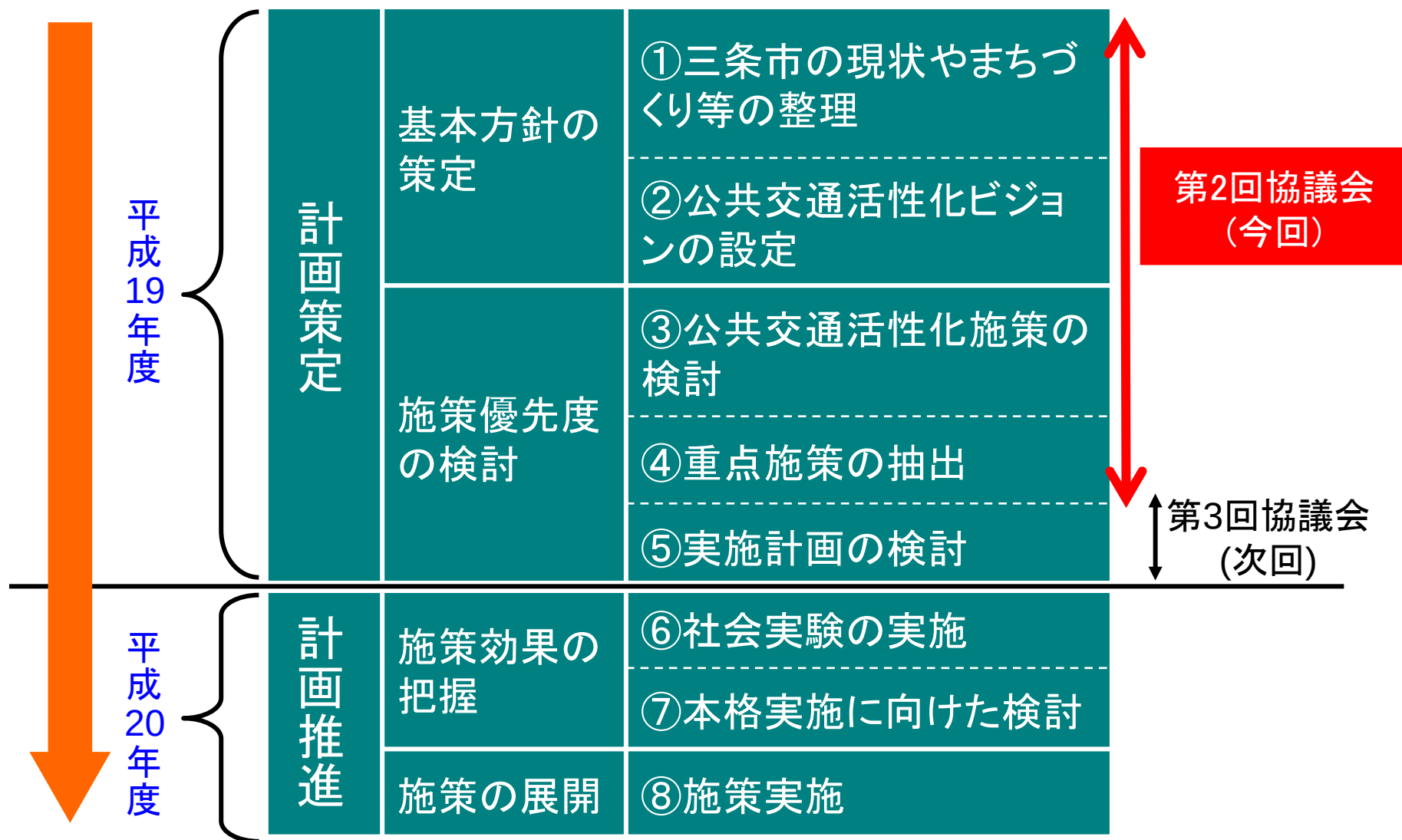


三条市地域公共交通総合連携計画（案）

1.計画の進め方

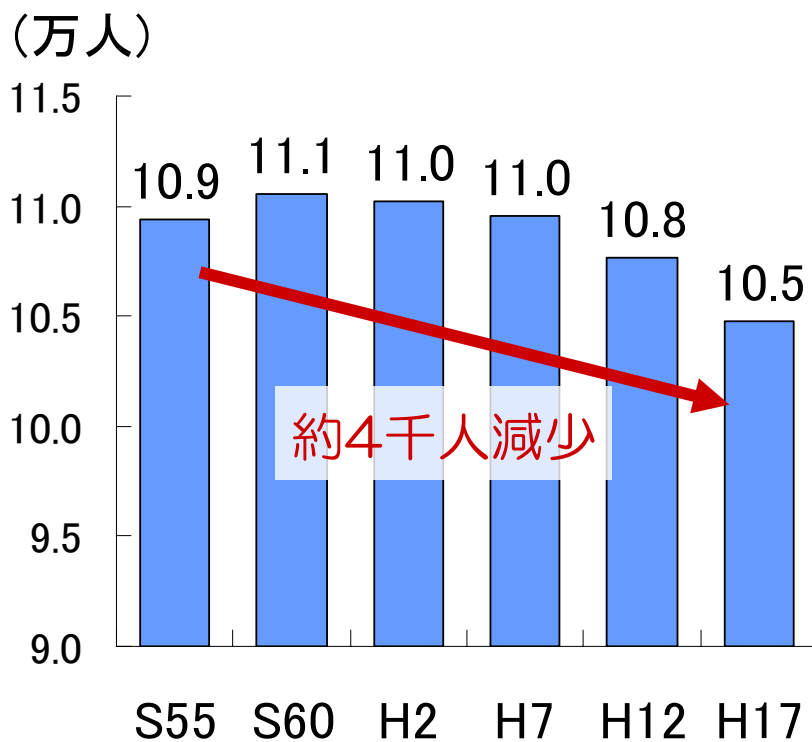


2.三条市の概況

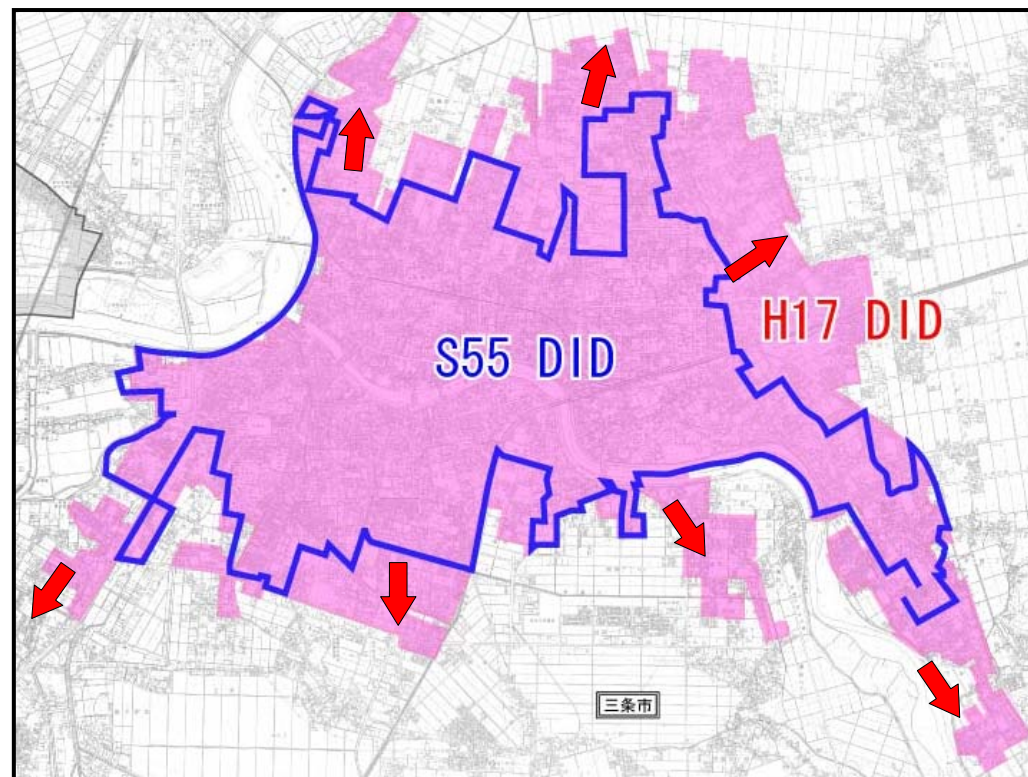
-2.2.2,3 人口と市街化の動向-

■人口が減少し、市街地の低密度化が進行

【三条市の人口推移】



【DID(人口集中地区)】



【DIDの人口密度】



※DID：人口集中地区

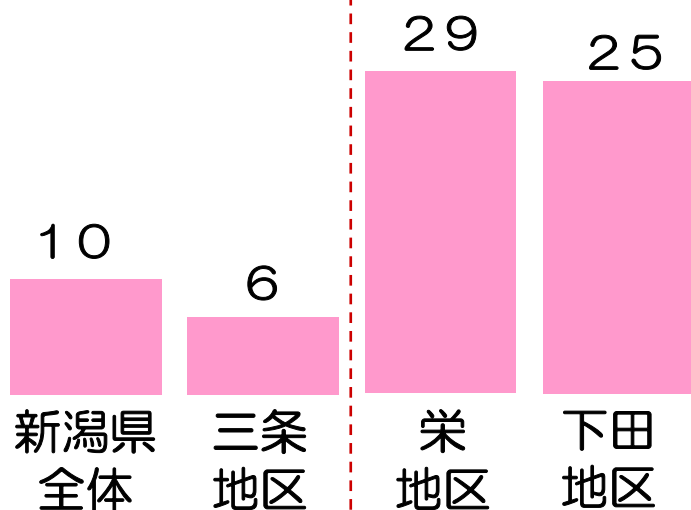
(資料) 国勢調査データ

2.三条市の概況

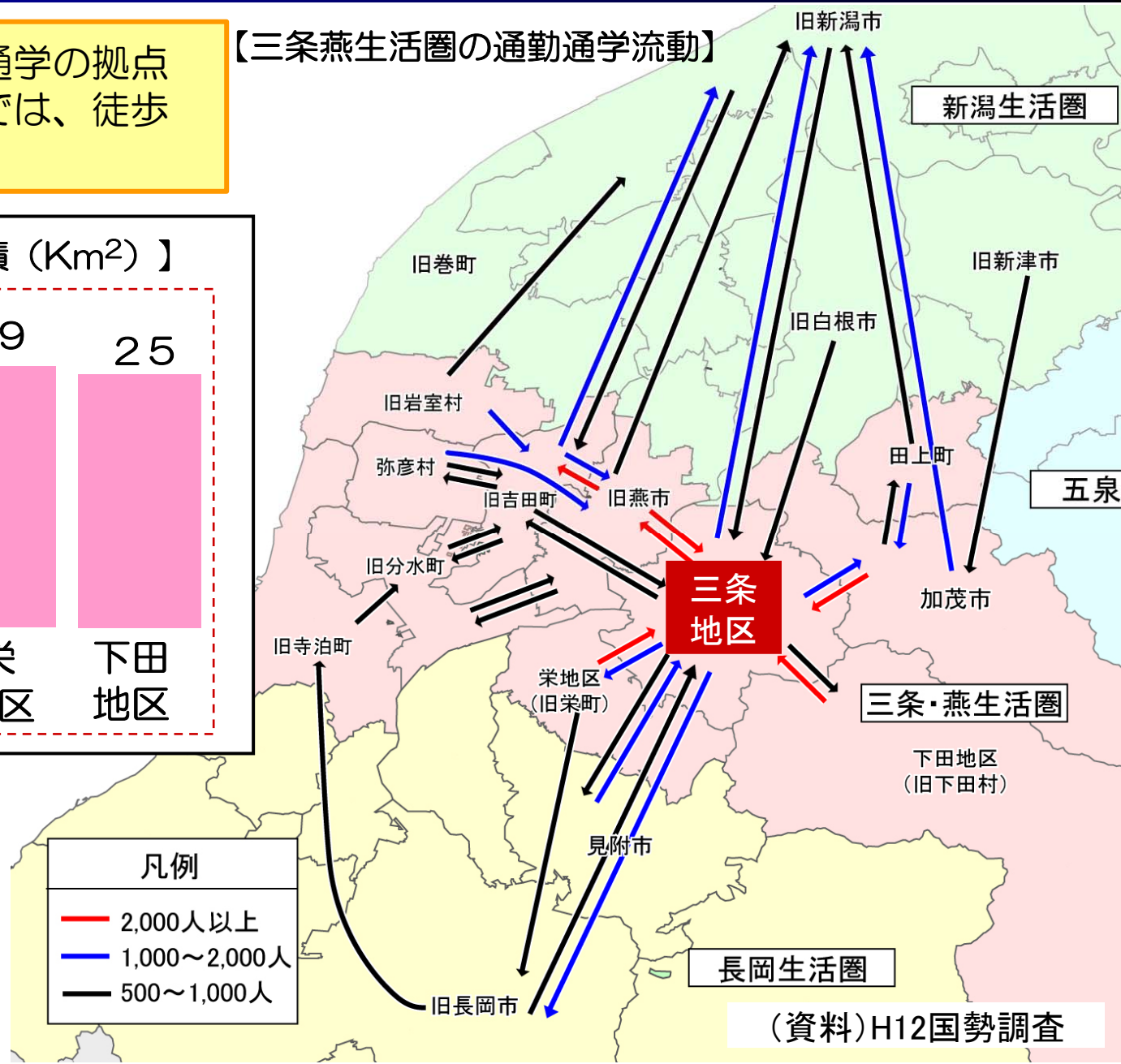
-2.2.4 通勤・通学の実態-

- 三条地区は、通勤・通学の拠点
- 栄・下田地区の一部では、徒歩での通学が不便

【中学校1校あたりの面積 (Km²)】



