

四日市市地域公共交通網形成計画

平成26年12月

四日市市

目 次

はじめに	1
1. 上位・関連計画	1
(1) 四日市市総合計画における将来像	1
(2) 四日市市都市計画マスタープラン	3
(3) 四日市市都市総合交通戦略	6
(4) 四日市市環境計画	10
(5) 中心市街地活性化基本計画（検討案）	11
1・2. 上位・関連計画まとめ	13
2. 本市の現状の整理	14
2・1. 社会経済特性	14
(1) 地形・土地利用	14
(2) 人口	18
(3) 施設の分布	23
(4) 社会経済特性まとめ	30
2・2. 交通特性	31
(1) 人の動きと移動手段	31
(2) 道路交通特性	40
(3) 公共交通特性	46
(4) 交通特性まとめ	82
3. 内部・八王子線の現状	85
(1) 沿革	85
(2) 内部・八王子線の沿線の状況	87
(3) 運行内容等	90
(4) 利用状況	92
(5) 収支状況	95
(6) 今後の取組み予定	96
(7) 内部・八王子線の現状まとめ	98
4. 本市の地域公共交通の課題	99
5. 四日市市地域公共交通網形成計画	102
5・1. 四日市市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針	102
(1) 本市のまちづくりの方向性	102
(2) まちづくりを支える公共交通の現状	102
(3) 四日市市の地域公共交通網形成に関する基本的な方針	103
5・2. 地域公共交通網形成計画の区域	103
5・3. 地域公共交通網形成計画の目標	104
(1) 「市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化」の目標	104
(2) 「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」の目標	105
(3) 「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」の目標	106
5・4. 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	107
(1) 事業の概要	107
(2) 実施主体とスケジュール	109

(3) 各施策の概要	111
5・5. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項	140
(1) P D C Aサイクルの実行	140
(2) P D C Aサイクルの実行体制	141
(3) データ把握手法	141
5・6. 計画期間	142
【参考】鉄道事業再構築実施計画（概要）	143
(1) 鉄道事業再構築事業を実施する路線	144
(2) 旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項	144
(3) 地方公共団体その他の者による支援の内容	145
(4) 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容	145
(5) 鉄道事業再構築事業の実施予定期間	145
(6) 鉄道事業再構築事業の実施に必要な施策	146
(7) 鉄道事業再構築事業の効果	146
(8) 鉄道事業再構築事業に関連して実施される地域公共交通網形成計画に定められた事業に関する事項	146

5. 四日市市地域公共交通網形成計画

5-1. 四日市市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

ここでは、四日市市総合計画・都市計画マスタープラン・都市総合交通戦略などの上位計画において示している土地利用やまちづくりの方針を踏まえつつ、将来的な地域公共交通網の方針を示します。

(1) 本市のまちづくりの方向性

四日市市では、下記のようなまちづくりを進めることで、本市に関わりを有するあらゆる主体が「住んでよかった」「住み続けたい」と実感でき、市外からも「訪れたい」「住みたい」と思ってもらえる「みんなが誇りを持てるまち四日市」の実現を目指しています。

①コンパクトなまちづくりの推進と郊外部の維持

四日市市では、人口減少社会において、限られた資源の中で都市を維持・管理していくため、コンパクトなまちづくりを進めていくこととしています。

四日市市における“コンパクトなまちづくり”とは、具体的には、下記のようなまちをイメージしています。

- 中心市街地や拠点となる駅前市街地など公共交通によりアクセス可能な都市機能集積地では、広域的な都市機能の維持・集積により拠点化を進め、自動車に依存せず暮らせる魅力的な住・商複合市街地を形成。
- 郊外団地などの生活拠点では、公共空間の再編や公共交通の維持・充実により高質な居住空間を維持。特に、進行する高齢化に対し、世代の混在の誘導や子育て世代が住めるような施策を推進。
- 鉄道ネットワークの重要性が増すことから各駅周辺の特長に応じたまちづくりを進める。

また、東部の市街地とともに、西部地域の樹林地や優良な農地など豊かな自然環境の保全も重要です。そのためにも、農村集落の生活環境の維持・向上による地域コミュニティの維持を進めていきます。

②「環境先進都市」への取組み

加えて、本市は昭和30年代に発生した産業公害の経験を踏まえ、市民・事業者・行政が一体となって二度と公害を起こさないという決意のもと、環境保全に取り組んでいます。

「四日市市環境計画」では、本市の目指す姿を「環境先進都市 ～環境を誇りにする 持続可能なまち・四日市～」と設定し、低炭素化社会などを目指しています。

(2) まちづくりを支える公共交通の現状

①本市における公共交通の重要性

本市には、鉄道7路線、バス25路線、自主運行バスやNPOが運営するバス4路線、タクシー会社6社が運行しており、非常に充実した公共交通を有しています。

そして、本市では、公共交通は拠点間の連携を図る交通手段として大きな役割を担っており、「四日市市総合計画」では、市民の暮らしを支える日常生活に不可欠な移動手段として位置づけられています。

②本市の公共交通の課題

このように、公共交通は本市にとって重要な交通手段のひとつではありますが、公共交通利用者は年々減少傾向にあり、収益は悪化してきています。

このため、路線バスの中には、不採算の度合いが大きすぎ民間事業者では運営できずやむなく廃止に至った路線もあります。また、内部・八王子線も民間事業者だけでは立ち行かなくなり、その存廃が議論されるに至りました。

利用者の減少には、少子高齢化の進展などの社会情勢の変化に加え、高齢になってもクルマを利用し続ける意向を持つ市民の増加といったクルマ社会の過度な進行、公共交通網としてのサービスの改善余地の存在など様々な原因が考えられます。

一方で、郊外の住宅団地や西部の農村では、クルマ以外の移動手段が不十分で外出に困っている市民も存在しています。

(3) 四日市市の地域公共交通網形成に関する基本的な方針

以上を踏まえ、本市の地域公共交通網形成に関する基本方針を下記に定めます。

基本理念

育てよう！市民のくらしを守る公共交通

基本方針

- コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化
- 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
※特に、存廃問題が顕在化した内部・八王子線については、その持続可能性を追求します。
※公共交通網の構築にあたっては、地域、交通事業者、行政それぞれが主体的に取り組めます。
- 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

5-2. 地域公共交通網形成計画の区域

○四日市市地域公共交通網形成計画は、市全域を区域(都市計画区域外を除く)とします。

- ・ 今後は、交通手段、運営主体の違いを乗り越え、地域公共交通が“網”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ります。
- ・ そのため、本計画の区域は市全域(都市計画区域外を除く)とします。

5-3. 地域公共交通網形成計画の目標

基本方針それぞれについて、本計画における目標を定めます。

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します。

目標値は、計画期間に合わせ10年後（平成36年度末）とするとともに、中間時（平成31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ります。

(1) 「市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化」の目標

○中心市街地への公共交通での来訪促進

- ・四日市市中心市街地活性化基本計画で定める中心市街地の範囲で、鉄道・バスで来訪する市民などの人数を維持します。

指標	現況値 (平成24年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
四日市市中心市街地における公共交通での来訪者数(平日1日)	30,434 人/日	30,500 人/日	31,000 人/日

○郊外部の移動手段確保

- ・郊外における高齢化の進む団地の再生や農村集落の維持を図るためには、日常生活の移動手段確保が必要です。
- ・本計画では、これら地区は住民が主体となってバス交通の必要性並びに運行内容を検討し、行政や事業者がそれを支援していくという仕組みとしています。
- ・このことから、郊外部の住宅団地や農村集落において地域が検討を始めていきます。
- ・なお、検討が必要な住宅団地は、団地の施工完了後40年以上経過した団地を対象とします。これは、30代で家を購入する場合、70歳代が多くなる時期が移動手段確保で重要だと考えたためです。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
郊外部での移動手段確保数	— 箇所	3 箇所	5 箇所

(数字は累積)

○運輸部門の低炭素化の促進

- ・運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量を削減することで、「環境先進都市」の実現に寄与します。

指標	現況値 (平成22年度)	中間目標値 (平成27年度)	目標値 (平成32年度)
運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量	57.3 万t-CO ₂	— 万t-CO ₂	39.7 万t-CO ₂

(2) 「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」の目標

○乗り継ぎ利便性の向上

- ・地域公共交通網の構築の上で、各手段間の乗り継ぎ円滑化は欠かせません。
- ・この観点から、市内の鉄道駅の駅前広場整備を推進します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
駅前広場整備駅の箇所数	— 箇所	3 箇所	6 箇所

○並行路線の連携強化

- ・本計画では、事業者を越えた地域公共交通の連携を図ることで、持続可能な地域公共交通網を構築します。
- ・この観点から、市内に存する鉄道と路線バスが並行して運行している路線の連携強化による利便性向上を図り、利用者の維持を目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
内部・八王子線と四日市平田線、水沢(室山)線の合計利用者数	11,309 人/日	10,000 人/日	10,000 人/日

○内部・八王子線の維持・活用

- ・内部・八王子線は、本市の市街地の地域公共交通網において重要な地域公共交通のひとつですが、近年、利用者数が減少し、存廃問題まで至りました。
- ・そのため、各種事業を展開し、イベント等の参加者数の増加を図り、内部八王子線を持続可能な路線することを目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
内部・八王子線における定期外利用者の減少傾向の改善率(※)	— %	1.19 %	1.21 %
内部・八王子線におけるイベント等の参加者数	2,726 人	3,600 人	3,800 人

※「減少傾向の改善率」とは、利用促進等を行わない場合の需要予測に対し、地域と行政、そして鉄道事業者がどれだけ努力したかを計る指標です。

※利用促進等の特殊要因による増/人口減少等を勘案した定期外利用者の需要推計

(例：平成36年度 9007人/744,503人=1.21%)

(3) 「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」の目標

○地域公共交通に対する市民満足度の向上

- ・持続可能な地域公共交通網を形成するには、市民が利用したいと思うようなサービスの提供や、利用促進策の展開が必要となります。
- ・この観点から、市内の地域公共交通に対する不満足をなくしていくことを目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
市内の地域公共交通に対する市民の不満足度 (減少させる)	40.6 %	30 %	20 %

