

長岡市総合交通戦略

【概要版】

平成 29 年 3 月 策定

令和 4 年 2 月 改定

長岡市

1. はじめに

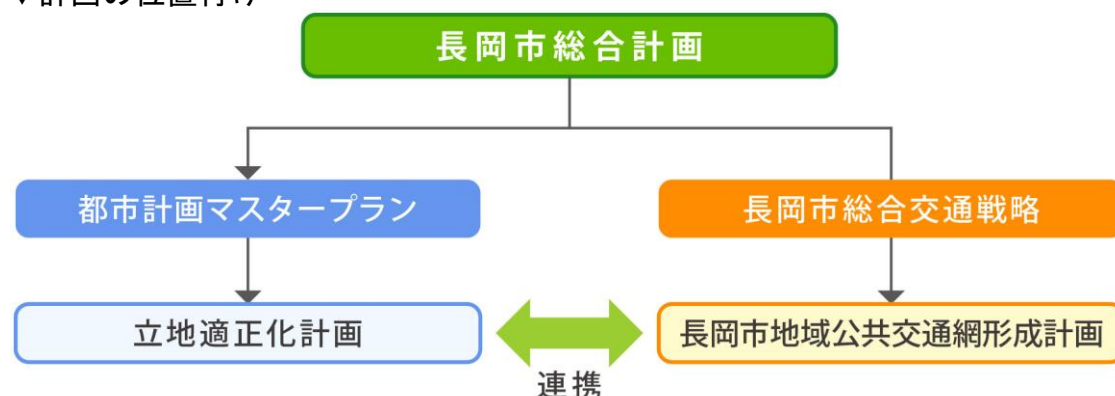
(1) 計画策定の目的

- 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、**交通を取り巻く環境が変化**しています。
- そこで、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、**交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るために、長岡市総合交通戦略を策定**するものです。

(2) 計画の位置付け

- 「長岡市総合交通戦略」は、長岡市総合計画を踏まえた**交通のマスタープラン**として位置付けられます。

▼計画の位置付け



▼各種計画における地域公共交通に求められる役割

計画	求められる役割
長岡市総合計画	○都心地区へのアクセスのほか、市内の地域間や周辺自治体とのアクセスにすぐれた、市域全体を見据えた「ネットワーク」を構築する役割。 ○「コンパクトなまちづくり」と一体となって、持続可能なまちづくりを推進する役割。
立地適正化計画	○「コンパクトなまちづくり※」との連携。

