

# 長岡市地域公共交通計画 (案)

長 岡 市

令和5年●月 策定

第1章 計画の概要	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の期間	1
4. 計画の対象区域	2
5. 上位計画と関連計画	3
第2章 地域状況と社会状況	10
1. 位置	10
2. 地勢	10
3. 人口	11
4. 市外との移動	17
5. 主要施設の分布状況	18
6. 観光客	22
7. 交通事故	23
8. 交通量	24
9. 気象	26
第3章 公共交通の状況	27
1. 鉄道	27
2. 路線バス等乗合交通	28
3. その他の交通	47
4. 公共交通の利用環境	48
第4章 長岡市地域公共交通網形成計画の評価	50
1. 網形成計画における施策実施状況	50
2. 網形成計画の指標値の評価結果について	53
3. 施策実施による課題解決の状況	58
第5章 公共交通の課題整理	67

第6章 長岡市地域公共交通計画の基本的な方針と目標.....	73
1. 基本的な方針.....	73
2. 長岡市が目指す公共交通体系.....	74
3. 計画の目標.....	79
4. 目標達成状況の評価.....	81
第7章 目標を達成するために行う交通施策・事業.....	86
資料編 .....	資-1
1. アンケート調査.....	資-1
2. 指標の算定根拠.....	資-54
3. 地域別カルテ .....	資-60

# 第1章 計画の概要

## 1. 計画の目的

長岡市では、長岡市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を平成29年3月に策定し、交通施策を推進しています。一方で、少子高齢化に伴う地域問題は深刻化しており、地域の活性化につながる持続可能な公共交通の運営は、依然として大きな課題となっています。また、持続可能でコンパクトなまちを目指すうえでも、市内各地を結ぶ公共交通の役割は一層重要になっています。

こうした背景をうけ、長岡市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）では、令和3年度及び4年度の2か年で、令和3年度に計画の終期を迎える網形成計画の評価と、現状の公共交通の課題を踏まえた計画見直しを行うため、長岡市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定することとしました。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、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づけられます。また、各計画と連携しますが、特にまちづくりの計画である長岡市立地適正化計画と相互に連携しています。

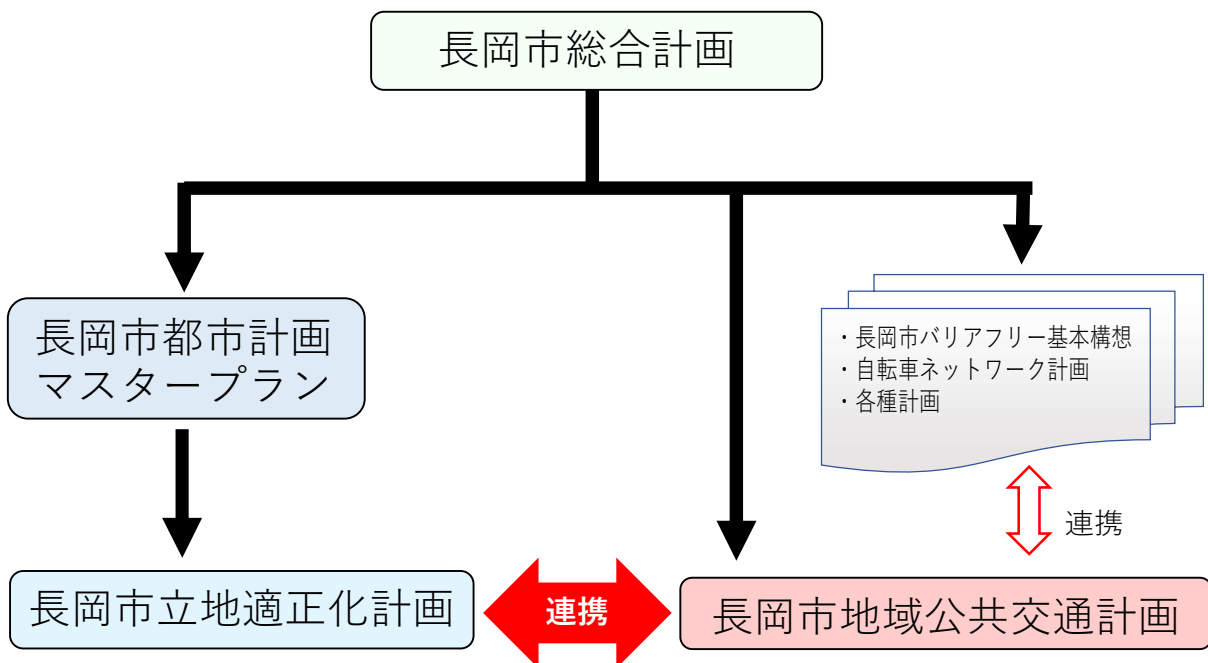


図 計画の位置づけ

## 3. 計画の期間

計画の期間は5年間（令和5年度～令和9年度）とします。



## 4. 計画の対象区域

計画の区域は、長岡市全域とします。

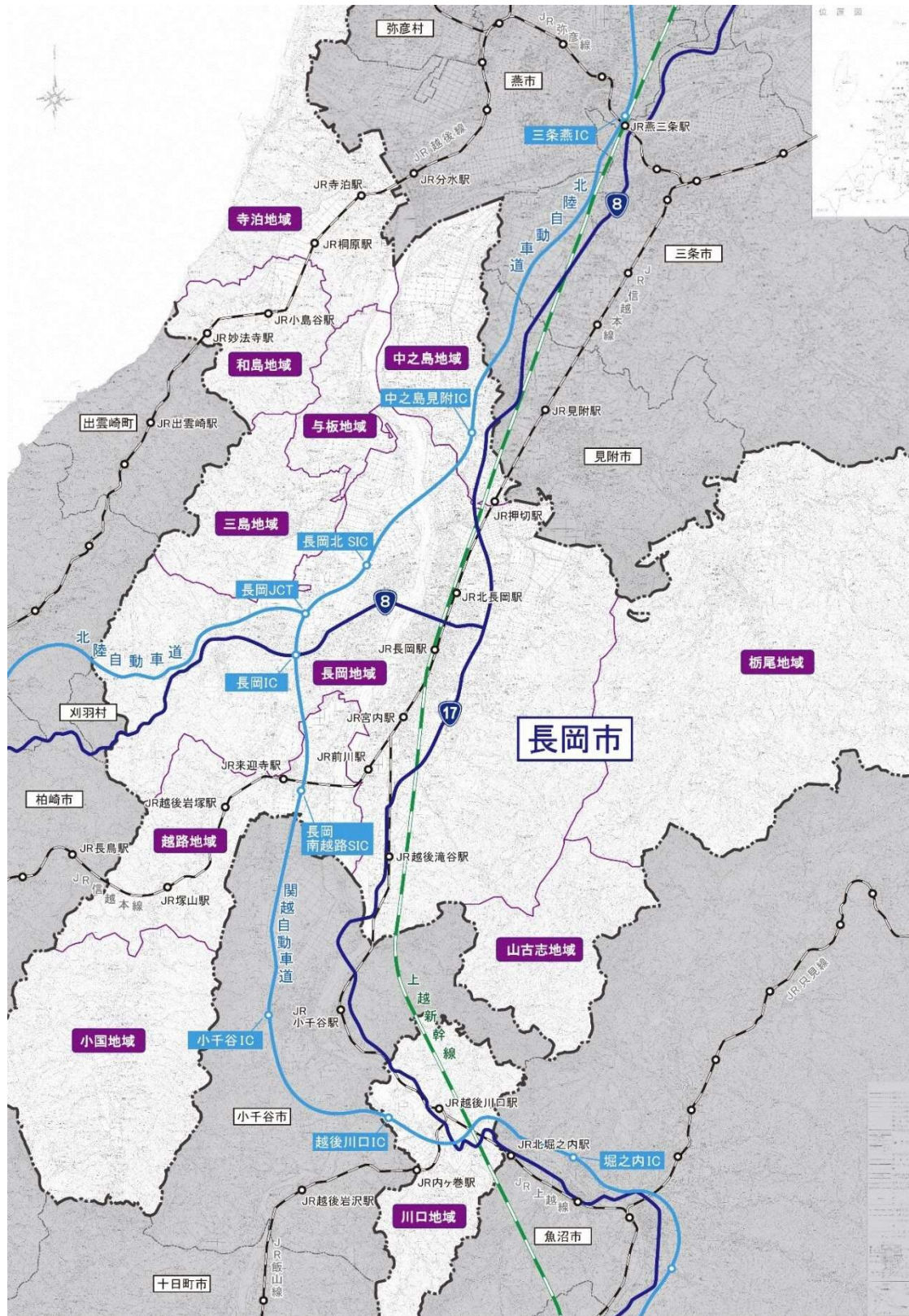


図 計画の対象区域

## 5. 上位計画と関連計画

### (1) 長岡市総合計画（計画期間：平成 28 年度～令和 7 年度）

平成 28 年に策定された長岡市総合計画では、「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、6 つの政策と施策の柱により、これからのまちづくりを進めていきます。

特に、公共交通と関わりの深い政策 4「暮らしの安心と活力」、政策 5「都市環境の充実」では、公共交通の確保や交通結節機能の強化などを進めていくこととしています。また、土地利用構想からも、都心地区へのアクセスのほか、市内の地域間や周辺自治体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こと、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など、公共交通の視点から取り組みを進めることとしています。

【長岡市の将来像】

**前より前へ！長岡**  
志を未来に活かし輝き続けるまち

表 6 つの政策とその内容

6 つの政策	内容
政策 1 協働によるまちづくり	・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。
政策 2 人材育成	・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。
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。
政策 4 <b>暮らしの安心と活力</b>	・ <b>市民の誰もが、健やかで元気に、安全で安心に暮らせて、活力が持てる地域社会づくりを目指します。</b>
政策 5 <b>都市環境の充実</b>	・ <b>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。</b>
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。

※太字は公共交通との関わりが特に深い政策

表 公共交通と関わりの深い施策

政策	施策の柱	公共交通に関連する内容
政策 4	4-3 地域コミュニティ活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通の確保</li> </ul>
政策 5	5-1 拠点性を高めるまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活を支える医療や福祉、商業などの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、<b>公共交通と連携した持続可能なまちづくり</b>を推進</li> <li>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、<b>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</b>、広域基幹道路体系の整備を進める</li> </ul>

表 公共交通に関連する土地利用構想とその方向性

土地利用構想	方向性
コンパクトで、広域的な拠点性を高める土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R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び、将来にわたって持続可能なまちづくりを進める。</li> </ul>
各地域の多様化を活かし、長岡の総合的な魅力を発揮する土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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優れ、かつ災害に強い「ネットワーク」の構築を進める。</li> </ul>
豊かさや安心を支える土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> </ul>



## (2) 長岡市都市計画マスタープラン（計画期間：令和3年度～令和12年度）

令和3年に策定された長岡市都市計画マスタープランでは、長岡市総合計画に基づき、主に土木・都市整備分野の基本方針を定めるものです。長岡市の将来都市像は、「安全・安心で、持続可能なコンパクトなまち 長岡」とし、都市づくりの3つのポイントを挙げています。

地域公共交通にかかわる整備方針では、基幹的な公共交通網の確保や地域の中心部と周辺集落を結ぶ生活交通の確保、交流人口の増加に資する地域公共交通の構築が示されており、方針に基づいた取り組みを推進していきます。

### 【長岡市の将来都市像】

## 安全・安心で、持続可能なコンパクトなまち 長岡

表 都市将来像の実現に向けた都市づくりの3つのポイント

ポイント1	都市の活力を生み出し、生活を支える3つの拠点を形成し、円滑な交通ネットワークで結ぶ
ポイント2	人口・世帯数減少を見据え、既成市街地を有効活用する
ポイント3	安全・安心で持続可能なまちづくりを追求する

※太字は公共交通との関わりが深い内容

表 地域公共交通の整備方針

	基本方針	主な取組
①基幹的な公共交通網の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR各駅及びJR長岡駅と各周辺地域を放射状に結ぶ基幹的なバス路線網は、利用環境の改善を図る等、多様な支援を行い維持します。</li> <li>・地域相互を連絡するバス路線網は、生活圏の重なりや中越圏域の中心都市としての役割に配慮し、路線の確保や需要に即した運行計画を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「長岡市地域公共交通網形成計画」に基づく基幹的なバス路線の維持</li> <li>・公共交通の利用環境整備（待合所、車両のバリアフリー化、官民連携によるパークアンドライド用駐車場など）</li> <li>・公共交通利用者啓発に向けたモビリティマネジメントの促進</li> <li>・地域相互を連絡するバス路線の確保や需要に即した運行計画の検討</li> </ul>
②地域の中心部と周辺集落を結ぶ生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住み慣れた地域に住み続けられるよう、多様な主体と連携し、適切な役割分担のもと地域特性や需要に応じた移動手段の導入を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性に応じた生活交通の導入推進</li> <li>・利用実態に合わせた生活交通の運行や支援の見直し</li> <li>・多様な主体・手段による生活交通の検討（デマンドタクシー、自家用有償運送、近隣住民との相乗りなど）</li> </ul>
③交流人口の増加に資する地域公共交通の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経路検索情報、キャッシュレス決済、多言語化など、誰もが利用しやすい地域公共交通のあり方を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者と連携した経路検索情報、キャッシュレス決済などの導入</li> </ul>

### (3) 長岡市立地適正化計画（計画期間：平成 29 年度～令和 8 年度）

平成 29 年 3 月に策定された長岡市立地適正化計画は、長岡市都市計画マスタープランに定めたコンパクトなまちづくりをさらに進めるために策定され、計画を実現するための施策や事業を展開し、都心地区と各地域拠点間を公共交通で結び、ネットワークを維持します。

公共交通の基本的な方向性は、長岡市都市計画マスタープランにおける公共交通網の整備方針を踏まえつつ、長岡市立地適正化計画に掲げる将来都市構造を実現するため、公共交通のあり方を整理し、網形成計画等に基づく公共交通施策と連携した取り組みを検討、展開していきます。

表 長岡市立地適正化計画における公共交通のあり方

公共交通のあり方	方針・取り組み例
バス路線網の維持・向上	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 都心地区と各地域拠点間を結ぶ基幹的路線及びまちなか居住区域内の路線の維持を図ります。</li><li>・ まちなか居住区域内の運行本数の増加等に向けた検討に取り組みます。</li></ul>
公共交通利用環境の整備・向上	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通への利用転換の推進や交通結節点機能の向上を図るため、駐車場や駐輪場の整備（パーク＆ライドの推進）、徒歩・自転車による移動環境の改善、モビリティマネジメントを取り入れた意識啓発等に取り組みます。</li><li>・ バス利用環境の向上を図るため、バス停上屋整備、位置情報提供の充実、車両のバリアフリー化（低床バスの導入）等に取り組みます。</li></ul>

- 都市拠点として、都心地区と地域拠点を位置付けます。
- 都心地区と各地域拠点間を公共交通で結びます。
- 各地域拠点間、各地域拠点と小さな拠点間は、公共交通や地域生活交通で結びます。
- 災害時にも拠点機能を補完し合うことができる地域間ネットワークを維持します。



図 将来都市構造

#### (4) 長岡市交通バリアフリー基本構想（計画期間：平成 15 年度から）

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、平成 15 年 1 月に策定されました。基本構想では、重点整備地区を設定し、移動円滑化に関する基本的な方針を示しており、現状や課題を踏まえ、平成 22 年を目標に特定事業を実施しました。本計画においては、誰もが安心して移動できる公共交通を目指して、低床バスの導入など、バリアフリーを促進していきます。

表 移動円滑化に関する基本的な方針

○長岡駅を中心とした重点整備地区の移動円滑化を実施
○平成 22 年までに移動円滑化を実施
○一年を通じて安全に歩ける環境を創出
○都市計画等も考慮し重点整備地区を設定
○総合計画と整合した基本構想
○長岡市の実情に合った基準で整備
○高齢者・身体障害者等の意見を反映
○関係事業者との検討会議により、効果的な移動円滑化を実施

(5) 長岡市自転車ネットワーク計画（計画期間：平成 27 年度～令和 6 年度）

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するために、平成 26 年度に策定されました。過度な自動車利用から公共交通や自転車への移動手段の転換を目指して、自転車通行空間の整備、利用しやすい駐輪スペースの確保等を進めることが示されています。

表 基本方針

1. 自転車利用者の安全・安心	
通学や通勤の安全性向上	・川東地区や川西地区と学校等を結ぶネットワークを形成することにより、安全・安心に通勤・通学できる環境を整備します。
歩行者の安全性向上	・自転車と歩行者が混在する歩道において、歩行者・自転車の分離を進めることにより、歩行者の安全・安心を図ります。
2. 自転車利用の促進	
自動車から自転車への交通転換の促進	・過度な自動車利用から公共交通や自転車への移動手段の転換を目指して、自転車を利用しやすい環境づくりを目指します。
公共交通との乗り換え利便性向上	・交通結節点である長岡駅、北長岡駅、宮内駅を結ぶネットワークの形成を図り、鉄道やバスなどの公共交通から自転車への乗り換え利便性の向上を図ります。
3. 生活の利便性やレクリエーション性の向上	
生活の利便性	・中心市街地と千秋が原地区及び病院や公共施設を結ぶネットワークを形成し、市民が気軽に自転車で買い物などの移動ができる環境を整備します。
レクリエーション性	・来訪者が観光施設や信濃川などの自然を気軽に回遊できる環境を整備します。

表 自転車利用環境形成の施策と取り組み・検討項目

施策	取組項目
自転車通行空間整備	・路線別整備手法を基に整備を実施
既存空間の有効活用	・路上駐輪禁止位置の設定（バス乗降位置等） ・路上駐輪整理による空間確保の強化 等
既設駐輪場の有効活用	・既設駐輪場への案内・誘導の強化 等
利用しやすい駐輪スペースの確保	・利用者ニーズによる、適正な駐輪スペースの確保 等
自転車利用に関するルール の周知・啓発	・街頭での交通指導・広報 ・注意喚起看板等の設置 等
自転車の利用促進	・レンタサイクルの利用環境整備に向けた検討 ・モビリティマネジメントの推進 等



## 第2章 地域状況と社会状況

### 1. 位置

長岡市は、新潟県のほぼ中央部に位置しており、平成17年、平成18年、平成22年の市町村合併により海岸部から山間部まで、約891km<sup>2</sup>の広範囲の市域を持っています。旧11自治体では旧地域を形成する拠点があります。



図 長岡市の位置

### 2. 地勢

市の中央部を、日本一の長さで流水量を誇る信濃川が縦断し、その両岸に肥沃な沖積平野が広がり、その東西には、東山連峰と西山丘陵が連なっています。また、日本海に面する寺泊地域には南北に約16kmの海岸線があります。

高速交通網としては、上越新幹線と関越・北陸自動車道が整備されており、首都圏や北陸・東北方面と長岡市とを結んでいます。市内には、複数のインターチェンジが設置されており、一般国道や県道などと結ばれています。

公共交通を運行するにあたっては、地形的な制約から、信濃川を横断する移動手段や山々を越える移動手段、離れた地域へアクセスする移動手段など、さまざまな公共交通を確保する必要があります。

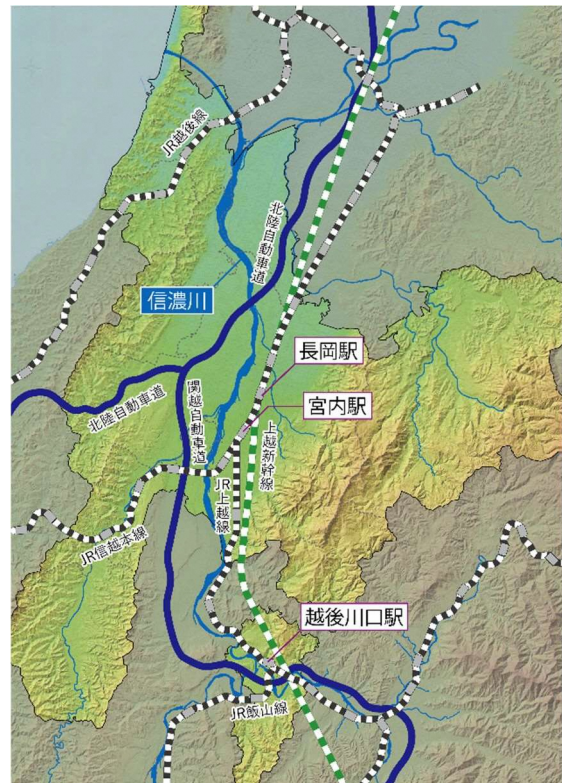
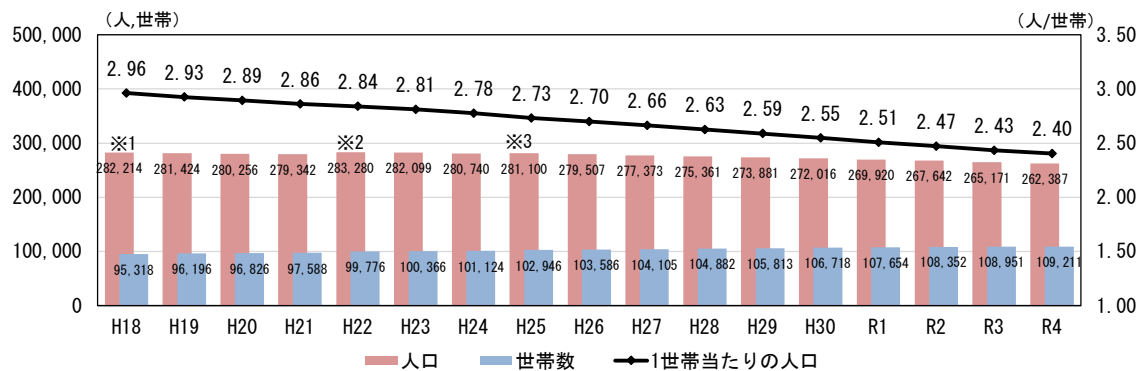


図 長岡市の地勢

### 3. 人口

#### (1) 人口と世帯

長岡市の総人口は、平成17年の合併以降減少しており、令和4年では26.2万人となっています。一方、世帯数は増加しており、令和4年では10.9万世帯です。その結果、1世帯当たりの人数は減少し2.40人/世帯です。平成18年と比較すると約0.6人/世帯減少しています。



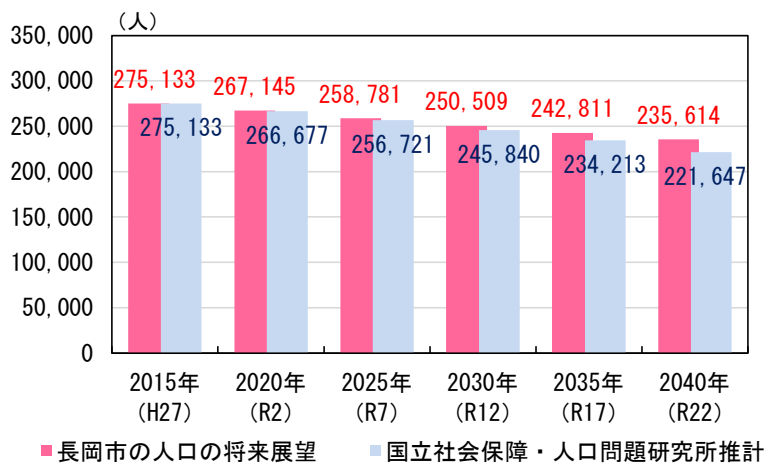
※1: H17. 4. 1\_6市町村合併 (長岡市・中之島町・越路町・三島町・山古志村・小国町)  
 : H18. 4. 1\_5市町村合併 (長岡市・和島村・寺泊町・栃尾市・与板町)  
 ※2: H22. 3. 31\_長岡市と川口町との合併  
 ※3: H25から外国人の世帯・人口を含む

資料：住民基本台帳（各年4.1現在）

図 人口と世帯数の推移

#### (2) 将来人口

長岡市の将来人口はさらに減少することが予想され、長岡市の将来展望では令和7年では25.9万人と、令和2年と比較すると5年間で0.8万人の減少となることが予想されています。



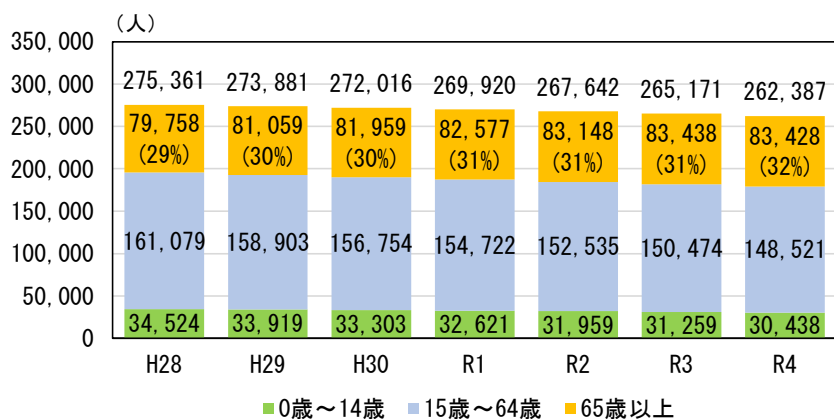
資料：第2期長岡市まち・ひと・しごと創生 総合戦略/人口ビジョン

図 将来人口の推移

### (3) 高齢化

人口減少が進んでいる中で、65歳以上の高齢者は増加しており、令和4年では8.3万人です。そのため、高齢化率も上昇しており、32%に達しています。

※高齢化率：65歳以上人口が総人口に占める割合

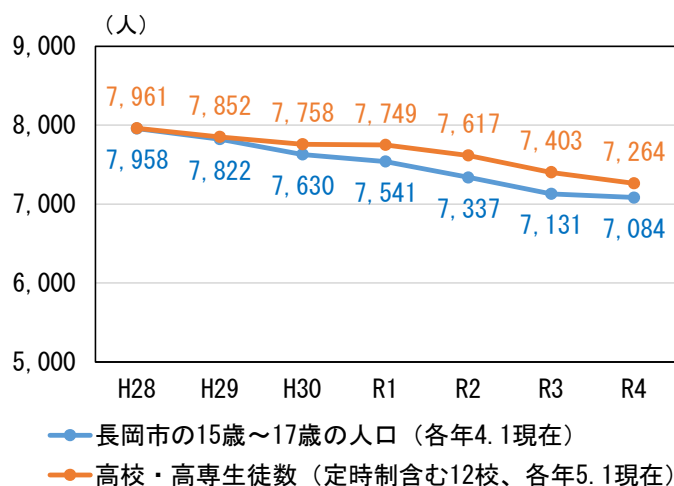


資料：住民基本台帳（各年4.1現在）

図 年齢層の推移

### (4) 高校生等

全体的な人口減少で、長岡市内の15歳～17歳の人口も減少しており、令和4年では約7,100人です。また、市内の高校等に通学する生徒数も減少していますが、令和4年では約7,300人と、市内の15歳～17歳の人口を上回っており、高校生等では、市外から約200人の流入超過です。

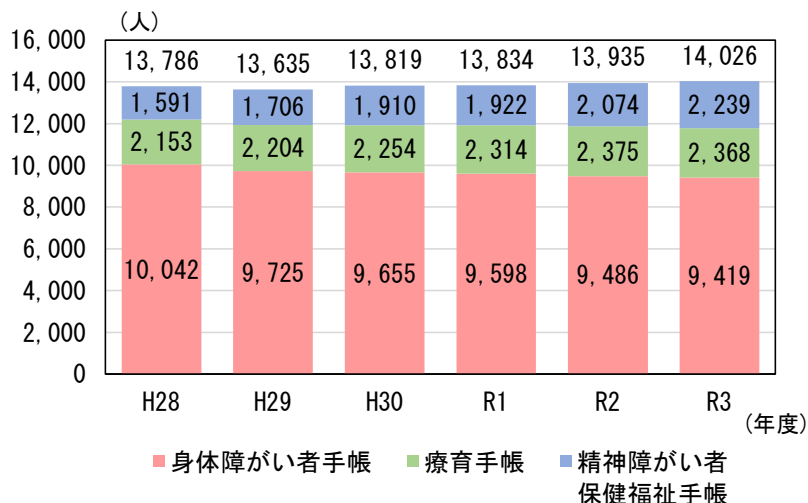


資料：新潟県教育庁総務課「学校要覧」、令和4年度学校基本統計速報、長岡工業高等専門学校HP

図 高校生相当の人口と高校等生徒数

## (5) 障がい者

長岡市における障がい者手帳の所持者数は、平成 28 年度から令和 3 年度にかけて増加傾向にあります。



資料：長岡市統計年鑑

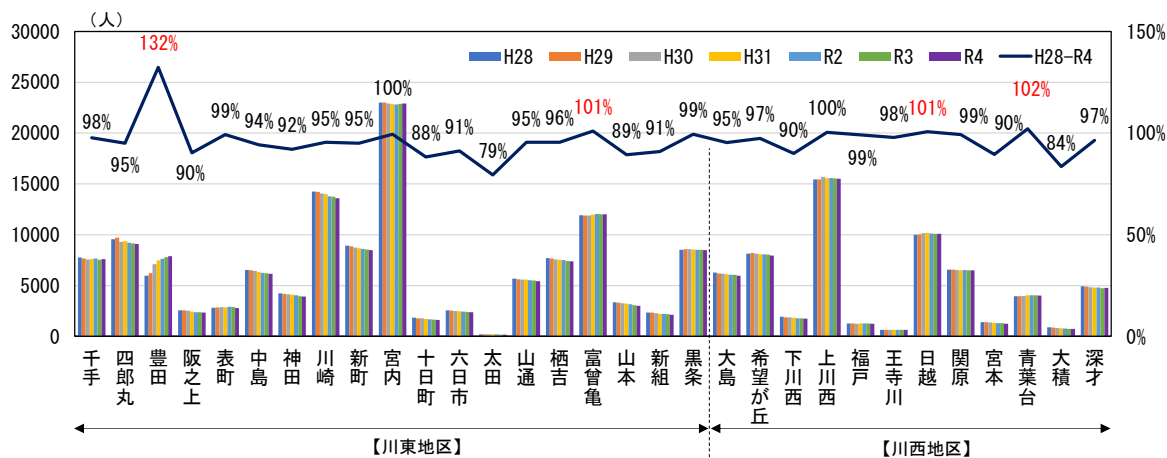
図 障がい者手帳所持者数の推移

## (6) 地域別

### 1) 人口

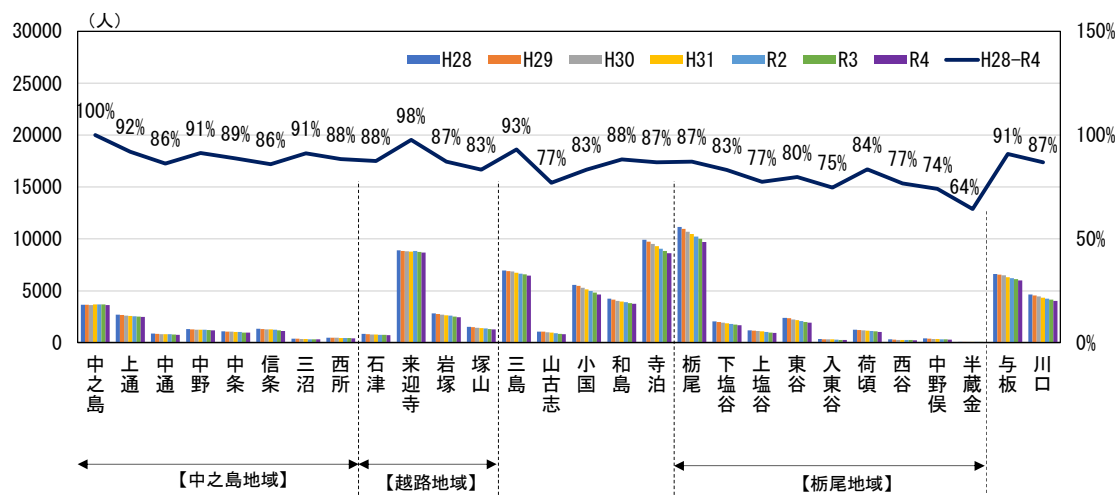
平成 28 年から令和 4 年にかけて全体的に減少していますが、「豊田」「宮内」「富貴亀」「上川西」「日越」「中之島」の各地区では、人口が横ばいまたは増加しています。「豊田」で 132%と大きく増加している理由として、新たに宅地開発が行われたためと考えられます。

