

(案)

四日市市地域公共交通計画

令和5年2月

令和6年 月 改定

四日市市

目 次

1. はじめに	1
2. 上位・関連計画	2
(1) 四日市市総合計画	2
(2) 四日市市都市計画マスタープラン（全体構想）	5
(3) 四日市市都市総合交通戦略	7
(4) 四日市市立地適正化計画	11
(5) 四日市市環境計画	12
(6) 鉄道事業再構築実施計画	13
(7) 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画	15
3. 本市の現状の整理	17
(1) 社会経済特性	17
(2) 交通特性	26
4. 本市を取り巻く社会動向	54
(1) リニア中央新幹線の整備	54
(2) 第4次産業革命	54
(3) 「持続可能な社会」の実現（SDGs）に向けた取組	55
(4) バス運転手の不足	55
(5) 新型コロナウイルス感染症への対応	56
(6) 高齢者事故の増加	57
(7) 運転免許返納状況	58
(8) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正	59
(9) 「自転車活用推進法」の施行	60
(10) 「高齢者、障害者などの移動などの円滑化に関する法律」の一部改正	60
5. 四日市市地域公共交通網形成計画の評価	61
(1) 基本方針1	61
(2) 基本方針2	62
(3) 基本方針3	64
6. 本市の地域公共交通の課題	65
(1) 四日市市の現状まとめ	65
(2) 四日市市の地域公共交通の課題	67
7. 基本方針	69
8. 計画の区域と期間	70
(1) 計画の区域	70
(2) 計画の期間	70
9. 計画の目標	71
(1) 計画の目標	71
(2) 目標指標	72
10. 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	73
(1) 基本方針と施策の関係	73
(2) 実施主体とスケジュール	74
(3) 各施策の概要	76
11. 計画の達成状況の評価	87
(1) PDCAサイクル	87
(2) PDCAサイクルの実行体制	88
(3) データ把握手法	88

(6) 鉄道事業再構築実施計画

公有民営方式での運営へ移行した四日市あすなろう鉄道の持続的運行を目標とする。前・四日市市地域公共交通網形成計画において、「まちづくり施策と連携した利用促進策の実施」、「内部・八王子線利用促進協議会と連携した利用促進策の実施」が施策として位置付けられ、実施されてきた。

【具体施策】

①安全な輸送サービスの確保

- 施設整備の着実な実施
- 車両の計画的な更新
- 安全管理の積極的推進

②持続可能な経営体制の構築

- 第三種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった収支構造の新設

第三種鉄道事業者である四日市あすなろう鉄道(株)に利益が発生した場合は、その相当額を四日市市内部・八王子線基金に拠出。損失が発生した場合は、四日市市は基金などを活用してその相当額を支援。

③沿線地域と連携した利用促進活動の実施

- 内部・八王子線利用促進協議会（学識経験者、沿線自治会、沿線高校、四日市商王会議所、四日市観光協会、NPO法人などで構成）と連携した各種利用促進活動を実施することによって、マイレール意識の醸成及び利用者増に繋げる取組を進める。

1. 鉄道事業再構築事業を実施する路線

四日市あすなろう鉄道株式会社 内部線、八王子線

2. 地方公共団体その他のものによる支援内容

支援策	内容
鉄道施設・車両の取得、保有等、鉄道用地の借受	四日市市が近畿日本鉄道(株)から鉄道用地を借り受け、鉄道施設・車両を取得、保有し、第三種鉄道事業者として第二種鉄道事業者となる四日市あすなろう鉄道(株)に無償で使用させる。
	四日市市は四日市市内部・八王子線鉄道施設条例（平成25年12月27日公布）及び内部・八王子線存続のための事業形態変更に関する確認書（平成25年12月26日交換）に基づき、四日市あすなろう鉄道(株)に鉄道施設、車両及び鉄道用地を無償で使用させる。

4. 鉄道事業再構築事業の実施予定期間

- ・事業開始予定年月日：令和 7年 4月1日
- ・事業終了予定年月日：令和16年 3月31日

6. 利用者の利便の確保に関する事項

- (1) 住民、来訪者の移動手段の確保
- (2) 地域社会全体の価値向上
- (3) 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供等
- (4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

