

第5章 交通事業者の意識調査

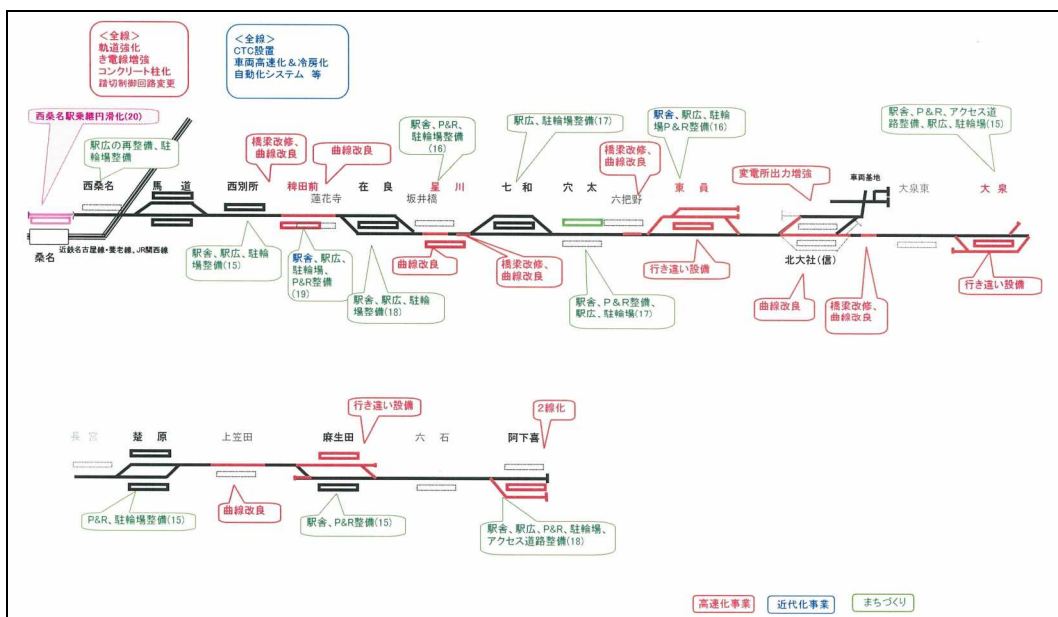
5 - 1 三岐鉄道ヒアリング記録

(1) ヒアリング日時

2006年2月9日(木)

(2) 事業計画について

- ・ 三岐線は特に大きな事業計画はない。北勢線は平成20年までに高速化事業を実施する予定である。



- ・ 高速化事業により、阿下喜 西桑名駅間で10分の時間短縮、西桑名 東員間の運行本数の6本増加を目指している。ダイヤ改正は4月に実施する予定。
- ・ ピーク時間帯には、1時間当たり4本を運行している。車両数を増加することは考えておらず、この本数が最大であると考えている。
- ・ その他、平成18~20年度にかけて西桑名駅への乗継円滑化事業と車両の冷房化を実施する予定である。

(3) 利用実態等について

- ・ 三岐鉄道北勢線では平成15年度の利用者が206万人程度、平成16年度は192万人とかなり落ち込んだ。平成17年度は205万人程度まで回復する見込みであるが平成15年度からみるとほぼ横ばいの傾向である。
- ・ 平成17年度は通勤定期の利用者がかなり伸びた。その要因として、パークアンドライドの効果や沿線自治体職員の協力等が挙げられる。

(4) パークアンドライド駐車場について

- ・ 三岐鉄道北勢線にはP & Rの駐車場を整備している駅が複数ある。それらの駐車場を設置した駅の利用者は増加傾向にある。
- ・ パークアンドライド駐車場については沿線2市1町等で組織する北勢線対策推進協議会を中心にビラ配布等のPR活動を積極的に行っている。

お徳で便利 あなたの街の **パーク&ライド**

全部で **290台!** こんなにある **北勢線の無料駐車場**

自宅から徒歩5分以内では自動車でお越し、あとは駅付近の駐車場に車を置いて公共交通機関を利用するのがパーク&ライドです。北勢線の各駅にはP&Rに便利な無料駐車場が多数設置されています。渋滞もなく時間に正確。そして現場にもやさしい電車でのお出かけを、あなたも始めてみませんか?