5-4. 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) 事業の概要

四日市市の現状と課題、基本理念及び基本方針、計画の目標と各事業の関係を示します。

現状

<p>上位・関連計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部の工場地帯の活性化、中心市街地の再生、自然・農地の保全、既存集落の定住促進により、無秩序な市街地拡散を抑制し、「都市と環境が調和するまち」を目指す。 ・少子高齢化に対応し、公共交通体系の構築や公共交通利用促進、バリアフリー化の推進、自転車・徒歩で移動できる環境づくりなどを通じ、「誰もが自由に移動しやすさ安全に暮らせるまち」を目指している。 ・自動車から公共交通への転換を図り「環境先進都市」を目指している。 ○環境にやさしいまちなか交通の確立のため、自家用車に依存しない移動手段の確保や、駅前広場整備等の公共交通の結節点の利便性向上に取り組む。 	<p>社会経済特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の多くで人口減少と高齢化が進行しているが、特に郊外部や臨海部の人口が少くない地域、昭和50年以前に開発された住宅地でその傾向が顕著。 ・事業所、スーパー、病院などが立地していない住宅地やその周辺、主要な団地に立地しており、上記郊外部や臨海部、スーパーが立地しているが、それ以外の地域にも低密度で人口が広く分布。 ・鉄道沿線にある程度人口が集中しているが、概ね地域公共交通でアクセスできることに加え、スーパー、高校・大学、スーパ、店舗に未だなくとも買い物ができる施設も存在。 	<p>交通特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・67%がクルマ利用であり、ここ10年でその割合は5ポイント増加。 ・特に、人身事故における高齢者が起る割合が増加する中、高齢になっても乗れる間はクルマを運転し続ける意向を持つ市民が多く存在しており、過度なクルマ依存が懸念される。 ・市民は地域公共交通を維持すべきとの意向を持っているが、その理由は、自らではなく移動制約者の必要性のためであり、クルマが利用できる間は、必要性をそれほど感じていないことが窺える。 ・鉄道、バス、タクシー、ボラテニアの取り組み等も、多様な移動手段が存在しており恵まれた交通環境にある。また、地域主体の取り組み事例も見られるなど、移動支援に関する先進的な土壌が存在。 ・一方で、各交通手段の連携は不十分であり、支線鉄道と路線バスとの連携やサービスの整合性、市内を通る長距離バス路線の定時性確保などに改善の余地が見られる。 ・同時に、公共交通を利用できない市民も多く存在している。ただし、以前保々地区で交通空白地域解消のための実証運行が行われたが、地域特性などにより、乗合輸送が必ずしも空白地域の解決策になるとは限らない結果となっている。 ・公共交通の利用者は、全体として減少傾向にあり、特に、近鉄及びタクシーで利用減少が顕著。 ・このような影響で、近鉄内部・八王子線は公有民営方式での新たな運行に移行する予定となったが、人口減少時代の中、今後は利用者の減少が懸念される。 ・路線バスは、現状で、都市間連携、郊外部へのアクセス、交通空白地対応などの様々な機能を担っていると考えられる。 ・市内には、NPOバス1路線、自主運行バス3路線の計4路線のコミュニティバスが存在するが、経営が厳しくなってきたりNPOバスに対する支援の在り方や、乗車率が高くない自主運行バスの路線の在り方を検討する時期に来ている。 ・また、ボラテニア輸送をしている団体など地域の取組みへの助言などの関わりも求められている。 ・NPO法人生活バス四日市などの取組みを通じて、地域主体の移動支援の取組みは、関わる人物(リーダー)や担い手となる人物の確保が最もカギになる。 	<p>内部八王子線の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内部・八王子線は平坦な市街地内を運行しており、沿線には居住者や主要施設が多い。 ・反面、他の公共交通との兼ね、営業距離が短く近鉄四日市駅に比較的近い地域が沿線地域であるため、鉄道以外でもアクセスが容易なことなど利用減少要因も存在。 ・利用者は減少傾向にあり赤字が続いてきたが、依然、年間360万人が利用し、地域でも伝統にかけた活動が開始するなど、地域住民にとっては必要な路線となっている。 ・赤字が続く原因として、利用者の2人に1人が通学定期利用であるため収益が上がりづらい状況になっている。 ・今後は、公有民営化や運賃の改定、利用促進策により四日市市がなくなる懸念要素であるため、今後、さらなる利用促進を想定しているものの、運賃改定による逸走などが懸念要素であるため、今後、さらなる利用促進が必要となる。
<p>課題</p> <p>a) まちづくりを支援する公共交通網の形成が課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市は、総合計画の中で、コンパクトシティに向けた取り組み掲げており、これらを支援できる公共交通網の形成が求められている。 ・郊外部の住宅地や集落など高齢化が進行している地域において、郊外部の暮らしを支え、団地の再生を支援する公共交通網の形成が課題 ・本市の中心市街地は、本市だけでなく周辺市町も含めた広域拠点でありその活性化を支援する公共交通網の形成が課題 	<p>b) 交通ネットワークの構築と一元的な管理が課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支線鉄道と路線バス等のように、異なる移動手段や交通事業者が連携した交通ネットワークを構築することが課題。 ・具体的には、運賃やダイヤの工夫、内部・八王子線などの結節点のさらなる整備などが考えられる。 ・自主運行バスや地域独自の取組みについても、それぞれ共通のルールのもと、移動環境が整う仕組みづくりが課題。 ・これらを実現するには、行政、事業者、住民などで構成される組織が一元的に進行管理を行うことが重要。 	<p>c) 地域それぞれに合った移動環境づくりが課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化が進む、住宅団地や郊外部の集落では、買い物や通院など、より身近な移動にも対応することが課題。 ・保々地区や水沢地区など郊外部においては、買い物、通院などの日常の移動は、必ずしも本市中心部に需要の方向が向いているわけではなく、地域に合った移動手段の確保が必要。 ・加えて、地域主体の取組みの成功は中心となる人物によるところが大きく、どの地区でも自然発生的に実現するものではないため、人材の育成が重要。 ・そのため、市や交通事業者、専門家などがノウハウや経費面での適切な支援を行うことが重要。 	<p>d) 内部・八王子線の積極的な利用促進等による収支改善が課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然多くの市民の移動手段となっていていり、地域でも伝統に取組みが始まるなど、内部・八王子線の必要性は大きいと考えられる。 ・市では、平成27年度から公有民営方式へ事業形態を変更することにより、経費削減などを図る予定であるが、依然、運営は厳しい状況が続くと予想されている。 ・また、利用者が減少傾向にある中、運賃を改定するなどさらなる逸走による利用者の減少が懸念されることから、他の公共交通との連携や地域との協働による積極的な利用促進が必要。 <p>e) 市民が地域公共交通を身近に感じ利用しようと思ふ雰囲気醸成が課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の地域公共交通離れが進む中、移動環境を整備するだけでなく、市民が今以上に地域公共交通を利用するように図っていくことが課題。 ・そのためには、地域公共交通を市民の生活に身近な移動手段とし、市民1人1人が生活スタイルを見直し、クルマなどかきこく使い分けによる雰囲気醸成や、そのためのわかりやすい情報提供などが重要。

基本理念及び基本方針 育てよう！ 市民のくらしを守る公共交通	計画の目標	施策の方向性	具体的な施策
<p>コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化</p> <p>【対応する課題】</p> <p>a) まちづくりを支援する公共交通網の形成 b) 交通ネットワークの構築と一元的な管理 c) 地域それぞれに合った移動環境づくり</p>	<p>中心市街地への公共交通での来訪促進</p> <p>郊外部の移動手段確保</p> <p>運輸部門の低炭素化の促進</p> <p>乗り継ぎ利便性の向上</p> <p>並行路線の連携強化</p>	<p>中心市街地アクセス交通の維持・活性化</p> <p>団地・郊外部の日常生活の移動手段確保の仕組みづくり</p> <p>通勤・業務交通の変容促進</p> <p>乗り継ぎ抵抗の軽減</p> <p>サービス面での連携</p> <p>持続可能な鉄道運営</p> <p>利用したくなる商品の企画・販売</p> <p>市民や地域の日常生活への浸透</p> <p>地域などとともに支える仕組みの構築</p>	<p>1) 中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化 2) 中心市街地のイベントとのタイアップ</p> <p>3) 地域主体の交通づくりの支援制度設計 4) 地域の代表者向けノウハウ集の作成</p> <p>5) 事業所等の自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施</p> <p>6) 駅前広場の整備 7) 乗り継ぎ時間の短縮 8) 鉄道駅のバリアフリー化 9) バリアフリー化車両の導入推進</p> <p>10) 運賃面でのサービス向上 11) 企画切符の販売</p> <p>12) 鉄道事業再構築事業による公有民営方式への転換</p> <p>13) グッズの制作・販売 14) イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等） 15) (再掲) 企画切符の販売</p> <p>16) 花壇など駅舎周辺の維持管理 17) 駅舎や車両の飾り付けの実施 18) 車内での音声案内への参加 19) 遠足や社会見学などでの利用促進</p> <p>20) 枕木オナーナー制度の導入検討 21) ネットワークライツの導入検討</p> <p>22) 免許返納のための環境整備と制度の拡充 23) PTPSの延長 24) バスエントラーの整備推進 25) ICカードの導入検討 26) (再掲) 鉄道駅のバリアフリー化 27) (再掲) バリアフリー化車両の導入推進</p> <p>28) マップの作成・配布 29) ポータルサイトの作成 30) 情報案内板の改善</p> <p>31) (再掲) 中心市街地のイベントとのタイアップ 32) (再掲) 企画切符の販売 33) (再掲) グッズの制作・販売 34) (再掲) イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等）</p> <p>35) (再掲) 事業所等の自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施 36) (再掲) 転入者モビリティ・マネジメントの実施 37) (再掲) 鉄道・バスの乗り方教室の実施</p>
<p>便利で安心な地域公共交通網の構築</p> <p>【対応する課題】</p> <p>a) まちづくりを支援する公共交通網の形成 b) 内部・八王子線の積極的な利用促進等による取交改善 c) 市民が地域公共交通を身近に感じ利用しようと思ふ雰囲気への醸成</p>	<p>内部・八王子線の維持・活用</p>	<p>安全・安心・快適に利用できる地域公共交通の実現</p> <p>わかりやすい情報提供ツールの作成と周知</p> <p>利用したくなる商品の企画・販売</p> <p>市民や地域の日常生活への浸透</p>	<p>21) 免許返納のための環境整備と制度の拡充 22) PTPSの延長 23) バスエントラーの整備推進 24) ICカードの導入検討 25) (再掲) 鉄道駅のバリアフリー化 26) (再掲) バリアフリー化車両の導入推進</p> <p>27) マップの作成・配布 28) ポータルサイトの作成 29) 情報案内板の改善</p> <p>30) (再掲) 中心市街地のイベントとのタイアップ 31) (再掲) 企画切符の販売 32) (再掲) グッズの制作・販売 33) (再掲) イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等）</p> <p>34) (再掲) 事業所等の自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施 35) (再掲) 転入者モビリティ・マネジメントの実施 36) (再掲) 鉄道・バスの乗り方教室の実施</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>【対応する課題】</p> <p>a) まちづくりを支援する公共交通網の形成 b) 交通ネットワークの構築と一元的な管理 c) 市民が地域公共交通を身近に感じ利用しようと思ふ雰囲気への醸成</p>	<p>地域公共交通に対する市民満足度の向上</p>	<p>安全・安心・快適に利用できる地域公共交通の実現</p> <p>わかりやすい情報提供ツールの作成と周知</p> <p>利用したくなる商品の企画・販売</p> <p>市民や地域の日常生活への浸透</p>	<p>21) 免許返納のための環境整備と制度の拡充 22) PTPSの延長 23) バスエントラーの整備推進 24) ICカードの導入検討 25) (再掲) 鉄道駅のバリアフリー化 26) (再掲) バリアフリー化車両の導入推進</p> <p>27) マップの作成・配布 28) ポータルサイトの作成 29) 情報案内板の改善</p> <p>30) (再掲) 中心市街地のイベントとのタイアップ 31) (再掲) 企画切符の販売 32) (再掲) グッズの制作・販売 33) (再掲) イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等）</p> <p>34) (再掲) 事業所等の自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施 35) (再掲) 転入者モビリティ・マネジメントの実施 36) (再掲) 鉄道・バスの乗り方教室の実施</p>

(2) 実施主体とスケジュール

目標を達成するために、次ページのスケジュールでの事業の実施を想定します。

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、本市が地域や交通事業者などと協働しながら取り組みを推進する必要があります。

なお、10年間の詳細スケジュールは、社会情勢など不確定要素が多く変更となる可能性もあるため、現時点では本計画の当初5年間のスケジュールを定め、後期5年間は、中間見直しの際に再検討します。

表 5・1 各施策の事業主体と実施スケジュール (案)