8. 計画の区域と期間

(1) 計画の区域

交通手段、運営主体の違いを乗り越え、地域公共交通が“公共交通ネットワーク”として一体となって、市民にサービスを提供していく必要がある。そのため、本計画の区域は市全域（都市計画区域外を除く）とする。

(2) 計画の期間

本計画の計画期間は、施策の関連が深い四日市市都市総合交通戦略の計画期間に合わせて令和5年から令和14~~16~~年の10~~12~~年間とする。ただし、本市を取り巻く社会情勢などから、人の移動上実態が現在から変化することも十分考えられる。また、社会情勢や経済情勢だけでなく、国の制度改正も勘案し、毎年度の達成状況の評価に加え、中間年次となる令和9年度には、見直しを前提として計画の再検討を行う。また、さらに短い単位で社会情勢や制度が変化することも考えられるため、そのような場合には、1年単位のPDCAの実行を行う中で、必要に応じ適宜計画の見直しを図っていく。

9. 計画の目標

基本方針それぞれについて、本計画における目標を定める。なお、目標の達成状況を明確化するため、目安となる指標と目標値を設定する。

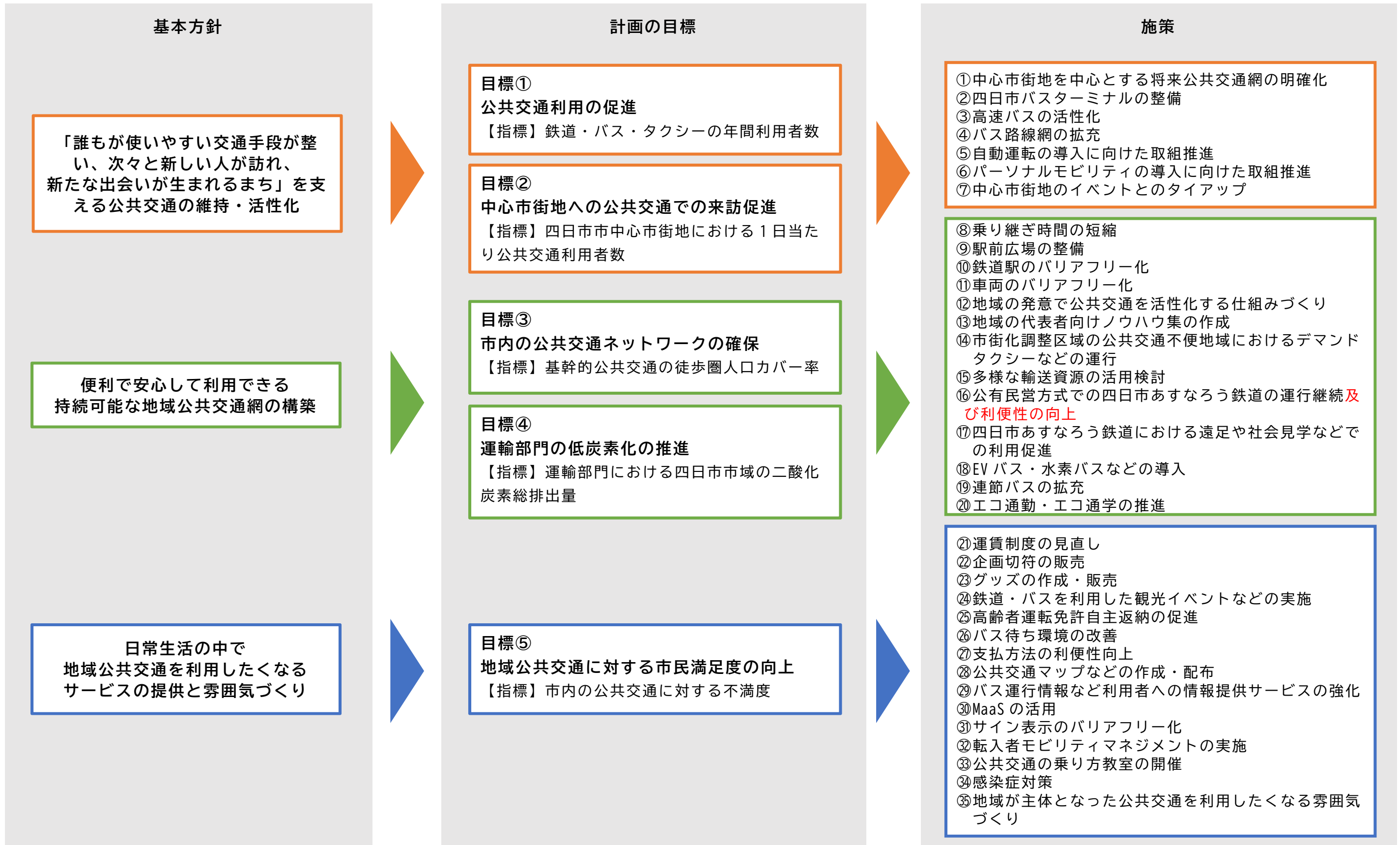
目標値は、計画期間に合わせ10~~12~~年後（令和14~~16~~年度末）とするとともに、中間時（令和9年度末）の値も設定することで、より計画的な進行管理を図る。

