

四日市市における交通の現状と課題

I 四日市市の交通の現況

- 1 四日市市の公共交通
- 2 自動車への依存と影響
- 3 人口減少・高齢社会の到来

II 取り組むべき課題

平成21年11月6日

四日市市都市総合交通戦略策定準備会

I 四日市市の交通の現況

1 四日市市の公共交通

- ① 公共交通網と人口分布
- ② 鉄道とバスの関係
- ③ 鉄道端末手段
- ④ 鉄道・バス利用者数の推移
- ⑤ 昼間時に激減する移動需要
- ⑥ コミュニティーバスの運行状況
- ⑦ 市民の意識
- ⑧ 中心市街地の交通
- ⑨ レンタサイクルの社会実験

2 自動車への依存と影響

- ① 自動車分担率の動向
- ② 道路交通渋滞の発生
- ③ 国道1号、国道23号沿道の環境
- ④ 幹線道路の整備状況
- ⑤ 高齢者の人身事故率の増加
- ⑥ 中心市街地の衰退

3 人口減少・高齢社会の到来

- ① 少子・高齢化による公共交通需要の減少
- ② 地区別の高齢化率(65歳以上人口比率)
- ③ 郊外住宅団地の高齢化

1 四日市市の公共交通

① 公共交通網と人口分布

鉄道網を基軸に人口が集積しており、内陸部の住宅団地等の需要に対応してバス路線網がそれを補完している。

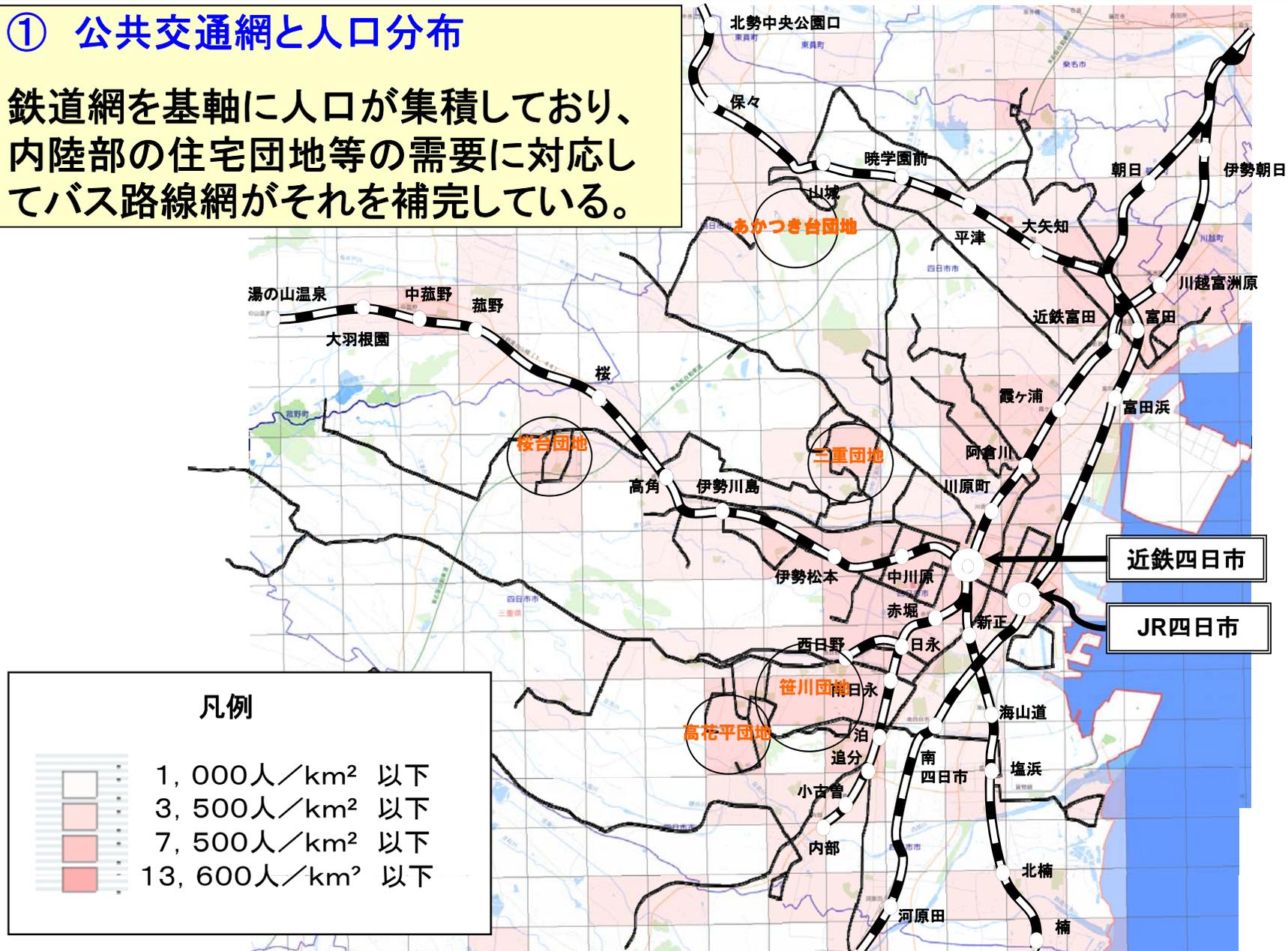


図 人口分布と公共交通網の整備状況

② 鉄道とバスの関係

バス路線の多くが鉄道と平行しており、ラッシュ時を中心に、輸送量を分担している。

また、バス路線の基終点が近鉄・JR四日市駅に集中し、両駅が圏域外への拠点となっている。



注) 片側本数を記述

図 バス路線の配置状況

③ 鉄道端末手段

市内34駅のうち、鉄道とバスが連携している駅は6駅

富田、近鉄四日市、JR四日市、阿倉川、西日野、山城

鉄道端末手段の比率を名古屋地下鉄と比較すると、バスの利用が低く自動車利用の割合が高い。また、自転車の利用比率が高いことも特徴である。

参考：名古屋市と四日市市の鉄道端末手段構成

	バス	自動車	二輪	徒歩	計
四日市鉄道端末	7%	13%	18%	61%	100%
名古屋地下鉄端末	12%	3%	9%	76%	100%

資料：第4回パーソントリップ調査

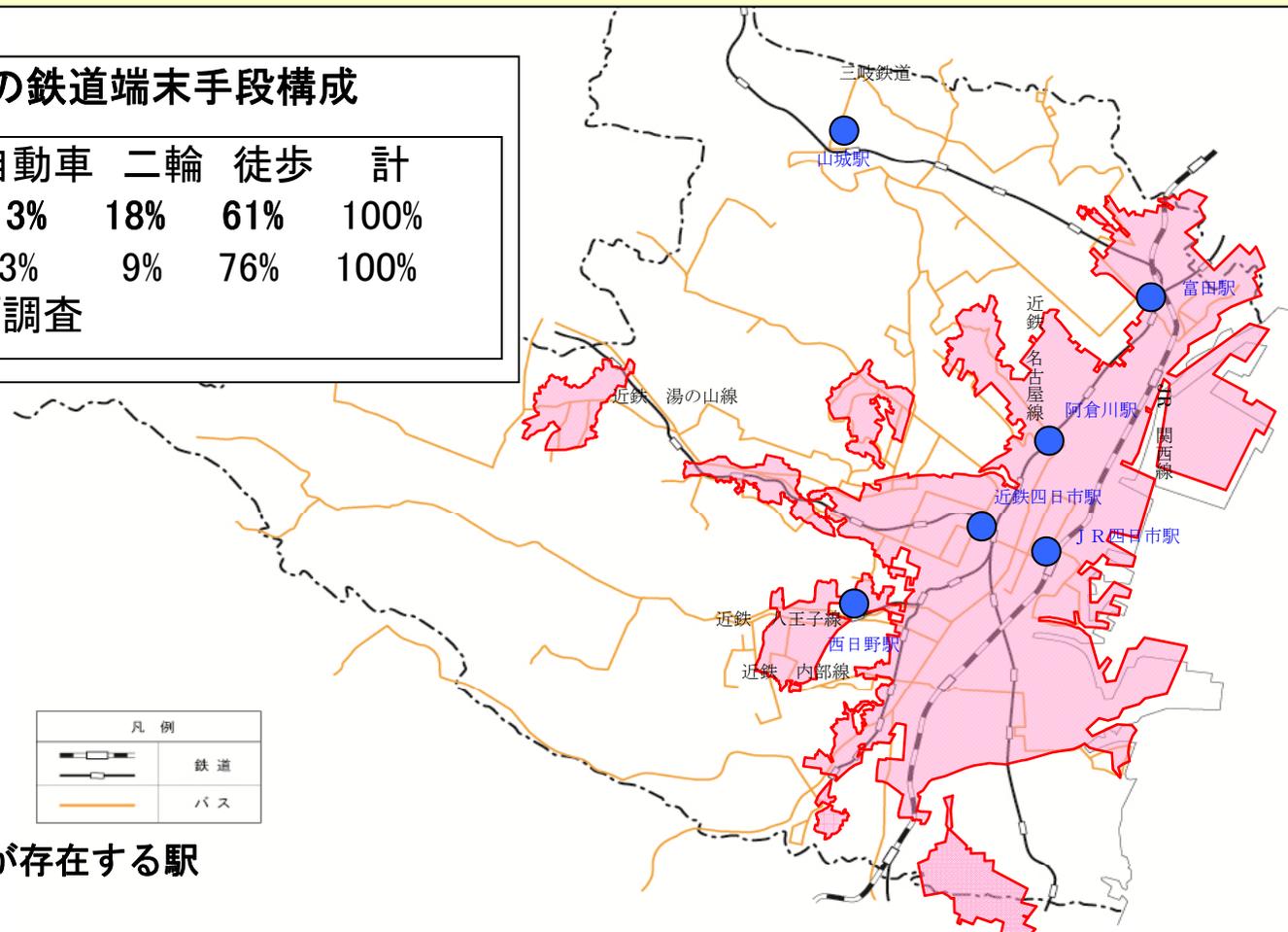
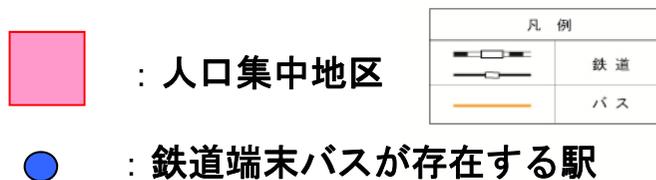


