

四日市市都市総合交通戦略

令和4年11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、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により、臨海部の南北道路やハイテク工業団地周辺など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、公共交通利用者の減少が加速するなど、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組も求められている。

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と課題	7
2. 自動車交通に関する現状と課題	13
3. 人口減少・高齢社会の到来	16
4. 本市を取り巻く新たな動向	19
5. 国の動向	22
3章 前四日市市都市総合交通戦略の評価	24
1. 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」	24
2. 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」	27
3. 戦略3「まちなかの賑わいづくり」	30
4. 戦略1～3を通して「環境に優しい行動の推進」	32
4章 目標とする将来像と実現に向けた戦略	34
1. 上位・関連計画	34
2. 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）	44
5章 戦略に基づく施策のパッケージ	47
1. 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」	47
1-1 達成目標	47
1-2 取組の考え方と当面の目標	47
1-3 今後10年間に実施・検討する施策	49
2. 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」	63
2-1 達成目標	63
2-2 取組の考え方と当面の目標	63
2-3 今後10年間に実施・検討する施策	65
3. 戦略3「まちなかの賑わいづくり」	70
3-1 達成目標	70
3-2 取組の考え方と当面の目標	70
3-3 今後10年間に実施・検討する施策	72
4. 戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」	79
4-1 達成目標	79
4-2 取組の考え方と当面の目標	79
4-3 今後10年間に実施・検討する施策	81
6章 評価指標	86
1. 戦略の評価指標	86
2. 各戦略の評価指標の考え方	87
7章 戦略のスケジュール	104
8章 用語解説	106

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ある。

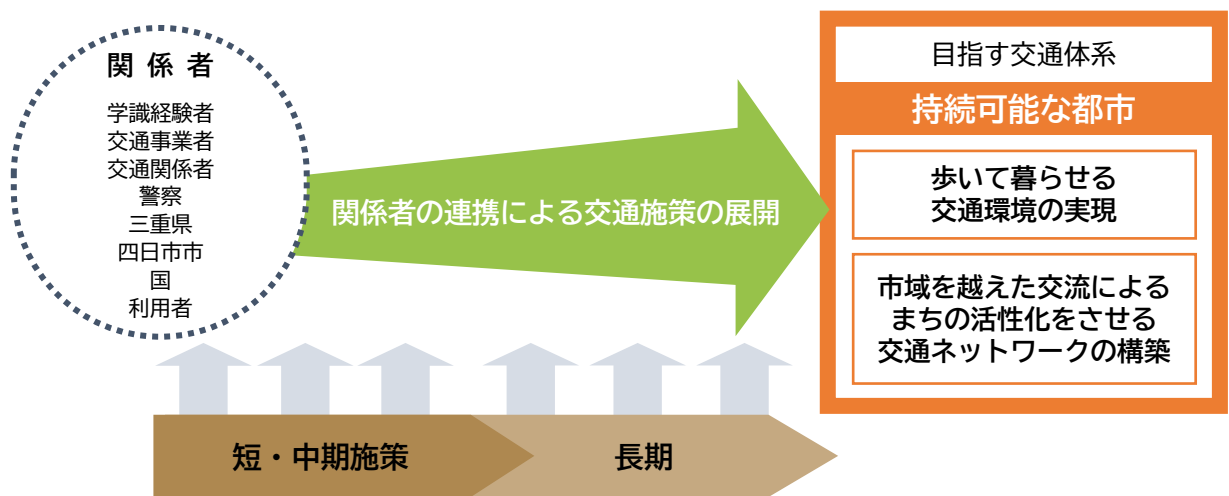


図 四日市市都市総合交通戦略の役割

(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う。

計画名	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
四日市市総合計画													
四日市市都市総合交通戦略													

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する。

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組を進めていることから、これらの広域的な取組も含めて計画する。

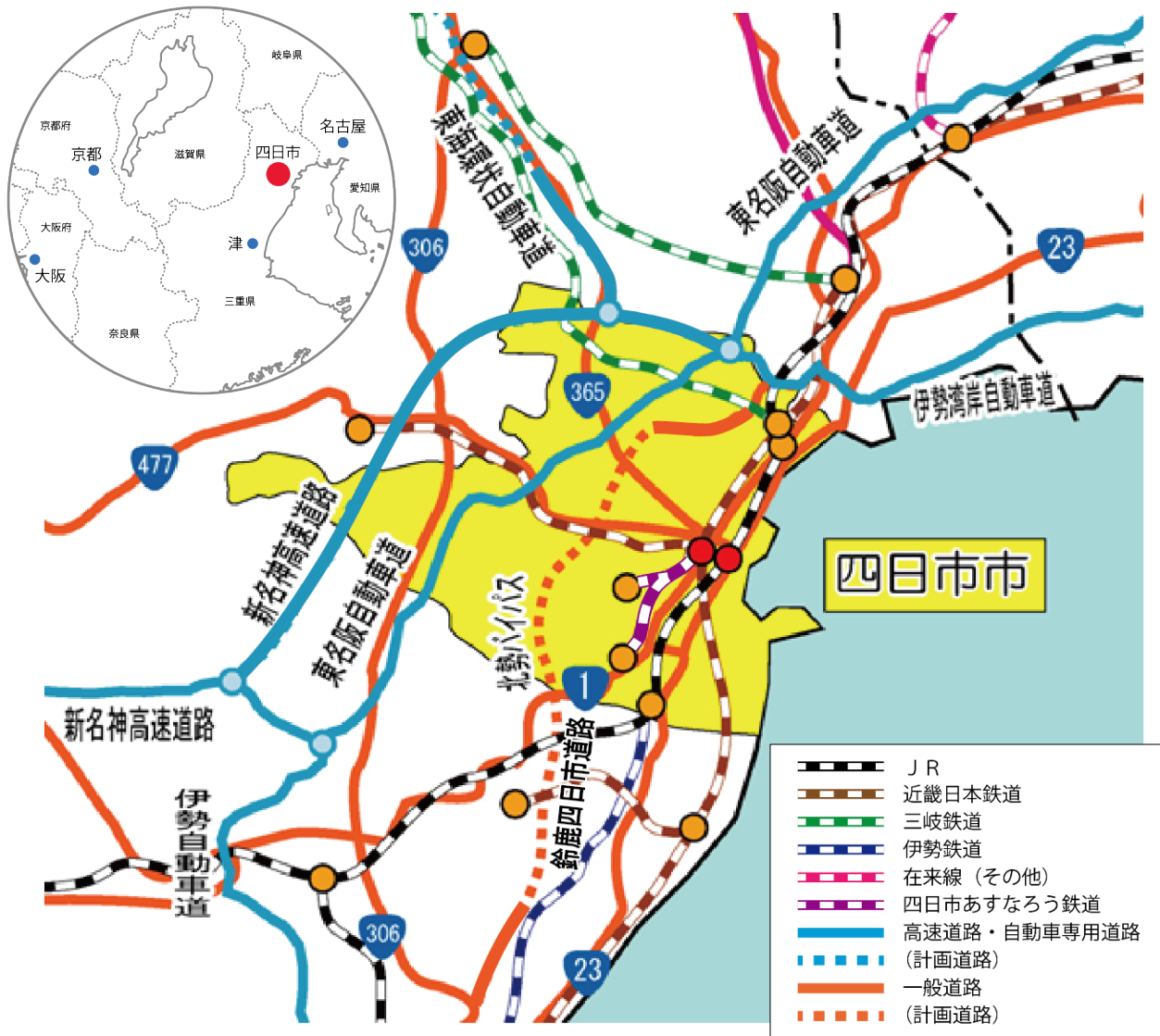


図 四日市市都市総合交通戦略の計画区域

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ある。

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ある。

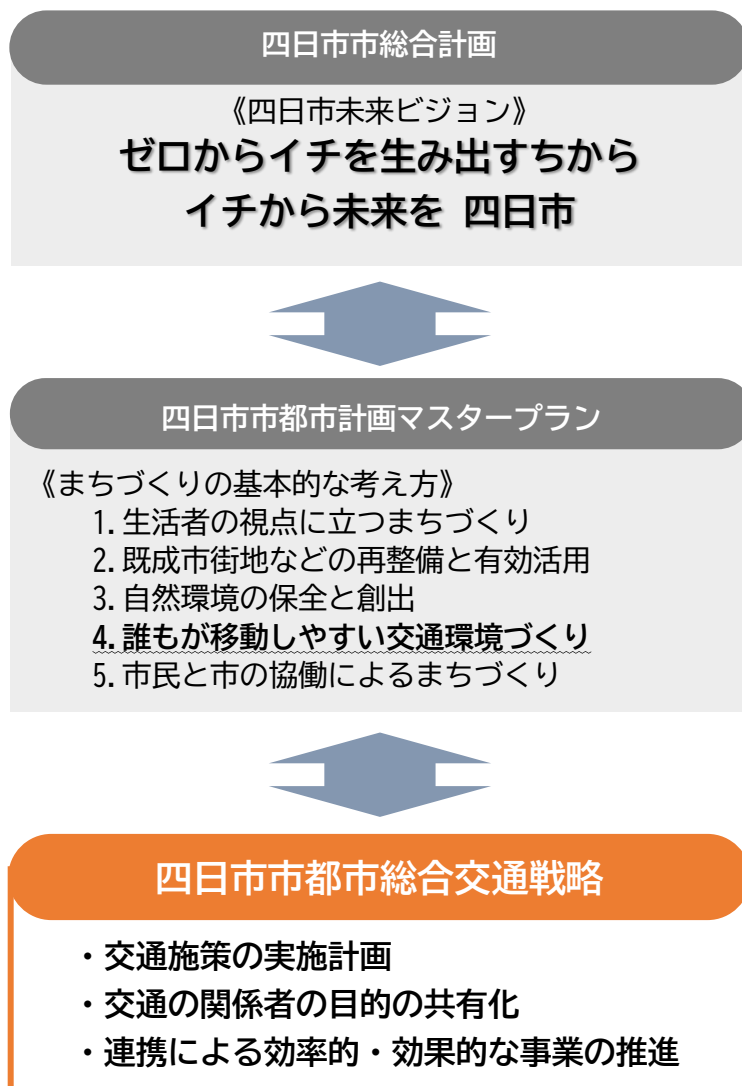


図 四日市市都市総合交通戦略の位置付け

(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。

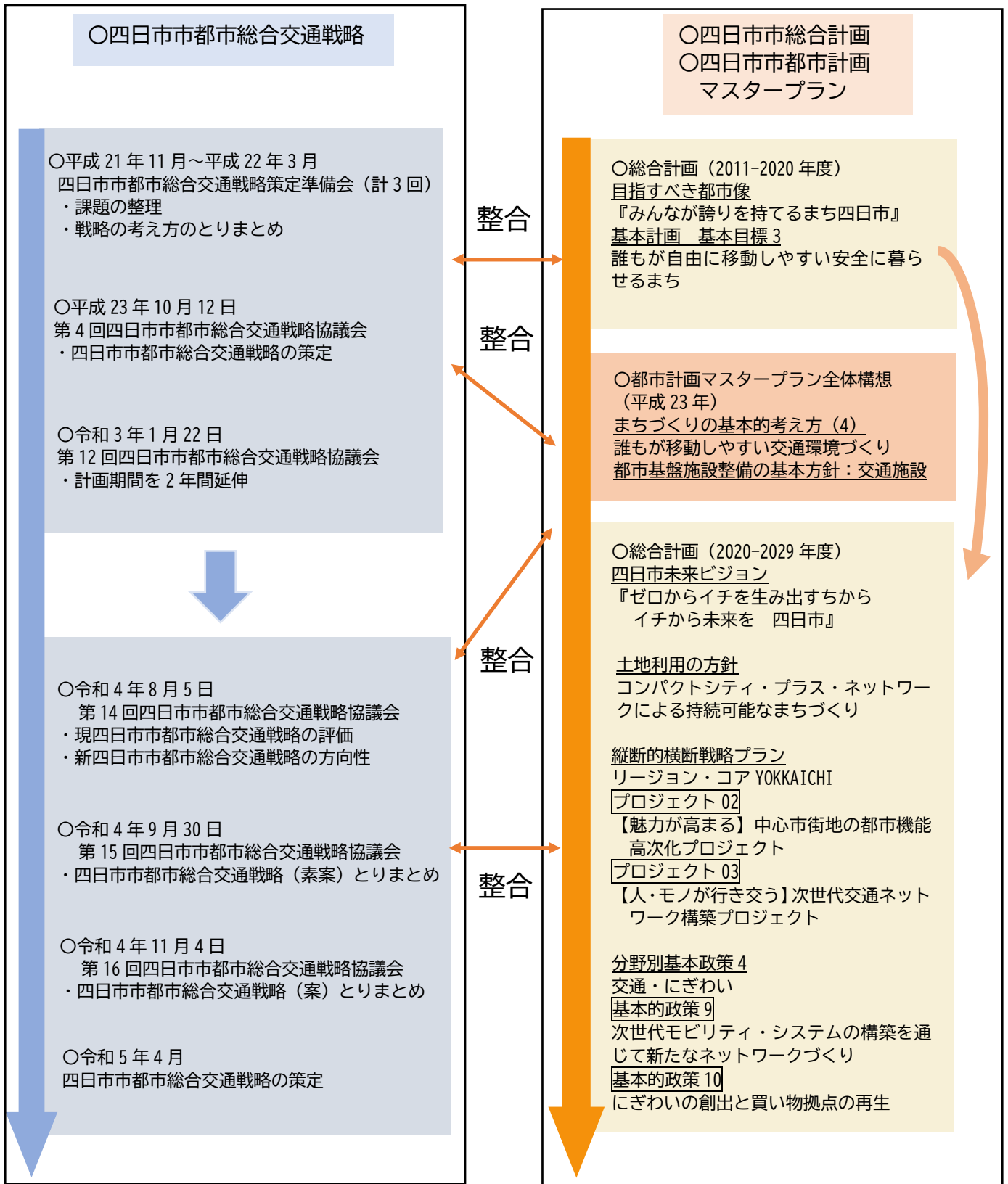


図 四日市市都市総合交通戦略の策定経緯

(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する。

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などを作成する場としても位置付ける。

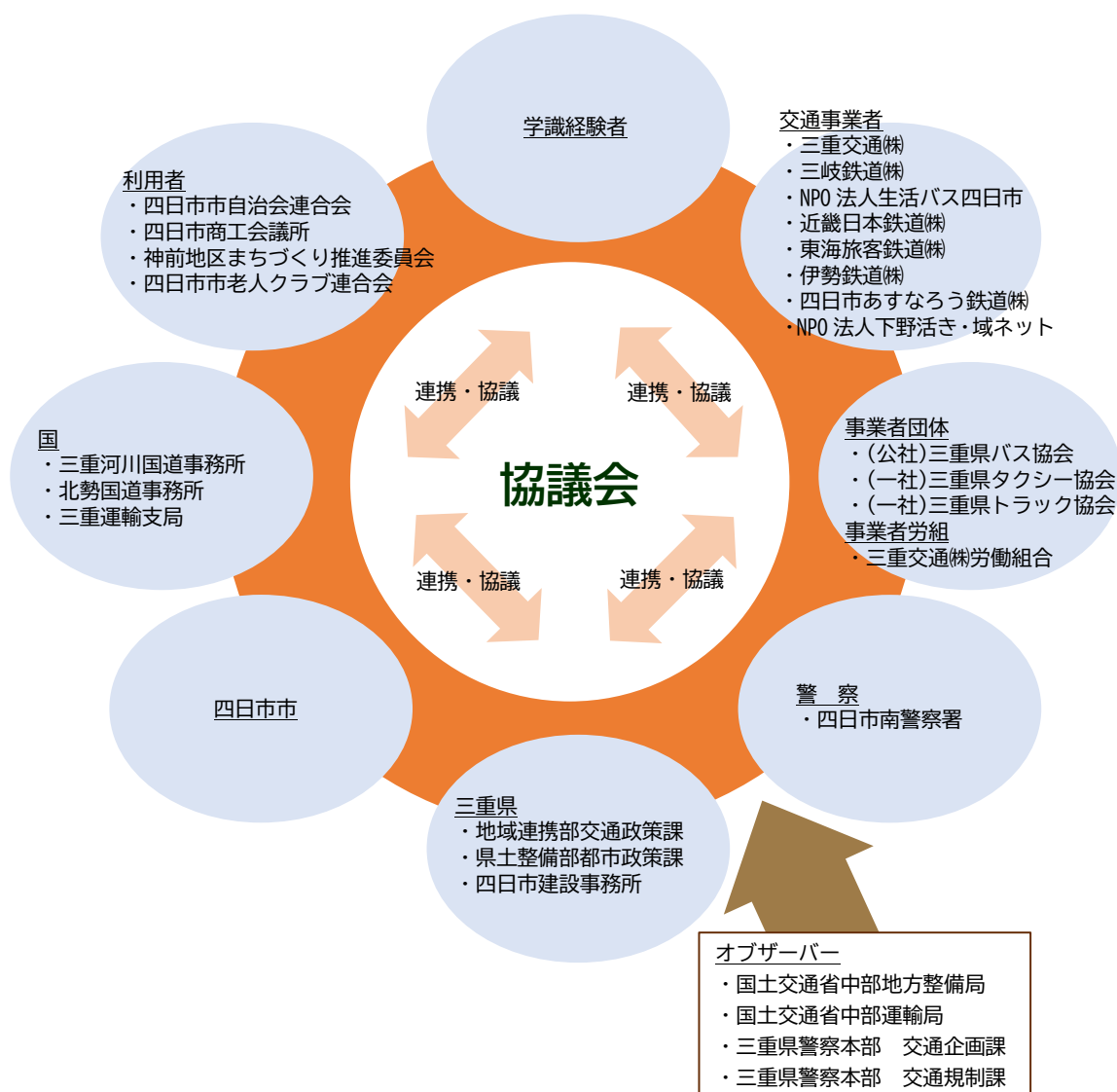


図 四日市市都市総合交通協議会の構成

2章 交通の現状と課題

1. 公共交通に関する現状と課題

(1) 公共交通の特徴

臨海部を南北に貫く JR 関西本線と近鉄名古屋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、JR・近鉄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。