（1）計画の目標

<p>基本方針 1</p>	<p>「誰もが使いやすい交通手段が整い、次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまち」を支える公共交通の維持・活性化</p> <p>目標① 公共交通利用の促進 各種利用促進策を展開することで、市内の公共交通全体の利用者数を維持する</p> <p>目標② 中心市街地への公共交通での来訪促進 各種利用促進策の展開や四日市バスターミナルの整備を進め、中心市街地への来訪を促進する</p>
<p>基本方針 2</p>	<p>便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築</p> <p>目標③ 市内の公共交通ネットワークの確保 市民が便利に安心して利用できる公共交通ネットワークを確保することで、公共交通の徒歩圏人口カバー率を向上する</p> <p>目標④ 運輸部門の低炭素化の促進 環境に配慮した各種施策を展開することで、運輸部門の二酸化炭素排出量を削減する</p>
<p>基本方針 3</p>	<p>日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり</p> <p>目標⑤ 地域公共交通に対する市民満足度の向上 公共交通に関するわかりやすい情報提供や、四日市バスターミナル及びコミュニティターミナルなどの交通結節点整備の推進など、公共交通サービスを充実することで、公共交通に対する満足度を向上する</p>

10. 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

(1) 基本方針と施策の関係



⑫ 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり

項目	概要
目的	高齢化の進む団地や郊外部の住民が、各地域に適した交通の実現により、日常生活の移動を維持することを目的とする。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域の支援の仕組みを設計 ・支援メニューを検討
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、NPO、市民、企業、市
実施行程	令和5年度～：制度の設計 令和7年度～：制度の運用

⑬ 地域の代表者向けノウハウ集の作成

項目	概要
目的	地域内交通を運行するに当たり法令などの必要な知識や、勘どころなどをわかりやすく整理し、地域主体の交通の運行を促進することを目的とする。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・法令などの基礎知識に加え、市内や中部圏内、全国の地域主体の交通の事例を掲載した冊子を作成し、配布
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、NPO、市民、企業、市
実施行程	令和5年度～：冊子の作成 令和7年度～：地域への説明、周知

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

項目	概要
目的	市街化調整区域の公共交通不便地域の住民の移動手段の確保。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域の公共交通不便地域（鉄道駅から直線距離で800m以上、バス停留所300m以上離れている地域）の住民を対象にデマンドタクシーなどを運行
実施主体	交通事業者、市
実施行程	令和5年度～：デマンドタクシー運行継続、運行方式などの検討

⑮ 多様な輸送資源の活用検討

項目	概要
目的	福祉輸送やデマンド型交通など、地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討する。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のおでかけ支援などの取組の継続 ・地域の新たな輸送資源の検討
実施主体	交通事業者、市など
実施行程	令和5年度～：既存の輸送資源の継続、新たな輸送資源の検討

⑯ 公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続及び利便性の向上

項目	概要
目的	「公有民営方式」に転換した四日市あすなろう鉄道の運行を継続及び利便の確保に取り組む。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・四日市市が鉄道施設などを保有し、列車の運行を四日市あすなろう鉄道株式会社が実施 ・「鉄道事業再構築実施計画」に定めた事業の実施
実施主体	四日市あすなろう鉄道、市
実施行程	令和5年度～：運行の継続

1.1. 計画の達成状況の評価

本計画で掲げた目標を、着実かつ計画的に実施するとともに、長期的な地域公共交通の基本方針の達成をめざし、社会情勢の変化に合わせ柔軟に施策を企画・展開していくために、取組に合わせた評価・改善の仕組みを定める。

