

參考資料一式

目次

・生活交通確保維持改善計画（令和4年度分）	2
・二次評価結果	7
・こにゅうどうくんライナーの利用状況	8
・こにゅうどうくんライナーの経常収益及び経常費用	9
・こにゅうどうくんライナーの路線図	10
・四日市市都市総合交通戦略の交通体系イメージ図	11

令和3年6月11日

（名称）四日市市地域公共交通会議

<p>生活交通確保維持改善計画の名称</p>
<p>四日市市地域内フィーダー系統確保維持計画</p>
<p>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</p>
<p>四日市市においては、近鉄四日市駅を中心に放射線状に鉄道やバス路線の公共交通網が形成されている。</p> <p>人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は、一部路線を除いて減少を続けており、運行に様々な問題が発生している。</p> <p>平成30年3月末をもって、四日市市から鈴鹿市を跨って運行する四日市鈴鹿線が廃線となり、鈴鹿市へ運行するバスは四日市平田線と長沢線の2路線のみとなり、その重要性が高まった。</p> <p>しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、利用者の減少が続いたため、長沢線は令和2年9月末をもって廃止となった。</p> <p>そこで、三重交通と市で協力して長沢線の運行経路を見直し、四日市平田線（幹線）に接続する支線として令和2年10月から運行を開始した。この路線を、市民に親しみを持ってもらえるよう、市の公式マスコットキャラクターの名前を用いて「こにゅうどうくんライナー」と名付けた。</p> <p>こにゅうどうくんライナーは、本市の南部エリアを運行する数少ない路線であり、特に小山田地区及び内部地区の一部において、唯一の公共交通手段となっており、生活に必要不可欠で非常に重要な路線である。</p> <p>したがって、地域公共交通確保維持事業により、四日市平田線及びこにゅうどうくんライナーを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが重要である。</p>
<p>2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果</p>
<p>（1）事業の目標</p>
<p>令和4年度 こにゅうどうくんライナーの収支率を12%以上とする。 こにゅうどうくんライナーの利用者数を6,000人以上とする。</p> <p>令和5年度 こにゅうどうくんライナーの収支率を13%以上とする。 こにゅうどうくんライナーの利用者数を6,500人以上とする。</p> <p>令和6年度 こにゅうどうくんライナーの収支率を14%以上とする。 こにゅうどうくんライナーの利用者数を7,000人以上とする。</p> <p>（四日市市地域公共交通網形成計画 P116 参照）</p>

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>こにゆうどうくんライナーを維持することにより、小山田地区及び内部地区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>
<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・実績に応じて利用促進策を検討する。 (実施主体：四日市市、三重交通) ・利用者数に応じた見直し基準を定め、定期的に地域住民に対し利用状況を周知し、各地区で啓発活動を行う。 (実施主体：四日市市、三重交通) ・乗り継ぎ拠点（イオンタウン四日市泊）でモビリティマネジメントを行う。 (実施主体：四日市市、三重交通) ・小古曾の大規模団地への利用啓発活動を行う (実施主体：四日市市、三重交通) <p>(四日市市地域公共交通網形成計画 P104, 139 等 参照)</p>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者</p>
<p>表1を添付。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<p>四日市市から運行事業者への負担金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分の2分の1を負担することとしている。</p>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p>
<p>三重交通株式会社</p>
<p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 【地域間幹線システムのみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線システムのみ】</p>

※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
20. 協議会の開催状況と主な議論	
【四日市市網形成計画に関する協議会】 ・平成26年12月12日 四日市市地域公共交通活性化協議会にて四日市市地域公共交通網形成計画(案)の承認 【こにゅうどうくんライナーの運行に関する協議会】 ・令和2年7月29日 地域公共交通会議(事業内容について協議) (令和2年7月29日 書面協議にて、全ての構成員から合意を得られた。) ・令和3年6月11日 地域公共交通会議(生活交通確保維持改善計画について合意)	
21. 利用者等の意見の反映状況	
運行経路の検討にあたり、小山田地区の自治会長会議において、小山田温泉記念病院への接続など、病院への移動手段の確保を求める声が強かったため、そちらに重点を置いた計画とした。	
22. 地域公共交通会議の構成員	
関係都道府県	三重県 地域連携部 交通政策課
関係市区町村	四日市市 都市整備部 都市計画課
交通事業者・交通施設管理者等	三重交通株式会社 三岐鉄道株式会社 一般社団法人三重県タクシー協会 公益社団法人三重県バス協会 四日市建設事務所 四日市南警察署
地方運輸局	三重運輸支局
その他協議会が必要と認める者	利用者代表、三重交通労働組合代表

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 四日市市諏訪町1番5号

(所 属) 都市計画課 公共交通推進室

(氏 名) 水谷 訓子

(電 話) 059-354-8095

(e-mail) koutsuu@city.yokkaichi.mie.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