西桑名駅までの距離・所要時間

駅名	距離 (km)	所要時間 (分)
阿下宿	49	100
大泉	30	60
東員	24	50
大泉	30	60
東員	24	50
星川	14	30
西桑名	15	30

北勢線対策推進協議会・三岐鉄道株式会社

- ・ 北勢線での駐車場の稼働率は、当初は約5割であったが、徐々に増加しており、現在は7割程度となっている。

(5) その他

- ・ 通勤・通学で利用してもらえるのが最もありがたい。最近では三重交通の特別割引通学定期券販売に伴い、通学者がバスへ移行する現象が見られる。
- ・ 沿線自治体のコミュニティバスとうまく連携して利用者の増加を図りたい。

5 - 2 近畿日本鉄道ヒアリング記録

(1) ヒアリング日時

2006年2月10日(金)

(2) 事業計画について

- ・ 桑名駅の乗継円滑化のため自由通路の整備を計画中。(事業主体：桑名市)
- ・ 近鉄富田駅の西口駅前広場整備を計画中。(事業主体：四日市市)
- ・ 平成19年春からICカードを導入予定。ICカードはPiTaPaを採用予定。
- ・ 3月21日に三岐鉄道三岐線がダイヤを改正し、急行列車との接続や最終電車との調整を行う予定となっている。

(3) 利用実態等について

- ・ 近鉄名古屋線では昭和50年頃をピークに利用者は減少傾向にあり、ピーク時と比べ現在では3割以上減少している。その原因にモータリゼーションと少子高齢化があると考えている。また、高速バスが普及してきており、それらとの競合で負けているところもある。

(4) その他

- ・ 近鉄の駅にパークアンドライドの駐車場を整備することは遊休となっている社有地もなく今のところ社として困難。
- ・ 公共交通利用を強制するような施策を展開しなければTDMは困難だと思う。
- ・ 行政機関が率先すべき。最近では郊外の駅から離れた場所に庁舎や公共施設を建設するケースが多く、それでは民間にPRできないと思う。例えば各自治体ごとに公共交通利用促進への取組に対しランキングをつける等考えてみればどうか？
- ・ MMの施策は今回一度限りで終わりではなく、継続して実施することが重要であると思う。
- ・ また、自治体同士の連携も必要であると思われる。

5 - 3 三重交通ヒアリング記録

(1) ヒアリング日時

2006年2月16日(木)

(2) 事業計画について

- ・ 今のところ目玉となる施策はない。
- ・ 平成13年に企業定期(会社でまとめて申し込むと割引が受けられる)を実施したが、定期券の申し込み件数は増えたが収入増とはならなかった。
- ・ 共通ICカードの導入については、自社独自の割引率が難しいことから導入を悩んでいる。(バスカードであれば独自の割引ができる)

(3) 会社の現状及び問題・課題

- ・ 現在は、三重県から補助運営の体質が強い。バス事業は公共事業であり、残すところは残すといった経営が必要だとの認識はある。そのため、このようなエリアには補助を投入し、それ以外は自前で経営できるようにすることが必要であると考えている。
- ・ 桑名市はそれほど渋滞はない。四日市の渋滞がひどい。笹川通りは4箇所にPTPSを設置し、効果はあるが、その先の国道1号が渋滞しているためバスが遅れるケースがある。そのためにも、北勢バイパスの整備が必要不可欠だと思う。
- ・ 県警によるとPTPSにより2~5分の時間短縮効果があったと聞いている。

(4) 行政への要望

- ・ P&BR 社会実験の状況を踏まえ、リバーシブルレーン等の設置で、バスの走行環境を改善することを考えてほしい。今後の状況に応じPTPS等の設置も必要となる場合があるかもしれない。
- ・ バス事業だけががんばっても限界がある。ロードプライシングのような法的な規制があるといい。また、企業側も褒賞制度を設置するなり社員が公共交通を使う環境をつくってほしい。
- ・ バス事業者にとって使いやすい補助制度としてほしい。現在は協調補助の形をとっており、市町村が動かないと補助が適用されない。国には、この仕組みを再考してもらえると助かる。

