

四日市市都市総合交通戦略 (本編案)

令和5年〇月

四日市市都市総合交通戦略協議会

はじめに

私たちが暮らし、営む四日市市は、東西経済圏を結ぶ交通の要衝に位置し、名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路の整備が進むとともに、南北の幹線鉄道が市内を通り、概ね市内全域に、地方鉄道や鉄道支線、路線バスなどの公共交通のサービスが提供されるなど、交通環境に恵まれた都市のひとつである。

近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において、世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市であり、さらに、2027年にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており中部圏域の一翼を担う都市として期待されている。

しかし、東西交通の要衝であるが故の交通の集中やモータリゼーションの進展に伴う自動車交通への依存の高まりや臨海部の南北道路やハイテク工業団地周辺等では慢性的な道路渋滞が発生している。

また、新型コロナウイルス感染症の流行により、公共交通の利用も減少するなど、交通環境にも徐々に厳しさが増しており、さらに、人口減少社会、高齢社会が到来する中で、車を運転できない、いわゆる交通弱者の移動手段の確保が課題となっているほか、道路渋滞の緩和によるCO₂排出量の抑制や歩いて暮らせるまちづくりなど低炭素社会の実現に向けた取り組みも求められている。

こうした時代の変動の中で、交通を取り巻く様々な課題に的確に応え、持続可能な魅力あるまちづくりを展開していくために、市内の交通に関わる、市民、交通事業者、行政が一堂に会する「四日市市都市総合交通戦略協議会」において、本市の交通環境の維持・強化に、関係者が一丸となって取り組むための行動計画となるものである「四日市市都市総合交通戦略」を策定する。

目 次

1章 四日市市都市総合交通戦略とは	1
1. 四日市市都市総合交通戦略とは	1
2. 計画の位置付けと策定の経緯	4
2章 交通の現状と課題	7
1. 公共交通に関する現状	7
2. 自動車交通に関する現状	13
3. 人口減少・高齢社会の到来	17
4. 本市を取り巻く新たな動向	20
5. 国の動向	23
3章 四日市市都市総合交通戦略の評価	25
1. 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」	25
2. 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」	28
3. 戦略3「まちなかの賑わいづくり」	31
4. 戦略1～3を通して「環境に優しい行動の推進」	33
4章 目標とする将来像と実現に向けた戦略	35
1. 上位・関連計画	35
2. 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）	45
5章 戦略に基づく施策のパッケージ	48
1. 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」	48
1-1 達成目標	48
1-2 取り組みの考え方と当面の目標	48
1-3 今後10年間に実施・検討する施策	50
2. 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」	64
2-1 達成目標	64
2-2 取り組みの考え方と当面の目標	64
2-3 今後10年間に実施・検討する施策	66
3. 戦略3「まちなかの賑わいづくり」	71
3-1 達成目標	71
3-2 取り組みの考え方と当面の目標	71
3-3 今後10年間に実施・検討する施策	73
4. 戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」	81
4-1 達成目標	81
4-2 取り組みの考え方と当面の目標	81
4-3 今後10年間に実施・検討する施策	83
6章 評価指標	88
1. 戦略の評価指標	88
2. 各戦略の評価指標の考え方	89
7章 戦略スケジュール	106
8章 用語解説	108

1章 四日市市都市総合交通戦略とは

1. 四日市市都市総合交通戦略とは

(1) 四日市市都市総合交通戦略とは

四日市市都市総合交通戦略は、誰もが利用できる公共交通の維持や歩行者に配慮した段差の無い道路の整備など歩いて暮らせる交通環境の実現や、市域を越えた交流によるまちの活性化を支える交通ネットワークの構築により、四日市市が今後とも持続可能な都市として存続し続けていくためのものであり、そのために関係者が連携して取り組む交通施策の展開方針と、その実現のために短・中期的に行う具体的な施策の組み合わせを示すものです。



図 四日市市都市総合交通戦略の役割

(2) 目標年次

概ね10年後を目標に、関係者が連携して取り組む施策の組み合わせと共に、短期（計画期間前期の概ね5年間）に実施する具体の施策とスケジュールを示します。

また、短期（前期の概ね5年間）における実現しようとする目標を設定し、その中間年次（概ね3年後）において、進捗状況を踏まえて戦略スケジュールの調整を行います。

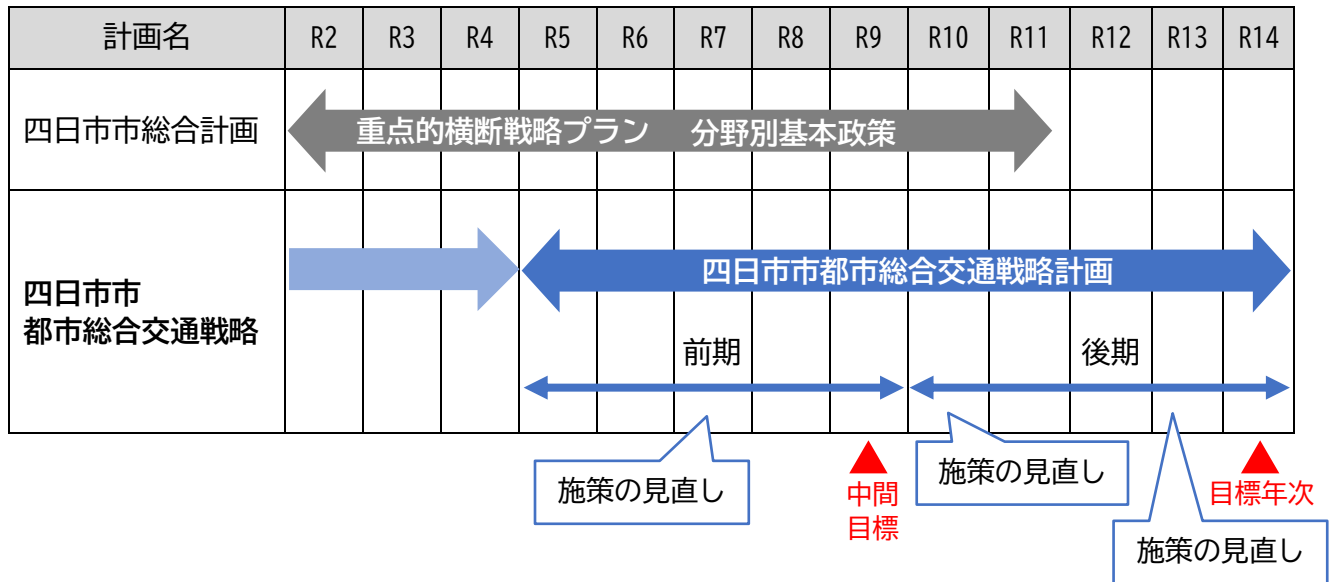


図 四日市市都市総合交通戦略の計画期間

(3) 都市総合交通戦略の計画区域

計画区域は四日市市全域を対象とします。

また、広域的な公共交通や幹線道路では、これまでも沿線の市町などと連携した取り組みを進めていることから、これらの広域的な取り組みも含めて計画するものとします。

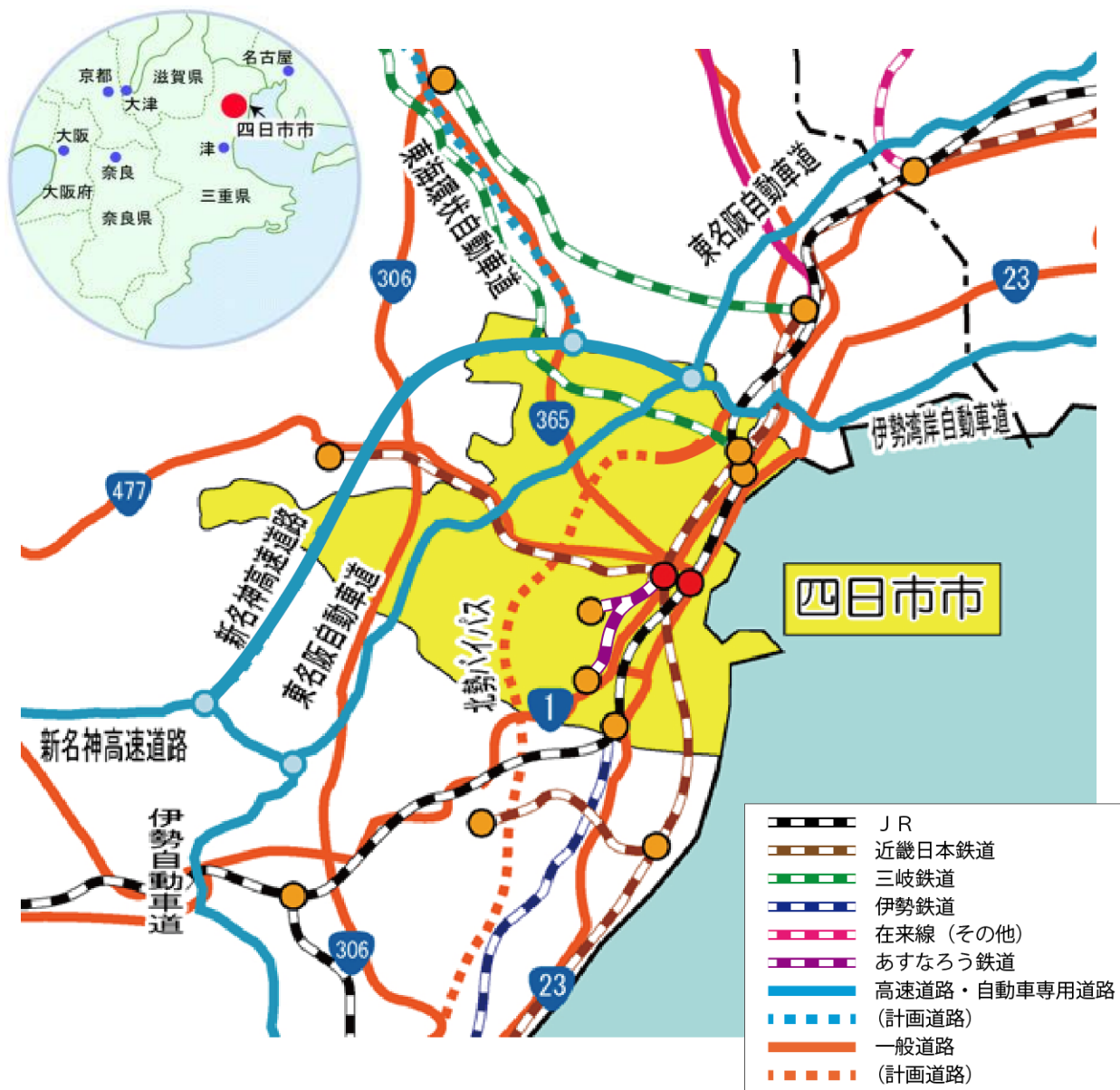


図 四日市市都市総合交通戦略の計画区域

2. 計画の位置付けと策定の経緯

四日市市都市総合交通戦略は、四日市市総合計画で示される将来都市像や四日市市都市計画マスタープランの基本方針に基づく交通施策の実施計画となるものです。

また、交通に関わる者が目的を共有しながら連携して取り組むことで効率的な事業や効果の早期発現を実現しようとするものであり、関係者の連携の指針となるものです。

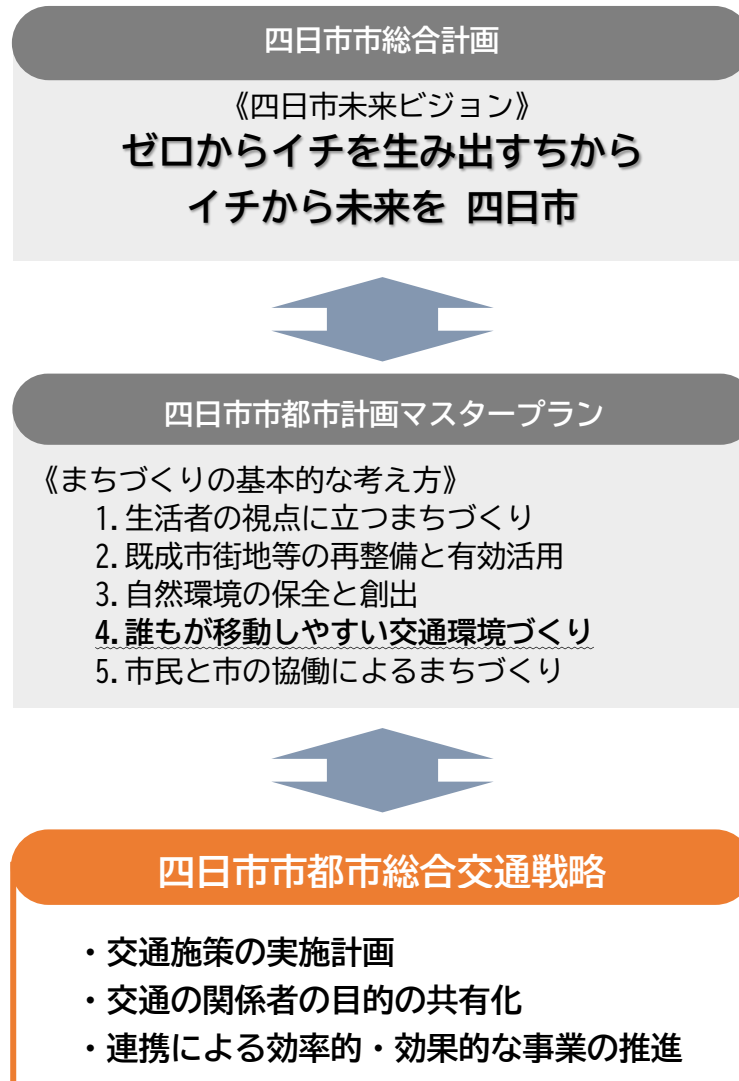


図 四日市市都市総合交通戦略の位置づけ

(1) 策定の経緯

計画は、四日市市都市総合交通戦略協議会により、市民および市民団体の意見の反映を図りつつ策定しました。

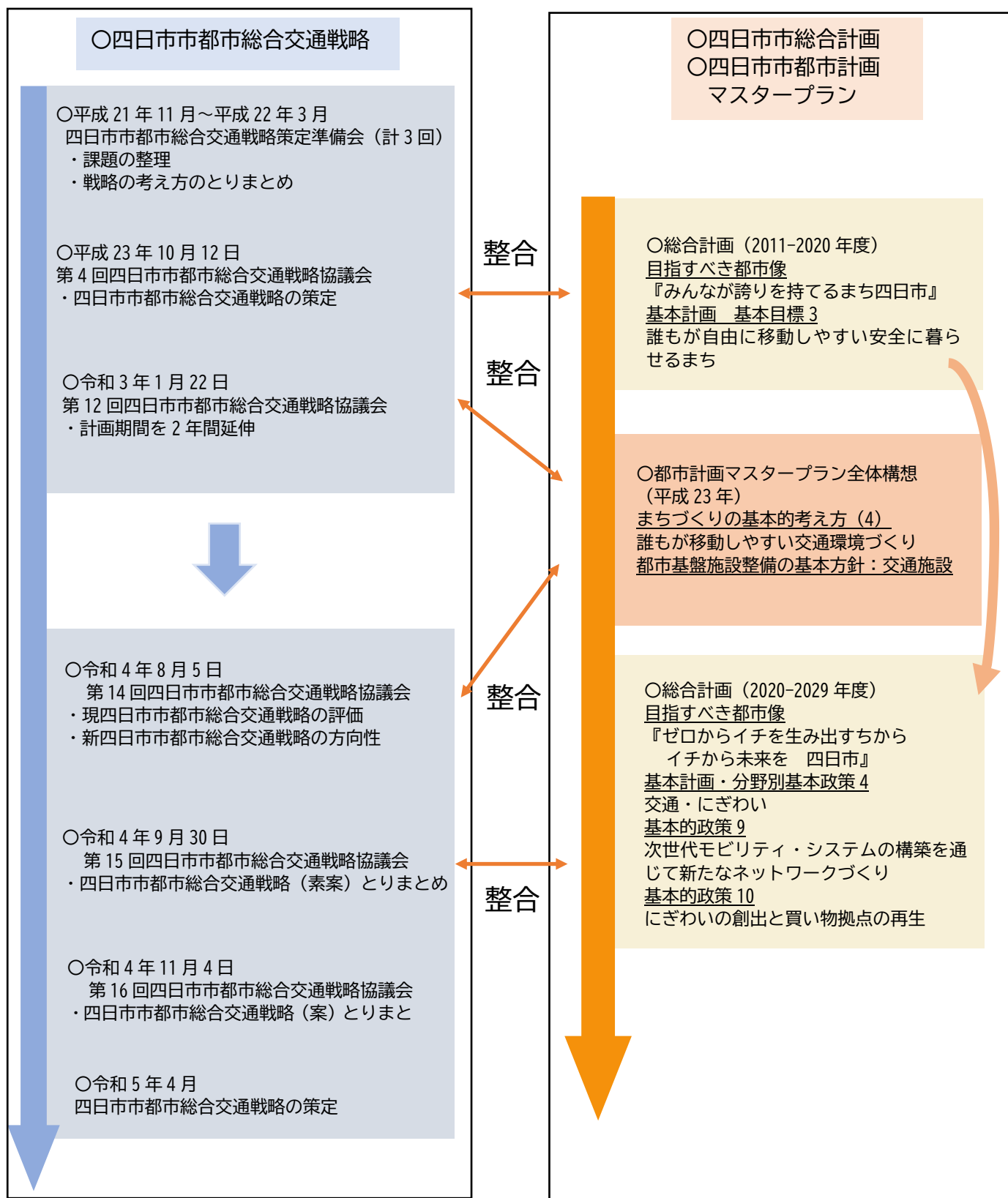


図 四日市市都市総合交通戦略の策定経緯

(2) 協議会の構成

協議会は、学識経験者、交通事業者、関係団体、利用者、国・県・市の関係行政機関で構成します。

また、交通に係る諸課題に的確に対応していくためのさまざまな計画を作成したり、地域関係者がバスの運行や運賃等について合意を図ったりする場としても位置づけます。



図 四日市市都市総合交通協議会の構成

2章 交通の現状と課題

1. 公共交通に関する現状

(1) 公共交通の特徴

臨海部を南北に貫く近鉄名古屋線とJR関西本線が広域的な移動を支え、また市内の内陸部にも地方鉄道や鉄道支線が伸びている。さらに、近鉄・JR四日市駅を基点に郊外部の住宅団地などにバス路線網が配置されており、朝夕の時間帯には大量の通勤・通学交通を分担している。

しかし、鉄道、バスとも朝の通勤・通学時間帯のピーク時に比べて、昼間の利用が極端に少なく、特に鉄道においてその傾向が顕著である。

通勤通学時の大量輸送に対応して整備された公共交通が、それ以外の時間帯で生活の移動などに有効に利用されていないことなどから、市内の公共交通は収益があがりにくい構造となっている。

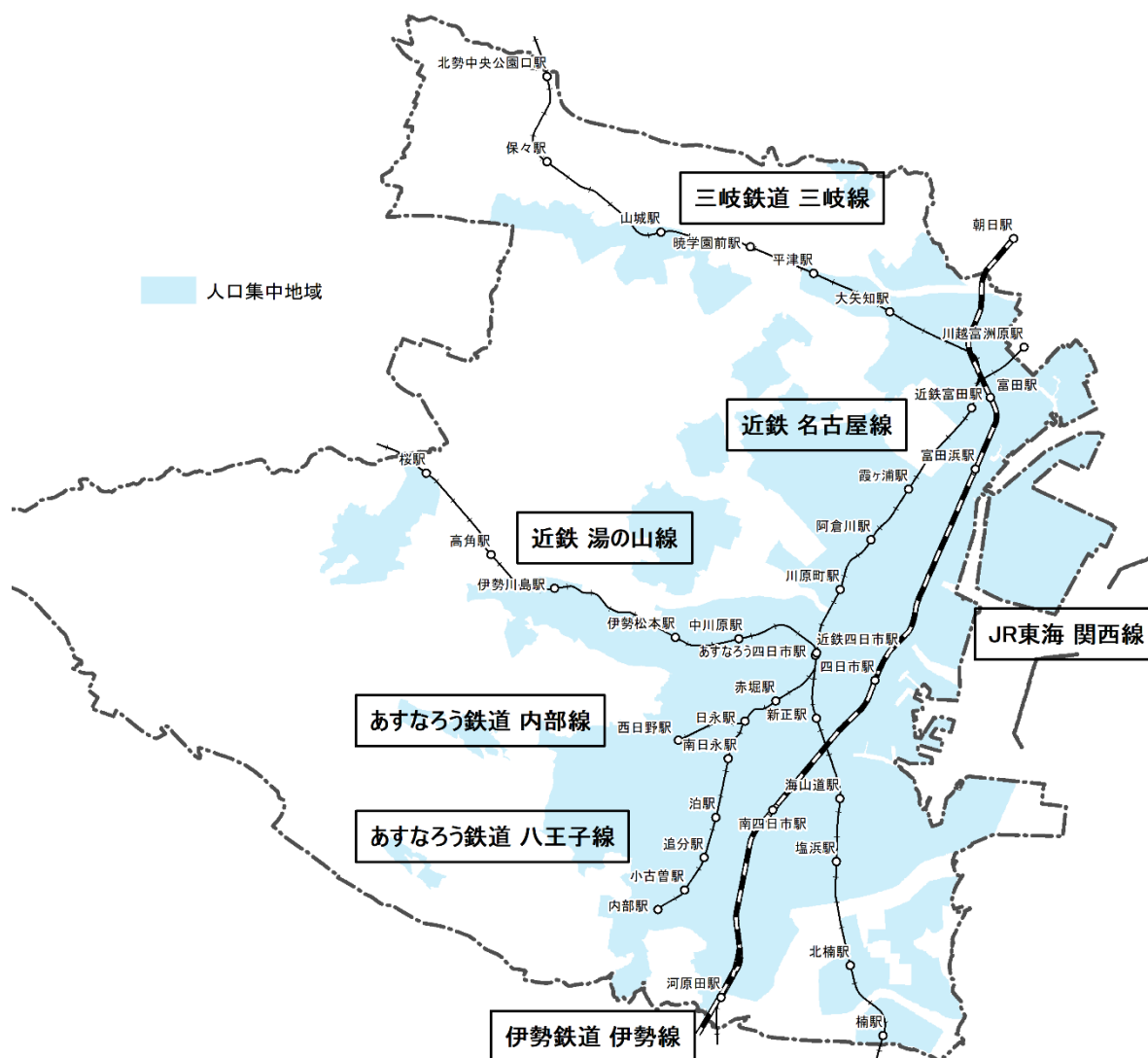


図 四日市市の鉄道路線網

(2) 鉄道・バスの利用者の減少

鉄道やバスの利用者は減少傾向にあり、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響により厳しい経営状況にある。交通不便地域をカバーする目的で、市が「自主運行バス」を3路線とデマンドタクシーを運行している。

また、同様の目的で、市と三重交通が共同で「こにゅうどうくんライナー」、NPO法人が「生活バスよっかいち」を運行している。

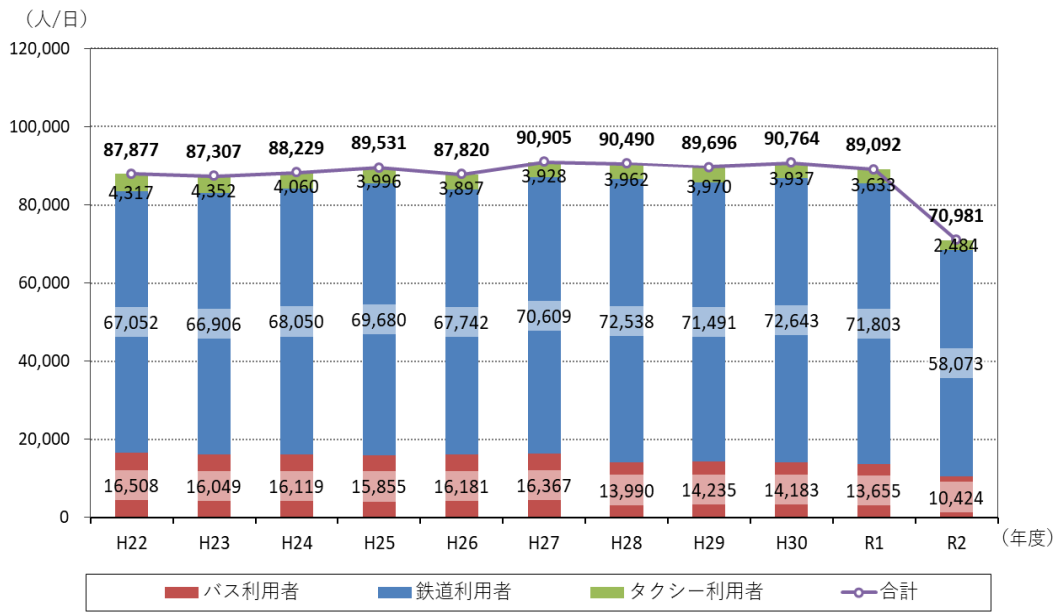


図 四日市市の公共交通利用者数の推移

《参考》生活バスよっかいち

「生活バスよっかいち」は、バス事業者運行路線の廃止に伴い、地域住民が主体となり立ち上げたNPO法人「生活バス四日市」が運行するコミュニティバスである。沿線のスーパーや病院の協賛をうけてバスを運行しており、収入の50%以上が協賛金となっている。

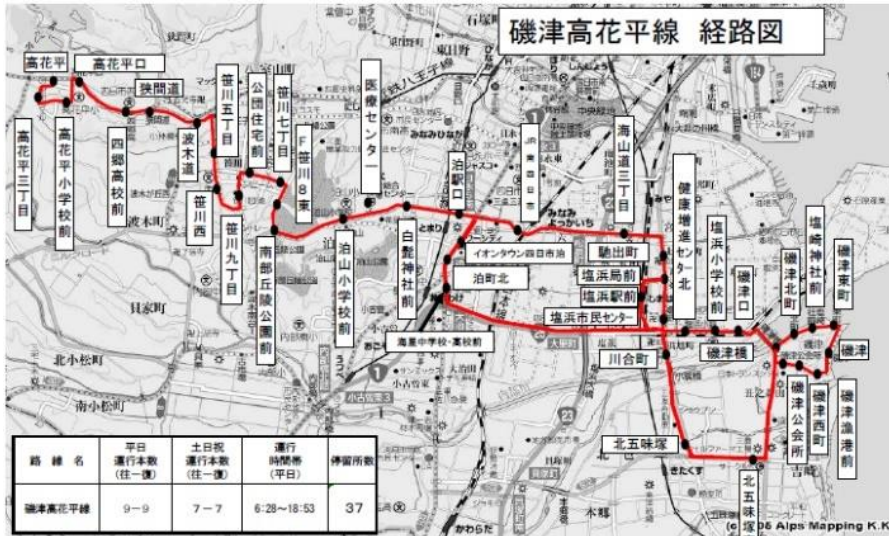
利用者のターゲットを高齢者やマイカーを利用しない主婦に絞込み、交通事業者や市が運行するバスに比べて、きめ細かいサービスを提供する地域のためのバスとなっている。



《参考》自主運運行バス

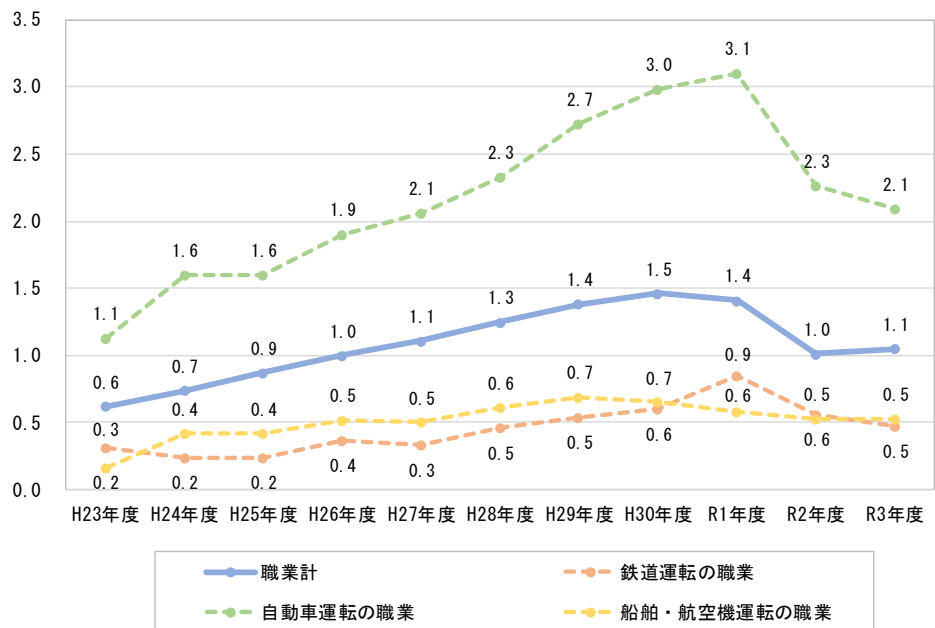
自主運行バスは、民間バス事業者では運行が難しくなって廃止された路線を中心に、市が費用を負担してバス事業者に委託し運行を行っている。

令和4年4月時点では、山城富洲原線・神前高角線・磯津高花平線の3路線の自主運行をしている。



(3) バス運転手の不足

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍高い水準で上昇しており、路線バスを含めた運転手が全国的に不足している。



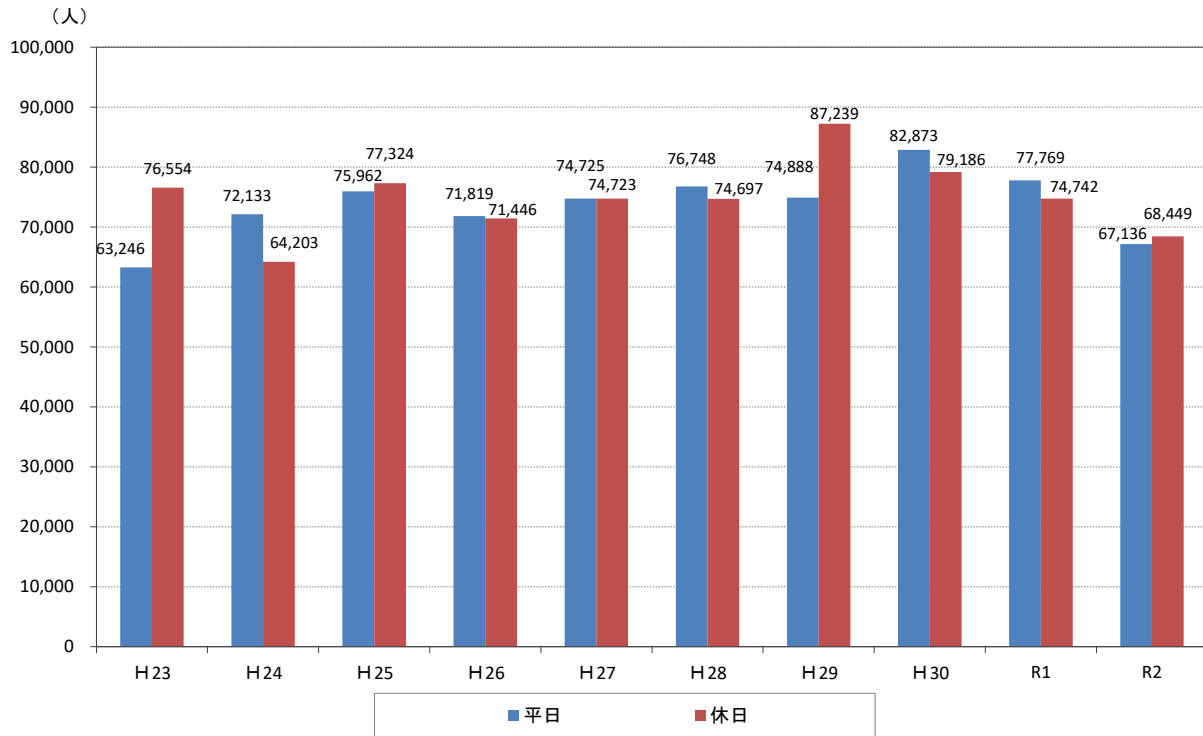
(資料：一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

図 有効求人倍率の推移

(4) 中心市街地の状況

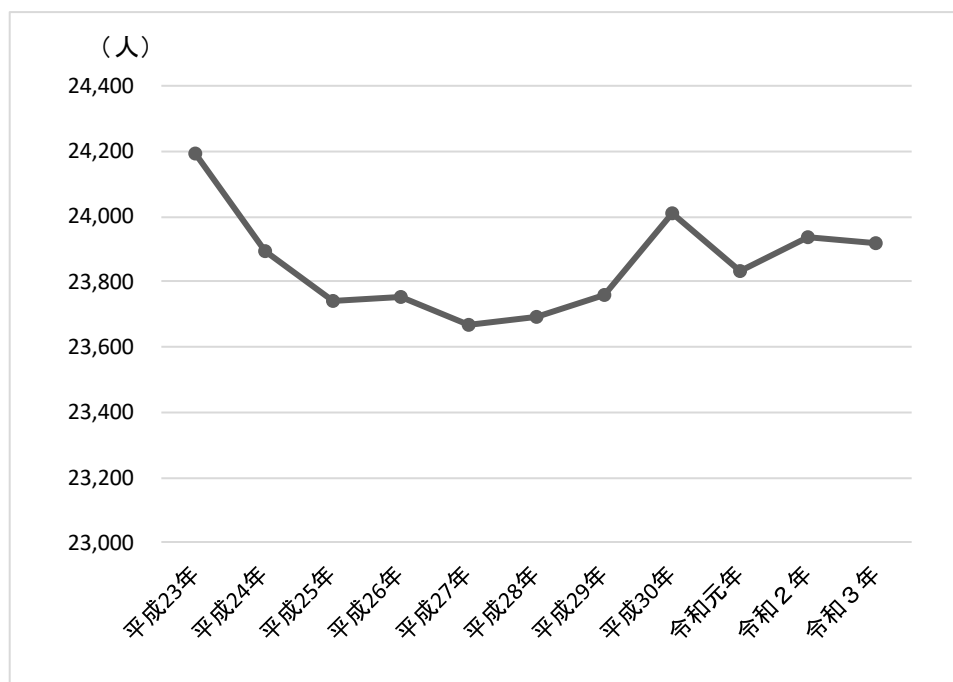
市内の交通の拠点でもある中心市街地では、近鉄四日市駅とJR四日市駅が離れており、相互を連絡する交通手段が課題となっている。

近鉄四日市駅周辺の歩行者総数は、横ばい傾向にあったが、近年減少傾向となっており、現在計画中の中央通りの再編によるまちなかの活性化が期待される。



資料：四日市市歩行者流量調査報告書

図 近鉄四日市駅周辺の通行量総数



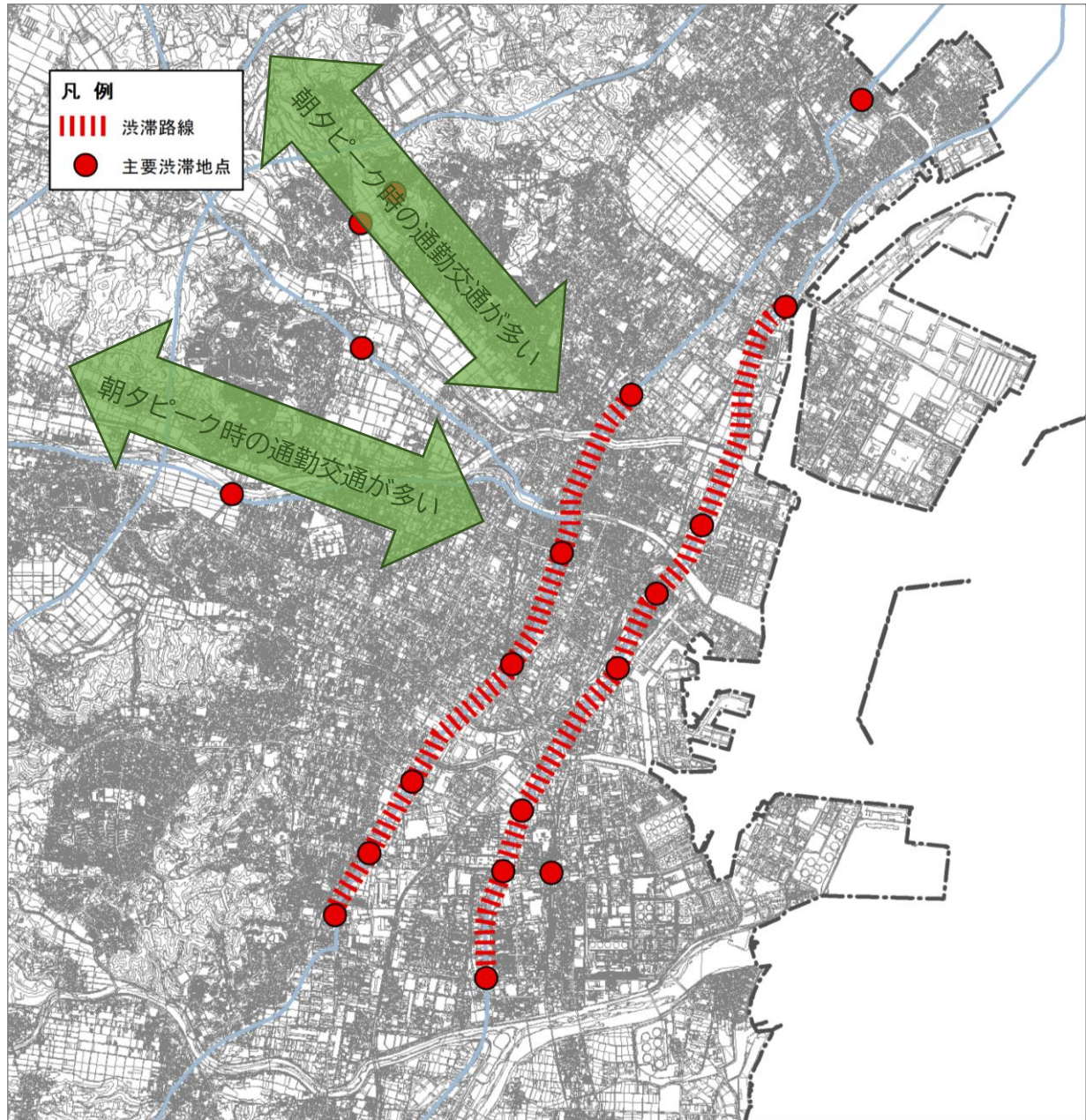
資料：四日市市人口データ

図 中部地区の人口データ

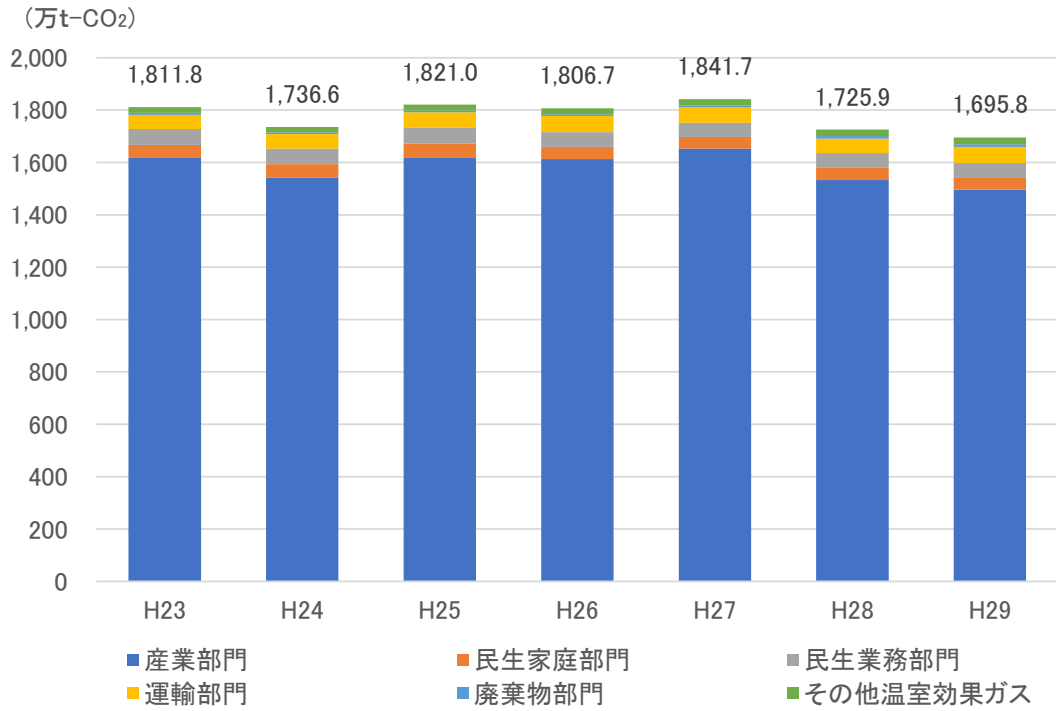
2. 自動車交通に関する現状

(1) 交通の集中と渋滞の発生

市内の幹線道路においては、ハイテク工業団地周辺の環状1号線(上海老茂福線との交差点)や上海老茂福線、日永八郷線など、中心部周辺では、国道365号(田光四日市線～清水町付近)や国道164号(JR踏切)など、臨海部の国道1号、23号で顕著な混雑が発生している。

