

# 1. 和島地域・寺泊地域の増便（基幹路線）

## （1）運行の考え方

### 【長岡市地域公共交通総合連携計画におけるバス交通の路線別の考え方】

#### 【基幹路線の目指す姿】

- 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する。

#### 【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する。

#### 【ネットワーク】

- 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する。

#### 【サービス水準】

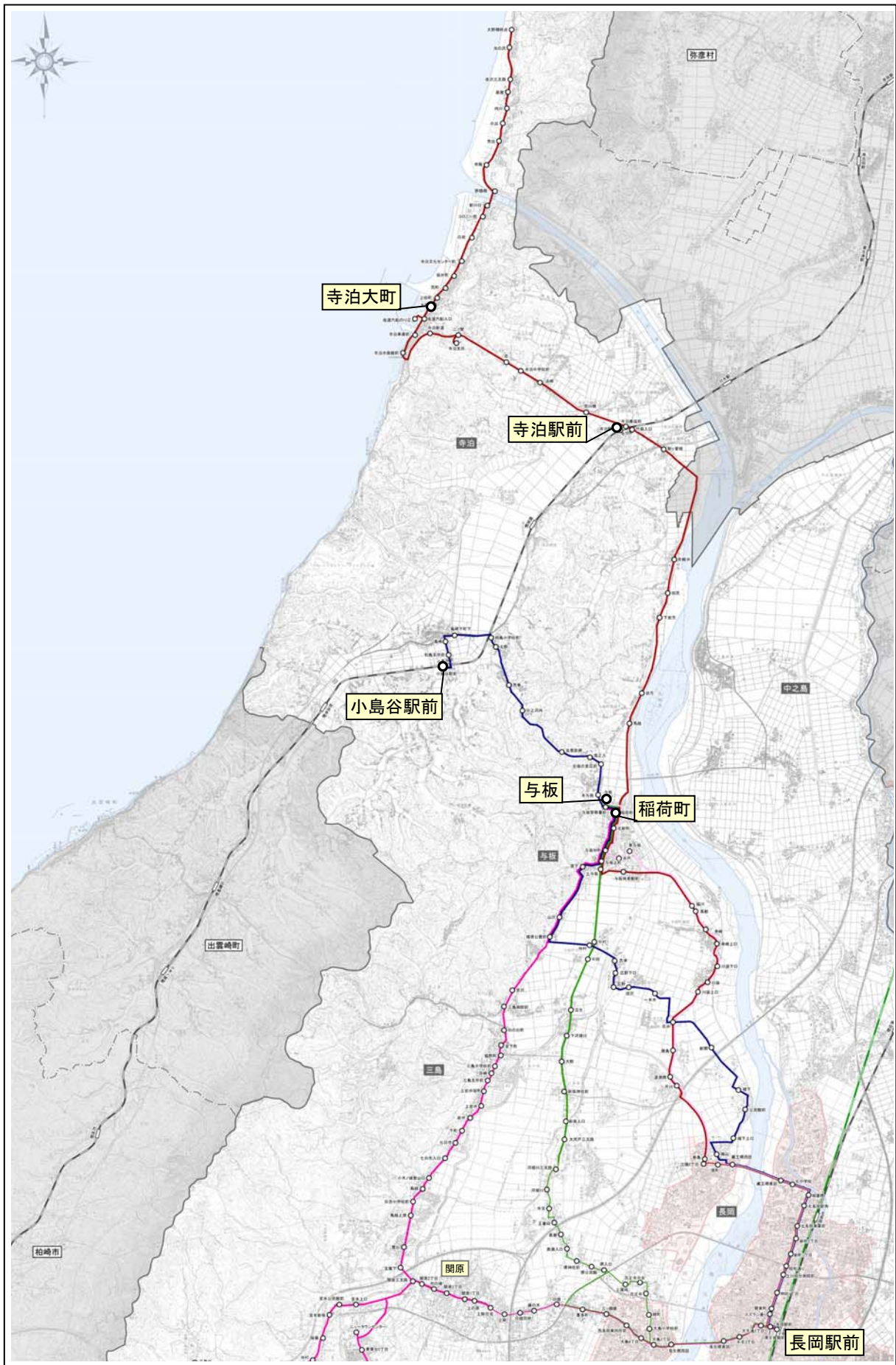
##### [運行頻度]

- 需要に応じた運行頻度を基本とするが、概ね1時間当たり1本の運行を目指す。

##### [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する。

(2) 運行経路



(3) 運行時刻・頻度

【和島地域】

- 和島地域のバスの運行頻度は、1時間当たり0.4便（1日当たり5.5便）となっており、他の地域に比べて極端に少なく、また、目指す運行頻度の概ね1時間当たり1便というサービス水準に比べても少ない状況である。需要に応じた運行頻度を基本としつつ、各地域との均衡を図る必要がある。
- 小島谷駅前発～長岡駅前行きの通勤・通学に利用できる便は、小島谷駅前6時35分発（長岡駅前7時37分着）のみであり、次の8時50分発の便では長岡駅前に9時52分着となり、始業時間に間に合わないことから、小島谷駅前発7時頃の運行が求められている。
- 長岡駅前発～小島谷駅行き便は、長岡駅前発17時50分が終発便であり、19時台の運行が求められている。

【寺泊地域】

- 長岡駅前発～寺泊大町行き終発便は、長岡駅前発19時25分となっており、通勤・通学の帰宅便として長岡駅前発20時台の運行が求められている。

【時刻表：長岡駅前線⇄小島谷駅・寺泊・与板】

記号	長岡駅前発	横下発	李崎上口発	与板仲町発	小島谷駅着	寺泊駅発	寺泊大町着	記号	寺泊大町発	寺泊駅発	小島谷駅発	与板仲町発	李崎上口発	横下発	長岡駅前着
☆	7:30	—	7:55	8:02	—	8:23	8:38	☆	5:50	6:05	—	6:24	6:29	—	6:58
☆	7:35	7:57	成沢発 8:04	8:17	8:37				6:25	6:40	—	6:59	7:04	—	7:33
	7:50	—	8:15	8:22	—	8:43	8:58				6:35	6:51	成沢発 7:02	7:10	7:37
○	9:20	—	9:45	9:52	—	10:13	大野積行 10:28	☆			与板発 7:15	7:19	7:26	—	7:57
○	10:30	—	10:55	11:02	—	11:23	11:38				与板発 7:30	7:34	7:41	—	8:12
○	11:30	—	11:55	12:02	—	12:23	大野積行 12:38		7:35	7:50	—	8:09	8:14	—	8:43
	11:50	—	12:15	12:24	与板着 12:32				7:55	8:10	—	8:29	8:34	—	9:03
○	12:10	—	12:35	12:42	—	13:03着 13:09発	13:24				8:50	9:06	成沢発 9:17	9:25	9:52
	12:50	13:12	成沢発 13:19	13:32	13:52			△	9:10	9:25	—	9:44	9:49	—	10:18
○	13:25	—	13:50	13:57	—	14:18	大野積行 ☆14:33	△	10:10	10:25	—	10:44	10:49	—	11:18
	13:50	—	14:15	14:24	与板着 14:32			△	11:30	11:45	—	12:04	12:09	—	12:38
○	14:20	—	14:45	14:52	—	15:13	15:28				与板発 13:00	13:04	13:11	—	13:42
	14:50	15:12	成沢発 15:19	15:32	15:52			△	12:50	13:05着 13:11発	—	13:30	13:35	—	14:04
○	15:25	—	15:50	15:57	—	16:18	16:33	△	14:00	14:15	—	14:34	14:39	—	15:08
☆	15:50	—	16:15	16:24	与板着 16:32						14:05	14:21	成沢発 14:32	14:40	15:07
	16:10	—	16:35	16:42	—	17:03着 17:07発	大野積行 17:22				与板発 15:00	15:04	15:11	—	15:42
	16:35	16:57	成沢発 17:04	17:17	17:37			△	15:30	15:45	—	16:04	16:09	—	16:38
	17:00	—	17:25	17:32	—	17:53	18:08				16:25	16:41	成沢発 16:52	17:00	17:27
	17:30	—	17:55	18:02	—	18:23	大野積行 18:38	☆			与板発 16:50	16:54	17:01	—	17:32
	17:50	18:12	成沢発 18:19	18:32	18:52				16:30	16:45	—	17:04	17:09	—	17:38
	18:15	—	18:40	18:47	—	19:08	大野積行 ☆19:23		17:15	17:30	—	17:49	17:54	—	18:23
	18:40	—	19:05	19:12	—	19:33着 19:38発	19:53		18:00	18:15着 18:19発	—	18:38	18:43	—	19:12
	19:25	—	19:50	19:57	—	20:18	20:33				17:50	18:06	成沢発 18:17	18:25	18:52
	20:40	—	21:05	21:14	与板着 21:22				18:55	19:10	—	19:29	19:34	—	20:03
☆	21:40	—	22:05	22:14	与板着 22:22			☆			19:10	19:26	成沢発 19:37	19:45	20:12