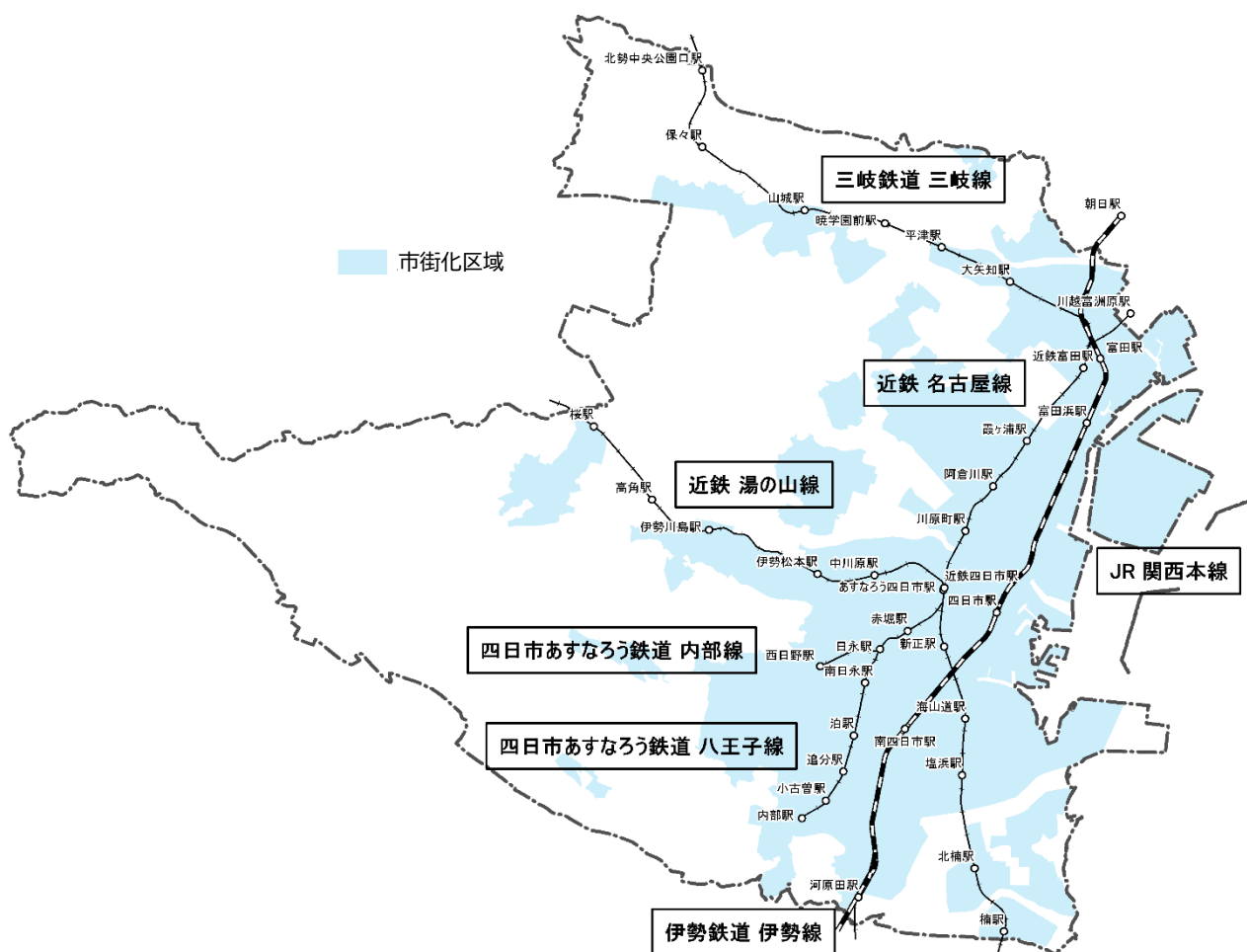


図 四日市市の鉄道路線網

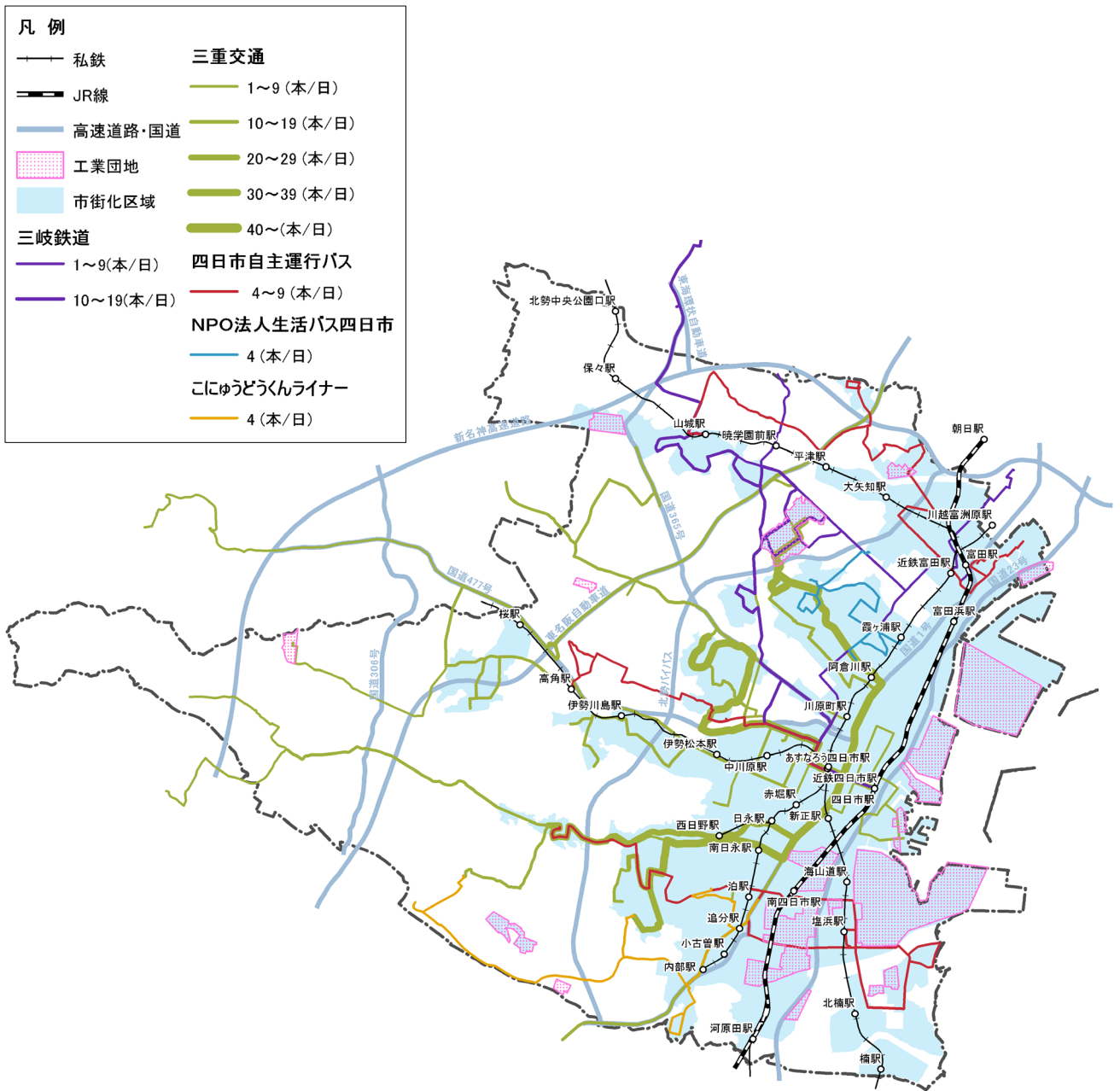
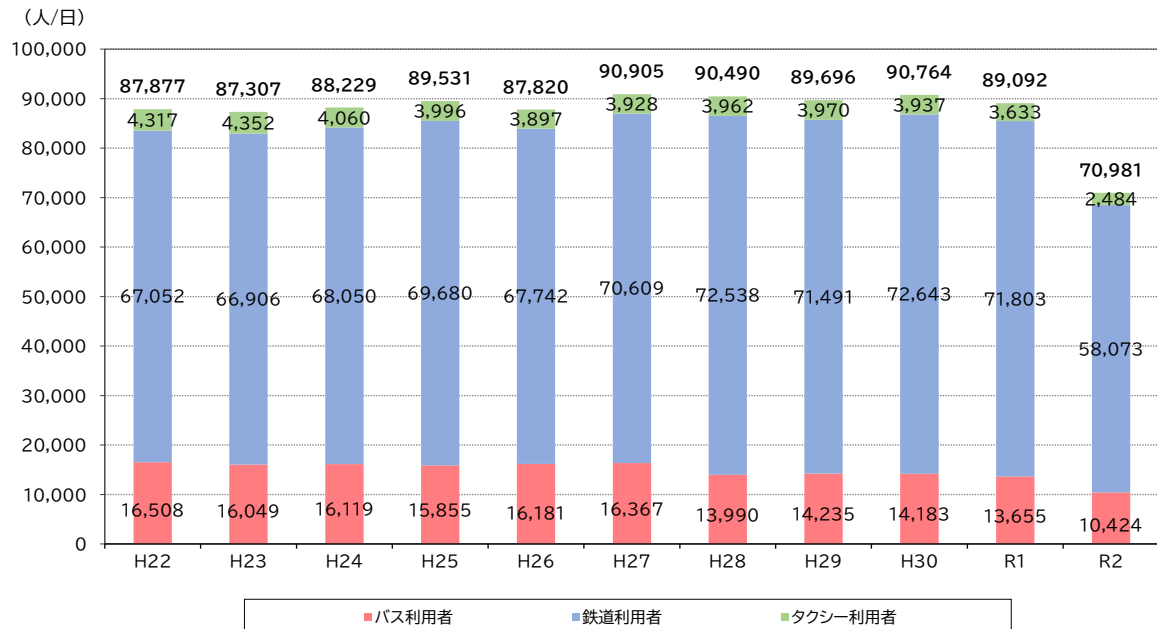


図 四日市市のバス路線網

(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感染症の影響により厳しい経営状況にある。公共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「四日市市デマンドタクシー」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。



資料：三重県統計資料など

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。沿線の企業などの協賛を受けてバスを運行している。

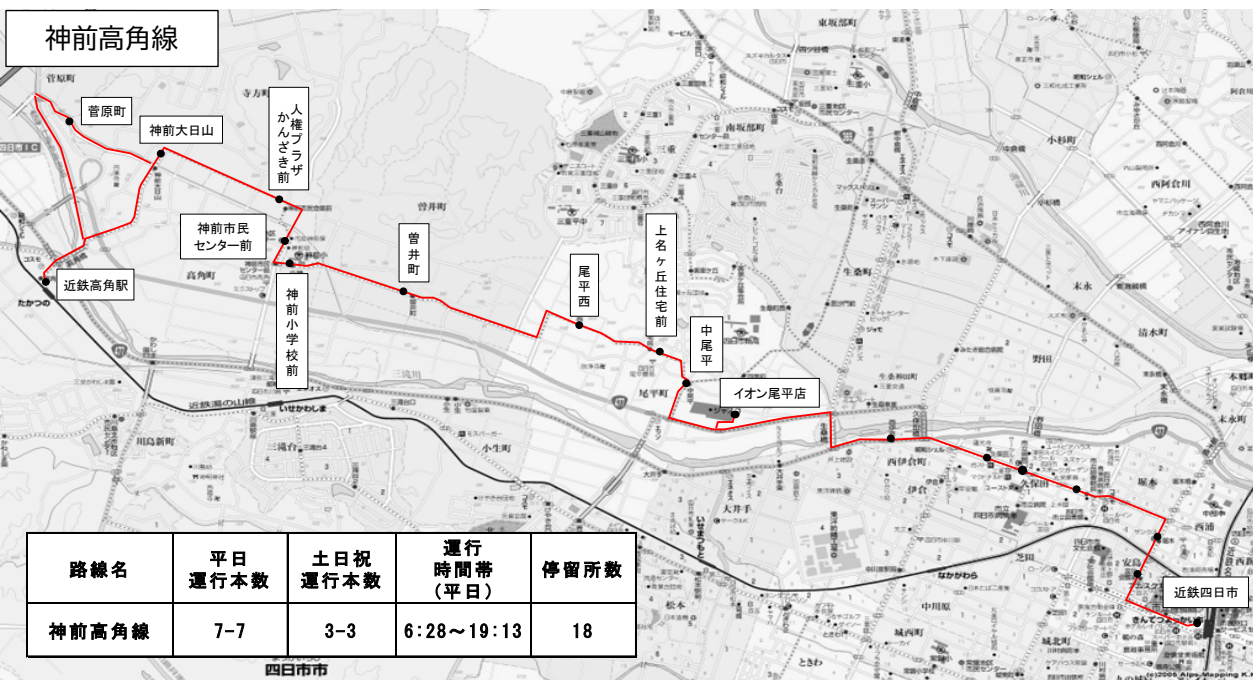
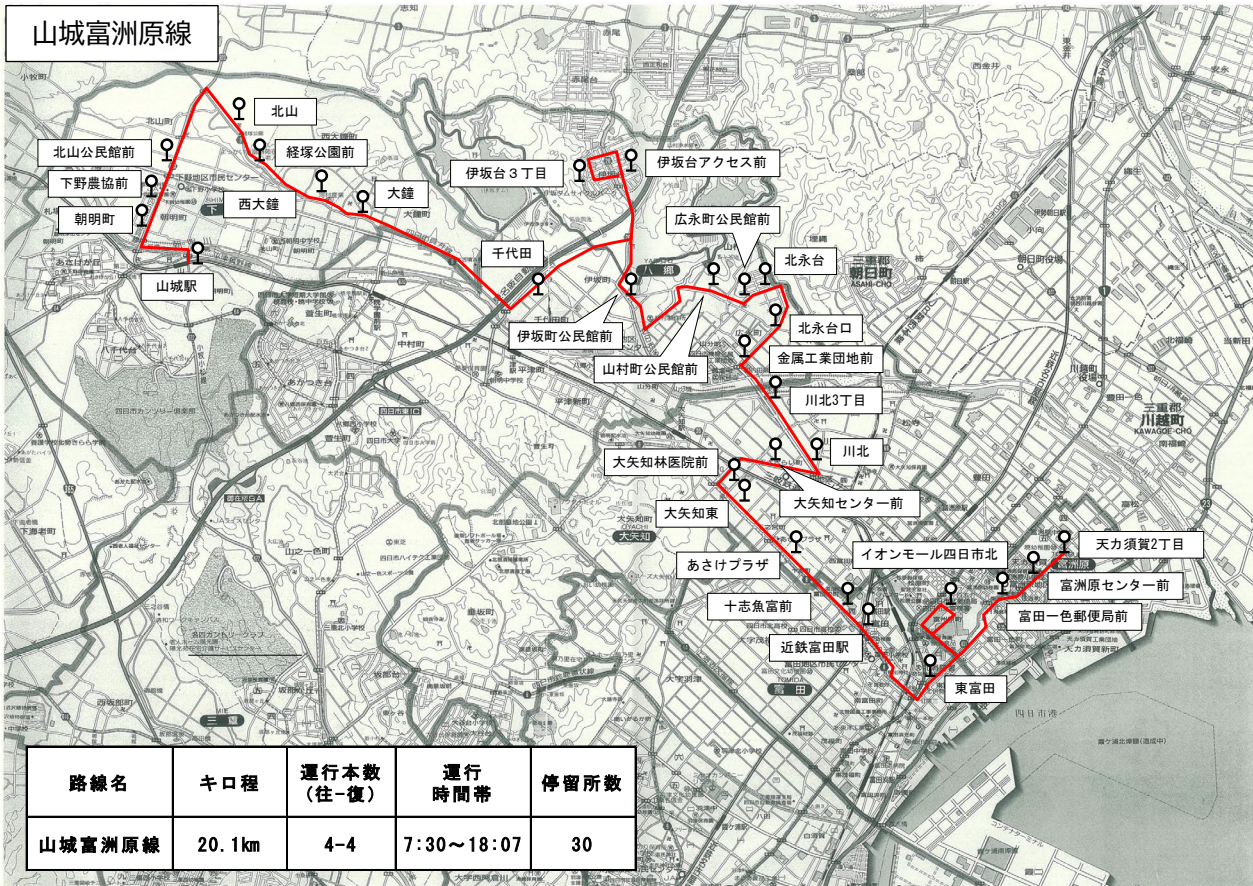
利用者のターゲットを高齢者やマイカーを利用しない主婦に絞込み、交通事業者や市が運行するバスに比べて、きめ細かいサービスを提供する地域のためのバスとなっている。

