令和８年度　第２回長岡市地域公共交通協議会

資　　料

長岡市地域公共交通協議会

令和８年 10 月１日（木）

議決事項	桂地区及び宮路・乙吉地区児童の通学車両に関する路線バス停留所の使用について

１ 要旨

令和９年４月に予定する桂小学校と浦瀬小学校の統合に伴い、浦瀬小学校に通学する桂地区児童等の登下校に、通学車両が運行され、越後交通の路線バス停留所を使用することから、道路交通法第 44 条第２項第２号に係る交通規則における手続きを行うもの。（長岡市学務課の事業）

２ 概要

道路交通法より、路線バスの停留所から 10 メートル以内のエリアにおいて、路線バス以外の車両は駐停車できない。次の手続きを行うことで、桂地区及び宮路・乙吉地区児童のバス停６か所について、通学車両の駐停車ができるようにしたい。

道路交通法第 44 条２項第２号の規定により、道路運送法第３条第１号ハの一般乗用旅客自動車運送事業における旅客の運送の用に供する自動車（以下「一般乗用旅客自動車運送事業用自動車」）が、乗合自動車の停留所（以下「停留所」という。）において、地方公共団体による行政サービスとして必要な児童の無償運送を確保するために有用であり、かつ、道路又は交通の状況により支障がないことについて、改正府令による改正後の道路交通施行規則第６条の３の３で定める者（関係者）が合意し、その旨を公安委員会が公示したものに限り、停留所等での駐停車を認めるもの。

３ 対象となる地域と事業者

・桂地区及び宮路・乙吉地区　　事業者（未定）

４ 手続き

・関係者の合意（事前協議）
　① 乗合自動車を使用する者（バス停の所有者）
　② 新潟県公安委員会
　③ 長岡市長
　④ 北陸信越運輸局長
・届出者（事業者）は、必要書類を新潟県公安委員会へ提出する。
・公安委員会が公示

乗合自動車の停留所等における一般旅客自動車運送
事業用自動車等の停車又は駐車に関する合意について

令和８年　　月　　日

（宛先）新潟県警察本部交通部交通規制課

届出者　長岡市教育委員会
住所　長岡市幸町２－１－１
氏名　教育長　金澤　俊道
電話　0258-39-2239

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 44 条第２項第２号の規定に基づき、関係者の合意を得たので資料を提出します。

添付資料	・　地域公共交通会議等において協議が調っていることを証する書類 ・　合意書 ・　一般旅客自動車運送事業用自動車等が停車又は駐車をする乗合自動車の停留所の名称及び所在地 ・　その他
一般旅客自動車運送事業 許可内容 ・ 自家用有償旅客運送者登録内容	（許可・登録番号） （許可・登録の有効期間） （名称、住所、代表者氏名） （許可・登録の種別）

令和８年　　月　日

越後交通株式会社代表取締役　渡辺　信行

新潟県公安委員会委員長　　和田　裕

長岡市長　　磯田　達伸

北陸信越運輸局長　　田中　賢二

（以上、印省略）

長岡市内の乗合自動車の停留所における一般旅客自動車運送事業用自動車等の停車又は駐車に関する合意書

道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）第４４条第２項第２号の規定に基づき、長岡市内の乗合自動車の停留所における一般旅客自動車運送事業用自動車等の停車又は駐車に関して下記のとおり合意する。

記

１　一般旅客自動車運送事業用自動車等が停車又は駐車する乗合自動車の停留所の名称

浦瀬バス停、加津保バス停、桂バス停、亀崎バス停、
宮路バス停、乙吉バス停

２　１に停車又は駐車をする一般旅客自動車運送事業用自動車等の範囲

・長岡市教育委員会が運営する、長岡市立浦瀬小学校の在学児童が利用する通学車両に限定する

３　１における２の停車又は駐車が道路又は交通の状況により支障ないものとするようにするため必要と認める事項

・路線バスが停留する時間帯を除いて停留し乗降する

浦瀬小児童通学車両運行ルート図

［令和9年度 対象児童数］
桂地区：23人（西側4人、東側19人）
宮地･乙吉地区：10人
合計：33人

［運行方法］
・1台（29人乗りを想定）で2地区を回る。

（桂方面）
・信号が無い場所での横断を避けるため、道路の両側にバス停を置く。
①浦瀬バス停（西）
⇓
②加津保バス停（西）
⇓
③桂バス停（西）
⇓
④亀崎バス停（西）
⇓
⑤椿沢公民館
⇓
⑥亀崎バス停（東）
⇓
⑦桂バス停（東）
⇓
⑧加津保バス停（東）
⇓
⑨浦瀬バス停（東）

（宮地・乙吉方面）
①浦瀬バス停（東）
⇓
②宮路バス停（東）
⇓
③乙吉バス停（南）
⇓
④浦瀬バス停（西）



※提出の際は、各バス停の住所地を記載した資料を添付します。

協議事項　**長岡市地域公共交通計画策定準備業務の調査報告**

１．調査報告

・第１章　位置情報ビッグデータからみた交通流動

・第２章　公共交通に関するアンケート調査

２．スケジュール

（１）今年度の業務

１）業務計画の策定

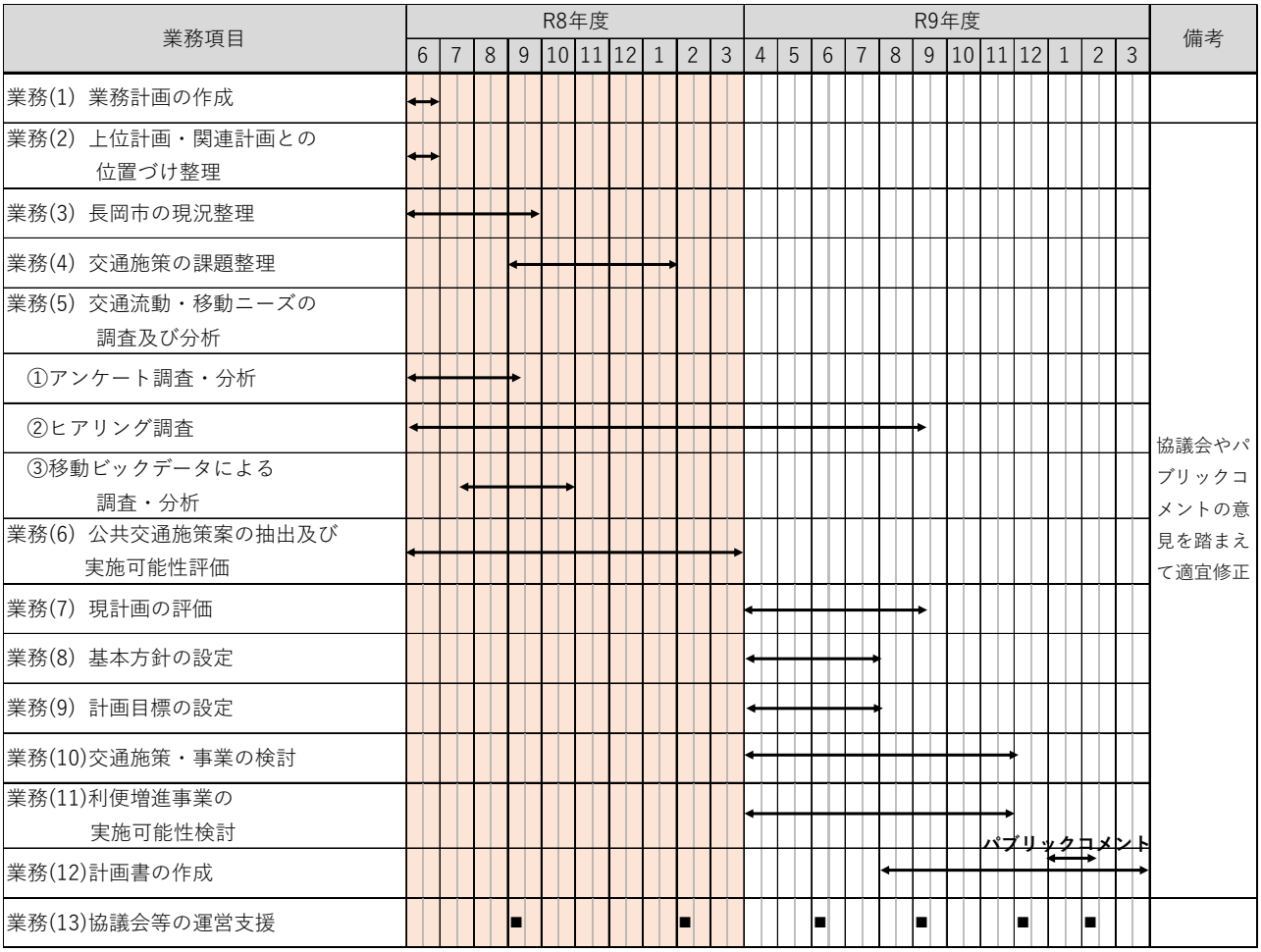
２）上位計画・関連計画との位置づけ整理

３）長岡市の現況整理

４）交通施策の課題整理

５）交通流動・移動ニーズの調査及び分析

６）公共交通施策の抽出及び実施可能性評価



（２）協議会のスケジュール

年度	開催時期	内容
令和８年度	【第１回】 R8.6.24	・計画策定の進め方の確認
	【第２回】 R8.10.1	・調査報告 位置情報ビッグデータからみた交通流動 公共交通に関するアンケート調査
	【第３回】 R9.2 月予定	・地域概況の整理状況報告 ・公共交通を取り巻く現況の総括 ・課題整理結果並びに公共交通施策案の検討結果報告 ・R9 年度計画策定の進め方の確認
令和９年度	【第１回】 R9.6 月予定	・基本方針並びに基本目標の設定結果の報告 ・交通施策並びに事業の詳細検討結果の時点報告
	【第２回】 R9.9 月予定	・現計画における事業評価結果の報告 ・利便増進事業の実施可能性検討結果の報告
	【第３回】 R9.12 月予定	・計画書（原案）の説明
	【第４回】 R10.2 月予定	・パブリックコメントおよび第 3 回協議会での意見を踏まえた計画書修正案の確認

協議事項資料

公共交通を取り巻く現況について

（目次）

第１章　位置情報ビッグデータからみた交通流動……1
第２章　公共交通に関するアンケート調査 ……56

第1章　位置情報ビッグデータからみた交通流動

1.1 分析の目的

〇携帯電話位置情報データ等を活用し、市域における人の移動実態や地域間移動、滞在需要等を把握するとともに、公共交通ネットワークとの対応関係を分析することで、需要と供給のバランスを明らかにすることを目的として実施する。これにより、幹線軸の設定や運行ルート、サービスレベルの検討等に資する基礎情報の整理を図る。

1.2 分析データ・分析方法

〇分析に使用した携帯電話位置情報データ等の仕様を以下に示す。

表　携帯電話位置情報データの仕様

概要	■携帯電話位置情報を基に作成した OD データ(データ提供:ブログウォッチャー社) ■滞在時間 15 分以上の位置を OD の発着地として採用 ※検知された緯度経度から円を作成し（半径はデータの正確さから算出）、円の中に 2 箇所以上が記録される場合を滞在判定の対象とする
分析期間	通常期：2025 年 10 月 14 日～11 月 1 日（19 日間） （平日 14 日＋週末 5 日） 冬期：2026 年 1 月 13 日～1 月 31 日（19 日間） （平日 14 日＋週末 5 日） ※対象時間は 24 時間
サンプル数	通常期:180,693 冬期:162,029
分析方法	**地域交通流動(OD 分析)** ①OD データが含む緯度経度情報を合併前市町村単位でゾーニングし、ゾーン間の日平均トリップ数を算出。 ②越後交通 GTFS より運行頻度図を作成。 ③①・②の結果より移動実態と公共交通ネットワークの対応関係を分析。 **発着地の集中地域(ヒートマップ分析)** ①合併前市町村単位で発着地のヒートマップを作成。 ②バス停位置(越後交通 GTFS および各コミュニティバス GTFS)を重ね、滞在実態とバス停位置の対応関係を分析。

1.3 地域交通流動(OD 分析)

(1) 通常期・平日

○長岡市と周辺市町村との間では、燕市、三条市、見附市、柏崎市、小千谷市等を結ぶ比較的大きな OD がみられる。バスは長岡市中心部及び市内の主要方面で運行頻度が高く、これらの市内移動には一定程度対応している一方、市域を越える大きな OD に対してはバスサービスが限定的な区間が多い。

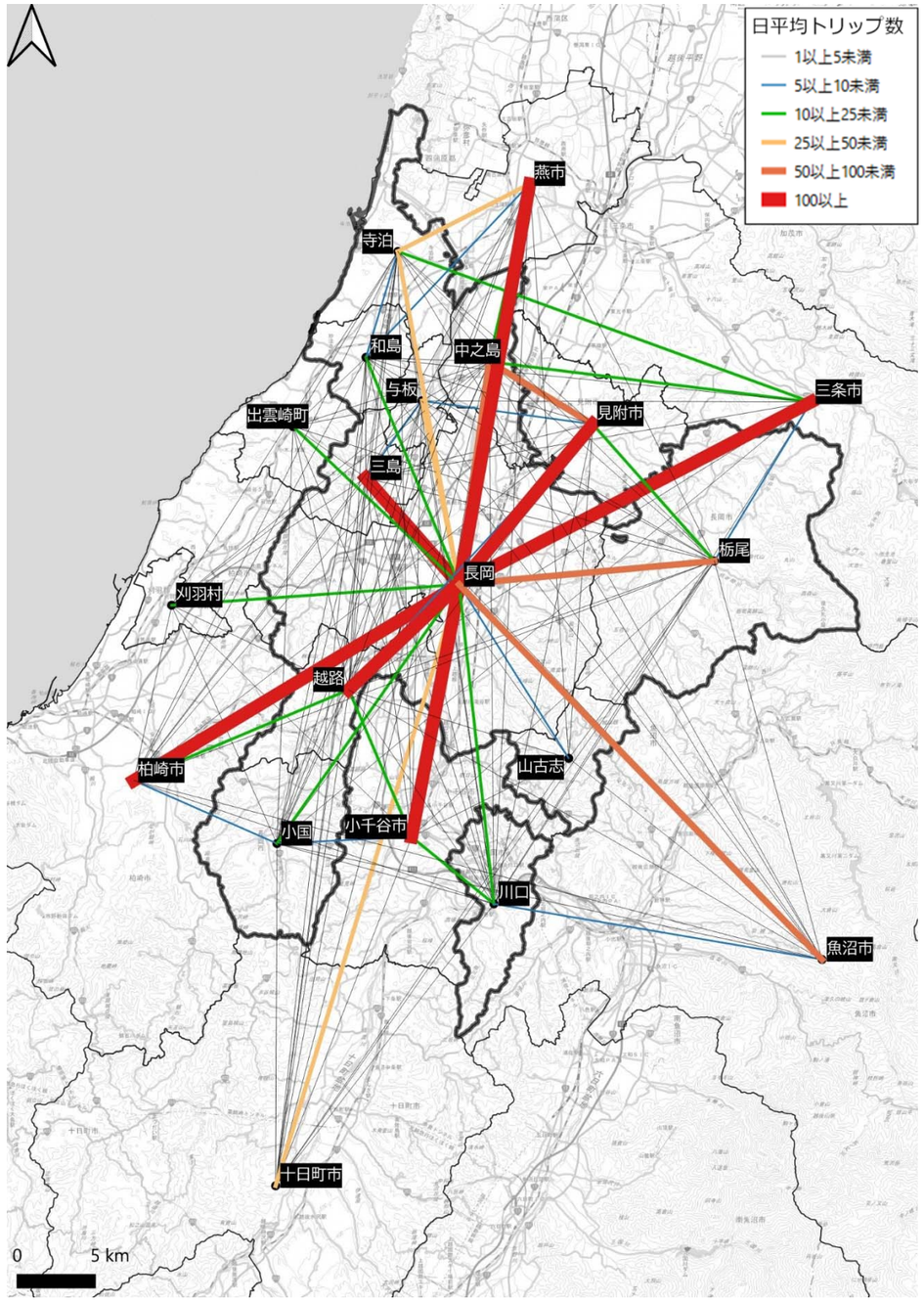
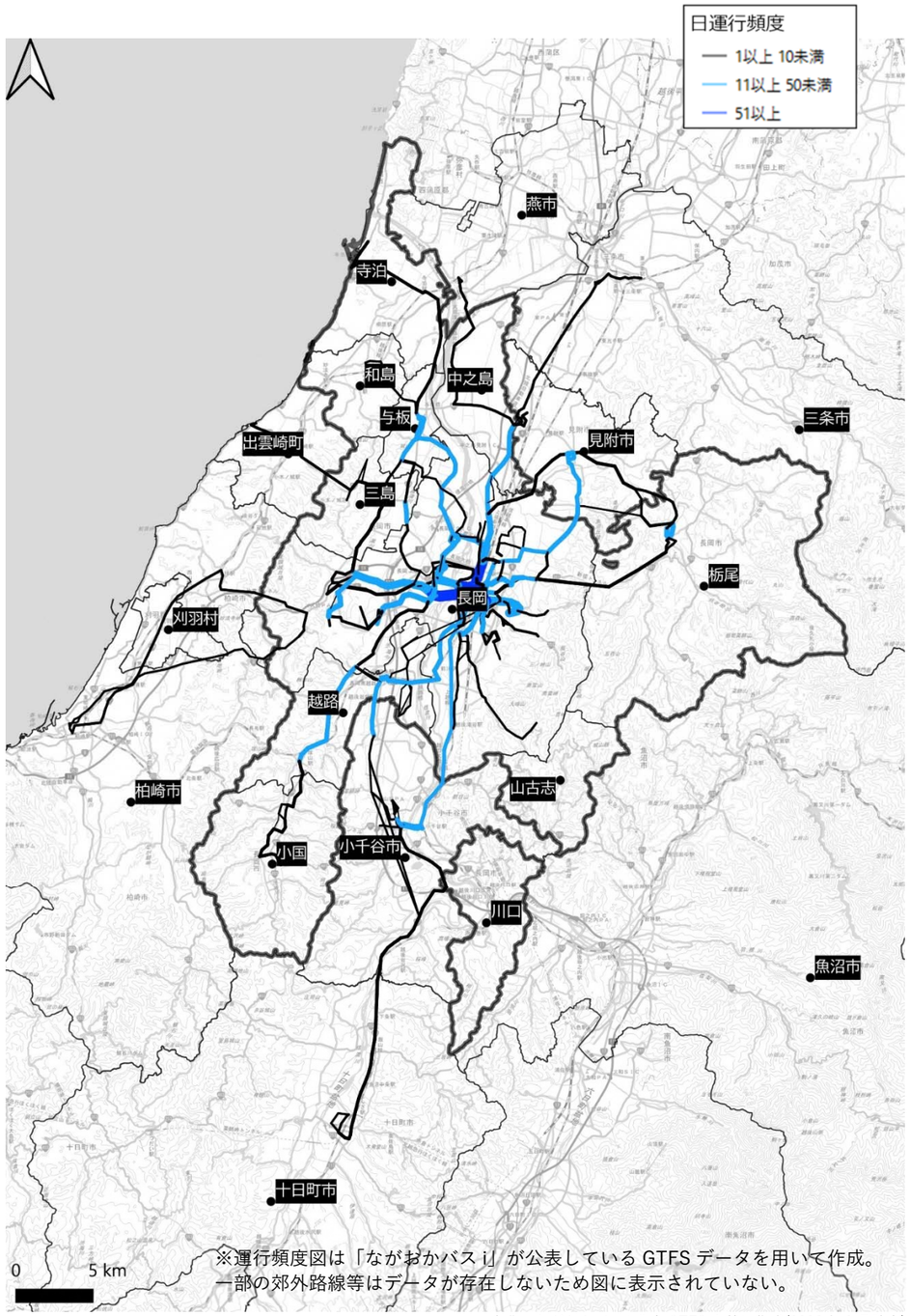


図　OD 図(通常期・平日)



出典：ながおかバス i 公表 GTFS を基に作成(2026 年 9 月時点)

図　運行頻度図(平日)

(2) 通常期・休日

○休日においても、長岡市を中心として周辺市町村へ向かう大きな OD がみられ、平日と比較して流動の方向に大きな違いはみられない。一方、バスの運行頻度は平日より低下しており、特に中心部から離れた地域では、移動需要に対するバスサービスの対応が平日より限定的となっている。

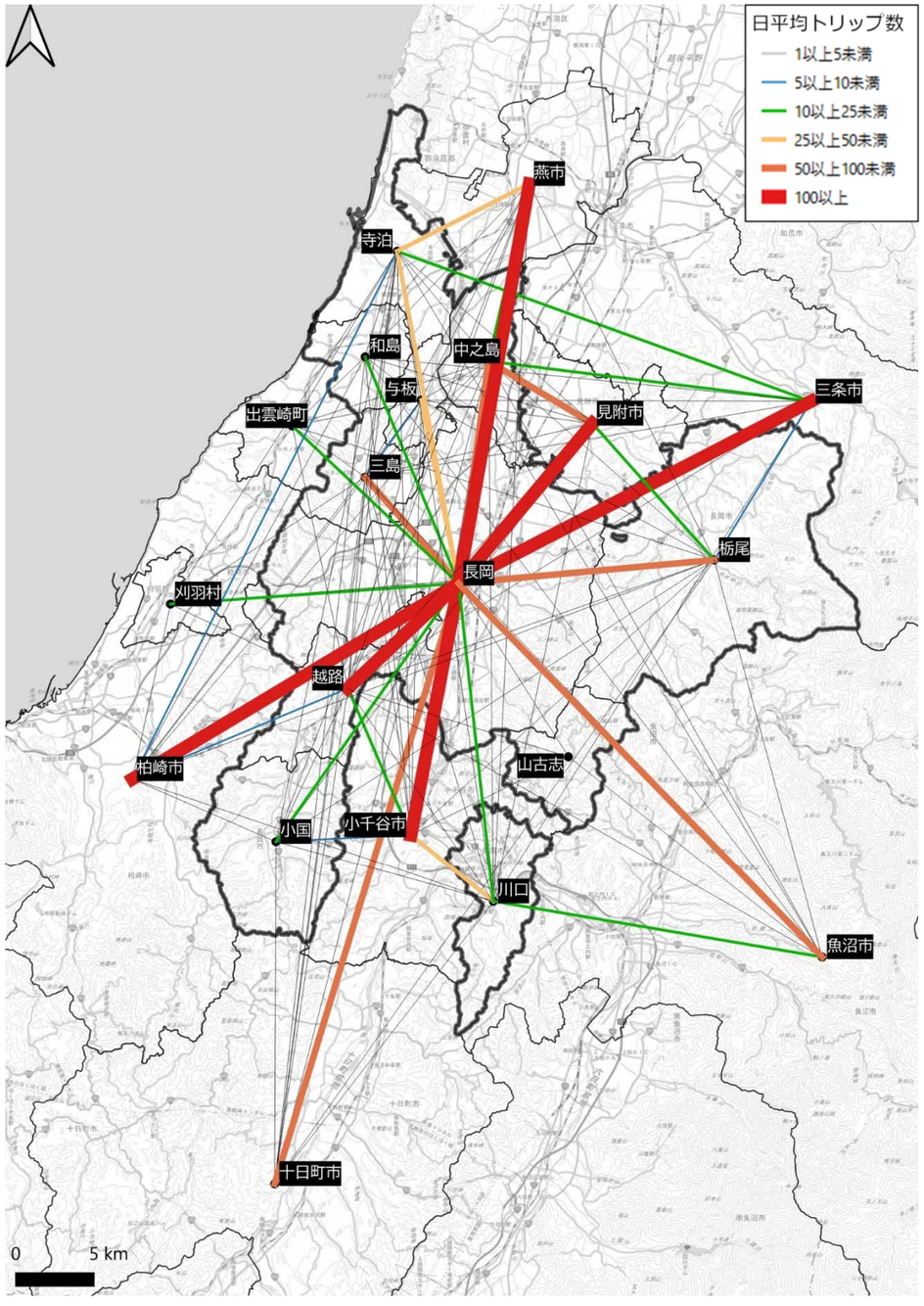
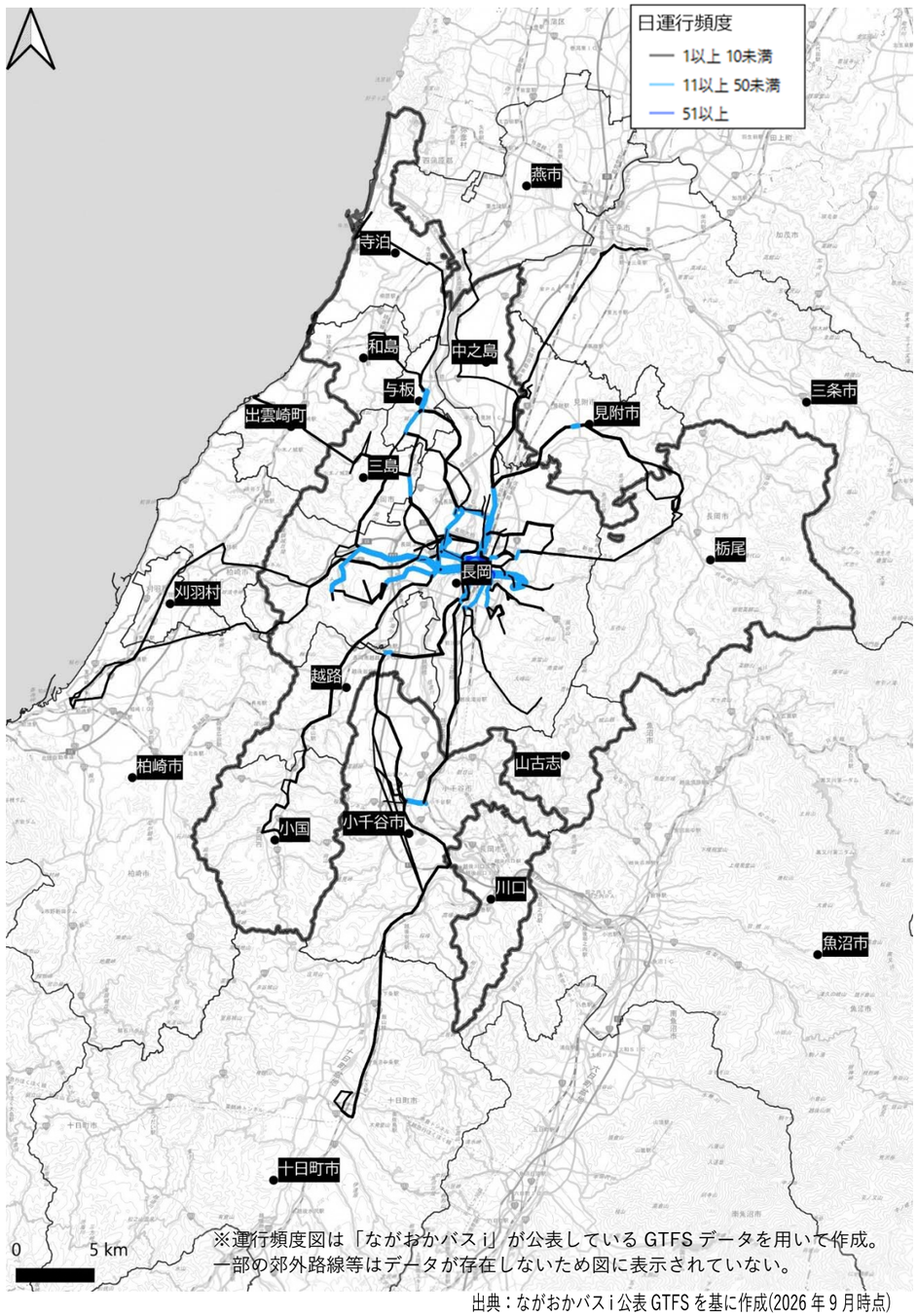


図　OD 図(通常期・休日)



※運行頻度図は「ながおかバス i」が公表している GTFS データを用いて作成。
一部の郊外路線等はデータが存在しないため図に表示されていない。

出典：ながおかバス i 公表 GTFS を基に作成(2026 年 9 月時点)

図　運行頻度図(休日)

(3) 冬期・平日

◯冬期・平日も、長岡市と燕市、三条市、見附市、柏崎市、小千谷市等との間に大きな OD がみられ、通常期と概ね同様の流動方向が確認できる。バスの運行頻度についても通常期・平日と同様に長岡市中心部及び主要路線に集中しており、広域的な OD との間には乖離がみられる。

