## ２－４　企業立地状況等整理

本調査では、環境に対する意識の高い企業を調査対象とすることとした。そのため四日市、桑名商工会議所と協働で企業選定を行った。

本調査で従業員・企業等意識調査を依頼した企業を以下に示す。

図　調査依頼事業所立地状況（四日市地域）

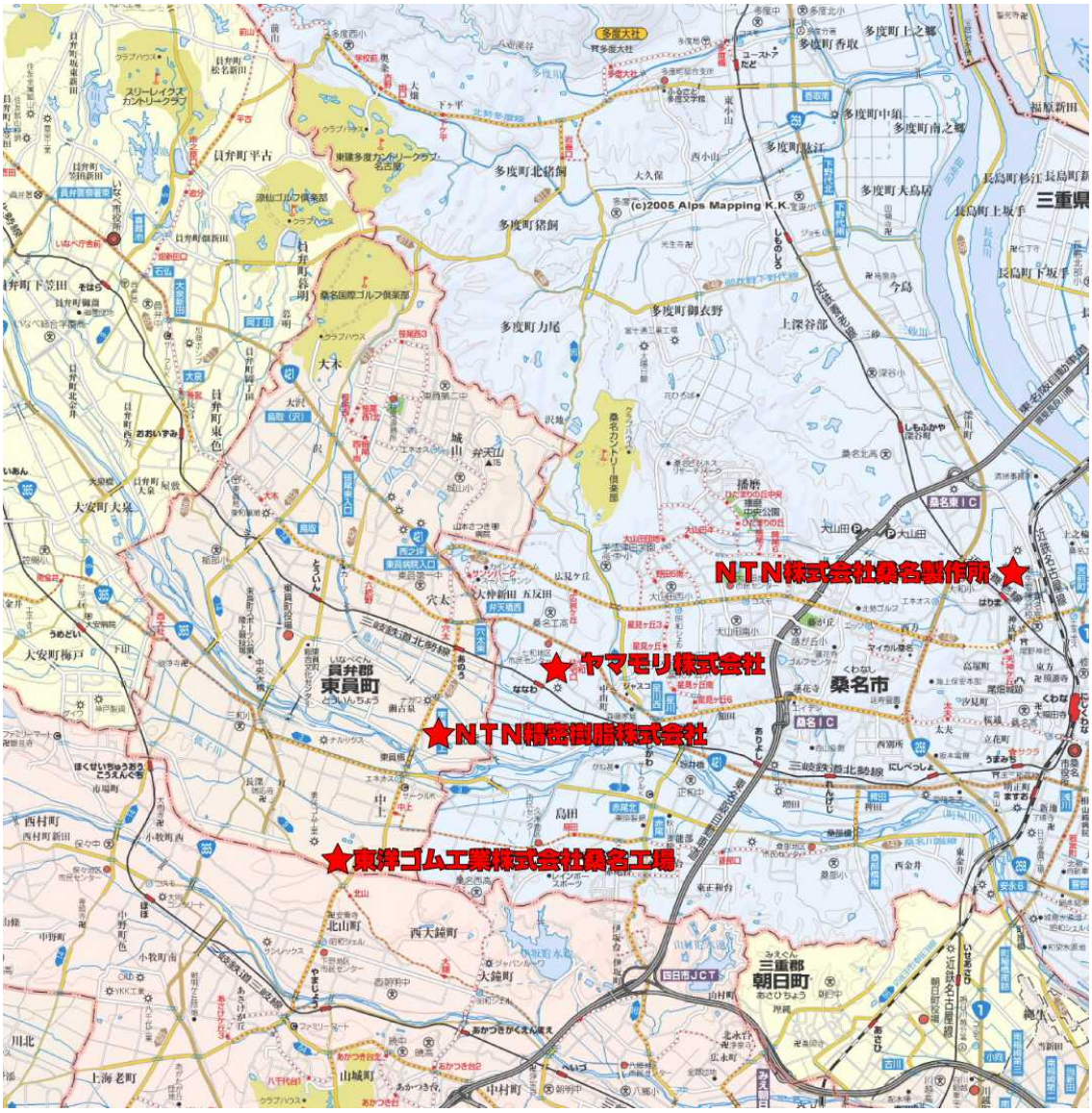



図　調査依頼事業所立地状況（東員・桑名地域）

## ２－５　本調査に関わる主な関連計画

### （１）平成１５年度地球温暖化対策検討会

三重県が平成１５年から民生部門、運輸部門における削減努力が報われることで自ら進んで$CO_2$の削減を進める、実効性のある地球温暖化防止の仕組み***「三重モデル」***の検討を行っている。その検討には、県行政だけでなく県民や企業の自由闊達な意見交換、発意により進めていくことが必要であり、さらにそれを着実に進展させていくためには、行政主導ではなく自然発生的な運動を大きなうねりとして盛り上げていくことが必要であり、その検討の場として***「地球温暖化対策検討会」***が立ち上げられた。

本検討会では***「三重モデル」***を実現するための方策として「①エコポイント」「②パークアンドライド」「③環境定期券」「④廃食油利用」「⑤エコベルマーク」の５つの方策をとりあげた。

### （２）三重県環境行動モデル事業計画（平成１６年度選定）

平成１６年度は、地球温暖化防止実践活動ネットワーク会議における報告を踏まえ、公共交通利用促進による地球温暖化防止実践活動の検証と定着をテーマとして、三重県環境行動モデル事業計画を策定した。

#### ①モデル事業の実施予定箇所

本モデル事業では、下図に示すとおり、東員駅周辺整備、桑名駅周辺整備、富田駅西駅前整備等の駅周辺整備及びショッピングセンターに駐車場を整備してのバス利用の促進を目指すこととしている。