【三条燕生活圏の通勤通学流動】



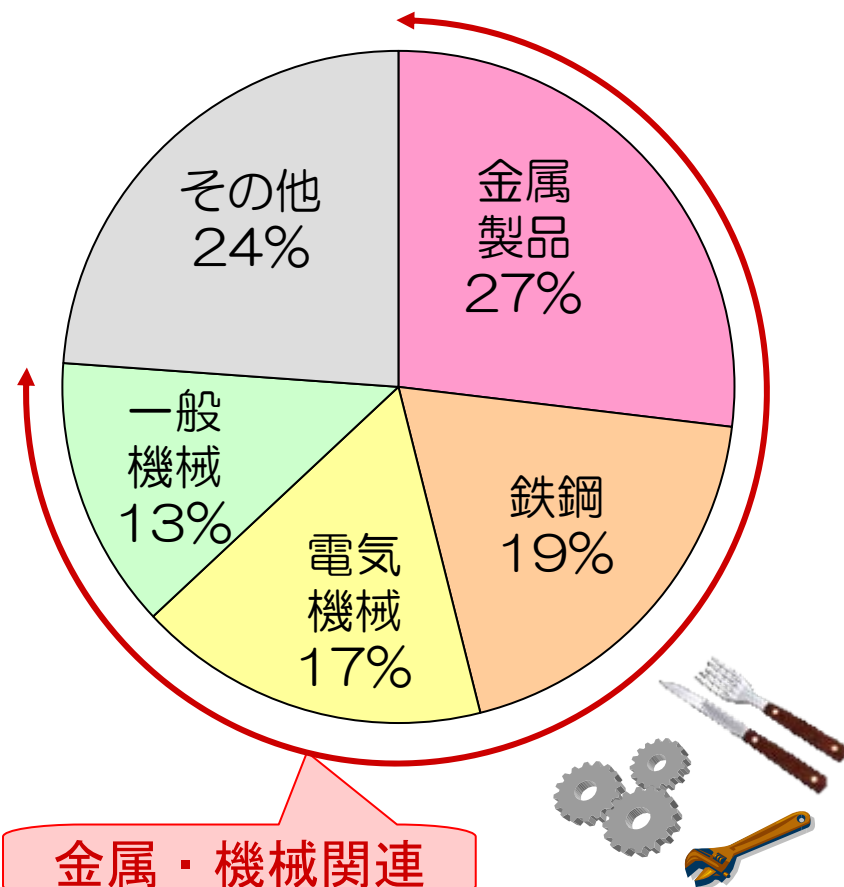
(資料)H12国勢調査

2.三条市の概況

-2.2.5 産業活動-

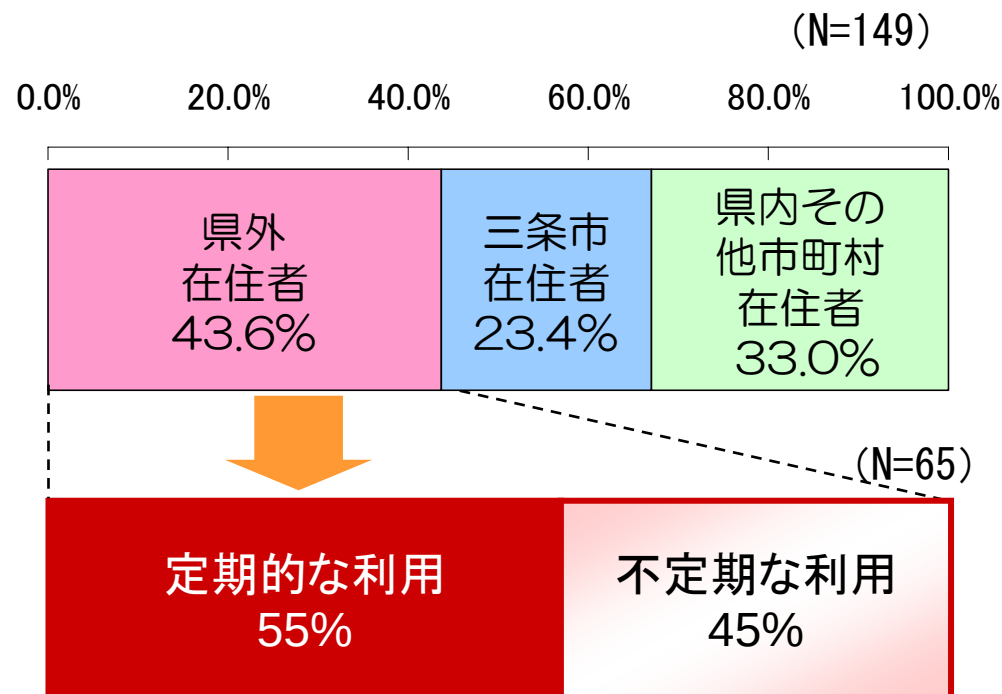
- 製品出荷額は、金属・機械関連が76%
- ビジネスによる広域交流が活発

【三条市の製造品出荷額内訳】



(資料) H17年三条市工業統計書

【燕三条駅(新幹線)利用者の内訳】



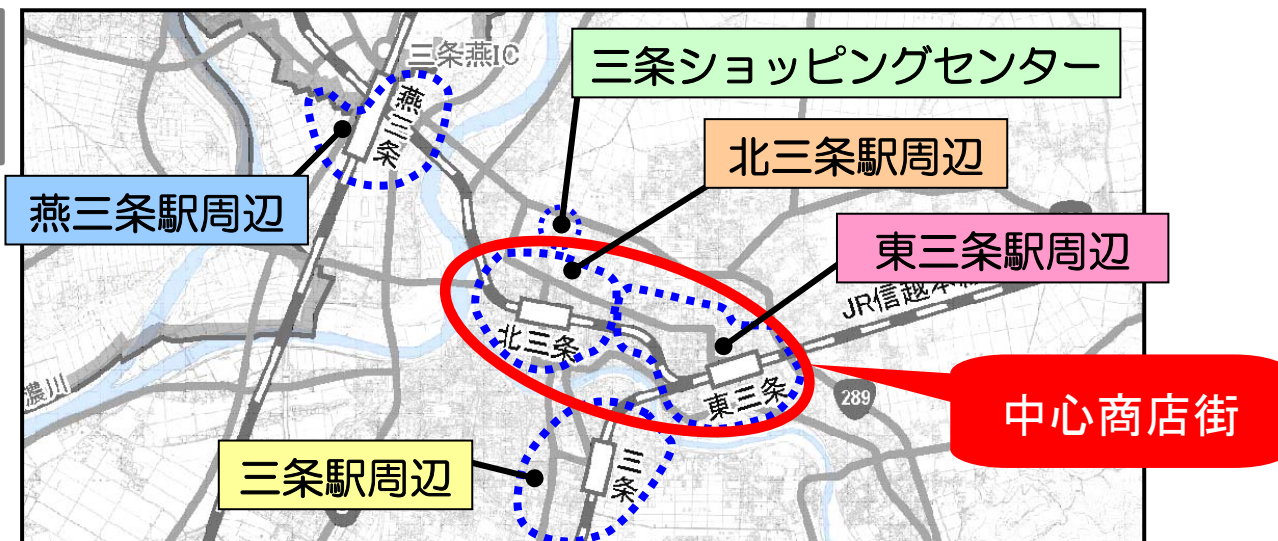
県外在住の燕三条駅利用者のうちの55%が定期的に利用

(資料) 新幹線利用者ヒアリング調査
※ 定期的な利用：月1回以上の利用

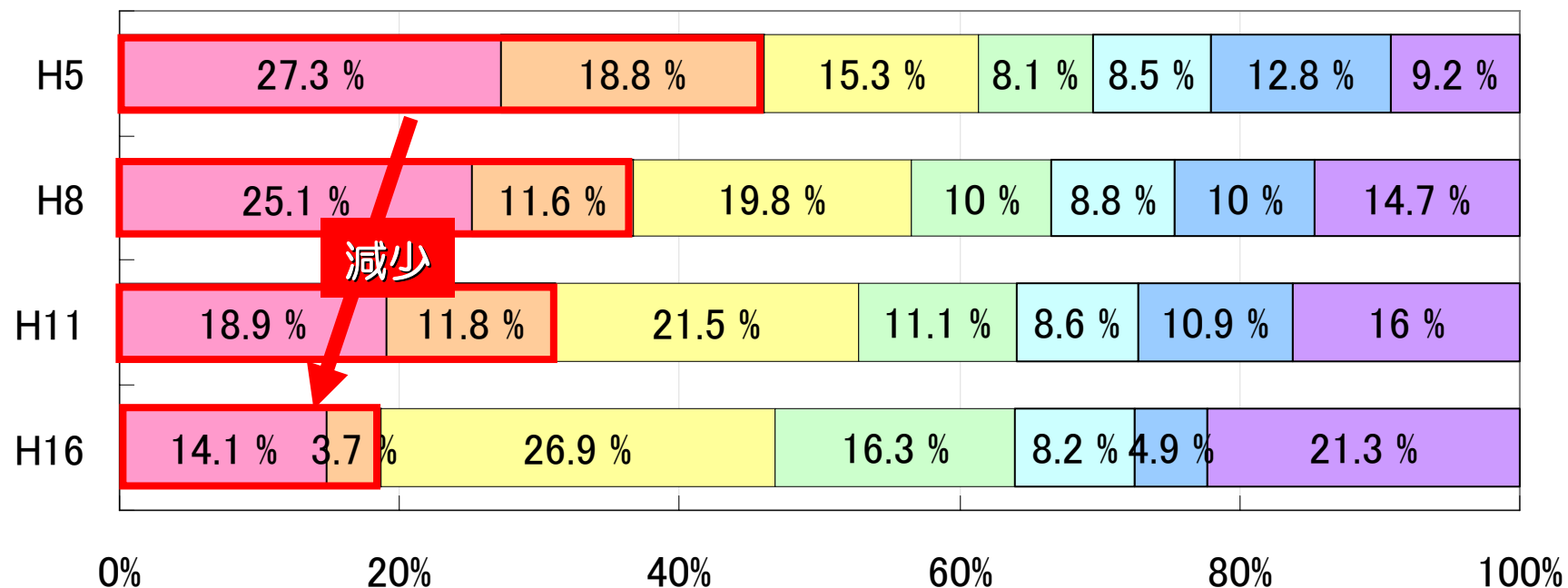
2.三条市の概況

-2.2.6 買い物動向-

■中心商店街の買物客数が減少傾向



【買い物地区の利用割合】

