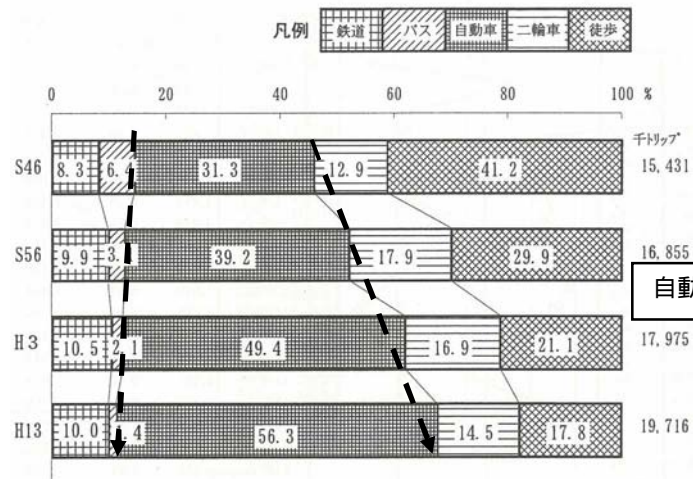


2 - 3 公共交通現況整理

(1) 公共交通の利用割合

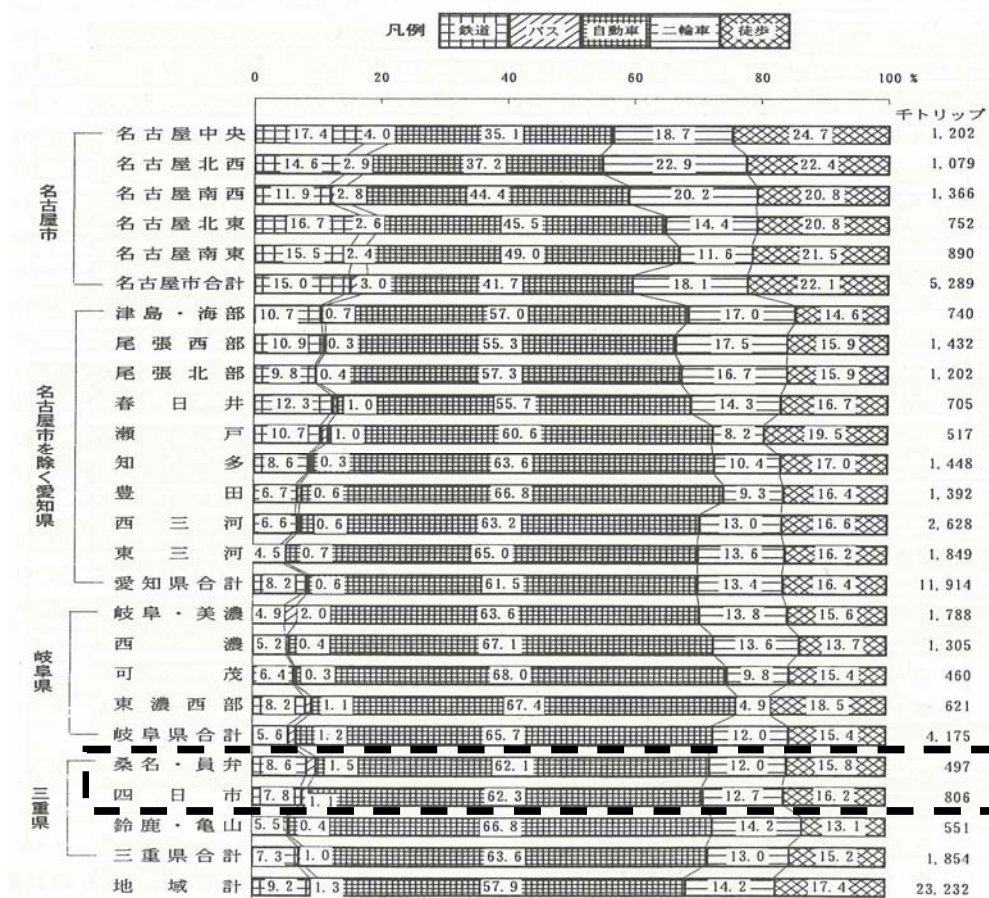
中京都市圏での自動車分担率は年々高くなる傾向にある。また、中京都市圏に比べると桑名・員弁地区、四日市地区は自動車分担率が高く、鉄道やバスの分担率が低い傾向にある。



自動車利用は増加している。

図 代表交通手段別構成比の推移 (中京都市圏：第1回圏域集計)

