

1. 地域・公共交通の現況（一部抜粋）

1.1 地域の現況（一部抜粋）

(1) 運転免許保有者数・返納者数の推移

○運転免許保有者数は、令和元年の 28,097 人から令和 7 年の 27,151 人へと 946 人、約 3.4%減少しています。このうち 65 歳未満は 20,387 人から 18,365 人へ減少する一方、65 歳以上は 7,710 人から 8,786 人へ増加しています。

○運転免許保有者全体に占める 65 歳以上の割合は、令和元年の 27.4%から令和 7 年の 32.4%へと 5.0 ポイント上昇しており、免許保有者の約 3 人に 1 人が 65 歳以上となっています。

○免許保有者の高齢化が進む中、免許返納者は横ばいで推移し、継続的な免許返納者数の増加は見られない状況にあります。

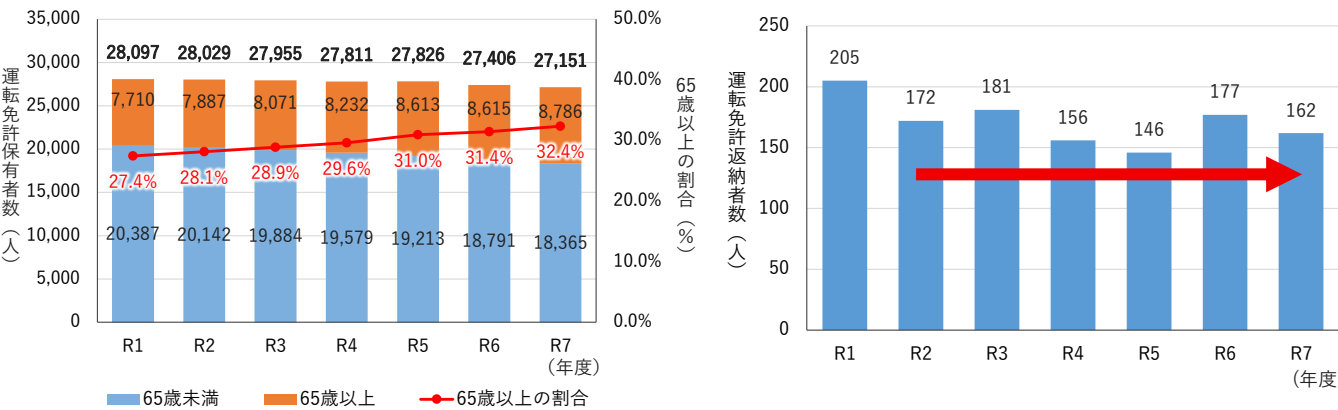


図 運転免許保有者数

※出典：新潟県警察本部

図 運転免許返納者数

※出典：見附市

(2) 学校の統廃合動向

○少子化による児童生徒数の減少を背景に、市内中心部の学校への統合を予定しています。

○小学校は令和 11 年度に 8 校から 6 校に再編し、将来的に 4~6 校とする方針となっています。

○中学校は令和 12 年度と 15 年度に統合する方針となっています。

○学校適正配置実施にあたり、見附市学校適正配置計画において、今後公共交通の利用やスクールバス等の通学手段検討及び交通手段の確保を図ることとしています。

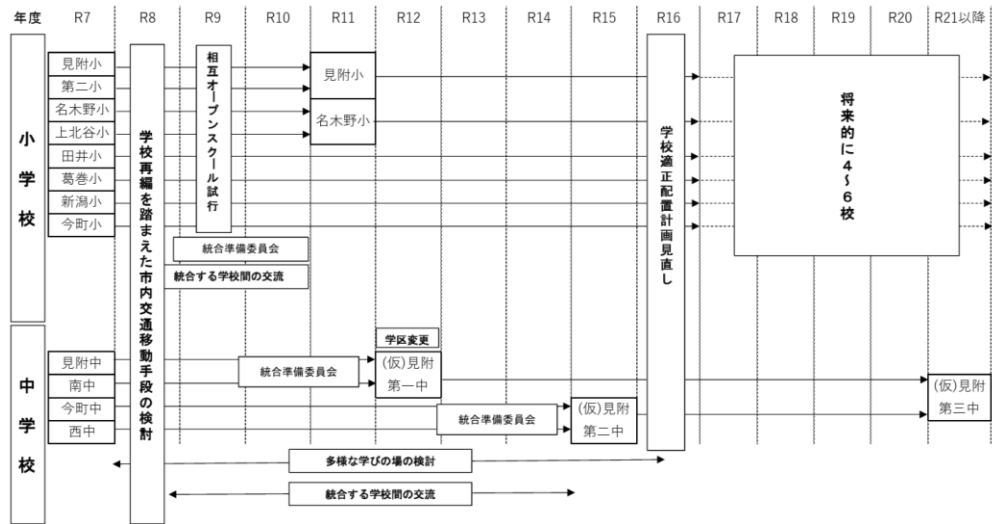


図 学校統廃合の全体イメージ

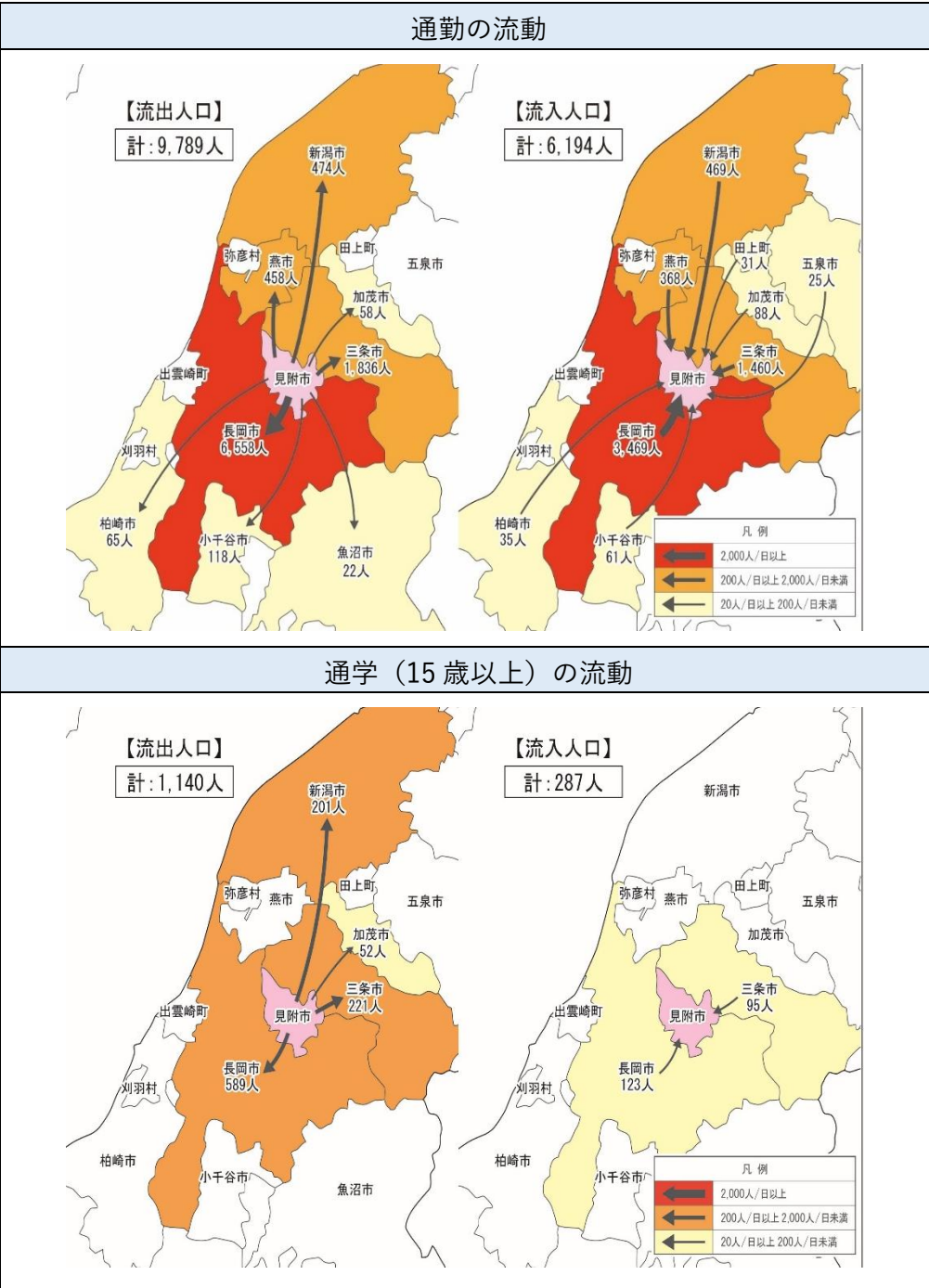
※出典：見附市学校適正配置計画

(3) 通勤・通学の流動

○令和 2 年国勢調査によると、市外へ通勤する人は 9,789 人、市外から本市へ通勤する人は 6,194 人となっています。15 歳以上の通学者についても、市外へ通学する人が 1,140 人、市外から本市へ通学する人が 287 人となっており、通勤・通学ともに流出人口が流入人口を上回っています。

