

現地調査報告 四日市市 ヒアリング

都市自治体のモビリティに関する研究会

調査日時: 2017年1月20日

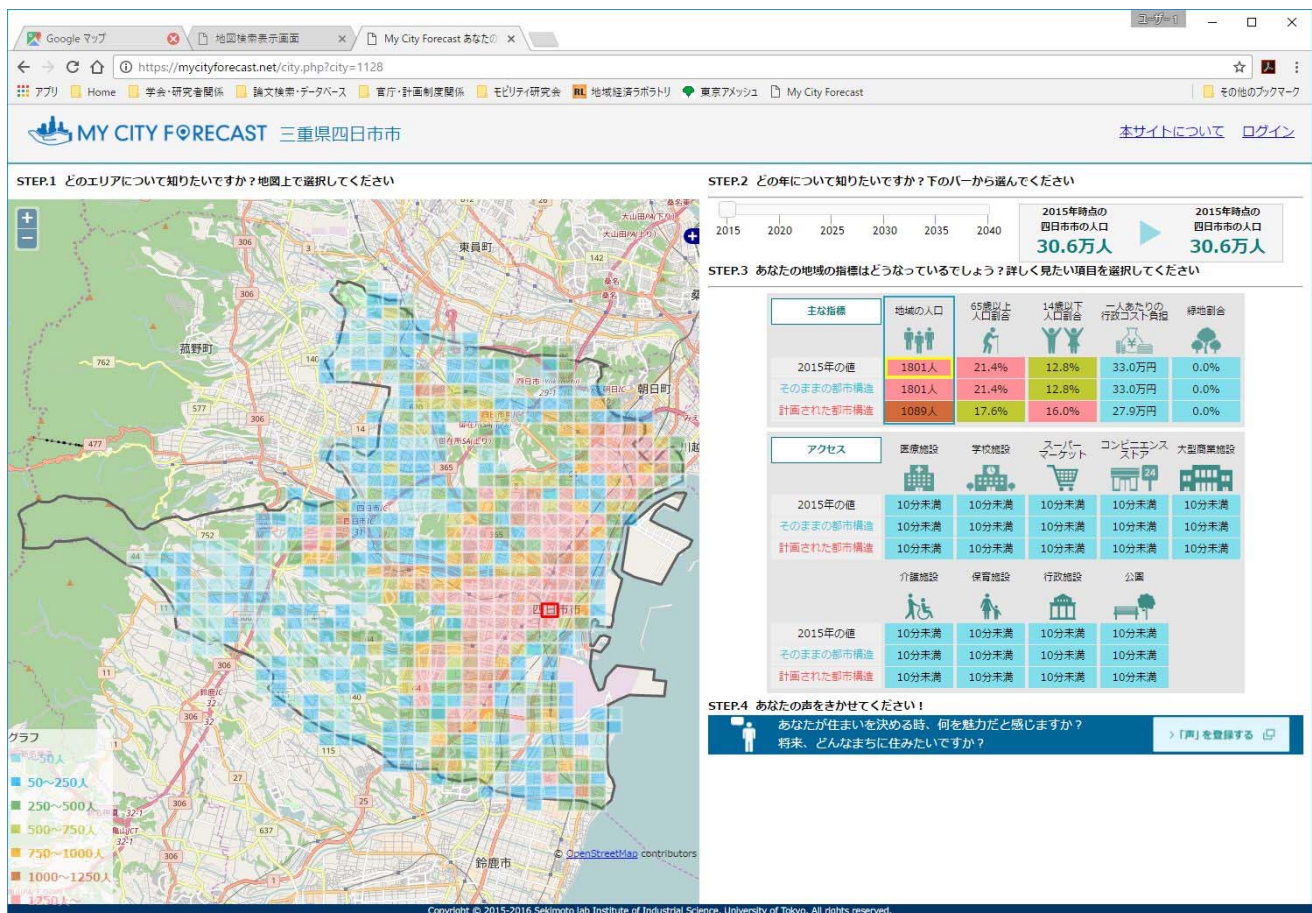
参加委員: 土方委員 松川委員 青木委員

(事務局: 篠崎 高野)

