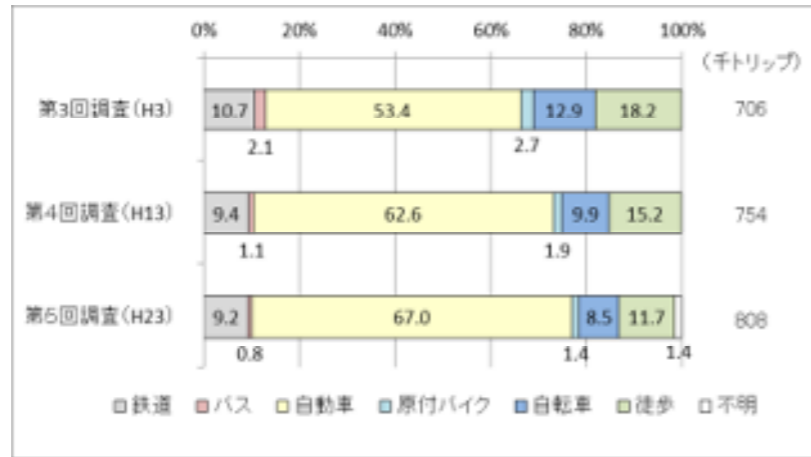


2) 利用実態及び移動ニーズからみた現状と課題

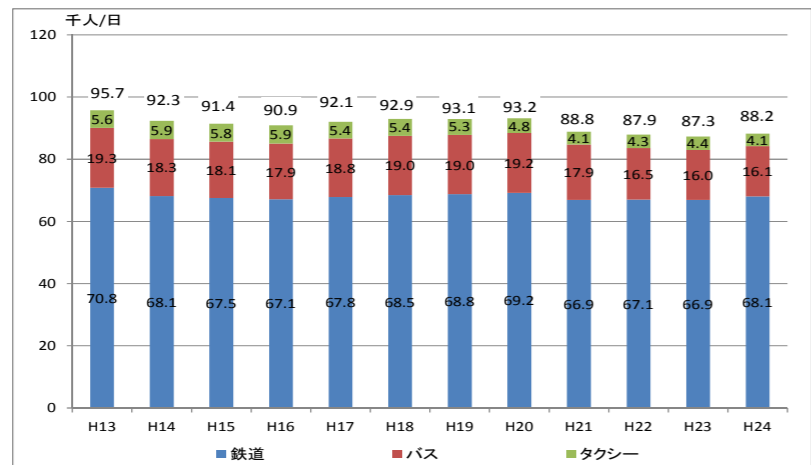
○自動車依存と公共交通利用者数の推移

■最近10年間(H23/H13)で、自動車利用率は4.4ポイント増加、鉄道・バス利用率は微減

■最近10年間(H24/H13)で、公共交通利用者数は減少(鉄道△4%、バス△16%、タクシー△28%)



▲四日市市の代表交通手段割合(中京都市圏パーソントリップ調査)