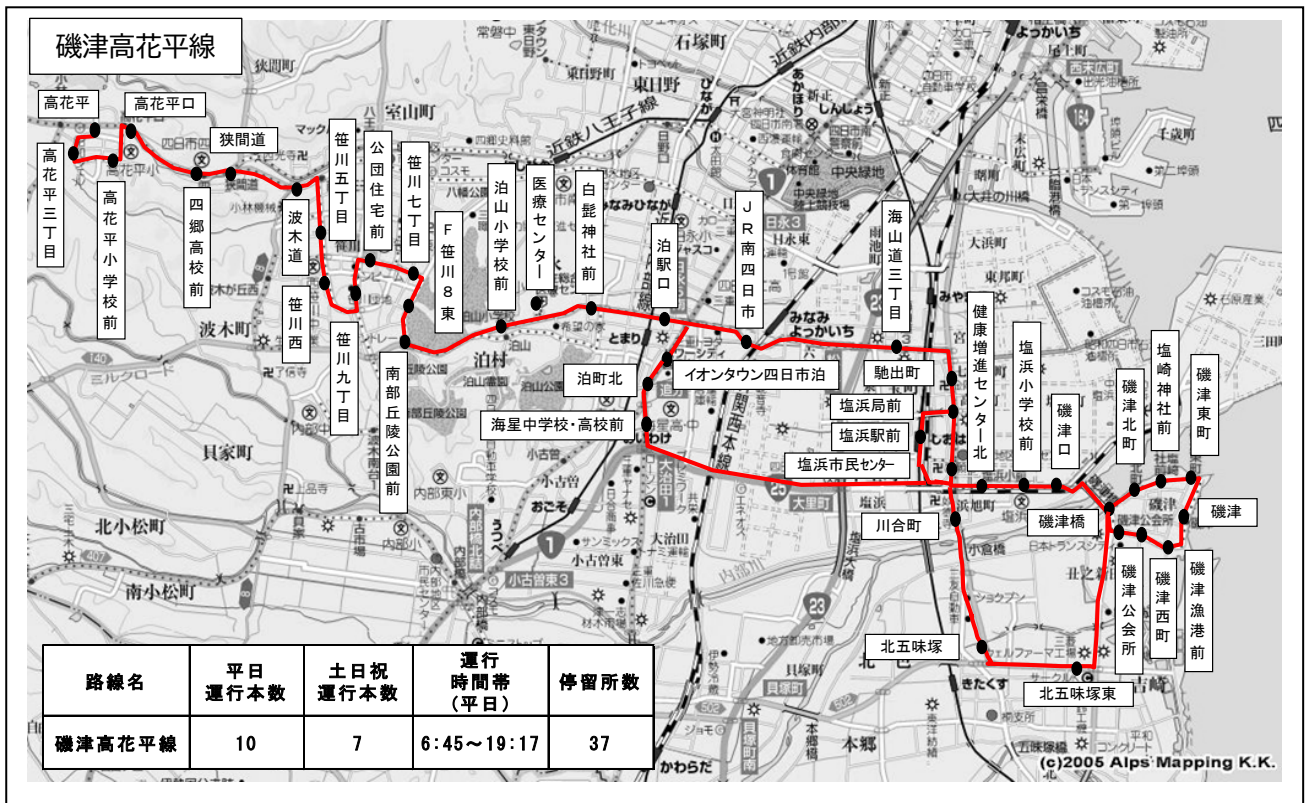


《参考》自主運行バス

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。

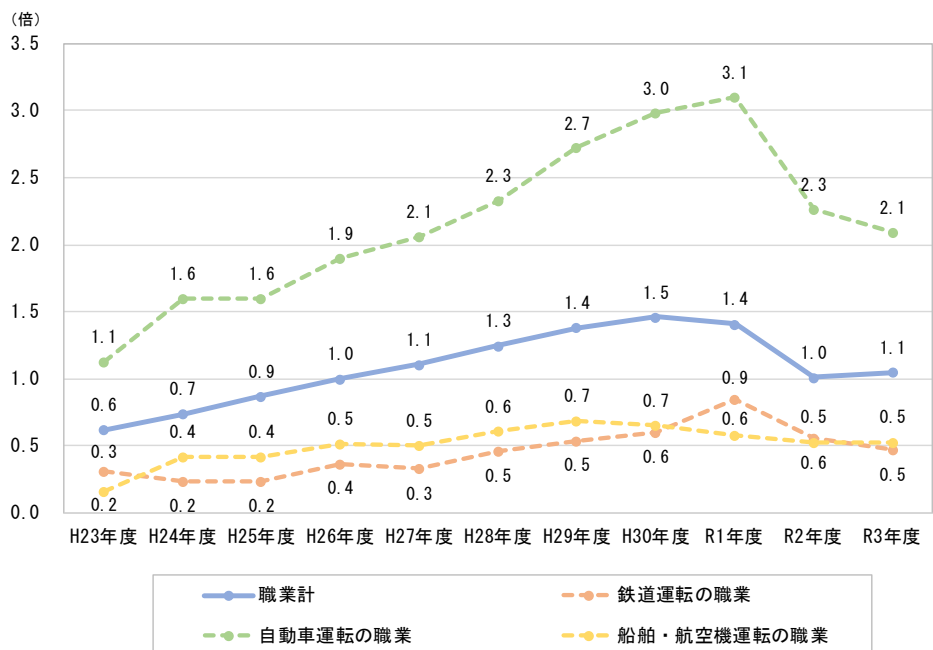
令和4年4月時点では、山城富洲原線・神前高角線・磯津高花平線の3路線の自主運行をしている。





(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。



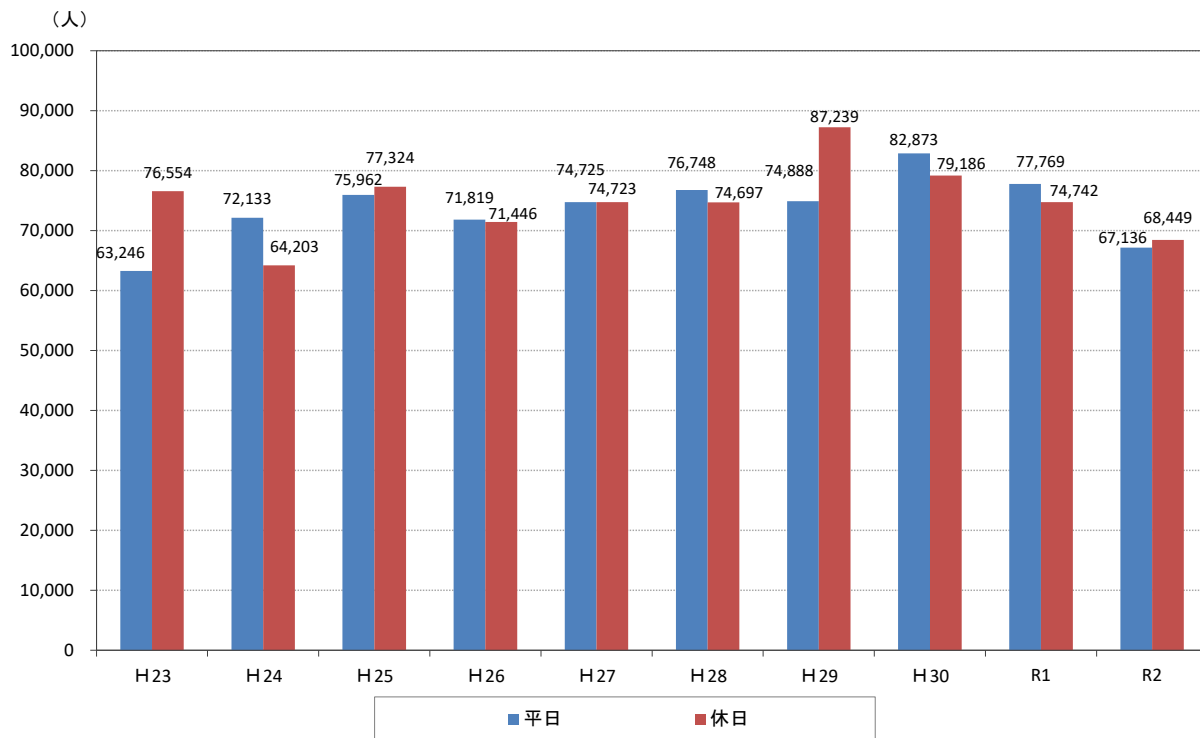
資料：一般職業紹介状況(職業安定業務統計)

図 有効求人倍率の推移

(4) 中心市街地の状況

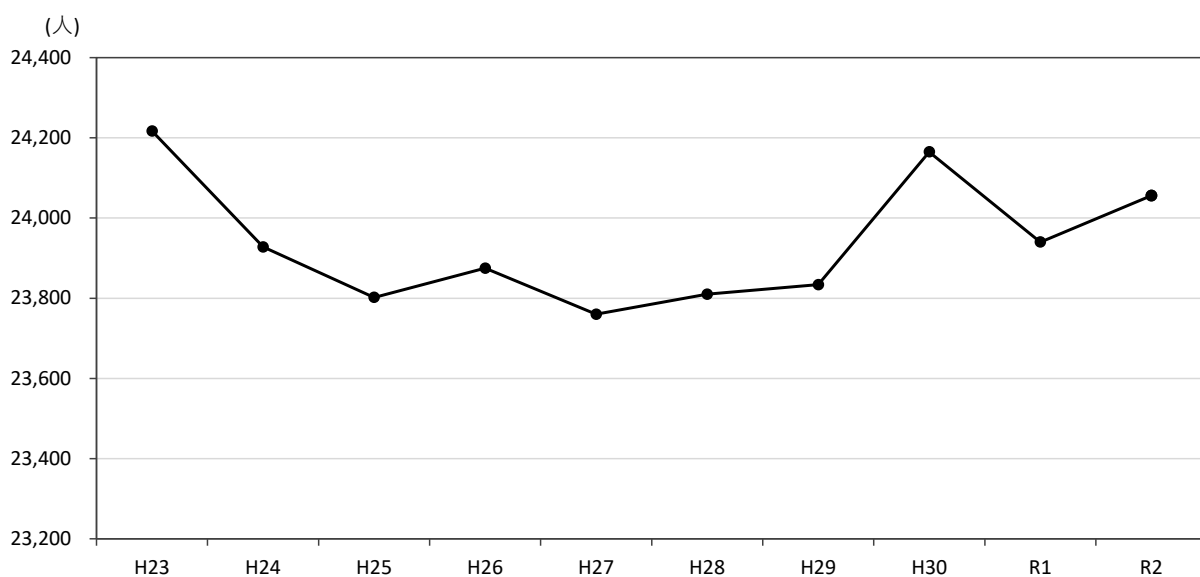
市内の交通の拠点でもある中心市街地では、JR 四日市駅と近鉄四日市駅が離れており、相互に連絡する交通手段が課題となっている。

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、現在計画の中央通りの再編など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と課題

(1) 道路の整備状況

市内には東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路、令和8年度全線開通に向け整備が進む東海環状自動車道などの高速道路網に加え、四日市港からの港湾関連交通を円滑に高速道路網に連絡する臨港道路霞4号幹線が整備されるなど、広域的な幹線道路ネットワークが形成されている。

また、慢性的な渋滞が課題となっている国道1号と23号の交通分散を図る北勢バイパスの整備が進められており、令和4年8月に全線4車線化が完了した国道477号バイパスとともに、広域幹線道路ネットワークの強化が図られる。

本市では、これらの状況を踏まえ、令和3年3月に効果的な整備の考え方を示す道路整備の方針を策定し、この方針を踏まえた道路整備を進めている。

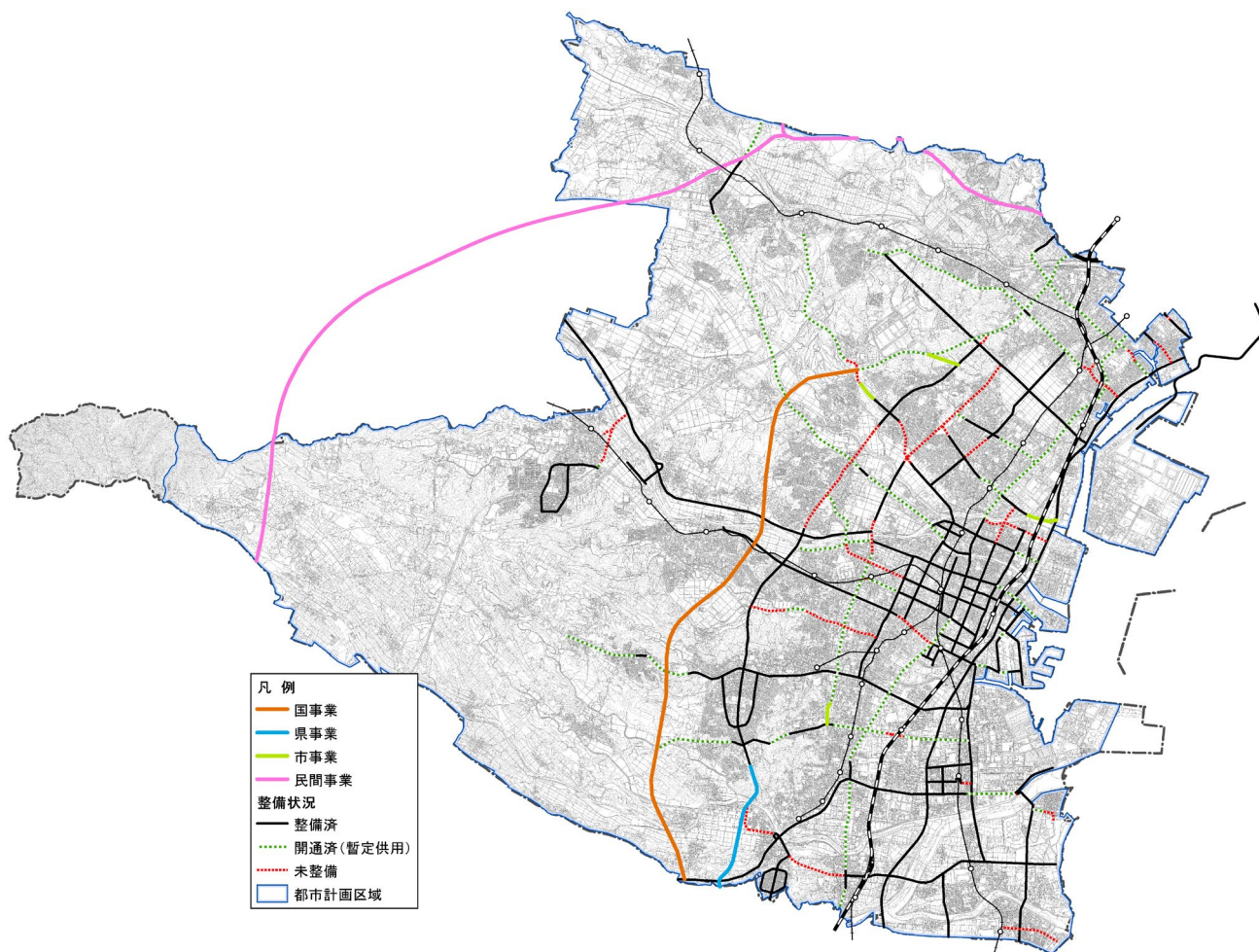
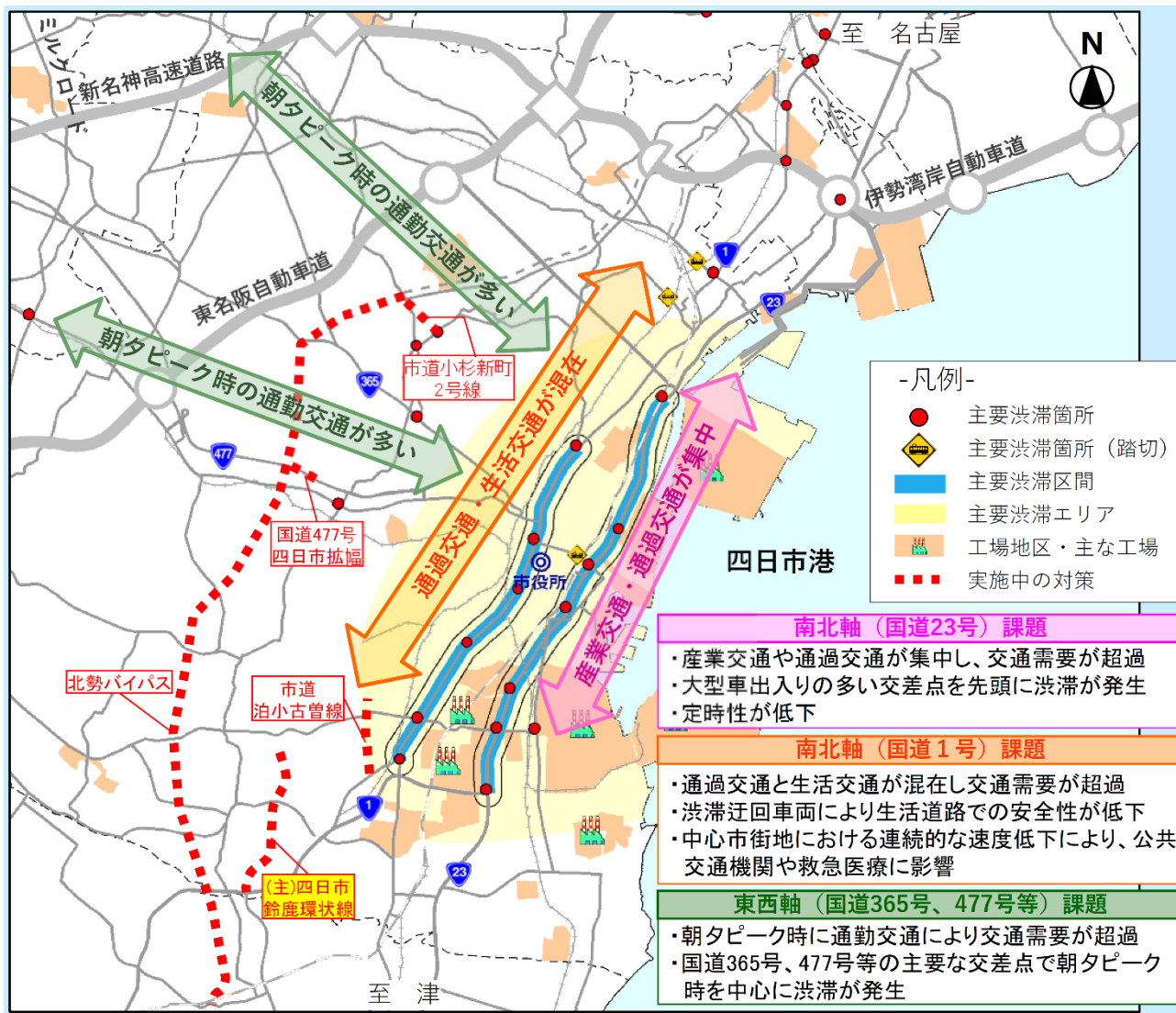