四日市市の公共交通の概要



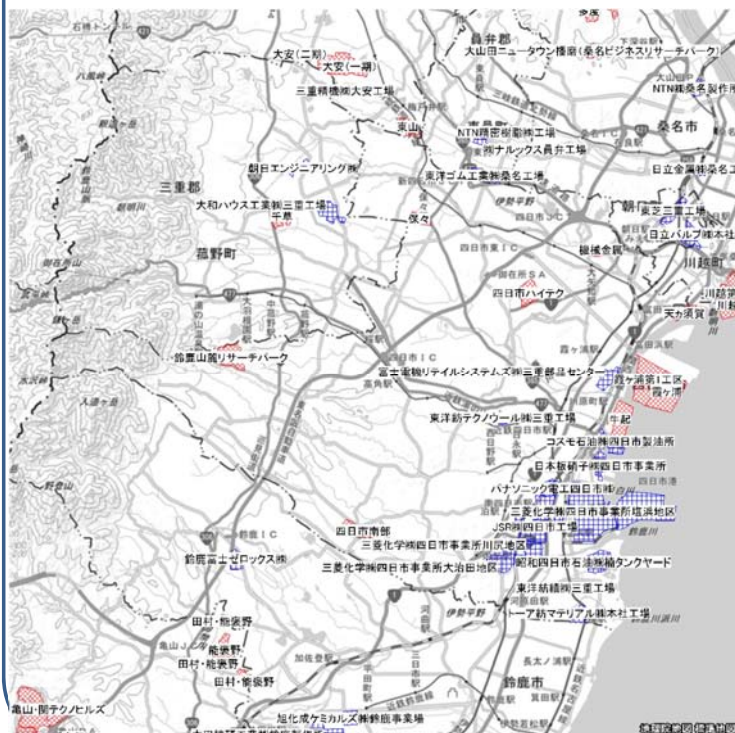
- 市勢概要
人口: 約31万人
面積: 約205km²
- 鉄道
 - － JR関西本線
 - － 伊勢鉄道(第三セクター)
 - － 近畿日本鉄道名古屋線
 - － 近畿日本鉄道湯の山線
 - － 三岐鉄道三岐線
 - － 四日市あすなろう鉄道
内部・八王子線
- バス
 - － 三重交通バス
 - － コミュニティバス



Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

3

四日市市の工業立地



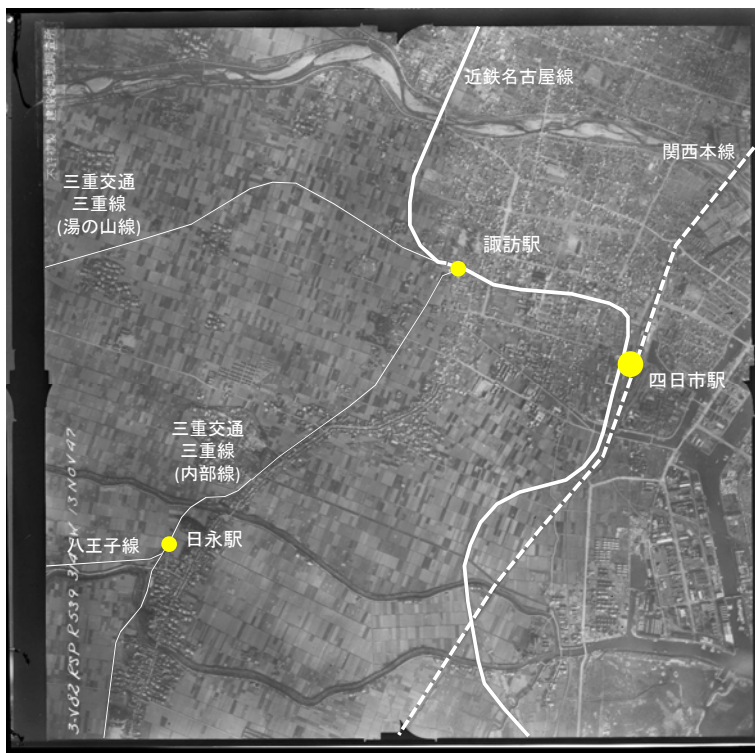
(出典)工業用地ポリゴン:国土数値情報「L05工業用地」データ 背景図:地理院地図
上記は平成21年3月時点における10ha以上の工業団地・単独企業による工場用地を示したものである。