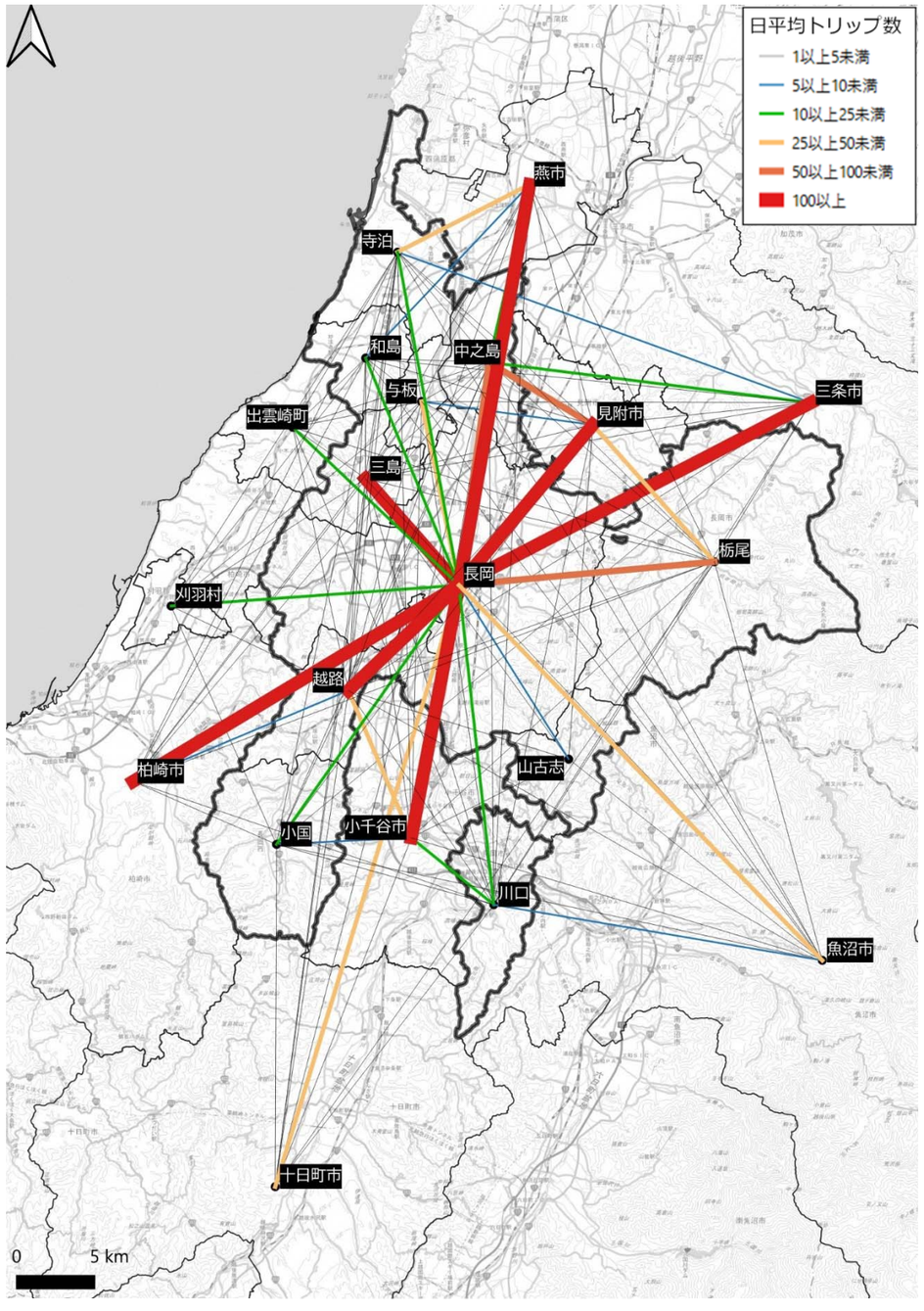
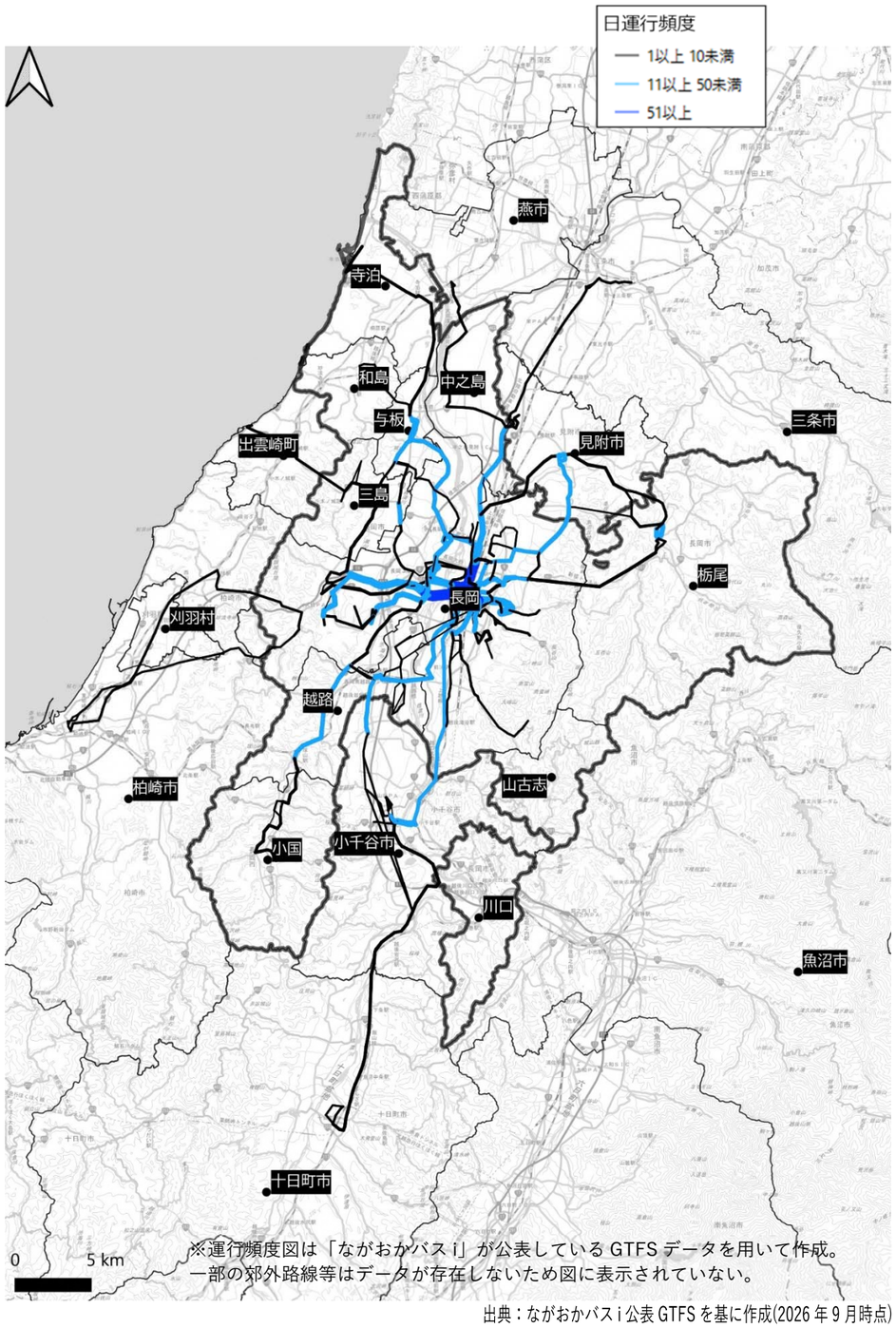


図　OD 図(冬期・平日)



出典：ながおかバス i 公表 GTFS を基に作成(2026 年 9 月時点)

図　運行頻度図(平日)

(4) 冬期・休日

◯冬期・休日においても周辺市町村との流動は一定程度維持されている一方、バスの運行頻度は休日ダイヤにより低い。特に市域外との OD や市域縁辺部を結ぶ OD では、移動需要がみられるにもかかわらず、バスによる対応が限定的となっている。

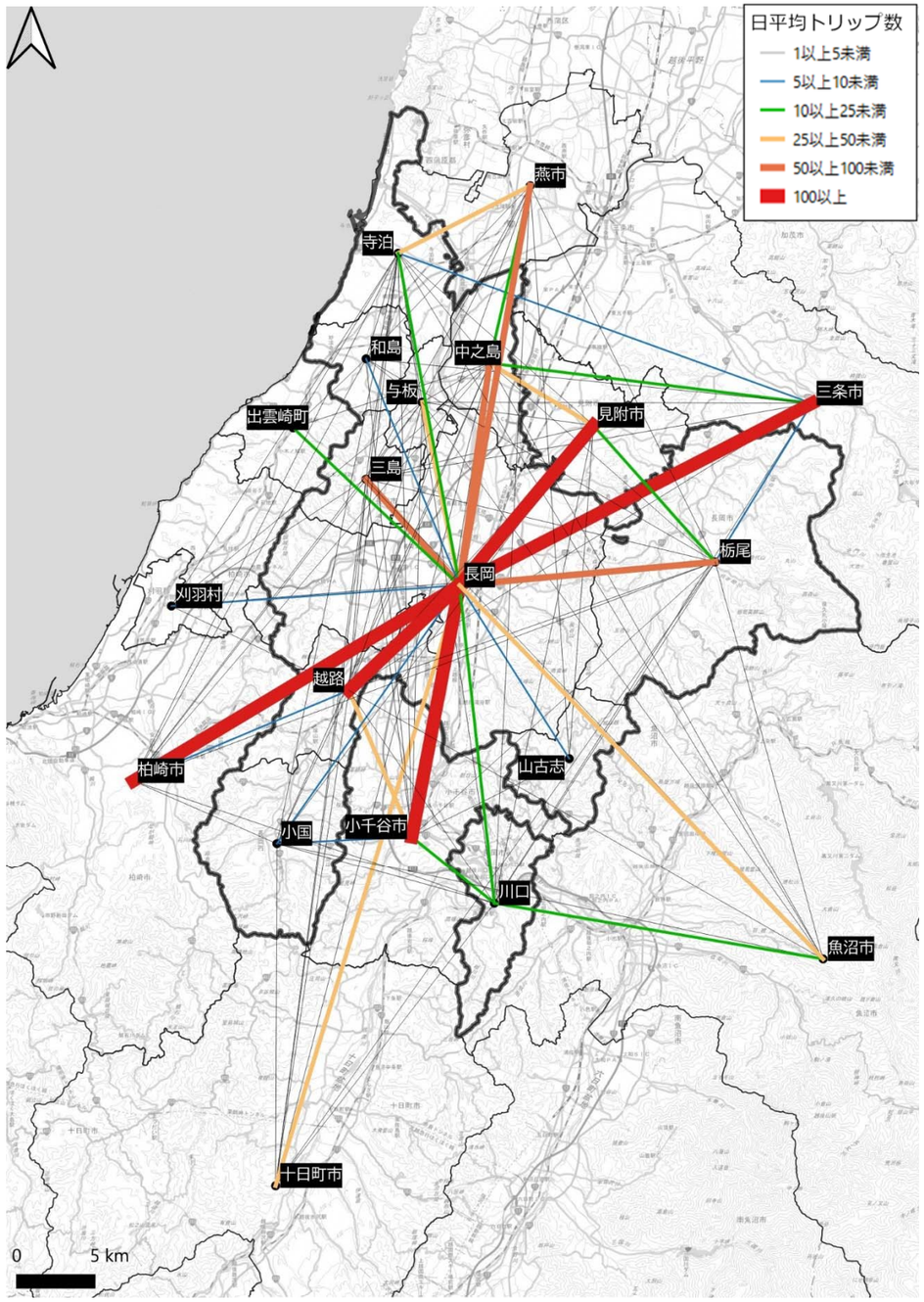
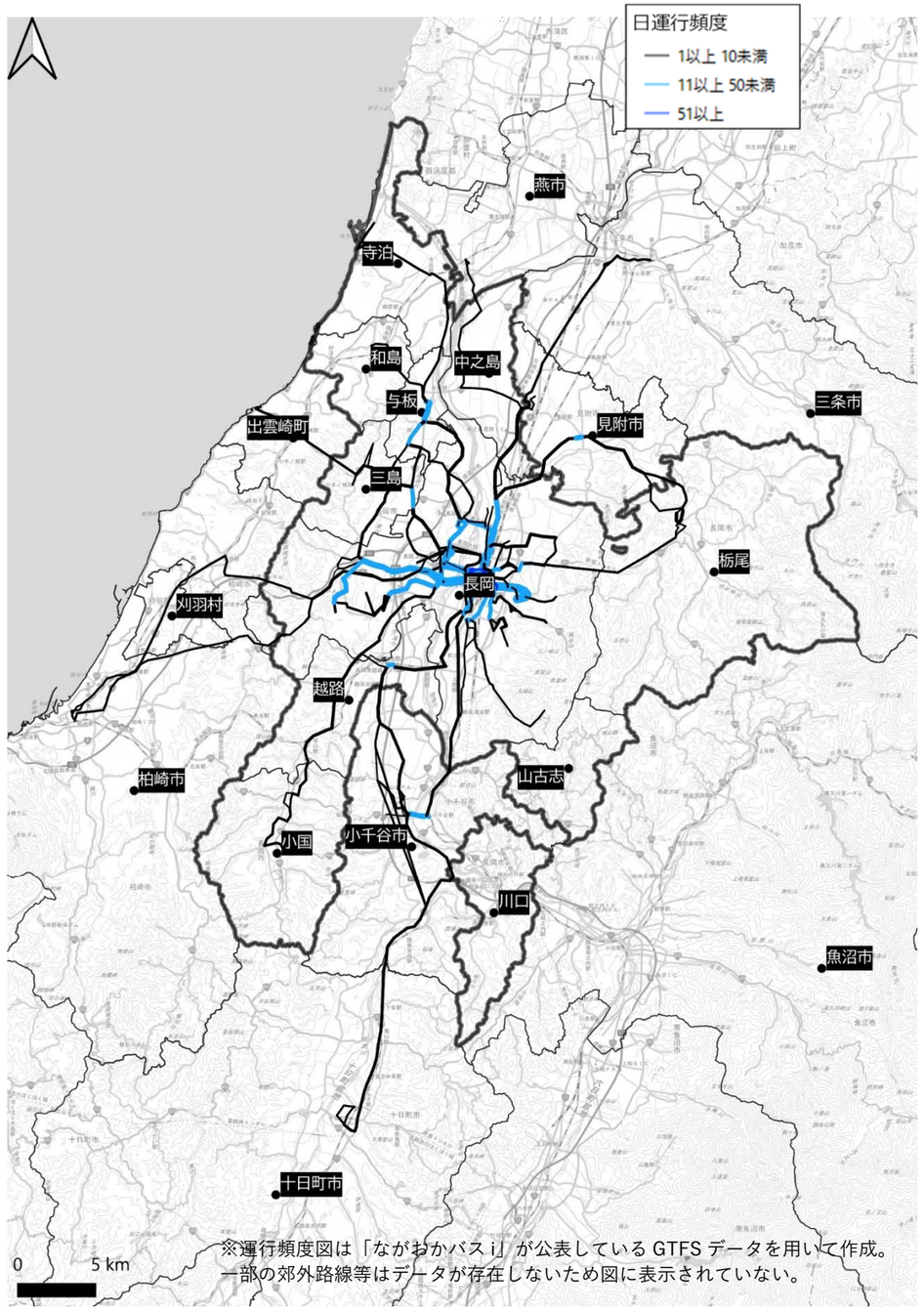


図　OD 図(冬期・休日)



出典：ながおかバス i 公表 GTFS を基に作成(2026 年 9 月時点)

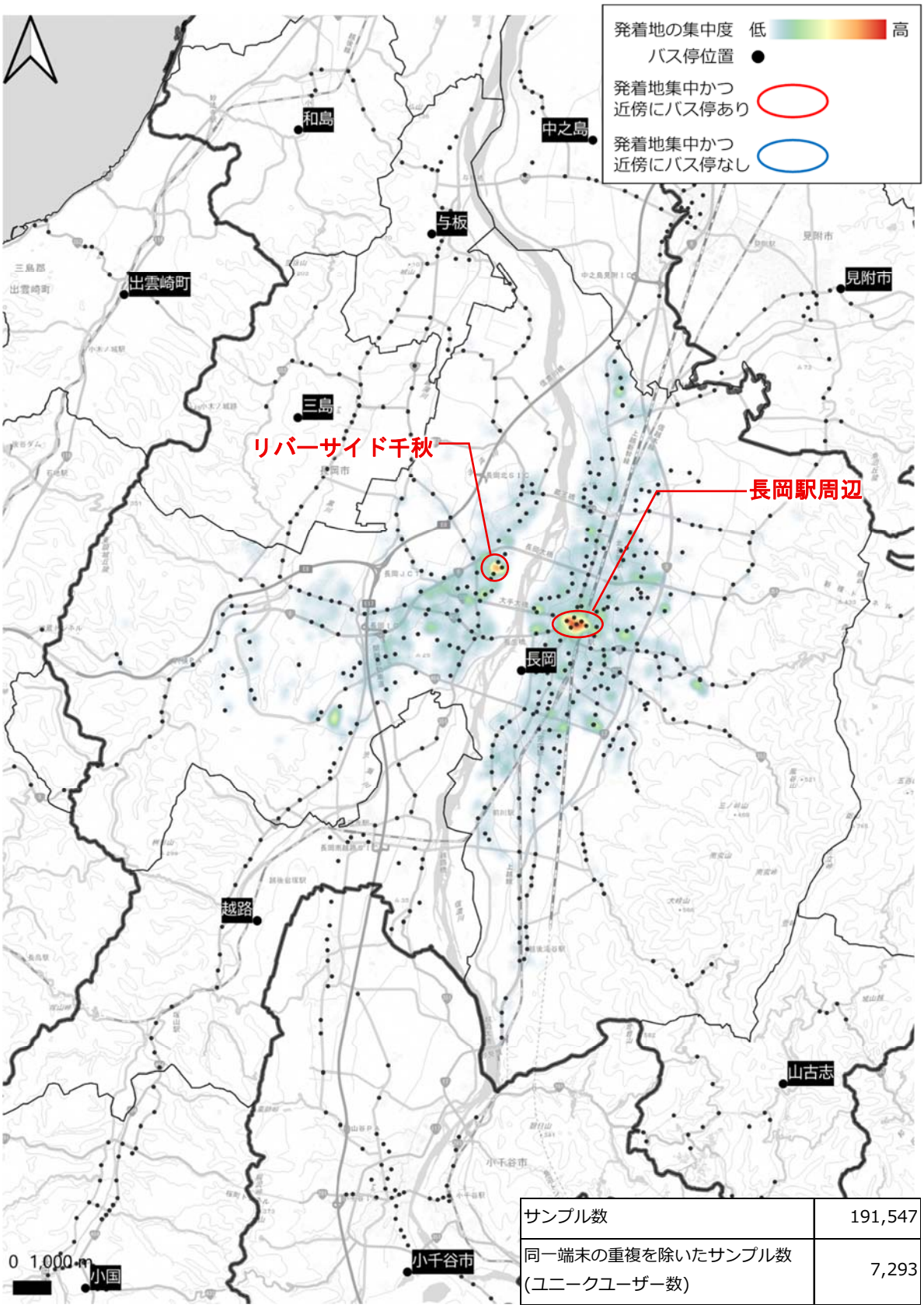
図　運行頻度図(休日)

1.4 発着地の集中地域(ヒートマップ分析)

(1) 通常期・平日

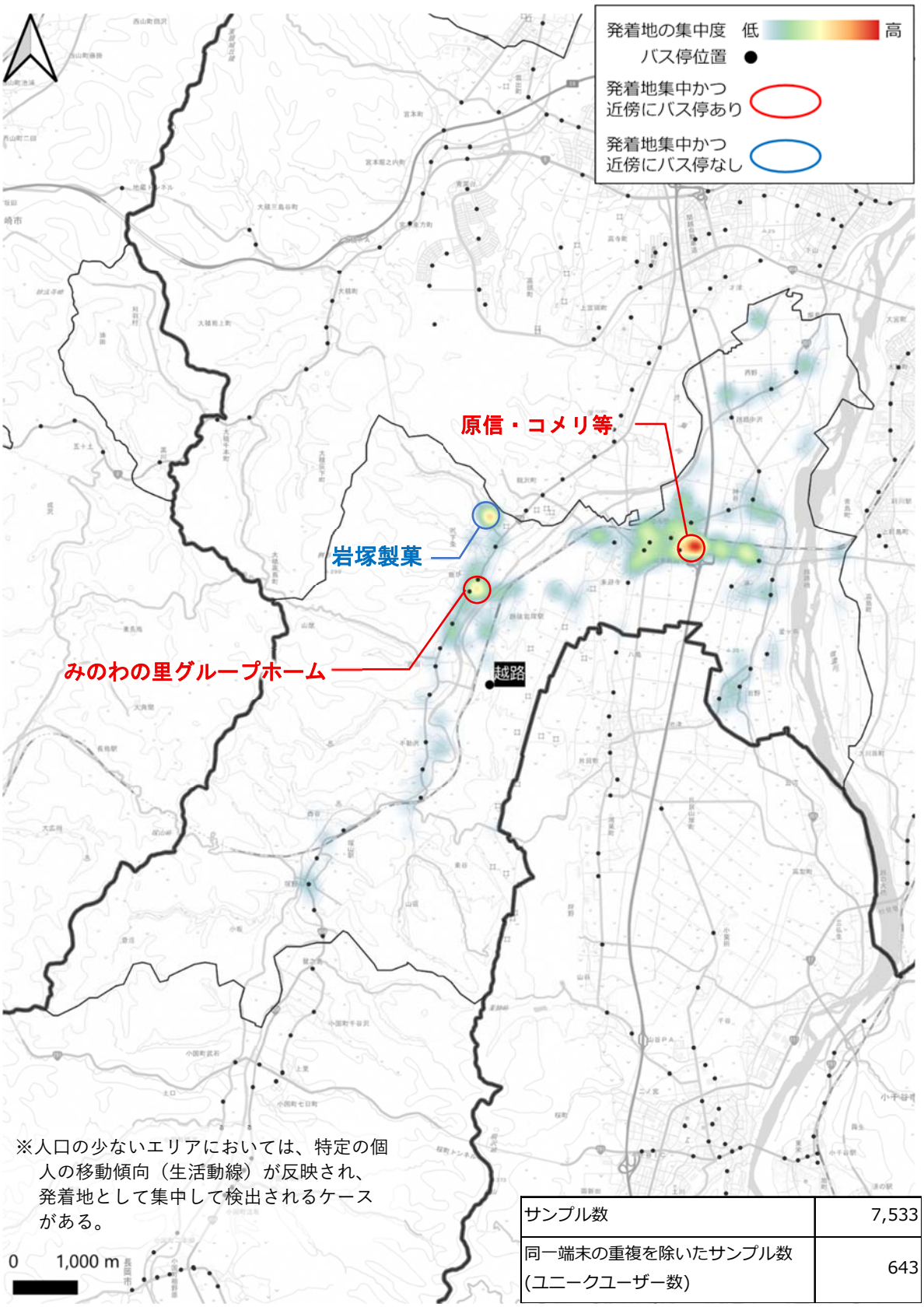
◯発着地の集中箇所は長岡市中心部をはじめ、各地域の市街地・主要集落、商業施設・事業所等の周辺に分布しており、主要な集中箇所の多くはバス停の分布と重なっている。

◯一方、市街地周辺部や郊外の一部では、発着地が集中しているものの近傍にバス停がみられない箇所もあり、発着地の分布とバス停配置が必ずしも一致していない地点が確認される。



サンプル数	191,547
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	7,293

図　発着地集中地域およびバス停位置(長岡・通常期・平日)



サンプル数	7,533
同一端末の重複を除いたサンプル数(ユニークユーザー数)	643

図　発着地集中地域およびバス停位置(越路・通常期・平日)

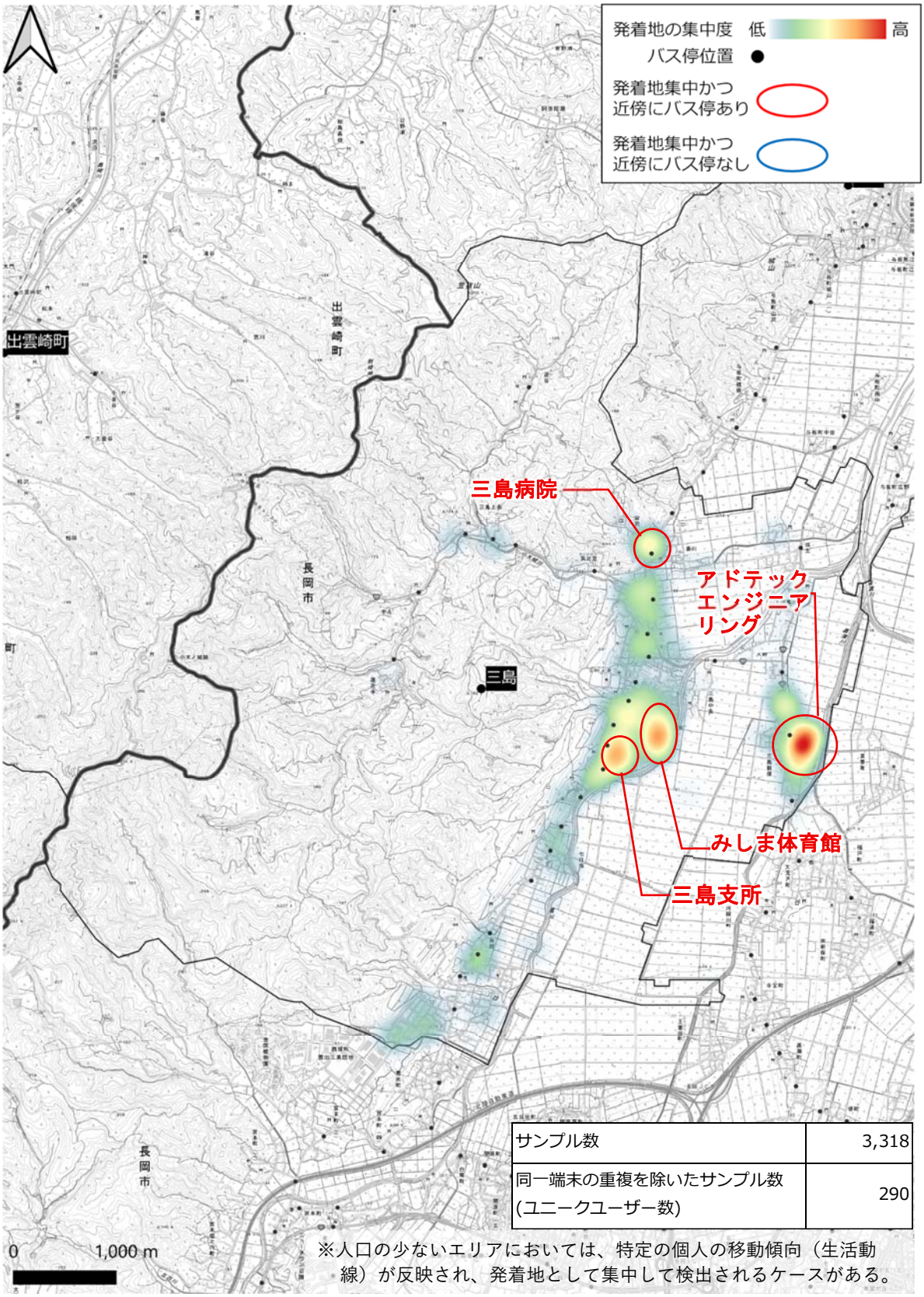
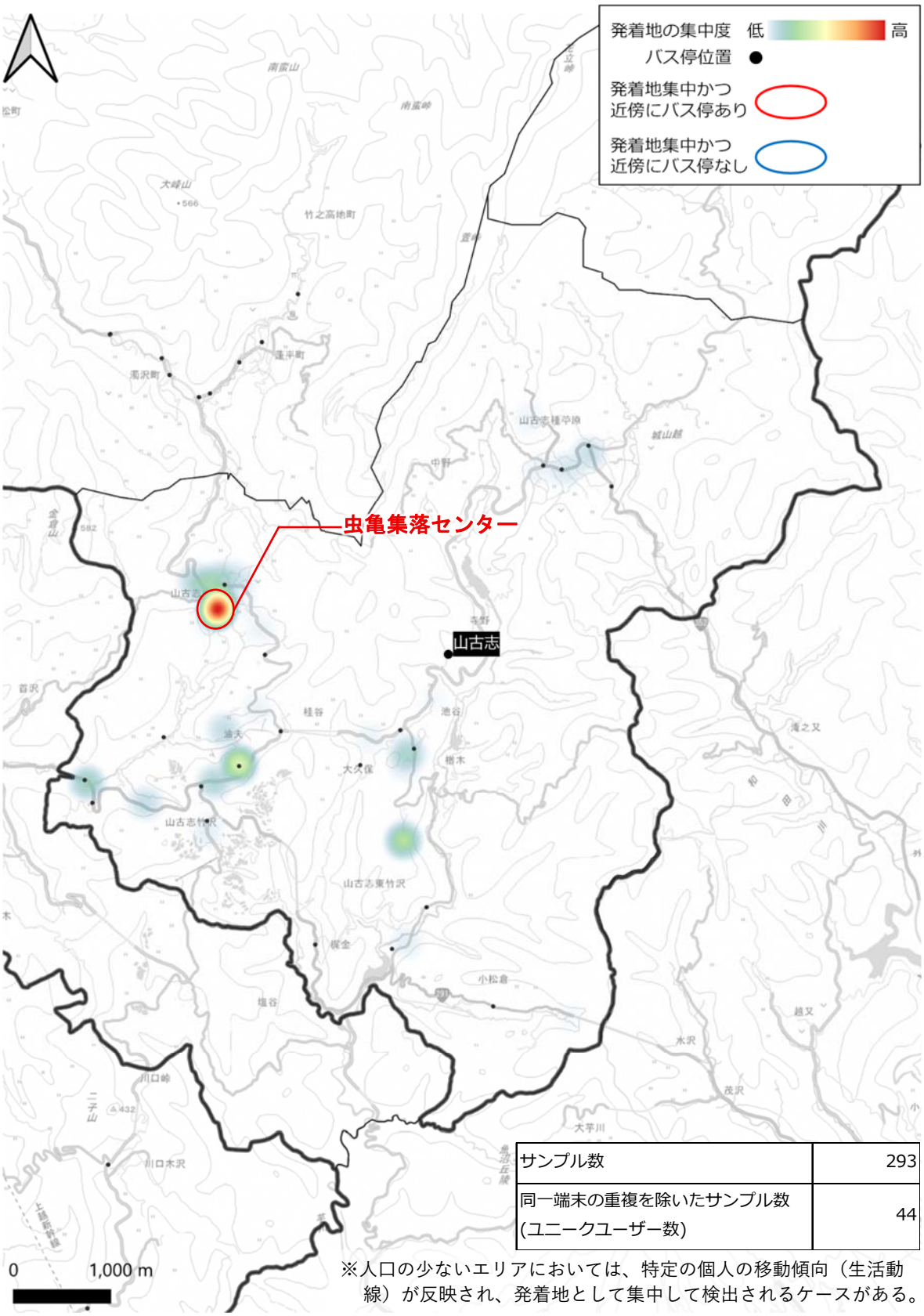


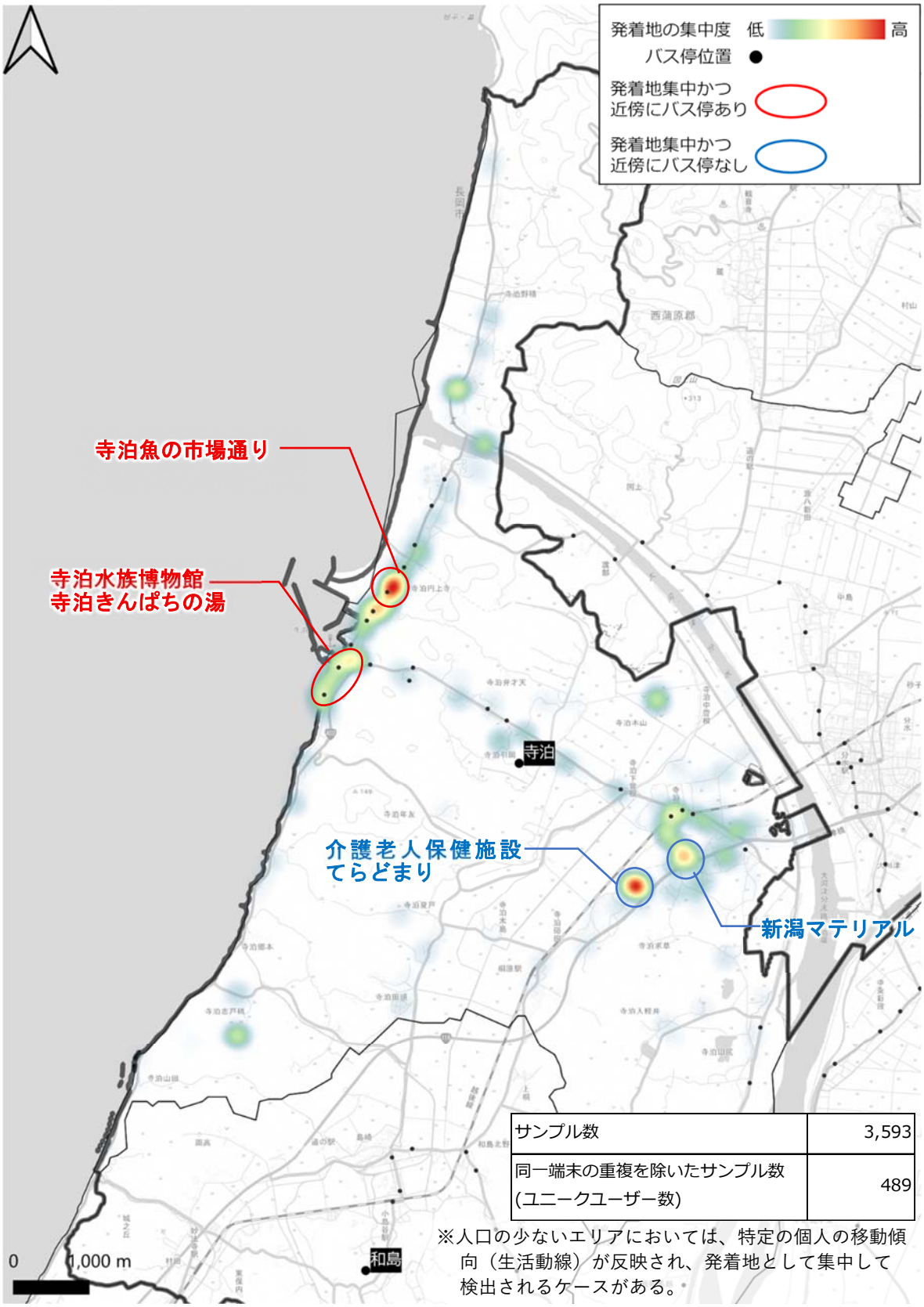
図　発着地集中地域およびバス停位置(三島・通常期・平日)