○通勤先・通勤元は長岡市が最も多く、本市から長岡市へ 6,558 人、長岡市から本市へ 3,469 人が通勤しています。

○市外通学先は、長岡市が 589 人と最も多く、次いで三条市が 221 人、新潟市が 201 人となっています。また、本市への通学は、長岡市からが 123 人、三条市からが 95 人となっています。



※20 人/日未満の市町村は省略

出典：国勢調査 (R2)

1.2 公共交通の現況

(1) 公共交通のカバー状況

- 令和 7 年 4 月 1 日現在の住民基本台帳に基づく本市の人口約 37,700 人のうち、公共交通の停留所から 300m 以内、又はデマンド型乗合タクシーの運行エリア内に居住する人は、約 37,000 人となっています。人口カバー率は 98.1%です。
- コミュニティバスの運行ルートの見直しを踏まえ、市街地のバス路線と周辺地域のデマンド型乗合タクシーが、居住地を広くカバーする交通網を形成しています。

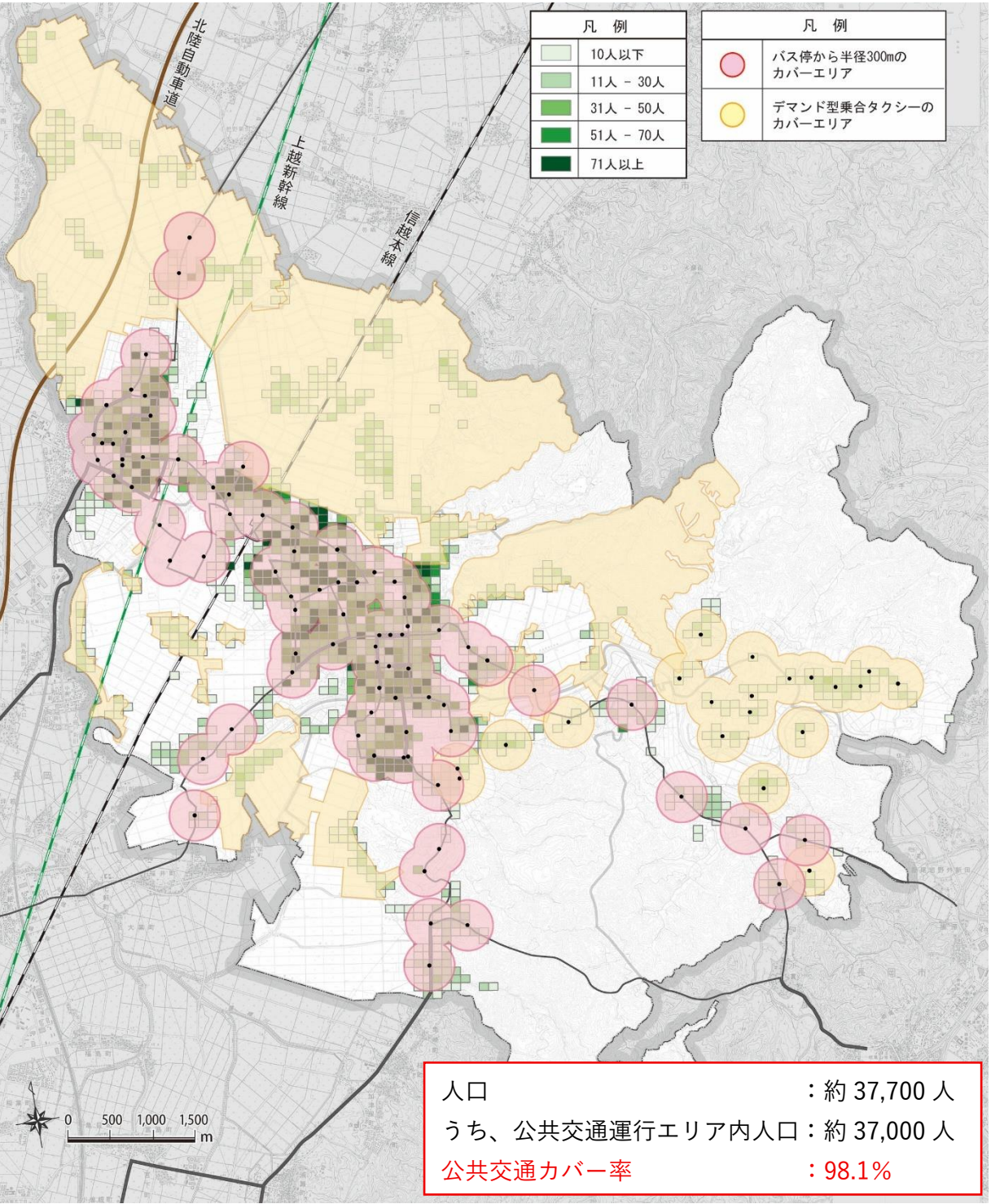


図 見附市公共交通カバー状況

出典：見附市住民基本台帳(R7.4.1 時点)

(2) 各交通モードの利用者数推移（グラフは次ページに掲載）

- a) 鉄道【▲増加傾向】
○見附駅の 1 日当たりの乗降人数は、令和 3 年度の 3,504 人から令和 6 年度の 3,780 人へ約 8%増加しています。一方、令和 6 年度は前年度の 3,828 人を下回っています。
- b) 路線バス【▶横ばい推移】
○市内を運行する路線バスの年間輸送人員は、令和 4 年度以降、約 33.5 万～35.2 万人で推移しています。令和 7 年度は約 33.8 万人で、前年度の約 33.7 万人とほぼ同じ水準となっています。
- c) コミュニティバス【▲増加傾向】
○年間輸送人員は、朝夕の増便や小中学生の無料化など、利用促進の取組を継続的に実施してきた影響も背景に、令和 2 年度の約 16.0 万人から令和 7 年度の約 19.8 万人へ約 24%増加しています。
- d) デマンド型乗合タクシー【▼減少傾向】
○年間輸送人員は、令和 3 年度の 4,439 人から毎年度減少し、令和 7 年度は 3,424 人で、約 23%減少しています。運行対象地域の人口減少なども、利用者の減少に影響していると推察されます。
- e) コミュニティワゴン【団体利用含む：▲増加傾向 定期運行のみ：▼減少傾向】
○コミュニティワゴンは、地域のサークル活動やスポーツ少年団等の団体利用が増えており全体では令和 2 年度比約 56%増加しています。（図 e-1）
一方で、日常の移動を支える定期運行は住民の高齢化等に伴い令和 3 年度比約 42%減少しています。（図 e-2）
- f) タクシー【▼減少傾向】
○年間輸送人員は、令和元年度は約 15 万人でしたが、コロナ禍の令和 2 年度には約 88 万人まで減り、以降減少傾向にあります。
三越タクシーの見附市内の営業所閉鎖もあり、令和 7 年度時点では 7.3 万人(令和元年度比約 51%減)となっています。
- g) レンタサイクル【▼減少傾向】
○年間利用者数は、令和 6 年 8 月の「PiPPA」のサービス終了の影響により、令和 5 年度の 976 人から令和 6 年度は 313 人へ急減しています。令和 7 年度に開始したレンタサイクルの利用者数は 126 人（令和 4 年度比約 89%減）となっています。

(3) 全国的な交通事業者不足の状況

- 日本バス協会の「日本のバス事業 2025」によると、2024 年度に実施した調査では 698 事業者の運転士 73,222 人のうち、満 60 歳以上が 19,120 人と全体の約 2.6 割を 60 歳以上の運転士が占めています。また、60 歳以上の割合が年々増加しています。
- 見附市内においても、利用者減少や運転士不足を背景に路線の廃止（上見附車庫前＝浦瀬・新町＝長岡駅東口線の田井-南本町 3 丁目区間）が生じています。