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

4

終戦直後(1947年)の四日市駅周辺

- 近鉄名古屋線の線路が大きく屈曲し現在と異なる経路を走っている。現在の近鉄四日市駅に相当する場所に「諏訪駅」があり、下記の三重交通線と接続していた。
- 旧東海道沿いに内部・八王子線が走っている。
 - 戦時中に湯の山線や三重県内の他のローカル路線とともに「三重交通」に統合され、「三重線」を名乗る
 - 1964~5年にかけて三重交通から分離、近鉄に吸収される
 - 当時は湯の山線もナローゲージ(762mm)であったが、近鉄への吸収時に標準軌に改軌
- 市街地は限定された領域に密集しており、街道沿いを除けば田園が広がっている。



国土地理院 地図・空中写真閲覧サービスよりダウンロード
USA-R539-No1-3 (昭和22年11月米軍撮影)に加筆

5

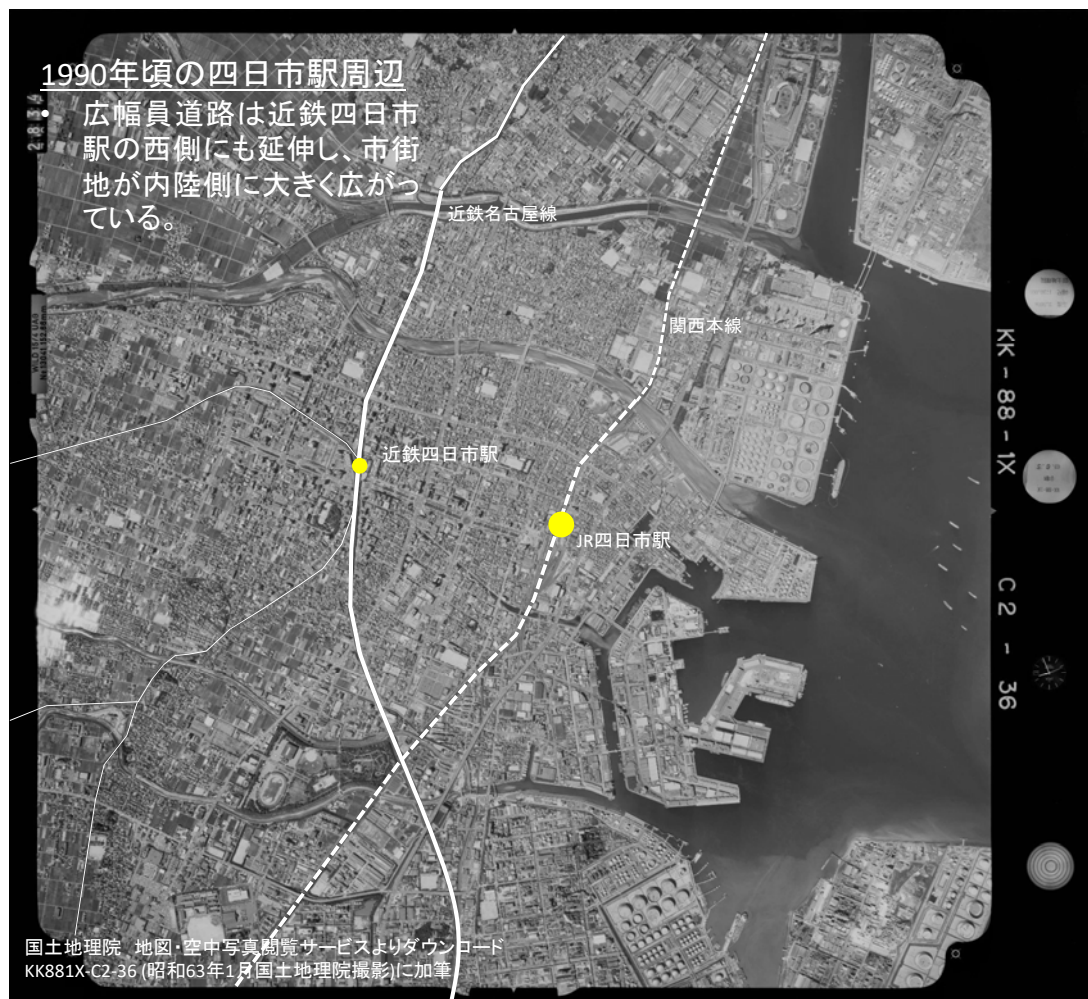
高度成長期(1959年)の四日市駅周辺

- 近鉄名古屋線の線路が現在のルートに付け替えられ、現在の近鉄四日市駅ができた。
 - この1959年に発生した伊勢湾台風を契機として近鉄名古屋線は狭軌から標準軌に改軌し、大阪との直通を開始する。
 - 国鉄四日市南側には旧線の後も残っている。
- 国鉄・近鉄の両駅を結ぶ広幅員道路が戦災復興によって整備される。
- 中心市街地と道路沿い以外は田が目立ち、市街地の広がりは一時的に限定される。
- 沿岸部の工業立地が目立つようになる。



