

新長岡市を支える 公共交通の構築をめざして



はじめに

新長岡市の誕生

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

高齢化や環境問題に対する社会的要請の高まり

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

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

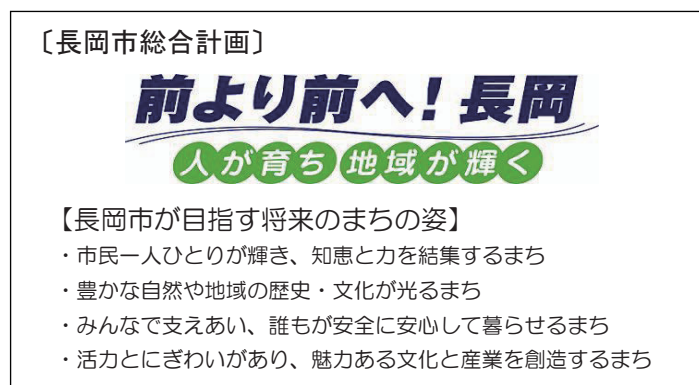
交通事業者だけでは維持できない現状

平成 14 年の道路運送法の改正により需給調整規制が廃止され、バス事業者は自らの経営判断により届出だけで不採算路線を廃止できるようになりました。今後バス交通を維持・活性化していくためには、バス事業者だけでなく、市民や行政も一定の役割を果たすことが不可欠になっています。

長岡市公共交通基本計画 = 持続可能な公共交通を構築するための指針

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

[長岡市公共交通基本計画の位置づけ]



長岡市公共交通基本計画

●対象地区

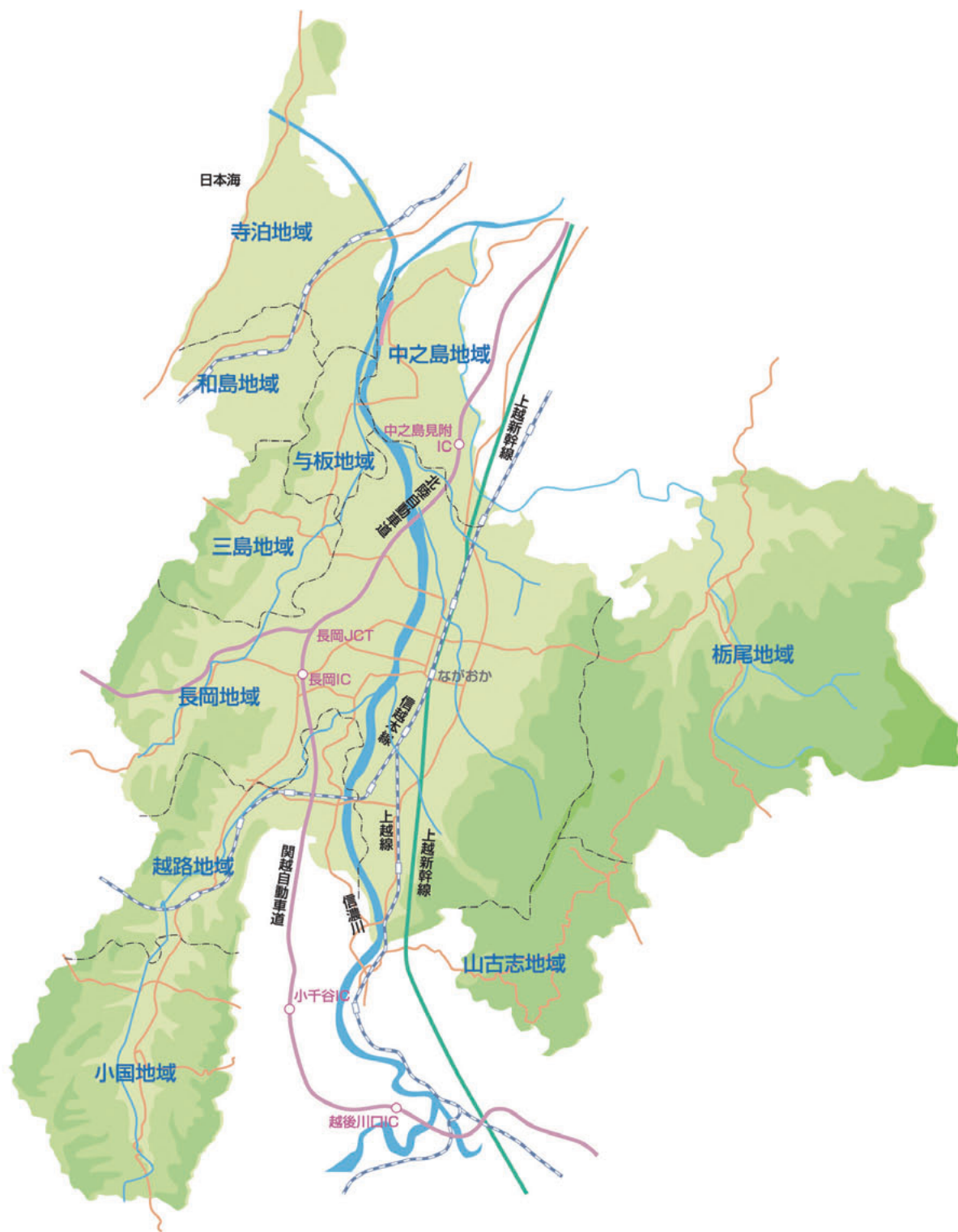
長岡市全域

●目標年次

概ね 10 年後の長岡市の姿を見据えながら、公共交通のあり方を示し、実施可能なものから段階的かつ着実に取り組めます。

連携
・
整合

長岡市中心市街地地区
都市再生整備計画など



(目次)

| | |
|--------------------|----|
| 1. 長岡市の現況 | 1 |
| 2. 基本方針 | 7 |
| 3. 施策 | 11 |
| 4. 計画の実現に向けて | 20 |

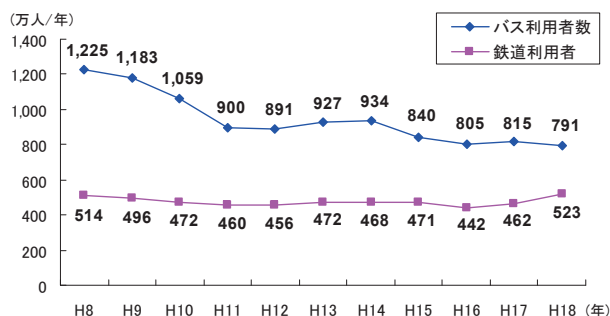
1. 長岡市の現況

(1) 公共交通を取り巻く問題

公共交通利用者の減少、環境負荷の増大

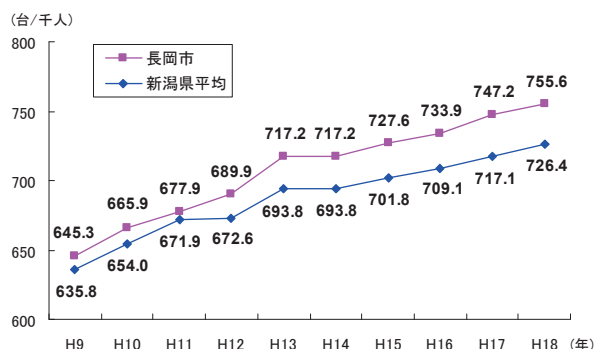
公共交通利用者は減少傾向にあり、特にバス利用者は10年間で3割以上減少しています。その一方で自動車の保有台数は年々増加し、通勤・通学などの日常生活における自動車依存が進んでいます。