出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書



自動車分担率は高く、公共交通分担率は低い。

図 居住地域別代表交通手段構成比

出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

特に自動車利用の割合は過去 10 年間で見て高い伸びを示しており、鉄道利用者離れは都市圏の中でも高いほうである。

これらの公共交通の衰退を防ぐことが重要である。

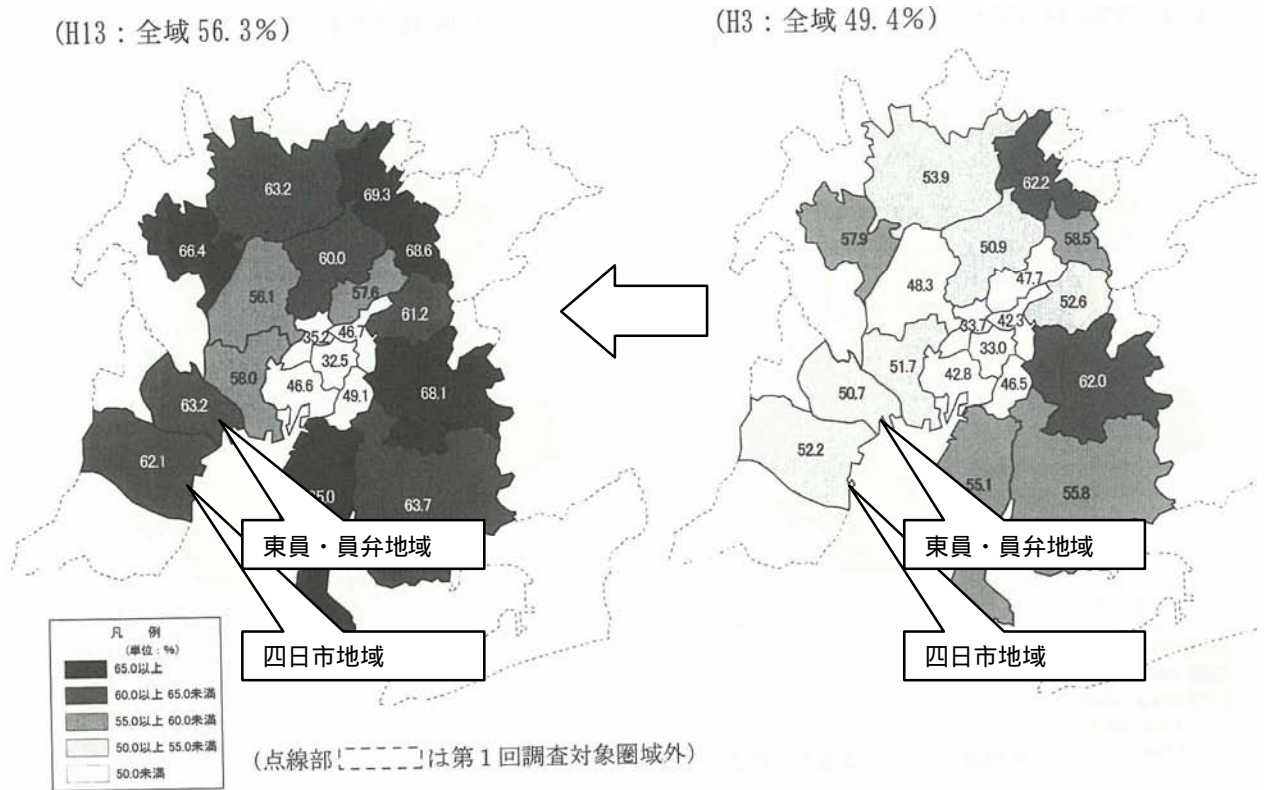


図 地域別発生集中トリップ数の自動車利用割合の推移 (第 1 回圏域集計)

出典：第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

(H13 割合 (%) - H3 割合 (%))
：全域で 0.6 ポイント減少)

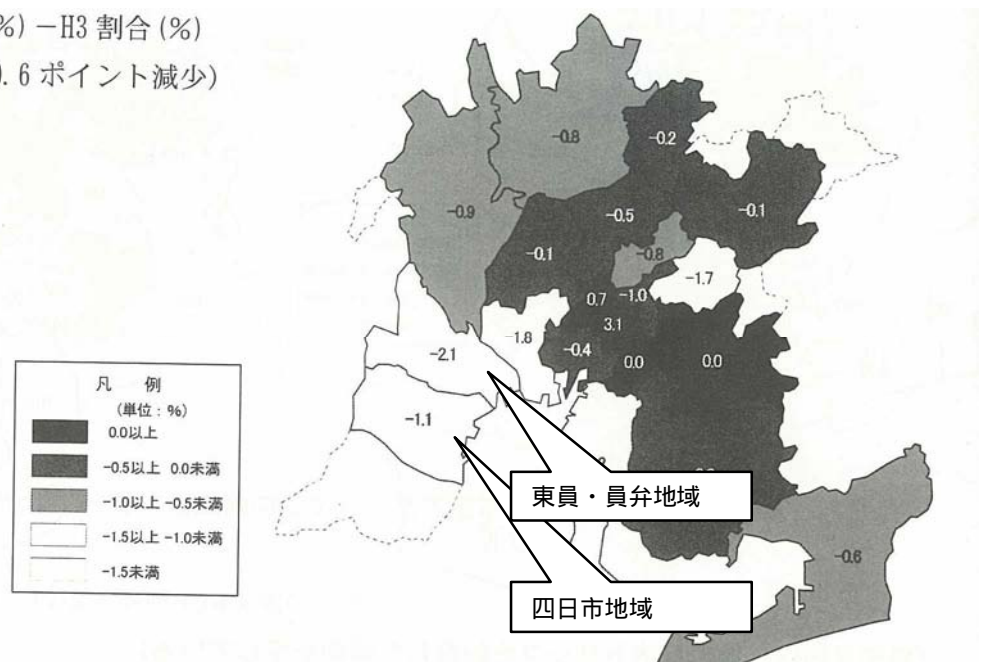


図 地域別発生集中トリップ数の鉄道利用割合の増減 (第 3 回圏域集計)

