

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性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

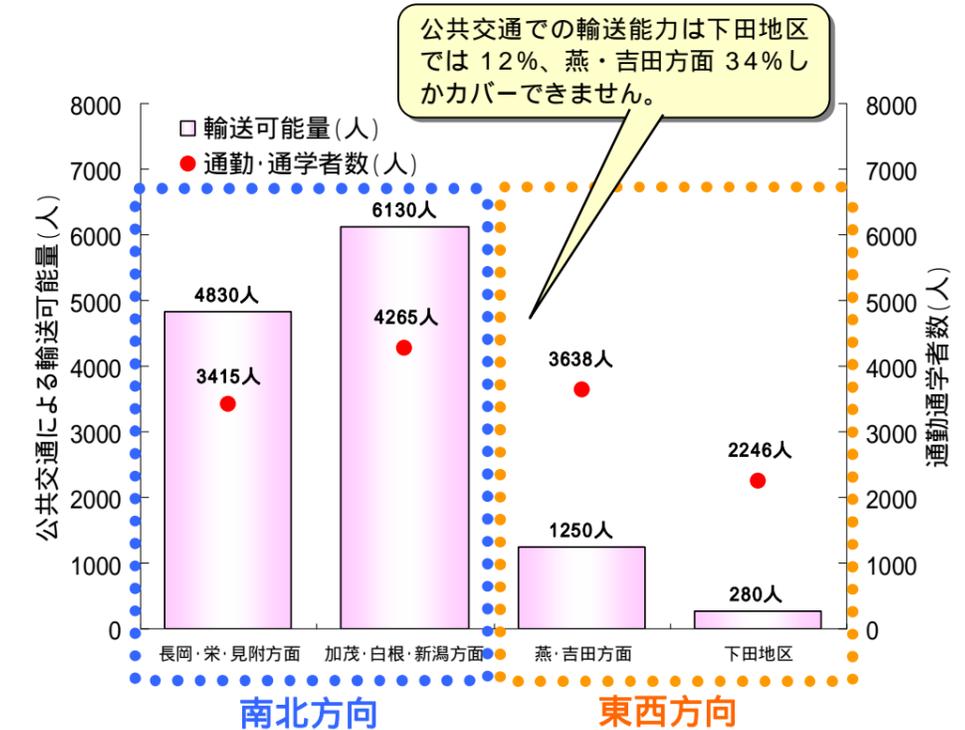


図. 栄・下田地区の市中心部方面への公共交通輸送可能量(始発～9時)と通勤通学者数

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



図. 栄地区における路線バス網

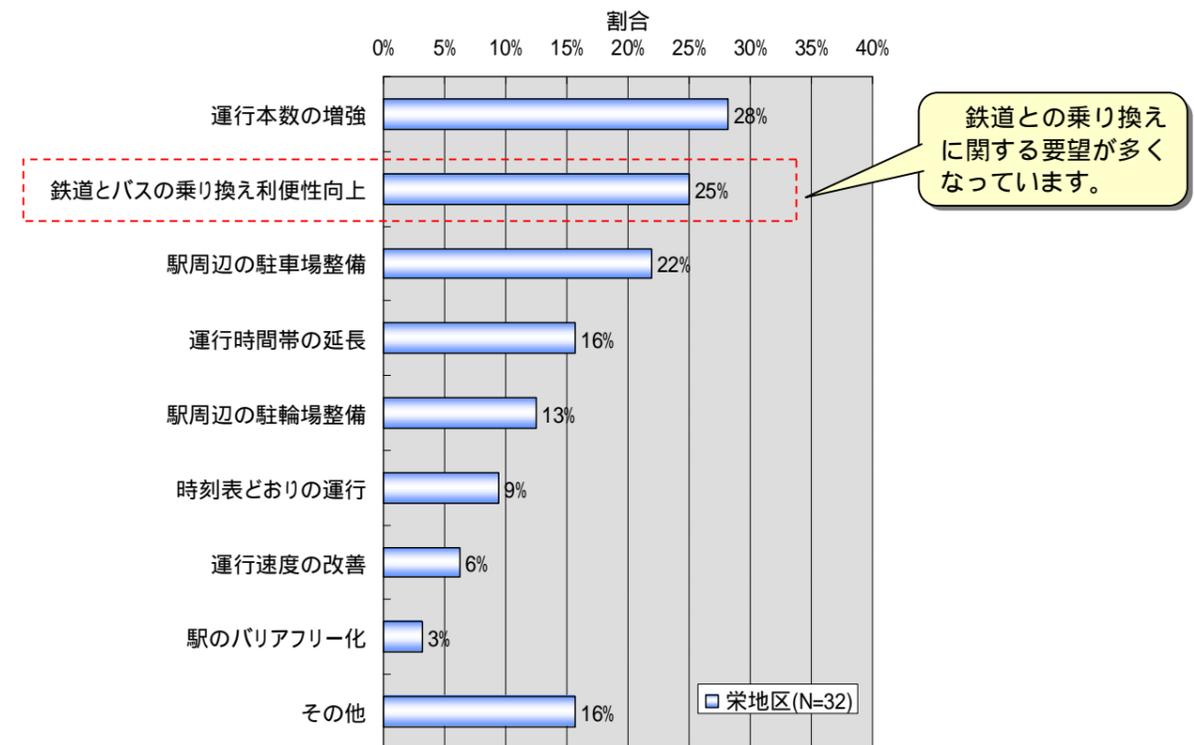


図. 栄地区住民の鉄道改善要望

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			接続	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)
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



