

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

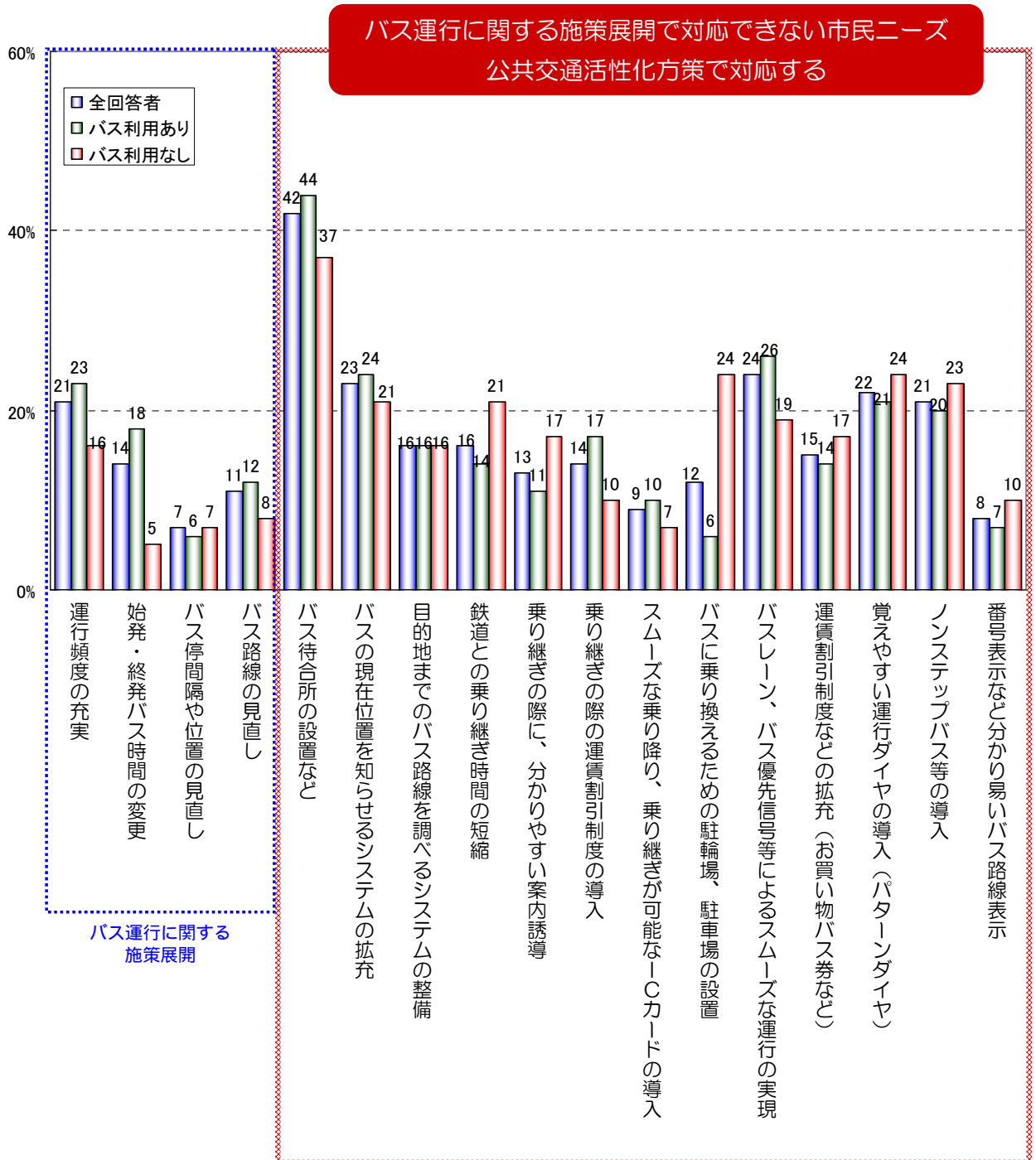


図 8-1 意向調査結果（市民が望む公共サービス）

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"> ・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） ・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）
分かりやすい情報提供	バスロケーションシステム ¹	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・新たに平成19年から南循環バス、日赤病院線へ拡充（国）
	路線検索システム	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
	パターンダイヤ ²	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
	バス路線表示改善 ³	<ul style="list-style-type: none"> ・未実施
乗り継ぎ環境の改善	乗継改善	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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） ・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 ・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） ・千秋が原方面のバス乗り場の集約（越後交通）
	乗継誘導	
利用促進環境の整備・改善	ICカード ⁴	<ul style="list-style-type: none"> ・未実施
	乗継割引	<ul style="list-style-type: none"> ・未実施
	買物割引	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
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"> ・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） ・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）
バス走行環境の改善		<ul style="list-style-type: none"> ・市内中心部の一部の路線にバスレーンを設置済み（県警）
車両のバリアフリー化		<ul style="list-style-type: none"> ・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%）
意識啓発		<ul style="list-style-type: none"> ・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

₁ 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。

₂ 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。

₃ 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。

₄ 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。

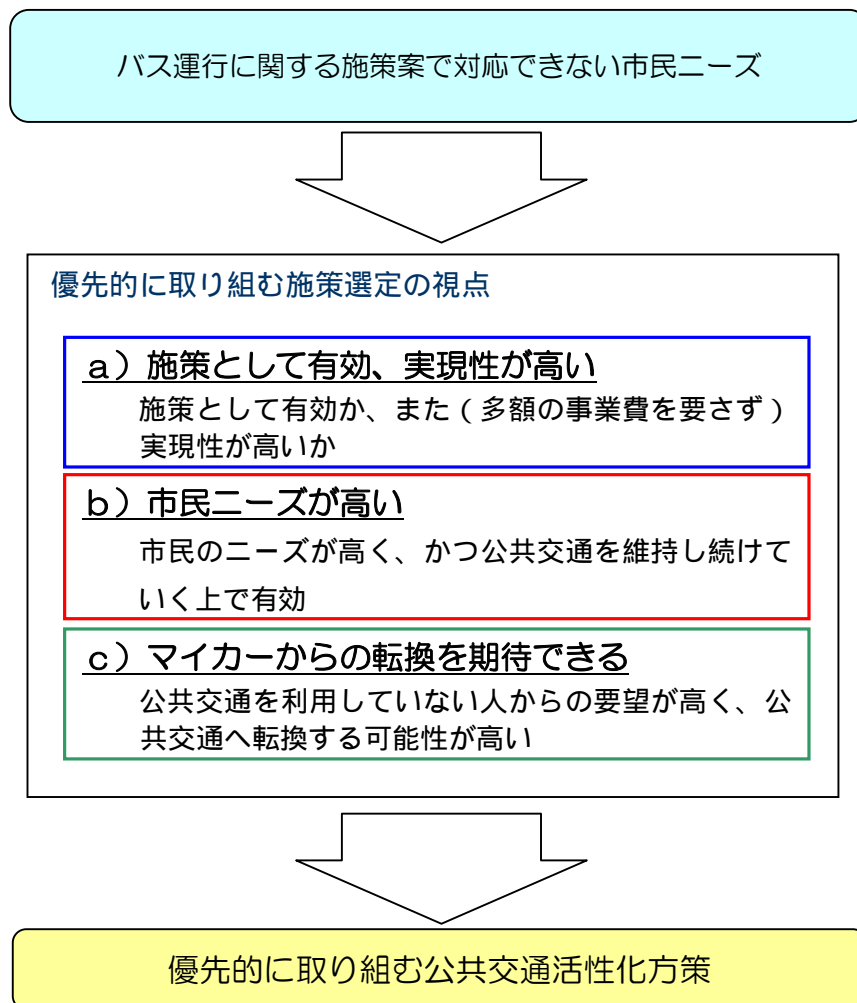


図 8-2 優先的に取り組むべき施策の考え方

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

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

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

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	北長岡駅前
	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%)

