

5. 公共交通の課題

5-1. 市域全体及び地域別に見た特性・問題点

現況分析・意向調査の結果を踏まえて、5つに分類した機能別バス路線を基に、広域、長岡地域、周辺地域ごとに特性や問題点を整理します。

定時性、待合所、乗り換えの環境、結節状況、マイカーからバスへの転換については、長岡市全体の特性・問題点として整理します。

(1) 広域（基幹路線）

①バス網・運行経路について

- ・ バス路線は、長岡駅を中心として放射状に運行されており、人の動きに合わせて、周辺地域と長岡地域を結ぶ路線が概ね確保されています。

②運行頻度について

- ・ 運行頻度は、人の動きの量に概ね対応していますが、長岡地域中心部から離れるほど頻度が低くなっています。運行頻度に対する満足度が低い和島地域では、通学の時間帯は1本しかないため、周辺地域の降雪などによる運行の遅れで始業時刻に間に合わない状況が発生しています。
- ・ 通勤、通学、通院目的のピーク時間は8～10時であり、買い物等の目的より2時間ほどピーク時間が早いため、地域の利用特性に合わせた運行頻度の設定が必要です。
- ・ 運行時間帯については、20時以降に運行しているバス路線が少なく、意向調査でも始発・終発時刻の改善要望が多く出ています。

③運賃採算性について

- ・ 基幹路線の収支率は61%にとどまっており、対象路線10路線で1億8千万円以上の赤字が発生しています。

(2) 長岡地域（市街地路線、長岡地域郊外路線）

①バス網・運行経路について

- ・ 広域的な利用がある長岡赤十字病院（日赤病院）や公共公益施設の立地する千秋が原地区を結ぶ中央循環線と、市役所や市民体育館等の公共施設を結ぶ南循環線の二つの循環バスが運行しています。
- ・ 循環線の一部には他の路線と競合している区間も見られます。

②運行頻度について

- ・ 長岡地域中心部の運行頻度は、路線が重複し、多くのバスが行きかうため充実していますが、一部で競合も発生しています。
- ・ 長岡赤十字病院(日赤病院)、立川総合病院、長岡中央総合病院などの高度医療施設や、千秋が原地区の大型商業施設等にアクセスする路線は、十分な頻度が確保されている一方、堺・古正寺地区に見られるような郊外型の商業店舗等にアクセスする路線は頻度も少なく、新たな土地利用による人の動きに対応できていない状況が見られます。
- ・ 通勤・通学のピーク時間の運行本数は概ね確保されていますが、方面別の運行頻度には格差があります。また、終発時刻は20時以降も運行されている路線が多くありますが、中央循環線や南循環線の終発時刻が19時頃となっているため、通勤に利用しにくくなっています。

③運賃採算性について

- ・ 長岡地域郊外路線は、対象路線全体で見ると収支率が100%を超えていますが、悠久山線等の一部路線の収支率が高い一方で、その他の路線は100%を割っています。市街地路線の収支率も74%と100%を割っていますが、経路や運行頻度などの改善によっては収支の向上が期待できます。

(3) 周辺地域(周辺地域内路線、地域相互連絡路線)

①バス網・運行経路について

- ・ 中之島、和島地域の一部では、スクールバスの運行はあるものの、誰もが利用できる公共交通が運行されていない地域が見られます。
- ・ 周辺地域を結ぶ地域相互連絡路線は、小千谷市、見附市、燕市を中心に各周辺地域を結ぶ路線があります。また、基幹路線の一部がその役割を担っているところもあります。

②運行頻度について

- ・ 地域相互連絡路線のうち最も運行距離の長い栃尾～中之島間を往来する路線は、出勤と帰宅の時間帯のみ運行されており、日中は運行されていません。また、終発時刻は18時前後と、他の路線に比べて早く、利用対象者を絞った運行がされています。
- ・ 周辺地域内路線は、小国地域、越路地域において運行頻度が高い路線があるほかは、利用者が少ないため、1日に4～6本の運行となっています。

③運賃採算性について

- ・ 栃尾～中之島間を往来する地域相互連絡路線は、日中の時間帯は運行せず、出勤と帰宅の時間帯のみに運行していても、収支率31%と採算性が低い状況です。
- ・ 越路地域の雪ぼたる号は、路線の大部分が市街地を通り中学生の通学にも使われているため収支率は高くなっていますが、それ以外の路線は収支率が30～50%と低く、日中の乗車人員が1人以下である日も見受けられます。

(4) 全体

①定時性について

- ・意向調査では、市街地を中心にバスの遅れが生じているため、バスの遅延に対する満足度が低く、利用者は不満を抱いていることがわかります。このため、長岡地域を中心に定時性の確保に対するニーズが高くなっています。また、冬季の降雪による道路状況の悪化から発生する運行の遅れなども指摘されています。

