

2. 長岡市における公共交通を取り巻く現況

(1) 社会情勢の変化

① 合併による市域の拡大

- ・市町村合併により、面積は約 841 k²と合併前の旧長岡市（長岡地域）の約 3.2 倍になりました。人口は約 28 万人と合併前の約 1.5 倍になりました。
- ・「長岡地域」、「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」の 10 地域で構成されています。

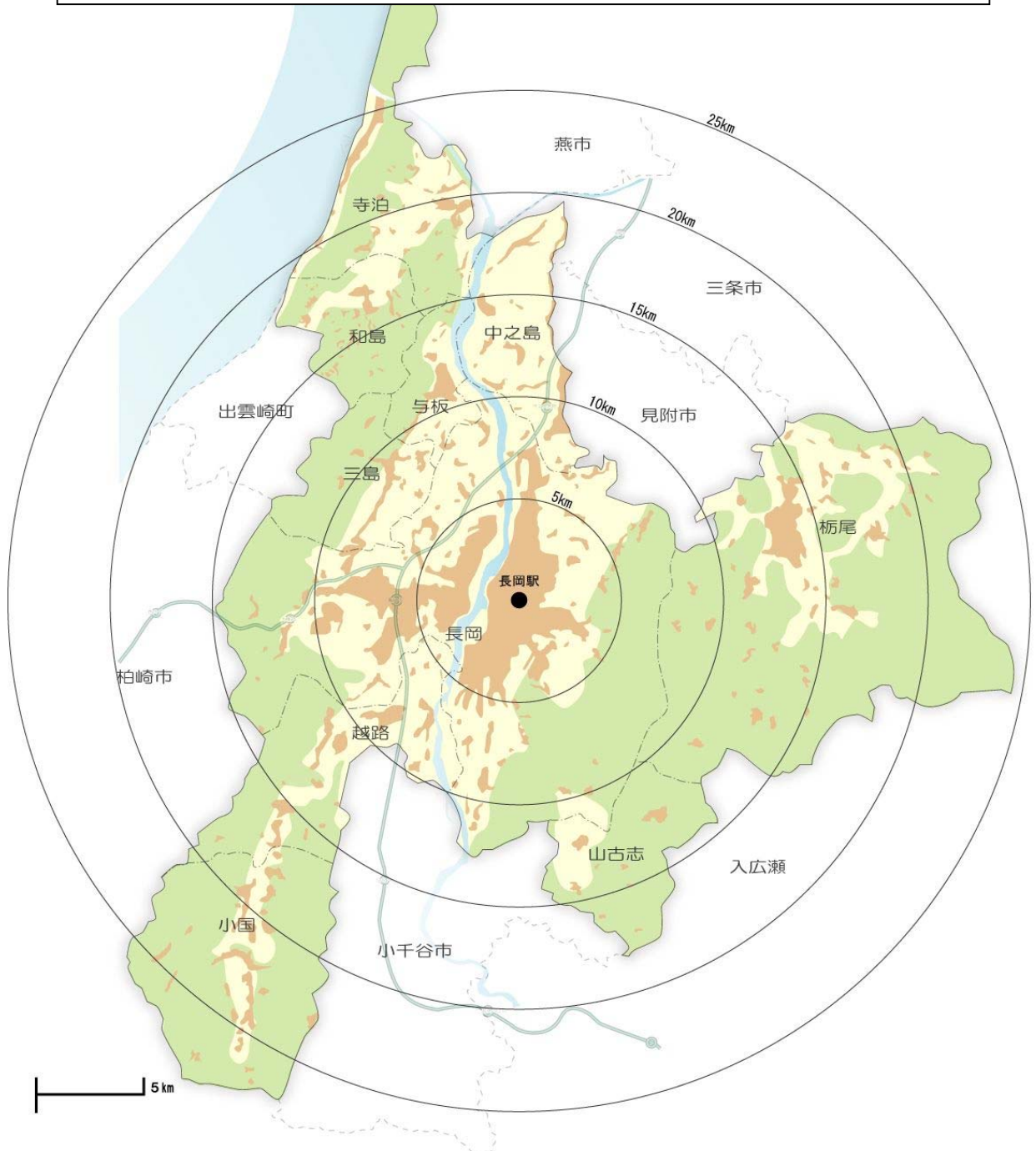


図2-1 市域の拡大

②人口動向

- ・長岡地域（旧長岡市）では人口の増加が続いていますが、合併後の新長岡市全体では減少しており、周辺地域の過疎化の進行が伺えます。

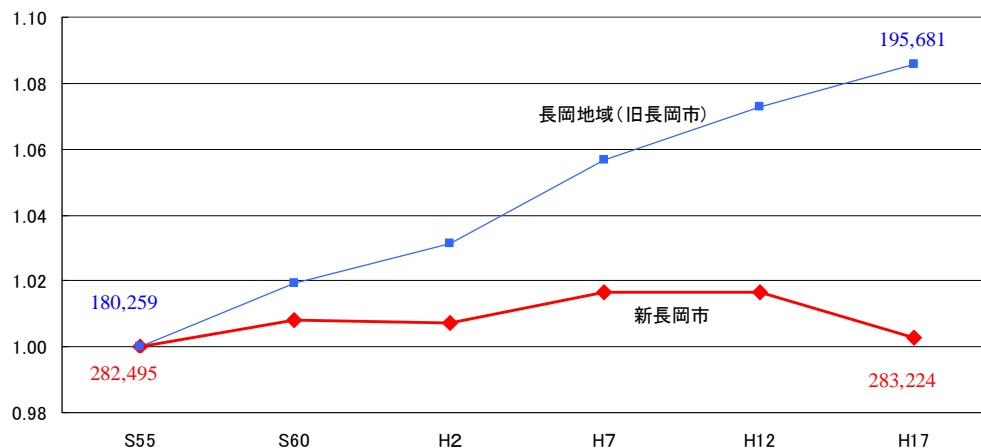


図2-2 昭和55年を1.0としたときの人口推移

資料：国勢調査

③少子高齢化の状況