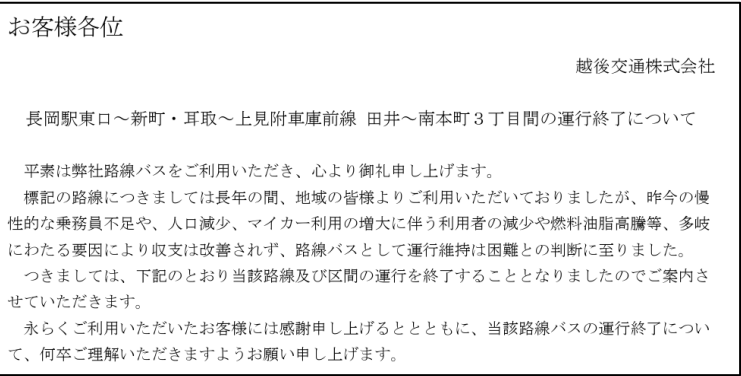


図 路線バスにおける「田井-南本町 3 丁目区間」の廃止

※出典：越後交通株式会社公表資料

(2) 各交通モードの利用者数推移（グラフ）

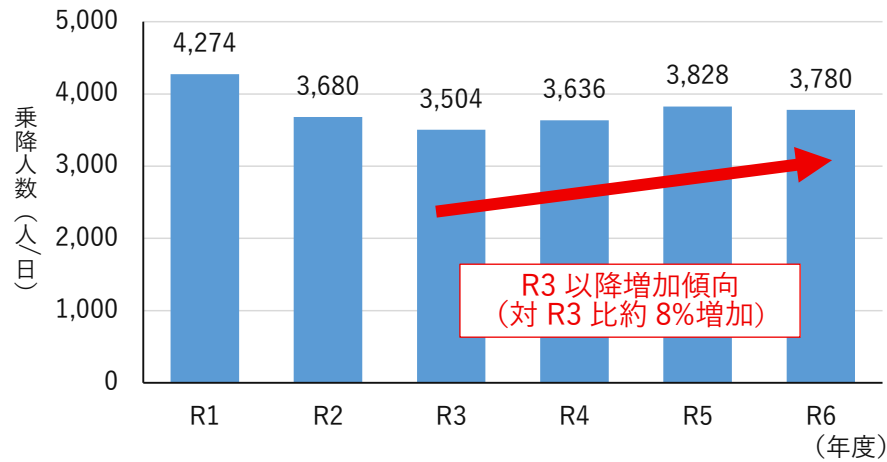


図 a 見附駅乗降人数

出典：東日本旅客鉄道株式会社

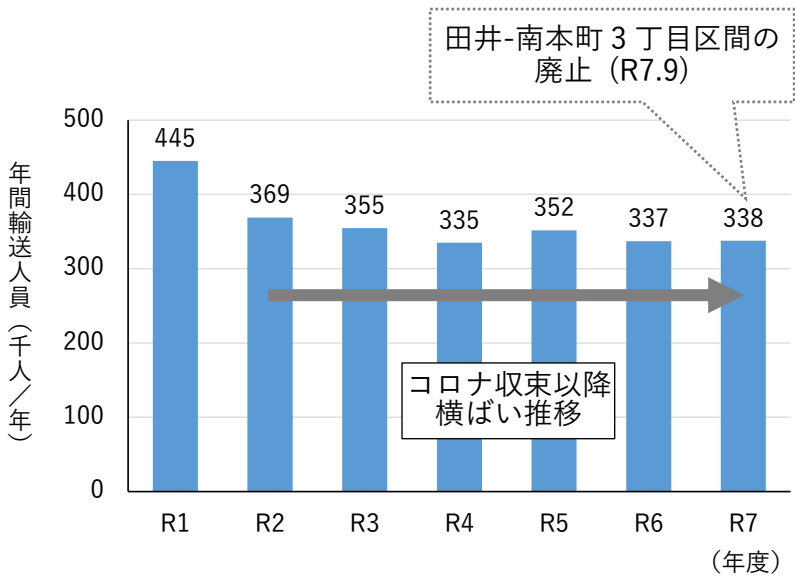


図 b 見附市内運行路線バスの年間輸送人員

出典：越後交通株式会社

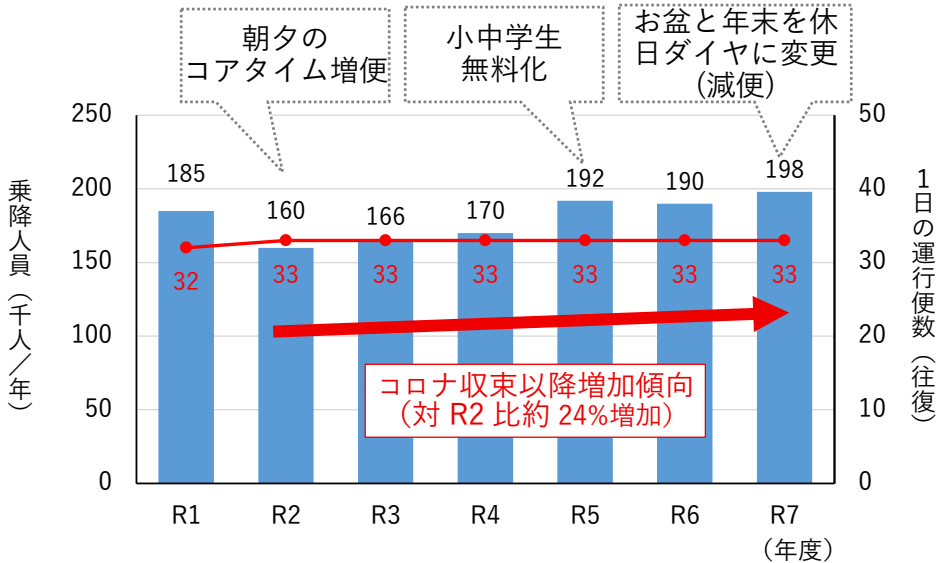


図 c コミュニティバスの年間輸送人員

出典：見附市

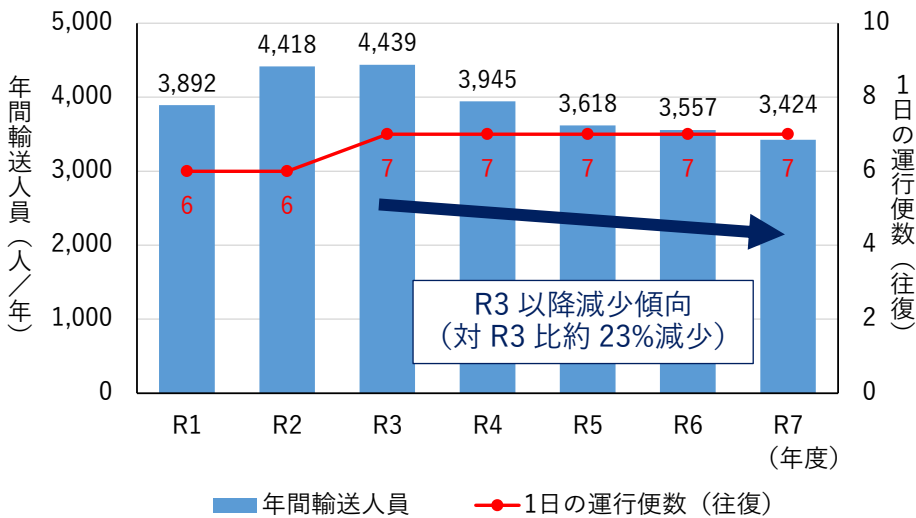


図 d デマンド型乗合タクシーの年間輸送人員

出典：見附市

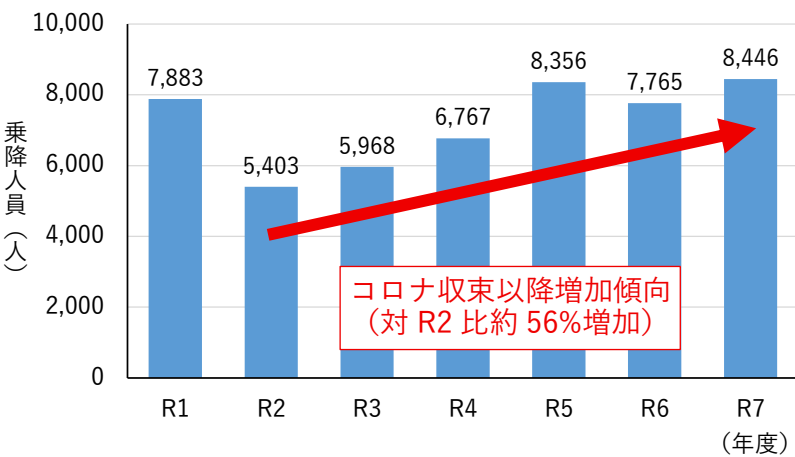


図 e-1 コミュニティワゴンの年間乗降人数（団体利用含む）

出典：見附市