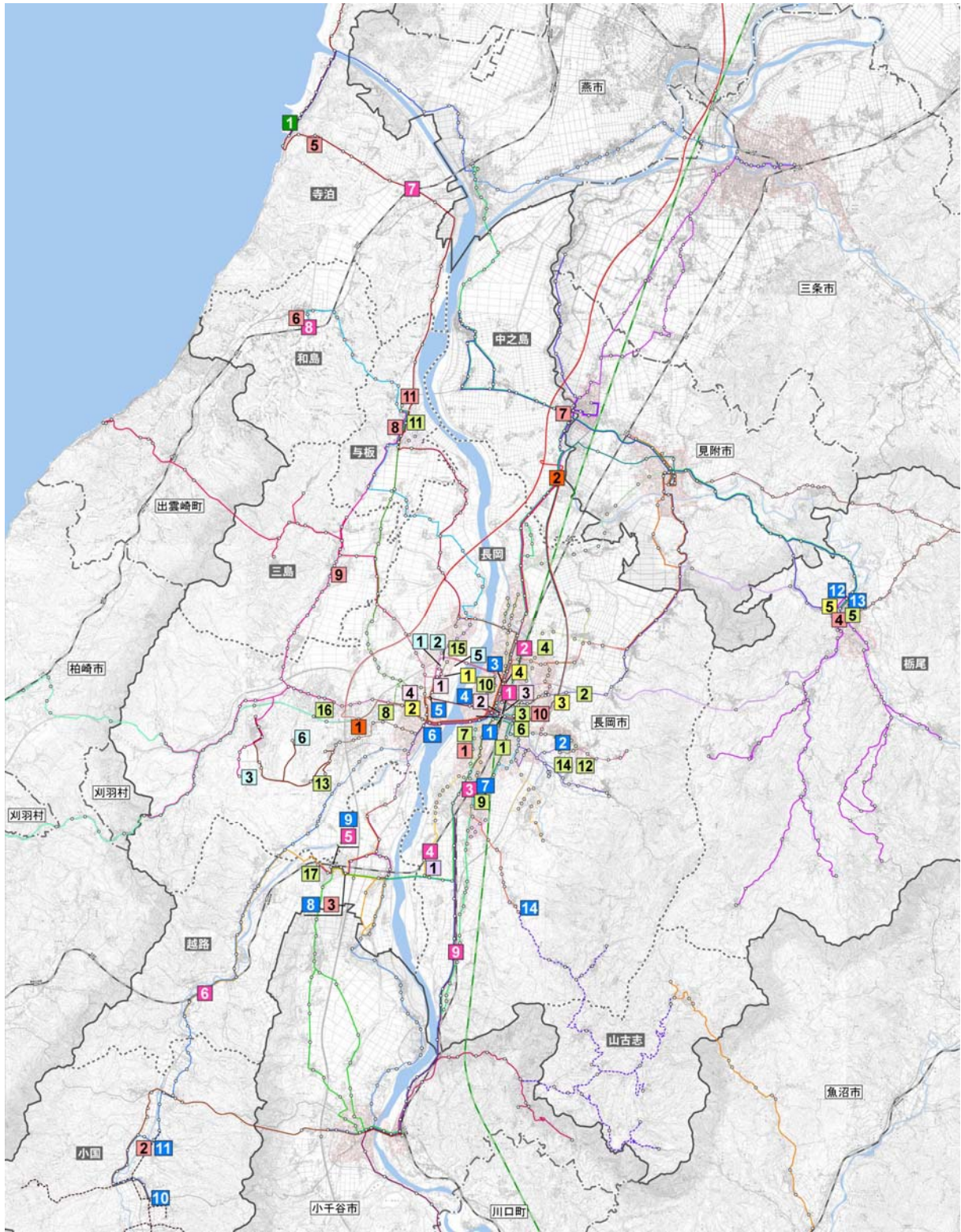


図 8-5 検討箇所図

④ 検討フロー

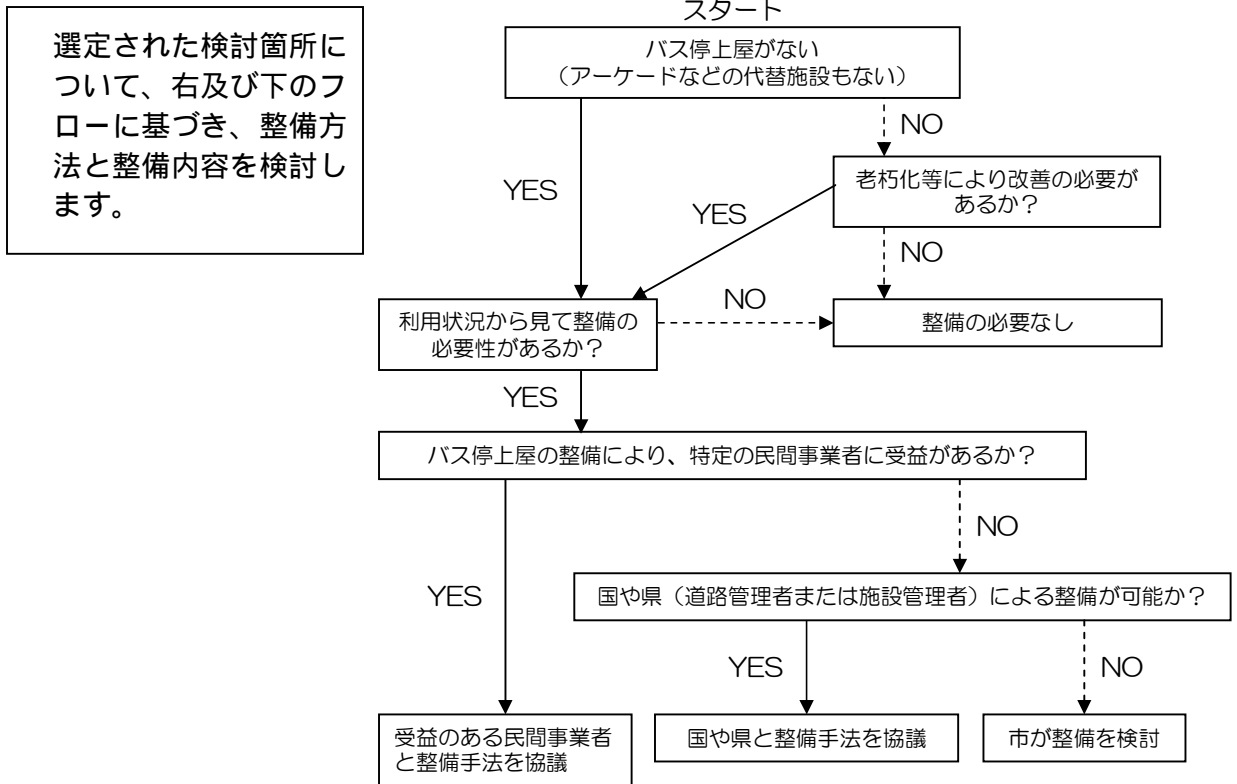


図 8-6 整備方法検討フロー

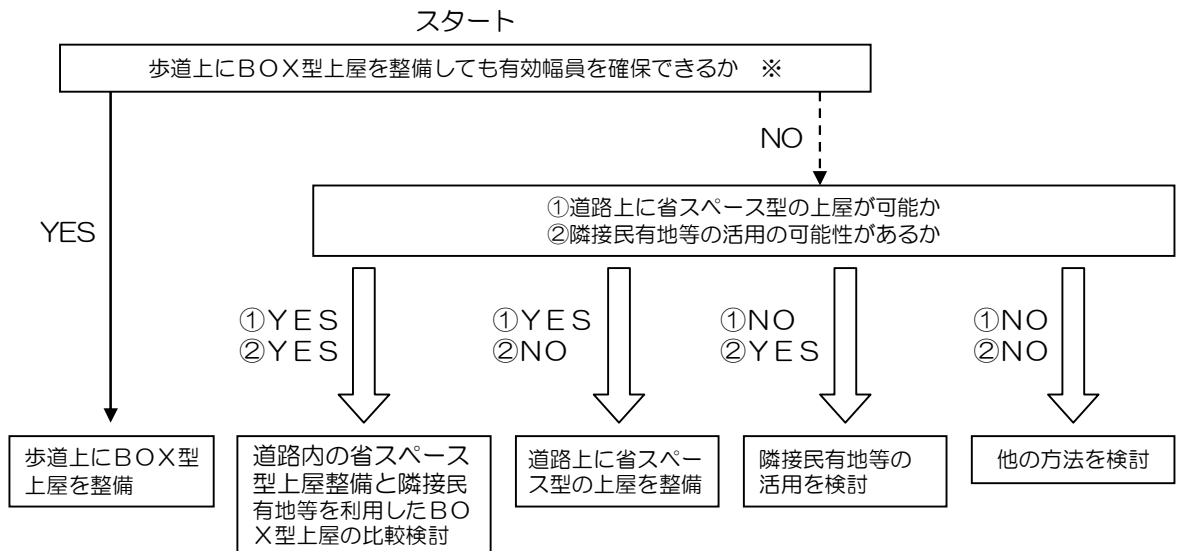


図 8-7 整備内容検討フロー


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。

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

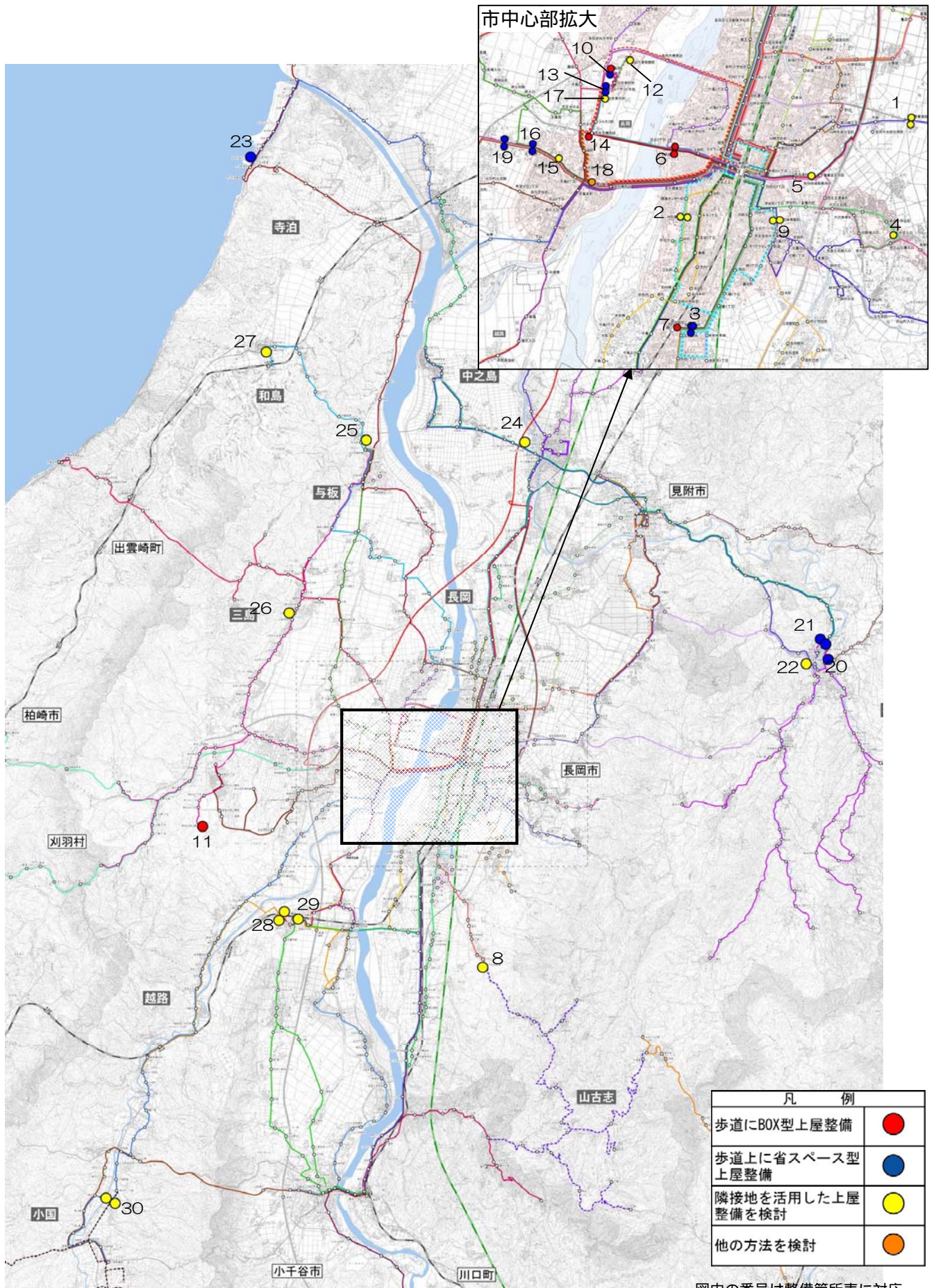


図 8-8 整備箇所図

◆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、大手大橋を經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