②情報受発信について

- ・バスを待つ抵抗感を和らげるため、比較的年齢の若い利用者からはバスの位置情報提供の要望が多くなっています。

③バス待合所、乗り換えの環境について

- ・意向調査では、上屋等のバス停に関わる設備充実への要望が際立っており、特に冬季のバス待ちの厳しさを考慮すると、優先的な対応が必要です。

④交通の結節状況について

- ・アンケート調査では、バスと併用する交通手段として、「自家用車」、「自転車」、「タクシー」の順に多く、鉄道とバスの併用はそれほど多くありません。鉄道とバスの乗り継ぎのダイヤについては、通勤、通学の時間帯に利用者が多い主要な駅では調整されていますが、その他の駅では特に考慮されていません。
- ・通勤、通学利用者の視点でみると、小国地域、和島地域では、バス相互の乗り継ぎは長岡地域の高校へ通学（登校）に利用できる朝の便は1便しかありません。鉄道からバスへの乗り継ぎは、朝の通勤・通学時間帯で3便ありますが、乗り継ぎに平均20分も要しており、接続時間の見直しも必要です。
- ・東京方面から佐渡観光する際、朝一番の佐渡汽船（寺泊港発）に間に合う便がなく、また、新幹線とバスの乗継時間は30分以上かかります。寺泊の観光利便性を考慮した接続時間の検討が望まれます。
- ・信越本線、上越線の鉄道駅周辺には、前川駅を除きパークアンドライドに利用できる駐車場があります。

⑤マイカーからバスへの転換

- ・アンケート調査では、「バスを全く利用しない人」からの、「駐車場」「乗り継ぎ改善」に対する要望が特に高くなっています。
- ・平成18年度の一斉ノーマイカーデーで実施したアンケート調査でも、バスへの転換の条件として「定時性の確保」と「希望する時間帯の運行（終発バス時刻の繰り下げなど）」があげられています。

5-2. 長岡市の公共交通の課題

長岡市は、「多様な資源や個性を連携することで市全体の魅力を高めるまちづくり」を進めています。そのためには市民が移動しやすい交通体系の構築が必要です。特に、学生や高齢者等にとって公共交通は、日常生活に欠かせない交通手段であり、どの地域に住んでいても、高校や病院に通える環境を整える必要があります。

一方で、利用者の減少が続く中、交通事業者だけで公共交通を維持・発展していくことには限界があります。今後は、市民・交通事業者・行政の三者が連携・協働して「持続可能な公共交通の実現」に取り組むことが重要です。

① どの地域からも長岡地域へ訪れやすい交通環境の実現（広域）

周辺地域と中心部を結ぶ基幹路線を維持し、一定水準の運行頻度の確保が必要です。

通勤、通学、通院、買い物に利用できる運行頻度や、ニーズに対応した始発・終発バス時刻の見直しが必要です。

② 鉄道の利用促進（自動車からの転換促進）（広域）

JRの鉄道駅を核としたパークアンドライドを推進することにより、自家用車から鉄道への転換を促進することが必要です。

③ 自家用車からの転換を促すバス交通の実現（長岡地域）

通勤、通学、通院、買い物など多様な目的に対応できるよう、運行頻度の充実とニーズに的確に対応した始発・終発バス時刻の見直しが必要です。

④ 土地利用の変化に対応したサービスの提供（長岡地域）

長岡駅周辺の中心市街地は、様々なまちなか型公共サービスの展開を行っており、公共交通もそれらを支援するサービスを提供していく必要があります。

また、公共施設や高度医療施設、複合型・大型ショッピングセンターなど各種施設の立地とともに変化する利用者ニーズを考慮した効率的な運行経路の見直しが必要です。

⑤ 競合区間の軽減（長岡地域）

競合路線や競合区間については、運行経路等の見直しなど効率化が求められています。

⑥ 交通弱者の生活交通の確保（周辺地域・長岡地域）

長岡地域郊外や周辺地域においても、自家用車を利用しない学生や高齢者の生活交通を確保する必要があります。

⑦ 地域特性に応じた効率的な公共交通の実現（周辺地域・長岡地域）

公共交通を維持するため、利用実態に応じて効率化を図る必要があります。

従来型の路線バスでなく、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を導入する必要があります。

⑧ 公共交通の利用促進（全体）

公共交通相互の乗り継ぎの向上や、情報提供の充実による市民や来訪者に使いやすく便利な公共交通網の実現が必要です。

バス待ち環境の改善やパークアンドバスライドの推進など、バスの利用を促進させる環境づくりを行うとともに、市民も公共交通の維持に関わる仕組みの導入が必要です。