図 鉄道端末バスが存在する駅

④ 鉄道・バス利用者数の推移

鉄道・バス利用者数は徐々に減少してきたが、平成17年以降に若干の増加傾向がみられる。

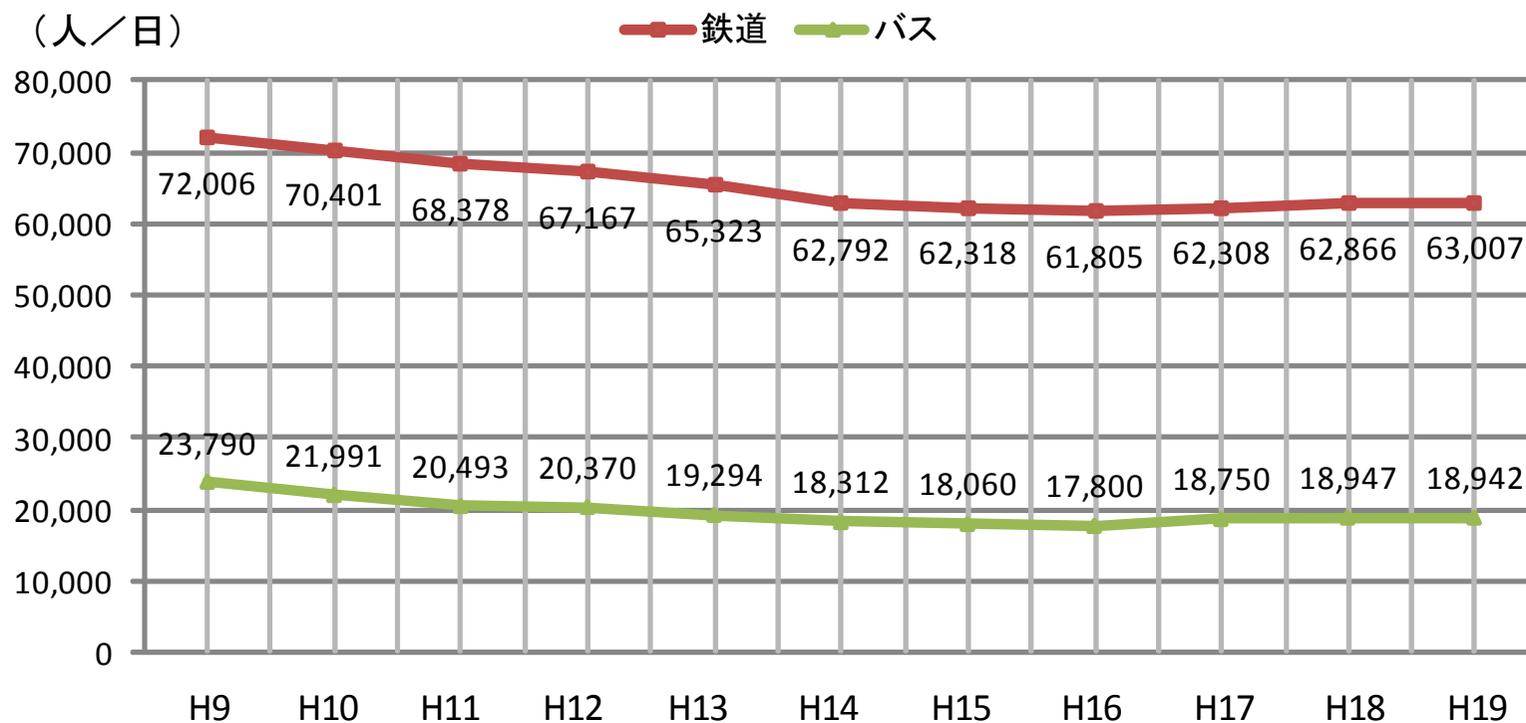


図 市内の1日あたり鉄道・バス利用者数の推移

⑤ 昼間時に激減する移動需要

- 時刻帯別の鉄道利用人数比は、昼オフピーク時は朝ピーク時の12%

朝ピーク: 昼オフピーク: タピーク = 1.00 : 0.12 : 0.55

- 時刻帯別のバス利用人数比は、昼オフピーク時は朝ピーク時の34%

朝ピーク: 昼オフピーク: タピーク = 1.00 : 0.34 : 0.59

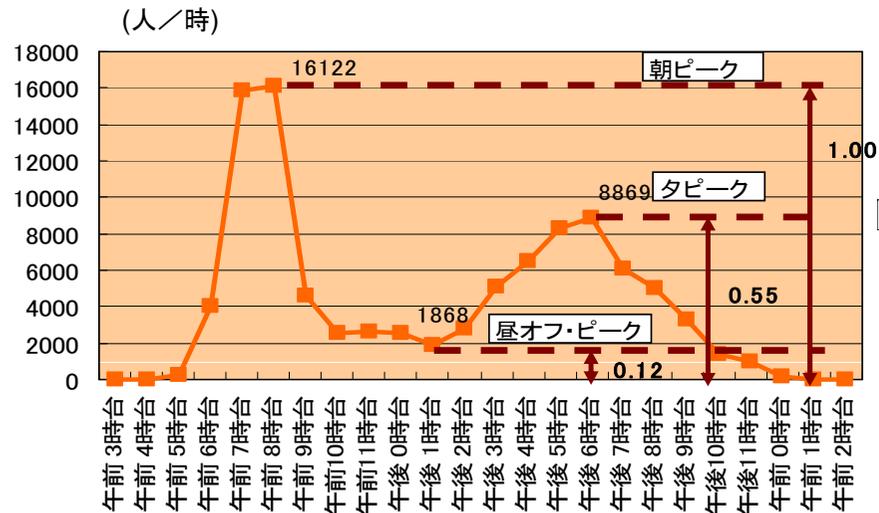


図 時刻帯別鉄道利用人数

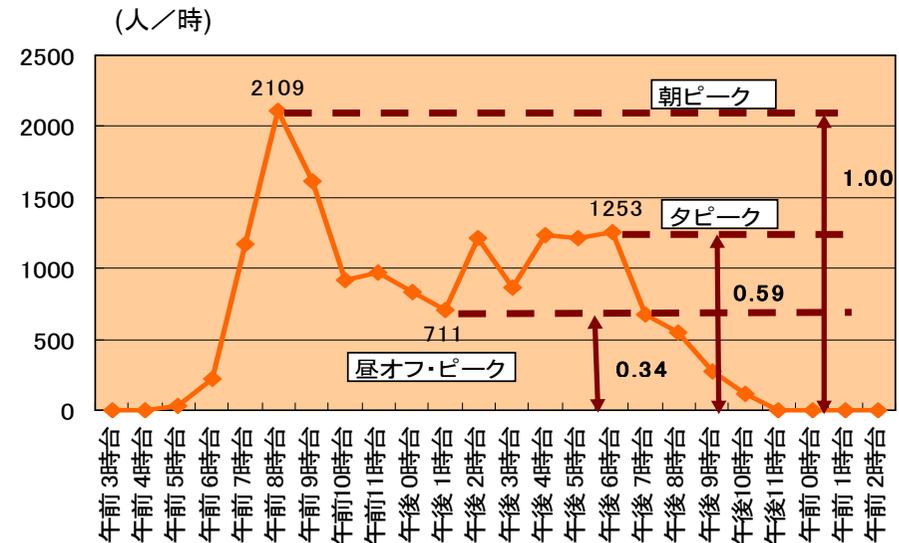
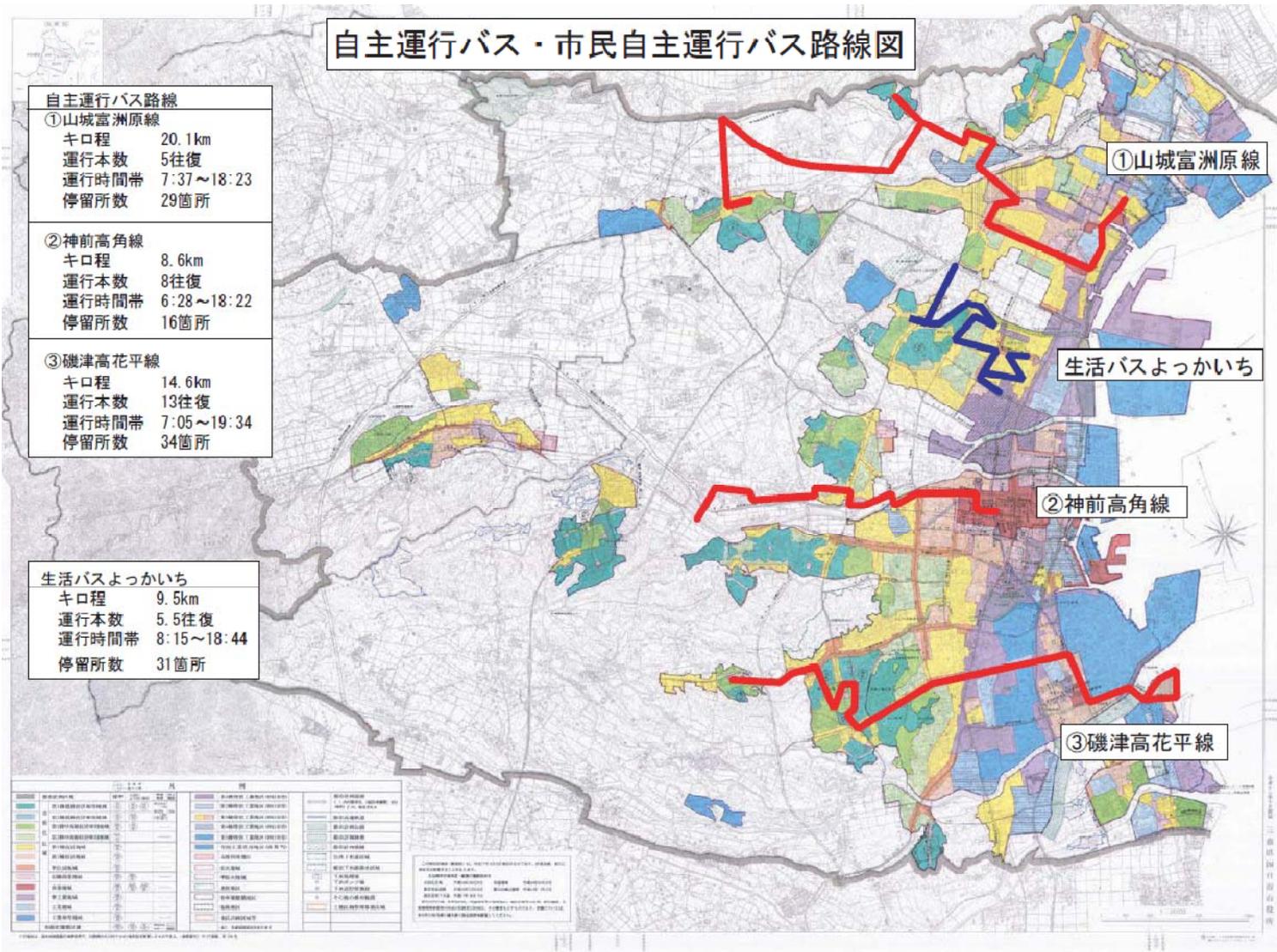


図 時刻帯別バス利用人数

四日市市内を発着とする移動が対象

⑥ コミュニティバスの運行状況

市内には、市の運行する「自主運行バス」3路線に加え、NPO法人が運行する「生活バスよっかいち」がある。



⑦ 市民の意識

