

## ＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

四日市市地域公共交通計画の評価等結果（令和5年4月～令和6年3月）

目標				目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析		評価・次年度に向けた課題や取組	備考
目標① 公共交通利用の促進	現状値 (令和2年)	中間目標値 (令和9年)	目標値 (令和14年)	①中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化 ②四日市バスターミナルの整備 ③高速バスの活性化 ④バス路線網の拡充 ⑤自動運転の導入に向けた取組推進 ⑥パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進 ⑦中心市街地のイベントとのタイアップ	【鉄道】 三重県統計書（最新値 令和4年度） 【バス・タクシー】 交通事業者の有する乗降 データを用いて算出	令和4年度	・中間目標値 達成	・中間目標値を達成し、目標値の達成に向け順調に増加している。 ・バス利用者の利便性向上のため、令和5年度より、交通事業者に対し、「四日市市バス待ち環境整備事業補助金」として支援を実施しており、令和6年度も実施。 ・利用促進策として、交通事業者の協力のもと、公共交通を利用したイベントが企画・実施されており、引き続き実施予定。	・中間目標値を令和4年度で達成したが、目標値の見直しについては、計画を開始して1年経過したところであるため、今後の状況を見ながら見直しを検討する。
鉄道・バス・タクシーの年間利用者数	25,068,418人／年	29,499,800人／年	32,665,000人／年			29,550,440人／年	・令和4年度は、令和2年度より17.9%増加している。新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少した利用者が、行動規制の緩和によって、利用を再開したと考えられる。		
目標② 中心市街地への公共交通での来訪促進	現状値 (令和2年)	中間目標値 (令和9年)	目標値 (令和14年)	⑧乗り継ぎ時間の短縮 ⑨駅前広場の整備 ⑩鉄道駅のバリアフリー化 ⑪車両のバリアフリー化 ⑫地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり ⑬地域の代表者向けノウハウ集の作成 ⑭市街化調整区域の公共交通不便地域におけるデマンドタクシーなどの運行 ⑮多様な輸送資源の活用検討 ⑯公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続 ⑰四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などの利用促進 ⑱EVバス・水素バスなどの導入 ⑲連節バスの拡充 ⑳エコ通勤・エコ通学の推進	【鉄道】 三重県統計書（最新値 令和4年度） 【バス】 交通事業者の有する乗降 データを用いて算出	令和4年度	・中間目標値 未達成	・中間目標値の達成に向け、順調に増加している。 ・中心市街地の来訪促進として、国でバスタプロジェクトが進められており、引き続き関係機関との協議、改良工の推進が予定されている。 ・中心市街地の回遊性向上を目的として、自動運転実証実験（令和2年度～）とMaaS実証実験（令和5年度～）を実施しており、令和6年度も実験を予定。	
四日市市中心市街地における1日当たり公共交通利用者数	25,121人／日	30,440人／日	34,240人／日			29,865人／日	・令和4年度は、令和2年度より17.9%増加している。新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少した利用者が、行動規制の緩和によって、利用を再開したと考えられる。（再掲）		
目標③ 市内の公共交通ネットワークの確保	現状値 (令和2年)	中間目標値 (令和9年)	目標値 (令和14年)	①⑧乗り継ぎ時間の短縮 ①⑨駅前広場の整備 ①⑩鉄道駅のバリアフリー化 ①⑪車両のバリアフリー化 ①⑫地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり ①⑬地域の代表者向けノウハウ集の作成 ①⑭市街化調整区域の公共交通不便地域におけるデマンドタクシーなどの運行 ①⑮多様な輸送資源の活用検討 ①⑯公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続 ①⑰四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などの利用促進 ①⑱EVバス・水素バスなどの導入 ①⑲連節バスの拡充 ①⑳エコ通勤・エコ通学の推進	鉄道駅から800m圏域及びバス停（30本／日以上）から300m圏域に居住している市内人口割合を算出	令和5年度	・中間目標値 達成	・中間目標値を達成し、目標値の達成に向け順調に増加している。 ・バス事業者は、乗務員不足の課題を抱えており、バス路線を維持するため、乗務員の確保に向け、引き続き交通事業者と対応策について検討をする。 ・基幹的公共交通である四日市あすなろう鉄道の継続運行に向け、新たな「鉄道事業再構築実施計画」を策定する。	・中間目標値を令和5年度で達成したが、目標値の見直しについては、計画を開始して1年経過したところであるため、今後の状況を見ながら見直しを検討する。
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	60.0%	62.4%	64.7%			63.1%	・基幹的公共交通が維持された中で、市街化区域内の住宅のマンション建設など住宅の供給が増加したためと考えられる。		
目標④ 運輸部門の低炭素化の推進	現状値 (平成29年)	中間目標値 (令和9年)	目標値 (令和14年)	【自動車】 「自動車燃料消費調査」 「三重県統計書」、「自動車検査登録協会 統計情報」を用いて算出 【鉄道】 「鉄道統計年鑑」を用いて算出 【船舶】 「港湾統計」を用いて算出	—	—	—	・令和5年度より開始した、EVバス及びFCVに対する支援制度を引き続き実施し、併せて市民等への啓発も行う。 ・バス事業者と共に、連節バス及びEVバスの拡充を図る。	・運輸部門における四日市市域の二酸化炭素排出量の算出について、「第4期四日市市環境計画」が改定（令和5年7月）され、算出方法が変更となったため、過去の算出方法でのデータを示すことができない。 ・上記の変更に伴い、今後、「四日市市地域公共交通計画」の目標値を変更予定。
運輸部門における四日市市域の二酸化炭素排出量	61.0万t-CO2	—	49.1万t-CO2			—			
目標⑤ 地域公共交通に対する市民満足度の向上	現状値 (令和3年)	中間目標値 (令和9年)	目標値 (令和14年)	②①運賃制度の見直し ②②企画切符の販売 ②③グッズの作成・販売 ②④鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施 ②⑤高齢者運転免許自主返納の促進 ②⑥バス待ち環境の改善 ②⑦支払方法の利便性向上 ②⑧公共交通マップなどの作成・配布 ②⑨バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化 ②⑩MaaSの活用 ②⑪サイン表示のバリアフリー化 ②⑫転入者モビリティマネジメントの実施 ②⑬公共交通の乗り方教室の開催 ②⑭感染症対策 ②⑮地域が主体となった公共交通を利用したくなる雰囲気づくり	市政アンケート	令和5年度	・中間目標値 未達成	・中間目標値を未達成であった。 ・公共交通が不便な地域にお住まいの満70歳以上の方を対象に、令和2年度より「四日市市デマンドタクシー」を運行しており、令和6年度から制度を見直したため、その有効性について検討を行う。 ・令和6年度より市内で初めてのAI活用型乗合デマンド交通の実証運行を予定。 ・令和6年度より、運転免許証を自主返納された方を対象に交通系ICカードの配布を開始する。 ・バス及びタクシー事業者の協力のもと、ノンステップバスやUDタクシーの導入を進める。	
市内の公共交通に対する不満度	27.2%	23.6%	20.0%			28.8%	・市内の公共交通に対する不満度は、増加している。令和5年度市政アンケートでは、高齢者が使いやすい公共交通環境の整備、免許返納後の交通手段の確保についてのご意見が特に多かった。		

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「(○年○月～○年○月)」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「—」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。