

---

# 長岡市公共交通基本計画

平成20年12月

# 目次

1. 計画の背景と位置づけ .....	1
(1) 計画策定の背景.....	1
(2) 公共交通基本計画の位置づけ .....	1
(3) 対象地区 .....	2
(4) 目標年次 .....	2
(5) 上位関連計画の概要.....	2
2. 長岡市における公共交通を取り巻く現況 .....	5
(1) 社会情勢の変化.....	5
(2) 公共交通をめぐる動向 .....	9
3. 長岡市における公共交通の現況.....	13
(1) 長岡市における人の動き .....	13
(2) 長岡市の公共交通の現況 .....	18
(3) バス路線の機能分類による分析.....	20
(4) 鉄道と路線バスの接続状況等 .....	30
(5) 鉄道駅におけるパークアンドライド駐車場の状況.....	32
4. バス利用意向調査 .....	33
(1) 調査の概要 .....	33
(2) 利用実態の概要.....	35
(3) 意向調査結果から見た市民ニーズ.....	38
(4) バスを全く利用しない人の意向.....	43
(5) 自由意見.....	44
5. 公共交通の課題.....	46
5-1.市域全体及び地域別に見た特性・問題点 .....	46
(1) 広域（基幹路線） .....	46
(2) 長岡地域（市街地路線、長岡地域郊外路線） .....	46
(3) 周辺地域（周辺地域内路線、地域相互連絡路線） .....	47
(4) 全体 .....	48
5-2.長岡市の公共交通の課題 .....	49

6. 基本方針.....	50
6-1.目標.....	50
6-2.理念.....	51
6-3.基本方針の検討.....	54
(1) 検討の視点.....	54
(2) 基本方針.....	55
(3) 基本方針の体系.....	56
(4) バス交通の路線別の考え方.....	57
(5) 公共交通体系概念図.....	58
7. バス運行に関する施策展開.....	60
7-1.広域での検討（基幹路線）.....	60
(1) 施策の方向の検討.....	60
(2) 具体的な施策案.....	64
7-2.長岡地域での検討（市街地路線、長岡地域郊外路線）.....	65
(1) 施策の方向の検討.....	65
(2) 具体的な施策案.....	72
(3) 今後の検討課題.....	76
7-3.周辺地域での検討.....	77
(1) 施策の方向の検討.....	77
(2) 具体的な施策案.....	79
(3) 山古志・太田地区クローバーバス.....	81
7-4.住民主体の運行に向けて.....	82
8. 公共交通活性化方策.....	83
(1) 施策の方向の検討.....	83
(2) 施策展開の方向性.....	88
(3) 個別施策の検討.....	90
9. 計画の推進.....	128
(1) 推進していく基本的な体制.....	128
(2) PDCAサイクルの導入の検討.....	129
(3) 計画の目標値.....	130

# 1. 計画の背景と位置づけ

## (1) 計画策定の背景

平成 17 年 4 月 1 日（長岡市・中之島町・越路町・三島町・山古志村・小国町が合併）と平成 18 年 1 月 1 日（長岡市・和島村・寺泊町・栃尾市・与板町が合併）の市町村合併を経て、長岡市は広大な市域と多様な地域資源を持った新しいまちに生まれ変わりました。平成 19 年 3 月には長岡市総合計画を策定し、「前より前へ！長岡」を合言葉に、市域に広がっている多様な資源や個性を連携させ、市全体の魅力を高めるまちづくりを推進しています。

現在、本市においては、市民生活の移動手段として自動車が必要な役割を担っている一方で、高齢者や学生など、自動車を運転しない市民にとっては、公共交通は日常生活に欠かせない交通手段となっています。このため、広域幹線道路体系と合わせて市域の連携を図る公共交通体系の構築が必要となっています。

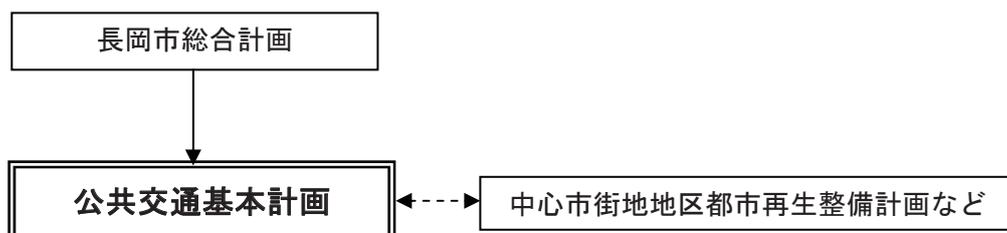
また、高齢化社会の到来や地球環境問題などを考えると、自家用車へ過度に依存した構造から脱却して公共交通を利用する度合いを高めるなど、環境負荷の少ないまちづくりを推進する必要があります。

さらに、平成 14 年の道路運送法の改正により需給調整規制が廃止され、バス事業者は自らの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。今後バス交通を維持・活性化していくためには、バス事業者だけでなく、市民や行政も一定の役割を果たすことが不可欠となっています。

このような背景から、合併した新長岡市のまちづくりを支え、将来にわたり持続可能な公共交通を構築するための指針として「長岡市公共交通基本計画」を策定しました。

## (2) 公共交通基本計画の位置づけ

平成 18 年度に策定された「長岡市総合計画」を踏まえ、公共交通に関する計画を定めます。また、中心市街地地区都市再生整備計画など、関連する計画と連携・整合した計画とします。



### (3) 対象地区

長岡市全域とします。

### (4) 目標年次

概ね 10 年後の長岡市の姿を見据えながら、公共交通のあり方を示し、実施可能なものから段階的かつ着実に取り組みます。直ちに実施できないものについては、実現に向けて検討していきます。

### (5) 上位関連計画の概要

#### ①長岡市総合計画（平成 19 年 3 月策定）

##### 【長岡市が目指す将来のまちの姿】

市民一人ひとりが輝き、知恵と力を結集するまち

豊かな自然や地域の歴史・文化が光るまち

みんなで支えあい、誰もが安全に安心して暮らせるまち

活力とにぎわいがあり、魅力ある文化と産業を創造するまち



##### 【まちづくり戦略】

###### まちづくり 戦略1

米百俵の精神を受け継ぎ、未来を創る人材を育てます

###### まちづくり 戦略2

多様な個性が輝き、ともに魅力を高めあう地域をつくります

###### まちづくり 戦略3

創造的な復興をすすめ、日本一災害に強いまちを目指します

###### まちづくり 戦略4

中越地域の発展を牽引する、活力ある拠点都市をつくります

## <公共交通に関連する記述>

### ■ 施策の柱

- 多様な地域交流の推進
  - ・市町村合併による市域の広域化に伴い、各地域間の住民交流を促進し、市民の一体感を醸成します。また、周辺市町村との連携による広域的なまちづくりの展開に努めます。
- 活力を創出する交流基盤の充実したまち
  - ・市民生活に密着したバスや鉄道の利用促進にあたっては、利便性や快適性の向上に努めるとともに、安全な施設整備を行い誰もが移動しやすい交通環境の実現を目指します。

### ■ 土地利用構想

- コンパクトなまちづくり
  - ・日常生活の利便性や公共サービスの水準を適切に維持し、将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていきます。

### ■ 基本計画

- 生活交通ネットワークの維持・強化
  - ・JR長岡駅を中心核として、各周辺地域を放射状に結ぶバス路線の骨格を大切にしながら、利便性と効率性のバランスのとれた公共交通の構築を進めます。
  - ・自動車を持たない市民の生活交通の確保と公共交通の利用促進を図るため、バスや鉄道の利便性を高める施設整備を進めます。
  - ・過度な自動車利用から公共交通機関への利用転換を通じて、交通渋滞の緩和や二酸化炭素などの削減に向けた取り組みを行います。
  - ・鉄道駅周辺の交通結節点における機能強化を図ります。

### ■ 目標値

目標の内容	基準値(年度)	目標値(年度)
公共交通利用者数を維持する 【長岡地域のバス利用者数】	21,300人/日 (平成17年度)	21,300人/日 (平成22年度)
自動車を持たない市民の生活交通を維持する 【公共交通機関に満足している市民の割合】	37.0% (平成17年度)	40.0% (平成22年度)

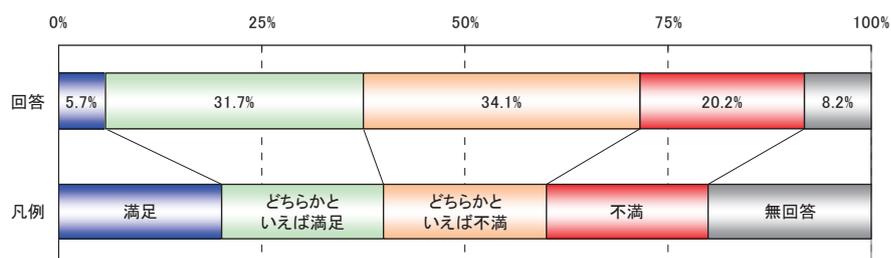


図1-1 公共交通の満足度

---

## ②長岡市中心市街地地区都市再生整備計画

### ■ 地区の名称

- ・長岡市中心市街地地区

### ■ 地区の面積

- ・92.5ha

### ■ 計画期間

- ・平成18年度～平成22年度

### ■ 目標

#### ○大目標

- ・平成16年10月の新潟県中越大震災からの復興を図りつつ、郊外分散した都市機能のまちなか回帰の促進と大震災から受けた未曾有の被災経験を活かした防災性と利便性の高い中心市街地の創造

#### ○目標1

- ・厚生会館地区の整備、再開発事業の促進による防災性を兼ね備えた都市施設の機能更新と集積、交通アクセス性の向上により、まちに「来る人」の増加

#### ○目標2

- ・市街地再開発事業の促進等による都市型住宅整備、居住者にとっての利便性の向上により、まちに「住む人」の増加

#### ○目標3

- ・公共施設の集積を起爆剤とした業務機能の集積、空き店舗活用、起業支援施策等により、まちで「働く人」の増加

### ■ 主な事業

- ・長岡市公会堂（仮称）整備事業
- ・まちなか賑わい交流センター[まちなかキャンパス]（仮称）整備事業
- ・JR長岡駅大手口駅前広場再整備事業
- ・大手通中央東地区第一種市街地再開発事業 等



## 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。

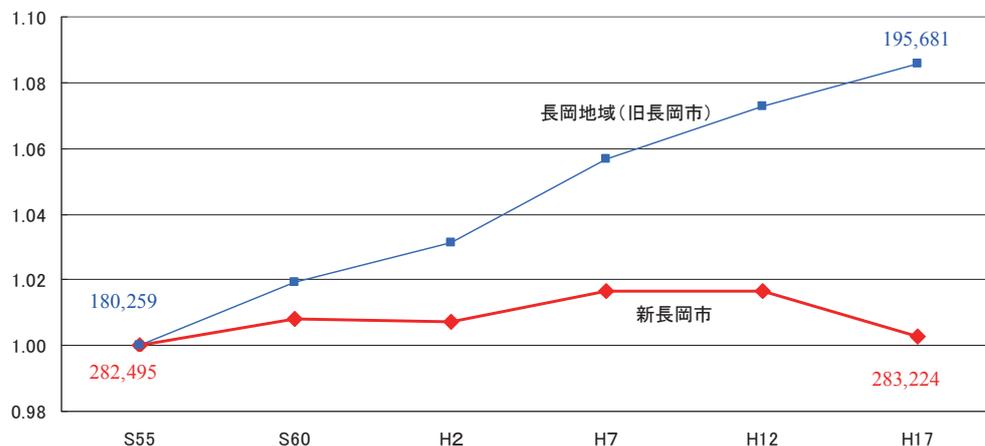


図2-2 昭和55年を1.0としたときの人口推移

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。

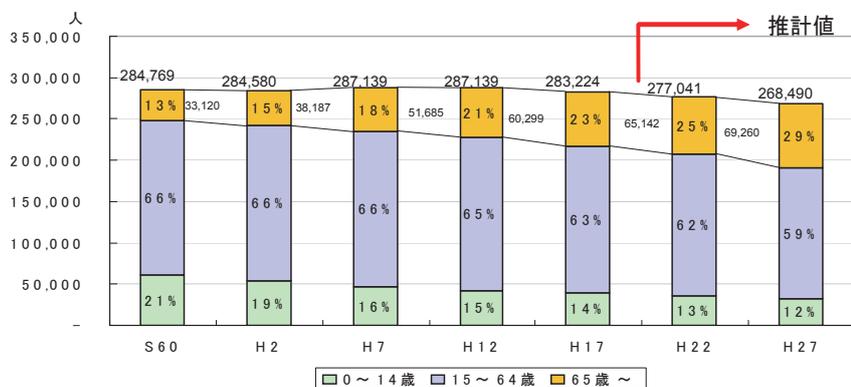


図2-3 長岡市の高齢化の推移

資料：平成17年国勢調査、平成22年以降は市推計

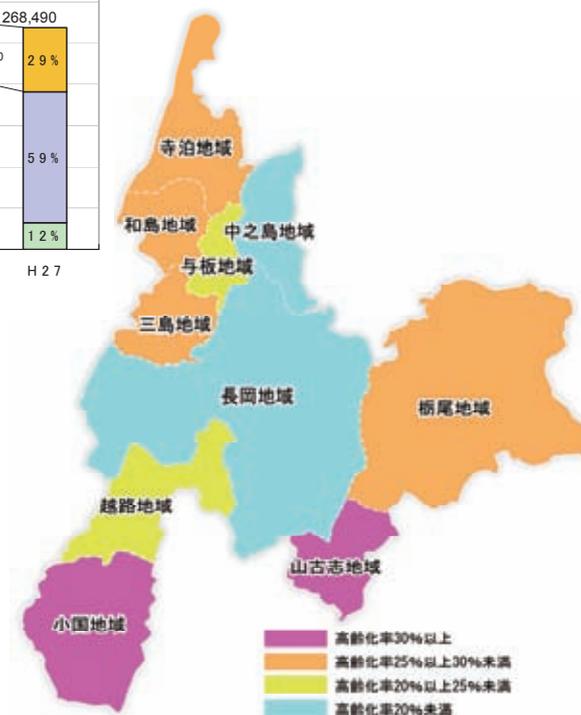


図2-4 高齡化率の地域分布（平成12年度）

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。

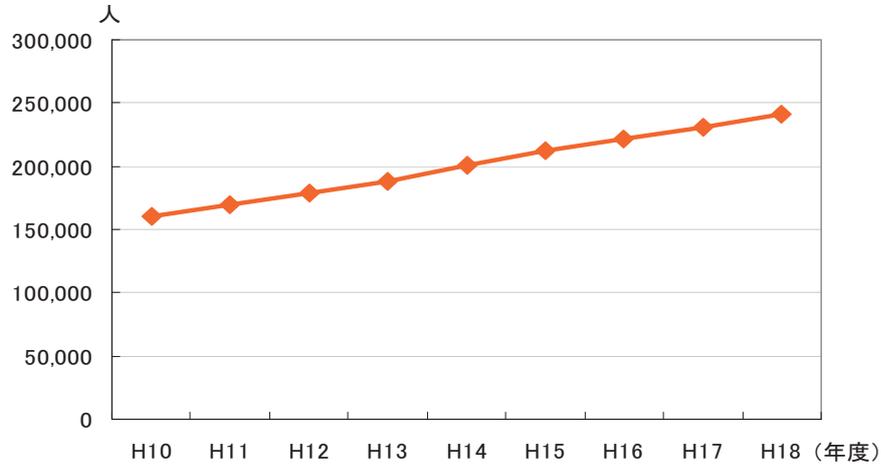


図2-5 県内高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数の推移

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。

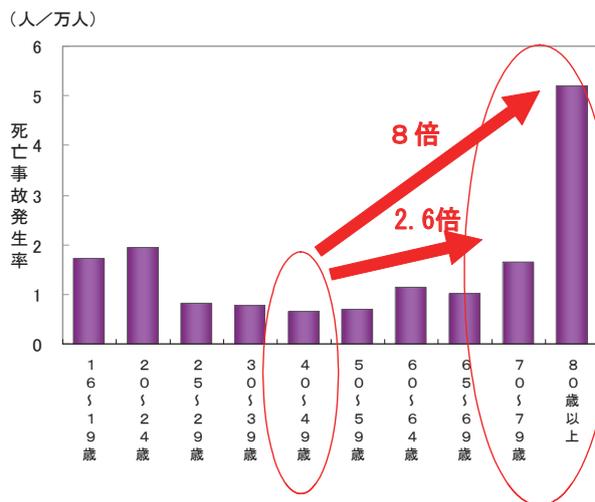


図2-6 年齢階層別、運転免許保有者1万人当たり第一当事者死亡事故発生率（平成18年度 新潟県）



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

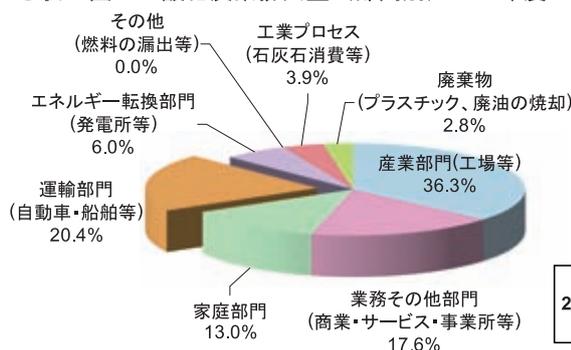
図2-8 申請による運転免許の取り消し件数の年齢別推移

資料：運転免許統計（警察庁）

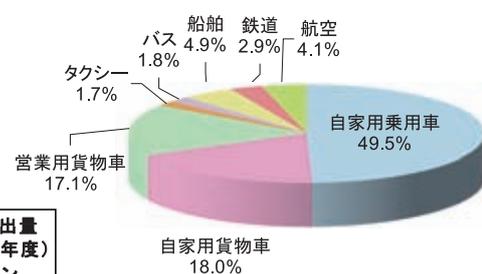
## ⑦地球環境問題

- ・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

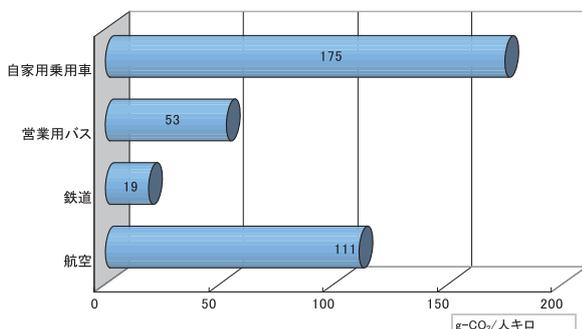


●運輸部門の二酸化炭素排出量（部門別）2004年度



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。

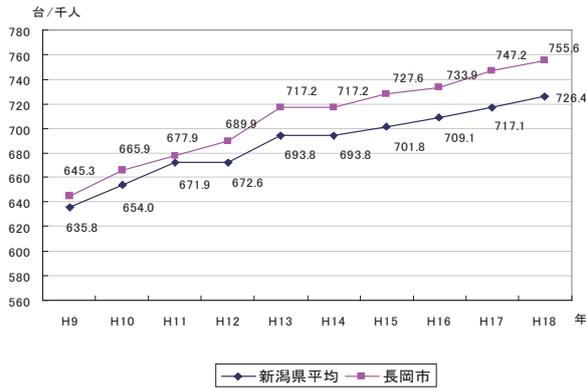


図2-10 自動車保有台数の推移  
(人口千人あたりの平均値)

資料：新潟県

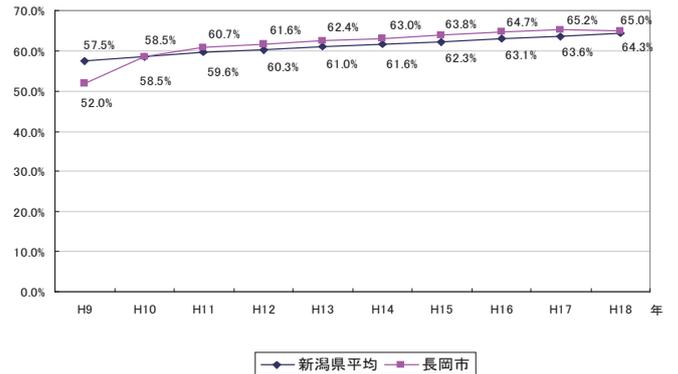


図2-11 運転免許保有率

資料：新潟県

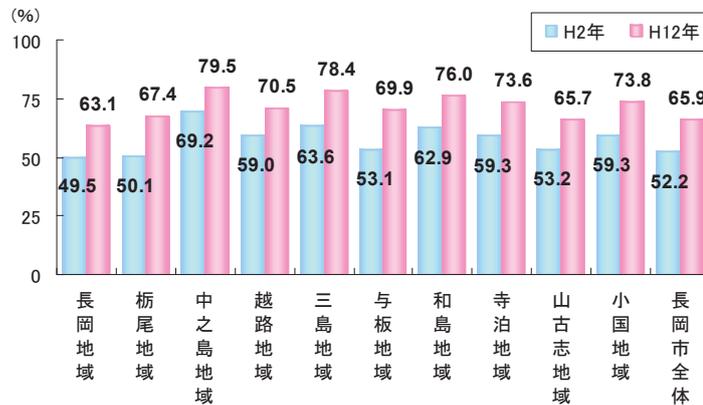


図2-12 通勤・通学における自動車分担率の変化

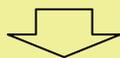
資料：国勢調査

## ②道路運送法改正による影響

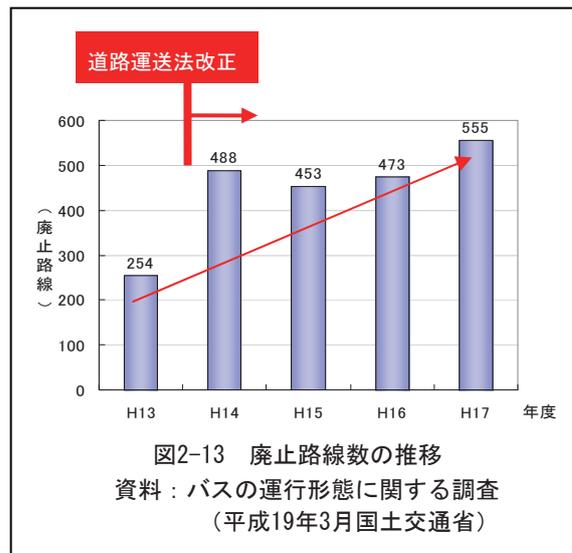
- ・平成14年度に施行された道路運送法改正で、需給調整規制が廃止され、新規参入・撤退が容易になりました。
- ・平成14年度以降、全国でバス路線の廃止が急増しています。
- ・長岡市においても、中山間地等における利用者が少ない赤字路線の廃止が顕在化し、生活交通の確保が大きな課題となっています。

### ○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。

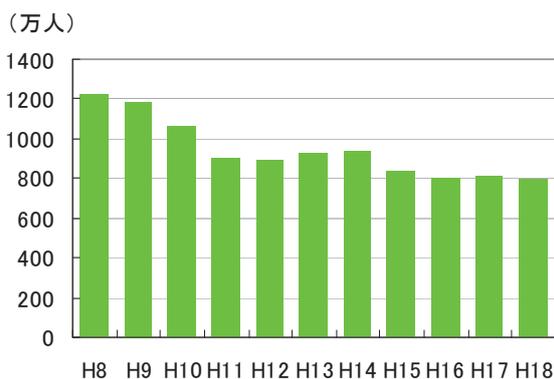


図2-14 バス利用者数の推移

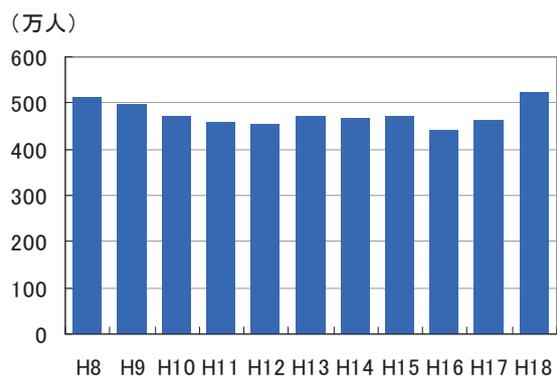


図2-15 鉄道利用者数の推移

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㈱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。

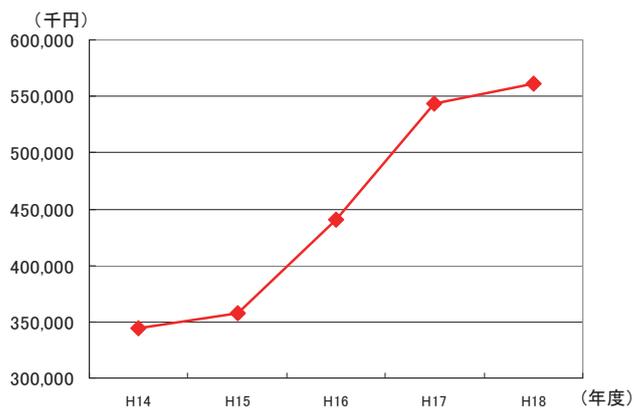


図2-16 経常損益（赤字額）の推移

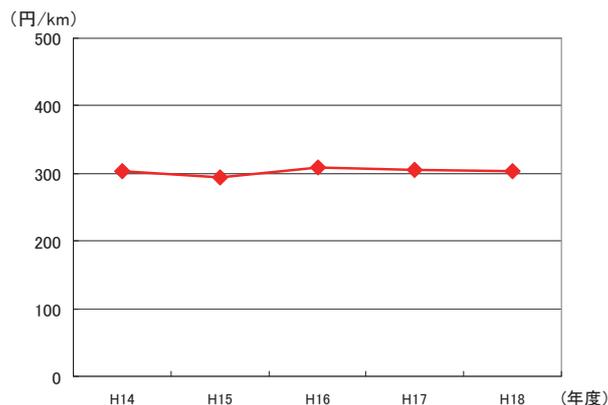


図2-17 1km当りの運賃原価の推移

資料：越後交通㈱

#### 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）

# 3. 長岡市における公共交通の現況

## (1) 長岡市における人の動き

### ①全目的による人の動き

- ・周辺地域と長岡地域間の人の動きが顕著であり、特に越路地域（13,632人/日）との動きが多く、隣接する見附市（18,789人/日）、小千谷市（13,876人/日）との動きも多くなっています。
- ・周辺地域間の移動は少ないですが、中之島地域⇄見附市（4,503人/日）、栃尾地域⇄見附市（3,506人/日）、越路地域⇄小千谷市（2,155人/日）の動きが比較的多くなっています。
- ・和島地域は、長岡地域（1,381人/日）との移動と寺泊地域（1,333人/日）との移動が同程度あり、寺泊地域との結びつきが強くなっています。

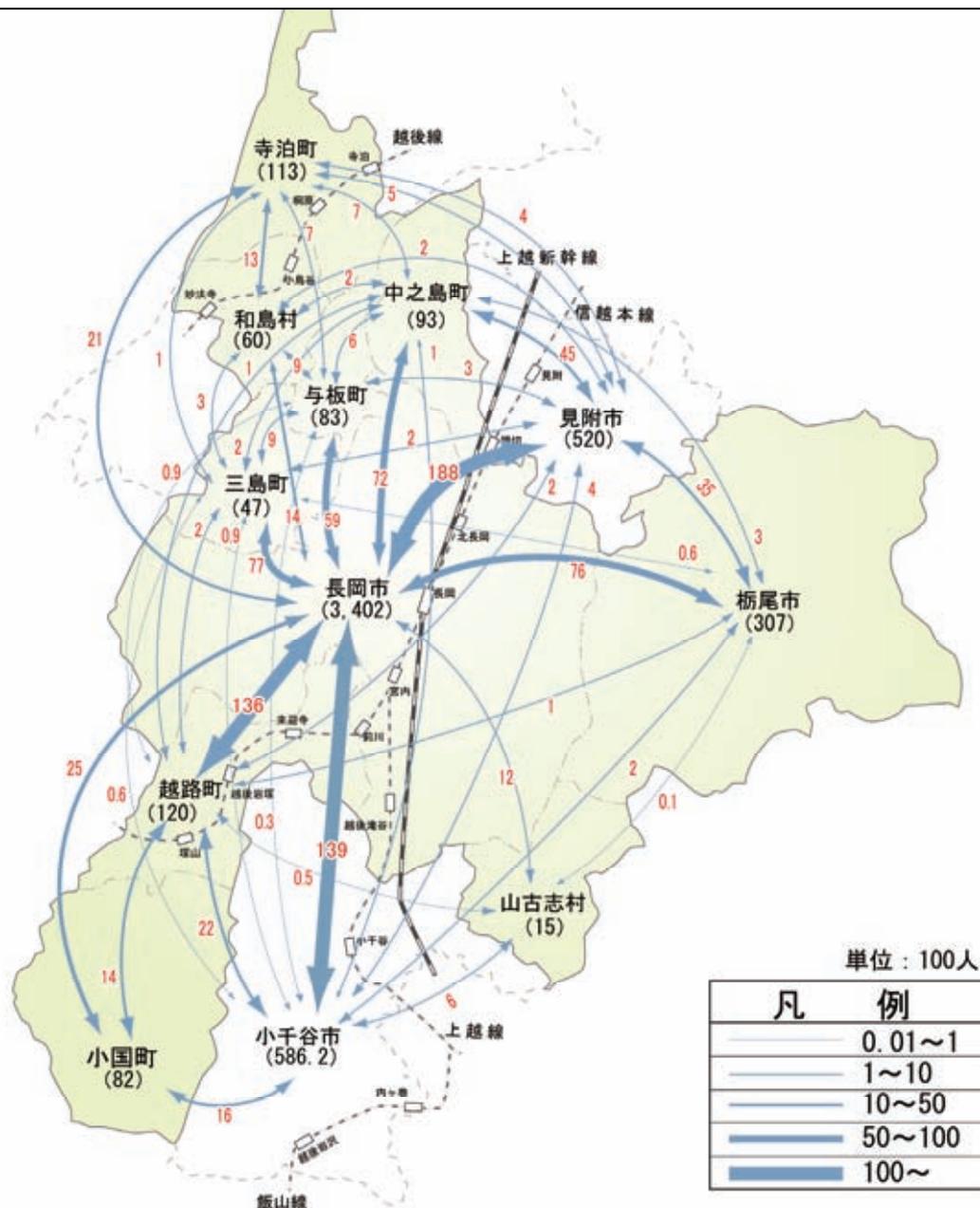


図 3-1 長岡都市圏における1日の人の動き（全目的）

資料：平成11年長岡都市圏パーソントリップ調査、平成12年国勢調査

## ②通勤を目的とした人の動き

- ・周辺地域と長岡地域との人の動きが主であり、特に越路地域（9,016人/日）との動きが多く、隣接する見附市（11,956人/日）、小千谷市（8,936人/日）との動きも多くなっています。
- ・周辺地域間の人動きは少ないですが、中之島地域⇄見附市（3,058人/日）、栃尾地域⇄見附市（2,206人/日）、越路地域⇄小千谷市（1,450人/日）が比較的多くなっています。

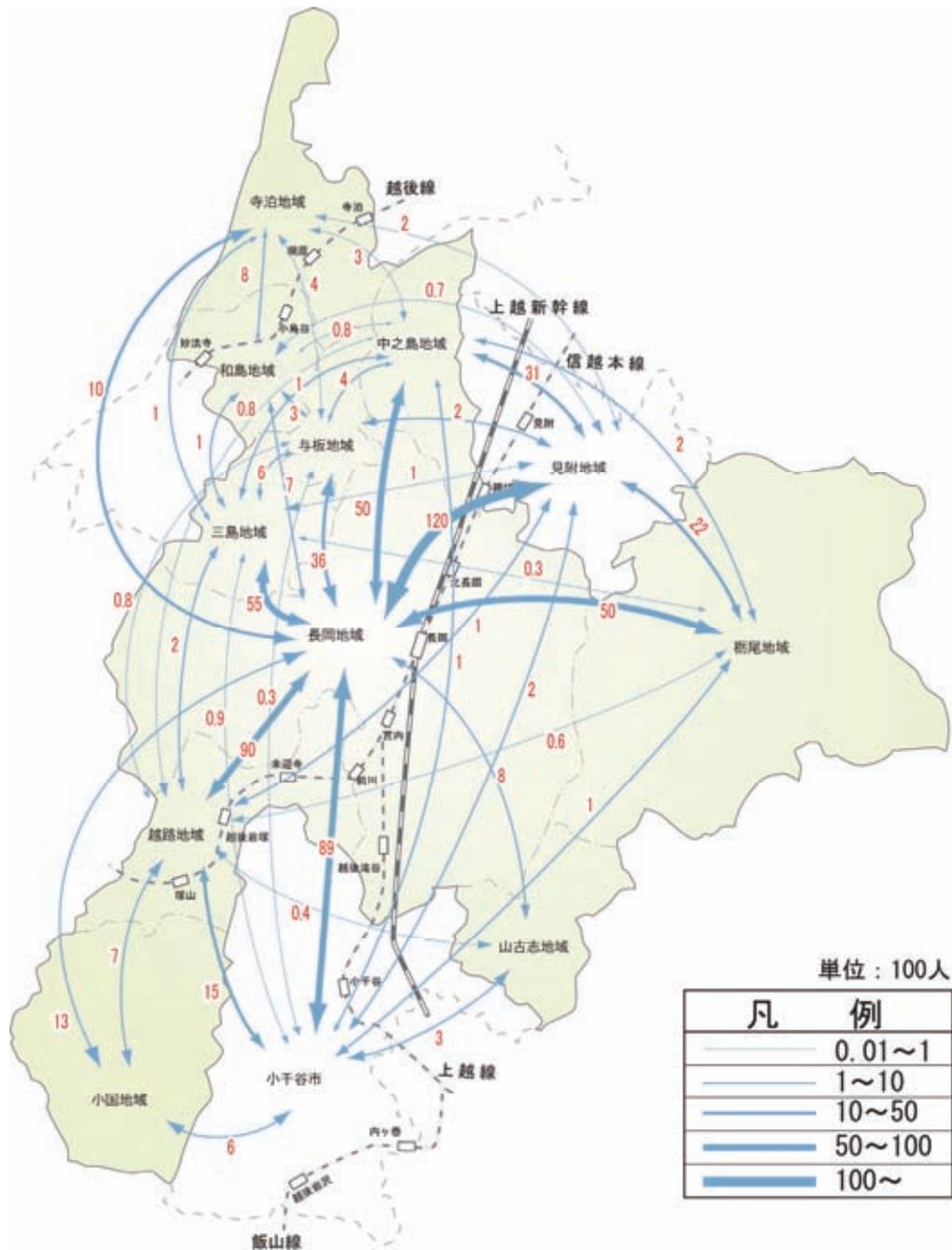


図 3-2 長岡都市圏における1日の人の動き（通勤）

資料：平成11年長岡都市圏パーソントリップ調査、平成12年国勢調査



#### ④通院、買い物等を目的とした人の動き

- ・通勤と同様に長岡地域と越路地域（2,036人/日）、見附市（2,867人/日）、小千谷市（1,487人/日）との人の動きが多くなっています。
- ・長岡地域と接していない地域では、距離の近い隣接地域、小国地域⇄小千谷市（415人/日）、和島地域⇄寺泊地域（230人/日）との動きも比較的が多くなっています。

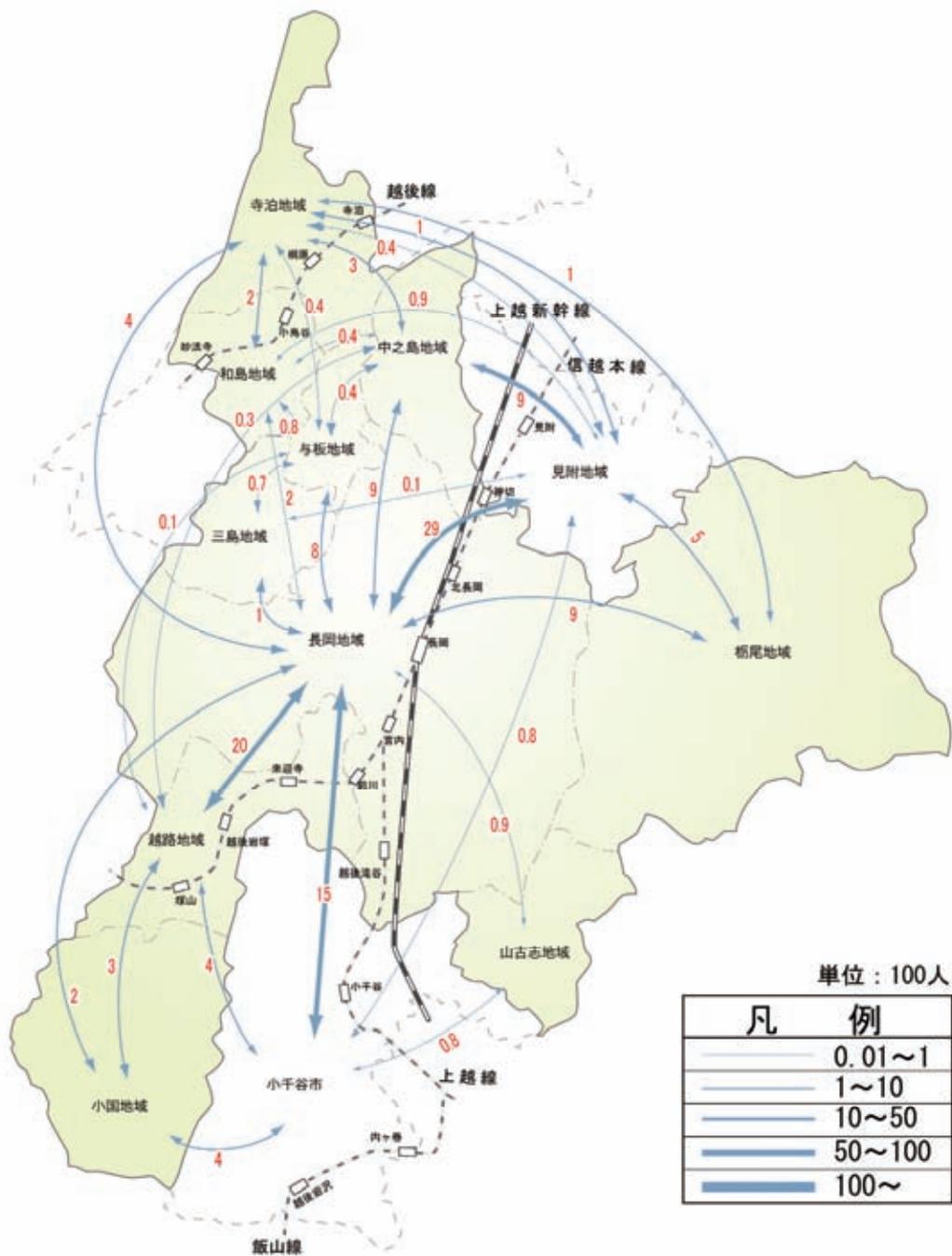


図 3-4 長岡都市圏における1日の人の動き（通院、買い物等）

資料：平成11年長岡都市圏パーソントリップ調査、平成12年国勢調査

### ⑤私用、業務などを目的とした人の動き

- ・長岡地域との動きは小千谷市（2,467人/日）、見附市（1,774人/日）、越路地域（1,500人/日）との移動が多いです。
- ・周辺地域間の動きでは、与板地域⇄和島地域（540人/日）、中之島地域⇄見附市（417人/日）、小国地域⇄小千谷市（440人/日）との動きが比較的多くなっています。

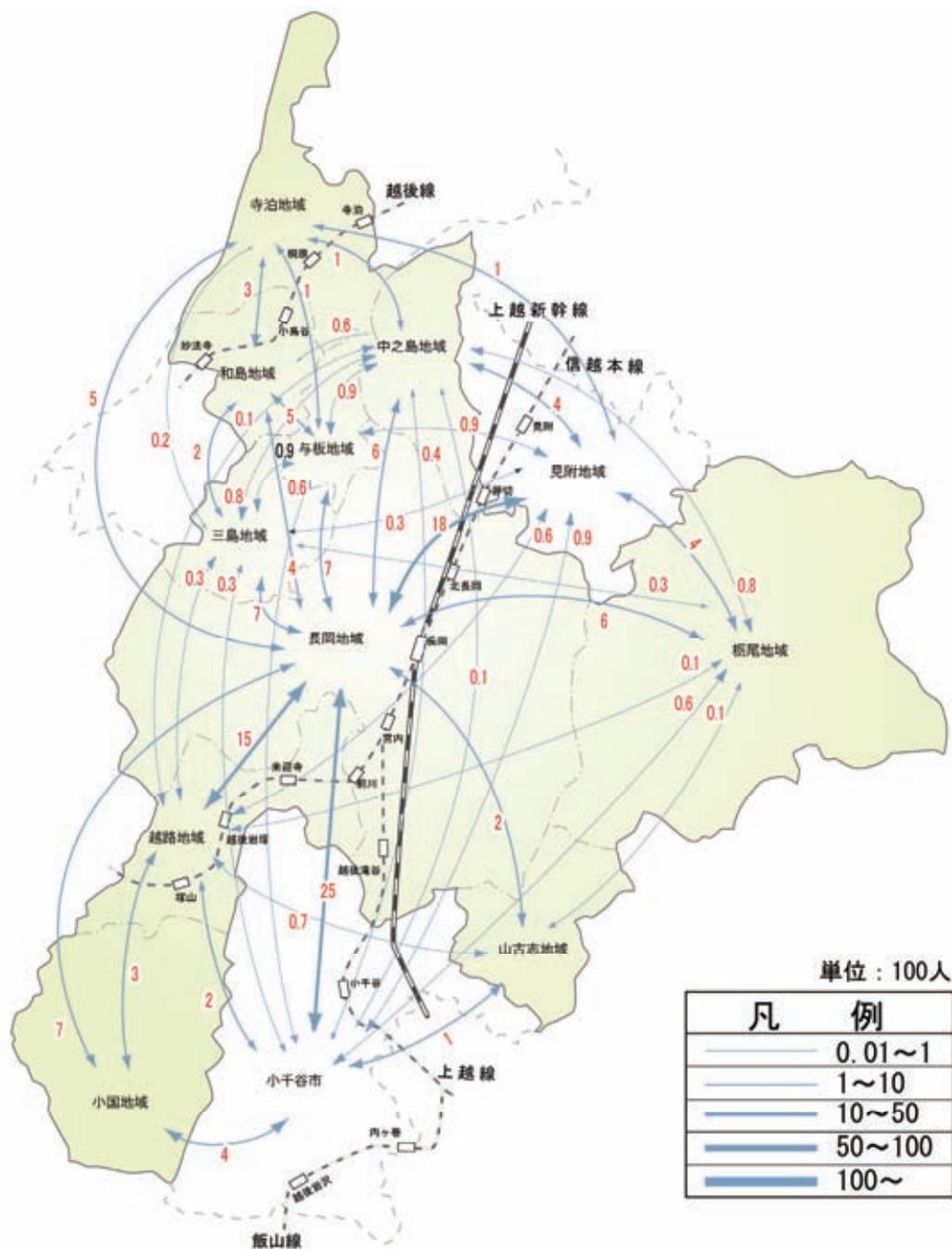


図 3-5 長岡都市圏における1日の人の動き（私用、業務目的）

資料：平成11年長岡都市圏パーソントリップ調査、平成12年国勢調査

## (2) 長岡市の公共交通の現況

### ①バス・鉄道の路線網について

- ・バス路線網は、市街地や集落を結び、概ね地域全体を網羅していますが、中之島地域、寺泊地域及び和島地域などでは、一部バス路線がない集落があります。
- ・バス路線は、長岡駅を中心として周辺地域を放射状に結ぶ路線網となっており、人の動き（市民の移動ニーズ）に概ね合致しています。
- ・周辺地域間を連絡するバス路線は、中之島地域～見附市～栃尾地域、小国地域～小千谷市、寺泊地域～燕市などに限られています。また、小国地域や山古志地域ではコミュニティバスが運行されています。
- ・鉄道在来線は、信越本線、上越線、越後線が運行されており、見附ー長岡ー越路、長岡ー小千谷、和島ー寺泊がそれぞれ連絡しています。