市政アンケートの結果は、「公共交通の便利さ」に対する不満割合は第4位と高く、「自転車にやさしいまちづくり」は1位となっている。(全49項目)

満足度の評価得点が低い上位5項目

平成21年度

1位 自転車にやさしいまちづくり

2位 商業の振興

3位 不法投棄対策

4位 公共交通の便利さ

5位 高齢者の生活及び自立の支援

6位 市内の道路整備状況

平成20年度

1位 自転車にやさしいまちづくり

2位 商業の振興

3位 不法投棄対策

4位 公共交通の便利さ

5位 市内の道路整備状況

市民の期待度の大きい項目としては
「自転車にやさしいまちづくり」は8位
「公共交通の便利さ」は24位
「市内の道路整備状況」は6位となっている

資料：市民意識調査

⑧ 中心市街地の交通

広域移動を分担する近鉄四日市駅とJR四日市駅間を緊密に結ぶ交通モードがなく、高速交通の結節機能の発揮が十分でない。

(両駅間距離は約1.4kmであり、歩行限界を超えている。)



図 流出入交通量と2駅の連携状況

⑨ レンタサイクルの社会実験

通常時・平日の時間帯別貸し出し台数は鉄道利用分布と連動しており、通勤や買い物へ利用されている。JR四日市駅では貸し出し、近鉄四日市駅では返却数が多く、JR四日市駅から都市機能の集中する近鉄四日市駅周辺を連結する有効な手段となり得る。

