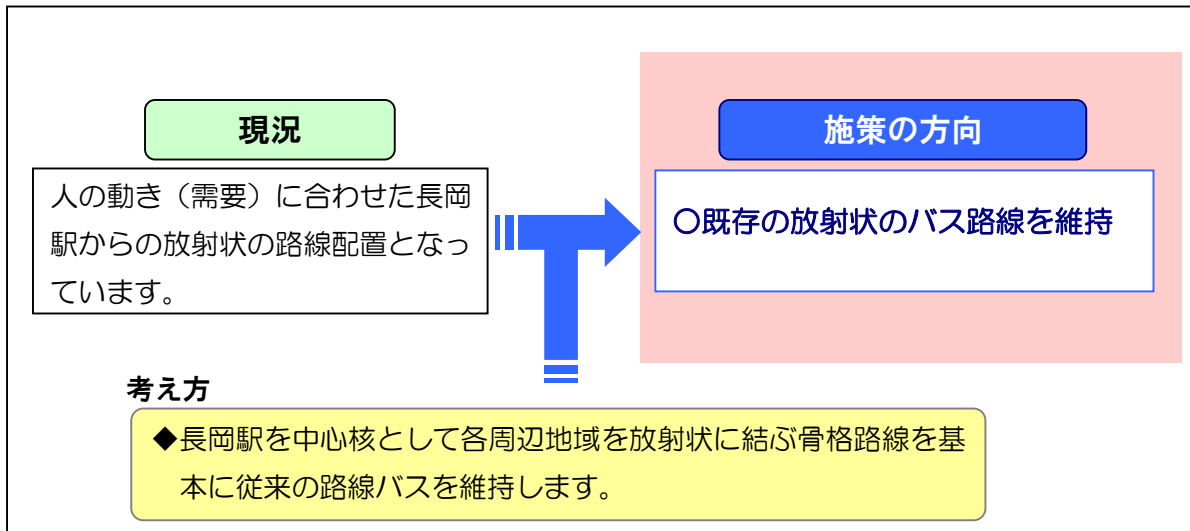


# 7. バス運行に関する施策展開

## 7-1. 広域での検討（基幹路線）

### (1) 施策の方向の検討

#### ① ネットワーク



#### ② サービス水準（運行頻度）

##### 【現況】

・人の動き（需要）に合わせた運行頻度となっています。ただし、バスの始発から20時までの1時間あたりの運行本数を比べると、和島地域ではバスの1時間あたりの運行本数も少なく、他の地域よりもサービスレベルが劣っています。

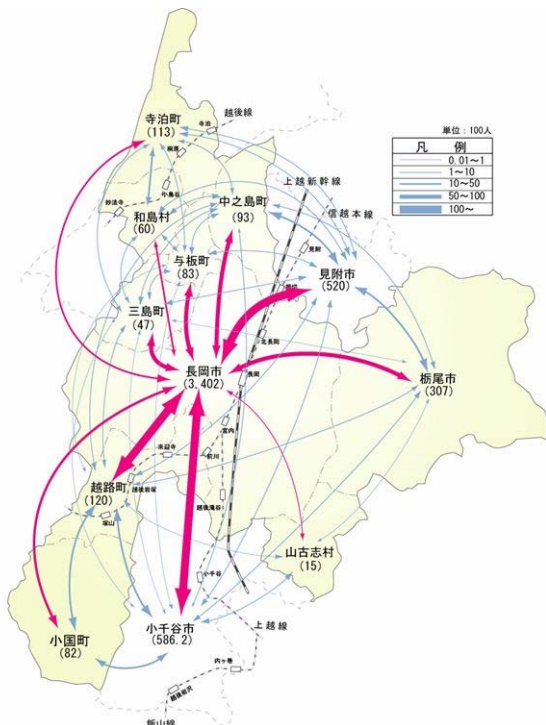
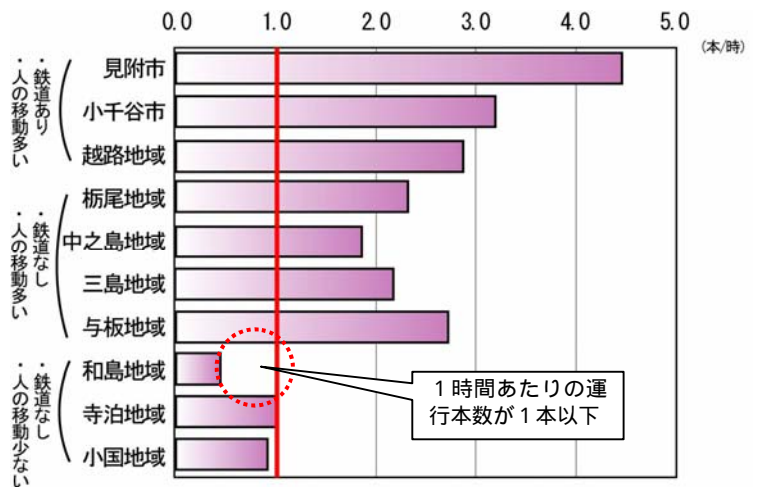


図 7-1 長岡地域の1日の人の移動  
(第3回PT調査より)

図 7-2 始発から20時までの1時間当たりのバス運行頻度

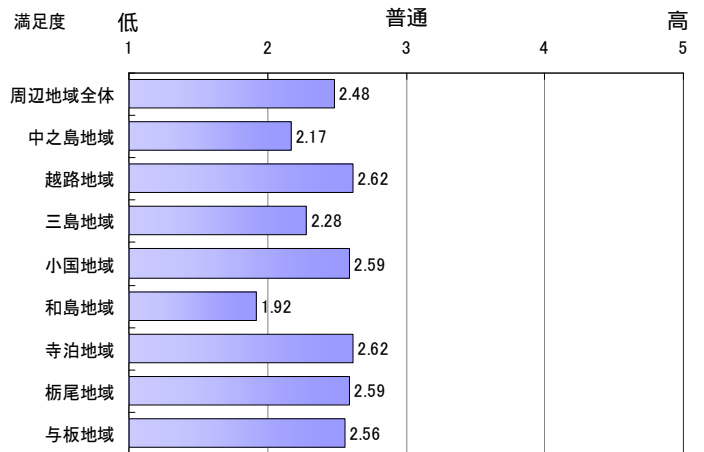


上表の鉄道は、長岡駅に直接行くことができる路線を対象としています。

【意向調査】

・意向調査による満足度では、運行間隔に対して総じて低い評価となっています。そのなかでも特に和島地域の満足度が低い結果となっています。

図 7-3 バスの運行頻度についての地域別満足度



【考え方】

・需要に応じた運行頻度を基本としますが、概ね1時間あたり1本の運行を目指します。

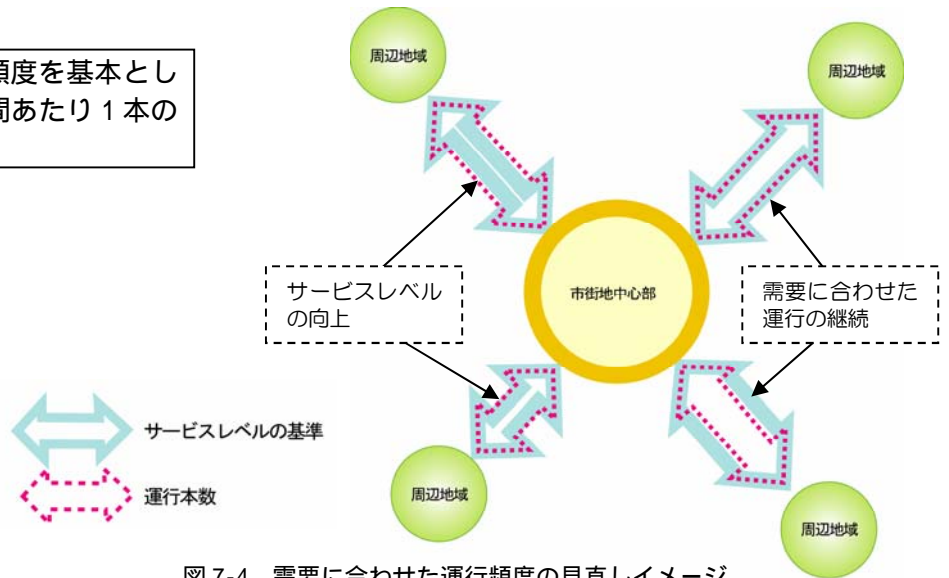


図 7-4 需要に合わせた運行頻度の見直しイメージ

現況		施策の方向
<p><b>見附市、小千谷市、越路地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通勤・通学の人動きが特に多い</li> <li>◆ バス：1時間あたり 2.8～4.5 本</li> <li>◆ 鉄道：あり</li> </ul>	<p><b>考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 需要に応じた運行頻度を基本としますが、概ね1時間あたり1本の運行を目指します。</li> </ul>	
<p><b>栃尾、中之島、三島、与板地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通勤・通学の人動きが多い</li> <li>◆ バス：1時間あたり 1.8～2.7 本</li> <li>◆ 鉄道：なし</li> </ul>		
<p><b>和島、寺泊、小国地域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通勤・通学の人動きが少ない</li> <li>◆ バス：1時間あたり和島地域 0.4 本、寺泊地域 1.0 本、小国地域 0.9 本</li> <li>◆ 鉄道：長岡への運行がない</li> </ul>		

### ③サービス水準（運行時間帯）

#### 【現況】

- ・ 帰宅に利用する 20 時以降の基幹路線の運行が限られています。
- ・ 特に、和島地域と寺泊地域は 20 時以降のバスの運行がなく、長岡駅に直接アクセスする鉄道もありません。