- ・今後、さらに人口減少と少子高齢化が進行することが予想されています。
- ・中山間地においての高齢化率が高く、小国地域と山古志地域では特に顕著です。

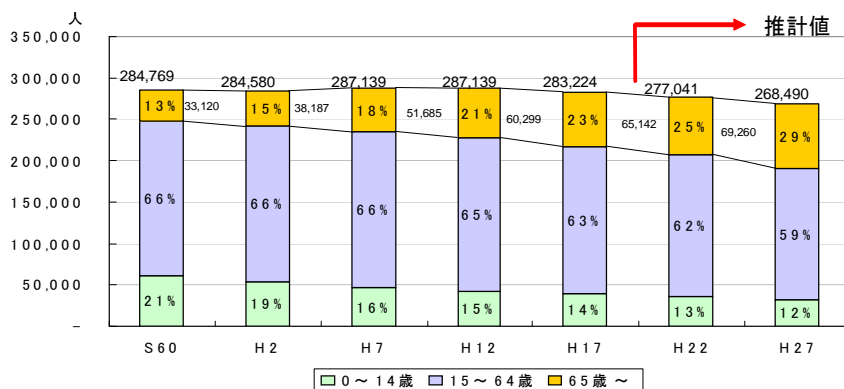


図2-3 長岡市の高齢化の推移

資料：平成17年国勢調査、平成22年以降は市推計

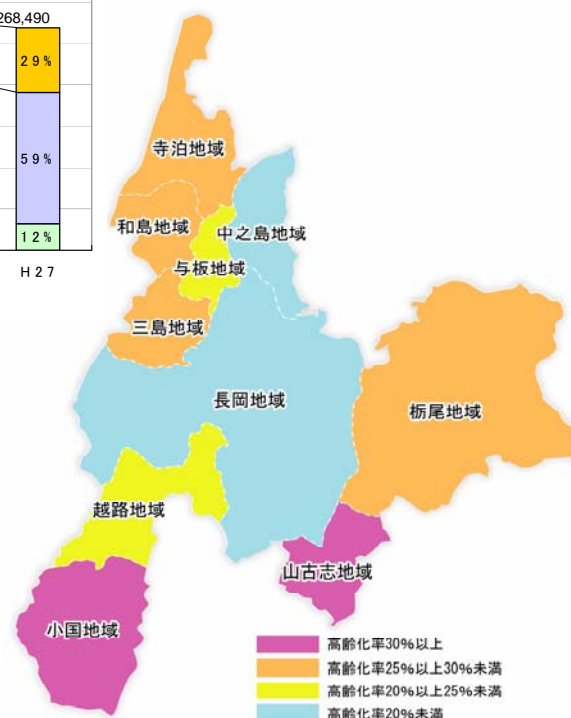


図2-4 高齢化率の地域分布（平成12年度）

注）旧市町村単位での国勢調査は平成12年まで

④高齢者の免許保有状況

・高齢化にともない、高齢者の免許保有者数は、年々上昇しています。

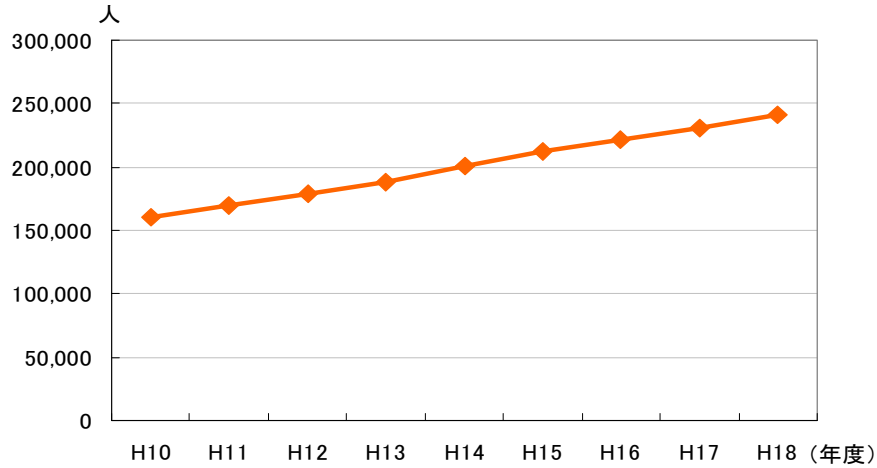


図2-5 県内高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数の推移

資料：平成18年度新潟県「交通年鑑」

⑤高齢者の交通事故発生率