【長岡市の公共交通利用者数の推移】



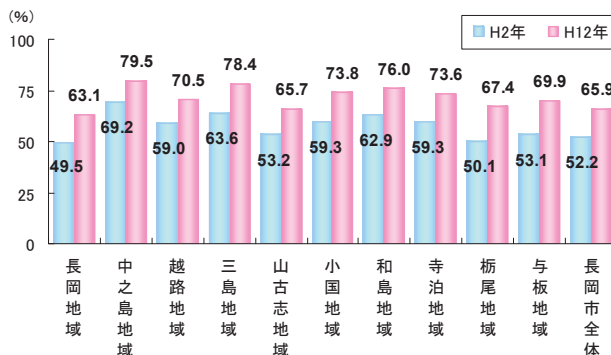
資料) 長岡市統計年鑑
※長岡市内の鉄道駅における乗車人員

【自動車保有台数の推移(人口千人あたりの平均値)】



資料) 新潟県

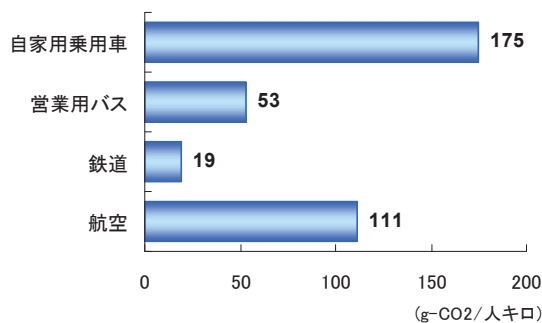
【通勤・通学の自動車分担率】



資料) 国勢調査

交通手段別の二酸化炭素排出量の比較では、
自家用乗用車が1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の量は、鉄道の9倍、バスの3倍です。

【交通手段別二酸化炭素排出量】



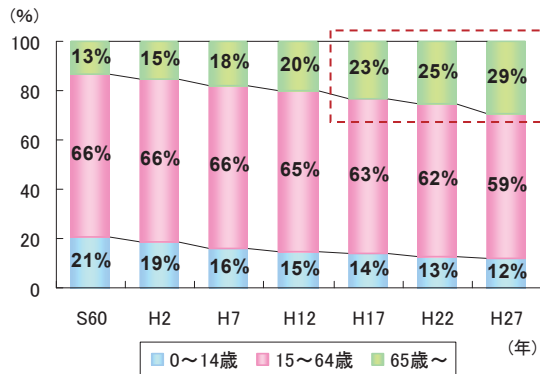
資料) 交通エコロジー・モビリティ財団
「運輸・交通と環境」2006より作成



高齢者の事故

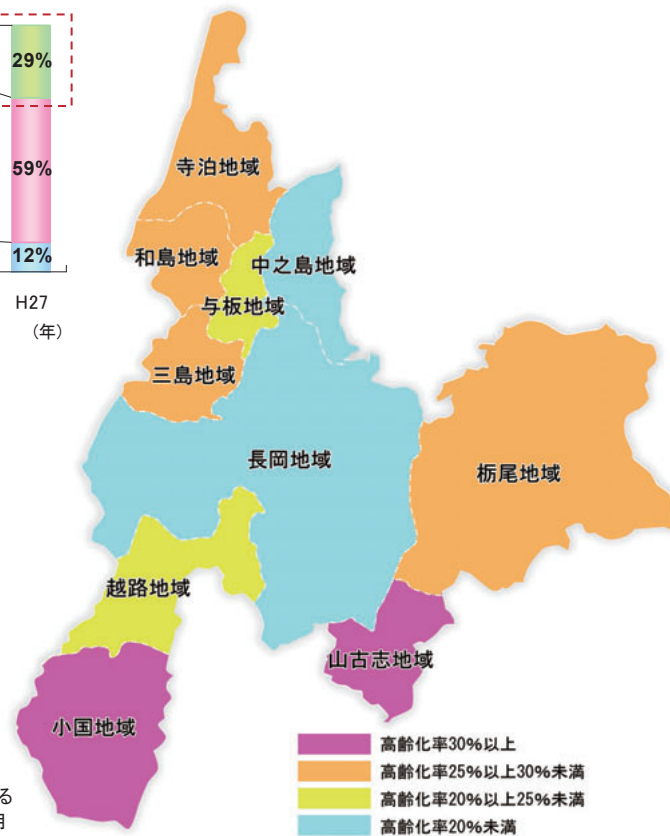
中山間地を中心に高齢化が進んでおり、今後さらに進行することが予想されています。高齢化の進展に伴い、65歳以上の高齢者が第一当事者となる事故の割合も10年間で5割近く増加しています。

[高齢化の推移]

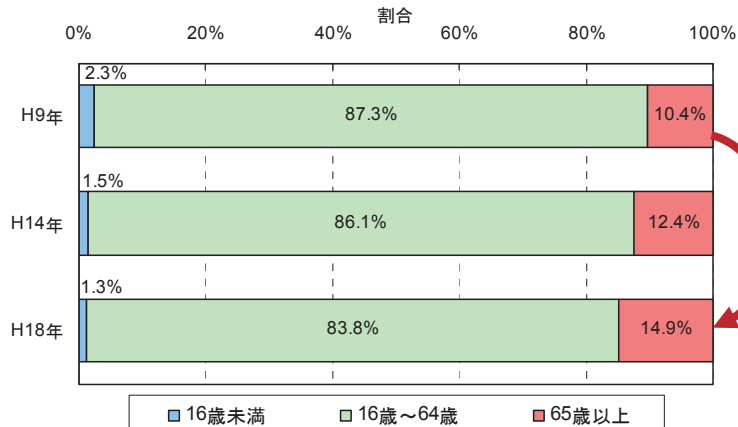


資料)平成17年までは国勢調査、
平成22年以降は市推計

[高齢化率の地域分布]



[年齢階層別の第一当事者事故割合の経年変化]



10年間で1.5倍に増加

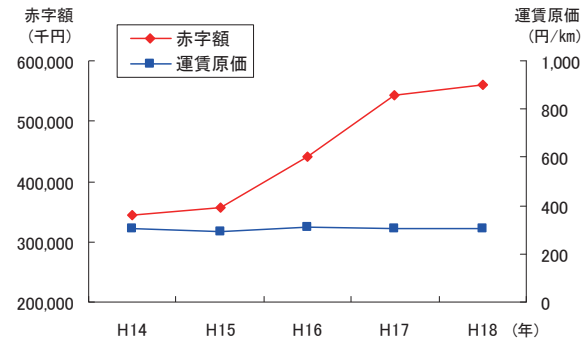


資料：平成18年度新潟県「交通年鑑」

路線バスの採算悪化

交通事業者は経営努力により運賃原価をほぼ一定に保っている一方で、利用者の減少により年々赤字額が増えています。

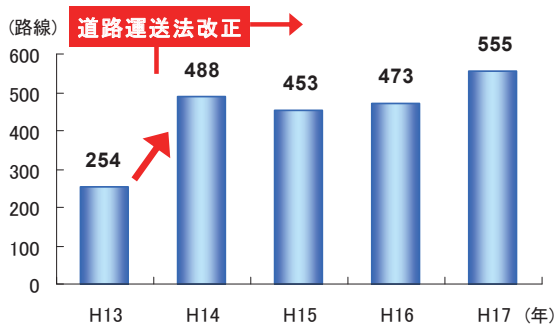
【赤字額と1kmあたりの運賃原価の推移】



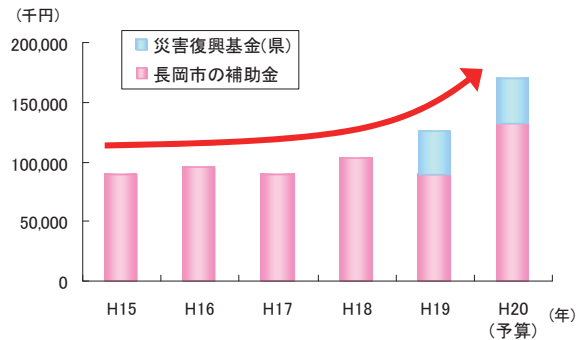
資料) 越後交通 (株)

道路運送法改正後、全国で赤字路線の廃止が加速する中、長岡市では生活交通維持のため補助金を投入していますが、最近5年間でその額が1.7倍まで増加しています。

【全国の廃止路線数の推移】



【長岡市の路線バスへの補助金の推移】



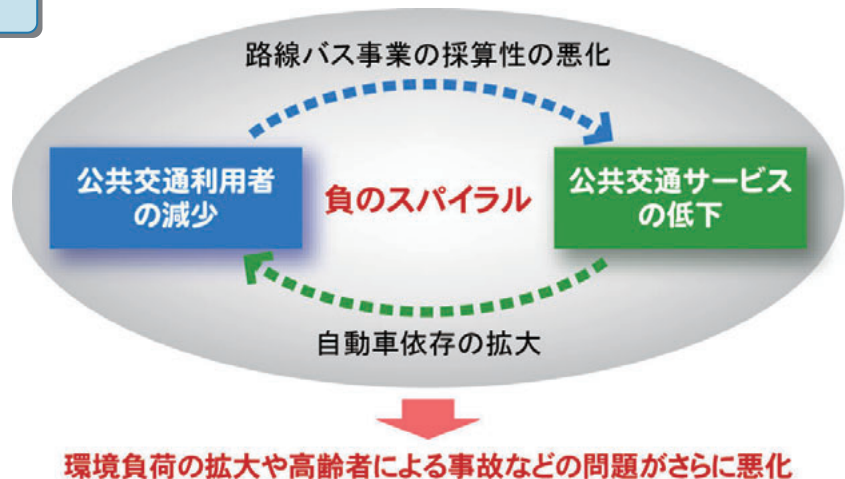
資料) バスの運行形態に関する調査 (平成19年3月国土交通省)

