

## 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。

#### 1-2 取組の考え方と当面の目標

##### 【取組の考え方】

##### (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むとともに、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。

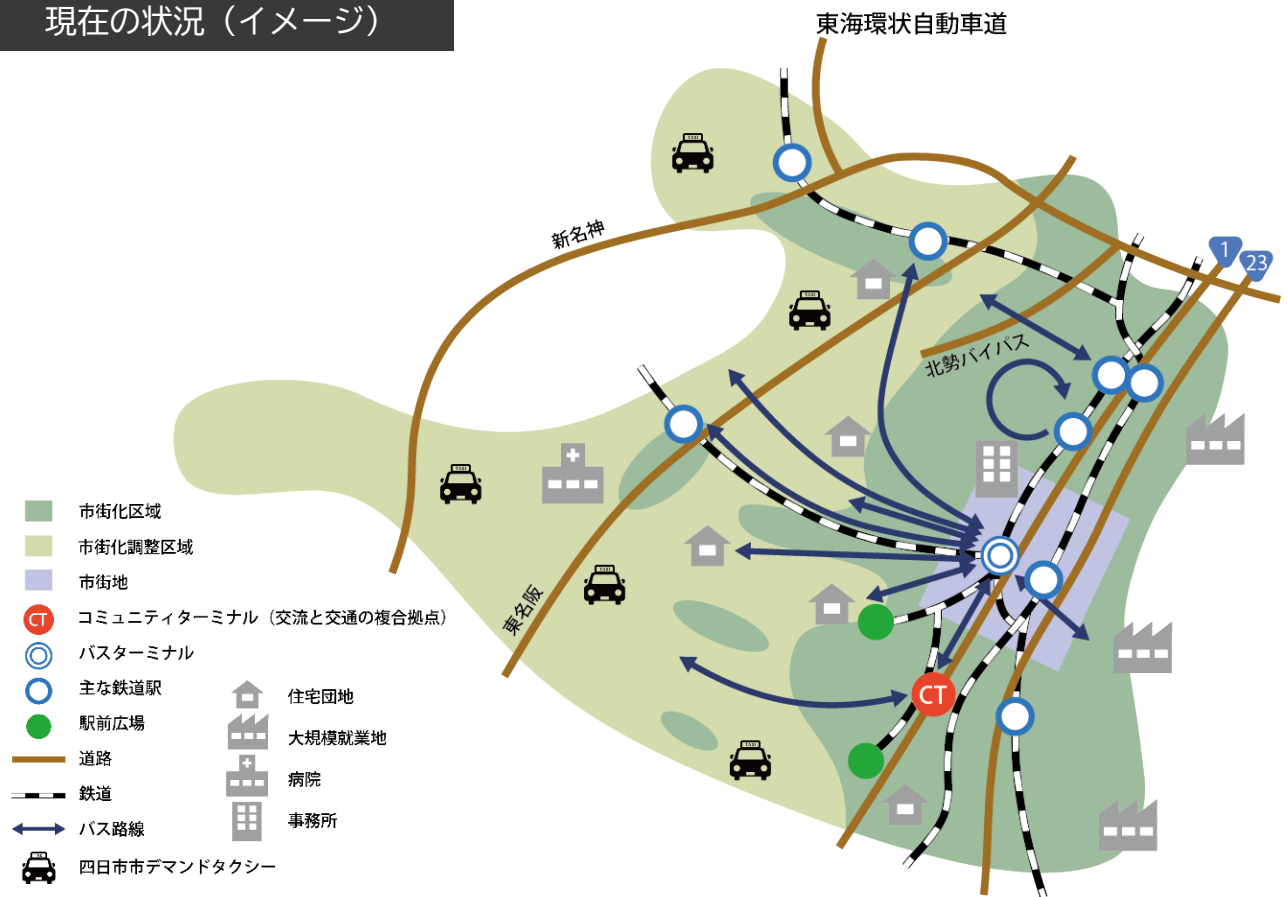
##### (3) 基幹的な公共交通へ快適に乗り継ぎができる交通拠点の整備

- ・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など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、利用者の多いバス路線など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。

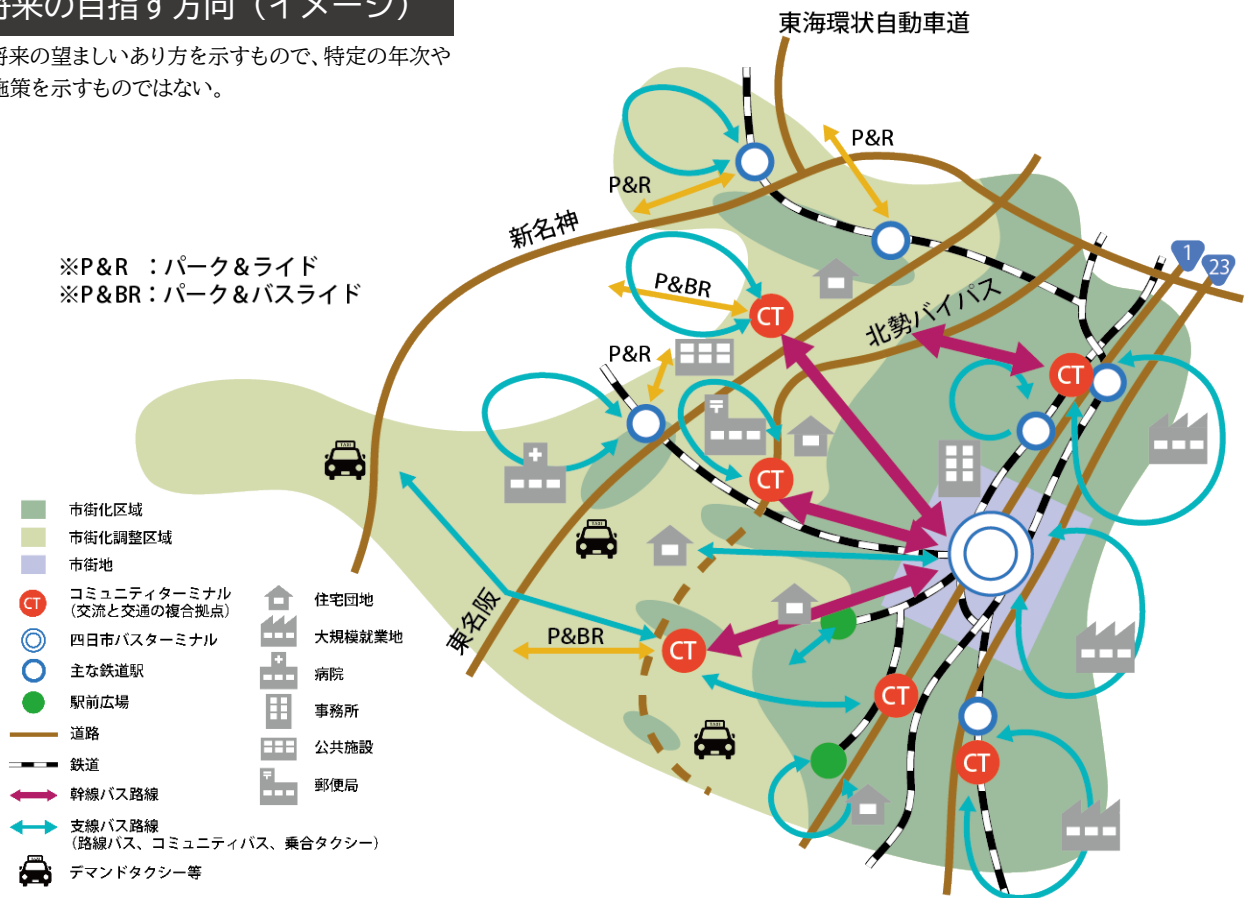


図 交通網が将来目指す方向のイメージ図

## 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によ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、利用者の動向などに合わせて、サービスの維持・向上を図る。これまでの取組としては、イベントに併せて、JR東海の「快速みえ」の増便などが行われた。

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

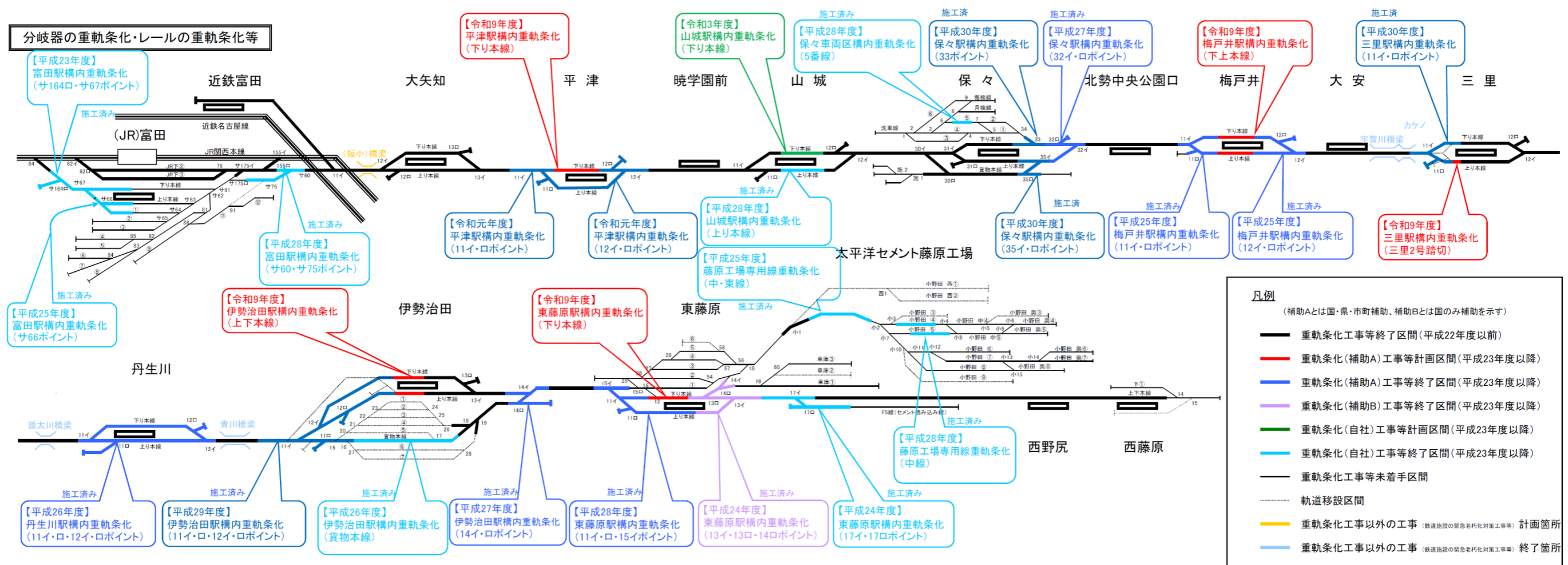
市内の重要な移動手段である地方鉄道、支線路線の維持に向けて、国の支援制度などを活用しながら関係者が連携して取り組む。

## 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

表 今後の整備予定

【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"> <li>・ 駅構内分岐器などの重軌条化</li> <li>・ 変電所の機器更新、出力増強</li> <li>・ 車両の更新 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋、分岐マクラギの更新</li> <li>・ 架道橋延命化</li> <li>・ 車両の更新 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マクラギの更新</li> <li>・ 電路設備の更新 など</li> </ul>