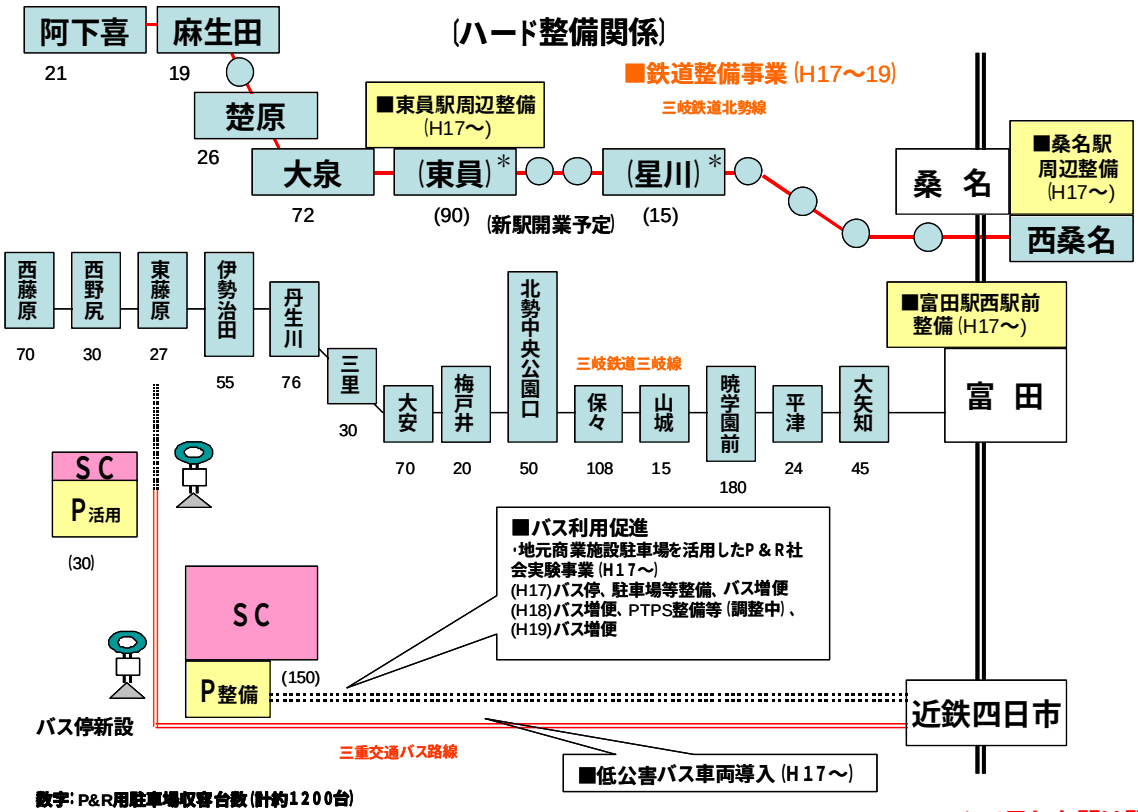



図　モデル事業の実施予定箇所（モデル事業計画提出時）

**②モデル事業の施策内容・事業主体・スケジュール**

**本モデル事業で実施する内容を以下に示す。**

（事業実施期間）平成１７～１９年度の３年間

（エリア内で実施する事業の内容と事業主体）※モデル事業応募主体：県

| | 事業主体 | １７年度 | １８年度 | １９年度 | 活用支援 |
|---|---|---|---|---|---|
| ①三岐鉄道（北勢線・三岐線）整備事業 | | | | | |
| | 三岐鉄道㈱、北勢線施設整備㈱ | 機器システム、ホーム構内工事、曲線改良、駅舎 | 機器システム、ｺﾝｸﾘｰﾄ柱化、西桑名駅改修 | 車内冷房化、行違い設備、変電所出力増強 | ①② |
| ②地元商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ社会実験事業（バス利用促進） | | | | | |
| | 三重交通㈱、県、四日市市協議会、県警（調整中） | バス停、待合所施設、駐車場の整備、バス増便 | バス増便（継続）<br>※要望調整中：PTPS、バスレーン | バス増便（継続） | ③ |
| ③公共交通利用促進キャンペーン | | | | | |
| | 県、各協議会 | Ｐ＆Ｒ広報、ＰＲイベントの実施 | Ｐ＆Ｒ広報、ＰＲイベントの実施 | Ｐ＆Ｒ広報、ＰＲイベントの実施 | （環境省） |
| ④まちづくり交付金等（調査設計、桑名駅東西の区画整理、自由通路整備等） | | | | | |
| | 桑名市 | | | | ④⑤⑥ |
| | ＜東口整備＞ | 土地区画整理事業調査 | 土地区画整理事業補助の活用<br>まちづくり交付金の活用 | （H18～　）<br>（区画整理）（H18～　） | |
| | ＜西口整備＞ | 土地区画整理事業補助<br>まちづくり総合支援事業（区画整理） | まちづくり交付金の活用 | （区画整理）（H18～　） | |
| | ＜東西自由通路整備＞ | 道路交通環境改善促進事業（自由通路の設計） | 道路交通環境改善促進事業（自由通路整備）の活用 | （H18～　） | |
| ⑤まちづくり交付金（三岐北勢線・東員駅周辺整備） | | | | | |
| | 東員町 | 駅前道路（測試）、Ｃバス利用促進 | 道路整備のための用地買収 | 駅前道路整備 | ④⑤ |
| ⑥まちづくり交付金（富田駅西口駅広整備） | | | | | |
| | 四日市市 | 駅前広場整備のための用地買収等 | 駅前広場整備のための用地買収等 | 駅前広場整備 | ④⑤ |
| ⑦低公害車導入事業 | | | | | |
| | 三重交通㈱ | ＣＮＧバス導入 | 低公害車両導入（検討中） | 低公害車両導入（検討中） | ⑦ |
| ⑧地元事業所と連携した通勤交通マネジメント | | | | | |
| | 県、市、商議所等（調整中） | 実施方法等検討、事業実施前の現況調査（調査） | 通勤方法転換モニター事業、関係施設整備事業等 | 事業実施 | ⑧ |

（国土交通省から支援を受けようとする内容）

①鉄道軌道近代化設備整備費
②幹線鉄道活性化事業費
③交通システム対策事業費
④まちづくり交付金
⑤街路交通調査費の活用を検討
⑥区画整理事業費
⑦低公害車普及促進対策事業費
⑧国土施策創発調査費

**本調査に関連するものは、上記施策のうち、<u>①三岐鉄道（北勢線・三岐線）整備事業、②地元商業施設駐車場を活用したパークアンドライド社会実験事業、⑧地元事業所と連携した通勤交通マネジメント</u>である。**

## ２－６　その他の既定計画の整理

### （１）四日市市地域県単道路調査（三重県北勢県民局四日市建設部：平成１６年３月）

#### ①調査の概要

本調査は四日市における自動車利用者をターゲットとした複数の施策の総合的実施による交通円滑化を検討したものである。

四日市市地域の中で、特に交通円滑化を図るべき課題は以下の２点であり、本調査の中では朝夕のピークを下げることを目的とした通勤交通の削減策について検討した。

- 国道１号、国道２３号における南北方向の慢性的な渋滞緩和
- 東西方向における朝夕の通勤交通の削減

#### ②施策の基本方針

四日市市地域の通勤目的の交通手段は大半が自動車である。それらの自動車利用者の他の交通手段への転換の意向は多様であると考えられることから、複数の施策を組み合わせて導入することを検討した。

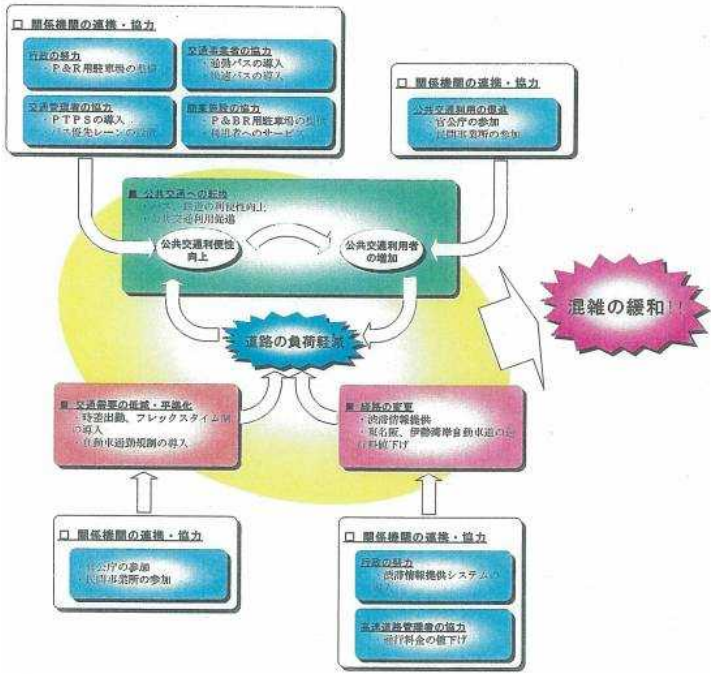



図　施策の基本方針

#### ③施策内容

- バス路線の新設（通勤シャトルバス・急行バスを含む）
- パークアンドライド、パークアンドバスライドの実施
- 公共交通優先システム（ＰＴＰＳ*）の導入
- バス優先レーンの導入