- ・70歳以上の高齢者は、第一当事者死亡事故発生率が高くなります。
- ・70～79歳以上の高齢者では、40～49歳の約2.6倍、80歳以上では8倍となっています。
- ・65歳以上の事故第一当事者となる割合も、10年間で5割近く増加しています。

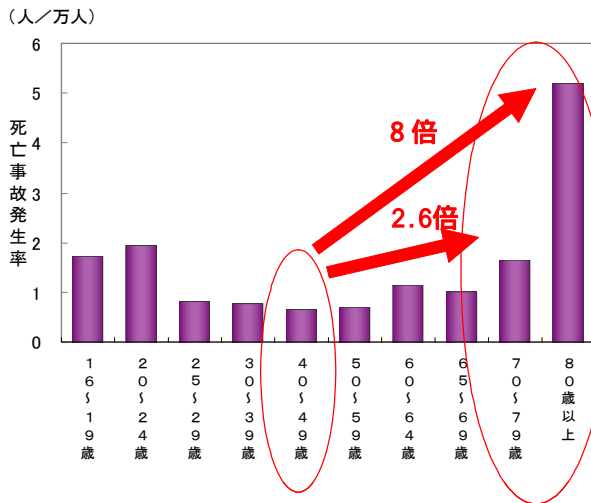


図2-6 年齢階層別、運転免許保有者1万人当たり第一当事者死亡事故発生率（平成18年度 新潟県）

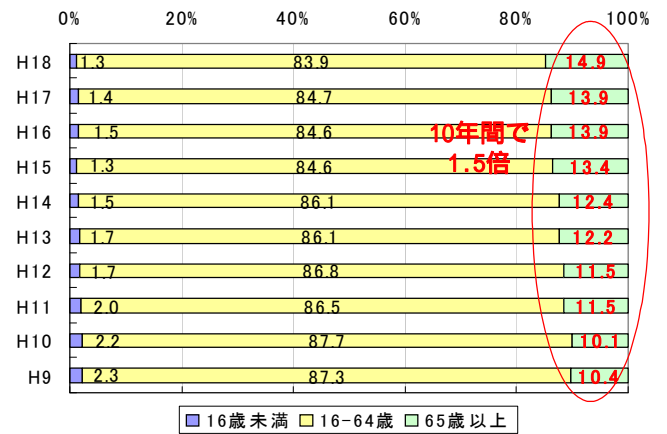


図2-7 年齢階層別の第一当事者事故割合の経年変化
資料：平成18年度新潟県「交通年鑑」

⑥高齢者の免許取消し状況

- ・高齢者の自主返納を含む免許の申請取消件数は急増しています。
- ・運転免許更新時の高齢者講習（75歳以上）で「認知機能検査」が平成21年度までに導入されることから、高齢者の運転免許返納などが増加し、公共交通の利用が高まることが予想されます。

