

資料 - 4 (協議会後の修正版)

# 四日市市都市総合交通戦略 評価指標データについて(中間報告)

四日市市都市総合交通戦略協議会

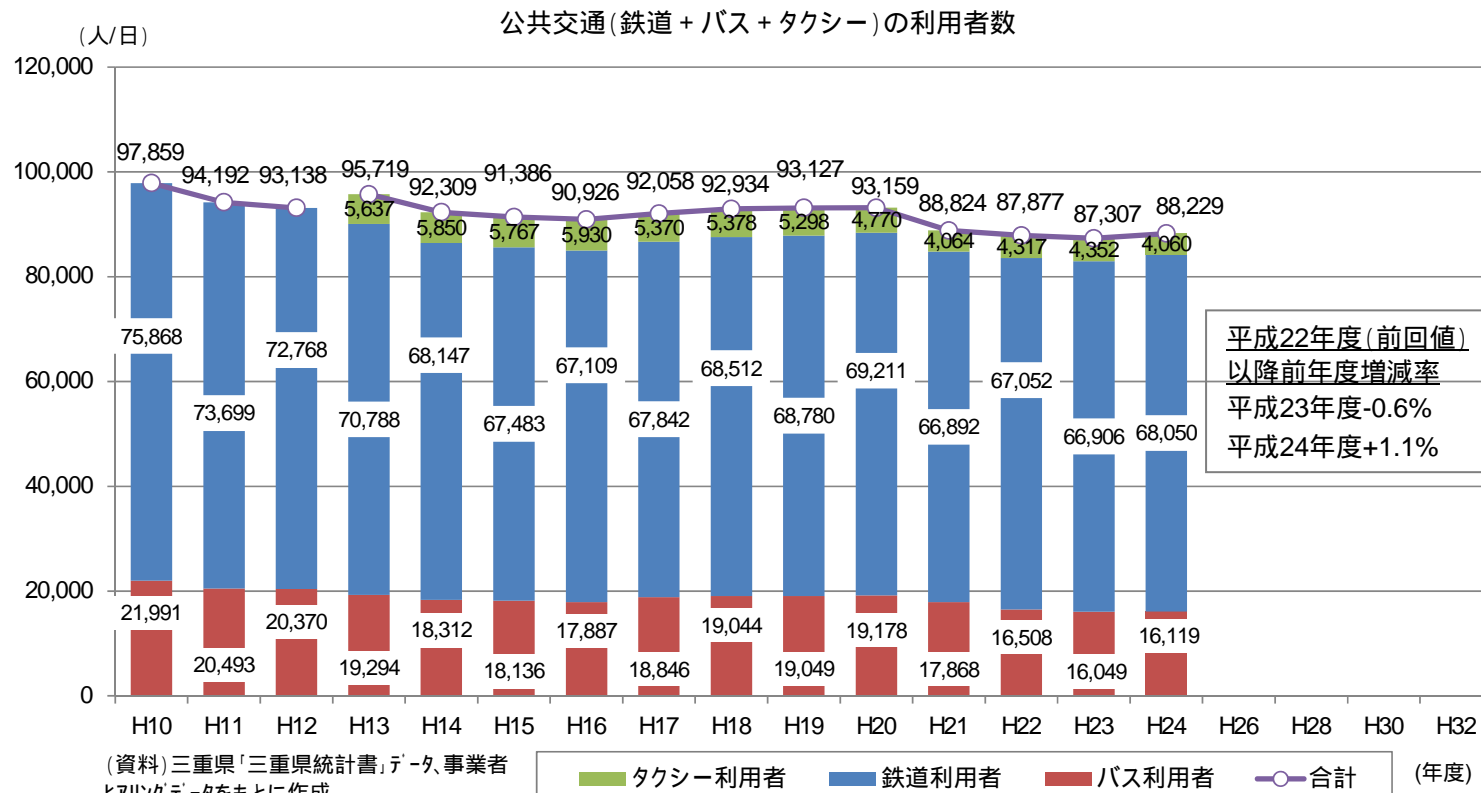
# 【戦略1】 公共交通(鉄道+バス+タクシー)の利用者数

・四日市市の公共交通の利用者数は、減少傾向となっていたものの、平成24年度は88,229人/日と、鉄道利用者の増加を主因に若干増加に転じている。

・市民1人が月に公共交通を利用する回数(1日当たりの公共交通利用者数÷四日市市人口×30日)