基本方針	施策名	実施主体	実施スケジュール			
			平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
コンパウンドをまちづくり、団地、郊外部の掘削、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化	1 中心市街地を中心とする商業公共交通機関の明確化	四日市市 交通事業者 地域住民	現行路線の詳細把握	現行路線の妥当性評価	対応策の検討と改善実施	平成31年度 平成32年度
	2 中心市街地のイベントのクワイアアップ	四日市市 交通事業者 地域住民 交通事業者	企画・検討		クワイアアップの実施(随時)	
	3 地域主体の交通づくりの実現促進	四日市市 地域住民 交通事業者	制度の設計		制度の運用	
	4 地域の代表者向けノウハウ集の作成	四日市市	冊子の作成		地域への説明、周知	
	5 事業者等の自主的な自動車利用の取組への支援と乗員モビリティマネジメントの実施	四日市市 商工会議所 交通事業者	解説文書、職場MMの導入方法検討		支援の継続、可能な事業から適宜実施	
	6 駅前広場の整備	四日市市 交通事業者	野幌及び内部路線の整備、近鉄四日市駅及びJR四日市駅の再整備検討		可能な路線から順次改訂	必要に応じて順次検討
	7 乗り換え情報の整備	交通事業者	事業者間調整		可能な事業から順次実施	
	8 数路線のバリアフリー化	四日市市 交通事業者 三岐鉄道 三岐バス	事業者間調整		実施可能な箇所から適宜整備実施	
	9 バリアフリー化推進の導入推進	四日市市 交通事業者	企画・検討		可能な事業から順次実施	
	10 運賃面でのサービス向上	四日市市 交通事業者	企画・検討		可能な事業から順次実施	
	11 企画・検討	交通事業者	企画・検討		可能な事業から順次実施	
	12 鉄道事業者間協議による公共交通方式への転換	四日市市 四日市あすなろ鉄道 交通事業者	企画・検討		可能な事業から順次実施	
	13 クラスの制作・販売	四日市市 四日市あすなろ鉄道 交通事業者	企画・検討		制作・販売	
	14 イベントの実施(イベント列車、ウォーキング等)	四日市市 地域住民 学校関係者 四日市あすなろ鉄道	継続実施、新規イベント企画		既存イベント継続実施、新規イベント実施	
	15 花見や秋の会など団体の維持管理	地域住民 学校関係者 四日市あすなろ鉄道	継続実施		他の駅への拡大検討、花見コンテストの実施検討	
	16 町会や草間の節分付けの実施	地域住民 学校関係者 四日市あすなろ鉄道	企画・検討		実施	
	17 駅内での音声案内への参加	四日市市 地域住民 学校関係者	企画・検討		参加者の募集、音声案内開始	
	18 運賃や社会保険などの利用促進	四日市市 交通事業者	企画・検討		継続実施、利用PR	
	19 株主オーナー制度の導入検討	四日市市 四日市あすなろ鉄道	制度設計		株主オーナーの募集	
	20 ネーミングラベルの導入検討	四日市市 四日市あすなろ鉄道	制度設計		命名権の販売	
	21 免許返納のための環境整備と制度の拡充	四日市市 交通事業者 警察	既存制度の継続		可能な追加インセンティブを適宜実施	
	22 PTPSの延長	交通事業者 公共交通事業者 バス事業者	実施可能性の検討		実施可能な区間から順次延長	
	23 バスシールドの整備推進	交通事業者 公共交通事業者 バス事業者	支援制度の検討		制度の実施による整備推進	
	24 ICカードの導入検討	交通事業者	導入可能性の検討		可能な事業者から順次実施	
	25 マップの作成・配布	四日市市 交通事業者 地域住民	素案の検討		必要に応じて順次改訂	
	26 ポータルサイトの作成	四日市市 交通事業者 商工会議所 地域住民	初版の作成		実施検討	
	27 情報案内板の改善	四日市市	継続実施		必要に応じて順次検討	
	28 輸入者モビリティマネジメントの実施	四日市市	バス：継続実施、鉄道：実施を検討		継続的に実施	
	29 数線バスの乗り方改善の実施	四日市市 三岐バス株式会社 四日市市 交通事業者	バス：継続実施、鉄道：実施を検討		継続的に実施	

(3) 各施策の概要

各施策の実現を目指して、各関係者と調整の上、検討を進めます。

また、各施策の実施にあたっては、各関係者と連携を図り、進めてまいります。

①「市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化」に係る施策

1) 中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化

a) 施策の概要

項目	概要
目的	本市内の地域公共交通のネットワークと各路線の役割を明確化することで、本市の目指すべき将来像を関係者間で共有するとともに、路線別の評価を行う際の目安とすることを目的とします。
実施概要	・地域公共交通網の将来像を設定 ・各路線に求める役割を明確化
実施主体	四日市市、交通事業者、地域住民
実施行程	平成27年度 : 現行路線の詳細把握 平成28年度 : 行政・交通事業者等による地域公共交通網の妥当性評価組織の設立。 現行路線の妥当性把握。 平成29年度～ : 地域公共交通網の再構築

b) 将来ネットワークの設定

- ・ 四日市市都市総合交通戦略における将来の交通体系イメージを基本とし、現在の地域公共交通の役割などを踏まえ、本市の中心市街地を中心とする将来ネットワークを下記のように設定します。
- ・ 本市では、本市の中心市街地の活性化や郊外の住宅団地の維持・再生をまちづくりの方針としています。そのため、現在の中心市街地を中心に設定されている鉄道・バス網を維持することとします。
- ・ 一方で、水沢や保々など農村集落なども人々が住み続けられるよう、近隣の市街地や都市間幹線・市内幹線への移動手段を確保します。
- ・ これら様々な路線を地域公共交通網として有機的に連携させ、市民や本市への来訪者が快適に移動できる環境を構築します。

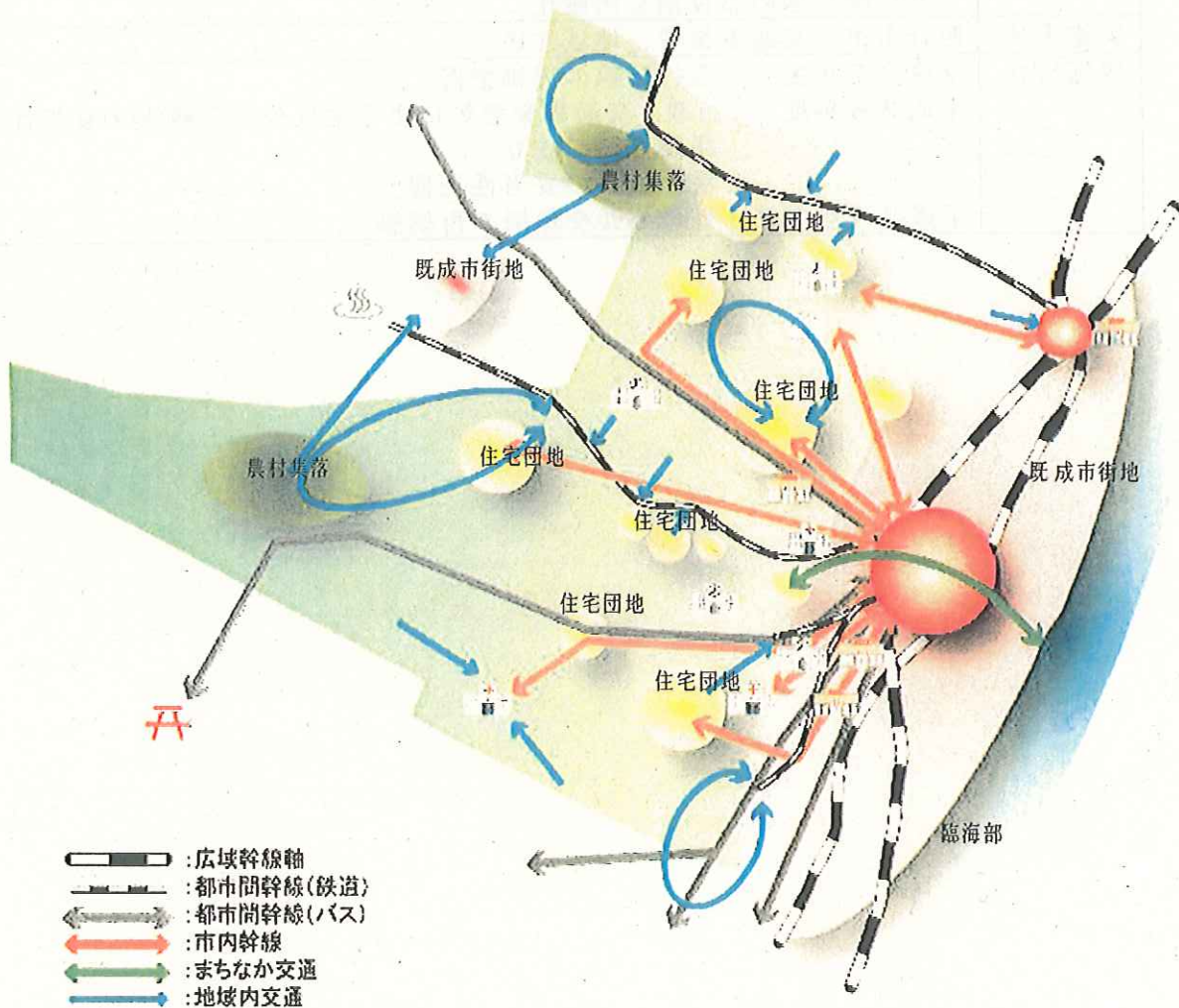


図 5-1 本市の将来ネットワークの設定

c) 現状の整理と維持・活性化に向けた方針

- ・現状の路線は、その性質ごとに、表5-2のように位置付けを整理できます。
- ・表5-2の整理に従って、個別の路線と各々が果たしている役割を整理したものが表5-3です。
- ・将来ネットワークの構築にあたっては、表5-3において整理した役割に留意しつつ、表5-4の方針に基づいて、検討を行っていきます。

表 5-2 各位置づけの役割の概要(案)

本計画 の対象	位置づけ	役割	主な運営主体
	広域幹線軸	・地域公共交通を端末交通とし、県を跨ぐ広域の移動を担う。	鉄道事業者
	都市間幹線	・本市中心市街地や主要駅と周辺市町を連絡する移動を担う。 ・市町村間の連携の強化や本市中心市街地の求心性の維持を図る役割。	鉄道事業者 バス事業者
	市内幹線	・臨海部に南北に広がる市街地や市街化区域縁辺部の主要住宅団地と中心市街地を連絡し、市民の暮らしの利便性を高める役割。 ・大規模工場、教育施設、医療施設など主要な施設と中心市街地を連絡し、市民や本市を訪れる住民の利便性を高め、都市の活力を維持する役割。	鉄道事業者 バス事業者
	まちなか交通	・中心市街地内を運行することで、まちなかの移動を支援し、中心市街地の活性化を支える役割。 ・中心市街地と臨海部を連絡し、都市と港が一体となったまちづくりを支える役割	バス事業者 市
	地域内交通	・市街地内の交通空白地域、市街化区域縁辺部の住宅団地、郊外部において、主に移動制約者が身近な生活に必要な外出を支える役割	地域 市

表 5-3 各路線の主な役割(1/3)

位置づけ	路線名	モード	対象	主な役割
広域 幹線 軸	近鉄名古屋線	鉄道	四日市市民や、 四日市に來訪 する他市町村 民	通勤・通学、買い物、通院、 観光など多様な目的のため に、本市と名古屋、関西方面、 伊勢志摩方面を連絡。
	J R 関西本線	鉄道		
都市間 幹線	三岐鉄道三岐 線	鉄道	四日市市民や、 四日市に來訪 する他市町村 民	通勤・通学、買い物、通院、 観光など多様な目的のため に、本市北部といなべ市を連 絡。
	近鉄湯の山線	鉄道	四日市市民や、 四日市に來訪 する他市町村 民 湯の山温泉の 來訪者	通勤・通学、買い物、通院、 観光など多様な目的のため に、本市と菰野町を連絡。 菰野町の湯の山温泉へのア クセスを確保
	伊勢鉄道伊勢 線	鉄道	四日市市民や、 四日市に來訪 する他市町村 民	通勤・通学など多様な目的の ために、本市と鈴鹿市、津市 を連絡。
	四日市鈴鹿線	バス	国道1号、(一) 四日市鈴鹿線 沿線の住民	四日市市中心市街地や国道 1号沿道の事業所、学校、商 業施設等への通勤・通学、買 い物などへの対応。
	和無田線	バス	国道1号、(一) 三畑四日市線 沿線の住民な ど	四日市市中心市街地や国道 1号沿道の事業所、学校、商 業施設等への通勤・通学、買 い物などへの対応。
	四日市平田線	バス	国道1号沿線 の住民など	四日市市中心市街地や国道 1号沿道の事業所、学校、商 業施設等への通勤・通学、買 い物などへの対応。
	水沢(室山)線	バス	国道1号、(主) 宮妻峽線、(主) 四日市関線沿 線の住民など 水沢地域の住 民など 椿大神社への 参拝者	通勤・通学、買い物、通院、 観光など多様な目的のため に、本市中心部と高花平団地 や郊外部の水沢地域を連絡。 鈴鹿市の椿大神社へのア クセスを確保。
	四日市福王線	バス	国道365号、 (一)田光四日 市線沿線の住 民など 福王神社への 参拝者	通勤・通学、買い物、通院、 観光など多様な目的のため に、本市中心部と菰野町を連 絡。

表 5-3 各路線の位置づけと主な役割 (2/3)

