

平成 23 年度 協議会の取組み

1. 和島地域・寺泊地域の増便

(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】

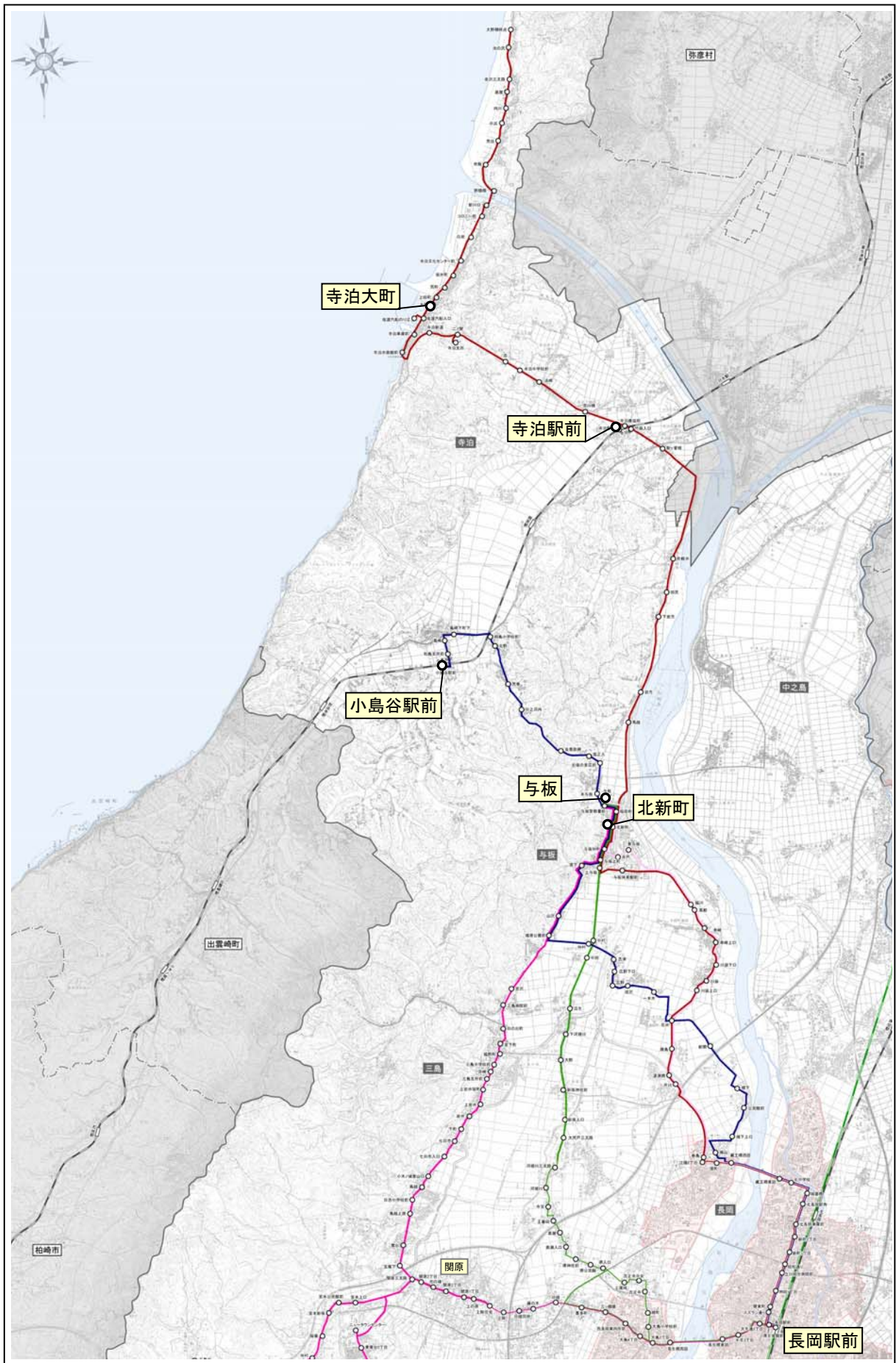
[運行頻度]

- 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～寺泊大町行きの終発便は、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。