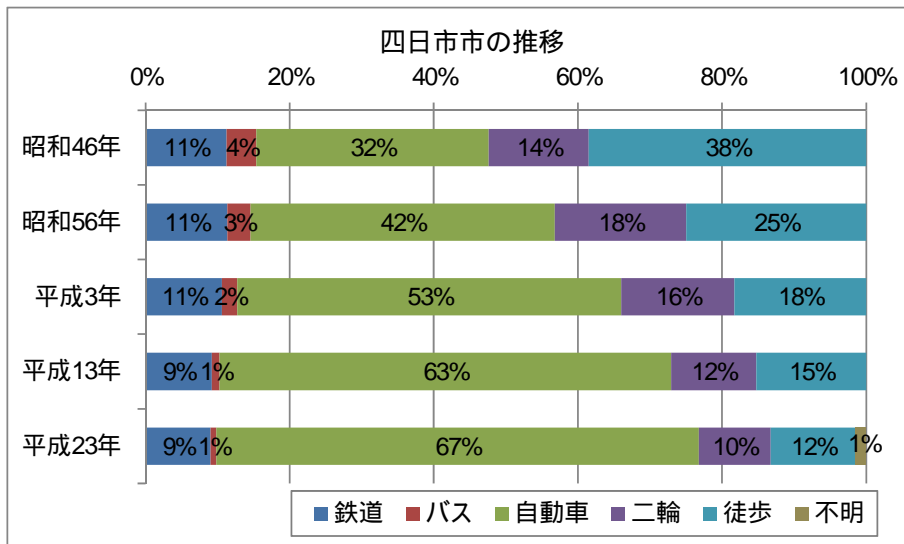
平成22年度 8.39回/人・月

平成24年度 8.44回/人・月

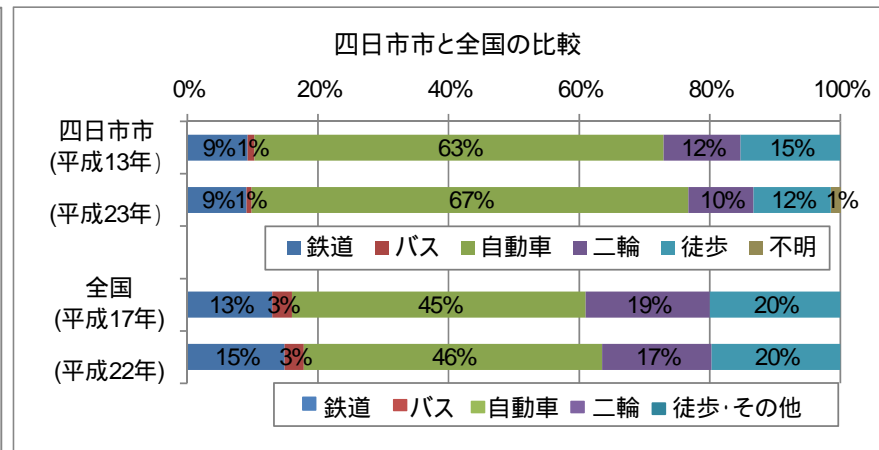


# 【戦略1】 交通手段分担率の把握

- ・四日市市の交通手段分担率をみると、依然として自動車利用の割合が増加傾向にある。
- ・三重県は、1世帯当たりの乗用車保有台数が全国的にも比較的上位(平成25年3月末:三重県1.496台で全国14位、全国1.083台<一般財団法人自動車検査登録情報協会調べ>)であり、こうした背景もあり、四日市市において、自動車の割合が増加していると推察される。



(資料) 中京都市圏ハートトリップ調査データ及び全国ハートトリップ調査データをもとに作成  
 (注) 各項目の合計は四捨五入の関係で必ずしも100%にならない。



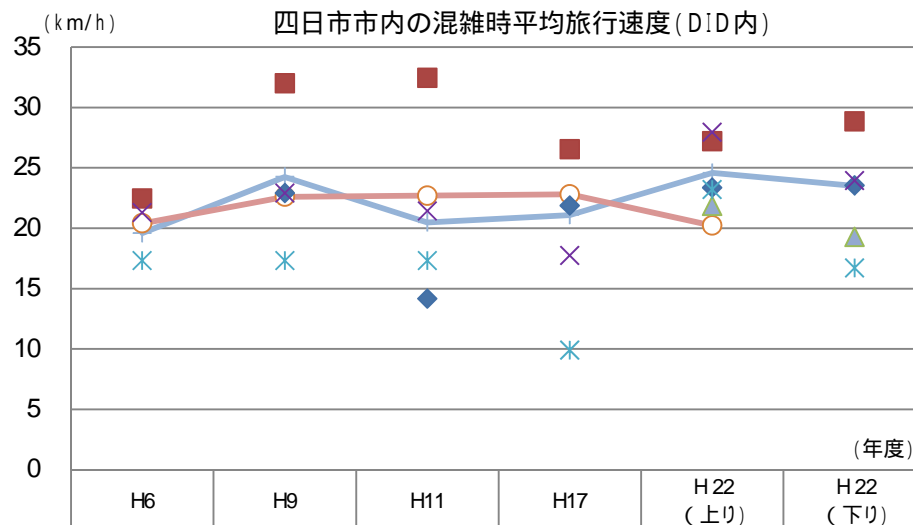
## 前回値対比増減ポイント

<平成13年対比四日市市>  
 平成23年 自動車+4ポイント  
 二輪 -2ポイント  
 徒歩 -3ポイント

<平成17年対比全国>  
 平成22年 鉄道 +2ポイント  
 自動車+1ポイント  
 二輪 -2ポイント

## 【戦略2】 混雑時平均旅行速度(1)

- ・四日市市内の混雑時平均旅行速度(DID内)の推移をみると、各路線ともに上昇傾向にある。
- ・なお、平成22年度道路交通センサスより、混雑時平均旅行速度データは上り線及び下り線の各々でデータが算出されている。