出典：第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

また、下図に示すとおり、三重県北勢エリアは名古屋市等と比べると公共交通利用の割合が低いこともわかる。

今後は増加傾向にある自動車分担率の適正化を図り、公共交通へ転換することを目指すべきである。

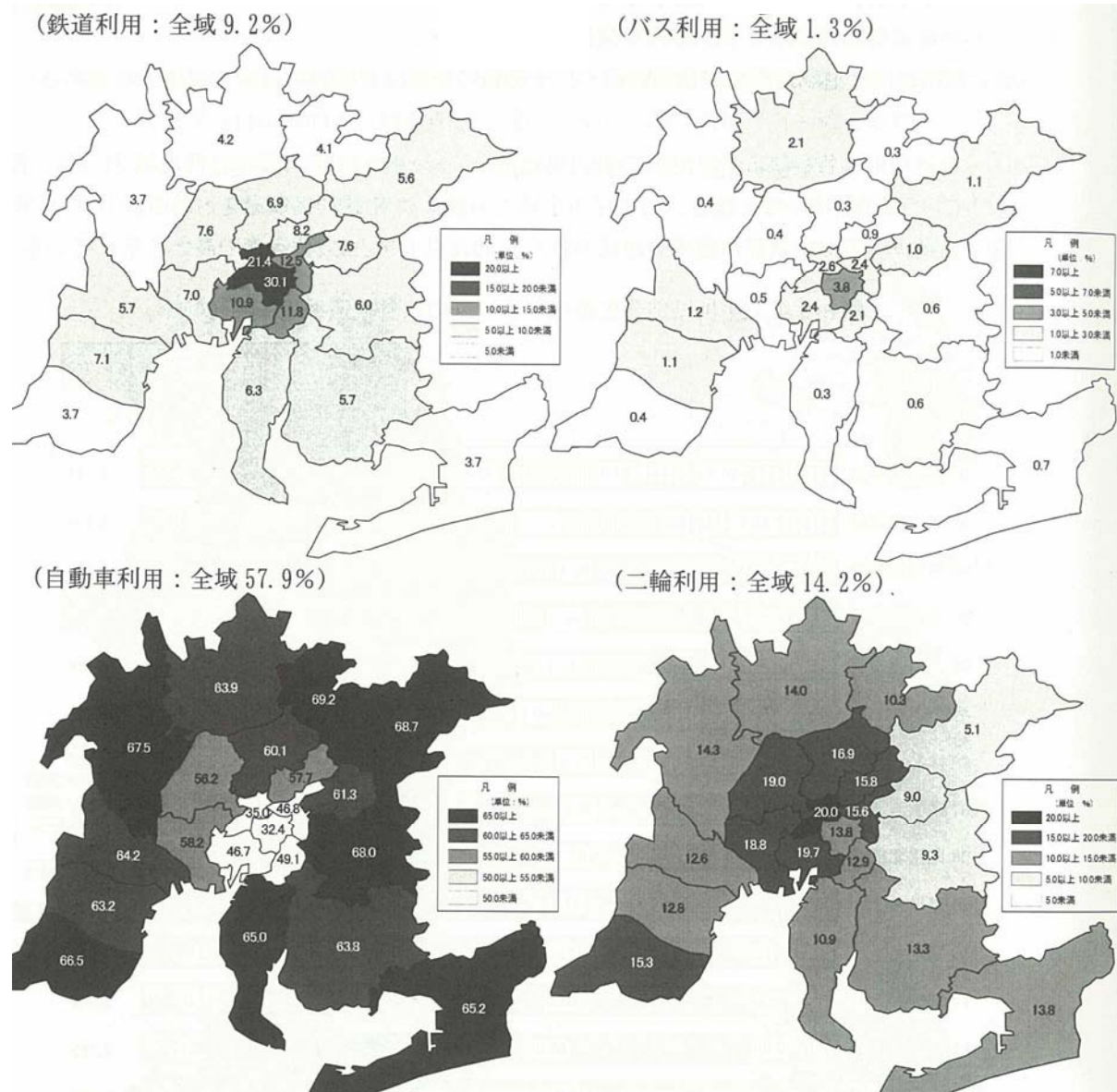


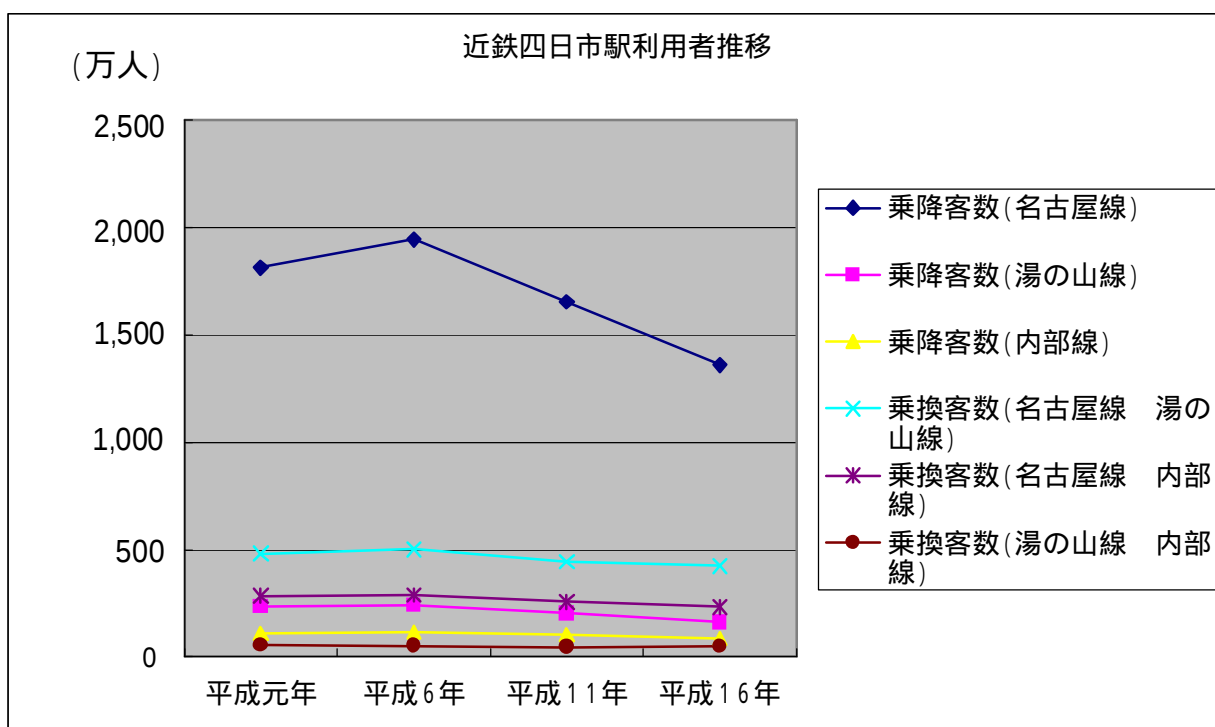
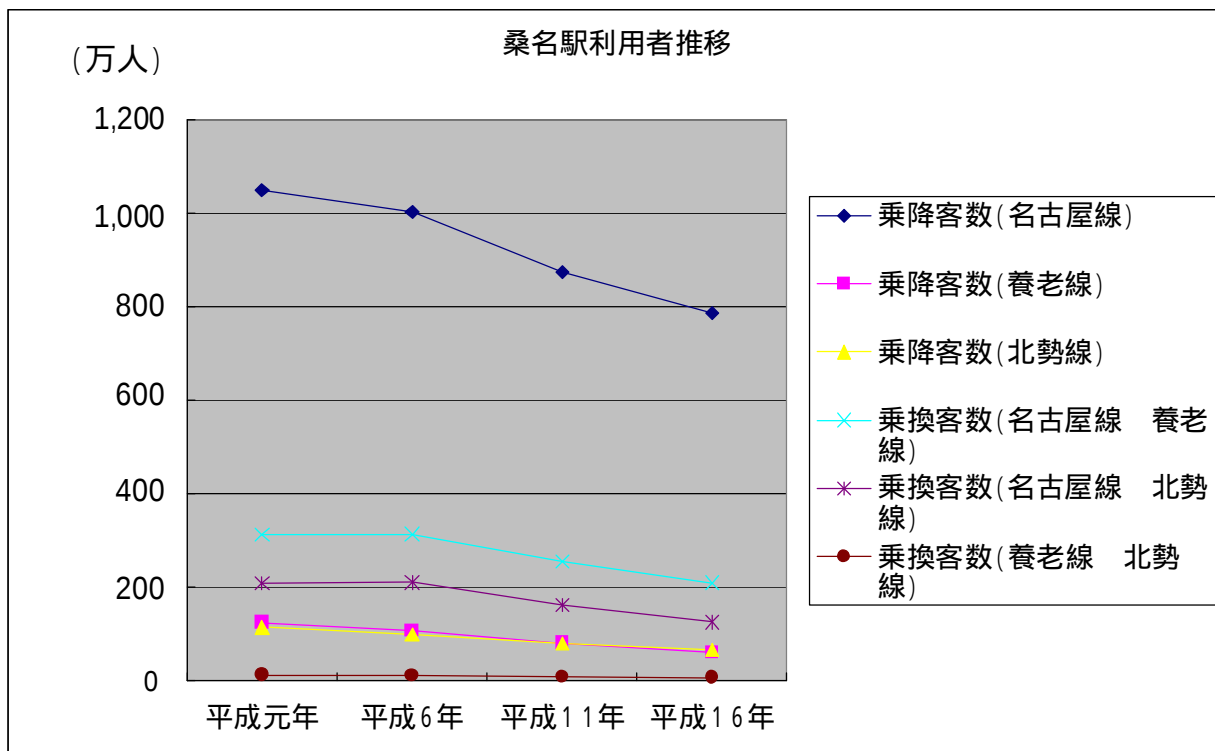
図 地域別発生集中トリップ数の代表交通手段別利用割合