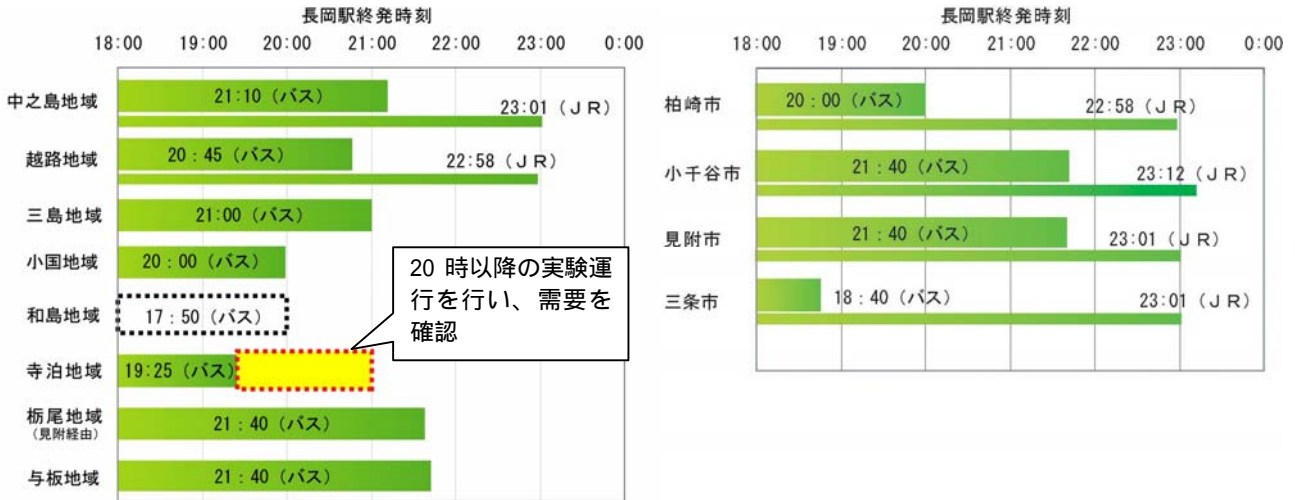


図 7-5 長岡駅発の終発時刻

表 7-1 地域別終発バス時間（長岡駅発）

	夜間運行本数(本) 20～23時	終バス時刻		到着場所	その他備考
		長岡駅発	到着		
中之島地域	2	21:10	21:35	中之島文化センター	終着は今町(21:44)
越路地域	2	20:45	21:07	越路支所前	来迎寺駅前(21:09)、終着は小千谷車庫(21:40)
三島地域	3	21:00	21:30	脇野町(終)	三島支所前(21:27)
小国地域	1	20:00	21:05	小国車庫(終)	小国支所前(21:00)
和島地域	0	17:50	18:54	小島谷駅(終)	和島支所前(18:52)
寺泊地域	0	19:25	20:33	寺泊大町	寺泊駅前(20:18)、終着は寺泊大町
栃尾地域	3	21:40	22:37	栃尾車庫前(終)	見附経由
	0	19:10	19:50	栃尾車庫前(終)	新榎木トンネル経由
与板地域	2	21:40	22:22	与板(終)	与板仲町(与板支所前)

鉄道は、長岡駅に直接行くことができる路線を対象としている。

#### 【意向調査】

- ・ 意向調査による満足度では、運行時間帯に対する満足度は総じて低い。

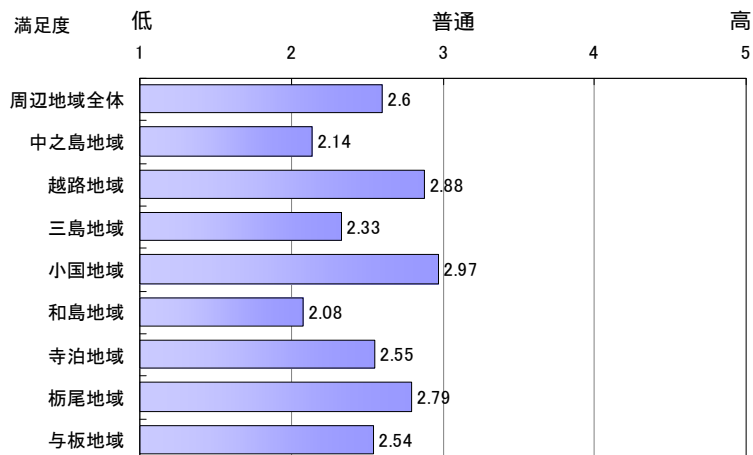


図 7-6 バスの運行時間帯についての地域別満足度

## 現況

### 見附市、小千谷市、越路地域

- ◆ 帰宅の移動が特に多い
- ◆ バス：20時～22時の運行あり
- ◆ 鉄道：長岡駅発の下り線で2～8本  
23時頃まで運行あり

### 栃尾、中之島、三島、与板地域

- ◆ 帰宅の移動が多い
- ◆ バス：21時～22時ころまでの運行あり
- ◆ 鉄道：なし

### 和島、寺泊地域、小国地域

- ◆ 帰宅の移動が少ない
- ◆ バス：寺泊地域は19時台、小国地域は20時までの運行あり  
和島地域は17時台の運行で終了

## 施策の方向

○和島地域への19時台のバス運行

○寺泊地域への20時台のバス運行

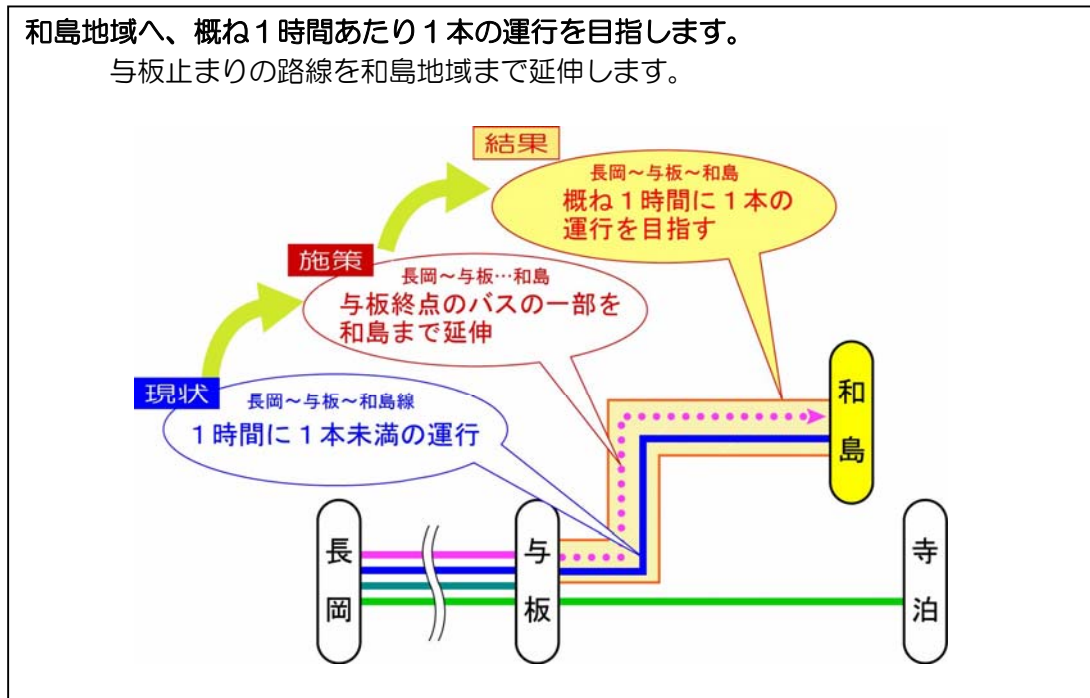
## 考え方

- ◆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します。

## (2) 具体的な施策案

社会実験を実施し、本格運行の可能性を検討します。

### ①和島地域への運行見直し



※参考：行政負担額 約1,400万円想定

和島地域へ、長岡駅発19時台の運行を確保します。  
長岡駅から19時台の新たな便を増発します。

※参考：行政負担額 約300万円想定

### ②寺泊地域への運行見直し

寺泊地域の20時以降の運行を確保します。  
20時以降の与板止まりの便を寺泊地域まで延伸します。

※参考：行政負担額 約200万円想定

## 7-2. 長岡地域での検討（市街地路線・長岡地域郊外路線）

### （1）施策の方向の検討

#### ①ネットワーク

##### 【現況】

- ・病院、学校、公共施設、商業施設等を連絡するようにネットワークが生まれ、比較的高頻度な運行がされています。
- ・中央病院の川崎地区への移転や、堺・古正寺地区の開発整備など、土地利用の変化に対応していないところがあります。

##### 【意向調査】

- ・「バスで行きたいけれど行けない場所」に、郊外の温浴施設や商業・娯楽施設をあげる人が多数いました。特に温浴施設は近年の温浴施設ブームの影響もあり、幅広い年代からの要望がありました。