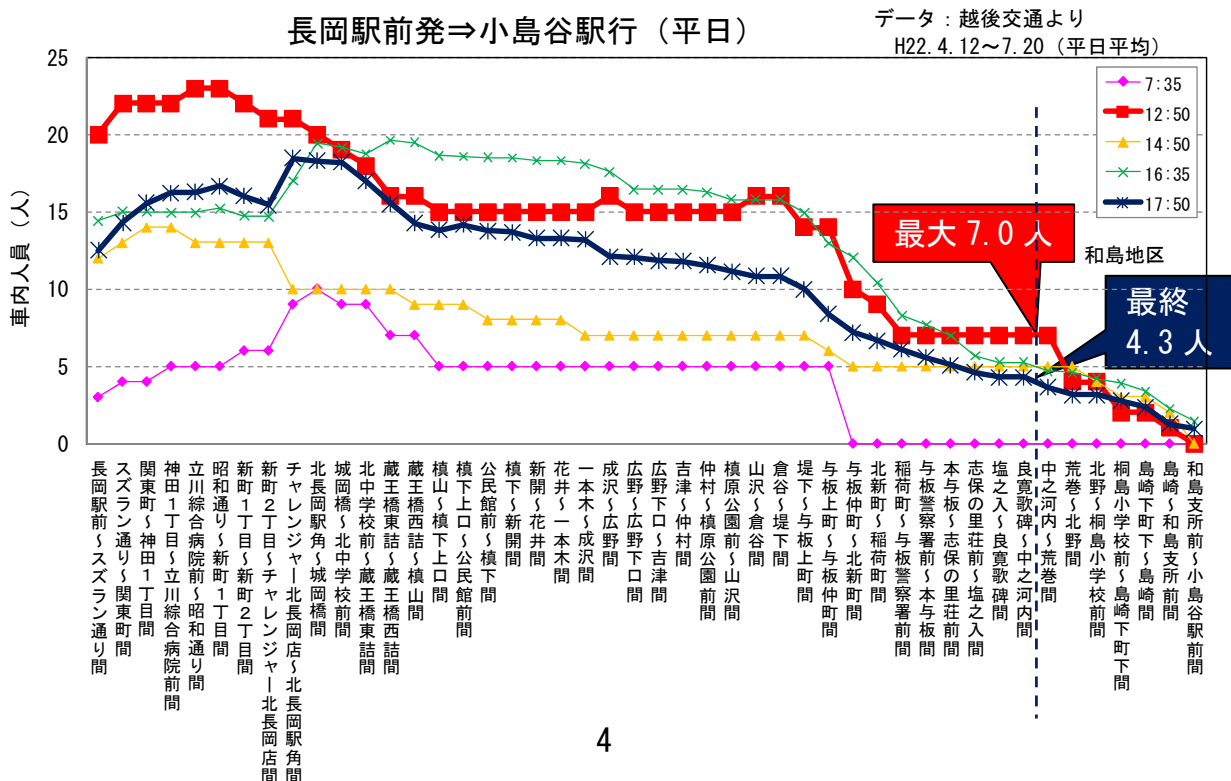
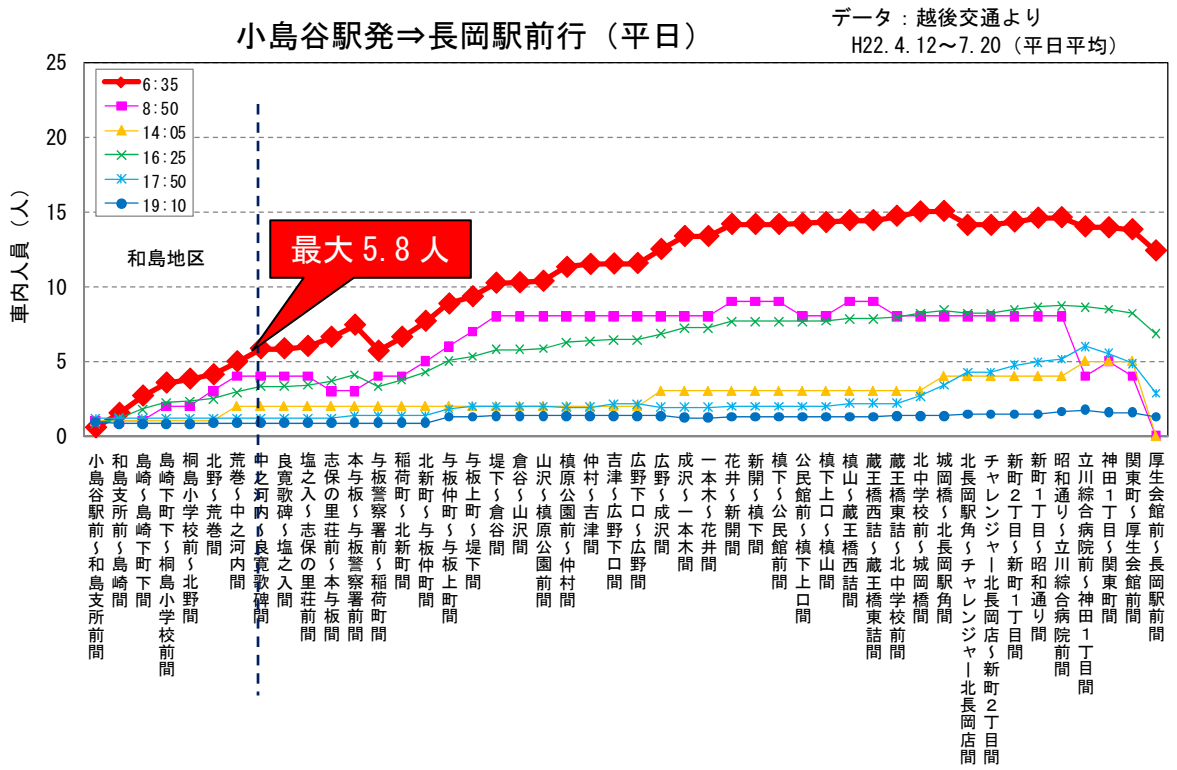
○印△印の便は、開庁日のみ「寺泊支所」経由で運行するため、○印の便は寺泊新道～大町・大野積間の時刻が2分遅くなります。

△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

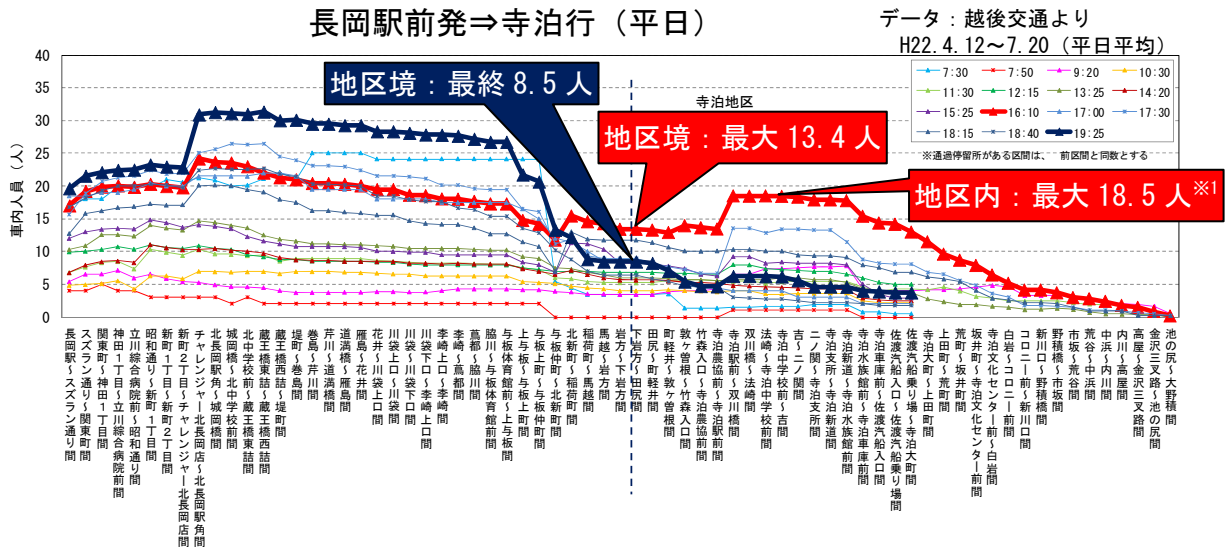
【和島地域：長岡駅前⇄小島谷駅前線の利用実態（平日）】

- 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^{※1}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。
- 寺泊大町行きの終発便「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