また、支所地域では、長岡地域（川東地区・川西地区）より人口が少ない中で、増加率も低く、「山古志」「小国」「和島」「寺泊」「栃尾」「川口」では約 70～90%に減少しており、人口に差異はありますが、いずれの地域も減少傾向が続いています。



資料：住民基本台帳（各年 4.1 現在）

図 人口の推移と増加率（6 年間）



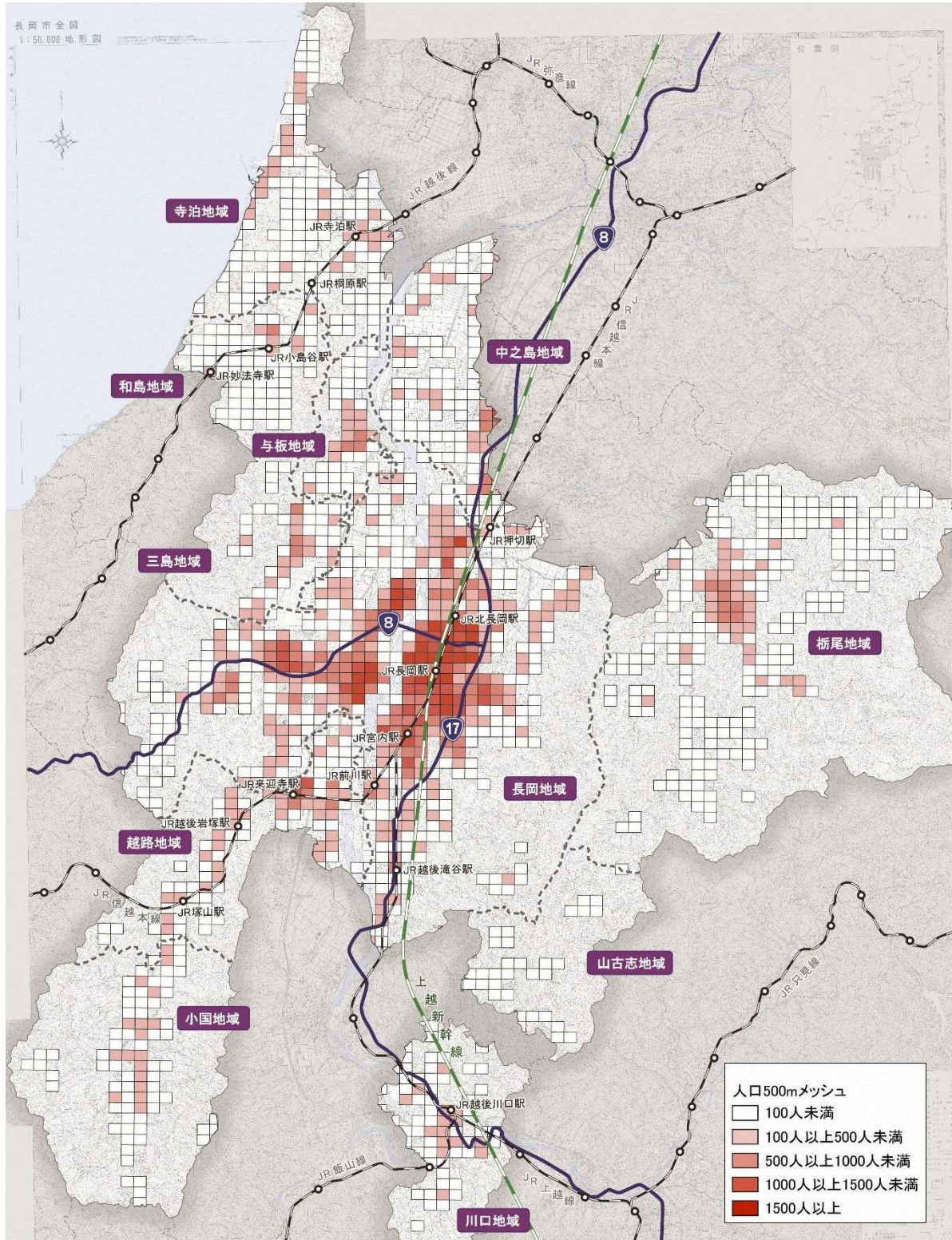
資料：住民基本台帳（各年 4.1 現在）

図 人口の推移と増加率（6 年間）



■人口分布

長岡地域に人口が集中していますが、都心地区、各地域拠点でも人口密度が高い地域があります。



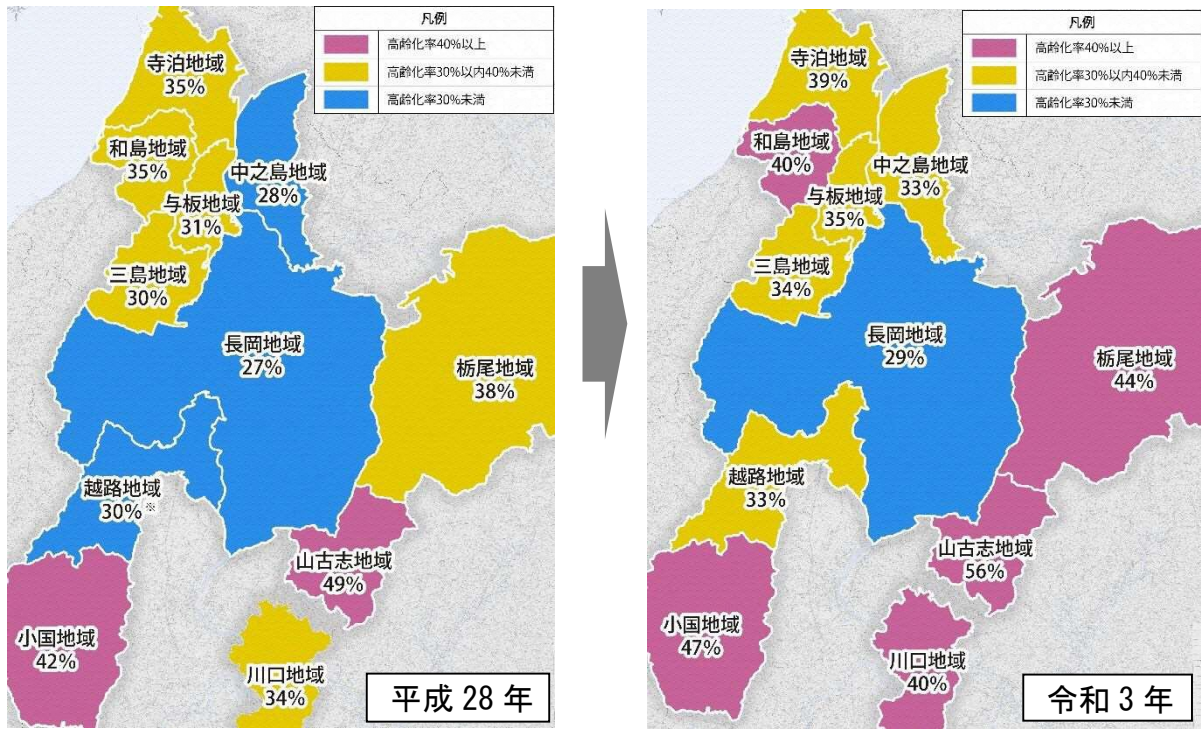
資料：R2 国勢調査

図 人口分布



## 2) 高齢化

高齢化率は支所地域で高まっており、平成 28 年と比較すると 40%以上の地域が 2 地域から 5 地域に増加しています。また、「中之島」「山古志」「小国」「和島」「栃尾」「川口」地域では、平成 28 年から 5%以上高くなっており、急速な高齢化が進んでいます。なお、令和 3 年現在で 30%未満の地域は、市中心部の長岡地域のみです。



※越路地域は四捨五入により 30%となっています。

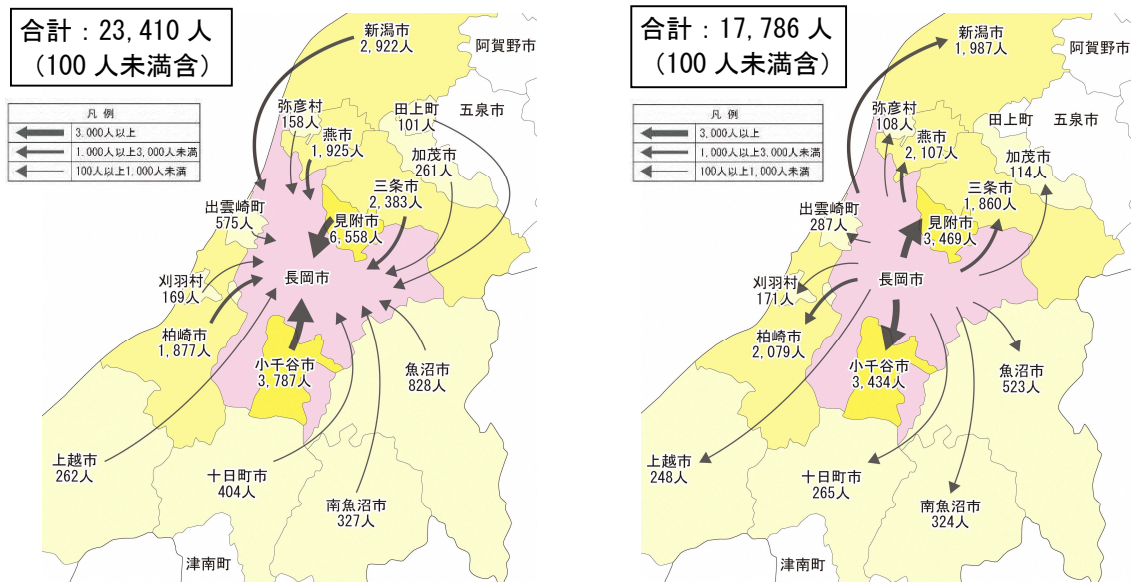
資料：住民基本台帳（各年 4.1 現在）

図 高齢化率の変化

## 4. 市外との移動

### (1) 就業者

流入については、見附市(6.6千人)が最も多く、次いで小千谷市(3.8千人)が多くなっています。流出については、見附市(3.5千人)が最も多く、次いで小千谷市(3.4千人)となっています。全体として流入人口が約5.6千人多いです。



【長岡市への流入人口】

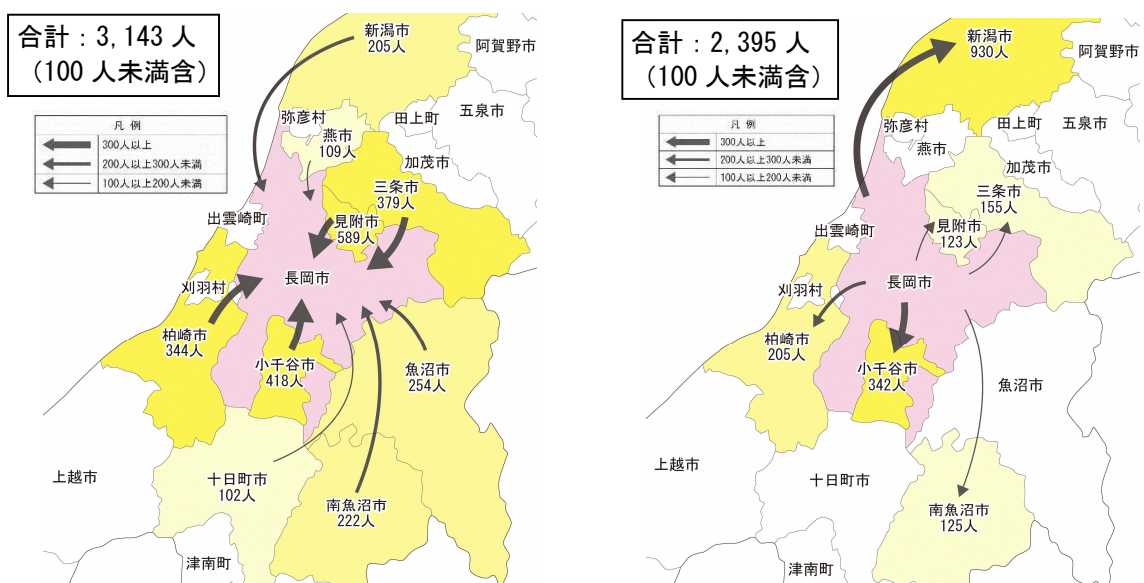
【長岡市からの流出人口】

図 15歳以上の就業者の移動

資料：R2 国勢調査

### (2) 通学者

流入については、見附市(589人)が最も多く、次いで小千谷市(418人)が多くなっています。流出については、新潟市(930人)が最も多く、次いで小千谷市(342人)が多くなっています。全体として流入人口が約750人多いです。



【長岡市への流入人口】

【長岡市からの流出人口】

図 通学者の移動

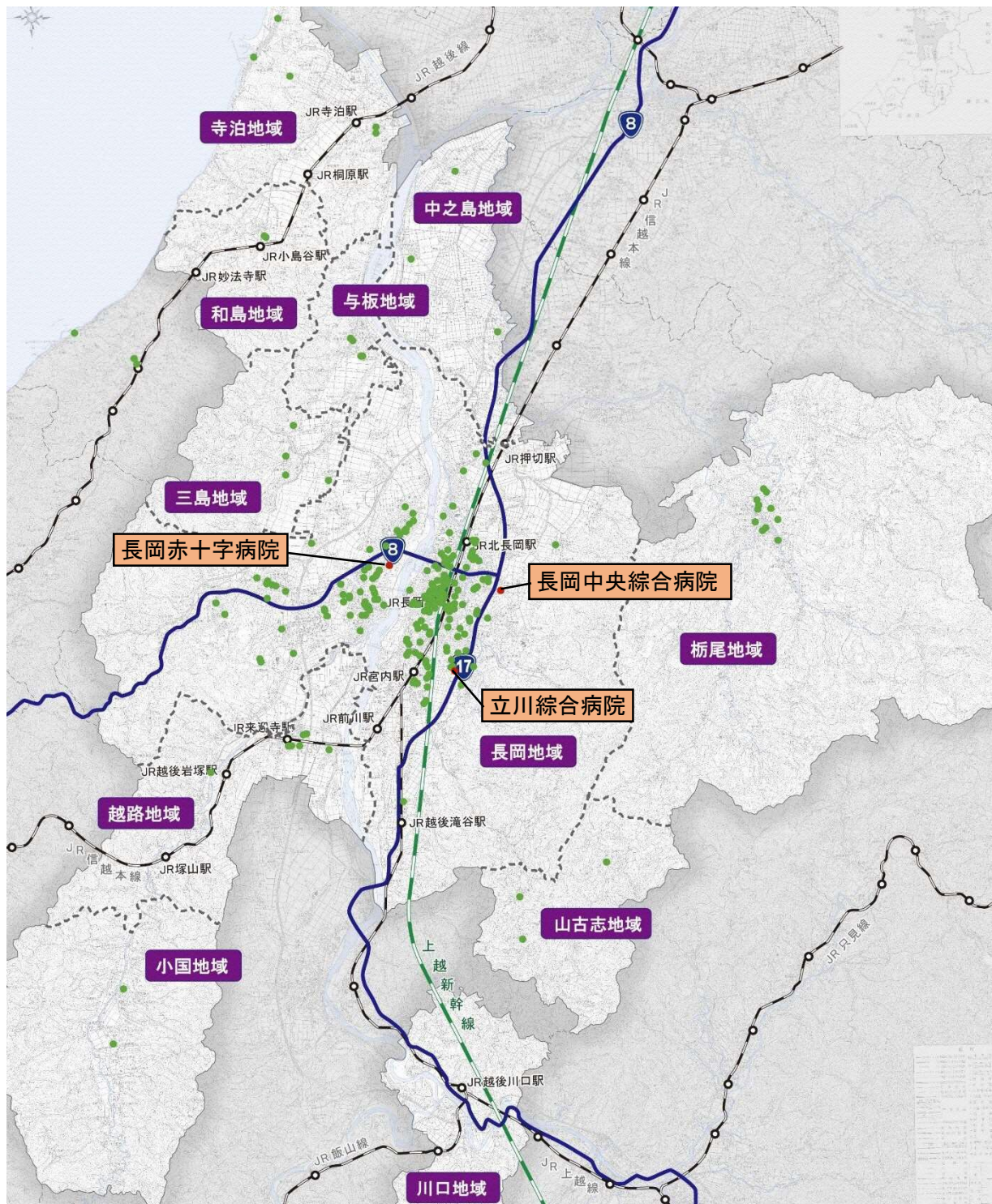
資料：R2 国勢調査



## 5. 主要施設の分布状況

### (1) 医療施設

医療施設は各地域にもありますが、長岡地域に集中しています。また、総合病院である「長岡赤十字病院」「立川総合病院」「長岡中央総合病院」はいずれも長岡地域にあります。



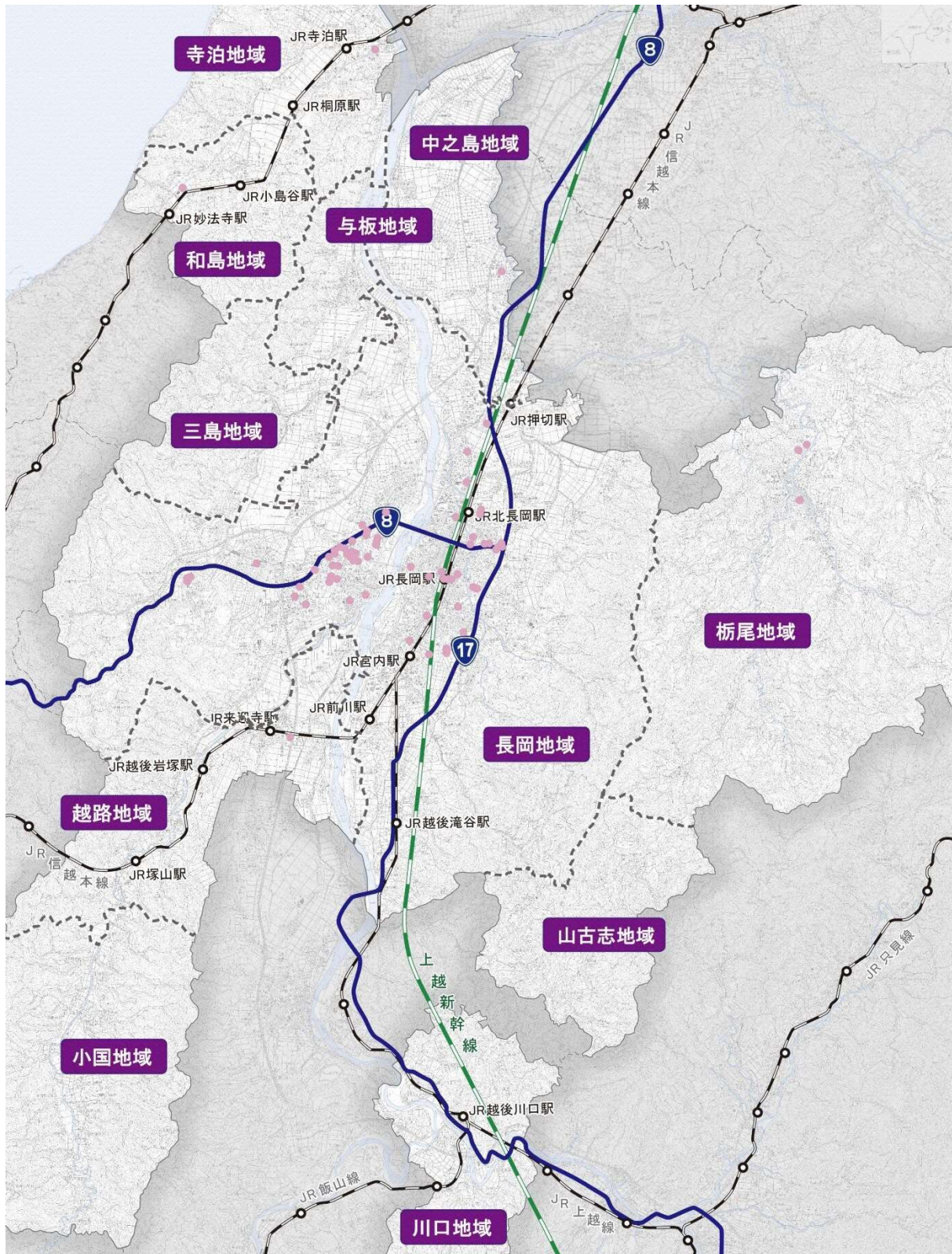
資料：長岡市医師会・歯科医師会（R3.9 現在）

図 施設分布（医療施設）



## (2) 買い物施設

1,000 m<sup>2</sup>以上の大規模小売店舗は長岡地域に多く集積しています。



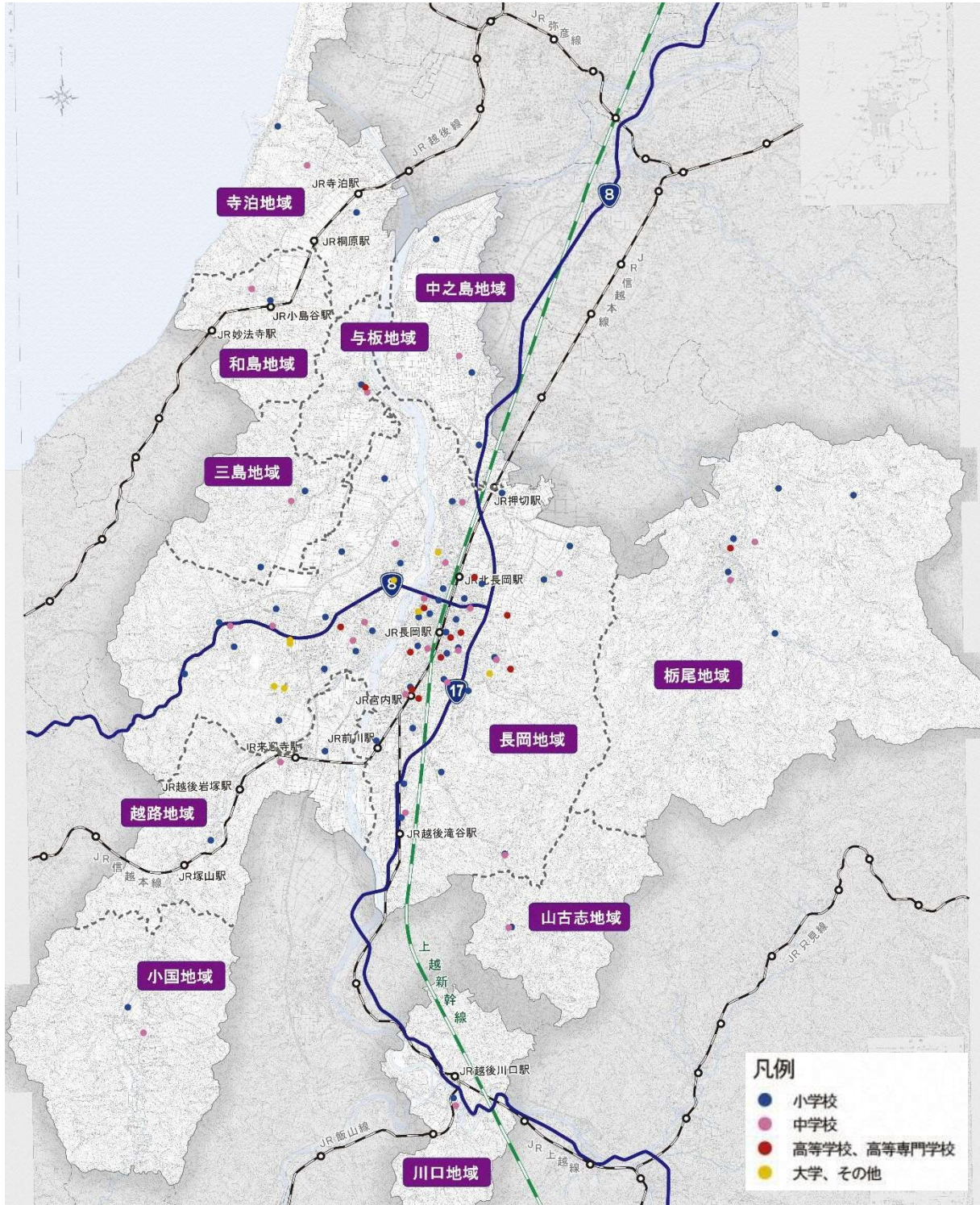
資料：新潟県大規模小売店舗（1,000 m<sup>2</sup>以上）一覧（R2.9 現在）

図 施設分布（買い物施設）



### (3) 学校施設

各地域に小学校・中学校があります。高等学校以上の教育機関の多くは「長岡地域」に集中しており、ほかは「栃尾地域」と「与板地域」となります。そのため、市内の高校等の生徒は、主に「長岡地域」「栃尾地域」「与板地域」への通学となります。



資料 小学校、中学校、高等学校、特別支援学校：新潟県立教育センターHP  
 大学、高専：新潟県 HP（新潟県内の高等教育機関）

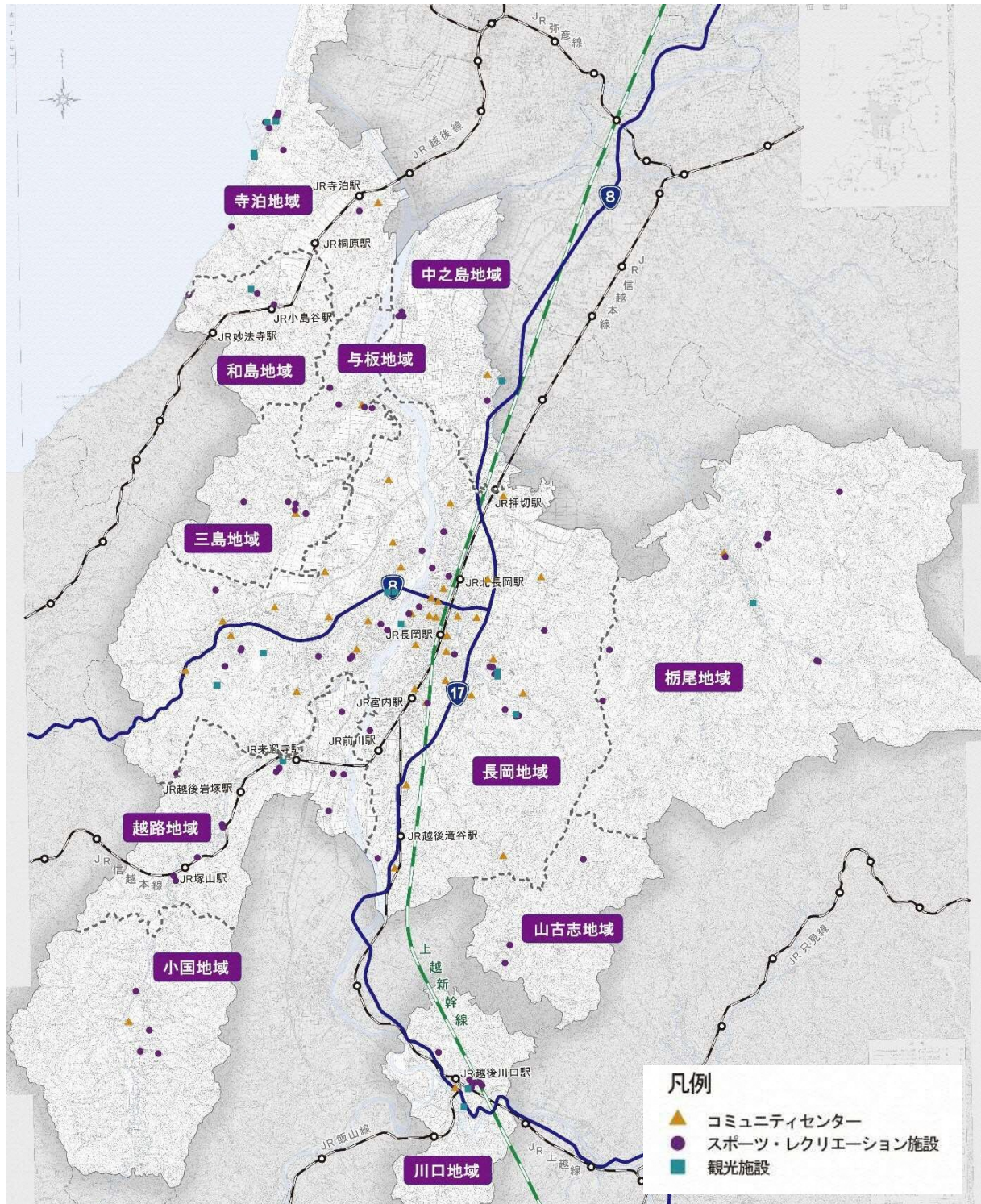
(R3.4 現在)

図 施設分布（学校施設）



(4) その他主な施設（コミュニティセンター、スポーツレクリエーション施設、観光施設）

コミュニティセンターは、長岡地域に多く配置されており、スポーツレクリエーション施設は、各地域に配置されています。また、観光施設は、長岡地域、寺泊地域に比較的多く立地しています。



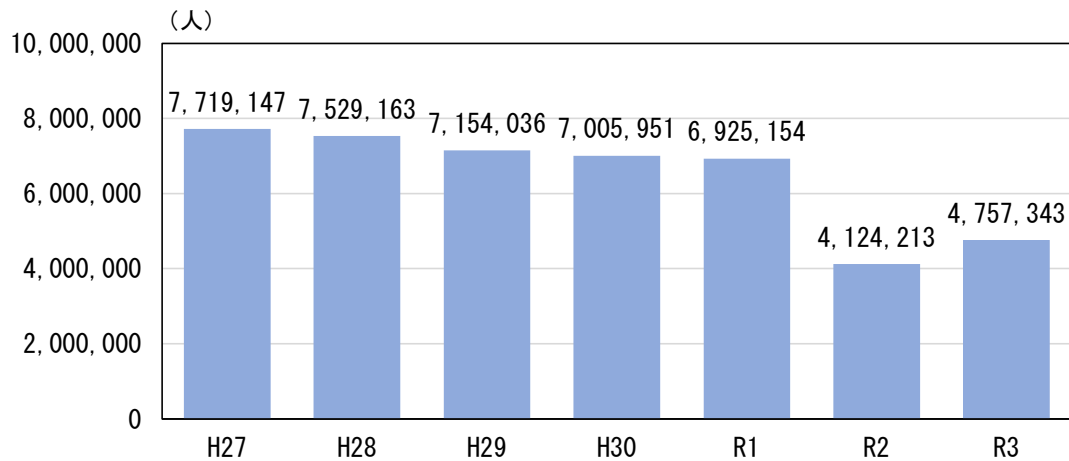
資料 スポーツ・レクリエーション施設、コミュニティセンター：長岡市 HP（R3.9 現在）