国土地理院 地図・空中写真閲覧サービスよりダウンロード
KK592YZ-P20A-6 (昭和34年2月国土地理院撮影)に加筆

6



7

内部・八王子線の概要

路線概要

開業: 1912年(大正元年) 三重軌道
 内部線: 5.7km(あすなろう四日市～内部)
 八王子線: 1.3km(日永～西日野)
 ※八王子線は1974年の豪雨災害で末端部の西日野～伊勢八王子(1.6km)が廃止になった
 日中はそれぞれ30分間隔で運行

車両規格

- ・ 軌間: 762mm(特殊狭軌)
- ・ 2～3両編成で運行
- ・ 転換前の車両は14両在籍
 - ・ 昭和20年代製6両(更新の課題)
 - ・ 昭和50年代製8両



近鉄による廃止提案と市との協議の経緯

背景

- － 年間3～5億円の赤字を計上しており、近鉄の経営努力で内部補助を続けることは困難との意向
- － 昭和20年代製の車両の更新時期を迎えるが、特殊な規格ゆえに新造費用が高コストになる
- － 近鉄としては鉄道を廃止して跡地にBRTを運行することが最良という判断

○平成23年

- － 市総合計画にて支援策を位置づけも近鉄から車両更新延期の申し入れ

○平成23～24年

- － 市議会にて存続の可能性を探る議論も近鉄はBRTが最良との主張

○平成25年

- － 市議会にて近鉄を参考人招致
- － 近鉄と市が協力して公有民営化を目指すことで合意

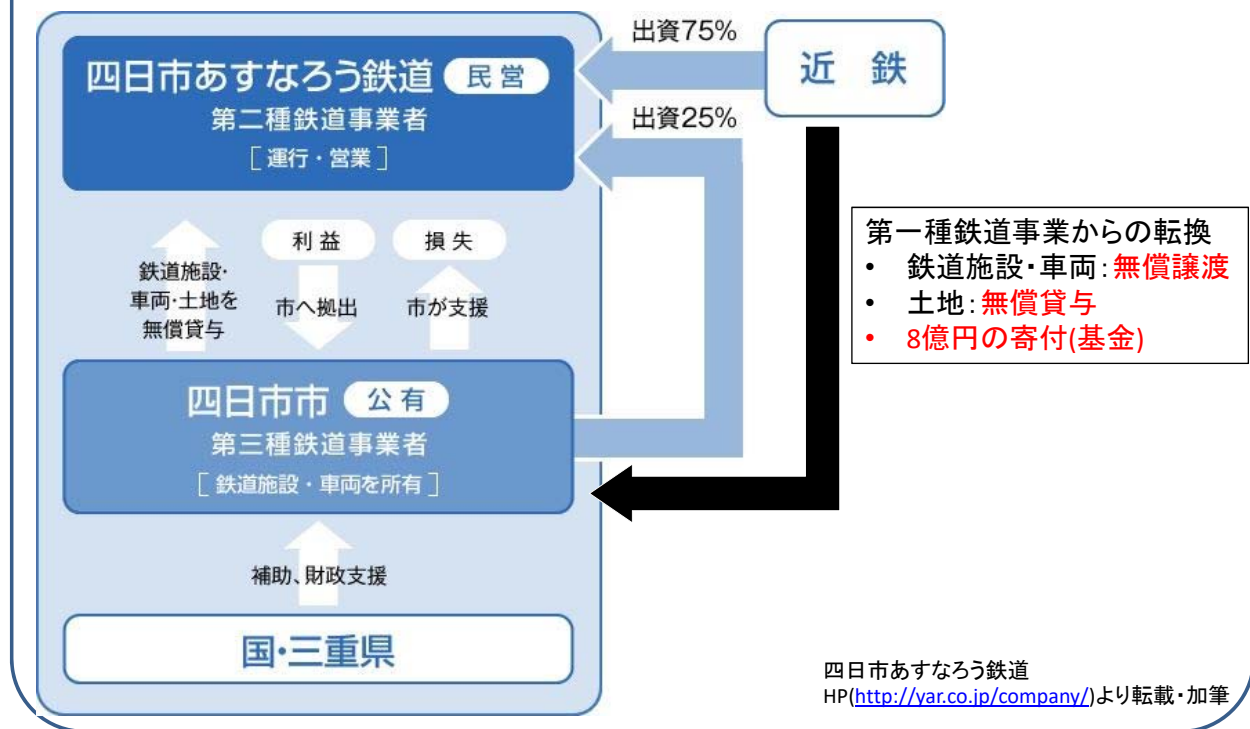
協議の経緯

- 平成18～19年
 - － 市・近鉄の勉強会開始 近鉄から何らかの支援の申し入れ
- 平成22年
 - － 市として大手民鉄に支援を行うことが困難という主張の伝達
 - － 三重県との協議などで「分社化すれば支援は可能」という見解

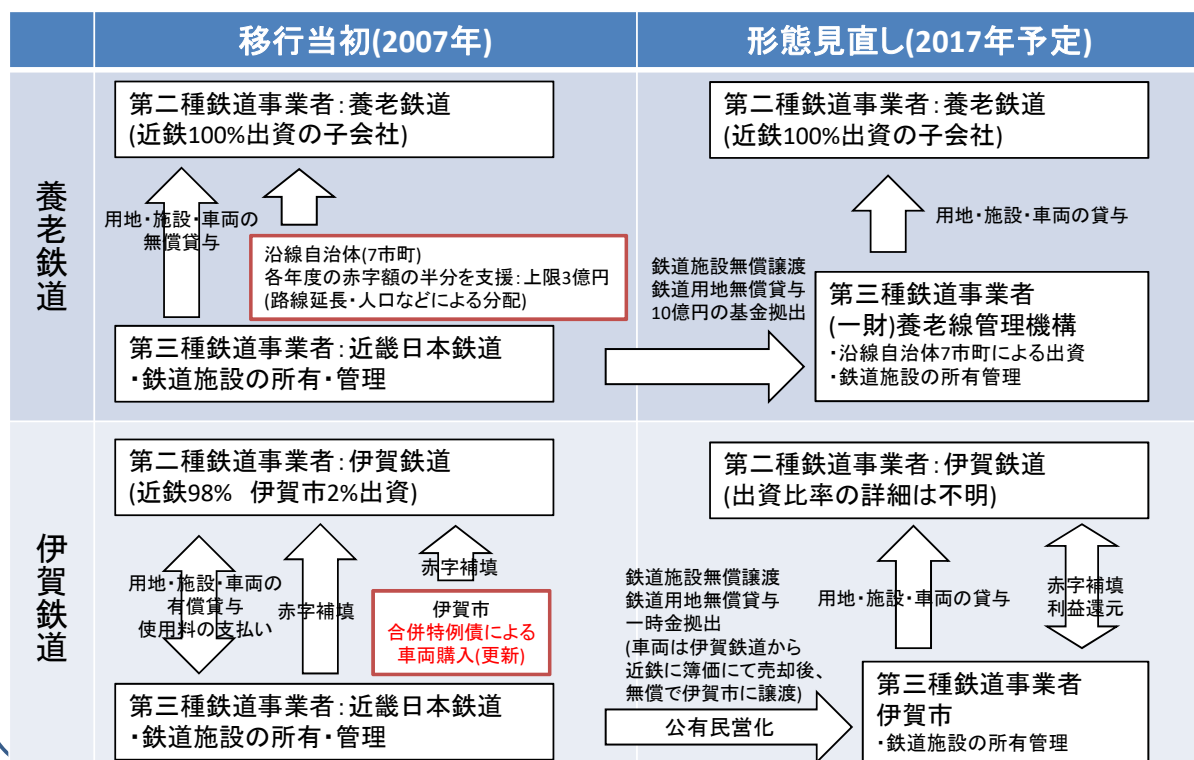
・ 鉄道維持の意思決定の要因

- － BRTは悪いシステムではないが・・・
- － 年間360万人の利用があり、並行道路の混雑悪化が懸念され、廃止後の代替交通確保が困難
- － 踏切の多い市街地でBRT化することは難しいという判断