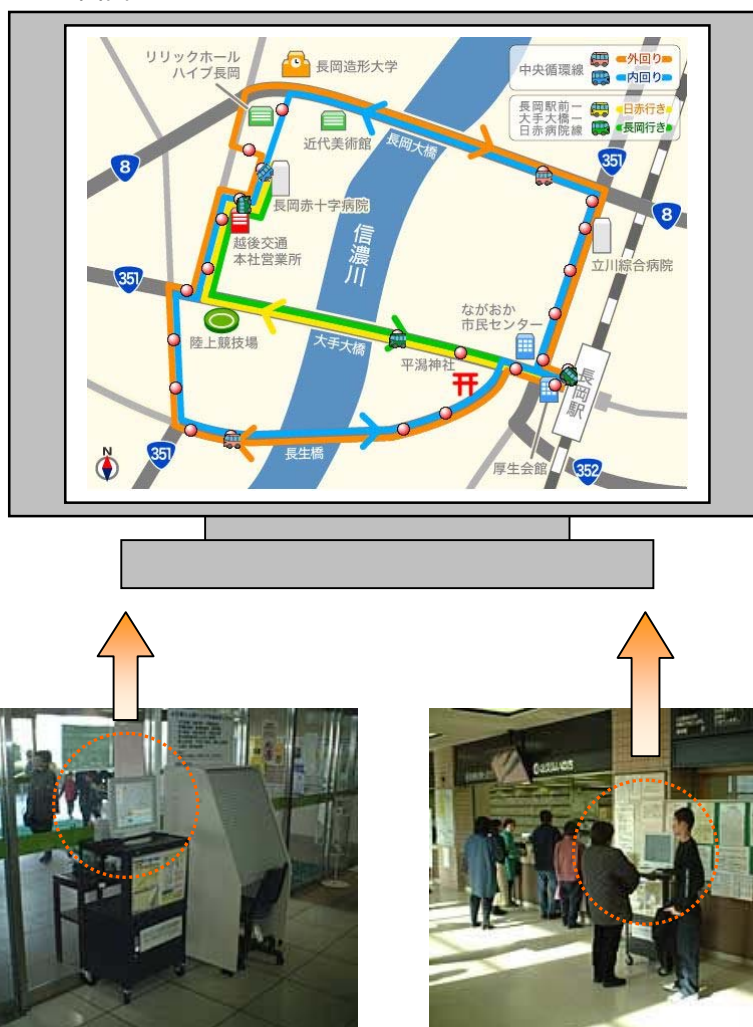


図 8-11 モニター設置イメージ（病院待合室の事例）

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

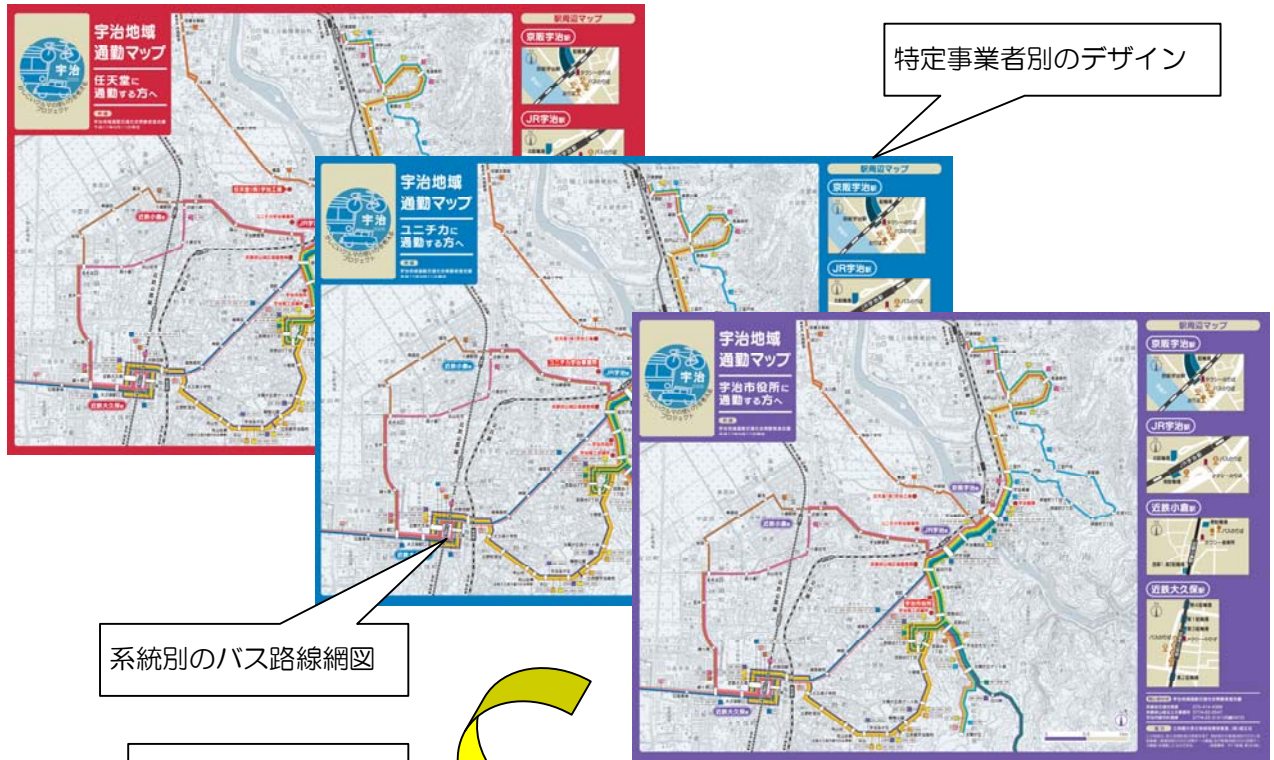


図 8-13 既存のバスマップ

【参考】京都府宇治地域 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。



系統別のバス路線網図

特定事業者別のデザイン

所要時間や料金情報

裏面

通勤目的に応じた朝夕を中心とした時刻案内

図 8-14 公共交通マップ事例

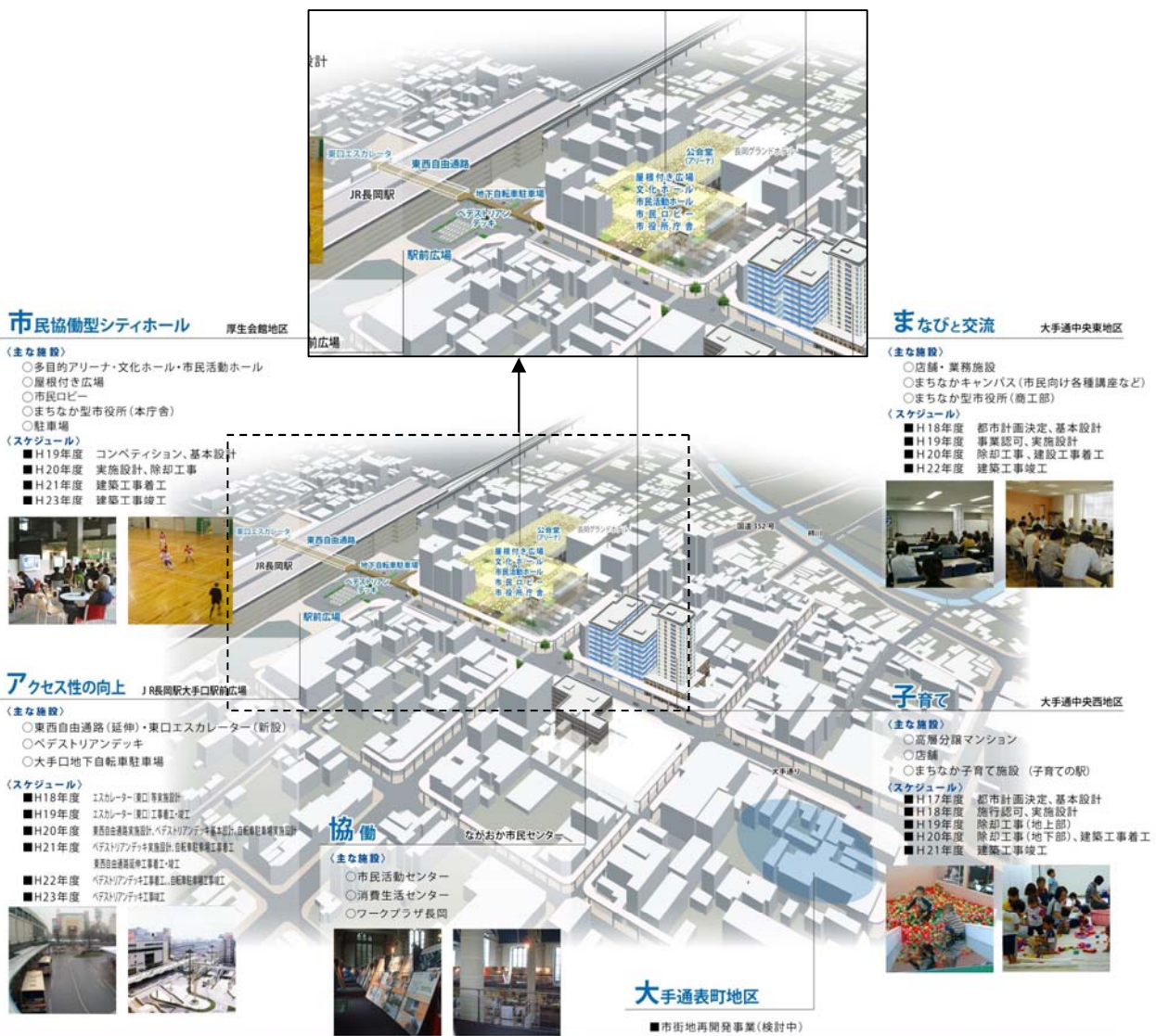
◆乗り継ぎ環境の改善

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。

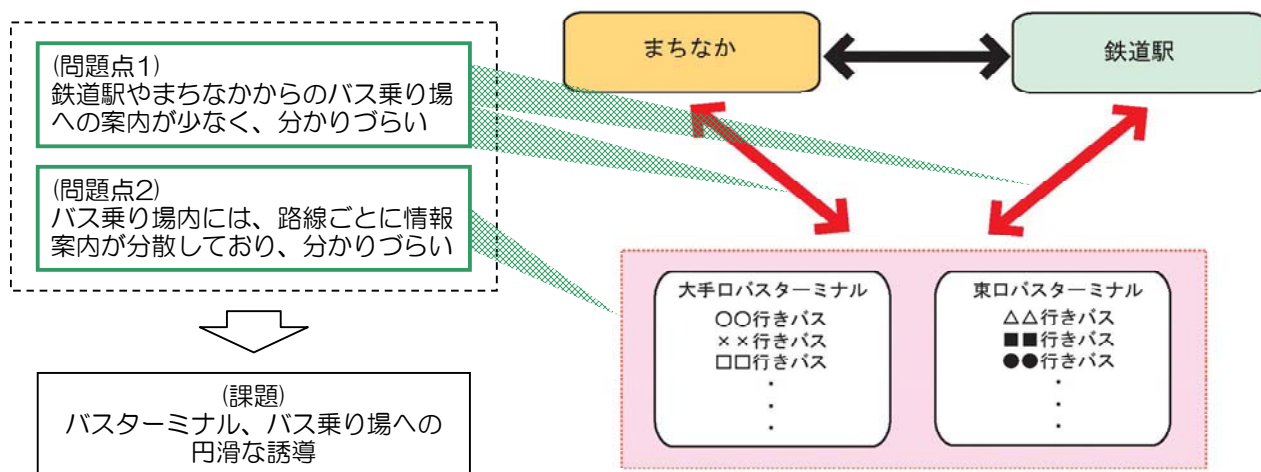


図 8-16 着目する案内誘導線の概念と問題点

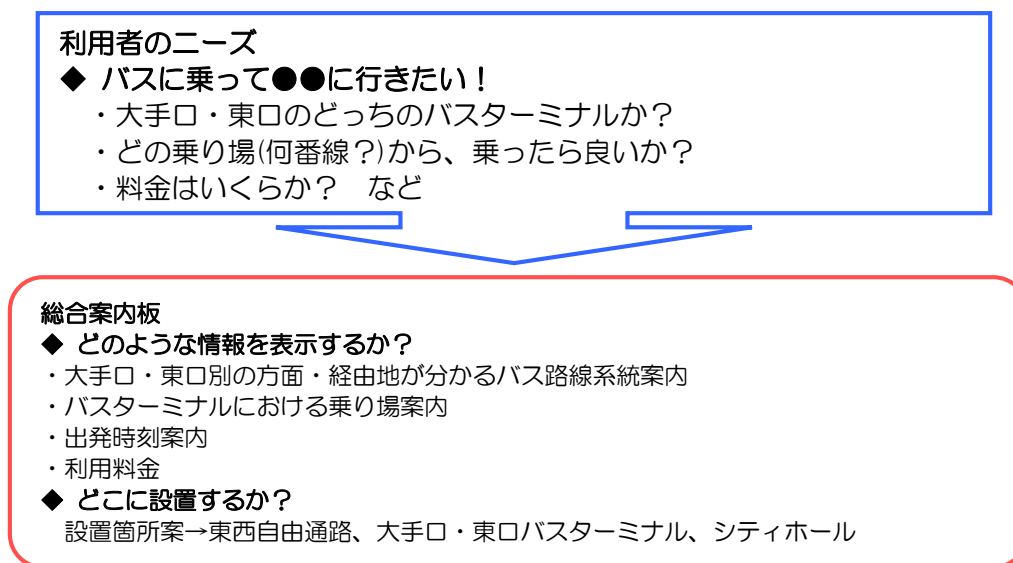


図 8-17 総合案内板の考え方

◆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いつき巡りたい。

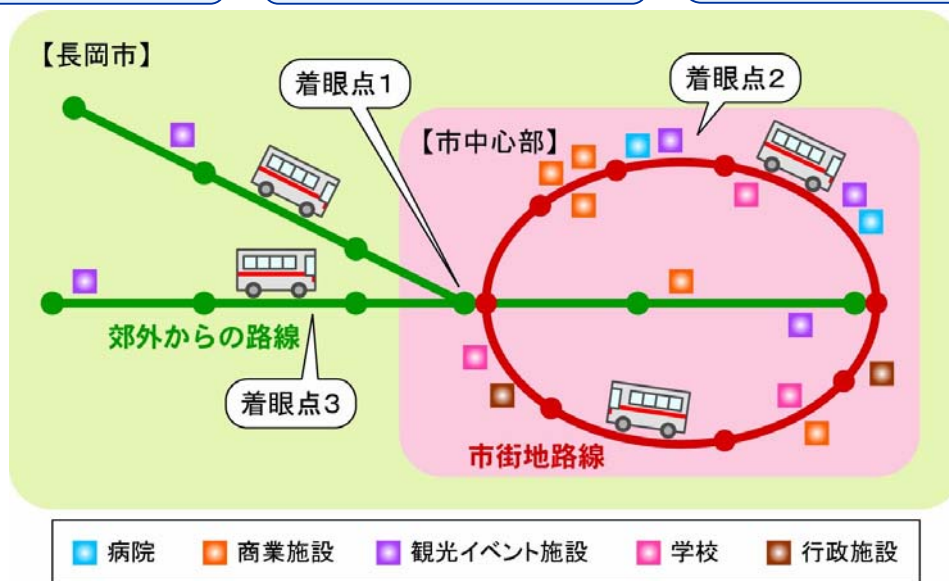


図 8-18 利用促進に向けた料金施策の着眼点

利用促進に向けた料金施策の着眼点

取り組み案

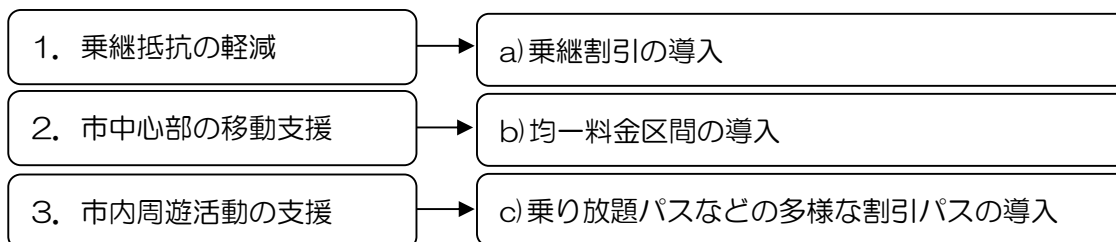


図 8-19 取り組み案

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なため割高感があり、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。

