

第4回 関西本線活性化利用促進三重県会議 事 項 書

令和4年11月15日（火）15：00～15：30
三重県庁 プレゼンテーションルーム

1 開会

2 三重県会議での検討経過について

(1) データ分析について

資料1

(2) 令和4～5年度の取組

ア 現状の理解促進・危機感の醸成と具体的行動への取組

資料2

イ 通勤における利用促進のための取組

資料3

ウ みえ観光物産展（仮称）におけるPR活動

資料4

3 意見交換

※会議終了後、

・15:30～15:40 代表者4名での取材対応

・15:40～ 事務局での質疑対応

データの分析について

●データに基づく戦略的で効果的な利用促進策を検討するため、保有するデータを持ち寄り分析

関西本線の現状についての確認

手段の検討

取組の中心とするターゲットの整理

推進体制と役割分担

JR関西本線(亀山・加茂間)利用促進に向けた現状把握(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

●亀山駅～島ヶ原駅の乗車人員は長期的に減少傾向。図1

(H17: 177万人 - R1: 135万人 - R2: 100万人 ※亀山駅の乗車人員には亀山

以東への利用者も含む)

●利用者の約8割が定期利用者。新型コロナウイルスの影響により、非定期利用者が特に減少したことから、R2年度には定期利用者の割合が相対的に増加したと考えられる。図2

●通勤・通学時の交通手段は自家用車の割合が高い。鉄道の利用は、県外への通勤・通学の場合5割程度となっているが、その他は低くなっている。

別冊資料P.1～4

【三重県会議での検証】

◇通勤・通学などの定期利用者が下支え

◇通勤・通学手段について自家用車から鉄道に変更を促す取組が必要

図1

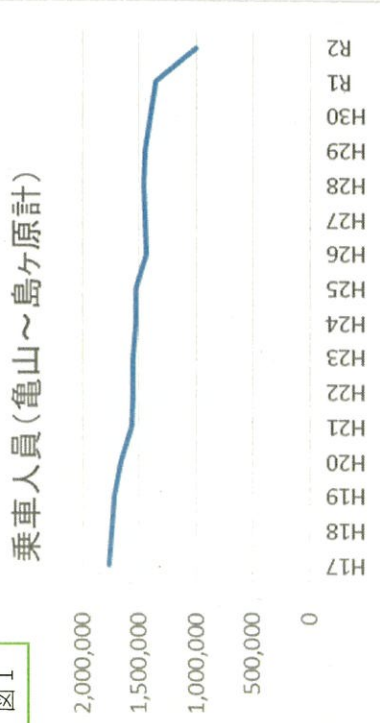
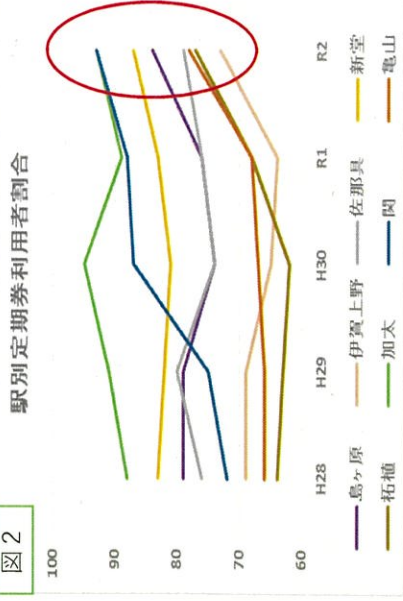


図2



(資料) 三重県統計書より

データの分析について

新型コロナウイルス感染症感染拡大前後に係る調査結果（中部運輸局）

- 感染拡大前後を比較すると、全移動が約9%減少しているのに対し、公共交通機関を利用した移動は約26%減少。 **図3**
- 公共交通機関を利用した移動のうち、買い物・お出かけの回復は63%と低調であるが、通勤・通学の回復は82%と大きい。 **図4**
- 公共交通利用継続者・他手段への転換者とも、車内の密や感染対策に不安を感じている。 **別冊資料P.5**
- 公共交通サービスの維持のため税金を使うことには、60%以上が“使ってもよい”と回答。 **別冊資料P.5**



【三重県会議での検証】

- ◇ 通勤・通学が利用を下げ支え
- ◇ 安定的な利用のある通勤・通学利用者の増加
- ◇ 感染症対策などの周知が必要

図3

月当たり総トリップ数の推移（平体日計）

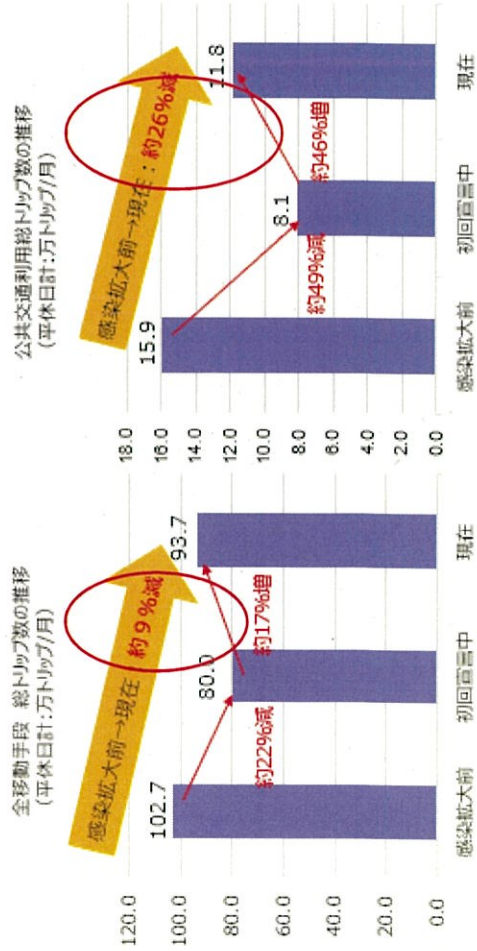
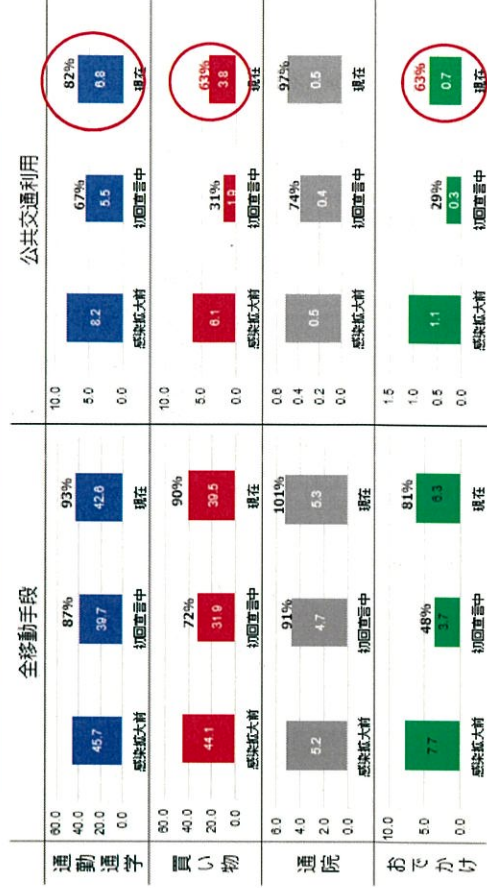