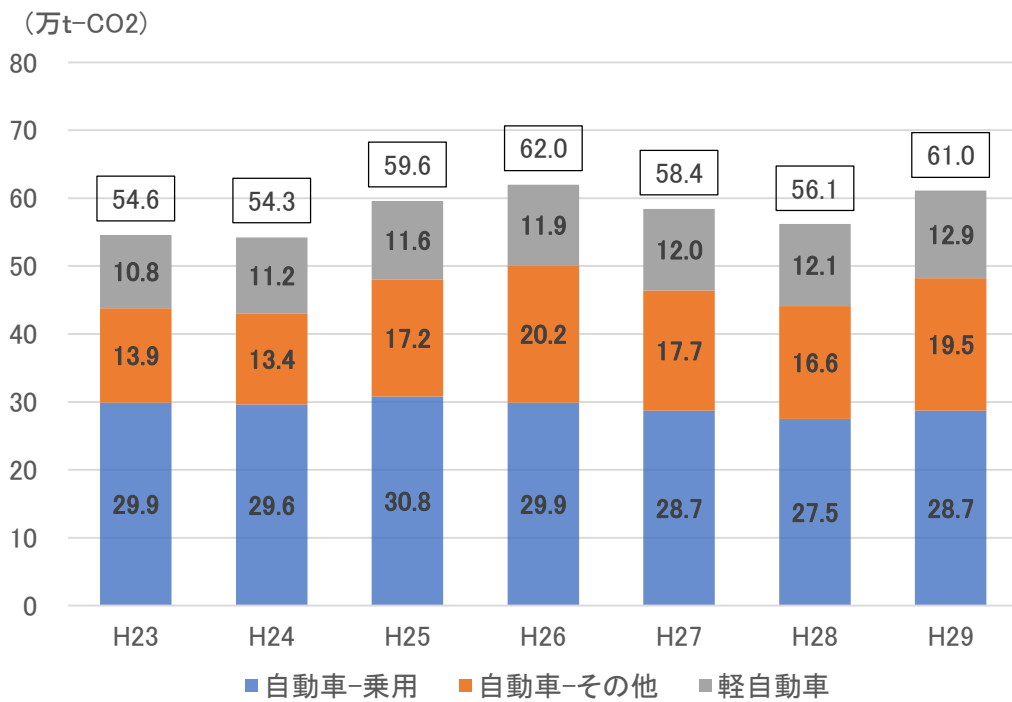


資料：令和4年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会
 図 現状の渋滞箇所



資料：四日市市環境計画

図 四日市市における温室効果ガス排出量の推移



資料：四日市市環境計画

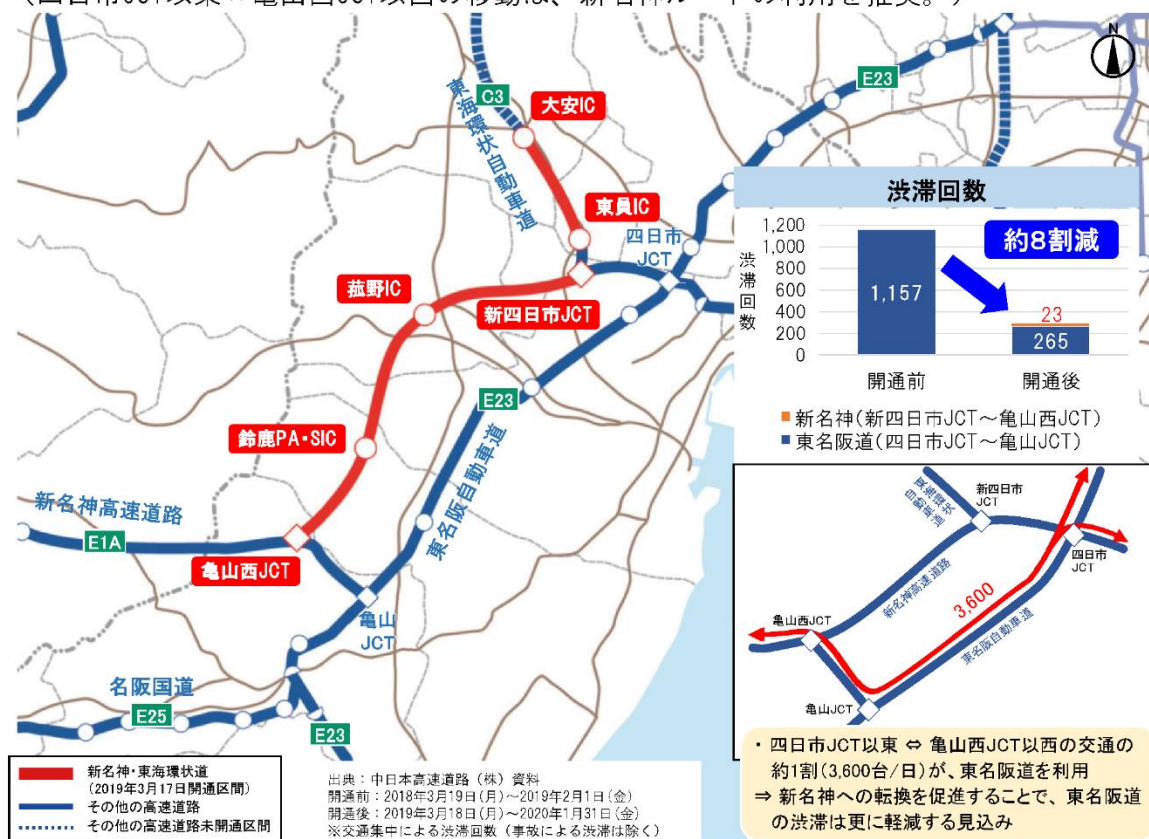
図 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



資料：四日市市

図 道路渋滞が引き起こす環境問題

- 新名神への交通分散により東名阪道の渋滞が約8割減少。
- 更なる新名神への転換により、東名阪に残る渋滞は軽減見込み。
(四日市JCT以东⇄亀山西JCT以西の移動は、新名神ルートの利用を推奨。)



資料：新名神・東環開通効果検討会議

図 新名神開通による渋滞解消効果

(2) 道路の整備状況

市内の都市計画道路の整備率は、約 50%程度にとどまっており、国道 1 号・国道 23 号のバイパスとなる北勢バイパスや東名阪自動車道と交通を分担する新名神高速道路、北陸地方への利便性向上が期待される東海環状自動車道などの自動車交通を分散する幹線道路一刻も早い整備が望まれている。

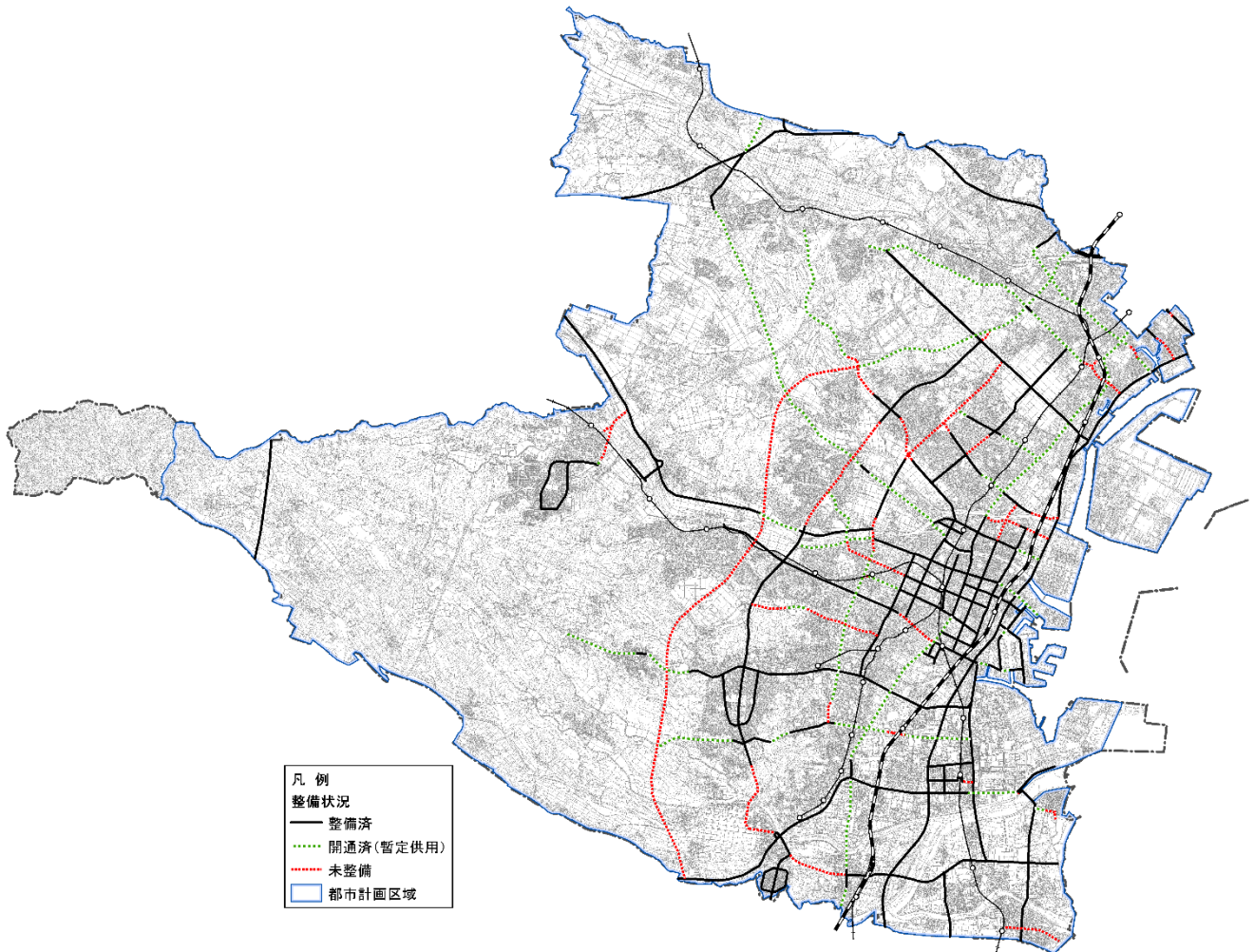


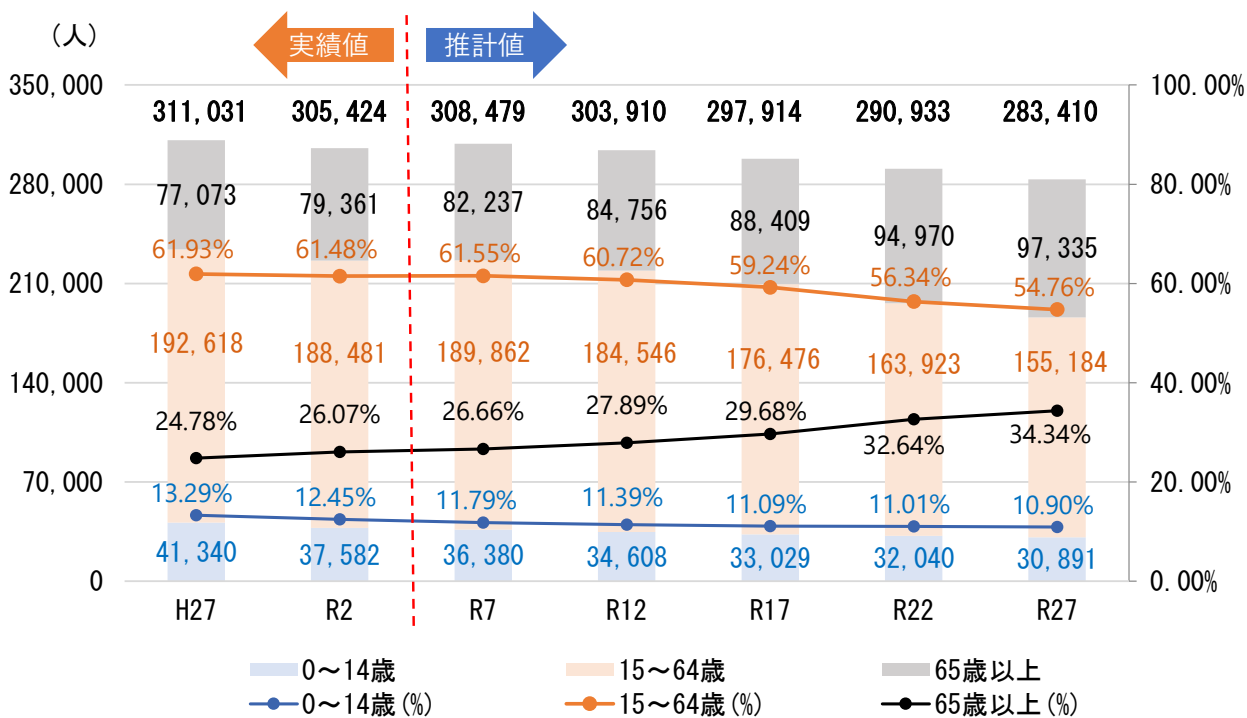
図 都市計画道路の整備状況図

3. 人口減少・高齢社会の到来

(1) 高齢化の状況

四日市市の人口は今後減少し続け、令和17年には30万人を下回ると予測されている。少子高齢化の進展に伴い、移動需要や公共交通利用者の減少が予測される。

特に高度経済成長期に造成された住宅団地では一斉に高齢化が進んでる。



資料：国勢調査 2025年以降は推計値

図 四日市市の人口推移と将来推計値

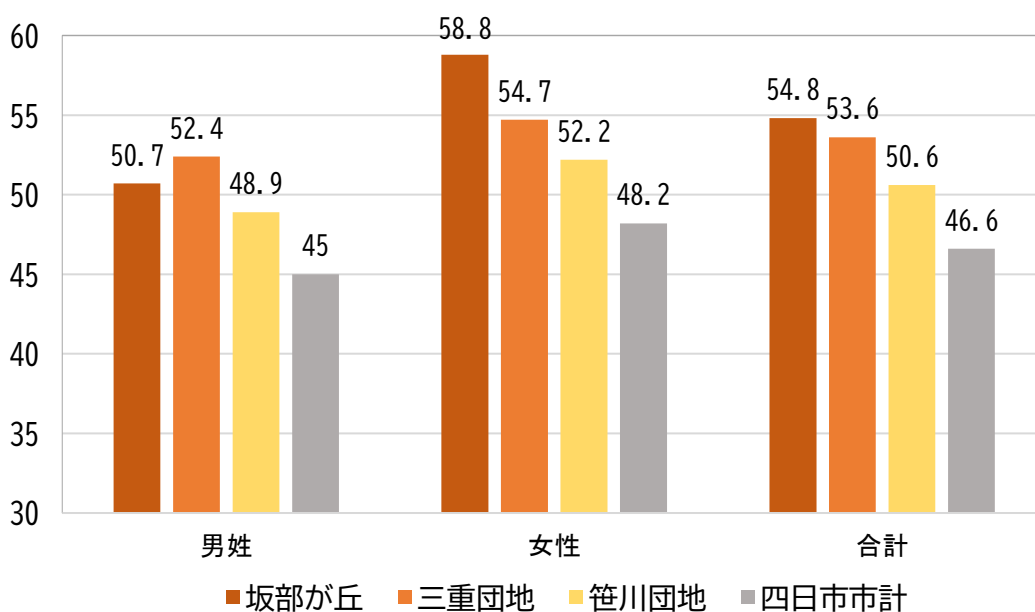
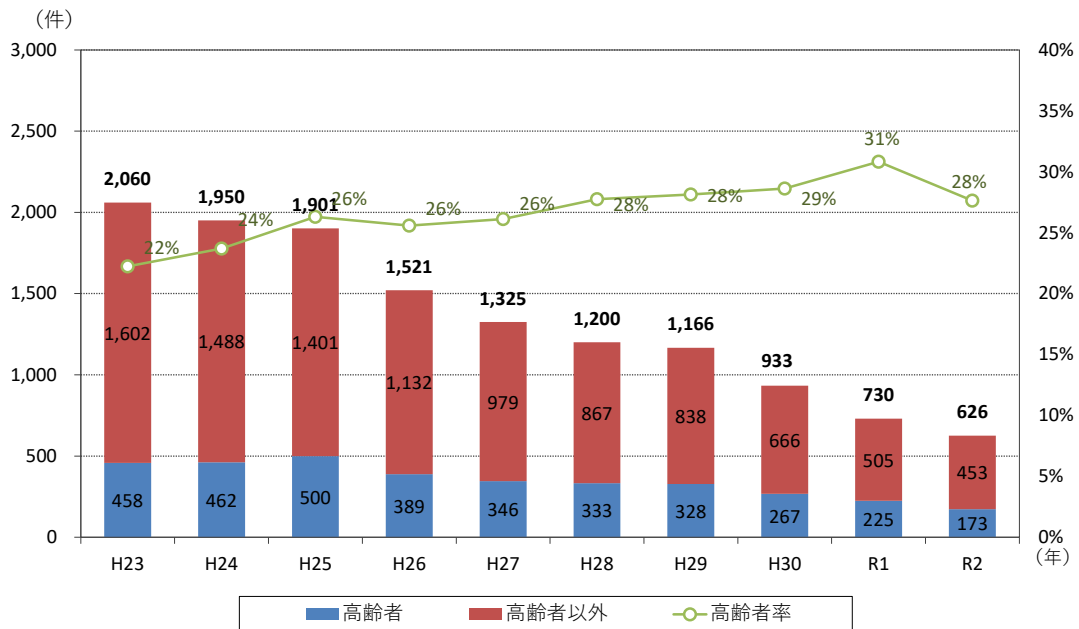


図 主な住宅団地の平均年齢（令和4年4月1日時点）

(2) 高齢者事故の増加

人身事故数は、年々減少傾向にあるものの、高齢者人身事故（65歳以上）が占める割合は増加している。

その占める割合は、令和2年には28%と人身事故全体の1/4以上を占めるようになっており、高齢者に対応した交通のあり方が大きな課題となっている。

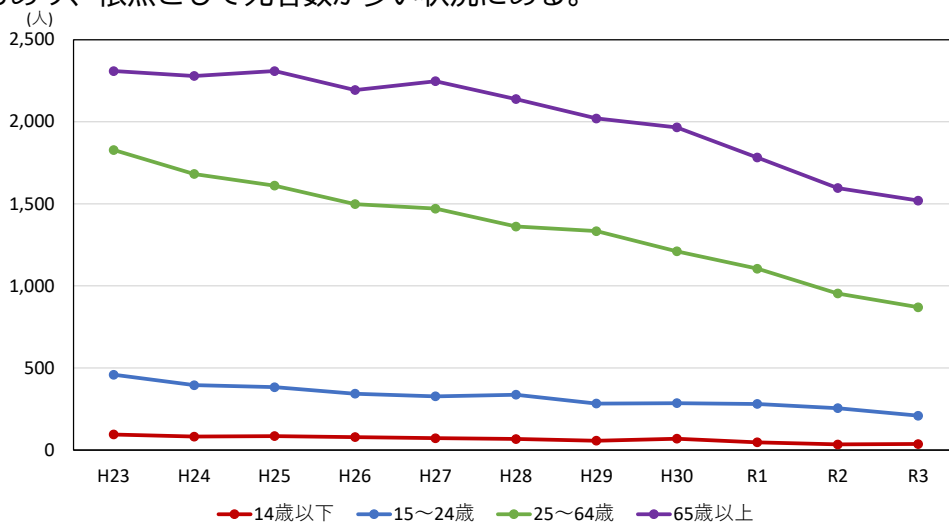


資料：三重県警察

図 高齢者の人身事故件数推移

《参考》年齢別の死者数

25歳以上の死者数は減少傾向にあるものの、高齢者（65歳以上）は、高齢者自体の増加の影響もあり、依然として死者数が多い状況にある。

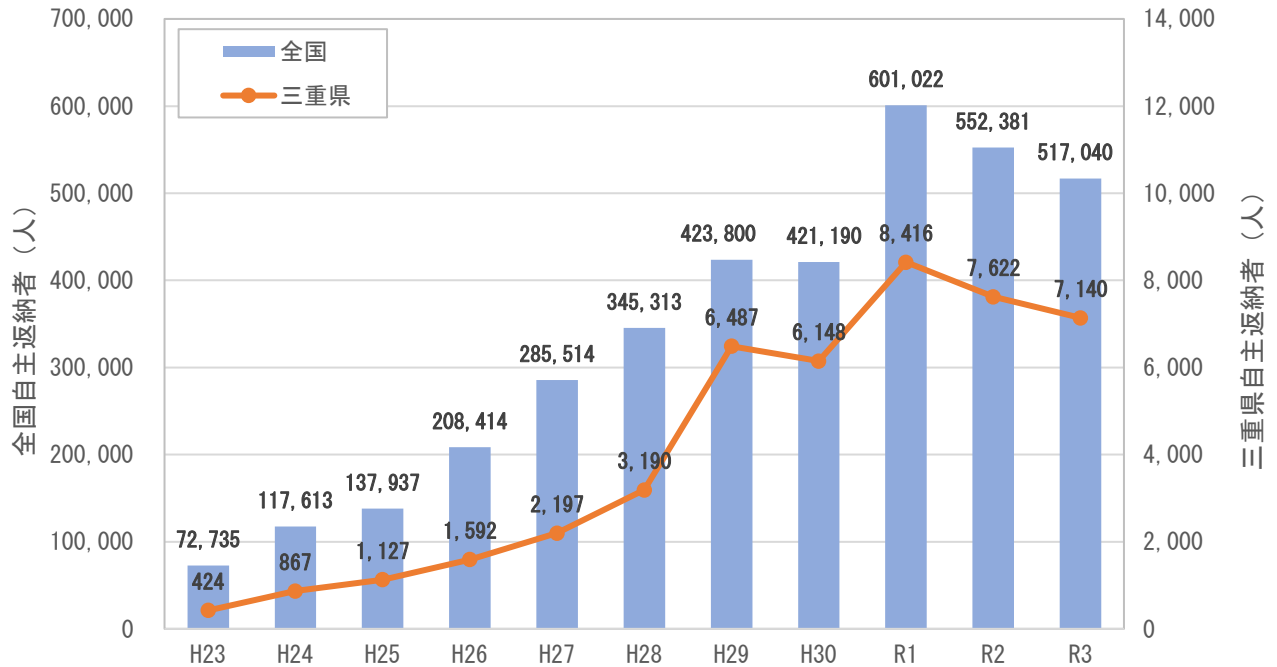


資料：警察庁

図 年齢層別死者数の推移

(3) 運転免許返納状況

2021年は全国で約52万人が免許の自主返納を行っており、三重県では約7千人となっている。高齢者を中心とした免許返納は年々増加してきたが、2020年以降は新型コロナウイルスが流行し、密を避けた移動手段として需要が高まったことを要因として返納者数が減少している。



資料：運転免許統計

図 運転免許自主返納件数の推移

4. 本市を取り巻く新たな動向

(1) リニア中央新幹線の整備

東京、名古屋、大阪を結ぶリニア中央新幹線が開業することで、アクセス利便性が向上し、経済や社会へ大きなインパクトを与えるとともに、三大都市圏の一体化が進み、ヒト・モノ・カネ・情報が集まる大都市圏の形成が期待されている。この動きを本市の成長と発展の好機と捉え、市の玄関口となる中心市街地や市内交通網の整備を進めるなど都市基盤の強化を図る必要がある。



資料：四日市市シティプロモーションサイト

図 リニア中央新幹線開通後の都市間所要時間

(2) 第4次産業革命

近年、IoT やビッグデータ、AI（人工知能）、ロボット等に代表される産業・技術革新が世界的に進んでおり、産業構造や就業構造が大きく変化するDX（Digital Transformation: デジタル変革）が進展している。本市の産業・経済へ及ぼす影響を的確に捉えるとともに、働き方等のライフスタイルや企業と地域社会との関係性の変化への対応が必要である。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS（Mobility as a Service）、AI を活用したデマンド交通など新たな技術を活用した取組が進められている。



資料：国土交通省

図 AI を活用したオンデマンド交通

(3) 「持続可能な社会」の実現 (SDGs) に向けた取組

平成 27 年 9 月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ (2030 アジェンダ)」が採択された。2030 アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs (Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標) の 17 のゴール (目標) と 169 のターゲットが掲げられている。

日本では、平成 28 年 12 月に、日本の取組の指針となる「SDGs 実施指針」が決定され、令和 2 年 12 月に SDGs 推進のための具体施策をとりまとめた『SDGs アクションプラン 2021』が決定され、地球温暖化や再生可能エネルギーの活用、循環型社会の構築、生物多様性の保全等の世界規模の環境問題の解決に向けて、資源や自然環境が適切に管理されることで経済や社会の活動が維持される「持続可能な社会」の実現へ向けた取組が求められている。



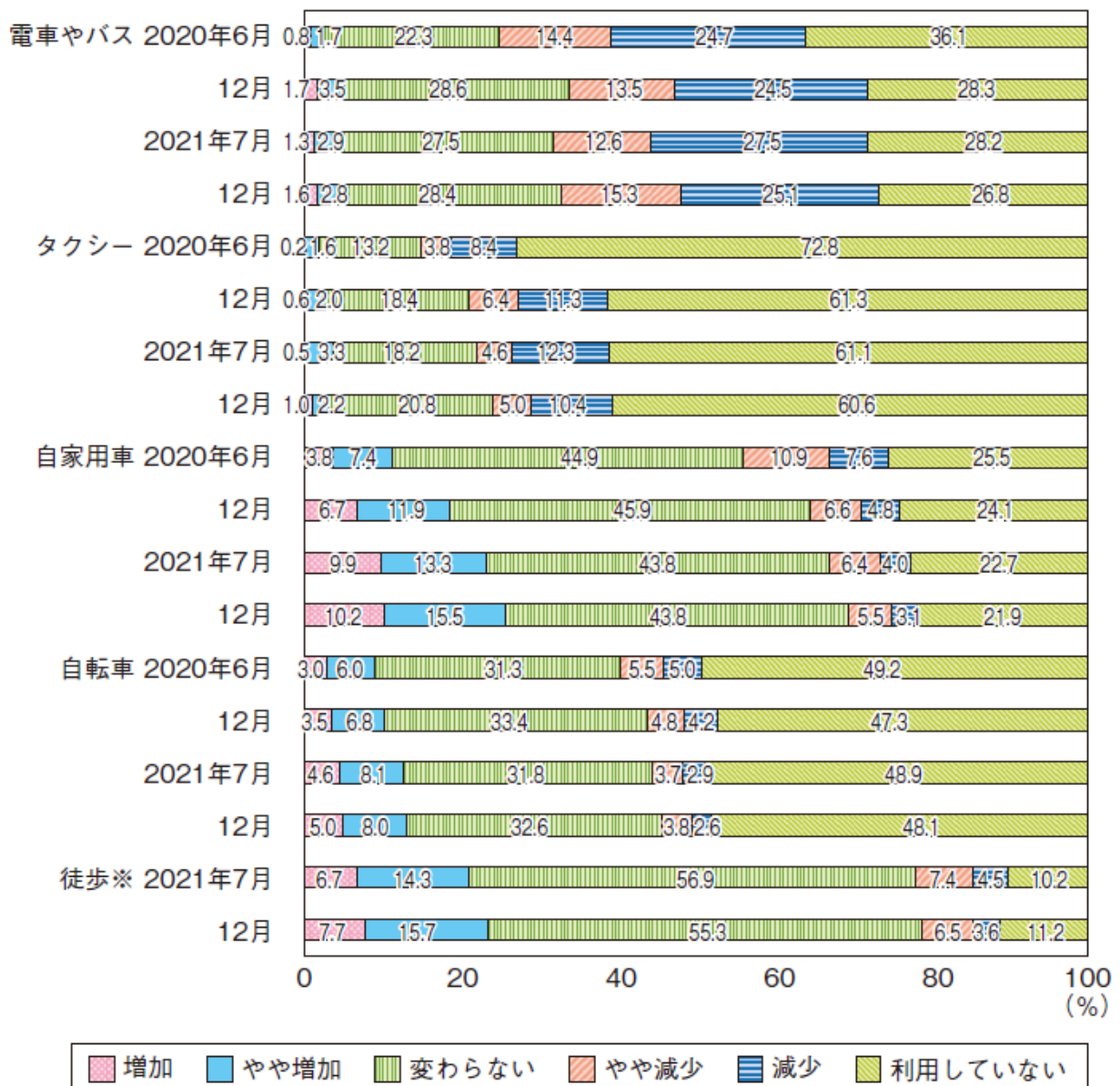
図 SDGs の 17 の目標

(4) 新型コロナウイルスへの対応

新型コロナウイルスの感染拡大により、三重県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出された。行動制限や感染リスクへの不安から、公共交通利用者数は大幅に減少し、新しい生活様式としてテレワークやオンライン授業などが推奨されたことで、交通事業者の経営状況は厳しいものとなっている。

厚生労働省が示した「新しい生活様式」の実践例の中では、公共交通利用の際に会話を控えることにすること、混んでいる時間帯を避けること、徒歩や自転車の併用が明記された。

移動手段の利用（単一回答） 2020年6月 n=2,062 12月 n=2,069 2021年7月 n=2,582 12月 n=2,543



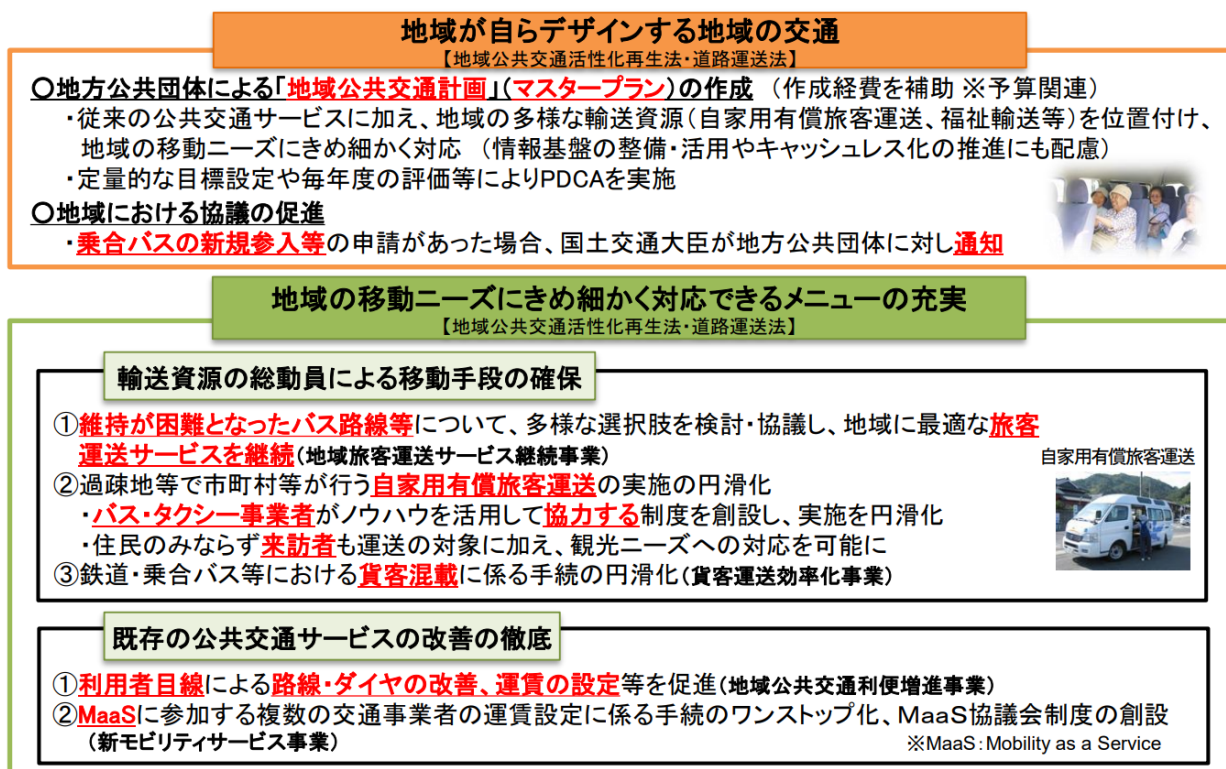
資料：令和4年度交通政策白書

図 新型コロナウイルス感染症による移動手段の変化

5. 国の動向

(1) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（改正活性化再生法）が令和2年11月に施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化された。地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導の公共交通サービス改善や、地域の輸送資源を総動員する取組が位置付けられている。



資料：国土交通省

図 法改正の概要

(2) 「自転車活用推進法」の施行

交通体系における自転車の役割を拡大するとともに、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の活用を推進するものとして、平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行された。自転車専用道路、自転車専用車両通行帯などの整備をはじめとする 15 の項目を基本方針として示し、重点的に検討・実施すべきとされている。この基本方針に即した形で、自転車の活用の推進に関する目標や講ずべき措置などをとりまとめた自転車活用推進計画が平成 30 年 6 月に閣議決定された。都道府県・市町村は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた地方版自転車活用推進計画の策定に努めることとされている。

三重県では、令和 2 年 3 月に三重県自転車活用推進計画を策定し、「県民も来訪者も自転車を安全で快適に利用できる環境づくり」をめざしている。



資料：三重県自転車活用推進計画

図 三重県自転車活用推進計画の計画と目標

(3) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」の一部改正

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の一部を改正する法律が令和3年4月に施行された。これまでハード面のバリアフリー化を進めてきた一方で、使用方法などソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化していたことから、公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、ソフト面の対策の強化や市町村、学校教育などと連携した「心のバリアフリー」を推進していくものとなり、令和7年度に向けた次期目標が設定されている。