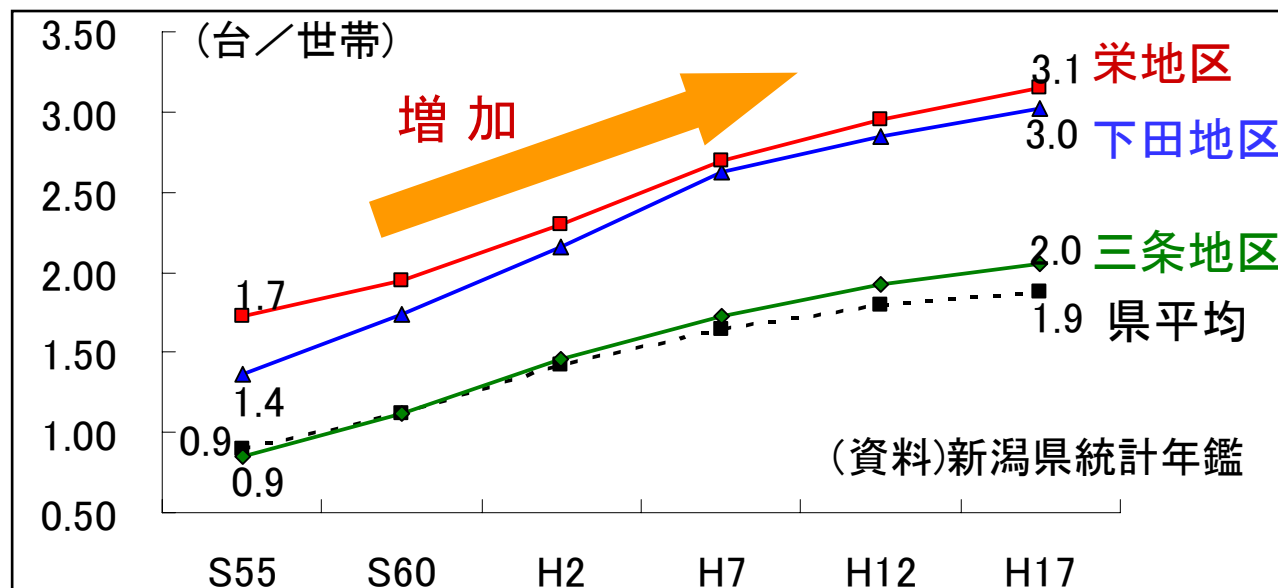


2.三条市の概況

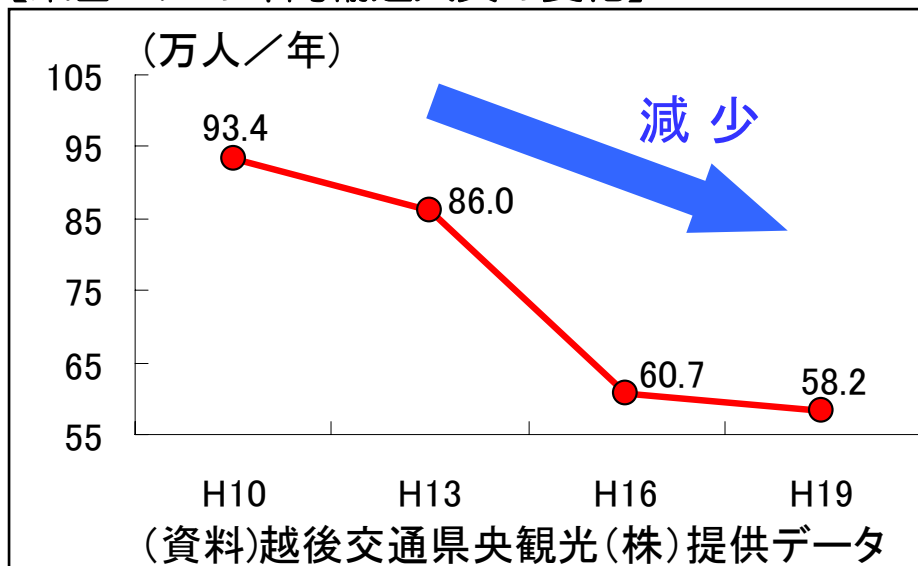
-2.2.7交通実態-

- 自動車保有率
→年々増加
- 公共交通(バス・鉄道)
→利用者は減少

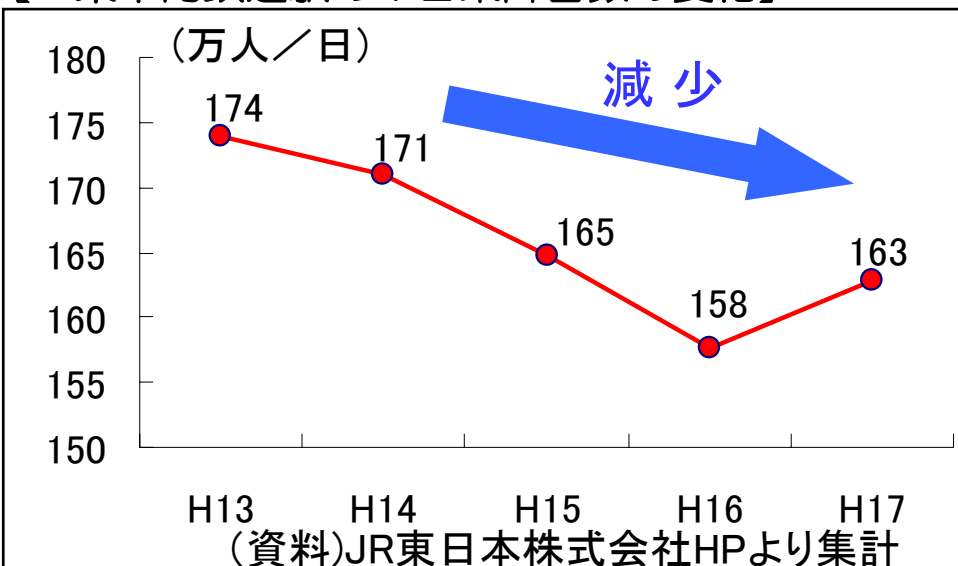
【自動車保有率(1世帯当たりの自動車保有台数)の経年変化】



【乗合バスの年間輸送人員の変化】



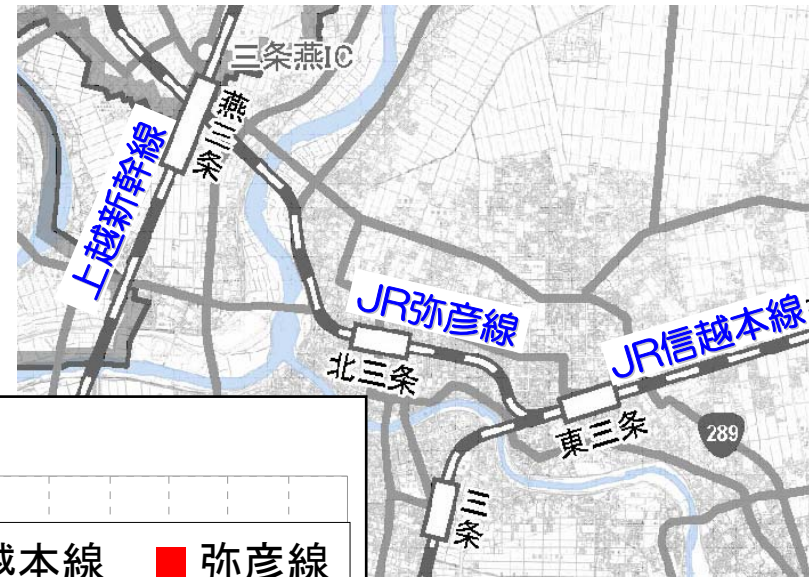
【三条市内鉄道駅の1日乗降客数の変化】



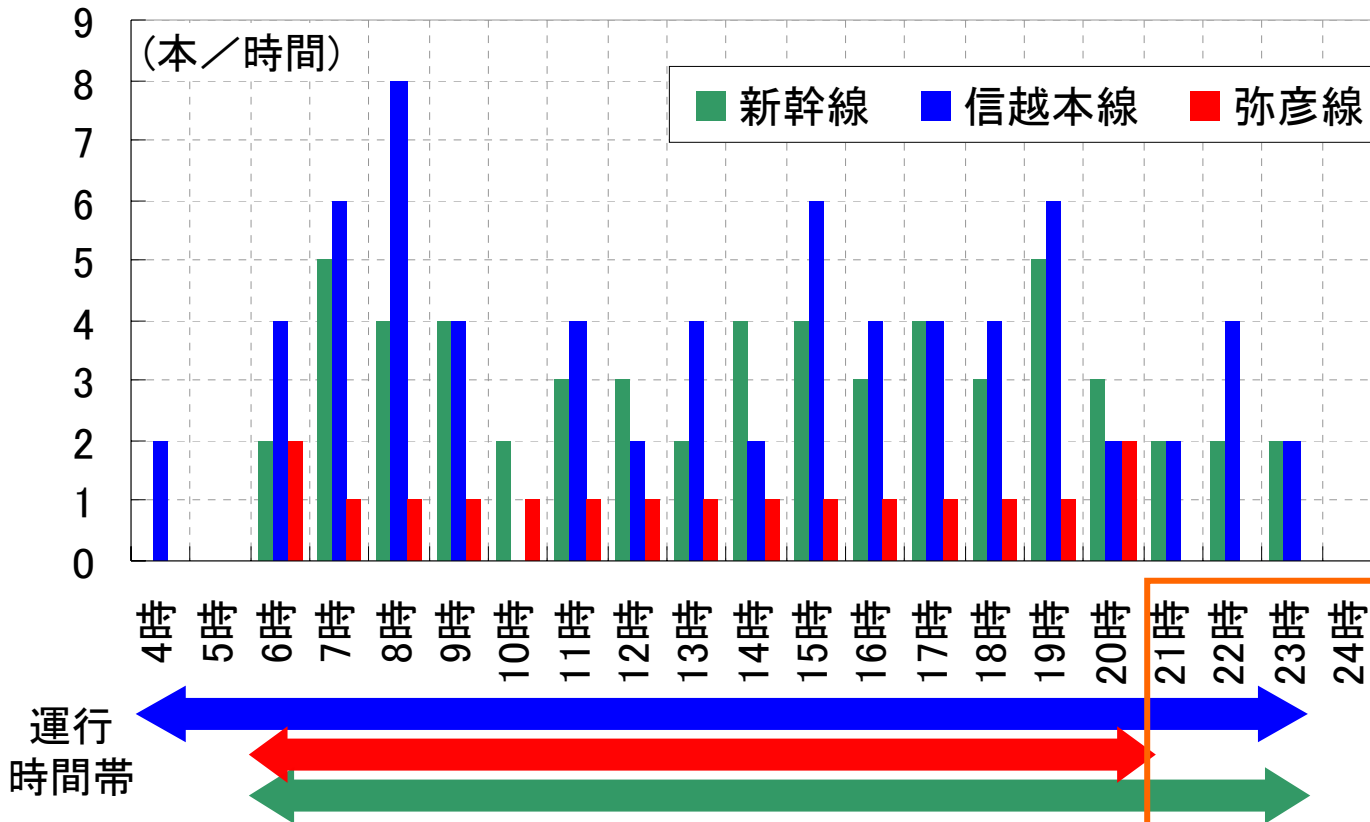
3.公共交通の現状

-3.3.1 鉄道-

- 鉄道は上越新幹線、JR信越本線、JR弥彦線の3線が運行
- 上越新幹線は15分に1本、信越本線は20分に1本、弥彦線は1時間に1本の運行
- 21時以降は、新幹線と弥彦線の乗継ができない



