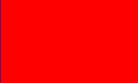
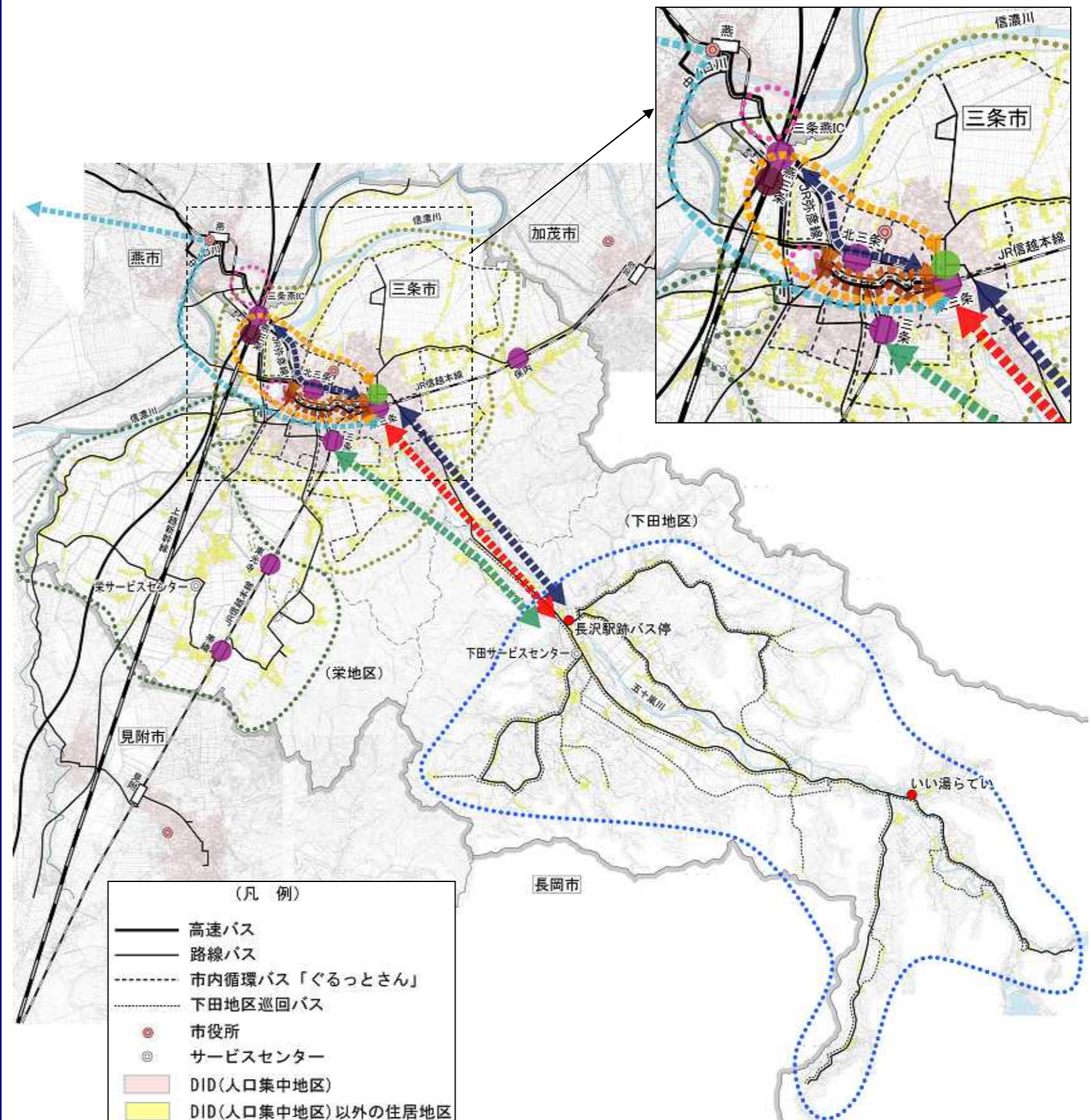


6.4 《 施策メニュー一覧と位置 》

| 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 |  |
| | 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) |  |
| | 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 |  |
| | 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 |  |
| | 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 | |

市中心部および燕三条駅周辺拡大図



《 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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アクセスしている。 ・新幹線駅（燕三条駅）と市中心部とのアクセスは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しているが、高速バス停まで自家用車でアクセスする利用者も多い。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | 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 | |
| 三條市と周辺都市との交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・三条市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。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | 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 | 観光 |
| | | | 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3-6 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3-4 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 | |
| 三條市域内の交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・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通院している実態となっている。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | 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) | 通勤・通学・買物 |
| | | | 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) | |
| 三條市域内の交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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くと思わせる魅力を高めることが重要です。</p> | 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 | 通院 |
| | | | 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3-2 バスロケーションシステムの導入 | |
| 三條市域内の交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | 施策3-3 バス停のハイグレード化 | 買物 |
| | | | 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 | |
| 三條市域内の交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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市中心部とのアクセス性を高める必要があります。</p> | 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 | 全目的 |
| | | | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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市中心部とのアクセス性を高める必要があります。</p> | 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 | |
| 栄～三条市中心部間の交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>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。</p> <p>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。</p> | 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) | 通勤・通学 |
| | | | 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 | |