

令和4年度 第2回長岡市地域公共交通協議会

資 料

長岡市地域公共交通協議会

令和4年8月24日(水)

1. 策定までの進捗状況

○長岡市地域公共交通計画策定について、以下のフローに従って進めている。本協議会においては、赤枠で示す項目について協議する。

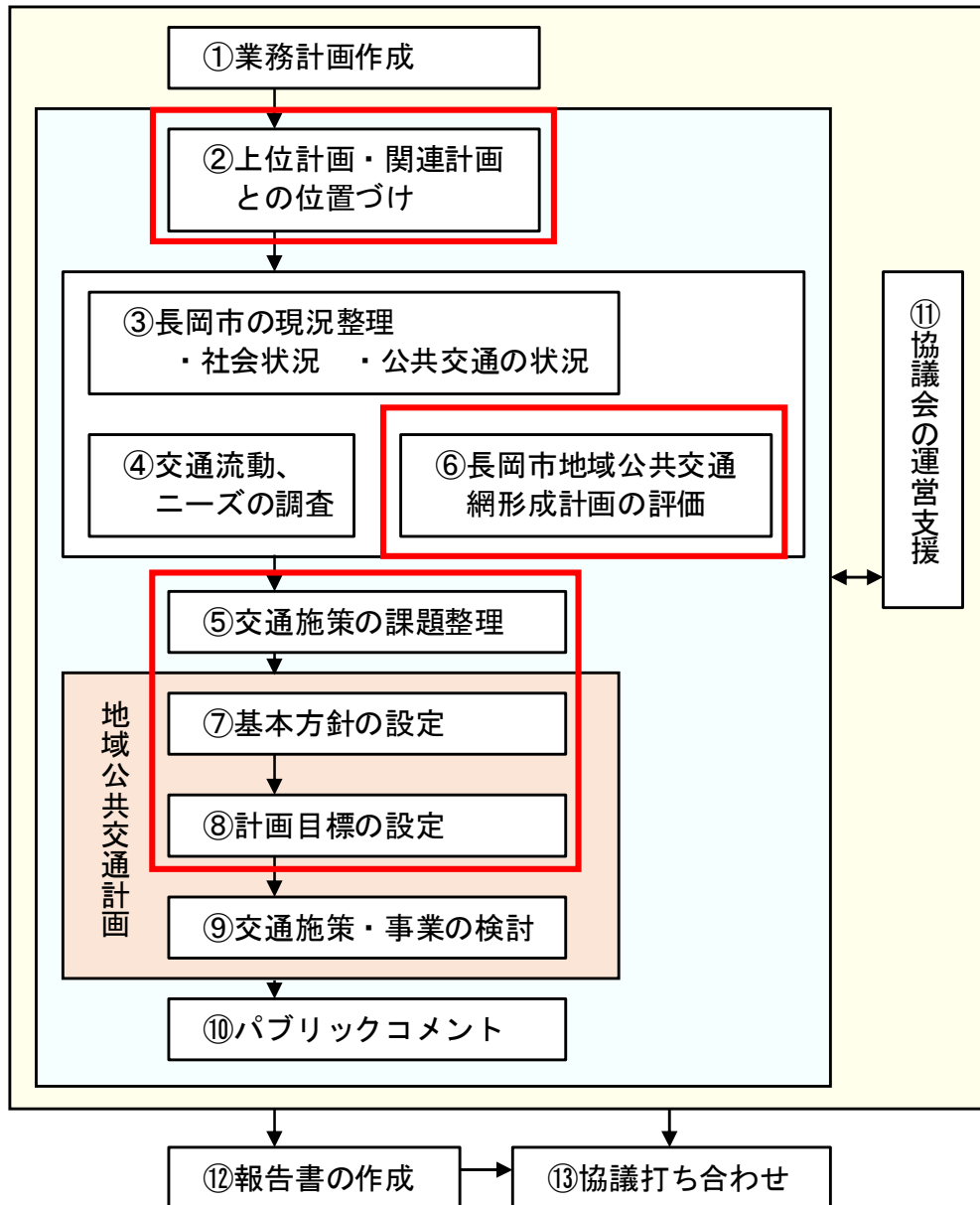


図 業務内容

(エヌシーイー (株) 業務計画抜粋)

長岡市地域公共交通網形成計画の評価（⑥）

及び

交通施策の課題整理（⑤）

1. 長岡市地域公共交通網形成計画における施策実施状況

本市では、平成 29 年度に長岡市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 29 年度～令和 3 年度）を策定し、計画に基づきながら本市の公共交通の課題を解決するべく、さまざまな施策を実施してきました。計画期間の終了に伴い、計画 5 カ年に実施した施策について評価します。

表 長岡市地域公共交通網形成計画の施策実施状況（1）

実施状況の評価 A：実施・実現 B：一部実施・実現 C：未実施・未実現

施策	施策内容	評価		実施状況	今後の実施予定内容
		施策実施	事業実現		
①基幹路線の検討	①-1 基幹路線のサービスレベル向上検討 ・他の地域より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」への基幹路線の運行時間帯や運行回数を見直しを検討する。	A	A	・利用状況、乗り継ぎのしやすさ、地域からの声を反映しながら地域ニーズを反映した時刻の見直し・運行回数を見直しを随時実施した	・サービスレベル向上策の検討及び公共交通事業者との調整
②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討	②-1 市街地路線のニーズに対応した運行検討 ・市街地路線の運行見直しを行う。	A	A	・中央循環線「くるりん」や宮内環状線、川崎環状線の乗降調査を実施し、乗降結果を踏まえながら随時運行（ルート・時刻）の見直しを実施した。 ・川崎環状線は運行を休止した（R4.4～）	・必要に応じて利用状況調査等によりニーズを把握し、運行見直しに反映
③地域相互連絡路線の検討	③-1 近隣自治体への移動需要に合わせた運行検討 ・近隣自治体への移動が多く見られる「寺泊地域と燕市」、「小国・川口地域と小千谷市」を結ぶ各路線の運行回数、運行時間等を見直しを行う。	A	A	・小国地域における長岡小国線・小千谷小国線や川口地域と小千谷市を結ぶ路線（小出営業所＝川口＝小千谷病院線）等では、乗継ぎ待ち時間の改善や利用状況に応じた見直しを随時実施した ※地域生活交通の運行時刻等の見直しも合わせて実施した ・栃尾地域において、見附駅に向かう「上見附車庫・見附駅～下塩線」の路線バス廃止を受け、「見附駅～文納地区」までのデマンドタクシーの運行を見附市と協議し、運行を開始した（R1.10～） ・「三条看護・医療・歯科衛生専門学校」の開学に合わせて、「東三条駅～寺泊車庫前線」運行経路見直しを実施した（R2～） ・寺泊地域と燕市を結ぶデマンド型乗合タクシー（寺泊まりん号）の実証運行を開始した（R3.10～）	・移動需要に合わせた運行の検討及び公共交通事業者との調整 ・寺泊地域デマンド型乗合タクシーは本格運行へ移行し、和島地域デマンド型乗合タクシーへの統合を実施
④自家用車から公共交通への乗り換え利便性向上	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に対し、優先的にパークアンドライド用駐車場の整備を検討する。	A	B	・前川駅前（東口）に駐車場を整備した（H30.6.7） ・来迎寺駅前に多目的駐車場を整備した（R2） ・寺泊駅前広場整備事業を実施している（継続中）	・寺泊駅前広場整備において、引き続き整備を進める
⑤公共交通空白地における公共交通の確保	⑤-1 地域特性に応じた運行検討 ・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を検討する。	A	B	【中之島地域】・デマンド交通の実証運行を実施・検証した（H29.9～H30.3）※実証運行で終了 ・地元共助会が主体となり、ボランティアによる共助運送について検討し、支所と意見交換した 【和島地域】・地元検討会が主体となって割烹バスによるボランティア運送（R1.9～R2.9）を行い、その後、デマンド型乗合タクシーの運行を開始した（R2.10月～実証運行、R3.10～本格運行開始） 【寺泊地域】・生活交通検討委員会（R2.10）を設置し、デマンド型乗合タクシーの実証運行を開始した（R3.10～）	・中之島地域は引き続き意見交換をしながら、検討を継続 ・寺泊地域デマンド型乗合タクシーは本格運行へ移行し、和島地域デマンド型乗合タクシーへの統合を実施（再掲）

<p>⑥施設立地や道路網の変化に対応した公共交通サービスの提供</p>	<p>⑥-1 施設立地や道路網の変化に対応した運行経路検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・需要が高い施設の立地や新規道路整備が行われた場合は、新たな需要に対応するため、運行経路の見直しを行う。 	<p>A</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・立川病院の移転やながおか花火館のオープン、長岡東西道路の供用開始等に合わせて運行経路の見直しを行った ・崇徳大学開学に合わせた、施設内への乗り入れ、運行時刻の見直し等を行った 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設立地や道路網の変化に応じて、適宜事業を実施
-------------------------------------	--	----------	----------	---	--

表 長岡市地域公共交通網形成計画の施策実施状況 (2)

