

どうやれば歩くのか？

(3) 中高年が歩いて楽しい道をつくる

小路の花植え活動



小路の景観整備として、周辺住民と小学生
が花植えを実施
水やりなどを通じて交流の場が発生

景観資源・小路の活用



自動車の移動では見落としがちな、町屋など新旧の街並みを写真や文芸等、市民活動を通じて再評価。小路の様々な魅力を活用して、歩きたくなる空間をつくる。

ゾーン30の導入による歩車共存



- ・三条小学校区を最高速度30km/hに規制
- ・車道の狭隘化、路面表示を実施

“車が通行しやすいこと”が優先されがちな道路を歩行者が主役になるという価値観へと変容させ、道路そのものの在り方を見直す



道路脇の滞留空間整備

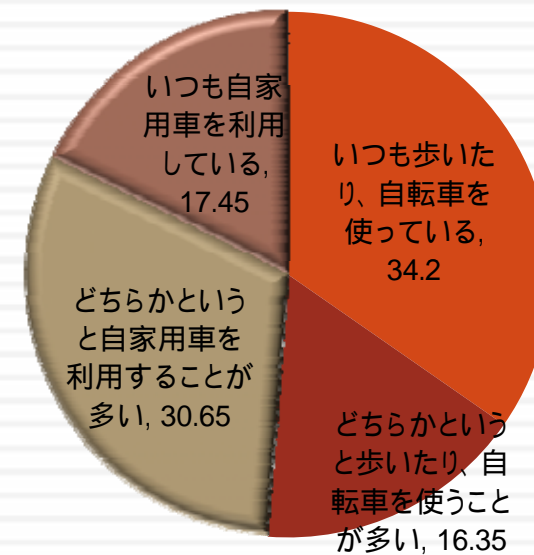
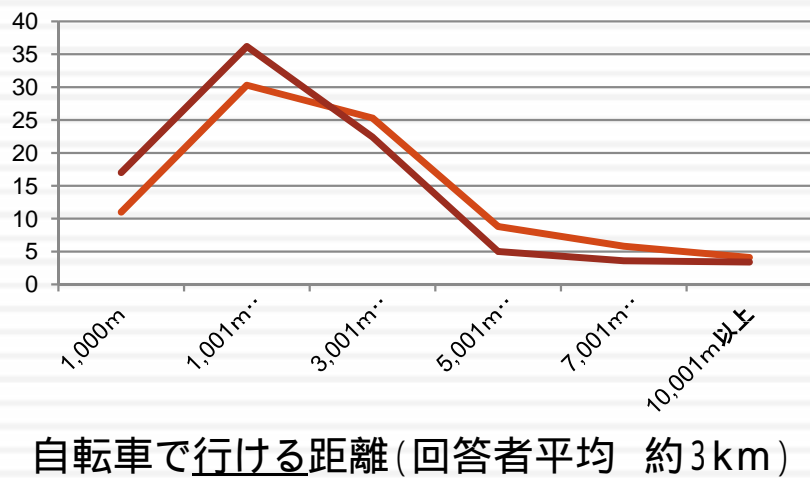
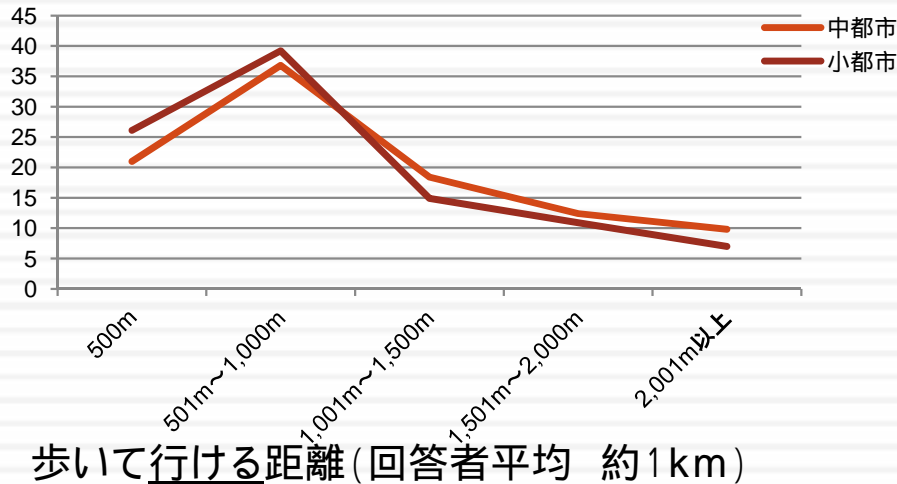


- ・三条小学校区への入口付近に、歩行者のための「たまり場」を整備する。
- ・人の存在が見えることで、車が歩行者への安全に配慮する空間を目指す。
- ・単なるスペースでは、人がたまらない。たまるための仕掛けを検討する。