# 三岐鉄道三岐線事業内容



**凡例**  
(補助Aとは国・県・市町補助、補助Bとは国のみ補助を示す)

- 黒線 重軌条化工事等終了区間(平成22年度以前)
- 赤線 重軌条化(補助A)工事等計画区間(平成23年度以降)
- 青線 重軌条化(補助A)工事等終了区間(平成23年度以降)
- 紫線 重軌条化(補助B)工事等終了区間(平成23年度以降)
- 緑線 重軌条化(自社)工事等計画区間(平成23年度以降)
- 黄線 重軌条化(自社)工事等終了区間(平成23年度以降)
- 黒線 重軌条化工事等未着手区間
- 軌道移設区間
- 黄線 重軌条化工事以外の工事(鉄道施設の緊急老朽化対策工事等) 計画箇所
- 青線 重軌条化工事以外の工事(鉄道施設の緊急老朽化対策工事等) 終了箇所

## 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号付常用変圧器	令和5年度	令和9年度
⑪ 3号付常用交流遮断機	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
保々	令和10年度
梅戸井	令和10年度
三里	令和10年度
丹生川	令和11年度
伊勢治田	令和11年度
東藤原	令和11年度
西藤原	施工必要なし

## 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	梅戸井駅(11イ・11ロ・12イ・12ロポイント等) 大矢知駅(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	丹生川駅(11イ・11ロ・12イ・12ロポイント等)
③ 平成27年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	保々駅(32イ・32ロポイント等) 伊勢治田駅(14イ・14ロポイント)
④ 平成28年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	東藤原駅(11イ・11ロ・15イポイント)
⑤ 平成29年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	伊勢治田駅(11イ・11ロ・12イ・12ロポイント等)
⑥ 平成30年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	保々駅(33イ・35イ・35ロポイント等) 三里駅(11イ・11ロポイント等)
⑦ 令和元年度	レール・分岐器の重軌条化、曲線改良	平津駅(11イ・11ロ・12イ・12ロポイント等)
⑧ 令和2年度	変電所の改良・出力増強	萱生変電所(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。

年度	事業内容	事業箇所等
①' 平成24-25年度	長大橋梁の補強および補修 変電所の遮断機更新	宇賀川・青川橋梁の橋脚補強・アンカーボルト補修・桁梁鉄 萱生・丹生川変電所 特高遮断機・直流高速度遮断機更新
②' 平成26年度	橋梁の補強および補修 橋梁マクラギ更新	カケノ下架道橋・桁梁鉄・下フランジ補修・シュー座補修 源太川橋梁(老朽化)→桁梁鉄・橋脚補修・堤固め工 源太川橋梁(確保維持)→マクラギ更新
③' 平成27年度	橋梁の補強および補修 橋梁マクラギ更新	富田～大矢知間(短小)7箇所において桁梁鉄・アンカーボルト補修・シュー座補修等の実施

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、跨線橋の橋脚など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 など)

**イ. 踏切改良などの緊急対策**

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、段階的に路線の再編に取り組む。



図 こにゅ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。

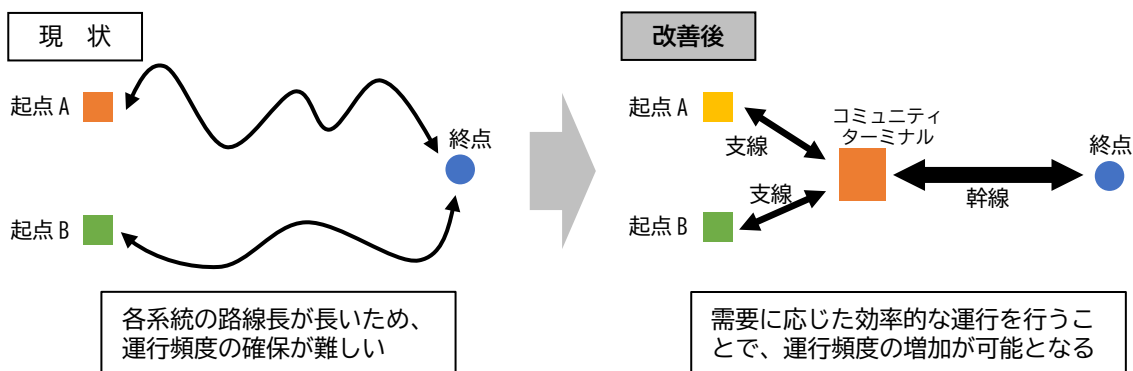


図 幹線・支線バス導入により期待される効果



※確保すべきサービス水準

鉄道支線バスは、現況の路線バスの運行頻度より増加し、鉄道との乗り継ぎが生じるものの現在の路線バスによるアクセスと同など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（乗り継ぎ時間の短縮）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

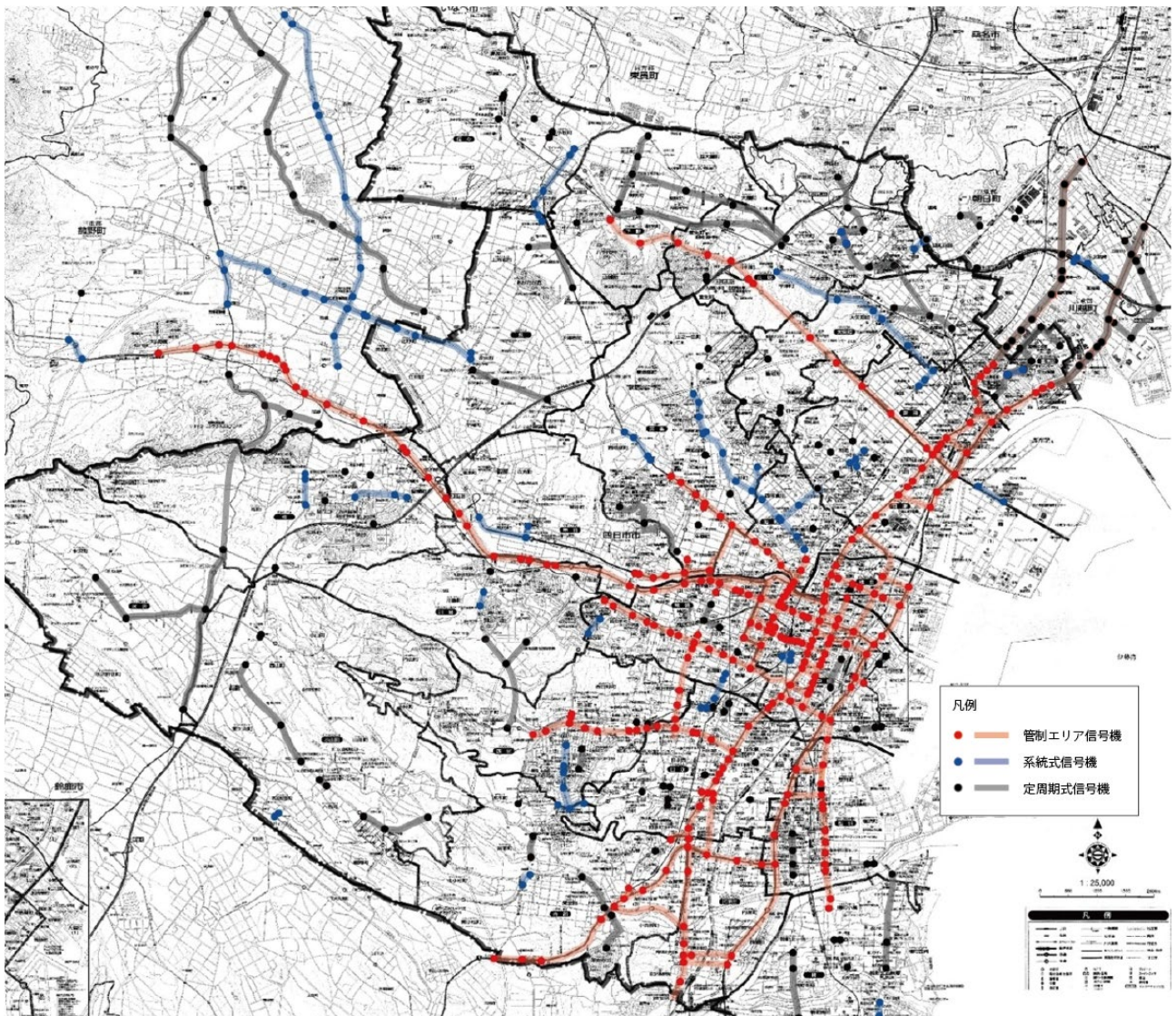
【戦略 1-(3)-1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり掲載】

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、可能な取組を検討し、段階的な整備を推進する。

渋滞など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などによる周辺交通環境の変化に合わせながら整備を推進する。



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、二酸化炭素などの大気汚染物質を排出しないEVバスや水素バスの導入を推進する。



資料：国土交通省

図 EVバス

##### イ. 連節バスの拡充

輸送能力が高く、環境負荷の軽減が期待できる連節バスのさらなる導入を推進する。



資料：三重交通、三岐鉄道

図 連節バス

## (2) 生活圏内の移動特性に応じた交通手段の確保

### 1) 基幹公共交通と連携した支線バス路線などの構築

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、鉄道や幹線バスなど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. 公共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公共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、可能な取組を進める。

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・期限などの検討も踏まえ、試行運行（社会実験）など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、支線バスなど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）、P&BR（パーク&バスライド）駐車場を設け、鉄道や幹線バス、支線バスなど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などの運行

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などの運行方式を検討する。

#### ③ NPOバスなどへの支援

市民主体のコミュニティバスへの支援を図る。



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継ぎ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（パーク＆ライド）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、路線の再編などに合わせて段階的に乗り継ぎ環境の整備を推進する。

#### 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推進する。



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など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)-3 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(パーク&ライド)施設などの拡大を図る。

エ. 四日市バスターミナルの整備

【戦略3-(2)-2 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)-2 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への待合スペース設置、周辺のバリアフリー化などを検討する。