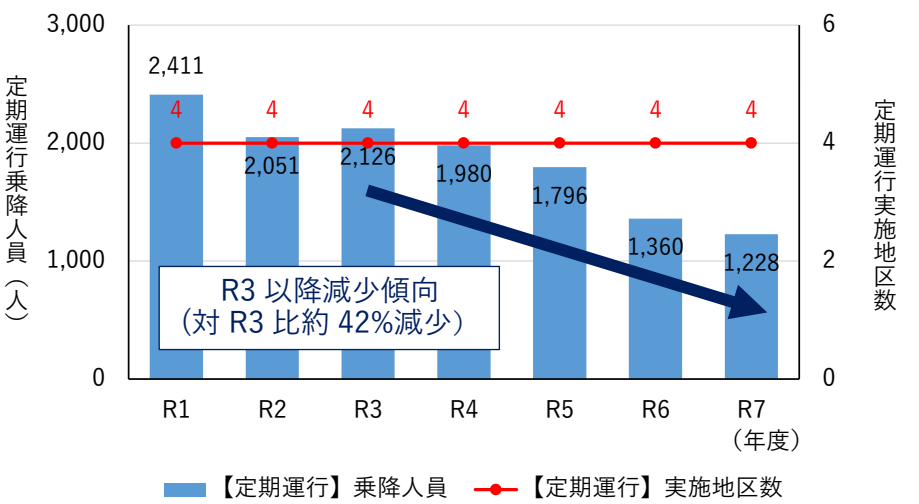


図 e-2 コミュニティワゴンの年間乗降人数（定期運行のみ）

出典：見附市

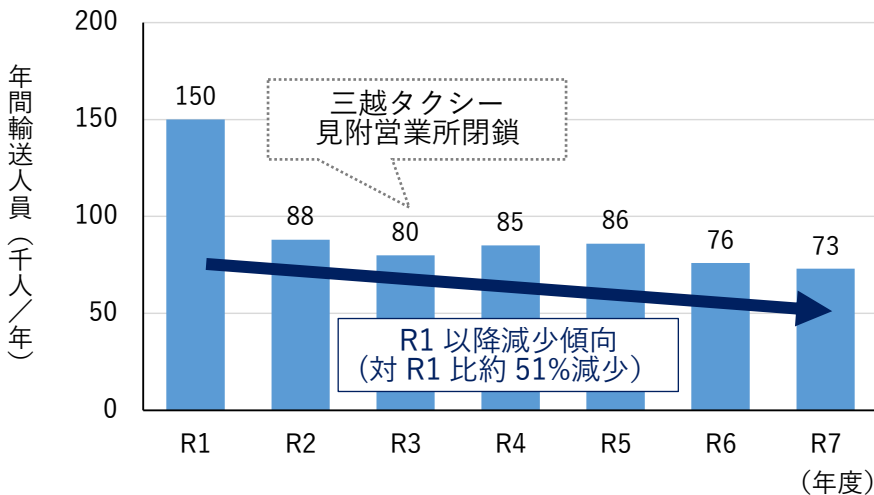


図 f 見附市内のタクシー年間輸送人員

出典：新潟県ハイヤー・タクシー協会

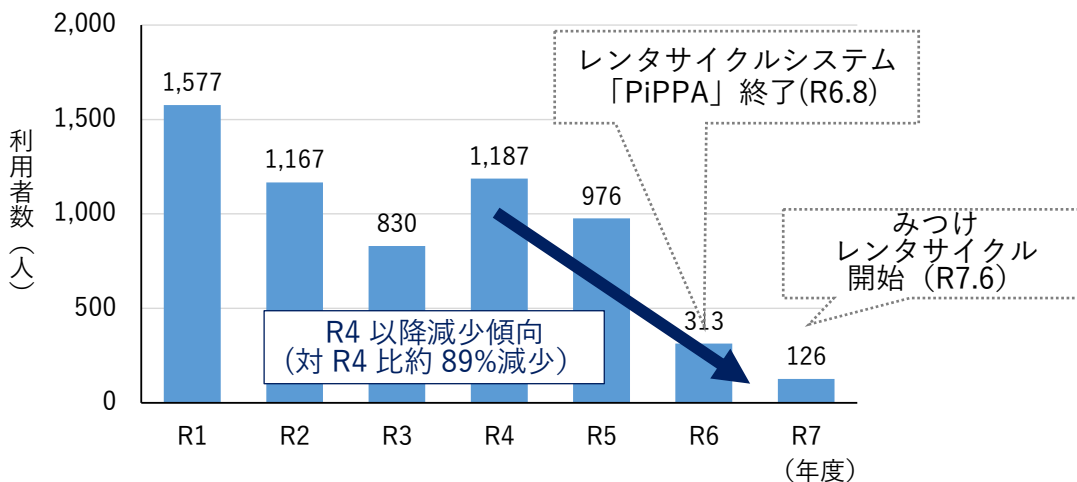


図 g レンタサイクルの年間利用者数

出典：見附市

2. アンケート調査結果（速報版）

2.1 調査概要

市民の移動特性や公共交通の利用状況、意向を確認すると共に、計画策定の基礎資料とするため、アンケート調査を実施しました。

【調査概要】

調査種別：①住民を対象とした調査・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・④市内企業・事業所従業員を対象とした調査
調査期間：R8.8.17～R8.9.14※左記期間内にて調査種別ごとに実施
配布数：2,000 部（全調査合計値）
回収数：1,168 部（全調査合計値）※回収率 58%