どうやれば歩くのか？

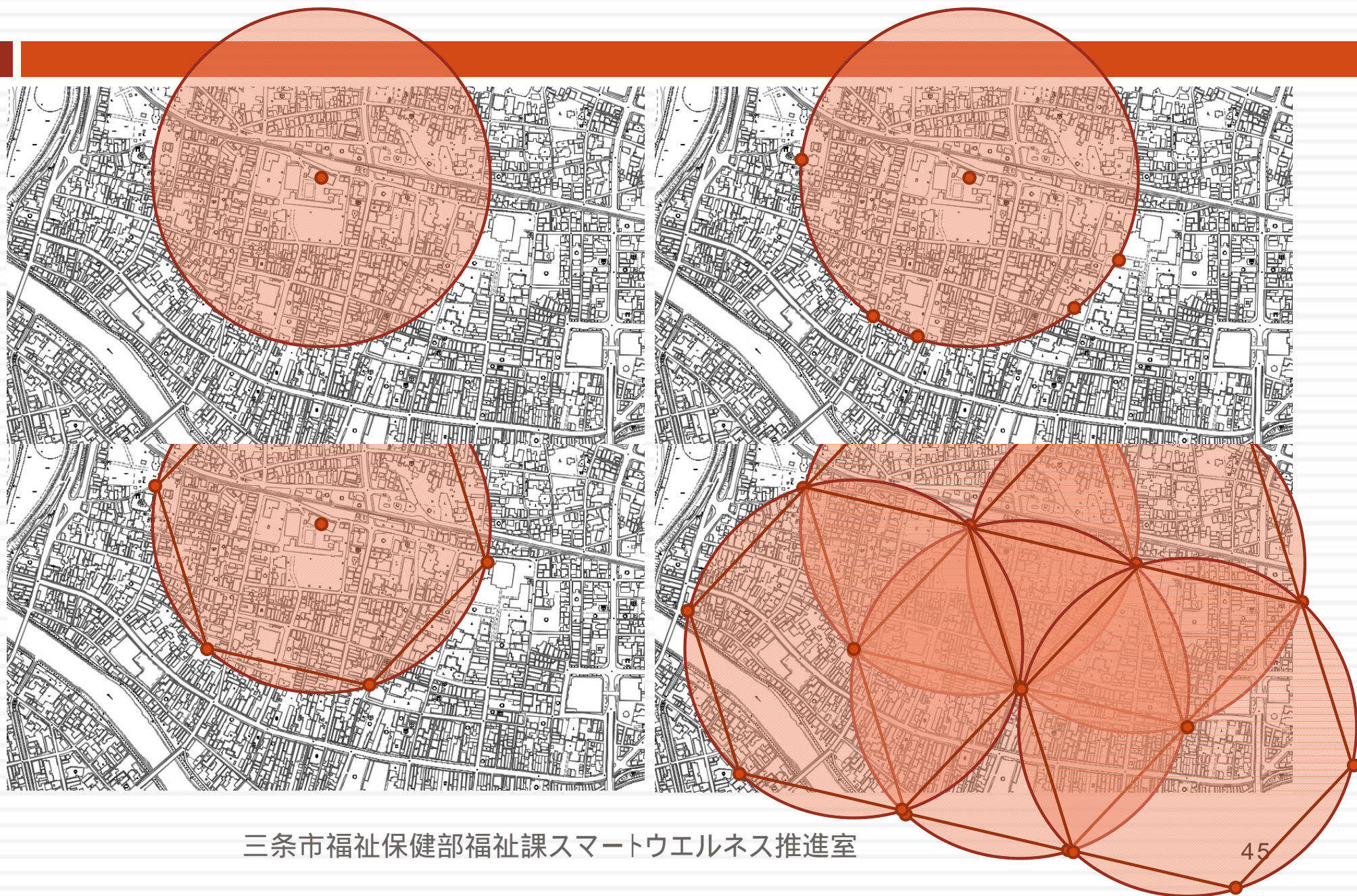
(4) 中高年が歩いて楽しいエリアをつくる

自動車に依存しない移動範囲



中都市 = 人口10万人以上、小都市 = 人口10万人未満
 出典：「歩いて暮らせる街づくり調査」(内閣府、平成21年)

300m範囲のネットワーク化



外出を促すにぎわいの創出を

外出理由

生活に必要な外出(日用品の買物、仕事、病院、役所)

楽しみのための外出(趣味、旅行、娯楽、嗜好品の買物)

