

長岡市地域公共交通網形成計画 【概要版】

平成 29 年 3 月

長岡市

1. はじめに

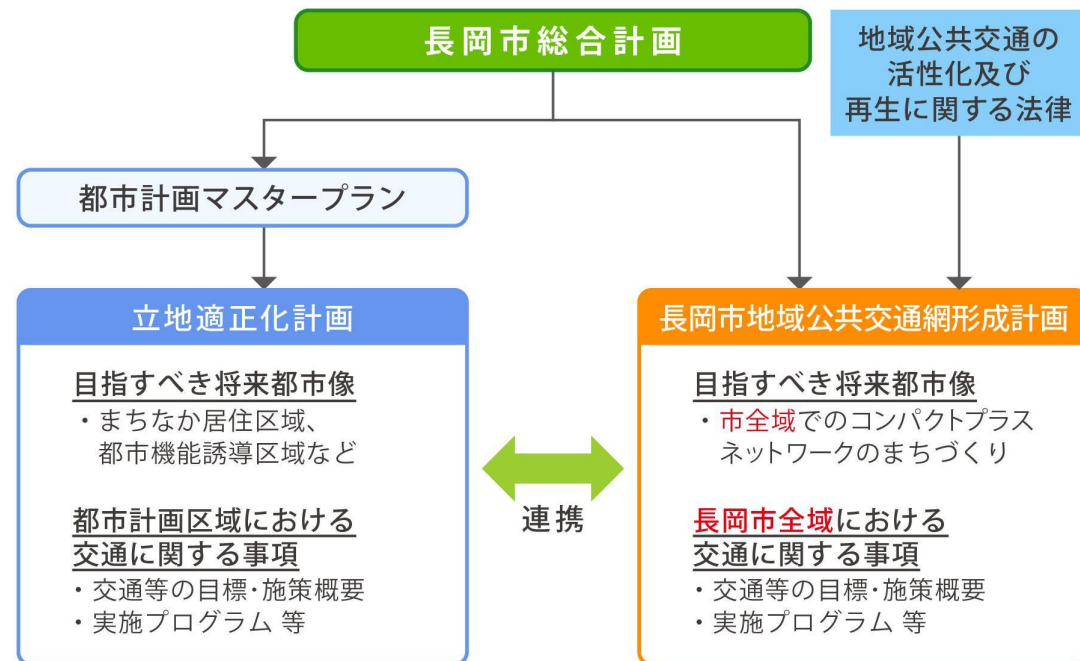
(1) 計画策定の目的

- 本市では、少子高齢化の進行、長岡東西道路の整備など道路網の変化や基幹病院である立川総合病院の移転など、公共交通およびその利用者を取り巻く環境が変化しています。また、高齢者の運転免許返納者は年々増加しており、高齢者が自ら運転しなくても良い公共交通網の形成がより一層求められます。
- そこで、これらの状況の変化を受けて、まちづくりとの連携や地域全体を対象とした面的な公共交通網の再構築を検討するため、長岡市地域公共交通網形成計画を策定するものです。

(2) 計画の位置付け

- 「長岡市地域公共交通網形成計画」は、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付けられます。
- また、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指す「立地適正化計画」と連携する計画です。

▼計画の位置付け



(3) 計画の区域および期間

- 計画の区域 : 長岡市全域
- 計画の期間 : 5年間 (H29年度～33年度)

2. 基本的な方針

【基本的な方針】①

広がった長岡市のまちづくりを支える公共交通網の構築

- 合併により広がった長岡市の一体化を促進するため、また、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを支えるために、より良い公共交通網の構築を目指します。



【基本的な方針】②

みんなが協働でまもり育てる公共交通

- 今後は、民間の交通事業者だけではなく、社会全体で公共交通を支えていくことが重要です。
- 交通事業者だけではなく、行政と市民等も合わせた三者がそれぞれ役割を果たしながら協働・連携して公共交通をまもり育てることを目指します。



