

長岡市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 3 月

長岡市

<目 次>

第1章 計画の目的および関連計画の整理	1
1.1 計画策定の目的	2
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の区域	3
1.4 計画の期間	3
1.5 関連計画の整理	4
(1) 関連計画	4
(2) 各種計画における地域公共交通に求められる役割	4
(3) 公共交通に関するこれまでの事業実施状況	5
第2章 地域および公共交通の現状	7
2.1 地域の特性	8
(1) 人口	8
(2) 自動車の利用状況	10
(3) 各交通手段の分担率	10
(4) 通常時と冬期の移動手手段	11
(5) 高齢者の運転状況	12
2.2 公共交通の特性	14
(1) 長岡市の道路網	14
(2) 長岡市の道路渋滞状況	15
(3) 長岡市の路線バス・鉄道	16
(4) 路線バス・鉄道の運行頻度	18
(5) 基幹病院と路線バス・鉄道の位置関係	20
(6) 主要施設と路線バス・鉄道の位置関係	21
(7) 観光地と路線バス・鉄道の位置関係	23
(8) タクシーの営業エリア	25
(9) バス待ち環境	27
(10) パークアンドライド	28
(11) バリアフリー化	29
(12) ノーマイカーデー	29
(13) 公共交通についての話し合いの場を有している地域	30
第3章 市民の移動実態・ニーズの現状	31
3.1 市民の移動実態	32
(1) 路線バス・鉄道・タクシーの利用状況	32
(2) 路線バスに対する補助金	33
(3) 外出状況、外出頻度	34

(4) 高校生と高齢者の主な外出先	35
(5) 長岡市と近隣自治体との流動状況【国勢調査より】	36
(6) 長岡駅への流動	38
(7) 出発時間帯と帰宅時間帯	39
(8) バスの利用頻度・バスを利用する理由	40
(9) 移動手段の組み合わせ	41
(10) 鉄道の利用頻度、駅までの交通手段	42
(11) 送迎をしてくれる人の有無	43
3.2 市民の意向	45
(1) バスの満足度	46
(2) バスを利用しない理由	47
(3) バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み	48
(4) バスの運行見直しについて	50
(5) 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み	51
第4章 公共交通の課題	53
第5章 基本的な方針および目標	58
5.1 基本的な方針	59
5.2 目標	62
5.3 各交通手段の役割	63
5.4 公共交通体系概念図	64
第6章 目標達成のための施策・事業	65
6.1 課題・目標・施策・事業の対応関係	66
6.2 各施策・事業の詳細	67
第7章 計画の達成状況の評価	92
7.1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進	93
7.2 評価指標と目標値の設定	93
(1) 検証（Check）および改善（Action）の時期	93
(2) 評価指標と目標値の設定	93
巻末資料	98
長岡市地域公共交通協議会の設置	99

第1章 計画の目的および関連計画の整理

1.1 計画策定の目的

本市では、平成 21 年度に「長岡市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」を策定し、地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針を定めました。

しかしながら、この連携計画策定後において、本市では、少子高齢化の進行、長岡東西道路の整備など道路網の変化や基幹病院である立川総合病院の移転など、公共交通およびその利用者を取り巻く環境が変化しています。また、高齢者の運転免許返納者は年々増加しており、高齢者が自ら運転しなくても良い公共交通網の形成がより一層求められます。

そこで、これらの状況の変化を受けて、まちづくりとの連携や地域全体を対象とした面的な公共交通網の再構築を検討するため、長岡市地域公共交通網形成計画を策定するものです。

1.2 計画の位置付け

- 「長岡市地域公共交通網形成計画」は、長岡市総合計画を踏まえた公共交通のマスタープランとして位置付けられます。
- また、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指す「立地適正化計画」と連携する計画です。

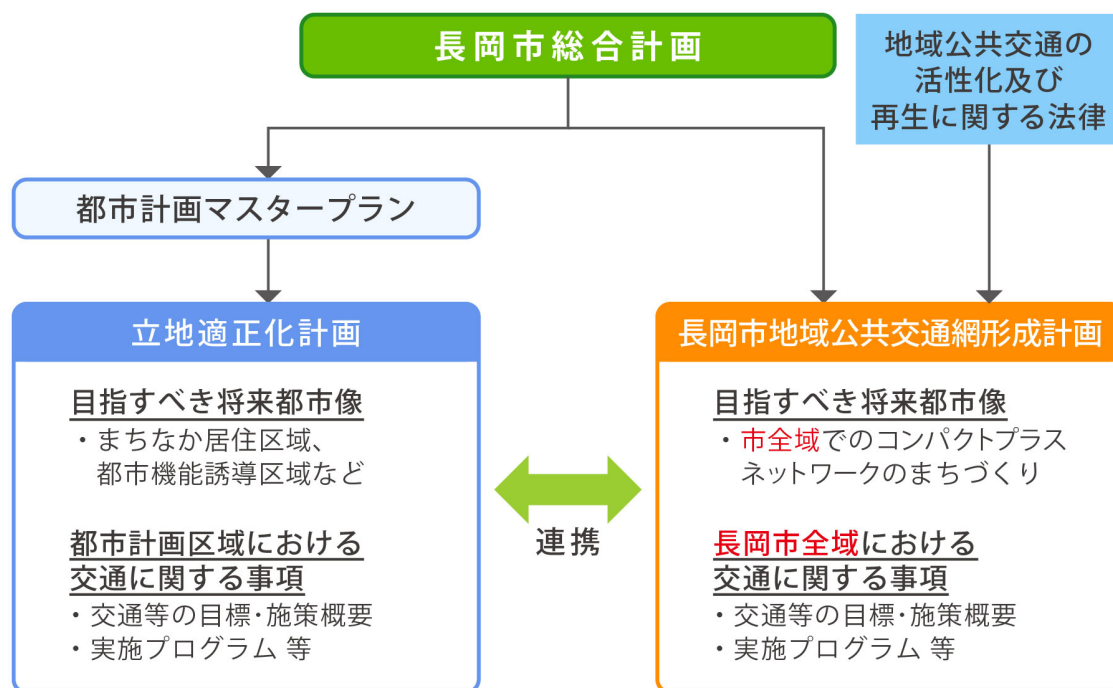


図 計画の位置付け

1.3 計画の区域

○計画の区域は、長岡市全域とします。

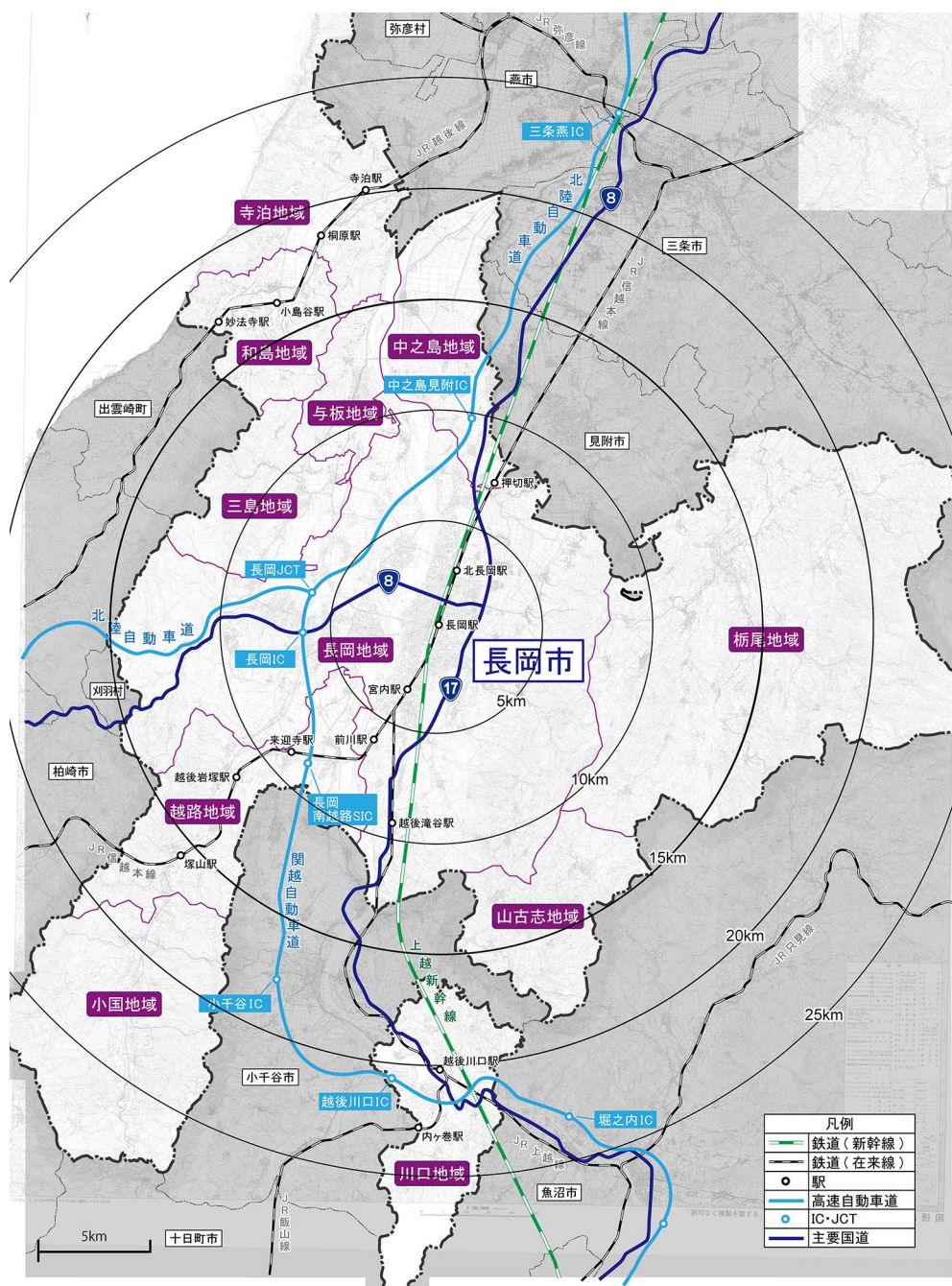


図 計画の区域

1.4 計画の期間

○計画の期間は、5年間（平成29年度～平成33年度）とします。

○ただし、地域公共交通に求められる役割および位置付けについては、総合計画等に合わせて約10年後（平成37年度）をイメージして検討します。

1.5 関連計画の整理

(1) 関連計画

○関連計画を下表に示します。

表 関連計画

計画	計画の期間
長岡市総合計画	平成 28 年度～平成 37 年度
長岡市都市計画マスタープラン	平成 22 年度～平成 31 年度
立地適正化計画	平成 29 年度～平成 38 年度
長岡市地域公共交通総合連携計画	平成 22 年度～平成 30 年度
都市・地域総合交通戦略	策定中（平成 28 年度時点）

(2) 各種計画における地域公共交通に求められる役割

○各種計画で定められている目標や施策等から、地域公共交通には下表に示す役割および位置付けが求められています。

表 各種計画における地域公共交通に求められる役割および位置付け

計画	求められる役割
長岡市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ○都心地区へのアクセスのほか、市内の地域間や周辺自治体とのアクセスにすぐれた、市域全体を見据えた「ネットワーク」を構築する役割。 ○「コンパクトなまちづくり」と一体となって、持続可能なまちづくりを推進する役割。 ○地域コミュニティ活動の活性化を促進し、さらなる「市民力・地域力」の向上を図り、地域の足を守る役割。
長岡市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ○都市の活力を生み出し、地域生活を支える「都心地区」および「地域拠点」を公共交通網で結ぶ役割。 ○「コンパクトなまちづくり」を推進し、高齢社会への対応と環境負荷の低減を図るため、過度な自動車利用から公共交通への利用転換を促進する役割。 ○道路整備（ラダー型広域幹線道路網^{※1}）と公共交通の利用促進を組み合わせながら、総合的な交通戦略を推進します。
立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「コンパクトなまちづくり^{※2}」との連携（立地適正化計画と地域公共交通再編実施計画の連携）。

※1 市の中央部を流れる信濃川を軸として、道路が「はしご（＝ラダー）状」に配置されていること。

※2 立地適正化計画では、居住誘導を図り都市機能を集約するため、施策を実施。

(3) 公共交通に関するこれまでの事業実施状況

○平成 22 年 3 月に策定した「長岡市地域公共交通総合連携計画」では、5 つの目標を設定し、これを達成するために行う 16 の事業を挙げています。

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実情により、需要が少なく、維持することが困難だったり、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】 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（アオーレ長岡）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および環境への負荷の軽減等を進めるため、交通事業者、行政、住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。

図 連携計画での目標

○ここでは、16 の事業について、その内容と実施状況を整理します。

【参考】 地域公共交通総合連携計画の期間

・ 計画期間：平成 22 年度～平成 30 年度

（重点施策実施期間：平成 23 年度～平成 25 年度）

表 公共交通に関するこれまでの事業実施状況

項目	No.	事業名／実施主体	実施主体	事業目的	事業実施状況
基幹路線	①	和島地域への運行見直し (頻度、時間帯)	長岡市	●「頻度」「時間帯」について運行見直しを行い、 利便性の向上を図る。	・H23年度：乗合タクシーの社会実験を開始 ・H24年度：予約制の試験導入 ・ “ ”：本格運行を開始(夏休み等の一部期間は予約制)
	②	寺泊地域への運行見直し (時間帯)	長岡市	●「時間帯」について運行見直しを行い、利便性の 向上を図る。	・H23年度：寺泊線夜間増便の社会実験を開始 ・H24年度：本格運行を開始
市街地路線	③	南循環線の運行見直し (経路、時間帯、頻度)	長岡市	●「経路」「時間帯」「頻度」について運行見直し を行い、利便性の向上を図る。	・H21年度：長岡中央総合病院までルートを延伸 ・H22年度：利用実態に合わせ休日の最終便を減便 ・H23年度：沿線住民および利用者に対しアンケート調査を実施 ・H25年度：長岡中央総合病院利用者における交通手段調査の実施 ・H28年度：宮内環状線・宮内川崎環状線として、長岡駅東口を発着点とする路線に変更
	④	中央循環線の運行見直し (時間帯)	長岡市	●「時間帯」について運行見直しを行い、利便性の 向上を図る。	・H21年度：内回り、外回りの夕方便を増便 ・H23年度：長岡西病院へのアクセス向上のため、三ツ郷屋町、古正寺町方面まで経路を延伸
	⑤	シャトルバスの運行 (頻度、時間帯、料金等)	長岡市	●土地利用の変化(シビックコア地区の整備)に対 応するため、利便性の高いバスを運行する。	・H20年度：運行開始 ・H21年度：南町1丁目バス停を新設 ・H22年度：市民防災センター前バス停を新設 ・H23年度：本格運行開始ーシビックコア地区の各施設整備完了
土地利用に合っ た運行経路等の 見直し	⑥	千秋が原地区、塚・古正寺地 区への運行経路見直し (柏崎線、越路線、小国線等)	越後交通(株)	●塚・古正寺地区の開発整備など、土地利用の変化 に対応した運行経路に見直す。 ●交通が集中している長生橋から大手大橋へ運行経 路を見直すことにより、定時制の確保を図る。	・郊外線：柏崎線の一部の便において、大手大橋経由へ見直し ・市街地線：江陽環状線を新設 ・定時制の確保については、フェニックス大橋の開通による交通量の分散により改善が見られる
	⑦	川崎地区のバス停設置の検討	長岡国道事務所	●川崎地区の新たな土地利用に対応するため、新た にバス停を設置することを検討する。	・H22年度：長岡国道事務所がバス停設置に関する検討(現地調査)を実施 ・本線と側道に高低差があり、その段差解消が必要 ・本線または側道にバス停を設置するためには、バスベイ設置が必要 ・現状では、往復4.5便/日(栃尾線)が運行している
空白地域等の 公共交通	⑧	住民が主体となったコミュニ ティバス等の運行	長岡市地域公共交通協議会 (運行：住民団体等)	●住民が主体的になって取り組むことで、住民の使 いやすい公共交通を効率的かつ効果的に運営する。	・H24年度：小国地域で運行開始 ・H25年度：川口地域で運行開始 ・H26年度：山古志地域で運行開始 ・中之島地域・和島地域では、公共交通に関する勉強会や先進地視察を実施
バス待ち環境の 改善	⑨	バス停上屋の整備	長岡市 地元団体	●バス停上屋を整備し、バス待ち環境を改善する。	・公共公益施設や集客施設の周辺などの利用客の多いバス停、および乗り継ぎ拠点となるバス停を 対象に、14箇所整備(H22年度～H28年度)
分かりやすい 情報提供	⑩	バスロケーションシステムの 導入拡大	長岡国道事務所 長岡市 越後交通(株)	●バスロケーションシステムを導入拡大し、分かり やすい情報提供を行う。	・H24年度：「中越バスi」のサービスを拡大し「ながおかバスi」に変更
	⑪	バス位置表示モニターの設置	施設管理者 長岡市	●バス位置表示モニターを設置し、分かりやすい情 報提供を行う。	・H23年度：アオーレ長岡1階、長岡駅2階に「長岡市総合交通案内モニター」を設置 ※今後、バス位置情報の配信を検討
	⑫	分かりやすい公共交通マップ の作成	長岡市 越後交通(株)	●公共交通マップを作成し、分かりやすい情報提供 を行う。	・公共交通マップの試作品を作成した。
乗り継ぎ環境の 改善	⑬	分かりやすい案内	長岡市	●分かりやすい案内(総合案内板、案内誘導、系統 化)を行うことで、バスの乗り継ぎ環境を改善する。	・H23年度：アオーレ長岡1階、長岡駅2階に「長岡市総合交通案内モニター」を設置 (⑪と同様) ・ “ ”：長岡駅前バスターミナルに、多言語に対応した案内誘導板を整備 (北陸信越運輸局)
マイカーから公 共交通への乗り 換え利便性向上	⑭	パークアンドライドの推進	長岡国道事務所 長岡市	●パークアンドライドを推進し、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。	・H23年度：大積高速バス停駐車場 供用 ・H24・25年度：支所の駐車場等を活用したパークアンドライドを試行的に実施 ・H25年度：長岡IC石動駐車場 拡張区間供用(長岡国道事務所) 長岡IC石動第2駐車場 供用(長岡市) 押切駅南側駐車場 供用(長岡市) ・H26年度：押切駅北側駐車場 供用(長岡市)
車両のバリアフ リー化	⑮	低床バスの導入促進	長岡市	●高齢者、障害者等が乗り降りしやすい低床バス の導入を促進し、利便性の向上を図る。	・H28年1月末現在、乗合バス194台(高速バス24台を除く)のうち、54台に低床バス(ノンステップ バス・ワンステップバス)が導入された(導入率27.8%)
意識啓発活動の 推進	⑯	モビリティマネジメントの 推進	長岡市	●意識啓発活動を行い、公共交通の利用を促す。	・ノーマイカーデーを毎年実施 ・H25年度：ノーマイカーデーの実施に合わせて、「かしこい通勤」に関する情報や、「クルマを使わ ない通勤」について考える機会を提供 ・加盟店で一定額以上の買い物をした人にバス券(お買い物バス券)を進呈

第2章 地域および公共交通の現状

2.1 地域の特性

(1) 人口

- 長岡市の総人口は、平成7年の約29.3万人をピークに減少しており、今後も人口減少は進行すると予想されています。
- 平成7年から平成22年の人口増減率は、長岡地域と三島地域で微増となっていますが、他の地域では減少となっています。特に、山古志地域・小国地域・栃尾地域・川口地域の減少率が高くなっています。
- 長岡市の高齢化率は年々増加傾向であり、今後も人口減少と少子高齢化が進行することが予想されます。地域別で見ると、市中心部から離れた地域での高齢化率が高くなっています。

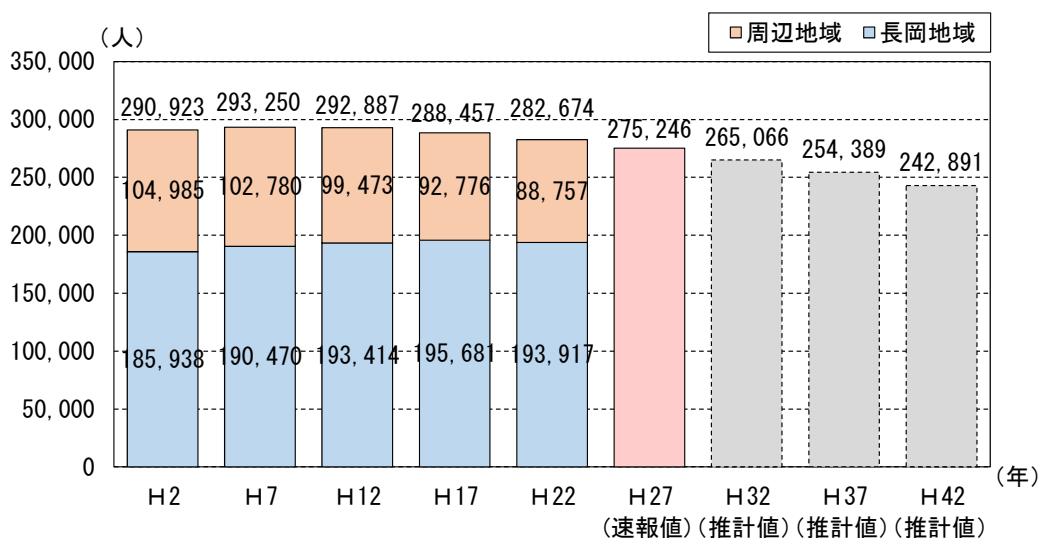


図 人口の推移

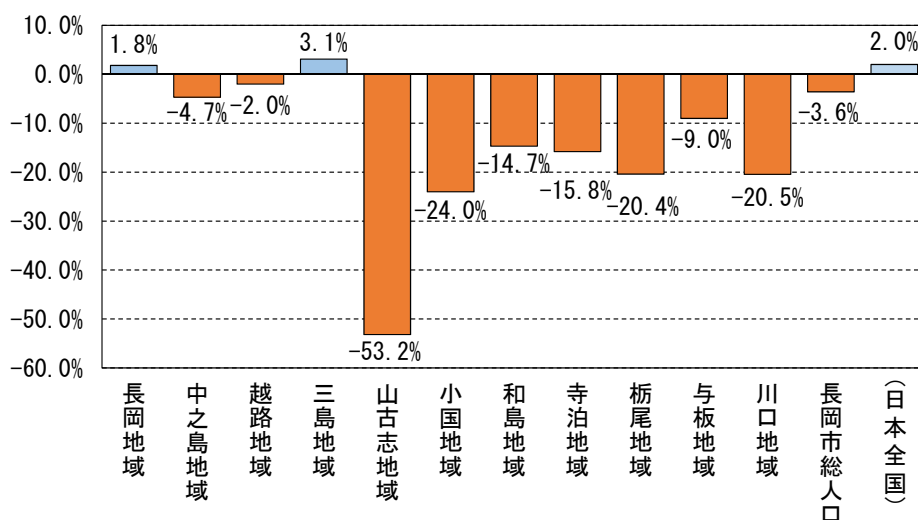


図 平成7年度から平成22年度の人口増減率

出典：国勢調査

※将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所による推計値。

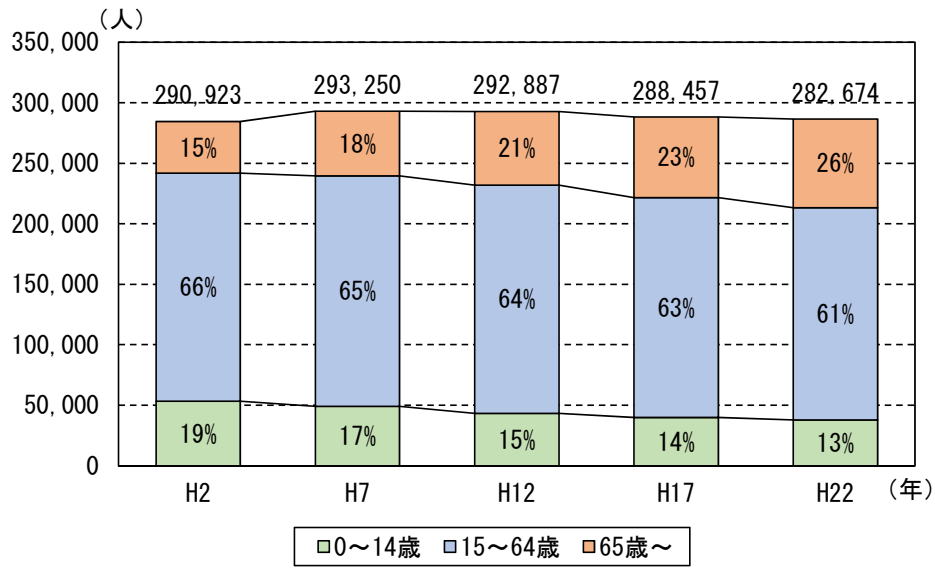


図 年齢層の推移

出典：国勢調査

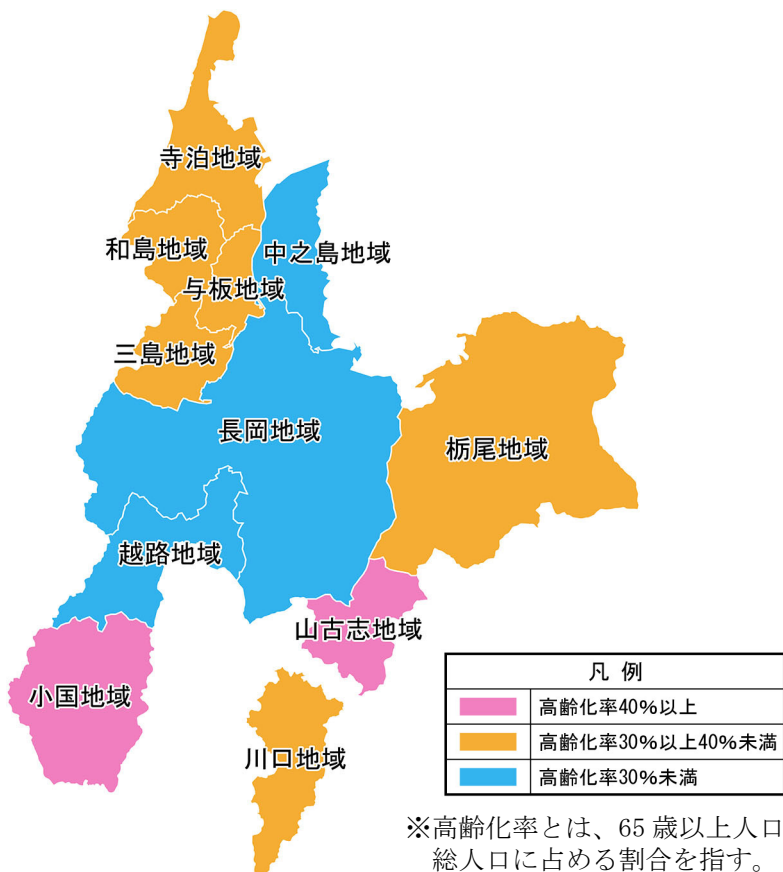


図 地域別の高齢化率

出典：住民基本台帳（H28.4）

(2) 自動車の利用状況

○長岡市の自動車分担率は、平成12年度から平成22年度の10年間で全ての地域で増加しており、日本全国と比較して高い割合となっています。

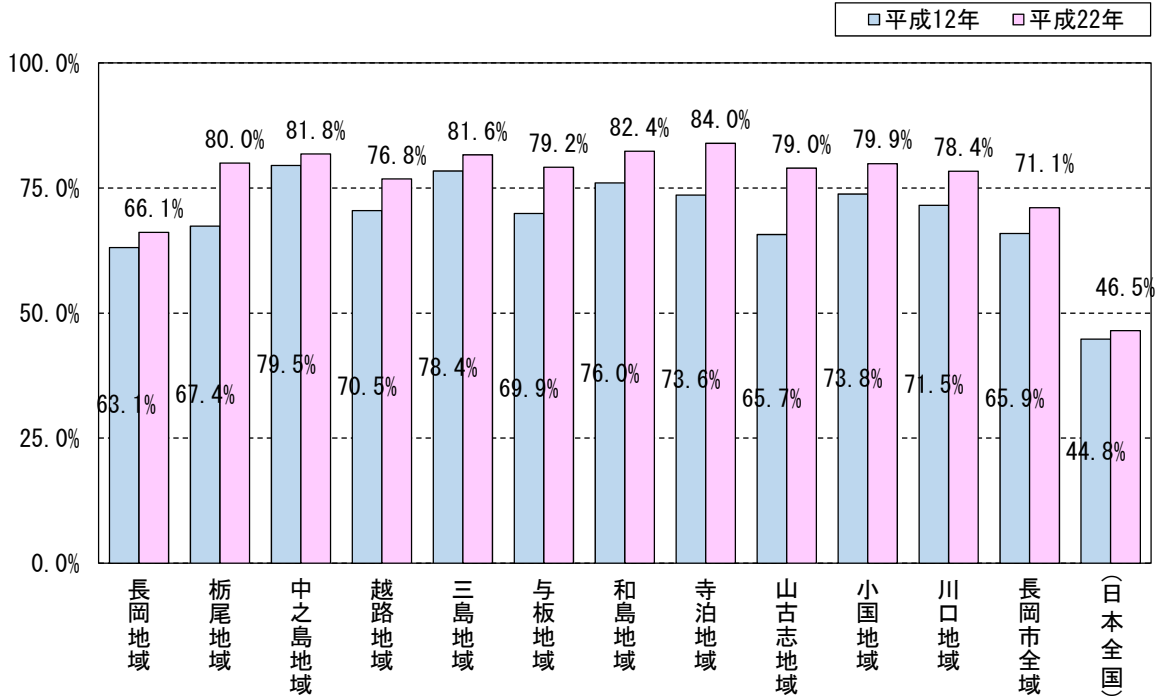


図 通勤・通学における自動車分担率の変化

出典：国勢調査

(3) 各交通手段の分担率

○自家用車が約74%と非常に高い値となっています。

○公共交通については、乗合バスが5.6%、鉄道・電車が3.5%となっています。

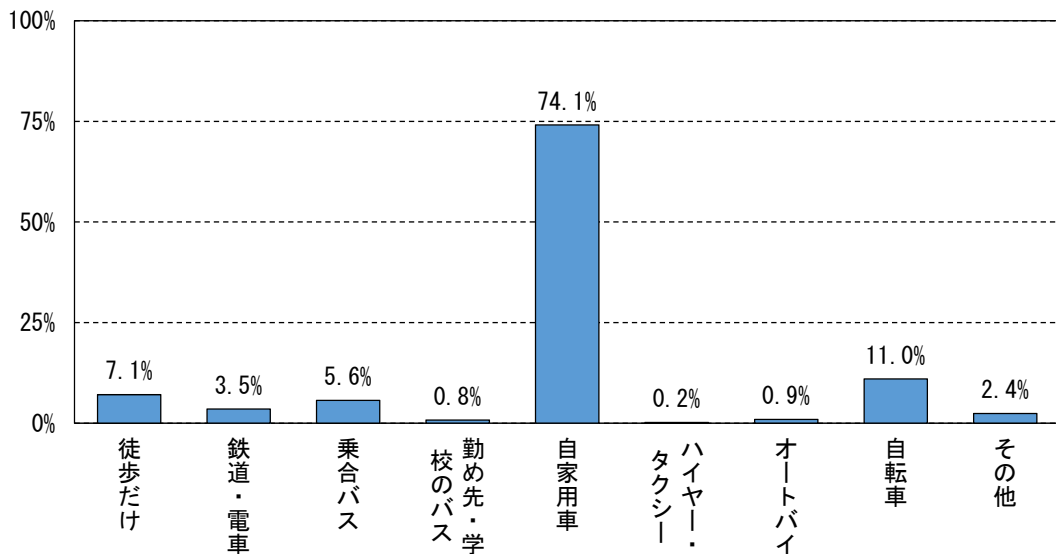


図 各交通手段の分担率

出典：平成22年国勢調査

(4) 通常時と冬期の移動手段

○移動手段（通常）は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、次いで「家族などの送迎」となっています。通勤・通学は、他の目的と比較して「路線バス」、「自転車」、「鉄道」の割合が高く、買い物および通院は「自家用車」の割合が高くなっています。