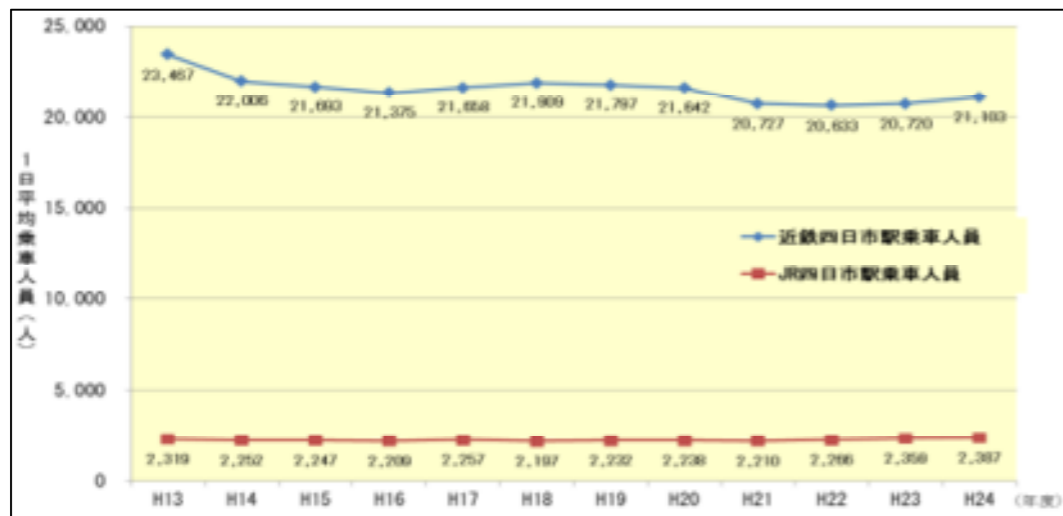


▲四日市市の公共交通利用者数の推移(四日市市都市総合交通戦略)

○鉄道利用者数の推移

■平成13年以降減少傾向にあった近鉄四日市駅平均乗車人員は、平成22年以降やや増加

■平成13年以降微減傾向にあったJR四日市駅平均乗車人員は、平成21年以降やや増加

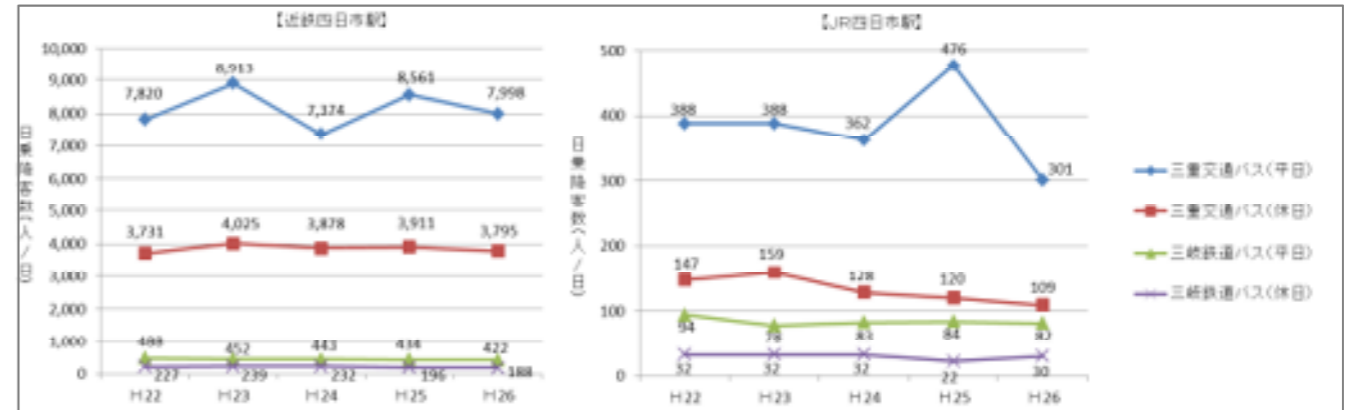


▲近鉄四日市駅・JR四日市駅の乗車人員等の推移(三重県統計書)

○バス利用者数の推移

■近鉄四日市駅発着路線：平日は25路線535本が運行、乗降客数は約84百人/日

■JR四日市駅発着路線：平日は10路線145本が運行、乗降客数は約4百人/日



▲近鉄四日市駅前・JR四日市駅前のバス乗降者数の推移(三重交通、三岐鉄道)