図 7-7 行きたいけれど行けない場所（多い回答）

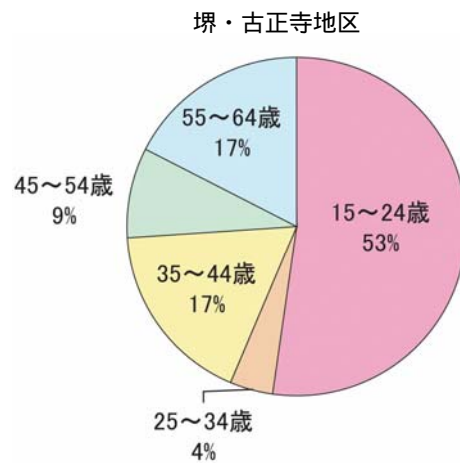
回答 1：堺・古正寺地区（N=23）

- ・ジャスコからおいしい広場方向に行くバスがなく不便。（与板地域 25～34 歳）

比較的若い年齢層が望んでいる。

##### 堺・古正寺地区

15～24歳	12
25～34歳	1
35～44歳	4
45～54歳	2
55～64歳	4



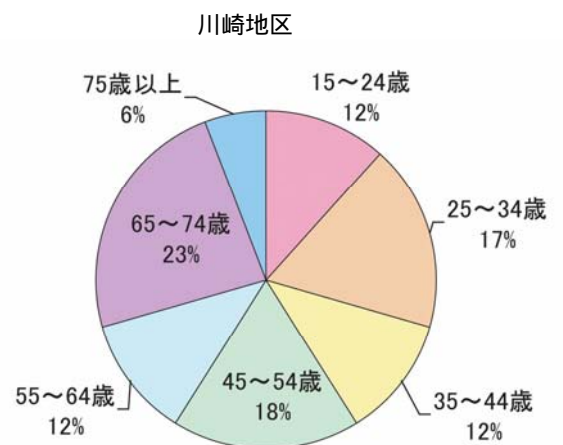
回答 2：川崎地区（N=17）

- ・「湯らいや」に行きたいが、既存の堀金のバス停から遠い。（川東地域 45～54 歳）

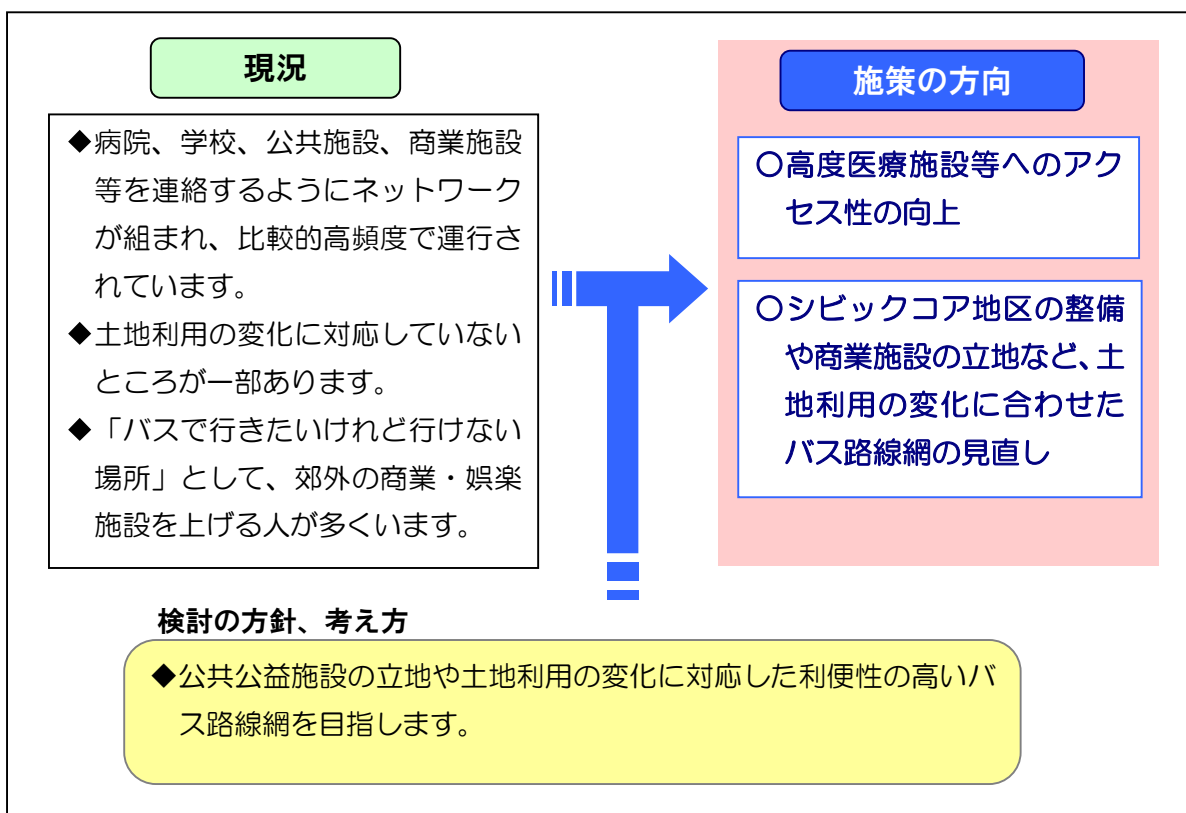
幅広い年代からの要望が多い

##### 川崎地区

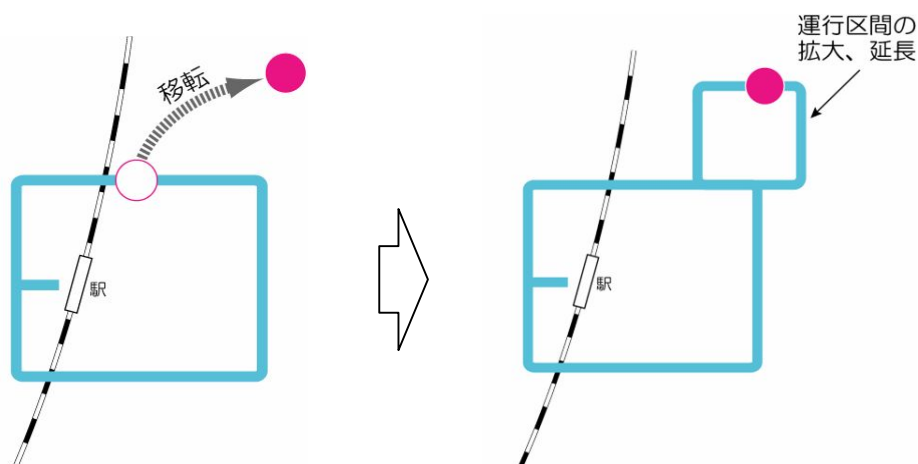
15～24歳	2
25～34歳	3
35～44歳	2
45～54歳	3
55～64歳	2
65～74歳	4
75歳以上	1



## 【土地利用の変化に対応したバス網・運行経路の見直し】

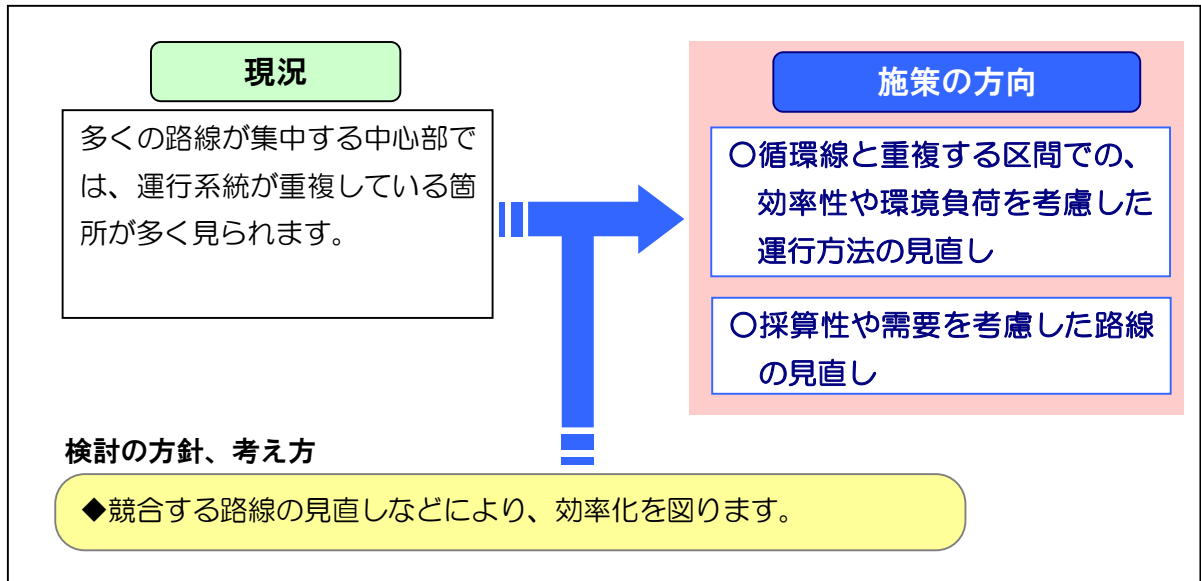


検討例：需要の高い公共施設の移転などに合わせた既存バス路線の見直しや、新設バス路線などを検討する。





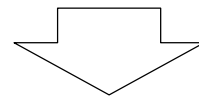
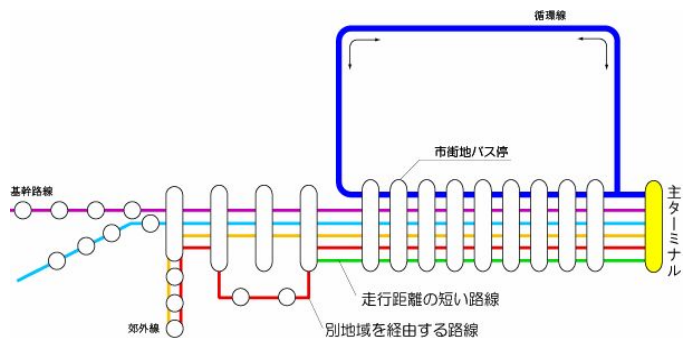
## 【重複区間の見直し】



### 路線重複区間の運行見直しの例

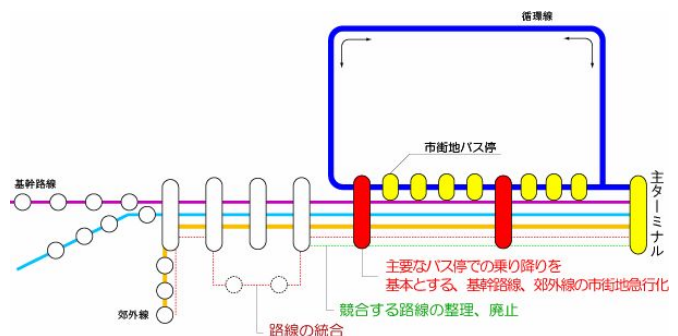
#### ■現状

市街地において、各方面からバス系統が集中している区間の運行頻度は大変高い。また、走行距離が短い路線や、迂回して合流する路線などが見られる。



#### ■見直し案の例

路線が重複する市街地や中心部においては、郊外線や基幹路線の急行運行化などによって、競合の解消や需要に合った効率的な運行を検討します。





## ②サービス水準（運行頻度）

### 【現況】

- ・高い運行頻度となっています。
- ・市街地路線の1時間あたりの運行頻度は、中央循環線 2.2 本、南循環線 1.0 本、日赤病院線 2.0 本となっています。
- ・長岡地域郊外線の1時間あたりの運行頻度は、朝夕で 0.5～4.5 本、日中：0.3～3.8 本であり、悠久山線は特に運行本数が多くなっています。

図 7-8 市街地路線、各方面市内路線における各時間帯別の運行頻度 (本/時)