	H6	H9	H11	H17	H22 (上り)	H22 (下り)
◆ 国道1号(DID)	-	22.9	14.2	21.9	23.3	23.5
■ 国道23号(DID)	22.5	32.0	32.4	26.5	27.2	28.8
▲ 国道365号(DID)	-	-	-	-	21.9	19.3
× 国道477号(DID)	21.3	22.9	21.4	17.7	27.9	23.9
* (主)宮妻峡線(DID)	17.3	17.3	17.3	9.9	23.2	16.7
— 上記路線平均(DID)	19.6	24.2	20.5	21.1	24.6	23.5
○ 中部管内平均 一般国道(DID)	20.4	22.6	22.7	22.8	20.2	

(資料)国土交通省「道路交通センサス」データをもとに作成

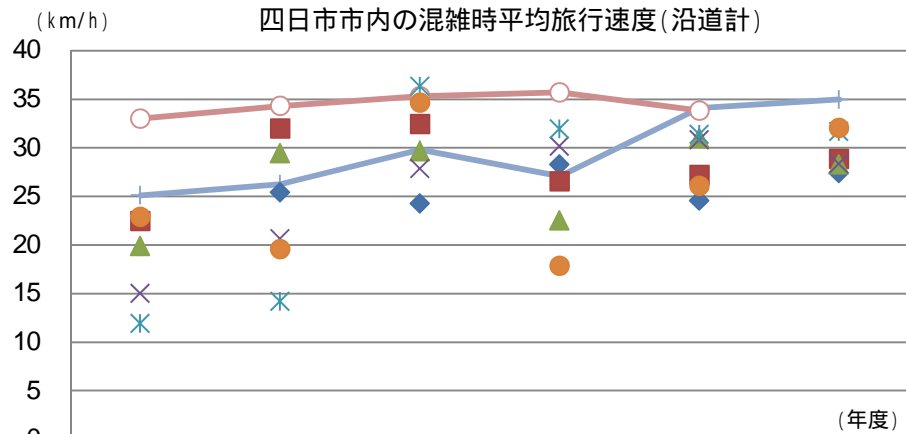
(注)中部管内平均の平成17年度以前は岐阜、静岡、愛知、三重、長野(19号、153号、474号)の5県の速度。また、同じく平成22年度は岐阜、静岡、愛知、三重の4県の速度で、上記折れ線グラフについては「H22(上り)」の目盛に位置。

平成17年度(前回値)対比平成22年度増減(kw/h)

	上り	下り
国道1号(DID)	+1.4	+1.6
国道23号(DID)	+0.7	+2.3
国道365号(DID)	-	-
国道477号(DID)	+10.2	+6.2
(主)宮妻峡線(DID)	+13.3	+6.8
上記路線平均(DID)	+3.5	+2.4
中部管内平均 一般国道(DID)	-2.6	

## 【戦略2】 混雑時平均旅行速度(2)

- ・次にDIDエリアや郊外部エリアを含む四日市市内の混雑時平均旅行速度(沿道計)の推移をみると、路線平均では上昇傾向にあるものの、国道1号では低下している。
- ・そのため、北勢バイパスの早期整備が望まれる状況である。



	H6	H9	H11	H17	H22 (上り)	H22 (下り)
◆ 国道1号	-	25.4	24.3	28.3	24.6	27.4
■ 国道23号	22.5	32.0	32.4	26.5	27.2	28.8
▲ 国道365号	19.9	29.4	29.6	22.5	31.0	28.3
× 国道477号	15.0	20.6	27.9	30.2	30.8	28.4
* (主)宮妻峡線	11.9	14.2	36.3	31.9	31.4	31.7
● (主)上海老茂福線	22.9	19.6	34.7	17.9	26.1	32.0
+ 上記路線平均	25.1	26.3	29.8	27.1	34.1	35.0
○ 中部管内平均 一般国道	33.0	34.3	35.3	35.7	33.8	

(資料)国土交通省「道路交通センサス」データをもとに作成

(注)中部管内平均の平成17年度以前は岐阜、静岡、愛知、三重、長野(19号、153号、474号)の5県の速度。また、同じく平成22年度は岐阜、静岡、愛知、三重の4県の速度で、上記折れ線グラフについては「H22(上り)」の目盛に位置。

平成17年度(前回値)対比平成22年度増減(kw/h)

	上り	下り
国道1号	-3.7	-0.9
国道23号	+0.7	+2.3
国道365号	+8.5	+5.8
国道477号	+0.6	-1.8
(主)宮妻峡線	-0.5	-0.2
(主)上海老茂福線	+8.2	+14.1
上記路線平均	+7.0	+7.9
中部管内平均 一般国道	-1.9	