実施状況の評価 A：実施・実現 B：一部実施・実現 C：未実施・未実現

施策	施策内容	評価		実施状況	今後の実施予定内容
		施策実施	事業実現		
⑦三者（市民等・交通事業者、行政）による協働・連携の推進	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する。	A	B	【小国・山古志・川口地域】・分科会を開催した（H29～） 【中之島地域】・共助会で公共交通について話し合いを開始（R1～） 【和島地域】・検討会を開始（R1～） 【寺泊地域】・検討会を開始（R2～） 【栃尾地域】・地域委員会や区長会場で地域生活交通について協議（H30～）	・山古志地域、小国地域、川口地域において分科会を開催 ・中之島地域では地元共助会と支所で意見交換を継続 ・和島地域、寺泊地域では、検討委員会を合同開催 ・栃尾地域では、デマンド型乗合タクシーの地域説明会を開催
⑧意識啓発活動の推進	⑧-1 モビリティマネジメントの推進 ・これまで取り組んできた「ノーマイカーデー」に加え、新たなモビリティマネジメントの取り組みを検討し、市民の意識啓発を推進する。	A	A	・ノーマイカーデーを実施した（事業の形骸化に伴い、R3 推進協議会は解散） ・H29.9「くるりんバスの感謝デー」を企画開催（協力：越後交通）。PR や意識啓発活動を行った。 ・R1.11 中島小学校2年生の児童らを対象に、「バスの乗り方教室」を実施した（協力：越後交通）	・バスの乗り方教室の実施
⑨わかりやすい情報提供	⑨-1 バスロケーションシステムの導入拡大検討 ・リアルタイムでバスの位置情報がわかる「中央循環線」と「宮内環状・宮内川崎環状線」のルート上のみ表示範囲の拡大と多言語化の検討を行う。	A	B	・バスの位置情報を中央環状線などを除いた路線にも拡大した ・多言語化の検討を行ったが、莫大な費用がかかることから整備を見送った ・新たな公共交通システム勉強会を開催し、経路検索及びバスロケーションの拡充について意見交換した。 ・地域生活交通（小国、川口、山古志・太田）のオープンデータを作成し、山古志地域・太田地区の路線は Google マップにも反映した	・来訪者も考慮した機能拡大の検討 ・新たな公共交通システム勉強会を実施 ・経路検索システムとバスロケーションシステムの統合を検討
	⑨-2 バス位置表示モニター設置および情報内容の充実化検討 ・アオーレ長岡1階、長岡駅2階に設置している「長岡市総合交通案内モニター」による、リアルタイムのバス位置情報の配信方法等の検討を行う。	A	C	・現行システムは故障が多く維持管理コストがかかるため、アオーレ長岡1階、長岡駅2階モニターを撤去した（R1～R2） ※スマートフォンを利用してバス位置情報の取得が可能	・利用者のニーズに合った情報提供システムの検討
	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、来訪者の観光など、ターゲットや目的に応じたわかりやすい公共交通マップを作成する。	A	B	・コミュニティバスの公共交通マップを作成した ・長岡市中心部公共交通マップを作成した ※越後交通(株)は、ホームページ内に経路検索機能を追加した（R3）	・コミュニティバスの公共交通マップの作成を継続
⑩車両のバリアフリー化	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、基幹病院を経由する路線を優先に低床バスの導入を進める。	A	A	・乗合バス 157 台中、低床バス 109 台（69.4%）で、生活交通改善事業計画の目標（1/3）を達成（R4.4 現在）	・交通事業者と調整しながら適宜実施
⑪天候の影響を受けにくい公共交通の運行	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、冬ダイヤでの運行を検討する。 ・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、適宜事業を実施する。	B	C	・冬期における路線バスの定時性の確保には、人員体制の強化が必要となるため、現時点での実施は困難であるため見送った	・わかりやすい運休・遅延等の情報提供
	⑪-2 悪天候時の情報提供の充実化 ・運休を知らせることができるよう、ながおかバス i のシステム改良を行う。また、災害時の公共交通機関の情報提供を、作成した「ながおか防災ホームページ（情報配信システム）」等に掲載し、充実化を図る。	A	B	・運休等の運行情報をながおかバス i に掲載した ・災害時の運行情報を「ながおか防災ホームページ」に掲載した	・運休等の運行情報をながおかバス i に掲載 ・災害時の運行情報を「ながおか防災ホームページ」に掲載

表 長岡市地域公共交通網形成計画の施策実施状況 (3)

評価 A : 実施・実現 B : 一部実施・一部実現 C : 未実施・未実現

施策	施策内容	評価		実施状況	今後の実施予定内容
		施策実施	事業実現		
⑫多様な料金施策の実施	⑫-1 乗り換え時、休日時の割引サービスの検討 ・ 郊外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、乗り換えで発生する初乗り料金による割高感があるため、乗り換え割引の実施を検討する。 ・ バス利用の需要が低下する休日について、休日割引や1日乗車券などの導入を検討する。	A	B	・ 越後交通全線の休日乗り放題バス制度を実施するとともに、市の広報誌でサービスを紹介した ・ まちまるバス（リバーサイド千秋～イオン～アオーレ長岡間）で200円の乗り放題を実施した ・ デマンド型乗合タクシーにおいて、栃尾地域では本格運行開始に合わせて、障害者・学生割引を導入した ・ 高齢者などの割引サービスの可能性について検討した ・ 越後交通㈱は、夏休み中の小学生を対象に、路線バス運賃50円とするキャンペーンを実施（市内小学校に配布）	・ 交通事業者と調整しながら適宜実施
⑬バス待ち環境の改善	⑬-1 バス待ち環境の改善 ・ 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に、バス停上屋を整備する。	A	B	・ 待合所を設置した町内会に対し、補助金を交付した。（才津原、桂町、陽光台、宮村、七日町、小国猿橋バス停の6か所）	・ 2箇所（乙吉町ほか）に設置予定 ・ 網形成計画で位置づけた停留所の整備
⑭ICカードの導入検討	⑭-1 ICカードの導入検討 ・ 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等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する。	A	B	・ 県内高速バスへのICカードの導入を実施した（H30.11～） ・ 新たな公共交通システム勉強会を実施し意見交換しながら、路線バスの中央環状線「くるりん」にキャッシュレス決済システムを試験導入した（R3.3～）	・ 交通事業者とキャッシュレス決済本格導入に向けた検討を継続 ・ 新たな公共交通システム勉強会を実施

2. 長岡市地域公共交通計画の指標値の評価結果について

長岡市地域公共交通網形成計画で設定した指標値について、評価結果を以下に示します。

表 評価指標達成度 (1)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
【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)	【路線バス】 1.9回/月・人 (H26年度) 【鉄道】 1.6回/月・人 (H26年度)	【路線バス】 2.0回/月・人 (R3年度) 【鉄道】 1.7回/月・人 (R3年度)	【路線バス】 1.5回/月・人 (R1年) 1.2回/月・人 (R2年) 【鉄道】 1.5回/月・人 (R1年度) 1.1回/月・人 (R2年度) ※コロナ禍の影響考慮	×
【評価指標②-1】 公共交通分担率 (通勤・通学, 買い物, 通院) (%)	【通勤・通学】 37% (H28年度) 【買い物】 18% (H28年度) 【通院】 14% (H28年度)	【通勤・通学】 現況よりも上昇 (R3年度) 【買い物】 現況よりも上昇 (R3年度) 【通院】 現況よりも上昇 (R3年度)	【通勤・通学】 27% ^{※1} 【買い物】 7% 【通院】 10%	—
参考 【評価指標②-1】 高齢者高校生別 公共交通分担率 ※市内居住者のみ	【通勤】……19% 【通学】……83% 【高齢者買い物】・11% 【高齢者通院】…17% 【高校生買い物】・47% 【高校生通院】…16%	—	【通勤】……11% 【通学(登校)]…49% 【買い物】……7% ^{※2} 【通院】……10% ^{※2}	—

※1 H28調査時の高齢者と高校生の回答比率に補正済

※1 通学は登校時

※2 高校生の買い物及び通院状況は調査無し

表 評価指標達成度 (2)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">参考</div> 【評価指標②-1】 <u>地域別</u> 公共交通分担率 ※通学以外は高齢者 のみ ※市内居住者のみ	【通勤】 25% (長岡) 7% (中之島) 21% (越路) 6% (三島) 23% (山古志) 13% (小国) 13% (和島) 24% (寺泊) 27% (栃尾) 22% (与板) 20% (川口)	—	【通勤】 20% (長岡) 6% (中之島) 18% (越路) 10% (三島) 8% (山古志) 11% (小国) 1% (和島) 5% (寺泊) 15% (栃尾) 17% (与板) 12% (川口)	10%以上減少
	【通学】 53% (長岡) 84% (中之島) 92% (越路) 91% (三島) 90% (山古志) 91% (小国) 94% (和島) 93% (寺泊) 72% (栃尾) 92% (与板) 100% (川口)		【通学 (登校)】 44% (長岡) 89% (中之島) 87% (越路) 67% (三島) 100% (山古志) 100% (小国) 89% (和島) 75% (寺泊) 47% (栃尾) 84% (与板) 88% (川口)	
	【買い物】 14% (長岡) 10% (中之島) 11% (越路) 10% (三島) 9% (山古志) 7% (小国) 5% (和島) 11% (寺泊) 14% (栃尾) 11% (与板) 14% (川口)		【買い物】 14% (長岡) 5% (中之島) 7% (越路) 5% (三島) 4% (山古志) 4% (小国) 3% (和島) 3% (寺泊) 8% (栃尾) 8% (与板) 5% (川口)	
	【通院】 19% (長岡) 7% (中之島) 17% (越路) 15% (三島) 14% (山古志) 17% (小国) 6% (和島) 17% (寺泊) 23% (栃尾) 20% (与板) 28% (川口)		【通院】 20% (長岡) 6% (中之島) 9% (越路) 9% (三島) 7% (山古志) 9% (小国) 5% (和島) 6% (寺泊) 12% (栃尾) 11% (与板) 8% (川口)	