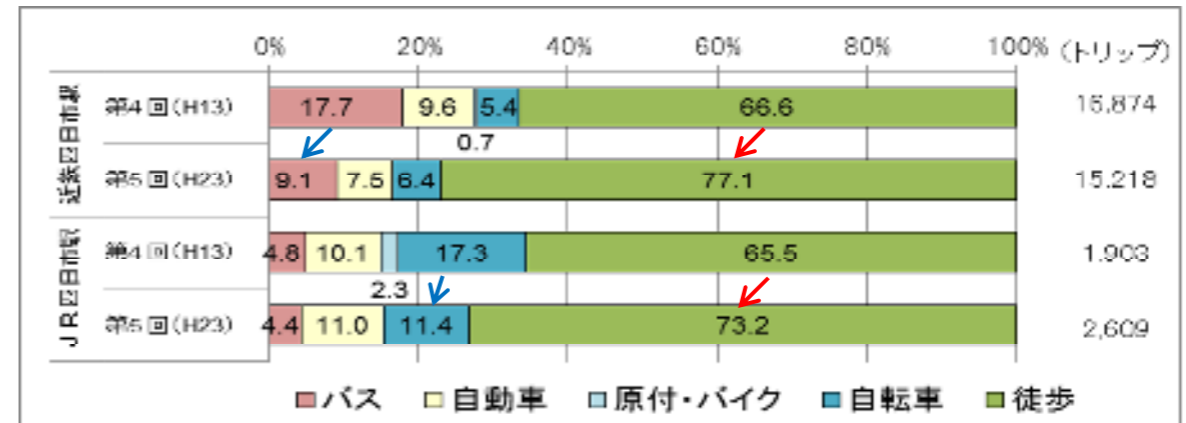
○駅端末利用者状況の推移

■近鉄四日市駅及びJR四日市駅とも徒歩利用が約7~8割と主体を占める

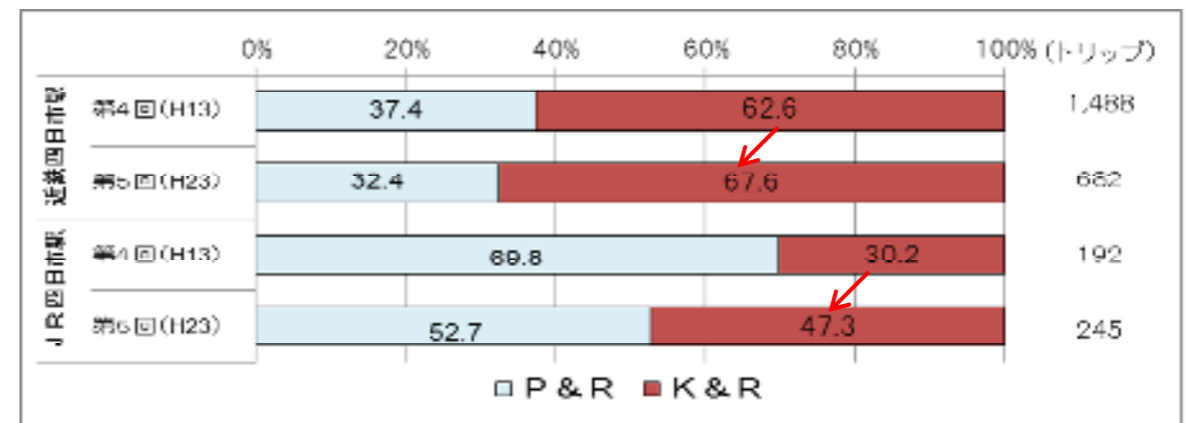
■近鉄四日市駅：徒歩の割合が増加(+10.5ポイント)、バスの割合が減少(△8.6ポイント)

■JR四日市駅：徒歩の割合が増加(+7.7ポイント)、自転車の割合が減少(△5.9ポイント)

■近鉄四日市駅及びJR四日市駅ともキス&ライド利用が増加、近鉄四日市駅では約7割を占める



▲近鉄四日市駅・JR四日市駅の駅端末交通手段構成の推移(中京都市圏パーソントリップ調査)



▲近鉄四日市駅・JR四日市駅の自動車利用内訳構成の推移(中京都市圏パーソントリップ調査)

3) 交通結節機能からみた現状と課題

○近鉄四日市駅の交通結節機能の状況

■交通結節機能の分散

- (1) 近鉄四日市駅の駅前広場の交通機能は、西駅前広場（西バス・タクシーのりば、パーキング）、東駅前北広場（東タクシーのりば）、東駅前南広場（南バスのりば、パーキング）及び東バス乗り場が4か所に分散しており、これらの広場機能は中央通り等で分断されている。
- (2) 近鉄四日市駅からは25路線、平日535本の路線バスが発着していますが、バスのりばが3か所（西駅前広場、東駅前広場、東バスのりば）に分散しており、同じ方向にもかかわらず乗り場が異なるなど、利用者にわかりづらい状況となっています。
- (3) 広場が分散していることから信号交差点が多く、交通動線が複雑であることから、駅前広場への出入りの際に信号待ちなどが発生しています。
- (4) 名古屋線等と駅のホームが異なる内部・八王子線利用者の74%が近鉄四日市駅で名古屋線等へ乗り継いでおり、中央通りを立体横断施設で連絡されています。