＊　ＰＴＰＳとは、バス専用・優先レーンの設置、優先信号制御等を行い、バス等の優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保、マイカーから大量公共輸送機関等への利用転換の促進、利用者の利便性向上等を目的としたシステムをいう。

#### ④実現に向けた課題と関係事業者の役割

上記施策を実施するための課題と関係事業者の役割として以下のものが取り上げられた。

表　実現に向けた課題と関係事業者の役割

| | |
|---|---|
| バス事業者 | 運行計画検討／料金システムの検討／ＰＲへの協力 |
| 事業所 | 通勤バスへの参加・協力／費用負担に関する検討 |
| 商業施設 | Ｐ＆ＢＲ用駐車スペースの提供／通勤バス利用者に対する割引／ＰＲへの協力 |
| 交通管理者 | 実験実施時の交通運用上の問題確認（バスレーンの設置等）／ＰＲへの協力 |
| 道路管理者 | 新規バス停設置の検討／ＰＲへの協力 |

## ⑤本調査で実施した時の通勤交通に関するアンケート結果概要

### １）望ましい通勤交通対策に関する意向

道路利用者の意向調査では、望ましい通勤交通対策として「時差出勤・フレックスタイム制の実施」が最も多く、次いで「鉄道やバスの利便性の向上」、「パーク＆ライド駐車場の整備」、「最寄駅からの通勤者用シャトルバス運行」等が続く。

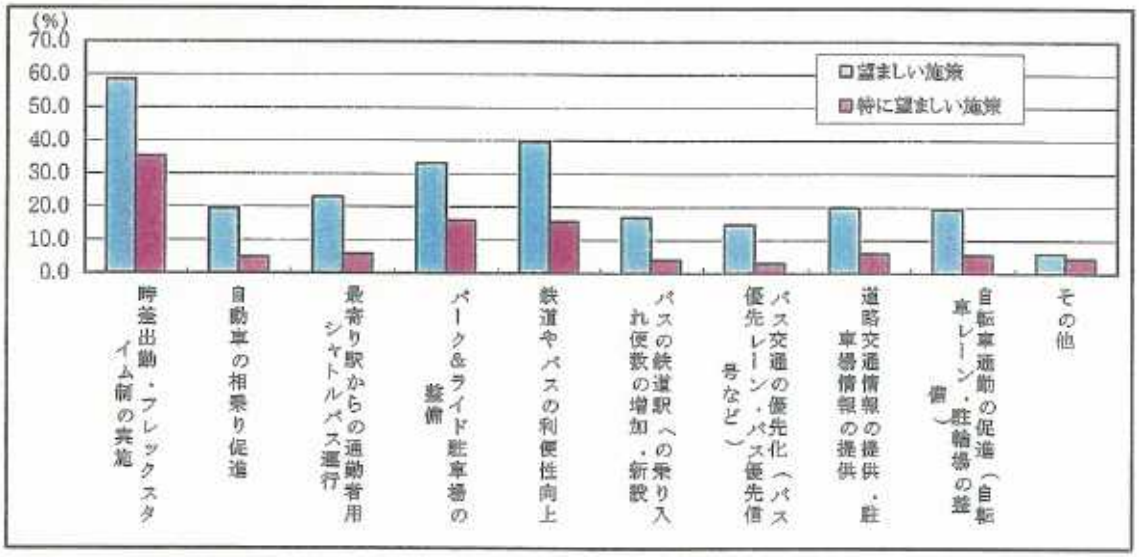



図　望ましい通勤交通対策（道路利用者意向調査結果）

| 方向(地区) | 時差出勤・フレックスタイム | 自動車の相乗り | 通勤者用シャトルバス | P&R | 鉄道・バスの利便性向上 | B&R* | バス優先化 | 交通情報提供 | 自転車通勤 | その他 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 東西(北部) | 35.2 | 3.8 | 7.1 | 12.9 | 13.3 | 5.2 | 4.8 | 7.6 | 5.7 | 4.3 | 100.0 |
| 2 東西(中部) | 30.5 | 3.8 | 5.7 | 17.2 | 18.3 | 5.0 | 3.1 | 4.2 | 7.3 | 5.0 | 100.0 |
| 3 東西(南部) | 31.2 | 4.3 | 5.1 | 18.8 | 19.6 | 4.3 | 3.6 | 6.5 | 2.9 | 3.6 | 100.0 |
| 4 南北(東部・南) | 39.0 | 7.3 | 6.4 | 14.7 | 10.1 | 1.4 | 2.8 | 6.4 | 6.4 | 5.5 | 100.0 |
| 5 南北(東部・北) | 33.9 | 4.1 | 6.6 | 16.5 | 17.4 | 5.0 | 1.7 | 6.6 | 5.8 | 2.5 | 100.0 |
| 6 南北(中部) | 37.6 | 2.7 | 4.7 | 17.4 | 15.4 | 2.7 | 2.7 | 4.7 | 6.7 | 5.4 | 100.0 |
| 7 南北(西部) | 42.0 | 8.0 | 2.7 | 14.3 | 16.1 | 4.5 | 1.8 | 6.3 | 0.9 | 3.6 | 100.0 |

図　方向別・地区別にみた望ましい通勤交通対策（道路利用者意向調査結果）

出展：四日市市地域県単道路調査（交通渋滞調査および交通円滑化対策検討）（Ｈ１６．３）

注：Ｂ＆Ｒ（バイクアンドライド）：鉄道駅まで自転車でアクセスし、駐輪場に停めて鉄道を利用すること。

事業所への意向調査の結果では、望ましい通勤交通対策として、「鉄道やバスの利便性向上」が 50%を超え最も大きく、次いで、「渋滞等道路交通情報の提供」、「時差出勤・フレックスタイム制の実施拡大」と続く。

