

三条市地域公共交通総合連携計画

平成20年3月27日

三 条 市

三条市地域公共交通総合連携計画の基本的な事項

■地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

バスの運行頻度、定時性の確保、路線網、他交通機関との連携等を見直し、生活交通の確保、まちの活性化、観光振興、地球温暖化防止等を目的とした公共交通体系を構築する。

*参照：p3 1.3 計画の位置づけ（基本的な方針及び計画期間）

■地域公共交通総合連携計画の区域

三条市全域

*参照：p1 1.1 計画策定の背景、目的及び計画対象区域

■地域公共交通総合連携計画の目標

- ① 地域間連携の強化
- ② 広域との交流促進
- ③ 公共交通の魅力向上
- ④ 車を運転できない人に対する利便性向上
- ⑤ 公共交通を支えるシステムづくり

*参照：p40 6.2.2 公共交通活性化の目標（計画の目標）

■地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業および実施主体

*参照：p73～103 8.2実施方針（事業内容・実施主体）

事業内容	実施主体
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	三条市地域公共交通協議会 （三条市・法定協議会参加交通事業者）
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	三条市地域公共交通協議会 （三条市）
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	三条市地域公共交通協議会 （三条市・法定協議会参加交通事業者、観光関係機関）
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	三条市地域公共交通協議会 （三条市・法定協議会参加交通事業者、商工関係機関）

事業内容	実施主体
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)	三条市地域公共交通協議会 (三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者)
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	三条市地域公共交通協議会 (三条市・法定協議会参加交通事業者)
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)	三条市地域公共交通協議会 (三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者)
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)	三条市地域公共交通協議会 (三条市・法定協議会参加交通事業者)
施策 5-1 ◆公共交通に関するPR	三条市地域公共交通協議会 (三条市)
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)	三条市地域公共交通協議会 (三条市)
施策 5-3 ◆公共交通を支える住民組織への支援	三条市地域公共交通協議会 (三条市)
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	三条市地域公共交通協議会 (三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者)

■計画期間

計画期間：平成20年度～平成29年度
(重点施策実施期間：平成20年度～平成22年度)
*参照：p3 1.3 計画の位置づけ(基本的な方針及び計画期間)

■法定協議会について

法定協議会概要	
1 名称	三条市地域公共交通協議会
2 代表	三条市長
3 設立	平成19年11月9日
第1回 (H19/11/9)	協議会設立、計画策定方針等の検討
第2回 (H20/1/24)	計画目標、重点施策等の検討
第3回 (H20/3/27)	実施事業の検討、計画の策定

三条市地域公共交通協議会

H20 年 3 月 27 日現在

区分	委員構成
計画作成市町村	三条市長
公共交通事業者等	越後交通県央観光株式会社 取締役総務部長
	新潟交通観光バス株式会社 三条営業所 所長
	東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 企画室長 室長
	社団法人 新潟県バス協会 事務局長
道路管理者	国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所計画課 課長
	新潟県 三条地域振興局 地域整備部長
	三条市 建設部長
計画事業実施見込者	三条ハイヤー協会 (代表) 日の丸観光タクシー株式会社 社長
公安委員会	三条警察署 署長
地域公共交通の利用者	三条市自治会長協議会 三条地区会長・栄地区会長・下田地区会長
学識経験者	長岡技術科学大学 教授
その他必要と認める者	国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部交通企画課 課長
	国土交通省 北陸信越運輸局 新潟運輸支局 首席運輸企画専門官
	新潟県 交通政策局 交通政策課 課長
	燕市 市民生活部 生活環境課 課長
	三条観光協会 副会長
	下田郷観光協会 副会長
	三条商工会議所 常議員・交通部会長
	栄商工会 会長
	下田商工会 会長
	日本労働組合総連合会新潟県連合会県央地域協議会 議長
	三条市 福祉保健部長
	三条市 経済部長
	三条市 教育次長
事務局	三条市市民部生活環境課

* 地域公共交通会議を兼ねられる構成

目 次

1. 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景、目的及び計画対象区域	1
1.2 計画の進め方	2
1.3 計画の位置づけ（基本的な方針及び計画期間）	3
2. 三条市の概況	4
2.1 位置・地勢	4
2.2 人口動態	5
2.3 市街化の動向	7
2.4 通勤・通学の実態	8
2.5 産業活動	9
2.6 大規模小売店舗と公共公益施設の分布	10
2.7 交通実態	12
3. 公共交通の現状	13
3.1 鉄道	13
3.2 バス	15
3.3 タクシー	20
4. 三条市のまちづくりビジョンの整理	21
4.1 三条市総合計画（計画期間：平成19～26年）	21
4.2 三条市都市計画マスタープラン（目標年次：平成36年）	22
5. 公共交通活性化の必要性和担うべき役割	25
5.1 公共交通活性化の必要性	25
5.2 三条市において公共交通が担うべき役割	30
6. 公共交通活性化の目標及び施策の検討	34
6.1 基本的な考え方	34
6.2 公共交通活性化の目標設定（計画の目標）	35
6.3 公共交通活性化施策	41
7. 重点施策	71
8. 目標達成のための事業・実施主体の検討	72
8.1 検討の手順	72
8.2 実施方針（事業内容・実施主体）	73
8.3 社会実験計画（H20年度計画）	104

1. 計画の概要

1.1 計画策定の背景、目的及び計画対象区域

三条市における現状の交通実態についてみると、マイカー中心のライフスタイルが進み、その結果、市街地では渋滞、事故、環境問題が顕在化するようになり、一方、郊外では、公共交通利用者数の減少に伴う不採算路線の見直しが進み、高齢者や学生など運転免許を持たない人の移動の利便性が低下するという問題が生じています。

また、三条市の将来のまちづくりについてみると、平成17年5月1日の旧三条市、栄町、下田村の合併を機に、三条市総合計画ならびに都市計画マスタープランが策定され、その中で、今後の人口減少・高齢化社会への対応を視点に、三条、栄、下田各地域の連携を強化するとともに、市中心部においては、様々な都市機能が集積するコンパクトな都市構造への転換を図ることが求められています。

公共交通は、誰もが安全・安心に移動できる身近な交通手段であり、その利用が促進されることにより渋滞緩和やCO2排出量削減など都市交通問題の改善に寄与するだけでなく、自動車に過度に依存しないコンパクトなまちづくりを進める上でも大きな役割が期待されています。

このような背景のもと本計画は、三条市全域を対象とした地域交通の課題解決とまちづくり支援に向けた、公共交通のあり方と具体計画を立案した「三条市地域公共交通総合連携計画」を策定するものとします。

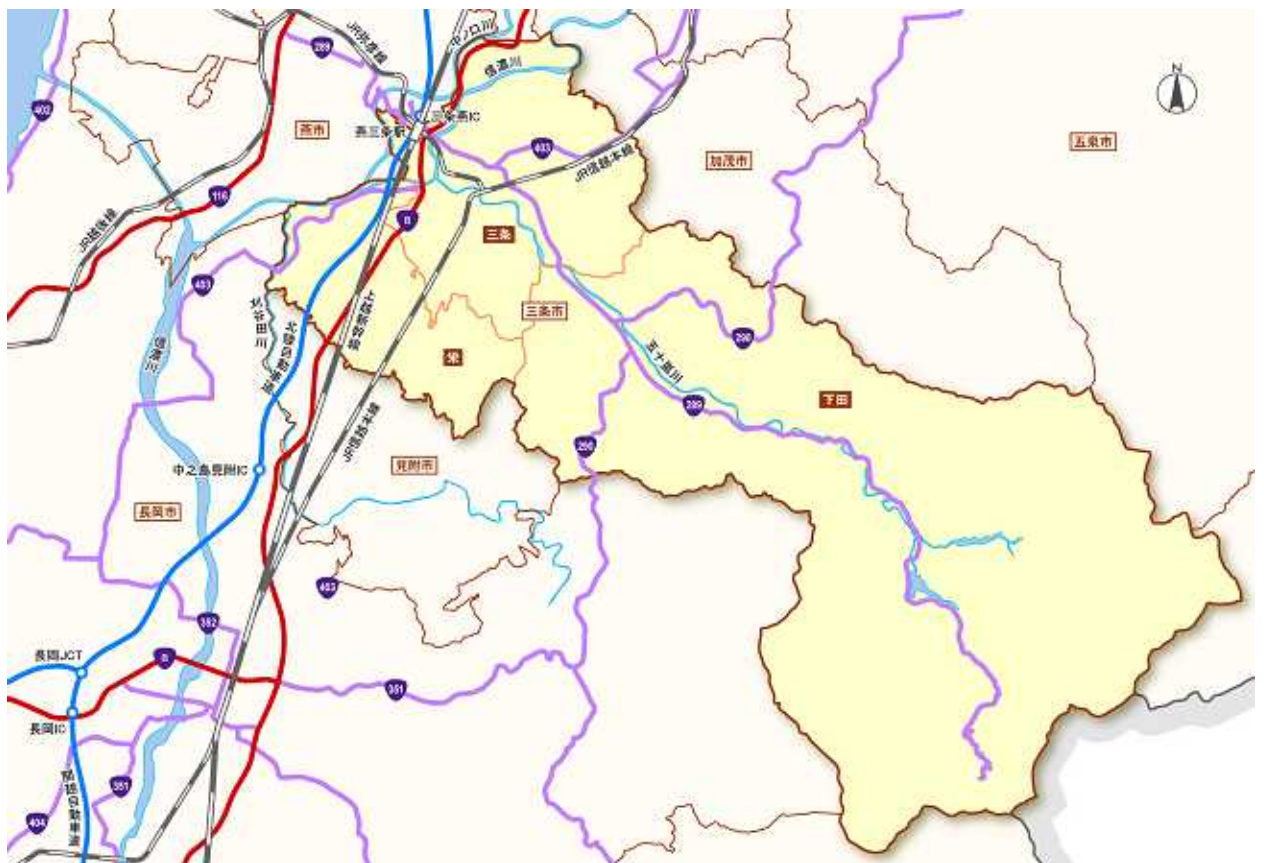


図.計画対象区域(三条市全域)

1.2 計画の進め方

計画策定の手順は以下のフローに示すとおりであり、本年度（平成19年度）は公共交通のあり方および重点施策の実施計画を立案し、来年度以降、重点施策について社会実験を実施し本格実施の妥当性・有効性検証を行います。

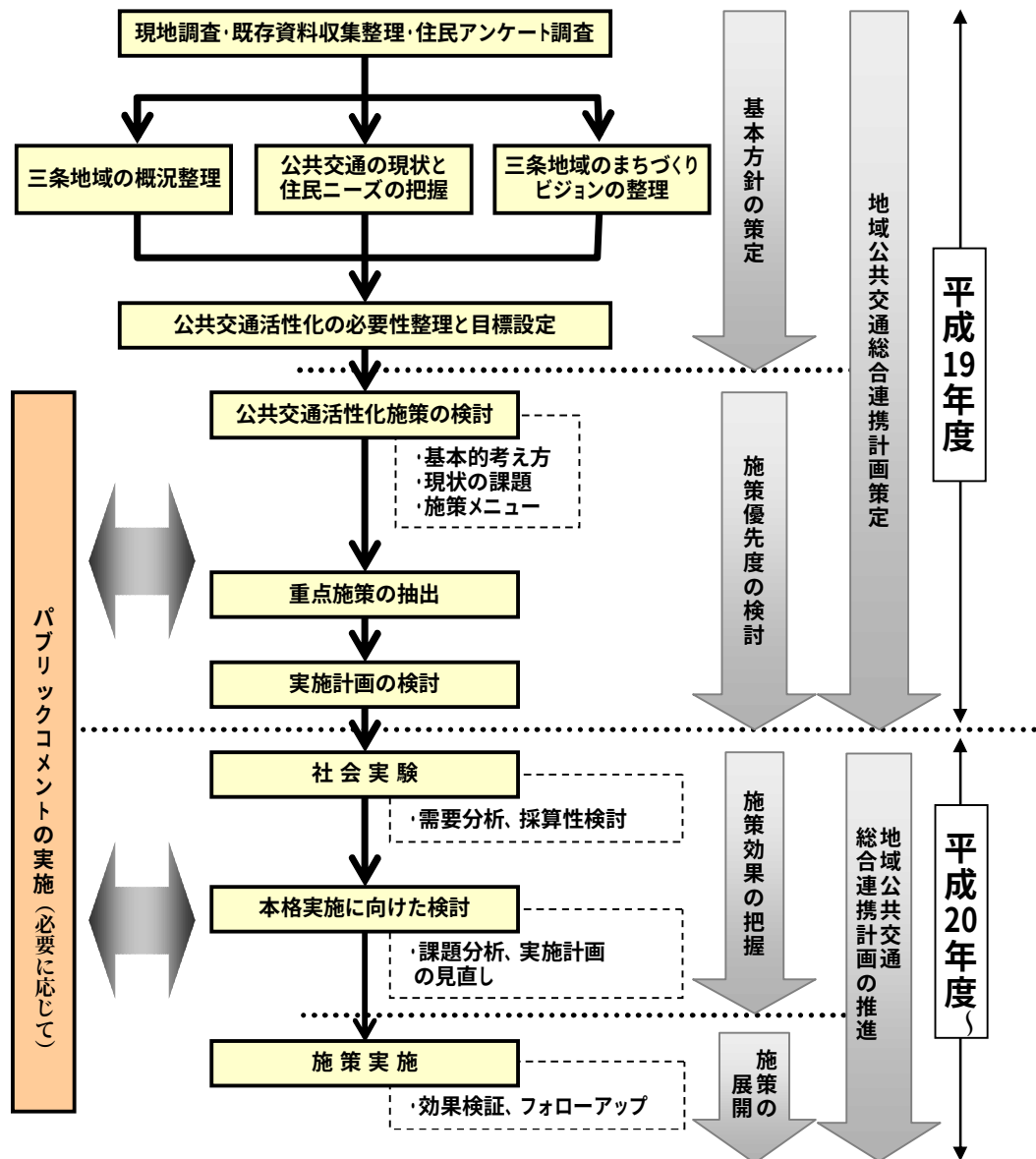


図.計画策定の流れ

1.3 計画の位置づけ（基本的な方針及び計画期間）

三条市において、まちづくりに係わる計画として「三条市総合計画」、「三条市都市計画マスタープラン」があります。

本計画はこれら上位計画を踏まえて、主として三条市におけるまちづくり支援の観点から公共交通のあり方を検討します。

【基本的な方針】

バスの運行頻度、定時性の確保、路線網、他交通機関との連携等を見直し、生活交通の確保、まちの活性化、観光振興、地球温暖化防止等を目的とした公共交通体系を構築する。

【計画期間】

平成20年度から29年度（重点施策実施期間：平成20年度から22年度）

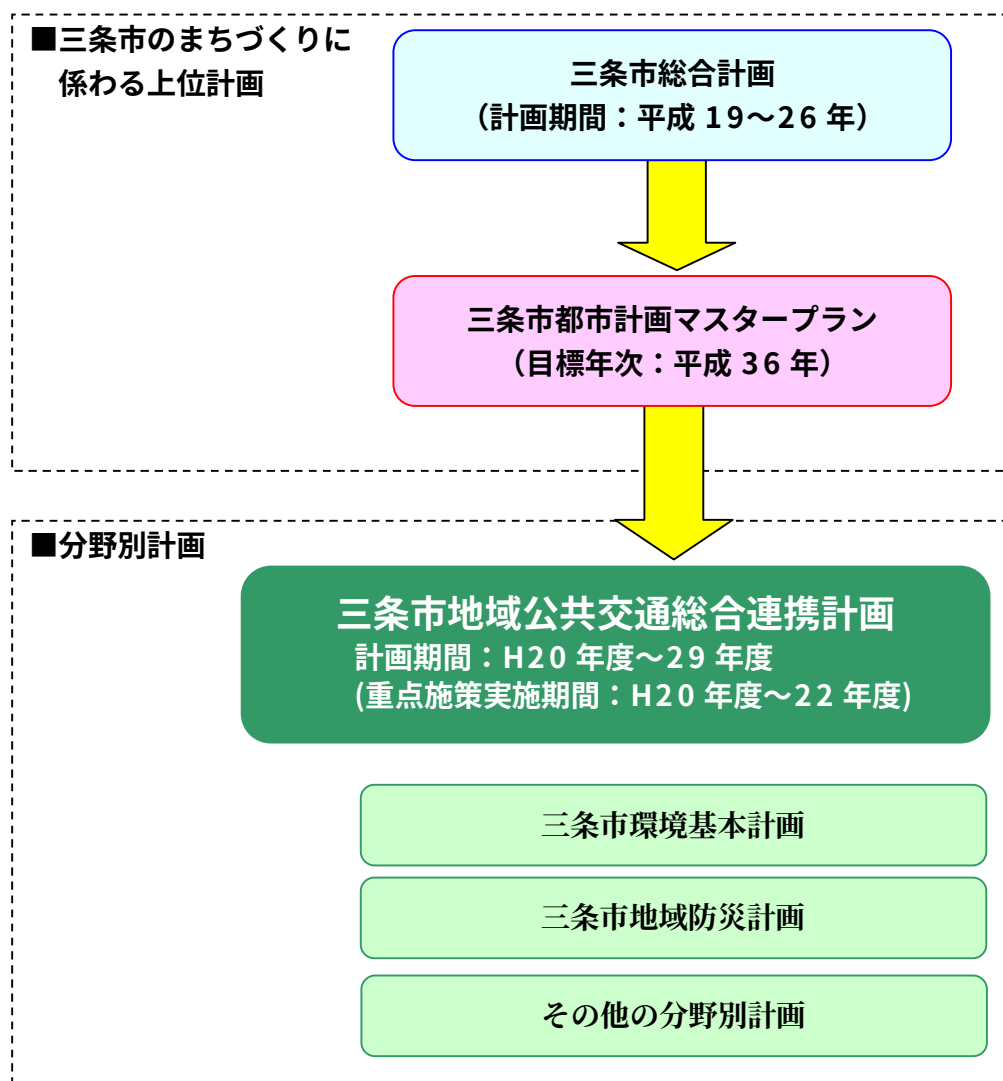


図.計画の位置づけ

2. 三条市の概況

2.1 位置・地勢

■県中央部に位置し、水や農林資源に恵まれたまち

- ・ 平成 17 年 5 月に旧三条市、栄町、下田村が合併し、新三条市（以降、三条市）が誕生しました。その総面積は 432.01km₂ となっています。
- ・ 三条市は新潟県のほぼ中央部に位置し、信濃川、五十嵐川、刈谷田川 3 つの河川が形成する平野部と南東部の丘陵・山岳地帯から構成されており、都市機能が集積する市街地に加え、豊かな自然や農林資源にも恵まれています。

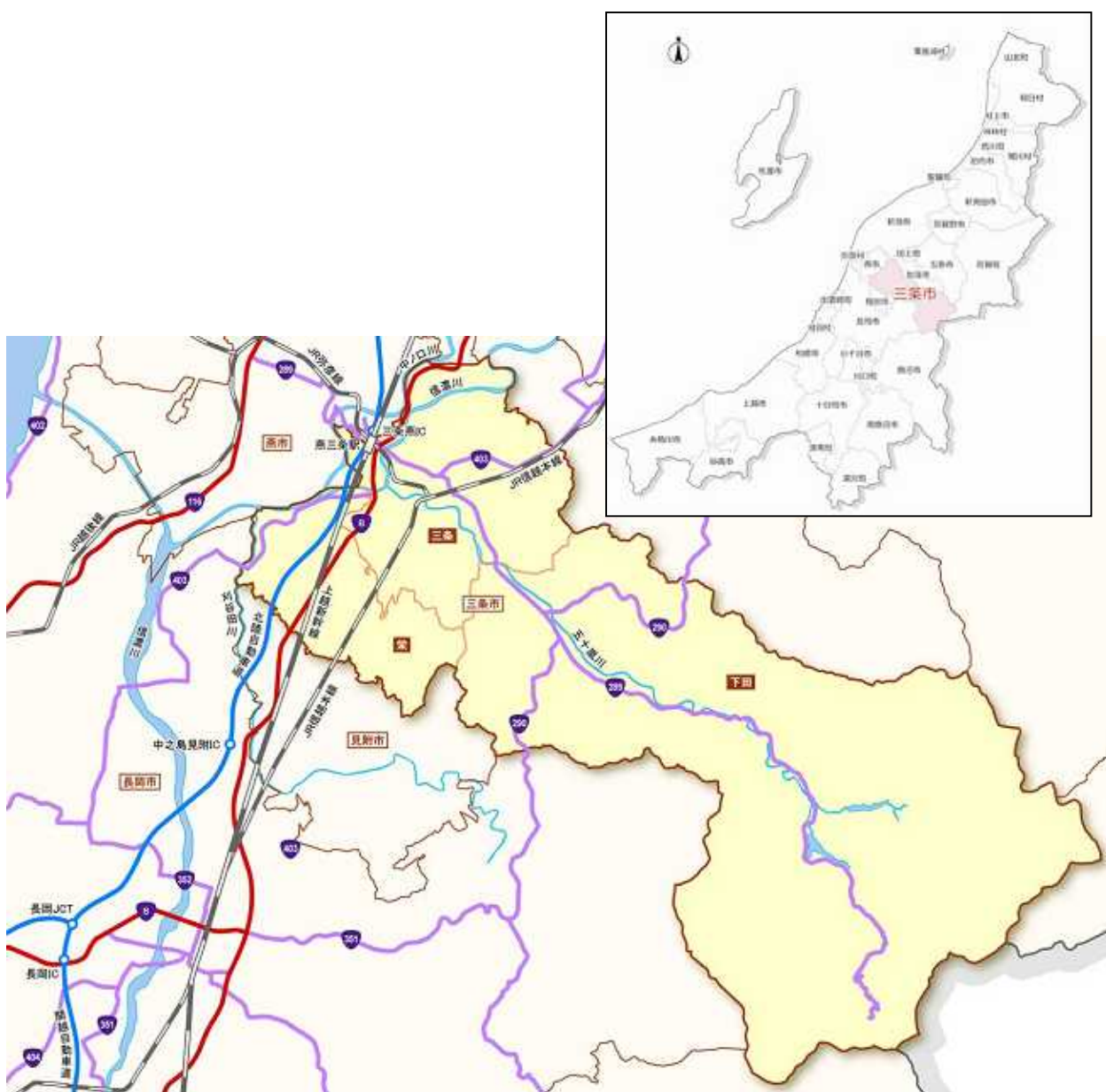


図. 三条市の位置・地勢

2.2 人口動態

■市中心部での人口が減少し郊外で人口が増加しています

- ・三条市の総人口は平成17年で約104千人であり、昭和60年をピークに減少傾向で推移しています。
- ・地区別人口の増減率を見ると、東三条駅、北三条駅、三条駅で囲まれた市中心部での人口が減少する一方、郊外部で人口が増加しています。

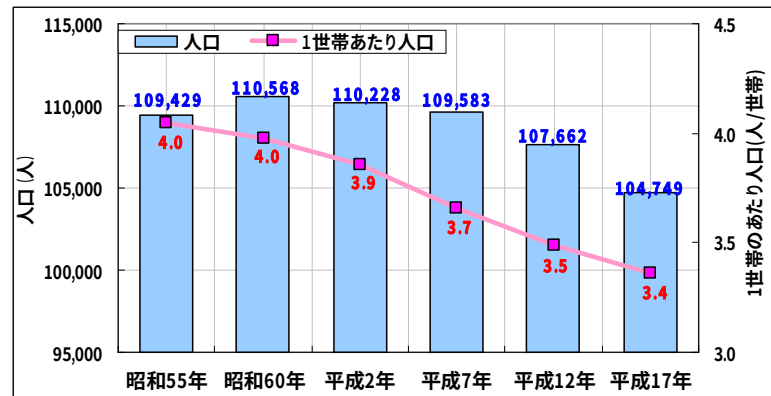


図. 三条市の人口推移

資料)国勢調査

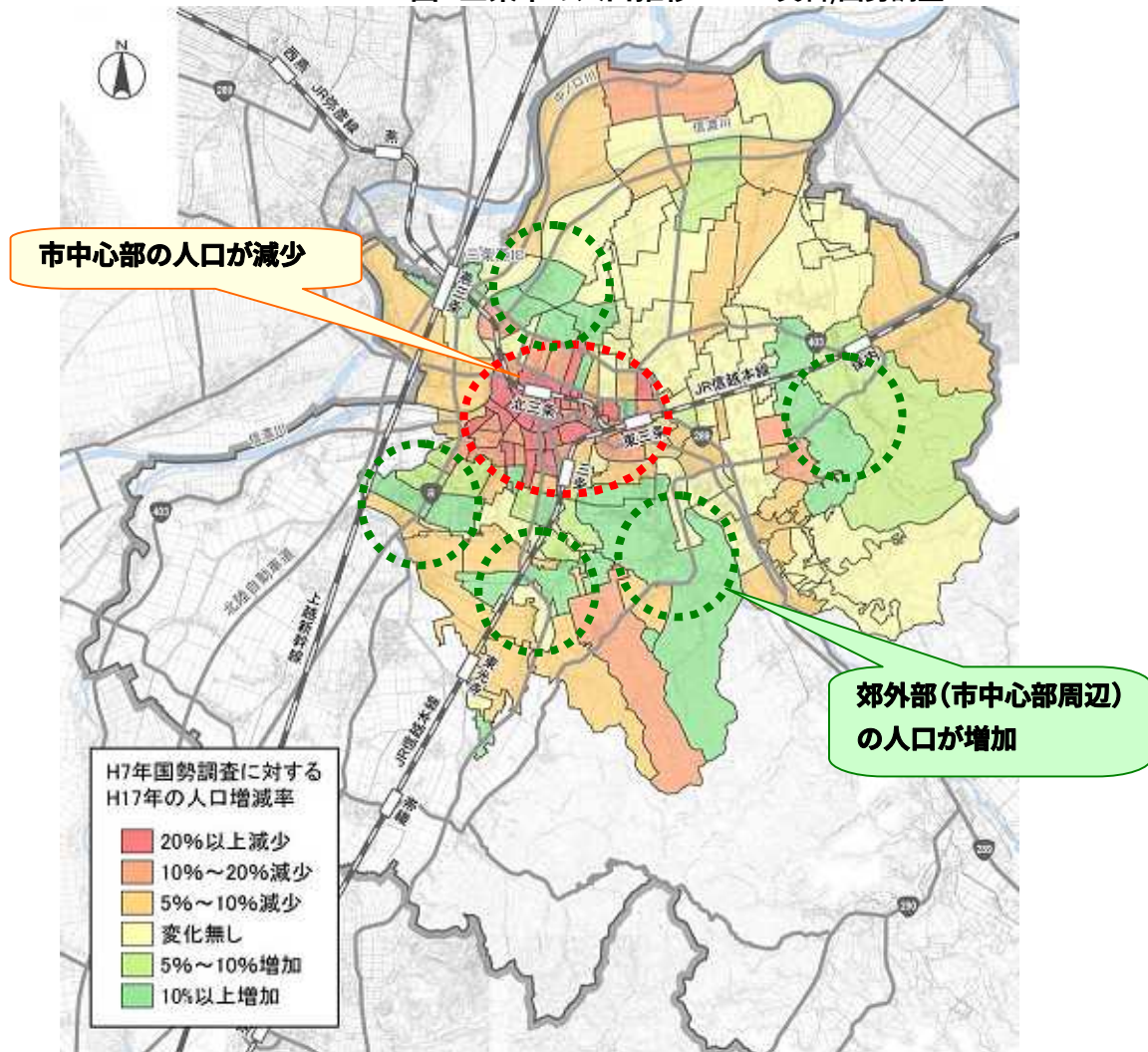


図. 三条地区の人口増減率

資料)国勢調査

■市中心部や中山間地域での高齢化が進行しています

- ・三条市の高齢化率は平成17年で約23.6%となっており、県平均（19.6%）を上回る状況にあります。
- ・高齢化の状況を地区別でみると、市中心部や下田地区の中山間部の高齢化率が高く、35%を超える地域もあります。

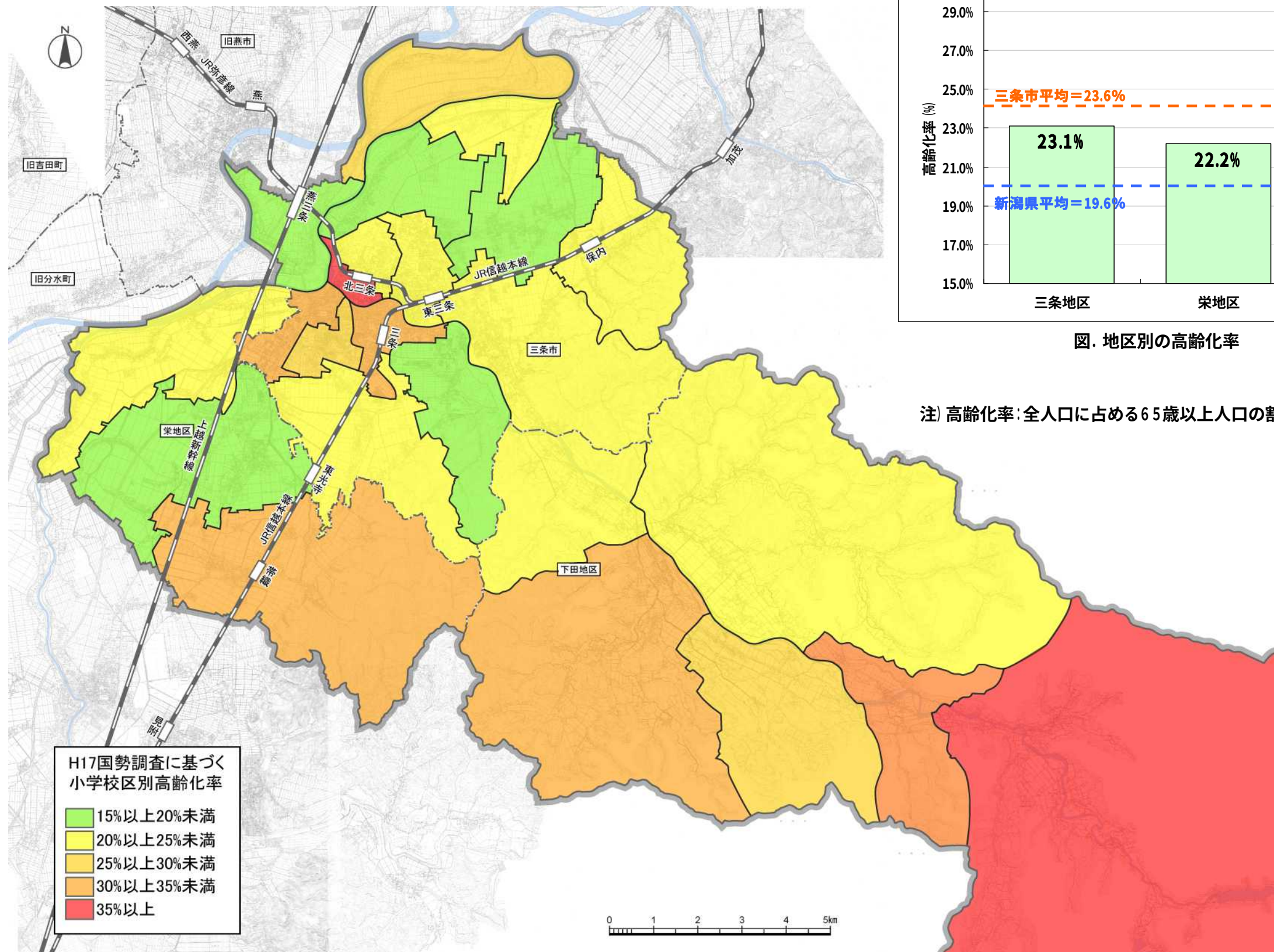


図. 小学校区別の高齢化率

資料)H17国勢調査

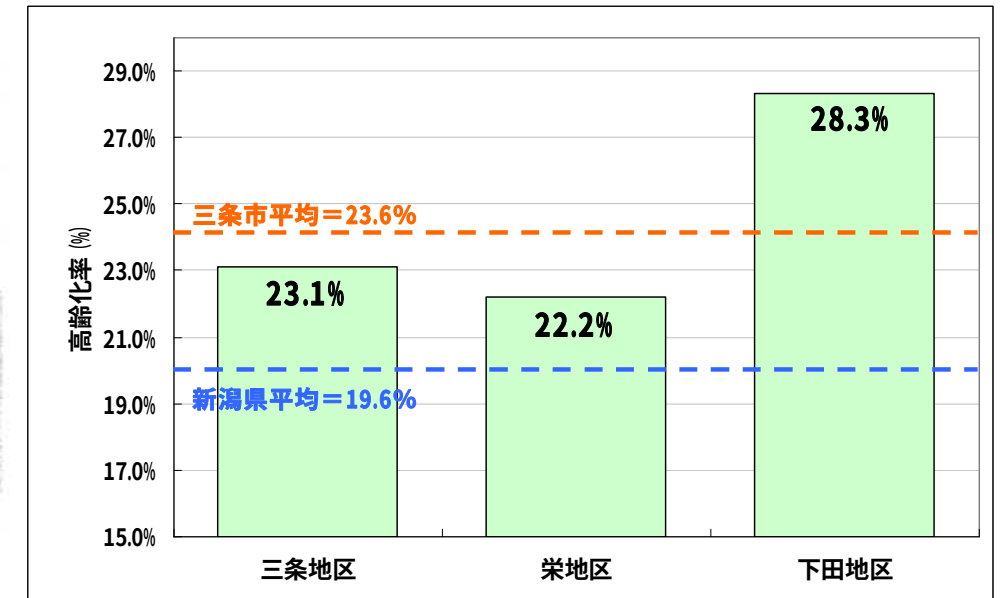


図. 地区別の高齢化率

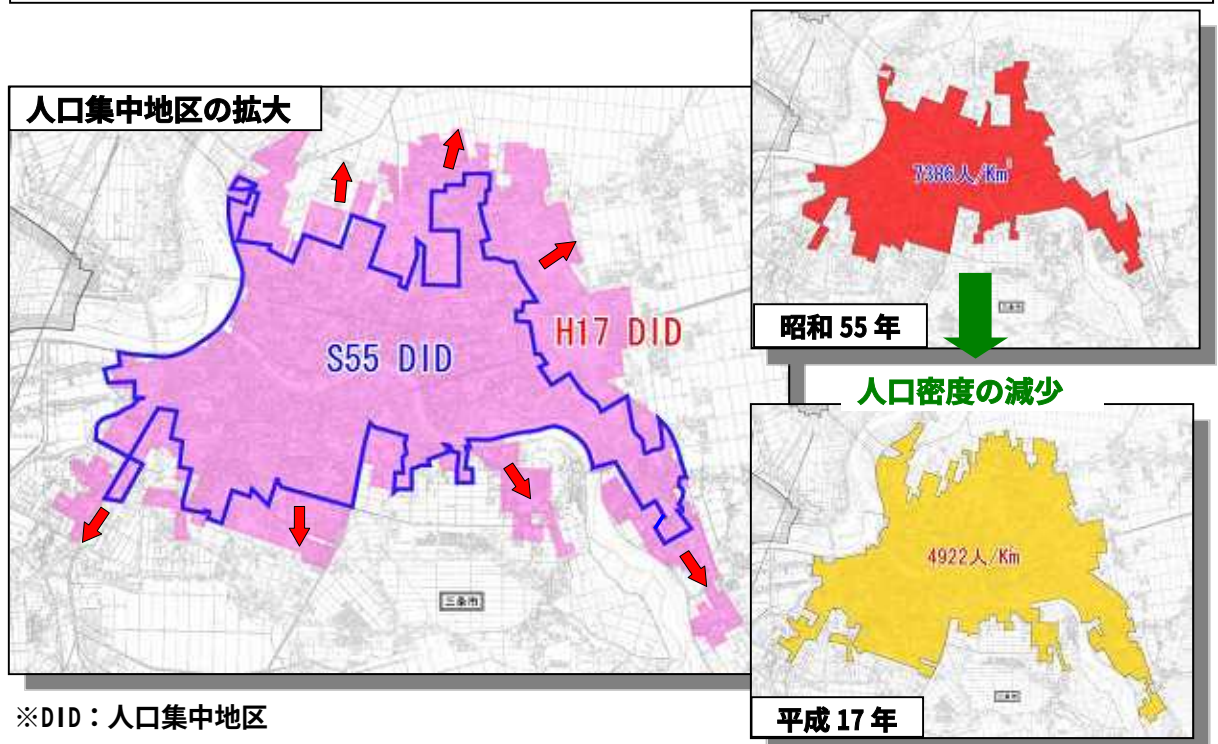
資料)H17国勢調査

注) 高齢化率: 全人口に占める65歳以上人口の割合

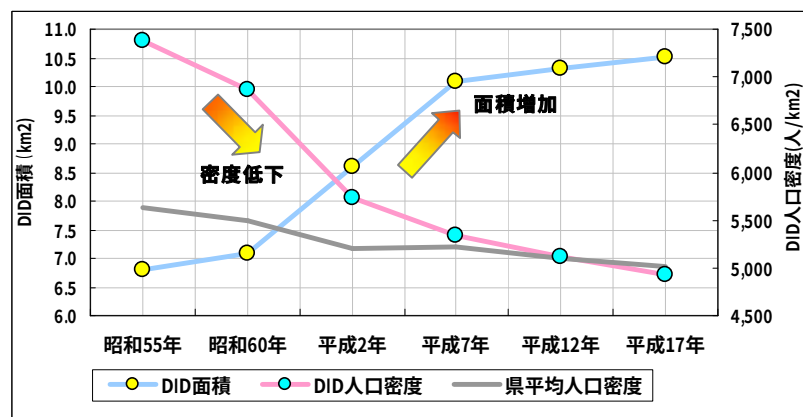
2.3 市街化の動向

■市街地の低密度化が進んでいます

- ・ DID（人口集中地区）の面積は S55 年（6.8 km₂）に対して H17 年（10.5 km₂）では約 1.5 倍に拡大しています。
- ・ 一方 DID の人口密度は S55 年～H17 年で約 3 割減少しており、市街地の低密度化が進んでいます。



図．DID地区の推移



年	新潟県			三条市		
	DID面積 (km ²)	DID人口 (人)	DID人口密度 (人/Km ²)	DID面積 (km ²)	DID人口 (人)	DID人口密度 (人/Km ²)
昭和55年	183	1,028,846	5,634.4	6.8	50,224	7,385.9
昭和60年	192	1,055,261	5,496.2	7.1	48,765	6,868.3
平成2年	211	1,096,979	5,211.3	8.6	49,306	5,733.3
平成7年	218.1	1,137,916	5,216.7	10.1	53,888	5,340.7
平成12年	224.8	1,147,904	5,106.1	10.3	52,885	5,124.5
平成17年	226.8	1,138,699	5,021.6	10.5	51,774	4,921.5

図．DID面積とDID人口密度の経年変化

2.4 通勤・通学の実態

■三条は就業・就学の拠点

- ・三条・燕生活圏に関連する旧市町村単位での通勤・通学の移動実態をみると、三条地区への依存が高い状況にあります。

■栄地区、下田地区では徒歩での通学が不便な地域があります

- ・三条市内の中学校1校あたりの面積は、三条地区が新潟圏平均以下であるのに対し、栄地区・下田地区では県平均の2倍以上となっています。

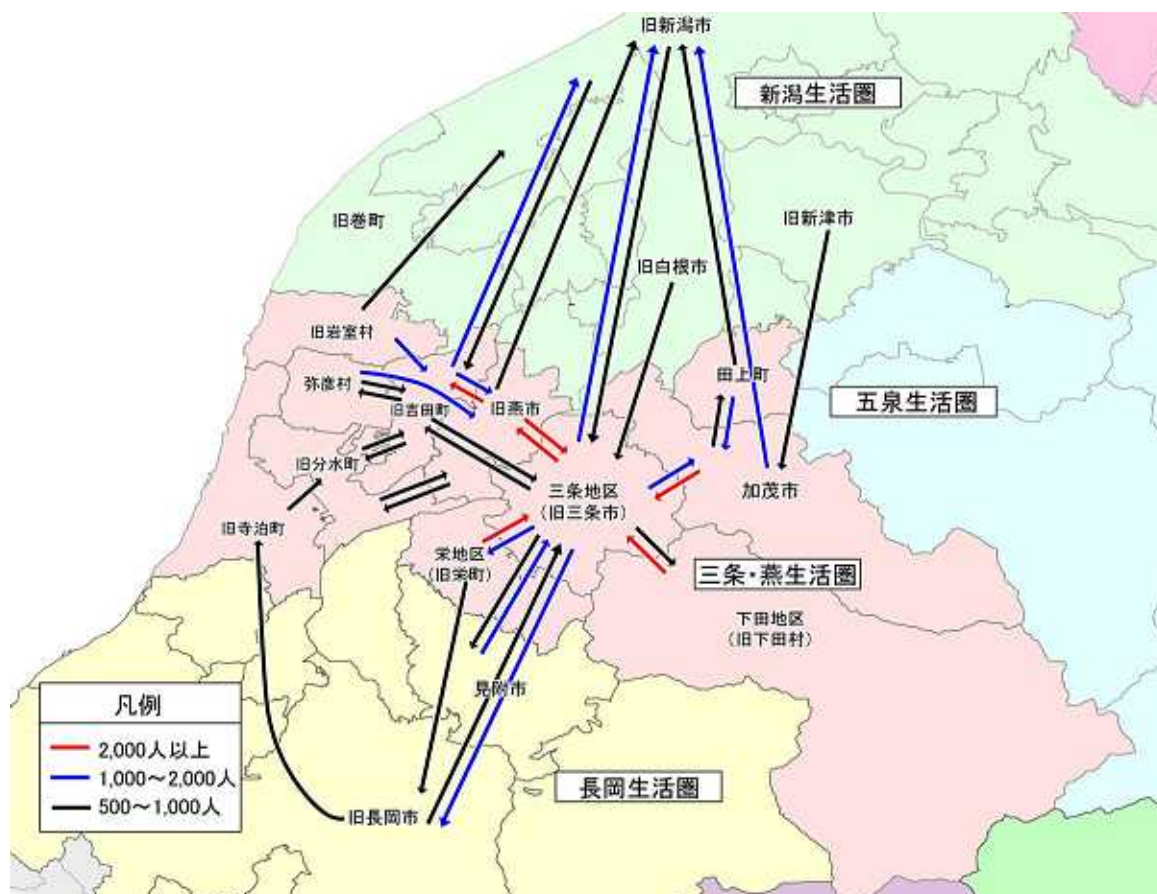


図 通勤・通学動向※

資料/ H12国勢調査 ※三条・燕生活圏の旧市町村に関連する通勤・通学の実態

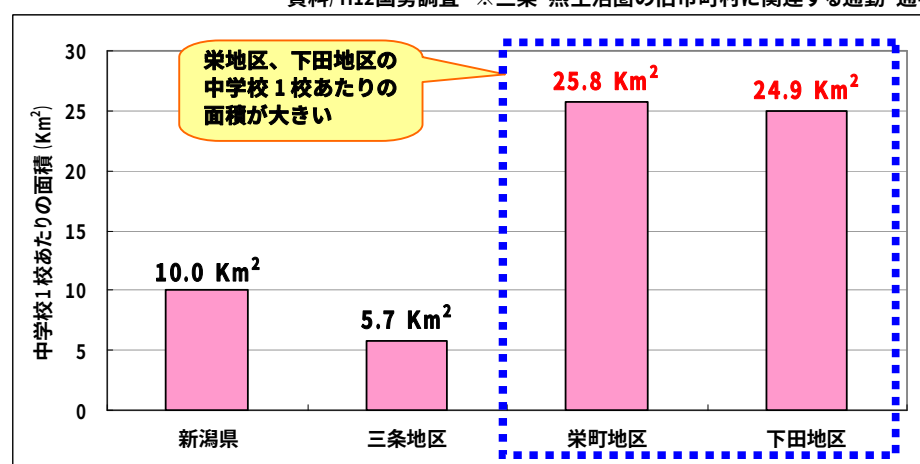


図. 中学校1校あたりの面積

※ H18年現在

2.5 産業活動

■ 基幹産業は金属関連、機械関連産業

- ・三条市は金物の町として全国的に有名であり金属関連の売上高は全体の46%と大きく、次いで機械関連が30%となっています。

■ ビジネスでの広域圏とのつながりが多い

- ・燕三条駅の乗降客の44%は県外在住者であり関東方面の利用が大半を占めています。
- ・新幹線での燕三条駅の利用目的の45%が業務であり、このうち県外を行き来する利用者が定期的に燕三条駅から新幹線を利用しています。

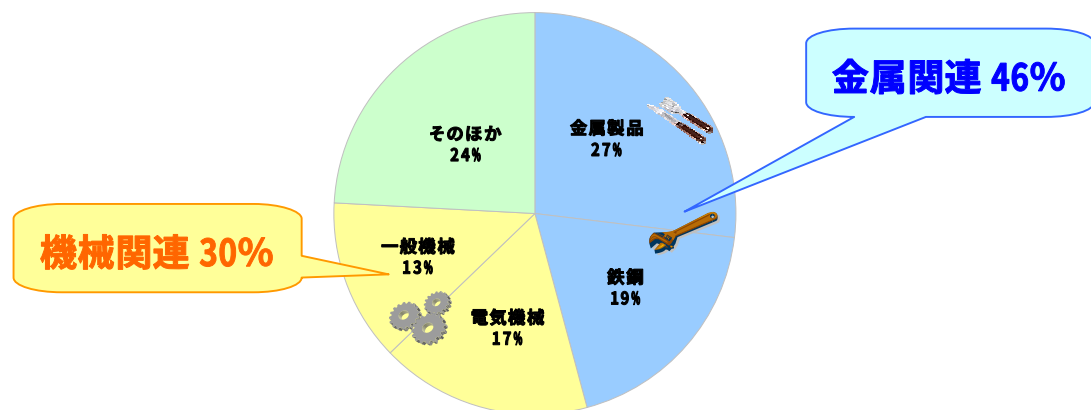


図. 三条市の製造品出荷額

資料) H17年三条市工業統計書

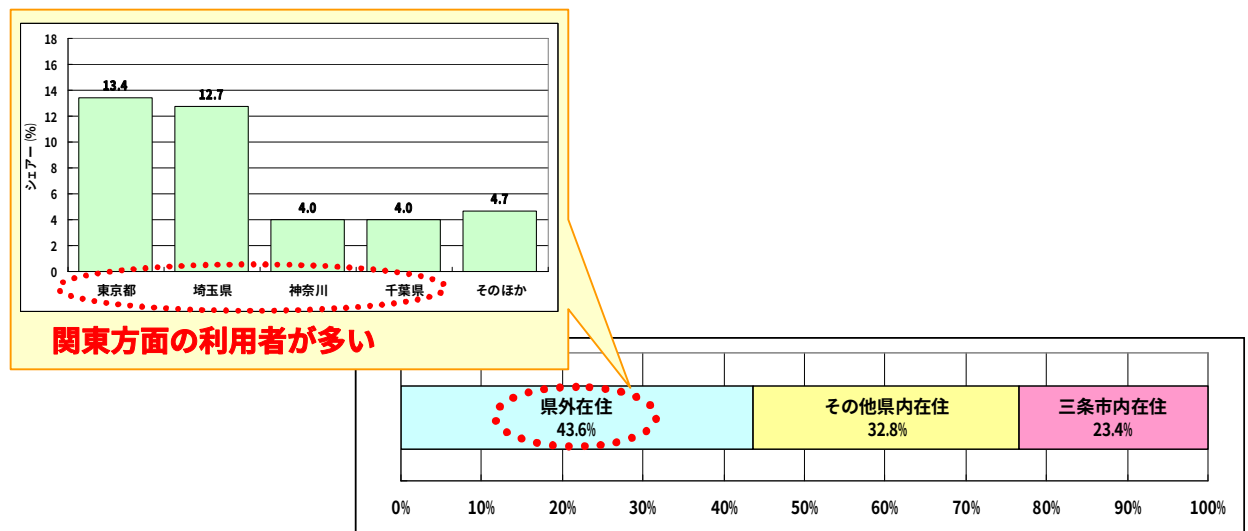


図. 燕三条駅の乗降客の居住地

(N=149)

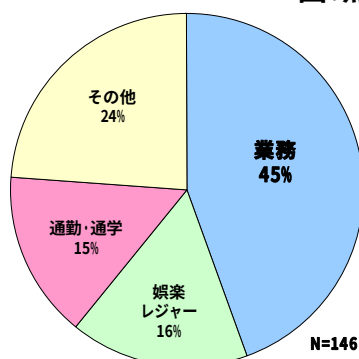


図. 新幹線利用者の来訪目的

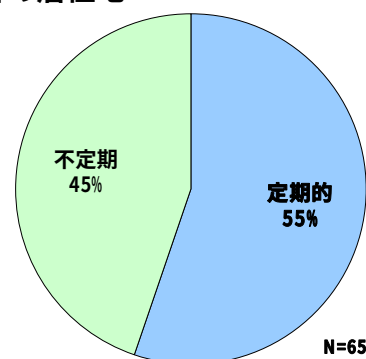


図. 県外関連の利用者の定期利用者割合

注) 月1回以上している利用を定期利用者とした

資料) 新幹線利用者ヒアリング調査

2.6 大規模小売店舗と公共公益施設の分布

■中心商店街の買い物客が減少傾向にあります

- ・大規模小売店舗は三条地区に集中し、郊外型の店舗の立地が多くなっています。
- ・買物の地区別利用割合は、三条市の古くからの中心商業地区である東三条駅～ノ木戸・本町商店街（東三条駅、北三条駅周辺）の利用客が年々減少する傾向にあります。

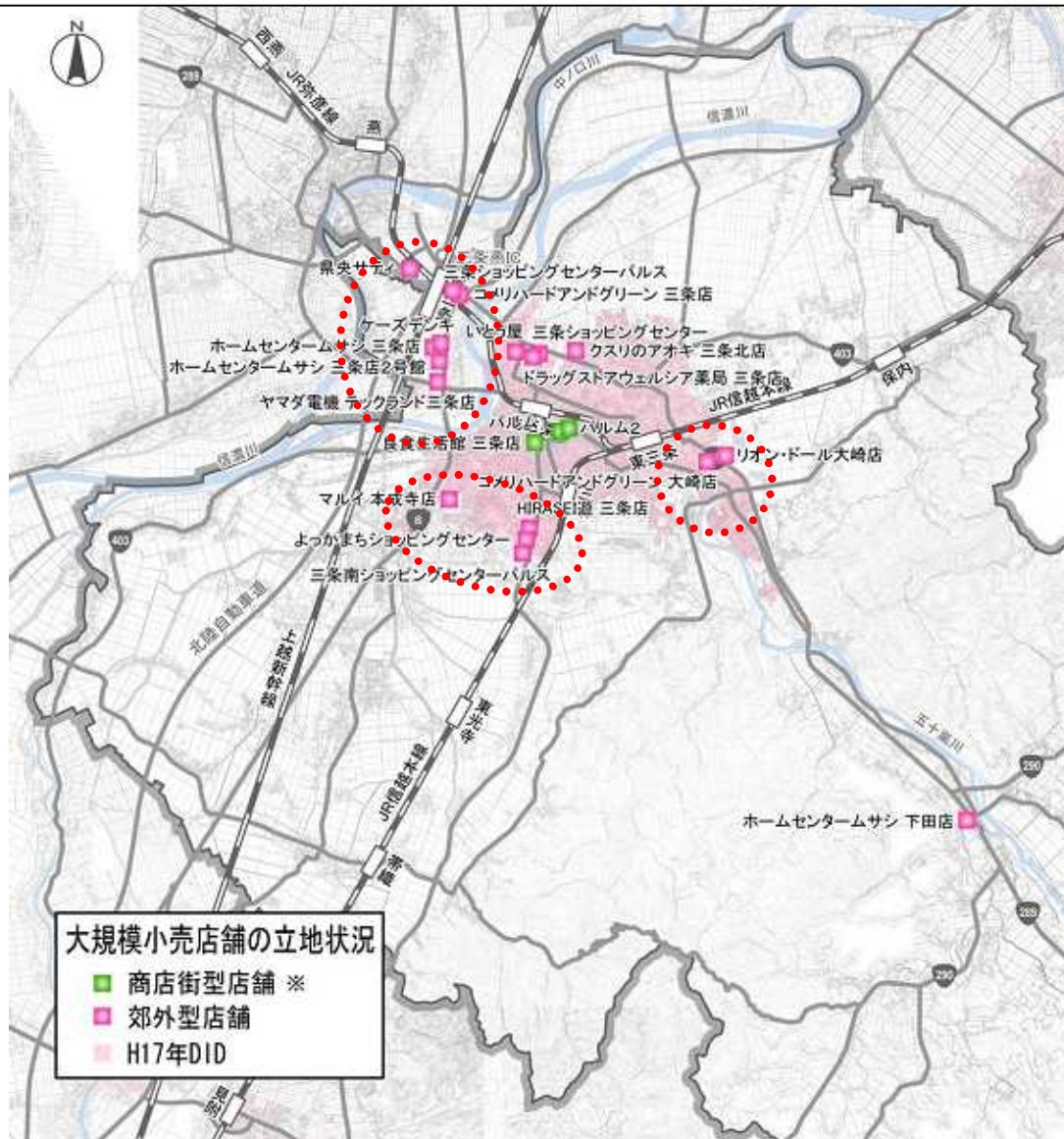


図. 大規模小売店舗の立地状況

※ 新潟県 中心市街地に関する県民意識・消費動向調査報告書による店舗分類
資料)新潟県ホームページ 大規模小売店舗 (1000m2超) 一覧 平成19年11月末現在

