

## 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

**宇治地域通勤マップ**  
宇治市役所に通勤する方へ

**駅周辺マップ**

- 京阪宇治駅**
- JR宇治駅**
- 近鉄小倉駅**
- 近鉄大久保駅**

**JR宇治駅 から 市役所へは**

- バスで 約10分 (160円)
- タクシーで 約10分 (550円程度)
- 自転車で 約10分
- 徒歩で 約15分 で行けます

**京阪宇治駅 から 市役所へは**

- バスで 約15分 (160円)
- タクシーで 約10分 (550円程度)
- 自転車で 約15分
- 徒歩で 約20分 で行けます

**近鉄大久保駅 から 市役所へは**

- バスで 約25分 (160円)
- タクシーで 約15分 (550円程度)
- 自転車で 約25分 で行けます

※ 詳細な時刻表やバス路線図は、各駅の案内板やウェブサイトでご確認ください。

**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。

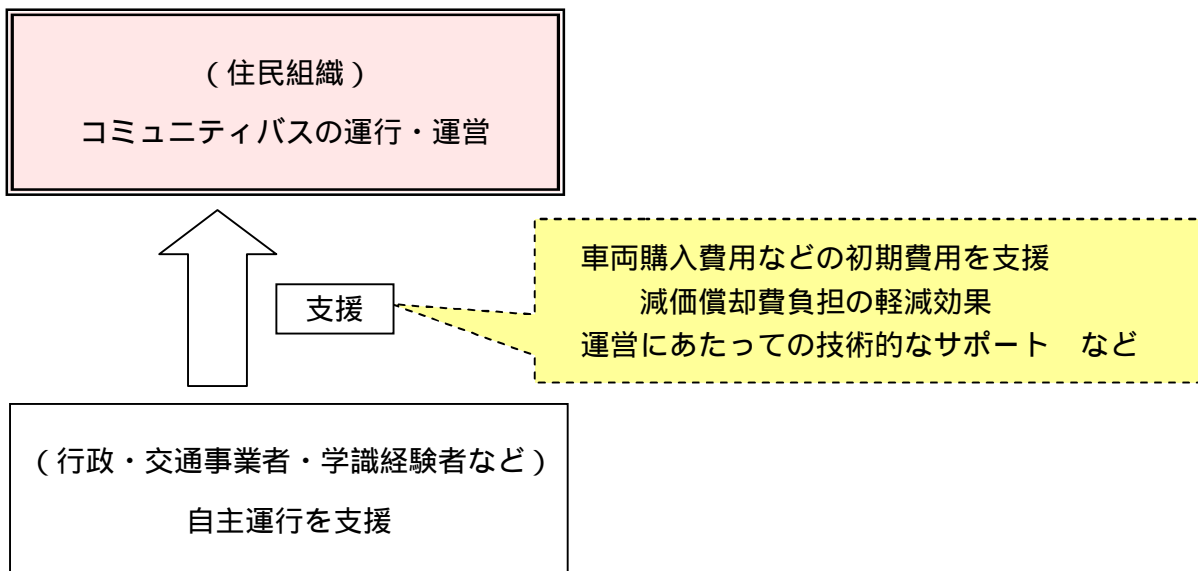


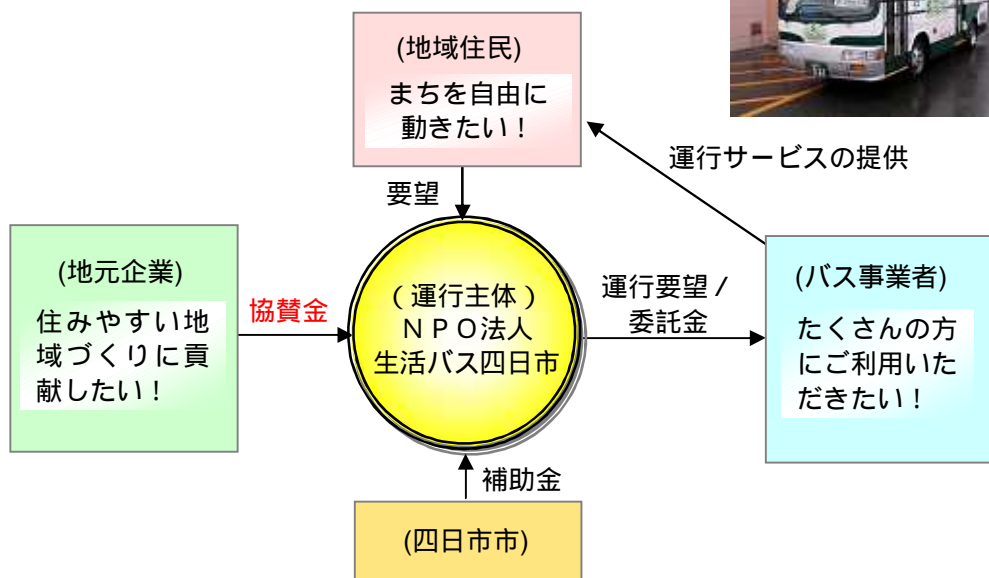
図. 支援イメージと支援内容

**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**

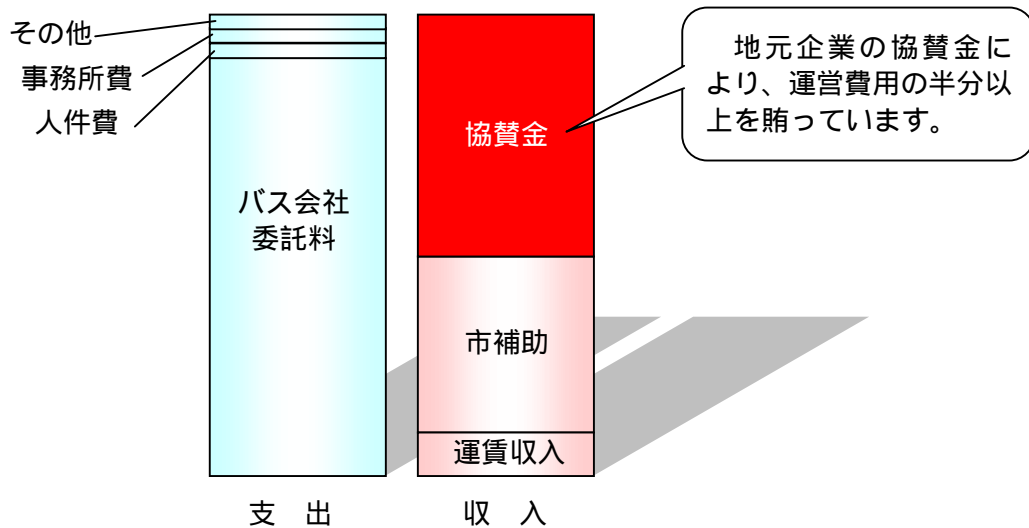
・企業や地元住民組織からの広告収入・運行協賛金など、新たな収入源確保に向けた取り組みを検討します。

(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