特に臨海部では時差出勤・フレックスタイム制の実施・拡大が上位になっている。

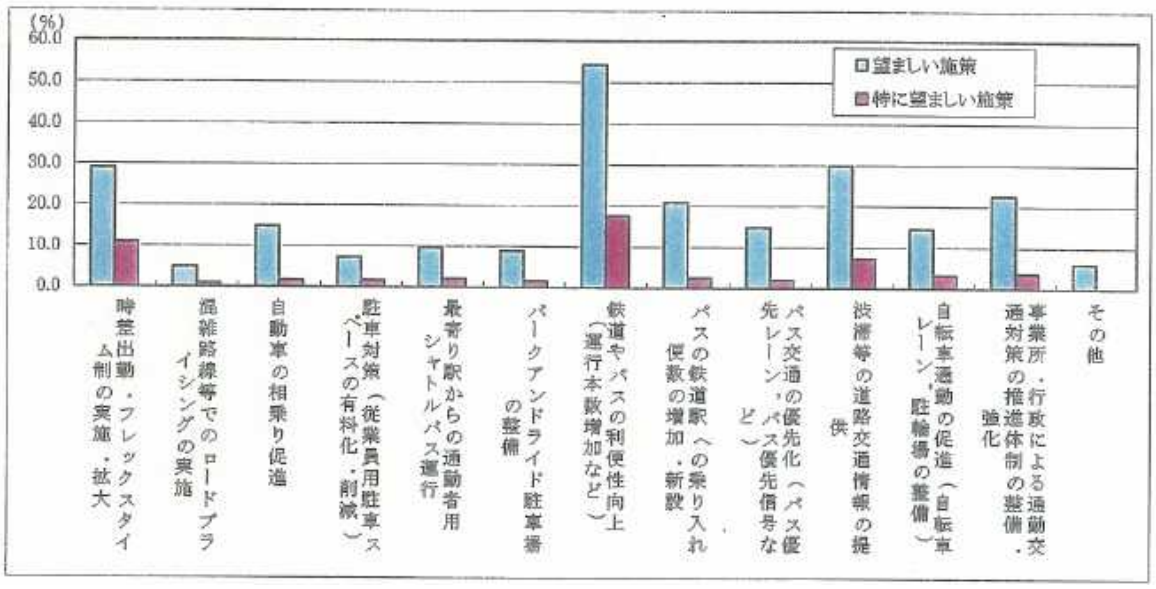



図　望ましい通勤交通対策（事業所意向調査結果）

出展：四日市市地域県単道路調査（交通渋滞調査および交通円滑化対策検討）（Ｈ１６．３）

## 2）鉄道、バスへの転換の可能性に関する意向

鉄道・バスへの転換可能性は、「目的地へのバス路線の新設」が 27%と最も大きく、次いで、「勤務先付近への急行バス運行」、「パーク＆ライド駐車場の整備」、「勤務先の最寄駅からシャトルバス運行」と続く。

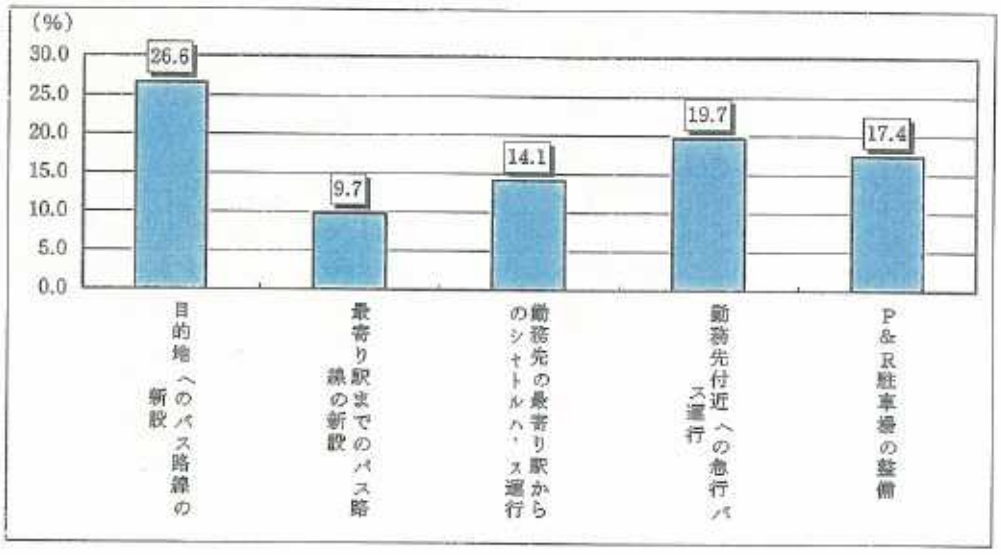



図　鉄道・バスへの転換条件

出展：四日市市地域県単道路調査（交通渋滞調査および交通円滑化対策検討）（Ｈ１６．３）

## 3）シャトルバス運行の意向

近鉄富田駅、近鉄四日市駅、塩浜駅等の主要駅から周辺の複数事業所を巡回する従業員用シャトルバスへの参加意向は、「参加する」が 11%、「条件付で参加する」が 14%となった。