※立地適正化計画では、居住誘導を図り都市機能を集約するため、施策を実施。

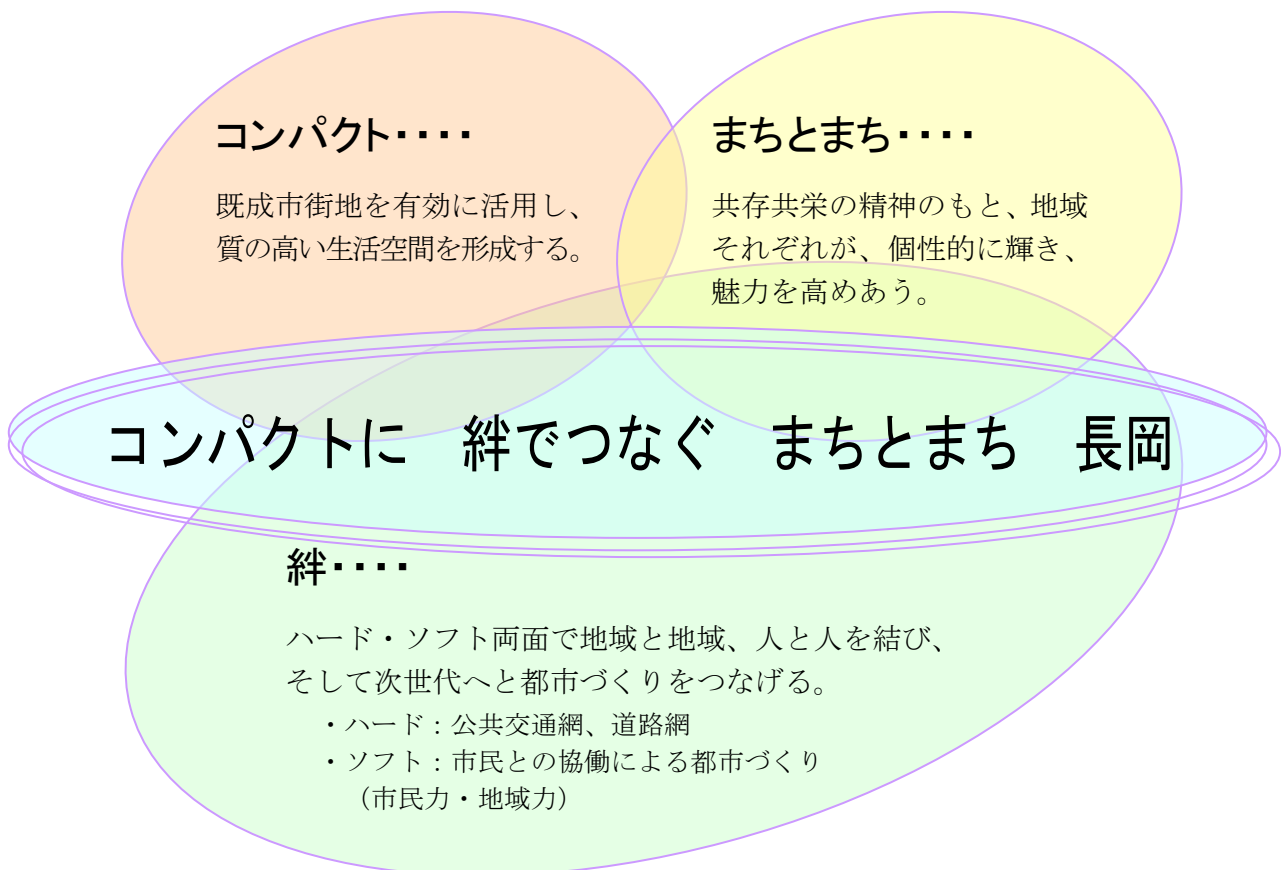
(3) 計画の区域および期間

- 計画の区域 : 長岡市全域
- 計画の期間 : 7年間 (H29年度～令和5年度)

2. まちづくりの方針

■長岡市都市マスタープランの将来都市像「コンパクトに 絆でつなぐまちとまち長岡」を実現するため、道路網や公共交通網をはじめとする交通体系を整備することで、現在の**拡散傾向にある都市構造から多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換**を図り、急激な人口減少と高齢化に伴う課題に対応します。