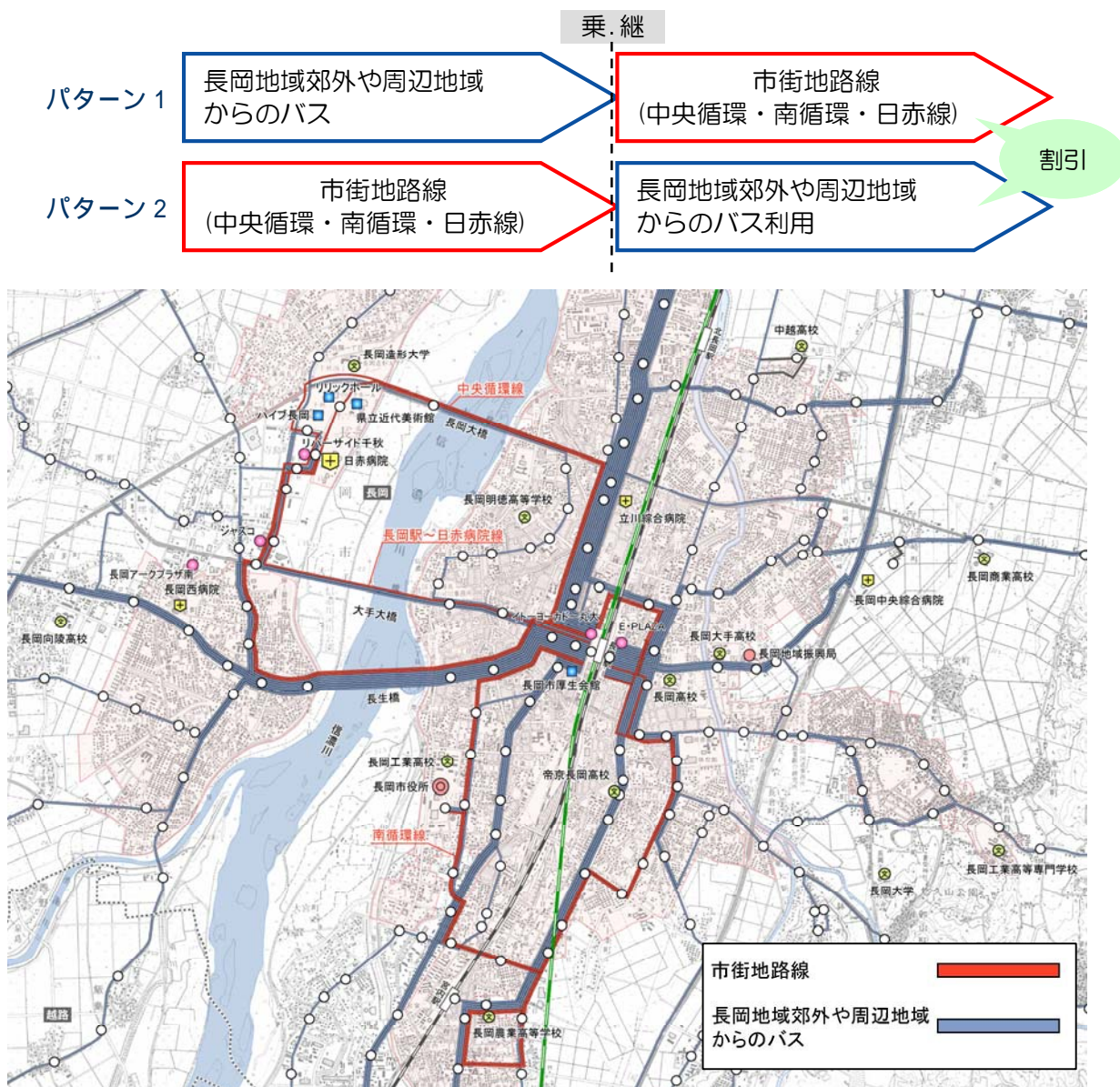


図 8-20 乗継割引適用パターン(案)

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。

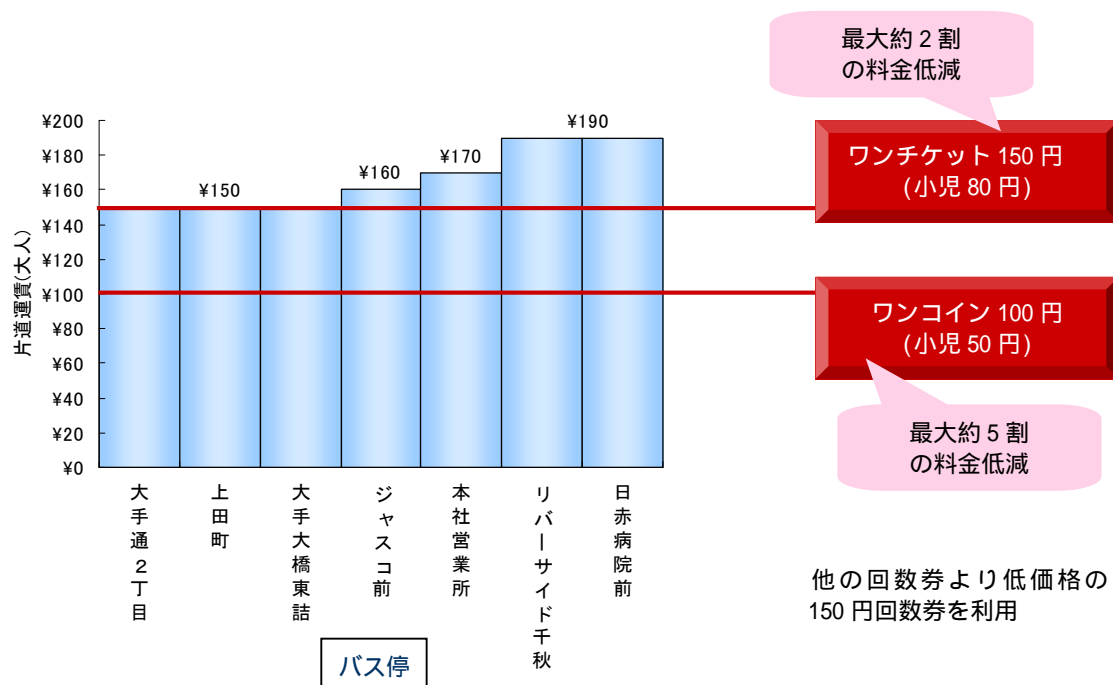


図 8-21 日赤病院線料金(長岡駅を起点にした場合)

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、バス事業者を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。

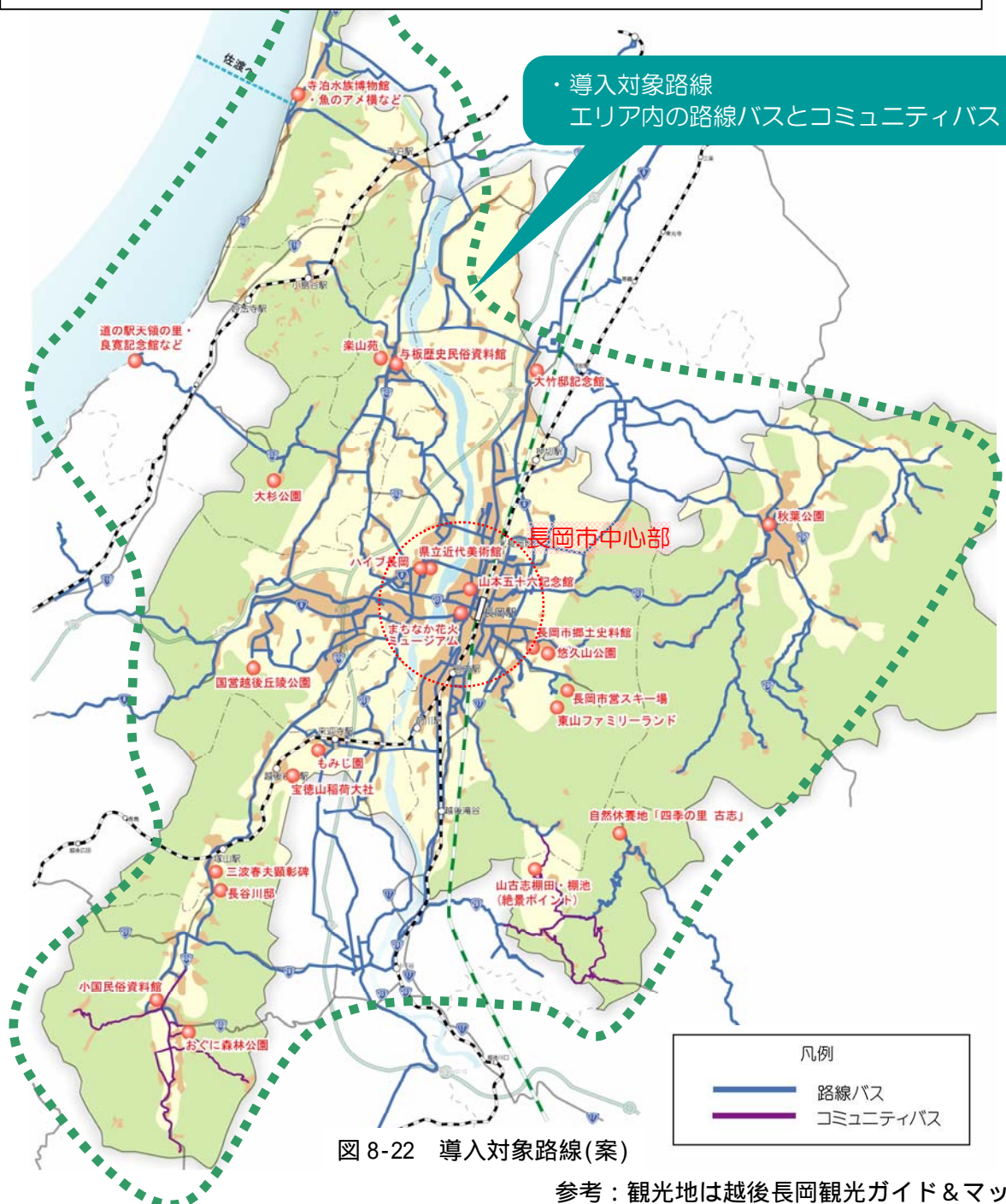


図 8-22 導入対象路線(案)

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秒と早いため、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
- ・ ポイント式サービス(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	事業体	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

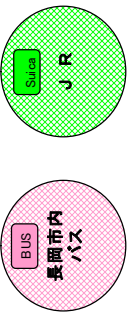
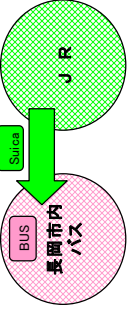
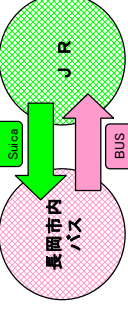
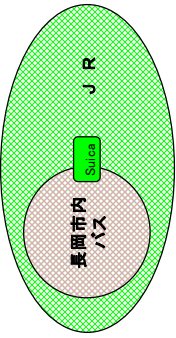
バスの IC カードの導入について、長岡市域で普及が進んでいる Suica との連携も含めて比較検討しました。

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実施が容易</p> <p>・他のケースに比べ費用が少ない</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>・ケース3に比べ費用が少ない</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>・地域オリジナルICバスカードの導入費用と、既存のSuicaシステム更新費用が必要のため費用がかかる</p>	
比較	導入時※	5～10億円	10～20億円	20～30億円
	サービス内容の変更時	<p>・バス情報の更新費用のみ</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>・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。