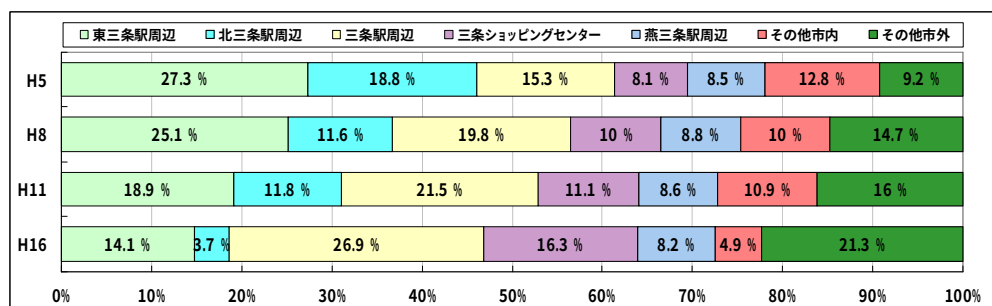
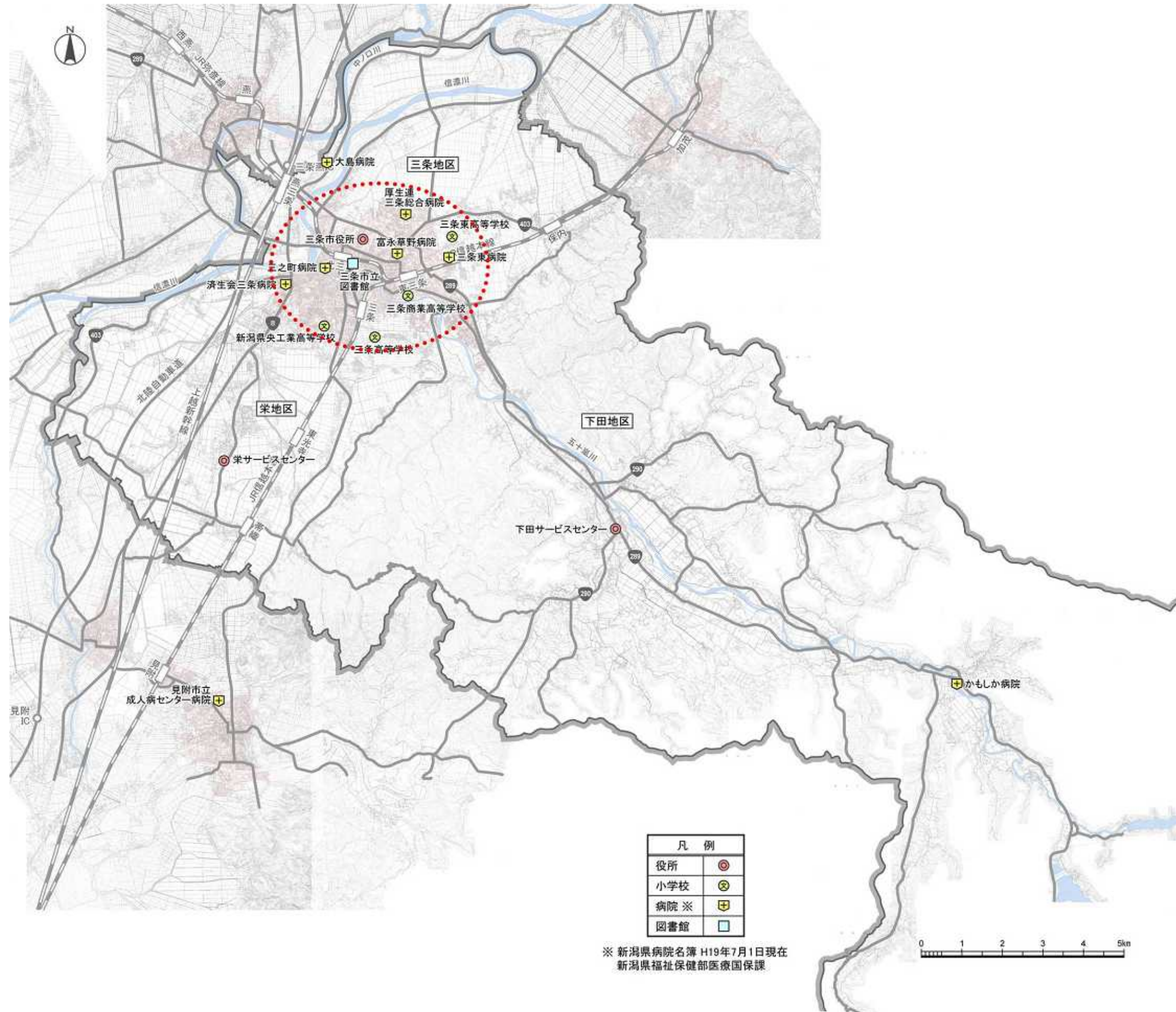


図. 三条市の買物地区利用割合の変化

資料)新潟県 中心市街地に関する県民意識・消費動向調査報告書

■公共公益施設の立地状況

- ・公共公益施設は、三条地区の市街地部を中心に立地しています。



図．公共公益施設の立地状況

2.7 交通実態

■下田・栄地区の高い自動車依存

- ・1世帯当たりの自動車保有台数は増加傾向にあり、平成17年では平均約2.2台と新潟県全体(1.9台)を上回っています。
- ・一方、鉄道、バスなどの公共交通の利用は減少傾向にあり、特にバスの輸送人員はH10年～H19年の間で約4割減少しています。

■増加傾向にある交通事故件数や自動車のCO2排出量

- ・交通手段としての自動車依存への高まりから交通事故件数が年々増加しています。
- ・また、自動車の排出するCO2も年々増加しています。

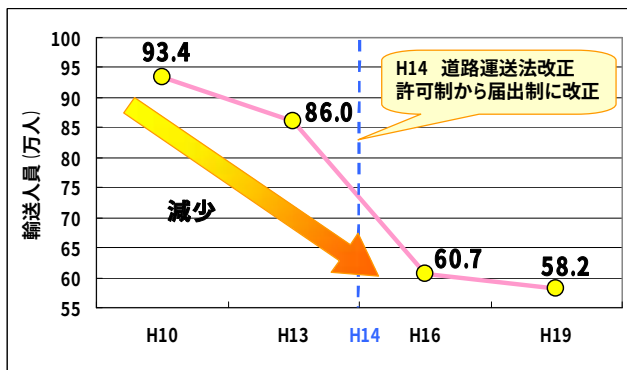


図.乗合バスの輸送人員の変化

資料)越後交通県央観光(株)提供

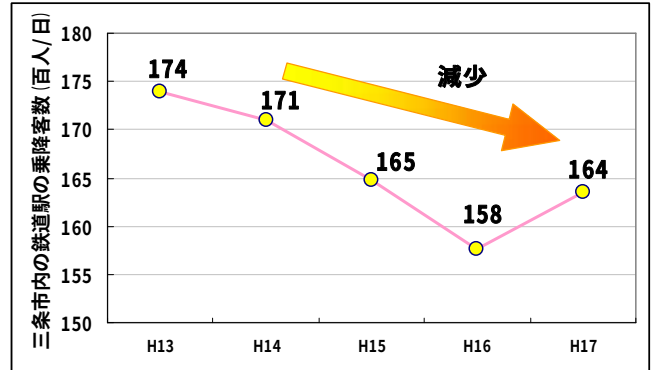


図.鉄道駅の乗降客数の変化

注)三条市内の全駅の合計

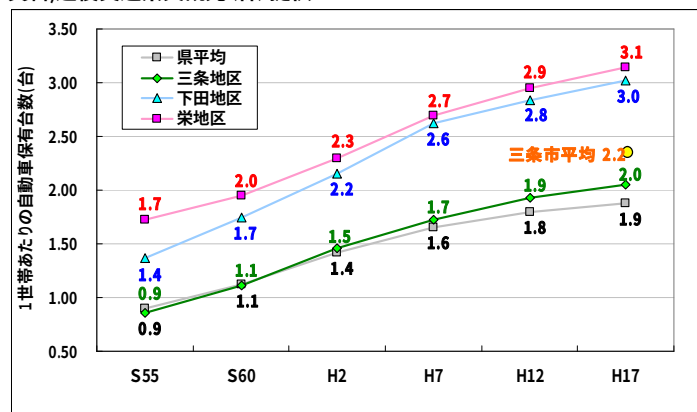


図.自動車保有率の経年変化

資料)新潟県統計年鑑

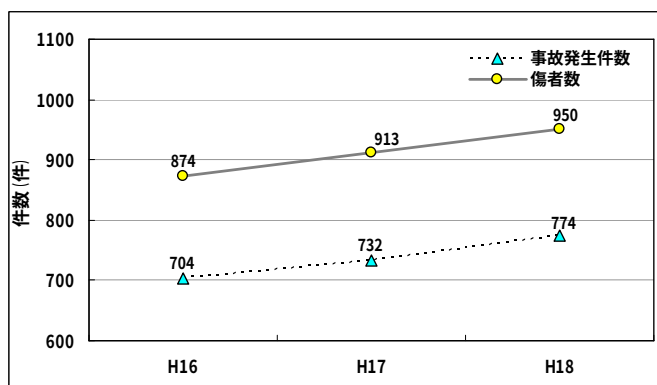


図. 三条市の交通事故発生状況

資料)三条市の交通事故 H18年版

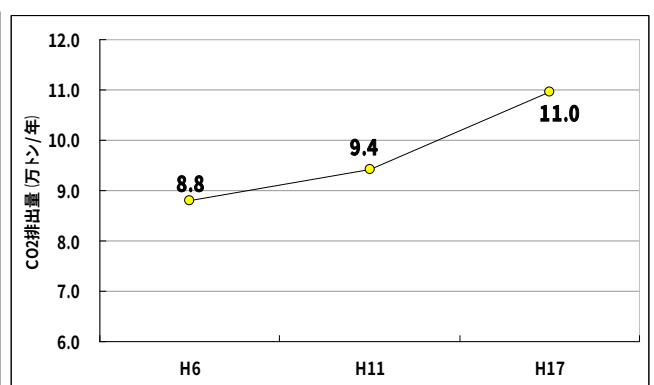


図.自動車排出するCO2の変化

※道路交通センサスに基づく三条市の一般県道以上の昼間12時間・年間CO2排出量

3. 公共交通の現状

3.1 鉄道

- 上越新幹線、信越本線及び弥彦線の3線があります
- ・鉄道網としては上越新幹線、信越本線及び弥彦線の3線があります。
 - ・市内には7つの鉄道駅がありますが、駅別の乗降客数は東三条駅の利用が最も多く約60百人/日で、次いで燕三条駅が約45百人、三条駅が約32百人といずれも一日300人以上の利用があります。
 - ・東三条駅は市内の主要なバス路線が乗り入れしておりバスプールやバス案内所が整備されており、バスと鉄道との乗り換えターミナルとして機能しています。
 - ・新幹線駅である燕三条駅は自家用車、タクシーの駐車スペースが多く確保され、自動車との乗り継ぎが考慮された施設整備となっていますが、駐輪場が整備されておらず駅構内での放置自転車が多く見られます。

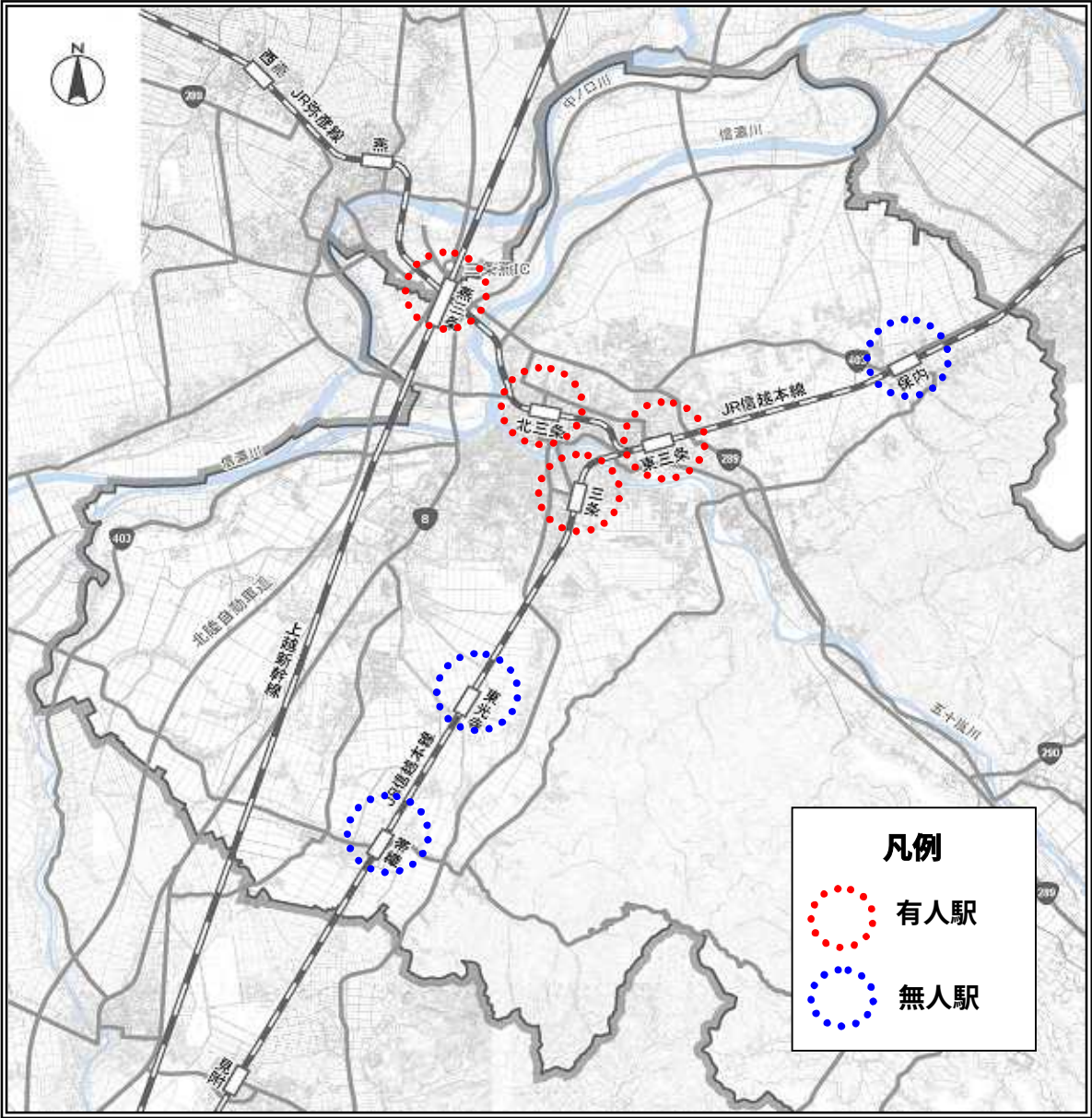


図. 鉄道網

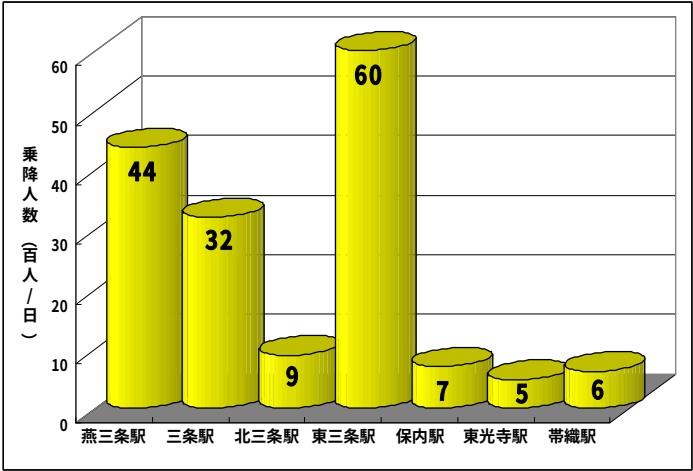


図. 鉄道駅の乗降客数 (H17 年)

資料) 東日本旅客鉄道 (株)



図. 歩道に駐輪される自転車や放置自転車 (燕三条駅)

表. 鉄道駅の機能分類

			駅施設		バス設備			タクシー設備		乗用者設備		自転車
			駅へのアクセス	情報提供	バス停	バスプール	バス案内所	タクシー乗り場	タクシープール	送迎用駐車場	月極駐車場	駐輪場
J R 弥彦線	燕三条駅	燕口	両側アクセス	観光物産センター	-	○	-	○	32台	30分無料 超過有料 223台 (500台)	○ 左記駐車場 を定期券で 利用可	-
		三条口			路線バス 循環バス	○	-	○	32台	30分無料, 超過有料 223台 (500台)		-
	北三条駅	両側アクセス	-	循環バス	-	-	○	4台	6台	12台	○	
J R 信越線	保内駅	片側アクセス	-	-	-	-	-	-	なし	14台	○ 屋根付き	
	東三条駅	両側アクセス	周辺地図 (駅構内) 東三条駅前案内所 (越後交通)	高速バス 路線バス 循環バス	4台	○	○	10台	4台	44台	○	
	三条駅	両側アクセス エレベータ	-	路線バス 循環バス		-	○	3台	3台	-	○	
	東光寺駅	片側アクセス	-	-	-	-	-	-	18台	-	○ 屋根付き	
	帯織駅	片側アクセス	-	路線バス		-	-	-	なし	13台	○ 屋根付き	

■ 弥彦線との乗り継ぎができない時間帯があります

- ・ 燕三条駅は新幹線と弥彦線の乗り継ぎが、東三条駅は信越本線と弥彦線の乗り継ぎができます。
- ・ 運行本数は、新幹線は 15 分に 1 本程度、信越本線は 20 分に 1 本程度、弥彦線は 1 時間に 1 本程度となっています。
- ・ 弥彦線の運行は 20 時台で終電となるため、新幹線や信越本線の降車客は 21 時以降に弥彦線との乗り換えができない状況となっています。

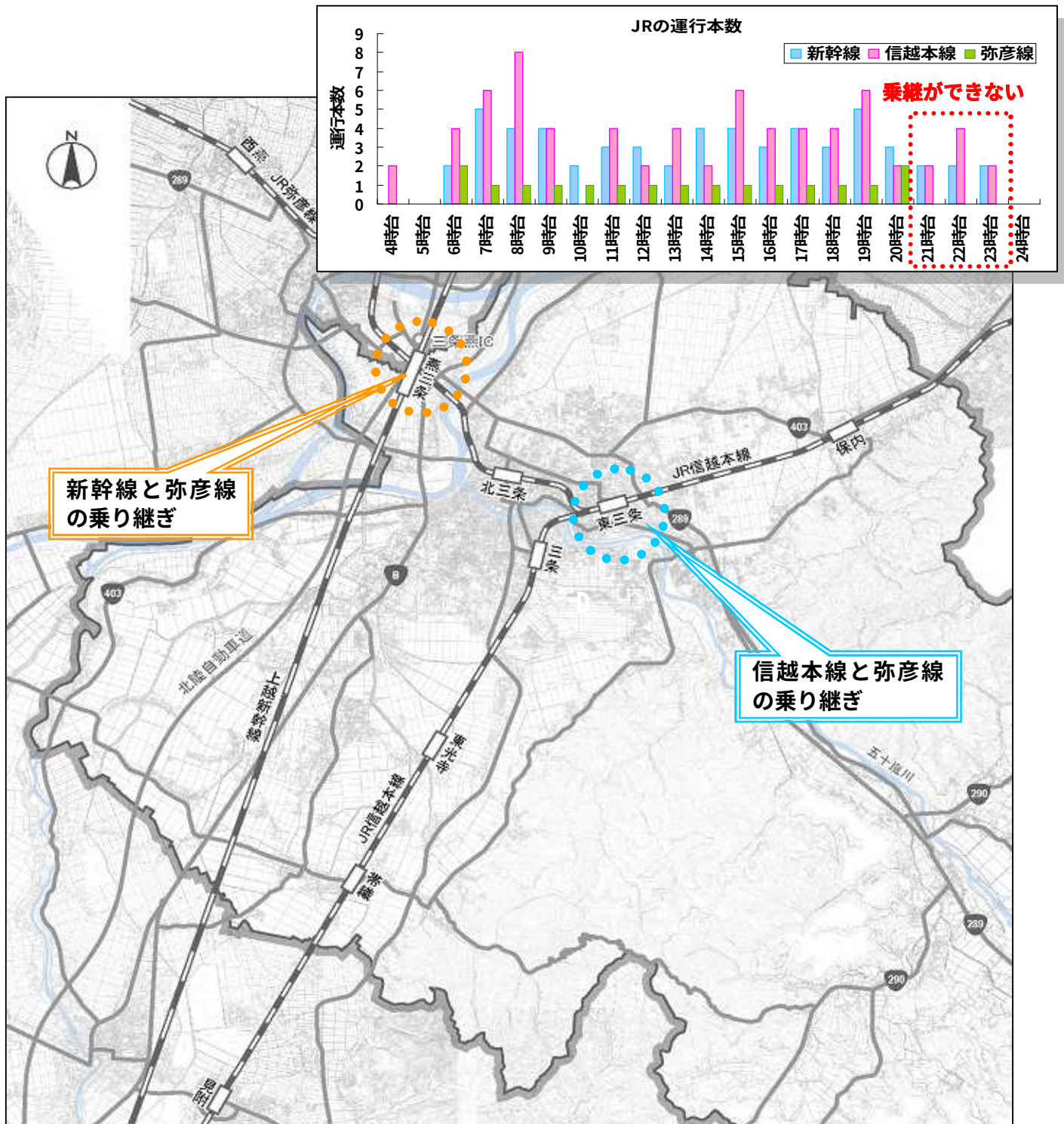


図. 鉄道網

3.2 バス

< 路線バス >

- ・三条市のバス路線網は東三条駅を中心に放射状に伸び、他地区とを結ぶ形態となっています。
- ・東三条駅～一ノ木戸・本町商店街が、バス路線が多く集中する基幹軸となっています。
- ・栄、下田地区と市中心部とを結ぶバス路線は、栄地区は3系統、下田地区は1系統それぞれ運行されています。
- ・バス路線の中には、極端に利用客の少ない路線があります。
- ・三条市の財政負担額 24,719 千円（H18 実績）

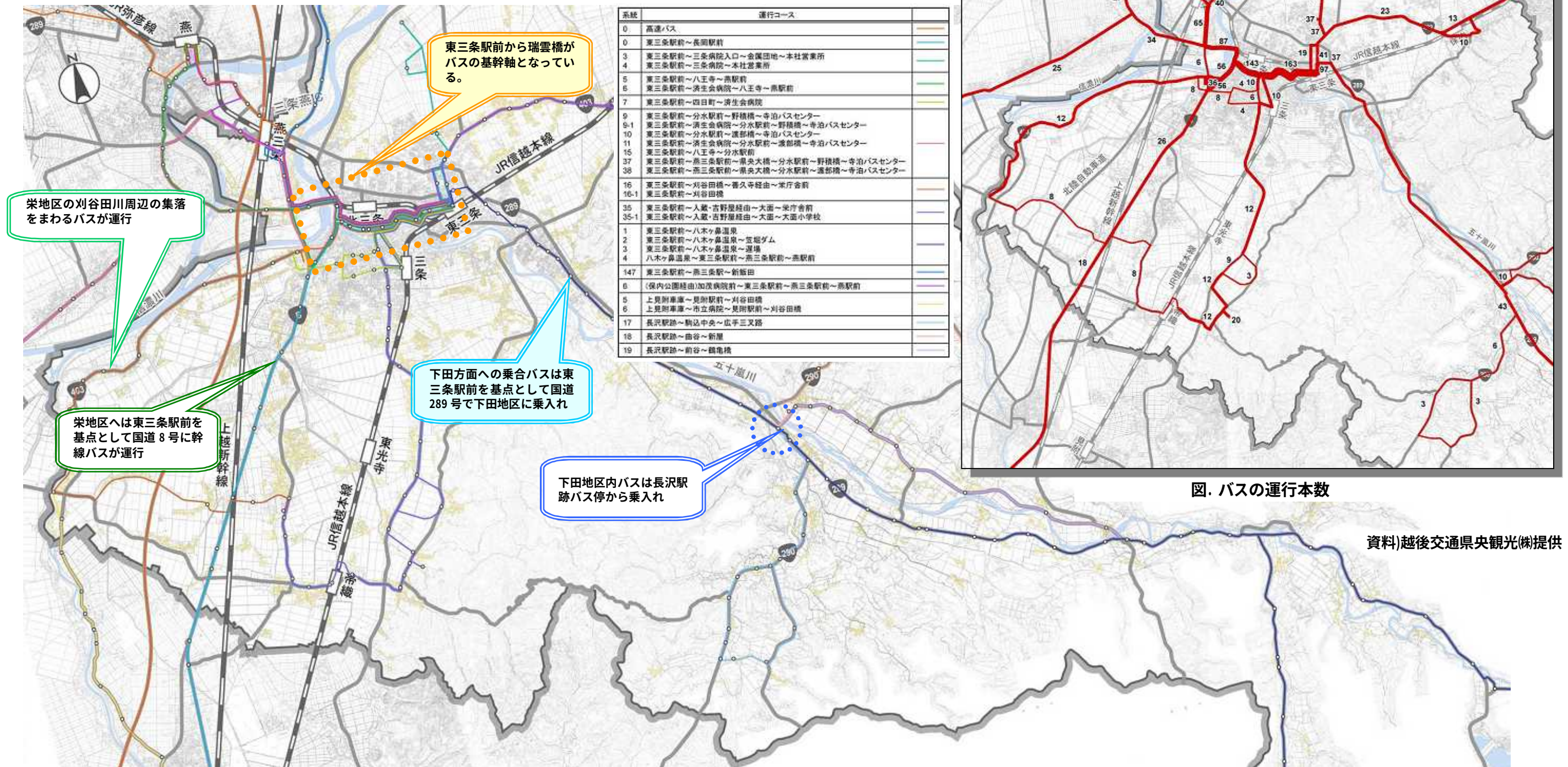


図. バスの運行本数

資料)越後交通県央観光(株)提供

図. 系統別バス路線網

<循環バス『ぐるっとさん』>

- ・循環バスは三条市内をAコース、Bコース、北コース、南コースの4ルートを行っています。
- ・運行時間帯は最長で北コースの7時35分から17時10分の間で運行しています。
- ・利用状況を月別にみると冬季の利用が多く、冬季の学生利用が増加する状況となっています。
- ・三条市の財政負担額18,852千円（H18実績）

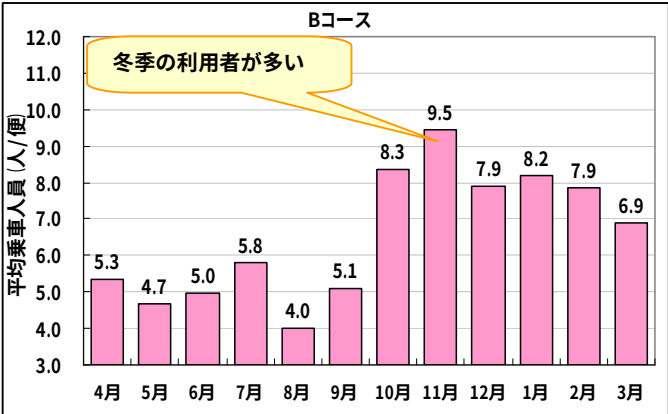
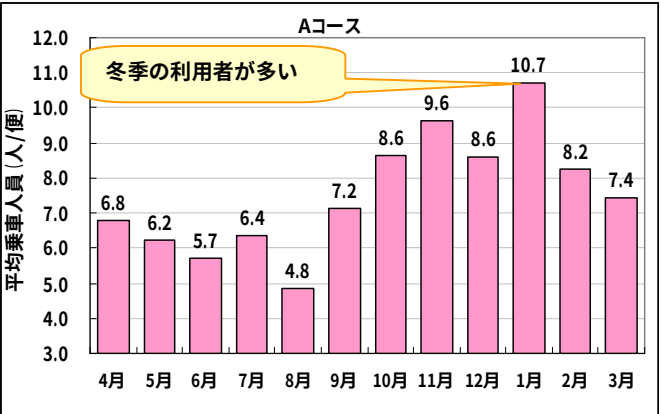


図. 循環バス「ぐるっとさん」

表. 循環バス「ぐるっとさん」の運行状況

	運行本数	始発	終発
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

■三条中心地区便



■郊外便

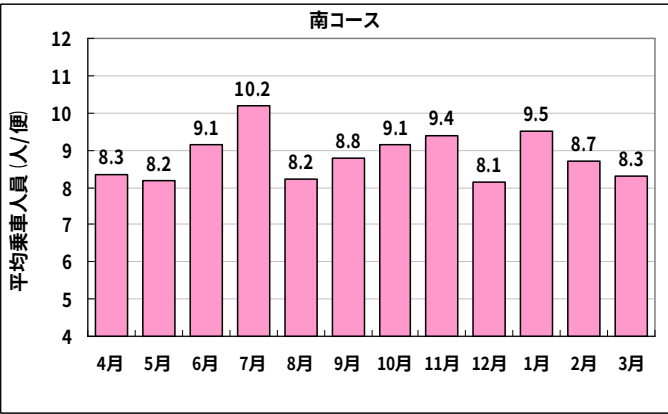
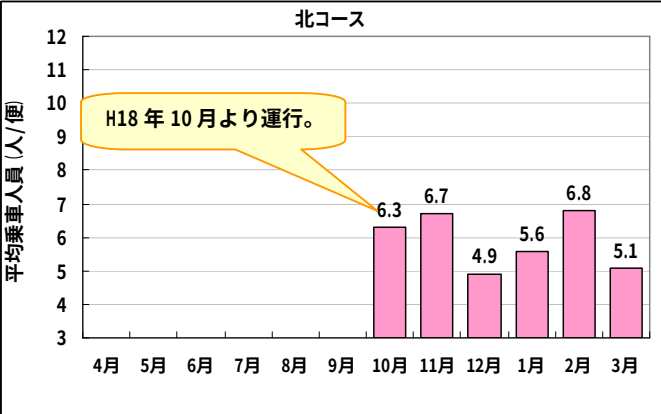


図. 循環バス「ぐるっとさん」の平均乗車人員 (H18年度)

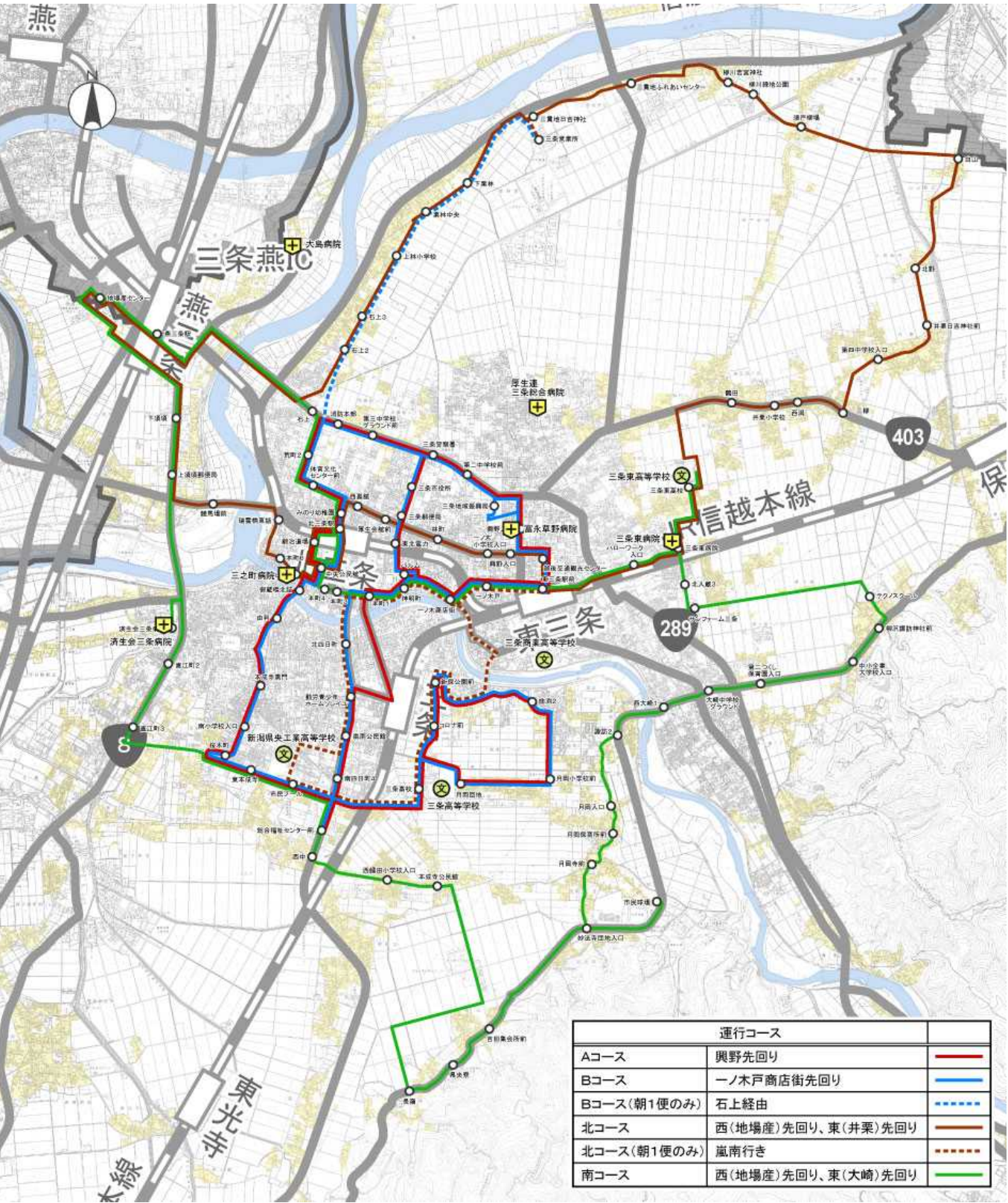
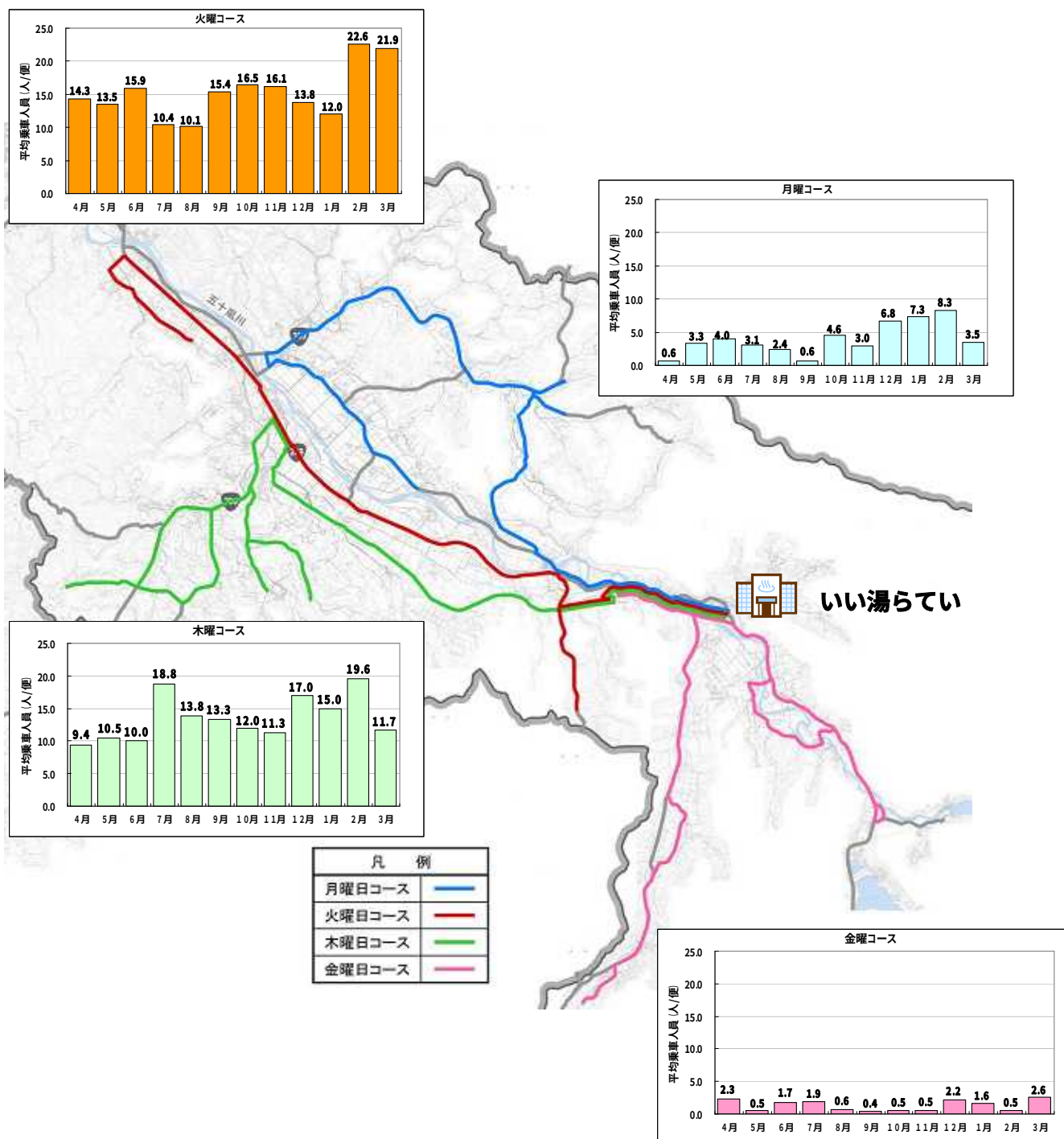


図. 循環バス「ぐるっとさん」の運行ルート

<下田地区 巡回バス>

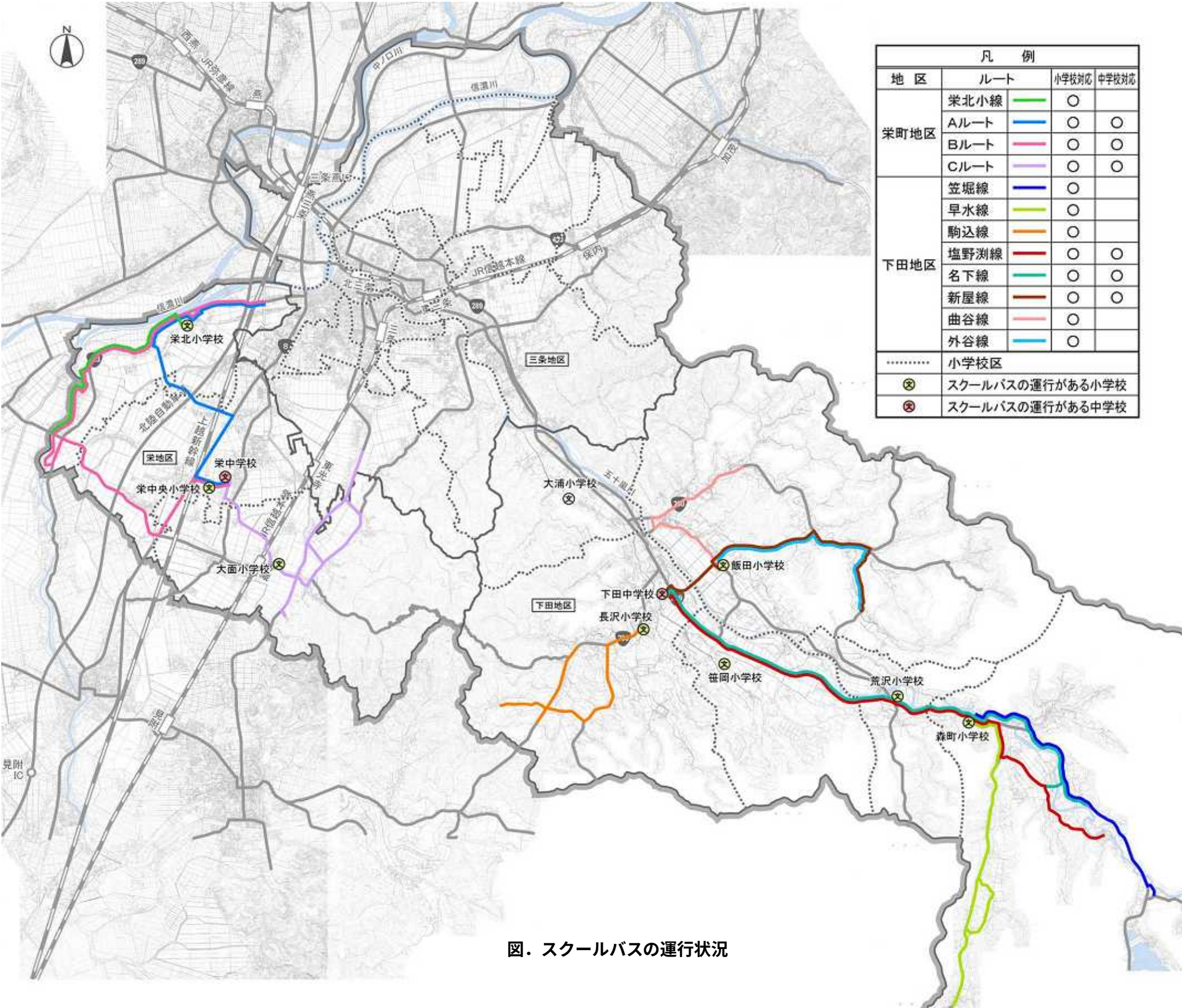
- ・下田地区の巡回バスは、『いい湯らてい』を中心に月曜日から金曜日の曜日ごとに決められたコースを1日1往復しています。
- ・巡回バスの平均乗車人員は集落の多い火曜・木曜コースが多くなっています。
- ・三条市の財政負担額 2,365 千円（H18 実績）



図．下田地区巡回バスの運行状況（H18年度）

<スクールバス>

・スクールバスは下田地区6校、栄地区4校で運行されています。



<バス停空白区域>

- ・バス停空白区域は、下田地区、栄地区に多く存在しています。

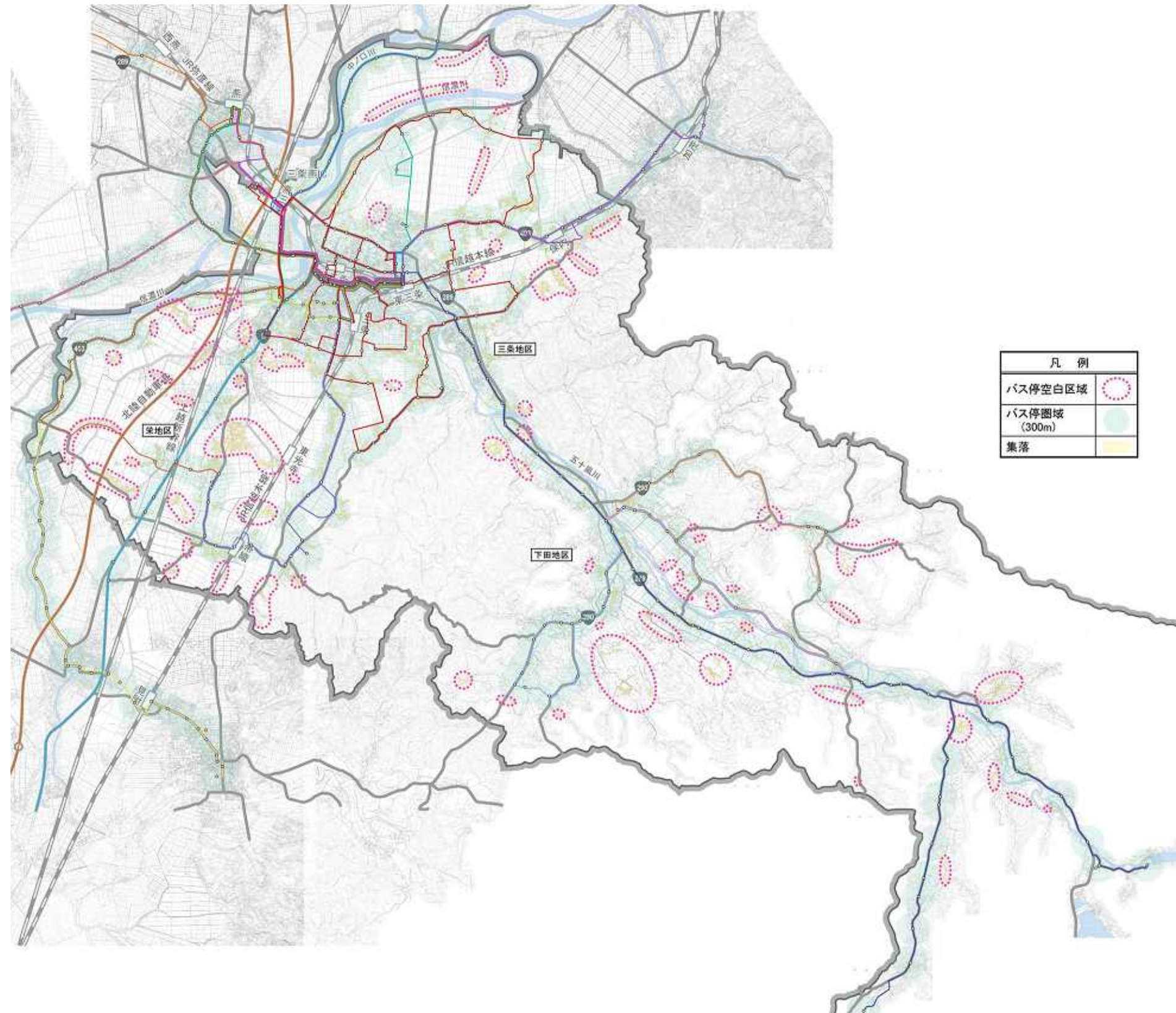


図. バス停空白区域の状況

3.3 タクシー

<乗合タクシー>

- ・乗り合いタクシーは、三条市と新潟市を深夜に結ぶタクシーが運行されています。
- ・発車時刻の 90 分前までに予約し、三条市内からの乗車は予約した場所、新潟市内からの乗車は新潟駅前、古町となっています
- ・料金は 1 名 3500 円となっています。ただし、清流大橋より下田側は通常のタクシー運賃となっています。



新潟<=>三条
星空便
深夜乗り合い
タクシー

直行! 三条・燕<<  >> 新潟古町・駅前

深夜乗り合いタクシー「星空便」

旧三条市や燕市内の指定場所から新潟市の繁華街古町、駅前周辺までと、新潟市の古町、駅前周辺から旧三条・旧燕市内のご自宅までの乗り合い直行便です。

■発車時刻

■旧三条・旧燕地域発→新潟
金・土・祝日の前日

21:00/22:00/23:00

月・火・水・木（祝日の前日を除く）

22:00/23:00

■新潟発→旧三条・旧燕
金・土・祝日の前日

古町発=23:00/24:00/1:00

駅前発=23:10/24:10/1:10

月・火・水・木（祝日の前日を除く）

古町発=24:00/1:00

駅前発=24:10/1:10

※日・祝日は運休

※時間が変更になる場合があります。

新潟市の繁華街からご自宅へ

■料金

新潟市（星空便乗り場）

⇔旧三条・旧燕方面のご自宅

1名様 3,500円

■ご予約

発車60分前までにご予約ください

フリーダイヤル ☎0120-775-955

☎0256-35-5555

※旧三条市・旧燕市以外の地域よりご乗車、または降車指定の場合は、境界付近からご自宅までの間は別途、通常タクシー運賃でのご乗車となります。

※新潟方面へのご乗車は、旧三条市及び、旧燕市内のお客さまのご指定の場所まで、お迎えに上がります。また、降車場所は、新潟駅前及び古町繁華街周辺の指定地点となります。

■乗り場

【古町】

新潟市西堀前通り センチュリーパーク

【新潟駅前】

新潟市東大通1-6-2 元祖支那そば信吉屋前

資料) 日の丸観光タクシーホームページ

4. 三条市のまちづくりビジョンの整理

ここでは、三条市における各種上位計画より三条市のまちづくりビジョン（目標or目指すべき方向）を整理します。

4.1 三条市総合計画（計画期間：平成19～26年）

□目指す将来の姿（将来都市像） 〈概要〉

- 自然を魅力ある地域資源として大切に保全し、次代に引き継いでいくため、人と自然が調和したまち
- 地域固有のアイデンティティや歴史、文化を愛する心をはぐくむとともに、生涯を通していきいきと暮らすことができるまち
- これまでの歴史と伝統に裏付けられたものづくり技術を継承、発展と次世代の主力となる新たな産業へ挑戦するなど、産業が元気なまち
- 子どもから高齢者まで健康でいきいきと暮らすことができ、災害などから市民の生命や財産を守り、市民生活の安全を確保、健やかに安心して暮らせるまち
- 市民一人ひとりの意見や声を大切にしながら、市民の笑顔が輝くまち



これらのことを踏まえ、三条市の持つ地域資源を最大限に活用しながら、市民一人ひとりが幸せを実感し、選ばれて次代まで住み継がれるまちをめざしていくため、総合計画における将来都市像を

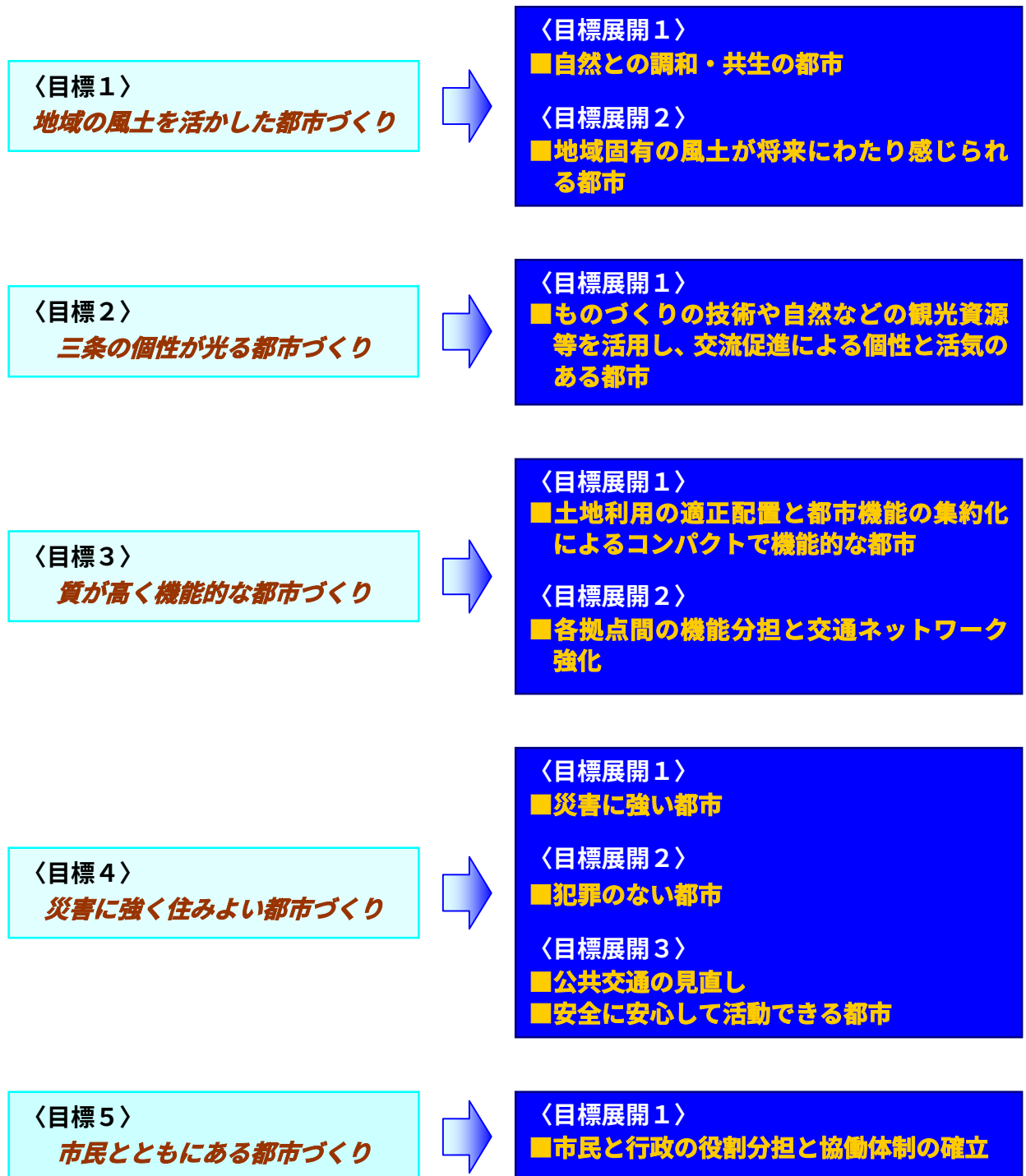
【豊かな自然に恵まれた 歴史と文化の息づく 創意にみちた ものづくりのまち】

と定め、その実現に向けたまちづくりを進めます。

4.2 三条市都市計画マスタープラン（目標年次：平成36年）

(1) 都市づくりの目標

都市計画マスタープランでは、三条市総合計画で定めた将来都市像を踏まえ、三条市における都市づくりの目標を以下のように設定しており、本検討ではこの都市づくりを支援するための公共交通の活性化施策を提案します。