3章 四日市市都市総合交通戦略の評価

1. 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」

<評価指標> 市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数

目標値 (回/人・月)	当初 (H22年度)	中間年 (H27年度)	目標年 (R2年度)
	—	9	10
実績値	8.7	8.7	6.8
達成状況	—	×	×

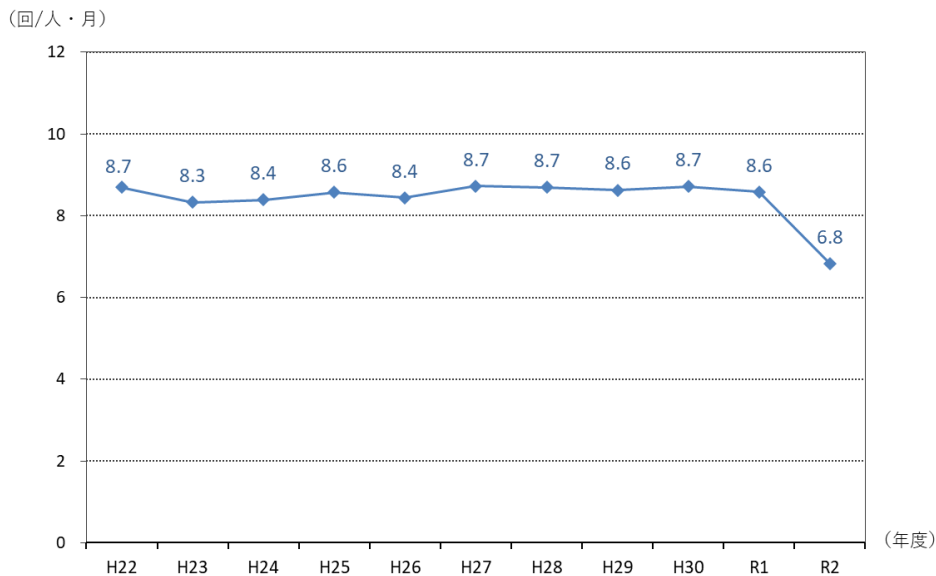
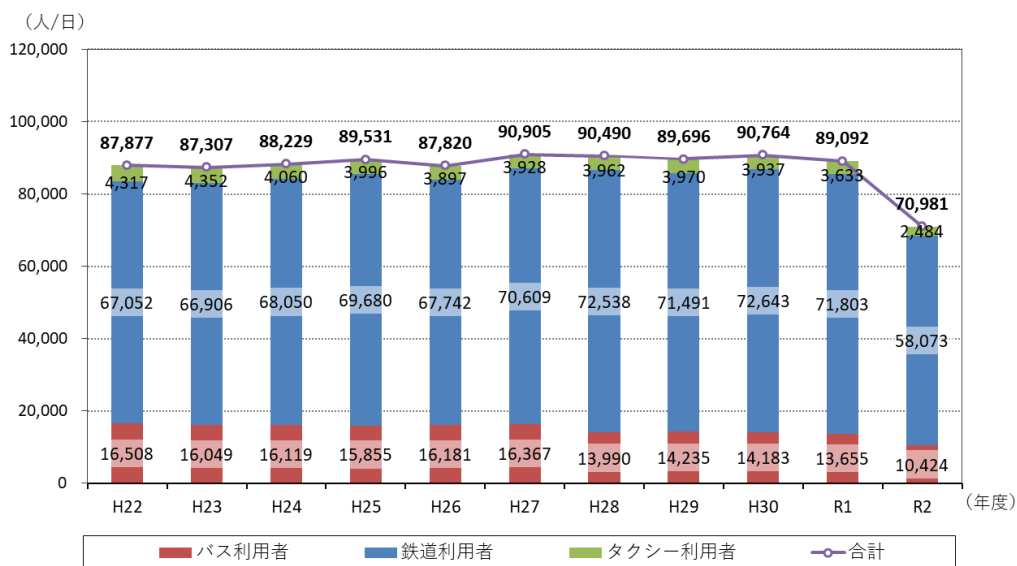


図 市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数

<進行管理項目1> 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数の把握



資料：三重県統計書等

図 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数

<進行管理項目 2> 交通手段別分担率の把握

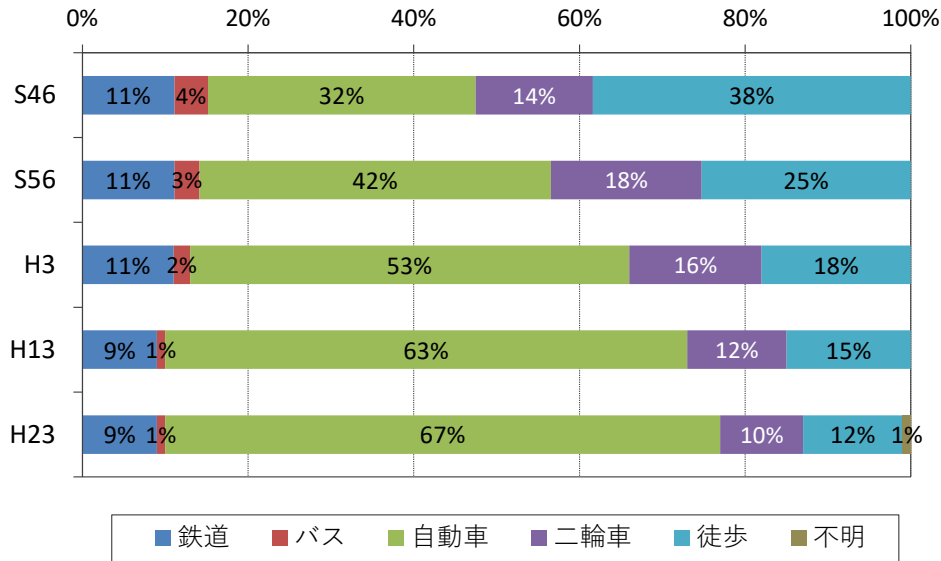


図 交通手段別分担率（四日市市）

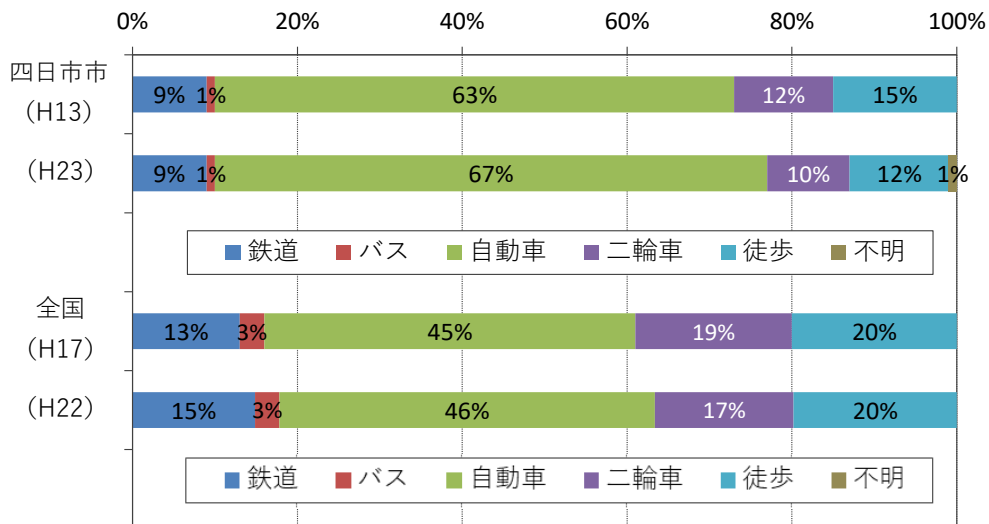


図 交通手段別分担率（全国との比較）

<市民意識> 公共交通の便利さに対する満足度

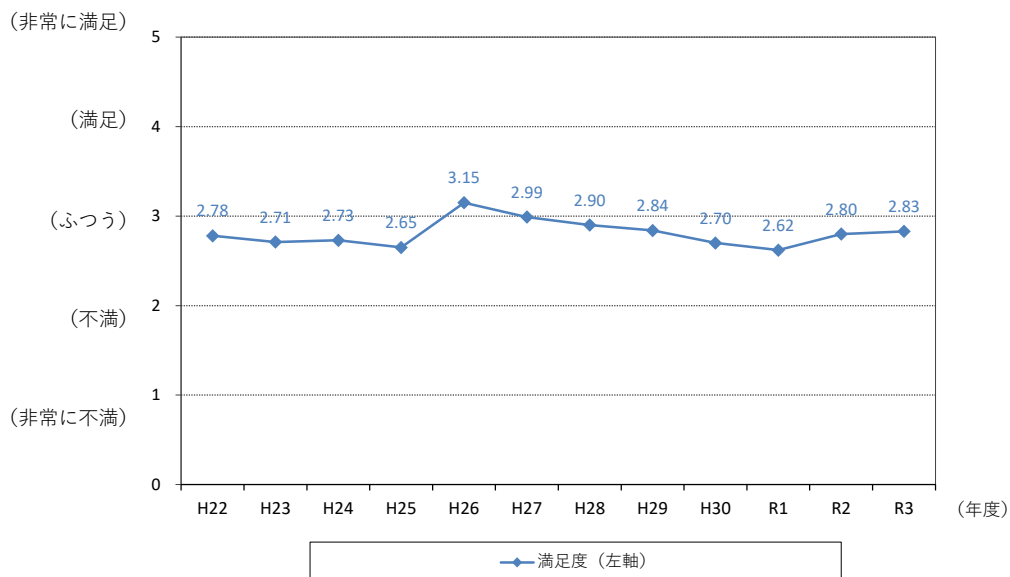


図 公共交通に対する満足度（市政アンケート）の推移

【戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくりの評価】

- ・公共交通利用者数は、平成22年度から平成27年度までは増加傾向にあったが、平成27年度以降はほぼ横ばいである。交通手段別に見ると、バス利用者数・タクシー利用者数は減少傾向であり、その分を鉄道利用者数の増加で補う形であった。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の公共交通利用者は減少した。
- ・交通手段別分担率は、パーソントリップ調査が令和4年度に延期されたことにより、最新データはH23年度となるが、徒歩や自転車が減少し、自動車が増加しており、近距離の移動で自動車が利用されやすくなっていると考えられる。全国的には徒歩が横ばいで推移しているのに対し、四日市市では減少している。
- ・市民アンケートの「公共交通に対する満足度」について、不満を感じている人の割合が平均より高い。

2. 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」

<評価指標> 主要道路の混雑時の平均旅行速度

目標値 (km/h)	当初 (H17年度)		中間年 (H27年度)		目標年 (R2年度)	
	沿道計	DID内	沿道計	DID内	沿道計	DID内
	—	—	32.4	18.0	平均値以上	平均値以上
実績値	27.1	21.1	26.4	21.0	—	—
達成状況	—	—	×	○	—	—

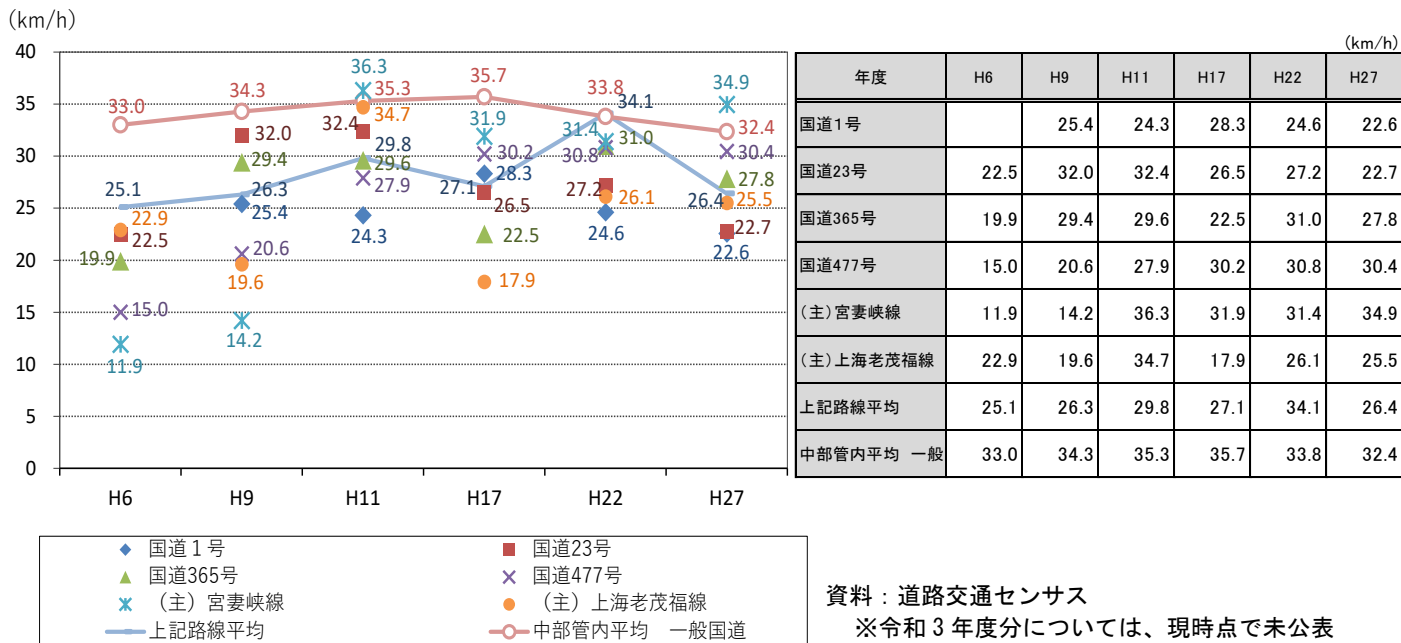


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（沿道計）の推移

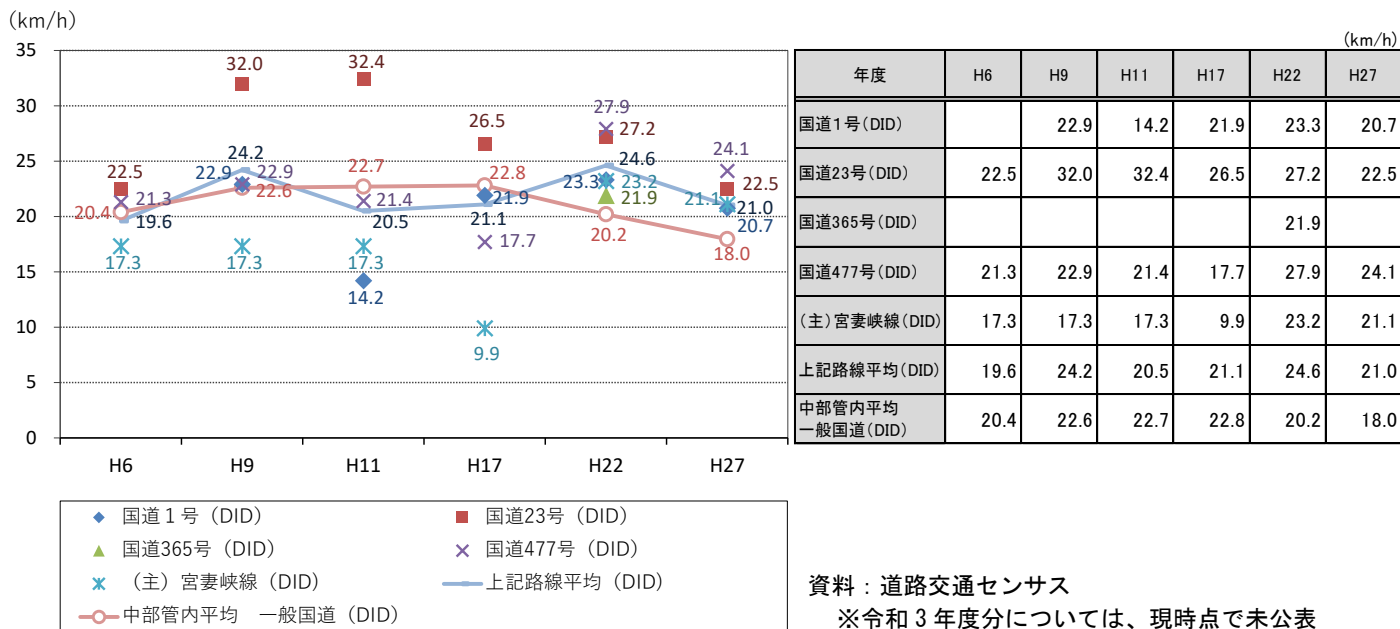


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（DID内）の推移

<進行管理項目 1> 主要道路・その他道路の混雑時平均旅行速度

※評価指標に同じ

<進行管理項目 2> 人に優しい道路整備の進行状況

国や県により歩道整備やあんしん路肩の整備を実施し、また、四日市市では歩道整備や路肩のカラー化、自転車走行ルート of 整備を推進している。

【主な整備状況】

国：【歩道整備】国道 1 号

県：【歩道整備】国道 365 号、小林鹿間線、楠河原田線、小牧小杉線、宮東日永線、宮妻峡線、四日市関線

【あんしん路肩】国道 477 号、四日市東員線、小牧小杉線、楠河原田線

市：【歩道整備】金場新正線

【路肩のカラー化】東海道、日永東日野線、霞ヶ浦羽津山線、赤堀日永線、他 31 路線

<進行管理項目 3> 市内交通事故件数

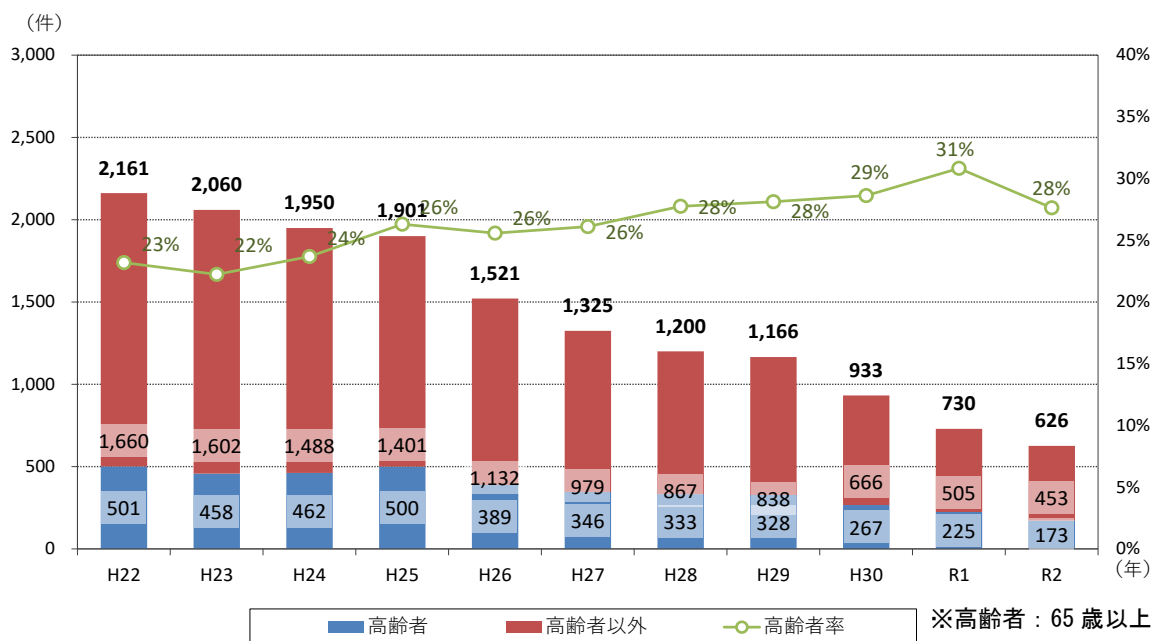


図 四日市市内の人身事故件数

<市民意識>

市内の道路整備状況、自転車にやさしいまちづくり、交通安全対策の充実、市内のバリアフリー化の推進に対する満足度

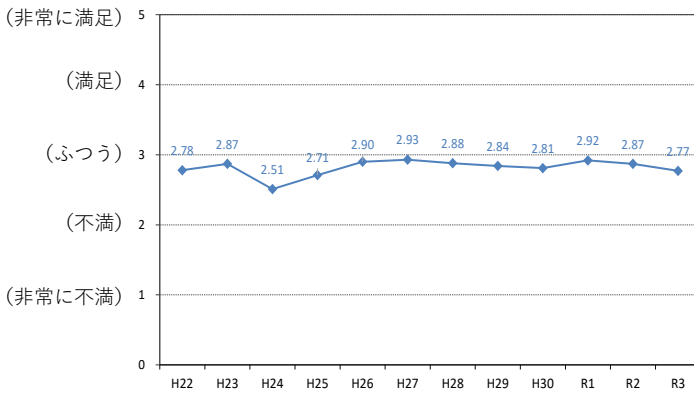


図 市内の道路整備状況の満足度

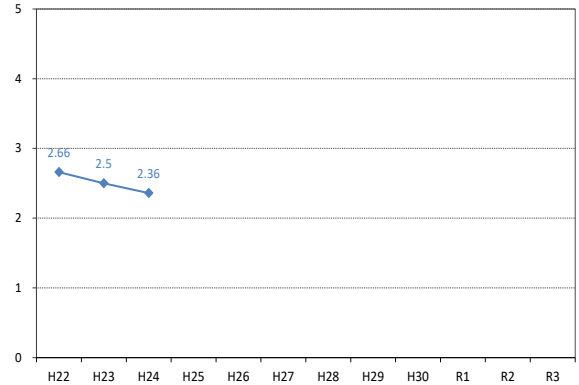
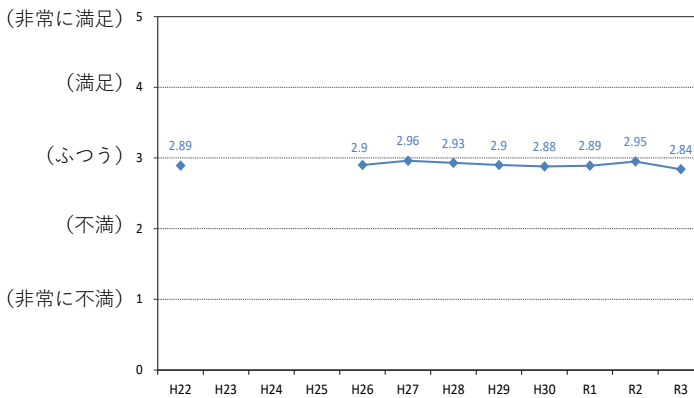


図 自転車にやさしいまちづくりの満足度



※H23～H25は、「交通安全対策の充実」について調査を行っていない

図 交通安全対策の充実の満足度

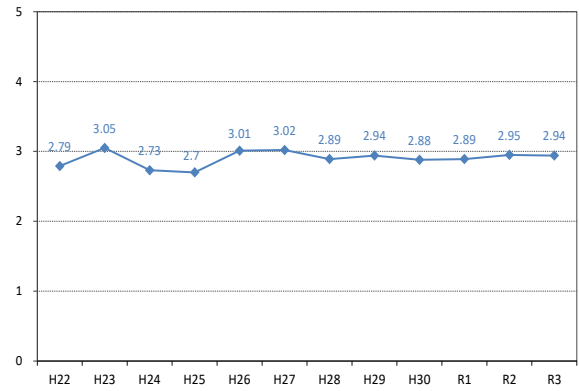


図 市内のバリアフリー化の推進の満足度

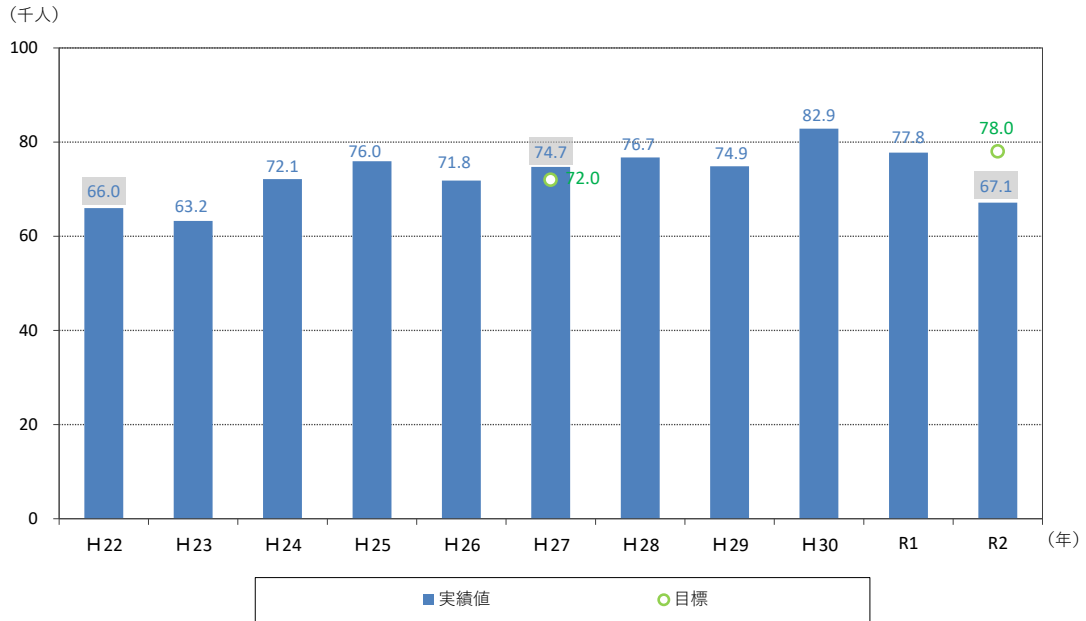
【戦略2 円滑な交通を支える道づくりの評価】

- ・ 国道477号（西浦バイパス・四日市バイパス）等の整備により、DID内の目標は達成した。
- ・ 施策はすべて実施されている一方で、「評価指標：主要道路の混雑時の平均旅行速度」の沿道計における目標は未達成であり、臨港道路霞4号幹線の開通により、臨海部の移動時間の短縮は図られているが、国道1号、国道23号の慢性的な渋滞は解消していない。
- ・ 市内交通事故件数は高齢者・高齢者以外ともに減少しており、平成22年から令和2年度の10年間で、7割程度減少しているが、高齢者事故率は増加傾向である。
- ・ 市内の道路整備状況や自転車にやさしいまちづくり等、交通環境に対する「市民意識」は近年ふつう以下（不満足）となっており、対応が求められる。

3. 戦略3「まちなかの賑わいづくり」

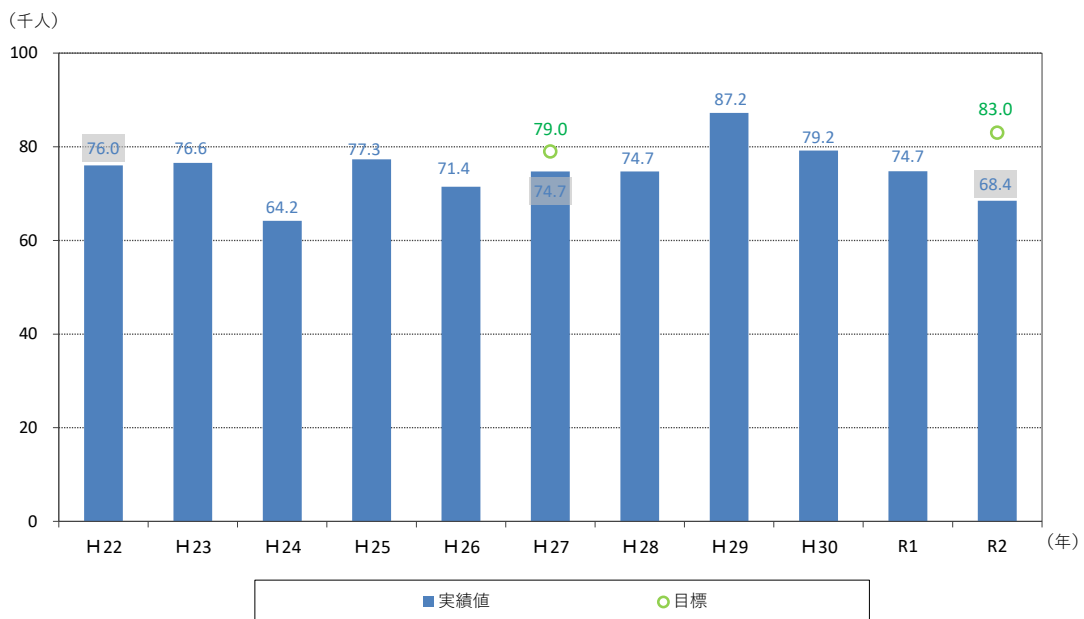
<評価指標1> 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量

目標値 (人)	当初 (H22年度)		中間年 (H27年度)		目標年 (R2年度)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
	—	—	72,000	79,000	78,000	83,000
実績値	66,000	76,000	74,700	74,700	67,100	68,400
達成状況	—	—	○	×	×	×



資料：四日市市歩行者流量調査

図 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量の推移（平日）



資料：四日市市歩行者流量調査

図 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量の推移（休日）

<進行管理項目 1> 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量

※評価指標に同じ

<進行管理項目 2> 近鉄・JR 四日市駅乗車人員推移の把握

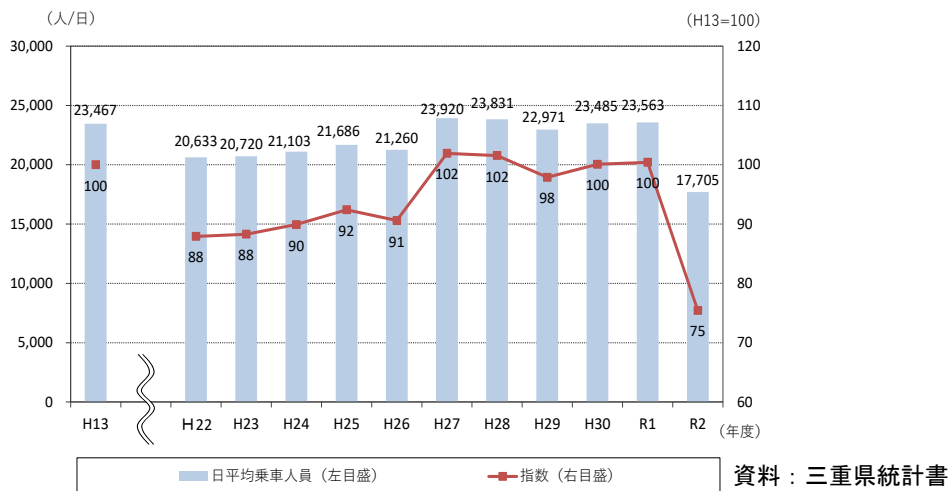


図 近鉄四日市駅乗車人員の推移

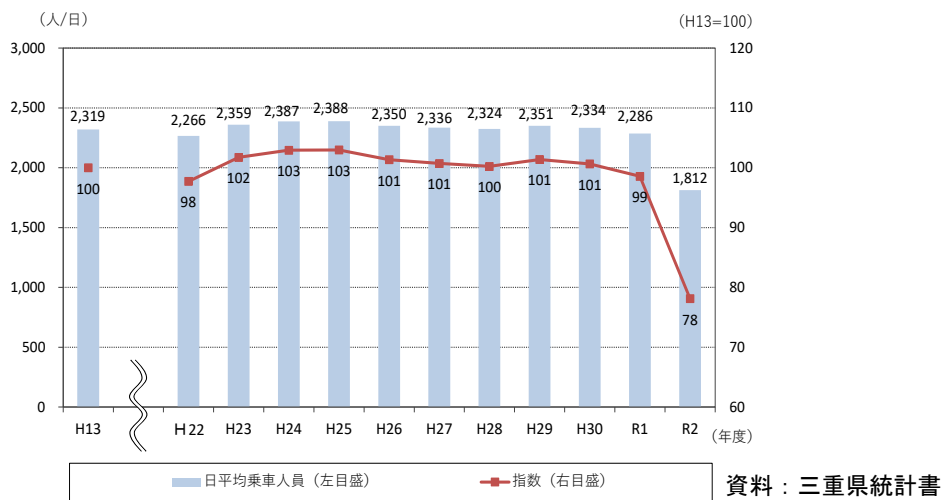


図 JR 四日市駅乗車人員の推移

<市民意識> 商業の振興に対する満足度

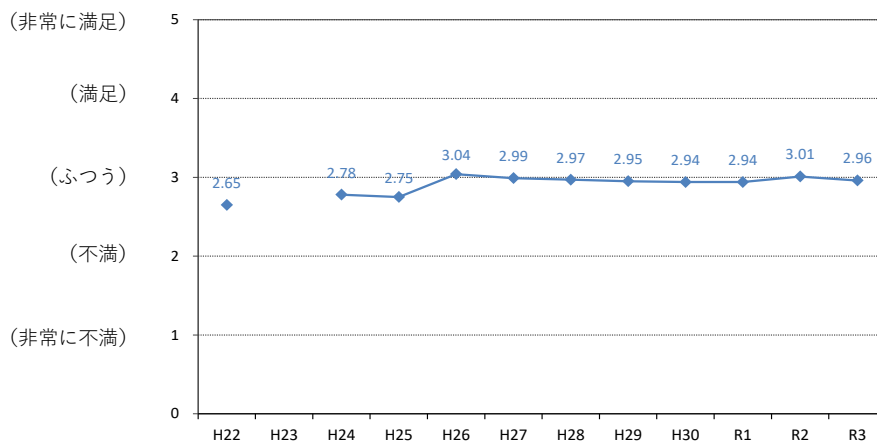


図 商業の振興の満足度

【戦略3 まちなかの賑わいづくりの評価】

- ・近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量は、平日については令和元年度までは目標値を上回っていたが令和2年度はコロナ禍の影響により目標値を下回ったと考えられる。休日についてはH29年度を除き目標値を下回った。
- ・商業の振興に対する満足度については、若干上がっており、今後整備が予定される中央通りの再編によりさらなる上昇が期待される。

4. 戦略1～3を通して「環境に優しい行動の推進」

<進行管理項目1> 四日市市内3局の大気汚染物質測定値

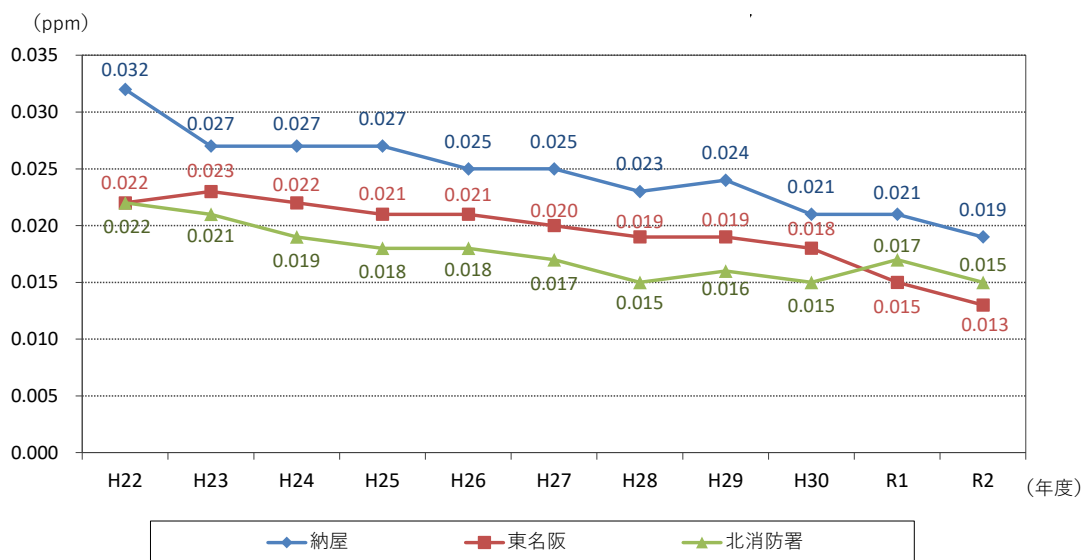


図 二酸化窒素 (NO₂) 測定値の推移

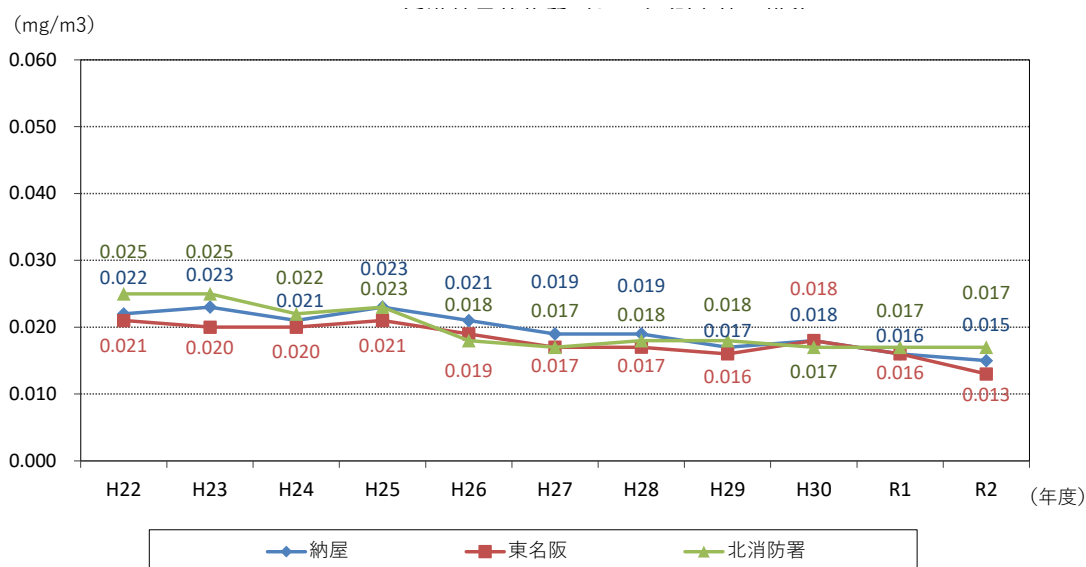


図 浮遊粒子物質 (SPM) 測定値の推移

<進行管理項目 2> 市域温室効果ガス排出量

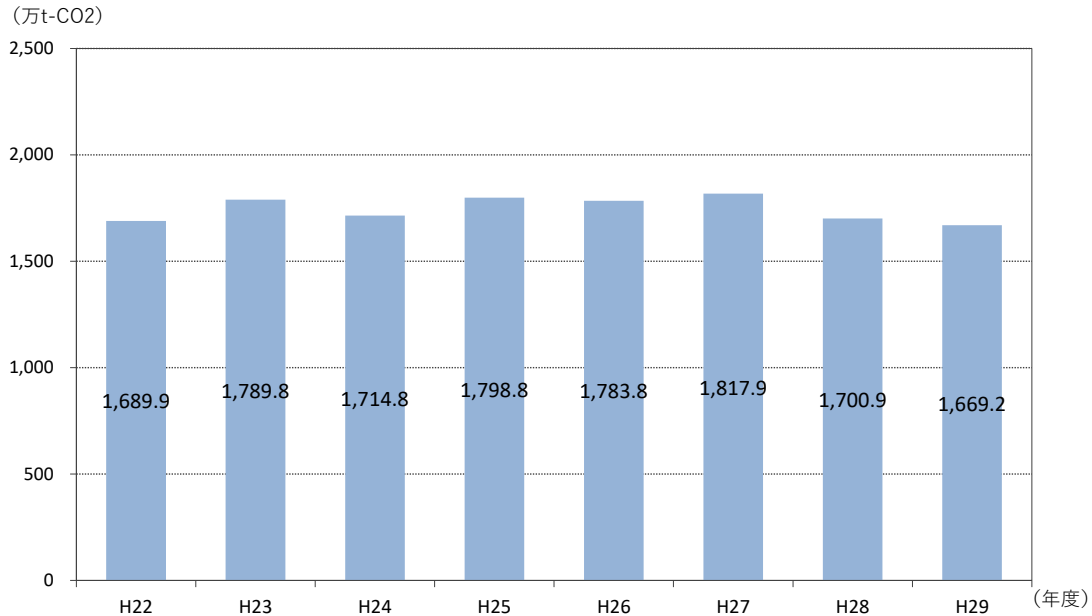


図 市域の温室効果ガス排出量の推移

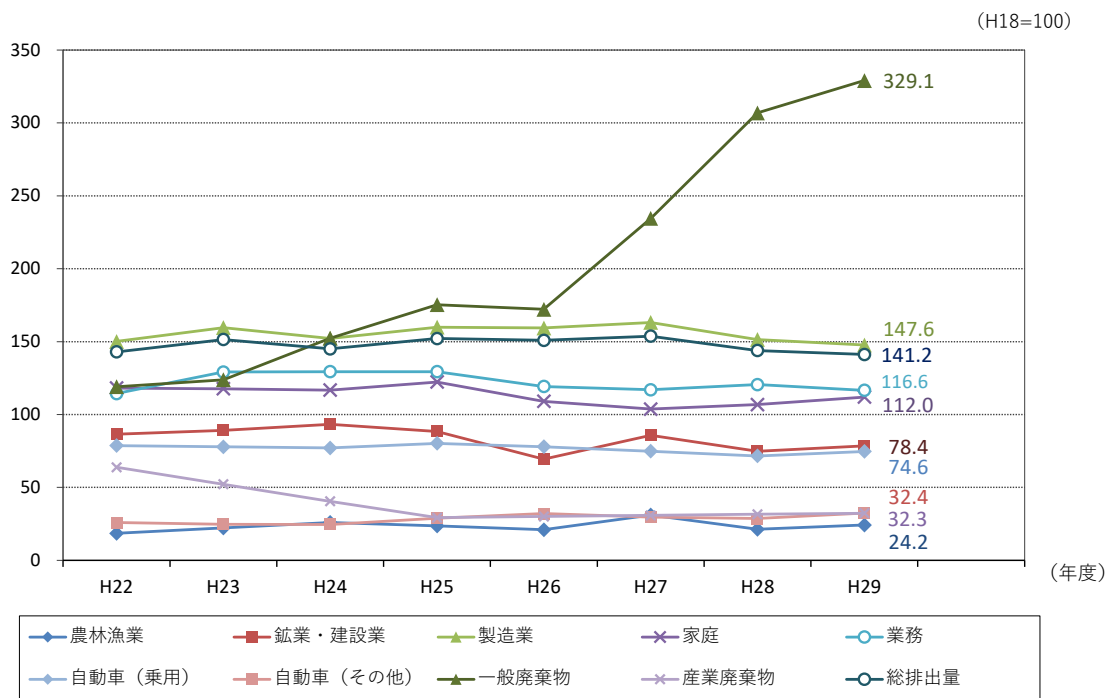


図 部門別の温室効果ガス排出量の増減（平成18年度比）

【戦略1~3を通して 環境に優しい行動の推進の評価】

- ・ 二酸化窒素 (NO2) 及び浮遊粒子物質 (SPM) とともに減少傾向である。
- ・ 市域温室効果ガス排出量は、H27年度までは増加傾向であったが、H28年度以降は減少している。部門別に関しては、自動車(乗用)が横ばいであるのに対して、自動車(その他)は微増となっている。