表 評価指標達成度 (3)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
【評価指標②-2】 パークアンド ライド用駐車場の整備割合 (%)	57.1% (H28年度) [14 駅中 8 駅に整備]	100% (R3 年度) [全 14 駅に整備]	64% (R3 年度) [14 駅中 9 駅に整備]	×
【評価指標③-1】 公共交通 (バス停・鉄道駅等) の人口カバー率 (%)	94.7% (H28 年度)	現況よりも上昇 (R3 年度)	97.3% (R3 年度) ※人口は R2 国勢調査 ※寺泊地域デマンド型乗 合タクシーは実証運行 のため除外	○
【評価指標④-1】 まちなか居住区 域内のバス系統数	120 系統	現況 (H28 年度) か ら目標年 (R3 年度) にかけて横ばいも しくは増加	121 系統 (R2 年度末)	○
【評価指標④-2】 観光入り込み客数	772 万人 (H27 年)	805 万人 (R2 年)	693 万人 (R1 年) 412 万人 (R2 年) ※コロナ禍の影響考慮	×
【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 (%)	50% (H27 年度)	100% (R3 年度)	50% (R3 年度)	×
【評価指標⑤-2】 地域検討部会の 開催回数	小国 : 1 回 山古志 : 1 回 川口 : 1 回	各地域について、目 標年 (R3 年度) まで、 毎年 1 回以上開催	【R3 年度】 (R2 年度) 小国 : 1 回 (1 回) 山古志 : 1 回 (1 回) 川口 : 1 回 (1 回) 和島 : 2 回 (4 回) 寺泊 : 4 回 (1 回)	○

表 評価指標達成度 (4)

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
【評価指標⑥-1】 公共交通に 対する満足度 (運行全体)	21% (H28 年度)	現況よりも上昇 (R3年 度)	【高齢者+高校生】 42% ※H28 調査時の高齢者 と高校生の回答比率に 補正済	—
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">参考</div> 【評価指標⑥-1】 高齢者高校生別 公共交通に対する 満足度 ※市内居住者のみ	【高齢者】 15% 【高校生】 26%	—	【高齢者】 17% 【高校生】 68%	—
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">参考</div> 【評価指標⑥-1】 地域別 公共交通に 対する満足度 ※市内居住者のみ	【高齢者】 17% (長岡) 11% (中之島) 9% (越路) 7% (三島) 9% (山古志) 10% (小国) 29% (和島) 10% (寺泊) 16% (栃尾) 15% (与板) 39% (川口) 【高校生】 37% (長岡) 15% (中之島) 35% (越路) 26% (三島) 33% (山古志) 21% (小国) 25% (和島) 5% (寺泊) 30% (栃尾) 14% (与板) 31% (川口)	—	【高齢者】 25% (長岡) 7% (中之島) 17% (越路) 12% (三島) 60% (山古志) 13% (小国) 20% (和島) 19% (寺泊) 10% (栃尾) 10% (与板) 17% (川口) 【高校生】 70% (長岡) 62% (中之島) 69% (越路) 60% (三島) 0% (山古志) 57% (小国) 50% (和島) 63% (寺泊) 64% (栃尾) 49% (与板) 100% (川口)	—

表 評価指標達成度 (5)

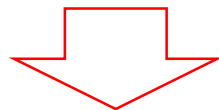
評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
【評価指標⑥-2】 公共交通を月に 1回以上利用する 人の割合 (%)	39% (H28年度) 参考 路線バスのみ 28%	現況よりも上昇 (R3年度)	【高齢者+高校生】 21% ※H28調査時の高齢者と高 生の回答比率に補正済 ※路線バスのみ	—
参考 【評価指標⑥-2】 高齢者高校生別 公共交通を月に 1回以上利用する 人の割合 (%) ※市内居住者のみ ※路線バスのみ	【高齢者】 16% 【高校生】 62%	—	【高齢者】 8% 【高校生】 60%	— 高齢者は月1回も利用 しない人が増えている
参考 【評価指標⑥-2】 地域別公共交通を 月に1回以上利用 する人の割合 ※市内居住者のみ ※路線バスのみ	【高齢者】 24% (長岡) 10% (中之島) 17% (越路) 17% (三島) 17% (山古志) 16% (小国) 7% (和島) 9% (寺泊) 16% (栃尾) 18% (与板) 20% (川口) 【高校生】 57% (長岡) 46% (中之島) 49% (越路) 91% (三島) 90% (山古志) 65% (小国) 36% (和島) 33% (寺泊) 84% (栃尾) 90% (与板) 50% (川口)	—	【高齢者】 17% (長岡) 5% (中之島) 10% (越路) 6% (三島) 4% (山古志) 8% (小国) 2% (和島) 5% (寺泊) 8% (栃尾) 13% (与板) 8% (川口) 【高校生】 58% (長岡) 43% (中之島) 41% (越路) 80% (三島) 100% (山古志) 57% (小国) 89% (和島) 88% (寺泊) 76% (栃尾) 94% (与板) 0% (川口)	— 10%以上減少
【評価指標⑥-3】 ながおかバスiの アクセス数 (件/月)	約 99,700 件/月 (H27年度)	現況よりも上昇 (R3年度)	1,472,179 件/月 (R3年度)	○
【評価指標⑥-4】 低床バスの導入率 (%)	37.1% (178台の内66台) (H28年度)	40% (R3年度)	69.4% (157台の内109台) (R4.4月)	○

3. 施策実施による課題解決の状況

長岡市地域公共交通計画の策定に向けて、長岡市地域公共交通網形成計画を指標値や施策実施状況から評価してきました。しかし、数値的評価や施策実施有無の評価だけでは、長岡市地域公共交通網形成計画で挙げた課題が解決されたかについて評価できたとはいえません。そこで、長岡市地域公共交通網形成計画策定時に挙げた地域及び公共交通が抱える課題が、計画の策定、施策の実施によって解決されたのか改めて整理します。また、解決できなかった課題については、長岡市地域公共交通計画における課題として引き続き扱います。

<長岡市地域公共交通網形成計画で挙げた課題>

- ① 公共交通の利用促進
- 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
- ③ 施設立地の変化に対応したサービスの提供
- 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
- ⑤ 地域特性に応じた効率的な公共交通の実現
- ⑥ 観光・交流拠点までの公共交通の確保
- ⑦ 新たに整備された道路の活用
- ⑧ 天候の影響を受けにくい公共交通の実現



課題は解決したか？

【課題】 ①公共交通の利用促進

- ・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



項目	内容
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討 ：利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域 郊外路線の検討 ：利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討 ：市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を結ぶ デマンド型乗合タクシーを導入した
	④自家用車から公共交通への 乗り換え利便性向上 ：前川駅、来迎寺駅でパークアンドライド駐車場を整備した
	⑧意識啓発活動の推進 ：ノーマイカーデーやバスの乗り方教室を実施した
	⑨わかりやすい情報提供 ：バス位置情報の提供エリアを拡大し、経路検索システムを導入した
	⑩車両のバリアフリー化 ：低床バスを導入した
	⑫多様な料金施策の実施 ：越後交通全線休日乗り放題バスを導入した
	⑬バス待ち環境の改善 ：待合所を設置した町内会への補助（6か所）
	⑭ICカードの導入検討 ：県内高速バスや中央環状線に導入した
網形成計画における 指標値等	<p>指標①-1：市民1人あたり月間公共交通利用回数（回/月・人） 【路線バス】 1.9（H26年度）→1.5（R1年） 【鉄道】 1.6（H26年度）→1.5（R1年度）</p> <p>指標⑥-4：低床バスの導入率 37.1%（H28年度）→69.4%（R4.4）</p> <p>参考：公共交通分担率 【通勤】 19%（H28年）→11%（R3年） 【通学】 83%（H28年）→49%（R3年） 【買い物】 10%（H28年）→7%（R3年） 【通院】 16%（H28年）→10%（R3年） ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p> <p>参考：公共交通に対する満足度（運行全体） 【高齢者】 15%（H28年）→17%（R3年） 【高校生】 26%（H28年）→68%（R3年） ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み</p>
課題解決状況	・多くの施策を実施し、満足度は横ばいまたは上昇しているが、 <u>公共交通利用者の増加につなげていない。</u>
長岡市地域公共交通計画策定に向けて	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況やニーズを踏まえた運行内容とする必要がある。 ・利便性の向上を図るため、引き続き乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善、パークアンドライド駐車場の整備等を進めていく必要がある。 ・公共交通の利用促進（MM）を行い、潜在的な需要を掘りおこす。