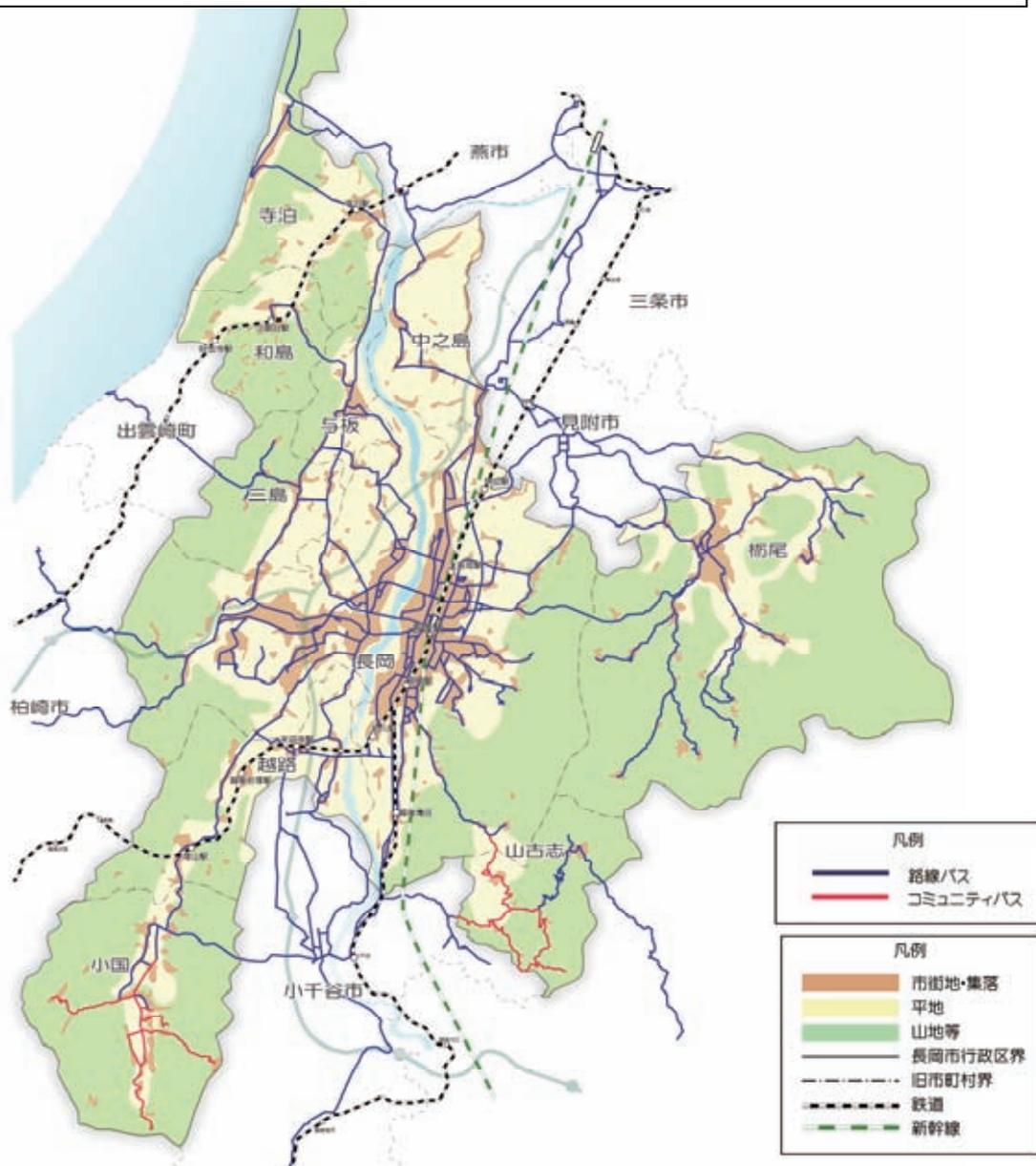
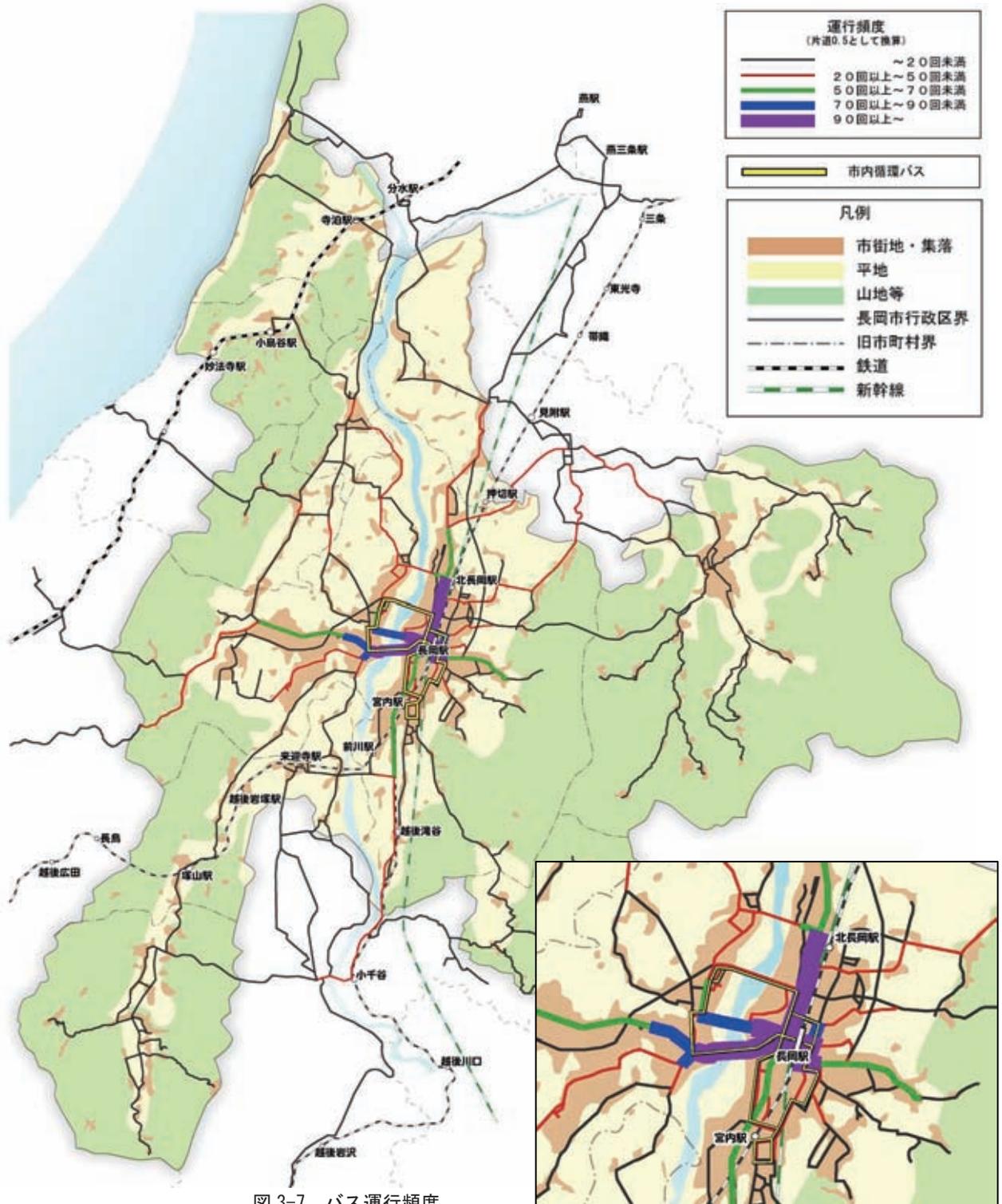


図 3-6 バス、鉄道路線

## ②運行頻度について

- ・バスの平日1日の運行頻度は、市民の動きが多い長岡駅周辺の中心市街地が多く、郊外に行くにしたがって少なくなっています。

(注：運行頻度とは、平日1日の片道を0.5とした場合の運行本数)



### (3) バス路線の機能分類による分析

・長岡市内の路線バスはおよそ 160 系統あります。これらのバス路線を機能別に 5 つに分類した上で運行状況や利用状況を分析します。

- 長岡駅～周辺地域を結ぶ路線 … 「基幹路線」
- 長岡地域の中心部を運行する循環路線などの路線 … 「市街地路線」
- 長岡駅と長岡地域の郊外を結ぶ路線 … 「長岡地域郊外路線」
- 周辺地域内を運行する路線 … 「周辺地域内路線」
- 周辺地域を相互に連絡する路線 … 「地域相互連絡路線」

#### 「基幹路線」(長岡駅⇄周辺地域との運行)

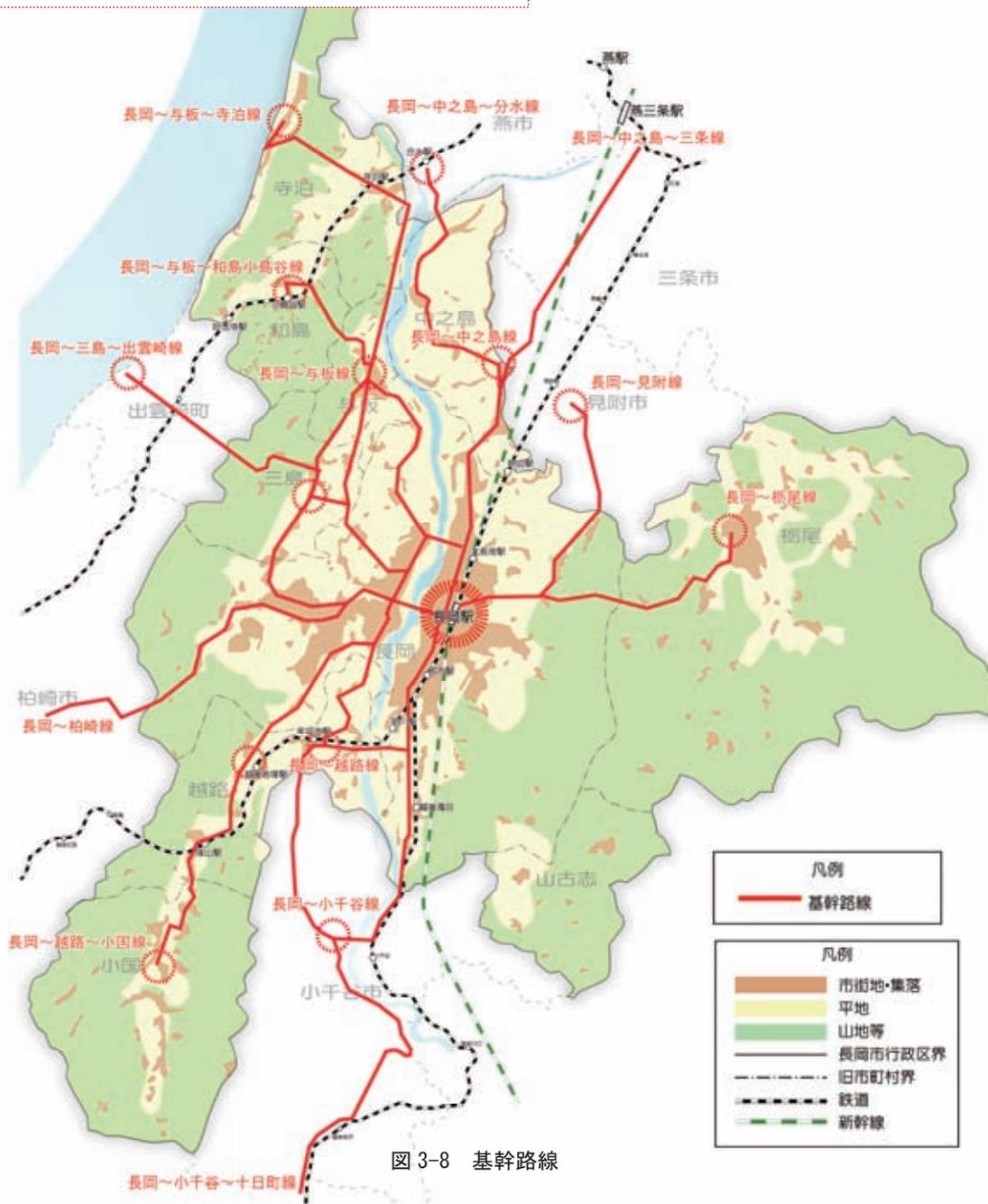


図 3-8 基幹路線



## ①運行状況及び利用状況

### ア) 基幹路線について

- ・周辺地域と長岡地域の人動きとバスの運行状況を見ると、中之島地域、越路地域、三島地域、栃尾地域、与板地域との間は、人の動き、路線バスの運行本数ともに多く充実しています。一方、市中心部から離れている小国地域、和島地域、寺泊地域は人の動きも少なく、運行本数も少なくなっており、特に和島地域ではそれが顕著となっています。
- ・朝の通勤・通学時間帯の周辺地域から長岡地域（長岡駅）へ向かうバスは、小国地域、和島地域、出雲崎町、三条市、燕市方面からの運行本数が少なく利便性が低くなっています。また、長岡地域（長岡駅）から周辺地域へ帰る場合、和島地域、寺泊地域、三条市、燕市方面へは20時以降の運行がありません。

表 3-1 基幹路線（市内線）における人の動きとバスの運行状況 ※平成 19 年 10 月現在

基幹路線 (市内線)	周辺地域 (市内線)	1日の人の動き(地域⇄長岡中心部)(単位:人)					1日の運行本数(本)		始発終発時刻			
		全体	通勤	通学	買物等	その他	中心部へ	郊外へ	周辺地域→長岡駅		長岡駅→周辺地域	
									始発時刻	到着時刻	終発時刻	到着時刻
	中之島方面	7,180	5,078	644	852	606	28	26	6:38	7:04	21:10	21:35
	越路方面	13,632	9,016	1,080	2,036	1,500	41	38	6:37	7:17	20:45	21:09
	三島方面	7,677	5,508	440	989	740	32	32	6:35	7:16	21:00	21:30
	小国方面	2,465	1,264	242	237	722	12	12	6:50	7:55	20:00	21:05
	和島方面	1,381	724	42	238	377	6	5	6:50	7:54	17:50	18:54
	寺泊方面	2,111	1,004	188	404	515	14	15	5:50	6:58	19:25	20:33
	栃尾方面	7,679	4,998	1,172	918	591	32	35	6:30	7:27	21:40	22:37
	与板方面	5,913	3,622	820	815	656	40	38	6:24	6:58	21:40	22:22

 人の動きが多く、運行本数も多い  
 人の動きが少なく、運行本数も少ない

表 3-2 基幹路線（市外線）におけるバスの運行状況 ※平成 19 年 10 月現在

基幹路線 (市外線)	地域	1日の運行本数(本)		始発終発時刻			
		中心部へ	郊外へ	市外→長岡駅		長岡駅→市外	
				始発時刻	到着時刻	終発時刻	到着時刻
	十日町市方面	11	10	6:10	7:44	20:00	21:34
	小千谷市方面	51	51	6:30	7:25	21:40	22:21
	柏崎市方面	18	18	6:40	7:48	20:00	21:08
	出雲崎町方面	8	8	6:35	7:31	20:00	20:55
	三条市方面	13	12	7:20	8:25	18:40	19:48
	見附市方面	70	66	5:54	6:11	21:40	22:10
	燕市方面	9	8	6:45	7:39	19:10	20:05

表 3-3 基幹路線における時間帯別のバスの運行状況（本数） ※平成 19 年 10 月現在

基幹路線	周辺地域 (市外線)	運行頻度(本)									
		周辺地域・市外→長岡駅				長岡駅→周辺地域・市外				1日本数	
		～10時	～16時	～20時	～最終	～10時	～16時	～20時	～最終	中心部へ	郊外へ
	中之島方面	8	11	8	1	6	11	7	2	28	26
	越路方面	13	15	12	1	8	15	13	2	41	38
	三島方面	12	10	10	0	6	13	10	3	32	32
	小国方面	3	6	3	0	2	5	4	1	12	12
	和島方面	2	1	3	0	1	2	2	0	6	5
	寺泊方面	5	5	4	0	3	6	6	0	14	15
	栃尾方面	11	11	9	1	8	10	14	3	32	35
	与板方面	15	11	14	0	7	17	12	2	40	38
	十日町市方面	5	3	3	0	2	3	4	1	11	10
	小千谷市方面	15	18	15	3	12	20	15	4	51	51
	柏崎市方面	6	6	5	1	5	6	6	1	18	18
	出雲崎町方面	2	3	3	0	2	3	2	1	8	8
	三条市方面	3	5	4	1	4	5	3	0	13	12
	見附市方面	22	27	18	3	12	26	20	8	70	66
	燕市方面	3	3	3	0	2	3	3	0	9	8

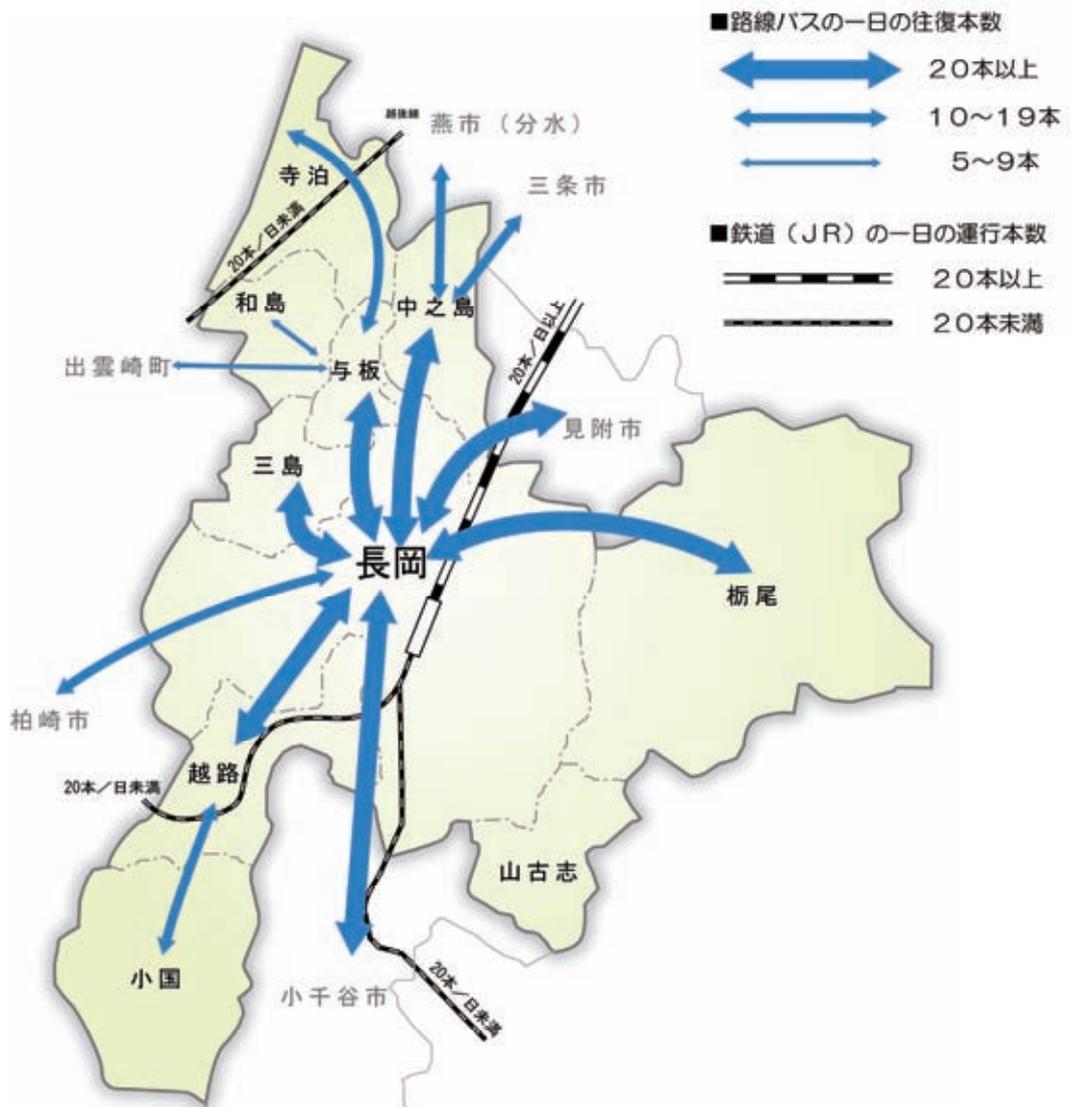


図 3-11 運行頻度概念図

（注：運行頻度とは、平日1日の片道を0.5とした場合の運行本数）

## イ) 市街地路線について

- ・市街地路線は、病院、学校、公共施設、商業施設等を連絡しており、通院や買い物等の日常生活の足として機能しています。
- ・通院、買い物等の目的に対応する運行頻度は十分に確保されていますが、中央循環線、南循環線は、朝夕の通勤時間帯の運行が少なく、通勤目的には利用しにくい状況です。

## ウ) 長岡地域郊外路線について

- ・市街地路線と同じように、病院、学校、公共施設、商業施設等を連絡していますが、長岡西病院、向陵高校などを経由し関原方面を結ぶ路線（番号⑤）、新産業センターを経由し長岡技大・長峰児童公園方面を結ぶ路線（番号⑥）、日赤病院などを経由し江陽団地方面を結ぶ路線（番号⑦）、精神医療センターなどがあり宝町方面を結ぶ路線（番号⑩）、長岡大学、長岡高専などがある悠久山方面を結ぶ路線（番号⑪）、中央病院を結ぶ路線（番号⑮、⑯）の運行頻度が高くなっています。
- ・一方、二次商圏を持つ大規模商業店舗が集中して立地している堺・古正寺地区や川崎地区を連絡する路線バスの運行頻度は低くなっています。
- ・長岡駅から周辺地域へ向かう終発の時刻は、20時台が多くなっています。

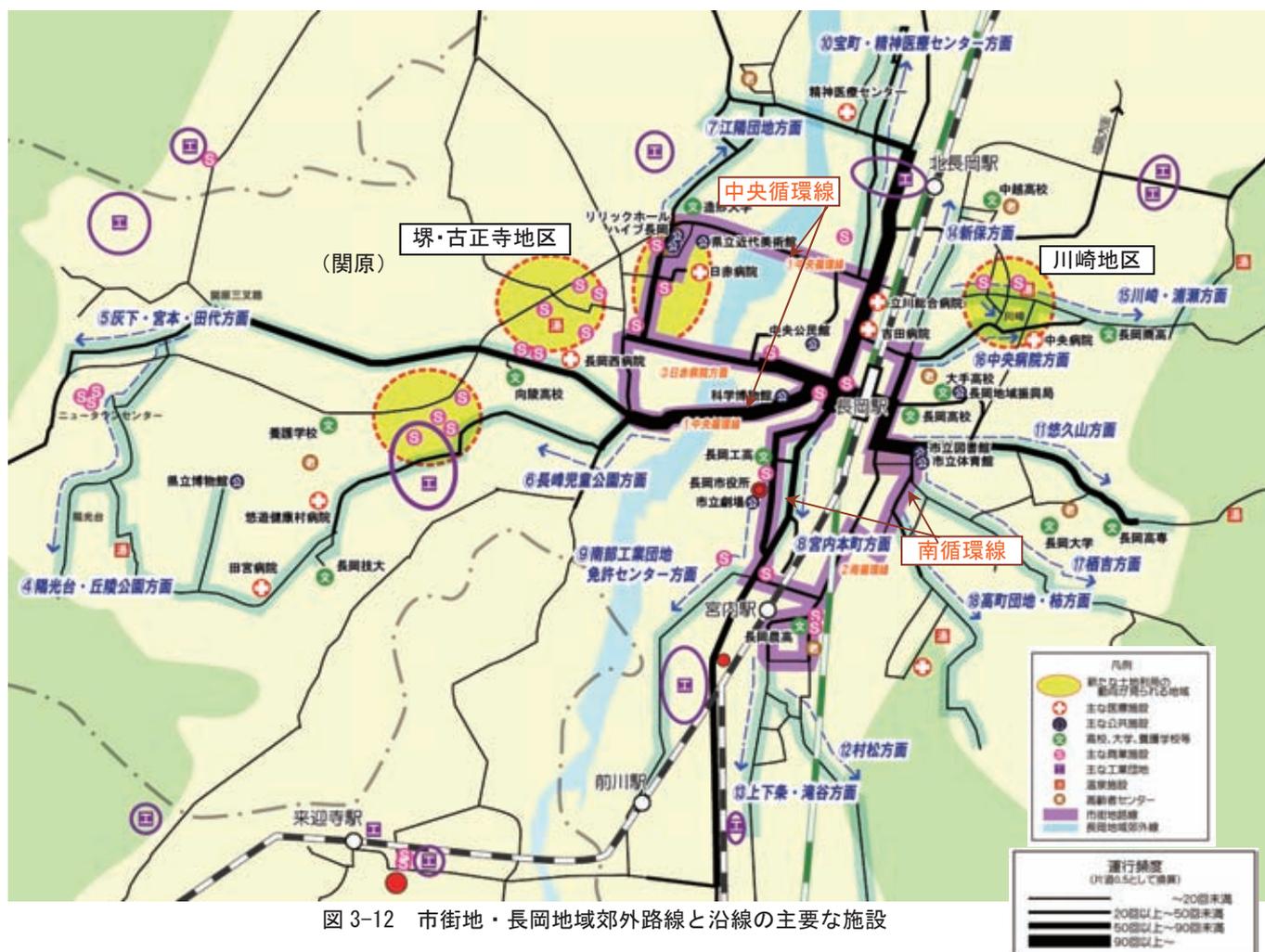


図 3-12 市街地・長岡地域郊外路線と沿線の主要な施設

表 3-4 市街地路線、各方面市内路線における各時間帯別の運行状況 ※平成 19 年 10 月現在

	運行方面	周辺の主な施設	運行本数(本)									
			起点⇒長岡駅					長岡駅⇒起点				
			～10時	～16時	～20時	～最終	合計	～10時	～16時	～20時	～最終	合計
市街地路線	①中央循環線	日赤病院	7	16	7	0	30	6	16	6	0	28
	②南循環線	市役所	3	6	4	0	13	3	6	4	0	13
	③日赤病院方面	日赤病院	5	11	10	6	32	7	13	9	4	33
長岡地域郊外線 (川西)	④陽光台・丘陵公園方面	西病院、丘陵公園	5	4	4	1	14	1	4	5	2	12
	⑤灰下・宮本・田代方面	西病院、向陵高校	10	10	7	2	29	6	9	9	3	27
	⑥長峰児童公園方面	長岡技大、新産業センター	8	12	8	0	28	8	12	8	2	30
長岡地域郊外線 (川東)	⑦江陽団地方面	日赤病院	8	12	7	1	28	6	12	7	2	27
	⑧宮内本町方面	宮内駅	5	6	4	2	17	5	6	4	1	16
	⑨南部工業団地・免許センター方面	市役所、免許センター	4	6	5	1	16	4	6	5	1	16
	⑩宝町・精神医療センター方面	精神医療センター	13	16	13	0	42	12	15	13	3	43
	⑪悠久山方面	長岡大、長岡高専	20	24	18	3	65	18	24	18	5	65
	⑫村松方面	宮内駅	4	3	3	0	10	3	3	5	1	12
	⑬上下条・滝谷方面	滝谷駅	5	4	4	1	14	3	4	5	1	13
	⑭新保方面	中越高校	10	14	9	1	34	6	12	12	2	32
	⑮川崎・浦瀬方面	中央病院	8	9	6	1	24	4	9	8	2	23
	⑯中央病院方面	中央病院	9	16	8	2	35	12	13	9	2	36
⑰栖吉方面	市立体育館	6	6	4	0	16	4	6	6	1	17	
⑱高町団地・柿方面	長岡温泉	6	6	6	0	18	5	6	7	2	20	

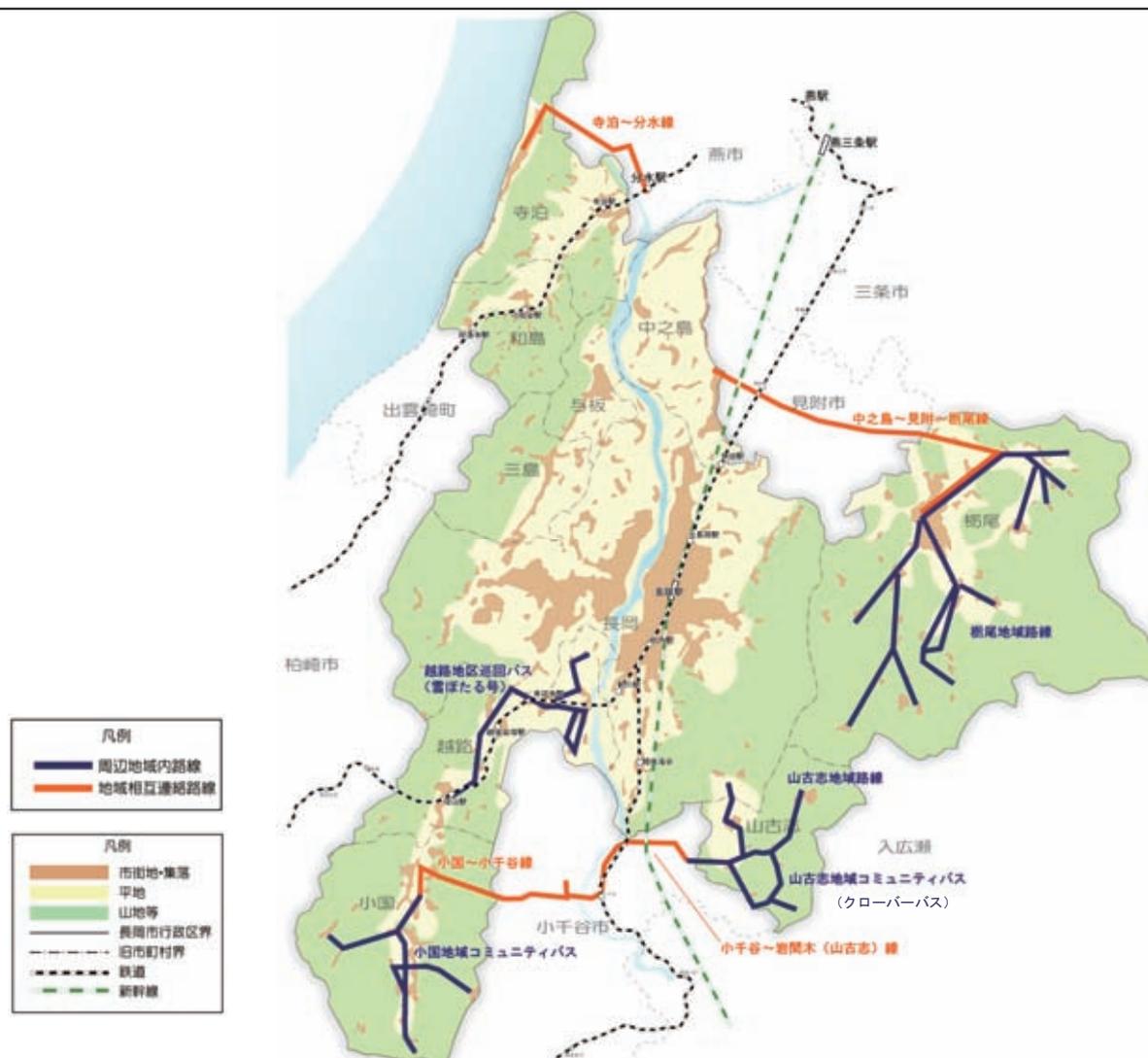
	運行方面	周辺の主な施設	始発終発時刻			
			起点⇒長岡駅		長岡駅⇒起点	
			始発時刻	到着時刻	終発時刻	到着時刻
市街地路線	①中央循環線	日赤病院	7:15	8:00	18:30	19:05
	②南循環線	市役所	7:00	7:55	19:05	20:00
	③日赤病院方面	日赤病院	6:15	6:25	20:40	20:52
長岡地域郊外線 (川西)	④陽光台・丘陵公園方面	西病院、丘陵公園	6:02	6:36	21:30	22:04
	⑤灰下・宮本・田代方面	西病院、向陵高校	6:23	7:01	22:00	22:30
	⑥長峰児童公園方面	長岡技大、新産業センター	7:00	7:25	21:20	21:45
長岡地域郊外線 (川東)	⑦江陽団地方面	日赤病院	6:50	7:16	21:15	21:39
	⑧宮内本町方面	宮内駅	6:45	6:57	20:50	21:06
	⑨南部工業団地・免許センター方面	市役所、免許センター	7:00	7:22	20:25	20:47
	⑩宝町・精神医療センター方面	精神医療センター	6:50	7:07	22:00	22:20
	⑪悠久山方面	長岡大、長岡高専	6:20	6:34	22:00	22:14
	⑫村松方面	宮内駅	7:07	7:32	20:30	20:53
	⑬上下条・滝谷方面	滝谷駅	6:35	7:00	20:00	20:19
	⑭新保方面	中越高校	6:55	7:09	21:20	21:35
	⑮川崎・浦瀬方面	中央病院	6:36	6:54	20:50	21:04
	⑯中央病院方面	中央病院	7:03	7:17	20:50	21:00
⑰栖吉方面	市立体育館	7:10	7:28	20:25	20:43	
⑱高町団地・柿方面	長岡温泉	7:05	7:23	21:00	21:13	

## エ) 周辺地域内路線について

- ・小国地域、越路地域では、JR 駅、支所、診療所や小中学校等を経由するコミュニティバスが運行されています。
- ・栃尾地域では、基幹路線の終点となっている栃尾車庫前から山間地の集落まで、放射状にきめこまかく運行されています。
- ・山古志地域では、NPOによるコミュニティバス（クローバーバス）が平成 20 年 7 月より運行されています。
- ・最終のバス時刻は 19 時頃となっています。

## オ) 地域相互連絡路線について

- ・中之島地域～見附市～栃尾地域、小国地域～小千谷市、寺泊地域～燕市を結ぶ路線が運行されています。
- ・運行本数は少なく、また、最終のバス時刻は 18 時前後となっています。



再掲 周辺地域内路線、地域相互連絡路線

表 3-5 周辺地域内路線、地域相互連絡路線の運行状況

	地域	路線数	運行頻度	運行時間帯	
周辺地域内 路線	小国地域	3	小国支所＝大貝線	10本/日	6時～18時
			八王子線	6本/週	
			法末線	6本/週	
	越路地域 (雪ぼたる号)	3	塚山線	9.5本/日	7時～19時
			岩野線	1.5本/日	
			飯島線	0.5本/日	
	栃尾地域	3	上塩線(梅之俣、葎谷、入塩川)	10本/日	6時～19時
			栃堀線	6本/日	
			栗山沢線	4本/日	
			軽井沢線	4本/日	
			半蔵金・新山線	4本/日	
	山古志地域 (クローバーバス)	4	村松＝蓬平＝山古志支所線	5.5本/日	6時～19時
			種芋原＝山古志支所線	5本/日	
小松倉＝山古志支所線			4.5本/日		
岩間木＝山古志支所線			5本/日		
地域相互 連絡路線	栃尾＝見附＝中之島	1	3本/日	6時～18時	
	寺泊＝燕、三条	1	9本/日	6時～19時	
	小国＝小千谷	1	4本/日	6時～18時	
	小千谷＝岩間木	1	5本/日	6時～19時	

(注：運行頻度とは、片道を0.5とした場合の運行本数)

## ②路線バスの収支状況

5つに機能分類した路線の中から代表的な路線を選定し、収支状況を整理しました。

長岡地域を通る「市街地路線」、「長岡地域郊外路線」の収支率は比較的高く、周辺地域を通る「周辺地域内路線」、「地域連絡相互路線」の収支率は低くなっています。

### ○基幹路線

10路線のうち8路線は赤字であり、平均の収支率は61%となっています。

### ○市街地路線

いずれの路線も赤字ですが、その中で「くるりん」の収支率は比較的高くなっています。

### ○長岡地域郊外路線

5路線のうち3路線が赤字となっていますが、平均の収支率が108%となっています。悠久山方面(路線No18)を結ぶ路線が、悠久山公園や長岡大学、長岡高専、市立図書館などの利用者の多い施設へアクセスし収支率が高いことから、全体を底上げしています。

### ○周辺地域内路線、地域連絡相互路線

いずれの路線も赤字ですが、越路地域の雪ぼたる号の収支率が比較的高くなっています。それ以外の路線は平均乗車密度が2人程度、収支率も30~50%と極めて低い状況です。

山古志地域を運行する路線は、平成19年12月に不採算のため路線が廃止され、NPOによるコミュニティバスが平成20年7月から運行されています。

表 3-6 代表的な路線における収支の状況

区分	No	起点	終点	キロ程	平均運行回数	平均乗車密度	収支(万円)			収支率(A)/(B)	補助額(万円)				
							収入(A)	経費(B)	損益(A)-(B)		国	県	長岡市	他市町村	計
基幹路線	1	長岡駅前	東三条駅前	27.8	6.4	4.8	2,205	3,992	▲1,787	55%	0	0	0	0	0
	2	長岡駅東口	上見附車庫前	16.4	7.9	5.0	1,762	2,918	▲1,156	60%	0	0	0	0	0
	3	(快)長岡駅東口	栃尾車庫前	18.3	3.4	13.8	2,343	1,392	951	168%	0	0	0	0	0
	4	(急)長岡駅前	十日町車庫前	45.9	14.4	6.3	7,301	15,347	▲8,046	48%	0	0	0	0	0
	5	(急)長岡駅前	大町	33.4	8.4	5.3	3,588	5,931	▲2,343	60%	1,172	1,172	0	0	2,343
	6	長岡駅前	小島谷駅前	25.1	3.4	3.9	818	1,938	▲1,120	42%	0	0	0	0	0
	7	長岡駅前	与板警察署前	18.2	3.1	5.5	1,009	1,267	▲258	80%	129	129	0	0	258
	8	長岡駅前	出雲崎車庫前	24.6	2.9	10.0	1,829	1,630	199	112%	0	0	0	0	0
	9	(急)長岡駅前	柏崎駅前	37.2	8.9	6.6	4,287	7,409	▲3,122	58%	1,560	1,560	0	0	3,120
	10	長岡駅前	小国車庫前	29.6	6.4	6.2	2,814	4,242	▲1,428	66%	714	714	0	0	1,428
基幹路線計							27,956	46,066	▲18,110	61%	3,575	3,575	0	0	7,149
市街地路線	11	くるりん		10.0	28.9	6.8	5,637	6,528	▲891	86%	0	0	891	0	891
	12	南循環		12.9	12.6	6.9	2,167	3,646	▲1,479	59%	0	0	1,479	0	1,479
	13	長岡駅前	本社営業所(千秋が原)	3.6	9.6	1.4	258	766	▲508	34%	0	0	0	0	0
	市街地路線計							8,062	10,940	▲2,878	74%	0	0	2,370	0
長岡地域郊外路線	14	長岡駅前	免許センター	9.0	6.6	4.3	866	1,320	▲454	66%	0	0	0	0	0
	15	長岡駅東口	上下条	5.3	4.9	3.3	428	584	▲156	73%	0	0	0	0	0
	16	長岡駅前	宮本新保	10.7	9.8	6.6	2,347	2,320	27	101%	0	0	0	0	0
	17	長岡駅前	宝町	5.1	17.4	3.6	1,593	1,987	▲394	80%	0	0	0	0	0
	18	長岡駅東口	悠久山	4.3	50.0	5.9	6,585	4,756	1,829	138%	0	0	0	0	0
長岡地域郊外路線計							11,819	10,967	852	108%	0	0	0	0	0
周辺地域内連絡路線	19	越路雪ぼたる号		9.4	15.4	7.8	1,411	1,633	▲222	86%	0	0	222	0	222
	20	栃尾車庫	入塩川	12.6	3.0	2.0	242	640	▲398	38%	0	196	196	0	392
	21	栃尾車庫	栃摺	7.3	6.0	2.0	368	742	▲374	50%	0	155	218	0	373
	22	太田入口	山古志支所	7.0	5.0	1.1	0	1,080	▲1,080	0%	0	0	1,080	0	1,080
	周辺地域内連絡路線計							2,021	4,095	▲2,074	49%	0	351	1,716	0
地域相互連絡路線	23	栃尾車庫	中之島文化センター	18.2	0.4	2.6	62	200	▲138	31%	0	0	0	0	0
	地域相互連絡路線計							62	200	▲138	31%	0	0	0	0
計							49,920	72,268	▲22,348	69%	3,575	3,926	4,086	0	11,586

参考資料

- ・キロ程、1人平均乗車キロ程、平均乗車密度、経常収益 … 平成18年度運行系統別輸送実績集計表(越後交通)
- ・補助額 … 平成19年度長岡市生活交通確保計画書(長岡市)

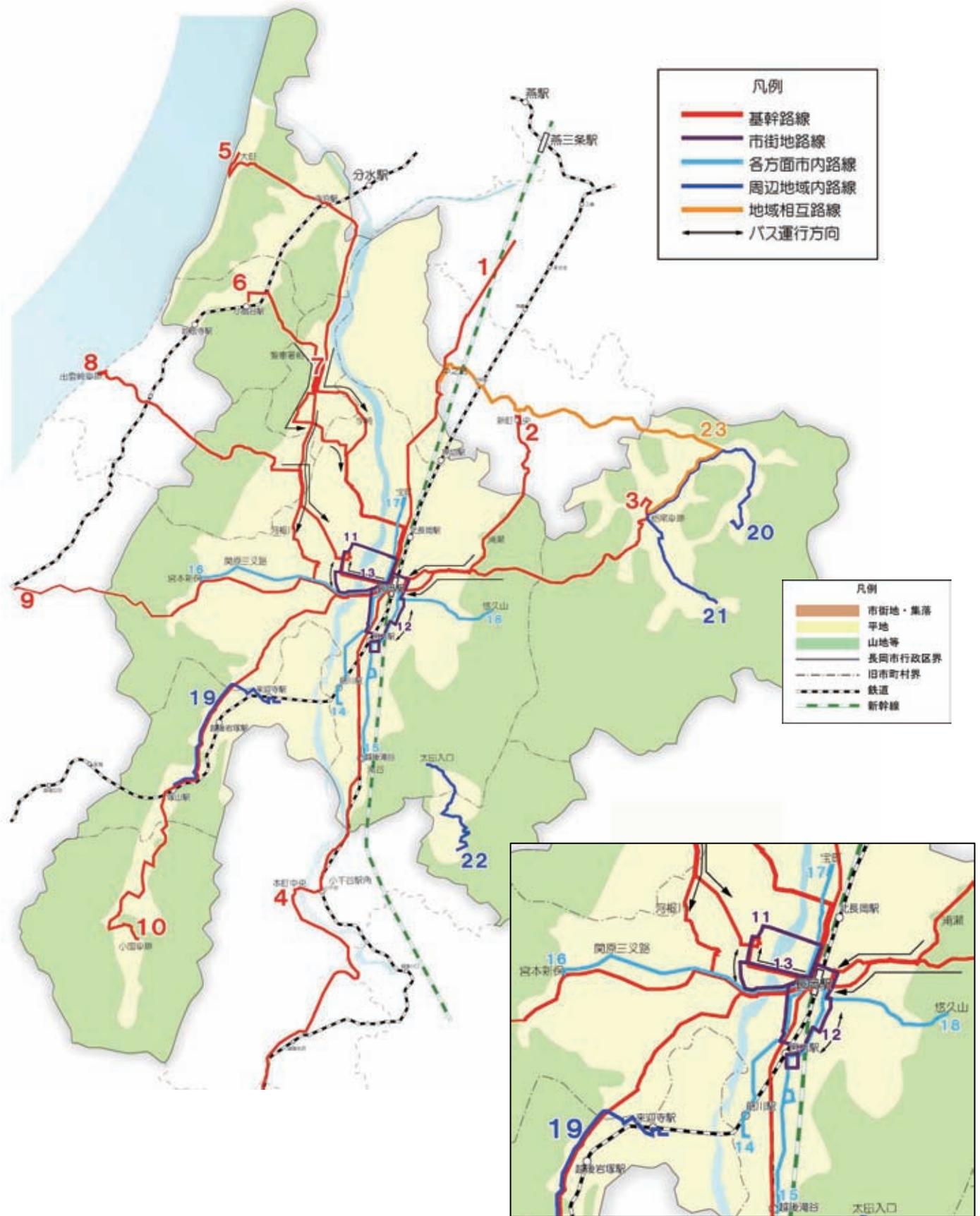


図 3-13 代表的な路線における収支の状況（位置図）

#### (4) 鉄道と路線バスの接続状況等

鉄道と路線バス、路線バス相互の接続状況を方面別に分析するため、長岡駅で乗り継ぎが必要な対象施設（学校、病院）を選定し、行きと帰りの各時間帯において、出発地から目的地へ長岡駅で乗り継いで行く場合の運行便数と、その際、長岡駅で乗り継ぐための待ち時間を整理しました。

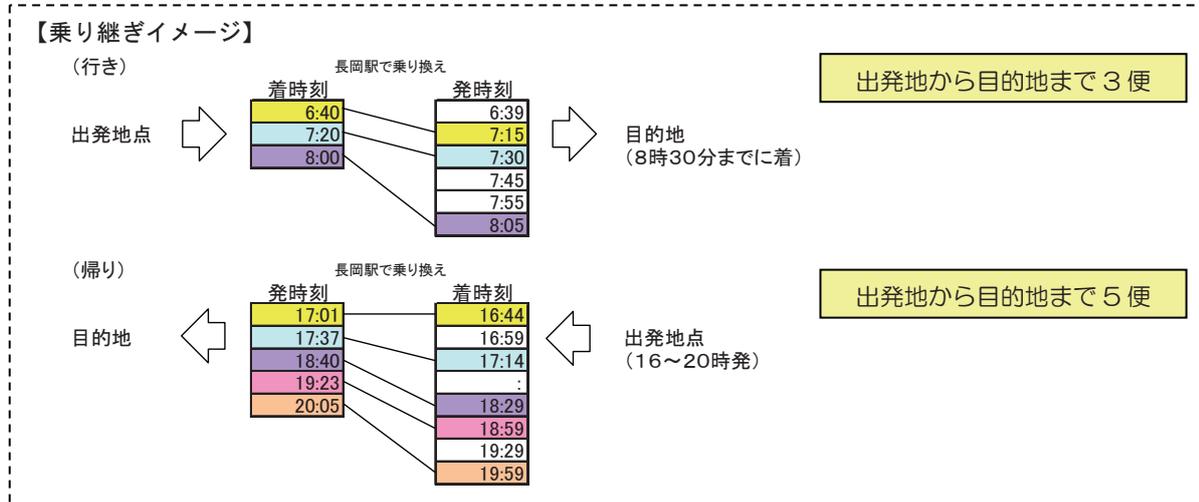
##### ①通学（周辺地域から長岡高専、長岡向陵高校）

- ・鉄道からバスへの乗り継ぎ（行き）では、乗り継ぎが可能な便数が3便確保されており、平均待ち時間は20分程度となっています。
- ・バス相互の乗り継ぎでは、概ね15分以内で乗り継ぎが可能となっていますが、小国地域、和島地域では、始業時前に到着できる便が1便しかなく、天候等による遅延や運行時に障害が発生した場合には、始業時までに登校できなくなる懸念があります。
- ・帰宅時間帯では、鉄道、バスともに15分以内で乗換ができる割合が高くなっています。

表 3-7 通学時の鉄道と路線バス、路線バス相互の接続状況 ※平成19年10月現在

乗継パターン	出発地域	乗継場所	通学															
			長岡高専(行き)				長岡高専(帰り)				長岡向陵高校(行き)				長岡向陵高校(帰り)			
			対象便数	うち乗継15分以内	乗継15分以内割合	平均待ち時間	対象便数	うち乗継15分以内	乗継15分以内割合	平均待ち時間	対象便数	うち乗継15分以内	乗継15分以内割合	平均待ち時間	対象便数	うち乗継15分以内	乗継15分以内割合	平均待ち時間
鉄道からバスへ	見附方面(信越線)	長岡駅	3便	2便	67%	20分	5便	3便	60%	13分	3便	2便	67%	14分	6便	4便	67%	20分
	柏崎方面(信越線)	長岡駅	3便	2便	67%	20分	5便	4便	80%	13分	3便	1便	33%	15分	4便	3便	75%	13分
	小千谷方面(上越線)	長岡駅	3便	2便	67%	15分	5便	2便	40%	27分	3便	3便	100%	7分	5便	4便	80%	19分
バスからバスへ	中之島	長岡駅	2便	2便	100%	9分	7便	7便	100%	11分	3便	2便	67%	13分	8便	3便	38%	23分
	越路	長岡駅	4便	3便	75%	14分	11便	8便	73%	12分	3便	3便	100%	13分	12便	9便	75%	15分
	三島	長岡駅	4便	4便	100%	14分	8便	4便	50%	17分	3便	3便	100%	10分	8便	4便	50%	17分
	山古志	長岡駅	0便	0便	0%	-	1便	0便	0%	16分	0便	0便	0%	-	1便	1便	100%	10分
	小国	長岡駅	1便	1便	100%	10分	3便	2便	67%	11分	1便	1便	100%	15分	4便	2便	50%	16分
	和島	長岡駅	1便	1便	100%	11分	2便	2便	100%	6分	1便	1便	100%	6分	2便	2便	100%	12分
	寺泊	長岡駅	2便	1便	50%	15分	5便	1便	20%	17分	2便	1便	50%	12分	5便	3便	60%	14分
	栃尾	長岡駅	2便	1便	50%	13分	10便	3便	30%	20分	2便	2便	100%	13分	11便	8便	73%	16分
与板	長岡駅	3便	2便	67%	10分	9便	5便	56%	15分	4便	3便	75%	11分	9便	5便	56%	16分	

