳	32.1	22.6	38.4	38.4	6.3	0.0	14.5
	25歳～34歳	22.2	25.4	28.6	9.5	23.8	3.2	6.3
	35歳～44歳	18.1	22.9	28.9	20.5	24.1	1.2	7.2
	45歳～54歳	20.9	30.9	33.1	12.2	10.8	2.2	8.6
	55歳～64歳	23.4	33.5	29.7	12.0	10.0	4.3	5.3
	65歳～74歳	21.2	45.5	28.8	11.1	4.0	2.5	5.1
	75歳以上	30.4	54.8	30.4	7.0	0.9	0.0	5.2

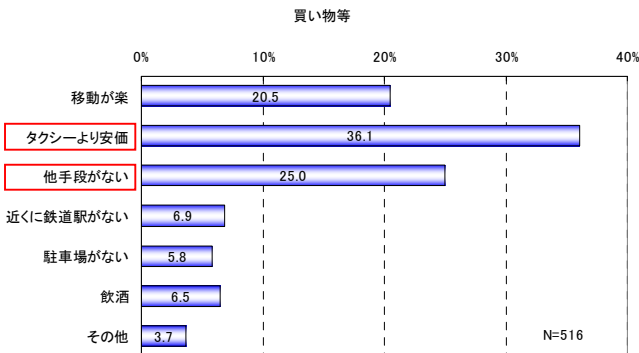


図 4-7 バスを利用する理由（買い物等）

表 4-6 バスを利用する理由（買い物等）

		割合 (%) <買い物等>						
		移動が楽	タクシーより安い	他の手段がない	近くに鉄道駅がない	駐車場がない	飲酒	その他
全体		20.5	36.1	25.0	6.9	5.8	6.5	3.7
年齢別	15歳～24歳	13.2	15.1	17.0	10.1	2.5	1.3	3.1
	25歳～34歳	19.0	30.2	22.2	4.8	11.1	19.0	6.3
	35歳～44歳	12.0	21.7	21.7	6.0	8.4	18.1	7.2
	45歳～54歳	20.9	36.7	25.9	5.0	6.5	8.6	4.3
	55歳～64歳	18.7	40.2	27.8	5.3	5.7	6.2	4.3
	65歳～74歳	29.8	48.5	28.8	8.6	7.6	3.5	2.0
	75歳以上	25.2	51.3	27.8	7.0	1.7	0.9	1.7

## ②行きたいけれど行けない場所

- ・「ある」と答えた人は15%で地域別には大きな差がありません。
- ・ほとんどの施設がバスを乗り継ぐことにより行くことが可能ですが、乗り継ぎに関する情報不足や、乗り継ぎの不便さによる回答結果だと思われます。
- ・「行きたい場所」(自由意見)としては、量販店やショッピングセンター、郊外の温浴施設が多くありました。
- ・病院では、長岡中央総合病院へ乗り換えなしで行きたいという意見が多くありました。

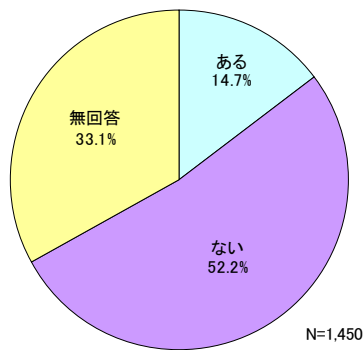


図 4-8 バスで行きたいけれど行けない場所 (全体)

表 4-7 バスで行きたいがいけない場所

		割合 (%)		
		ある	ない	無回答
全体		14.7	52.2	33.1
地域別	長岡地域	14.5	51.1	34.4
	周辺地域	15.1	53.9	31.0

## 路線バスの満足度

- ・今回実施した意向調査では、「バスの設備」、「最寄りバス停までの距離」は満足度が高いです。  
「運行遅れ」、「時間帯」、「運行間隔」などダイヤや運行に関わる項目で満足度が低いです。
- ・地域別、年齢別、路線類型別でも、全体の傾向と大きな違いは見られません。