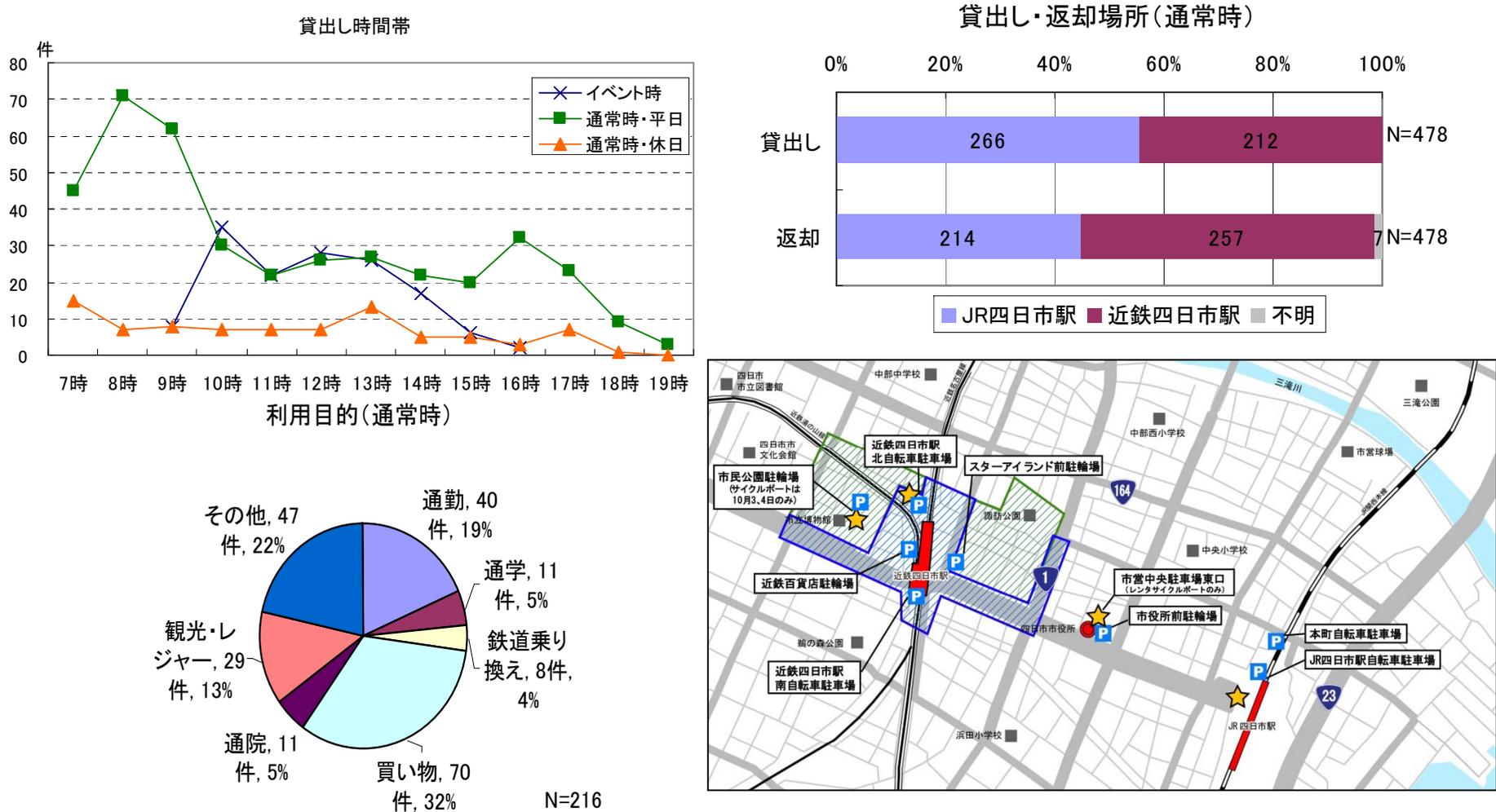
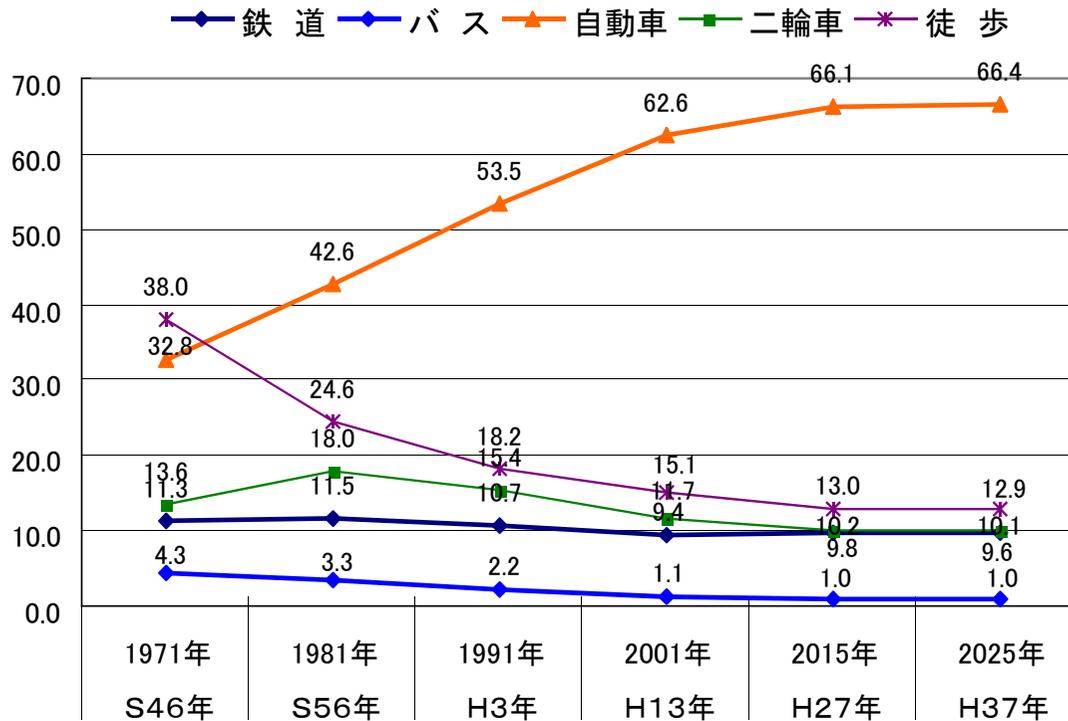


図 レンタサイクル社会実験結果 (平成20年10月)

2 自動車への依存と影響

① 自動車分担率の動向

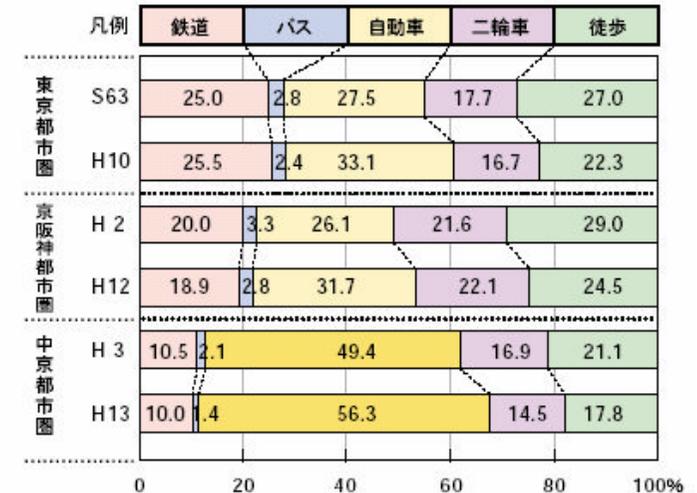
クルマ利用は昭和46年から平成13年で倍増(62.6%)、今後も暫くは増加の予想。
自動車分担率の高い中京都市圏の平均(平成13年、56.3%)をも超える。



注)昭和46年～平成13年は、実績値、平成27年、37年は予測値

図 代表手段別交通利用割合の経年変化

四日市市内を発着とする移動が対象



【参考】三大都市圏の交通手段分担率

出典:各都市圏のパーソントリップ調査(平成13年)

③ 国道1号、国道23号沿道の環境

国道1号、国道23号沿道では、渋滞の発生と相まって住環境にも影響、特に国道23号では、産業関連の大型交通や通過交通が大きな要因。

二酸化窒素の環境基準は0.06ppmで、「納屋」は環境基準を満たしていない。
また、粒子状浮遊物(SPM)の日平均値が0.10mg/m³を超えた日が連続する地点として「北消防署」「納屋」があげられる。