観光施設：新潟県観光入込客数（R1）

図 施設分布（スポーツ・レクリエーション施設、コミュニティセンター、観光施設）

## 6. 観光客

長岡市の観光入込客数は、年々減少傾向にあります。観光入込客数が多い主な施設・イベント等では、「寺泊魚の市場通り」、「長岡まつり」、「国営越後丘陵公園」、「道の駅 R290 とちお」等であり、長岡地域や寺泊地域をはじめ、市内に広く分散しています。また、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で観光入込客数が大幅に減少しています。



資料：新潟県観光入込客統計

図 観光入込客数の推移

表 主な施設・イベント等の観光入込客数の推移

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
道の駅ながおか花火館	—	—	—	—	—	605,952	1,085,368
もみじ園（越路もみじまつり含）	62,980	64,010	69,445	92,470	97,417	91,071	83,760
水族博物館	115,520	111,380	114,640	107,320	114,550	81,090	87,220
きんぱちの湯（日帰り入浴）	151,220	142,940	124,980	121,100	127,170	72,570	62,770
えちご川口温泉	134,154	132,293	130,566	112,429	114,735	72,883	83,428
国営越後丘陵公園	564,121	497,002	492,721	476,150	459,307	320,857	371,856
道の駅良寛の里わしま	286,420	321,600	314,639	300,590	292,260	258,680	285,590
寺泊魚の市場通り	1,884,500	1,770,500	1,734,050	1,669,900	1,672,800	1,067,300	1,057,300
道の駅R290とちお	487,900	461,600	474,100	434,100	451,500	368,500	424,400
あぐりの里	157,179	155,599	141,590	132,456	125,737	95,743	97,071
県立近代美術館	67,212	330,702	71,517	71,896	77,840	—	—
ハイブ長岡（産業展示、雪しか祭り含）	125,456	129,775	135,505	101,461	107,440	—	—
県立歴史博物館	43,037	51,166	54,094	64,108	50,752	—	—
悠久山公園（桜まつり含）	197,830	188,880	189,830	166,130	193,410	—	—
長岡まつり（花火大会含）	1,206,000	1,077,000	1,191,000	1,203,000	1,244,000	—	—
米百俵まつり	95,000	75,000	83,000	85,000	78,000	—	—
見附市今町・長岡市中之島大風合戦	49,000	50,000	49,000	54,000	54,000	—	—
寺泊港まつり	102,000	92,000	86,000	86,100	73,000	—	—

資料：新潟県観光入込客統計

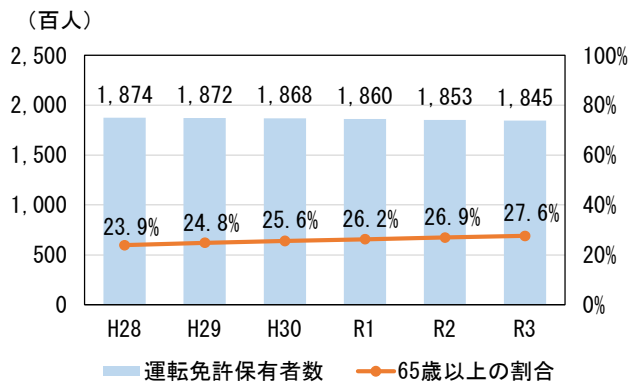
## 7. 交通事故

人口減少等の影響もあり、長岡市における免許保有者数は減少していますが、人口減少と反比例し、運転免許を保有している高齢者の割合は増加しています。

また、長岡市における交通事故は減少し、高齢者が関連する交通事故も減少していますが、交通事故全体に占める高齢者事故の割合は増加しています。

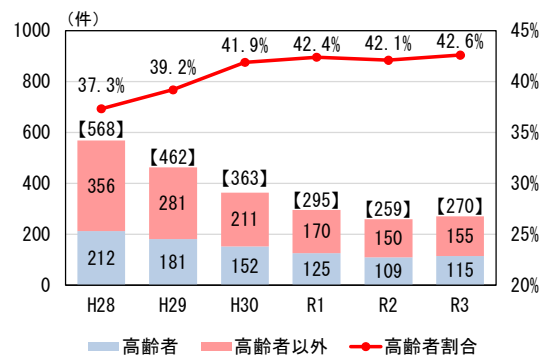
運転免許の返納者数も、令和元年からは減少傾向ですが、令和3年は平成28年と比べて、約45%増加しています。交通事故を更に減少させるためにも、公共交通への転換を促すことも必要です。

長岡市では、免許返納者の公共交通への転換のきっかけづくりとして「高齢者等運転免許自主返納支援事業」を実施しました。令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、運転免許の返納を控える人が増えたことで支援事業への申請者数も減少しましたが、平成28年度から全体的には増加傾向でした。



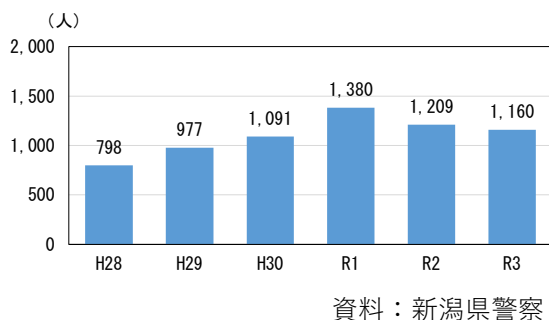
資料：長岡市

図 運転免許保有者数と高齢化率の推移



資料：長岡市

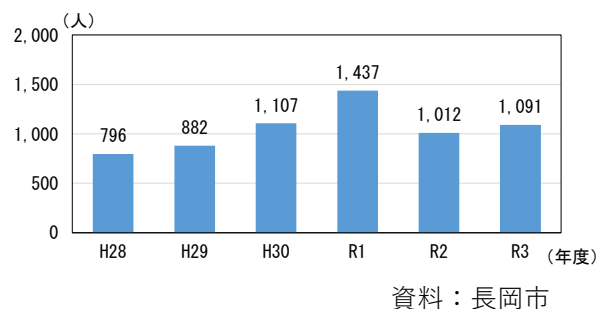
図 交通事故の推移



資料：新潟県警察

図 運転免許返納者数の推移

※各年12月末現在の数値



資料：長岡市

図 高齢者等運転免許自主返納支援事業の申請者

※支援事業はR3年度で終了



## 8. 交通量

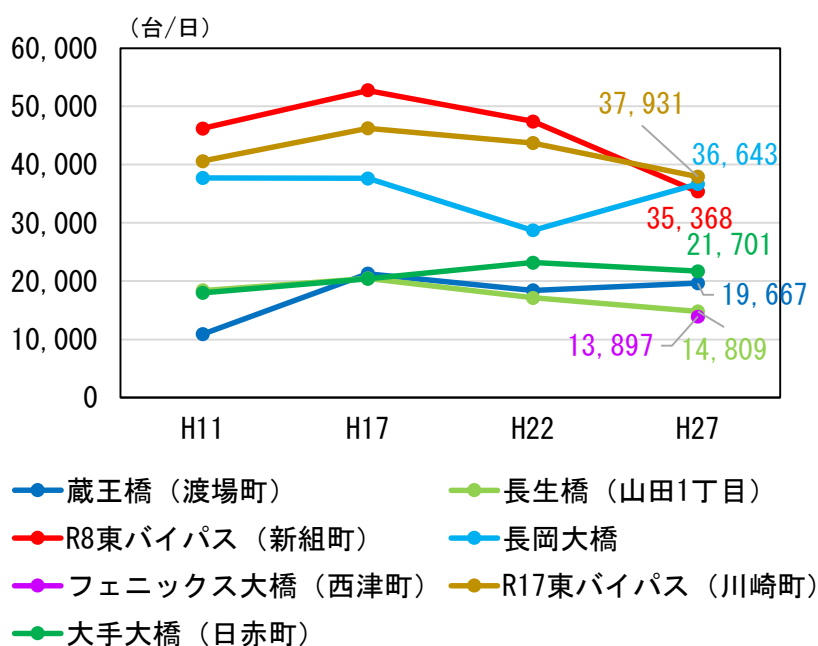
### (1) 自動車交通量の推移

自動車交通量は全体的に平成17年から減少傾向にあります。平成27年には国道17号東バイパスで約38千台/日の交通量が測定されています。

信濃川を渡る橋梁では、「長岡大橋」が最も多く約37千台/日、次いで「大手大橋」の22千台/日となっています。平成25年にフェニックス大橋が開通したことにより、平成27年における「長生橋」や「大手大橋」の交通量は減少しており、交通量が分散したと考えられます。一方、「蔵王橋」と「長岡大橋」は増加に転じています。

長岡市は、信濃川で市街地が東西に分断されていることもあり、南北方向に対する交通量（東バイパスの交通量）より、東西方向に対する交通量（橋梁の交通量）の減少量は少ないです。このことから、東西を結ぶ（信濃川を渡る）公共交通、移動手段の確保が必要と考えられます。

※長岡大橋以外は橋梁部ではなく、橋詰付近の調査地点データ

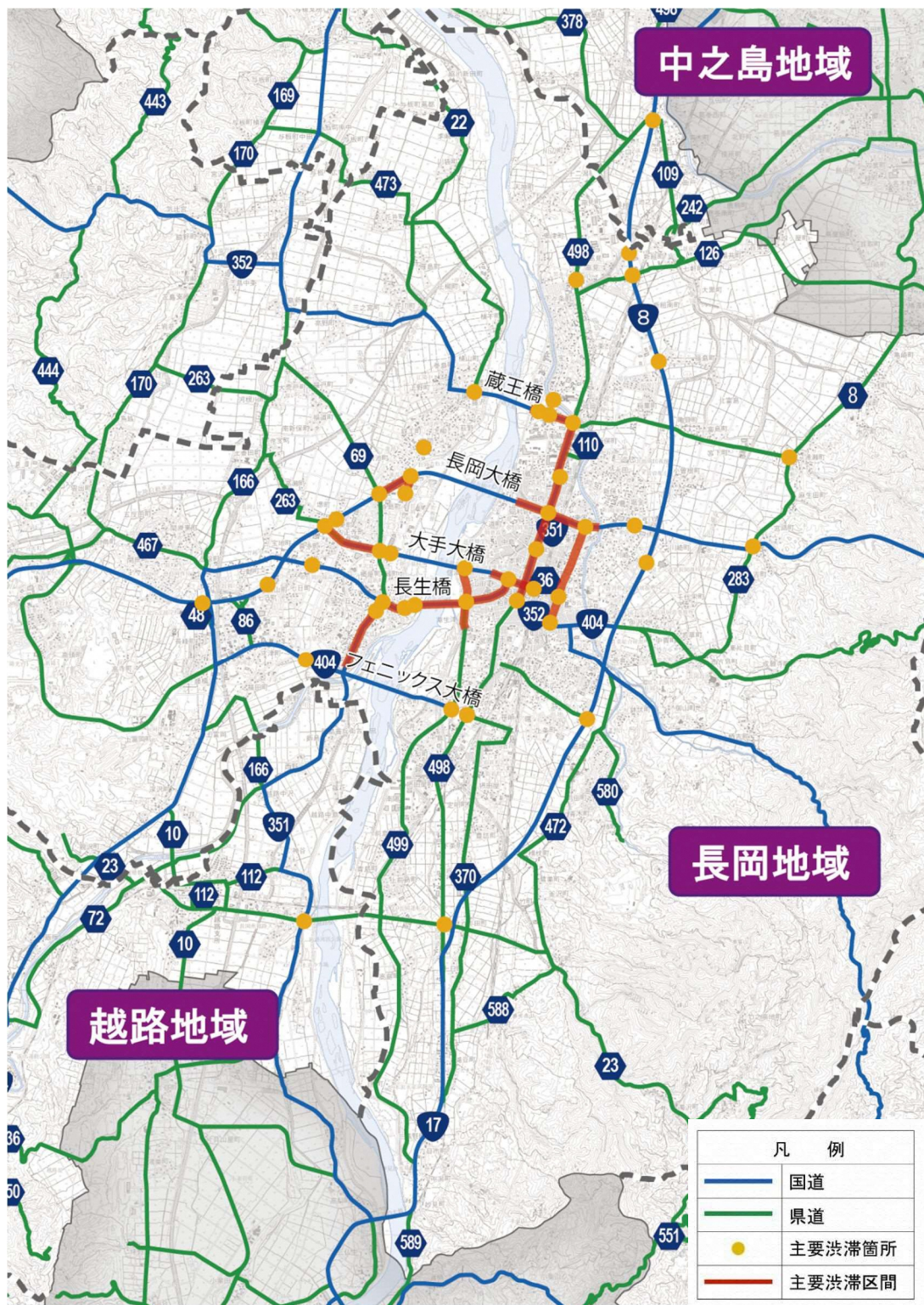


資料：H27 道路交通センサス

図 主な調査地点の交通量の推移

## (2) 道路の渋滞状況

長岡地域の中心部で信濃川を挟み両側で主要渋滞箇所・主要渋滞区間があります。これらの地点では、路線バスが運行されています。なお、長岡地域を除く支所地域では目立った渋滞は見られません。



資料：新潟県渋滞対策協議会（R4.9 時点）

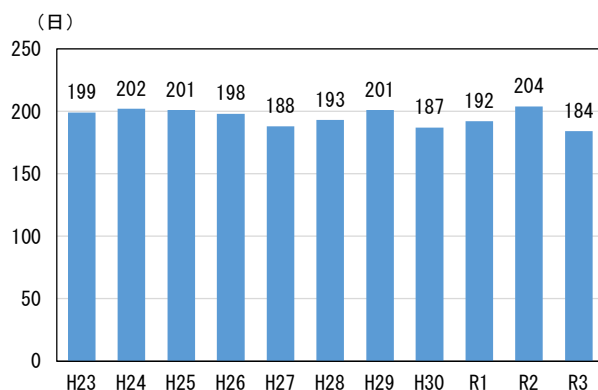
図 道路の渋滞状況



## 9. 気象

### (1) 降雨

長岡市では、年間およそ 200 日の降雨日があります。公共交通利用者の待合環境を改善する上屋整備の効果や、通常時は徒歩・自転車等で外出する方々が雨天時に公共交通へ転換することによる利用者数の増加に留意する必要があります。



資料：気象庁

図 降雨日数の推移（日降水量 1mm 以上）

### (2) 降雪

長岡市では、年間の降雪日数が減少傾向ですが、一時的に積雪量が多くなる時期もあります。そのため、降雪量が多い場合の公共交通の運行の確保や運行情報の提供など、降雪時における対応が必要です。

また、地域によって降雪量に大きな差があり、各地域で公共交通の利用環境が異なると考えられるため、各地域住民を対象とした調査を行う必要があります。

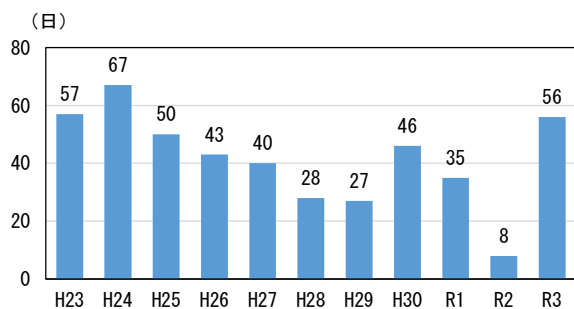


図 降雪日数（長岡観測所）

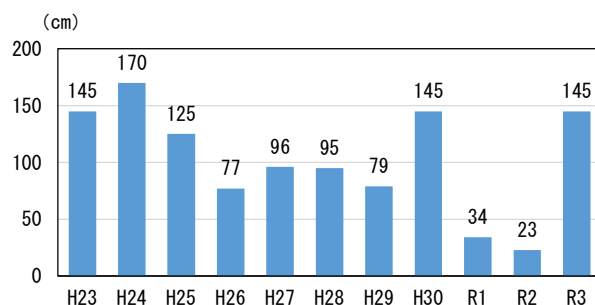


図 最深積雪（長岡観測所）

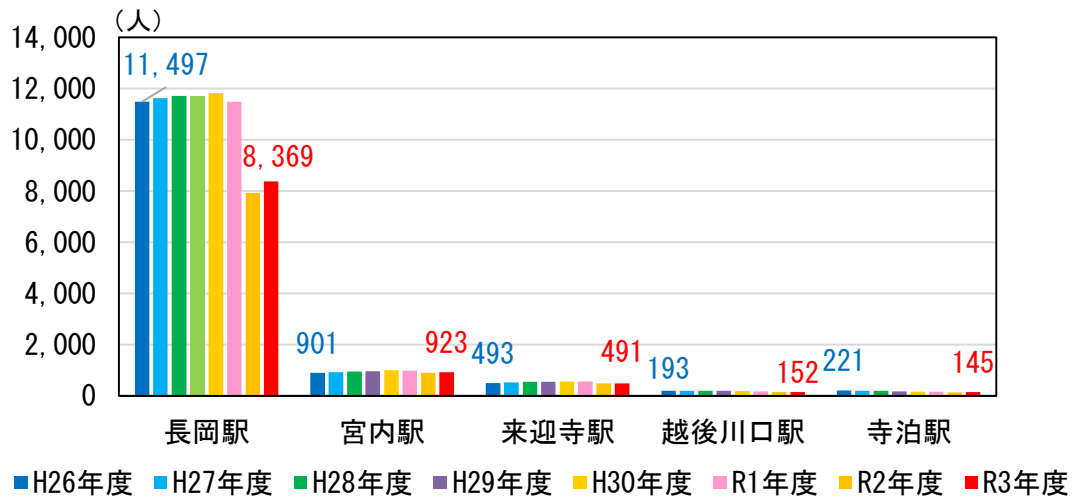
資料：気象庁（寒候年（前年 8/1 から当年 7/31））

### 第3章 公共交通の状況

#### 1. 鉄道

##### (1) 利用者数（乗車人員）

長岡市内に鉄道（JR）の旅客駅は14駅あり、有人駅は5駅です。1日当たりの乗車人員は平成26年と比較すると新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向です。乗車人員が最も多い長岡駅で約8.4千人/日です。



資料：JR 東日本

図 1日当たりの乗車人員

##### (2) 運行便数

鉄道の運行便数は、上越新幹線は新潟方面、東京方面とも25便/日の運行です。在来線は、長岡駅から新潟方面の運行が65便/日（特急しらゆき含む）ですが、柏崎方面は49便/日、上越線は34便/日、また越後線は約20便/日です。平成29年と比較しても大きな変化はありません。

表 鉄道の運行便数

単位：便/日

路線	方面	区間	長岡駅		宮内		来迎寺		越後川口		寺泊		小島谷	
			H29.4	R3.6	H29.4	R3.6	H29.4	R3.6	H29.4	R3.6	H29.4	R3.6	H29.4	R3.6
			便数	便数	便数	便数	便数	便数	便数	便数	便数	便数	便数	便数
JR上越新幹線	新潟方面		26	25										
	東京方面		26	25										
JR信越本線	新潟方面	長岡⇔新潟方面	54	55										
		特急しらゆき	10	10										
	柏崎方面	長岡⇔柏崎方面	38	39	36	37	37	38						
		特急しらゆき	10	10										
JR上越線		長岡⇔越後湯沢方面	29	30	29	30			29	30				
		長岡⇔十日町方面	4	4	4	4			4	4				
JR越後線										22	22	20	20	

資料：JR 時刻表

## 2. 路線バス等乗合交通

### (1) 全体

#### 1) 公共交通網

長岡市では、路線バスの他、地域生活交通が「山古志」「小国」「和島」「寺泊」「栃尾」「川口」の6つの支所地域で運行されています。

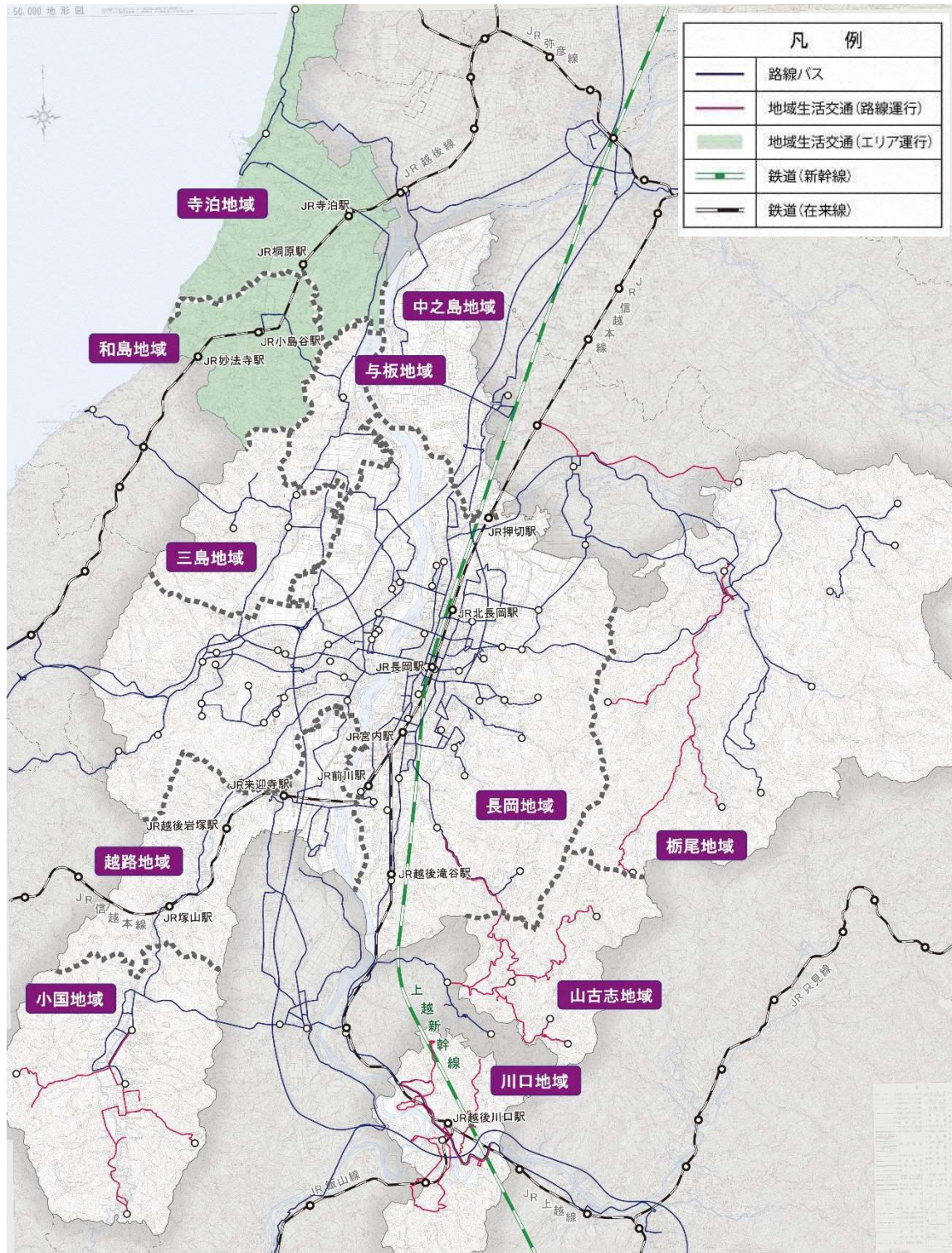
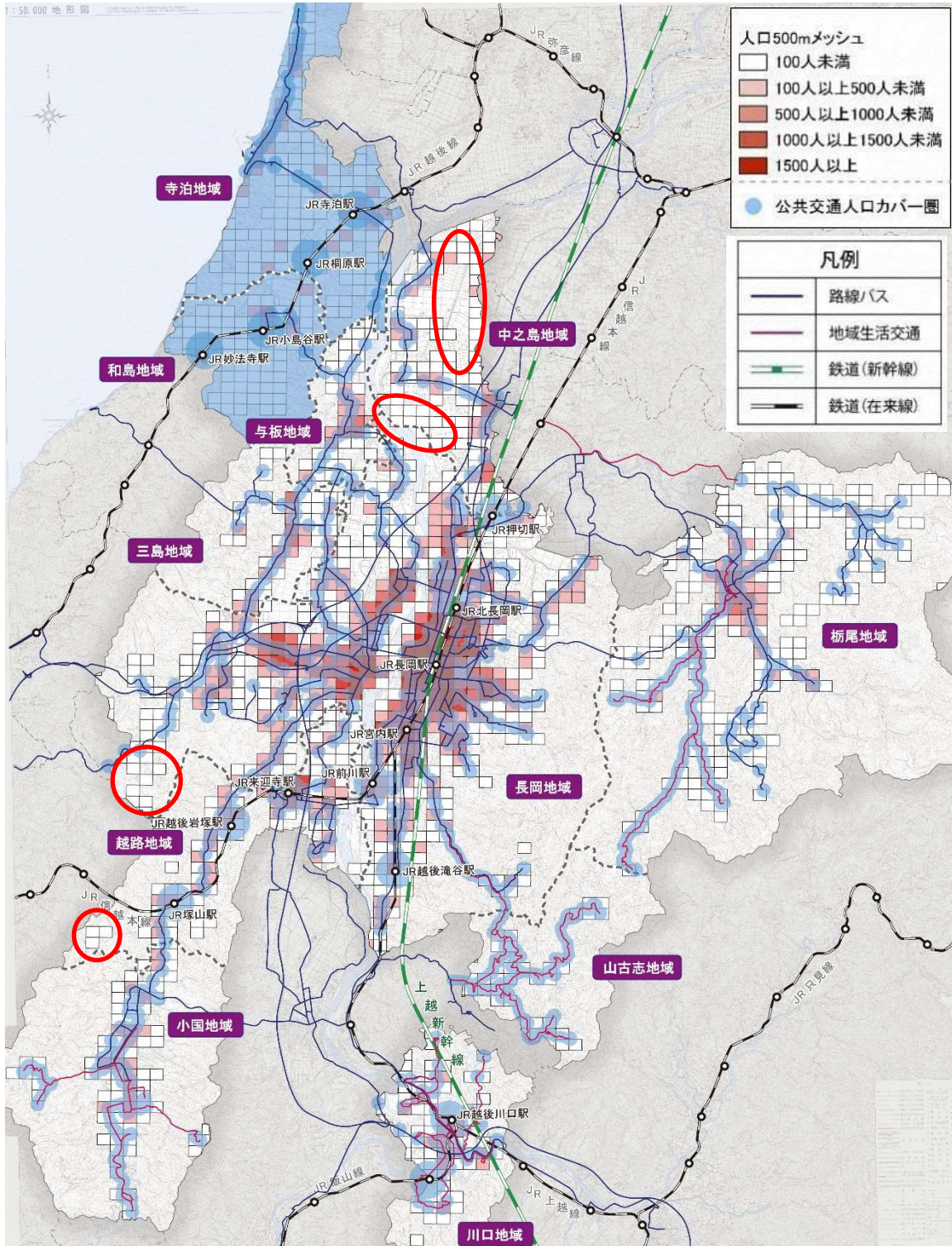


図 公共交通網 (R4.10 現在)



## 2) 公共交通空白地

「和島」地域と「寺泊」地域で地域生活交通がエリア運行を開始したため、公共交通がカバーできていない公共交通空白地は、「中之島」地域や、長岡地域の一部にまとまって見られます。



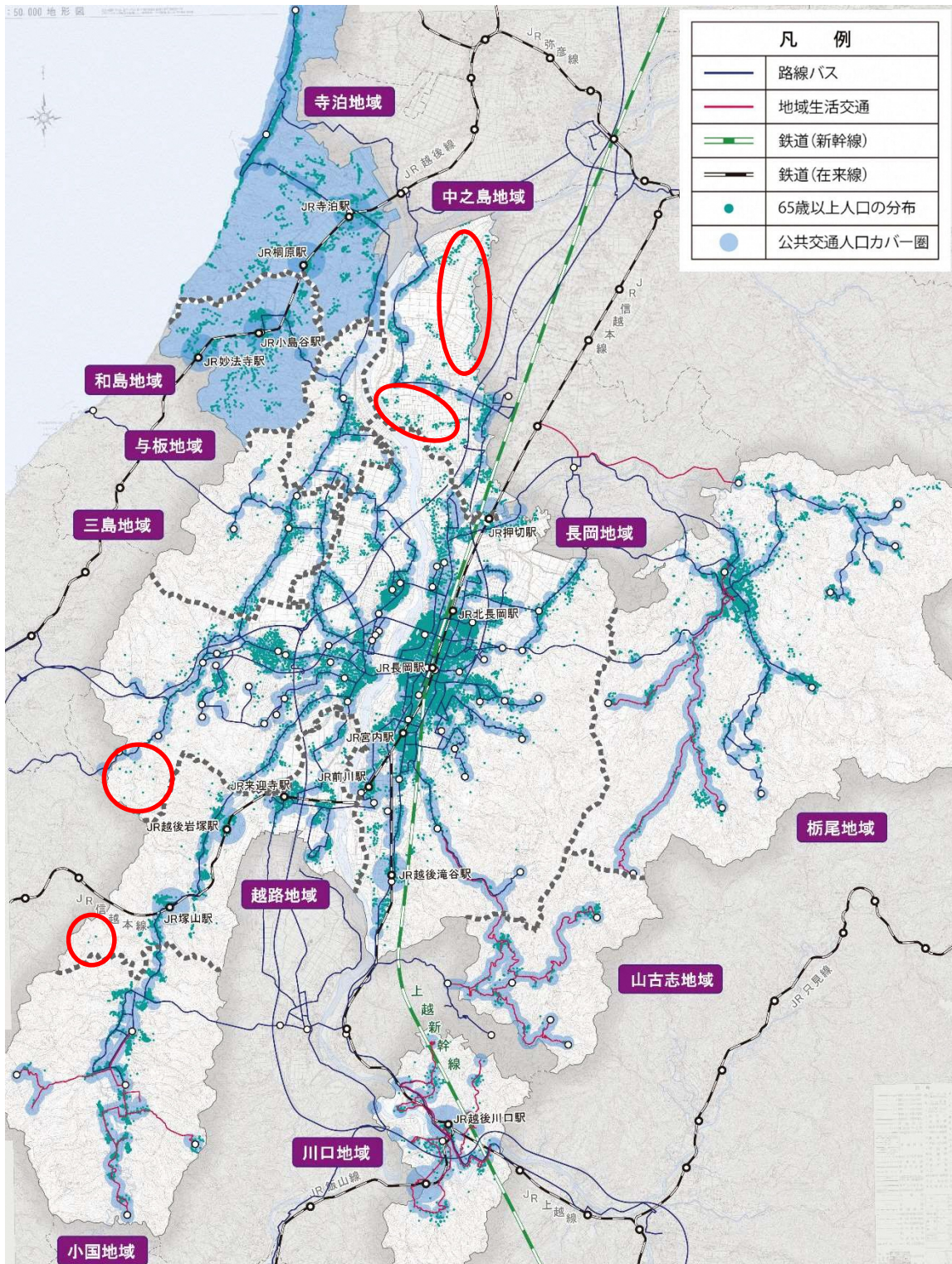
資料：R2 国勢調査、公共交通ルート図（R4.10 現在）

図 公共交通空白地の分布状況



### 3) 65歳以上人口の分布から見る公共交通空白地

前頁で示した公共交通空白地には、65歳以上の高齢者も多く住んでいます。



資料：住民基本台帳（R3.4 現在）、公共交通ルート図（R4.10 現在）

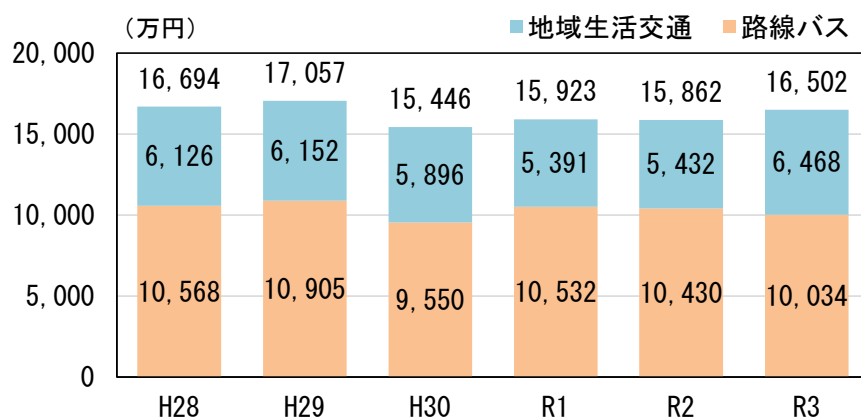
図 65歳以上の人口分布と公共交通網（R3.4 現在）

#### 4) 補助金（長岡市）

運賃収入を補填するため、一部路線に運行補助金を充当しています。路線バスの利用者は年々減少していますが、運行効率化を図っているため、長岡市が負担する補助金は、ほぼ横ばいの約1億円です。