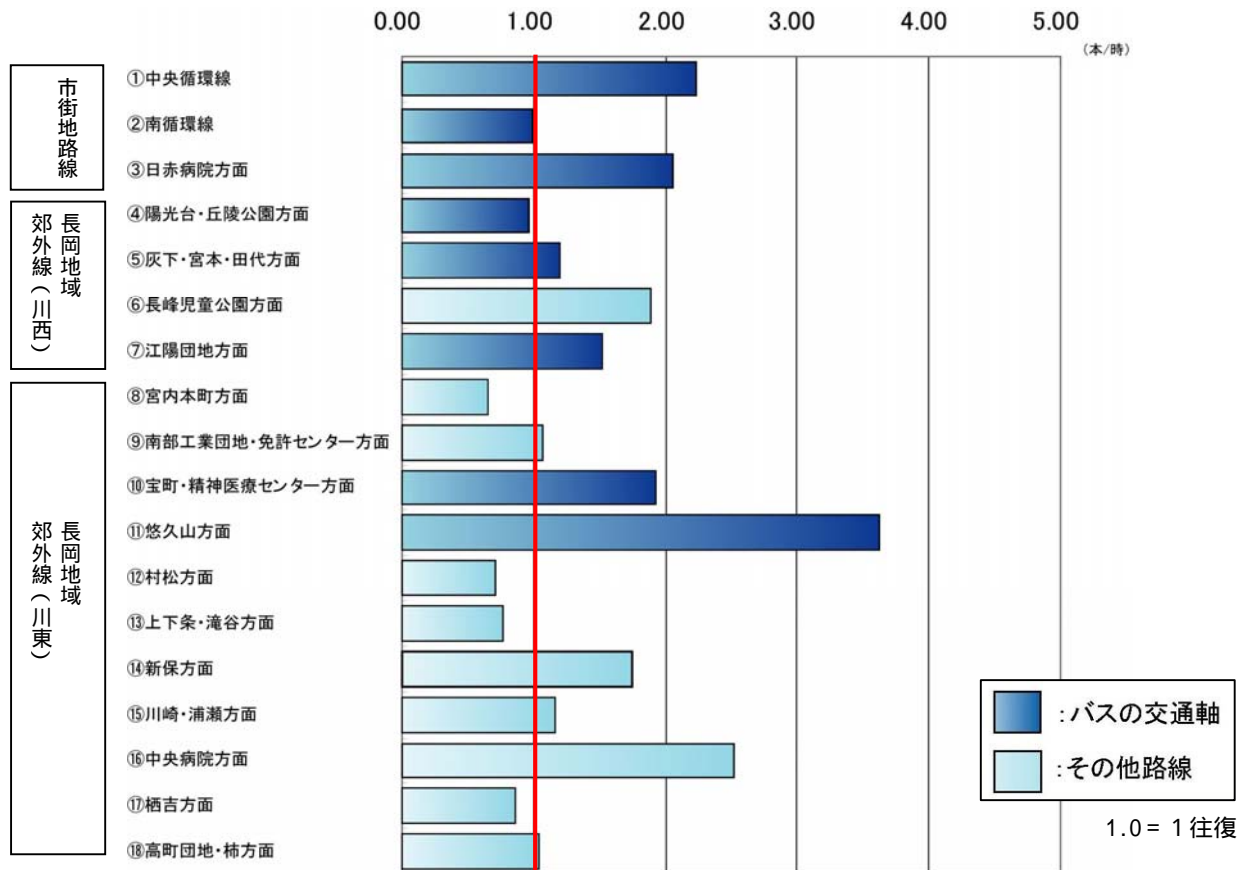
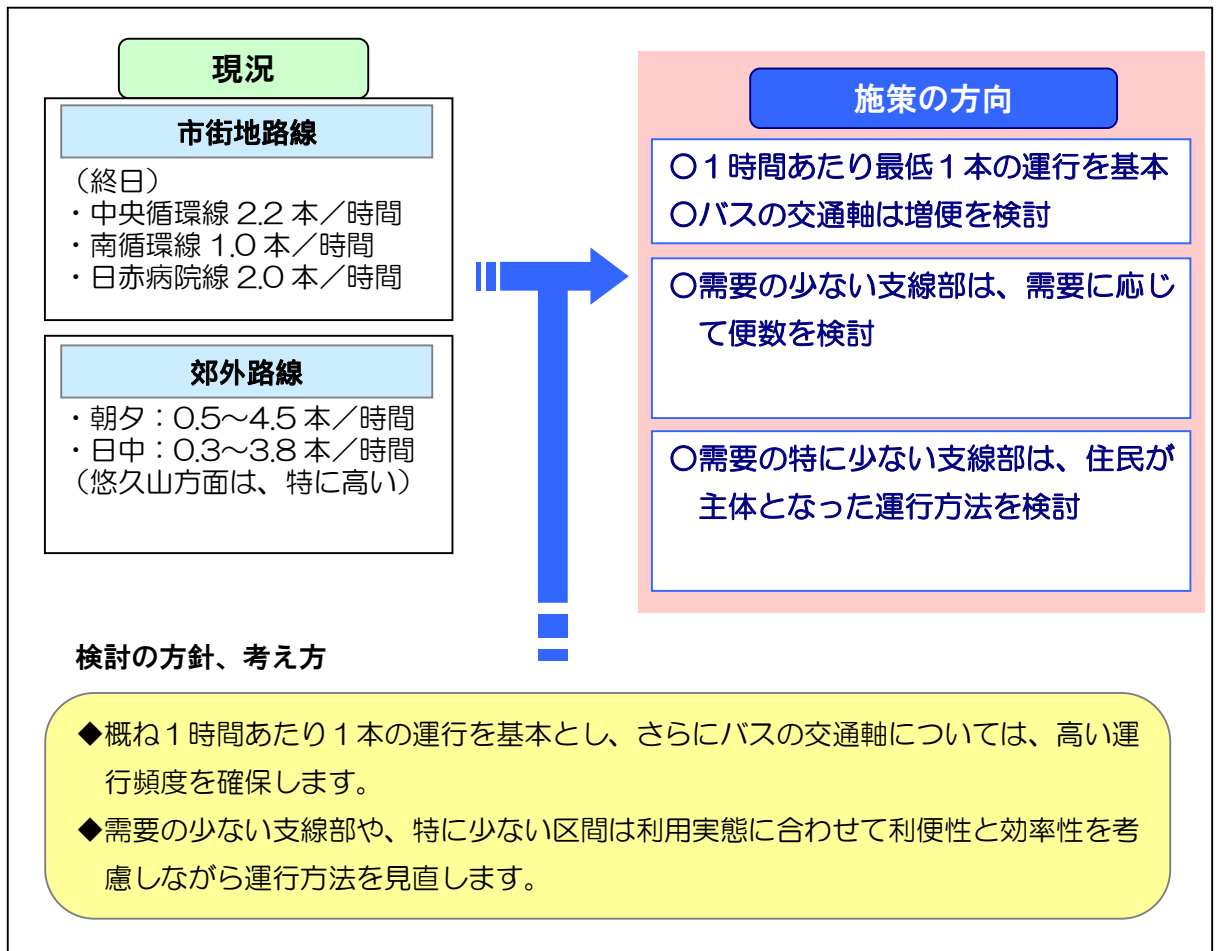


表 7-2 市街地路線、各方面市内路線における各時間帯別の運行状況

平成 20 年 4 月現在

運行方面	運行頻度(本/時)					始発時間 (起点⇒長岡駅)	終発時刻 (長岡駅⇒起点)
	起点⇄長岡駅						
	朝 始発～10時	日中 10時～16時	夕 16時～20時	夜間(最終) 20時～最終	終日		
①中央循環線	2.17	2.67	1.63	0.00	2.23	7:15	19:00
②南循環線	1.00	1.00	1.00	0.00	1.00	7:00	19:05
③日赤病院方面	1.50	2.00	2.38	2.50	2.03	6:15	20:40
④陽光台・丘陵公園方面	0.75	0.67	1.13	0.75	0.81	6:02	21:30
⑤灰下・宮本・田代方面	1.88	0.67	2.00	0.50	1.24	6:23	22:00
⑥長峰児童公園方面	2.50	2.00	2.00	0.50	1.90	7:00	21:20
⑦江陽団地方面	1.75	1.33	1.75	0.75	1.47	6:50	21:15
⑧宮内本町方面	1.00	0.50	0.50	0.50	0.60	7:45	20:50
⑨南部工業団地・免許センター方面	1.00	1.00	1.25	1.00	1.07	6:59	20:25
⑩宝町・精神医療センター方面	3.33	1.92	2.00	0.50	1.94	7:20	22:00
⑪悠久山方面	4.50	3.83	4.38	1.33	3.68	6:20	22:00
⑫村松方面	0.88	0.50	0.75	0.50	0.67	7:05	20:30
⑬上下条・滝谷方面	1.00	0.33	0.88	1.00	0.70	6:35	20:00
⑭新保方面	1.50	1.67	2.50	0.75	1.72	6:40	21:20
⑮川崎・浦瀬方面	1.38	1.17	1.38	0.50	1.23	6:55	20:40
⑯中央病院方面	3.50	2.50	2.13	1.50	2.54	7:03	20:40
⑰栖吉方面	1.00	0.83	0.63	0.50	0.79	7:20	20:00
⑱高町団地・柿方面	1.50	1.00	0.88	0.50	1.04	7:10	20:30