【JRの路線別時間帯別運行本数】



鉄道間の乗継が
できない

3.公共交通の現状

-3.3.2 路線バス-

- 東三条駅を中心に放射状に伸びるバス路線網
- 東三条駅～一ノ木戸・本町商店街がバス路線の基幹軸
- 栄地区は3系統、下田地区は1系統のバスが運行
- 三条市の財政負担額→24,719千円（H18年実績）

【路線バス網】



3.公共交通の現状

-3.3.2 循環バス『ぐるっとさん』-

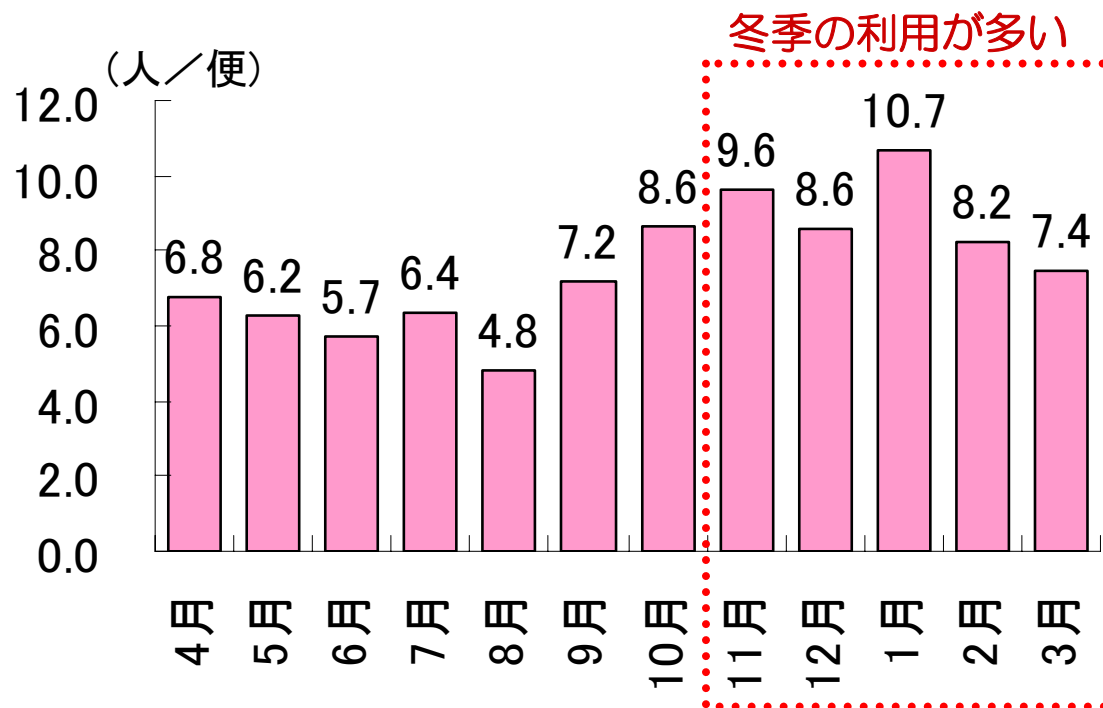
- 通勤・通学・通院など市民のモビリティの確保を目的として運行
- 運行時間帯→7時台～17時台
- 冬季の利用需要が多い
- 三条市の財政負担額→18,852千円（H18年実績）



【運行状況】

【一便当たりの平均乗車人員】

	運行 本数	始発 時刻	終発 時刻
Aコース	4	8:10	16:20
Bコース	4	7:50	15:00
北コース	5	7:35	17:10
南コース	5	8:10	15:40



3.公共交通の現状

-3.3.2. 下田地区 巡回バス-

- 主に温泉施設『いい湯らてい』へのアクセス手段として各地区週1回一往復運行
- 三条市の財政負担額→2,365千円（H18年実績）

【下田地区巡回バスルート】



4.まちづくりビジョンの整理

◆三条市都市計画マスタープランより(目標年次：平成36年)

【都市づくりの目標】

【目標展開】

①地域の風土を活かした
都市づくり



- 自然との調和・共生の都市
- 地域固有の風土が将来にわたり感じられる都市

②三条の個性が光る
都市づくり



- ものづくりの技術や自然などの観光資源等を活用し、交流促進による個性と活気のある都市

③質が高く機能的な
都市づくり



- 土地利用の適正配置と都市機能の集約化によるコンパクトで機能的な都市
- 各拠点間の機能分担と交通ネットワーク強化

④災害に強く住みよい
都市づくり



- 災害に強い都市
- 犯罪のない都市
- 公共交通の見直し
- 安全に安心して活動できる都市

⑤市民とともにある
都市づくり



- 市民と行政の役割分担と協働体制の確立

5.公共交通が担うべき役割

【現状の問題点等】

市街地拡大による
行政コストの増大

地場産業を中心とした
盛んな広域交流

衰退する中心市街地

公共交通の衰退
(「利用者減→サービス低下」のスパイラル)

高齢化の進展

少子化による学校の統廃合
がもたらす登下校不便

高まる自動車依存

悪化する渋滞と環境問題

【公共交通の役割】

コンパクトなまちづくりの支援
(土地利用との連携による市街地拡大の抑制)

広域交流の支援

中心市街地の賑わい創出の支援
(駐車場確保が困難な市街地へのアクセス交通)

市民の日常活動の支援
(高齢者や学生などの自動車を運転できない人
の生活交通)