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。

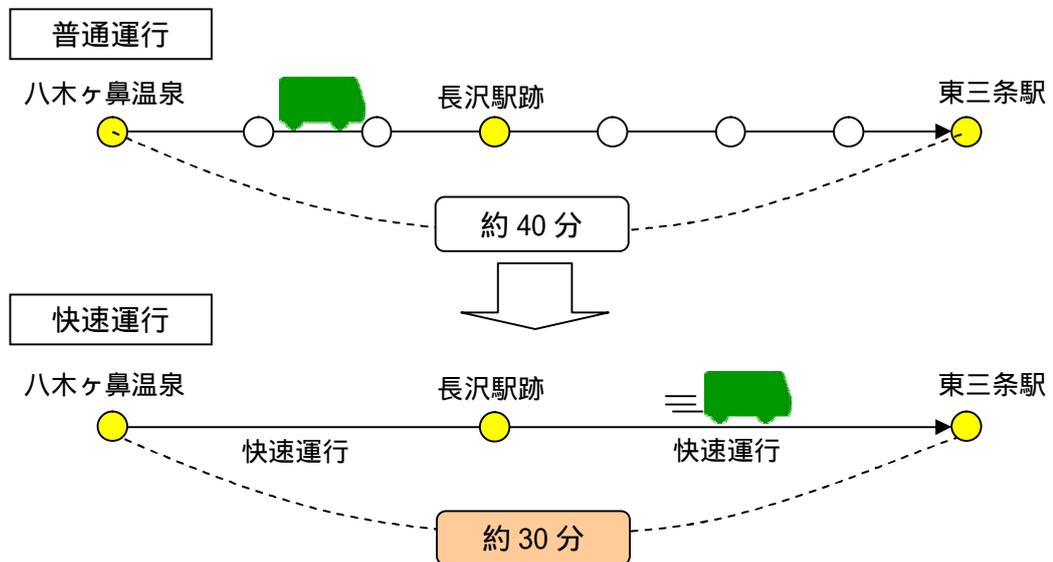


図. 朝通勤通学時間帯における快速バスイメージ

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