位置づけ	路線名	モード	対象	主な役割
市内 幹線	内部・八王子線	鉄道	内部地区、日永地区、四郷地区などの住民 沿線の高校、事業所などへの 通勤・通学者	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と内部地区などを連絡。
	かわしま線	バス	三交川島園、三滝台の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地などを連絡。
	小杉線	バス	坂部台の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地などを連絡。
	羽津山線	バス	坂部台、羽津山の住民など 大規模事業所の従業員など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地や市立病院、郊外の住宅団地や大規模事業所へのアクセス確保。
	三重団地笹川線	バス	三重団地、笹川団地の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地などを連絡。
	泊山医療センター線	バス	四日市市民や近隣市町村の住民など	県立総合医療センターへのアクセスを確保。
	美里ヶ丘あがたヶ丘線	バス	あがたが丘の住民など 沿線の高校への通学者	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地や高校などを連絡。
	水沢(笹川)線	バス	高花平団地や市南部の郊外部住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外部を連絡。
	桜台線	バス	桜台の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地などを連絡。
	桜花台線	バス	桜花台の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地などを連絡。
	山之一色線	バス	あさけが丘、あかつき台の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と郊外の住宅団地などを連絡。
	四日市大学線	バス	四日市大学の学生など	四日市大学へのアクセスを確保。

表5・3 各路線の位置づけと主な役割 (3/3)

位置づけ	路線名	モード	対象	主な役割
まちなか交通	四日市市内線	バス	中心市街地の住民や来訪者	近鉄四日市駅、JR四日市駅、市立病院間を運行し、中心市街地内の移動を支援。
	市内循環線	バス	中心市街地の住民や来訪者	近鉄四日市駅、JR四日市駅間を運行し、中心市街地内の移動を支援。
	東日野四日市港線	バス	中心市街地や四日市港の住民や来訪者 ガーデンタウン東日野の住民など	通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、本市中心市街地と中心市街地に隣接する住宅団地などを連絡 中心市街地と臨海部を連絡し、一体的なまちづくりに寄与。
	市立病院四日市港線	バス	中心市街地や四日市港の住民や来訪者	市立病院へのアクセスを確保。 中心市街地と臨海部を連絡し、一体的なまちづくりに寄与。
地域内交通	山城富洲原線(見直し)	バス	(主) 四日市員弁線沿線の住民など	市北部地域住民の富田駅や三岐鉄道三岐線へのアクセスを確保。 三岐鉄道三岐線を補完。
	神前高角線(見直し)	バス	神前地区の公共交通空白地域などの住民	通勤・通学、買い物、通院など日常生活の外出支援。
	磯津高花平線(見直し)	バス	塩浜地区の公共交通空白地域などの住民	買い物、通院など日常生活の外出支援。
	生活バスよっかいち	バス	羽津地区の公共交通空白地域などの住民	買い物、通院など日常生活の外出支援。

表 5-4 各位置づけの維持・活性化方針(案)

位置づけ	維持・活性化方針
都市間幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・関係市町村や交通事業者と本市が協働して利用促進を図り、維持に努めます。 ・特に、地域間幹線系統に指定されているバス路線は、輸送量などを維持できるよう努めます。
市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者を中心に維持に努めます。 ・本市は、交通事業者が協働で市民が使いやすいサービスを実現し、利用促進を図ります。
まちなか交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者を中心に、中心市街地来街者が使いやすいサービスの維持に努めます。
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の地区ごとのまちづくりと連携し、地域が主体となって現在の路線の維持に努めます。 ・現在、地域内交通が運行していない地域で、今後新たな交通が必要となる地域では、地域が主体となって導入・維持・活性化を図ります。 ・本市は、財政面での支援にとどまらず、法律的な知識・全国的な事例の紹介などノウハウの提供、必要なアドバイスなど、地域の活動を総合的に支援します。

d) 将来ネットワークの構築スケジュール（案）

- ・平成27年度～28年度にかけて、上記の位置付けをもとに、利用実態（バス停間 OD、利用者属性など）や利用者意向などを詳細に把握し、現在の運行内容（路線、ダイヤ、運賃など）の妥当性評価を行います。
- ・評価の結果、改善が必要な路線などがある場合は、順次対応策を検討し改善していきます。

表 5-5 将来ネットワークの構築スケジュール（案）

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
路線の実態把握	→			
検討・実施主体の設立		●		
各路線・地域公共交通網の評価		→		
対応策の検討と改善実施		→		

e) 検討・実施主体（案）

- ・将来ネットワーク構築の検討及び実施主体として、行政、交通事業者、地域内交通の運営主体や支援組織による組織を設立します。
- ・当該組織は、「四日市市地域公共交通活性化協議会」の下部組織として位置づけます。
- ・当該組織では、各路線及び地域公共交通網の評価や改善策の検討など実務上の問題・課題を取り扱うことを想定します。

四日市市地域公共交通活性化協議会

(仮) 四日市市地域公共交通網検討分科会



図 5-2 地域公共交通網の再構築に係る検討・実施主体のイメージ

2) 中心市街地のイベントとのタイアップ

a) 施策の概要

項目	概要
目的	中心市街地で企画・実行されているイベントなどに合わせて中心市街地方面に鉄道やバスで行きやすくすることで、本市の中心市街地へ地域公共交通で来訪する市民などの増加を図る。
実施概要	・中心市街地で開催されるイベントに合わせ、地域公共交通の割引や、中心市街地での買い物割引券などが付与された切符を企画・販売 ・ロードレースなどイベントとタイアップし、PR
実施主体	四日市市、交通事業者
実施行程	平成27年度：タイアップの企画、検討 平成28年度～：タイアップの実施

～ あぶくまの里納涼列車ほろにが号（阿武隈急行）～

- ・阿武隈急行に乗り、会場のあるあぶくま駅まで移動。
- ・会場でお酒と焼肉を楽しみ、阿武隈急行に乗って帰る。
- ・乗車券と焼肉、飲み物のセットで4,000円。



出典：阿武隈急行株式会社ホームページ

b) タイアップ案

企画案	タイアップするイベント名	内容
スイーツ券の企画・販売	お菓子フェスタ	和菓子・洋菓子店が商店街に集結するお菓子フェスタの開催に合わせ、公共交通の乗車券とスイーツの割引券をセットにして販売
ほろ酔い切符の企画・販売	スワビ・アミューズ 四日市まちなかバル	本市のまちなかで行われている、「スワビ・アミューズ（諏訪公園で実施されるコミュニティ・ビアガーデン）」や「四日市まちなかバル」などのイベントに合わせ、公共交通の乗車券と飲食の割引券をセットにして販売。

※「四日市まちなかバル」は近鉄電車の往復乗車券とのセット券をすでに販売。

3) 地域主体の交通づくりの支援制度設計

a) 施策の概要

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	・各地域の支援の仕組みを設計 ・財政支援の基準やその他支援のメニューを検討
実施主体	四日市市、地域住民、交通事業者
実施行程	平成27年度～：制度の設計 平成29年度～：制度の運用

b) 他地域の事例

～ コミュニティタクシーの運行（山口市） ～

- ・山口市では、地域自らが主体となって（地域組織が事業主体となって）運行に取り組む、コミュニティタクシーが運行されている。
- ・コミュニティタクシーは、住民が自ら計画し、1年間の実証実験を行ったうえで、収支率30%以上、平均乗車率30%以上を越えた場合に本格運行される。
- ・そして、本格運行後も、運行委託料などに対し市が基準を設け、補助を行っている。
- ・補助は、収支率（25%または30%）を基準として、それを超える部分の金額となっている。



▲サルビア号の出発式

▼補助基準（市は、3年以内に達成することを条件に財政支援）

指標	定義	基準
平均乗車率	1便当たりの平均利用者÷乗車定員	30%以上
平均収支率	(年間運賃収入+協賛金)÷年間運行委託費	30%又は25%以上

出典：山口市ホームページ

c) 制度案

- ・山口市の事例を参考に、四日市市における住民主体の地域内交通の支援内容（案）を検討する。
- ・本市は、山口市に比べ人口が集積しており、主要施設等も多く存在する。
- ・また、生活バスよっかいちの運営状況等を勘案すると、補助基準は、行政と地域が折半（50%ずつ）が望ましいと考えられる。
- ・ただし、農村部は人口が少なく当該基準は現実的ではないと考えられるため、山口市の事例を参考に補助基準を設定することが妥当であると考えられる。

4) 地域の代表者向けノウハウ集の作成

a) 施策の概要

項目	概要
目的	地域内交通を運行するに当たり法令等の必要な知識や、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	・法令等の基礎知識に加え、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	四日市市
実施行程	平成27年度～：冊子の作成 平成29年度～：地域への説明、周知

5) 事業所等の自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施

a) 施策の概要

項目	概要
目的	事業所などが自主的に実施する自動車抑制の取組みを支援することで、取組みの持続性向上を図るとともに、他事業所への普及を促すことを目的とする。 また、職場を通じた個人への働きかけにより、自動車から公共交通への通勤手段変容を促すことを目的とする。
実施概要	・市内の事業所などが自主的に実施する自動車抑制等の取組みに対し、市と商工会議所が協力して支援
実施主体	四日市市、商工会議所
実施行程	平成27年度～：取組みを支援(平成26年度までの取組みを継続) 平成27年度～：取組みへの支援や職場MMの導入方法の検討 平成29年度～：可能な事業から適宜実施

b) 支援策例

- ～ 霞ヶ浦地区環境行動推進協議会(KIEP'S)への支援 ～
- ・KIEP'Sは、第3コンビナートの21の企業と四日市港管理組合により構成されており、エコ通勤、ライトダウンなどの活動に取り組んでいる。
 - ・四日市市では、引き続きこのような取組みに対し、協力をしていく。

②「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」に係る施策

6) 駅前広場の整備

a) 施策の概要

項目	概要
目的	市内の主要な駅において、駅前広場を設置することにより、自転車や送迎での駅利用を容易にし、公共交通利用促進につなげることを目的とする。 近鉄四日市駅、JR四日市駅においては、駅前広場再整備を検討・実施し、3つに分かれているバス乗降場の集約化を図り、まちづくりネットワークの拠点づくりを行うことを目的とする。 また、バス乗降場の集約化により生じる既存駅前広場の効率的な活用により、鉄道、バス、タクシー等の円滑な乗り継ぎ環境づくりを行うことを目的とする。
実施概要	・市内の主要な駅において、駅前広場を整備
実施主体	四日市市、交通事業者
実施行程	平成26年度～：近鉄四日市駅及びJR四日市駅の再整備検討 平成30年度：西日野駅整備完了予定 平成31年度：内部駅整備完了予定 平成32年度～：必要に応じ順次検討

b) 対象箇所(案)

- ・内部・八王子線のうち、利用者数が多い内部駅、西日野駅の駅前広場を順次整備。
- ・近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅前広場再整備について検討し、順次実施。

表 5-6 近鉄四日市駅前広場の整備状況

番号	箇所	整備状況	都市計画決定年月日	面積
①	西口	暫定整備	未決定	4,600 m ²
②	東口	整備済	S49.11.29	1,500 m ²
③	南口	整備済	S49.11.29	2,100 m ²
合計				8,200 m ²

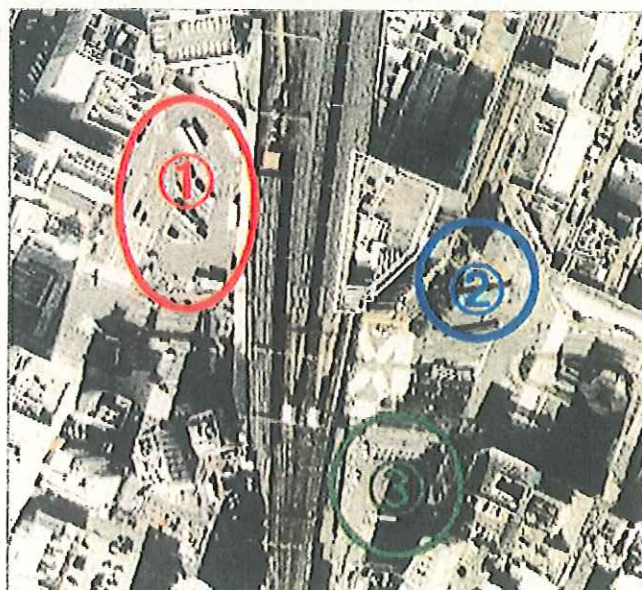


図 5-3 近鉄四日市駅前広場の位置

7) 乗り継ぎ時間の短縮

a) 施策の概要

項目	概要
目的	鉄道とバスの乗り継ぎ時間を短縮することで、鉄道駅にバスで行き来しやすくし、公共交通利用促進につなげる。
実施概要	・鉄道及びバスのダイヤを改正し、乗継の待ち時間を10分以内に抑制
実施主体	交通事業者、四日市市
実施行程	平成27年度～：事業者間調整 平成29年度～：可能な路線から順次ダイヤ改正。