(2) 将来の都市構造

都市づくりの目標実現に向けて、三条市の核となる「拠点」の考え方が以下のように示されています。

拠 点	対象エリア	形成方針
中心拠点	・既成市街地 (東三条駅、三条駅、北三条駅を結ぶ範囲を中心とした区域)	賑わいの創出と各種の都市機能を集積すべき拠点として、歴史・文化などの地域資産を活かした賑わいと交流の場の創出、市民の生活を支える市街地環境の形成を図る。
中心業務拠点	・市役所三条庁舎周辺	市民の利便性の向上を図る拠点として、行政・業務機能の集積の形成を図る。
広域交流拠点	・須頃地区(燕三条駅周辺)	各種の都市機能を高度に集積すべき拠点として、市内外から多くの人々が集い、働くといった広域交流をめざし、商業、文化、交流、研究開発、コンベンション機能などの集積を図る。
地域拠点	・市役所栄庁舎周辺 ・市役所下田庁舎周辺	地域の生活拠点として、各種公共機能の集積や地域の利便性の向上に資する商業・業務機能の集積と、居住機能の集積を図る。
産業拠点	・既存の工場集積地・工業団地、須頃地区・栄地域の国道8号沿線 ・鍛冶道場(北三条駅周辺)	業務機能や生産機能を集積すべき拠点として、地域産業の活性化に向けた都市基盤及び機能強化を図る。
研究拠点	・大崎山公園北部の丘陵地(大崎地区) ・リサーチコア、地場産業振興センター、商工会議所(須頃地区) ・新潟県農業総合研究所畜産研究センター(棚鱒地区)	また、利器工匠具製造などを始めとした伝統的地場産業及び関連産業の普及、継承を図る。
定住拠点	第一種低層住居専用地域など	定住促進に向け、良好な住居環境を有する住宅地の計画的な整備を促進する。



図. 将来の都市構造

(3) 公共交通の改善方針

都市計画マスタープランでは、公共交通を市民の移動手段として基本的かつ重要な機能として位置づけ、将来の都市構造と連携し、過度に自動車に依存しない、歩いて暮らせる都市づくりをめざしています。

本検討における公共交通活性化施策の提案は、都市計画マスタープランで検討された以下に示す公共交通改善方針と整合を図ります。

①.交通結節拠点の整備、連携強化等

- 鉄道とバス交通等の連携などによる公共交通環境の向上と交通結節機能の強化
- ユニバーサルデザインに配慮した取り組みや駐車場・駐輪場等の施設整備に向けた取り組み、施設機能の拡充等による利便性の向上
- パークアンドライド方式の駐車場の確保等に向けた取り組みの検討

②.鉄道交通の充実

JR信越本線、JR弥彦線

- 運転本数見直し等の関係機関への働きかけ

③.バス交通の充実

路線バス

- 運行本数や運行系統の見直し等の関係機関への働きかけ
- バス停及び関連施設充実に向けた関係機関への働きかけ

循環バス

- 運行本数や運行系統等の見直し
- バス停及び関連施設の整備検討

高速バス

- 路線バス等との路線の連携強化や周辺環境整備に向けた関係機関への働きかけ

④.中心拠点と地域拠点等の連携強化

- 中心拠点と各地域拠点の公共交通網連携強化
- 各拠点間の連携強化の取り組みの検討

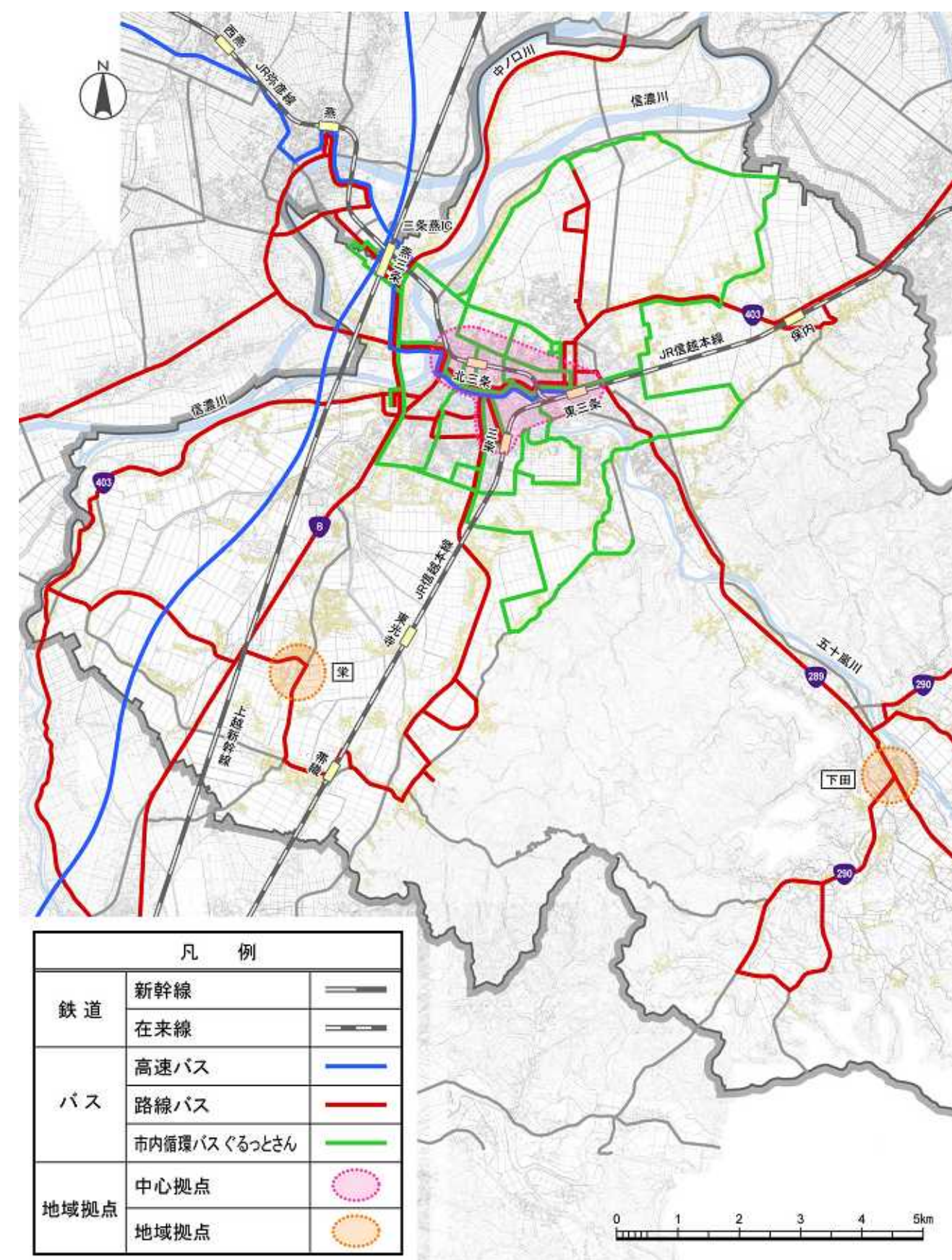


図. 現状の公共交通網

5. 公共交通活性化の必要性と担うべき役割

5.1 公共交通活性化の必要性

ここでは、社会的要請を踏まえた、公共交通活性化の必要性を整理します。

(1) 地球環境保全からの必要性

- ・地球環境保全の面から二酸化炭素の排出削減は世界的要請です。
- ・我が国の二酸化炭素排出量は運輸部門が全体の役割 2 割を占め、そのほとんどが自家用車に起因しており、また、三条市においても自動車からの CO2 排出量が年々増加している状況にあります。
- ・一方、1 人・1km 当たりの二酸化炭素排出量は、自家用車に比べバス、鉄道等の公共交通が圧倒的に少なくなっています。
- ・このため、公共交通の利便性を高め、マイカーから公共交通への転換を促進することは、地球環境保全の面から必要です。

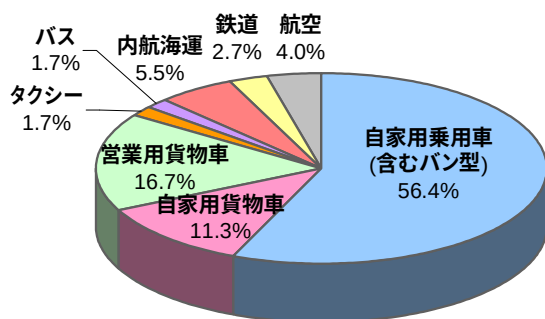


図. 国内の輸送機関別二酸化炭素排出割合

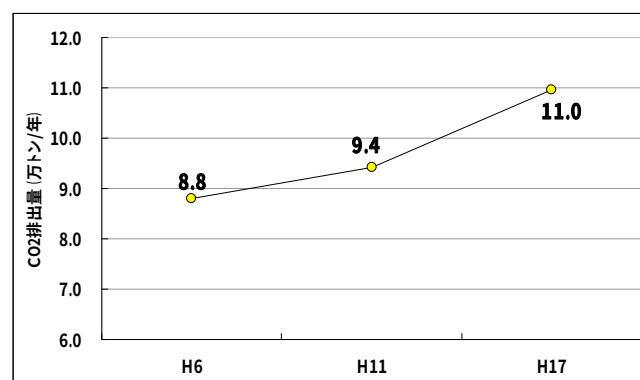


図. 三条市内での自動車からのCO2排出量の経年変化

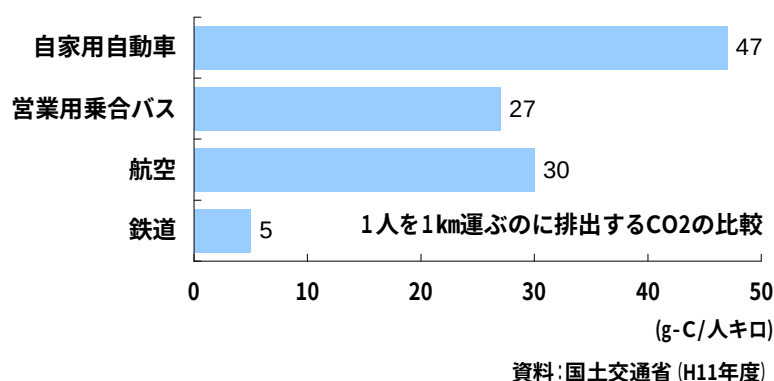


図. 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位炭素換算

(2) 交通の公共性からの必要性

- ・ バス路線廃止に係わる規制緩和が実施され、その結果、交通事業者の不採算路線からの撤退が進み地域の足が確保されない交通空白地域が見られるようになっていきます。
- ・ 三条市においても、公共交通の不便地域において高齢者等が、移動を家族の送迎に頼っている実態があります。
- ・ 一方、交通を行う機会は運転免許を持たない人や高齢者等すべての人に平等に与えられる必要があり、公共交通機関の運営に際しては採算性にこだわらない見方をすることも重要です。
- ・ このため、バス路線維持について、交通事業者のみならず行政や地域住民が相互一体的に、これを支援していく必要があります。

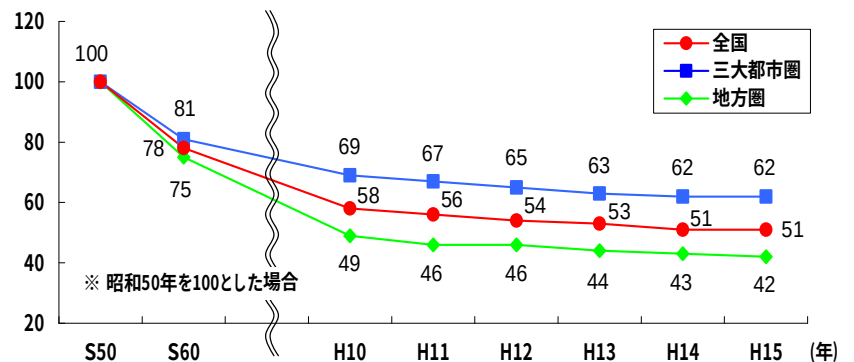
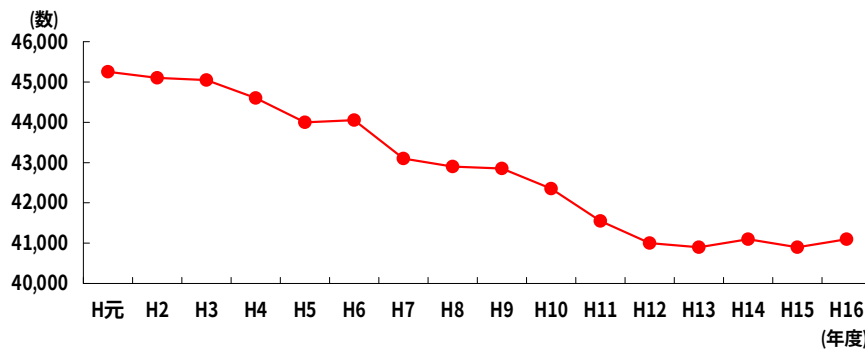


図. 全国のバスの輸送人員の推移

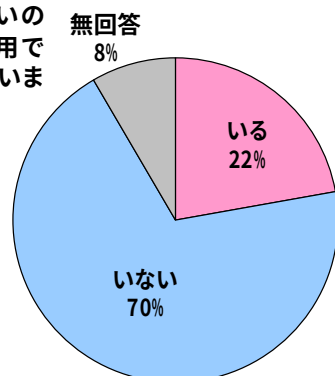
資料: 国土交通省



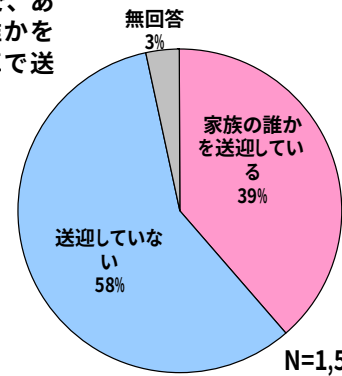
(注) 道路運送法に規定する「一般乗合旅客自動車運送輸送」を行う事業者を対象
資料: 国土交通省

図. 全国のバスの系統数の推移

Q. あなたのご家族に「バスを利用したいのに便が悪いため利用できない」という方はいますか？



Q. 日常活動の中で、あなたはご家族の誰かを定期的に自家用車で送迎していますか？



N=1,552

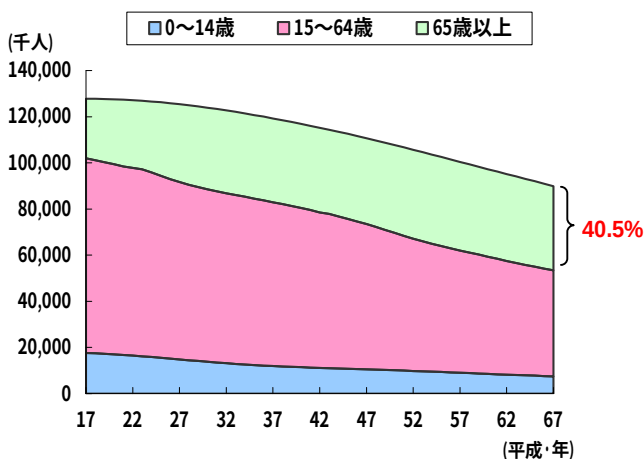
N=1,552

図. 三条市民のバス利用に対するニーズと送迎実態

(資料) 三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

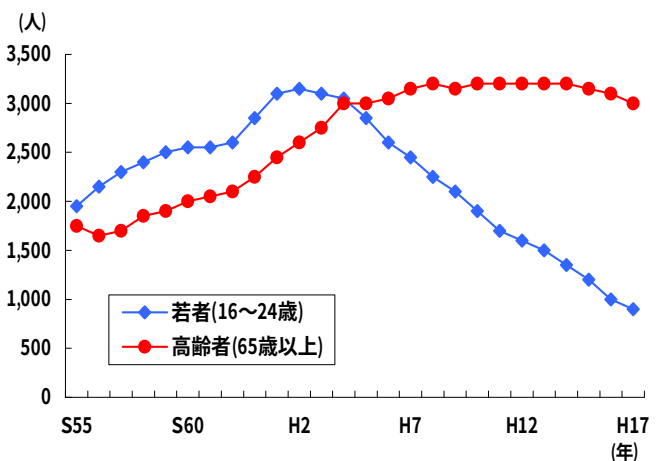
(3) 福祉政策としての必要性

- ・ 我が国は、世界的に見ても急速に高齢化が進み、65 歳以上の人口割合は、平成 67 年には総人口の約 40%(平成 17 年:約 20%)に達すると予想されます。
- ・ 三条市においても高齢化が進み、高齢化率は県平均を大きく上回る状況にあります。
- ・ 高齢者は身体機能の低下から外出頻度の低下や交通事故の多発等が問題視されており、今後、高齢化の進展に伴いこの傾向が一層強まると予想されます。
- ・ 公共交通は一般に、身近で安全性の高い交通手段であることから、高齢者に対応した公共交通利用のやさしいシステムやサービスの提供は福祉政策としても重要です。



資料: 国立社会保険・人口問題研究所 (平成18年12月推計 (中位推計))
平成17年は国勢調査報告による実績値

図. 日本の将来人口の予測値



資料: 警視庁HP

図. 全国年齢層別の交通事故死者数の推移

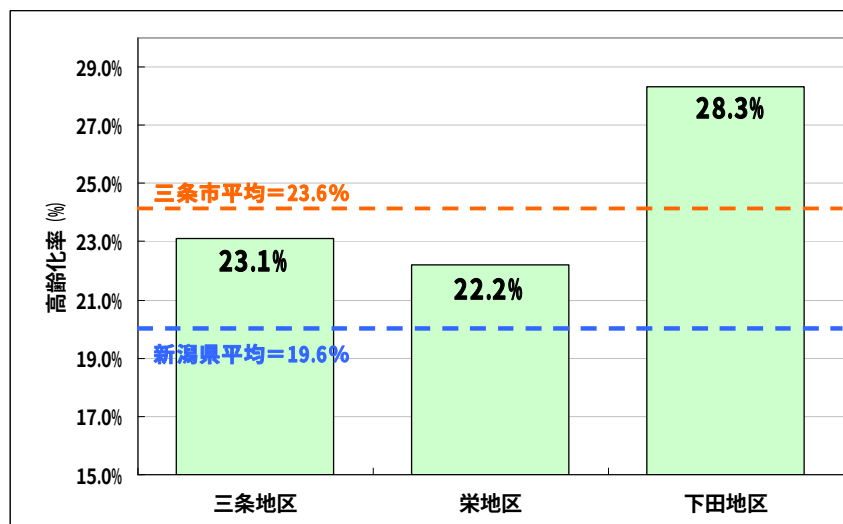


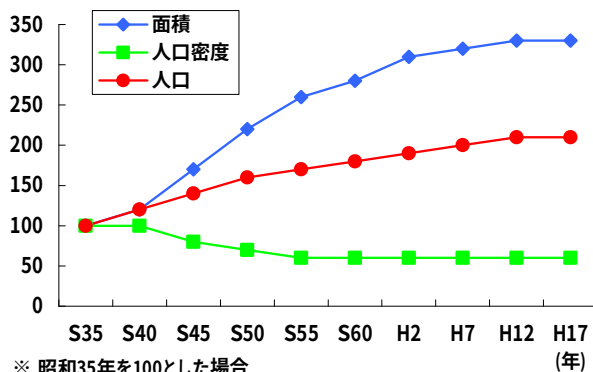
図. 三条市内の地区別の高齢化率

資料)H17国勢調査

注) 高齢化率: 全人口に占める65歳以上人口の割合

(4) 人口減少下でのまちづくり支援からの必要性

- 高度経済成長期以降のモータリゼーションの進展に伴い、我が国の市街地は人口密度を低下させながら拡大することとなり、商業機能を始めとする都市機能の郊外化が進んできました。
- 三条市においても人口が減少し、市街地の低密度化が進んでいます。
- このような拡散した市街地は、公共施設の維持管理等の都市経営に係るコスト面からも非効率となっています。
- 今後、人口減少社会が到来する中で、自治体財政を保ちつつ地域コミュニティを維持するためには、都市機能の無秩序な拡散を廃し、過度に自家用車に依存しないまちづくりを目指す必要があります、そのようなまちづくりを支援する上で公共交通の活性化が重要です。



(注) 人口集中地区は、国勢調査における概念で、都市的地域を表す。市町村の境域内で人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上）が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域と定義される。

資料：総務省「国勢調査」

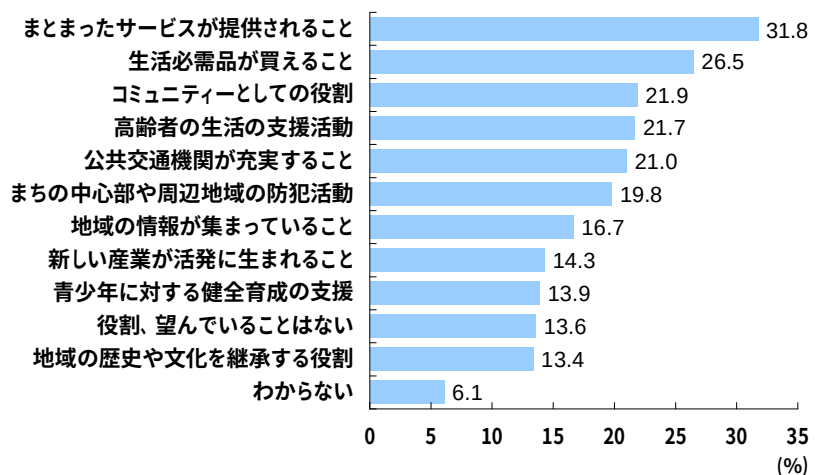


図. 全国の人口集中地区の面積、人口、人口密度の推移

図. 「まちの中心部の役割や中心部への希望」についての意識

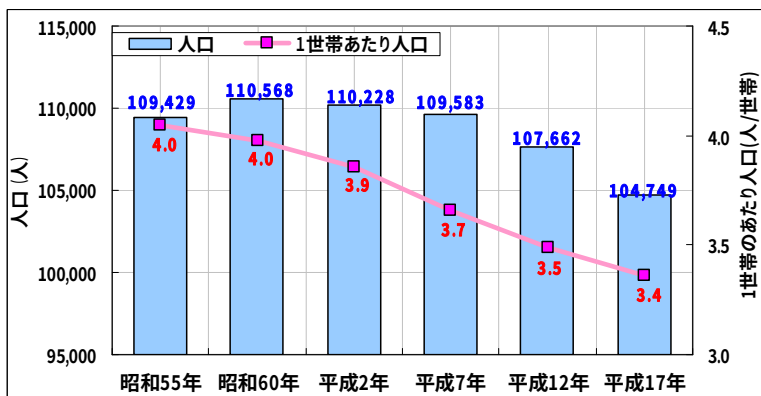


図. 三条市の人口推移 資料)国勢調査

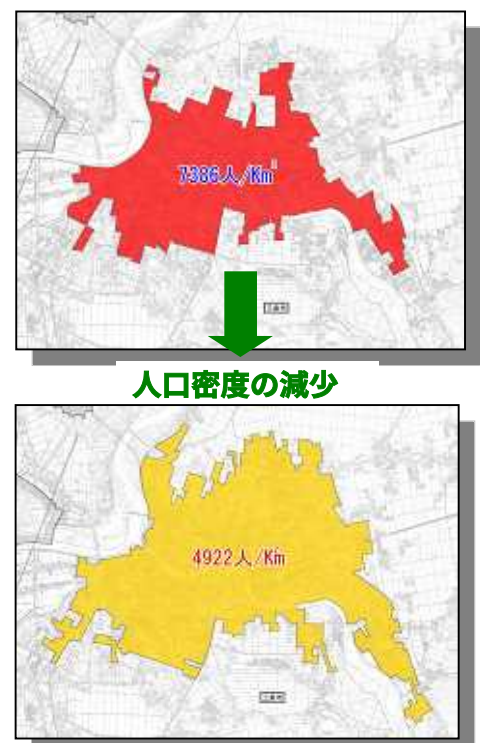
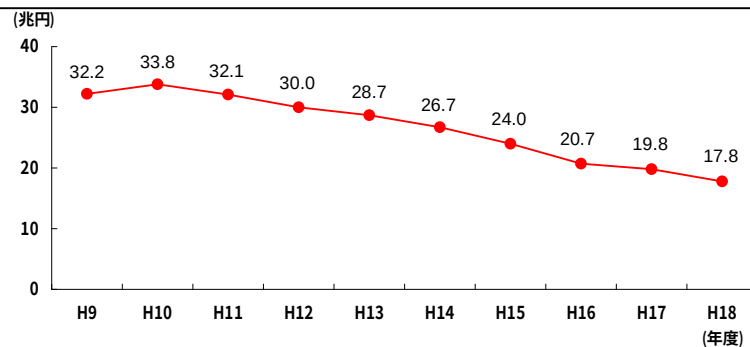


図. 三条市の人口集中地区の拡大状況と人口密度

(5) 交通円滑化からの必要性

- ・今後、我が国の財政状況がさらに厳しくなることが予測される中で、公共事業としての道路政策のあり方は「作る」ことから「使い方を工夫する」という考え方にシフトしています。
- ・三条市においても、自動車需要に道路整備が追いつかず、交通渋滞が年々悪化する状況にあります。
- ・公共交通は1台当たりの輸送効率が自家用車に比べ高く、自家用車の利用者が公共交通利用に転換することにより自動車総量が削減されることから、道路整備を行わず渋滞緩和などの交通問題の改善が可能となります。
- ・このため、限られた財政制約の下で、道路交通の円滑化を推進するためには、公共交通利用を促進する必要があります。



※ 投資額については、平成15年まで実績、16・17年度は見込み、18年度は見通し
資料：国土交通省

図. 国の建設投資(政府投資額:実質値)の推移

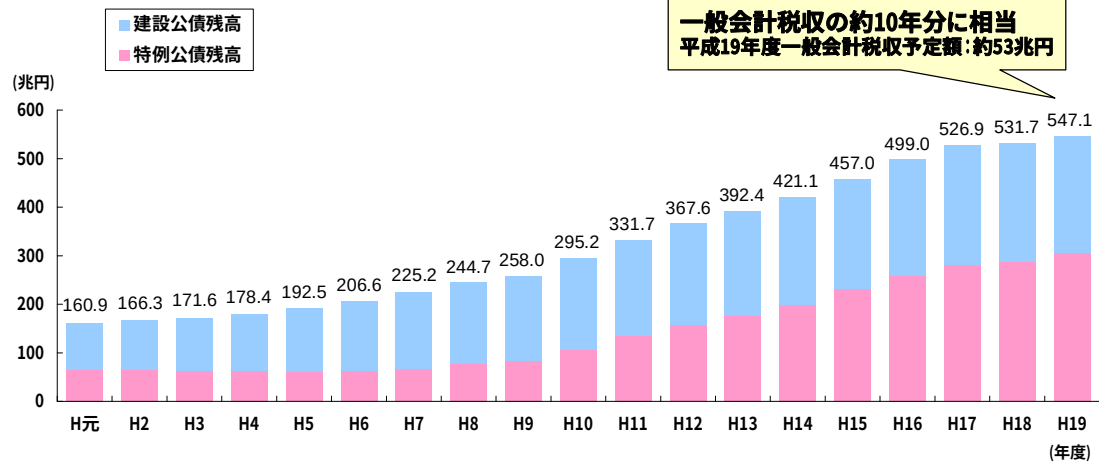


図. 国の公債残高の推移

資料：財務省

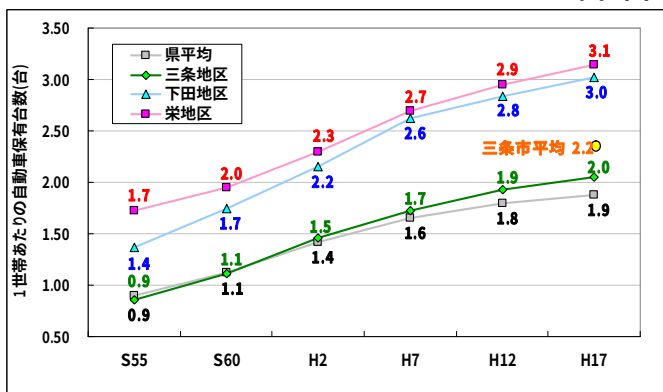


図. 三条市の自動車保有率の経年変化

資料)新潟県統計年鑑

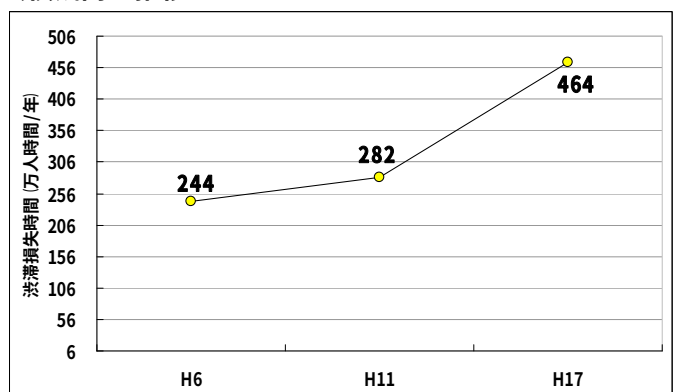


図. 三条市の渋滞損失の経年変化

※道路センサスに基づく三条市の一般県道以上の昼間12時間・年間渋滞損失時間

5.2 三条市において公共交通が担うべき役割

ここでは、社会的要請からの公共交通活性化の必要ならびに三条市の地域特性を踏まえ、三条市において公共交通が担うべき役割を整理します。

(1) 適正な土地利用への誘導を支援する

- ・三条市の中心市街地においては、自家用車に依存する拡散した市街地からコンパクトなまちづくりへの転換が求められており、その実現のためには、市街地の集約等の取り組みと合わせて、自家用車に変わる中心市街地アクセスを行う交通手段を確保する必要があります。
- ・このため、三条市域における公共交通は、下田、栄等の周辺地区から中心市街地へのアクセスを確保し適正な土地利用への誘導を支援する役割を担います。

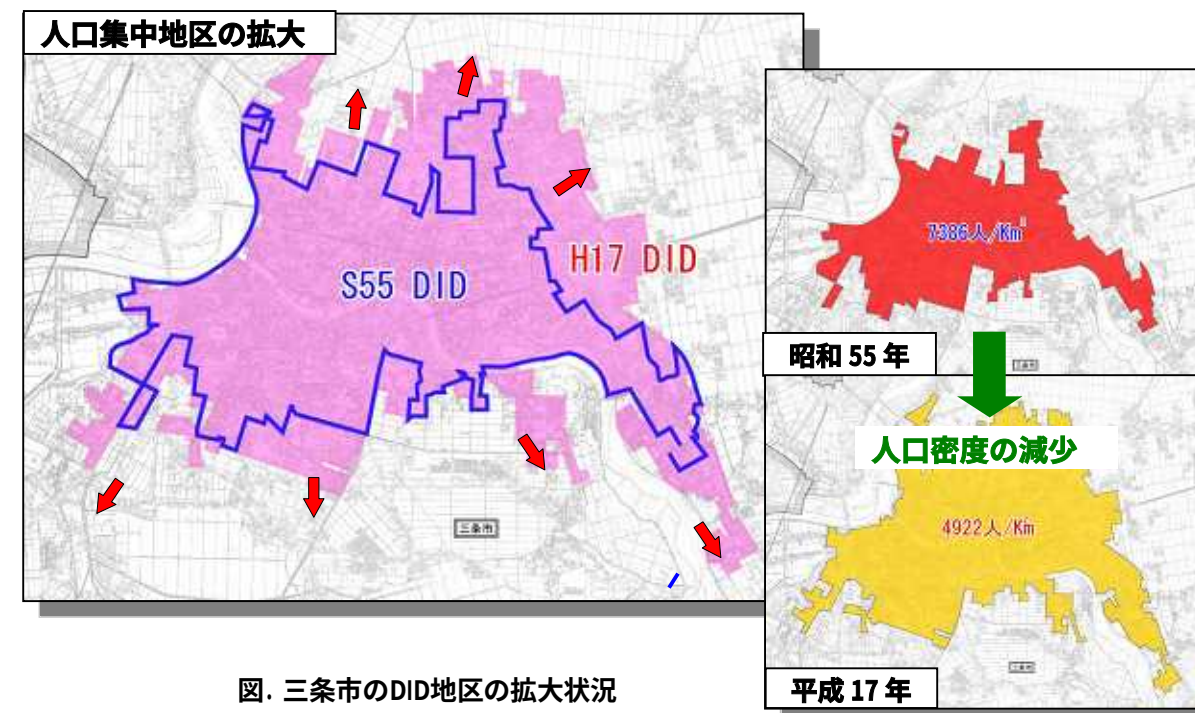
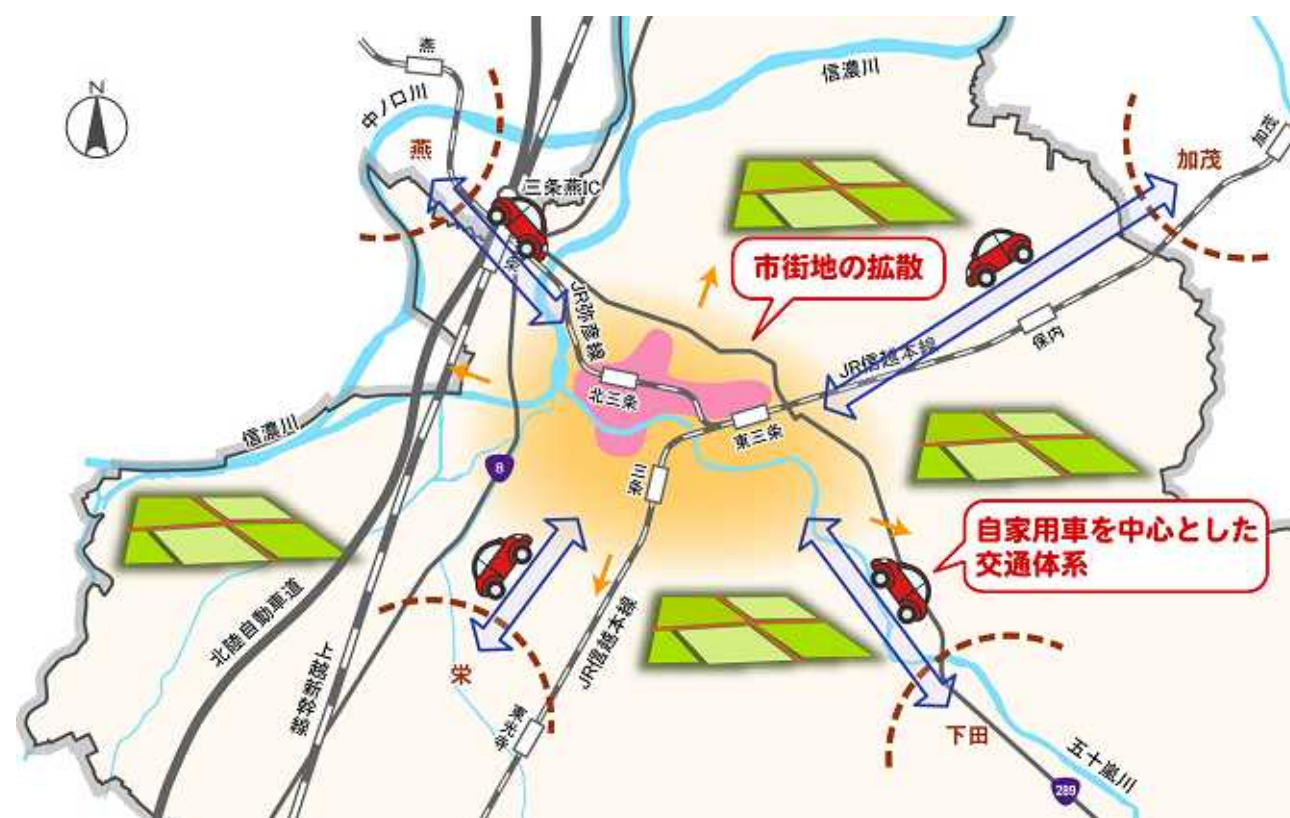


図. 三条市のDID地区の拡大状況
※DID：人口集中地区

(目指すべき方向)

(現状)



(2) 広域交流を支援する

- ・ビジネスを通して広域との交流が盛んな三条市にとって、公共交通は他の圏域とを結ぶ重要なアクセス交通網としての役割を担います。

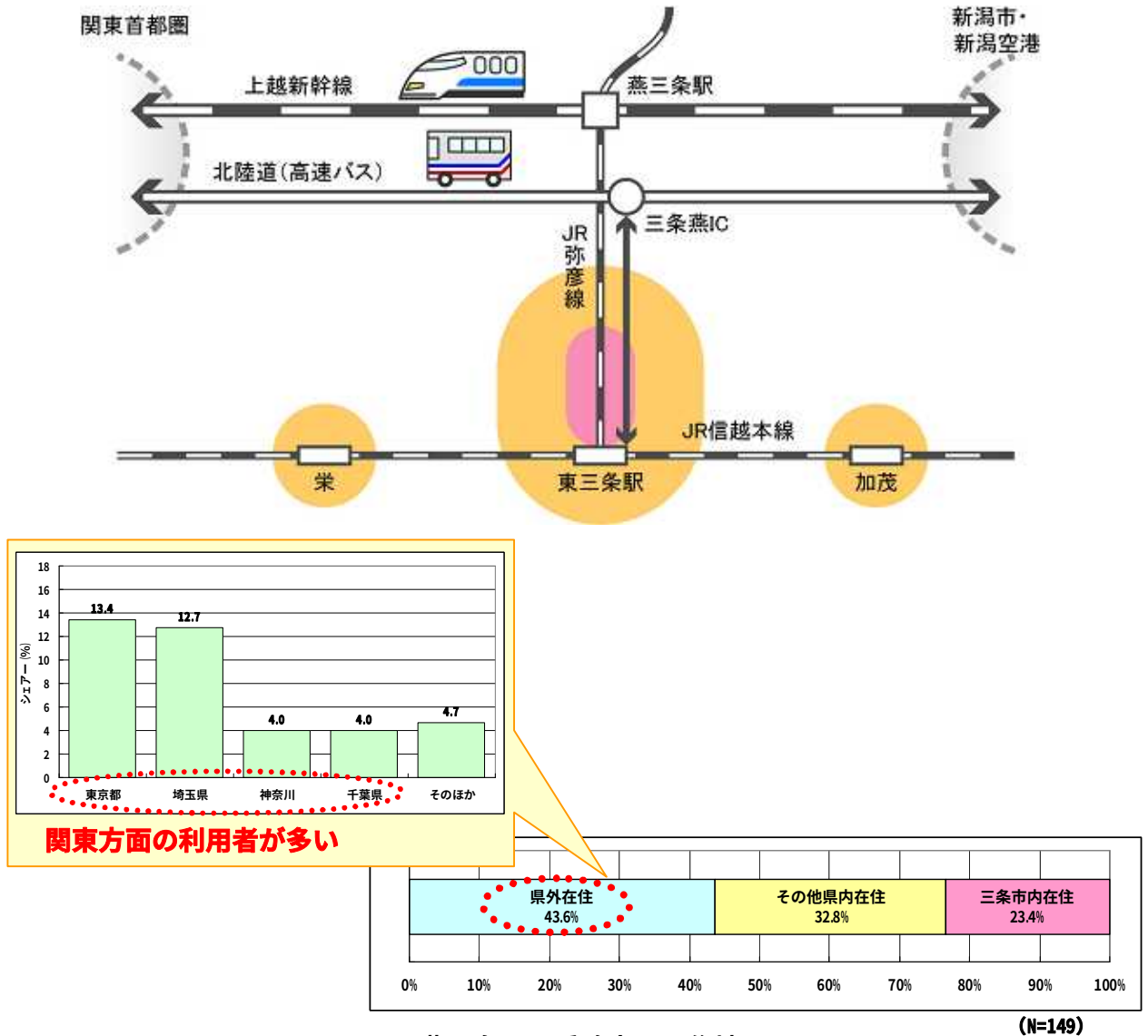


図. 燕三条駅の乗降客の居住地

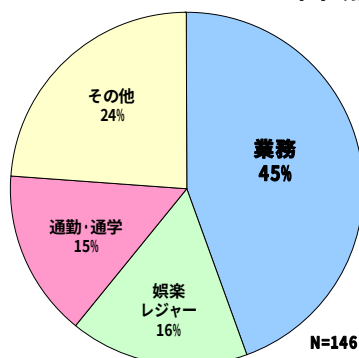


図. 新幹線利用者の来訪目的

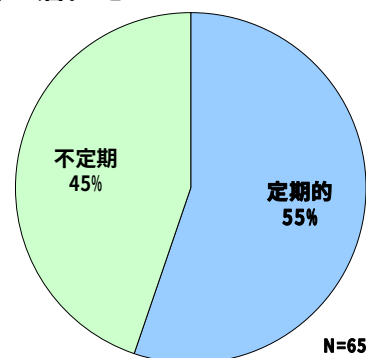


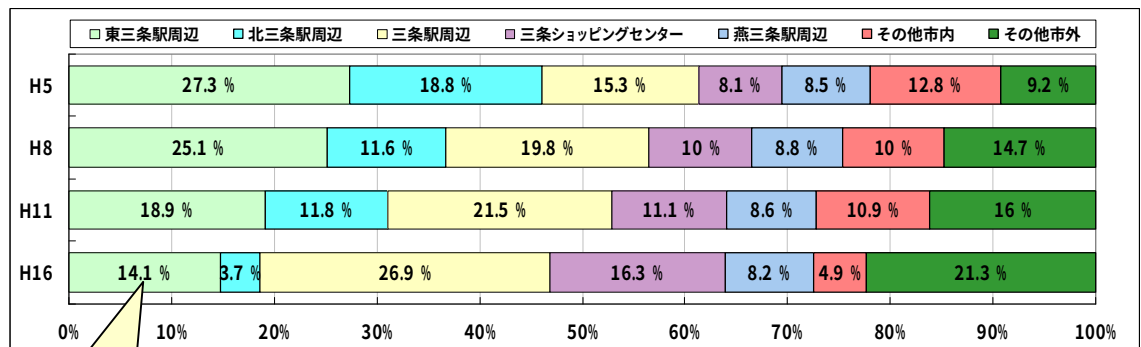
図. 県外関連の利用者の定期利用者割合

注) 月1回以上している利用を定期利用者とした

資料) 新幹線利用者ヒアリング調査

(3) 中心商業地区の活性化を支援する。

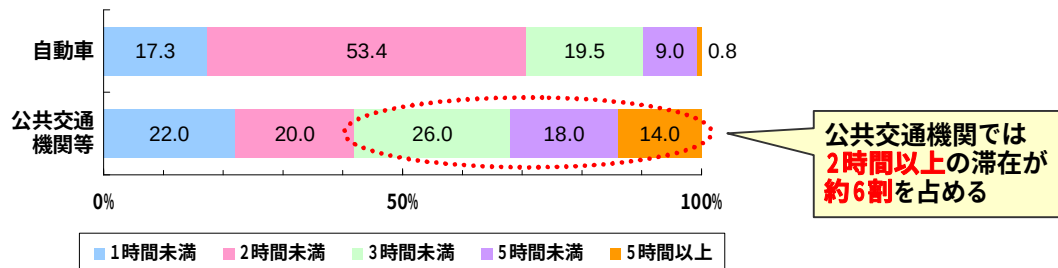
- ・三条市にとって東三条駅～一ノ木戸・本町商店街を中心とした中心商業地区の活性化は重要な課題となっています。
- ・駐車場の確保が難しい中心商業地区にとって、公共交通は有効なアクセス手段であり、また、一般に公共交通での来街者は自家用車利用者に比べ買い物等による滞在時間が長い傾向を示しています。
- ・このため、三条市域における公共交通は中心商業地区へのアクセス手段として、さらにまちなかの賑わいを高める上でも重要な役割を担います。



中心商業地の利用数が減少

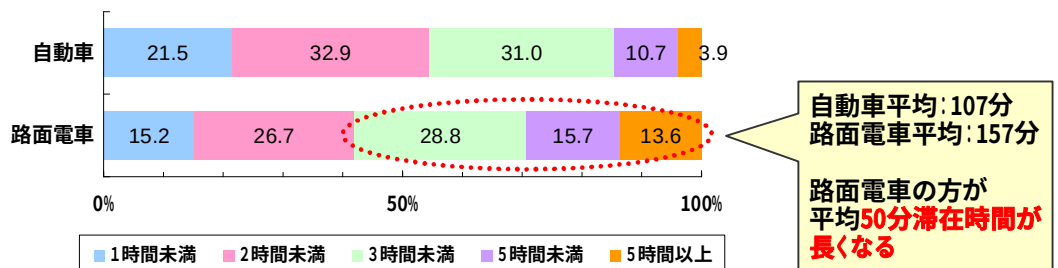
図. 三条市の買い物地区利用割合の変化

[交通手段別の中心市街地滞在時間(富山市)]



資料：中心商店街地区回遊性確保調査報告書（H16年 富山市）

[中心市街地における滞在時間の分布(広島市)]



資料：広島大学大学院国際協力研究科 岡村敏之助手（当時）の論文

図. 他都市の事例からみた交通手段別の中心市街地の滞在時間

(4) 市民の日常活動を支援する。

- ・三条市においても少子・高齢化が進展し、特に下田地区などの中山間地域においては少子化による学校の統廃合が進み、その結果、学区のエリアが広く学生・児童の徒歩での通学が困難な地域があります。
- ・公共交通は高齢者や学生など運転免許を持たない人にとって重要な交通手段であり、通学、通院、買い物等の日常活動を支える上で重要な役割を担います。

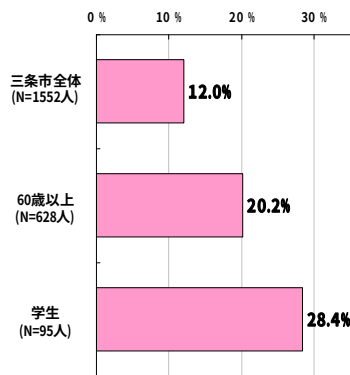


図. バスの利用状況

(バスを定期的に利用する人の割合)

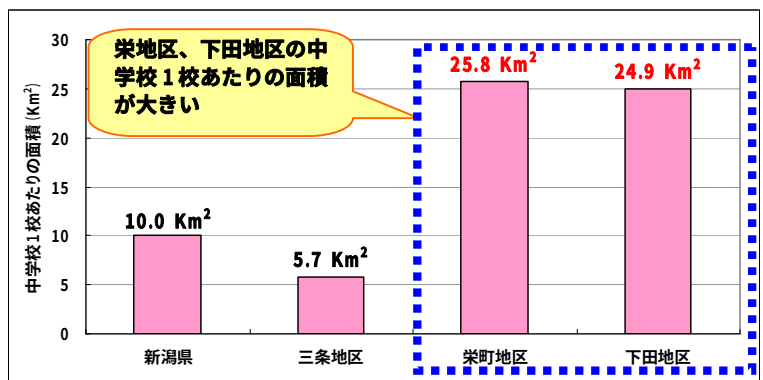


図. 中学校区の平均面積

H18年現在

(5) 交通環境を改善する

- ・三条市においても自家用車依存の高まりから、交通事故件数の増加や自動車 CO₂ 排出量の増加など、交通環境が悪化している。
- ・1 台当たりの輸送効率が高い公共交通は自動車総量を削減し、交通環境改善に寄与する役割を担う。

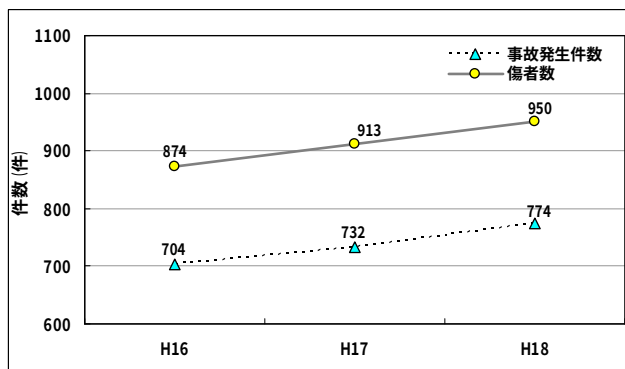


図. 三条市の交通事故発生状況

資料)三条市の交通事故 H18年版

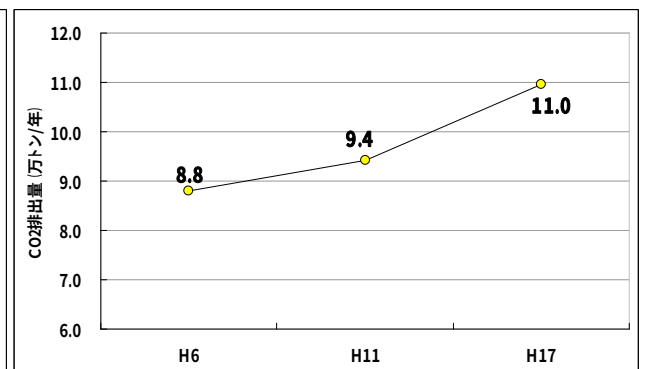


図. 自動車排出するCO₂の変化

※道路交通センサスに基づく三条市の一般県道以上の昼間12時間・年間CO₂排出量

6. 公共交通活性化の目標及び施策の検討

6.1 基本的な考え方

公共交通を活性化していく上で、総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画との整合を図りながら、単なる公共交通施策であるという認識ではなく、公共交通の持つ機能を活かし、福祉・環境・まちづくりなど多くの側面につながる施策を検討する必要があります。