2.2 調査結果（速報版）

(1) 回答者の属性

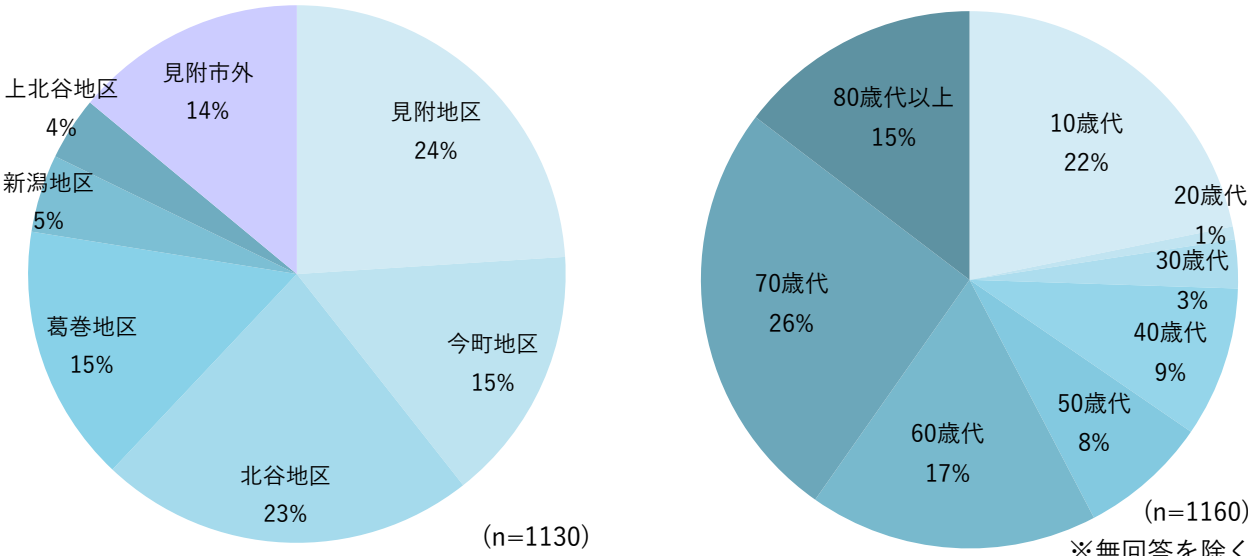


図 居住地

図 年齢構成

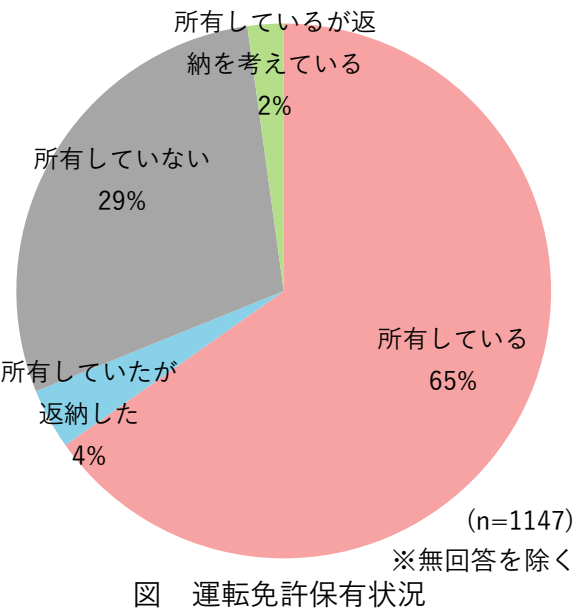


図 運転免許保有状況

(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

○送迎を頼める相手がいる人は、回答者の83%を占めています。また、送迎を気兼ねなく頼める人は回答者全体の57%となっています。

○一方、相手はいるものの、依頼することに申し訳なさを感じる人は26%となっており、相手がいる人の中にも依頼時の負担感がみられます。

○頼める相手がない人は15%、その他は2%となっています。送迎を頼める相手の有無に加え、気兼ねなく頼めるかどうかにも違いがみられます。

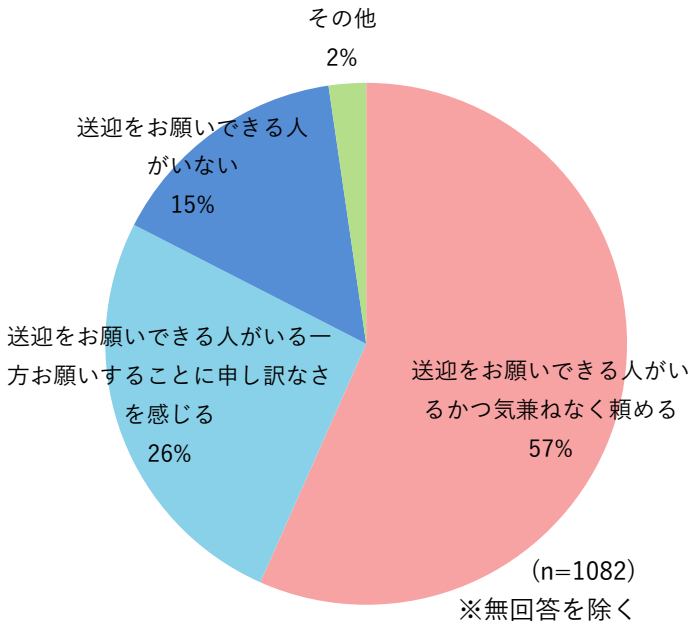


図 送迎環境とお願いすることへの負担感

(3) 移動目的別の交通手段

○自家用車を自分で運転する割合は、買い物・通院が各71%、その他が61%、通勤・通学が57%と、すべての移動目的で最も高くなっています。

○家族等の送迎は、通勤・通学19%、その他18%、買い物16%、通院14%となっており、いずれの目的でも利用されています。

○路線バスは各目的で4～7%、コミュニティバスは5～8%となっています。

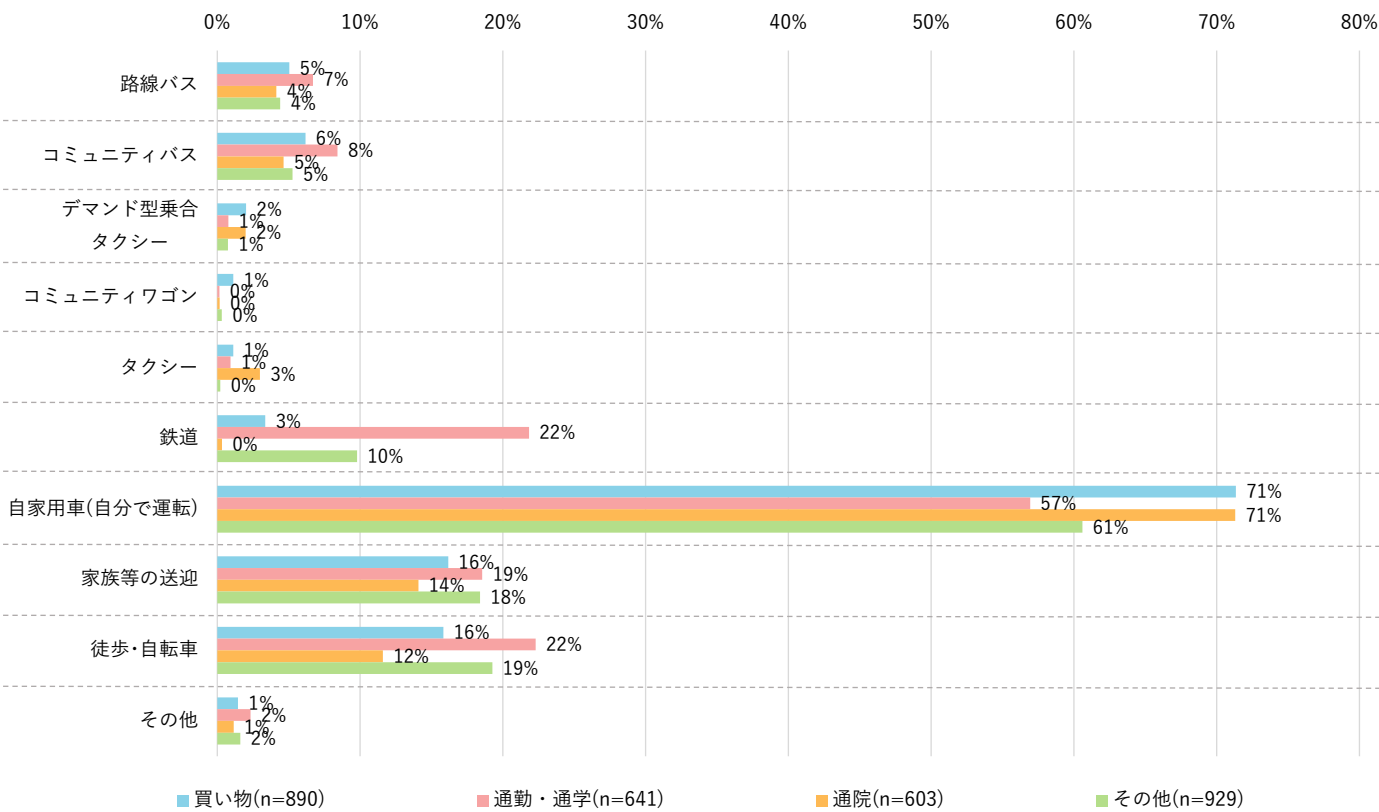


図 移動目的別の移動手段（複数回答）

(4) 交通モード別の改善要望

- 見附市の公共交通に対する改善要望について回答者の 26%が、現在のサービスで十分であり、特に改善を希望するものはないと回答しています。
 - 現在のサービスについては、コミュニティバスが市内の移動に大変助かっているといった、肯定的な意見もみられます。
- 一方で、回答者の 10%が、改善が行われても公共交通を利用しないと回答しています。主な理由として、自家用車があるといった意見が挙げられています。
- 改善を求める交通モードは、コミュニティバスが 39%と最も多く、次いで路線バスが 13%、デマンド型乗合タクシーが 8%、コミュニティワゴンが 4%となっています。それぞれの主な改善要望は、以下のとおりです。