また、地域生活交通についても同様に運行補助金を充当しています。運行の効率化等の見直しにより、補助金は減少傾向でしたが、令和3年度は新たに栃尾地域及び和島地域デマンド型乗合タクシーの本格運行開始に伴い、大幅に増加しました。

長岡市の補助金は、令和3年度では路線バス、地域生活交通で約1.7億円を充当しています。



資料：長岡市

図 長岡市補助金の推移

※～R2：地域生活交通の補助金は、「山古志」「小国」「川口」の運行の合計であり、「和島」「栃尾」の実証運行の経費を除く。

R3：「栃尾」「和島」の地域生活交通（デマンド型乗合タクシー）が本格運行に至ったため、新たに含めた。

## (2) 路線バス

### 1) 利用者数

路線バスの利用者は年々減少しており、令和元年度では一般乗合バスでは 489 万人の利用となっており、平成 23 年度と比較すると約 120 万人減少しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、令和 2・3 年度は大きく減少しています。なお、以下データは越後交通本社、東長岡営業所分のみのデータ（統計年鑑参照）です。

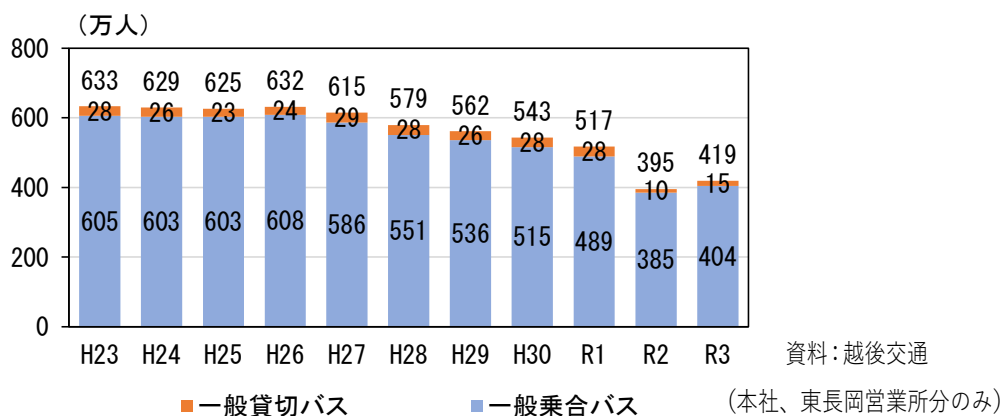


図 バスの利用者数

### 2) 運行便数

路線バスの運行便数は、利用者数の減少の影響や、栃尾地域での地域生活交通への切り替えもあり、平成 29 年と比較すると平日で約 210 便、休日で 130 便の減少となっており、路線バスの運行の維持が難しくなっています。

表 路線バスの運行便数

	H29		R3			H29		R3		
	平日	休日	平日	休日		平日	休日	平日	休日	
長岡駅 大手口 発着	長岡駅前=十日町線	39	27	29	23	長岡駅東口=成願寺線	15	10	13	10
	長岡駅前=小千谷車庫前線	17	14	17	14	長岡駅東口=悠久山線	103	95	102	94
	〈急行〉長岡駅前=小千谷車庫前線	31	26	31	26	長岡駅東口=柿線	30	24	28	24
	法務局前=道の駅ながおか花火館線	103	83	100	78	長岡駅東口=立川綜合病院	58	33	47	29
	長岡駅前=江陽団地 環状線	33	27	30	24	宮内環状線	16	6	10	4
	長岡駅前=蓮花寺・出雲崎線	27	20	25	17	宮内川崎環状線	4	0		
	長岡駅前=与板線	12	9	12	9	宮内駅角=長岡駅東口	2	0		
	長岡駅前=来迎寺線	6	2	6	2	川崎環状線			4	0
	長岡駅前=小国線	21	12	18	12	長岡駅東口=長岡中央綜合病院	66	37	64	36
	長岡駅前=柏崎駅前線	33	28	28	24	長岡駅東口=上見附線 [川崎経由]	40	23	46	26
	長岡駅前=田代線	82	54	78	52	特急〈快速〉長岡駅東口=栃尾線	36	22	31	18
	長岡駅前=与板線	23	16	23	16	長岡駅東口=上見附線 [新町経由]	29	23	28	23
	長岡駅前=越後丘陵公園線	31	23	31	24	長岡駅東口=福島・稲保線	9	3	11	4
	長岡駅前=ニュータウン・県立歴史博物館線	58	50	46	40	長岡駅東口=栖吉線	22	15	18	14
	中央環状線 (内回り・長岡大橋先回り)	24	24	11	11	長岡駅東口=滝谷線	18	13	18	15
	中央環状線 (外回り・長生橋先回り)	25	25	10	10	長岡駅東口=高龍神社 (蓬平) 線	20	15	12	10
	長岡駅前=宮内本町線	8	7	9	7	長岡駅東口=宮内線	55	39	49	34
	長岡駅前=免許センター線	10	0	3	0	栃尾=律谷・入塩川・梅之俣線	14	10	14	10
	長岡駅前=東三条駅前	40	25	34	21	栃尾=栃堀・栗山沢線	16	12	16	14
	〈急行〉長岡駅前=栃尾線	33	24	30	22	上見附車庫=下塩線	10	4		
	長岡駅前=分水駅前線	16	12	12	8	栃尾=半蔵金・新山・軽井沢線	6	4		
	長岡駅前=小島谷駅前線・寺泊線	39	28	38	26	栃尾=見附=浦瀬=長岡駅東口線	48	27		
長岡駅前=エコトピア寿線	15	10	13	10	合計	1391	1002	1179	872	
江陽環状線	18	17	18	17						
長岡駅前=宝町線	30	24	16	14						

資料：越後交通



路線バスは、JR 長岡駅を中心とした長岡地域の市街地において、特に多くの運行便数があります。

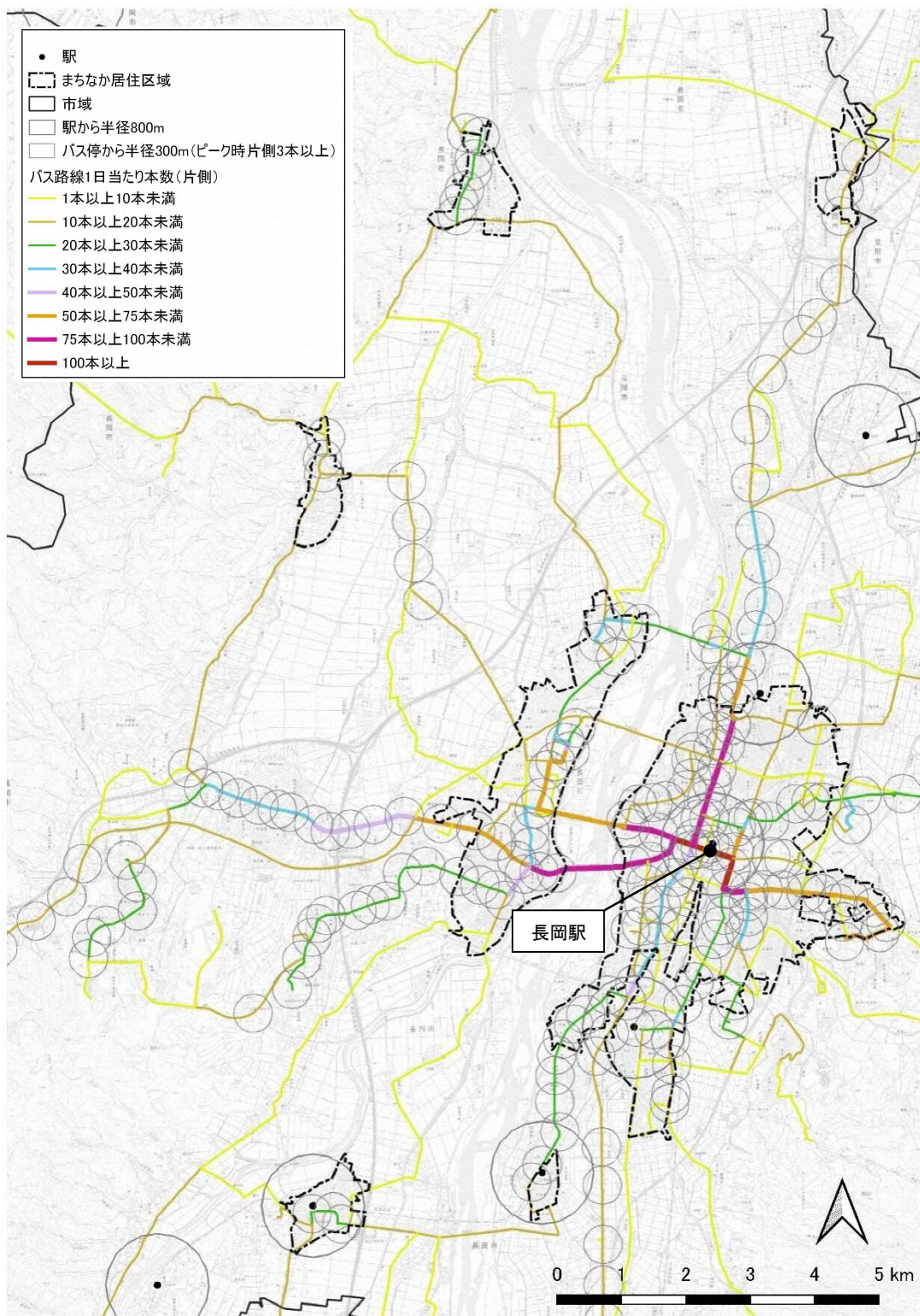


図 長岡都市計画区域におけるバスの運行本数 (R3)



### 3) 路線別輸送実績

路線別の利用実績を分析したところ、学校関連の路線は利用者・運行目的が明確であることから、収支率が高くなっています。このことから、学生の移動需要は収支に大きく影響することがわかります。一方で、支所地域と市外を結んでいる路線などは収支率が低く、見直しを検討する必要性が高い路線があります。

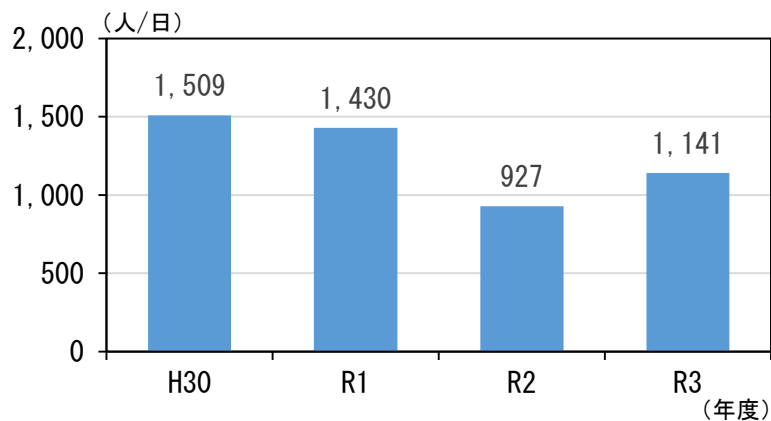
収支率が高い路線・・・長岡駅 ⇄ 悠久山

学校関連便（向陵高校、商業高校線）

（越後交通提供資料（R3 年度輸送実績）より算出）

### 4) 県内高速バス

高速バスの県内路線バスの利用者数は、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響等により、対前年度比で 30%以上減少しています。令和 3 年度にはやや回復したものの、依然として新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、感染拡大前の水準まで回復していません。県内高速バスは、通勤や通学などで利用する方がいることが想定され、生活交通の一部となっていると考えられます。



※年間 14 日調査の平均値

資料：越後交通

図 高速バス（新潟⇄長岡線）の利用者数

### (3) 地域生活交通

#### 1) 山古志地域

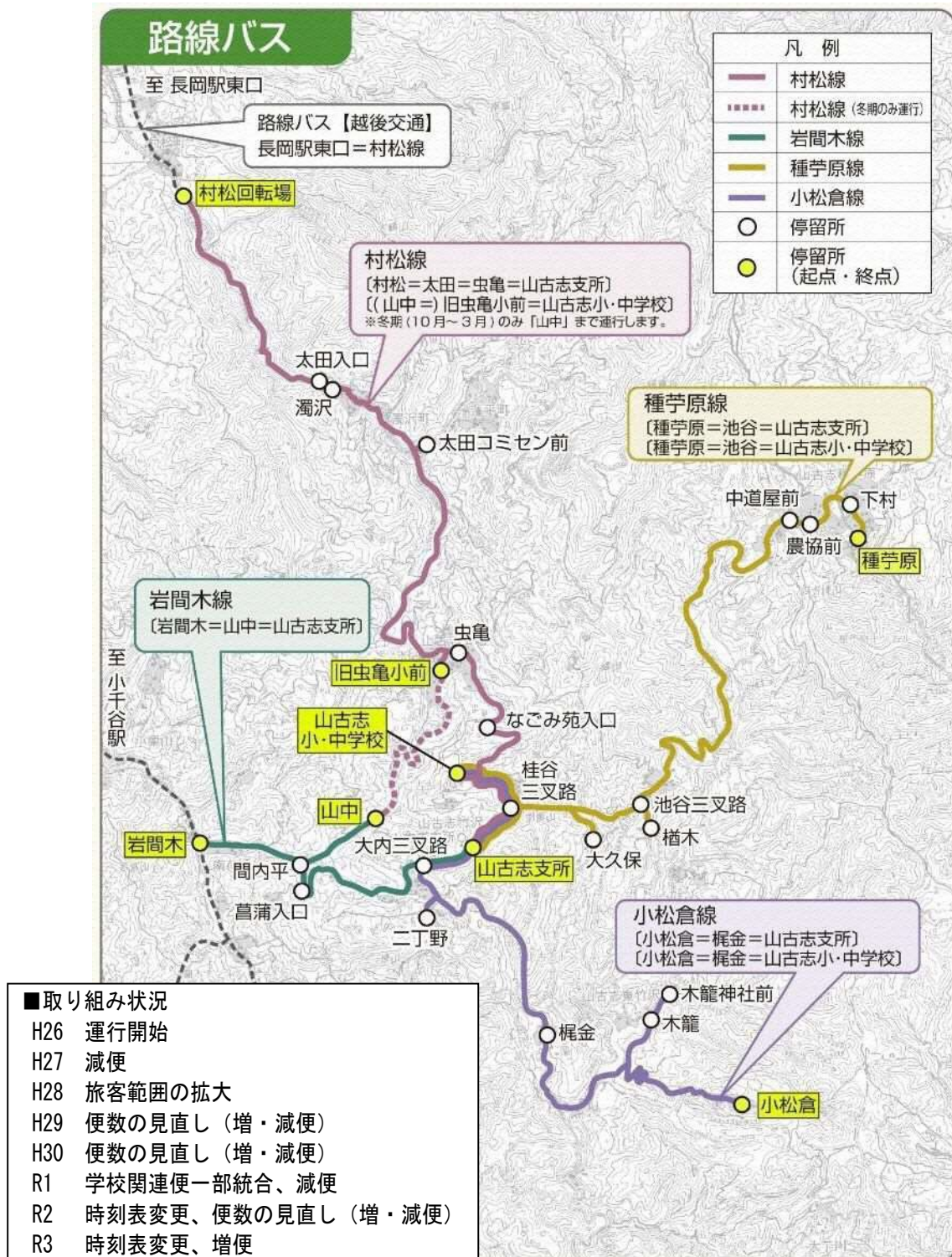
##### ① 運行内容 (R4 時点)

運行主体：NPO 法人中越防災フロンティア

運行形態：コミュニティバス (クローバーバス)

運賃：大人 200 円、小学生 100 円、回数券、定期券

運休日：日祝、年末年始 (12/29~1/3)、お盆 (8/14~8/16)

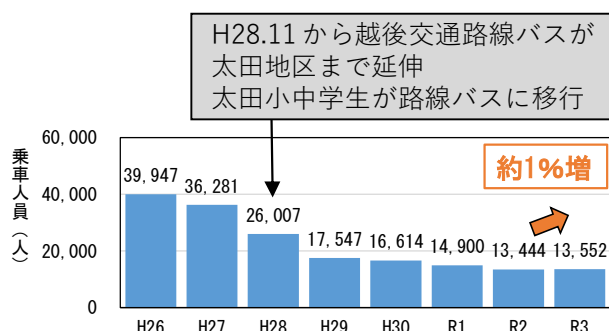


## ②利用状況

利用者は減少し続けていましたが、令和3年度は令和2年度と比較して全路線計では約1%増と横ばいとなっています。路線別では、村松線が約12%減、岩間木線が約28%減、種苧原線が約1%増、小松倉線が約18%増となっています。

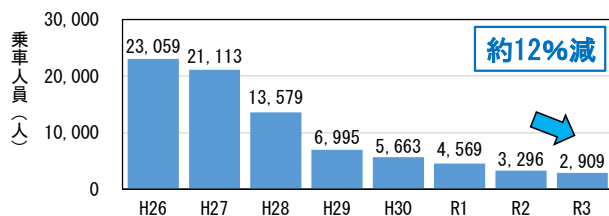
令和3年度の利用者は横ばいであり、依然として新型コロナウイルス感染症の影響が考えられます。また、人口減少、特定の高齢者利用の減少、運転できる高齢者の増加、少子高齢化による小・中学生・高校生利用の減少などが考えられます。一方、小松倉線の増加の要因としては、利用する小学生が増加したためと考えられます。

### ■全路線計

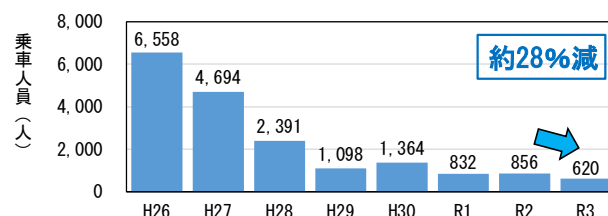


### ■各路線別

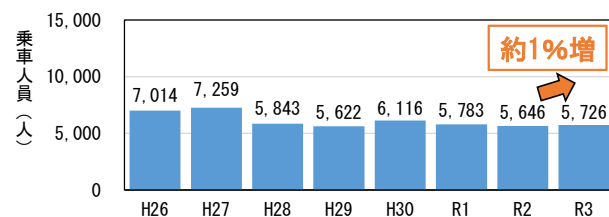
#### ①村松線



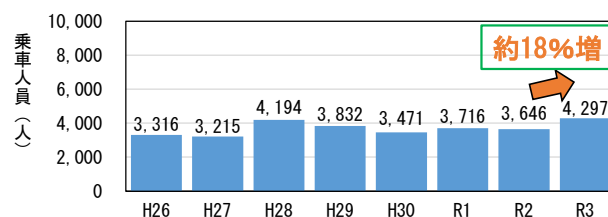
#### ②岩間木線



#### ③種苧原線



#### ④小松倉線



資料：NPO 法人中越防災フロンティア



## 2) 小国地域

### ①運行内容 (R4 時点)

運行主体：NPO 法人 MTN サポート

運行形態：【大貝線】コミュニティバス（オーケーバス）

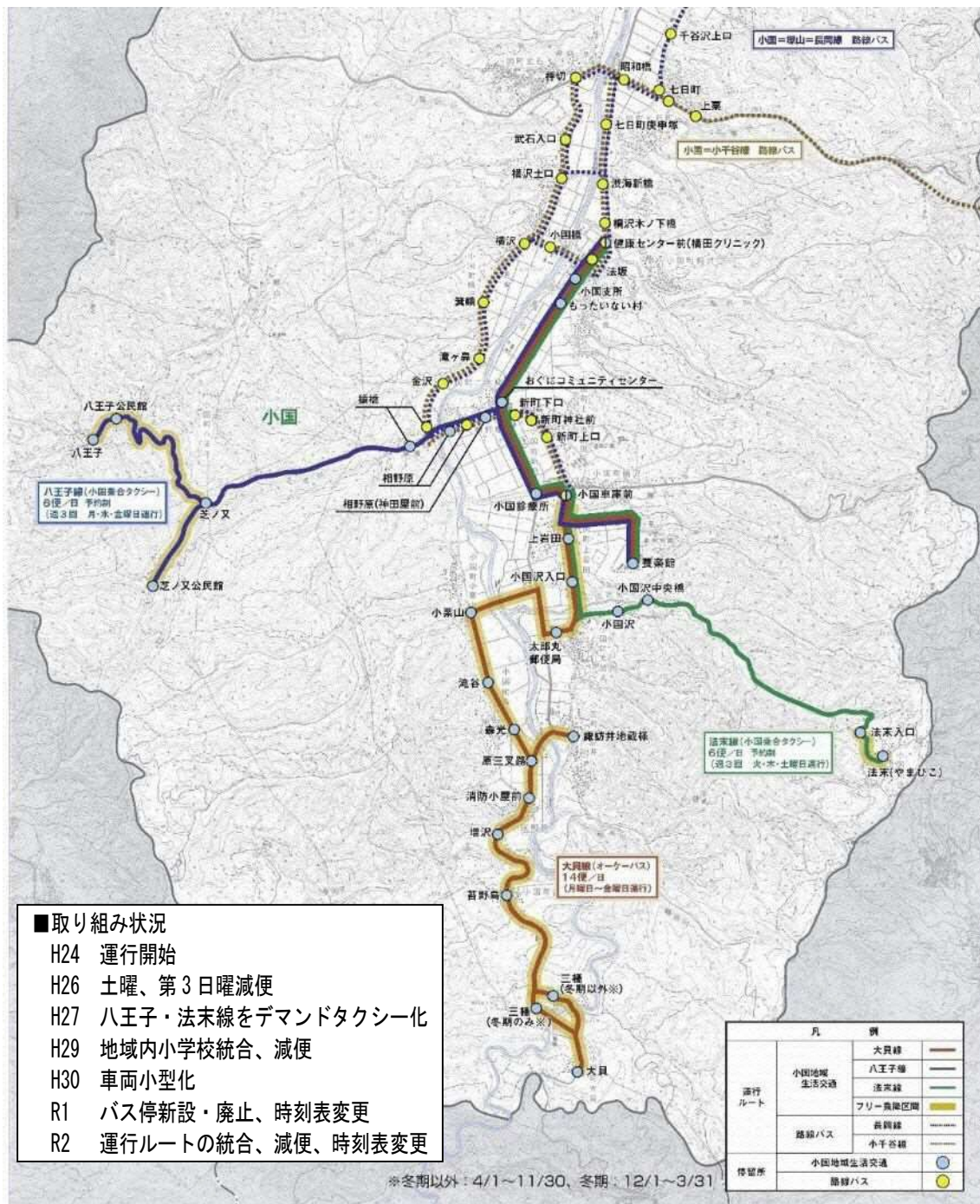
【八王子線、法末線】乗合タクシー

運賃：大人 200 円、小学生 100 円、大貝線のみ回数券、定期券

運休日：(大貝線) 土日祝日、お盆 (8/14~15) 年末年始 (12/31~1/3)

(八王子線・法末線) 年末年始 (12/31~1/3)

※運行日は、八王子線が月・水・金、法末線は、火・木・土

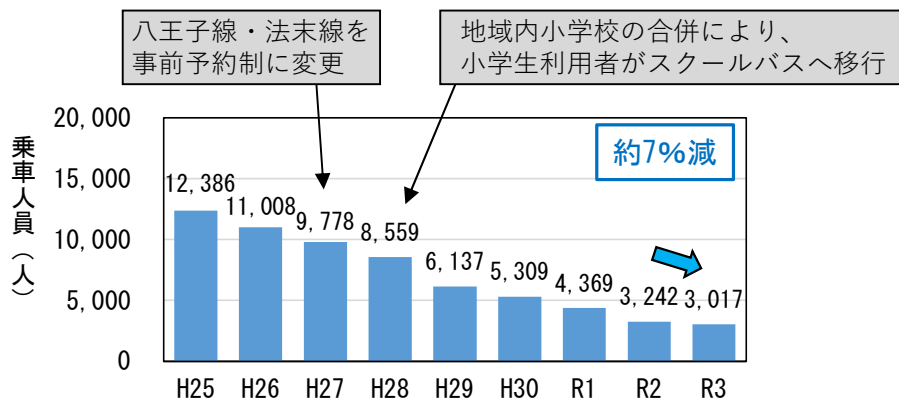


## ②利用状況

乗車人員は年々減少しており、令和3年度は令和2年度と比べて全路線計では約7%減となっています。路線別では大貝線が約4%減、八王子線が約36%減、法末線が約74%減となっています。

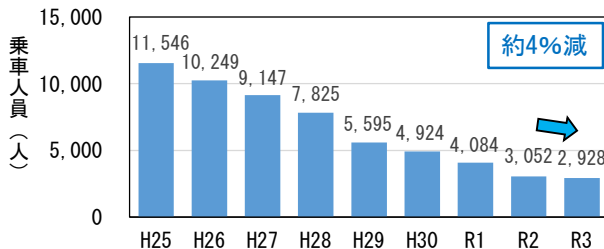
令和3年度の利用者減少の要因としては、依然として新型コロナウイルス感染症の影響が考えられます。また、人口減少、少子高齢化による中学生利用の減少、定期的にご利用している高齢者の減少、運転できる高齢者の増加などが考えられます。

### ■全路線計

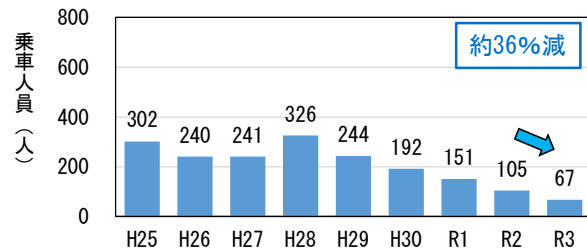


### ■各路線別

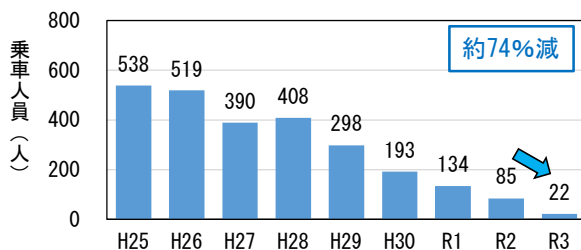
#### ①大貝線



#### ②八王子線



#### ③法末線



資料： NPO 法人 MTN サポート



### 3) 川口地域

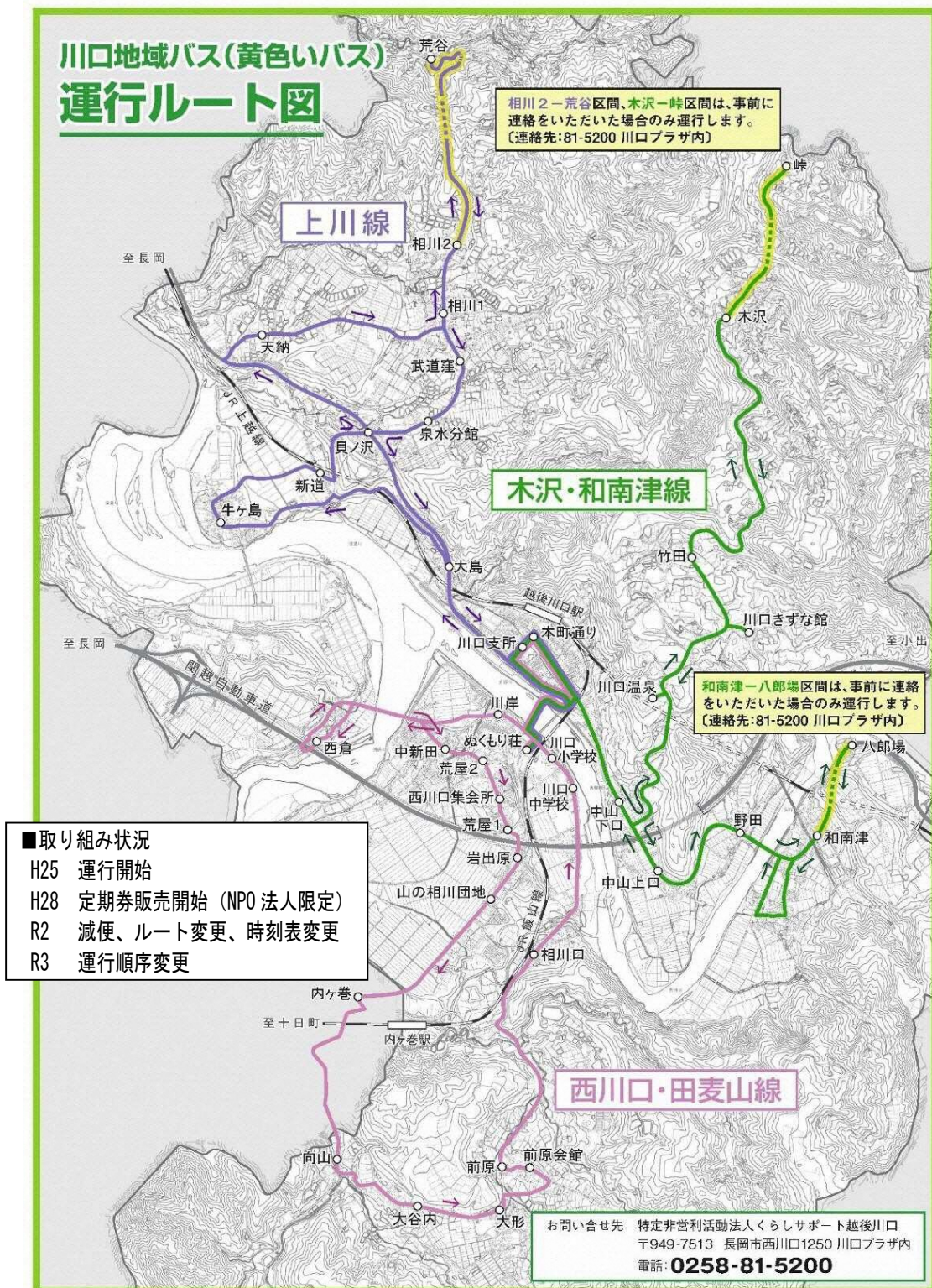
#### ①運行内容 (R4 時点)

運行主体：NPO 法人くらしサポート越後川口

運行形態：コミュニティバス (黄色いバス)

運賃：大人 200 円、小学生 100 円、回数券、定期券 (NPO 会員限定)

運休日：土日、年末年始 (12/31~1/3)



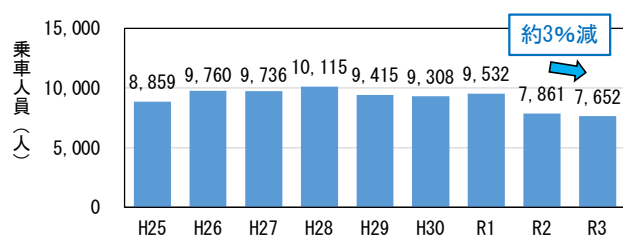


## ②利用状況

利用者は平成28年度をピークに減少傾向にあり、令和3年度は令和2年度と比べて全路線計では約3%減少しています。路線別では、西川口・田麦山線が約22%増、上川線が約13%増、和南津・木沢線が約25%減です。