図 都市計画道路の整備状況図

(2) 交通の集中と渋滞の発生

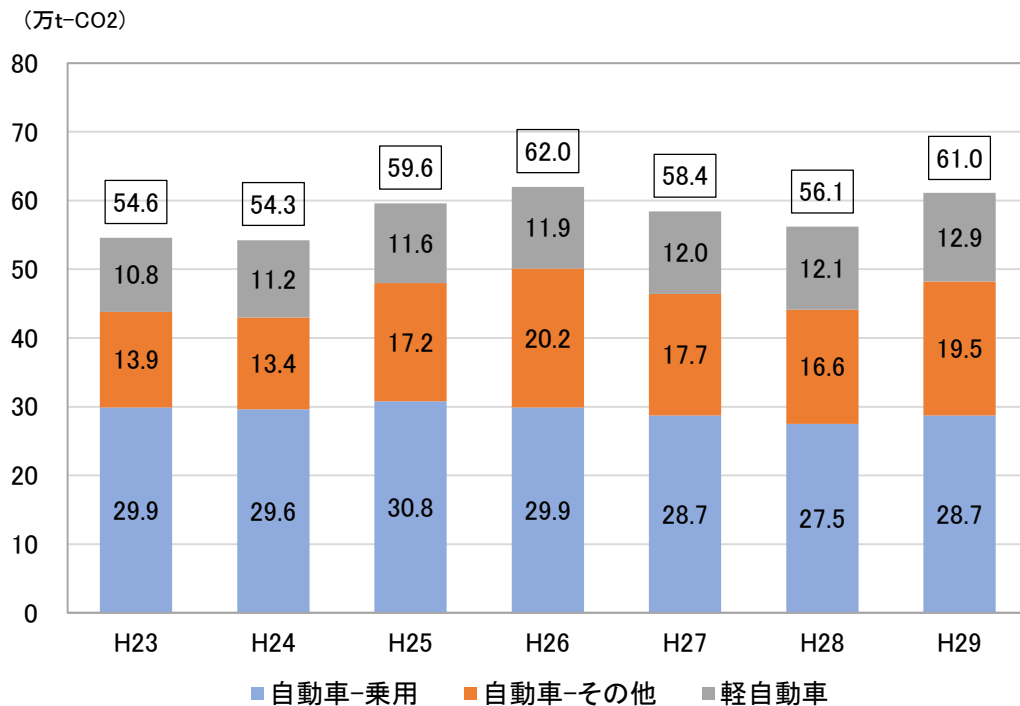
広域道路の整備が進むものの、市内の道路においては、産業交通や生活交通などの交通需要の超過により、臨海部の国道1号及び23号、中心部周辺の主要な道路、ハイテク工業団地周辺の3つのエリアにおいて、顕著な混雑が発生している。



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

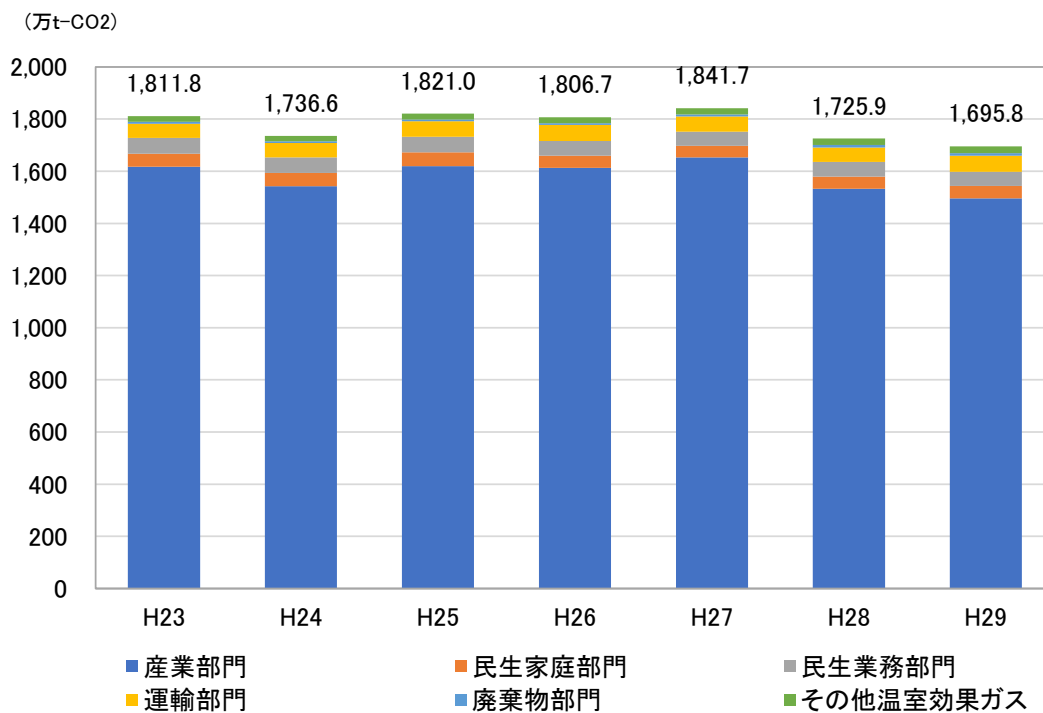
(3) 運輸部門における環境負荷

交通渋滞などの影響により、本市の運輸部門における二酸化炭素排出量は、近年ほぼ横ばいであるものの高い水準で推移している。



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



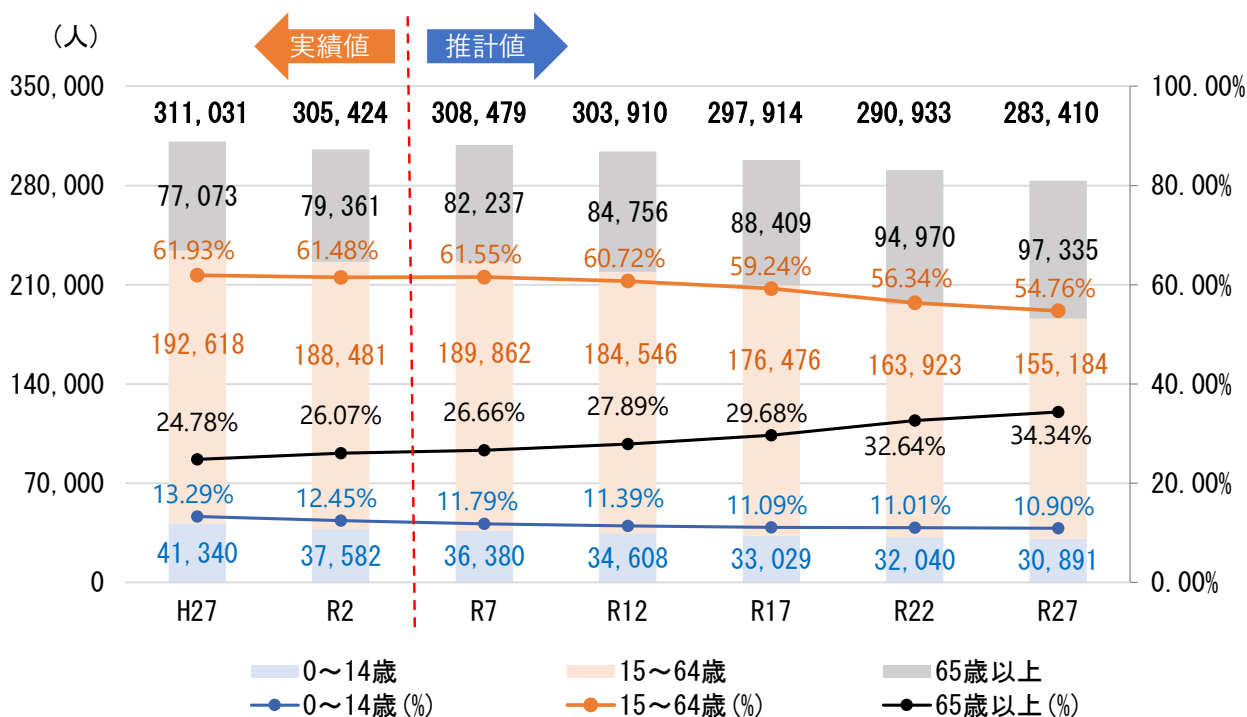
資料：四日市市環境計画

図 四日市市における温室効果ガス排出量の推移

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。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年推計、平成27年・令和2年は実績値）
 図 四日市市の人口推移と将来推計値

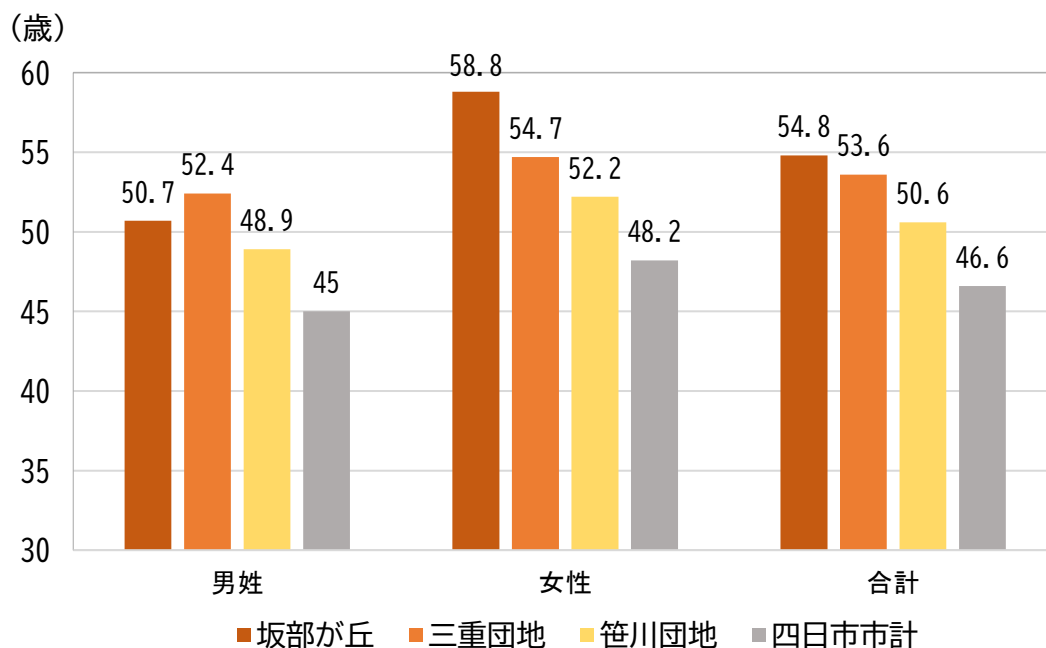
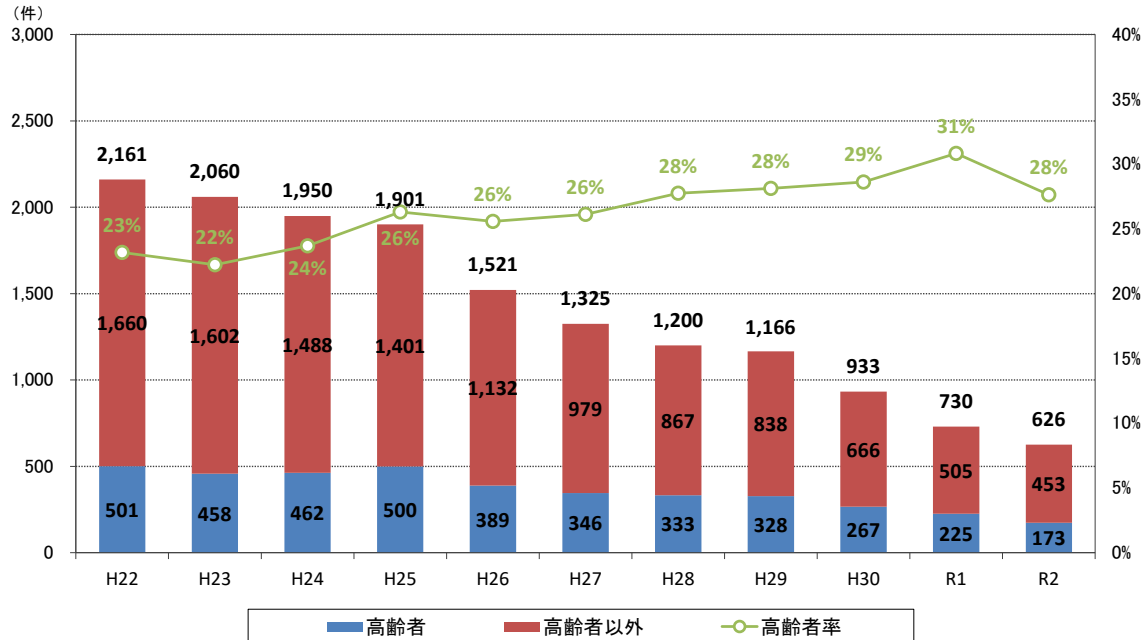


図 主な住宅団地の平均年齢（令和4年4月1日時点）

(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傾向にある。

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。

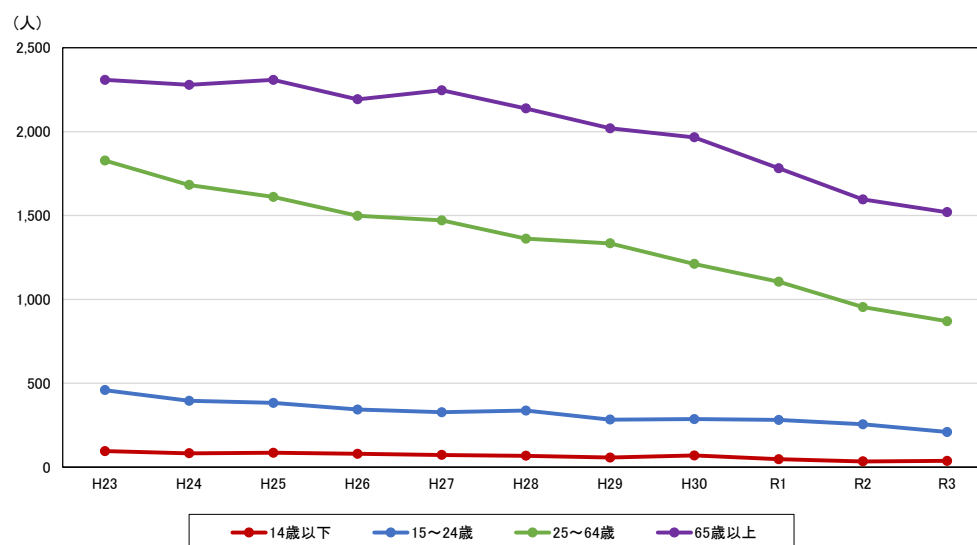


資料：三重県警察

図 高齢者の人身事故件数推移

《参考》年齢別の人身事故死者数

25歳以上の人身事故死者数は減少傾向にあるものの、高齢者（65歳以上）については、高齢者自体の増加の影響もあり、依然として人身事故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

