

第 1 回 準備会のまとめ

I. 現状と課題

1 四日市市の公共交通

① 公共交通網と人口分布

人口が集中する区域のほとんどの鉄道サービスが供給されており、鉄道沿線には大規模な住宅団地の開発も見られる。さらに、鉄道のサービスが届かない区域にも路線バスが配置され、市内全域にサービスが及んでおり、比較的公共交通に恵まれている。



現状の交通体系の維持を基本に、今後、発生する問題への先行的な対応を進める。

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、鉄道とバスが輸送量を分担している。路線バスの基終点は 近鉄・JR 四日市駅に集中しており、両駅が市外への交通拠点の役割を担う構造となっている。



公共交通へのシフトが、中心市街地活性化の点からも有利であり、そのための施策を重点的に盛り込む。

③ 鉄道端末手段

名古屋の地下鉄と比較すると、鉄道端末手段では、バスの利用が低く自動車利用の割合が高い。また、自転車の利用率が名古屋の倍となっている。



近鉄・JR 四日市駅以外でバス鉄道の連携が可能な駅は限定的と考えられ、路線バスルートの再編等を含めた可能性を検討する。

また、鉄道駅の勢力圏が比較的広いと考えられることから、自転車と連携した施策を重点的に盛り込む。

④ 鉄道・バス利用者数の推移

鉄道・バス利用者数の減少傾向が止まり、平成 17 年から増加に転じた。

コストやサービスに加え、企業の環境対策なども含めて、今後の動向に注目が必要となっている。

⑤ 昼間時に激減する移動需要

朝夕の通勤・通学時間帯のピークに対応した公共交通体系となっているが、昼間のオフピークは輸送量が少なく、収益の増加は困難な実態がある。



コスト面での対策は困難化しつつある中で、需要がありながら路線の無い区間への対応など、サービスの向上につながる施策を盛り込んでいく。

⑥ コミュニティバスの運行状況

四日市市では、路線バスの撤退による交通空白地をカバーする目的で、市が「自主運行バス」3 路線を運行している。

これ以外に、NPO 法人が運行主体となる日本で初めての事例である「生活バスよっかいち」がある。



市民とのコラボレーションによる公共交通空白地対策を盛り込んでいく。

⑦ 市民の意識

四日市の市民は、公共交通の便利さに対する不満が高い一方で、期待度は少し低いという相反した意識を示している。



市民の意向を再度確認したうえで、施策の展開方向を見定める必要がある。

⑧ 中心市街地の交通

⑨ レンタサイクルの社会実験

中心市街地には、広域移動を担う近鉄線と JR 線の 2 路線の駅があるが、約 1.4 km 離れ、徒歩で移動するには少し距離がある。レンタサイクルの社会実験では、JR 四日市駅から都市機能の集中する近鉄四日市駅周辺への端末としての利用が確認されている。



近鉄四日市駅と JR 四日市駅の 2 駅を連結する交通手段を盛り込む。

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

本市の自動車分担率は、中京都市圏の平均を上回り、これからは徐々に沈静化するものの、今後もしばらくはマイカー依存の高い状態が続くと見られている。

国道1号、国道23号、郊外部の住宅団地と中心市街地や臨海部を結ぶ国道365号、国道477号等では渋滞が発生し、生活道路への通過交通の流入やバスの定時性確保の困難化などを引き起こしており、特に国道23号の納屋地区では、二酸化窒素の測定値が全国ワースト10に入る。

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が、都市計画道路の整備も約50%程度に留まっている。



必要なものを計画的に実現する道路整備の推進と、渋滞交差点の改良など、問題箇所を重点的に解消する施策の展開。

- ⑤ 高齢者の人身事故率の増加

人身事故件数が減少傾向にある中で、高齢者の件数は増加しており、平成20年には全体の約1/4を占めるようになっている。



交通弱者対策として、歩行や自転車への配慮や公共交通との連携を視野に入れた整備手法への転換の方向を盛り込む。

- ⑥ 中心市街地の衰退

モータリゼーションの進展は、居住地の郊外化、商業の郊外化につながり、そのことが中心市街地のにぎわいを低下させる一因となってきたが、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」の開店などによりH17年以降は、若干上向きに転じている。



都心居住の推進や郊外での大型店舗立地規制など土地利用上の対策と連携した活性化策の展開。

3 人口減少・高齢社会の到来

団塊の世代が一斉に退職することで、大きく通勤交通の状況が変わることが予測されている。特に、四日市市では、今後、多くの住宅団地を抱える内陸部の高齢化が見込まれており、移動需要の減少、公共交通利用者数の減少が予測される。

長期的には人口の減少に伴う公共交通利用者数の減少は避けられない中で、自ら移動できる交通手段を持たない高齢者の移動を支える公共交通の維持が求められてくる。



基幹的な交通網については今後も維持ができるように、土地利用施策と連動した交通体系づくりを進める方向を盛り込む。

また、郊外部においては、一定量の公共交通利用を確保する観点から、利便施設と公共交通機能を合わせて計画するなど拠点化を進める。

また、当面、現行の公共交通を維持する方向を交通事業者とも確認した上で、将来、基幹的な公共交通の配置が困難となるような区域や公共交通空白地においては、市民を含めたコラボレーションでの対策を盛り込む。