○通常時と冬期の移動手段を比較すると、冬期は自転車の利用ができないため、「家族などの送迎」、「路線バス」の割合が増加しています。

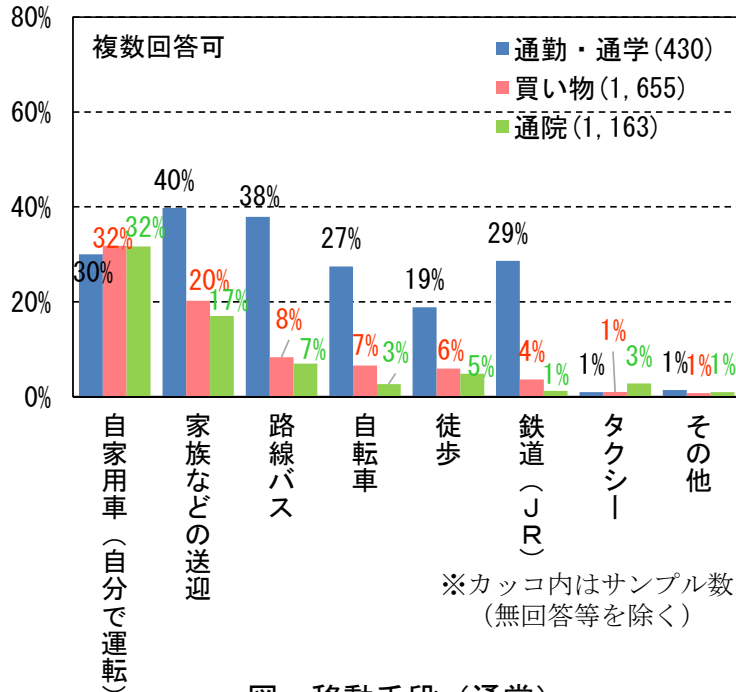


図 移動手段（通常）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

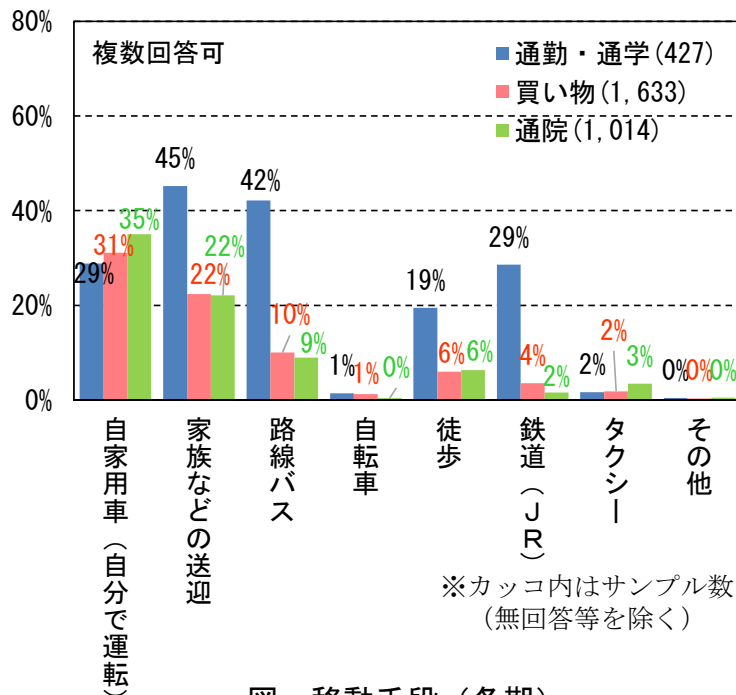


図 移動手段（冬期）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(5) 高齢者の運転状況

- 新潟県の運転免許保有者数は横ばいで推移していますが、高齢化率が増加しているため、今後高齢者ドライバーが増加するものと考えられます。
- 高齢者（65歳以上）の加害事故割合は年々増加しています。また、1万人当たり第一当事者死亡数は70歳を超えると高い値となっています。
- 申請による運転免許の取り消し件数は、年々増加しています。今後、認知機能検査が強化されれば、高齢者の運転免許返納者が増加し、公共交通の重要性がより増すものと考えられます。
- 長岡市では、高齢者等の運転免許返納者に対して、公共交通機関利用券（越後交通バス回数券、長岡市内共通タクシー券等）を交付する高齢者等運転免許自主返納支援事業を実施しており、支援件数は年々増加しています。

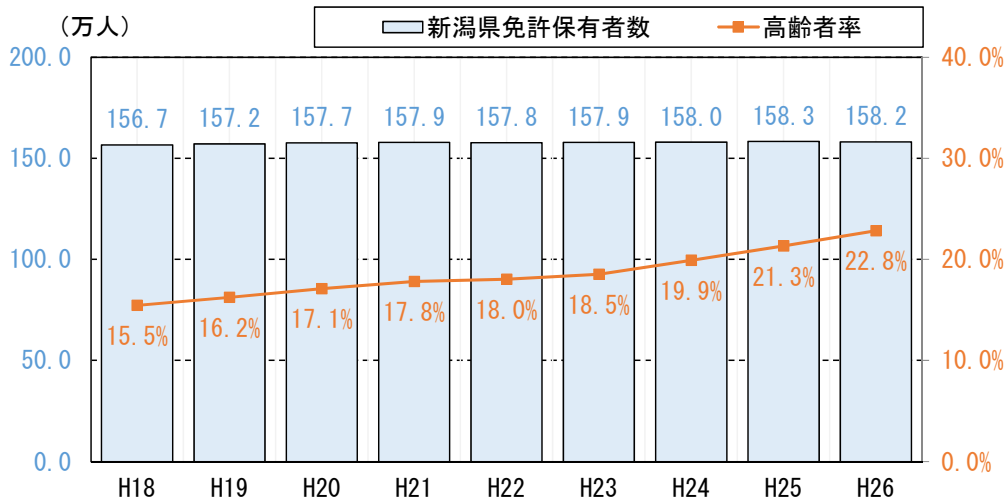


図 免許保有者数と高齢化率の推移【新潟県全体】

出典：平成26年度新潟県交通年鑑

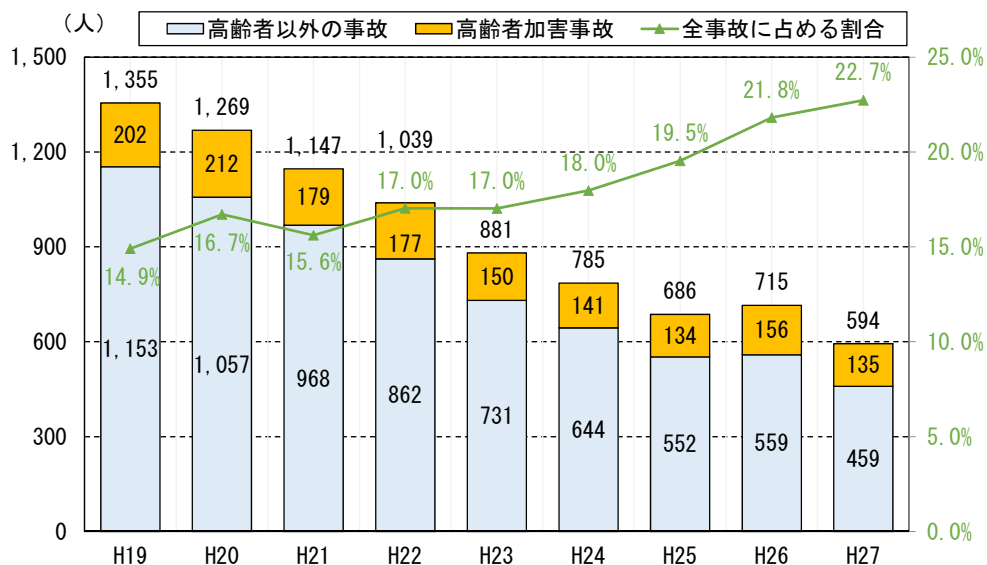


図 高齢者(65歳以上)の加害事故割合の推移【長岡市】

出典：新潟県警察資料

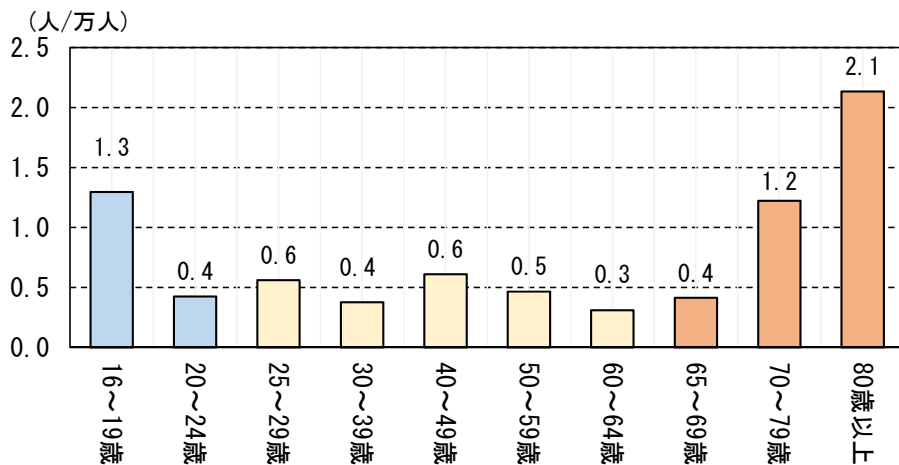


図 平成 26 年度の年齢階層別 1 万人当たり第一当事者死亡数【新潟県全体】

出典：平成 26 年度新潟県交通年鑑

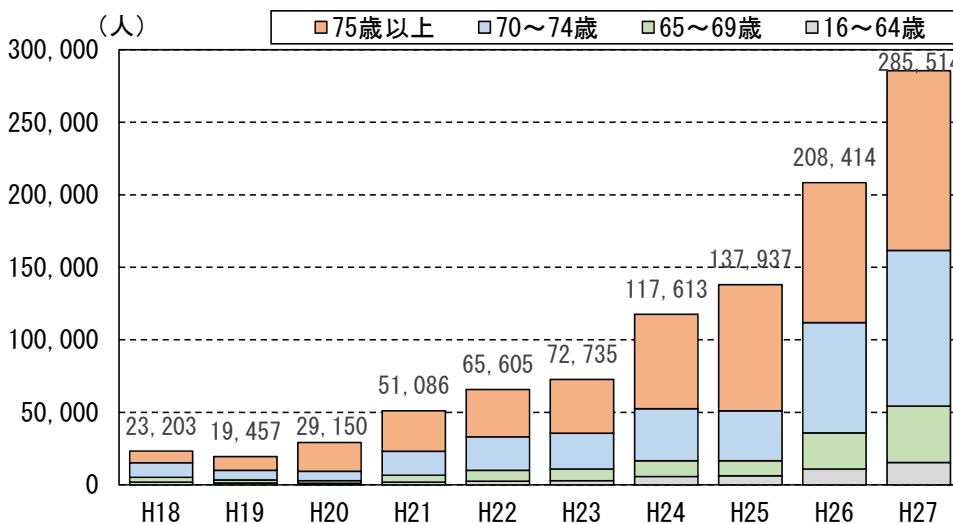


図 申請による運転免許の取り消し件数の推移【全国】

出典：平成 27 年版運転免許統計

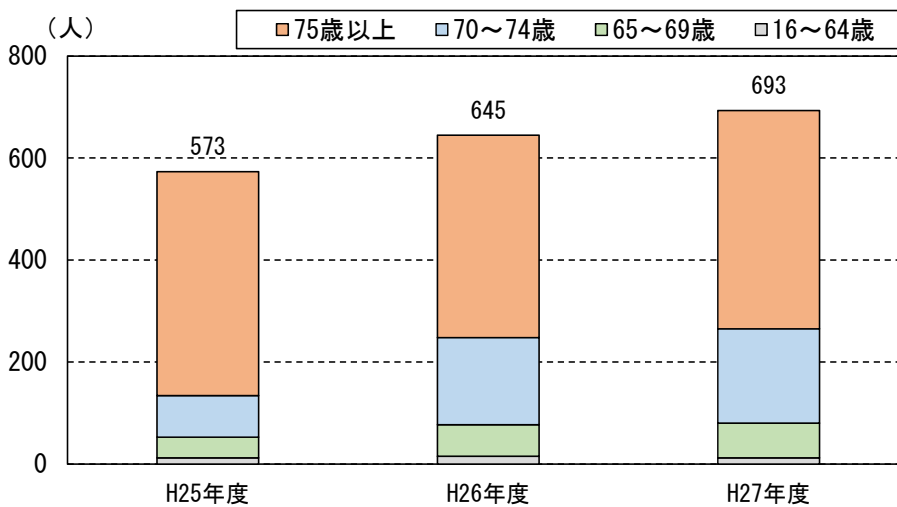


図 高齢者等運転免許自主返納支援件数【長岡市】

出典：長岡市資料

2.2 公共交通の特性

(1) 長岡市の道路網

- 高速道路（関越・北陸自動車道）および直轄国道※¹・補助国道※²が軸となり、長岡市の道路網を形成しています。
 - 最近では、フェニックス大橋（平成 25 年 11 月 24 日開通）、左岸バイパス（平成 25 年 11 月 24 日開通）等の整備が行われました。
- ※¹ 直轄国道：国が管理する一般国道。主要都市・施設（港湾・空港など）を結び、広域道路網を形成する。区間は政令で指定される。
- ※² 直轄国道以外の一般国道。都府県や政令市が管理を行う。

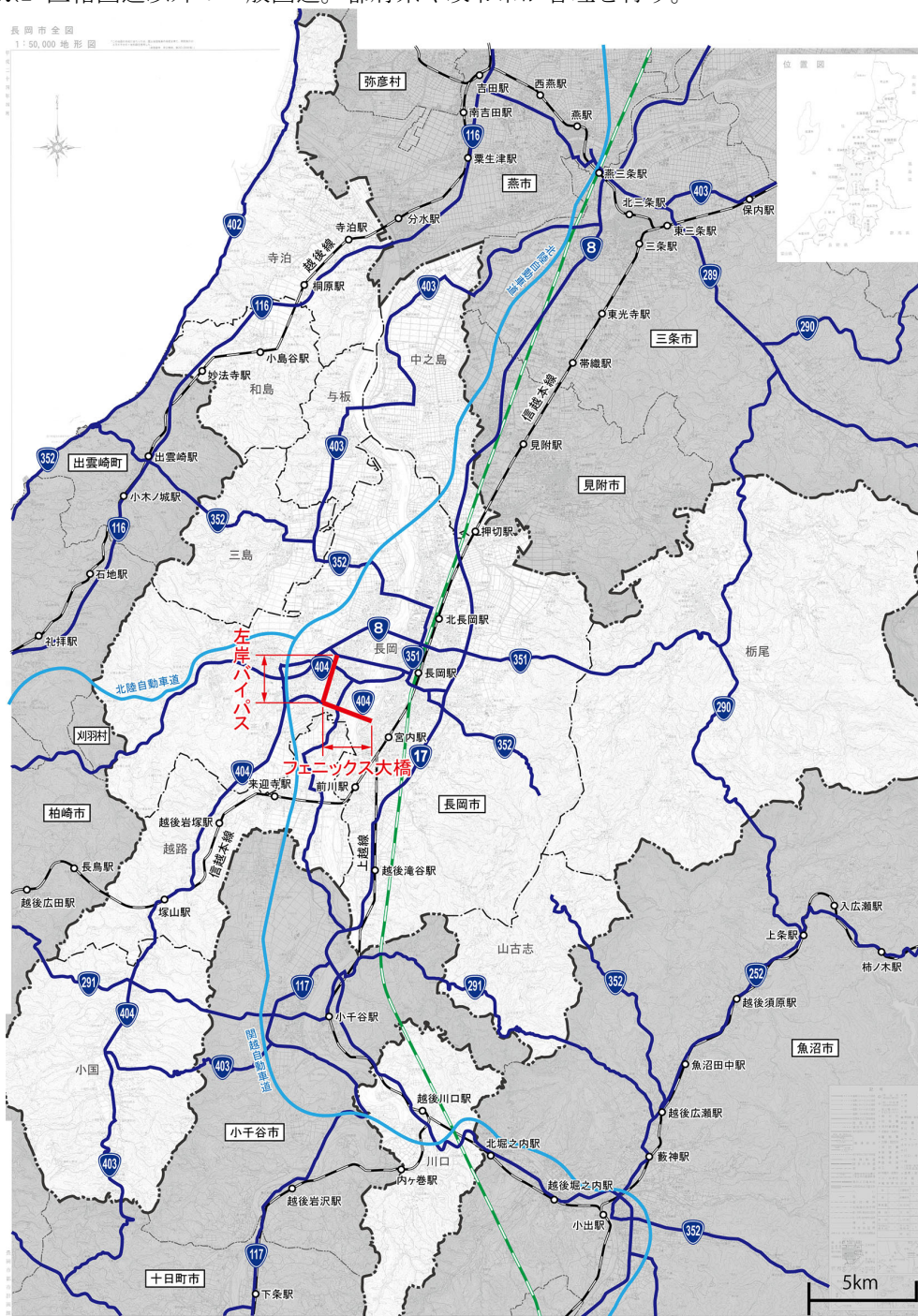


図 長岡市の道路網

(2) 長岡市の道路渋滞状況

- 長岡市の都心部に主要渋滞箇所や主要渋滞区間が集中しています。
- また、信濃川渡河部や鉄道横断部で渋滞が発生しています。

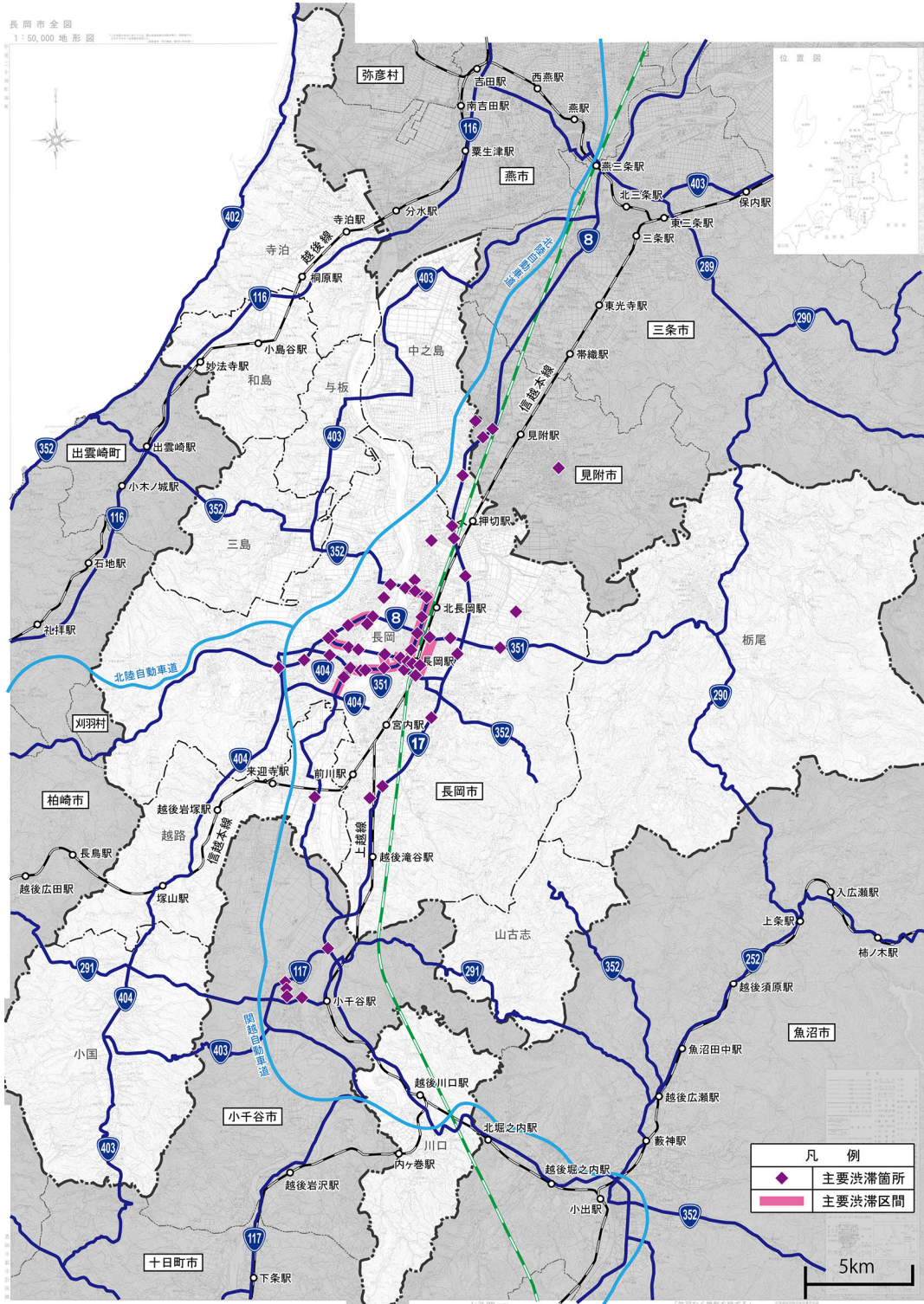


図 長岡市の道路渋滞状況

※主要渋滞箇所・主要渋滞区間とは、新潟県渋滞対策協議会において、パブリックコメントの結果および最新データ等による検証から選定が行われた渋滞の程度が大きい箇所や区間（平成25年1月に選定）。

(3) 長岡市の路線バス・鉄道

- バス路線は、長岡駅を中心として放射状に約 60 路線運行されており、長岡駅と周辺地域を結ぶ路線は概ね確保されています。
- 小国地域、川口地域、山古志地域の 3 地域では、住民（特定非営利活動法人）が主体となったコミュニティバスの運営が行われています。
- 長岡市内には、信越本線・上越線・越後線の鉄道 3 路線が通っています。

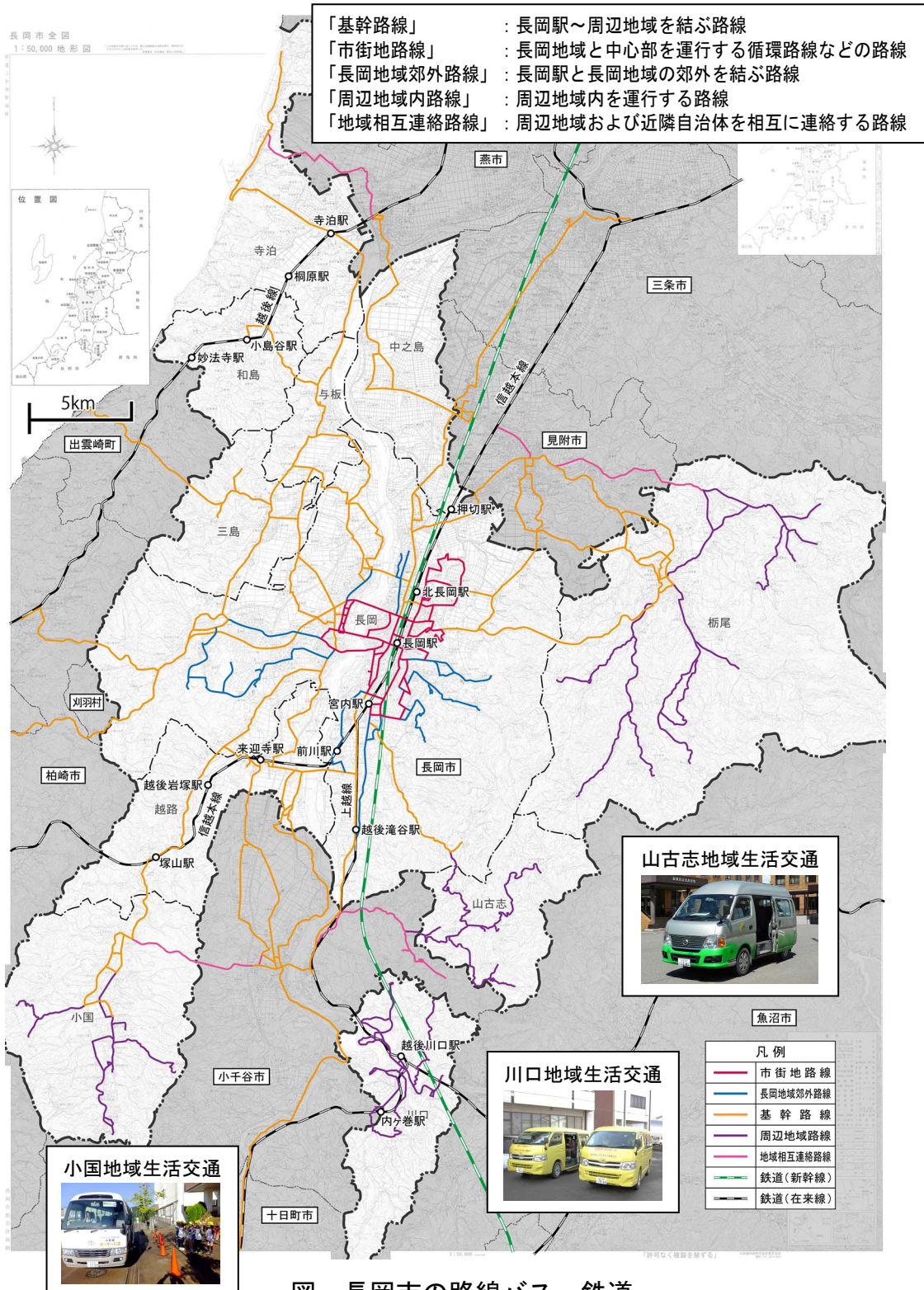


図 長岡市の路線バス・鉄道

- 周辺地域に公共交通空白地が点在しており、特に寺泊地域・和島地域・中之島地域に多く見られます。
- 公共交通空白地のうち、比較的人口密度が高いのは、長岡地域の市街地周辺および中之島地域の東部（見附市との境界付近）となっています。