【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

- ・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



項目	内容
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域郊外 路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討 ・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を 結ぶデマンド型乗合タクシーを導入した
	④自家用車から公共交通への 乗り換え利便性向上 ・前川駅、来迎寺駅でパークアンドライド駐車場を整備し た
	⑧意識啓発活動の推進 ・ノーマイカーデーやバスの乗り方教室を実施した
網形成計画に おける指標値 等	<p>指標①-1：市民1人あたり月間公共交通利用回数（回/月・人） 【路線バス】 1.9（H26年度）→1.5（R1年） 【鉄道】 1.6（H26年度）→1.5（R1年度）</p> <p>指標②-2：パークアンドライド用駐車場の整備割合 57.1%（H28年度）→64%（R3年度）</p> <p>参考：公共交通分担率 【通勤】 19%（H28年）→11%（R3年） 【通学】 83%（H28年）→49%（R3年） 【買い物】 10%（H28年）→7%（R3年） 【通院】 16%（H28年）→10%（R3年） ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p> <p>参考：公共交通を月に1回以上利用する人の割合 【高齢者】 16%（H28年）→8%（R3） 【高校生】 62%（H28年）→60%（R3） ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み</p>
課題解決状況	・パークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動などを実施したが、 <u>公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。</u>
長岡市地域公 共 交通計画策定 に 向けて	・引き続きパークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動などを実施し、公共交通への転換を促す必要がある。

【課題】 ③施設立地の変化に対応したサービスの提供

- ・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



項目	内容
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域郊外 路線の検討 ・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討 ・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を結 ぶデマンド型乗合タクシーを導入した
	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 ・施設立地の変化等に応じて、路線バスの運行ルートを見直 した
網形成計画に おける指標値等	<p>指標①-1：市民1人あたり月間公共交通利用回数（回/月・人） 【路線バス】 1.9（H26年度）→1.5（R1年） 【鉄道】 1.6（H26年度）→1.5（R1年度）</p> <p>指標④-1：まちなか居住区域内のバス系統数 120系統（H28年度）→121系統（R2年度末）</p> <p>参考：公共交通分担率 【通勤】 19%（H28年）→11%（R3年） 【通学】 83%（H28年）→49%（R3年） 【買い物】 10%（H28年）→7%（R3年） 【通院】 16%（H28年）→10%（R3年）</p> <p>※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p>
課題解決状況	・施設立地の変化等に対応しながら、運行経路の延伸や変更等を実施し、施設への移動手段を確保した。しかし、 <u>公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。</u>
長岡市地域公共 交通計画策定に 向けて	・利用状況やニーズを踏まえ、引き続き施設立地や道路網の変化に対応した運行ルートの変更や路線の新設等の見直しをする必要がある。

【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

・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



項目	内容
網形成計画の施策実施状況	<p>⑤公共交通空白地における公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中之島地域でデマンド交通の実証運行を実施した（実証運行で終了） ・和島地域、寺泊地域、栃尾地域ではデマンド型乗合タクシーを導入した（寺泊地域は実証運行中）
網形成計画における指標値等	<p>指標③-1：公共交通（バス停・鉄道駅等）の人口カバー率（%） 94.7%（H28年度）→97.0%（R3年度） ※寺泊地域デマンド型乗合タクシーは実証運行のため除外</p>
課題解決状況	<p>・デマンド型乗合タクシーの導入により公共交通空白地が解消されつつあるが、一部地域では残っている。 ※バス路線廃止に伴い、新たに公共交通空白地が発生する可能性がある。</p>
長岡市地域公共交通計画策定に向けて	<p>・自家用車を利用できない学生や高齢者などのために、公共交通空白地の解消や新たな公共交通空白地を生じさせない工夫が必要である。</p>

【課題】 ⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現

- ・公共交通維持に向けた、利用実態に応じた運行形態の効率化
- ・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



項目	内容	
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討	・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	②市街地路線・長岡地域郊外 路線の検討	・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	③地域相互連絡路線の検討	・市外を結ぶバス路線を維持しつつ、寺泊地域では燕市を結ぶ デマンド型乗合タクシーを導入した
	⑤公共交通空白地における 公共交通の確保	・中之島地域でデマンド交通の実証運行を実施した（実証運 行で終了） ・和島地域、寺泊地域、栃尾地域ではデマンド型乗合タクシ ーを導入した
	⑦三者による協働・連携の推進	・公共交通に関する話し合いを実施した
網形成計画に おける指標値 等	<p>指標③-1：公共交通（バス停・鉄道駅等）の人口カバー率（％） 94.7％（H28年度）→97.0％ ※寺泊地域デマンド型乗合タクシーは実証運行のため除外</p> <p>指標⑤-1：公共交通についての話し合いの場を有している地域の割合 50％（H27年度）→50％（R3年度）</p> <p>指標⑤-2：地域検討部会の開催回数 小国、山古志、川口地域：各1回（H28年度）→小国、山古志、川口地域：各1回、 和島地域：2回、寺泊地域：4回（R3年度）</p> <p>参考：公共交通分担率 【通勤】 19％（H28年）→11％（R3年） 【通学】 83％（H28年）→49％（R3年） 【買い物】 10％（H28年）→7％（R3年） 【通院】 16％（H28年）→10％（R3年） ※市内居住者のみ、条件統一のため補正済み、通学を除き高齢者を対象</p> <p>参考：長岡市の行政負担額（地域生活交通、路線バスに対する補助） 16,694万円（H28年度）→16,100万円（R2年度）※デマンド交通は除く</p>	
課題解決状況	・地域特性に応じてデマンド型乗合タクシーを導入し、移動手段の確保、公共交通の維持・効率化を図ることができた。しかし、公共交通の維持は依然として厳しく、市の財政負担も大きい状況が続いている。	
長岡市地域公 共 交通計画策定 に 向けて	・地域生活交通をはじめ利用状況やニーズに対応した公共交通の見直しを地域とともに考える必要がある。	

【課題】 ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保

- ・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



項目	内容	
網形成計画の 施策実施状況	①基幹路線の検討	・利用状況を踏まえながら見直しを実施した
	⑨わかりやすい情報提供	・公共交通マップを作成した ・バス位置情報の提供エリアを拡大した ・経路検索システムを導入した
	⑫多様な料金施策の実施	・越後交通全線休日乗り放題バスを導入した
	⑭ICカードの導入検討	・県内高速バスや中央環状線に導入した
網形成計画に おける指標値等	<p>指標④-1：まちなか居住区域内のバス系統数 120 系統（H28 年度）→121 系統（R2 年度末）</p> <p>指標⑥-3：ながおかバス i のアクセス数 約 99,700 件/月（H27 年度）→1,472,179 件/月（R3 年度）</p> <p>参考：住民アンケート（R3） Q.あなた自身がバスを利用するために効果的だと思う取り組み（複数 回答） A.運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供：44%（n=1,371）</p>	
課題解決状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況を踏まえながら、バス路線を維持することができた。 ・ながおかバス i のアクセス数は増加しており、分かりやすい情報提供を求める住民は約半数を占めていることがわかる。また、観光客等初めて来る人にとっても<u>分かりやすい情報提供が求められていることが想定される。</u> ・観光客にとって利用しやすい休日乗り放題バスを導入した一方、<u>新たな交通手段の導入には至らなかった。</u> 	
長岡市地域公共交通計画策定に向けて	<ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズに応じた各施設への移動手段の確保が必要である。 ・運行内容や利用方法、バス位置情報や乗換案内サイト等の情報提供ツールの認知度向上に向けた更なる取り組みが必要である。 	

【課題】 ⑦新たに整備された道路の活用

- ・新規道路整備に伴い発生する需要に応じた、運行経路等の検討



項目	内容	
網形成計画の施策実施状況	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	・長岡東西道路の供用開始等に合わせて運行経路の見直しを行った
網形成計画における指標値等	指標④-1：まちなか居住区域内のバス系統数 120 系統（H28 年度）→121 系統（R2 年度末）	
課題解決状況	・新たな道路の整備による新規路線の追加はなかったが、既存路線数（系統数）を維持しつつ運行ルートの変更を行い、効率化を図った。	
長岡市地域公共交通計画策定に向けて	・新たに整備された道路等について、利便性向上や効率化に向けて、新規路線や運行ルートの変更を、引き続き検討する。	

【課題】 ⑧天候の影響を受けにくい公共交通の実現

- ・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



項目	内容	
網形成計画の施策実施状況	⑨わかりやすい情報提供	・バス位置情報の提供エリアを拡大した
	⑪天候の影響を受けにくい公共交通の運行	・冬ダイヤの検討を行ったが、人員体制の強化が必要となり、現時点での実施は困難だったため見送った ・運休等の運行情報をながおかバスi、ながおか防災ホームページに掲載した
	⑬バス待ち環境の改善	・待合所を設置した町内会への補助（6 か所）
網形成計画における指標値等	指標⑥-3：ながおかバスiのアクセス数 約 99,700 件/月（H27 年度）→1,472,179 件/月（R3 年度）	
課題解決状況	・悪天候時のダイヤの変更などは困難であったが、運行情報の提供は行われている。	
長岡市地域公共交通計画策定に向けて	・悪天候による運行の変更は対応に限度があるため、遅延や運休等の情報提供体制を強化する必要がある。 ・雨や雪の日を想定したバス待ち環境の改善が必要である。	