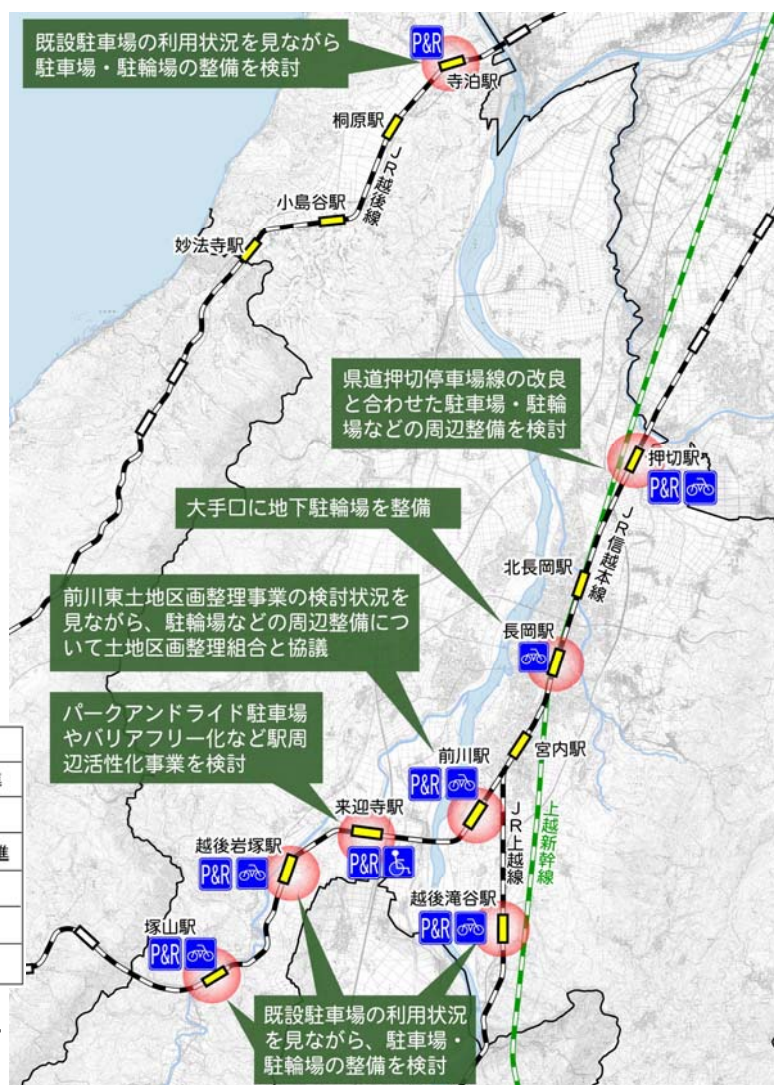
検討した結果、用地が確保でき費用対効果が高いところについては、追加整備を実施します。