▼将来都市像

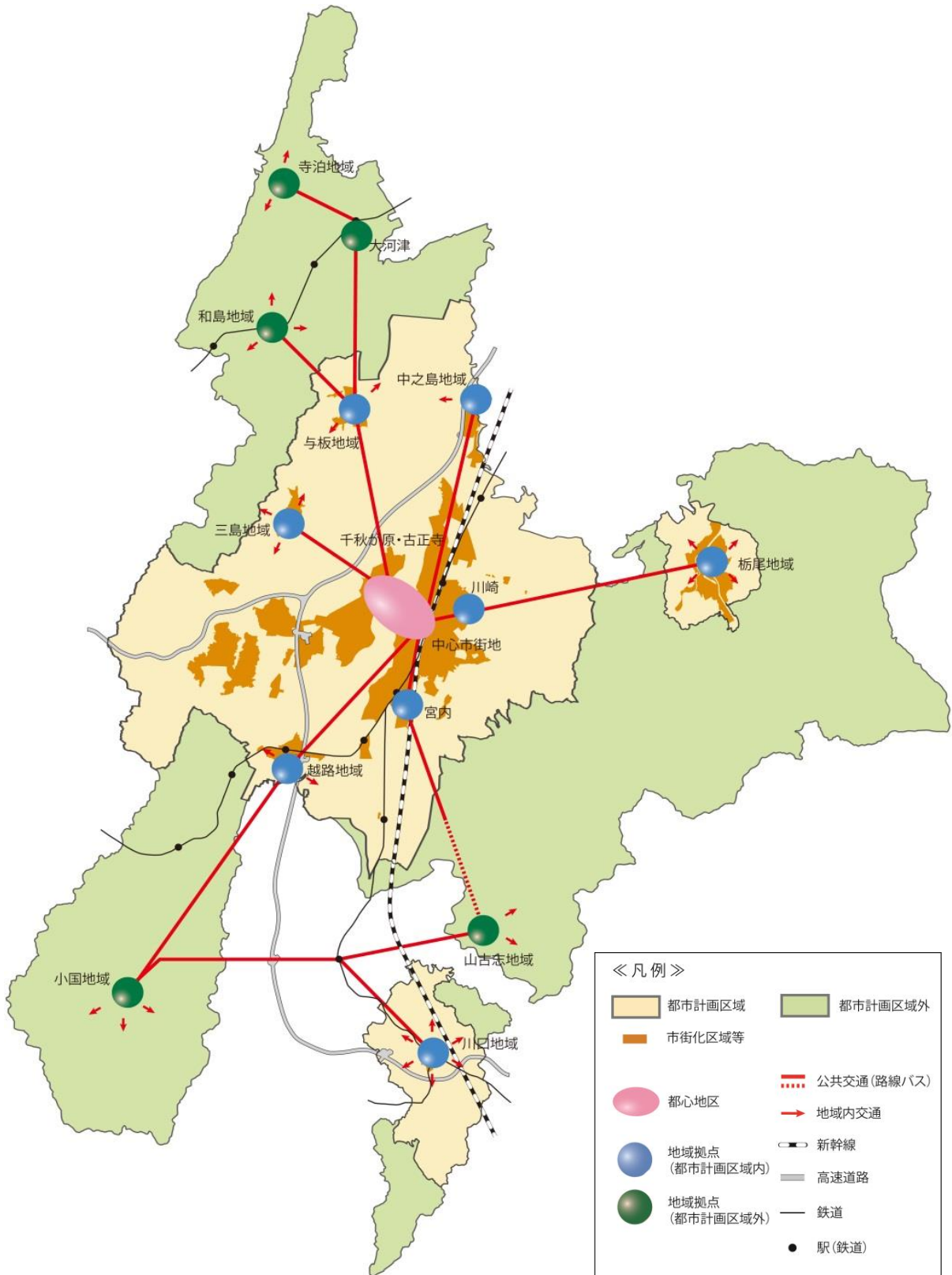


出典：長岡市都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）

▼将来都市像の実現に向けた都市づくりの“3つのポイント”

- ① 都市の活力を生み出し、地域生活を支える「都心地区」及び「地域拠点」を形成し、相互を円滑で便利な幹線道路及び公共交通網で結ぶ
- ② 市街地を適正な規模にとどめ、既成市街地を有効に活用し、人口密度を維持する
- ③ 環境への負荷を軽減するとともに、市民が安全に安心して暮らせる生活空間を創る

▼将来都市構造イメージ



出典：長岡市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

▼まちづくりにおける交通体系整備の効果

人口の流出と都市機能の拡散を防ぎ、
都心地区の求心性向上に資する交通体系を構築



賑わいを取り戻しまちの質的向上を図る 中心市街地の形成に寄与



持続可能な都市づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティの形成）



交通結節点の整備など交通関連施策の実施



まちづくりへの波及
（都心地区、市域全体や他の拠点に伝播し、魅力的、
持続的まちづくりにつながる）

▼拡散型から多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換イメージ

【現在】 全面的な市街化の進行

- ・市街地が全体的に拡散
- ・自動車利用が拡大し、大規模商業施設等の郊外立地、自動車依存型の都市構造が促進
- ・寺泊地域等都市計画区域外から自動車による施設利用への依存
- ・都心地区のにぎわい低下



【放置した場合】

- ・都心部の人口が周辺に流出、市街地が全体的に低密度化
- ・都市計画区域外においても無秩序な土地利用の発生（都心地区から郊外への流出）
- ・寺泊地域等都市計画区域外からの通院や買い物は、自動車アクセスの良い郊外施設利用の依存拡大
- ・都心地区のにぎわい低下