## 【戦略2】 市内交通事故件数の把握(1)

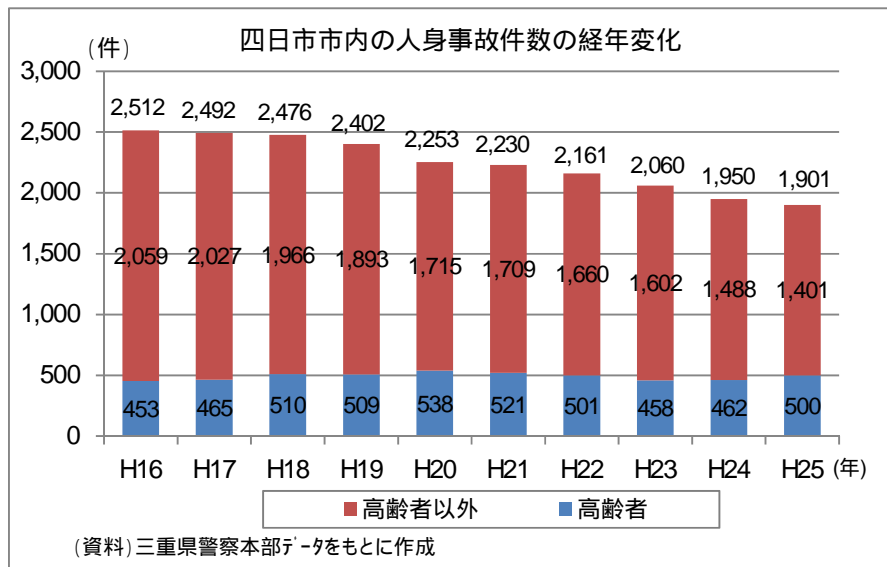
・四日市市内の人身事故件数の推移をみると、高齢者以外の事故数の減少を主因に全体として減少傾向にあり、平成24年に1,950件と2千件を割り込み、平成25年には1,901件となっている。逆に、高齢者の事故数は増加傾向にある。

・高齢者による人身事故率(高齢者事故件数/全事故件数)の推移をみると、平成23年以降上昇傾向にある。

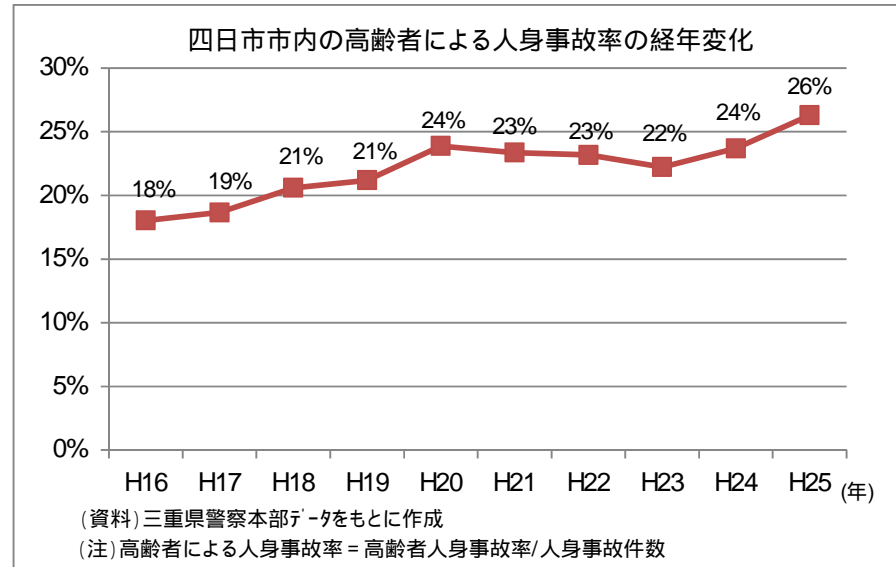
・高齢者人身事故率の上昇の背景には、高齢者人口の増加などの要因が挙げられる。

四日市市の高齢化率(平成23年10月:21.3%、平成24年10月:22.1%、平成25年10月:23.0%)

「高齢者」は65歳以上を示す。



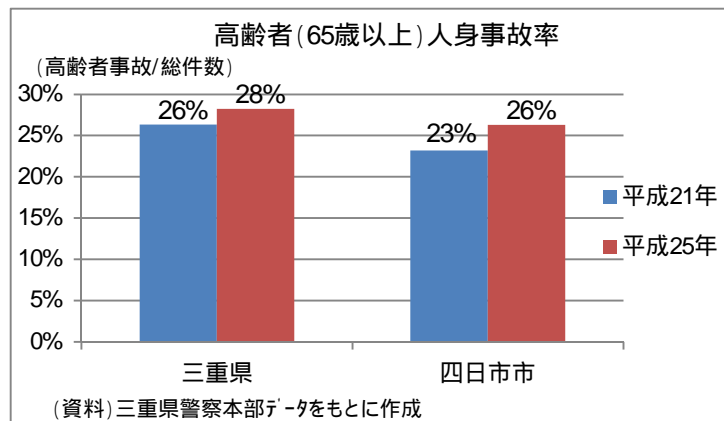
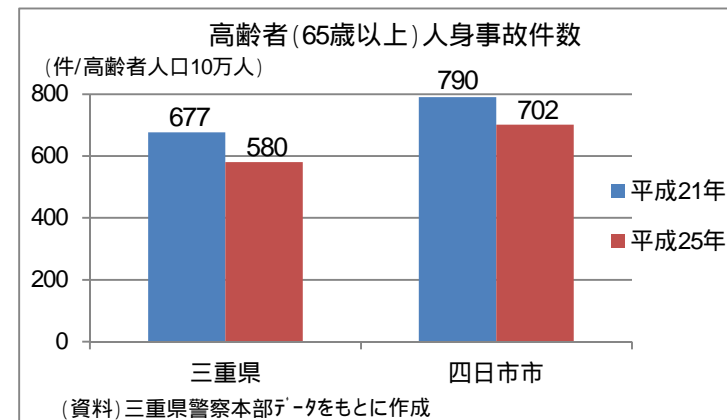
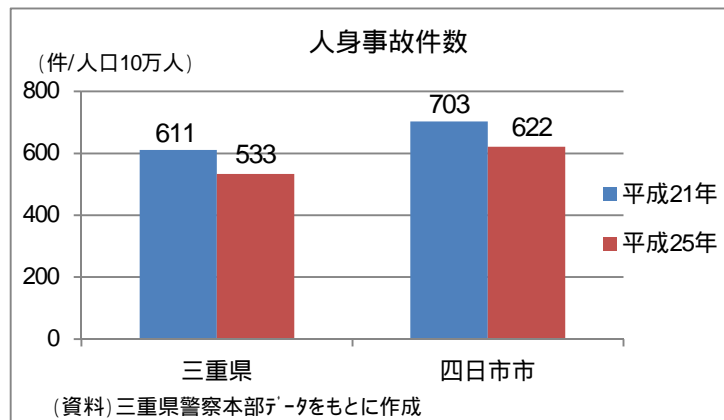
人身事故件数:平成22年(前年度)以降前年増減率  
平成23年-4.7%、平成24年-5.3%、平成25年-2.5%