☆印は、土曜・日曜・祝日及び12月29日～1月3日間運休。

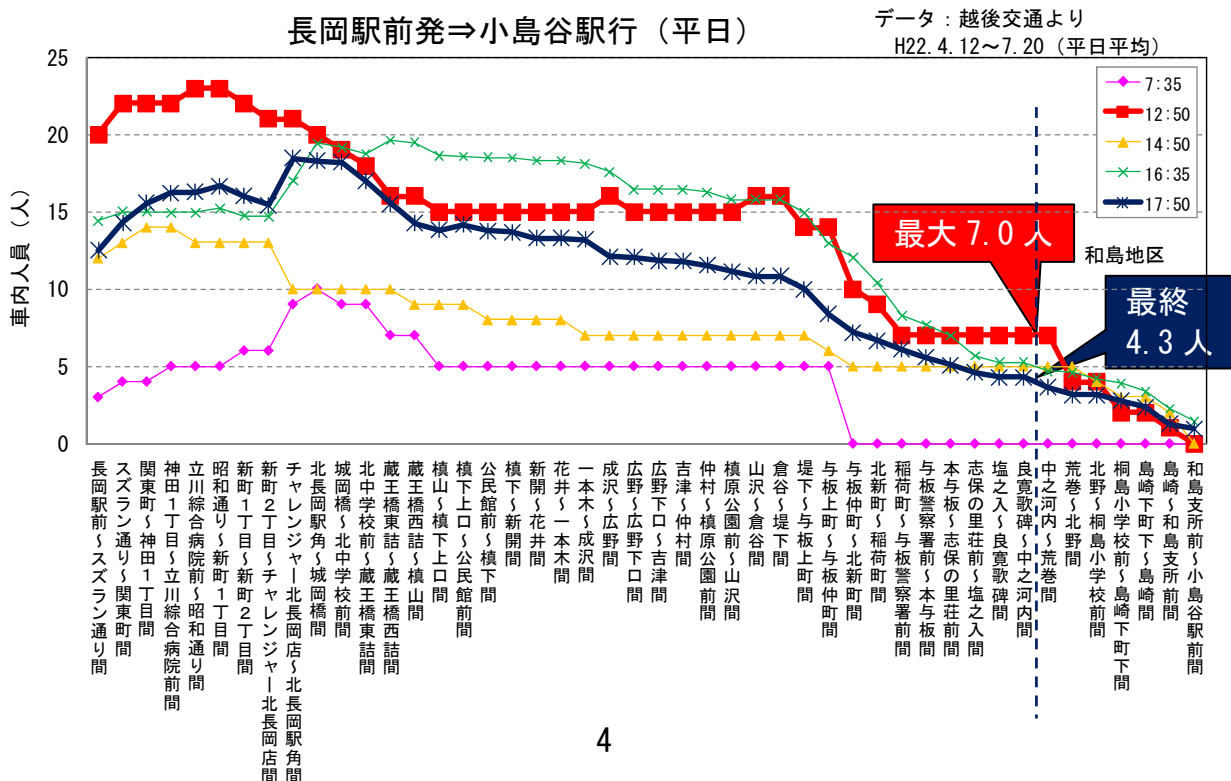
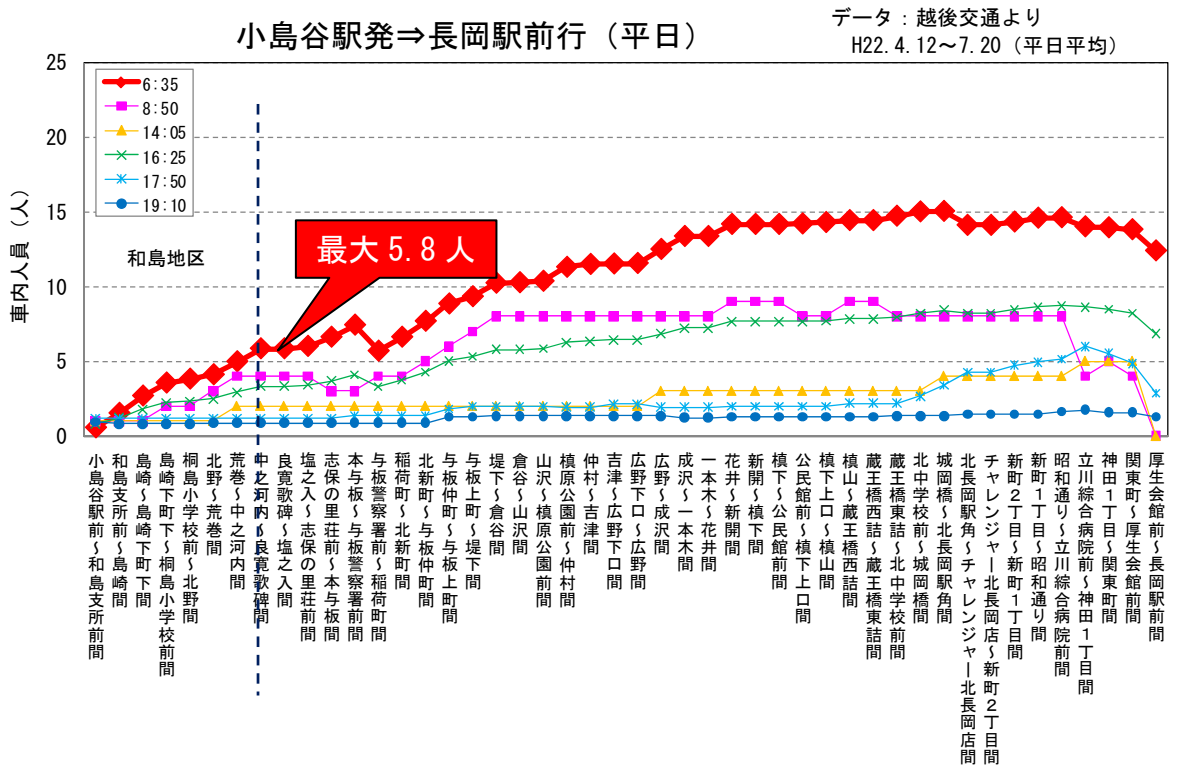
○印△印の便は、開庁日のみ「寺泊支所」経由で運行するため、○印の便は寺泊新道～大町・大野積間の時刻が2分遅くなります。

△印の便は大町～寺泊新道間の時刻が2分早くなります。開庁日につきましては、上記時刻表となります。

(4) 利用実態

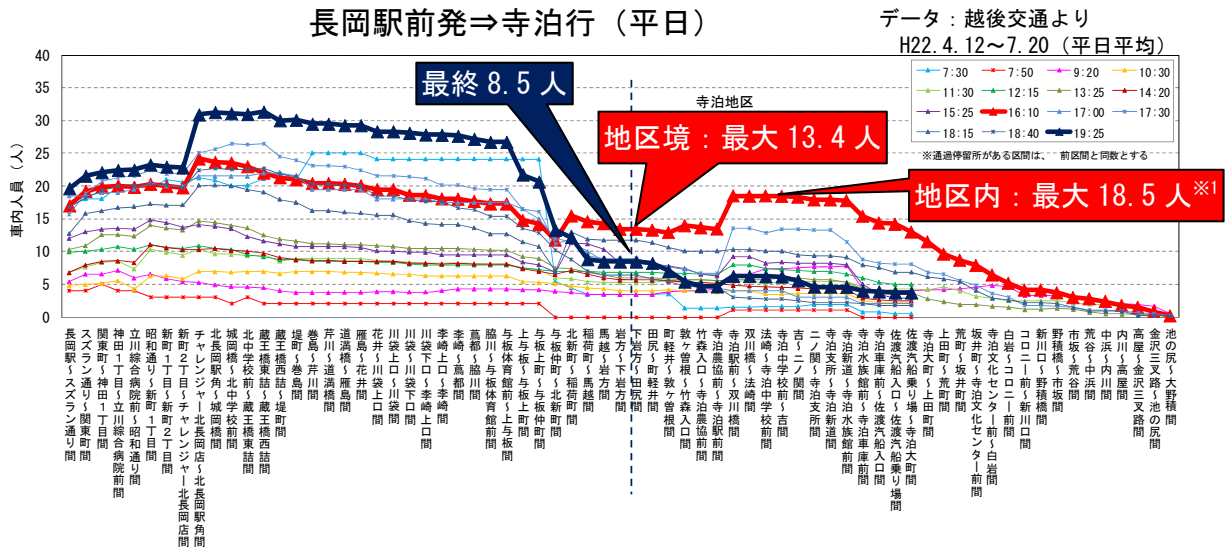
【和島地域：長岡駅前⇔小島谷駅前線の利用実態（平日）】

- 長岡駅前行きの車内人員は、「6時35分」の便が最も多く、最大で約15人、和島地域内においては、最大5.8人である。
- 小島谷駅前行きの車内人員は、「12時50分」の便が最も多く、最大で約23人、和島地域内においては、最大約7.0人である。
- 小島谷駅前行きの終発便「17時50分」の便は、最大で約18人、和島地域内では4.3人である。



【寺泊地域：長岡駅前⇒寺泊線の利用実態（平日）】

- 寺泊行の車内人員は、寺泊地区内では「16時10分」の便が最も多く、最大で約18.5人、与板との境では約13.4人である。これは、寺泊駅で越後線と接続<sup>※1</sup>しているため、JRからの乗り換え利用者がいることなどが想定される。
- 寺泊大町行きの最終便「19時25分」は、寺泊地域で約8.5人の乗車状況である。



JR 寺泊駅時刻表

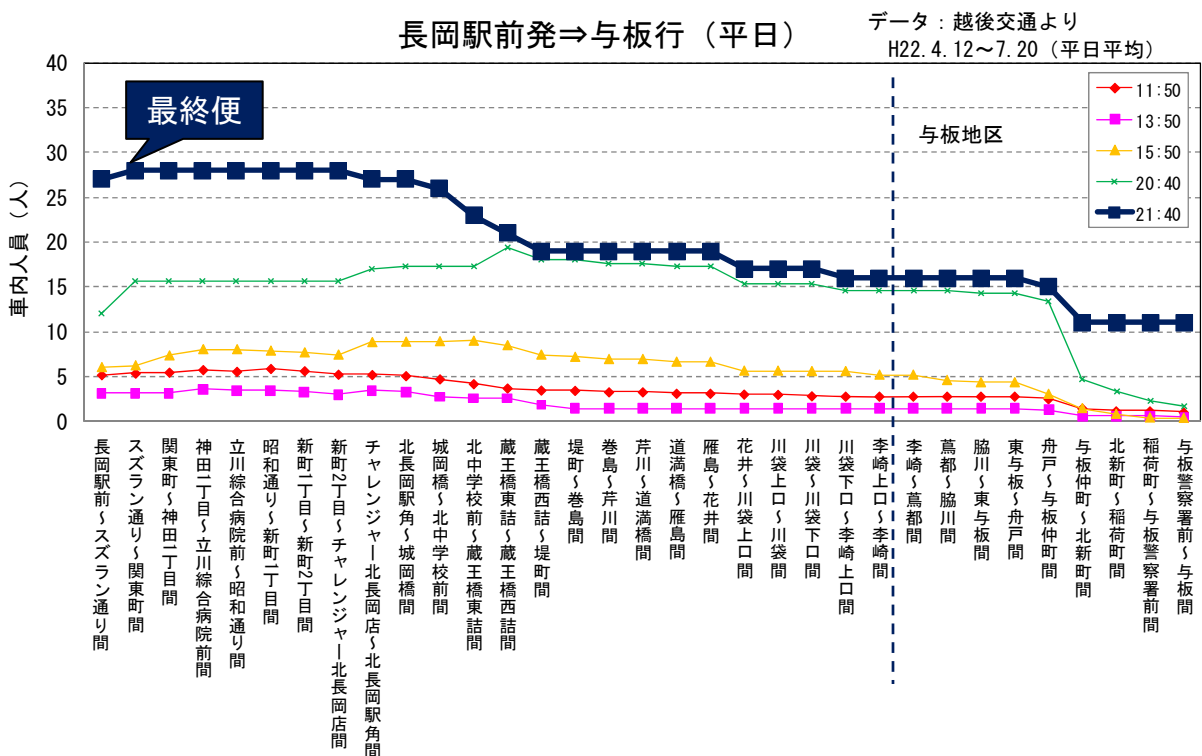
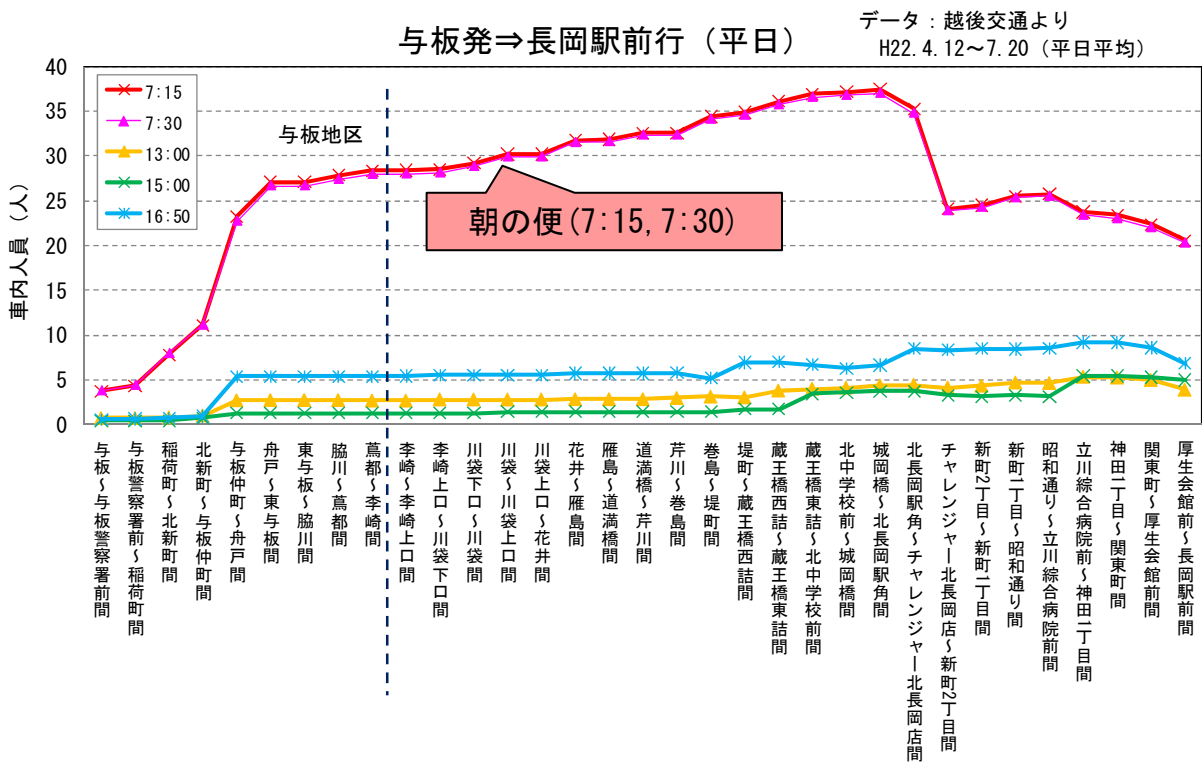
柏崎方面行	吉田方面行
6:11	6:28
7:09	7:26
8:54	8:19
12:50	9:38
15:53	11:07
17:07 ※1	13:07
18:20	16:15
18:57	18:19
20:09	19:36
21:46	21:15
	22:25