- ※ 運行対象 : (行き) 学校の始業(8時30分)までに最寄バス停に着ける便を対象  
(帰り) 学校の終業(16時)から閉校(19時台)に最寄バス停を出る便を対象
- ※ 平均待ち時間 : 出発地から目的地へ長岡駅で最短時間で乗り継ぐ場合における各便の待ち時間の平均
- ※ 長岡駅での乗り継ぎ移動時間を5分として便数をカウントする。



## ②通院（周辺地域から長岡中央総合病院）

- ・行きの鉄道からバスの乗り継ぎでは、午前中の診療時間に間に合うバスが3～6便ありますが、平均待ち時間は15～18分となっています。
- ・行きのバス相互の乗り継ぎでは、出発地域によって偏りがあり、最も多い越路地域・与板地域では11便の運行があるのに対し、和島地域は2便、山古志地域は1便となっています。
- ・帰りでは、鉄道もバスも15分以内に乗り継げる便数が少なく、平均待ち時間も長くなっています。

表 3-8 通院時の鉄道と路線バス、路線バス相互などの接続状況 ※平成19年10月現在

乗継パターン	出発地域	乗継場所	通院							
			長岡中央総合病院(行き)				長岡中央総合病院(帰り)			
			対象便数	うち乗継15分以内	乗継15分以内割合	平均待ち時間	対象便数	うち乗継15分以内	乗継15分以内割合	平均待ち時間
鉄道からバスへ	見附方面(信越線)	長岡駅	5便	3便	60%	15分	4便	1便	25%	24分
	柏崎方面(信越線)	長岡駅	3便	1便	33%	17分	3便	1便	33%	20分
	小千谷方面(上越線)	長岡駅	6便	2便	33%	18分	2便	0便	0%	25分
バスからバスへ	中之島	長岡駅	8便	4便	50%	16分	7便	1便	14%	21分
	越路	長岡駅	11便	8便	73%	16分	7便	0便	0%	21分
	三島	長岡駅	10便	8便	80%	15分	6便	1便	17%	22分
	山古志	長岡駅	1便	0便	0%	21分	1便	0便	0%	30分
	小国	長岡駅	3便	1便	33%	20分	3便	0便	0%	21分
	和島	長岡駅	2便	2便	100%	11分	1便	0便	0%	25分
	寺泊	長岡駅	5便	2便	40%	17分	3便	0便	0%	22分
	栃尾	長岡駅	8便	2便	25%	18分	4便	3便	75%	15分
与板	長岡駅	11便	4便	36%	17分	6便	2便	33%	20分	

※ 運行対象 : (行き) 午前の診療時間受付(11時)までに最寄バス停に着ける便を対象

(帰り) 午前診療の終了時刻(11時から14時)までに最寄バス停を出発し、長岡駅で30分以内に乗り継ぐことができる便を対象

※ 平均待ち時間: 出発地から目的地へ長岡駅において最短時間で乗り継ぐ場合における各便の待ち時間の平均

※ 長岡駅での乗り継ぎ移動時間を10分として便数をカウントする。

## ③佐渡観光

- ・東京から長岡駅、寺泊港経由で佐渡に向かう観光ルートにおいて、佐渡汽船の運航本数が最も多いゴールデンウィークおよび盛夏期では3往復の船便があります。
- ・長岡駅と寺泊港を結ぶバスの長岡駅始発時刻は7時50分ですが、これに間に合う東京発の新幹線がないため、長岡経由の佐渡観光は2便の船に限定されます。

表 3-9 新幹線と路線バス、佐渡汽船との接続状況 ※平成19年10月現在

	船便数	新幹線との乗継可能便数	乗継時間		
			新幹線とバス	バスと船	計
東京→佐渡	3便	2便	37分	8分	45分
佐渡→東京	3便	3便	25分	13分	38分

## (5) 鉄道駅におけるパークアンドライド駐車場の状況

- ・ 駅周辺の駐車場は、民間の月極駐車場なども含めると、長岡駅、見附駅、宮内駅、小千谷駅周辺で多く見られます。また、来迎寺駅、宮内駅、北長岡駅、押切駅、見附駅、塚山駅では、JR管理の駐車場などが設置されています。
- ・ 駅周辺に駐車場がないのは前川駅のみとなっています。



図 2-14 パークアンドライド駐車場の状況 (左：来迎寺駅、右：塚山駅)



表 3-10 駅周辺駐車場状況

駅周辺月極駐車場等設置状況	
見附駅	100台以上
押切駅	約10台
北長岡駅	約20台
長岡駅	100台以上
宮内駅	約100台
前川駅	なし
越後滝谷駅	約10台
来迎寺駅	約20台
越後岩塚駅	約20台
塚山駅	約30台
小千谷駅	約100台

図 3-15 パークアンドライド実施箇所図

※ 駐車場台数は、駅から半径約 300m圏内に設置されている駐車場を対象  
 民間による月極駐車場も含む

## 4. バス利用意向調査

### (1) 調査の概要

#### ①調査の目的

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

#### ②調査の方法等

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

### ③回答者の属性

単純集計

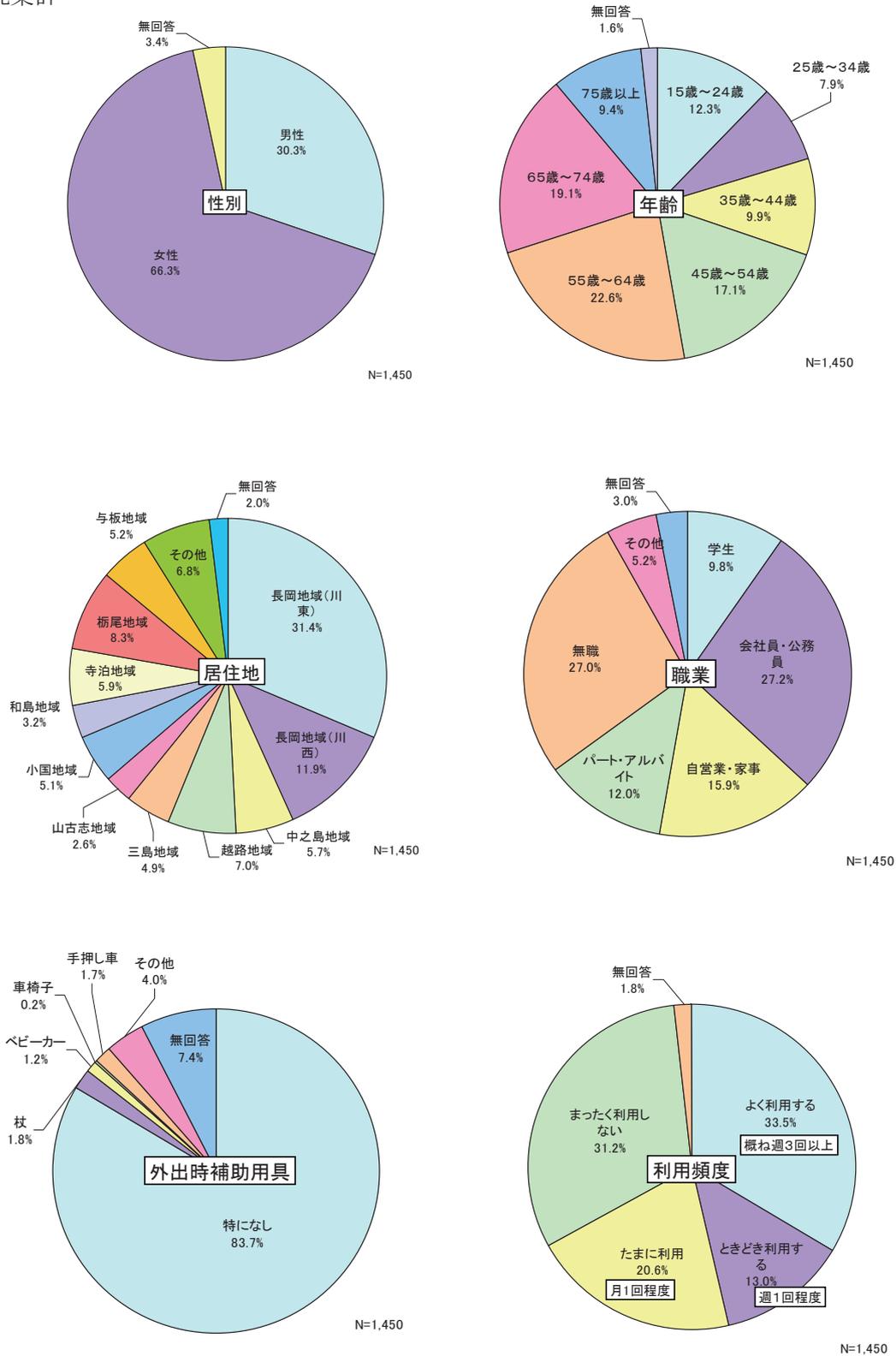


図 4-1 回答者の属性

## (2) 利用実態の概要

### ①利用頻度

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

表 4-1 地域別利用頻度

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

表 4-2 年齢別目的別利用頻度

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

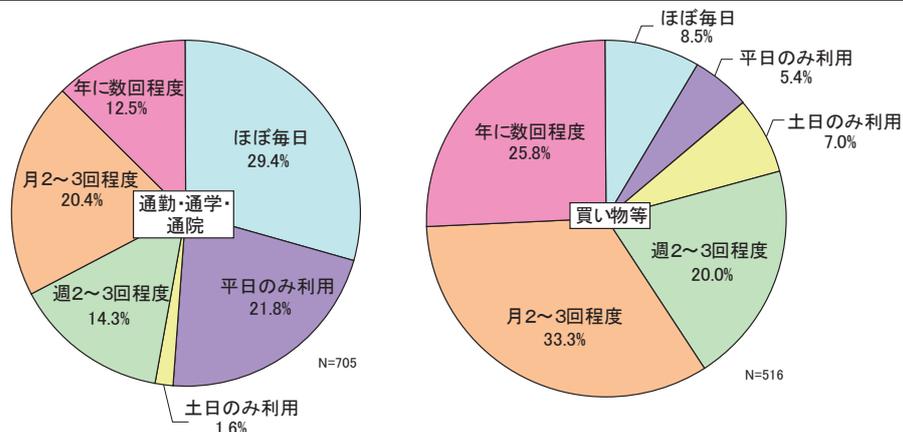


図 4-2 目的別利用頻度 (全体)

## ②利用時間帯

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

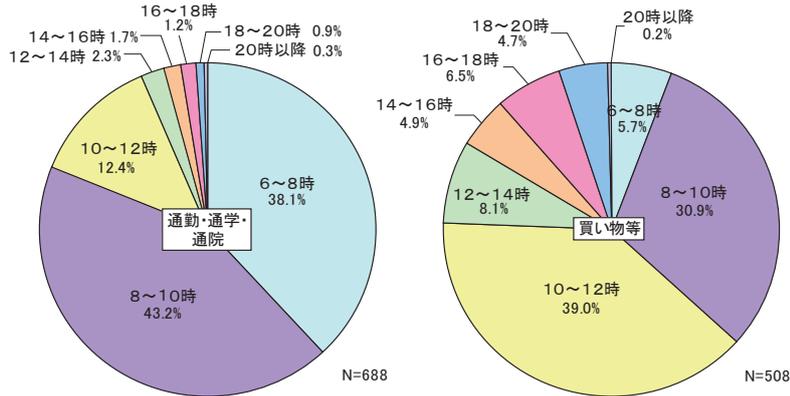


図 4-3 目的別利用時間帯（行き）：全体

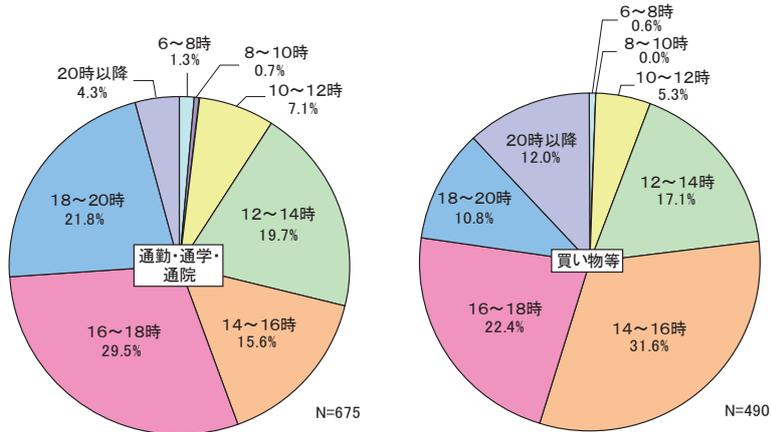


図 4-4 目的別利用時間帯（帰り）：全体

表 4-3 目的別利用時間帯

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

		割合(%)																	
		買い物等<行き> N=508									買い物等<帰り> N=490								
	地域別	6~8時	8~10時	10~12時	12~14時	14~16時	16~18時	18~20時	20時以降	無回答	6~8時	8~10時	10~12時	12~14時	14~16時	16~18時	18~20時	20時以降	無回答
		全体		5.7	30.9	39.0	8.1	4.9	6.5	4.7	0.2	100.0	0.6	0.0	5.3	17.1	31.6	22.4	10.8
地域別	長岡地域	3.1	27.2	43.4	8.4	5.9	5.9	5.6	0.3	100.0	0.0	0.0	3.9	19.3	32.2	22.8	9.0	12.9	100.0
	周辺地域	11.0	36.4	29.2	7.1	3.2	9.1	3.9	0.0	100.0	2.1	0.0	9.0	11.1	29.2	22.2	13.9	12.5	100.0

### ③バス利用とパークアンドライド

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

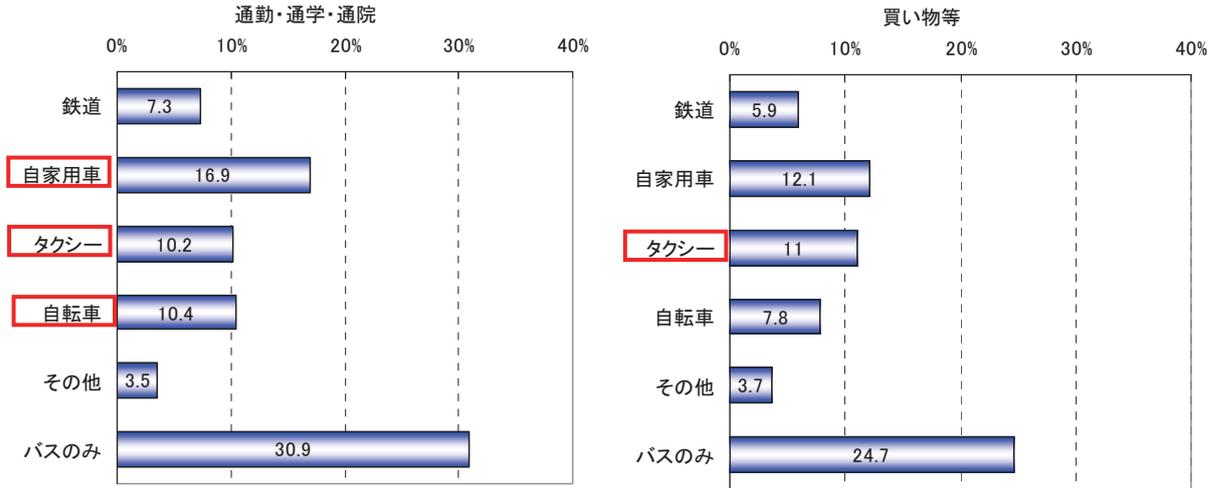


図 4-5 バスと組み合わせて利用する交通手段

表 4-4 バスと組み合わせて利用する交通手段

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

### (3) 意向調査結果から見た市民ニーズ

#### ①バスを利用する理由

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

表 4-5 バスを利用する理由（通勤・通学・通院）

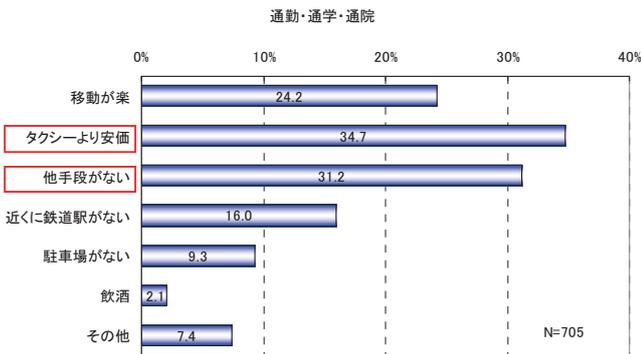


図 4-6 バスを利用する理由（通勤・通学・通院）

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

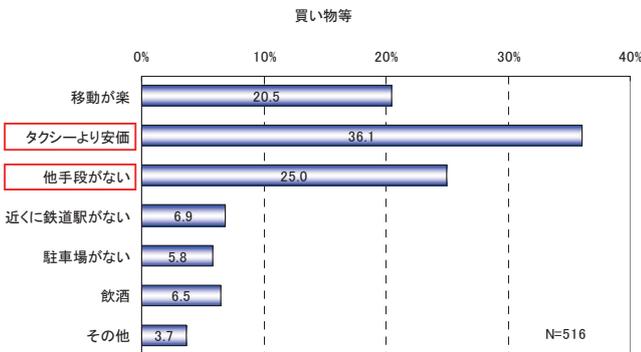


図 4-7 バスを利用する理由（買い物等）

表 4-6 バスを利用する理由（買い物等）

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

## ②行きたいけれど行けない場所

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

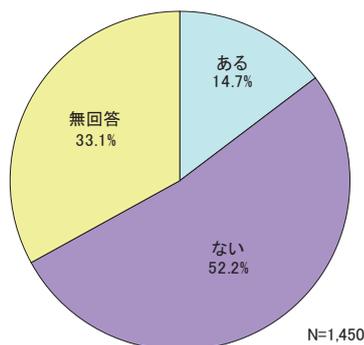


図 4-8 バスで行きたいけれど行けない場所 (全体)

表 4-7 バスで行きたいがいけない場所

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

### ③路線バスの満足度

- ・今回実施した意向調査では、⑧「バスの設備」、⑩「最寄りバス停までの距離」は満足度が高いです。
- ⑤「運行遅れ」、⑥「時間帯」、⑦「運行間隔」などダイヤや運行に関わる項目で満足度が低いです。
- ・地域別、年齢別、路線類型別でも、全体の傾向と大きな違いは見られません。

図 4-9 路線バスの満足度

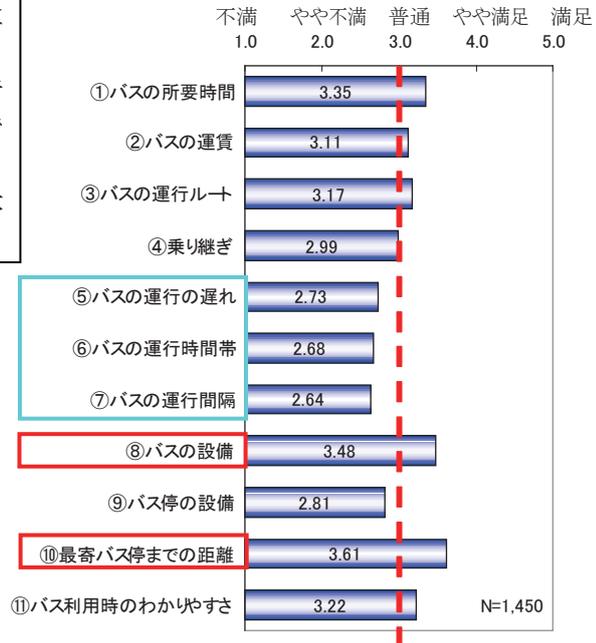


表 4-8 路線バスの満足度（地域別、年齢別）

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

#### ④バスの利用促進策

- ①「バスレーン」や②「バスロケーションシステム（バス位置情報）」など、定時性の向上や遅延情報の提供などの要望が高くなっています。
- 冬季のバス待ち環境の厳しさを反映し、⑤「バス待合所」の改善の要望が特に多くありました。
- 長岡地域と周辺地域の差が大きいものとして、長岡地域では①「バスレーン」や②「バスロケーションシステム（バス位置情報）」、⑤「バス待合所」の要望が高く、周辺地域では⑥「P&R駐車場、駐輪場」、⑪「乗継改善」の要望が高くなっています。
- バスをよく利用する人は、「バス待合所」に対する要望が特に多くあります。また、バスを全く利用しない人では「バス待合所」や「P&R駐車場、駐輪場」などの利用環境に関する要望が多くあります。
- 比較的年齢の若い人は「バスロケ」「路線検索」「ICカード」など利便情報の充実の要望が多いのに対し、高齢者は「ノンステップバス」の要望が高くなっています。

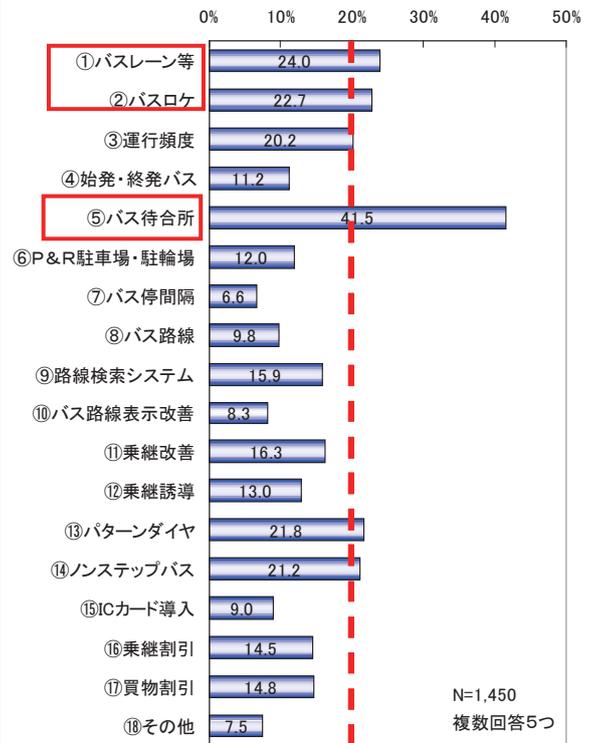


図 4-10 路線バスの利用促進策

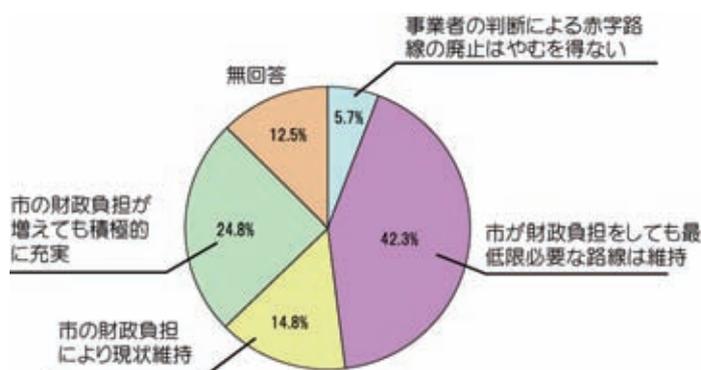
表 4-9 路線バスの利用促進策（地域別、年齢別）

	割合 (%) <複数回答>																	
	等バスレーン	バスロケ	運行頻度	始発・終発バス	バス待合所	駐車場	バス停間隔	バス路線	路線検索システム	バス路線表示改善	乗継改善	乗継誘導	パターンダイヤ	ノンステップバス	ICカード導入	乗継割引	買物割引	
全体	24.0	22.7	20.2	11.2	41.5	12.0	6.6	9.8	15.9	8.3	16.3	13.0	21.8	21.2	9.0	14.5	14.8	
地域別	長岡地域(川東)	25.2	24.1	20.8	11.8	48.5	7.5	7.0	9.2	16.7	8.6	11.8	12.7	20.6	22.6	10.7	17.5	16.2
	長岡地域(川西)	37.8	34.3	20.9	12.2	47.1	9.9	7.0	12.2	18.6	10.5	9.9	6.4	19.2	18.6	13.4	16.3	18.6
	長岡地域計	28.7	26.9	20.9	11.9	48.1	8.1	7.0	10.0	17.2	9.1	11.3	11.0	20.2	21.5	11.5	17.2	16.9
	中之島地域	22.9	30.1	20.5	8.4	41.0	22.9	4.8	6.0	16.9	12.0	21.7	13.3	14.5	24.1	7.2	12.0	10.8
	越路地域	26.7	21.8	20.8	15.8	28.7	14.9	7.9	8.9	16.8	7.9	23.8	13.9	29.7	15.8	7.9	16.8	15.8
	三島地域	22.5	19.7	22.5	11.3	36.6	11.3	12.7	14.1	12.7	8.5	8.5	16.9	23.9	26.8	14.1	11.3	21.1
	山古志地域	7.9	10.5	31.6	5.3	44.7	13.2	2.6	15.8	13.2	7.9	21.1	34.2	21.1	15.8	2.6	13.2	5.3
	小国地域	16.2	23.0	20.3	5.4	33.8	17.6	5.4	2.7	16.2	8.1	40.5	10.8	24.3	17.6	6.8	13.5	17.6
	和島地域	25.5	17.0	12.8	8.5	34.0	17.0	6.4	12.8	21.3	10.6	21.3	23.4	21.3	23.4	0.0	10.6	12.8
	寺泊地域	18.8	18.8	21.2	9.4	32.9	17.6	8.2	3.5	17.6	8.2	31.8	17.6	22.4	24.7	5.9	10.6	17.6
栃尾地域	15.7	13.2	14.9	6.6	36.4	21.5	5.8	9.1	17.4	6.6	9.9	13.2	28.1	25.6	5.8	12.4	13.2	
与板地域	25.3	28.0	14.7	12.0	52.0	12.0	2.7	21.3	16.0	8.0	12.0	13.3	29.3	25.3	6.7	16.0	10.7	
周辺地域計	20.6	20.6	19.3	9.5	37.1	17.0	6.5	9.8	16.5	8.5	20.7	15.8	24.5	22.4	6.8	13.1	14.4	
頻度別	よく利用する	32.5	25.7	27.2	22.4	46.3	4.5	8.6	14.4	15.6	6.0	11.1	9.1	16.9	19.3	12.8	17.1	13.2
	ときどき利用する	14.9	22.3	25.5	12.8	41.0	5.9	2.7	9.0	14.9	9.0	15.4	9.6	24.5	25.0	9.0	19.7	18.1
	たまたま利用	23.2	21.8	14.1	10.4	42.6	9.7	5.4	9.7	17.1	8.7	18.1	14.8	25.2	19.1	6.4	14.1	12.4
	まったく利用しない	20.4	21.2	16.4	6.9	37.6	24.3	7.1	9.3	16.6	10.6	21.7	17.9	24.8	24.1	7.3	10.6	17.3
年齢	15歳～24歳	27.4	31.8	30.7	25.7	42.5	6.7	9.5	8.9	18.4	7.8	17.3	8.9	28.5	8.9	11.2	19.6	10.1
	25歳～34歳	19.1	26.1	27.0	17.4	43.5	15.7	13.9	8.7	31.3	10.4	14.8	13.0	19.1	15.7	13.0	15.7	17.4
	35歳～44歳	25.7	32.6	24.3	13.2	49.3	16.0	6.3	14.6	27.8	4.2	11.1	12.5	20.8	13.9	9.0	19.4	15.3
	45歳～54歳	25.8	23.8	22.6	13.7	38.3	14.9	7.7	10.5	16.1	9.3	14.9	13.3	22.6	18.5	9.3	16.5	14.5
	55歳～64歳	30.3	22.9	16.2	8.6	40.4	17.4	5.2	9.2	13.1	6.4	18.7	13.5	18.0	26.0	9.8	11.3	19.0
	65歳～74歳	17.7	16.2	15.5	4.0	43.3	7.6	4.0	10.1	8.7	8.7	19.1	15.5	24.9	30.0	6.9	14.8	14.8
	75歳以上	19.7	10.2	13.1	2.9	40.1	4.4	4.4	7.3	9.5	14.6	13.9	13.1	21.2	28.5	6.6	7.3	10.9
(OD)別	基幹路線	29.4	25.7	26.1	17.9	40.8	5.0	6.0	11.9	11.0	6.9	18.8	10.1	22.5	21.1	11.0	12.4	10.1
	通勤・通学・通院目的	21.1	18.6	19.3	13.7	35.4	6.2	5.0	10.6	14.3	8.7	19.3	8.7	24.2	19.3	8.1	17.4	14.9
	買物目的	26.3	20.5	17.4	11.6	45.1	8.0	7.1	7.1	15.2	6.7	13.8	11.6	20.5	25.4	8.9	18.3	12.9
	市街地路線	27.5	27.5	24.2	15.3	49.5	4.7	6.4	11.7	16.9	6.3	10.2	10.8	15.8	20.0	10.5	21.0	17.8
	郊外路線	2.9	13.2	26.5	7.4	42.6	2.9	1.5	5.9	16.2	8.8	14.7	20.6	35.3	22.1	4.4	10.3	4.4
	周辺地域内連絡路線	11.8	5.9	23.5	11.8	29.4	0.0	0.0	11.8	11.8	17.6	5.9	0.0	5.9	11.8	0.0	17.6	5.9

※上位3位までを着色。

## ⑤市の財政負担について

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



N=1,450

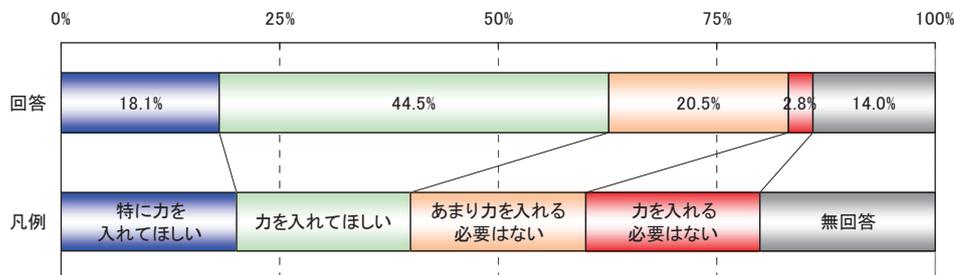
図 4-11 市の財政負担について

表 4-10 市の財政負担について

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

### 【参考】市民が考える公共交通の重要度

※総合計画策定のためのまちづくりアンケートより



#### (4) バスを全く利用しない人の意向

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

##### ①バスを全く利用しない人の利用促進策

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

(カテゴリー指摘数/総指摘数 単位：%)

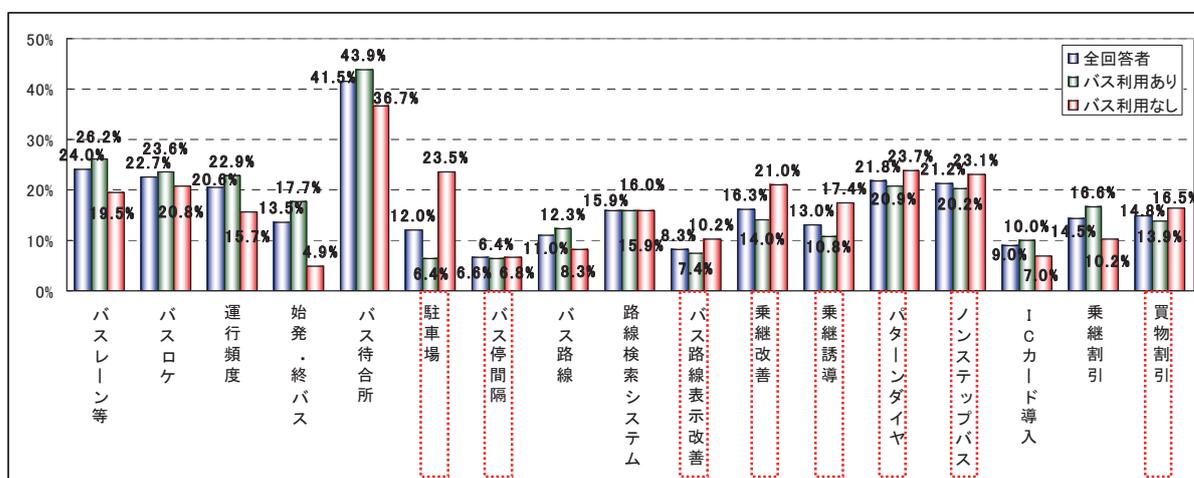


図 4-12 バス利用有無別の求める利用促進策

##### ②今後のバス交通の方向性

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

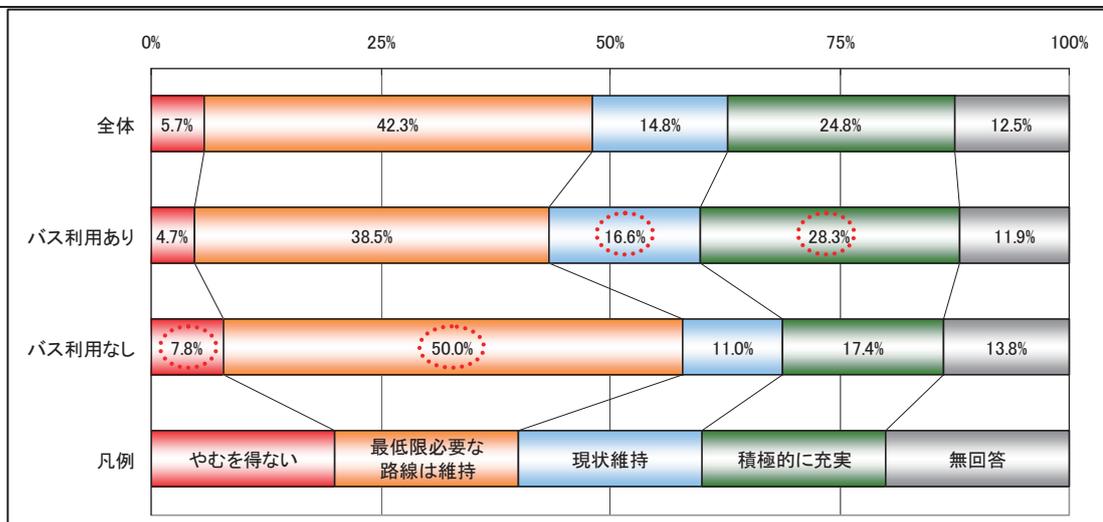


図 4-13 今後のバス交通の方向性

※『利用頻度』の無回答を含む

## (5) 自由意見

意向調査より得られた主な自由意見を以下の項目別に整理しました。

### ①バス網・運行経路について

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

### ②定時性について

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

### ③運行頻度、ダイヤについて

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

### ④待合所、乗り換えの環境について

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

---

### ⑤接続状況について

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

### ⑥運賃、採算について

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

### ⑦バス利用の啓発、促進について（マイカーからの転換）

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

## 5. 公共交通の課題

### 5-1. 市域全体及び地域別に見た特性・問題点

現況分析・意向調査の結果を踏まえて、5つに分類した機能別バス路線を基に、①広域、②長岡地域、③周辺地域ごとに特性や問題点を整理します。

定時性、待合所、乗り換えの環境、結節状況、マイカーからバスへの転換については、長岡市全体の特性・問題点として整理します。

#### (1) 広域（基幹路線）

##### ①バス網・運行経路について

- ・ バス路線は、長岡駅を中心として放射状に運行されており、人の動きに合わせて、周辺地域と長岡地域を結ぶ路線が概ね確保されています。

##### ②運行頻度について

- ・ 運行頻度は、人の動きの量に概ね対応していますが、長岡地域中心部から離れるほど頻度が低くなっています。運行頻度に対する満足度が低い和島地域では、通学の時間帯は1本しかないため、周辺地域の降雪などによる運行の遅れで始業時刻に間に合わない状況が発生しています。
- ・ 通勤、通学、通院目的のピーク時間は8～10時であり、買い物等の目的より2時間ほどピーク時間が早いため、地域の利用特性に合わせた運行頻度の設定が必要です。
- ・ 運行時間帯については、20時以降に運行しているバス路線が少なく、意向調査でも始発・終発時刻の改善要望が多く出ています。

##### ③運賃採算性について

- ・ 基幹路線の収支率は61%にとどまっており、対象路線10路線で1億8千万円以上の赤字が発生しています。

#### (2) 長岡地域（市街地路線、長岡地域郊外路線）

##### ①バス網・運行経路について

- ・ 広域的な利用がある長岡赤十字病院（日赤病院）や公共公益施設の立地する千秋が原地区を結ぶ中央循環線と、市役所や市民体育館等の公共施設を結ぶ南循環線の二つの循環バスが運行しています。
- ・ 循環線の一部には他の路線と競合している区間も見られます。

## ②運行頻度について

- ・ 長岡地域中心部の運行頻度は、路線が重複し、多くのバスが行きかうため充実していますが、一部で競合も発生しています。
- ・ 長岡赤十字病院（日赤病院）、立川総合病院、長岡中央総合病院などの高度医療施設や、千秋が原地区の大型商業施設等にアクセスする路線は、十分な頻度が確保されている一方、堺・古正寺地区に見られるような郊外型の商業店舗等にアクセスする路線は頻度も少なく、新たな土地利用による人の動きに対応できていない状況が見られます。
- ・ 通勤・通学のピーク時間の運行本数は概ね確保されていますが、方面別の運行頻度には格差があります。また、終発時刻は20時以降も運行されている路線が多くありますが、中央循環線や南循環線の終発時刻が19時頃となっているため、通勤に利用しにくくなっています。

## ③運賃採算性について

- ・ 長岡地域郊外路線は、対象路線全体で見ると収支率が100%を超えていますが、悠久山線等の一部路線の収支率が高い一方で、その他の路線は100%を割っています。市街地路線の収支率も74%と100%を割っていますが、経路や運行頻度などの改善によっては収支の向上が期待できます。

## (3) 周辺地域（周辺地域内路線、地域相互連絡路線）

### ①バス網・運行経路について

- ・ 中之島、和島地域の一部では、スクールバスの運行はあるものの、誰もが利用できる公共交通が運行されていない地域が見られます。
- ・ 周辺地域を結ぶ地域相互連絡路線は、小千谷市、見附市、燕市を中心に各周辺地域を結ぶ路線があります。また、基幹路線の一部がその役割を担っているところもあります。

### ②運行頻度について

- ・ 地域相互連絡路線のうち最も運行距離の長い栃尾～中之島間を往来する路線は、出勤と帰宅の時間帯のみ運行されており、日中は運行されていません。また、終発時刻は18時前後と、他の路線に比べて早く、利用対象者を絞った運行がされています。
- ・ 周辺地域内路線は、小国地域、越路地域において運行頻度が高い路線があるほかは、利用者が少ないため、1日に4～6本の運行となっています。

### ③運賃採算性について

- ・ 栃尾～中之島間を往来する地域相互連絡路線は、日中の時間帯は運行せず、出勤と帰宅の時間帯のみに運行していても、収支率31%と採算性が低い状況です。
- ・ 越路地域の雪ぼたる号は、路線の大部分が市街地を通り中学生の通学にも使われているため収支率は高くなっていますが、それ以外の路線は収支率が30～50%と低く、日中の乗車人員が1人以下である日も見受けられます。

---

## (4) 全体

### ①定時性について

- ・意向調査では、市街地を中心にバスの遅れが生じているため、バスの遅延に対する満足度が低く、利用者は不満を抱いていることがわかります。このため、長岡地域を中心に定時性の確保に対するニーズが高くなっています。また、冬季の降雪による道路状況の悪化から発生する運行の遅れなども指摘されています。

### ②情報受発信について

- ・バスを待つ抵抗感を和らげるため、比較的年齢の若い利用者からはバスの位置情報提供の要望が多くなっています。

### ③バス待合所、乗り換えの環境について

- ・意向調査では、上屋等のバス停に関わる設備充実への要望が際立っており、特に冬季のバス待ちの厳しさを考慮すると、優先的な対応が必要です。

### ④交通の結節状況について

- ・アンケート調査では、バスと併用する交通手段として、「自家用車」、「自転車」、「タクシー」の順に多く、鉄道とバスの併用はそれほど多くありません。鉄道とバスの乗り継ぎのダイヤについては、通勤、通学の時間帯に利用者が多い主要な駅では調整されていますが、その他の駅では特に考慮されていません。
- ・通勤、通学利用者の視点でみると、小国地域、和島地域では、バス相互の乗り継ぎは長岡地域の高校へ通学（登校）に利用できる朝の便は1便しかありません。鉄道からバスへの乗り継ぎは、朝の通勤・通学時間帯で3便ありますが、乗り継ぎに平均20分も要しており、接続時間の見直しも必要です。
- ・東京方面から佐渡観光する際、朝一番の佐渡汽船（寺泊港発）に間に合う便がなく、また、新幹線とバスの乗継時間は30分以上かかります。寺泊の観光利便性を考慮した接続時間の検討が望まれます。
- ・信越本線、上越線の鉄道駅周辺には、前川駅を除きパークアンドライドに利用できる駐車場があります。

### ⑤マイカーからバスへの転換

- ・アンケート調査では、「バスを全く利用しない人」からの、「駐車場」「乗り継ぎ改善」に対する要望が特に高くなっています。
- ・平成18年度の一斉ノーマイカーデーで実施したアンケート調査でも、バスへの転換の条件として「定時性の確保」と「希望する時間帯の運行（終発バス時刻の繰り下げなど）」があげられています。

## 5-2. 長岡市の公共交通の課題

長岡市は、「多様な資源や個性を連携することで市全体の魅力を高めるまちづくり」を進めています。そのためには市民が移動しやすい交通体系の構築が必要です。特に、学生や高齢者等にとって公共交通は、日常生活に欠かせない交通手段であり、どの地域に住んでいても、高校や病院に通える環境を整える必要があります。

一方で、利用者の減少が続く中、交通事業者だけで公共交通を維持・発展していくことには限界があります。今後は、市民・交通事業者・行政の三者が連携・協働して「持続可能な公共交通の実現」に取り組むことが重要です。

### ① どの地域からも長岡地域へ訪れやすい交通環境の実現（広域）

周辺地域と中心部を結ぶ基幹路線を維持し、一定水準の運行頻度の確保が必要です。

通勤、通学、通院、買い物に利用できる運行頻度や、ニーズに対応した始発・終発バス時刻の見直しが必要です。

### ② 鉄道の利用促進（自動車からの転換促進）（広域）

JRの鉄道駅を核としたパークアンドライドを推進することにより、自家用車から鉄道への転換を促進することが必要です。

### ③ 自家用車からの転換を促すバス交通の実現（長岡地域）

通勤、通学、通院、買い物など多様な目的に対応できるよう、運行頻度の充実とニーズに的確に対応した始発・終発バス時刻の見直しが必要です。

### ④ 土地利用の変化に対応したサービスの提供（長岡地域）

長岡駅周辺の中心市街地は、様々なまちなか型公共サービスの展開を行っており、公共交通もそれらを支援するサービスを提供していく必要があります。

また、公共施設や高度医療施設、複合型・大型ショッピングセンターなど各種施設の立地とともに変化する利用者ニーズを考慮した効率的な運行経路の見直しが必要です。

### ⑤ 競合区間の軽減（長岡地域）

競合路線や競合区間については、運行経路等の見直しなど効率化が求められています。

### ⑥ 交通弱者の生活交通の確保（周辺地域・長岡地域）

長岡地域郊外や周辺地域においても、自家用車を利用しない学生や高齢者の生活交通を確保する必要があります。

### ⑦ 地域特性に応じた効率的な公共交通の実現（周辺地域・長岡地域）

公共交通を維持するため、利用実態に応じて効率化を図る必要があります。

従来型の路線バスでなく、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を導入する必要があります。

### ⑧ 公共交通の利用促進（全体）

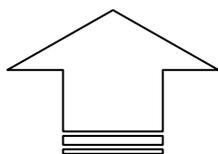
公共交通相互の乗り継ぎの向上や、情報提供の充実による市民や来訪者に使いやすく便利な公共交通網の実現が必要です。

バス待ち環境の改善やパークアンドバスライドの推進など、バスの利用を促進させる環境づくりを行うとともに、市民も公共交通の維持に関わる仕組みの導入が必要です。

## 6. 基本方針

### 6-1. 目標

#### 「合併した新長岡市のまちづくりを支える公共交通の構築」



- 新市の一体化を促進
- 中心市街地をはじめとした各地域の活性化を支援
- 高齢化社会への対応
- 地球温暖化をはじめとする環境問題への対応

---

## 6-2. 理念

本市のバス交通は民間事業者が担っており、これまで行政も側面的に財政支援を行っていますが、基本的に運行主体である民間事業者の責任により路線バスを維持してきたところです。

しかし、自家用車依存型社会の進展により公共交通の利用者が大きく減少したため、民間事業者の路線バス事業は、コスト削減等の経営努力にもかかわらず、近年、赤字額が著しく増大しています。また、平成14年の道路運送法の改定により、需給調整規制が廃止され、路線バスにおいても新規参入が容易になる代わりに、撤退も民間事業者の経営判断でできるようになりました。このため、これまでのように民間事業者の経営努力と責任に依存しながら路線バスを維持していくことは限界にきています。

一方、少子高齢化社会の到来、地球温暖化などの環境問題の深刻化、新長岡市の一体化の促進及び持続可能なまちづくりの推進等を背景に、社会経済活動の基盤として公共交通の役割が一層重要になってきており、今後も公共交通を維持発展させていくことが必要です。

そこで、今後は、民間の交通事業者だけではなく、社会全体で公共交通を支えていくことが必要です。本計画では、「**みんなが協働でまもり育てる公共交通**」を理念とし、交通事業者だけではなく行政と市民等も合わせた三者がそれぞれ役割を果たしながら連携・協働して公共交通をまもり育てることを目指します。