▼これからの三者の役割

主体		役割
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者のニーズを踏まえ、公共性に配慮したサービスを提供する ・ 安全・安心な運行を行う ・ 採算性向上に対する不断の経営努力を惜しまない
行政		<ul style="list-style-type: none"> ・ 市全体の公共交通のあり方を検討する中心的役割を果たす ・ 公共交通基盤を大切にしたまちづくりを推進する ・ 公共交通を利用しやすい環境づくりを主導する ・ 必要な公共交通サービスを維持するための財政支援を行なう ・ 地域が運営する公共交通に関する情報提供・助言・調整に努める
市民等	地域・住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活交通を持続するために公共交通を積極的に利用する ・ 各地域に合った公共交通の計画づくりに主体的に参加する ・ 地域の公共交通を支える運営に参加・協力する ・ 公共交通利用への気運を高める
	学校	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境問題や高齢化社会への対応などの観点から公共交通利用の重要性に関する意識啓発に努める
	企業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通基盤を大切にしたまちづくりに協力する ・ 公共交通を利用しやすい環境づくりに協力する ・ 社員への公共交通利用を働きかける

3. 各交通手段の役割

- 鉄道・路線バス・タクシー等の各交通手段が、適切に役割を分担することにより、地域公共交通網の形成を図ります。
- 幹線としては、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）を基本とします。
- 幹線ではカバーしきれない地域については、路線バスおよび乗合タクシーを支線として位置付けます。
- 支線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）であって、通院や買い物など利用頻度は高くないが需要のある移動を確保し、市民の生活の質を支えるため、タクシーの活用を検討します。

▼各交通手段の役割

交通手段	位置付け			役割
	幹線	支線	その他	
新幹線	●			○県外や近隣自治体などの広域的な移動を支える役割を担います。
高速バス	●			○県外や近隣自治体などの広域的な移動を支える役割を担います。
鉄道	●			○都市間の移動および市内の地域間の移動を支える役割を担います。 ○広域的な移動を支える役割を担います。
路線バス	●	●		○長岡駅と周辺地域を結ぶ幹線的な役割や、長岡地域内および周辺地域内の移動を支える役割、周辺地域を相互に連絡する役割を担います。
乗合タクシー		●		○小規模な移動需要に対応し、地域内の移動を支える役割を担います。
タクシー			●	○小規模な移動需要に対応し、市内全域で市民の生活の質を支える移動サービスを提供します。 ○支線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）については、タクシーを活用することも検討します。
その他			●	○スクールバス、患者送迎バスなどは、特定の移動を支える役割を担います。

4. 公共交通体系概念図

【長岡市全体の目指す姿】

- 合併により広がった長岡市の一体化を促進するため、長岡駅を中心として放射状の路線網を維持し、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公共交通網を形成します。
- 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します。

【基本的方向性】

基幹路線

- 国・県の支援制度の活用と合わせて、市が適切な支援を行ない、従来型の路線バスを維持します。

鉄道

- 基幹路線と適切な役割分担を行い、公共交通網を形成します。

【長岡地域の目指す姿】

- 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公共交通を目指します。

【基本的方向性】

市街地路線／長岡地域郊外路線

- 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ないながら利便性向上に努めます。
- 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ないながら路線バスを維持します。