H22. 3. 13 現在の運行時刻

■参考資料

【与板地域：長岡駅前⇄与板線の利用実態】

- 長岡駅前行では、朝の2便（「7時15分」，「7時30分」）に利用が集中している。
- 与板行では、終発便「21時40分」は与板地区まで15人以上の利用がある。



## (5) 試験運行の方針

### 1) 目的

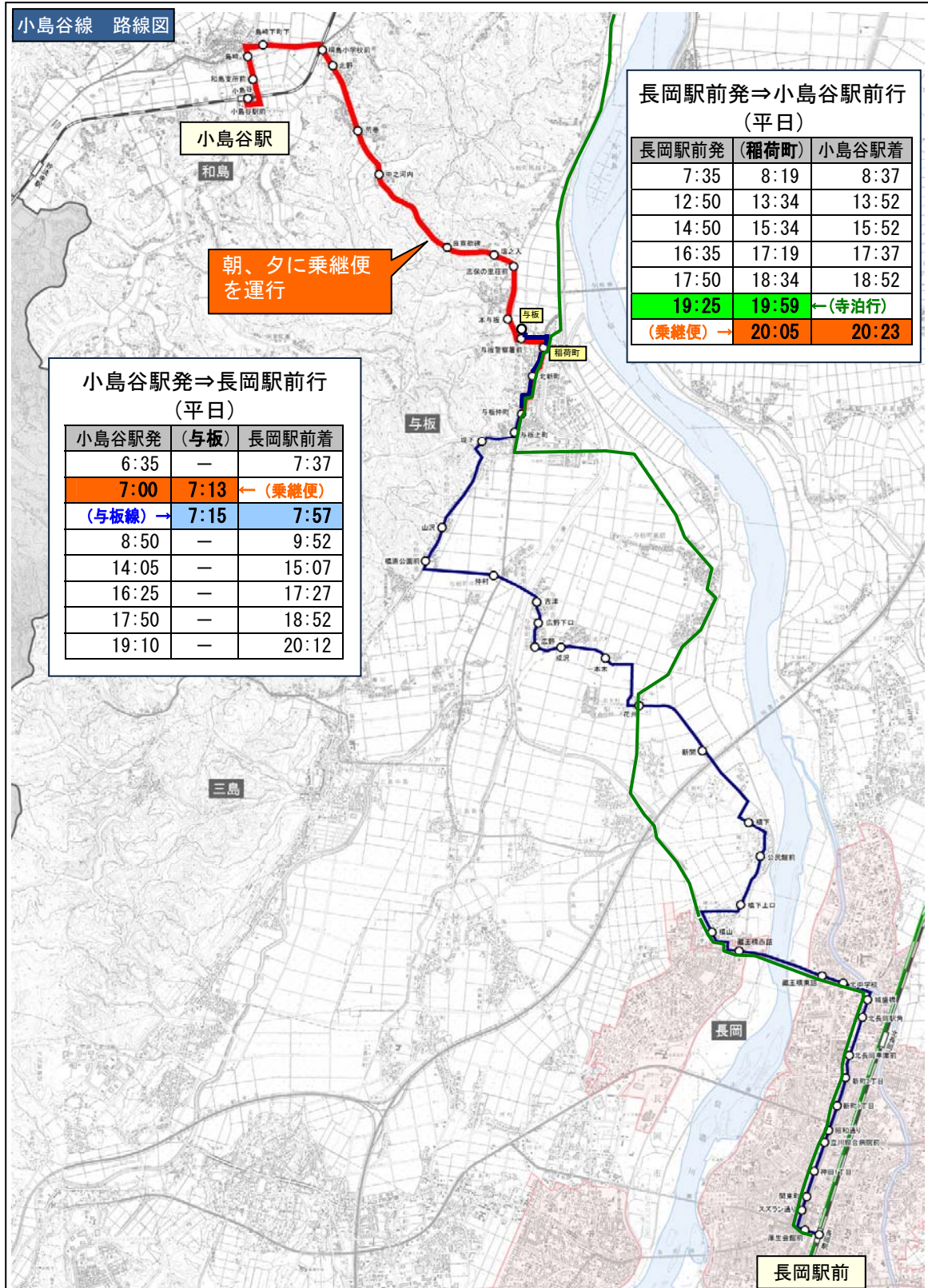
- 市内の基幹路線のサービス水準の均衡を図る。
- ニーズの多い路線については、20時以降のバスを運行する。

### 2) 方針

- 和島地域内の長岡駅前発⇒小島谷駅行の利用状況は最大7.0人、最終便4.3人、小島谷駅発⇒長岡駅前行の利用状況は最大5.8人と少ない状況であるため、まずは、通院や通学で需要が見込まれる朝夕の時間帯を増便し、その利用状況を見ながら日中の運行頻度を検討することとする。
- 長岡駅前発の小島谷線や与板線、寺泊線は、国の補助金を受けて運行している路線であるため、新たな増便を行うことでこれらの路線と競合し、補助金の減額などの影響がないように努める。

(6) 試験運行計画【平成 23 年度の取り組み】

- 【和島地域】
- 与板発「7 時台」の長岡駅前行の路線バスに接続する小島谷駅前発～与板行の乗合タクシーを乗継便として運行する。
  - 長岡駅前発「19 時台」の寺泊大町行の路線バスに接続する与板発小島谷駅前行の乗合タクシーを乗継便として運行する。



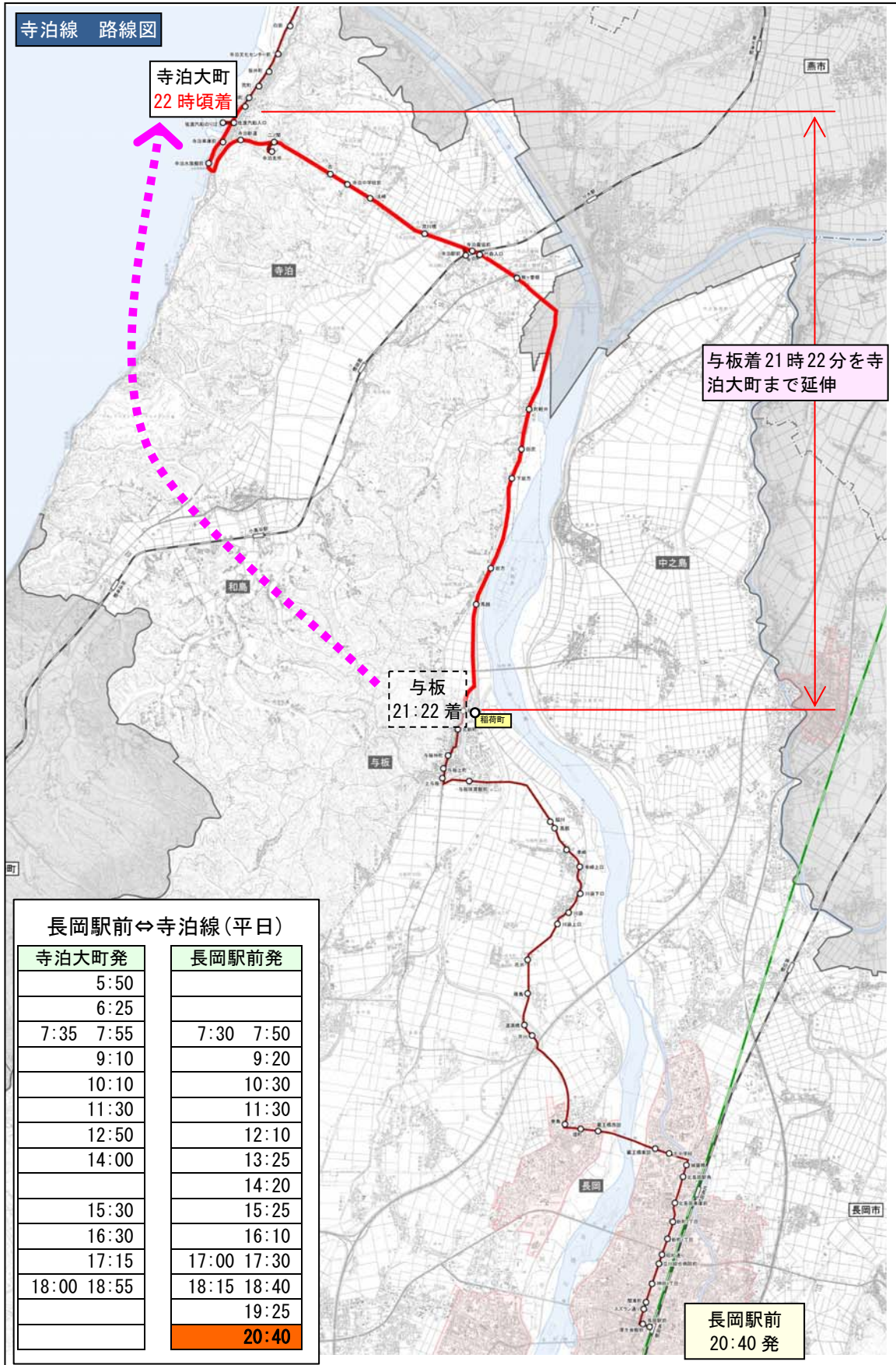


【寺泊地域】

●長岡駅前発「20時台」の増便

(与板着 21時 22分の便を稲荷町から寺泊大町行に変更)