まちの変化

歩きたくなる理由(にぎわい)ができる

出かける人が増える

商店等生活機能の充実

人の変化

外出機会が増える

歩く距離・人のつながりが増える

健幸の維持・増進

夜間及び昼間人口の増加

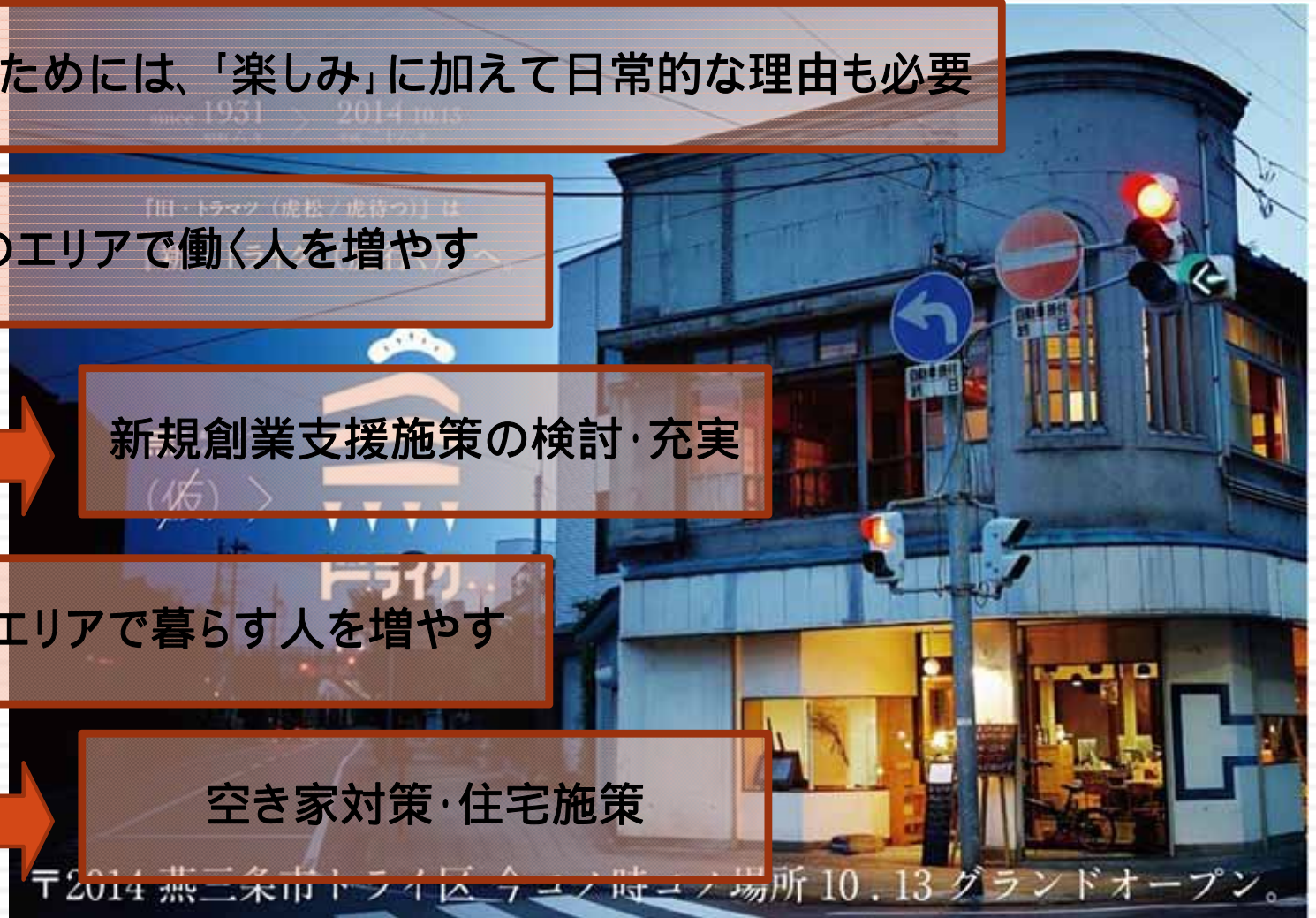
日常的な外出のためには、「楽しみ」に加えて日常的な理由も必要

このエリアで働く人を増やす

新規創業支援施策の検討・充実

このエリアで暮らす人を増やす