参加の条件としては、残業（時間外）勤務時の対応、交代勤務時間に合うこと等が多くあげられている。

図　従業員用シャトルバスへの参加意向

出展：四日市市地域県単道路調査（交通渋滞調査および交通円滑化対策検討）（Ｈ１６．３）

## 参考　具体的な施策内容と効果

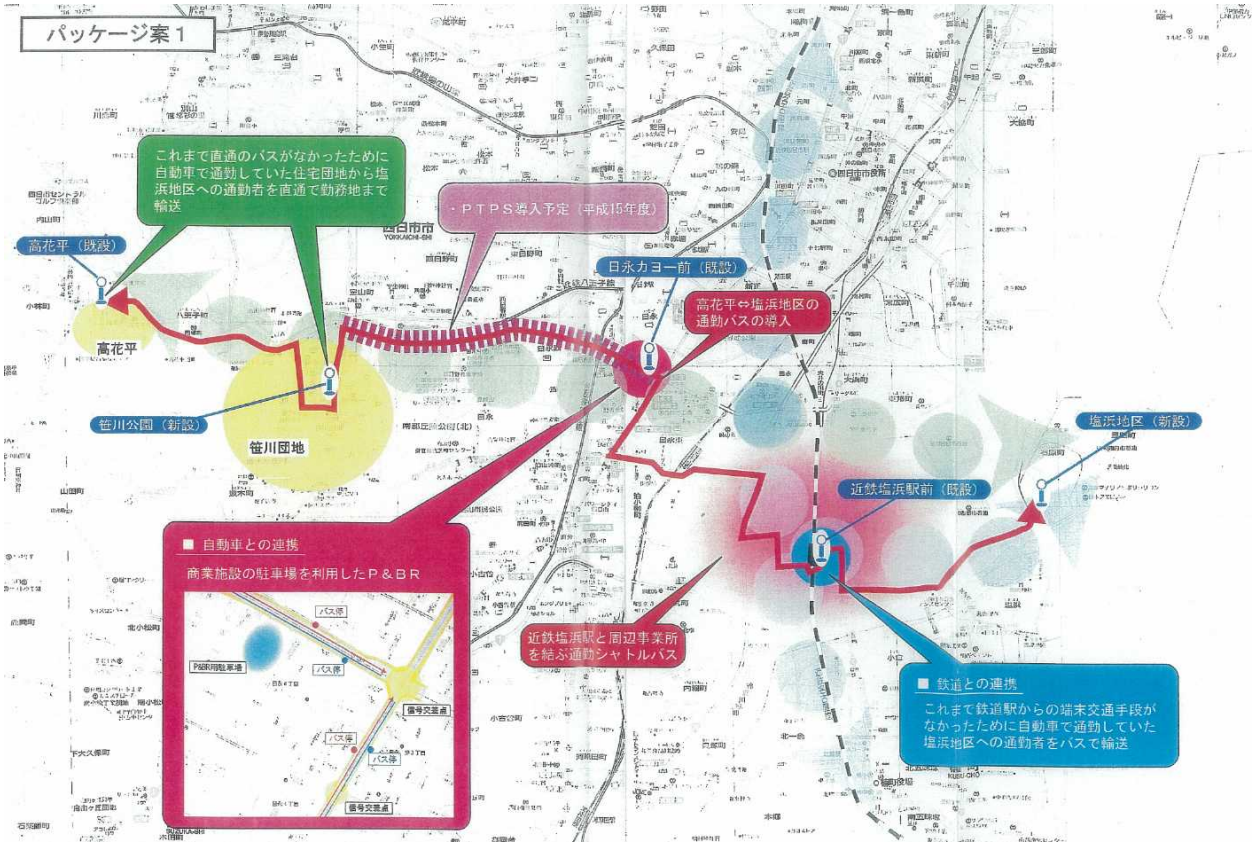
### パッケージ案１

**施策①　現在直通のバス路線がない高花平、笹川団地から塩浜地区への直通バスを導入する。**

**施策②　笹川通りにおいてはＰＴＰＳを導入する**

**施策③　近鉄塩浜駅と周辺事業者を結ぶ通勤シャトルバス**

**施策④　商業施設を利用したＰ＆ＢＲ**




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 評価 | ターゲット | 規模が大きい | 渋滞ポイントへの影響 | 大きく緩和される可能性あり |
| | 利用者のメリット | 所要時間の短縮が見込まれる | 鉄道事業者のメリット | 自動車からの転換促進が見込まれる |
| | バス事業者の評価 | 現在運行している契約バスと競合する | 周辺の道路整備 | 当面の道路整備計画がなく何らかの方法で対応が必要 |
| | 関連計画との連携（白子駅Ｐ＆Ｒ） | 鉄道駅との連携によりさらに効果を見込める | 総合評価 | ◎ |

## 参考　具体的な施策内容と効果

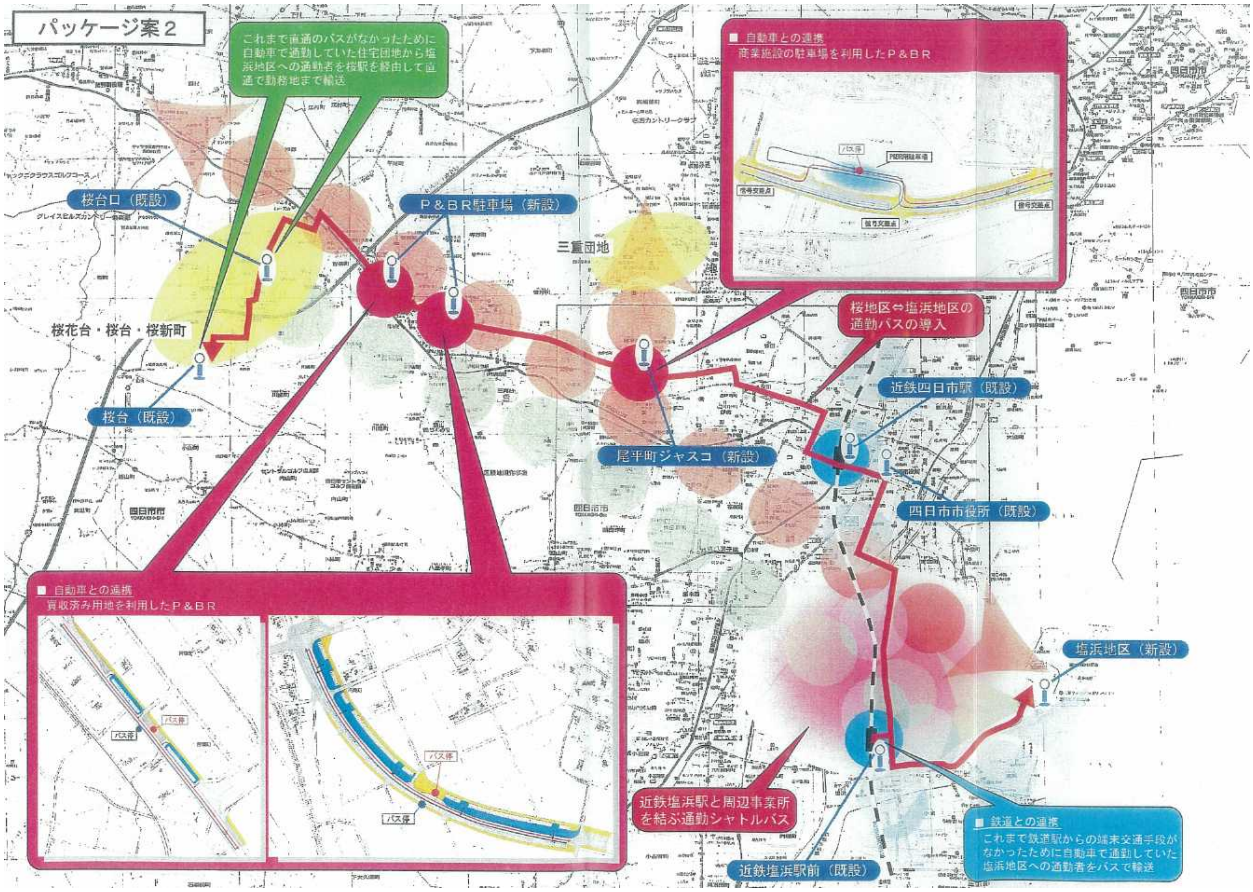
### パッケージ案２

**施策①　桜地区と塩浜地区を結ぶ通勤バス路線（急行バス）**

**施策②　国道 477 号におけるバス優先レーン**

**施策③　近鉄塩浜駅と周辺事業者を結ぶ通勤シャトルバス**

**施策④　国道 477 号沿線でのＰ＆ＢＲ**




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 評価 | ターゲット | 規模が大きい | 渋滞ポイントへの影響 | 大きく緩和される可能性あり |
| | 利用者のメリット | 所要時間の短縮が見込まれる | 鉄道事業者のメリット | 自動車からの転換促進が見込まれる。<br>湯の山線の利用者が増加する。 |
| | バス事業者の評価 | 既存のバスルートと競合することになる | 周辺の道路整備 | 国道 477 号バイパス整備が進められているが、供用まで時間がかかる。 |
| | 関連計画との連携（白子駅Ｐ＆Ｒ） | 鉄道駅との連携によりさらに効果を見込める | 総合評価 | ○ |