### 【今後の理念】

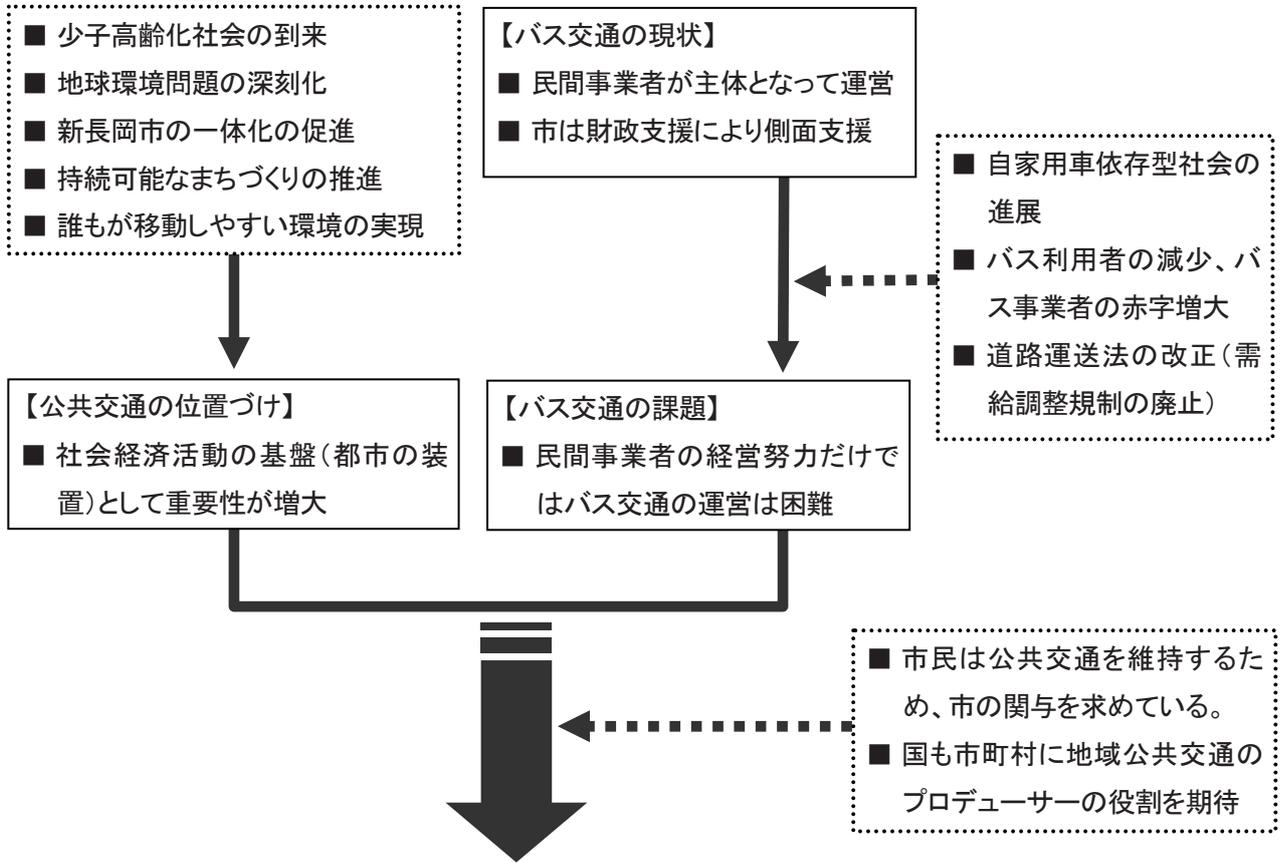
事業者だけでなく、行政・市民等（地域・住民、学校、企業など）  
の三者が連携・協働して公共交通をまもり育てます。



### 【これからの三者の役割】

交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 利用者のニーズを踏まえ、公共性に配慮したサービスを提供する</li><li>・ 安全・安心な運行を行う</li><li>・ 採算性向上に対する不断の経営努力を惜しまない</li></ul>	
行政	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 市全体の公共交通のあり方を検討する中心的役割を果たす</li><li>・ 公共交通基盤を大切にしまちづくりを推進する</li><li>・ 公共交通を利用しやすい環境づくりを主導する</li><li>・ 必要な公共交通サービスを維持するための財政支援を行う</li><li>・ 地域が運営する公共交通に関する情報提供・助言・調整に努める</li></ul>	
市民等	地域・住民	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 生活交通を持続するために公共交通を積極的に利用する</li><li>・ 各地域に合った公共交通の計画づくりに主体的に参加する</li><li>・ 地域の公共交通を支える運営に参加・協力する</li><li>・ 公共交通利用への気運を高める</li></ul>
	学校	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 環境問題や高齢化社会への対応などの観点から公共交通利用の重要性に関する意識啓発に努める</li></ul>
	企業	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通基盤を大切にしまちづくりに協力する</li><li>・ 公共交通を利用しやすい環境づくりに協力する</li><li>・ 社員への公共交通利用を働きかける</li></ul>

## 公共交通基本計画 理念体系図



## 6-3. 基本方針の検討

### (1) 検討の視点

公共交通計画の目標、公共交通を取り巻く現況や上位関連計画を踏まえ、検討していく視点について広域の視点、長岡地域の視点、周辺地域の視点に分けて設定しました。

#### a) 広域の視点（基幹路線）

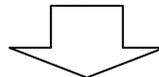
- ・市町村合併による市域の広域化に伴い、各地域間の住民交流を促進し、市全体の魅力あるまちづくりを支援することが求められています。また、周辺市町村との広域的連携を促進することも必要です。



『多様な地域交流の推進』

#### b) 長岡地域の視点（市街地路線、長岡地域郊外路線）

- ・広域的な商業業務や高等教育・文化、行政中枢、高度医療・福祉などが集積する中心市街地の活性化が重要な課題となっています。
- ・交通渋滞の緩和や二酸化炭素の削減などの環境対策を進めるため、過度に依存した自家用車利用から公共交通機関利用への転換が求められています。

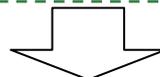


『中心市街地の活性化の支援』

『公共交通への転換の促進』

#### c) 周辺地域の視点（周辺地域内路線、地域相互連絡路線）

- ・高齢者や学生など自動車を運転しない市民にとって、公共交通は日常不可欠な移動手段です。今後、運転免許更新が困難となる高齢者が増加することが予想されることから、自動車を運転しない市民の生活交通を確保することが求められています。
- ・将来にわたって公共交通を持続するため、利用実態に応じた効率化が必要です。



『自動車を運転しない市民の生活交通の確保』

『利用実態に応じた効率的な公共交通』

## (2) 基本方針

計画の目標を達成するため、理念や検討の視点を踏まえ、次の5つの基本方針を定めます。

### ①ネットワークについて

#### 既存の骨格路線を基本とした公共交通網の形成

既存の鉄道（JR信越本線、上越線、越後線）と周辺地域と長岡駅を結んでいるバスの基幹路線等の骨格を基本とした公共交通網を形成します。

### ②サービス水準について

#### 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供

- a) シビルミニマムの確保  
どの地域に居住していても自動車を運転できない高校生や高齢者が通学・通院が可能となる運行サービスを確保します。
- b) 機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供  
鉄道との役割分担を踏まえながら、路線の機能別の特性を考慮した適切なバスの運行サービスを提供します。

### ③運行主体について

#### 地域特性に応じた公共交通の実現

路線バスの中には沿線地域の実情により、需要が少なく維持することが困難な状況になったり、市民のニーズに対応しきれない状況となることがあります。この様な場合、路線バスに替わる住民主体の新たな運行方法について検討します。

### ④活性化について

#### まちづくりと一体となった公共交通の利用促進

シティホールなどの中心市街地における都市再生整備事業の推進に合わせ、市民や観光客等の来訪者がバスを利用しやすい環境整備を推進します。

### ⑤持続可能な仕組みについて

#### 市民協働でまもり育てる仕組みの導入

公共交通の使命である交通弱者をはじめとした市民生活の足の確保及び環境への負荷の軽減等を進めるため、交通事業者、行政、市民が協働で公共交通をまもり育てる仕組みを導入します。

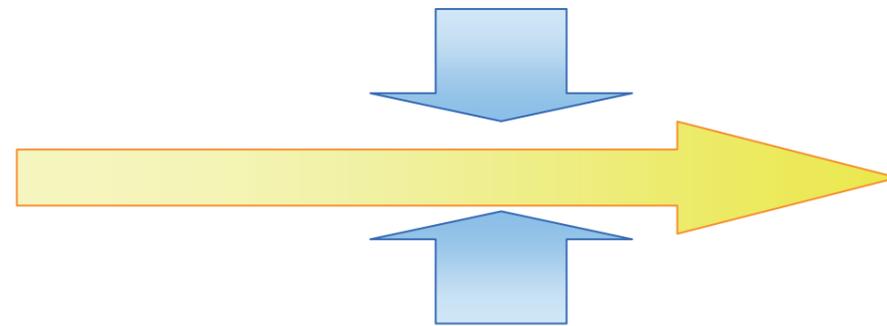
(3) 基本方針の体系

【目標】

「合併した新長岡市のまちづくりを支える公共交通の構築」

【検討の主な視点】

基幹路線	多様な地域交流の推進
市街地路線・長岡地域 郊外路線	中心市街地の活性化の支援 公共交通への転換の促進
周辺地域内路線・地域 相互連絡路線	自動車を運転しない市民の生活交通の確保 利用実態に応じた効率的な公共交通



【公共交通の課題】

＜持続可能な公共交通の実現＞

- ◆どの地域からも長岡地域へ訪れやすい交通環境の実現（広域）
- ◆鉄道の利用促進（広域）
- ◆自動車からの転換を促すバス交通の実現（長岡地域）
- ◆土地利用の変化に対応したサービスの提供（長岡地域）
- ◆競合区間の軽減（長岡地域）
- ◆交通弱者の生活交通の確保（周辺地域・長岡地域）
- ◆地域特性に応じた効率的な公共交通の実現（周辺地域・長岡地域）
- ◆公共交通の利用促進（全体）

みんなが協働でまもり育てる公共交通



【基本方針案】

①【ネットワーク】 既存の骨格を基本とした公共交通網の形成

既存の鉄道（JR信越本線、上越線、越後線）と周辺地域と長岡駅を結んでいるバスの基幹路線等の骨格を基本とした公共交通網を形成します。

②【サービス水準】 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供

- a) シビルミニマムの確保  
どの地域に居住していても自動車を運転できない高校生や高齢者が高校や病院への通学・通院が可能となる運行サービスを確保します。
- b) 機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供  
鉄道との役割分担を踏まえながら、路線の機能別の特性を考慮した適切なバスの運行サービスを提供します。

③【運行主体】 地域特性に応じた公共交通の実現

路線バスの中には沿線地域の实情により、需要が少なく維持することが困難な状況になったり、市民のニーズに対応しきれない状況となることがあります。このような場合、路線バスに替わる住民主体の新たな運行方法について検討します。

④【活性化】 まちづくりと一体となった公共交通の利用促進

シティホールなどの中心市街地における都市再生整備事業の推進に合わせ、市民や観光客等の来訪者がバスを利用しやすい環境整備を推進します。

⑤【持続可能な仕組み】 市民協働でまもり育てる仕組みの導入

公共交通の使命である交通弱者をはじめとした市民生活の足の確保及び環境への負荷の軽減等を進めるため、交通事業者、行政、市民等が協働で公共交通をまもり育てる仕組みを導入します。

(4) バス交通の路線別の考え方

検討の視点や基本方針を踏まえて、路線の機能別に考え方を示します。

		広域	長岡地域		周辺地域	
検討の主な視点		○多様な地域交流の推進	○中心市街地の活性化の支援 ○公共交通への転換の促進		○自動車を運転しない市民の生活交通の確保 ○利用実態に応じた効率的な公共交通	
路線の機能分類		基幹路線	市街地路線	長岡地域郊外路線	周辺地域内路線	地域相互連絡路線
目指す姿		◆どの地域からも、通勤、通学、通院、買い物の中心となっている長岡地域へ行き来できる環境の実現を目指します。 ◆観光客等の来訪者が市内のどの地域へも行くことができる公共交通網を形成します。	◆高いニーズに対応し、また、自家用車からの転換を促すため、通勤、通学、通院、買い物など多様な目的で快適に利用できるバス交通を目指します。		◆高校生や高齢者など、自動車を運転しない市民の生活交通の確保を主眼におきながら効率的な運行サービスを目指します。	
基本的方向性		◆国・県の支援制度の活用と合わせて、市が適切な支援を行い、従来型の路線バスを維持します。	◆自家用車から公共交通への転換を促進するため、市が適切な支援を行いながら利便性向上に努めます。	◆平均乗車密度などの指標により一定の利用がある路線については、利用実態に応じて便数の見直しなどの効率化を図りつつ、県の支援制度を活用し、市が適切な支援を行いながら路線バスを維持します。 ◆利用が少ない路線や空白地域では、住民が主体となった運営を検討します。 なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行います。 ※県の支援制度は、平均乗車密度2人以上が要件となっています		
ネットワーク	バス網・運行経路	◆長岡駅を中心核として各周辺地域を放射状に結ぶ骨格路線を基本に、従来型の路線バスを維持します。	◆公共公益施設の立地や土地利用の変化に対応した利便性の高いバス路線網を検討します。 ◆競合する路線の見直しなどにより、効率化を図ります。		◆利用実態に合わせて、利便性と効率性を考慮しながら運行を見直します。	
	サービス水準	◆需要に応じた運行頻度を基本としますが、概ね1時間あたり1本の運行を目指します。	◆概ね1時間あたり1本の運行を基本とします。 ◆基軸となる路線については、高い運行頻度を確保します。 ◆需要の少ない支線部は、利用実態に応じた便数とします。			
	運行時間帯	◆基本的に6時台から19時台の運行を確保し、ニーズの多い路線については、20時以降のバスも運行します。	◆基本的に6時台から19時台の運行を確保します。 ◆ニーズの多い路線については、20時以降の運行を確保します。 ◆需要の少ない支線部は、利用実態に応じた運行時間帯とします。			

(5) 公共交通体系概念図

長岡市全体の目指す姿

- ◆ 多様な地域交流を推進するため、どの地域からも、通勤、通学、通院、買い物の中心となっている長岡地域へ行き来できる環境を実現します。
- ◆ 観光客等の来訪者が市内のどの地域へも行くことができる公共交通網を形成します。

基本的方向性

基幹路線

- ◆ 国・県の支援制度の活用と合わせて、市が適切な支援を行い、従来型の路線バスを維持します。

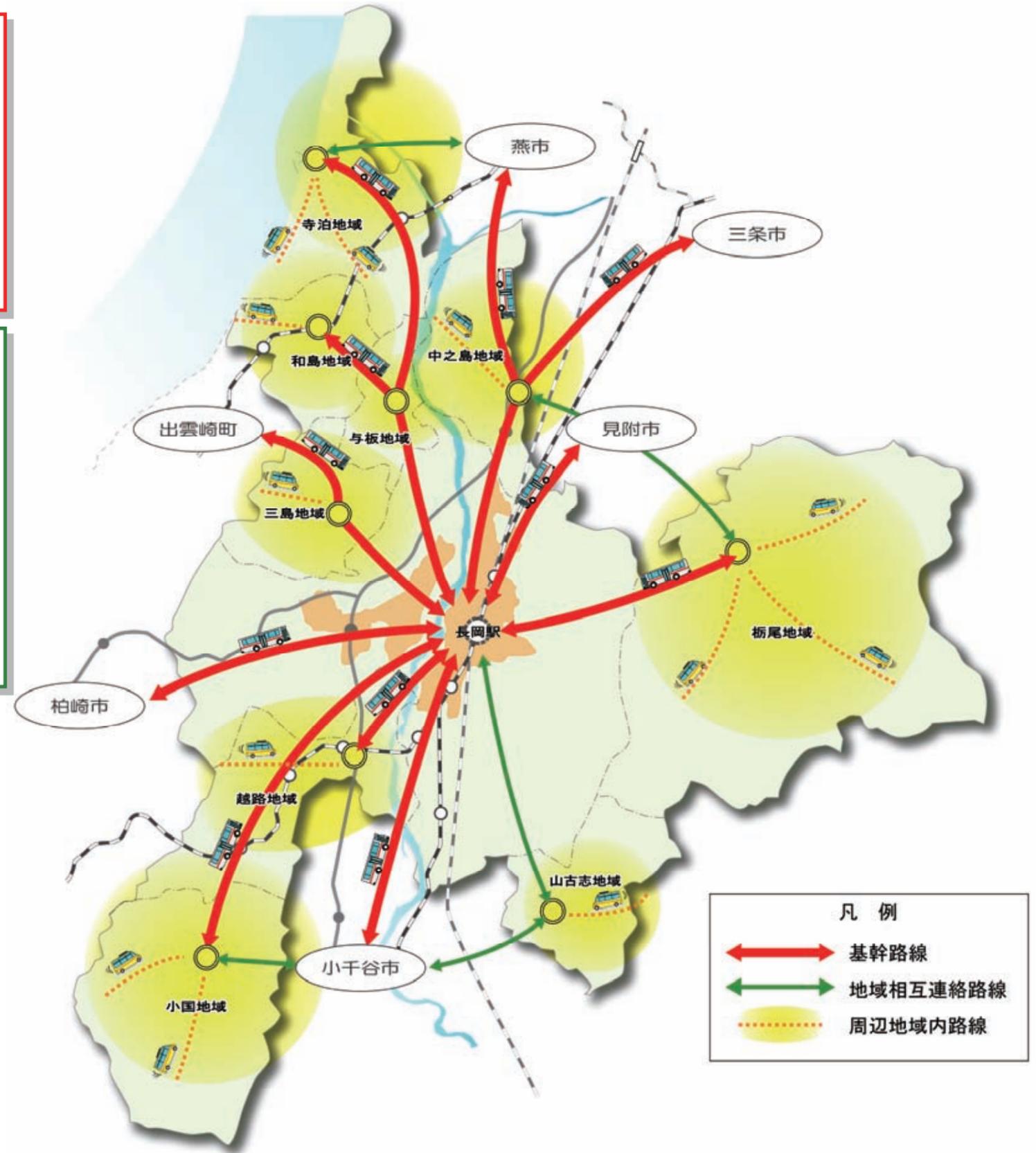
周辺地域の目指す姿

- ◆ 高校生や高齢者など、自動車を運転しない市民の生活交通の確保を主眼におきながら、効率的な運行サービスを目指します。

基本的方向性

周辺地域内路線/地域相互連絡路線

- ◆ 平均乗車密度などの指標により一定の利用がある路線については、利用実態に応じて便数の見直しなどの効率化を図りつつ、県の支援制度を活用し、市が適切な支援を行いながら路線バスを維持します。
- ◆ 利用が少ない路線や空白地域では、住民が主体となった運営を検討します。なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行います。



## 長岡地域の目指す姿

- ◆ 高いニーズに対応し、また、自家用車からの転換を促すため、通勤、通学、通院、買い物など多様な目的で快適に利用できるバス交通を目指します。

## 基本的方向性

### 市街地路線/長岡地域郊外路線

- ◆ 自家用車から公共交通への転換を促進するため、市が適切な支援を行いながら利便性向上に努めます。
- ◆ 平均乗車密度などの指標により一定の利用がある路線については、利用実態に応じて便数の見直しなどの効率化を図りつつ、県の支援制度を活用し、市が適切な支援を行いながら路線バスを維持します。
- ◆ 利用が少ない路線や空白地域では、住民が主体となった運営を検討します。なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行います。

## 【長岡地域拡大図】



### バスの交通軸 ( )

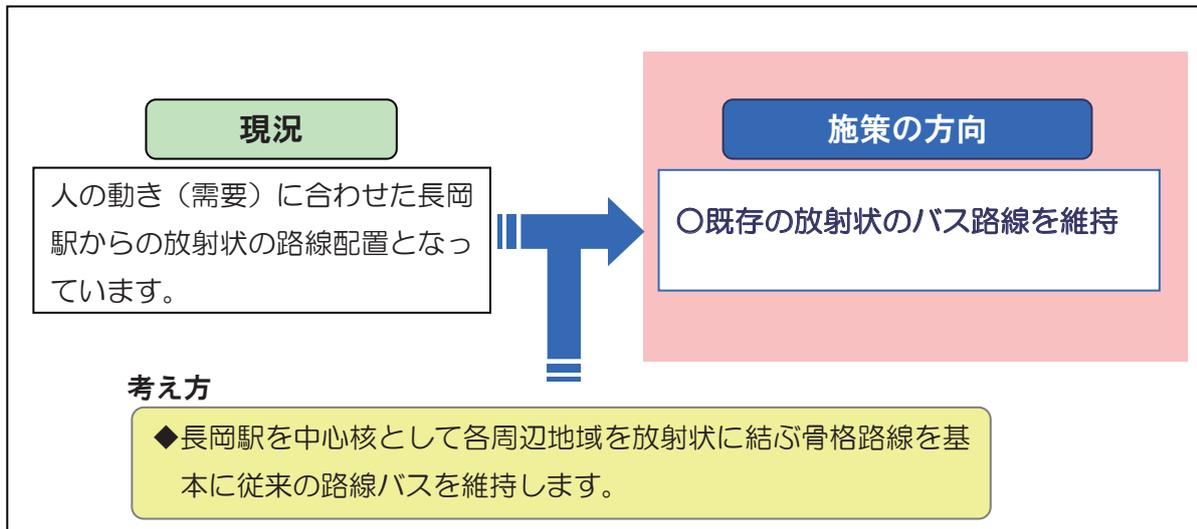
自家用車からの公共交通への転換を促進するための中心的役割を担う路線をバスの交通軸と位置づけ、高いサービスの運行を目指します。

# 7. バス運行に関する施策展開

## 7-1. 広域での検討（基幹路線）

### (1) 施策の方向の検討

#### ①ネットワーク



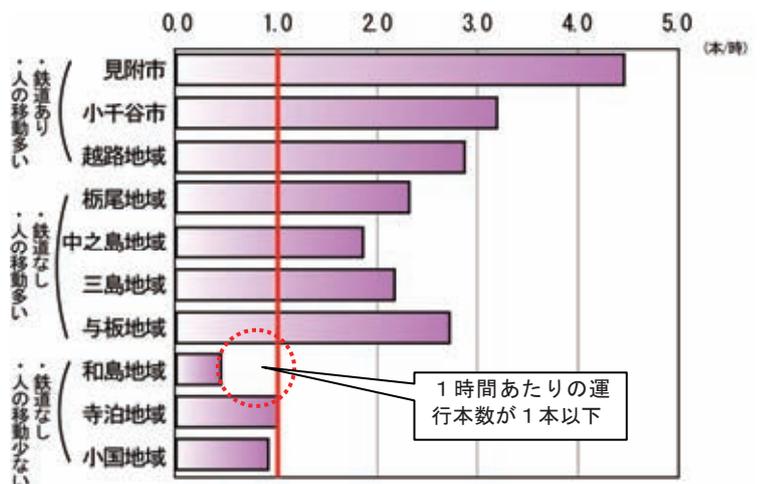
#### ②サービス水準（運行頻度）

##### 【現況】

・人の動き（需要）に合わせた運行頻度となっています。ただし、バスの始発から20時までの1時間あたりの運行本数を比べると、和島地域ではバスの1時間あたりの運行本数も少なく、他の地域よりもサービスレベルが劣っています。



図7-2 始発から20時までの1時間あたりのバス運行頻度

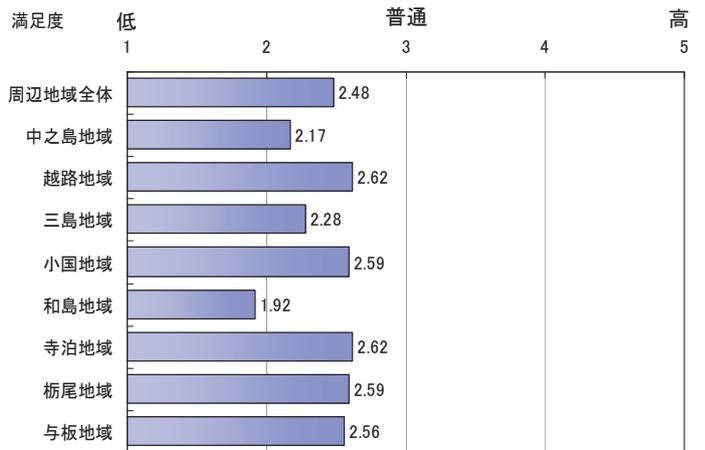


※ 上表の鉄道は、長岡駅に直接行くことができる路線を対象としています。

【意向調査】

・意向調査による満足度では、運行間隔に対して総じて低い評価となっています。そのなかでも特に和島地域の満足度が低い結果となっています。

図 7-3 バスの運行頻度についての地域別満足度



【考え方】

・需要に応じた運行頻度を基本としますが、概ね1時間あたり1本の運行を目指します。

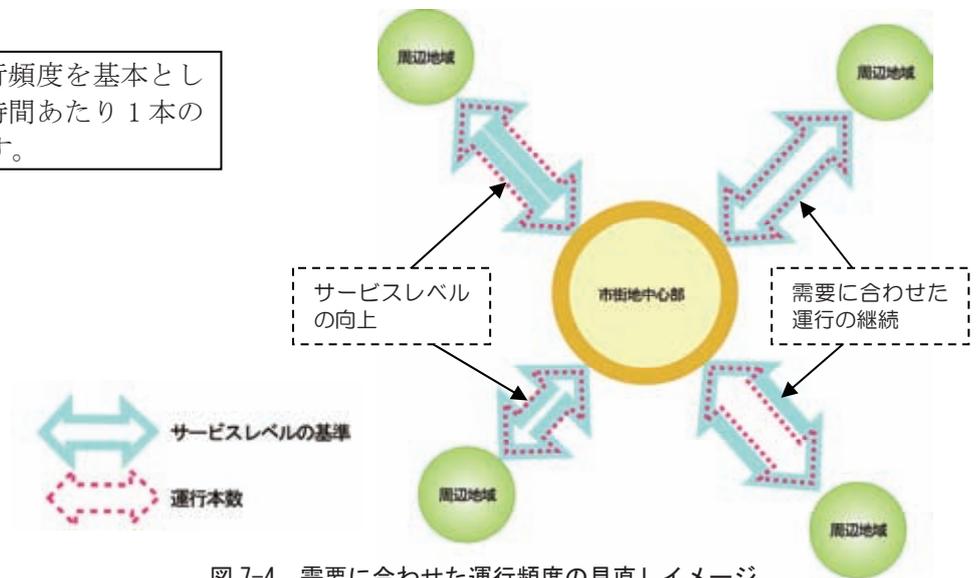


図 7-4 需要に合わせた運行頻度の見直しイメージ

現況		施策の方向
<p><b>見附市、小千谷市、越路地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通勤・通学の人動きが特に多い</li> <li>◆ バス：1時間あたり 2.8～4.5 本</li> <li>◆ 鉄道：あり</li> </ul>	<p><b>考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 需要に応じた運行頻度を基本としますが、概ね1時間あたり1本の運行を目指します。</li> </ul>	
<p><b>栃尾、中之島、三島、与板地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通勤・通学の人動きが多い</li> <li>◆ バス：1時間あたり 1.8～2.7 本</li> <li>◆ 鉄道：なし</li> </ul>		
<p><b>和島、寺泊、小国地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通勤・通学の人動きが少ない</li> <li>◆ バス：1時間あたり和島地域 0.4 本、寺泊地域 1.0 本、小国地域 0.9 本</li> <li>◆ 鉄道：長岡への運行がない</li> </ul>		

### ③サービス水準（運行時間帯）

#### 【現況】

- ・帰宅に利用する 20 時以降の基幹路線の運行が限られています。
- ・特に、和島地域と寺泊地域は 20 時以降のバスの運行がなく、長岡駅に直接アクセスする鉄道もありません。

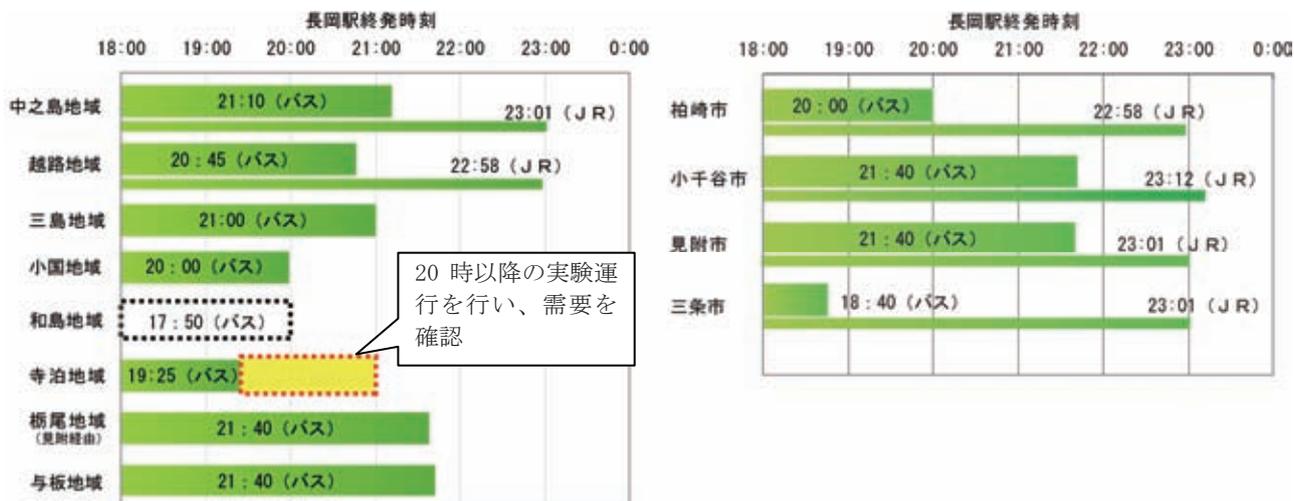


図 7-5 長岡駅発の終発時刻

表 7-1 地域別終発バス時間（長岡駅発）

	夜間運行本数(本) 20～23時	終バス時刻		到着場所	その他備考
		長岡駅発	到着		
中之島地域	2	21:10	21:35	中之島文化センター	終着は今町(21:44)
越路地域	2	20:45	21:07	越路支所前	来迎寺駅前(21:09)、終着は小千谷車庫(21:40)
三島地域	3	21:00	21:30	脇野町(終)	三島支所前(21:27)
小国地域	1	20:00	21:05	小国車庫(終)	小国支所前(21:00)
和島地域	0	17:50	18:54	小島谷駅(終)	和島支所前(18:52)
寺泊地域	0	19:25	20:33	寺泊大町	寺泊駅前(20:18)、終着は寺泊大町
栃尾地域	3	21:40	22:37	栃尾車庫前(終)	見附経由
	0	19:10	19:50	栃尾車庫前(終)	新榎木トンネル経由
与板地域	2	21:40	22:22	与板(終)	与板仲町(与板支所前)

※鉄道は、長岡駅に直接行くことができる路線を対象としている。

#### 【意向調査】

- ・意向調査による満足度では、運行時間帯に対する満足度は総じて低い。

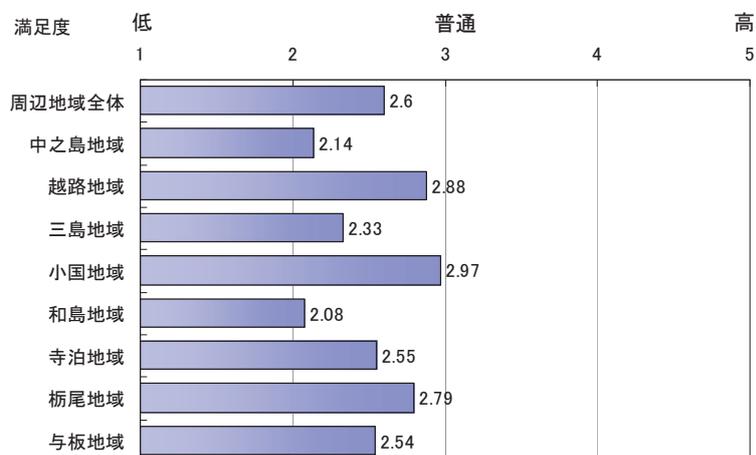


図 7-6 バスの運行時間帯についての地域別満足度

## 現況

### 見附市、小千谷市、越路地域

- ◆ 帰宅の移動が特に多い
- ◆ バス：20時～22時の運行あり
- ◆ 鉄道：長岡駅発の下り線で2～8本  
23時頃まで運行あり

### 栃尾、中之島、三島、与板地域

- ◆ 帰宅の移動が多い
- ◆ バス：21時～22時ころまでの運行あり
- ◆ 鉄道：なし

### 和島、寺泊地域、小国地域

- ◆ 帰宅の移動が少ない
- ◆ バス：寺泊地域は19時台、小国地域は20時までの運行あり  
和島地域は17時台の運行で終了

## 施策の方向

○和島地域への19時台のバス運行

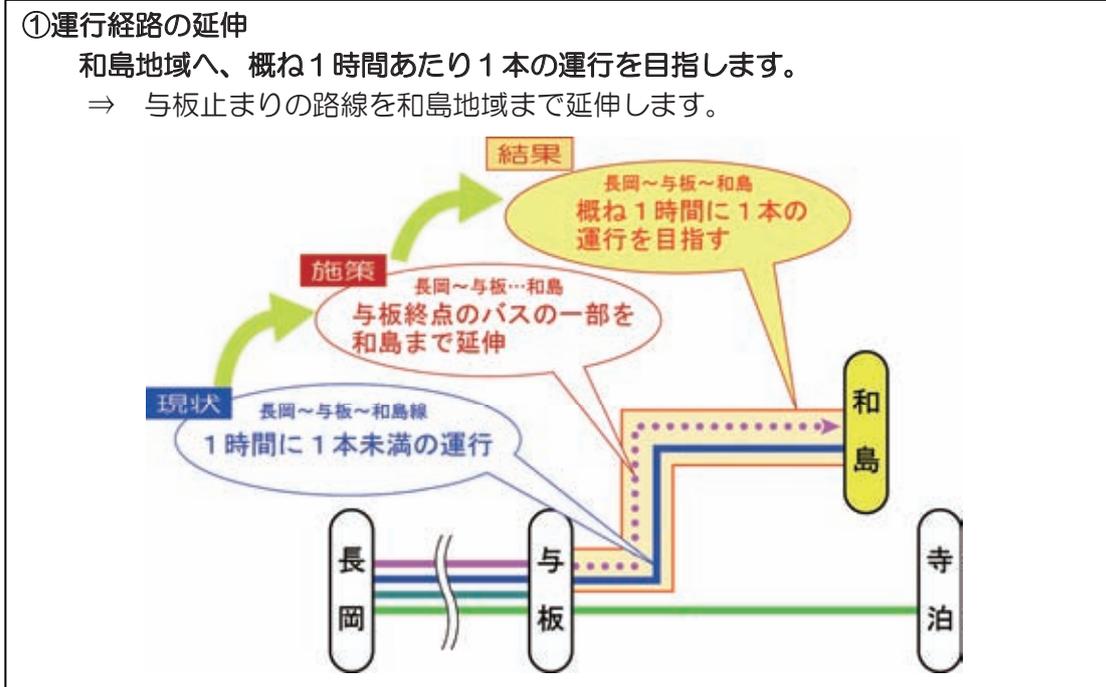
○寺泊地域への20時台のバス運行

### 考え方

- ◆基本的に6時台から19時台の運行を確保し、ニーズの多い路線については、20時以降のバスも運行します。

## (2) 具体的な施策案

社会実験を実施し、本格運行の可能性を検討します。



※参考：行政負担額 約1,400万円想定

### ②運行時間帯の見直し

和島地域へ、長岡駅発19時台の運行を確保します。

⇒ 長岡駅から19時台の新たな便を増発します。

※参考：行政負担額 約300万円想定

### ③運行時間帯の見直し

寺泊地域の20時以降の運行を確保します。

⇒ 20時以降の与板止まりの便を寺泊地域まで延伸します。

※参考：行政負担額 約200万円想定

## 7-2. 長岡地域での検討（市街地路線・長岡地域郊外路線）

### （1）施策の方向の検討

#### ①ネットワーク

##### 【現況】

- ・病院、学校、公共施設、商業施設等を連絡するようにネットワークが生まれ、比較的高頻度な運行がされています。
- ・中央病院の川崎地区への移転や、堺・古正寺地区の開発整備など、土地利用の変化に対応していないところがあります。

##### 【意向調査】

- ・「バスで行きたいけれど行けない場所」に、郊外の温浴施設や商業・娯楽施設をあげる人が多数いました。特に温浴施設は近年の温浴施設ブームの影響もあり、幅広い年代からの要望がありました。

図 7-7 行きたいけれど行けない場所（多い回答）

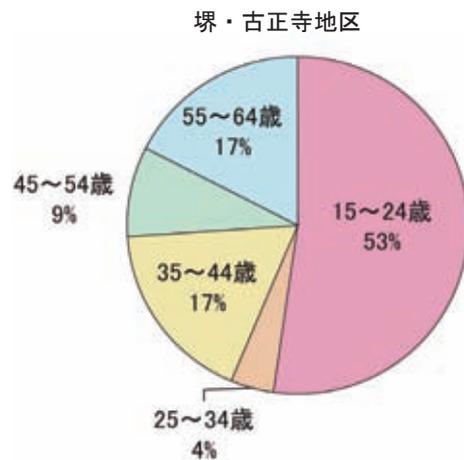
回答 1：堺・古正寺地区（N=23）

- ・ジャスコからおいしい広場方向に行くバスがなく不便。（与板地域 25～34 歳）

比較的若い年齢層が望んでいる。

堺・古正寺地区

15～24歳	12
25～34歳	1
35～44歳	4
45～54歳	2
55～64歳	4



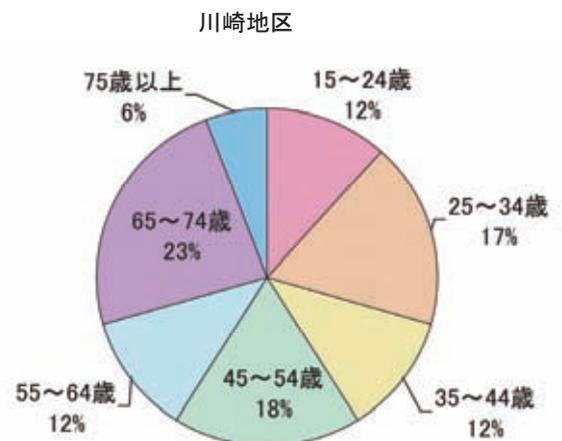
回答 2：川崎地区（N=17）

- ・「湯らいや」に行きたいが、既存の堀金のバス停から遠い。（川東地域 45～54 歳）

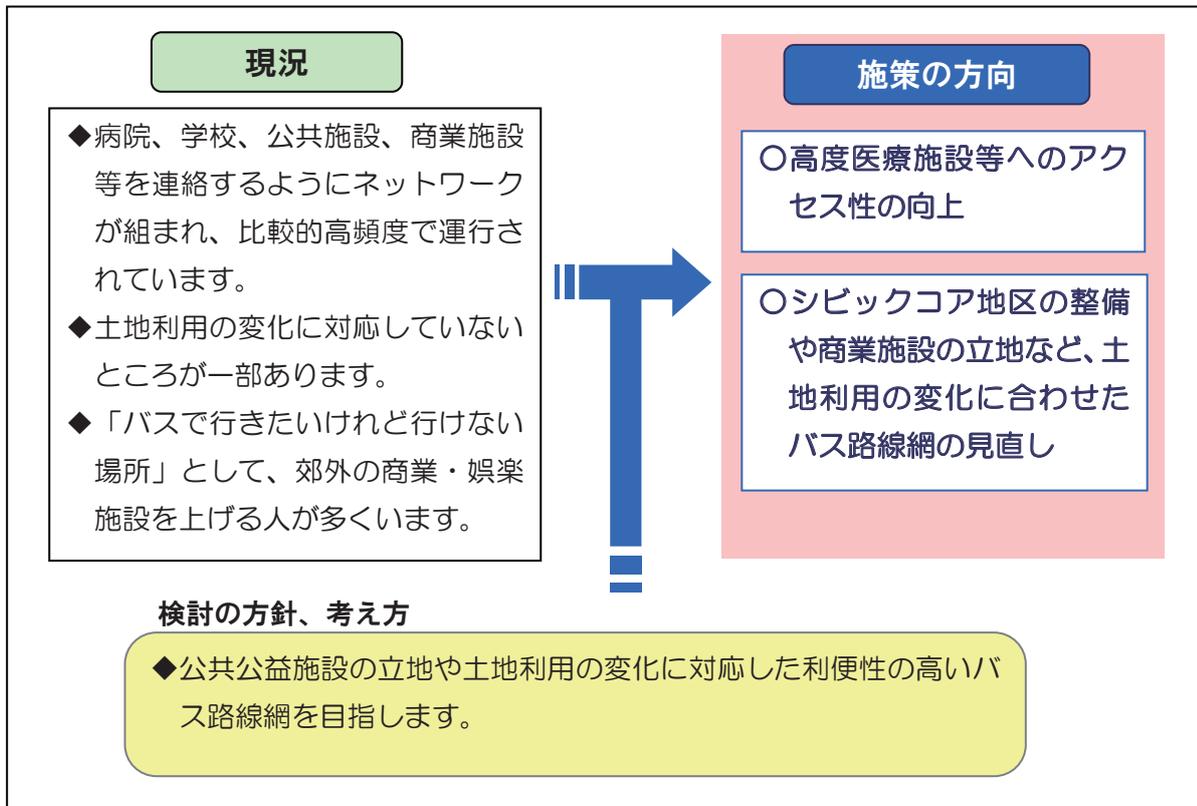
幅広い年代からの要望が多い

川崎地区

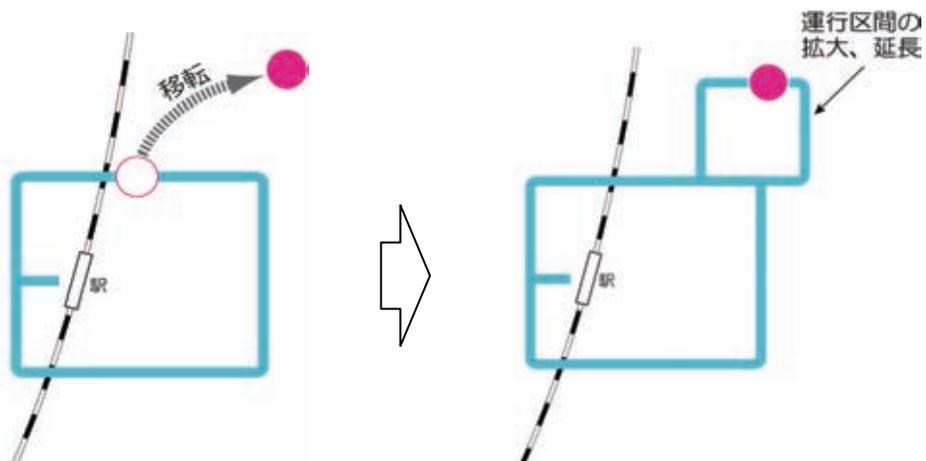
15～24歳	2
25～34歳	3
35～44歳	2
45～54歳	3
55～64歳	2
65～74歳	4
75歳以上	1



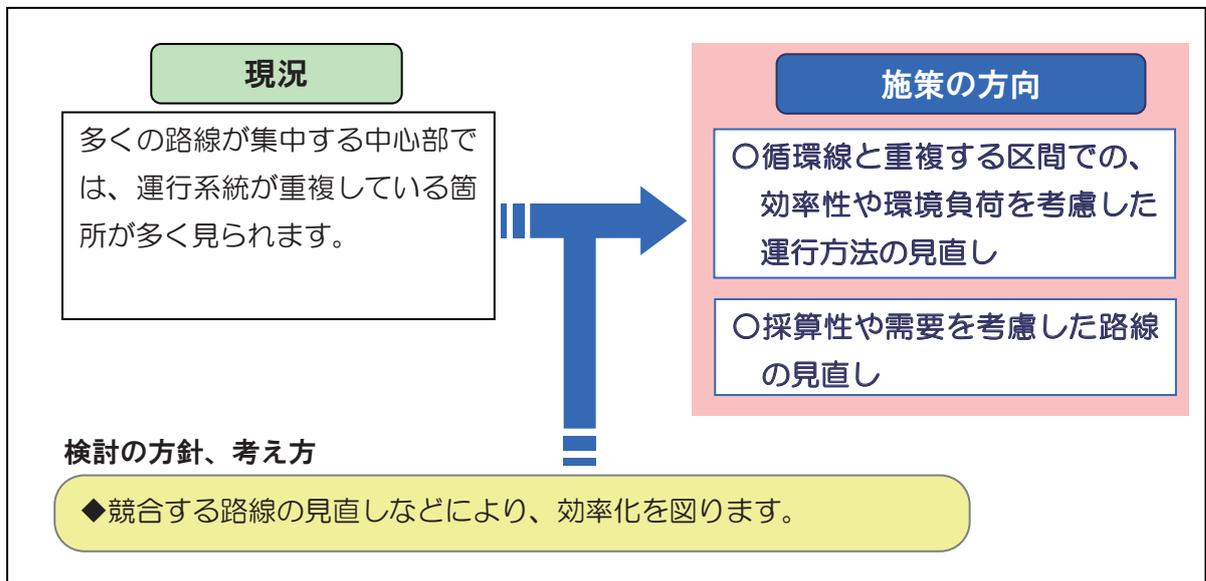
## 【土地利用の変化に対応したバス網・運行経路の見直し】



検討例：需要の高い公共施設の移転などに合わせた既存バス路線の見直しや、新設バス路線などを検討する。



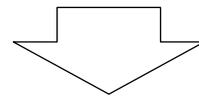
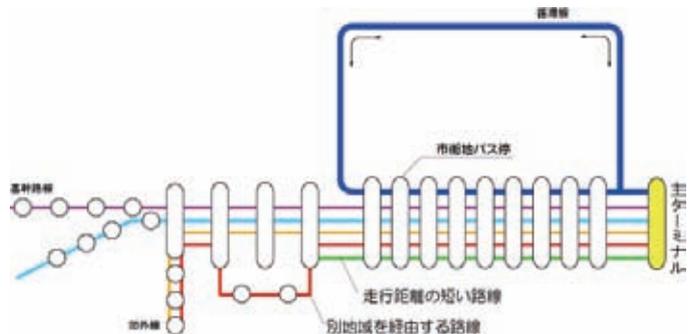
## 【重複区間の見直し】