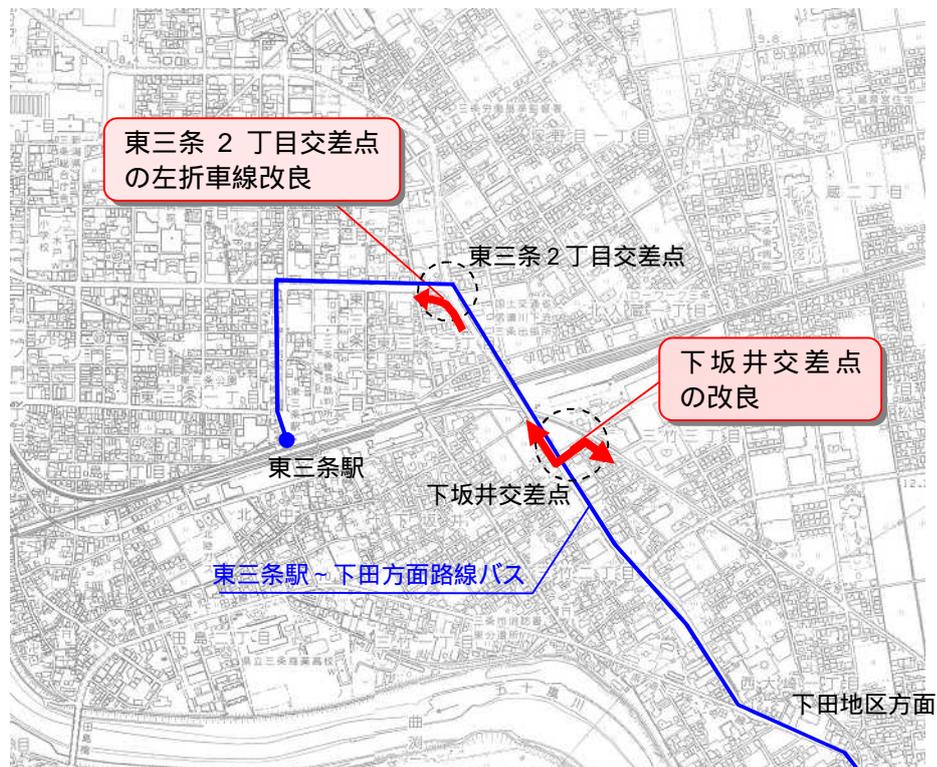


図. 一般国道289号東三条跨線橋付近における渋滞対策

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。