空き家対策・住宅施策



郊外の対応

郊外の暮らしと中心市街地との関係

郊外住民に対する歩く取組

郊外だからできる取組

(例) 農地の活用、アウトドア活動

郊外でもできる取組

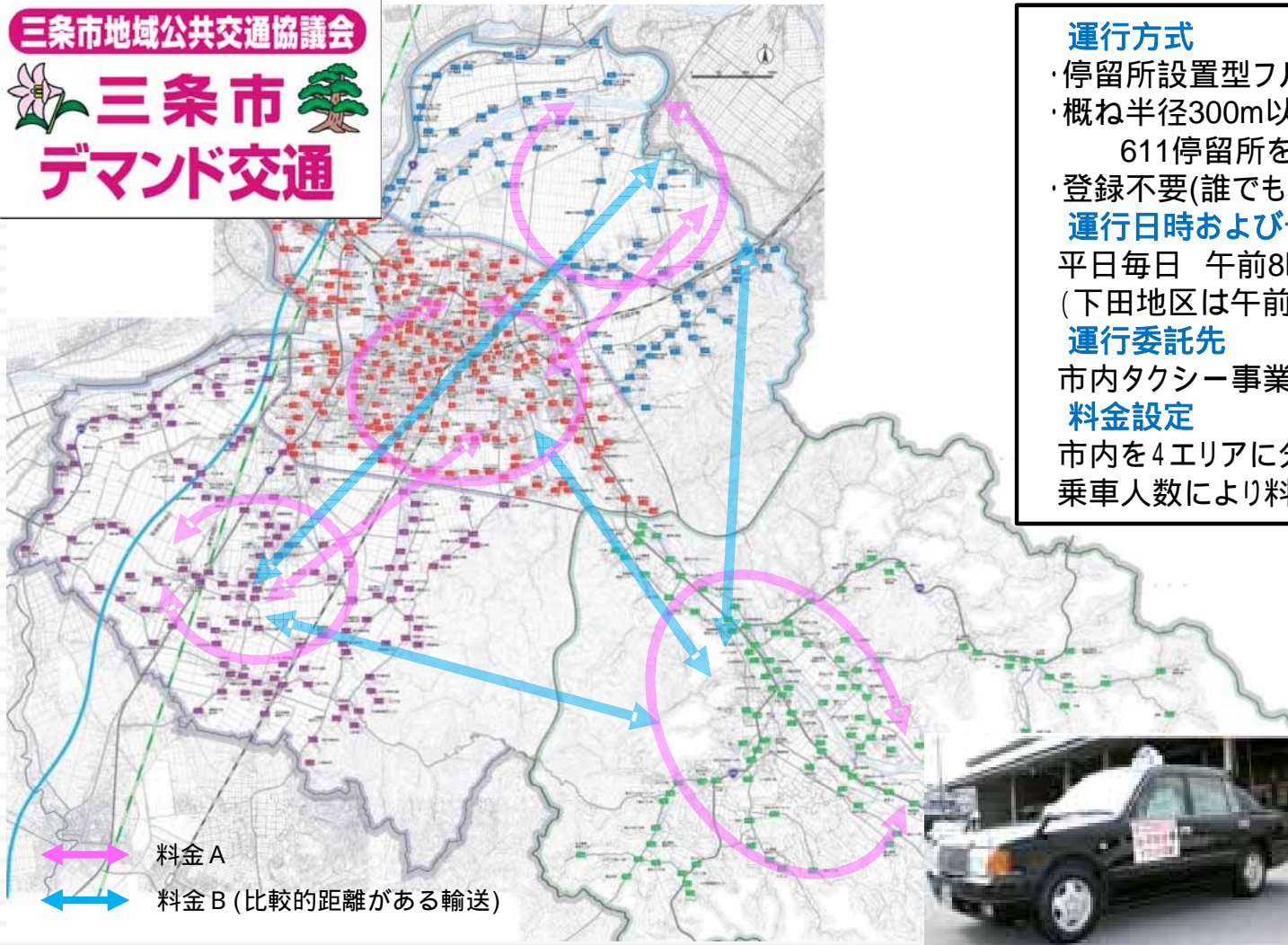
(例) 地区公民館等の活用

中心市街地へ
出かけるための取組

(例) 公共交通の活用



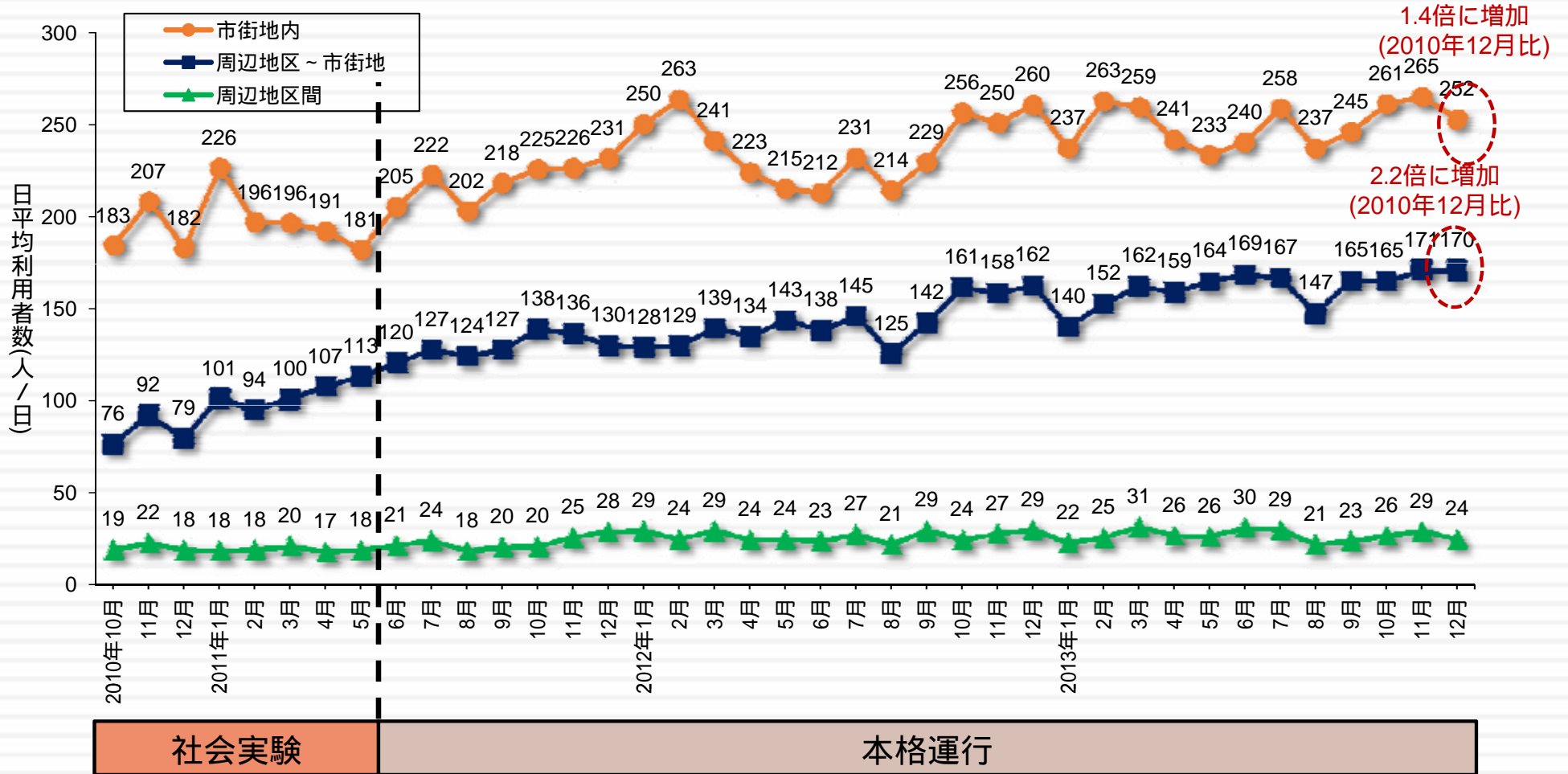
デマンド交通によるアクセス



- 運行方式**
 - ・停留所設置型フルデマンド形式
 - ・概ね半径300m以内の区域をカバー
 - 611停留所を設置
 - ・登録不要(誰でも利用可能)
- 運行日時および予約受付時間**
 - 平日毎日 午前8時～午後6時
 - (下田地区は午前7時～午後6時)
- 運行委託先**
 - 市内タクシー事業者4社
- 料金設定**
 - 市内を4エリアに分割し、エリア内/外及び乗車人数により料金設定