■バス乗り場等の分散による乗り継ぎ動線の障害

- (5) バスのりば等の公共交通機能が道路で分断されていることで、鉄道⇄バス、バス⇄バスなどの各種乗り継ぎや街から公共交通機関への乗り継ぎを行うには、信号交差点を渡り中央通りや市道西町線を横断する必要がありますが、信号交差点は待ち時間が長いなど、乗り継ぎを行う上で障害となっています。
- (6) 南バスのりばや内部・八王子線から名古屋線等への乗り継ぎのバリアフリー経路は信号交差点を渡り中央通りを横断する必要がありますが、乗り継ぎを行う上で障害となっています。
- (7) 各バス乗り場においてバス待ちの行列が発生しており、歩行者の通行を阻害しています。

■一般車の通過交通と多様な交通動線が錯綜する狭い駅前広場

- (8) バス・タクシーのりばと一般車が混在する西駅前広場は暫定整備（A=4,600㎡）の状態で、都市計画決定されておらず、そのうち約1,600㎡が一般市道（安島11号線）として使用されており、駅前広場の交通空間として活用できる面積が小さく、また、緑等の環境空間が存在していない。
- (9) 西駅前広場は、路線バス、ツアーバス、タクシー、一般車が混在するとともに、西駅前広場への実質のアクセス道路となっている市道安島11号線が駐車場利用車や抜け道としても利用されており、各種動線が錯綜している状況にあります。
- (10) 百貨店の売りだし・イベント時においては、来店客により、中央通りまで渋滞が発生し、バス等が西駅前広場に進入するのに時間を要し、公共交通機関の定時性が確保されない状況も見られます。
- (11) 東駅前南広場（A=2,100㎡）においては、広場の構造上、駅前広場利用者以外の通過交通が進入できる構造となっており、西駅前広場と同様に各種動線が錯綜している状況にあり、バス等の円滑な運行の支障となっています。

■中央通りにおける送迎需要

(12) 駅端末交通手段としての自動車利用率は7.5%とバスに次いで高く、そのうち67.6%はキスアンドライドとなっています。中央通りは、朝夕のピーク時間帯を中心に、送迎の自家用車や荷捌き車両による路上駐車（高架下）が集中し、朝ピーク時は多数の駐停車、夕方以降は比較的長時間の駐停車車両により、中央通りを通過する自動車交通の阻害要因となっており、停車時や発車時における事故発生の危険性が增大するなど交通安全上の問題も懸念されます。



▲中央通り(高架下)の路上駐停車

▼路線バス、ツアーバス、タクシー、一般車が混在する西駅前広場



▼バス待ちの行列



▲内部・八王子線の利用状況 H24 (地域公共交通網形成計画)

交通結節機能からみた課題（近鉄四日市駅）

- 分散する駅前広場機能の再編・統合を図り、バス・タクシー、一般車、歩行者のそれぞれの動線をできる限り分離し、利用者が安全でわかりやすい広場への再整備が求められています。
- 2027年のリニア開通も見据え、バス乗降場の集約、即時性・定時制のある快適な乗り継ぎ動線の確保や、広場機能の再編や各広場の適切な役割分担と連携による乗り継ぎ環境の改善など、交通結節機能の強化と拠点化が求められています。
- 駅前広場の面積が絶対的に少ないことから、駅前広場利用者以外の通過交通の進入の排除や、広場に求める機能の選択と集中が必要です。
- 中央通りと駅前広場の円滑で安全な接続を確保するとともに、駅前広場利用者以外の通過交通や歩行者・自転車との分離や中央通りの路上駐停車需要の安全な処理が求められており、中央通りの改良も含めた整備が必要となります。
- 市の玄関口として、緑や憩いなどの環境空間の導入の検討が必要です。