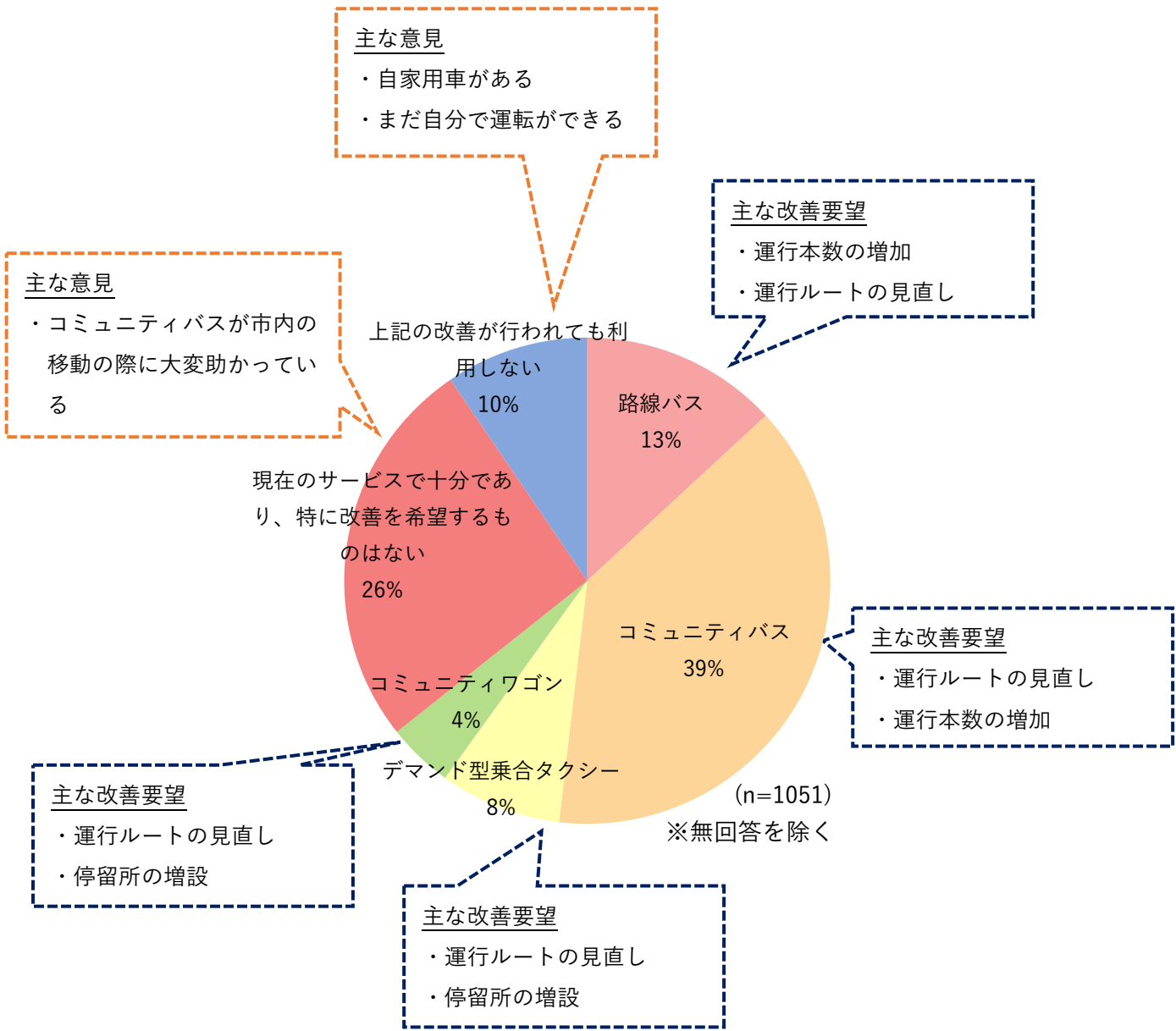


図 改善を求めたい交通モードと主な改善要望

(5) コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーの運賃見直し

- サービスの維持・充実を条件に「値上げもやむを得ない」とする回答は、コミュニティバス 70%、デマンド型乗合タクシー76%となっています。
- 「運賃維持ならサービス縮小もやむを得ない」は、それぞれ 22%、16%です。
- 両交通とも、運賃維持に伴うサービス縮小より、サービスの維持・充実を条件に値上げを容認する回答が多くなっています。

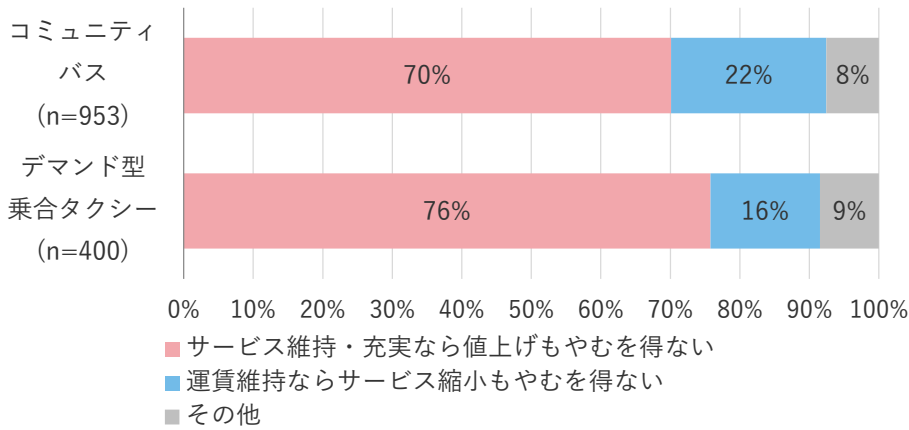


図 運賃見直しに対する意見

(6) タクシーの利用希望時間帯

- 今後タクシーを利用する場合の希望時間帯は、日中の 9～15 時が 36%と最も多く、次いで 21 時より後が 31%となっています。
- 18～21 時を希望する回答は 11%で、21 時より後と合わせると、18 時以降の希望は 42%を占めています。
- 日中の 9～15 時と 21 時より後の 2 区分を合わせると 67%となっており、日中と夜遅い時間帯の利用希望が多くなっています。
- 日中の主な希望理由として、スーパーや病院の開店・開院時間に合わせて、買い物や通院に利用したいといった意見が挙げられています。
- 夜間の主な希望理由としては、飲酒を伴う飲食後やコミュニティバスの運行終了後に利用したいといった意見が挙げられています。

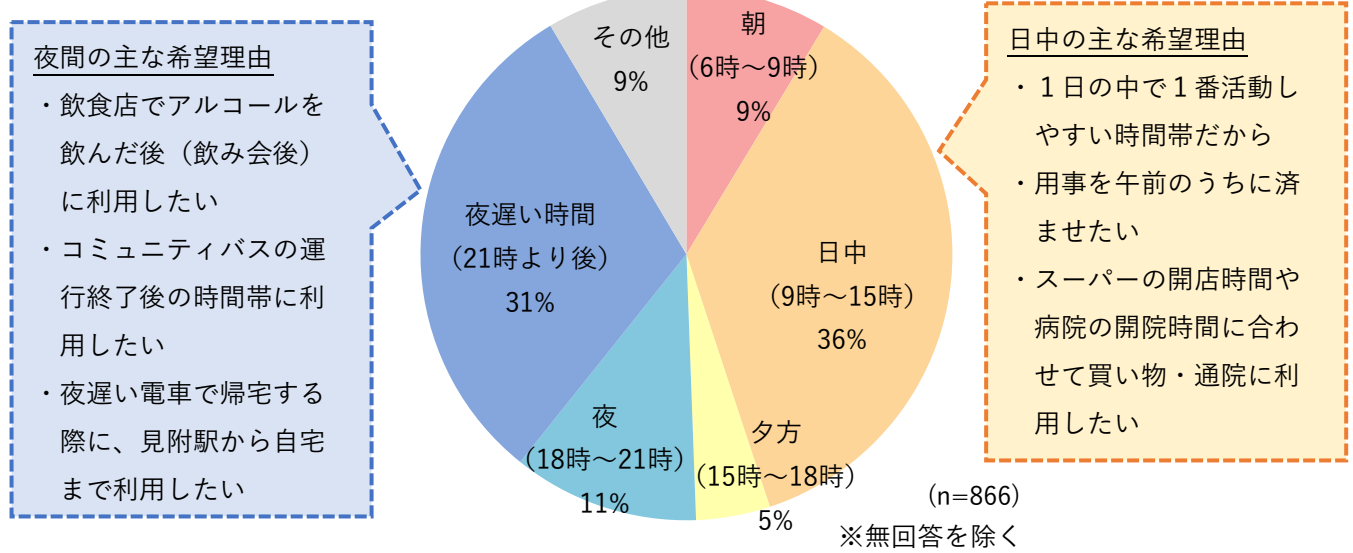


図 タクシーの利用希望時間帯

3. 前計画の評価結果

○前計画で定める 37 の取り組みのうち、現時点で実際に取り組みがあるものは 29 項目（78％）となっており、概ね計画に定める事業について取り組みを進めることができたと評価できます。