デマンド型乗合タクシーを運行することなどで、4つの課題で一部改善が見られましたが、4つの課題が解消されませんでした。

表 網形成計画における課題解決状況

課題	課題解決状況	長岡市地域公共交通計画策定に向けて
①公共交通の利用促進	▲ ・多くの施策を実施し、満足度は横ばいまたは上昇しているが、 公共交通利用者の増加につながっていない。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況やニーズを踏まえた運行内容 ・乗り継ぎ環境やバス待ち環境の改善 ・パークアンドライド駐車場の整備 ・潜在的な需要の掘り起こし（MM）
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	▲ ・パークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動などを実施したが、 公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。	<ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライド駐車場の整備や意識啓発活動（公共交通への転換を促進）
③施設立地の変化に対応したサービスの提供	▲ ・施設立地の変化等に対応しながら、バス路線を維持してきたが、 公共交通への転換や公共交通利用者の増加につながっていない。	<ul style="list-style-type: none"> ・施設立地や道路網の変化に対応した運行ルートの変更や、路線の新設等の見直し
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	△ ・デマンド型乗合タクシーの導入により公共交通空白地が解消されつつあるが、一部地域では残っている。 ※バス路線の廃止に伴い、 新たに公共交通空白地が発生する可能性 がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地の解消 ・新たな公共交通空白地を生じさせない工夫。
⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現	△ ・地域特性に応じてデマンド型乗合タクシーを導入し、移動手段の確保、公共交通の維持・効率化を図ることができた。しかし、公共交通の維持は依然として厳しく、 市の財政負担も大きい状況が続いている。	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の見直しを地域とともに考える
⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保	△ ・利用状況を踏まえながら、バス路線を維持することができた。 ・ながおかバスのアクセス数は増加しており、分かりやすい情報提供を求める住民は約半数を占めている。また、観光客等初めて来る人にとっても 分かりやすい情報提供が求められていることが想定される。 ・観光客にとって利用しやすい休日乗り放題パスを導入した一方、 新たな交通手段の導入には至らなかった。	<ul style="list-style-type: none"> ・各施設へ行ける移動手段の確保 ・バス位置情報や乗換案内サイト等の情報提供ツールの認知度向上
⑦新たに整備された道路の活用	△ ・新たな道路の整備による新規路線の追加はなかったが、既存路線数（系統数）を維持しつつ運行ルートの変更を行い、効率化を図った。	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに整備された道路等における新規路線や運行ルートの変更
⑧天候の影響を受けにくい公共交通の実現	▲ ・ 悪天候時のダイヤの変更などは困難 であったが、運行情報の提供は行われている。	<ul style="list-style-type: none"> ・遅延や運休等の情報提供体制の強化 ・悪天候に対応したバス待ち環境

評価 ○：改善された △：一部改善された ▲：改善されなかった

4. 長岡市が抱える公共交通の課題

現況整理やアンケート調査、長岡市地域公共交通網形成計画の評価などを踏まえ、長岡市が抱える公共交通の課題を以下に整理します。また、長岡市地域公共交通網形成計画を評価し、課題解決に至らなかったものについては、長岡市地域公共交通計画における課題とします。

【課題】①地域特性に応じた効率的な運行・公共交通の維持

<p>特性・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス利用者の減少 ・地域生活交通の利用者の減少 ・路線バスの運行便数の減少 ・支所地域と市外を結ぶ路線の収支率が低い ・長岡市の路線バス等に対する補助金額約 1.6 億円（R2 年度） ・公共交通空白地が点在している ▲自家用車を利用しないと移動できない人がいる ▲どの地域も「バスの運行間隔」と「バスの運行時間帯」の満足度が低い ■赤字路線の維持が厳しくなっている
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・目的に合った運行頻度及び回数に応じた効率の良い運行 ・自家用車を利用できない学生や高齢者などの移動手段の確保 ・寺泊地域や中之島地域、長岡地域の一部でみられる交通空白地や運行頻度が少ない地域における、移動手段の確保 ・住民の公共交通維持に対する意識付け ▲地域の実情に合わせた対応 ▲自家用車と公共交通を組み合わせた移動手段（パークアンドライド）の整備 ■路線バス利用者数の減少によって路線の維持が厳しい状況にあることから、効率の良い運行が必要

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※▲はアンケート結果より追加した箇所

※■は事業者ヒアリングの結果より追加した箇所

※赤字は長岡市公共交通網形成計画の評価に基づき、引き続き課題とする箇所

【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の確保

<p>特性・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少 ・過度な自動車利用 ・都市部で混雑度が高い ・東西方向の交通量が増加 ・高齢化の進行（特に支所地域において高齢化率が上昇） ・運転免許を所持している高齢者割合が増加 ・交通事故全体に占める高齢者事故割合の増加 ・歩行者と自転車の接触事故の危険がある ・路上駐輪による通行路の阻害や公共交通利用者等の利便性低下 ▲どの地域も「バスの運行間隔」と「バスの運行時間帯」の満足度が低い ▲バスを利用するために効果的な取り組みとして、「乗り降りするときの段差が小さいバスを導入」、「運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供」と考えている住民が多い ▲バスを利用していない住民は、上記の取り組みに加え、「割引サービスの導入」を考えている人が多い ▲バスを利用しない理由は、「車を持っているため」が最も多く、次いで「家族や知り合いに送迎をしてもらえるため」である ▲高校生の通学手段に占める送迎の割合が高い
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・目的に合った運行頻度及び回数に応じた効率の良い運行 ・都市部での混雑緩和のため、自家用車から公共交通への利用促進 ・自転車利用者の安全・安心の確保 ・自転車の利用促進 ・駐輪スペースの確保 ▲乗り降りがしやすい低床バスの導入や、わかりやすい情報提供による利便性の高い公共交通の実現 ▲利用促進を図るためのサービスの検討

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※▲はアンケート結果より追加した箇所

※赤字は長岡市公共交通網形成計画の評価に基づき、引き続き課題とする箇所

※青字は前回から一部修正・追記した箇所

【課題】 ③広範囲に渡る人口分布と地域ごとに異なる移動ニーズへの対応

<p>特性・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡地域に人口が集中している一方、市全域に人口が広く分散している ・公共交通空白地が点在している ▲住んでいる地域によっては、通勤、買い物、通院のために隣接する地域や市外へ行く住民が多い ▲長岡地域のなかでも、長岡駅周辺や千秋・古正寺地区以外への移動ニーズも高い ■各地域のデマンド型乗合タクシーにおいて、利用状況に差が見られる
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▲地域の実情により異なる移動ニーズへの対応 ▲隣接する地域や自治体への移動手段の確保 ▲各地域と長岡駅を結ぶだけでなく、長岡駅周辺や千秋・古正寺地区以外への移動手段の確保 ■デマンド型地域乗合タクシーは、運行の効率化及び利便性向上に向けた改善や利用方法の周知が必要

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※▲はアンケート結果より追加した箇所

※■は事業者ヒアリングの結果より追加した箇所

※赤字は長岡市公共交通網形成計画の評価に基づき、引き続き課題とする箇所

【課題】 ④主要施設や観光・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"> ・医療施設や商業施設、学校は長岡地域に集中 ・基幹3病院はいずれも長岡地域に立地 ・主な観光施設やイベントの実施地点は市内に広く分布
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・支所地域から長岡地域へアクセスする移動手段のほか、各施設への移動手段の確保 ・ニーズに応じた、隣接する支所地域等への移動手段の確保

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※赤字は長岡市公共交通網形成計画の評価に基づき、引き続き課題とする箇所

【課題】 ⑤市外との移動ニーズに対応した運行

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 就業者・通学者とも隣接する小千谷市、見附市、燕市との往来が多い傾向 ・ 通学先は、新潟市が最も多い ・ 県内高速バスの利用者が減少 ▲市外から長岡市内の高校に通学する学生の移動手段の確保 ■他市町村と隣接している支所地域は、複数の目的地が他市町村に点在
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市外への移動ニーズに対応した移動手段の確保 ■施設と乗降地が離れている場所は、乗降地の増設等を検討

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※▲はアンケート結果より追加した箇所

※■は事業者ヒアリングの結果より追加した箇所

※赤字は長岡市公共交通網形成計画の評価に基づき、引き続き課題とする箇所

【課題】 ⑥公共交通の運行内容や利用方法の周知・情報提供の充実化

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ▲バスを利用するために効果的な取り組みとして、「運行ルート・停留所の場所が分かる地図や分かりやすい時刻表を提供」と考えている住民が多い ▲「予約が面倒・乗り方がわからないため」地域生活交通を利用しないと考えている人が多い ■正しい利用方法が認知されていない ▲バスを利用するために効果的な取り組みとして、「冬でも時刻表どおりに運行する」と考えている利用者が多い ▲65歳以上の高齢者でも約6割の方がスマートフォンを所有しているため、活用することも可能
課題	<ul style="list-style-type: none"> ▲路線バスの路線網やバス停の位置、行き先などの周知方法を検討 ・ 地域生活交通の運行内容や利用方法の周知 ▲バス位置情報や乗換案内サイトの認知度向上 ▲降雪時などでは、道路管理者との協力体制の強化及び遅延や運休情報等の情報提供体制の強化 ▲多様な情報提供ツールの活用