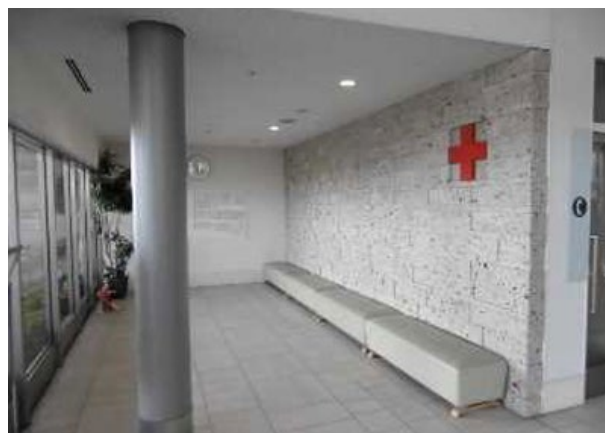


資料：三重交通

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



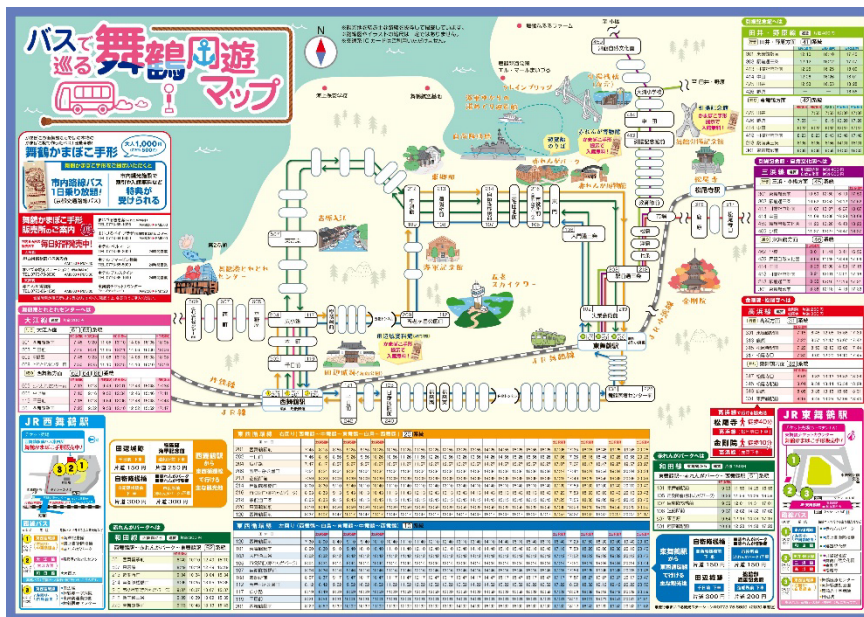
洛西ニュータウン地区の路線バスと阪急電鉄の連絡定期券は、桂駅・洛西口駅（京都市バス）または洛西口駅・東向日駅（阪急バス）のいずれでも乗り継ぎ可能な定期（2way）である。

資料：阪急電鉄 HP

図 2WAY 定期の導入事例

## ウ. 公共交通マップなどの作成・配布

市民や来街者が公共交通を利用しやすくなるよう、公共交通マップなどを作成・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などを設置する。

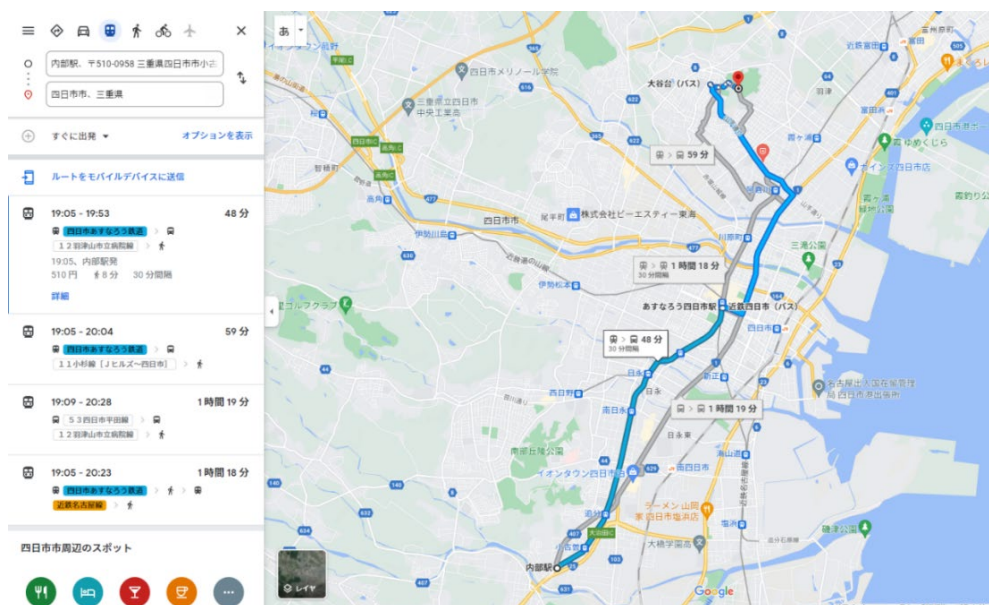


図 Google マップを利用した経路検索

## 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、駅施設やサイン表示など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、国の支援制度など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・視覚障害者など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 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拡充を図る。

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拡充を図る。



図 ユニバーサルデザインタクシー

## ③ サイン表示のバリアフリー化

視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、外国人など、誰にでも分かりやすく場所を案内するため、点字や音声、図や記号（ピクトグラム）での案内を推進する。

## 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 取組の考え方と当面の目標

#### 【取組の考え方】

#### (1) 必要な道路整備や渋滞対策の推進

- ・国道1号、23号における渋滞の抜本的な解消など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、東海環状自動車道の整備など、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渋滞対策を進める。

#### (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。

#### (3) 中央通りにおけるウォークブルな空間や自転車道の整備

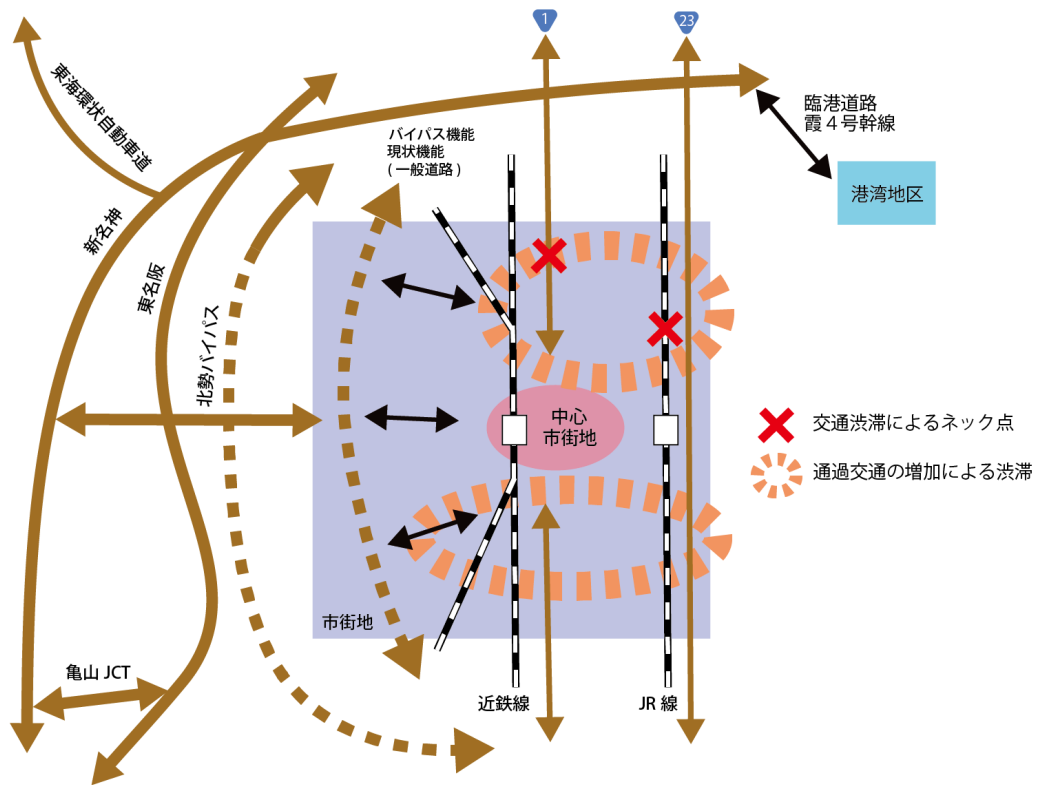
- ・歩行者を中心とした交通に滞留や活動の場といった機能も取り入れたウォークブルな空間づくりを目指すとともに、自転車道の整備を進める。



#### 【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などの継続事業の着実な推進を図るとともに、道路整備方針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。
- ・歩道や自転車通行空間の事業区間を段階的に拡大し、連続した歩行空間や自転車通行空間の整備を進める。
- ・中央通りにおいて、ウォークブルな空間や自転車道の整備を進める。

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。

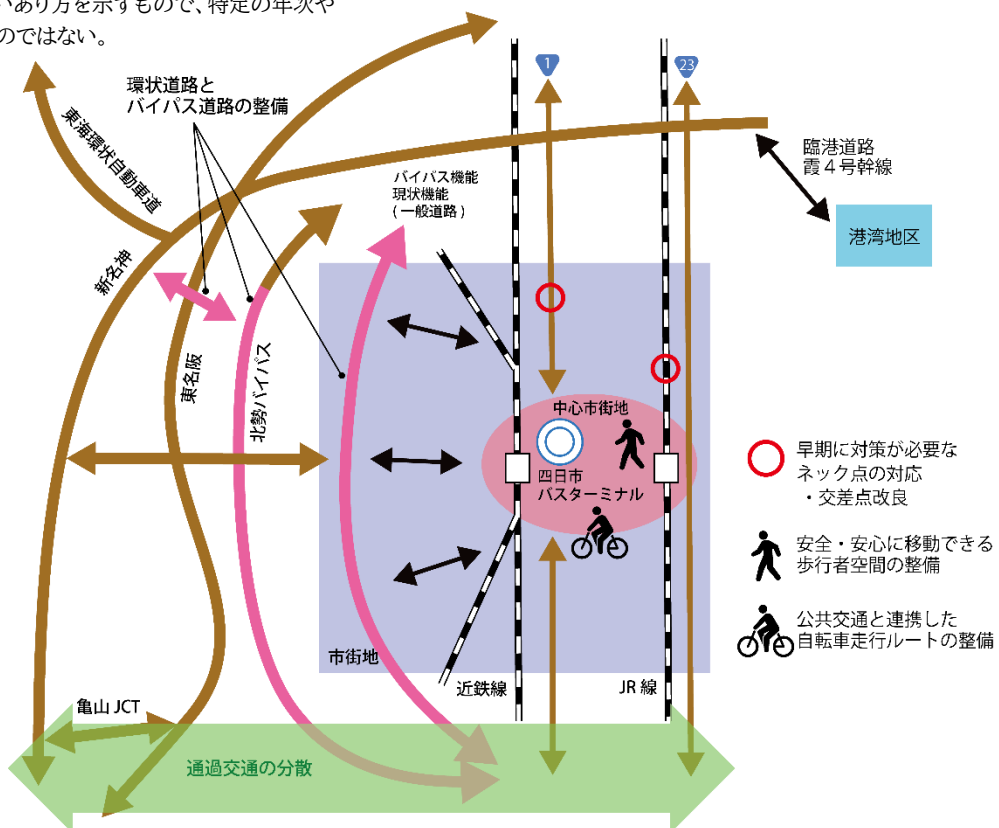


図 道路ネットワークが将来目指す方向のイメージ図

## 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渋滞対策の推進

#### 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】

新名神高速道路、北勢バイパス、四日市鈴鹿環状線、小杉新町2号線、泊小古曾線、垂坂1号線、三重橋垂坂線 など

##### 【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などに基づき順次事業化を図る



図 整備が行われた国道477号



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（羽津町交差点）、阿倉川野田線（野田二丁目東交差点）、赤堀小生線 など



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及び交通安全施設などの整備を推進する交通安全対策を実施する。



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など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（市道霞ヶ浦垂坂線）