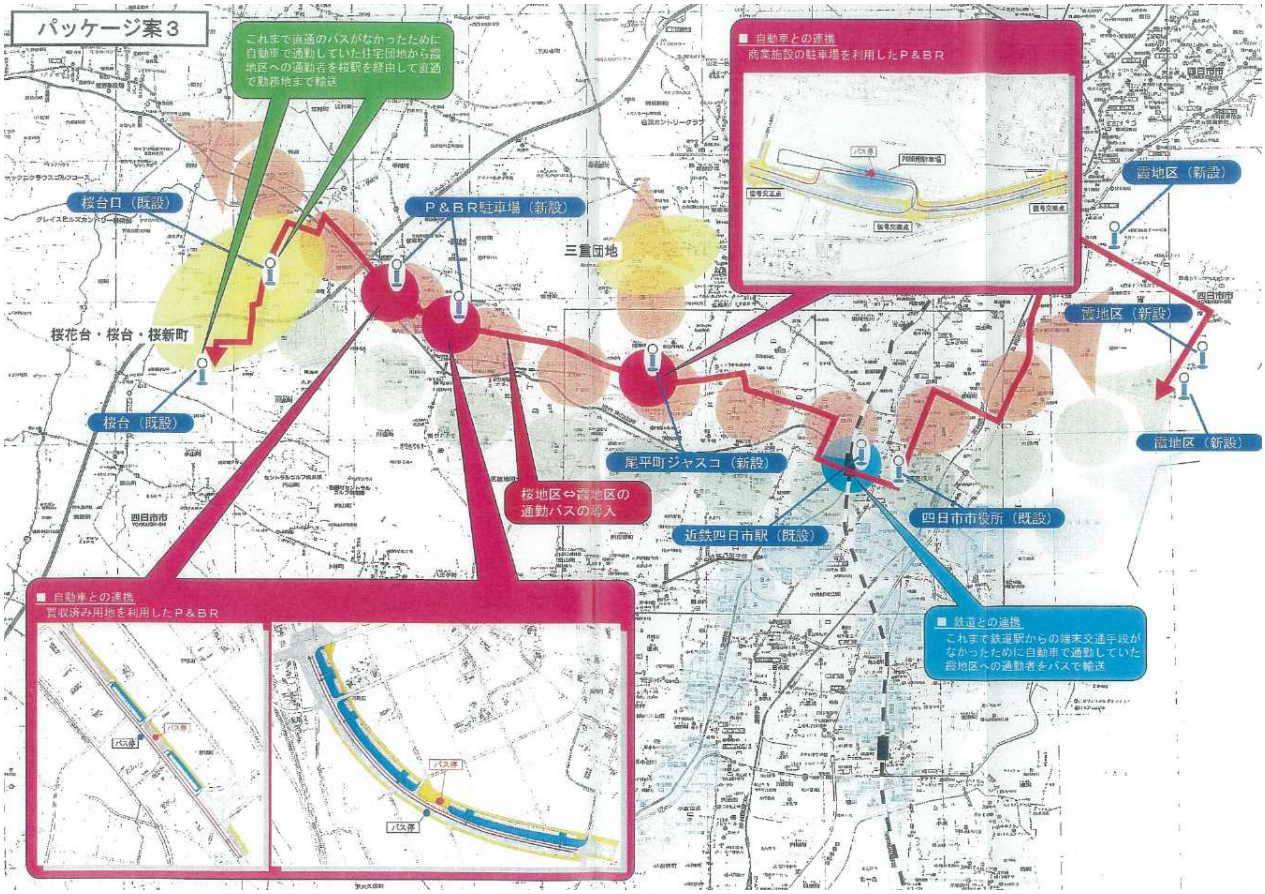
## 参考　具体的な施策内容と効果

### パッケージ案３

**施策①　桜地区と霞地区を結ぶ通勤バス路線（急行バス）**

**施策②　国道 477 号におけるバス優先レーン**

**施策③　国道 477 号沿線でのＰ＆ＢＲ**

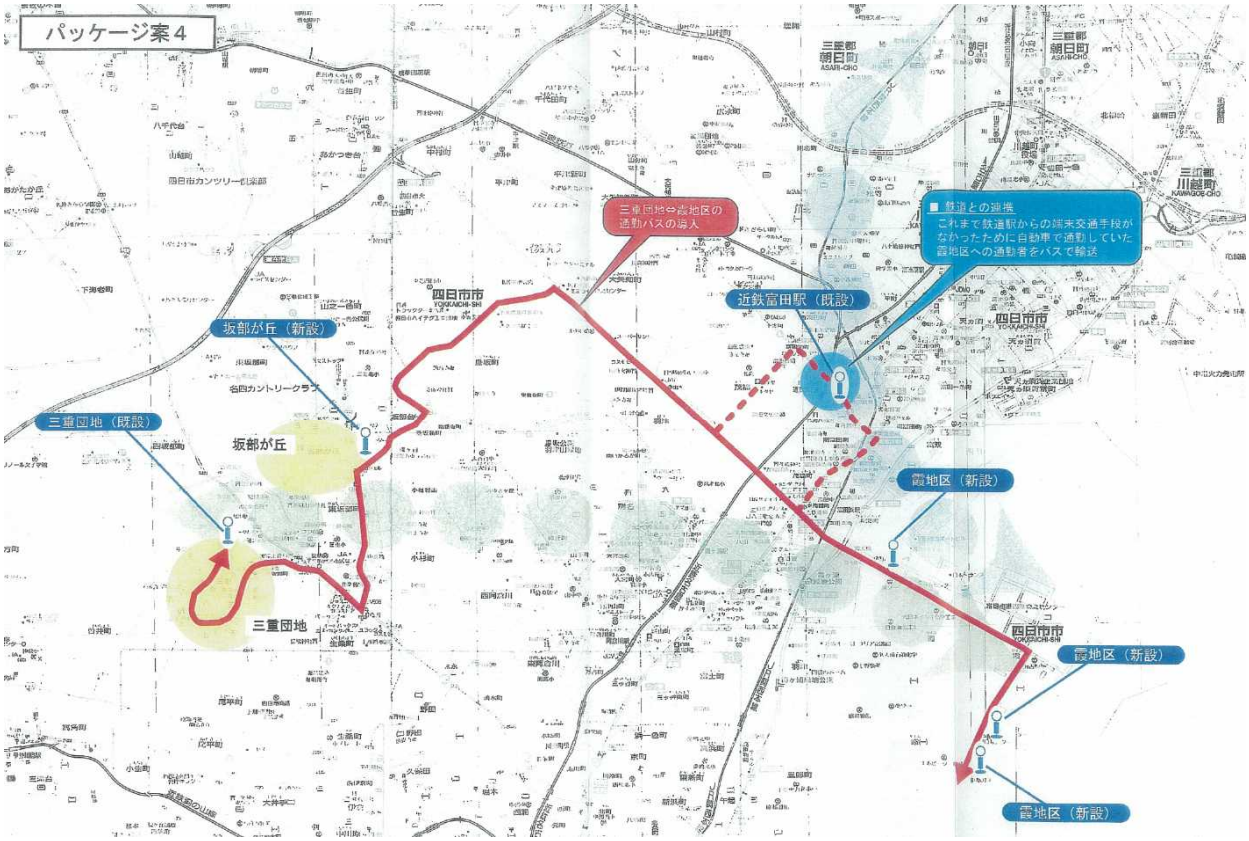



| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 評価 | ターゲット | 規模は大きくないが通勤バスの利用通勤者をターゲットにできる。 | 渋滞ポイントへの影響 | 大きく緩和される可能性あり |
| | 利用者のメリット | 所要時間の短縮が見込まれる | 鉄道事業者のメリット | 湯の山線の利用者が増加する。 |
| | バス事業者の評価 | 既存のバスルートと競合することになる | 周辺の道路整備 | 国道 477 号バイパス整備が進められているが、供用まで時間がかかる。 |
| | 関連計画との連携（白子駅Ｐ＆Ｒ） | パッケージ案１、２と比べると効果は限定される | 総合評価 | △ |