自治体・協議会名	四日市市地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・幹線バスの廃止に伴い運行開始した支線バスに親しみやすい市公式マスコットキャラクター「こにゅうどうくん」のラッピング及び名前を用いた愛称をつけるとともに、商業施設に整備した乗り継ぎ拠点へ乗り入れることにより利用促進を図っている。
- ・デマンドタクシーの導入により、公共交通不便地域の高齢者の移動手段の確保を図っている。

期待する取組

- ・今後近鉄四日市駅前に整備されるバスターミナルや交通事業者が導入を予定している連節バスと連携して公共交通の利用促進を図ることを期待します。
- ・次年度に策定予定の地域公共交通計画について、持続可能な地域公共交通サービスを実現するための計画策定を期待します。
- ・こにゅうどうくんライナーについて、大型商業施設での乗継実績を検証するとともに、次期地域公共交通計画において、地域における位置づけを明確にすることを期待します。
- ・コロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを期待します。

こにゅうどうくんライナー利用状況

単位：人

年月	小山田病院発	県立総合医療 センター発	合計	1日あたりの 乗車人員数
令和2年 10月	296	225	521	23.7
令和2年 11月	268	95	363	19.1
令和2年 12月	276	119	395	18.8
令和3年 1月	242	141	383	21.3
令和3年 2月	234	133	367	20.4
令和3年 3月	309	170	479	20.8
令和2年度	1,625	883	2,508	20.7

年月	小山田病院発	県立総合医療 センター発	合計	1日あたりの 乗車人員数
令和3年 4月	305	210	515	23.4
令和3年 5月	232	157	389	21.6
令和3年 6月	307	208	515	23.4
令和3年 7月	289	202	491	24.6
令和3年 8月	259	176	435	21.8
令和3年 9月	294	226	520	26
令和3年度 上半期	1,686	1,179	2,865	23
令和2年10月～令和3年9月	3,311	2,062	5,373	22.1

年月	小山田病院発	県立総合医療 センター発	合計	1日あたりの 乗車人員数
令和3年 10月	278	218	496	23.6
令和3年 11月	283	198	481	24.1
令和3年 12月	294	175	469	22.3
令和4年 1月	238	159	397	22.1
令和4年 2月	230	152	382	21.2
令和4年 3月	274	183	457	20.7
令和3年度 下半期	1,597	1,085	2,682	22.3

年月	小山田病院発	県立総合医療 センター発	合計	1日あたりの 乗車人員数
令和4年 4月	268	180	448	22.4
令和4年 5月	246	174	420	22.1
令和4年 6月	270	211	481	21.9
令和4年 7月	251	179	430	21.5
令和4年 8月	224	184	408	19.4
令和4年 9月	256	167	423	21.2
令和4年度 上半期	1,515	1,095	2,610	21.4
令和3年10月～令和4年9月	3,112	2,180	5,292	21.9

こにゅうどうくんライナーの経常収益及び経常費用

令和3年度（令和2年10月～令和3年9月）

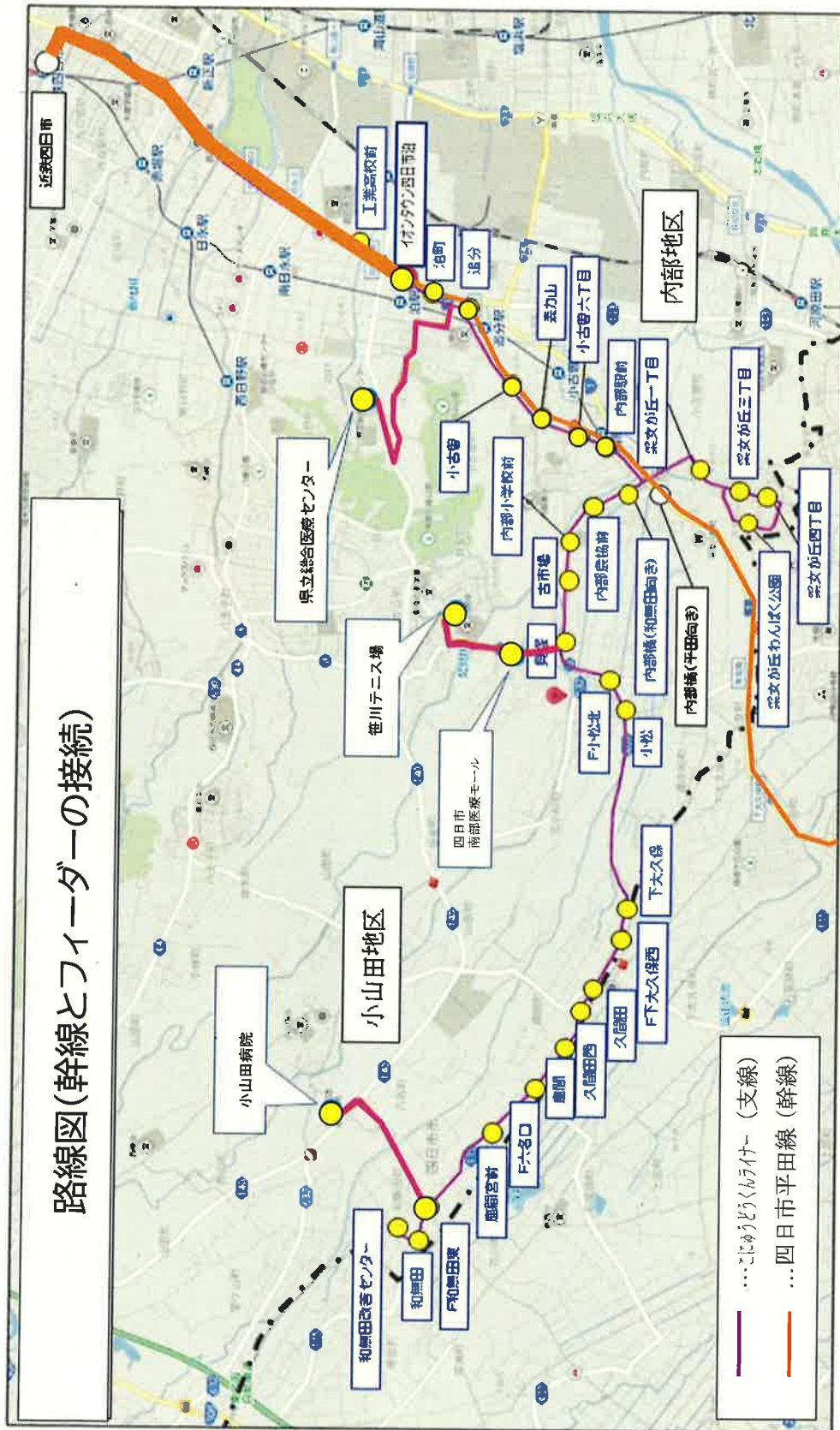
経常収益（円）	1,093,948
経常費用（円）	14,244,104
収支率（％）	8