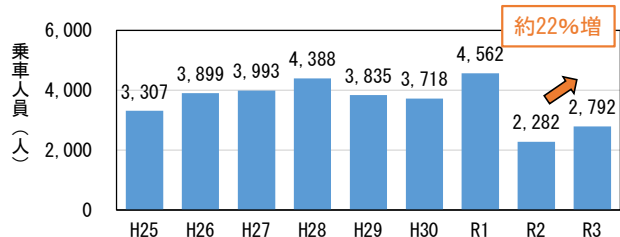
これは、運行順序の変更により、和南津・木沢線の利用者が減少し、西川口・田麦山線の利用者数が増加したと考えられます。また、全路線の利用者数減少の要因として、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による高齢者の外出頻度の低下が考えられます。

### ■全路線計

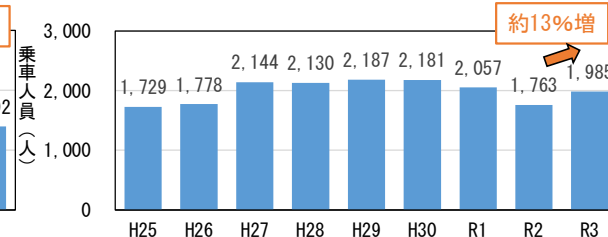


### ■各路線別

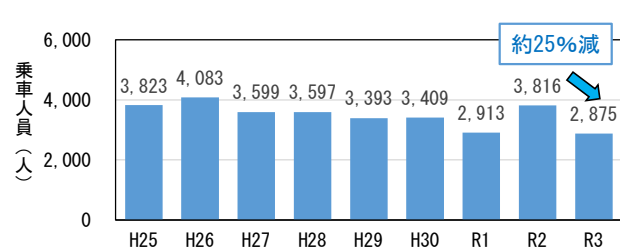
#### ①西川口・田麦山線



#### ②上川線



#### ③和南津・木沢線



資料：NPO 法人くらしサポート越後川口

#### 4) 和島・寺泊地域

公共交通空白地が広がる和島地域では、令和 2 年度からデマンド型乗合タクシー（わし麻呂号）の実証運行を開始し、令和 3 年 10 月からは比較的用户が多い午前便に絞ったうえで、本格運行を開始しました。同様に公共交通空白地が広がる寺泊地域では、令和 3 年 10 月よりデマンド型乗合タクシー（寺泊まりん号）の実証運行を開始しました。

令和 4 年 10 月からは、より利便性を高めた運行とするため、和島・寺泊地域デマンド型乗合タクシーを統合したうえで本格運行しています。なお、長岡地域や燕市方面への移動ニーズに対応するため、与板地域及び燕市分水地区にも乗降場を設け、路線バスや燕市の生活交通へ乗り継ぎできるようにしています。

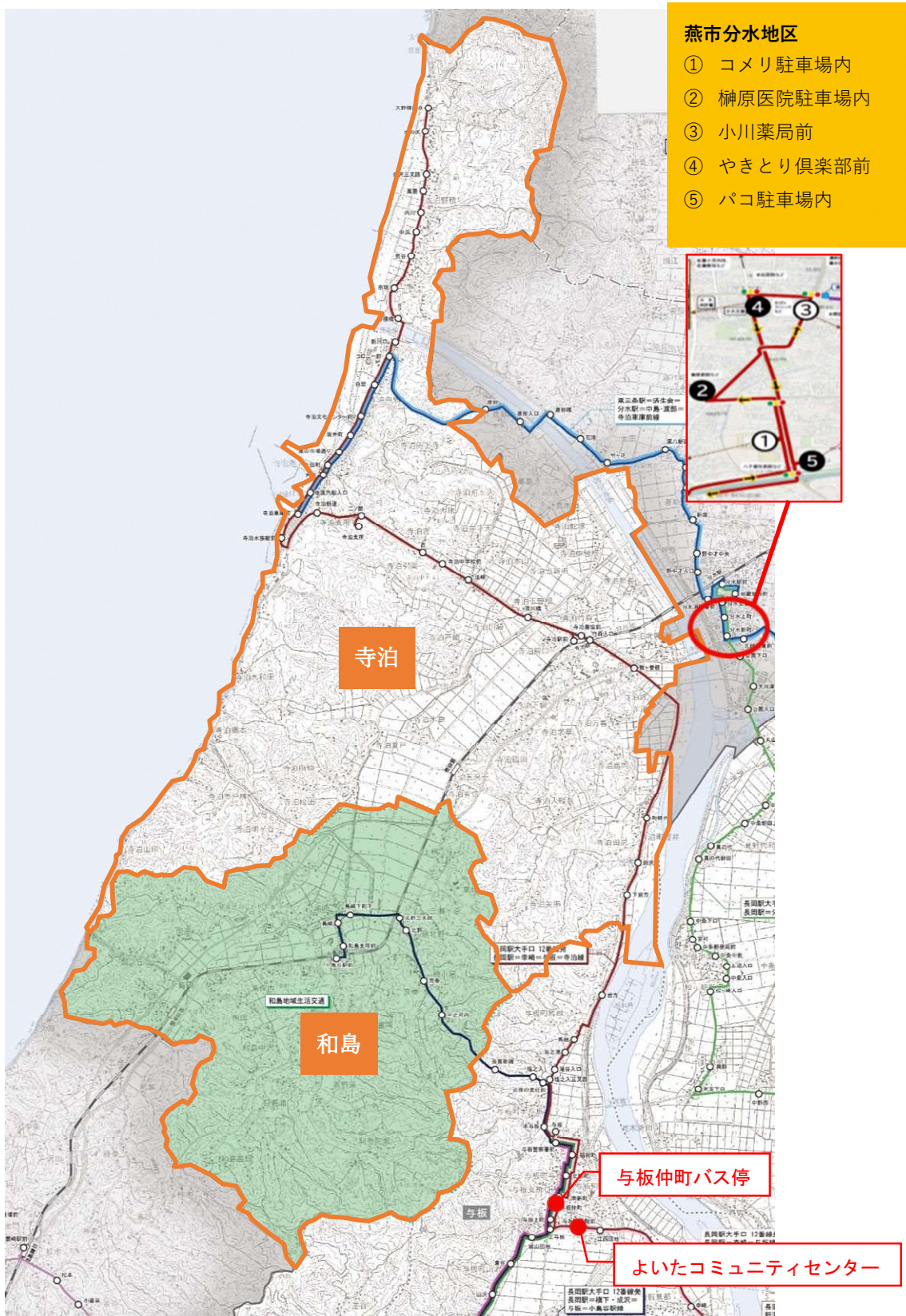
##### ①運行内容（R4 時点）

表 和島・寺泊地域デマンド型乗合タクシー本格運行の概要

期間	令和 4 年 10 月～
根拠法令	道路運送法第 4 条
運送事業者	寺泊交通(株)
使用車両	ジャンボタクシー車両（乗客 9 名定員）2 台 普通タクシー車両（乗客 4 名定員）2 台 のうち、常時 2 台
運行区域	和島地域（地域全域） 寺泊地域（地域全域） 与板地域（よいたコミュニティセンター、与板仲町バス停） 燕市分水地区（5 地点を目的地に指定（コメリ駐車場内、小川薬局前、榊原医院駐車場内、やきとり倶楽部前、パコ駐車場内））
運行頻度	週 3 日（月・水・金） 8 時～16 時 50 分（5 便/日）
利用方法	事前予約制
運賃	下表参照
乗降位置	停留所は指定せず、ドアツードア運行 （与板地域及び分水地区は乗降場所指定）

##### ■運賃

乗降区域			片道料金
和島地区内		寺泊地域内	200 円
和島地域⇄与板地域	寺泊地域⇄分水地区	寺泊地域⇄和島地域	400 円
和島地域⇄分水地区			600 円
寺泊地域⇄与板地域			800 円
未就学児（席を必要としない）			無料



資料：長岡市



## 5) 栃尾地域

令和元年9月末にバス路線が一部廃止された地域において、令和元年10月からデマンド型乗合タクシー（景虎号）の実証運行を開始しました。残っていたバス路線荷頃線も、令和3年3月で廃止となり、4月から本格運行に移行しました。

通勤利用者が4月からデマンド型乗合タクシーに移行したこともあり、利用者数は大きく増加しており、廃止された路線バス利用者の代替交通として機能しています。通勤、通学等の定期利用は公共交通の運行に大きく影響するため、利用者の維持に努める必要があります。

### ①運行内容（R4時点）

期間	令和3年4月1日～
根拠法令	道路運送法第4条
運送事業者	秋葉タクシー(株)
使用車両	ジャンボタクシー車両(乗客9名定員)2台 普通タクシー車両(乗客4名定員)1台 のうち、常時1台
運行頻度	土日祝日含む毎日 1日6便
利用方法	電話による事前予約制
運賃	移動距離に応じて設定(200円～600円)
乗降位置	基本的に停留所での乗降とする



### ②利用実績

#### 【実証運行】

期間	令和元年10月～令和3年3月
利用者数	3,404人
運行便数	1,723便(計画便数2,740便)
稼働率	62.9%

#### 【本格運行】

期間	令和3年4月～令和4年3月
利用者数	4,481人
運行便数	1,773便(計画便数2,190便)
稼働率	81%

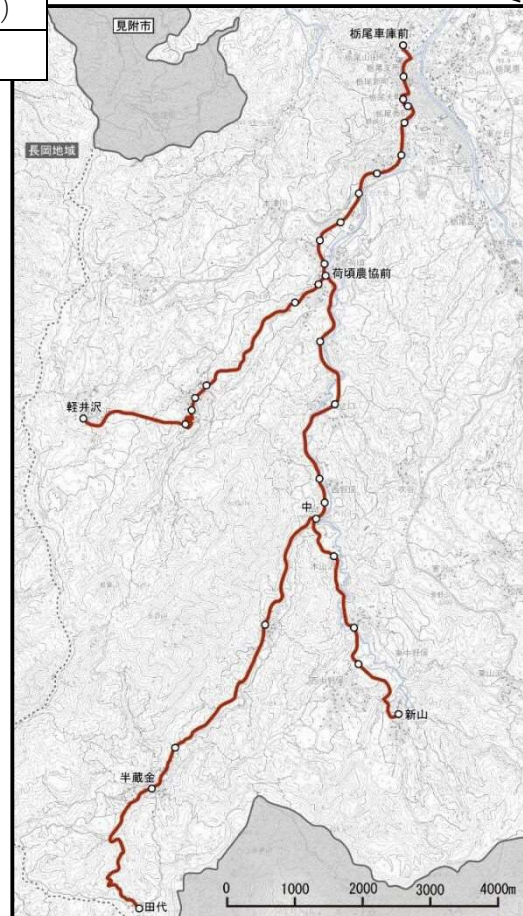
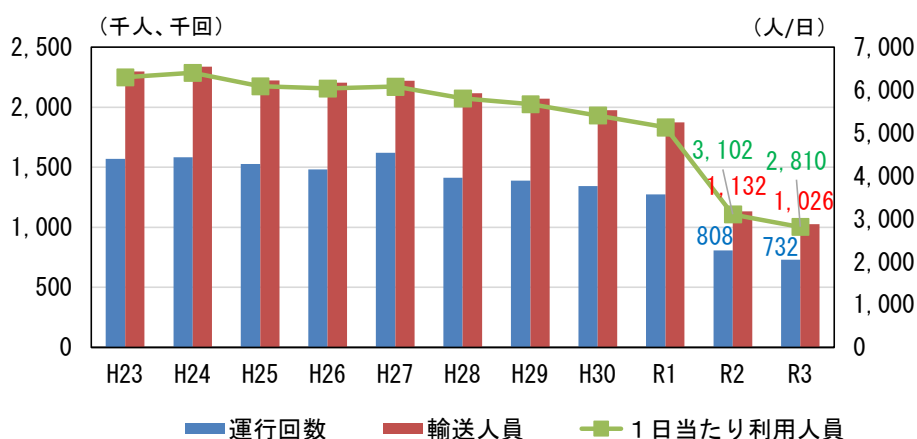


図 運行ルート

#### (4) タクシー

##### 1) 利用状況

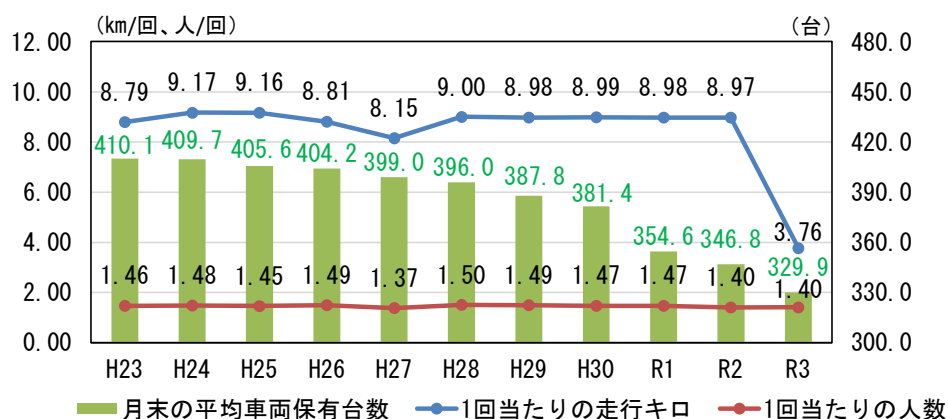
長岡市内に営業区域（一部のみ含）を持つ会社は 27 社あります。運行回数、輸送人員とも減少しており、令和 2 年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、利用者が大幅に減少しました。



資料：一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会

図 8 タクシーの利用実績

また、運行回数、輸送人員とも減少している中、令和 2 年までは 1 回当たりの利用状況は大きく変化していませんでしたが、令和 3 年は 1 回当たりの走行キロ数が大幅に低下しており、長距離利用者が減少したと考えられます。また、タクシー事業者の月末における平均車両保有台数も減少していることから、利用者数減少と相関関係があるものと考えられます。



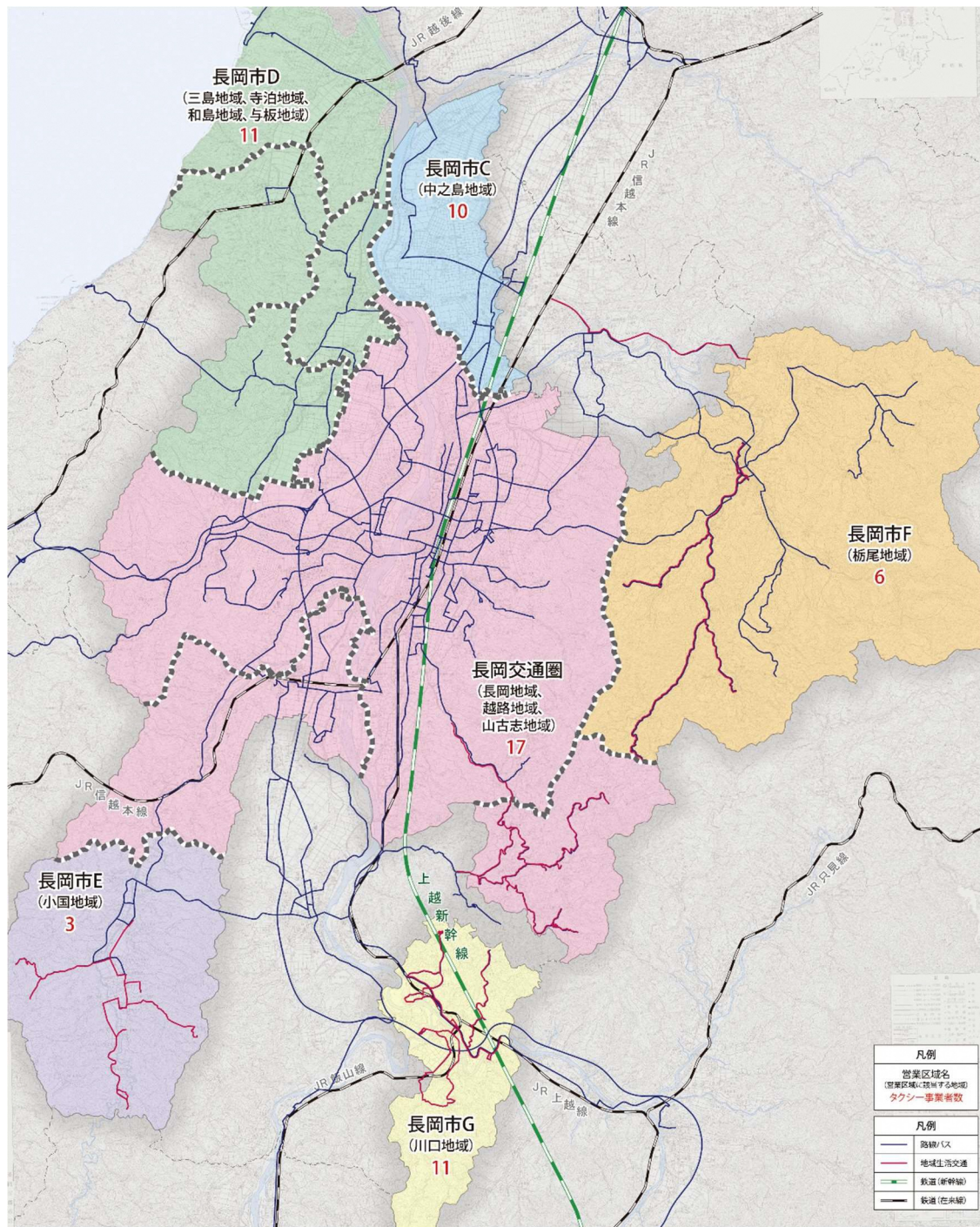
資料：一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会資料より試算

図 9 1 回当たりのタクシーの利用実績



## 2) 運行エリア

市内でも長岡交通圏（長岡地域、越路地域、山古志地域）での運行事業者が17社と多いですが、長岡市E（小国地域）では3社のみであり、長岡市F（栃尾地域）では6社と少ない状況です。また、市内に本社があるタクシー事業者は、中之島地域では2社、小国地域では0社であり、タクシー事業者の維持確保も必要となっています。



資料：長岡市

図 営業区域別タクシー事業者数



表 営業区域別タクシー事業者

番号	タクシー事業者	営業区域					
		長岡交通圏 〔長岡、越路 山古志〕	長岡市C (三条市B舎) 〔中之島〕	長岡市D (三島郡舎) 〔三島、寺泊 和島、与板〕	長岡市E 〔小国〕	長岡市F 〔栃尾〕	長岡市G (魚沼市舎) 〔川口〕
1	三越タクシー 株式会社	○	○	○		○	○
2	中越交通 株式会社	○	○	○			
3	長岡タクシー 株式会社	○		○		○	○
4	つばめタクシー 株式会社	○		○		○	○
5	株式会社 カンコー	○	○				
6	旭タクシー 株式会社	○		○			
7	相互タクシー 株式会社	○					
8	有限会社 大手交通	○					
9	大河津観光 有限会社	○ (一部)		○			
10	有限会社 出雲崎交通	○ (一部)		○			
11	寺泊交通 株式会社	○ (一部)		○			
12	第2新興タクシー株式会社		○				
13	株式会社中央タクシー			○ (一部)			
14	地藏堂タクシー有限会社	○ (一部)	○	○ (一部)			
15	加茂タクシー有限会社		○				
16	三条タクシー株式会社		○				
17	日の丸観光タクシー株式会社	○	○				○
18	株式会社エス. タクシー		○				
19	柏崎交通株式会社	○ (一部)		○	○		
20	大和タクシー株式会社				○		
21	株式会社 みつけタクシー	○ (一部)	○			○	○ (一部)
22	栃尾タクシー 有限会社	○ (一部)				○	○ (一部)
23	秋葉タクシー株式会社	○ (一部)				○	○ (一部)
24	小千谷タクシー株式会社				○		○
25	ひかり交通株式会社						○
26	株式会社小出タクシー						○
27	奥只見タクシー株式会社						○

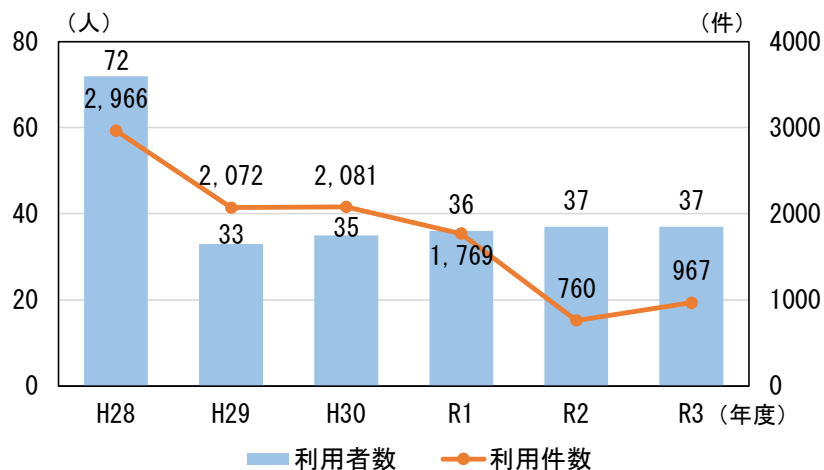
※ ■ 長岡市に本社がある事業者

資料：北陸信越運輸局

### 3. その他の交通

#### (1) 福祉有償運送

福祉有償運送を行っている法人は平成 28 年度では 3 法人でしたが、平成 29 年度以降 2 法人になりました。平成 29 年度以降は、利用者数は大きく変わらないものの、令和元年度から新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用件数が減少しました。



資料：長岡市

図 福祉有償運送の利用状況

#### (2) スクールバス

9 の地域 24 の学校でスクールバスが運行されています。

スクールバスは毎日運行されていることから、公共交通の代替手段として、移動手段の少ない地域や路線バスの運行頻度が少ない地域での混乗の可能性、空き時間の活用の可能性を検討することも必要です。

表 スクールバスが運行されている学校

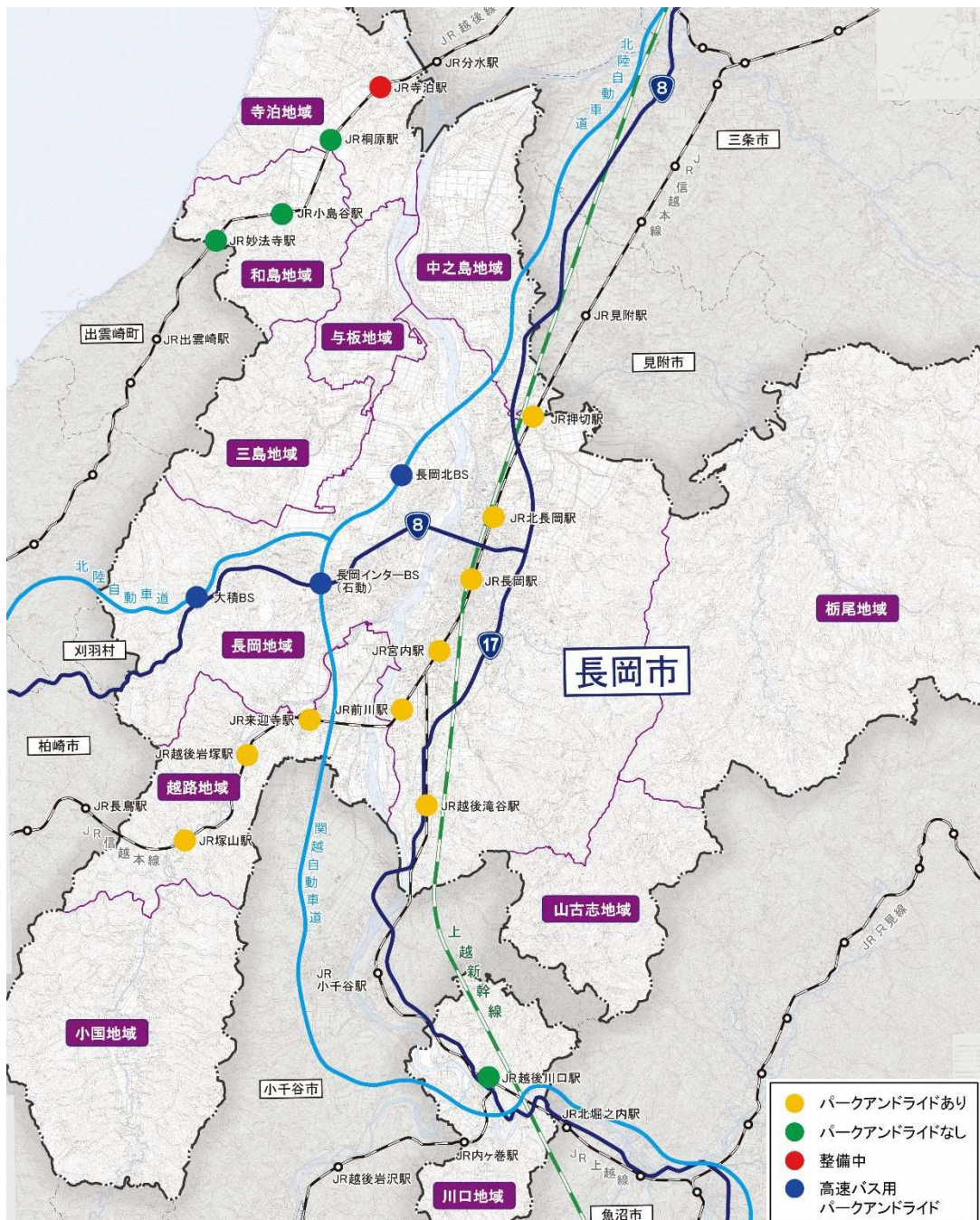
地域	学校名	地域	学校名	地域	学校名	
長岡地域	岡南小学校	和島地域	和島小学校	栃尾地域	秋葉中学校	
中之島地域	中之島中央小学校	寺泊地域	寺泊小学校	与板地域	刈谷田中学校	
	上通小学校		大河津小学校		与板小学校	
	信条小学校		寺泊中学校	川口地域	川口小学校	
	中之島中学校		栃尾南小学校		川口中学校	
越路地域	越路小学校	栃尾地域	東谷小学校	特別支援学校	総合支援学校	
	越路西小学校		栃尾東小学校			
小国地域	小国小学校			下塩小学校		
	小国中学校			上塩小学校		

資料：長岡市

## 4. 公共交通の利用環境

### (1) パークアンドライド用駐車場

令和4年度現在、長岡市内の鉄道14駅のうち、9駅にパークアンドライド用駐車場があります。



※駅から約300m圏内に設置されている駐車場を対象とする。

資料：長岡市

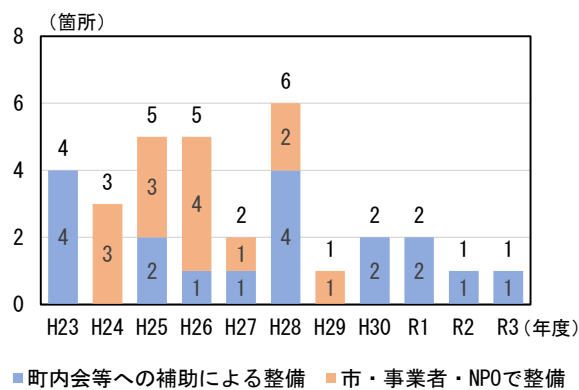
図 パークアンドライド用駐車場の整備状況



## (2) バス停上屋

長岡市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月策定）において、41 か所のバス停を整備検討箇所とし、主要な施設に近接しており、利用者が多いバス停などを中心に、平成 29 年度までに 17 か所整備しました。また、町内会等が整備するバス停上屋については、長岡市と交通事業者が補助金を交付しています。

平成 29 年度までに主要なバス停上屋の整備が一通り終わった点や、施設立地やバス停の利用状況等が変化していることなどを考慮し、未整備のバス停 24 か所については、本計画の策定に合わせて見直しを行い、今後優先的に整備を検討するバス停を 7 か所としました。



資料：長岡市

表 優先的に整備を検討するバス停

	連携 NO	整備予定箇所	想定する利用者
長岡地域 川東	1	長岡商業高校前	長岡商業高校
	4	片貝入口	長岡工業高等専門学校
長岡地域 川西	16	三ツ郷屋	長岡アークプラザ南、 長岡西病院
	17	本社営業所	本社営業所
	19	喜多町	長岡向陵高校
栃尾地域	20	栃尾高校前	栃尾高校
越路地域	29	来迎寺駅前	来迎寺駅、JR との乗継

資料：長岡市

図 バス停上屋の整備

## 第4章 長岡市地域公共交通網形成計画の評価

### 1. 網形成計画における施策実施状況

本市では、平成29年度に網形成計画（計画期間：平成29年度～令和3年度）を策定し、計画に基づきながら本市の公共交通の課題を解決するべく、さまざまな施策を実施してきました。計画期間の終了に伴い、計画5カ年に実施した施策について評価します。

表 網形成計画の施策実施状況（1）

実施状況の評価 A：実施・実現 B：一部実施・実現 C：未実施・未実現

施策	施策内容	評価		実施状況	今後の実施予定内容
		施策実施	事業実現		
①基幹路線の検討	①-1 基幹路線のサービスレベル向上検討 ・他の地域より運行頻度が低くなっている「山古志地域、小国地域、和島地域、寺泊地域」への基幹路線の運行時間帯や運行回数を見直しを検討する。	A	A	・利用状況、乗り継ぎのしやすさ、地域からの声を反映しながら地域ニーズを反映した時刻の見直し・運行回数を見直しを随時実施した。	・サービスレベル向上策の検討及び公共交通事業者との調整
②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討	②-1 市街地路線のニーズに対応した運行検討 ・市街地路線の運行見直しを行う。	A	A	・中央循環線「くるりん」や宮内環状線、川崎環状線の乗降調査を実施し、乗降結果を踏まえながら随時運行（ルート・時刻）の見直しを実施した。 ・川崎環状線は運行を休止した（R4.4～）。	・必要に応じて利用状況調査等によりニーズを把握し、運行見直しに反映
③地域相互連絡路線の検討	③-1 近隣自治体への移動需要に合わせた運行検討 ・近隣自治体への移動が多く見られる「寺泊地域と燕市」、「小国・川口地域と小千谷市」を結ぶ各路線の運行回数、運行時間等を見直しを行う。	A	A	・小国地域における長岡小国線・小千谷小国線や川口地域と小千谷市を結ぶ路線（小出営業所＝川口＝小千谷病院線）等では、乗り継ぎ待ち時間の改善や利用状況に応じた見直しを随時実施した。 ※地域生活交通の運行時刻等を見直しも合わせて実施した。 ・栃尾地域において、見附駅に向かう「上見附車庫・見附駅～下塩線」の路線バス廃止を受け、「見附駅～文納地区」までのデマンドタクシーの運行を見附市と協議し、運行を開始した（R1.10～）。 ・「三条看護・医療・歯科衛生専門学校」の開学に合わせて、「東三条駅～寺泊車庫前線」運行経路見直しを実施した（R2～）。 ・寺泊地域と燕市を結ぶデマンド型乗合タクシー（寺泊まりん号）の実証運行を開始した（R3.10～）	・移動需要に合わせた運行の検討及び公共交通事業者との調整 ・寺泊地域デマンド型乗合タクシーは本格運行へ移行し、和島地域デマンド型乗合タクシーへの統合を実施
④自家用車から公共交通への乗り換え利便性向上	④-1 パークアンドライド用駐車場の整備 ・パークアンドライド用に利用可能な駐車場が無い駅に対し、優先的にパークアンドライド用駐車場の整備を検討する。	A	B	・前川駅前（東口）に駐車場を整備した（H30.6.7）。 ・来迎寺駅前に多目的駐車場を整備した（R2）。 ・寺泊駅前広場整備事業を実施している（継続中）。	・寺泊駅前広場整備において、引き続き整備を進める
⑤公共交通空白地における公共交通の確保	⑤-1 地域特性に応じた運行検討 ・公共交通空白地が多い中之島地域・和島地域・寺泊地域を対象に、地域特性に応じた運行サービスとしてデマンド交通の運行を検討する。	A	B	【中之島地域】・デマンド交通の実証運行を実施・検証した（H29.9～H30.3）。※実証運行で終了 ・地元共助会が主体となり、ボランティアによる共助運送について検討し、支所と意見交換した。 【和島地域】・地元検討会が主体となって割烹バスによるボランティア運送（R1.9～R2.9）を行い、その後、デマンド型乗合タクシーの運行を開始した。（R2.10月～実証運行、R3.10～本格運行開始）。 【寺泊地域】・生活交通検討委員会（R2.10）を設置し、デマンド型乗合タクシーの実証運行を開始した（R3.10～）。	・中之島地域は引き続き意見交換をしながら、検討を継続 ・寺泊地域デマンド型乗合タクシーは本格運行へ移行し、和島地域デマンド型乗合タクシーへの統合を実施（再掲）