鉄道事業再構築のスキーム



【参考】養老鉄道・伊賀鉄道のスキーム



※各事業者HPおよび報道発表資料等を参考に事務局作成

経営形態転換後の取り組み・利用状況

• 運賃の改訂

- 初乗り:170円→200円
- 終点まで:230円→260円
- 近鉄との連続で計算していた運賃を、四日市で打ち切りにしたことによる実質的な値上げが大きい
- 定期券の割引率も見直し

• 利用者数の変化

	定期外	通勤定期	通学定期
移行前	814,000	1,039,000	1,615,000
移行後	914,000	930,000	1,238,000

- 定期外が2.3%増加した一方で通学定期が大幅に減少した(運賃打ち切りによる割高感の影響)
- 沿線高校の生徒は通学形態を変更して通学している(晴天時は自転車、雨天時はあすなろう鉄道利用など)

• 車両の更新・新造

- 近鉄からの寄付(基金)によって昭和20年代製の車両(中間車)を廃車・新造
- 比較的新しい先頭車もリニューアル



• 収支状況

- 第二種鉄道事業として5000万円黒字
- 第三種鉄道事業として1億5000万支出
- トータルで四日市の負担は1億円
- ・約300万人の利用に対して、**ひとりあたり約33円**の財政負担は受け入れられるものという認識

経営形態転換後の取り組み・利用状況

• 沿線住民・NPO等の活動

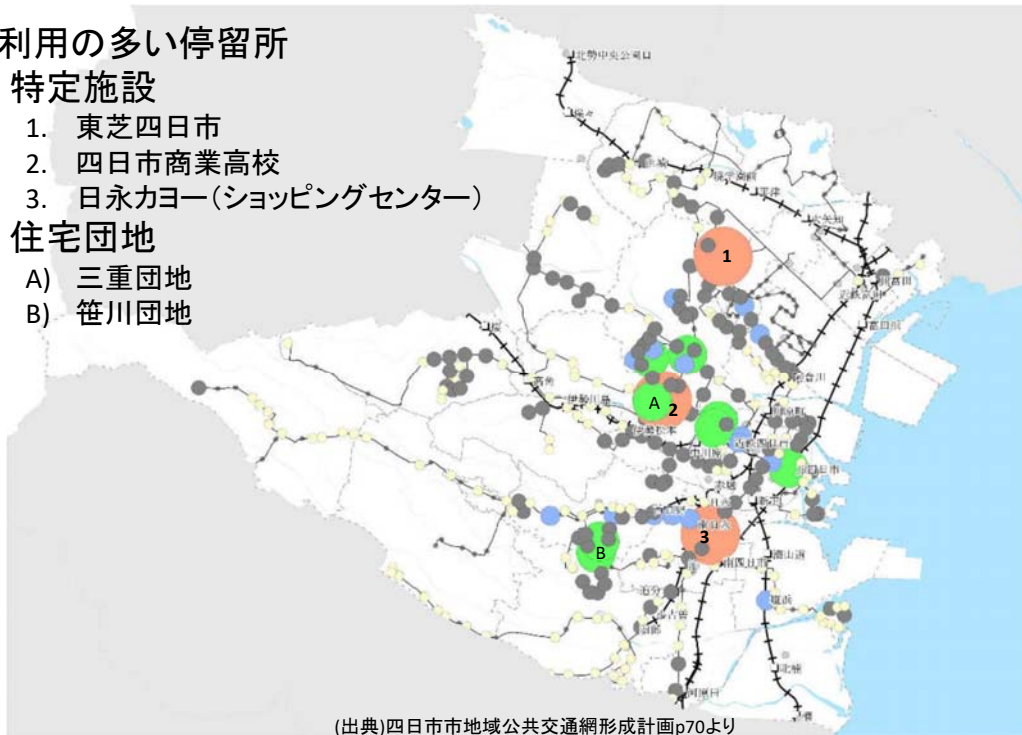
- あすなろう鉄道移行前から、沿線住民やNPOなどによって、清掃・花植え活動などはなされていた
- 移行後はさらに活動に盛り上がり
- 各種イベント列車の運行など
- NPO法人「四日市の交通と街づくりを考える会」



路線バス利用状況

○利用の多い停留所

- ・ 特定施設
 1. 東芝四日市
 2. 四日市商業高校
 3. 日永カヨー(ショッピングセンター)
- ・ 住宅団地
 - A) 三重団地
 - B) 笹川団地