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※▲はアンケート結果より追加した箇所

※■は事業者ヒアリングの結果より追加した箇所

※赤字は長岡市公共交通網形成計画の評価に基づき、引き続き課題とする箇所

※青字は前回から一部修正・追記した箇所

【課題】 ⑦運転士の確保

特性・問題点	<ul style="list-style-type: none">■バス・タクシーとも運転士を募集しても集まらない■勤務時間等の条件によって応募が少ない■深刻なバスの運転士不足
課題	<ul style="list-style-type: none">・公共交通を維持するため、運転士の確保が急務■運転士の働き方も考慮した、公共交通の運行方法の検討

※・は上位関連計画、現況整理に基づいて整理した箇所

※■は事業者ヒアリングの結果より追加した箇所

上位計画・関連計画との 位置づけ整理 (②)

1. 上位・関連計画との位置づけ

長岡市地域公共交通計画は、長岡市総合交通戦略を兼ねているとともに、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づけられます。また、各計画と連携しますが、特にまちづくりの計画である長岡市立地適正化計画と連携します。

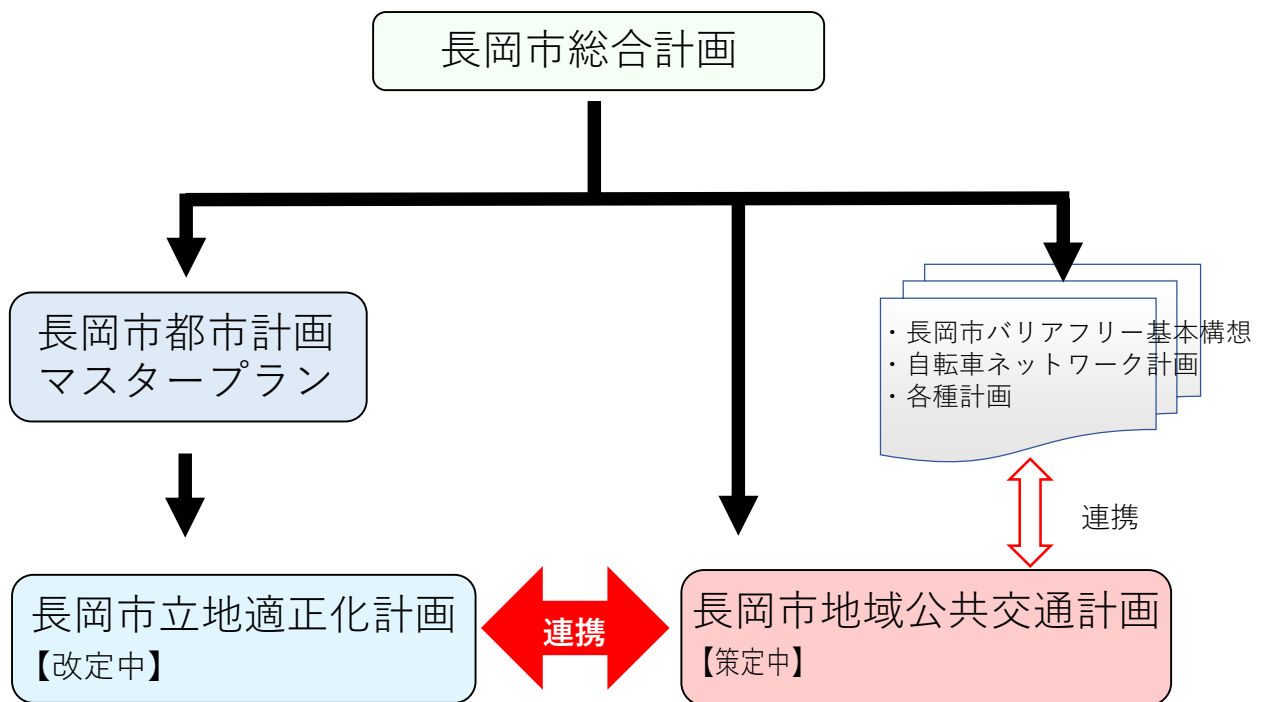


図 計画の位置づけ

2. 上位・関連計画の整理

(1) 長岡市総合計画（計画期間：2016年度～2025年度）

平成28年に策定された長岡市総合計画では、「前より前へ！長岡 志を未来に活かし輝き続けるまち」を実現するため、6つの政策と施策の柱により、これからのまちづくりを進めていきます。

特に、公共交通と関わりの深い政策4「暮らしの安心と活力」、政策5「都市環境の充実」では、公共交通の確保や交通結節機能の強化などを進めていくこととしています。また、土地利用構想からも、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こと、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など、公共交通の視点から取り組みを進めることとしています。

【長岡市の将来像】

前より前へ！長岡
志を未来に活かし輝き続けるまち

表 6つの政策とその内容

6つの政策	内容
政策1 協働によるまちづくり	・市民力と地域力を活かして、新たな価値や活力を生み出すまちづくりを目指します。
政策2 人材育成	・子育て支援や教育の充実、市民主体の文化・スポーツ活動への支援などにより、長岡への愛着と誇りを持つ人材の育成を目指します。
政策3 さらなる産業の活性化	・地元企業・地場産業への応援と、新たな雇用と産業の創出により、若々しく成長力のあるまちづくりを目指します。
政策4 暮らしの安心と活力	・ 市民の誰もが、健やかで元気に、安全で安心に暮らせて、活力が持てる地域社会づくりを目指します。
政策5 都市環境の充実	・ 豊かな自然とまちの魅力が共生し、暮らしやすく、快適で環境にやさしいまちづくりを目指します。
政策6 魅力創造・発信	・地域資源の掘り起こしや磨き上げを行うとともに、国内外に向けた魅力の発信や交流の促進により、「長岡ファン」の拡大を目指します。

※太字は公共交通との関わりが特に深い政策

表 公共交通と関わりの深い施策

政策	施策の柱	公共交通に関連する内容
政策 4	4-3 地域コミュニティ 活動の推進	・生活交通の確保
政策 5	5-1 拠点性を高める まちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・生活を支える医療や福祉、商業などの都市機能を確保する拠点を形成し、市民が安心して暮らせるよう、<u>公共交通と連携した持続可能なまちづくり</u>を推進 ・都心地区及び各地域の中心部等への都市機能の適正配置による拠点性の向上に加え、<u>それらを相互に結ぶ公共交通の確保や交通結節機能の強化</u>、広域基幹道路体系の整備を進める

表 公共交通に関連する土地利用構想とその方向性

土地利用構想	方向性
コンパクトで、広域的な拠点性を高める土地利用	・JR長岡駅周辺の中心市街地から千秋が原・古正寺地区の都心地区と地域の中心部等を、相互に円滑で便利な幹線道路及び公共交通で結び、将来にわたって持続可能なまちづくりを進める。
各地域の多様化を活かし、長岡の総合的な魅力を発揮する土地利用	・道路網と公共交通が適切に役割分担し、中越地域の中心として広域かつ高次の都市機能を有する都心地区へのアクセスのほか、市内の地域間や市外とのアクセスにすぐれ、かつ災害に強い「ネットワーク」の構築を進める。
豊かさや安心を支える土地利用	・地球温暖化や気候変動への対応、循環型・低炭素型社会の視点からも「コンパクトなまちづくり」と公共交通の利便性の確保を進める。

(2) 長岡市都市計画マスタープラン（計画期間：2021 年度～2030 年度）

令和 3 年度に策定された長岡市都市計画マスタープランでは、長岡市総合計画に基づき、主に土木・都市整備分野の基本方針を定めるものです。長岡市の将来都市像は、「安心・安全で、持続可能なコンパクトなまち 長岡」とし、都市づくりの 3 つのポイントを挙げています。

地域公共交通にかかわる整備方針では、基幹的な公共交通網の確保や地域の中心部と周辺集落を結ぶ生活交通の確保、交流人口の増加に資する地域公共交通の構築が示されており、方針に基づいた取り組みを推進していきます。

【長岡市の将来都市像】

安全・安心で、持続可能なコンパクトなまち 長岡

表 都市将来像の実現に向けた都市づくりの 3 つのポイント

ポイント 1	都市の活力を生み出し、生活を支える 3 つの拠点を形成し、円滑な交通ネットワークで結ぶ
ポイント 2	人口・世帯数減少を見据え、既成市街地を有効活用する
ポイント 3	安全・安心で持続可能なまちづくりを追求する