図 4-9 路線バスの満足度

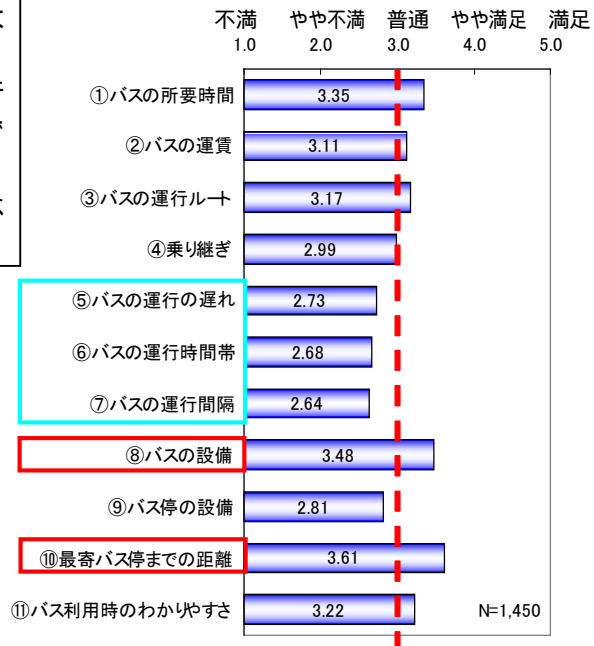


表 4-8 路線バスの満足度（地域別、年齢別）

		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
		間	バ	ル	乗	遅	間	隔	バ	バ	で	わ
		の	ス	ス	り	れ	バ	バ	ス	ス	最	か
		所	の	の	継	バ	ス	ス	の	の	寄	り
		要	運	運	ぎ	ス	の	の	設	設	り	利
		時	賃	行	ぎ	の	運	運	備	備	バ	用
				行	ぎ	の	行	行			ス	時
				間	ぎ	の	間	間			停	さ
				隔	ぎ	の	隔	隔			ま	の
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	隔
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	隔
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間
				間	ぎ	の	間	間			の	間
				隔	ぎ	の	隔	隔			の	間



#### ④バスの利用促進策

- ・「バスレーン」や「バスロケーションシステム（バス位置情報）」など、定時性の向上や遅延情報の提供などの要望が高くなっています。
- ・冬季のバス待ち環境の厳しさを反映し、「バス待合所」の改善の要望が特に多くありました。
- ・長岡地域と周辺地域の差が大きいものとして、長岡地域では「バスレーン」や「バスロケーションシステム（バス位置情報）」、「バス待合所」の要望が高く、周辺地域では「P&R 駐車場、駐輪場」、「乗継改善」の要望が高くなっています。
- ・バスをよく利用する人は、「バス待合所」に対する要望が特に多くあります。また、バスを全く利用しない人では「バス待合所」や「P&R 駐車場、駐輪場」などの利用環境に関する要望が多くあります。
- ・比較的年齢の若い人は「バスロケ」「路線検索」「ICカード」など利便情報の充実の要望が多いのに対し、高齢者は「ノンステップバス」の要望が高くなっています。