令和3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、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症が流行し、密を避けた移動手段として需要が高まったことを要因の一つとして返納者数が減少している。

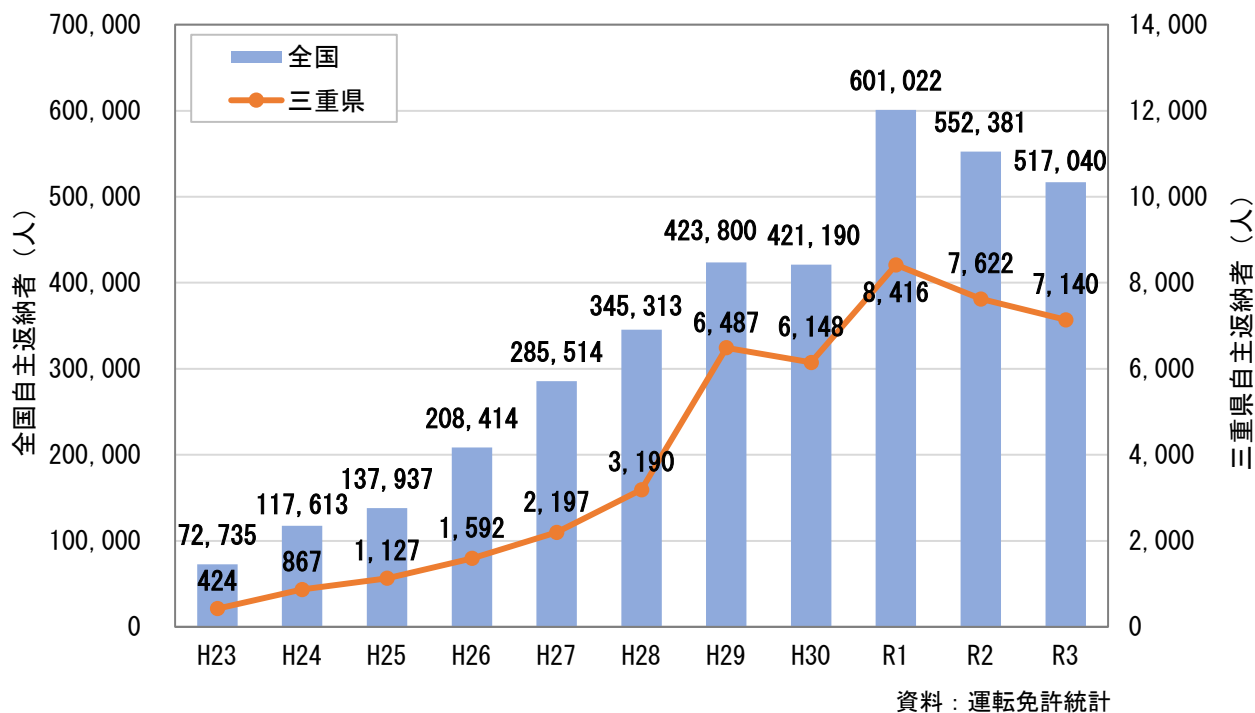


図 運転免許自主返納件数の推移

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。



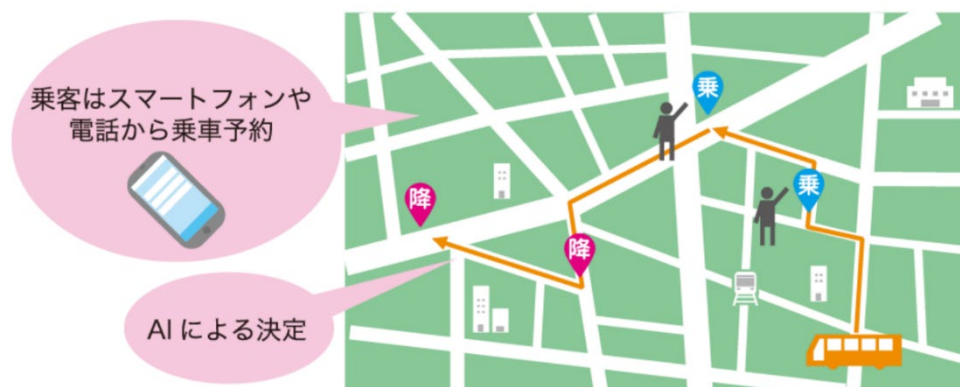
資料：四日市市シティプロモーションサイト

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）、ロボットなどに代表される産業・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、働き方など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、生物多様性の保全など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。

目標 11「住み続けられるまちづくりを」を構成する 10 個のターゲットの中には、「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と、具体的に公共交通に関する記述がなされている。



資料：国際連合広報センター

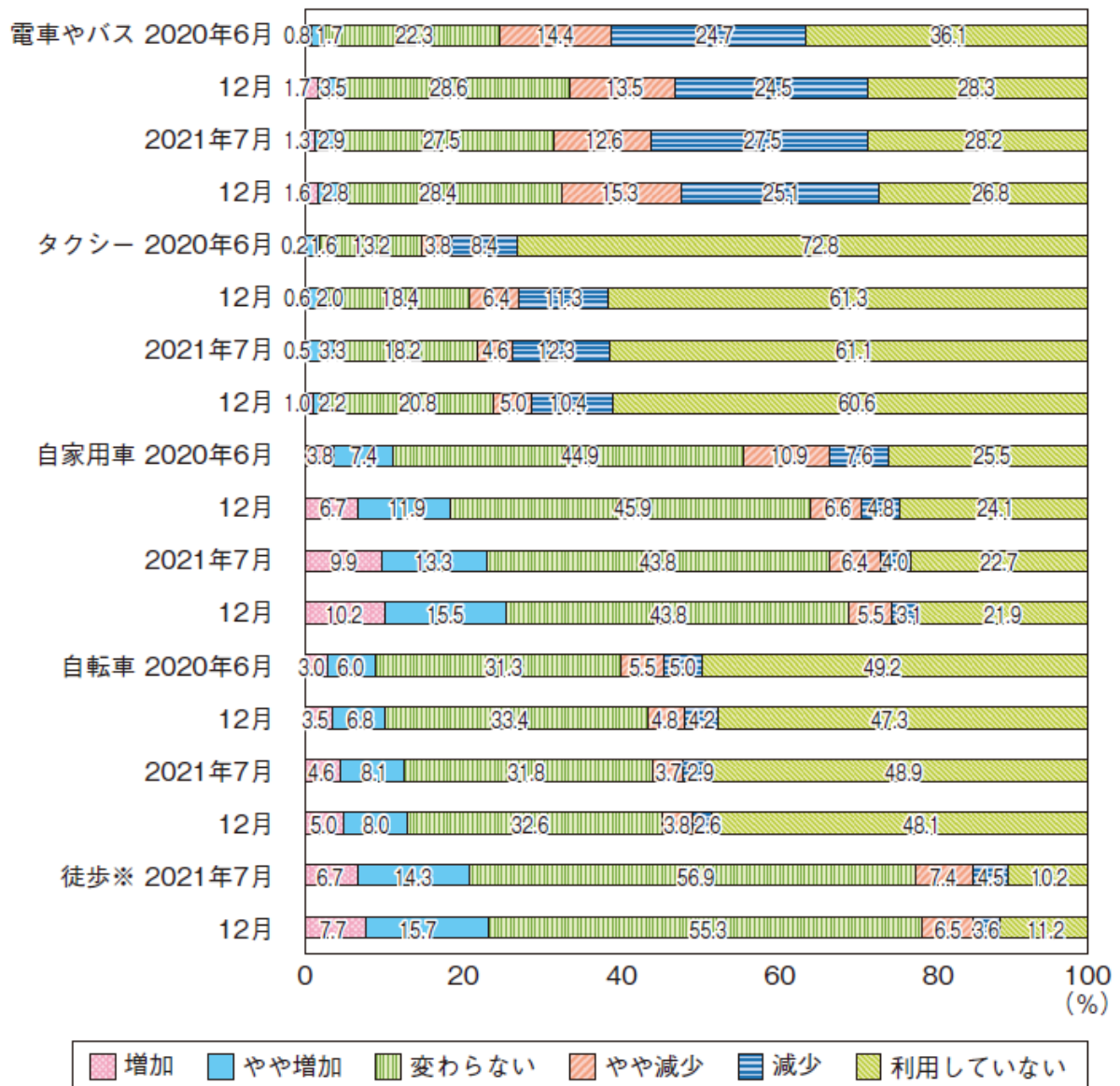
図 SDGs の 17 の目標

(4) 新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、三重県でも度々緊急事態宣言やまん延防止など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 7月 n=2,582 12月 n=2,543



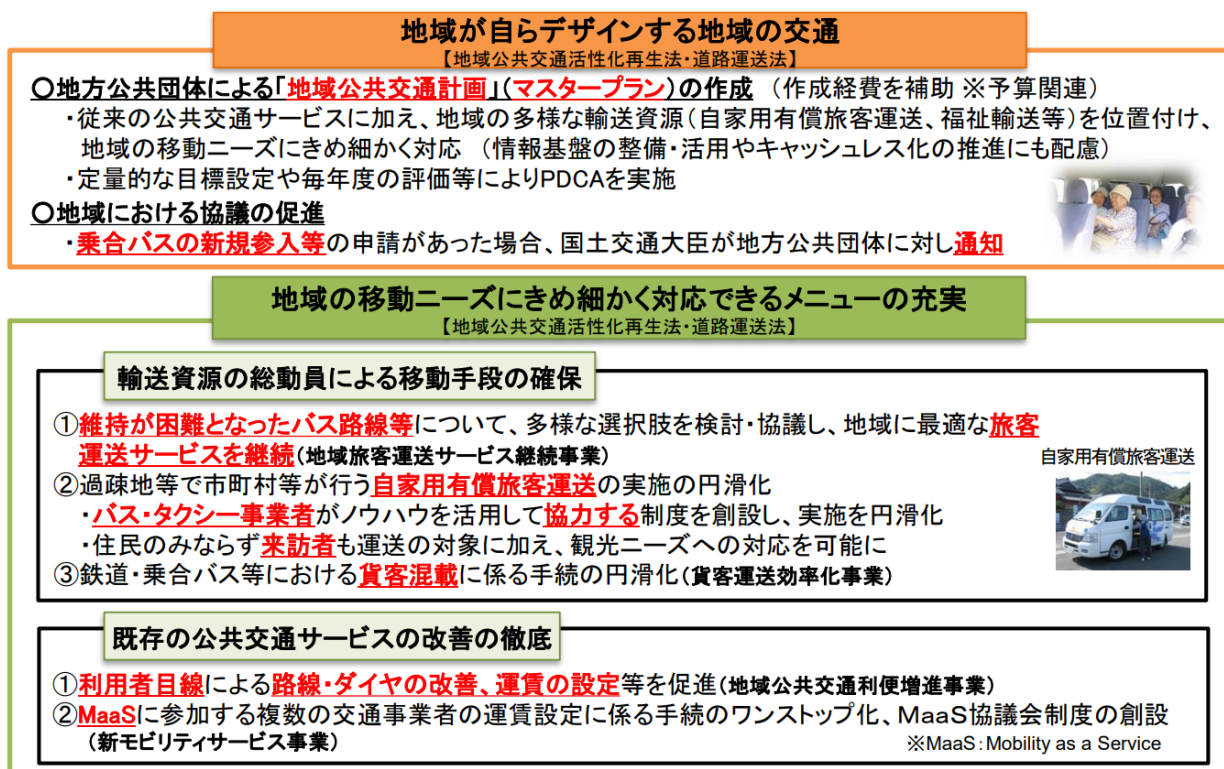
資料：令和4年度交通政策白書

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など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」を目指している。



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、障害者などの移動などの円滑化に関する法律」の一部改正

高齢者、障害者などの移動など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・障害者などの移動など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 前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	—	×	×

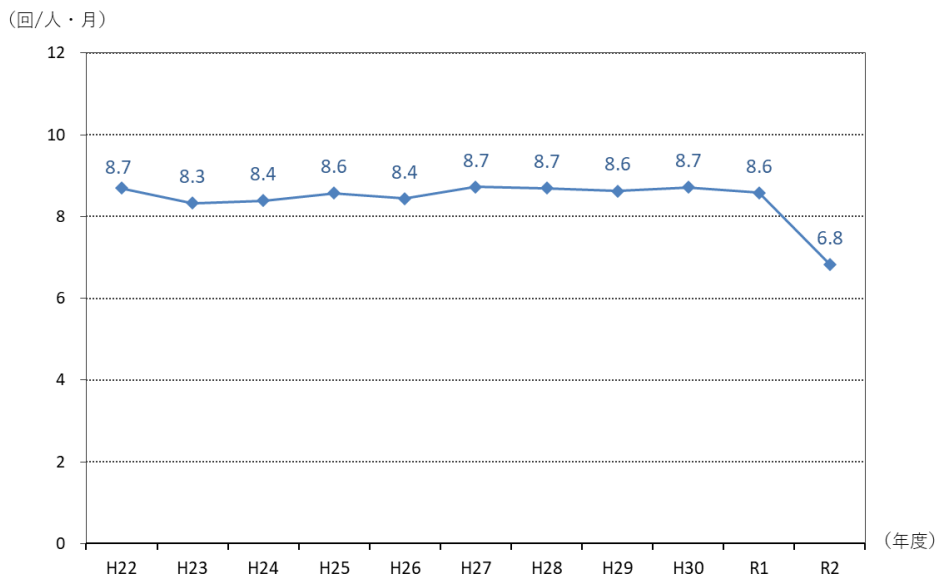
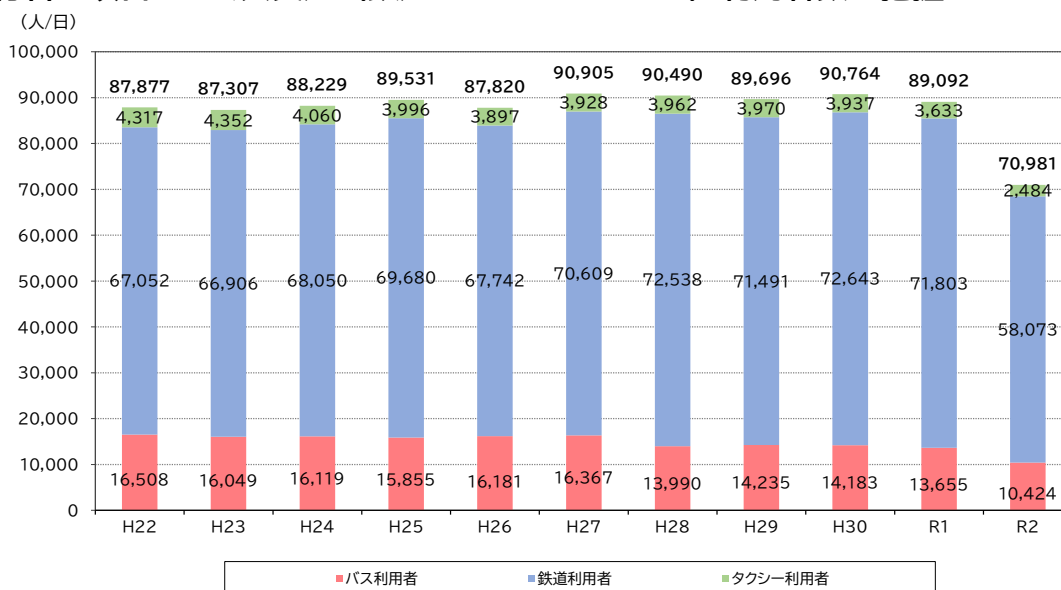