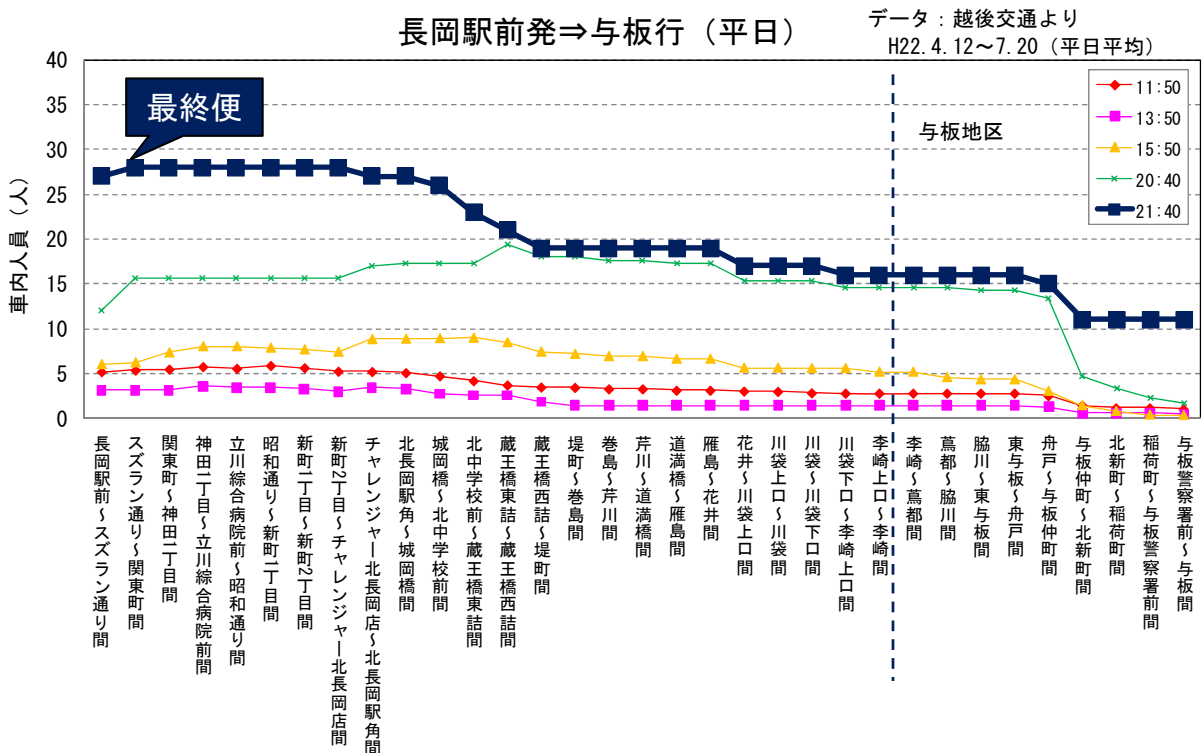
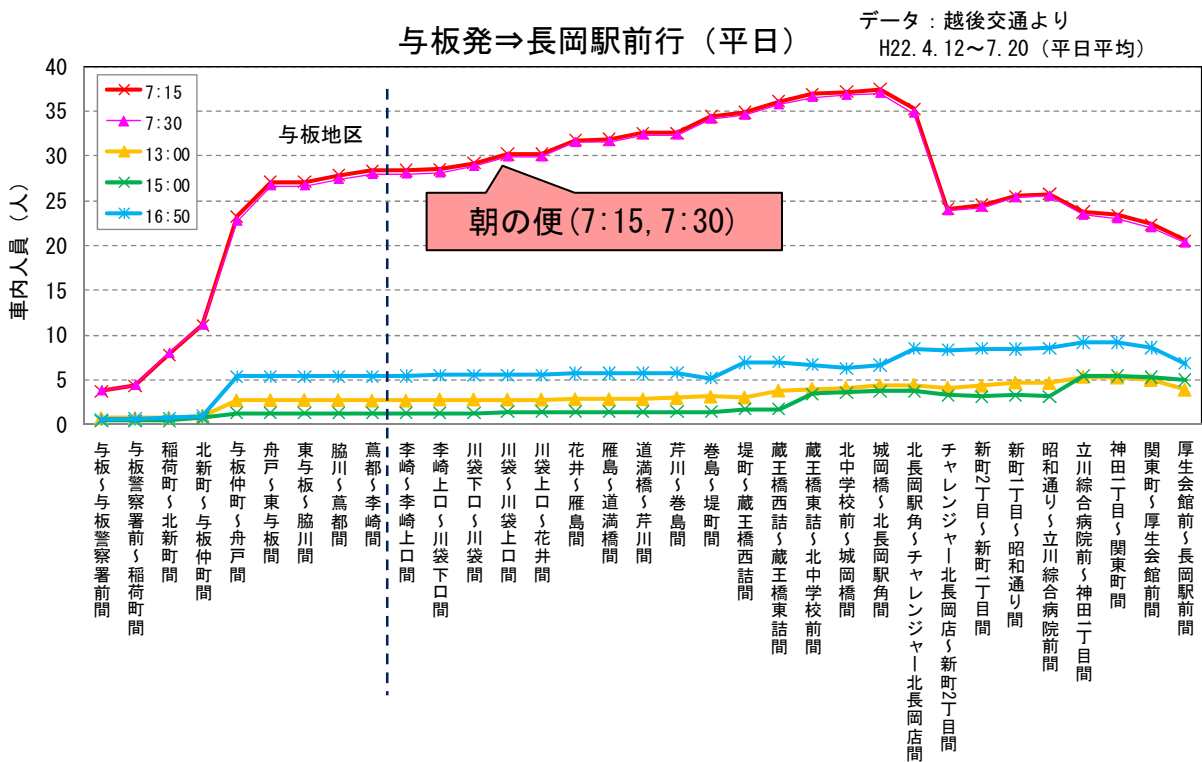
柏崎方面行	吉田方面行
6:11	6:28
7:09	7:26
8:54	8:19
12:50	9:38
15:53	11:07
17:07 ※1	13:07
18:20	16:15
18:57	18:19
20:09	19:36
21:46	21:15
	22:25

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。

1) 目標利用者数

- 和島地域での1便当り乗車人員4人（1日当たり8人）を目標とする。

①目標利用者数の設定

- 現状の路線バス利用状況から目標値を設定

- ・長岡駅前行の朝の利用者数 6:35の利用者数：5.8人/便
8:50の利用者数：4.0人/便

- ・小島谷駅行の夕方利用利用者数 17:50の利用者数：4.3人/便

【目標利用者数】

4人/便（1日当たり8人）

②運賃（小島谷駅～北新町間）

- ・大人（中学生以上） : 200円/1乗車
- ・小学生 : 100円/1乗車
- ・障害者 : 100円/1乗車
- ・未就学児 : 無料

※参考：路線バス運賃

着	与板・北新町	小島谷駅前
発 長岡駅前	460円	650円

2) 試験運行の評価・検証

実施目的	実施内容
○試験運行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により分析し、検証を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降調査 ・住民アンケート調査