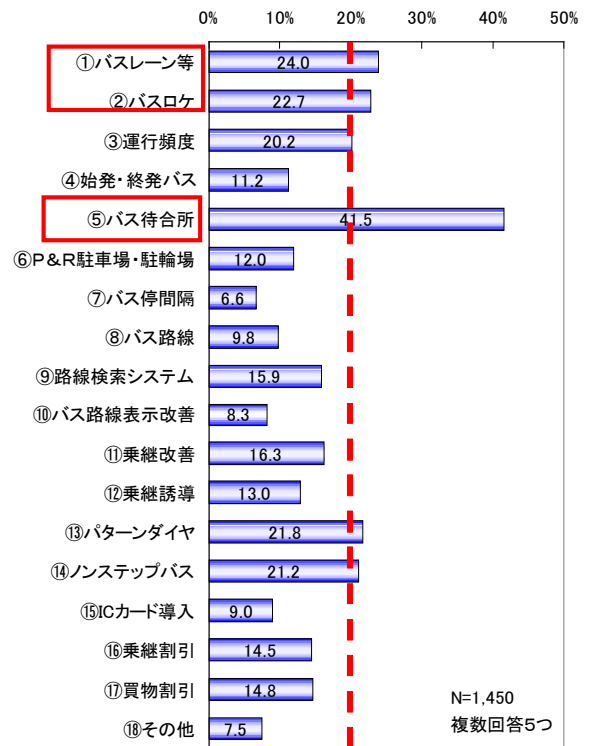


図 4-10 路線バスの利用促進策

表 4-9 路線バスの利用促進策（地域別、年齢別）

	割合 (%) <複数回答>																	
	等バスレーン	バスロケ	運行頻度	始発・終発バス	バス待合所	駐車場	バス停間隔	バス路線	路線検索システム	バス路線表示改善	乗継改善	乗継誘導	パターンダイヤ	ノンステップバス	ICカード導入	乗継割引	買物割引	
全体	24.0	22.7	20.2	11.2	41.5	12.0	6.6	9.8	15.9	8.3	16.3	13.0	21.8	21.2	9.0	14.5	14.8	
地域別	長岡地域(川東)	25.2	24.1	20.8	11.8	48.5	7.5	7.0	9.2	16.7	8.6	11.8	12.7	20.6	22.6	10.7	17.5	16.2
	長岡地域(川西)	37.8	34.3	20.9	12.2	47.1	9.9	7.0	12.2	18.6	10.5	9.9	6.4	19.2	18.6	13.4	16.3	18.6
	長岡地域計	28.7	26.9	20.9	11.9	48.1	8.1	7.0	10.0	17.2	9.1	11.3	11.0	20.2	21.5	11.5	17.2	16.9
	中之島地域	22.9	30.1	20.5	8.4	41.0	22.9	4.8	6.0	16.9	12.0	21.7	13.3	14.5	24.1	7.2	12.0	10.8
	越路地域	26.7	21.8	20.8	15.8	28.7	14.9	7.9	8.9	16.8	7.9	23.8	13.9	29.7	15.8	7.9	16.8	15.8
	三島地域	22.5	19.7	22.5	11.3	36.6	11.3	12.7	14.1	12.7	8.5	8.5	16.9	23.9	26.8	14.1	11.3	21.1
	山古志地域	7.9	10.5	31.6	5.3	44.7	13.2	2.6	15.8	13.2	7.9	21.1	34.2	21.1	15.8	2.6	13.2	5.3
	小国地域	16.2	23.0	20.3	5.4	33.8	17.6	5.4	2.7	16.2	8.1	40.5	10.8	24.3	17.6	6.8	13.5	17.6
	和島地域	25.5	17.0	12.8	8.5	34.0	17.0	6.4	12.8	21.3	10.6	21.3	23.4	21.3	23.4	0.0	10.6	12.8
	寺泊地域	18.8	18.8	21.2	9.4	32.9	17.6	8.2	3.5	17.6	8.2	31.8	17.6	22.4	24.7	5.9	10.6	17.6
栃尾地域	15.7	13.2	14.9	6.6	36.4	21.5	5.8	9.1	17.4	6.6	9.9	13.2	28.1	25.6	5.8	12.4	13.2	
与板地域	25.3	28.0	14.7	12.0	52.0	12.0	2.7	21.3	16.0	8.0	12.0	13.3	29.3	25.3	6.7	16.0	10.7	
周辺地域計	20.6	20.6	19.3	9.5	37.1	17.0	6.5	9.8	16.5	8.5	20.7	15.8	24.5	22.4	6.8	13.1	14.4	
頻度別	よく利用する	32.5	25.7	27.2	22.4	46.3	4.5	8.6	14.4	15.6	6.0	11.1	9.1	16.9	19.3	12.8	17.1	13.2
	ときどき利用する	14.9	22.3	25.5	12.8	41.0	5.9	2.7	9.0	14.9	9.0	15.4	9.6	24.5	25.0	9.0	19.7	18.1