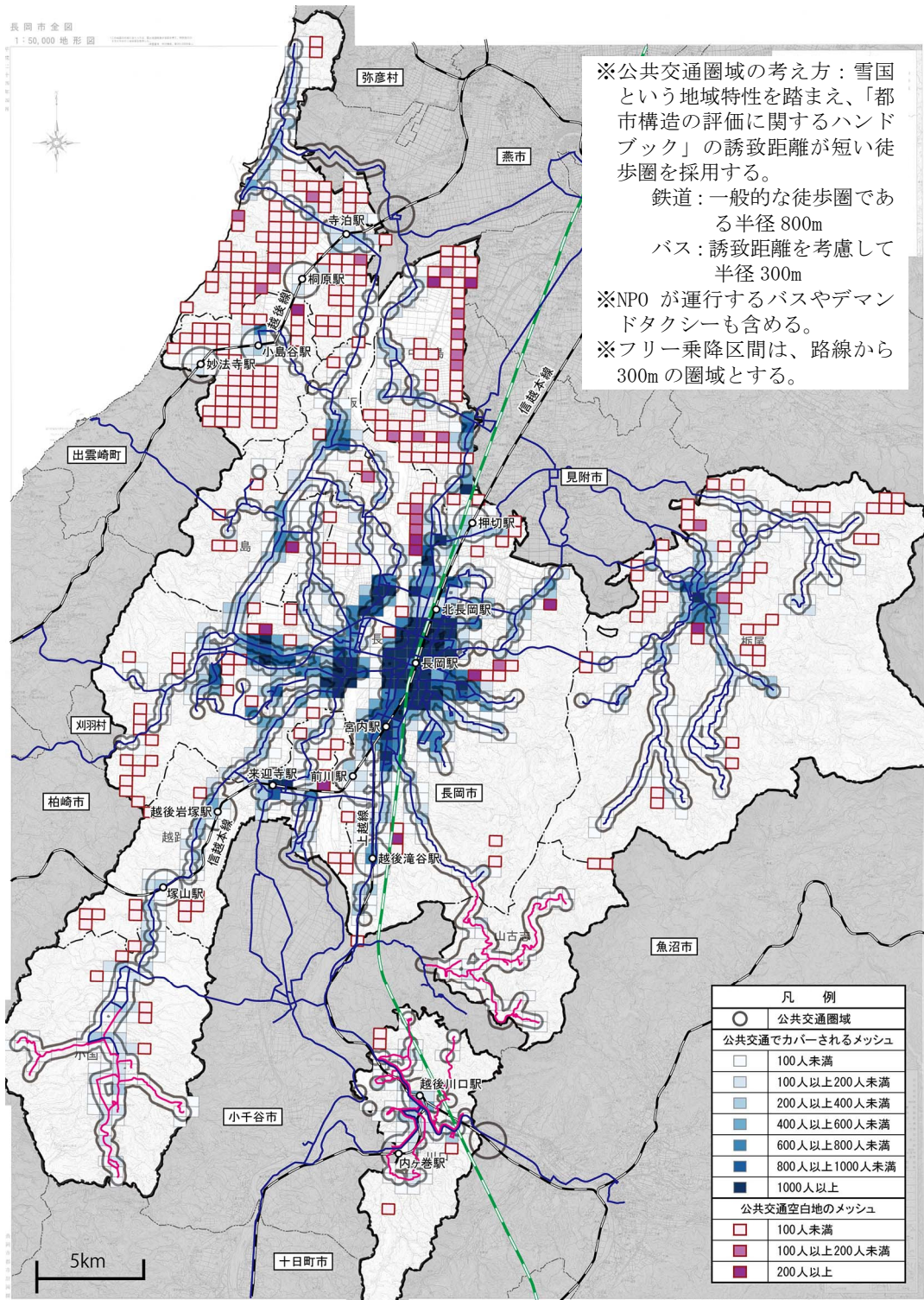


図 公共交通空白地の分布状況

出典：平成22年国勢調査（人口メッシュデータ）

(4) 路線バス・鉄道の運行頻度

○路線バスの運行頻度は、長岡駅から離れていくにしたがって少なくなっています。

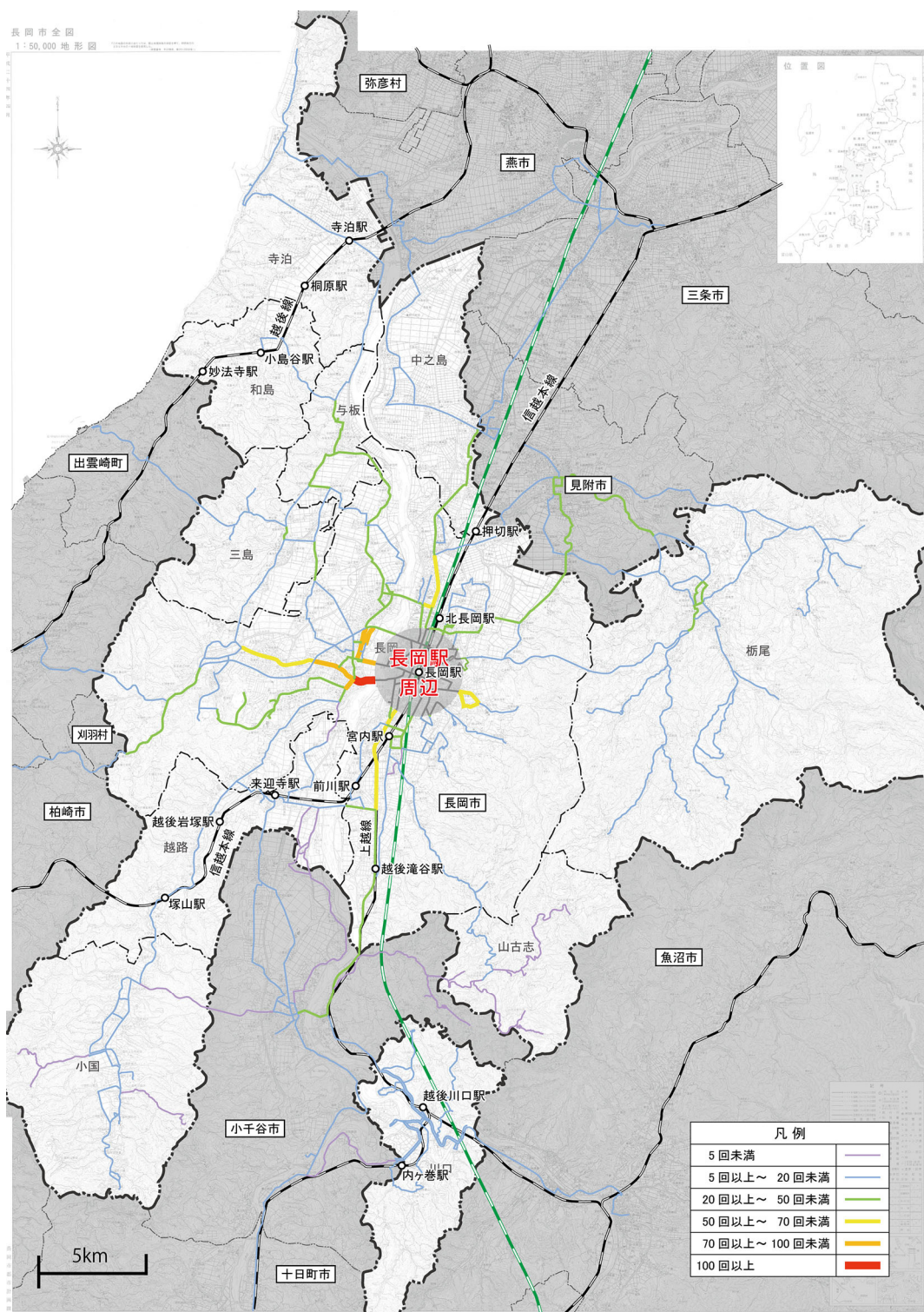


図 路線バスの運行頻度

※運行頻度とは、平日 1 日当たりの片道を 0.5 とした運行回数。

○鉄道の運行頻度は、信越本線の長岡駅以北（新潟方面）が 30 回/日程度と最も高く、越後線が 11 回/日と最も少なくなっています。

表 鉄道の運行頻度

路線	駅	新津・新潟方面 (下り)	柏崎・直江津方面 (上り)	運行頻度 (上下計)
信越本線	押切駅	25	24	24.5
	北長岡駅	25	24	24.5
	長岡駅	35	26	30.5
	宮内駅	20	20	20
	前川駅	15	16	15.5
	来迎寺駅	21	21	21
	越後岩塚駅	15	16	15.5
	塚山駅	15	16	15.5

路線	駅	長岡方面 (下り)	浦佐・越後湯沢方面 (上り)	運行頻度 (上下計)
上越線	長岡駅	—	18	18
	宮内駅	17	17	17
	越後滝谷駅	17	17	17
	越後川口駅	18	15	16.5

路線	駅	新津・新潟方面 (下り)	柏崎・直江津方面 (上り)	運行頻度 (上下計)
越後線	寺泊駅	11	11	11
	桐原駅	11	11	11
	小島谷駅	11	11	11
	妙法寺駅	11	11	11

(5) 基幹病院と路線バス・鉄道の位置関係

- 長岡市の基幹病院（長岡赤十字病院、長岡中央総合病院、立川総合病院）へは、全て路線バスで行くことができます。一方で、基幹病院は鉄道駅から離れています。
- 平成 28 年 11 月に立川総合病院が上条地区に移転したため、南循環線および関連する路線バスの経路変更を行いました。

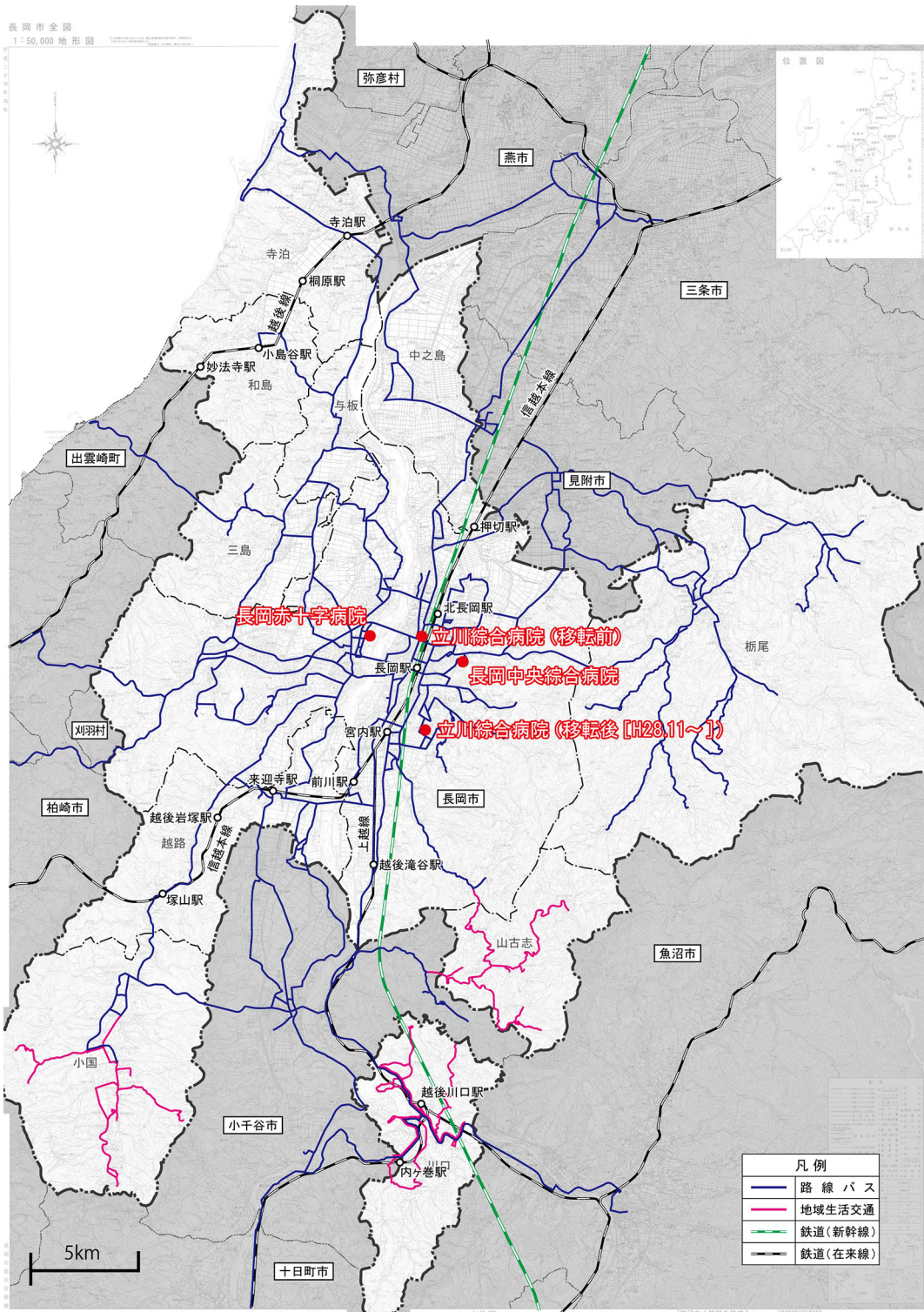


図 基幹病院と路線バス・鉄道の位置関係

(6) 主要施設と路線バス・鉄道の位置関係

○長岡市の主要施設※は、概ね路線バスおよび鉄道沿いに位置しています。

※主要施設とは公共施設、小学校、中学校、高校、病床数 20 以上の医療施設、大規模店舗とする。

a) 長岡地域

○長岡駅周辺および千秋・古正寺地区に主要施設が集中しています。

○他の地域と比べて主要施設数が多く、概ね路線バスおよび鉄道沿いに位置しています。また、タクシー営業所が多く立地しています。

b) 中之島地域

○中之島地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。

○中之島地域に病院はなく、全て診療所・個人医院となっています。

○主要施設は概ねバス路線および鉄道沿いに位置しています。

c) 越路地域

○越路地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。

○越路地域に病院はなく、全て診療所・個人医院となっています。

○主要施設は概ねバス路線および鉄道沿いに位置しています。

d) 三島地域

○三島地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。

○三島地域には大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m²以上）がありません。

○主要施設は概ねバス路線沿いに位置しています。

e) 山古志地域

○山古志地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。

○山古志地域に病院はなく、全て診療所となっています。

○山古志地域には大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m²以上）および工業団地がありません。

○主要施設は概ねバス路線沿いに位置しています。

f) 小国地域

○小国地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。

※小学校は、平成 29 年 4 月に 1 つに統合される予定です（場所：渋海小学校の位置）。

○小国地域に病院はなく、全て診療所・個人医院となっています。

○小国地域には大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m²以上）がありません。

○主要施設は概ねバス路線沿いに位置しています。

g) 和島地域

- 和島地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。
- 和島地域に病院はなく、全て個人医院となっています。
- 主要施設のうち、医療施設・公共施設はバス路線および鉄道沿いに位置していますが、地域の西部に位置している商業施設・工業団地の付近には路線バスおよび鉄道が通っていません。

h) 寺泊地域

- 寺泊地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。
- 寺泊地域に病院はなく、全て診療所・個人医院となっています。
- 主要施設は概ねバス路線および鉄道沿いに位置しています。

i) 栃尾地域

- 中心部に主要施設が集中していますが、一部の小学校は周辺部にも位置しています。
- 栃尾地域に病院はなく、全て診療所・個人医院となっています。
- 主要施設は概ねバス路線に位置しています。

j) 与板地域

- 中心部に主要施設が集中しています。
- 与板地域に病院はなく、全て個人医院となっています。
- 与板地域には大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡以上）がありません。
- 主要施設は概ねバス路線沿いに位置しています。

k) 川口地域

- 川口地域に高校はなく、小中学校のみとなっています。
- 川口地域に病院はなく、全て診療所・個人医院となっています。
- 川口地域には大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡以上）がありません。
- 主要施設は概ねバス路線および鉄道沿いに位置しています。

(7) 観光地と路線バス・鉄道の位置関係

○路線バスを観光に使う人の多くは長岡駅を起点としています。

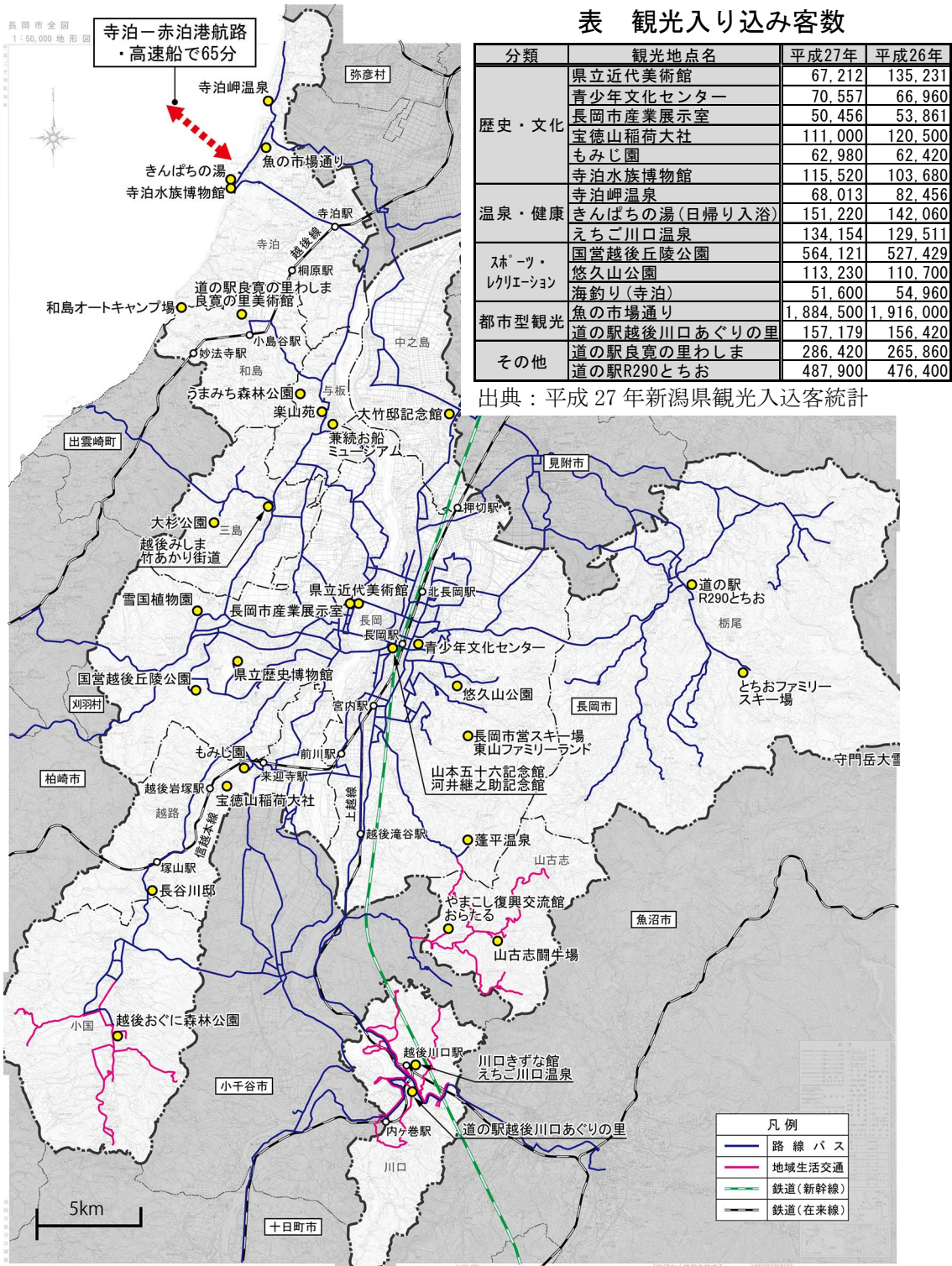


図 観光地と路線バス・鉄道の位置関係

※観光地は、平成27年新潟県観光入込客統計および越後長岡観光ガイドマップ&マップ舞たび長岡

○旅行会社および各タクシー事業者による観光タクシーが運行されており、観光地を周遊することが可能となっています。

○長岡市の観光入り込み客数の推移をみると、H23年からH27年にかけて約54万人（約8%）増加しており、微増傾向にあります。

名称	運行主体	料金	運行日	運行コース
駅から観タクン	J R 東日本 びゅう	2 時間コース：1 台 6,200 円 3 時間コース：1 台 9,300 円	通年	4 コース【例】 国営越後丘陵公園の花々・県立歴史博物館と笹だんごの里(2 時間) 長岡駅→国営越後丘陵公園又は新潟県立歴史博物館→宮本東方町・江口だんご本店→長岡駅
観光デマンドタクシー (観光乗合タクシー)	長岡市ハイヤー協会	おひとり 1,000 円	季節運行	季節に合わせてコースを設定【例】 栃尾と山古志コース(約 3 時間) 長岡駅→秋葉神社→農村レストラン→道の駅 R 2 9 0 とちお→アルパカ牧場→山古志→長岡駅

出典：J R 東日本びゅう、長岡市ハイヤー協会

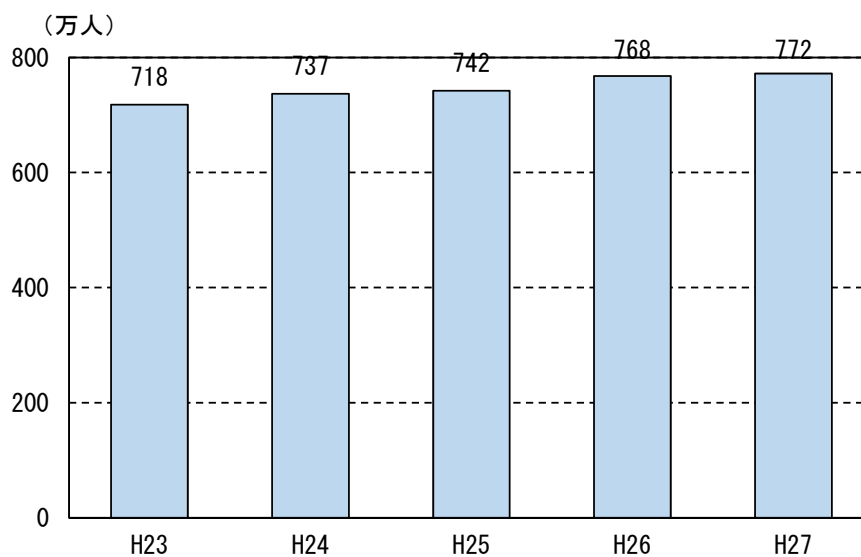


図 長岡市の観光入り込み客数の推移

出典：新潟県観光入込客統計

表 タクシー事業者

タクシー事業者	営業区域名					
	長岡交通圏	長岡市C	長岡市D	長岡市E	長岡市F	長岡市G
	長岡地域 越路地域 山古志地域	中之島 地域	三島地域 寺泊地域 和島地域 与板地域	小国地 域	栃尾地 域	川口地域
三越タクシー株式会社	○	○	○		○	○
中越交通株式会社	○	○	○			
長岡タクシー株式会社	○		○		○	○
つばめタクシー株式会社	○		○		○	○
株式会社カンコー	○	○				
旭タクシー株式会社	○		○			
相互タクシー株式会社	○					
有限会社大手交通	○					
第一タクシー株式会社	○	○				
大河津観光有限会社	○（越路地域のみ）		○			
有限会社出雲崎交通	○（越路地域のみ）		○			
寺泊交通株式会社	○（越路地域のみ）		○			
魚沼タクシー株式会社	○			○		○
第2新興タクシー株式会社		○				
株式会社中央タクシー			○（一部地 域）			
地藏堂タクシー有限会社	○（一部地域）	○	○（一部地 域）			
加茂タクシー有限会社		○				
三条タクシー株式会社		○				
日の丸観光タクシー株式 会社		○				
株式会社エス. タクシー		○				
柏崎タクシー株式会社	○（越路地域のみ）		○	○		
遠山タクシー株式会社				○		
大和タクシー株式会社				○		
株式会社みつけタクシー	○（一部地域）	○			○	○（一部地 域）
栃尾タクシー有限会社	○（一部地域）				○	○（一部地 域）
秋葉タクシー株式会社	○（一部地域）				○	○（一部地 域）
小千谷タクシー株式会社						○
ひかり交通株式会社						○
株式会社小出タクシー						○
奥只見タクシー株式会社						○
事業者数	18	11	11	4	6	11

資料：北陸信越運輸局

(9) バス待ち環境

a) バス停上屋（待合所）整備

- 長岡市では、快適にバスを待つことができるようにバス停上屋を整備し、バス待ち環境を改善しています。
- 連携計画において、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として41箇所を選定し、平成22年度から平成28年度までに16箇所を整備しました。
- 長岡市では、町内会などがバス停留所の上屋を設置する際に補助金（長岡市バス待合所設置事業補助金）を交付しており、制度を開始した平成9年度から平成28年度までに、この制度を活用し36箇所が整備されています。

表 連携計画で整備箇所として位置づけられたバス停留所整備状況

連携計画No	整備状況	上屋整備バス停	計画への位置づけ		進行方向	道路管理者
			集客施設			
1	済	長岡商業高校前	長岡商業高校		長岡駅 ⇒	新潟県
1		長岡商業高校前	長岡商業高校		⇒ 長岡駅	新潟県（商業高校）
2		幸町1丁目（消防署前）	長岡工業高校		⇒ 長岡駅	長岡市
2		幸町1丁目（消防署前）	長岡工業高校		長岡駅 ⇒	長岡市
3		宮内3丁目	長岡農業高校		長岡駅 ⇒	新潟県
3	済	宮内3丁目	長岡農業高校		⇒ 長岡駅	新潟県
4		片貝入口	長岡工業高等専門学校		⇒ 長岡駅	長岡市
5		長岡地域振興局前	新潟県長岡地域振興局		長岡駅 ⇒	長岡市
6	済	大手大橋東詰	バス相互乗り継ぎ		⇒ 長岡駅	新潟県
6		大手大橋東詰	バス相互乗り継ぎ		長岡駅 ⇒	新潟県
7	済	宮内駅前※上下併用			—	長岡市
8	済	村松回転場※上下併用			—	その他
9		市民体育館前	市民体育館		長岡駅 ⇒	新潟県
9		市民体育館前	市民体育館		⇒ 長岡駅	新潟県
10	済	ハイブ長岡	ハイブ長岡		長岡駅 ⇒	長岡市
10	済	ハイブ長岡	ハイブ長岡		⇒ 長岡駅	長岡市
11		越後丘陵公園※上下併用	越後丘陵公園		—	国交省
12	済	県立近代美術館	県立近代美術館、リリックホール		⇒ 長岡駅	長岡市
13	済	センタープラザ前	リバーサイド千秋・Tジョイ		⇒ 長岡駅	長岡市
13	済	センタープラザ前	リバーサイド千秋・Tジョイ		長岡駅 ⇒	長岡市
14	済	大手大橋西詰	イオン長岡店、長岡アークプラザ南		長岡駅 ⇒	新潟県
15	済	西長岡案内所	長岡アークプラザ南、長岡西病院		⇒ 長岡駅	新潟県
16		三ツ郷屋	長岡アークプラザ南、長岡西病院		⇒ 長岡駅	新潟県
16		三ツ郷屋	長岡アークプラザ南、長岡西病院		長岡駅 ⇒	新潟県
17		本社営業所	本社営業所		⇒ 長岡駅	長岡市
18	済	大島3丁目			⇒ 長岡駅	長岡市
19	済	喜多町	長岡向陵高校		⇒ 長岡駅	新潟県
19		喜多町	長岡向陵高校		長岡駅 ⇒	新潟県
20		栃尾高校前	栃尾高校		⇒ 長岡駅	長岡市（栃尾支所）
21		栃尾警察署			⇒ 長岡駅	新潟県
21		栃尾警察署			長岡駅 ⇒	新潟県
22		新町	栃尾支所		⇒ 長岡駅	長岡市（栃尾支所）
23		佐渡汽船のりば※上下併用			—	長岡市
24	済	中之島支所前	中之島支所		⇒ 長岡駅	長岡市（中之島支所）
25		与板 ※上下併用	与板維持出張所		—	長岡市（与板支所）
26		三島支所前	三島支所		長岡駅 ⇒	新潟県
27		和島支所前※上下併用	和島支所		—	新潟県
28	済	越路中学校前※上下併用	越路中学校		—	長岡市
29		来迎寺駅前	来迎寺駅		長岡駅 ⇒	新潟県
30		法坂	小国支所		⇒ 長岡駅	新潟県
30		法坂	小国支所		長岡駅 ⇒	新潟県

b) 公共交通情報配信

○バスの位置情報をウェブ上で配信するサービス「ながおかバス i」や目的地に応じた鉄道・バス等の運行時刻が検索できるタッチパネル式の「長岡市総合交通案内モニター」をアオーレ長岡や長岡駅に設置し、公共交通情報を提供しています。