そこで、三条市が目指すまちづくり像と公共交通が担うべき役割から、公共交通活性化に向けた目標を掲げ、その達成に向けて必要な施策を検討します。

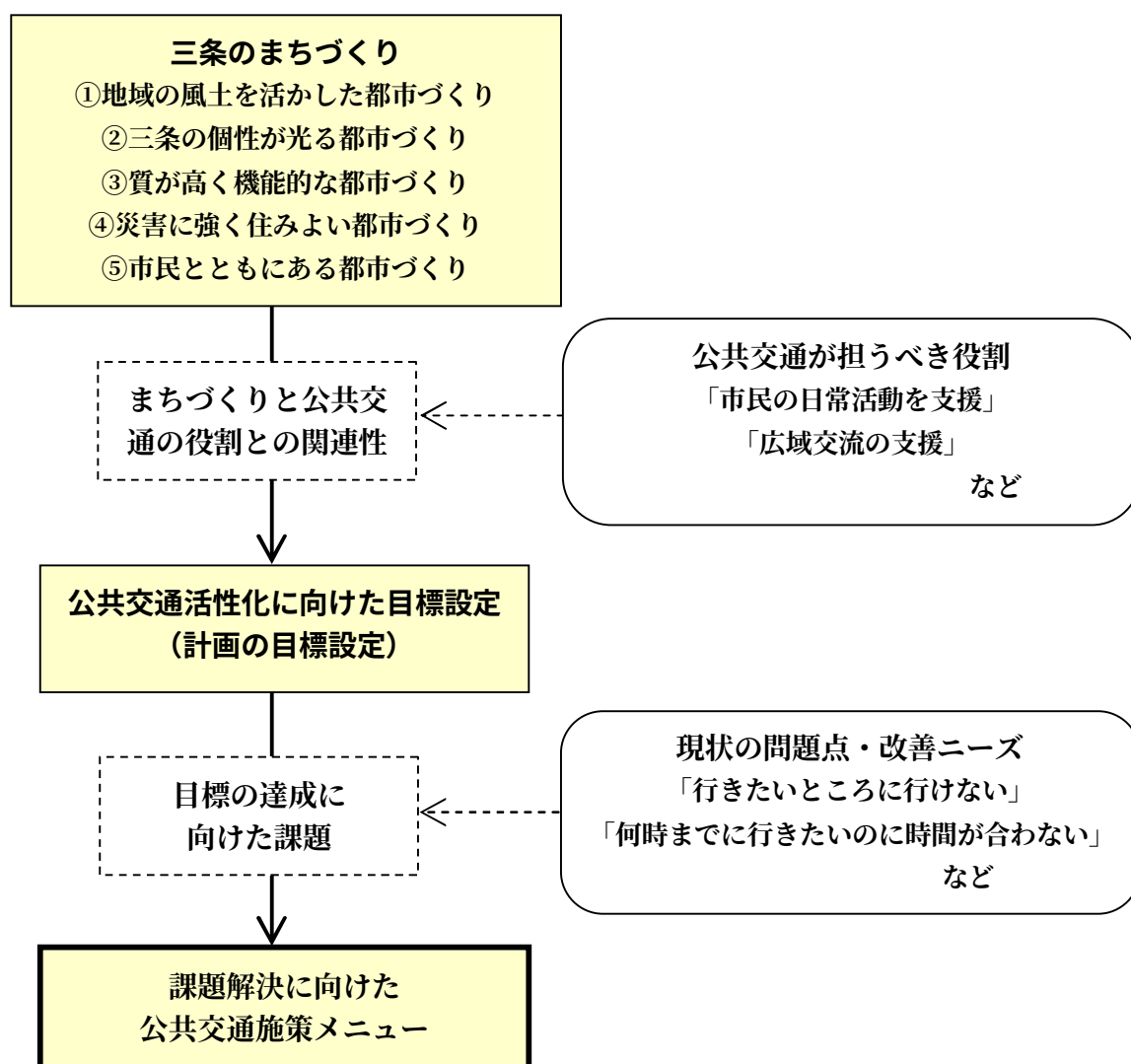


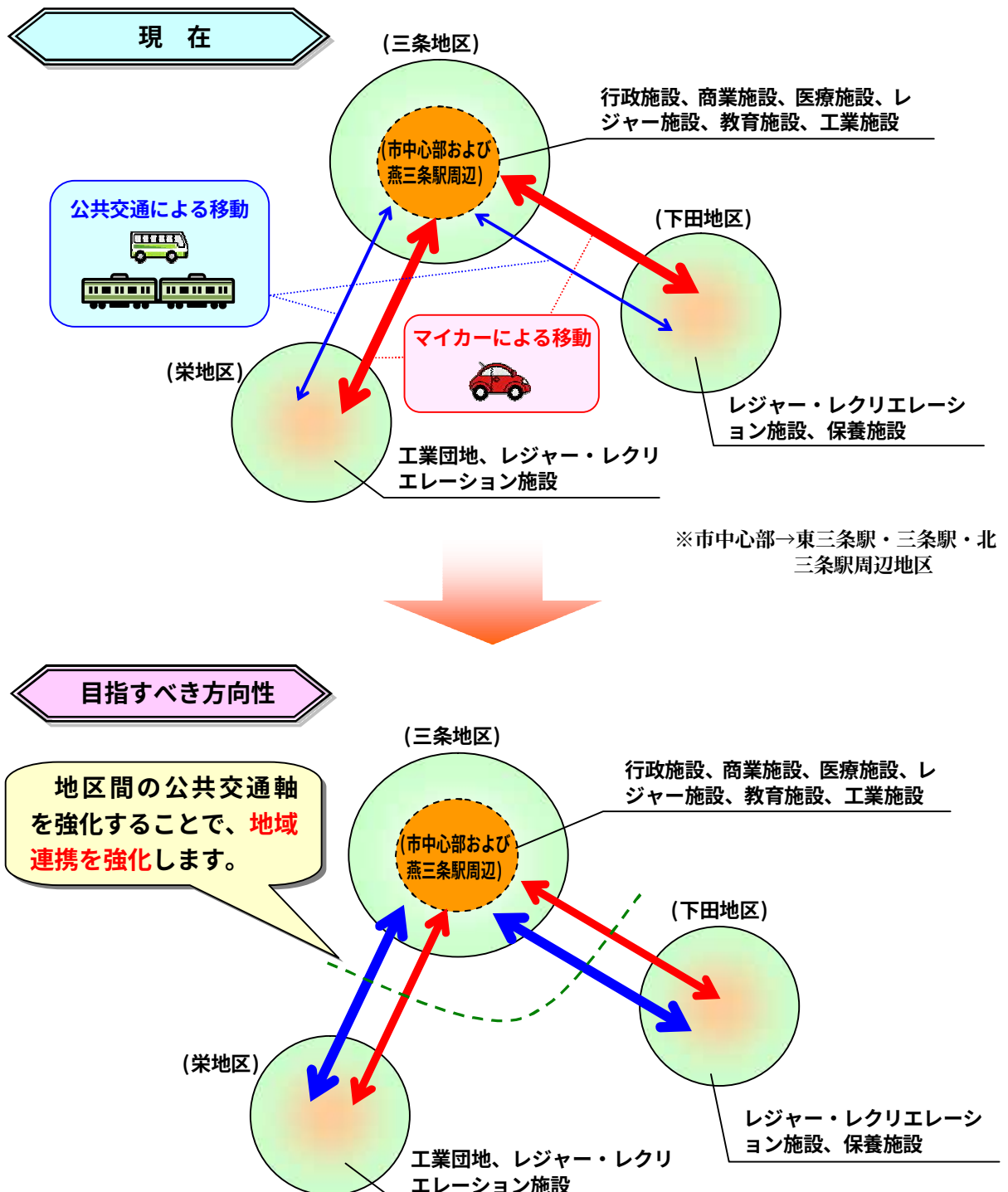
図. 施策メニュー検討の考え方

6.2 公共交通活性化の目標設定（計画の目標）

6.2.1 まちづくりに向けた公共交通のあり方

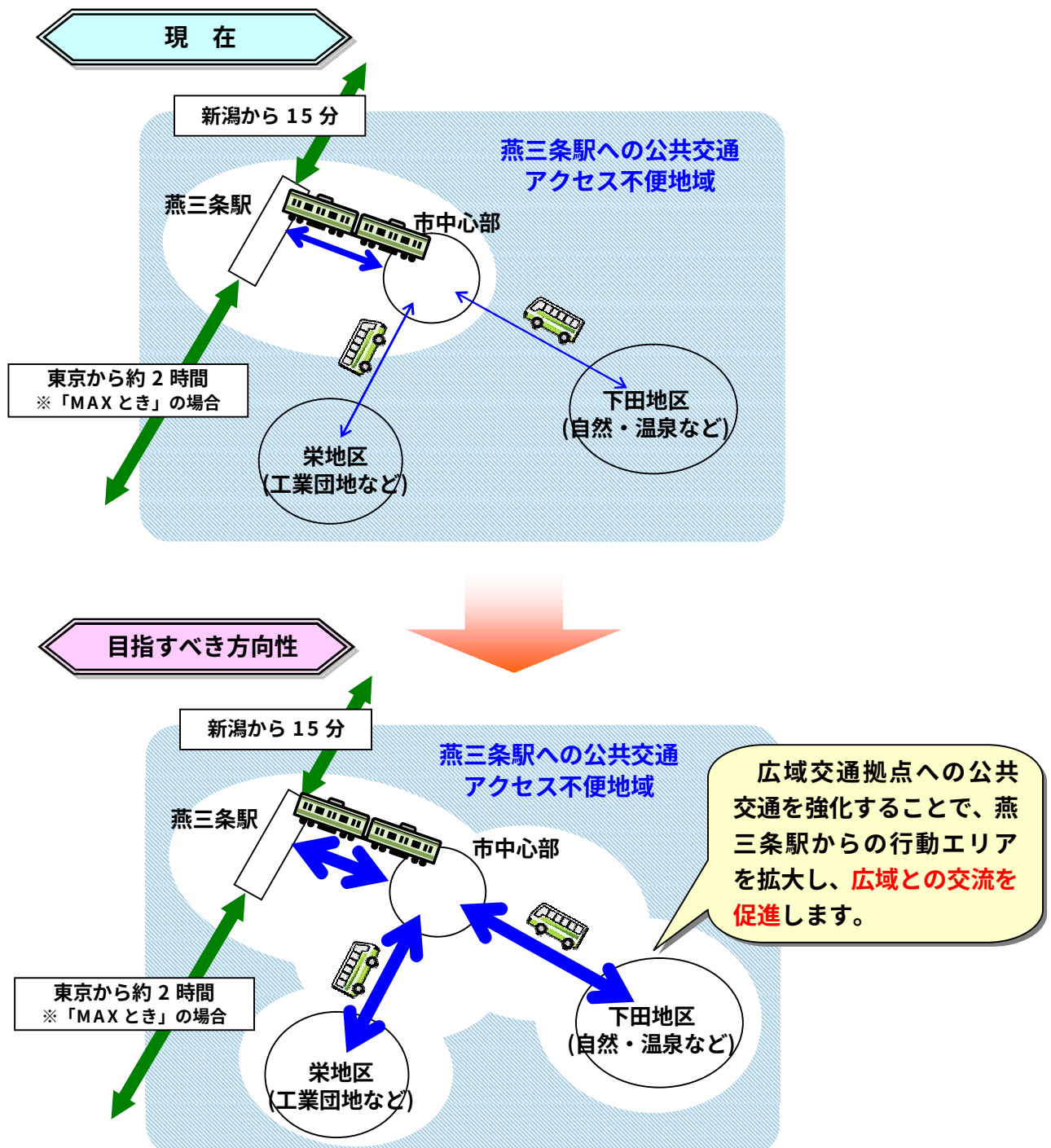
○まちづくりビジョン「地域の風土を活かした都市づくり」に向けた公共交通のあり方

- ・各地域が育んできた個性や特色を活かしながら、市域全体として良好な社会経済活動を推進するためには地域間の連携を支える交通網を充実させることが重要です。
- ・また、多様な市民の移動ニーズに応え、環境に配慮したまちづくりを進めるためには、自動車への過度な依存を見直し、公共交通の利用を促進するための取り組みが重要です。



○まちづくりビジョン「三条の個性が光る都市づくり」に向けた公共交通のあり方

- ・ビジネスや観光に関わる広域との交流を促進するために、交通網の果たす役割は大きいと考えます。
- ・特に三条市では上越新幹線や高速バスなどの高速交通体系の整備が進んでいることから、観光・ビジネスを支援する上で、高速交通体系と市内主要地とを利便性の高い公共交通で結ぶことが重要です。



○まちづくりビジョン「質が高く機能的な都市づくり」に向けた公共交通のあり方

- ・コンパクトなまちづくりを実現化するため、市中心部において街の魅力や賑わいの向上を図ることによって、周辺での居住が促進することが期待されます。
- ・駐車場の確保が難しい市中心部にとって多くの人が集い、賑わいを高めるためには、街の魅力のみならず、アクセス手段である公共交通の魅力を高めることが重要です。



○まちづくりビジョン「災害に強く住みよい都市づくり」に向けた公共交通のあり方

- ・高齢化社会を迎え、誰もが日常における暮らしやすい生活を維持していくためには、車を利用しない人々も生活に必要なサービスを受けられるよう移動しやすい交通環境を整える必要があります。
- ・このため、高齢者や学生を中心に医療、教育などの活動において有効な移動手段となる公共交通の利便性を高めることが重要です。

現 在

公共交通不便地域

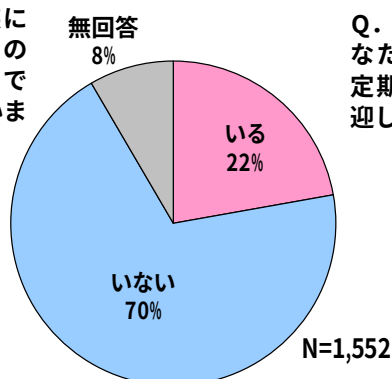
学生や高齢者など



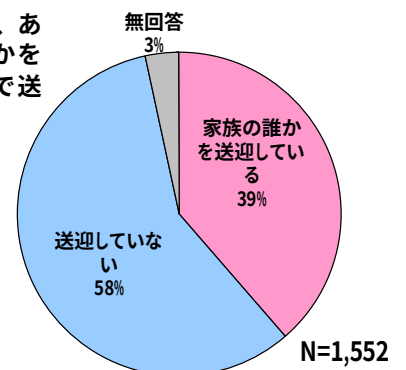
- ・行きたいところに行けない
- ・移動は家族の送迎に頼るしかない

学校
病院
商業施設
など

Q. あなたのご家族に「バスを利用したいのに便が悪いため利用できない」という方はいますか？



Q. 日常活動の中で、あなたはご家族の誰かを定期的に自家用車で送迎していますか？



(資料)三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

目指すべき方向性

公共交通不便地域

学生や高齢者など



- ・自分の足で目的地に行ける
- ・家族の送迎負担も軽減

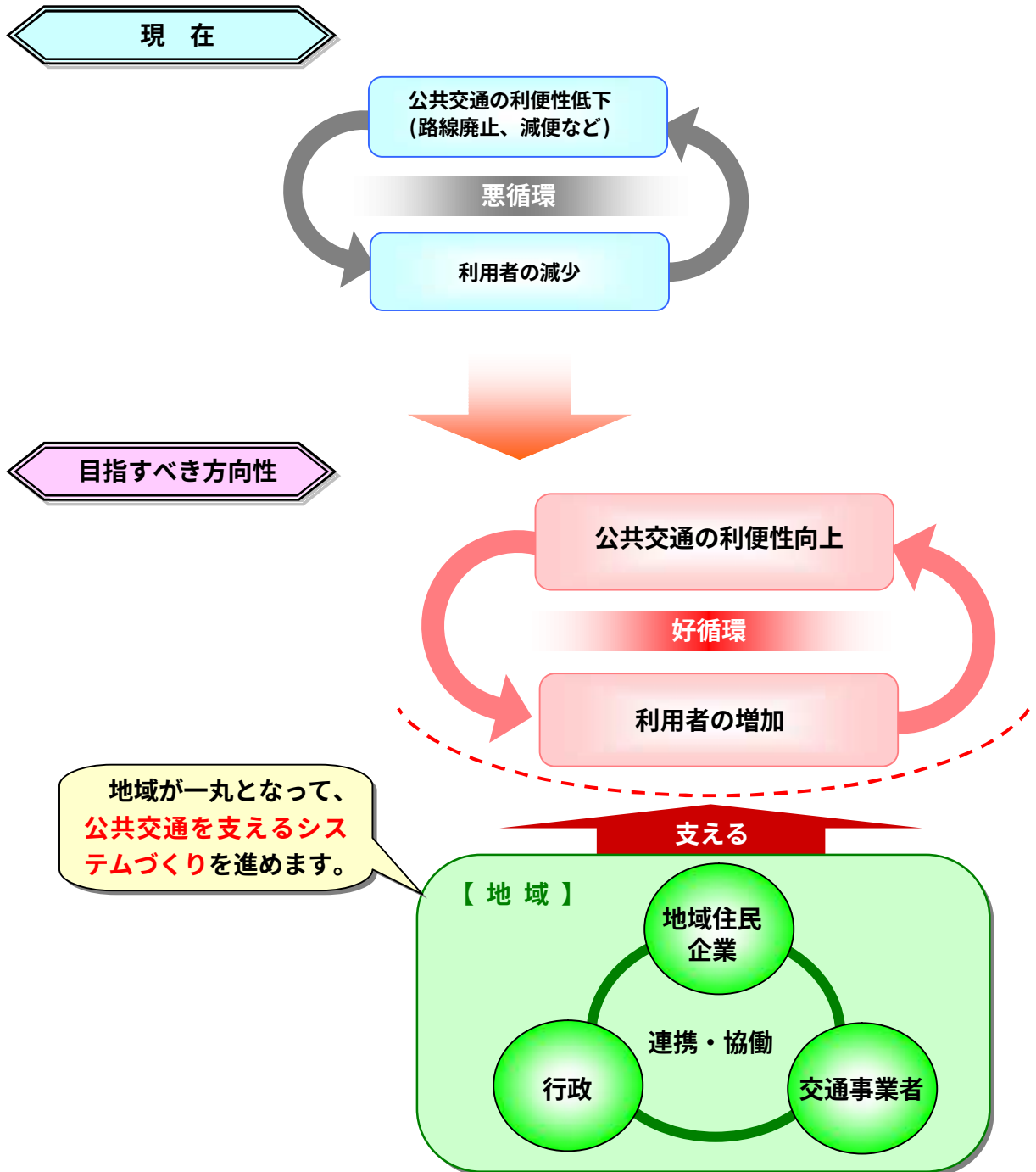


学校
病院
商業施設
など

高齢者・学生など車を運転できない人の交通を確保するとともに、利用しやすい環境を整備することで、**車を運転できない人の利便性向上**を図ります。

○まちづくりビジョン「市民とともにある都市づくり」における公共交通のあり方

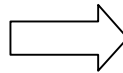
- ・地域の足となる公共交通を地域の特性やニーズに対応し維持していくためには、公共交通のあり方を行政や事業者のみならず地域住民が共に考え協働していく必要があります。
- ・このため、行政・事業者・地域住民・地元企業が相互に意見を出し合い、連携・協働しながら公共交通を地域で支えて行くことが重要です。



6.2.2 公共交通活性化の目標（計画の目標）

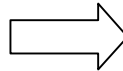
まちづくりに求められる役割から、以下の5つの公共交通活性化の目標（計画の目標）を設定します。

まちづくりビジョン「地域の風土を活かした都市づくり」

**目標 1：地域間連携の強化**

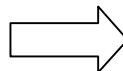
- 中心拠点地区と地域拠点地区(栄、下田)とを結ぶ公共交通網の機能強化を目指します。
- また、地域拠点地区（栄、下田）では鉄道駅とバス及びバス相互の接続の利便性向上を目指します。

まちづくりビジョン「三条の個性が光る都市づくり」

**目標 2：広域との交流促進**

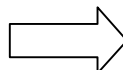
- 市域業務拠点や観光拠点と広域交流拠点（燕三条駅、三条燕 IC 周辺）との公共交通によるアクセス性向上を目指します。

まちづくりビジョン「質が高く機能的な都市づくり」

**目標 3：公共交通の魅力向上**

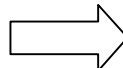
- 中心商業地において、他地区とは異なる、グレードの高い、公共交通利用の魅力の向上を目指します。

まちづくりビジョン「災害に強く住みよい都市づくり」

**目標 4：車を運転できない人に対する利便性向上**

- 学生や高齢者など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を目指します。

まちづくりビジョン「市民とともにある都市づくり」

**目標 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を目指します。

6.3 公共交通活性化施策

6.3.1 地域間連携の強化

(1) 地域間連携の強化に向けた課題

○市中心部～周辺地域間の連携における課題

- ・地区別（旧市町村単位）の通勤・通学動向をみると三条地区（旧三条市）への依存が高いのは、燕、吉田、栄、見附、長岡、加茂、白根、新潟、下田地区となっています。（いずれも500人以上）
- ・この内、南北方向である栄、見附、長岡、加茂、白根、新潟地区はバスの系統数や鉄道本数が多く輸送能力が確保されていますが、東西方向である燕、吉田、下田地区は南北方向に比べ公共交通による輸送能力が著しく劣っています。
- ・さらに、下田地区ではバスが三条地区とを結ぶ唯一の公共交通手段ですが、国道289号線の渋滞によって定時性が確保されていない状況にあります。
- ・このため、燕市吉田地区、下田地区と三条市中心部とを結ぶ公共交通の輸送能力の向上や定時制を確保する必要があります。

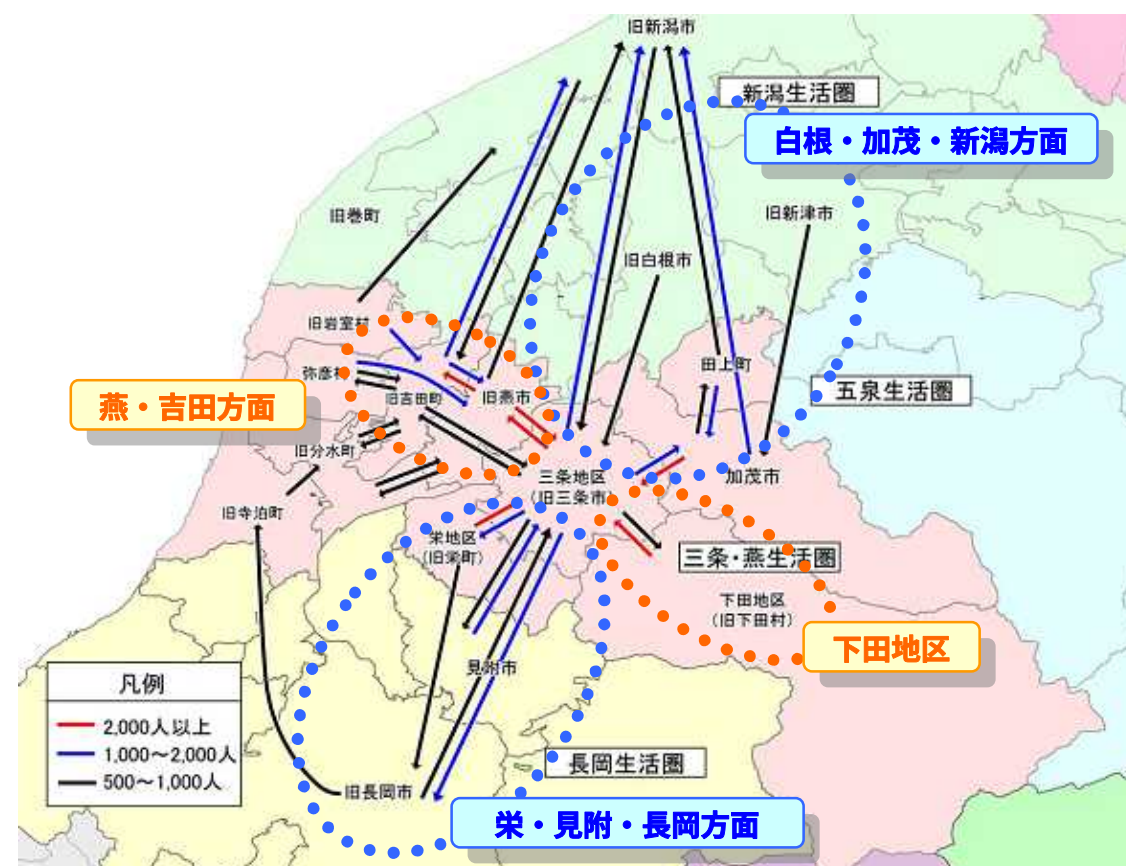


図 通勤・通学動向

資料) H12国勢調査

※三条・燕生活圏の旧市町村に関連する通勤・通学の実態

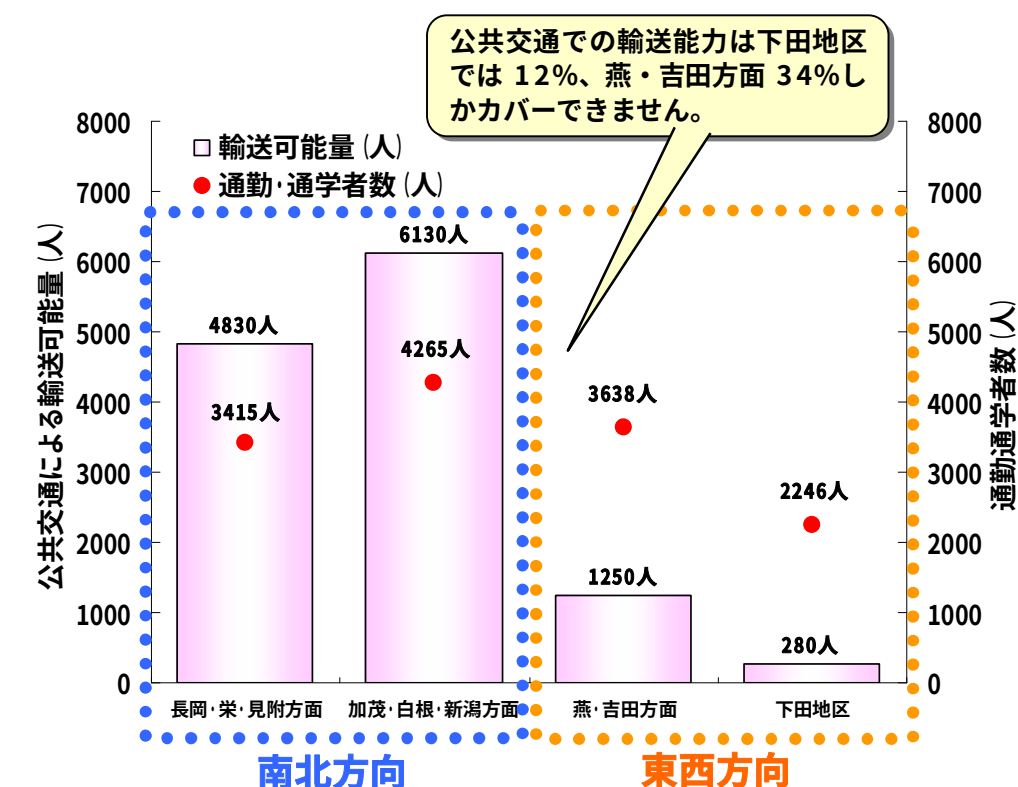


図. 栄・下田地区の市中心部方面への公共交通輸送可能量(始発～9時)と通勤通学者数

※輸送可能量: 運行本数にバス定員70人、鉄道1両定員130人を乗じて算出
資料) 通勤通学者数: H12年国勢調査



図. 一般国道289号下田～三条間の渋滞状況

○周辺地域内の連携における課題

- ・栄地区では、朝(～9:00)と夕方以降(17:00～)の時間帯において、刈谷田橋～大面小学校間をバスが運行していないため、幹線バスや鉄道駅との接続が不便な状況です。
- ・下田地区の地域内バスと国道 289 号利用の幹線バスは、運行サービスに差があるため乗り換え利便性が低い状況にあります。
- ・このため、交通ターミナル整備や路線間の運行サービスの統一化などにより乗り換え利便性を向上させることで、幹線バスと地域内バスの連携を強化し、多様な移動ニーズに対応していく必要があります。

表. 東三条～大面～栄庁舎～刈谷田橋～東三条線の時刻表

(大面小学校前先回り)

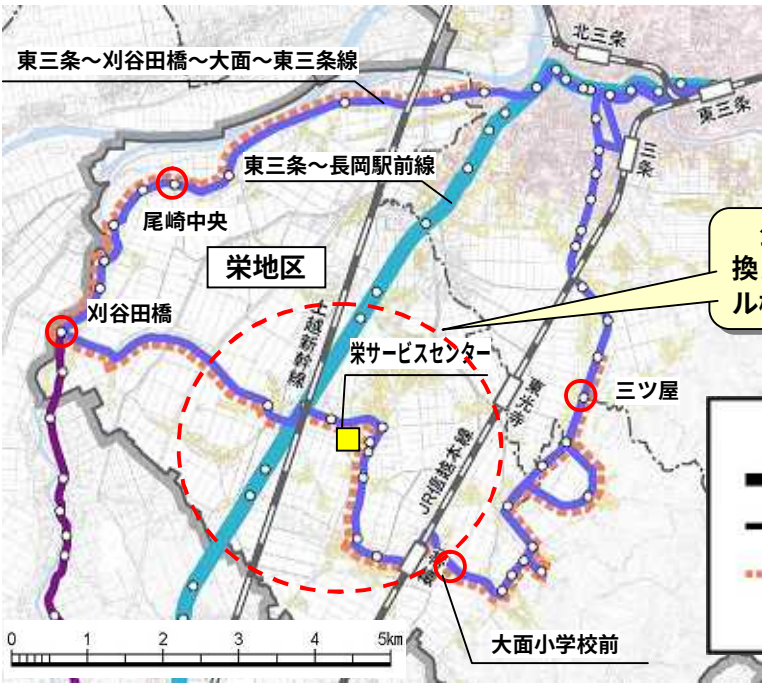
東三条駅	三ツ屋	大面小学校前	帯織駅前	栄庁舎	刈谷田橋	尾崎中央	東三条
7:05	7:24	7:35止			7:25	7:32	7:57
9:10	9:29	9:38	9:41	9:45	9:56	10:03	10:28
11:10	11:29	11:38	11:41	11:45	11:56	12:03	12:28
15:15	15:34	15:43	15:46	15:50	16:01	16:08	16:33
16:10	16:29	16:38	16:41	16:45	16:56	17:03	17:28
17:40	17:59	18:08止			18:20	18:27	18:52

朝や夕方以降において、帯織駅へバスによるアクセスができません

(刈谷田橋 先回り)

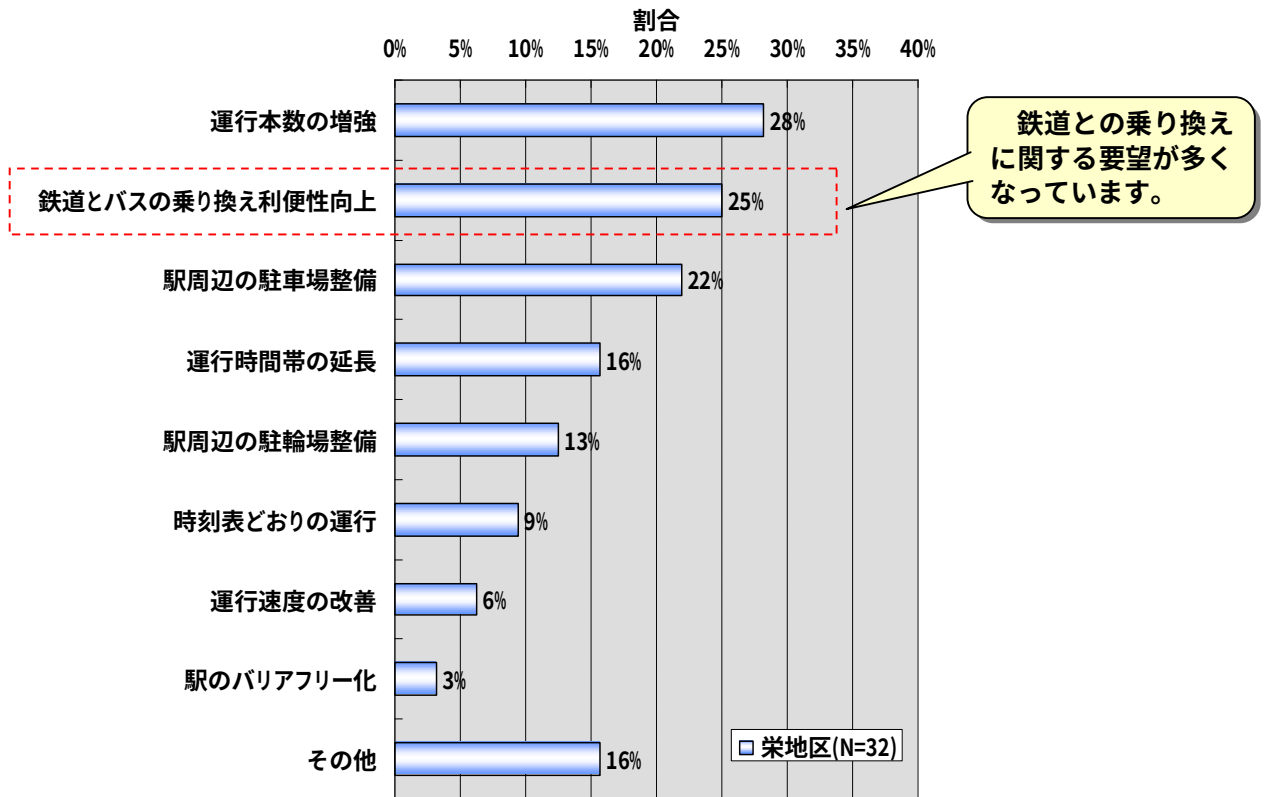
東三条駅	尾崎中央	刈谷田橋	栄庁舎	帯織駅前	大面小学校前	三ツ屋	東三条
6:50	7:15	7:22止			7:38	7:47	8:06
8:25	8:50	8:57	9:08	9:13	9:15	9:24	9:43
11:20	11:45	11:52	12:03	12:08	12:10	12:19	12:38
14:25	14:50	14:57	15:08	15:13	15:15	15:26	15:45
15:55	16:20	16:27	16:38	16:43	16:45	16:56	17:15
17:45	18:10	18:17止			18:08	18:17	18:36

※止：止まり



公共交通相互の乗り換えのためのターミナル機能がありません

図. 栄地区における路線バス網



鉄道との乗り換えに関する要望が多くなっています。

図. 栄地区住民の鉄道改善要望

表. 長沢駅跡バス停における幹線バスと地域内バスの接続時刻(東三条駅に行く場合)

長沢駅到着時刻 ※()は乗り換えによる待ち時間			長沢駅跡バス停発時刻	
幹線バスに接続する地域内バス			幹線バス (東三条駅～八木ヶ鼻温泉線 飯田経由)	
新屋線	広手三叉路線	八木ヶ鼻温泉線 (飯田経由)		
			6:50	
			7:10	
	7:25(10分)		7:35	
			7:55	
			8:50	
			9:10	
9:27(17分)			9:45	
		10:20(25分)	10:45	
	11:23(17分)		11:40	
			13:10	
13:27(33分)			14:00	
			14:40	
			15:45	
			16:45	
			17:25	
		17:35(55分)	18:30	
18:32(8分)			18:40	
	19:08(62分)		20:10	
			20:50	

幹線バスに接続する地域内バスの運行本数が少なく、接続時の待ち時間も多いため、東三条方面への公共交通アクセスが不便

接続



図. 下田地区における路線バス網(巡回バス除く)と既存バスターミナル

(2) 地域間連携の強化に向けた施策メニュー

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**

- ・三条市中心部から唯一の公共交通である東三条駅前～八木ヶ鼻温泉間の路線バスにおいて、モーニングライナーなどの快速バスを導入します。
- ・また、快速バスの定時性向上に向けボトルネック交差点などの改良を推進します。

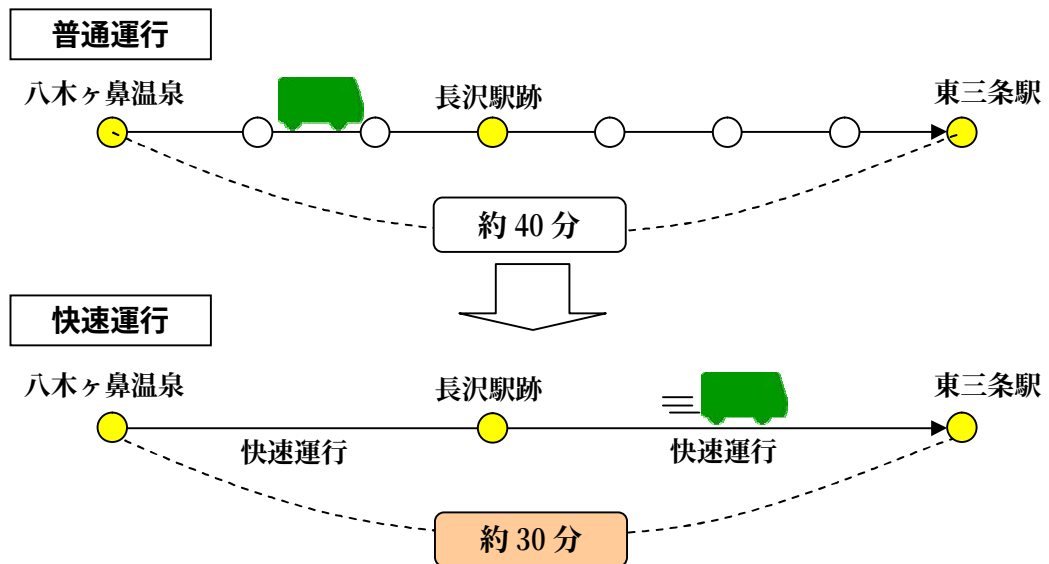


図. 朝通勤通学時間帯における快速バスイメージ

※導入前所要時間：バス時刻表より算定

導入後所要時間：H17年道路交通センサス ピーク時旅行速度より算定

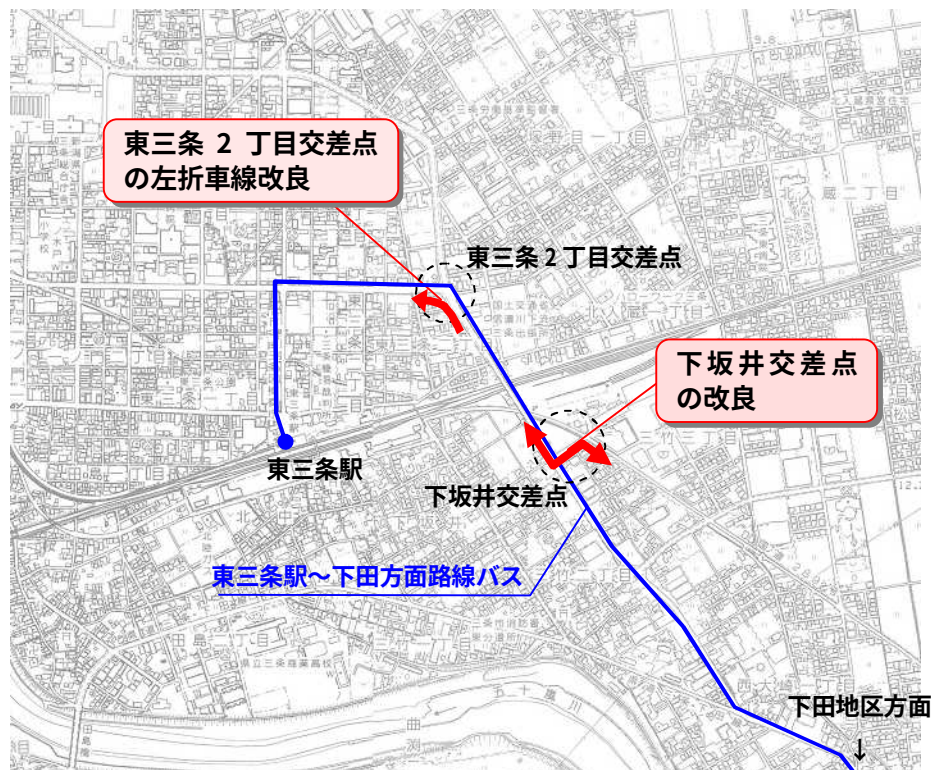


図. 一般国道289号東三条跨線橋付近における渋滞対策

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**

- ・栄サービスセンターなどの集客施設を活用した交通ターミナルを整備し、幹線バス(東三条駅前～(国道8号)～長岡駅前線)と他バス路線との乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- ・交通ターミナル整備にあたっては、情報発信、地域交流といった地域の交流核となるための機能を整備します。
- ・交通ターミナルと帯織駅を接続するデマンドバスを導入します。

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区内バスの運行時間帯をデマンド型に変更**

- ・下田方面幹線バス沿線でターミナル機能がある長沢駅跡バス停におけるP&R駐車場の整備、駐輪場の整備により多様な交通手段との乗り換え利便性を強化します。
- ・交通ターミナルの強化にあたっては、既存交流施設の活用などにより、情報発信、地域交流といった地域の交流核となるための機能を整備します。
- ・また、幹線バスのフィーダー系交通である地域内バスを、効率的で住民ニーズにあった運行改善するため、デマンド型に変更します。

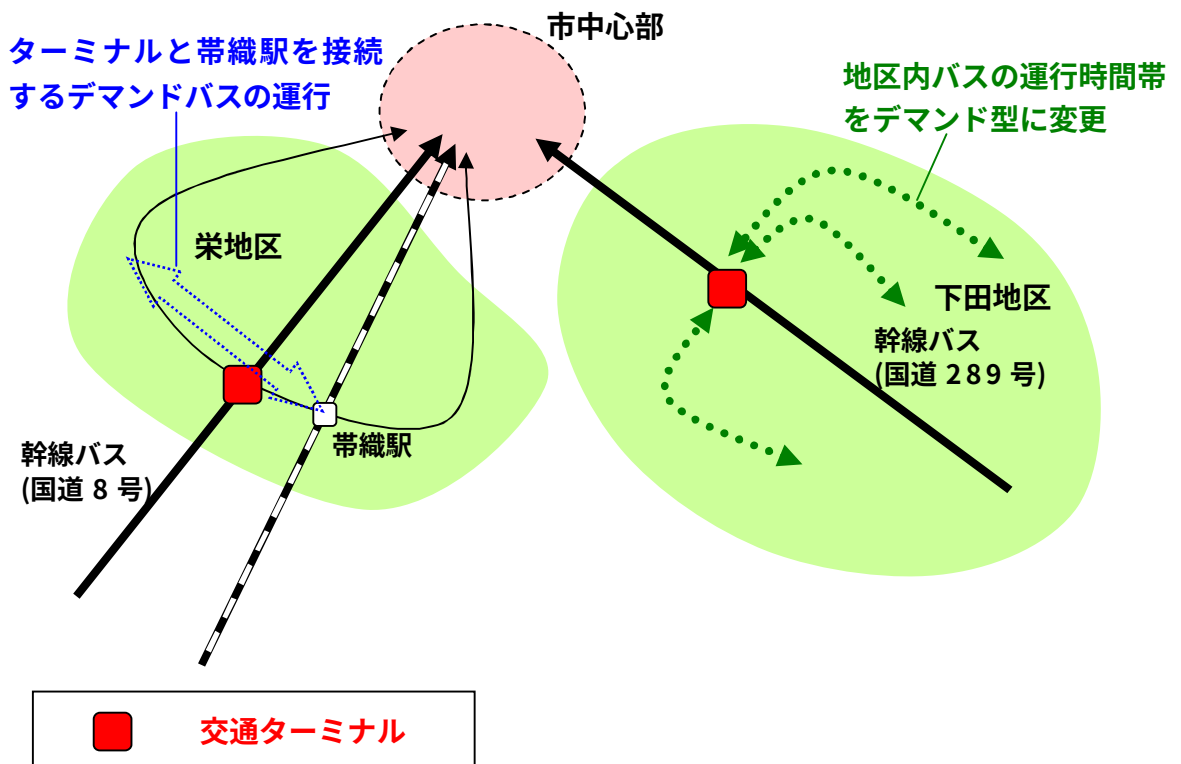


図. 交通ターミナルの配置とデマンド運行ルートイメージ

■デマンド交通とは

路線バスのように経路や時刻がすべて決められているものではなく、デマンド(要請)があった場合のみ、その経路やその時間の運行を行う方法

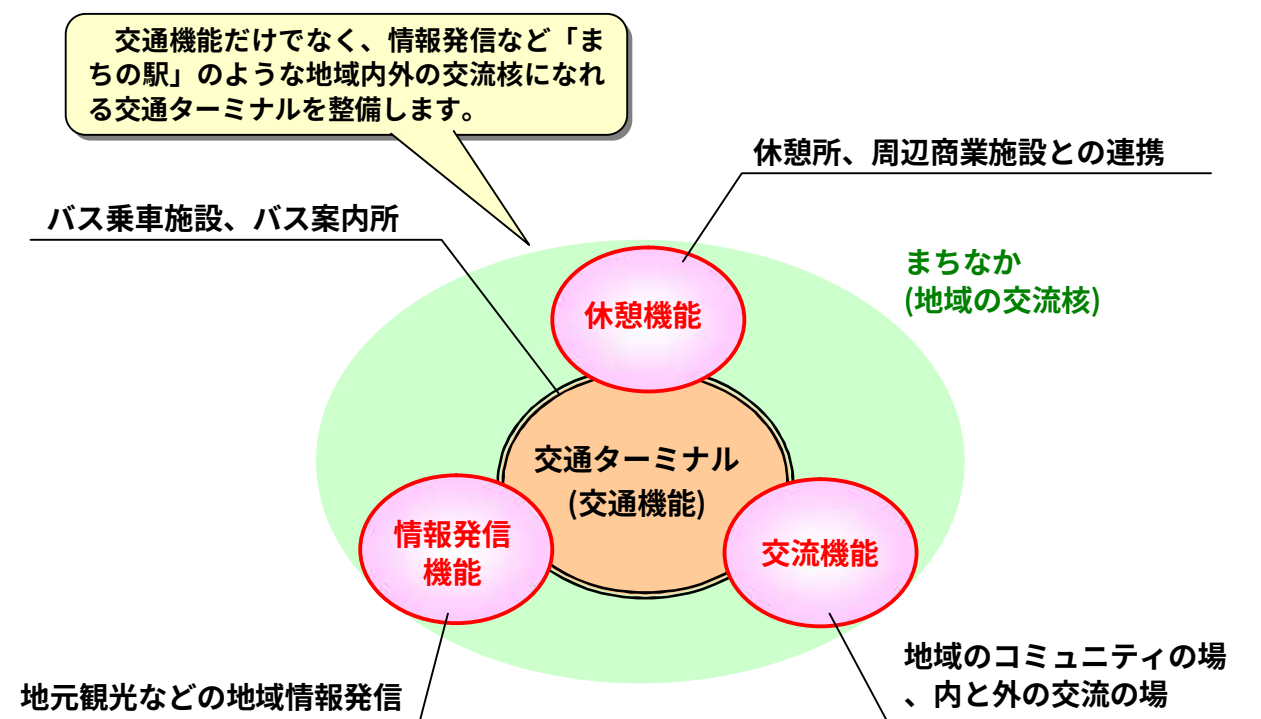


図. 交通ターミナルの機能イメージ

■ まちの駅とは・・・人と人の出会いと交流を促進する、ヒューマンステーション

「まちの駅」とは、地域住民や来訪者が求める地域情報を提供する機能を備え、人と人の出会いと交流を促進する空間施設です。また、まちづくりの拠点となり、まちとまちをつなぐ役割を持つものです。人と人をつなぐ場であるということから、ヒューマンステーションと呼ぶことができます。

新潟県見附市の「まちの駅 ネーブルみつけ」



写真)見附市HPより

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

- ・現在、燕～東三条駅を結ぶバスが3系統ありますが、これらのバスの起終点を燕駅から吉田地区(燕市)に変更することによって吉田～三条市中心部を結ぶバスを運行します。

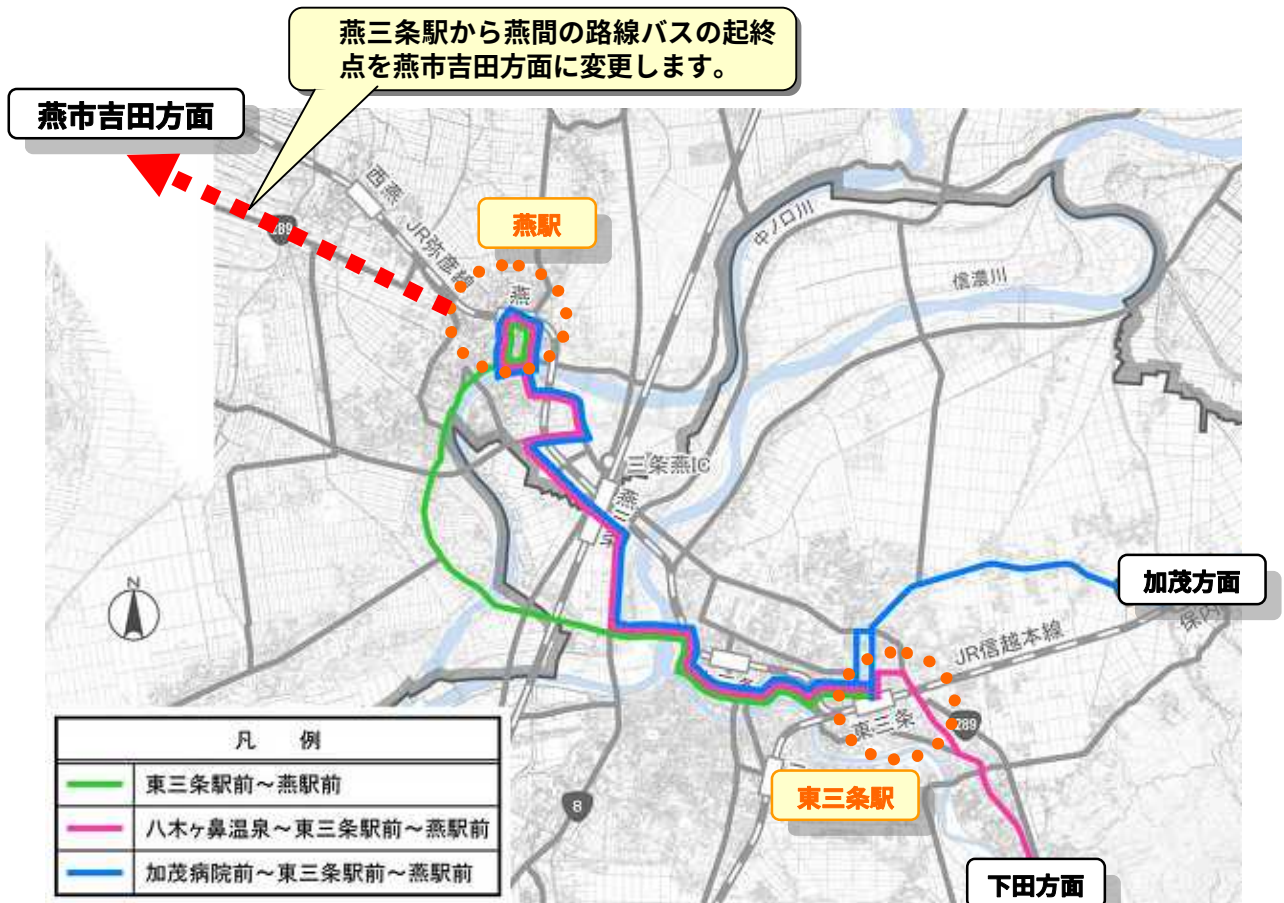


図. 東三条～燕間を結ぶ現在のバス系統図

6.3.2 広域との交流促進

(1) 広域との交流促進に向けた課題

- 燕三条駅と市内とを結ぶ公共交通と新幹線との乗り換えができない時間帯があるなど、広域交通拠点(燕三条駅周辺)への公共交通利便性が低下しています。
- 燕三条駅周辺には駐輪場がなく、歩道が駐輪スペースとして利用されている状況です。また、三条燕IC付近の側道には高速バスを利用するための違法駐車が多くみられます。
- このため、燕三条駅周辺の駐輪場や自家用車から高速バス利用に乗り換えるための駐車場を確保することで秩序ある駐車を促すとともに、新幹線の発着に対応したJR弥彦線の運行時間帯の見直し、東三条駅発の各方面公共交通との連携により高速交通体系へのアクセス性を高め、ビジネスや観光による移動を支援する必要があります。

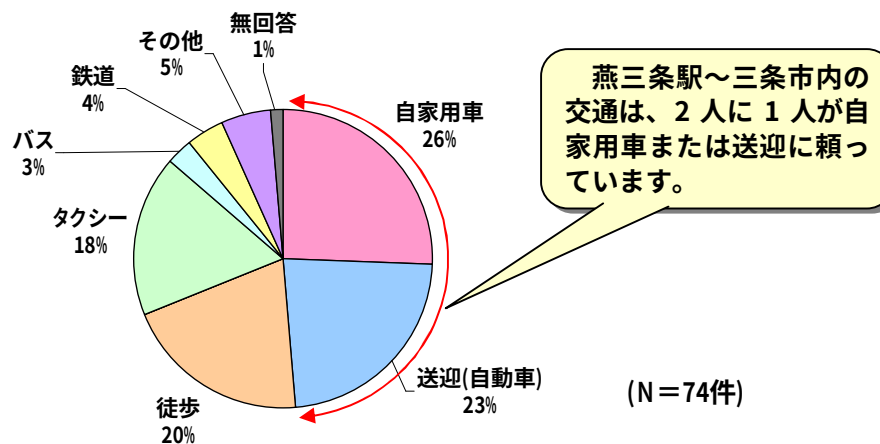


図. 燕三条駅利用者のアクセス交通手段内訳
(三条市内を出発・目的地とする利用者を対象)

※燕三条駅利用者ヒアリング調査(H19年12月実施)