交通環境の改善

6.公共交通活性化施策の検討

6.1 基本的考え方

三条のまちづくりビジョン

まちづくりと公共交通の
役割との関連性

公共交通ビジョン(目標)の設定

公共交通ビジョン達成に
向けた課題

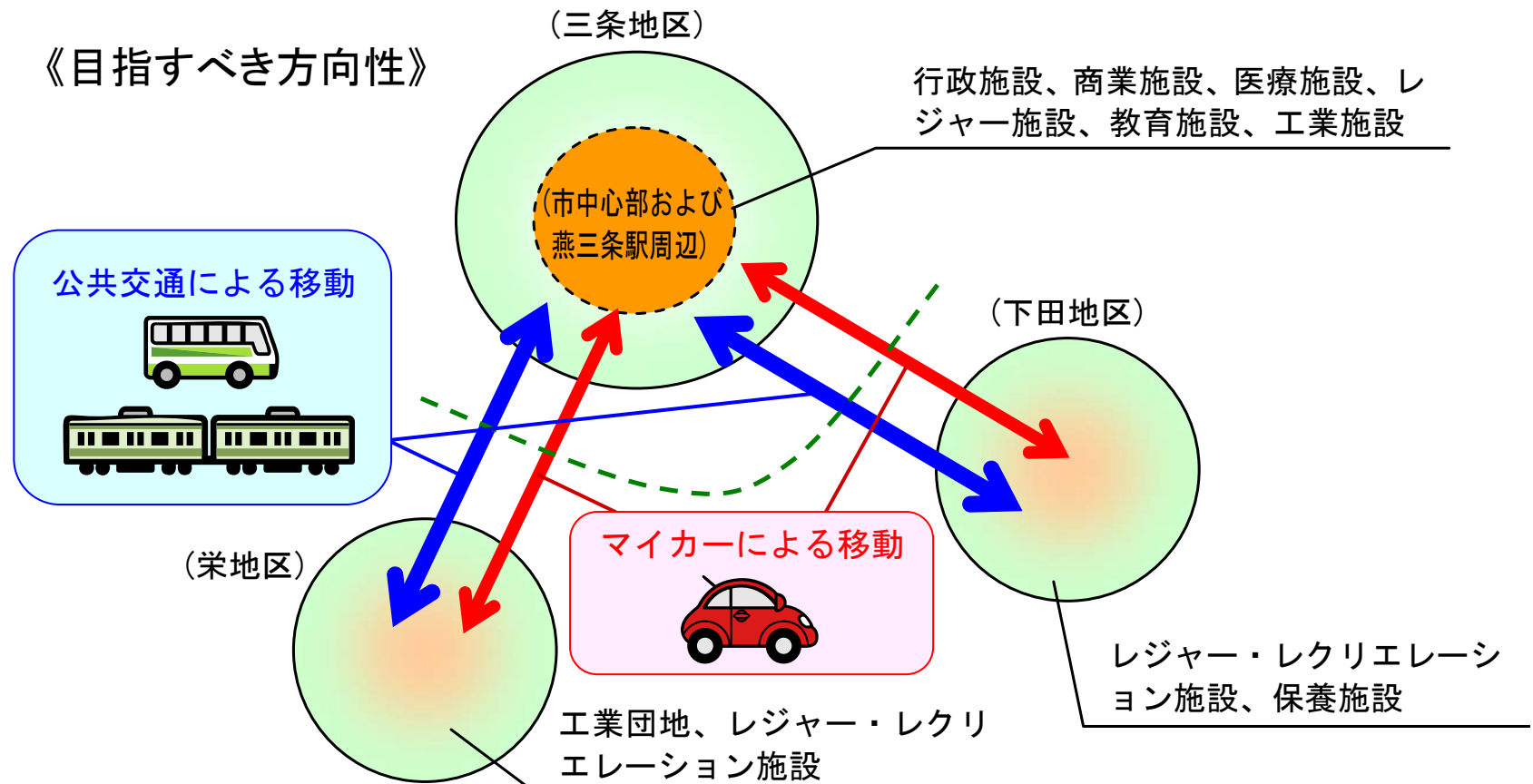
課題解決に向けた
公共交通施策メニュー

6.2 公共交通ビジョンの設定（１）

公共交通ビジョン１

地域間連携の強化

- 中心拠点地区と地域拠点地区(栄、下田)とを結ぶ公共交通網の機能強化
- 地域拠点地区（栄、下田）では鉄道駅とバス及びバス相互の接続の利便性向上



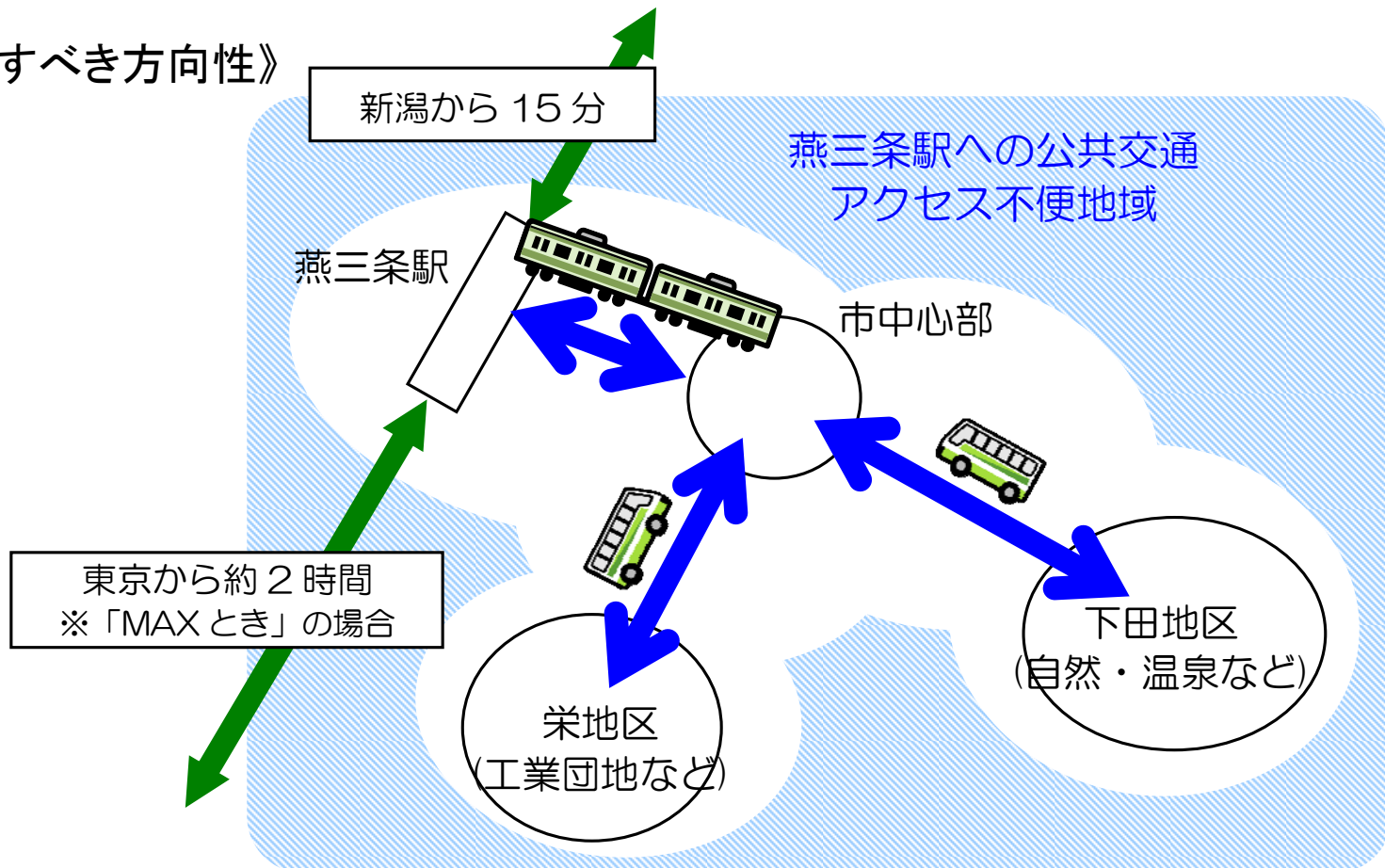
6.2 公共交通ビジョンの設定（2）

公共交通ビジョン2

広域との交流促進

○市域業務拠点や観光拠点と広域交流拠点(燕三条駅、三条燕IC周辺)との公共交通によるアクセス性向上

《目指すべき方向性》



6.2 公共交通ビジョンの設定（3）

公共交通ビジョン3

公共交通の魅力向上

○中心商業地において、他地区とは異なる
グレードの高い公共交通の魅力向上

《目指すべき方向性》

賑わう市中心部商店街

- ・誰もが利用しやすい公共交通
- ・商業施設の立地（土地の高度利用）
- ・定住人口の増加

市中心部の商店街

マンション



6.2 公共交通ビジョンの設定（4）

公共交通ビジョン4 車を運転できない人に対する利便性向上

○学生や高齢者が公共交通の利用を容易にするための環境整備や
通学・通院目的 に対する公共交通の利便性の向上

《目指すべき方向性》

- ・ 自分の足で目的地に行ける
- ・ 家族の送迎負担も軽減

公共交通不便地域

学生や高齢者など



学校
病院
商業施設
など

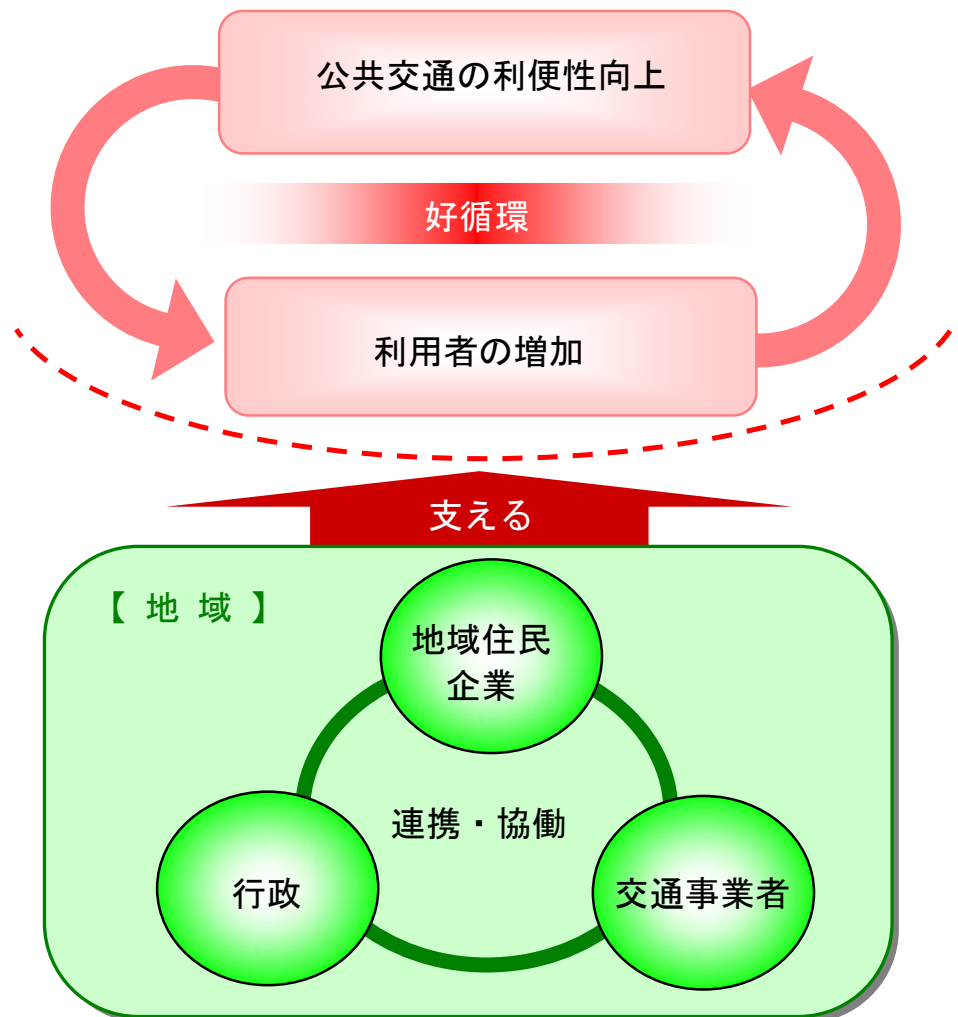
6.2 公共交通ビジョンの設定（5）

公共交通ビジョン5

公共交通を支えるシステムづくり

○行政・交通事業者・地域住民が協働で公共交通を支えるためのシステムづくり

《目指すべき方向性》



6.3 ビジョン達成に向けた課題（1）

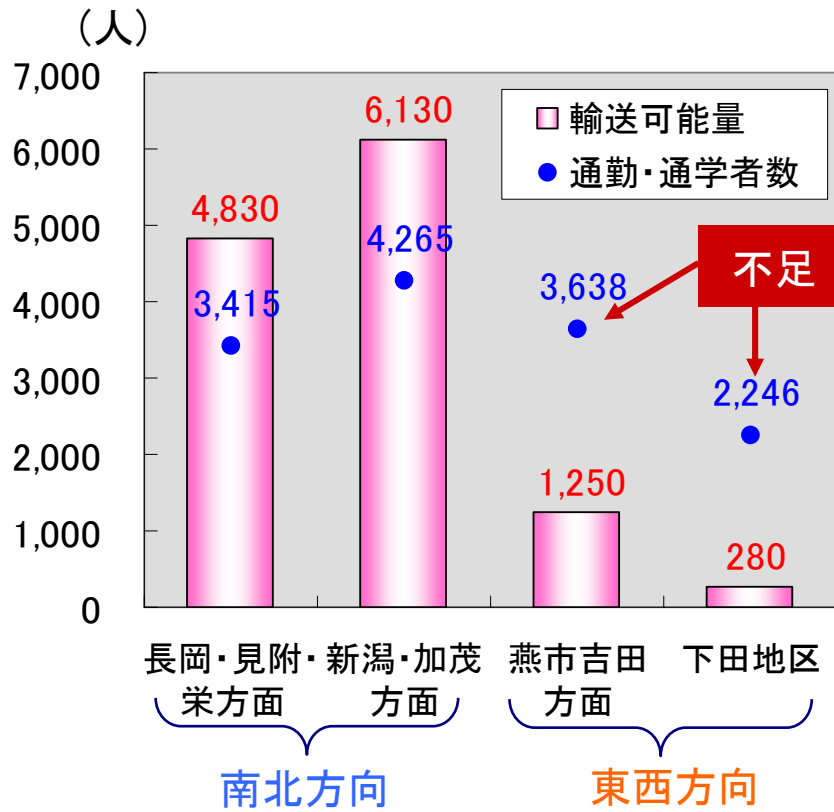
6.3.1 地域間連携の強化に向けた課題