●道路運送法の改正(平成14年)に伴う影響

- ・需給調整規制の撤廃 参入→免許制から許可制へ移行、退出→認可制から届出制へ移行
- ・バス事業者は、経営判断により届出だけで不採算路線を廃止できるようになりました。

負のスパイラル

負のスパイラル(悪循環)により、環境負荷の拡大や高齢者事故などの問題がさらに悪化することが懸念されます。

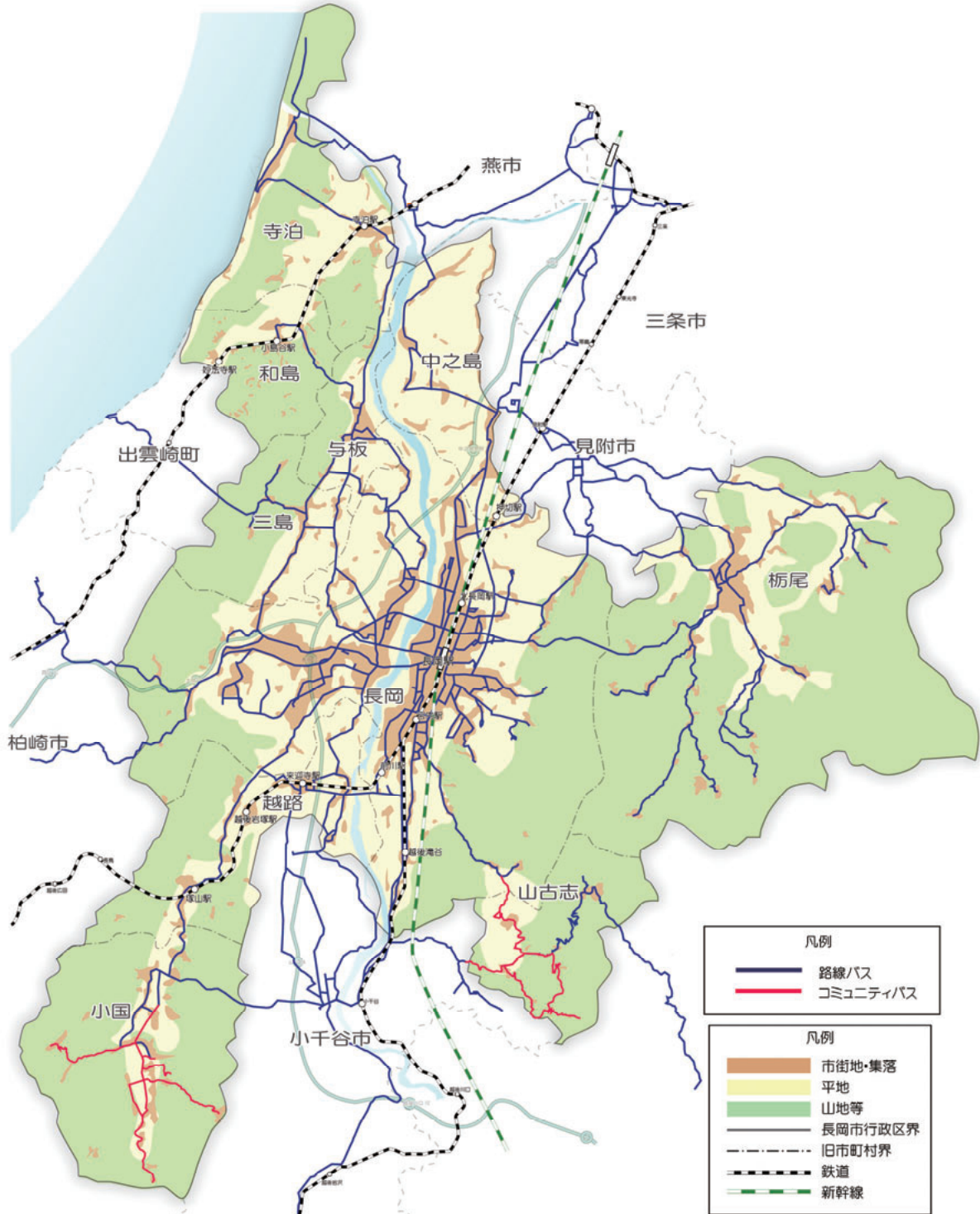


(2) 公共交通サービスの現状

ネットワーク

ネットワークは長岡駅を中心に各方面へ放射状にはりめぐらされ、地域全体を概ね網羅していますが、周辺地域の一部においては、バス路線がない「交通の空白地域」が見られます。

[長岡市の公共交通ネットワーク]



※平成19年9月現在

長岡地域のバスの運行状況

- ・ 中心市街地や千秋が原地区等の都心地区においては、循環線等の市中心部を運行する路線、長岡地域郊外や周辺地域と長岡駅を放射状に結ぶ路線が集中しており、多くのバスが運行されています。

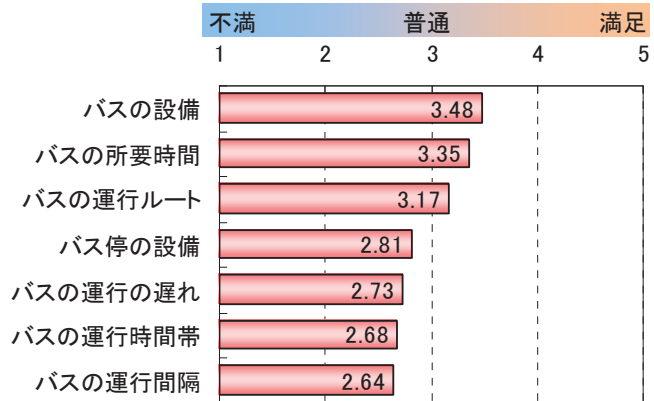
[長岡地域の公共交通網と施設分布]



公共交通に関する満足度

バスの設備、所要時間、ルートに比べて、バス停の設備、運行の遅れ、運行時間帯、運行間隔の満足度は、やや低くなっています。

[公共交通に関する長岡市民の満足度]

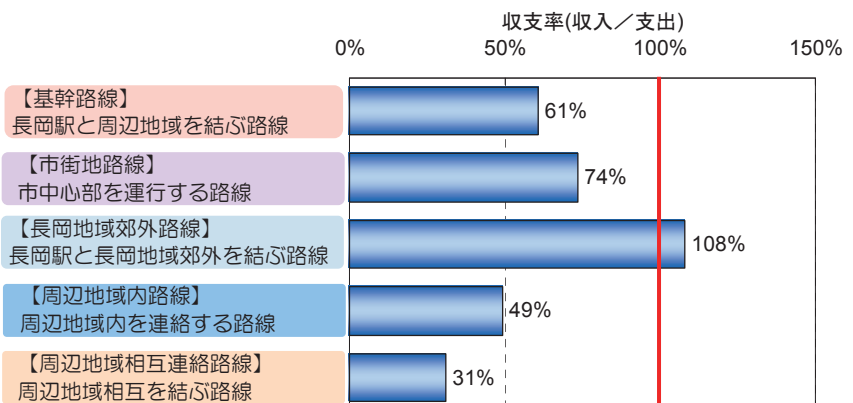


資料) H19年度長岡市公共交通に関するアンケート結果

路線バスの収支状況

市中心部を運行する路線や長岡駅と郊外を結ぶ路線の収支率は比較的高く、周辺地域内を連絡する路線や周辺地域相互を結ぶ路線は収支率が低い状況です。

[バス路線のネットワーク分類ごとの収支状況]