参考

大型車混入率

国道1号 12~13%

国道23号 46%

資料: H17道路交通センサス(24時間値)

通過交通量比率

国道1号 5%程度

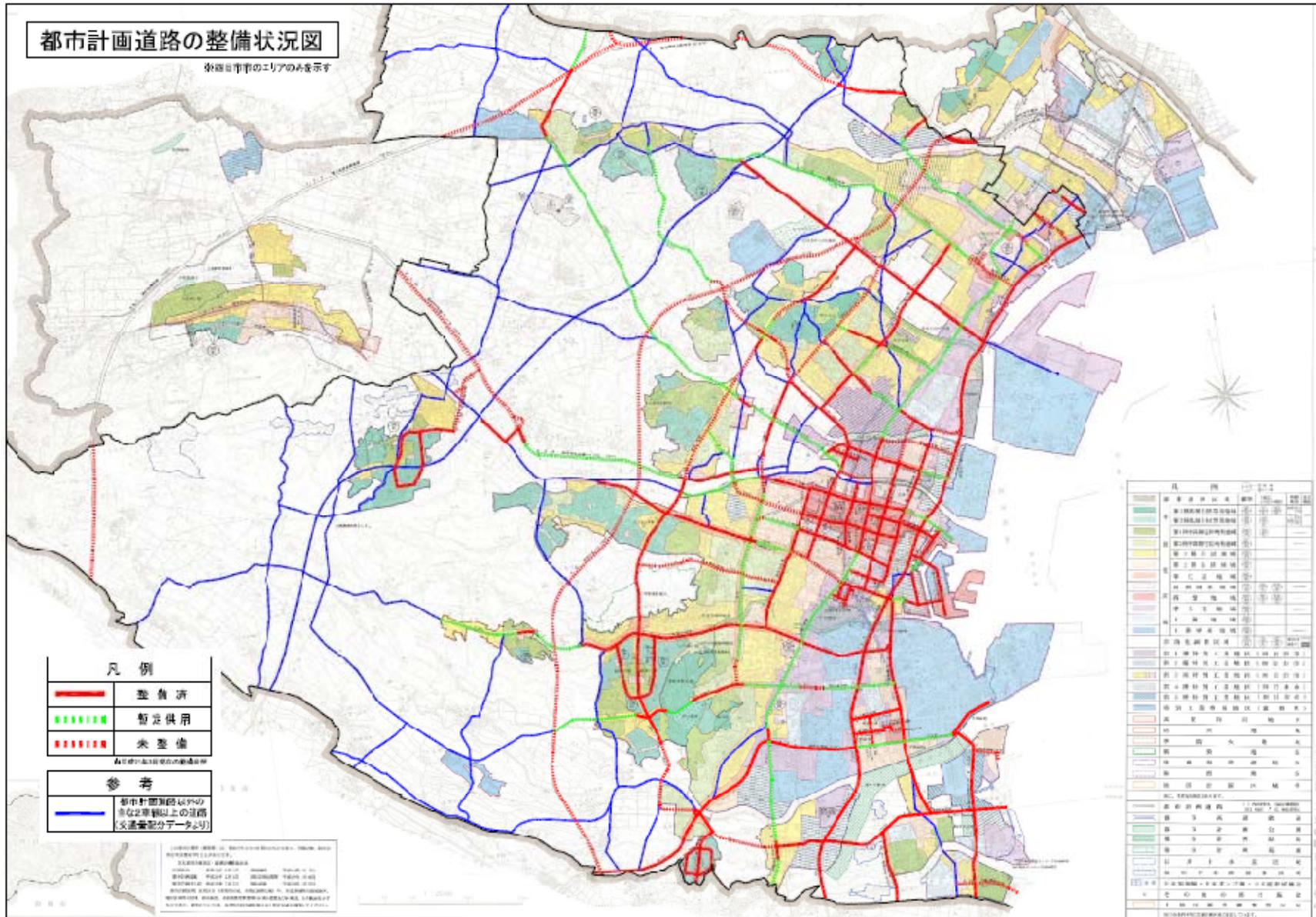
国道23号 14~25%

資料: 四日市市道路整備プログラム策定調査
交通量配分 平成19年予測値

資料: 四日市の環境保全 H20(平成19年実績)

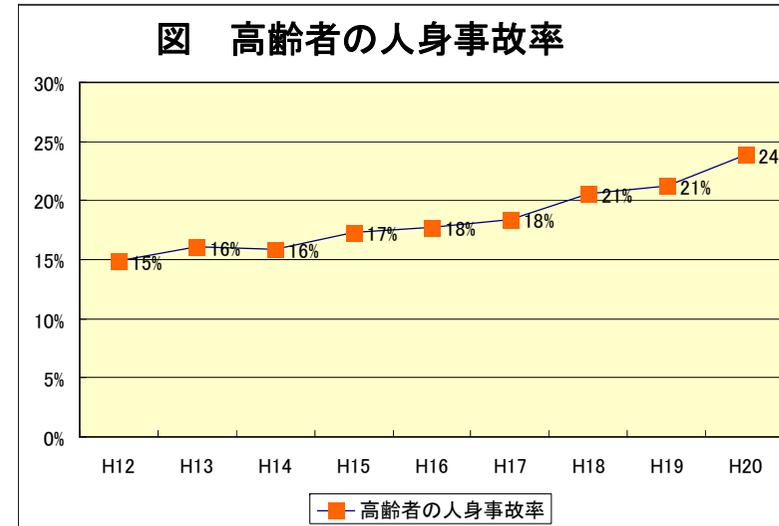
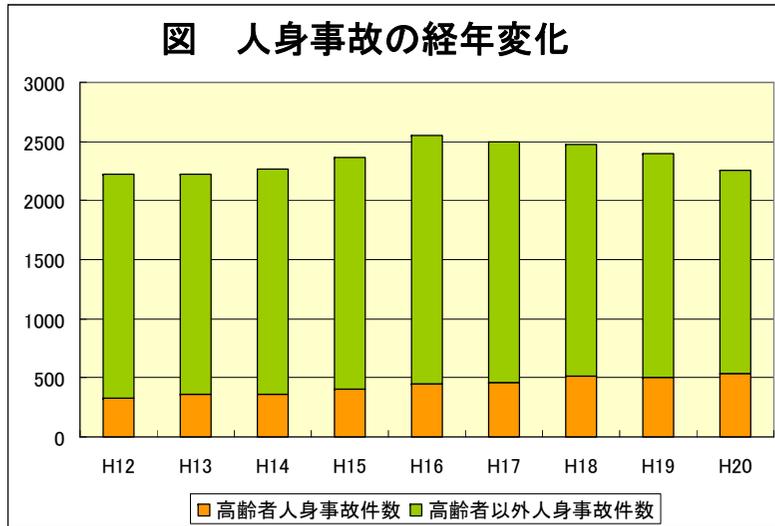
④ 幹線道路の整備状況

都市計画道路の整備は約半分程度、現在、国道1号、23号のバイパス機能が期待される北勢バイパスなどの整備が進められている。



⑤ 高齢者の人身事故率の増加

全体の人身事故件数が減少傾向にある中で、高齢者の割合は増加。
平成20年には全体の約1/4を占め、高齢社会にあわせた安全性の向上が必要。



出典：警察署資料(四日市市内)