出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

(2) 主要駅の利用者推移

乗降客数、乗換客数の推移を見ると、桑名駅、近鉄四日市駅ともに、近鉄名古屋線の乗降客が最も多く、ついで、近鉄名古屋線への乗換客数が多い傾向にある。

また、全体的に利用者は減少傾向にある。



出典：都市交通年報

(3) 端末交通手段の特性

鉄道駅端末のアクセス・イグレス*特性をみた場合、近鉄四日市、近鉄富田、近鉄桑名駅では徒歩、二輪車の利用が多い。またJR桑名駅では自動車の利用が多いことがわかる。一方で、バス利用割合は岐阜や高蔵寺、東岡崎等の駅と比較して大きくないことがわかる。

これより、当地域における駅勢圏の拡大が課題であることがわかる。

* 1：アクセスとは「出発地 乗車駅」イグレスとは「降車駅 目的地」のことを言う。

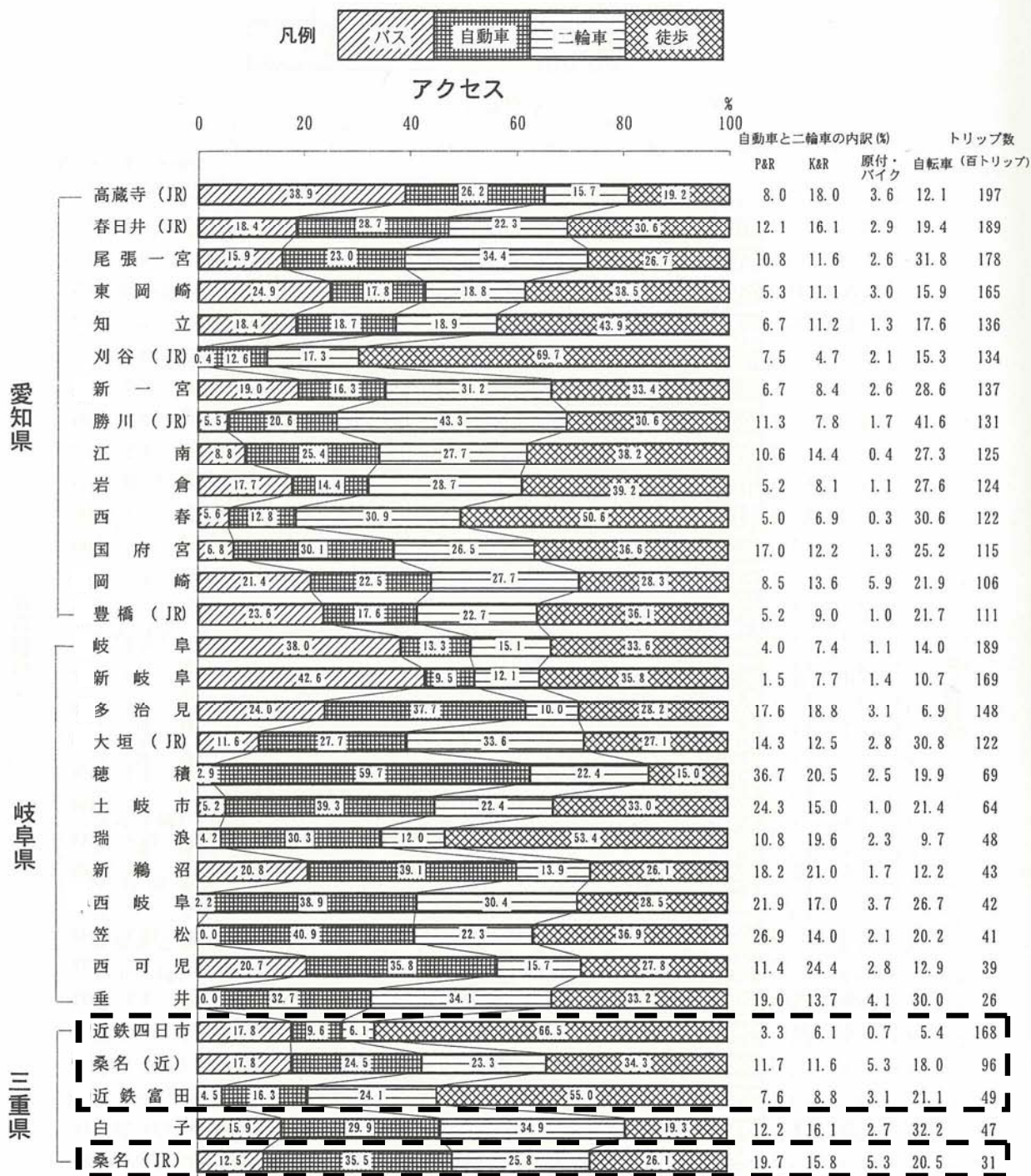


図 主要鉄道駅における鉄道端末交通手段構成比の現況 アクセス

出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

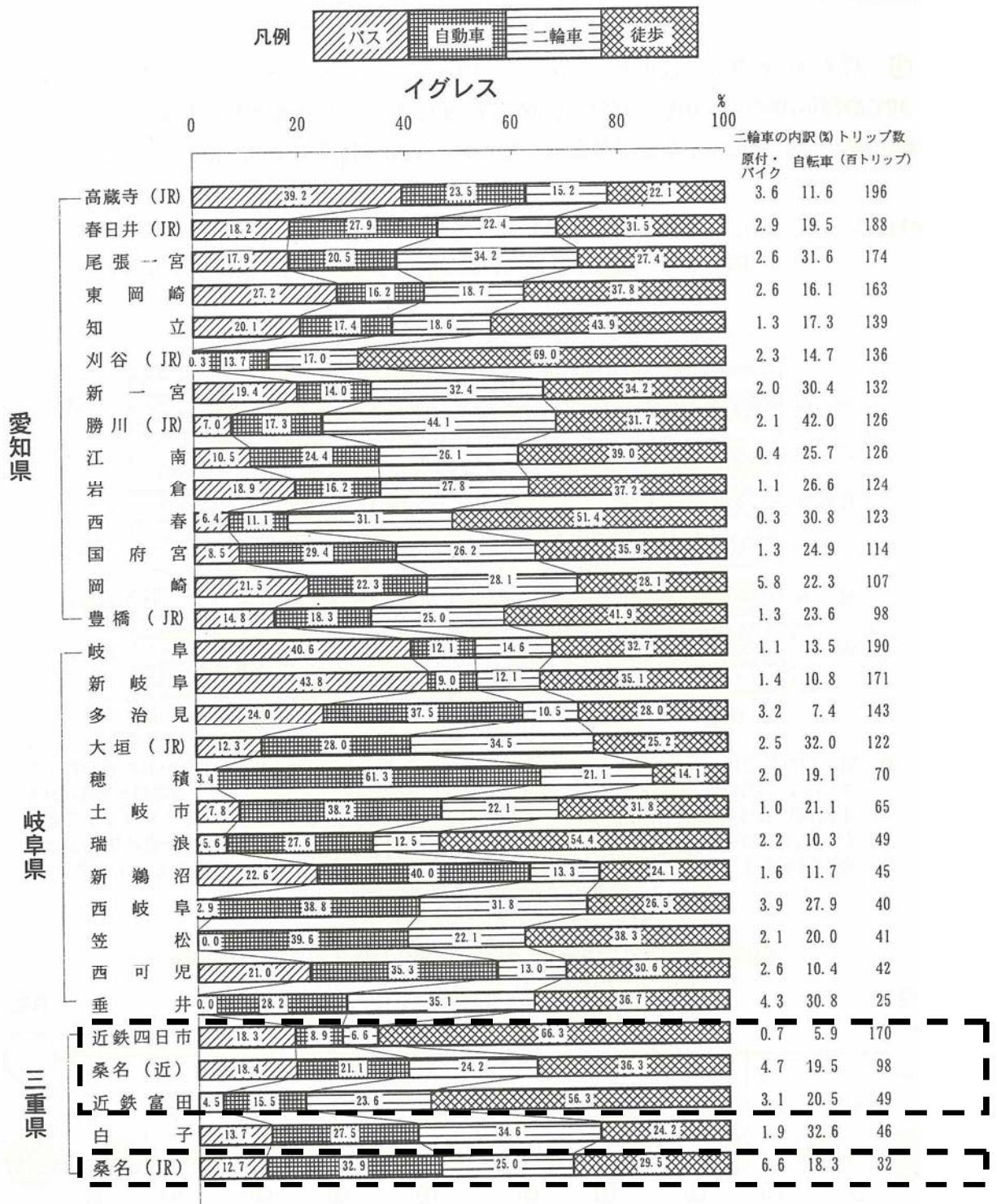


図 主要鉄道駅における鉄道端末交通手段構成比の現況 イグレス

出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

(4) 三岐鉄道北勢線の利用実態等

北勢線の利用目的

北勢線は通勤・通学目的での利用や、日常的でない買い物（四日市市や名古屋方面への買い物）での利用が比較的多く、北勢線の利用割合は約 14%となっている。また、日常的買い物や通院での北勢線の利用割合は 2～4%程度である。