サンプル数	293
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	44

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

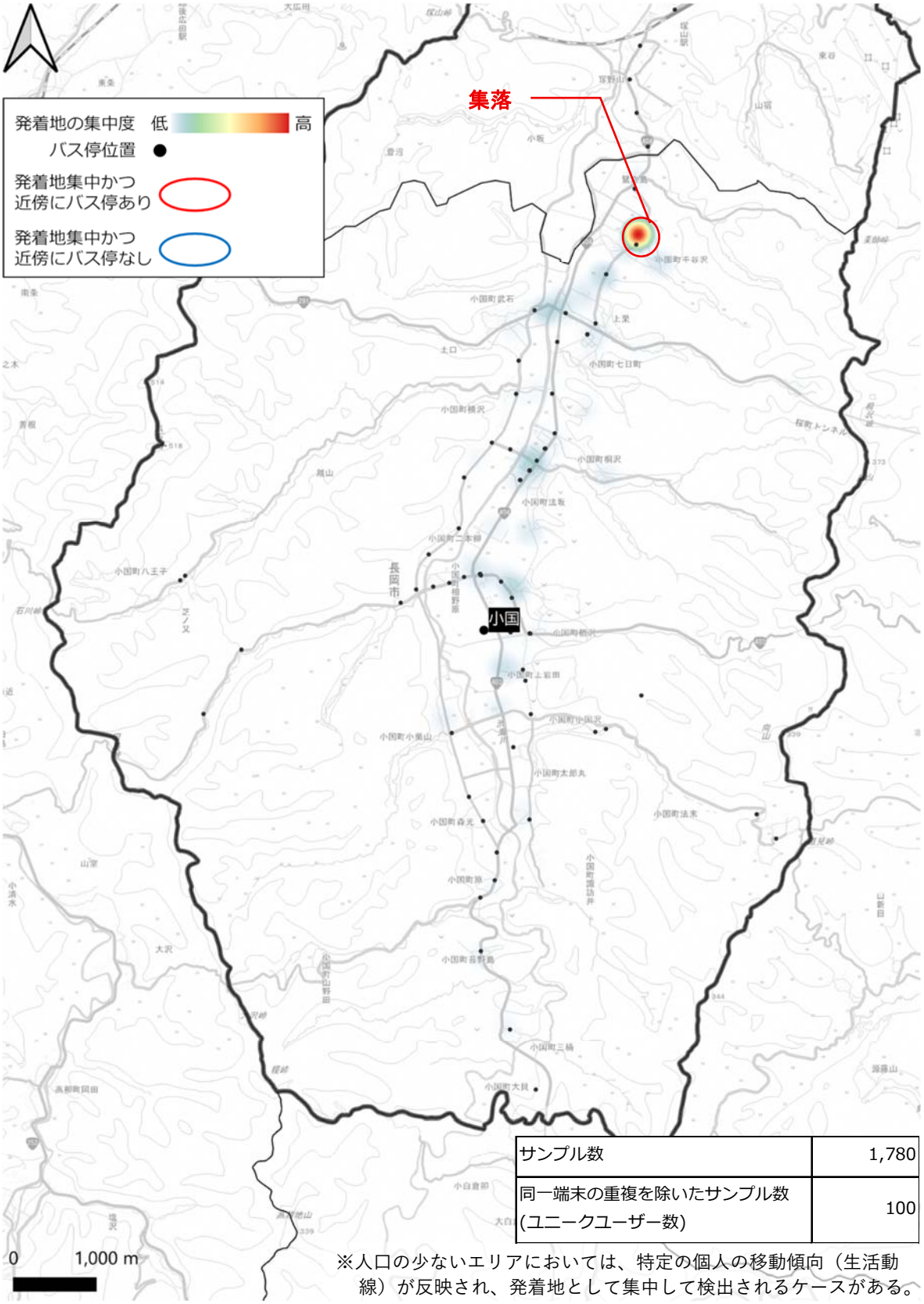
図　発着地集中地域およびバス停位置(山古志・通常期・平日)



サンプル数	3,593
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	489

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

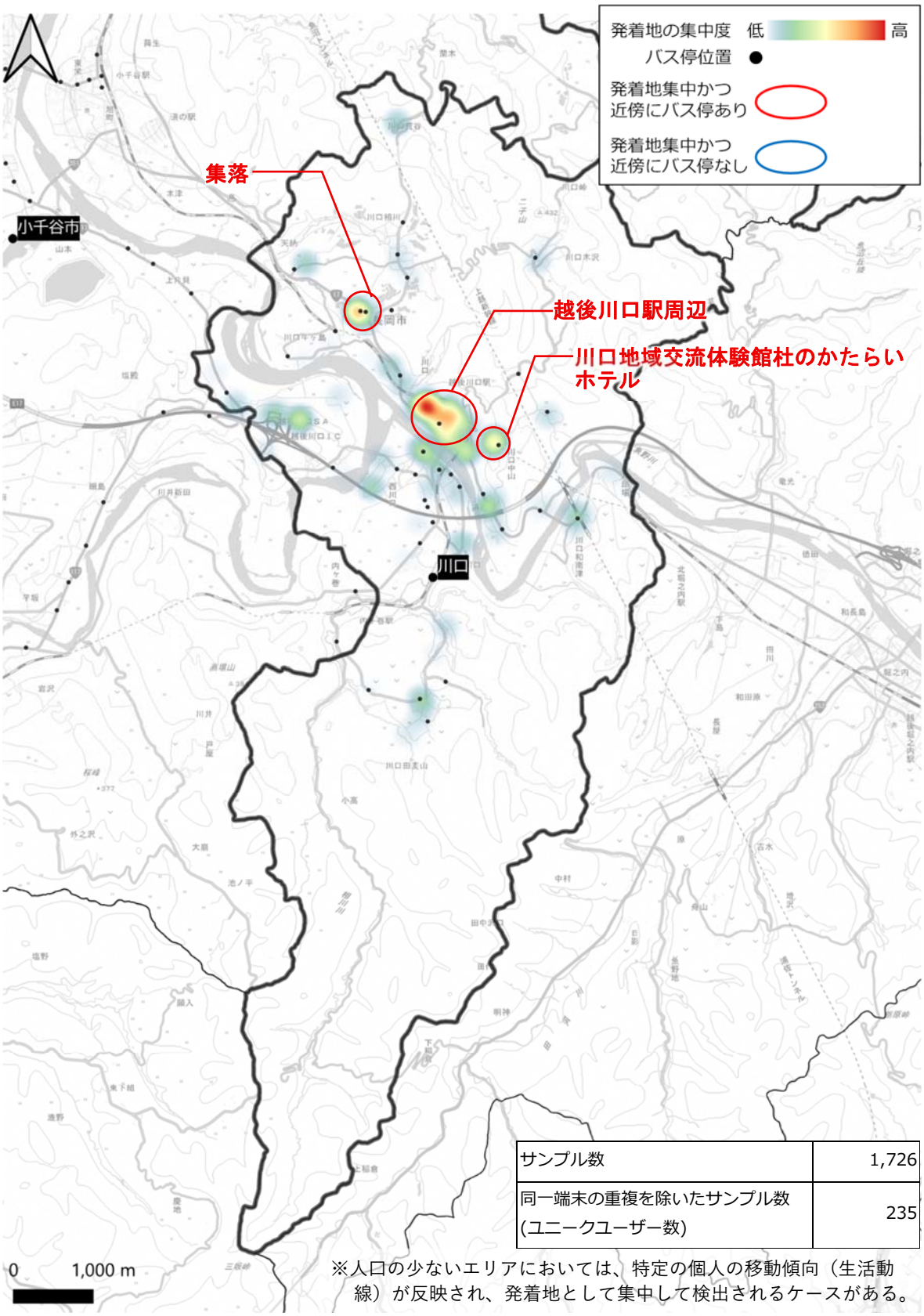
図　発着地集中地域およびバス停位置(寺泊・通常期・平日)



サンプル数	1,780
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	100

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

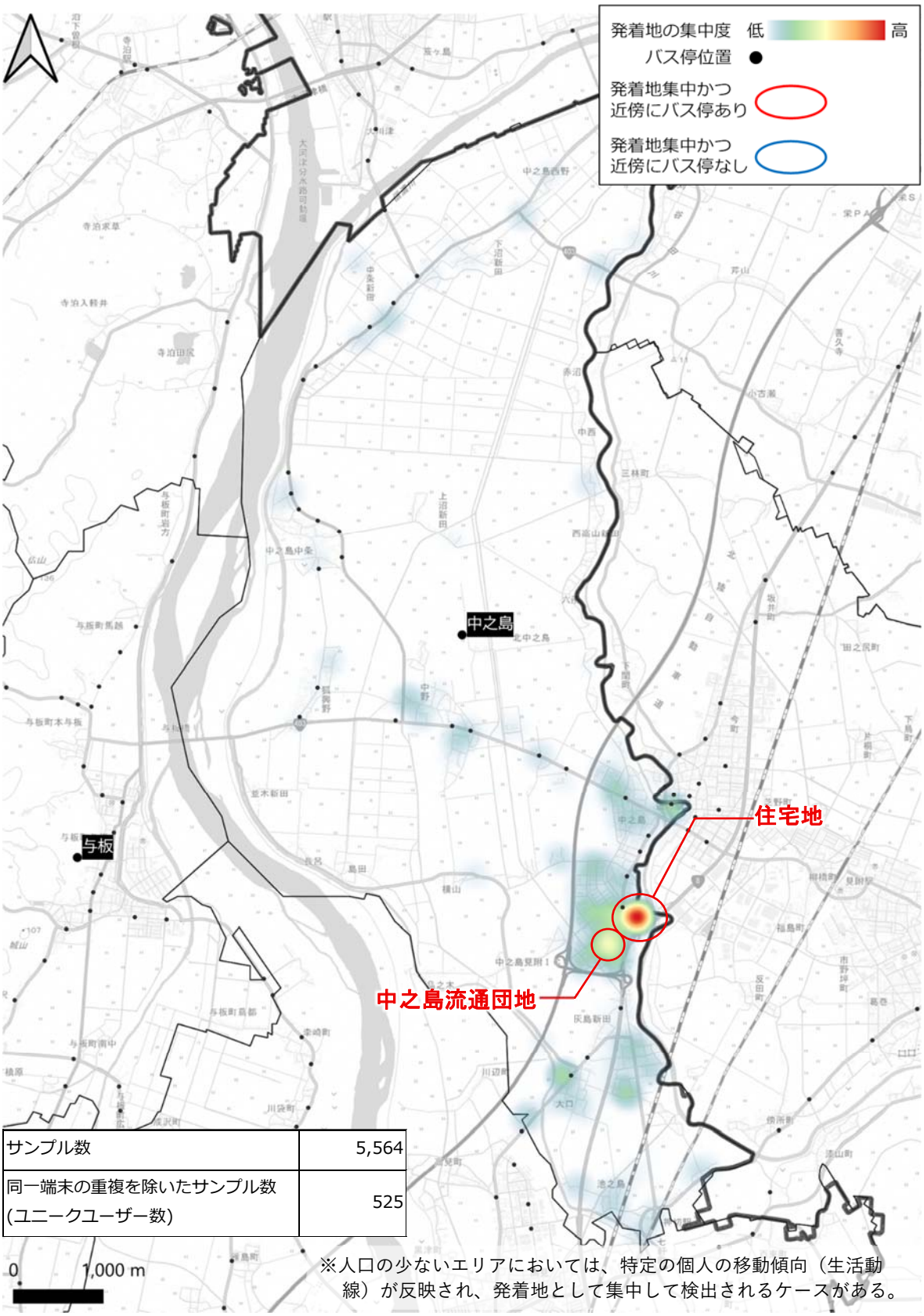
図　発着地集中地域およびバス停位置(小国・通常期・平日)



サンプル数	1,726
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	235

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

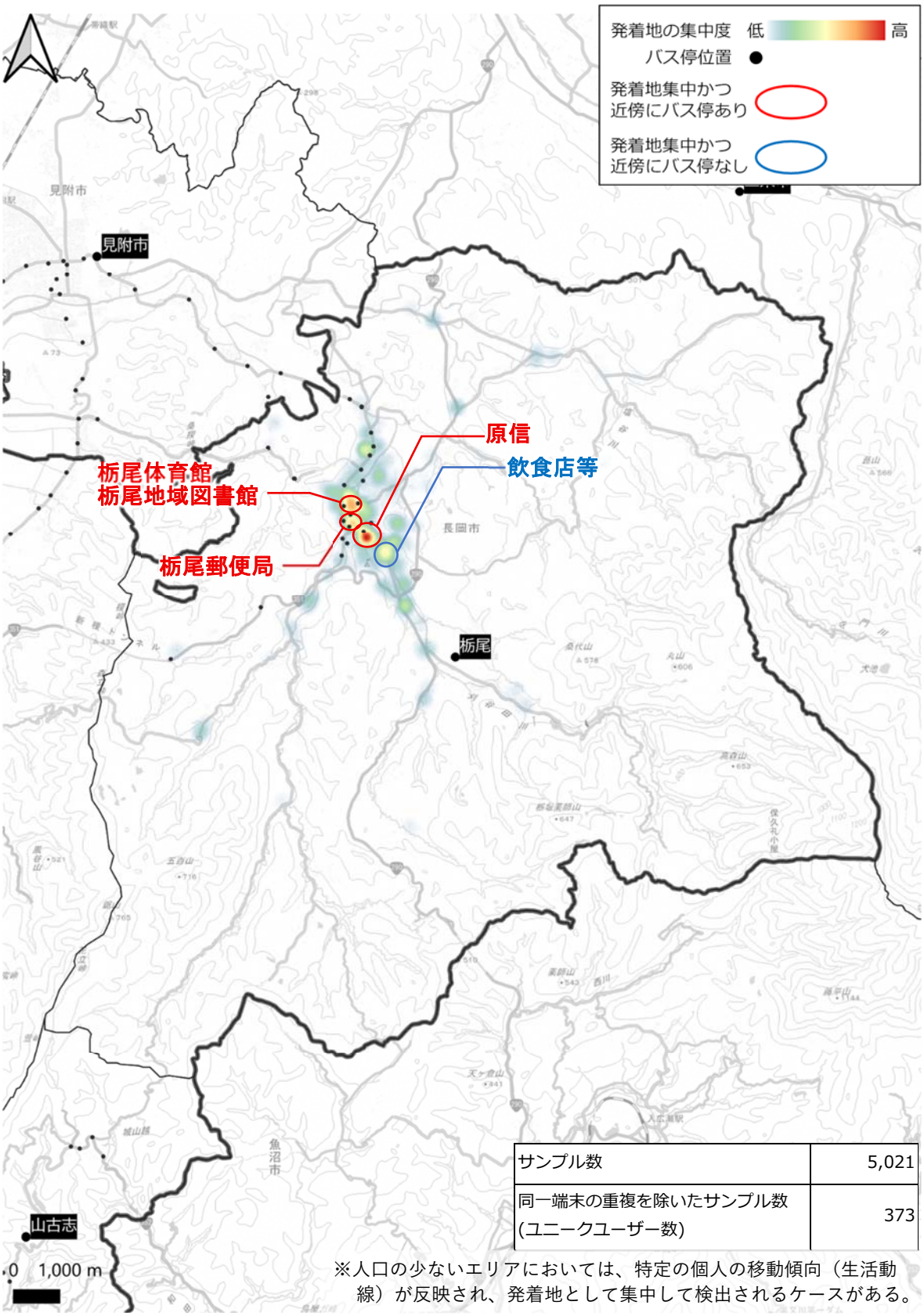
図　発着地集中地域およびバス停位置(川口・通常期・平日)



サンプル数	5,564
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	525

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

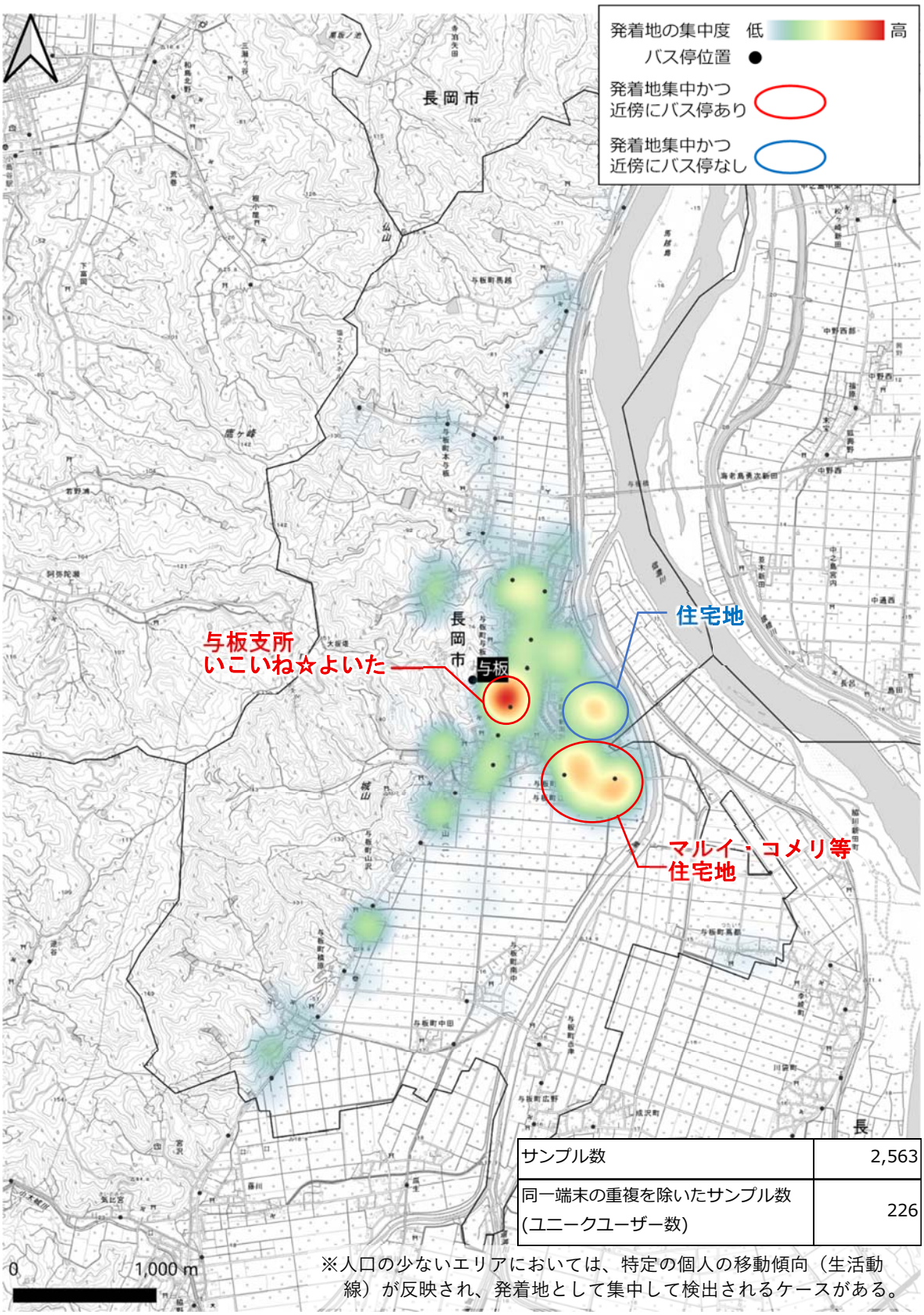
図　発着地集中地域およびバス停位置(中之島・通常期・平日)



サンプル数	5,021
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	373

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

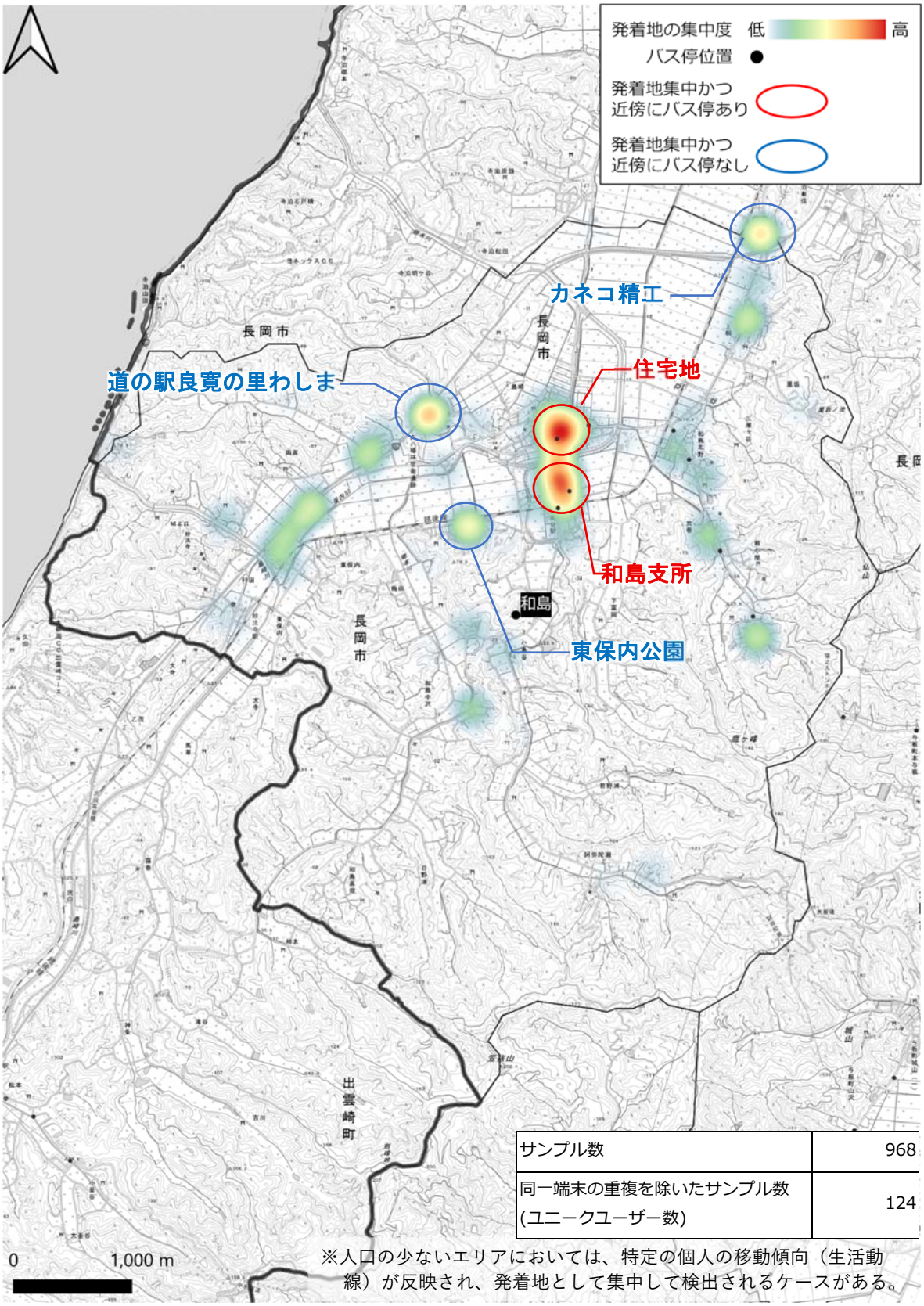
図　発着地集中地域およびバス停位置(栃尾・通常期・平日)



サンプル数	2,563
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	226

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(与板・通常期・平日)



サンプル数	968
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	124

図　発着地集中地域およびバス停位置(和島・通常期・平日)

(2) 通常期・休日

◯休日も、各地域の市街地や主要集落、商業施設等の周辺を中心に発着地がみられ、主要な集中箇所の多くには近傍にバス停が配置されている。

◯平日と比べて集中箇所が商業・観光に関する箇所に集中する傾向がある。

◯休日においても、郊外の一部には発着地の集中に対して近傍にバス停がみられない箇所が確認される。

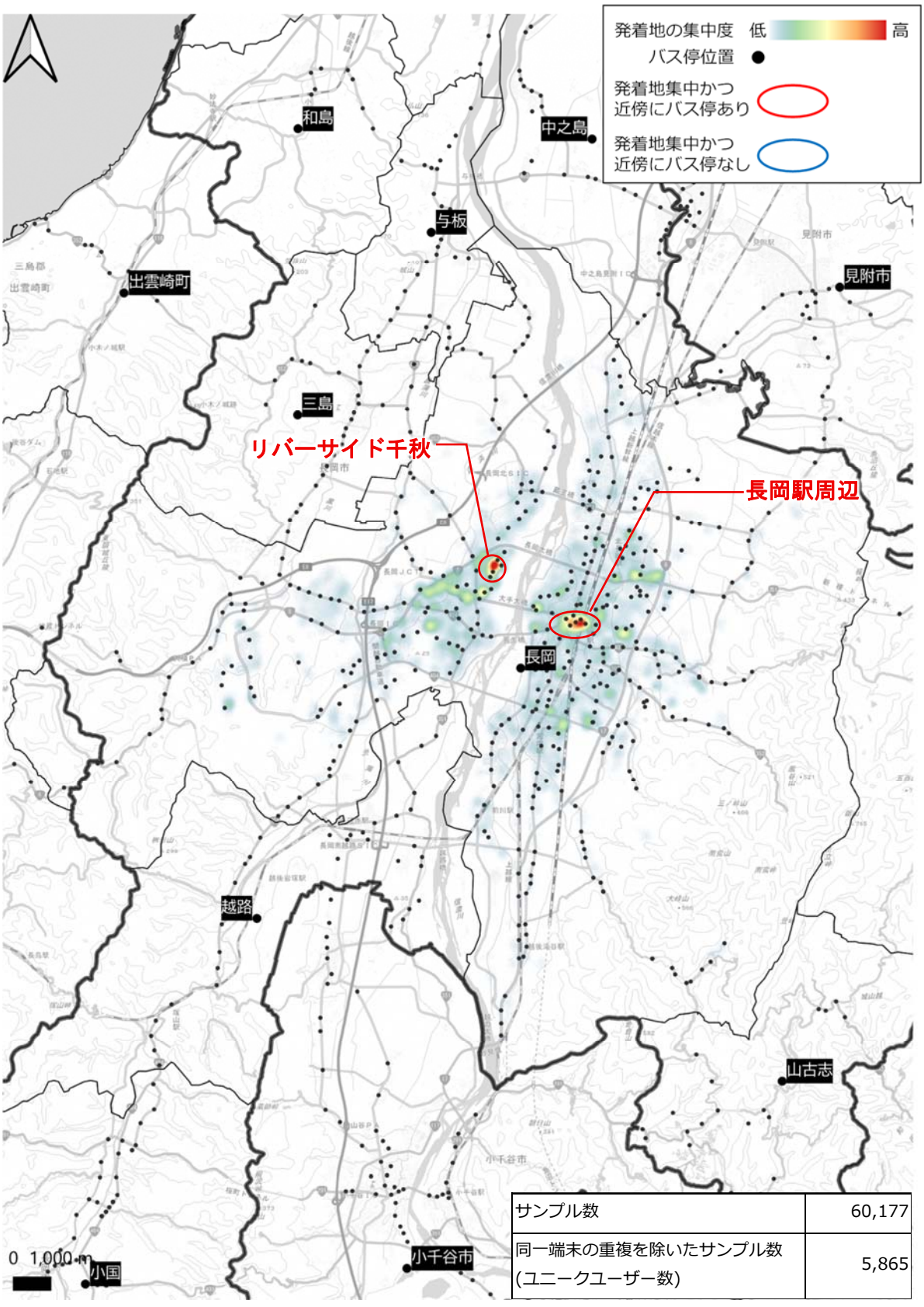
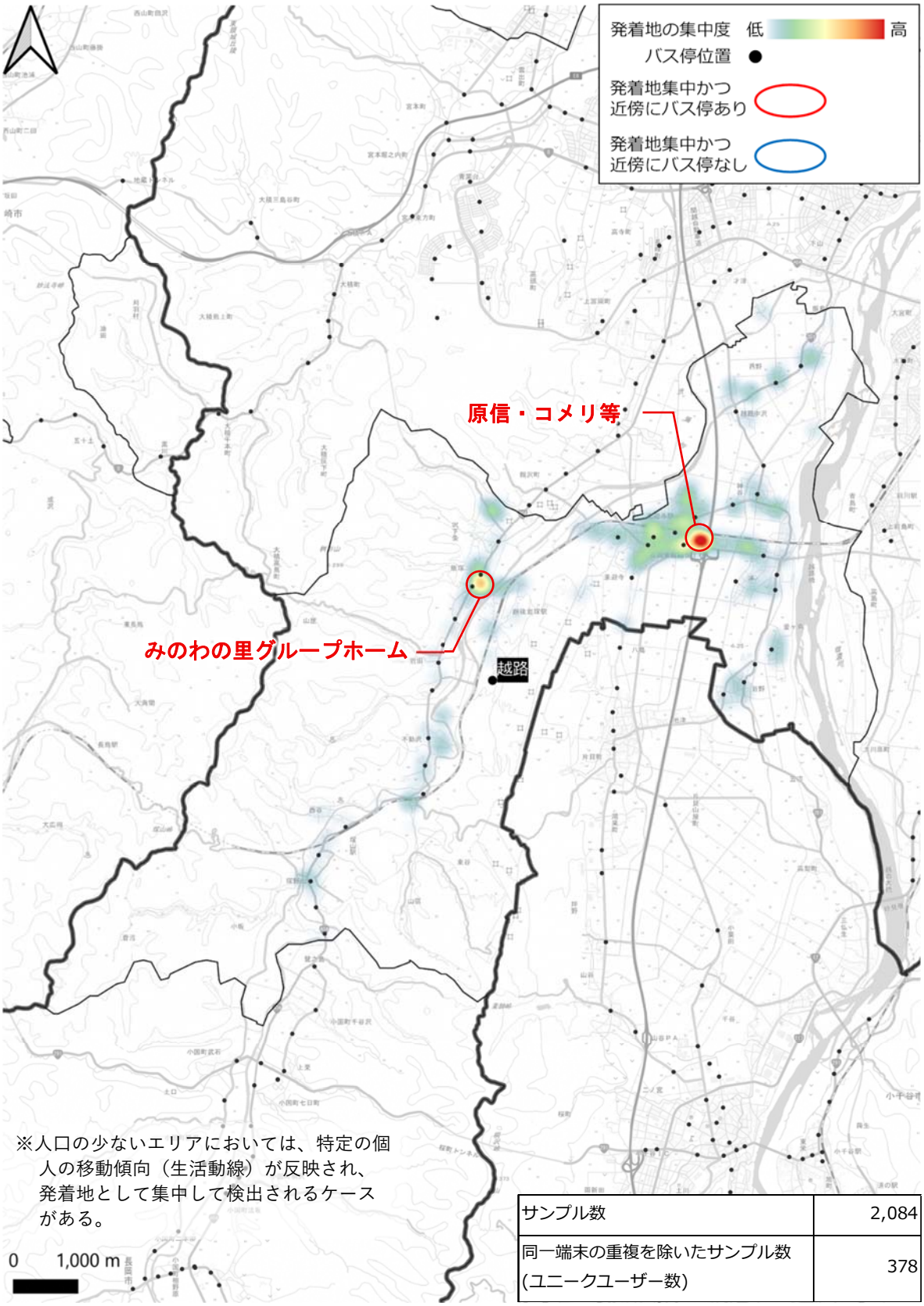


図　発着地集中地域およびバス停位置(長岡市・通常期・休日)