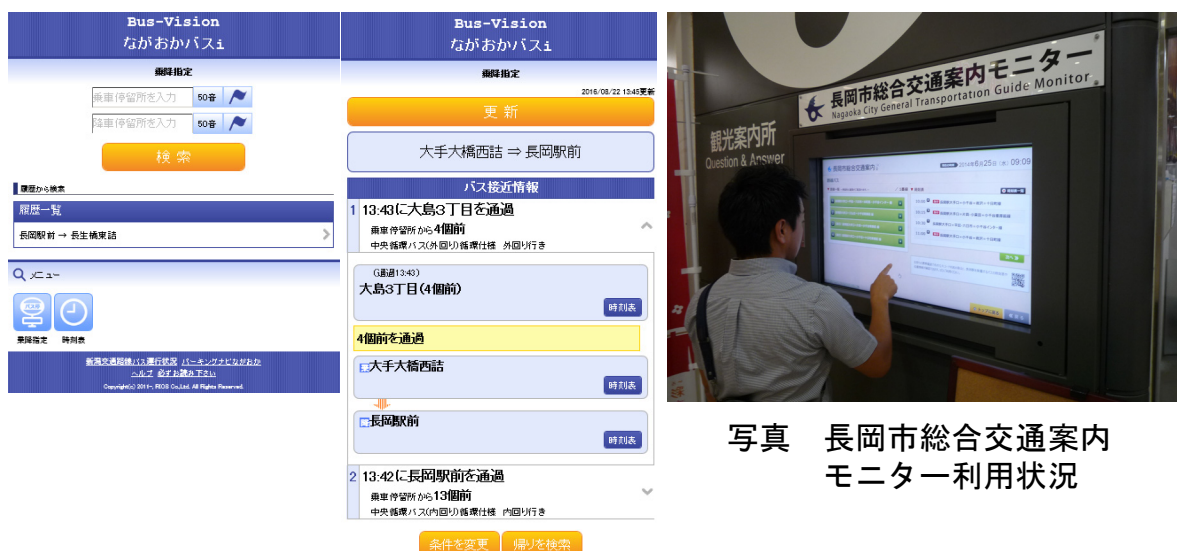


写真 長岡市総合交通案内モニター利用状況

図 スマートフォン検索画面（ながおかバス i）

(10) パークアンドライド

- 市内のJR信越本線9駅のうち前川駅を除いた8駅で、また上越線2駅のうち、越後滝谷駅では駐車場が整備されています。越後線では、4駅全てで駐車場が設置されていません。
- JR 信越本線押切駅については、平成 26 年度までに長岡市でパークアンドライド駐車場を整備しました。
- 高速バスに対しては、バスストップ 3 箇所（長岡北 BS、大積 BS、越路 BS）および長岡インター（石動）において駐車場が整備されています。



写真 押切駅前パークアンドライド駐車場整備および利用状況

(11) バリアフリー化

- 長岡駅周辺地区のバリアフリー化を、重点的かつ一体的に推進するために、平成15年1月に「長岡市交通バリアフリー基本構想」が策定されました。
- 低床バス（ノンステップ・ワンステップバス）の導入率は、長岡駅に乗り入れる乗合バス178台の内66台で37.1%であり、全国の低床バス導入率（58.9%）と比較すると低い割合となっています。これは、長岡市が積雪地帯であり、運行箇所によっては低床バスが走行できない場合があるためです。
- 長岡市は平成32年度末までにステップの全車両数に対する低床バス比率を4割とすることを目標としています。
- 長岡市は、低床バス購入費や駅のバリアフリー化等に対し補助金（長岡市公共交通移動円滑化設備整備費補助金）を交付し、公共交通のバリアフリー化を促進しています。
- 長岡市では、高齢者や障害者等のニーズに迅速に応えられる安全で便利な福祉タクシーを積極的に配置しており、H29.1月時点で58台を導入しています。

(12) ノーマイカーデー

- 長岡市では、温室効果ガスの排出削減、公共交通の利用促進および日常生活における健康増進などの観点を踏まえ、人と環境にやさしい自転車や公共交通などへ自発的に転換する契機としてもらうことを目的として、「ながおかノーマイカーデー」を実施しています。
- 2016年は、参加事業所数が99、実施率（通常自動車通勤者数に占める実施者数の割合）が9.9%となりました。
- 実施方法別内訳をみると、自転車が29.8%と最も多く、次いで公共交通機関の15.0%となっています。

表 ながおかノーマイカーデーの実施結果【実施期間：2016.9.12(月)～18(日)】

2016ながおかノーマイカーデー実施結果		参加事業所数	通常自動車通勤者数(人)	実施者数(人)	実施率(%)	実施方法別内訳(人)							
						公共交通機関	（パークアンドライド駐車場を利用）	自転車	・自動二輪原付	（運相乗り）	（同相乗り）	徒歩	
内訳	民間企業	94	33,850	2,921	8.6%	416	3	762	103	522	645	470	
	国・県関係機関	4	2,718	298	11.0%	54	5	68	23	25	64	59	
	長岡市役所全体	1	24,824	2,567	10.3%	368	31	900	125	247	350	546	
	内訳	本庁等		7,200	1,103	15.3%	194	25	335	93	139	186	131
	内訳	コミセン等その他施設		17,624	1,464	8.3%	174	6	565	32	108	164	415
	個人	(97)	450	327	72.7%	77	2	93	8	23	50	74	
合計		99	61,842	6,113	9.9%	915	41	1,823	259	817	1,109	1,149	
						(15.0%)	(0.7%)	(29.8%)	(4.2%)	(13.4%)	(18.1%)	(18.8%)	
参考	2015ながおかノーマイカーデー実施結果	101	60,116	5,046	8.4%	873	20	1,239	166	707	1,068	973	
						(17.3%)	(0.4%)	(24.6%)	(3.3%)	(14.0%)	(21.1%)	(19.3%)	
2016と2015の比較		▲2	1,726	1,067	1.5%	42	21	584	93	110	41	176	

資料：長岡市 交通政策課

(13) 公共交通についての話し合いの場を有している地域

○公共交通についての話し合いの場を有しているのは、山古志地域・小国地域・和島地域・寺泊地域・川口地域となっています。

○残りの5地域では、公共交通についての話し合いの場は有していません。

表 公共交通についての話し合いの場を有している地域

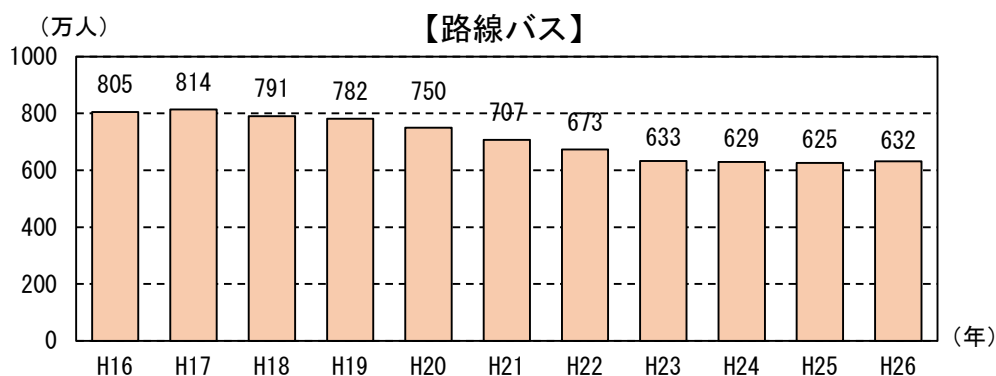
地域	有無	名称	主な参加者
中之島地域	無	—	—
越路地域	無	—	—
三島地域	無	—	—
山古志地域	有	長岡市地域公共交通協議会 山古志地域分科会	長岡市、交通事業者等、公安委員会、 公共交通利用者、関係機関等
小国地域	有	長岡市地域公共交通協議会 小国地域分科会	長岡市、交通事業者等、公安委員会、 公共交通利用者、関係機関等
和島地域	有	和島地域委員会（交通部会）	地域住民代表
寺泊地域	有	寺泊地域委員会（交通部会）	地域住民代表
栃尾地域	無	—	—
与板地域	無	—	—
川口地域	有	長岡市地域公共交通協議会 川口地域分科会	長岡市、交通事業者等、公安委員会、 公共交通利用者、関係機関等

第3章 市民の移動実態・ニーズの現状

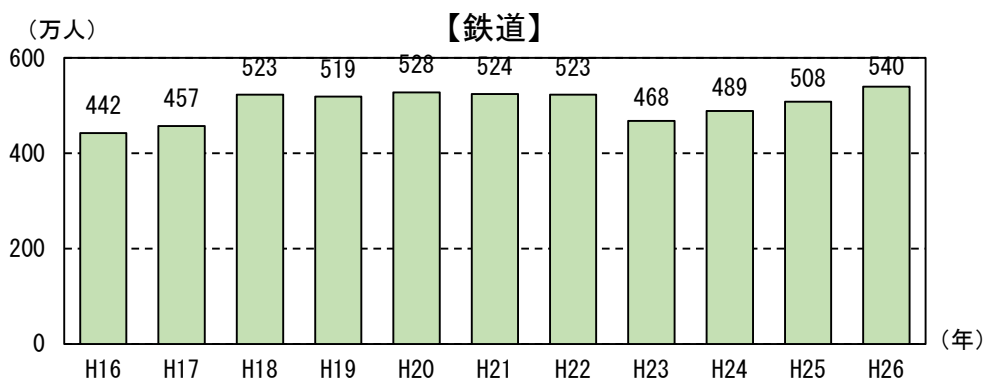
3.1 市民の移動実態

(1) 路線バス・鉄道・タクシーの利用状況

- 旧長岡市内において、バス利用者数は、平成16年から平成26年までの10年間で約170万人（約20%）減少していますが、平成23年以降は630万人程度で推移しています。
- 鉄道利用者数は、平成24年度以降増加傾向となっています。
- タクシー利用者数は、平成22年から平成26年までの5年間で約24万人（約10%）減少しています



※1 越後交通株式会社本社営業所および東営業所管内実績。



※2 平成18年度から合併地域内8駅を追加。

※3 平成23年度以降は有人駅の実績。

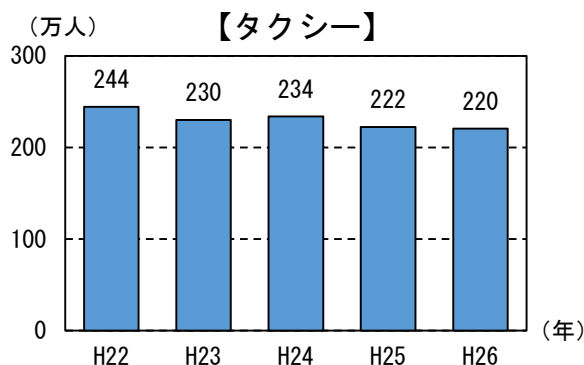


図 路線バス・鉄道・タクシーの利用状況

出典：長岡市統計年鑑（平成27年版）

(2) 路線バスに対する補助金

○路線バスに対する長岡市の補助金は、年々増加しています。平成 28 年度の予算額は 19,610 万円となっており、平成 18 年度の 10,415 万円の約 1.9 倍となっています。

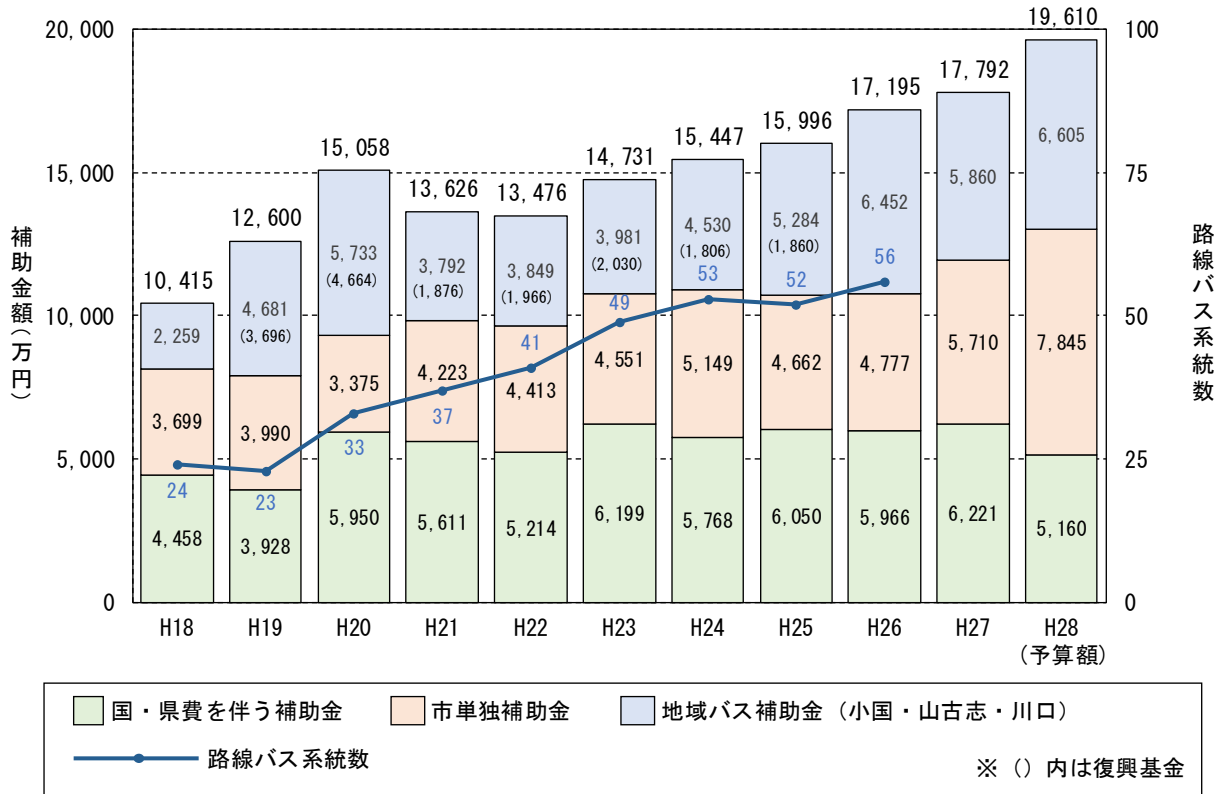


図 補助金額の推移

資料：長岡市 交通政策課

※平成 26 年度からは山古志地域における通学送迎費を含む。

(3) 外出状況、外出頻度

- 最近1ヶ月の外出状況をみると、「通勤・通学」で外出した人は半数以下となっており、「買い物」、「通院」で外出した人は多くなっています。
- 外出頻度は、「通勤・通学」「買い物」「通院」の順で高くなっています。
- 「通勤・通学」はほぼ毎日が91%であるのに対して、「通院」は月に1回程度が55%となっており、外出目的によって頻度は大きく異なります。

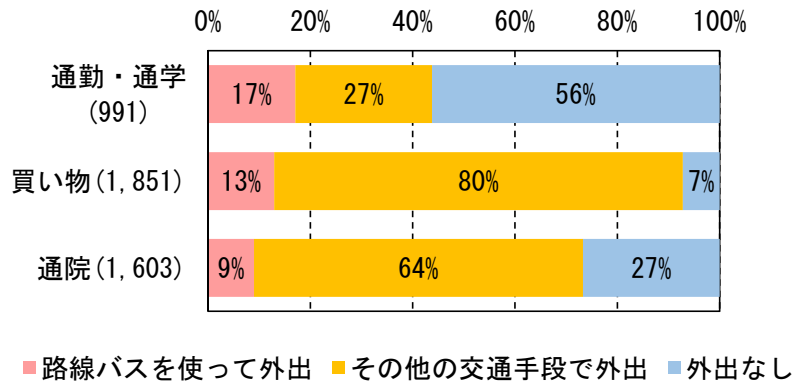


図 外出状況

※1 カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

※2 最近1ヶ月の外出状況

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

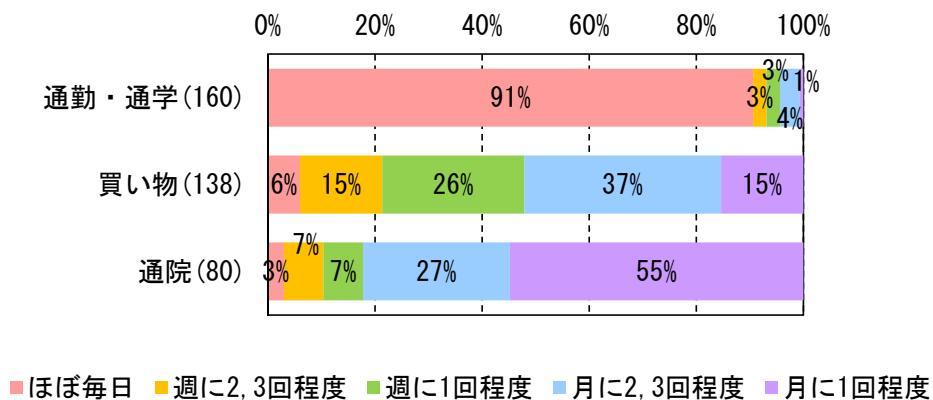


図 外出頻度（路線バス利用者）

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(4) 高校生と高齢者の主な外出先

- 高校生・高齢者ともに長岡地域への移動が多くみられます。
- 長岡地域への距離が遠い地域ほど、合併前の生活圏である近隣自治体への移動が多くみられます。
- 高齢者は、地域内で用事を済ませる傾向にあります。

表 高校生と高齢者の主な外出先

凡例： 長岡地域への移動 近隣自治体への移動 地域内の移動

地域	高校生				高齢者							
	通勤・通学		買い物		通院		通勤・通学		買い物		通院	
	地域	主な施設	地域	主な施設	地域	主な施設	地域	主な施設	地域	主な施設	地域	主な施設
長岡地域	長岡駅周辺	長岡高校など	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋) 食品スーパー	その他長岡地域	長岡赤十字病院	その他長岡地域	川崎町	その他長岡地域	食品スーパー(堀金)	その他長岡地域	立川綜合病院 長岡赤十字病院 個人医院など
	その他長岡地域	長岡向陵高校など	長岡駅周辺	駅前商業施設								
中之島地域	長岡駅周辺	長岡大手高校など	長岡駅周辺	駅前商業施設 大型商業施設(千秋)	千秋・古正寺地区	長岡赤十字病院	地域内	—	長岡駅周辺	駅前商業施設 大型商業施設(千秋)	千秋・古正寺地区	長岡赤十字病院
											長岡駅周辺	立川綜合病院 長岡中央病院
											その他長岡地域	長岡中央病院 個人医院など
											地域内	個人医院など
越路地域	長岡駅周辺	長岡高校など	長岡駅周辺	大型商業施設(千秋) 駅前商業施設	地域内	—	その他長岡地域	—	地域内	食品スーパー(浦) ホームセンター(浦)	地域内	個人医院など
	その他長岡地域	長岡向陵高校など	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋) 駅前商業施設	その他長岡地域	—	地域内	来迎寺 商業施設(浦)	地域内	食品スーパー(浦) ホームセンター(浦)	地域内	個人医院など
小千谷市	小千谷高校など											
三島地域	長岡駅周辺	長岡高校など	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋) 大型商業施設(古正寺) 書店 食品スーパー	その他長岡地域	個人医院など	地域内	三島支所	千秋・古正寺地区	食品スーパー 大型商業施設(千秋)	その他長岡地域	長岡中央病院 長岡赤十字病院
	その他長岡地域	長岡向陵高校など									地域内	三島病院 個人医院など
山古志地域	小千谷市	小千谷西高校など	千秋・古正寺地区	—	千秋・古正寺地区	—	小千谷市	—	その他長岡地域	食品スーパー(宮内町) ホームセンター	その他長岡地域	長岡中央病院 長岡赤十字病院
	その他長岡地域	—	小千谷市	—	地域内	—	その他長岡地域	介護施設 (山古志虫亀)	小千谷市	食品スーパー(三仏生) ホームセンター(千谷川)	地域内	山古志診療所
小国地域	小千谷市	小千谷高校など	小千谷市	食品スーパー	柏崎市	—	地域内	小国支所 介護施設 (小国町新町)	小千谷市	食品スーパー(桜町)	地域内	小国診療所 個人医院など
			長岡駅周辺	大型商業施設(千秋) 長岡駅	小千谷市	—					小千谷市	小千谷総合病院 個人医院など
和島地域	長岡駅周辺	長岡高校など	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋)	—	—	地域内	—	地域内	商業施設(和島)	地域内	個人医院など
									与板地域	食品スーパー、 ホームセンター (与板町江西乙)		
									千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋) 大型商業施設(古正寺)		
									寺泊地域	食品スーパー (寺泊敦ヶ曾根)		
寺泊地域	燕市	分水高校	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋)	燕市	—	地域内	—	地域内	食品スーパー (寺泊敦ヶ曾根)	地域内	寺泊診療所 個人医院など
									食品スーパー (寺泊上田町)	燕市	県立吉田病院 個人医院など	
							燕市	分水	食品スーパー(分水新町)	長岡駅周辺	立川綜合病院 長岡赤十字病院	
										その他長岡地域	—	
栃尾地域	長岡駅周辺	長岡工業高校など	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋)	その他長岡地域	長岡赤十字病院	地域内	商業施設(滝の下町) シルバー人材センター 人面	地域内	食品スーパー(滝の下町) 商業施設(楡原)	地域内	栃尾郷診療所 個人医院など
			長岡駅周辺	駅前商業施設 商業施設(沖田)								
与板地域	長岡駅周辺	長岡高校など	千秋・古正寺地区	大型商業施設(千秋) 大型商業施設(古正寺)	千秋・古正寺地区	—	長岡駅周辺	—	地域内	食品スーパー、 ホームセンター (与板町江西乙)	その他長岡地域	長岡中央病院 立川綜合病院
			長岡駅周辺	駅前商業施設								
川口地域	小千谷市	小千谷西高校など	小千谷市	食品スーパー 城内町	小千谷市	—	地域内	—	小千谷市	食品スーパー ホームセンター(千谷川)	小千谷市	小千谷総合病院 魚沼病院
											地域内	川口診療所 個人医院など

※サンプル数が少ない場合は、主な施設を表示していない。

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(5) 長岡市と近隣自治体との流動状況【国勢調査より】

a) 通勤の流動状況

- 流出については、小千谷市(3,480人)が最も多く、次いで見附市(3,036人)が多くなっています。
- 流入については、見附市(6,711人)が最も多く、次いで小千谷市(3,779人)が多くなっています。
- 流出人口に比べ流入人口が多くなっています。

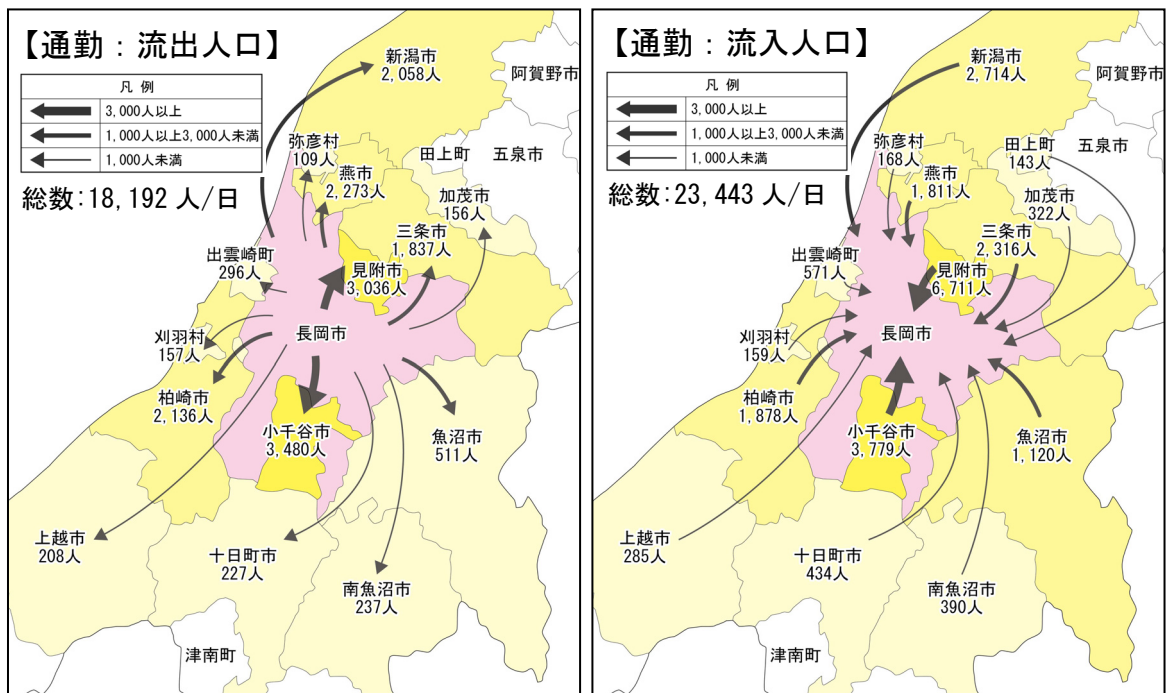


図 通勤の流動状況

出典：平成 22 年国勢調査

※100 人以下の自治体は省略している。

b) 通学の流動状況

- 流出については、新潟市(999人)が最も多く、次いで小千谷市(418人)が多くなっています。
- 流入については、見附市(913人)が最も多く、次いで三条市(477人)が多くなっています。
- 流出人口に比べ流入人口が多くなっています。

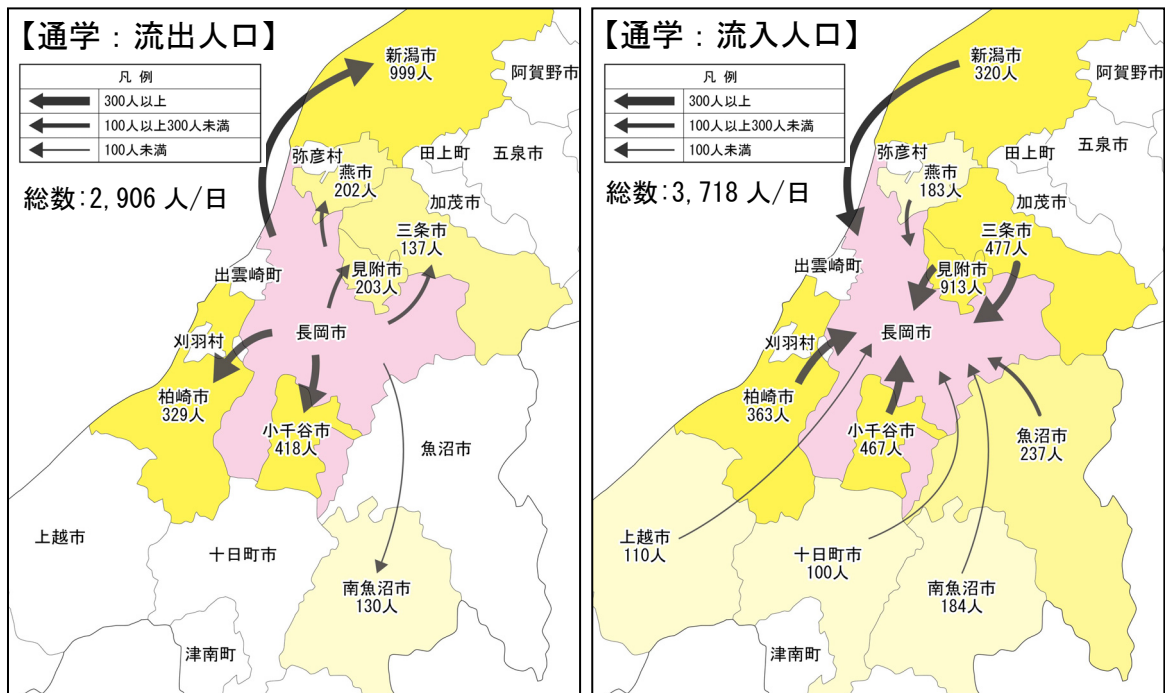


図 通学の流動状況

出典：平成 22 年国勢調査

※100 人以下の自治体は省略している。

(6) 長岡駅への流動

【通勤・通学】

- 三島地域・栃尾地域・与板地域は、高校が多い長岡駅への流動が多くなっています。また、路線バスの運行頻度が高く、分担率も高くなっています。
- 中之島地域は、長岡駅への流動が多く、路線バスの運行頻度も高いが、路線バスの分担率は低くなっています。
- 山古志地域・小国地域・和島地域・寺泊地域・川口地域は、長岡駅への流動が少なく、バスの運行頻度も低い、路線バスの分担率は高くなっています。
- 越路地域は、長岡駅への流動も路線バスの分担率も他の地域と比較して少なくなっています。

【買い物】

- 小国地域・和島地域・寺泊地域・栃尾地域・与板地域は、バスの分担率が高くなっています。

【通院】

- 長岡駅への流動もバスの分担率も低くなっています。

表 長岡駅への流動とバスの運行状況

地域	年齢層	人口	長岡駅への流動			平日1日の運行頻度		
			通勤・通学	買い物	通院	バス	鉄道	計
長岡地域	高校生	5,755	46%(43%)	33%(22%)	-	-	-	-
	高齢者	48,029	-	22%(34%)	12%(14%)	-	-	-
中之島地域	高校生	307	57%(23%)	38%(27%)	-	26	0	26
	高齢者	3,137	-	7%(43%)	19%(6%)	-	-	-
越路地域	高校生	376	35%(17%)	31%(25%)	-	31.5	20	51.5
	高齢者	3,866	-	9%(36%)	10%(36%)	-	-	-
三島地域	高校生	216	46%(91%)	22%(44%)	-	30.5	0	30.5
	高齢者	1,917	-	9%(44%)	8%(38%)	-	-	-
山古志地域	高校生	21	14%(100%)	14%(0%)	-	8.5 ^{※1}	0	8.5
	高齢者	483	-	17%(20%)	22%(9%)	-	-	-
小国地域	高校生	138	5%(100%)	35%(88%)	-	8.5	0	8.5
	高齢者	2,123	-	2%(50%)	3%(0%)	-	-	-
和島地域	高校生	101	41%(71%)	14%(100%)	-	3.5	0	3.5
	高齢者	1,375	-	7%(43%)	14%(18%)	-	-	-
寺泊地域	高校生	266	10%(100%)	11%(100%)	-	13	0	13
	高齢者	3,213	-	7%(50%)	10%(30%)	-	-	-
栃尾地域	高校生	457	56%(73%)	41%(67%)	-	34.5	0	34.5
	高齢者	6,677	-	7%(22%)	8%(11%)	-	-	-
与板地域	高校生	205	52%(100%)	38%(67%)	-	28.5	0	28.5
	高齢者	1,924	-	10%(46%)	19%(30%)	-	-	-
川口地域	高校生	116	7%(100%)	23%(0%)	-	1	17	18
	高齢者	1,452	-	2%(0%)	6%(0%)	-	-	-