4章 目標とする将来像と実現に向けた戦略

1. 上位・関連計画

(1) 四日市市総合計画

1) 四日市未来ビジョンと将来都市像

四日市市総合計画は令和2年度～令和11年度を計画期間として策定され、四日市未来ビジョンとして、「ゼロからイチを生み出すちからイチから未来を 四日市」を掲げ、以下の4つの将来都市像と基本目標を定めている。

1 子育て・教育安心都市

充実した人生を歩むための
基盤を育み、誰もが憧れる

子育て・教育安心都市

20代の転入が増加する中、30～40代の子育て世代が市外に転出する傾向がみられます。

基本目標

四日市で子どもを産み・育てたい、四日市で学べてよかったと思える、子どもと家族にやさしいまちづくりを目指します。

2 産業・交流拠点都市

東海地域をリードし、地域社会
のイノベーションを誘発する

産業・交流拠点都市

第4次産業革命の到来とスーパーメガリージョンの形成を機に、全国有数の産業都市四日市市が、さらに飛躍する時がきました。

基本目標

都市機能の集積と高次化、近未来技術の社会実装を進め、人の交流が仕事や魅力を生み出す好循環のまちづくりを目指します。

3 環境・防災先進都市

まちの未来を守り、
将来の市民にバトンをつなぐ

環境・防災先進都市

公害の歴史と教訓から学び、将来にわたって環境先進都市であり続けるとともに、南海トラフ地震等の大規模災害へ備えることは、今を生きる私たちに課せられた使命です。

基本目標

豊かな環境を基本とした都市整備と防災力強化を両輪に、快適性と安全・安心が高い水準で保たれたまちづくりを目指します。

4 健康・生活充実都市

四日市市に集まる人々の力を、
まちづくりの原動力にする

健康・生活充実都市

平均寿命が延び、人生100年時代が到来する中、心と体の健康を保持し、充実した人生を送りたいと願う気持ちは、市民共通の想いといえます。

基本目標

生涯にわたり健康で、暮らしの中で楽しみと幸せを実感できるまちづくりを目指します。

2) 土地利用方針

「～コンパクトシティ・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくり～」

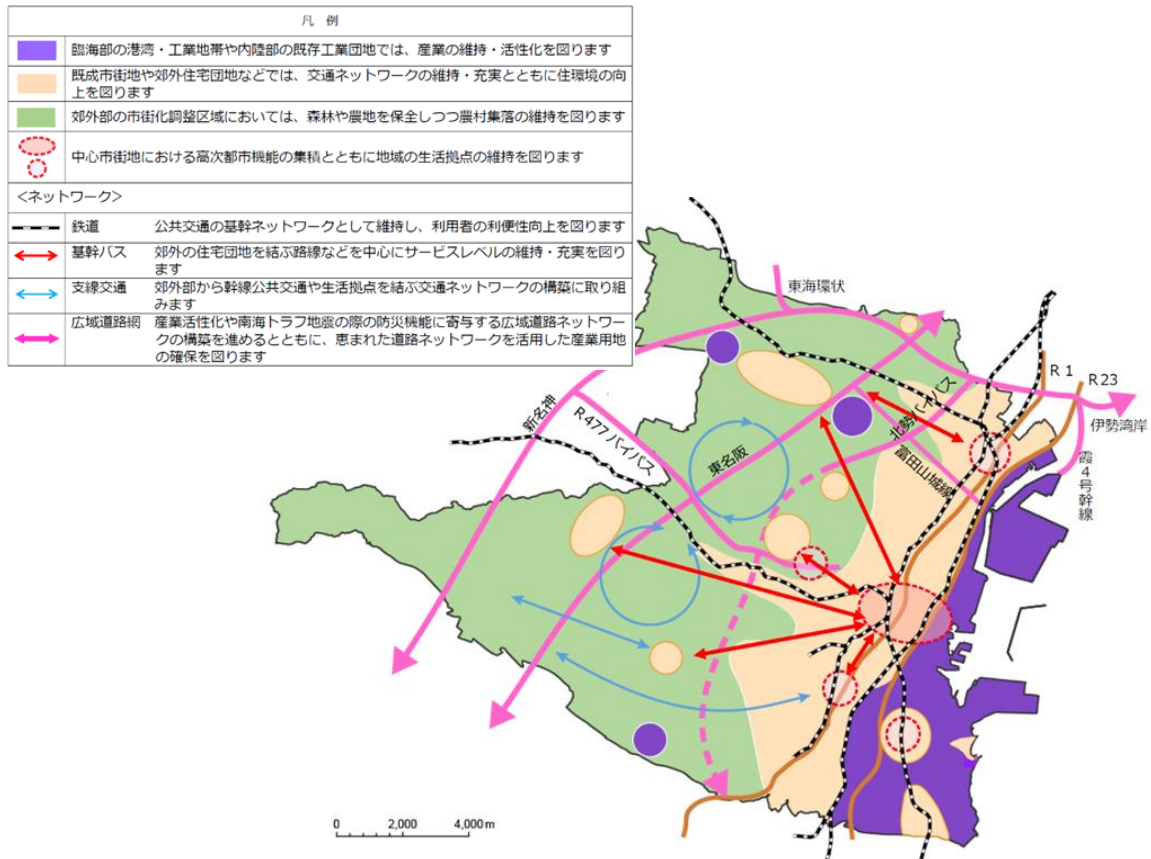


図 土地利用概念図

3) 重点的横断プラン 2-1 「リージョン・コア YOKKAICHI」

プロジェクト 02

【魅力が高まる】中心市街地の都市機能高次化プロジェクト

No.1 WE DO 四日市中央通り

JR 四日市駅及び近鉄四日市駅の駅前広場の歩行者空間等の整備・高次都市機能の集積で、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成する

プロジェクト 03

【人・モノが行き交う】次世代交通ネットワーク構築プロジェクト

No.1 楽しく移動できる交通環境づくり

新技術を取り入れた交通手段を実現することで、誰もが自由に移動できる環境を整備する

No.2 郊外部の暮らしを支える交通・生活サービスの拠点づくり

地域の交通拠点を整備することで郊外部の交通・生活の利便性を向上する

No.3 都市の発展と命を支える道づくり

広域幹線道路とのネットワークを構築し、地域経済の活性化を図るとともに、大規模災害に備える

4) 政策4 交通・にぎわい

基本的政策9

次世代モビリティ・システムの構築を通じた新たなネットワークづくり

目指す姿

- (1) 都市機能が集積する中心市街地と居住地や就業地を結ぶ公共交通ネットワークが形成され、マイカーに依存せず、歩いて暮らせるまちとなっている。
- (2) 鉄道駅や、その周辺がバリアフリー化され、運転免許を返納した高齢者や障害者等も安心で便利に暮らせるようになっている。
- (3) 広域幹線道路から、中心市街地や産業地等の拠点をつなぐ道路ネットワークが形成され、活発な経済活動を支えるとともに、通勤時等の渋滞が解消されている。

展開する施策

公共交通ネットワークの維持・再編と公共交通分担率を高める取組/新技術の活用/
円滑な市民生活と産業を支える道づくり など

基本的施策10

にぎわいの創出と買い物拠点の再生

目指す姿

- (1) 様々な都市機能が集積され、魅力と活力とともに、憩いやにぎわいがある中心市街地になっている。
- (2) 日常的に買い物ができる環境をつくり、にぎわいが創出される買い物拠点が形成されている。

展開する施策

中心市街地の活性化/買い物拠点の維持・再生 など

4) 政策7 生活・居住

基本的施策16

暮らしの空間の高質化

目指す姿

- (1) 様々な都市機能が高度に集積した魅力的な中心市街地が形成されている。
- (2) 公共交通を軸に中心市街地や就業地と結ばれた、快適で生活利便性の高い良好な居住지가形成されている。
- (3) 住宅困窮者のセーフティネットとして、市営住宅の必要戸数や機能が確保されている。

展開する施策

コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進/公共交通ネットワークと連動した既成住宅地の再生 など

(2) 四日市市都市計画マスタープラン（全体構想）

1) まちづくりの基本的な考え方

四日市市都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本的な考え方として以下の5項目が提示されており、「4. 誰もが移動しやすい交通環境づくり」については、以下のように示されている。

- ①生活者の視点に立つまちづくり
- ②既成市街地等の再整備と有効活用
- ③自然環境の保全と創出
- ④誰もが移動しやすい交通環境づくり
- ⑤市民と市の協働によるまちづくり



- ・本市の都市形成の過程で整備されてきた幹線道路、生活道路などの交通基盤や鉄道、バスなどの公共交通は、市民生活や産業活動を支える重要な役割を担っており、引き続き交通ネットワーク機能の維持や強化を進めます。
- ・また、高齢社会の到来の中で、今後は鉄道、バスなどの公共交通の重要性がますます高まっていくことから、これらを活用したまちづくりを目指し、歩行者や自転車にも配慮した誰もが移動しやすい交通環境づくりに取り組みます。

2) 土地利用の基本方針

①暮らし続けられる（持続可能な）まちづくりに向けて

本市西部に広がる「豊かな自然環境や優良な農地の保全」と臨海部の既成市街地などの「既存の市街地整備」を両立し、「みんなが誇りを持てるまち四日市」を目指す。

②都市活用ゾーンと自然共生ゾーンの区分

土地利用の特性を活かし、東部地域を、既存の都市機能を活用しつつ、商工業などの経済活動や都市居住を進める「都市活用ゾーン」とする。

西部地域は、点在する住宅市街地や工業団地、既存集落などが、既存の樹林地や優良な農地などの豊かな自然環境と共生し、今後とも良好な環境を維持していく「自然共生ゾーン」と設定する。

両ゾーンにおいて、それぞれの特色や地域性を生かしたまちづくりを進めることにより、市域全体として「自然と都市の調和のとれたまちづくり」を目指す。



図 土地利用方針図

3) 都市基盤施設整備の基本方針

市民、交通事業者、行政機関など、市内の交通に関わる関係者が一堂に会し、関係者相互の調整により一体となった取り組みを四日市市都市総合交通戦略として取りまとめ、自動車交通を円滑にするだけの道路整備にとどまらず、環境にも配慮した公共交通機関の利用促進や利便性の向上、ユニバーサルデザインを採り入れた歩行空間や自転車で移動しやすい環境整備など、総合的な観点から交通問題に対応していく。

さらに、歩行空間から幹線道路にいたるまで、道路の受け持つ機能を考慮し、各々の道路の役割を明確にし、交通の安全に配慮した整備を進める。

交通量が多く慢性的な渋滞をきたしている南北方向の交通機能を強化する幹線道路網や速やかな高速交通網への接続を可能とする東西方向の幹線道路網の整備を進める。

(3) 道路整備の方針

1) 基本方針

基本方針① 広域幹線道路とのネットワーク構築

- ・広域幹線道路のインターへのアクセス強化や防災力の強化に向け、西新地久保田線から4車線化が進む国道477号バイパスへの直結や、課題となっている国道164号のJR関西本線踏切部の課題解決に取り組む。
- ・国道1号、23号の交通容量不足に伴い、大量の南北交通を負担している日永八郷線について、インターへのアクセス強化と併せて混雑交差点を中心とした交通容量拡大を図る。

基本方針② 市内中心部への通過交通流入の抑制

- ・中心市街地を迂回する環状ネットワークの構築や、臨海部の南北交通の分散を図るため、効果の高い路線の整備に取り組む。

基本方針③ 通勤などのピーク時の交通集中対策

- ・ハイテク工業団地周辺、国道1号、23号における混雑交差点の改良を進める。



図 今後の整備の考え方

(4) 四日市市立地適正化計画

1) 基本的な方針

【基本理念】

いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり

【基本方針】

方針1 リニア時代に輝くまち	方針2 住み慣れた場所で いつまでも元気に 暮らせるまち	方針3 子育てしながら 働いていけるまち
<p>リニア時代の交流人口拡大効果を活かすよう、市内外から多くの人を訪れ・働き・学び・楽しみ・交流する都市機能が集積し、交通結節点でもある中心市街地や地域拠点の魅力を高め、みんなから選ばれるまちづくりを進めます</p>	<p>住み慣れた場所で、健康で元気に暮らしていただけるよう、これまで蓄積した都市機能や都市基盤を有効活用しながら歩いて暮らせるまちづくりを進めます</p>	<p>人口増加基調においても流出が超過している子育て世代が、将来に渡り働き暮らし続けられるよう、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めます</p>

2) 交通分野の方向性

①中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編

- ・ 鉄道の維持
- ・ 基幹的バスの維持
- ・ 支線バスやその他交通手段により居住誘導区域外や公共交通不便地域の移動手段を確保
- ・ まちなかを回遊する移動手段の強化

②広域幹線道路ネットワークを活かした交通利便性の向上

- ・ 広域幹線道路やコミュニティターミナル等を活用した交通ネットワークの形成
- ・ 輸送力の強化

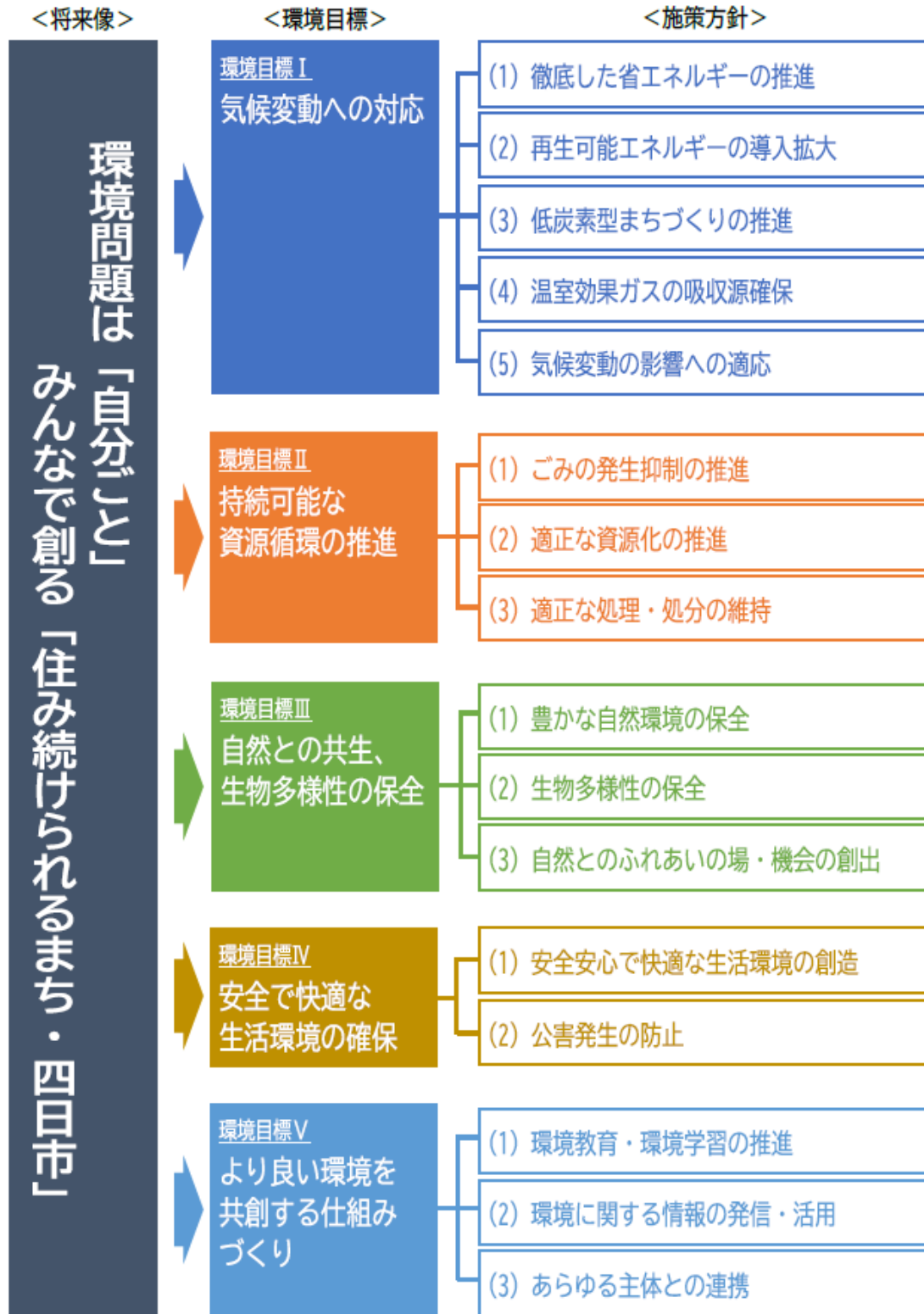
③リニア時代に向けた交通利便性の向上

- ・ 中心拠点、地域拠点の交通結節機能強化
- ・ 広域道路を活かした名古屋へのアクセス性向上

(4) 四日市市環境計画

1) 将来像と環境目標

四日市市環境計画は令和3年度～令和12年度を計画期間として策定され、将来像として、環境問題は「自分ごと」 みんなで創る「住み続けられるまち・四日市」を掲げ、以下の環境目標と施策方針を定めている。



(5) 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（第2期中間とりまとめ）

1) 基本計画の目的

令和3年に「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」が国土交通省・三重県・四日市市の合同で策定・公表され、中部地方初となる「バスタプロジェクト」の国直轄事業化が決定したことを受けて「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画の策定を進めており、基本計画の目的として以下の4つを定めている。

目標①: まちなかの回遊性向上による賑わいの展開

目標②: 都市の魅力・暮らしの質向上による、東海地方をリードする、産業・交流拠点都市の実現

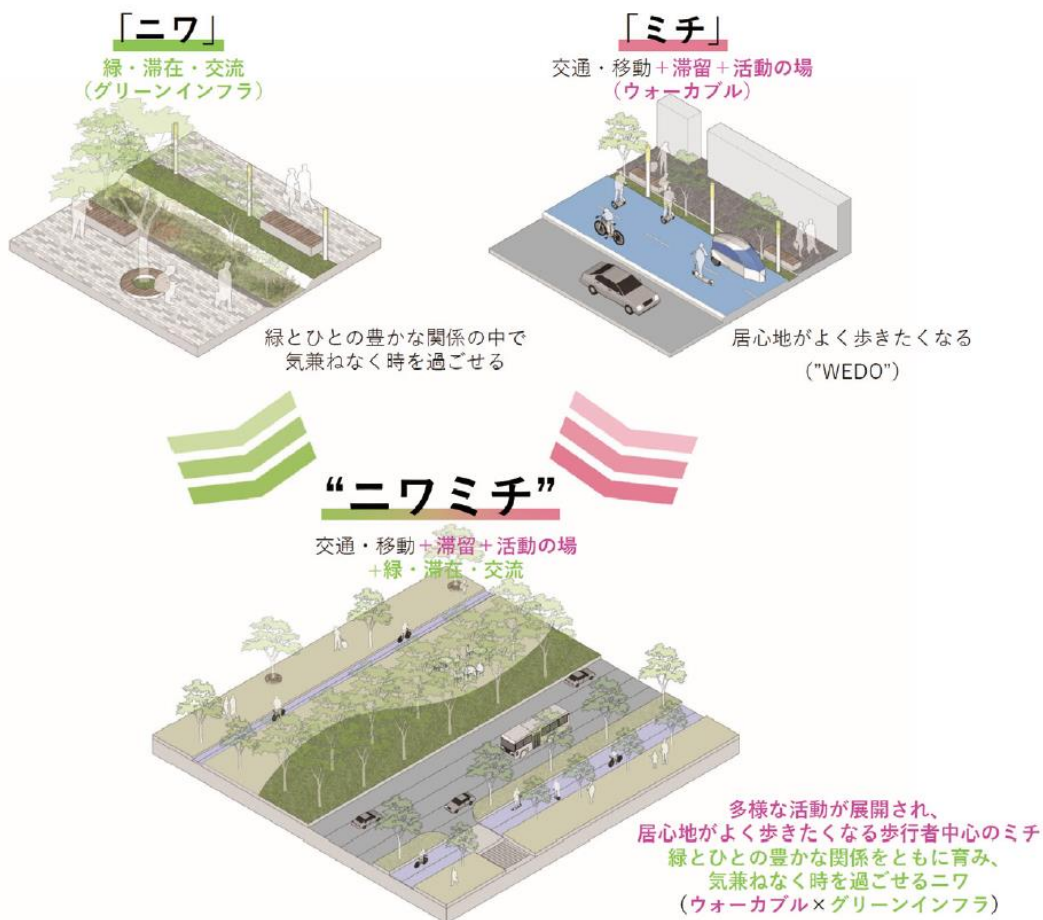
目標③: 広域連携強化による交流人口の増加

目標④: グリーンインフラの導入や防災機能の向上による環境・防災先進都市の実現

2) 基本計画のコンセプト

“ニワミチよっかいち” -山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り

中央通りでは、歴史の中で育まれてきたクスノキ並木の豊かな緑を活かし、自然との関わりの中で質の高い暮らしを実現する「グリーンインフラ」となる“ニワ”に、近年道路空間再編の主流になりつつある、歩行者を中心として交通だけでなく滞留や活動の場といった機能も取り入れた「ウォーカブル」な“ミチ”を掛け合わせた、“ニワミチ”をコンセプトとする。



3) 整備方針

以下の4つの視点で整備方針を定め、周辺施設との連携した空間構成を検討している。

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上
「顔・賑わいづくり」

- ・西浦通り～市民公園東区間は、中央島を残し南北の車線数を減少
- ・近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側に車線を集約し、歩行者空間を確保

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置
「交通機能強化」

- ・近鉄四日市駅東側にバスターミナルを集約
- ・周辺の各種公園、バスターミナル、商店街等周辺施設と連携

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上
「空間の魅力向上」

- ・全線を通じて、歩行者空間を最大化し、歩きたくなる空間の素地をつくる
- ・緑豊かで高質なデザイン／都市景観形成の軸として空間の魅力向上

視点④：社会情勢の変化への対応
「スマート化、レジリエンスの向上」

- ・南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員（4.0m）
- ・災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保



2. 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）

(1) 交通分野における都市像

四日市市の交通の現状や前四日市市都市総合交通戦略の評価、四日市市総合計画などの上位計画を踏まえて、四日市市が目指すべき、交通分野における都市像を以下のように設定した。

都市像 1

徒歩や自転車で、駅やバス停に行き、公共交通で必要な買い物や通院、レジャーが楽しめるようなまちになる。

- ・日常生活に必要な買い物や通院、レジャーを行うためにマイカーに頼らなくても徒歩と自転車と公共交通を利用することにより可能となる。
- ・高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全安心に移動することが可能となる。

都市像 2

まちなかでは、バス交通に加えて次世代モビリティで自由に行きたい所へ移動できる環境が整っている。

- ・四日市バスターミナルを中心とした利便性の高い公共交通ネットワークが形成される。
- ・バスや次世代モビリティを活用し、まちなかでは行きたい場所に容易に行くことができる。

都市像 3

郊外部の交流拠点には多様な交通が結節する機能が整っており、都市との交流が活発に行われている。

- ・鉄道駅やバス交通が結節する商業施設において、パーク＆ライド駐車場・駐輪場が用意され、公共交通を利用して中心部に行きやすくなる。
- ・**鉄道駅、バス交通が結節する商業施設**は、交通利便性を活かして市民の交流拠点になる。

都市像 4

公共交通不便地域では、地域住民が主体となったきめ細かな交通サービスが提供されている。

- ・鉄道駅やバス停から離れた公共交通不便地域では、地域住民にとって利用しやすい交通サービスがきめ細やかに提供されている。
- ・地域住民が主体となった交通サービスは、地域住民のコミュニティ形成の場となっている。

都市像 5

広域幹線道路とのネットワークが構築され、交通渋滞が解消しており、バスも定時性を保って運行している

- ・東海環状自動車道や新名神高速道路及び北勢バイパスの整備促進に向けて関係者が連携し、広域幹線道路やコミュニティターミナルを活用した交通ネットワークが形成されている。
- ・広域高速道路と中心部や臨海部を結ぶ道路ネットワークの強化によりインターアクセスの向上や、顕著な渋滞など、交通課題の解消に必要な道路整備が進み、バス交通の定時性が向上しバス交通が利用しやすくなる。

都市像 6

一人ひとりの暮らしの場から学校や職場、商店などの目的地まで、安全で快適な道路空間がつながっている。

- ・歩行者空間や自転車走行空間が線的・面的に繋がり、歩いて暮らせるまちづくりと連携した安全な道路が整備されている。



図 将来の交通体系イメージ

(2) 取り組みの方向(戦略)

前項で整理した都市像を実現するため、戦略の方針を次のように定める。戦略1~3の取り組みを戦略4の体制が支えて実施していく。

戦略1:自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

【達成目標】

鉄道と幹線バス網を中心に、支線バス・コミュニティバス等が連携し、中心市街地や病院・学校等、暮らしに必要な拠点施設へ快適で便利に行きことができる公共交通ネットワークが形成される。

【取り組みの考え方】

- ①鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成
- ②生活圏の移動特性に応じた交通手段の確保
- ③基幹的な公共交通へ快適に乗り換えができる交通拠点の整備

連携

戦略4:市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

【達成目標】

感染症等の対策によって減少した公共交通利用者の回復に向けて、市民、公共交通事業者、行政が一丸となって、都市総合交通戦略の実現に向けて取り組んでいる。また、市民一人ひとりが自動車への過度な依存を見直し、公共交通や自転車を活用したライフスタイルへの転換が進んでいる。

【取り組みの考え方】

- ①市民の意識と行動の改革
- ②都市総合交通戦略の進行管理

連携

戦略2:円滑な交通を支える道づくり

【達成目標】

環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整い、深刻な渋滞の問題が解消されている。また、歩いて暮らせるまちづくりと連携した安全な道路づくりが進んでいる。

【取り組みの考え方】

- ①必要な道路整備や交差点改良などの推進
- ②歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

連携

戦略3:まちなかの賑わいづくり

【達成目標】

まちなかでは、DX(デジタル変革)を活用した居心地が良く歩きたくなる空間が整備され、四日市バスターミナルを中心に交通結節機能が充実しており、バスや次世代モビリティなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整う。

【取り組みの考え方】

- ①「ニワミチよっかいち」をコンセプトとする歩きたくなる空間づくり
- ②四日市バスターミナルにおける円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備
- ③次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携

5章 戦略に基づく施策のパッケージ

1. 戦略1 「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」



1-1 達成目標

鉄道と幹線バス網を中心に、支線バス・コミュニティバス等が連携し、中心市街地や病院・学校等、暮らしに必要な拠点施設へ快適で便利に行くことができる公共交通ネットワークが形成される。

1-2 取り組みの考え方と当面の目標

【取り組みの考え方】

① 鉄道と幹線バス路線による基幹公共交通網の形成

- ・鉄道輸送では、サービスの維持・向上及び安全性の確保とともに利用の拡大を図り、地方鉄道及び支線の路線維持を図る。
- ・バス輸送では、鉄道を補完し、通勤・通学などを分担する骨格となる幹線バスと支線バスを組み合わせた効率的な路線への再編に取り組み、**一度に大量輸送が可能な連節バスの拡充を図る。**

② 生活圏内の移動特性に応じた交通手段の確保

- ・利用者や運行頻度が少ない路線や公共交通が整備されていない地域では、高齢者など交通弱者の移動手段を確保するために、病院や商業施設など生活に必要なルートを回る支線バス路線への再編や「生活バスよっかいち」のような地域が参画したコミュニティバスの導入に取り組みとともに、**市街化調整区域の公共交通不便地域ではデマンドタクシーの運行を継続する。**

③ 基幹的な公共交通へ快適に乗り換えができる交通拠点の整備

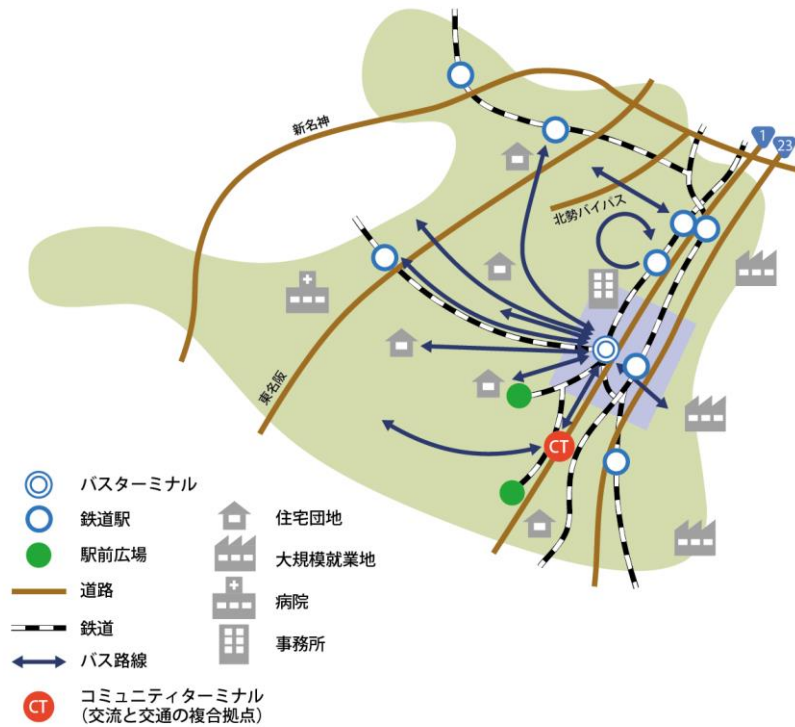
- ・駅や幹線バスと支線バスの乗り継ぎ箇所など、基幹公共交通への接続点では、自家用車や自転車と鉄道・バスの乗り継ぎがスムーズにできる環境を整えると共に、地域の商業機能や駅等と連携した交流と交通の複合拠点（コミュニティターミナル）づくりを進める。



【当面の目標】

- ・既存の鉄道網を維持する
- ・利用者の減少している路線や公共交通不便地域などで、支線バス化・コミュニティバスの実証実験などによるバス路線の再編に着手するとともに、**連節バスの拡充を行う。**
- ・鉄道支線・地方鉄道の利用拡大に向けて駅前広場やP&R施設の整備を進める
- ・**交流と交通の複合拠点（コミュニティターミナル）づくりを進める**

現在の状況（イメージ）



将来の目指す方向（イメージ）

※将来の望ましいあり方を示すもので、特定の年次や施策を示すものではない。



図 交通網が将来目指す方向のイメージ図

1-3 今後10年間に実施・検討する施策

(1) 鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成

1) 公共交通の要となる鉄道の活用

公共交通の要として現行の鉄道路線を活かした交通網の構築を進める。

① 利用者の動向に応じた列車運行ダイヤの見直し

鉄道事業者各社は、随時、列車運行ダイヤの見直しなどを行っており、引き続き、利用者の動向等に合わせて、サービスの維持・向上を図る。これまでの取り組みとしては、イベントに併せて、JR東海の「快速みえ」の増便等が行われた。

表 鉄道運行時間帯

路線	方面	始発時刻	終発時刻
JR 関西本線 (四日市駅)	名古屋方面	5:19	23:10
	亀山方面	5:59	24:25
近鉄名古屋線 (近鉄四日市駅)	近鉄名古屋方面	5:16	23:35
	近鉄中川方面	5:25	23:49
あすなろう鉄道 (あすなろう四日市駅)	内部方面(内部線)	5:46	23:16
	西日野方面(八王子線)	5:33	22:56
近鉄湯の山線 (近鉄四日市駅)	上り(近鉄四日市着)	5:44	23:20
	下り(近鉄四日市発)	5:26	23:42
三岐鉄道三岐線 (近鉄富田駅)	上り(近鉄富田着)	6:11	23:18
	下り(近鉄富田発)	5:56	23:23

※近鉄湯の山線、三岐鉄道三岐線の上りは、始発・終発列車の到着時刻

資料：鉄道各社 HP（令和4年8月現在）

② 地方鉄道、支線路線の維持

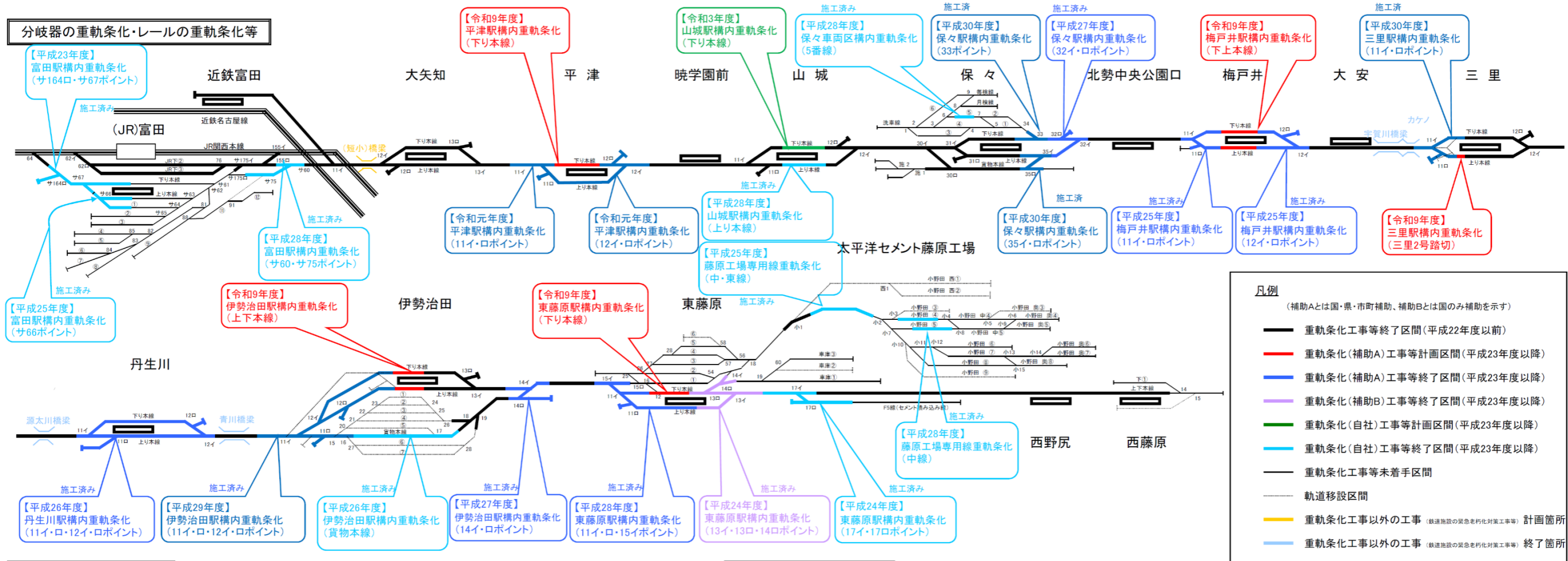
市内の重要な移動手段である地方鉄道、支線路線の維持に向けて、国の支援制度等を活用しながら関係者が連携して取り組む。