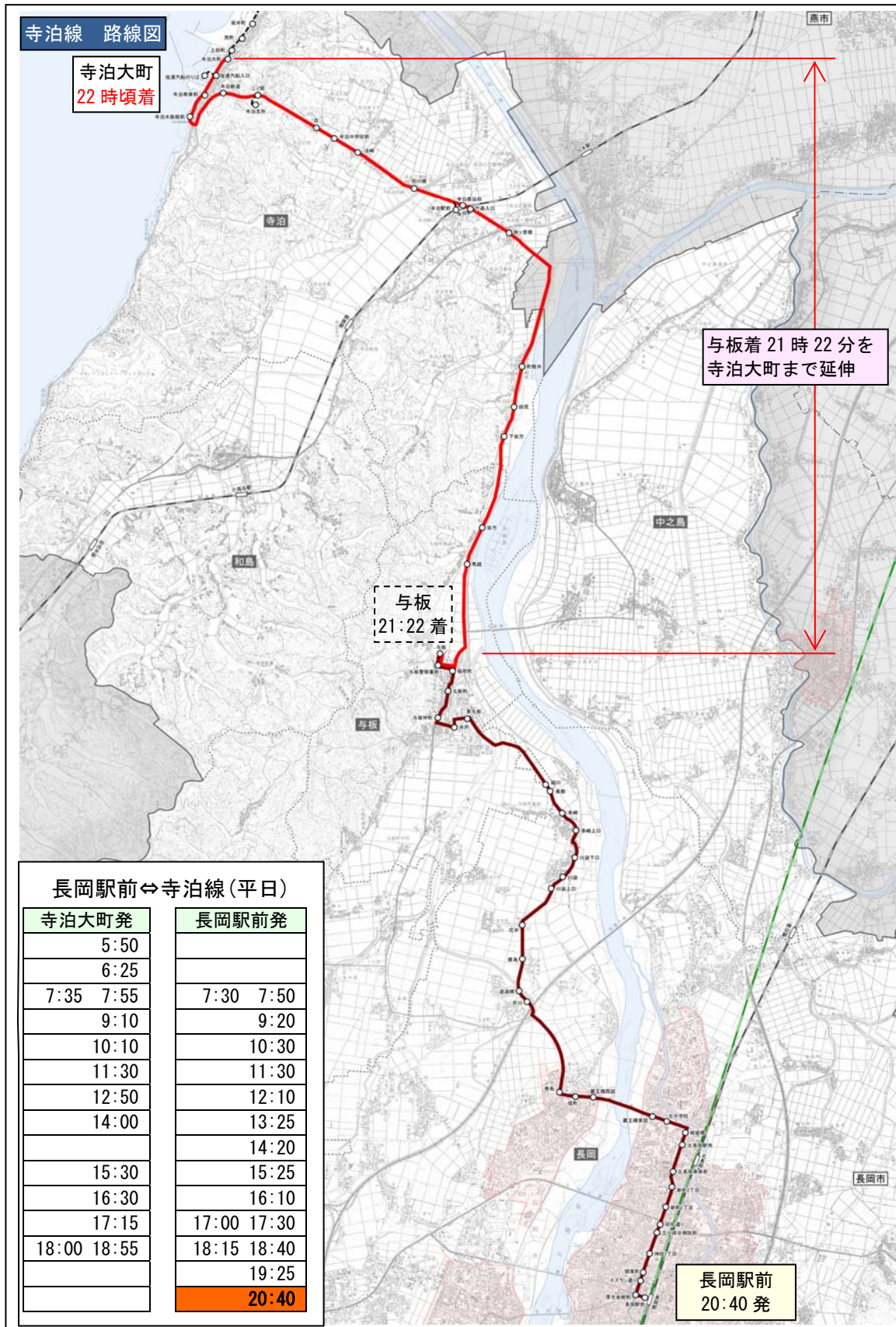
3) 協議会が負担する事業費（概算）

- ・ジャンボタクシー : 4,150円/便 ※ 朝夕各々30分貸切料金
- ・運行日数 : 120日 ※ 10月～3月の平日日数
- ・運行経費 : 〔4,150×2〕×120日＝996,000円
- ・協議会負担の考え方 : 運行経費から運賃収入を引いた額

(6) 寺泊地域の試験運行計画【平成 23 年度の取り組み】

【寺泊地域】

- 長岡駅前発（20 時 40 分）～与板行の路線バスを終点の与板バス停から寺泊大町バス停まで延伸して運行（平日のみ運行）



1) 目標利用者数

- 寺泊地域への乗車人員 8人 を目標とする。

① 目標利用者数の設定

- 既存の路線バスの運行状況から目標値を設定

- ・ 1 便当たりの運行経費 : 5,037 円/便
- ・ 長岡駅前～寺泊線の収支率 : 64%
- ・ 1 人当たり平均支払い運賃 : 379.09 円 (長岡駅前～寺泊大町線)

【目標利用者数】

$$\underline{8 \text{ 人/便}} (\approx 5,037 \text{ 円/日} \times 64\% \div 379.09 \text{ 円})$$

※ 長岡駅前～寺泊大町線全体の利用実績に基づく 1 人当たり平均支払い額

※ 1 便当たりの運行経費

- ・ キロ当たり経費 (平成 22 年度) : 287.86 円/km
- ・ 延伸運行距離 (与板～寺泊大町) : 17.5 km
- ・ 1 便当たりの運行経費 : 5,037 円/便 (17.5km × 287.86 円/km)

② 運賃

長岡駅前～寺泊大町線の運賃と同額

※参考：路線バス運賃

	着	寺泊大町
発		
長岡駅前		770 円

2) 試験運行の評価・検証

実施目的	実施内容
○ 試験運行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により分析し、検証を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗降調査 ・ 住民アンケート調査

3) 協議会が負担する事業費 (概算)

- ・ 越後交通が路線バス (長岡駅前～与板～寺泊大町線) として運行
- ・ 地域公共交通確保維持事業 (地域間幹線系統) による国庫補助対象路線となることから、協議会の負担なし。

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。

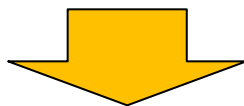
○利用が少ない路線や公共交通空白地域では、住民が主体となった運営を検討する。
なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行う。

【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

小国地域運行路線図

路線バス(小国~長岡線)
12往復/日(平日)

路線バス(小国~小千谷線)
4往復/日(平日)