～ については、上見附車庫行きを含む



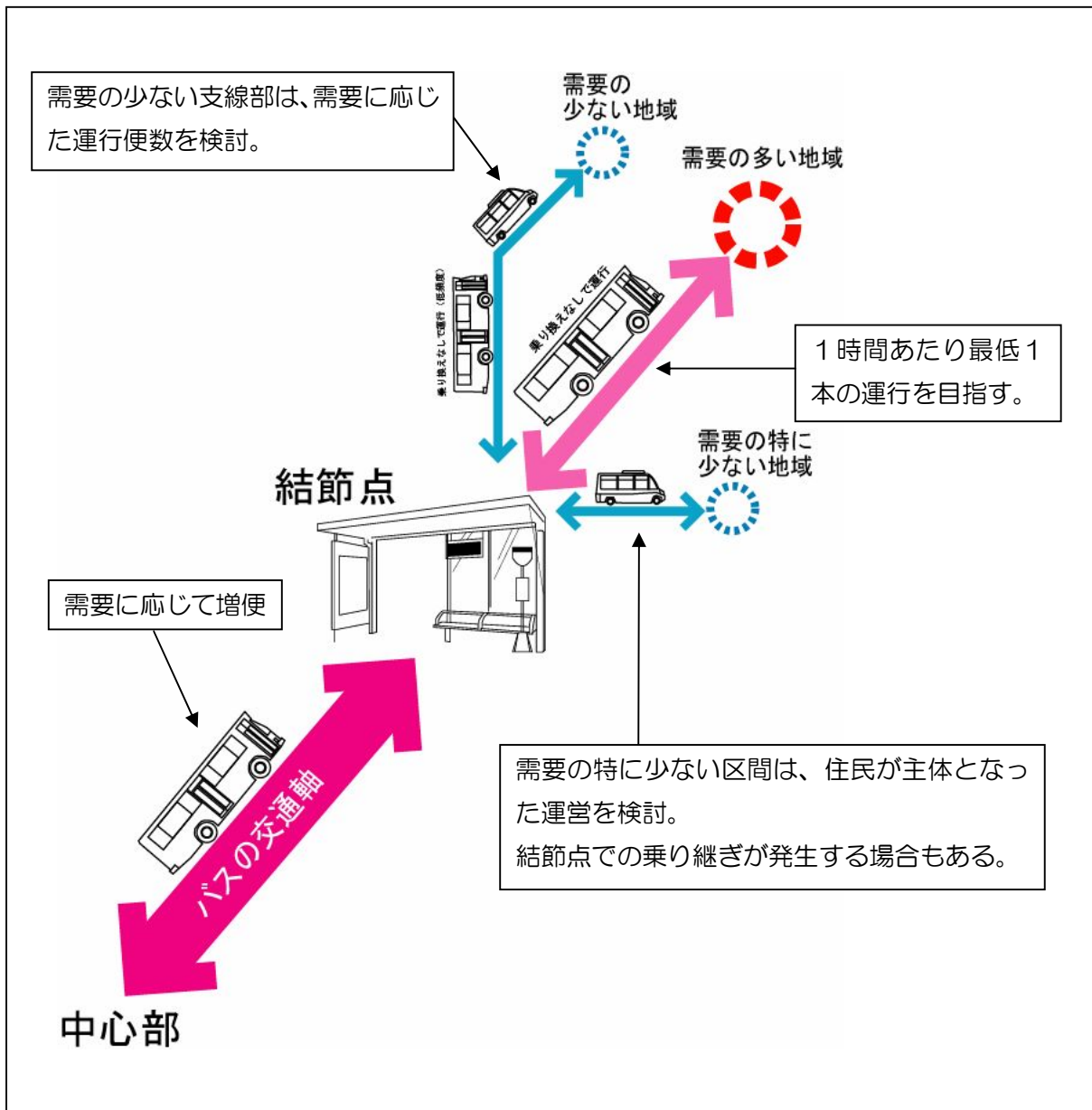


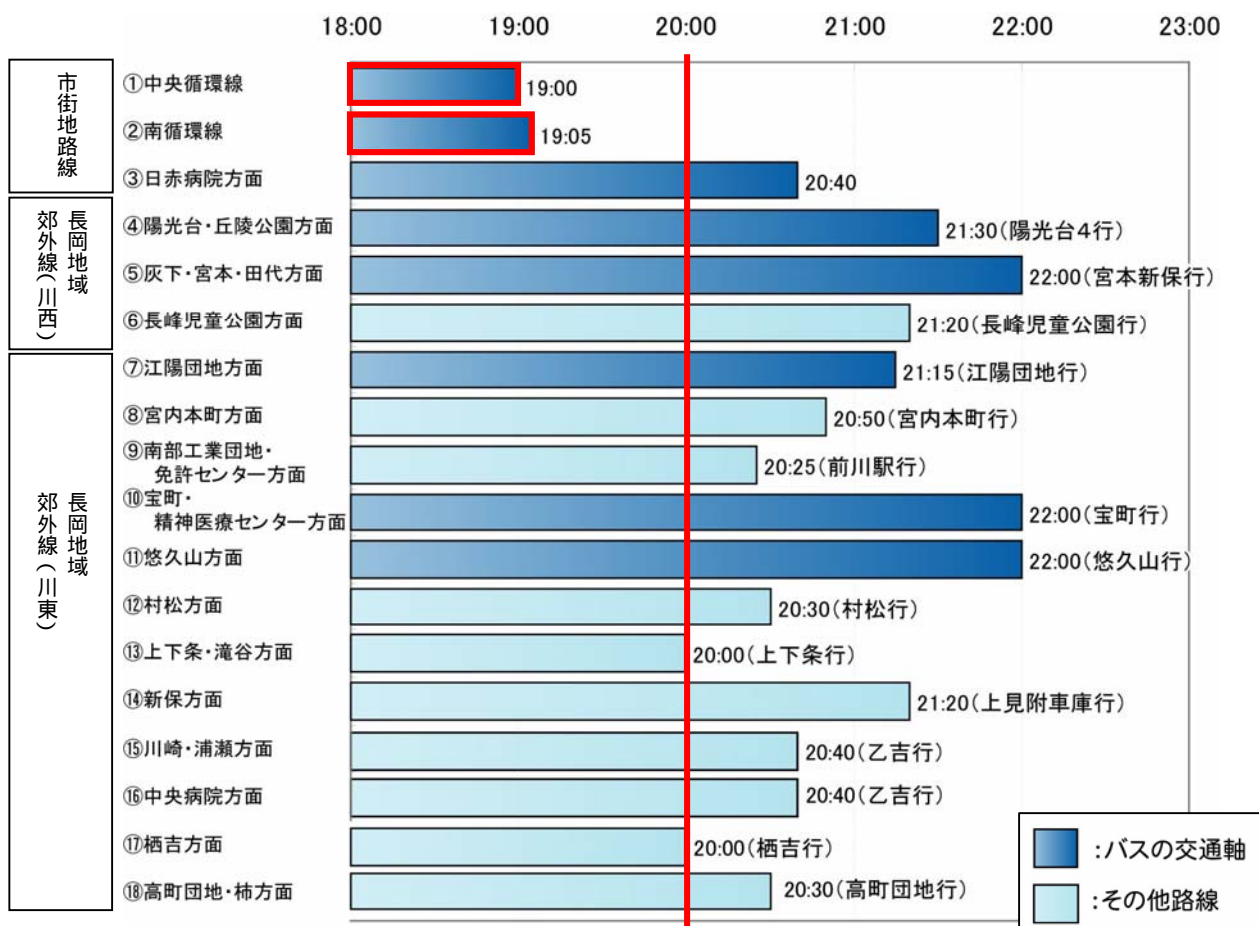
図 7-9 長岡地域郊外部の運行頻度検討イメージ

### ③サービス水準（運行時間帯）

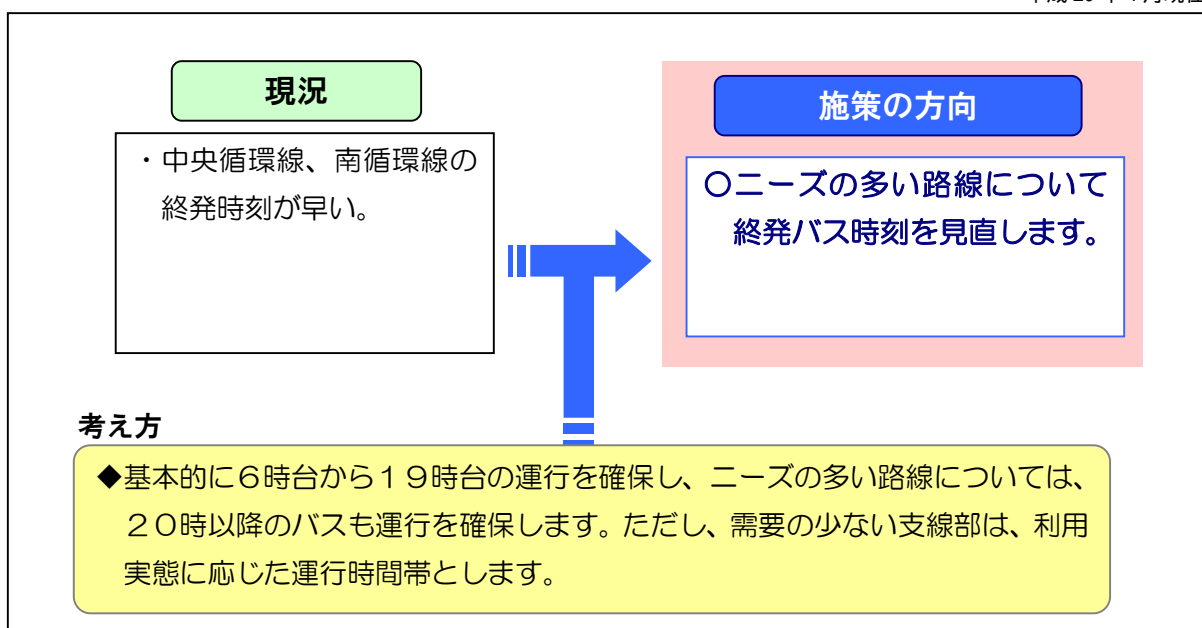
#### 【現況】

・中央循環線、南循環線のバスは、19時頃に終了します。

図 7-10 長岡駅終発時刻



平成 20 年 4 月現在



## (2) 具体的な施策案

### ①南循環線の運行見直し

高度医療施設等を結ぶ運行経路に見直します。

- ・市街地整備が進む駅東土地区画整理事業区域内を通り、中央病院、高等学校、県の出先機関などの公共施設を新たに結び運行します。
- ・現行の中央病院線のうち、重複する路線は南循環線に統合します。