図 8-25 長岡駅東口地下駐輪場の駐輪状況

凡 例	
	P&R駐車場の整備推進
	駐輪場の整備推進
	バリアフリー化の推進
	JR (在来線)
	JR (新幹線)
	整備を推進する駅

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。

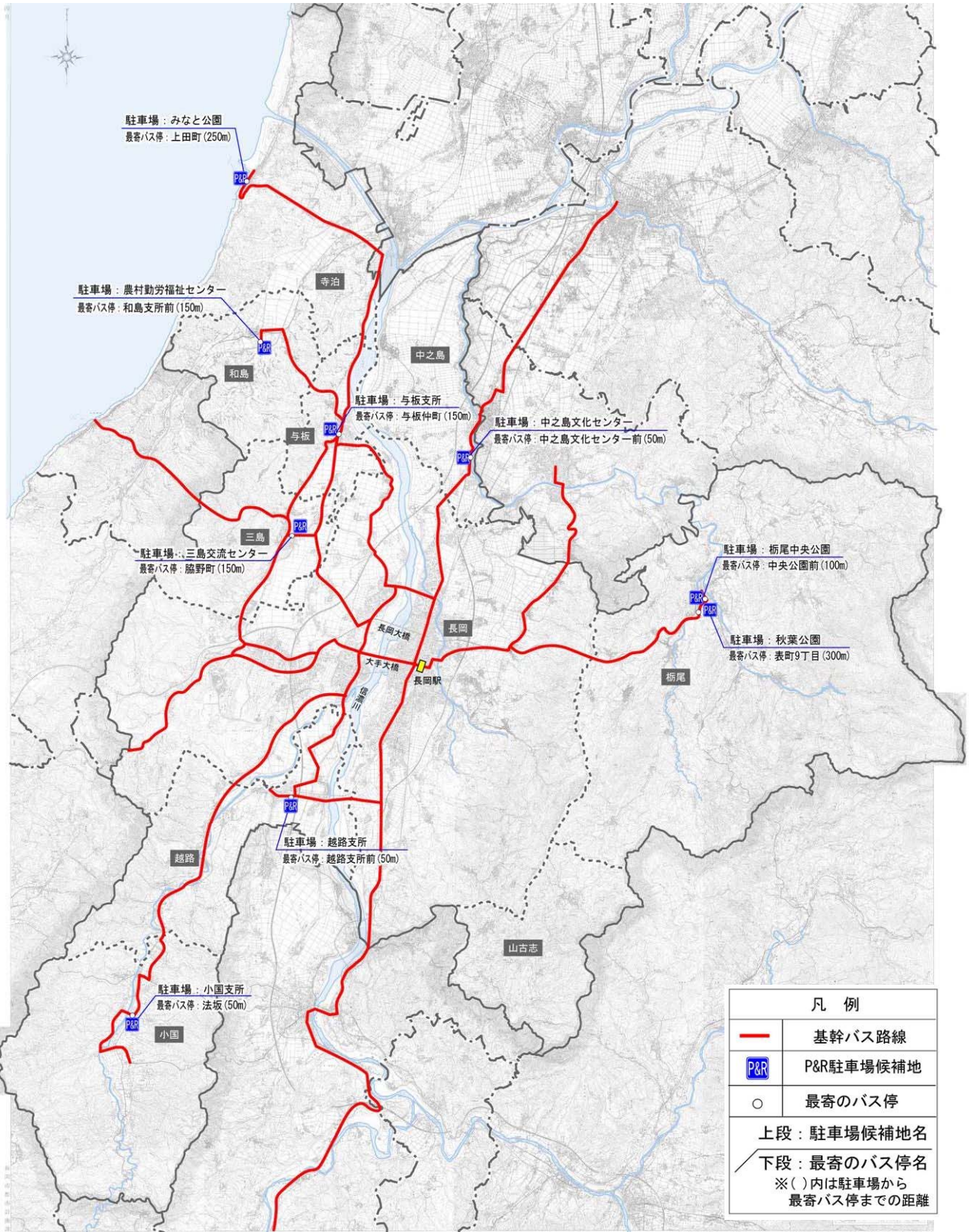


図 8-27 駐車場候補箇所

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。

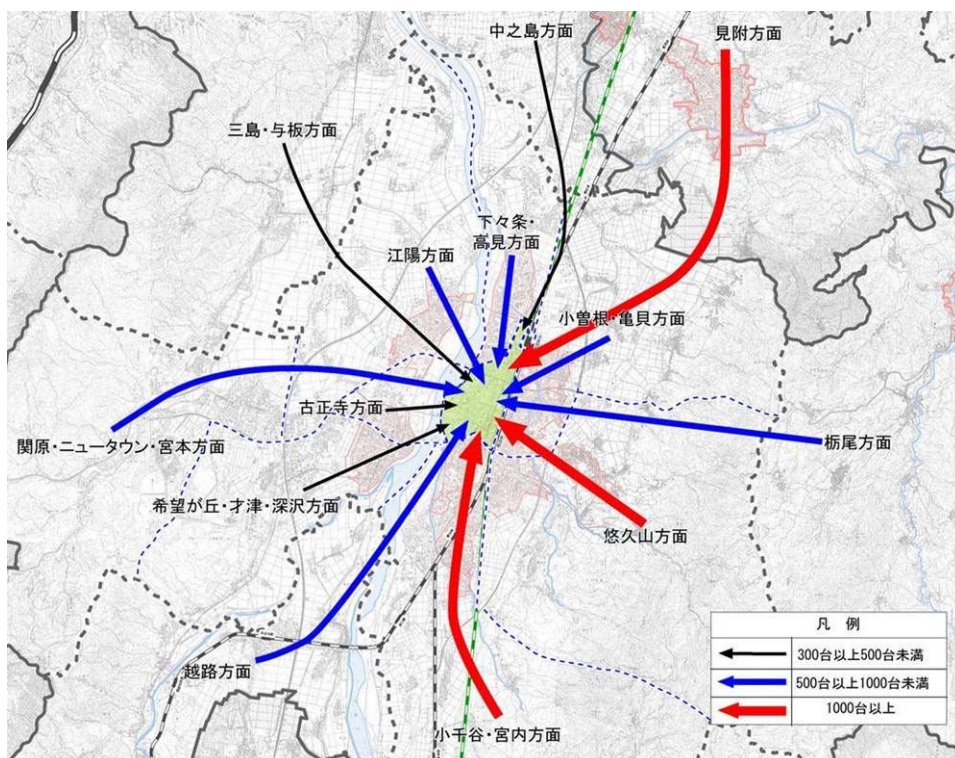


図 8-28 中心市街地地区への自動車交通流動

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

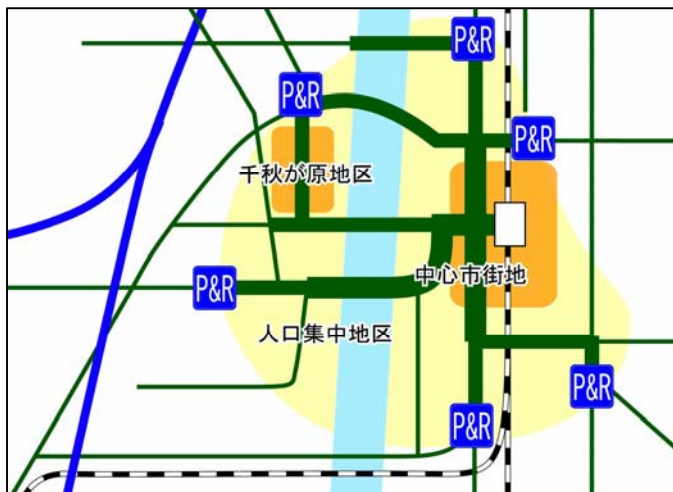


図 8-29 駐車場候補地の概念

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。

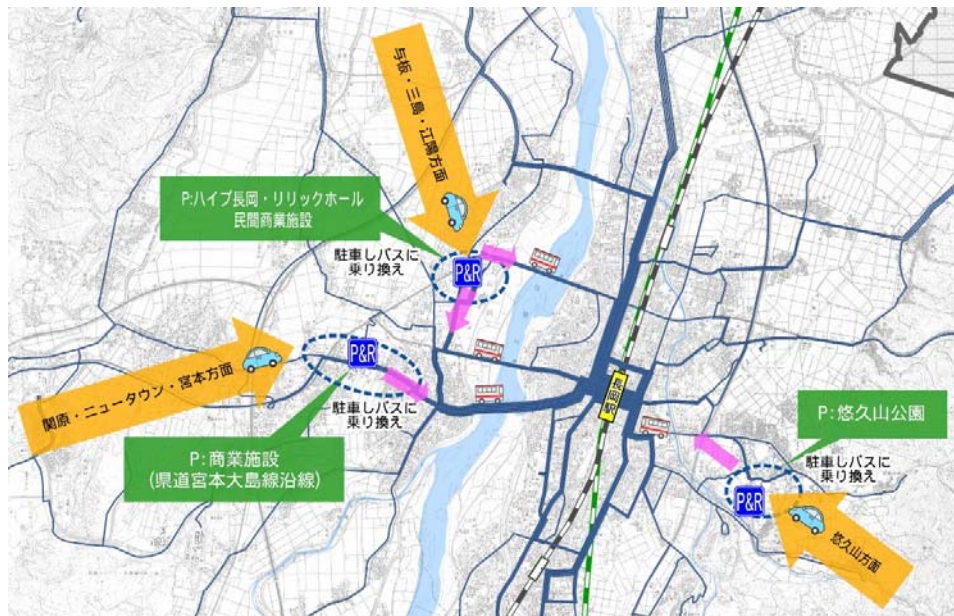


図 8-30 市街地周辺のパークアンドバスライド用駐車場

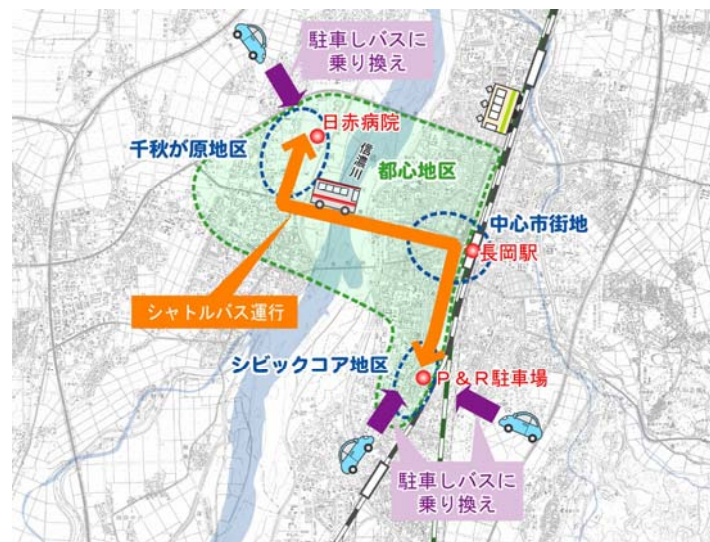


図 8-31 シビックコア地区の駐車場を活用したパークアンドバスライド

【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"> ・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。 ・定期割引とエコポイント割引の併用可。 			
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及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 及び路線バス