※1 生活交通との乗り継ぎにより、山古志地域と長岡駅間の移動が可能。
 ※2 赤字は路線バスの分担率。
 ※3 高校生の通院、高齢者の通勤・通学はサンプル数が少ないため記載していない。
 ※4 人口データは、住民基本台帳（H28年4月）を用いている。
 ※5 長岡駅への流動が50%以上で路線バスの分担率も50%以上の箇所を橙に着色。
 ※6 長岡駅への流動が50%以上で路線バスの分担率が50%以下の箇所を青に着色。
 ※7 長岡駅への流動が50%以下で路線バスの分担率が50%以上の箇所を緑に着色。
 ※8 運行頻度とは、片道を0.5とした運行回数。

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(7) 出発時間帯と帰宅時間帯

- 出発時間帯は、どの目的も午前中に集中しています。
- 帰宅時間帯は、昼過ぎから夕方まで分散していて、「通勤・通学」は15時以降が多くなっており、「買い物」、「通院」は、12時～18時が多くなっています。
- 地域別においても同様の結果となっています。

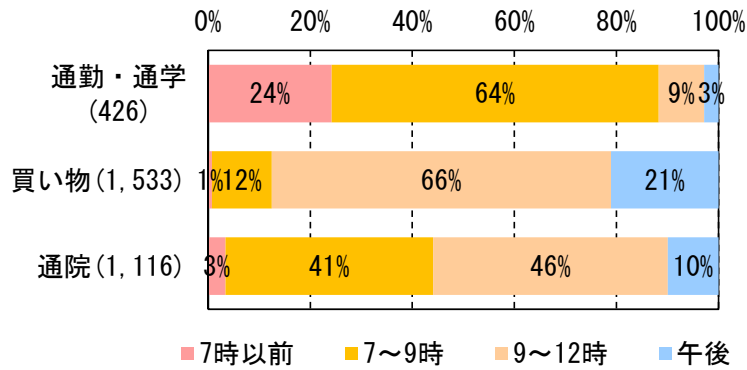


図 出発時間帯

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

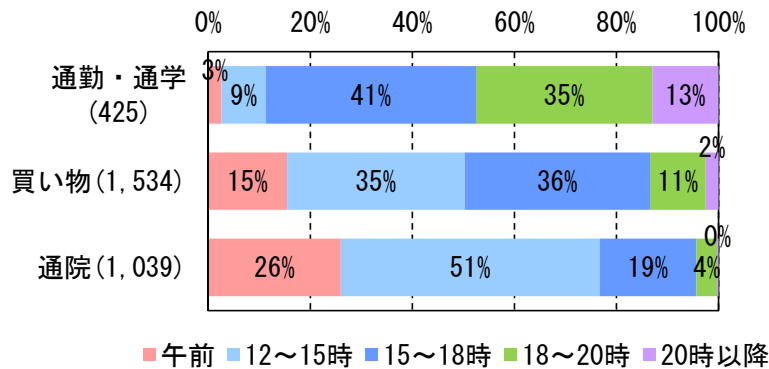


図 帰宅時間帯

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(8) バスの利用頻度・バスを利用する理由

- 回答者の約 47%がバスの利用をしており、うち、週に 1 回以上バスを利用しているのは約 23%です。
- バスを利用する理由としては、「家族などに送迎を頼む必要がないため」、「天気が悪いとき・自転車・徒歩ではつらいため」「徒歩や自転車よりも早く移動できる」の順で多くなっています。

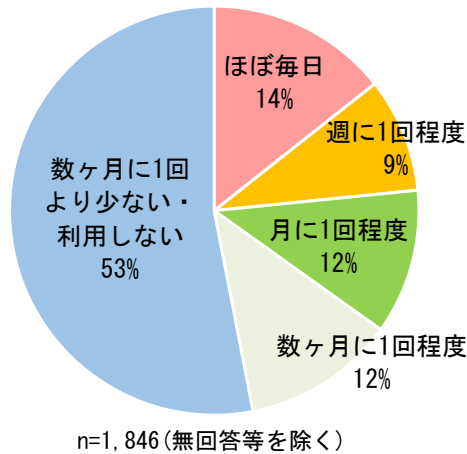


図 バスの利用頻度

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

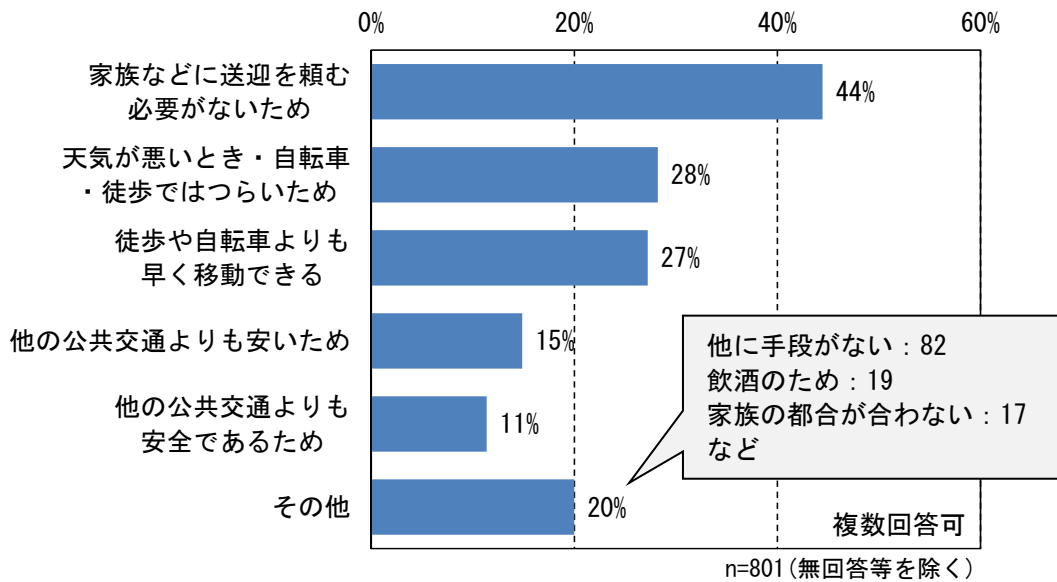


図 バスを利用する理由

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(9) 移動手段の組み合わせ

- 自宅から目的地へ行く際には約78%がバスを利用し、その内の約19%はバスと他の移動手段を組み合わせています。
- 目的地から自宅へ帰宅する際は、86%がバスを利用し、その内の約23%はバスと他の移動手段を組み合わせています。

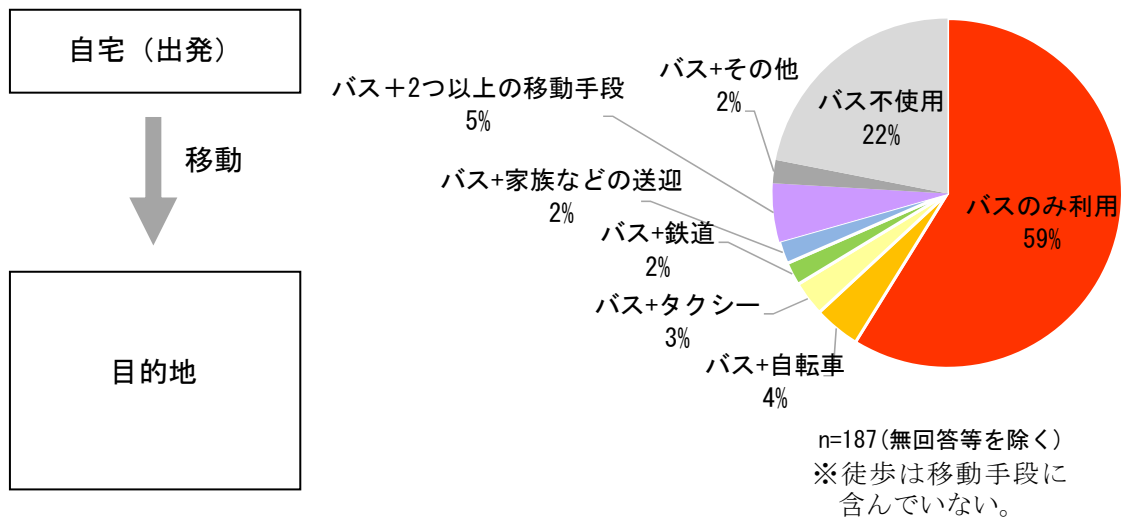


図 自宅から最初の目的地へ行く際の移動手段の組み合わせ

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

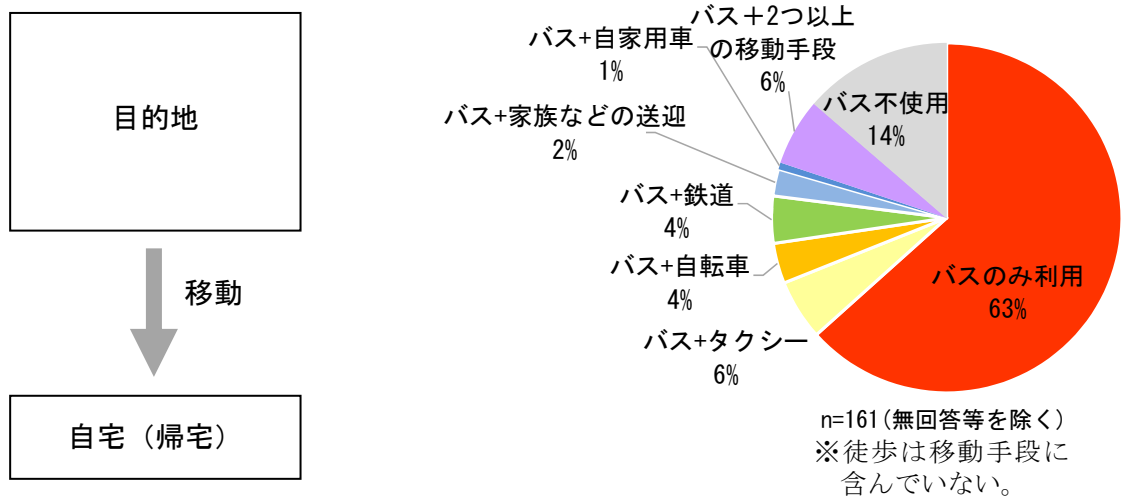
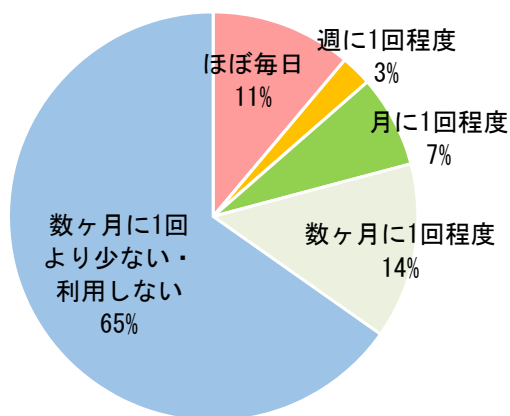


図 目的地から自宅へ帰宅する際の移動手段の組み合わせ

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(10) 鉄道の利用頻度、駅までの交通手段

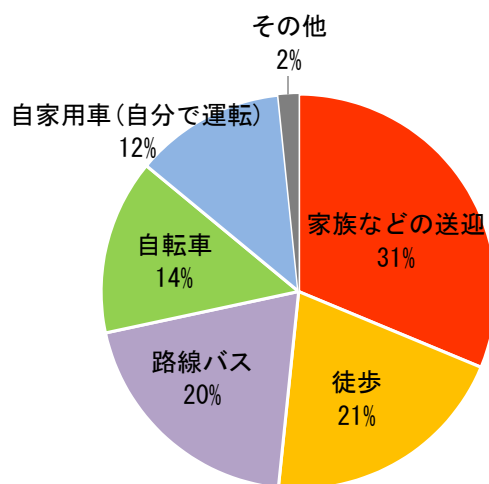
- 鉄道の利用をしているのは約 35%で、週 1 回以上鉄道を利用しているのは約 14%です。
- 乗車駅までの交通手段は、「家族などの送迎」、「徒歩」、「路線バス」の順に多くなっています。



n=1,717(無回答等を除く)

図 鉄道の利用頻度

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果



n=550(無回答等を除く)

図 利用する駅までの交通手段

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(11) 送迎をしてくれる人の有無

- 回答者のうち約18%は送迎をお願いできる人がいません。
- 年齢別に見ると、高校生の約4%、高齢者の約19%は送迎をお願いできる人がいません。

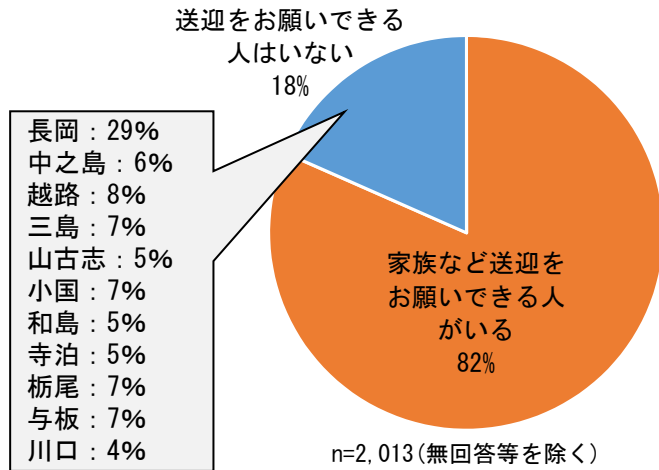


図 送迎をしてくれる人の有無

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

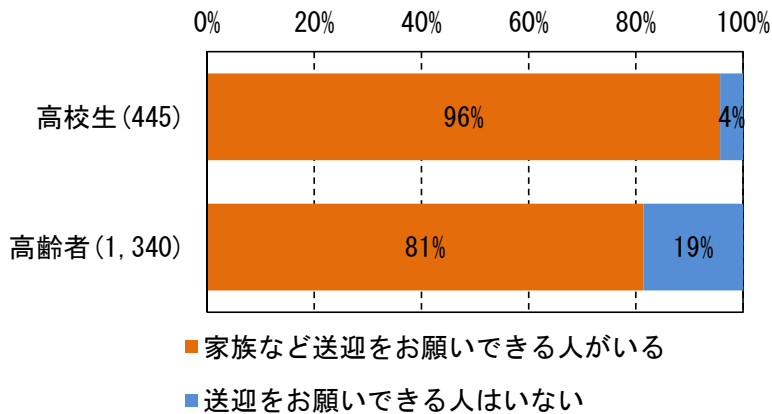


図 送迎をしてくれる人の有無【年齢別】

※カッコ内はサンプル数(無回答等を除く)

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

- 送迎をお願いできる人がいない高齢者について、最近1ヶ月の外出状況をみると、「買い物」、「通院」で外出した割合が高くなっています。
- 最も実施しても良いバスの運行見直しを比較すると、送迎をお願いできる人がいない高齢者は、送迎をお願いできる高齢者と比較して、「運賃の増加」と「予約制の運行」の割合が高くなっています。

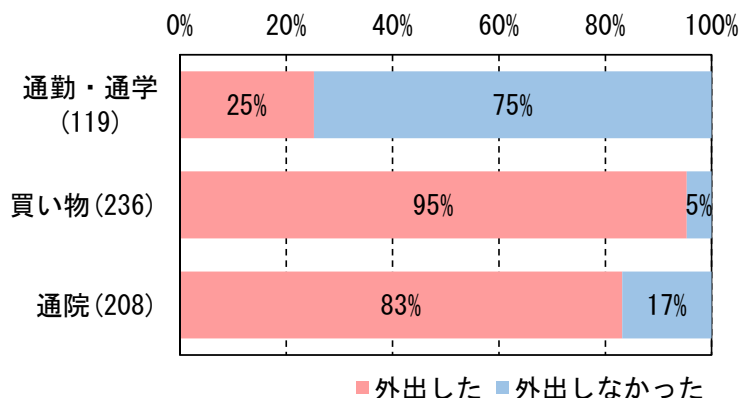


図 外出状況

※1 カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

※2 最近1ヶ月の外出状況

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

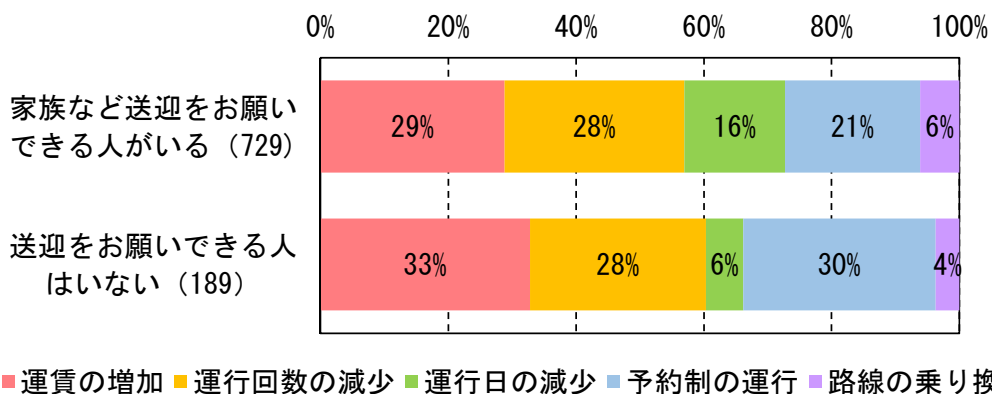


図 最も実施しても良いバスの運行見直しについて【高齢者、送迎の有無別】

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

3.2 市民の意向

平成 28 年度長岡市交通政策課で実施したアンケート調査結果から、市民の意向を確認します。

■平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査について

調査種別	住民アンケート調査	利用者アンケート調査
実施目的	○「公共交通の利用状況」、「問題点・改善要望」の他、「流動状況」を把握すること。	○住民アンケートと同様。 ※利用者に限定することで、実際に公共交通を利用している人の意見を把握。
配布対象	○住民（高齢者、高校生）	○公共交通利用者
配布・回収方法	○郵送配布、郵送回収	○直接配布、郵送回収
配布日	○2016 年 7 月 26 日(火)	○2016 年 7 月 15 日(金)
配布数	○4,014 部	○784 部
回収率	○全体：2,190 部(45.6%) ・住民アンケート：1,955 部(48.7%) ・利用者アンケート：235 部(30.0%)	

(1) バスの満足度

- 「満足」、「やや満足」と回答しているのは、「バス停までの距離」、「バスの設備」の順に多くなっています。
- 「不満」、「やや不満」と回答しているのは、「運行間隔」、「運行時間帯」の順で多くなっています。
- 地域別に満足度を見ると、どの地域も「運行間隔」、「運行時間帯」の満足度が低くなっています。また、周辺地域は長岡地域と比較して「運賃」の満足度が低くなっています。
- 年齢別に見ても、「運行間隔」、「運行時間帯」の満足度が低くなっています。

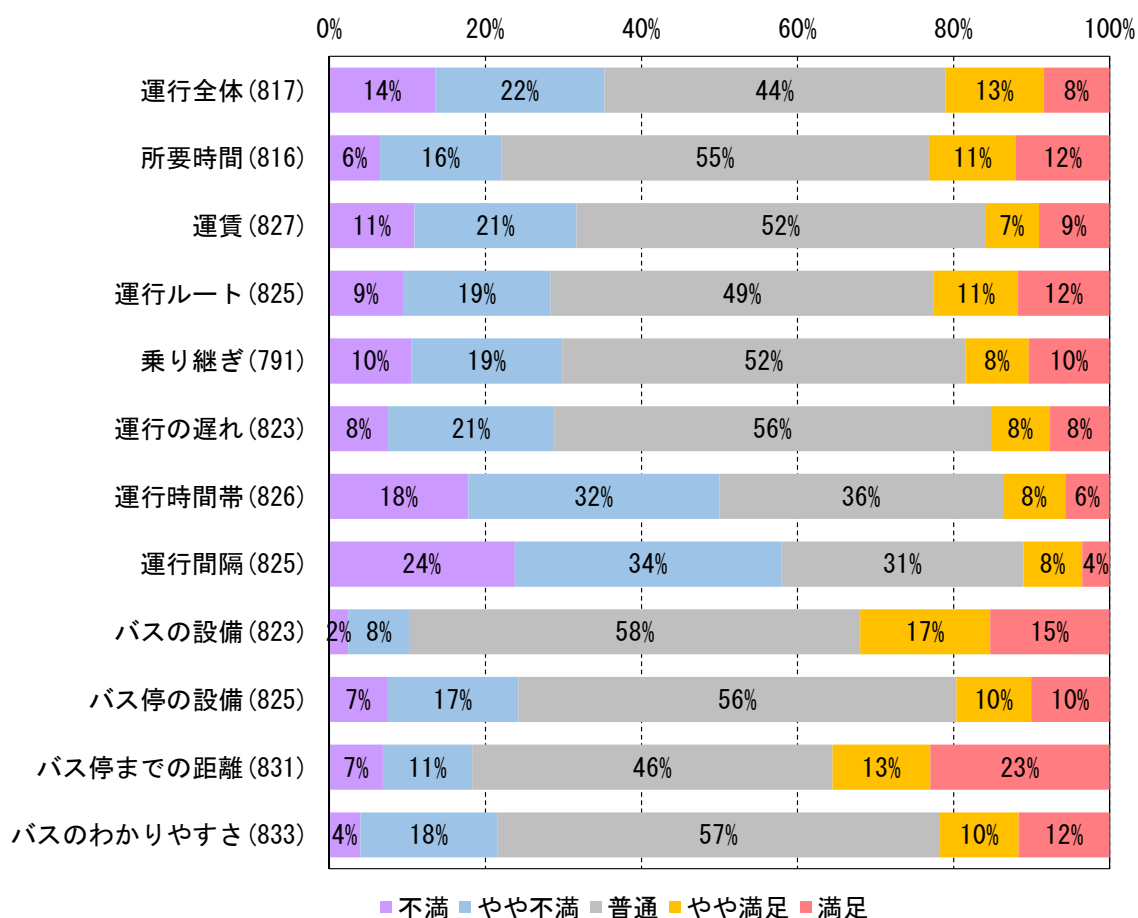


図 バスの満足度

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(2) バスを利用しない理由

①回答者全体

○バスを利用しない理由は、「車を持っているため」、「家族や知り合いに送迎してもらえるため」、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」の順に多くなっています。

○長岡地域と周辺地域を比較すると、両地域とも「車を持っているため」、「家族や知り合いに送迎してもらえるため」、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」の順に多く、大きな違いはみられません。

○和島地域と越路地域は、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」と回答している住民が他の地域と比較して多くなっています。

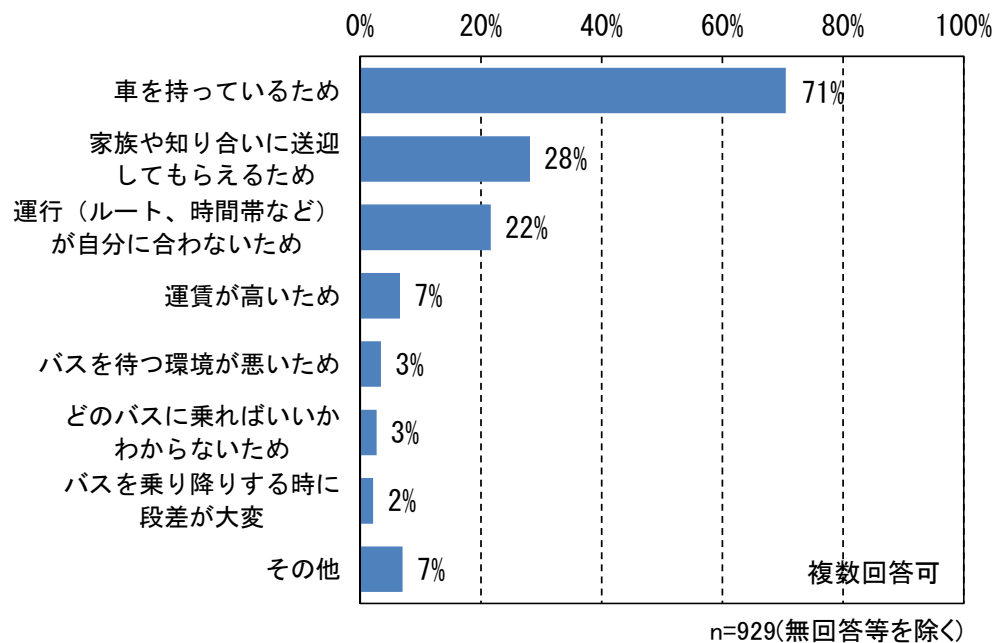


図 バスを利用しない理由

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(3) バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

① バス利用の有無

○バスを利用するために効果的な取り組みとして、バスを利用している人は、「運行回数を増やす」、「冬でも時間通りに運行する」、「割引サービスの導入」の順で多くなっています。

○バスを利用していない人は、「分かりやすい地図や時刻表を提供」、「割引サービスの導入」、「段差が小さいバスを導入」の順で多くなっています。

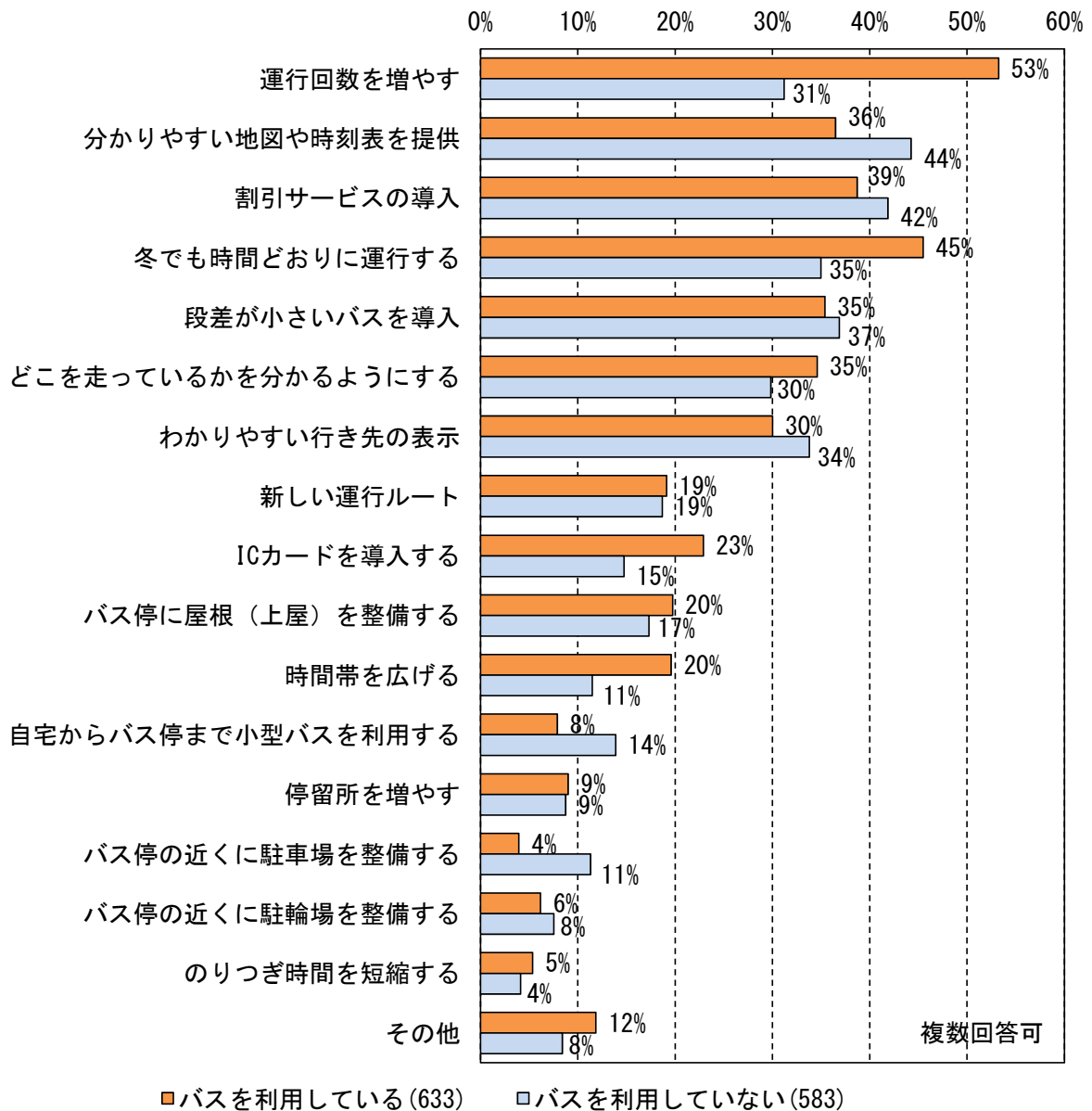


図 バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

②地域別

- 長岡地域のバスを利用するために効果的な取り組みとしては、バス利用者は、「冬でも時間通りに運行する」が最も高くなっています。非利用者は「分かりやすい地図や時刻表を提供」が最も高くなっています。
- 周辺地域は、バス利用者は「運行回数を増やす」が最も高く、非利用者は「分かりやすい地図や時刻表を提供」が最も高くなっています。