参考：年齢別の死者数

若者（16～24歳）の死者数は平成元年をピークに大きく減少したが、高齢者（65歳以上）は人口の増加の影響もあり、依然として死者数が多い。

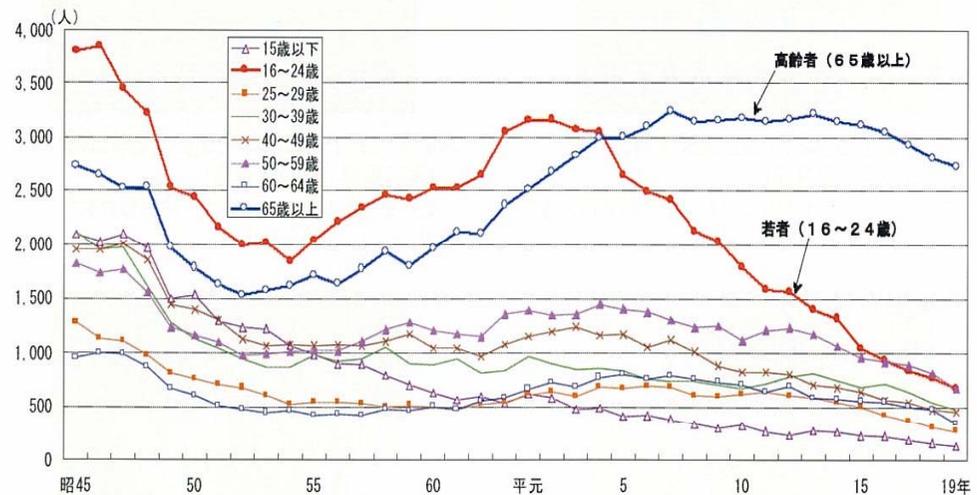


図 年齢層別死者数の推移（各年12月末 出典：警察庁統計 全国値）

⑥ 中心市街地の衰退

移動の自在性の高い自動車の普及は、居住地の郊外化、商業の郊外化を誘引。中心市街地のにぎわいの低下の一因となってきた。

H16年まで減少傾向にあった近鉄四日市駅周辺の通行者総数が「ララスクエア」の开店などによりH17年以降は、若干上向きに転じている。

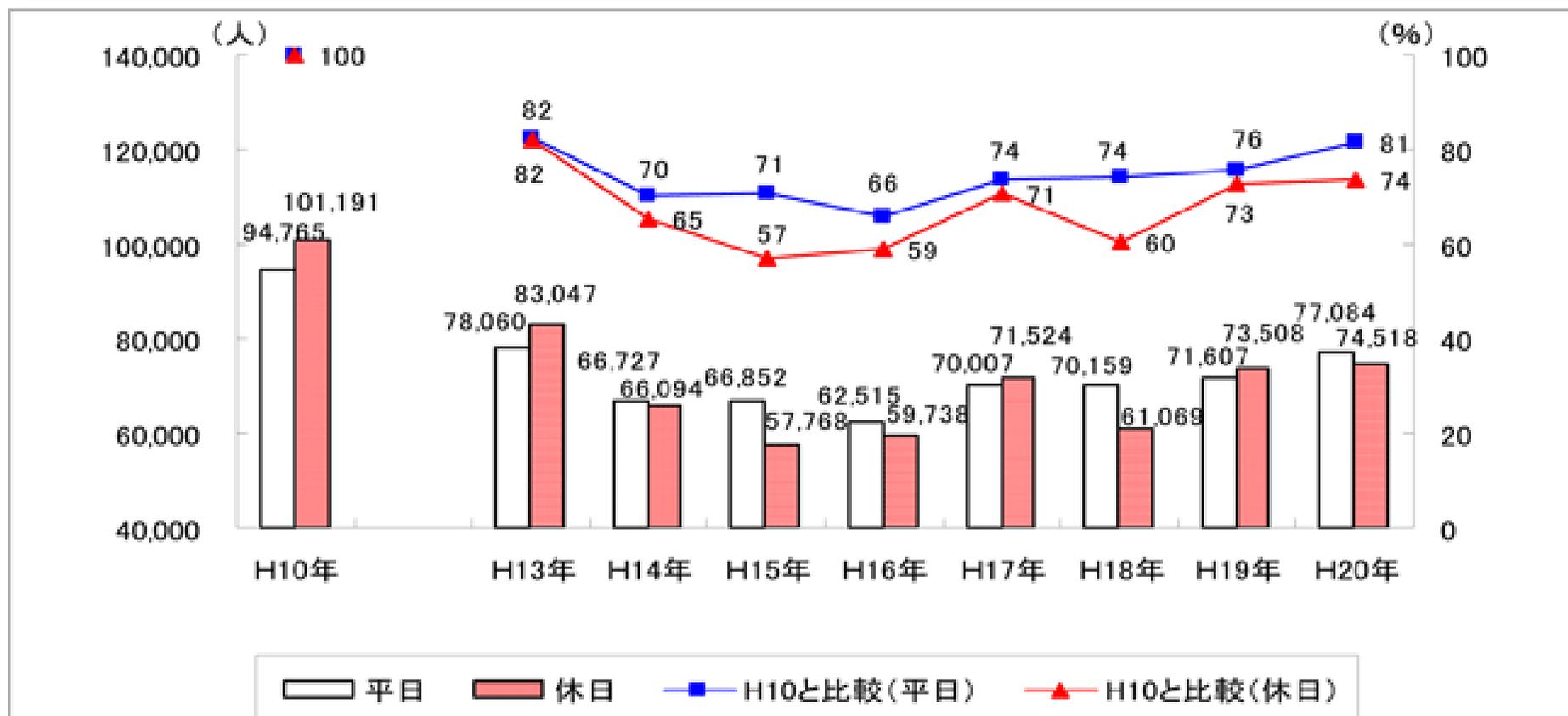
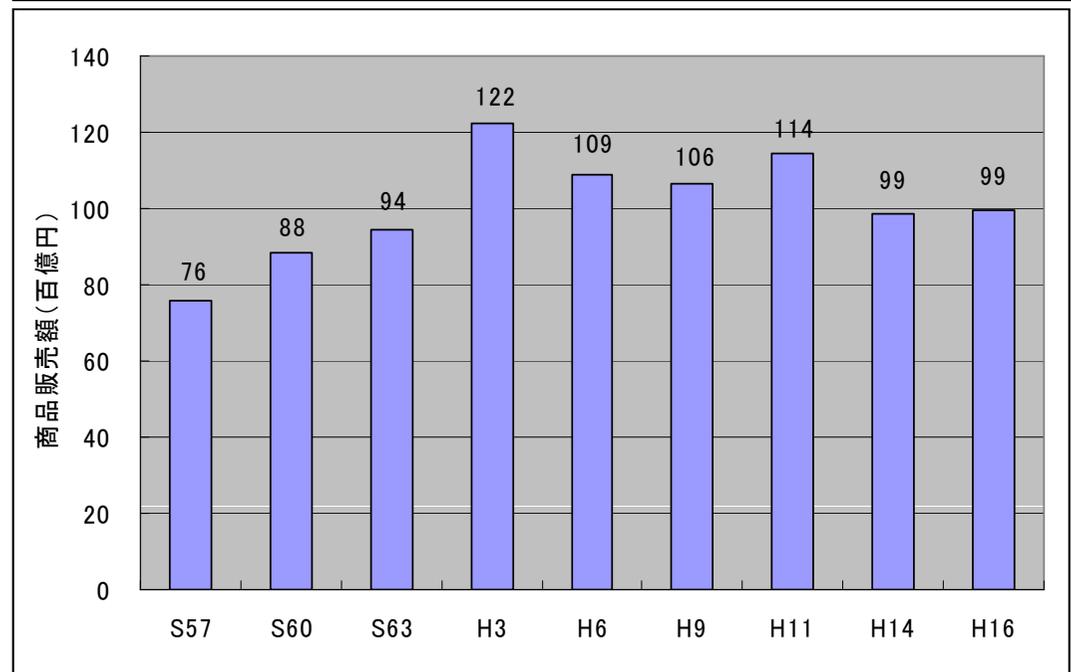
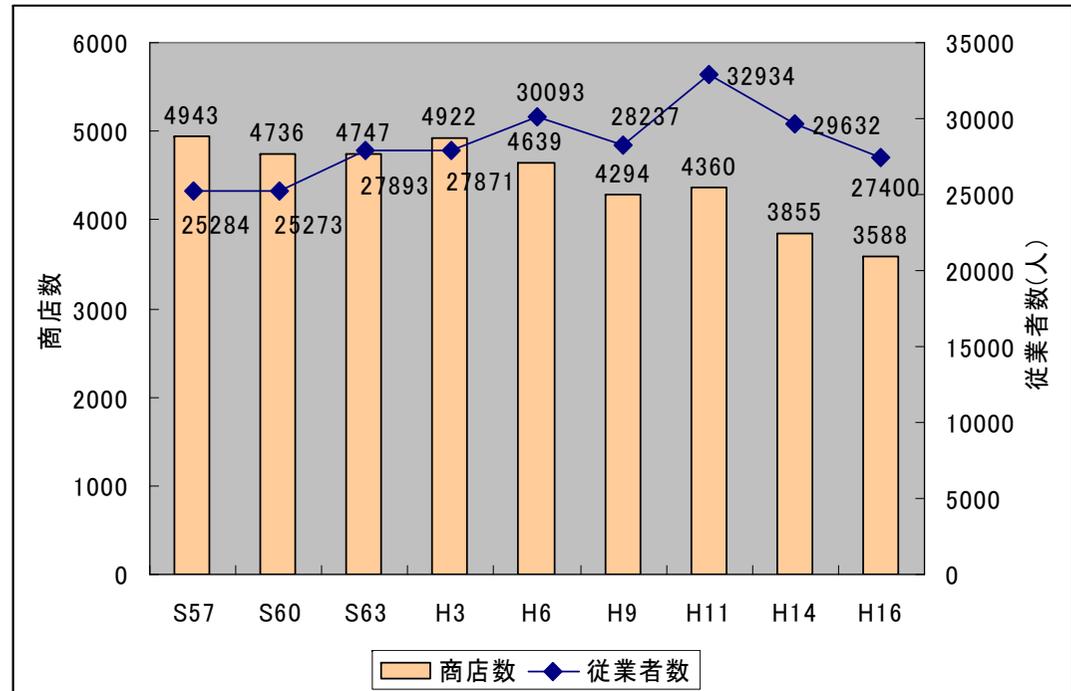