寺泊線 路線図



1) 目標利用者数

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 和島地区で <u>8人/日</u> (1,984人/年間) の純増を目標とする。</li> <li>● 寺泊地区で <u>4人/日</u> (992人/年間) の純増を目標とする。</li> </ul>
--

①目標収支率

現在の路線の収支率 64%を目標とする。

②1日当たりの運行経費

和島地区	<p><b>【7時台の増便】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシー営業単価：4,150円/30分(30分貸切料金)</li> <li>・1日当たりの運行経費 <u>4,150円/日</u></li> </ul> <p>(※最終便が与板⇒小島谷駅前間を約20分で運行すると想定)</p> <p><b>【19時台の増便】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシー営業単価：4,150円/30分(30分貸切料金)</li> <li>・1日当たりの運行経費 <u>4,150円/日</u></li> </ul> <p>(※最終便が与板⇒小島谷駅前間を約20分で運行すると想定)</p>
寺泊地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キロ当たり経費(平成21年度)：280.54円/km</li> <li>・延伸運行距離(与板～寺泊大町)：16.8km</li> <li>・回送延伸距離(寺泊大町～与板)：16.8km</li> <li>・1日当たりの運行経費 <u>9,500円/日</u> (= [16.8+16.8] × 280.54)</li> </ul>

③目標利用者数

和島地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日当たりの運行経費：8,300円/日(=4,150+4,150)</li> <li>・目標収支率：64%(長岡駅前～小島谷駅前線の収支率)</li> <li>・1人当たり運賃：650円(長岡駅前～小島谷駅前)</li> <li>・目標利用者数(純増) <u>8人/日</u> (≒8,300円/日×64%÷650円)</li> </ul>
寺泊地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日当たりの運行経費：9,500円/日</li> <li>・目標収支率：64%(長岡駅前～寺泊線の収支率)</li> <li>・1人当たり運賃：770円(長岡駅前～寺泊大町)</li> <li>・目標利用者数(純増) <u>4人/日</u> (≒9,500円/日×64%÷770円÷2)</li> </ul>

※運賃

着	与板警察署前	小島谷駅前	寺泊駅前	寺泊大町
発				
長岡駅前	460円	650円	680円	770円

## 2) 試験運行の評価・検証

実施目的	実施内容
○路線バス（長岡駅前⇔小島谷駅前線、長岡駅前⇔寺泊大町線）の増便を実施したことによる影響を乗降調査データと、住民アンケートの結果より分析し検証を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗降調査</li> <li>・住民アンケート調査</li> </ul>

### ■参考：概算事業費（越後交通、長岡市ハイヤー協会）

#### 【和島地域の運行】

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小島谷駅前→長岡駅前の7時台の運行 … 7時台の与板発～長岡駅前行きの便に接続する乗合タクシーによる乗継便の運行</li> <li>・長岡駅前→小島谷駅前線の19時台の運行 … 19時台の長岡駅発～寺泊大町行き便に接続する「稲荷町発～小島谷駅前行き」の乗合タクシーによる乗継便の運行</li> <li>・平日のみの運行</li> </ul>
概算事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシー営業単価：4,150円/30分（30分貸切料金）</li> <li>・運行経費 [4,150×2] ×123日（10月～3月）=1,020,900円</li> </ul>

#### 【寺泊地区の運行】

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長岡駅前→寺泊大町線の20時台の運行 （長岡駅前発20時40分与板行を寺泊大町行に変更）</li> <li>・平日のみの運行</li> </ul>
概算事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キロ当たり経費（平成21年度）：280.54円/km</li> <li>・延伸運行距離（与板～寺泊大町）：16.8km</li> <li>・回送延伸距離（寺泊大町～与板）：16.8km</li> <li>・運行経費 (16.8+16.8) ×280.54×123日（10月～3月）≒1,160,000円</li> </ul>

## 2. 地域内路線（公共交通空白地域等）の運行

### （1）運行の考え方

#### 【長岡市地域公共交通総合連携計画におけるバス交通の路線別の考え方】

##### 【周辺地域内路線の目指す姿】

○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す。

##### 【基本的方向性】

○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する。

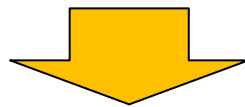
○利用が少ない路線や公共交通空白地域では、住民が主体となった運営を検討する。  
なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行う。

##### 【ネットワーク・サービス水準】

○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す。

### （2）対象地域

対象地域	○以下の地域を対象とし、公共交通の運行について、検討を進める。 ・小国地域    ・中之島地域    ・和島地域    ・寺泊地域
運行目的	○利用が少ない路線・公共交通の空白地域においては、住民が主体となったコミュニティバス等の運営を行うことで、住民が使いやすい公共交通を効率的かつ効果的に運行する。 ○住民主体の運営にあたっては、最寄りの鉄道駅や運行頻度の高い基幹路線のバス停への接続とし、既存バスの新規需要の掘り起こしを図る。



### （3）平成 23 年度の取り組み

#### 【小国地域】

- 小国地域の公共交通運行計画の策定
- 道路運送法上の手続き（自家用有償旅客運送、乗合タクシー）
- 運行準備に必要な施設整備等

#### 【その他の地域】

- 公共交通運行計画の検討

## (4) 各地域の取り組み状況

### 1) 小国地域

#### ●現状

- ・小国地域では、路線バスの廃止を受けて、スクールバスや医療機関への通院バス等を兼ねた運賃無料の「福祉バス」を小国町当時から運行している。
- ・運賃が無料であることから、他地域との公平性や、長岡市地域公共交通総合連携計画で示している方針（一定の利用がある路線は路線バスを維持、利用が少ない路線は住民主体の運営）との整合が課題となっている。

#### ●小国地域生活交通検討委員会における検討

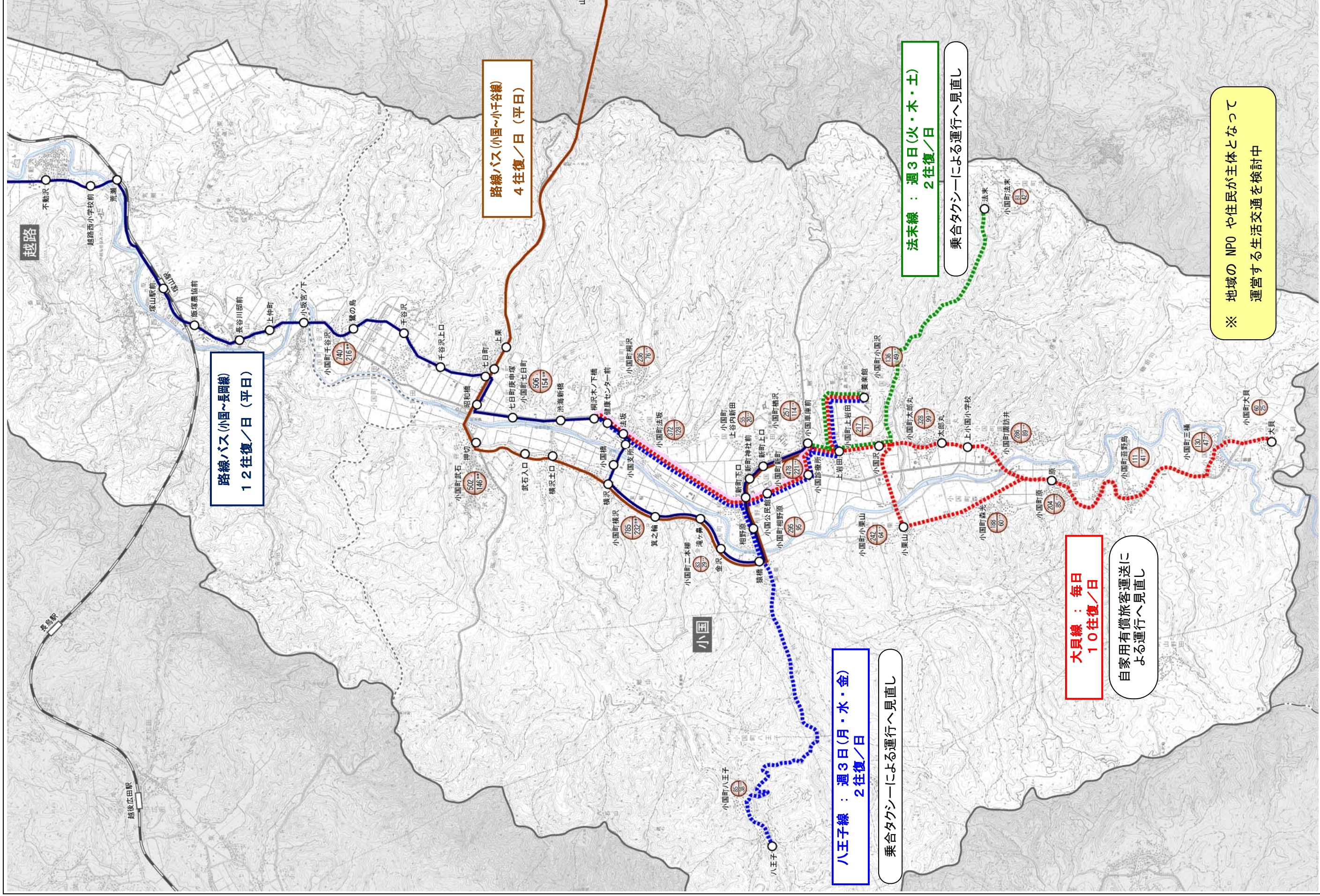
- ・現状の運行内容を見直し、住民が主体となって運営する生活交通を検討するため、学識経験者や交通事業者、地域住民代表や地元関係機関等からなる委員会を設置し検討を進めてきた。

#### 〈検討経過〉

- ・第1回委員会（H21. 7. 9） … 現状と問題点の把握
  - ・第2回委員会（H21. 11. 13） … 有償化の方策
  - ・第3回委員会（H22. 3. 11） … 運行形態の検討
  - ・第4回委員会（H22. 7. 22） … 運行形態の決定
- 〔 自家用有償旅客運送、路線バス、  
乗合タクシー 〕
- 〔 大貝線                   : 自家用有償旅客運送 〕  
〔 八王子・法末線: 乗合タクシー 〕

#### ●平成23年度の取り組み

- ・料金設定を検討し、事業の収支計画及び運行計画を作成する。
- ・自家用有償旅客運送及び乗合タクシーの運行に必要な手続きを進めるため、道路運送法に基づく関係者による協議調整を図る。（長岡市地域公共交通協議会の地域分科会設置）
- ・運行に必要な車両や停留所等の施設整備を行う。