	申請取消件数			
	総数	65～69歳	70～74歳	75歳以上
H10	2,596	-	-	-
H11	4,558	-	-	-
H12	4,002	-	-	-
H13	3,483	-	-	-
H14	8,073	521	1,779	4,936
H15	10,632	496	2,664	6,665
H16	15,333	1,443	6,026	6,648
H17	19,025	2,272	8,408	6,730
H18	23,203	3,425	9,873	8,076

年齢別の集計は、平成14年から開始
年齢別の数は、「申請取消件数」の内数

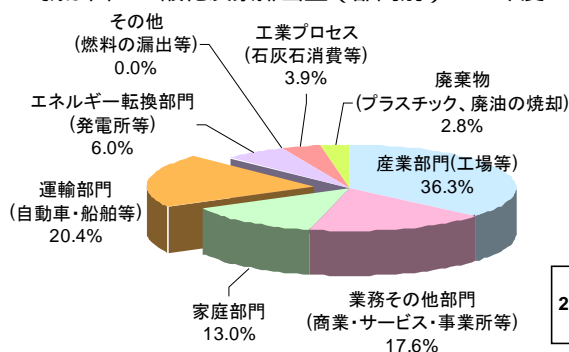
図2-8 申請による運転免許の取り消し件数の年齢別推移

資料：運転免許統計（警察庁）

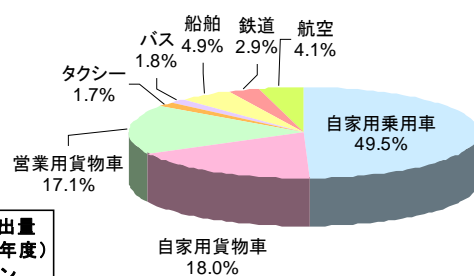
⑦地球環境問題

- ・人の生活や産業活動により大気中に放出される温室効果ガス（二酸化炭素、メタン等）の増大が地球温暖化の要因となっています。
- ・二酸化炭素排出量のうち、運輸部門は約20%を占めています。運輸部門の排出量のうち、約50%が自家用乗用車です。一方、鉄道（2.9%）やバス（1.8%）の排出量は、自家用乗用車に比べて非常に少なく抑えられています。
- ・交通手段別の二酸化炭素排出量を比較すると、1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の量は、自家用乗用車は鉄道の9倍、バスの3倍にもなります。