第6章 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言

6-1 問題・課題と方向性の整理

本調査で実施した各種社会実験やアンケート調査結果を踏まえ、当地域での通勤交通に関する問題・課題を整理するとともに、今後の対応の方向性を下表に整理する。

表1 社会実験とアンケート調査を踏まえた問題・課題及び今後の対応の方向性

	視点	問題・課題	対応すべき方向性
社会実験から得られた課題	P & B R 実験バス	実験バス運行の周知が十分なされていなかった	社会実験を実施する際の広報活動の徹底
		商業施設駐車場を活用したP & Rの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ P & R 広報活動の徹底 ・ 他の駐車場候補地の検討 ・ バスの運行サービス水準の向上 ・ 企業の通勤手当支払い基準の見直し（手当が認められる方向へ）
		現在の公共交通利用者がP & Rに転換する恐れがある	・ P & R 駐車場の利用者を限定した運用等利用条件の検討
	Web 型の TFP 調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 十分な準備期間の確保、広報の徹底 ・ 調査期間中のエコ通勤実践率の低さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査実施の広報活動の徹底 ・ 職場等でPC端末の利用環境にない従業員への対応策の確立
意識アンケート結果から得られた課題	事業者の意識	「マイカー通勤抑制」の必要性を認識しながらも、実践のメリットを感じる企業が少ない（例：企業イメージ、経費削減など）	・ 企業側の意識改革、取り組みに対するインセンティブの付与が必要
		マイカー通勤抑制は困難と考える企業が多い、またはマイカー通勤に対する問題意識が低い	・ マイカー通勤抑制の必要性に関する企業の意識改革
		通勤バスの自主運行などマイカー通勤抑制策の実施を難しいと考える企業が多い（理由：費用がかかる、業務量の増大など）	・ 企業が自主的に実施するインセンティブの付与と支援環境の整備
		時差出勤や相乗り通勤、自転車通勤の奨励、または通勤手当の見直し、駐車場の削減等の対策が難しいと考える企業が多い（理由：従業員の反発を懸念）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従業員個々人の意識改革 ・ 従業員の実践を支援する企業環境の整備
	通勤者の意識	環境問題の重要性を意識しながらもマイカー通勤を行っている（条件が整えば、公共交通等での通勤を実践する）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通サービスの充実及びP&R駐車場の優位性確保等 ・ 労働環境や通勤手当の改善等企業環境の改善 ・ 利用者のメリット・インセンティブの確立

現状認識（問題点の整理）

交通現況からみた問題

- ・自動車分担率が高く、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。
- ・マイカー通勤の集中により朝夕の幹線道路の渋滞が著しい。
- ・公共交通のある地域でも、モータリゼーション等の影響により自動車の利便性が非常に高いとともに、公共交通の運行本数や定時制の確保等の課題があることから、利用者は減少傾向にある。
- ・四日市市霞地区はバス路線の廃止により公共交通での通勤ができない。
- ・既往のアンケート調査では、公共交通の利便性向上を求める意見が多い。一方で、近年の利用者減少傾向を踏まえると公共交通サービス水準の向上が必ずしも利用者増につながるとはいえないことが懸念される。

P & B R 実験バスの現状

- ・実験準備期間が短くPRが十分でなかったため、利用者数は少なかった。
- ・バスの運行本数の設定がよくないとの意見があった（最終便が早い）。
- ・P & Rの実現にあたっては通勤手当の見直しが必要との意見があった。
- ・駐車場の場所が都心に近く適切でないとの意見があった。
- ・バス路線の定時性、乗り心地に対する評価はよかった。

T F P 調査とフォローアップ調査が示唆すること（通勤者の意識調査）

- ・T F Pの実験参加がよくなかったのは、広報が十分でなかったこと、公共交通手段そのものが不備であったことが原因との意見が多かった。
- ・インターネット方式や実験期間が冬であったことが参加率低下の原因ともなっている。
- ・地球温暖化対策は重要な問題と考えており、条件が変われば公共交通を利用しようと思っている。
- ・転換条件としては、公共交通のサービス水準向上だけでなく、職場環境の影響（例：通勤手当や残業問題等）も大きい。

通勤交通に対する企業の意識調査

- ・多くの企業が通勤バス等の代替手段をもっていないし、また導入の予定もない（手間と費用がかかる）。
- ・マイカー抑制が企業イメージにつながるとは思っていない。
- ・マイカー抑制のメリットを感じていないし、さらに抑制は従業員の反発があり難しいと思っている。
- ・マイカー通勤の抑制には公的支援が必要との意見が多かった。