ア. 鉄道施設の計画的な更新による運行サービス、安全性の強化

【三岐鉄道三岐線】	【伊勢鉄道】	【四日市あすなろう鉄道】
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅構内分岐器等の重軌条化 ・ 変電所の機器更新、出力増強 ・ 車両の更新 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 橋、分岐マクラギの更新 ・ 架道橋延命化 ・ 法面改良 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ マクラギの更新 ・ 電路設備の更新 等

令和4年8月17日現在

三岐鉄道三岐線事業内容



変電所機器の改良・更新

	萱生変電所	丹生川変電所
① 受電用遮断機	平成24-25年度	平成24-25年度
② 1号整流器変圧器用遮断機	施工済み	施工済み
③ 1号整流器変圧器	令和6年度	令和2年度
④ 1号整流器本体	令和6年度	令和2年度
⑤ 1号整流器用直流高速度遮断機	平成24-25年度	施工済み
⑥ 2号整流器変圧器用遮断機	平成24-25年度	施工済み
⑦ 2号整流器変圧器	令和5年度	令和2年度撤去
⑧ 2号整流器本体	令和5年度	令和2年度撤去
⑨ 2号整流器用直流高速度遮断機	施工済み	平成24-25年度
⑩ 3号付帯用変圧器	令和5年度	令和8年度
⑪ 3号付帯用交流遮断機	令和7年度	令和8年度
⑫ 4号所内用変圧器	令和5年度	令和8年度
⑬ 配電操作盤	令和5・6・7年度	令和2・8年度
⑭ 富田方面直流高速度遮断機	平成24-25年度	平成24-25年度
⑮ 藤原方面直流高速度遮断機	平成24-25年度	平成24-25年度

連動装置の改良・更新

施工駅	施工年度	施工駅	施工年度
保々	令和10年度	三	令和10年度
(JR)富田	施工済み	丹生川	令和11年度
近鉄富田	施工済み	伊勢治田	令和11年度
三岐朝明(橋)	施工済み	東藤原	令和11年度
大矢知	令和9年度	西藤原	施工必要なし
平津	令和9年度		
山城	令和9年度		

補助事業年次計画総括表

(平成24年度以降の「国+県+市・町協調補助事業」のみを列挙)

年度	事業内容	事業箇所等
① 平成25年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良、連動装置の更新	梅戸井(11イ・11ロ・12イ・12ロ号ポイント等) 大矢知(連動装置)
② 平成26年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	丹生川(11イ・11ロ・12イ・12ロ号ポイント等)
③ 平成27年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	保々(32イ・32ロ号ポイント等) 伊勢治田(14イ・14ロ号ポイント)
④ 平成28年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	東藤原(11イ・11ロ・15イ号ポイント)
⑤ 平成29年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	伊勢治田(11イ・11ロ・12イ・12ロ号ポイント等)
⑥ 平成30年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	保々(33イ・35イ・35ロ号ポイント等) 三里(11イ・11ロ号ポイント等)
⑦ 令和元年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	平津(11イ・11ロ・12イ・12ロ号ポイント等)
⑧ 令和2年度	変電所の改良・出力増強	丹生川変電所 (整流器・変圧器・配電盤等)
⑨ 令和3年度	法面補修工事 橋マクラギ交換工事	山城～保々駅間 保々～北勢中央公園口駅間
⑩ 令和4年度	法面補修工事	山城～保々駅間
⑪ 令和5年度	変電所の改良・出力増強	萱生変電所
⑫ 令和6年度	法面補修工事 変電所の改良・出力増強	保々～北勢中央公園口駅間 萱生変電所
⑬ 令和7年度	変電所の改良・出力増強	萱生変電所

※ レール・分岐器の重軌条化において工事区間がホームにかかる場合、そのホームの嵩上げ・スロープ改良を包含するものとする。

図 三岐鉄道三岐線 事業内容

イ. 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

【戦略1-(3)-1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり掲載】

ウ. 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大

【戦略1-(3)-1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり掲載】

③ 鉄道の安全性の確保

大規模地震の発生も懸念されており、引き続き、関係者間の連携による輸送の安全確保を進める。

ア. 跨線橋の耐震化

大規模地震の発生に備え、跨線橋の橋脚等の耐震化工事を実施する。

（鈴鹿川派川橋梁、日永跨線橋、海山道跨線橋、三郎橋跨線橋 等）

イ. 踏切改良等の緊急対策

遮断機の設置など、踏切の安全性を向上する緊急対策を行う。

2) 将来にわたり公共交通の骨格をなす幹線バス路線の構築

持続可能で都市交通の骨格となる幹線バス路線の構築に向けて長期的な展望に立ち、路線の再編の検討に着手する。

① バス路線網の再編

鉄道網や定時性、頻発性の確保された幹線バスと暮らしに必要なルートを回る支線バスが連携した誰もが移動しやすい交通ネットワークの実現に向けて、実証運行などを行いながら段階的に路線の再編に取り組む。



図：こにゆうどうくんライナー

ア. 幹線・支線バス化の実証運行

少便数で長距離を運行する路線などから、幹線、支線を分離する実証運行を実施し、効果的な路線の再編を目指す。

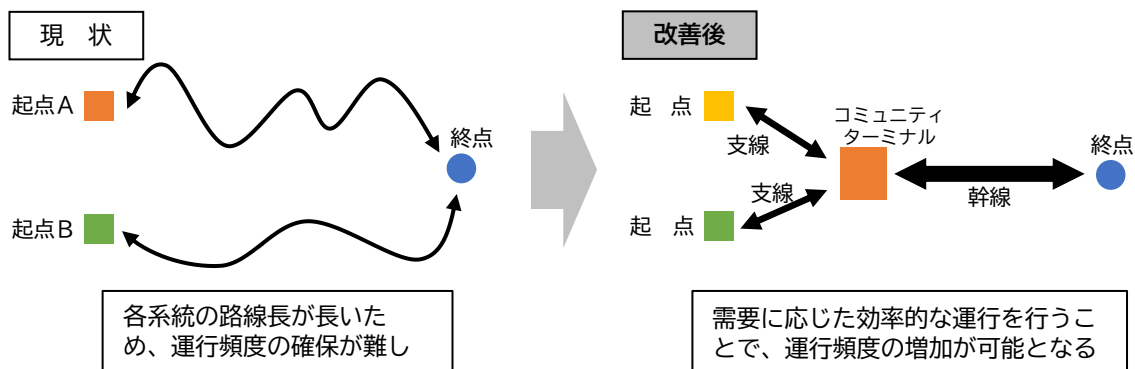


図 幹線・支線バス導入により期待される効果

※確保すべきサービス水準

幹線および支線バスは、現況の路線バスの運行頻度と利便性を勘案し、市民の移動性を向上・確保するため、その位置付けに応じたサービス水準（運行頻度）を設定し、生活を支える社会資本として最低限担保されるべきレベルとする。

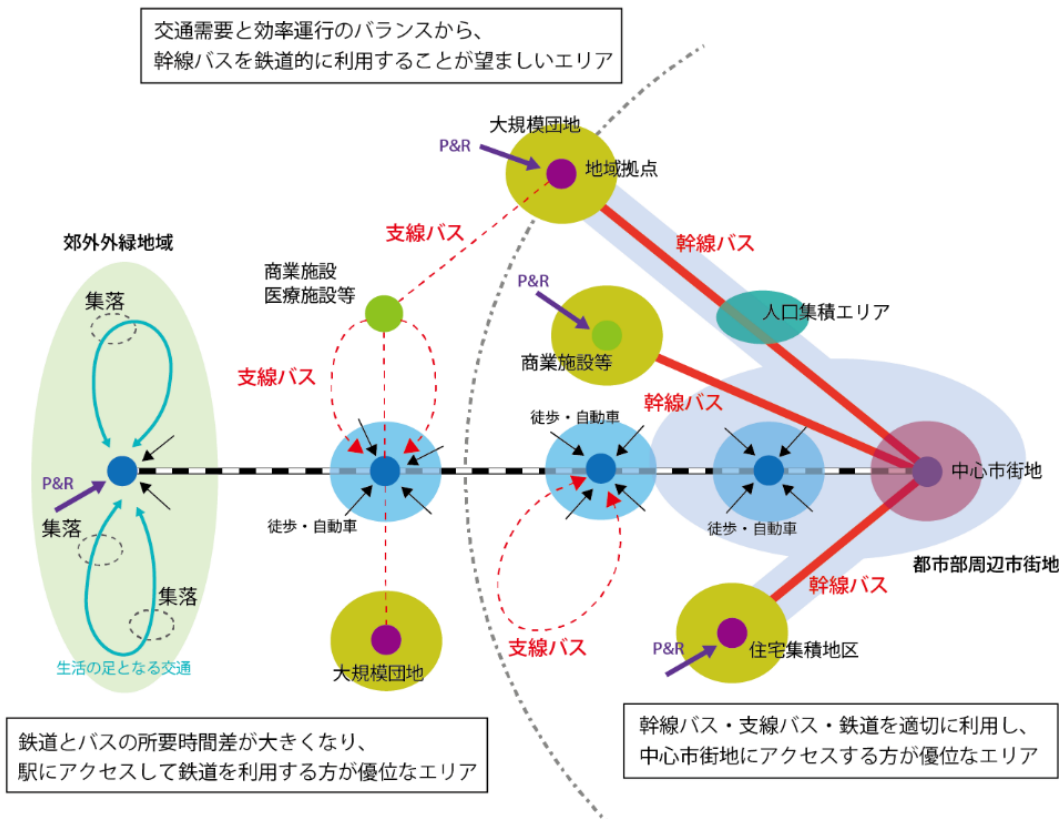


図 鉄道・幹線バス・支線バスの役割分担のイメージ

イ. 鉄道支線バスの検討

鉄道駅の駅前広場整備などにあわせ、鉄道を幹線とした支線バスの実現化を探る。

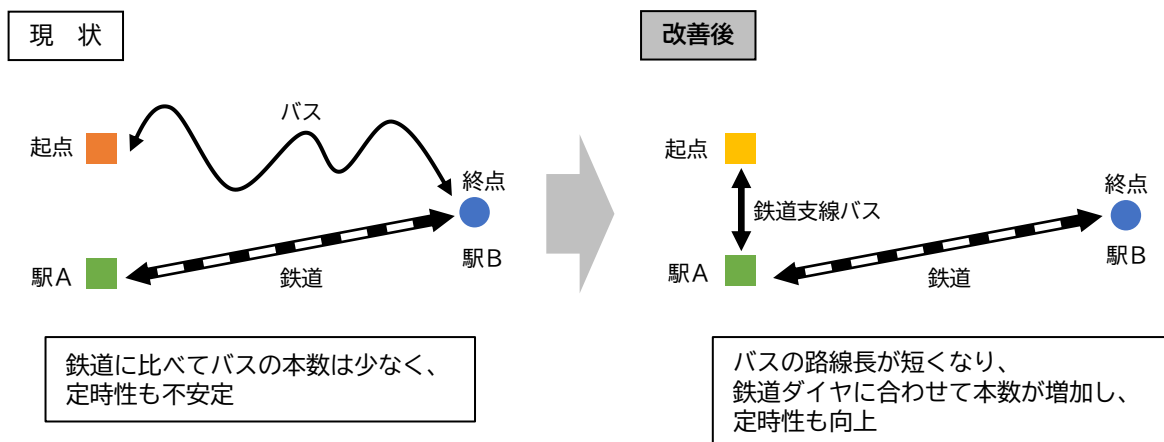


図 鉄道支線バス導入により期待される効果

※確保すべきサービス水準

鉄道支線バスは、現況の路線バスの運行頻度より増加し、鉄道との乗換が生じるものの現在の路線バスによるアクセスと同等以上の利便性を確保するものとする。

また、鉄道ダイヤとの接続時間（乗継時間の短縮）にも配慮してトータルのサービス水準を確保する。

② 乗り継ぎ環境の整備

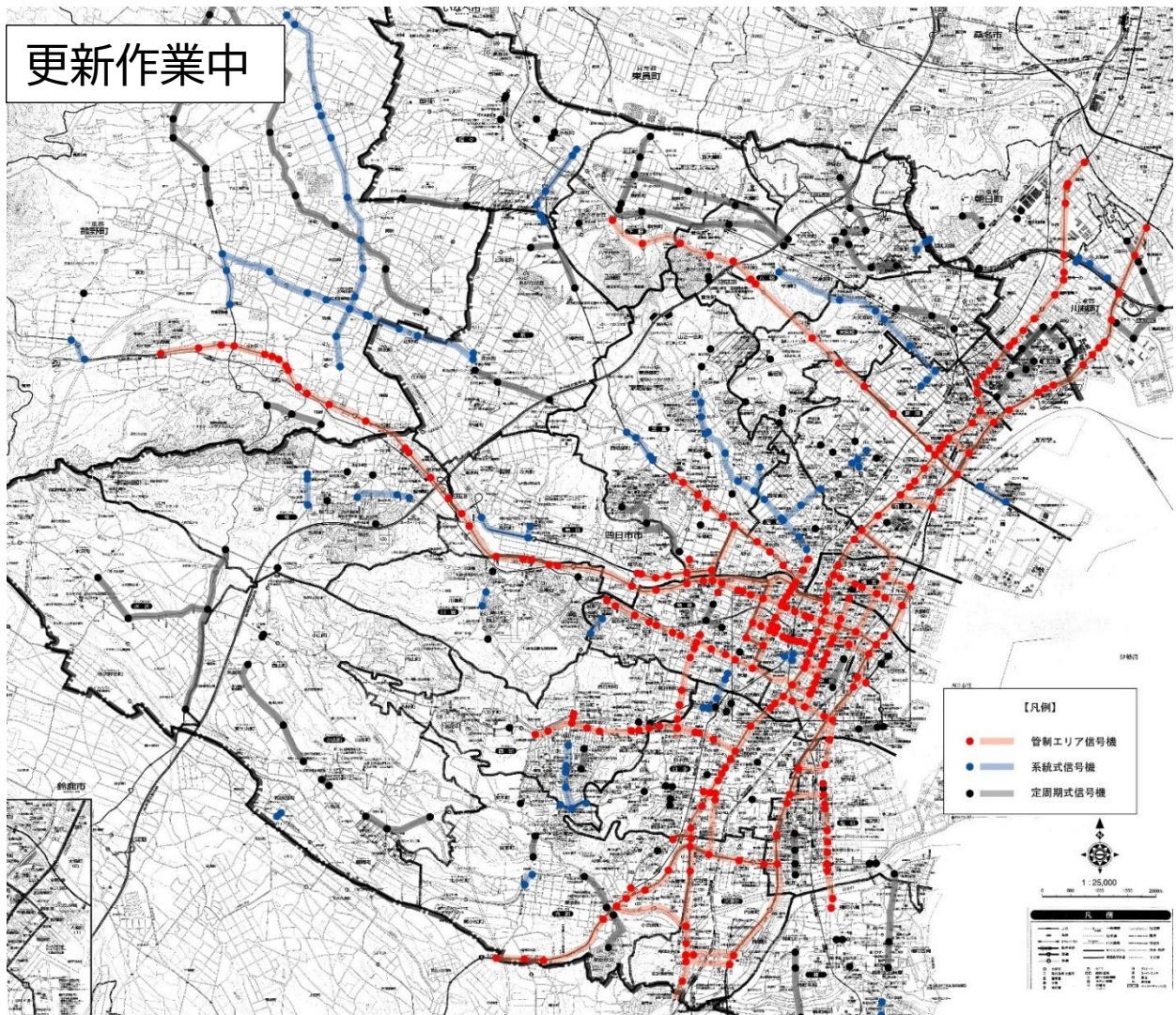
【戦略 1-(3)-1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり掲載】

③ バス運行の定時性の確保

幹線バスの定時性の確保や道路整備や交通の状況に合わせた円滑な移動の確保に向けて、可能な取り組みを検討し、段階的な整備を進める。

渋滞等に合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化

広域幹線道路の整備等による周辺交通環境の変化に合わせながら整備を推進していく。



資料：三重県警察資料を基に作成

図 交通管制エリア図

3) カーボンニュートラルに向けた取組の推進

① カーボンニュートラルに向けた取組の推進

ア. EVバス・水素バスなどの導入

脱炭素化に向けた取組の活性化やガソリン車の販売廃止などにより、公共交通部門でも環境への配慮が求められており、二酸化炭素等の大気汚染物質を排出しないEVバスや水素バスの導入促進を図っていく。



資料：国土交通省

図 EVバス

イ. BRT推進のための環境整備と接続バスの拡充

速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるBRT（Bus Rapid Transit）の推進に向けた取組を関係者間で調整を進め、接続バスの取組を拡充する。



資料：三重交通、三岐鉄道

図 連節バス

(2) 生活圏の移動特性に応じた移動手段確保

1) 基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築

バス事業者による運行継続が困難な郊外部のバス路線では、鉄道や幹線バス等の基幹公共交通との連携を図るとともに、運行体制の見直しやコミュニティバスへの転換、タクシーの活用などによって、暮らしに必要な移動手段の確保に努める。

① バス路線網の再編

【戦略1-(1)-2) 将来にわたり公共交通の骨格をなす幹線バス路線の構築 掲載】

② 支線バス路線網の再編

ア. 交通不便地域などにおける支線バス路線、コミュニティバスへの転換、予約型乗合タクシーなどの対策

民間事業者による運行が困難な路線や交通不便地域においては、コミュニティバスや予約型乗合タクシーへの転換など、可能な取り組みを進める。

また、行政が主体となって運行するコミュニティバスについては、行政による財政的支援の上限・期限等の検討も踏まえ、試行運行（社会実験）等によって運行の是非を総合的に判断するものとする。

また、支線バス等が接続する鉄道駅やコミュニティターミナルにはP & R（パーク＆ライド）駐車場を設け、鉄道や幹線バス、支線バス等が結節する公共交通拠点まで自動車利用による交通手段の確保も検討する。

イ. 市街化調整区域の公共交通不便地域におけるデマンドタクシーの運行

令和3年10月から、市街化調整区域の公共交通不便地域（鉄道駅から直線距離で800m以上、バス停留所300m以上離れている）にお住まいの方を対象に運行を開始した四日市市デマンドタクシーについて、利用状況を踏まえ、効果的なデマンド型交通の運行方式を検討する。

③ NPOバス等への支援拡充

市民主体のコミュニティバスへの支援の拡大を図る。



図 生活バスよっかいち

(3) 基幹的な公共交通へ快適に乗り換えができる交通拠点の整備

1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり

鉄道路線や鉄道駅ごとの性格に合わせて、駅前広場や駐輪場の整備やP & R施設の確保を進める。

また、鉄道やバスといった各交通事業者間共通のICカードの導入やバスロケーションシステム、バスマップの作成による情報提供など利用者の立場に立って利便性・快適性の向上に努める。

① 乗り継ぎ環境の整備

鉄道網や幹線バスと支線バスが円滑に乗り継げるように、路線の再編等に合わせて段階的に乗り継ぎ環境の整備を進める。

ア. 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

阿倉川駅などの駅前広場の整備を促進する。



図 整備を行った西日野駅と内部駅



図 鉄道と路線バスの乗り継ぎ環境整備のイメージ（富山県富山市ポートルム）

イ. 郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用した交流と交通の複合拠点(コミュニティターミナル)の整備検討

【戦略3-(2)-2) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり 掲載】

ウ. 駅前駐車場・駐輪場 (P&R 施設) の拡大

P&R 施設等の拡大を図る。

エ. 四日市バスターミナルの整備

【戦略3-(2)-1) まちづくりネットワークの拠点づくり掲載】

オ. 高速バスの活性化に向けた取組検討

【戦略3-(2)-1) まちづくりネットワークの拠点づくり掲載】

② 公共交通の利用しやすい環境づくり

利用者が快適で便利に利用できる環境づくりを進める。

ア. バス待ち環境の改善

利用者が多いバス停を中心に、ハイグレードバス停や周辺の建物内に待合スペースや周辺のバリアフリー化などを検討する。



資料：三重交通

図：上屋整備を行ったキオクシア正門前バス停



図 ハイグレードバス停 (神奈川県横浜市)



資料：国土交通省

図 建物内のバス待合スペース (栃木県足利市)

イ. 運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上

バス路線が重複する区間において2WAY定期や鉄道事業者とのICカードの共用化など利用者の利便性向上策を検討する。



図：四日市あすなろう鉄道に導入した交通系ICカードシステム



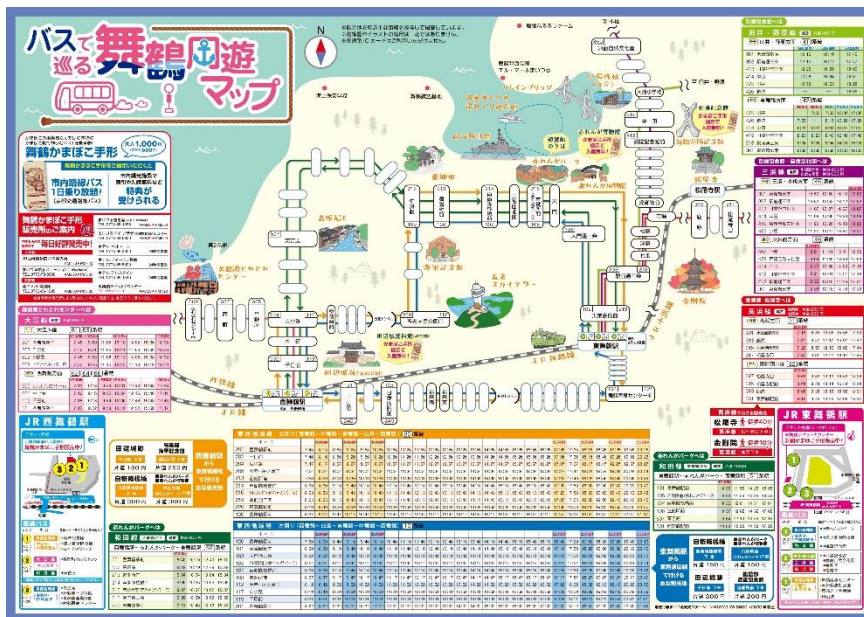
洛西ニュータウン地区の路線バスと阪急電鉄の連絡定期券は、桂駅・洛西口駅（京都市バス）または洛西口駅・東向日駅（阪急バス）のいずれでも乗り換え可能な定期（2way）である。

資料：阪急電鉄 HP

図 2WAY定期の導入事例

ウ. 公共交通マップ等の作成・配布

市民や来街者が公共交通を利用しやすくなるよう、公共交通マップ等を作成・配布し、公共交通の利用を促す。



資料：舞鶴観光協会

図 公共交通マップ（京都府舞鶴市）

エ. バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化

バスロケーションシステムを活用した運行情報の発信や GTFS を活用した経路検索システムによる情報提供など、利用者の利便性を向上するサービスの強化を図る。また、主要駅においてはそれら運行情報を提供する総合案内板等を設置する。

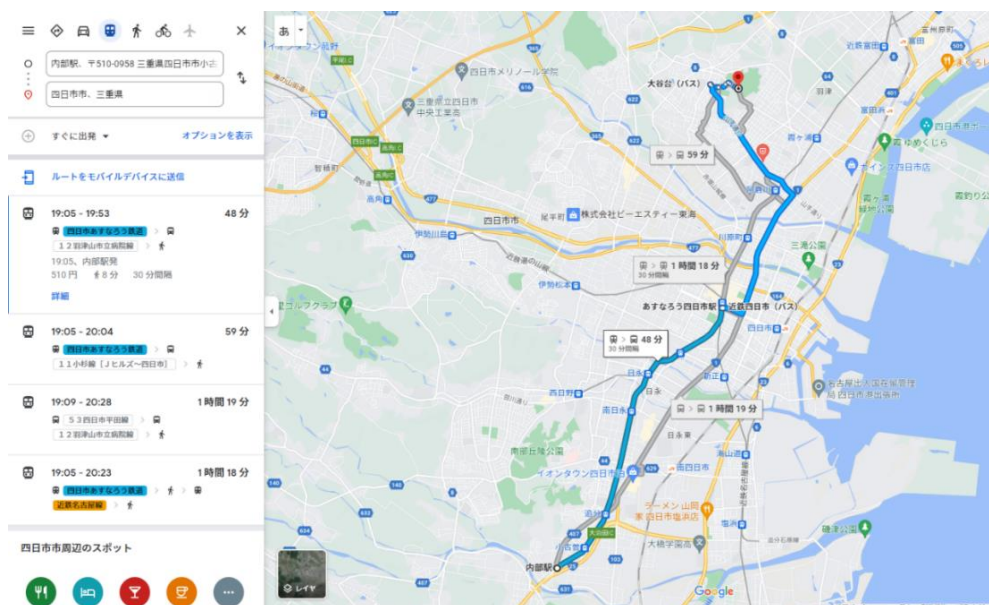


図 Google マップを利用した経路検索

2) 移動全体を支えるバリアフリー化の推進

駅までの経路や駅前広場の整備などとともに、乗降者数が多い駅から順次、駅施設等のバリアフリー化を進める。

また、**ノンステップバス**や**ユニバーサルデザインタクシー**の導入など、交通機関自体のバリアフリー化を進める。

① 鉄道駅のバリアフリー化

誰もが利用しやすい公共交通を目指して、国の支援制度等を活用しながら段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックなどのハード整備に加え、聴覚障害者・視覚障害者に対応した運行情報の提供なども含めたバリアフリー化を進める。



図：バリアフリー化整備を行った三岐鉄道暁学園前駅

表 四日市市内の鉄道各駅の乗車人員

駅名	1日平均 (人/日)	駅名	1日平均 (人/日)
近鉄四日市	36,396	川原町	1,320
近鉄富田	14,836	新正	1,260
あすなろう四日市	5,958	南四日市	1,250
塩浜	5,786	JR富田	1,248
三岐富田	5,422	南日永	932
阿倉川	3,790	高角	900
JR四日市	3,624	泊	878
霞ヶ浦	3,268	保々	876
桜	3,090	内部	872
暁学園前	2,514	日永	734
伊勢松本	2,498	山城	706
JR河原田	2,474	大矢知	578
伊勢川島	2,100	追分	522
西日野	2,034	赤堀	458
中川原	1,896	北勢中央公園口	446
海山道	1,806	富田浜	346
北楠	1,688	平津	304
伊勢鉄道河原田	1,638	小古曾	254
楠	1,448		

資料：三重県統計書

② バス車両のバリアフリー化

ア. ノンステップバス、ワンステップバスの**拡充**

乗り降りしやすいノンステップバス、ワンステップバスの導入促進を図る。なお、現在市内に乗り入れているバス車両の半数以上がノンステップバスとなっている。

表 四日市市内に導入されているバス車両のバリアフリー率

事業者名	全台数	ノンステップバス	ワンステップバス	非バリアフリー
三重交通	80	40	40	0
三岐鉄道	26	18	5	3
合計	106	58	45	3
		54.7%	42.5%	2.8%



資料：ISUZUHP

図 ノンステップバス

イ. ユニバーサルデザインタクシー車両の**拡充**

誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」であるユニバーサルデザインタクシーの導入推進を図る。



図：ユニバーサルデザインタクシー

2. 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」



2-1 達成目標

環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整い、深刻な渋滞の問題が解消されている。また、歩いて暮らせるまちづくりと連携した安全な道路づくりが進んでいる。

2-2 取り組みの考え方と当面の目標

【取り組みの考え方】

① 必要な道路整備や安全対策の推進

- ・国道1号、23号における渋滞の抜本的な解消等を目的とした北勢バイパスの整備や、**東名阪自動車道と交通を分担する新名神高速道路**、**北陸地方への利便性向上が期待される東海環状自動車道の整備による通過交通の分散を目指して取り組む。**
- ・通勤時や当面の渋滞緩和対策として環状道路やバイパス機能を持つ道路の整備や渋滞交差点などの安全対策を進める。

② 歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

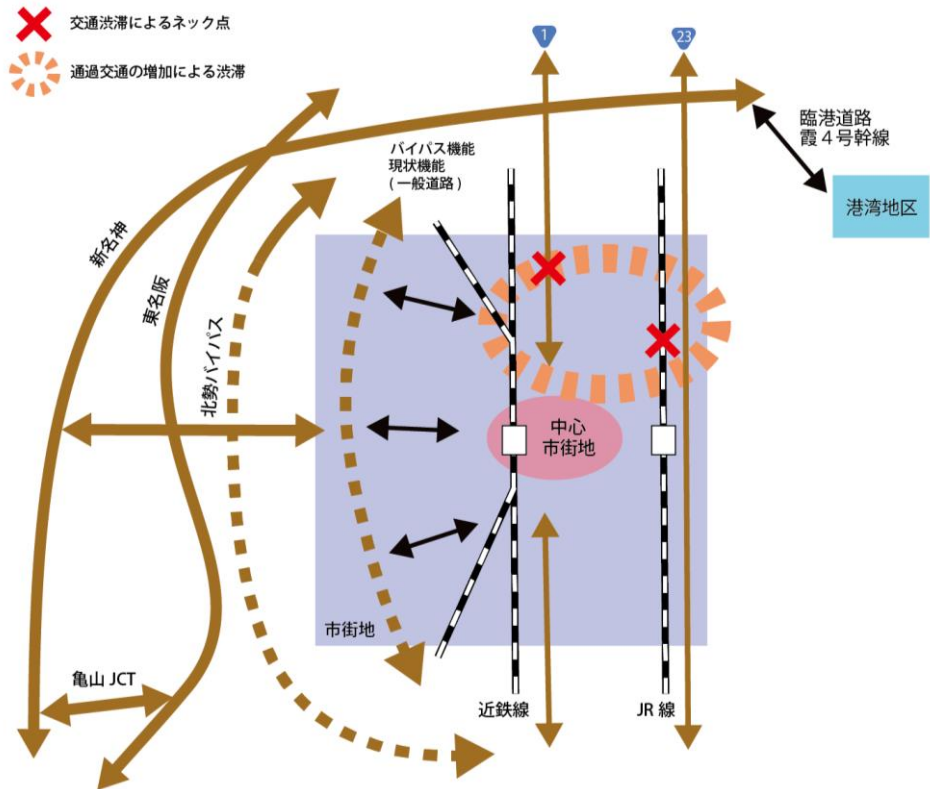
- ・駅や学校、商店など暮らしに必要な施設への移動を支えるために、歩行者や自転車などの安全に配慮した道路の整備を進める。



【当面の目標】

- ・新名神高速道路や**東海環状自動車道**、北勢バイパスなどの早期完成に向けた予算の確保などに関係者と共に取り組む。
- ・環状道路やバイパス道路等の継続事業の着実な推進を図るとともに、整備計画に応じて新規事業に着手する。
- ・渋滞交差点などのネック点の状況に応じて対応策を検討し、対策に着手する。
- ・歩道や自転車レーンの事業区間を段階的に拡大し連続した歩行空間の整備を進める。

将来目指す方向（イメージ）



将来の目指す方向（イメージ）

※将来の望ましいあり方を示すもので、特定の年次や施策を示すものではない。

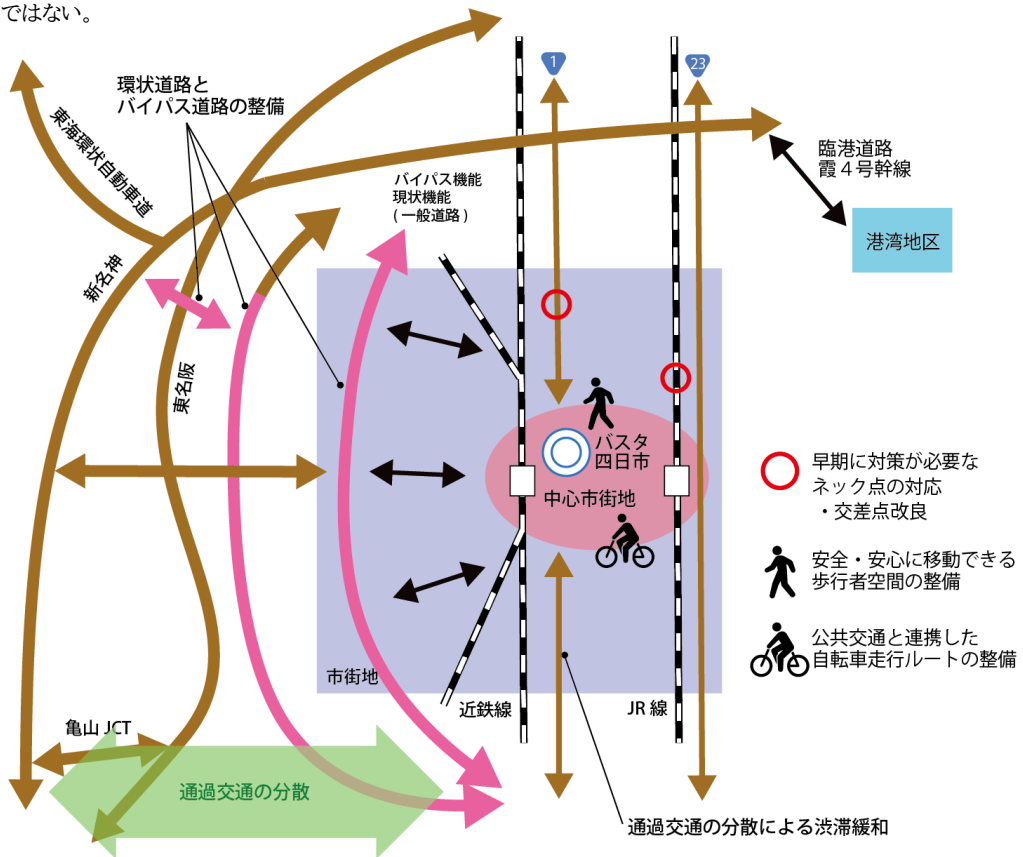


図 道路ネットワークが将来目指す方向のイメージ図

2-3 今後10年間に実施・検討する施策

(1) 必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進

1) 環状道路とバイパス道路の整備推進

① 幹線道路の整備

南北方向の慢性的な渋滞や朝夕を中心とした東西方向の渋滞の解消を目的に、骨格となる道路の整備を進める。

【継続事業】

北勢バイパス、(都)環状1号線、小杉新町2号線、泊小古曾線、垂坂1号線、三重橋垂坂線等

【新規事業】

三重県道路整備方針、三重県新広域道路交通ビジョン、四日市市道路整備の方針等に基づき順次事業化を図る



図 完成した臨港道路霞4号幹線



図 整備が進む北勢バイパス

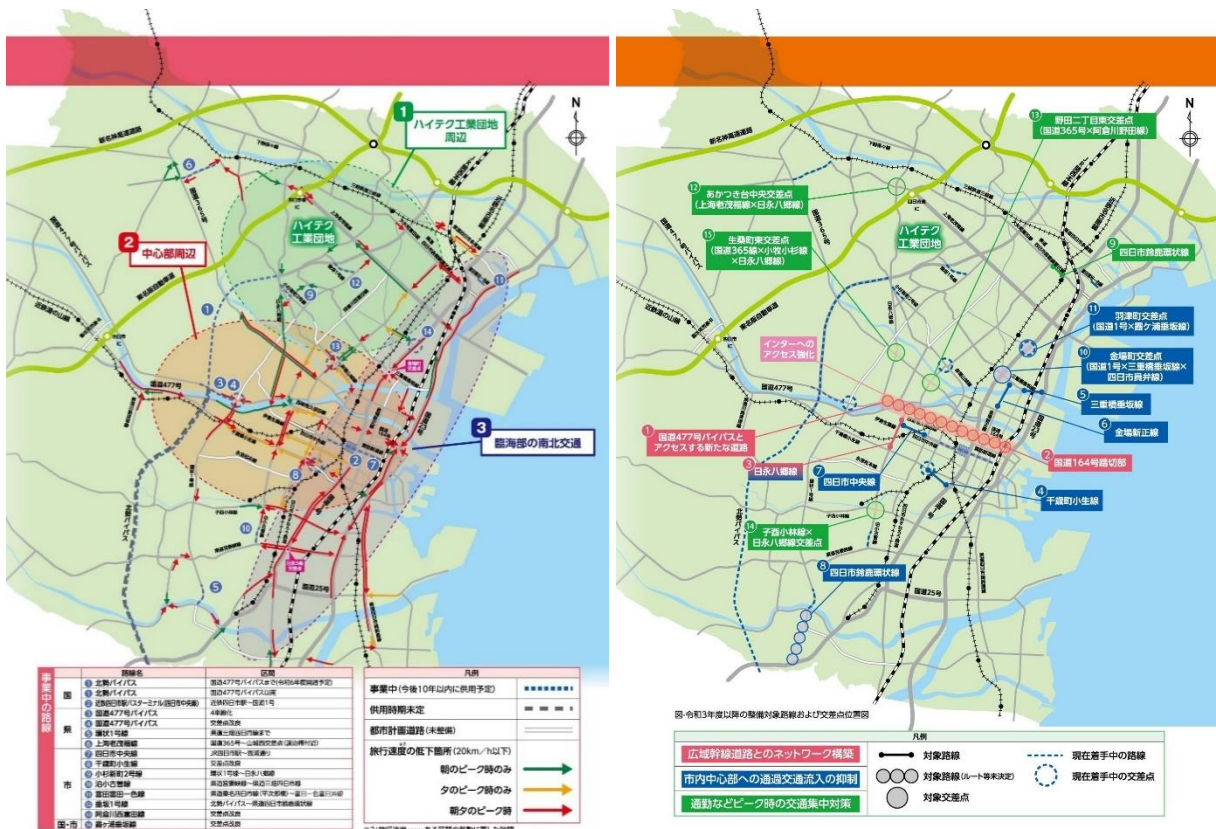
2) 早期に対策が必要なネック点の解消

① 渋滞箇所の改善

市内の道路混雑状況を踏まえ、関係者が連携して対策を進める。

【対象事業】

西阿倉川 62 号線、霞ヶ浦垂坂線（羽津交差点）、阿倉川野田線（野田二丁目東交差点）、赤堀小生線 等



資料：四日市市

図 道路整備方針

② 交通事故防止対策

主要交差点や交通事故多発地点において、道路標識の更新やカラー舗装化などの交通安全対策を実施するとともに、交通安全施設等の整備を推進する。



図 右折レーンのカラー舗装化（日永3丁目交差点）

③ 鉄道交差箇所の対策

踏切の拡幅や遮断時間の短縮等を検討するとともに、踏切における歩道と車道の分離などの安全対策を進める。



図 拡幅された踏切（市道日永東日野線）

(2) 歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

1) 安全・安心に移動できる歩行者空間の整備

① 歩行空間の整備

駅や学校、商店など暮らしに必要な施設への移動を支えるために、歩行者の安全に配慮した道路の整備を進める。

【継続事業】

東海道、富田富田一色線 など

【新規事業】

調整済みの路線から順次実施



図 カラー舗装（中浜田南浜田線）



図 カラー舗装（日永東日野線）

② 自転車通行空間の整備

中心市街地の自転車交通量の多い道路や公共公益施設を結ぶ道路において、自転車の安全性を確保するため、自転車道や自転車専用通行帯など、自転車通行空間の整備を進める。

【継続事業】

中心市街地の自転車交通量の多い道路や公共公益施設を結ぶ道路（午起末永線、赤堀末永線）などから順次実施

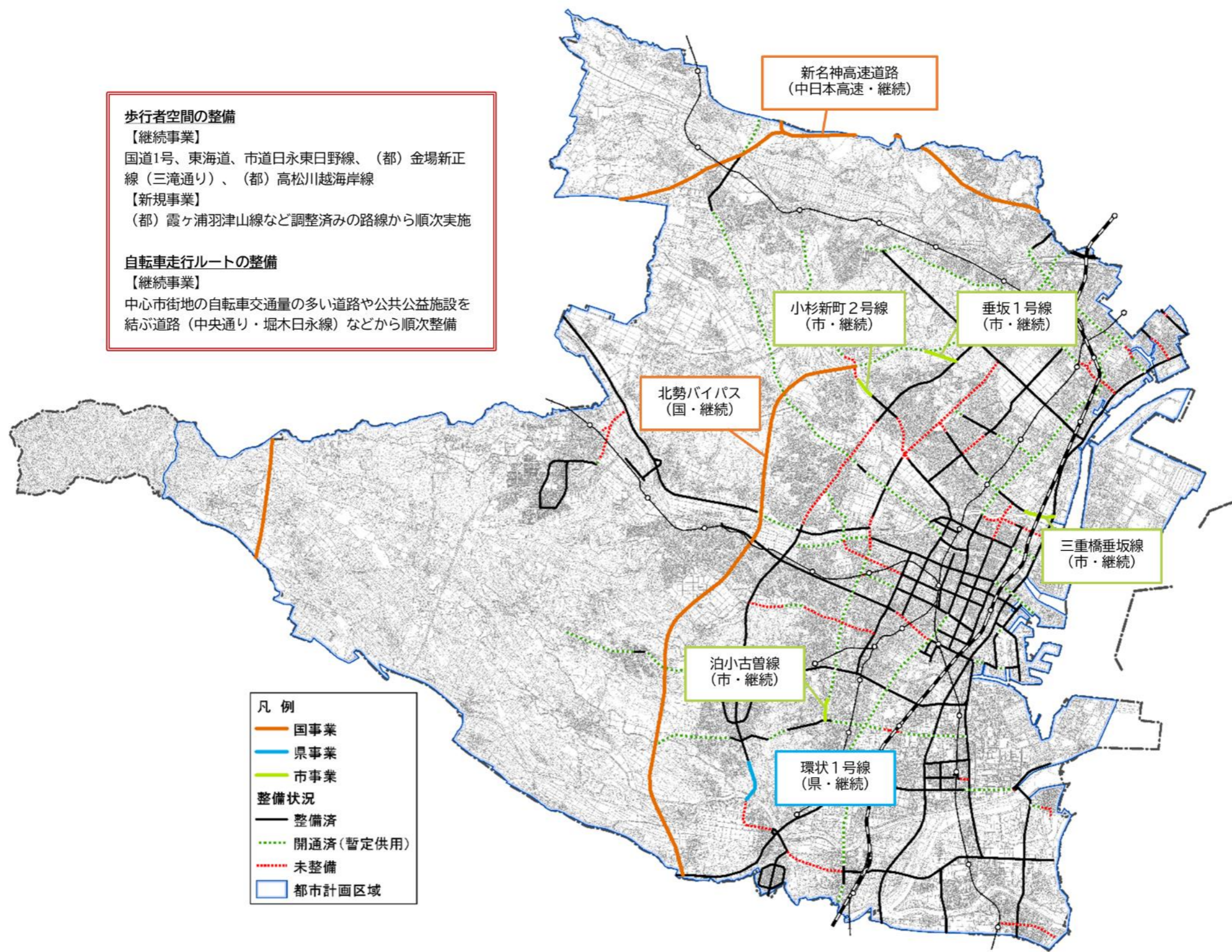


図 自転車通行空間の整備（赤堀末永線）



図 自転車通行空間の整備（堀木日永線）

【参考 道路整備の状況】



図：道路整備の状況

3. 戦略3「まちなかの賑わいづくり」



3-1 達成目標

まちなかでは、DX（デジタル変革）を活用した居心地が良く歩きたくなる空間が整備され、四日市バスターミナルを中心に交通結節機能が充実しており、バスや次世代モビリティなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整う。