## 参考　具体的な施策内容と効果

### パッケージ案４

**施策①　三重団地と霞地区を結ぶ通勤バス路線（急行バス）**



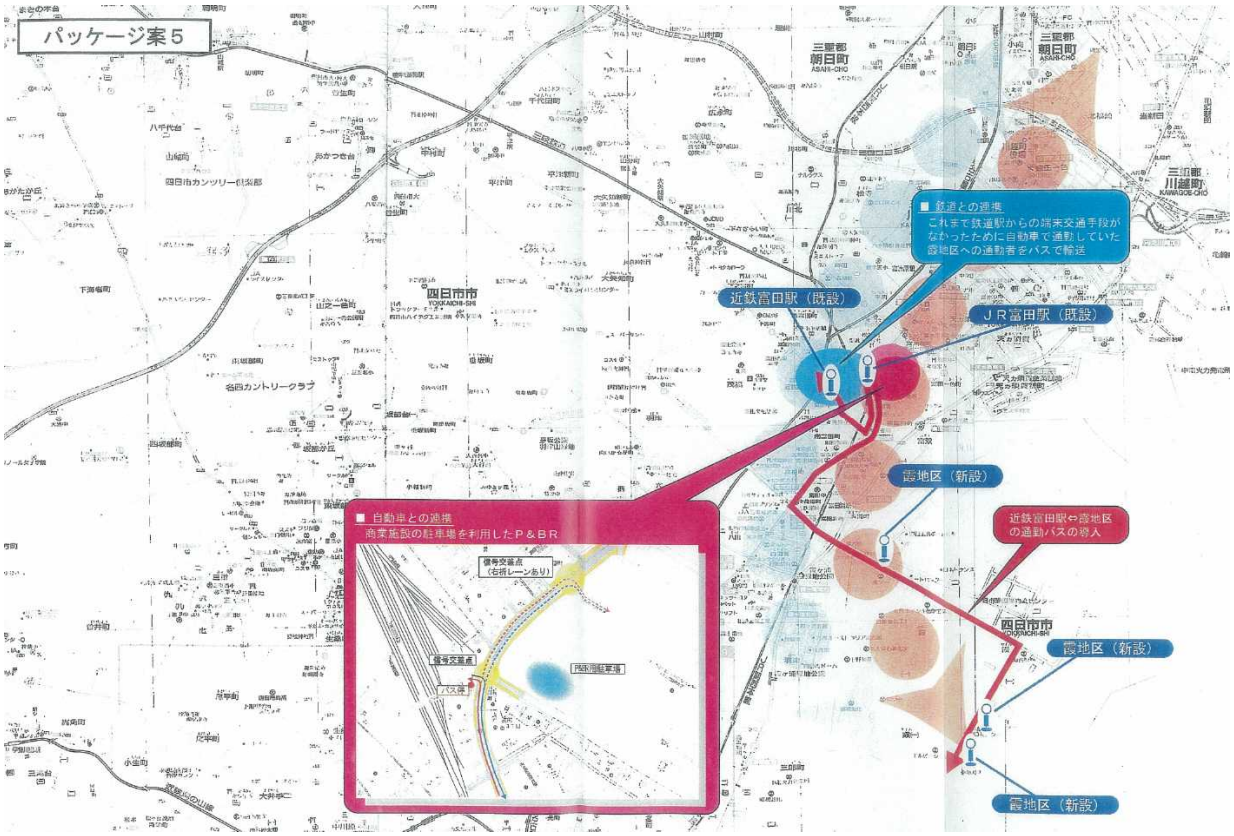

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 評価 | ターゲット | 特定地域に住む居住者のみが対象 | 渋滞ポイントへの影響 | 渋滞の緩和はあまり見込まれない |
| | 利用者のメリット | 所要時間が短くなるメリットはない | 鉄道事業者のメリット | 鉄道との連絡はなく、メリットはない |
| | バス事業者の評価 | 競合するバス路線はない | 周辺の道路整備 | 周辺の道路整備は順次進められている |
| | 関連計画との連携（白子駅Ｐ＆Ｒ） | 効果は見込めない | 総合評価 | △ |

## 参考　具体的な施策内容と効果

### パッケージ案５

**施策①　近鉄富田駅と霞地区を結ぶ通勤バス路線**

**施策②　商業施設を利用したＰ＆ＢＲ**




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 評価 | ターゲット | 規模は大きくない | 渋滞ポイントへの影響 | 渋滞の緩和はあまり見込まれない |
| | 利用者のメリット | 所要時間が短くなるメリットはない | 鉄道事業者のメリット | 鉄道利用者の増加は見込まれるが、通勤バスの本数が限られているため、効果は大きくない |
| | バス事業者の評価 | スペースの制約上近鉄富田駅に新たなバスを運行は困難 | 周辺の道路整備 | 周辺の道路整備は順次進められている |
| | 関連計画との連携（白子駅Ｐ＆Ｒ） | パッケージ案１、２と比べると効果は限定される | 総合評価 | × |

## （2）四日市地域交通体系ビジョン（四日市商工会議所：平成９年３月）

### ①調査の概要

四日市の自動車交通の問題点を調査するとともに、市民、産業界、行政が実施すべき施策について検討し、四日市商工会議所が独自にとりまとめた。

### ②交通改善のための今後の活動

【産業界としての活動①】

四日市地域の産業界の取り組みとして、通勤時間帯の分散を推進する

- 通勤時間帯の分散を進めるため、近接する大型事業所間での始業時間調整を検討する場の設置や時差出勤・フレックスタイム導入の啓発活動、コンサルティング活動*等を行っていく。
- 交通渋滞を緩和するための始業時間調整や、時差出勤・フレックスタイム制導入の企業に対して、何らかのメリットを提供することができないか、行政への支援の要望も含めて検討を行っていく。
- 通勤時間帯の分散を推進するための広報活動を企業・従業者向けに行っていく。

【産業界としての活動②】

従業員の協力も得て、通勤手段としての自動車交通の削減に取り組む

- 地域の産業界として、通勤手段としての自動車交通の削減に取り組むことについて広報活動を行い、従業員にも意識付けを行っていく。
- 近距離での自動車通勤等を抑制していくため、自動車通勤のガイドラインを作成する。
- 会社既定外の自動車通勤者については、従業員用駐車場の料金を徴収するなどのペナルティを課すことを地域産業界として検討していく。
- 通勤手段としての公共交通機関や送迎用契約バス利用の促進施策を検討する場を設ける。

【国、県、市への要望活動、支援依頼】

法制度変更の要望、行政による支援の要望

- 公共交通機関、徒歩、自転車通勤を支援するための、通勤手当の非課税範囲の見直し。
- 公共交通網維持への支援
- 時差出勤・フレックスタイム制導入のための体制整備に対する補助やコンサルティング活動*に対する支援。
- パークアンドライド、キスアンドライドのための駐停車場や駐輪場を民間で整備する場合の支援。

＊「コンサルティング活動」とは事業所に対して助言・指導等の活動のことを行うことを指す。

## （３）鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を中心とした地域づくり調査（平成１６年度国土施策創発調査）

### ①調査の概要

合併新市であるいなべ市において、コミュニティを創造するために有効なバス交通基本構想案を提案した。

### ②いなべ市新バス交通基本構想

新バス交通基本構想では利用対象者を高齢者、交通弱者（障害者、子供、運転免許を持たない学生、主婦等）と設定し、利用目的を①福祉・医療に関わるアクセス、②買い物へのアクセス、③通学（通勤）での利用として以下のような路線を検討した。