【望ましい姿】

- ・公共交通沿いに拠点を集約
- ・都市計画区域外と各拠点・都心地区の交通便利性強化
- ・都心地区への流入促進、にぎわいにより、まちの質的向上
- ・公共交通ネットワークの強化による事故リスクの低減
- ・中心部への自動車流入の抑制（渋滞緩和・事故減少）

**まちの質的低下を招く恐れのある人口の流出と都市機能の拡散を防ぎ、
都心地区の求心性向上に資する交通体系の構築が急務**

3. 基本的な方針

【基本的な方針】①

広くな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**広くな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

4. 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、小規模輸送モード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。

5. 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（バス）

- 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。

小規模輸送モード

- 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、タクシーなどの小規模輸送モードの活用を検討します。



JR前川駅・寺泊駅の主要交通

前川駅、寺泊駅ともに、長岡市中心部を結ぶ主要交通は路線バスである。
 両路線とも、ピーク時には1時間に3本以上の運行本数が確保されている。

- ・前川駅 6:47~7:37で4本
- ・寺泊駅 6:05~7:00で3本

凡 例	
	基幹路線（長岡駅⇄周辺地域）
	基幹路線（長岡駅⇄周辺自治体）
	地域相互連絡路線
	周辺地域内路線

6. 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

- ① 広くなった長岡市のまちづくり
- ② みんなが協働でまもり育て

課題

- ①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の良い運行
 - ・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
- ②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の良い運行
 - ・鉄道駅を核としたパークアンドライドの推進
- ③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の良い運行
- ④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
- ⑤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
- ⑥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
- ⑦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
- ⑧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

- ①[ネットワーク] 既存の骨格を**
 - 既存の骨格（周辺地域と長岡バス、鉄道等）を基本とした

指標①-1:市民1人あたり月間
- ②[サービス水準] 利便性と効率性【シビルミニマムの確保】**
 - 自動車を運転できない高校生きる運行サービスを目指し

機能別の特性を考慮した適切

 - 各交通手段との役割分担を踏性を考慮した適切なバスの運

指標②-1:公共交通分担率(通)
指標②-2:交通結節点・パークアン
- ③[運営主体] 地域特性に応じた**
 - 路線バスの継続が困難な場となった運行を検討します。

指標③-1:公共交通(バス停・鉄)
- ④[活性化] まちづくりと一体と**
 - 関連計画を踏まえて、まちづくり目指します。

指標④-1:居住誘導区域内のバ
指標④-2:観光入り込み客数
- ⑤[持続可能な仕組み] 市民協働**
 - 市民等、交通事業者、行政が過度な補助金に頼らない仕組

指標⑤-1:公共交通についての
を有している地域
指標⑤-2:地域検討部会の開
- ⑥[使いやすさ] 誰もが使いやすく、**
 - 高齢者を含めた誰もが使いやすい人でもわかりやすい公
 - 悪天候によって公共交通に運速やかに利用者へ情報を伝達

指標⑥-1:公共交通に対する満
指標⑥-2:公共交通を月に1回
指標⑥-3:ながおかバス i のア
指標⑥-4:低床バスの導入率(%)

▼実施プログラム

施策	短期 (5年)	中期	長期 (10年)
①基幹路線の検討		随時	
②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討		随時	
③地域相互連絡路線の検討		随時	
④自家用車・自転車から公共交通の利便性向上	○	○	
⑤公共交通空白地における公共交通の確保	○	○	
⑥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		随時	
⑦三者(市民等・交通事業者・行政)による協働・連携の推進	○		
⑧意識啓発活動の推進		継続	
⑨わかりやすい情報提供	○		
⑩車両のバリアフリー化	○		
⑪天候の影響を受けにくい公共交通の運行	○	○	
⑫多様な料金施策の実施	○	○	○
⑬バス待ち環境の改善	○	○	
⑭ICカードの導入検討	○	○	○

＝ 在るべき姿

くりを支える公共交通網の構築 る公共交通

標

基本とした公共交通網の形成
駅を結んでいる基幹路線や高速
公共交通網を形成します。

公共交通利用回数(回/月・人)