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

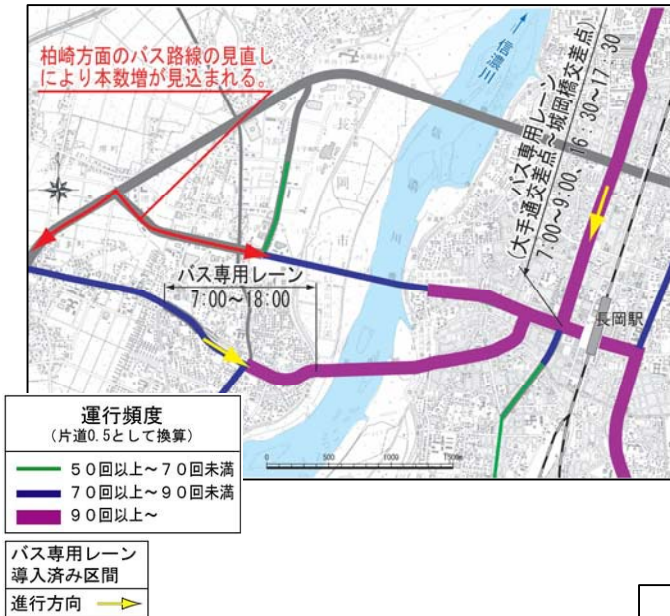
9) 市中心部のバス走行性向上策の検討

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る。

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"> ■バスの定時性が確保できる。 ■定時性確保の結果、バスの利用促進が期待できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ■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。 ■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。

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									
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



凡例	
道路	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路 直轄国道 補助国道 主要地方道 一般県道 その他市道等
車線数	<ul style="list-style-type: none"> 4車 2車

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。

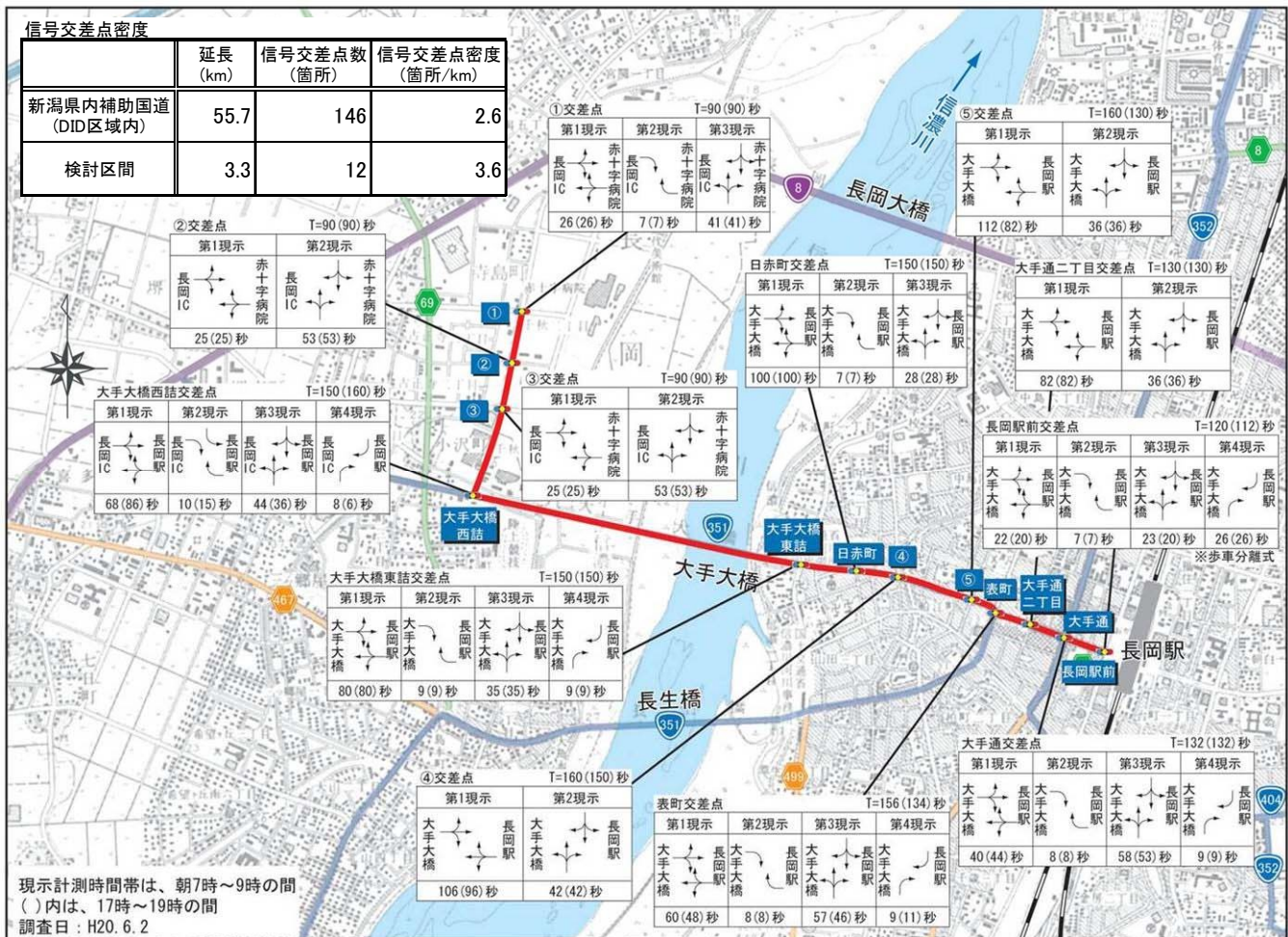
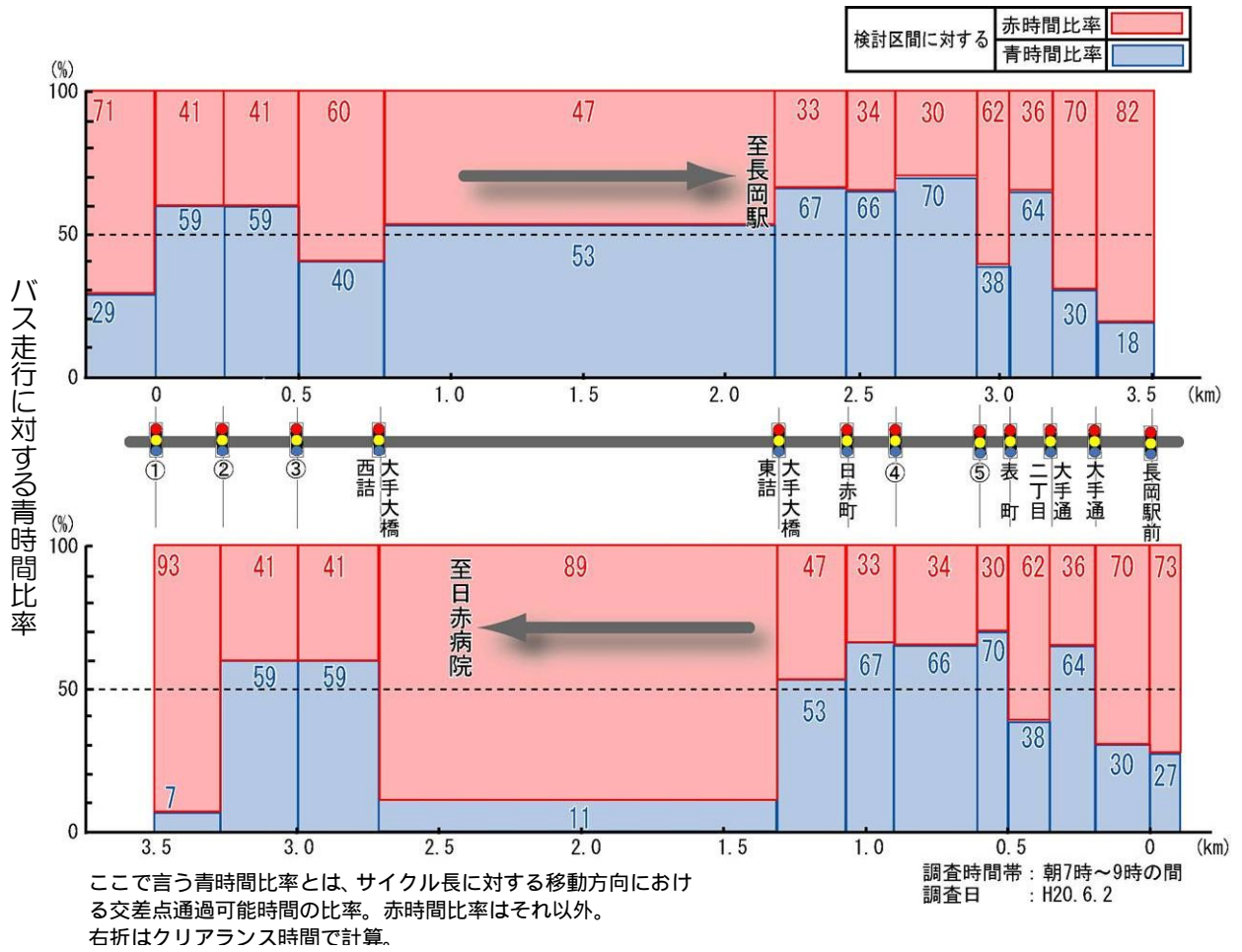