## (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）

## (3) 中央通りにおけるウォークラブルな空間や自転車道の整備

### 1) 中央通りにおけるウォークラブルな空間や自転車道の整備

#### ① 中央通りの空間づくり

【戦略3-(2)-1) まちづくりと連携した空間形成掲載】

【参考 道路整備の状況】

- 歩行空間の整備  
【継続】 東海道、富田富田一色線、中央通り など  
【新規】 調整済みの路線から順次実施
- 自転車通行空間の整備  
【継続】 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、赤堀末永線、中央通り）などから順次実施

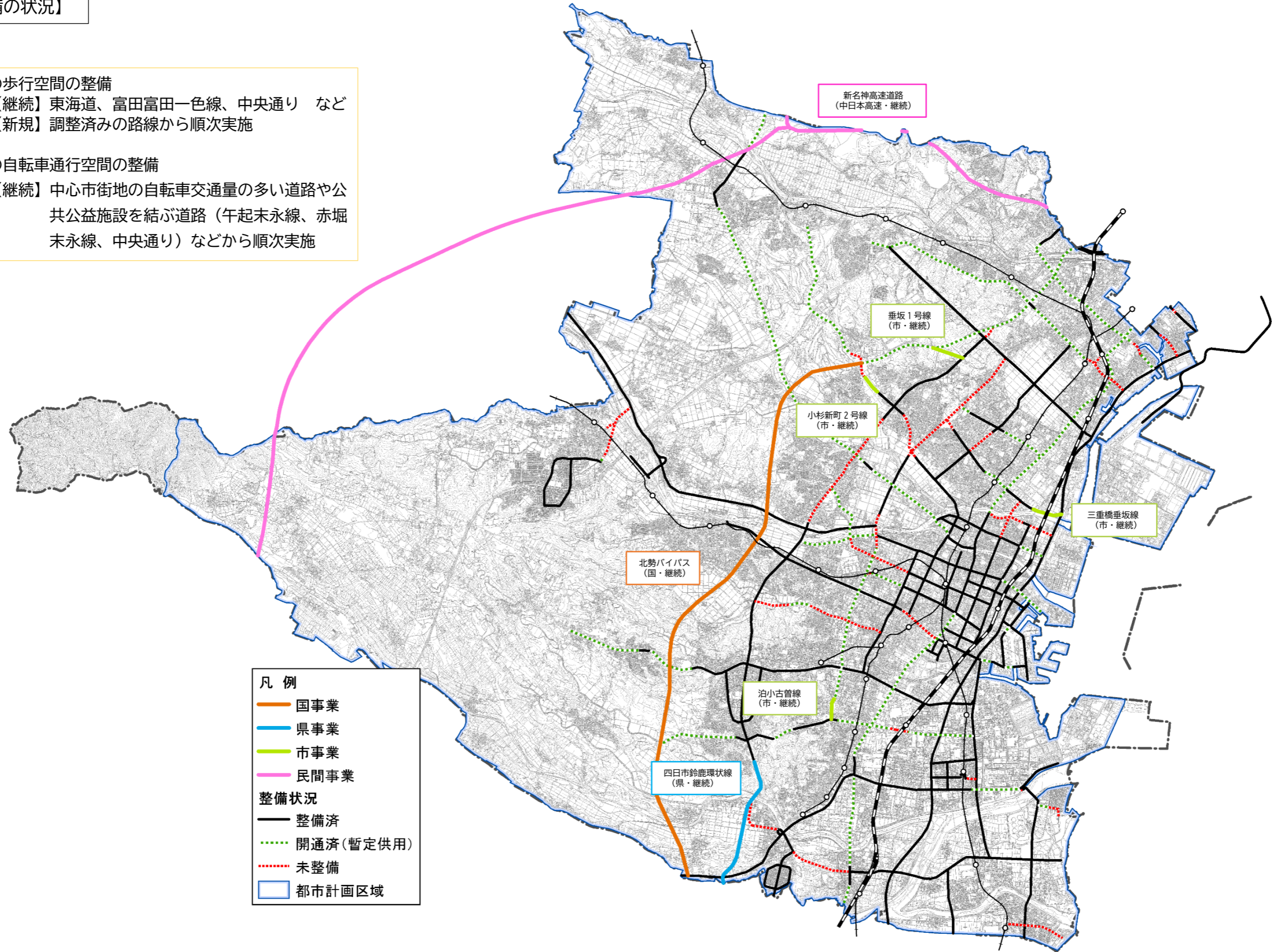


図 道路整備の状況

### 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。

#### 3-2 取組の考え方と当面の目標

##### 【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

- ・次世代モビリティ（自動運転技術、パーソナルモビリティなど）の導入を推進する。
- ・AI や IoT など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。

##### (2)まちなかにおける駅まち空間づくり

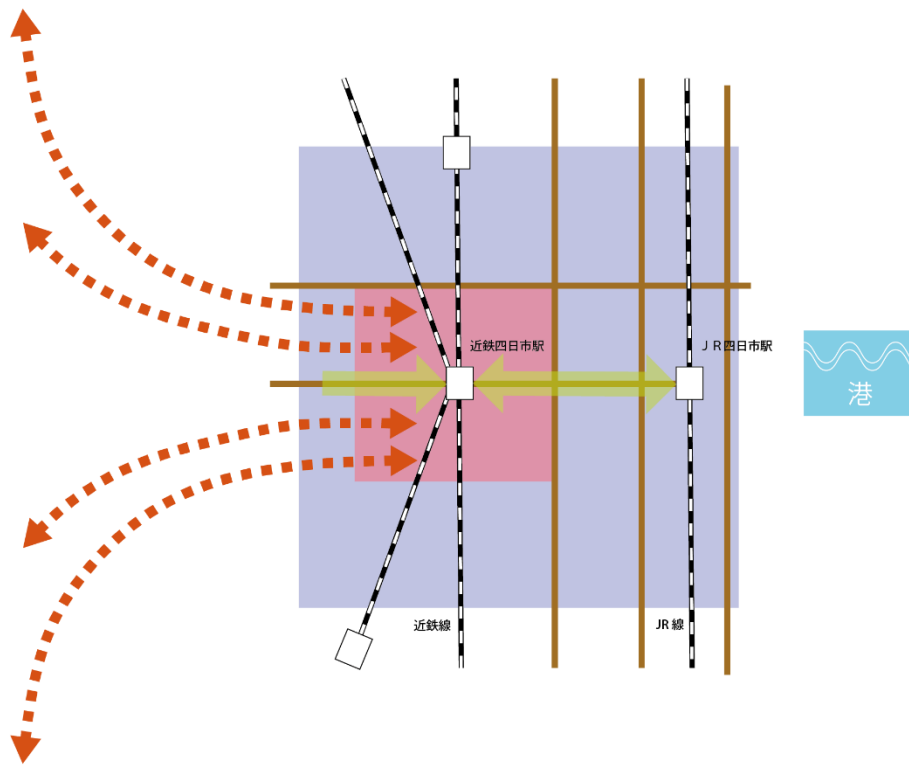
- ・歩行者を中心とした交通に滞留や活動の場といった機能も取り入れたウォークアブルな空間づくりを目指す。
- ・スマートリージョン・コアの実現を通じて、「交通利便性が高く歩きたくなるまち」を目指す。
- ・バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化、歩行者の円滑な移動・乗り継ぎを支援する交通拠点の整備などを目標とした四日市バスターミナルの整備を進める。
- ・郊外部や近郊の商業施設や駅などを活用したコミュニティターミナルの整備を進める。



##### 【当面の目標】

- ・自動運転技術や新たなパーソナルモビリティの導入に向けた取組を進める。
- ・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。
- ・郊外部におけるコミュニティターミナルの整備検討を行う。

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。

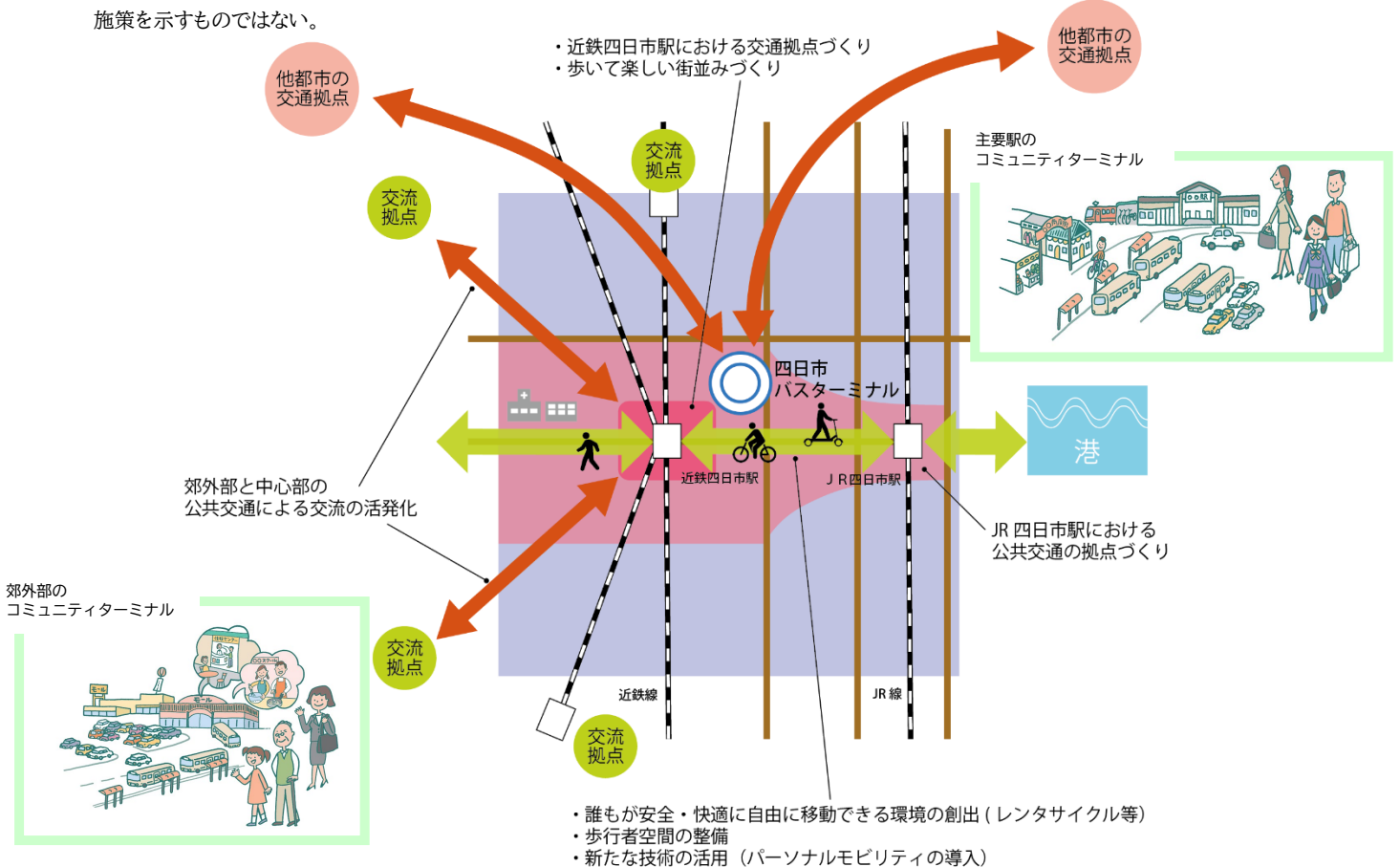


図 まちなかのまちづくりと公共交通の連携が将来目指す方向のイメージ図

### 3-3 今後10年間に実施・検討する施策

#### (1) 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

##### 1) 次世代モビリティの導入

##### ① 自動運転の導入に向けた取組推進

経済界や学識者、交通事業者など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に向けた取組推進

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、電動バイクなどのパーソナルモビリティについても実証実験を実施しており、引き続き実装に向けた取組を推進する。