表 バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組み【地域別】

項目	バスの利用	運行回数を増やす	分かりやすい地図や時刻表を提供	割引サービスの導入	冬でも時間どおりに運行する	段差が小さいバスを導入	どこを走っているかわかるようにする	わかりやすい行き先の表示
複数回答可								
全体	利用あり	53%	36%	39%	45%	35%	35%	30%
	利用なし	31%	44%	42%	35%	37%	30%	34%
長岡地域	利用あり	49%	46%	39%	68%	35%	43%	39%
	利用なし	22%	65%	51%	48%	33%	42%	59%
中之島地域	利用あり	35%	58%	38%	54%	35%	38%	31%
	利用なし	29%	40%	48%	42%	42%	45%	31%
越路地域	利用あり	55%	55%	42%	47%	35%	45%	31%
	利用なし	36%	49%	41%	49%	44%	28%	31%
三島地域	利用あり	76%	33%	46%	43%	28%	50%	26%
	利用なし	30%	35%	50%	48%	61%	26%	35%
山古志地域	利用あり	55%	9%	82%	36%	36%	27%	18%
	利用なし	35%	40%	20%	25%	35%	15%	25%
小国地域	利用あり	65%	38%	41%	57%	27%	32%	35%
	利用なし	31%	42%	29%	31%	31%	29%	22%
和島地域	利用あり	88%	29%	24%	29%	29%	35%	18%
	利用なし	52%	43%	37%	25%	28%	26%	34%
寺泊地域	利用あり	74%	33%	26%	48%	44%	37%	41%
	利用なし	25%	37%	47%	29%	32%	36%	41%
栃尾地域	利用あり	54%	37%	47%	32%	24%	39%	36%
	利用なし	27%	50%	40%	23%	35%	15%	27%
与板地域	利用あり	68%	45%	39%	50%	29%	29%	32%
	利用なし	33%	43%	47%	22%	39%	27%	33%
川口地域	利用あり	32%	32%	24%	40%	36%	40%	44%
	利用なし	20%	40%	40%	44%	40%	28%	28%
周辺地域	利用あり	60%	40%	40%	45%	31%	38%	32%
	利用なし	33%	42%	41%	34%	38%	29%	31%

※上位3位までを着色、50%以上は赤字。

資料：平成28年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(4) バスの運行見直しについて

- 高校生は、実施してほしくない見直しとして「運賃の増加」「運行日の減少」を挙げている人が多くなっています。理由としては、高校生は通学で毎日利用している人が多く、毎日支払う運賃が増えてしまうことや毎日運行されなくなることへの抵抗が強いことが考えられます。
- 高齢者は、実施してほしくない見直しとして「運賃の増加」「路線の乗り換え」を挙げている人が多くなっています。理由としては、高齢者は金銭的な負担や乗り換えによる体力的な負担への抵抗があることが考えられます。
- 高校生・高齢者ともに、実施しても良い見直しとして「予約制の運行」を挙げている人が多くなっています。

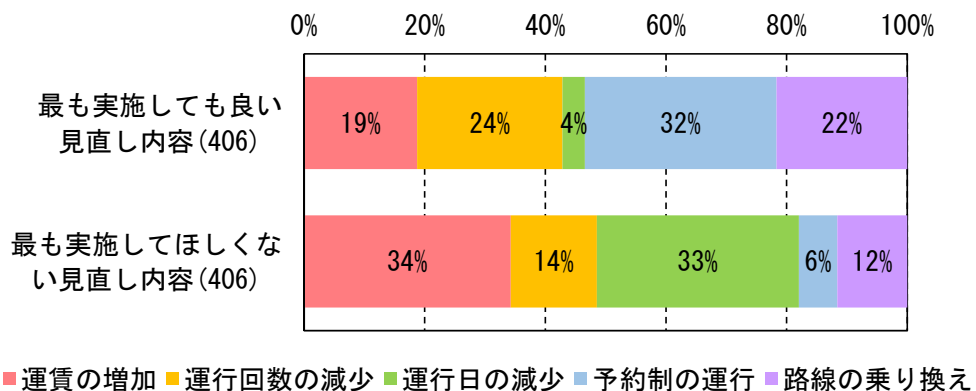


図 バスの運行見直しについて【高校生】

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

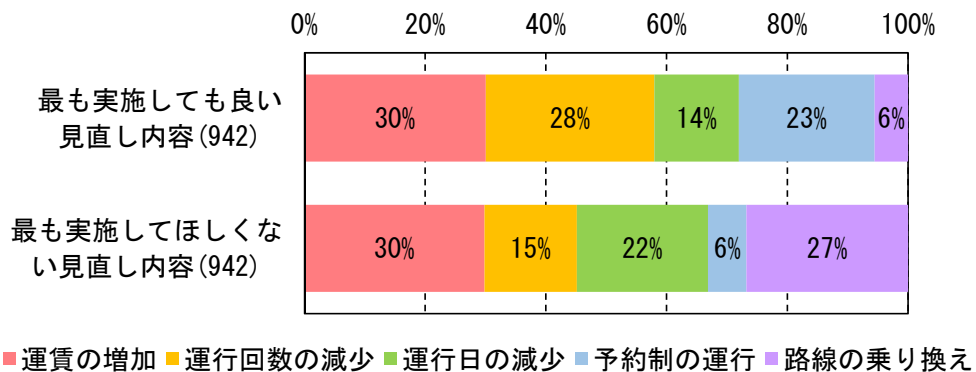


図 バスの運行見直しについて【高齢者】

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

(5) 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

①回答者全体

○鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組みは、「駅周辺の駐車場の整備」「バスとの接続時間の改善」、「送迎スペースの確保」の順に多くなっています。

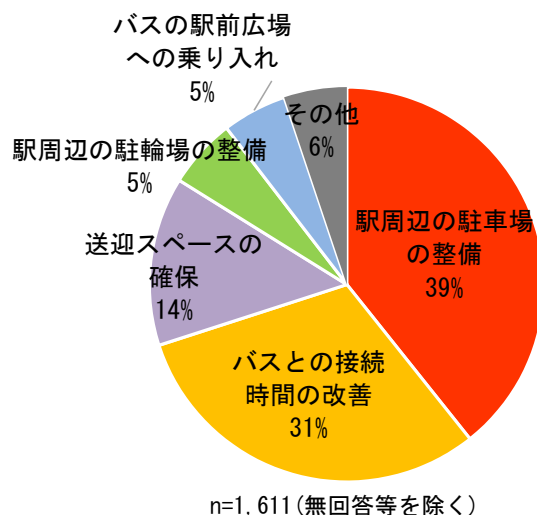


図 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

②鉄道利用の有無

○鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組みとしては、鉄道を利用している人は「バスとの接続時間の改善」、「駅周辺の駐車場の整備」、「送迎スペースの確保」の順に多くなっています。

○鉄道を利用していない人は、「駅周辺の駐車場の整備」、「バスとの接続時間の改善」、「送迎スペースの確保」の順に多くなっています。

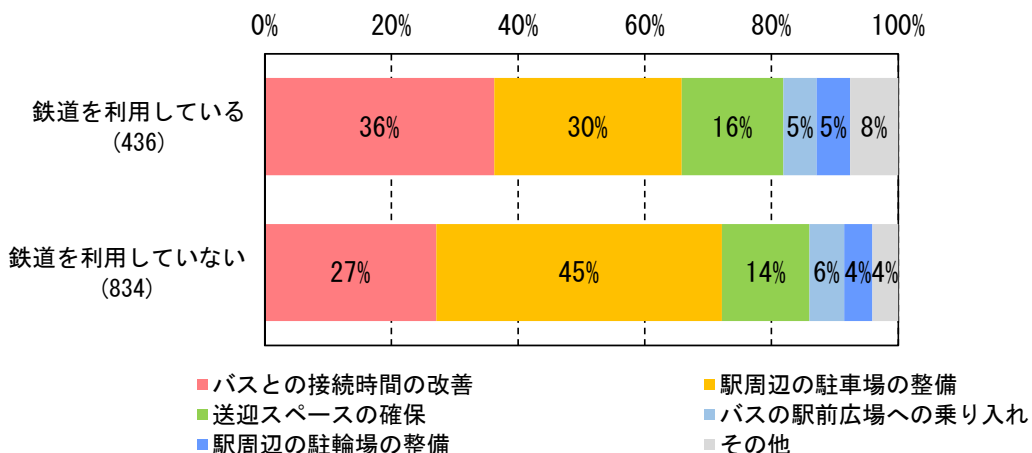


図 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み【鉄道利用の有無】

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

③地域別

- 地域別の比較をすると、周辺地域は長岡地域と比較して、「バスとの接続時間の改善」の割合が高く、「送迎スペースの確保」の割合が低くなっています。
- 周辺地域を細かくみると、山古志地域は「駅周辺の駐車場の整備」が半数以上となっており、小国地域は、「バスとの接続時間の改善」が半数以上となっています。

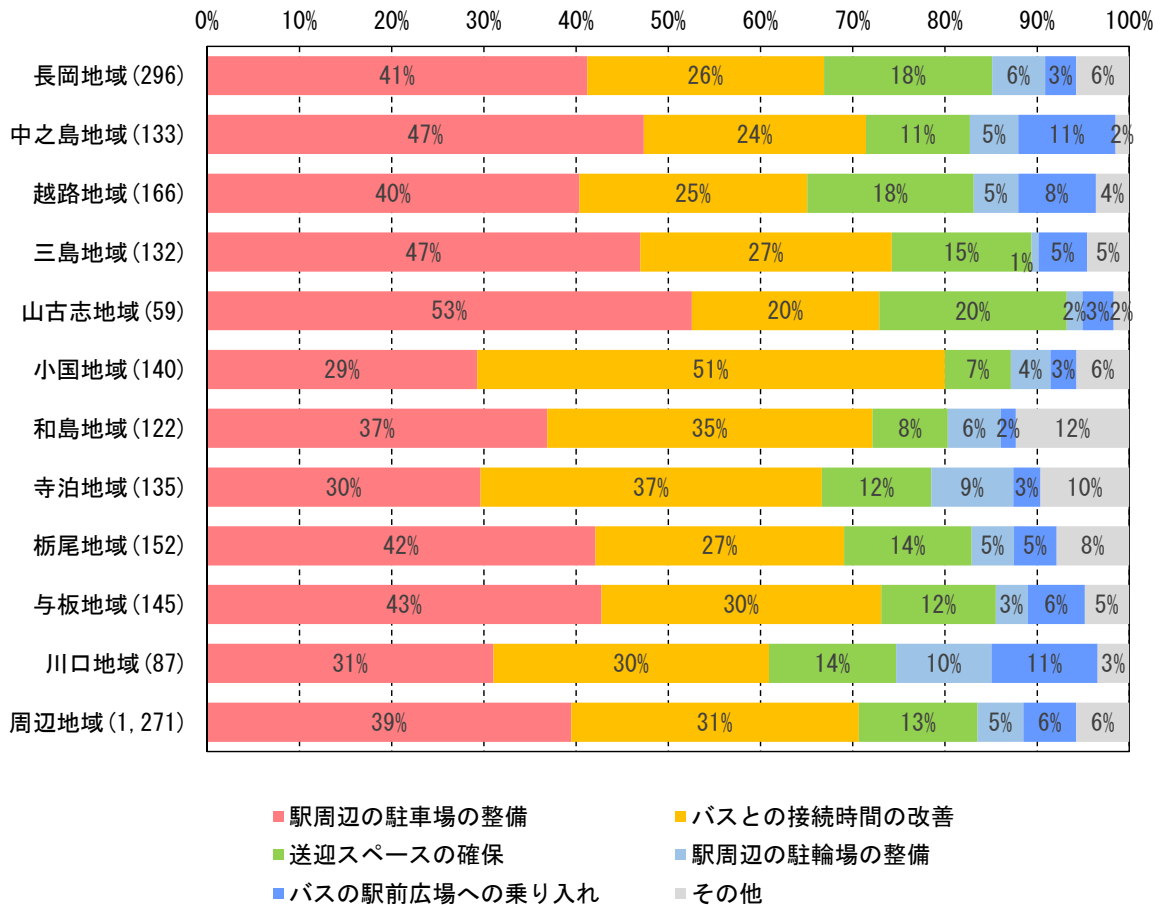


図 鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み【地域別】

※カッコ内はサンプル数（無回答等を除く）

資料：平成 28 年度長岡市交通政策課アンケート調査結果

第4章 公共交通の課題

「第2章 地域および公共交通の現状」および「第3章 市民の移動実態・ニーズの現状」を踏まえて、長岡市の公共交通の課題を以下に整理します。

【課題】 ①公共交通の利用促進

<p>特 性 問 題 点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少 ・バス事業損益および生活交通確保維持のための長岡市負担額の増加 ・どの地域もバスの「運行間隔」と「運行時間帯」の満足度が低くなっています ・多くの住民は、「駅周辺の駐車場の整備」や「バスとの接続時間の改善」が鉄道利用者を増やすために効果的な取り組みだと考えています ・バスを利用していない住民は、「分かりやすい地図や時刻表の提供」、「割引サービスの導入」が、バスを利用するために効果的な取り組みだと考えています
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度の充実化による、ニーズに的確に対応した効率の良い運行 ・公共交通相互の乗り継ぎ環境や情報提供の充実化による、市民や観光客に使いやすく便利な公共交通網の実現 ・バス待ち環境の改善やパークアンドライドの推進など、バスの利用を促進させる環境づくり

【課題】 ②自家用車から公共交通への転換を促すとともに都市部での円滑な交通を確保する

<p>特 性 問 題 点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少 ・都市部での渋滞 ・どの地域もバスの「運行間隔」と「運行時間帯」の満足度が低くなっています ・多くの住民は、「駅周辺の駐車場の整備」や「バスとの接続時間の改善」が鉄道利用者を増やすために効果的な取り組みだと考えています ・バスを利用しない理由の多くは、「車を持っているため」、「家族や知り合いに送迎してもらえるため」、「運行（ルート、時間帯など）が自分に合わないため」です
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度の充実化による、ニーズに的確に対応した効率の良い運行 ・鉄道駅を核としたパークアンドライドの推進

【課題】 ③施設立地の変化に対応したサービスの提供

<p>特 性 問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> 立川総合病院の移転や、市役所機能のまちなか回帰など、施設立地が変化しています 一部の地域では主要施設への路線バスが無い、もしくは運行頻度が低くなっています どの地域もバスの「運行間隔」と「運行時間帯」の満足度が低くなっています
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 周辺部と中心部を結ぶ基幹路線の維持 立川総合病院の移転や市役所機能のまちなか回帰など、施設立地の変化に対応した公共交通サービスの提供 通勤、通学、通院、買い物のための運行頻度の充実化による、ニーズに的確に対応した効率の良い運行

【課題】 ④自家用車に頼ることのできない方への安心安全な移動の確保

<p>特 性 問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進行しています 公共交通空白地が点在しています 長岡市の路線バス等に対する補助金額の増加 どの地域にも送迎をお願いできる人がいない住民がいます
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 長岡地域郊外や周辺地域の公共交通空白地や運行頻度が少ない地域における、自家用車を利用できない学生や高齢者などの生活交通の確保

【課題】 ⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現

<p>特 性 問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡市の路線バス等に対する補助金額の増加 ・小国地域、川口地域、山古志地域において住民主体による生活交通の確保 ・どの地域もバスの「運行間隔」と「運行時間帯」の満足度が低くなっています ・どの地域にも送迎をお願いできる人がいない住民がいます ・一部の周辺地域では、通勤、通学、通院、買い物のために隣接した市へ行く住民が多くなっています
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通維持に向けた、利用実態に応じた効率化 ・従来型の路線バスに加えて、ニーズに応じたきめ細かい運行ができる新たな運行形態の導入 ・住民主体で生活交通を確保している小国地域、川口地域、山古志地域以外の地域における、住民の公共交通維持の意識付け ・ニーズに対応した隣接した市も含めた公共交通網の構築

【課題】 ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保

<p>特 性 問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを観光に使う人の多くは、長岡駅を起点としています
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・初めて来る人にもわかりやすい案内表示等の整備 ・寺泊地域など、観光地や入込客数が多い地域における、路線バスの運行内容の見直し ・観光周遊できる交通手段の検討

【課題】 ⑦新たに整備された道路の活用

<p>特 性 問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新たにフェニックス大橋や左岸バイパスが整備されたが、現在はバス路線は設置されていません
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺での需要が見込まれる場合における、新たに整備された道路を活かした公共交通の検討

【課題】 ⑧天候の影響を受けにくい公共交通の実現

特 性 問 題 点	<ul style="list-style-type: none">・通常時と冬期の移動手段を比較すると、冬期は、自転車の利用ができないため、路線バスの利用割合が増加しています・バスを利用する理由として、「天気が悪いとき・自転車・徒歩ではつらい」と回答している住民が多くなっています・バスを利用している住民の多くは、「冬でも時間通りに運行する」ことが、バス利用者を増やすために効果的だと思う取り組みだと考えています
課 題	<ul style="list-style-type: none">・天候の影響を受けにくいバスの運行・悪天候によって公共交通に遅れや運休が生じた場合における、利用者への速やかな情報伝達

第5章 基本的な方針および目標

5.1 基本的な方針

- これまでの検討結果を踏まえて、2つの基本的な方針（＝在るべき姿）を設定します。

【基本的な方針】①広くなった長岡市のまちづくりを支える公共交通網の構築

■広くなった長岡市の一体化を促進

- 長岡市は、平成17年に中之島町・越路町・三島町・山古志村・小国町と、平成18年に和島村・寺泊町・栃尾市・与板町と、平成22年に川口町と相次いで合併し、以前に比べて広くなりました。
- 公共交通は、広くなった長岡市の一体化を促進するために、欠かせない存在です。

■「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを支援

- これからも進む人口減少下においては、公共交通の再編と居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりとの連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めることが重要です。



「広くなった長岡市のまちづくりを支える公共交通網の構築」

- 合併により広くなった長岡市の一体化を促進するため、また、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを支えるために、より良い公共交通網の構築を目指します。



【基本的な方針】②みんなが協働でまもり育てる公共交通

■交通事業者の経営努力・責任に依存して路線バスを維持することの限界

- クルマ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、交通事業者の路線バス事業は、コスト削減等の経営努力にも関わらず、近年、赤字額が増大しています。
- 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、撤退も交通事業者の経営判断でできるようになりました。

■社会経済活動の基盤として公共交通の役割が一層重要

- 少子高齢化社会の到来、地球温暖化等の環境問題の深刻化、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。



「みんなが協働でまもり育てる公共交通」

- 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重要です。
- 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協働・連携して公共交通をまもり育てることを目指します。



表 これからの三者の役割

交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・安全・安心な運行を行う ・採算性向上に対する不断の経営努力を惜しまない
行政		<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・公共交通基盤を大切にしたまちづくりを推進する ・公共交通を利用しやすい環境づくりを主導する ・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なう ・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
市民等	地域・住民	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・地域の公共交通を支える運営に参加・協力する ・公共交通利用への気運を高める
	学校	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	企業	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通基盤を大切にしたまちづくりに協力する ・公共交通を利用しやすい環境づくりに協力する ・社員への公共交通利用を働きかける

5.2 目標

公共交通の課題および基本的な方針を踏まえて、目標を以下のとおり設定します。

【目標】① [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

○既存の骨格（周辺地域と長岡駅を結んでいる基幹路線や高速バス、鉄道等）を基本とした公共交通網を形成します。

【目標】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

【シビルミニマムの確保】

- 自動車を運転できない高校生や高齢者が高校や病院へ移動できる運行サービスを目指します。
- 天候の影響を受けにくいバスの運行を目指します。

【機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供】

○各交通手段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。

【目標】③ [運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現

○路線バスの継続が困難な場合、地域特性に応じた住民主体となった運行を検討します。

【目標】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

○関連計画を踏まえて、まちづくりと一体となった公共交通を目指します。

【目標】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

○市民、交通事業者、行政等が協働で公共交通をまもり育て、過度な補助金に頼らない仕組みを導入します。

【目標】⑥ [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

- 高齢者を含めた誰もが使いやすく、普段から公共交通を利用しない人でもわかりやすい公共交通を目指します。
- 悪天候によって公共交通に運行の遅れや運休が生じた場合は、速やかに利用者へ情報を伝達します。

5.3 各交通手段の役割

- 鉄道・路線バス・タクシー等の各交通手段が、適切に役割を分担することにより、地域公共交通網の形成を図ります。
- 幹線としては、既存の骨格（周辺地域と長岡駅を結んでいる基幹路線や高速バス、鉄道等）を基本とします。
- 幹線ではカバーしきれない地域については、路線バスおよび乗合タクシーを支線として位置付けます。
- 支線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）であって、通院や買い物など利用頻度は高くないが需要のある移動を確保し、市民の生活の質を支えるため、タクシーの活用を検討します。

表 各交通手段の役割

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

【長岡市全体の目指す姿】

- 合併により広がった長岡市の一体化を促進するため、長岡駅を中心として放射状の路線網を維持し、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公共交通網を形成します。
- 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ない、従来型の路線バスを維持します。

鉄道

- 基幹路線と適切な役割分担を行い、公共交通網を形成します。

【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公共交通を目指します。

【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ないながら利便性向上に努めます。
- 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ないながら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。

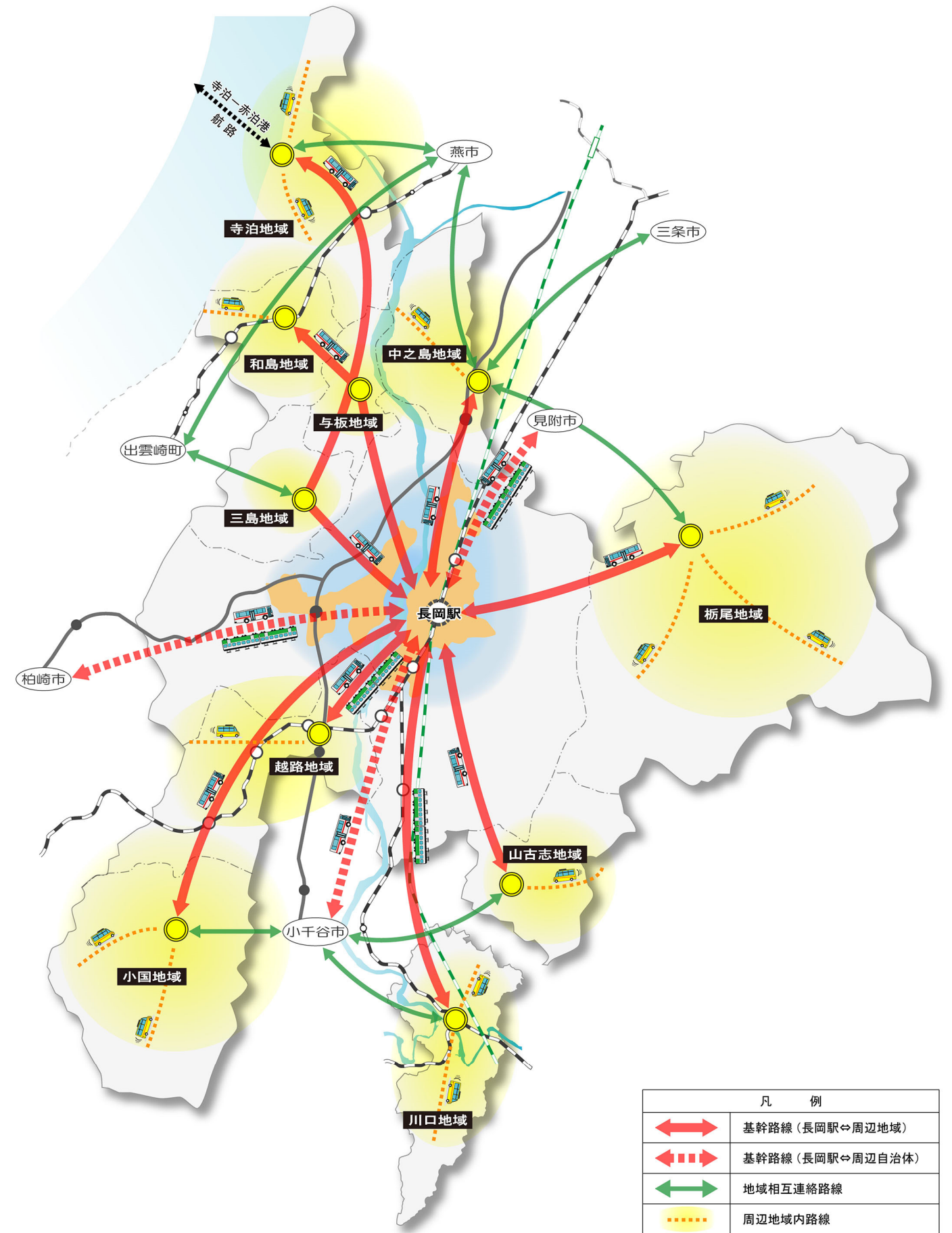
【基本的方向性】

周辺地域内路線／地域相互連絡路線

- 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な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。

タクシー

- 支線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）であって、通院や買い物など利用頻度は高くないが需要のある移動を確保し、市民の生活の質を支えるため、タクシーの活用を検討します。



第6章 目標達成のための施策・事業

6.1 課題・目標・施策・事業の対応関係

○前章で設定した目標を達成するために、計画期間内において14の施策（17の事業）に取り組みます。

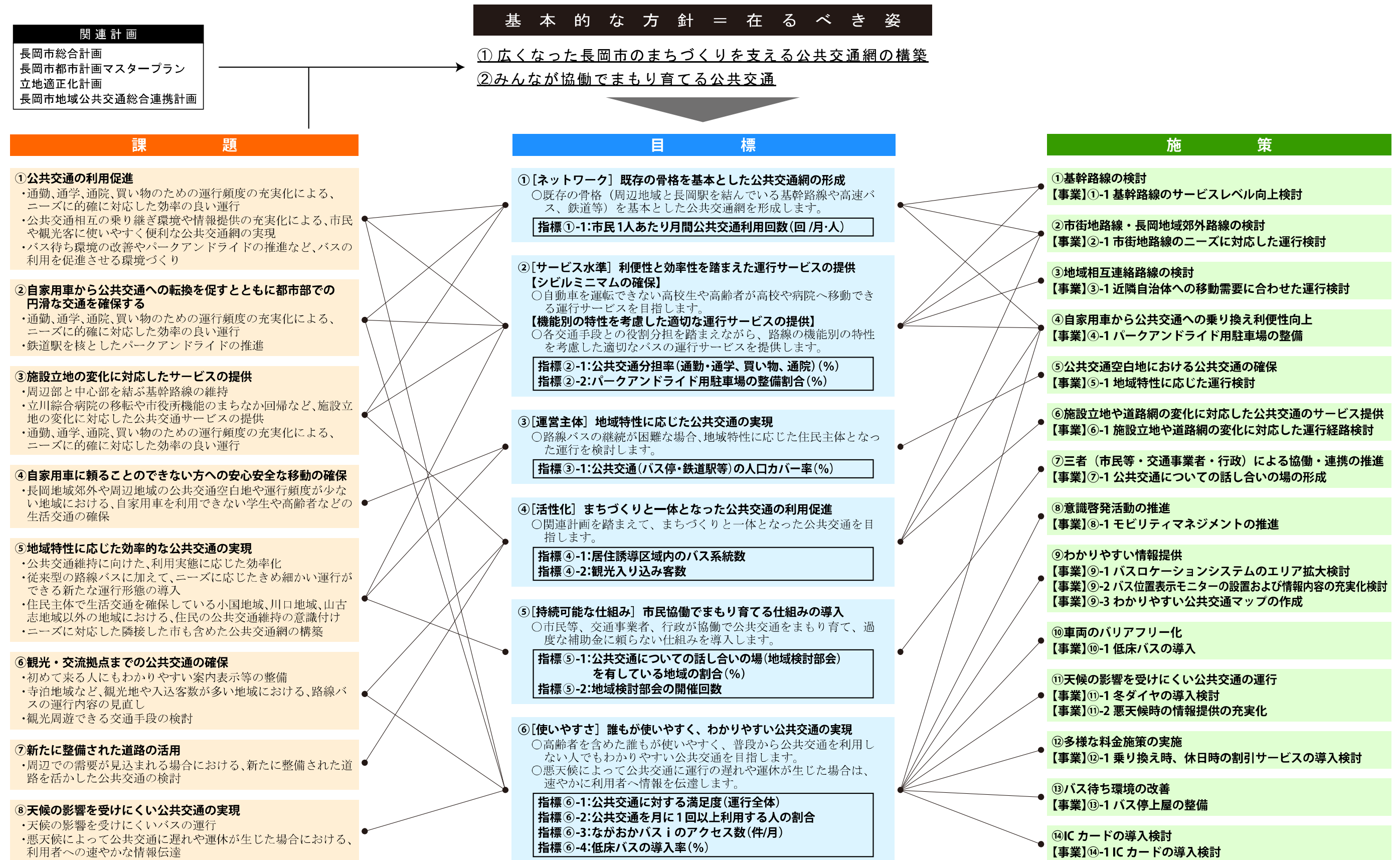


図 課題・目標・施策・事業の対応関係

6.2 各施策・事業の詳細

【施策】①基幹路線の検討

■施策の概要

(1) ネットワーク

【現況】

○長岡駅を中心として放射状に約60路線運行されており、長岡駅と周辺地域を結ぶ路線は概ね確保されています。

【施策の方向】

○既存の放射状のバス路線網を維持します。

【考え方】

- 基幹路線は、長岡駅と周辺地域を結ぶ重要な路線です。
- 既存の骨格を基本とした公共交通網を形成します。

(2) 運行頻度

【現況】

○アンケート調査の結果、運行間隔の満足度が低く、運行回数を増やすことが効果的な取り組みであると回答している人が多くなっています。

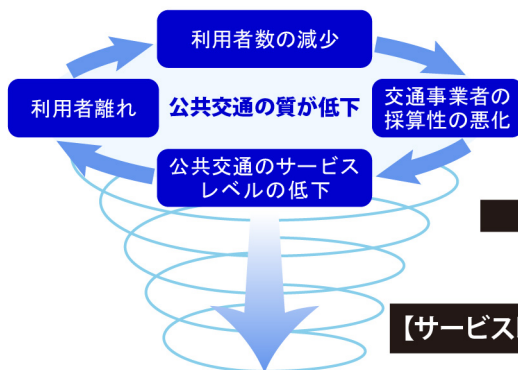
【施策の方向】

○運行頻度が低い地域を対象に、サービスレベル向上の可能性を検討します。
※増便のほか、運行回数をそのままにしてより需要の多い時間帯へ変更することも含めて検討します。