図4

【活動目的別】月当たり総トリップ数の推移（平体日計：万トリップ/月）



データの分析について

ICカード等データの分析(JR西日本)

- 乗車人員(関～島ヶ原)は、コロナの影響も含め2009年度から半減。運行本数は、加茂～伊賀上野間で4本/日減便したが、伊賀上野～亀山は減便していない。
- 平日は朝夕を中心に定期利用が多く、同時間帯の7割弱を占める。休日は定期外利用が多く、利用全体の8割がデータタイムに集中している。
- 加茂以西から及び亀山以东からの利用者の流動は、双方ともほとんどが伊賀上野までとなっている。
- 加茂～亀山以外のエリアにおいては、大阪・京都・奈良などの都市部とで、一定の相互流動がある。

亀山市・伊賀市の市民アンケート調査等

- 亀山市、伊賀市とも鉄道の現状の評価は低いが、今後の重要度は高い傾向にある。別冊資料P.6～9
- 公共交通の維持費については、半数近くの市民が市民・市の負担を増やしても取り組みむべきと回答(伊賀市 まちづくりアンケート) 別冊資料P.10
- 公共交通の利用については、「今後も利用し続けたいと思う」が17%、「将来は利用すると思う」51.7%と7割程度が利用意向を示している(伊賀市市民アンケート) 別冊資料P.11

データ分析からわかった方向性

地域住民等に現状の周知や危機感を共有する取組

通勤等利用者の裾野を広げる取組

他のエリアから人を呼び込む取組

(今後) 利便性向上等の取組の検討・実施

【三重県会議での検証】

- ◇通勤・通学などの定期利用者が下支え
- ◇利用者の流動に配慮した利便性の向上
- ◇エリア外からの誘客などの活性化

【三重県会議での検証】

- ◇行政が利用促進に取り組むことへの理解はある
- ◇現状の周知や危機感の共有が必要

取組の方向性について

地域住民等に現状の周知や危機感を共有する取組

- ① 現状の理解促進や危機感の共有、できることから行動するためのリーフレットの作成・配布
- シンポジウムの開催
- 地域におけるワークショップの開催

など

通勤等利用者の裾野を広げる取組

- ② 企業等と連携した通勤利用に係る実証事業の実施
- 関西本線サポーター制度の実施
- パーク・アンド・ライドの環境整備

など

他のエリアから人を呼び込む取組

- ③ 関西方面からの観光誘客促進の取組
- 沿線が連携したイベントの実施及び発信
- 企画商品の展開、イベント列車の運行等

など

利便性向上等の取組の検討・実施

- 利便性を考慮した乗継ダイヤの見直し
- 他エリアをまたいだICカードの利用の環境整備
- JR西日本及び他社との連携強化

など

【考え方】

- ・ 早急に取り組むべきもの (①) や早期に着手が可能なもの (②③) から実施
- ・ ①～③の取組の成果を検証し、取組のブラッシュアップや利用促進・利便性の向上に向けた更なる取組を検討
- ・ 乗継ダイヤの見直しなどの利便性向上等の取組について必要性や実施コスト等について検討を行い、可能なものから実施

持続的な活性化の取組に向けて

Plan : R 4 年度データの分析 / ターゲットの検証 / 取組の検討

Do : R 4 ~ R 5 年度 ①～③の取組の実施

Check : R 4 ~ 5 年度取組で得たデータ・意見の検証 / 有効性の確認

Action : R 5 年度～取組のブラッシュアップ / 必要な取組の検討

P D C A : R 5 年度～さらなる利便性向上・利用促進等の取組の検討・実施

継続的な取組の実施

① 現状の理解促進・危機感の醸成と具体的行動への取組

関西本線が直面する厳しい現状

⇒ 今までも、維持され続けている経緯から、危機意識や関心が薄らいできている。

地域住民が「現状を知り」「危機感を共有し」「できることから行動する」ための取組

※イメージ

みんな考えよう、
関西本線のこと

リーフレットの作成

内容

- ・ 関西本線の厳しい状況→数値データ等から「見える化」
- ・ 関西本線の活用のために知っていただきたい情報
- ・ 関西本線を維持・活性化していくために私たちができること



地域住民の皆様、沿線企業及び学校等に配布

地域住民

×

行政

×

JR西日本

現状についての
正しい理解

「危機感の共有」
「関心の向上」

維持・活性化のために、
私たちができること

アクション

シンポジウムの
開催等

② 通勤における利用促進のための取組について

「関西本線活性化利用促進三重県会議」で検討の結果、関西本線においては通勤・通学客の利用が多く、利用者の回復においても、通勤・通学利用者の戻りが大きいことから、利用を下支えしている通勤・通学利用者の裾野を拡大する取組を進めることとしました。

データの検討

1. 関西本線の利用

関西本線の利用者の約8割が定期利用者である。

新型コロナウイルスの影響を受け、利用者が減少傾向であるが、特に定期券未利用者が減少している。

2. 利用者の回復

コロナ前後の公共交通の需要を比較すると、買い物・お出かけ目的より通勤目的の利用の回復が大きい。

今後の利用促進のための実証の取組

○通勤・通学利用者の裾野を拡大する取組

地域公共交通機関の経営基盤となる通勤利用を第一に促進

県・亀山市・伊賀市・JR西日本が連携し、通勤等における週1回程度の鉄道利用について実証事業を実施
《沿線企業等の協力を得て実施》



- ・まずは実際に利用してもらうことが重要
- ・利用実態の把握や課題の整理

[今後の取組の検討・実施]

関西本線の維持・活性化！



③ みえ観光物産展（仮称）におけるPR活動

JR大阪駅を活用した県産品の消費拡大および観光誘客の促進対策

西日本最大のターミナル駅であり、大きなプロモーション効果が期待できるJR大阪駅コンコース※を活用し、「**みえ観光物産展（仮称）**」を開催
 （雇用経済部 × 観光局 × 農林水産部 × 地域連携部）

⇒ 県産品の販売プロモーション、三重県への観光誘客

＋ 関西本線の利用促進

〔 関西本線活性化利用促進三重県会議でブースを設置）
 利用促進のためのPRを展開予定〕

開催時期

令和5年3月中旬の土日2日間

※JR大阪駅コンコース内、3会場同時開催

アトリウム広場



観光プロモーションを実施
 観光PRブースの設置、総合案内



時空の広場



鉄道関連などのPRブースを設置
関西本線・リニア等のPRブース
 自然体験ブースなど

旅立ちの広場



県産品の販売ブースを設置
 県産品（加工食品・工芸品）の販売

「みえ観光物産展」の訴求力を高めるため、3会場を連結したイベントを実施

- 最大の集客が見込めるアトリウム広場を中心に、「みえ観光物産展（仮称）」のプロモーションを実施し、他会場への誘導を展開
- 会場連結イベントについては、スタンプラリー、プレゼント抽選会等を予定