人身事故率:平成22年(前年度)以降前年増減ポイント  
平成23年-1ポイント、平成24年+2ポイント、平成25年+2ポイント

## 【戦略2】 市内交通事故件数の把握(2)

- ・人口10万人当たりの人身事故件数を三重県と四日市市とで比較すると、四日市市の方が多いが、平成21年と平成25年ではその差は92件から89件と若干縮まっている。しかし、高齢者(65歳以上)人身事故件数で比較すると、平成21年と平成25年ではその差は113件から122件と拡大傾向にある。
- ・高齢者人身事故率は三重県、四日市市ともに上昇している。
- ・四日市市の高齢者人身事故率が三重県より低い背景には、四日市市の高齢者人口比率が県全体より低い(平成23年10月1日:四日市市21.3%、県全体24.3%<三重県年齢別人口調査結果>)ことも要因と推察される。



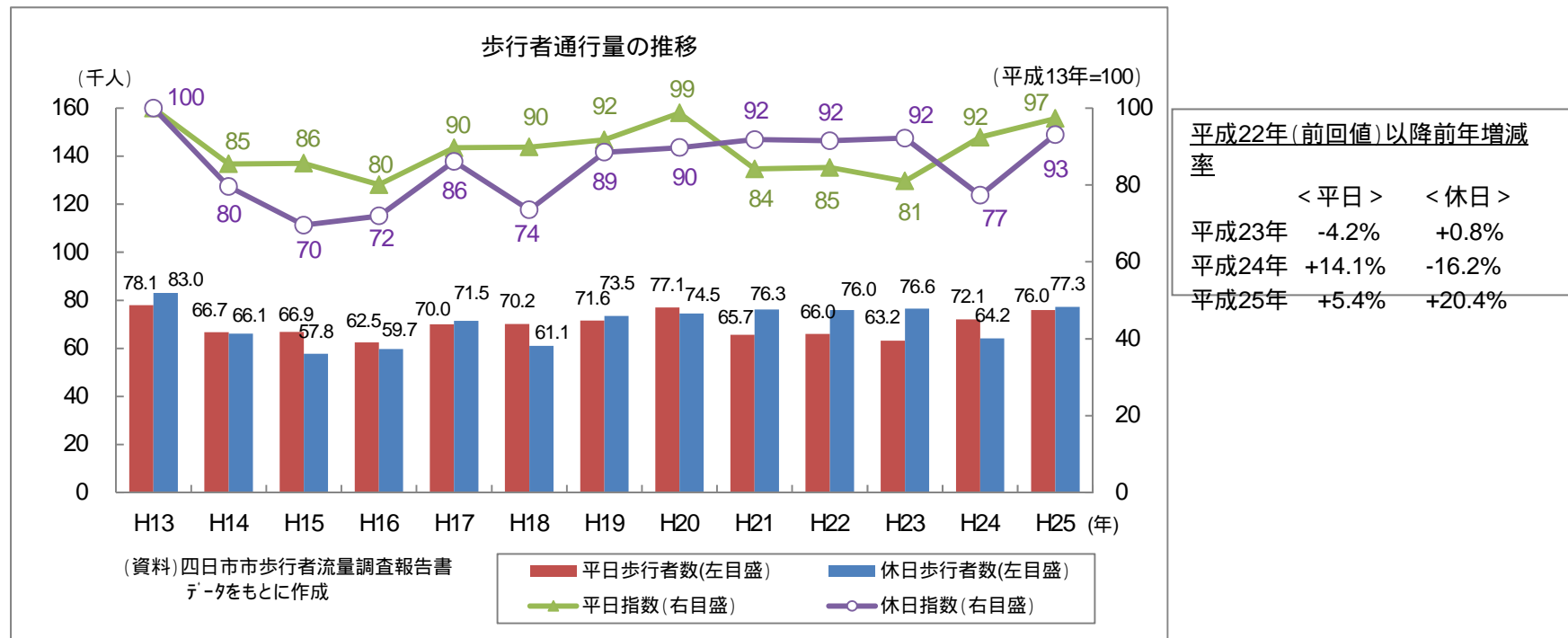
平成21年(前回値)対比平成25年増減率、増減ポイント

	三重県	四日市市
人身事故件数(人口10万人当り)	-12.8%	-11.5%
高齢者人身事故件数(高齢者人口10万人当り)	-14.3%	-11.1%
高齢者人身事故率(高齢者事故/総数)	+2ポイント	+3ポイント