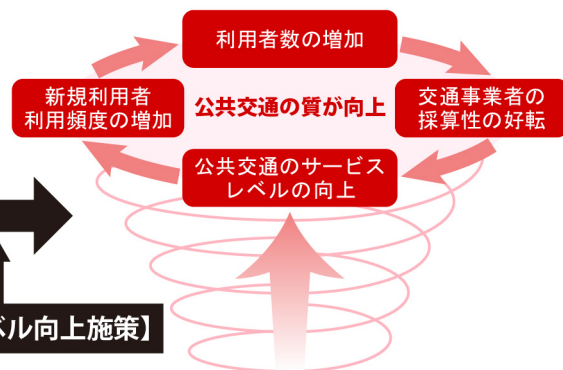
【考え方】

- 需要に応じた運行頻度を基本としますが、サービスレベルの行き過ぎた低下により利用者離れがさらに進む負のスパイラルから正のスパイラルへ転換することが重要です。

【負のスパイラル】



【正のスパイラル】



【サービスレベル向上施策】

図 負のスパイラルから正のスパイラルへの転換イメージ

■事業の内容

【事業】①-1 基幹路線のサービスレベル向上検討

(1) 対象地域

「基幹路線」：長岡駅～周辺地域を結ぶ路線

○他の地域よりも運行頻度が低くなっている山古志地域・小国地域・和島地域・寺泊地域をサービスレベル向上検討の対象とします。

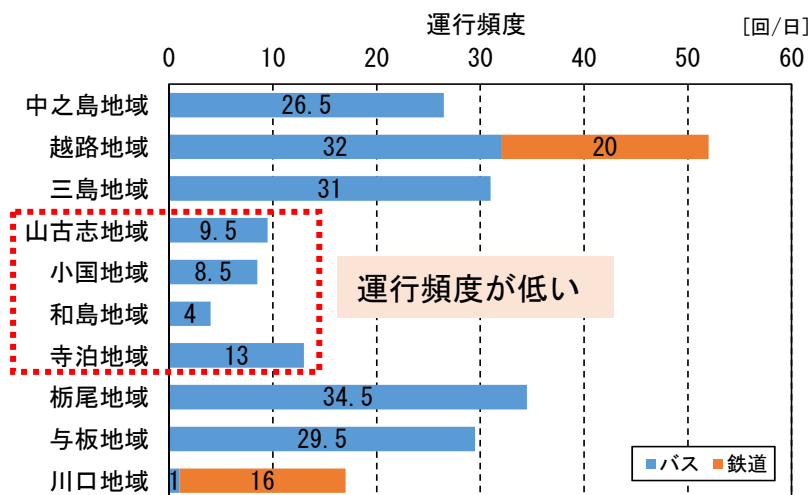


図 基幹路線の運行頻度

※1 運行頻度とは、片道を0.5とした運行回数。

※2 H28.12.1時点のダイヤをもとに集計。

(2) 運行見直し検討の例

○運行回数が少ない地域では、どの時間帯も運行回数を増やしてほしいという要望があります。

○特に、山古志地域は昼と夕方に、小国地域は昼に、和島地域では朝と夕方に、寺泊地域は朝と昼に運行回数を増やすことを希望している人が多くなっています。

○事業内容について、交通管理者と適宜協議します。

表 運行回数を増やすことを希望する時間帯

地域	時間帯			
	朝	昼	夕方	夜
山古志地域	30%	80%	50%	10%
小国地域	46%	64%	43%	18%
和島地域	54%	40%	57%	37%
寺泊地域	50%	56%	26%	29%

※1 全回答者に占める割合を表示（複数回答可）。

※2 50%以上に着色。

【各地域のサービスレベル向上の方針】

(山古志地域)

- 高齢者が買い物や通院で利用する時間帯の、12時～15時の路線バスの運行回数を見直しを検討します。また、高校生や高齢者が帰宅の際に利用する時間帯の15時～18時の路線バスの運行回数を見直しを検討します。

(小国地域)

- 高齢者が買い物や通院で利用する時間帯の、12時～15時の路線バスの運行回数を見直しを検討します。

(和島地域)

- 高校生が通学や高齢者の通院で利用する時間帯の6時～9時の路線バスと、高校生が帰宅の際に利用する時間帯の15時～18時の路線バスの運行回数を見直しを検討します。

(寺泊地域)

- 高校生の通学や、高齢者が通院で利用する時間帯の6時～9時の路線バスと、高齢者が通院や買い物で利用する時間帯の12時～15時の路線バスの運行回数を見直しを検討します。
- 寺泊地域は、観光地や入込客数が多い地域であるため、ニーズに応じて路線バスの運行見直しを検討します。

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

- 目標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
- 目標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

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
サービスレベル向上策の検討 交通事業者との調整			適宜事業実施	

【施策】②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討

■施策の概要

【現況】

- 長岡地域の公共交通網は概ね確保されています。
- 中央循環線・宮内環状線、宮内川崎環状線の運行見直しなど、市街地路線では需要に応じた運行見直しを適宜行っています。

【施策の方向】

- (市街地路線)
- 高いニーズに対応するため、引き続き運行見直しを適宜行います。
- (長岡地域郊外路線)
- まちなか居住区域内のバス系統数を維持します。

【考え方】

- 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公共交通を目指します。
- 「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携が重要です。
- 既存の骨格を基本とした公共交通網を形成します。

■事業の内容

【事業】②-1 市街地路線のニーズに対応した運行検討

- 高いニーズに対応するため、引き続き運行見直しを適宜行います。
(例) 中央循環線の環状線化およびニーズに応じた経路変更 等
- 事業内容について、交通管理者と適宜協議します。
- 必要に応じて利用人数調査等により利用者ニーズを把握し、運行検討のための基礎資料とします。

表 利用人数調査（案）

項目	調査の概要
対象路線	中央循環線 宮内環状線 宮内・川崎環状線
調査時期	通常時(4月～11月) 冬期(12月～3月) ※平日各3日程度
調査時間帯	全便
調査内容	便別・停留所別の乗降客数 等

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

- 目標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
- 目標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
- 目標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

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
← 必要に応じて利用人数調査等により利用者ニーズを把握し、適宜事業実施 →				

【施策】③地域相互連絡路線の検討

■施策の概要

【現況】

○長岡地域への距離が遠い地域ほど、合併前の生活圏である近隣自治体への移動が多くみられます。

【施策の方向】

○近隣自治体への移動需要に合わせて、路線を確保します。

【考え方】

○市民の利便性を考慮し、長岡地域への移動だけではなく、近隣自治体への移動需要にも対応する必要があります。

■事業の内容

【事業】③-1 近隣自治体への移動需要に合わせた運行検討

(1) 対象地域

○近隣自治体への移動が多くみられる小国地域・寺泊地域・川口地域を運行検討の対象とします。

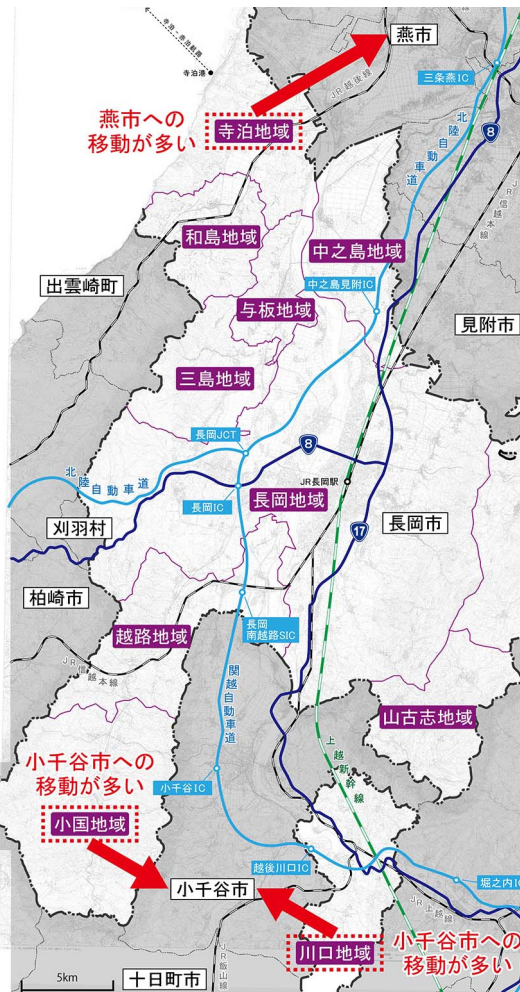


表 地域相互連絡路線の運行内容

【路線バス】

地域	路線名	運行頻度 [本/日]	始発便	最終便
小国地域	小千谷＝総合体 育館＝小国線	4	7:30 (小国→小千谷)	17:15 (小千谷→小国)
寺泊地域	寺泊＝分水駅＝ 燕・東三条駅線	4.5	6:35 (寺泊→燕)	18:23 (燕→寺泊)
川口地域	小千谷＝川井＝ 南中学校線	3	7:55 (川口→小千谷)	17:10 (小千谷→川口)
	小出＝川口＝小 千谷線	11	7:08 (川口→小千谷)	18:55 (小千谷→川口)

【鉄道】

地域	路線名	運行頻度 [本/日]	始発便	最終便
小国地域	—	—	—	—
寺泊地域	越後線	11	6:29 (寺泊→燕)	21:31 (燕→寺泊)
川口地域	上越線	17	6:19 (川口→小千谷)	23:31 (小千谷→川口)

※1 運行頻度とは、片道を0.5とした運行回数。

※2 H28.12.1時点のダイヤをもとに集計。

図 近隣自治体への移動が多い地域

(2) 運行検討の例

【各地域の方針】

(小国地域)

- 小国地域は、小千谷市への移動が多くなっています。小千谷市→小国地域の最終バスは17:15となっていますが、アンケート調査の結果では、通勤・通学で18時以降に小千谷市から小国地域へ帰宅する割合が約28%に及んでいます。
- また、小国地域は鉄道の路線が無く、バスの運行回数も他の路線と比較して少ないことから、「小千谷＝総合体育館＝小国線」の運行回数や運行時間帯の見直しを検討します。

(寺泊地域)

- 寺泊地域では、燕市への移動が多くなっています。燕市→寺泊地域の最終バスは18:23となっていますが、アンケート調査の結果では、通勤・通学で18時以降に燕市から寺泊地域へ帰宅する割合が約36%に及んでいます。
- 鉄道の最終便は、21:31となっていますが、寺泊地域の北西部の住民はバスの乗り換えが必要になります。また、高齢者は路線の乗り換えに抵抗がある傾向があります。
- そのため、「寺泊＝分水駅＝燕・東三条駅線」の運行時間帯の見直しを検討します。

(川口地域)

- 川口地域は、小千谷市への移動が多くなっています。小千谷市→川口地域の最終バスは19:13、最終電車は23:31となっており、アンケート調査の結果では、通勤・通学で18時以降に小千谷市から川口地域へ帰宅する割合は約26%です。
- 川口地域は、他の地域と比較してバスや鉄道の運行回数が多く、バスの満足度も高くなっています。そのため、今後も現状の運行回数、時間帯を維持していきます。

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

- 目標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

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
移動需要に合わせた運行の検討 交通事業者との調整			適宜事業実施	

【施策】④自家用車から公共交通への乗り換え利便性向上

■施策の概要

【現況】

- 「駅周辺の駐車場の整備」が鉄道利用者を増やすために効果的であると回答している人が多くなっています。
- 長岡市ではパークアンドライド用駐車場の整備を進めてきましたが、まだ駐車場が無い駅があります。

【施策の方向】

- 市内の全ての駅で、パークアンドライドが可能となるように駐車場の整備を進めます。



【考え方】

- 長岡市の都市機能を維持するためには、都心部をはじめとする都市計画区域へのアクセス性を確保する必要があります。
- コンパクトプラスネットワークの考え方のもと、公共交通の利便性を向上させるとともに、乗り換え拠点の整備が求められています。
- また、自家用車から公共交通への転換を促すことで、都心部での円滑な交通を確保することも期待されます。

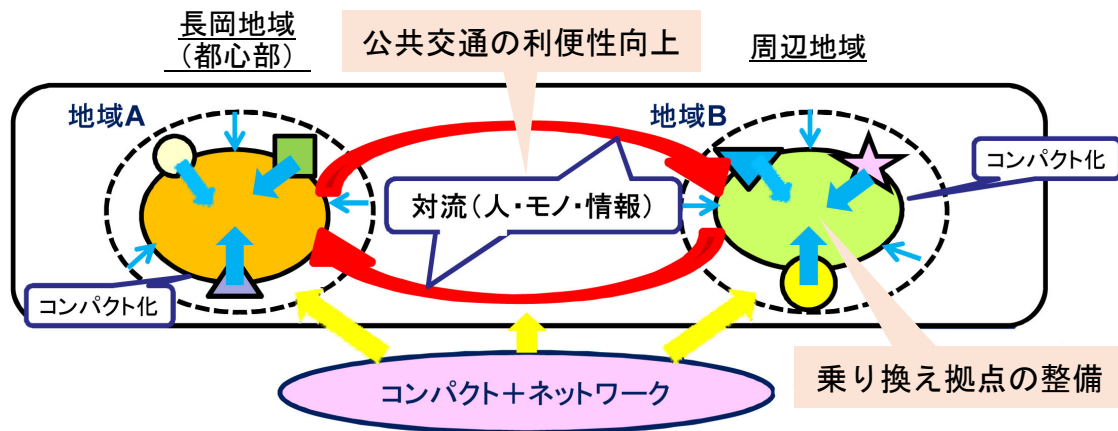


図 コンパクトプラスネットワークの考え方

資料：「国土のグランドデザイン 2050」概要

■事業の内容

【事業】④-1 パークアンドライド用駐車場の整備

- パークアンドライド用に利用可能な駐車場が無い駅を優先的に、パークアンドライド用駐車場の整備を検討します。
- 送迎車が多い場合には、必要に応じて送迎実態調査を実施し、送迎専用スペースの整備を検討します。



■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

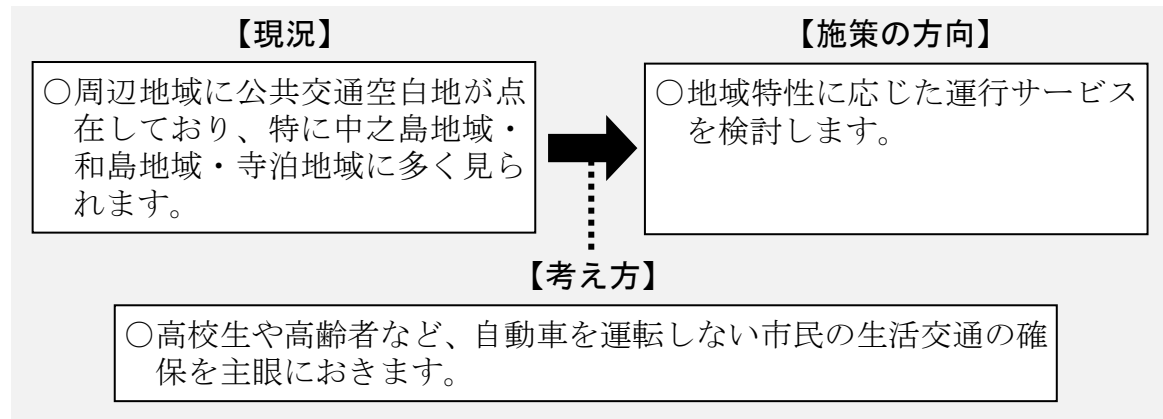
- 目標① [ネットワーク] 既存の骨格を基本とした公共交通網の形成
- 目標② [サービス水準] 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供
- 目標④ [活性化] まちづくりと一体となった公共交通の利用促進
- 目標⑥ [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
整備【前川駅】				
整備計画（調査・設計）【その他】			整備【その他】	

【施策】 ⑤公共交通空白地における公共交通の確保

■施策の概要



■事業の内容

【事業】 ⑤-1 地域特性に応じた運行検討

- 高校生・高齢者ともに、行っても良い見直しとして「予約制の運行」を挙げている人が多くなっています。また、一部の地域を除き、公共交通空白地の人口密度は低くなっています。
- 公共交通空白地が多い中之島地域・和島地域・寺泊地域を対象に、地域特性に応じた運行サービスとしてデマンド交通の運行(社会実験含む)を検討します。



図 デマンド交通のイメージ

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

- 目標③ [運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
地域特性に応じた 運行検討		社会実験の結果を踏まえ、 適宜事業実施		
← 社会実験 →				→

【施策】⑥施設立地や道路網の変化に対応した公共交通のサービス提供

■施策の概要

【現況】

○立川総合病院の移転やフェニックス大橋・左岸バイパスの開通等、施設立地や道路網に変化が生じています。

【施策の方向】

○施設立地や道路網の変化に対応した公共交通のサービスを提供します。

【考え方】

○施設立地や道路網の変化は、公共交通の需要を変動させる大きな要因となります。

■事業の内容

【事業】⑥-1 施設立地や道路網の変化に対応した運行経路検討

- 需要が高い施設の立地が変化した場合、運行経路見直しを検討します。また、運行開始後についても、需要に応じた運行見直しを適宜行います。
- 新規道路整備が行われた場合は、バスの定時制確保や沿線開発による新たな需要に対応するため、その道路を有効活用した運行経路を検討します。

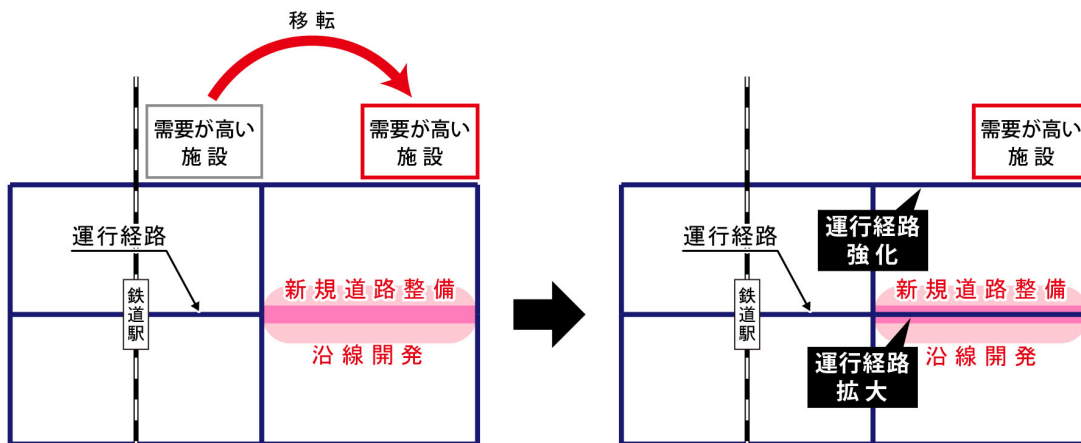


図 施設立地や道路網の変化に対応した運行経路見直しのイメージ

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

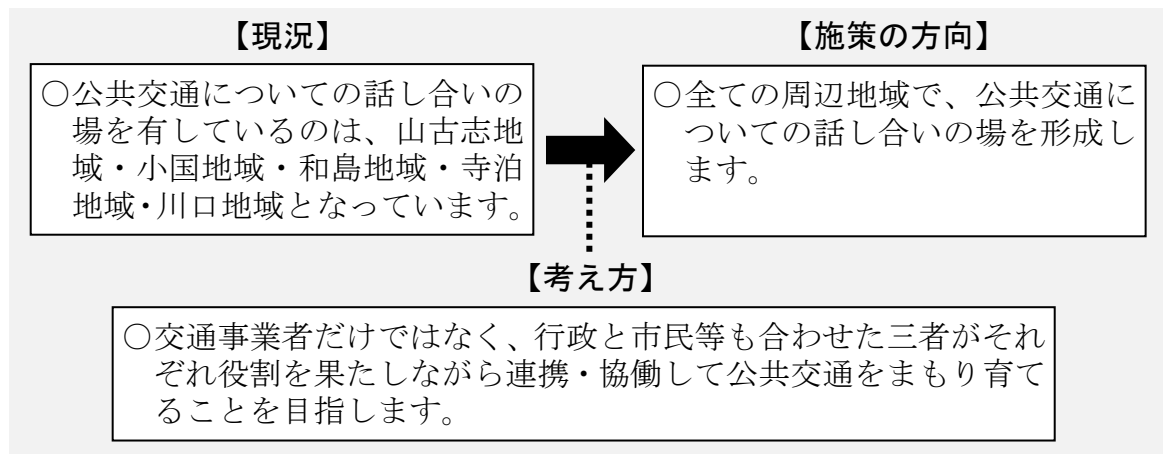
- 目標④ [活性化] まちづくりと一体となった公共交通の利用促進

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
← 施設立地や道路網の変化に応じて、適宜事業実施 →				

【施策】⑦三者（市民等・交通事業者・行政）による協働・連携の推進

■施策の概要



■事業の内容

【事業】⑦-1 公共交通についての話し合いの場の形成

- 長岡市による適切なサポートのもと、全ての周辺地域で、市民等・交通事業者・行政の三者による公共交通についての話し合いの場を形成します。
- 各周辺地域について、目標年（平成 33 年度）まで、毎年 1 回以上の開催を目指します。



※内容に応じて、オブザーバーとして参加

図 話し合いの場への参加者の例

写真 話し合いの場のイメージ
(川口地域分科会、平成 27 年 12 月)

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者、地域の住民

■対応する目標

- 目標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

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
話し合いの場の形成		話し合いの場の開催		
※目標：各周辺地域について、毎年1回以上				

【施策】⑧意識啓発活動の推進

■施策の概要

【現況】

○バスを利用しない理由として最も多いのは「自家用車を持っているため」であり、自家用車を持っている人は公共交通に関心がなく、内容を十分に知らない可能性があります。

【施策の方向】

○住民の公共交通利用を促進するため、モビリティマネジメントを中心に意識啓発活動を推進します。

【考え方】

○「みんなが協働でまもり育てる公共交通」の考え方のもとでは、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ことも、住民の役割のうちの1つです。

■事業の内容

【事業】⑧-1モビリティマネジメントの推進

- モビリティマネジメントは、これまで行政関係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のPR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も推進します。

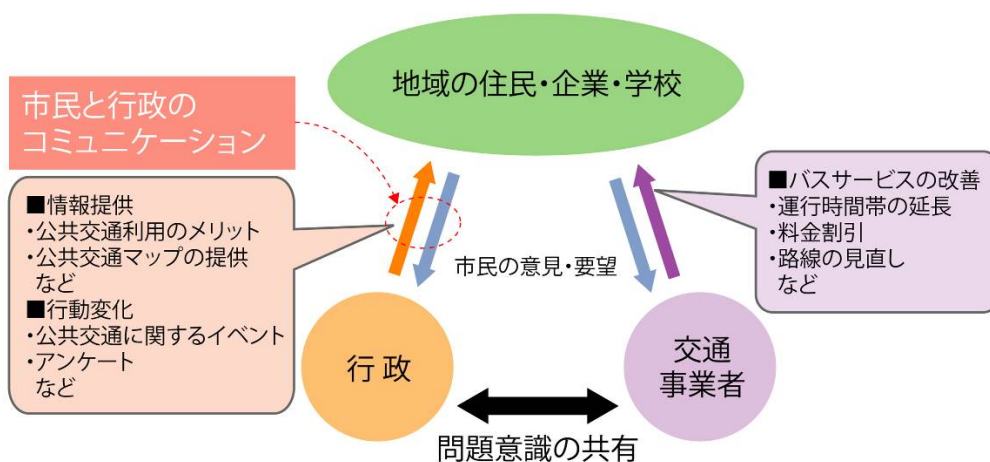


図 モビリティマネジメントの実施イメージ

表 モビリティマネジメント（MM）の具体的な取り組み案

種別	具体的な取り組み案
①広く市民を対象にしたMM	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 観光などの目的に応じた公共交通マップを作成します。 ・ 高齢者等運転免許自主返納支援事業を継続して実施します。 ・ ながおかノーマイカーデーを継続して実施します。
②企業を対象としたMM	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長岡駅周辺などの比較的公共交通の利便性が高い地区の企業などを対象に、通勤の際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。 ・ ながおかノーマイカーデーを継続して実施します。
③学校を対象としたMM	<ul style="list-style-type: none"> ・ 健康促進や環境問題などをテーマに、公共交通利用を推進する講演やワークショップなどを開催します。 ・ 公共交通に関する総合学習の教材を作成します。
④特定の路線沿線や地区の住民を対象としたMM	<ul style="list-style-type: none"> ・ 比較的公共交通の利便性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。 ・ 加盟店で一定額以上の買い物をした人にバス券（お買い物バス券）を進呈します。
⑤地域を対象にしたMM	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

■事業の実施主体

○長岡市、交通事業者

■対応する目標

○目標⑥〔使いやすさ〕誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
	適宜事業実施	（ノーマイカーデーは毎年実施）		

【施策】 ⑨わかりやすい情報提供

■施策の概要

【現況】

- バスを利用していない人は「わかりやすい地図や時刻表の提供」がバス利用者を増やすために効果的な取り組みであると考えています。
- 近年、長岡市を訪れる外国人観光客が増えています。

【施策の方向】

- 公共交通に関するわかりやすい情報提供を行います。

【考え方】

- 普段から公共交通を利用しない人でもわかりやすい公共交通を目指します。

■事業の内容

【事業】 ⑨-1 バスロケーションシステムの導入拡大検討

- 長岡市では、長岡駅を発着するバスの位置情報がリアルタイムで分かる情報サービス「ながおかバスi」を実施しています。
- バスの接近情報については、市内のほぼ全路線を対象としていますが、路線図での位置表示に対応しているのは、中央循環線および宮内環状線・宮内川崎環状線のルート上のみとなっています。
- 今後は、路線図で位置表示できるルートの拡大のほか、外国人観光客に対応した多言語化を検討します。

【中央循環線】



【検討内容】

- 路線図で位置表示できるルートの拡大
- 外国人観光客に対応した多言語化



図 ながおかバスiの画面（路線図での位置表示）

【事業】 ⑨-2 バス位置表示モニターの設置および情報内容の充実化検討

- 長岡市では、アオーレ長岡 1 階・長岡駅 2 階に「長岡市総合交通案内モニター」を設置し、目的地に応じた鉄道・バス等の公共交通機関やその運行時刻等をわかりやすく提供しています。
- 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等にバス位置表示モニターを設置することを検討します。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。
- また、情報内容を充実化させるため、既に設置してあるモニターにおいても、バスロケーションシステムの情報等のバス位置情報の配信を検討します。



写真 長岡市総合交通案内モニター利用状況

【事業】 ⑨-3 わかりやすい公共交通マップの作成

- 地域住民による買い物・通院や来訪者による観光など、ターゲット・目的に応じたわかりやすい公共交通マップを作成します。
- 情報提供の方法としては、紙媒体に限定せず、ウェブサイトの活用も検討します。



図 わかりやすい公共交通マップの例（川口地域 黄色いバス）

■事業の実施主体

○長岡市、交通事業者

■対応する目標

○目標⑥〔使いやすさ〕誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
		適宜事業実施		

【施策】⑩車両のバリアフリー化

■施策の概要

【現況】

- 低床バス（ノンステップ・ワンステップバス）の導入率は、長岡駅に乗り入れる乗合バス 178 台の内 66 台で 37.1%であり、全国の低床バス導入率（58.9%）と比較すると低い割合となっています。
- 長岡市は、低床バスの比率を積雪地域であるという条件から 4 割と設定し、平成 32 年度末までに導入を進めています。