※各路線の中から代表的な路線を抽出して集計
資料) 平成18年度運行系統別輸送実績集計表(越後交通)

2. 基本方針

(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」

(2) 基本理念

～ 持続可能な公共交通の実現に向けて ～

事業者だけでなく、行政・市民等の三者が連携・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 |

(3) 基本方針

【ネットワーク】 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】 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。

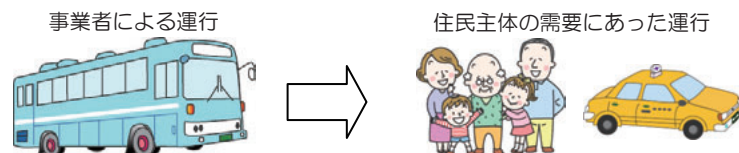
b) 機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供

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】 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。



【まちの活性化】 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。



シティホール整備イメージ図

【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) 将来の公共交通体系

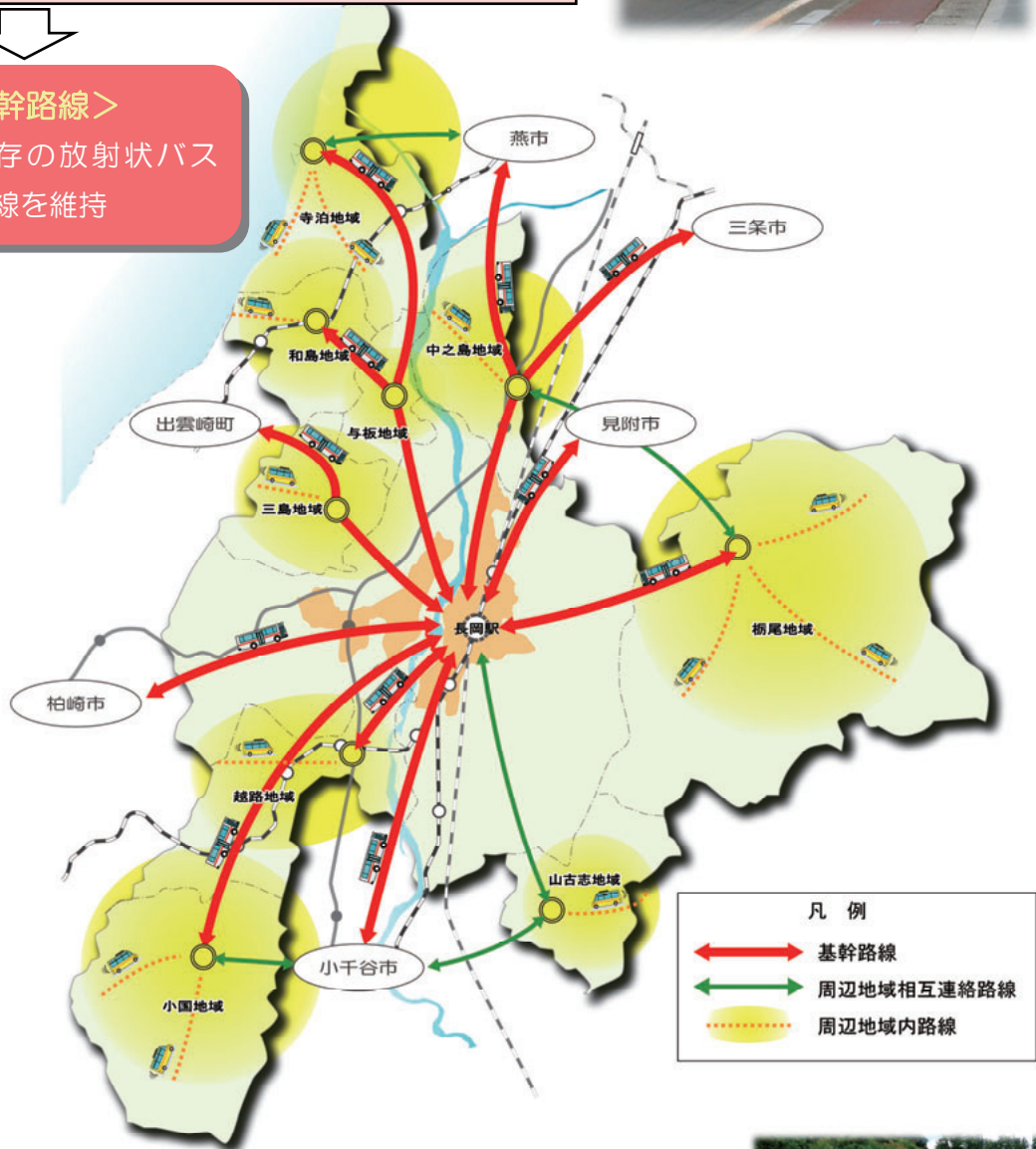
【広域】

- 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の形成を図ります。



<基幹路線>

既存の放射状バス路線を維持



【周辺地域】

- 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。



<周辺地域内路線／周辺地域相互連絡路線>

- 一定の利用がある路線 → 効率化を図りつつ路線バスを維持
- 利用が少ない路線や空白地域 → 住民が主体となった運営を検討

【長岡地域】

- 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。



＜市街地路線／長岡地域郊外路線＞

- バスの交通軸 → 自家用車から公共交通への転換を促進するため、利便性を向上
- 一定の利用がある路線 → 効率化を図りつつ路線バスを維持
- 利用が少ない路線や空白地域 → 住民が主体となった運営を検討



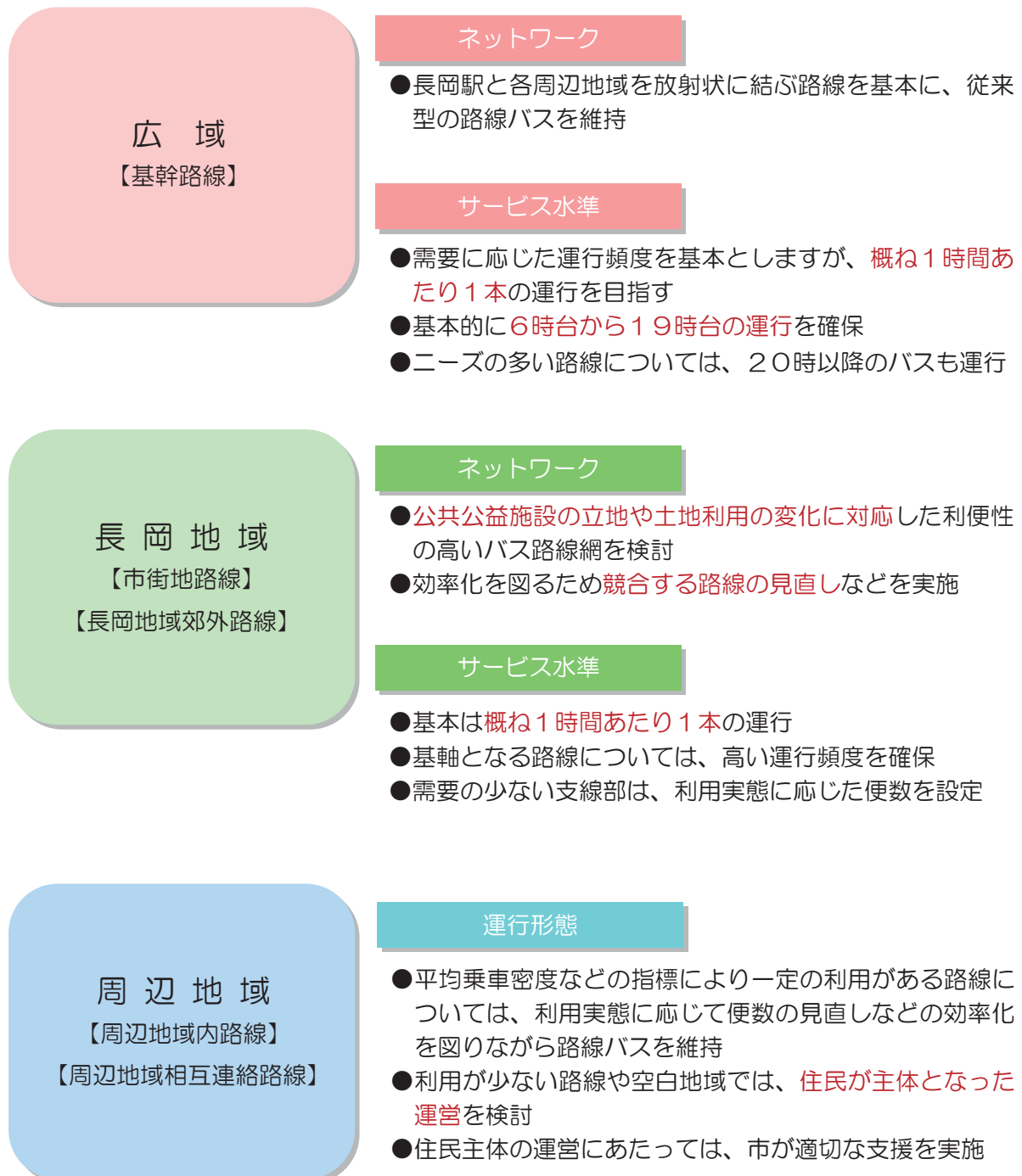
バスの交通軸 (← →)