サンプル数	2,084
同一端末の重複を除いたサンプル数(ユニークユーザー数)	378

図　発着地集中地域およびバス停位置（越路・通常期・休日）

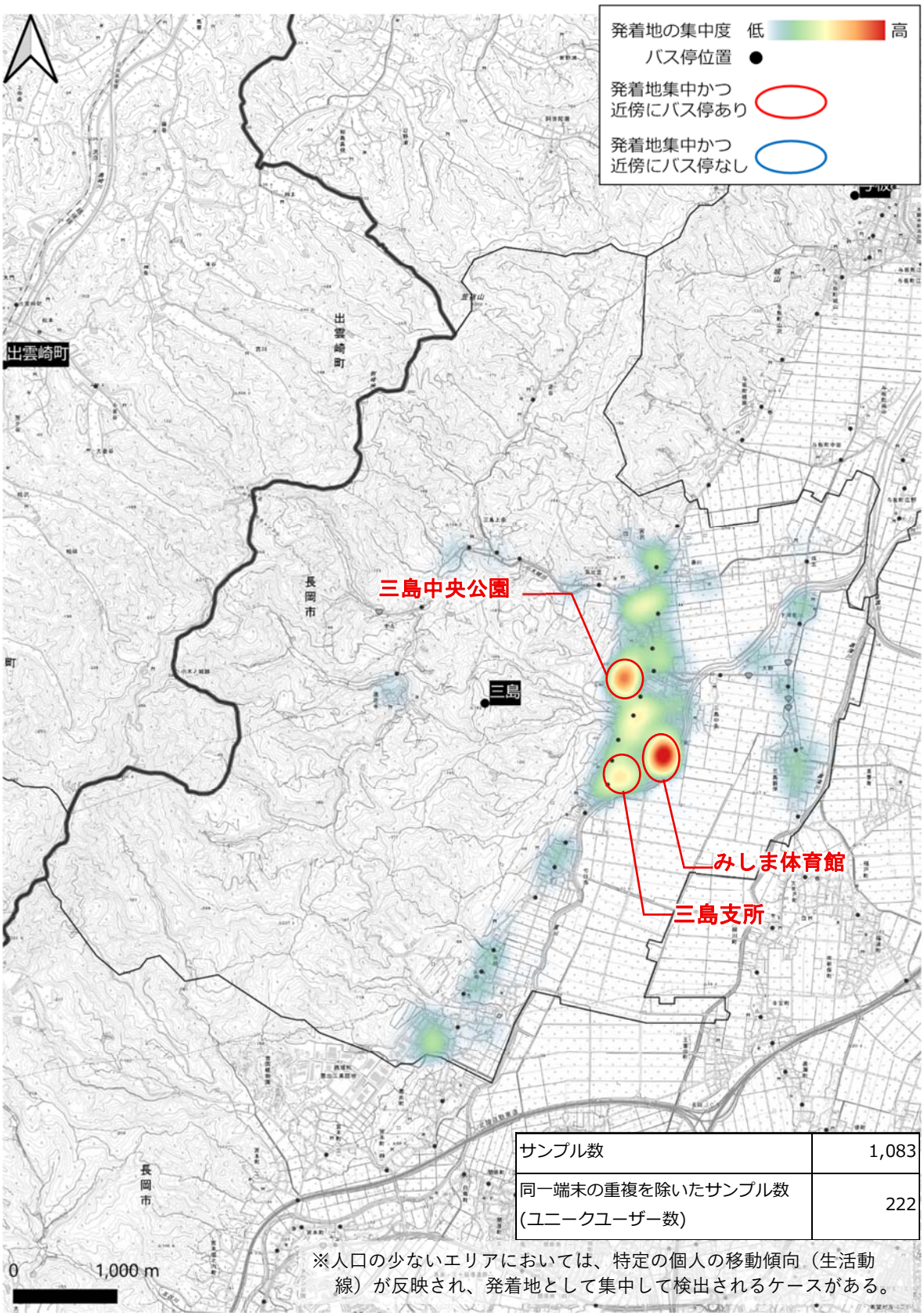
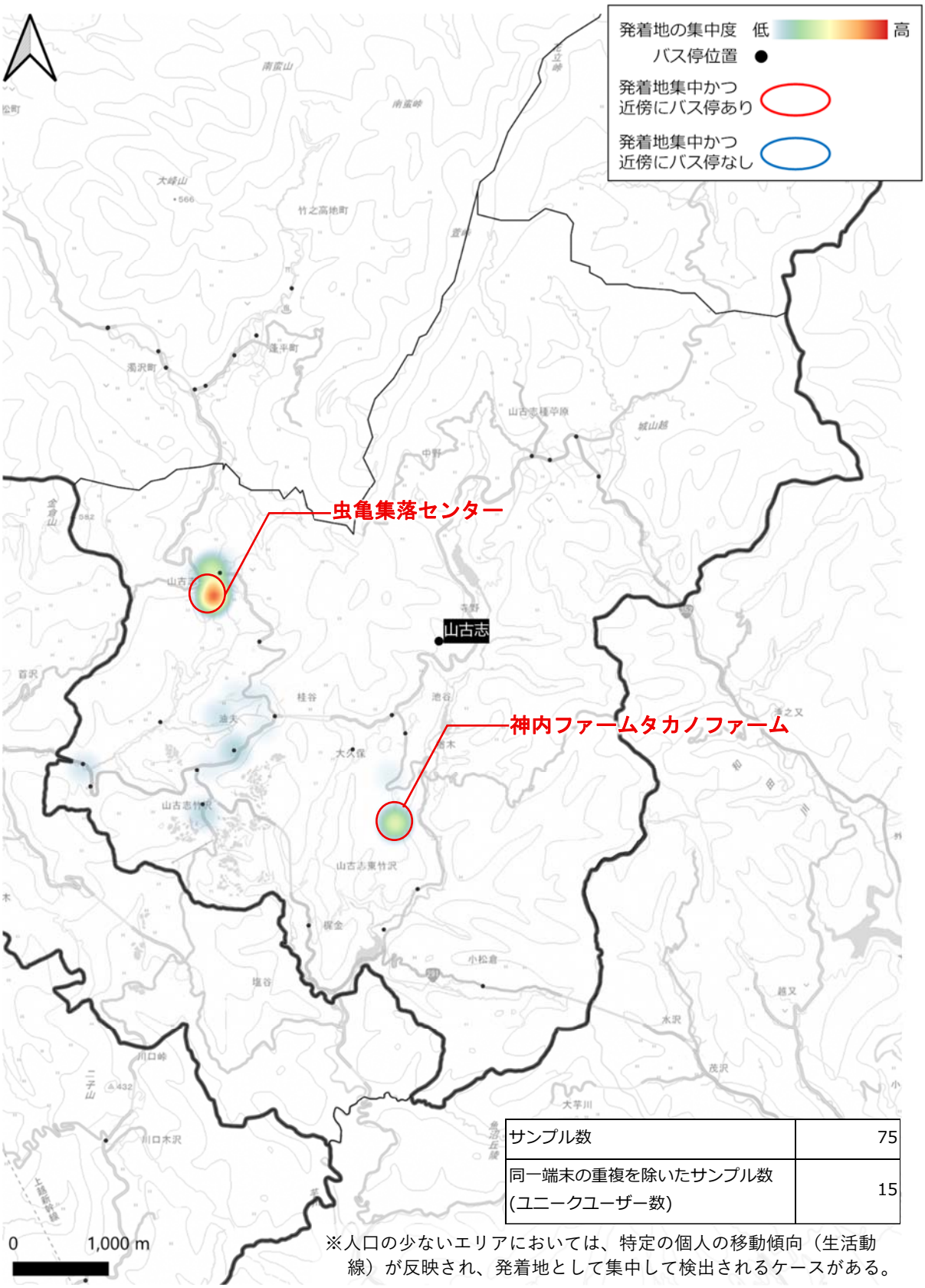


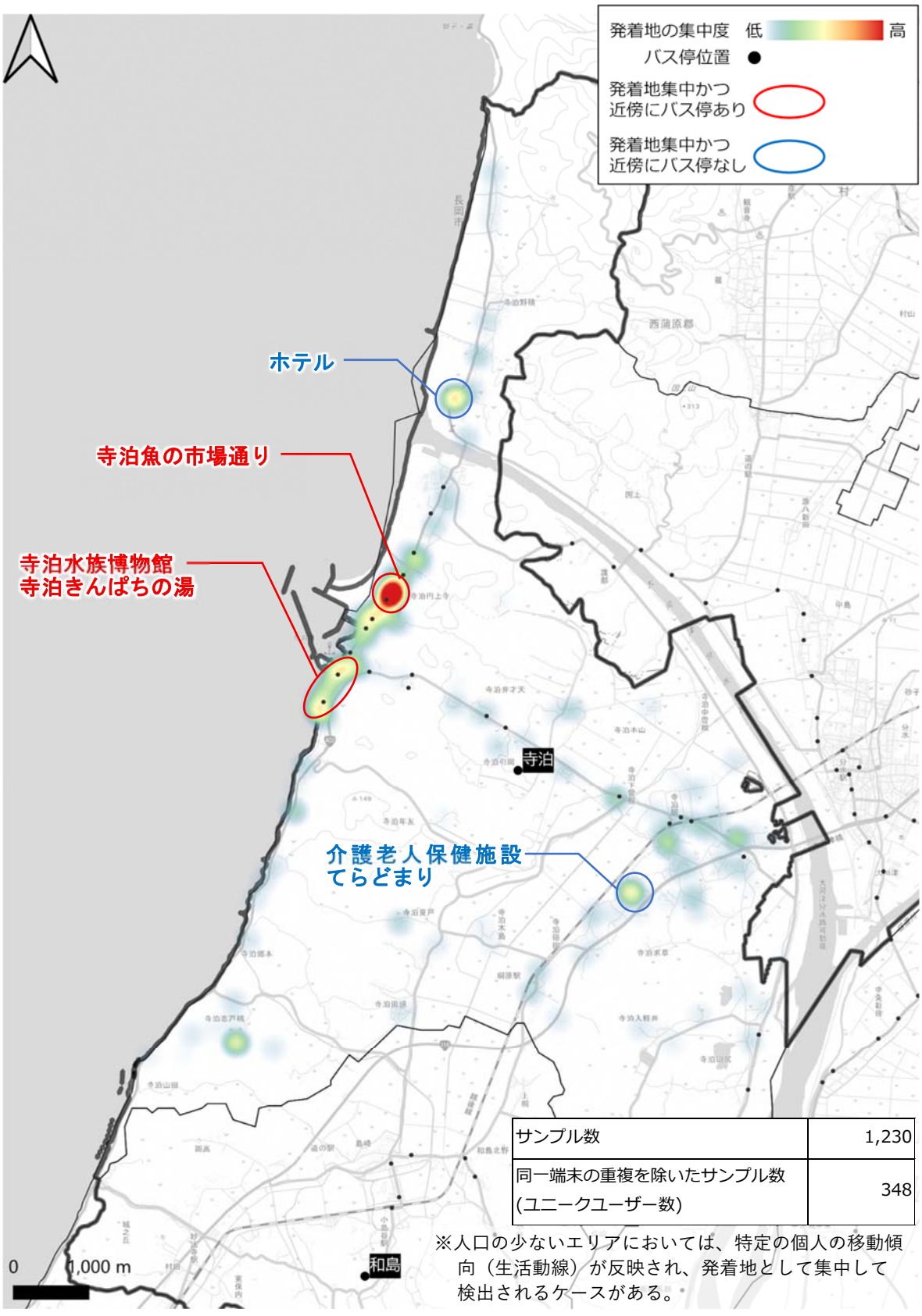
図　発着地集中地域およびバス停位置(三島・通常期・休日)



サンプル数	75
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	15

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

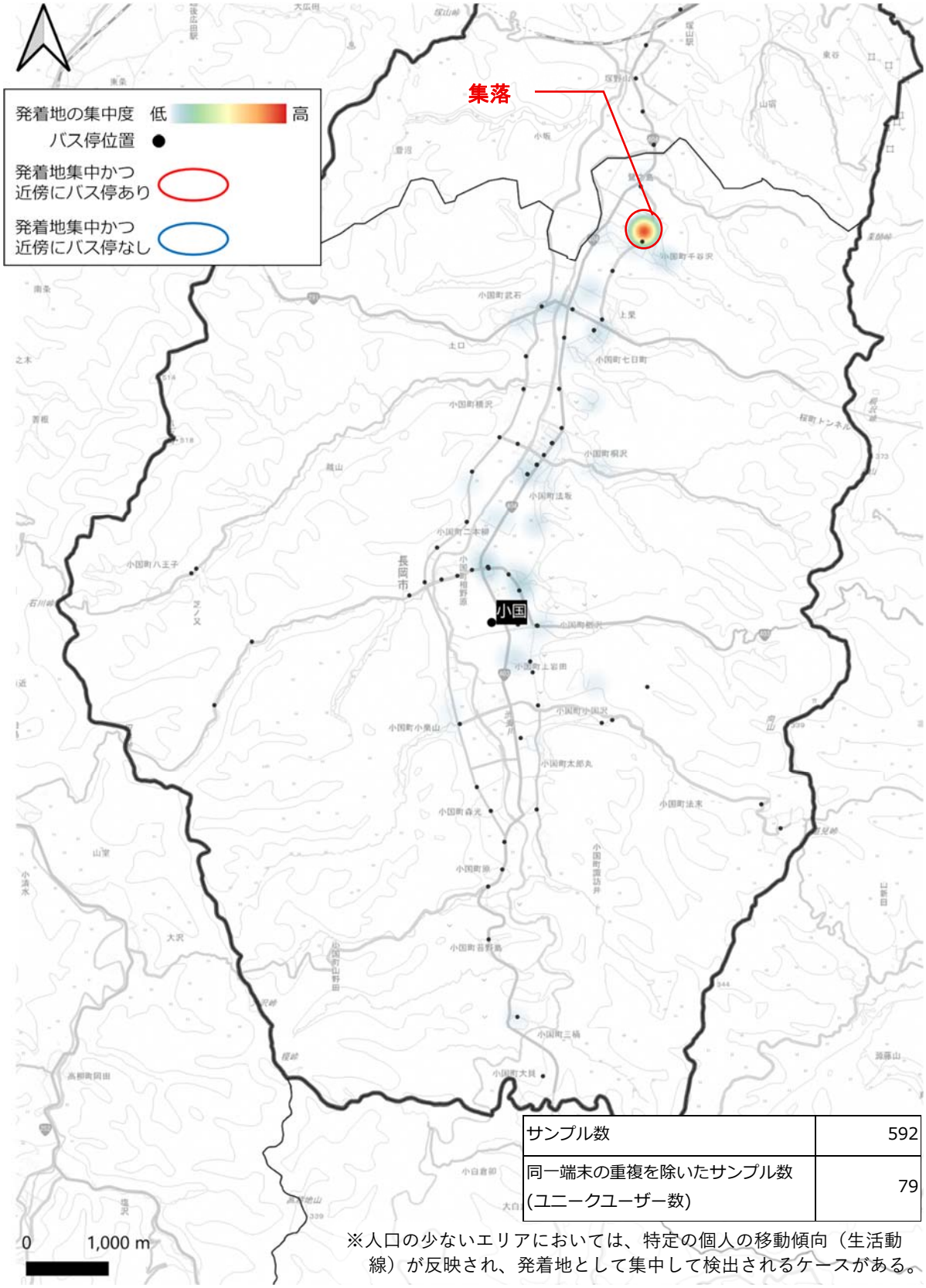
図　発着地集中地域およびバス停位置(山古志・通常期・休日)



サンプル数	1,230
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	348

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

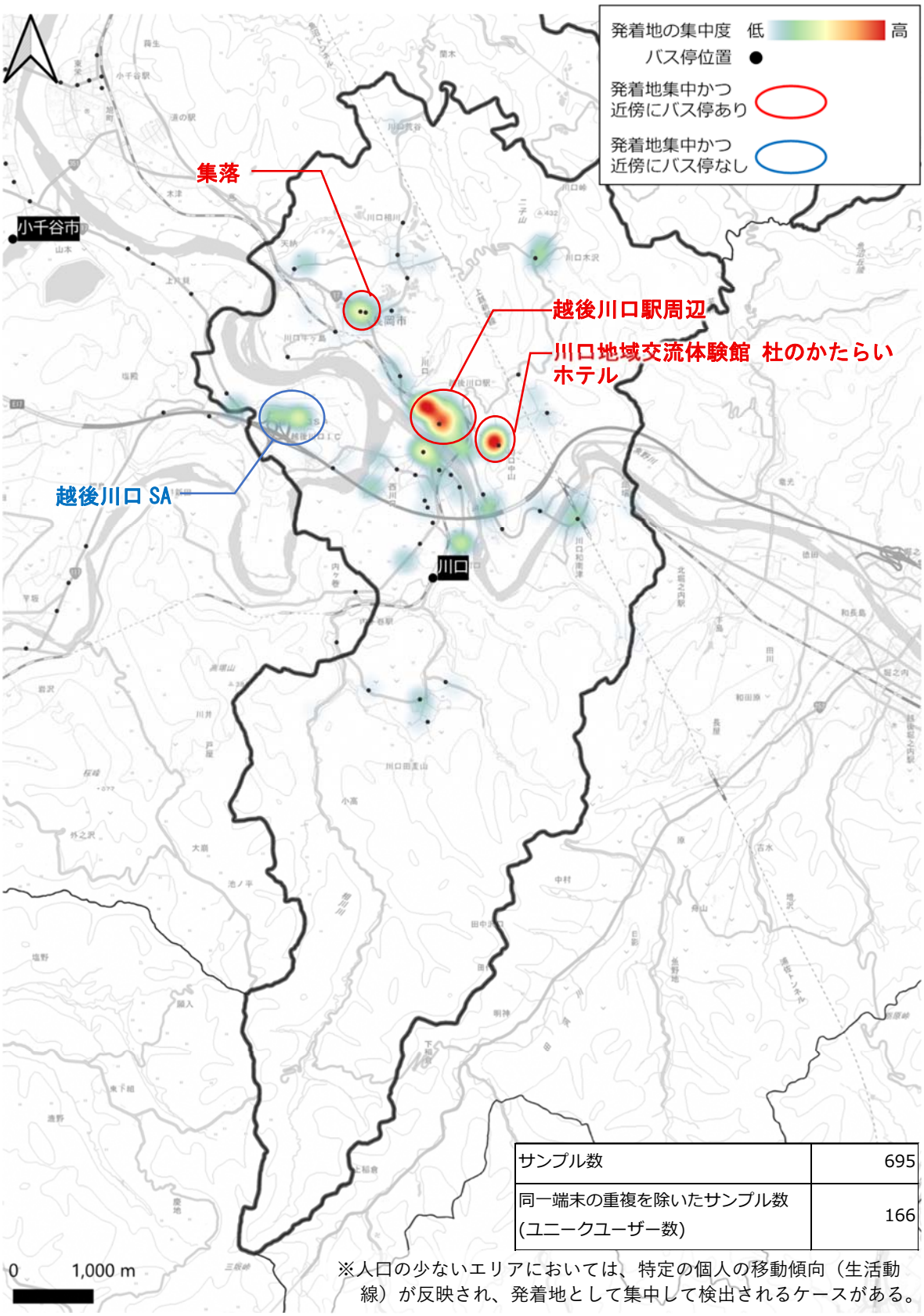
図　発着地集中地域およびバス停位置(寺泊・通常期・休日)



サンプル数	592
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	79

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(小国・通常期・休日)



サンプル数	695
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	166

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(川口・通常期・休日)

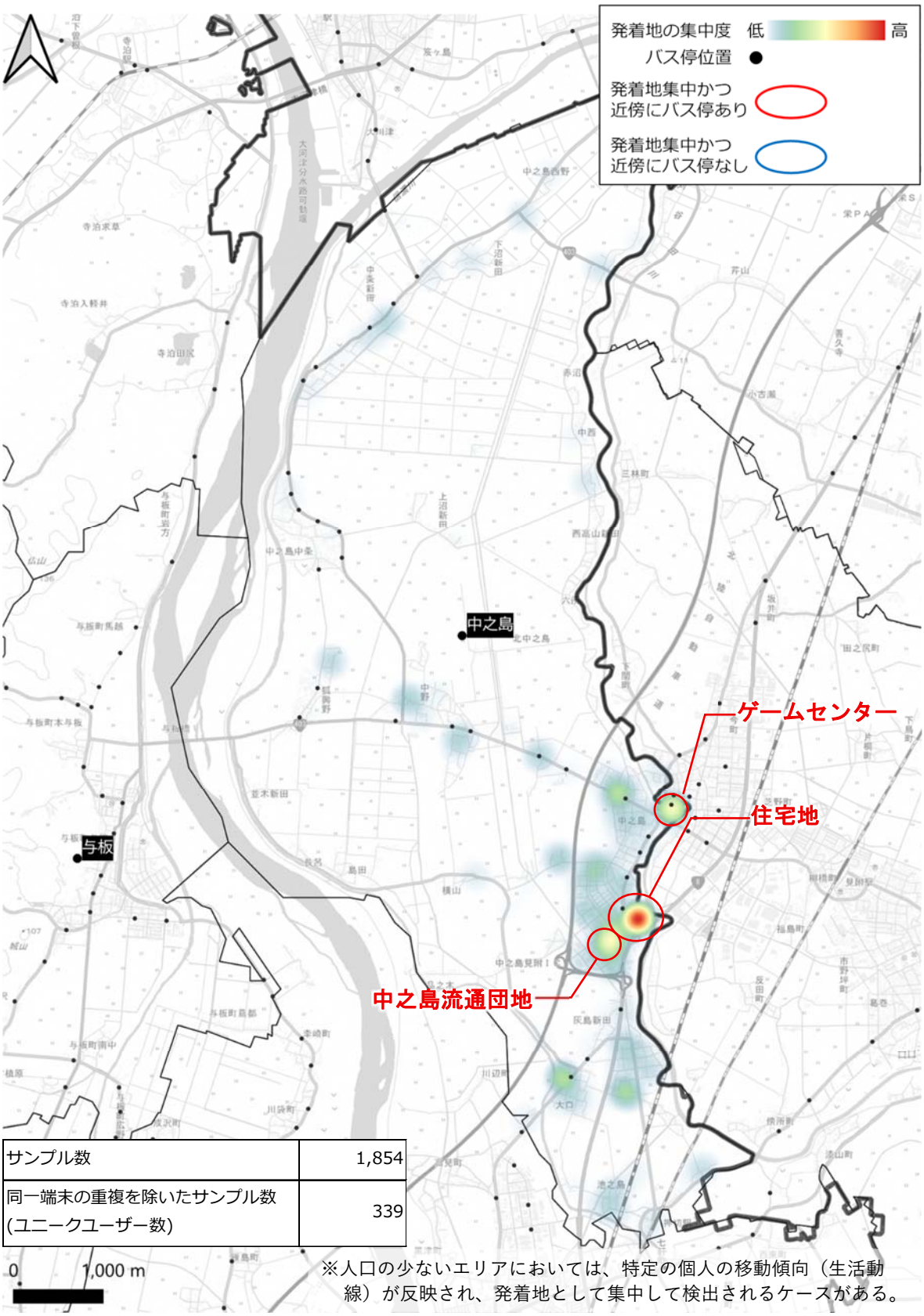
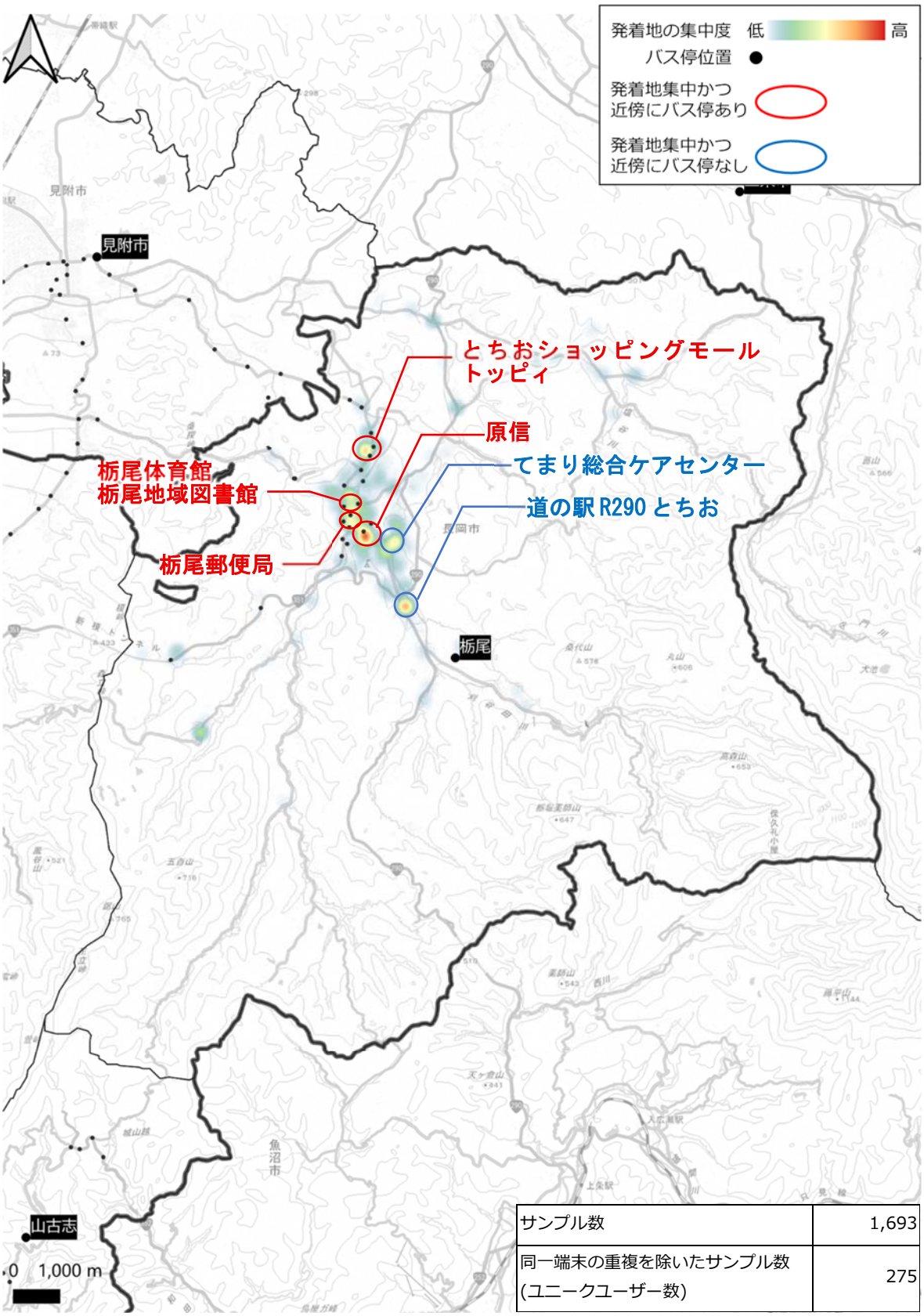
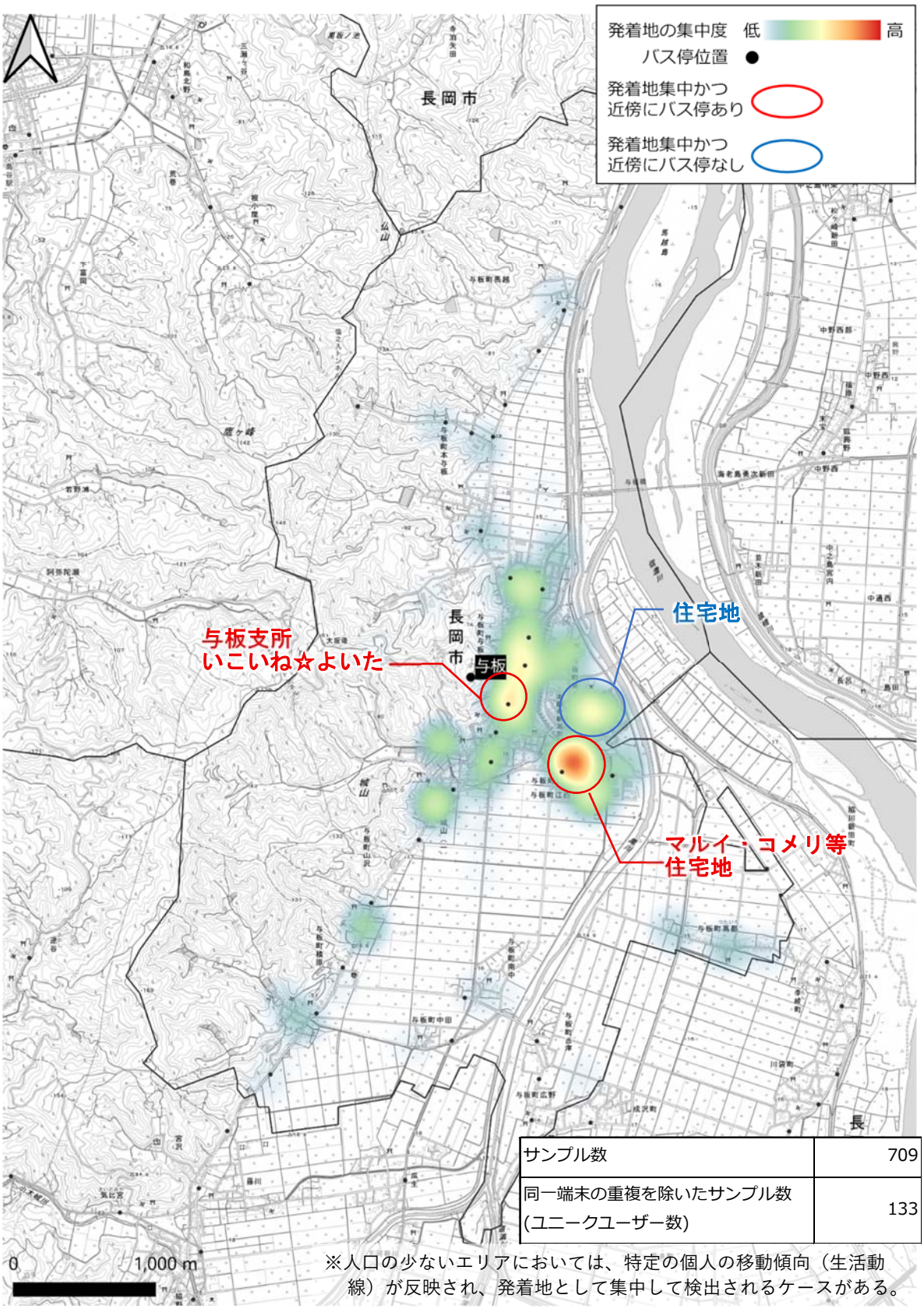


図　発着地集中地域およびバス停位置(中之島・通常期・休日)