## 【戦略3】 近鉄四日市駅周辺の歩行者数

- ・近鉄四日市駅周辺の歩行者数の推移をみると、平日は増加傾向、休日はほぼ横ばいとなっている。
- ・全体的には平成14年以降、落ち込んでいた歩行者数も近年は回復傾向にあり、最近では「ふれあいモール」のリニューアル化なども増加要因の1つであると推察される。

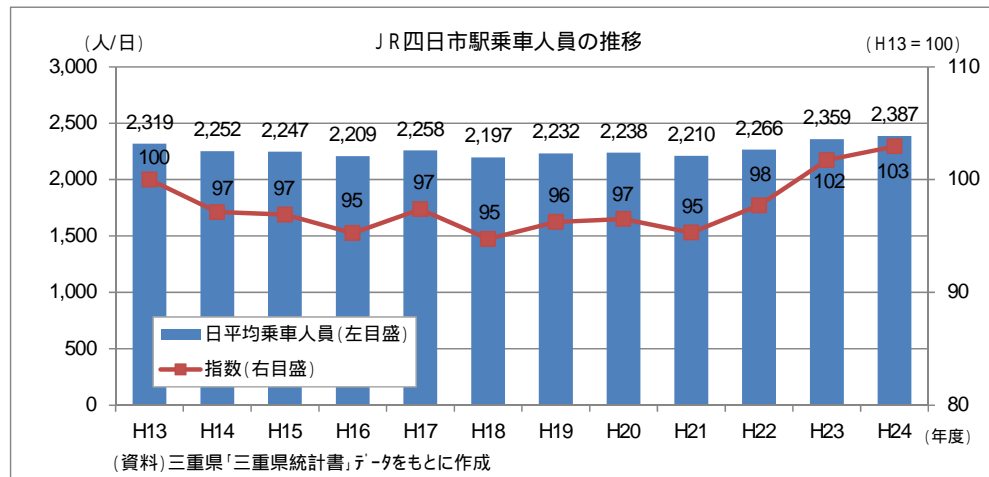
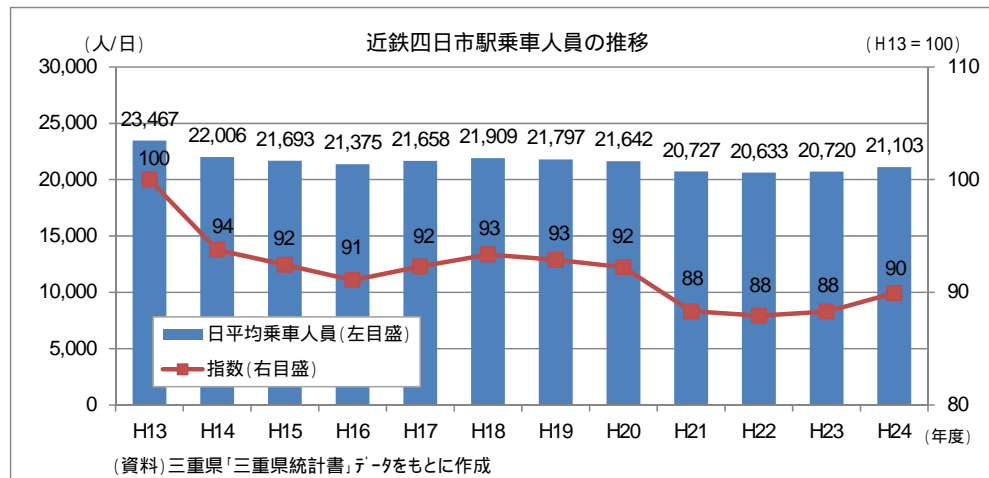
平成13年5月 松坂屋四日市店閉店、平成14年1月 ジャスコ四日市店閉店、  
平成17年3月 ララスクエアフルオープン





## 【戦略3】 近鉄・JR四日市駅乗車人員推移の把握

・近鉄四日市駅の1日当たりの乗車人員は、平成23年度以降、微増している。また、JR四日市駅の乗車人員も増加傾向にあり、平成23年度以降は平成13年度の乗車人員を上回っている。