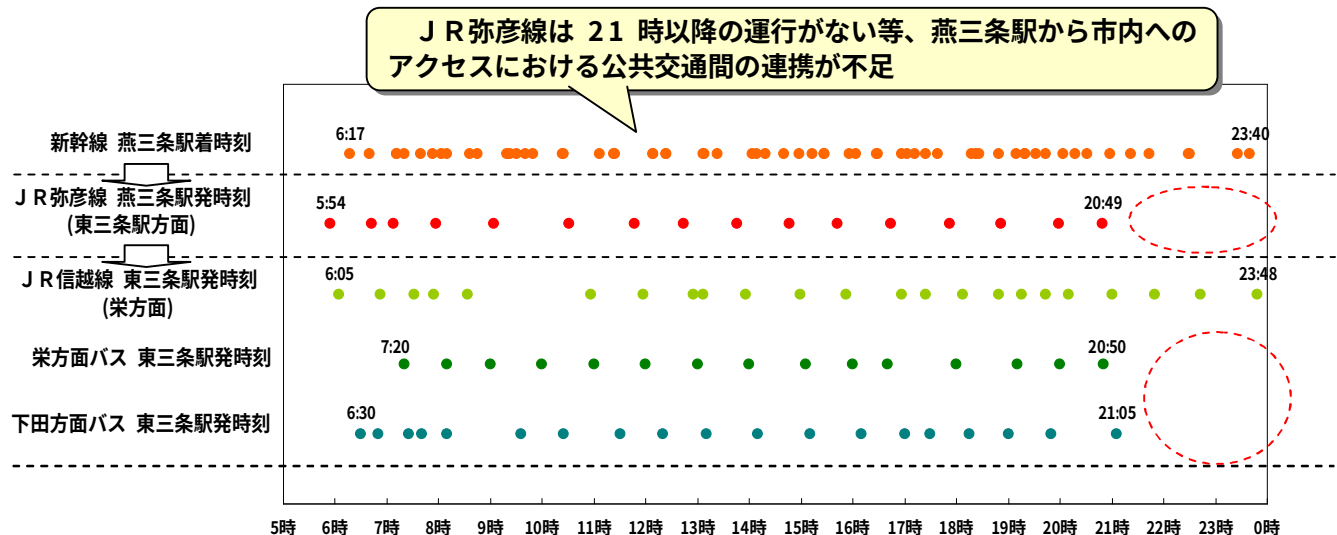


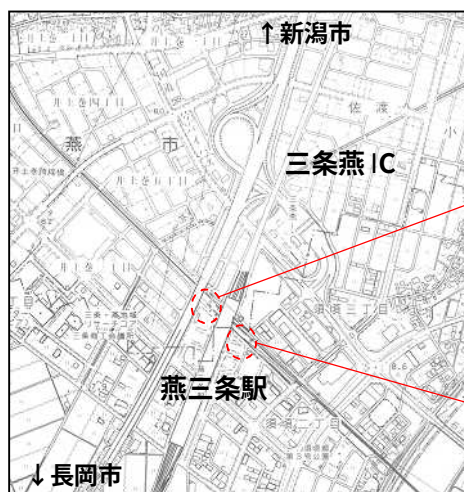
図. 燕三条駅から市内への公共交通相互の接続状況
(新幹線から三条市内へ帰宅する場合)

写真. 高速バス利用者による三条燕IC周辺側道の違法駐車



高速バス停における周辺環境が違法駐車により悪化しています。

写真. 燕三条駅周辺の歩道上駐輪



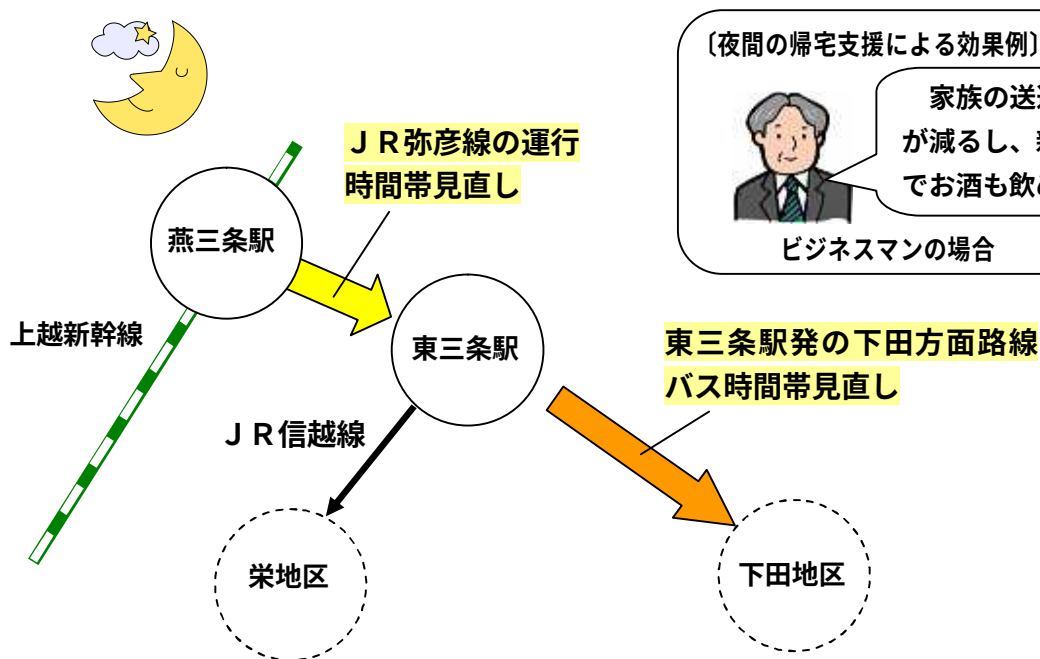
燕三条駅周辺の環境が違法駐輪により悪化しています。

(2) 広域との交流促進に向けた施策メニュー

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**

- ・公共交通による乗継利便性を向上させるため、新幹線着時刻に合わせ、JR 弥彦線の運行時間帯を見直すとともに、東三条駅発下田方面路線バスの運行時間帯を見直すことで、ビジネス・観光等による移動を支援します。

例) 夜間の帰宅支援: 夜(21時以降)の帰宅に合わせた運行時間帯の見直し

**施策 2-2：燕三条駅周辺の駐輪場整備**

- ・燕三条駅周辺における歩行者の通行を妨害する違法駐輪対策として、駐輪場を整備します。

施策 2-3：高速バス利用のためのP & R用駐車場の確保

- ・ 高速道路周辺の違法駐車対策として、周辺商業施設との連携や三条競馬場跡地を候補地としたP & R用駐車場を整備します。

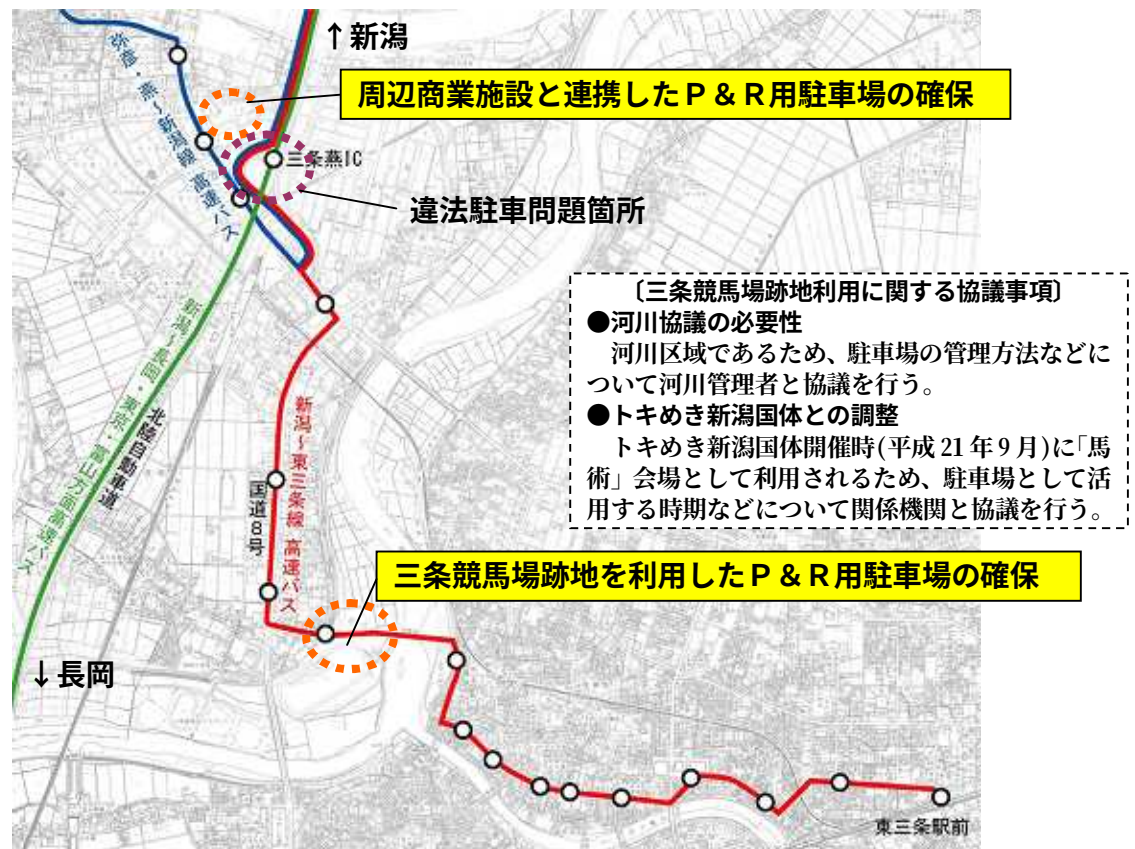


図. 高速バス利用のためのP & R用駐車場の確保

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

および観光企画チケットの導入

- ・三条市とその周辺の観光施設を回遊できる燕三条駅や東三条駅発のデマンド型バス(または乗合タクシー)を運行するとともに、観光企画チケット(利用頻度に合わせた割引等)を導入します。



図. 三条燕生活圈・加茂市・長岡市寺泊地区の主要な観光施設

※年間観光客数5万人以上の観光地
(資料)新潟県観光動態調査(H18年)より

(事例) 京都観光一日乗車券「京めぐり」



京めぐりカードと購入者に配布される観光ガイドマップ

対象期間：平成 19 年 3 月 17 日～12 月 18 日の 1 日
対象路線

- ・京都市バス全線(定期観光路線を除く)
- ・京都市営地下鉄全線(烏丸線・東西線)
- ・京都バス(一部路線を除く)
- ・近鉄線のうち

発売額：1,800 円～2,100 円



(資料)近畿日本鉄道(株)HPより

6.3.3 公共交通の魅力向上

(1) 公共交通の魅力向上に向けた課題

- バス利用環境に関する改善ニーズとして「鉄道との乗り継ぎ利便の向上」「バス待ち環境の改善」「バス位置情報の提供」が比較的高くなっています。
- このため、中心商業地区へのアクセスする多くのバス路線が集中する東三条駅～一ノ木戸・本町商店街を対象に、改善ニーズに対応した施設整備を進めるとともに、商業施設を回遊できるバスや親しみの持てるバスデザインの導入などにより新たな価値を付加し、公共交通の魅力を高めていく必要があります。

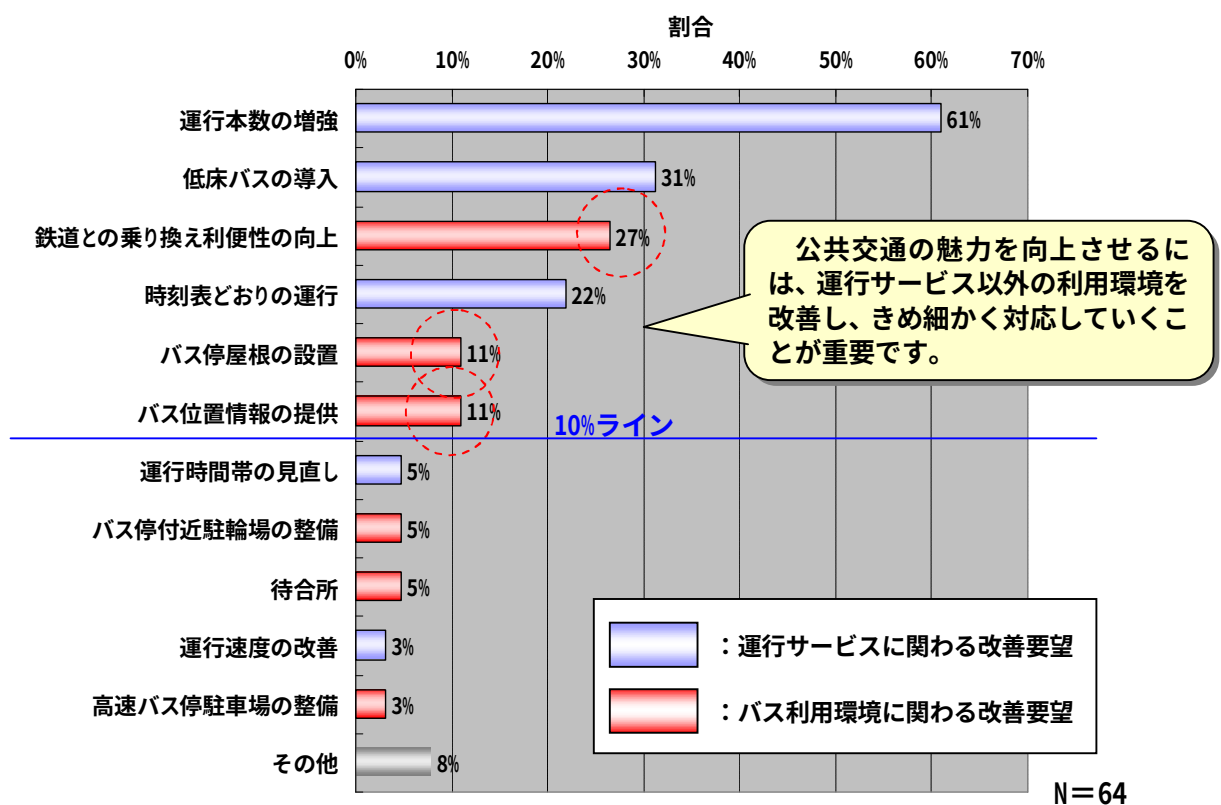


図. 三条地区内バス利用者の改善要望

(資料)三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

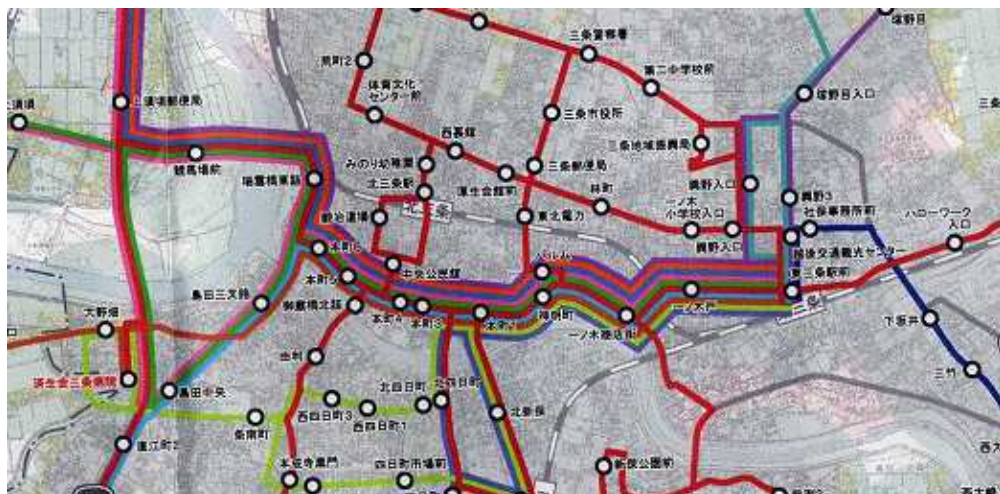


図. 多くのバス路線が集中する市中心部

(2) 公共交通の魅力向上に向けた施策メニュー

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)

- ・ 各方面のバス・鉄道が集中する東三条駅の交通結節機能を強化するとともに、鉄道利用者だけでなく多くの人々が集う地域拠点施設としての特性に着目し、観光情報など地域の情報発信やコミュニティ拠点としての機能を充実させます。

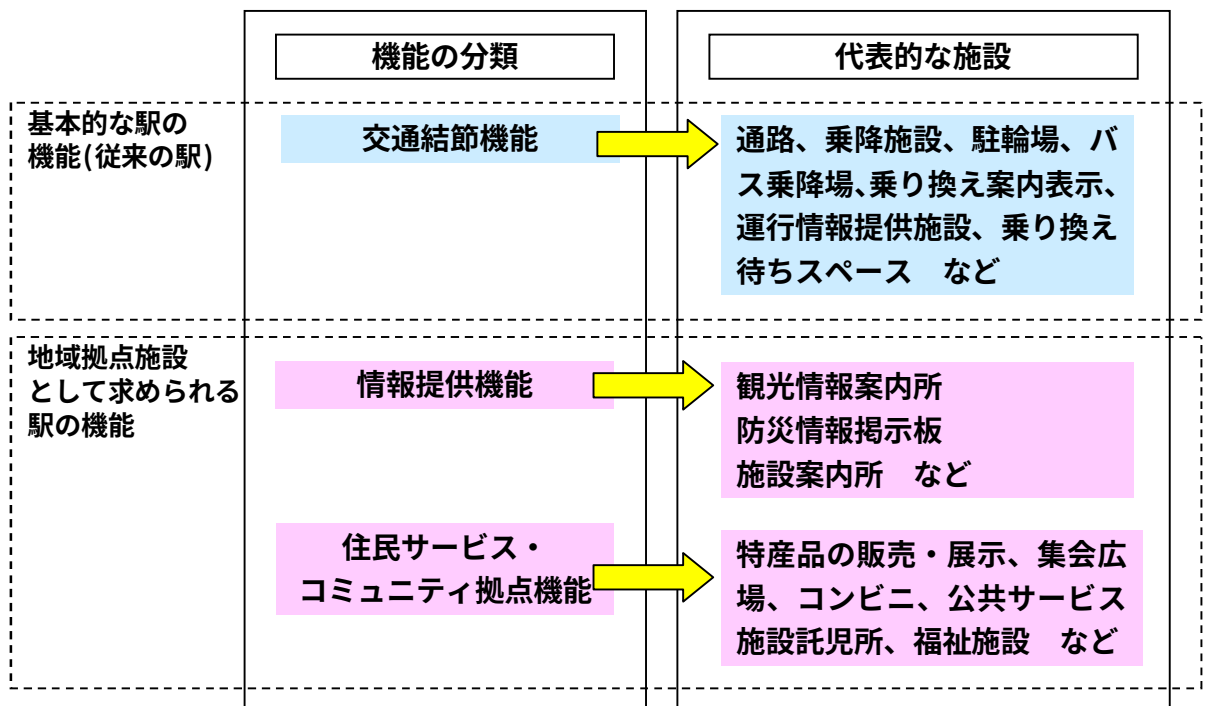


図. 地域拠点駅として求められる駅の機能



図. 東三条駅の現状

施策 3-2：バスロケーションシステムの導入

- ・バスロケーションシステムを整備し、情報板や携帯端末、インターネットを介して、利用者にバスの位置情報を提供します。

(事例) 京都市内のバス停における位置情報表示



施策 3-3：バス停のハイグレード化

- ・各方面のバス路線が密集し利用者が多い東三条駅～一ノ木戸・本町商店街を対象に、バス停に上屋やベンチを整備します。

(事例) 盛岡市内におけるハイグレードバス停



施策 3-4：買い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

- ・ 買い物利便性の向上に向け、主要駅と市街地商店街および郊外大規模小売店舗を結ぶ休日買物に対応したバスを運行します。



図. 買い物利便性向上に向けたバスの経由地(案)

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

- ・ 地域住民がより愛着を持ってバスを利用していただくため、親しみがあるバスデザインを導入します。

(事例) 金沢ふらっとバス(金沢市ふらっとバス)



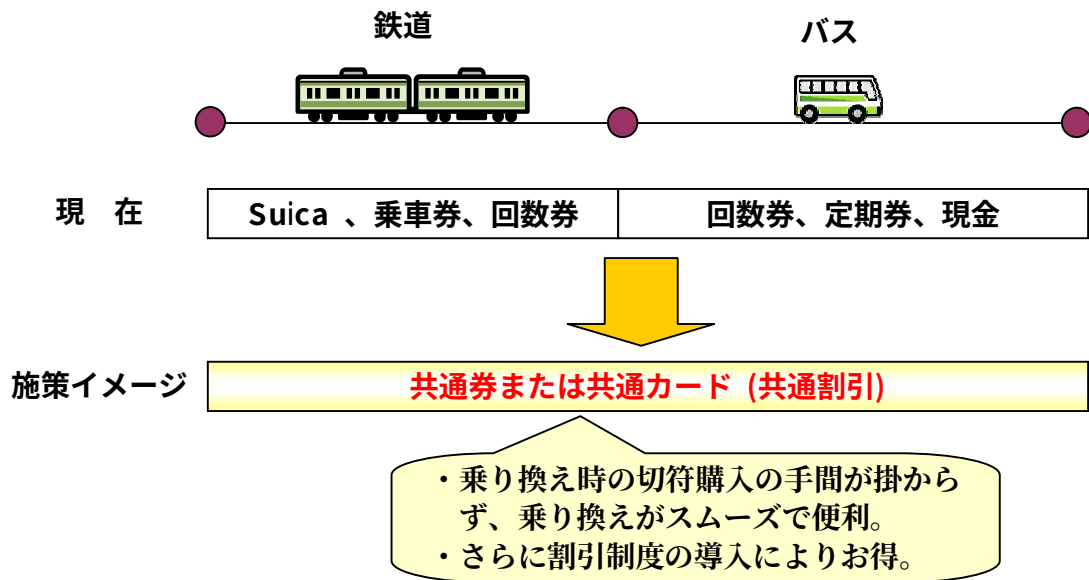
- ・ 遠くからでも、分かりやすいデザイン
- ・ 地域オリジナルで、親しみの持てるデザイン

(事例) ムーバス(武蔵野市コミュニティバス)



施策 3-6：鉄道とバスの乗り換え利便性の向上**(鉄道・バス共通支払いカードの導入など)**

- ・鉄道とバスの乗り換えを円滑にするため、ICカードを活用した共通支払いカードを導入します。



6.3.4 車を運転できない人に対する利便性向上

(1) 車を運転できない人に対する利便性向上に向けた課題

○高齢者に対する課題

- ・三条市民の公共交通利用者のうち、6割以上が60歳以上です。
- ・60歳以上のバス利用者の改善要望として「低床バスの導入」に対する要望が多く、また、市中心部に向かう通院・買物に便利なバスのニーズが高くなっています。
- ・このため、利用者の多い高齢者に配慮するため、低床バスの導入や鉄道駅のバリアフリー化を進めるとともに、通院・買物に便利なバスを導入し、高齢者が自動車を利用しなくても日常生活に必要なサービスを楽しむことができるようにする必要があります。

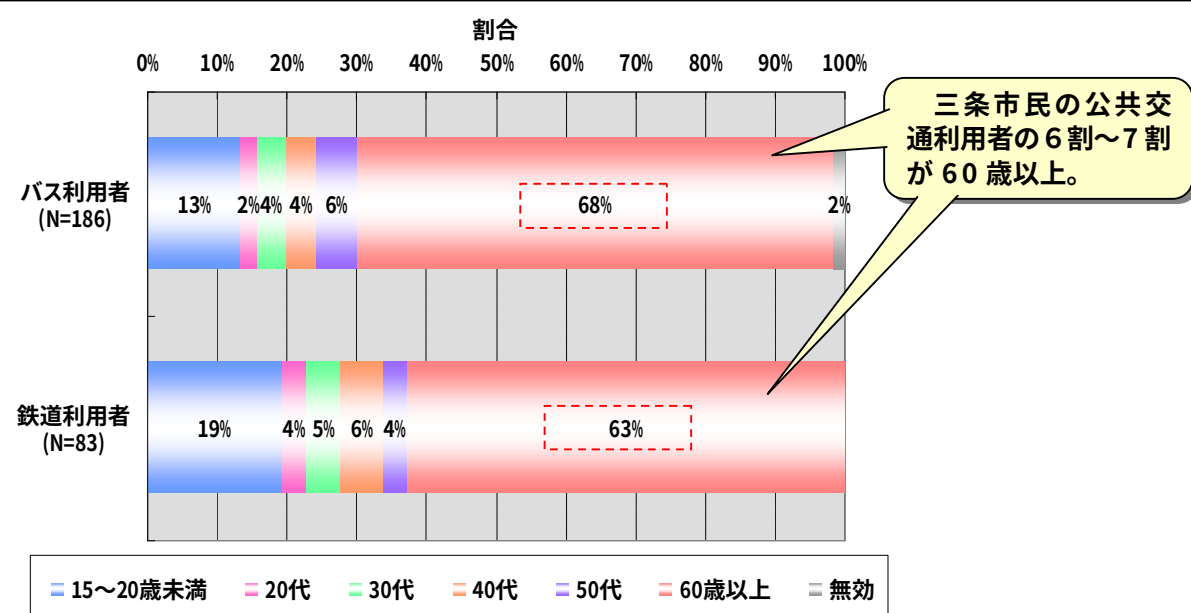


図. 公共交通利用者の年齢層別内訳

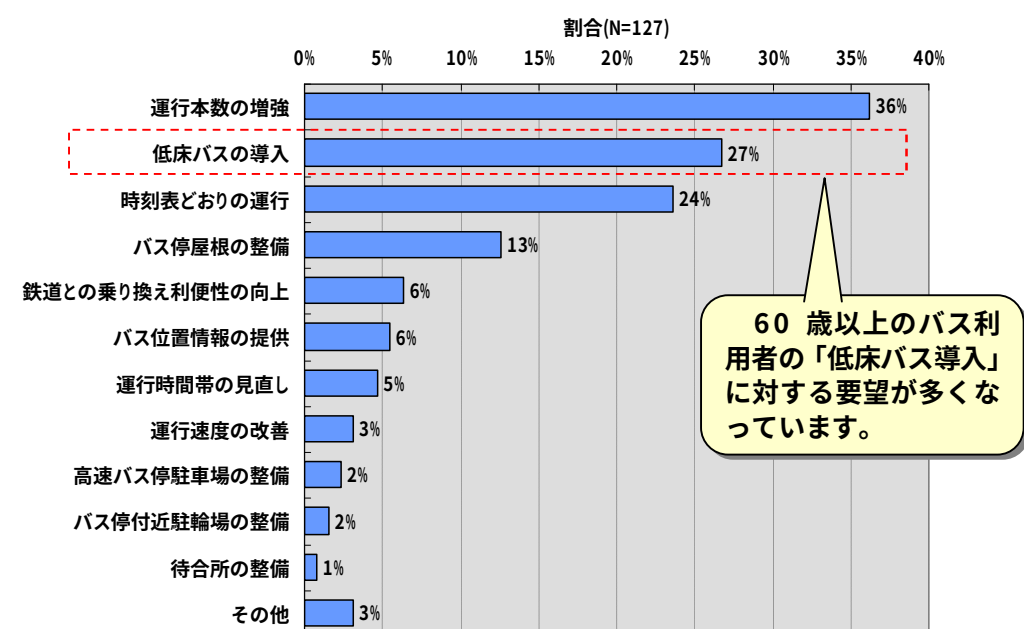
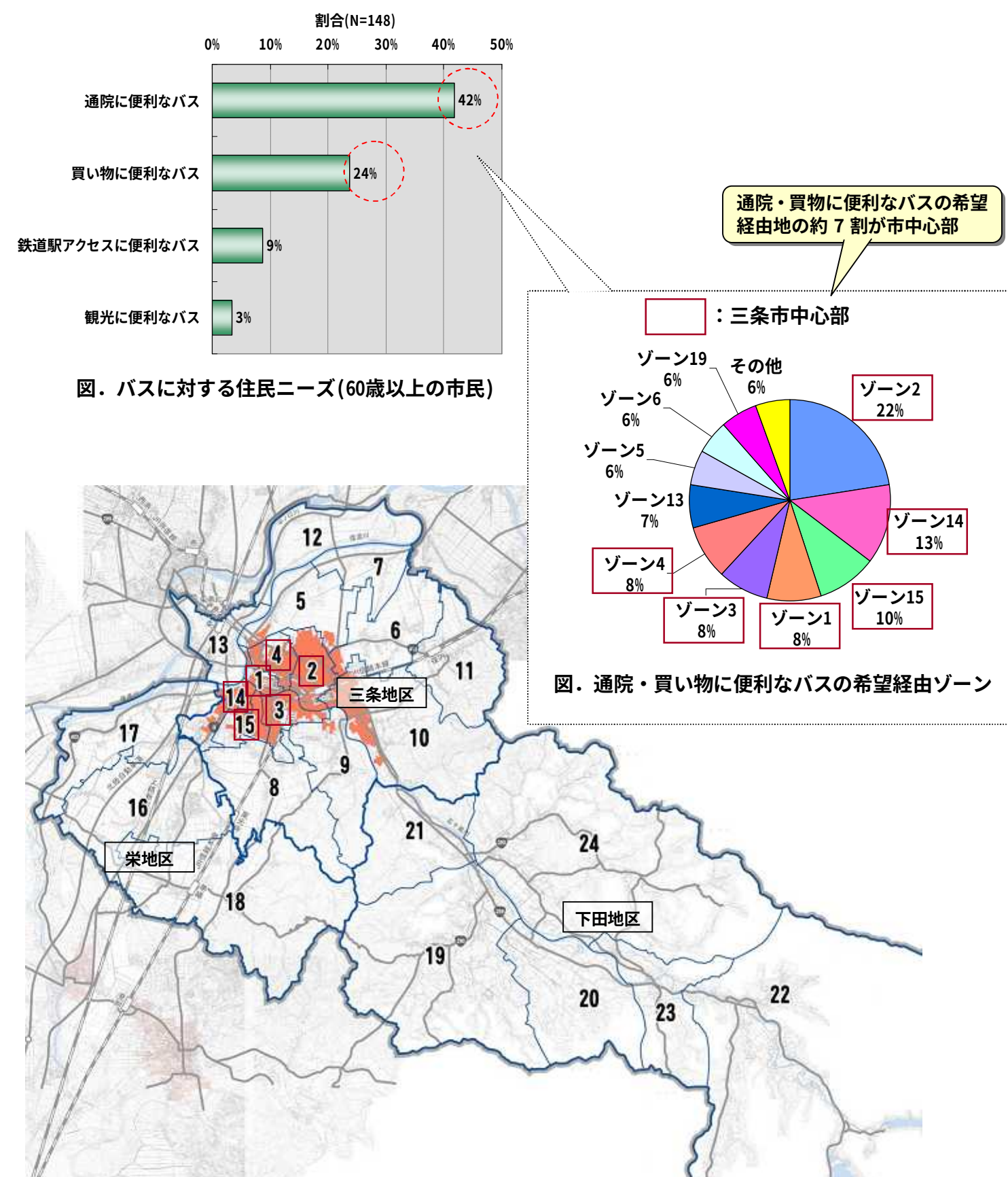


図. バスの改善要望(60歳以上の市民)



(資料)三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

○学生(小中学生)に対する課題

- ・スクールバスが未導入の学校区のうち、西鱈田小学校・大崎小学校・大島小学校・大島中学校では、他校に比べ登下校の距離が遠く、特に悪天候時での徒歩・自転車による登校負担や家族による送迎負担が大きい状況にあります。
- ・このため、学校までの距離が遠い生徒に対して、学生用デマンド型バス(または乗合タクシー)などの公共交通を導入することで、安全安心な登下校を支援する必要があります。

スクールバスが未導入の学校区のうち、西鱈田小学校・大崎小学校・大島小学校・大島中学校では、他の学校に比べ、最大登下校距離が遠くなっています。

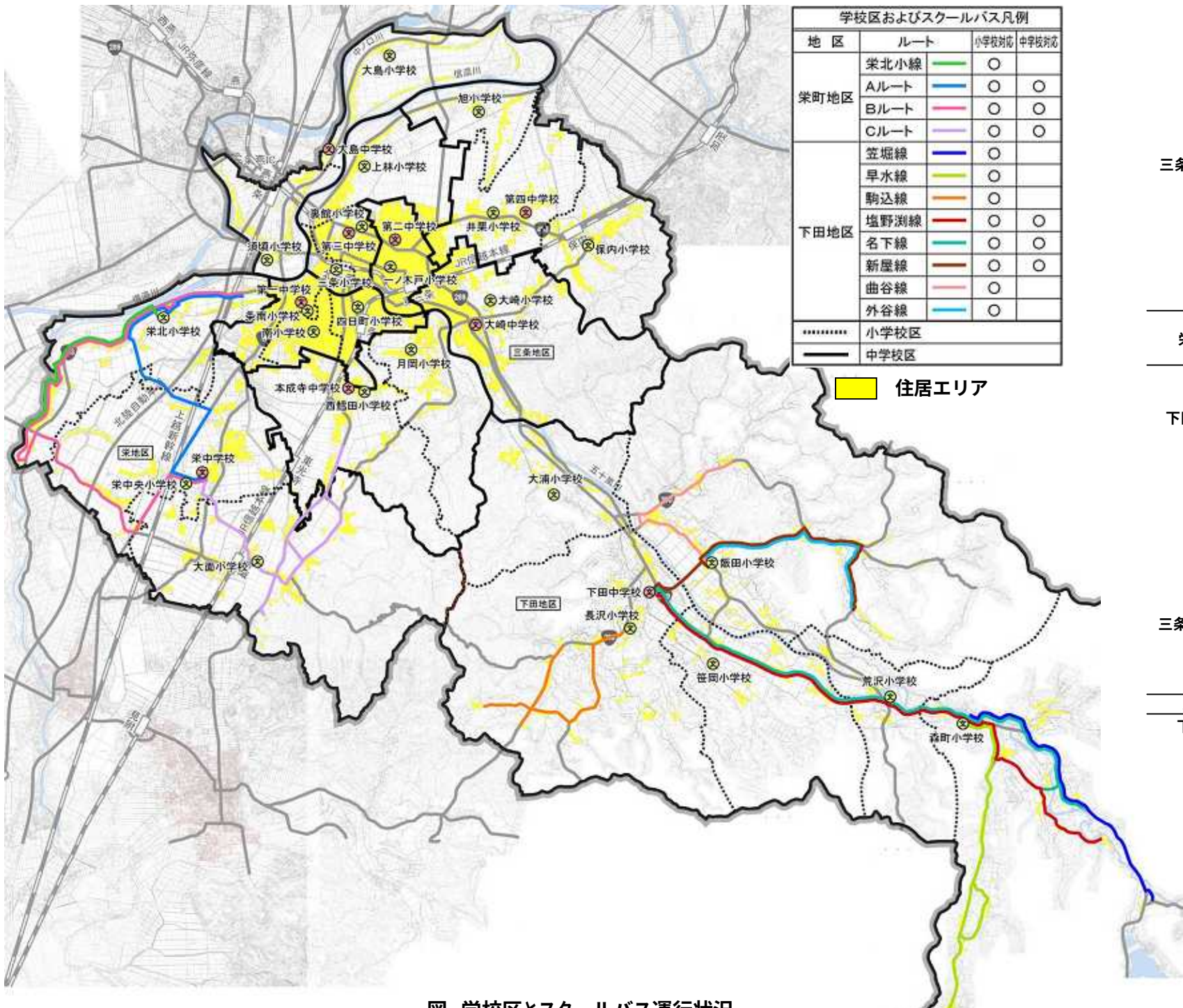


図. 学校区とスクールバス運行状況

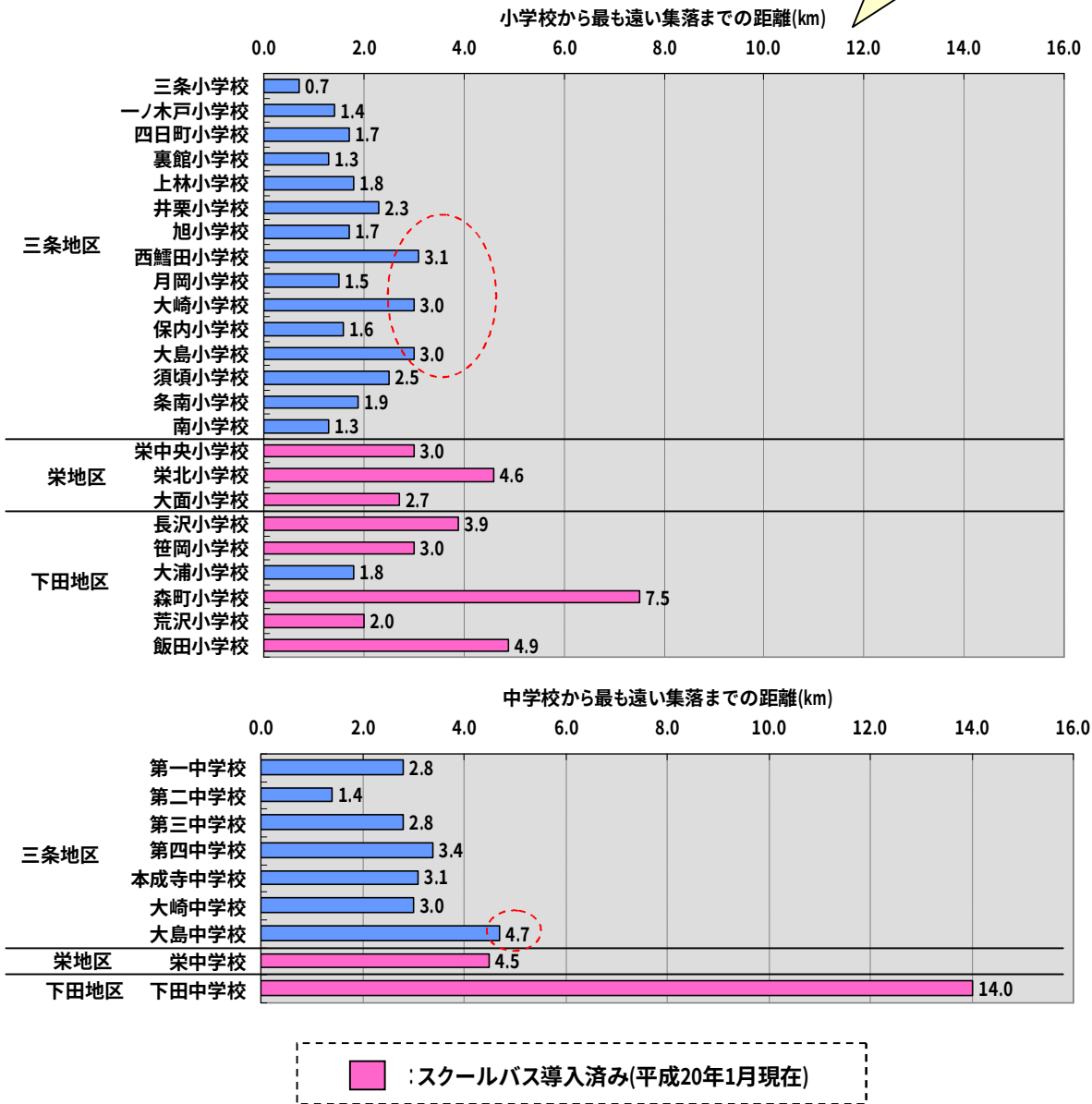


図. 学校区別の最大登下校距離

※学校から直線距離で測定

○学生(高校生)に対する課題

- ・市中心部にある高校生徒の登下校交通手段割合を見ると、自動車による送迎の割合が高く、特に下田地区学生は約4割と他地区に比べ非常に高い状況にあります。
- ・近年利用者が伸び悩む循環バス「ぐるっとさん」は、市中心部の高校を經由していますが、通学目的の利用者が全体の6%と低い状況にあります。一方で、月別の利用者数を見ると、自転車利用や徒歩が敬遠される降雪期の利用者が増加しており、状況によって学生の利用ニーズが高くなっています。
- ・このため、下田地区から市中心部に向かう学生専用バスの導入により、家族による送迎負担を軽減するとともに、循環バス「ぐるっとさん」を地域の生活交通としてさらに定着させるため、学生ニーズにあった運行形態に見直していく必要があります。

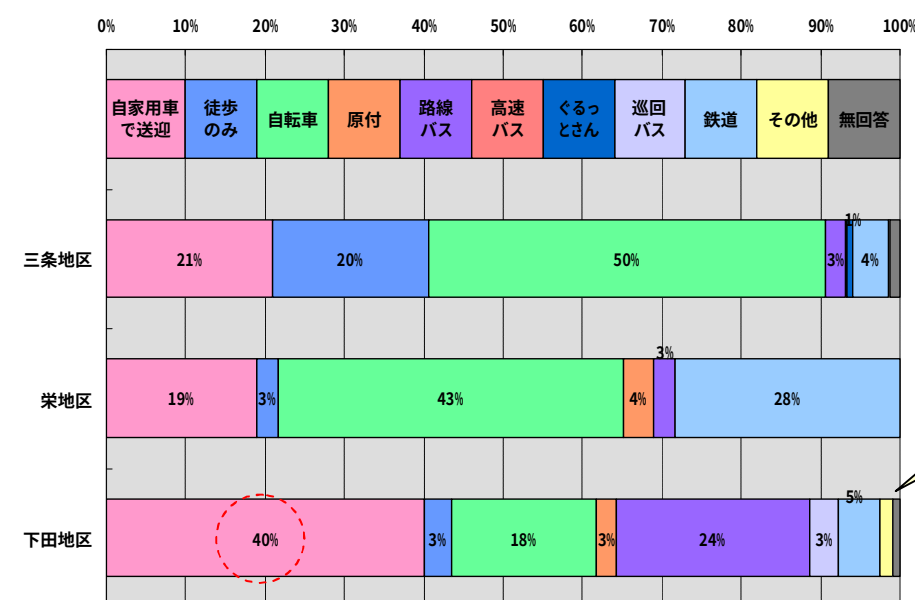


図. 地区別高校生の登下校交通手段割合

(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

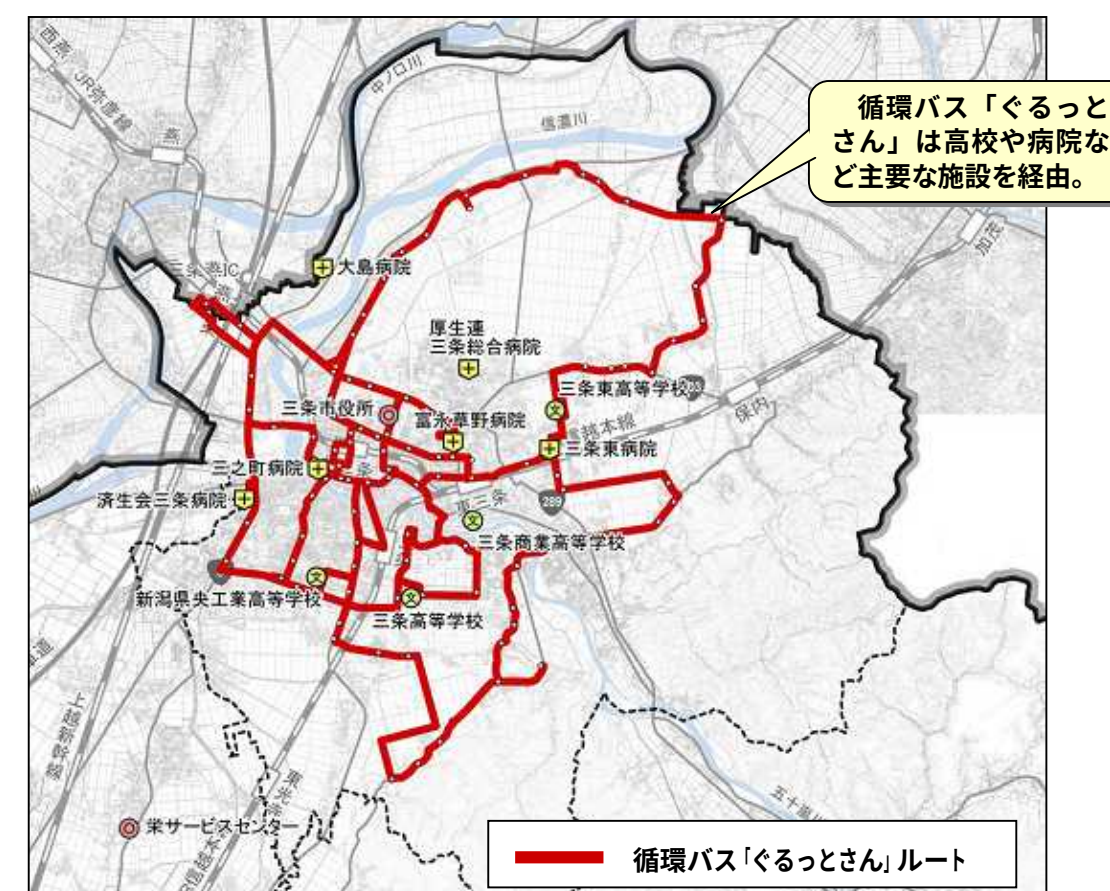


図. ぐるっとさんのルート

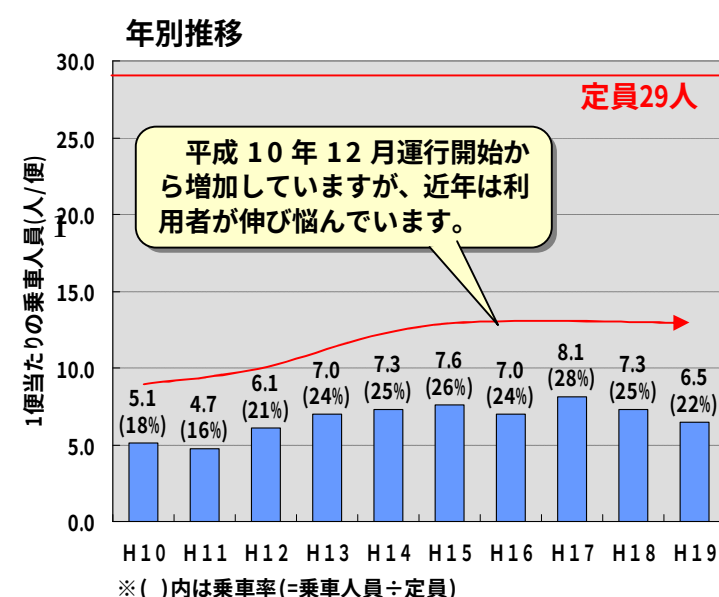
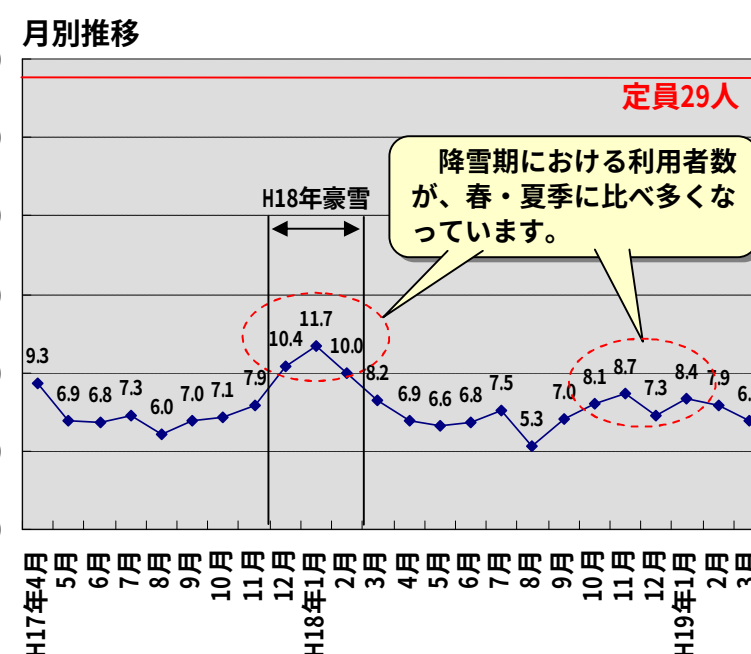


図. 循環バス「ぐるっとさん」の1便当たり利用者数の推移



※臨時便・増発便は除く

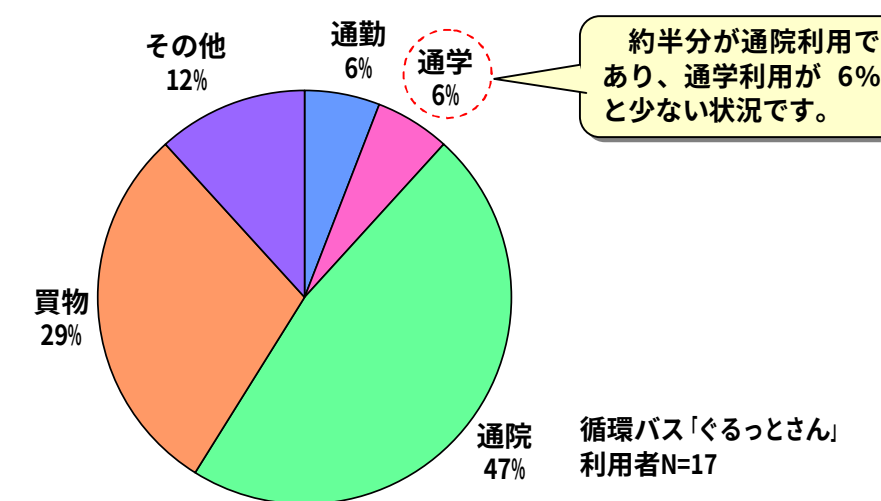


図. 循環バス「ぐるっとさん」の利用目的

(資料)三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

(2) 車を運転できない人に対する利便性向上に向けた施策メニュー

施策 4-1：鉄道駅のバリアフリー化

- ・高齢者や障がい者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、鉄道駅のバリアフリー化を進めます。

写真. エスカレーター設置イメージ



写真. エレベーター設置イメージ



施策 4-2：低床バスの導入

- ・高齢者や障がい者のバス乗降における負担を軽減するため、地面と床面との段差が低い低床バスを導入します。

(事例) 新潟市におけるノンステップバスの導入(にいがた基幹バス「りゅーとリンク」)



施策 4-3：高齢者用デマンドバス(または乗合タクシー)の運行

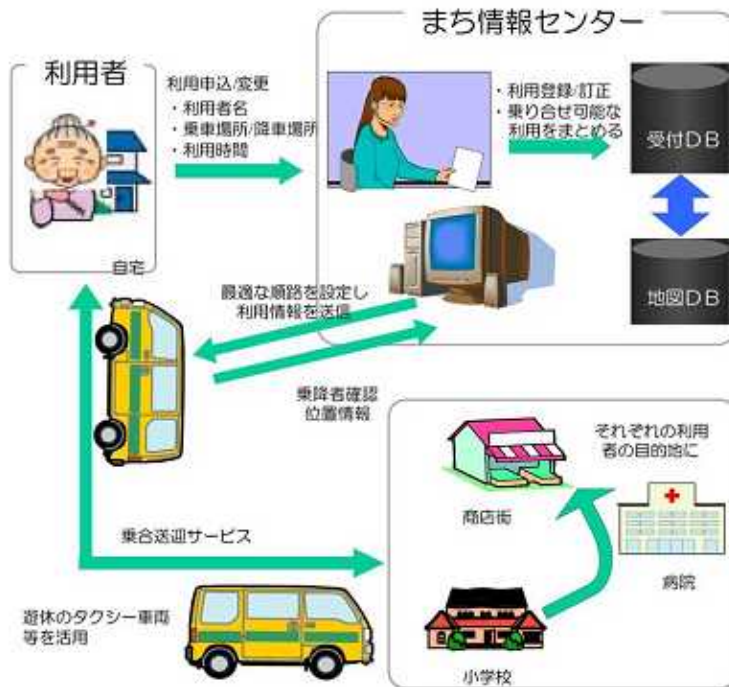
- ・市中心部への通院や買い物に対する移動ニーズが高いことから、市中心部から距離がある地区(栄地区・下田地区など)から予約型乗合タクシーを運行します。

施策 4-4：地域内における学生用デマンド型(または乗合タクシー)の運行

- ・学生の通学・帰宅に対応したデマンド型バス(または乗合タクシー)を運行することで、家族の送迎負担を軽減するとともに、部活動後の帰宅やスクールバスが運行しない夏休みにおける学生の移動ニーズに対応します。

(事例) 福島県南相馬市(旧小高町)定路線型デマンドタクシー「おだかe-まちタクシー」

■運行イメージ



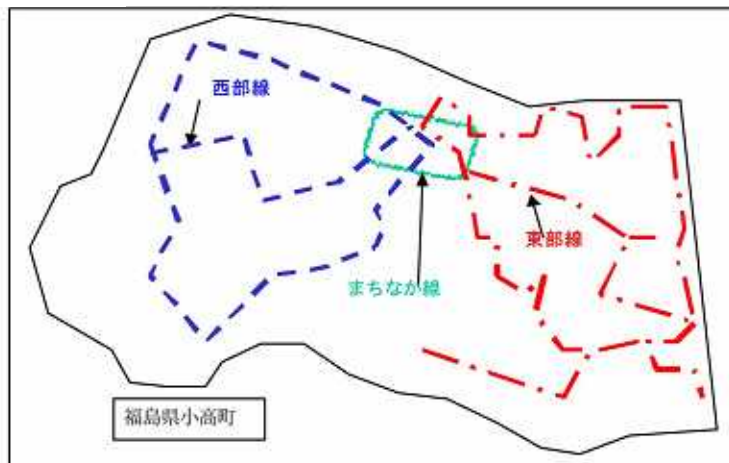
まち情報センター



おだかe-まちタクシー車両



■路線図



■時刻表

東部線		上り	下り	西部線		上り	下り
・浦尻	・井田川	8:00		・大富	・金谷	8:00	
・下蛸沢	・上蛸沢	9:00		・羽倉	・川房	9:00	
・下浦	・上浦	10:00	10:30	・大田和	・摩辰	10:00	10:30
・行津	・神山	11:00	11:30	・北鳩原	・南鳩原	11:00	11:30
・泉沢	・福岡	12:00	12:30	・小谷	・角間沢	12:00	12:30
・上耳谷	・下耳谷	13:00	13:00	・飯崎	・小屋木	13:00	13:00
・女場	・村上	14:30	14:30	・片草	・上根沢	14:30	14:30
・角部内	・塚原	15:00	15:00	・吉名	・小高	15:00	15:00
・大井	・川原田	15:30	15:30	・関場		15:30	15:30
・岡田	・南町	16:00	16:00	・西町		16:00	16:00
・田町		16:30	16:30			16:30	16:30