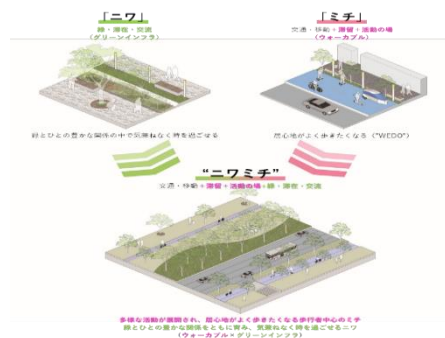
3-2 取り組みの考え方と当面の目標

【取り組みの考え方】

① 「ニワミチよっかいち」をコンセプトとする歩きたくなる空間づくり

- ・ 中心市街地においては、緑とひとの豊かな関係をとともに育ていながら、自由に立ち寄り、気兼ねなく時を過ごせる「ニワ」の役割に加え、歩行者中心の考え方に基づきつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に出会い、歩きたくなるような「ミチ」の役割を担う空間づくりを目指す。
- ・ スマートリージョン・コアの実現を通じて、「交通利便性が高く歩きたくなるまち」を目指す。

ニワミチのイメージ



② 四日市バスターミナルにおける円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

- ・ バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化、歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備等を目標とした四日市バスターミナルの整備を進める。
- ・ 郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用したコミュニティターミナルの整備を進める。

③ 次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携

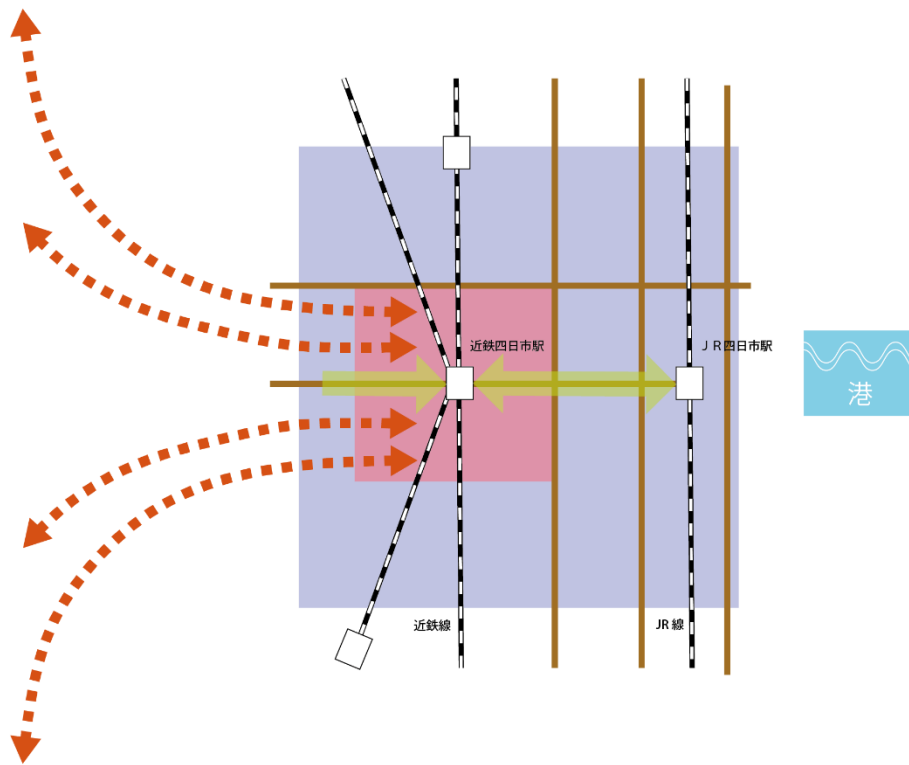
- ・ 新モビリティ（自動運転技術、パーソナルモビリティ等）の導入を促進する。
- ・ AI や IoT 等新たな技術を活用し、市内の回遊性及び公共交通の利便性を向上する取組を推進する。



【当面の目標】

- ・ 四日市バスターミナルの整備を含めた、中央通りの再編を行うとともに、スマートリージョン・コアの実現に向けた取組を進める。
- ・ 自動運転技術や新たなパーソナルモビリティの導入に、に向けた検討に着手する。

将来目指す方向（イメージ）



将来の目指す方向（イメージ）

※将来の望ましいあり方を示すもので、特定の年次や施策を示すものではない。

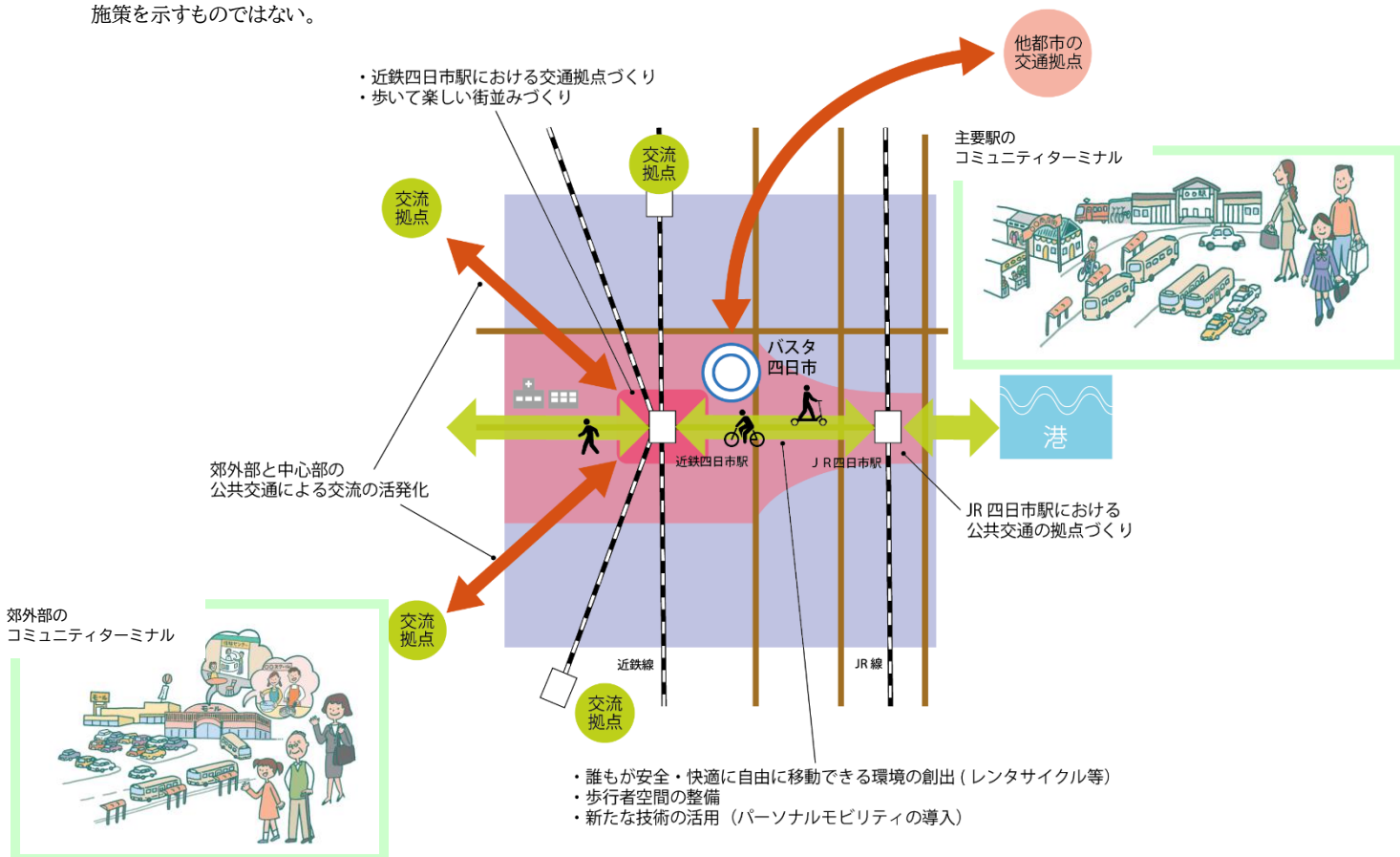


図 まちなかのまちづくりと公共交通の連携が将来目指す方向のイメージ図

3-3 今後10年間に実施・検討する施策

(1) 「ニワミチよっかいち」をコンセプトとする歩きたくなる空間づくり

1) まちなかにおける移動手段の充実

① レンタサイクルシステムの充実

自動車に過度に頼らず、歩いて暮らせるまちの実現や、中心市街地の活性化及び観光促進を目的に、近鉄四日市駅及びJR四日市駅にてレンタサイクル事業の充実を図る。



図 こにゅうどうレンタサイクル

2) まちづくりと連携した空間形成

①中央通りの空間づくり

四日市バスターミナルを含む中央通り全長約 1.6 km、幅員 70m の空間を「ニワミチよっかいち」をコンセプトとした歩行者を中心とした空間へと再編を行う。

目標①: まちなかの回遊性向上による賑わいの展開

目標②: 都市の魅力・暮らしの質向上による、東海地方をリードする、産業・交流拠点都市の実現

目標③: 広域連携強化による交流人口の増加

目標④: グリーンインフラの導入や防災機能の向上による環境・防災先進都市の実現

図 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画の目的

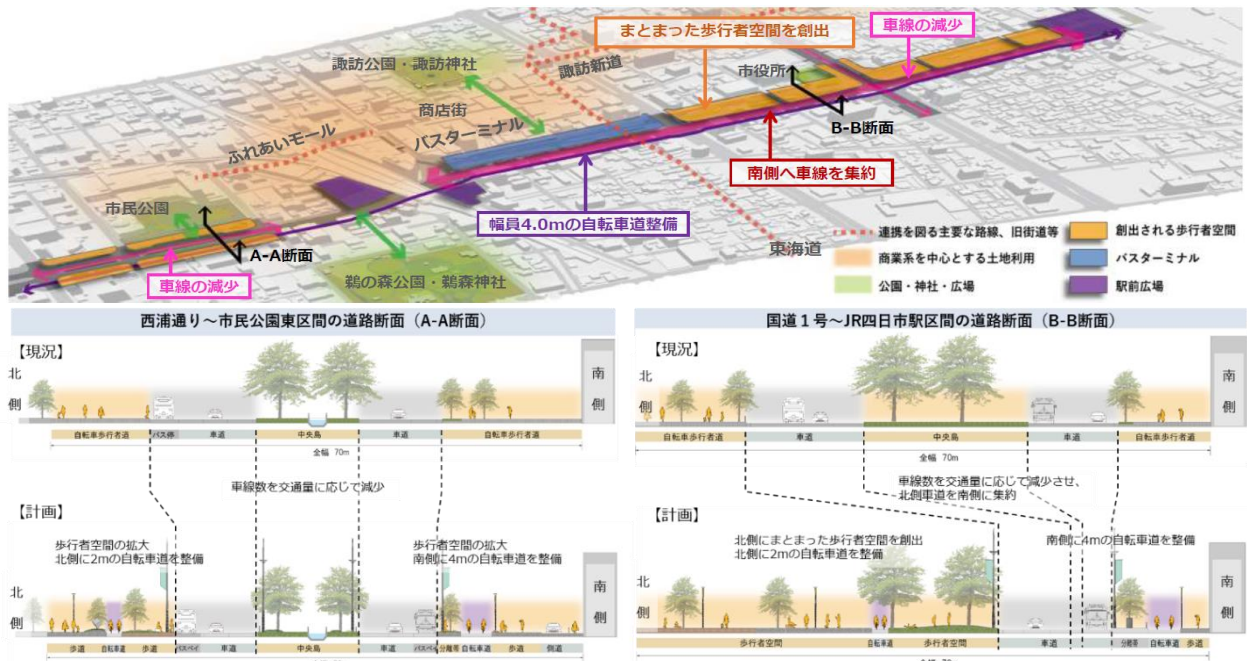


図 中央通りの空間構成



図 中央通り将来イメージ

②スマートシティに向けた取組

スマートリージョン・コアの実現を通じて、「交通利便性が高く歩きたくなるまち」を目指す取り組みを行う。



図 スマートリージョン・コアの実現を通じて目指す都市像

図：メタバス

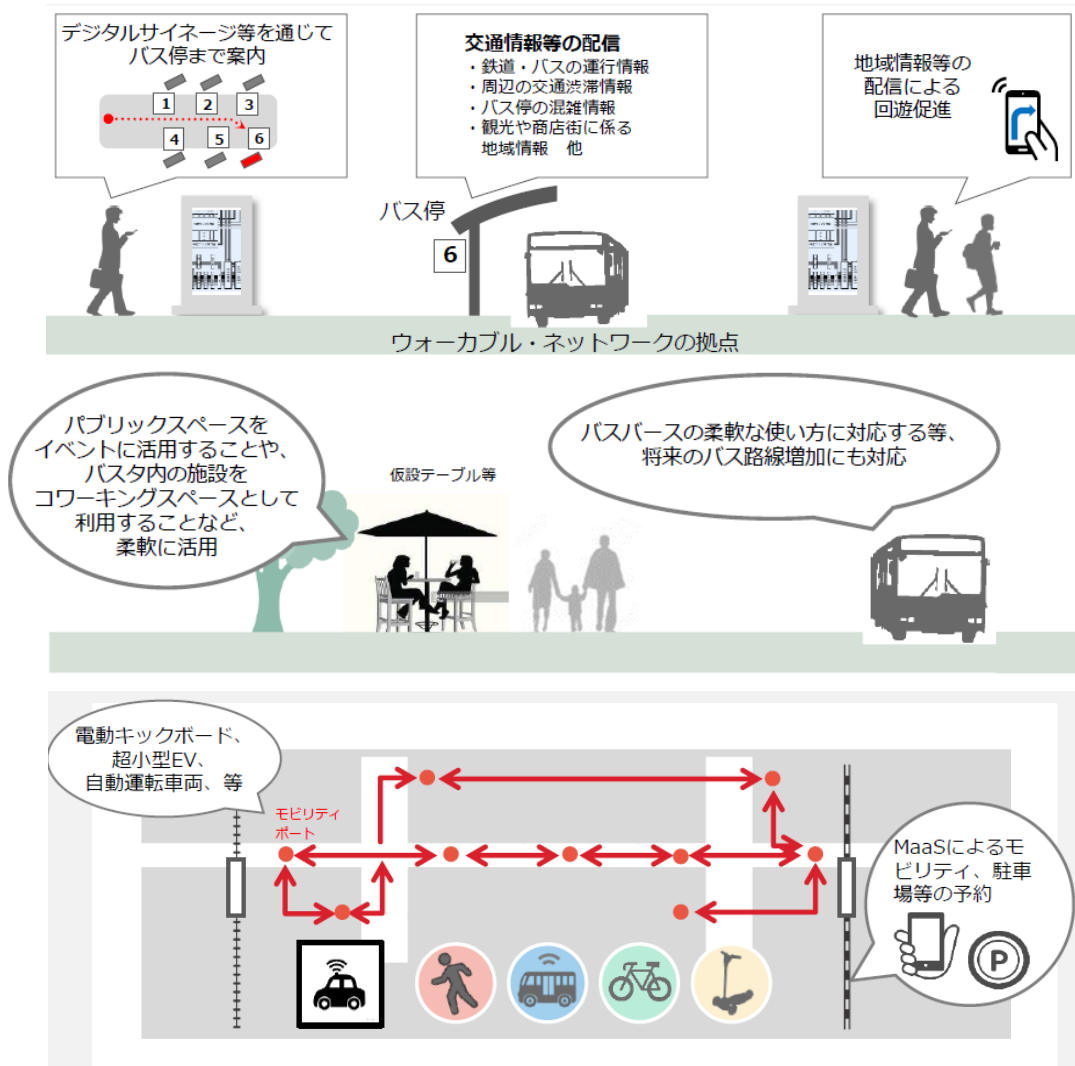


図 最先端技術の導入に向けた取り組み内容

③ みなとまちづくりとの連携

最寄駅である JR 四日市駅からは約 2 km であるが、線路や国道 23 号が横断しており、アクセス環境が悪いため、中心市街地からのアクセス環境の改善に取り組む。



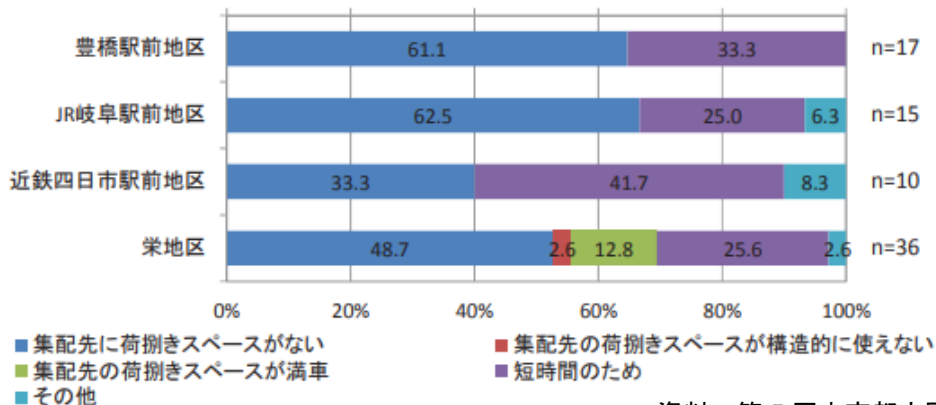
資料：みなとまちづくりプラン
 図：第 1 埠頭及び周辺地区再生プロジェクト将来的に目指す姿

④ 交通を阻害する路上駐車防止

まちなかの円滑な道路交通を確保するために、駐車場附置義務条例などの見直しや商業施設の荷捌き対策の検討を進める。



図 中央通りに設置された荷捌きスペース



資料：第 5 回中京都市圏物資流動調査
 図 中央通りに設置された荷捌きスペース

(2) 四日市バスターミナルにおける円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

1) まちづくりネットワークの拠点づくり

① 四日市バスターミナルの整備

市内のバス交通が集中する近鉄四日市駅の3箇所に分散しているバス乗降場等の集約化等、四日市バスターミナルの整備を進める。

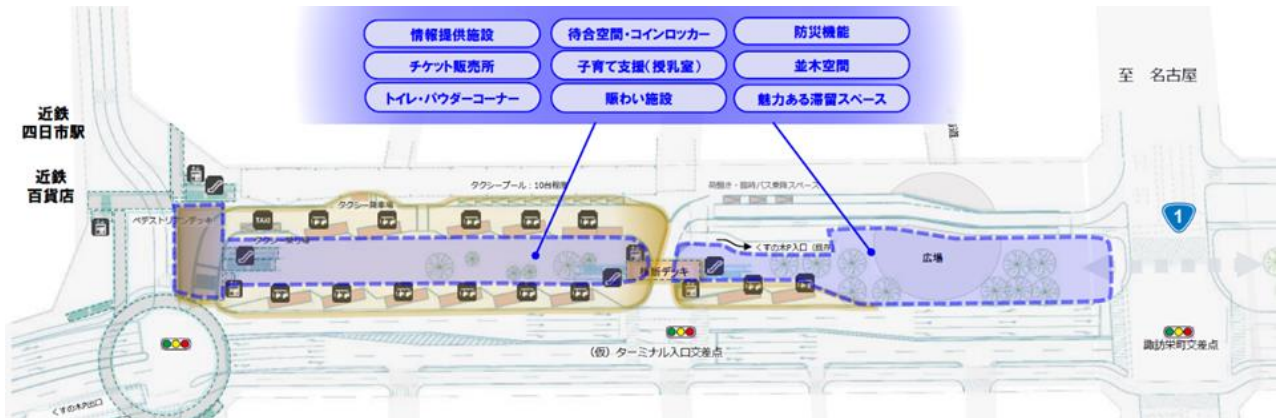


図 バスターミナルの配置計画

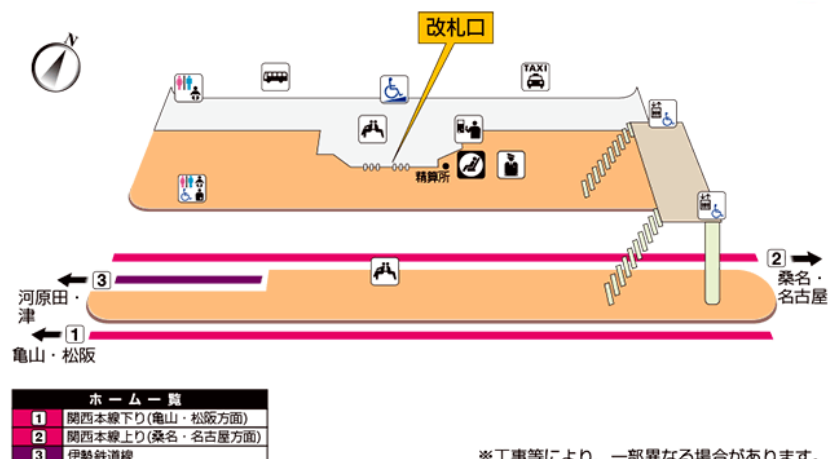
② 高速バスの活性化

四日市バスターミナルが整備されることで、広域連携強化による交流人口の増加が期待できるため、高速バスの増便等、高速バスの活性化に向けた取組を検討する。

2) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり

① JR 四日市駅周辺の交通拠点整備

JR 四日市駅の将来的な東西の歩行者動線を含め、駅の利便性向上に向けた取組を検討する。



資料：JR 東海 HP

図 JR 四日市駅の構内図

② 郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用した交流と交通の複合拠点(コミュニティターミナル)の整備検討

幹線バスと支線バスを結ぶ交通結節点や郊外部の鉄道駅を地域コミュニティの交流の核として位置づけ、その整備を図る。



図 整備を行ったコミュニティターミナル（イオンタウン四日市泊）



図 コミュニティターミナルのイメージ図

(3) 次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携

1) 次世代モビリティの導入

① 自動運転導入に向けた取組推進

経済界や学識者、交通事業者等の関係者で構成する自動運転導入検討会議で自動運転技術の導入に向けて取り組んでいる。自動運転車両を用いた実証実験など、今後も新たな交通手段の実装に向けた取組を推進する。



図 自動運転車両 (NAVYA ARMA)

② パーソナルモビリティの導入検討

まちなかの回遊性の向上のため、自動運転車両の実証実験に加え、超小型電気自動車、電動バイク等のパーソナルモビリティについても実証実験が実施されており、実装に向けて引き続き検討する。



図 パーソナルモビリティ

資料：国土交通省

2) 既存公共交通との連携

① MaaS の活用

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行い、飲食店や観光等の目的地における交通以外のサービス等との連携した MaaS の導入に向け、MaaS の機能や役割、それによってもたらされる効果を踏まえ、検討を進める。



資料：国土交通省

図 MaaS のイメージ図

4. 戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」



4-1 達成目標

感染症等の対策によって減少した公共交通利用者の回復に向けて、市民、公共交通事業者、行政が一丸となって、都市総合交通戦略の実現に向けて取り組んでいる。また、市民一人ひとりが自動車への過度な依存を見直し、公共交通や自転車を活用したライフスタイルへの転換が進んでいる。

4-2 取り組みの考え方と当面の目標

【取り組みの考え方】

① 市民の意識と行動の改革

- ・市民自らが、自動車への過度な依存を見直し、公共交通や自転車を利用するなど、ライフスタイルの転換に関係者が一丸となって取り組んでいく。
- ・感染症等の対策によって公共交通利用者は減少しており、その回復に向け、関係者で連携し、公共交通の利用を促進する取組を行う。

② 都市総合交通戦略の進行管理

- ・四日市市都市総合交通戦略協議会を継続的に設置・運営し、関係者が相互に連携しながら戦略の修正や進行管理を行う。



【当面の目標】

- ・都市総合交通戦略や地域公共交通計画に基づき、国の補助制度を活用しながら関係者間の連携した取り組みが進む。
- ・年度ごとに戦略の進行管理を行うとともに、目標達成に必要な事業や調査の実施体制が確立される。
- ・交通イベントなどを通じて、公共交通の利用促進や交通手段の選択について考える機会が増え、公共交通を積極的に利用するなど意識やライフスタイルの変革が進む。
- ・感染症等の対策によって減少した公共交通利用者の回復に向けて、関係者で連携し、公共交通の利用を促進する取組を行う。

【戦略の構成と目指す効果】

一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素適な暮らしとまちを実現します

戦略4 市民・交通事業者・行政の連携づくり

1. 市民の意識と行動の改革

戦略1
自由に移動し交流できる
公共交通体系づくり

行き先に合わせた公共交通の再編や乗継環境の整備により、誰もが利用しやすい公共交通の実現に取り組みます。

連携

子どもからお年寄りまで、さまざまなライフスタイルに応じた公共交通の利用で、活動的な暮らしを楽しみます。

戦略2
円滑な交通を支える
道づくり

重点的な幹線道路の整備と共に、暮らしに身近な空間では、人に優しい道路整備に取り組みます。

連携

徒歩や自転車、エコドライブなど、かしこく移動手段を使い分けて、健康で環境にやさしい暮らしを楽しみます。

戦略3
まちなかの賑わいづくり

バスタ整備（まちなか）や接続点（コミュニティターミナル）で、市民が交流する拠点づくりに取り組みます。

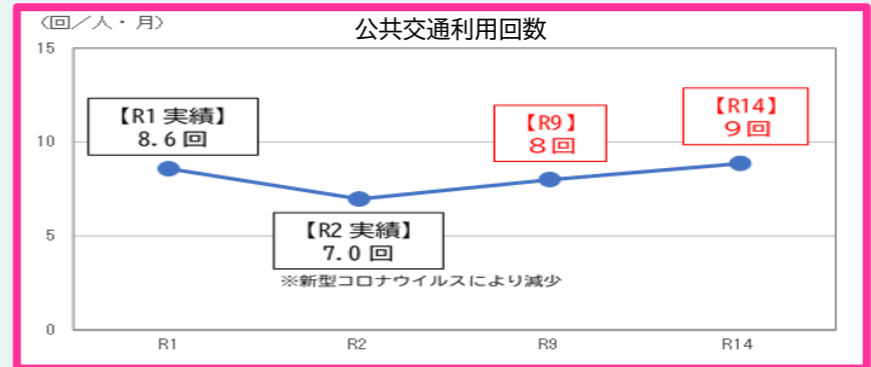
連携

年代や地域を超えて、多くの人との交流を楽しむことで、まちの文化や元気を育てます。

2. 都市総合交通戦略の進行管理

市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数

現在（令和2年度） 7.0回/人・月
中間年（令和9年度） 8回/人・月
目標年（令和14年度） 9回/人・月
※概ね新型コロナウイルス感染症流行前令和元年の利用回数を確保

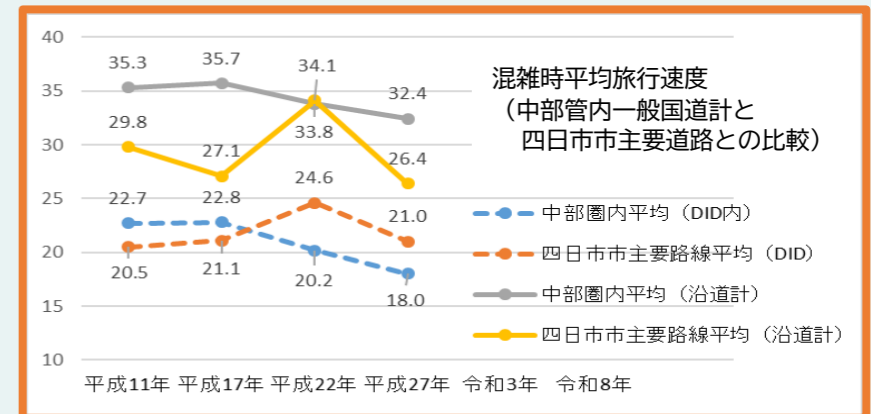


主要道路の混雑時の平均旅行速度

平成27年 四日市主要道路
26.4km/h（沿道計） 21.0km/h（DID内）

中間年 中部管内平均値以上（一般国道）
目標年 中部管内平均値以上（一般国道）

【参考】
平成27年 中部管内（一般国道）
32.4km/h（沿道計） 18.0km/h（DID（人口集中地区内））



近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 (近鉄四日市駅周辺13地点の合計)

現在（令和2年度） 平日 77,800人 休日 74,700人
中間年（令和9年度） 平日 73,300人 休日 72,100人
目標年（令和14年度） 平日 77,800人 休日 74,700人
※新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の歩行者量に回復

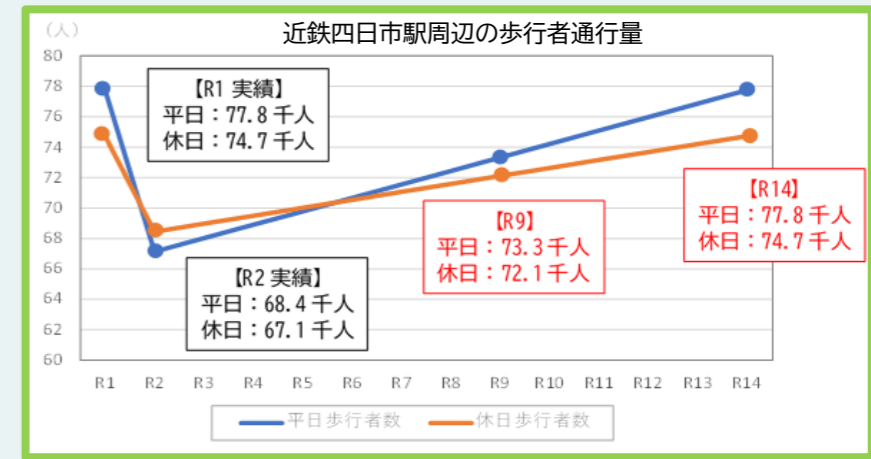


図 戦略の構成と目指す効果

4-3 今後10年間に実施・検討する施策

(1) 市民の意識と行動の改革

1) 市民一人ひとりの自発的な行動を促す取り組み（モビリティマネジメント）を市民ぐるみで推進

① モビリティマネジメントの推進

ア. シンポジウム等交通イベントの実施

シンポジウム等の交通イベントや市民参加での交通量調査等を通して、市民が交通問題を考える機会を増やす。

【継続事業】

三重県公共交通フェア、環境フェア



図 公共交通フェア



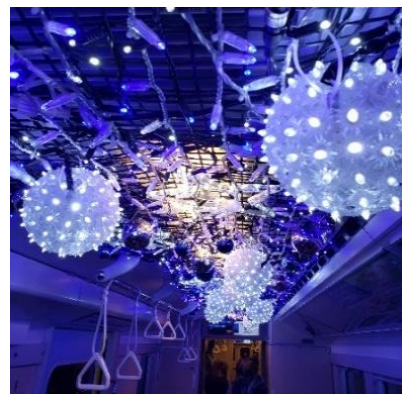
図 環境フェア

イ. 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実施

鉄道・バスを利用した観光イベントなどを継続的に実施し、新たな交通需要を掘り起こす。

【継続事業】

- ・鉄道イベントの実施
- ・地域活性化イベントへの協力
- ・ハイキング企画の実施
- ・グッズの販売
- ・イベント列車の運行等



図：四日市あすなろう鉄道イルミネーション列車

ウ. エコ通勤の推進

企業のエコ通勤の取り組みなどと連携し、過度なマイカー利用の抑制に取り組む。

エ. 公共交通マップ等の作成・配布

【戦略1-(3)-1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり 掲載】

② 公共交通の利用や交通安全の教育

ア. 公共交通の乗り方教室の開催

小学生を対象に、バスなどの公共交通の利用等について学ぶ乗り方教室を開催する。



図 バスの乗り方教室

イ. 自転車安全講習会と子ども自転車安全運転免許証

小中学生を対象に自転車の安全な乗り方を教え、受講者に自転車安全運転免許証を交付する。



図：交通安全教室

2) 地域とともに支える公共交通の仕組みづくり

① 地域で公共交通を支える活動の推進

地方鉄道や支線バスのサポーターづくりなど、公共交通の利用促進や維持に市民が参加する活動を推進する。（生活バスよっかいち応援券制度など）

② 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり

地域が一定の利用を確保することを前提に、路線の見直しや停留所の設置等を提案できるような仕組みと関係者間の協議の場づくりを進める。具体的な取り組みとして、座談会等、地域からの意見が出しやすい場の提供を検討する。



図 自主運行バス利用促進に向けた取組

③ NPOバス等への支援拡充

※戦略1-(2)-①) 基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築記載

3) 高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくり

① 高齢者運転免許自主返納の促進

高齢者ドライバーの事故の抑制のため、公共交通の利用環境整備と併せた自動車運転免許証返納を促進する。

《参考》バス事業者の運転免許返納割引

バス事業者では、運転免許返納者を対象としたバス運賃割引を実施している。

◆運転免許返納割引定期券“セーフティーパス”