(出典)四日市市地域公共交通網形成計画p70より

地域公共交通網形成計画

- ・ 路線の機能別に再編を図ろうと検討されている

表 2-21 ルートから見る各バス路線の機能

路線名	都市間 連携	中心 市街地	郊外団地 アクセス	郊外集落 アクセス	特定施設 アクセス	鉄道 補完	空白地 対応	団地名	特定 施設名
1 四日市市内線		○			○			市立病院	
2 市内循環線		○							
3 かわしま線			○					かわしま園	
4 小杉線			○		○			坂部台	市立病院 東芝 市立病院 東芝
5 羽津山線			○		○			坂部台	
6 四日市鈴鹿線	○								
7 三重団地笹川線			○			○		三重	
8 泊山医療センター線					○				療養所医療センター
9 美里ヶ丘あがたヶ丘線			○	○				あがたハイム	
10 和無田線	○			○		○			
11 四日市平田線	○		○			○		栗女が丘	
12 水沢(室山)線	○		○	○	○			高花平	小山田病院 橋本神社
13 水沢(笹川)線			○	○				高花平	
14 四日市福王山線	○			○	○				マリノール女子学園
15 桜台線			○			○		桜台	
16 桜花台線			○			○		桜花台桜台	
17 東日野四日市港線		○			○				市立病院 四日市港
18 市立病院四日市港線		○	○		○			ガーデンタウン東日野	四日市港
19 山之一色線			○					坂部ヶ丘	
20 四日市大学線					○				四日市大学 東芝
21 湯名西高松線					○				湯名西高
22 山城富洲原線				○		○			
23 神前高角線					○	○			四日市中央工業高
24 磯津高花平線			○			○		高花平	
25 生活バスよっかいち						○			

(出典)四日市市地域公共交通網形成計画p67より

・ほとんどが赤字路線
路線の撤退の打診をされ
ている状況で、路線の再
編に関する建設的な議論
が難しい状況にある。

・黒字は2路線のみ
工場や大規模住宅団地と
四日市駅を結ぶ路線。
あすなろ鉄道八王子線
との並行路線でもあり調
整が難しい
→「だぶルート」のような
2way定期券の検討

・22~24は空白地を埋める
ための路線
・住民主体のコミュニティ
バスは25のみ

地域公共交通網形成計画

・ 生活バスよっかいち

- 運行主体：NPO法人生活バス四日市
- 市東部の羽津・東垂坂地区において、平成14年に三重交通の路線バスが撤退することを契機として住民がコミュニティバスの導入を検討
- 平成15年4月から本格運行
- 運賃：100円
- 運賃収入のほか、市の補助金と企業からの協賛金で運営



出典：生活バスよっかいちホームページより
(<http://www.rosenzu.com/sbus/>)

・ コミュニティバスの波及

- 生活バスよっかいちが自律的な運行を行う好事例である一方、これをスタンダードとして他地区に波及させていくことは難しい
- 岐阜市のような体制づくりを目指したい

・ ICカードデータ等の活用

- JR東海：TOICA
- 近鉄：PiTaPa
- 三重交通：emiCa

これらは全国共通利用に対応しているが、利用データ(個票)はなかなか提供してもらえず、計画検討への活用は進んでいないという現状

- あすなろう鉄道はIC非対応



公益財団法人

日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

17

立地適正化計画・都市計画課の体制等

・ 都市計画課

課内には以下の3つのグループが存在

- 土地利用係
- 都市施設係
- 公共交通推進室

・ 立地適正化計画の策定体制

- 立地適正化計画の検討・策定は「都市施設係が担当している
- 基礎調査は土地利用担当が行ったが、業務分担の都合によるもの
- 一つの課内であるので、係に関係なく、計画の内容について相談を受けながら連携して行っている
- 誘導区域の設定や現状の区域区分等の見直しなどは具体化していない

・ 宅地開発の動向

- あすなろう鉄道沿線を中心に人口密度は比較的高い
- 小古曽駅の近くなどに400戸規模の住宅開発があるほか、沿線の小規模な農地や空き地などを宅地化する一般的な開発も散発的に生じている
- 鉄道が残ったということはこれらの開発の要因として考えられる
- 宅地を販売する際に(不動産屋を通じて?)あすなろう鉄道の時刻表やパンフレットを配布するなど、新しい住民に対するアピールもしている



公益財団法人

日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

18