第4回 関西本線活性化利用促進三重県会議

令和4年11月15日

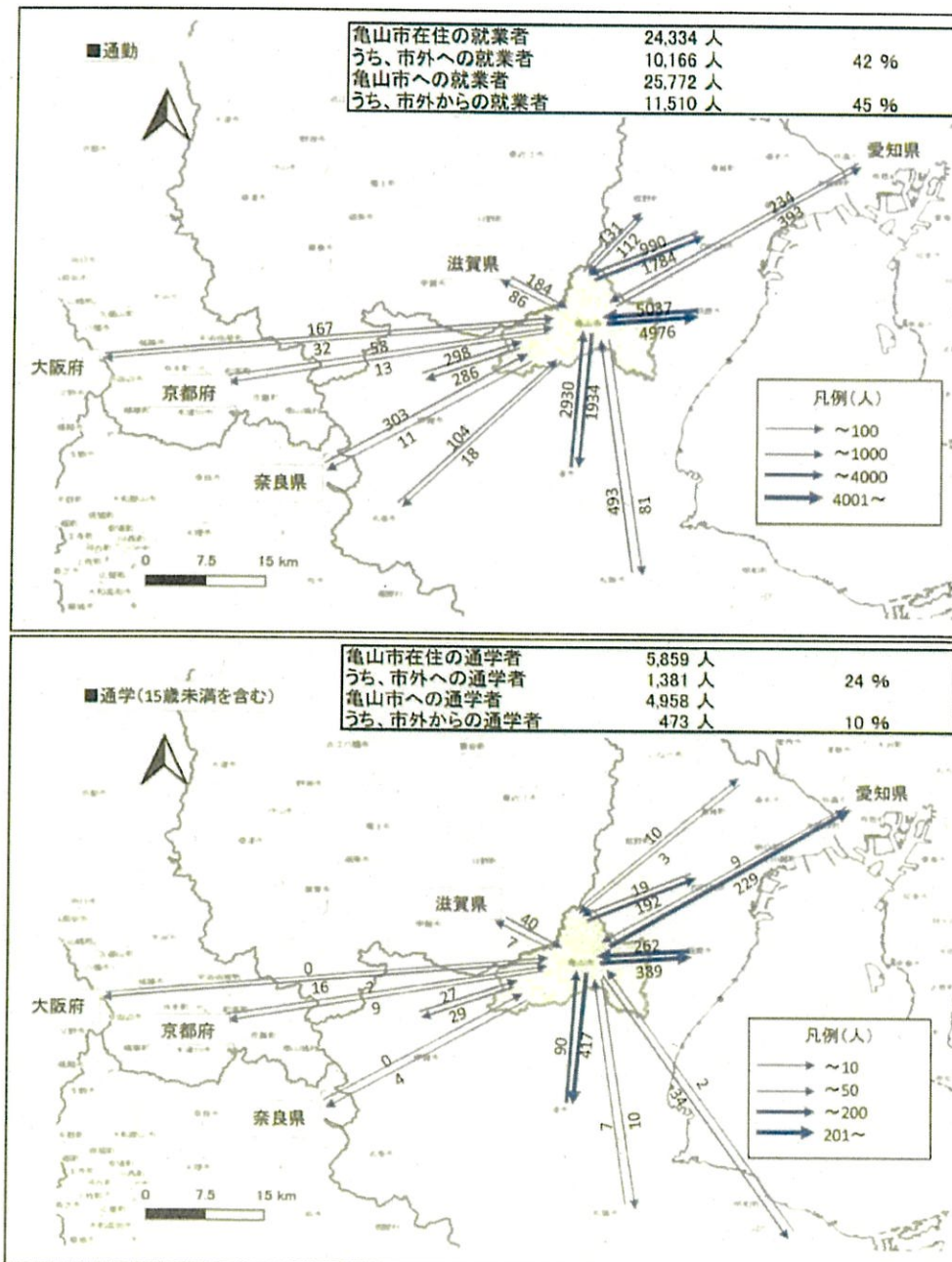
別冊資料

- 1 JR関西本線（亀山・加茂間）利用促進に向けた現状把握（抜粋）
／（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構
通勤・通学の状況 P. 1
- 2 新型コロナウイルス感染症感染拡大前後における移動需要の変化
等に係る調査結果（抜粋）／中部運輸局
コロナへの個人の意識・交通施策への個人の意識 P. 5
- 3 亀山市総合計画策定に係る市民アンケート調査（抜粋）／亀山市
現状評価について・取組の重要度について P. 6
- 4 まちづくりアンケート調査（抜粋）／伊賀市
満足度・今後の重要度 P. 9
公共交通の今後 P. 10
- 5 市民アンケート調査（抜粋）／伊賀市
今後の公共交通について P. 11

(3) 通勤・通学の状況

① 通勤・通学流動

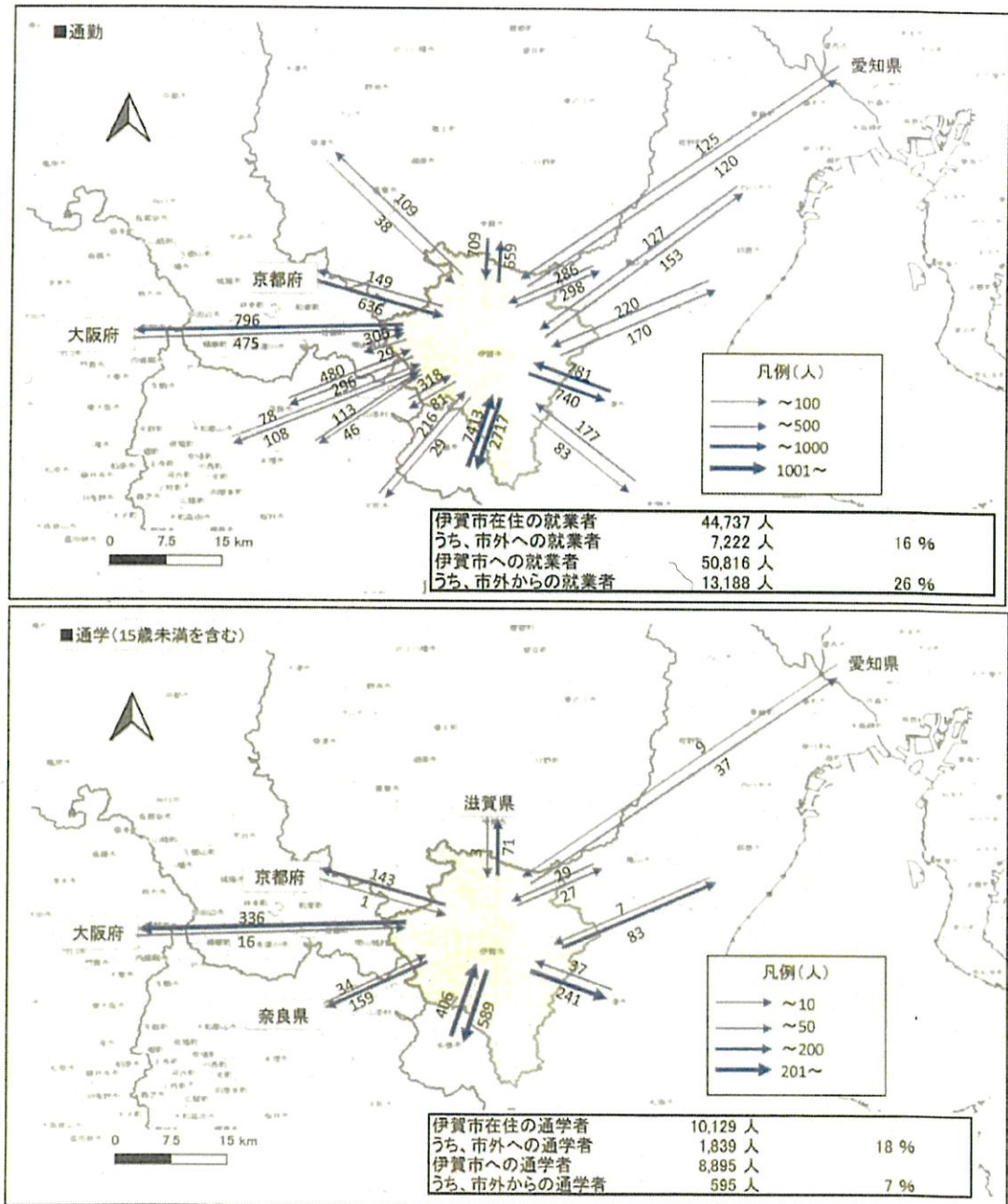
5市町村の通勤・通学流動をみると、亀山市では、市外への就業者、市外からの就業者がともに約4割となっており、隣接の鈴鹿市や津市のほか、四日市市の割合が高い。また、県外は愛知県の割合が高い。亀山市の通学者においては、市外への通学者が約2割なのに対し、市外からの通学者が約1割と低く、就学者と同様、隣接する鈴鹿市、津市のほか、四日市市への通学者が多い。また、愛知県への通学者が多い。