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・決済などを一括で行い、飲食店や観光などの目的地における交通以外のサービスなどと連携した 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

## 3) 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、JR 四日市駅及び近鉄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) まちなかにおける駅まち空間づくり

1) 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

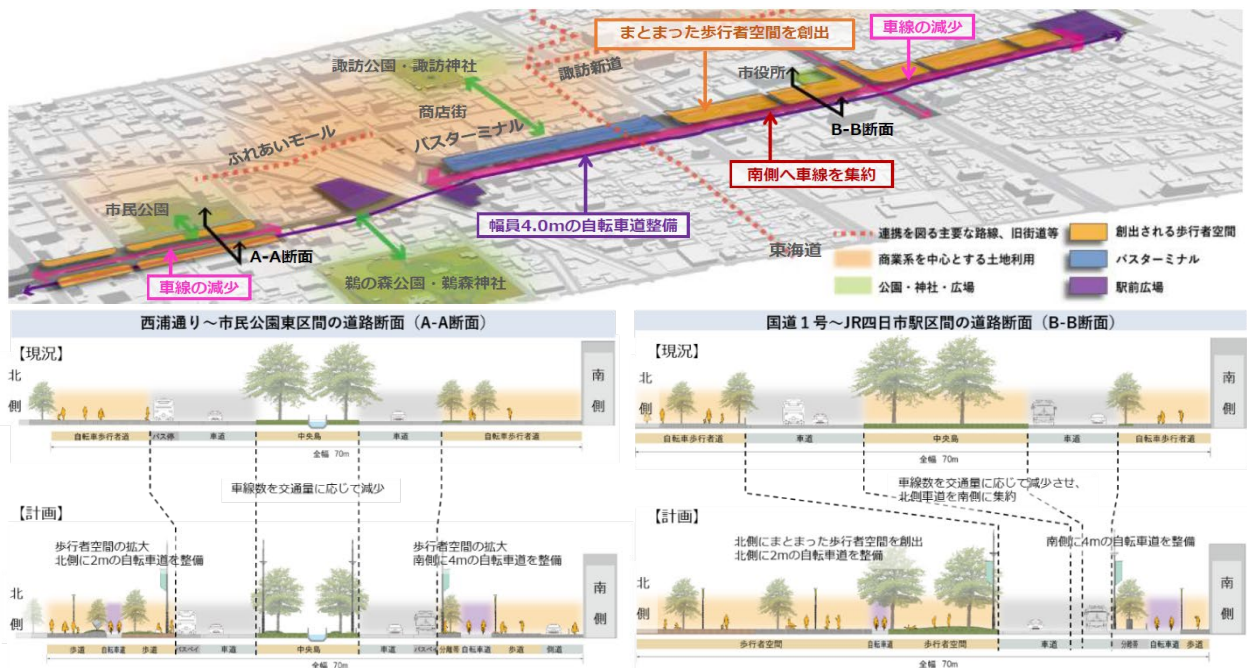


図 中央通りの空間構成



図 中央通り将来イメージ

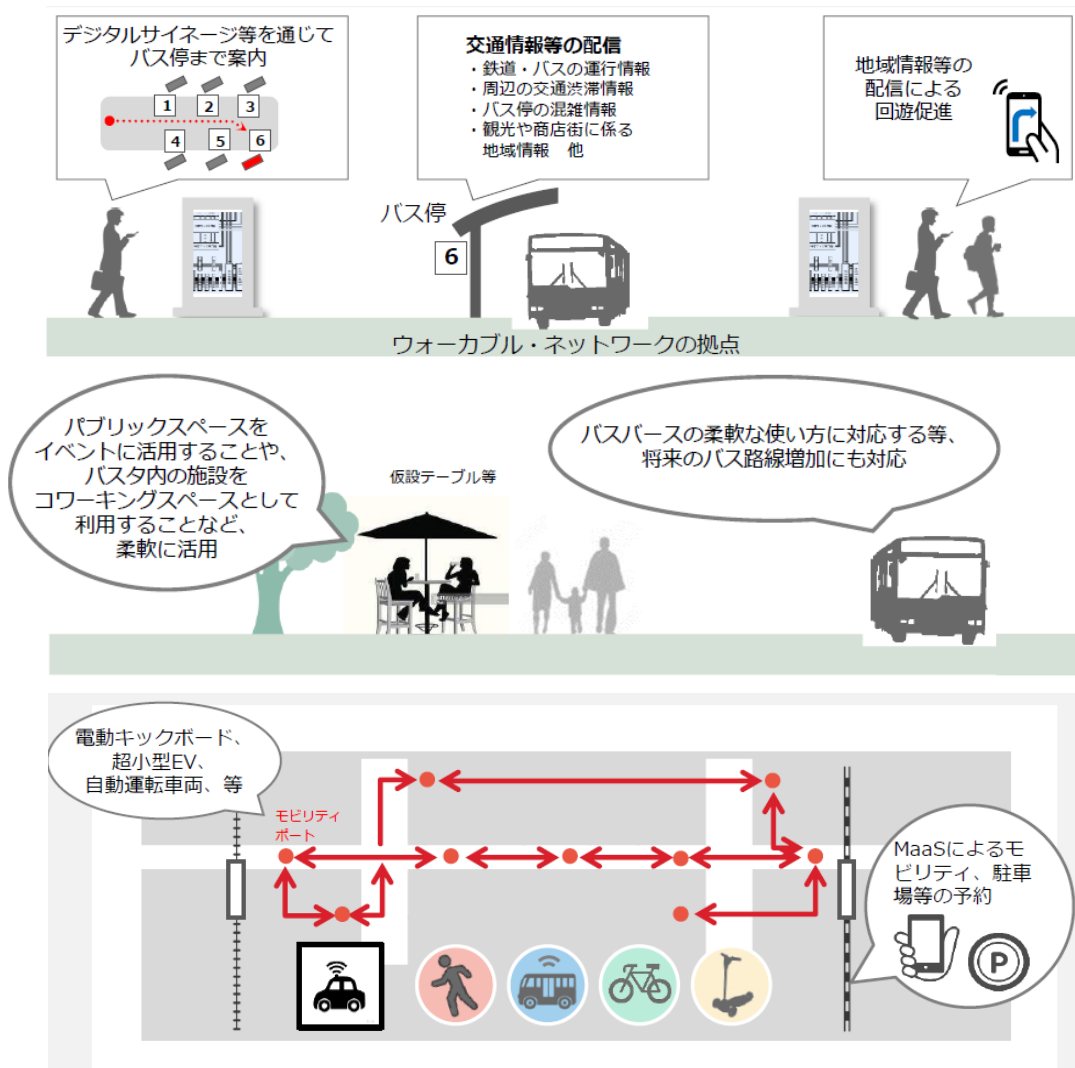
② スマートシティに向けた取組

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」を目指す取組を行う。



資料 四日市スマートリージョン・コア実行計画

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



資料 四日市スマートリージョン・コア実行計画

図 最先端技術の導入に向けた取組内容

### 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

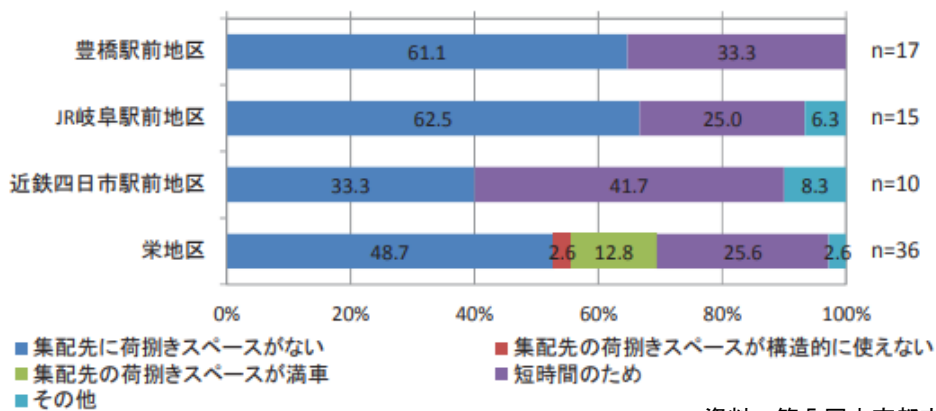
図 第 1 埠頭及び周辺地区再生プロジェクト将来的に目指す姿

### 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、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 回中京都市圏物流流動調査

図 荷捌き地に関する事業者へのアンケート

## 2) 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などの集約化など、四日市バスターミナルの整備を進める。

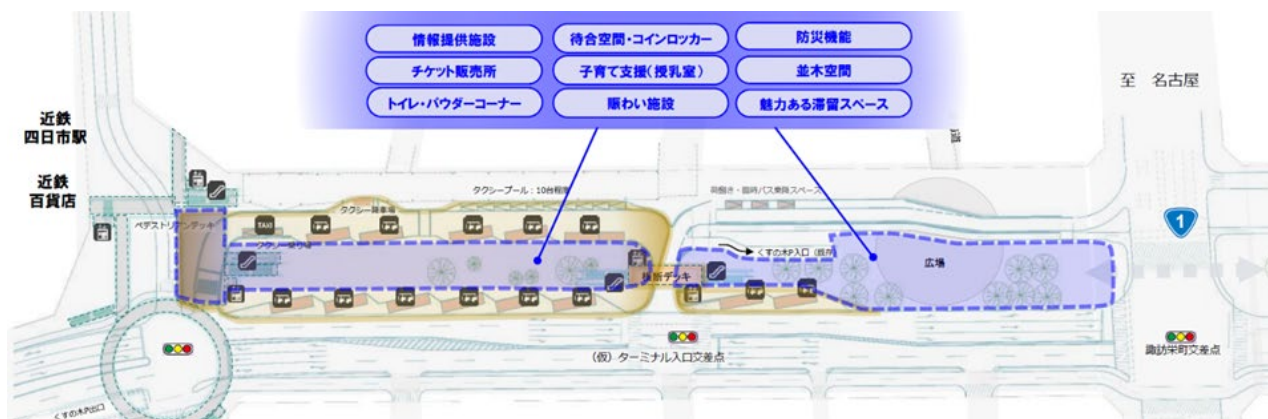


図 バスターミナルの配置計画

### 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、高速バスの増便など、高速バスの活性化に向けた取組を検討する。

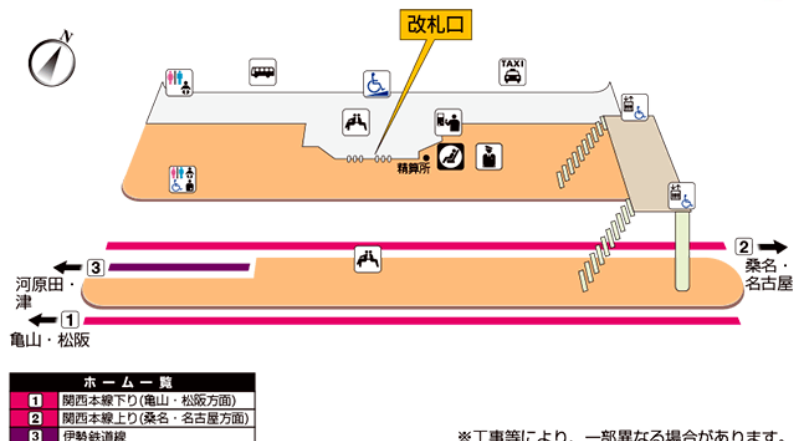
### ③ バス路線網の拡充

四日市バスターミナルの整備による需要の増加に応じて路線の充実を図る。

## 3) 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（自由通路）を含め、駅の利便性向上に向けた取組を行うとともに、乗り継ぎ環境の向上のため、駐車場の整備を検討する。



※工事等により、一部異なる場合があります。

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など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付け、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