サンプル数	1,693
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	275

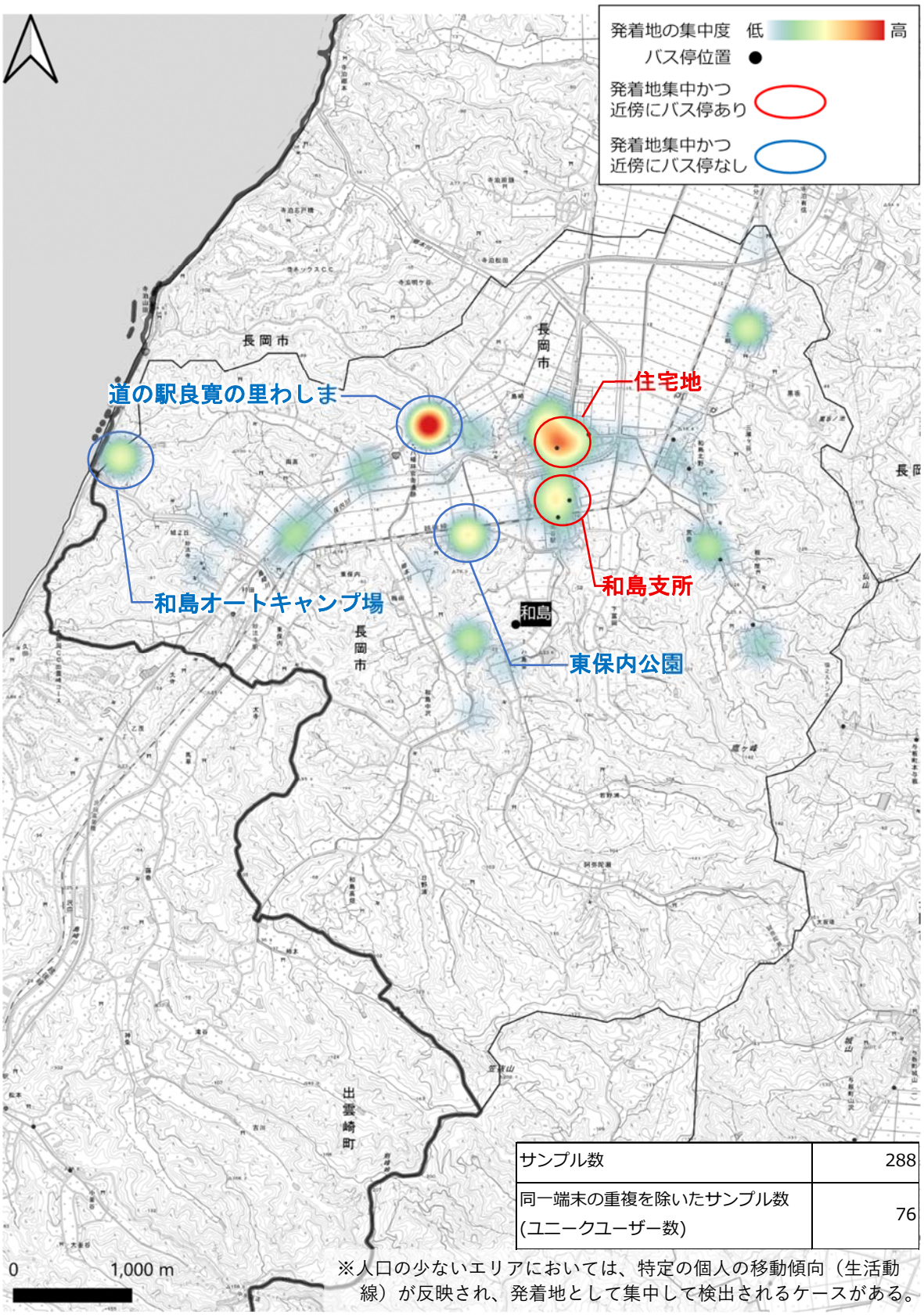
図　発着地集中地域およびバス停位置(栃尾・通常期・休日)



サンプル数	709
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	133

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(与板・通常期・休日)



サンプル数	288
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	76

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

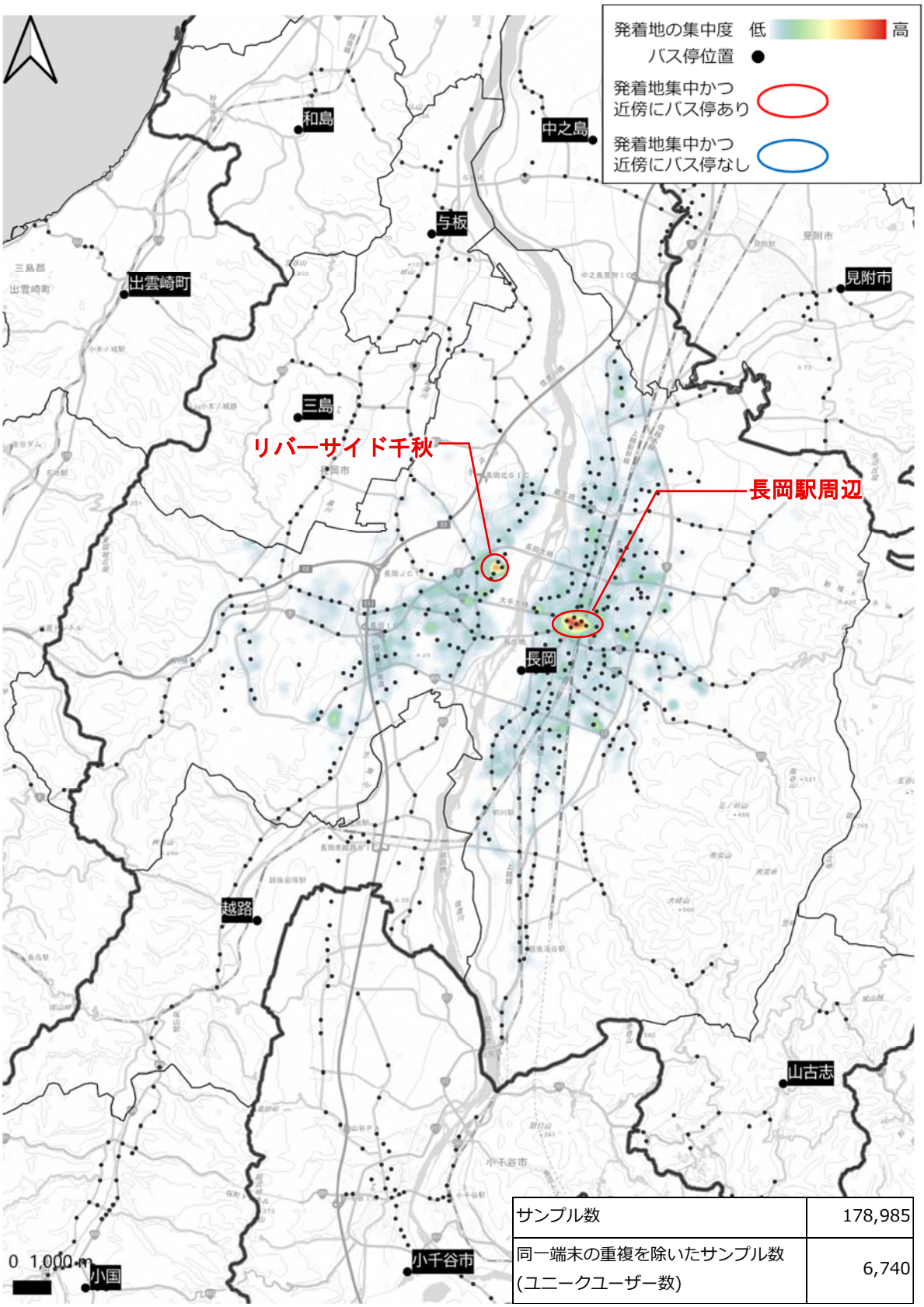
図　発着地集中地域およびバス停位置(和島・通常期・休日)

(3) 冬期・平日

◯冬期・平日においても、長岡市中心部をはじめ、各地域の市街地・主要集落、商業施設・事業所等の周辺に発着地が集中しており、通常期・平日と概ね同様の分布がみられる。

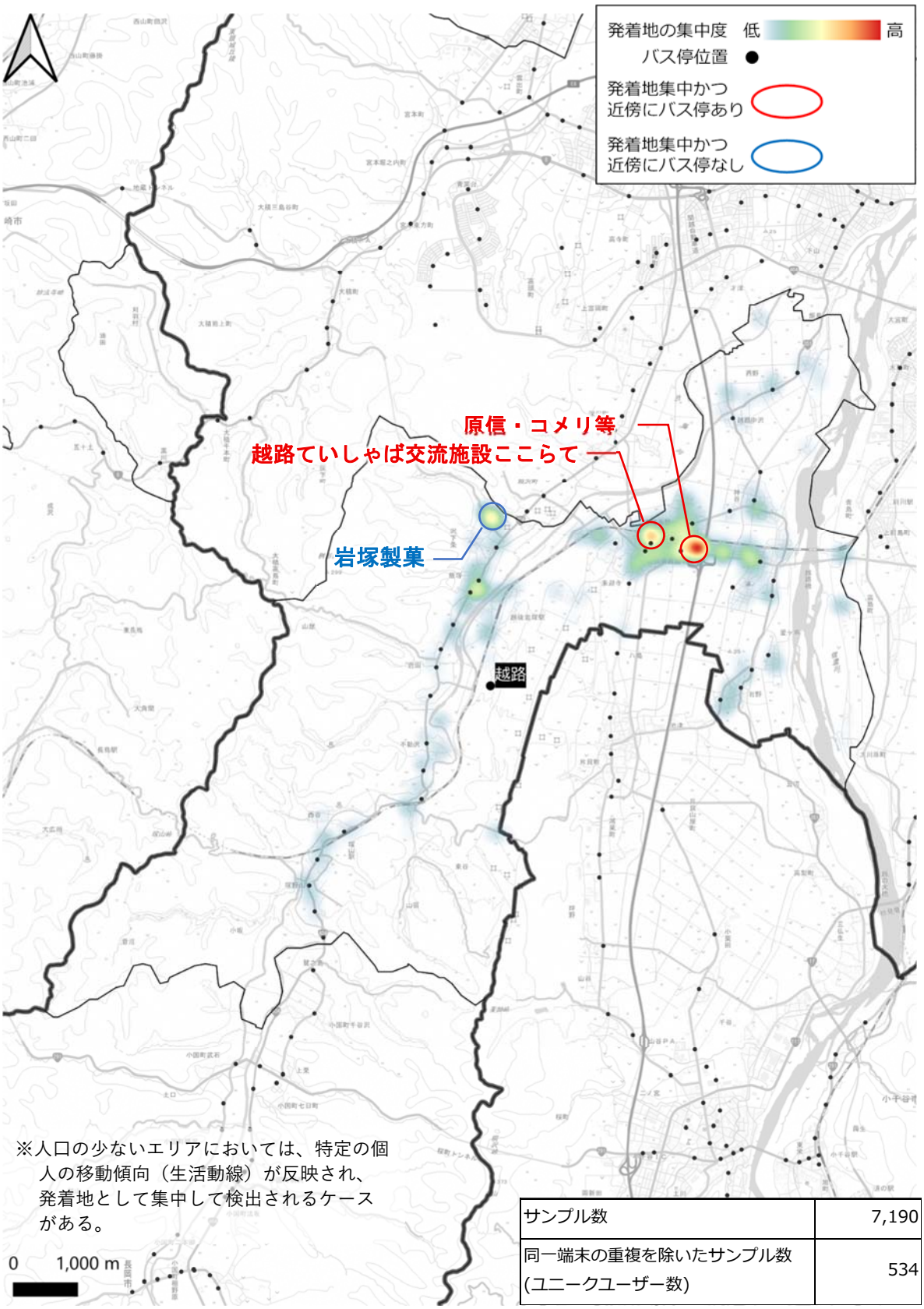
◯一方、一部の地域では通常期と異なる施設周辺にも発着地の集中がみられるが、市全体として主要な集中箇所に大きな変化はみられない。

◯通常期と同様、市街地周辺部や郊外の一部では、発着地が集中しているものの近傍にバス停がみられない箇所が確認される。



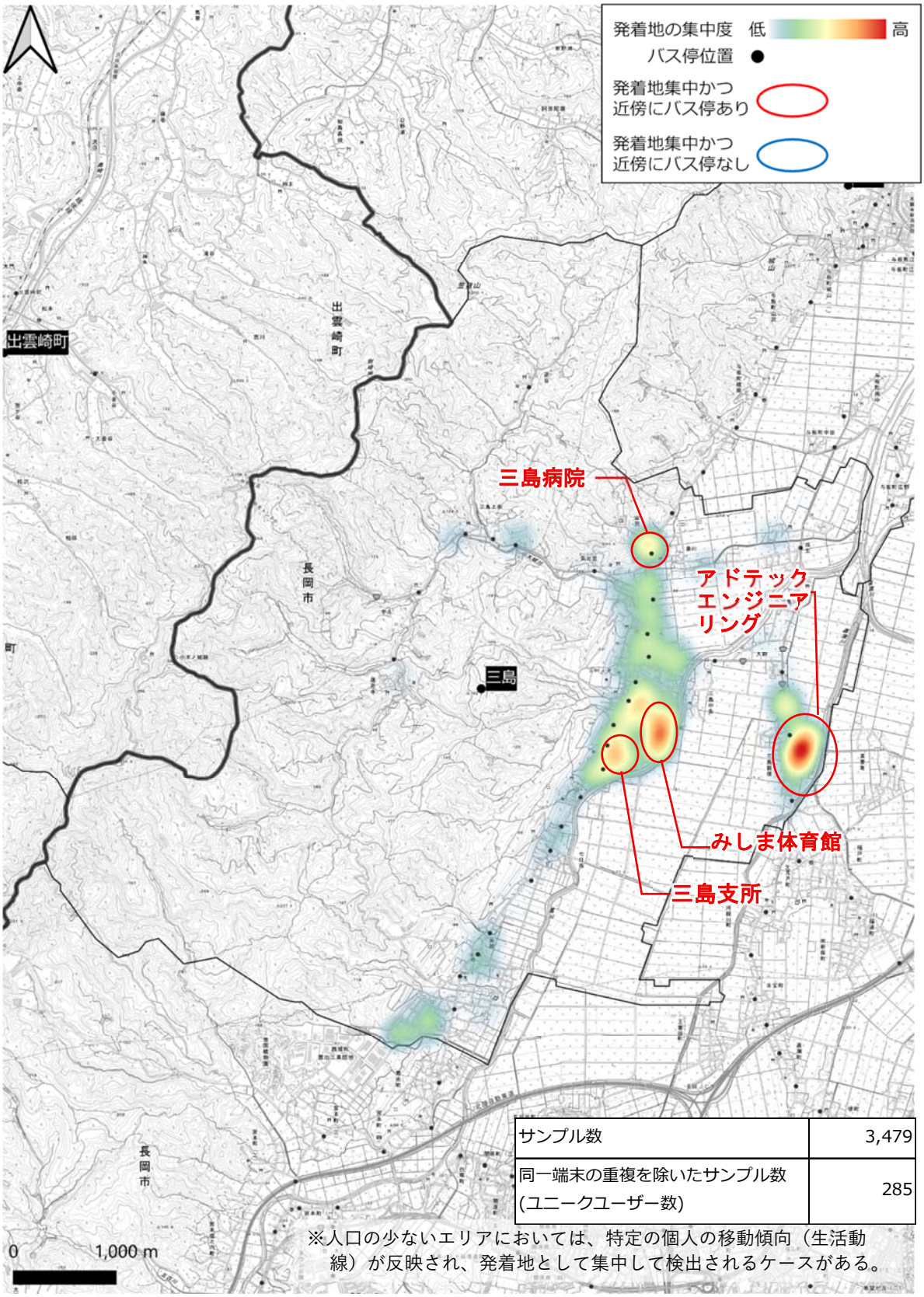
サンプル数	178,985
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	6,740

図　発着地集中地域およびバス停位置(長岡・冬期・平日)



サンプル数	7,190
同一端末の重複を除いたサンプル数(ユニークユーザー数)	534

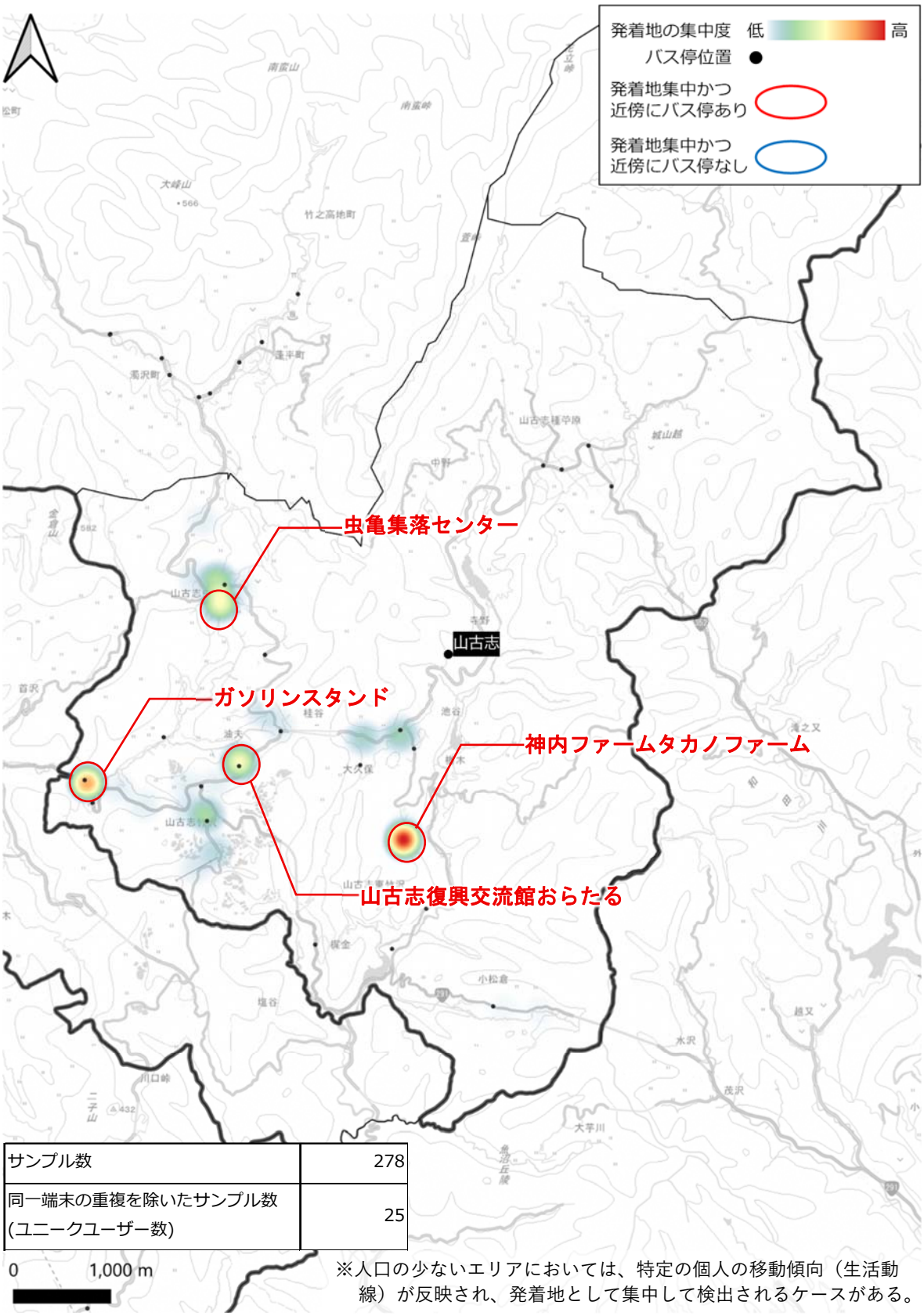
図　発着地集中地域およびバス停位置(越路・冬期・平日)



サンプル数	3,479
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	285

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

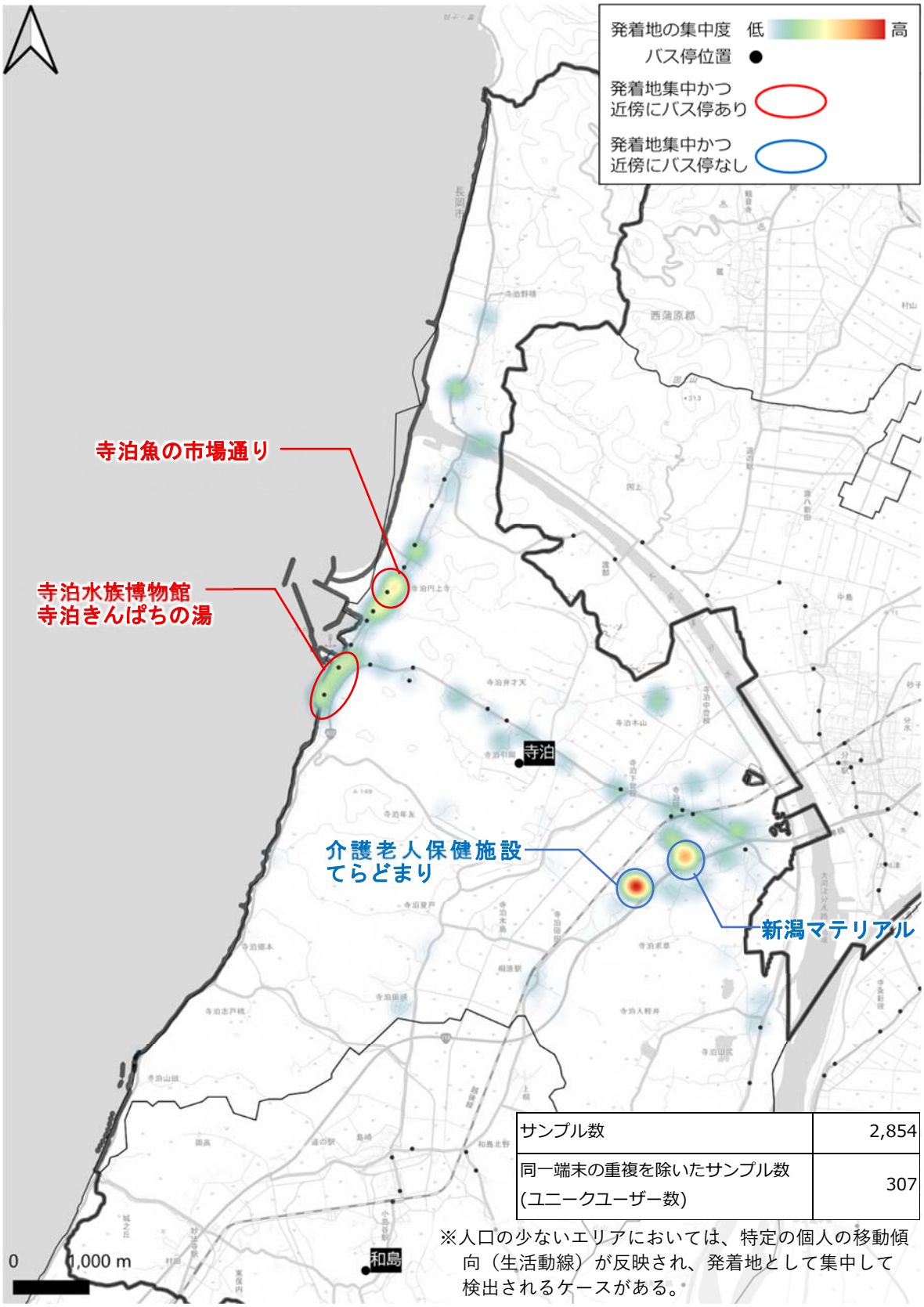
図　発着地集中地域およびバス停位置(三島・冬期・平日)



サンプル数	278
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	25

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

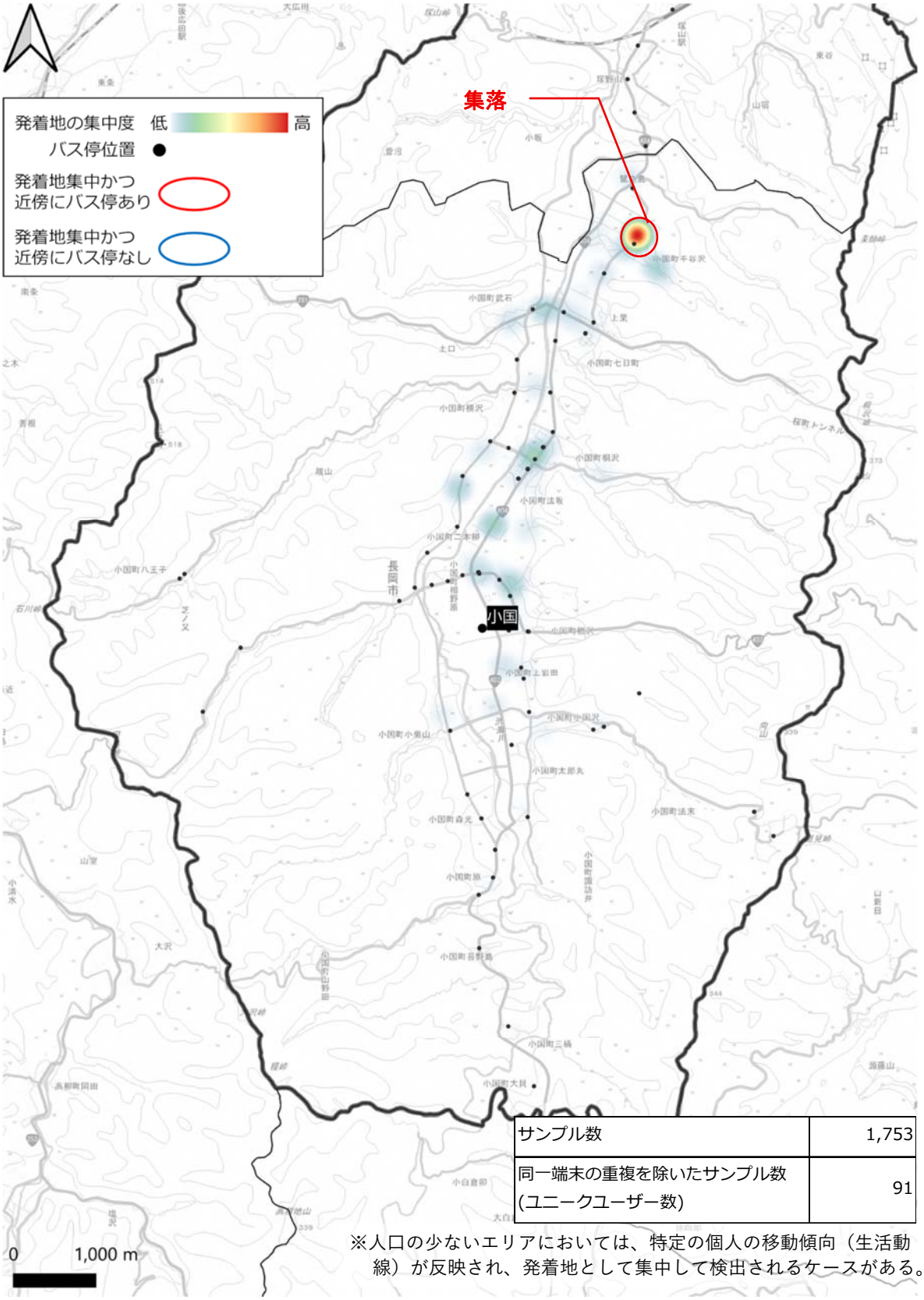
図　発着地集中地域およびバス停位置(山古志・冬期・平日)



サンプル数	2,854
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	307

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(寺泊・冬期・平日)



サンプル数	1,753
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	91

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(小国・冬期・平日)

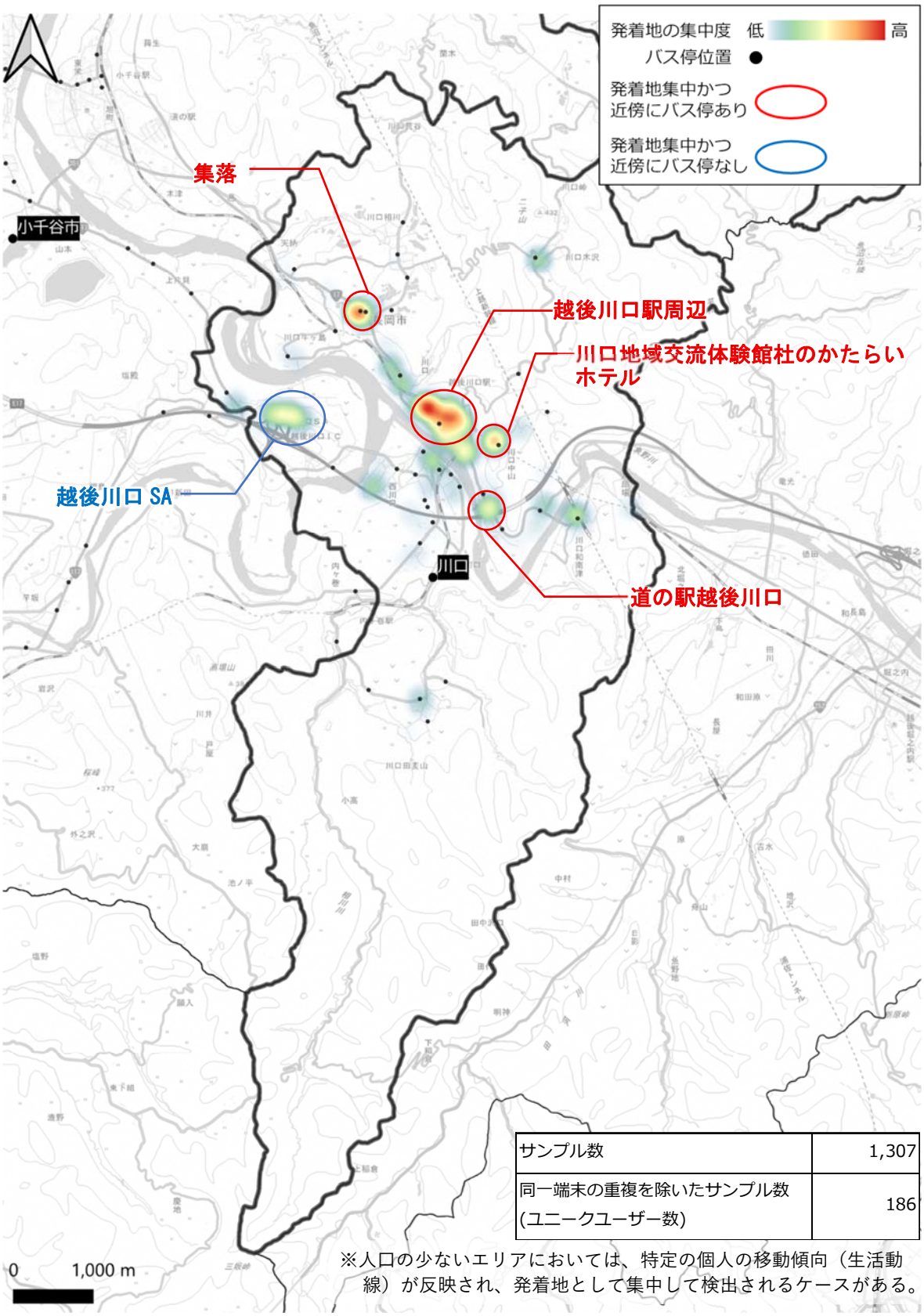
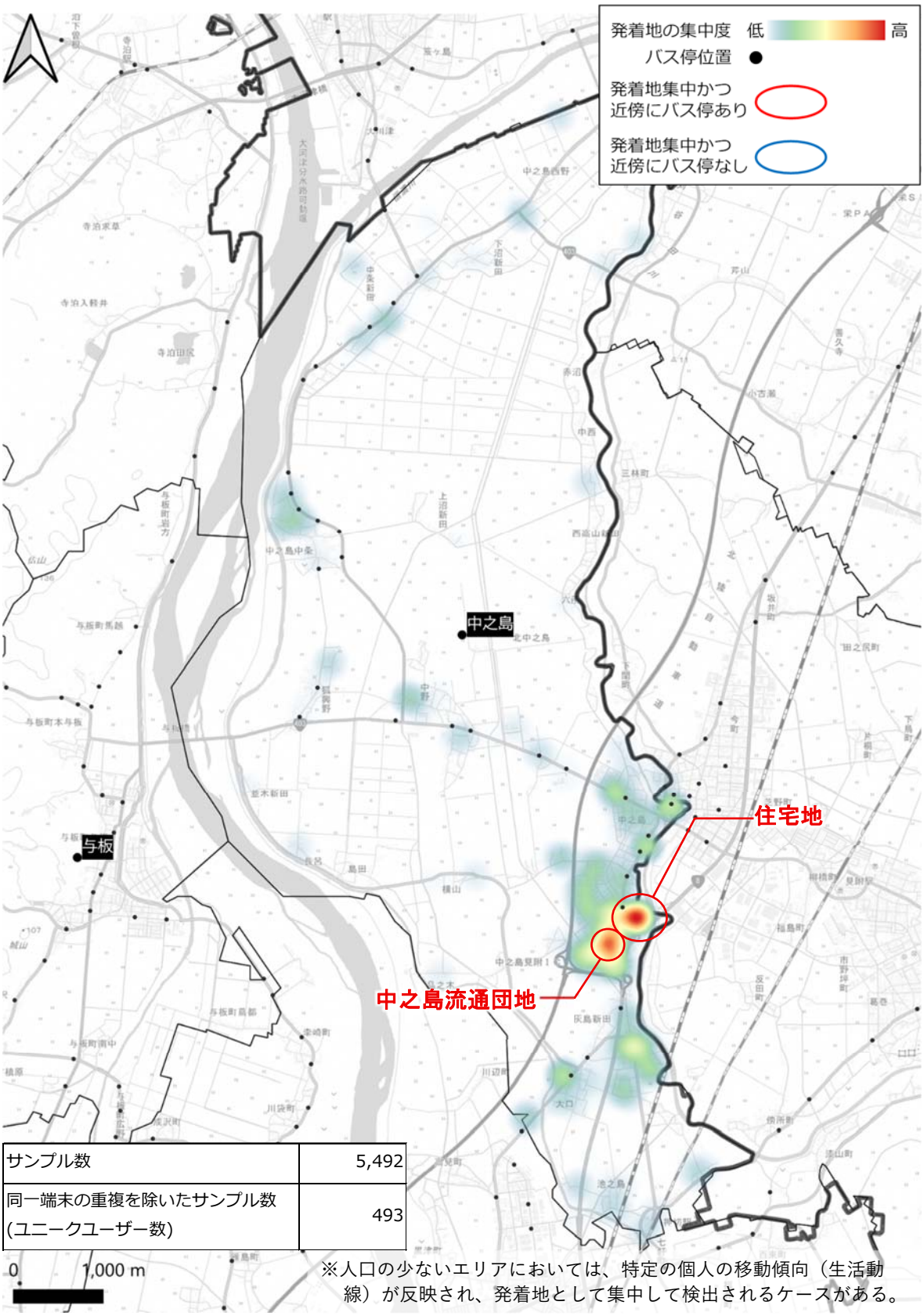