表 網形成計画の施策実施状況 (2)

実施状況の評価 A : 実施・実現 B : 一部実施・実現 C : 未実施・未実現

施策	施策内容	評価		実施状況	今後の実施予定内容
		施策実施	事業実現		
⑥施設立地や道路網の変化に対応した公共交通サービスの提供	⑥-1 施設立地や道路網の変化に対応した運行経路検討 ・需要が高い施設の立地や新規道路整備が行われた場合は、新たな需要に対応するため、運行経路の見直しを行う。	A	A	・立川病院の移転やながおか花火館のオープン、長岡東西道路の供用開始等に合わせて運行経路の見直しを行った。 ・崇徳大学開学に合わせた、施設内への乗り入れ、運行時刻の見直し等を行った。	・施設立地や道路網の変化に応じて、適宜事業を実施
⑦三者（市民等・交通事業者、行政）による協働・連携の推進	⑦-1 公共交通についての話し合いの場の形成 ・長岡市による適切なサポートのもと、全ての周辺地域で、市民等・交通事業者・行政の三者による公共交通についての話し合いの場を形成する。	A	B	【小国・山古志・川口地域】・分科会を開催した（H29～）。 【中之島地域】・共助会で公共交通について話し合いを開始した（R1～）。 【和島地域】・検討会を開始した（R1～）。 【寺泊地域】・検討会を開始した（R2～）。 【栃尾地域】・地域委員会や区長会の場で地域生活交通について協議した（H30～）。	・山古志地域、小国地域、川口地域において分科会を開催 ・中之島地域では地元共助会と支所で意見交換を継続 ・和島地域、寺泊地域では、検討委員会を合同開催 ・栃尾地域では、デマンド型乗合タクシーの地域説明会を開催
⑧意識啓発活動の推進	⑧-1 モビリティマネジメントの推進 ・これまで取り組んできた「ノーマイカーデー」に加え、新たなモビリティマネジメントの取り組みを検討し、市民の意識啓発を推進する。	A	A	・ノーマイカーデーを実施した（事業の形骸化に伴い、R3 推進協議会は解散）。 ・H29.9「くるりんバスの感謝デー」を企画開催（協力：越後交通）。PR や意識啓発活動を行った。 ・R1.11 中島小学校2年生の児童らを対象に、「バスの乗り方教室」を実施した（協力：越後交通）。	・バスの乗り方教室の実施
⑨わかりやすい情報提供	⑨-1 バスロケーションシステムの導入拡大検討 ・リアルタイムでバスの位置情報がわかる「中央循環線」と「宮内環状・宮内川崎環状線」のルート上のみの表示範囲の拡大と多言語化の検討を行う。	A	B	・バスの位置情報を中央環状線などを除いた路線にも拡大した。 ・多言語化の検討を行ったが、莫大な費用がかかることから整備を見送った。 ・新たな公共交通システム勉強会を開催し、経路検索及びバスロケーションの拡充について意見交換した。 ・地域生活交通（小国、川口、山古志・太田）のオープンデータを作成し、山古志地域・太田地区の路線は Google マップにも反映した。	・来訪者も考慮した機能拡大の検討 ・新たな公共交通システム勉強会を実施 ・経路検索システムとバスロケーションシステムの統合を検討
	⑨-2 バス位置表示モニター設置および情報内容の充実化検討 ・アオーレ長岡1階、長岡駅2階に設置している「長岡市総合交通案内モニター」による、リアルタイムのバス位置情報の配信方法等の検討を行う。	A	C	・現行システムは故障が多く維持管理コストがかかるため、アオーレ長岡1階、長岡駅2階モニターを撤去した（R1～R2）。 ※スマートフォンを利用してバス位置情報の取得が可能	・利用者のニーズに合った情報提供システムの検討
	⑨-3 わかりやすい公共交通マップの作成 ・地域住民による買い物・通院、来訪者の観光など、ターゲットや目的に応じたわかりやすい公共交通マップを作成する。	A	B	・コミュニティバスの公共交通マップを作成した。 ・長岡市中心部公共交通マップを作成した。 ※越後交通(株)は、ホームページ内に経路検索機能を追加した（R3）。	・コミュニティバスの公共交通マップの作成を継続
⑩車両のバリアフリー化	⑩-1 低床バスの導入 ・高齢者を含めた誰もが使いやすい公共交通を目指し基幹病院を経由する路線を優先に低床バスの導入を進める。	A	A	・乗合バス 157 台中、低床バス 109 台（69.4%）で、生活交通改善事業計画の目標（1/3）を達成した（R4.4 現在）。	・交通事業者と調整しながら適宜実施



表 網形成計画の施策実施状況 (3)

評価 A：実施・実現 B：一部実施・一部実現 C：未実施・未実現

施策	施策内容	評価		実施状況	今後の実施予定内容
		施策実施	事業実現		
⑪ 天候の影響を受けにくい公共交通の運行	⑪-1 冬ダイヤの検討 ・天候の影響を受けにくい公共交通の実現のため、冬ダイヤでの運行を検討する。 ・必要に応じて冬期における路線バスの定時性の実態調査を行い、適宜事業を実施する。	B	C	・冬期における路線バスの定時性の確保には、人員体制の強化が必要となるため、現時点での実施は困難であるため見送った。	・わかりやすい運休・遅延等の情報提供
	⑪-2 悪天候時の情報提供の充実化 ・運休を知らせることができるように、ながおかバス i のシステム改良を行う。また、災害時の公共交通機関の情報提供を、作成した「ながおか防災ホームページ（情報配信システム）」等に掲載し、充実化を図る。	A	B	・運休等の運行情報をながおかバス i に掲載した。 ・災害時の運行情報を「ながおか防災ホームページ」に掲載した。	・運休等の運行情報をながおかバス i に掲載 ・災害時の運行情報を「ながおか防災ホームページ」に掲載
⑫ 多様な料金施策の実施	⑫-1 乗り換え時、休日時の割引サービスの検討 ・郊外からのバス利用者が長岡地域の大规模商業施設や基幹病院を訪れるには、市街地路線に乗り換える必要があり、乗り換えで発生する初乗り料金による割高感があるため、乗り換え割引の実施を検討する。 ・バス利用の需要が低下する休日について、休日割引や1日乗車券などの導入を検討する。	A	B	・越後交通全線の休日乗り放題バス制度を実施するとともに、市の広報誌でサービスを紹介した。 ・まちまるバス（リバーサイド千秋～イオン～アオーレ長岡間）で200円の乗り放題を実施した。 ・デマンド型乗合タクシーにおいて、栃尾地域では本格運行開始に合わせて、障がい者・学生割引を導入した。 ・高齢者などの割引サービスの可能性について検討した。 ・越後交通(株)は、夏休み中の小学生を対象に、路線バス運賃50円とするキャンペーンを実施（市内小学校に配布）。	・交通事業者と調整しながら適宜実施
⑬ バス待ち環境の改善	⑬-1 バス待ち環境の改善 ・降雨および降雪時においても快適にバスを待つことができるように、バス停上屋を整備する。	A	B	・待合所を設置した町内会に対し、補助金を交付した（才津原、桂町、陽光台、宮村、七日町、小国猿橋バス停の6か所）。	・1箇所（陽光台3丁目）に設置予定 ・網形成計画で位置づけた停留所の整備
⑭ ICカードの導入検討	⑭-1 ICカードの導入検討 ・ICカードを導入することによって、利用者の利便性向上や交通事業者の運行の効率化等の多様なメリットがあるため、これらの実現のために導入を検討する。	A	B	・県内高速バスへのICカードの導入を実施した（H30.11～）。 ・新たな公共交通システム勉強会を実施し意見交換しながら、路線バスの中央環状線「くるりん」にキャッシュレス決済システムを試験導入した（R3.3～）。	・交通事業者とキャッシュレス決済本格導入に向けた検討を継続 ・新たな公共交通システム勉強会を実施

## 2. 網形成計画の指標値の評価結果について

網形成計画で設定した指標値について、評価結果を以下に示します。

表 評価指標達成度 (1)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
【評価指標①-1】 市民1人あたり 月間公共交通 利用回数 (回/月・人)	【路線バス】 1.9回/月・人 (H26年度)  【鉄道】 1.6回/月・人 (H26年度)	【路線バス】 2.0回/月・人 (R3年度)  【鉄道】 1.7回/月・人 (R3年度)	【路線バス】 1.5回/月・人 (R1年) 1.2回/月・人 (R2年)  【鉄道】 1.5回/月・人 (R1年度) 1.1回/月・人 (R2年度) ※コロナ禍の影響考慮	×
【評価指標②-1】 公共交通分担率 (通勤・通学, 買い物, 通院) (%)	【通勤・通学】 37% (H28年度)  【買い物】 18% (H28年度)  【通院】 14% (H28年度)	【通勤・通学】 現況よりも上昇 (R3年度)  【買い物】 現況よりも上昇 (R3年度)  【通院】 現況よりも上昇 (R3年度)	【通勤・通学】 27% <sup>※1</sup>  【買い物】 7%  【通院】 10%	—
参考  【評価指標②-1】 高齢者高校生別 公共交通分担率 ※市内居住者のみ	【通勤】・・・19% 【通学】・・・83% 【高齢者買い物】・11% 【高齢者通院】・・・17% 【高校生買い物】・47% 【高校生通院】・・・16%	—	【通勤】・・・11% 【通学(登校)]・・・49% 【買い物】・・・7% <sup>※2</sup> 【通院】・・・10% <sup>※2</sup>	—

※1 H28調査時の高齢者と高校生の回答比率に補正済

※1 通学は登校時

※2 高校生の買い物及び通院状況は調査無し

■ 評価が「—」の項目については、H28年度とR3年度でアンケート対象者数や比率（高齢者・高校生）が異なり、同条件での比較ができないことから、参考値としています。

表 評価指標達成度 (2)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">参考</div> <p>【評価指標②-1】 <b>地域別</b> 公共交通分担率 ※通学以外は高齢者 のみ ※市内居住者のみ</p>	<p><b>【通勤】</b> 25% (長岡) 7% (中之島) 21% (越路) 6% (三島) 23% (山古志) 13% (小国) 13% (和島) 24% (寺泊) 27% (栃尾) 22% (与板) 20% (川口)</p>	-	<p><b>【通勤】</b> 20% (長岡) 6% (中之島) 18% (越路) 10% (三島) 8% (山古志) 11% (小国) 1% (和島) 5% (寺泊) 15% (栃尾) 17% (与板) 12% (川口)</p>	-
	<p><b>【通学】</b> 53% (長岡) 84% (中之島) 92% (越路) 91% (三島) 90% (山古志) 91% (小国) 94% (和島) 93% (寺泊) 72% (栃尾) 92% (与板) 100% (川口)</p>		<p><b>【通学 (登校)】</b> 44% (長岡) 89% (中之島) 87% (越路) 67% (三島) 100% (山古志) 100% (小国) 89% (和島) 75% (寺泊) 47% (栃尾) 84% (与板) 88% (川口)</p>	
	<p><b>【買い物】</b> 14% (長岡) 10% (中之島) 11% (越路) 10% (三島) 9% (山古志) 7% (小国) 5% (和島) 11% (寺泊) 14% (栃尾) 11% (与板) 14% (川口)</p>		<p><b>【買い物】</b> 14% (長岡) 5% (中之島) 7% (越路) 5% (三島) 4% (山古志) 4% (小国) 3% (和島) 3% (寺泊) 8% (栃尾) 8% (与板) 5% (川口)</p>	
	<p><b>【通院】</b> 19% (長岡) 7% (中之島) 17% (越路) 15% (三島) 14% (山古志) 17% (小国) 6% (和島) 17% (寺泊) 23% (栃尾) 20% (与板) 28% (川口)</p>		<p><b>【通院】</b> 20% (長岡) 6% (中之島) 9% (越路) 9% (三島) 7% (山古志) 9% (小国) 5% (和島) 6% (寺泊) 12% (栃尾) 11% (与板) 8% (川口)</p>	



表 評価指標達成度 (3)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
【評価指標②-2】 パークアンド ライド用駐車場の 整備割合 (%)	57.1% (H28 年度) [14 駅中 8 駅に整備]	100% (R3 年度) [全 14 駅に整備]	64% (R3 年度) [14 駅中 9 駅に整備]	×
【評価指標③-1】 公共交通 (バス停・鉄道駅等) の人口カバー率 (%)	94.7% (H28 年度)	現況よりも上昇 (R3 年度)	97.3% (R3 年度) ※人口は R2 国勢調査 ※寺泊地域デマンド型乗 合タクシーは実証運行 のため除外	○
【評価指標④-1】 まちなか居住区域 内のバス系統数	120 系統	現況 (H28 年度) か ら目標年 (R3 年度) にかけて横ばいも しくは増加	121 系統 (R2 年度末)	○
【評価指標④-2】 観光入り込み客数	772 万人 (H27 年)	805 万人 (R2 年)	693 万人 (R1 年) 412 万人 (R2 年) ※コロナ禍の影響考慮	×
【評価指標⑤-1】 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 (%)	50% (H27 年度)	100% (R3 年度)	50% (R3 年度)	×
【評価指標⑤-2】 地域検討部会の 開催回数	小国 : 1 回 山古志 : 1 回 川口 : 1 回	各地域について、目 標年 (R3 年度) まで、 毎年 1 回以上開催	【R3 年度】 (R2 年度) 小国 : 1 回 (1 回) 山古志 : 1 回 (1 回) 川口 : 1 回 (1 回) 和島 : 2 回 (4 回) 寺泊 : 4 回 (1 回)	○

表 評価指標達成度 (4)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
<b>【評価指標⑥-1】</b> <b>公共交通に</b> <b>対する満足度</b> <b>(運行全体)</b>	21% (H28 年度)	現況よりも上昇(R3年度)	<b>【高齢者+高校生】</b> <b>42%</b> ※H28 調査時の高齢者と高校生の回答比率に補正済	—
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">参考</div> <b>【評価指標⑥-1】</b> <b>高齢者高校生別</b> 公共交通に対する満足度 ※市内居住者のみ	<b>【高齢者】</b> 15% <b>【高校生】</b> 26%	—	<b>【高齢者】</b> 17% <b>【高校生】</b> 68%	—
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">参考</div> <b>【評価指標⑥-1】</b> <b>地域別</b> 公共交通に 対する満足度 ※市内居住者のみ	<b>【高齢者】</b> 17% (長岡) 11% (中之島) 9% (越路) 7% (三島) 9% (山古志) 10% (小国) 29% (和島) 10% (寺泊) 16% (栃尾) 15% (与板) 39% (川口) <b>【高校生】</b> 37% (長岡) 15% (中之島) 35% (越路) 26% (三島) 33% (山古志) 21% (小国) 25% (和島) 5% (寺泊) 30% (栃尾) 14% (与板) 31% (川口)	—	<b>【高齢者】</b> 25% (長岡) 7% (中之島) 17% (越路) 12% (三島) 60% (山古志) 13% (小国) 20% (和島) 19% (寺泊) 10% (栃尾) 10% (与板) 17% (川口) <b>【高校生】</b> 70% (長岡) 62% (中之島) 69% (越路) 60% (三島) 0% (山古志) 57% (小国) 50% (和島) 63% (寺泊) 64% (栃尾) 49% (与板) 100% (川口)	—

表 評価指標達成度 (5)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
<b>【評価指標⑥-2】</b> <b>公共交通を月に1回以上利用する人の割合 (%)</b>	<b>39%</b> (H28 年度) <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">参考</div> 路線バスのみ <b>28%</b>	<b>現況よりも上昇</b> (R3 年度)	<b>【高齢者+高校生】</b> <b>21%</b> ※H28 調査時の高齢者と高校生の回答比率に補正済 ※路線バスのみ	—
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">参考</div> <b>【評価指標⑥-2】</b> <b>高齢者高校生別</b> 公共交通を月に1回以上利用する人の割合 (%) ※市内居住者のみ ※路線バスのみ	<b>【高齢者】</b> 16% <b>【高校生】</b> 62%	—	<b>【高齢者】</b> 8% <b>【高校生】</b> 60%	—
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">参考</div> <b>【評価指標⑥-2】</b> <b>地域別</b> 公共交通を月に1回以上利用する人の割合 ※市内居住者のみ ※路線バスのみ	<b>【高齢者】</b> 24% (長岡) 10% (中之島) 17% (越路) 17% (三島) 17% (山古志) 16% (小国) 7% (和島) 9% (寺泊) 16% (栃尾) 18% (与板) 20% (川口) <b>【高校生】</b> 57% (長岡) 46% (中之島) 49% (越路) 91% (三島) 90% (山古志) 65% (小国) 36% (和島) 33% (寺泊) 84% (栃尾) 90% (与板) 50% (川口)	—	<b>【高齢者】</b> 17% (長岡) 5% (中之島) 10% (越路) 6% (三島) 4% (山古志) 8% (小国) 2% (和島) 5% (寺泊) 8% (栃尾) 13% (与板) 8% (川口) <b>【高校生】</b> 58% (長岡) 43% (中之島) 41% (越路) 80% (三島) 100% (山古志) 57% (小国) 89% (和島) 88% (寺泊) 76% (栃尾) 94% (与板) 0% (川口)	—
<b>【評価指標⑥-3】</b> <b>ながおかバスiのアクセス数 (件/月)</b>	<b>約 99,700 件/月</b> (H27 年度)	<b>現況よりも上昇</b> (R3 年度)	<b>1,472,179 件/月</b> (R3 年度)	○
<b>【評価指標⑥-4】</b> <b>低床バスの導入率 (%)</b>	<b>37.1%</b> (178 台の内 66 台) (H28 年度)	<b>40%</b> (R3 年度)	<b>69.4%</b> (157 台の内 109 台) (R4.4 月)	○



### 3. 施策実施による課題解決の状況

本計画の策定に向けて、網形成計画を指標値や施策実施状況から評価してきました。しかし、数値的評価や施策実施有無の評価だけでは、網形成計画で挙げた課題が解決されたかについて評価できるとはいえません。そこで、網形成計画策定時に挙げた地域及び公共交通が抱える課題が、計画の策定、施策の実施によって解決されたのか改めて整理します。また、解決できなかった課題については、本計画における課題として引き続き扱います。

#### < 網形成計画で挙げた課題 >

- 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市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

**【課題】①公共交通の利用促進**

- ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度の充実化による、ニーズに的確に対応した効率の良い運行
- ・公共交通相互の乗り継ぎ環境や情報提供の充実化による、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



項目	内容
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域 郊外路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討 ・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を 結ぶデマンド型乗合タクシーを導入した
	④自家用車から公共交通への 乗り換え利便性向上 ・前川駅、来迎寺駅でパークアンドライド駐車場を整備した
	⑧意識啓発活動の推進 ・ノーマイカーデーやバスの乗り方教室を実施した
	⑨わかりやすい情報提供 ・バス位置情報の提供エリアを拡大し、経路検索システム を導入した
	⑩車両のバリアフリー化 ・低床バスを導入した
	⑫多様な料金施策の実施 ・越後交通全線休日乗り放題バスを導入した
	⑬バス待ち環境の改善 ・待合所を設置した町内会への補助（6か所）
	⑭ICカードの導入検討 ・県内高速バスや中央環状線に導入した
網形成計画に おける指標値等	<p><b>指標①-1：市民1人あたり月間公共交通利用回数（回/月・人）</b>  <b>【路線バス】</b> 1.9（H26年度）→1.5（R1年）      <b>【鉄道】</b> 1.6（H26年度）→1.5（R1年度）</p> <p><b>指標⑥-4：低床バスの導入率</b>            37.1%（H28年度）→69.4%（R4.4）</p> <p><b>参考：公共交通分担率</b>  <b>【通勤】</b> 19%（H28年）→11%（R3年）      <b>【通学】</b> 83%（H28年）→49%（R3年）  <b>【買い物】</b> 11%（H28年）→7%（R3年）      <b>【通院】</b> 17%（H28年）→10%（R3年）            ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p> <p><b>参考：公共交通に対する満足度（運行全体）</b>  <b>【高齢者】</b> 15%（H28年）→17%（R3年）      <b>【高校生】</b> 26%（H28年）→68%（R3年）            ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み</p>
課題解決状況	・多くの施策を実施し、満足度は横ばいまたは上昇しているが、 <u>公共交通利用者の増加につながっていない。</u>
本計画策定に 向けて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況やニーズを踏まえた運行内容とする必要がある。</li> <li>・利便性の向上を図るため、引き続き、乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善、パークアンドライド駐車場の整備等を進めていく必要がある。</li> <li>・公共交通の利用促進（MM）を行い、潜在的な需要を掘りおこす。</li> </ul>

**【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**

- ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度の充実化による、ニーズに的確に対応した効率の良い運行
- ・鉄道駅を核としたパークアンドライドの推進



項目	内容
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討 ・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を結ぶデマンド型乗合タクシーを導入した
	④自家用車から公共交通への乗り換え利便性向上 ・前川駅、来迎寺駅でパークアンドライド駐車場を整備した
	⑧意識啓発活動の推進 ・ノーマイカーデーやバスの乗り方教室を実施した
網形成計画における指標値等	<p><b>指標①-1：市民1人あたり月間公共交通利用回数（回/月・人）</b>  <b>【路線バス】</b> 1.9（H26年度）→1.5（R1年）  <b>【鉄道】</b> 1.6（H26年度）→1.5（R1年度）</p> <p><b>指標②-2：パークアンドライド用駐車場の整備割合</b>            57.1%（H28年度）→64%（R3年度）</p> <p><b>参考：公共交通分担率</b>  <b>【通勤】</b> 19%（H28年）→11%（R3年）  <b>【通学】</b> 83%（H28年）→49%（R3年）  <b>【買い物】</b> 11%（H28年）→7%（R3年）  <b>【通院】</b> 17%（H28年）→10%（R3年）            ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p> <p><b>参考：公共交通を月に1回以上利用する人の割合</b>  <b>【高齢者】</b> 16%（H28年）→8%（R3）  <b>【高校生】</b> 62%（H28年）→60%（R3）            ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み</p>
課題解決状況	・パークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動などを実施したが、 <u>公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。</u>
本計画策定に向けて	・引き続きパークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動などを実施し、公共交通への転換を促す必要がある。



**【課題】③施設立地の変化に対応したサービスの提供**

- ・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サービスの提供
- ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度の充実化による、ニーズに的確に対応した効率の良い運行



項目	内容	
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討	・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域郊外 路線の検討	・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討	・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を 結ぶデマンド型乗合タクシーを導入した
	⑥施設立地や道路網の変化 に対応した公共交通のサ ービス提供	・施設立地の変化等に応じて、路線バスの運行ルートを見 直した
網形成計画に おける指標値等	<p><b>指標①-1：市民1人あたり月間公共交通利用回数（回/月・人）</b>  <b>【路線バス】</b> 1.9（H26年度）→1.5（R1年）  <b>【鉄道】</b> 1.6（H26年度）→1.5（R1年度）</p> <p><b>指標④-1：まちなか居住区域内のバス系統数</b>            120系統（H28年度）→121系統（R2年度末）</p> <p><b>参考：公共交通分担率</b>  <b>【通勤】</b> 19%（H28年）→11%（R3年）  <b>【通学】</b> 83%（H28年）→49%（R3年）  <b>【買い物】</b> 11%（H28年）→7%（R3年）  <b>【通院】</b> 17%（H28年）→10%（R3年）</p> <p>※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p>	
課題解決状況	<p>・施設立地の変化等に対応しながら、運行経路の延伸や変更等を実施し、施設への移動手段を確保した。しかし、<u>公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。</u></p>	
本計画策定に 向けて	<p>・利用状況やニーズを踏まえ、引き続き施設立地や道路網の変化に対応した運行ルートの変更や路線の新設等の見直しをする必要がある。</p>	

**【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**

- ・長岡地域郊外や周辺地域の公共交通空白地や運行頻度が少ない地域における、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



項目	内容
網形成計画の施策実施状況	⑤公共交通空白地における公共交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中之島地域でデマンド交通の実証運行を実施した（実証運行で終了）</li> <li>・和島地域、寺泊地域、栃尾地域ではデマンド型乗合タクシーを導入した</li> </ul>
網形成計画における指標値等	<b>指標③-1：公共交通（バス停・鉄道駅等）の人口カバー率（％）</b> 94.7％（H28年度）→97.3％（R3年度） ※R3年度の寺泊地域デマンド型乗合タクシーは実証運行のため除外
課題解決状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド型乗合タクシーの導入により公共交通空白地が解消されつつあるが、一部地域では残っている。</li> </ul> ※バス路線廃止に伴い、新たに公共交通空白地が発生する可能性がある。
本計画策定に向けて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車を利用できない学生や高齢者などのために、公共交通空白地の解消や新たな公共交通空白地を生じさせない工夫が必要である。</li> </ul>

**【課題】⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現**

- ・公共交通維持に向けた、利用実態に応じた運行形態の効率化
- ・従来型の路線バスに加えて、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の導入
- ・住民主体で生活交通を確保している小国地域、川口地域、山古志地域以外の地域における、住民の公共交通維持の意識付け
- ・ニーズに対応した隣接した市も含めた公共交通網の構築



項目	内容
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域郊外 路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討 ・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を 結ぶデマンド型乗合タクシーを導入した
	⑤公共交通空白地における 公共交通の確保 ・中之島地域でデマンド交通の実証運行を実施した（実証 運行で終了） ・和島地域、寺泊地域、栃尾地域ではデマンド型乗合タク シーを導入した
	⑦三者による協働・連携の推進 ・公共交通に関する話し合いを実施した
網形成計画に おける指標値等	<p><b>指標③-1：公共交通（バス停・鉄道駅等）の人口カバー率（％）</b> 94.7％（H28年度）→97.3％（R3年度） ※寺泊地域デマンド型乗合タクシーは実証運行のため除外</p> <p><b>指標⑤-1：公共交通についての話し合いの場を有している地域の割合</b> 50％（H27年度）→50％（R3年度）</p> <p><b>指標⑤-2：地域検討部会の開催回数</b> 小国、山古志、川口地域：各1回（H28年度）→小国、山古志、川口地域：各1回、 和島地域：2回、寺泊地域：4回（R3年度）</p> <p><b>参考：公共交通分担率</b> 【通勤】 19％（H28年）→11％（R3年） 【通学】 83％（H28年）→49％（R3年） 【買い物】 11％（H28年）→7％（R3年） 【通院】 17％（H28年）→10％（R3年） ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p> <p><b>参考：長岡市の行政負担額（地域生活交通、路線バスに対する補助）</b> 16,694万円（H28年度）→16,502万円（R3年度）※R3年度はデマンド交通を含む</p>
課題解決状況	・地域特性に応じてデマンド型乗合タクシーを導入し、移動手段の確保、公共交通の維持・効率化を図ることができた。しかし、公共交通の維持は依然として厳しく、市の財政負担も大きい状況が続いている。
本計画策定に 向けて	・地域生活交通をはじめ利用状況やニーズに対応した公共交通の見直しを地域とともに考える必要がある。



**【課題】⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保**

- ・初めて来る人にもわかりやすい案内表示等の整備
- ・寺泊地域など、観光地や入込客数が多い地域における、路線バスの運行内容の見直し
- ・観光周遊できる交通手段の検討



項目	内容	
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討	・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	⑨わかりやすい情報提供	・公共交通マップを作成した ・バス位置情報の提供エリアを拡大した ・経路検索システムを導入した
	⑫多様な料金施策の実施	・越後交通全線休日乗り放題バスを導入した
	⑭ICカードの導入検討	・県内高速バスや中央環状線に導入した
網形成計画に おける指標値等	<b>指標④-1：まちなか居住区域内のバス系統数</b> 120系統（H28年度）→121系統（R2年度末） <b>指標⑥-3：ながおかバスiのアクセス数</b> 約99,700件/月（H27年度）→1,472,179件/月（R3年度） <b>参考：住民アンケート（R3）</b> <b>Q.あなた自身がバスを利用するために効果的だと思う取り組み（複数回答）</b> A.運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供：44%（n=1,371）	
課題解決状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況を踏まえながら、バス路線を維持することができた。</li> <li>・ながおかバスiのアクセス数は増加しており、わかりやすい情報提供を求める住民は約半数を占めていることがわかる。また、観光客等初めて来る人にとっても<u>わかりやすい情報提供が求められていることが想定される。</u></li> <li>・観光客にとって利用しやすい休日乗り放題バスを導入した一方、<u>新たな交通手段の導入には至らなかった。</u></li> </ul>	
本計画策定に 向けて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動ニーズに応じた各施設への移動手段の確保が必要である。</li> <li>・運行内容や利用方法、バス位置情報や乗換案内サイト等の情報提供ツールの認知度向上に向けた更なる取り組みが必要である。</li> </ul>	

**【課題】 ⑦新たに整備された道路の活用**

- ・新規道路整備に伴い発生する需要に応じた、運行経路等の検討



項目	内容	
網形成計画の施策実施状況	⑥施設立地や道路網の変化に対応した公共交通のサービス提供	・長岡東西道路の供用開始等に合わせて運行経路の見直しを行った
網形成計画における指標値等	<b>指標④-1：まちなか居住区域内のバス系統数</b> 120 系統（H28 年度）→121 系統（R2 年度末）	
課題解決状況	・新たな道路の整備による新規路線の追加はなかったが、 <u>新設道路を活かした運行ルートの変更を行い、効率化を図った。</u>	
本計画策定に向けて	・新たに整備された道路等について、利便性向上や効率化に向けて、新規路線や運行ルートの変更を、引き続き検討する。	

**【課題】 ⑧天候の影響を受けにくい公共交通の実現**

- ・天候の影響を受けにくいバスの運行
- ・悪天候によって公共交通に遅れや運休が生じた場合における、利用者への速やかな情報伝達



項目	内容	
網形成計画の施策実施状況	⑨わかりやすい情報提供	・バス位置情報の提供エリアを拡大した。
	⑪天候の影響を受けにくい公共交通の運行	・冬ダイヤの検討を行ったが、人員体制の強化が必要となり、現時点での実施は困難だったため見送った ・運休等の運行情報をながおかバス i、ながおか防災ホームページに掲載した
	⑬バス待ち環境の改善	・待合所を設置した町内会に補助を実施した（6 か所）。
網形成計画における指標値等	<b>指標⑥-3：ながおかバス i のアクセス数</b> 約 99,700 件/月（H27 年度）→1,472,179 件/月（R3 年度）	
課題解決状況	・ <u>悪天候時のダイヤの変更などは困難であったが、運行情報の提供は行われている。</u>	
本計画策定に向けて	・悪天候による運行の変更は対応に限度があるため、遅延や運休等の情報提供体制を強化する必要がある。 ・雨や雪の日を想定したバス待ち環境の改善が必要である。	