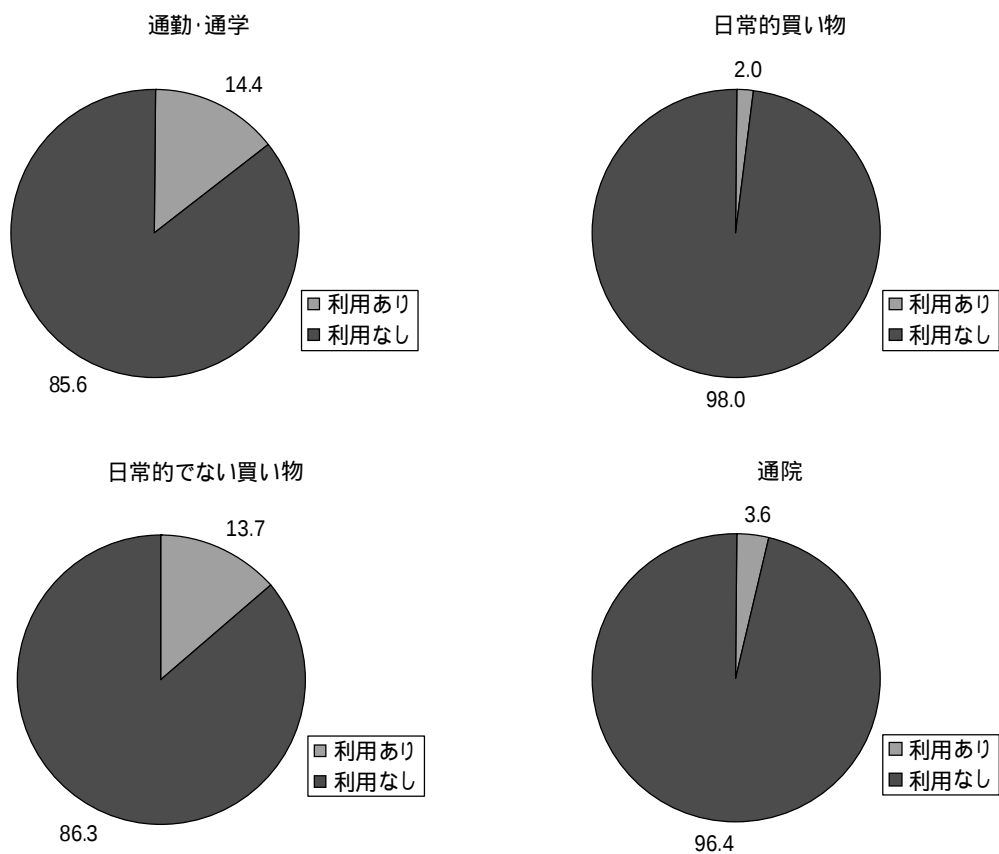


図 日常行動における北勢線の利用割合（住民アンケート調査）

出典：三岐鉄道北勢線の利用促進と地域振興プログラム策定に関する調査報告書（H16.9）

日常生活における北勢線の利用頻度

通勤・通学目的での利用は週5日以上が約8割を占め最も多い。買い物で北勢線を利用する人の頻度は、日常的買い物では週1～4日が約6割を占め最も多い。一方、日常的でない買い物では月1～3日が約5割を占め最も多くなっている。また、月1回以下の利用も約4割を占め、普段は使わないが名古屋方面等へ遠出する際に利用されている。通院での利用頻度は、比較的ばらついており、週1～4日、月1～3日、それ以下がそれぞれ3～4割の構成となっている。