## 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。

## 4-2 取組の考え方と当面の目標

## 【取組の考え方】

## (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。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響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組が進む。
- ・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。
- ・新型コロナウイルス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、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り継ぎ環境の整備により、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

バスターミナル整備（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  
※概ね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

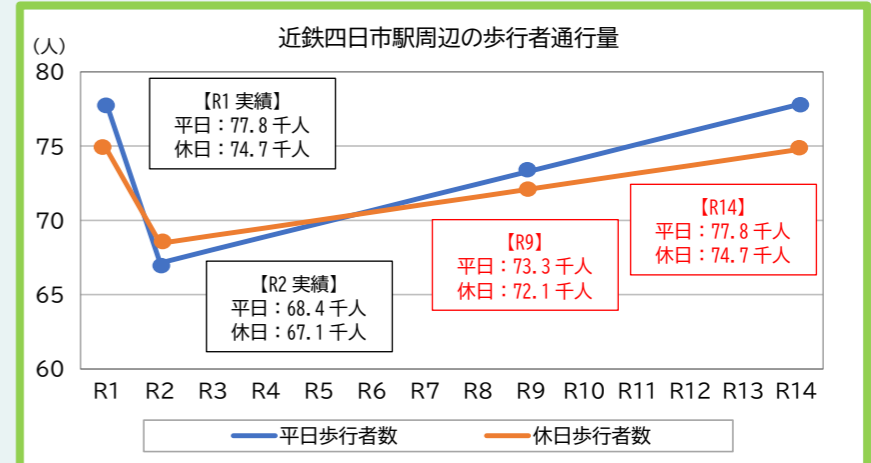
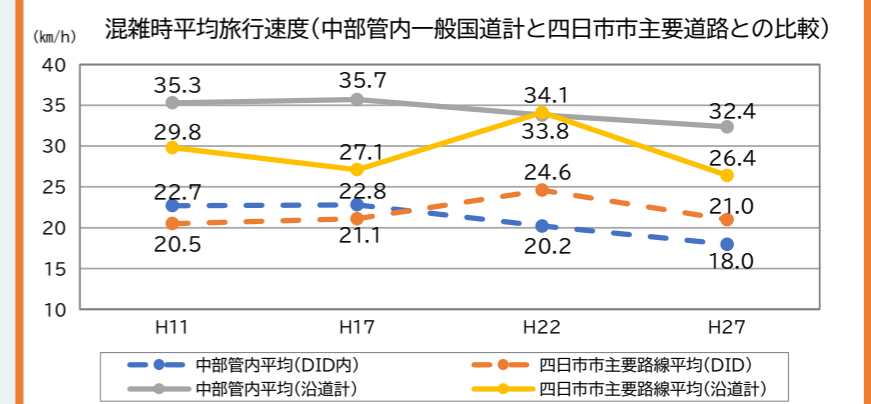
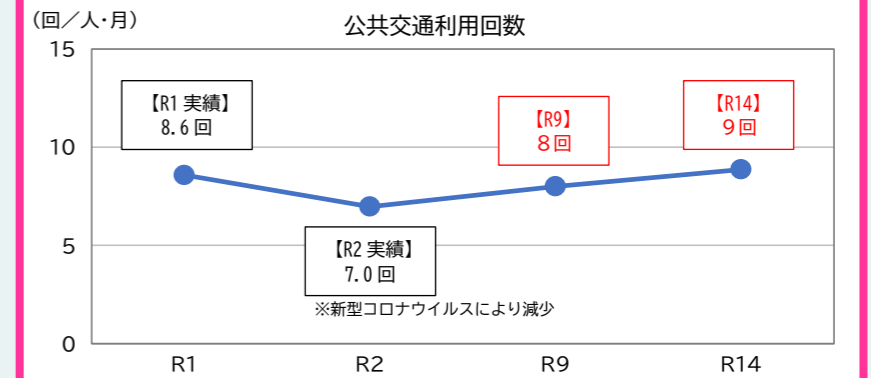


図 戦略の構成と目指す効果

### 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組（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. シンポジウムなど交通イベントの実施

シンポジウムなどの交通イベントや市民参加での交通量調査などを通して、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 など

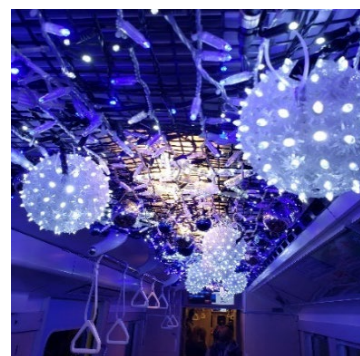


図 四日市あすなろう鉄道イルミネーション列車

##### ウ. エコ通勤・エコ通学の推進

企業のエコ通勤、大学のエコ通学の取組などと連携し、過度なマイカー利用の抑制に取り組むとともに、公共交通による移動の魅力向上を図る。

##### エ. 公共交通マップなどの作成・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など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. 自転車交通安全教室の開催

小中学生を対象に自転車の安全な乗り方を学ぶ交通安全教室を開催する。



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など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とともに、市民が主体となって公共交通の魅力づくりを提案できる仕組みづくりを検討する。具体的な取組として、座談会など、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バスなどへの支援

【戦略1-(2)-1) 基幹公共交通と連携した支線バス路線などの構築掲載】

### 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

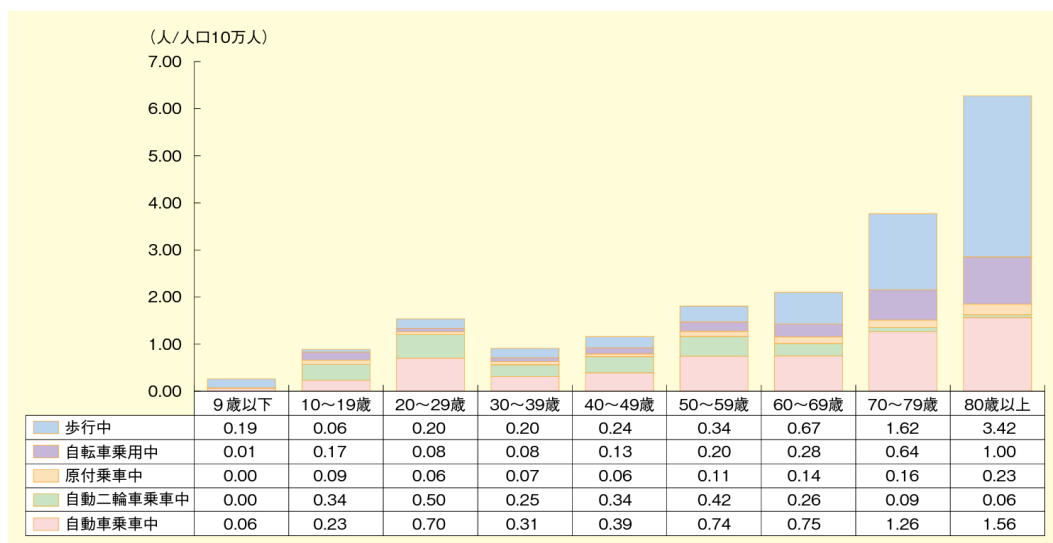
##### ◆運転免許返納割引

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など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 サイン表示のバリアフリー化

【戦略1-(3)-2) 移動全体を支えるバリアフリー化の推進掲載】

#### (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。

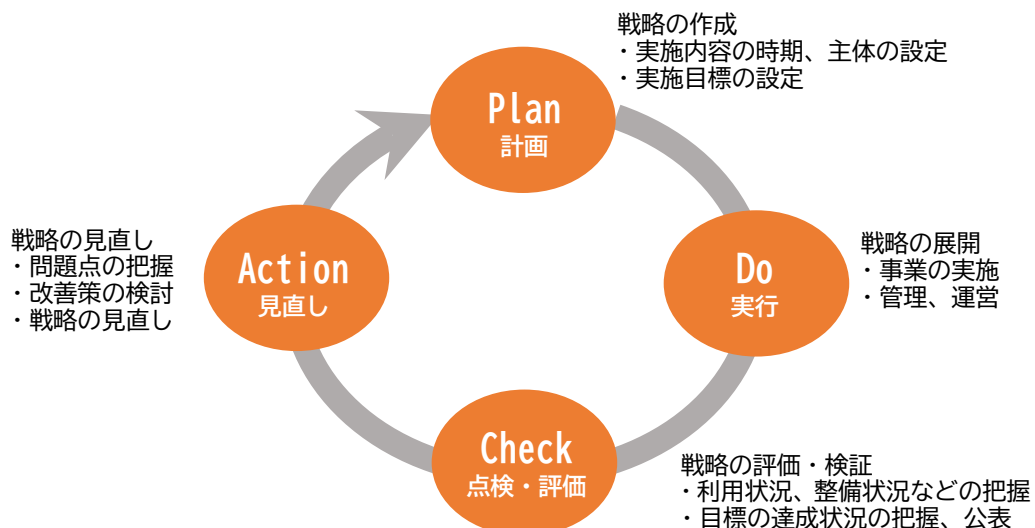


図 PDCA サイクル

## 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><b>戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</b></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継ぎ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り継ぎ環境の整備により、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><b>戦略2 円滑な交通を支える道づくり</b></p> <p>(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クラブルな空間や自転車道の整備</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><b>戦略3 まちなかの賑わいづくり</b></p> <p>(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</p>	<p>バスターミナル整備(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) □JR・近鉄四日市駅利用者数</p> <p>○市政アンケート 【項目】 中心市街地の活性化</p>
<p><b>戦略1~3を通して 環境に優しい行動の推進</b></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1人が1ヵ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1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。