我が国の二酸化炭素排出量（部門別）2004年度

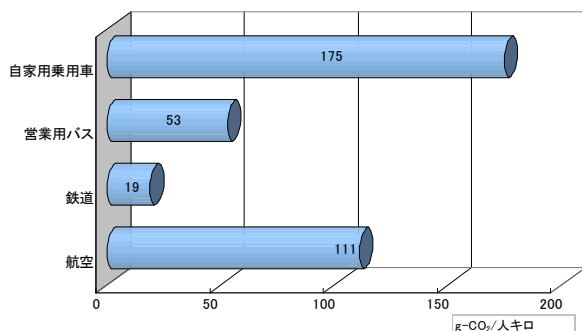


運輸部門の二酸化炭素排出量（部門別）2004年度



二酸化炭素総排出量
2004年度(平成16年度)
12億7,900万トン

資料：温室ガスインベントリより



資料：交通エコロジー・モビリティ財団
「運輸・交通と環境」2006より作成

図2-9 交通手段別二酸化炭素排出量

(2) 公共交通をめぐる動向

①自動車の利用増大

・長岡市の自動車保有台数、運転免許保有者数は、年々増加し、新潟県の平均値よりも相対的に高く、自動車への依存がますます高まっています。

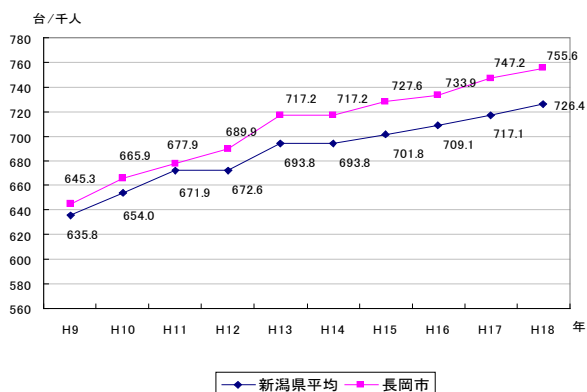


図2-10 自動車保有台数の推移
(人口千人あたりの平均値)

資料：新潟県

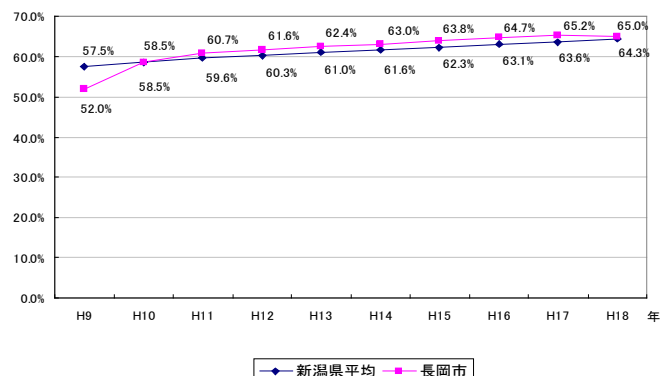


図2-11 運転免許保有率

資料：新潟県

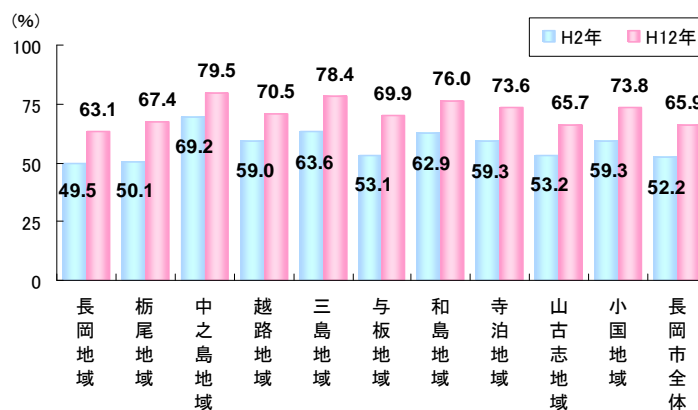


図2-12 通勤・通学における自動車分担率の変化
資料：国勢調査

②道路運送法改正による影響

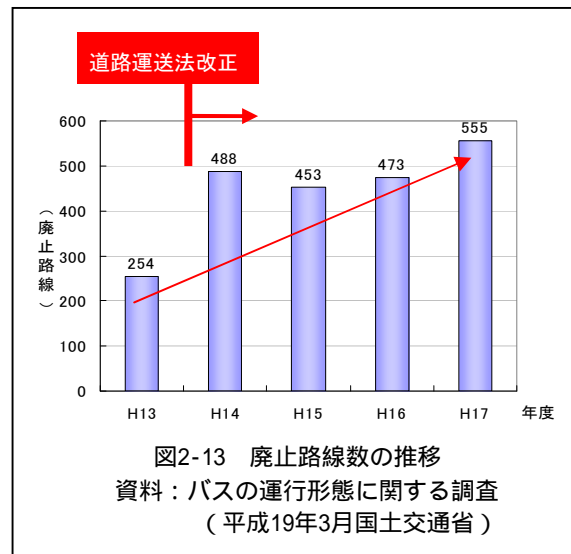
- ・平成 14 年度に施行された道路運送法改正で、需給調整規制が廃止され、新規参入・撤退が容易になりました。
- ・平成 14 年度以降、全国でバス路線の廃止が急増しています。
- ・長岡市においても、中山間地等における利用者が少ない赤字路線の廃止が顕在化し、生活交通の確保が大きな課題となっています。