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。




3. 施策

(1) 考え方

① バス運行に関する施策の考え方



② 公共交通活性化に向けた施策の考え方

| | | |
|-----------------------|--|--|
| バス待ち環境の改善 | バス停上屋の整備 <ul style="list-style-type: none">● 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を整備 |  |
| 分かりやすい情報提供 | 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 <ul style="list-style-type: none">● 循環線で運用しているシステムを順次拡大● 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 | |
| 乗り継ぎ環境の改善 | JR長岡駅周辺における乗り継ぎ利便性の強化 <ul style="list-style-type: none">● 長岡駅周辺整備事業を推進するとともに、駅周辺において分かりやすい案内板の設置を検討 |  |
| 利用促進環境の整備 | 多様な料金施策の実施 <ul style="list-style-type: none">● 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 | ICカードの導入検討 <ul style="list-style-type: none">● 電子マネー機能など汎用性があるICカードの導入を検討 |
| マイカーから公共交通への乗り換え利便性向上 | パークアンドライドの推進※2 <ul style="list-style-type: none">● 鉄道駅や拠点バス停付近、または中心市街地周辺部の駐車場を活用したパークアンドライドを推進 | |
| バス走行環境の改善 | 市中心部のバス走行性向上策の検討 <ul style="list-style-type: none">● バスレーン・バス優先信号・信号制御の見直し等の走行性向上策について、一般車への影響や道路整備状況を考慮しながら検討 | |
| 車両のバリアフリー化 | 低床バスの導入促進 <ul style="list-style-type: none">● 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を拡大 |  |
| 意識啓発活動の推進 | モビリティ・マネジメントの推進※3 <ul style="list-style-type: none">● ノーマイカーデーなど既に取り組んでいる活動を継続的に実施● 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活動を推進 | |

※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、携帯電話やパソコンに情報提供するシステム。

※2 パークアンドライド：駅やバス停付近に設けられた駐車場に車(または自転車)を停めて、そこから鉄道やバスに乗り換えて目的地へ移動する方法をいう。一般に、鉄道に乗り換える場合はパークアンドレールライド、バスに乗り換える場合はパークアンドバスライドという。

※3 モビリティ・マネジメント：利用者とコミュニケーションを図りながら、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施策。

