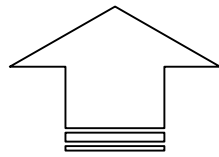


6. 基本方針

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】

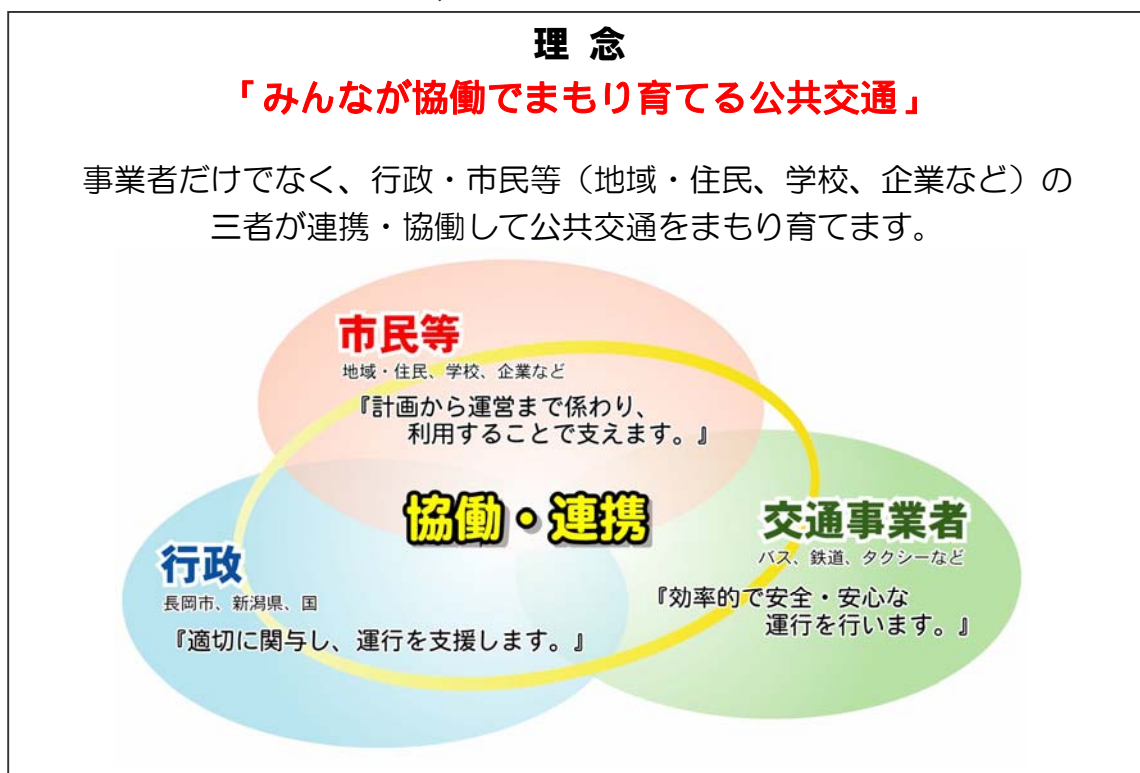
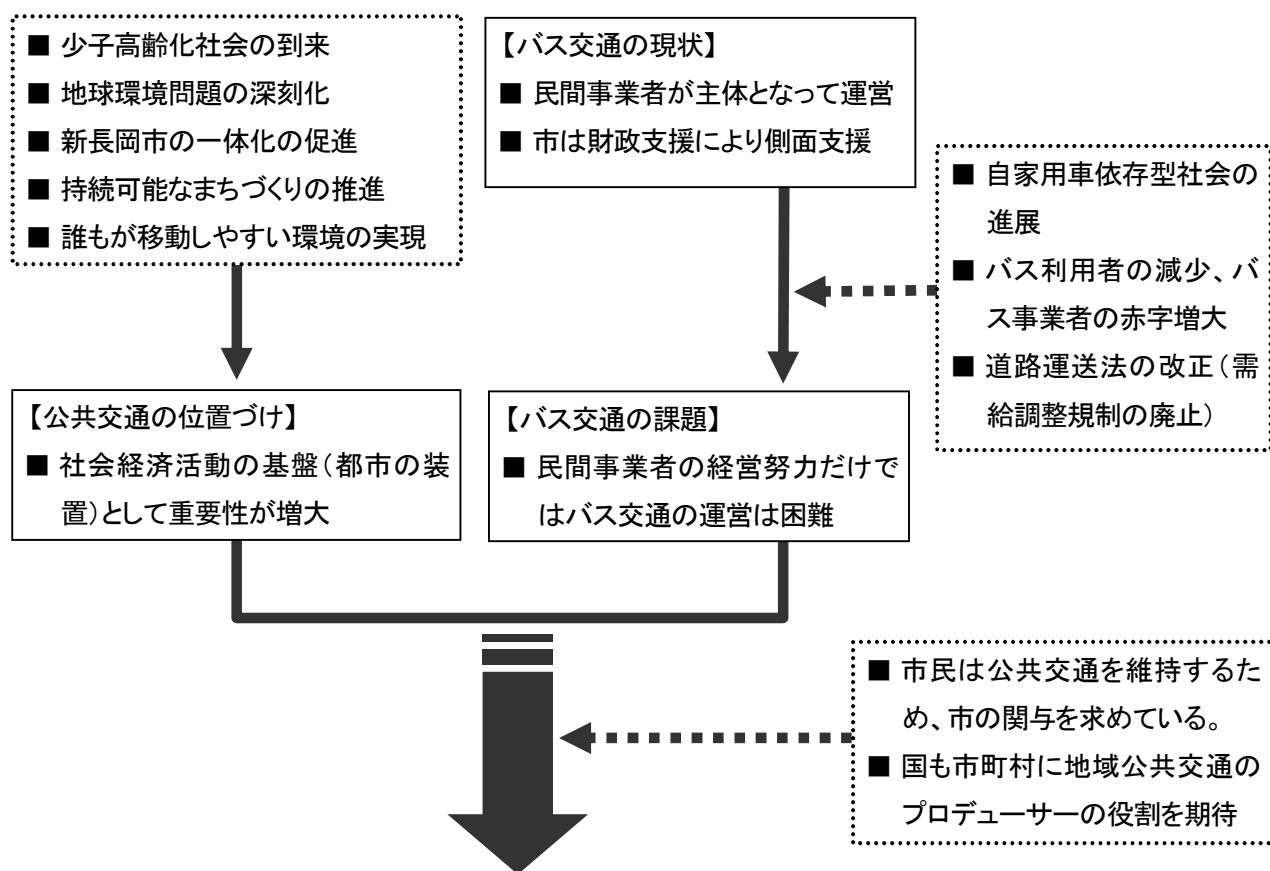
事業者だけでなく、行政・市民等（地域・住民、学校、企業など）
の三者が連携・協働して公共交通をまもり育てます。