いなべ市新バス交通は、市が計画・運行主体のコミュニティバスとして全市において以下に示す方針を基本とし、市民との協働によって展開していくことを提案する。
その第１段階として、員弁町の地域において、現行のスクールバスの役割を継承した新コミュニティバスの導入を提案する。
その後、現在自主運行バスとして北勢町、藤原町で運行されている路線は、その機能を可能な範囲で継承して新コミュニティバスへの移行を、また大安町を中心に運行されている福祉バスは、機能継承を深く考慮して新コミュニティバスへの移行が可能な部分について、市財政の状況を勘案しつつ段階的に推進することを提案する。

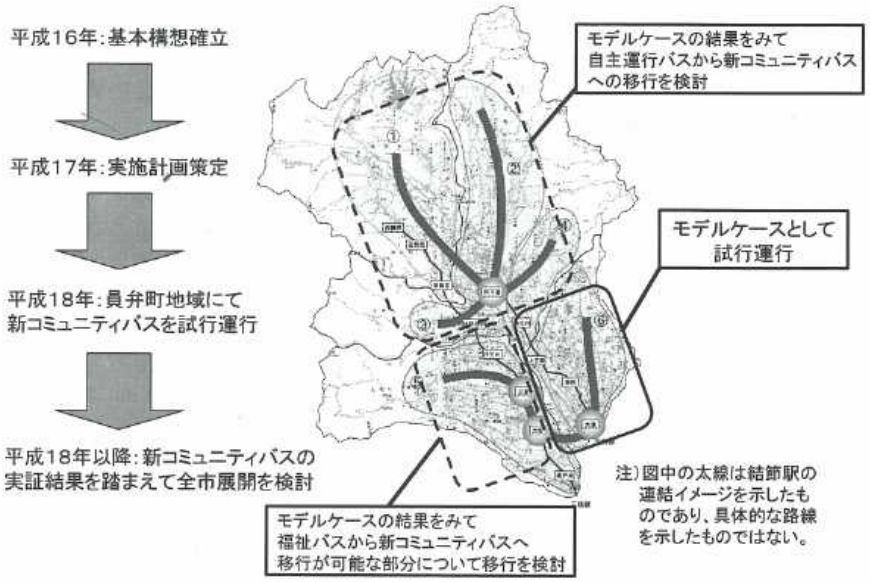



図　いなべ新バス交通基本構想

## （４）東員町公共交通活性化方策検討調査（平成１６年３月）

### ①調査の概要

本調査は交通弱者や鉄道利用者等の今までバスの利用を行っていなかった人をターゲットとしたコミュニティバスの実証運行計画を策定したものである。

## ２－７　通勤交通における現状・問題と課題の整理

### （１）通勤交通における地区の現状・問題点

#### ①三重県北勢エリアにおける自動車交通量の増加

三重県北勢エリアでは発生集中交通量が増え続けており、また自動車分担率も大変高く、自動車による二酸化炭素排出量は運輸部門の総排出量の９割以上を占めている。

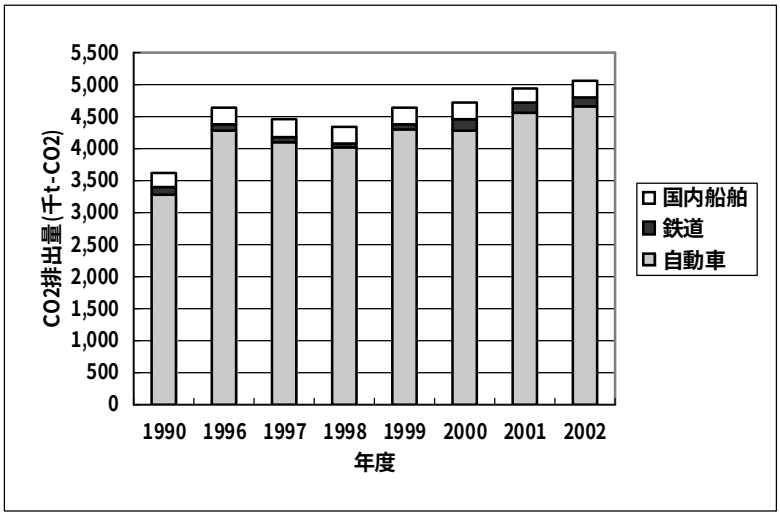



図　三重県の運輸部門二酸化炭素排出量の内訳

また、自動車保有率は平成 11 年から平成 16 年にかけて 84.9%から 86.2%と増加しており、その中でも比較的排気量の大きい自動車（排気量 2,001cc 以上）は 25.2%から 27.1%へと自動車保有率よりも多く増加している。（平成 11 年、平成 16 年全国消費実態調査「主要耐久消費財保有率の動向」参照）。（保有率は世帯単位）

#### ②通勤時間の重複による渋滞の発生

三重県北勢エリアの事業所では出勤時間、退社時間が一定時間に集中しており、特に平日の朝・夕に渋滞が発生し、旅行速度が低下している。結果として二酸化炭素排出量が増加する原因のひとつとなっている。

#### ③公共交通の利便性

三重県北勢エリアでは、企業の立地は比較的公共交通機関（鉄道駅等）から近いところも多いが、列車の本数が少ない路線もある。また、四日市市霞地区ではバス路線が廃止になったことから、現状で公共交通機関による企業までのアクセスが確保されていない。さらに、一部の鉄道路線では並行する道路の平均走行速度よりも遅いところもある。

公共交通の利便性向上にあたっては、交通事業者において努力されているものの、モータリゼーション等の社会趨勢もあり、利用者が少なくなっていることから、利便性の確保は困難になってきている。

## （2）課題と解決の方向性

三重県北勢エリアでの現状と問題点を受け、通勤交通における課題として以下の３点を提示する。

- ***通勤交通における自動車利用の促進***
- ***交通渋滞の解消***
- ***公共交通機関の利便性の向上***

通勤交通による地球温暖化の防止のためには上記３つの課題を総合的に解決する必要がある。一方で、通勤行動は個人の意向によることから、直接規制を実施しにくい。また、公共交通機関、自転車、徒歩の利用が難しい地域や企業の勤務時間が深夜にわたる等の理由から、自動車利用を抑制しにくい面もある。

この点を踏まえると、通勤時におけるマイカー利用の抑制にあたっては、バス等交通路線の整備や運行サービス水準の向上等、交通インフラ側の整備水準の向上だけでなく、住民個々人の「***通勤交通に対する意識改革***」を進めることが必要不可欠だと考えられる。

一方、このような意識改革については、従来の交通施策のように、単に行政機関や交通事業者のみが取り組むのでなく、企業が中心となって従業員（住民）に積極的、かつ継続的に働きかけることが必要不可欠である。

昨今、このような「交通に対する意識改革」への取組が、国の機関や大学の研究者等を中心に積極的に議論されているところである。

本調査では、このような状況を鑑み、従来から取り組まれている「交通インフラの整備水準の向上」だけでなく、企業と一体となって「従業員の交通意識改革を促すモビリティ・マネジメント」の適用可能性についても検討することとする。

そのため、***具体的にモデル企業を選定し、後述するトラベル・フィードバック・プログラム（ＴＦＰ）を実施するとともに、通勤者の通勤交通に対する意識を把握し、自動車交通中心の通勤交通体系の改善の方向性***を検討することとする。