## 2) 中之島地域

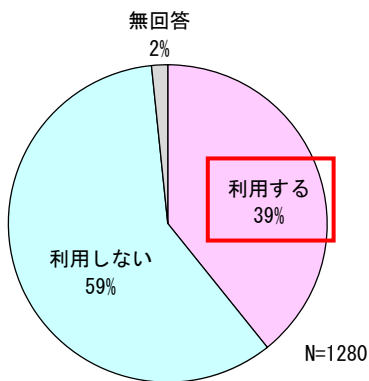
- 公共交通空白地区である信条・三沼・西所地区のほか、中之島地区の一部の住民に対し、コミュニティバス導入に関するアンケートを行い、1,280名の方から回答を得た。
- コミュニティバスの運行については「利用する」人は39%で、主な目的は「通院」、「買い物」であった。
- 利用頻度は、「月2回～3回程度」の利用希望が最も多いが、利用頻度の高い「ほぼ毎日、平日のみ、周2～3回程度」を合わせると33%になる。

### ①アンケートの設問内容

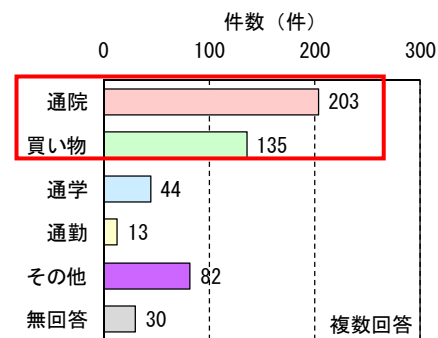
問1 回答者自身について	・性別、年齢、住所、就業・就学状況 ・外出時に使用する乗り物等、バス運行時の利用の有無
問2 利用する場合の状況等	・利用する目的、利用頻度、利用希望時間帯（行き、帰り）
問3 自由意見	

### ②主なアンケートの回答結果

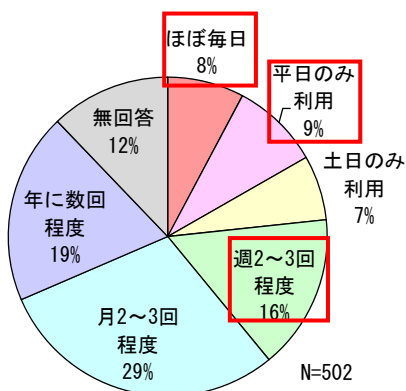
#### 【バスが通った場合の利用の有無】



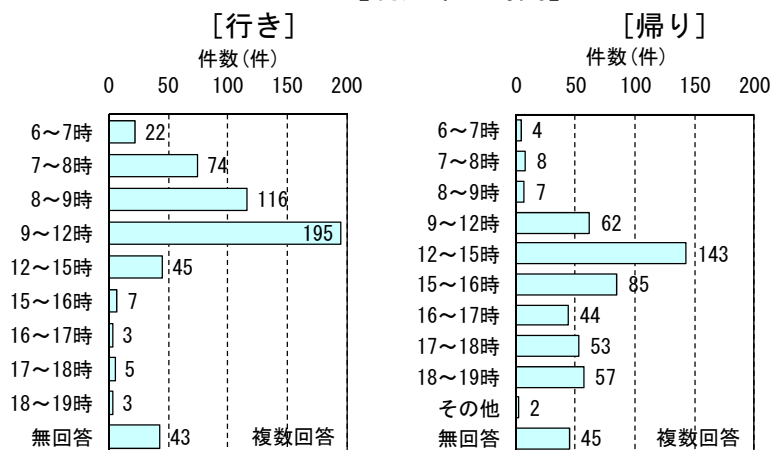
#### 【利用する目的】



#### 【利用頻度】



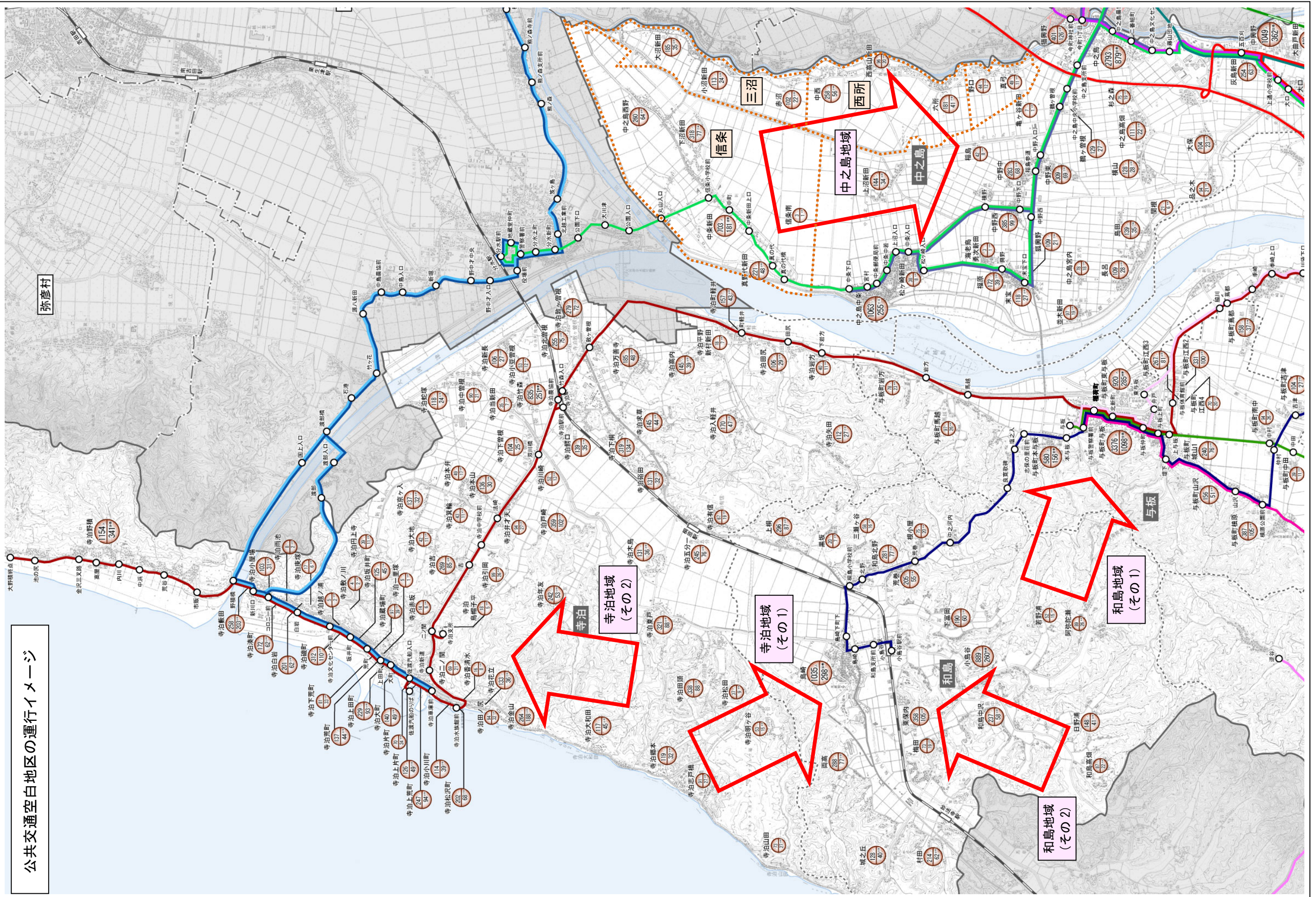
#### 【利用希望時間帯】



## 3) 和島地域・寺泊地域

- 地域のNPOや住民の代表者と、住民が主体となって運営する生活交通について検討を始める。

公共交通空白地区の運行イメージ





### 3. 市街地路線（南循環線・中央循環線）の見直し

#### 【長岡市地域公共交通総合連携計画におけるバス交通の路線別の考え方】

##### 【市街地路線の目指す姿】

- 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す。

##### 【基本的方向性】

- 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。

##### 【ネットワーク】

- 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する。
- 競合する路線の見直しなどにより、効率化を図る。

##### 【サービス水準】

###### [運行頻度]

- 概ね1時間あたり1本の運行を基本とする。
- 基軸となる路線については、高い運行頻度を確保する。
- 需要の少ない支線部は、利用実態に応じた便数とする。

###### [運行時間帯]

- 基本的に6時台から19時台の運行を確保する。
- ニーズの多い路線については、20時以降の運行を確保する。
- 需要の少ない支線部は、利用実態に応じた運行時間帯とする。

### 3.1 南循環線の運行経路の見直し

#### (1) 利用実態

##### 【南循環線の運行内容】

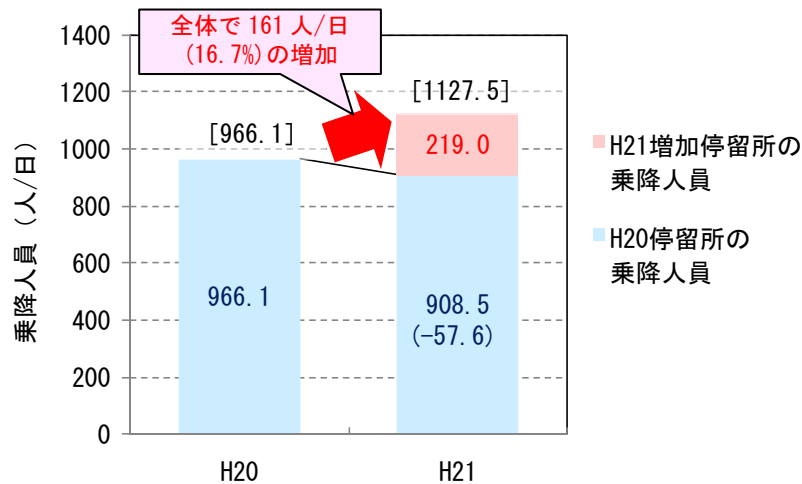
- 平成20年度までは長岡駅～宮内駅周辺を循環していたが、平成21年度から中央病院まで延伸して運行している。
- 運行距離が長くなったことに伴い、運行間隔が60分から75分になり、1日の運行便数が内回り、外回り、それぞれ2便ずつ減少している。