デマンド型乗合タクシーを運行することなどで、4つの課題で一部改善が見られましたが、4つの課題が解消されませんでした。

表 網形成計画における課題解決状況

課題	課題解決状況	長岡市地域公共交通計画策定に向けて
①公共交通の利用促進	▲ ・多くの施策を実施し、満足度は横ばいまたは上昇しているが、公共交通利用者の増加につながっていない。	・利用状況やニーズを踏まえた運行内容 ・乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善 ・パークアンドライド駐車場の整備 ・潜在的な需要の掘り起こし（MM）
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	▲ ・パークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動などを実施したが、公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。	・パークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動（公共交通への転換を促進）
③施設立地の変化に対応したサービスの提供	▲ ・施設立地の変化等に対応しながら、バス路線を維持してきたが、公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。	・施設立地や道路網の変化に対応した運行ルートの変更や、路線の新設等の見直し
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	△ ・デマンド型乗合タクシーの導入により公共交通空白地が解消されつつあるが、一部地域では残っている。 ※バス路線の廃止に伴い、新たに公共交通空白地が発生する可能性がある。	・公共交通空白地の解消 ・新たな公共交通空白地を生じさせない工夫
⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現	△ ・地域特性に応じてデマンド型乗合タクシーを導入し、移動手段の確保、公共交通の維持・効率化を図ることができた。しかし、公共交通の維持は依然として厳しく、市の財政負担も大きい状況が続いている。	・公共交通の見直しを地域とともに考える
⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保	△ ・利用状況を踏まえながら、バス路線を維持することができた。 ・ながおかバスのアクセス数は増加しており、わかりやすい情報提供を求める住民は約半数を占めている。また、観光客等初めて来る人にとってもわかりやすい情報提供が求められていることが想定される。 ・観光客にとって利用しやすい休日乗り放題バスを導入した一方、新たな交通手段の導入には至らなかった。	・各施設へ行ける移動手段の確保 ・バス位置情報や乗換案内サイト等の情報提供ツールの認知度向上
⑦新たに整備された道路の活用	△ ・新たな道路の整備による新規路線の追加はなかったが、既存路線数（系統数）を維持しつつ運行ルートの変更を行い、効率化を図った。	・新たに整備された道路等における新規路線や運行ルートの変更
⑧天候の影響を受けにくい公共交通の実現	▲ ・悪天候時のダイヤの変更などは困難であったが、運行情報の提供は行われている。	・遅延や運休等の情報提供体制の強化 ・悪天候に対応したバス待ち環境

評価 ○：改善された △：一部改善された ▲：改善されなかった



## 第5章 公共交通の課題

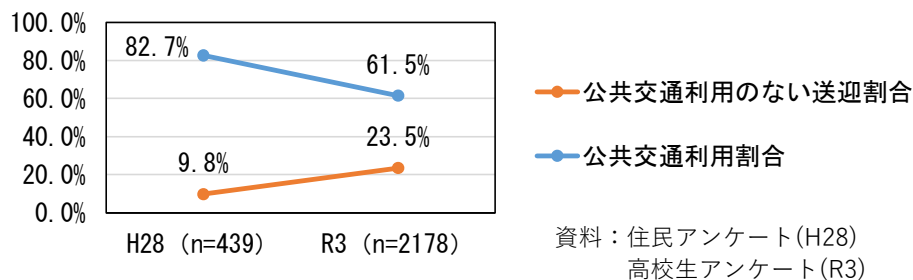
現況整理やアンケート調査、網形成計画の評価などを踏まえ、長岡市が抱える公共交通の課題を以下に整理します。また、網形成計画を評価し、課題解決に至らなかったものについては、本計画における課題とします。

【課題】①地域特性に応じた効率的な運行・公共交通の維持																													
特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス利用者の減少</li> <li>・地域生活交通の利用者の減少</li> <li>・路線バスの運行便数の減少</li> <li>・支所地域と市外を結ぶ路線の収支率が低い</li> <li>・長岡市の路線バス等に対する補助金額約 1.7 億円（R3 年度）</li> <li>・公共交通空白地が点在している</li> <li>・自家用車を利用しないと移動できない人がいる</li> <li>・どの地域も「バスの運行間隔」と「バスの運行時間帯」の満足度が低い</li> <li>・赤字路線の維持が厳しくなっている</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <table border="1"> <caption>長岡市補助金の推移【再掲】</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>地域生活交通 (万円)</th> <th>路線バス (万円)</th> <th>合計 (万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H28</td> <td>6,126</td> <td>10,568</td> <td>16,694</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>6,152</td> <td>10,905</td> <td>17,057</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>5,896</td> <td>9,550</td> <td>15,446</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>5,391</td> <td>10,532</td> <td>15,923</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>5,432</td> <td>10,430</td> <td>15,862</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>6,468</td> <td>10,034</td> <td>16,502</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年度	地域生活交通 (万円)	路線バス (万円)	合計 (万円)	H28	6,126	10,568	16,694	H29	6,152	10,905	17,057	H30	5,896	9,550	15,446	R1	5,391	10,532	15,923	R2	5,432	10,430	15,862	R3	6,468	10,034	16,502
年度	地域生活交通 (万円)	路線バス (万円)	合計 (万円)																										
H28	6,126	10,568	16,694																										
H29	6,152	10,905	17,057																										
H30	5,896	9,550	15,446																										
R1	5,391	10,532	15,923																										
R2	5,432	10,430	15,862																										
R3	6,468	10,034	16,502																										
課題及び 対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の目的に合った路線確保及び利用回数に応じた効率の良い運行</li> <li>・自家用車を利用できない学生や高齢者などの移動手段の確保</li> <li>・寺泊地域や中之島地域、長岡地域の一部で見られる交通空白地や運行頻度が少ない地域における、移動手段の確保</li> <li>・住民の公共交通維持に対する意識啓発</li> <li>・地域の実情に合わせた対応</li> <li>・自家用車と公共交通を組み合わせた移動手段（パークアンドライド）の整備</li> <li>・路線バス利用者数の減少によって路線の維持が厳しい状況にあることから、効率の良い運行が必要</li> <li>・災害時にも拠点機能を補完し合うことができるネットワークを維持</li> </ul>																												

【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の確保

特性・問題点

- ・公共交通利用者の減少
- ・過度な自動車利用
- ・都市部で混雑度が高い
- ・東西方向の交通量が増加
- ・高齢化の進行（特に支所地域において高齢化率が上昇）
- ・運転免許を所持している高齢者割合が増加
- ・交通事故全体に占める高齢者事故割合の増加
- ・歩行者と自転車の接触事故の危険がある
- ・路上駐輪による通行路の阻害や公共交通利用者等の利便性低下
- ・どの地域も「バスの運行間隔」と「バスの運行時間帯」の満足度が低い
- ・バスを利用するために効果的な取り組みとして、「乗り降りするときの段差が小さいバスを導入」、「運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供」と考えている住民が多い
- ・バスを利用していない住民は、上記の取り組みに加え、「割引サービスの導入」を考えている人が多い
- ・バスを利用しない理由は、「車を持っているため」が最も多く、次いで「家族や知り合いに送迎をしてもらえるため」である
- ・高校生の通学手段に占める送迎の割合が高い



※徒歩のみなどの手段もあるため、合計が100%とはならない

図 高校生の移動手段の変化

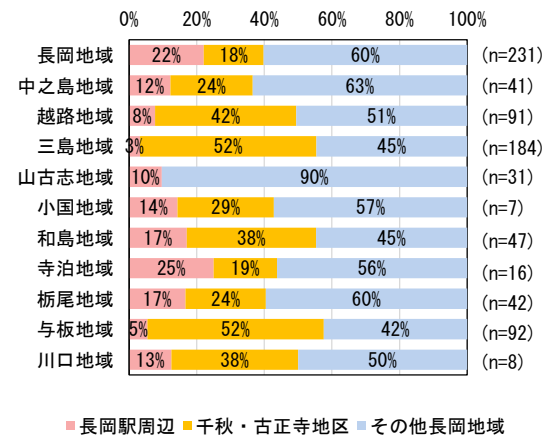
課題及び  
対応策

- ・利用者の目的に合った路線確保及び利用回数に応じた効率の良い運行
- ・都市部での混雑緩和のため、自家用車から公共交通への利用促進
- ・自転車利用者の安全・安心の確保
- ・自転車の利用促進
- ・駐輪スペースの確保
- ・乗り降りがしやすい低床バスの導入や、わかりやすい情報提供による利便性の高い公共交通の実現
- ・利用促進を図るためのサービスの検討

【課題】③広範囲に渡る人口分布と地域ごとに異なる移動ニーズへの対応

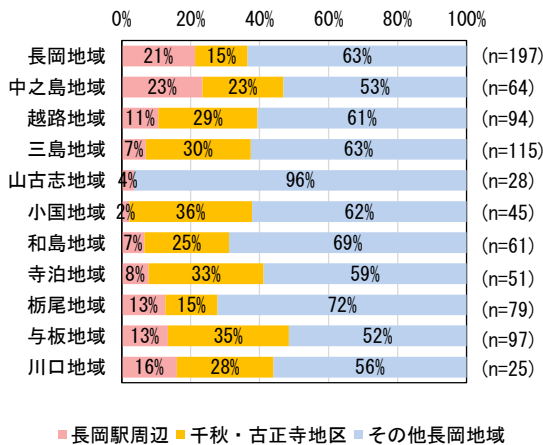
特性・問題点

- ・長岡地域に人口が集中している一方、市全域に人口が広く分散している
- ・公共交通空白地が点在している
- ・住んでいる地域によっては、通勤、買い物、通院のために隣接する地域や市外へ行く住民が多い
- ・長岡地域のなかでも、長岡駅周辺や千秋・古正寺地区以外への移動ニーズも高い
- ・各地域のデマンド型乗合タクシーにおいて、利用状況に差が見られる



資料：住民アンケート(R3)

図 各地域から長岡地域内の外出先（買い物）



資料：住民アンケート(R3)

図 各地域から長岡地域内の外出先（通院）

課題及び対応策

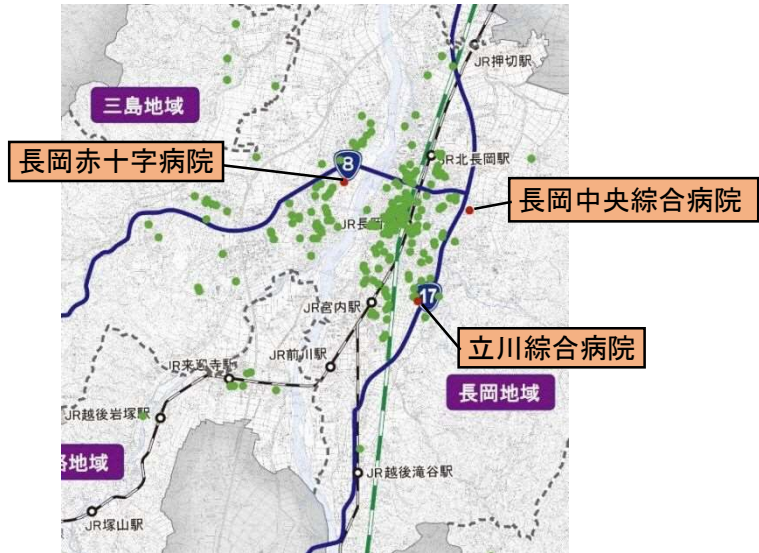
- ・地域の実情により異なる移動ニーズへの対応
- ・隣接する地域や自治体への移動手段の確保
- ・各地域と長岡駅を結ぶだけでなく、長岡駅周辺や千秋・古正寺地区以外への移動手段の確保
- ・デマンド型乗合タクシーは、運行の効率化及び利便性向上に向けた改善のほか、利用方法の周知が必要



【課題】④主要施設や観光・交流拠点までの公共交通の確保

- ・医療施設や商業施設、学校は長岡地域に集中
- ・基幹3病院はいずれも長岡地域に立地
- ・主な観光施設やイベントの実施地点は市内に広く分布

特性・問題点



資料：長岡市医師会・歯科医師会

図 医療施設の分布状況（R3.9 現在）



資料：新潟県大規模小売店舗一覧

図 商業施設の分布状況（R2.9 現在）

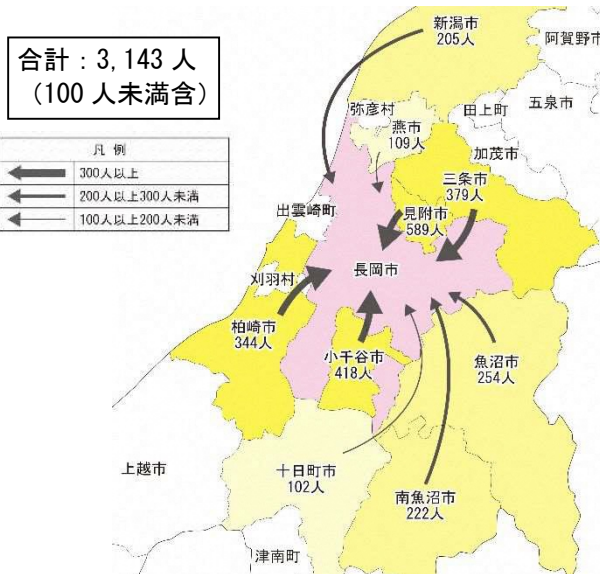
課題及び  
対応策

- ・支所地域から長岡地域へアクセスする移動手段のほか、各施設への移動手段の確保
- ・ニーズに応じた、隣接する支所地域等への移動手段の確保

**【課題】 ⑤市外との移動ニーズに対応した運行**

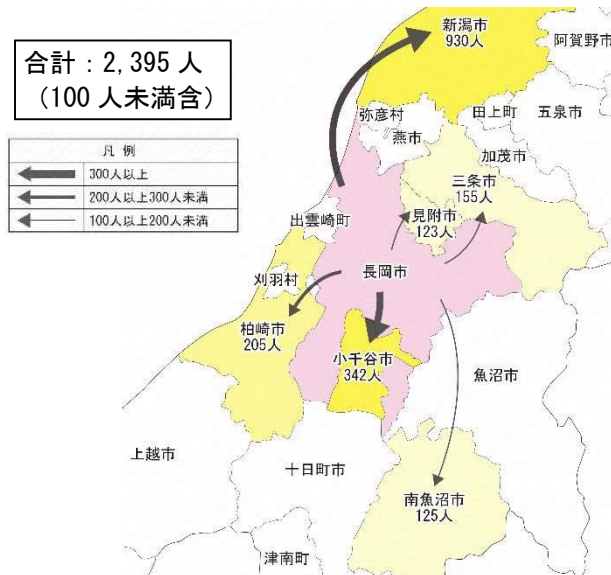
- ・ 就業者・通学者とも隣接する小千谷市、見附市、燕市との往来が多い傾向
- ・ 通学先は、新潟市が最も多い
- ・ 県内高速バスの利用者が減少
- ・ 市外から長岡市内の高校に通学する学生の移動手段の確保
- ・ 他市町村と隣接している支所地域は、複数の目的地が他市町村に点在

特性・問題点



資料：R2 国勢調査

図 長岡市への流入人口（通学者）【再掲】



資料：R2 国勢調査

図 長岡市への流出口（通学者）【再掲】

課題及び  
対応策

- ・ 市外への移動ニーズに対応した移動手段の確保
- ・ 施設と乗降地が離れている場所は、乗降地の増設等を検討

**【課題】⑥公共交通の運行内容や利用方法の周知・情報提供の充実化**

<p>特性・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを利用するために効果的な取り組みとして、「運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供」と考えている住民が多い</li> <li>・「予約が面倒・乗り方がわからないため」地域生活交通を利用しないと考えている人が多い</li> <li>・正しい利用方法が認知されていない</li> <li>・バスを利用するために効果的な取り組みとして、「冬でも時刻表どおりに運行する」と考えている利用者が多い</li> <li>・65歳以上の高齢者でも約6割の方がスマートフォンを所有しているため、活用することも可能</li> </ul> <div style="text-align: right;"> <p>0% 20% 40% 60% 80%</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車を持っているため</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>予約が面倒、乗り方がわからないため</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>運賃が高いため</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>家族や知り合いに送迎をもらえるため</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>運行（ルート、時刻など）が自分に合わないため</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>ほとんど徒歩・自転車で行けるため</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>自宅・目的地の近くにバス停がない</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>バスを乗り降りするときに段差が大変なため</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>停留所に屋根がないなど待つ環境が悪い</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>乗り継ぎに時間がかかる</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>目的地まで時間がかかる</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>14%</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：利用者アンケート（R3）</p> <p>図 地域生活交通を利用しない理由</p> </div>	理由	割合	車を持っているため	31%	予約が面倒、乗り方がわからないため	25%	運賃が高いため	20%	家族や知り合いに送迎をもらえるため	17%	運行（ルート、時刻など）が自分に合わないため	12%	ほとんど徒歩・自転車で行けるため	12%	自宅・目的地の近くにバス停がない	10%	バスを乗り降りするときに段差が大変なため	4%	停留所に屋根がないなど待つ環境が悪い	4%	乗り継ぎに時間がかかる	4%	目的地まで時間がかかる	3%	その他	14%
理由	割合																										
車を持っているため	31%																										
予約が面倒、乗り方がわからないため	25%																										
運賃が高いため	20%																										
家族や知り合いに送迎をもらえるため	17%																										
運行（ルート、時刻など）が自分に合わないため	12%																										
ほとんど徒歩・自転車で行けるため	12%																										
自宅・目的地の近くにバス停がない	10%																										
バスを乗り降りするときに段差が大変なため	4%																										
停留所に屋根がないなど待つ環境が悪い	4%																										
乗り継ぎに時間がかかる	4%																										
目的地まで時間がかかる	3%																										
その他	14%																										
<p>課題及び対応策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの路線網やバス停の位置、行き先などの周知方法を検討</li> <li>・地域生活交通の運行内容や利用方法の周知</li> <li>・バス位置情報や乗換案内サイトの認知度向上</li> <li>・降雪時などでは、道路管理者との協力体制の強化及び遅延や運休情報等の情報提供体制の強化</li> <li>・多様な情報提供ツールの活用</li> </ul>																										

**【課題】⑦運転士の確保**

<p>特性・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス・タクシーとも運転士を募集しても集まらない</li> <li>・勤務時間等の条件によって応募が少ない</li> <li>・深刻なバス・タクシーの運転士不足</li> </ul>
<p>課題及び対応策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を維持するため、運転士の確保が急務</li> <li>・運転士の働き方も考慮した、公共交通の運行方法の検討</li> </ul>



## 第6章 長岡市地域公共交通計画の基本的な方針と目標

### 1. 基本的な方針

これまでの検討結果、上位・関連計画を踏まえて、3つの基本的な方針を設定します。

#### 【基本的な方針①】誰もが安心して利用できる公共交通網の構築

- ・ 高校生や高齢者、障がい者、来訪者等にとって安心して利用できる公共交通
- ・ まちづくりや観光施策と連携し、目的地までわかりやすく移動しやすい公共交通

#### 【基本的な方針②】地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供

- ・ 重要な役割を担う基幹路線や地域相互を連絡する路線の維持確保
- ・ 地域特性や需要に応じた移動手段の導入及び運行計画の検討
- ・ 利用実績や市民ニーズ等を踏まえ、財政負担を考慮した持続可能な公共交通

#### 【基本的な方針③】市民・交通事業者・行政で取り組む公共交通の確立

- ・ 行政や地域、事業者がお互いに協力しながら、公共交通を維持確保
- ・ 行政や事業者だけでなく、市民も一緒になって支える公共交通を目指すための意識啓発

## 2. 長岡市が目指す公共交通体系

基本的な方針を踏まえて、長岡市における公共交通体系を示します。長岡駅と周辺地域、長岡市と周辺自治体を結ぶ路線を基幹路線と位置づけるとともに、主に地域内を運行する路線を周辺地域内路線と位置づけ、各地域にあった公共交通を目指します。

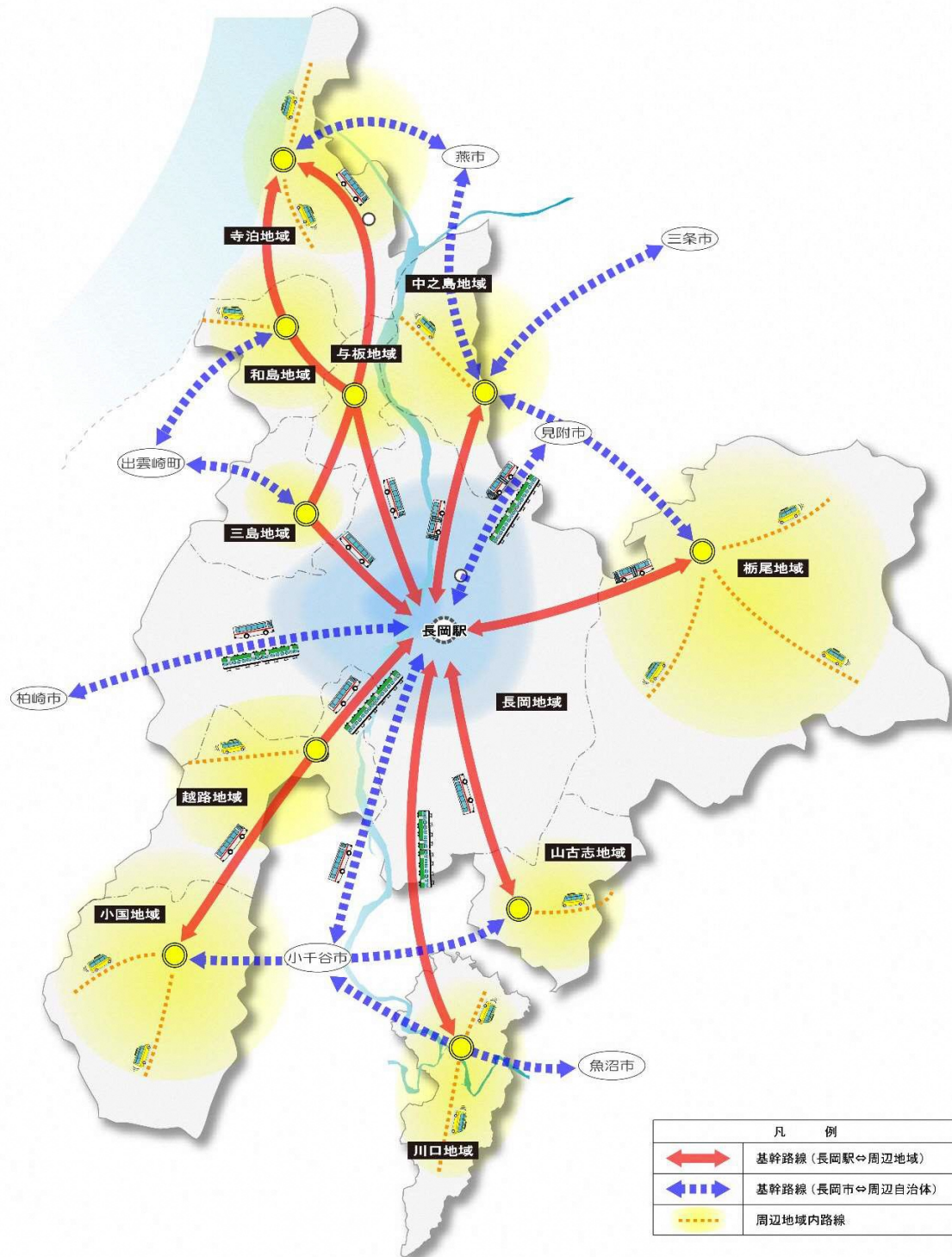


図 公共交通体系概念図



参考：長岡市で想定する公共交通補助対象路線

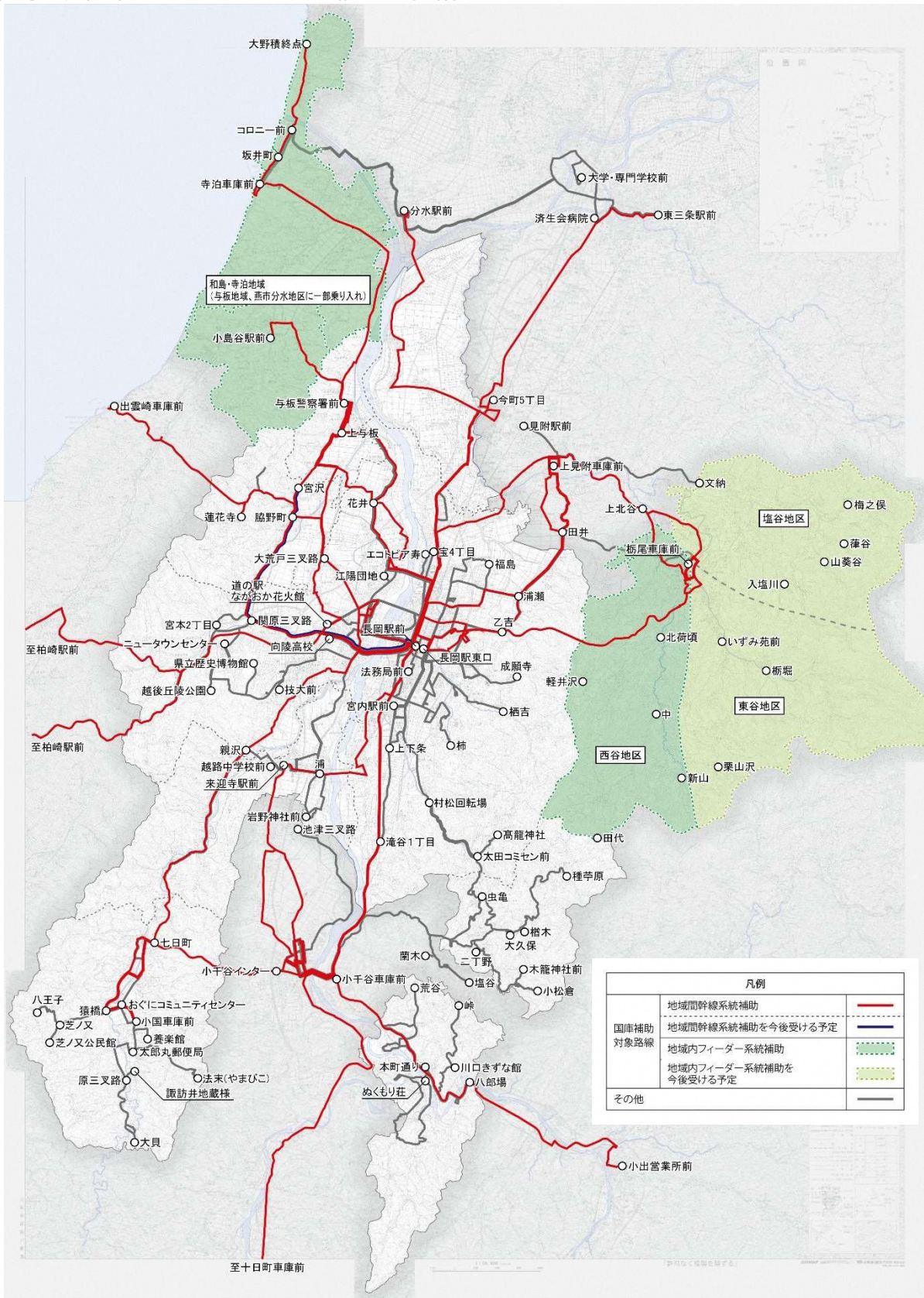


図 想定する補助対象路線の運行経路



■補助路線に係る事業および実施主体の概要

活用補助事業	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む）
幹線補助	長岡駅前	新国道	東三条駅前	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	・長岡市(長岡駅)から見附市の市街地を經由し、三条市(東三条駅)の中心駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに東三条駅前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	興野	分水駅前				・長岡市(長岡駅)と燕市の主要駅間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに分水駅前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	高見	今町5丁目				・長岡市(長岡駅)と見附市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに今町5丁目では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	百束	栃尾車庫前				・長岡駅から見附市街地を經由し、栃尾地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに栃尾車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	百束・楡原	栃尾車庫前				・長岡駅と栃尾地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに栃尾車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	昭利通り・新覆	栃尾車庫前				・長岡駅と栃尾地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに栃尾車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	東バイパス・新覆	栃尾車庫前				・長岡駅と栃尾地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに栃尾車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	新町・耳取	上見附車庫前				・長岡市(長岡駅)と見附市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに上見附車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	新町・浦瀬	上見附車庫前				・長岡市(長岡駅)と見附市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに上見附車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	麻生田	上見附車庫前				・長岡市(長岡駅)と見附市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに上見附車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	李崎・与板	坂井町				・長岡市(長岡駅)と見附市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに坂井町では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

活用補助事業	起点	主な経田地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	地域公共交通確保維持事業の必要性(位置づけ・役割を含む)
幹線補助	長岡駅前	李崎・与板	大野積終点	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	・長岡駅から与板市街地を經由して、寺泊地域の北端の間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、大野積では周辺の居住地の移動手段として欠かせない路線となり、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	横下・成沢・与板	小島谷駅前				・長岡駅から与板市街地を經由して、和島地域の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小島谷駅前では、鉄道等の他モードや、他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	小千谷・十日町病院	十日町車庫前				・長岡市(長岡駅)から小千谷市街地を經由して、十日町市の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小千谷駅前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や、他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷駅前や、十日町病院前を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	新国道	小千谷インター				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小千谷インターでは、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷駅前や、他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	片貝・小栗田	小千谷車庫前				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小千谷車庫前(小千谷駅前近)では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、来迎寺駅前や小千谷総合病院、イオン小千谷ショッピングセンターを經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	片貝・坪野	小千谷車庫前				・長岡市(長岡駅)から小千谷市の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小千谷車庫前(小千谷駅前近)では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、来迎寺駅前や小千谷西高校を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	日赤病院・中永	出雲崎車庫前				・長岡市(長岡駅)から出雲崎町の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに出雲崎車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、日赤病院前や出雲崎駅前を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	中永	蓮花寺				・長岡市(長岡駅)から三島地域の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに出雲崎車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、蓮花寺では周辺の居住地の移動手段として欠かせない路線であり、途中、日赤病院前を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	三ツ郷屋・河原川	与板警察署前				・長岡駅から与板地域の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに与板警察署前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	長岡駅前	曾地	柏崎駅前				・長岡市(長岡駅)から柏崎市の拠点間を連絡し、通院通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに柏崎駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、刈羽河の一部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

活用補助事業	起点	主な経田地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	地域公共交通確保維持事業の必要性(位置づけ・役割を含む)	
幹線補助	長岡駅前	西山	柏崎駅前	4 乗合	路線定期運行	交通事業者	・長岡市(長岡駅)から刈羽市の市街地を經由して柏崎市の拠点間を連絡し、通勤等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに柏崎駅前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、刈羽市の中心部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	
	長岡駅前	関原三叉路	与板警察署前				・長岡駅から三島地域を經由して与板地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに与板警察署前では、鉄道等の他モード(尾岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、長岡地域の西側や三島地域の中心部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	
	長岡駅前	関原三叉路	宮沢				・長岡駅から三島地域を經由して小国地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(尾岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、長岡地域の西側や越路地域の西側を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	
	長岡駅前	川東	小国車庫前				・長岡駅から越路地域を經由して小国地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(尾岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、長岡地域の西側や越路地域の西側を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	
	小千谷車庫前	七日町	小国車庫前				・小千谷市から長岡市(小国車庫前)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の小千谷車庫前(小千谷駅付近)並びに小国車庫前では、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷総合病院や小千谷インターを經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	
	小千谷総合病院	川口	小出営業所前				・小千谷市から長岡市(川口地域)を經由して亀沼市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の小千谷総合病院並びに小出営業所前では、他の路線バス等と連絡し、途中、川口地域(長岡市)の中心部を經由し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	
	フリーダー補助	寺泊地域・和島地域	—				—	・主に寺泊・和島地域内で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一部、燕市分水地区や与板地域の主要施設・バス停、寺泊駅、小島谷駅等へ予約制で運行し、幹線(幹線補助対象路線)への接続やこれまで公共交通空白地であった地区の解消等、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
		西谷地区	—				—	・栃尾車庫と田代集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
		東谷地区	—				—	・栃尾車庫と栗山集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
		塩谷地区	—				—	・栃尾車庫と入塩川集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、通院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。