【周辺地域の目指す姿】

- 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します。

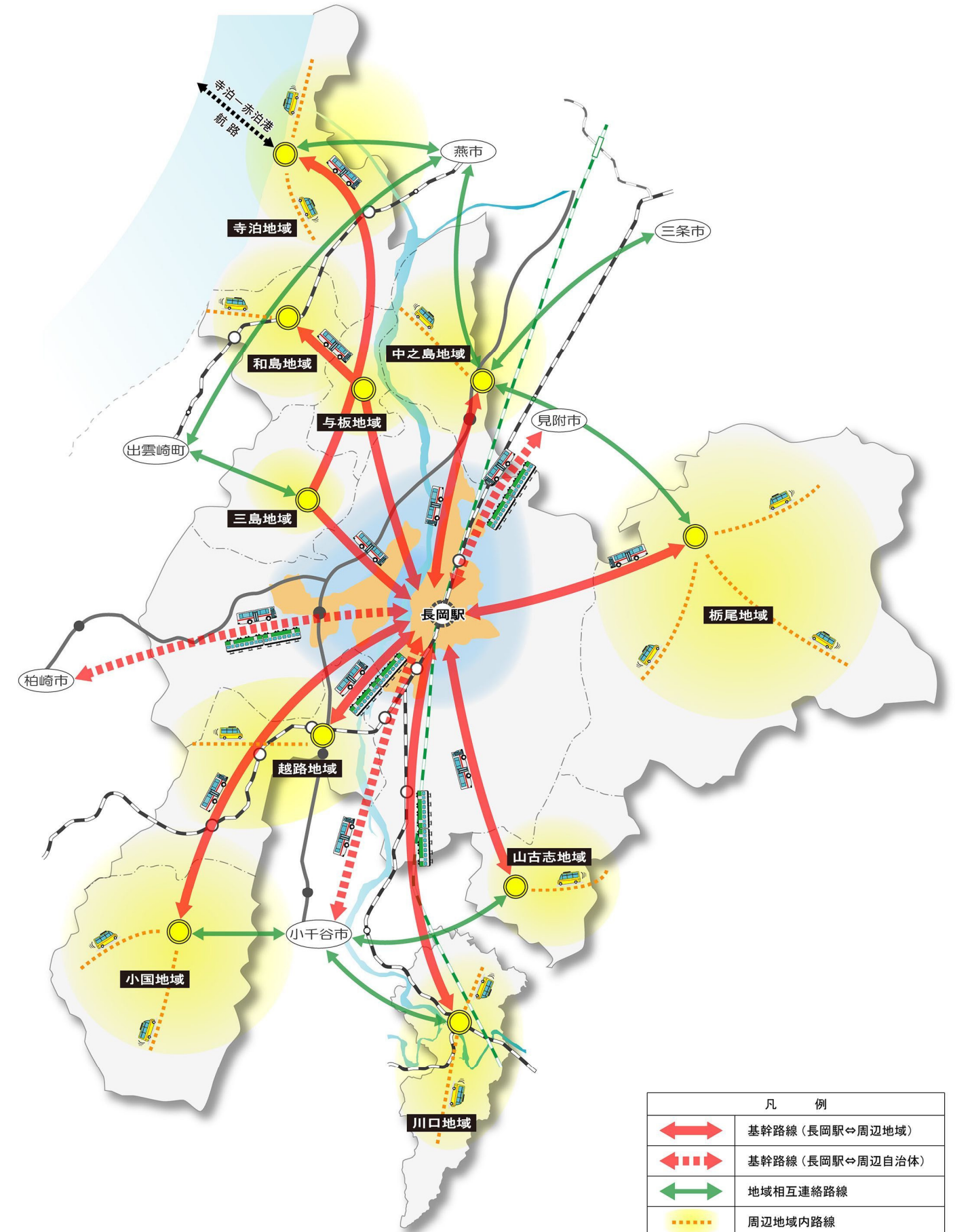
【基本的方向性】

周辺地域内路線／地域相互連絡路線

- 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な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。

タクシー

- 支線でもカバーしきれない地域（公共交通空白地）であって、通院や買い物など利用頻度は高くないが需要のある移動を確保し、市民の生活の質を支えるため、タクシーの活用を検討します。



5. 課題・目標・施策の関係

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
 立地適正化計画
 長岡市地域公共交通総合連携計画

基本的な方針 = 在るべき姿

- ① 広がった長岡市のまちづくりを支える公共交通網の構築
- ② みんなが協働でまもり育てる公共交通

課題

- 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的な運行
 - 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
- 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的な運行
 - 鉄道駅を核としたパークアンドライドの推進
- 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的な運行
- 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
- 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
- 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
- 新たに整備された道路の活用**
 - 周辺での需要が見込まれる場合における、新たに整備された道路を活かした公共交通の検討
- 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