道路運送法の改正(平成 14 年)に伴う影響

- ・需給調整規制の撤廃
 - 参入：免許制から許可制へ移行
 - 退出：認可制から届出制へ移行
- ・バス事業者は、経営判断により届出だけで不採算路線を廃止できるようになりました。



利用者が少ない赤字路線の廃止が顕在化
中山間地等における生活交通の確保が課題



③バス・鉄道の利用状況

- ・バス利用者数は、最近 10 年間で約 450 万人減少し、7 割以下になりました。
- ・鉄道利用者数は、微増減を繰り返しながらほぼ横ばいの傾向にあり、平成 18 年の利用者は約 520 万人となっています。

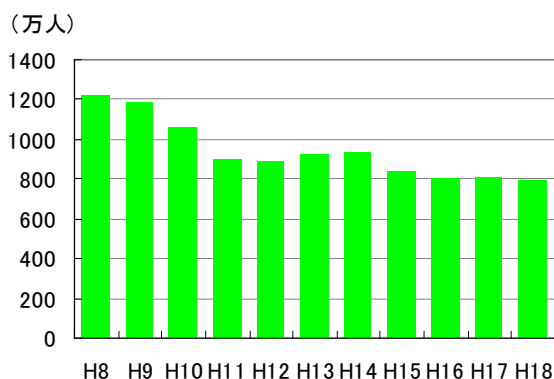


図2-14 バス利用者数の推移

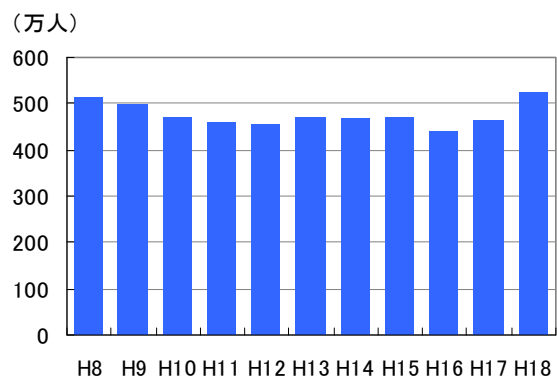


図2-15 鉄道利用者数の推移

資料：長岡市統計年鑑

注：鉄道利用者数（長岡駅、宮内駅、北長岡駅、越後滝谷駅、前川駅の合計）の推移

平成 12 年以前には越後滝谷駅、前川駅を含まない。また平成 18 年度から平成 17 年 4 月 1 日及び平成 18 年 1 月 1 日の市町村合併に伴い、押切駅、来迎寺駅、越後岩塚駅、塚山駅、小島谷駅、妙法寺駅、寺泊駅、桐原駅を追加。

④路線バス事業の採算状況

- ・路線バスを運行している越後交通(株)の経常損益(赤字額)は年々増加の傾向にあります。特に平成16年度から赤字額が著しく増加しています。
- ・一方、1kmあたりの運賃原価(運送費、一般管理経費、営業外費用)は、燃料費高騰等の社会情勢にありながらも、経営努力によって300円前後に抑えられています。

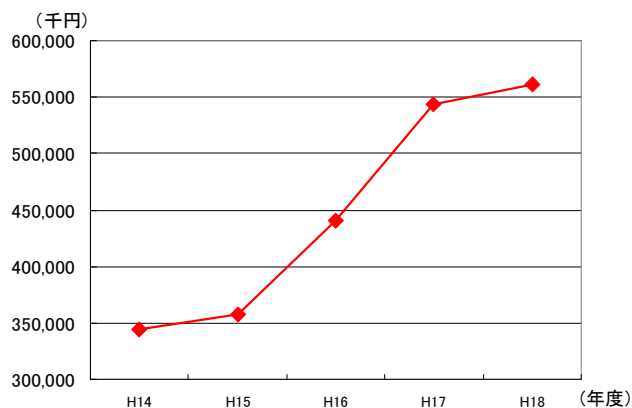


図2-16 経常損益(赤字額)の推移

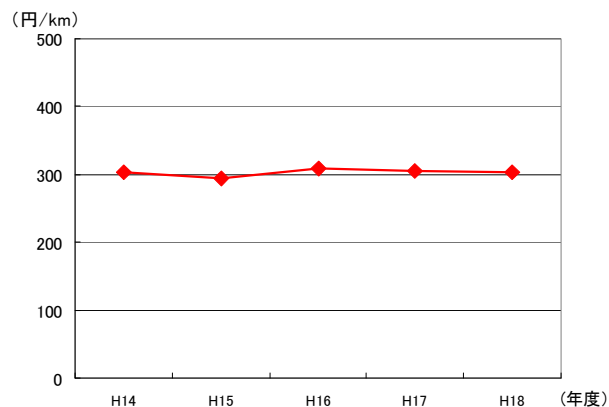


図2-17 1km当りの運賃原価の推移

資料：越後交通(株)