対象者：運転経歴証明書をお持ちの方（年齢制限なし）

発売額：1カ月間 5,000 円、3カ月間 13,000 円、6カ月間 25,000 円、1年間 48,000 円

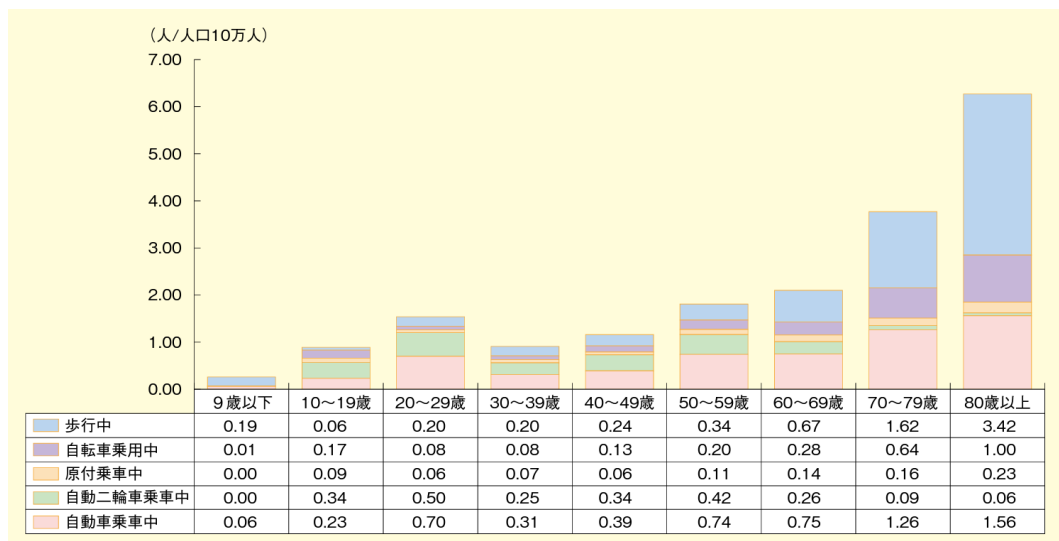
◆運転免許返納割引

対象者：運転経歴証明書をお持ちの方（年齢制限なし）※本人と同伴者1名

発売額：普通運賃の半額

② 交通安全教室の開催

高齢者の交通事故を防ぐために、安全な交通行動や公共交通の利用等について学ぶ交通安全教室を開催する。



資料：令和4年版交通安全白書

図 年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和3年）

4) 安心して公共交通を利用できる環境づくり

① 感染症対策

公共交通における新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、公共交通事業者が安全・安心のために行っている取組を広く周知し、利用者数の回復を図る。



資料：三重県

図 公共交通機関安全・安心啓発ポスター

(2) 都市総合交通戦略の進行管理

1) 都市総合交通戦略の進行管理

【「戦略の評価指標」に掲載】

2) 都市総合交通戦略の定期的な検証

① 協議会による定期的な検証

四日市市都市総合交通戦略協議会における関係者の連携の下でのPDCAサイクルを確立する。



図 PDCA サイクル

6章 評価指標

1. 戦略の評価指標

戦略と目標	評価指標	進行管理目標	市民意識の確認 (市民アンケート)
<p>戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</p> <p>①鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成 ②生活圏の移動特性に応じた交通手段の確保 ③基幹的な公共交通へ快適に乗り換えができる交通拠点の整備</p>	<p>行き先に合わせた公共交通の再編や乗継環境の整備により、誰もが利用しやすい公共交通の実現に取り組みます</p>	<p>市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数 ※人口に対する利用者数</p>	<p>□鉄道利用者数 □バス利用者数 □タクシー利用者数 □交通手段別分担率</p> <p>○市政アンケート 【項目】 公共交通利用環境の向上</p>
<p>戦略2 円滑な交通を支える道づくり</p> <p>①必要な道路整備や交差点改良などの推進 ②歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり</p>	<p>重点的な幹線道路の整備とともに、身近な空間では、人に優しい道路整備に取り組みます</p>	<p>主要道路の混雑時における平均旅行速度</p>	<p>□主要道路・その他道路の混雑時平均旅行速度 □人に優しい道路整備の進行状況 □市内交通事故件数</p> <p>○市政アンケート 【項目】 移動しやすい道路網の整備 交通安全対策の充実 バリアフリー化の推進</p>
<p>戦略3 まちなかの賑わいづくり</p> <p>①「ニワミチよっかいち」をコンセプトとする歩きたくなる空間づくり ②四日市バスターミナルにおける円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備 ③次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携</p>	<p>バスタ整備（まちなか）や接続点（コミュニティターミナル）で、市民が交流する拠点づくりに取り組みます</p>	<p>近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 (測定13カ所の合計値)</p>	<p>□近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量(13カ所の合計値) □近鉄・JR四日市駅利用者数</p> <p>○市政アンケート 【項目】 中心市街地の活性化</p>
<p>戦略1～3を通して 環境に優しい行動の推進</p> <p>一人ひとりが、かしこく交通手段を使い分けることで、環境にやさしいまちづくりに寄与します</p>		<p>□四日市市内3局の大気汚染物質測定値 □市域温室効果ガス排出量 運輸部門(自動車)排出量</p>	

2. 各戦略の評価指標の考え方

(1) 戦略1

1) 評価指標

市民一人が一カ月に公共交通を利用する回数を**新型コロナウイルス感染症流行前（9回／人・月）に回復させる**

⇒交通事業者によるバス・鉄道・タクシー利用者数と人口データから把握

新型コロナウイルス感染症の拡大前の公共交通の利用者数を回復するために、市民一人が月に何回公共交通を利用すればよいのかを算定し、その実現を目標とした。

【令和14年に達成を目指す目標地】

$89,092 \text{ 回/日 (R1の公共交通(バス・鉄道・タクシー)利用者数)} \div 301,512 \text{ 人 (令和14年の推計人口)} \times 30 \text{ 日} = 8.7 \text{ 回/人・月} \doteq 9 \text{ 回/人・月}$

※将来の人口は推計値を用いて計算している。長期的には、人口の減少が想定されていることから、目標年次の令和14年の目標値は、計算結果の8.7回を切り上げて9回とした。

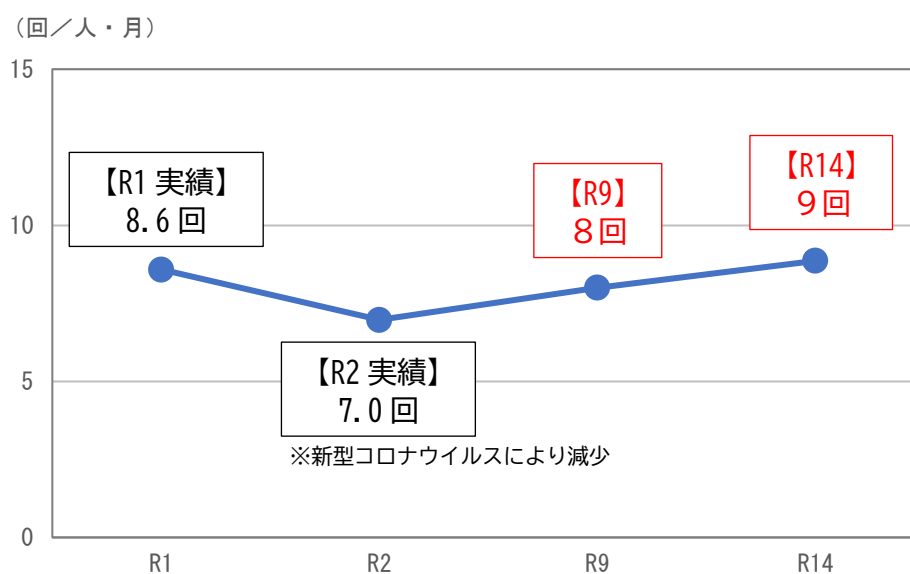
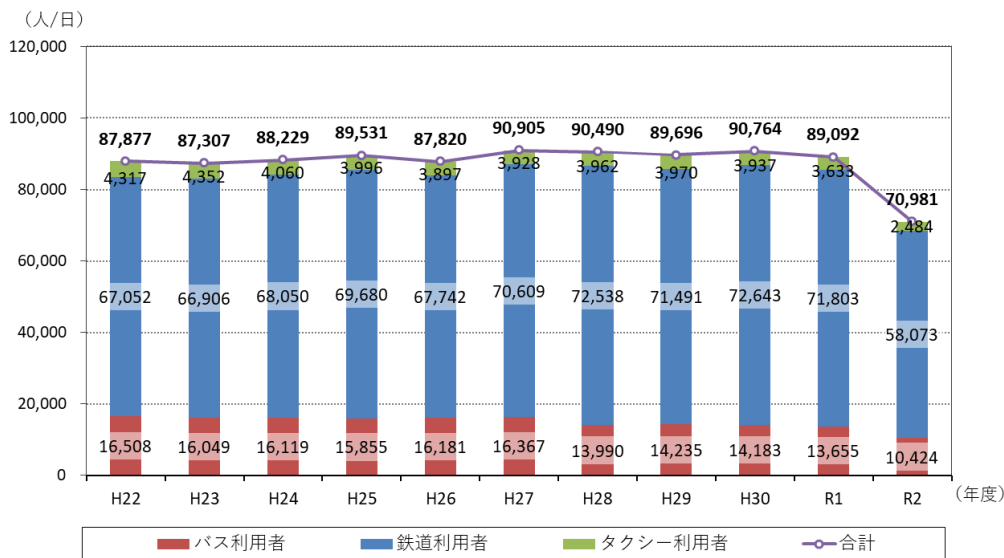


図 評価指標の目標

<公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用者数>

公共交通の利用は、長期的に見ると減少傾向にあり、新型コロナウイルスが減少した令和2年度以降は減少が大きい。現在の交通サービスを維持していくためには、その利用者の確保が重要となっている。このため、市民のニーズに合わせた路線の再編や定時性等のサービスレベルの向上などに取り組むとともに、モビリティマネジメントを積極的に展開することで、新型コロナウイルスの感染拡大前の利用者数を回復することを目標とする。



資料：三重県統計書等

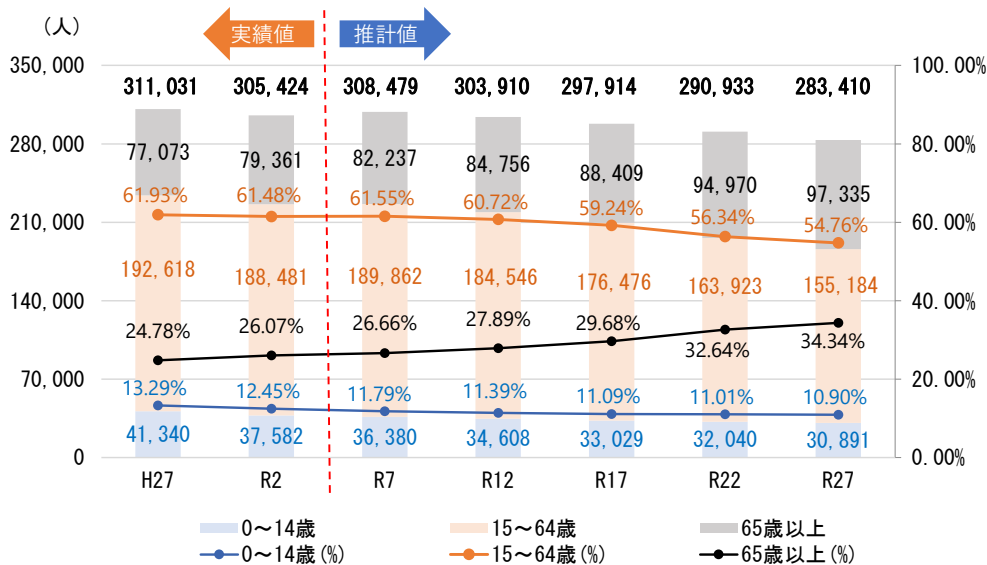
図 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数

<人口推移>

わが国の人口は、今後、長期的に減少していくことが予測されている。

本市においては、今後 10 年間で顕著な減少は見込まれていないが、高齢化の進展による交通全体の需要が減少することも懸念されている。

このため、従来の通学・通勤に特化した交通体系を見直し、買い物や通院、文化施設へのアクセスなどに対応した高齢者が生き生きと活動できるモビリティの実現に取り組む。



資料：国勢調査 2025 年以降は推計値

図 四日市市の人口推移と将来推計値

2) 進行管理目標

② 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数

公共交通の利用状況については、下記のデータにより、経年の変化を確認し、戦略の効果を把握する。

表 公共交通の利用状況を把握するデータ

輸送モード	利用者数の根拠	備考
鉄道	鉄道事業者が三重県統計資料として提出するデータ	市内駅分を抜粋
バス	バス事業者が市に提供するデータ	
タクシー	タクシー協会が運輸局に報告するデータ	四日市市内分を抽出

※評価指標を算定する人口の把握

市内の人口は、毎年10月1日時点の四日市市人口データを用いる。

③ 交通手段別分担率

四日市市の交通手段別分担率は、自動車分担率が全国に比べて2割ほど高く、公共交通手段分担率は、全国平均に比べ7%低い状況となっており、モビリティマネジメントなどを展開することで、公共交通分担率の向上が期待される。その数値を確認するため、中京都市圏パーソントリップ調査により算出される、交通手段別分担率を進行管理項目とする。

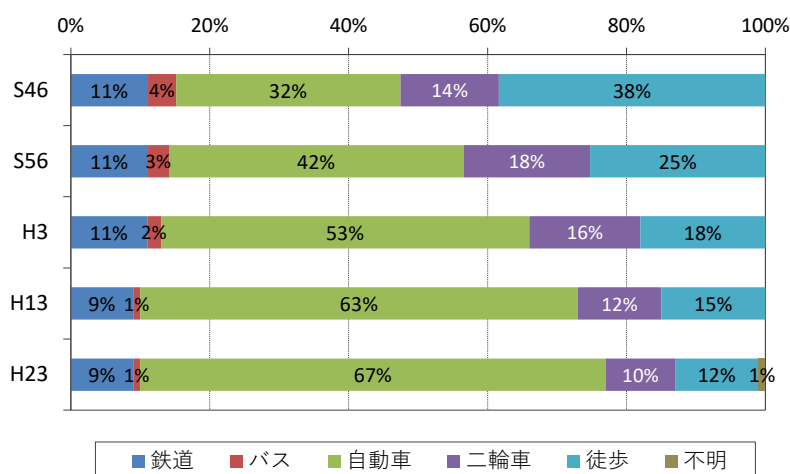


図 交通手段別分担率（四日市市）

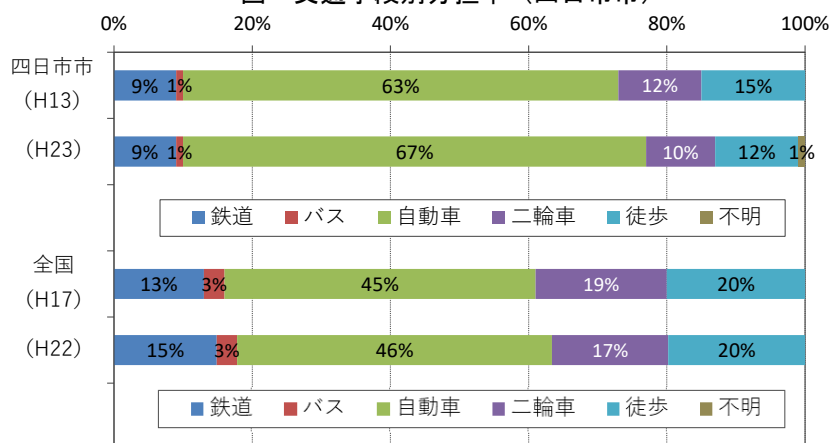


図 交通手段別分担率（全国との比較）

3) 市民意識

戦略の効果を把握するために、市政アンケートやシンポジウムや交通イベント等を通して市民意識の把握を行う。

「公共交通利用環境の向上」に対する満足度は近年上昇傾向にあるが、市政アンケート全項目（40項目）のワースト5に入っており満足度は低い状況にある。

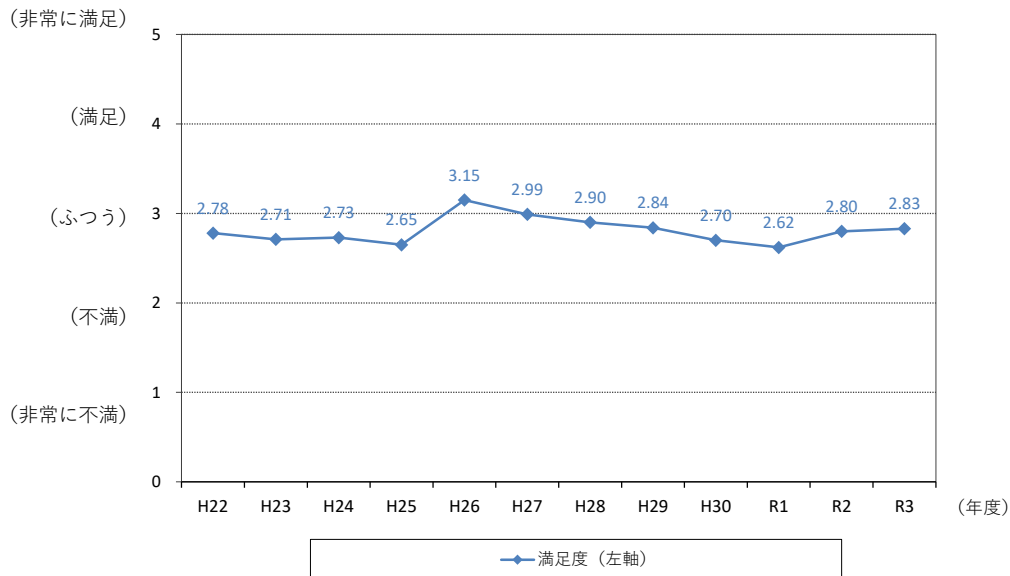


図 公共交通利用環境の向上に対する満足度（市政アンケート）の推移

【令和3年市政アンケートによる満足度の評価得点が低い上位5項目】

- 1位：空き家対策の取り組み
- 2位：道路や橋梁の維持管理
- 3位：移動しやすい道路網の整備
- 4位：雇用および就労の促進
- 5位：公共交通利用環境の向上

※満足度 = {「非常に満足」×(5) + 「満足」×(4) + 「ふつう」×(3) + 「不満」×(2) + 「非常に不満」×(1)} / 有効回答数

(2) 戦略2

1) 評価指標

主要道路の混雑時平均旅行速度を国土交通省中部地方整備局管内平均值以上とする
⇒道路交通センサデータなどから把握

市民の円滑な移動や緊急車両の通行を確保するため、中部地方整備局管内平均旅行速度（一般国道計）以上の平均旅行速度を確保する。

なお、比較対象は、平日の混雑時における平均旅行速度とし、道路交通センサの市内調査路線全てが、中部地方整備局管内平均旅行速度（一般国道計）を達成することを目標とする。

ただし、道路交通センサは、5年毎の調査となっていることから、調査を補足するようなデータによる評価を検討する。

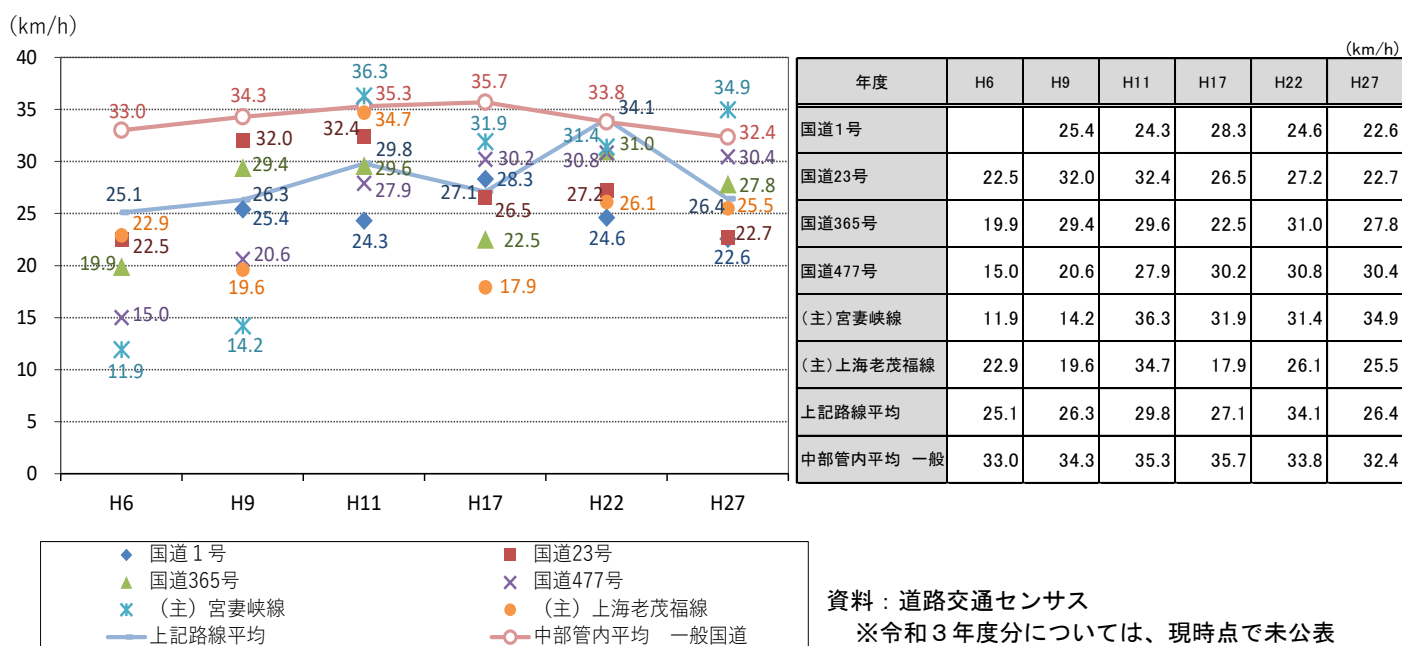


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（沿道計）の推移

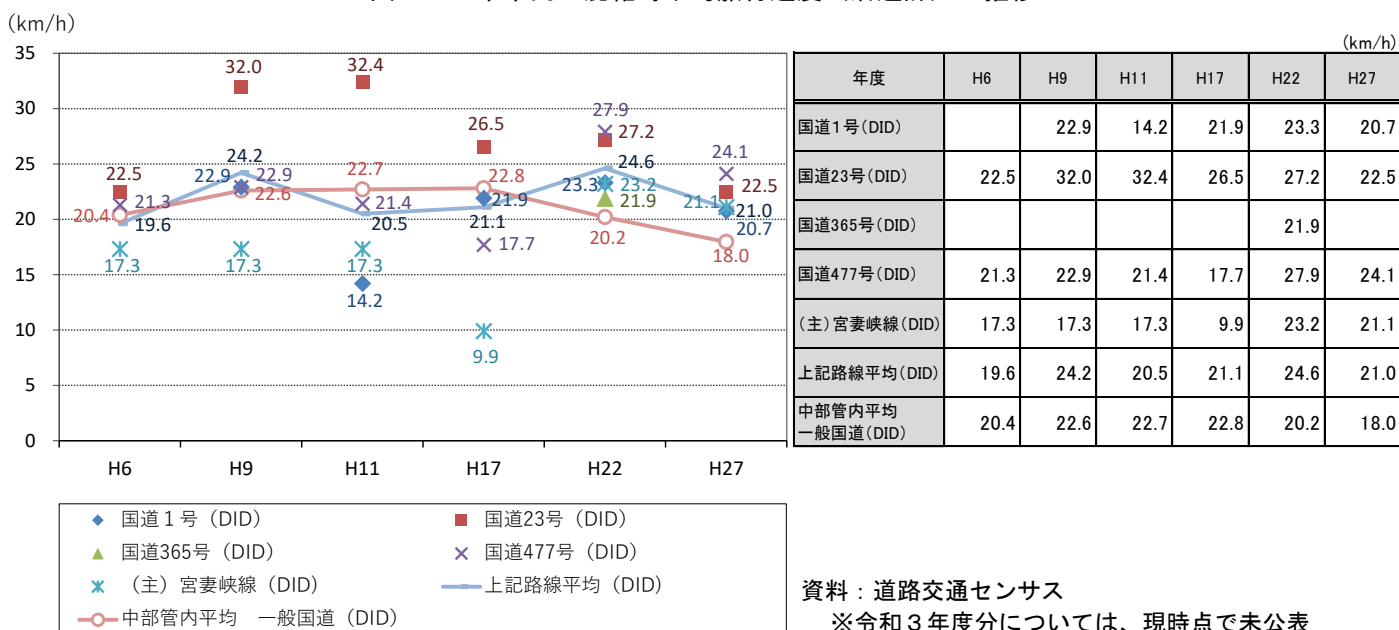


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（DID内）の推移

旅行速度の向上の把握・評価は、四日市市内の渋滞する路線・区間に着目して実施する。

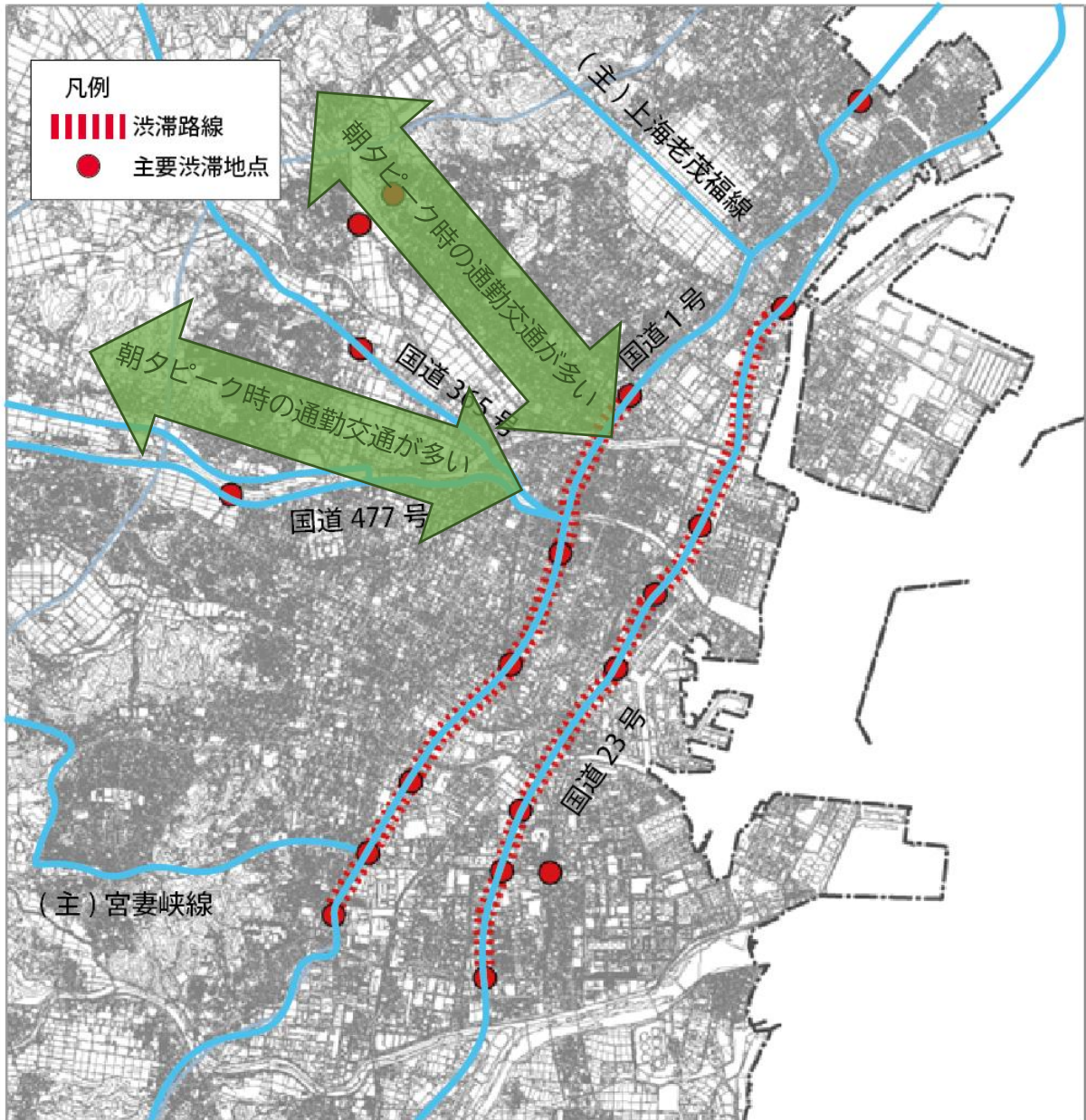


図 評価指標対象路線

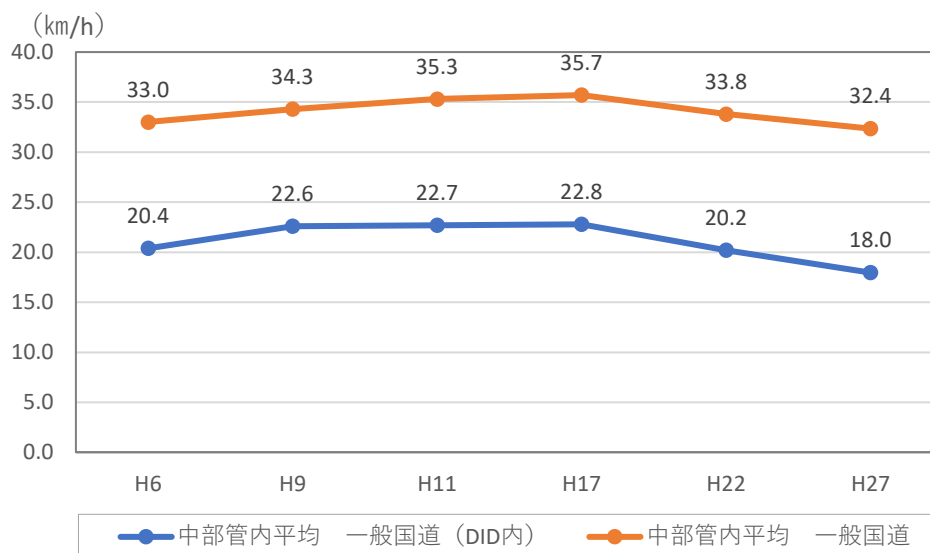
<道路の混雑>

東西交通の要衝に位置し、産業の集積した四日市市には、大量の産業交通及び通過交通などが集中する。臨海部の国道1号・国道23号では慢性的な渋滞状況を呈し、渋滞の発生と相まって住環境への影響も懸念されている。

通勤交通が集中する朝夕を中心に、ハイテク工業団地周辺や、郊外部の住宅団地と中心市街地や臨海部を結ぶ国道365号・国道477号等でも渋滞が発生している。

国土交通省の「全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）」（平成27年度）によれば、中部地方整備局管内の一般国道における混雑時の平均旅行速度は全体の平均で32.4km/h、人口集中地域（DID）内では18.0km/hとなっている。

同調査によれば、本市の主要道路沿道の平均旅行速度は26.4 km/h、人口集中地区（DID）内では21.0km/hと両者とも中部地方整備局管内平均値を下回っており、少なくともそれと同等レベルの走行速度を実現することが必要である。



資料：道路交通センサス

図 中部管内の混雑時平均旅行速度の推移

<人にやさしい道路整備の推進>

高齢社会の進展などに対応した歩いて暮らせるまちづくりが求められており、公共交通と連携した歩行者空間等の整備が必要である。

なお、これらの整備の結果は、公共交通の利用や環境改善に反映されるため、ここでは整備状況の進行管理を行うものとし、評価指標は設定しない。

2) 進行管理目標

① 主要道路・その他の道路の混雑時平均旅行速度

公共交通の利用状況については、下記のデータにより、経年の変化を確認し、戦略の効果を把握する。

表 平均旅行速度を把握するデータ

区 間	平均旅行速度の根拠
国道1号 国道23号 国道365号 国道477号 (主)宮妻峡線 (主)上海老茂福線	①民間プローブデータの活用 ②バス車載のドライブレコーダの活用(検討項目) ③実走調査によるデータ採取
その他道路	①民間プローブデータの活用 ②バス車載のドライブレコーダの活用(検討項目) ③実走調査によるデータ採取

※プローブデータ：車両にGPSを搭載し走行することで得られる位置及び時間データ

② 人にやさしい道路整備

人に優しい道路整備の進行状況を、整備手法ごとに整備延長・箇所数で把握する。

表 人にやさしい道路整備状況を把握するデータ

区 間	平均旅行速度の根拠	備 考
バリアフリー化された歩道整備	各道路管理者、三重県警察からの報告	それぞれの整備手法に対し、延長、箇所等を把握する。
自転車走行空間の整備		
歩行者等の安全を確保するための路肩のカラー化等		
その他 ・交差点改良 ・信号機設置 ・横断歩道設置 など		

民間で提供される旅行速度データ（民間プローブデータ）からは、任意の現状分析が可能となる。四日市市の交通渋滞は、特定の路線・区間、特定の時間帯に顕著になる傾向があるため、民間プローブデータの活用を検討する。

■任意の現状分析が可能

- ・期間 : 年間、季節
- ・範囲 : 四日市市内、中心部、郊外部
- ・路線 : 国道、県道、市道
- ・時間帯 : 7:45 ~ 8:15（四日市市の混雑実態に合わせた分析）