(1) PDCA サイクル

本計画で掲げた目標を確実に達成するため、継続的に取組を実施していく（Do）とともに、その取組結果を把握し評価し（Check）、問題点があれば見直しを検討し（Action）、新たな取組の計画を立てていく（Plan）という、いわゆる PDCA サイクルを実行していく。

PDCA サイクルは、計画期間全体（1012年）を通じた長期的なもの、5年程度の中期的に実施するもの、毎年の取組や社会情勢の変化などを踏まえ1年単位に実施するもの、そして、それよりもさらに細かい期間（事業の実施単位など）で行う短期的なものの4種類を実施する。

これにより、取組状況やその効果を都度把握し、よりよい地域公共交通網を形成していくことが可能となる。

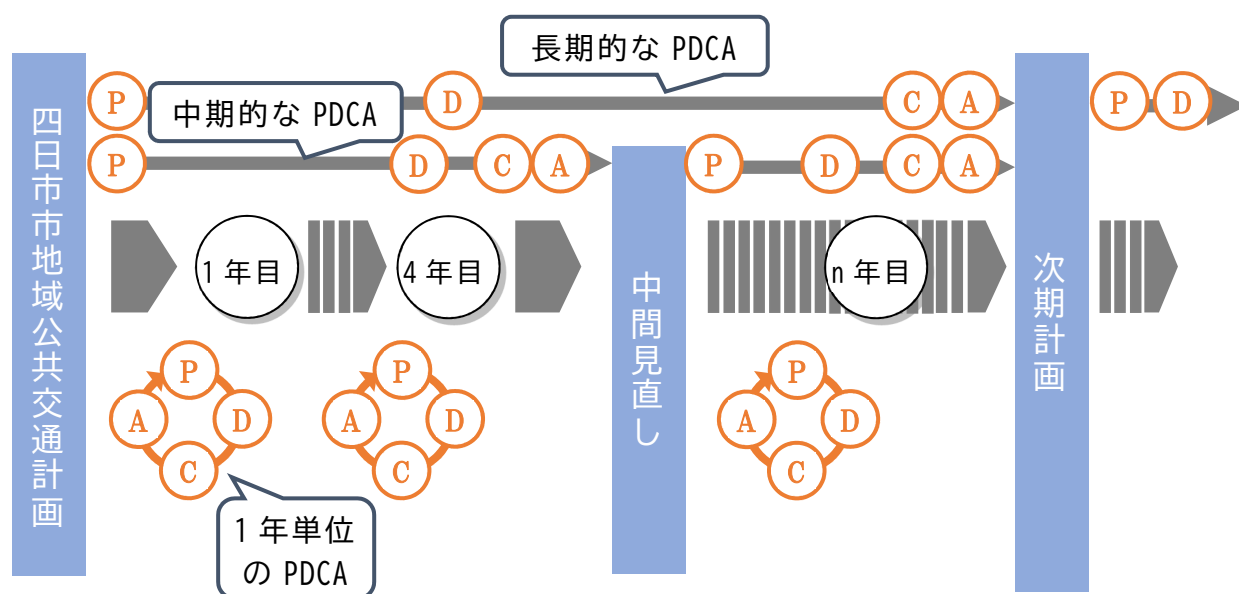
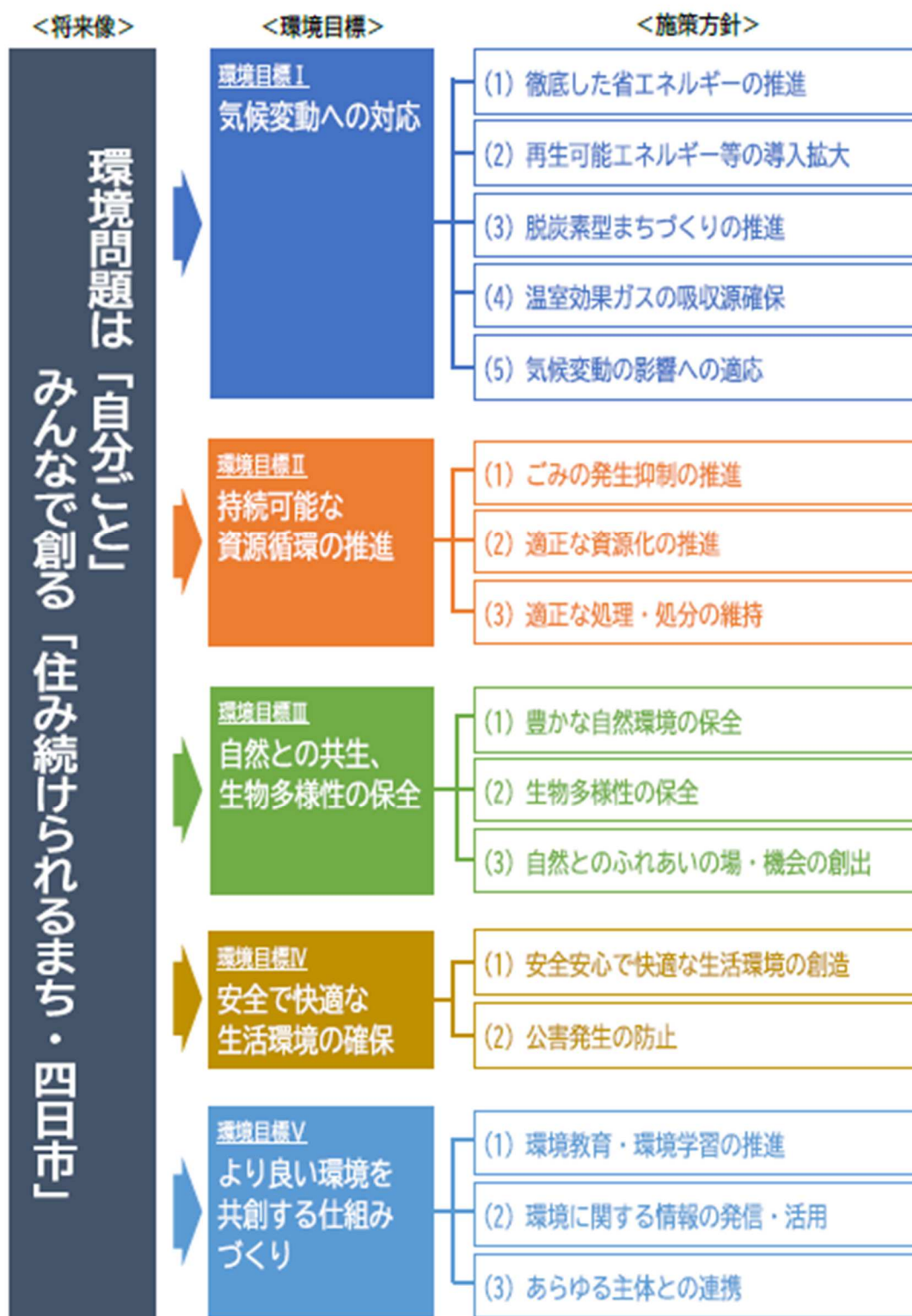