### 路線重複区間の運行見直しの例

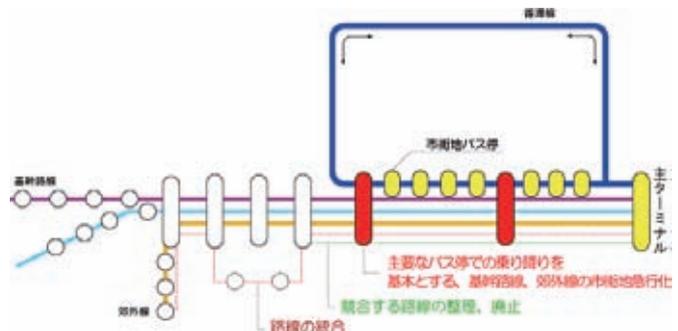
#### ■現状

市街地において、各方面からバス系統が集中している区間の運行頻度は大変高い。また、走行距離が短い路線や、迂回して合流する路線などが見られる。



#### ■見直し案の例

路線が重複する市街地や中心部においては、郊外線や基幹路線の急行運行化などによって、競合の解消や需要に合った効率的な運行を検討します。



## ②サービス水準（運行頻度）

### 【現況】

- ・高い運行頻度となっています。
- ・市街地路線の1時間あたりの運行頻度は、中央循環線 2.2 本、南循環線 1.0 本、日赤病院線 2.0 本となっています。
- ・長岡地域郊外線の1時間あたりの運行頻度は、朝夕で 0.5~4.5 本、日中：0.3~3.8 本であり、悠久山線は特に運行本数が多くなっています。

図 7-8 市街地路線、各方面市内路線における各時間帯別の運行頻度 (本/時)

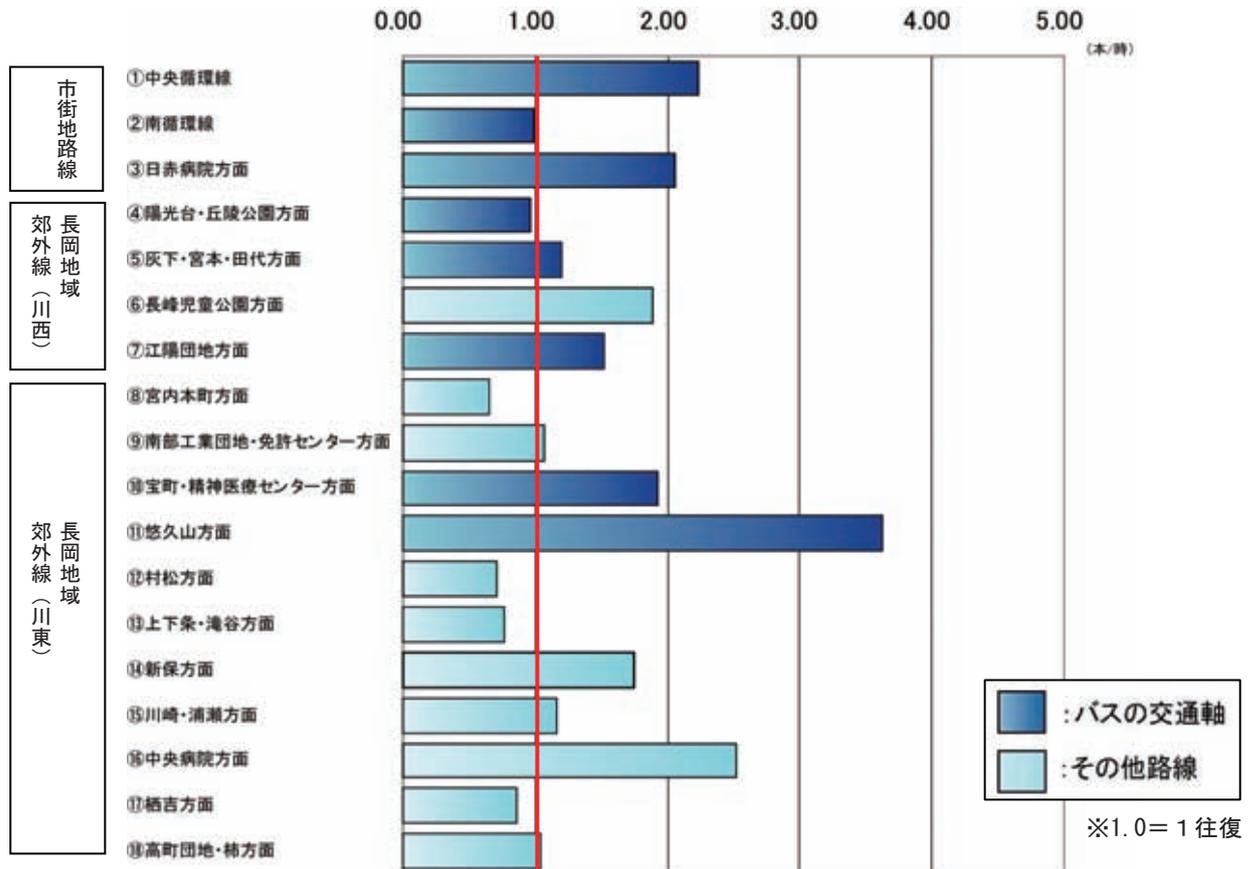
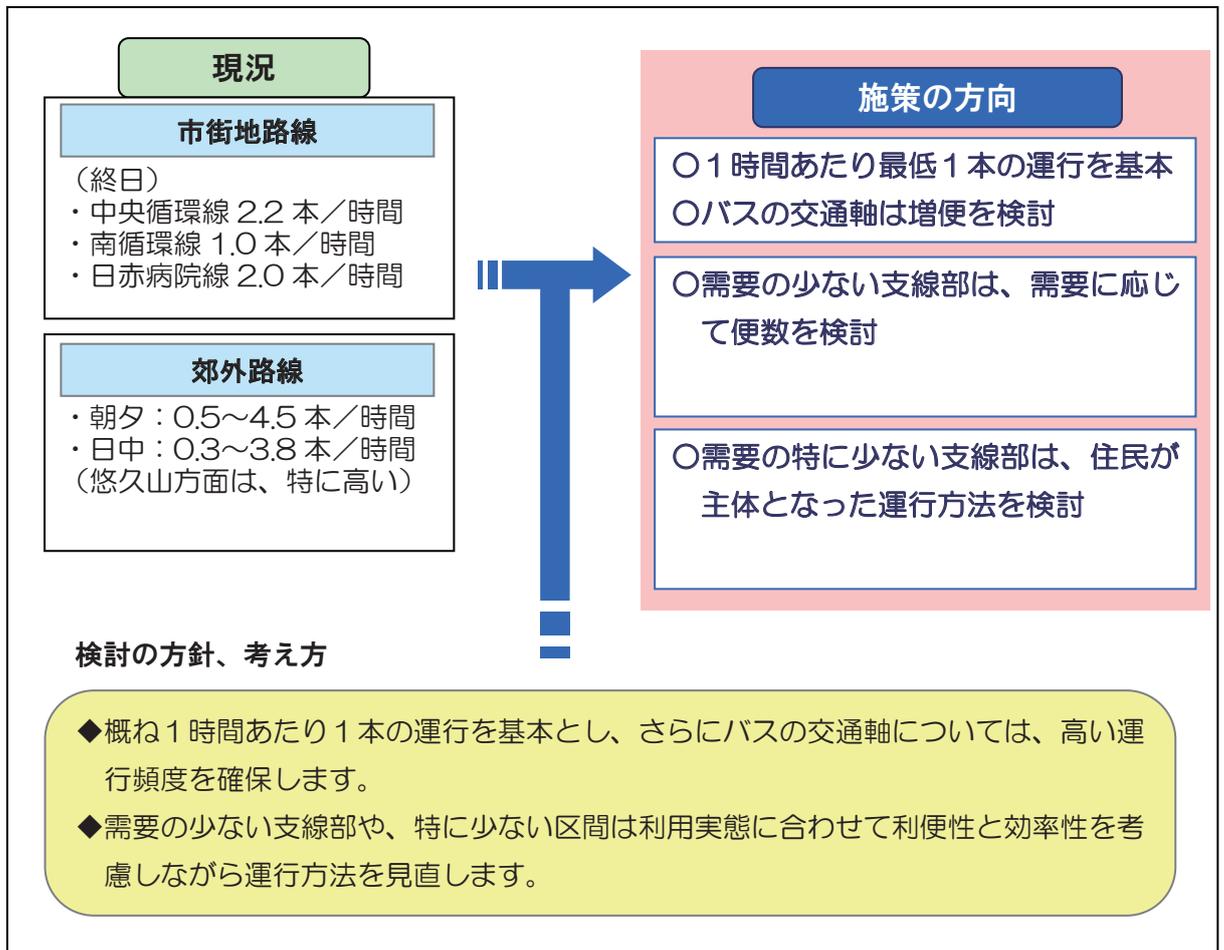


表 7-2 市街地路線、各方面市内路線における各時間帯別の運行状況

※平成 20 年 4 月現在

運行方面	運行頻度(本/時)					始発時間 (起点⇒長岡駅)	終発時刻 (長岡駅⇒起点)
	起点⇄長岡駅						
	朝 始発～10時	日中 10時～16時	夕 16時～20時	夜間(最終) 20時～最終	終日		
①中央循環線	2.17	2.67	1.63	0.00	2.23	7:15	19:00
②南循環線	1.00	1.00	1.00	0.00	1.00	7:00	19:05
③日赤病院方面	1.50	2.00	2.38	2.50	2.03	6:15	20:40
④陽光台・丘陵公園方面	0.75	0.67	1.13	0.75	0.81	6:02	21:30
⑤灰下・宮本・田代方面	1.88	0.67	2.00	0.50	1.24	6:23	22:00
⑥長峰児童公園方面	2.50	2.00	2.00	0.50	1.90	7:00	21:20
⑦江陽団地方面	1.75	1.33	1.75	0.75	1.47	6:50	21:15
⑧宮内本町方面	1.00	0.50	0.50	0.50	0.60	7:45	20:50
⑨南部工業団地・免許センター方面	1.00	1.00	1.25	1.00	1.07	6:59	20:25
⑩宝町・精神医療センター方面	3.33	1.92	2.00	0.50	1.94	7:20	22:00
⑪悠久山方面	4.50	3.83	4.38	1.33	3.68	6:20	22:00
⑫村松方面	0.88	0.50	0.75	0.50	0.67	7:05	20:30
⑬上下条・滝谷方面	1.00	0.33	0.88	1.00	0.70	6:35	20:00
⑭新保方面	1.50	1.67	2.50	0.75	1.72	6:40	21:20
⑮川崎・浦瀬方面	1.38	1.17	1.38	0.50	1.23	6:55	20:40
⑯中央病院方面	3.50	2.50	2.13	1.50	2.54	7:03	20:40
⑰栖吉方面	1.00	0.83	0.63	0.50	0.79	7:20	20:00
⑱高町団地・柿方面	1.50	1.00	0.88	0.50	1.04	7:10	20:30

※⑭～⑯については、上見附車庫行きを含む



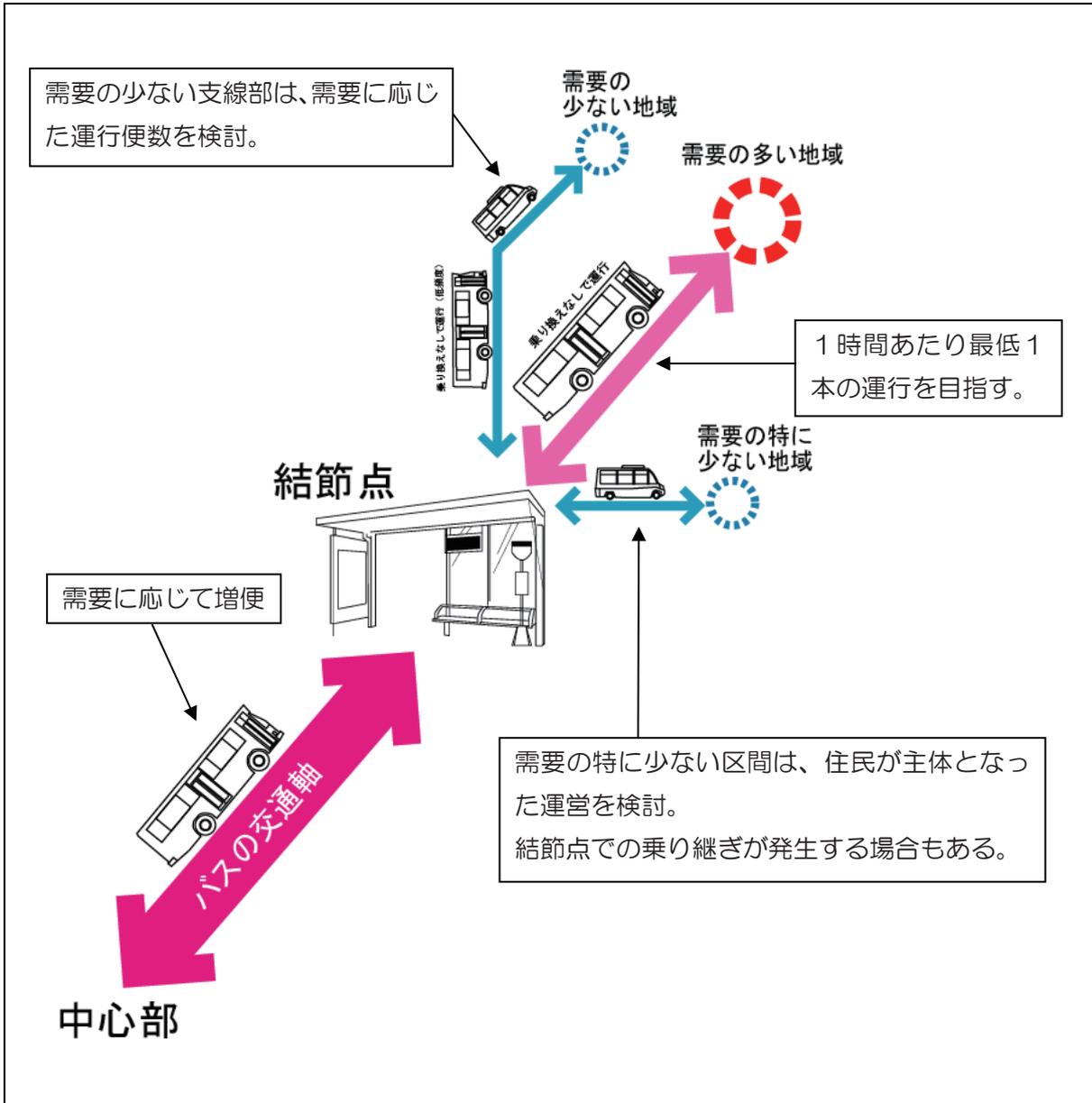


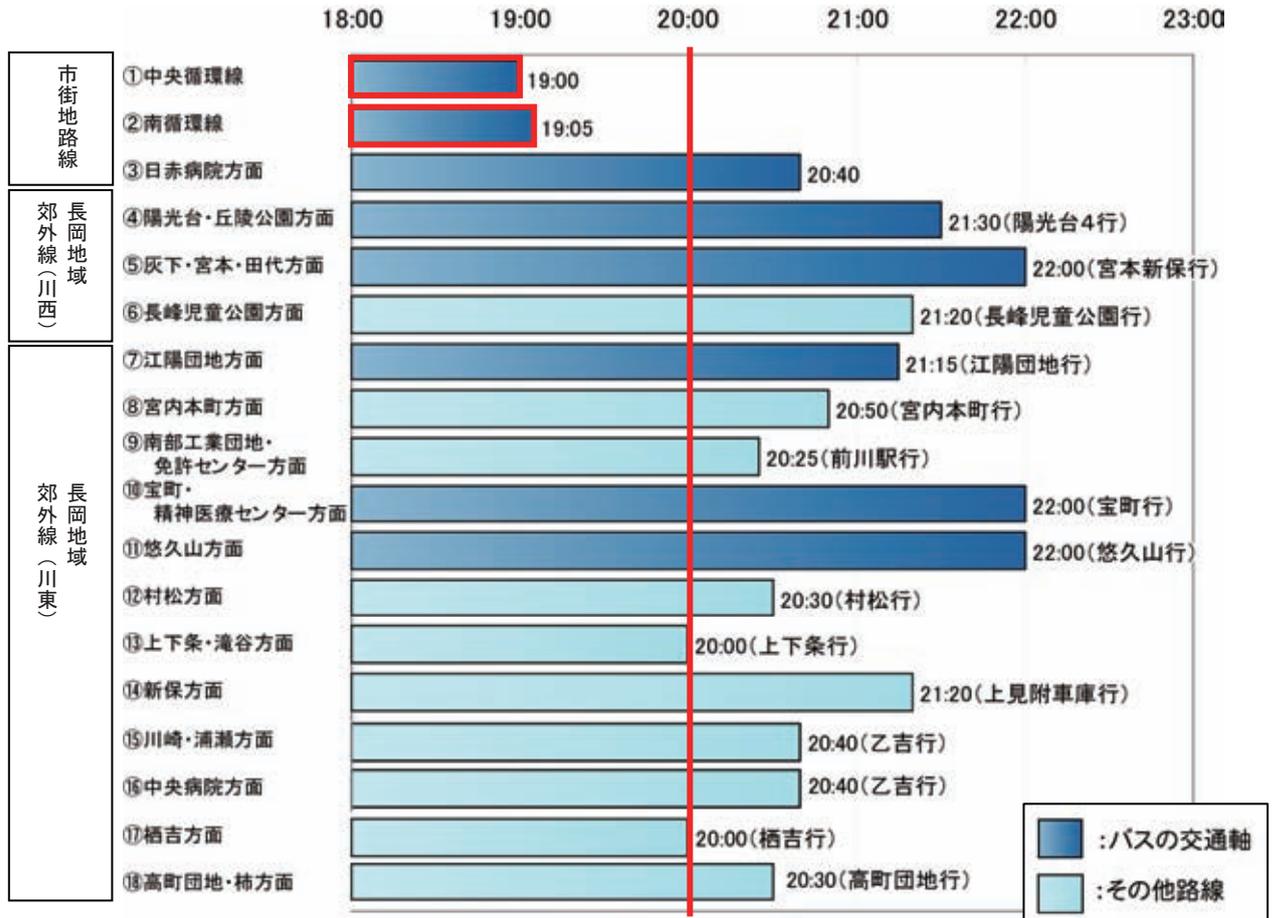
図 7-9 長岡地域郊外部の運行頻度検討イメージ

### ③サービス水準（運行時間帯）

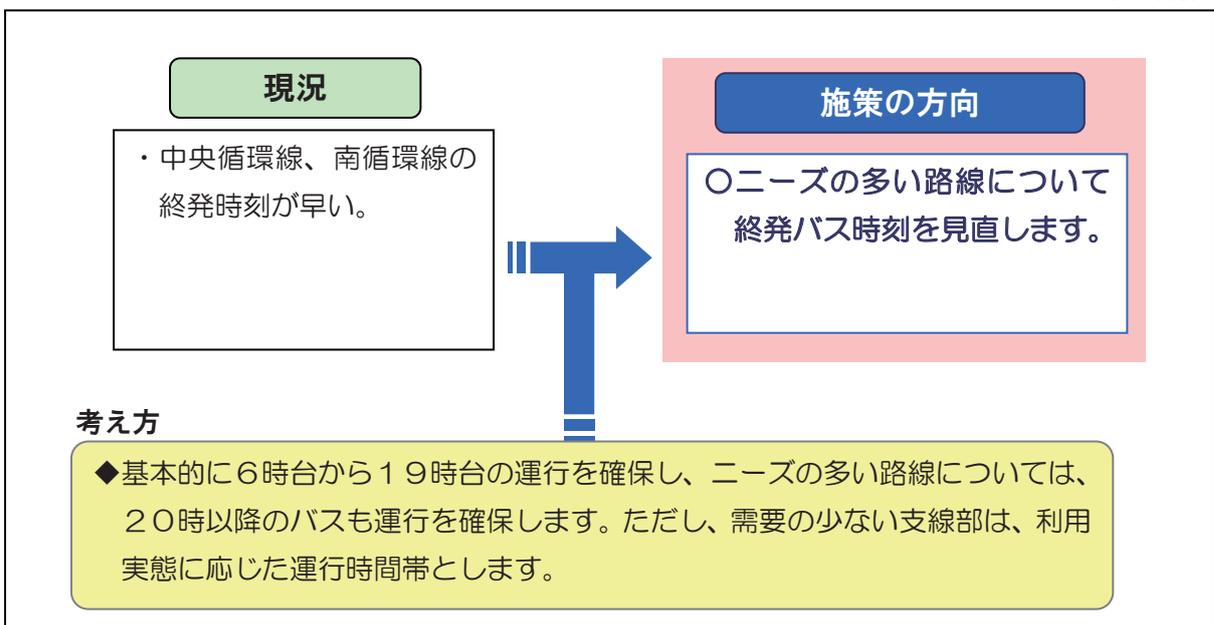
#### 【現況】

・中央循環線、南循環線のバスは、19時頃に終了します。

図 7-10 長岡駅終発時刻



※平成 20 年 4 月現在



## (2) 具体的な施策案

### ①南循環線の運行見直し

#### ○バス網・運行経路の見直し

高度医療施設等を結ぶ運行経路に見直します。

- ・市街地整備が進む駅東土地区画整理事業区域内を通り、中央病院、高等学校、県の出先機関などの公共施設を新たに結び運行します。
- ・現行の中央病院線のうち、重複する路線は南循環線に統合します。

#### ○運行時間帯の見直し

帰宅時間に対応した運行とするため、始発終発時刻を見直します

- ・現行の運行時間を7時台～19時台から、6時台～20時台に拡大します。

#### ○運行頻度の見直しの検討

日中の増便など、頻度の高い運行について、可能性を検討していきます。

- ・内回り、外回りの各便数 13便→22便

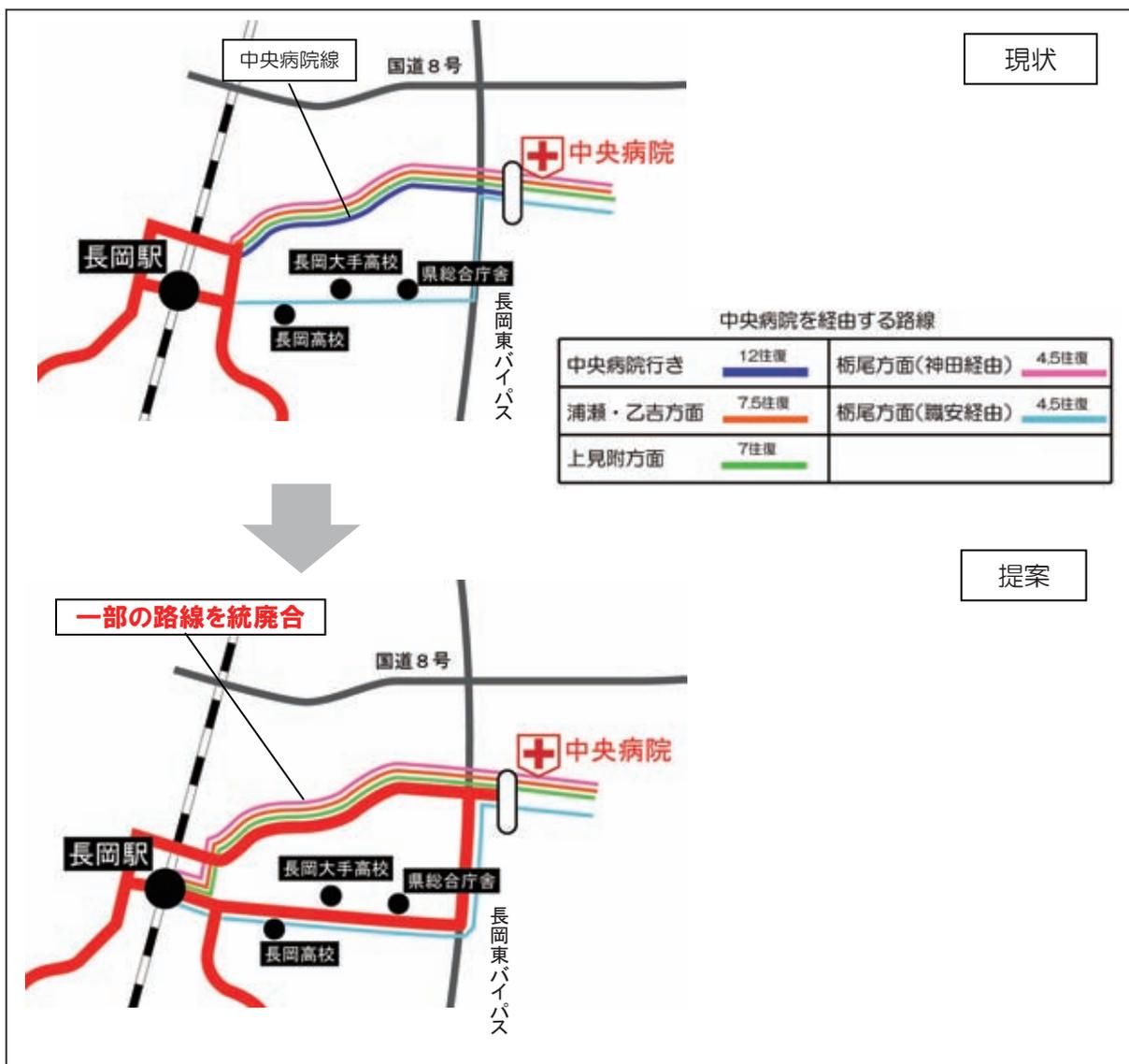


図 7-11 新南循環線の路線提案

参考1：南循環線の見直し案の比較

ケース	運行距離	所要時間	運行便数	行政負担額	備考
現行の運行	13km	60分	13便	約1,700万円	・内外回り各1台の車両による運行
ア) 運行経路のみ見直した場合	↓ 7km 増加	↓ 20分 増加	10便	約1,600万円	
イ) 運行経路・運行時間帯を見直した場合	20km	80分	12便	約2,500万円	
ウ) 運行経路・運行時間帯・運行頻度を見直した場合			22便	約7,000万円 (車両購入代金は含まない)	

表 7-3 新南循環線の路線提案

参考2：中央病院乗り入れに伴うメリット・デメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎなしで中央病院へ連絡が可能</li> <li>・新たに大手口から中央病院へ連絡が可能</li> <li>・高校や新潟県総合庁舎を経由するため、新たな通勤通学の利用が見込まれる。</li> <li>・市街地整備が進む駅東土地区画整理事業区域内を通り、新たな利用が見込まれる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間が20分延長（他の施設への連絡時間増）</li> <li>・これまでと同じ区間でも運行距離の延伸に伴い運賃が上がる区間がある。</li> <li>・行政負担額の増加</li> </ul>

②中央循環線の運行見直し

通勤に対応した運行とするため、中央循環線の始発終発時刻を見直します。

- ・運用時間を、現行の7時台～19時台から、6時台～20時台に見直します。
- ・それに伴い、運行便数も現行の28便から31便に増便します。



中央循環線  
(図はバスロケーションシステム画面から)

参考：行政負担額 約300万円想定

### ③シビックコア地区シャトルバス

長岡駅とシビックコア地区を結ぶシャトルバスを運行します。

- ・シビックコア地区の整備に合わせ、本格運行に向けて社会実験を実施します。

### ④千秋が原地区、堺・古正寺地区への運行経路見直し

土地利用の変化に合わせて、既存の柏崎、越路、小国線の一部を大手大橋経由に変更します。

- ・社会実験を実施しながら、本格運行を検討します。
- ・交通が集中している長生橋から、4車線化される大手大橋に経路を変更することによって定時性の確保も期待できます。

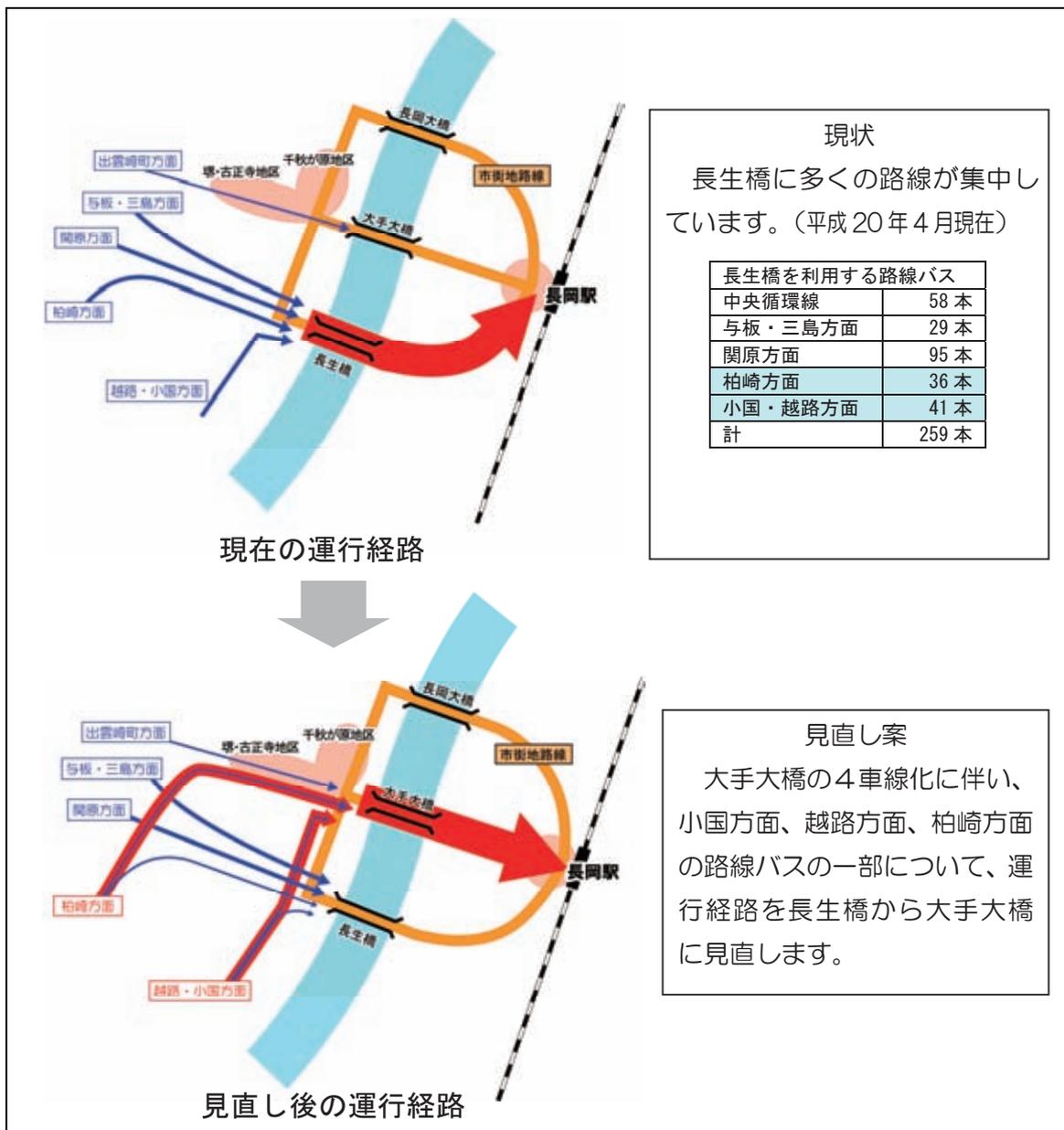


図 7-12 路線の変更提案

### ⑤川崎地区の利便性向上

土地利用の変化に合わせた停留所の設定を検討します。

- ・川崎地区の新たな土地利用に対応するため、新たにバス停を設置し利便性の向上を図ります。

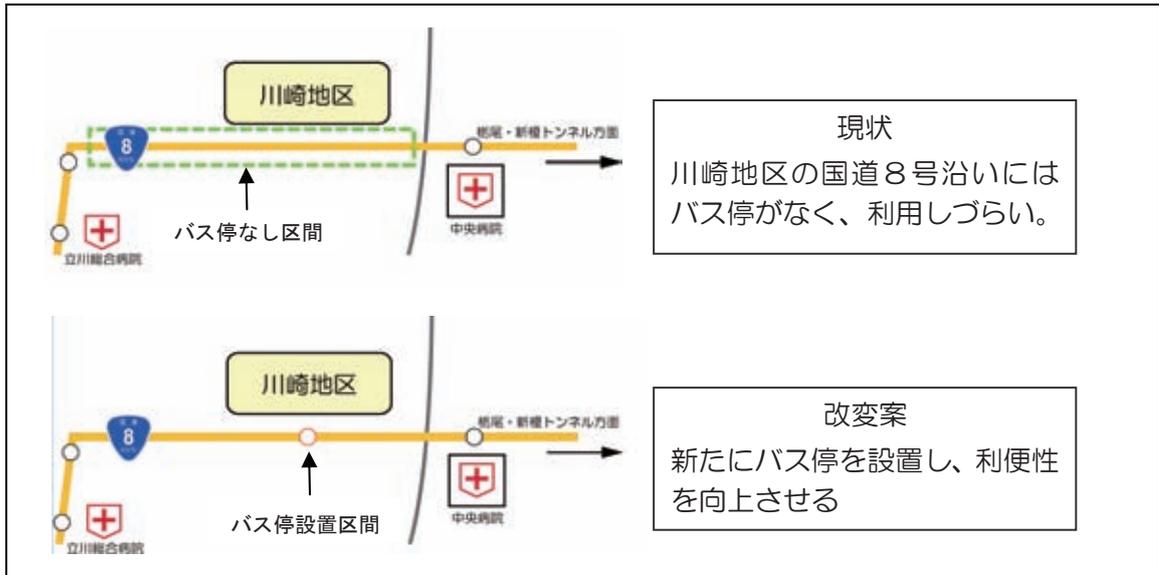


図 7-13 バス停設置の提案

### (3) 今後の検討課題

#### 新たな循環線（西・北・東循環線）の検討

- ・ 新たな路線の開設には、当該路線だけでなく、全体的な利便性や効率性、収益性の検討が必要です。
- ・ 例えば、西循環線を開設する場合、既存路線が統廃合されることにより、駅との連絡には中央循環線等の乗り継ぎが必要になります。
- ・ 新たな循環線については、このような問題点を踏まえ、全体的な効率性や利便性を考慮しながら、導入の可能性を今後個別に検討する必要があります。



図 7-14 新循環線の検討

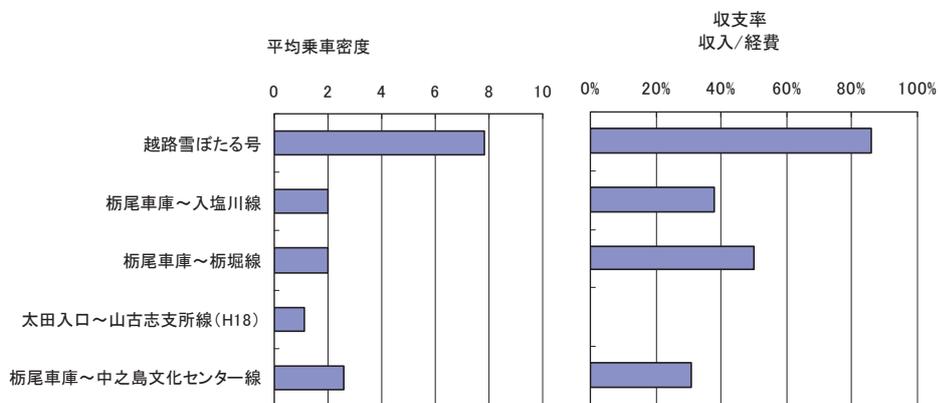
## 7-3. 周辺地域での検討

### (1) 施策の方向の検討

#### ①運行形態の見直し

##### 【現況】

- ・平均乗車密度では、越路地域の雪ぼたる号が7.8人と高く、多く利用されています。
- ・それ以外の路線の平均乗車密度は総じて低いです。
- ・収支の状況を見ると、越路雪ぼたる号が86%であるのに対して、他の路線は著しく低い値となっています。
- ・中之島地域、寺泊地域、和島地域に公共交通のサービスが受けられない空白地域が存在します。



※小国地域内路線は福祉バスとして無料運行されています。  
山古志地域内路線は、平成19年12月に不採算を理由に路線バスが廃止され、現在は、NPOが主体となってクローバーバスが運行されています。

図 7-15 平均乗車密度、収支の状況

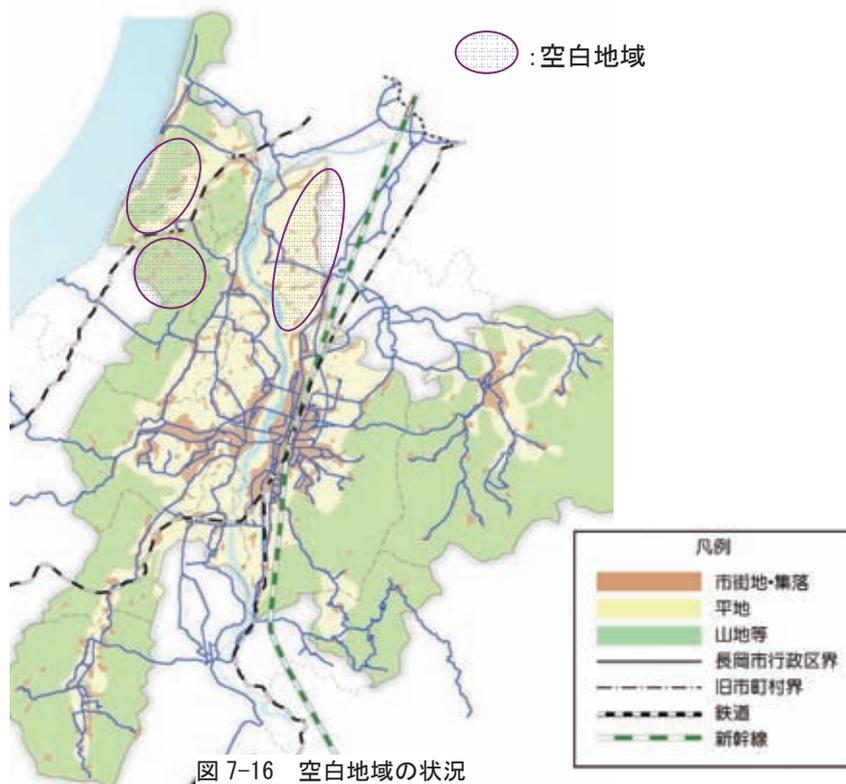


図 7-16 空白地域の状況

## 現況

### 周辺地域内路線

<平均乗車密度>

- ◆越路雪ぼたる号 7.8人
- ◆栃尾車庫～入塩川線 2.0人
- ◆太田入口～山古志支所線 1.1人

### 地域相互連絡路線

<平均乗車密度>

- ◆栃尾～中之島線 2.6人

### 中之島、和島など

路線バスが存在しない公共交通の空白地域がみられる。

## 施策の方向

○一定の利用がある路線については、路線バスを維持しますが、利用実態に応じて効率化を検討

○利用が少ない路線については、住民が主体となった運営を検討

○空白地域については、住民が主体となった運営やスクールバスへの混乗を検討

## 検討の方針、考え方

- ◆平均乗車密度などの指標により一定の利用がある路線については、利用実態に応じて便数の見直しなどの効率化を図りつつ、県の支援制度を活用し、市が適切な支援を行いながら路線バスを維持します。
- ◆利用が少ない路線や空白地域では、住民が主体となった運営を検討します。なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行います。
- ◆利用実態に合わせて、利便性と効率性を考慮しながら運行を見直します。

## (2) 具体的な施策案

### ①運行形態の見直し

一定の利用がある路線については、路線バスを維持しますが、利用実態に応じて効率化を検討します。

- ・日中の減便、日曜・祝日の減便、隔日運行等の効率化を図りながら、運行を維持します。

### ②運行形態の見直し

利用が少ない路線については、住民が主体となった運営を検討します。

- ・NPO 等によるコミュニティバスの運行を検討します。
- ・住民が主体的になって取り組むことで、住民の使い易い公共交通が効率的かつ効果的に運営できます。

### ③運行形態の見直し

公共交通の空白地域においては、住民が主体となった運営や既存のスクールバスへの混乗などを検討します。

- ・住民主体の運営の検討にあたっては、最寄りの鉄道駅や運行頻度の高い基幹路線のバス停への接続を基本に考えていきます。

※ スクールバスへの一般市民の混乗にあたっては、防犯上の問題やその他の問題について、PTA や地域の合意形成が図られることが前提となります。



図 7-17 寺泊地区の公共交通空白地域の現状



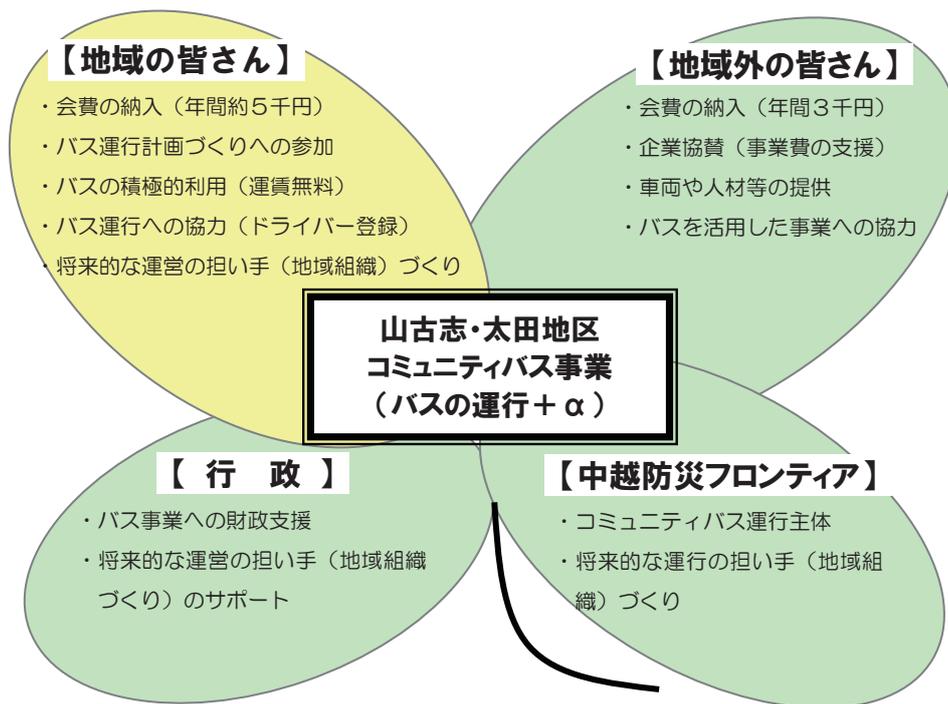
図 7-18 各地域の方針案

### (3) 山古志・太田地区クローバーバス

住民が主体となった運営の新しい取り組みとして、平成19年12月に路線バスが廃止された山古志・太田地区において、平成20年7月からクローバーバスを運行しています。

これは、地域の全世帯が会員となった『NPO法人中越防災フロンティア』が運営するもので、住民はNPOの会費を負担しますが、運賃は無料で乗車できるものです。

NPO法人中越防災フロンティアは今後5年間を目途にクローバーバスを運行し、その後地域住民主体の運営組織に引き継ぐ予定です。



- ・基幹バス(村松～蓬平～山古志)と山古志地域内バスに分けて運行
- ・基幹バス(村松～蓬平～山古志)は定時運行
- ・山古志地域内バスは昼間の時間を中心に利用する人の予約に応じて寄り道するデマンド方式で運行



図 7-19 バス運行イメージ（平成20年7月以降）

#### 7-4. 住民主体の運営に向けて

周辺地域や空白地域など需要の少ないところにおいては、地域の状況に応じて住民の使いやすい公共交通を実現する方法として、住民主体の運営が最も効率的かつ効果的な方法です。

住民主体の運営は、地域住民が当事者として運営方法や運行計画の検討を重ねながら、経費負担も含めた収支計画を立案し、自らの責任で実施するものです。

住民主体の運営は、地域住民が直接運行する方法や運行を委託する方法など様々な方法がありますので、市は、運行事例などを収集し、住民主体の運営を検討する地域に対して積極的に情報提供を行うとともに、必要に応じて助言・調整を行います。

また、地域住民の自己努力で公共交通を運営する形を目指しますが、現実的には需要の少ない地域において住民の努力だけで運営することは難しいと思われます。そこで、各地域における住民主体の運営に向けた検討状況を見ながら、市は適切な財政支援を検討していきます。

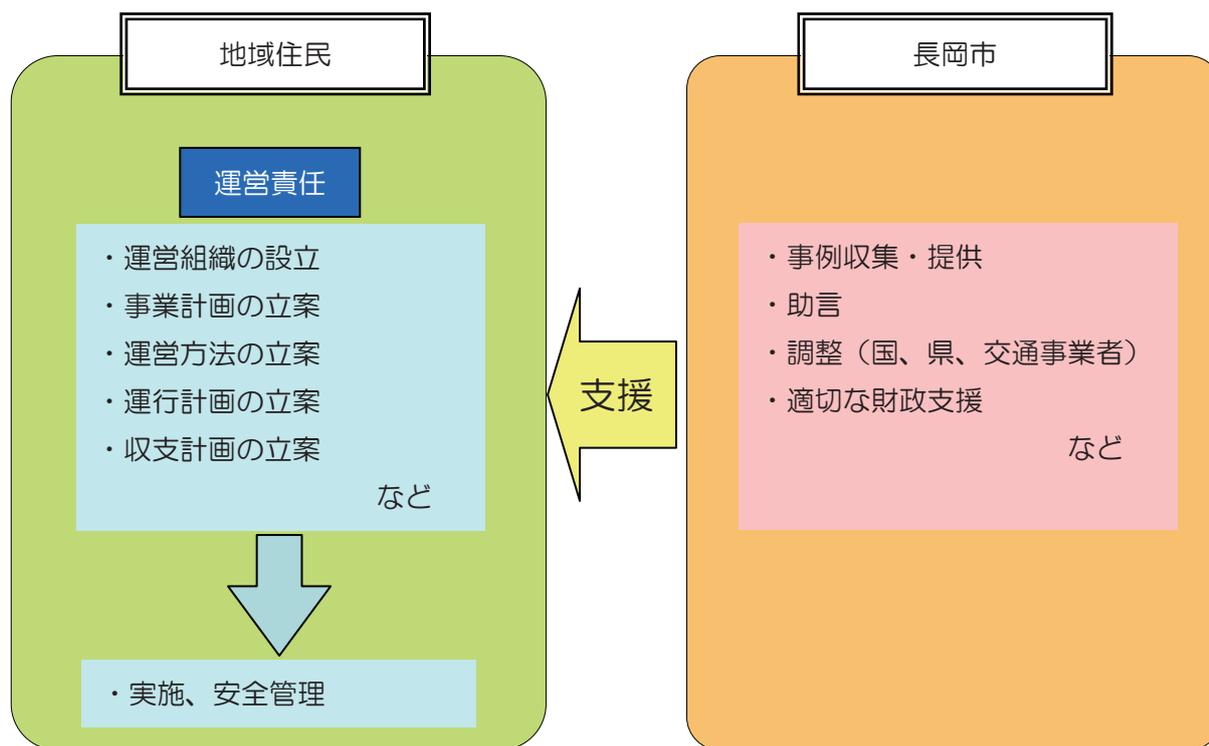


図 7-20 住民主体の運営(概念)