#### 1) 路線全体

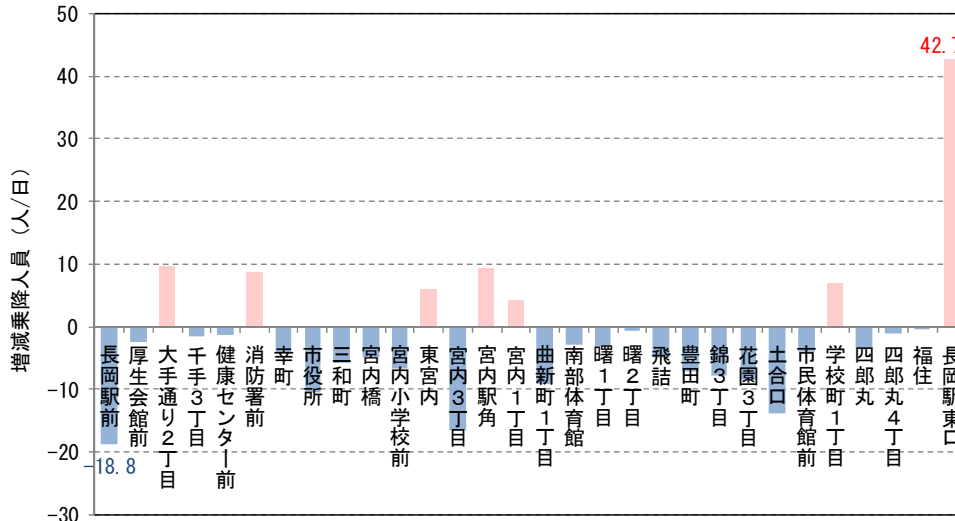
##### 【南循環線の乗降人員】

- 南循環線の乗降人員は、路線全体では 161人/日の増加 であるが、平成20年の停留所のみで比較すると運行本数が少なくなったこともあり、58人/日減少している。
- 各停留所別では、ほとんどの停留所で乗降人員が減少している。

【H20 停留所, H21 増加停留所における乗降者数】



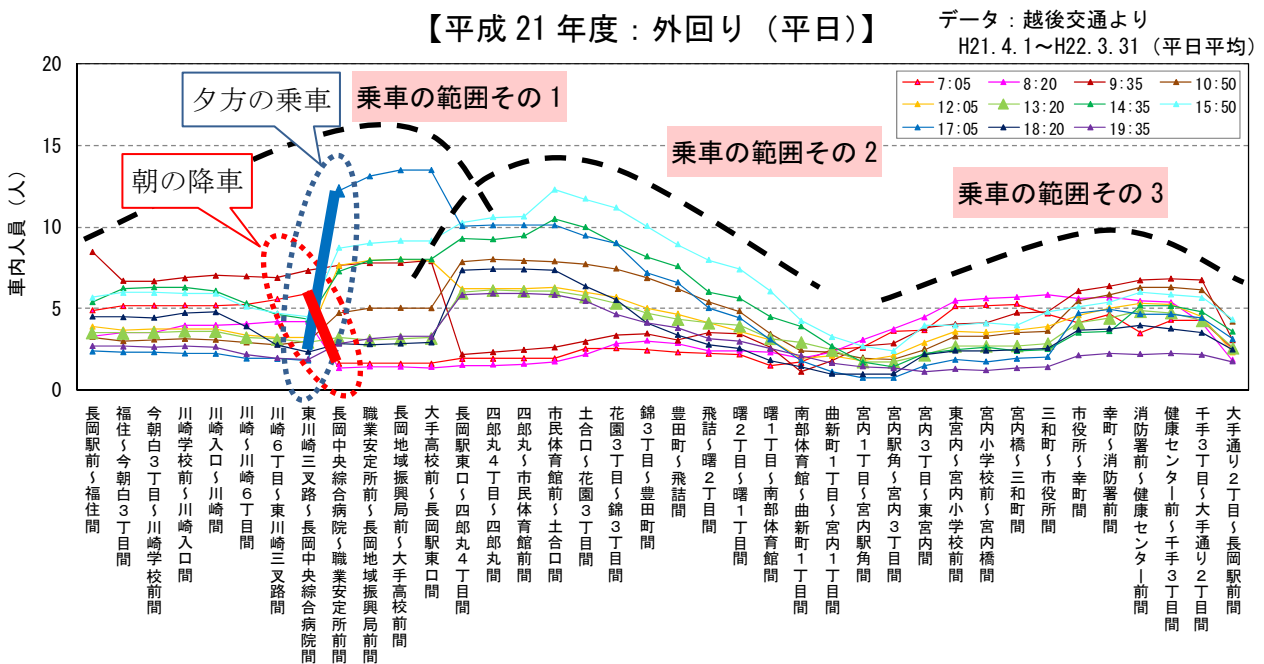
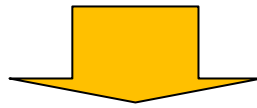
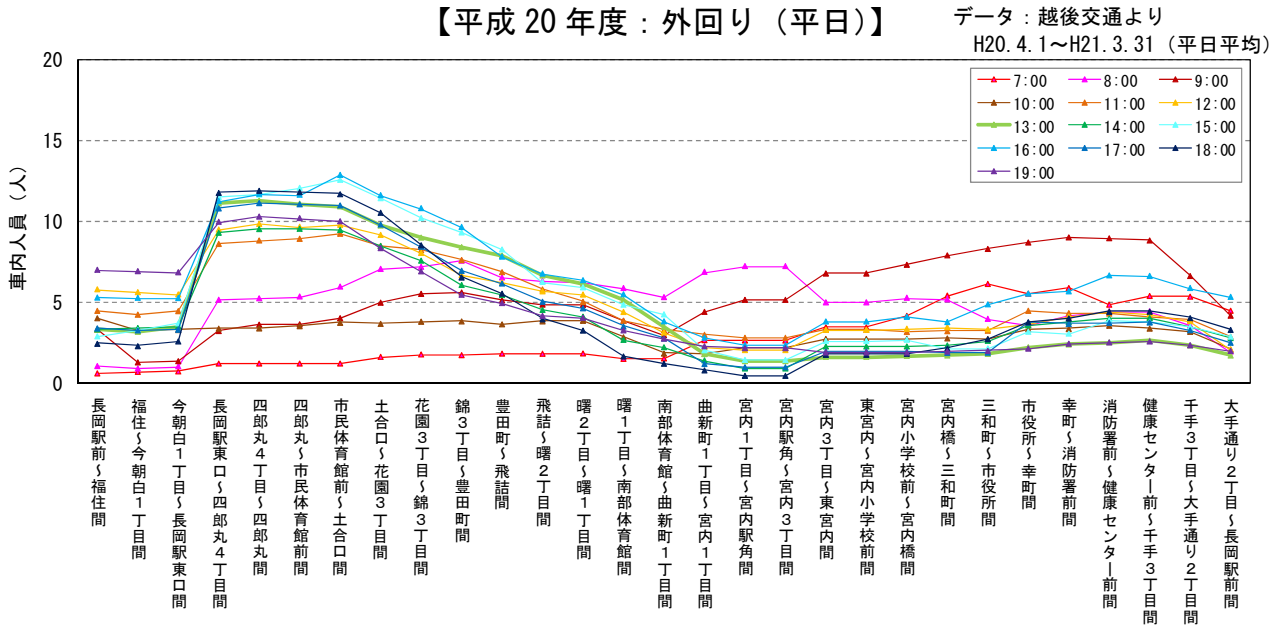
【各停留所の乗降人員の変化 (H20 との比較)】



データ：越後交通より  
H21. 4. 1～H22. 3. 31 (平日)

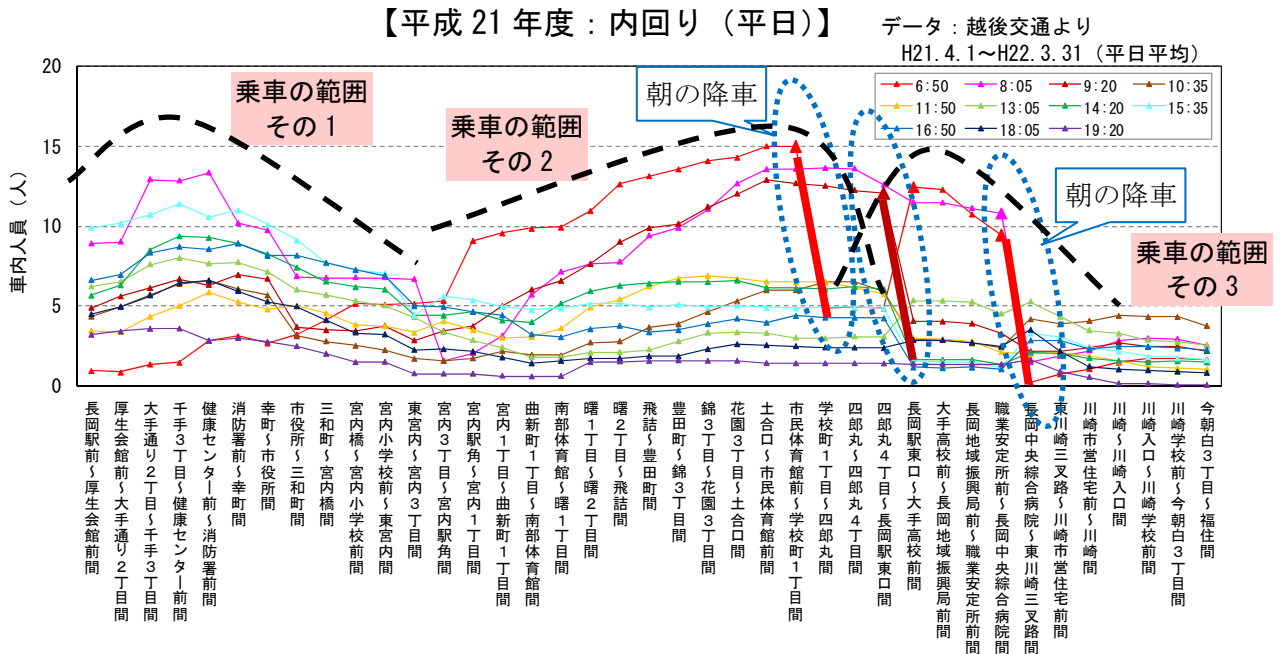
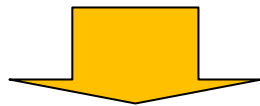
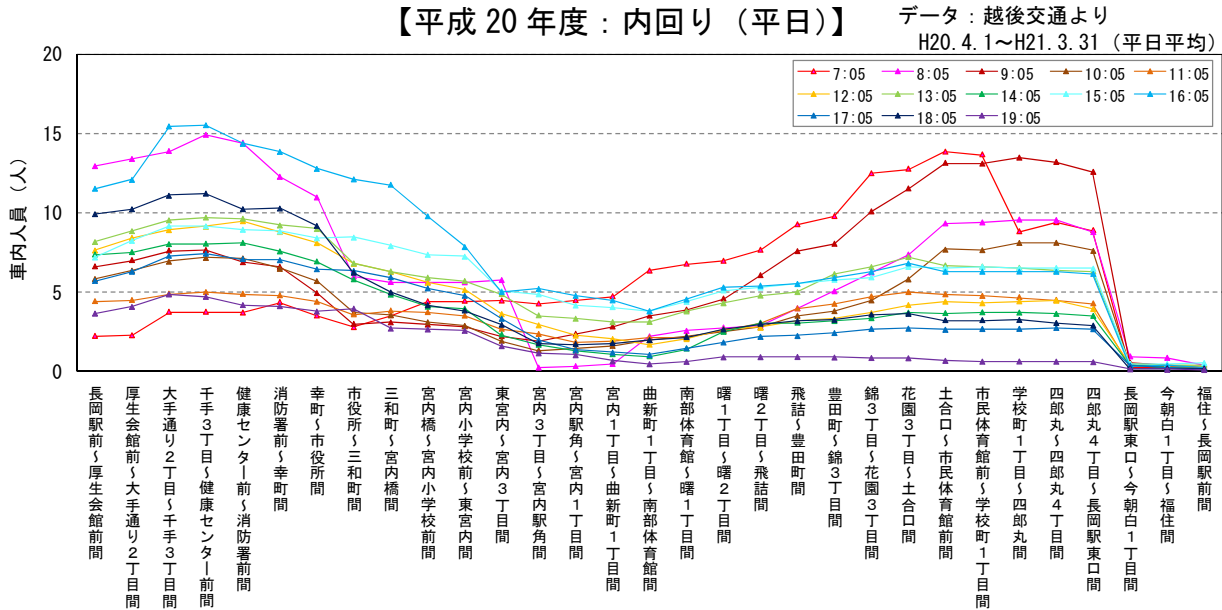
## 2) 外回り