図 PDCA サイクルの実行イメージ

(5) 四日市市環境計画

1) 将来像と環境目標

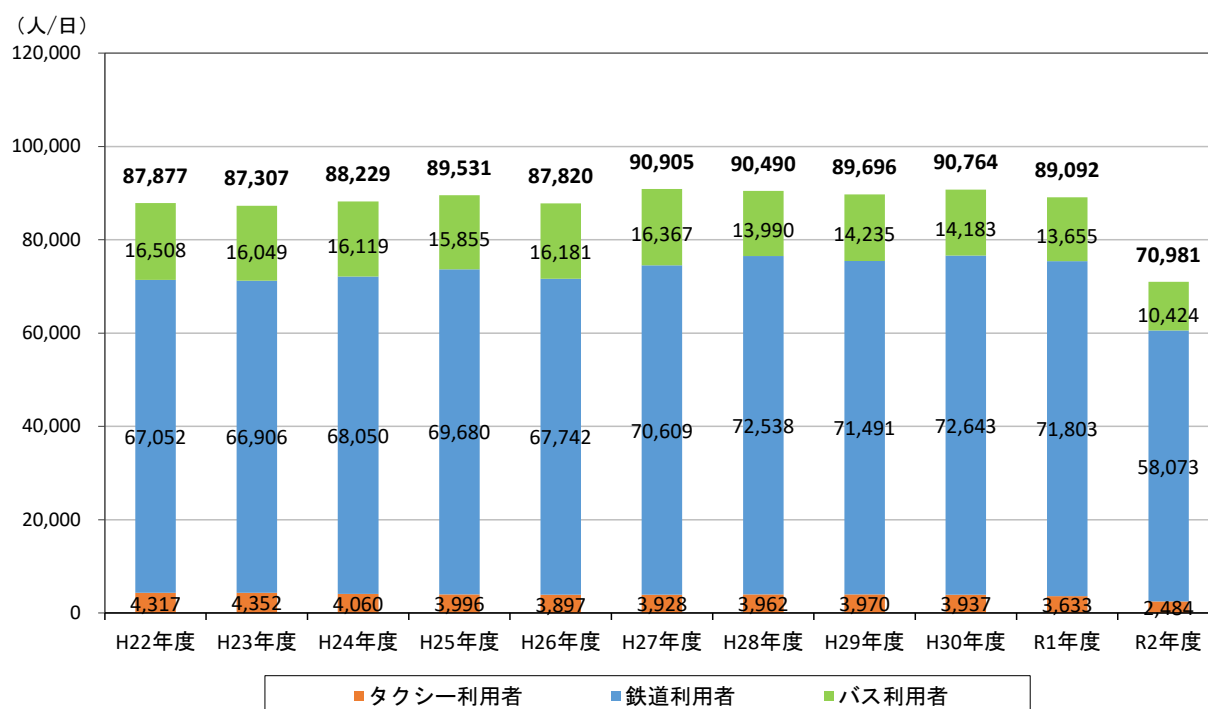
四日市市環境計画は令和3年度～令和12年度を計画期間として策定され、将来像として、『環境問題は「自分ごと」 みんなで創る「住み続けられるまち・四日市」』を掲げ、以下の環境目標と施策方針を定めている。



④ 市内の公共交通利用者数

○公共交通の利用者は減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年から2割程度の大幅な減少。

- ・本市の令和2年の公共交通利用者は1日当たり70,981人であり、新型コロナウイルス感染症の影響により前年より2割程度減少している。
- ・交通手段別にみるとタクシーの減少が大きく、令和元年度と比べて3割程度利用者が減少している。鉄道およびバスは2割程度減少している。