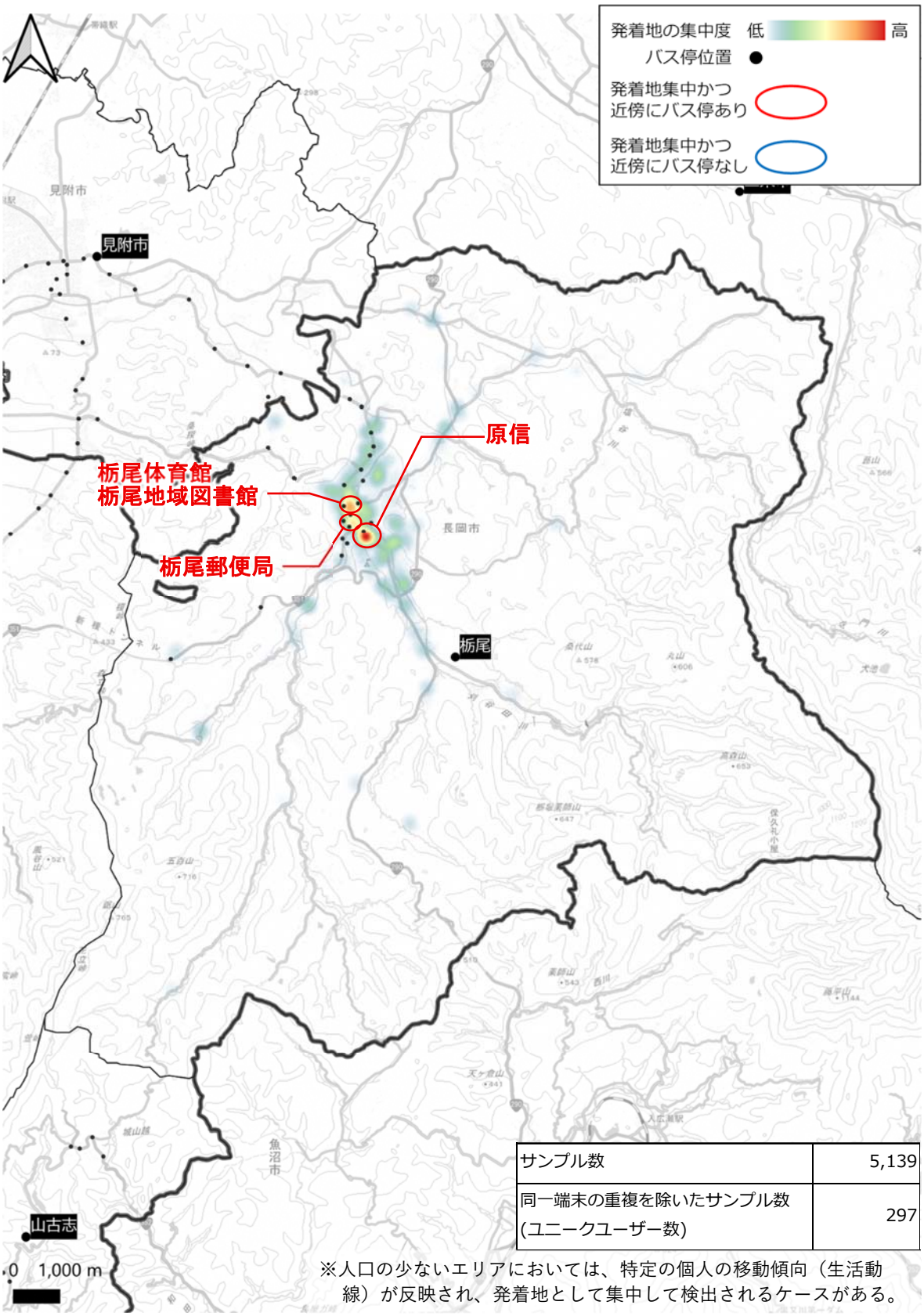
図　発着地集中地域およびバス停位置(川口・冬期・平日)



サンプル数	5,492
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	493

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

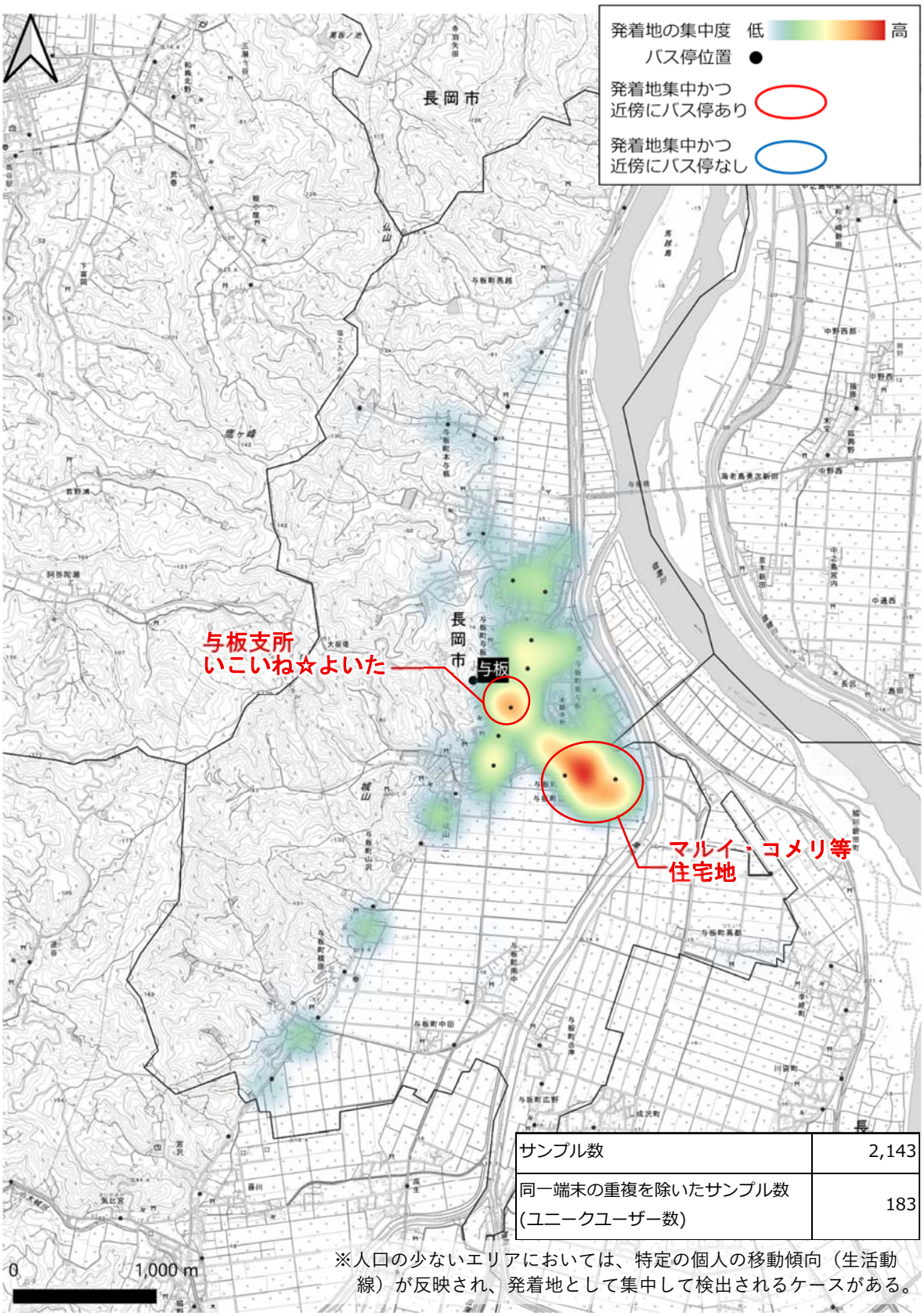
図　発着地集中地域およびバス停位置(中之島・冬期・平日)



サンプル数	5,139
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	297

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(栃尾・冬期・平日)



サンプル数	2,143
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	183

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(与板・冬期・平日)

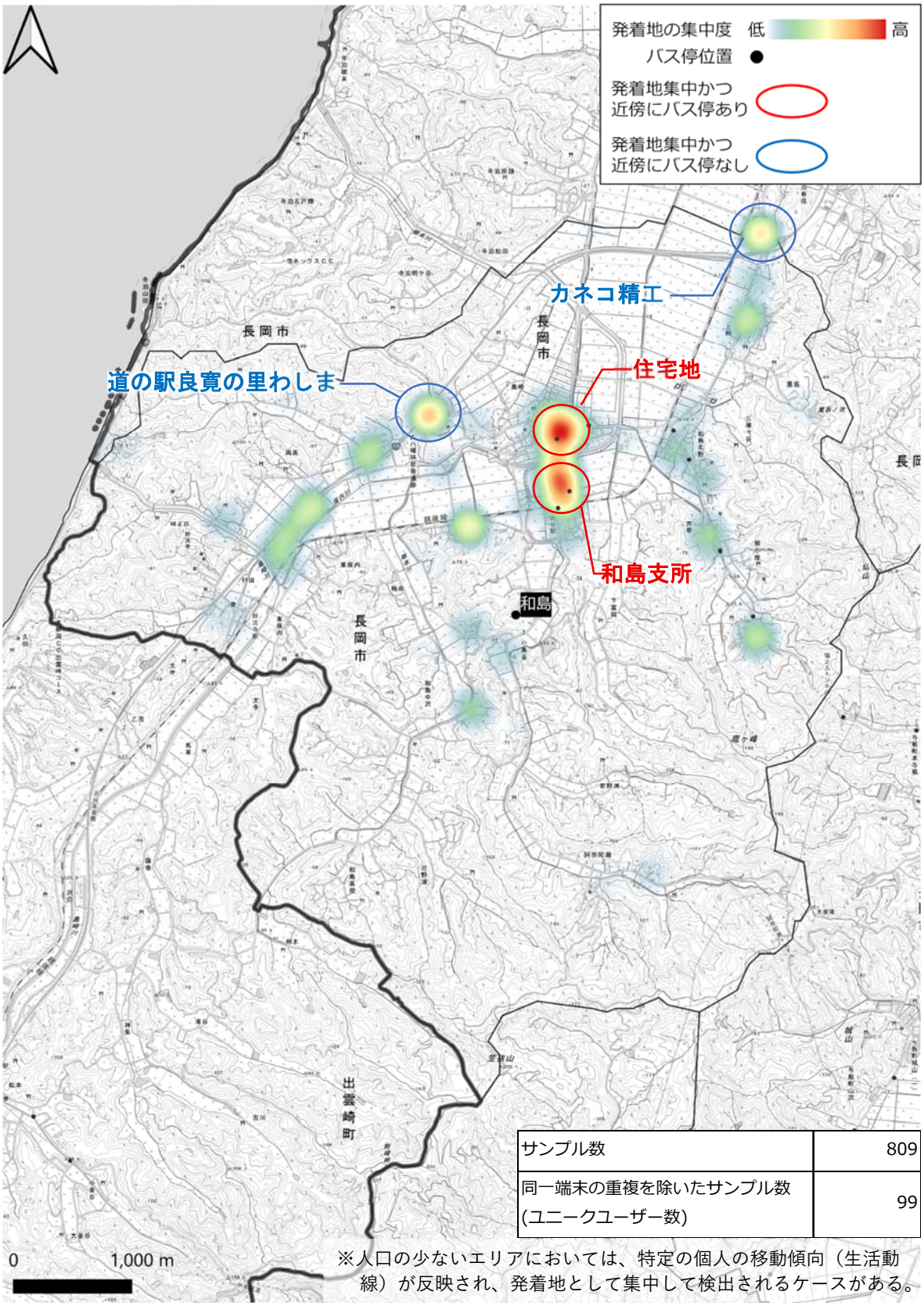


図　発着地集中地域およびバス停位置(和島・冬期・平日)

(4) 冬期・休日

○冬期・休日においても、各地域の市街地や主要集落、商業施設等の周辺を中心に発着地がみられ、通常期・休日と概ね同様の分布となっている。

○一方、山古志では古志高原スキー場周辺に発着地の集中がみられるなど、冬期特有の施設利用と考えられる集中箇所も確認される。

○また、通常期と同様、郊外の一部には発着地の集中に対して近傍にバス停がみられない箇所が確認される。

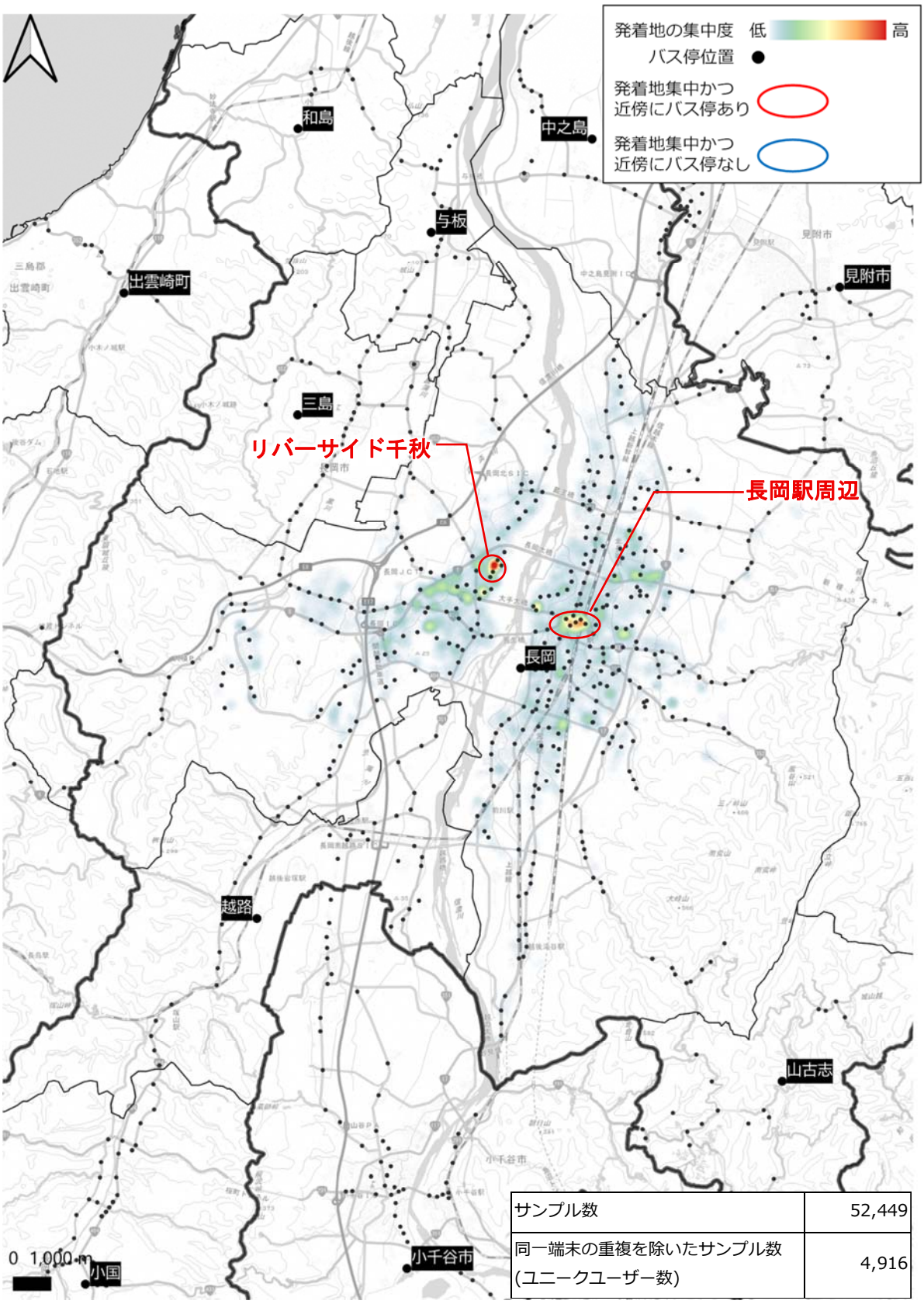
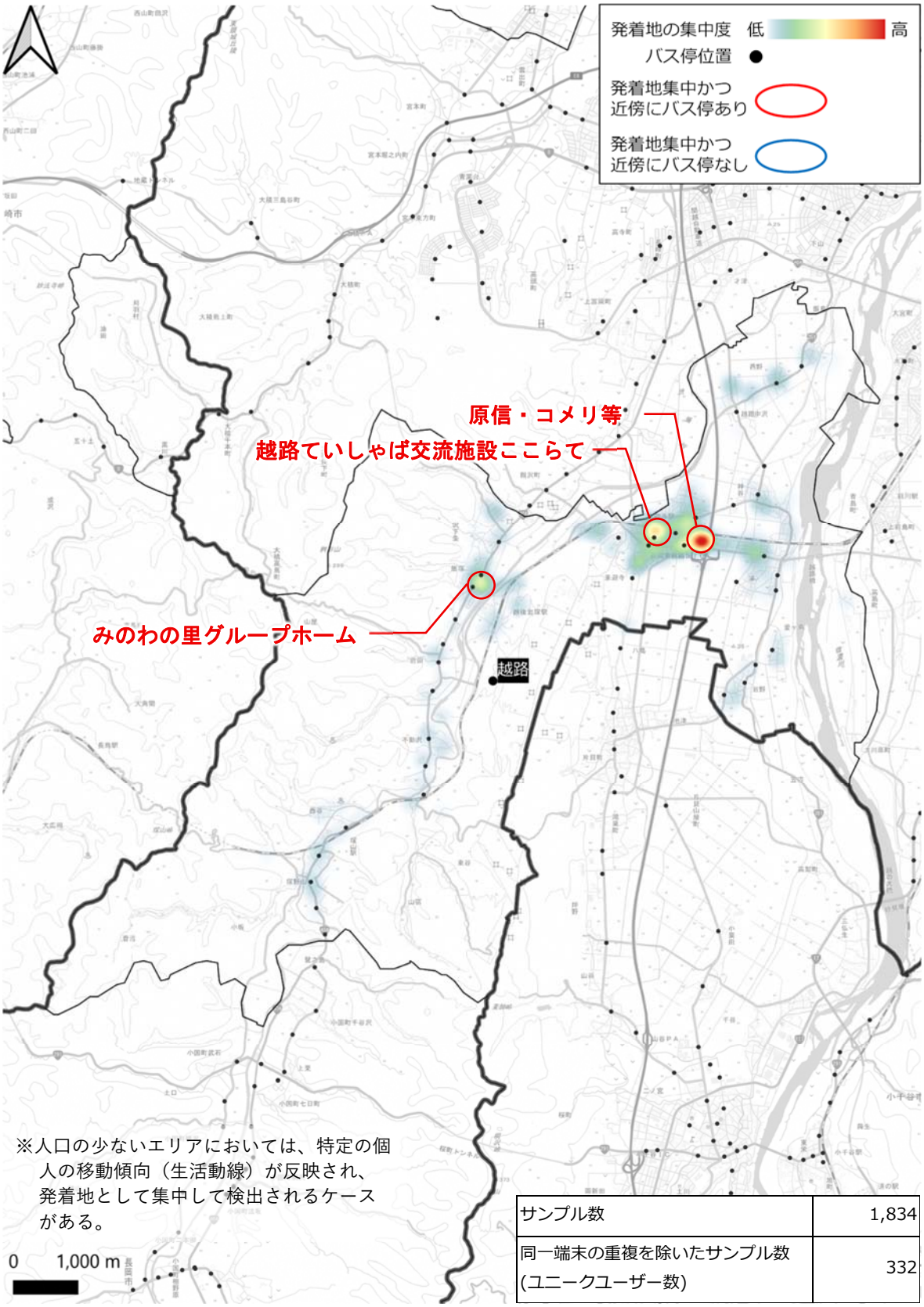


図　発着地集中地域およびバス停位置(長岡市・冬期・休日)



サンプル数	1,834
同一端末の重複を除いたサンプル数(ユニークユーザー数)	332

図　発着地集中地域およびバス停位置(越路・冬期・休日)

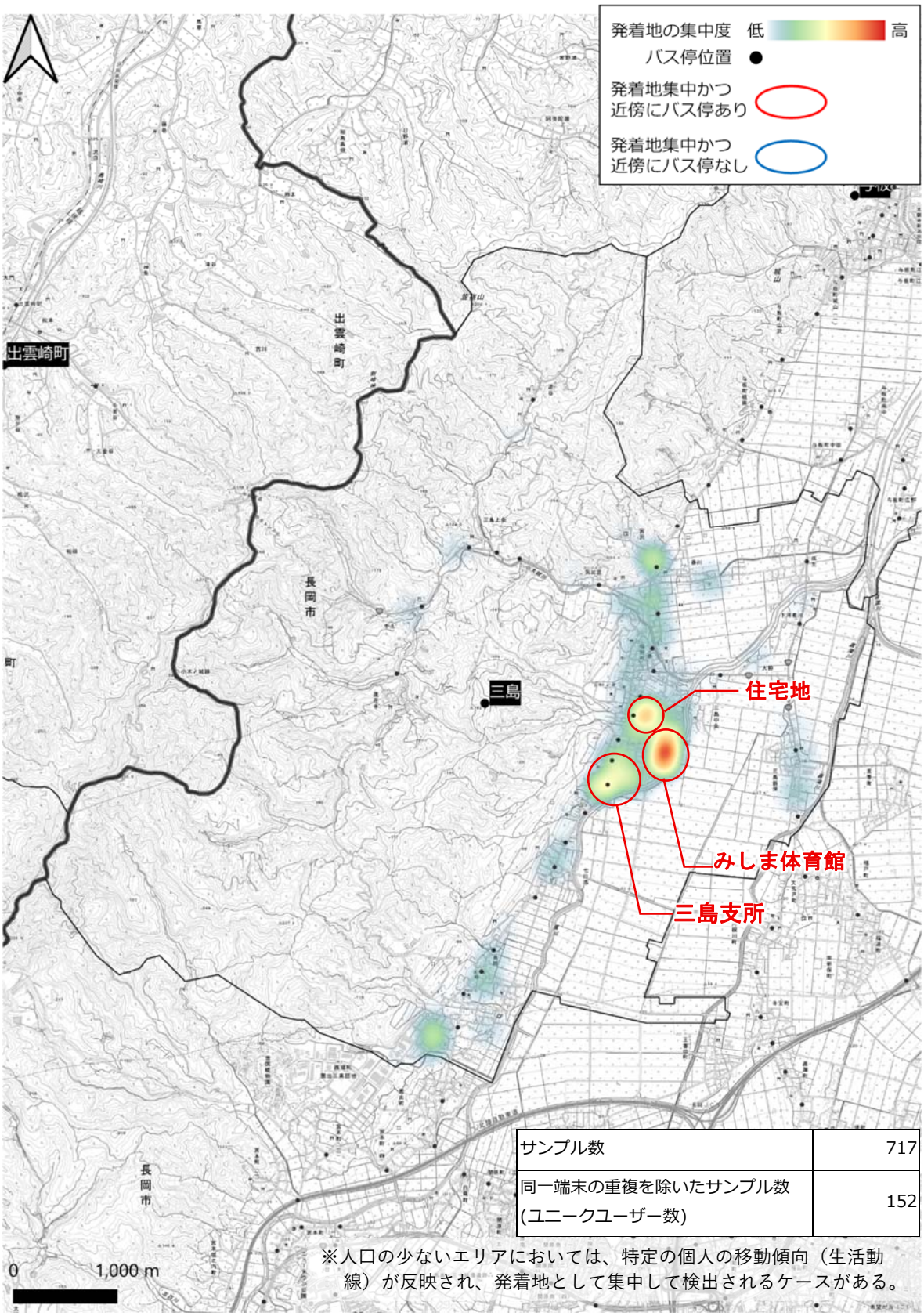
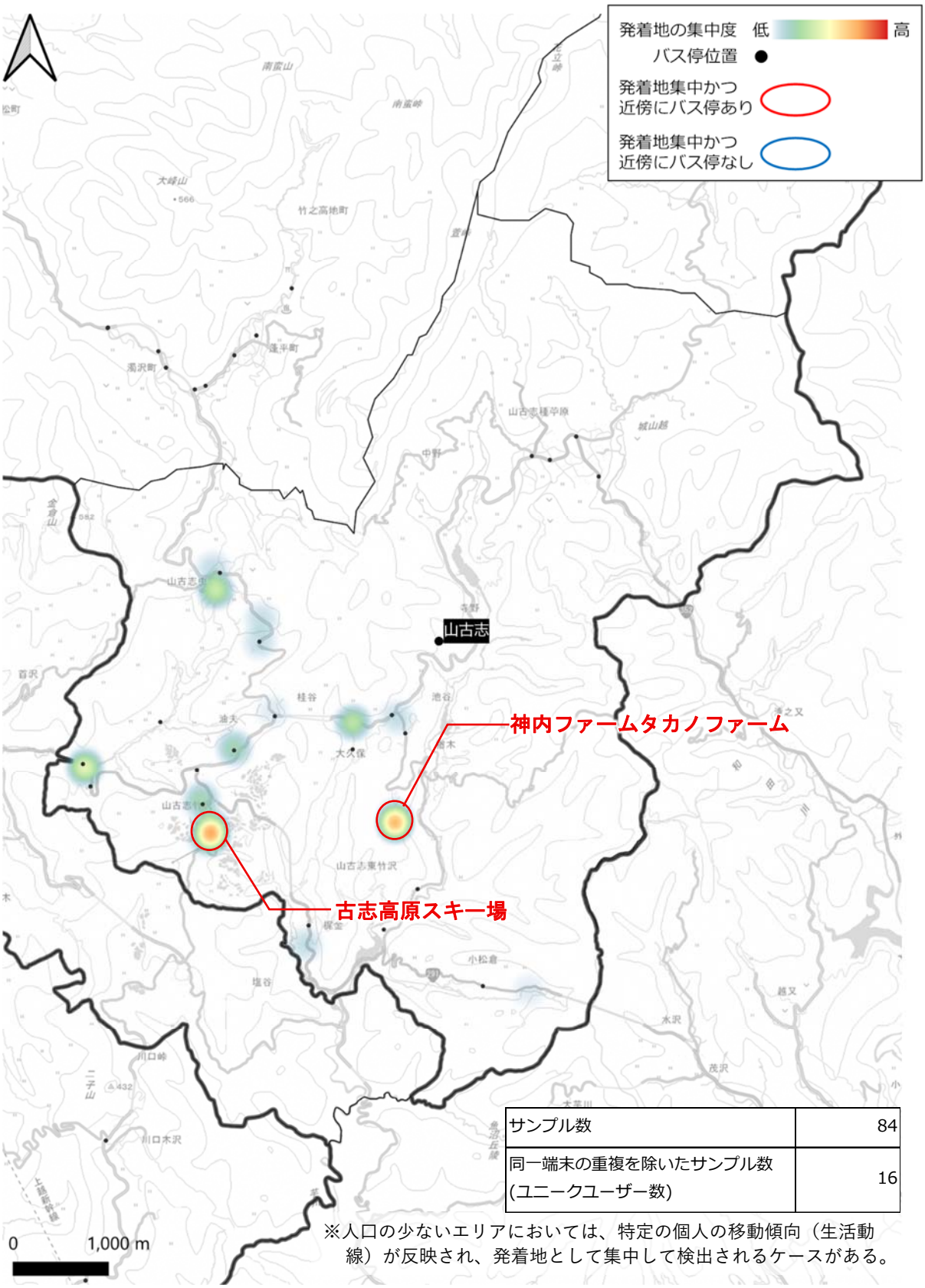


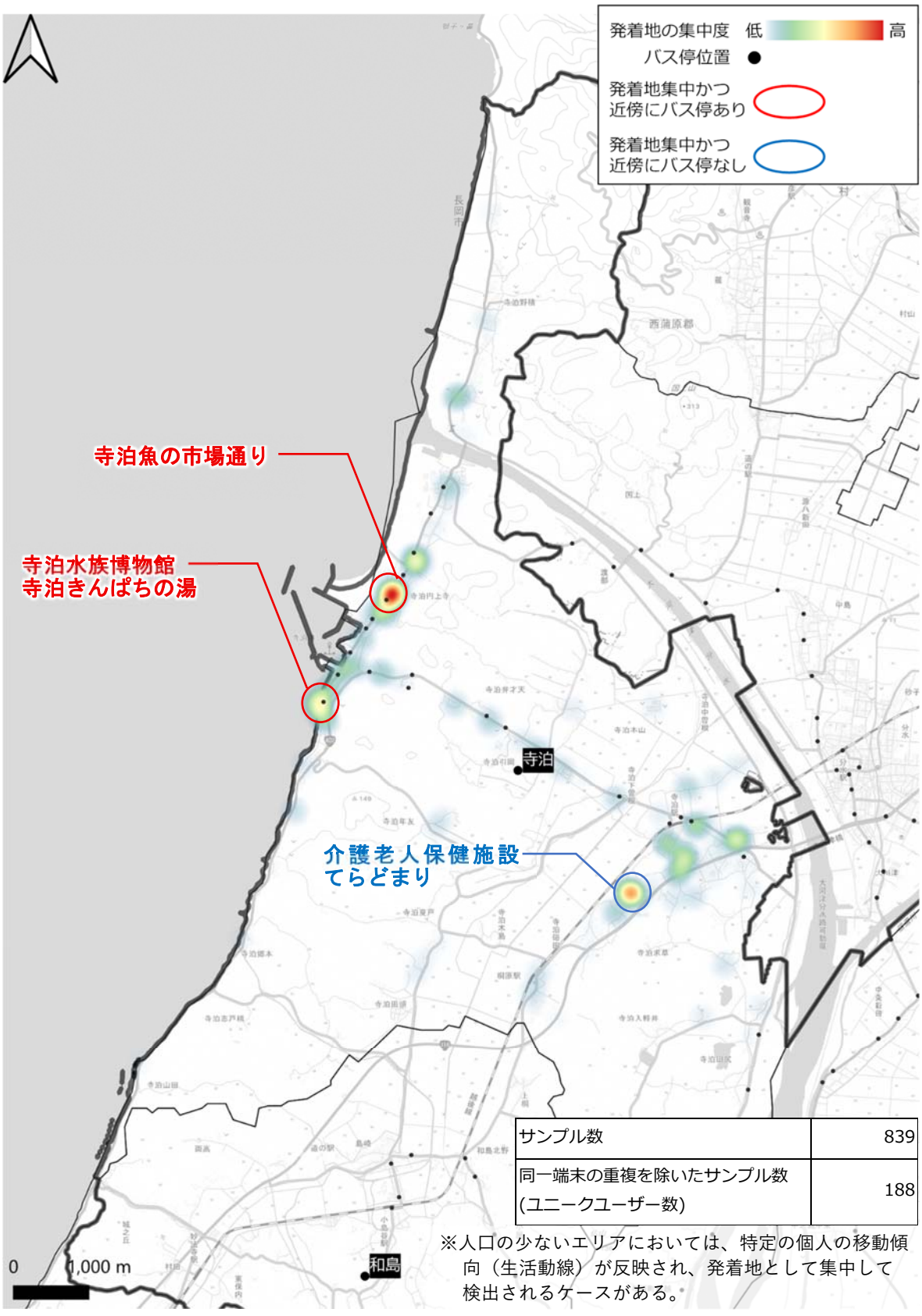
図　発着地集中地域およびバス停位置(三島・冬期・休日)