## 8. 公共交通活性化方策

### (1) 施策の方向の検討

市民の望む公共サービス意向調査結果と活性化に向けた取り組み状況を踏まえ、施策の実現性・有効性から、施策項目ごとに方向性を定めます。

#### ① バス利便性向上に向けた市民ニーズ

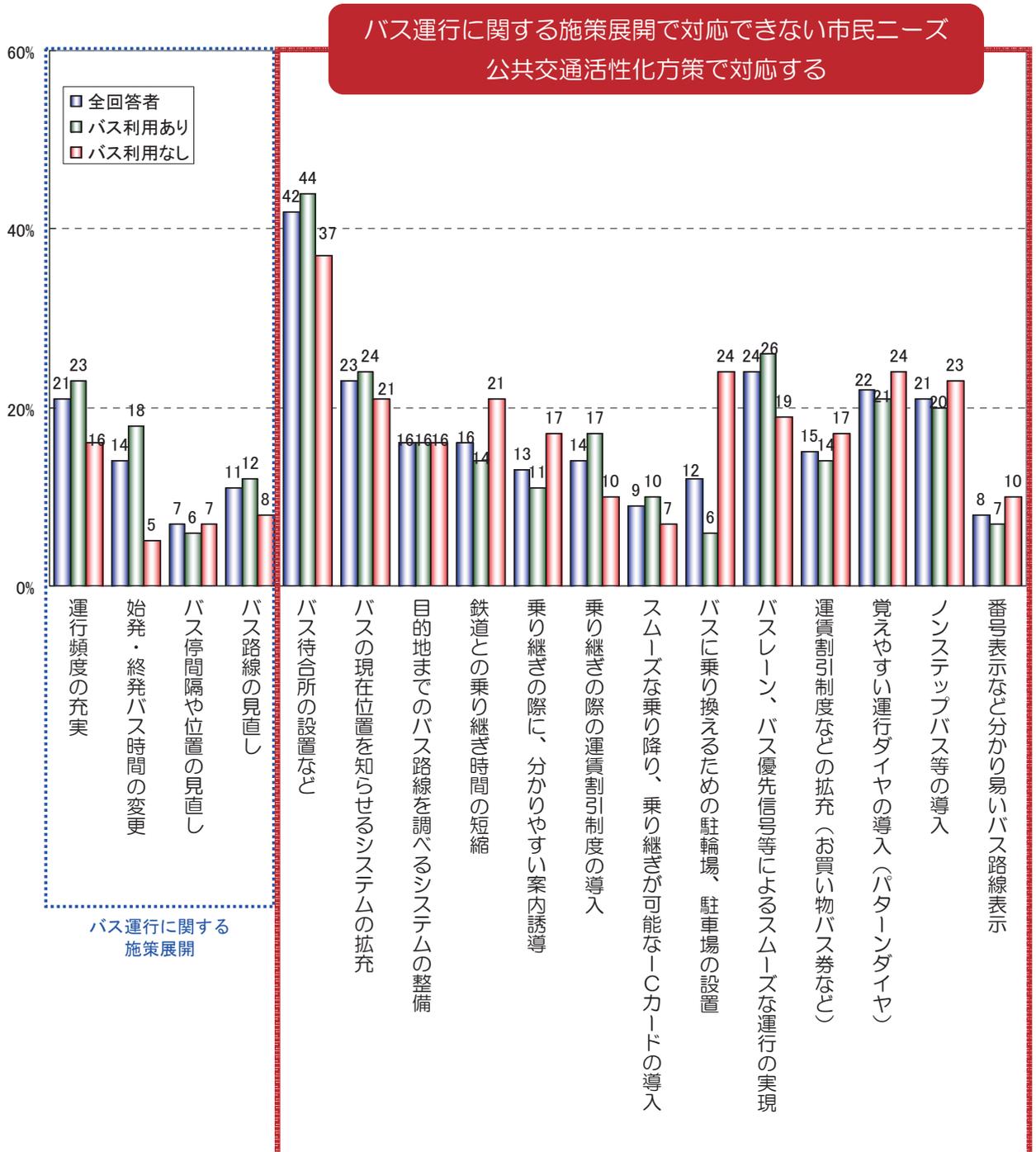


図 8-1 意向調査結果（市民が望む公共サービス）

## ② 公共交通活性化に関する取り組み状況

表 8-1 公共交通活性化に関する取り組み状況

取り組み		現 状
バス待ち環境の改善	バス停上屋の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が多く利用する市の施設及び乗り継ぎバス停の上屋整備（市）</li> <li>・バス待合所設置事業補助制度により、上屋を設置する町内会等を支援（市、越後交通）</li> </ul>
分かりやすい情報提供	バスロケーションシステム <sup>※1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・携帯電話・パソコンで利用できるバスロケーションシステムを、平成18年4月から中央循環線で実施（国）</li> <li>・新たに平成19年から南循環バス、日赤病院線へ拡充（国）</li> </ul>
	路線検索システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年4月から長岡駅を発着するバス路線を対象にした、携帯電話やパソコンで検索できるシステム運用を開始（国）</li> </ul>
	パターンダイヤ <sup>※2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央循環線や南循環線、その他の路線においてもダイヤ編成上可能な範囲で実施（越後交通）</li> </ul>
	バス路線表示改善 <sup>※3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未実施</li> </ul>
乗り継ぎ環境の改善	乗継改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線から在来線、JRからバスへの乗り継ぎをわかりやすく便利にするため駅舎の改修を実施（JR）</li> <li>・長岡駅の大手口と東口のバスの乗り継ぎを改善するため、東西連絡通路の改修を実施中（市）</li> </ul>
	乗継誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JRとバスの乗り継ぎ時刻の調整は、ダイヤ編成上可能な限り対応</li> <li>・大島3丁目バス停など、郊外線と中央循環線の乗り継ぎバス停の整備を実施（市）</li> <li>・千秋が原方面のバス乗り場の集約（越後交通）</li> </ul>
利用促進環境の整備・改善	ICカード <sup>※4</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未実施</li> </ul>
	乗継割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未実施</li> </ul>
	買物割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お買物乗車券を発行（商店街連合会等で実施） (2,000円以上の買い物で150円のバス乗車券を進呈)</li> </ul>
マイカー等から公共交通への乗り換え利便性の向上		<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンド高速バスライド用駐車場の整備（長岡インター、長岡北、越路、五百刈（中之島見附IC））（国、市）</li> <li>・ほとんどのJRの鉄道駅周辺には、駐車場や駐輪場が設置されている。（JR、国、市、民間）</li> </ul>
バス走行環境の改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内中心部の一部の路線にバスレーンを設置済み（県警）</li> </ul>
車両のバリアフリー化		<ul style="list-style-type: none"> <li>・長岡市交通バリアフリー基本構想[長岡駅周辺地区]に基づき、低床バスを越後交通で順次導入中 (現在の低床車両化率：約22%)</li> </ul>
意識啓発		<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年度から毎年10月第2金曜日にノーマイカーデーを実施</li> </ul>

---

**※<sub>1</sub>バスロケーションシステム**

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムを言う。

**※<sub>2</sub>パターンダイヤ**

ある一定の時間間隔で運行するダイヤを言う。

**※<sub>3</sub>バス路線表示改善**

バス路線情報を系統番号などにより番号化することで、分かりやすい利用環境を整備することを言う。

**※<sub>4</sub>ICカード**

ICカードとは、極めて薄いICチップ（半導体集積回路）を埋め込んだカードのことを言い、交通分野においては首都圏を中心に乗車券の代替として活用・普及している。

### ③ 施策の有効性・実現性

- 以下の施策選定の視点により優先的に取り組む施策を絞り込みます。
- 取り組み状況と右表の施策別の有効性・実現性に関する評価を踏まえ、次項で施策展開の方向性を示します。

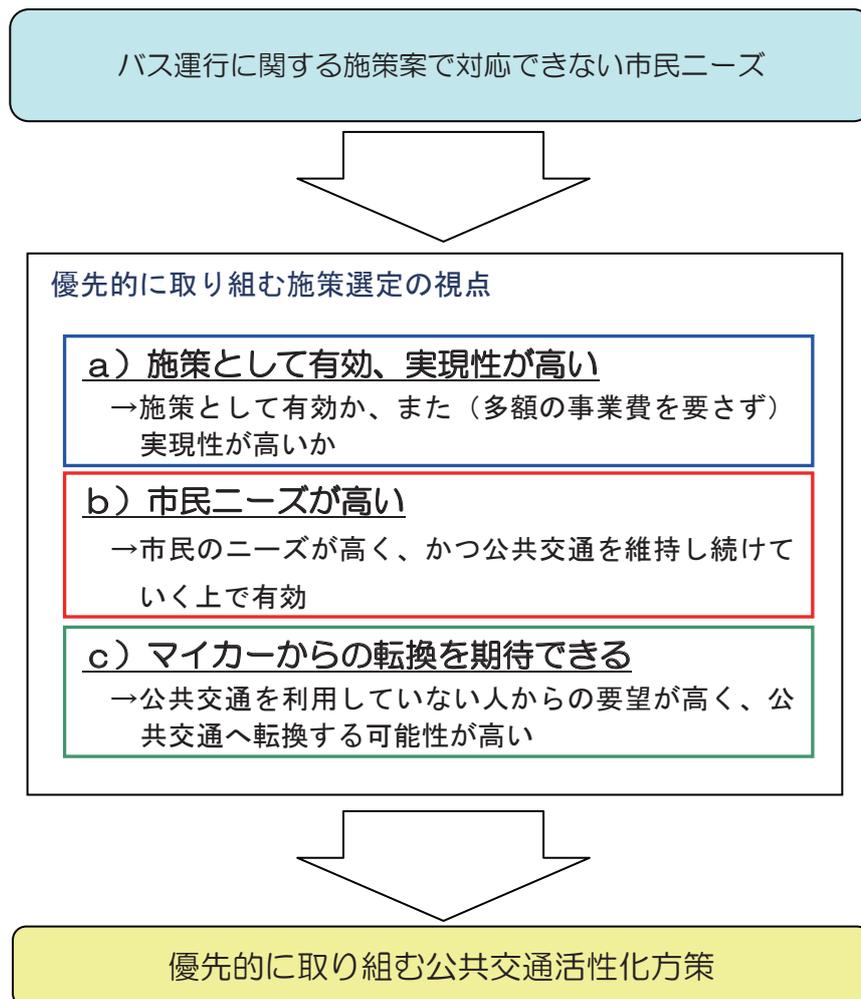


図 8-2 優先的に取り組むべき施策の考え方

表 8-2 施策の有効性・実現性

施策（案）		施策の有効性・実現性・市民ニーズなど
1) バス待ち環境の改善	バス停上屋の整備	・バスの利用促進を図るうえで有効であり、市民ニーズが最も高い。
2) 分かりやすい情報提供	バスロケーションシステム	・降雪期などにおけるバスの遅れによるバス待ちのイライラ解消に有効であり、市民ニーズも高い。
	路線検索システム	・長岡駅を発着する路線を対象に実施済みであり、PRの徹底により有効性を高めることができる。
	パターンダイヤ	・市民ニーズはあるが、ダイヤ編成上対応に限度がある。
	バス路線表示改善	・行き先方向幕の更新や時刻表の書き換えなどで導入可能だが、市民ニーズが低く、交通事業者の運営システム全体を見直すなど課題が多い。
3) 乗り継ぎ環境の改善	乗継改善	・ダイヤ編成上対応に限度はあるが、長岡駅などの鉄道駅での乗継改善は、市民ニーズが高い。
	乗継誘導	
4) 利用促進環境の整備・改善	ICカード導入	・施策としての認知度が低いため、市民ニーズはさほど高くないが、全国的な例を見ても料金抵抗の軽減策は有効である。
	乗継割引	
	買物割引	
5) マイカーから公共交通への乗り換え利便性の向上		・パークアンドライドは、マイカーから公共交通への利用転換を促進するために有効であり、現在バスを利用していない市民のニーズが高い。
6) バス走行環境の改善		・バスの走行性を向上させ、速達性や定時性を確保するためにはバスレーンやバス優先信号等の整備が有効であり、市民のニーズが高い。ただし、自動車交通への影響もある。
7) 車両のバリアフリー化		・低床バスは、高齢者・車椅子利用だけでなく、一般の利用者にとっても利便性の向上に有効。既存の助成制度を活用できる。市民のニーズが高い。
8) 意識啓発活動の推進		・公共交通サービスを維持するためには、市民一人ひとりが自動車依存を見直すとともに、公共交通を利用し守り育てる意識の醸成が必要不可欠である。

## (2) 施策展開の方向性

### バス待ち環境の改善

#### ①バス停上屋の整備(行政・関連事業者による整備) →個別施策の検討 P90 参照

- 公共公益施設・集客施設の周辺や乗り継ぎ拠点などのバス停について、市が施設関係者などと連携しながらバス停上屋を整備します。

#### ②バス待合所設置事業補助制度のPR

- 補助制度を広くPRすることで、バス停上屋の整備を促進します。

### 分かりやすい情報提供

#### ①バスロケーションシステムの導入拡大とバス位置表示モニターの設置

→個別施策の検討 P96 参照

- 長期的には市内全路線に導入することを目指しますが、当面はバスの遅延が想定される渋滞区間を経由する路線から優先的に導入します。
- また、大規模な病院や商業施設等の集客施設に、バス位置表示モニターの設置を検討します。

#### ②路線検索システムのPRと改善

- 運用して間もないことからPRを強化するとともに、より利用しやすいようシステムの改善を進めます。

#### ③分かりやすい公共交通マップの作成 →個別施策の検討 P100 参照

- 市内のバス利用に不慣れな人や高齢者にも分かりやすい案内を行うため、使いやすいルートマップを作成し、そのPRに努めます。

### 乗り継ぎ環境の改善

#### ①JR長岡駅周辺における乗り継ぎ利便性の強化 →個別施策の検討 P102 参照

- 現在進められている東西連絡通路の延伸やペDESTリアンデッキなどの長岡駅周辺整備事業を推進するとともに、駅周辺における公共交通への乗り換えの円滑化に向けて、分かりやすい案内板の設置を検討します。

## 利用促進環境の整備・改善

### ①多様な料金施策の実施 →個別施策の検討 P104 参照

■利用者の利便性向上と新たな需要の掘り起こしに向けて、多様な移動ニーズに対応した料金低減策を、市と交通事業者が連携しながら実施します。

### ②ICカードの導入検討 →個別施策の検討 P108 参照

■大都市圏で導入が進んでいるICカードは、商業施設の電子マネーとの連携など応用の幅が今後ますます広がることが予想され、多様な効果が期待できることから、導入に向けた検討を進めます。

### ③高齢者の利用促進策の検討 →個別施策の検討 P113 参照

■今後より一層高齢化が進行することが予想されることから、バスの主要な利用客である高齢者に着目した利用促進策を検討します。

## マイカーから公共交通への乗り換え利便性向上

### ①パークアンドライドの推進 →個別施策の検討 P114 参照

■マイカーから公共交通への乗り換えの利便性を向上させるため、パークアンドライドを推進します。鉄道駅、中心市街地、郊外部の既存駐車場の活用や新たな駐車場整備を検討します。

■併せて、駐輪場についても整備を検討します。

## バス走行環境の改善

### ①市中心部のバス走行性向上策の検討 →個別施策の検討 P122 参照

■バスの運行本数が多く、交通集中により走行性の低下が見られる市中心部において、信号制御の見直し・バスレーン・バス優先信号等の走行性向上策について、自動車交通への影響や道路整備状況を考慮しながら検討します。

## 車両のバリアフリー化

### ①低床バスの導入促進 →個別施策の検討 P126 参照

■「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年12月施行）の方針に基づき、バス事業者への支援を行いながら、引き続き低床バス等の導入拡大に取り組みます。

## 意識啓発活動の推進

### ①モビリティマネジメントの推進 →個別施策の検討 P126 参照

■ノーマイカーデーなど既に取り組んでいる啓発活動を継続するとともに、施策と連動しながら一人ひとりの移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策であるモビリティマネジメントを取り入れた活動を推進します。

### (3) 個別施策の検討

#### ◆バス待ち環境の改善

##### 1) バス停上屋の整備(行政・関連事業者による整備)

###### ① 市が主導的に整備する箇所の考え方

■以下の条件を満たすバス停について検討します。

- 教育施設、行政施設、総合病院、大規模商業施設等の集客施設周辺の利用客の多いバス停
- 乗り継ぎ拠点（鉄道とバス、バス路線相互）、パークアンドライド用の利用が見込まれるバス停

###### ② バス停上屋の構造

■降雪が多いなどの気象条件を考慮し、BOX 型のバス停上屋整備を基本とします。

■歩道の有効幅員の確保や周辺民有地の確保が困難な場合は、省スペース型の上屋とします。



バス運転手と利用者間の認知性を確保するためのガラス窓

図 8-3 BOX 型上屋



図 8-4 省スペース型上屋

### ③ 検討箇所一覧

■①の考え方を踏まえ、検討箇所を選定します。

表 8-3 検討箇所表

#### 集客施設周辺

	集客施設	施設No.	最寄バス停
教育施設	帝京長岡高校	1	帝京長岡中学高校前
	長岡商業高校	2	長岡商業高校前
	長岡大手高校	3	大手高校前
	中越高校	4	中越高校
	栃尾高校	5	栃尾高校前
	長岡高校	6	今朝白1丁目 四郎丸4丁目
	長岡工業高校	7	消防署前
	長岡向陵高校	8	喜多町 七日町公民館
	長岡農業高校	9	宮内3丁目 宮内駅角
	長岡明德高校	10	中島5丁目
	正徳館高校	11	与板仲町
	長岡工業高等専門学校	12	片貝入口
	長岡技術科学大学	13	技大前
	長岡大学	14	悠久山
	長岡造形大学	15	長岡造形大学前
	長岡市立養護学校	16	長岡養護学校入口
	越路中学校	17	越路中学校前
行政施設	市役所	1	市役所
	小国支所	2	法坂
	越路支所	3	越路支所前
	栃尾支所	4	新町
	寺泊支所	5	寺泊支所
	和島支所	6	和島支所前
	中之島支所	7	中之島支所前
	与板支所	8	与板仲町
	三島支所	9	三島支所前
	新潟県長岡地域振興局	10	地域振興局前
	与板維持出張所	11	与板
病院	日赤病院	1	日赤病院前
	長岡西病院	2	西長岡案内所 三ツ郷屋
	長岡中央総合病院	3	長岡中央総合病院
	立川総合病院	4	立川総合病院前
	栃尾郷病院	5	栃尾車庫前
大規模観光・イベント施設	ハイブ長岡	1	ハイブ長岡
	リリックホール	2	県立近代美術館前
	越後丘陵公園	3	越後丘陵公園 越後丘陵公園前
	長岡市厚生会館	4	厚生会館前
	県立近代美術館	5	県立近代美術館前
	県立歴史博物館	6	県立歴史博物館
大規模商業施設	千秋が原商業地区 (ジャスコ、リバーサイド 千秋・Tジョイ)	1	リバーサイド千秋 本社営業所前 ジャスコ前 大手大橋西詰
	イトーヨーカドー丸大	2	長岡駅前
	E-PLAZA	3	長岡駅東口 大手大橋西詰
	長岡アークプラザ南	4	西長岡案内所 三ツ郷屋
その他	免許センター	1	免許センター入口
	市民体育館	2	市民体育館前
	中央図書館	3	学校町

#### 乗り継ぎ拠点周辺

	乗り継ぎ拠点	施設No.	最寄バス停
鉄道駅	JR信越本線 長岡駅	1	長岡駅前 長岡駅東口
	JR信越本線 北長岡駅	2	北長岡駅角
	JR信越本線 宮内駅	3	宮内駅前
	JR信越本線 前川駅	4	前川駅前
	JR信越本線 来迎寺駅	5	来迎寺駅前
	JR信越本線 塚山駅	6	塚山駅前
	JR越後線 寺泊駅	7	寺泊駅前
	JR越後線 小島谷駅	8	小島谷駅前
	JR上越線 越後滝谷駅	9	滝谷駅前 滝谷
佐渡汽船乗り場	寺泊佐渡汽船乗り場	1	佐渡汽船乗り場
バス相互の乗り換え拠点		1	長岡駅前 長岡駅東口
		2	悠久山
		3	立川総合病院前
		4	大手大橋東詰
		5	大手大橋西詰
		6	大島3丁目
		7	宮内3丁目
		8	越路支所前
		9	来迎寺駅前
		10	小国車庫
		11	法坂
		12	栃尾車庫前
		13	栃尾警察署前
		14	村松回転場
その他、P&R用施設がある箇所		1	長岡インター
		2	五百刈

長岡市内バス停530箇所  
整備候補バス停 68箇所(全体の13%)

※その他パークアンドライド用施設がある箇所は、「パークアンドライド用駐車場・駐輪場の整備」での検討結果も含めて今後検討

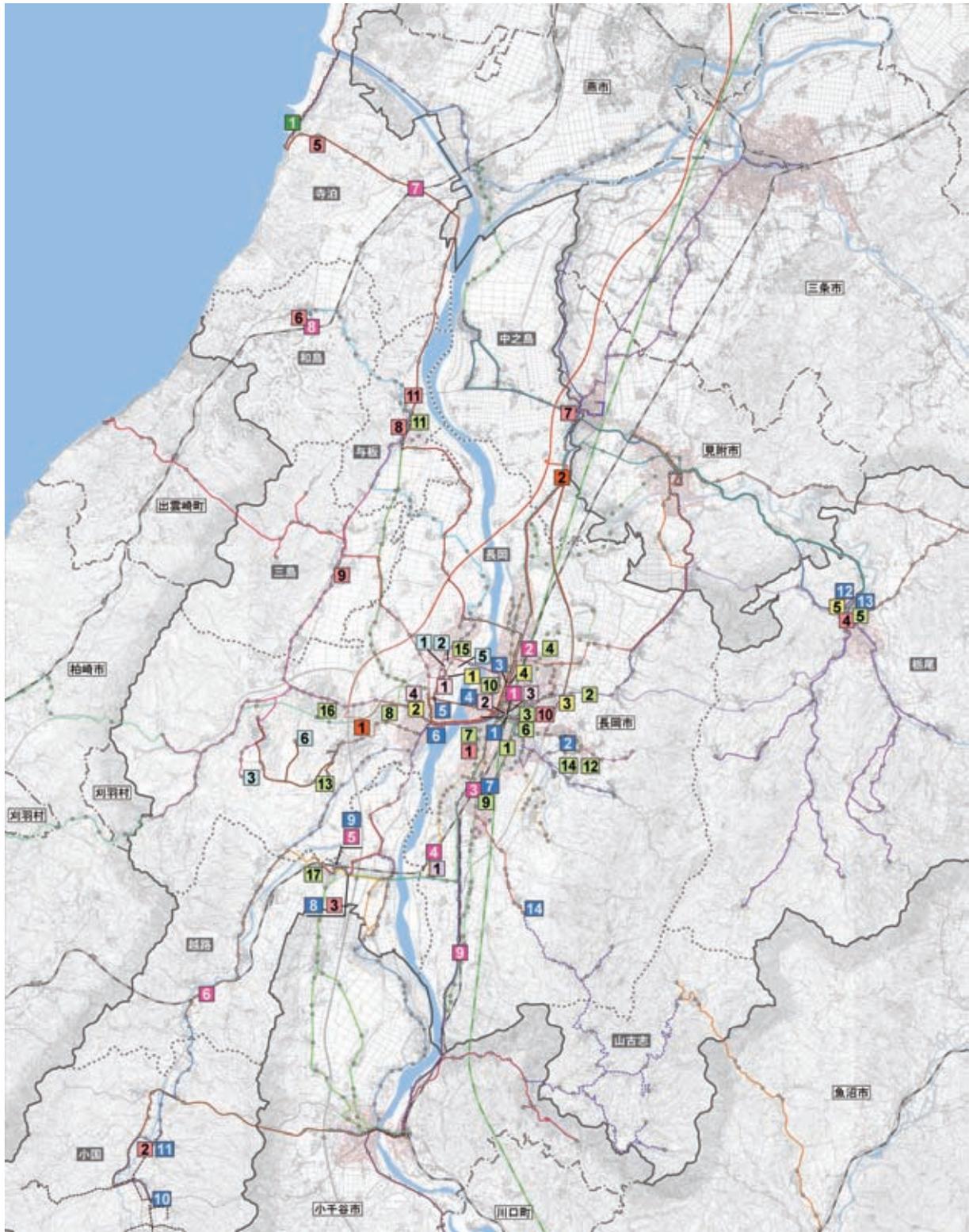


図 8-5 検討箇所図

#### ④ 検討フロー

■ 選定された検討箇所について、右及び下のフローに基づき、整備方法と整備内容を検討します。

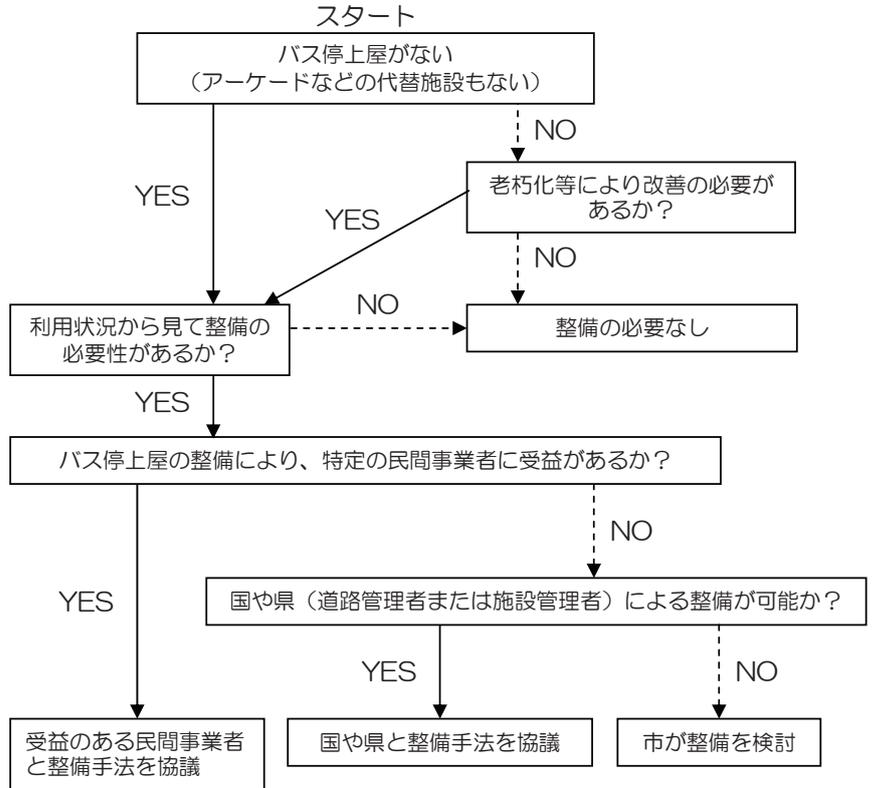


図 8-6 整備方法検討フロー

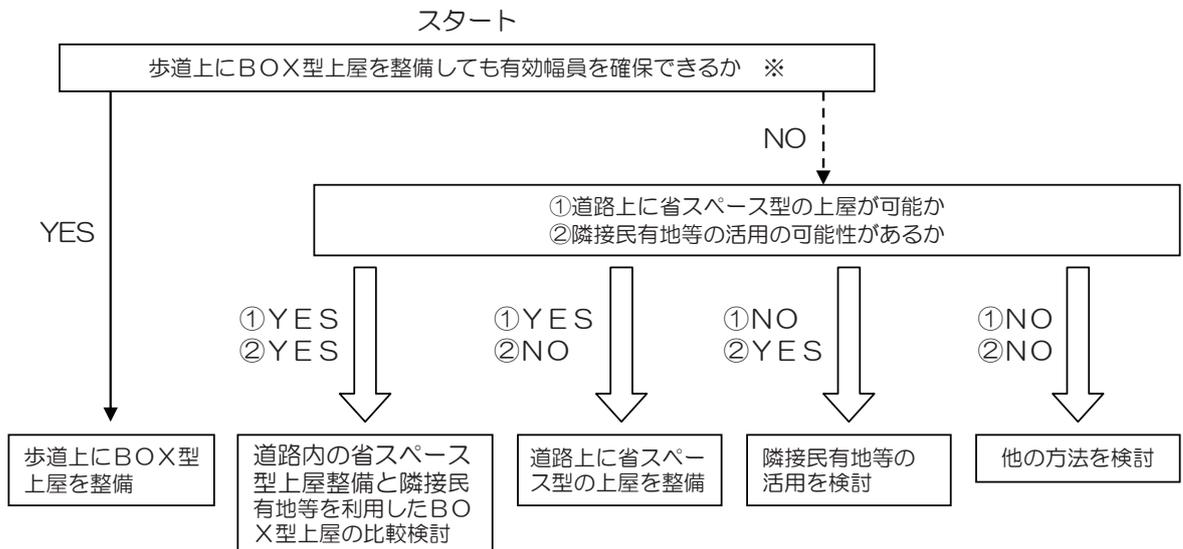


図 8-7 整備内容検討フロー

※ 標準のBOX型上屋は、奥行2m程度を想定する。  
上屋設置後の有効幅員は、  
標準的な交通量で、歩道は2m以上、歩行者自転車で3m以上とする。  
交通量が多い所では、歩道は3.5m以上、歩行者自転車で4m以上とする。

## ⑤ 検討結果

- 前項のフローで検討した結果に基づき、下記のバス停上屋を順次整備していきます。
- 特に日赤病院線や中央循環線などの「バスの交通軸」のバス停上屋を優先的に整備していきます。
- 今後も、バス運行の見直し・パークアンドライドの推進・新たな集客施設の立地など、状況の変化に応じて適宜バス停上屋の整備を検討します。

表 8-4 整備箇所表

地区	No.	上屋整備が望まれるバス停	位置づけ(集客施設周辺、乗り継ぎ)	整備方法	
				各地→長岡駅(循環線の場合、内回り)	長岡駅→各地(循環線の場合、外回り)
長岡川東地域	1	長岡商業高校前	長岡商業高校	市が整備	市が整備
	2	消防署前	長岡工業高校	市が整備	市が整備
	3	宮内3丁目	長岡農業高校、宮内地区バス相互乗り継ぎ	市が整備	市が整備
	4	片貝入口	長岡工業高等専門学校	市が整備	
	5	長岡地域振興局前	新潟県長岡地域振興局		受益のある施設管理者と協議して整備
	6	大手大橋東詰	バス相互乗り継ぎ	受益のある民間事業者と協議して整備	受益のある民間事業者と協議して整備
	7	宮内駅前 ※上下併用	JRとの乗り継ぎ拠点宮内駅	市が整備	
	8	村松回転場 ※上下併用	バス相互乗り継ぎ	NPO法人中越防災フロンティア	
	9	市民体育館前	市民体育館	市が整備	市が整備
長岡川西地域	10	ハイブ長岡	ハイブ長岡	受益のある民間事業者と協議して整備	受益のある民間事業者と協議して整備
	11	越後丘陵公園 ※上下併用	越後丘陵公園	受益のある施設管理者と協議して整備	
	12	県立近代美術館	県立近代美術館、リリックホール	受益のある施設管理者と協議して整備	
	13	リバーサイド千秋	千秋が原商業地区(リバーサイド千秋・Tジョイ)	受益のある民間事業者と協議して整備	受益のある民間事業者と協議して整備
	14	大手大橋西詰	千秋が原商業地区(ジャスコ)、長岡アークプラザ南、古正寺地区橋相互乗り継ぎ		市が整備
	15	西長岡案内所	長岡アークプラザ南、長岡西病院	市が整備	
	16	三ツ郷屋	長岡アークプラザ南、長岡西病院	市が整備	市が整備
	17	本社営業所	本社営業所	受益のある民間事業者と協議して整備	
	18	大島3丁目	バス相互乗り継ぎ	市が整備	
19	喜多町	長岡向陵高校	市が整備	市が整備	
栃尾地域	20	栃尾高校前	栃尾高校	市が整備	
	21	栃尾警察署	バス相互乗り継ぎ	市が整備	市が整備
	22	新町	栃尾支所	市が整備	
寺泊地域	23	佐渡汽船のりば ※上下併用	寺泊佐渡汽船との乗り継ぎ	受益のある民間事業者と協議して整備	
中之島地域	24	中之島支所前	中之島支所	市が整備	
与板地域	25	与板 ※上下併用	与板維持出張所	市が整備	
三島地域	26	三島支所前	三島支所		市が整備
和島地域	27	和島支所前 ※上下併用	和島支所	市が整備	
越路地域	28	越路中学校前	越路中学校	市が整備	市が整備
	29	来迎寺駅前	来迎寺駅、JRとの乗り継ぎ来迎寺駅		市が整備
小国地域	30	法坂	小国支所、バス相互乗り継ぎ	市が整備	市が整備

  : 中央循環線、日赤病院線のバス停

※上下方向併用バス停は「各地→長岡駅」欄に記載

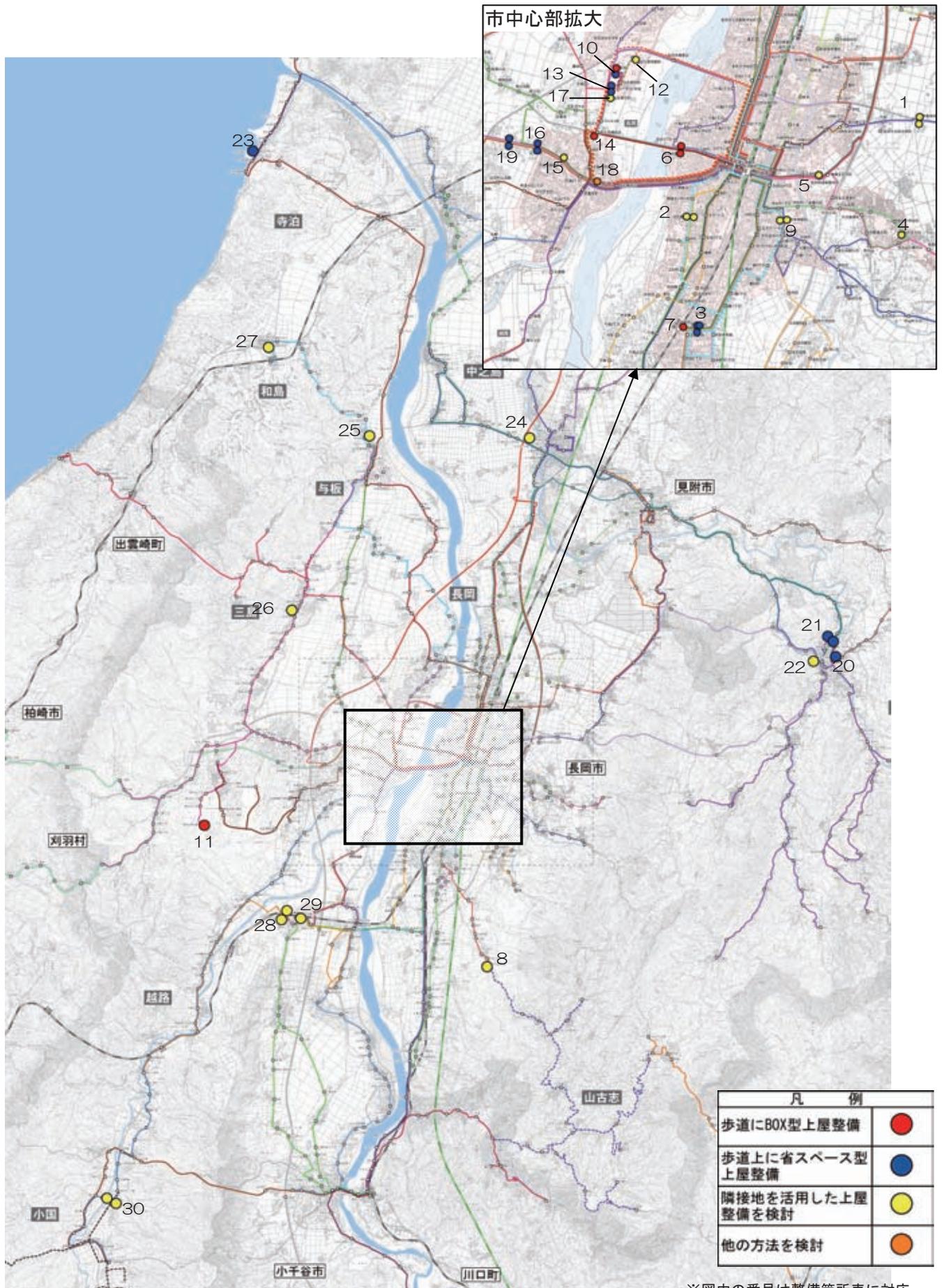


図 8-8 整備箇所図

◆分かりやすい情報提供

2) バスロケーションシステムの導入拡大とバス位置表示モニターの設置

① バスロケーションシステムの導入路線

- バスロケーションシステムは、バス待ちのイライラを緩和するほか、バスが遅れてもバスの運行状況を見ながら行動できるという大きなメリットがあります。
- 将来的には全路線への導入を目指しますが、短期間での導入は費用面の課題があります。
- 当面は、渋滞の影響によりバスの遅延が発生している長生橋、大手大橋を経由する路線から優先的に拡充することを目指し、今後、国・バス事業者と連携しながら検討を進め、順次拡大していきます。

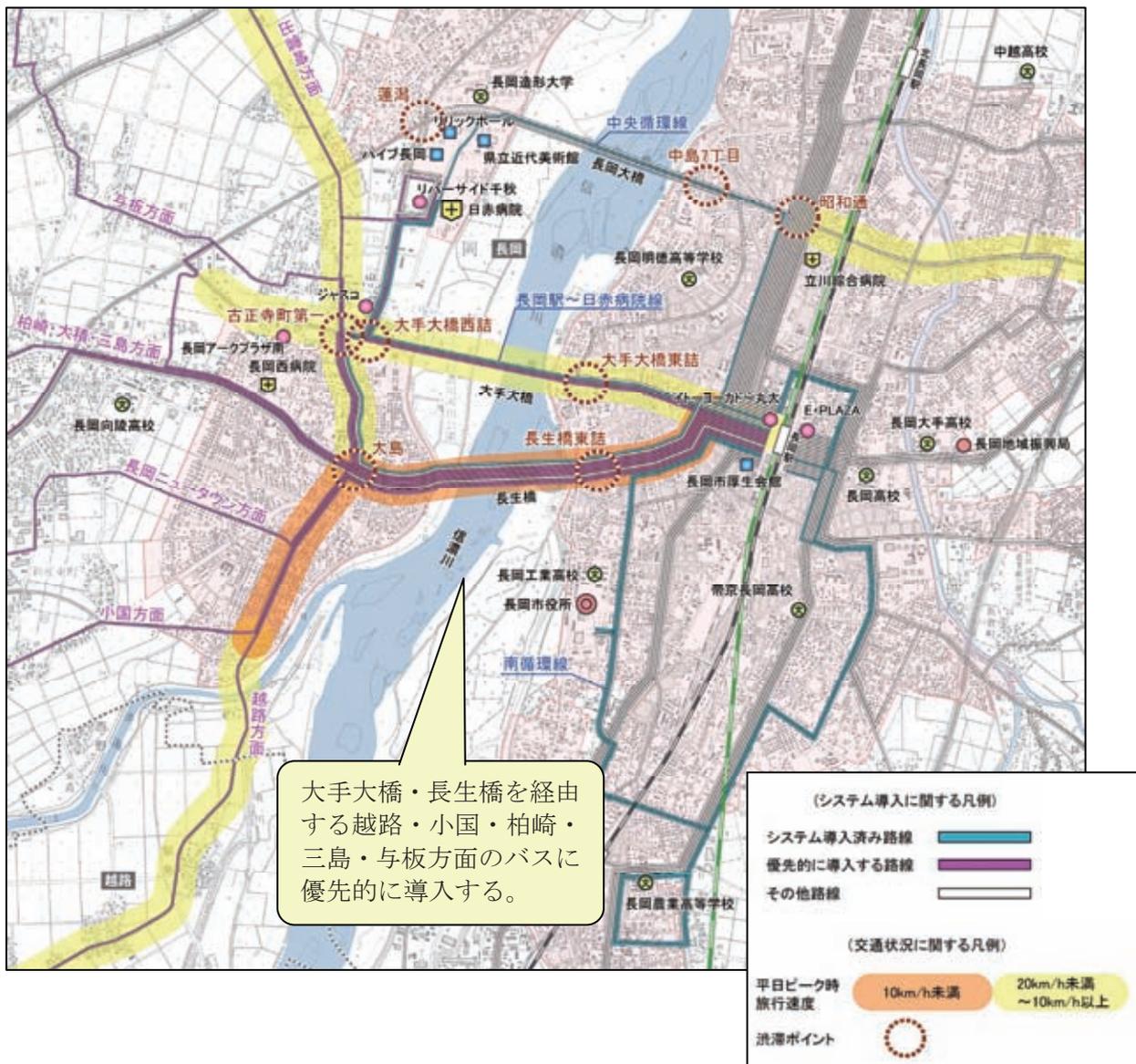


図 8-9 日常的に渋滞が発生する市中心部の渋滞発生箇所と旅行速度

表 8-5 優先的に導入する路線一覧

方面別 (長岡駅を基点とした場合)	路線
与板方面	長岡駅前～河根川～与板
出雲崎方面	長岡駅前～福戸～脇野町～出雲崎
柏崎・大積・三島方面	長岡駅前～関原～与板線 長岡駅前～関原～ニュータウン・越後丘陵公園 長岡駅前～関原～大積 <急行/快速>長岡駅前～柏崎駅前
長岡ニュータウン方面	長岡駅前～希望が丘～技大～ニュータウン・歴史博物館
小国方面	長岡駅前～親沢～塚山駅～小国車庫
越路方面	長岡駅前～飯島～神谷～浦・来迎寺



図 8-10 大手大橋・長生橋周辺の混雑状況写真

## ② バス位置表示モニターの設置

- 携帯電話を利用できない人にも配慮し、利用者の特に多い公共公益施設や大規模商業施設等にバス位置表示モニターを設置します。
- 表示モニターの維持管理を考慮し、バス停周辺の施設内に設置することを基本とします。
- 当面は、バスロケーションシステムが既に導入されている路線沿いの施設を候補として、バス事業者や施設関係者と導入や管理方法を検討し、協議が整ったところから導入します。

PC画面イメージ

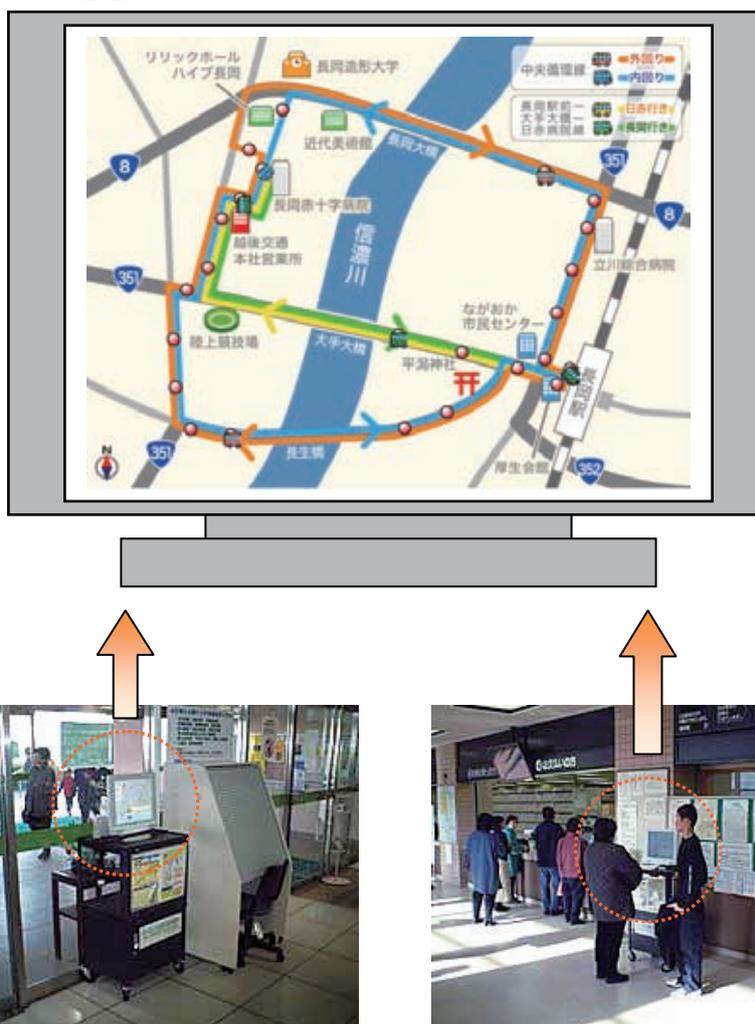


図 8-11 モニター設置イメージ（病院待合室の事例）

表 8-6 モニター設置候補地

設置候補施設	バス停名
立川総合病院	立川総合病院前
西長岡病院	西長岡案内所
長岡赤十字病院	日赤病院前
市役所(シティホール)	市役所
ジャスコ	ジャスコ前
リバーサイド千秋	リバーサイド千秋
県立近代美術館、ハイブ長岡、リリックホール	県立近代美術館前
長岡中央総合病院	長岡中央総合病院