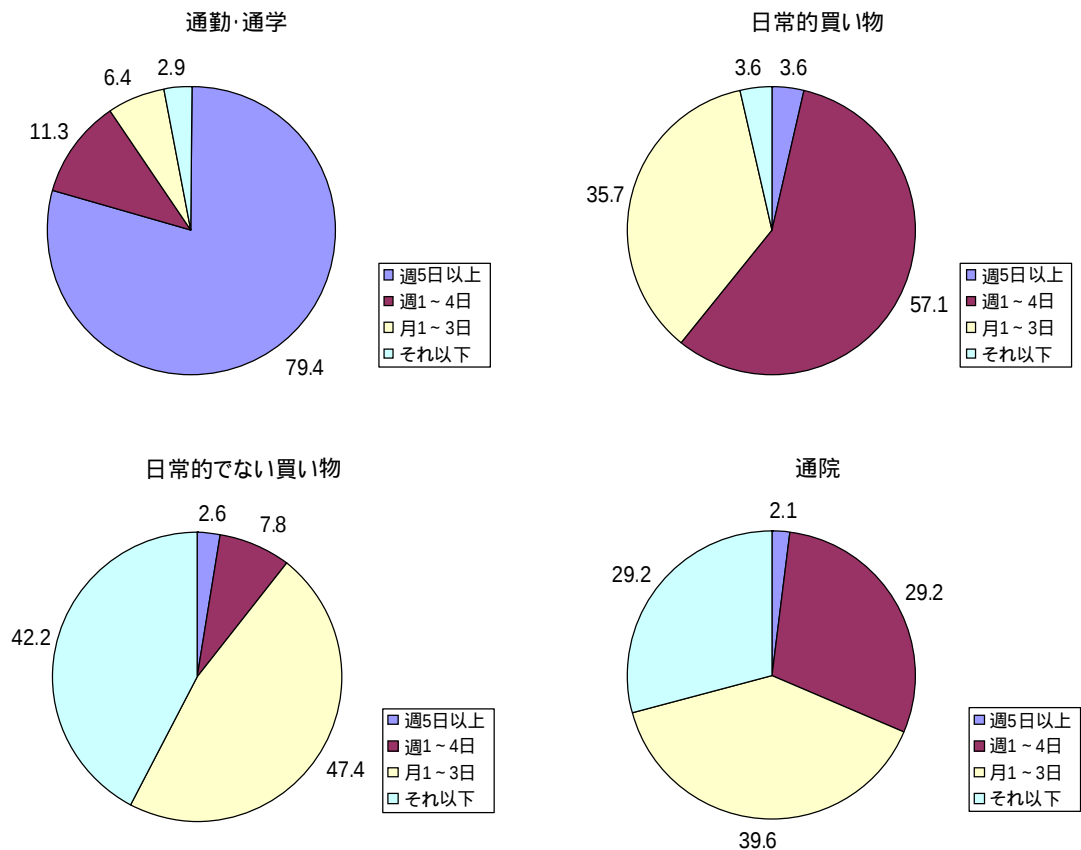


図 日常行動における北勢線の利用頻度（住民アンケート調査）

出典：三岐鉄道北勢線の利用促進と地域振興プログラム策定に関する調査報告書（H16.9）

北勢線のサービス水準に対する満足度

北勢線のサービス水準に対する満足度をみると、「運行速度」「駅の駐車場台数」「運賃」や「朝ピーク時・夕刻時の運行本数」等の不満度が比較的大きくなっている。

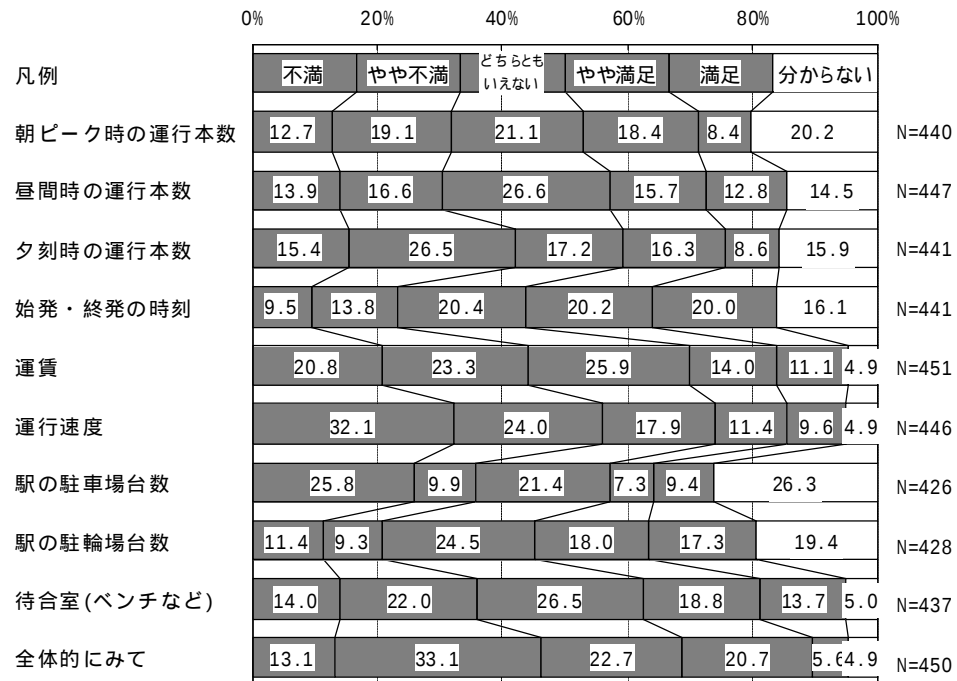


図 北勢線のサービス水準に対する満足度（住民アンケート調査）

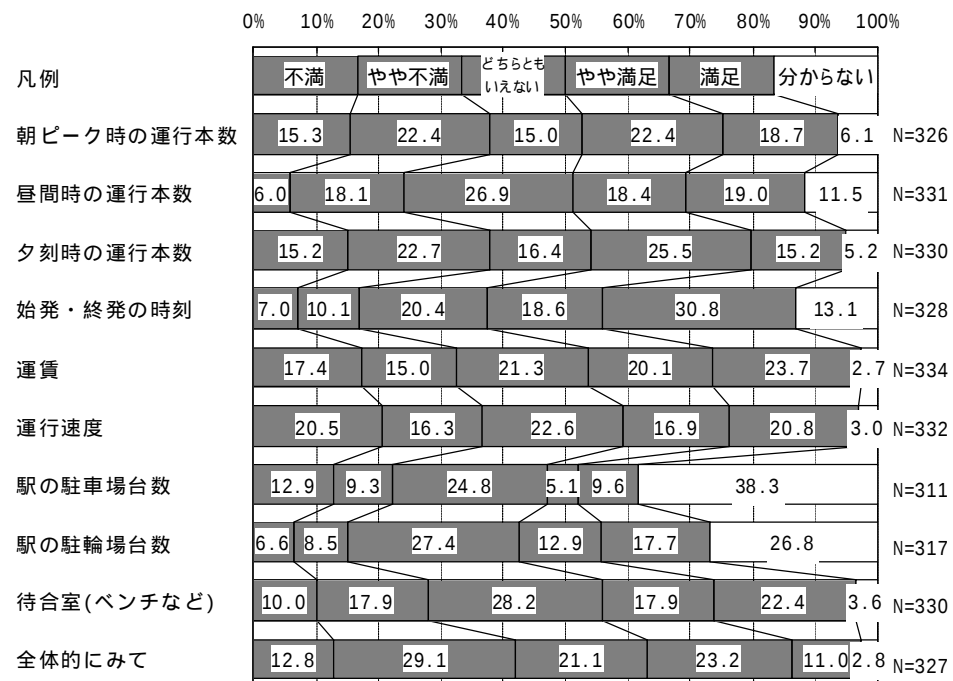


図 北勢線のサービス水準に対する満足度（利用者アンケート調査）

出典：三岐鉄道北勢線の利用促進と地域振興プログラム策定に関する調査報告書（H16.9）

北勢線における交通施策に対する意向

「北勢線のサービスを改善する」「自動車から北勢線に乗り換えできるよう駐車場を整備する」は3人に1人が「非常にそう思う」と回答しており、北勢線の高速化、増発やパーク＆ライド駐車場整備に対する期待が大きい。

その他の施策では「沿線の企業や学校との連携により公共交通の利用促進を図る」「駅の周辺に商業・文化施設などを誘導し駅の魅力を高める」「北勢線の駅へのバス路線を整備する」の施策に対する期待が比較的大きい。

年齢別では、15～19才の就学者層では北勢線のサービス改善、駅の魅力向上、沿線の企業・学校との連携、20～49才の就業者層ではパーク＆ライド駐車場整備に対する期待が比較的大きい。