帰宅時間に対応した運行とするため、始発終発時刻を見直します

- ・現行の運行時間を 7 時台～19 時台から、6 時台～20 時台に拡大します。

日中の増便など、頻度の高い運行について、可能性を検討していきます。

- ・内回り、外回りの各便数 13 便→22 便

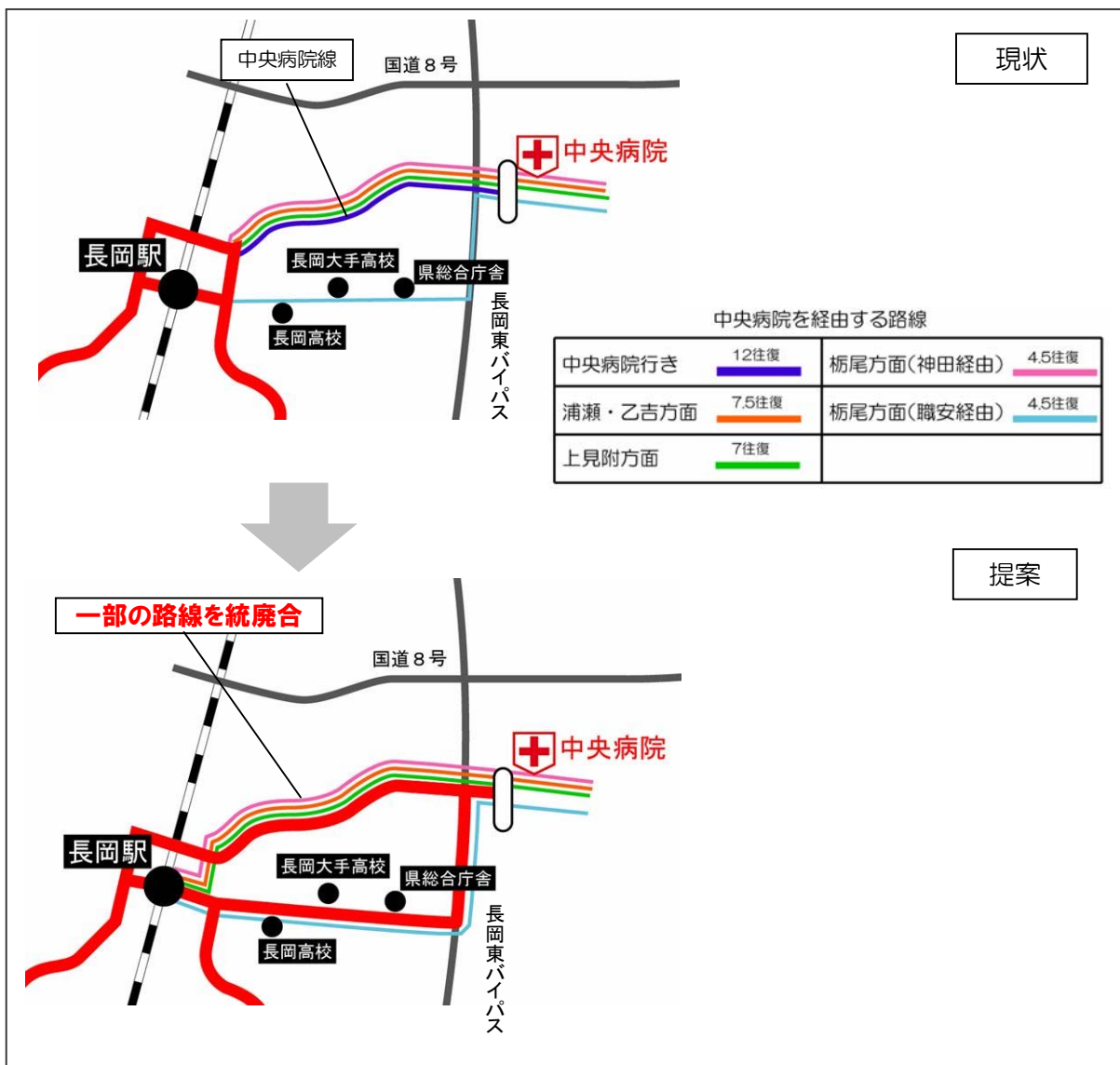


図 7-11 新南循環線の路線提案

参考1：南循環線の見直し案の比較

ケース	運行距離	所要時間	運行便数	行政負担額	備考
現行の運行	13km	60分	13便	約1,700万円	・内外回り各1台の車両による運行
ア) 運行経路のみ見直した場合	↓ 7km 増加	↓ 20分 増加	10便	約1,600万円	
イ) 運行経路・運行時間帯を見直した場合	20km	80分	12便	約2,500万円	
ウ) 運行経路・運行時間帯・運行頻度を見直した場合			22便	約7,000万円 (車両購入代金は含まない)	

表 7-3 新南循環線の路線提案

参考2：中央病院乗り入れに伴うメリット・デメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎなしで中央病院へ連絡が可能</li> <li>・新たに大手口から中央病院へ連絡が可能</li> <li>・高校や新潟県総合庁舎を経由するため、新たな通勤通学の利用が見込まれる。</li> <li>・市街地整備が進む駅東土地区画整理事業区域内を通り、新たな利用が見込まれる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間が20分延長（他の施設への連絡時間増）</li> <li>・これまでと同じ区間でも運行距離の延伸に伴い運賃が上がる区間がある。</li> <li>・行政負担額の増加</li> </ul>

②中央循環線の運行見直し

通勤に対応した運行とするため、中央循環線の始発終発時刻を見直します。

- ・運用時間を、現行の7時台～19時台から、6時台～20時台に見直します。
- ・それに伴い、運行便数も現行の28便から31便に増便します。



中央循環線  
(図はバスロケーションシステム画面から)

参考：行政負担額 約300万円想定



### ③シャトルバスの運行

長岡駅とシビックコア地区を結ぶシャトルバスを運行します。

- ・シビックコア地区の整備に合わせ、本格運行に向けて社会実験を実施します。

### ④千秋が原地区、堺・古正寺地区への運行経路見直し

土地利用の変化に合わせて、既存の柏崎、越路、小国線の一部を大手大橋経由に変更します。

- ・社会実験を実施しながら、本格運行を検討します。
- ・交通が集中している長生橋から、4車線化される大手大橋に経路を変更することによって定時性の確保も期待できます。