八王子線 : 週3日(月・水・金)
2往復/日

乗合タクシーによる運行へ見直し

法末線 : 週3日(火・木・土)
2往復/日

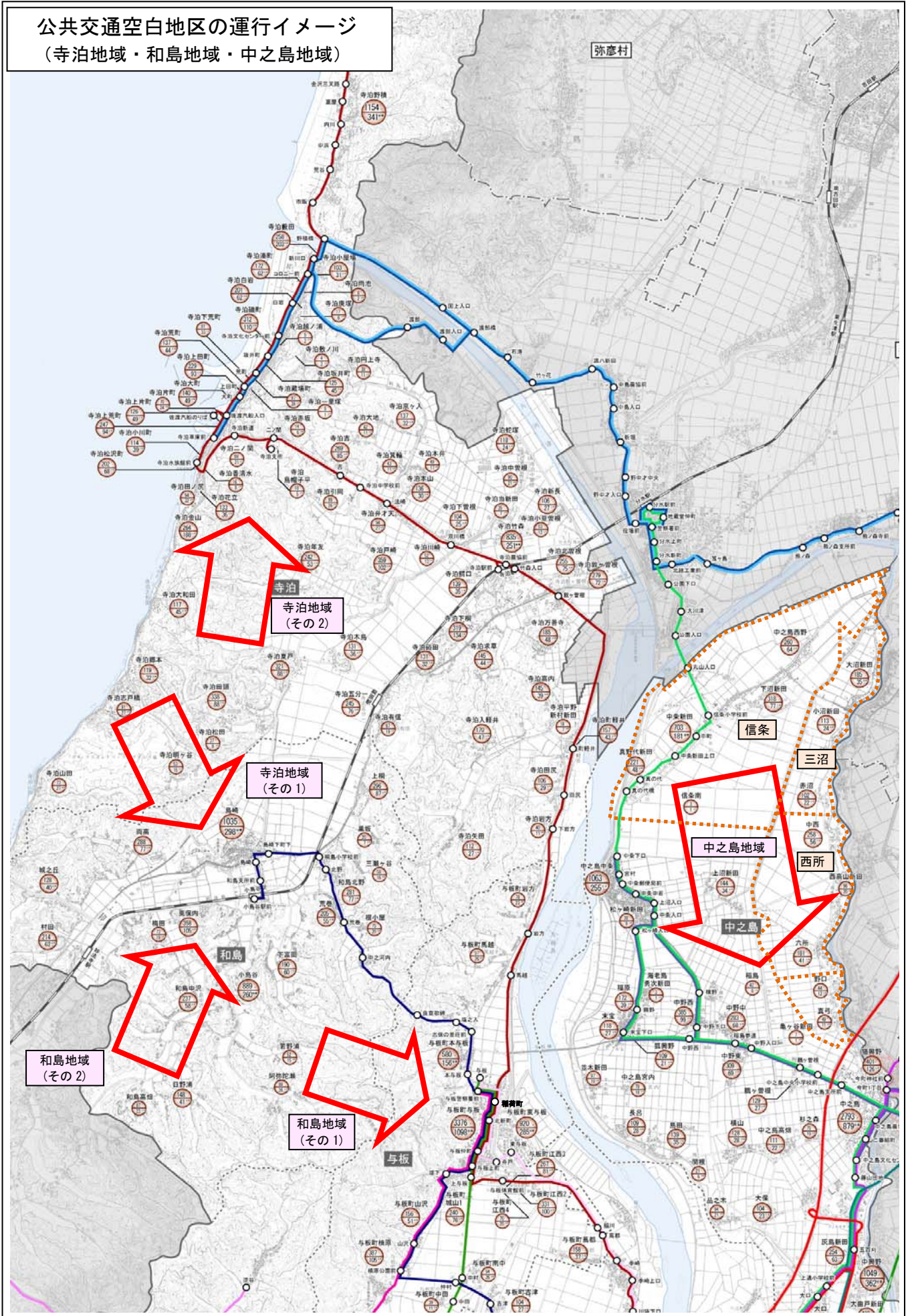
乗合タクシーによる運行へ見直し

大貝線 : 毎日
10往復/日

自家用有償旅客運送
による運行へ見直し

※ 地域のNPOや住民が主体となって運営する
生活交通を検討中

公共交通空白地区の運行イメージ
 (寺泊地域・和島地域・中之島地域)



3. 南循環線の見直し検討

【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。

(1) 利用実態

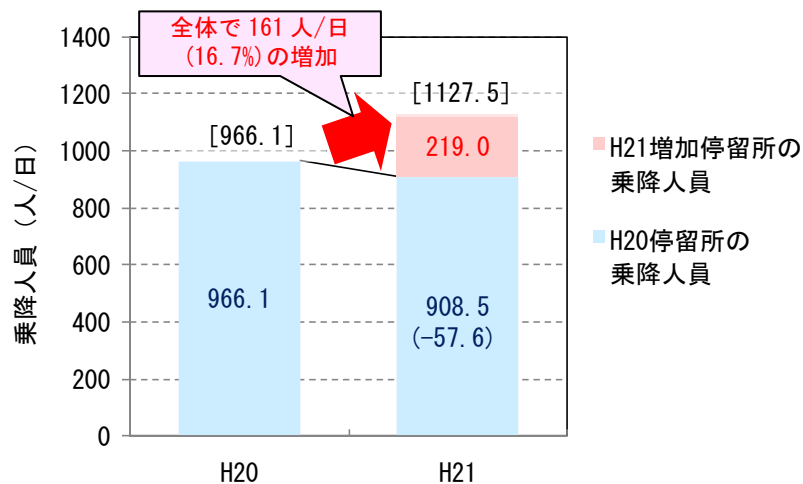
【南循環線の運行内容】

- 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。

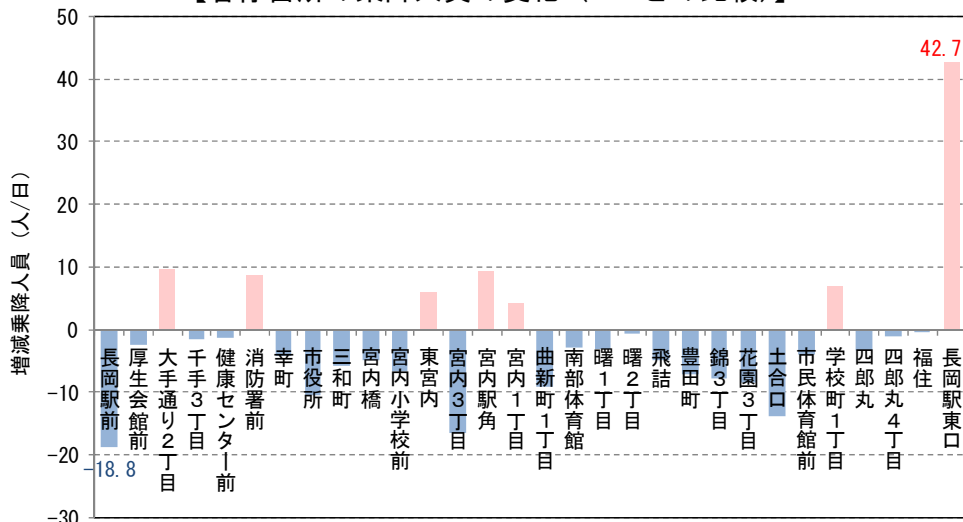
1) 路線全体

- 【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)】



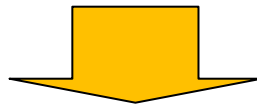
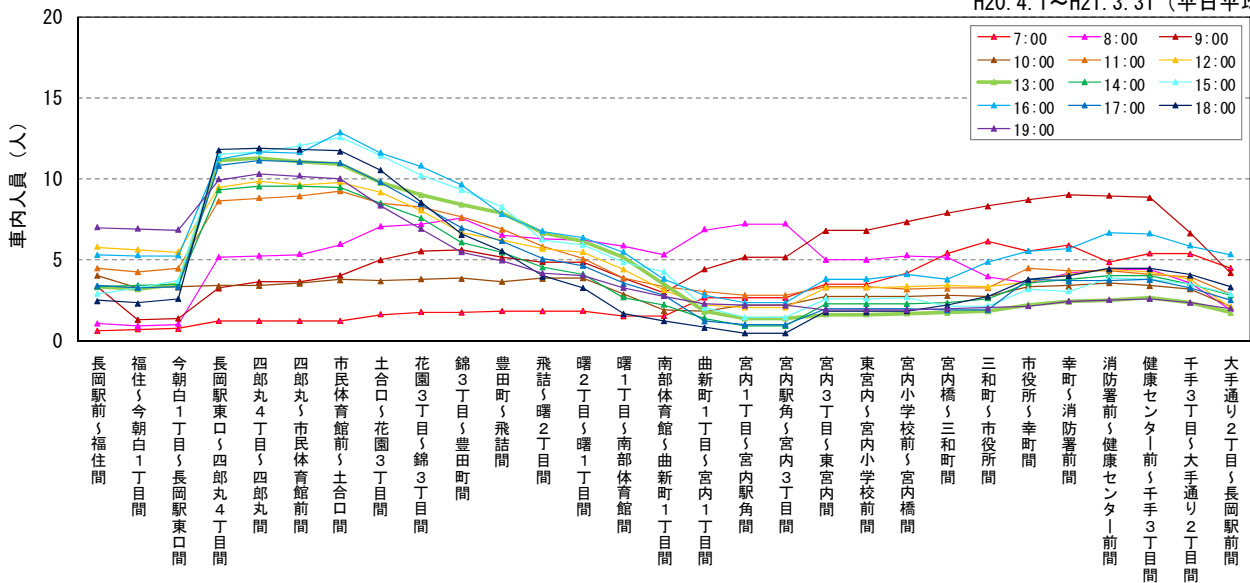
データ：越後交通より
H21. 4. 1～H22. 3. 31 (平日)