【これからの三者の役割】

交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 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

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）

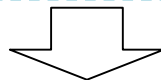
- ・市町村合併による市域の広域化に伴い、各地域間の住民交流を促進し、市全体の魅力あるまちづくりを支援することが求められています。また、周辺市町村との広域的連携を促進することも必要です。



『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。

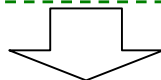


『中心市街地の活性化の支援』

『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。

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。

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。

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。

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。

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。

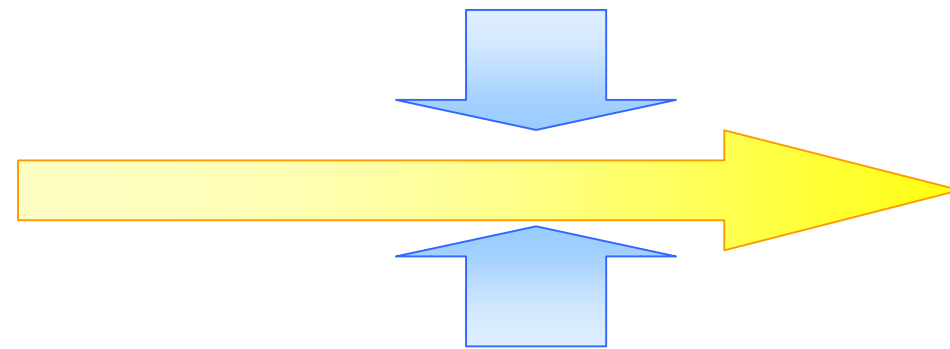
(3) 基本方針の体系

【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

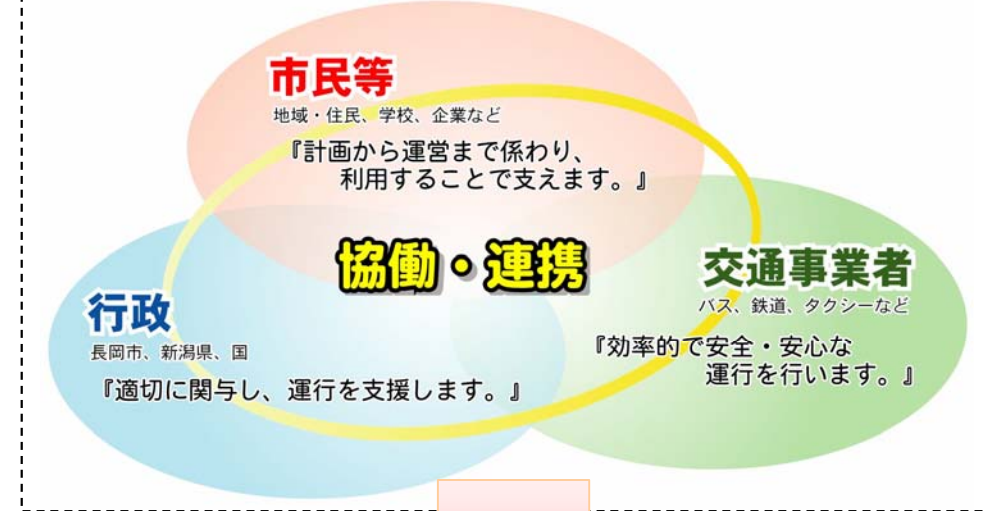


【公共交通の課題】

＜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。	
	運行頻度	◆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。			
サービス水準	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。