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
2. 公共交通のコスト負担の考え方を再整理
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）

Ⅲ. 主な意見等

(発言者)・・敬称略

- 乗合バスの活用として、中心市街地への行動を創り出すことが必要。(三重交通㈱ 西田)
- 自動車利用が多い中での共存策として、駅前で、無料で駐車できるようにすることで、鉄道への乗り換えの利便性を高めていくことが必要。今はまちなかの魅力が少なくなってきたおり、その魅力を高めていくことが必要。一方で、郊外の店舗へのバスアクセスについても検討していくことが必要。(三岐鉄道㈱ 雨澤)
- 地域住民が主体になり、事業者、行政のコラボで7年目を迎え、当初の25人から現在1日100人を超える利用者がある。料金の問題はあるが、商店、銀行など必要なところを走行している。現在31か所のバス停を設定しており、フリー乗降については公安からダメと言われたが、今後バス停までの距離を短くするなど改善をしていきたい。(NPO 法人生活バス四日市 西脇)
- 市内線(内部線、八王子線、湯の山線)の需要は平成21年になり、景気停滞やインフルエンザなどの影響により減少しており、高速道路の料金割引などへの対策も必要になっている。公共交通機関のあり方、重要性を踏まえてこの準備会の中で検討していきたい。(近畿日本鉄道㈱ 江川)
- 鈴鹿駅に特急・快速を停車させ、P&R駐車場を整備した。高架下駐車場を整備した結果、快速の利用者が増えた。(伊勢鉄道㈱ 山本)
- 4年前に温暖化への取組として、ジャスコの駐車場を使ってP&BRを実施した。この結果を活用していくことが必要。P&BRは難しいが成果が上がるような取組をしてほしい。中心市街地の活性化に関して、荷さばきの社会実験結果も活用して良い方向を検討していきたい。(四日市商工会議所 井田)
- 四日市市の持続可能な実現に向けた対応として、現在、車で動いている人も将来、公共交通がなくなったら動けなくなる。車に乗れなくなったらどうするのか、住民ひとりひとりが考え、現状維持を最低ラインとしていくことが必要。(四日市市自治会連合会 高野)
- 交通安全、事故防止の観点から、飲酒運転しなくてもよいように、バス、タクシー、運転代行なども合わせて実施していく必要がある。また、交通ルールを守ってもらうための教育や通学路の安全対策も必要。(三重県警察本部 野浪)
- 四日市の交通事故件数は減少しているが、交通の流れ、道路構造の改善、とともに、公共交通を増やし、車を減らしていくことが必要。全国的には高齢者の事故や高齢ドライバーの事故も増えている。今後、車に依存しないでも動けるような交通政策が必要。(四日市南警察署 稲葉)
- 国道1号、23号を管理しており、今年度は国道23号の江戸橋～三重大学までの区間は歩道も狭いが、自転車道の拡幅を進めている。(国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所 奥出)
- 四日市市は公共交通のサービスに恵まれている。今後の政策の検討では、このような

公共交通をうまく活用して行ってほしい。(国土交通省中部地方整備局建政部 辻)

- 今後の高齢社会において、公共交通が重要であることをもっと知らせることが必要。また、中心市街地では、物流効率化に関する社会実験を行っており、この結果も活用して検討を進めてほしい。(国土交通省中部運輸局三重運輸支局 白木)
- コミバスと一般路線バス、鉄道等を含めた公共交通ネットワークとして計画していくことが必要である。また、買い物での利用が少なくなっているが、中心市街地を支える計画も必要と思う。また、P&Rなど、自動車の利便性を活かした計画を検討してほしい。(三重県政策部交通政策室 亀井)
- 近鉄四日市の川原町で連立事業を実施している。このような結果も公共交通の利用促進につながると思う。(三重県四日市建設事務所 渡辺)
- 放置自転車の管理を担当しているが、駐輪場はどこもいっばいで、検討が必要と考えている。また、交通安全として8名の指導員による小学生の交通安全指導を行っているが、今後、高齢者の安全確保に向けた仕組みづくりが必要と考えている。(四日市市道路管理課 中森)
- 今後、まちづくりをどうしていくのか検討していくことが必要である。また、市民をうまく活用したNPOづくりなどを行い、コンパクトなまちづくりに向けた取組を進めていくことが必要と思う。また、学割については事業者の負担だけではなく、世の中全体で実施していくことが必要であり、応分の公共負担の考え方を整理していくことが必要。(四日市市道路整備課 山本)
- 事務局として、みなさんの意見を反映しながら計画を策定していきたい。私自身、3年前まで車通勤だったが、現在はバス、鉄道利用で通勤している。公共交通を維持する利用者の意識が重要。(四日市市都市計画課 伊藤)

(委員長のまとめ)

- ① 公共交通の充実は重要だが、自動車は便利なので自動車をうまく使う。みんなが集まるところは公共交通をうまく使うことが重要だが、その前に、まちの魅力を高めていくことが必要。
- ② 公共交通がいくら便利になっても利用者は増えない。市民との合意のもとに、自動車をいじめる施策も必要。
- ③ 今後の検討では、まず、総合交通としてのビジョンを描いて、市民合意のもとに施策を進めていく。住民に公共交通利用を働きかけていくことが必要であり、自動車がなくても公共交通を使うことで移動できることを示すことが重要。