図 近鉄四日市駅周辺の通行 量総数調査地点：13地点合計)
出典：四日市市歩行者流動調査

図 商店数と従業者数

四日市市全体でみると、

平成3年に4,900店を数えるまで増加した商店数は、バブル崩壊以降減少、商品販売額も平成3年をピークに頭打ち状況となっており、商業の大型化・集約化が進んでいる。



出典: 商業統計調査

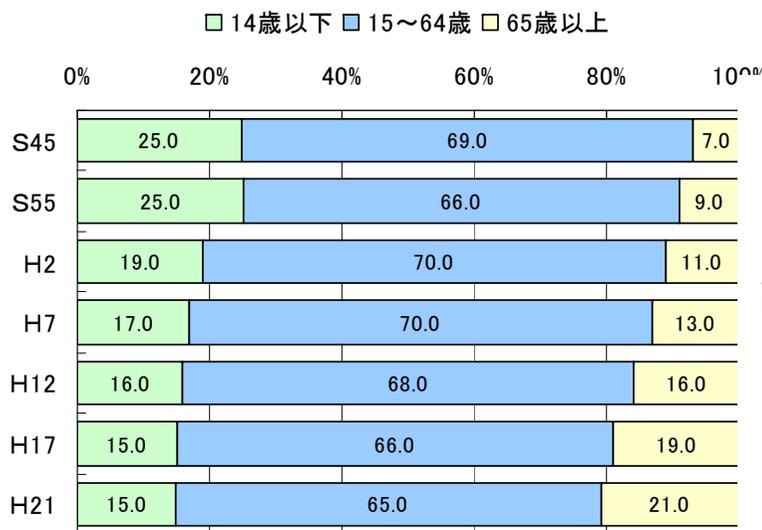
3 人口減少・高齢社会の到来

① 少子・高齢化による公共交通需要の減少

平成21年の四日市市の人口は約31.5万人、この内、65歳以上の高齢者が約6.6万人と、平成2年の約2倍に増加している。

今後、自ら移動できる交通手段を持たない高齢者の移動を支援する公共交通サービス強化が必要とされている。

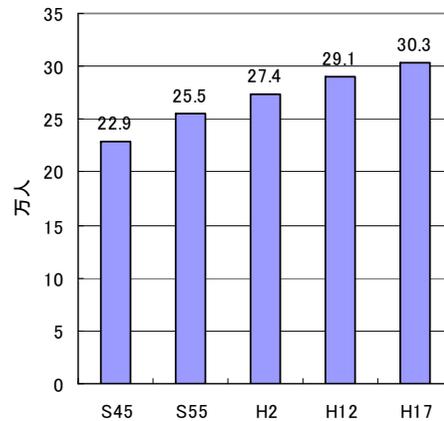
平成47年人口は26.3万人となり、公共交通利用者数も減少することから、公共交通サービスの提供にあたり、需要に適した交通システム導入も必要となる。



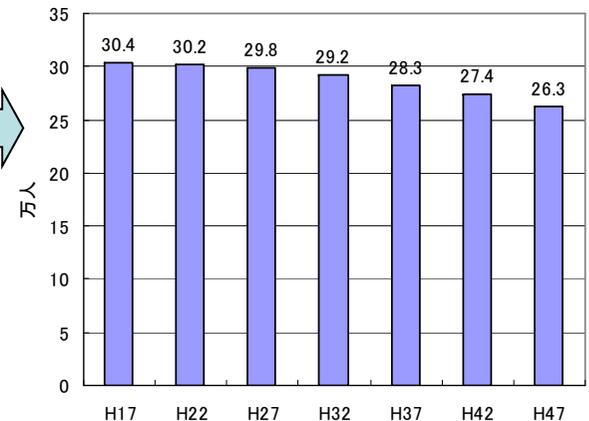
資料：国勢調査 平成21年はH21.7.1現在

図 年齢別人口構成の推移

平成17年人口30.3万人
平成21年9月 31.5万人



平成47年人口26.3万人



資料：日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）
国立社会保障・人口問題研究所

図 人口の推移と動向

② 地区別の高齢化率(65歳以上人口比率)

市平均の高齢化率(約21%)に対して、臨海部等では25%を超える地区が多く高齢化が進行。今後、内陸部でも高齢者の割合が高まり、移動需要の減少、公共交通利用者数の減少が予測される。