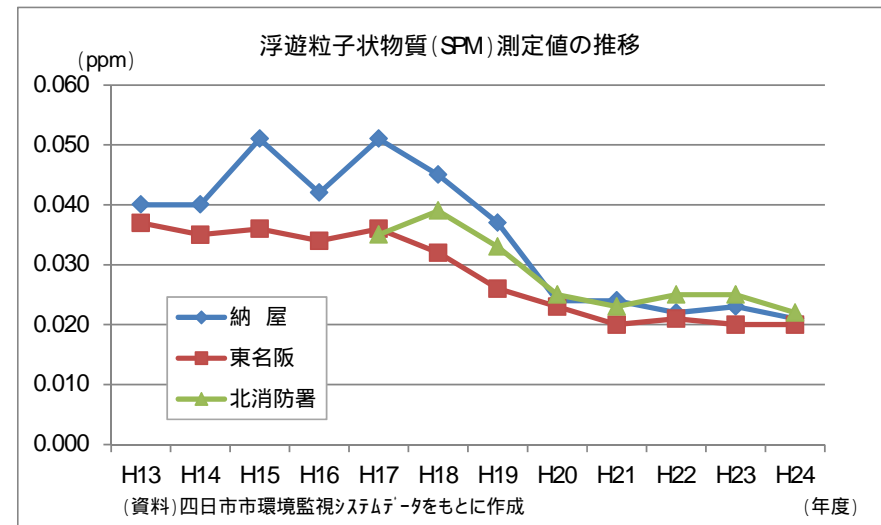
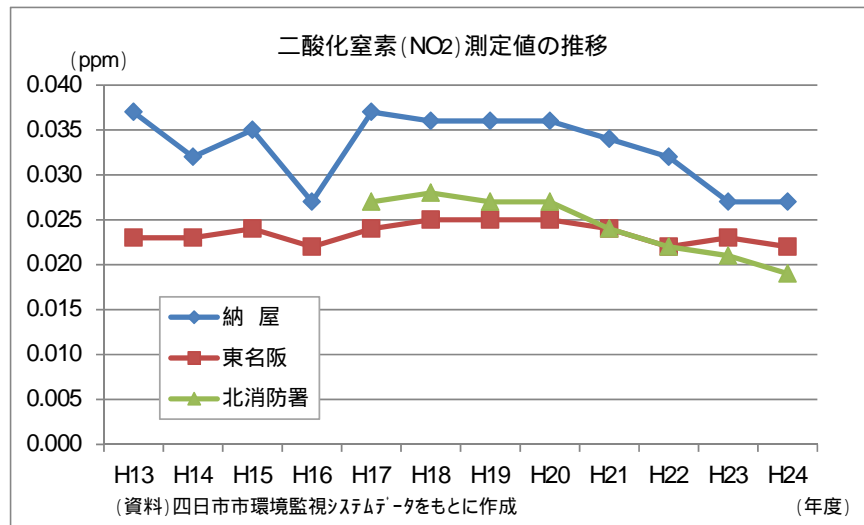


### 平成20年度(前回値)以降前年度増減率

	< 近鉄 >	< JR >
平成21年	-4.2%	-1.3%
平成22年	-0.5%	+2.5%
平成23年	+0.4%	+4.1%
平成24年	+1.8%	+1.2%

## 【戦略1～3】 環境に優しい行動の推進(1)

・二酸化窒素及びに浮遊粒子状物質ともに数年前に比べると減少傾向ではあるが、近年では、横ばいないし微減で推移している。



NO<sub>2</sub>:平成21年度(前回値)以降前年度増減率

納屋:平成22年度 -5.9%、平成23年度 -15.6%、平成24年 0.0%

東名阪:平成22年度 -8.3%、平成23年度 +4.5%、平成24年 -4.3%

北消防署:平成22年度 -8.3%、平成23年度 -4.5%、平成24年 -9.5%

SPM:平成21年度(前回値)以降前年度増減率

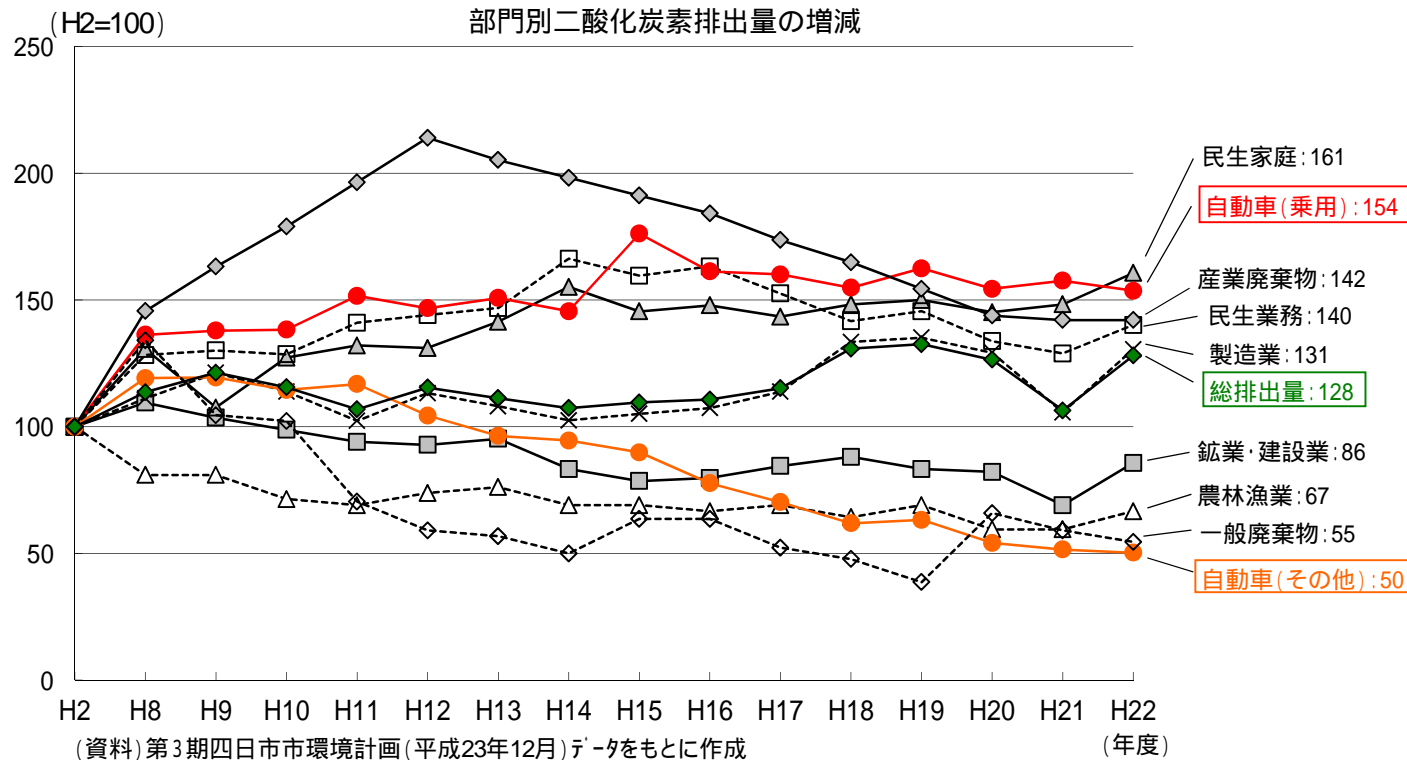
納屋:平成22年度 -8.3%、平成23年度 +4.5%、平成24年 -8.7%