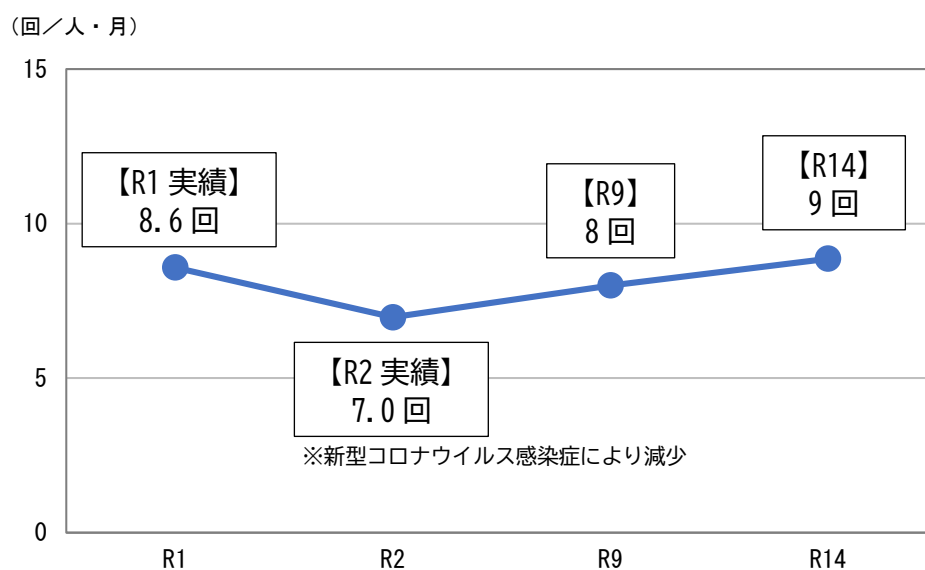
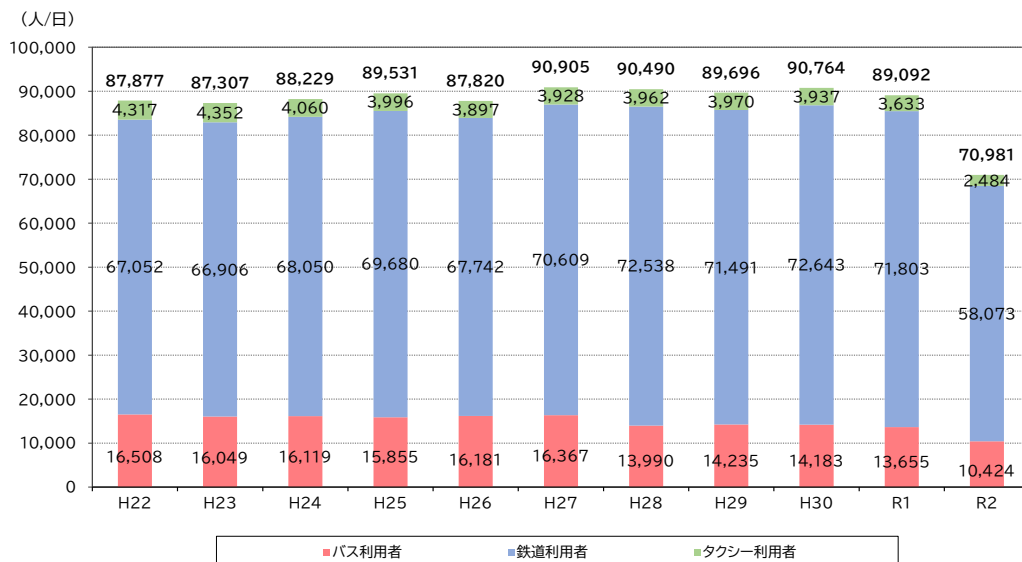


図 評価指標の目標

### <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感染症の影響を受けた令和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など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感染症の感染拡大前の利用者数を回復することを目標とする。

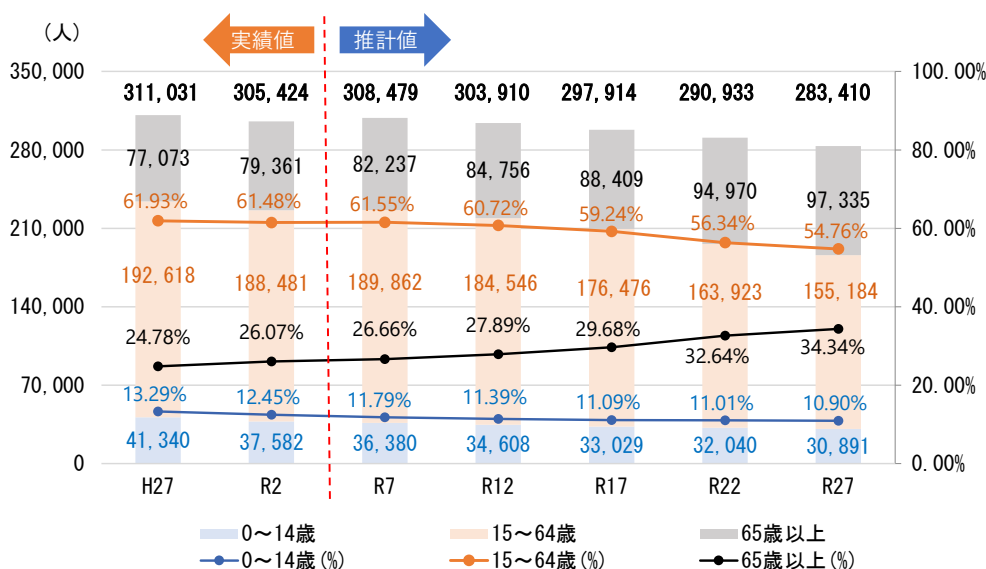


資料：三重県統計書など

図 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数

### <人口推移>

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

## 2) 進行管理目標

## ① 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。

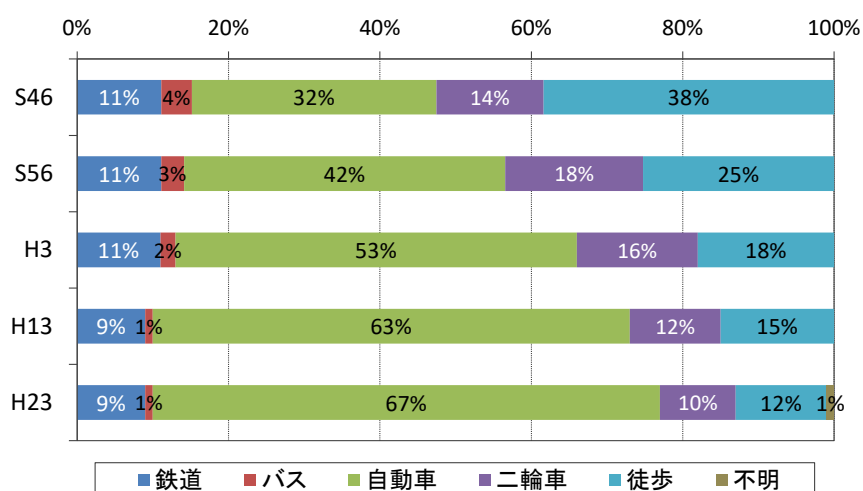
表 公共交通の利用状況を把握するデータ

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

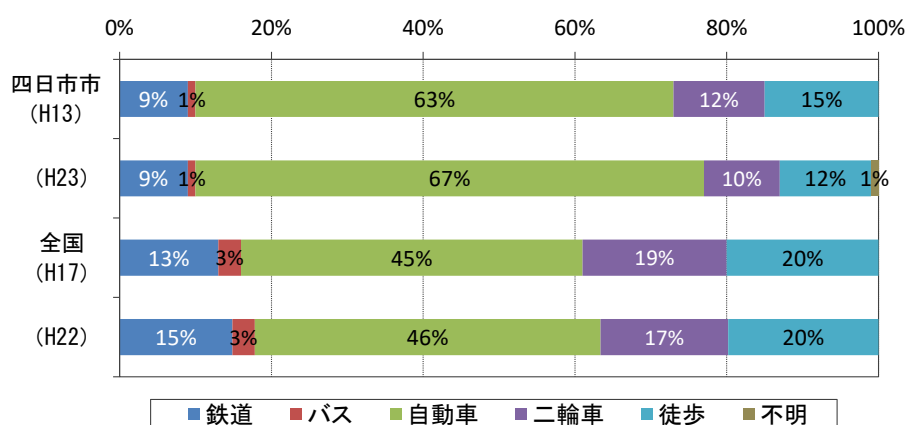
## ② 交通手段別分担率

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割高く、公共交通手段分担率は、全国平均に比べ1割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。



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）

## 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など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。

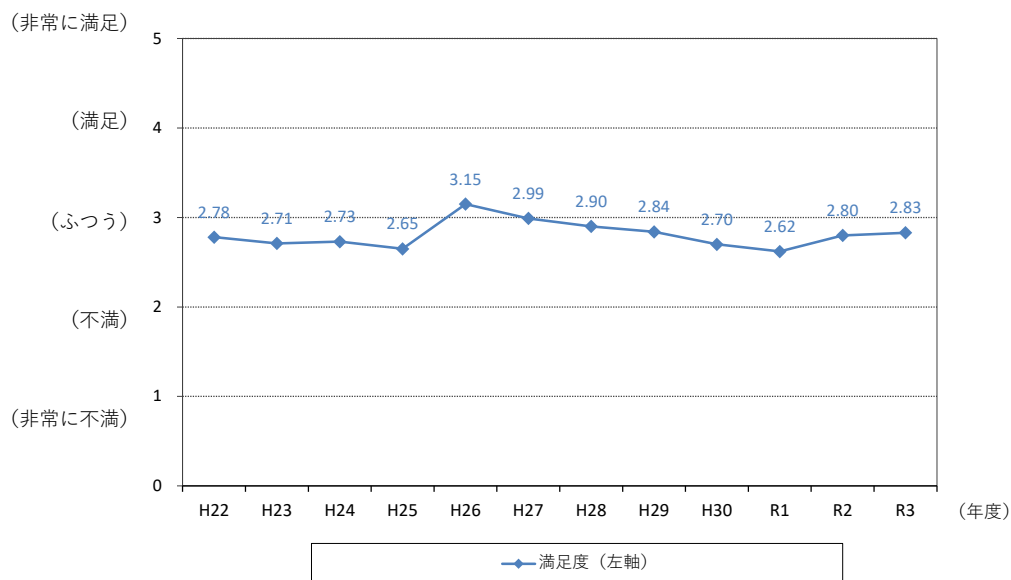


図 公共交通利用環境の向上に対する満足度（市政アンケート）の推移

【令和3年度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：空き家対策の取組
- 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値以上とする  
⇒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。