	たまに利用	23.2	21.8	14.1	10.4	42.6	9.7	5.4	9.7	17.1	8.7	18.1	14.8	25.2	19.1	6.4	14.1	12.4
	まったく利用しない	20.4	21.2	16.4	6.9	37.6	24.3	7.1	9.3	16.6	10.6	21.7	17.9	24.8	24.1	7.3	10.6	17.3
年齢	15歳～24歳	27.4	31.8	30.7	25.7	42.5	6.7	9.5	8.9	18.4	7.8	17.3	8.9	28.5	8.9	11.2	19.6	10.1
	25歳～34歳	19.1	26.1	27.0	17.4	43.5	15.7	13.9	8.7	31.3	10.4	14.8	13.0	19.1	15.7	13.0	15.7	17.4
	35歳～44歳	25.7	32.6	24.3	13.2	49.3	16.0	6.3	14.6	27.8	4.2	11.1	12.5	20.8	13.9	9.0	19.4	15.3
	45歳～54歳	25.8	23.8	22.6	13.7	38.3	14.9	7.7	10.5	16.1	9.3	14.9	13.3	22.6	18.5	9.3	16.5	14.5
	55歳～64歳	30.3	22.9	16.2	8.6	40.4	17.4	5.2	9.2	13.1	6.4	18.7	13.5	18.0	26.0	9.8	11.3	19.0
	65歳～74歳	17.7	16.2	15.5	4.0	43.3	7.6	4.0	10.1	8.7	8.7	19.1	15.5	24.9	30.0	6.9	14.8	14.8
	75歳以上	19.7	10.2	13.1	2.9	40.1	4.4	4.4	7.3	9.5	14.6	13.9	13.1	21.2	28.5	6.6	7.3	10.9
(OD)別	基幹路線	29.4	25.7	26.1	17.9	40.8	5.0	6.0	11.9	11.0	6.9	18.8	10.1	22.5	21.1	11.0	12.4	10.1
	通勤・通学・通院目的	21.1	18.6	19.3	13.7	35.4	6.2	5.0	10.6	14.3	8.7	19.3	8.7	24.2	19.3	8.1	17.4	14.9
	買物目的	26.3	20.5	17.4	11.6	49.1	8.0	7.1	7.1	15.2	6.7	13.8	11.6	20.5	25.4	8.9	18.3	12.9
	市街地路線	27.5	27.5	24.2	15.3	49.5	4.7	6.4	11.7	16.9	6.3	10.2	10.8	15.8	20.0	10.5	21.0	17.8
	郊外路線	2.9	13.2	26.5	10.4	42.6	2.9	1.5	5.9	16.2	8.8	14.7	20.6	35.3	22.1	4.4	10.3	4.4
	周辺地域内連絡路線	11.8	5.9	23.5	11.8	29.4	0.0	0.0	11.8	11.8	17.6	5.9	0.0	5.9	11.8	0.0	17.6	5.9

※上位3位までを着色。

## ⑤市の財政負担について

- ・本調査では「事業者の判断による赤字路線の廃止はやむを得ない」という意見は少なく、約6%となっています。
- ・「最低限必要な路線は維持」が42%、「現状維持」が15%となっており、全体で半数以上の人が市の財政負担を伴っても維持を望んでいます。また「負担が増えても積極的に充実すべき」と考える人も25%と高くなっています。
- ・『総合計画策定のためのまちづくりアンケート』では、公共交通には「特に力を入れてほしい」と「力を入れてほしい」を合わせて約63%と高く、重要と考える人が多くいます。