- 平成20年度と比較し平成21年度では、朝の中央病院での降車、夕方の中央病院での乗車が著しく表れている以外は、ほぼ同じ傾向である。
- 車内人員のピークが概ね3つの範囲にあられ、「長岡駅前⇒長岡駅東口」と「長岡駅東口⇒宮内駅角」、「宮内駅角⇒長岡駅前」に利用が分かれている。



### 3) 内回り

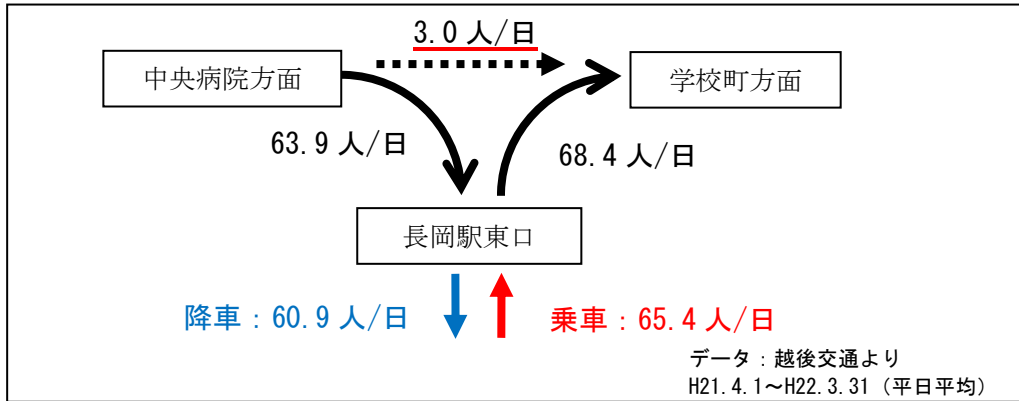
- 平成 20 年度と比較し平成 21 年度では、朝の学校町 1 丁目、長岡駅東口、中央病院での降車が著しくあらわれており、通学・通院に多く利用されている。
- 外回りと同様に、車内人員のピークが概ね 3 つの範囲にあらわれ、「長岡駅前⇒宮内駅角」と「宮内駅角⇒長岡駅東口」、「長岡駅東口⇒長岡駅前」に利用が分かれている。



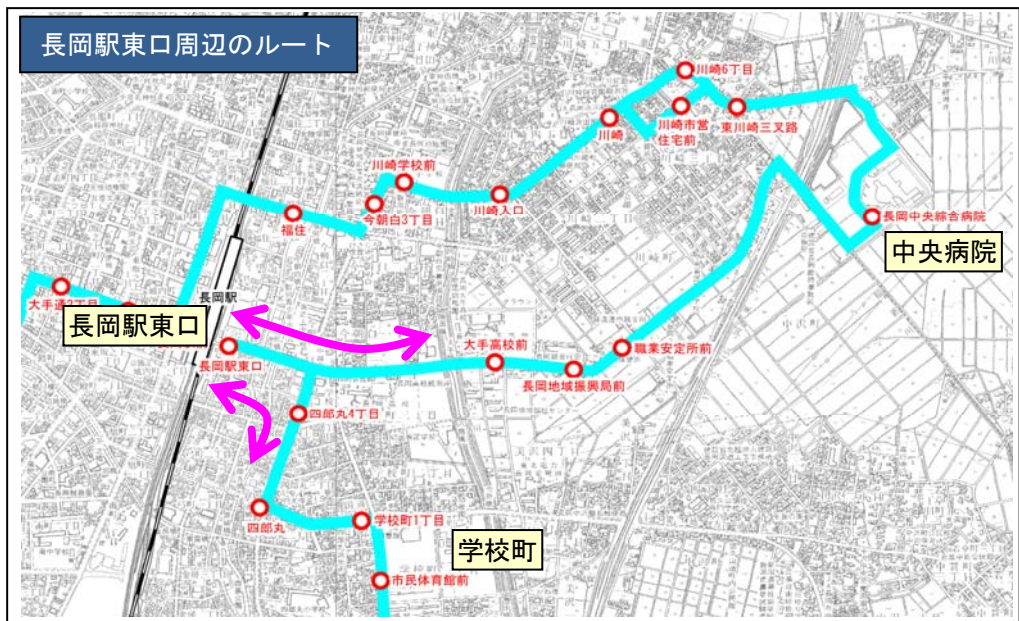
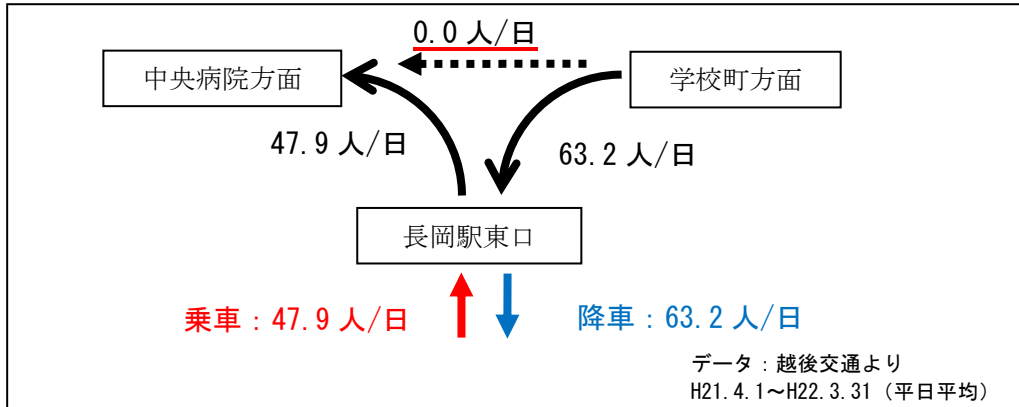
4) 学校町方面⇒長岡駅東口⇒中央病院方面への乗り越し人員

● 中央病院から学校町方面（外回り）へ乗り越した人員が 3.0 人/日、学校町から中央病院方面（内回り）へは、ほとんどいない状況である。

【東口での乗り越し人員（外回り）】



【東口での乗り越し人員（内回り）】



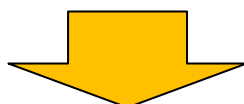
### (3) 平成 23 年度の検討内容

#### 【現状の問題点】

- 平成 20 年度と比較し、中央病院⇄長岡駅（駅前・東口）間を延伸したため、平成 21 年度の路線全体の利用者が増加している。
- 一方、運行距離が長くなり運行便数が少なくなったため、平成 20 年度と比較して、ほとんどの停留所で利用人数は減少している。
- 長岡駅東口で乗り越した人はほとんどおらず、学校町方面からの利用者にとっては、中央病院まで延伸した効果がない状況である。
- 現在の利用状況は、「外回り」「内回り」ともに以下の 3 区間で需要が完結しており、循環に対する需要が少ない。
  - ①長岡駅前⇄市役所⇄宮内駅角
  - ②宮内駅角⇄学校町 1 丁目⇄長岡駅東口
  - ③長岡駅東口⇄中央病院⇄長岡駅前間