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つの範囲にあらわれ、「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。

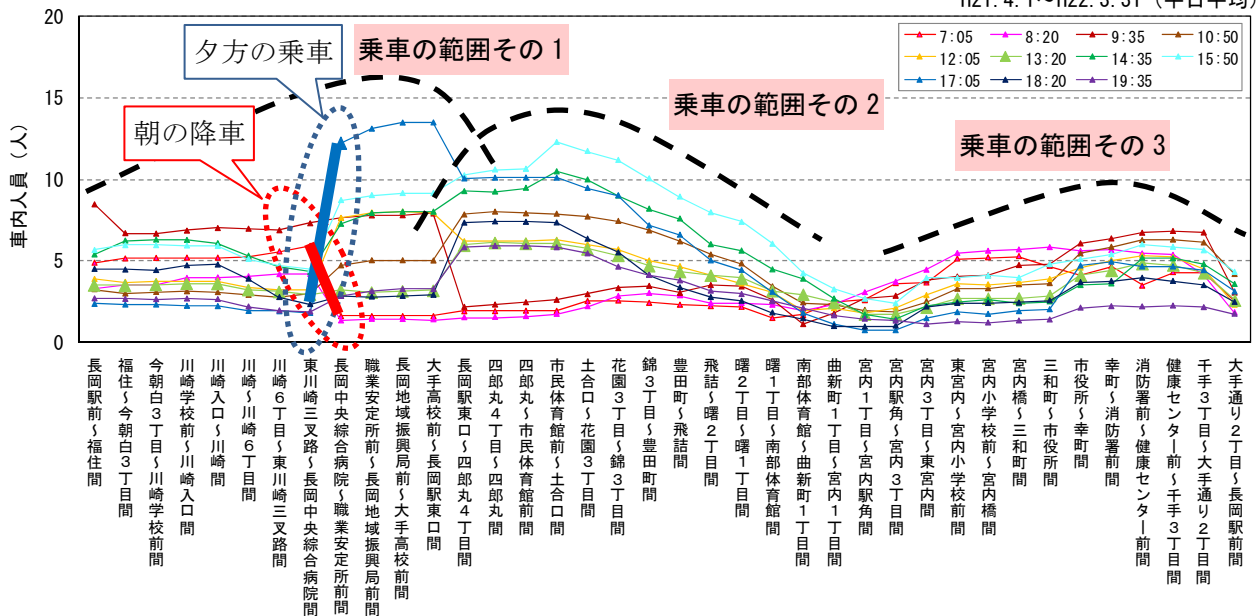
【平成20年度：外回り（平日）】

データ：越後交通より
H20.4.1~H21.3.31（平日平均）



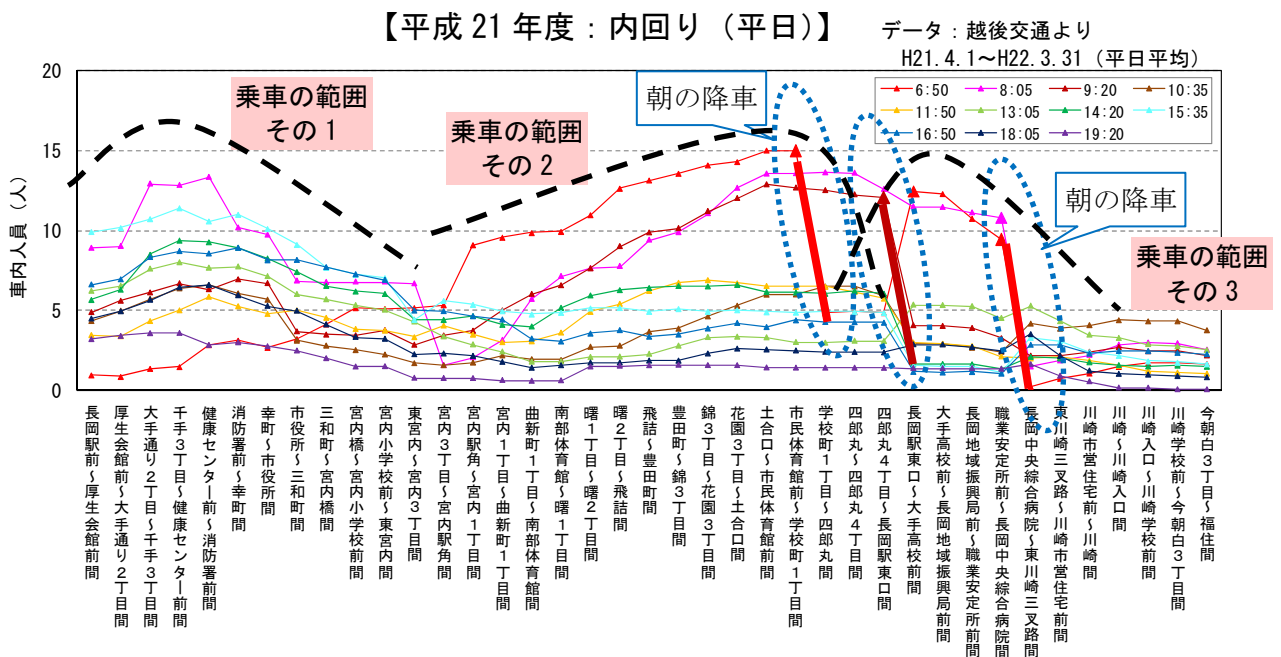
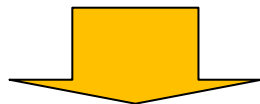
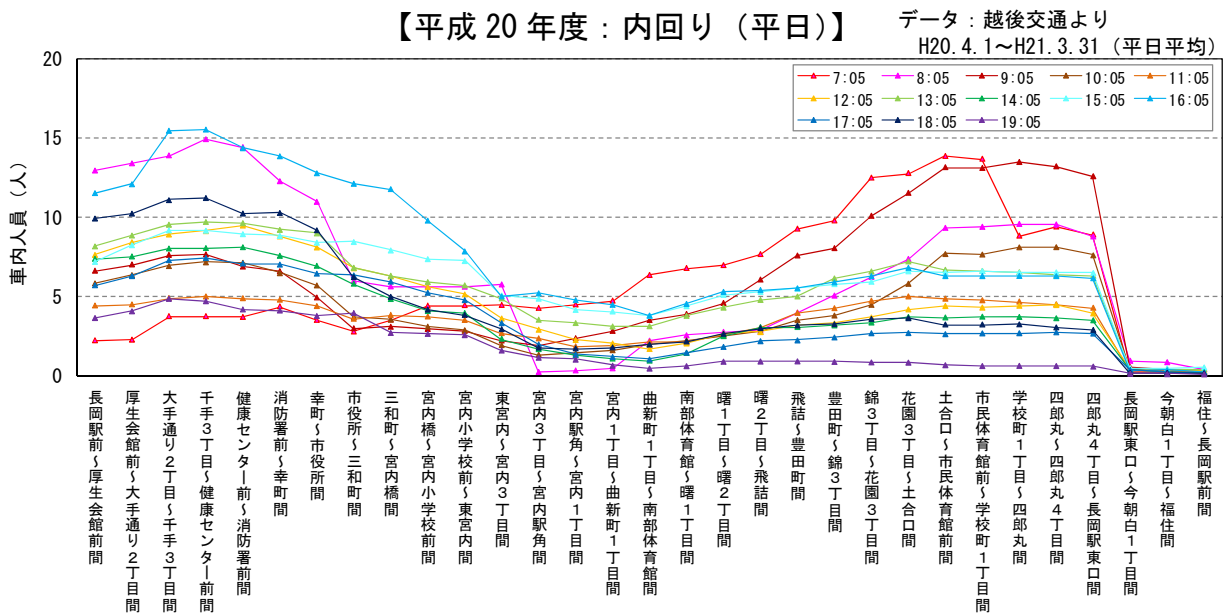
【平成21年度：外回り（平日）】