- 燕市吉田、下田地区～三条市中心部間の公共交通輸送能力向上や定時性確保
- 栄地区および下田地区の幹線系交通と地域内交通との乗り換え利便性の向上

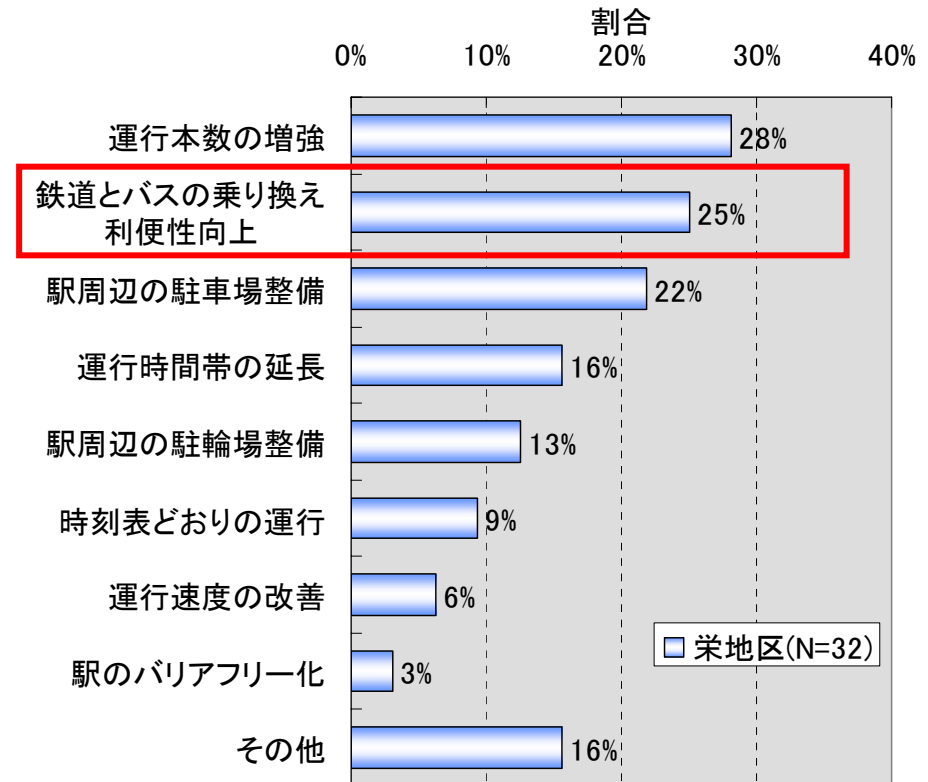
東西方向の公共交通輸送能力の不足

鉄道とバスの乗り換え利便性向上
の改善要望が高い

【公共交通輸送可能量(始発～9時)】



【栄地区住民の鉄道改善要望】



6.4 公共交通活性化施策（1）

地域間連携の強化に向けた施策

施策1-4

- ◆東三条～燕間
路線バスの燕
市吉田方面へ
の連携強化

施策1-1

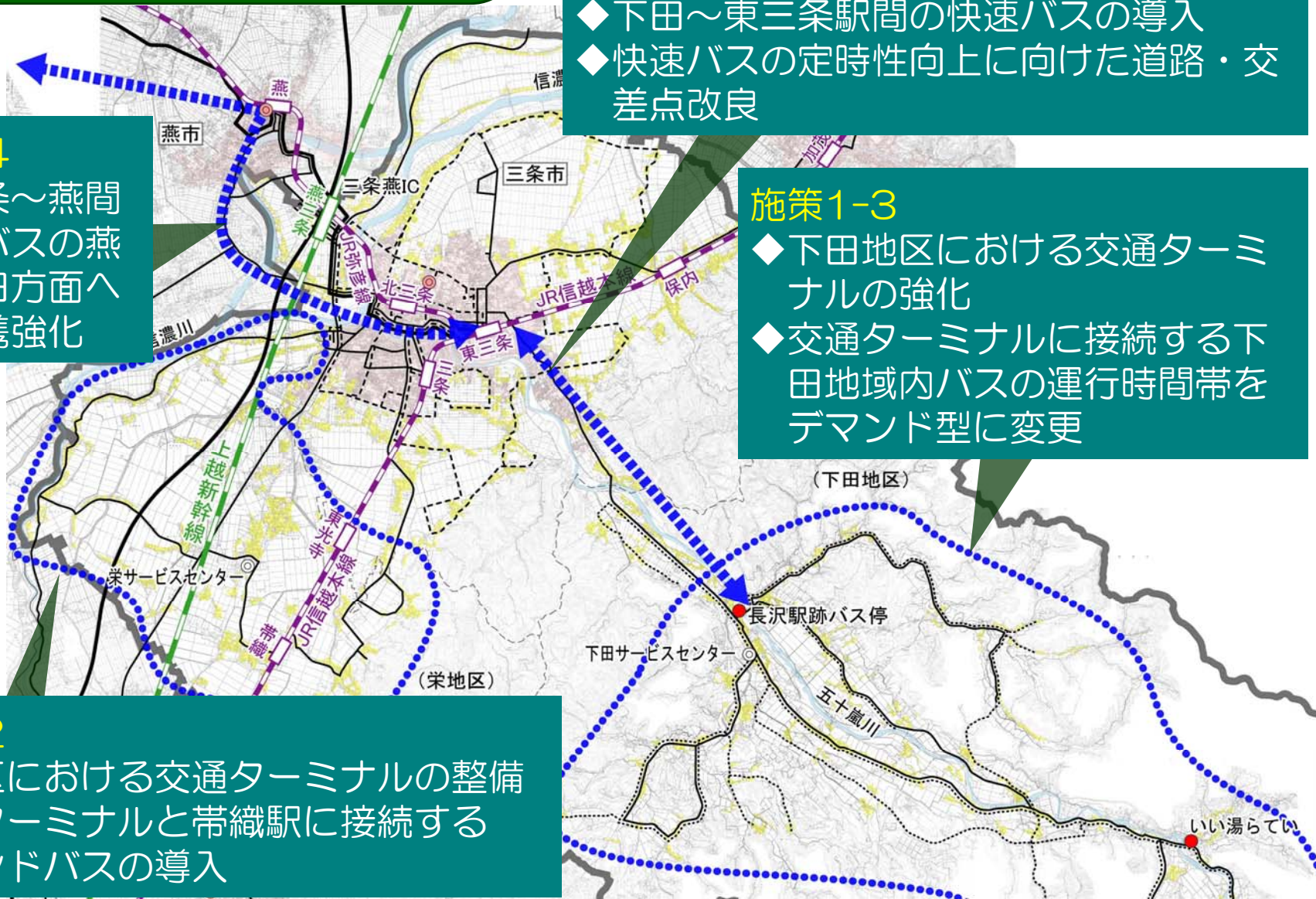
- ◆下田～東三条駅間の快速バスの導入
- ◆快速バスの定時性向上に向けた道路・交差点改良

施策1-3

- ◆下田地区における交通ターミナルの強化
- ◆交通ターミナルに接続する下田地域内バスの運行時間帯をデマンド型に変更

施策1-2

- ◆栄地区における交通ターミナルの整備
- ◆交通ターミナルと帯織駅に接続する
デマンドバスの導入



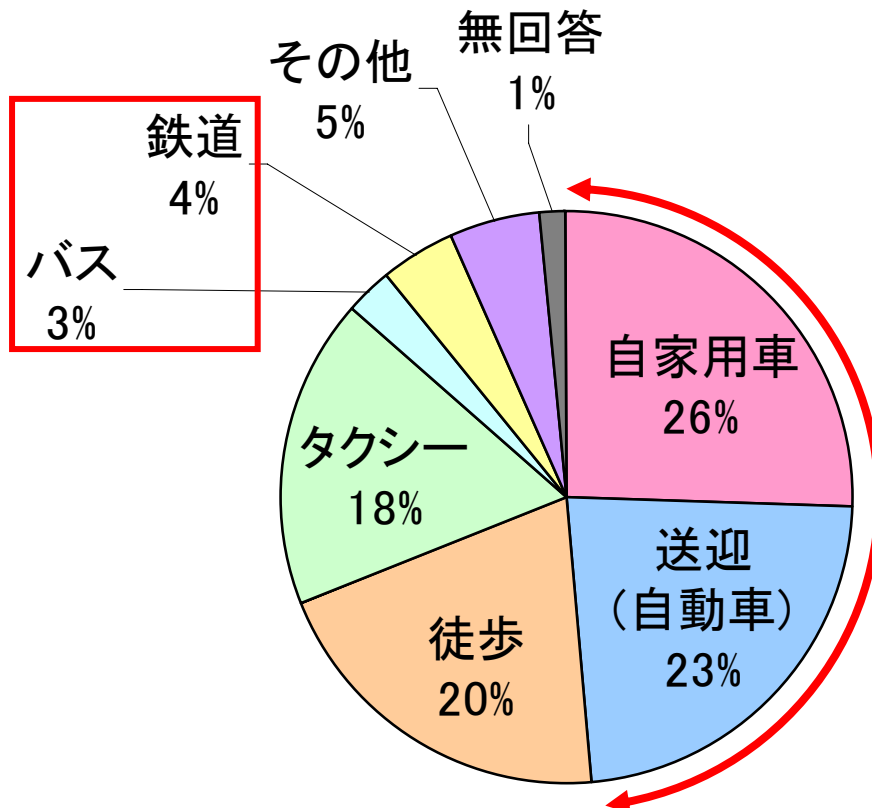
6.3 ビジョン達成に向けた課題（2）

6.3.2 広域との交流促進に向けた課題

■新幹線・高速バスといった高速交通体系とを結ぶ公共交通利便性向上

新幹線利用者の約半分が自家用車・送迎
公共交通利用は10%未満

【新幹線利用者の燕三条駅アクセス手段】



（資料）新幹線利用者ヒアリング調査（H19.12実施）

燕三条駅や三条燕IC周辺の環境悪化



【高速バス利用者の違法駐車】



【燕三条駅周辺の違法駐輪】

6.4 公共交通活性化施策（2）

広域との交流促進に向けた施策

施策2-2 ◆燕三条駅周辺の 駐輪場整備

- ## 施策2-2 ◆燕三条駅周辺の 駐輪場整備

施策2-3

◆高速バス利用のための パークアンドライ ド用駐車場の整備

- ## 施策2-3
- ### ◆高速バス利用のための パークアンドライ ド用駐車場の整備

三条市全体の施策

施策2-4

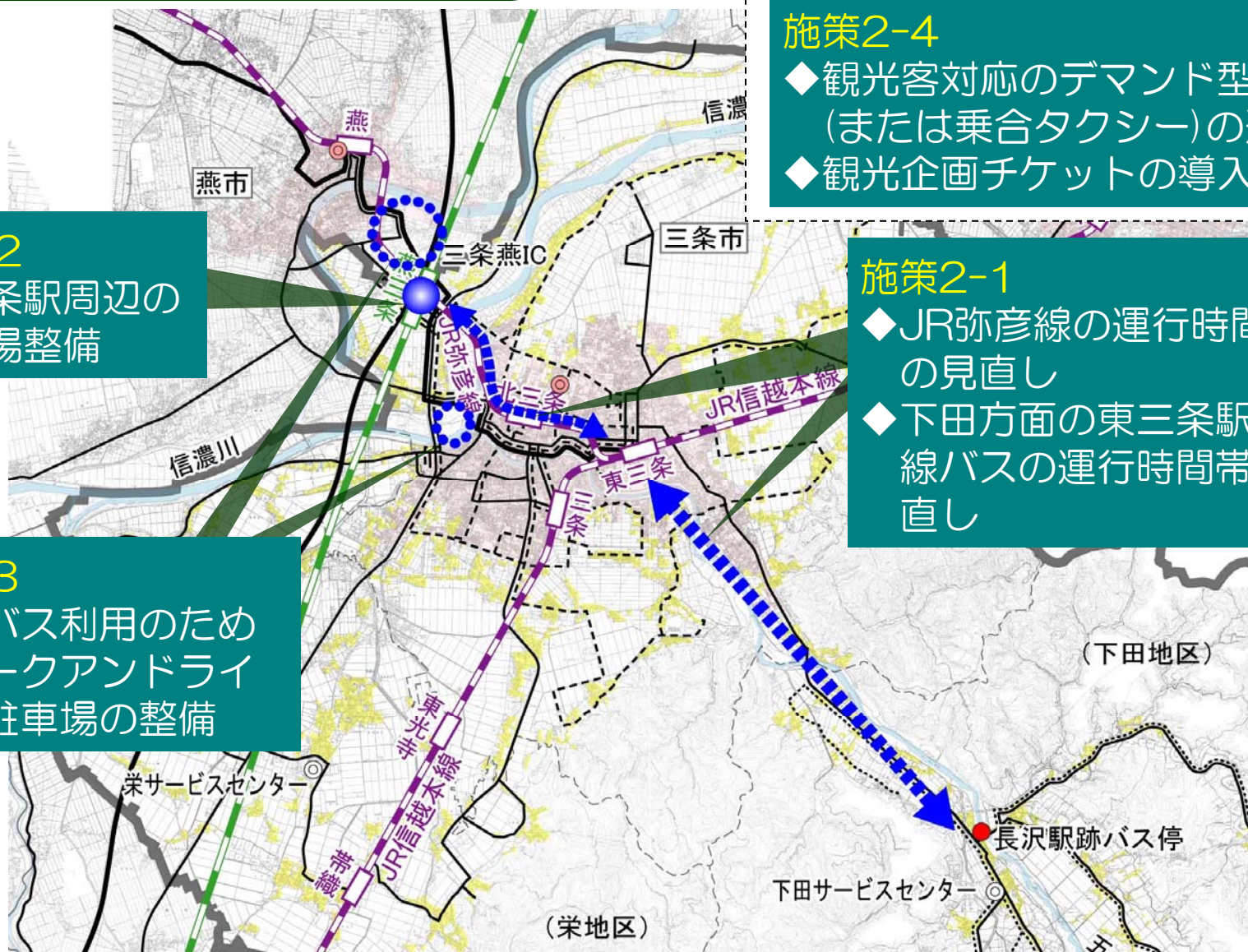
- ◆観光客対応のデマンド型バス（または乗合タクシー）の運行
- ◆観光企画チケットの導入