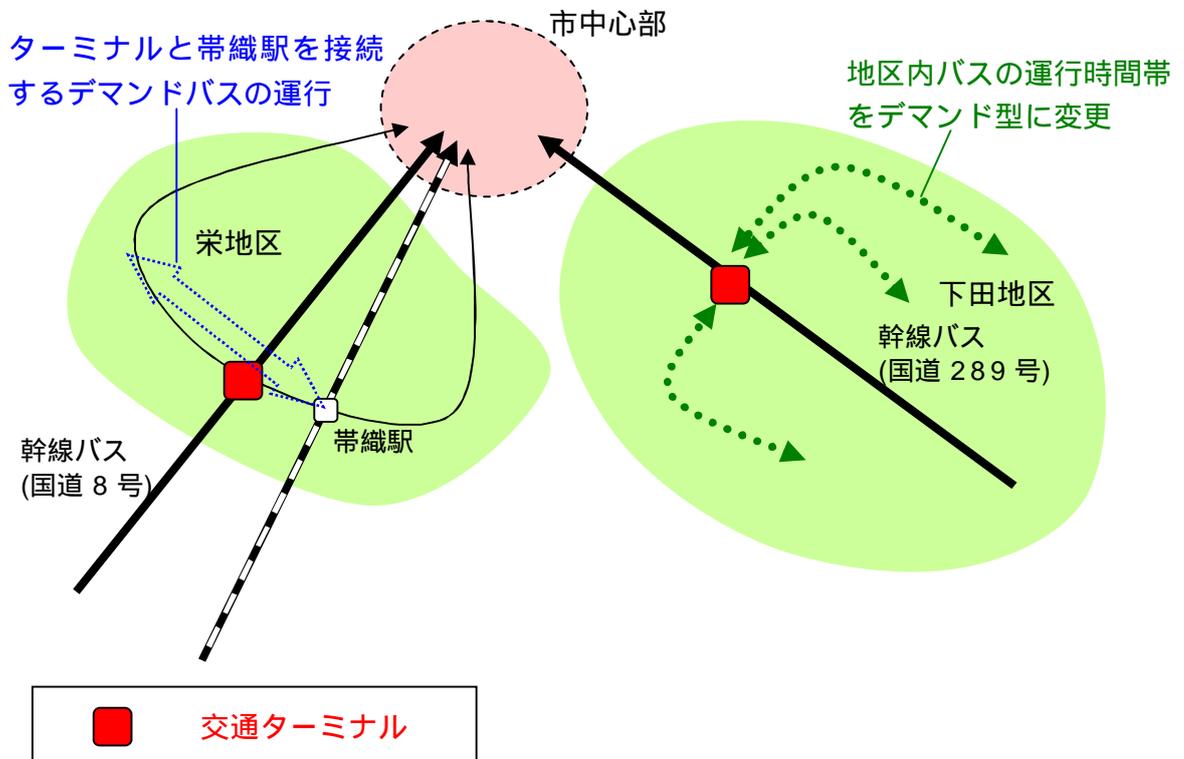


図. 交通ターミナルの配置とデマンド運行ルートイメージ

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

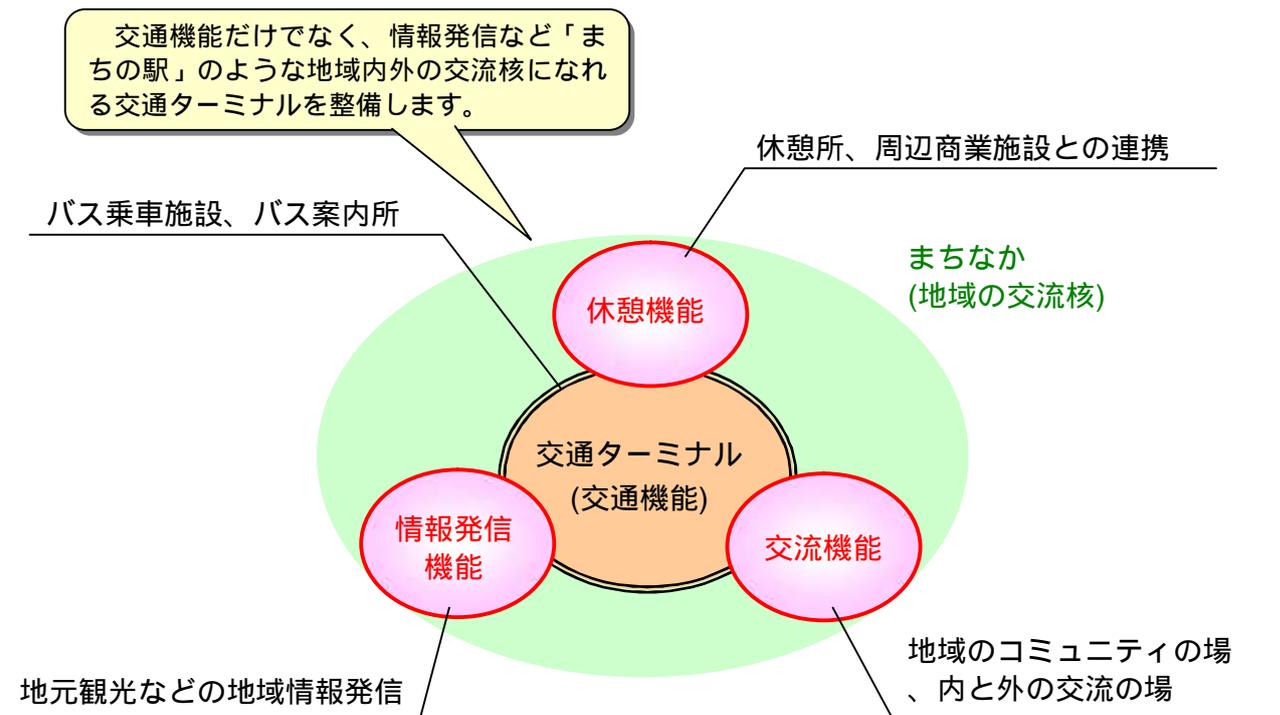