8) 鉄道駅のバリアフリー化

a) 施策の概要

項目	概要
目的	鉄道駅のバリアフリー化を進め、高齢者や障害者、子育て世代（ベビーカー）の方々など、すべての市民が使いやすい駅とすることを目的とする。
実施概要	・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、3,000人/日以上乗降がある鉄道駅のバリアフリー化促進
実施主体	鉄道事業者、国土交通省、三重県、四日市市
実施行程	平成27年度～：実施可能な箇所から適宜整備実施

b) 実施検討駅（案）

- ・近鉄阿倉川駅や桜駅など、1日当たりの乗降客数が3,000人以上の駅についてバリアフリー化を進める。

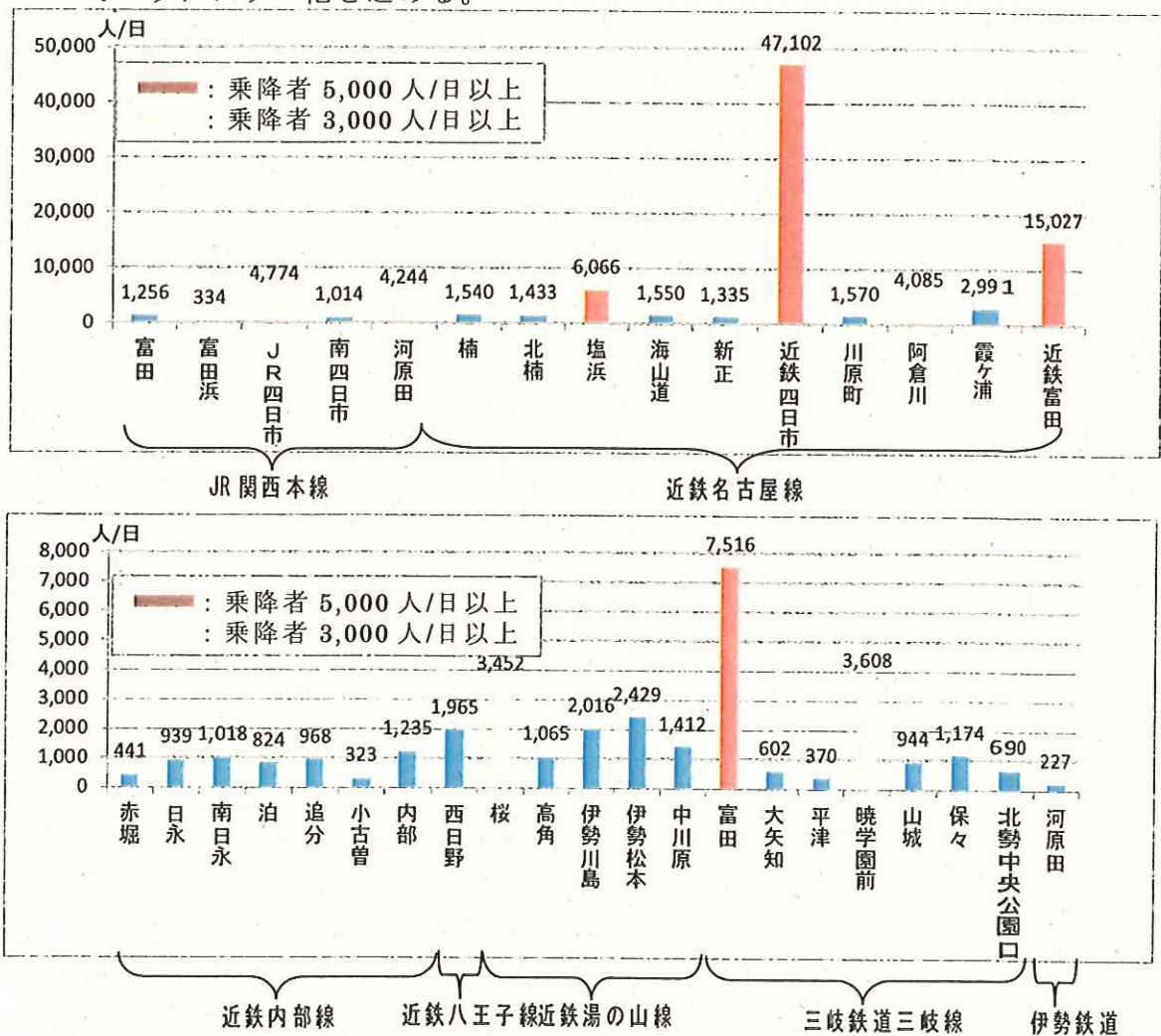


図 5-4 駅別利用者数 (H24 年度)

※近鉄名古屋線、内部線、八王子線、湯の山線は、近鉄の乗降調査結果による。
 ※JR 関西本線、三岐鉄道三岐線は、三重県統計書の乗車人員を2倍にした値。
 ※伊勢鉄道河原田駅は、伊勢鉄道(株)の調査結果。JR 河原田駅は快速みえなどの通過人員を含む値。

9) バリアフリー化車両の導入推進

a) 施策の概要

項目	概要
目的	バリアフリー化車両の導入により、高齢者や障害者、子育て世代(ベビーカー)の方々などが、バスの乗降をしやすくすることで、バスの利用促進につなげる。
実施概要	・三重交通、三岐鉄道所有のバスを、国の支援なども受けながら順次バリアフリー化
実施主体	三岐鉄道、三重交通
実施行程	平成27年度～：車両の更新時期に合わせ、順次バリアフリー化バスに切り替え

10) 運賃面でのサービス向上

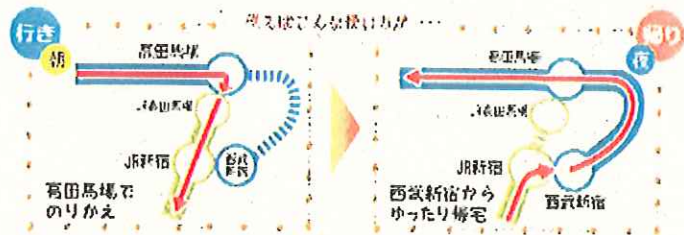
a) 施策の概要

項目	概要
目的	鉄道やバスを共通で利用できる切符、乗り継ぎの場合に割引となる制度を実施することで、乗り継ぎ抵抗を軽減し、公共交通の利用促進につなげる。
実施概要	・内部線と四日市平田線など、並行する路線どちらでも利用できる2WAY定期販売
実施主体	交通事業者、四日市市
実施行程	平成27年度：事業者間調整 平成28年度～：可能な事業から順次実施。

b) 施策事例

～ Oneだぶる(2WAY定期：西武鉄道・JR東日本) ～

- ・西武新宿線とJR山手線は、新宿駅及び高田馬場駅で接続。
- ・往きは、乗り継ぎの距離が短い高田馬場駅で乗り換え、帰りは、始発の新宿駅で乗り換えるような利用が可能。
- ・定期券は、1,000円ほど上乗せ。



Oneだぶる 1ヶ月定期運賃の例

区間	経由駅(のりかえ)	定期運賃	差額	1日あたり乗車回数
上石神川	Oneだぶる	12,810	—	—
新宿	高田馬場駅	11,640	1,170	39
田無	Oneだぶる	15,280	—	—
四ツ谷	高田馬場駅	14,100	1,160	39
東大和市	Oneだぶる	19,070	—	—
渋谷	高田馬場駅	17,910	1,160	39
東村山	Oneだぶる	18,960	—	—
品川	高田馬場駅	17,080	1,480	49

出典：西武鉄道ホームページ

*有効期限内に30回以上利用したものとみなされ乗車回数 ①PASMO利用会社/1日平均の乗車回数 ②

1 1) 企画切符の販売

a) 施策の概要

項目	概要
目的	様々な特典が付く切符や、それ自体に価値を持たせた切符を企画・販売することで、鉄道の収益増加につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な特典が付く切符や、それ自体に価値を持たせた切符を企画・販売 ・それぞれの路線において一日乗車券販売 ・事業者に関わらず市内共通で使用できる1日乗車券販売
実施主体	交通事業者
実施行程	平成27年度 : 企画、検討 平成28年度～ : 可能な事業から適宜実施

b) 施策事例

～ わくわく1dayパス (熊本市交通局) ～

- ・熊本市では、市内を走る市電、電鉄電車、市営バス、産交バス、電鉄バス、熊本都市バスの共通1日乗車券を販売。
- ・一定のゾーン乗り放題券、県内のみ放題券などを販売

出典：熊本市交通局ホームページ



12) 鉄道事業再構築事業による公有民営方式への転換

a) 施策の概要

項目	概要
目的	内部・八王子線は市のまちづくり上必要な路線であるが、赤字が継続している経営状態のため、施設保有及び運営を事業者が行う現行の方式ではその継続が困難であることから、施設保有を行政が担い、運行を事業者が担う「公有民営方式」に事業構造の変更を行うことにより、施設保有に伴う事業者の費用負担を軽減し、路線の維持を図る。
実施概要	・四日市市が鉄道施設等を保有し、列車の運行を四日市あすなろう鉄道株式会社が実施
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社
実施行程	平成26年度：鉄道事業再構築実施計画の認定 平成27年度～：「公有民営方式」で運営開始

b) 公有民営方式概要

- ・公有民営方式とは、地方公共団体が土地や鉄道施設などを保有し、運行を鉄道事業者が行う方式である。
- ・これにより、これまで鉄道事業者が土地や鉄道施設を保有することで発生していた保守業務のための費用や固定資産税などがなくなるため、運営経費が抑制される。
- ・公有民営方式に転換するためには、地域公共交通網形成計画を策定したうえで、鉄道事業再構築実施計画を策定し国の認定を受ける必要がある。
- ・内部・八王子線においては、鉄道施設や車両を近畿日本鉄道株式会社が四日市市に無償譲渡し、鉄道用地についても無償で貸与をする。四日市市は、鉄道施設、車両、鉄道用地を四日市あすなろう鉄道株式会社に無償で貸与する。