3.1 前計画「目標①：スマートウェルネスシティの推進」に係る各事業の取り組み状況

目標	事業内容	実施主体	取組み内容	取組み状況	評価
1 スマートウェルネスシティの推進	①コミュニティバスの利便性向上	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通(株)	①-1 要望が多い時間帯の増便	令和3年度：利用者ニーズを踏まえ、朝や夕方のコアタイムにおける運行間隔を30分から20分に短縮 令和4年度以降も運行間隔を継続	○
			①-2 ニーズを踏まえた運行内容の見直し	令和4年度：交通空白地域縮小と運行ルート効率化を目的に名木野ルートを廃止し葛巻ルートに変更（公共交通空白地域の解消率が92.6％から97.5％に向上） 令和6年度：利用状況を鑑みて、土曜日の運行ダイヤを祝日ダイヤと統一し、運行便数を減便（令和5年度：69便→令和6年度：51便、土日祝） 令和8年度：利用状況を考慮し、お盆（8月13日～16日）と年末（12月29日～30日）を休日ダイヤとし、運行便数を減便	○
	②路線バスの利便性向上	・見附市 ・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通(株)	②-1 コミュニティバスとの接続改善	コミュニティバスについて、20分～30分間隔の高頻度な運行を行うことで接続時の待ち時間を抑制。一定程度発生する待機時間の対策としては、交通結節点（本町十字路、パティオにいがた）の待合環境を整備することで対策を実施【取り組み⑥-2に包含】	○
			②-2 ニーズを踏まえた運行内容の見直し	路線維持のために、低収益路線に対して国・県と調整しての補助を行っている 令和7年度：利用者数の減少に伴い、耳取線（耳取町・鳥屋脇町・山崎町）の路線が廃止となったことを踏まえ、代替としてデマンド型乗合タクシーの対象地域を追加	○
	③デマンド型乗合タクシーの利便性向上	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・見附タクシー協議会	③-1 分かりやすい情報提供の実施	令和3年度：コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの利用方法等に関する出前講座を実施 令和4年度：配布チラシの記載内容等見直しを実施 令和5年度：対象地域の住民にデマンド型乗合タクシーのチラシを配布 令和7年度：デマンド型乗合タクシー運行地域に対し、回覧板および市広報を活用して「デマンド型乗合タクシー乗継パス」の周知を実施 一方で利用者数は減少傾向にあることから、今後も認知度向上に向けて地域住民への説明会の実施などを検討していく	○
			③-2 効率的で持続可能な運行内容への見直し	【デマンド型乗合タクシー】 令和3年度：運行便数の増便（6往復→7往復）を実施 令和4年度：コミュニティバスのルート変更に伴い、対象地域の追加(名木野地域)を実施 令和5年度：土日祝日運行の恒常化を実施 令和7年度：路線バスの路線廃止に伴い、対象地域（耳取町・鳥屋脇町・山崎町）の追加を実施 今後も利用状況の分析を踏まえて効率的な運行に向けた検討を行う	○
	④夜間の移動サービスの確保	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・見附タクシー協議会	④-1 夜間の移動サービスの確保に向けた実証及び検討	令和6年度：市所有のコミュニティワゴンを活用し、「ナイトコミタク2」の実証実験を実施 令和8年度：夜間のタクシーの需要を把握するため、アンケートを実施	○
			④-2 夜間タクシーの維持に向けた支援	令和4年度：深夜タクシー（0：00～5：00）の運行事業者に対し、補助金支給を開始 令和8年度：深夜タクシー補助金の増額を実施。またタクシー事業者にヒアリングを実施し、夜間帯のタクシー支援の具体的な内容を検討予定	△
	⑤コミュニティワゴンの活用	・見附市 ・地域コミュニティ	⑤-1 コミュニティワゴン事業の継続	毎年度：車両の貸与及び、市による維持費・燃料費の負担	○
			⑤-2 地域コミュニティでの活用促進	毎年度：全地域のコミュニティによる情報共有の機会を設置 ⇒センター長会議(月1)、地域コミュニティ定例懇談会(年1回) 随時：各地域のコミュニティから問い合わせがあった際に、法令的な観点や関係事業者との調整等に必要なアドバイスを実施	○
	⑥公共交通の連携強化	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通(株) ・見附タクシー協議会 ・東日本旅客鉄道(株)	⑥-1 各公共交通の接続改善	コミュニティバスは、現在20分～30分間隔の高頻度な運行を行うことで待機時間の抑制をはかるものの、各公共交通機関との接続の際に一定の待機時間は生じるため、待合環境の整備を実施することで待機時間の快適性を向上させた【取り組み⑥-2に包含】	○
			⑥-2 交通結節点の機能強化	見附駅：令和6年5月に見附駅駐輪場2階に交流拠点「MITSUKERU(ミツケル)」を整備 本町十字路、パティオにいがた：ベンチ等の設置により待合環境の整備が完了 いずれの交通結節点についても、徒歩5分圏内に暑さをしのぐためのクーリングシェルターを確保した。今後は早朝、冬期の利用も考慮し、必要な対策を検討する	○

【評価の考え方】現時点で実際に取組がある事業は○、検討や情報収集を実施した事業は△、未実施や廃止の事業は×と表記。

3.2 前計画「目標②：公共交通の魅力を高める環境づくり」に係る各事業の取り組み状況

目標	事業内容	実施主体	取組み内容	取組み状況	評価
2 公共交通の 魅力を高める 環境づくり	⑦低床バスの導入	・見附市地域公共交通 活性化協議会 ・越後交通(株)	⑦-1 低床バスの導入	令和8年度　：低床バス1台の車両更新を実施 今後も必要に応じ車両更新を検討	○
			⑦-2 低床バス走行ルート of 優先的な 補修修繕	随時　　　　：運転手からの要望等に応じて、関係機関への相談を実施	○
	⑧コミュニティバスの車両 ラッピング	・見附市地域公共交通 活性化協議会 ・越後交通(株)	⑧-1 車外ラッピングの継続	ラッピング車両で運行中	○
			⑧-2 車内展示イベントの実施	毎年度　　　：市内の幼稚園・保育園・認定こども園～高校までの各年代のこどもの作品展示を実施 令和2年度　：市内2幼稚園の作品展示、令和3年度:市内小学校1校ラッピング 令和4年度　：市内高校1校・市内小学校1校ラッピング 令和5年度　：市内中学校1校ラッピング・動画上映	○
	⑨見附駅周辺整備	・見附市 ・東日本旅客鉄道(株)	⑨-1 見附駅周辺整備	令和3年12月：送迎用駐車場の整備 令和6年5月　：駅交流拠点「MITSUKERU（ミツケル）」の整備 令和7年3月　：東口駅前広場（ロータリー）及び連絡通路の整備完了 今後は後期基本計画に基づき、整備を検討していく	○
	⑩自転車利用環境の整備	・見附市 ・その他関係機関	⑩-1 自転車走行空間の整備	令和7年度　：計画延長59.6kmの内、42.4km区間で整備済み	○
			⑩-2 車両誘導看板の整備	随時　　　　：既存の車両誘導看板について、維持管理を実施	○
	⑪レンタサイクルの利便性向上	・見附市地域公共交通 活性化協議会 ・見附市自転車商組合 ・(株)オーシャンブルー スマート	⑪-1 PiPPA の導入	令和3年度　：令和2年度までの試行運用を基に、本格導入 令和6年9月　：運営事業者のサービス終了に伴い、運用を終了 今後はレンタサイクル事業の継続に向けた検討を実施	×
			⑪-2 レンタサイクル事業の継続検討	令和7年6月　：みつけレンタサイクル事業を開始 市内2か所のサイクルポートにて自転車を無償貸し出し 令和8年8月　：サイクルポートを市内4か所に拡充	○
	⑫利用しやすい情報提供や決済 システムの整備	・見附市地域公共交通 活性化協議会 ・越後交通(株) ・見附タクシー協議会 ・東日本旅客鉄道(株)	⑫-1 Web での運行情報提供の改善	令和5年度　：バスロケーションシステム（バス予報）の更新を実施 バスの現在地や遅延情報の確認等の利便性を向上	○
			⑫-2 電子決済の導入検討	導入コストと利便性向上のバランスを考慮し、コストを抑えた導入方法を検討する	△
			⑫-3 GTFS データの整備	令和6年度　：コミュニティバスのデータを整備し市HPにて公表 ※新潟県の事業の中で市内を運行する越後交通（株）の路線バスについてもGTFSデータを整備	○
			⑫-4 共通時刻表の作成	コミュニティバス時刻表にJRの時刻表も記載しているが、その他の交通手段については記載していな い。Webでは異なる移動手段を組み合わせたルート検索が可能となっており、今後は作成の必要性も 含めて検討を行う	△

【評価の考え方】現時点で実際に取組がある事業は○、検討や情報収集を実施した事業は△、未実施や廃止の事業は×と表記。

3.3 前計画「目標③：公共交通を支えるシステムづくり」に係る各事業の取り組み状況

目標	事業内容	実施主体	取組み内容	取組み状況	評価
3 公共交通を支えるシステムづくり	⑬公共交通に関する PR、モビリティマネジメントの推進	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通(株) ・見附タクシー協議会	⑬-1 広報やコミュニティかわら版での PR	令和6年度：デマンドタクシーの紹介やPRを地域コミュニティかわら版に掲載併せて時刻表の配布も実施 令和7年度：レンタサイクルの再開について、市広報にて周知 令和8年度：レンタサイクルのサイクルポート拡充やコミュニティバスの新車導入に関して市広報にて周知	○
			⑬-2 出前講座等の実施	令和3年度：コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの利用方法等に関する出前講座を実施 今後も、交通安全教室や他の課とも連携しながら市民に対しての周知方法を企画していく予定	○
			⑬-3 運転免許返納者への支援継続	免許返納者を対象に、1万円分のタクシー利用券やバス回数券の配布、およびタクシーやバスの割引が受けられる「免許返納証明書」の交付を実施	○
			⑬-4 小中学生の公共交通利用促進施策	市内中学生以下に対し、コミュニティバス無料券の配布を実施 部活動の地域展開に伴う地域クラブ活動において、コミュニティバス利用の周知を実施	○
	⑭地域事業者・イベントとの連携	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・地域事業者 ・越後交通(株)	⑭-1 地域事業者と連携した利用促進	令和8年度：スポーツツーリズム推進事業の一環で、見附市でスポーツまたは芸術文化活動の合宿・大会・遠征などを目的に2泊以上宿泊する団体等に対し、コミュニティバス1日利用券の配布を実施	○
			⑭-2 イベントと連携した利用促進	随時：各種イベントの際にチラシに最寄りバス停や時刻表を掲載 令和8年度：見附まつりにてコミュニティバスの市内中学生以下無料施策をPR	○
	⑮持続可能な運行に向けた収入源の確保	・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通(株)	⑮-1 適正な運賃のあり方検討	令和8年度：デマンド型乗合タクシーとコミュニティバスの通し運賃制度を導入 運賃設定については、課題認識はあるものの具体的な協議・検討には至っていない 今後、アンケート調査の結果等を踏まえ、利用実態やニーズを把握したうえで、適正な運賃のあり方を検討	△
		・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通(株)	⑮-2 広告掲載の継続	令和5年度まで：コミュニティバス時刻表への広告掲載を実施 令和6年度：コミュニティバス時刻表への広告掲載は希望事業者が少ないことから、時刻表への広告掲載事業を休止 なお、コミュニティバス車両への広告掲載は継続して実施中	○
	⑯交通ドライバーの確保支援	・見附市 ・見附市地域公共交通活性化協議会 ・越後交通（株） ・見附タクシー協議会	⑯-1 ドライバーへの資格取得・確保支援	令和8年度：タクシー事業者の新規採用における二種免許取得に対し、補助金の支給を実施 市内で実施したバス運転体験会のPRを実施	○
	⑰新しい移動サービスの導入検討	・見附市地域公共交通活性化協議会	⑰-1 自家用車やコミュニティワゴン等を用いたライドシェア制度検討	令和6年度：市所有のコミュニティワゴンを活用し、「ナイトコミタク2」の実証実験を実施 費用対効果、ドライバー確保、利用状況等を検証した結果、継続的な実施は困難と判断	△
			⑰-2 自動運転バスの研究	自動運転の技術動向について情報収集を実施	△
			⑰-3 地域資源の活用（企業送迎バスやスクールバスの活用）検討	令和8年度：地域資源の実態調査を実施し、活用可能性の検討を実施予定	△