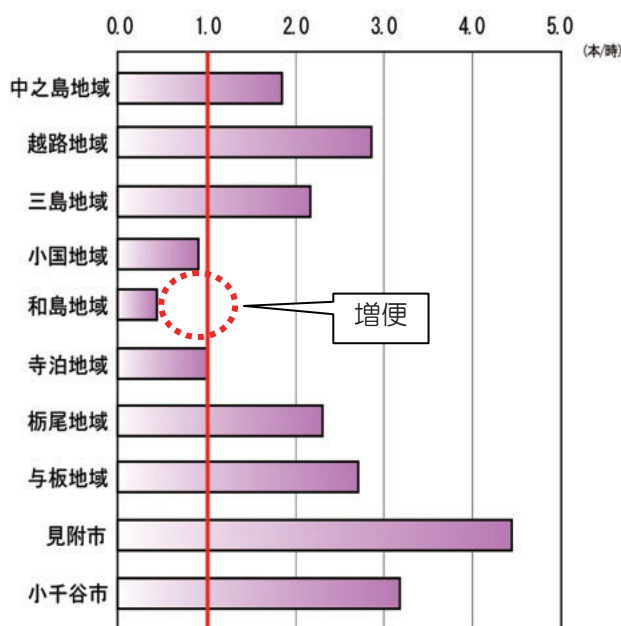
(2) 主な施策

① バス運行に関する主な施策

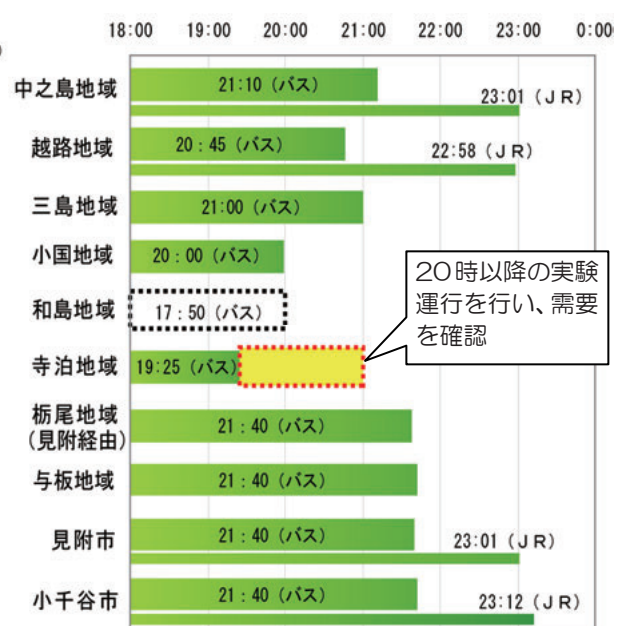
広域〔基幹路線〕

■ 和島地域への増便や寺泊地域への終発バス時刻の見直しについて、社会実験を実施し、本格運行の可能性を検討します。

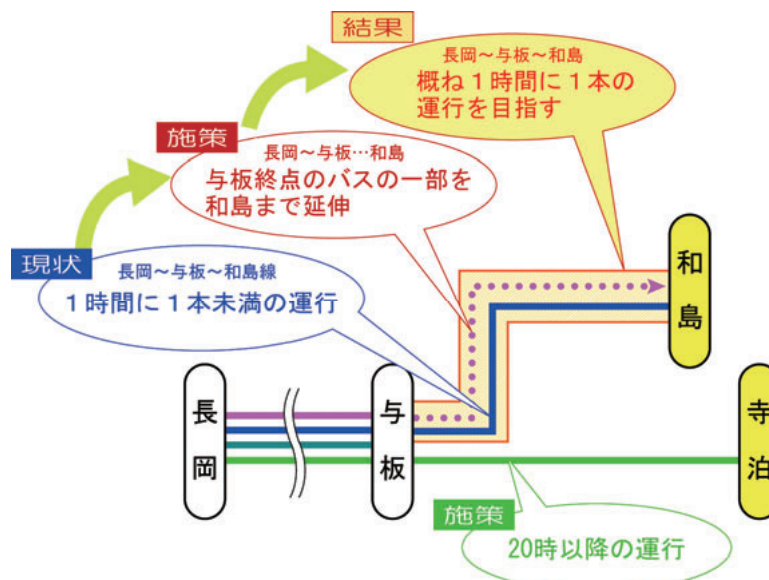
〔始発から 20 時までのバス運行頻度〕



〔長岡駅発の終発バス時刻〕



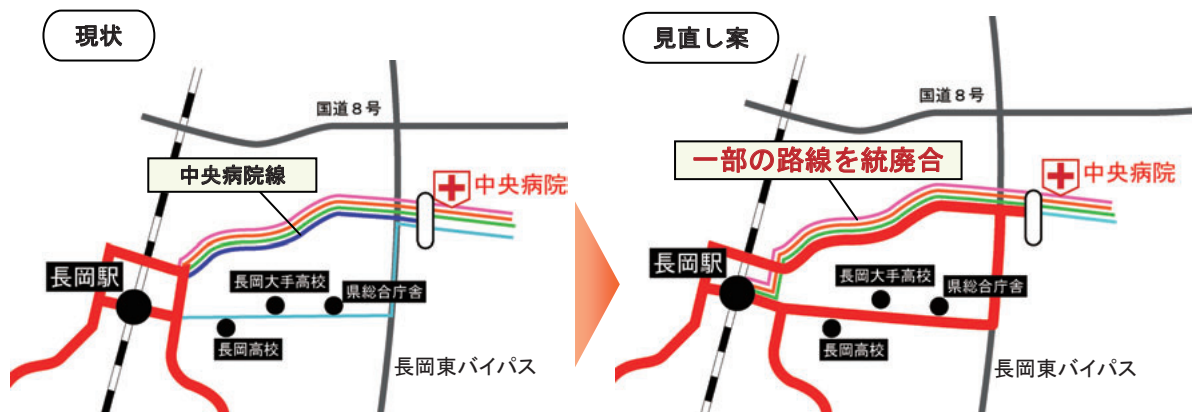
〔寺泊・和島方面バスの見直し社会実験の内容〕



長岡地域〔市街地路線及び長岡地域郊外路線〕

- 南循環線を中央病院へ乗り入れるよう経路を見直します。
- 長岡駅とシビックコア地区を結ぶシャトルバスの社会実験を実施します。
- くるりんなど、需要の多い路線について、始発・終発時刻を見直します。
- 路線バスの経路変更（長生橋経由を一部大手大橋経由に変更）について、社会実験を実施しながら本格運行を検討します。

[南循環線の路線延伸イメージ]



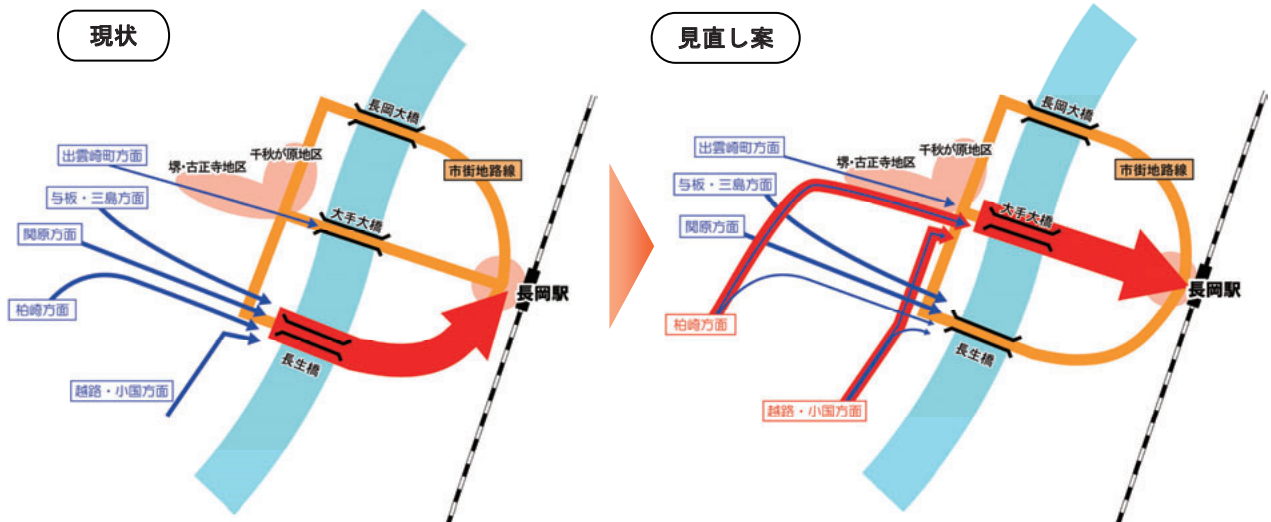
中央病院を経由する路線

| | |
|---------|------------|
| 中央病院行き | 栃尾方面(神田経由) |
| 浦瀬・乙吉方面 | 栃尾方面(職安経由) |
| 上見附方面 | |



長岡中央総合病院

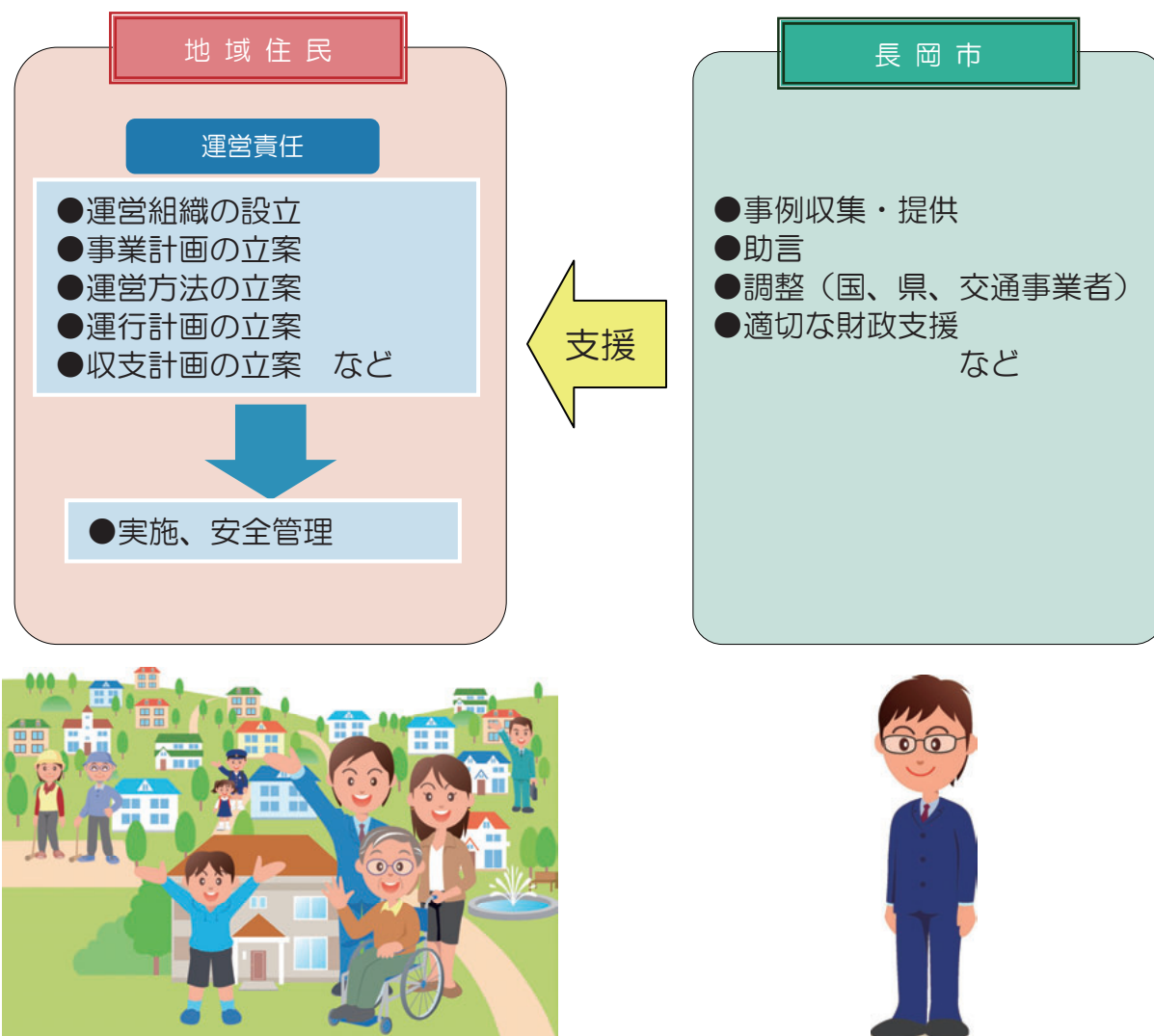
[千秋が原地区、塚・古正寺地区への運行経路見直しイメージ]



周辺地域、公共交通空白地域

- 周辺地域や空白地域など需要の少ないところにおいては、地域の実情に応じて住民の使いやすい公共交通を実現する方法として、住民主体の運営が最も効率的かつ効果的な方法です。
- 住民主体の運営は、地域住民が運営方法や運行計画を決め、自らの責任で実施するものです。
- 市は、住民主体の運営を検討する地域に対して積極的に情報提供を行うとともに、必要に応じて助言・調整を行います。また、各地域における検討状況を見ながら、適切な財政支援を検討していきます。