・まちなか線は午前8時から午後5時まで20分間隔で運行。

・予約は利用希望時間にあわせて柔軟に対応するため、時刻表は目安である。

・予約がない場合は運行しない。

・午後は、利用状況にあわせて上下便を一緒に運行する。

・平日のみ運行。

(資料) 福島県小高町におけるデマンド型乗合タクシー導入例 平成15年3月東北運輸局報告書

施策 4-5：下田地区～市中心部間の通学専用バスの運行

- ・市中心部へ通学する下田地区高校生に対応した定時定路線型の専用バスを運行します。

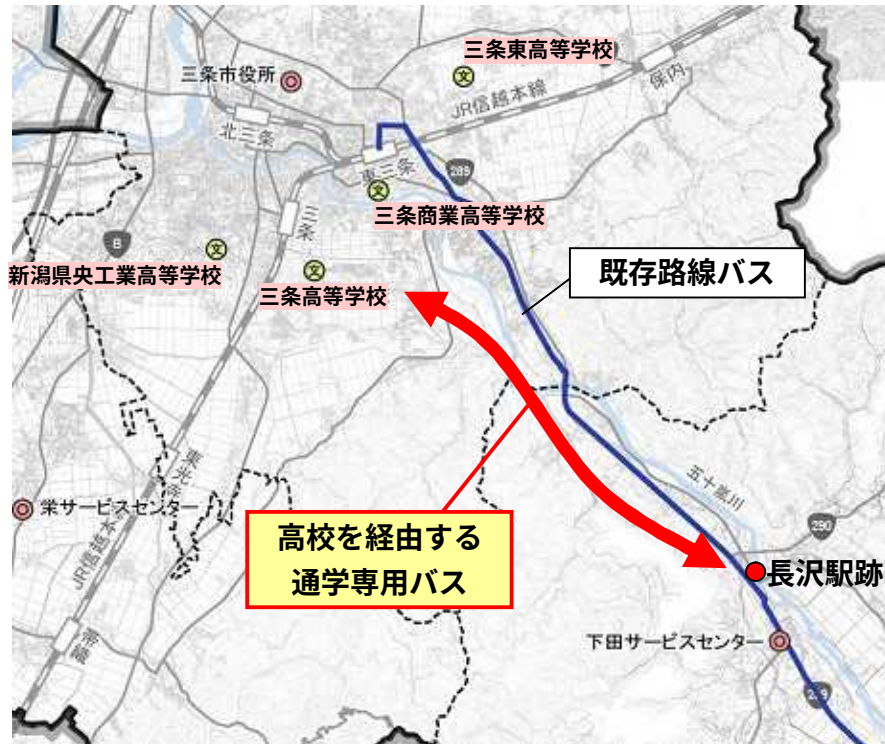


図. 下田地区の高校生通学専用バスのルートイメージ

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)

- ・循環バス「ぐるっとさん」をより生活交通として定着させるため、高校生のニーズに対応した運行時間帯やルートを見直すとともに、定期券の導入などにより、乗りやすい環境づくりを進めます。

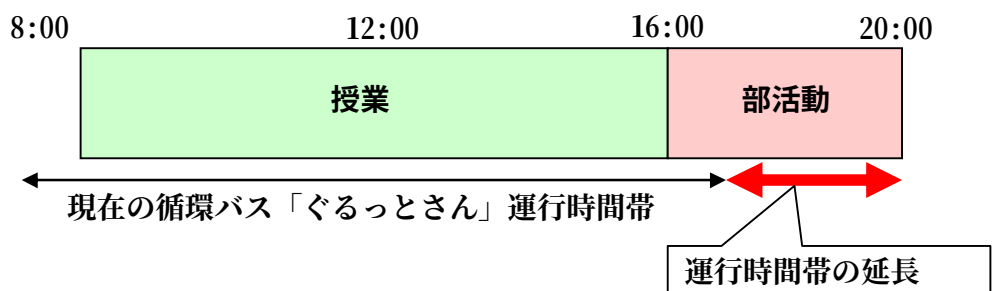


図. 運行時間帯の見直しイメージ

6.3.5 公共交通を支えるシステム

(1) 公共交通を支えるシステムづくりに向けた課題

- 就業者・通学者の自家用車利用率が、三条地区で 66%、下田・栄地区でそれぞれ 76%と非常に高い状況です。
- 公共交通の利便性を向上させるだけでなく地域における公共交通サービスを日常生活に必要な移動手段として維持するためには、市民一人ひとりが自動車依存を見直すとともに、公共交通を利用し、守り育てる意識の醸成が重要と考えます。
- このため、住民・企業に対して、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を促進するための意識啓発を行い自発的な利用を促す取り組みを進めるとともに、地域住民が自主的に行うバス運営や維持管理活動について、支援するしくみを構築していく必要があります。

表. 就業者・通学者の交通手段別内訳

		三条地区		下田地区		栄地区	
		就業者・ 通学者人口 (人)	割合 (%)	就業者・ 通学者人口 (人)	割合 (%)	就業者・ 通学者人口 (人)	割合 (%)
就業者・通学者数合計		41,127	100.0%	5,376	100.0%	5,742	100.0%
利用交通手段が1種類	徒歩だけ	2,825	6.9%	254	4.7%	182	3.2%
	鉄道・電車	1,270	3.1%	18	0.3%	137	2.4%
	乗合バス	293	0.7%	112	2.1%	28	0.5%
	勤め先・学校のバス	201	0.5%	106	2.0%	14	0.2%
	自家用車	27,286	66.3%	4,086	76.0%	4,342	75.6%
	ハイヤー・タクシー	60	0.1%	2	0.0%	1	0.0%
	オートバイ	844	2.1%	120	2.2%	121	2.1%
	自転車	5,523	13.4%	166	3.1%	339	5.9%
	その他	372	0.9%	111	2.1%	45	0.8%
利用交通手段が2種類	鉄道・電車及び乗合バス	146	0.4%	103	1.9%	17	0.3%
	鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	25	0.1%	-	-	-	-
	鉄道・電車及び自家用車	108	0.3%	33	0.6%	40	0.7%
	鉄道・電車及びオートバイ	49	0.1%	24	0.4%	47	0.8%
	鉄道・電車及び自転車	1,028	2.5%	6	0.1%	303	5.3%
	その他利用交通手段が2種類	687	1.7%	135	2.5%	51	0.9%
利用交通手段が3種類以上		214	0.5%	79	1.5%	42	0.7%

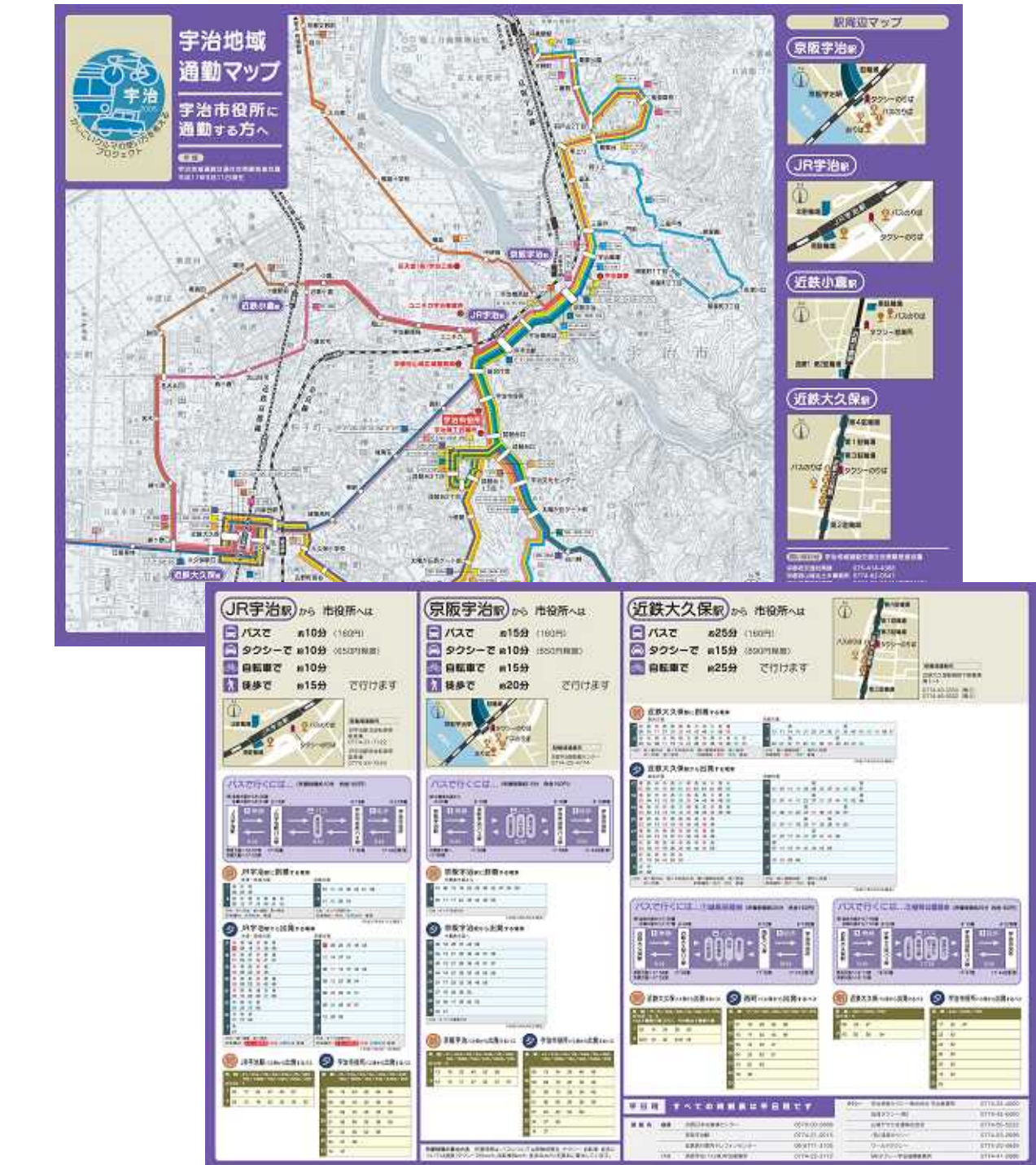
(資料)平成12年国勢調査

(2) 公共交通を支えるシステムづくりに向けた施策メニュー

施策 5-1：公共交通に関するPR

- ・三条公共交通マップ作成、インターネットを活用した時間およびルート検索システムの構築などにより、三条の公共交通を知ってもらい、利用してもらうためのPRを実施します。

(事例) 京都府宇治地域通勤マップ



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)**

- ・公共交通をテーマにしたイベント・フォーラムの開催や学生を対象にした総合学習・企業を対象にしたTFP(トラベル・フィードバック・プログラム)等の意識啓発を実施し、行政と交通事業者が市民と継続的にコミュニケーションを図りながら、市民自らが自動車利用を減らそうという目的意識を醸成していきます。

(事例) 静岡県富士市立富士南小学校(H16年9月14日～同年10月19日)

■授業のねらい

バスに乗ったことがない児童が多いことから、修学旅行を活用したバスの乗車体験などを通じて、公共交通の役割・大切さを学ぶ

■授業の内容

第1回授業：公共交通に対する理解を深める

第2回授業：富士市のバス乗車体験から修学旅行での観察視点を見つける

第3回授業：将来のバスについてアイデア出しを行う

第4回授業：報告会

表. 総合学習授業の風景



(資料)富士市HPより

■モビリティマネジメントとは

ひとり一人のモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

■TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)とは

モビリティマネジメントの代表的なコミュニケーション施策であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策です。

施策 5-3：公共交通を支える住民組織への支援

- ・地域住民の自主的な公共交通維持活動を費用面で支援します。

(事例) 北海道札幌市におけるボランティア維持活動



地域住民の自発的な
バス停周辺の植花活動

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

- ・自ら必要と考えてバスの運行を目指す住民組織に対して、初期コスト(車両購入費用など)を負担するなど、費用面で支援します。

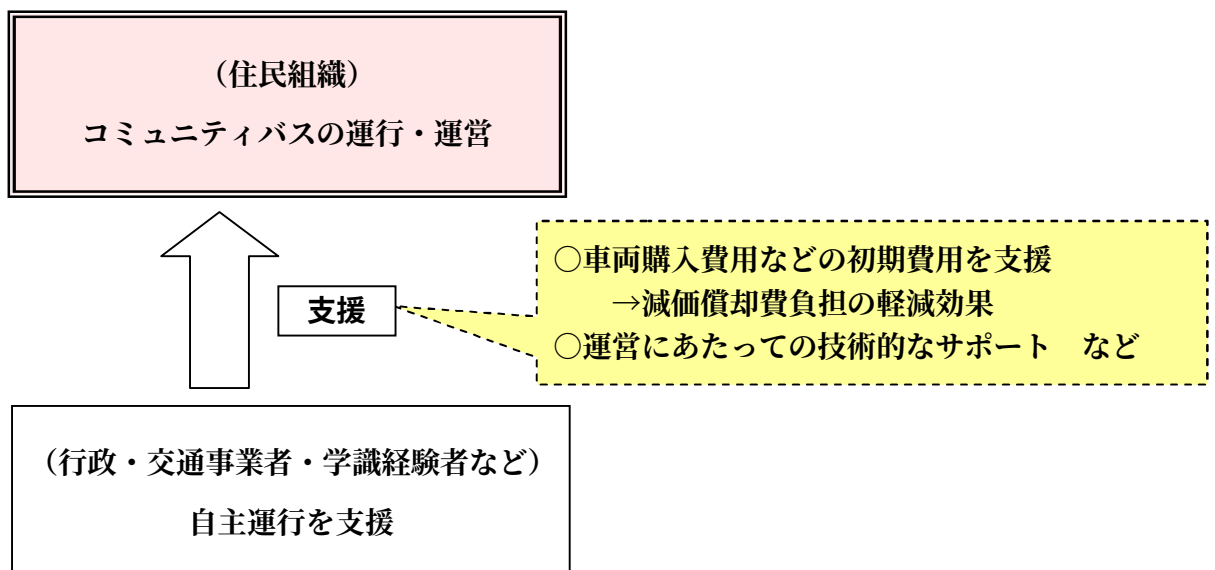


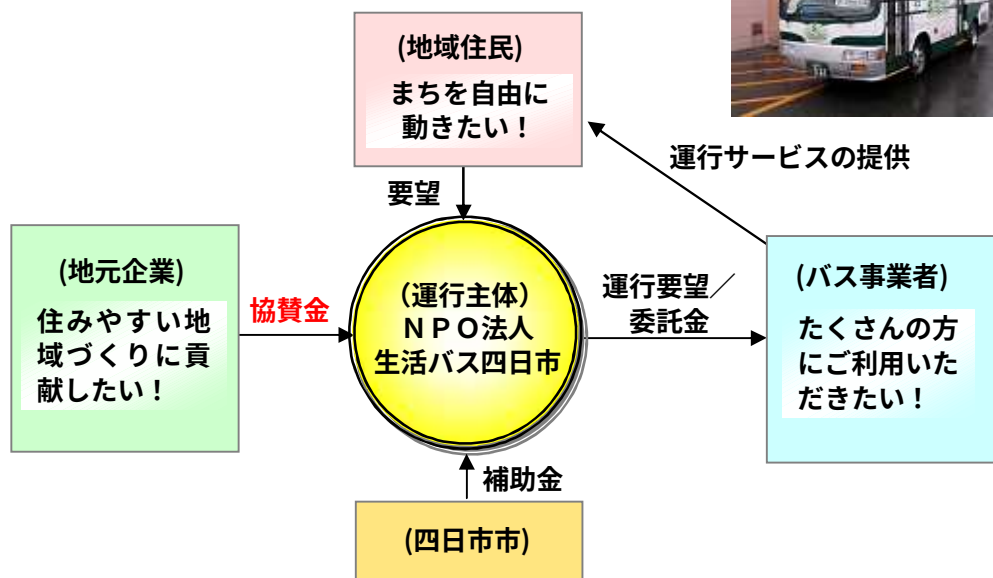
図. 支援イメージと支援内容

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

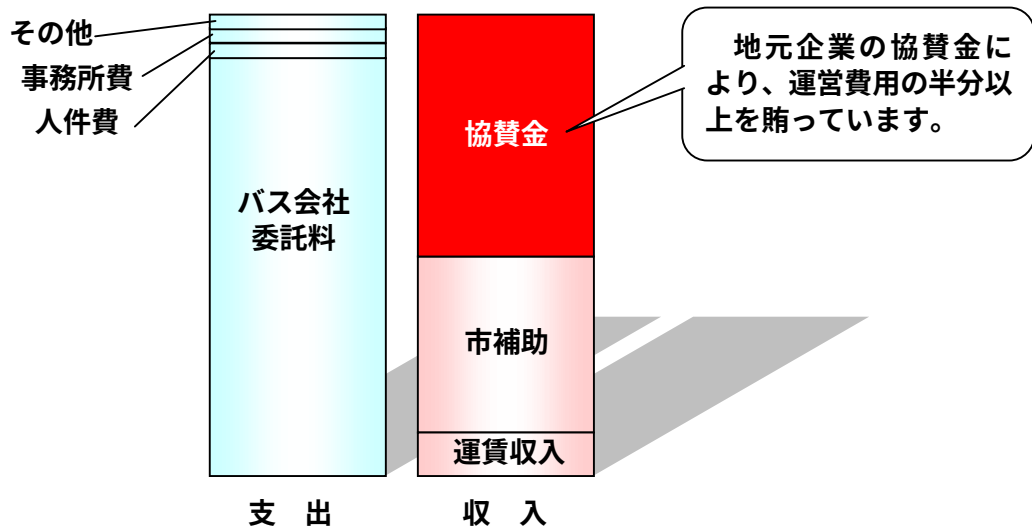
- ・企業や地元住民組織からの広告収入・運行協賛金など、新たな収入源確保に向けた取り組みを検討します。

(事例) 地元企業の協賛金による収入源の確保 三重県四日市市「生活バスよっかいち」

■「生活バスよっかいち」の運営に向けた協働関係イメージ



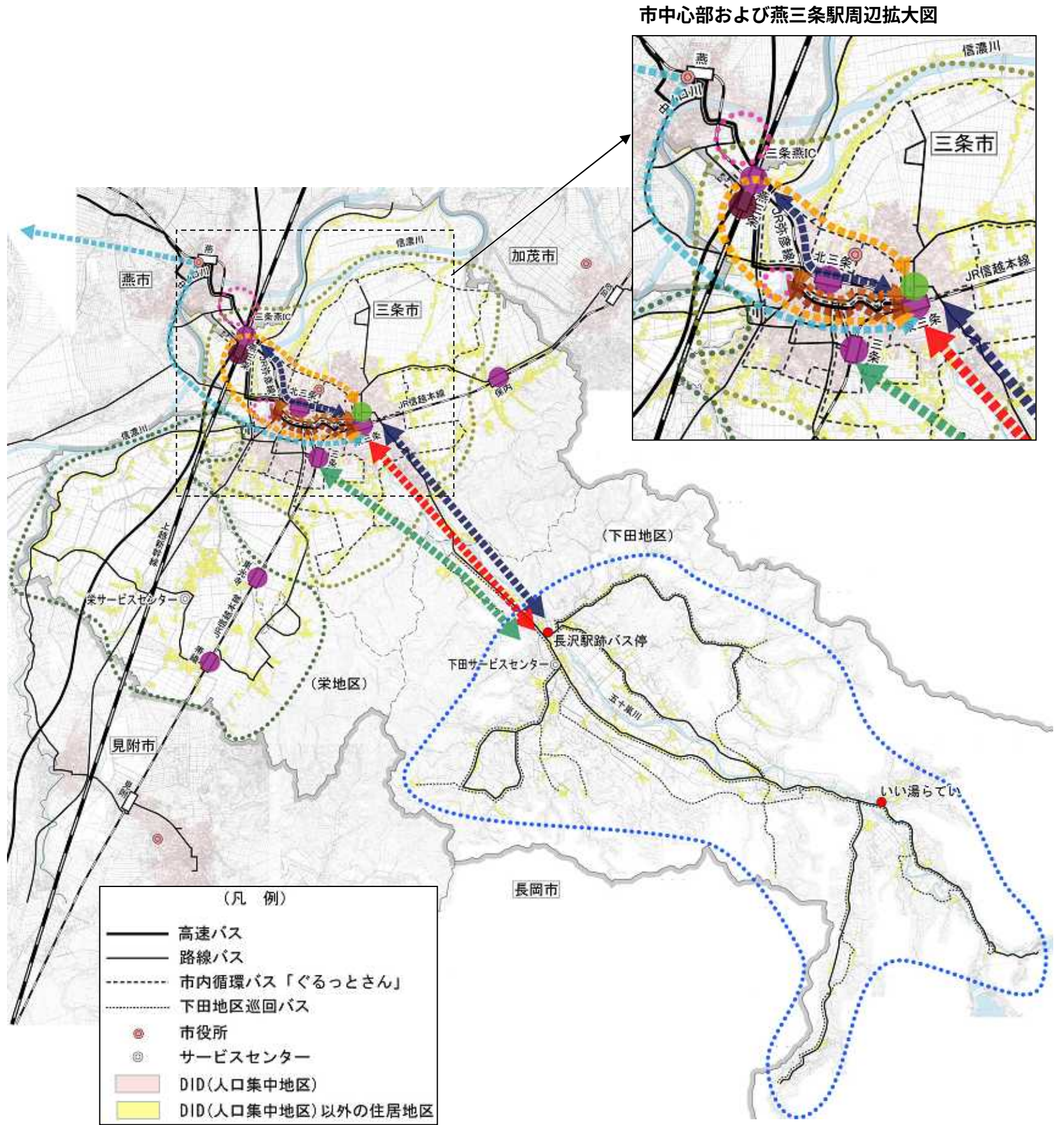
■収入・収支の内訳



※一ヶ月当たりの運営費用：約 90 万円

6.4 《 施策メニュー一覧と位置 》

公共交通 ビジョン	施策メニュー	位置図凡例 (色)
地域間連携 の強化	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1-2 ◆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1-4 ◆東三条～燕間路線バスの燕市吉田方面への連携強化	
広域との交 流促進	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	市域全体 の施策
	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2-4 ◆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	
公共交通の 魅力向上	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)	市域全体 の施策
	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3-5 ◆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)	
車を運転で きない人 に対する利便 性向上	施策4-1 ◆鉄道駅のバリアフリー化	市域全体 の施策
	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)	
公共交通を 支えるシス テムづくり	施策5-1 ◆公共交通に関するPR	市域全体 の施策
	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	



《 交通の地域分類からの施策メニューの整理 》

交通の地域分類	公共交通等の現状	公共交通の課題	施策メニュー	ターゲットとする交通の目的
三条市と他生活圏との交通	・ビジネスを通じて関東首都圏など他圏域との交流が盛んである。 ・上越新幹線、高速バスが新潟市や関東首都圏など広域とを7つしている。 ・新幹線駅（燕三条駅）と市中心部との7つはJR弥彦線が機能している。 ・高速バスは市中心部に乗り入れているが、高速バス停まで自家用車でアクセスする利用も多い。	○ビジネスや観光に関わる広域との交流を促進するために、交通網の果たす役割は大きいと考えます。 ○特に三条市では上越新幹線や高速バスなどの高速交通体系の整備が進んでいることから、観光・ビジネスを支援する上で、高速交通体系と市内主要地とを利便性の高い公共交通で結ぶことが重要です。 ○一方、これら高速交通体系とのアクセスは、現在、新幹線と在来線との乗り換えができない時間帯があることや、高速バスを利用するための違法駐車が多く見られるなど問題があります。 ○このため、新幹線や高速バスと市内主要地を結ぶ公共交通との接続を強化するなどし、高速交通体系へのアクセス性を高める必要があります。	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	通勤・業務
			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2-4 ◆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	観光
三条市と周辺都市との交通	・三条燕生活圏の中心都市として、周辺からの通勤・通学依存が高い。 ・JR信越本線、弥彦線が東三条駅で結節し、三条市中心部と周辺都市とをアクセスしている。 ・東三条駅は鉄道とバスとを結ぶ交通ターミナルとして機能している。 ・他都市からの鉄道利用者は東三条駅からバス等を利用し、市内主要地とをアクセスしている。	○周辺都市から通勤・通学・買物等の依存の高い三条市にとって、鉄道は重要な交通手段となっています。 ○また、住民アンケートにおいても「鉄道とバスとの乗り換え利便の向上」に対するニーズが高くなっています。 ○このため、鉄道駅の使いやすさの向上や、鉄道とバスとの乗り換え利便の向上を図り、周辺都市との連携を強化する必要があります。	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)	通勤・通学・買物
			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及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4-1 ◆鉄道駅のバリアフリー化	
			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1-4 ◆東三条～燕間路線バスの燕市吉田方面への連携強化	
三条市域内の交通	・三条市の高齢化率は県平均を上回る状況 ・小中学校の統廃合が進み、学区の通学エリアが拡大している。 ・三条市内の約4割の世帯で学校、通院目的等で家族を定期的に送迎している実態となっている。	○高齢化社会を迎え、誰もが日常における暮らしやすい生活を維持していくためには、車を利用しない人々も生活に必要なサービスを受けられるよう移動しやすい交通環境を整える必要があります。 ○また、住民アンケートにおいても、通院、通学のためのバス運行の改善に対するニーズが高くなっています。 ○このため、高齢者や学生を中心に医療、教育などの活動において有効な移動手段となる公共交通の利便性を高めることが重要です。	施策4-2 ◆低床バスの導入	通院
			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)	通学
			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4-6 ◆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)	買物
	・郊外店舗の立地により、中心商業地区の買物者数が減少。 ・東三条駅～一ノ木戸・本町商店街はバス路線網が集中するバスの基幹軸となっている。	○三条市にとって東三条駅～一ノ木戸・本町商店街を中心とした中心商業地区の活性化は重要な課題となっています。 ○駐車場の確保が難しい中心商業地区にとって、公共交通は有効なアクセス手段であり、まちなかの賑わいを高める上でも重要な役割を担います。 ○このため、中心商業地区においてバス待ち環境の整備や、公共交通を使ってみたいと思わせる魅力を高めることが重要です。	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3-5 ◆地域にとって親しみの持てるバスデザインの導入	
	・交通手段としての自家用車依存が高く、このため、公共交通については利用者が減少し、この結果公共交通の利便性が低下し、またさらに利用者が減少するという悪循環となっている。 ・地球環境の保全や高齢化社会への対応など社会的要請面から過度に自家用車に依存しないまちづくりの重要性が高まっている。	○現在、三条市の公共交通はその利用者数の減少から不採算路線の見直しが進み、高齢者や学生など運転免許を持たない人の利便性が低下するという問題が生じています。 ○公共交通を日常生活に有効な移動手段として維持していくためには、市民一人ひとりが自家用車依存を見直し、公共交通を利用し、守り育てる意識の醸成が重要と考えます。 ○このため、住民・企業に対して、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必要性についての意識啓発を行い自発的な利用を促す取り組みを進めていく必要があります。	施策5-1 ◆公共交通に関するPR	全目的
			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	
下田～三条市中心部間の交通	・下田地区は鉄道の廃止によって、バスが重要な公共交通となっている。 ・三条市中心部へのアクセスは道289号利用のバスが1系統運行されている。 ・地域内集落と「いい湯らてい」とをアクセスするコミュニティバスとして巡回バスが運行されている。	○下田地区と三条市中心部との公共交通によるアクセスはバスが中心となっていますが、道路の渋滞によって定時性確保が困難な状況にあります。 ○また、地域内バスは本数が少ないことから、国道289号利用の幹線バスとの乗り換えが不便な状況にあります。 ○このため、バスの定時性向上や乗り換え利便性の向上を図り三条中心部とのアクセス性を高める必要があります。	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	通勤・通学
			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)	
栄～三条市中心部間の交通	・三条市中心部とのアクセスはJR信越本線と3系統のバス路線によって行われている。	○栄地区では朝、夕の時間帯において、刈谷田橋～大面小学校間のバスが運行していないため、幹線バスや鉄道との乗り換えが不便な状況にあります。 ○このため、公共交通相互の接続性を高め、三条市中心部とのアクセス性を高める必要があります。	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	

7. 重点施策

重点施策については、施策一覧の中から以下の考えに基づき抽出し、概ね3年以内の実施を目標とします。

また、重点施策のうち、新しい手法による運行や見直しなど、対象エリアや費用面等で実施規模が大きい施策については社会実験を行い、採算性等を検証したうえで実施します。

公共交通活性化 に向けた 25の施策メニュー

重点施策抽出の考え方

(1) 問題改善の緊急性が高い施策

公共施設等が市中心部に集中しているものの、交通空白地域が多数存在し、特に高齢者の日常生活における有効な移動手段が確保されていません。また、下田地区の高校生の通学に関しては、同一市内でありながら、大きな地域格差（費用、時間等の負担）が生じています。

そこで、新たな交通手段による交通空白地域対策、地域間連携強化に関する施策を重点施策とします。

(2) 市民ニーズが高い施策

アンケート調査によると、通院・通学・買い物に便利なバスに対する市民ニーズが高くなっており、このようなニーズに優先的に対応していくことが重要と考えます。

そこで、通院・通学・買い物が便利になる施策を重点施策とします。

- バスに対する市民ニーズ上位3位
- 第1位 通院に便利なバス（32%）
 - 第2位 通学に便利なバス（19%）
 - 第3位 買い物に便利なバス（17%）
- ※住民アンケート調査（H19年12月実施）より
※（ ）内はサンプル N=1552 件に対する回答者数割合

(3) 公共交通サービスの維持・向上に資する施策

移動利便性の高い自動車への依存が高まっている中で、公共交通を維持・活性化していくには、市民一人ひとりが「問題意識を持って、自発的に公共交通を利用し維持する」という意識の醸成が必要不可欠と考えます

そこで、市民の意識啓発や住民が主体となった公共交通に関する取り組みの支援など、公共交通サービスを維持・向上に資する施策を重点施策とします。

(4) 短期間で実施可能な施策

短期間の準備により施策を実施し、サービスを提供することで、その効果を早期に市民が享受できることが施策実施において重要と考えています。

そこで、既存施設・路線の活用や実施中の施策との連携等により、短期間で実施可能な施策を重点施策とします。

抽出

12の重点施策

～地域間連携の強化～

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

～広域との交流促進～

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 2-4

◆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

～公共交通の魅力向上～

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

～車を運転できない人に対する利便性向上～

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 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 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）

～公共交通を支えるシステムづくり～

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

※社会実験実施予定

8. 目標達成のための事業・実施主体の検討

8.1 検討の手順

以下の手順により、重点施策を基に目標達成のための事業及び実施主体の内容を検討します。

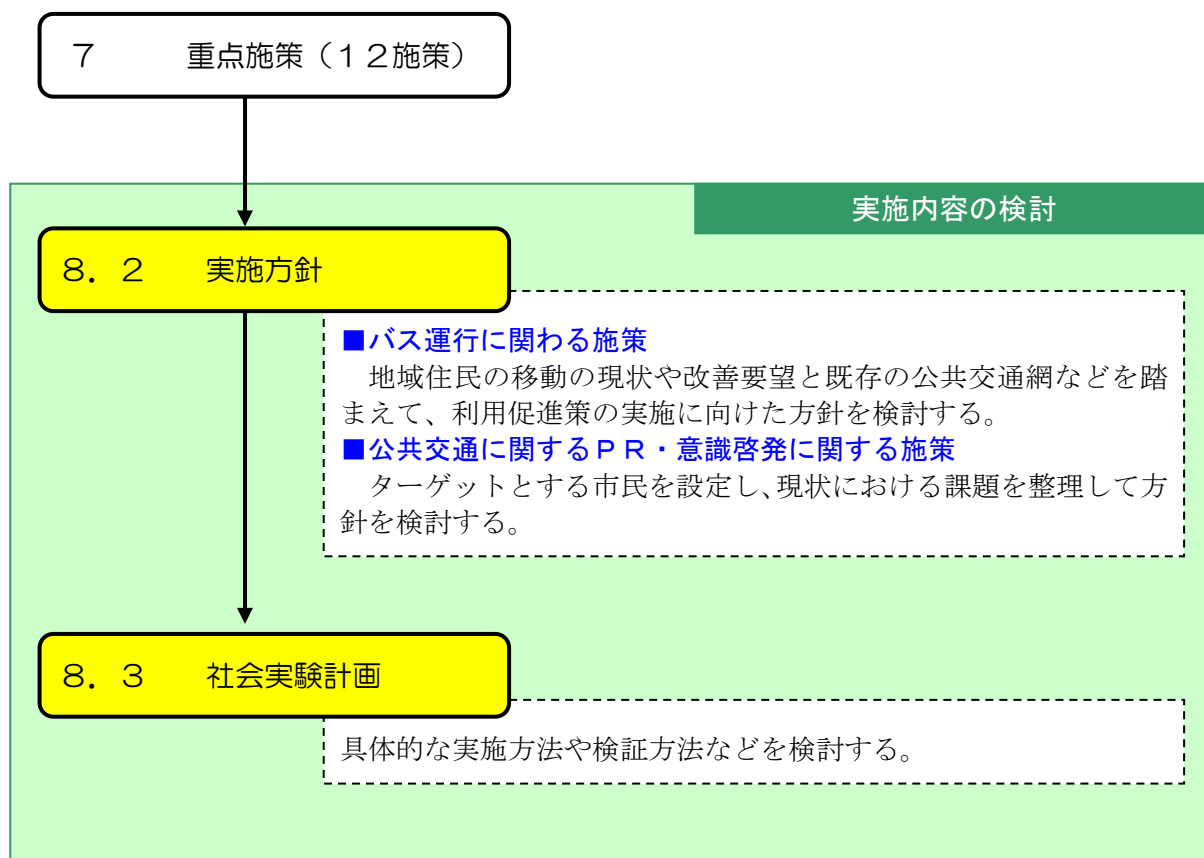


図. 検討手順

8.2 実施方針（事業内容・実施主体）

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

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・法定協議会参加交通事業者）

（１）連携強化に向けたバス網の再編

東三条～燕間の既存路線バスと燕市循環バス「スワロー号」の連携を図るとともに、三条市循環バス「ぐるっとさん」の燕三条駅へのアクセスを検討します。

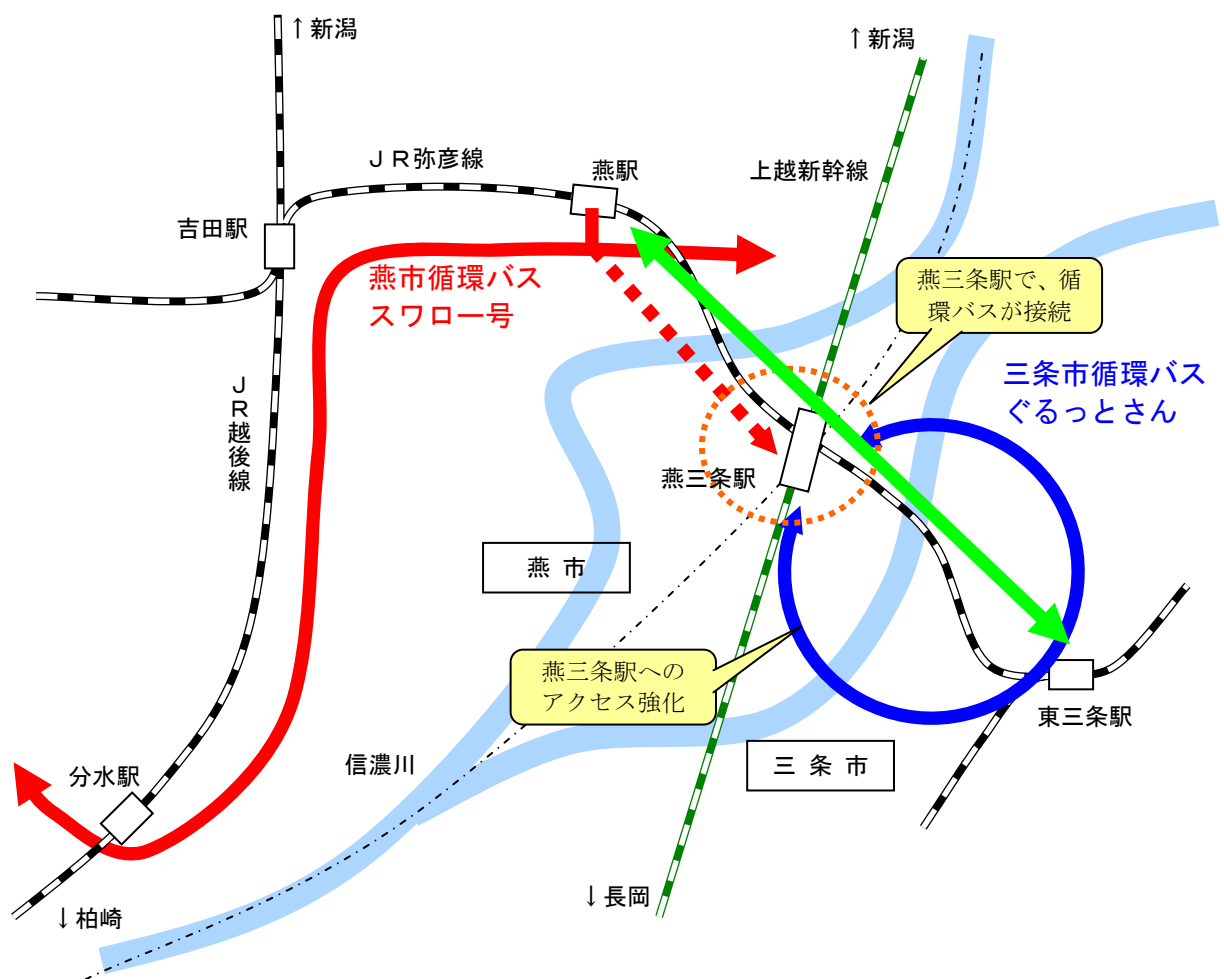


図. 連携強化イメージ

(2) 運行時刻および本数

三條市循環バス「ぐるっとさん」と燕市循環バス「スワロー号」の乗り換え利便性に配慮した時刻設定や運行本数にします。

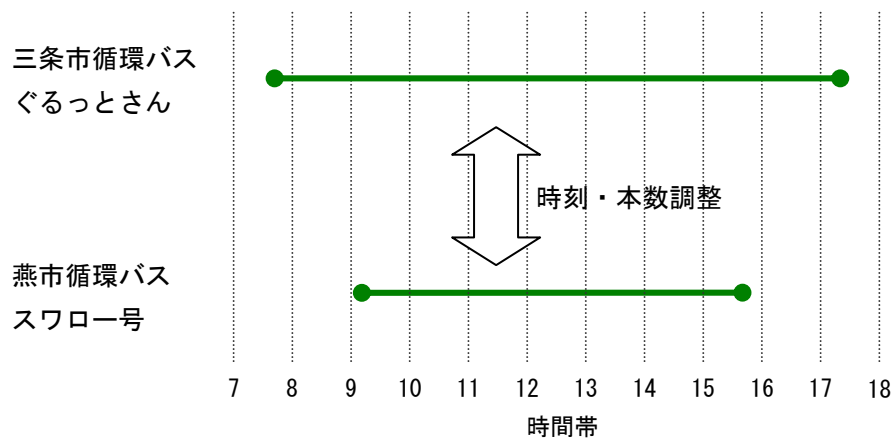


図. 循環バスの運行時間帯

表. 燕市および弥彦村の三條市への通学者のJR弥彦線に対する改善ニーズ

- 「2時帯の電車があると非常に助かる。今の状態は1時帯の電車を乗り過ぎると2時間も待ち時間が生まれる」
- 「弥彦線で2時発の電車を作って欲しい」
- 「終電が早い。吉田～柏崎間の本数が少なく2時間近くまったりすることがあって困る」
- 「弥彦線の8：14電車と9：40電車の間に1本増やしてほしい」
- 「もっと電車の本数を増やしてください」
- 「東三條駅発の16時の電車をもう少し遅くして欲しい」
- 「東三條駅発16：00の電車をもう少し遅くして欲しい」
- 「せめて弥彦線を30分に1本くらいにして欲しいです。あとせめて終電は11時くらいにして欲しいです。16時半位のも欲しいです」
- 「弥彦線8：05東三條着からの信越線長岡方面の乗換列車を増発してほしい（8：10頃）朝、学校に行くのがありません。弥彦線と信越線の直行列車を増やした方がいいと思う」
- 「東三條駅からの午後の電車の本数を特に増やしてほしい。東三條駅8：05着からの信越線の接続の時間をもっと早くしてほしい」
- 「16時と17時の電車の間が開きすぎていると思うので、時間を調節してほしい」
- 「弥彦線の本数が少ない。吉田行きの16時台の電車を遅くしてもらいたい。（授業が終わってから乗れるように）」

※学生アンケート自由意見より

弥彦線の16時台の運行時刻の改善ニーズが高い

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

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市）

(1) 三条競馬場跡地を利用した駐車スペースの確保

■ 駐車スペース

三条市内の新潟方面高速バス利用者の実態を踏まえて、三条競馬場跡地周辺を候補地とし、河川協議等により実施の可能性を検討します。

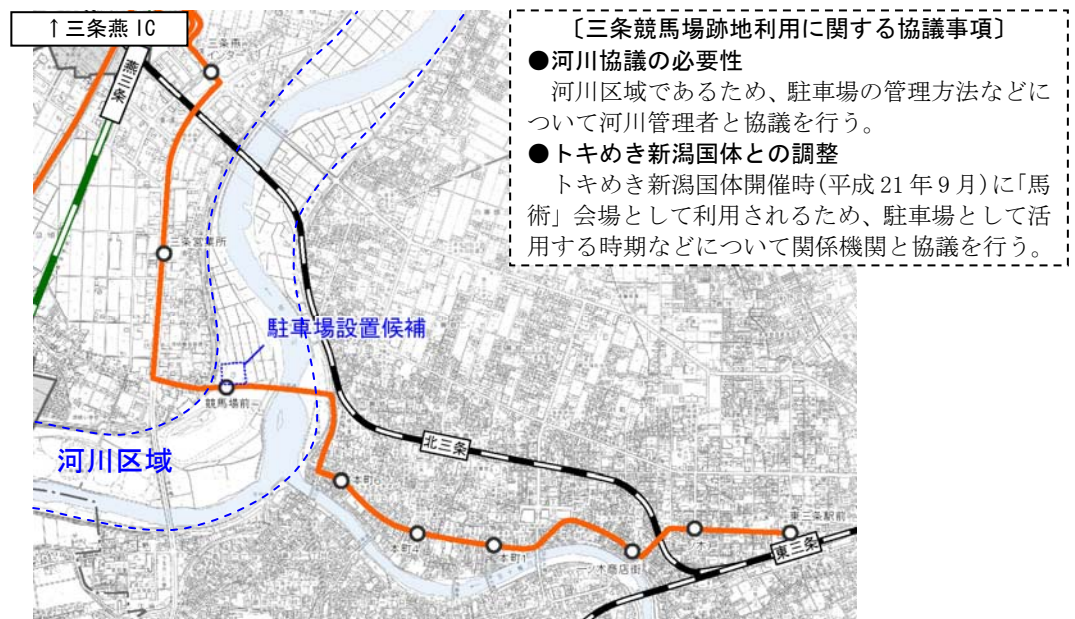


図. 三条競馬場跡地周辺の駐車場候補地(案)

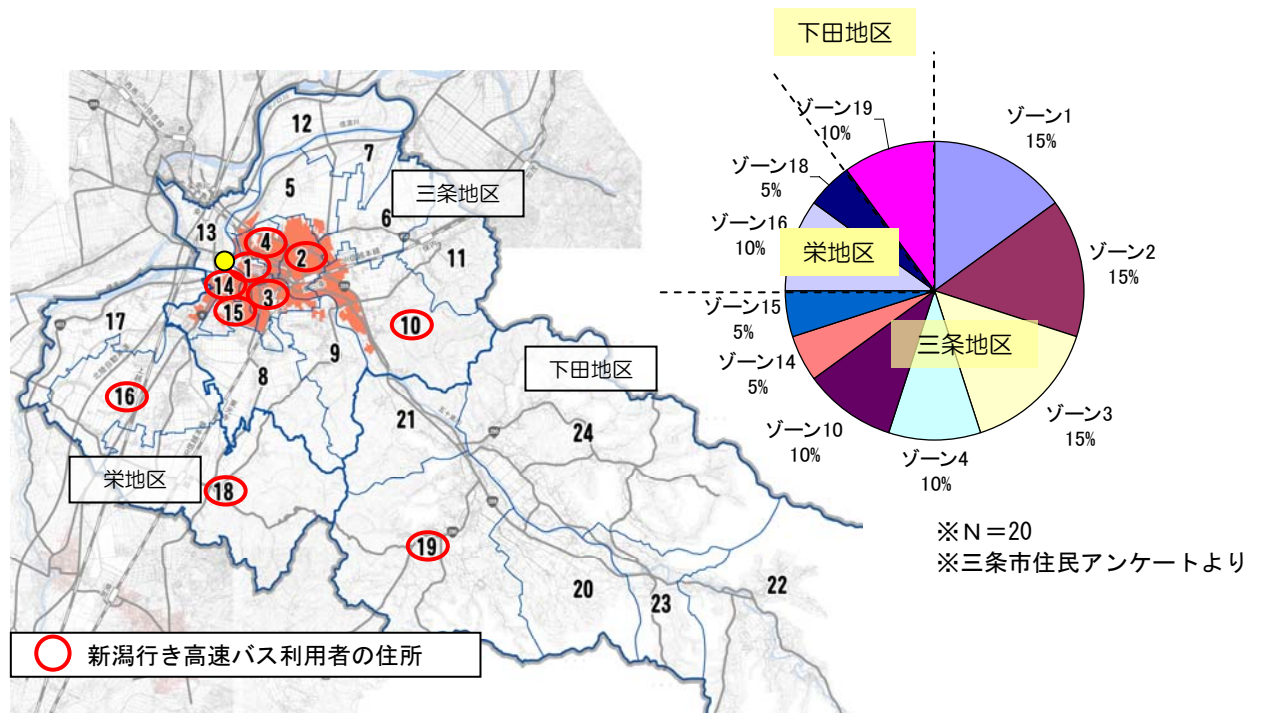


図. 新潟市方面高速バス利用者のゾーン別内訳

■ 駐車場利用料金

高速バス停留所周辺駐車場の料金を参考にするとともに、河川区域における駐車場管理方針など協議した上で、バス利用料金を含めたトータルコストから総合的に料金を設定します。

■ 高速バス運賃割引

三条燕ICの高速バス停からの利用は、他方面への高速バス路線が集中し運行頻度が多く、また、競馬場跡地からの利用に比べバス利用料金が安くなっています。

そのため、駐車場の利用を促進するためには、駐車場利用者に対して、三条燕ICバス停からのバス利用料金と同等の料金設定にする等の検討を行います。

表. 高速バス運行本数 ()

行き先	運行本数(片道) 本/日	
長岡	35	} 三条燕 IC バス停からは約 70 本/日
十日町	5	
直江津・高田	15	
柏崎	12	
糸魚川	2	
新潟	20	→ 三条市内からは 20 本/日

表. 新潟行 高速バス料金

	巻・潟東	鳥原	新潟駅前～中央インター前
東三条駅前～競馬場前	310 円 (160 円)	530 円 (270 円)	710 円 (360 円)
三条営業所	240 円 (120 円)	520 円 (260 円)	710 円 (360 円)
三条・燕インター前	240 円 (120 円)	480 円 (240 円)	650 円 (330 円)
巻・潟東		310 円 (160 円)	540 円 (270 円)
鳥原			310 円 (160 円)

※新潟交通(株)HPより
() 内は小人料金

表. 利用料金(案)

(料金例)

競馬場前バス停～新潟駅前 片道710円 →競馬場跡地利用者 片道650円
三条燕インター前バス停(三条燕 IC)～ 片道 650 円

(2) 三条燕バス停周辺(燕市内)におけるにおける駐車スペースの確保

三条燕バス停周辺の商業施設を候補地とし、買物サービスなどの連携を含めて駐車場確保に向けた可能性を検討します。

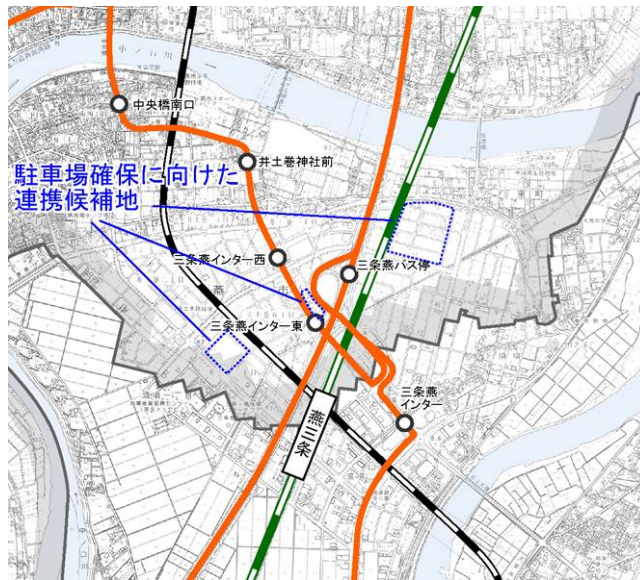


図. 駐車場設置候補地

(3) 路上駐車を取り締まり強化と利用ルールの徹底

駐車場確保と合わせて、高速道路周辺の路上駐車を取り締まりを強化します。

また、駐車場のマナー向上に向けて利用ルールを徹底することで、三条燕IC周辺の環境改善に取り組みます。

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

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・法定協議会参加交通事業者、観光関係機関）

(1) 観光客・イベント対応のデマンド型公共交通の運行

■運行形態

タクシー事業者が行っている観光地周遊サービスを活用するとともに、三条風合戦などのイベント開催時の燕三条駅発のデマンド型シャトル便を運行します。

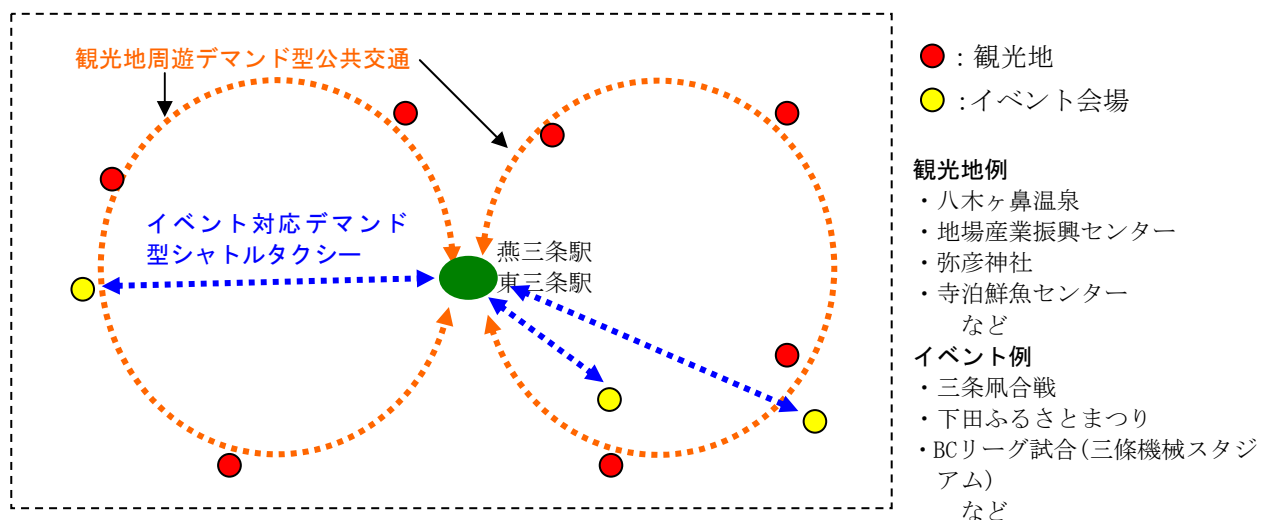


図. 観光客対応のデマンド型公共交通の運行イメージ

■観光ナビゲートサービス

観光向け公共交通に合わせて、歴史文化などをガイドする案内人の配置、観光マップの配布など、観光をナビゲートするサービスを実施します。

(2) 観光企画チケットの導入

主要な観光地を周遊できる公共交通料金と施設利用券などセットにした観光企画チケットを導入します。

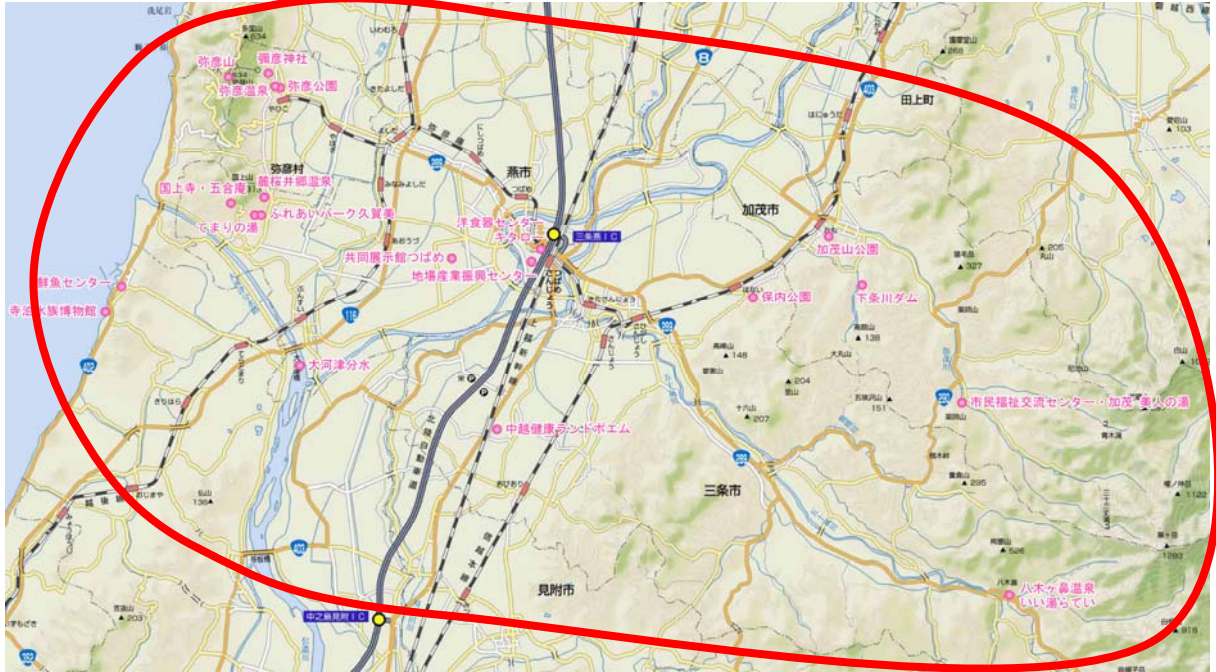


図. 観光企画チケット対象エリア(案)