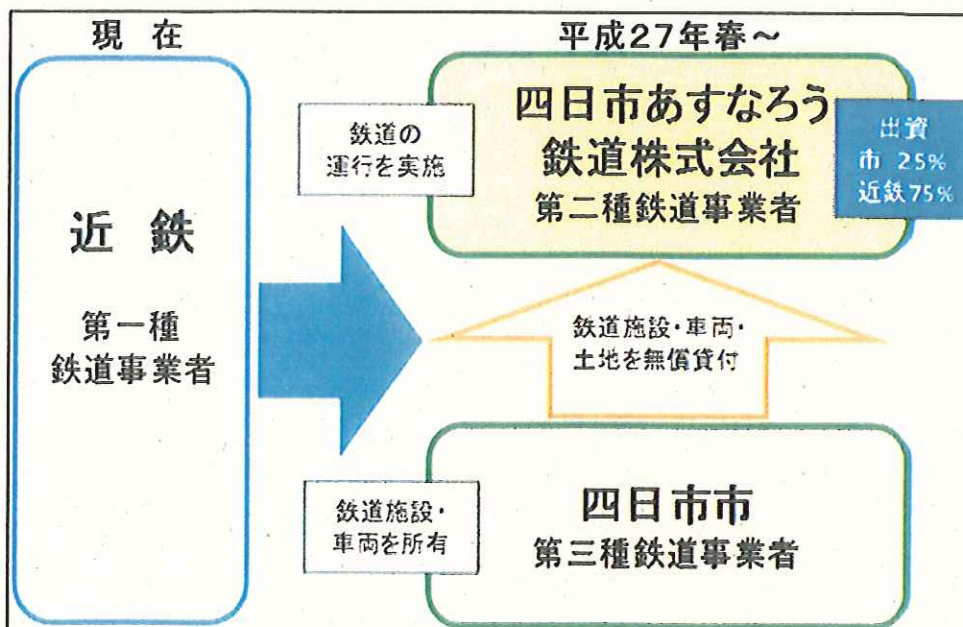


図 5-5 鉄道事業再構築事業スキーム

13) グッズの制作・販売

a) 施策の概要

項目	概要
目的	鉄道に関するグッズを制作・販売することで、鉄道の収益増加につなげるとともに、グッズを日常生活で使用してもらうことで、鉄道を意識する機会を増やすなど PR 効果につなげる。
実施概要	・鉄道に関するグッズを制作・販売
実施主体	四日市あすなろう鉄道株式会社、交通事業者
実施行程	平成27年度 : 企画、検討 平成28年度～ : グッズの制作・販売

b) 各種グッズの販売事例

Tシャツ	駅名キーホルダー	タンブラー	下敷き	スマホケース	チョコQ
					

出典：三岐鉄道(株)ホームページ

14) イベントの実施

a) 施策の概要

項目	概要
目的	集客力のあるイベントを企画・実施することで、利用者の増加を図るとともに、イベントをきっかけに、鉄道に乗る楽しさを知ってもらい、リピーター獲得につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、地域が実施している「ワイン列車」の継続支援 ・「まんじゅう列車」など新規のイベント列車の企画・実施 ・駅を発着とするハイキングの企画・実施
実施主体	四日市あすなろう鉄道株式会社、交通事業者、四日市市、地域住民
実施行程	平成27年度：継続実施、新規イベントの企画。 平成28年度～：既存イベントの継続実施と新規イベントの実施。

b) 施策事例

～内部・八王子線の弥次喜多まんじゅう列車～

- ・東海道中膝栗毛において、弥次さんが日永でまんじゅうの食べ比べをしたことにちなみ、四日市市が主催して運行。
- ・四日市駅及び内部駅から内部線に乗車された方に呈茶券（和菓子付）をお渡しし、日永郷土資料館で呈茶。
- ・内部線1編成が「まんじゅう列車」として運行され、車内の中刷等が特別仕様とした。



～納涼 生ビール列車でGO!! (近畿日本鉄道株式会社)～

- ・近畿日本鉄道がビール会社とのコラボレーションにより、平成22年に実施した企画列車。
- ・近鉄名古屋駅～湯の山温泉駅間において、生ビール飲み放題のほか、三重県の地産地消に拘った酒肴セットを楽しめる。
- ・また、湯の山温泉駅では、ミニライブやおもてなしイベントを開催した。



三重県の地産地消の食材にこだわった
当戸限定の酒肴セット付(イメージ)

出典：近畿日本鉄道株式会社ホームページ

15) 花壇など駅舎周辺の維持管理

a) 施策の概要

項目	概要
目的	地域住民が、駅舎の維持管理に係ることで、鉄道への愛着（マイルール意識）を醸成し、鉄道の利用促進につなげる。
実施概要	・希望する団体に対し、内部・八王子線の花壇の維持・管理を依頼 ・種、苗、必要器具などを鉄道事業者が団体に提供・貸与
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社、地域住民、学校関係者
実施行程	平成27年度～：継続実施。 平成29年度～：他の駅への拡大検討、花壇コンテストの検討。

b) 施策事例

～西日野駅の美化活動～

(四日市南高等学校、四日市四郷高等学校、西日野にじ学園)

- ・通学に利用する高校生らが西日野駅を花で彩る「花いっぱい運動」を実施。
- ・生徒計40人が参加して、プランター17個に色とりどりの草花を植え、駅の入り口やホーム設置。
- ・そのほか、竹ぼうきで構内の清掃も実施。



出典：中日新聞(平成24年7月14日朝刊)

～小古曾駅の美化活動～

(NPO法人四日市の交通と街づくりを考える会、大瀬古町子供と地域の環を育む会)

- ・公共交通の重要性を理解していただく取り組みとして、会員と近隣住民、近くの小学生計35名が参加してサルビア、マリーゴールドなど計130本をホーム脇の花壇に植える取り組みを実施。



出典：中日新聞(平成25年5月26日朝刊)

16) 駅舎や車両の飾り付けの実施

a) 施策の概要

項目	概要
目的	駅舎や車両を飾り付け地域住民が親しみやすいものとするとともに、飾り付けを地域住民が実施することで、鉄道への愛着（マイルール意識）を醸成し、鉄道の利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・内部・八王子線で駅舎の飾り付けを実施 ・地域の子供たちが描いた絵を車内に飾る（ギャラリー列車）などを企画・実施
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社、地域住民、学校関係者
実施行程	平成27年度：企画、検討 平成28年度～：駅の飾りつけ、ギャラリー列車の実施。 駅舎飾りつけコンテストの実施。

b) 施策事例

～ 駅舎の七夕飾り（伊賀鉄道） ～

- ・伊賀鉄道では、地元の園児の協力を得て、上野市駅に七夕の飾り付けを実施。



出典：伊賀鉄道株式会社ホームページ

17) 車内での音声案内への参加

a) 施策の概要

項目	概要
目的	鉄道の車内案内などを、地域の子供たちの声で実施することで、鉄道の親しみやすさ向上や、鉄道への愛着（マイルール意識）を醸成し、鉄道の利用促進につなげる。
実施概要	・地域の子供たちなどから募集をかけ、音声案内を作成
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社、地域住民、学校関係者
実施行程	平成27年度：企画・検討 平成28年度～：参加者の募集、沿線の高校生や地域住民による音声案内開始。

b) 施策事例

～ 園児による車内アナウンス（小平市） ～

- ・小平市コミュニティバス「にじバス」の運行開始10周年記念事業として、園児たちによる車内アナウンスを、実施。
- ・各バス停の名称を、1箇所1人ずつ園児に読み上げてもらい録音。



出典：小平市ホームページ

18) 遠足や社会見学などにおける利用促進

a) 施策の概要

項目	概要
目的	沿線小学校、中学校、高校などの遠足、社会見学などにおける四日市あすなろう鉄道の利用を促進することで、こどもの頃から四日市あすなろう鉄道に慣れ親しみ、愛着を醸成することで、利用促進につなげる。
実施概要	・沿線の学校に、利用をPR
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社、学校関係者
実施行程	平成27年度～：継続実施、利用をPR

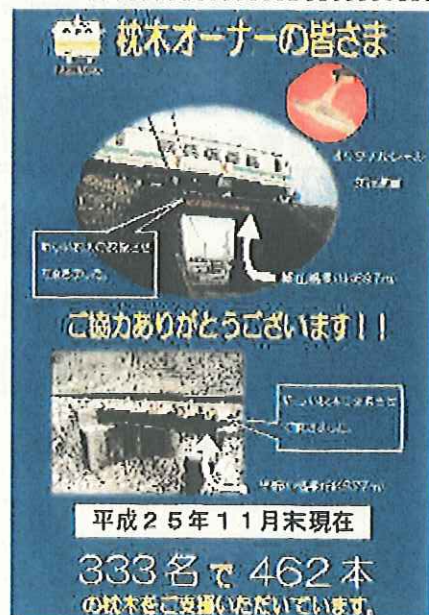
19) 枕木オーナー制度

a) 施策の概要

項目	概要
目的	個々の枕木のオーナーを募集し、プレートなどを進呈することで、鉄道への愛着を醸成し、鉄道利用促進につなげる。あわせて、枕木の更新費用を確保する。
実施概要	・枕木1本1本のオーナー権を、販売 ・権利購入者には、記念プレートの設置などを実施
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社
実施行程	平成27年度：制度設計 平成28年度～：枕木オーナーの募集

b) 施策事例

- ～ 枕木オーナー制度（信楽高原鐵道） ～
- ・信楽高原鐵道では、古くなった枕木を耐久性と環境に考慮したコンクリート製の枕木に交換するなど、安全な運行に努めている。
 - ・費用の一部への寄付を募り、信楽高原鐵道の「枕木オーナー」として鉄道を支えてもらう制度を実施。
 - ・寄付者には、名前が書かれたプレートを枕木に設置。設置の様子の写真を送るとともに、旧国鉄信楽線当時のレールを加工したオリジナルレール文鎮を進呈。
 - ・また、近況は、ホームページなどで報告している。



出典：信楽高原鐵道株式会社ホームページ

20) ネーミングライツの導入検討

a) 施策の概要

項目	概要
目的	駅や列車などの命名権を販売することで、鉄道をより身近なものとして感じてもらえるよう図る。
実施概要	・ 駅や列車などの命名権を販売 ・ 権利を購入した団体名や施設名を、駅名などに命名
実施主体	四日市市、四日市あすなろう鉄道株式会社
実施行程	平成27年度 : 制度設計 平成28年度～ : 命名権の販売

b) 施策事例

- ・ 全国で実施されている駅や列車などのネーミングライツの額を示す。

表 他自治体の駅などの命名権販売事例

実施主体	県名	対象	額
いすみ鉄道	千葉県	鉄道	3,000万円/年
		駅	100～200万円/年
明知鉄道	岐阜県	列車	5,400円/往復
北条鉄道	兵庫県	駅	30～100万円/年

③「地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と地域公共交通を日常生活で利用する雰囲気づくり」に係る施策

2 1) 免許返納のための環境整備と制度の拡充

a) 施策の概要

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、交通事故の発生等を抑制する。 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、高齢者講習等の場において、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"> ・ 免許返納制度の周知を図るほか、免許返納の意義を周知する。 ・ 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、高齢者講習等の場において公共交通利用に関する情報提供を行う。
実施主体	四日市市、交通事業者、警察
実行程	平成27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 平成29年度～：可能な事業から適宜実施