(資料) 総務省統計局「国勢調査」(平成 27 年)
(地図) 国土地理院「白地図」

図 亀山市の通勤・通学流動

伊賀市では、市外への就業者が約2割、市外からの就業者が約3割となっており、伊賀市在住の就業者は、市内での就業が多い。隣接する名張市、津市の割合が高く、その中でも近畿日本鉄道（近鉄）大阪線が通る名張市の割合が特に高い。また、県外は滋賀県、奈良県、京都府及び大阪府の割合が高く、愛知県の高い亀山市と異なる傾向が見られる。通学者においては、市外への通学者が約2割なのに対し、市外からの通学者が約1割と低く、就学者と同様、隣接する名張市、津市への通学者が多い。県外は滋賀県、奈良県、京都府及び大阪府への通学者が多い。

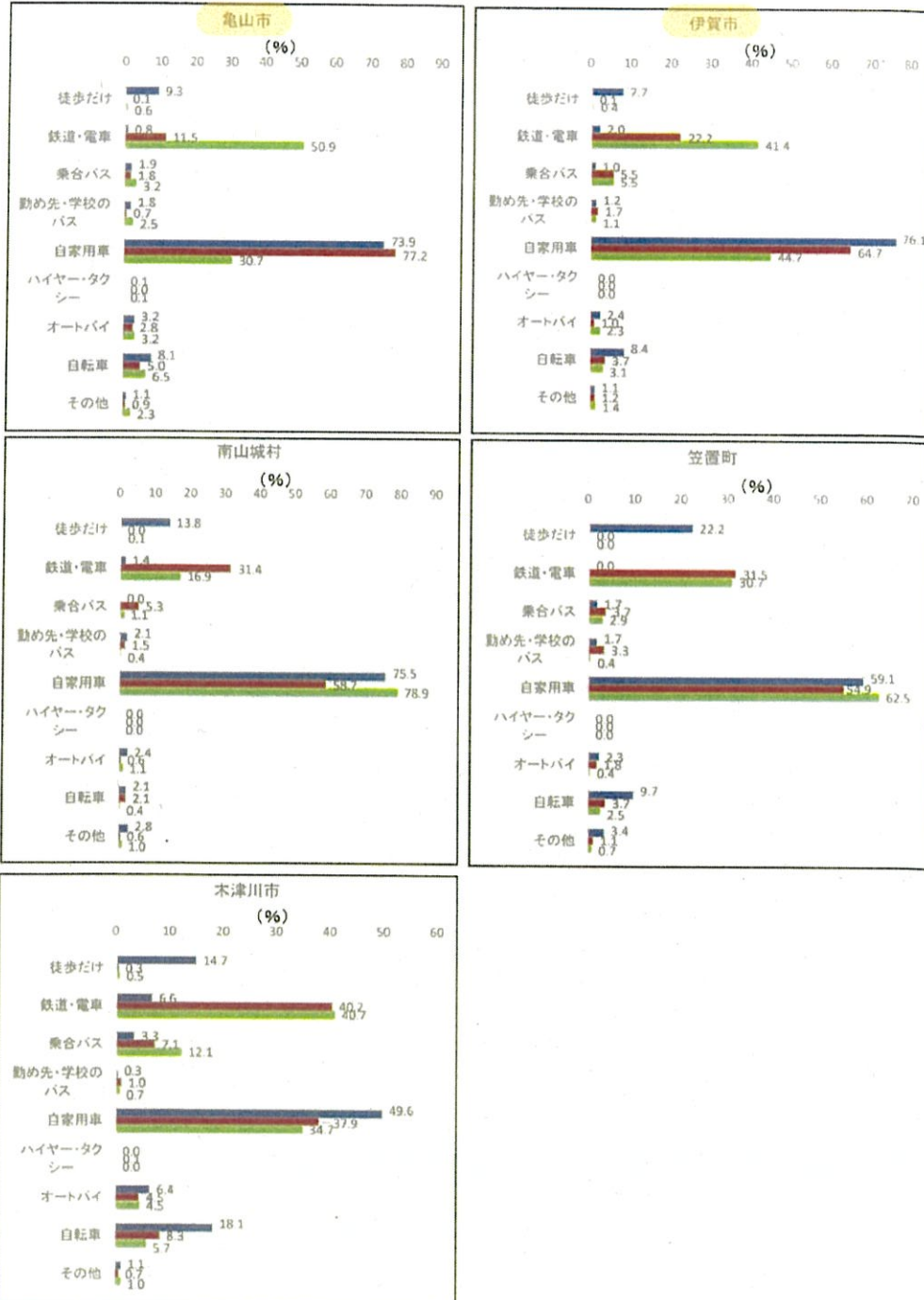


(資料) 総務省統計局「国勢調査」(平成 27 年)
 (地図) 国土地理院「白地図」

図 伊賀市の通勤・通学流動

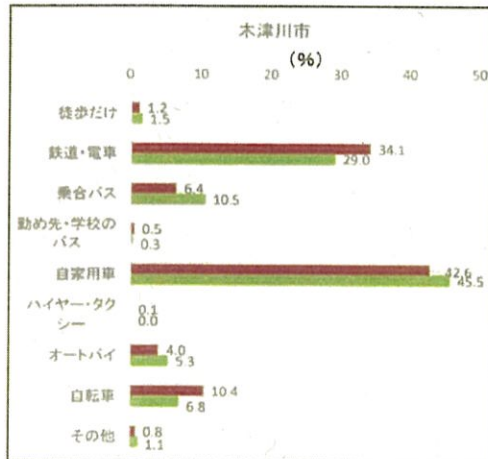
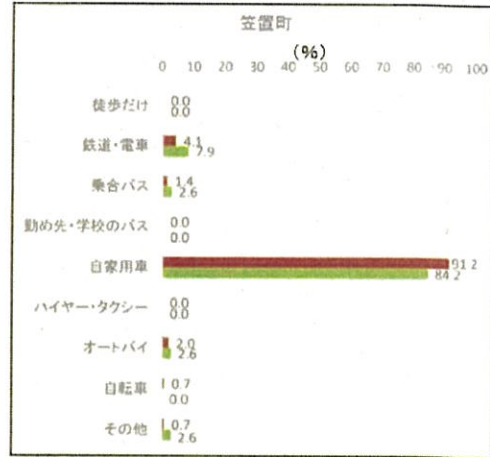
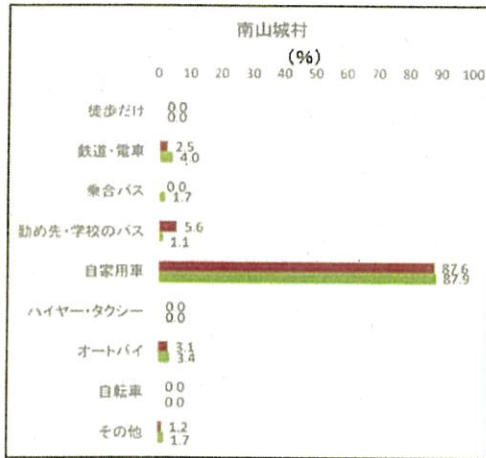
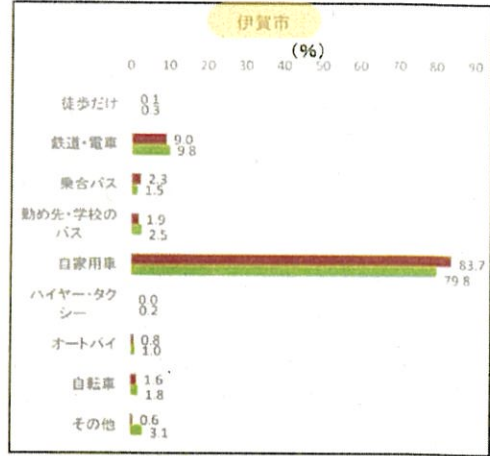
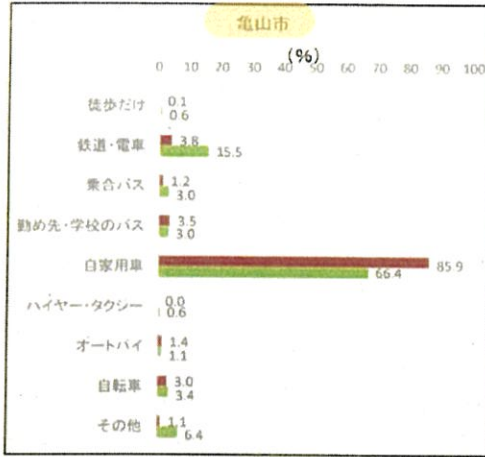