※太字は公共交通との関わりが深い内容

地域公共交通の整備方針	基本方針	主な取組
①基幹的な公共交通網の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 各駅及び JR 長岡駅と各周辺地域を放射状に結ぶ基幹的なバス路線網は、利用環境の改善を図る等、多様な支援を行い維持します。 ・ 地域相互を連絡するバス路線網は、生活圏の重なりや中越圏域の中心都市としての役割に配慮し、路線の確保や需要に即した運行計画を検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「長岡市地域公共交通網形成計画」に基づく基幹的なバス路線の維持 ・ 公共交通の利用環境整備（待合所、車両のバリアフリー化、官民連携によるパークアンドライド用駐車場など） ・ 公共交通利用者啓発に向けたモビリティマネジメントの促進 ・ 地域相互を連絡するバス路線の確保や需要に即した運行計画の検討
②地域の中心部と周辺集落を結ぶ生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住み慣れた地域に住み続けられるよう、多様な主体と連携し、適切な役割分担のもと地域特性や需要に応じた移動手段の導入を検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域特性に応じた生活交通の導入推進 ・ 利用実態に合わせた生活交通の運行や支援の見直し ・ 多様な主体・手段による生活交通の検討（デマンドタクシー、自家用有償運送、近隣住民との相乗りなど）
③交流人口の増加に資する地域公共交通の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経路検索情報、キャッシュレス決済、多言語化など、誰もが利用しやすい地域公共交通のあり方を検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と連携した経路検索情報、キャッシュレス決済などの導入

将来都市構造は、**都心地区**を中央に配置し、長岡地域の主な地区及び各支所地域の中心部等に**地域拠点**を設け、鉄道や主要幹線道路で結ぶ構造を目指しています。

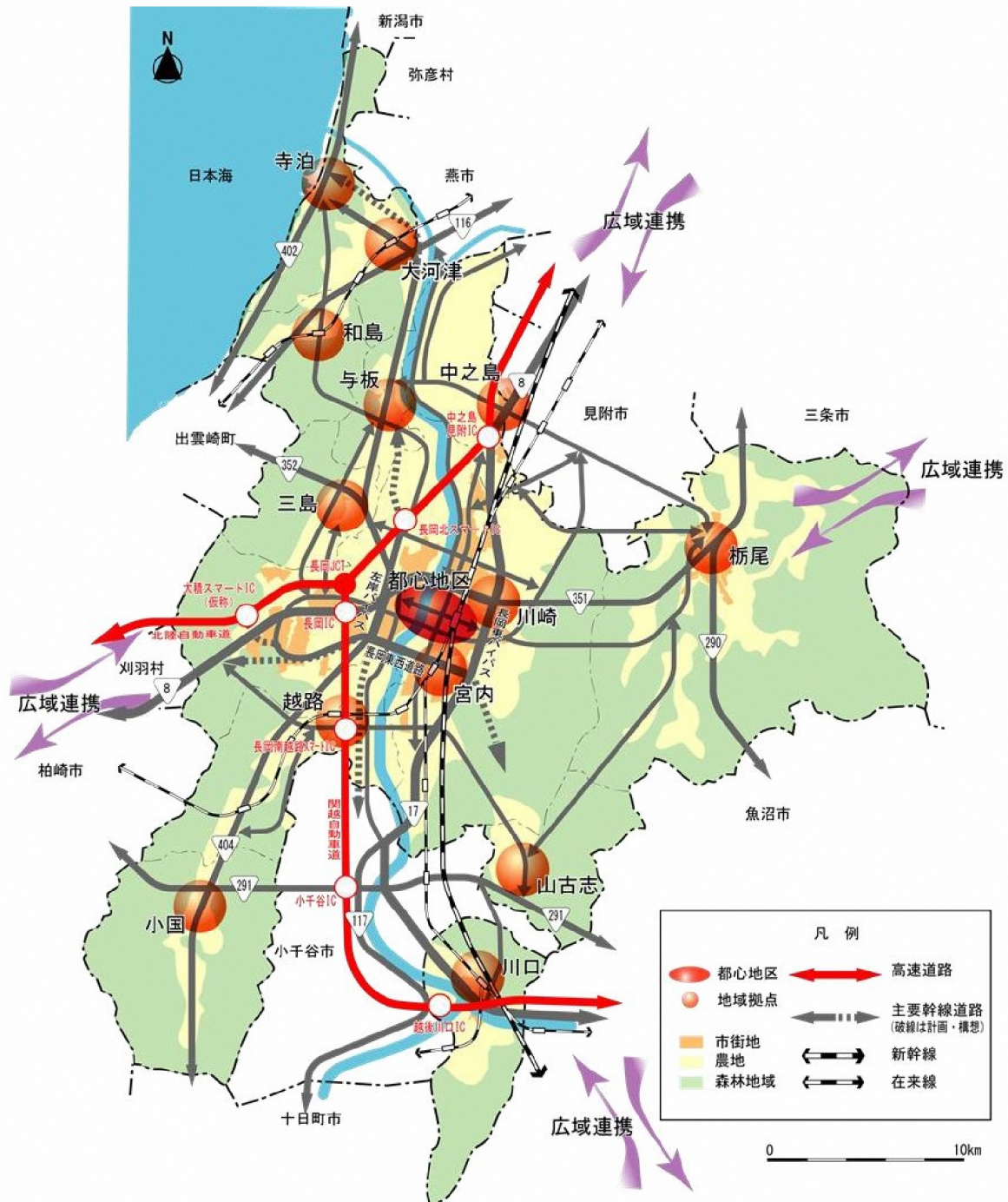


図 将来都市構造

(3) 長岡市立地適正化計画（計画期間：平成 29 年度～令和 8 年度）

平成 29 年 3 月に策定された長岡市立地適正化計画は、長岡市都市計画マスタープランに定めたコンパクトなまちづくりをさらに進めるために策定され、計画を実現するための施策や事業を展開し、市町村合併により広域化した市域、特に中山間地域等の生活利便性の確保や地域活性化等の取組みとも連携を図った「中・長期的な視点」による新しいまちづくりに取り組んでいきます。

公共交通の基本的な方向性は、長岡市都市計画マスタープランにおける公共交通網の整備方針を踏まえつつ、本計画に掲げる将来都市構造を実現するため、公共交通のあり方を整理し、長岡市地域公共交通網形成計画等に基づく公共交通施策と連携した取組みを検討、展開していきます。なお、本計画の対象区域以外においても、バス路線の維持や公共交通空白地の解消等に取り組むとともに、他の輸送サービスの活用も含めて、地域特性に合った効率的な公共交通の検討に取り組んでいきます。

表 本計画における公共交通のあり方

公共交通のあり方	方針・取り組み例
バス路線網の維持・向上	<ul style="list-style-type: none"> ・都心地区と各地域拠点間を結ぶ基幹的路線及びまちなか居住区域内の路線の維持を図ります。 ・まちなか居住区域内の運行本数の増加等に向けた検討に取り組めます。
公共交通利用環境の整備・向上	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通への利用転換の推進や交通結節点機能の向上を図るため、駐車場や駐輪場の整備（パーク＆ライドの推進）、徒歩・自転車による移動環境の改善、モビリティマネジメントを取り入れた意識啓発等に取り組めます。 ・バス利用環境の向上を図るため、バス停上屋整備、位置情報提供の充実、車両のバリアフリー化（低床バスの導入）、運行ルート・運行ダイヤの見直し、運行道路の幅員や車線数の確保、バスレーンの導入や信号制御の見直し等に取り組めます。

(4) 長岡市交通バリアフリー基本構想（計画期間：平成 15 年度から）

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 月に策定されました。本計画では、重点整備地区を設定し、移動円滑化に関する基本的な方針を示しています。現状や課題を踏まえ、平成 22 年を目標に特定事業を実施しています。長岡市地域公共交通計画においては、誰もが安心して移動できる公共交通を目指して、低床バスの導入など、バリアフリーを促進していきます。

表 移動円滑化に関する基本的な方針

○長岡駅を中心とした重点整備地区の移動円滑化を実施します
○平成 22 年までに移動円滑化を実施します
○一年を通じて安全に歩ける環境を創出します
○都市計画等も考慮し重点整備地区を設定します
○総合計画と整合した基本構想とします
○長岡市の実情に合った基準で整備します
○高齢者・身体障害者等の意見を反映します
○関係事業者との検討会議により、効果的な移動円滑化を実施します

(5) 長岡市自転車ネットワーク計画（計画期間：平成 27 年度～令和 6 年度）

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するために、平成 27 年度に策定されました。長岡市地域公共交通計画においては、過度な自動車利用から公共交通や自転車への移動手段の転換を目指して、自転車通行空間の整備、駐輪スペースの整備を進めることが示されています。

表 基本方針

1. 自転車利用者の安全・安心	
通学や通勤の安全性向上	・川東地区や川西地区と学校等を結ぶネットワークを形成することにより、安全・安心に通勤・通学できる環境を整備します。
歩行者の安全性向上	・自転車と歩行者が混在する歩道において、歩行者・自転車の分離を進めることにより、歩行者の安全・安心を図ります。
2. 自転車利用の促進	
自動車から自転車への交通転換の促進	・過度な自動車利用から公共交通や自転車への移動手段の転換を目指して、 <u>自転車を利用しやすい環境づくり</u> を目指します。
公共交通との乗り換え利便性向上	・交通結節点である長岡駅、北長岡駅、宮内駅を結ぶネットワークの形成を図り、鉄道やバスなどの公共交通から自転車への乗り換え利便性の向上を図ります。
3. 生活の利便性やレクリエーション性の向上	
生活の利便性	・中心市街地と千秋が原地区及び病院や公共施設を結ぶネットワークを形成し、市民が気軽に自転車で買い物などの移動ができる環境を整備します。
レクリエーション性	・来訪者が観光施設や信濃川などの自然を気軽に回遊できる環境を整備します。