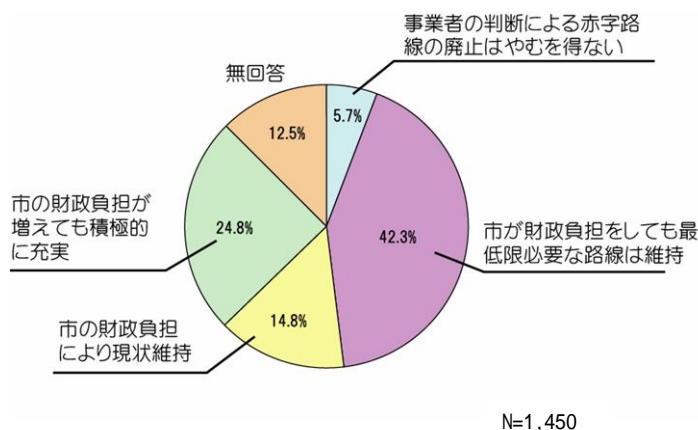


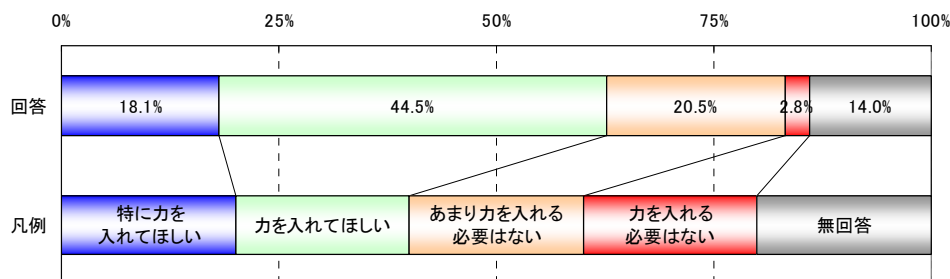
図 4-11 市の財政負担について

表 4-10 市の財政負担について

	割合 (%)					合計	
	やむを得ない	最低限必要な路線は維持	現状維持	積極的に充実	無回答		
全体	5.7	42.3	14.8	24.8	12.5	100.0	
年齢別	15歳～24歳	4.5	47.5	19.0	22.9	6.1	100.0
	25歳～34歳	7.0	53.0	13.0	20.9	6.1	100.0
	35歳～44歳	8.3	50.7	16.7	18.1	6.3	100.0
	45歳～54歳	7.3	45.6	13.7	22.6	10.9	100.0
	55歳～64歳	4.3	47.4	13.5	24.8	10.1	100.0
	65歳～74歳	5.4	35.4	14.4	29.2	15.5	100.0
75歳以上	5.8	19.0	14.6	35.0	25.5	100.0	

### 【参考】市民が考える公共交通の重要度

総合計画策定のためのまちづくりアンケートより



#### (4) バスを全く利用しない人の意向

回答者のうちバスを全く利用しない方(P34 回答者属性の「利用頻度」参照)の回答を集計したものです。

##### ①バスを全く利用しない人の利用促進策

- ・バスを全く利用しない人も、全体的な傾向と同様な意向を示していますが、駐車場（または駐輪場）の整備については、バスを利用しない人の4倍近くの方が利用促進策にあげています。
- ・バス停間隔、バス路線表示改善、乗継改善、乗継誘導、パターンダイヤ、ノンステップバス、買物割引といった項目でも、バスを利用しない人の意見が利用する人の意見を上回っています。

(カテゴリー指摘数/総指摘数 単位：%)