(3) PR活動の展開

観光地の紹介とともに、既に実施している観光貸し切りタクシーや公共交通手段をインターネットや観光雑誌などを活用してPRを実施します。

日の丸観光タクシー

トップ 越後路めぐり 営業案内 会社概要 リンク

三桑・燕と県都・新潟市とを結び乗り合いタクシー「星空便」

越後一の高、弥彦神社の上越新幹線最寄駅、燕三条駅。新潟県のほぼ真ん中に位置し、県内の観光巡りの発着点として最適な地域です。

一日コース

コース	ルート	ジャンボ	中型	小型
良寛樹木跡巡り	燕三条駅-良寛墓-良寛記念館-密蔵院-寺泊アメヤ横町-国上寺-五合庵-帰路・宿・泊先	¥65,520	¥45,840	¥33,000
越後豪農巡り	燕三条駅-北方博物館(豪農伊藤邸)-鶴巻-市島邸-清水園(定経長屋)-考棚寺-帰路・宿・泊先	¥65,520	¥45,840	¥33,000
越後ワインと地ビール	燕三条駅-カーブドッグ(ワイナリー)-越後ビール-弥彦神社-グーブルカーで弥彦山頂-七浦シーサイドライン-寺泊アメヤ横	ジャンボ	中型	小型

図. 日の丸観光タクシーが実施中の観光貸し切りタクシー「越後路めぐり」HP (H20.3 現在)

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

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・法定協議会参加交通事業者、商工関係機関）

（１）買物利便性の向上に向けたバス運行

■運行ルート

定時定路線型の運行とし、各方面からのバスの起終点となっている東三条駅と三条市街地商店街や主要な商業施設を結ぶルートを設定します。

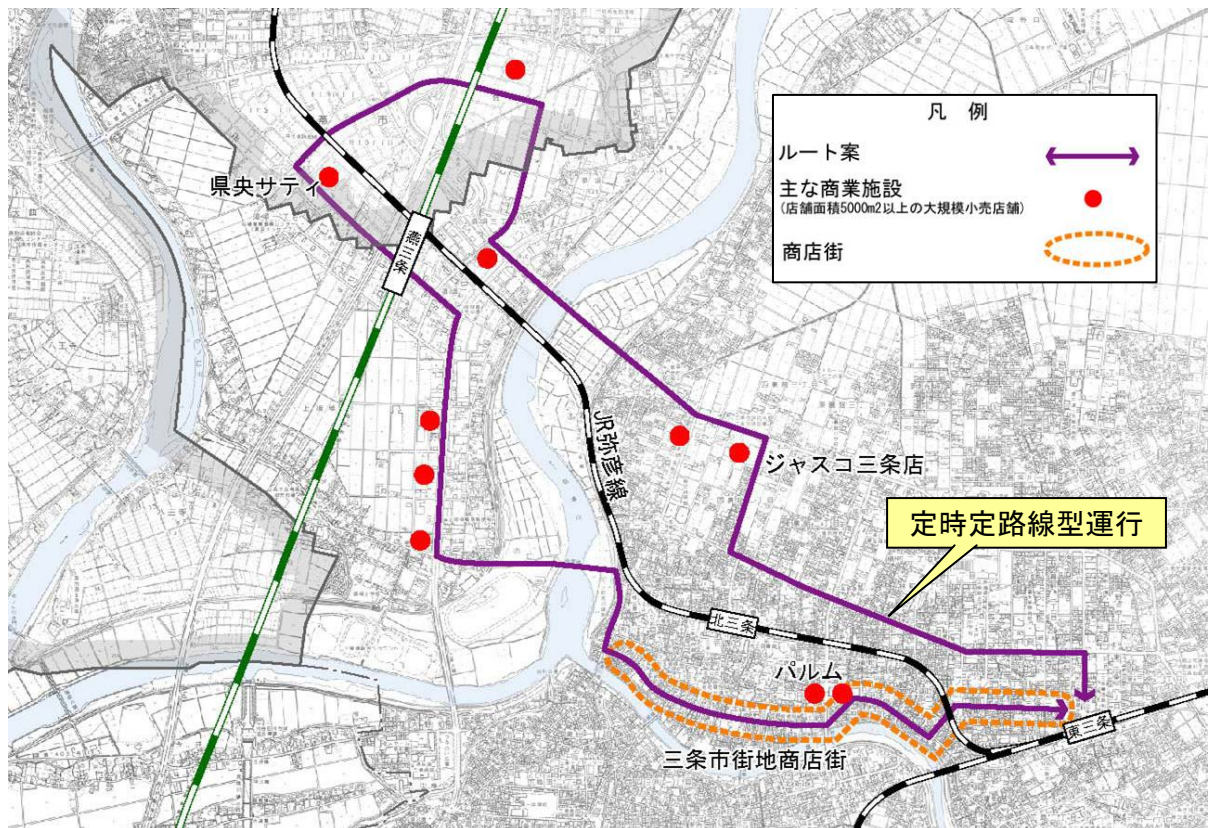


図. 買物利便性の向上に向けたバスのルート案

■運行時間帯

経由する商業施設の営業時間帯に対応した運行時間帯を設定します。

表. 主な商業施設の営業時間

店舗	営業時間
ジャスコ三条店	本館 10:00～21:00 食品売場は 24 時間
パルム 1 階食品売場	9:00～22:00
県央サティ	9:00～21:00 食品売場は 9:00～23:00

※H20 年 3 月現在

■運行頻度

各商業施設の周遊性を高めるためには、日中の時間帯において高い運行頻度サービスが必要と考えられます。そこで、市民の買い物時間ニーズを調査によりきめ細かく把握し、ニーズにあった運行頻度を設定します。

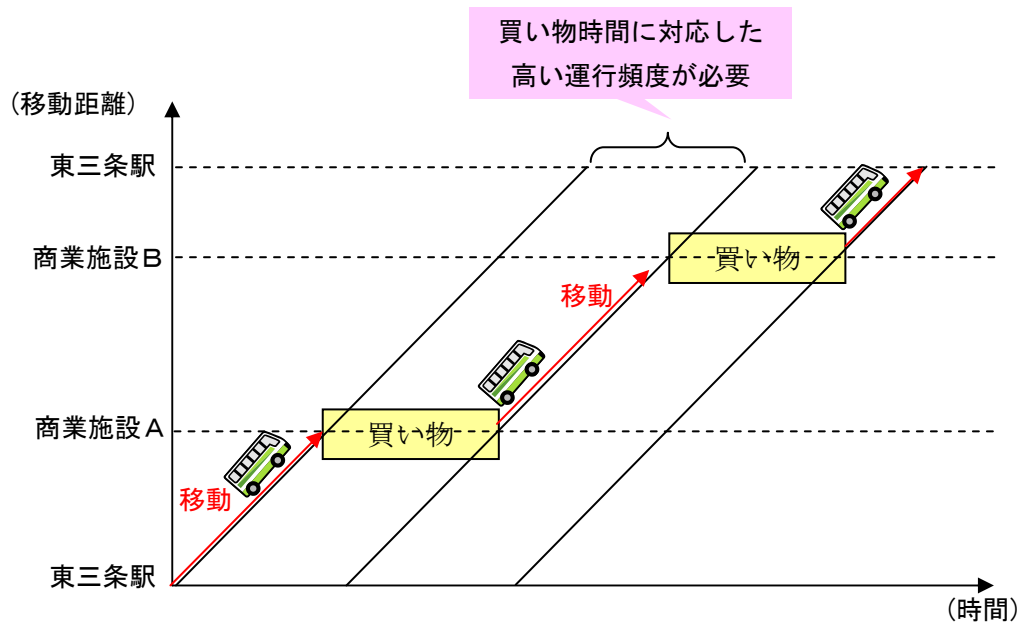


図. 買い物行動イメージ

(2) 商業施設と連携した誘客チケットの導入

バス利用者に対する買物割引サービスや買物客のバス運賃割引サービスなど、商業施設と連携したサービスを実施します。

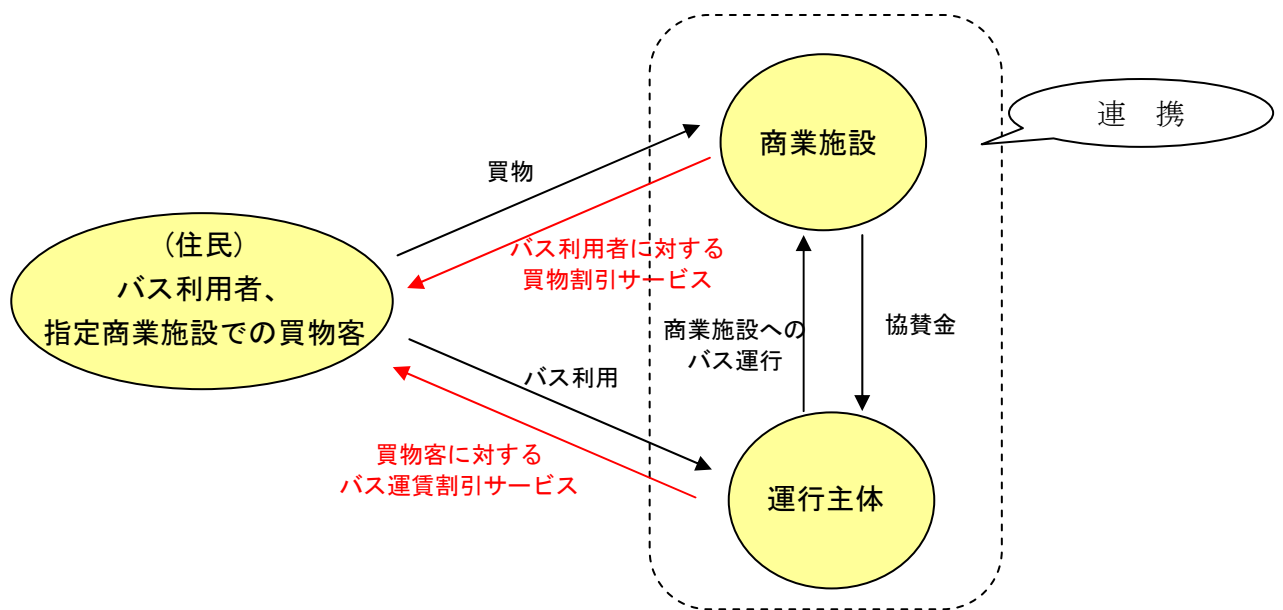


図. 誘客チケット導入イメージ

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

社会実験実施施策

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者）

■対象エリア

栄地区・下田地区に導入し、利用者については登録会員制とします。

■運行方法・運行頻度

通院や買い物など多様な移動ニーズに対応するため、30分から1時間間隔の時刻表を設定し、予約があった便のみ運行するデマンド方式を導入します。

起終点・需要対応型、施設到着時刻を設定し、自由な経路で自宅前まで送迎します。

⇒フレックス方式のデマンド型公共交通

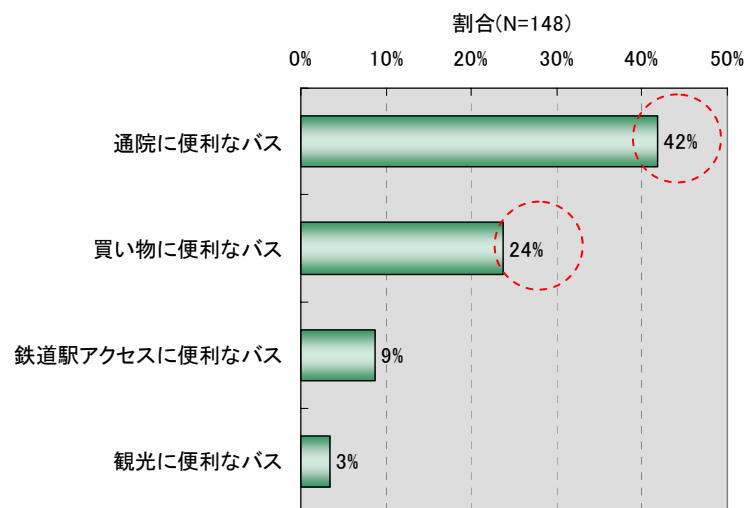


図. 栄地区および下田地区の60歳以上のバスに対するニーズ

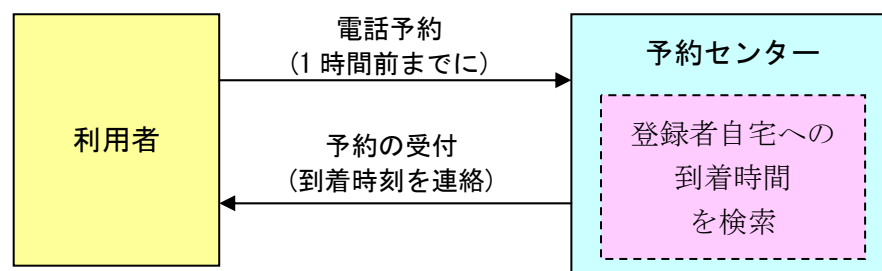


図. デマンド予約システムイメージ

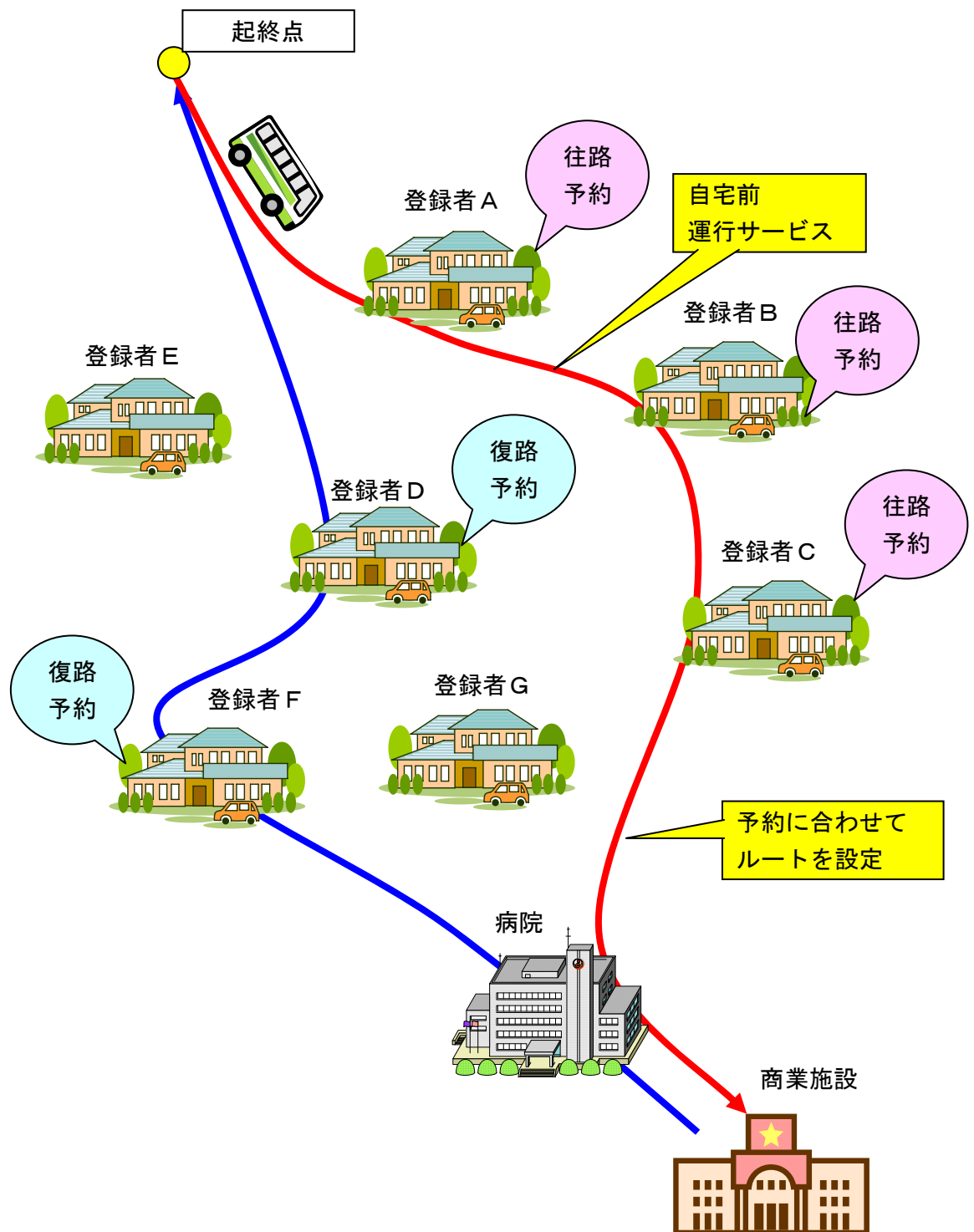


図. 運行方法イメージ

■ 目的地

目的地は利用ニーズ調査によりニーズの高い施設を設定します。

通院・買物に便利なバスの希望
経路地の約7割が市中心部

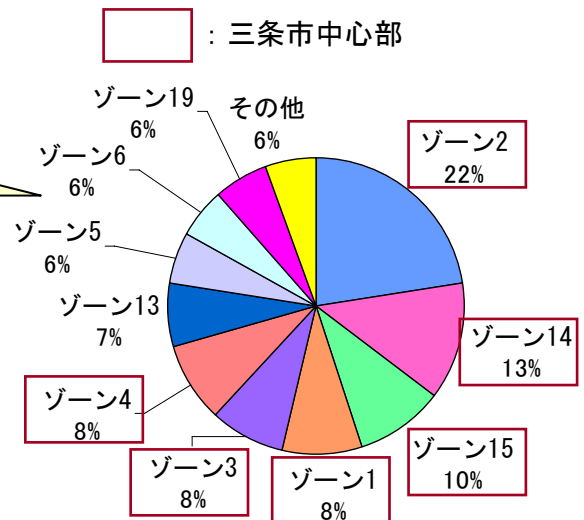
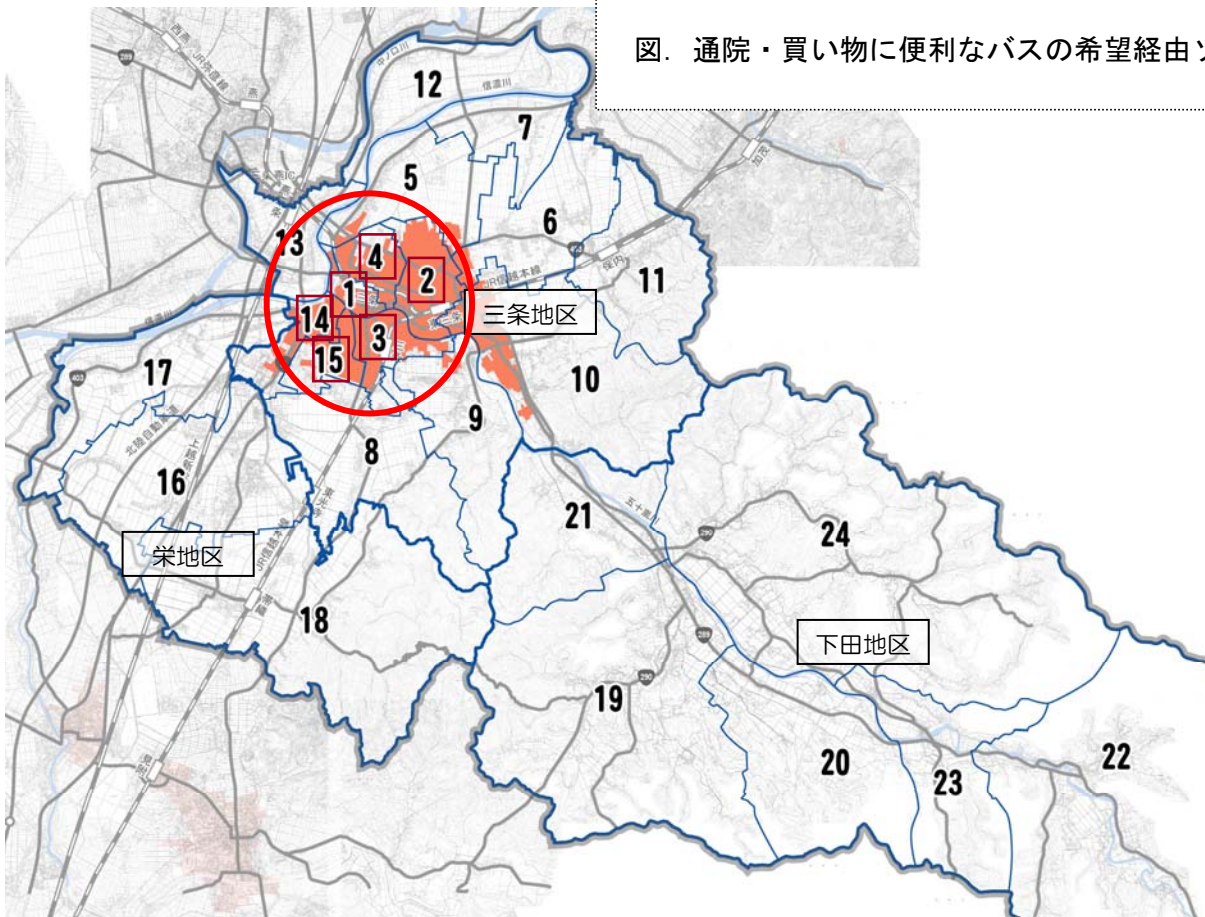


図. 通院・買い物に便利なバスの希望経路ゾーン



(資料)三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

■ 運行時刻表

往路については施設の到着時刻を固定した運行時刻を設定し、復路は経由する施設の発時刻を設定します。

往路の場合、利用者にとって、施設の到着時刻がバス利用に関わる要素と考えられることから、到着時刻を設定

(往路)

起点発時刻	登録者自宅前 着時刻	〇〇バス停 着時刻(固定)	〇〇駅 着時刻(固定)	〇〇病院 着時刻(固定)
予約状況に踏まえて、施設到着時刻から逆算して設定		7:45	8:00	8:15
		8:45	9:00	9:15
		・	・	・
		・	・	・
		・	・	・
		16:45	17:00	17:15
		17:45	18:00	18:15
固 定				

(復路)

〇〇駅 発時刻(固定)	〇〇病院 発時刻(固定)	〇〇バス停 発時刻(固定)	登録者自宅前 到着時刻
12:00	12:15	12:30	予約状況に踏まえて、施設発時刻から検索した所要時間を加算し設定
13:00	13:15	13:30	
・	・	・	
・	・	・	
・	・	・	
17:00	17:15	17:30	
18:00	18:15	18:30	
固 定			

表. 時刻表設定イメージ

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

社会実験実施施策

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・法定協議会参加交通事業者）

(1) 小中学生に対応した学生用デマンド型バス(または乗合タクシー)の運行

■対象とする学校区

登下校距離が他に比べ長く、現状においてスクールバスが運行されていない学校区を対象とします。

※「施策 5-4 地域住民が主体となったコミュニティバスの運行」と連携

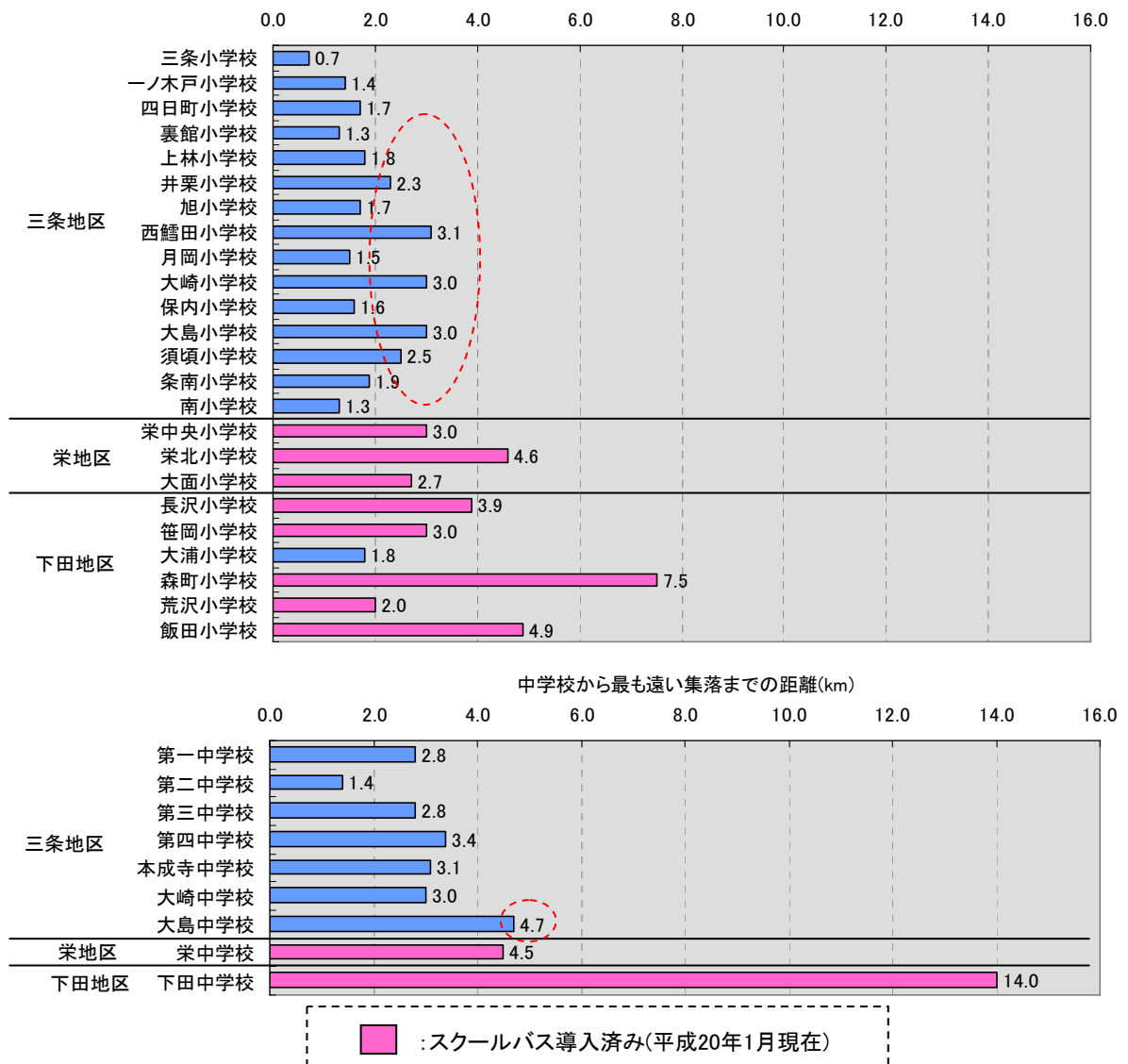


図. 学校区別の最大登下校距離(再掲)

※学校から直線距離で測定

図. 学生用デマンドバス(または乗合タクシー)の運行対象学校区(案)

- ・ 大島小学校区、須頃小学校区、大島中学校区に対応する地区
- ・ 井栗小学校区に対応する地区
- ・ 西鱈田小学校区に対応する地区
- ・ 大崎小学校区に対応する地区

■運行ルート

集落を巡回しながら、小中学校へ向かうルートを設定します。

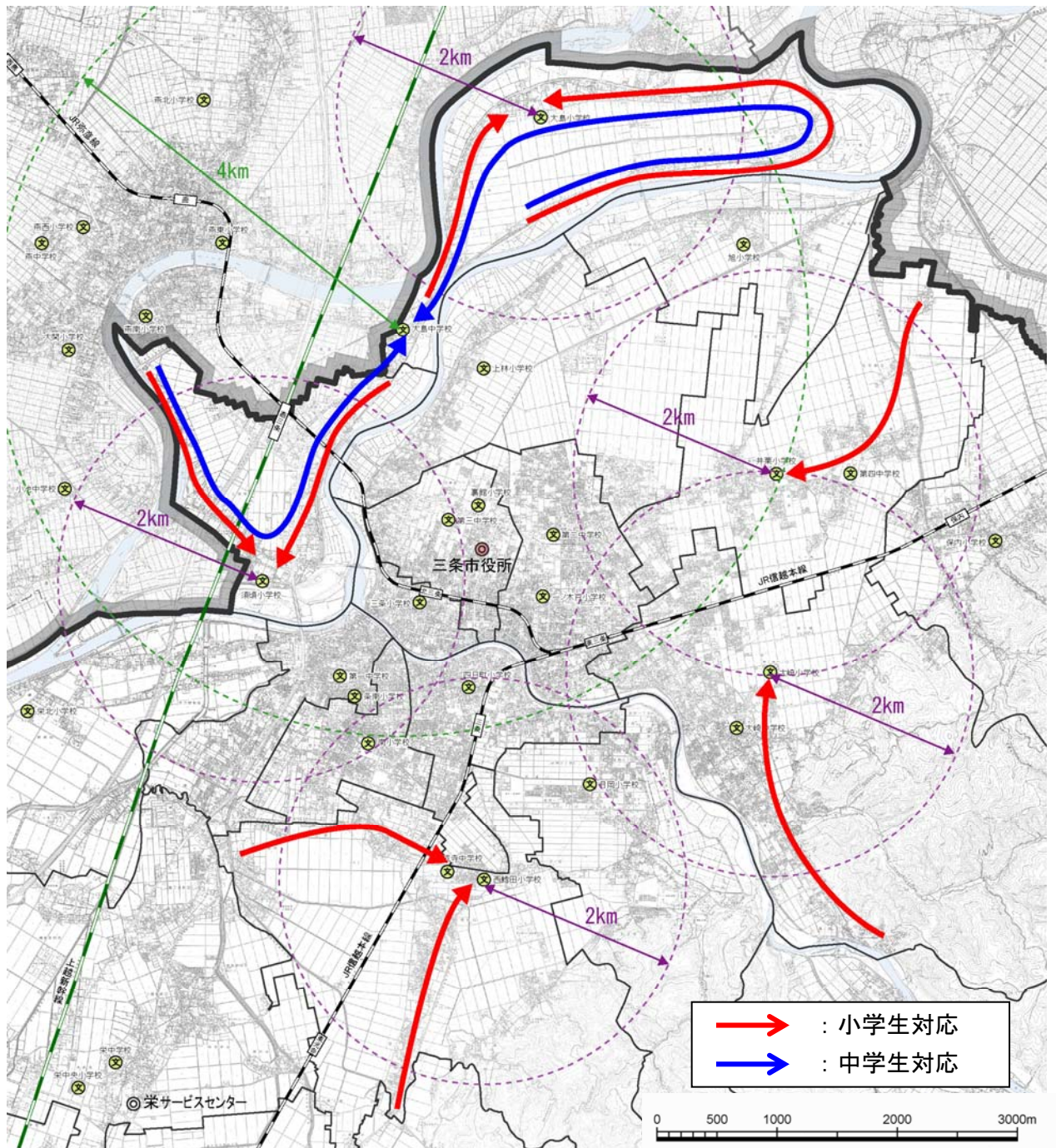


図. 学生用デマンドバス(または乗合タクシー)の運行ルートイメージ

■運行期間・運行方法

通年運行とし、通常授業時の登校や終業後の下校時は定時定路線型の運行、放課後や土日・休業期間においてはデマンド型の運行で対応します。

表. 運行方法

	登校時	下校時	
通常授業時	定時定路線型運行	定時定路線運行	デマンド型運行
土曜休日 夏休みなどの休業期間	デマンド型運行	デマンド型運行	

■運行時刻

学校の授業時間を考慮して設定します。

表. 各学校の登校・下校時刻

学校名	生徒数	登校・下校時刻
大島小学校	83 人	8:00 登校 15:55 下校
井栗小学校	391 人	8:10 登校 15:45 下校
須頃小学校	108 人	8:00 登校 16:00 下校
西鱈田小学校	262 人	8:10 登校 16:00 下校
大崎小学校	420 人	8:00 登校 15:50 下校
大島中学校	109 人	8:20 登校 16:05 下校

※平成 20 年度予定生徒数

(2) 高校生に対応した学生用デマンド型バス(または乗合タクシー)の運行

■運行ルート

栄・下田地区の地区外に通う高校生を対象に、各地区の運行頻度が高い公共交通軸にアクセスするルートを設定します。

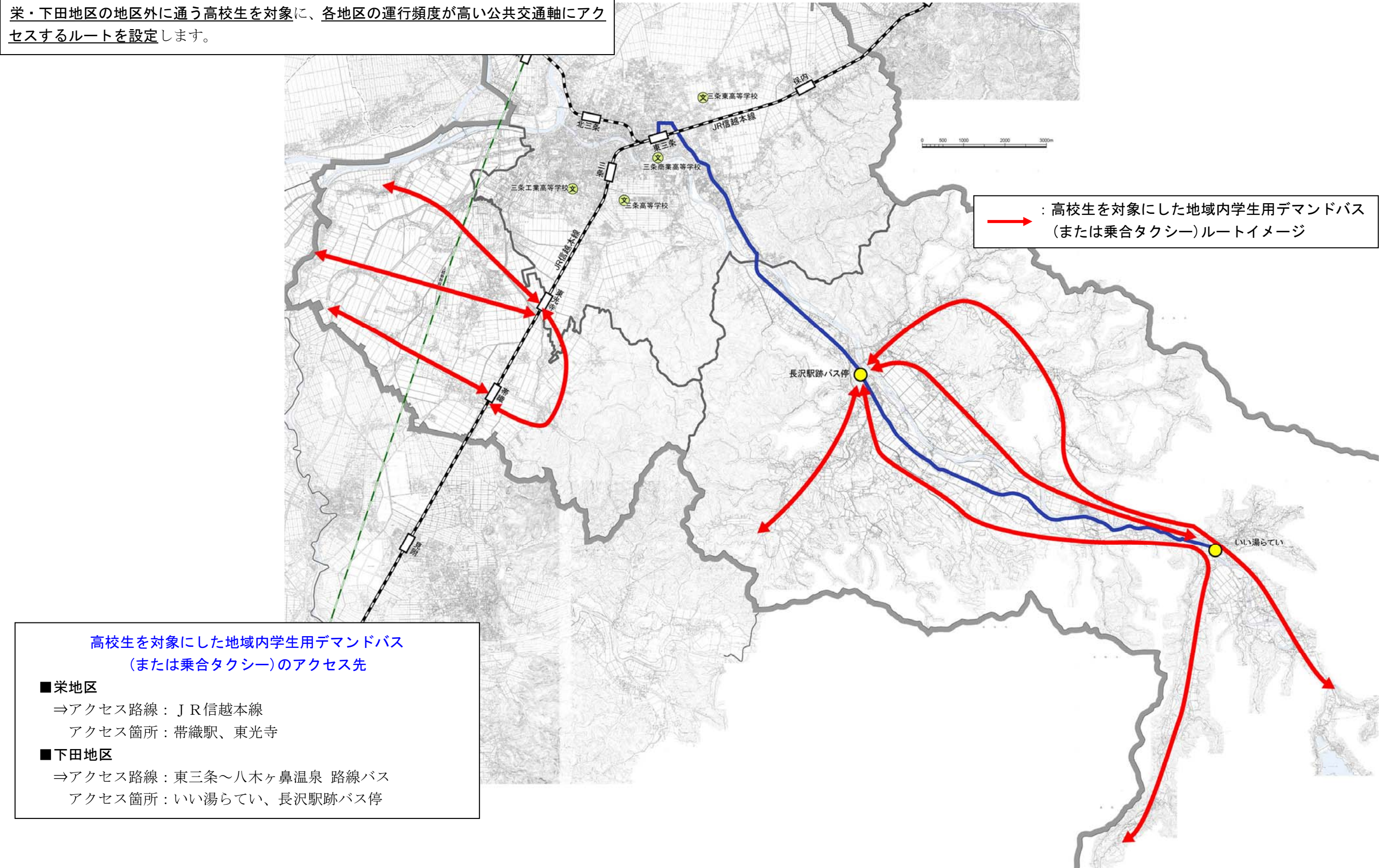


図. 高校生を対象にした学生用デマンドバス(または乗合タクシー)の運行ルートイメージ

■運行方法

通年運行とし、通常授業時の登校や終業後の下校時は定時定路線型の運行、放課後や土日・休業期間においてはデマンド型の運行で対応します。

表. 運行方法

	登校時	下校時	
通常授業時	定時定路線型運行	定時定路線運行	デマンド型運行
土曜休日 夏休みなどの休業期間	デマンド型運行	デマンド型運行	

表. 各高校の開始時刻等

学校名	開始	授業終了	掃除終了	部活終了
三条商業高校	8 : 4 5	1 5 : 2 5	1 5 : 4 5	1 8 : 3 0 1 9 : 0 0 閉門
三条高校	8 : 4 5	1 5 : 5 0 水曜のみ 1 6 : 0 5	1 6 : 0 5 水曜 1 6 : 2 0	1 8 : 3 0
三条東高校	8 : 4 5	1 5 : 5 0	1 6 : 1 0	1 8 : 3 0 1 9 : 0 0 閉門
新潟県央工業高校	8 : 4 5	7 時間授業日 1 5 : 5 5 6 時間授業日 1 5 : 0 5	1 6 : 1 5 1 5 : 2 5	1 9 : 0 0 閉門

施策 4-5

下田地区～市中心部間の通学専用バスの運行

社会実験実施施策

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者）

■運行方法・運行ルート

定時定路線型の運行とし、下田地区の長沢駅跡バスターミナルと市内の高校を結ぶ路線を設定します。

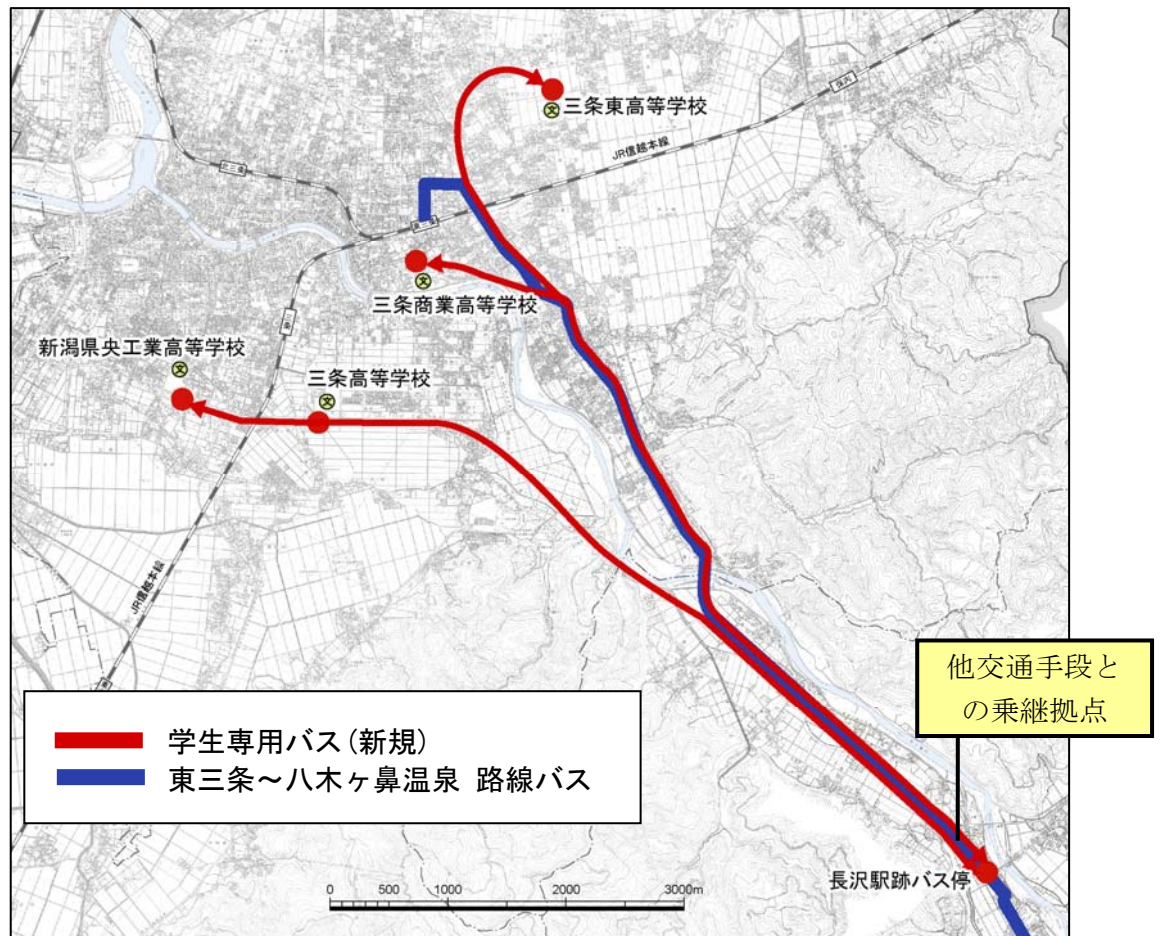


図. 運行ルート

表. 下田地区の高校別通学者数

三条高校	約 30 人
三条商業高校	約 80 人
三条東高校	約 40 人
新潟県央工業高校	約 30 人
市外の高校	約 120 人
合 計	約 300 人

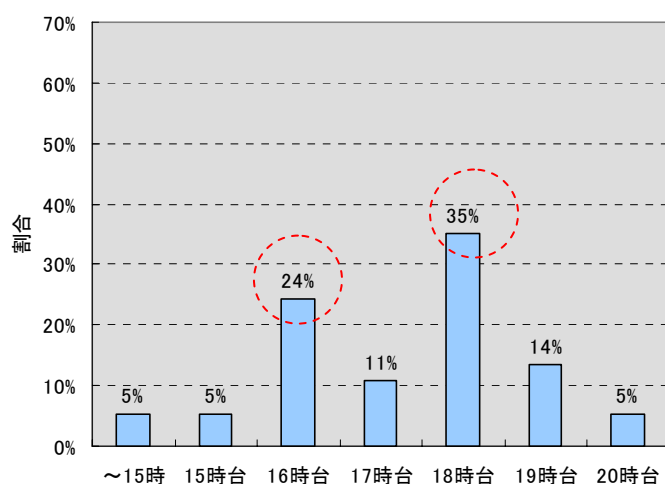
※平成 20 年 2 月現在
※下田中学校および市内各高校ヒアリングにより調査

■ 運行時刻および本数

始業時刻や生徒の下校時刻、長沢駅跡における他路線との乗り換えを考慮して設定します。

表. 各高校の開始時刻等

学校名	開始	授業終了	掃除終了	部活終了
三条商業高校	8 : 4 5	1 5 : 2 5	1 5 : 4 5	1 8 : 3 0 1 9 : 0 0 閉門
三条高校	8 : 4 5	1 5 : 5 0 水曜のみ 1 6 : 0 5	1 6 : 0 5 水曜 1 6 : 2 0	1 8 : 3 0
三条東高校	8 : 4 5	1 5 : 5 0	1 6 : 1 0	1 8 : 3 0 1 9 : 0 0 閉門
新潟県央工業高校	8 : 4 5	7 時間授業日 1 5 : 5 5 6 時間授業日 1 5 : 0 5	1 6 : 1 5 1 5 : 2 5	1 9 : 0 0 閉門



※高校生アンケートより
下田地区から三条高校、三条商業高校、三条東高校、新潟県央工業高校への通学者
N=37

図. 下田地区から三条地区への高校通学者の帰宅時学校発時刻別割合(通常平日)

施策 4-6

循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し

社会実験実施施策

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市・法定協議会参加交通事業者）

（１）運行見直しの考え方

Aコース・Bコースについては、高校生に対応した運行時間帯やルートの見直しを実施します。

また、北・南コースについては、地域コミュニティ単位など住民が主体となったバス運行を検討します。

※「施策 5-4 地域住民が主体となったコミュニティバスの運行」と連携

図. 「ぐるっとさん」問題点と見直しの考え方

	現状の問題点・課題	見直しの考え方
Aコース Bコース	●駅や高校など、三条市中心部の主要な施設を経由しているが、日常的に学生の利用が少ない。	●学生に対応した運行サービス・利用環境に改善
北コース 南コース	●大きく迂回するルートのため、目的地までの所要時間がかかる。	●住民が主体となったバスの運行を検討 ⇒施策 5-4 で検討

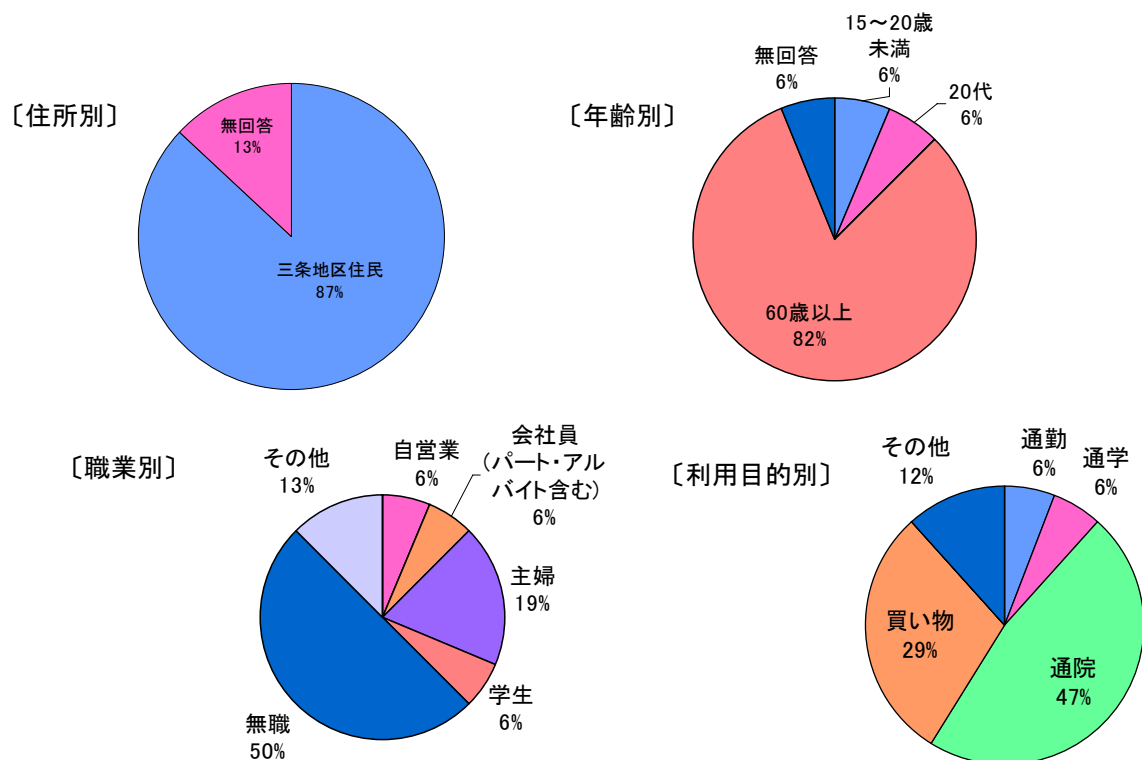


図. 「ぐるっとさん」の利用者内訳

※三条市住民アンケート「ぐるっとさん」利用者 N=16

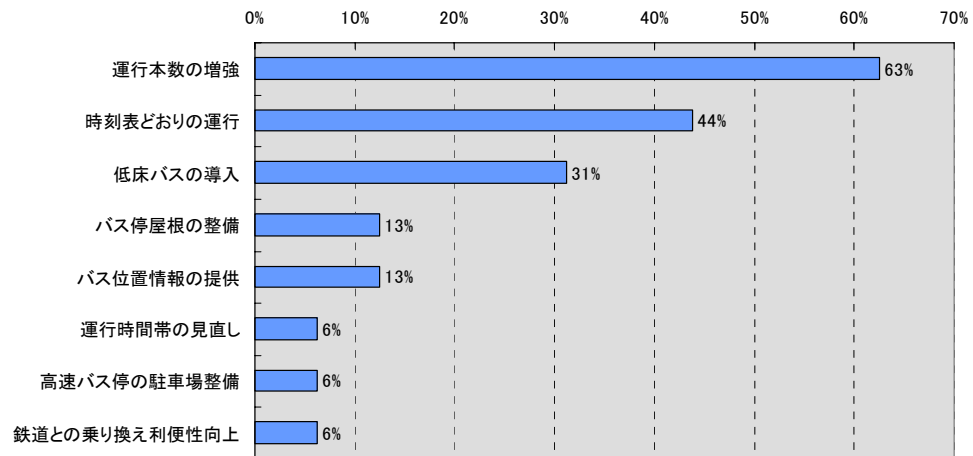
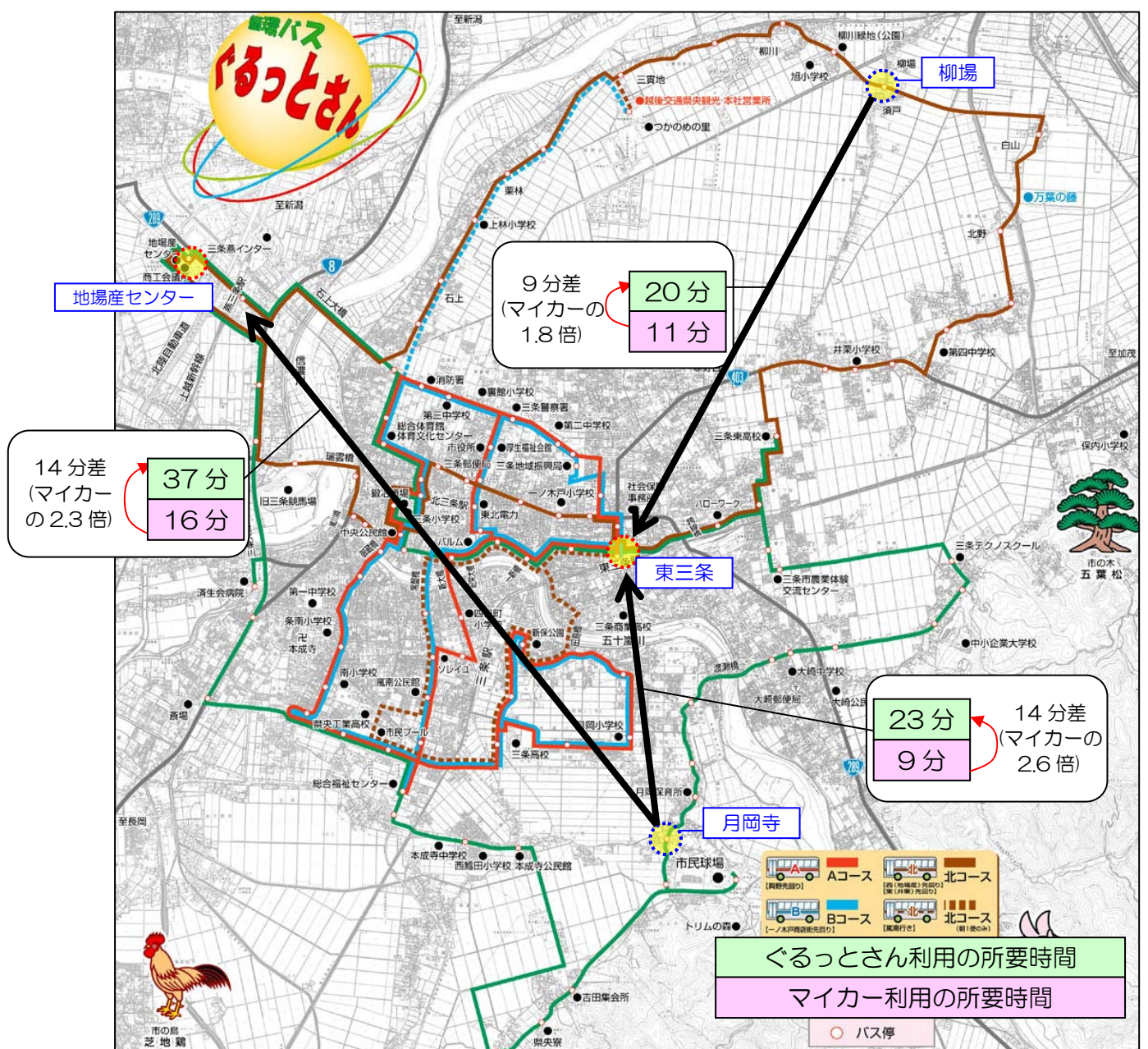