- ## 施策2-4
- ◆観光客対応のデマンド型バス（または乗合タクシー）の運行
 - ◆観光企画チケットの導入

施策2-1

- ◆JR弥彦線の運行時間帯の見直し
- ◆下田方面の東三条駅発路線バスの運行時間帯の見直し

- ## 施策2-1
- ◆JR弥彦線の運行時間帯の見直し
 - ◆下田方面の東三条駅発路線バスの運行時間帯の見直し



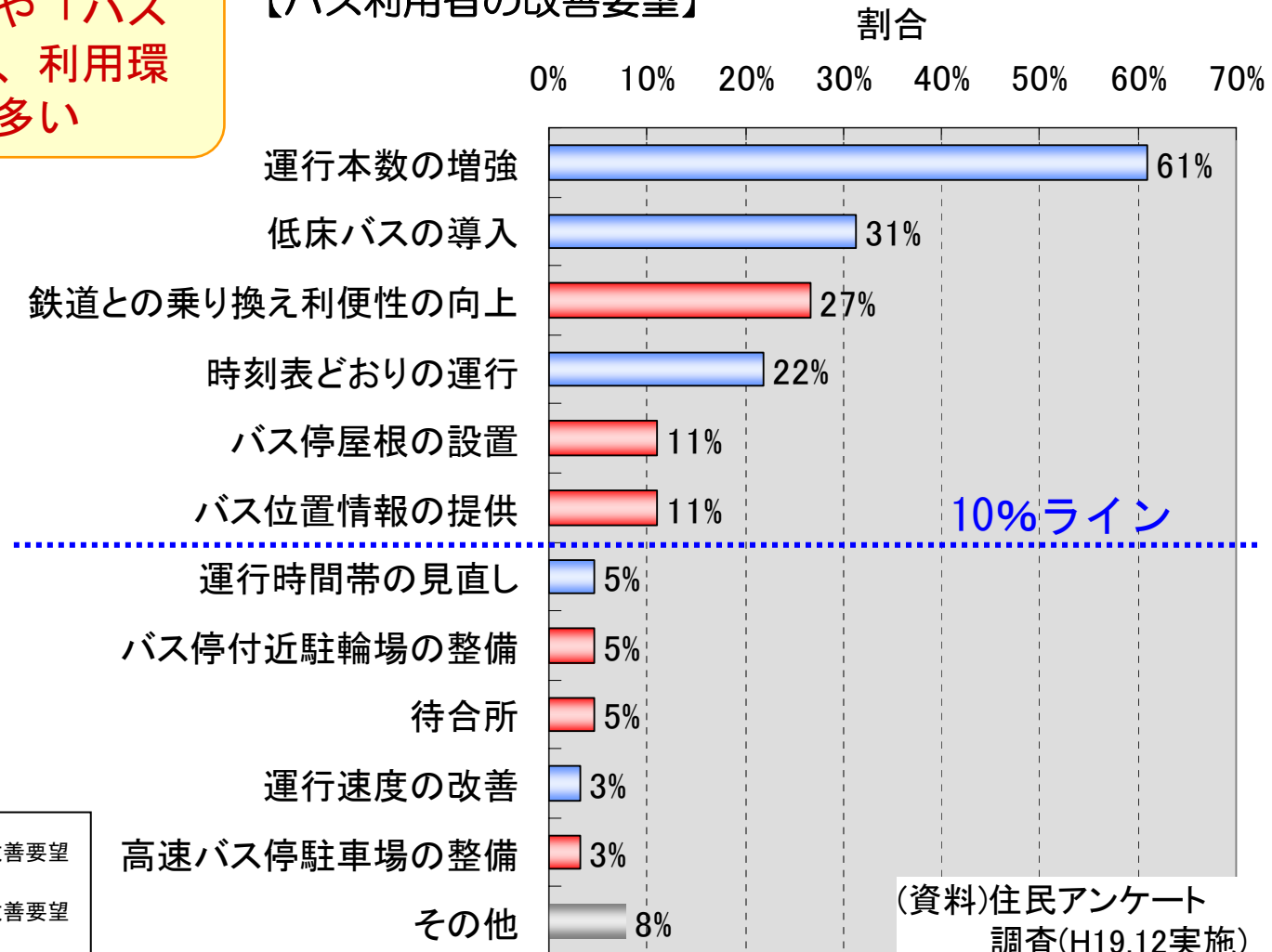
6.3 ビジョン達成に向けた課題（3）

6.3.3公共交通の魅力向上に向けた課題

■利用者の多い中心商業地区を中心としたバス利用環境の改善

「バス停屋根の設置」や「バス位置情報の提供」など、利用環境に関わる改善要望が多い

【バス利用者の改善要望】

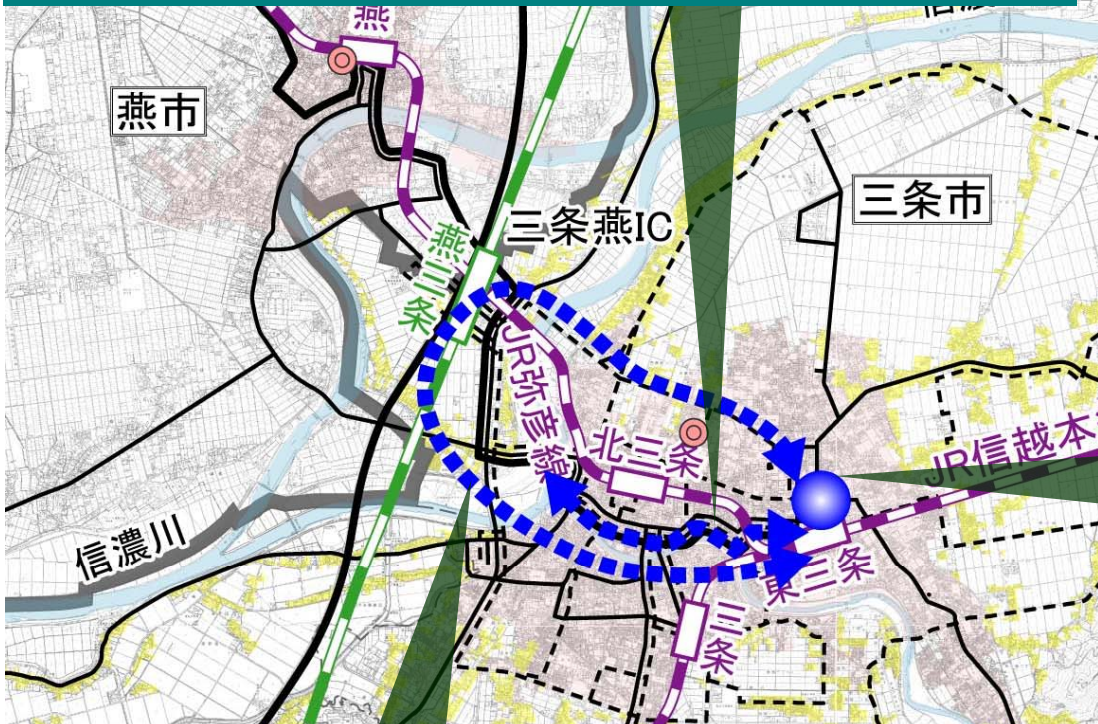


6.4 公共交通活性化施策（3）

公共交通の魅力向上に向けた施策

施策3-2 ◆バスロケーションシステムの導入

施策3-3 ◆バス停のハイグレード化



施策3-4

- ◆買物利便性の向上に向けた主要駅と市街地商店街および大規模小売店舗を結ぶバスの運行
- ◆商業施設と連携した誘客チケットの導入

三条市全体の施策

施策3-5

- ◆地域にとって親しみが持てるバスデザインの導入

施策3-6

- ◆鉄道とバスの乗り換え利便性の向上(鉄道・バス共通支払カードの導入など)

施策3-1

- ◆東三条駅前ターミナルの充実(地域情報の発信など)

(下田地区)

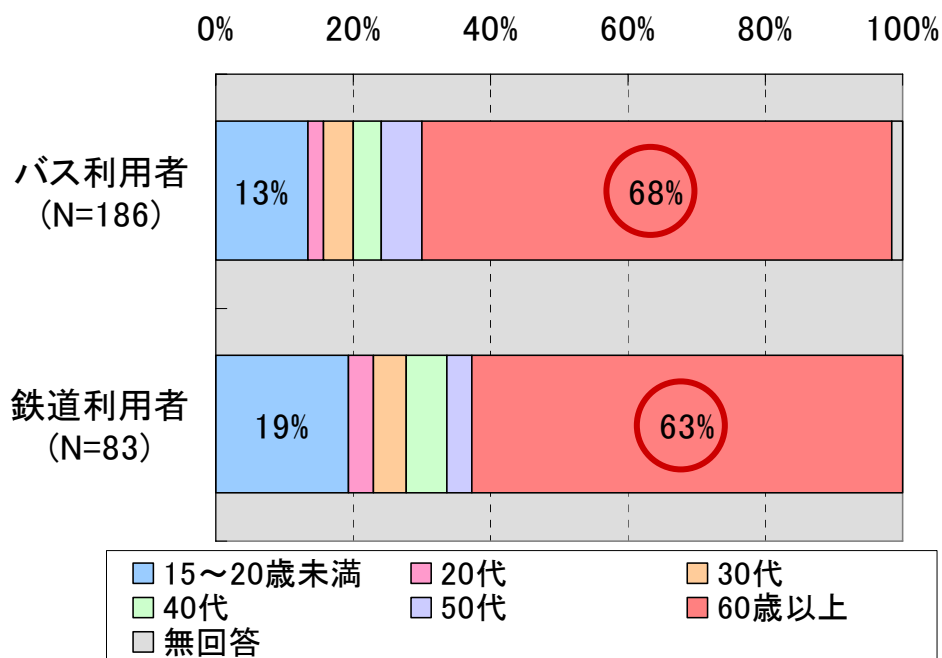
6.3 ビジョン達成に向けた課題（4）

運転できない人の利便性向上に向けた課題

- 高齢者や学生などの公共交通による生活交通確保
- 高齢者・障がい者に配慮した公共交通利用環境の改善

公共交通利用者の6割～7割が
60歳以上

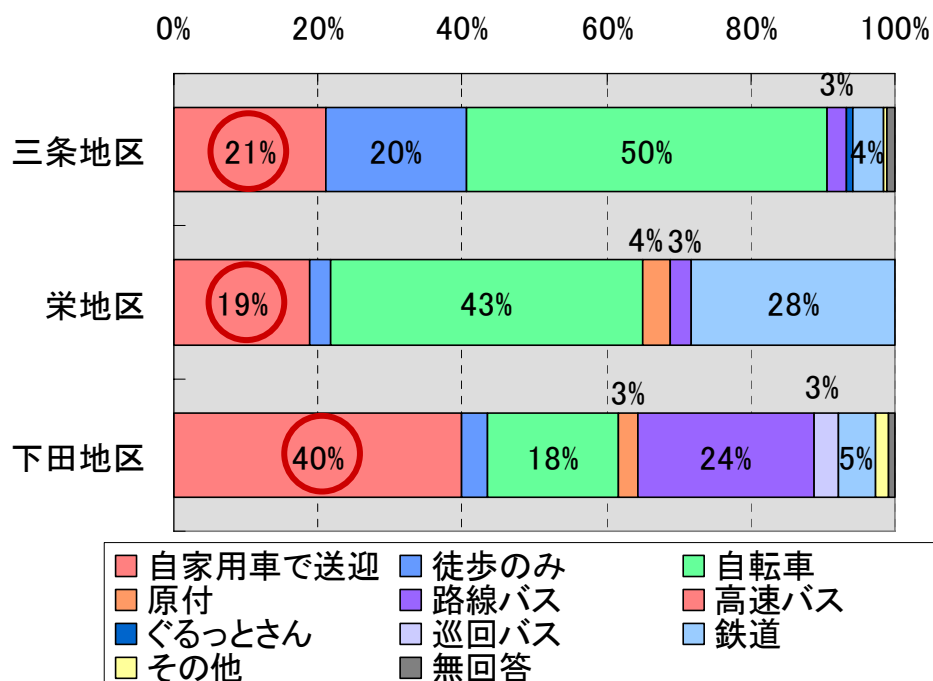
【公共交通利用者の年齢別内訳】



(資料)住民アンケート調査(H19.12実施)