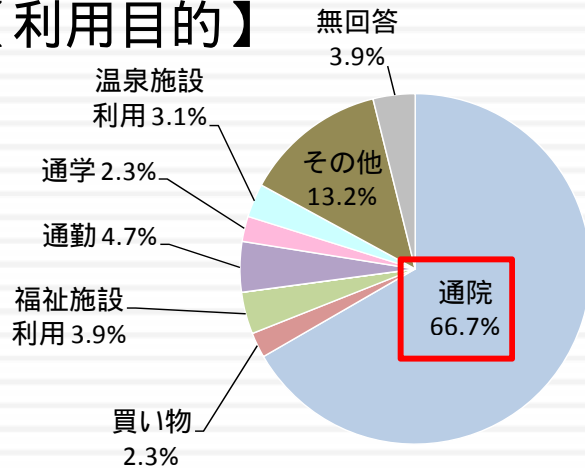


デマンド交通の利用状況

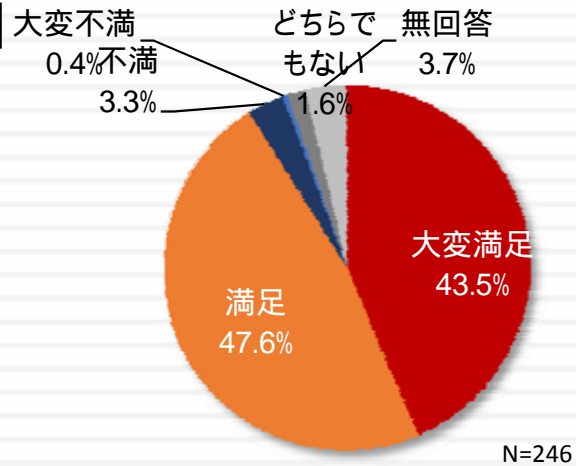


デマンド交通の利用状況

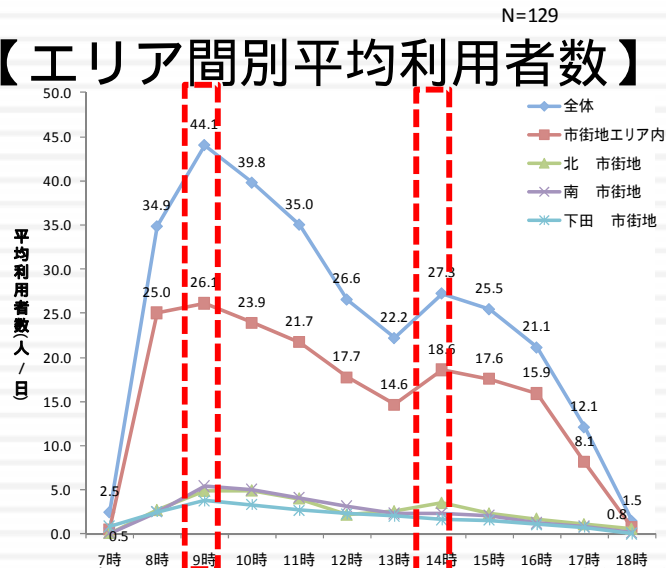
【利用目的】



【満足度】

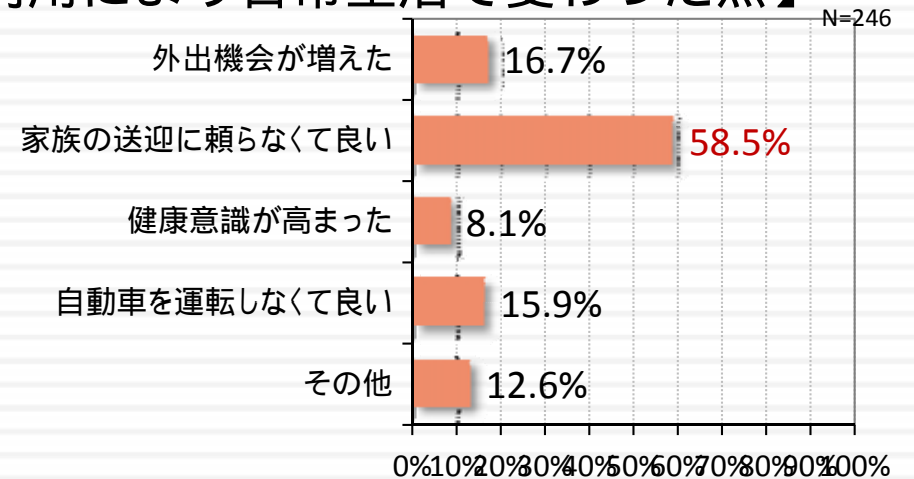


【エリア間別平均利用者数】



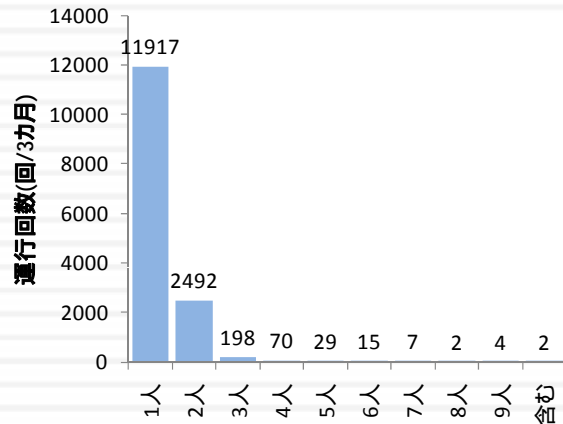
H22年10月～12月の日平均、出発地時刻で集計

【利用により日常生活で変わった点】

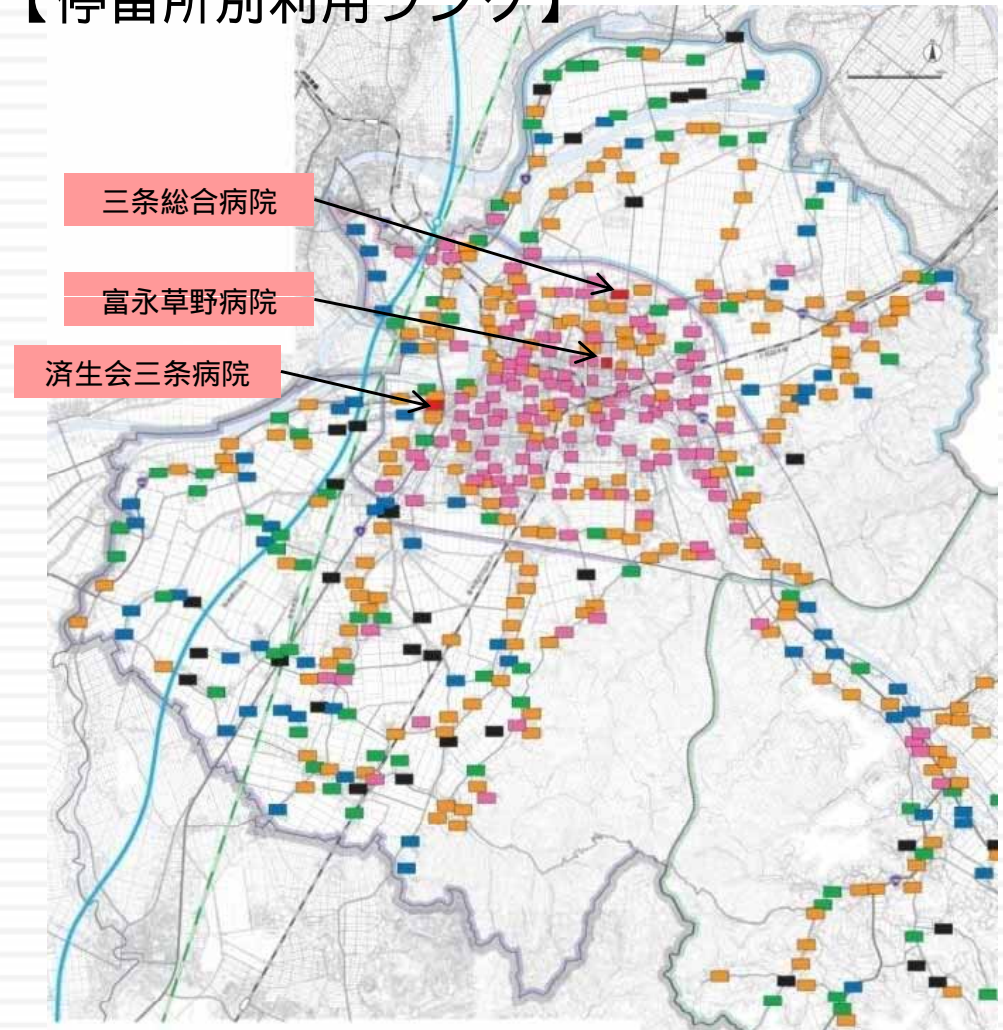


デマンド交通の課題