図 民間プローブデータの活用可能性イメージ

③ 市内交通事故件数

自動車交通の削減、自転車・歩行者道の整備などによる安全性の向上について、単位人口当たり市内交通事故件数の推移から効果を確認する。

特に、増加する高齢者事故などへの対策を評価するため、高齢者等年代別の推移も把握する。

表 交通事故件数を把握するデータ

把握するデータ	根拠	備考
事故件数	三重県警察資料	年代別に把握
人口	四日市市データ	

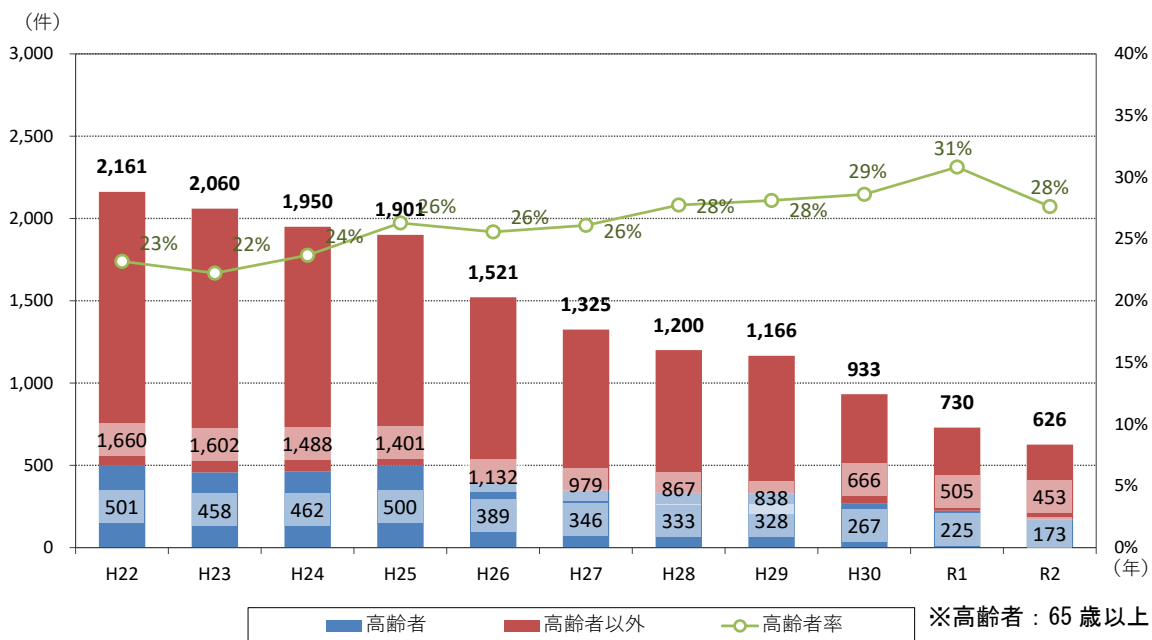


図 四日市市内の人身事故件数

3) 市民意識

戦略の効果を把握するために、市政アンケートによる「移動しやすい道路網の整備」「交通安全対策の充実」「バリアフリー化の推進」を通して市民意識の把握を行う。

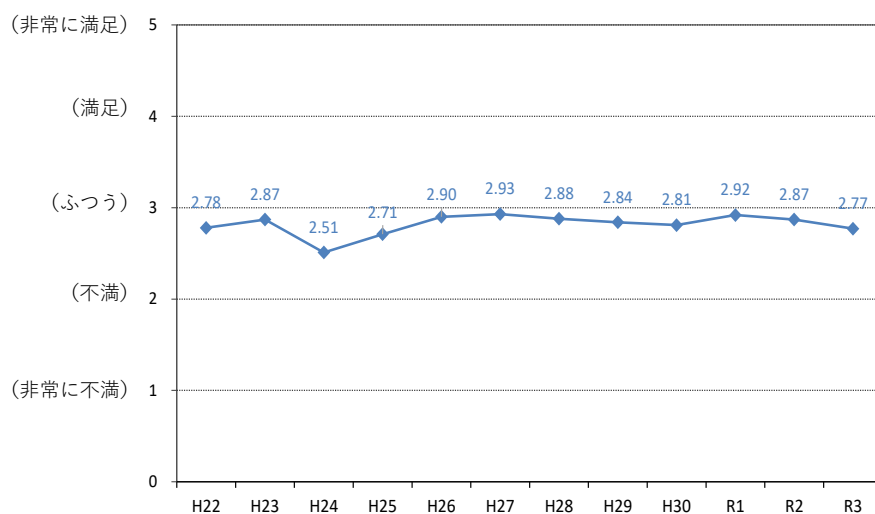


図 移動しやすい道路網の整備に対する満足度（市政アンケート）の推移

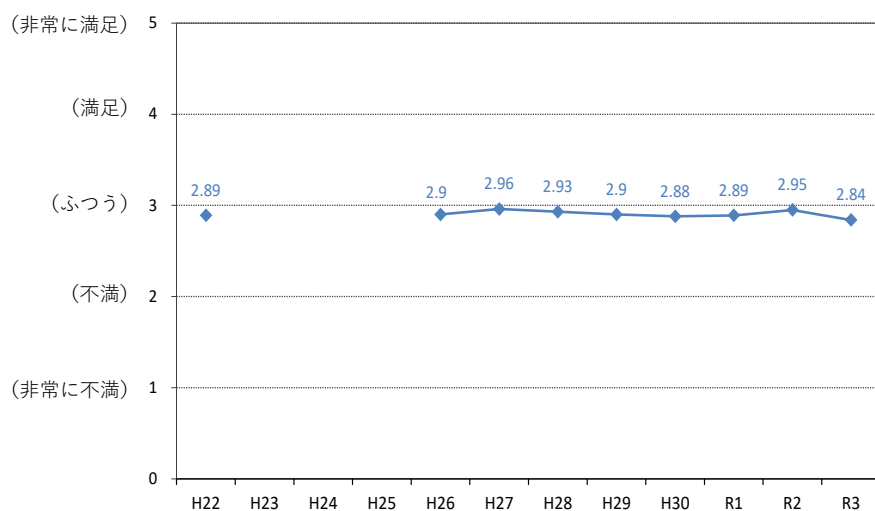


図 交通安全対策に対する満足度（市政アンケート）の推移

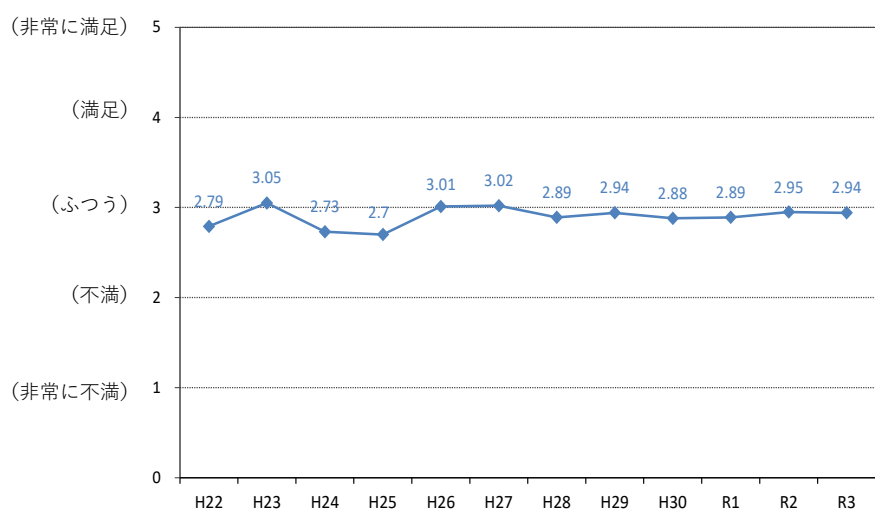


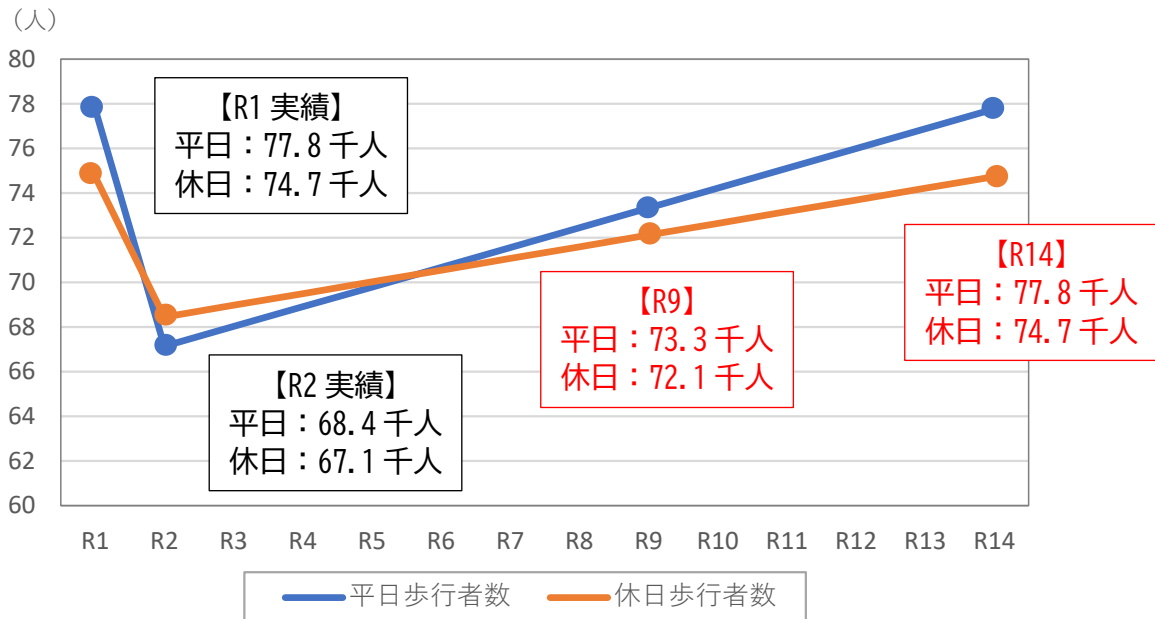
図 バリアフリー化の推進に対する満足度（市政アンケート）の推移

(3) 戦略3

1) 評価指標

近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量を新型コロナウイルス感染症流行前に回復する
 ⇒毎年実施される四日市市歩行者流量調査を活用

近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量を新型コロナウイルス感染症の流行前に戻すことを目標とする。



資料：四日市市歩行者流量調査報告書

図 評価指標の推移と目標

2) 進行管理項目

① 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量

中心市街地の歩行者通行量については、毎年実施される四日市市歩行者流量調査を活用する。

○調査日時：毎年11月の第2週または第3週の平日（金）、休日（日）

○調査時間：9：00～19：00（10時間）

○調査方法：調査員が決められた13地点で往来する人数をカウント

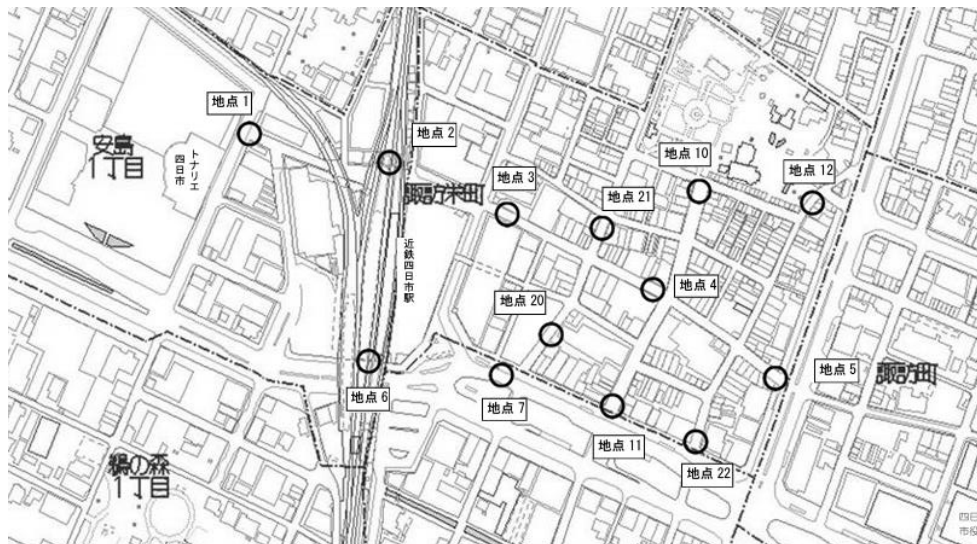


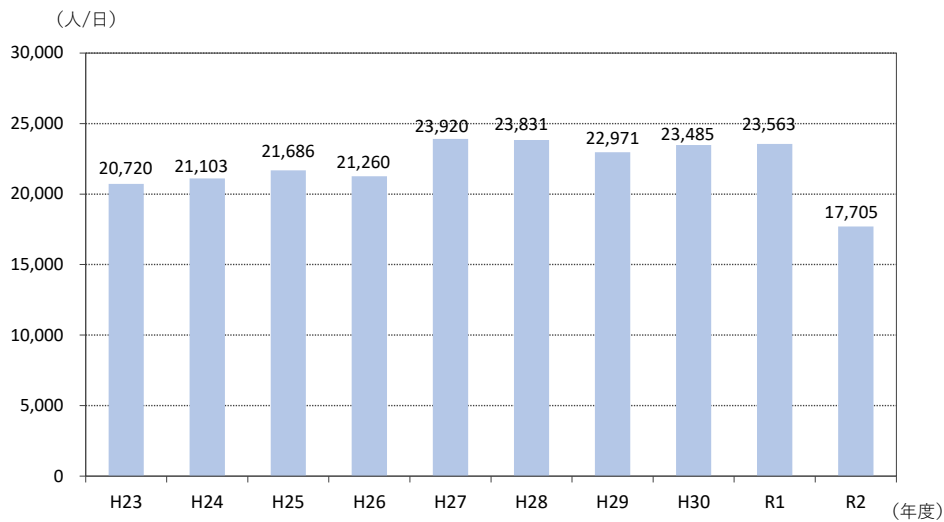
図 近鉄四日市駅周辺測定箇所図①

表 調査地点

No.	地点名	No.	地点名
1	トナリエ四日市東出口前	10	ハチトリビル前
2	近鉄四日市駅北口	11	四日市補聴器センター前
3	メディアシップビス前	12	諏訪神社前
4	キタオカ前	20	プレミスト四日市駅前東側
5	旧ナガサワカバン前	21	ラナイ前
6	近鉄四日市駅東口前	22	東進衛星予備校四日市駅東口校前
7	プレミスト四日市駅前南側		

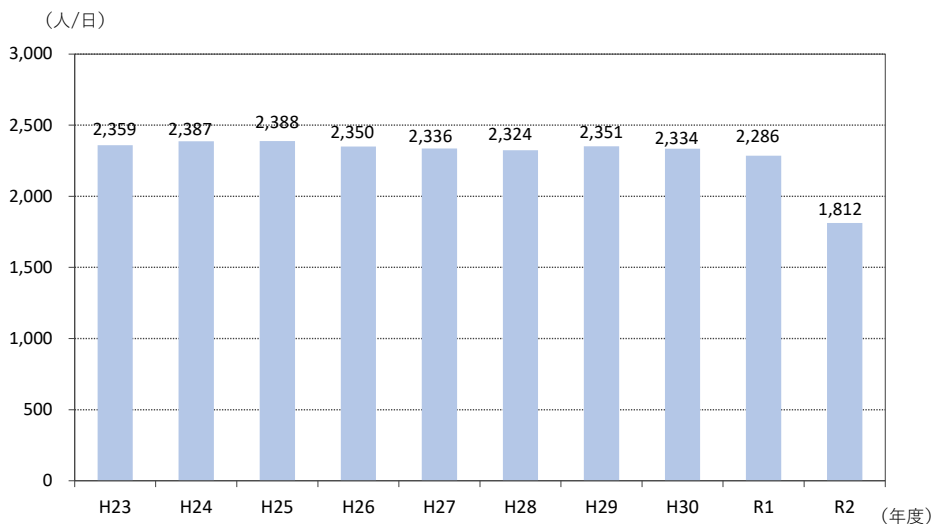
② 近鉄・JR 四日市駅乗車人員

中心市街地は、市民が集い、行き交う活気と賑わいが期待される地区であるが、同時に市内の鉄道駅の起点となっている。このため、近鉄・JR 四日市駅乗車人員の推移を把握し、まちの賑わいとの関連を調査する。



資料：三重県統計書

表 近鉄四日市駅乗車人員の推移



資料：三重県統計書

表 UR 四日市駅乗車人員の推移

3) 市民意識

戦略の効果を把握するために、市政アンケートによる「**中心市街地の活性化**」を通して市民意識の把握を行う。

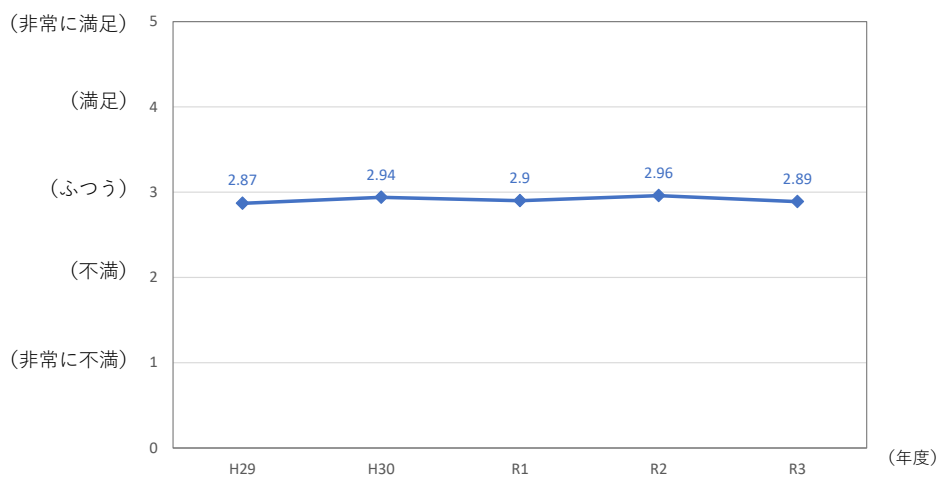


図 中心市街地の活性化の満足度

(4) 戦略1～3を通して

1) 評価指標

戦略1～3を通して「環境に優しい行動の推進」を目指し、一人ひとりが、かしこく交通手段を使い分けることで、環境にやさしいまちづくりに寄与することを目標とするが、環境に関しては、別途「四日市市環境計画」で目標が設定されているため、「四日市市都市総合交通戦略」では、評価指標を設定しない。

2) 進行管理目標

① 市内3局の大気汚染物質測定値（四日市市環境基本計画より）

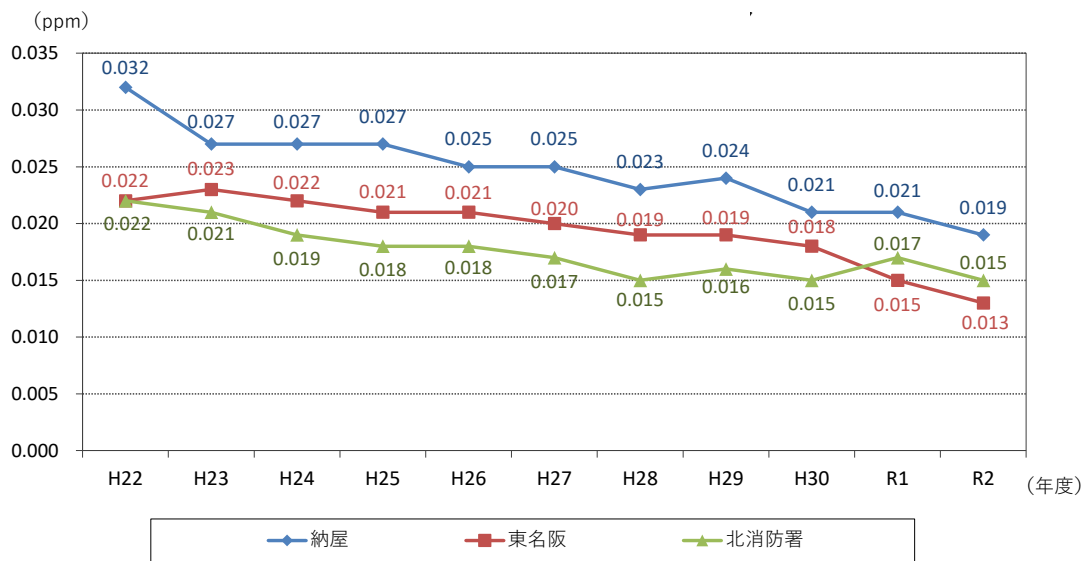


図 二酸化窒素 (NO₂) 測定値の推移

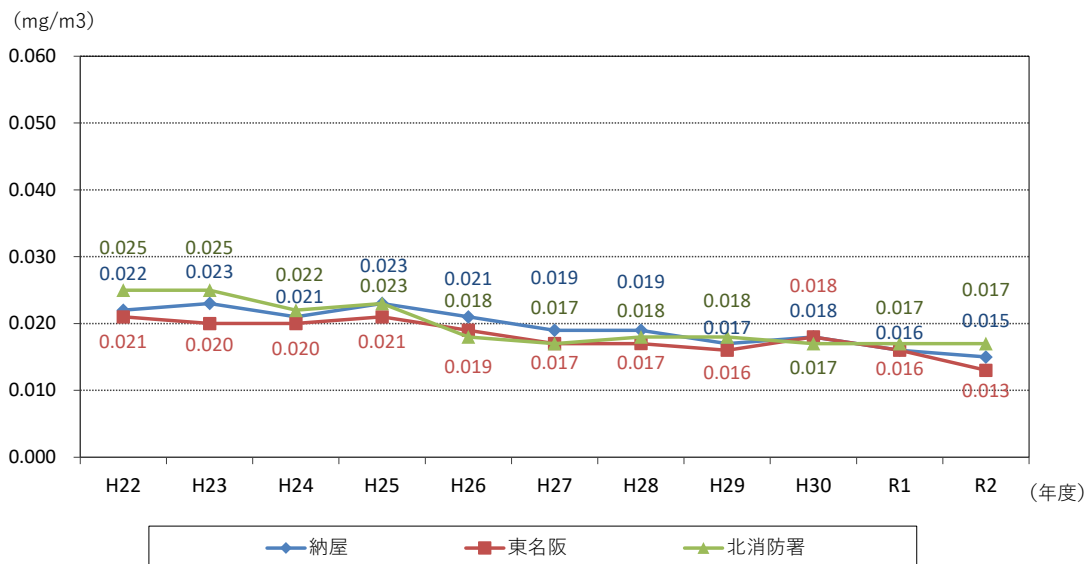
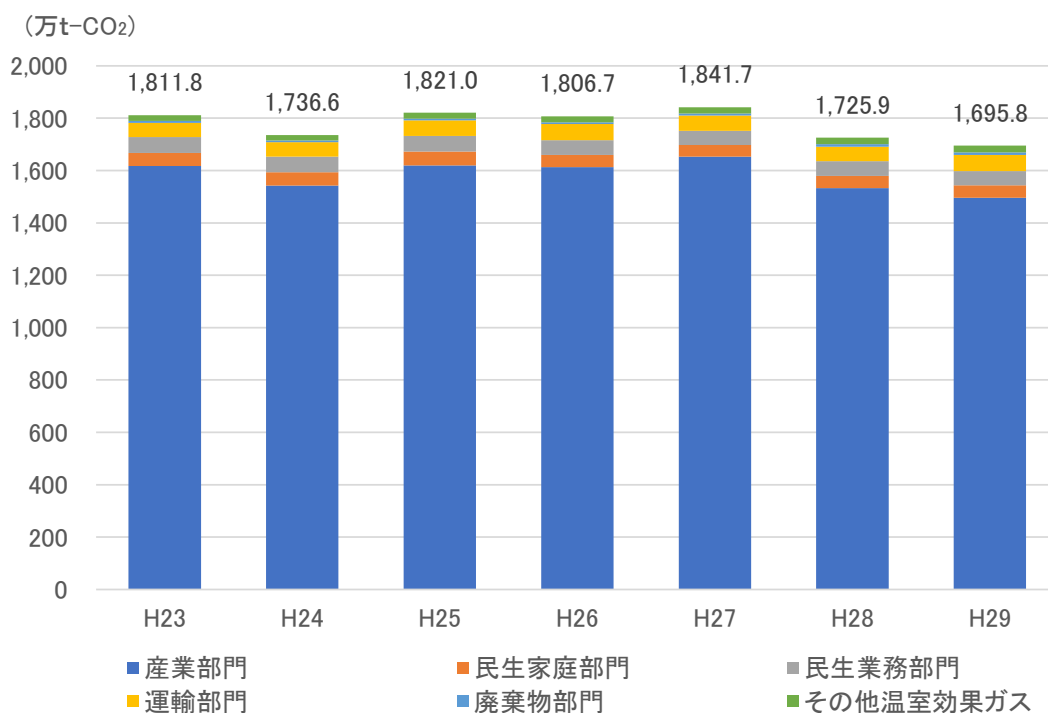


図 浮遊粒子物質 (SPM) 測定値の推移

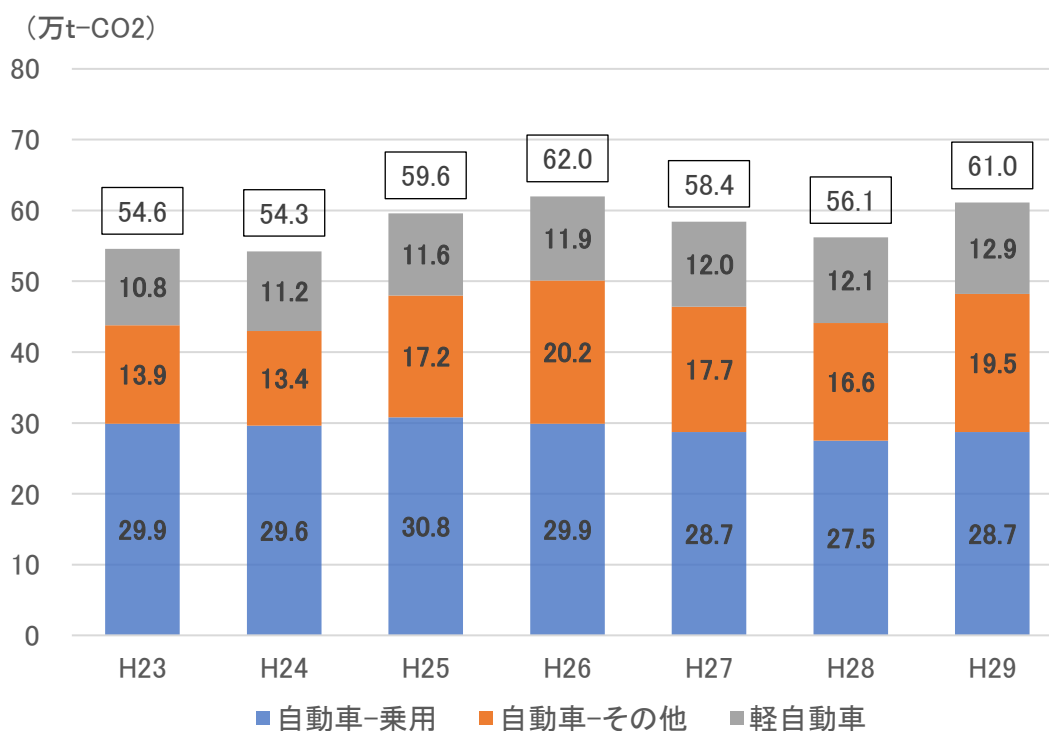
② 市域における温室効果ガス排出量（四日市市環境基本計画より）

地球環境改善効果を表す運輸部門（自動車）の温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量の推移を把握する。



資料：四日市市環境計画

図 四日市市における温室効果ガス排出量の推移



資料：四日市市環境計画

図 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

7章 戦略のスケジュール

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール					
			検討		計画		実施	
			R5	R6	R7	R8	R9	R10～
戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり								
(1) 鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成								
1)公共交通の要となる鉄道の活用	① 利用者の動向に応じた列車運行ダイヤの見直し	市内鉄道路線						
		ア 鉄道施設の計画的な更新による運行サービス、安全性の強化						
	② 地方鉄道、支線路線の維持	イ 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）※戦略1-(3)-1) ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大 ※戦略1-(3)-1)						
2)将来にわたり公共交通の骨格をなす幹線バス路線の構築	③ 鉄道の安全性の確保	ア 跨線橋の耐震化						
		イ 踏切改良等の緊急対策	調整が整ったものから順次実施					
		ア 幹線・支線バス化の実証運行 イ 鉄道支線バスの検討						
3)カーボンニュートラルに向けた取組の推進	① バス路線網の再編	※戦略1-(3)-1)						
		② 乗り継ぎ環境の整備	※戦略1-(3)-1)					
		③ バス運行の定時性の確保	渋滞等に合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化					
(2) 生活圏内の移動特性に応じた移動手段確保								
1)基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築	① バス路線網の再編	※戦略1-(1)-2)						
		② 支線バス路線網の再編	ア 交通不便地域などにおける支線バス路線、コミュニティバスへの転換、予約型乗合タクシーなどの対策 イ 市街化調整区域の公共交通不便地域におけるデマンドタクシーの運行					
		③ NPOバス等への支援拡充	市民主体のコミュニティバスへの支援拡大					
(3) 基幹的な公共交通へ快適に乗り換えが可能な交通拠点の整備								
1)鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり	① 乗り継ぎ環境の整備	ア 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）	調整が整ったものから順次実施					
		イ 郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用した交流と交通の複合拠点(コミュニティミナル)の整備検討	調整が整ったものから順次実施					
		ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大	調整が整ったものから順次実施					
		エ 四日市バスターミナルの整備 オ 高速バスの活性化に向けた取組検討						
	② 公共交通の利用しやすい環境づくり	ア バス待ち環境の改善	調整が整ったものから順次実施					
		イ 運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上 ウ 公共交通マップ等の作成・配布 エ バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化						
2)移動全体を支えるバリアフリー化の推進	① 鉄道駅のバリアフリー化	駅前広場の整備や乗降客の増加を踏まえ検討	調整が整ったものから順次実施					
	② 車両のバリアフリー化	ア ノンステップバス、ワンステップバスの拡充 イ ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充						
戦略2：円滑な交通を支える道づくり								
(1) 必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進								
1)環状道路とバイパス道路の整備推進	① 幹線道路の整備	【継続事業】 新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス、(都)環状1号線、小杉新町2号線、泊小古曾線、垂坂1号線、三重橋垂坂線 等						
		【新規事業】 三重県道路整備方針、三重県新広域道路交通ビジョン、四日市市道路整備の方針に基づき順次事業化を図る	調整が整ったものから順次実施					
2)早期に対策が必要なネック点の解消	① 渋滞箇所の改善	西阿倉川62号線、霞ヶ浦垂坂線（羽津交差点）、阿倉川野田線（野田二丁目東交差点）、赤堀小生線 等						
	② 交通事故防止対策	主要交差点や交通事故多発地点において交通安全対策を進める						
	③ 鉄道交差点の対策	踏切の幅や遮断時間の短縮等を検討し、踏切における歩道と車道の分離などの対策を進める						
(2) 歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり								
1)安全・安心に移動できる歩行者空間の整備	① 歩行空間の整備	【継続事業】 東海道、富田富田一色線 など						
		【新規事業】 調整済みの路線から順次実施	調整が整ったものから順次実施					
	② 自転車通行空間の整備	【継続事業】 中心市街地の自転車交通量の多い道路や公共施設を結ぶ道路（午起末永線・赤堀日永線）などから順次整備						

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール									
			検討		計画		実施					
			R5	R6	R7	R8	R9	R10~				
戦略3：まちなかの賑わいづくり												
(1) 「ニワミチよっかいち」をコンセプトとする歩きたくなる空間づくり												
1)まちなかにおける移動手段の充実	① レンタサイクルシステムの充実	近鉄・JR四日市駅										
2)まちづくりと連携した空間形成	① 中央通りの空間づくり	中央通り										
	② スマートシティに向けた取組	スマートバスをはじめとしたスマートシティに向けた取組										
	③ みなとまちづくりとの連携	みなとへのアクセス強化										
	④ 交通を阻害する路上駐車防止	中心市街地における駐車場附置義務条例などの見直し、商業施設の荷捌き対策の検討									調整が整ったものから順次実施	
(2) 四日市バスターミナルにおける円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備												
1)まちづくりネットワークの拠点づくり	① 四日市バスターミナルの整備	四日市バスターミナルの整備 ※戦略1-(3)-1)										
	② 高速バスの活性化	高速バスの活性化に向けた取組検討 ※戦略1-(3)-1)										
2)まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり	① JR四日市駅周辺の交通拠点整備	JR四日市駅周辺の整備									調整が整ったものから順次実施	
	② 郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用した交流と交通の複合拠点(コミュニティターミナル)の整備検討	郊外部や近郊におけるコミュニティターミナルの整備検討									調整が整ったものから順次実施	
(3) 次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携												
1) 次世代モビリティの導入	①自動運転導入に向けた取組	近鉄四日市駅からJR四日市駅間の中央通り										
	②パーソナルモビリティの導入検討	超小型電気自動車、電動バイク等の導入検討										
2)既存公共交通との連携	①MaaSの活用	MaaSの導入に向けた検討										
戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり												
(1) 市民の意識と行動の改革												
1)市民一人ひとりの自発的な行動を促す取り組み(モビリティマネジメント)を市民ぐるみで推進	① モビリティマネジメントの推進	ア シンポジウム等交通イベントの実施										
		イ 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実施										
		ウ エコ通勤の推進(企業との連携)										
		エ 公共交通マップ等の作成・配布 ※戦略1-(3)-1)										
2)地域とともに支える公共交通の仕組みづくり	② 公共交通の利用や交通安全の教育	ア 公共交通の乗り方授業の開催										
		イ 自転車安全講習会の開催										
		地域で公共交通の確保等を支援する活動を推進										
3)高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくり	① 高齢者運転免許自主返納の促進	公共交通の利用環境整備と併せた運転免許自主返納の促進										
		② 交通安全教室の開催	高齢者対象の安全教室開催									
4)安心して公共交通を利用できる環境づくり	① 感染症対策	利用者への周知、啓発										
(2) 都市総合交通戦略の進行管理												
1)都市総合交通戦略の進行管理	① 協議会による定期的な検証(PDCAサイクルの確立)	協議会関係者の連携によるPDCAサイクルの確立										
2)都市総合交通戦略の定期的な検証												

8章 用語解説

【あ行】

IC カード (Integrated Circuit card)

情報（データ）の記録や演算をするために集積回路（IC）を組み込んだカードのこと。

交通分野においては、乗降時に IC カードをカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるシステムに利用されている。

EV バス (Electric Vehicle : 電動バス)

EV バスは、電気バス、プラグインハイブリッドバス、燃料電池バスの 3 種類を指し、共通の特徴は、ゼロエミッション（走行時に CO₂、NO_x、PM 等を排出しない。プラグインハイブリッドバスを除く）、低騒音・低振動、快適な乗り心地、災害時活用可能。

エコ通勤

CO₂(二酸化炭素)の排出量を抑えるために、自動車を使わず、徒歩、自転車、公共交通機関などで通勤すること。

NPO バス

NPO (Non Profit Organization : 民間非営利活動組織) が事業主体となり、利用者からの運賃収入のほか、地域住民や企業の協力を得て自主運行している路線バスのこと。

【か行】

環状道路

都心の中心地域から、市街地へ、さらに周辺都市に向かって放射状に延びた道路をリング状に連絡している道路のこと。

幹線道路

都市の骨格を形成し、都市内の主要な交通発生地を相互に結び、大量かつ迅速な交通処理機能を担う道路のこと。

幹線バス

主要地点・施設間を結び、比較的利用者数が多く、運行本数も多いバス路線。

交通管制エリア

交通管制センターのコンピュータで交通量や交通渋滞等の交通情報を分析して、交通流・交通量の変化に対応した最適な信号制御をリアルタイムに行うほか、交通情報をドライバーに提供している地域をいう。

交通結節点

鉄道やバス、自転車、徒歩等の交通手段相互を連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。

跨線橋

鉄道を跨ぐ橋のこと。

コミュニティターミナル (CT : Community Terminal)

近郊・郊外部における商業施設や公共公益施設、駅など、地域のコミュニティの場となる拠点において、鉄道やバスなどの乗り換え機能を併設した交流と交通の複合拠点。

コミュニティバス

住民福祉の向上、交通空白地域の解消、高齢者の移動手段の確保、公共施設の利用促進などを目的として、地方公共団体等が事業主体となり運行するバスのこと。

混雑時平均旅行速度

平日は、朝のラッシュ時間帯（午前7時から午前9時）または、夕方のラッシュ時間帯（午後5時から午後7時）に計測された旅行速度。休日は、1日の中で最も混雑するピーク時間帯に計測された旅行速度。なお、旅行速度とは、出発地から到着地までの移動の全工程を、交差点の一旦停止等を含めた旅行時間で割った速度のこと。

【さ行】

サイン計画

市民や来街者を含めたあらゆる人々が目的地に安全かつ円滑に移動できるように、その情報伝達手段となる標識や案内板などの「サイン」を体系的に整備することを目的とした計画。

事故ゼロプラン

交通事故対策の新たな取り組みとして、国、警察本部において策定された計画。事故データと地域の声を組み合わせ、事故の危険性が高い区間（200区間）を抽出し、その中から代表的な50区間を選定して事故対策に取り組む計画。

自主運行バス

廃止路線代替バス等の形態の1つで、市町村が事業主体となって運行するバスのこと。

支線バス

郊外地域などにおいて、コミュニティターミナル等の交通結節点で幹線バスや鉄道駅に接続する路線バスのこと。

自転車安全運転免許証

小学生や高齢者を主な対象として安全な自転車の乗り方や交通ルール、自転車マナーを学ぶことにより、交通事故防止を図ることを目的として、各自治体や警察署が独自に発行するもの。

重軌条化

軌道を強化するためにさらに重いレールに交換すること。重いレールの方が強度が大きく、軌道狂いや列車の振動も少なくなるほか、レール自身の寿命も伸びる。

水素バス

水素タンクに充填された水素と空気中の酸素の化学反応によって発生した電気を使い、モーターを回して走るバス。走行時にCO₂や排気ガスを全く出さない。

渋滞対策プログラム

交通渋滞の緩和を図るために国、県、警察本部、中日本高速道路㈱において策定された計画で、三重県では平成19年に「三重県第4次渋滞対策プログラム」が策定されている。

新交通システム

従来型の鉄道とバスの中間の輸送力を持つ、線路などの軌道を走行するタイプの公共交通機関のこと。交通渋滞に影響されずに快適に移動でき、バスよりも大きな輸送力を持つ環境にも優しい乗り物でAGT (Automated Guideway Transit: 案内軌条式鉄道) やLRT (Light Rail Transit: 次世代型路面電車) などの機種がある。

生活交通ネットワーク計画

国土交通省の補助事業である地域公共交通確保維持事業の補助要件となる計画。自ら移動手段を持たない市民が日常生活を営むために必要不可欠な「生活交通」を将来に渡って確保し、地域や利用者の特性に応じた交通ネットワークとして構築していくことを目的に策定する計画。

総合計画

地方自治法第2条第4項に基づき策定される、地方自治体が策定するすべての計画の基本となる行政運営の総合的な計画のこと。概ね10年間の地域づくりの方針を示す「基本構想」、5年程度の行政計画を示す「基本計画」、3年程度の具体的施策を示す「実施計画」で構成される。

【た行】

デマンドタクシー

バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約があった時のみ運行する、タクシー車両による移動サービス。

駐車場附置義務条例

駐車場法の規定に基づき、建築物における自動車の駐車のための施設の附置及び管理について必要な事項を定めたもの。

2WAY 定期

バス路線が重複する区間について、どちらのバスでも利用できる定期券のこと。

DID (Densely Inhabited District: 人口集中地区)

人口集中地区。国勢調査で採用されている地域区分であって、1)国勢調査区を基礎単位地域として用い、2)市区町村境域内で人口密度の高い調査区(人口密度40人/ha以上)が隣接して、3)人口5,000人以上の集団を構成する地域をいう。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するとともに、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

都市計画マスタープラン

都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に基づき、概ね20年後の都市が目指すべき姿を展望しつつ、概ね10年を目途としてそれを実現していくための基本的な方針を明らかにした計画のこと。

【な行】

乗合タクシー

10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車のこと。交通空白地帯の解消及び高齢者等交通弱者の公共施設への移送手段の確保等を目的として運行する交通手段のこと。

ノンステップバス

高齢者、障害者等に優しい輸送サービスの実現の一環として、車内の床を低くし、車内の床の高さをそろえ、昇降口のステップ（階段）を解消したバス。

【は行】

P&R、P&BR（パーク&ライド、パーク&バスライド）

都心等への道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、鉄道駅まで乗用車で行き、駅周辺に駐車して鉄道に乗り換えて目的地に向かう方式をパーク&ライドといい、バスに乗りかえる場合には、パーク&バスライドという。

ハイグレードバス停

利用者のバス待ち環境にも配慮された、屋根・椅子付のバス停のこと。

ハイブリッドバス

低公害、低燃費を目的としたディーゼルと電気のハイブリッド方式のバス。

パーソナルモビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

バスレーン

大量交通機関としてのバスの定時性及び速達性の確保と輸送力の改善を行うため、道路交通法に基づき、区間や時間を区切ってバス専用（優先）として指定された車線のこと。

バスロケーションシステム

個々のバスの位置、区間速度等をセンターで一元的に把握し、管理することでバスサービスの向上と効率的な運行を図るシステムのこと。バスの接近情報をバス停の利用者等に知らせるバス接近表示装置などで利用されている。

バリアフリー

障害者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと（道路の段差の解消や歩行者誘導ブロック、昇降機の設置など）。

PDCA サイクル

計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Act）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス。品質管理の取り組み（ISO9000シリーズ等）等に広く採用されている。

PTPS（Public Transportation Priority System：公共車両優先システム）

バスレーンの設置や、優先信号制御等により、バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。

BRT（Bus Rapid Transit）

接続バス、PTPS、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

【ま行】**MaaS (Mobility as a Service)**

出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせてひとつの移動サービスとして捉えるもの。

三重県道路整備方針

三重県内の道路に関する今後の方向性を踏まえた県管理道路の整備方針を示したもの。

モビリティマネジメント

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

【や行】**四日市市道路整備計画**

四日市市が実施する概ね 10 年間における幹線道路の整備予定路線を示したもの。

予約型乗合タクシー

予約があったときに、予約があった区間だけを運行し、複数の利用者が乗り合いで利用するタクシーのこと。

ユニバーサルデザインタクシー

高齢者、車いす使用者、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい”みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、誰もが普通に使える一般のタクシー。

【ら行】**ループバス**

起点と終点間を往復運行するので、周回運行し、起点に戻ってくるバスのこと。

レンタサイクル

賃貸自転車、貸し自転車のこと。

【わ行】**ワンステップバス**

高齢者、障害者等に優しい輸送サービスの実現の一環として、車内の床を低くし、昇降口のステップ（階段）が1つだけのバス。