学生の送迎割合が高い

【地区別高校生の登下校交通手段内訳】



(資料)高校生アンケート調査(H19.12実施)

対象：新潟県中央工業高校・三条商業高校・三条東高校・三条高校の生徒

6.4 公共交通活性化施策（4）

運転できない人に対する利便性に向けた施策

三条市全体の施策

施策4-6

- ◆循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し

施策4-1

- ◆鉄道駅のバリアフリー化

施策4-2

- ◆低床バスの導入

施策4-3

- ◆高齢者用デマンド型バス(または乗合タクシー)の運行

施策4-4

- ◆地域内における学生用デマンド型バス(または乗合タクシー)の運行

施策4-5

- ◆下田地区～市中心部間の通学専用バスの運行



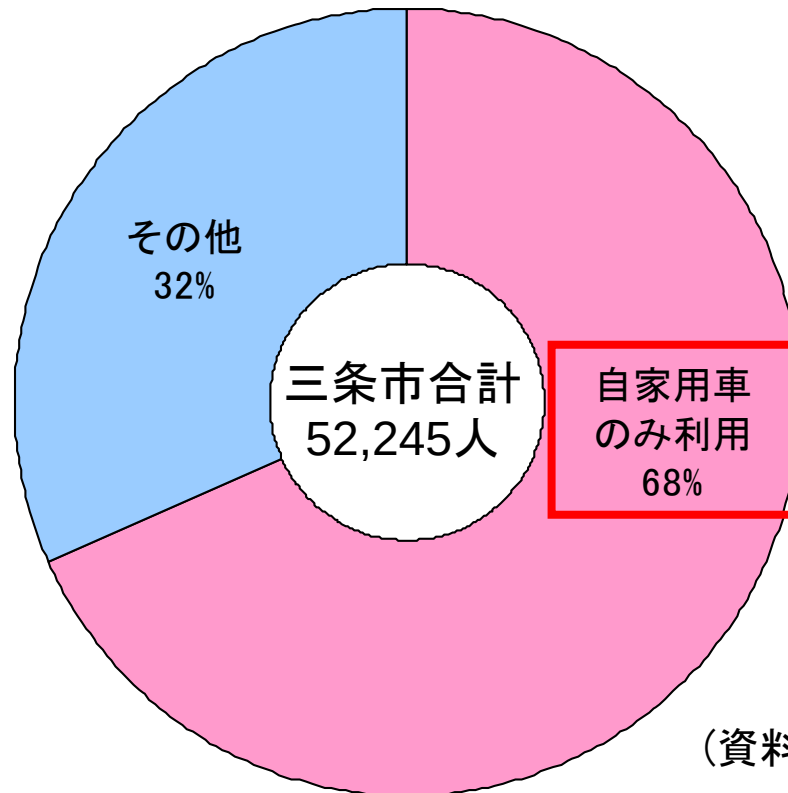
6.3 ビジョン達成に向けた課題（5）

6.3.5公共交通を支えるシステムづくりに向けた課題

- 環境問題や高齢者への対応などの観点による意識啓発
- 地域住民の自主的な運営・維持管理活動の支援

三条市の就業者・通学者の68%が自家用車のみの利用

【三条市の就業者・通学者の交通手段割合】



(資料) 国勢調査 (H12年)

6.4 公共交通活性化施策（5）

公共交通を支えるシステムづくりに向けた施策

三条市全体の施策

施策5-1

◆公共交通に関するPR

施策5-2

◆モビリティマネジメントの実施

施策5-3

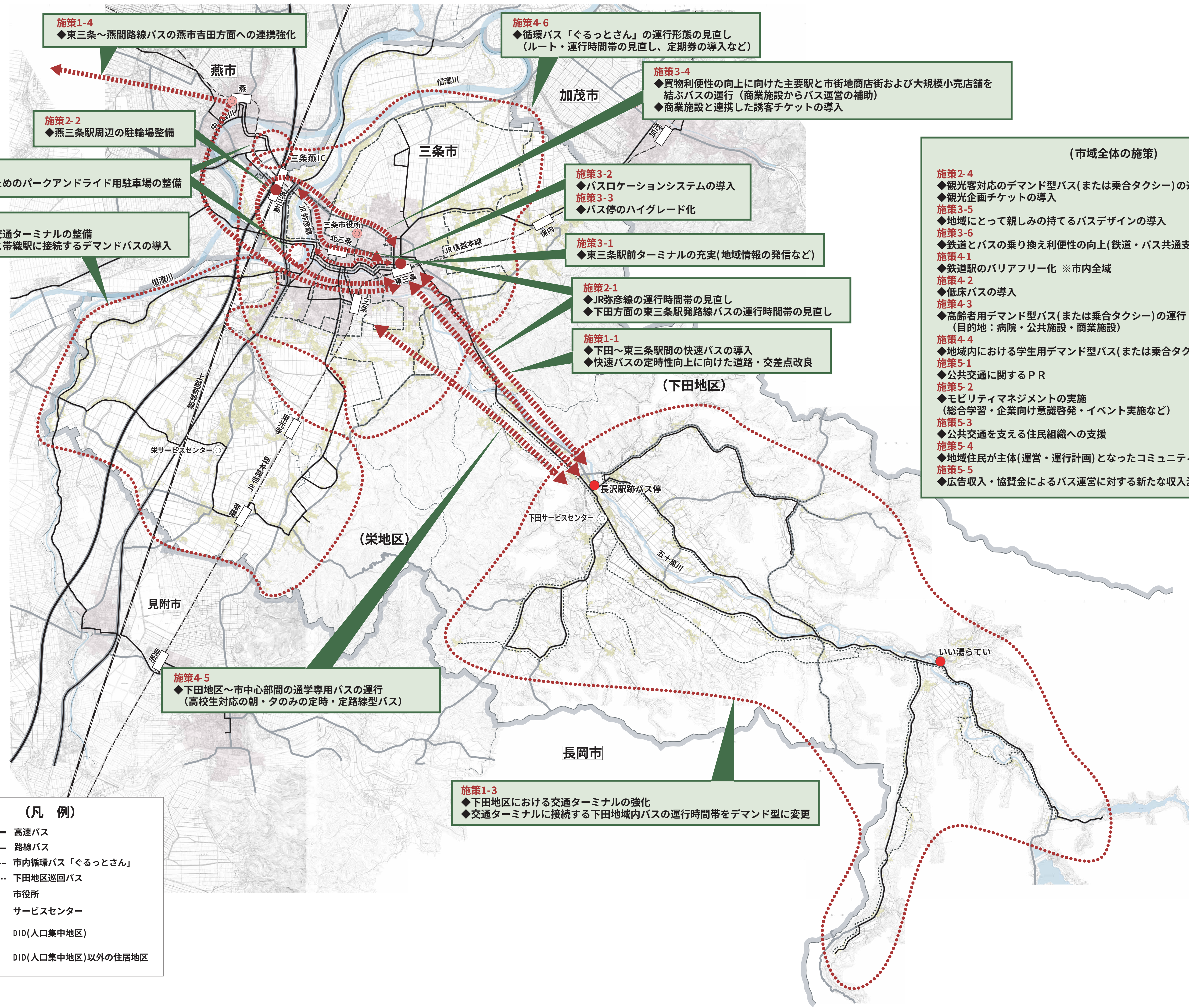
◆公共交通を支える住民組織への支援

施策5-4

◆地域住民が主体(運営・運行計画)となった
コミュニティバスの運行

施策5-5

◆広告収入・協賛金によるバス運営に対する新たな
収入源の確保



施策1-4
◆東三条～燕間路線バスの燕市吉田方面への連携強化

施策2-2
◆燕三条駅周辺の駐輪場整備

施策2-3
◆高速バス利用のためのパークアンドライド用駐車場の整備

施策1-2
◆栄地区における交通ターミナルの整備
◆交通ターミナルと帯織駅に接続するデマンドバスの導入

施策4-6
◆循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し
(ルート・運行時間帯の見直し、定期券の導入など)

施策3-4
◆買物利便性の向上に向けた主要駅と市街地商店街および大規模小売店舗を結ぶバスの運行(商業施設からバス運営の補助)
◆商業施設と連携した誘客チケットの導入

施策3-2
◆バスロケーションシステムの導入
施策3-3
◆バス停のハイグレード化

施策3-1
◆東三条駅前ターミナルの充実(地域情報の発信など)

施策2-1
◆JR弥彦線の運行時間帯の見直し
◆下田方面の東三条駅発路線バスの運行時間帯の見直し

施策1-1
◆下田～東三条駅間の快速バスの導入
◆快速バスの定時性向上に向けた道路・交差点改良

(下田地区)

施策4-5
◆下田地区～市中心部間の通学専用バスの運行
(高校生対応の朝・夕のみの定時・定路線型バス)

施策1-3
◆下田地区における交通ターミナルの強化
◆交通ターミナルに接続する下田地域内バスの運行時間帯をデマンド型に変更

(市域全体の施策)

施策2-4
◆観光客対応のデマンド型バス(または乗合タクシー)の運行
◆観光企画チケットの導入
施策3-5
◆地域にとって親しみの持てるバスデザインの導入
施策3-6
◆鉄道とバスの乗り換え利便性の向上(鉄道・バス共通支払カードの導入など)
施策4-1
◆鉄道駅のバリアフリー化 ※市内全域
施策4-2
◆低床バスの導入
施策4-3
◆高齢者用デマンド型バス(または乗合タクシー)の運行
(目的地: 病院・公共施設・商業施設)
施策4-4
◆地域内における学生用デマンド型バス(または乗合タクシー)の運行
施策5-1
◆公共交通に関するPR
施策5-2
◆モビリティマネジメントの実施
(総合学習・企業向け意識啓発・イベント実施など)
施策5-3
◆公共交通を支える住民組織への支援
施策5-4
◆地域住民が主体(運営・運行計画)となったコミュニティバスの運行
施策5-5
◆広告収入・協賛金によるバス運営に対する新たな収入源の確保

(凡 例)

高速バス

路線バス

市内循環バス「ぐるっとさん」

下田地区巡回バス

市役所

サービスセンター

DID(人口集中地区)

DID(人口集中地区)以外の住居地区