⑤長岡市の補助金額の増大

- ・路線バスに対する長岡市の補助金は、公共交通を維持するため年々増加しており、平成20年度は、平成15年度の約1.7倍となっています。

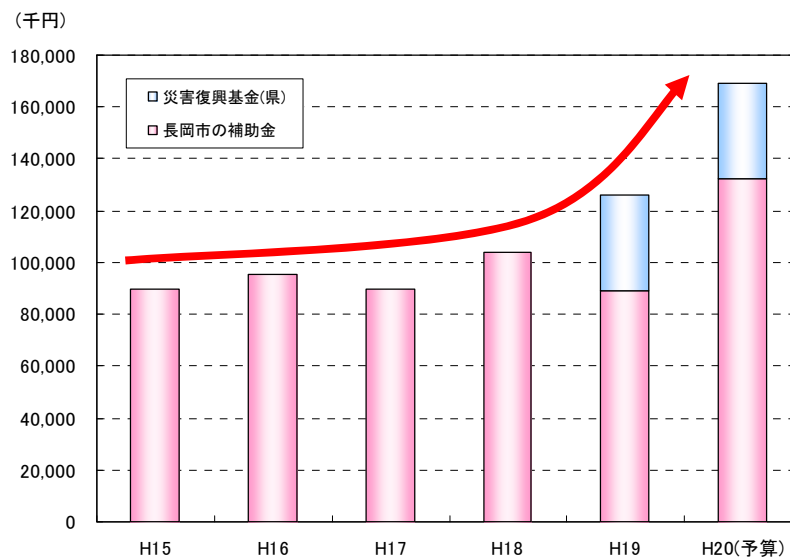


図2-18 路線バスへの補助金の推移

資料：長岡市

⑥国の動き

・国土交通省の交通政策審議会、交通体系分科会、地域公共交通部会による報告書（平成 19 年 7 月）には、地域のニーズは多種多様であり、市町村を中心に公共交通事業者、地域住民等地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが重要であると提言しています。

多様な主体の連携・協働

地域の関係者の合意形成のための新たな仕組みの活用

平成 19 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立。本法律を活用して地域の関係者による合意形成やこれに基づく取り組みを推進。

「新たな公」による取り組み

住民、NPO、企業等の多様な主体が、地域づくりの担い手となり、行政との協働により「公共的価値を含む私の領域」や「公と私の中間的な領域」に活動を広げることが期待される。

産学官民の連携

「活力」を有する「産」、「制度」を有する「官」、「知識」を有する「学」、さらにそこで暮らす「民」が連携することが重要。

各主体の取り組み

国の取り組み

- 地域公共交通の活性化・再生のための制度・支援措置（補助制度、税制、地方財政措置等）の充実
- 人材育成や情報提供の充実・強化
- 技術開発の推進

地方公共団体の取り組み

【市町村】

- 交通のプロデューサーとしての主体的な、地域全体におけるモード横断的な観点からの計画的検討
- 地域公共交通の維持・運営の取り組み
- 地域の関係者との連携、リーダーシップの発揮

【都道府県】

- 市町村への支援、地域の関係者間の調整

交通事業者の取り組み

- 利用者のニーズを踏まえた必要かつ適切なサービスの提供
- 利用者に対する情報提供
- 地域公共交通のあり方の検討への積極的参加

利用者・住民等の取り組み

- 公共交通のあり方の検討
- 地域公共交通を支える継続的な取り組み

商業施設、事業所、病院、学校等の企業や施設の取り組み

- 地域公共交通を支える担い手としての取り組み

学識経験者、コンサルタント等の役割

- 地域の関係者の取り組みのサポート

出展：「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」（国土交通省）