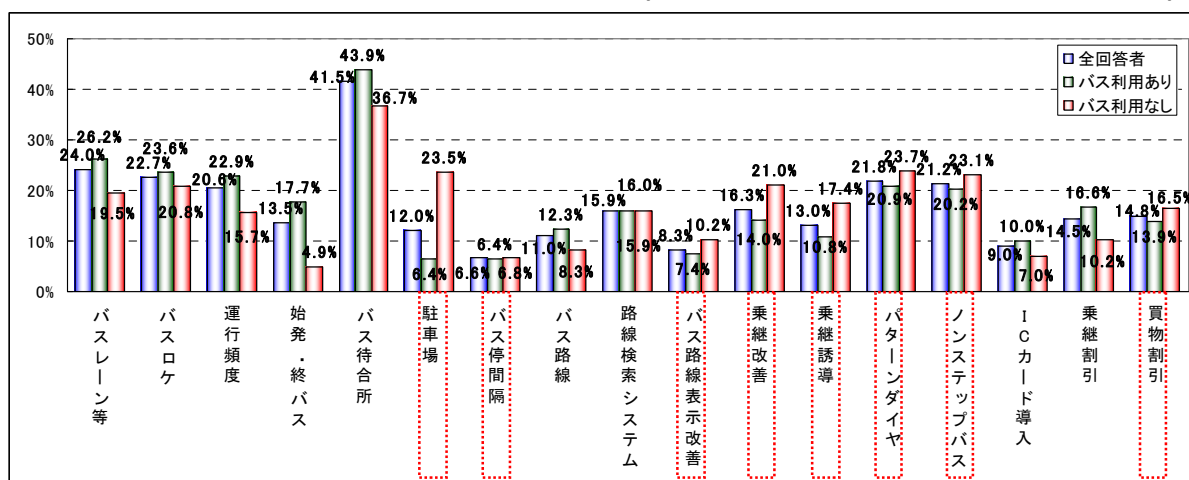


図 4 - 12 バス利用有無別の求める利用促進策

##### ②今後のバス交通の方向性

- ・バスを全く利用しない人は、バスを利用する人に比べて「廃止もやむを得ない」「最低限必要な路線は維持」といった項目で高く、「現状維持」「積極的に充実」といった項目で低くなっています。バス利用の有無で、バス路線の存続に対する考え方が異なります。