b) 施策事例

～ 高齢者運転免許返納サポート制度（大阪府） ～

・ 運転免許証を自主返納した後、サポート企業や店舗で、タクシー料金1割引きや、配送無料など様々なサービスを受けられる。

大阪府で運転免許証の自主返納を支援する85歳以上の高齢者

1 運転免許証の返納（申請書類を提出し、返納料を交付し、運転免許証を返納）

2 運転免許返納料の交付

3 運転免許返納料の活用

4 運転免許返納料の活用

5 運転免許返納料の活用

6 運転免許返納料の活用

7 運転免許返納料の活用

8 運転免許返納料の活用

9 運転免許返納料の活用

10 運転免許返納料の活用

11 運転免許返納料の活用

12 運転免許返納料の活用

13 運転免許返納料の活用

14 運転免許返納料の活用

15 運転免許返納料の活用

16 運転免許返納料の活用

17 運転免許返納料の活用

18 運転免許返納料の活用

19 運転免許返納料の活用

20 運転免許返納料の活用

21 運転免許返納料の活用

22 運転免許返納料の活用

23 運転免許返納料の活用

24 運転免許返納料の活用

25 運転免許返納料の活用

26 運転免許返納料の活用

27 運転免許返納料の活用

28 運転免許返納料の活用

29 運転免許返納料の活用

30 運転免許返納料の活用

31 運転免許返納料の活用

32 運転免許返納料の活用

33 運転免許返納料の活用

34 運転免許返納料の活用

35 運転免許返納料の活用

36 運転免許返納料の活用

37 運転免許返納料の活用

38 運転免許返納料の活用

39 運転免許返納料の活用

40 運転免許返納料の活用

41 運転免許返納料の活用

42 運転免許返納料の活用

43 運転免許返納料の活用

44 運転免許返納料の活用

45 運転免許返納料の活用

46 運転免許返納料の活用

47 運転免許返納料の活用

48 運転免許返納料の活用

49 運転免許返納料の活用

50 運転免許返納料の活用

51 運転免許返納料の活用

52 運転免許返納料の活用

53 運転免許返納料の活用

54 運転免許返納料の活用

55 運転免許返納料の活用

56 運転免許返納料の活用

57 運転免許返納料の活用

58 運転免許返納料の活用

59 運転免許返納料の活用

60 運転免許返納料の活用

61 運転免許返納料の活用

62 運転免許返納料の活用

63 運転免許返納料の活用

64 運転免許返納料の活用

65 運転免許返納料の活用

66 運転免許返納料の活用

67 運転免許返納料の活用

68 運転免許返納料の活用

69 運転免許返納料の活用

70 運転免許返納料の活用

71 運転免許返納料の活用

72 運転免許返納料の活用

73 運転免許返納料の活用

74 運転免許返納料の活用

75 運転免許返納料の活用

76 運転免許返納料の活用

77 運転免許返納料の活用

78 運転免許返納料の活用

79 運転免許返納料の活用

80 運転免許返納料の活用

81 運転免許返納料の活用

82 運転免許返納料の活用

83 運転免許返納料の活用

84 運転免許返納料の活用

85 運転免許返納料の活用

86 運転免許返納料の活用

87 運転免許返納料の活用

88 運転免許返納料の活用

89 運転免許返納料の活用

90 運転免許返納料の活用

91 運転免許返納料の活用

92 運転免許返納料の活用

93 運転免許返納料の活用

94 運転免許返納料の活用

95 運転免許返納料の活用

96 運転免許返納料の活用

97 運転免許返納料の活用

98 運転免許返納料の活用

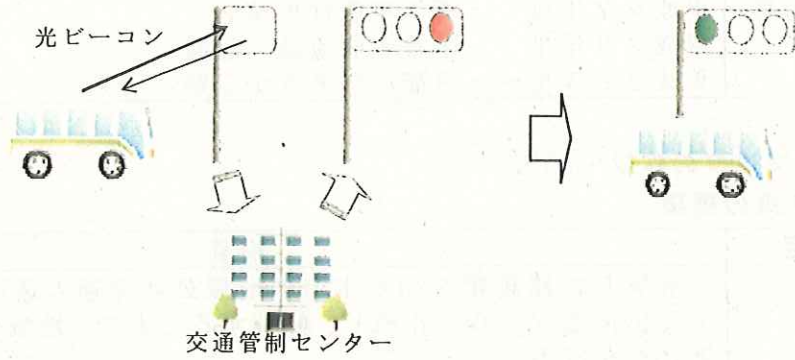
99 運転免許返納料の活用

100 運転免許返納料の活用

出典：大阪府ホームページ

2 2) P T P S の延長

a) 施策の概要

項目	概要
目的	バスの定時性を保つことで、利便性を向上し、バスの利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 四日市市中心部における多車線の渋滞区間について、バスなどが優先的に通行できるよう支援するシステム（PTPS）を延長 ・ 具体的には、バスが近づいてきたこと光ビーコンで感知し交通管制センターにその情報を送信。交通管制センターは、バスの走行上の信号を赤から青に変更  <p style="text-align: center;">図 5-6 P T P S の仕組み</p>
実施主体	警察、道路管理者、バス事業者
実施行程	平成 2 7 年度～：実施可能性の検討 平成 2 9 年度～：実施可能な区間から、順次延長

2 3) バスシェルターの整備推進

a) 施策の概要

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	三重交通、三岐鉄道、四日市市、道路管理者
実施行程	平成 2 7 年度～：バスシェルターの支援制度の検討 平成 2 9 年度～：制度の実施によるシェルターの整備推進

b) 施策事例

～ 公共交通待合環境整備事業（山口市） ～

- ・ 山口市では、バス停への上屋の設置を行う交通事業者、自治会などに対して、その設置にかかる経費の一部を補助している。

表 5-7 事業の概要

項目	概要
目的	快適で心地よいバス待合場所の確保を図る。
補助対象事業者	交通事業者、自治会・地区社協など
補助対象経費	バス停上屋の設置及び修繕にかかる費用
補助率・補助額	補助対象経費の 1 / 2 以内、補助限度額 5 0 万円

出典：山口市ホームページ

24) ICカードの導入検討

a) 施策の概要

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カードについて分析し、その長所や短所を整理することで、導入可能性を明らかにする。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ ICカードの一般的な特徴、他地区の事例などから、本市におけるICカードの長所・短所を整理 ・ 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	平成27年度 : 導入可能性の検討 平成28年度 : 事業者間協議・調整 平成29年度～ : 可能な事業者から順次導入

25) マップの作成・配布

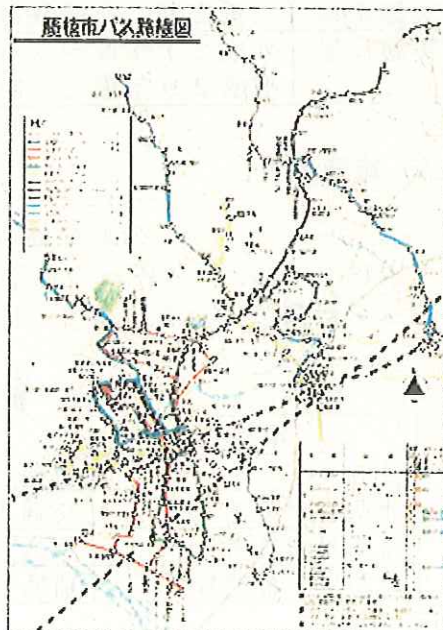
a) 施策の概要

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 ・ 市内全世帯に配布
実施主体	四日市市、交通事業者、地域住民
実施行程	平成27年度 : 素案の検討 平成28年度 : 初版の作成 平成29年度～ : 必要に応じ順次改訂

b) 施策事例

～ 民間路線、市営路線の統一マップ（藤枝市） ～

- ・ 藤枝市では、民間路線及び市自主運行バスの各路線を一冊にまとめたバスマップ・時刻表を作成し配布。
- ・ 全体の路線配置や路線間の乗り継ぎの関係性がわかりやすくなっている。



出典：藤枝市ホームページ

26) ポータルサイトの作成

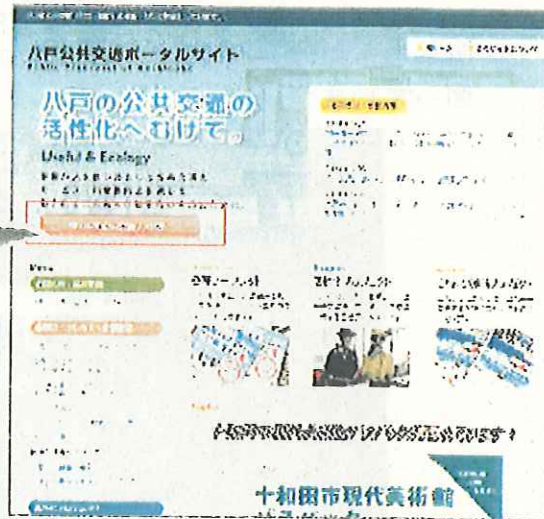
a) 施策の概要

項目	概要
目的	現在事業者単位で公表している市内の地域交通を一元的に検索できるような図ることで、利用しようとする者が運行内容を把握しやすくし、利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 各事業者のホームページとリンクするプラットフォーム的なサイトを作成 各路線の運行内容のほか、市内共通券など事業者横断的に閲覧者に情報周知
実施主体	四日市市、交通事業者、商工会議所、地域住民
実施行程	平成28年度～：実施に向けて検討

b) 施策事例

～ 公共交通ポータルサイト（八戸都市圏） ～

- 八戸都市圏では、複数のバス事業者が運行しているが、利用促進策などの共通の情報を配信するとともに、運行内容については、各事業者のホームページへ移動できるようなポータルサイトを作成している。



出典：八戸公共交通ポータルサイト

27) 情報案内板の改善

a) 施策の概要

項目	概要
目的	中心市街地の拠点駅における案内をわかりやすく改善することで、中心市街地に来やすい環境を整え、中心市街地来訪者を確保するとともに、中心市街地内の回遊性向上を図る。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄四日市駅において、公共交通の乗継、公共公益施設・観光地の案内などを統一したデザイン表示 ・JR四日市駅周辺において、親しまれる港づくり・まちづくりに資する情報案内表示を整備
実施主体	四日市市
実施行程	平成27年度～：継続して実施 平成29年度～：必要に応じ順次検討

b) 実施事例

～ 市内で実施中の情報案内板の改善 ～

- ・四日市市では、平成23年度より近鉄四日市駅を中心に情報案内板の改善を図っています。



近鉄四日市駅東（ふれあいモール）

28) 転入者モビリティ・マネジメントの実施

a) 施策の概要

項目	概要
目的	本市に新たに転入してきた市民に、地域公共交通の、情報提供することで、運行内容がわからないためクルマだけの生活スタイルになることを防止する。
実施概要	・転入手続きの際、マップ・時刻表等公共交通の運行内容がわかるツールを配布
実施主体	四日市市
実施行程	平成28年度～：継続的に実施

b) 実施(案)

- ・転入者が転入届を提出する際に、他の書類とともに公共交通マップを配布するなどして、新たな市民に公共交通の利用を促す。



転入者(転入届提出)

出典：豊橋市ホームページより抜粋

図 5-7 転入者MM

29) 鉄道・バスの乗り方教室の実施

a) 施策の概要

項目	概要
目的	教育委員会とも連携し、特に幼稚園児や小学生など、まだ地域公共交通もクルマも使い慣れていない世代に鉄道やバスの乗り方などを紹介し、鉄道やバスの利用に慣れてもらうことで、将来的な利用促進につなげる。
実施概要	・市やバス事業者、鉄道事業者などが小学校などを訪問 ・集まった幼稚園児や小学生及びその保護者などに対し、バスの乗り方の紹介や乗車体験等の実施
実施主体	四日市市、三重県バス協会、国土交通省、交通事業者
実施行程	平成27年度～：バスでは継続的に実施するとともに、鉄道でも実施を検討

5-5. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

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て柔軟に施策を企画・展開していくために、取り組みに合わせた評価・改善の仕組みを定めます。

(1) PDCAサイクルの実行

本計画で掲げた目標を確実に達成するため、継続的に取り組みを実施していく(Do)とともに、その取り組み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)、新たな取り組み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きます。

PDCAサイクルは、計画期間全体(10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、毎年の取り組み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種類を実施します。

これにより、取り組み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ります。

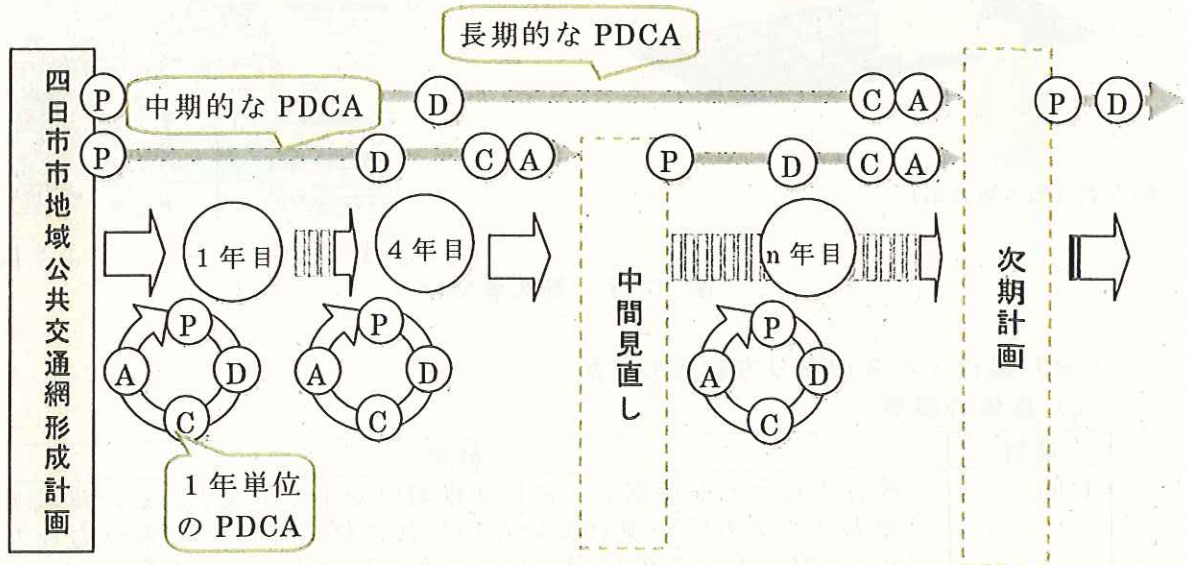


図 5-8 PDCAサイクルの実行イメージ

(2) PDCAサイクルの実行体制

本計画のPDCAサイクルの実行は、四日市市地域公共交通活性化協議会が、推進していきます。このうち、自主運行バスの運行内容の変更などに係る事項は、活性化協議会の中で関係するメンバーで開催する地域公共交通会議で合意を図ります。