【施策の方向】

- 平成 32 年度末までに低床バスの比率が 4 割になるように、引き続き導入を進めます。



【考え方】

- 今後も高齢化が進行することが予想され、高齢者を含めた誰もが使いやすい公共交通を目指す必要があります。

■事業の内容

【事業】⑩-1 低床バスの導入

- 高齢者を含めた誰もが使いやすい公共交通を目指し、低床バスの導入を進めていきます。
- また、低床バスの導入は、基幹病院を経由する路線を優先します。

表 基幹病院を経由する路線

路線名	経由する基幹病院
中央循環バス	長岡赤十字病院
長岡駅前＝大手大橋（蔵王橋）＝江陽団地 環状線	
法務局前＝長岡駅前＝大手大橋＝イオン＝センタープラザ前＝日赤病院 線	
長岡駅前＝河根川＝与板 線	
長岡駅前＝福戸＝脇野町＝蓮花寺・出雲崎 線	
長岡駅前＝柏崎駅前 線	
長岡駅（東口・大手口）＝長岡中央総合病院 線	長岡中央総合病院
長岡駅東口＝川崎・中央病院・長商・乙吉・浦瀬・上見附 線	
<快速>長岡駅東口＝栃尾 線	
長岡駅東口＝立川総合病院 線	立川総合病院
長岡駅東口＝（長岡温泉）＝高町団地＝柿 線	
川口＝小千谷車庫前＝立川総合病院＝長岡駅東口 線	
長岡駅東口＝村松＝高龍神社（蓬平） 線	
宮内環状線	長岡中央総合病院 立川総合病院
宮内川崎環状線	

【施策】⑪天候の影響を受けにくい公共交通の運行

■施策の概要

【現況】

○通常時と冬期の移動手段を比較すると、冬期は自転車の利用ができないため、「家族などの送迎」、「路線バス」の割合が増加しています。

【施策の方向】

○天候の影響を受けにくい公共交通の運行を目指します。
○悪天候時の公共交通の情報提供について、改善を行います。

【考え方】

○悪天候時においても、公共交通利用者の足を確保することが重要です。
○また、悪天候によって公共交通に運行の遅れや運休が生じた場合は、速やかに利用者へ情報を伝達する必要があります。

■事業の内容

【事業】⑪-1 冬ダイヤの検討

- 天候の影響を受けにくい公共交通の実現のために、冬ダイヤでの運行を検討します。
- 冬ダイヤの設定にあたり、必要に応じて冬期における路線バスの定時性の実態調査を行います。

表 冬期における路線バスの定時性の実態調査（案）

項目	調査の概要
調査対象	基幹路線 ※路線延長が長く、遅れが生じやすいため
調査時期	冬期（12月～3月）の平日1日、休日1日
調査時間帯	終日
調査内容	バス停への到着時刻、バス停からの出発時刻 旅装速度（GPSデータを取得） など

【事業】⑪-2 悪天候時の情報提供の充実化

- 「ながおかバス i」に、バスが運休した際の情報伝達ができるようにシステムの改良を行います。
- 長岡市では、災害時（悪天候時含む）の公共交通機関の情報を速やかに利用者へ伝達するために、情報発信システム「ながおか防災ホームページ」を作成しました。
- 今後も、関係機関の連携をさらに強化し、災害時の公共交通機関の情報提供を充実化していきます。



図 ながおか防災ホームページの画面

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

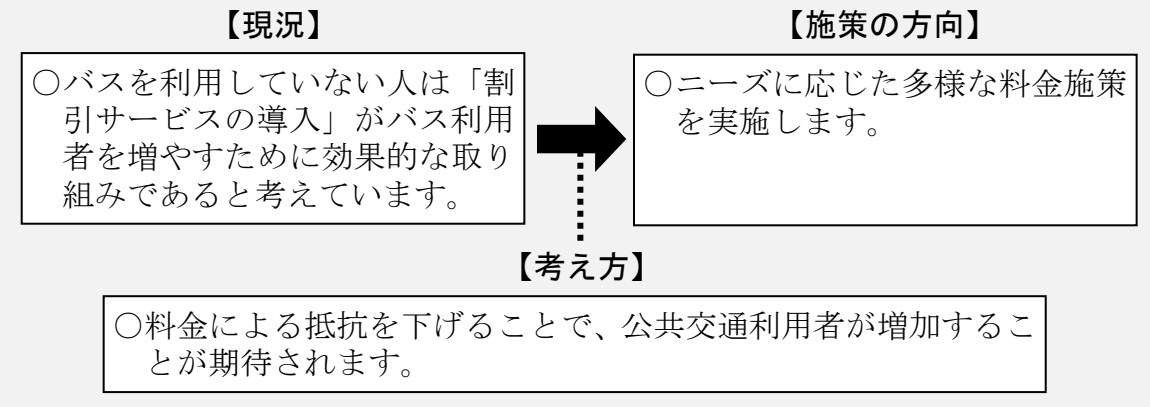
- 目標⑥〔使いやすさ〕誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
必要に応じて冬期における路線バスの定時性の実態調査を行い、 適宜事業実施				

【施策】 ⑫多様な料金施策の実施

■施策の概要



■事業の内容

【事業】 ⑫-1 乗り換え時、休日時の割引サービスの検討

- 長岡地域郊外や近隣地域からのバス利用者が長岡地域の大规模商業施設や基幹病院を訪れるには、市街地路線に乗り換える必要がありますが、乗り換えごとに初乗り料金が必要なため割高感があり、バス利用の抵抗になっていると考えられるため、乗り換え割引の実施を検討します。
- 休日は高校生の利用が減ることや、多くの病院が休診であるなど、平日と比較して路線バスの需要が少ないため、休日割引や1日乗車券などの導入を検討します。

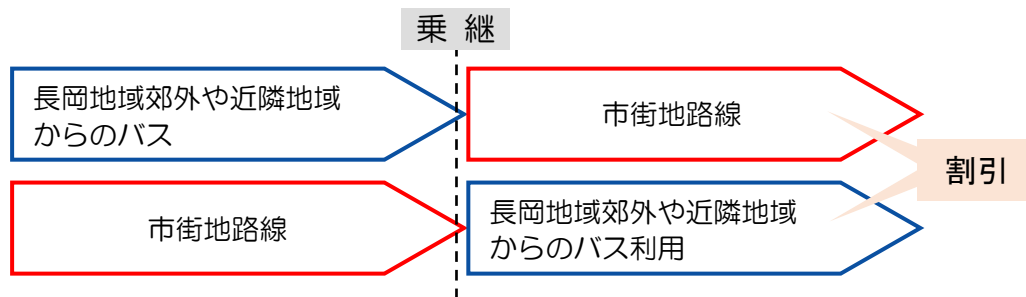


図 乗り換え割引のイメージ

■事業の実施主体

- 長岡市、交通事業者

■対応する目標

- 目標⑥ [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
		適宜事業実施		

【施策】⑬バス待ち環境の改善

■施策の概要

【現況】

- 連携計画において、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として 41 箇所を選定し、平成 22 年度から平成 28 年度までに 16 箇所を整備しました。
- 町内会などがバス停留所の上屋を設置する際に補助金（長岡市バス待合所設置事業補助金）を交付しており、制度を開始した平成 9 年度から平成 28 年度までに、この制度を活用し 36 箇所が整備されています。

【施策の方向】

- 降雨および降雪時においても快適にバスを待つことができるよう、引き続き多様な手法を取り入れながらバス停上屋を整備し、バス待ち環境を改善します。

【考え方】

- バス待ち環境の改善により、公共交通利用者が増加することが期待されます。

■事業の内容

【事業】⑬-1 バス停上屋の整備

(整備箇所について)

- 連携計画で整備箇所としたバス停のうち未整備の 25 箇所をはじめとして、バス停の利用状況を考慮しながら必要性の高い箇所を優先的に整備していきます。

(バス停上屋の構造について)

- バス停上屋の構造としては、降雪が多い等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。ただし、歩道の有効幅員の確保が難しく、かつ周辺民有地の確保が難しい場合は、省スペース型の上屋とします。



写真 バス停上屋整備状況（左：BOX 型、右：省スペース型）

○バス停上屋の構造の選定フローを下図に示します。

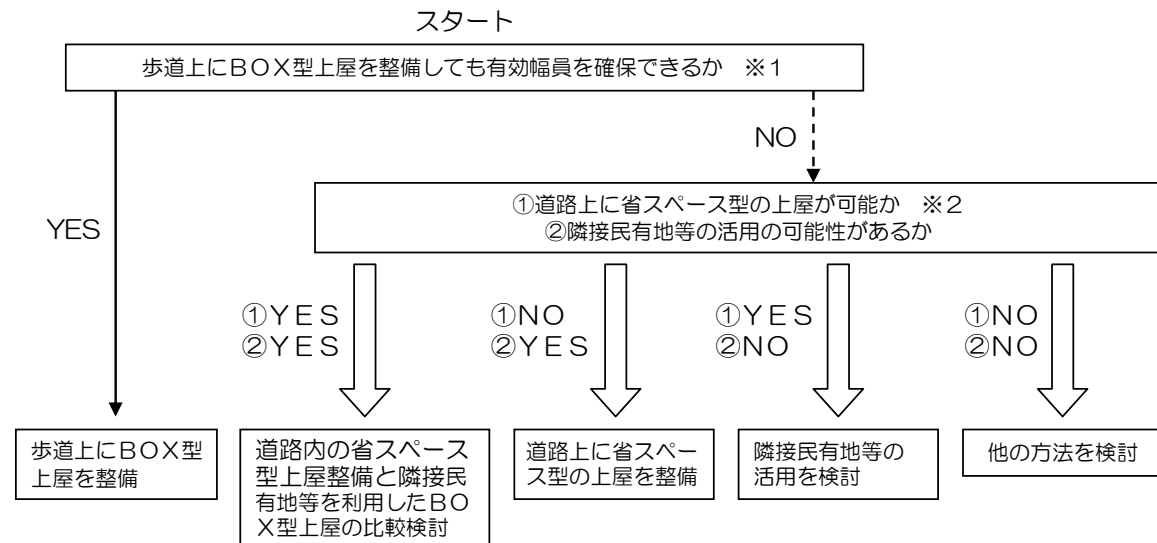


図 バス停上屋の構造の選定フロー

- ※1 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、歩行者自転車道で3m以上とする。交通量が多い所では、歩道は3.5m以上、歩行者自転車道で4m以上とする。
- ※2 歩道隣接地が歩道の一部として使用可能であったり、省スペース型上屋を設置することによって、必要な有効幅員が縮小されないと認められる箇所。

■事業の実施主体

○長岡市、地元団体、交通事業者

■対応する目標

○目標⑥〔使いやすい〕誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
整備対象箇所の現場状況をみながら、 適宜事業実施				

【施策】⑭ ICカードの導入検討

■ 施策の概要

【現況】

○長岡市では、鉄道やタクシーでは IC カードを導入していますが、路線バスは、導入していません。

【施策の方向】

○路線バスの IC カードの導入検討を行います。

【考え方】

○ICカードの導入により、運賃支払いがスムーズになることや、多様な料金施策の実施が容易になるなど利用者の利便性が向上し、公共交通利用者が増加することが期待されます。

■ 事業の内容

【事業】⑭-1 ICカードの導入検討

(1) ICカード導入の目的

- 交通分野における IC カードは、大都市圏や、地方都市で乗車券の代替として導入されています。
- IC カードを導入することによって、利用者の利便性向上や交通事業者の運行の効率化などの多様なメリットがあるため、これらの実現のために導入を検討します。

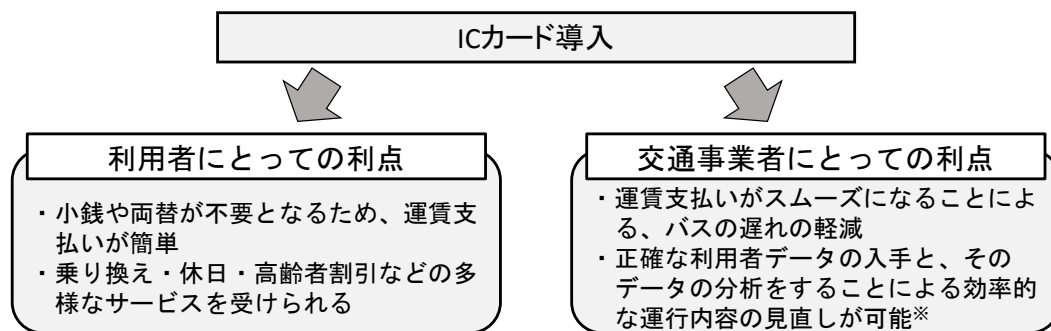


図 ICカード導入のメリット

※ICカードの種類によっては、正確な利用者データが取れない。

(2) 検討案

【ケース1：地域オリジナルカードのみを導入する場合】

- 地域オリジナルカードは、新潟市の「りゅーと」など、全国で37種類の導入がされており、各種の割引制度や商店街などと連携したポイントシステムなど、地域それぞれのニーズによってカードに搭載されるサービス機能は異なります。
- 地域オリジナルカードのメリットは、地域独自のサービス展開が容易であり、導入費用やシステム更新費用が比較的安いことです。
- デメリットは、路線バスでしかICカードを使用することができないため、路線バスも鉄道も利用する場合は、地域オリジナルカードとSuicaの両方が必要になることです(他の市町村の例)。

【ケース2：地域オリジナルカードとSuicaの連携をする場合】

- 地域オリジナルカードとSuicaの連携の導入事例は、札幌市や新潟市などで実施しており、ケース1の導入状況と比較して少ないです。
- ケース2のメリットは、Suicaを持っていれば、鉄道も路線バスも利用することが可能となるので、利便性の向上が見込めます。
- デメリットは、導入時にどちらのICカードにも対応したシステムの構築が必要となるため、ケース1と比較して導入費用が高くなります。また、地域独自のサービス展開をする場合は、現状のシステム上Suicaの利用者は、サービスを受けることができていません。それに加えて、Suicaを利用して、路線バスを利用した場合は利用者データの入手ができません(新潟市の事例)。

【ケース3：電子マネー機能がある他のICカードを路線バスに導入する場合】

- 電子マネー機能がある他のICカードを路線バスに導入する事例があります(鳥取市の循環バスでWAON・クイックペイ・iD・楽天Edyの利用が可能)。
- ケース3のメリットは、新たにICカードを作る必要が無く、利用者にとっては、カード1枚で移動も買い物もできるため、利用者の利便性の向上が見込めます。また、既存のシステムを利用することが可能で、関連施設を経由する路線のみに利用を限定すれば、導入費用が他のケースよりも安くなります。
- デメリットは、関連施設の路線限定の利用にした場合だと、混乱を招く可能性があり、ICカードの事業者側にもメリットがあるものを検討する必要があります。また、電子マネー機能のみのICカードの導入をした場合は、利用者データの入手ができない可能性があります。

参考) 国土交通省 交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会とりまとめ
※他の市町村の事例や、JR 東日本へのヒアリング調査の結果を基に作成。

(3) 今後の検討方針

○いずれのケースも現状では多額の費用がかかり、導入をする上での課題もありますが、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、路線バス利用者や交通事業者にとって最適な導入形式や時期などを引き続き検討していきます。

表 IC カードの導入状況(平成 28 年 4 月 1 日時点)

都道府県	カード名称	導入時期	分類
広島県	スカイレールIC カード	平成10年	ケース1
北海道	Do カード	平成11年	ケース1
山梨県	バスICカード	平成12年	ケース1
福岡県	ひまわりバスカード	平成13年	ケース1
長崎県	長崎スマートIC カード	平成14年	ケース1
宮崎県	宮交バスカ	平成14年	ケース1
北海道	バスカード	平成15年	ケース1
滋賀県	近江鉄道バスIC カード	平成15年	ケース1
静岡県	ナイスパス	平成16年	ケース1
京都府	らんでんカード	平成16年	ケース1
石川県	iCa	平成16年	ケース1
奈良県	CI-CA	平成16年	ケース1
香川県	IruCa	平成17年	ケース1
鹿児島県	いわさきIC カード	平成17年	ケース1
鹿児島県	RapiCa	平成17年	ケース1
愛媛県	IC い〜カード	平成17年	ケース1
兵庫県	NicoPa	平成18年	ケース1
岡山県	hareca	平成18年	ケース1
岐阜県	ayuca	平成18年	ケース1
富山県	passca	平成18年	ケース1
静岡県	LuLuCa	平成18年	ケース1
茨城県	でんてつハイカード	平成19年	ケース1
大阪府	市営バスIC 定期券	平成20年	ケース1
広島県	PASPY	平成20年	ケース2
兵庫県	Itappy	平成20年	ケース1
北海道	SAPICA	平成21年	ケース2
高知県	ですか	平成21年	ケース1
福島県	NORUCA	平成22年	ケース1
富山県	ecomyca	平成22年	ケース1
新潟県	りゅーと	平成23年	ケース2
北海道	Asaca カード	平成24年	ケース1
長野県	KURURU	平成24年	ケース1
大阪府	hanica	平成24年	ケース1
宮城県	odeca	平成25年	ケース2
鳥取県※	WAON・クイックペイ・iD・楽天Edy	平成25年	ケース3
宮城県	icsca	平成26年	ケース2
沖縄県	OKICA	平成26年	ケース1
熊本県	くまモンのIC CARD	平成27年	ケース2

※他の目的で利用されている IC カードを導入。

■事業の実施主体

○長岡市、交通事業者

■対応する目標

○目標⑥〔使いやすさ〕誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現

■事業の実施時期

H29	H30	H31	H32	H33
		適宜事業実施		

第7章 計画の達成状況の評価

7.1 PDCA サイクルによる施策・事業の推進

- PDCA サイクルにより、効果を検証しながら施策・事業を推進していくとともに、必要に応じて網形成計画の見直しを行います。
- 長岡市地域公共交通協議会が PDCA サイクルを実行するものとします。この際、市民、交通事業者および行政等が一体となって進めるとともに、施策・事業の実施状況や検証結果等についての情報を共有します。

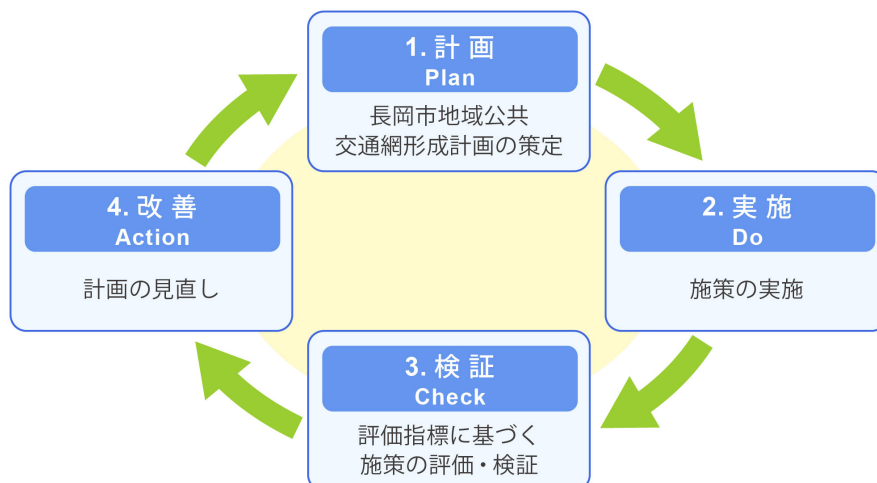


図 PDCA サイクル

7.2 評価指標と目標値の設定

(1) 検証 (Check) および改善 (Action) の時期

- 基本的に計画期間最終年度(平成 33 年度)を検証(Check)および改善(Action)の時期とします。
- ただし、アンケート調査等を伴わない指標については、毎年算出し、目標達成に向けた確認を行うものとします。
- また、事業の実施状況を適切に管理します。

(2) 評価指標と目標値の設定

- 第 5 章で設定した目標ごとに、評価指標を設定します。
- 本計画における評価指標は、次ページに示す 12 指標とします。

【目標】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													
評価指標①-1	・ 市民 1 人あたり月間公共交通利用回数 (回/月・人)												
目標値	<p>【路線バス】</p> <p>○現況(平成 26 年度) : 1.9 回/月・人 →目標値(平成 33 年度) : 2.0 回/月・人</p> <p>【鉄道】</p> <p>○現況(平成 26 年度) : 1.6 回/月・人 →目標値(平成 33 年度) : 1.7 回/月・人</p>												
指標の算定方法	○路線バス・鉄道の利用者数÷長岡市の総人口 データ) 路線バス・鉄道の利用者数:長岡市統計年鑑 長岡市の総人口:住民基本台帳												
目標値設定の考え方	○人口減少下においても、路線バス・鉄道の利用者数が現状と同水準で維持することを目標とします。												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況 (平成26年度)</th> <th>目標年次 (平成33年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人口 [人]</td> <td>279,507</td> <td>265,066 (平成32年推計値)</td> </tr> <tr> <td>路線バス利用人数 [万人/年]</td> <td>632</td> <td>632 (現況の値を維持)</td> </tr> <tr> <td>鉄道利用人数 [万人/年]</td> <td>540</td> <td>540 (現況の値を維持)</td> </tr> </tbody> </table>		現況 (平成26年度)	目標年次 (平成33年度)	人口 [人]	279,507	265,066 (平成32年推計値)	路線バス利用人数 [万人/年]	632	632 (現況の値を維持)	鉄道利用人数 [万人/年]	540	540 (現況の値を維持)
	現況 (平成26年度)	目標年次 (平成33年度)											
人口 [人]	279,507	265,066 (平成32年推計値)											
路線バス利用人数 [万人/年]	632	632 (現況の値を維持)											
鉄道利用人数 [万人/年]	540	540 (現況の値を維持)											

【目標】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	
評価指標②-1	・ 公共交通分担率 (通勤・通学、買い物、通院) (%)
目標値	<p>【通勤・通学】</p> <p>○現況(平成 28 年度) : 37% →目標値(平成 33 年度) : 現況よりも上昇</p> <p>【買い物】</p> <p>○現況(平成 28 年度) : 18% →目標値(平成 33 年度) : 現況よりも上昇</p> <p>【通院】</p> <p>○現況(平成 28 年度) : 14% →目標値(平成 33 年度) : 現況よりも上昇</p>
指標の算定方法	○移動手段として、路線バス・鉄道 (JR)・タクシーのうち 1 つ以上を選択している人の割合 データ) 高校生、高齢者 (65 歳以上) を対象としたアンケート調査
目標値設定の考え方	○公共交通分担率が現況よりも上昇することを目標とします。

【目標】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	
評価指標②-2	・パークアンドライド用駐車場の整備割合 (%)
目標値	○現況(平成 28 年度) : 57.1% (14 駅の内 8 駅に整備) →目標値(平成 33 年度) : 100% (全 14 駅に整備)
指標の算定方法	○長岡市内の鉄道駅 (全 14 駅) のうち、パークアンドライド用駐車場が整備されている鉄道駅の割合
目標値設定の考え方	○全 14 駅でパークアンドライドが可能となることを目標とします。

【目標】③ [運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現	
評価指標③-1	・公共交通 (バス停・鉄道駅等) の人口カバー率 (%)
目標値	○現況(平成 28 年度) : 94.7% →目標値(平成 33 年度) : 現況よりも上昇
指標の算定方法	○バス停・鉄道駅圏域内の人口÷長岡市の総人口 データ) バス停・鉄道駅圏域内の人口 : 国勢調査 (500m メッシュ人口) 長岡市の総人口 : 国勢調査
目標値設定の考え方	○公共交通 (バス停・鉄道駅等) の人口カバー率は、現況で 94.7%となっており、ほとんどの市民が公共交通を利用できる環境にあります。 ○人口カバー率が現況よりも上昇することを目標とします。

【目標】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	
評価指標④-1	・まちなか居住区域内的のバス系統数
目標値	○現況 (平成 28 年度) から目標年 (平成 33 年度) にかけて横ばいもしくは増加
指標の算定方法	○まちなか居住区域内的のバス系統数を集計 ※まちなか居住区域確定後、系統数を集計する断面を設定
目標値設定の考え方	○まちづくりと一体となった公共交通の利用促進のため、まちなか居住区域内的のバス系統数を維持します。
評価指標④-2	・観光入り込み客数
目標値	○現況(平成 27 年) : 772 万人 →目標値(平成 32 年) : 805 万人 (+4.2%)
指標の算定方法	○統計値をそのまま活用データ) 新潟県観光入込客統計
目標値設定の考え方	○「長岡リジュベネーション」において、長岡市の観光入り込み客数の目標値を平成 26 年から平成 31 年までの 5 年間で約 4.2%の増加としています。 ○平成 27 年から平成 32 年までの目標値についても、約 5 年間で約 4.2%の増加とします。

【目標】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	
評価指標⑤-1	・公共交通についての話し合いの場（地域検討部会）を有している地域の割合（％）
目標値	○現況（平成 27 年度）：50％ →目標値（平成 33 年度）：100％
指標の算定方法	○地域検討部会を有している地域の数÷全地域数（10）
目標値設定の考え方	○全ての地域で、公共交通についての話し合いの場を形成することを目標とします。
評価指標⑤-2	・地域検討部会の開催回数
目標値	○各地域について、目標年（平成 33 年度）まで、毎年 1 回以上開催
指標の算定方法	○地域検討部会の開催回数
目標値設定の考え方	○地域検討部会を設けるだけでなく、各地域において公共交通についての話し合いが活発化することを目標とします。

【目標】⑥ [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現	
評価指標⑥-1	・公共交通に対する満足度（運行全体）
目標値	○現況（平成 28 年度）：21％ →目標値（平成 33 年度）：現況よりも上昇
指標の算定方法	○運行全体の満足度について、「大変満足」、「満足」と回答した人の割合 データ）高校生、高齢者（65 歳以上）を対象としたアンケート調査
目標値設定の考え方	○公共交通に対する満足度が現況よりも上昇することを目標とします。
評価指標⑥-2	・公共交通を月に 1 回以上利用する人の割合
目標値	○現況（平成 28 年度）：39％ →目標値（平成 33 年度）：現況よりも上昇
指標の算定方法	○路線バスまたは鉄道を月に 1 回以上利用する人の割合 データ）高校生、高齢者（65 歳以上）を対象としたアンケート調査
目標値設定の考え方	○公共交通を月に 1 回以上利用する人の割合が現況よりも上昇することを目標とします。

【目標】⑥ [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現	
評価指標⑥-3	・ながおかバス i のアクセス数 (件/月)
目標値	○現況(平成 27 年度) : 約 99,700 件/月 →目標値(平成 33 年度) : 現況よりも上昇
指標の算定方法	○ながおかバス i のアクセス数を集計 (月平均)
目標値設定の考え方	○情報の充実化等により、ながおかバス i のアクセス数が現況よりも上昇することを目標とします。
評価指標⑥-4	・低床バスの導入率 (%)
目標値	○現況(平成 28 年度) : 37.1% (178 台の内 66 台) →目標値(平成 33 年度) : 4 割
指標の算定方法	○長岡駅に乗り入れる乗合バスのうち、低床バス (ノンステップバス・ワンステップバス) の割合
目標値設定の考え方	○長岡市は積雪地域であるという条件から 4 割を目標とします。

卷末資料

長岡市地域公共交通協議会の設置

「長岡市地域公共交通網形成計画」は、交通事業者や道路管理者等の関係機関が連携し、一体的に推進するための計画とするため、以下のとおり「長岡市地域公共交通協議会」を設置し、検討を行った。

表 長岡市地域公共交通協議会名簿

区分	委員
計画作成市	長岡市 都市整備部長
交通事業者等	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社 総務部 企画室長
	越後交通株式会社 常務取締役
	公益社団法人 新潟県バス協会 専務理事
	一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事
道路管理者	国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 調査課長
	新潟県長岡地域振興局 地域整備部 計画調整課長
	長岡市 土木部長
公安委員会	新潟県警察本部 交通部 交通規制課長
公共交通利用者	長岡市消費者協会 会長
	長岡市老人クラブ連合会 長岡支部 副会長
学識経験者	長岡技術科学大学 教授
関係機関等	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長
	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
	新潟県長岡地域振興局 企画振興部 地域振興・災害復興支援課長
	日本労働組合総連合会 新潟県連合会 中越地域協議会 事務局長

表 検討経過

年月日	内容
H28. 6. 29	第 1 回協議会：計画策定のスケジュール（案）、アンケート調査実施概要（案）について
H28. 8. 31	第 2 回協議会：現状整理の結果について
H28. 11. 9	第 3 回協議会：アンケート調査結果を含め、交通施策に関する課題の確認、計画の骨子案（基本方針、計画目標）の確認
H28. 12. 26	第 4 回協議会：施策・事業計画（案）の確認 長岡市地域公共交通網形成計画（素案）の承認
H29. 2. 20 ～H29. 3. 6	パブリックコメントの実施
H29. 3. 24	第 6 回協議会：長岡市地域公共交通網形成計画の承認

長岡市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 3 月

発行 長岡市

住所：〒940-8501 新潟県長岡市大手通 1 丁目 4 番地 10

電話：0258-35-1122（代表）

編集 長岡市 都市整備部 交通政策課