#### 【南循環線の特性】

- JR 信越本線を挟んで西側の人が東側へ、東側の人が西側へ、それぞれ乗り換えをせずに行き来できる。

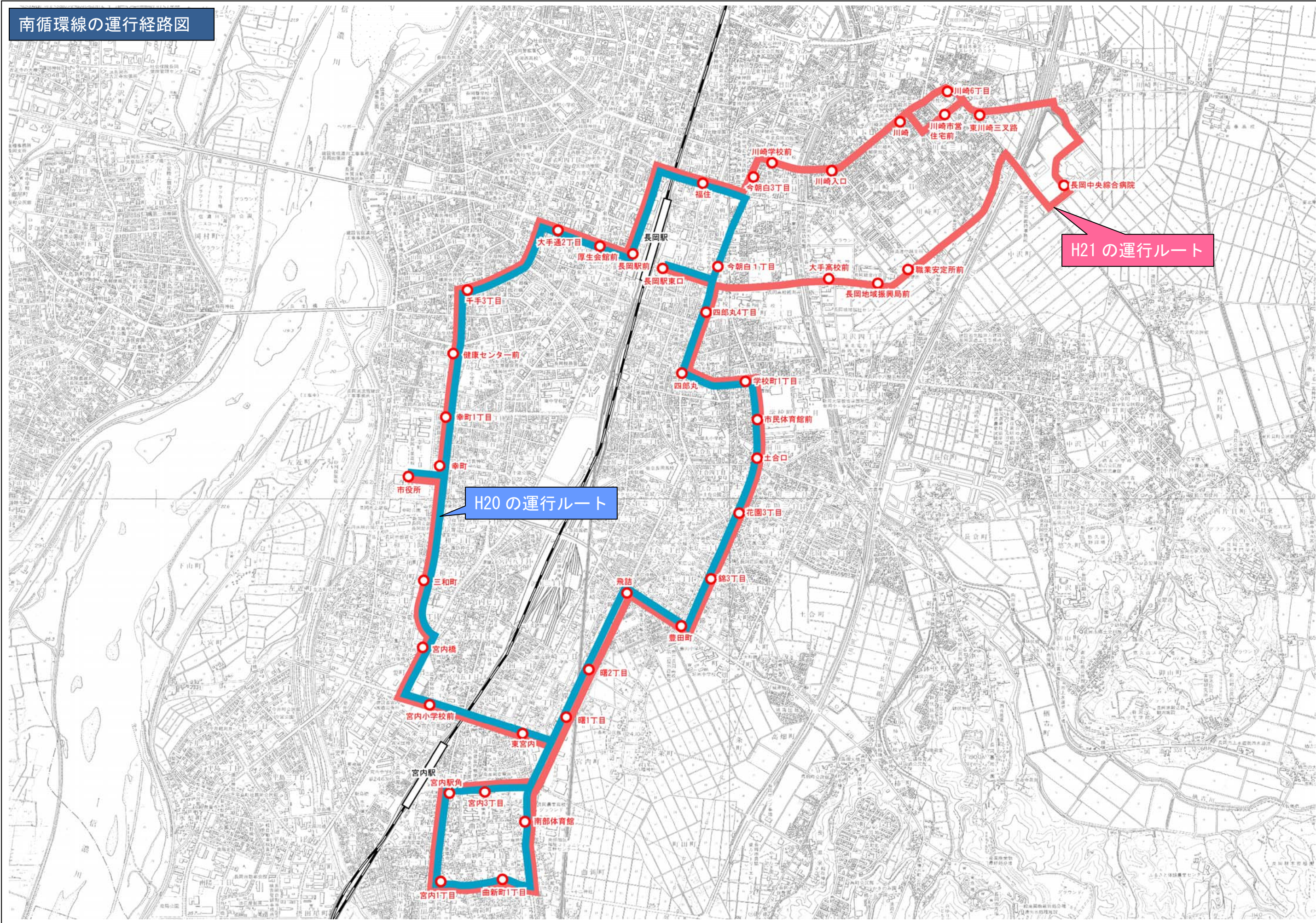


#### 【平成 23 年度の検討内容】

##### 【アンケート調査の実施】

- 「現状の問題点」と「南循環線の特性」を踏まえ、どちらを優先していくべきか、乗降調査に加えて意向調査等を実施し、検討していくことにする。

南循環線の運行経路図



H21の運行ルート

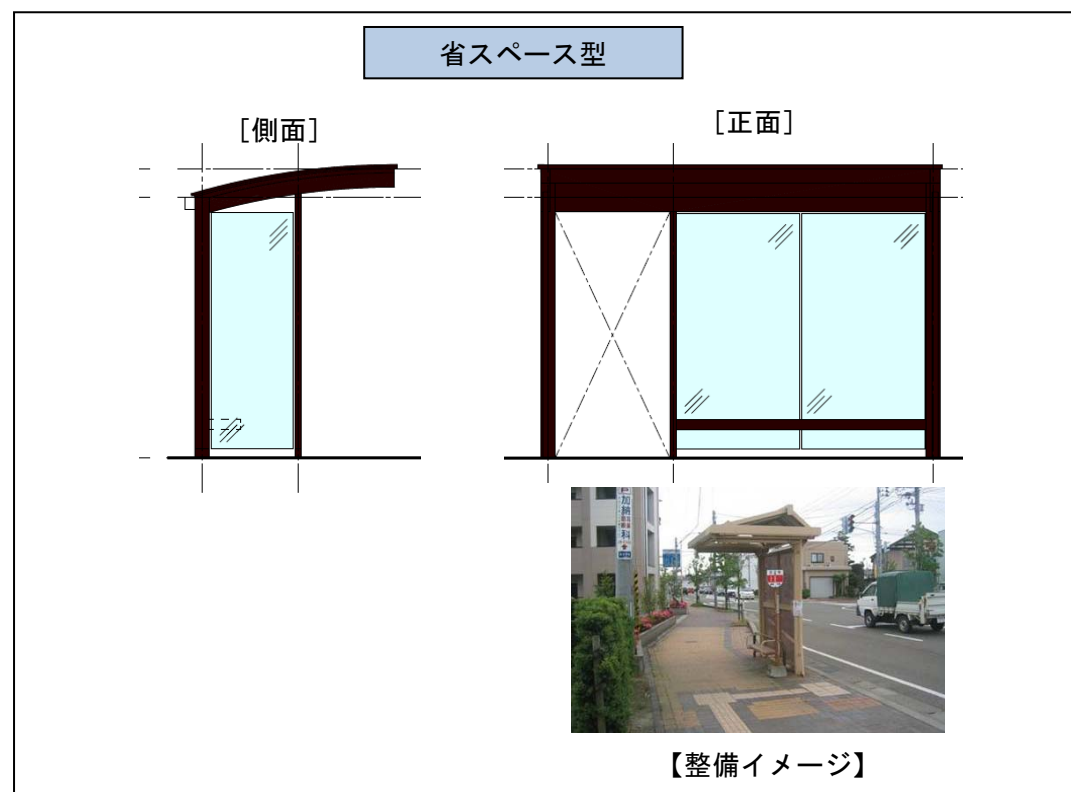
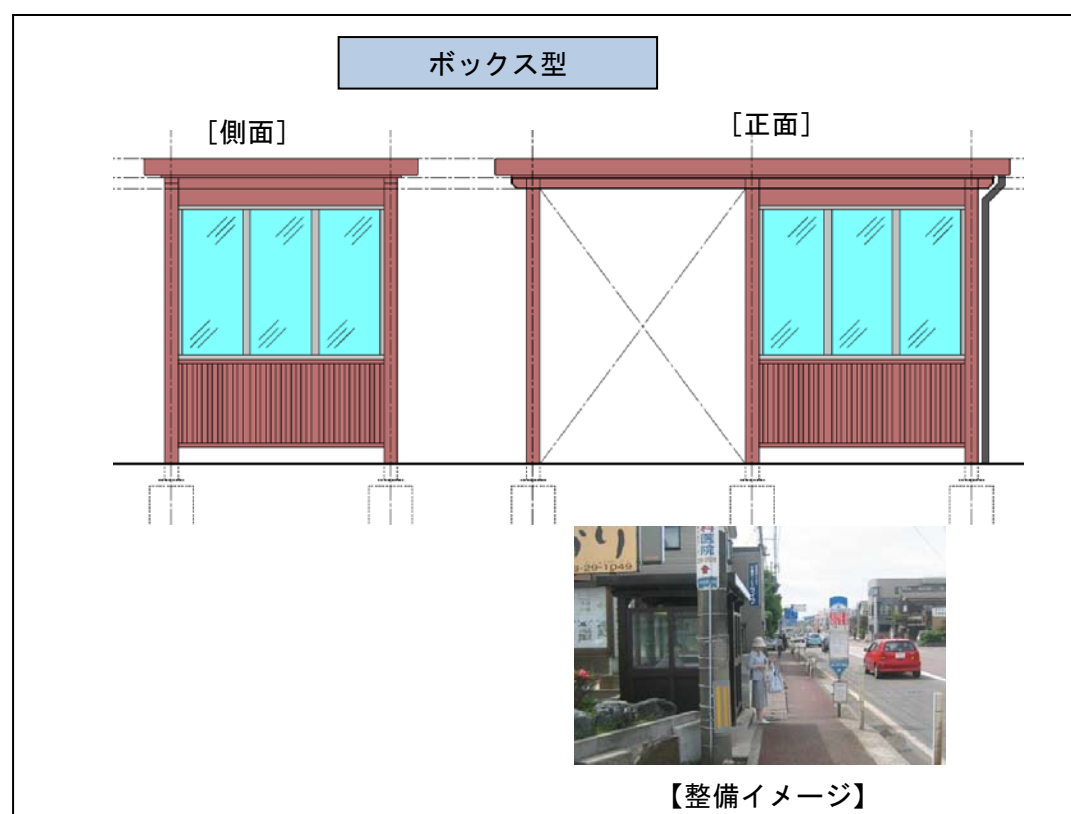
H20の運行ルート





## 4. バスの利用環境整備

### (1) バス停上屋整備



(2) 公共交通情報の提供

【バス位置情報配信システムの拡充】



パソコンによるバス位置情報配信  
(市街地路線)

携帯電話によるバス位置情報配信  
(市街地路線、基幹路線等)

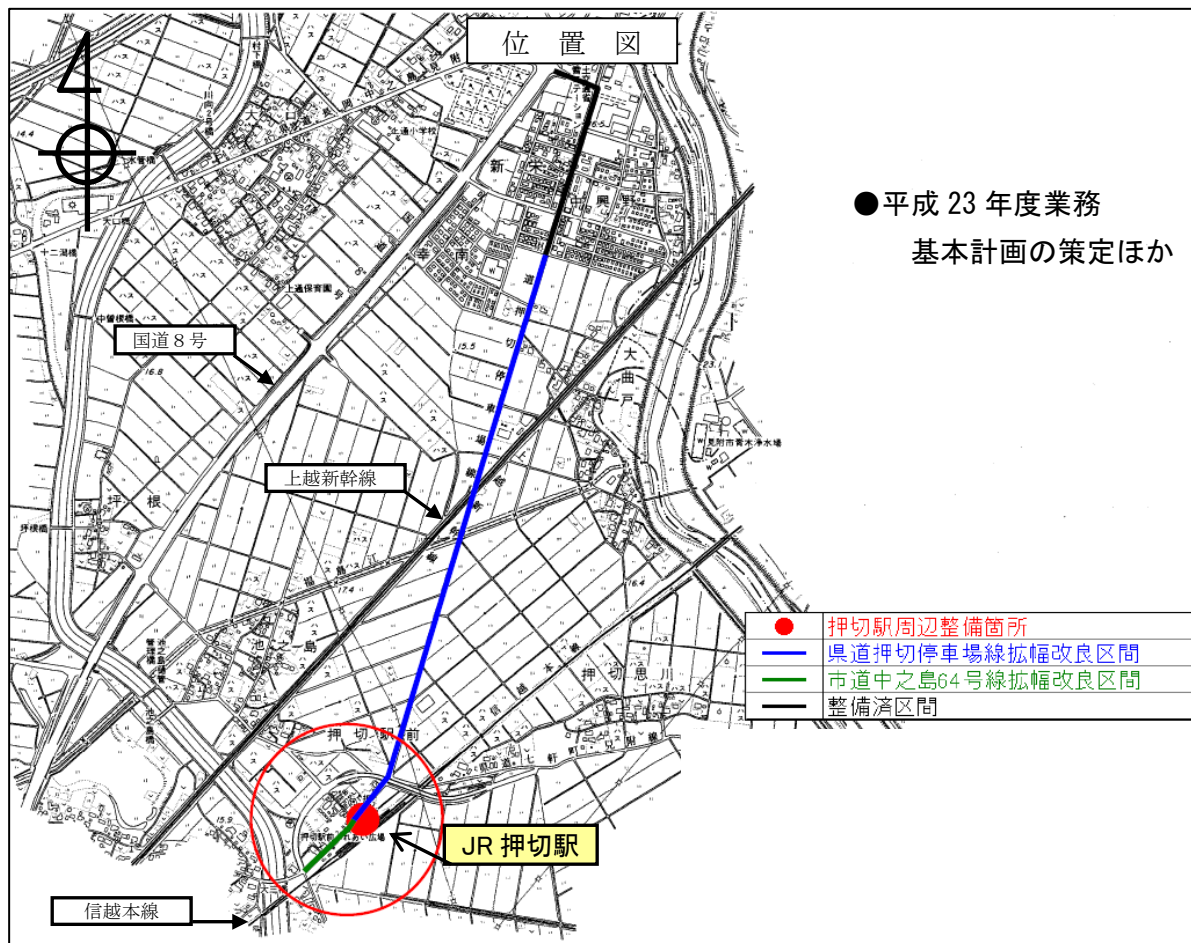
【公共交通総合情報モニターの設置】



- ・鉄道やバスなどの交通手段別に目的地までの移動方法、時刻表、乗り場位置等を紹介
- ・長岡駅、シティホール「アオーレ長岡」に設置

(3) パークアンドライドの推進

【押切駅前周辺整備事業：自動車駐車場・自転車駐車場の整備】



〔押切駅前の現状〕