② 通勤・通学時の交通手段（複数回答）

5市町村とも自家用車の利用が多い。特に木津川市を除く4市町村への通勤・通学者では、自家用車の利用が約8割～9割前後と高くなっている。



■ 自市区町村で従業・通学 ■ 県内他市区町村で従業・通学 ■ 他県で従業・通学

図 5 市町村在住通勤・通学者の交通手段（複数回答）



■ 県内他市区町村に常住

■ 他県に常住

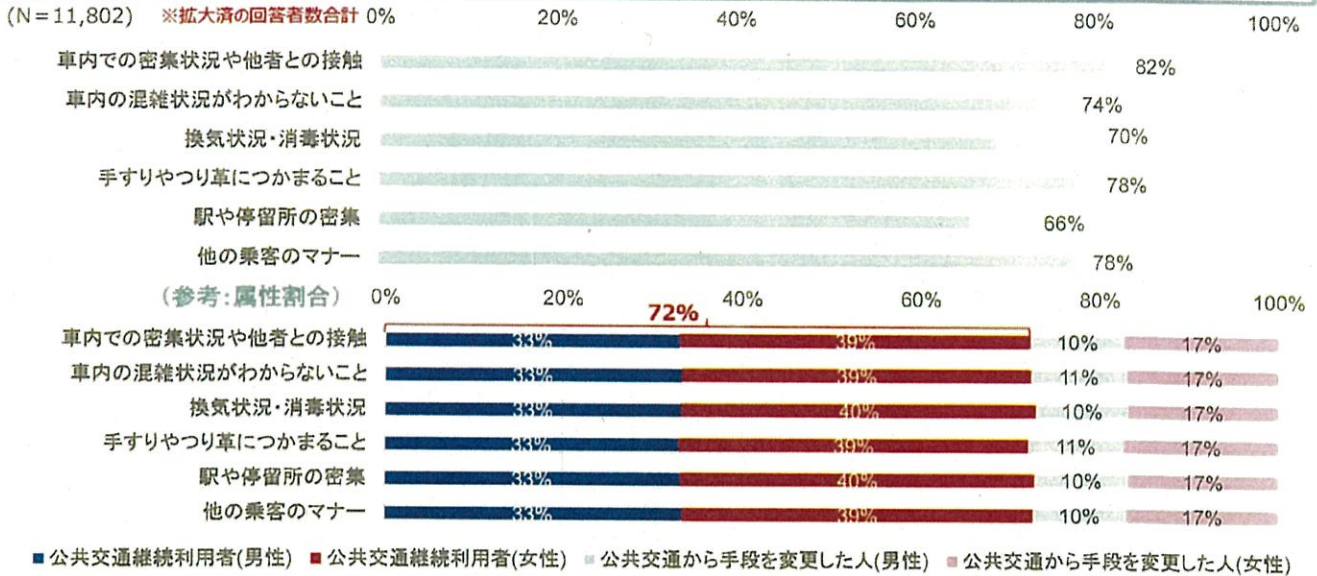
(資料) 総務省統計局「国勢調査」(平成22年)

図 5 市町村への通勤・通学者の交通手段(複数回答)

2. (4) コロナへの個人の意識①

- 新型コロナウイルス感染症への認識が個人の交通行動にどう影響を与えているかを明らかにすることにより、減少した公共交通需要を回復させるためにとるべき方策を考察する。
- 現在も公共交通利用を継続している者も含めて、多くの回答者が公共交通に関して感染対策上の不安を感じており、**不安を感じている回答者の公共交通の継続利用傾向(72~73%)は全体平均(78%)より低い。**

【公共交通利用状況別】感染拡大前に公共交通を利用して、現在公共交通に不安を感じている者の割合



参考

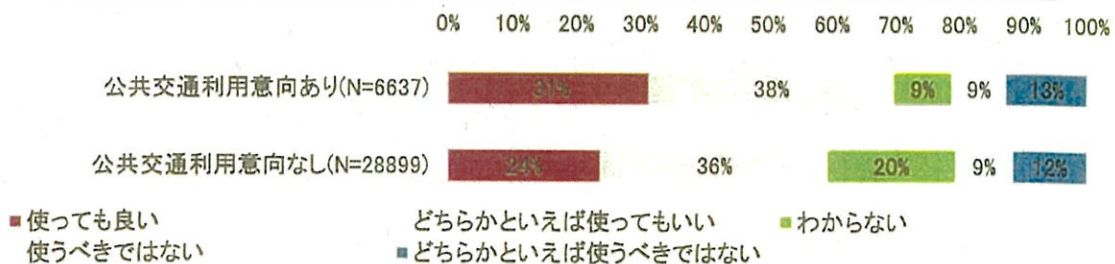
感染拡大前に公共交通利用者であった者全体を母数とした場合の現在の利用継続者は約78%であった。