図 市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数

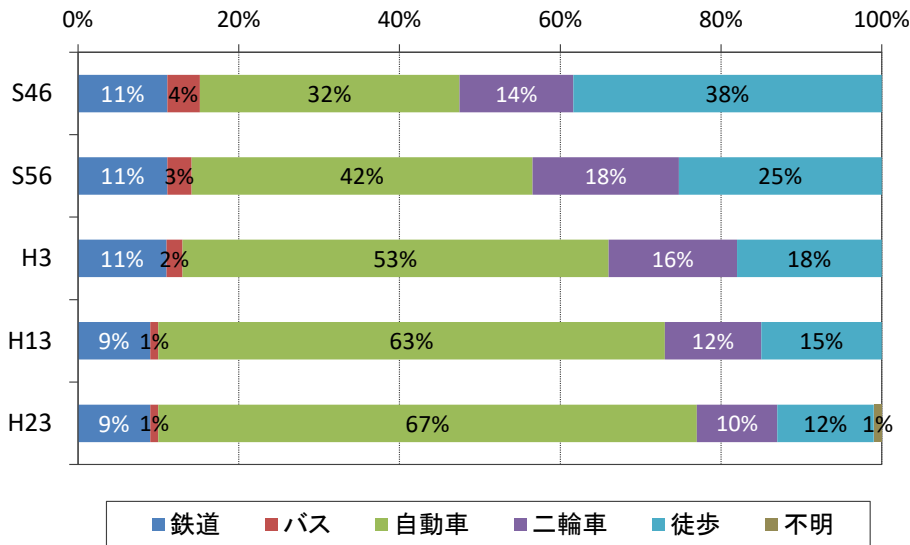
<進行管理項目1> 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数の把握



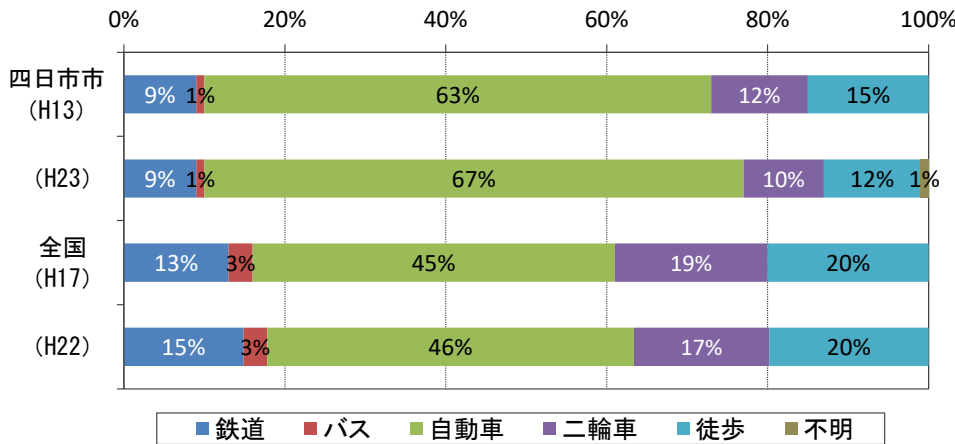
資料：三重県統計書など

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



資料：中京都市圏パーソントリップ調査
図 交通手段別分担率（四日市市）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査、全国都市交通特性調査
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

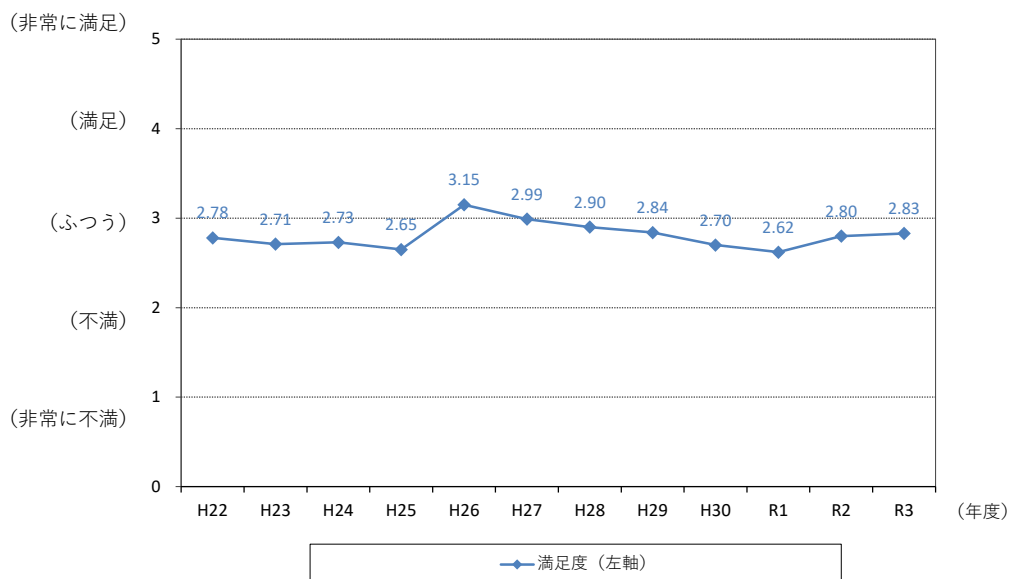


図 公共交通に対する満足度（市政アンケート）の推移

【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	—	—	×	○	—	—

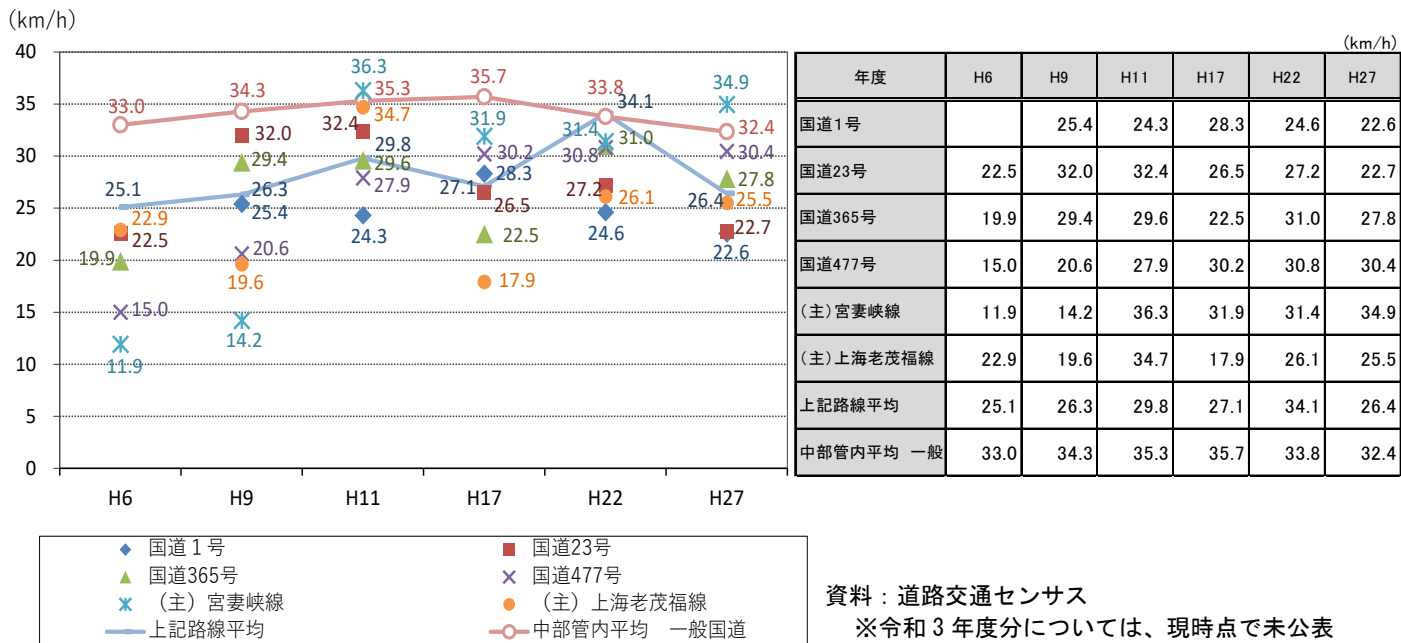


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（沿道計）の推移

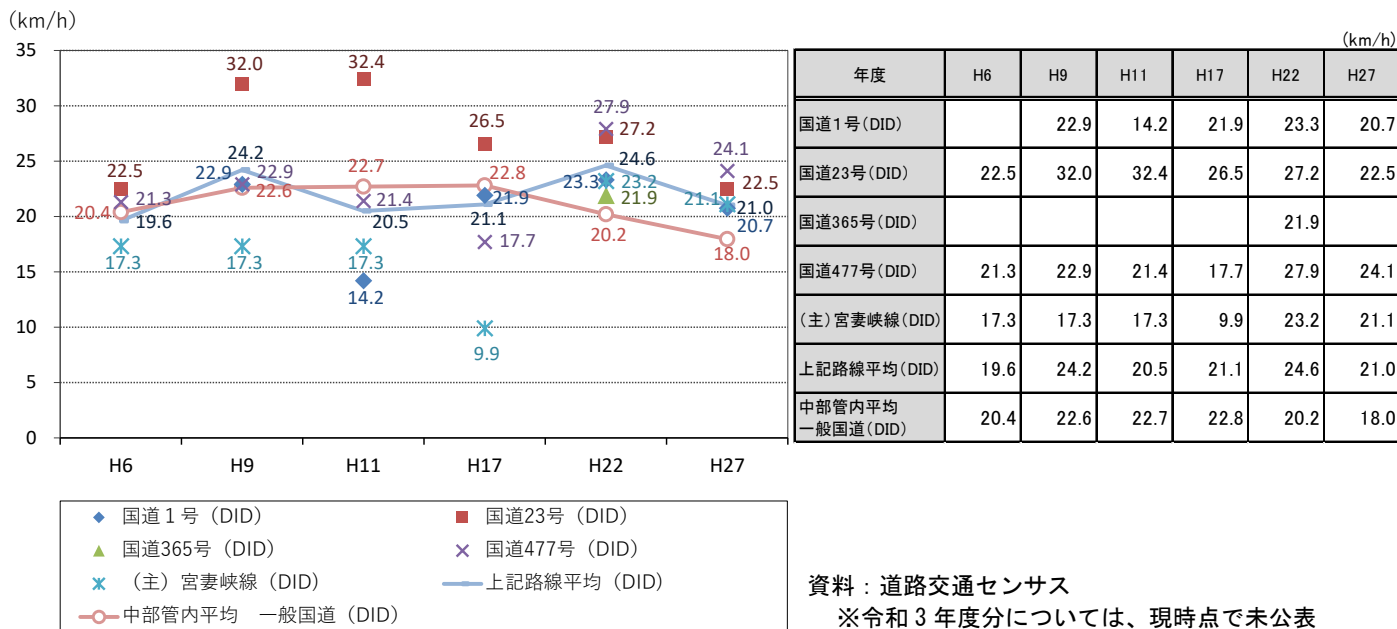


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（DID内）の推移

<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

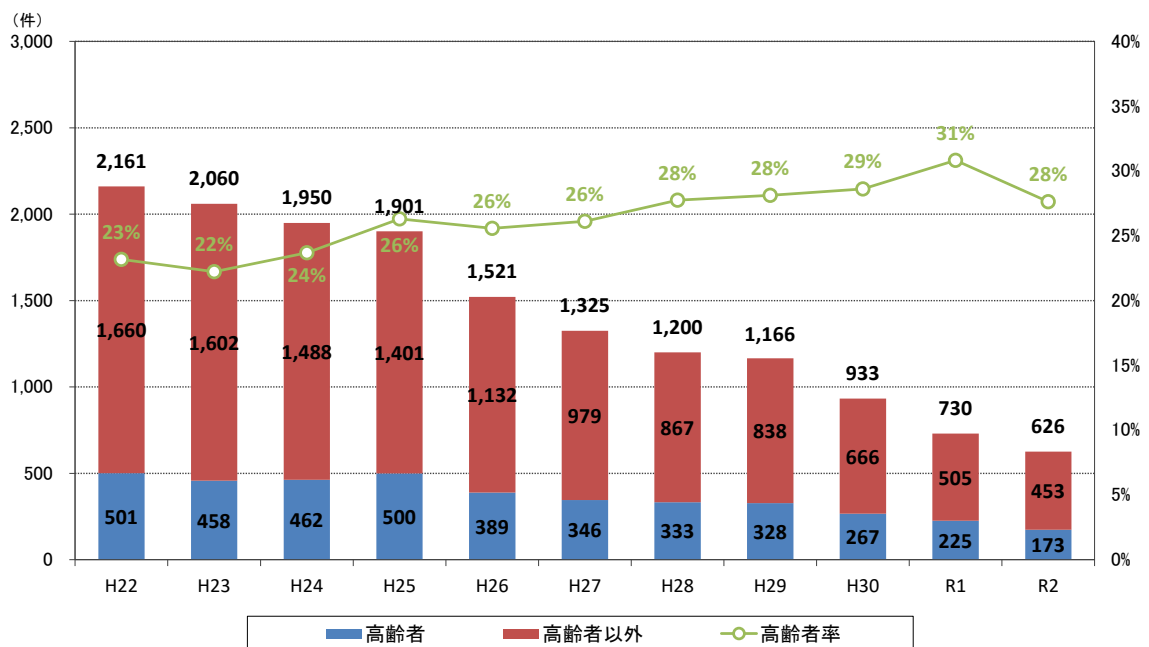
県：【歩道整備】国道365号、小林鹿間線、小牧小杉線、宮東日永線、宮妻峡線、四日市関ヶ原線

【あんしん路肩】国道477号、四日市東員線、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



資料：三重県警察

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

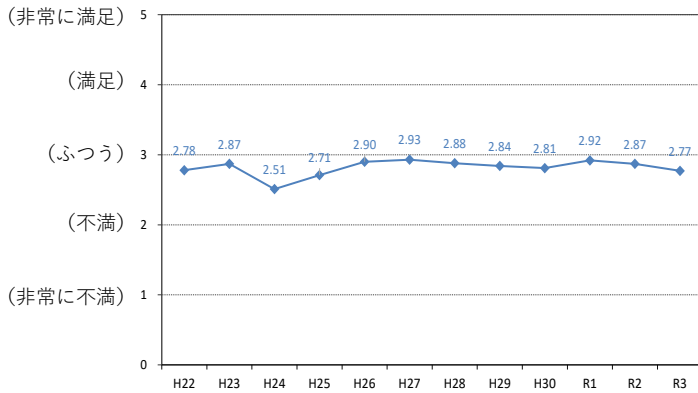


図 市内の道路整備状況の満足度

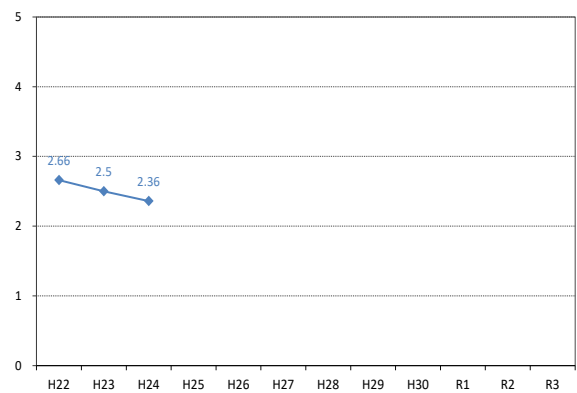
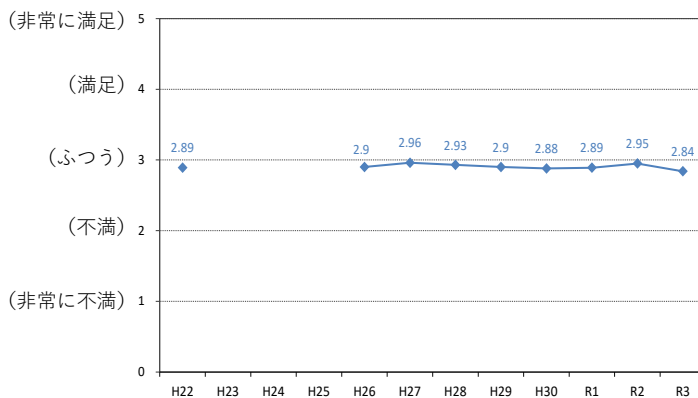