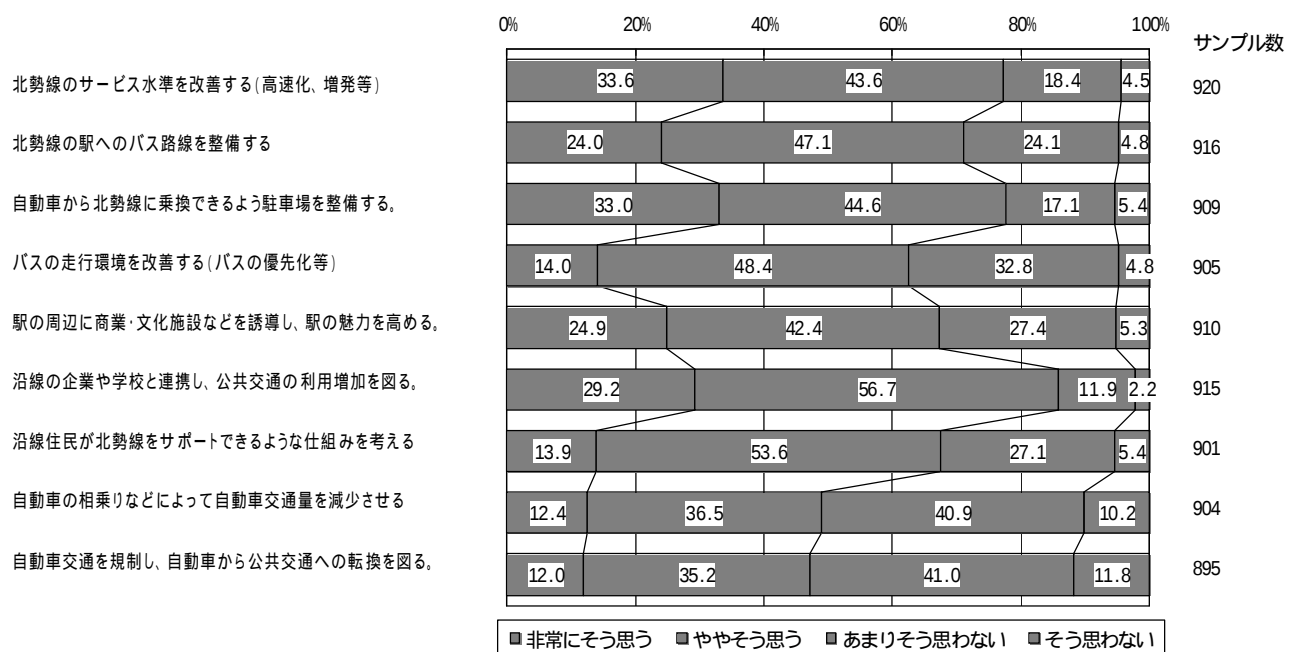


図 交通施策に対する意向

出典：三岐鉄道北勢線の利用促進と地域振興プログラム策定に関する調査報告書（H16.9）

利用者動向

平成3年度以降鉄道利用者は減少傾向にあったが、平成16年度から実施したパークアンドライド駐車場の整備や官民協働の利用促進PR等により、平成17年度は前年度同月に比べ増加傾向に転じている。

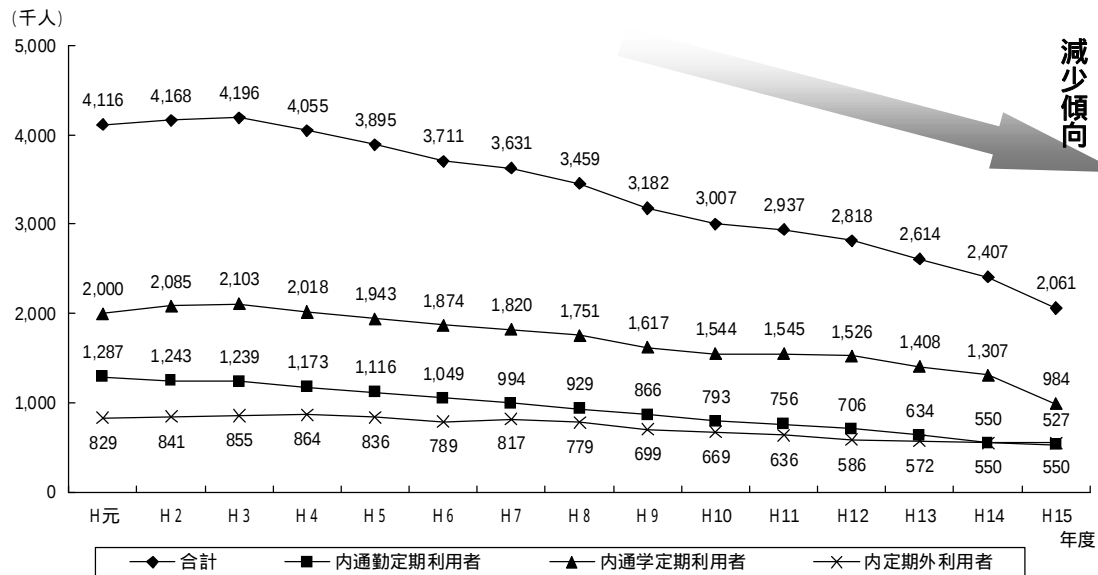


図 北勢線の乗車人員総数の推移

出典：三岐鉄道北勢線の利用促進と地域振興プログラム策定に関する調査報告書（H16.9）

<単位：人>

	定期外			通勤定期			通学定期			合計		
	16年度		前年比	17年度		前年比	16年度		前年比	16年度		前年比
	乗車人員	乗車人員		乗車人員	乗車人員		乗車人員	乗車人員		乗車人員	乗車人員	
4月	53,202	58,253	9.5	39,780	45,960	15.5	93,884	94,984	1.2	186,866	199,197	6.6
5月	48,475	53,612	10.6	41,700	46,380	11.2	94,604	95,044	0.5	184,779	195,036	5.6
6月	41,486	48,557	17.0	40,740	45,840	12.5	93,956	94,248	0.3	176,182	188,645	7.1
7月	52,195	58,796	12.6	40,020	44,700	11.7	58,380	55,980	-4.1	150,595	159,476	5.9
8月	50,351	58,878	16.9	39,660	42,720	7.7	58,220	56,516	-2.9	148,231	158,114	6.7
9月	43,177	55,634	28.9	38,040	41,340	8.7	88,730	81,206	-8.5	169,947	178,180	4.8
10月	45,623	56,861	24.6	39,420	42,360	7.5	89,456	86,414	-3.4	174,499	185,635	6.4
11月	45,223	51,226	13.3	39,540	42,240	6.8	75,650	74,028	-2.1	160,413	167,494	4.4
12月	44,665	64,158	43.6	37,080	38,640	4.2	50,040	48,371	-3.3	131,785	151,169	14.7
1月	43,728		-100.0	39,720		-100.0	73,160		-100.0	156,608		-100.0
2月	44,733		-100.0	39,000		-100.0	54,672		-100.0	138,405		-100.0
3月	53,624		-100.0	41,400		-100.0	49,348		-100.0	144,372		-100.0
上期計	288,886	333,730	15.5	239,940	266,940	11.3	487,774	477,978	-2.0	1,016,600	1,078,648	6.1
下期計	277,596	172,245	-38.0	236,160	123,240	-47.8	392,326	208,813	-46.8	906,082	504,298	-44.3
年度計	566,482	505,975	-10.7	476,100	390,180	-18.0	880,100	686,791	-22.0	1,922,682	1,582,946	-17.7

平成17年度は通学定期が
低調である以外は増加傾向

図 北勢線の乗車人員数の変化

出典：三岐鉄道資料