26

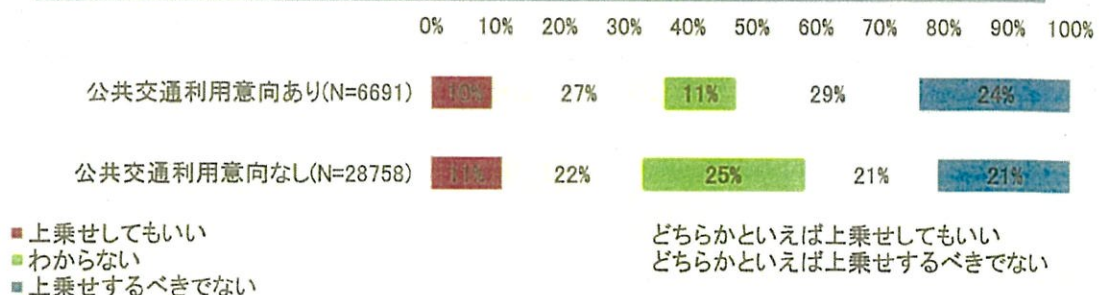
2. (6) 交通施策への個人の意識②

- 公共交通サービスの維持のため税金を使うことについては、利用者・非利用者共に60%以上が“使っても良い”と回答している。
- 一方で、運賃を値上げすることについて「どちらかといえば」上乗せしてよいは約30%。“上乗せすべきでない”と回答した人は25%以下にどちらも留まっている。