図 自転車にやさしいまちづくりの満足度



※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

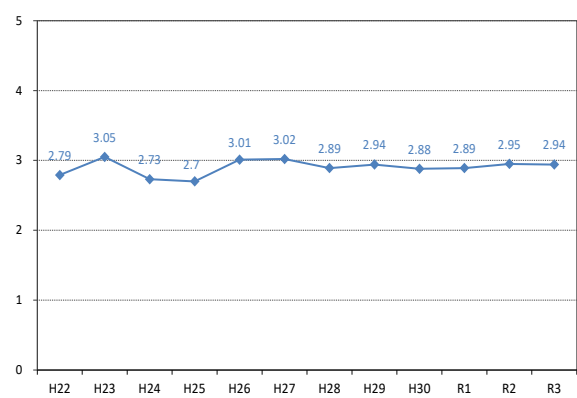


図 市内のバリアフリー化の推進の満足度

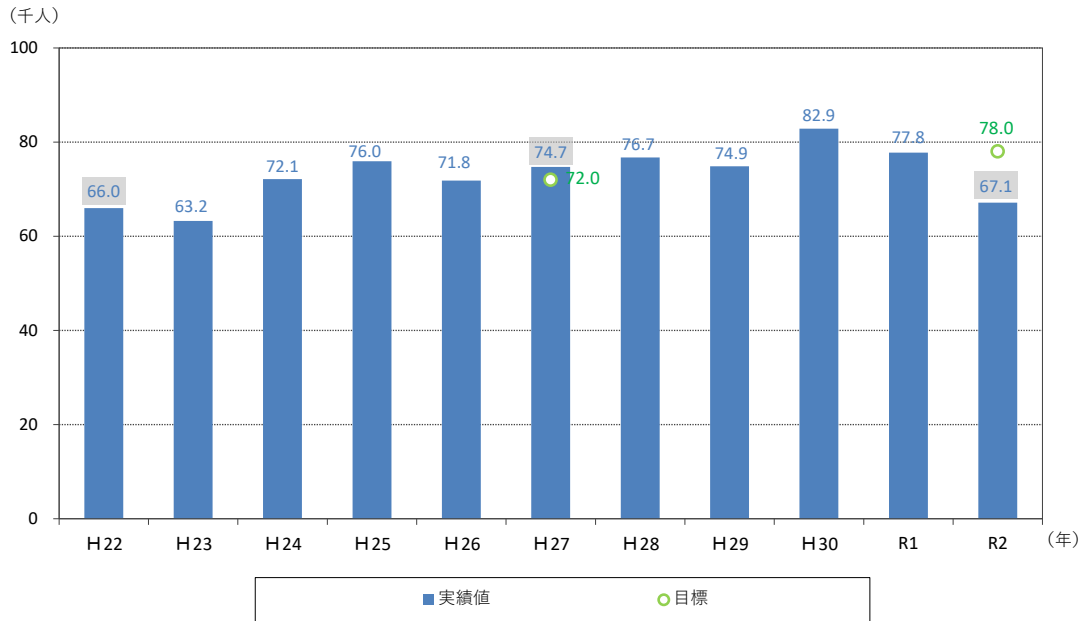
【戦略2 円滑な交通を支える道づくりの評価】

- ・国道477号（西浦バイパス・四日市拡幅・四日市湯の山道路）などの整備により、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など、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」

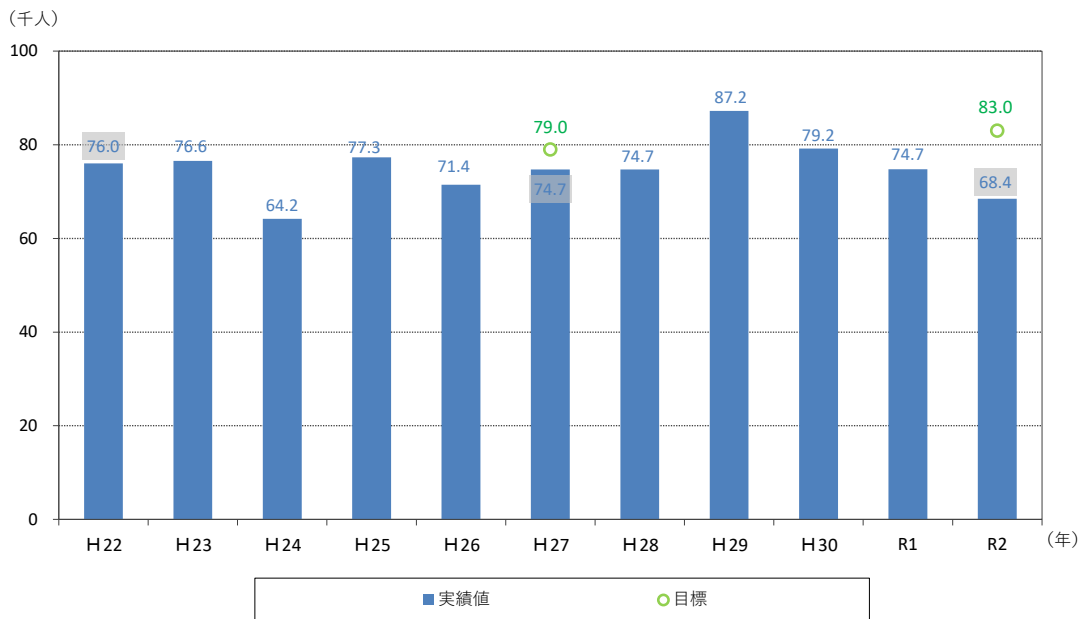
<評価指標1> 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量

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> JR・近鉄四日市駅乗車人員推移の把握

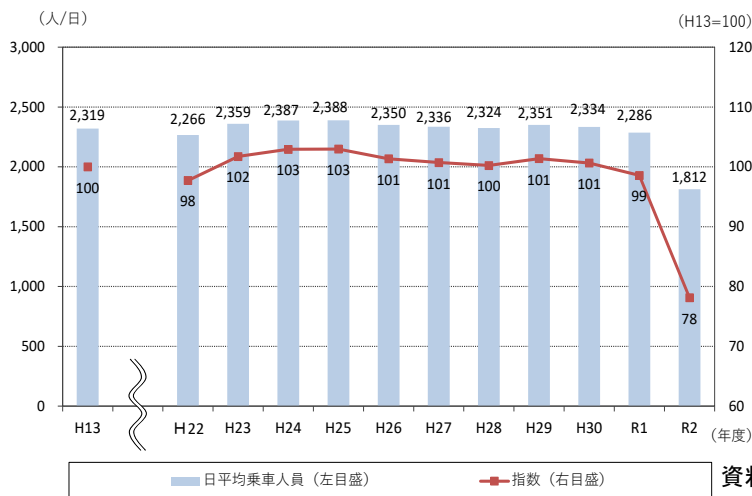


図 JR 四日市駅乗車人員の推移

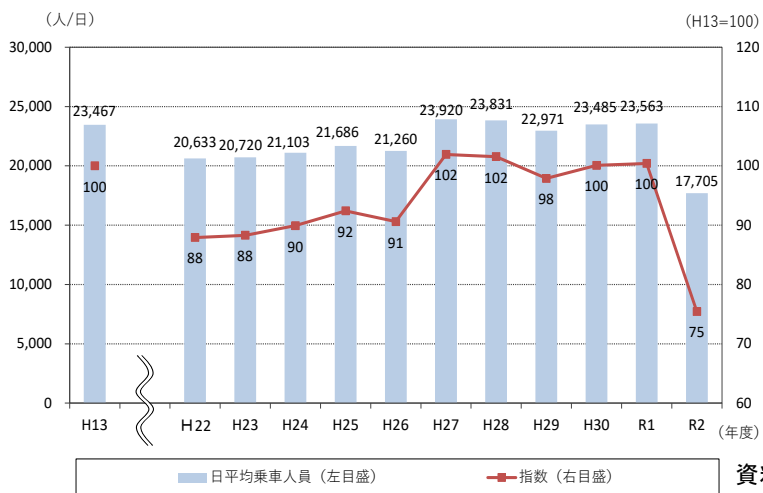


図 近鉄四日市駅乗車人員の推移

<市民意識> 商業の振興に対する満足度

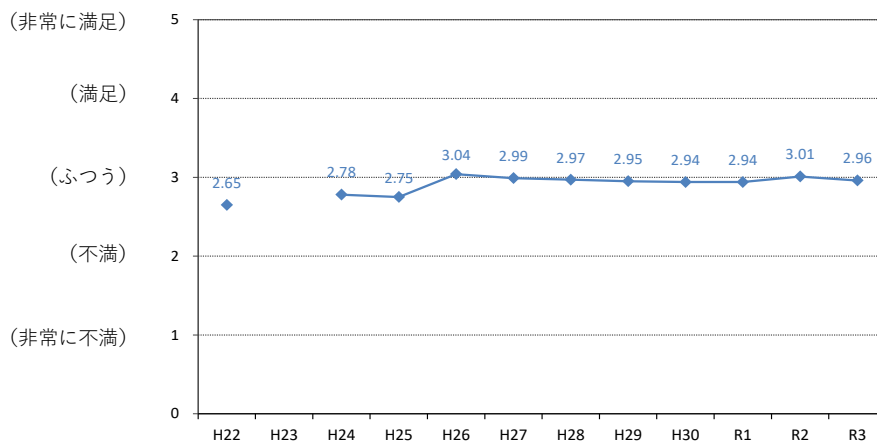


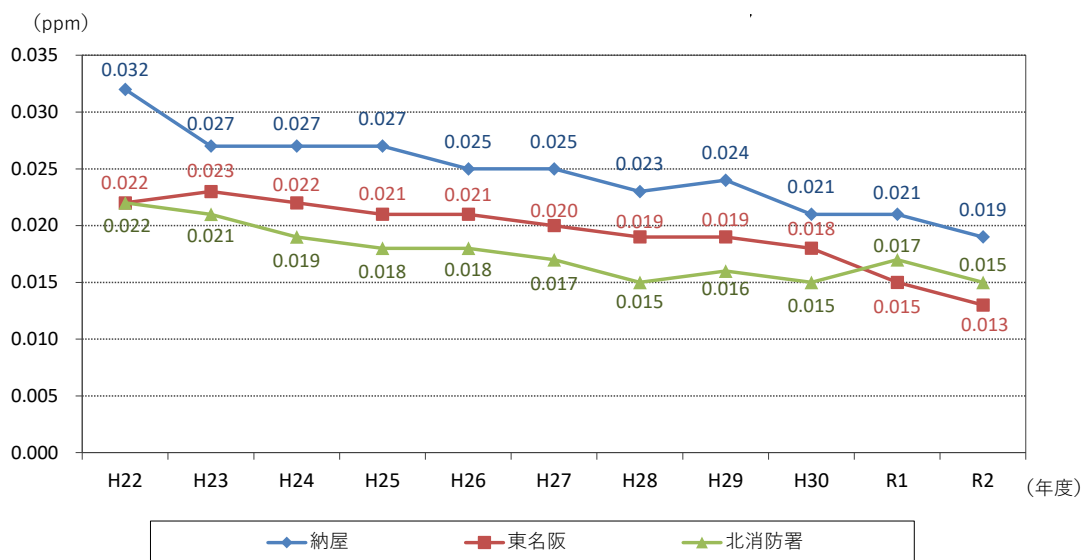
図 商業の振興の満足度

【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年度は新型コロナウイルス感染症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。

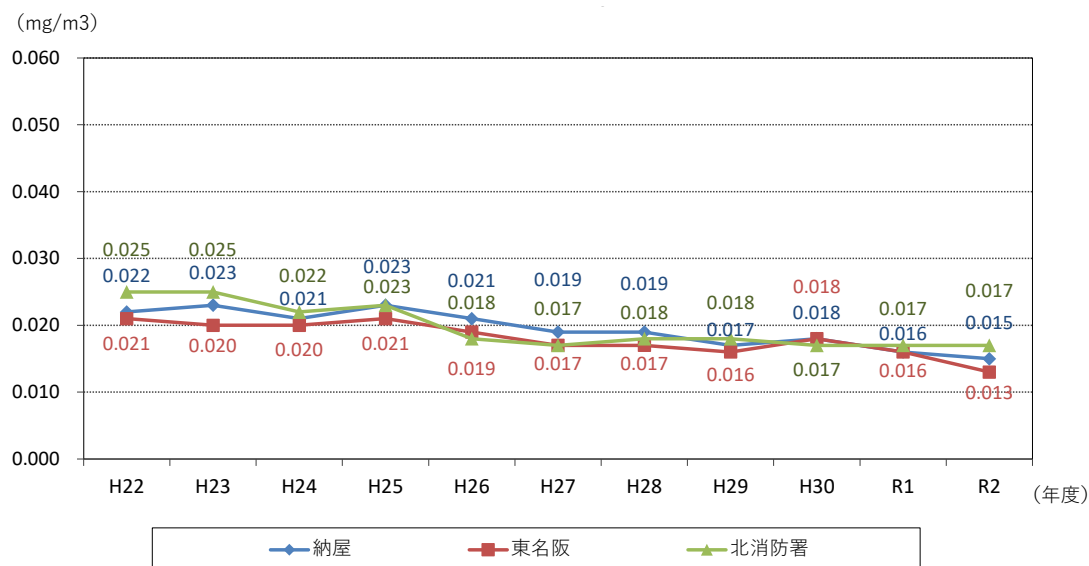
4. 戦略1～3を通して「環境に優しい行動の推進」

<進行管理項目1> 四日市市内3局の大気汚染物質測定値



資料：四日市市環境基本計画

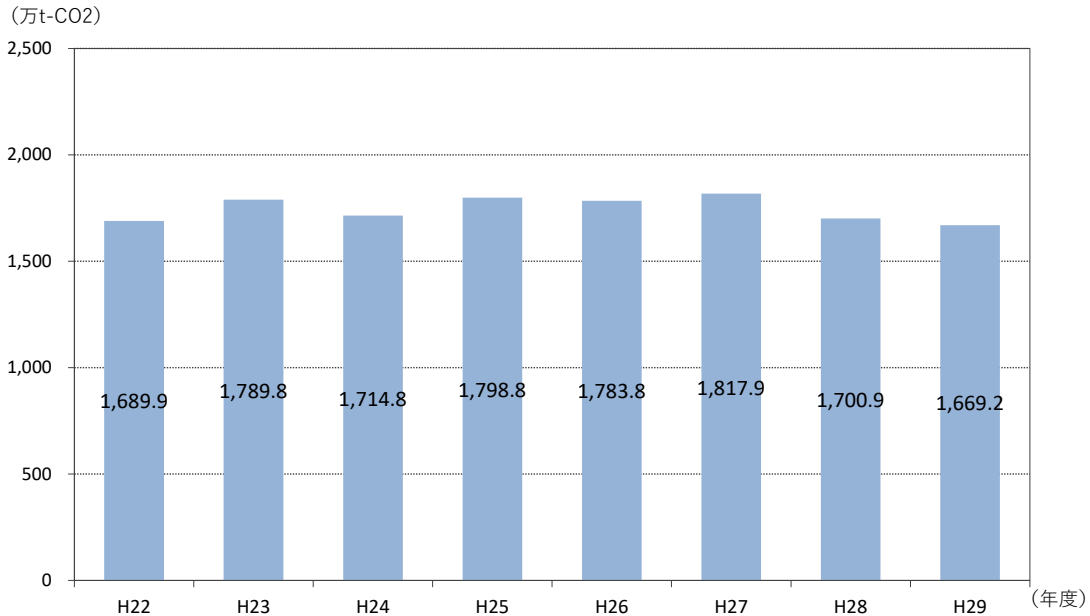
図 二酸化窒素 (NO2) 測定値の推移



資料：四日市市環境基本計画

図 浮遊粒子物質 (SPM) 測定値の推移

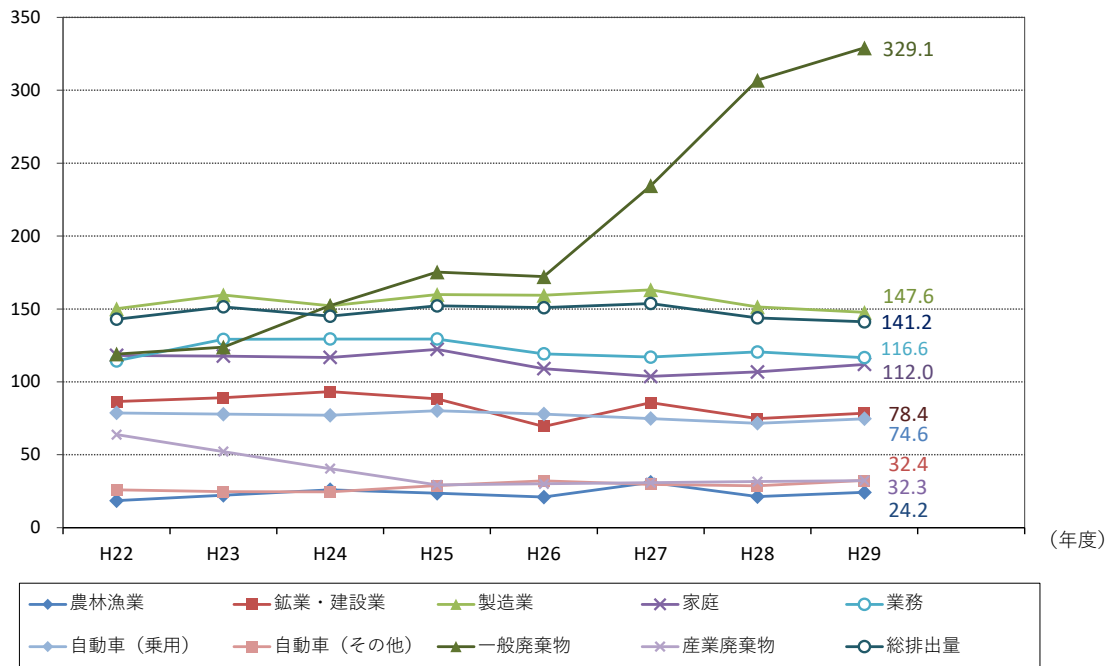
<進行管理項目 2> 市域温室効果ガス排出量



資料：四日市市環境基本計画

図 市域の温室効果ガス排出量の推移

(H18=100)