課 題

- ・通勤交通における自動車分担率の低下
- ・交通渋滞の解消
- ・公共交通機関の利便性向上
- ・低公害車の導入等を促進

社会実験実施にあたっての全般的事項として

- ・十分な広報期間の確保が重要
- ・効果的なPR方法が必要
- ・丁寧な説明が必要

P & B R を成功させるには

- ・P & B R 広報の徹底
- ・他の駐車場候補地の検討
- ・望ましい運行本数やバス運賃の設定
- ・企業側の通勤手当の見直し

T F P を成功させるには

- ・調査実施に関する広報の徹底
- ・実施時期の再考（気候のよい時期）
- ・公共交通のあるところ、またはなければ公共交通を試運行し実施
- ・職場（企業）の協力の取得
- ・まずは行政機関職員が率先実践し、アピール

企業側の意識からみると

- ・企業側のマイカー通勤抑制に関する意識改革
- ・従業員の反感をかわないような従業員への交通・環境教育も重要
- ・企業の取組に対する行政の支援

対応の方向性

方向性 1

公共交通活性化施策の推進

方向性 2

モビリティ・マネジメントに関する継続的な検討

方向性 3

その他関連施策と連携した取組

方向性 4

行政機関・民間企業・住民の一体的な取組

6 - 2 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言

先の問題・課題と解決の方向性の関連を踏まえ、三重県北勢エリアにおける通勤交通マネジメント展開の方向性を以下のように整理する。

(1) 公共交通活性化施策の推進

本調査地域では、四日市市の渋滞対策や三岐鉄道北勢線の活性化計画等、様々な交通施策やまちづくり計画等が策定されており、具体的施策が推進されているところである。これによって、例えば北勢線では利用者数が対前年度に比べ大幅に増加するなど着実に効果を上げている最中である。また、平成19年には、近鉄名古屋線におけるICカードの導入等先進的な交通施策も導入される予定である。通勤交通マネジメントの導入にあたっては、公共交通機関の利便性向上が必要である。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

公共交通の利用促進に係るソフト・ハード施策の実施

ア) 鉄道・バスの利便性向上

- ・ 軌道強化、曲線改良、行き違い設備の整備等による高速化
- ・ 運行本数の増便
- ・ 車両の冷房化などによる利便性向上
- ・ バスの走行環境を高める優先走行方策等の導入

イ) マルチモーダル施策の推進

- ・ 駅前広場整備、パークアンドライド、駐輪場整備、アクセス道路整備等基盤整備
- ・ 沿線駅のパークアンドライド駐車場利用促進キャンペーンの実施
- ・ 商業施設駐車場を活用したパークアンドライドの他の候補との検討
- バス路線は既存路線の活用を念頭に置いた駐車場候補地を検討
- ・ 鉄道駅付近での新規パークアンドライド駐車場の整備に関する可能性検討

：事業主体となる機関 ：事業主体を支援する機関

短期：概ね5年以内を目途 中長期：それ以上の時間を要する事業

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
鉄道・バスの利便性向上					→	
マルチモーダル施策						
・ 駅前広場、駐車・駐輪場等基盤整備					→	
・ 利用促進キャンペーン					→	
・ 商業施設駐車場を活用した P&R 検討					→	
・ 新規 P&R 駐車場整備の検討					→	

まちづくり計画との連携

- ・ 桑名駅東西地区の区画整理事業、東西自由通路の整備
 - ・ 東員駅前道路の整備
 - ・ 近鉄富田駅西口駅前広場の整備
- ほか

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
まちづくり計画との連携					→	

公共交通利用促進に係る新規サービスの開発

ア) 低公害車の導入

- ・ バス事業者における低公害車（CNGバス等）の導入

イ) 公共交通利用促進に係る新規サービスの開発

- ・ 近鉄名古屋線でのICカード導入にあわせた新規利用促進サービスの開発

例) 交通エコポイント制度の導入検討、沿線商業施設での買い物カードとしての活用、その他公共交通との共通乗車券化など、新規割引サービスの可能性についての検討

- ・ パークアンドライド駐車場の利用促進に係る新規サービスの開発

例) 駐車場代として商品券購入方式の可能性検討、駐車料金と公共交通料金の一体割引サービスの可能性検討 など

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
低公害車の導入					→	
公共交通利用促進に係る新規サービス開発						
・ ICカードを活用した新規サービス開発*					→	
・ P&Rに関する新規サービス開発					→	