【公共交通利用意向別】公共交通サービス維持のための税金の使用



【公共交通利用意向別】公共交通サービス維持のための運賃上乗せ



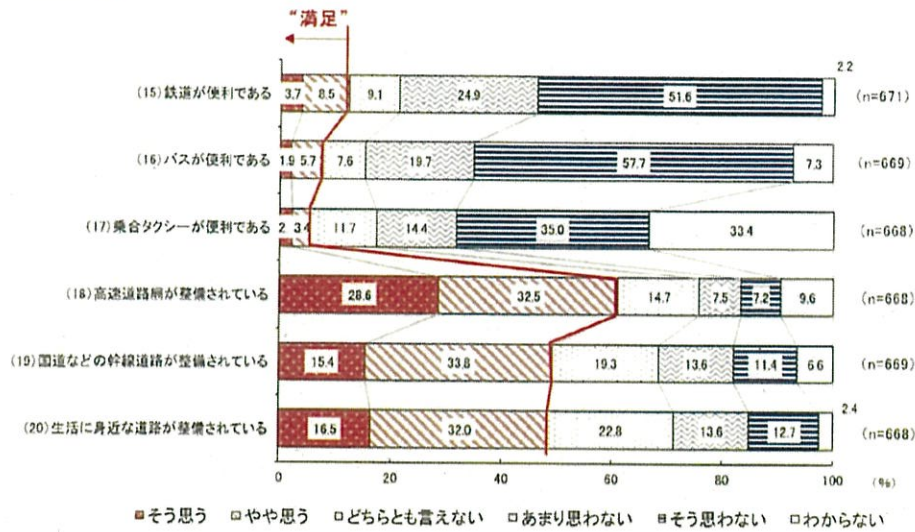
35

■亀山市総合計画策定に係る市民アンケート調査の分析

<現状評価について>

【R3.1】

【交通網】



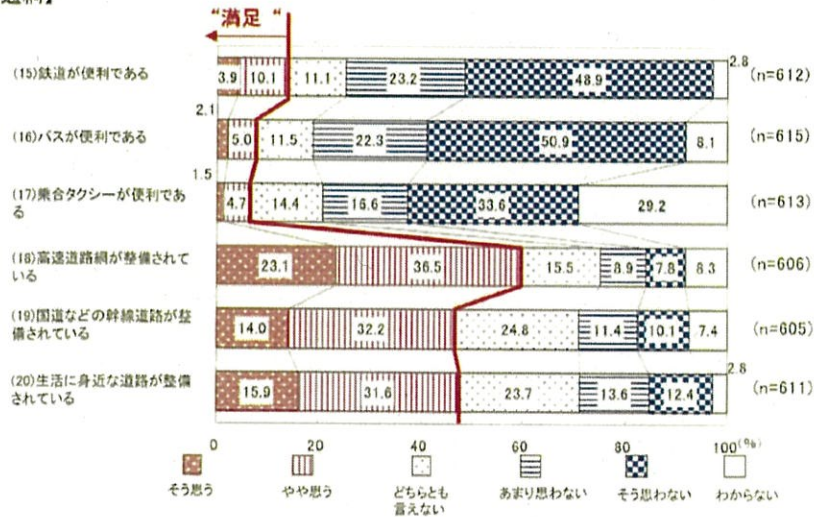
☆「高速道路網が整備されている」⇒「満足」が6割強

☆「バスが便利である」⇒「満足」が1割を下回る

☆「鉄道が便利である」⇒「満足」が1割強

【R1.7】

【交通網】



☆「高速道路網が整備されている」⇒「満足」が6割弱

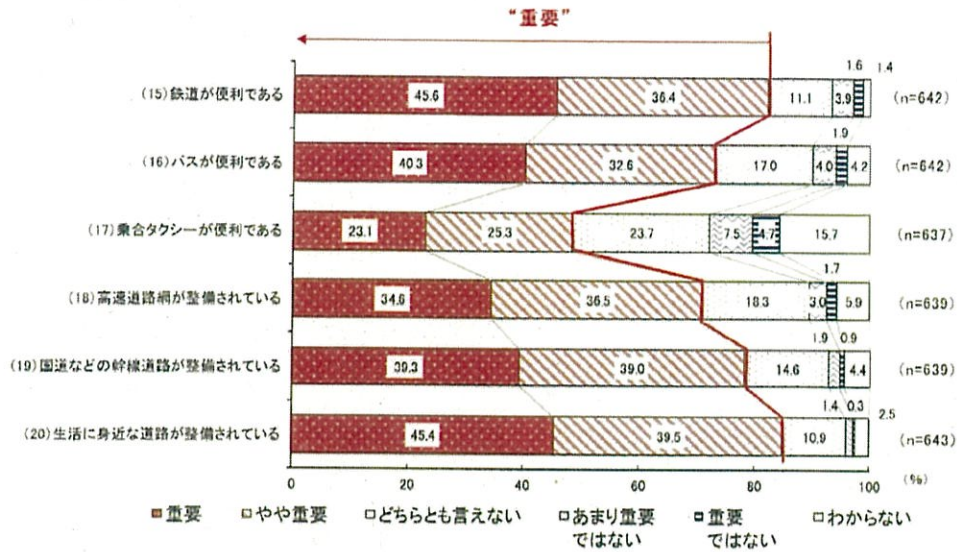
☆「バスが便利である」⇒「満足」が1割を下回る

☆「鉄道が便利である」⇒「満足」が1割強

<取組の重要度について>

【R3.1】

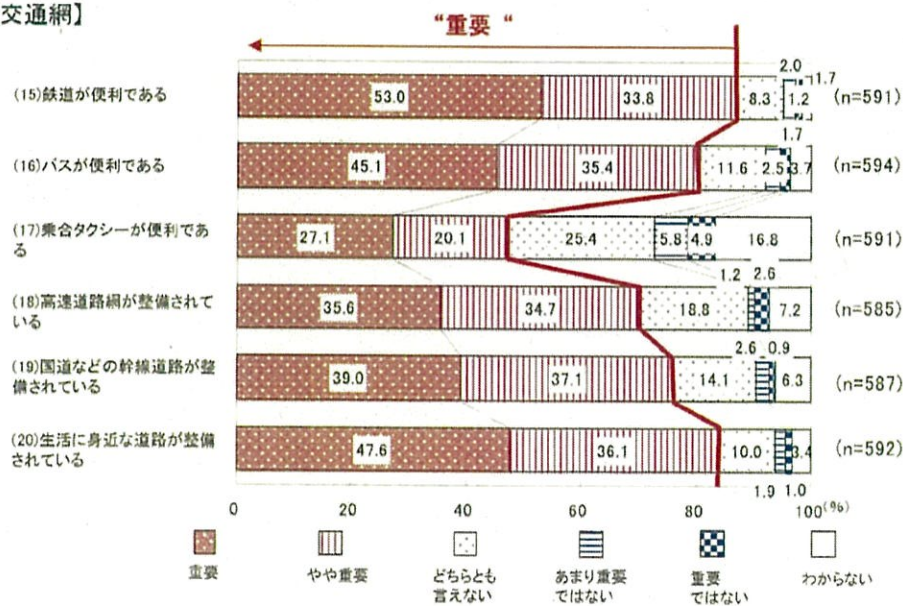
【交通網】



- ☆「生活に身近な道路が整備されている」⇒「重要」が8割強
- ☆「鉄道が便利である」⇒「重要」が8割強
- ☆「国道などの幹線道路が整備されている」⇒「重要」が8割弱

【R1.7】

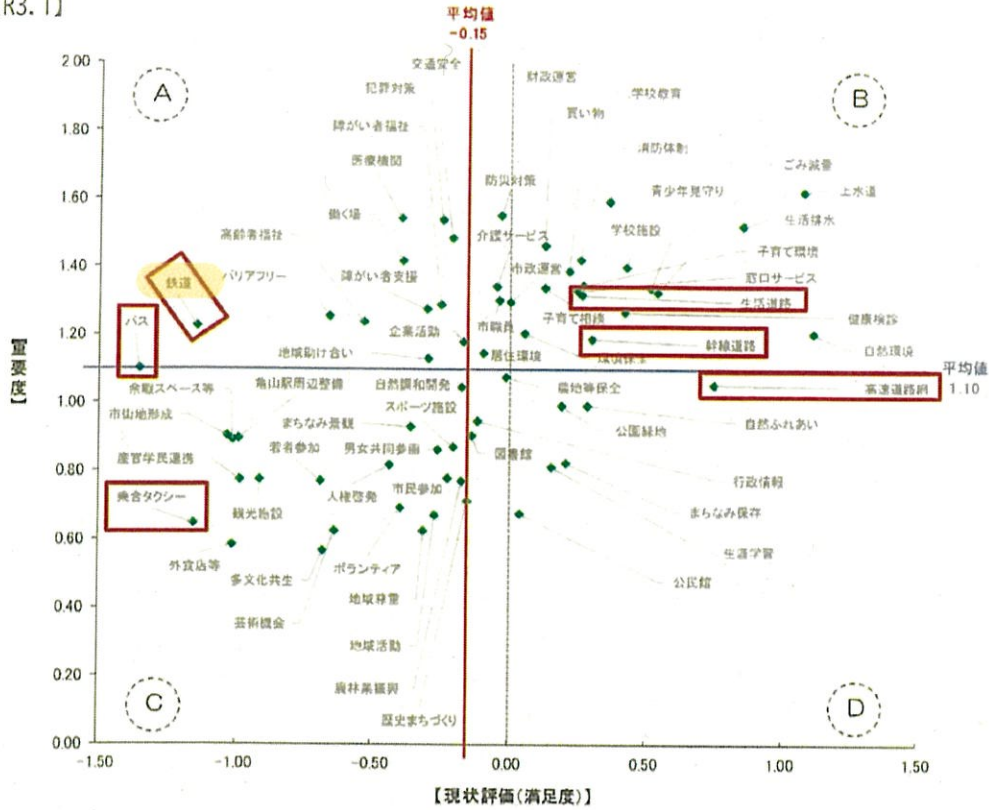
【交通網】



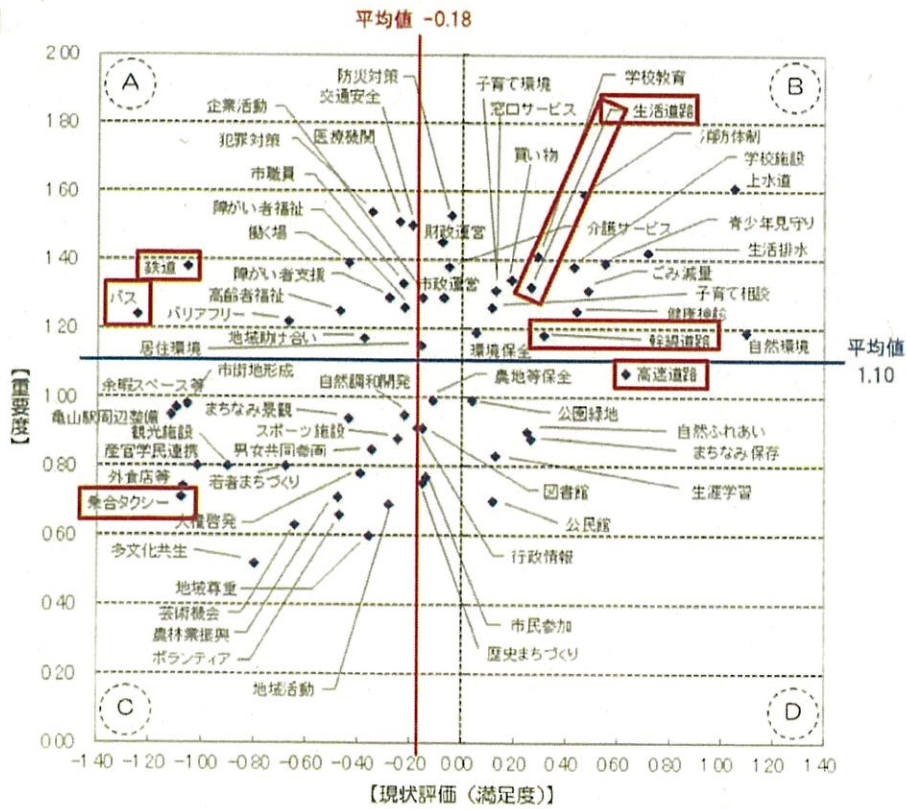
- ☆「鉄道が便利である」⇒「重要」が9割弱
- ☆「生活に身近な道路が整備されている」⇒「重要」が8割強
- ☆「バスが便利である」⇒「重要」が概ね8割

▼現状評価（満足度）と重要度の分布図

[R3.1]



[R1.7]