資料：三重県統計書

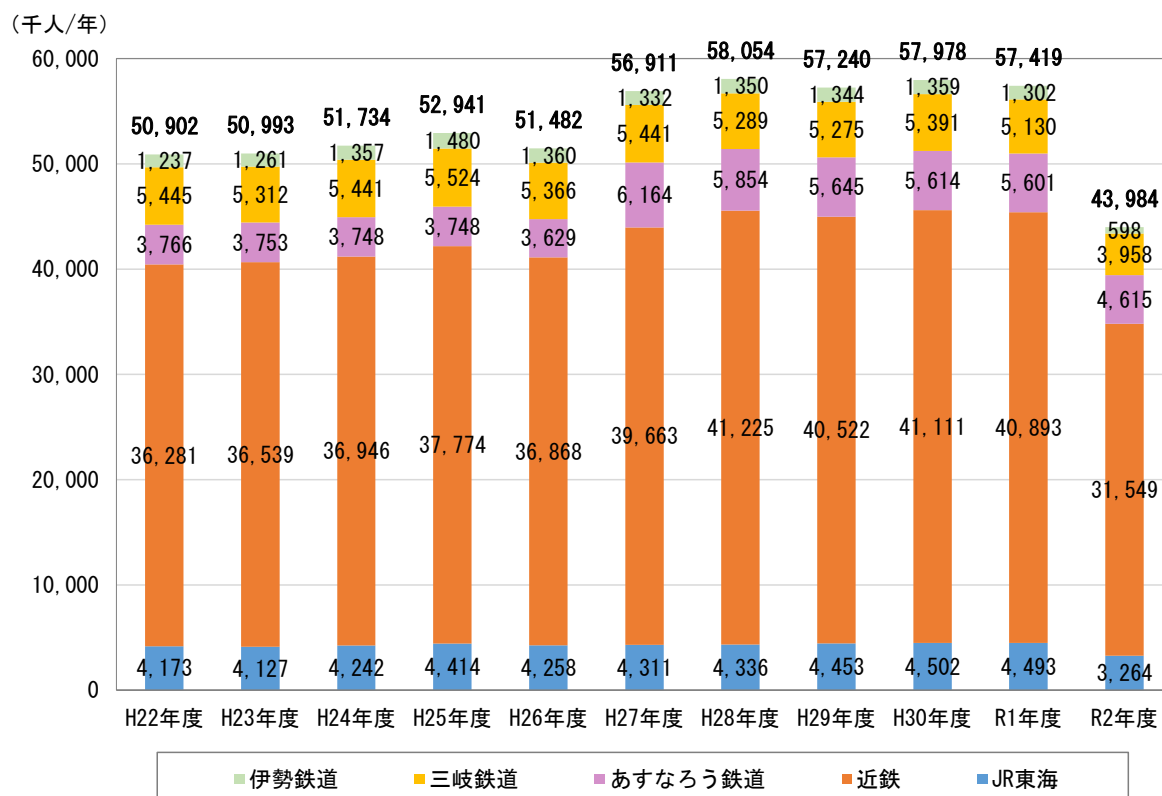
図 本市の公共交通利用者の推移

b) 利用状況

○鉄道利用者は減少または横ばい傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年は大幅に減少。

○駅利用者は近鉄四日市駅が圧倒的に多いが、近年は利用者が減少傾向。

- ・市内の鉄道駅の年間乗車人員は、近年横ばい傾向にあったが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した。
- ・近鉄の駅利用者がその他路線より多く、伊勢鉄道が最も少ない。



資料：三重県統計書

図 市内の鉄道駅乗車人員の推移

(3) 「持続可能な社会」の実現 (SDGs) に向けた取組

平成 27 年 9 月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ (2030 アジェンダ)」が採択された。2030 アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) の 17 のゴール (目標) と 169 のターゲットが掲げられている。

日本では、平成 28 年 12 月に、日本の取組の指針となる「SDGs 実施指針」が決定され、令和 2 年 12 月に SDGs 推進のための具体施策をとりまとめた『SDGs アクションプラン 2021』が決定され、地球温暖化や再生可能エネルギーの活用、循環型社会の構築、生物多様性の保全などの世界規模の環境問題の解決に向けて、資源や自然環境が適切に管理されることで経済や社会の活動が維持される「持続可能な社会」の実現へ向けた取組が求められている。

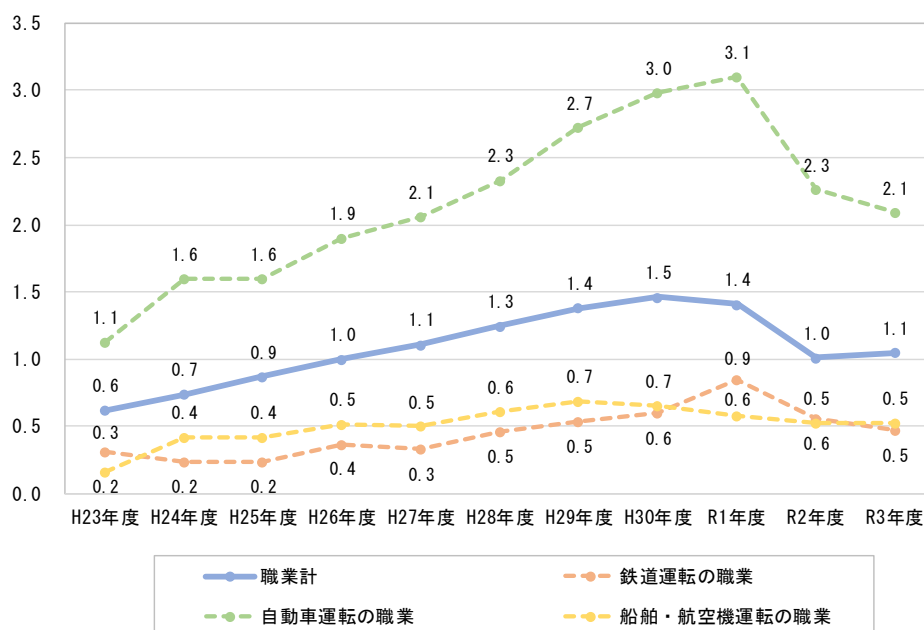
目標 11「住み続けられるまちづくりを」を構成する 10 個のターゲットの中には、「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と、具体的に公共交通に関する記述がなされている。



図 SDGs の 17 の目標

(4) バス運転手の不足

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約 2 倍高い水準で上昇しており、路線バスを含めた運転手が全国的に不足している。