データ：越後交通より
H21.4.1~H22.3.31（平日平均）



3) 内回り

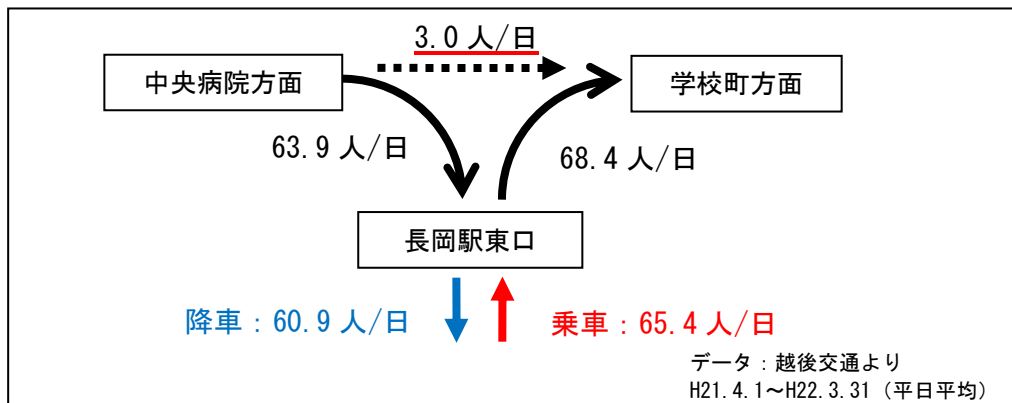
- 平成 20 年度と比較し平成 21 年度では、朝の学校町 1 丁目、長岡駅東口、中央病院での降車が著しくあらわれており、通学・通院に多く利用されている。
- 外回りと同様に、車内人員のピークが概ね 3 つの範囲にあらわれ、「長岡駅前⇒宮内駅角」と「宮内駅角⇒長岡駅東口」、「長岡駅東口⇒長岡駅前」に利用が分かれている。



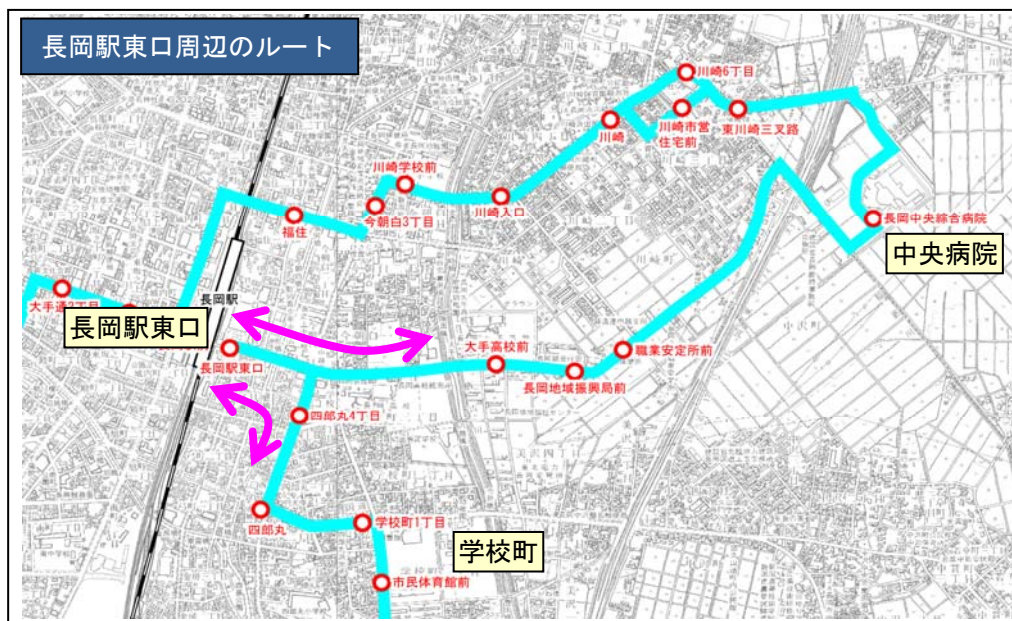
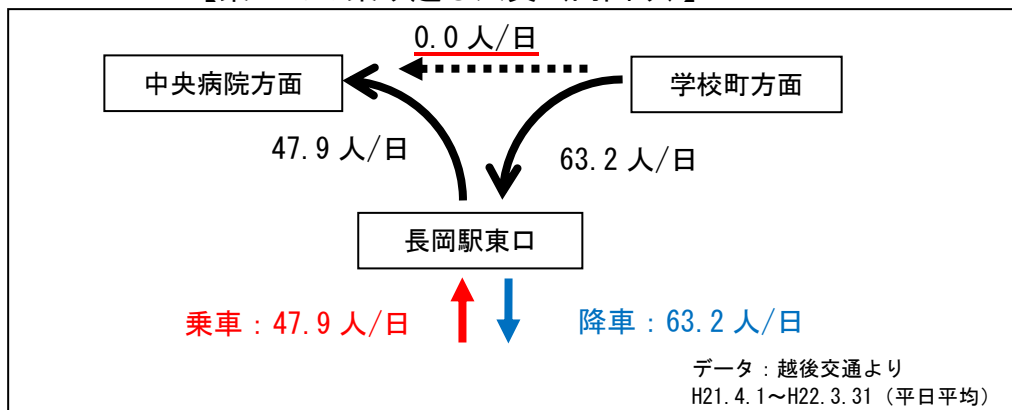
4) 学校町方面⇒長岡駅東口⇒中央病院方面への乗り越し人員