5-3 まちづくりアンケート調査結果

(1) 調査の概要

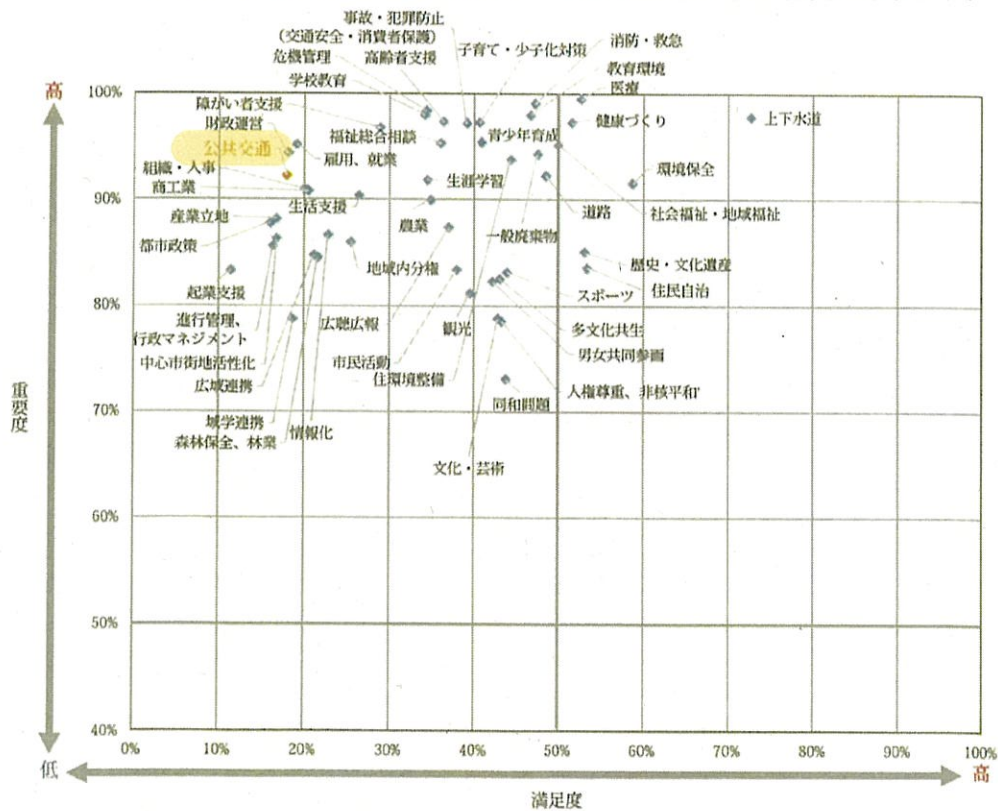
■調査の概要

調査地域	伊賀市全体
調査対象	伊賀市在住の18歳以上の市民2,222人
抽出方法	住民基本台帳に登録されている方から無作為抽出
調査方法	無記名式質問紙調査
調査期間	平成31年2月13日～平成31年3月7日
回収率	対象者数：2,222人、有効回収数：896人、有効回収率：40.3%

(2) 結果の概要

① 満足度・今後の重要度

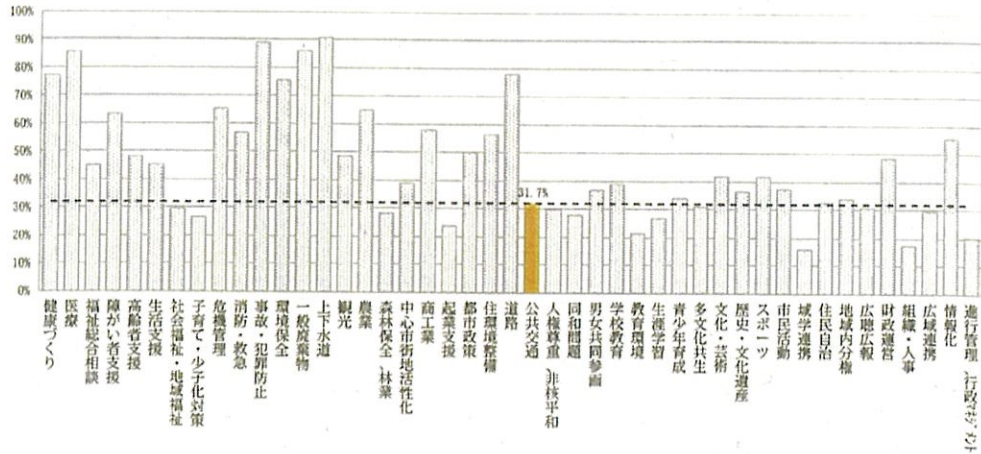
「公共交通」に関する満足度は18.1%、今後の重要度は92.2%と高くなっていますが、他の行政分野と比較し、満足度は低く、今後の重要度は高い傾向にあります。



■各分野の満足度・今後の重要度

② 市民参画度

公共交通の市民参画度は 31.7%となっていますが、他の分野では、60～80%の参画度を示すものもあります。

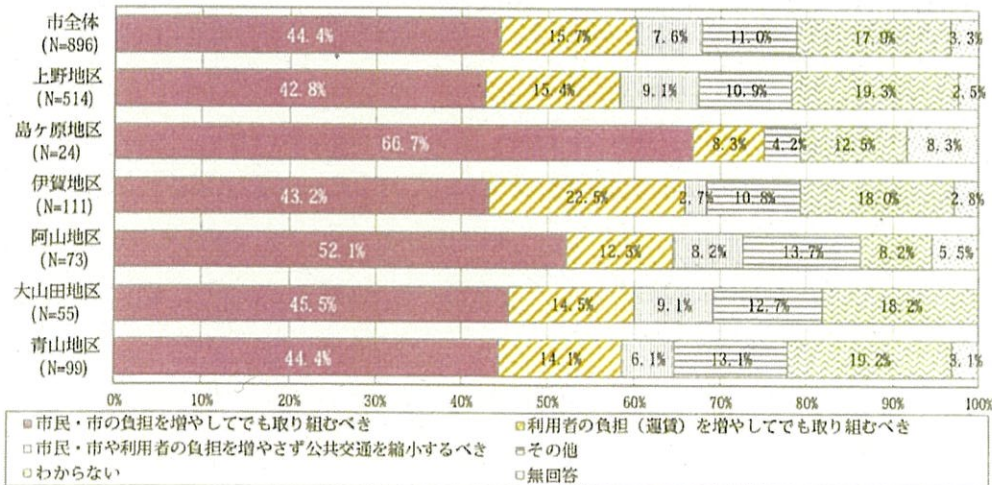


■各分野の市民参画度

③ 公共交通の今後

公共交通の維持費について、今後どのような考え方で進めるべきかでは「市民・市の負担を増やしてでも取り組むべき」が全体の 44.4%、「利用者の負担（運賃）をふやしてでも取り組むべき」が 15.7%となっています。

地区別では、島ヶ原地区が 66.7%と他の地区と比較し、大きくなっていますが、いずれの地区においても 42～52%と、負担を増やした取り組みが求められていることがわかります。



※居住地区の問いに対し、「わからない」6人、「無回答」14人であったため、各地区の回答数の合計と市全体の回答数は一致しない

■公共交通の今後の維持費

⑥ 今後の公共交通について

問8. 今後の公共交通の利用について、どのようなお考えですか。つぎのうちから1つ選んで○をつけてください。

- 「市全体」では「今後も利用し続けたいと思う」が17.0%、「将来は利用すると思う」が51.7%となっており、市民の半数程度は今後の利用意向を示しています。
- 年齢別では、特に「70～79歳」が「将来は利用すると思う」と回答している割合が高くなっています。
- 地区別では、「将来は利用すると思う」はいずれの地区も同程度の割合となっていますが、「今後も利用し続けたいと思う」は他の地区と比較し、「阿山地区」では低く、「青山地区」では高くなっています。