[住民主体の運営に向けた概念図]



② 公共交通活性化に向けた主な施策

バス停上屋の整備

- 公共公益施設、大規模商業施設等の集客施設周辺の利用者の多いバス停や、乗り継ぎ拠点となっているバス停について、市が隣接する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。
- 冬期の気象条件を考慮し、BOX型上屋整備を基本としますが、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の整備も検討します。

[バス停上屋構造イメージ]



BOX型バス停上屋(基本型)



省スペース型バス停上屋

バスロケーションシステムの拡大

- 現在、中央循環線や南循環線で運用しているバスの位置情報配信システム(携帯電話やパソコンに情報提供するシステム)について、長生橋・大手大橋を經由する路線から優先的に整備していきます。
- 携帯電話を利用できない人にも配慮し、特に利用者の多い公共公益施設や大規模商業施設にバス位置表示モニターを設置することを検討します。

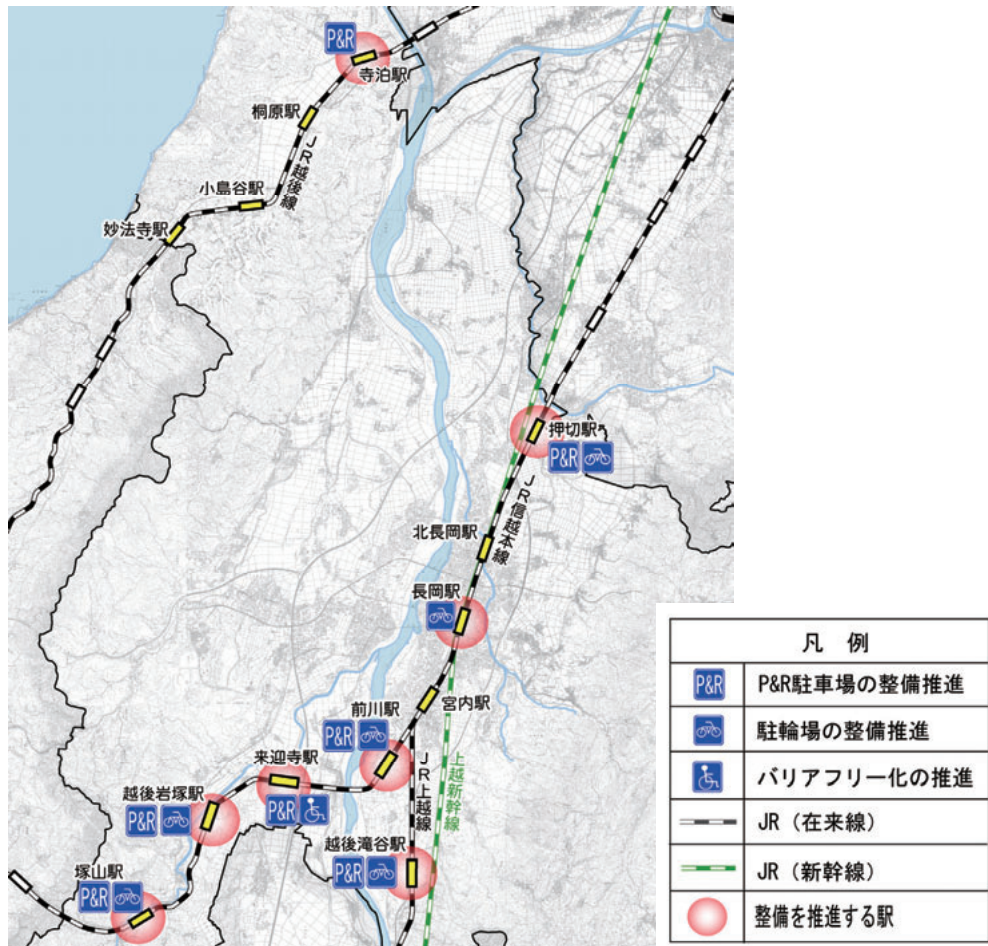
[バス位置表示モニターイメージ]



パークアンドライドの推進

- 鉄道や路線バスを活用したパークアンドライドを推進します。既存駐車場の活用を基本に進め、需要の見込めるところについては、駐車場や駐輪場の新規整備を検討します。
- 市街地周辺では、千秋が原地区やシビックコア地区等にある公共施設や民間施設の駐車場を活用したパークアンドライドを積極的に推進します。

[鉄道駅におけるパークアンドレールライド]



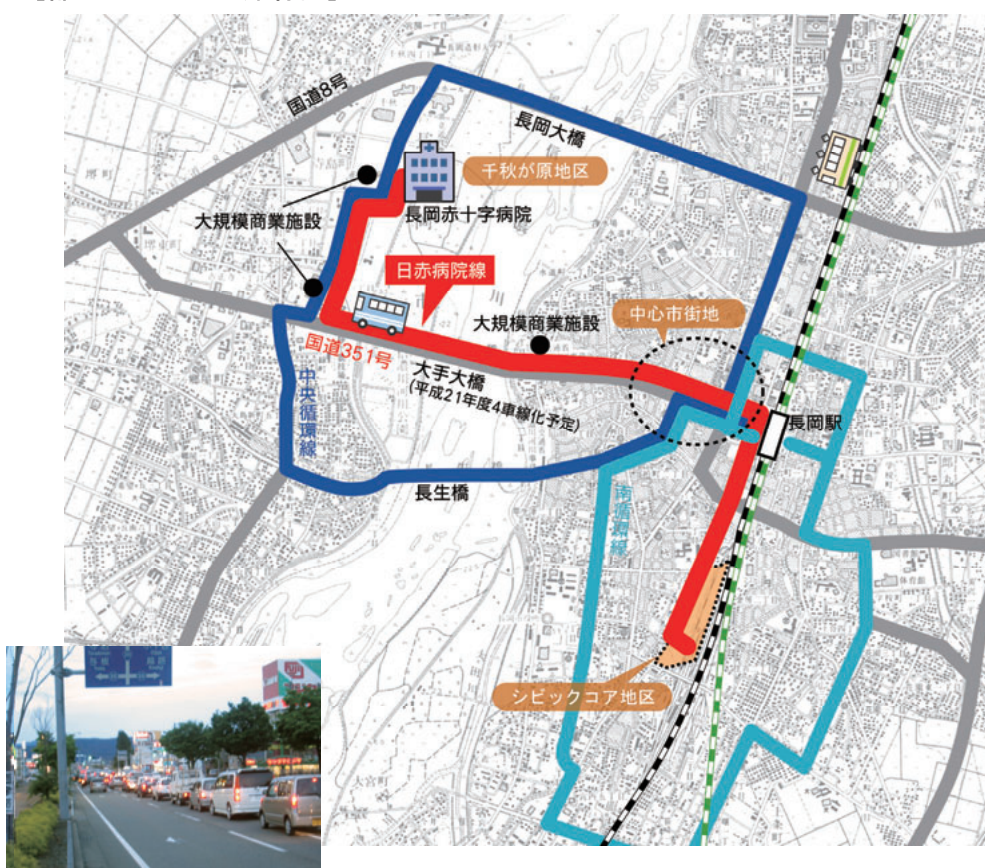
[千秋が原地区・シビックコア地区の駐車場を活用したパークアンドバスライド]



市中心部におけるバスの利便性向上

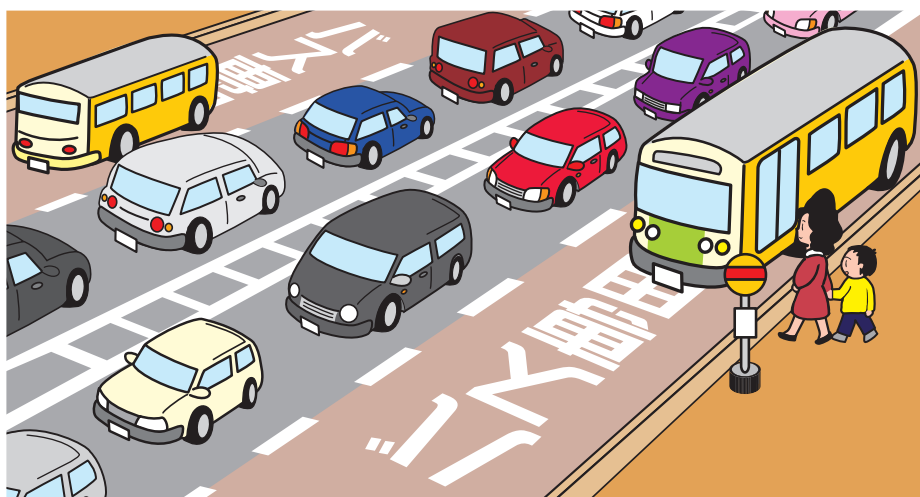
- 都心地区の一体性を強化し、回遊性を高めるため、中心市街地と千秋が原地区を結ぶ日赤病院線について、均一料金区間を導入します。
- バスの走行性を改善するため、大手大橋を含む国道351号について、大手大橋4車線化後の交通状況を踏まえ、バス専用レーンの導入や信号制御の見直しを関係機関と連携しながら検討します。