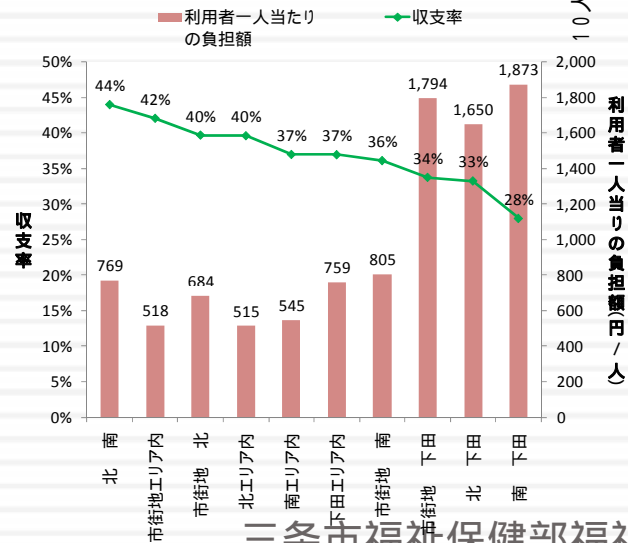
【乗車人員別の運行回数】



【停留所別利用ランク】



【移動エリア別の収支率と利用者一人当たりの行政負担額】



持続可能な公共交通体系の構築

1. デマンド交通利用料金の見直し(H26.1実施)

- ・サービスレベルに対する料金設定を適正化
- ・値上げによる複数乗車、循環バス利用への誘導

2. デマンド交通停留所の見直し(H26.4実施)

- ・右記「停留所見直しの考え方」を踏まえ、地域性も考慮しつつ、合理的な配置となるよう検討

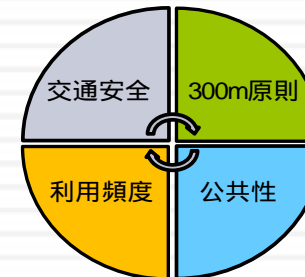
3. 公共交通マップの作成(H26.4全戸配布)

- ・三条市の新しい公共交通網の周知

4. 利用しやすい循環バス路線の確立(H26.4より新路線運行開始)