● 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）】



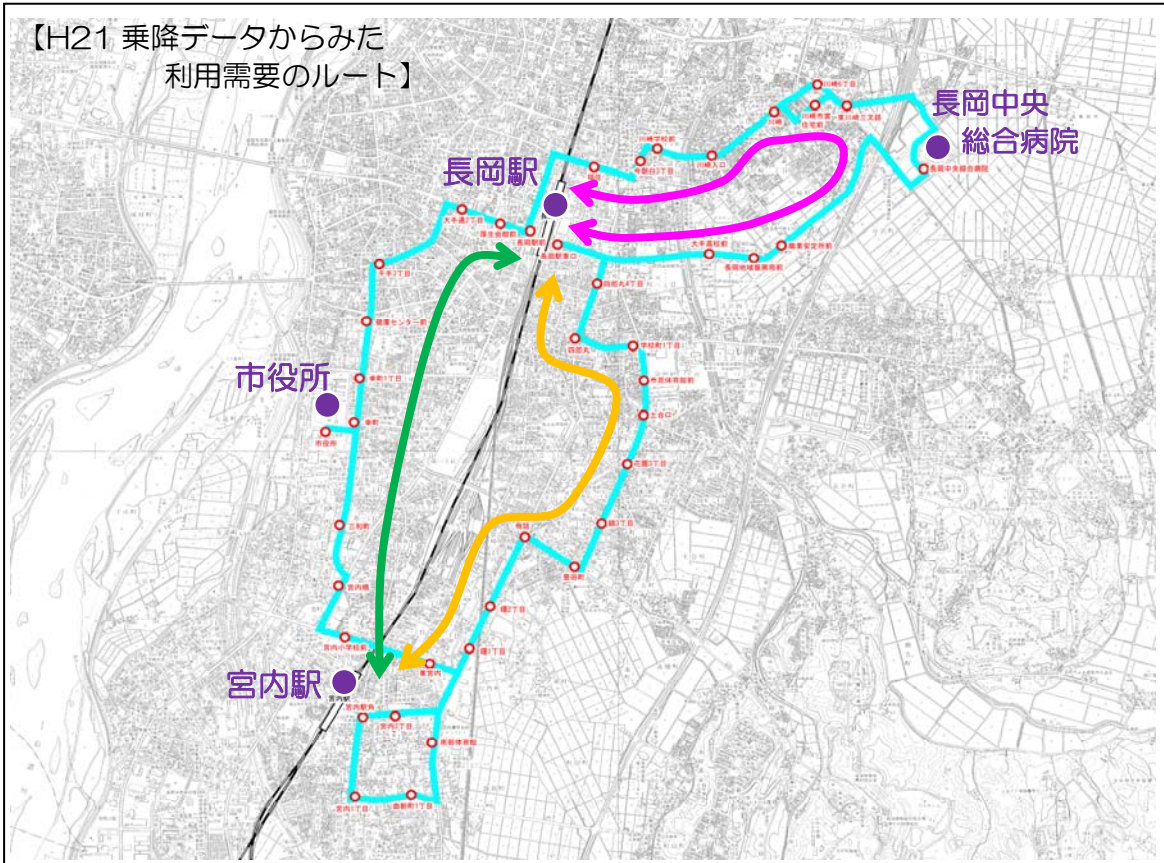
(2) 平成 23 年度の検討内容

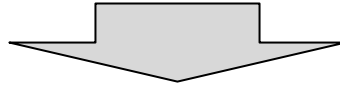
【検証結果】

【乗降データからの検証】

- 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ことによるメリットがない状況である。
- 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【緑ルート】
 - ②宮内駅角⇄学校町 1 丁目⇄長岡駅東口【黄ルート】
 - ③長岡駅東口⇄中央病院⇄長岡駅前間【赤ルート】

【H21 乗降データからみた 利用需要のルート】





【検証課題】

- 各停留所の乗降データからでは、利用経路が不明
- 利用者、利用していない人の意向〔利用したい停留所（乗車停留所・下車停留所）、時刻等〕が不明
- 利用者が「現状の運行に満足しているか」が不明



【今年度の検討内容】

- 利用経路の整理
- 利用者、利用していない人の特性（目的、年齢層など）を整理
- 利用者、利用していない人の意向〔利用したい停留所（乗車停留所・下車停留所）、時刻等〕を整理
- 利用者の満足度の把握



利用者、沿線住民に対し「アンケート調査」を実施

(3) アンケート調査の方法（案）

目的	<ul style="list-style-type: none"> ●南循環線の運行内容の改善を図るため、利用状況及び利用ニーズを把握し、その他の既存路線も含めた検討に必要な基礎資料を得ることを目的とする。
検証内容	<ul style="list-style-type: none"> ●利用経路 ●利用者・利用しない人の特性 ●利用者・利用しない人の意向 ●利用者の満足度
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ●南循環線利用者、沿線住民等
配布	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者アンケート【調査員による配布】 配布停留所：利用者の多い停留所「長岡駅前」、「長岡駅東口」等 配布枚数：150票（H21利用者の約半数） ●住民アンケート【郵送配布】 配布地域：南循環線沿線 配布枚数：1000票（予定）【ランダム抽出】
回収	<ul style="list-style-type: none"> ●郵送回収【市役所宛】 ※目標回収率：40%
設問項目	<ul style="list-style-type: none"> ●外出時の交通手段【共通】 <ul style="list-style-type: none"> ・外出頻度、外出時の交通手段など ●南循環線の利用状況【利用者アンケート】 <ul style="list-style-type: none"> ・南循環線の利用頻度 ・利用目的 ・利用した停留所（乗車、下車） ・利用した時間帯（行き、帰り） ●路線バスの利用状況【住民アンケート】 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用頻度 ・利用目的 ・普段利用する停留所（乗車、下車） ・普段利用する時間帯（行き、帰り） ●南循環線に関する事項【共通】 <ul style="list-style-type: none"> ・南循環線の満足度（運行経路, 運行頻度, 運行時刻, 運行車両など） ・利用したい停留所・ルート（バス停の新設、新規ルートなど） ・所要時間、運行車両 ●属性【共通】 <ul style="list-style-type: none"> ・住所、年齢 ・運転免許証の有無、自家用車の有無など