[都心地区のバス路線図]



大手大橋西詰付近の渋滞

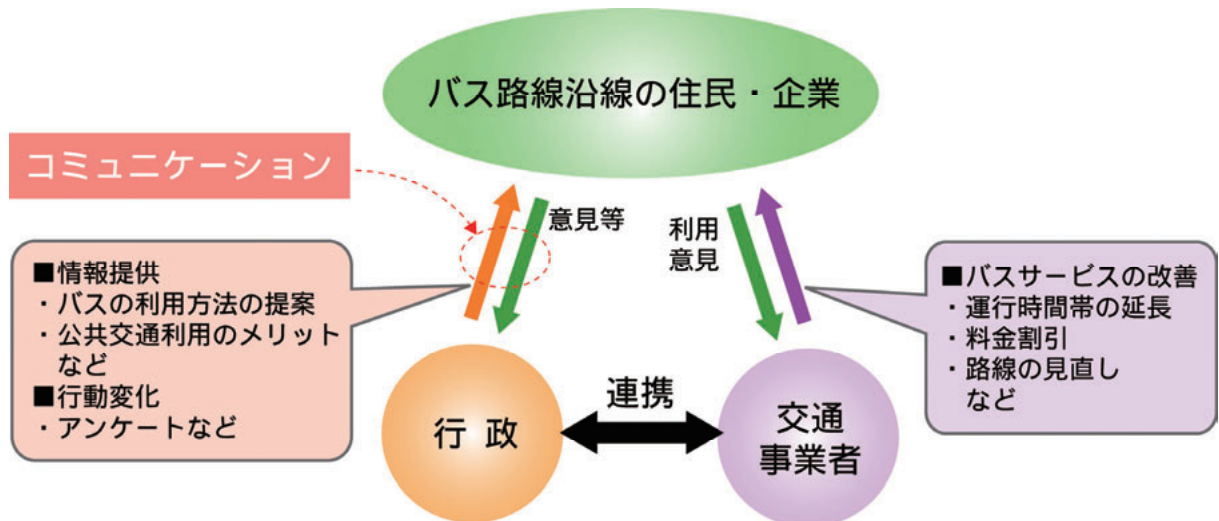
[バス専用レーンのイメージ]



モビリティ・マネジメントの推進

公共交通の利用促進を図るには、市民・行政・交通事業者が問題意識を共有するためのコミュニケーションが重要です。そのため、すでに取り組んでいる市内一斉ノーマイカーデー等の活動を継続的に実施するとともに、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。

【モビリティ・マネジメントの実施イメージ】



【モビリティ・マネジメント（MM）の種類と具体的な取り組み】

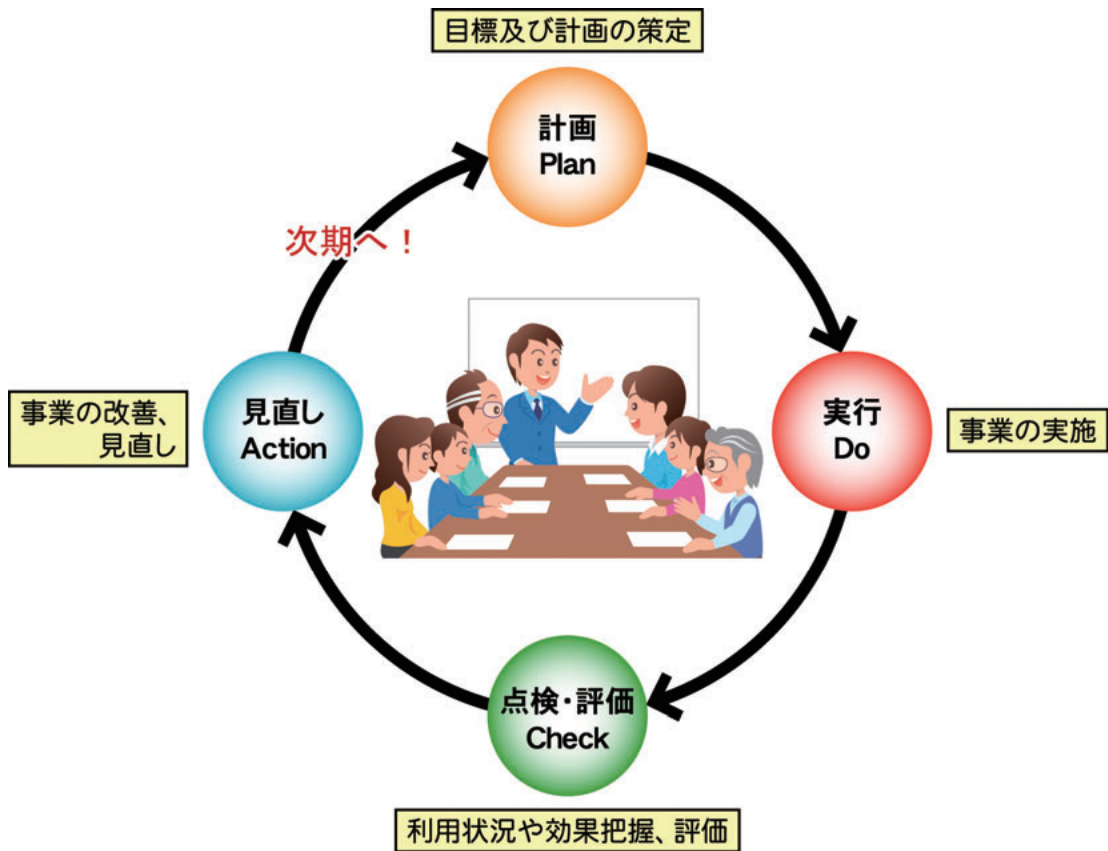
| | |
|-----------------------|---|
| 広く市民を対象にしたMM | 「ながおか市政だより」など既存の広報手段を活用し、公共交通利用を呼びかけます。 |
| 企業を対象としたMM | 長岡駅周辺の中心市街地や長岡新産業センターなどの工業団地の企業などを対象に、従業員に対して通勤の公共交通利用を奨励するよう意識啓発活動を実施します。 |
| 学校を対象としたMM | 交通事業者と連携しながら、公共交通利用に関する情報や総合学習の教材を提供します。 |
| 特定の路線沿線や地区の住民を対象としたMM | 日赤病院線や中央循環線など比較的運行頻度が高い路線沿線や地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めます。 |

4. 計画の実現に向けて

《計画実現に向けたポイント》

- PDCAサイクルの導入を検討します。
- 概ね3年程度を目安に、その期間ごとにサービス水準や利用促進策の見直しを図ります。
- 1年程度で点検・評価を繰り返し、改善を加えながら3年程度で事業の抜本の見直しを図ります。
- 点検・評価においては、市民等に実績を公表し、市民等の協力を得ながら実施します。

[PDCAサイクル]



[計画の目標]

| | | | |
|-------------------|---------------|---|-------------------|
| 長岡地域のバス利用者数 | 現況 2.1万人/日 | ⇒ | 概ね10年後 2.1万人/日 |
| 公共交通機関に満足している市民割合 | 現況 37.0% | ⇒ | 概ね10年後 43.0% |

※現況値はすべて平成17年値

長岡市公共交通基本計画

平成 20 年 12 月

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

編集 長岡市 都市整備部 交通政策課

長岡市公共交通基本計画の内容は、市ホームページ <http://www.city.nagaoka.niigata.jp> でご覧になれます。