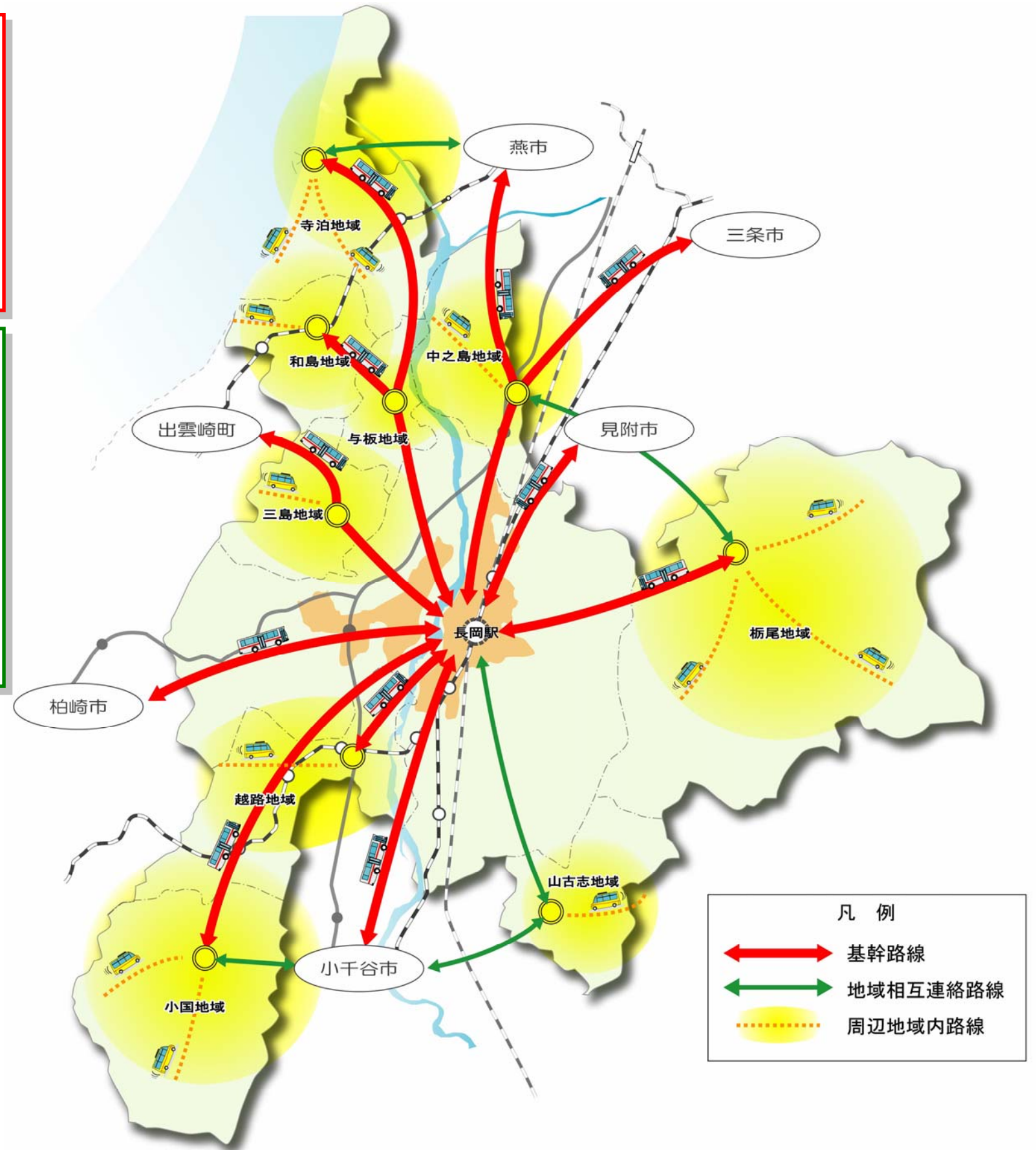
周辺地域の目指す姿

- ◆ 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

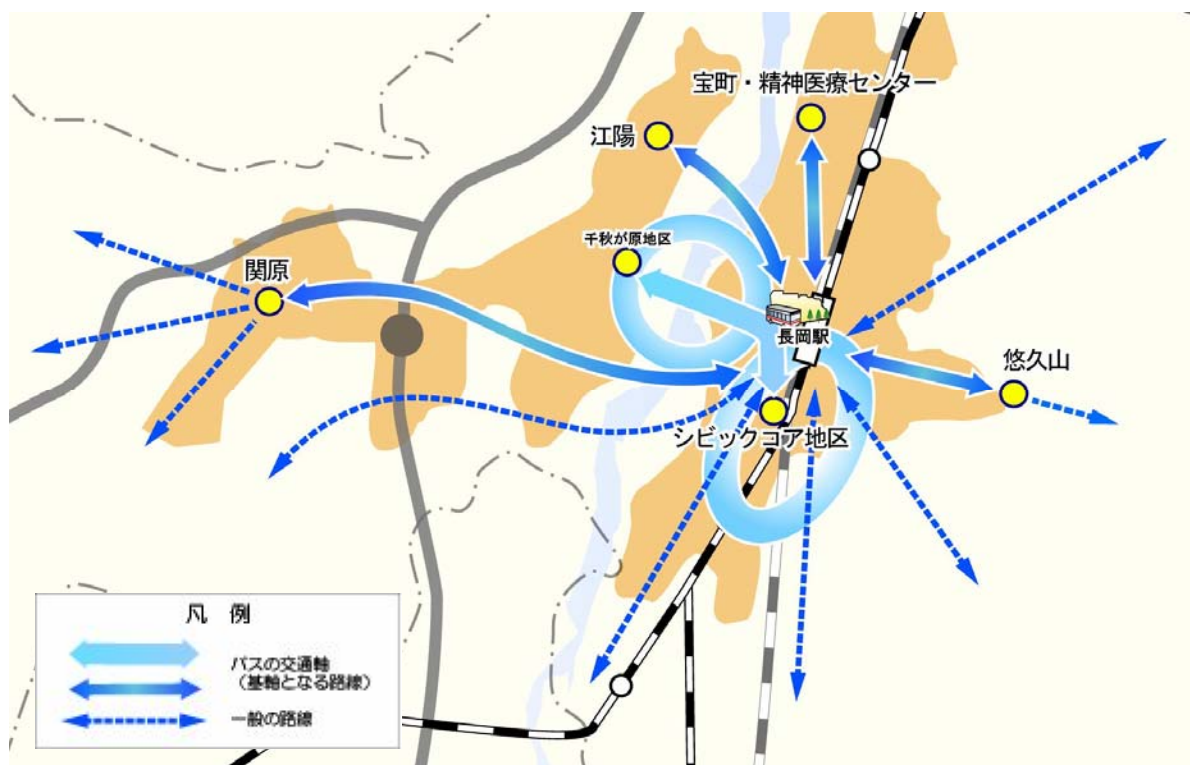
- ◆ 高いニーズに対応し、また、自家用車からの転換を促すため、通勤、通学、通院、買い物など多様な目的で快適に利用できるバス交通を目指します。

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。

【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。