図. 交通ターミナルの機能イメージ

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。

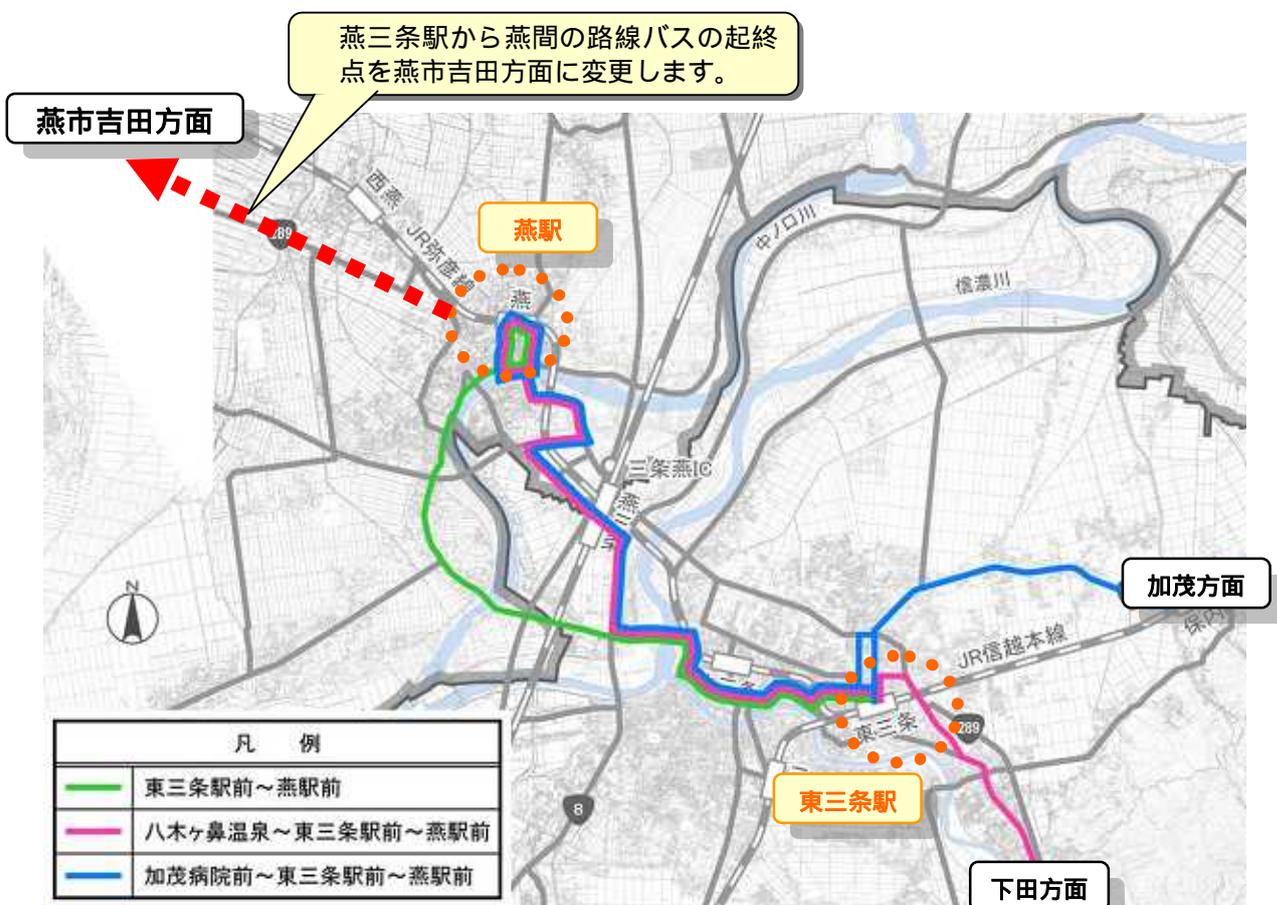


図. 東三条～燕間を結ぶ現在のバス系統図