令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）

経常収益（円）	989,515
経常費用（円）	14,768,954
収支率（％）	7

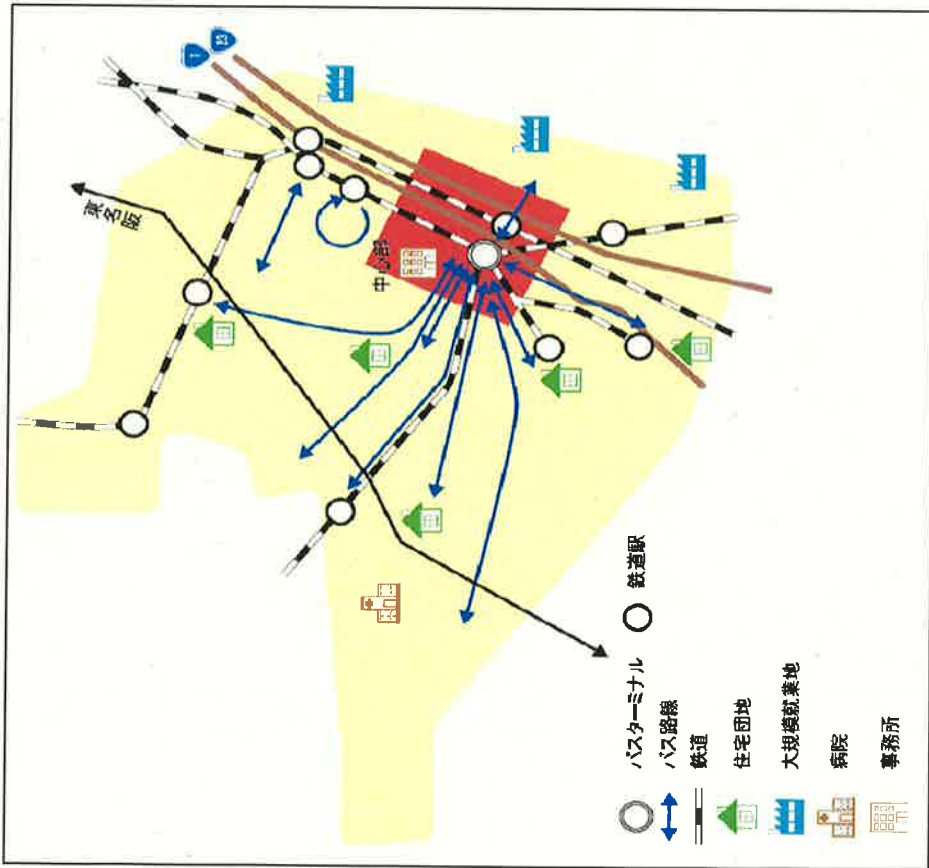
※経常費用の主な増加要因は軽油単価の上昇に伴う燃料費の増加です。

路線図(幹線とファイダーの接続)



現行の四日市都市総合交通戦略の交通体系イメージ図

現在の状況



将来の目指す方向