■長岡赤十字病院



バス停



施設内の待合スペース

■リバーサイド千秋



バス停



施設内の待合スペース

■ジャスコ



バス停



施設内の待合スペース

図 8-12 主な候補地の現状

◆分かりやすい情報提供

3) 分かりやすい公共交通マップの作成

基本的な考え方

■市内のバス利用に不慣れな人や高齢者にも分かりやすい案内を行うため、使いやすい公共交通ルートマップを作成し、そのPRに努めます。

■公共交通ルートマップ作成にあたっては以下の点に留意します。

留意点1：バス路線図については、系統別に表示

留意点2：すべての情報を案内するのではなく、地区・目的に応じて作成

例)長岡駅から越後丘陵公園への観光の場合

→長岡駅～越後丘陵公園の利用料金、往復の時刻表など

例)長岡駅から市内各病院への通院の場合

→長岡駅～各病院の利用料金、往復の時刻表など



図 8-13 既存のバスマップ

【参考】京都市宇治地域 宇治地域通勤交通社会実験

「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト」

- ・市役所、任天堂宇治工場・ユニチカで勤務される方に対してバスマップと時刻表を提供し、それぞれの通勤移動に合った公共交通利用を提案した。
- ・その結果、マイカー通勤を控える意識が高まり、公共交通利用者が増加した。

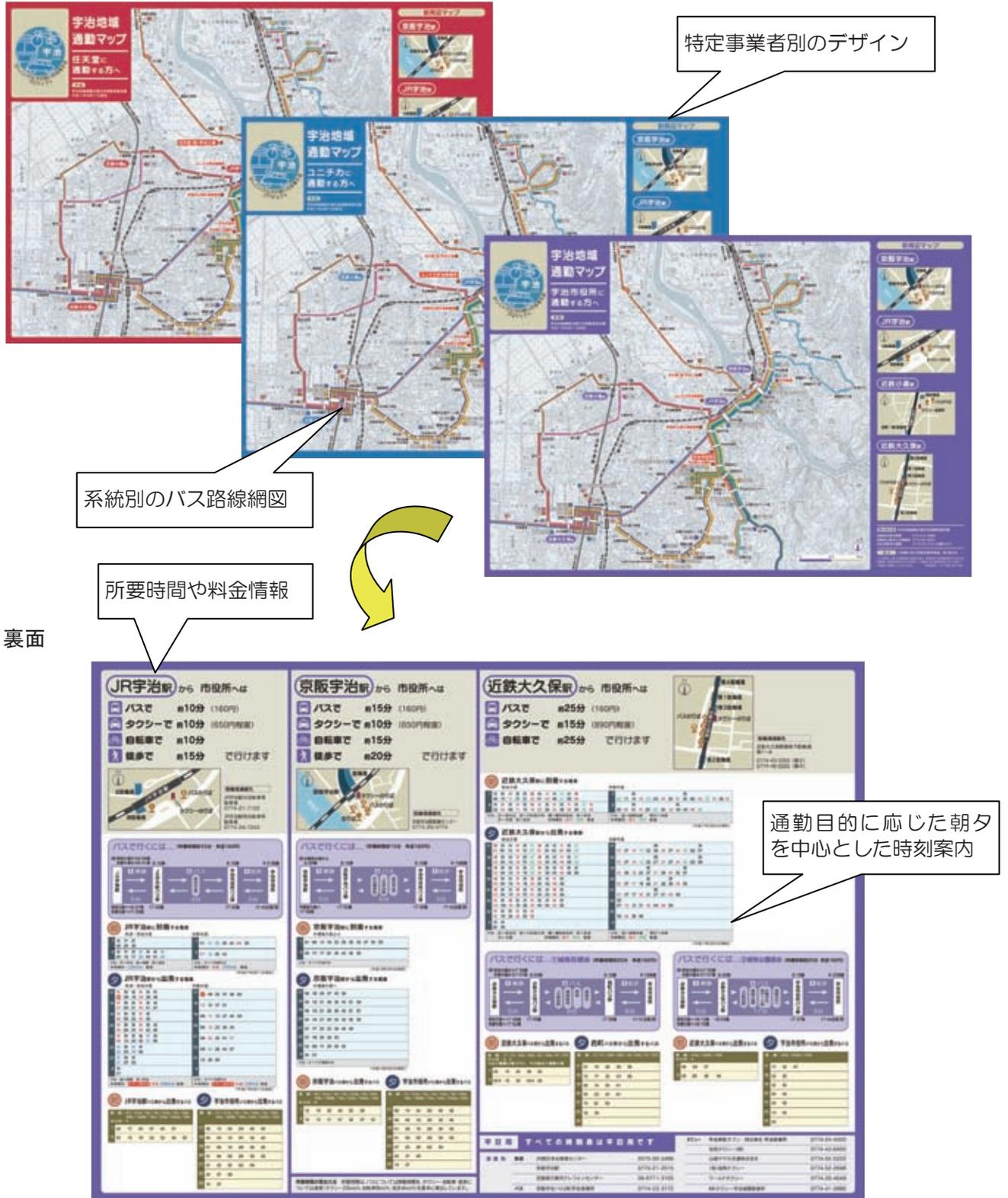


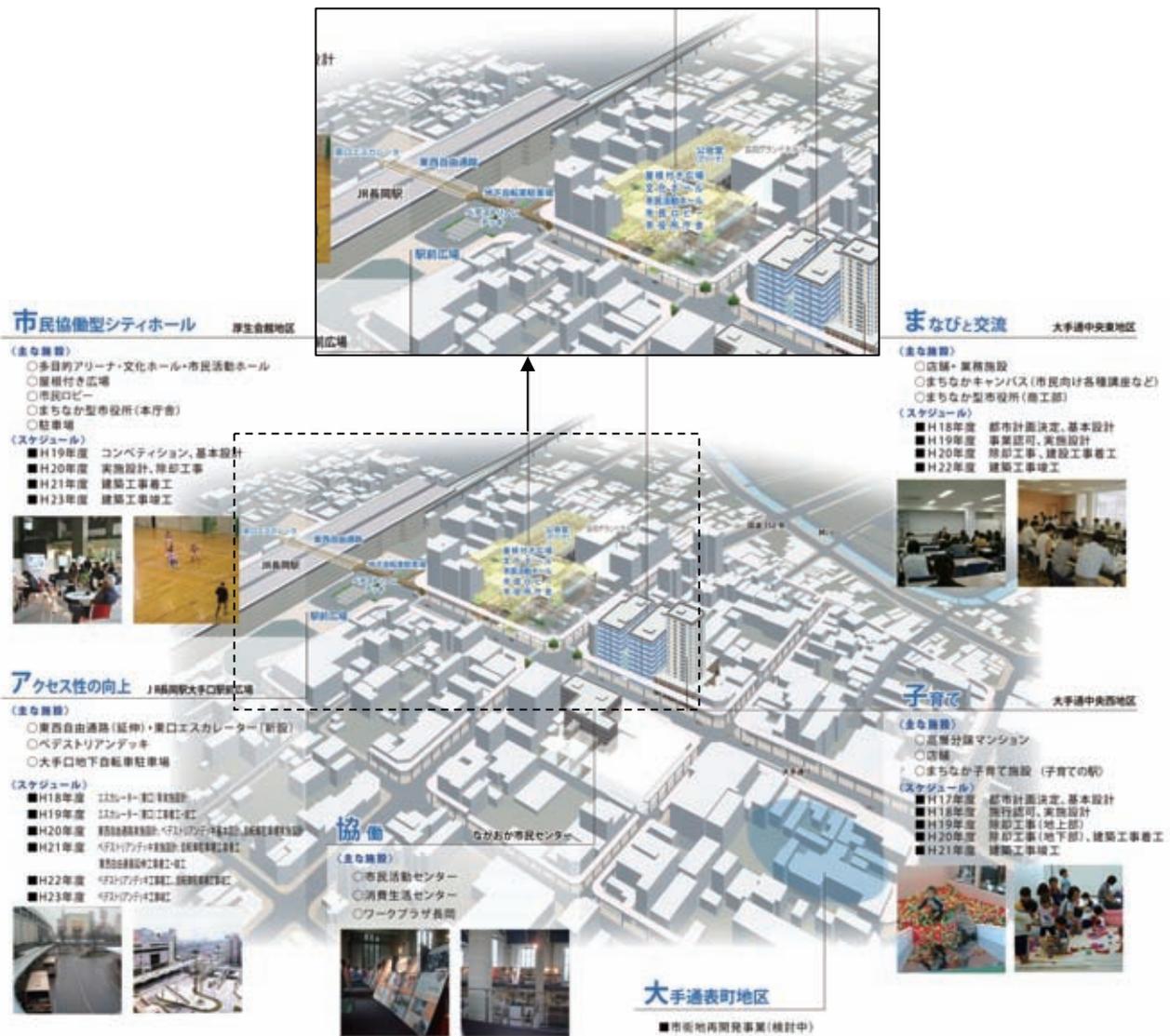
図 8-14 公共交通マップ事例

◆乗り継ぎ環境の改善

4) JR長岡駅周辺における乗り継ぎ利便性の強化

① JR長岡駅周辺整備の促進

- 長岡駅は、上越新幹線、上越線及び信越本線が停車する長岡市の玄関口であるとともに、大手口及び東口にバスターミナルを有し、交通結節点として重要な役割を果たしています。
- 鉄道とバス、大手口と東口のバス路線相互の乗り継ぎ利便性の向上を図るため、平成23年度の完成を目指して東西自由通路の延伸、ペDESTリアンデッキの整備、地下自転車駐車場の整備などの長岡駅周辺整備事業を推進します。



提言に基づく「まちなか型公共サービスの展開」を背景とした整備計画(案)

図 8-15 長岡市中心市街地地区都市再生整備計画の概要

## ② 分かりやすい案内

- 初めて長岡市を訪れた人や不慣れな市民にとっては、現在の長岡駅のターミナルのバス乗り場の案内は、路線ごとに情報案内が分散していることも要因となって、分かりにくいという声があります。
- 分かりやすい総合案内板や、観光客や市民からの問い合わせが特に多い路線に着目した案内板の設置など、バス乗り場の分かりやすい案内誘導について検討し、順次整備します。
- また、系統表示についても、バス事業者と連携しながら、より分かりやすくできないか検討していきます。

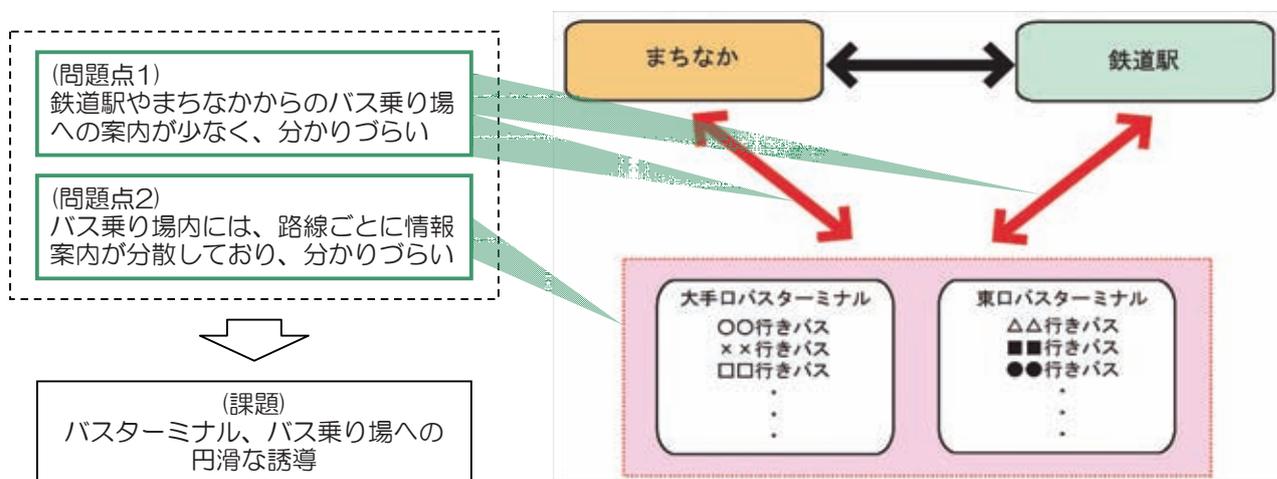


図 8-16 着目する案内誘導線の概念と問題点

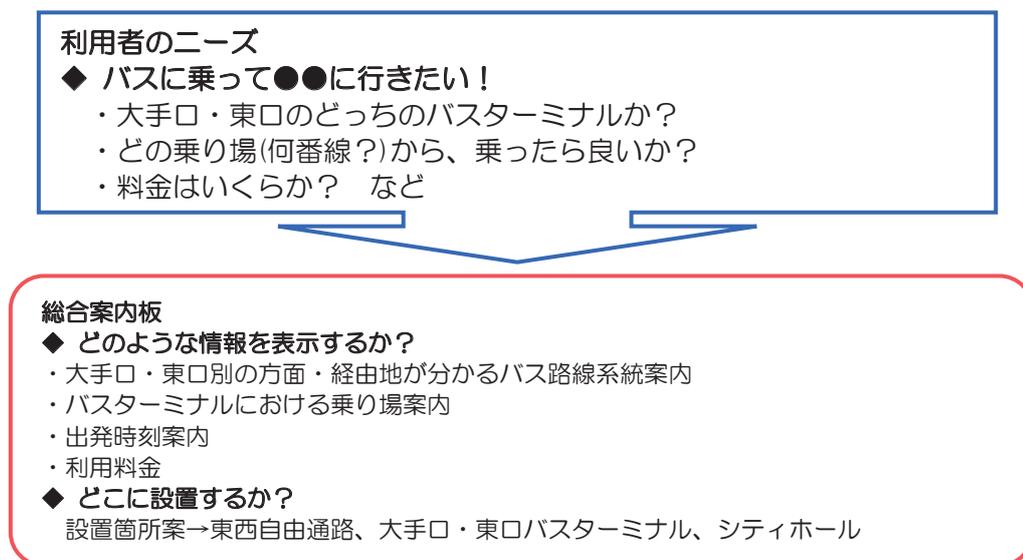


図 8-17 総合案内板の考え方

◆利用促進環境の整備・改善

5) 多様な料金施策の実施

① 料金施策の基本的な考え方

- バス利用者の利便性向上と需要の維持・掘り起こしに向けて、多様な移動ニーズに対応した料金低減に取り組みます。
- 料金低減策については、郊外路線と市街地路線との乗り継ぎ料金の軽減、市中心部の移動支援と都心地区の一体性強化、市内周遊活動の支援に着目し、市とバス事業者や関係事業者が連携を図りながら推進します。

着眼点 1 乗継抵抗の軽減

市中心部のいろいろな施設に安く行きたい。

着眼点 2 市中心部の移動支援

都心地区をもっと軽快に移動したい。

着眼点 3 市内周遊活動の支援

料金を気にせず市内をバスで思っきり巡りたい。

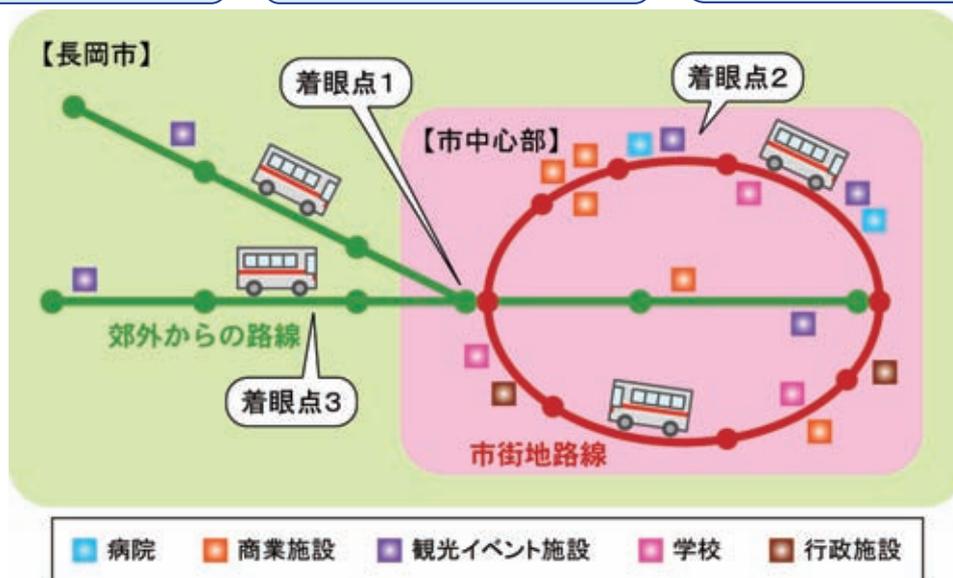


図 8-18 利用促進に向けた料金施策の着眼点

〈利用促進に向けた料金施策の着眼点〉

〈取り組み案〉

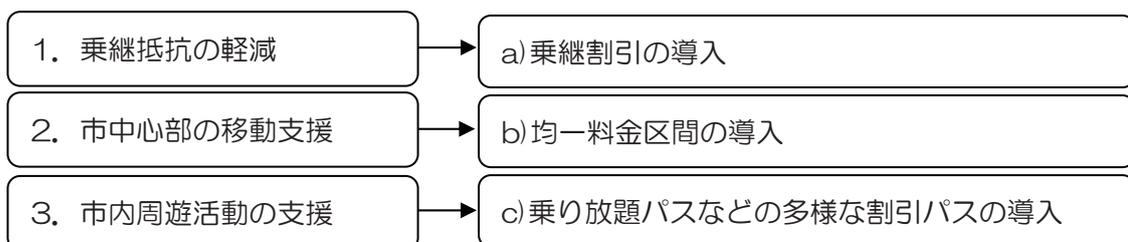


図 8-19 取り組み案

## ② 取り組みの具体案

### a) 乗り継ぎ割引の導入

- 市街地路線の沿線には、広域からの利用者が多い医療施設や大規模店舗などの集客施設が立地します。
- 長岡地域郊外や周辺地域からのバス利用者がこれらの施設を訪れるには、市街地路線に乗り換える必要がありますが、乗り換えごとに初乗り料金が必要のため割高感があり、バス利用の抵抗になっています。
- 定期券に適用されている乗り継ぎ割引が、一般の利用者にも適用されるよう、バス事業者に働きかけていきます。

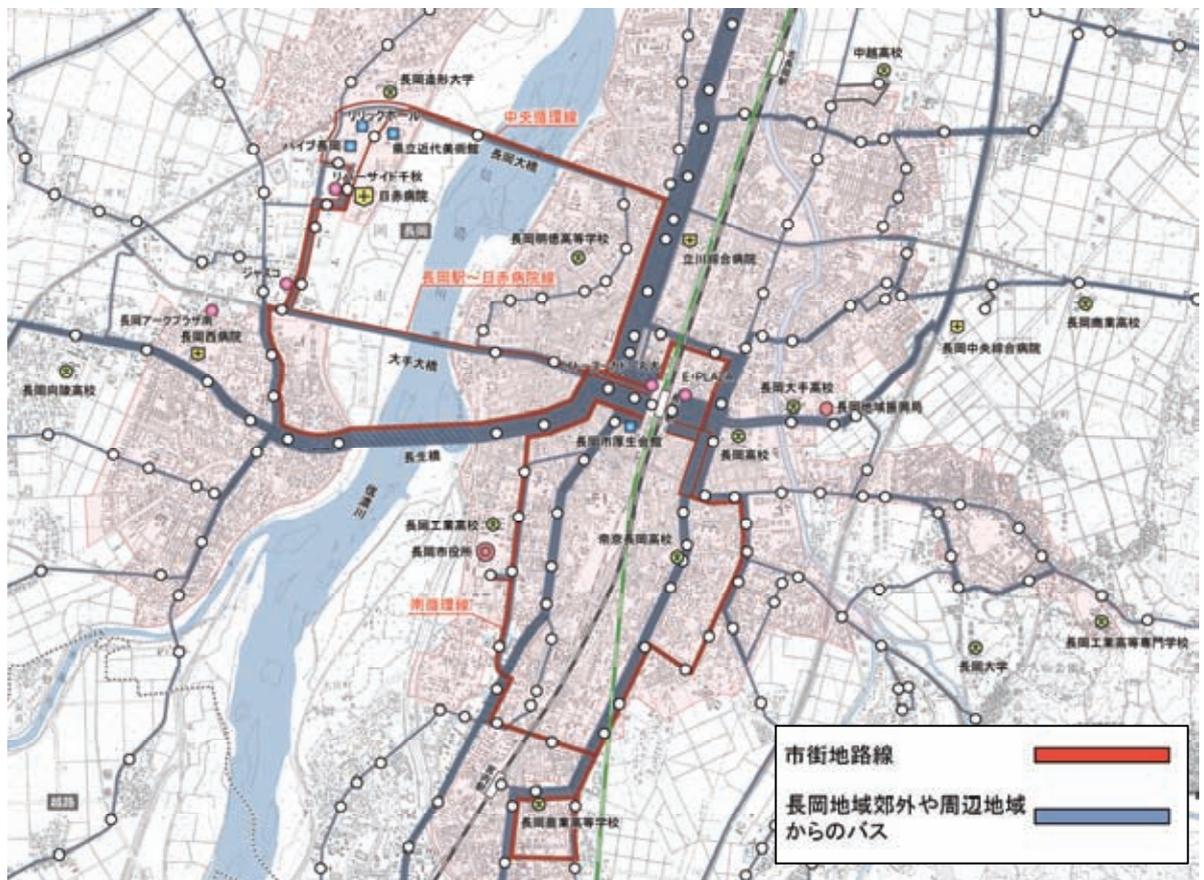
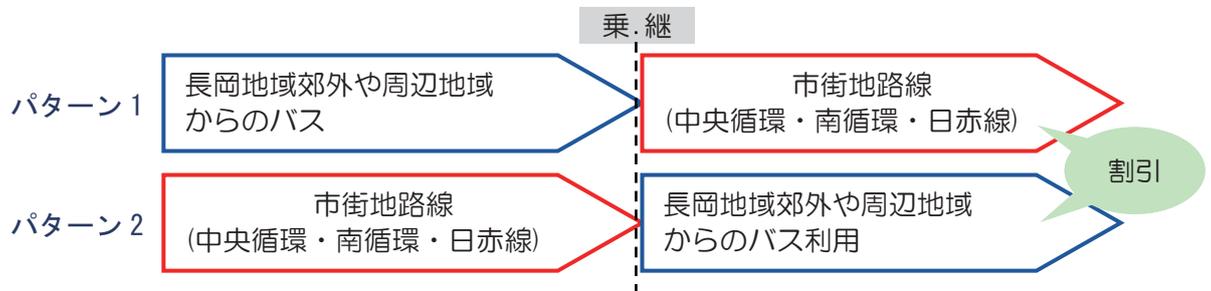


図 8-20 乗継割引適用パターン(案)

## b) 均一料金区間の導入

- 市中心部は、行政、公益、商業施設などの都市機能が集中しています。さらに、シティホールや長岡防災シビックコア地区の整備によって、公共交通の利便性が高い市中心部では市民の交流や活動が活発になると期待されています。
- 都心地区の一体性を強化し、回遊性を高める都市交通基盤として、中心市街地と千秋が原地区を結ぶ日赤病院線について、市が財政支援しながら均一料金区間を導入します。
- 日赤病院線については、今後、利用者数の増大などの効果や収支の影響を考慮しながら、導入する均一料金の金額を定め、社会実験を実施します。

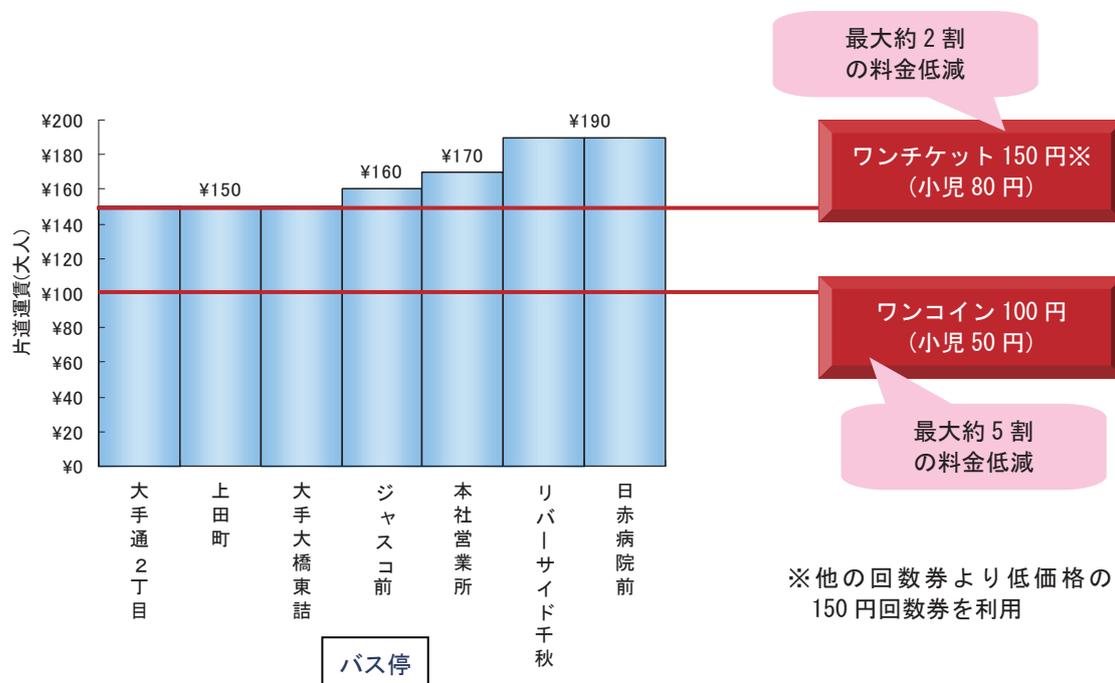


図 8-21 日赤病院線料金(長岡駅を起点にした場合)

表 8-7 日赤病院線に上記施策を導入した場合の収入減少額

ワンチケット(150円)導入時→約 400 万円  
 ワンコイン(100円)導入時 →約 1,000 万円

### (算定に関する注意点)

- ・平成 19 年現況利用者数(越後交通(株)提供)で算出(誘発増加分は含んでいない)
- ・ワンチケットの場合は、回数券の購入割合の設定が困難なため全利用者が回数券を利用したと想定
- ・平成 20 年 12 月 22 日の運賃変更前の時点で算出

c) 乗り放題パスなど多様な割引パスの導入

- 市中心部の商業観光施設はもとより、市内には多様な個性と魅力ある観光拠点が数多くあります。
- そこで、時折長岡市を訪れる人も安心して市内を移動できたり、子供やお年寄り、家族やグループが料金を気にせず思いっきり活動できる魅力ある長岡市の実現に向けて、一定日数(時間)を自由に乗り降りできる乗り放題パス券を提案し、バス事業者に導入を働きかけていきます。
- その他、多様なニーズに対応するため、時間割引パスや休日割引パスなど利用客を喚起するようなパス券の導入もバス事業者に働きかけていきます。

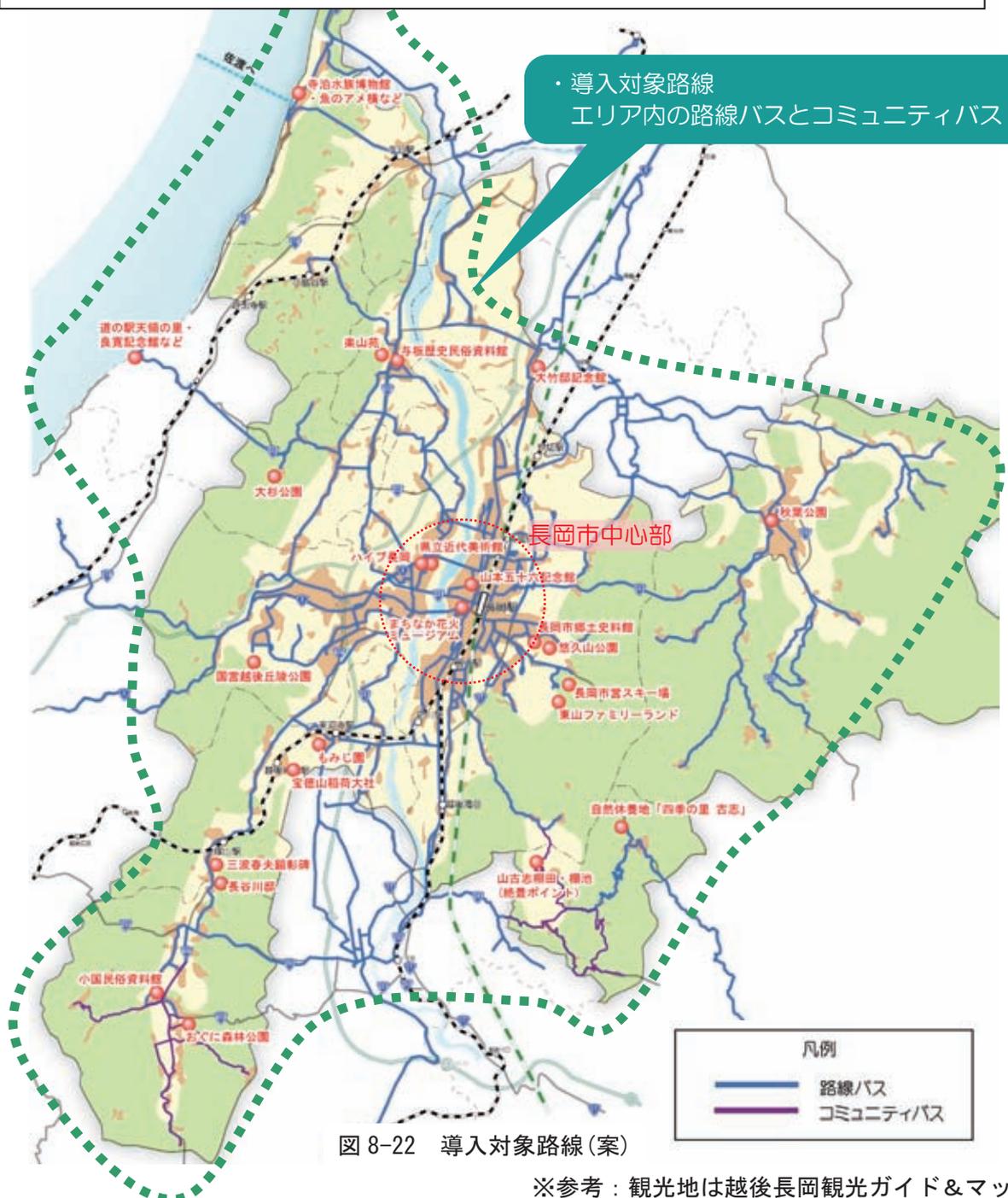


図 8-22 導入対象路線(案)

※参考：観光地は越後長岡観光ガイド&マップ

## ◆利用促進環境の整備・改善

### 6) ICカードの導入検討

#### ① ICカードとは

- ICカードとは、極めて薄いICチップ（半導体集積回路）を埋め込んだカードのことを言い、金融・流通など幅広い分野で活用されています。
- 交通分野では大都市圏の公共交通を中心に乗車券の代替として導入され、不採算路線を抱える地方都市においても公共交通活性化の起爆剤として導入が進んでいます。
- 多様な機能があり導入メリットが多く、多様なサービス展開も可能であることから、利用促進環境の改善方法として有効と考えます。

#### ◆公共交通にICカードを導入する主なメリット

##### (1) 運賃支払いが簡単

IC乗車カードを財布やカードケースに入れたまま、カードリーダーに軽く触れるだけで支払ができる。

##### (2) 小銭や両替が不要

IC乗車カードから運賃を支払うので、小銭の準備や両替を行う必要がない。

##### (3) 精算時の運賃確認が不要

IC乗車カードが乗車停留所の情報を記憶し、降車時に運賃を自動精算するため、あらかじめ運賃を確認する必要がない。

##### (4) 乗降時間の短縮

カードの読取りが約0.2秒と早いので、立ち止まらずに乗降できる。

##### (5) 車内事故・トラブルの減少

小銭を探す必要がないため、車内転倒の危険や支払いにおけるトラブルが減る。

##### (6) 定期券紛失時の再発行が可能

これまでは、定期券を紛失した場合は再発行できなかったが、カードデータの管理により、紛失したカードを無効とすることで、再発行が可能となる。

##### (7) 各種運賃サービスの提供

これまで困難であった乗継割引をはじめ、各種運賃サービスの提供が容易になる。

##### (サービス例)

- ・ 時間に応じた乗り継ぎ割引
- ・ ポイントサービス(使えば使うほどお得)
- ・ 電子マネー機能を用いた商店街との連携による割引サービス など

##### (8) 環境にやさしい

これまでの紙製の回数券・定期券と異なり、繰り返し1枚のカードを利用できるため、環境にやさしい。

#### バス IC カード利用イメージ



※山梨交通株式会社HP

表 8-8 交通分野での IC カード導入状況

導入年	都道府県	事業者	名称	交通機関
H9年	静岡	磐田郡豊田町	「豊田町ユーバスカード」	バス
H10年	東京	東急トランセ	「トランセカード」	バス
//	広島	スカイレール・サービス	IC 定期券	鉄道
H11年	北海道	札幌総合情報センター	「SMAP カード」	地下鉄、物販等（実証実験）
//	//	道北バス	「Do カード」	バス
H12年	山梨	山梨交通	「バス IC カード」	バス
H13年	福島	福島交通	「バス IC カード」	バス
//	福岡	北九州市交通局	「ひまわりバスカード」	バス
//	東京	JR 東日本（首都圏）	「Suica」	鉄道、物販
H14年	長崎	長崎県交通局等	「長崎スマートカード」	バス
//	埼玉	埼玉高速鉄道	「IC 定期券」	鉄道
//	東京	東京モノレール	「モノレール Suica」	鉄道
//	//	東京急行電鉄	「せたまる」	鉄道
//	宮崎	宮崎交通	「宮交バスカ」	バス
//	東京	東京臨海高速鉄道	「りんかい Suica」	鉄道
H15年	北海道	北海道北見バス	「IC バスカード」	バス
//	滋賀	近江鉄道	「バス IC カード」	バス
//	静岡	遠州鉄道	「EG1 カード」	バス（～H14年12月）
//	宮城	JR 東日本（仙台圏）	「Suica」	鉄道、物販
//	大阪	JR 西日本	「ICOCA」	鉄道
H16年	愛媛	伊予鉄道	IC 乗車券	鉄道、バス（実証実験）
//	大阪	スルッとKANSAI	「PiTaPa」	鉄道、物販等
//	静岡	遠州鉄道	「Nice Pass」	鉄道、バス、グループ共通買い物ポイント
//	石川	北陸鉄道	「ICa」	鉄道、バス
//	香川	高松琴平電気鉄道、コテンバス	IC 乗車券	鉄道、バス
//	鹿児島	県内バス5社	//	バス
//	愛知	愛知環状鉄道	//	鉄道（実証実験）

※H16年までの状況

## ② 検討の方向性

- 新潟県内の交通分野におけるICカードは、JR東日本のSuicaが在来線の一部区間で導入されているのみですが、エリアや利用可能店舗の拡大に伴い発行枚数は増加しています。
- このような状況を踏まえ、バスの利便性を高めるだけでなく、鉄道とバスの両方で利用できるICカードも視野に入れながら導入の検討を進める必要があります。
- また、ICカードは電子マネーとして、商業分野などにおいて先進的に活用されていることから、様々な分野との連携の可能性を考慮し、利用者の利便性とまちづくりの観点からも総合的に検討を進めることが重要です。

表 8-9 Suica[Super Urban Intelligent CArd]の概要

	内 容
Suica を取り巻く 今までの動き	H13年 首都圏のJRにSuicaデビュー H14年 東京モノレールに導入開始 H15年 東京臨海高速鉄道に導入開始 H16年 首都圏新幹線・仙台エリアサービス開始 ICOCA(JR西日本近畿エリア)相互利用開始 H17年 グリーン車Suicaシステムサービス開始 H18年 モバイルSuicaサービス開始 新潟エリアサービス開始 H19年 PASMO(首都圏私鉄・バス)相互利用開始
発行枚数	約2,505万枚(H20年5月現在) ※モバイルSuica会員数約108万人 ※PASMOと合わせて3,000万枚突破(H20年1月)
利用可能店舗数	駅なか・街なかに約48,700店舗
Suicaの種類	Suica定期券、My Suica(記名式)、Suicaカード モバイルSuica(Suica+携帯電話)、VIEW Suica(Suica+VIEWカード)
新潟県内の利用可能エリア (H20年6月現在)	JR信越本線(新潟～長岡)、JR白新線、JR越後線(新潟～吉田)、 JR磐越西線(新津～五泉)、JR弥彦線
長岡市内利用可能駅	長岡駅、北長岡駅、押切駅

参考) JR東日本新潟支社資料



表 8-10 主要な IC カードのエリア別相互乗り入れ状況

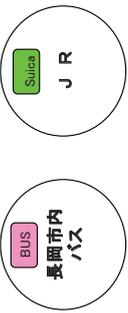
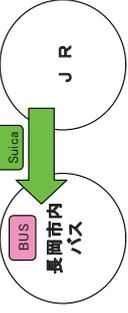
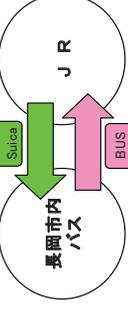
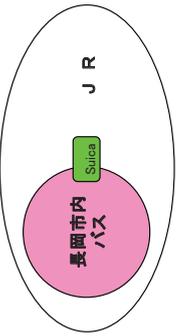
		Suica 新潟エリア	Suica 首都圏 エリア	PASMO エリア	ICOCA エリア	PiTaPa エリア
所有するICカード	Suica (JR 東日本)	○	○	○	○	×
	PASMO (首都圏の私鉄・バス)	×	○	○	×	×
	ICOCA (JR 西日本)	○	○	×	○	○
	PiTaPa (近畿圏の私鉄)	×	×	×	○	○

○：使用可能、×：使用不可

### ③ 検討案の比較

- バスの IC カードの導入について、長岡市域で普及が進んでいる Suica との連携も含めて比較検討しました。
- 地域オリジナルのバス IC カードは、料金割引などの独自サービスを自由に展開することが比較的容易で、導入・管理費用も Suica との相互利用よりは安くできますが、鉄道との共通利用や買い物など利用者のメリットが限定されます。
- オリジナルカードと Suica との連携や、Suica そのものをバスに利用する場合は、利用者が多様なサービスを受けられるメリットがありますが、独立型よりも費用がかかります。
- いずれの方法も現状では多額の費用がかかりますが、IC カード技術は現在も発展を続けていることから、今後の動向を見ながら、バス利用者にとって最適な導入形式や時期について引き続き検討していきます。

表 8-11 検討案の比較

導入ケース	ケース1 地域オリジナルICバスカード (完全独立型)	ケース2 地域オリジナルICバスカード (Suicaのみ相互利用可能型)	ケース3 地域オリジナルICバスカード (完全相互利用可能型)	ケース4 Suicaを利用
概要	<p>・地域オリジナルICバスカードを導入</p> 	<p>・地域オリジナルICバスカードを導入 ・市内バスにJR(Suica)が乗り入れ</p> 	<p>・地域オリジナルICバスカードを導入 ・市内バスとJR(Suica)が相互に乗り入れ</p> 	<p>・Suicaを市内バスに導入</p> 
バスと鉄道の相互利用	<p>バスカード：長岡市内バスのみ利用可 Suica：長岡市内バスは利用不可</p>	<p>バスカード：長岡市内バスのみ利用可 Suica：JRと長岡市内バス利用可</p>	<p>バスカード：JRと長岡市内バス利用可 Suica：//</p>	<p>Suica：JRと長岡市内バス利用可 全国の提携交通機関が利用可能</p>
バスと鉄道を利用する場合	<p>・それぞれのICカードが必要</p>	<p>・それぞれのICカード、またはSuicaを所持</p>	<p>・いずれかのICカードを所持</p>	<p>・Suicaを所持</p>
バス独自のサービス展開	<p>・互いに独立しているため、割引など独自のサービスの実施が容易</p>	<p>・独自のサービス実施には互いのシステム更新が必要</p>	<p>・独自のサービス実施には互いのシステム更新が必要</p>	
比較	導入時※	<p>・他のケースに比べ費用が少ない</p>		
	費用	<p>5～10億円</p> <p>・バス情報の更新費用のみ</p>	<p>10～20億円</p> <p>・バス情報の更新費用と、Suicaシステム更新費用が必要</p>	<p>20～30億円</p> <p>・バス情報の更新費用と、Suicaシステム更新費用が必要 ・また、Suicaのサービス変更時も双方に更新費用が必要</p>
JRとの連携		<p>・Suicaと連携を図るためには、JRの同意が必要 ・導入については、バス事業者または市の政策的な判断が必要</p>	<p>・Suicaと連携を図るためには、JRの同意が必要 ・導入については、バス事業者または市の政策的な判断が必要</p>	<p>・JRグループ会社以外のバスに導入した例はない。</p>

※導入費用は事件事例を参考にした目安です。

## 7) 高齢者の利用促進策の検討

### 基本的な考え方

- 高齢者に着目した利用促進策としては、高齢者が自主的に免許を返納できる仕組みや高齢者の外出を促進する仕組みを合わせた方法が考えられます。
- これらは、公共交通の利用促進だけでなく、高齢者の事故防止やまちの活性化など、さまざまな効果が期待できます。
- ただし、コスト負担の問題があるため、今後、交通事業者などの関係機関と連携を図りながら、どういった施策を実施できるか費用対効果を含め様々な視点から検討していきます。

#### 【参考】運転免許自主返納支援事業 富山市

富山市では65歳以上の高齢者で、自主的に運転免許を返納される方を対象に、公共交通の費用を支援しています。

(支援内容) ※支援は一人一回限り

- 車に代わる公共交通の費用  
→20,000円相当の公共交通乗車券
- 運転免許証に代わる身分証明書等の費用  
→写真付住民基本台帳カードまたは運転経歴証明書

#### 【参考】高齢者向けの路線バス運賃割引制度「おでかけ定期券」富山市

65歳以上の高齢者を対象にしたサービスであり、「おでかけ定期券」を提示すると100円で路線バスに乗車できます。

ただし、以下の適用条件があります。

(定期券購入代)

- 500円

(有効期間)

- 4月1日～翌年3月31日(1年間)

(適用条件)

- 日中時間帯(降車時9時～17時)
- 市内各地と中心市街地相互の乗車の場合

◆マイカーから公共交通への乗り換え利便性向上

8) パークアンドライドの推進

① パークアンドライド推進の基本的考え方

- 利用コスト削減や所要時間短縮などの利用メリットがなければ、駐車場・駐輪場の確保や整備を行っても、パークアンドライドの利用促進は期待できません。
- 今後、利用者の直接的なメリットがあると思われる「鉄道駅でのパークアンドレールライド」・「基幹路線における郊外部でのパークアンドバスライド」・「市街地周辺でのパークアンドバスライド」を積極的に推進します。

～利用者メリット～

1. 通勤費用の削減

職員駐車場を持つ事業所が少ない中心市街地では、自費で有料駐車場を確保するマイカー通勤者が見られます。無料（または安価）でパークアンドライド駐車場を利用できれば、公共交通料金を含めても通勤費用を削減できます。

2. 時間の短縮

交通結節点である長岡駅から徒歩圏内の目的地であれば、移動にかかる所要時間を短縮できます。また、商業施設の専用駐車場が混雑する時は、パークアンドライドを利用した方が駐車場探しの時間やストレスから解放されます。

3. 安全・安心な移動

一般に高齢ドライバーなどは、長距離運転や交通量が多い都心地区での運転は心身の負担が大きいと考えられます。

郊外や中山間地の公共交通の利便性が低い地域においては、最寄りの公共交通の利便性が良い場所にパークアンドライド用駐車場を確保することにより、中心市街地等に出かける高齢者等の負担が軽減されます。

～パークアンドライド施策～

鉄道駅での  
パークアンドレールライド

基幹路線における郊外部での  
パークアンドバスライド

市街地周辺での  
パークアンドバスライド

図 8-24 利用者メリットとパークアンドライド施策

## ② 鉄道駅でのパークアンドレールライドの推進

- 鉄道駅周辺で、JRや民間の既存駐車場を活用したパークアンドレールライドを推進します。
- 押切駅では、県道押切停車場線の改良事業に合わせて、駐車場・駐輪場などの周辺整備を検討します。
- 長岡駅では、駅から目的地までの2次交通手段として利用が多い自転車の駐輪場を大手口地下に整備します。
- 前川駅では、前川東土地区画整理事業の検討状況を見ながら、駐輪場などの周辺整備について土地区画整理組合と協議します。
- 来迎寺駅で検討されているバリアフリー化などの駅周辺活性化計画の具体化に合わせて、パークアンドレールライド用駐車場を検討します。
- 塚山駅、岩塚駅、滝谷駅及び寺泊駅については、パークアンドレールライドを一層推進するため、既存駐車場の利用状況を見ながら、需要が見込める場所については駐車場や駐輪場の追加整備を検討します。
- 検討した結果、用地が確保でき費用対効果が高いところについては、追加整備を実施します。



図 8-25 長岡駅東口地下駐輪場の駐輪状況



図 8-26 鉄道駅におけるパークアンドレールライド

### ③ 基幹路線における郊外部でのパークアンドバスライドの推進

- 長岡駅と周辺地域を結ぶバスの基幹路線については、今後も一定のサービスを維持することとしており、それと合わせて、基幹路線周辺の既存駐車場を活用したパークアンドバスライドを推進します。
- 今後、下記の施設を対象に、駐車場利用状況を調査しながらパークアンドバスライド用駐車場として活用できないか検討します。
- 既存駐車場を活用したパークアンドバスライドを推進しながら、需要の見込めるところについては、新規整備を検討します。また、駐輪場についても、実情をみながら需要の見込めるところについては、新規整備を検討します。
- 検討した結果、用地が確保でき費用対効果が高いところについては、新規整備を実施します。

表 8-12 駐車場候補箇所の機能

地区名	P&R候補箇所	駐車場スペース	基幹バスの最寄バス停					
			バス停名	駐車施設からの距離	バス停⇒長岡駅 始発時間帯	長岡駅⇒バス停 終着時間帯	バス本数	
							バス停⇒長岡駅	長岡駅⇒バス停
寺泊地域	みなと公園	160台	上田町	250m	6時台	19時台	4	6
和島地域	農村勤労福祉センター	80台	和島支所前	150m	6時台	18時台	6	5
与板地域	与板支所	90台	与板仲町	150m	6時台	22時台	38	37
三島地域	三島交流センター	20台	脇野町	150m	6時台	21時台	30	30
小国地域	小国支所	90台	法坂	50m	6時台	20時台	12	12
越路地域	越路支所	150台	越路支所前	50m	6時台	21時台	25	23
中之島地域	中之島文化センター	140台	中之島文化センター前	50m	6時台	21時台	23	22
栃尾地域	栃尾中央公園	80台	中央公園前	100m	6時台	22時台	32	35
	秋葉公園	80台	表町9丁目	300m	7時台	19時台	9	13