東名阪:平成22年度 -5.0%、平成23年度 -4.8%、平成24年 0.0%

北消防署:平成22年度 +8.7%、平成23年度 0.0%、平成24年 -12.0%

## 【戦略1～3】環境に優しい行動の推進(2)

・部門別二酸化炭素排出量(平成2年=100)の推移をみると、平成19年度以降最も高かった「自動車(乗用)」に代わって、平成22年度には「民生家庭」(家計が住宅内で消費したエネルギー消費部門)が最も高くなっている。

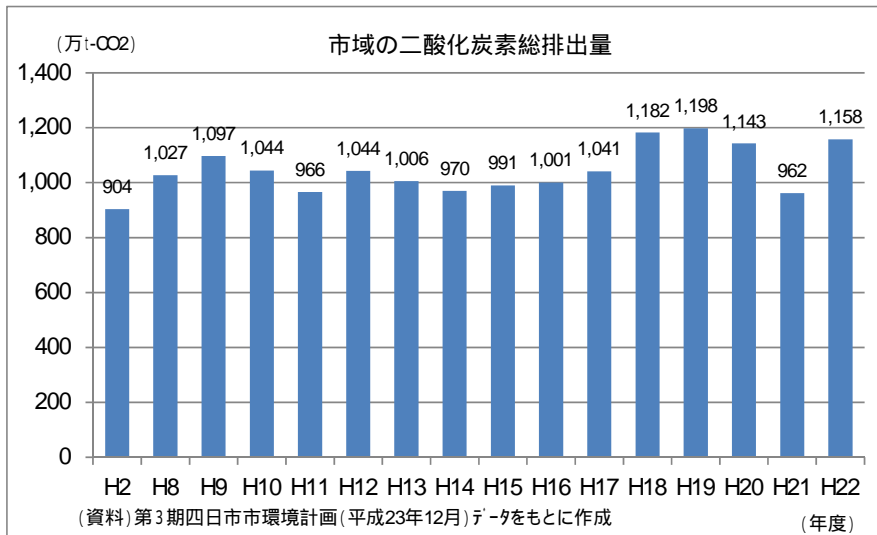


平成19年度(前年度)以降前年度増減率  
(年度、%)

	H20	H21	H22
農林漁業	-13.8	+0.0	+12.0
鉱業・建設業	-1.4	-15.9	+24.1
製造業	-4.4	-18.2	+23.6
家庭	-3.2	+2.1	+8.4
業務	-8.1	-3.6	+8.7
自動車(乗用)	-5.0	+2.1	-2.6
自動車(その他)	-14.3	-4.8	-2.5
一般廃棄物	+70.6	-10.3	-7.7
産業廃棄物	-6.8	-1.2	+0.0
総排出量	-4.6	-15.8	+20.3

## 【戦略1～3】環境に優しい行動の推進(3)

- ・市域の二酸化炭素排出量の推移をみると、平成21年度はリーマンショック後の経済活動の落ち込みなどを背景に、962万t-CO2と一旦減少したものの、その後1,100万t-CO2台に増加している。
- ・平成22年度排出量(1,158万t-CO2)の部門別割合をみると、産業部門が全体の86.1%を占めており、特に製造業が全体の85.3%を占め、産業都市である本市の状況を反映した結果となっている。



平成19年度(前回値)以降前年度増減率  
 平成20年度-4.6%、平成21年度-15.8%、平成22年度+20.3%