目標

- [ネットワーク] 既存の骨格を基本とした公共交通網の形成**
 - 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形成します。
 - 指標①-1:市民1人あたり月間公共交通利用回数(回/月・人)**
- [サービス水準] 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供【シビルミナムの確保】**
 - 自動車を運転できない高校生や高齢者が高校や病院へ移動できる運行サービスを目指します。
 - 【機能別の特性を考慮した適切な運行サービスの提供】**
 - 各交通手段との役割分担を踏まえながら、路線の機能別の特性を考慮した適切なバスの運行サービスを提供します。
 - 指標②-1:公共交通分担率(通勤・通学、買い物、通院)(%)**
 - 指標②-2:パークアンドライド用駐車場の整備割合(%)**
- [運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現**
 - 路線バスの継続が困難な場合、地域特性に応じた住民主体となった運行を検討します。
 - 指標③-1:公共交通(バス停・鉄道駅等)の人口カバー率(%)**
- [活性化] まちづくりと一体となった公共交通の利用促進**
 - 関連計画を踏まえて、まちづくりと一体となった公共交通を目指します。
 - 指標④-1:居住誘導区域内のバス系統数**
 - 指標④-2:観光入り込み客数**
- [持続可能な仕組み] 市民協働でまもり育てる仕組みの導入**
 - 市民等、交通事業者、行政が協働で公共交通をまもり育て、過度な補助金に頼らない仕組みを導入します。
 - 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(%)**
 - 指標⑤-2:地域検討部会の開催回数**
- [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現**
 - 高齢者を含めた誰もが使いやすく、普段から公共交通を利用しない人でもわかりやすい公共交通を目指します。
 - 悪天候によって公共交通に運行の遅れや運休が生じた場合は、速やかに利用者へ情報を伝達します。
 - 指標⑥-1:公共交通に対する満足度(運行全体)**
 - 指標⑥-2:公共交通を月に1回以上利用する人の割合**
 - 指標⑥-3:ながおかバス i のアクセス数(件/月)**
 - 指標⑥-4:低床バスの導入率(%)**

施策

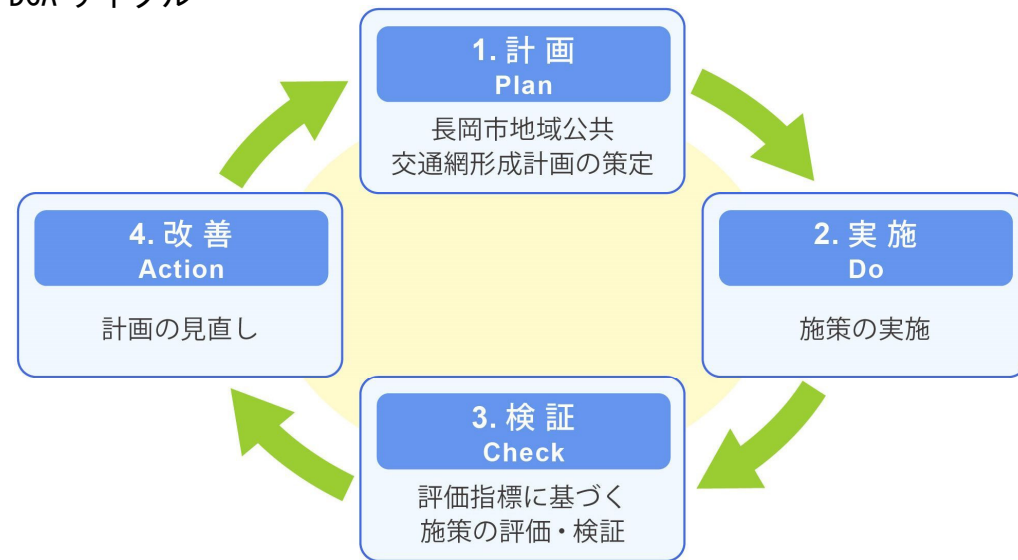
- 基幹路線の検討**
【事業】①-1 基幹路線のサービスレベル向上検討
- 市街地路線・長岡地域郊外路線の検討**
【事業】②-1 市街地路線のニーズに対応した運行検討
- 地域相互連絡路線の検討**
【事業】③-1 近隣自治体への移動需要に合わせた運行検討
- 自家用車から公共交通への乗り換え利便性向上**
【事業】④-1 パークアンドライド用駐車場の整備
- 公共交通空白地における公共交通の確保**
【事業】⑤-1 地域特性に応じた運行検討
- 施設立地や道路網の変化に対応した公共交通のサービス提供**
【事業】⑥-1 施設立地や道路網の変化に対応した運行経路検討
- 三者(市民等・交通事業者・行政)による協働・連携の推進**
【事業】⑦-1 公共交通についての話し合いの場の形成
- 意識啓発活動の推進**
【事業】⑧-1 モビリティマネジメントの推進
- わかりやすい情報提供**
【事業】⑨-1 バスロケーションシステムのエリア拡大検討
【事業】⑨-2 バス位置表示モニターの設定および情報内容の充実化検討
【事業】⑨-3 わかりやすい公共交通マップの作成
- 車両のバリアフリー化**
【事業】⑩-1 低床バスの導入
- 天候の影響を受けにくい公共交通の運行**
【事業】⑪-1 冬タイヤの導入検討
【事業】⑪-2 悪天候時の情報提供の充実化
- 多様な料金施策の実施**
【事業】⑫-1 乗り換え時、休日時の割引サービスの導入検討
- バス待ち環境の改善**
【事業】⑬-1 バス停上屋の整備
- ICカードの導入検討**
【事業】⑭-1 ICカードの導入検討