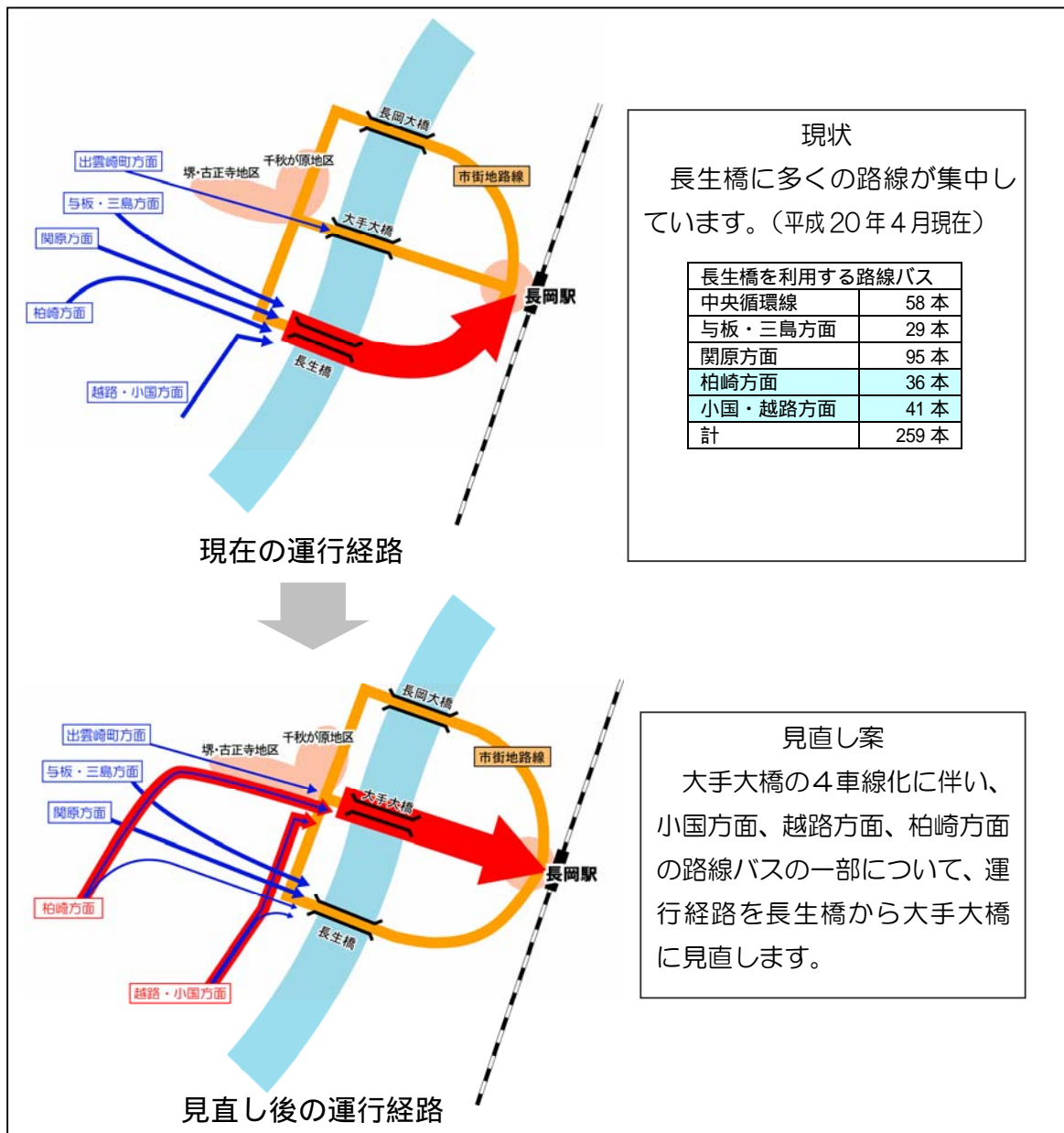


図 7-12 路線の変更提案



### ⑤川崎地区のバス停設置

土地利用の変化に合わせた停留所の設定を検討します。

- ・川崎地区の新たな土地利用に対応するため、新たにバス停を設置し利便性の向上を図ります。

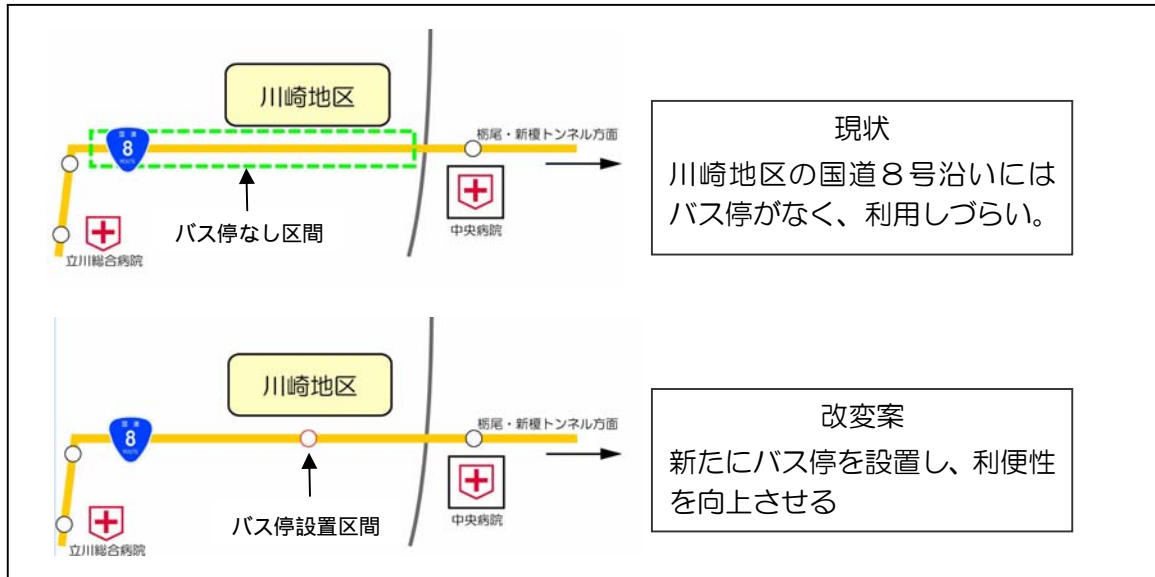


図 7-13 バス停設置の提案

### (3) 今後の検討課題

#### 新たな循環線（西・北・東循環線）の検討

- ・ 新たな路線の開設には、当該路線だけでなく、全体的な利便性や効率性、収益性の検討が必要です。
- ・ 例えば、西循環線を開設する場合、既存路線が統廃合されることにより、駅との連絡には中央循環線等の乗り継ぎが必要になります。
- ・ 新たな循環線については、このような問題点を踏まえ、全体的な効率性や利便性を考慮しながら、導入の可能性を今後個別に検討する必要があります。



図 7-14 新循環線の検討

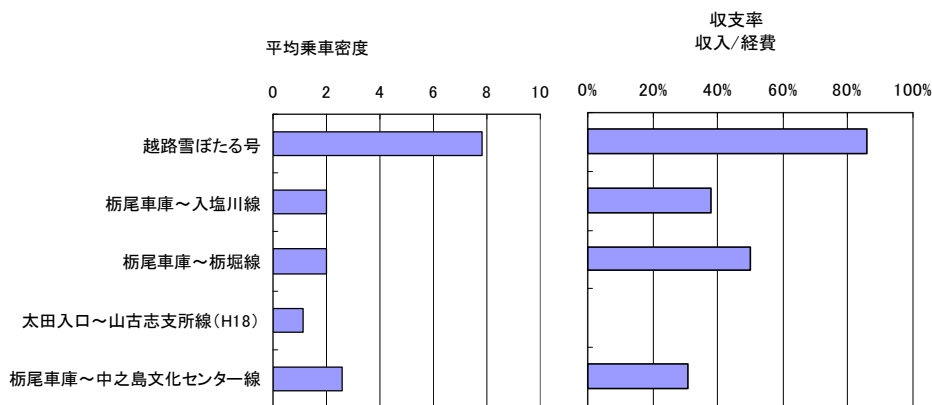
### 7-3. 周辺地域での検討

#### (1) 施策の方向の検討

##### ○運行形態の見直し

###### 【現況】

- ・ 平均乗車密度では、越路地域の雪ぼたる号が7.8人と高く、多く利用されています。
- ・ それ以外の路線の平均乗車密度は総じて低いです。
- ・ 収支の状況を見ると、越路雪ぼたる号が86%であるのに対して、他の路線は著しく低い値となっています。
- ・ 中之島地域、寺泊地域、和島地域の市街地（集落）の一部に公共交通のサービスが受けられない空白地域が存在します。



小国地域内路線は福祉バスとして無料運行されています。  
山古志地域内路線は、平成19年12月に不採算を理由に路線バスが廃止され、現在は、NPOが主体となってクローバーバスが運行されています。

図7-15 平均乗車密度、収支の状況

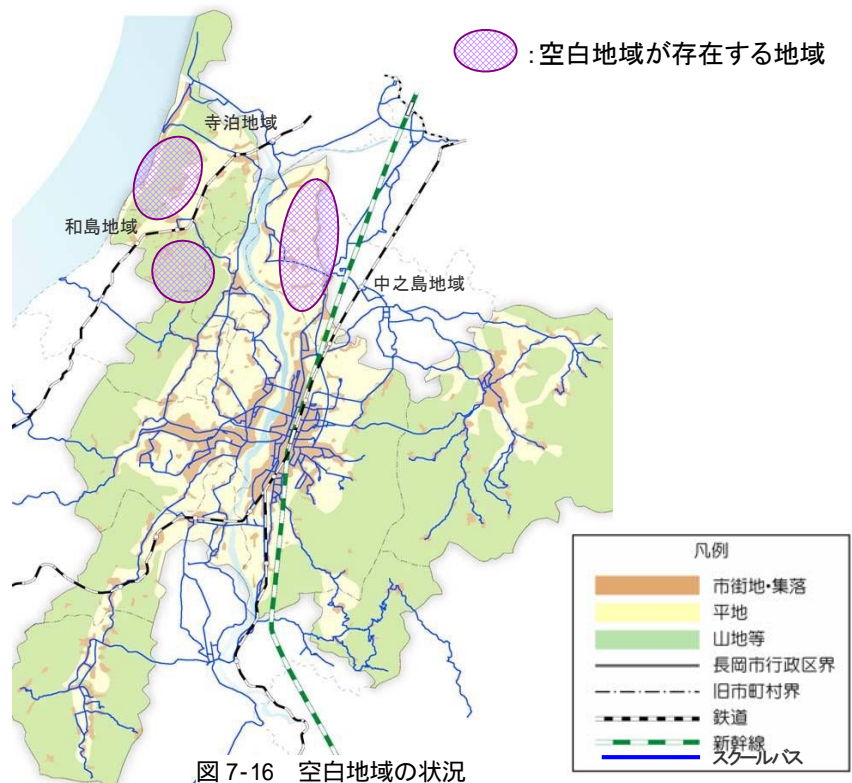


図7-16 空白地域の状況

## 現況

### 周辺地域内路線

<平均乗車密度>

- ◆越路雪ぼたる号 7.8人
- ◆栃尾車庫～入塩川線 2.0人
- ◆太田入口～山古志支所線 1.1人

### 地域相互連絡路線

<平均乗車密度>

- ◆栃尾～中之島線 2.6人

### 中之島、和島など

路線バスが存在しない公共交通の空白地域がみられる。

## 施策の方向

○一定の利用がある路線については、路線バスを維持しますが、利用実態に応じて効率化を検討

○利用が少ない路線については、住民が主体となった運営を検討

○空白地域については、住民が主体となった運営やスクールバスへの混乗を検討

## 検討の方針、考え方

- ◆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します。
- ◆利用が少ない路線や空白地域では、住民が主体となった運営を検討します。なお、住民主体の運営にあたっては、市が適切な支援を行います。
- ◆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します。

## (2) 具体的な施策案

### ①利用実態に応じた運行の効率化

一定の利用がある路線については、路線バスを維持しますが、利用実態に応じて効率化を検討します。

- ・ 日中の減便、日曜・祝日の減便、隔日運行等の効率化を図りながら、運行を維持します。

### ②住民が主体となったコミュニティバス等の運行

利用が少ない路線については、住民が主体となった運営を検討します。

- ・ NPO 等によるコミュニティバスの運行を検討します。
- ・ 住民が主体的になって取り組むことで、住民の使い易い公共交通が効率的かつ効果的に運営できます。

公共交通の空白地域においては、住民が主体となった運営や既存のスクールバスへの混乗などを検討します。

- ・ 住民主体の運営の検討にあたっては、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を基本に考えていきます。