- ・デマンド交通の需要を踏まえたルート見直しにより、デマンド交通運行にかかる行政負担を軽減(デマンド交通利用料金値上げに対する補償)
- ・高齢社会を見据え、市役所、医療機関等をカバーできる路線の確保

停留所見直しの考え方



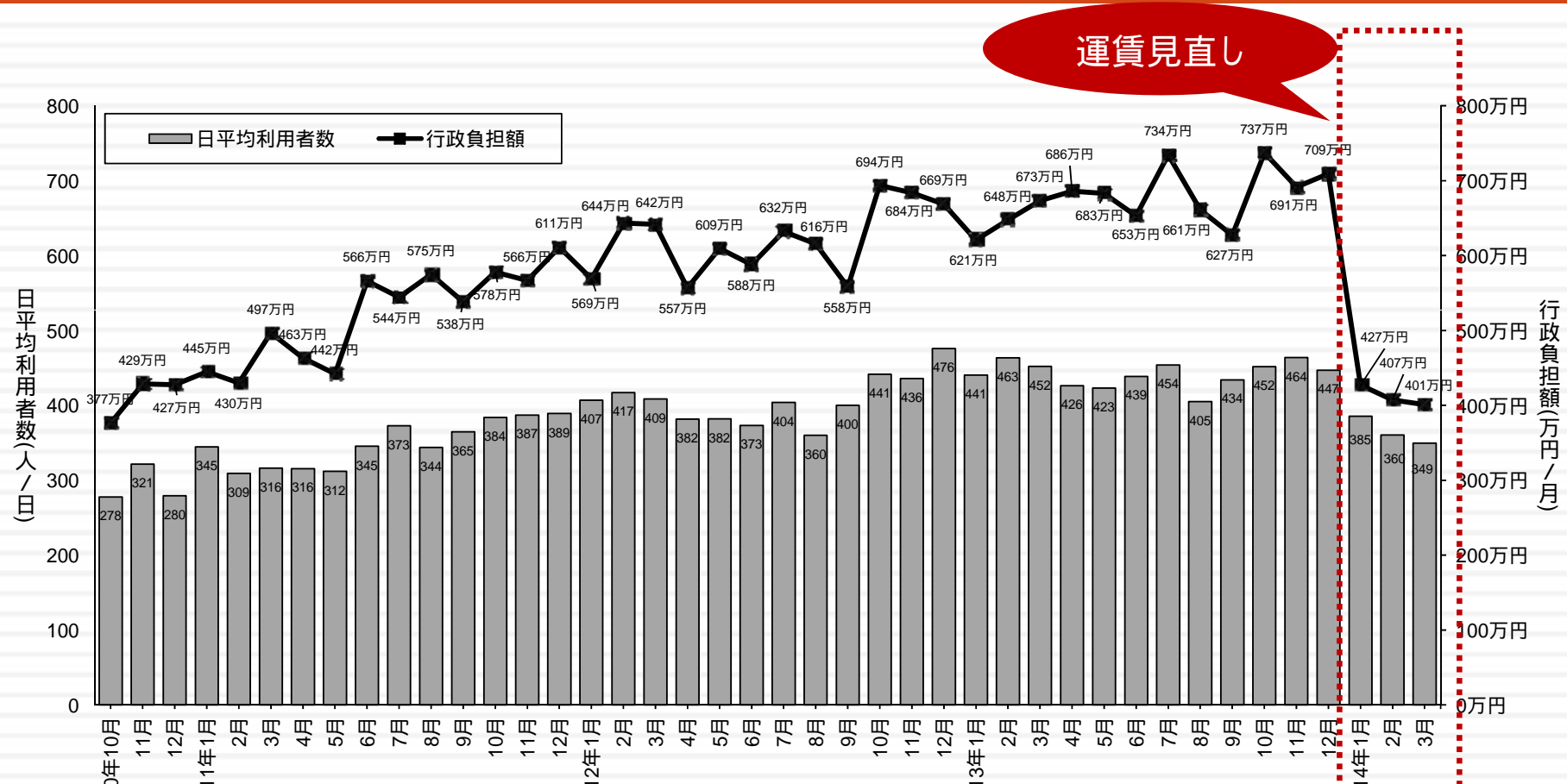
交通安全…交通安全が確保できること。
道路運行の支障がないこと。

300m原則…停留所の半径300m以内に
停留所がないこと

利用頻度…一年を通じて一定程度の利用者があること
(週1人以上利用)

公共性…市民の利便性を確保するため、公的機関への
優先設置

公共交通体系見直し後の状況



運賃見直し

運賃見直し後のH26年3月の利用者数は349人/日、行政負担額401万円/月となり、前年同月のH25年3月に比べて利用者数が23%、行政負担額が40%減少した。