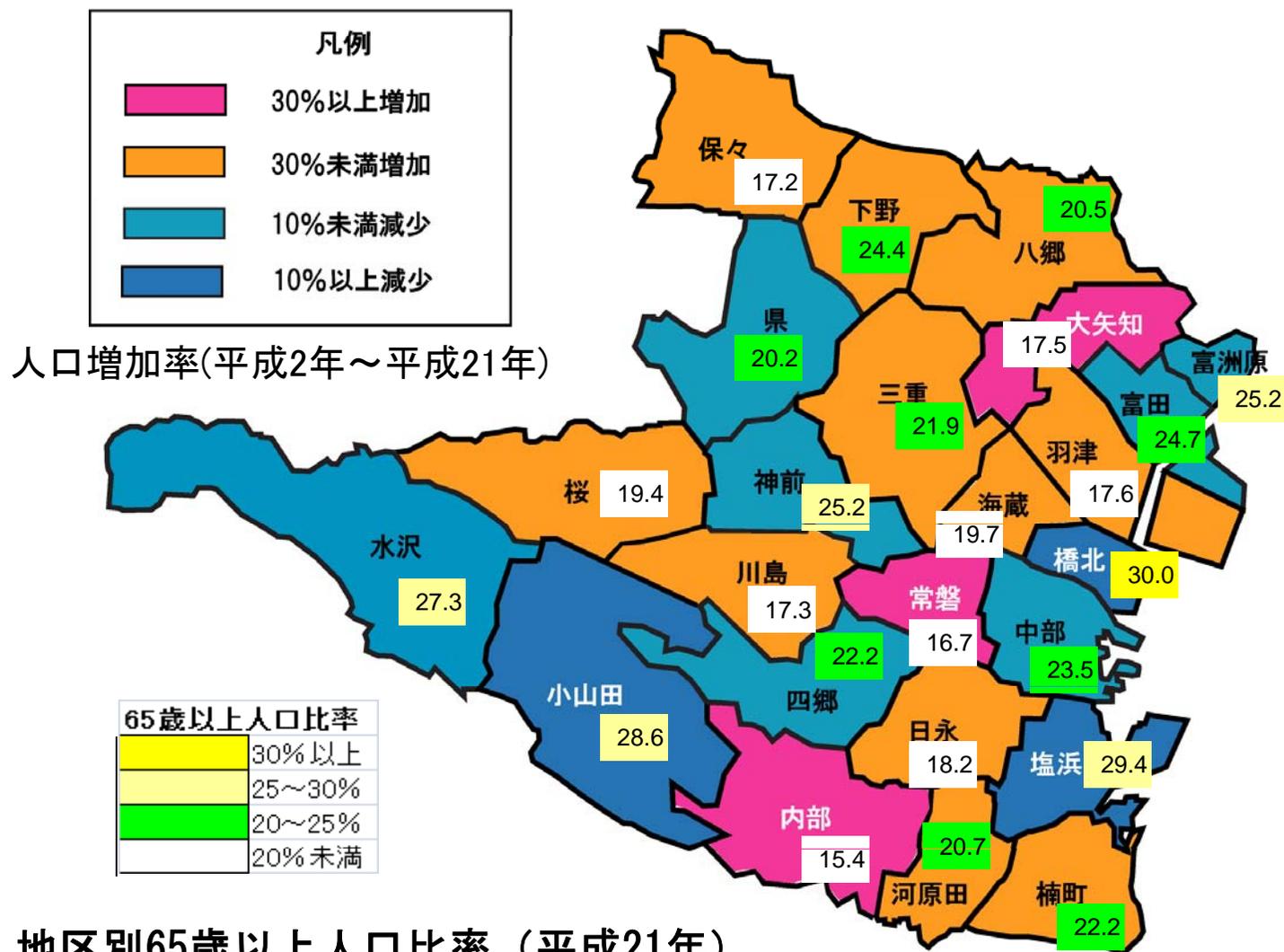
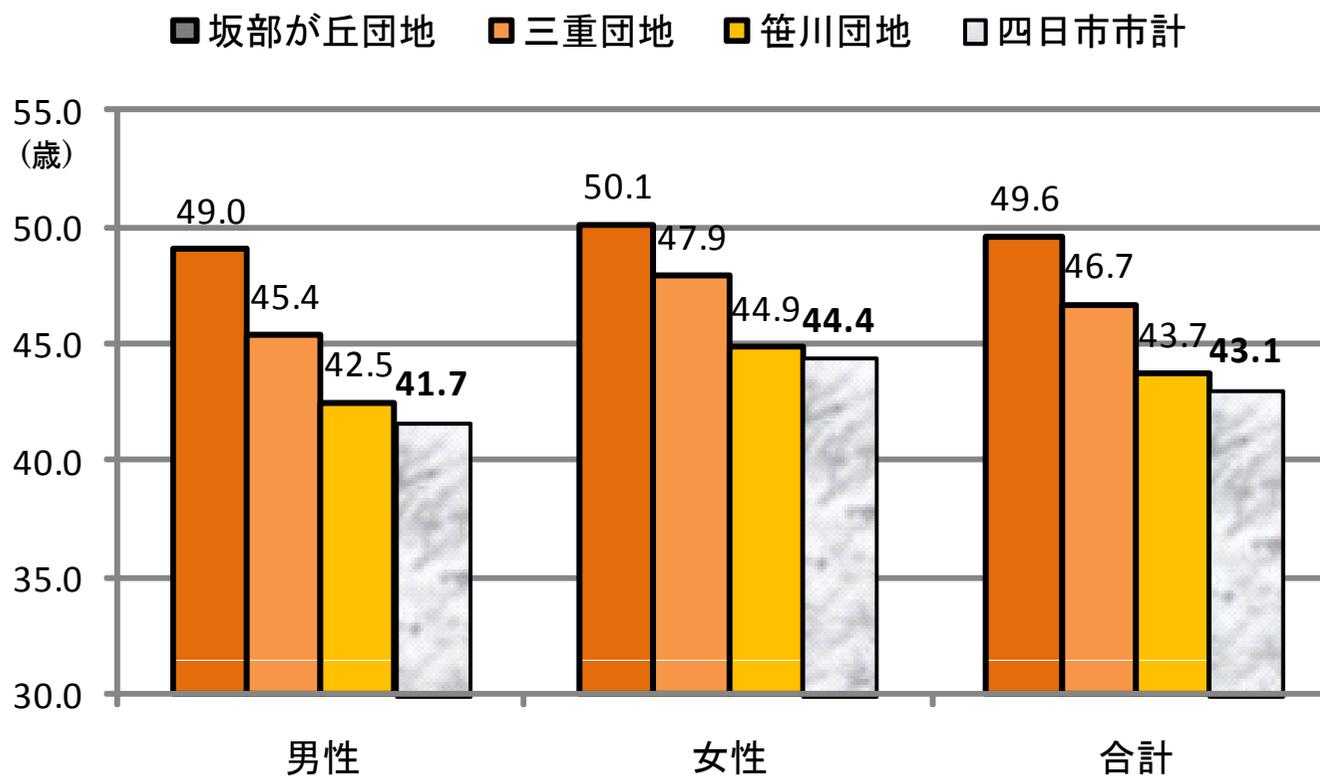


図 地区別65歳以上人口比率(平成21年)

③ 郊外住宅団地の高齢化

市内の平均年齢（男性41.7歳、女性44.4歳）に対して、坂部が丘、三重、笹川の3団地をサンプルに状況を比較すると、坂部が丘団地で男女計で6.5歳、三重団地で3.6歳、笹川団地で0.6歳といずれも市の平均を上回り、住宅団地の高齢化を示している。



資料：四日市市

※四日市市全体から3団地の人口を除いた四日市市の平均は上図の値より0.1歳減少する。

図 主な住宅団地の平均年齢（平成21年10月1日現在）

Ⅱ 取り組むべき課題

1. 市民の暮らし方や都市の変化に合わせた交通網の再編

団塊世代の退職や住宅団地の高齢化などにより、交通へのニーズは確実に変化していきます。将来にわたり持続可能な交通を実現するために、その変化に対応した地域内交通網の再編が必要です。

【例えば】

- ◇鉄道・バス等の既存ネットワークの見直しや連携強化、新たな交通システムの導入
- ◇鉄道駅における他の交通手段との結節機能の強化や鉄道駅周辺土地利用の高度化による「歩いて暮らせるまちづくり」
- ◇中心市街地の活性化に向けた、鉄道駅間の連絡強化による結節機能の向上やシティサイクルシステムの活用
- ◇都市内の通過交通を排除するバイパスや環状道路への重点整備やマイカーだけでなくバスや自転車・歩行者などに配慮した道路整備への転換

など

2. 公共交通のコスト負担の考え方を再整理

地球環境への貢献や高齢社会の中で公共交通の重要性はますます高まっていますが、人口減少社会の到来などを背景に、交通需要の量的な増加は期待できません。公共交通の維持を前提に、その水準や費用負担のあり方を関係者間で議論し合意することが必要です。

【例えば】

◇都市機能として将来にわたり維持が必要な、学校や病院などの生活に欠かせない施設への公共交通

◇現在、通勤時に大きな交通量を持ちながら、公共交通が配置されていない、臨海部工業地帯への公共交通

◇住民自らが、企業の協力等を得て運行している「生活バス四日市」など、地域と支えあう新たな公共交通の仕組み

など

3. 関係者の一丸となった取り組みへ（都市総合交通戦略へ）

誰もが自由に移動できる交通環境は、市民の活動や交流を支える必要不可欠な社会基盤であることを踏まえ、その維持に対して、住民・地域、交通事業者、行政が互いに義務を負うといった「契約」の考え方の下で、それぞれが役割に応じた取り組みを展開する必要がある。