サンプル数	84
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	16

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

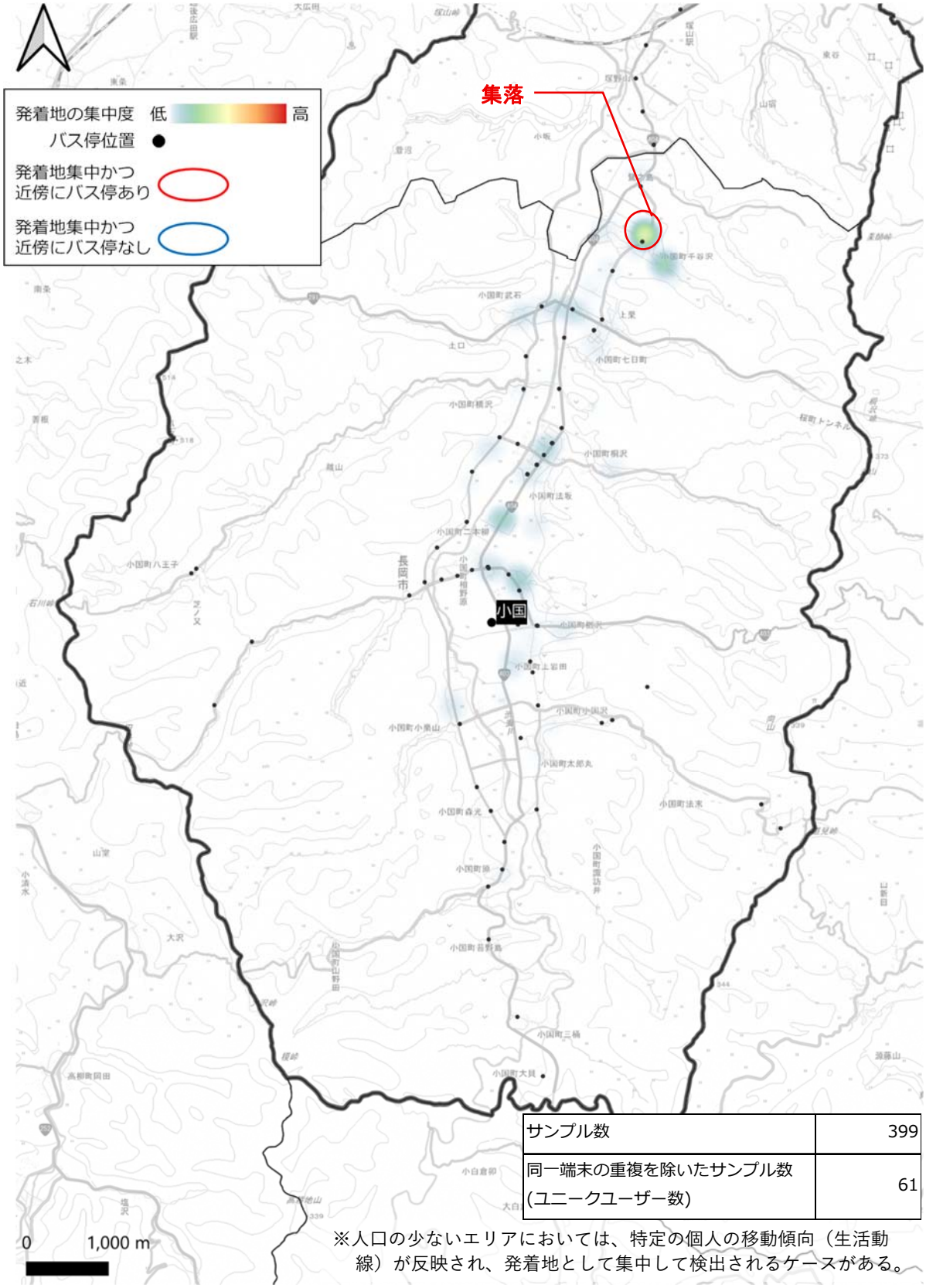
図　発着地集中地域およびバス停位置(山古志・冬期・休日)



サンプル数	839
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	188

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

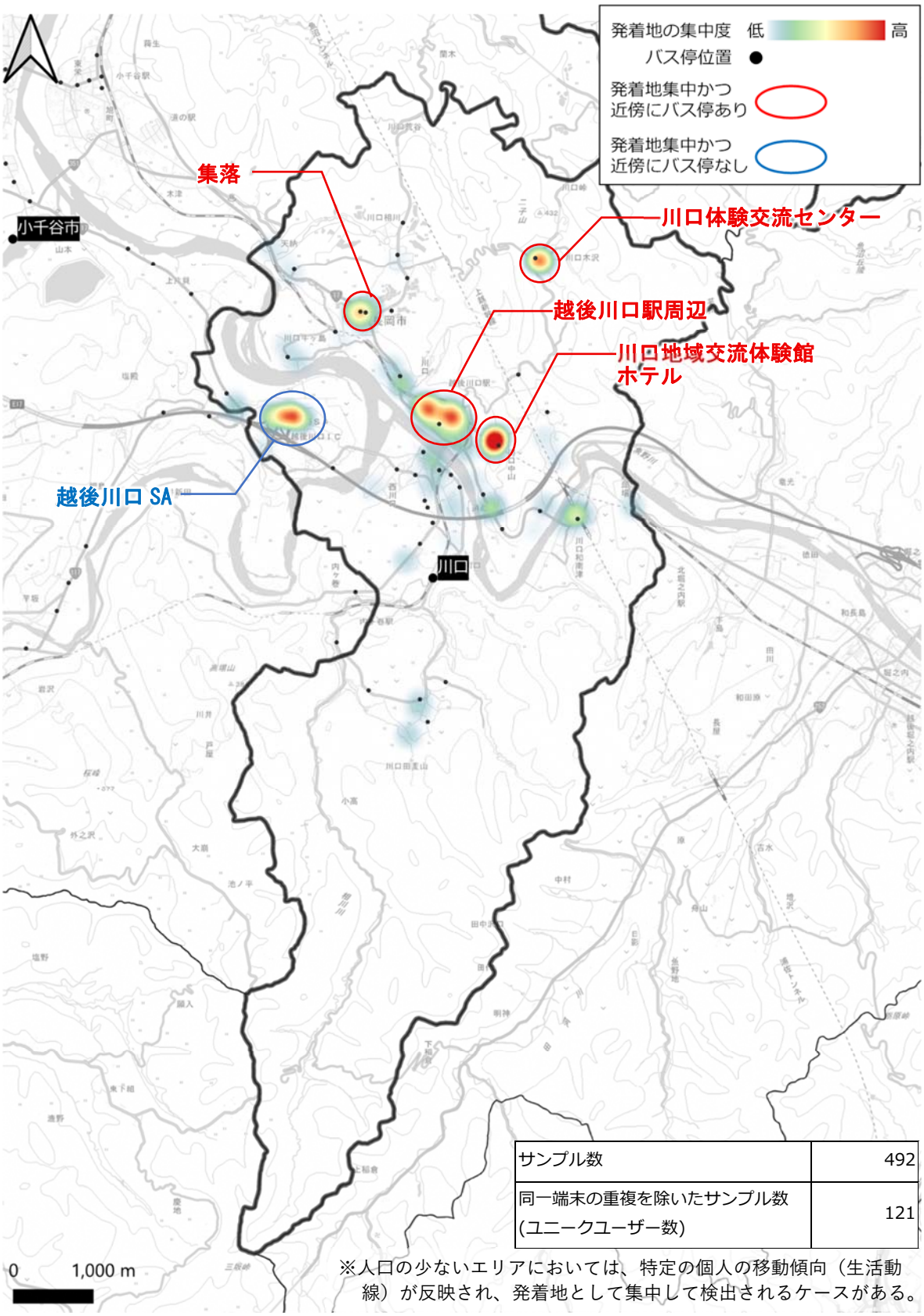
図　発着地集中地域およびバス停位置(寺泊・冬期・休日)



サンプル数	399
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	61

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

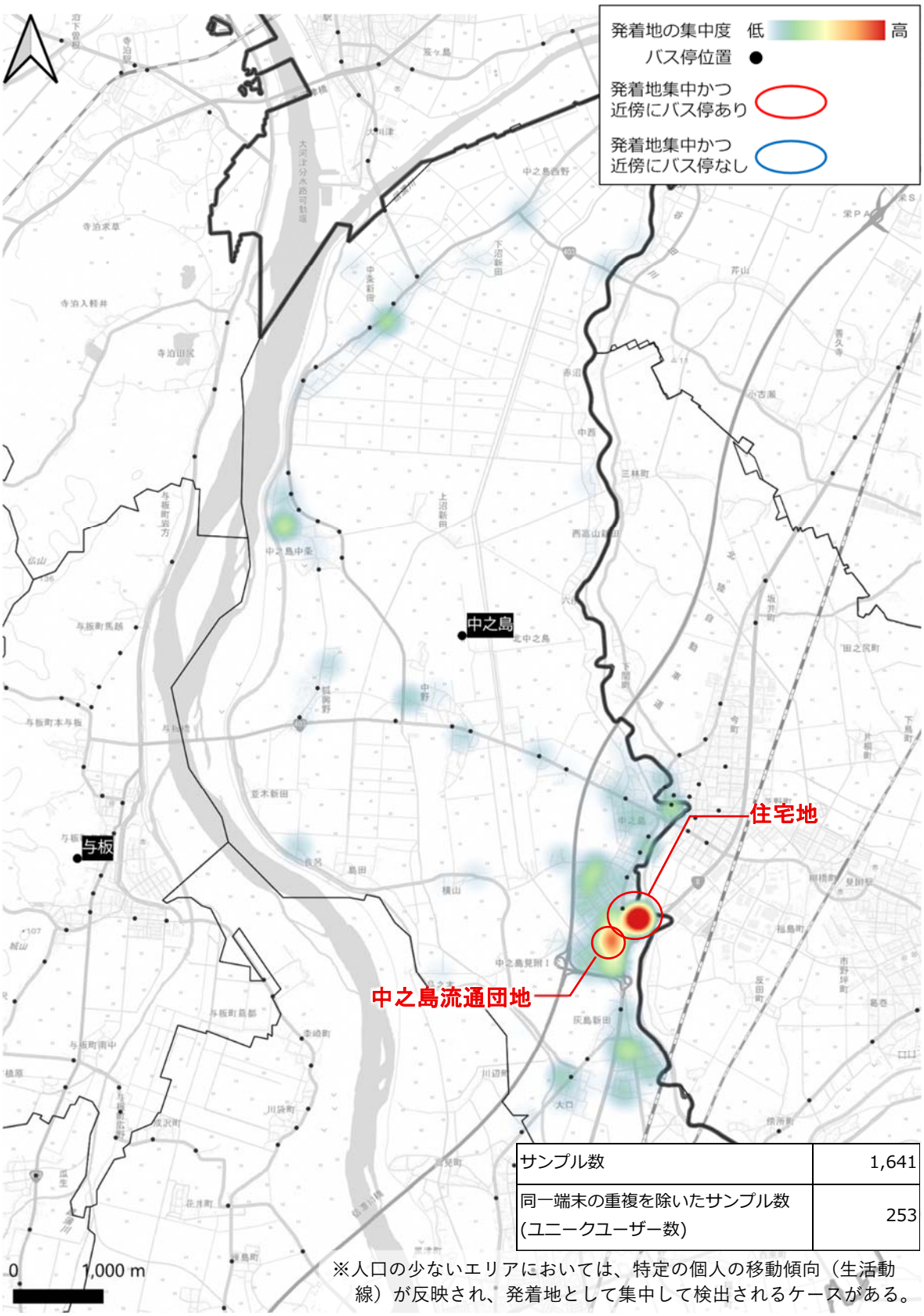
図　発着地集中地域およびバス停位置(小国・冬期・休日)



サンプル数	492
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	121

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

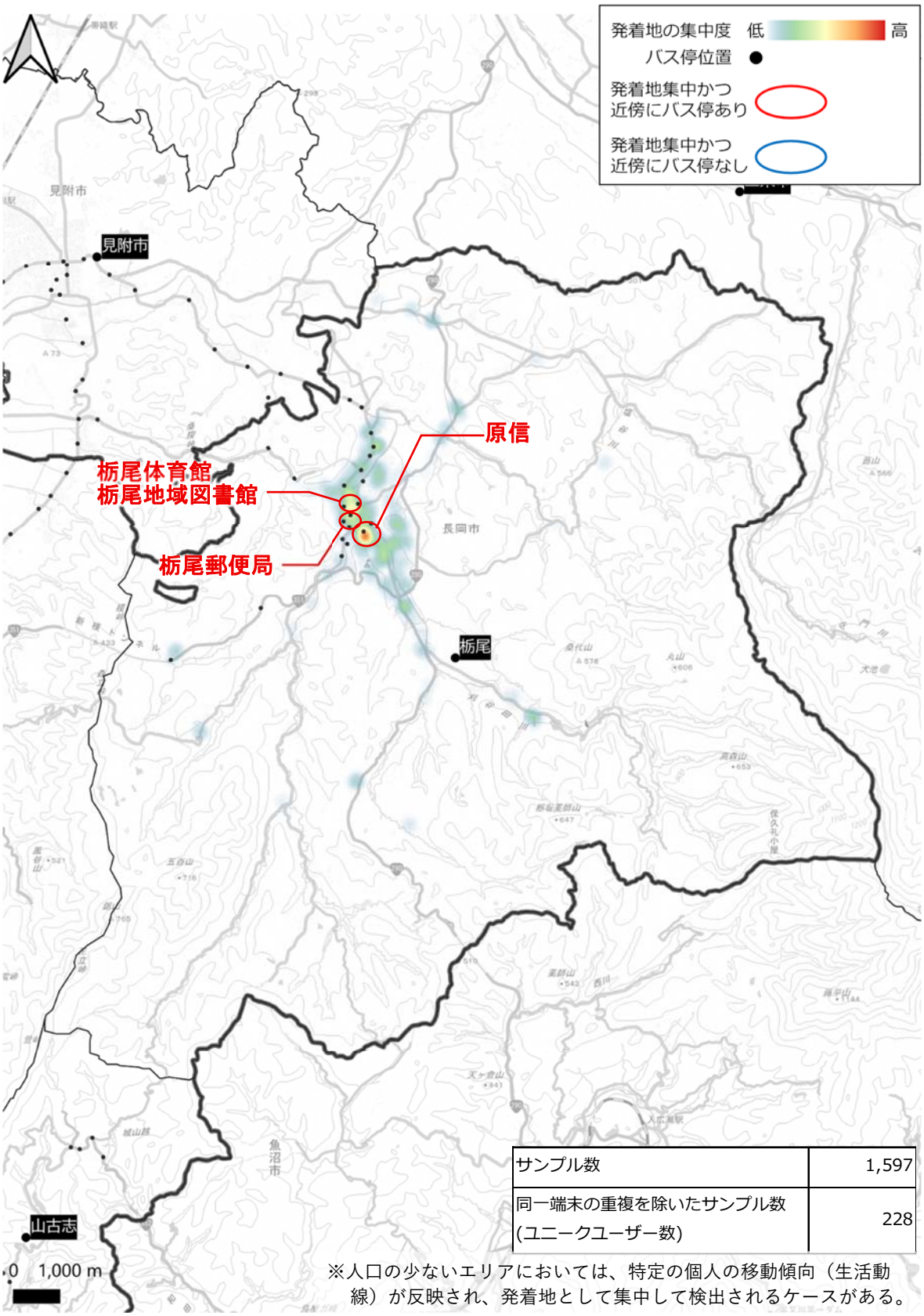
図　発着地集中地域およびバス停位置(川口・冬期・休日)



サンプル数	1,641
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	253

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

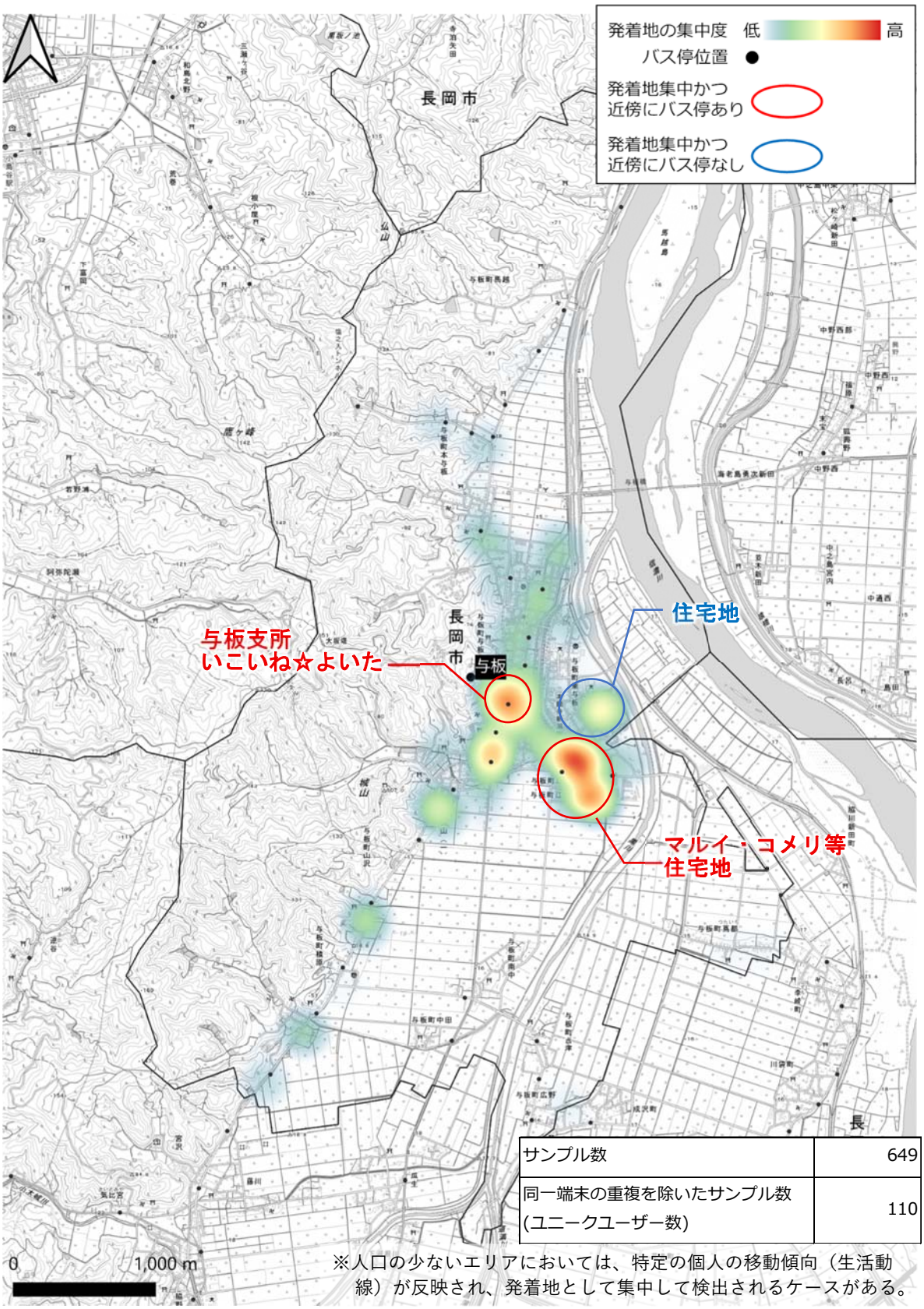
図　発着地集中地域およびバス停位置(中之島・冬期・休日)



サンプル数	1,597
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	228

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(栃尾・冬期・休日)



サンプル数	649
同一端末の重複を除いたサンプル数 (ユニークユーザー数)	110

※人口の少ないエリアにおいては、特定の個人の移動傾向（生活動線）が反映され、発着地として集中して検出されるケースがある。

図　発着地集中地域およびバス停位置(与板・冬期・休日)

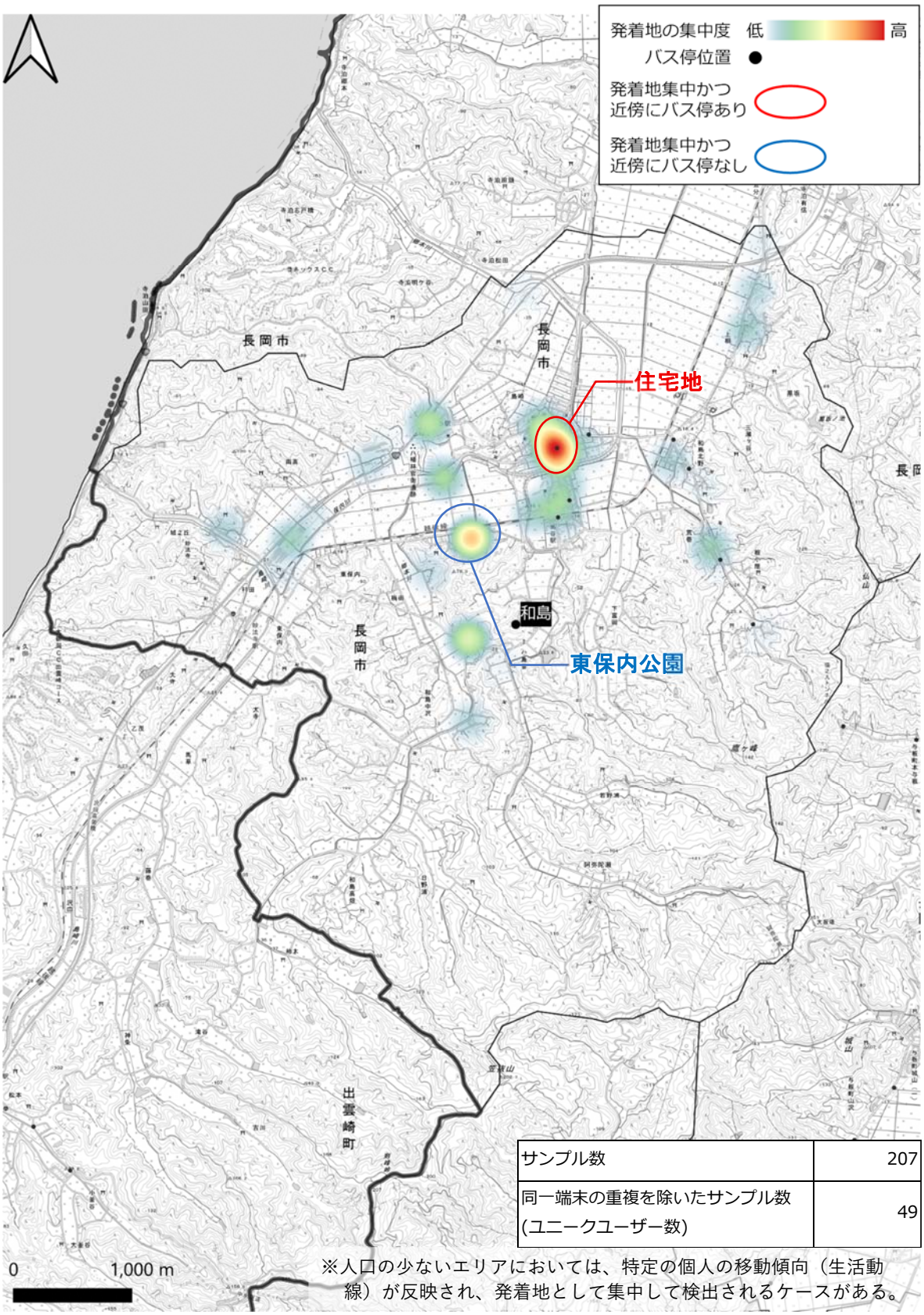


図　発着地集中地域およびバス停位置(和島・冬期・休日)

1.5 位置情報ビッグデータからみた課題の総括

(1) 地域交通流動(OD 分析)

◯通常期・冬期、平日・休日のいずれにおいても、長岡市を中心として周辺市町村へ広がる比較的大きな OD が確認され、流動の傾向は共通している。

◯一方、バスサービスは長岡市中心部及び市内の主要路線に集中しており、市内の主要な移動には一定程度対応しているものの、市域を越える広域的な OD への対応は限定的である。

◯また、休日は平日より運行頻度が低下するため、移動需要とバスサービスとの乖離がより大きくなる傾向がみられる。

(2) 発着地の集中地域(ヒートマップ)

◯通常期・冬期、平日・休日のいずれにおいても、発着地の集中箇所は市街地や主要集落、商業施設・事業所等の周辺に形成されており、主要な集中箇所の分布は季節を通じて概ね共通している。また、その多くは既存のバス停分布と重なっている。

◯一方、平日と休日では集中する施設に違いがみられるほか、冬期には一部の観光・レジャー施設等で通常期と異なる集中も確認される。このことから、基本的な移動需要の分布は年間を通じて概ね共通するものの、曜日や季節によって局所的に需要が変化していることがうかがえる。

◯また、越路、寺泊、川口、中之島、与板、和島などでは、発着地が一定程度集中しているにもかかわらず、近傍にバス停がみられない地点も確認される。このため、バス停の面的な配置だけでなく、実際の発着集中地点との位置関係や、曜日・季節による需要の変化も踏まえ、公共交通によるアクセス状況を確認する必要がある。

表　発着地集中地域の特徴

地域	特徴
長岡	○長岡駅周辺及びリバーサイド千秋周辺で発着地の集中が特に高い。 ○市街地内にも広く発着が分布。主要な集中箇所の周辺にはバス停が配置されている。
越路	○原信・コメリ等の周辺では、通常期・冬期、平日・休日を通じて発着地が集中。 ○平日は岩塚製菓周辺への集中がみられる一方、休日にはその集中が弱まり、みのわの里グループホーム等への集中がみられる。 ○冬期には越路ていしゃば交流施設ここらて周辺にも集中がみられる。
三島	○三島支所、みしま体育館、三島病院、アドテックエンジニアリング周辺など、市街地内の複数箇所で発着地が集中しており、これらの周辺にはバス停が配置されている。 ○平日・休日ともに三島支所、みしま体育館周辺等で発着地の集中がみられる。通常期・冬期で主要な集中箇所に大きな変化はみられない。
山古志	○季節・曜日によって集中箇所の変化が比較的大きく、通常期は虫亀集落センター周辺、冬期・平日は山古志復興交流館おらたる、ガソリンスタンド、神内ファーム・タカノファーム等にも集中がみられる。 ○特に冬期・休日には古志高原スキー場周辺に集中しており、冬期特有の利用がみられる。
寺泊	○寺泊魚の市場通り周辺で発着地が集中しており、近傍にバス停が配置されている。 ○介護老人保健施設てらどまりや新潟マテリアル周辺では、発着地の集中に対して近傍にバス停がみられない。 ○通常期・冬期ともに休日は寺泊魚の市場通りへの集中が平日より高い。
小国	○通常期・冬期、平日・休日を通じて季節・曜日による大きな変化はみられない。 ○主要な集中箇所の近傍にはバス停が配置されている。
川口	○越後川口駅周辺に発着地が集中し、近傍にバス停が配置されている。越後川口 SA 周辺にも発着地が集中している。 ○通常期・冬期ともに休日は「川口地域交流体験館 杜のかたらい(ホテル隣接)」への集中が平日に比べ高くなる。
中之島	○中之島流通団地や周辺住宅地で発着地の集中が高く、近傍にバス停が配置されている。 ○休日は中之島流通団地への集中が低くなる。通常期・休日にはゲームセンター周辺にも集中がみられる。
栃尾	○原信、栃尾郵便局、栃尾体育館・栃尾地域図書館周辺は、季節・曜日を通じた主要な集中箇所となっている。 ○通常期・休日には、とちおショッピングモール トッピィ、道の駅 R290 とちお等にも集中がみられ、平日より商業施設への集中が高い。 ○冬期は通常期と比べ、市街地中心部への集中が主体となる。
与板	○通常期・冬期、平日・休日を通して与板支所・いこいね☆よいた周辺及びマルイ・コメリ等の周辺で発着地の集中が高い。 ○市街地東側の住宅地には近傍にバス停がみられない集中箇所が存在。
和島	○通常期・冬期を通じて和島支所へ発着地が集中。 ○通常期・休日は道の駅良寛の里わしまへの集中が特に強く、和島オートキャンプ場や東保内公園にも集中がみられるなど、休日に観光・余暇施設への集中が広がる。 ○冬期・休日は通常期・休日と比べてこれら施設への集中が限定的となり、季節による違いがみられる。

第2章　公共交通に関するアンケート調査

2.1 調査の内容

〇本計画の策定に向けて、長岡市内における公共交通の利用実態や普段の移動状況を把握し、今後の公共交通ネットワークの改善や利便性向上策の検討に資する基礎資料とするため、以下に示すアンケート調査を実施しました。

表　公共交通に関するアンケート調査の概要

	①市内在住の高齢者を対象とした調査	②公共交通利用者を対象とした調査	③市内高校に通う高校生を対象とした調査
調査対象者	長岡市内在住の高齢者（65～89 歳）	地域生活交通利用者及び下記施設利用者 ・長岡駅 ・長岡赤十字病院 ・長岡中央総合病院 ・立川総合病院	市内の高校に通う高校２年生
調査日	R8.8.21~R8.9.15	地域生活交通 R8.8.12~R8.9.4 施設利用者 R8.9.2~R8.9.15	R8.7.10～R8.7.24
配布方法	郵送配布	直接配付	直接配付
回収方法	郵送回収・Web 回収の併用	郵送回収・Web 回収の併用	直接回収 Web 回収の併用
配布数	合計 4,762 【配布数の内訳】 長岡市内在住の高齢者：4,000 地域生活交通　　：177 施設利用者　　：585		2,293
回収数 （回収率）	合計 2,277 （47.8%） ※調査①と②で同様の調査票を使用したため回収数・回収率は合計値のみ掲載 ※施設利用者への調査では、現地での QR コード読み取りによる手法を組み合わせた		2,070 （90.3%）

2.2 回答者の基本属性

(1) 居住地

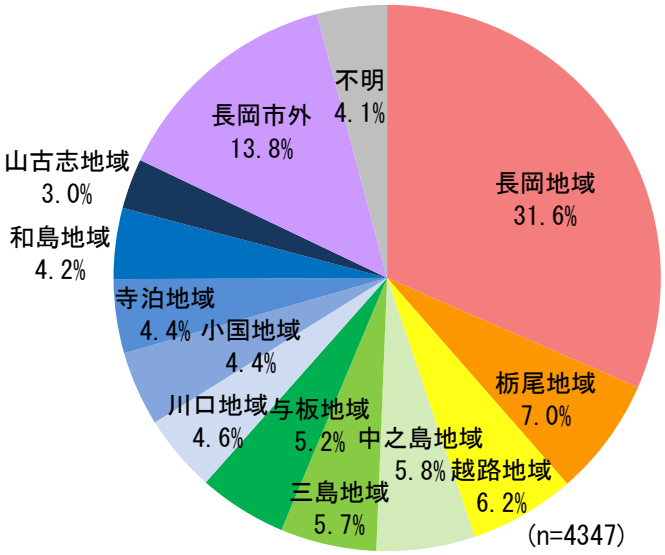


図　回答者の居住地

※郵便番号をもとに居住地を判定した。

※長岡市外が 13.8%を占めているのは、市内高校に通う長岡市外在住の高校生の回答者が多いためである。

図　地域別アンケート回答状況

	配布数	回収数	回収率
長岡	402	322	33%
施設利用者	585		
中之島	381	179	47%
越路	382	203	53%
三島	367	215	59%
山古志	264	133	50%
小国	363	202	53%
オーケーバス	15		
和島	353	179	51%
寺泊	378	184	49%
栃尾	391	234	49%
景虎号	90		
与板	366	201	55%
川口	354	210	55%
黄色いバス	30		
まりん号・わし麻呂号	50	15	30%
高校生	2,293	2,070	90%