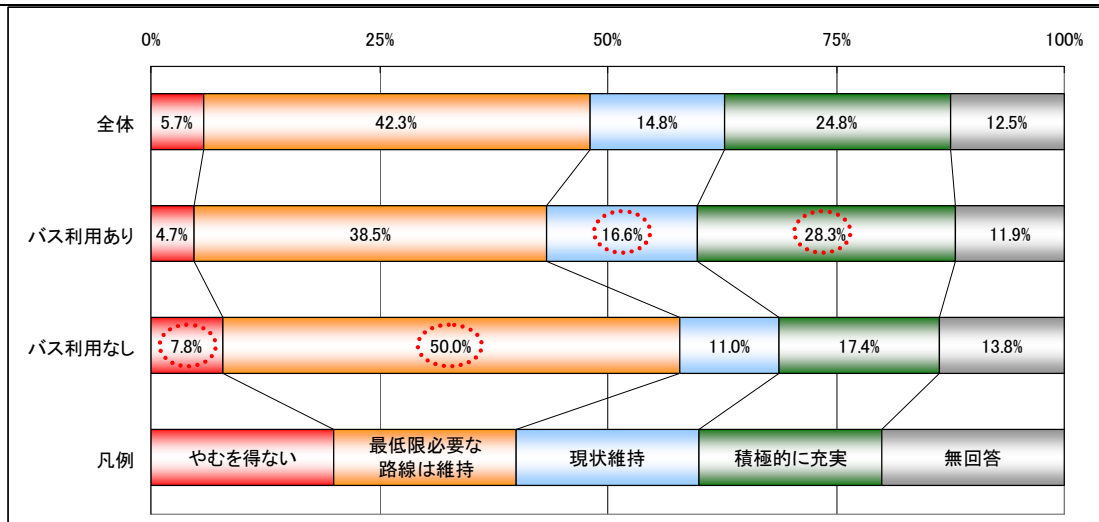


図 4-13 今後のバス交通の方向性

『利用頻度』の無回答を含む

---

## (5) 自由意見

意向調査より得られた主な自由意見を以下の項目別に整理しました。

### ①バス網・運行経路について

- ・ 大型ショッピングセンターやスーパーなど、行きたい所があるがバス路線がない。
- ・ バス路線はあるが、施設からバス停が離れているため利用しづらい。
- ・ 栃尾地域や見附市から乗り換えなしに千秋が原地区まで行くことのできるような直通便がほしい。
- ・ 川西にも川東同様にバスターミナルの新設を望む。
- ・ ニーズのあるところにバス路線を作してほしい。
- ・ 県外の高速バスに長岡駅で乗ることができればより利用が増える。
- ・ バス路線がなく、子どもが希望する高校に行けない。通学可能な高校が限られてしまう。
- ・ 地域の運行で、集落の中まで入ることができる小回りの効くバスを定期運行してほしい。
- ・ 現行のバス路線の維持が難しいのであれば、タクシー会社等の参入によるコミュニティバス（デマンドバスや乗合タクシーなども含む）の導入を考えてほしい。
- ・ 三島地域から田宮病院までの路線バスがない。

### ②定時性について

- ・ 冬季のダイヤが乱れないようにしてほしい。
- ・ バスレーン導入等による定時性の向上に取り組んでほしい。
- ・ 携帯電話を利用しない人も利用可能なバスロケーションシステムの拡充をしてほしい。
- ・ 冬季などのバスを待つ環境が厳しいときなどにバスの運行位置がわかると助かる。

### ③運行頻度、ダイヤについて

- ・ 終発バスの時刻を遅くしてほしい。寺泊のフェリーの最終便に合っていないのでバスを利用できない。リリックホールや市民劇場の公演終了に合うバスがない。残業等で帰りが遅い場合に利用できるバスがない。
- ・ 利用者が多い時間帯と少ない時間帯で、大型バスと小型バスを使い分けてはどうか。
- ・ 朝夕の通勤、通学など需要のある所にもっとバスを多く運行してほしい。
- ・ 夏季と冬季の気象の違いに応じてバス運行を変えるべきではないか。
- ・ 土日勤務の利用者にとって、バスの土日運休は困る。

### ④待合所、乗り換えの環境について

- ・ 冬季間は、雨や雪を避けられるように待合所を整備してほしい。
- ・ バス停の位置を需要に合わせて見直すべきである。
- ・ バスに乗り換えるための駐車場を設置してほしい。

---

### ⑤接続状況について

- ・ JRの最終（特に新幹線）に接続するバスがなくて不便である。
- ・ 長岡駅東口と大手口間の接続が不便である。
- ・ 朝のラッシュ時にはバス運行に乱れが生じ、上手く乗り換えられない。
- ・ 電車とバスの鉄道駅に到着する時刻が近すぎるため、数分ずらしてほしい。

### ⑥運賃、採算について

- ・ 高齢者に対する割引パスがほしい。
- ・ 乗り換えのために料金がかさむ。
- ・ 赤字路線や昼間のバスなどを小型化することで経費を抑えられるのではないか。

### ⑦バス利用の啓発、促進について（マイカーからの転換）

- ・ 路線バスが廃止しても、それに替わる一般の人でも利用しやすい乗合バスを考えてみてはどうか。
- ・ 高齢者の割引乗車券の発行など、利用しやすい環境づくりに取り組んでほしい。
- ・ 病院、ショッピングセンター、公共施設等と連携した運行と割引を実施してほしい。
- ・ 路線がわかりづらいので、各家庭に路線図を配布してほしい。
- ・ 時刻表を分かりやすく、通院通学買い物などパターンを分けて見やすいものにしてほしい。
- ・ バスの乗り方や仕組みが分からないので、イラストなどで紹介してほしい。
- ・ バス利用は環境対策に有効であるので、PRをもっとすべきである。
- ・ 役所や企業が率先してバスを利用したり、自家用車の乗り入れ規制により、バスの利用を促進させる必要がある。
- ・ 運転手のマナー、乗客のマナーを向上し、快適にバスを利用できる環境づくりをしてほしい。