資料：四日市市環境基本計画

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～」

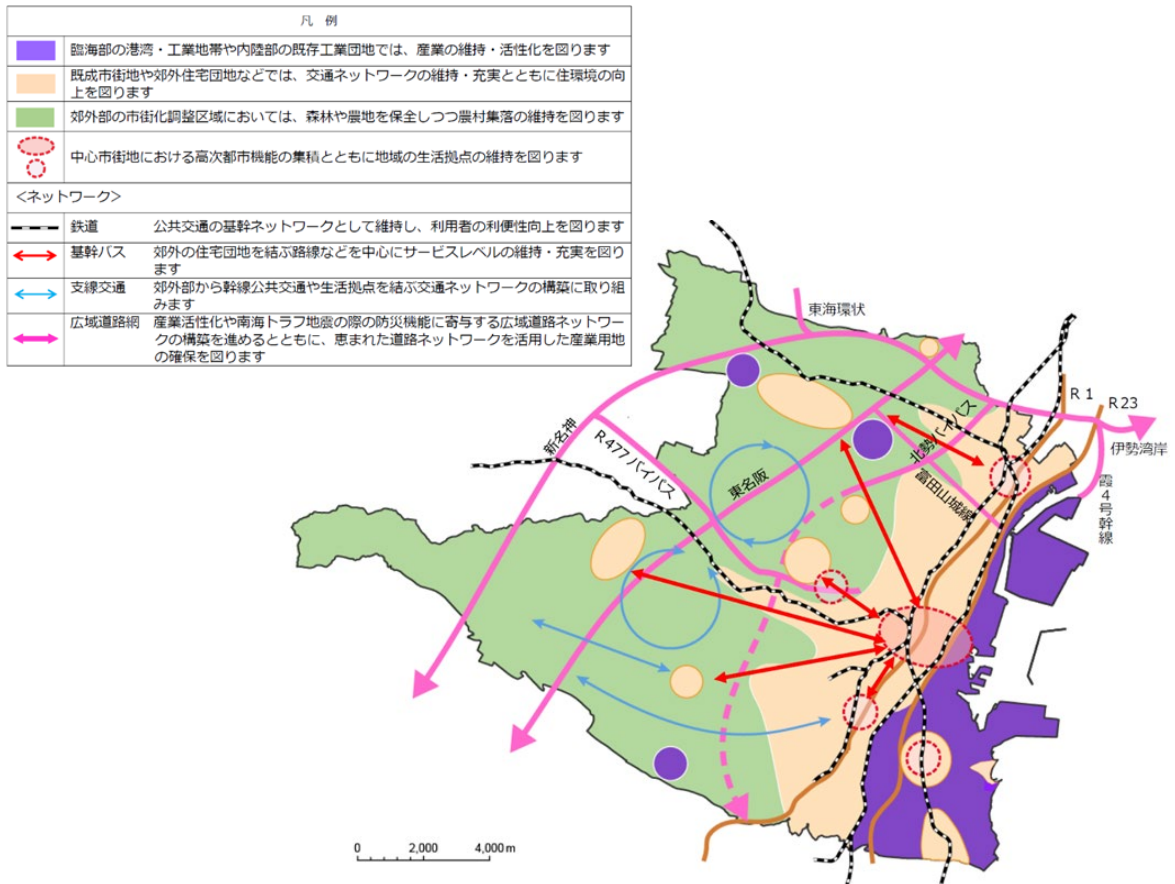


図 土地利用概念図

3) 重点的横断戦略プラン 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などの整備・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) 分野別基本政策 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なども安心して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など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、通勤時など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

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

5) 分野別基本政策 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既成市街地など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組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。

また、円滑な都市活動や都市機能の強化には、広域化する、人・物の流動を支えるとともに、こうした交通が生活道路に流れ込まないようにする広域幹線道路網の整備が必要である。このため、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】

<p>方針1 リニア時代に輝くまち</p>	<p>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</p>	<p>方針3 子育てしながら 働いていけるまち</p>
<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などを活用した交通ネットワークの形成
- ・ 輸送力の強化

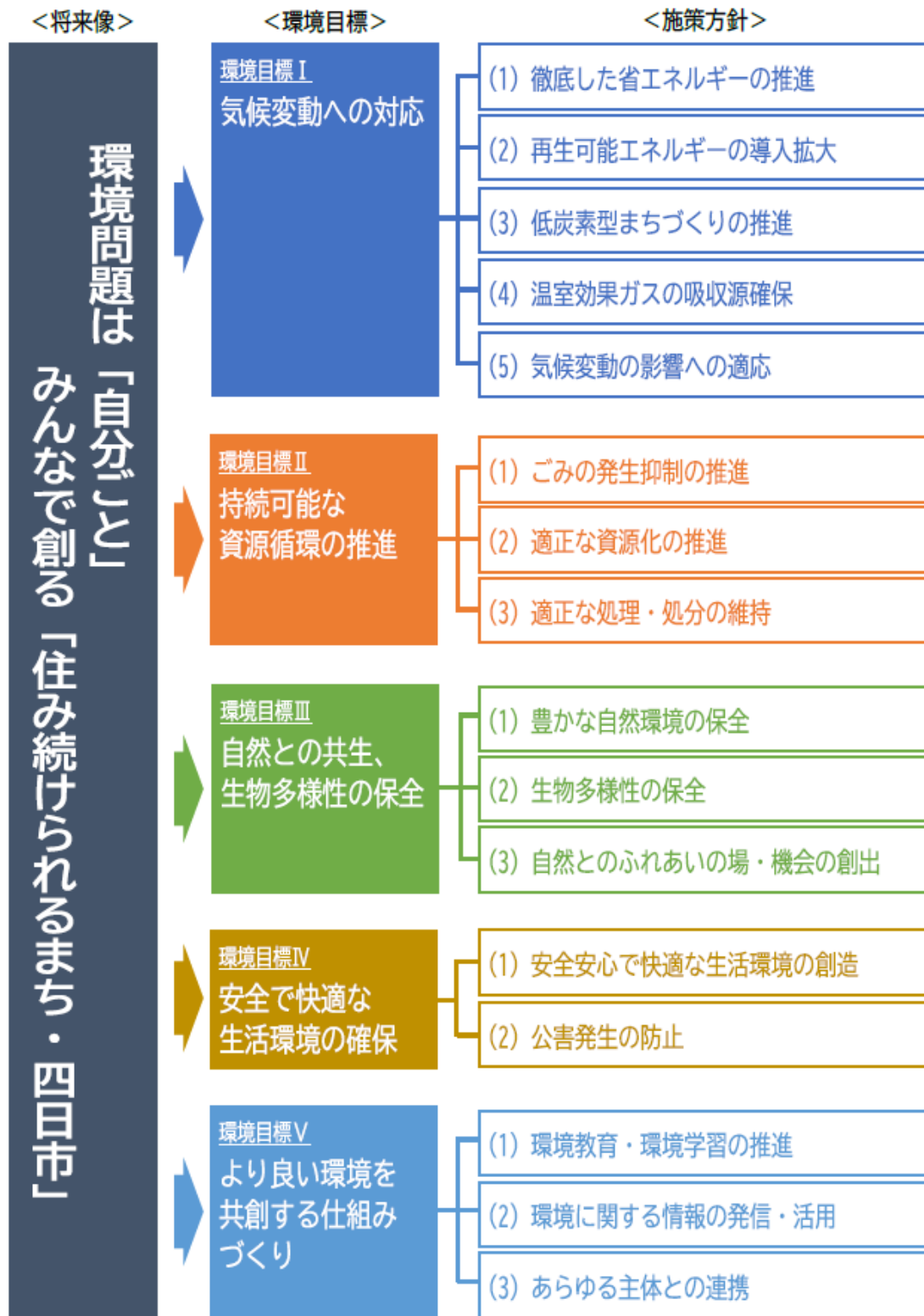
③リニア時代に向けた交通利便性の向上

- ・ 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

(5) 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。



(6) 「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

図 計画の目標

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。

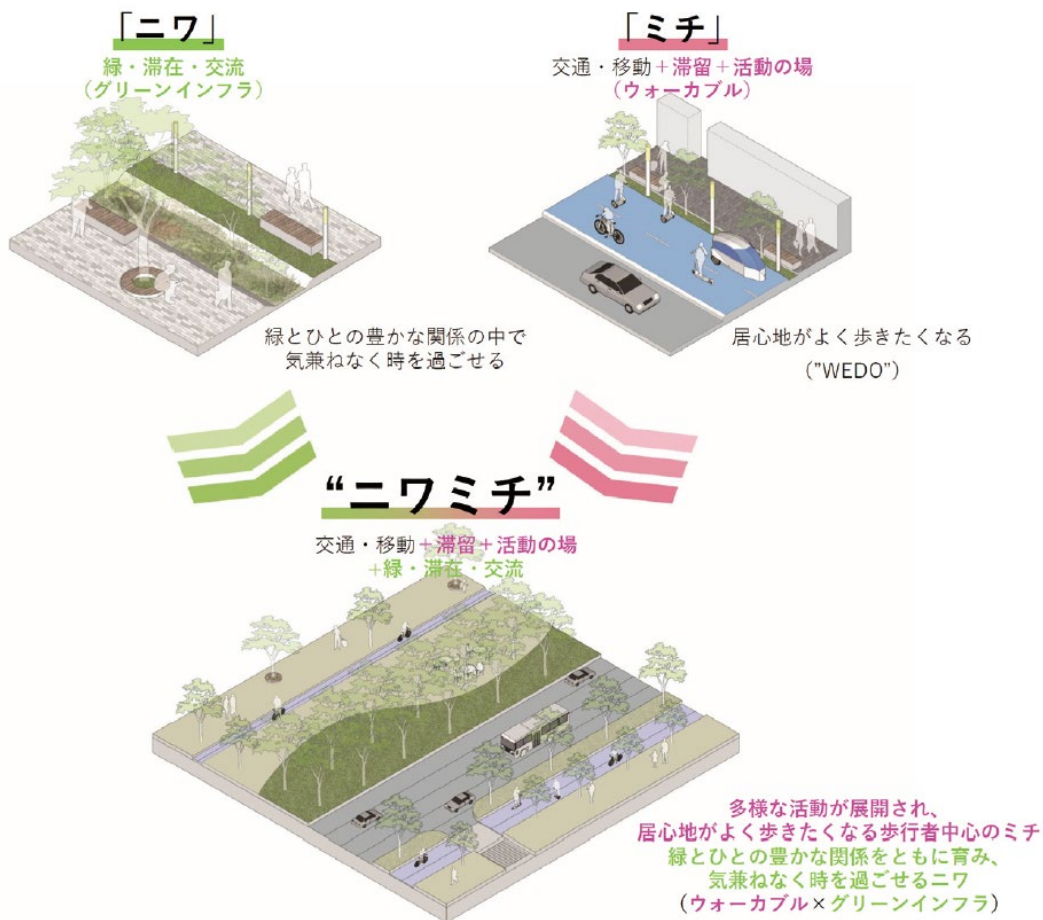


図 ニワミチのイメージ

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



図 中央通りの整備方針

4) 共通のデザイン方針

共通のデザイン方針として、「空間の使い方」、「空間の要素と配置」、「空間の質」の3つを設定している。

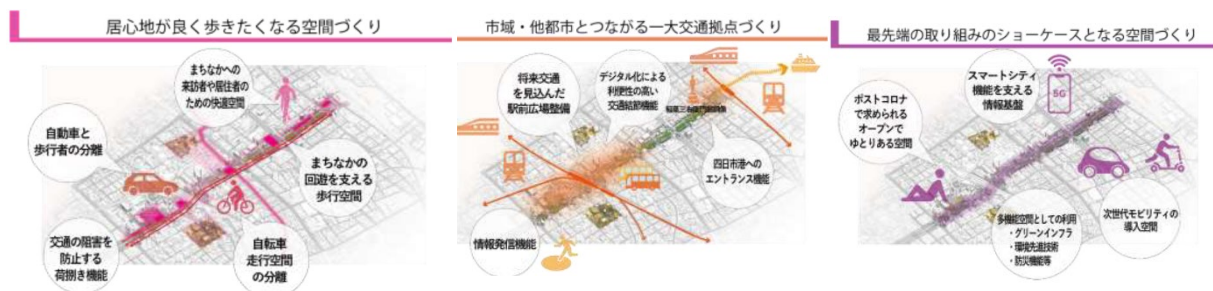


図 共通のデザイン方針「空間の使い方」

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推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。

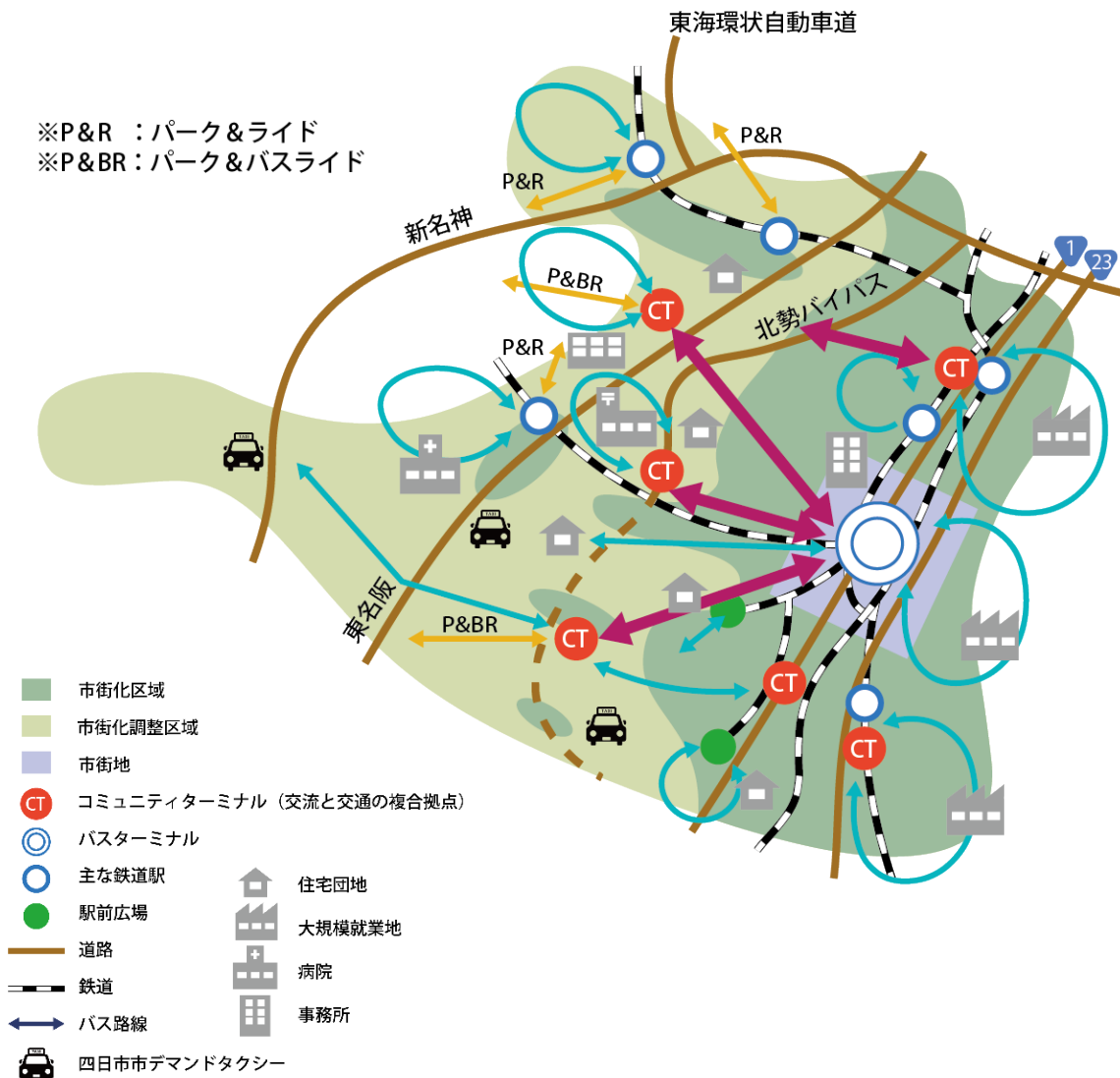


図 将来の交通体系イメージ

(2) 取組の方向(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の取組を戦略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・コミュニティバスなどが連携し、中心市街地や病院・学校など、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。

【取組の考え方】

- (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継ぎができる交通拠点の整備

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。

【取組の考え方】

- (1) 必要な道路整備や渋滞対策の推進
- (2) 歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり
- (3) 中央通りにおけるウォーカブルな空間や自転車道の整備

連携

戦略3:まちなかの賑わいづくり

【達成目標】

まちなかへは、市内外から鉄道やバスを利用した来訪が可能で、まちなかでは、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とともに、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ている。他の駅周辺での個性的なまちづくりの拠点や郊外部の自然や農環境を活かした交流施設などへも公共交通で移動ができるネットワークが整っている。

【取組の考え方】

- (1) まちなかにおける移動手段の充実と既存公共交通との連携
- (2) まちなかにおける駅まち空間づくり

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】

感染症の影響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。

【取組の考え方】

- (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