表 自転車利用環境形成の施策と取り組み・検討項目

施策	取組項目
自転車通行空間整備	・路線別整備手法を基に整備を実施
既存空間の有効活用	・路上駐輪禁止位置の設定（バス乗降位置等） ・路上駐輪整理による空間確保の強化 等
既設駐輪場の有効活用	・既設駐輪場への案内・誘導の強化 等
利用しやすい駐輪スペースの確保	・利用者ニーズによる、適正な駐輪スペースの確保 等
自転車利用に関するルールの周知・啓発	・街頭での交通指導・広報 ・注意喚起看板等の設置 等
自転車の利用促進	・レンタサイクルの利用環境整備に向けた検討 ・モビリティーマネジメントの推進 等

基本方針の設定 (⑦)

•

計画目標の設定 (⑧)

1. 基本的な方針

これまでの検討結果、上位・関連計画を踏まえて、3つの基本的な方針を設定します。

- ① 誰もが安心して利用できる公共交通網の構築
- ② 地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供
- ③ 市民・交通事業者・行政で支え、守る公共交通の確立

【基本的な方針①】 誰もが安心して利用できる公共交通網の構築

- ・ 高校生や高齢者、障がい者、来訪者等にとって安心して利用できる公共交通網
- ・ まちづくりや観光施策と連携し、目的地までわかりやすく移動しやすい公共交通網

【基本的な方針②】 地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供

- ・ 重要な役割を担う基幹路線や地域相互を連絡する路線の維持確保
- ・ 地域特性や需要に応じた移動手段の導入及び運行計画の検討
- ・ 利用実績や市民ニーズ等を踏まえ、財政負担を考慮した持続可能な公共交通

【基本的な方針③】 市民・交通事業者・行政で支え、守る公共交通の確立

- ・ 行政や地域、事業者がお互いに協力しながら、公共交通を維持確保
- ・ 行政や事業者だけでなく、市民が主体的な意識をもって、支え、守る公共交通を確立できるような意識啓発

2. 計画の目標

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。

- ①利便性の高い公共交通網を構築します
- ②地域に適した輸送資源で効率的な公共交通を運行します
- ③誰もが利用しやすい公共交通を実現します
- ④市民とともに考え、守る公共交通を目指します。

【目標①】 利便性の高い公共交通網を構築します

内容	・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構築し、利便性の高い公共交通サービスを提供します。
----	--

【目標②】 地域に適した輸送資源で効率的な公共交通を運行します

内容	・地域によって異なる利用状況やニーズに応じるため、地域の輸送資源を活用しながら効率化を図り、過度な補助金に頼らない運行を進めていきます。
----	--

【目標③】 誰もが利用しやすい公共交通を実現します

内容	・高齢者や障がい者、来訪者などに関係なく幅広い人々に公共交通を利用してもらえる公共交通を目指し、多くのニーズに対応した公共交通を実現します。
----	--

【目標④】 市民とともに考え、守る公共交通を目指します

内容	・持続可能な公共交通を実現するためには、市民の協力や理解が必要です。また、市民が自家用車から公共交通に転換するなど、環境にも配慮しながら公共交通を守ります。
----	--

関連計画
 長岡市総合計画
 長岡市都市計画マスタープラン
 長岡市立地適正化計画
 その他関連計画

基本的な方針 = 在るべき姿

- ①誰もが安心して利用できる公共交通網の構築
- ②地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供
- ③市民・交通事業者・行政で支え、守る公共交通の確立

課題

- ①地域特性に応じた効率的な運行・公共交通の維持
 - ・効率の良い運行
 - ・自家用車を利用できない人の移動手段の確保
 - ・交通空白地や運行頻度の少ない地域での移動手段の確保
 - ・パークアンドライド等の整備
 - ・住民の公共交通維持に対する意識づけ
- 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の確保
 - ・目的にあった運行頻度及び回数に応じた効率の良い運行
 - ・自家用車から公共交通への転換
 - ・利便性の高い公共交通の実現
 - ・利用促進を図るためのサービス検討
 - ・自転車利用者の安心・安全の確保
 - ・自転車利用の便宜
 - ・駐輪スペースの確保
- ③広範囲に渡る人口分布と地域ごとに異なる移動ニーズへの対応
 - ・地域によって異なる移動ニーズへの対応
 - ・隣接する地域や自治体も含めた移動手段の確保
 - ・長岡駅周辺や千秋・古正寺地区以外への移動手段確保
 - ・デマンド型地域乗合タクシーの運行効率化及び利便性向上
- ④主要施設や観光・交流拠点までの公共交通の確保
 - ・支所地域から長岡地域へアクセスする移動手段のほか、各施設へ行ける移動手段の確保
 - ・ニーズに応じて隣接する支所地域等への移動手段の確保
- ⑤市外との移動ニーズに対応した運行
 - ・市外の移動ニーズに対応した移動手段の確保
 - ・施設と乗降地が離れている場所では、乗降地の増設
- ⑥公共交通の運行内容や利用方法の周知・情報提供の充実化
 - ・路線バスや地域生活交通の運行内容や利用方法の周知
 - ・バス位置情報や乗換案内サイトの認知度向上
 - ・降雪時などにおける道路管理者との協力体制の強化及び遅延や運休等の情報提供体制の強化
 - ・多様な情報提供ツールの活用
- ⑦運転士の確保
 - ・公共交通を維持するための運転士の確保
 - ・運転士の働き方を考慮した公共交通の運行方法

目標

- ①利便性の高い公共交通網を構築します
 - ・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構築し、利便性の高い公共交通サービスを提供します。
- ②地域に適した輸送資源で効率的な公共交通を運行します
 - ・地域によって異なる利用状況やニーズに応じるため、地域の輸送資源を活用しながら効率化を図り、過度な補助金に頼らない運行を進めていきます。
- ③誰もが利用しやすい公共交通を実現します
 - ・高齢者や障がい者、来訪者などに関係なく幅広い人々に公共交通を利用してもらえる公共交通を目指し、多くのニーズに対応した公共交通を実現します。
- ④市民とともに考え、守る公共交通を目指します
 - ・持続可能な公共交通を実現するためには、市民の協力や理解が必要です。また、市民が自家用車から公共交通に転換するなど、環境にも配慮しながら公共交通を守ります。

施策

- ①基幹路線の維持及びサービスレベル向上
 - ・長岡駅と周辺地域を結ぶ基幹路線は、公共交通網の骨格となることから、路線の維持、接続時間の短縮等のサービスレベル向上を図ります。
- ②地域内路線の維持及びサービスレベル向上
 - ・長岡地域内の市街地・郊外路線、支所地域内の地域生活交通等は、事業者等と調整しながら運行内容の見直し等を実施し、より効率的な移動手段の確保や目的地となる施設の近くに乗降場を設ける等、サービスレベルの向上を図ります。
- ③近隣自治体を結ぶ路線の維持及びサービスレベル向上
 - ・近隣自治体等と調整しながら運行内容の見直し等を実施し、路線の維持や目的地となる施設の近くに乗降場を設ける等、サービスレベルの向上を図ります。
- ④輸送資源の総動員
 - ・スクールバス等、さまざまな輸送資源を活用しながら公共交通の維持・効率化を図ります。
- ⑤運転士の確保
 - ・雇用の促進等を実施し、運転士等の労働力の確保を行います。
- ⑥利用促進
 - ・新たな定期券の導入、地域コミュニティを通じた情報共有・発信、モビリティマネジメントなどを実施し、利用促進を図ります。
- ⑦自家用車から公共交通への転換促進
 - ・パークアンドライド駐車場の整備や自転車利用環境の改善、脱炭素への対応など、自家用車から公共交通への転換促進を図ります。
- ⑧バス待ち環境の改善
 - ・利用者が快適にバス等を待てる環境を整備します。
- ⑨新しい技術の導入
 - ・新たなキャッシュレス決済の実証実験や、MaaSの導入を検討するなど、利便性の向上を図ります。
- ⑩バリアフリーの促進
 - ・低床バスの導入やヘルプカードの周知等のソフト施策を実施し、誰もが利用できる環境を整備します。
- ⑪わかりやすい情報提供
 - ・運行案内サイトの認知度向上や情報をすばやく確認してもらえるよう、よりわかりやすい情報提供を行います。

※これまで、整理検討した内容について一部追記・修正を致しました。

○これまでの協議会で示した現況整理（R3.9.24 令和3年度第2回協議会）について、以下の項目・資料を追加及び修正しました。尚、具体的な記載内容については別紙1を参照のこと。

表 追加・修正した項目・内容

ページ数	追加・修正内容
P5	障がい者（障がい者手帳所持者数）を追加
P7	人口分布を令和2年国勢調査に更新
P9	就業者・通学者の移動を令和2年国勢調査に更新
P14	観光入込客数を令和2年までのデータに更新
P22	公共交通空白地の分布状況で扱う人口データを令和2年国勢調査に更新
P23	65歳以上人口の分布から見る公共交通空白地
P25	バスの利用者数を令和2年度までのデータに更新
P26	運行便数（長岡都市計画区域におけるバスの運行便数）
P37	タクシーの利用実績を令和2年までのデータに更新
P41	バス停上屋の整備状況を令和3年度までのデータに更新