を踏まえた運行サービスの提供

や高齢者が高校や病院へ移動で
す。

な運行サービスの提供

まえながら、路線の機能別の特
行サービスを提供します。

勤・通学、買い物、通院)(%)

ドライド 用駐車場の整備割合(%)

公共交通の実現

合、地域特性に応じた住民主体

道駅等)の人口カバー率(%)

なった公共交通の利用促進

くりと一体となった公共交通を

ス系統数

でももり育てる仕組みの導入

協働で公共交通をまもり育て、
みを導入します。

話し合いの場(地域検討部会)

の割合(%)

催回数

わかりやすい公共交通の実現

すく、普段から公共交通を利用
公共交通を目指します。
行の遅れや運休が生じた場合は、
します。

足度(運行全体)

以上利用する人の割合

クセス数(件/月)

施策

①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

②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

③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

④自家用車・自転車から公共交通への乗り換え利便性向上

【事業】④-1 交通結節点・パークアンドライド用駐車場の整備

⑤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

⑥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

⑦三者(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

⑧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

⑨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置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

⑩車両のバリアフリー化

【事業】⑩-1 低床バスの導入

⑪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

⑫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

⑬バス待ち環境の改善

【事業】⑬-1 バス停上屋の整備

⑭ICカードの導入検討

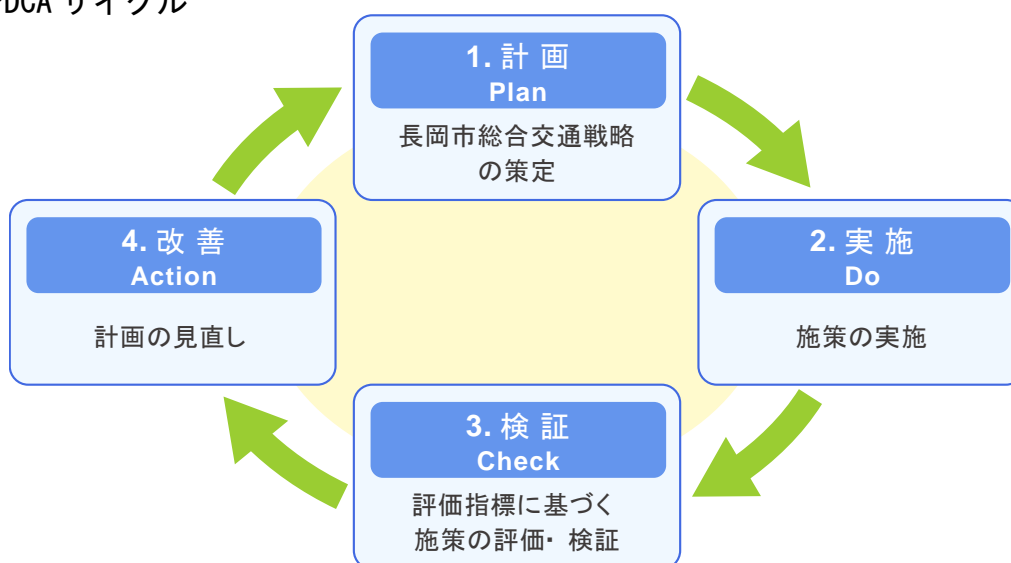
【事業】⑭-1 ICカードの導入検討

7. 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

- 基本的に令和3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(令和3年度):2.0回/月・人 【鉄道】 ○現況(平成26年度):1.6回/月・人 →目標値(令和3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)(%)	【通勤・通学】 ○現況(平成28年度):37% →目標値(令和3年度):現況よりも上昇 【買い物】 ○現況(平成28年度):18% →目標値(令和3年度):現況よりも上昇 【通院】 ○現況(平成28年度):14% →目標値(令和3年度):現況よりも上昇
		②-2	交通結節点・パークアンドライド用駐車場の整備割合(%)	○目標値(令和3年度):100%(検討対象全7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(令和3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(令和3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(令和2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(令和3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(令和3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(令和3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(令和3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(令和3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(令和3年度):4割

長岡市総合交通戦略【概要版】

平成 29 年 3 月 策定

令和 4 年 2 月 改定(計画期間の変更)

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 都市政策課交通政策室