スクールバスへの一般市民の混乗にあたっては、地域の合意形成が図られることが前提となります。

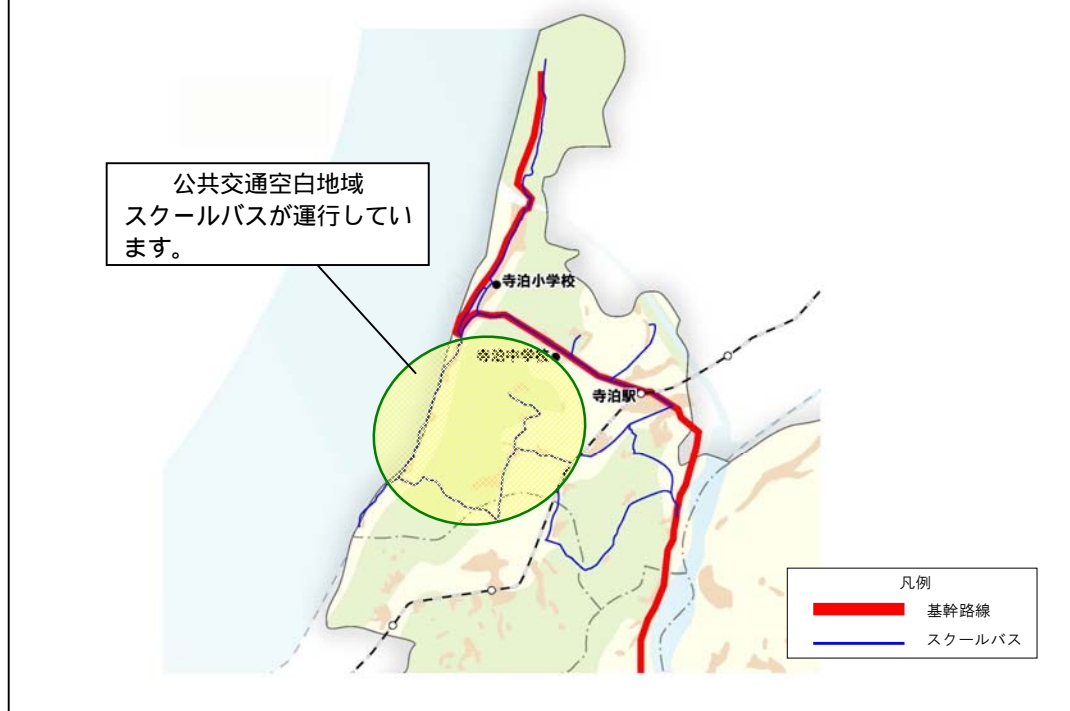


図 7-17 寺泊地区の公共交通空白地域の現状

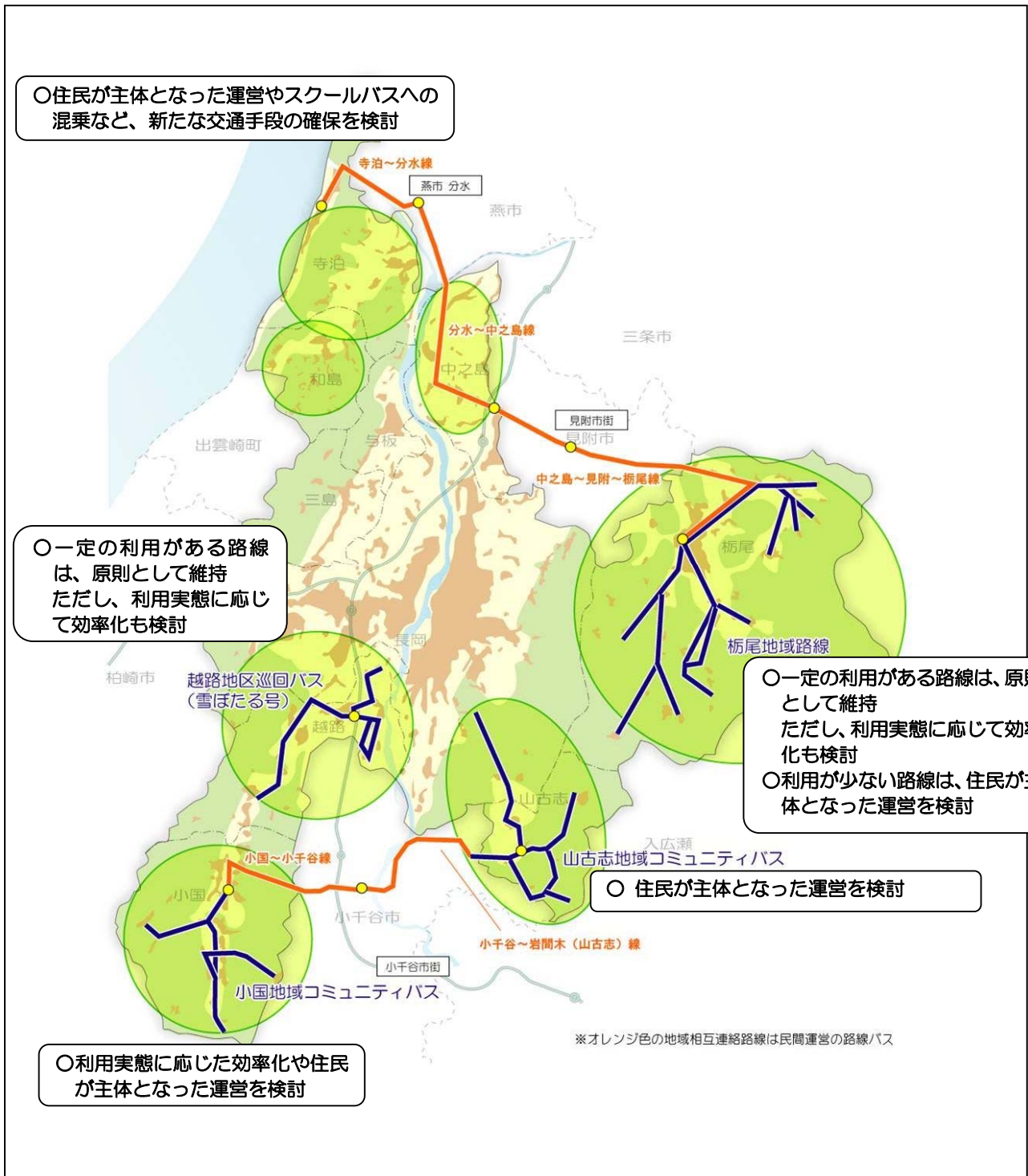


図 7-18 各地域の方針案

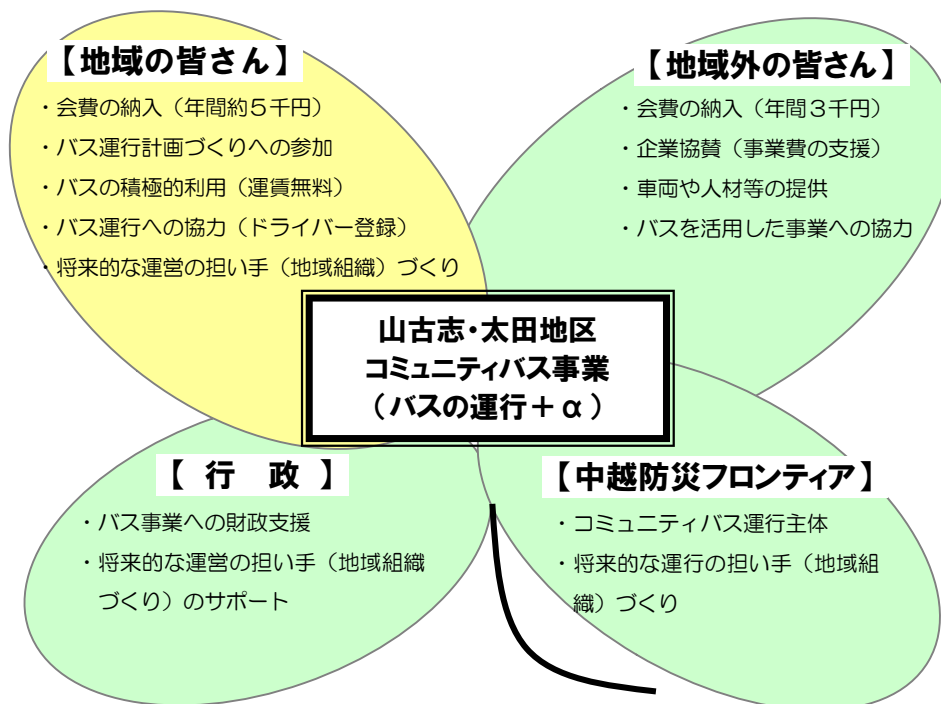


### (3) 山古志・太田地区クローバーバス

住民が主体となった運営の新しい取り組みとして、平成19年12月に路線バスが廃止された山古志・太田地区において、平成20年7月からクローバーバスを運行しています。

これは、地域の全世帯が会員となった『NPO法人中越防災フロンティア』が運営するもので、住民はNPOの会費を負担しますが、運賃は無料で乗車できるものです。

NPO法人中越防災フロンティアは今後5年間を目途にクローバーバスを運行し、その後地域住民主体の運営組織に引き継ぐ予定です。



- ・基幹バス(村松～蓬平～山古志)と山古志地域内バスに分けて運行
- ・基幹バス(村松～蓬平～山古志)は定時運行
- ・山古志地域内バスは昼間の時間を中心に利用する人の予約に応じて寄り道するデマンド方式で運行



図 7-19 バス運行イメージ (平成20年7月以降)



#### 7-4. 住民主体の運営に向けて

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、地域の状況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、地域住民が当事者として運営方法や運行計画の検討を重ねながら、経費負担も含めた収支計画を立案し、自らの責任で実施するものです。

住民主体の運営は、地域住民が直接運行する方法や運行を委託する方法など様々な方法がありますので、市は、運行事例などを収集し、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、地域住民の自己努力で公共交通を運営する形を目指しますが、現実的には需要の少ない地域において住民の努力だけで運営することは難しいと思われます。そこで、各地域における住民主体の運営に向けた検討状況を見ながら、市は適切な財政支援を検討していきます。

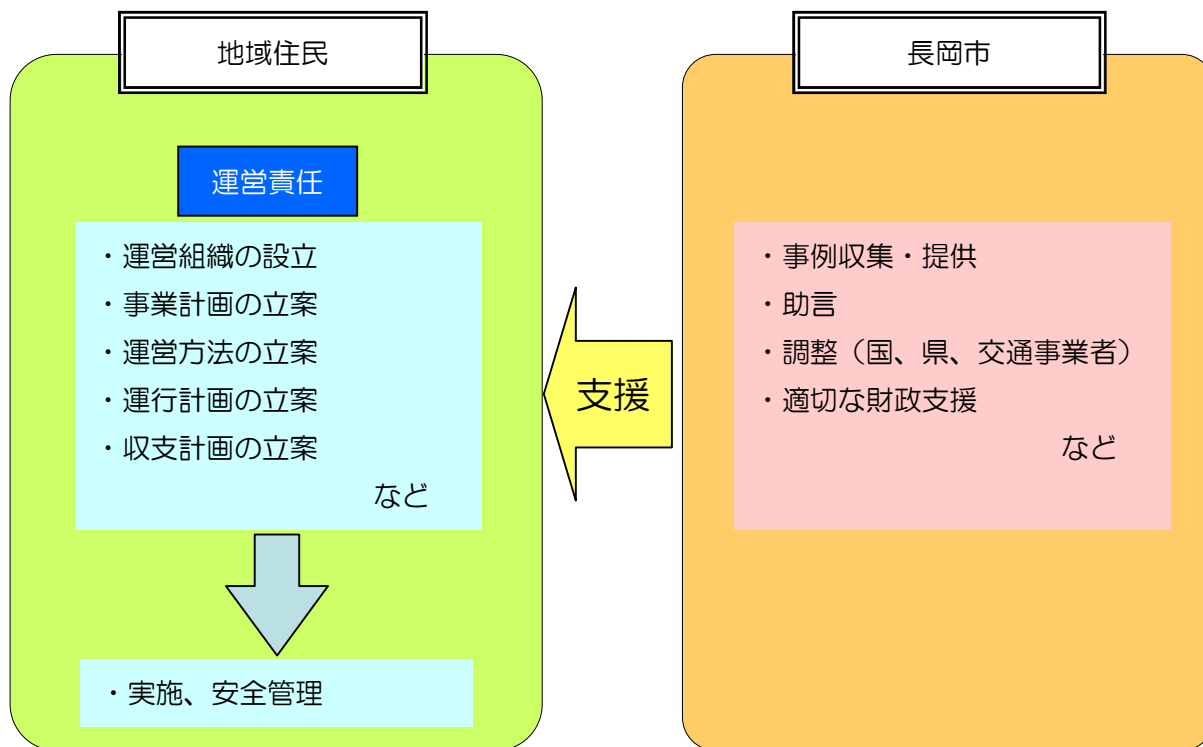


図 7-20 住民主体の運営(概念)