また、別途開催される四日市市都市総合交通戦略協議会とは、情報共有を図っていきます。

四日市市地域公共交通網形成計画のPDCAの実行体制

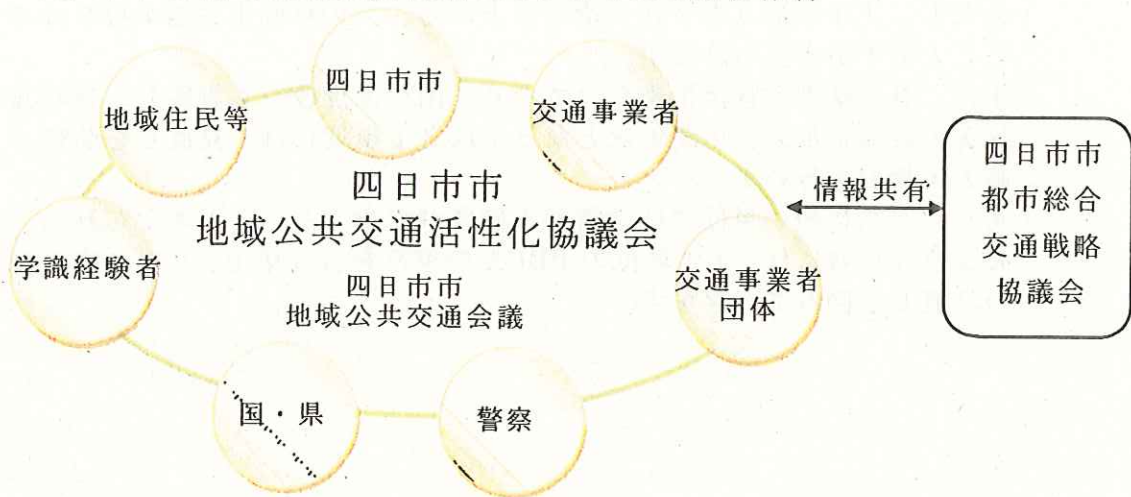


図 5・9 計画の推進体制（案）

(3) データ把握手法

評価をするうえで、必要となるデータの把握方法について、下記に示します。

把握するデータは、目標に掲げた指標だけでなく、地域公共交通の利用状況などを把握できる指標なども把握し、適宜評価を行います。

表 5・8 データ把握方法一覧

データ把握方法	調査手法概要	調査間隔	把握する指標など
利用者数の把握	交通事業者から駅別、バス停別の利用者データを借用。	毎年度	・中心市街地来訪者数 ・並行路線の合計利用者数
地域公共交通利用者 OD 調査	交通事業者で把握している場合は、データを借用。 データがない路線は、調査員などをバス車内に配置し把握。	5年毎	・駅間、バス停間 OD ・平均利用金額
市政アンケート	別途市で実施している市政アンケートの、公共交通に関する質問を活用する。	毎年度	・市民満足度
市民アンケート	無作為抽出で市民にアンケート調査票を配布・回収	5年毎	・市民の移動実態 ・利用者満足度
収支率	交通事業者から路線別データを借用	毎年度	・路線別収支率
関係資料整理	関係各課で把握しているデータを借用	毎年度	・運輸部門の CO ₂ 排出量

5-6. 計画期間

○計画期間は、平成27年度～36年度の10年間とします。

○中間年次となる平成31年度に、計画の見直しを検討します。

- ・今後、市が主体的に取り組むべき四日市あすなろう鉄道の再構築実施計画については、10箇年で計画しています。
- ・したがって、本計画の計画期間は10年間とします。
- ・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ます。
- ・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、中間年次となる平成31年度には、見直しを前提として計画の再検討を行います。
- ・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きます。

【参考】鉄道事業再構築実施計画(概要)

制度の概要

国は、継続が困難又は困難となる恐れがある旅客鉄道事業者を対象に、重点的・優先的な予算の配分や、ソフト事業の補助対象化等の措置を行うことができます。これを「鉄道事業再構築事業」と言い、当該事業を位置づけた計画を「鉄道事業再構築実施計画」と呼びます。

四日市あすなろう鉄道においても、この鉄道事業再構築実施計画を策定し、鉄道事業法に係る許可の一括申請や公有民営化の実現を図るとともに、国の各種補助を受けることを目指しています。

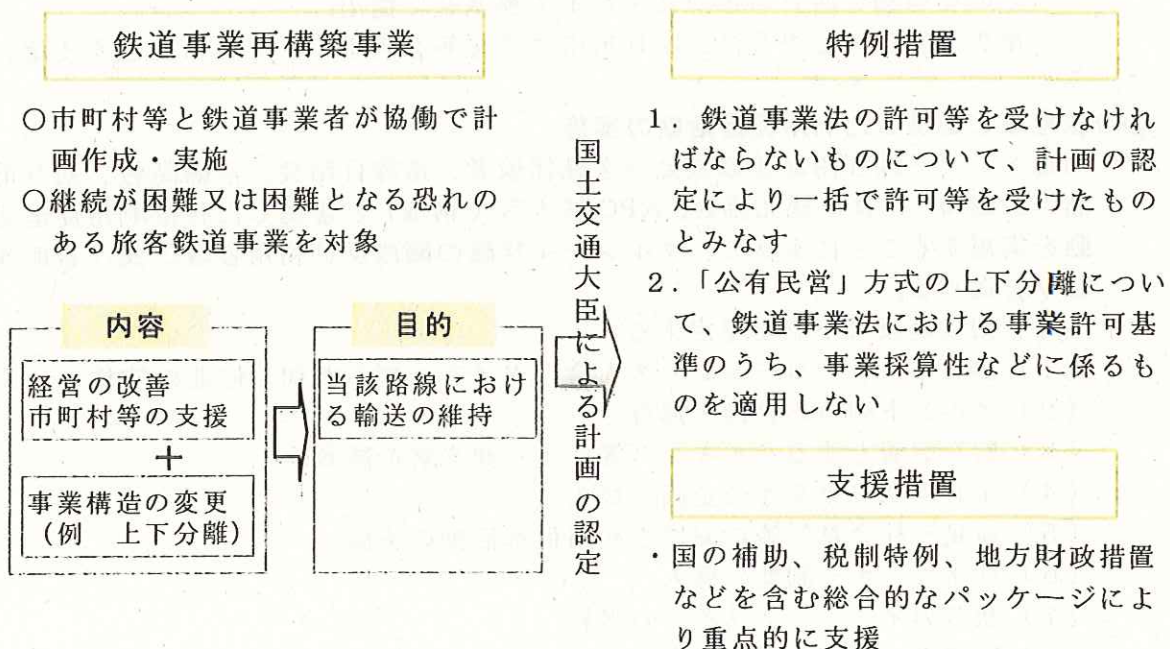


図 鉄道事業再構築事業の制度概要

四日市市鉄道事業再構築実施計画（概要）

（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）旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項

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

- ・第二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
：第二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、四日市市は基金等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、四日市商工会議所、四日市観光協会、NPO法人等で構成）と連携した各種利用促進活動を実施することによって、マイルール意識の醸成及び利用者増に繋げる取り組みを進める。
- ・主な利用促進策は下記を想定する。
 - （１）四日市シティロードレース大会とタイアップした利用促進の実施
 - （２）イベント列車の企画・運行
 - （３）駅を発着とするハイキング等による観光客の誘致
 - （４）１日フリー乗車券の企画・導入
 - （５）遠足や社会見学等における利用促進活動の実施
 - （６）枕木オーナー制度の導入
 - （７）駅名のネーミングライツの実施
 - （８）関連グッズの企画・販売
 - （９）高校生や地元団体等による駅の美化活動の実施
 - （１０）鉄道の乗り方講習の実施

(3) 地方公共団体その他の者による支援の内容

支援項目	概要
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。
設備更新費の負担	四日市市が第三種鉄道事業者として、計画的に鉄道施設・車両の設備更新を実施する。
維持修繕費等の負担	①四日市市が第三種鉄道事業者として、線路、電路等の維持修繕を四日市あすなろう鉄道(株)に委託して実施する。 ②四日市市が第三種鉄道事業者として、レールや枕木等の大規模な修繕を計画的に実施する。 ③四日市市が車両所有者として、車両の維持修繕を四日市あすなろう鉄道(株)に委託して実施する。
まちづくり施策、内部・八王子線利用促進協議会等と連携した利用促進・増収策の実施	①駅前広場の整備による利用増進策の実施 内部・八王子線の端末駅となる西日野駅、内部駅において駅前広場の整備を行うことで、キス&ライド、サイクル&ライドの実施体制を構築する。 ②内部・八王子線利用促進協議会等と連携した利用促進・増収策の実施 沿線の高校生による駅の美化活動や四日市シティロードレース大会における利用促進策の継続実施、その他、鉄道グッズの販売や各種イベント等の実施による利用促進・増収策を実施する。

(4) 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容

「第一種鉄道事業者」である近畿日本鉄道(株)が四日市市に鉄道施設及び車両を無償譲渡し、鉄道用地を無償で貸与。

四日市市は「第三種鉄道事業者」として鉄道施設や鉄道用地を保有。

四日市あすなろう鉄道(株)が四日市市から鉄道施設、車両及び鉄道用地を無償で借り受けて「第二種鉄道事業者」として運行。

(5) 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：平成27年 4月 1日
- ・事業終了予定年月日：平成37年 3月31日

※なお、事業開始から5年が経過した時点で、実施計画の進捗状況・効果等を評価・分析した上で、必要に応じて実施計画の内容の見直し等について検討することとする。

(6) 鉄道事業再構築事業の実施に必要な施策

項目	施策
維持修繕費等にかかる経費	○鉄道施設・車両等保守業務委託費 ○鉄道施設修繕費
設備更新にかかる経費	○電路（変電所工事、木柱のコンクリート柱化、連動装置更新） ○車両（車両新造、車体更新、A T S改良） ○その他（ホーム補強、建物改修、駅改修、車庫整備）
利用促進施策にかかる経費	○四日市シティロードレース大会とタイアップした利用促進の実施 ○イベント列車の企画・運行 ○遠足や社会見学等における利用促進活動の実施 ○高校生や地元団体等による駅の美化活動の実施 ○鉄道の乗り方講習の実施

(7) 鉄道事業再構築事業の効果

内部・八王子線については、事業の実施主体の変更により、四日市あすなろう鉄道(株)が第二種鉄道事業者となり、四日市市が第三種鉄道事業者となることなどを通じて、当該路線の輸送・維持を図る。

また、四日市市（沿線自治体）、四日市あすなろう鉄道(株)及び内部・八王子線利用促進協議会による利用促進・増収策が展開されることにより、四日市あすなろう鉄道(株)の経営の安定化を図り、将来にわたって持続可能な地域公共交通の維持・確保を図る。

(8) 鉄道事業再構築事業に関連して実施される地域公共交通網形成計画に定められた事業に関する事項

まちづくり施策と連携した利用促進策の実施	
実施主体	四日市市
事業内容	・西日野駅、内部駅における駅前広場の整備 タクシーなどの送迎車や自転車などの多様な交通モードが連携した取り組みを進めるため、内部・八王子線の端末駅となる西日野駅、内部駅において駅前広場の整備を行い、キス&ライド、サイクル&ライドの推進、駅の利便性向上を図る。
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	
実施主体	四日市市、内部・八王子線利用促進協議会、地域住民、学校関係者など
事業内容	(1) 企画切符の販売 (2) グッズの制作・販売 (3) イベントの実施 (4) 花壇など駅舎周辺の維持管理 (5) 駅舎や車両の飾り付けの実施 (6) 車内への音声案内の参加 (7) 遠足や社会見学などにおける利用促進 (8) 枕木オーナー制度 (9) ネーミングライツの導入検討 (10) 鉄道の乗り方教室の実施