※平成 20 年 4 月現在

※時刻表及び運行本数は長岡駅に到着できるバスを対象とした。

※与板支所については平日の駐車スペースに余裕が無いため休日に限り利用可能。

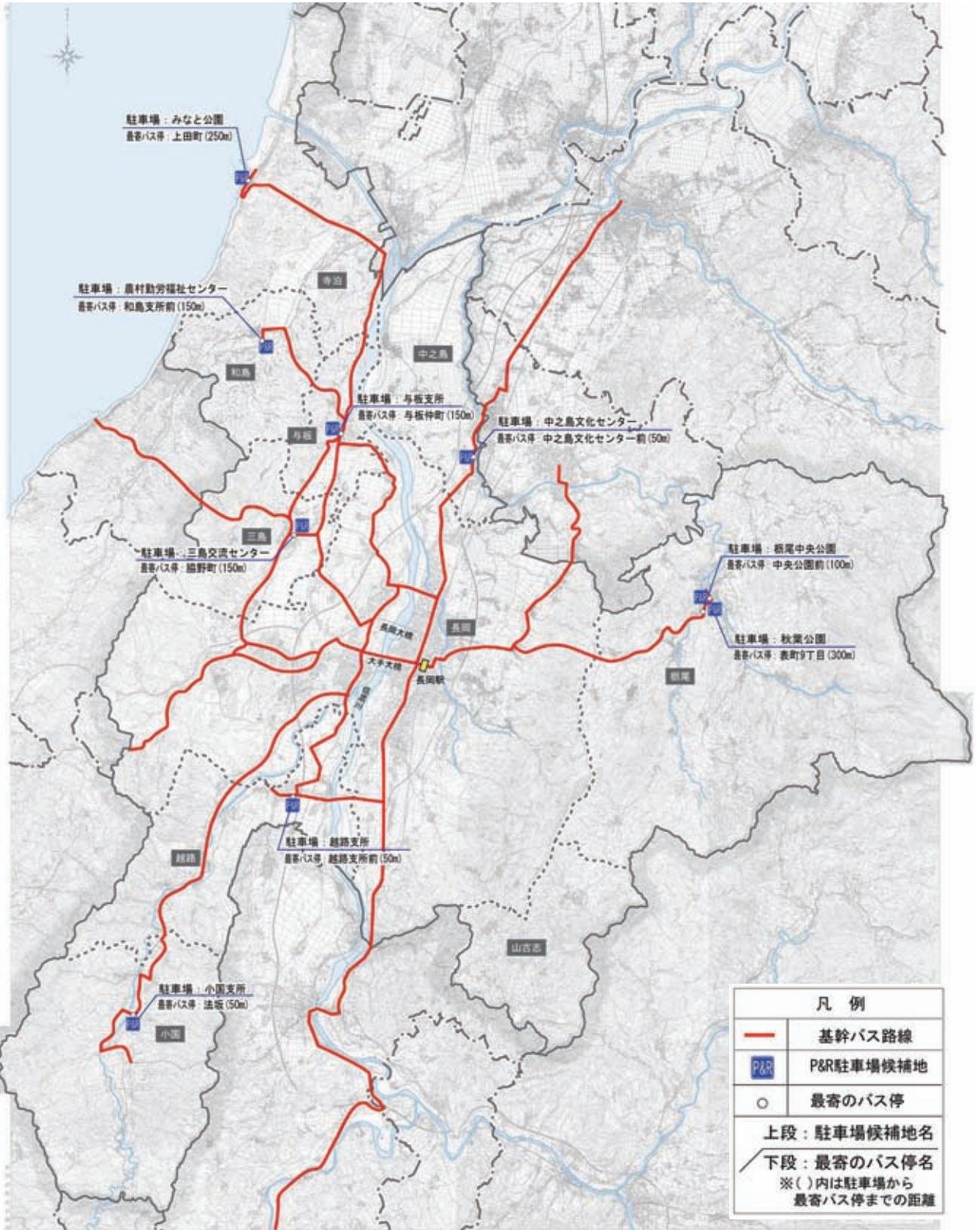


図 8-27 駐車場候補箇所

#### ④ 市街地周辺でのパークアンドバスライドの推進

##### a) パークアンドバスライド用駐車場選定の考え方

- 以下の条件を満たす駐車場が市街地周辺でのパークアンドバスライド用駐車場として望ましいと考えます。
  - 運行頻度が比較的高いバス路線のバス停に近い（バスに乗りやすい）
  - 市街地の外延部（市街地の交通需要の抑制）
  - 幹線道路に近い（駐車場を利用しやすい）
- 市街地周辺でのパークアンドバスライドは、中心市街地における駐車場の料金負担を考えると、特に通勤者の利用が期待できます。

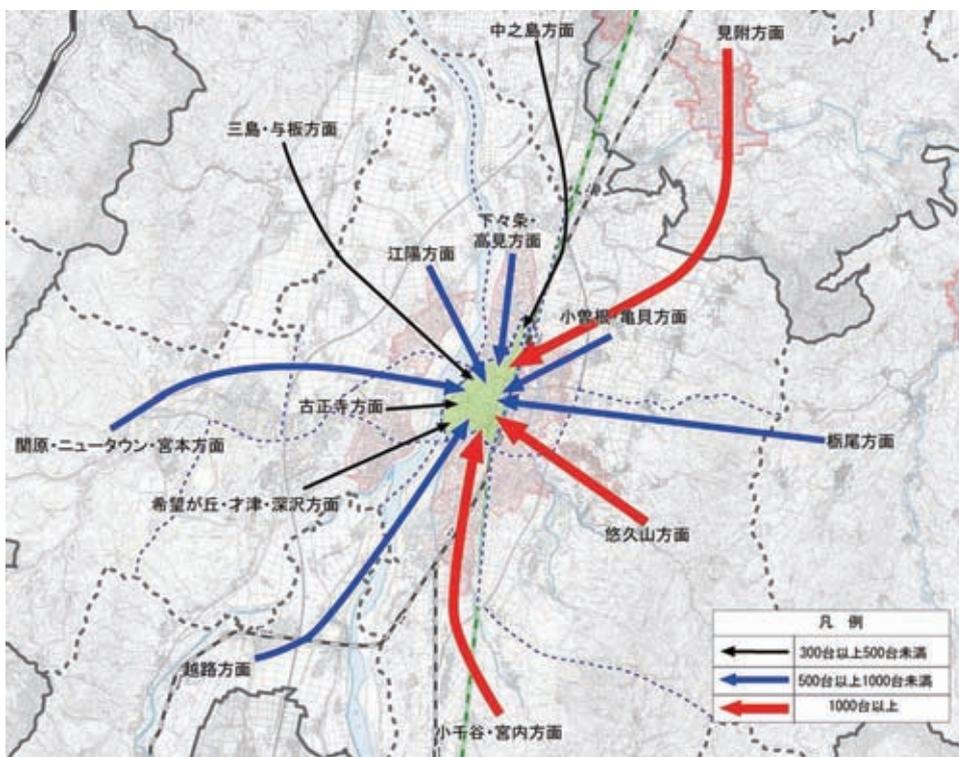


図 8-28 中心市街地地区への自動車交通流動

※資料：H17 道路交通センサス  
 ※図中のトリップ数は自動車 OD のうち通勤目的のトリップ  
 ※緑色の地区は、H17 センサス B ゾーンの長岡市 8 区、9 区、10 区

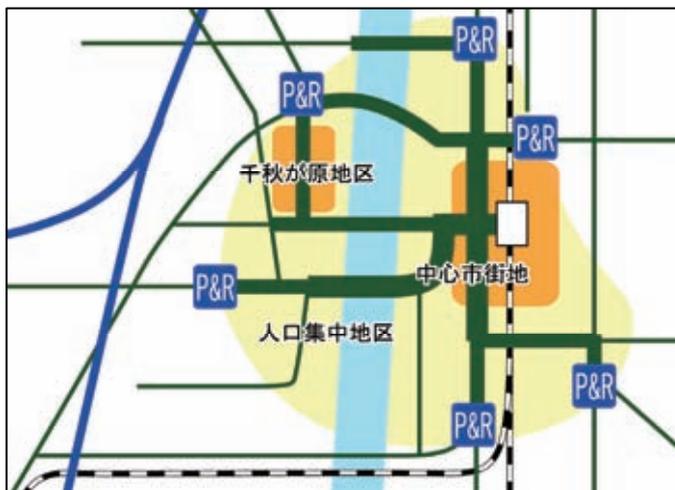


図 8-29 駐車場候補地の概念

## b) 駐車場候補地の選定

- 現在の駐車場立地状況等を踏まえて実現性を考えると、悠久山公園、県道宮本大島線周辺の民間商業施設及び千秋が原地区の公共施設・民間商業施設の3箇所が、パークアンドバスライド用駐車場として活用の可能性があります。そこで、この3箇所を当面の候補地として、パークアンドバスライドの実施に向け施設管理者やバス事業者と具体的な協議を進め、協議が整ったところから実施します。
- また、シビックコア地区において、交通関連施設や防災公園などの導入施設に駐車場の整備が予定され、また現状でも駐車場として利用できる用地があります。そこで、シャトルバスの運行と合わせてシビックコア地区を活用したパークアンドバスライドの社会実験を実施します。
- これ以外についても、今後の幹線道路ネットワークの整備や公共施設・民間施設の立地などの動向を見ながら、パークアンドバスライド用として活用できる駐車場がないか検討していきます。



図 8-30 市街地周辺のパークアンドバスライド用駐車場



図 8-31 シビックコア地区の駐車場を活用したパークアンドバスライド

【参考】商業施設を活用したパークアンドバスライド駐車場の事例

■金沢パークアンドライドシステム（Kパーク通勤）

目的	自動車に依存しない公共交通と歩行者を優先したまちづくりと地球温暖化の防止			
実施主体	金沢都市圏パークアンドライドシステム実施協議会 (金沢市交通政策課内)			
対象者	金沢市中心部へマイカー通勤をしている方 ただし、事前に登録が必要。			
対象交通機関	路線バス			
駐車場利用期間	月～金曜日の7時から24時			
駐車場料金	商業施設の駐車場の利用料金として、3000円/月の商品券を購入する。 ただし、公共公益施設等（泉野総合体育館、北陸鉄道南部車庫）については無料。			
運賃の割引施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコポイントによる割引 Kパーク定期券に限り運賃として利用できるエコポイント（購入金額の10%）が付与され、購入時に1ポイント1円として利用可能。</li> <li>・定期割引とエコポイント割引の併用可。</li> </ul>			
支払い方法	ICカードによる定期券、回数券			
駐車場の整備状況	金沢市中心部に対して北部、南部、東部、西部の4エリアに対してそれぞれ商業施設および公共公益施設の駐車場をP&R用駐車場として用意している。			
	エリア	駐車スペース	駐車場数	
	北部	26台	2箇所	ナルックスかみやち店 ゲンキー柳橋店
	南部	192台	6箇所	泉野総合体育館、バロー金沢高尾店、チューリップ野々市店、東京ストアー額店、フレッシュアリーナ新庄店、北陸鉄道南部車庫
	東部	50台	1箇所	バロー大桑店
西部	5台	1箇所	マルエー間明店	

※参考 金沢市ホームページ

■徳島店舗利用型パークアンドライド

目 的	自動車総量の抑制による交通混雑の緩和と環境にやさしいまちづくり
実施主体	徳島地区渋滞対策推進協議会 (国土交通省、徳島公安委員会、徳島県、徳島市)
対象者	平日に徳島市内に通勤している人で、駐車場に車をとめて公共交通機関で通勤していただける方 定員 20 人
対象交通機関	JR および路線バス
駐車場利用期間	月～金曜日の 5 時 30 分から 24 時 30 分
駐車場料金	商業施設の駐車場の利用料金として、3000 円/月の商品券を購入する。
運賃の割引施策	・新規契約者につき JR のオレンジカード 1000 円分を進呈 ・路線バス利用の場合は、パーク&バスライド定期券 一般定期の 1 割引。
支払い方法	定期券、オレンジカード、現金
駐車場の整備状況	ファッションアメニティーニシキヤ鴨島店 (20 台)

※参考：国土交通省 四国地方整備局 徳島河川国道事務所

◆バス走行環境の改善

9) 市中心部のバス走行性向上策の検討

① 走行環境を改善すべき路線の選定

■選定のポイント

- バス運行本数が多い区間
- バスの走行サービスが著しく低下している区間
- 多車線道路区間

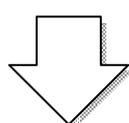
○バス運行本数の状況



○バス走行環境等の状況(旅行速度、車線数、渋滞状況)



※旅行速度は平成17年センサス  
(市)信濃川左岸道路についてはH20年実測



- ・バス運行本数 50回/日以上
- ・ピーク時旅行速度 20km/h 未満
- ・多車線道路

○走行環境を改善すべき路線の選定

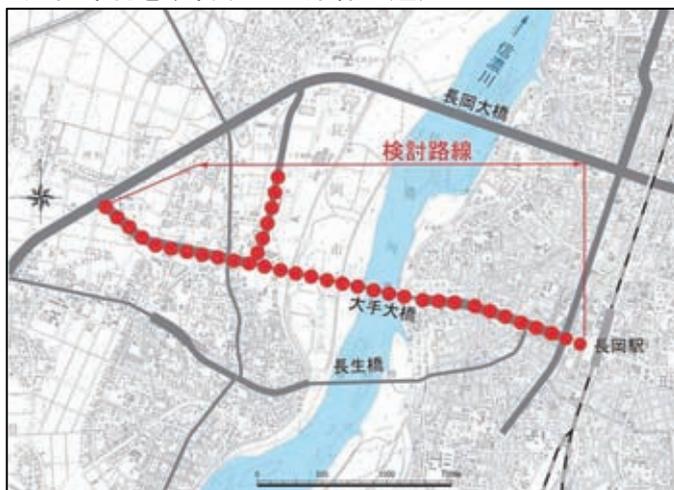


図 8-32 走行環境を改善すべき路線選定の考え方

## ② バスレーン導入の可能性検討

- バス専用レーンについては、バスの走行性を向上させる上で非常に効果が高いが、一方で一般車の利便性を損なうことから、導入にあたっては十分に市民の理解を得る必要があります。
- また、交差点や乗り入れの多い道路においては、バスレーンを通行するバスと左折車両の織り込み（交錯）が生じるため、安全上の問題も十分検討する必要があります。
- 交通量推計では、駅方向にバス専用レーンを導入した場合は、大手大橋4車線化後も信濃川橋梁部の混雑度が1.4と混雑の可能性が高い状態が続くと予測されています。
- 交通量推計結果と、信濃川橋梁部の混雑緩和に対する市民の期待を考え合わせると、現状では一般車の利便性を損なうバス専用レーンの導入は、市民の理解を得ることが難しいと思われます。
- しかし、大手大橋のバス専用レーンはバスの走行性改善に大きな効果があることから、大手大橋4車線化後の交通状況を踏まえ、警察や道路管理者などの関係機関と連携しながら、引き続き導入を検討します。

表 8-13 バスレーン導入のメリットとデメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスの定時性が確保できる。</li> <li>■ 定時性確保の結果、バスの利用促進が期待できる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 一般車に対する交通容量が低下し、渋滞が悪化する可能性がある。</li> <li>■ 左折の多い交差点部ではバスと一般車が錯綜し、事故の危険性が高まる。</li> </ul>

表 8-14 道路整備状況別の橋梁別交通量・混雑度

橋梁名	現況(H17道路網)			ケースA: 大手大橋4車線化									ケースB: 大手大橋4車線化・東西道路供用								
	車線数	交通量(百台/日)	混雑度	ケースA-1			ケースA-2			ケースA-3			ケースB-1			ケースB-2			ケースB-3		
				バスレーンなし	至駅方向バスレーン導入	両方向バスレーン導入	バスレーンなし	至駅方向バスレーン導入	両方向バスレーン導入	バスレーンなし	至駅方向バスレーン導入	両方向バスレーン導入	バスレーンなし	至駅方向バスレーン導入	両方向バスレーン導入	バスレーンなし	至駅方向バスレーン導入	両方向バスレーン導入			
長岡大橋	4	348	1.21	4	316	1.10	4	318	1.10	4	356	1.24	4	307	1.07	4	317	1.10	4	356	1.24
大手大橋	2	209	2.61	4	296	1.23	3	274	1.52	2	175	2.19	4	250	1.04	3	223	1.24	2	172	2.15
長生橋	2	202	2.53	2	167	2.09	2	175	2.19	2	222	2.78	2	149	1.86	2	162	2.03	2	164	2.05
東西道路	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	139	1.16	2	141	1.18	2	144	1.20
断面計	8	759	1.69	10	779	1.28	9	767	1.40	8	753	1.68	12	845	1.16	11	843	1.26	10	836	1.47

※平成17年センサスODに基づく交通量推計

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	道路が混雑することがなく、円滑に走行可能
1.0~1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間である
1.25~1.75	ピーク時間を中心として混雑の可能性が高い状態
1.75以上	慢性的混雑状態



図 8-33 交通量推計の道路網

### ③ 信号制御の見直し

- 走行環境を改善すべき路線の中で、日赤病院線等が通る区間の信号制御状況を見ると、青時間比率が50%以下の信号交差点が数箇所あります。
- このため、信号交差点付近では、いずれの時間帯も旅行速度が大きく低下しており、バス優先信号の導入はバスの走行サービスを高める上で大きな効果があります。
- しかし、バス専用レーン等を併せて導入しないと、一般車の先詰まり等で効果が十分に発揮できない懸念もあることから、コストに見合う効果があるか十分検討する必要があります。
- したがって、バス優先信号については、今後バス専用レーンの導入の検討と並行して、警察や道路管理者など関係機関と連携しながら費用対効果などを検討します。
- また、バス優先信号だけでなく、右折矢印信号の設置や信号現示の見直し等によりバスの走行性が向上する可能性もあります。そこで、今後警察と連携し、実態をよく調査しながら信号制御の見直しについても検討し、必要に応じて実施します。

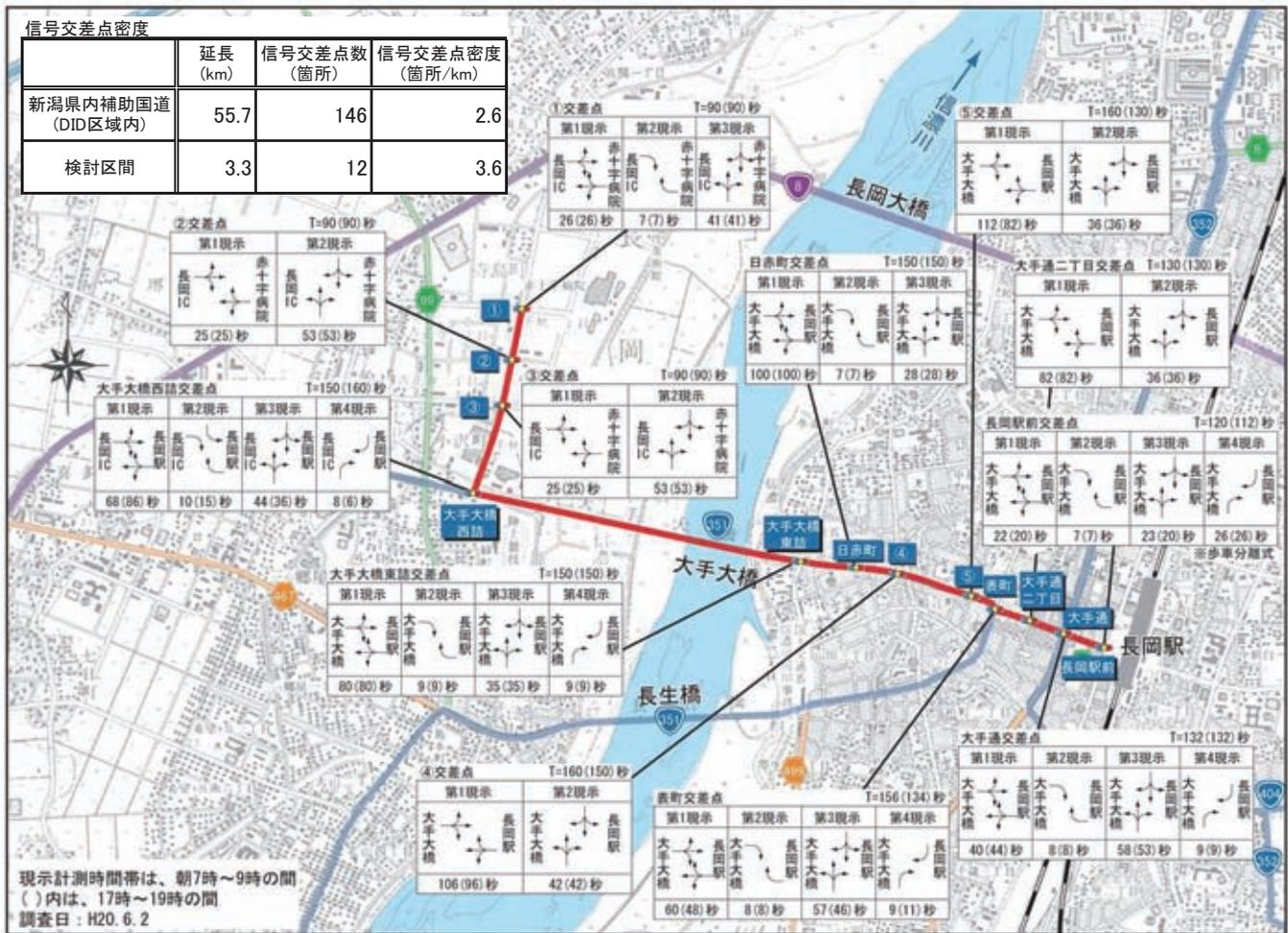


図 8-34 信号現示パターンと信号交差点密度

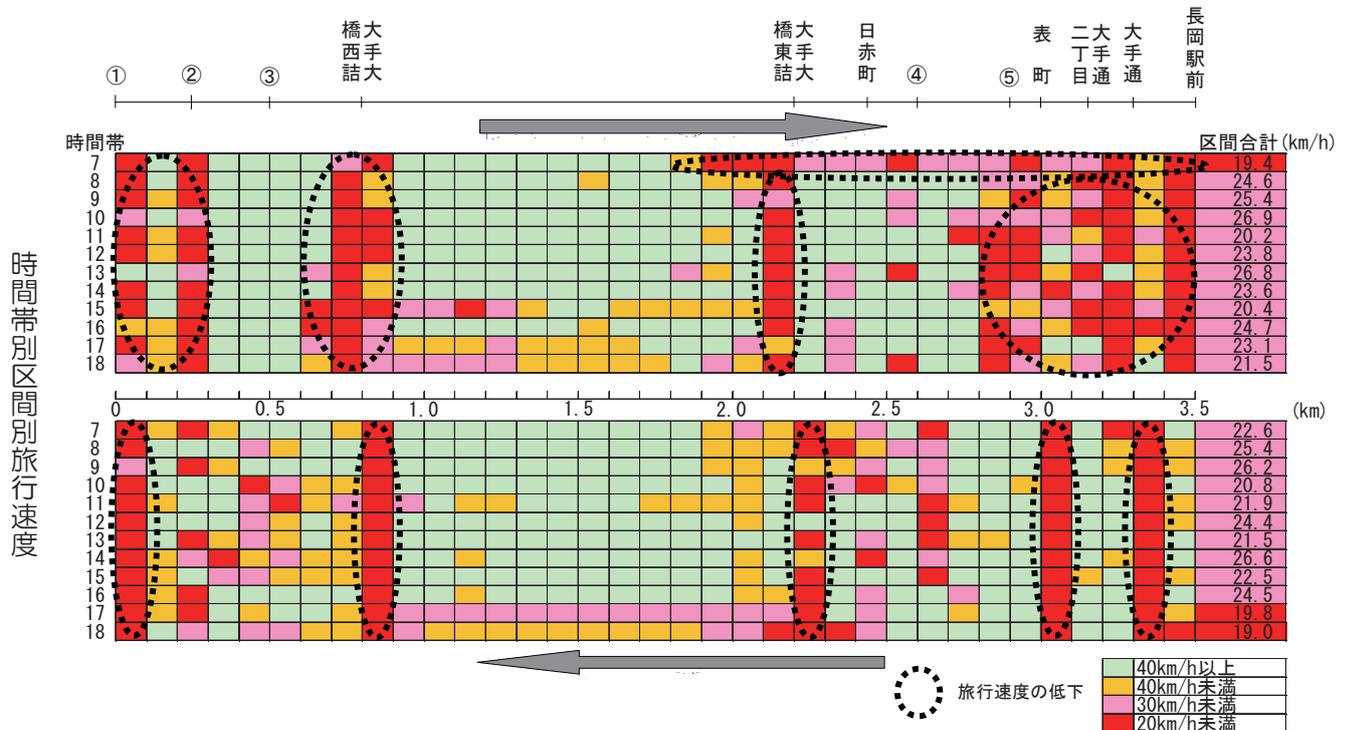
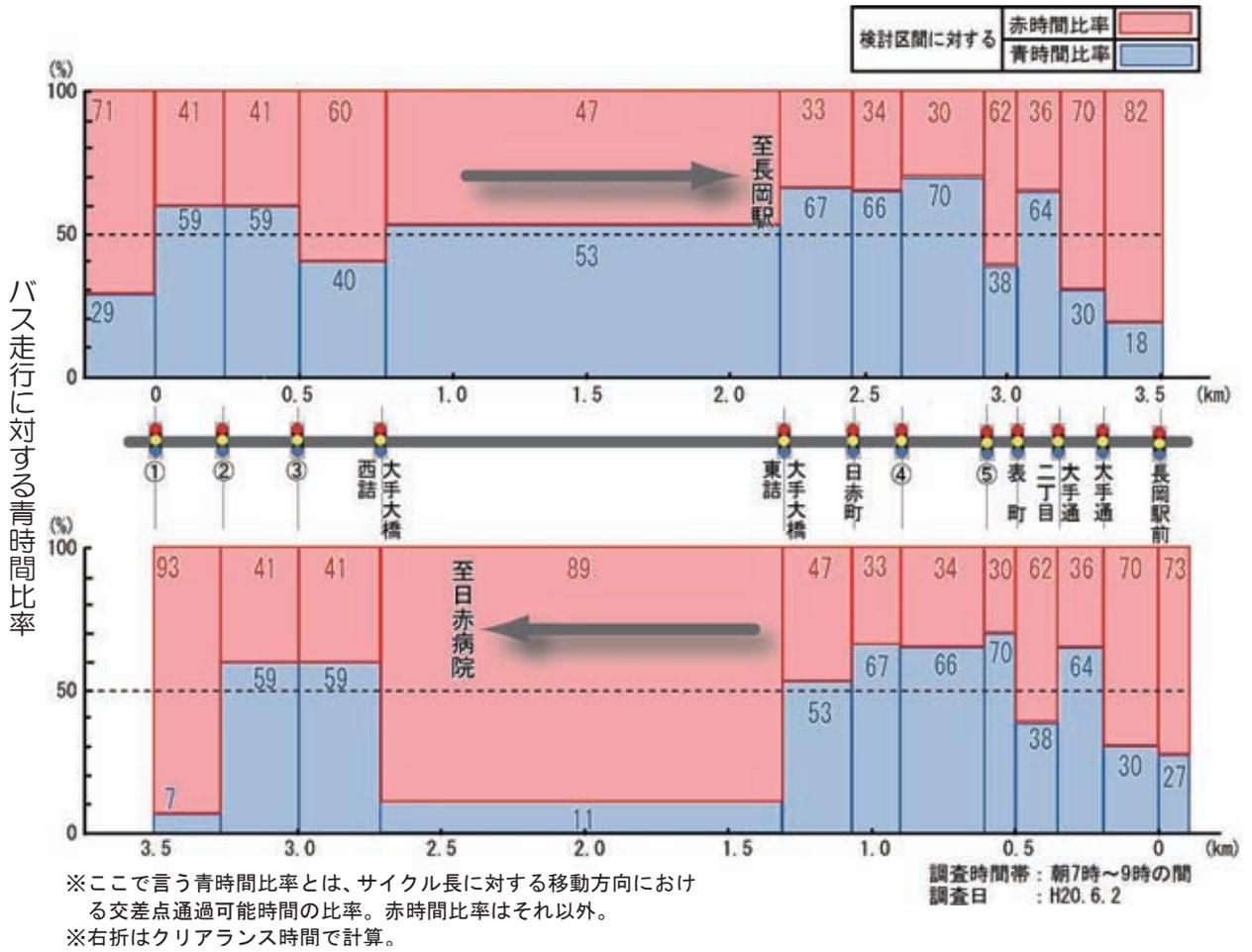


図 8-35 バス走行方向に対する青時間比率と時間帯別区間別旅行速度

※調査日：H20.5.27

## ◆車両のバリアフリー化

### 10) 低床バスの導入促進

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年12月施行)の方針に基づき、バス事業者へ財政的な支援を行ないながら、低床バスの導入促進を図ります。なお、長期的には市内路線の全車両の低床化を目指します。



平成20年7月1日現在で、長岡市内を走行するバス車両170台のうち38台(約22%)がノンステップバス等の低床車両

※越後交通(株)資料より

図8-36 導入済みの低床バス

## ◆意識啓発活動の推進

### 11) モビリティマネジメントの推進

#### ① 意識啓発活動の基本的な考え方

- モビリティ・マネジメントは、これまで関係行政機関などが中心となってきた交通需要をコントロールする政策を一步踏み出し、一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。
- これからの意識啓発活動は、市民が行政や交通事業者と問題意識を共有するためのコミュニケーションが重要と考え、すでに取り組んでいる活動を継続するとともに、施策と連動しながらモビリティマネジメントを取り入れた意識啓発活動を推進します。

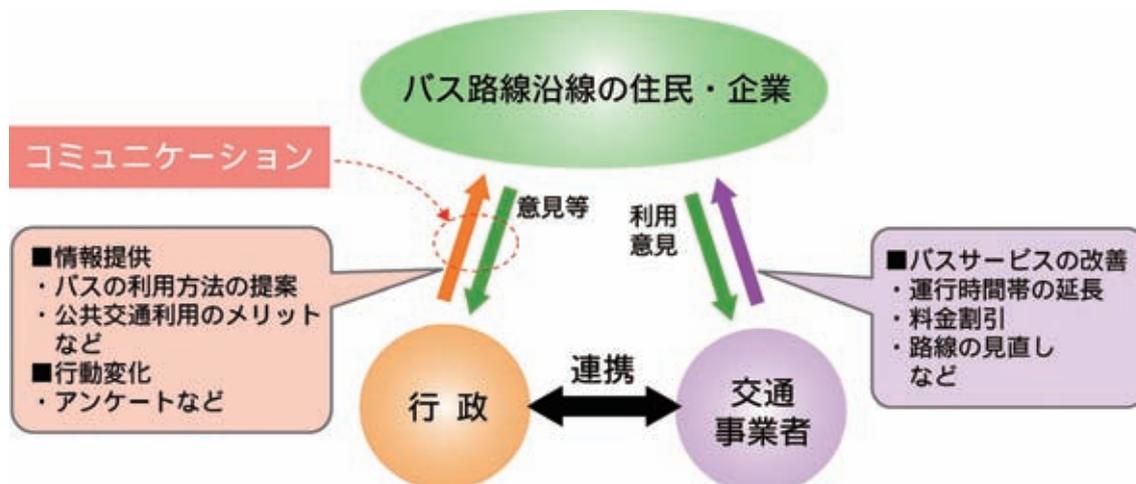


図8-37 モビリティマネジメントの実施イメージ

表 8-15 モビリティマネジメント（MM）の種類と具体的な取り組み

種別	具体的な取り組み案
①広く市民を対象にしたMM	「ながおか市政だより」など既存の広報手段を活用し、公共交通利用を呼びかけます。
②企業を対象としたMM	長岡駅周辺の中心市街地や長岡新産業センターなどの工業団地の企業などを対象に、従業員に対して通勤の公共交通利用を奨励するよう意識啓発活動を実施します。
③学校を対象としたMM	交通事業者と連携しながら、公共交通利用に関する情報や総合学習の教材を提供します。
④特定の路線沿線や地区の住民を対象としたMM	日赤病院線や中央循環線など比較的運行頻度が高い路線沿線や地区の住民を対象として、自家用車から公共交通に転換してもらうよう積極的に意識啓発活動を実施します。
⑤地域を対象にしたMM	住民が主体となった公共交通の運営にあたっては、アンケートを行いながら利用促進に取り組みます。

## ② ノーマイカー通勤の推進

- 市役所職員が、率先して通勤などの交通手段を変更し、公共交通機関を利用するよう取り組みます。
- また、情報発信やコミュニケーション活動を通じて市民の参加協力を呼びかけます。

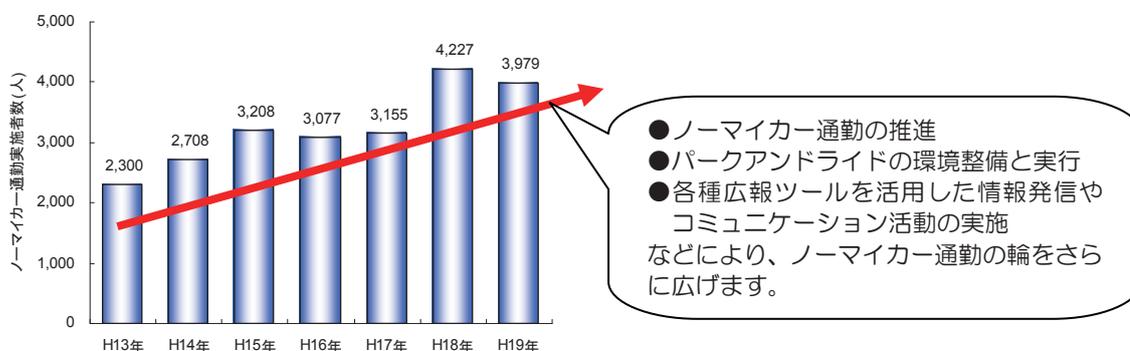


図 8-38 ながおかノーマイカーデーにおけるノーマイカー通勤実施者数

### （市民への情報発信例）

マイカー利用を控え公共交通を利用し歩くことで、社会的・個人的に様々なメリットがあります。

#### ■車の利用を控えれば・・・

- ・地球温暖化の防止 自動車から排出される二酸化炭素を削減できる。
- ・交通安全性の向上 自動車交通量が減り交通事故が減る。
- ・まちの賑わい創出 まちなかに歩行者が増え、賑わいが創出される。

#### ■歩くことで・・・

- ・まちへの愛着 まちの新たな魅力を発見でき、まちへの関心が高まる。
- ・健康増進 歩くことが運動、生活習慣病の改善・予防に有効である。
- ・人とのふれあいの増加 歩くことで人と接する機会が増えて、1日の会話が増える。

このようなメリットを市民に知ってもらうことが重要

## 9. 計画の推進

### (1) 推進していく基本的な体制

交通事業者、市民等、行政がそれぞれの役割を果たしながら、協働して公共交通をまもり育てていきます。

### みんなが協働でまもり育てる公共交通



図 9-1 協働・連携イメージ

## (2) PDCAサイクルの導入の検討

PDCA サイクルは、プロジェクトの実行に際し「計画をたて (Plan)、実行し (Do)、その評価 (Check) にもとづいて改善 (Action) を行うという工程を継続的に繰り返す」仕組み (考え方) です。

持続可能な公共交通システムを実現するためには、事業者、行政、市民等の三者が一体となって取組む必要があることから、施策の実施にあたっては、以下に示すようなPDCAサイクルの導入を検討します。

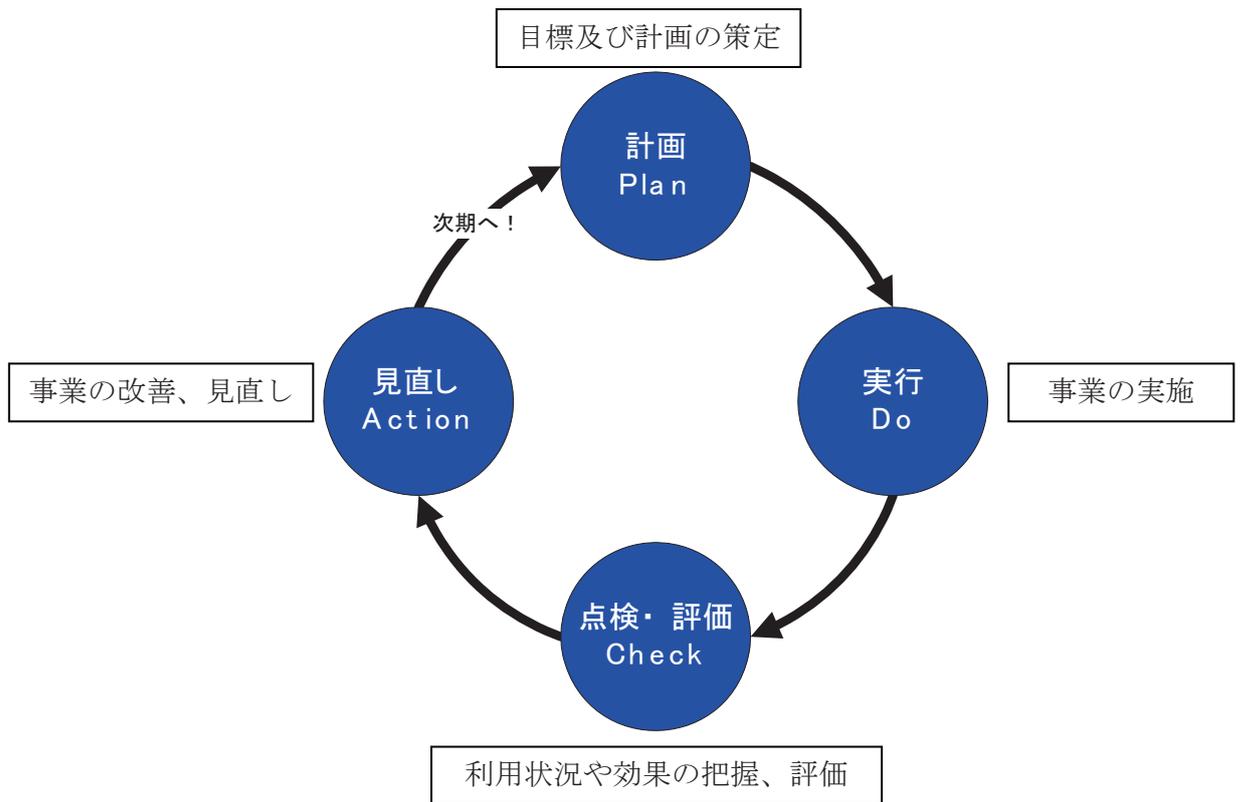


図 9-2 PDCAサイクル

概ね3年程度を目安に、その期間毎にサービス水準や利用促進策の見直しを図ります。

1年程度で点検・評価を繰り返し、改善を加えながら、3年程度で事業の抜本的な見直しを図ります。

また、点検・評価においては、市民等の実績を公表し、市民等の協力を得ながら実施します。

### (3) 計画の目標値

バス利用者は、平成10年から平成18年にかけて、バス利用者は20%以上減少しています。

長岡市総合計画（平成19年3月策定）では、バス利用者の減少傾向に歯止めをかけ、平成22年に現状の利用者数(平成16年～18年の平均)を維持することを目標としています。

将来の人口減少と少子化により、利用者数の維持は大変厳しい状況が予想されますが、本計画を着実に進め、現状の利用者数を維持し、自家用車利用からの転換などによって公共交通を利用する割合（分担率）を高めることを目指します。

また、公共交通活性化方策によってバス利用環境の向上を図り、公共交通機関に満足している市民の割合を増やすことを目標とします。

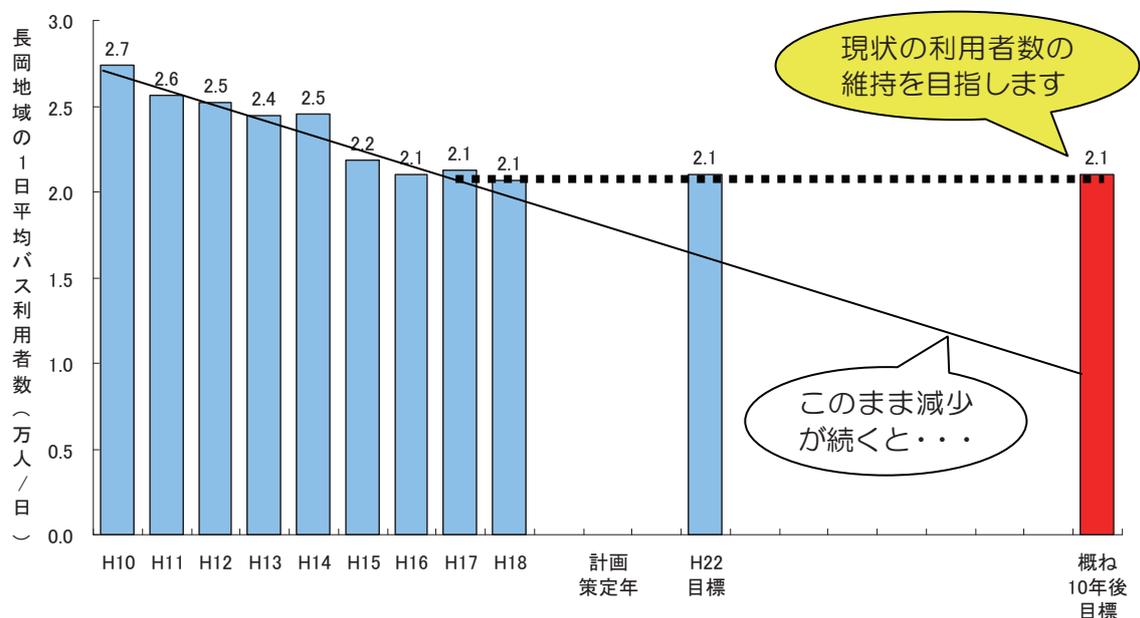


図 9-3 バス利用者数の目標

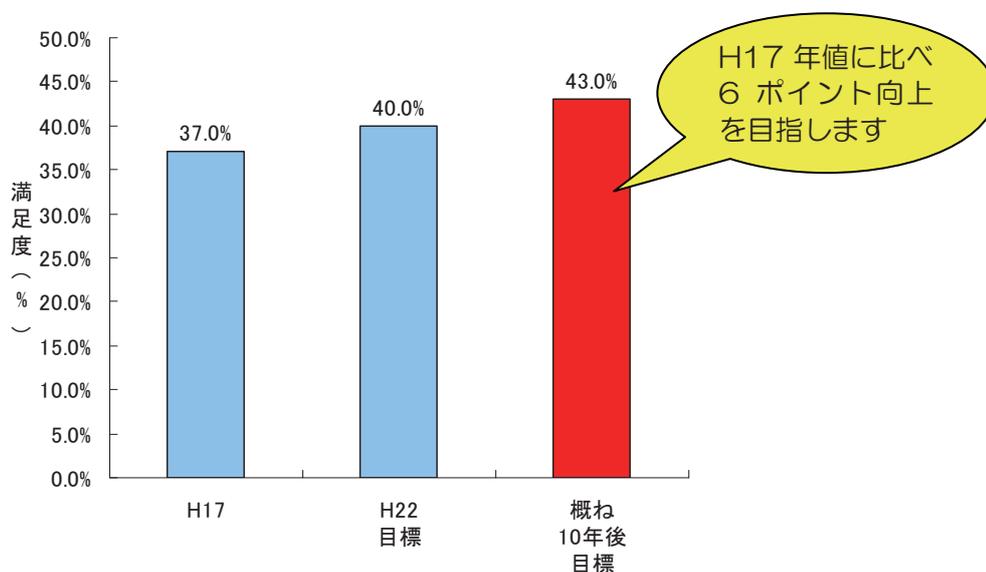


図 9-4 公共交通機関に満足している市民割合の目標

## 参考資料

### 1. 長岡市公共交通基本計画策定委員会

長岡市公共交通基本計画策定委員会 委員名簿

	氏名	所属等
委員長	松本 昌二	長岡技術科学大学 教授
副委員長	鯉江 康正	長岡大学 教授
委員	池田 尚	会社員
委員	大橋 操	長岡市消費者協会 副会長
委員	桑原 眞二	越路地域委員
委員	後藤 良至	寺泊観光協会 理事
委員	酒井 俊一	長岡市老人クラブ連合会 理事
委員	長谷川 令子	主婦
委員	藤田 君男	農業
委員	内山 和之	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 総務部企画室長
委員	魚野 智	越後交通株式会社 乗合バス課長
委員	小川 浩司	長岡市ハイヤー協会 副会長
委員	小池 良平 (浅間 雄三)	国土交通省 北陸信越運輸局新潟運輸支局 首席運輸企画専門官
委員	戸松 裕 (橋本 一浩)	新潟県交通政策局 交通政策課長
委員	大久保敏夫 (本間 勝)	新潟県長岡警察署 交通課長
委員	池津 勝敏 (磯田 達伸)	長岡市 都市整備部長

※ 敬称略、( ) は途中退任者

### 2. 検討経過

年月日	内容
平成19年 8月 7日	第1回委員会：公共交通基本計画の目標、基本方針について
平成19年 9月	アンケート調査の実施
平成19年10月23日	第2回委員会：長岡市における公共交通の問題点、課題について
平成19年12月21日	第3回委員会：公共交通基本計画の基本方針について
平成20年 3月27日	第4回委員会：バス運行に関する施策について
平成20年 7月29日	第5回委員会：公共交通活性化方策、公共交通基本計画(素案)について
平成20年9月5日～30日	パブリックコメントの実施
平成20年11月14日	第6回委員会：パブリックコメントの結果、公共交通基本計画(案)について

長岡市公共交通基本計画

平成20年12月

発行 長岡市  
〒940-8501 新潟県長岡市幸町 2-1-1  
TEL 0258-35-1122(代表)

編集 長岡市 都市整備部 交通政策課