図 8-34 信号現示パターンと信号交差点密度



ここで言う青時間比率とは、サイクル長に対する移動方向における交差点通過可能時間の比率。赤時間比率はそれ以外。右折はクリアランス時間で計算。

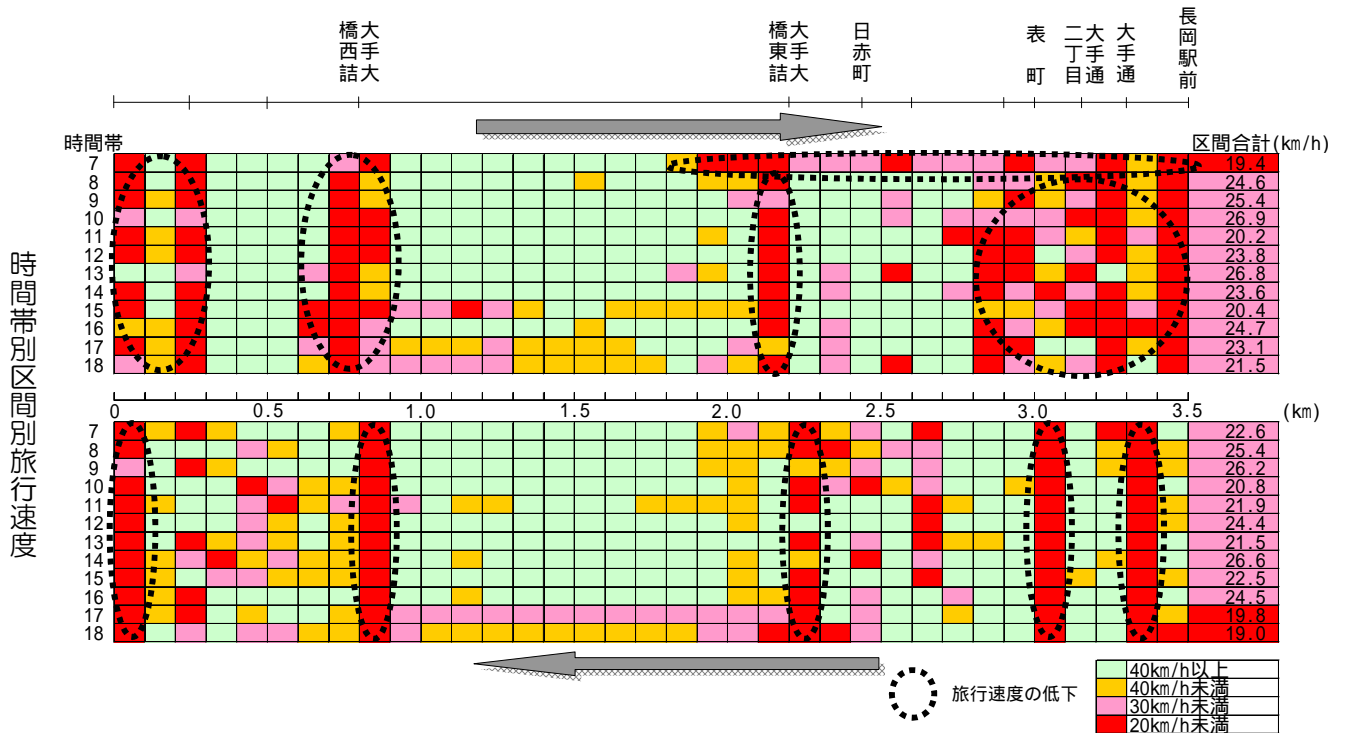


図 8-35 バス走行方向に対する青時間比率と時間帯別区間別旅行速度

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。

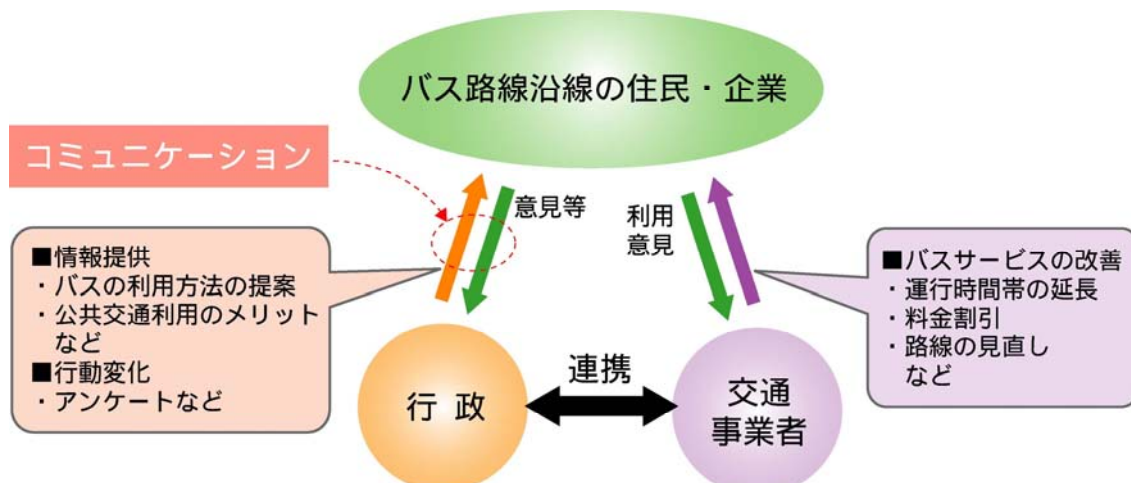


図 8-37 モビリティマネジメントの実施イメージ

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
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。
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。
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。
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。
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。

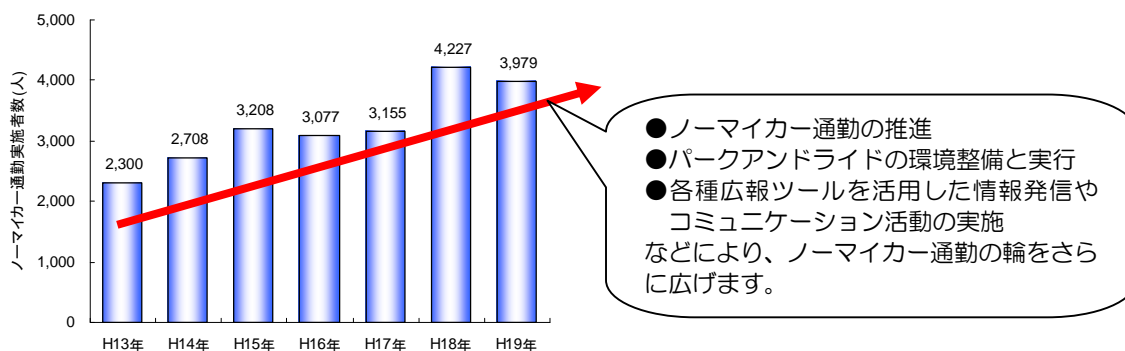


図 8-38 ながおかノーマイカーデーにおけるノーマイカー通勤実施者数

（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