資料：一般職業紹介状況(職業安定業務統計)

図 有効求人倍率の推移

②⑤ 高齢者運転免許自主返納の促進

項目	概要
目的	免許返納のための環境を整備することで、自動車から公共交通への転換を促進するとともに、交通事故の発生などを抑制する。 また、警察とも連携し、免許を返納する制度の周知を図るほか、免許を保有する高齢者に対して、高齢者講習などの場において、加齢に伴い運転行動への影響が生じ得ることを踏まえ、公共交通に関する情報提供を行うなど、なるべく交通事故リスクの少ない移動手段への誘導を図る。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納制度、免許返納の意義の周知 ・ 四日市市は、免許返納時のインセンティブの付与などを検討 ・ 三重交通や三岐鉄道は、現在の運転経歴証明書を提示した高齢者へのバス運賃の割引制度を継続 ・ 鉄道においても、運転経歴証明書を提示した高齢者への鉄道運賃の割引制度を検討 ・ 警察は、高齢者講習などの場において公共交通利用に関する情報を提供
実施主体	県警、市
実施行程	令和5年度～：免許返納者へのインセンティブを検討 既存の割引制度は継続 免許を保有する高齢者への情報提供を実施 令和6年度～：「四日市市運転免許自主返納支援事業」開始 令和7年度～：可能な事業から適宜実施

②⑥ バス待ち環境の改善

項目	概要
目的	バス待ち環境の向上を図り、バスの利用促進につなげる。
実施概要	・ バスシェルターの整備を推進するため、交通事業者のバスシェルター設置を市が支援する制度を検討
実施主体	バス事業者、市
実施行程	令和5年度：バスシェルターの支援制度の検討 令和6年度～：制度の実施によるシェルターの整備推進

②⑦ 支払方法の利便性向上

項目	概要
目的	バスの利便性向上やバス事業の改善に寄与するとされる IC カードについて導入に向けた取組を推進する。
実施概要	・ 市内の交通事業者と導入可能性について協議・調整
実施主体	交通事業者
実施行程	令和5年度～：調整が整い次第、順次導入

②⑧ 公共交通マップなどの作成・配布

項目	概要
目的	充実した路線網を誇る本市の地域公共交通の運行内容をわかりやすく伝えるツールを作成し、配布することで、地域公共交通の利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を運行する地域公共交通を一冊にまとめたマップを作成 ・ 事前に、市民代表などに使用してもらい、その使いやすさを確認したうえで完成し、市内で配布
実施主体	協議会など
実施行程	令和5年度～：素案の検討、作成

(2) 目標指標

目標①公共交通利用の促進

【指標】鉄道・バス・タクシーの年間利用者数

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
25,068,418人／年	29,499,800人／年	32,665,000人／年

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標値とする。

※鉄道：三重県統計書より、市内鉄道駅の年間乗車人員合計

※バス：三重県統計書より、三重交通バス・三岐鉄道バス・生活バス・自主運行バスの年間利用者数合計

※タクシー：三重県タクシー協会提供データより

目標②中心市街地への公共交通での来訪促進

【指標】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

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
25,121人／日	30,440人／日	34,240人／日

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標値とする。

※鉄道：三重県統計書より、JR四日市駅・近鉄四日市駅・あすなろう四日市駅の1日当たり乗車人員合計

※バス：乗降調査結果より、三重交通バスは堀木・文化会館前・文化会館南・近鉄四日市・諏訪・鶴の森前・市役所前・百五銀行前・JR四日市・本町・相生町・相生橋・尾上町北・尾上町バス停利用者合計、三岐鉄道バスはJR四日市・市役所前・近鉄四日市・文化会館前・堀木バス停の利用者合計

目標③市内の公共交通ネットワークの確保

【指標】基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
60.0%	62.4%	64.7%

※徒歩圏：鉄道駅から800m圏域、バス停（30本/日以上）から300m圏域

目標④運輸部門の低炭素化の推進

【指標】運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量

現状値（平成29年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
61.0万t-CO ₂	—	49.1万t-CO ₂

目標⑤地域公共交通に対する市民満足度の向上

【指標】市内の公共交通に対する不満度

現状値（令和3年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
27.2%	23.6%	20.0%

※市政アンケートにおける公共交通に対する設問に対して、「不満足である」または「非常に不満である」と回答した人の割合