(2) 年代

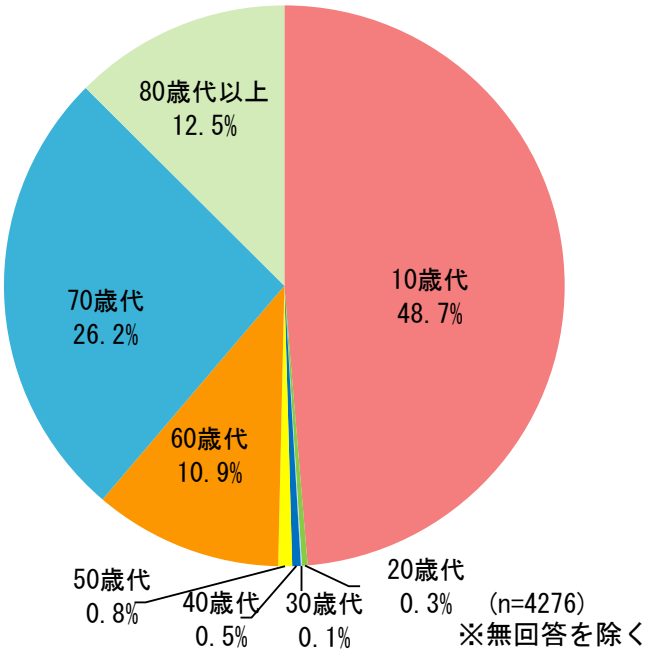


図　回答者の年代

※10 歳代が約 1/2 を占めているのは、
高校生の回答者が多いためである。

2.3 調査結果

(1) 運転免許の所有状況

○運転免許を「所有している」とする回答が 74%を占める一方、「所有していたが返納した」が 8%、「所有していない」が 12%となっています。また、「所有しているが返納を考えている」も 6%みられます。現在の非所有者に加え、今後の返納も見据え、自ら運転しなくても通院や買い物ができる移動手段の確保が必要です。

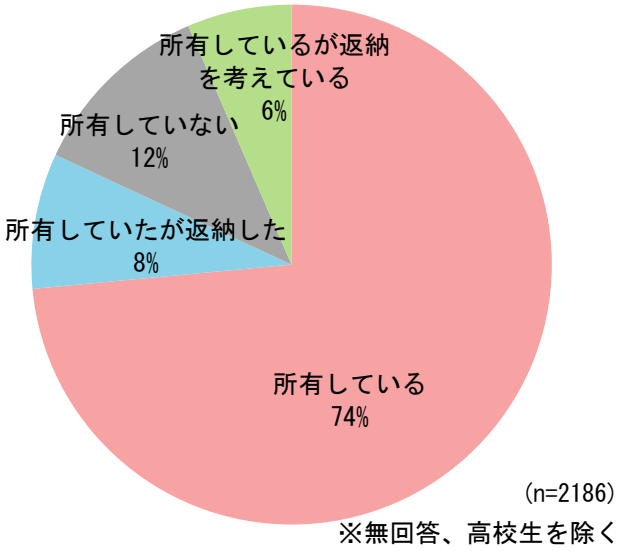


図　回答者の運転免許所有状況

(2) 自分が移動する際の送迎環境とお願いすることへの負担感

○送迎をお願いできる家族や友人がいる人は 83%を占める一方、いない人も 17%みられます。また、送迎をお願いすることに申し訳なさを感じる人は 77%に上ります。送迎を頼める相手の有無だけでなく、依頼する際の心理的な負担にも配慮し、家族や友人の送迎に頼りすぎずに移動できる環境を整えることが重要です

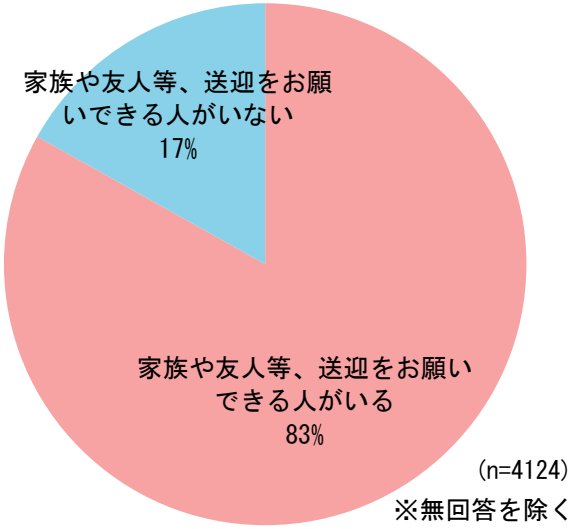


図　移動する際の送迎環境

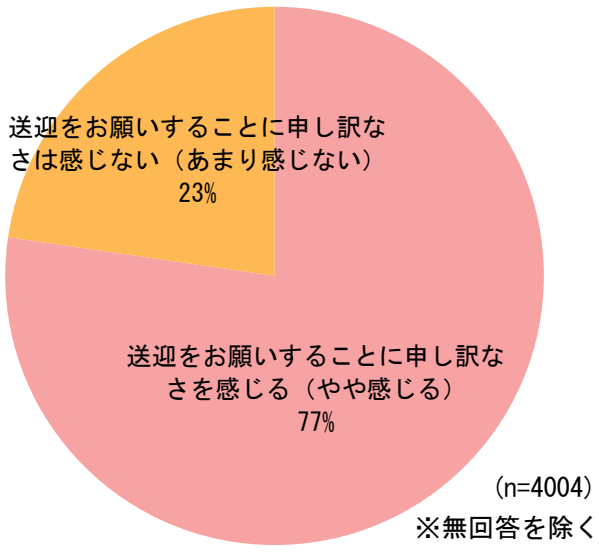


図　送迎をお願いすることへの負担感

(3) 通勤・通学を目的とした際の目的地分布

○回答全体では、「長岡駅・防災公園周辺」が 40%、「川崎周辺」が 24%を占め、長岡地域への移動が中心となっています。市外居住者も、それぞれ 55%・33%と、同地区への移動が多くみられます。
○一方、栃尾地域では地域内への移動が 45%を占めています。また、寺泊地域から燕市への移動が 35%、小国地域から小千谷市への移動が 29%となっており、地域内や近隣市町村への通勤・通学もみられます。

表　目的地分布【移動目的：通勤・通学】

		外出先																									計	主な目的地（高校生の通学先）
		長岡駅・防災公園周辺	千秋・古正寺周辺	宮内駅・宮内周辺	川崎周辺	中之島地域	越路地域	三島地域	山古志地域	小国地域	和島地域	寺泊地域	栃尾地域	与板地域	川口地域	長岡市外										その他		
																柏崎市	小千谷市	見附市	三条市	燕市	新潟市	弥彦村	出雲崎町	魚沼市	十日町市			
居住地域	長岡地域	50%	11%	8%	27%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	1,204	【長岡駅・防災公園周辺】帝京長岡高等学校（165件）／新潟県立長岡高等学校（150件）／新潟県立長岡工業高等学校（120件）
	小国地域	7%	5%	3%	2%	0%	10%	0%	0%	32%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	29%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	59	【小国地域】該当なし（2件以上なし）
	越路地域	34%	18%	7%	15%	0%	17%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	129	【長岡駅・防災公園周辺】帝京長岡高等学校（9件）／新潟県立長岡高等学校（9件）／新潟県立長岡工業高等学校（8件）
	三島地域	24%	29%	3%	15%	0%	0%	16%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%	101	【千秋・古正寺周辺】新潟県立長岡向陵高等学校（5件）
	栃尾地域	17%	3%	3%	29%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	45%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	164	【栃尾地域】新潟県立栃尾高等学校（10件）
	中之島地域	17%	11%	9%	28%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	0%	0%	0%	10%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	136	【川崎周辺】中越高等学校（17件）／新潟県立長岡商業高等学校（9件）／新潟県立長岡大手高等学校（8件）
	寺泊地域	6%	0%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	34%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	35%	4%	0%	0%	0%	0%	7%	68	【燕市】該当なし（2件以上なし）
	与板地域	15%	20%	3%	15%	1%	0%	4%	0%	0%	1%	2%	0%	27%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	101	【与板地域】新潟県立正徳館高等学校（3件）
	山古志地域	16%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	16%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	11%	44	【宮内駅・宮内周辺】新潟県立長岡農業高等学校（2件） 【小千谷市】該当なし（2件以上なし）
	和島地域	8%	10%	2%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	22%	6%	0%	12%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	0%	0%	8%	0%	0%	10%	51	【和島地域】該当なし（2件以上なし）
	川口地域	12%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	32%	0%	27%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	3%	10%	78	【川口地域】該当なし（2件以上なし）
	長岡市外	55%	4%	5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	588	【長岡駅・防災公園周辺】帝京長岡高等学校（105件）／新潟県立長岡高等学校（99件）／長岡工業高等専門学校（68件）
計		40%	10%	6%	24%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	3%	2%	1%	0%	2%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	2,723	

※無回答、居住地不明は除く
※黄色着色は、各居住地域において最も割合の高い外出先地域を示す
※主な目的地は、通勤先は回答先が多岐にわたり個別の勤務先に分散するため集計対象から除外し、高校生の通学先のみを対象とした。回答のばらつきを抑え地域ごとの傾向を把握するため、2 件以上の回答があった目的地のうち、最も割合の高い外出先地域から上位 3 か所を選定。

(4) 通院を目的とした際の目的地分布

〇通院先は居住地域によって異なり、越路地域では地域内への通院が 44%、栃尾地域では 56%を占めています。一方、三島地域では「千秋・古正寺周辺」への通院が 36%と、地域内の 31%を上回っています。

〇市外への通院は、寺泊地域から燕市が 54%、川口地域から小千谷市が 48%、小国地域から小千谷市が 37%、中之島地域から見附市が 32%となっており、近隣市町村の医療機関も重要な通院先となっています。

表　目的地分布【移動目的：通院】

		外出先																										計	主な目的地
		長岡駅・防災公園周辺	千秋・古正寺周辺	宮内駅・宮内周辺	川崎周辺	中之島地域	越路地域	三島地域	山古志地域	小国地域	和島地域	寺泊地域	栃尾地域	与板地域	川口地域	長岡市外										その他		
																柏崎市	小千谷市	見附市	三条市	燕市	新潟市	弥彦村	出雲崎町	魚沼市	十日町市			
居住地域	長岡地域	29%	27%	8%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	16%	256	【長岡駅・防災公園周辺】長岡中央綜合病院（5件）／長岡眼科（5件）／エールホームクリニック長岡（4件）
	小国地域	7%	6%	3%	1%	0%	4%	0%	0%	34%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	37%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	127	【小千谷市】小千谷総合病院（19件）／山本医院（6件）／安藤眼科（4件）
	越路地域	7%	21%	6%	6%	0%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	141	【越路地域】横田医院（17件）／こしじ医院（14件）／白山診療所（8件）
	三島地域	9%	36%	5%	6%	0%	0%	31%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	10%	154	【千秋・古正寺周辺】長岡赤十字病院（22件）／長岡西病院（6件）／エールホームクリニック（5件）
	栃尾地域	17%	2%	2%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	56%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	4%	171	【栃尾地域】栃尾郷クリニック（22件）／たかはし内科医院（16件）／荒井医院（13件）
	中之島地域	6%	12%	4%	6%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	32%	6%	1%	0%	0%	0%	0%	10%	113	【見附市】石川医院（14件）／おがわ眼科クリニック（5件）／林俊壱クリニック（3件）
	寺泊地域	4%	8%	1%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	54%	4%	1%	0%	0%	1%	136	【燕市】清野医院（21件）／おばらクリニック（6件）／榊原医院（5件）
	与板地域	10%	29%	1%	5%	2%	0%	13%	0%	0%	3%	1%	0%	25%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	10%	136	【千秋・古正寺周辺】長岡赤十字病院（14件）／エールホームクリニック（7件）／江陽高田医院（4件）
	山古志地域	13%	6%	12%	12%	0%	1%	0%	21%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	77	【小千谷市】小千谷総合病院（12件）／北村医院（2件）
	和島地域	4%	17%	2%	4%	0%	0%	5%	0%	0%	24%	2%	0%	5%	0%	0%	1%	1%	0%	22%	1%	0%	2%	0%	9%	127	【和島地域】木村医院（27件）
	川口地域	3%	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	28%	1%	48%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%	3%	143	【小千谷市】小千谷総合病院（33件）／山本医院（8件）／大矢医院（7件）
	長岡市外	7%	16%	5%	2%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	0%	2%	2%	2%	0%	4%	5%	16%	5%	4%	0%	0%	2%	23%	56	【その他】該当なし（2件以上なし）
計		11%	16%	4%	8%	2%	4%	4%	1%	3%	3%	2%	6%	3%	3%	1%	9%	3%	1%	6%	1%	0%	0%	1%	9%	1,637	

※無回答、居住地不明は除く

※黄色着色は、各居住地域において最も割合の高い外出先地域を示す

※主な目的地は、回答のばらつきを抑え地域ごとの傾向を把握するため、2 件以上の回答があった目的地を対象に最も割合の高い外出先地域から上位 3 か所を選定

(5) 買い物を目的とした際の目的地分布

○回答全体では、「千秋・古正寺周辺」が 29%、「長岡駅・防災公園周辺」が 21%を占めています。特に三島地域では「千秋・古正寺周辺」への移動が 80%と高く、同地区が主要な買い物先となっています。

○栃尾地域では地域内への移動が 60%、越路地域では 46%を占めています。一方、川口地域から小千谷市が 74%、小国地域から小千谷市が 73%、寺泊地域から燕市が 56%と、市外を主な買い物先とする地域もみられます。

表　目的地分布【移動目的：買い物】

		外出先																									計	主な目的地
																長岡市外												
		長岡駅・防災公園周辺	千秋・古正寺周辺	宮内駅・宮内周辺	川崎周辺	中之島地域	越路地域	三島地域	山古志地域	小国地域	和島地域	寺泊地域	栃尾地域	与板地域	川口地域	柏崎市	小千谷市	見附市	三条市	燕市	新潟市	弥彦村	出雲崎町	魚沼市	十日町市	その他		
居住地域	長岡地域	36%	41%	7%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	1,042	【千秋・古正寺周辺】リバーサイド千秋（272件）／原信（79件）／イオン長岡店（33件）
	小国地域	2%	3%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	73%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	162	【小千谷市】原信桜町店（76件）／イオン小千谷店（17件）／チャレンジャー（11件）
	越路地域	11%	31%	1%	1%	0%	46%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	208	【越路地域】原信来迎寺店（87件）／コメリ越路店（14件）／クスリのアオキ（4件）
	三島地域	4%	80%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	206	【千秋・古正寺周辺】原信（103件）／リバーサイド千秋（39件）／イオン長岡店（23件）
	栃尾地域	13%	9%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	247	【栃尾地域】原信栃尾店（97件）／マルイ栃尾店（15件）／トッピー（12件）
	中之島地域	12%	10%	0%	5%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	38%	0%	12%	0%	0%	0%	0%	4%	210	【見附市】PLANT-5見附店（37件）／原信見附店（8件）／ウオロク見附店（7件）
	寺泊地域	2%	4%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	28%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	56%	2%	2%	0%	0%	0%	1%	163	【燕市】パコ分水店（29件）／マルイ分水店（16件）／原信吉田店（14件）
	与板地域	8%	45%	0%	2%	3%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	38%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	188	【千秋・古正寺周辺】原信（45件）／リバーサイド千秋（31件）／イオン長岡店（16件）
	山古志地域	4%	3%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	43%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	16%	0%	0%	105	【小千谷市】ベイシア（16件）／イオン小千谷店（8件）／原信（7件）
	和島地域	1%	28%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	11%	0%	26%	0%	0%	0%	6%	0%	14%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	140	【千秋・古正寺周辺】リバーサイド千秋（17件）／原信（16件）／イオン長岡店（9件）
	川口地域	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	0%	74%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	2%	169	【小千谷市】イオン小千谷店（20件）／コメリ（17件）／原信（17件）
	長岡市外	43%	27%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	2%	2%	3%	3%	1%	2%	0%	0%	1%	2%	10%	397	【長岡駅・防災公園周辺】長岡駅・CoCoLo長岡（66件）／リバーサイド千秋（12件）／アクロスプラザ（7件）
計		21%	29%	4%	5%	1%	3%	0%	0%	1%	1%	2%	5%	4%	1%	0%	10%	3%	0%	4%	0%	0%	0%	1%	0%	5%	3,237	

※無回答、居住地不明は除く

※黄色着色は、各居住地域において最も割合の高い外出先地域を示す

※主な目的地は、回答のばらつきを抑え地域ごとの傾向を把握するため、2 件以上の回答があった目的地を対象に最も割合の高い外出先地域から上位 3 か所を選定

(6) 公共交通に求める改善要望

○回答全体では、「運行本数を増やす」が 30%、「利用が多く混雑している区間の運行回数を増やす」が 29%と多く、運行サービスの充実が求められています。次いで、「割引サービスの導入・乗り継ぎ割引」が 21%となっており、運賃負担の軽減に関する要望もみられます。

○地域別では、長岡地域・市外居住者ともに混雑区間の増便が 42%と高くなっています。また、三島地域では運行本数の増加が 42%、与板地域では 36%となる一方、山古志地域では新しい運行ルートが 41%と、求められる改善内容に違いがみられます。

表　改善要望

		改善要望													計
		新しい運行ルート	運行本数を増やす	時間帯を広げる	停留所を増やす	乗り継ぎ時間を短縮する	特に利用が多く，車内が混雑している区間は，路線バスの運行回数を増やす	割引サービスの導入（乗り継ぎ割引など）	乗り降りするときの段差が小さいバスを導入（低床バスの導入）	わかりやすい行き先の表示（各路線に番号をふる，表示の大型化など）	バス停に屋根（上屋）を整備する	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	運行内容が見直されたとしても利用しない	その他	
居住地域	長岡地域	10%	34%	13%	5%	2%	42%	26%	9%	19%	9%	20%	8%	12%	1,112
	小国地域	9%	20%	5%	8%	5%	9%	13%	20%	10%	5%	17%	29%	26%	129
	越路地域	24%	29%	12%	7%	3%	22%	17%	19%	16%	7%	22%	18%	19%	208
	三島地域	7%	42%	18%	4%	1%	21%	17%	21%	12%	11%	14%	19%	17%	180
	栃尾地域	21%	1%	15%	12%	3%	25%	15%	13%	13%	10%	20%	17%	14%	216
	中之島地域	20%	30%	8%	7%	1%	21%	22%	26%	21%	9%	25%	19%	14%	183
	寺泊地域	29%	28%	13%	9%	4%	17%	17%	21%	11%	6%	25%	26%	23%	133
	与板地域	23%	36%	18%	6%	2%	16%	18%	28%	13%	25%	18%	17%	13%	185
	山古志地域	41%	22%	7%	8%	5%	5%	14%	8%	8%	1%	18%	22%	30%	73
	和島地域	25%	31%	13%	10%	4%	7%	14%	18%	10%	8%	23%	31%	16%	134
	川口地域	13%	27%	12%	5%	1%	10%	11%	18%	10%	6%	15%	26%	29%	129
	長岡市外	4%	33%	13%	3%	2%	42%	28%	7%	25%	4%	20%	7%	8%	458
計		14%	30%	13%	6%	2%	29%	21%	14%	17%	9%	20%	14%	15%	3,140

※無回答、居住地不明は除く

※複数回答

(7) 公共交通の満足度

〇回答全体では、「満足」「やや満足」の合計が約 33%、「やや不満」「不満」の合計が約 27%となっており、満足している回答が不満の回答をやや上回っています。

〇「満足」「やや満足」の合計は長岡地域で約 45%を占める一方、「やや不満」「不満」の合計は和島地域で約 51%、寺泊地域で約 46%となっています。地域によって評価が異なるため、満足度が低い地域では改善要望や利用実態を併せて確認し、具体的な不便の解消につなげることが重要です。

表　公共交通に対する満足度

		満足度					計
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	
居住地域	長岡地域	21%	24%	34%	14%	6%	1,258
	小国地域	9%	13%	57%	9%	13%	139
	越路地域	12%	11%	42%	18%	16%	219
	三島地域	9%	13%	48%	21%	9%	199
	栃尾地域	12%	17%	31%	20%	19%	230
	中之島地域	12%	11%	38%	18%	21%	194
	寺泊地域	4%	6%	44%	16%	30%	142
	与板地域	6%	12%	44%	18%	20%	180
	山古志地域	12%	18%	42%	14%	14%	77
	和島地域	3%	3%	43%	18%	33%	120
	川口地域	6%	11%	54%	12%	18%	137
	長岡市外	17%	26%	37%	15%	5%	532
	不明	24%	19%	39%	8%	10%	109
計		15%	18%	39%	15%	12%	3,536

※無回答、居住地不明は除く

(8) バス停までの距離と公共交通の利用頻度

〇バス停までの徒歩時間が 5 分未満では、「8 回以上」利用する割合が 26%と最も高く、「一度も利用しなかった」割合は 35%となっています。一方、徒歩 20 分以上や徒歩圏にバス停がない場合では、「一度も利用しなかった」割合がいずれも 56%となっています。

〇月あたり平均利用回数も、徒歩 5 分未満では 3.0 回であるのに対し、徒歩 20 分以上では 2.3 回、徒歩圏にバス停がない場合では 2.0 回となっており、バス停へのアクセスがしやすい場合に、公共交通の利用頻度が高い傾向がみられます。

表　バス停までの徒歩時間別の公共交通の利用頻度

		利用頻度(月あたり)					
		8回以上	4～8回未満	1～4回未満	1回未満	1度も利用しなかった	計
バス停までの徒歩時間	5分未満	26%	8%	16%	16%	35%	791
	5～10分未満	22%	6%	14%	15%	44%	830
	10～20分未満	23%	7%	14%	13%	43%	629
	20分以上	23%	3%	9%	9%	56%	187
	徒歩圏にバス停がない	18%	3%	15%	7%	56%	149
計		23%	6%	14%	14%	42%	2,586

※無回答は除く

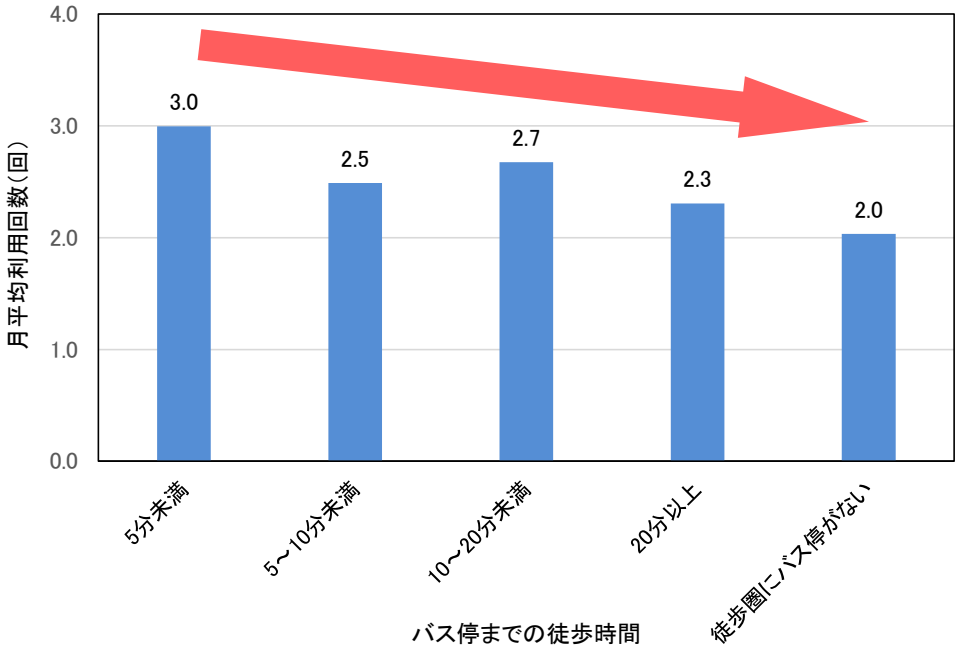


表　バス停までの徒歩時間別の月あたり平均利用回数

※月あたりの利用頻度について、「8 回以上」＝8 回、「4～8 回未満」＝6 回、「1～4 回未満」＝2.5 回、「1 回未満」＝0.5 回、「1 度も利用しなかった」＝0 回として、平均利用回数を算出。

(9) 買い回りの実態

○回答者の 74%が、1 回の外出で日常的に複数の目的地を組み合わせており、複数の用事を一度の外出で済ませる行動が多くみられます。

○主な組み合わせでは、「スーパー・食料品店」と「病院・診療所等」を組み合わせるケースが多くみられます。通院先は比較的変更しにくいことから、病院・診療所等を軸として、その前後にスーパー等への買い物を組み合わせる移動が行われていることがうかがえます。

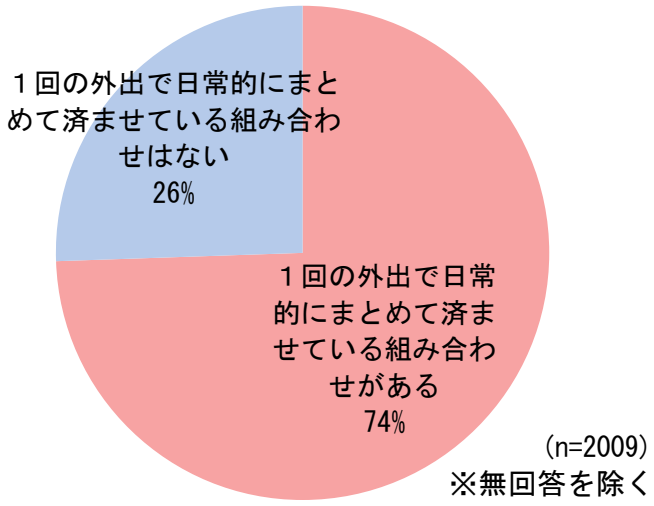


図　買い回りの実態

表　主な買い回りの組み合わせ（TOP10）

主な買い回りの組み合わせ
病院・診療所等 ＋ スーパー・食料品店
スーパー・食料品店 ＋ ホームセンター・日用品店
病院・診療所等 ＋ スーパー・食料品店 ＋ 薬局・ドラッグストア
病院・診療所等 ＋ スーパー・食料品店 ＋ ホームセンター・日用品店
スーパー・食料品店 ＋ 薬局・ドラッグストア ＋ ホームセンター・日用品店
スーパー・食料品店 ＋ 薬局・ドラッグストア
病院・診療所等 ＋ スーパー・食料品店 ＋ 薬局・ドラッグストア ＋ ホームセンター・日用品店
病院・診療所等 ＋ スーパー・食料品店 ＋ 薬局・ドラッグストア ＋ 銀行
職場 ＋ スーパー・食料品店
病院・診療所等 ＋ スーパー・食料品店 ＋ 薬局・ドラッグストア ＋ ホームセンター・日用品店 ＋ 銀行

(10) 見直しに対する考え方

【行っても良い見直し】

〇全体では、「予約制の運行」「運賃の増加」「運行日の減少」がそれぞれ 2 割程度となっており、大きな偏りは見られませんでした。
〇年代間で比較すると、10 歳代では「路線の乗り換え」が高く、「運賃の増加」が低い一方、60 歳代以上では「路線の乗り換え」が低く、「運賃の増加」や「予約制の運行」が比較的高くなっています。

表　行っても良い見直し

		行っても良い見直し					計
		運賃の増加	運行回数の減少	運行日の減少	路線の乗り換え	予約制の運行	
年代	10歳代	14%	16%	19%	29%	21%	1,825
	20歳代	15%	23%	8%	15%	38%	13
	30歳代	67%	0%	0%	33%	0%	3
	40歳代	35%	15%	10%	15%	25%	20
	50歳代	48%	18%	9%	9%	15%	33
	60歳代	25%	15%	22%	6%	31%	409
	70歳代	30%	15%	23%	4%	28%	849
	80歳代以上	33%	12%	27%	3%	25%	350
計		22%	16%	21%	18%	24%	3,502

※無回答、年代不明は除く

【行ってほしくない見直し】

〇全体では、「運賃の増加」が 40%と最も高くなっています。その他は、同程度の割合となっています。

〇年代間で比較すると、10 歳代では「運賃の増加」が高く、「路線の乗り換え」が低い一方、60 歳代以上では「路線の乗り換え」が高く、若年層と高齢層で異なる傾向がみられます。

表　行ってほいくない見直し

		行ってほしくない見直し					計
		運賃の増加	運行回数の減少	運行日の減少	路線の乗り換え	予約制の運行	
年代	10歳代	51%	22%	13%	3%	11%	1,848
	20歳代	36%	50%	14%	0%	0%	14
	30歳代	0%	50%	0%	0%	50%	2
	40歳代	16%	32%	21%	11%	21%	19
	50歳代	21%	29%	24%	12%	15%	34
	60歳代	31%	24%	14%	20%	10%	411
	70歳代	27%	25%	14%	23%	11%	843
	80歳代以上	24%	26%	13%	23%	14%	333
計		40%	23%	14%	12%	11%	3,504

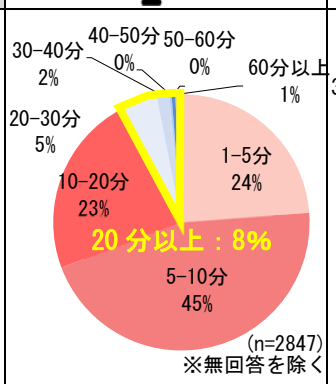
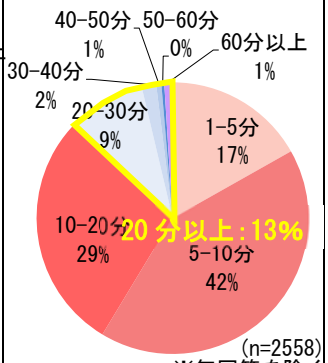
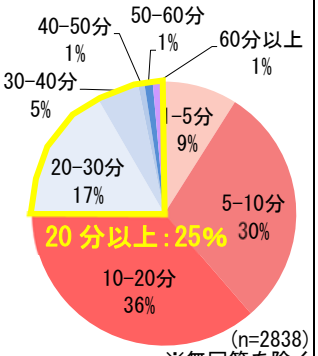
※無回答、年代不明は除く

（11）待合環境と許容可能な待ち時間の関係

〇通勤・通学・通院時に「20 分以上」の待ち時間を許容できる割合は、バス停のみでは約 8%、ベンチや屋根のあるバス停では 13%、施設内で用事を済ませながら待てる場合では 25%となっており、待合環境が充実するほど長い待ち時間を許容する傾向がみられます。

〇その他の外出時では、この傾向がさらに顕著で、「20 分以上」を許容できる割合は、バス停のみで約 33%、ベンチや屋根のあるバス停で約 60%、施設内で待てる場合で約 73%となっています。

〇特に、施設内で用事を済ませながら待てる環境では待ち時間の許容度が大きく高まることから、商業施設や駅、カフェ等と連携した待合環境の確保が、乗り継ぎ時の負担軽減につながる可能性があります。

乗り継ぎ地点の待合環境 待合時の状況	バス停	ベンチや屋根のあるバス停	各種施設の中で用事を済ませながらバスを待てる環境（ショッピング施設・駅・カフェなど）
通勤・通学・通院時の待ち時間			
その他の待ち時間	