【評価の考え方】現時点で実際に取組がある事業は○、検討や情報収集を実施した事業は△、未実施や廃止の事業は×と表記。

4. 現状の総括及び課題の整理（10/13 時点版）

○地域や公共交通の現況、アンケート調査結果、前計画の評価を踏まえて、本市の公共交通を取り巻く現況を下表に整理・総括します。

表 本市の公共交通を取り巻く現況整理結果

前計画の目標	地域の現況	公共交通の現況	アンケート調査結果（速報版）	前計画の評価	総括
①スマートウエルネスシティの推進	○人口減少と高齢化が進み、市街地に人口が集中する一方、周辺部には集落が点在しています。 ○少子化を背景に市内中心部への学校統合が予定されており、学校適正配置計画のなかで、公共交通やスクールバス等による通学手段の検討・確保が位置付けられています。	○鉄道・路線バスが広域移動を担い、市街地をコミュニティバス、バス路線のない地域をデマンド型乗合タクシー等が支えています。 ○令和 7 年 4 月 1 日現在の公共交通のカバー率は 98.1%となっています。	○移動手段は全目的で自家用車が最多で、買い物・通院は各 71%です。免許設問の有効回答者のうち、免許を持たない人（返納者含む）は 32.6%です。 ○今後タクシーを利用する場合の希望は、9～15 時 36.3 %、21 時より後 30.7 %。18 時以降は計 42.0%です。	○コミュニティバスの増便・ルート再編、デマンド型乗合タクシーの対象地域拡大・通し運賃導入、ワゴンへの支援を実施し、運行見直しや連携を進めています。 ○路線廃止への代替対応を行う一方、夜間の移動サービスは、アンケートで把握した利用希望と供給体制を踏まえた検討が必要です。	○利用実態や要望を踏まえた運行見直しに加え、学校再編後の通学は、公共交通とスクールバスの役割分担・連携を検討する必要があります。 ○タクシーは日中・夜間の利用希望と供給体制を確認し、移動手段の確保を検討する必要があります。
②公共交通の魅力高める環境づくり	○免許保有者は全体で減少する一方、高齢者の保有者数・割合は上昇しています。また、免許返納者数には継続的な増加がみられません。 ○積雪時には徒歩・自転車の利用が難しくなるため、バスが冬期の移動を支えており、高齢化や季節による移動条件の違いへの配慮が必要です。	○鉄道利用は回復傾向、路線バスは概ね横ばいですが、デマンド型乗合タクシー・コミュニティワゴン（定期運行）は減少しています。一方、コミュニティバスは増便・ルート変更・小中学生無料化を背景に増加しています。 ○見附駅や本町十字路等で交通手段が接続しており、待合・乗継ぎ環境も利便性に関わっています。	○具体的な改善要望は、路線バスの増便 59%、コミュニティバスの増便 44%、デマンド型乗合タクシーのルート見直し・新設 41%、コミュニティワゴンの停留所増設 50%が各交通で最多です。 ○運行時間帯の拡大や案内資料の改善、キャッシュレス決済等にも要望があります。	○低床バス・見附駅周辺・自転車走行空間の整備や Web の運行情報改善を進めています。また、PiPPA 終了後も新たなレンタサイクルを開始しています。 ○電子決済は費用と利便性を踏まえて導入を見送っており、共通時刻表も必要性を含めて検討しています。	○要望や利用状況に応じて運行本数・ルート等を見直すとともに、高齢者や冬期の移動にも配慮し、待合・乗継ぎ環境の改善を検討する必要があります。 ○案内資料や決済方法への要望も踏まえ、費用や利用しやすさを確認しながら、利用環境を整える必要があります。
③公共交通を支えるシステムづくり	○通勤・通学は市外への流出が流入を上回り、特に長岡市・三条市との往来が多くなっています。 ○主な施設は見附地区や今町地区の市街地に集中していますが、生活に必要な移動は周辺集落や市外にも及んでおり、市内外を結ぶ交通を継続して支えることが重要です。	○全国的に運転士の高齢化が進み、市内でも利用者減少や運転士不足を背景に路線が廃止されています。 ○地域が運行を担うコミュニティワゴンも活用されており、多様な主体が市内の移動を支えています。	○送迎を頼める人がいない回答は 15%、頼めるが申し訳なさを感じる回答は 26%となっています。 ○サービスの維持・充実を条件に値上げもやむを得ないとする回答は、コミュニティバス 70.1%、デマンド型乗合タクシー 75.8%となっています。	○広報や利用促進、利用者・運転手への支援を実施しています。一方、運賃の具体的検討は未着手で、時刻表広告休止し、新技術等は検討段階です。 ○令和 6 年度に市所有のコミュニティワゴンで「ナイトコミタク 2」の実証実験を実施しましたが、費用対効果、ドライバー確保、利用状況等を検証し、同サービスの継続は困難と判断しています。	○送迎相手の不在や依頼時の負担感を踏まえ、送迎以外の移動手段を確保する必要があります。 ○運賃見直しは、維持・充実するサービスの内容と利用者負担を併せて検討する必要があります。 ○運転士や財源の確保、地域資源の活用により、持続可能な運営体制を検討する必要があります。

課題
課題 1 地域特性に応じた交通手段の連携強化と公共交通網の形成 ➡人口減少や高齢化等による移動需要の変化を踏まえ、地域の状況や市民のニーズに応じた運行により、公共交通の利便性を高める必要があります。 ➡各交通手段の役割分担と連携を強化し、市内外の移動を支える効率的で持続可能な公共交通網を形成する必要があります。
課題 2 学校再編に対応した子どもの移動手段の確保 ➡学校再編に伴う通学環境の変化に対応し、子どもが安心・安全に通学できる移動手段を確保する必要があります。 ➡教育分野と連携し、既存の輸送資源を有効に活用しながら、通学利便性と持続可能な運行体制を両立する必要があります。
課題 3 夜間における持続可能な移動手段の確保 ➡夜間の外出や帰宅などの移動ニーズに対応し、市民生活と地域の経済活動を支える移動手段を確保する必要があります。 ➡地域の需要や交通事業者の供給体制を踏まえつつ、持続可能な夜間の移動サービスを構築する必要があります。
課題 4 多様な主体との連携による持続可能な運営体制の整備 ➡運転士等の担い手を確保するとともに、適正な運賃のあり方や運賃収入以外の収入源を検討し、公共交通の運営基盤を強化する必要があります。 ➡多様な地域関係者との連携・協働を進め、地域資源や新たな技術を活用し、地域全体で公共交通を持続的に支える体制を構築する必要があります。
課題 5 安心・安全かつ快適な利用環境の確保と公共交通の利用促進 ➡バリアフリー化や待合・乗継ぎ環境の改善、分かりやすい情報提供により、誰もが安心・安全かつ快適に利用できる環境を整える必要があります。 ➡地域の施設やイベント等と連携する中で、公共交通の利用促進を図るとともに、地域活性化につなげる必要があります。

5. 目標を達成するために実施する事業（10/13 時点版）

○現状の総括及び課題の整理結果を踏まえて、以下の通り基本理念・目標・実施する事業を定めます。