* : システム開発運営事業者等が事業主体となる

(2) モビリティ・マネジメント(MM)に関する継続的な検討

本調査では、昨今公共交通活性化の新たな対策として期待されているモビリティ・マネジメントを念頭におき、大阪府での成功事例でもあるインターネットを活用したTFP(トラベル・フィードバック・プログラム)調査を行った。このため、調査対象とする企業を訪問し、調査参加への依頼等を行うことで、“官民の対話”の一步を踏み出した。一方で、本調査で行ったTFP調査では広報期間も十分でなかったことから、明確な成果を収めることはできなかったが、事業の浸透のためには全国の事例からみても中・長期的な視点で継続的に実施することが望ましい。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

MMノウハウの開発と伝承

例) 本調査で開発したTFPシステムの改良と継続的な運用

MMマニュアルやプログラムの作成

住民を対象としたMMの実施

社会実験等を通じたMMの効果検討

- 例) 本調査の対象企業や新規開拓企業を対象としたマイカー通勤抑制のお願い
 本調査で開発したTFPシステムを活用したMMの可能性検討
 定期的な「ノー・マイカー月間」や「各種社会実験」の実施

MM手法検討体制の確立

- 例) 通勤交通マネジメントを推進する協議会等検討組織の設置
 本調査のWGを継続するか、既存組織に付加するか等の具体策は今後検討
 MMに係る行政機関担当部局の確立
 企業を対象としたMM勉強会や出前講座等の開催等によって企業側の意識改革を醸成
 将来的には企業側がMM担当窓口を設置し、自発的に取り組むことを目指す
 県・市町職員を対象としたMMの実施
 まずは公務員が率先して、マイカー通勤を抑制することで、民間企業への波及を狙う

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
MMノウハウの開発と伝承					→	
社会実験を通じたMMの効果検討					→	
MM手法検討体制の確立					→	

(3) その他関連施策と連携した取組の推進

本地域では、「北勢線対策推進協議会」や「四日市地球温暖化対策地域協議会」等、交通・環境に関する各種取組が既に実施されている。また、国の機関においても、EST（環境的に持続可能な交通）事業（国土交通省、環境省）や低公害車等普及促進事業（経済産業省、国土交通省）など、地球温暖化対策に向けた各種支援制度の拡充が図られているところである。今後、当地域の通勤交通マネジメントの推進にあたっては、これらの既往の取組と連携することで、施策実施の効率性を高めることが重要である。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

四日市地球温暖化対策地域協議会等地元の交通・環境対策組織との連携

- ・ 四日市地球温暖化対策地域協議会や北勢線対策推進協議会などの既存の関連組織のなかでマイカー通勤の抑制に関する各種取組を協議するよう関係機関への働きかけ

国の機関が推進する各種地球温暖化対策との連携

- ・ ESTモデル事業（平成17～19年度）

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
地元の環境対策組織との連携					→	
各種地球温暖化対策との連携					→	

(4) 行政機関・民間企業・住民の一体的な取組の推進

マイカー通勤から公共交通機関等への通勤転換にあたっては、通勤者の意識改革によりマイカー利用を抑制してもらうことが必要である。そのため、行政機関の取組にとどまらず、通勤者個々人や企業側の意識改革によるものが大きい。そのため、地球温暖化防止を目指した通勤交通マネジメントは、行政機関、民間企業、住民の一体的な取組によって行うべきである。さらに、これらの取組は従来の交通インフラ整備のように行政主導でなく、民間側の自発的な取組がその成否を握ることから、民間企業や住民の意識醸成を図る各種取組を行政機関が支援することが適切であると考え

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

連携体制の確立

- ・(2) で示した協議会等組織の活用
- ・県と市町担当者の連携による事業者への協力要請
- ・国関係機関や県関係部局との連携によるキャンペーンや社会実験の呼びかけ

企業・従業員に対するインセンティブの付与

- ・企業褒賞制度などの導入可能性について検討を支援
- ・地域通貨や交通エコポイント等公共交通利用促進策の導入可能性の検討

民間企業・住民への交通・環境教育の実施

- ・行政職員を対象とした交通・環境教育
- ・住民等を対象とした交通エコロジー教室などの開催
- ・地球温暖化防止活動推進員を活用した普及啓発
- ・行政職員、民間企業職員を対象とした「交通環境教育プログラム」の開発

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
連携体制の確立						
・協議会等組織の活用					→	
・県市町の連携で事業者へ協力要請					→	
・国・県関係機関との連携による キャンペーンや社会実験の呼びかけ					→	
企業・従業員に対するインセンティブの付与					→	
民間企業・住民への交通・環境教育の実施						→

*：財源が確保された取組の運営主体が必要