### 3. 計画の目標

#### (1) 目標

公共交通の課題および基本的な方針を踏まえて、目標を以下のとおり設定します。

#### 【目標①】 利便性の高い公共交通網を構築します

- ・既存の骨格（周辺地域と長岡駅を結んでいる路線バスや高速バス、鉄道等）を基本とした公共交通網を構築し、利便性の高い公共交通を提供します。

#### 【目標②】 地域に適した輸送資源で効率的な公共交通を運行します

- ・地域によって異なる利用状況やニーズに応じるため、地域の輸送資源の活用など効率化を図りつつ、適切に補助金を活用し、公共交通を維持します。

#### 【目標③】 誰もが利用しやすい公共交通を実現します

- ・高齢者や障がい者、来訪者など、多様な人々のニーズに対応した公共交通を実現します。

#### 【目標④】 市民とともに考え、支える公共交通を目指します

- ・持続可能な公共交通を実現するためには、市民の協力や理解が必要です。自家用車から公共交通への転換など、環境にも配慮しながら公共交通を維持します。

## (2) 各交通手段の役割

鉄道・路線バス・タクシー等の各交通手段が適切に役割を分担することにより、地域公共交通網の構築を図ります。基幹路線としては、既存の骨格（周辺地域と長岡駅を結んでいる路線バスや鉄道、高速バス等）を基本とします。基幹路線ではカバーしきれない地域については、路線バスおよび乗合タクシーを周辺地域内路線として位置づけます。地域内路線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）において、通院、買い物等の生活需要がある移動を確保するため、タクシーの活用を検討します。

表 各交通手段の役割

交通手段	役割
鉄道（新幹線）	・ 県外や近隣自治体などの広域的な移動を支える役割を担います。
高速バス	・ 県外や近隣自治体などの広域的な移動を支える役割を担います。
鉄道（在来線）	・ 都市間の移動及び市内の地域間の移動を支える役割を担います。 ・ 広域的な移動を支える役割を担います。
路線バス	・ 長岡駅と周辺地域を結ぶ幹線的な役割や、長岡地域内及び周辺地域内の移動を支える役割、周辺地域を相互に連絡する役割を担います。
乗合タクシー	・ 小規模な移動需要に対応し、地域内の移動を支える役割を担います。
タクシー	・ 小規模な移動需要に対応し、市内全域で市民の生活の質を支える移動サービスを提供します。 ・ 支線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）については、タクシーを活用することも検討します。
その他	・ スクールバスなどは、特定の移動を支える役割を担います。

路線バスの見直しを行う場合、原則として輸送サービスに関して熟知したバス・タクシー事業者を活用するため、まずは「乗合タクシー」を最優先にして考えます。バス・タクシー事業者が対応できない場合は、市やNPO法人が運行主体となる「自家用有償旅客運送」を検討します。なお、「許可・登録を要しない運送（ボランティア輸送）」は、安定性及び継続性の観点から、公共交通を補完する役割に位置づけることとします。

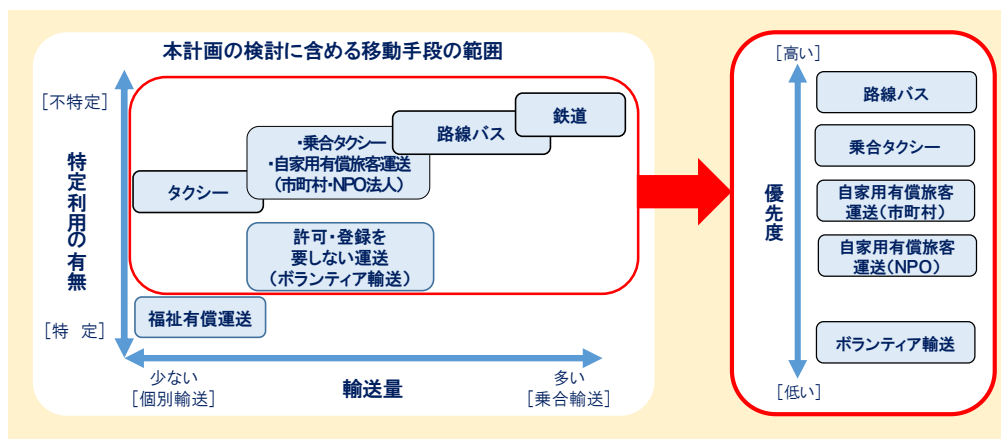


図 各交通手段の導入優先度

## 4. 目標達成状況の評価

### (1) 指標の設定

本計画の目標達成状況を評価するため、以下の評価指標及び参考指標を設定します。評価指標は目標達成に向けて目標値を設定し、目標達成状況を評価するための主要な指標として位置づけます。参考指標は現況値を参考として目標達成状況を評価する指標として位置づけ、評価指標と参考指標の2つを活用して目標達成状況を総合的に評価します。

目標
①利便性の高い公共交通網を構築します
②地域に適した輸送資源で効率的な公共交通を運行します
③誰もが利用しやすい公共交通を実現します
④市民とともに考え、支える公共交通を目指します



評価指標	参考指標
<b>評価指標 1</b> 市民1人あたりの公共交通の利用回数 (回/月・人)	1. 高齢者の公共交通利用割合 (%) 2. 高校生の公共交通利用割合 (%) 3. 地域住民1人あたりの地域生活交通の利用回数 (回/月・人)
<b>評価指標 2</b> 収支率 (%)	4. 公共交通利用のない高校生の自家用車送迎率 (%) 5. まちなか居住区域におけるバス運行便数 (便/日) 6. パークアンドライド用駐車場の整備割合 (%)
<b>評価指標 3</b> 長岡市の財政負担額 (円/年・人)	7. 自転車ブルーラインの整備距離 (km) 8. JR長岡駅の定期外利用者数 (人/日) 9. 運転士数 (人/年)
<b>評価指標 4</b> 公共交通の人口カバー率 (%)	10. 路線バス低床バスの導入率 (%) 11. バス停上屋の整備数 (件/年) 12. 公共交通サイトへのアクセス数 (回/月) 13. キャッシュレス決済比率 (%) 14. 新しい技術の導入に向けた勉強会の開催数(回/年) 15. 市民参加の公共交通協議会・検討会等の開催数 (回/年)



## (2) 評価指標値

達成状況を評価する評価指標値を、以下のように設定します。

評価指標 1 市民 1 人あたりの公共交通の利用回数（回/月・人）	
現況値	【路線バス】 R3：1.3 回/月・人 【鉄道】 R3：1.2 回/月・人
目標値	【路線バス】 R8：1.3 回/月・人 【鉄道】 R8：1.2 回/月・人
指標の算定方法	路線バス・鉄道の利用者数÷長岡市の総人口÷12 か月
データ取得方法	路線バス利用者数：バス事業者保有の乗降データ 鉄道利用者数：鉄道事業者保有の乗降データ 長岡市の総人口：住民基本台帳（各年 4 月 1 日現在）
目標値設定の考え方	利用者数が新型コロナウイルス感染拡大前の状況に戻ることは極めて難しいと想定し、現状より利用者を減少させないことを目指します。

評価指標 2 収支率（％）	
現況値	【路線バス】 R3：0.9％～620.1％（平均 54.0％） 【地域生活交通】 R3：3.1％～ 25.8％（平均 7.5％）
目標値	【路線バス】 平均 54.0％以上 【地域生活交通】 平均 7.5％以上
指標の算定方法	経常収益÷経常費用×100
データ取得方法	路線バス：バス事業者保有の実績 地域生活交通：長岡市保有の実績
目標値設定の考え方	平均を下回るバス路線（系統）については収支率の改善に取り組み、全体として平均 54％以上の達成を目指します。同様に、地域生活交通でも平均を下回る路線については収支率の改善に取り組み、全体として平均 7.5％以上の達成を目指します。

評価指標 3 長岡市の財政負担額（円/年・人）	
現況値	R3：622 円/年・人
目標値	R8：622 円/年・人
指標の算定方法	長岡市補助金÷長岡市の総人口
データ取得方法	財政負担額：長岡市保有の補助金実績 長岡市の総人口：住民基本台帳（各年 4 月 1 日現在）
目標値設定の考え方	公共交通を維持するため、財政負担の増大の可能性があります。現況の財政負担となるよう努めます。

評価指標 4 公共交通の人口カバー率（％）	
現況値	R3：97.3%
目標値	R8：98.5%
指標の算定方法	バス停・鉄道駅圏域内の人口÷長岡市の総人口
データ取得方法	バス停・鉄道駅圏域内の人口：国勢調査（500m メッシュ人口） 長岡市の総人口：国勢調査
目標値設定の考え方	バス路線の縮小等による、新たな公共交通空白地が発生しないように対応することが必要です。令和 4 年度に本格運行を開始した寺泊地域デマンド型乗合タクシーの運行区域を含めたカバー率（98.5%）を保持するよう、公共交通の確保維持に努めます。

### (3) 参考指標値

目標達成状況を総合的に評価するために設定する参考指標値（現況値）を以下に示します。

表 参考指標値

参考指標	現況値
参考指標 1 高齢者の公共交通利用割合（％）	【買い物】 R3：7％ 【通院】 R3：10％
参考指標 2 高校生の公共交通利用割合（％）	【通学】 R3：49％（登校時）
参考指標 3 地域住民 1 人あたりの地域生活交通の利用回数（回/月・人）	R3： 【山古志】 1.31 回/月・人 【小国】 0.05 回/月・人 【和島】 0.01 回/月・人 【寺泊】 0.02 回/月・人 【栃尾】 0.02 回/月・人 【川口】 0.15 回/月・人
参考指標 4 公共交通利用のない高校生の自家用車送迎率（％）	R3：23.5％（登校時）
参考指標 5 まちなか居住区域におけるバス運行便数（便/日）	R3：1,030 便/日
参考指標 6 パークアンドライド用駐車場の整備割合（％）	R3：64％ （14 駅中 9 駅に整備）
参考指標 7 自転車ブルーラインの整備距離（km）	R3：1.4km
参考指標 8 JR 長岡駅の定期外利用者数（人/日）	R3：2,684 人/日
参考指標 9 運転士数（人）	【越後交通】 R3：142 人（12 月時点）
参考指標 10 路線バス低床バスの導入率（％）	R4：69.4％（4 月時点） （157 台中 109 台）
参考指標 11 バス停上屋の整備数（件/年）	R3：1 件/年
参考指標 12 公共交通サイトへのアクセス数（回/月）	R3：1,472,179 回/月 （ながおかバス i）
参考指標 13 キャッシュレス決済比率（％）	R3：12.2％（年平均）

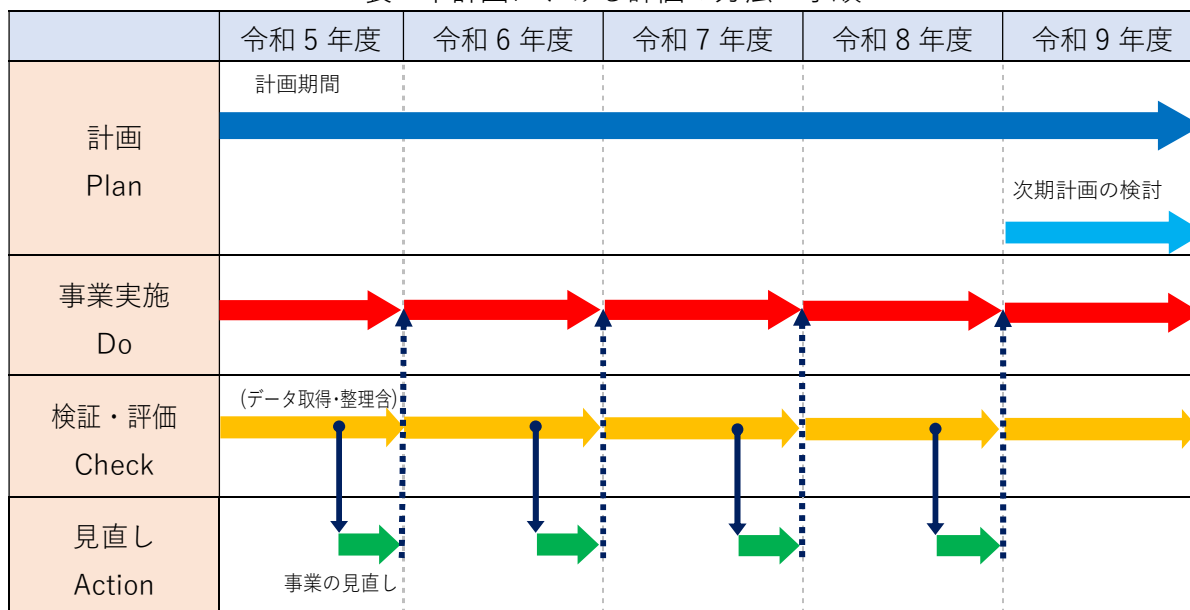


参考指標	現況値
参考指標 14 新しい技術の導入に向けた勉強会の開催数（回/年）	R3：1回/年
参考指標 15 市民参加の公共交通協議会・検討会等の開催数（回/年）	R3： 【小国】 1回 【山古志】 1回 【川口】 1回 【和島】 2回 【寺泊】 4回

#### (4) 評価方法

1年ごとに事業の実施状況や可能な評価指標値を整理し、計画の進捗確認と効果の検証・評価を実施します。これを踏まえて毎年度の取り組み内容を見直します。

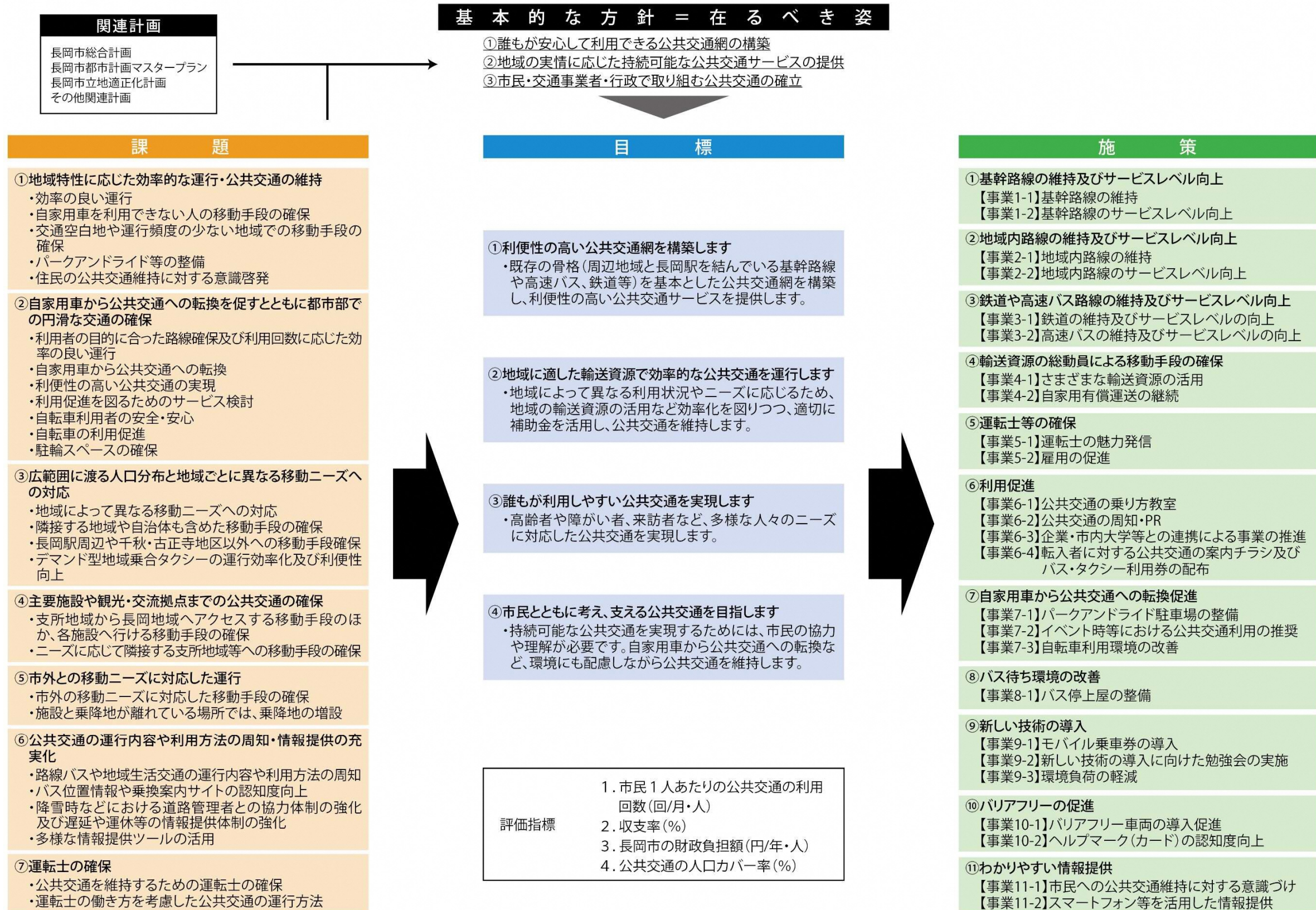
表 本計画における評価の方法・手順





## 第7章 目標を達成するために行う交通施策・事業

公共交通の課題および基本的な方針を踏まえて設定した目標を達成するため、以下の施策・事業を進めていきます。





## 施策1 基幹路線の維持及びサービスレベル向上

### ■背景

○長岡市内における路線バスの利用者は年々減少しており、利用者の減少によって運行本数も減少し、バスの利便性が低下することで、市民の路線バス利用がさらに減少してしまうという負のスパイラルに陥っています。このまま利用者が減少すると、路線バスの廃止等につながり、移動手段を確保できない可能性があります。

### ■施策の内容

#### 【事業 1-1】 基幹路線の維持

○周辺地域と長岡駅を結ぶ路線バスや長岡市と市外を結ぶ路線バスを基幹路線として維持するため、収支率が悪く維持が困難な路線については、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図っていきます。

#### 【事業 1-2】 基幹路線のサービスレベル向上

○路線バスを幹線として維持するため、多様なニーズを踏まえ、時間帯や経路など運行内容の見直しを進めていきます。その際、地域内路線との接続を円滑にするため、関係機関との調整を行います。また、災害時にも拠点機能を補完し合うことができるよう、地域間ネットワークを維持します。



写真 路線バス



写真 長岡駅大手口バスターミナル

### ■施策の実施主体

○国、新潟県、長岡市、交通事業者

### ■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業 1-1	継続実施 ●—————→				
事業 1-2	継続実施 ●—————→				



## 施策2 地域内路線の維持及びサービスレベル向上

### ■背景

- 地域を運行する路線バスの利用者は年々減少しています。利用者の減少は路線の縮小や廃止につながり、住民の移動手段の確保が困難になる可能性があります。また、地域生活交通（デマンド型乗合タクシー）の利用者は高齢者が大半を占めており、路線の維持には利用者の拡大が必要です。

### ■施策の内容

#### 【事業2-1】地域内路線の維持

- 路線バスやデマンド型乗合タクシーによる住民の移動手段を確保するため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら路線の維持を図っていきます。

#### 【事業2-2】地域内路線のサービスレベル向上

- 路線バスでの運行を基本としつつ、利用状況や運行経費、地域ごとの移動ニーズ等を踏まえ、効率的な運行方法（デマンド型乗合タクシー等）への切り替えも含めた運行内容の見直しを進めていきます。
- デマンド型乗合タクシーは、運行状況や利用者のニーズなど、地域の実状を踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを検討していきます。



写真 栃尾地域デマンド交通「景虎号」



図 乗合タクシー統合によるサービスレベル向上の例

### ■施策の実施主体

- 国、新潟県、長岡市、交通事業者

### ■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業2-1	継続実施 ●————→				
事業2-2	栃尾地域デマンド交通移行 ●————→	継続実施 ●————→			

### 施策3 鉄道や高速バス路線の維持及びサービスレベル向上

#### ■背景

○長岡市と近隣自治体を結ぶ公共交通として、路線バスだけでなく鉄道や高速バスも運行されていますが、これらの移動手段も利用者が減少し、路線や施設機能の縮小などサービスの低下が進んでいます。

#### ■施策の内容

##### 【事業3-1】鉄道の維持及びサービスレベルの向上

○市外への移動ニーズに対応した移動手段を確保するため、路線バスとの接続の改善など利便性向上を図ります。また、路線や施設機能の縮小などサービスの低下については、事業者や沿線自治体、各種協議会等で連携して対策を検討していきます。

##### 【事業3-2】高速バスの維持及びサービスレベルの向上

○交通事業者や新潟県と連携し、高速バスと路線バスを組み合わせた運賃サービス(乗り放題パス)等を企画・実施します。また、パークアンドライド駐車場の活用を推進し、利用促進を図ります。



写真 JR長岡駅



写真 県内高速バス

#### ■施策の実施主体

○新潟県、長岡市、沿線自治体、交通事業者

#### ■施策の実施スケジュール

	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
事業3-1	継続実施 ●————→				
事業3-2	継続実施 ●————→				

## 施策4 輸送資源の総動員による移動手段の確保

### ■背景

- 公共交通空白地や運行頻度が少ない地域、自家用車を利用できない学生や高齢者に対する移動手段の確保が必要です。また、目的に合った運行頻度及び回数に応じた効率の良い運行が必要です。

### ■施策の内容

#### 【事業4-1】さまざまな輸送資源の活用

- 一部の地域で実施しているコミュニティバスを活用した移動手段を維持していきま  
す。また、今後さまざまな輸送資源の活用の可能性が考えられる地域や路線等につ  
いて、地域とともに検討します。
- オフピーク時におけるタクシーを活用した買い物等の移動支援サービスにつ  
いて、導入の可能性が考えられる地域を検討し、実証実験を行います。

#### 【事業4-2】自家用有償運送の継続

- 過疎地域における移動手段を確保するため、自家用有償運送を継続できるよう、利  
用促進を図るとともに、運行主体への支援等連携強化に取り組めます。



資料：姫路市社会福祉協議会

写真 買い物支援サービスの例



写真 自家用有償運送（黄色いバス）

### ■施策の実施主体

- 長岡市、交通事業者

### ■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業4-1	地域の検討 ●	● 実証実験	● 効果検証	→	→
事業4-2	● 継続実施	→	→	→	→



## 施策5 運転士等の確保

### ■背景

- 交通事業者においては、運転士不足が深刻であり、路線の廃止や運行本数の削減などに迫られ、サービスの維持が難しい状況にあります。また、運転士を募集しても採用につながっていないなど、多くの課題を抱えています。

### ■施策の内容

#### 【事業5-1】運転士の魅力発信

- 運転士という職業に対する理解度の向上を図るため、運転士の魅力や運転技術等をSNS等の情報発信ツールを用いて発信します。
- 幅広い世代を対象としたバス運転体験等のイベントを実施し、運転士の確保を図ります。

#### 【事業5-2】雇用の促進

- 交通事業者による資格取得支援制度を継続します。
- 柔軟な働き方に対応できるよう、勤務形態の見直しを図ります。



資料：新潟日報

写真 運転士による情報発信



資料：秋田経済新聞社

写真 バス運転体験会の様子

### ■施策の実施主体

- 長岡市、交通事業者

### ■施策の実施スケジュール

	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
事業5-1	随時実施 ●—————→				
事業5-2	随時実施 ●—————→				

## 施策6 利用促進

### ■背景

- 公共交通利用者の減少により、このままでは路線・サービスの維持が難しい状況にあります。移動手段や利便性を確保するため、多方面から公共交通の利用促進を図る必要があります。

### ■施策の内容

#### 【事業6-1】公共交通の乗り方教室

- 中学生を対象としたバスの乗り方教室を実施します。また、乗り方教室に合わせて、スマートフォンを活用した路線バス経路検索システムの使い方を周知します。
- 高齢者に対し地域生活交通（デマンド型乗合タクシー）の乗り方教室を実施します。

#### 【事業6-2】公共交通の周知・PR

- 公共交通に関心をもってもらうため、バス車両展示等のイベントを継続的に実施します。
- 普段から公共交通を利用している方に対し活用事例を聞き取り、さまざまな活用事例を市民に発信し、利用促進を図ります。
- 1日乗車券等のお得な乗車券の利用を促進するため、来訪者や高齢者等に対して窓口での案内強化やSNS等の情報発信ツールを活用したPRを行います。

#### 【事業6-3】企業・市内大学等との連携による事業の推進

- 企業や市内大学等と連携し、公共交通の利用促進や情報発信、脱炭素型社会の実現に向けたイベントの実施等に取り組みます。

#### 【事業6-4】転入者に対する公共交通の案内チラシ及びバス・タクシー利用券の配布

- 転入時に配布する資料の中に、公共交通の利用案内やマップを同封し、周知と利用促進を図ります。
- 合わせて路線バス・タクシーのお試し乗車券を配布するなど、バス・タクシーの利用促進を図ります。



写真 乗り方教室の様子



写真 バス車内装飾の例

資料：見附市

■施策の実施主体

○長岡市、交通事業者、企業・大学等

■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業 6-1	随時実施 ●—————→				
事業 6-2	随時実施 ●—————→				
事業 6-3	連携準備 ●————→	内容検討 ●————→	実施 ●————→	内容検討 ●————→	実施 ●————→
事業 6-4	実施 ●—————→				



## 施策7 自家用車から公共交通への転換促進

### ■背景

○市民の移動は自家用車に依存しており、環境負荷の増大や公共交通の利用者減少につながっています。そのため、自家用車から公共交通への転換を促す必要があります。

### ■施策の内容

#### 【事業7-1】パークアンドライド駐車場の整備

○寺泊駅前広場の整備を進めるほか、利用状況を勘案し、脱炭素社会に向けて公共交通の利用を促進するため、必要に応じて整備箇所の検討を進めます。

#### 【事業7-2】イベント時等における公共交通利用の推奨

○イベント時や観光の際に公共交通の利用を促進するため、関係機関と連携し、案内チラシ等に公共交通でのアクセス方法に関する記載を進めます。

#### 【事業7-3】自転車利用環境の改善

- 自転車の利用環境を整備し、公共交通での移動を補完します。
- 自転車走行空間を確保するため、ブルーライン等整備を進めます。
- 自転車の駐輪において、駐輪場利用などのルールについて、啓発活動を行います。



写真 寺泊駅の整備イメージ



写真 ブルーラインの設置例

### ■施策の実施主体

○長岡市、関係機関、企業・大学等

### ■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業7-1	整備（寺泊駅） ●————→	整備（検討） ●————→			
事業7-2	随時実施 ●————→				
事業7-3	継続実施 ●————→				

## 施策 8 バス待ち環境の改善

### ■背景

○バスの利用促進を図るため、誰もが安心して利用できるバス待ち環境の向上が必要です。

### ■施策の内容

#### 【事業 8-1】バス停上屋の整備

○バスの利便性向上を図るため、新たな整備計画に基づきながら、バス停の上屋整備を引き続き進めていきます。また、交通結節点としての利用が考えられるバス停についても整備を検討します。

○地域団体等が整備するバス停上屋について、事業者と連携して整備を支援します。



写真 長岡造形大学前バス停（BOX 型）



写真 喜多町バス停（片屋根型）

### ■施策の実施主体

○長岡市、交通事業者

### ■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業 8-1	継続実施 ●—————→				

## 施策9 新しい技術の導入

### ■背景

- 感染症対策における非接触対応や、高校生を中心にキャッシュレス決済を望む声が挙がるなど、利便性向上に向けた新たな支払方法への対応が必要です。
- 交通事業者の定期券販売等をはじめとする窓口対応が大きな負担となっているため、効率化を図る必要があります。
- 長岡市内の公共交通の維持・効率化を図るため、新しい技術を含めた公共交通のあり方について検討を進めていく必要があります。

### ■施策の内容

#### 【事業9-1】モバイル乗車券の導入

- モバイル乗車券を導入し、キャッシュレス化を図るとともに、定期券販売等の窓口負担の軽減を図ります。
- 導入と合わせて、モバイル乗車券の利用方法等について周知します。

#### 【事業9-2】新しい技術の導入に向けた勉強会の実施

- キャッシュレス決済や MaaS の導入に向けた勉強会を引き続き実施し、導入に向けた検討を進めます。

#### 【事業9-3】環境負荷の軽減

- EVバスやEVタクシー等、新しい技術の車両導入を国・県と連携して促進します。



資料：レシップ

図 モバイル乗車券のイメージ



資料：アルファバスジャパン  
写真 EVバス

### ■施策の実施主体

- 国、新潟県、長岡市、交通事業者



■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業 9-1	システム選定・実証実験 ●————→		導入 ●————→		
事業 9-2	随時実施 ●————→		実証実験開始 ●————→		
事業 9-3	随時実施 ●————→				

## 施策10 バリアフリーの促進

### ■背景

○高校生や高齢者、障がい者、来訪者等誰にとっても安心して利用できる公共交通の実現が必要です。

### ■施策の内容

#### 【事業10-1】バリアフリー車両の導入促進

○誰もが利用しやすいよう、バリアフリー車両の導入を引き続き促進し、利便性向上を図ります。

#### 【事業10-2】ヘルプマーク（カード）の認知度向上

○公共交通利用者の中にはヘルプマーク（カード）を示し、手助けを必要としている方もいるため、市役所やバス車内等におけるポスターの掲示等でヘルプマーク（カード）の認知度向上を図り、誰もが利用しやすい公共交通を推進していきます。



写真 ノンステップバス



資料：新潟県

図 ヘルプマーク及びヘルプカード

### ■施策の実施主体

○長岡市、交通事業者

### ■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業10-1	継続実施 ●————→				
事業10-2	継続実施 ●————→				

## 施策11 わかりやすい情報提供

### ■背景

- 長岡市が路線バスやコミュニティバス等の維持のために支出している補助金は約1.7億円（R3年度）となっており、コロナ禍での利用者の減少などにより、今後は更なる増加が見込まれています。人口減少下において公共交通を維持していくには、行政や交通事業者だけでなく、市民も一緒に支えていくという意識の醸成が必要となってきました。
- 公共交通利用者から、天候の影響を受けにくいバスの運行を望む声が挙がっています。また、来訪者等にもわかりやすい情報提供が必要です。

### ■施策の内容

#### 【事業11-1】市民への公共交通維持に対する意識づけ

- 市民が参加する公共交通協議会や検討会、市ホームページ等を通じ、公共交通の現状を発信し、身近な問題として捉えてもらうことにより、市民の公共交通維持への理解度を深めます。

#### 【事業11-2】スマートフォン等を活用した情報提供

- 経路検索システムとバス位置情報システム「ながおかバスi」の一体化や、GTFSデータの整備による経路検索サイトの拡大により、検索の利便性向上を図ります。
- SNS等の情報発信ツールを活用したリアルタイムの運行情報を発信します。



資料：新潟交通、NAVITIME

図 システム一体化のイメージ



■施策の実施主体

○長岡市、交通事業者、市民

■施策の実施スケジュール

	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
事業 11-1	随時実施 ●————→				
事業 11-2	システムの検討 ●————→	導入 ●————→			