図. 「ぐるっとさん」の改善要望

※三条市住民アンケート「ぐるっとさん」利用者 N=16



※ぐるっとさんは時刻表より算出。最短で行くことができる便を利用した場合の時間

※マイカー利用はH17年道路交通センサスデータより算出

図. 北・南コースとマイカー利用の所要時間比較

(2) 運行形態の見直し (Aコース・Bコース)

■ 運行本数・運行時刻の見直し

高校の授業・部活動スケジュールを考慮し、通学・帰宅時間帯の運行本数を増強します。

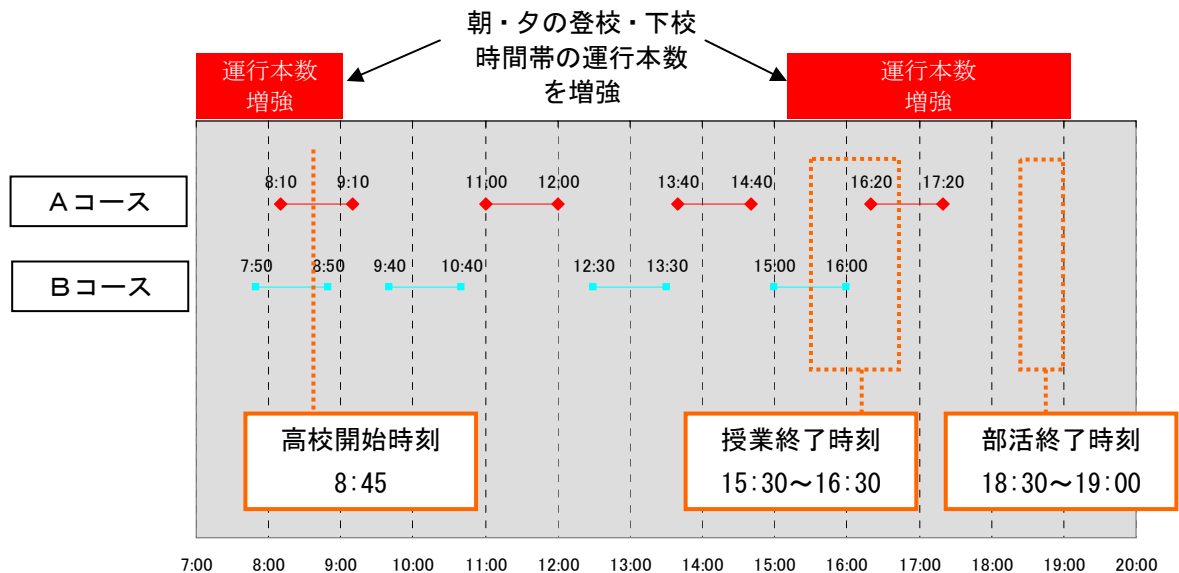


図. Aコース・Bコースの現状の運行時間帯と学生に対応した改善
※高校開始時刻等は市内高校（4校）の状況

■ 分かりやすい運行ルートの設定

A・Bコースを同一ルートに設定するなど、利用者にとって分かりやすいルートに見直します。

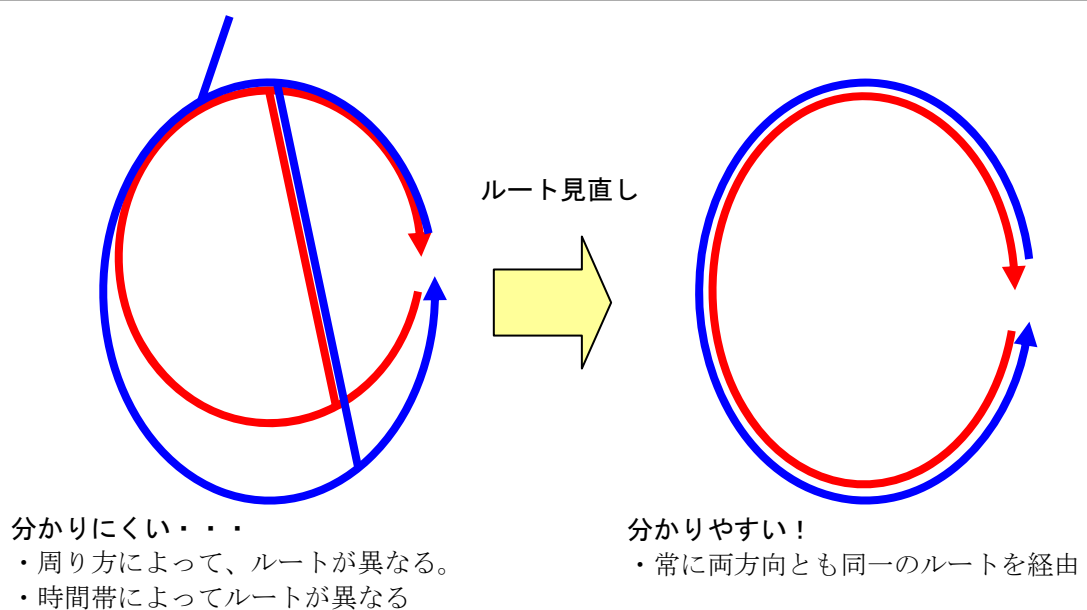


図. 循環バスの分かりやすい運行ルートへの見直しイメージ

運行本数の増強に合わせて、他交通手段との乗り換え利便性を高めるため、新たに燕三条駅周辺にアクセスするルートを設定します。

運行本数の増強に合わせて、他交通手段との乗り換え利便性を高めるため、新たに燕三条駅周辺にアクセスするルートを設定します。

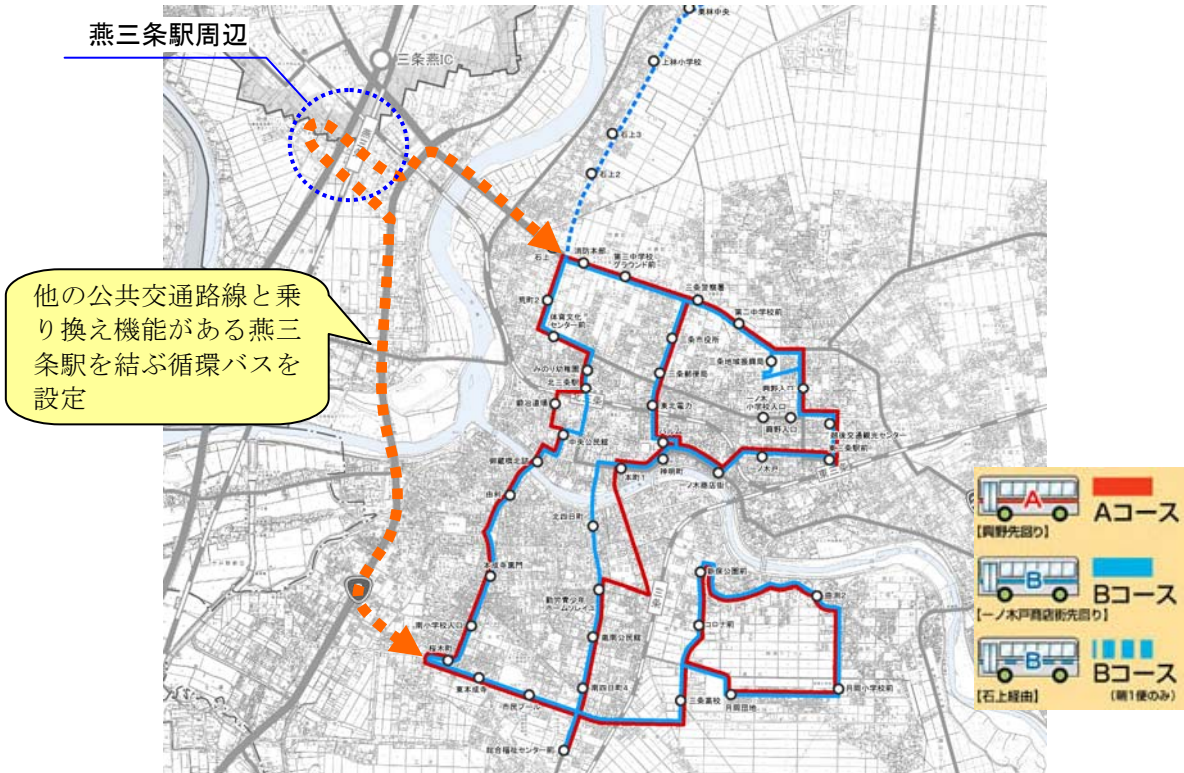


図. Aコース・Bコースの運行ルートの新設

■定期券の導入

市民の日常生活において循環バス「ぐるっとさん」を定着させるため、定期券を導入します。

また、休日において定期券所持者と同時に循環バスを利用することで家族の利用料金が割り引かれる制度の導入を検討します。

●現在の運賃

大人 150 円

子供 80 円

中高生 100 円

●現在の支払い方法

現金

回数券

おとな 12 枚つづり 1500 円 ⇒ 300 円得

こども 11 枚つづり 800 円 ⇒ 80 円得

現状の割引サービス
は回数券のみ

図. ぐるっとさんの運賃と支払い方法



図. 伊予鉄道株式会社の事例

※伊予鉄道株式会社HPより

施策 5-1 公共交通に関するPR

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市）

■公共交通マップの作成

地区・目的別の公共交通の利用方法がわかる情報（公共交通マップ）を提供します。

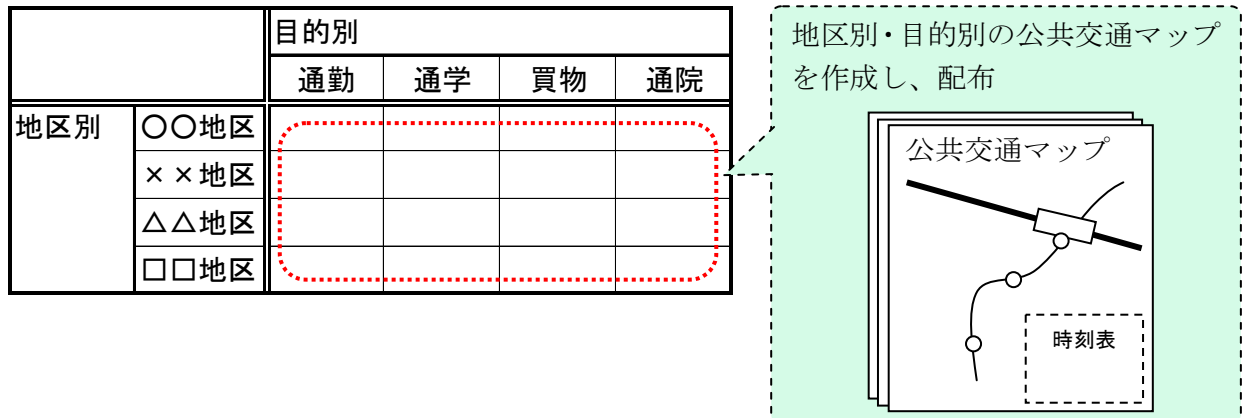
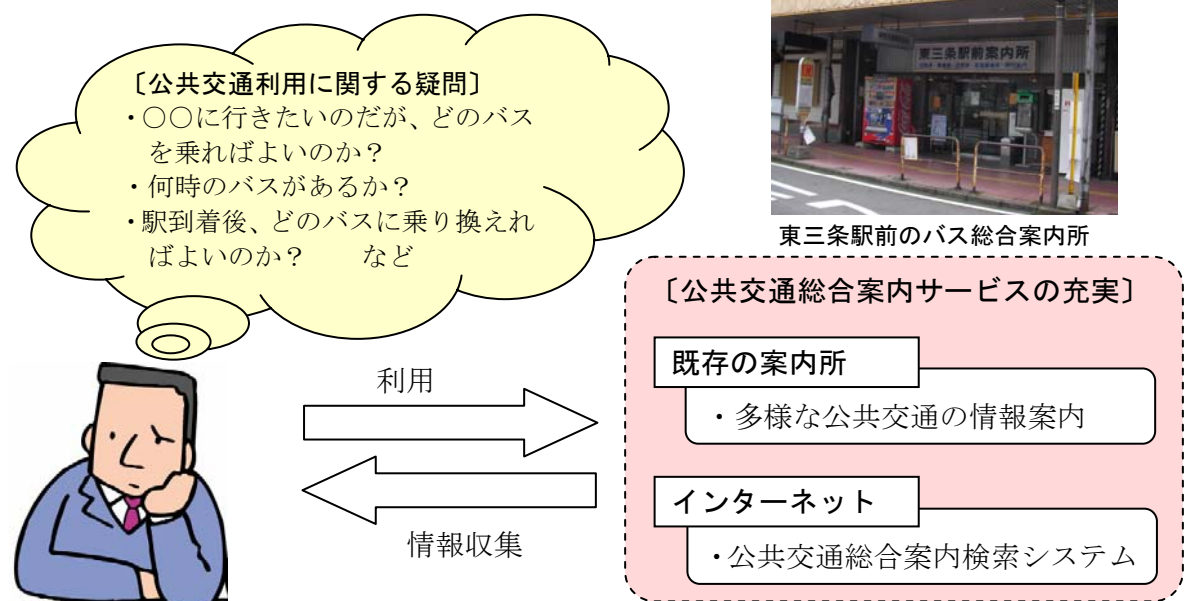


図. バス路線マップ作成の考え方

■公共交通総合案内サービスの充実

既存のバス、鉄道に関する情報案内サービスの連携により、三条市全体の公共交通総合案内サービスを充実させます。

また、新たな情報案内システムを構築に向けた検討を進めます。



東三条駅前のバス総合案内所

図. 公共交通総合案内サービスの充実の考え方

施策 5-2

モビリティマネジメントの実施

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市）

■施策と連動したモビリティマネジメントの実施

公共交通の利便性向上に向けた施策の実施に合わせて、TFPなどの公共交通利用に関する意識啓発を実施します。

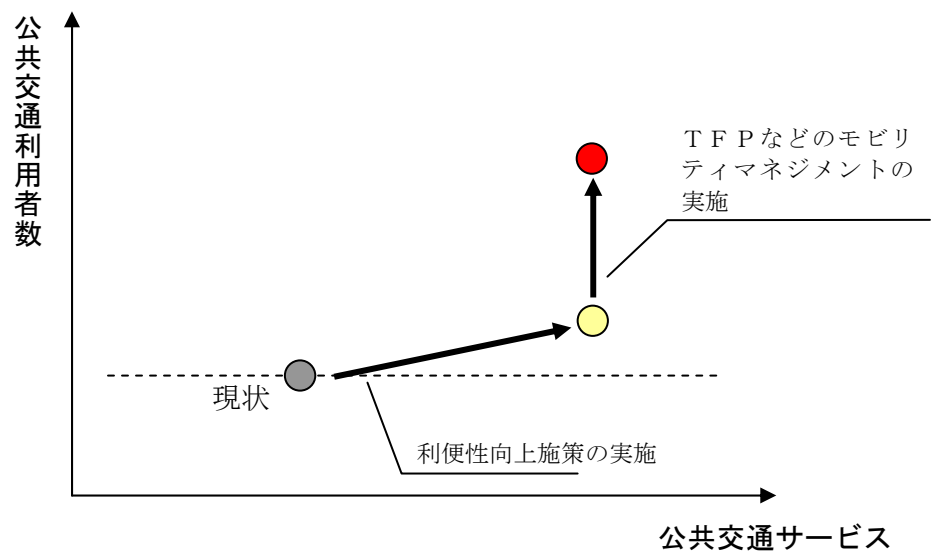


図. 施策と連動したモビリティマネジメントの実施の考え方

■その他の啓発事業の実施

- ・公共交通に関するイベント(シンポジウムなど)の開催
- ・車の利用を抑えるノーマイカーデーの実施
- ・学校におけるモビリティマネジメントの実施 などの啓発事業を実施します。

施策 5-3

公共交通を支える住民組織への支援

実施主体：三条市地域公共交通協議会（三条市）

■公共交通サポーター制度の導入

市民から公共交通サポーターを募集し、サポーター(市民)と運行に関わる関係機関との双方向の情報交換と支援に向けた仕組みづくりを検討します。

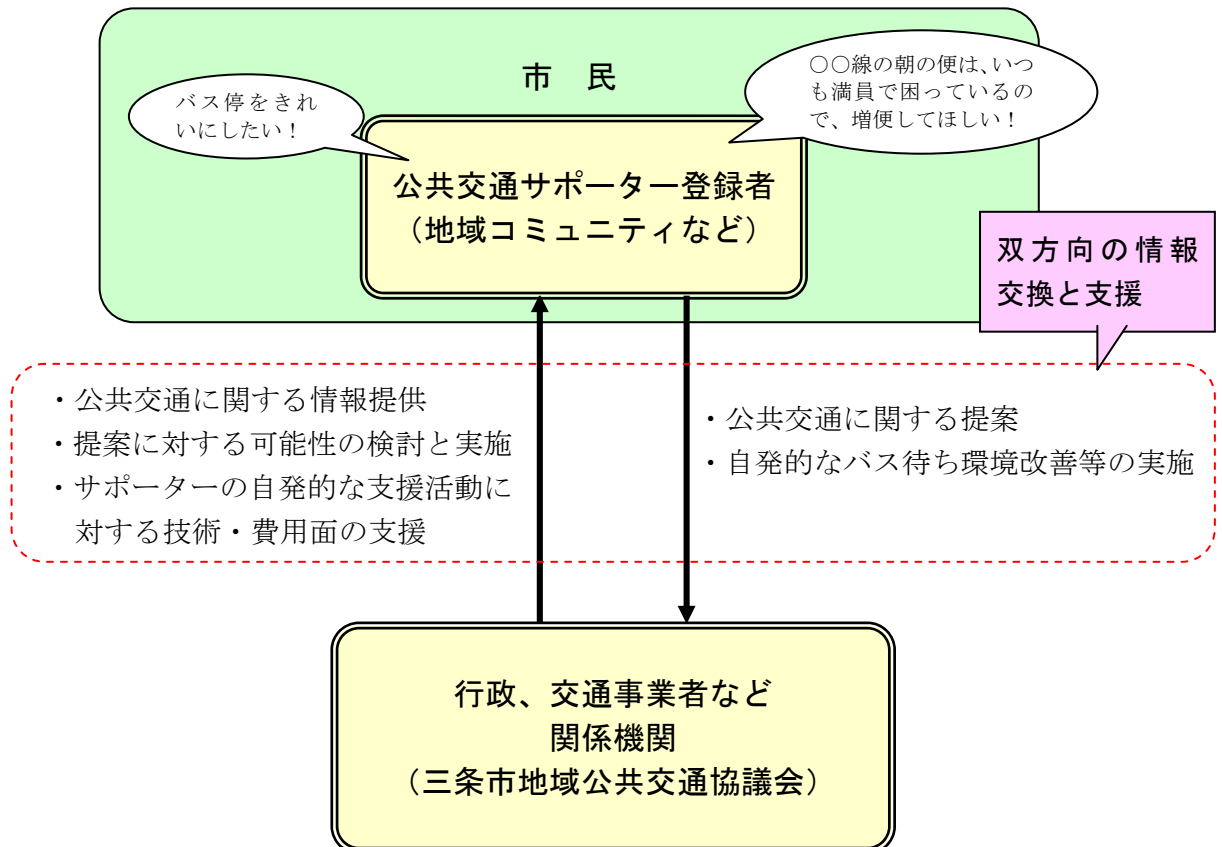


図. 公共交通サポーターズ制度（案）

■住民がバスを走らせるための仕組みづくり

地域住民自らが運行形態(ルート、本数、運行時間など)を考え、リーダー組織を中心に地域住民が一丸となって効率的な運行を実施します。

また、住民が主体となった運行に向けた取り組みを行政などが技術面・費用面で必要に応じて支援します。

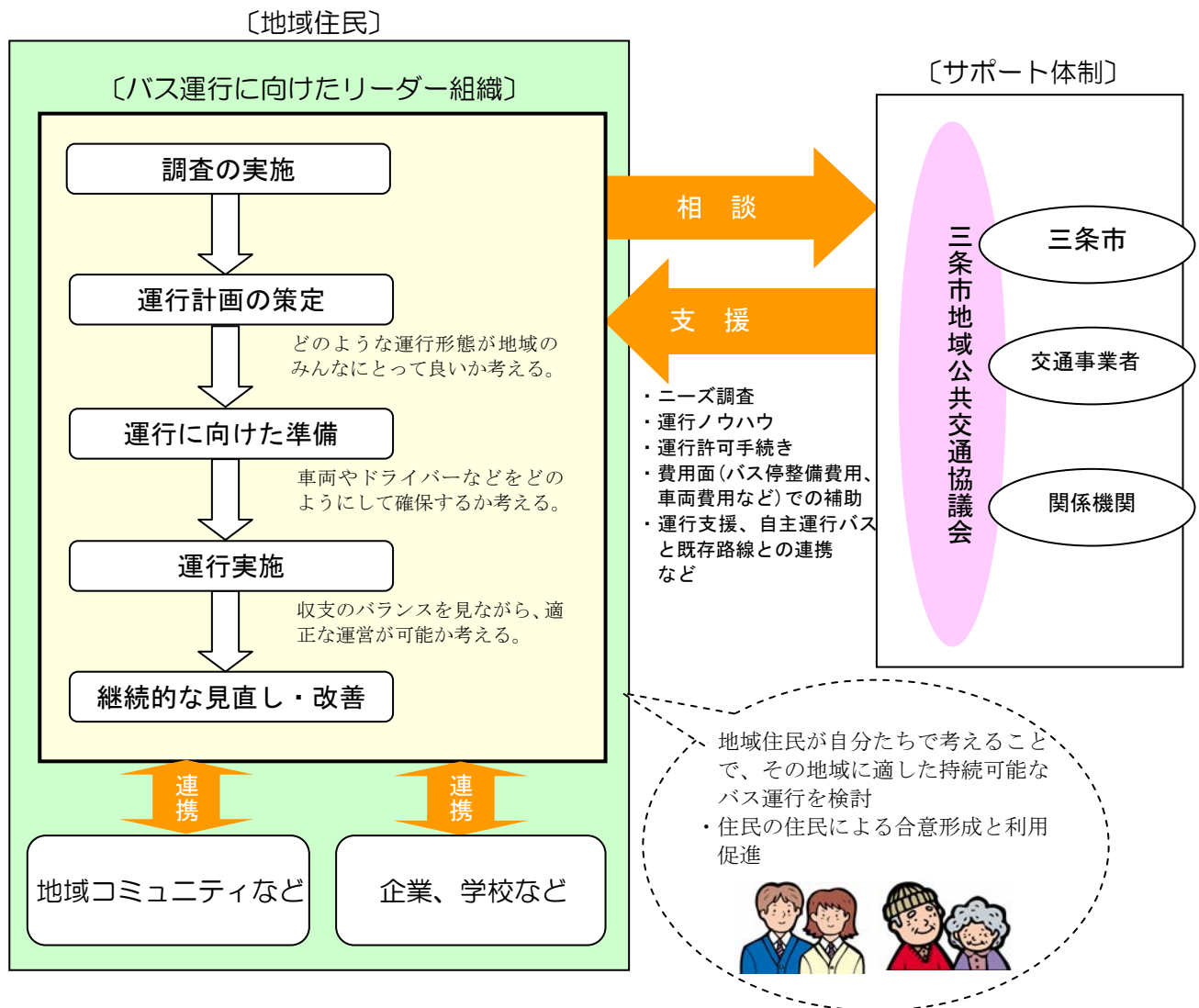


図. 運行までの主な流れと連携サポート体制

8.3 社会実験計画（H20年度計画）

8.3.1 社会実験の目的

公共交通活性化に向けて検討した施策の本格実施に先立って、一定期間試行的に実施し、施策の有効性や恒久化に向けた課題を検証することを目的とします。

8.3.2 社会実験の流れ

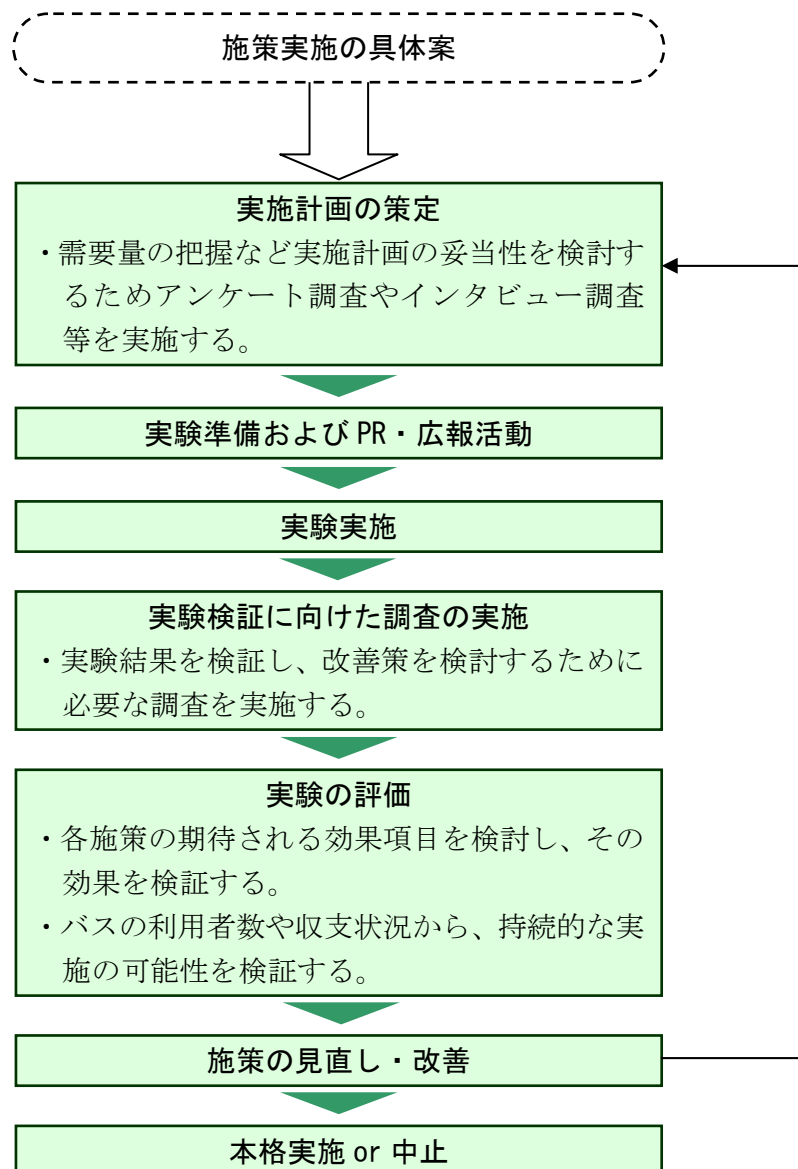


図. 社会実験の流れ

8.3.3 社会実験実施内容

(1) H20年度社会実験実施内容（目標達成のための事業及び実施主体）

	施 策	内容・実施主体
社会実験 1	下田地区における公共交通利便性向上実験 ●重点施策 施策 4-3 高齢者用デマンドバスの運行 施策 4-4 地域内における学生用デマンドバスの運行 施策 4-5 下田地区通学専用バスの運行	【内容】 下田地区において、高齢者と高校生の公共交通利便性の向上を図るため、高齢者・学生用デマンドバス、三条市内高校へのライナーバスを運行する。 【実施主体】 三条市地域公共交通協議会 （三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者）
社会実験 2	循環バス「ぐるっとさん」の利便性向上実験 ●重点施策 施策 4-6 循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し [A・Bコースの見直し]	循環バス「ぐるっとさん」の利便性向上と潜在需要への対応としてAコース、Bコースについて運行時間帯、ルートを見直す。 【実施主体】 三条市地域公共交通協議会 （三条市）
社会実験 3	井栗地区における地域住民主体のバス運行実験 ●重点施策 施策 5-4 地域住民が主体となったコミュニティバスの運行 施策 4-6 循環バス「ぐるっとさん」の運行形態の見直し [北コースの見直し]	井栗地区において、地域が主体となった運行形態を地域が考え、地域内の小中学生や高齢者の生活交通を確保するためのバスを運行する。 【実施主体】 三条市地域公共交通協議会 （三条市・井栗コミュニティ・法定協議会参加交通事業者）

(2) 社会実験の具体案

社会実験 1	下田地区における公共交通利便性向上実験
--------	---------------------

以下の運行手法により社会実験を行い、下田地区の公共交通利便性向上の手法を検証する。

運行手法	運行形態	実施主体
〔既存路線〕 ①東三条～八木ヶ鼻温泉線	●運行方法：定時定路線型運行 ●路線数：1 路線 ●運行時間帯：6:30～21:42 ●運行本数：1 日約 20 便(片方向) ●導入車両：大型バス(70 人乗り) ●運賃：対距離制 (参考)長沢駅跡バス停～東三条駅 310 円(学生通学 1 ヶ月定期券 10,600 円) 八木ヶ鼻温泉～東三条駅 560 円(学生通学 1 ヶ月定期券 19,100 円)	越後交通（株） (4 条路線として運行中)
〔新規・社会実験〕 ②高校ライナーバス	●対象者：下田地区高校生 ●運行方法：定時定路線型運行 ●路線数：2 路線 長沢駅跡～三条高校～新潟県央工業高校、長沢駅跡～三条商業高校～三条東高校 ●運行時間帯：通常平日 7:00～9:00 ※休日は運行しない ※長沢駅跡、八木ヶ鼻温泉においては東三条～八木ヶ鼻温泉線の長沢駅跡における連絡を考慮して設定 ●運行本数：往路 朝 1 便 ●導入車両：大型バス(70 人乗り) ●運賃：長沢駅跡～東三条駅の学生割引定期券により利用	・三条市地域公共交通協議会 (三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者)
〔新規・社会実験〕 ③高齢者に対応したデマンドバス	●対象者：主に高齢者 ●運行方法：フレックス方式のデマンド型運行 路線を定めず、起終点および経由地を固定し、対象エリア内の登録者の予約状況から、運行ルートを設定 ⇒予約受付、乗降順序と到着時間の計算、到着時刻のコールバックなどの機能を持った予約センターを設置 ●起点：遅場・笠堀・いい湯らてい ●経由地：いい湯らてい・長沢駅跡バス停・主要施設 ※三条市中心部の経由施設（目的地）については、地区アンケート等により決定 ●予約方法：電話による予約(1 時間 30 分前までに予約) ●運行時間帯：8:00～18:00 ※時刻表は経由地や施設の到着時刻で設定 ※長沢駅跡、八木ヶ鼻温泉においては東三条～八木ヶ鼻温泉線の長沢駅跡における連絡を考慮して設定 ●運行本数：1 時間に 1 本設定 ※予約便のみ運行する。 ●導入車両：ジャンボタクシー(9 人乗り) ●運賃：自宅～長沢駅跡 200 円、自宅～三条市中心部施設 500 円	・三条市地域公共交通協議会 (三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者)
〔新規・社会実験〕 ④東三条～八木ヶ鼻温泉線にアクセスするデマンドバス	●対象者：下田地区高校生 ●運行方法：定時定路線型運行、デマンド型の併用型運行。(時間帯により変更) ●路線数：6 路線 長沢駅跡～新屋・田屋・福沢・小長沢、八木ヶ鼻温泉いい湯らてい～遅場・笠堀 ※長沢駅跡～曲谷～新屋線、長沢駅跡～駒込線の既存路線は当路線により代替 ●運行時間帯：6:00～8:00 定時定路型バス。 16:00～18:00 定時定路型バス 18:00～20:00 デマンド型 ●運行本数：1 時間に 1 本設定 ※デマンド運行時間帯は、予約がない場合運行しない ※時刻表は東三条～八木ヶ鼻温泉線の長沢駅跡における連絡時間を考慮して設定 ●デマンド運行時の予約方法：電話による予約(1 時間前までに予約) ●導入車両：定時定路線型運行時は小型バス(22 人乗り)、デマンド型運行時はジャンボタクシー(9 人乗り) ●運賃：200 円	・三条市地域公共交通協議会 (三条市・地区協議会・法定協議会参加交通事業者)

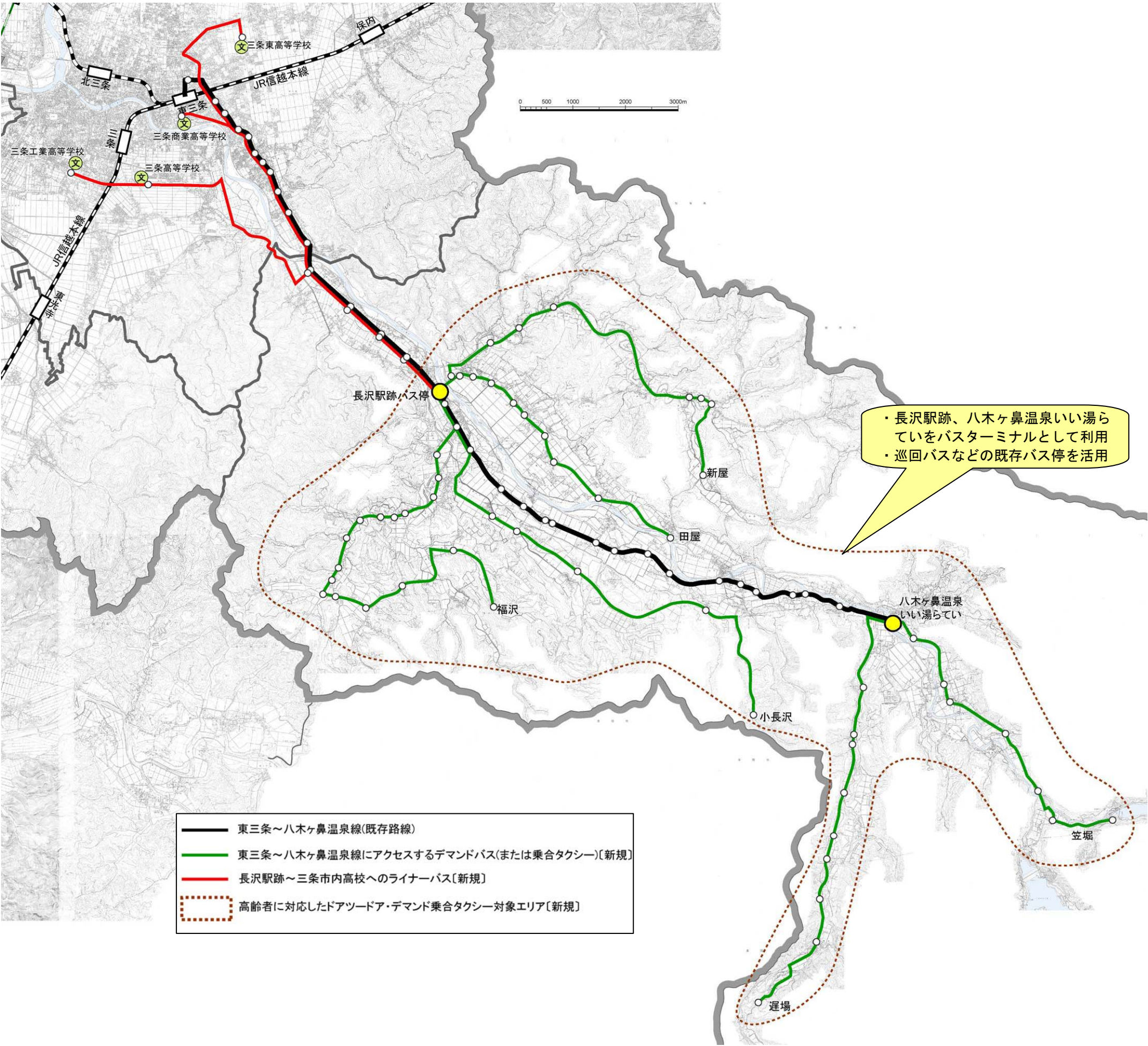


図. 社会実験時の下田地区のバス運行ルートとバス停位置案

社会実験 2

循環バス「ぐるっとさん」の利便性向上実験

循環バス「ぐるっとさん」のA・Bコースの運行時間帯・ルートを見直するとともに、燕三条経由の路線を新設し、三条市中心部の公共交通利便性向上の手法を検証する。

見直し項目	現状	社会実験内容
運行ルート	2 路線 ・ 興野先回り ・ 一ノ木戸商店街先回り	4 路線 ・ 興野先回り ・ 一ノ木戸商店街先回り ※既存ルート見直しは調査分析により決定 〔新規路線〕 ・ 興野先回り(燕三条駅経由) ・ 一ノ木戸商店街先回り(燕三条駅経由)
運行時間帯	7:50～17:20	7:00～20:00
運行本数	概ね 2 時間 20 分に 1 本 (朝、夕方 それぞれ 1 本)	7:00～9:00、15:00～20:00 1 時間に 1 本程度 9:00～15:00 2 時間に 1 本程度
導入車両	小型バス(22 人乗り)	小型バス(22 人乗り)
運賃	大人 150 円 子供 80 円 中高生 100 円	・ 現状運賃 ・ 定期券を導入(割引考慮)
実施主体	三条市 (越後交通(株)に運行委託)	三条市地域公共交通協議会(三条市)

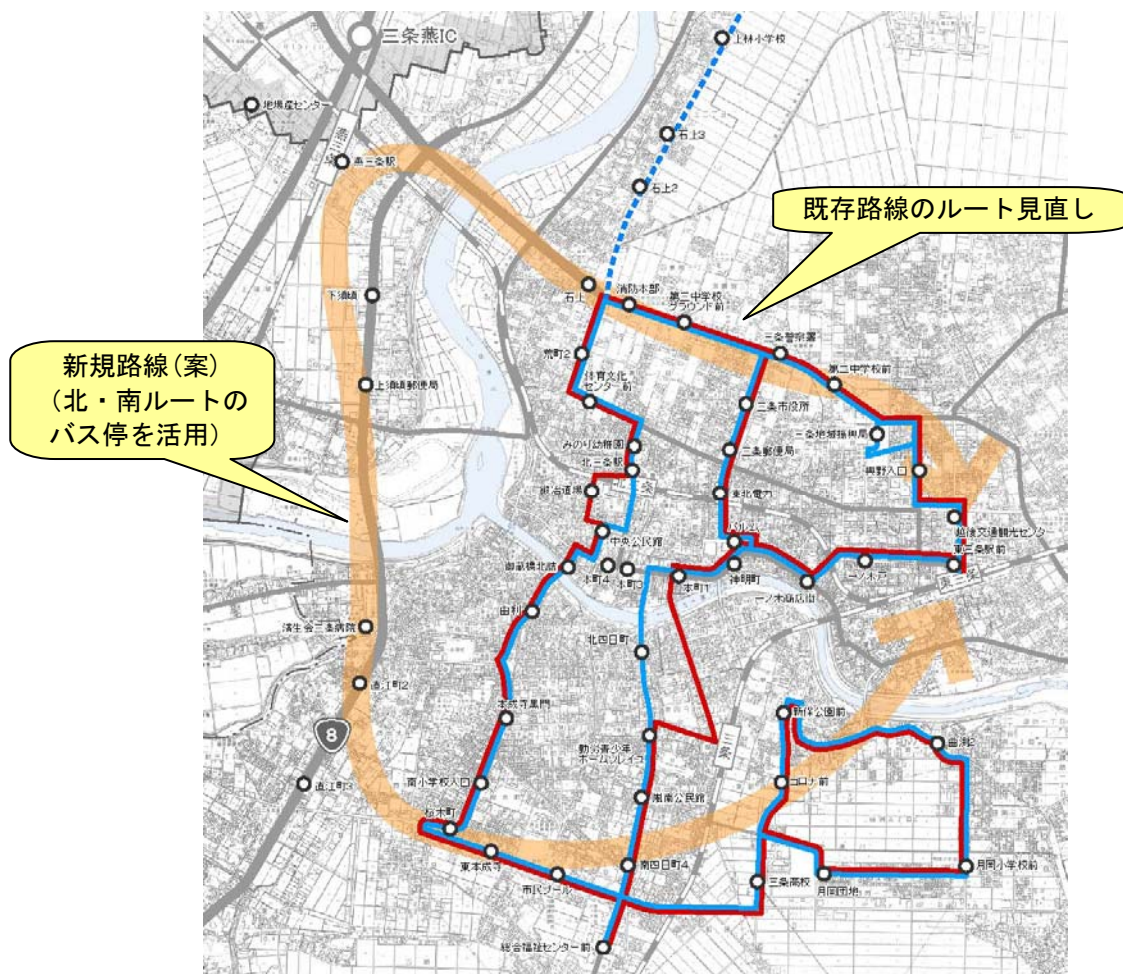


図. 社会実験時における循環バス「ぐるっとさん」の運行ルート(案)

社会実験 3

井栗地区における地域住民主体のバス運行実験

井栗地区における小学生の登校不便の解消、高齢者の生活交通確保を目的に、住民が主体となったバスの運行を実施します。

項目	社会実験内容
運行ルート	白山～第四中学校前～井栗小学校～三条東高校～東三条駅
運行時間帯	7:00～20:00
運行本数	1時間～2時間に1本 ※朝および夕方は、小中学生の登下校に配慮
導入車両	ジャンボタクシー(9人乗り)
運行主体	三条市地域公共交通協議会 (三条市・井栗コミュニティ・法定協議会参加交通事業者)

※運行ルート、目的地（目的施設）などの詳細は地域懇談会の結果に基づき決定する。



図. 井栗地区住民バスの運行ルート(案)

(3) 社会実験に向けた事前調査

社会実験の具体案をもとに、地区住民との公共交通懇談会や利用意向調査等を実施し、社会実験の詳細な調整と利用者数の想定を行います。

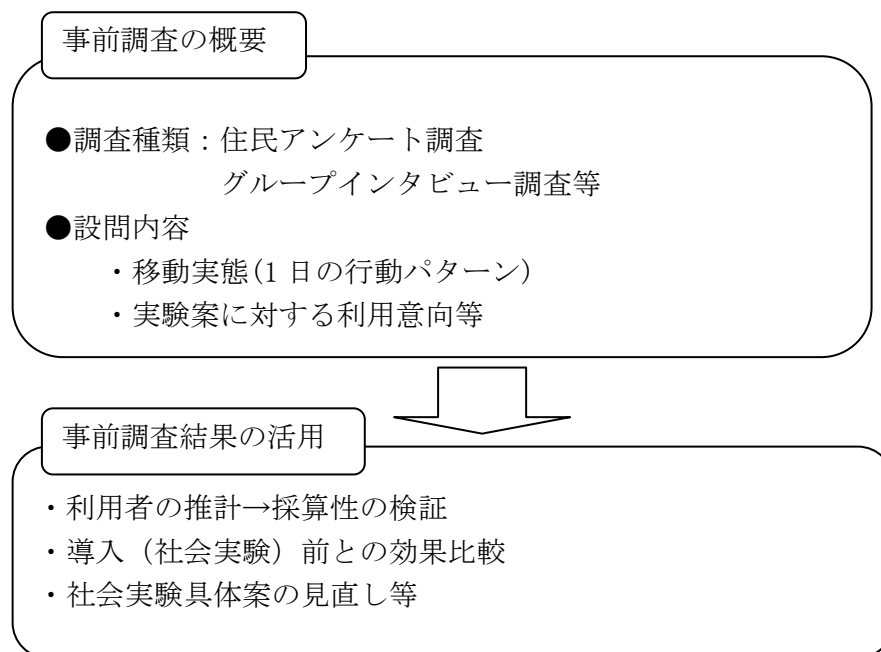


図. 事前調査(案)

(4) PR・広報活動

社会実験への参加を促すために実験内容(運行ルート、時刻表、料金、実験期間、利用方法など)について住民に周知します。

表. PR・広報活動の内容(案)

媒体	内容
チラシ	実施地区での全世帯にチラシを配布する。
ポスター	バス停既存バス路線車内、公共施設、駅、学校等に掲示する。
インターネット	三条市のホームページを活用する。
電子メール	三条市のメール配信サービスを利用し、三条市のメルマガ登録者へ配信する。
広報誌	広報「さんじょう」に掲載する。
無料参加の実施	社会実験当初は利用料を無料にし、実体験してもらう。

(5) 社会実験の評価

社会実験の効果、利用者数などから恒久化に向けた課題を把握し、本格実施に関する判断材料とする。

なお、可能な限り、個別の施策単位での評価を行う。

表. 社会実験の評価に向けた検証内容(案)

検証内容		検証項目	把握に必要な調査
事業効果	社会参加の機会の増加	外出回数	利用者アンケート調査
	送迎負担の軽減	家族の送迎回数	住民アンケート調査
	バスの定時性向上	バスの旅行速度	バスの旅行速度調査
	バス待ち時間の減少	利用者のバス待ち時間	利用者アンケート調査
	健康増進	利用者の意見	利用者アンケート調査
	地球環境の保全	マイカー利用者数 二酸化酸素排出量	利用者アンケート調査 交通量調査 旅行速度調査
採算性		利用者数 収入と支出のバランス	利用者数調査

(6) 検討・実施体制

社会実験を実施する地区ごとに、地域住民・自治体などの関係者で組織される分科会を立ち上げ、専門家や利用者の意見反映・実施に向けた役割分担の明確化・P D C Aサイクルによるマネジメントの実施により、効率的に社会実験を推進します。

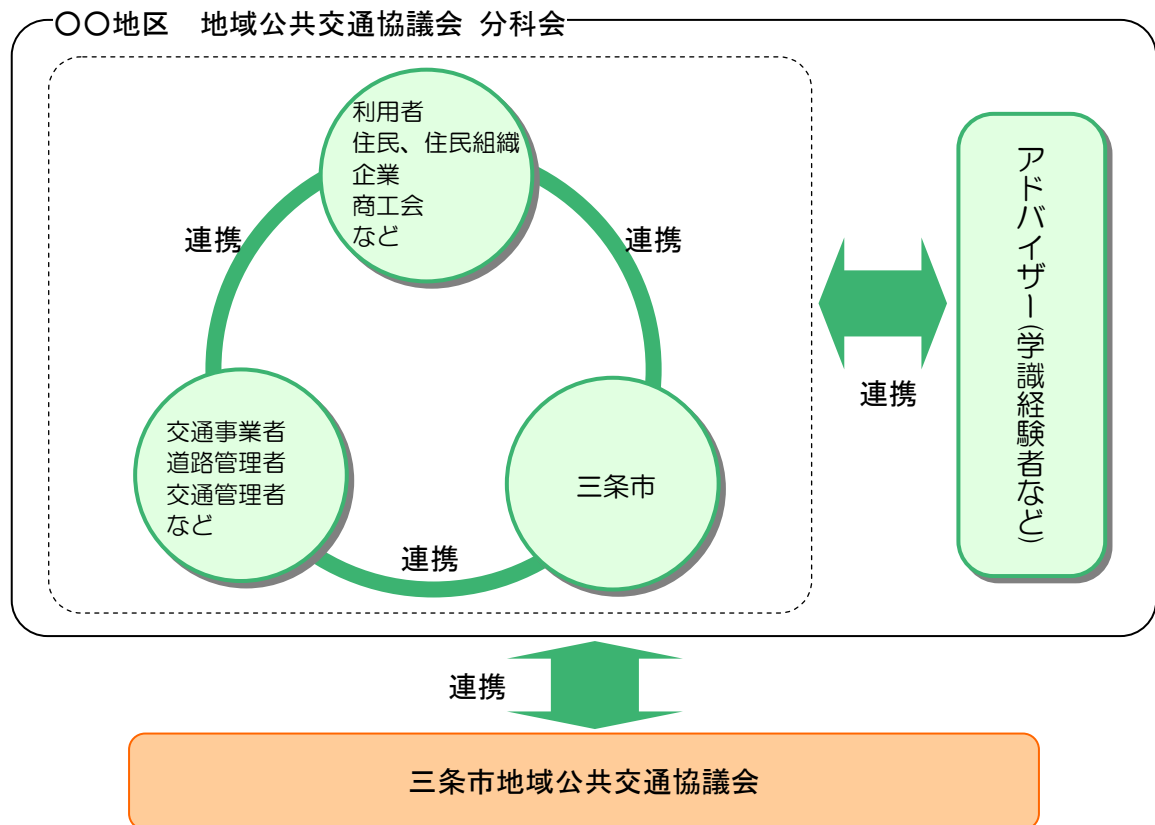


図. 社会実験の推進のための連携体制

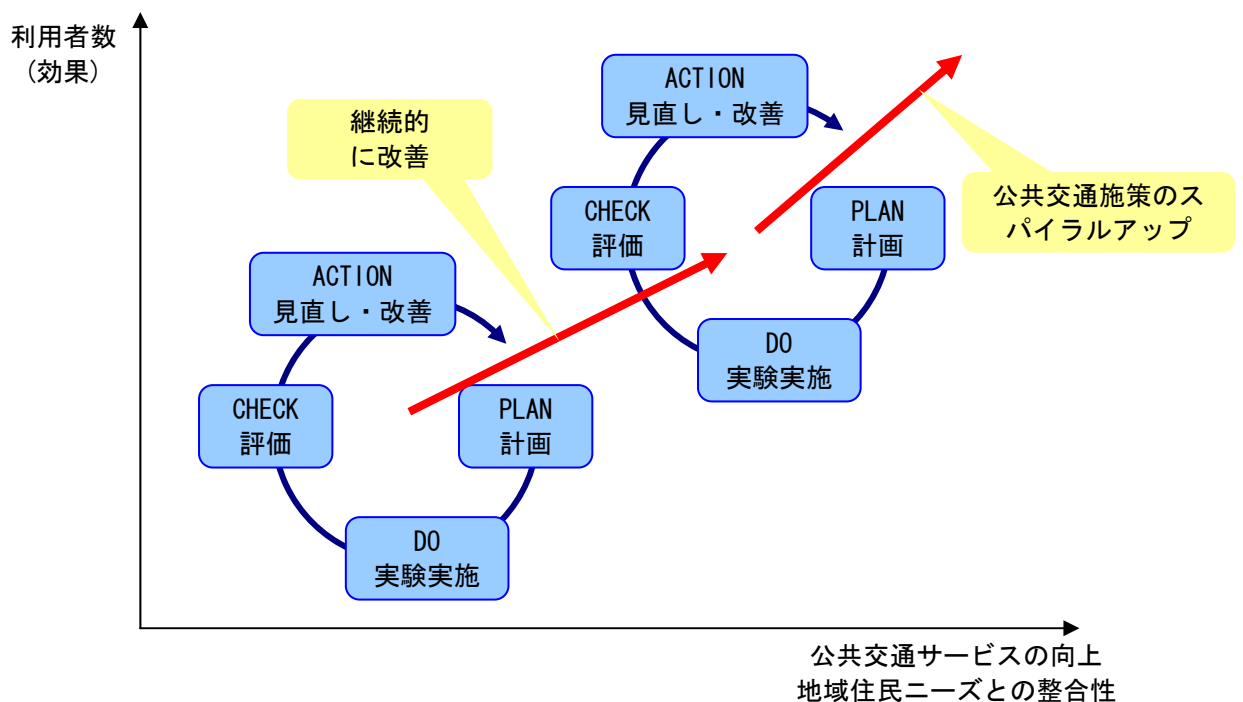


図. PDCA サイクルと継続的な改善