6. 計画の達成状況の評価

(1) PDCA サイクルによる施策・事業の推進

- PDCA サイクルにより、効果を検証しながら施策・事業を推進していくとともに、必要に応じて網形成計画の見直しを行います。
- 長岡市地域公共交通協議会がPDCA サイクルを実行するものとします。この際、市民、交通事業者および行政等が一体となって進めるとともに、施策・事業の実施状況や検証結果等についての情報を共有します。

▼PDCA サイクル



(2) 評価指標と目標値の設定

①検証 (Check) および改善 (Action) の時期

- 基本的に計画期間最終年度（平成33年度）を検証 (Check) および改善 (Action) の時期とします。
- ただし、アンケート調査等を伴わない指標については、毎年算出し、目標達成に向けた確認を行うものとします。
- また、事業の実施状況を適切に管理します。

②評価指標と目標値の設定

- 設定した目標ごとに、評価指標を設定します。
- 本計画における評価指標は、右表に示す12指標とします。

▼評価指標と目標値

目標	評価指標	目標値
① [ネットワーク] 既存の骨格を基本とした公共交通網の形成	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】 ○現況 (平成26年度) : 1.9回/月・人 →目標値 (平成33年度) : 2.0回/月・人 【鉄道】 ○現況 (平成26年度) : 1.6回/月・人 →目標値 (平成33年度) : 1.7回/月・人
	② [サービス水準] 利便性と効率性を踏まえた運行サービスの提供	②-1 公共交通分担率 (通勤・通学、買い物、通院) (%)
②-2 パークアンドライド用駐車場の整備割合 (%)		○現況 (平成28年度) : 57.1% (14駅の内8駅に整備) →目標値 (平成33年度) : 100% (全14駅に整備)
③ [運営主体] 地域特性に応じた公共交通の実現	③-1 公共交通 (バス停・鉄道駅等) の人口カバー率 (%)	○現況 (平成28年度) : 94.7% →目標値 (平成33年度) : 現況よりも上昇
④ [活性化] まちづくりと一体となった公共交通の利用促進	④-1 まちなか居住区域内のバス系統数	○現況 (平成28年度) から目標年 (平成33年度) にかけて横ばいもしくは増加
	④-2 観光入り込み客数	○現況 (平成27年) : 772万人 →目標値 (平成32年) : 805万人 (+4.2%)
⑤ [持続可能な仕組み] 市民協働でまもり育てる仕組みの導入	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 (%)	○現況 (平成27年度) : 50% →目標値 (平成33年度) : 100%
	⑤-2 地域検討部会の開催回数	○各地域について、目標年 (平成33年度) まで、毎年1回以上開催
⑥ [使いやすさ] 誰もが使いやすく、わかりやすい公共交通の実現	⑥-1 公共交通に対する満足度 (運行全体)	○現況 (平成28年度) : 21% →目標値 (平成33年度) : 現況よりも上昇
	⑥-2 公共交通を月に1回以上利用する人の割合	○現況 (平成28年度) : 39% →目標値 (平成33年度) : 現況よりも上昇
	⑥-3 ながおかバス i のアクセス数 (件/月)	○現況 (平成27年度) : 約99,700件/月 →目標値 (平成33年度) : 現況よりも上昇
	⑥-4 低床バスの導入率 (%)	○現況 (平成28年度) : 37.1% (178台の内66台) →目標値 (平成33年度) : 4割

長岡市地域公共交通網形成計画【概要版】

平成 29 年 3 月

発行 長岡市

住所：〒940-8501 新潟県長岡市大手通 1 丁目 4 番地 10

電話：0258-35-1122（代表）

編集 長岡市 都市整備部 交通政策課