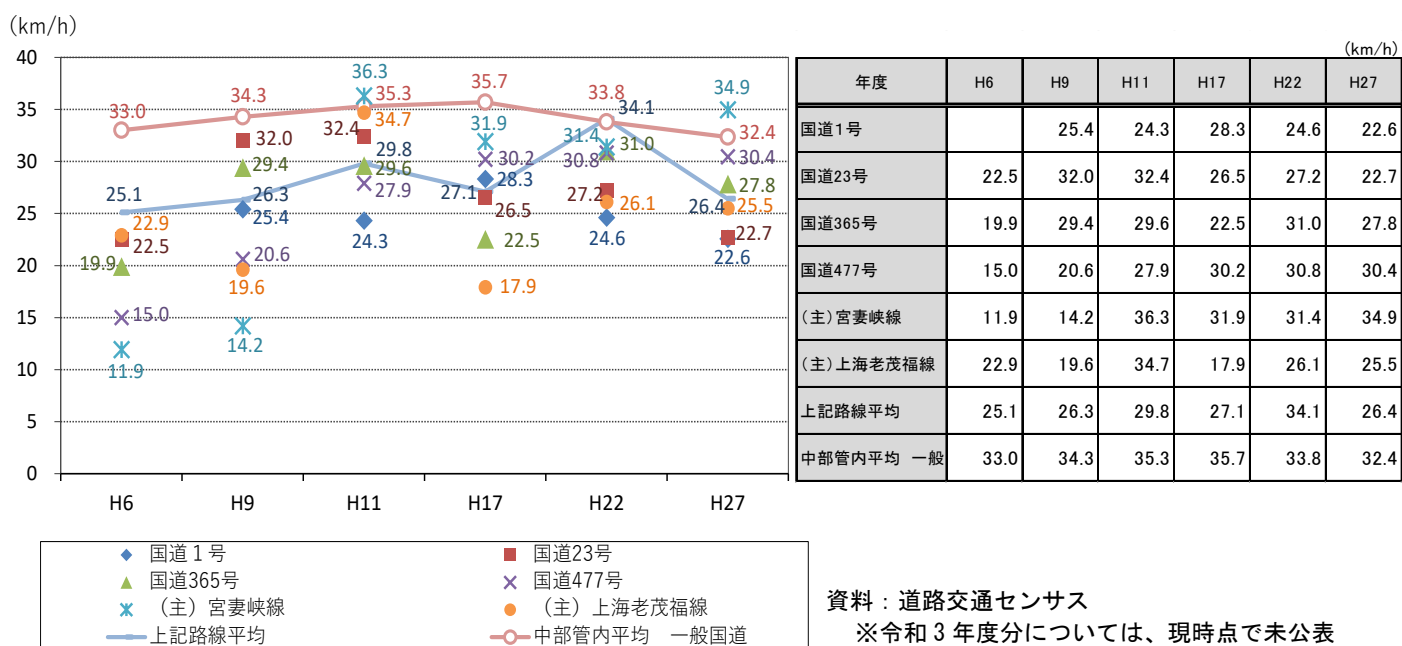


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（沿道計）の推移

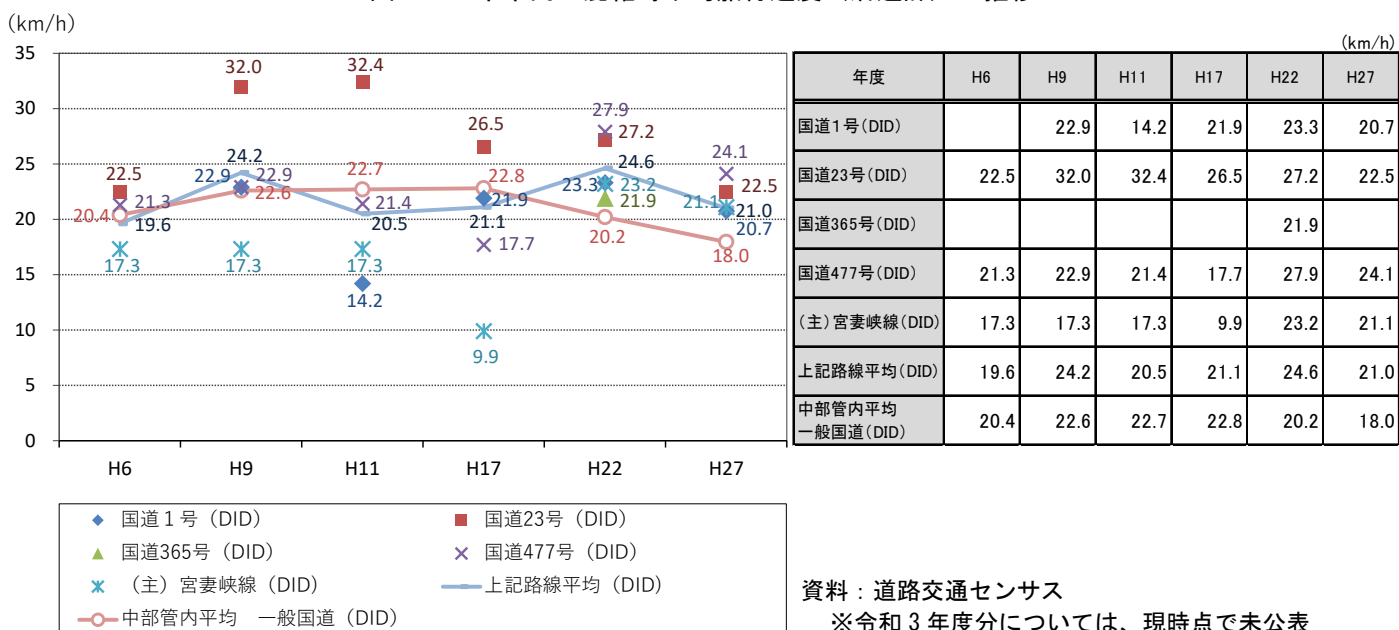
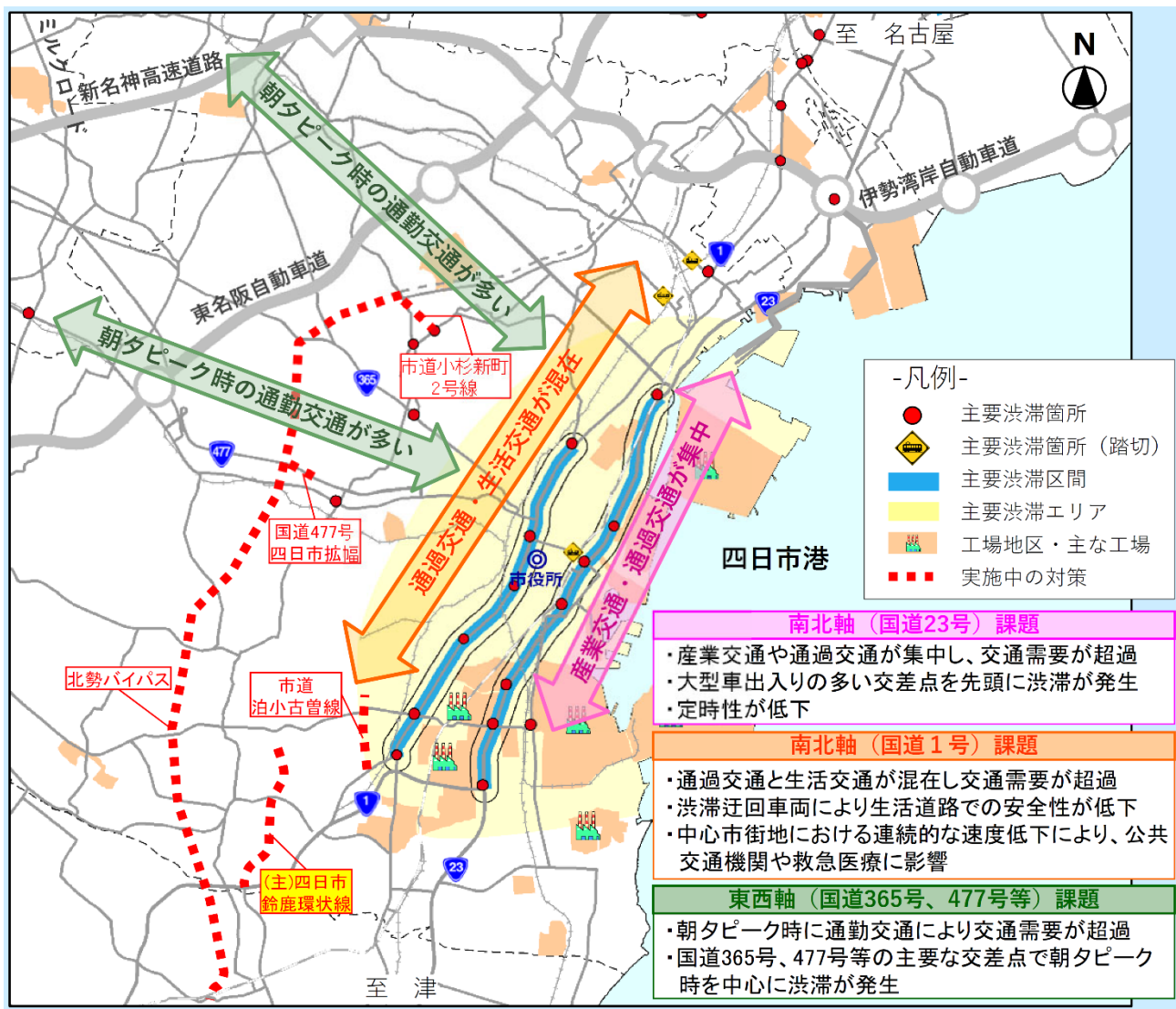


図 四日市市内の混雑時平均旅行速度（DID内）の推移

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。

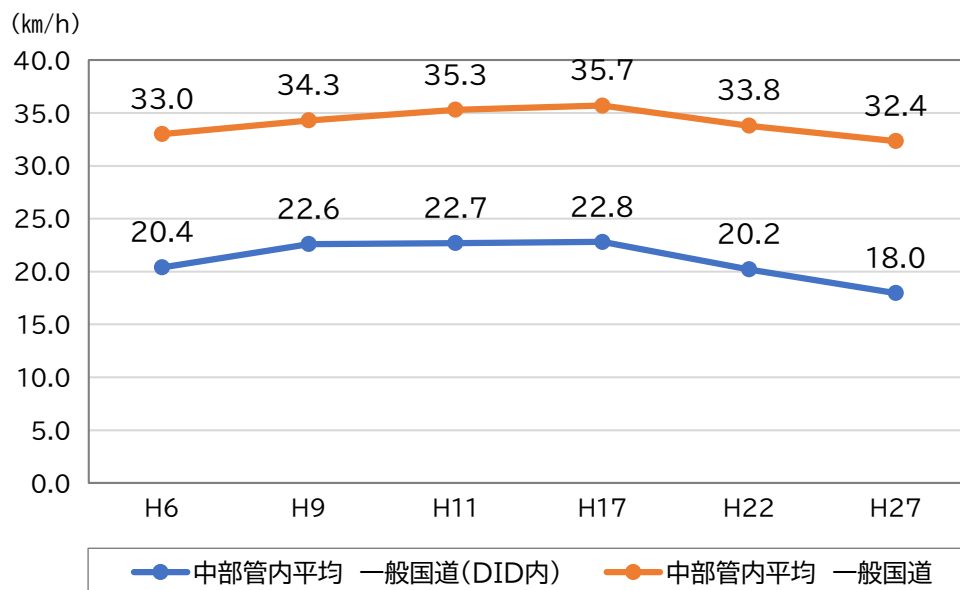


資料：令和4年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会  
図 現状の渋滞箇所

### <道路の混雑>

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。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）では、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。

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など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など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、箇所などを把握する。
自転車走行空間の整備		
歩行者などの安全を確保するための路肩のカラー化など		
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）



資料：ホンダイインターネットナビ資料

図 民間プローブデータの活用可能性イメージ

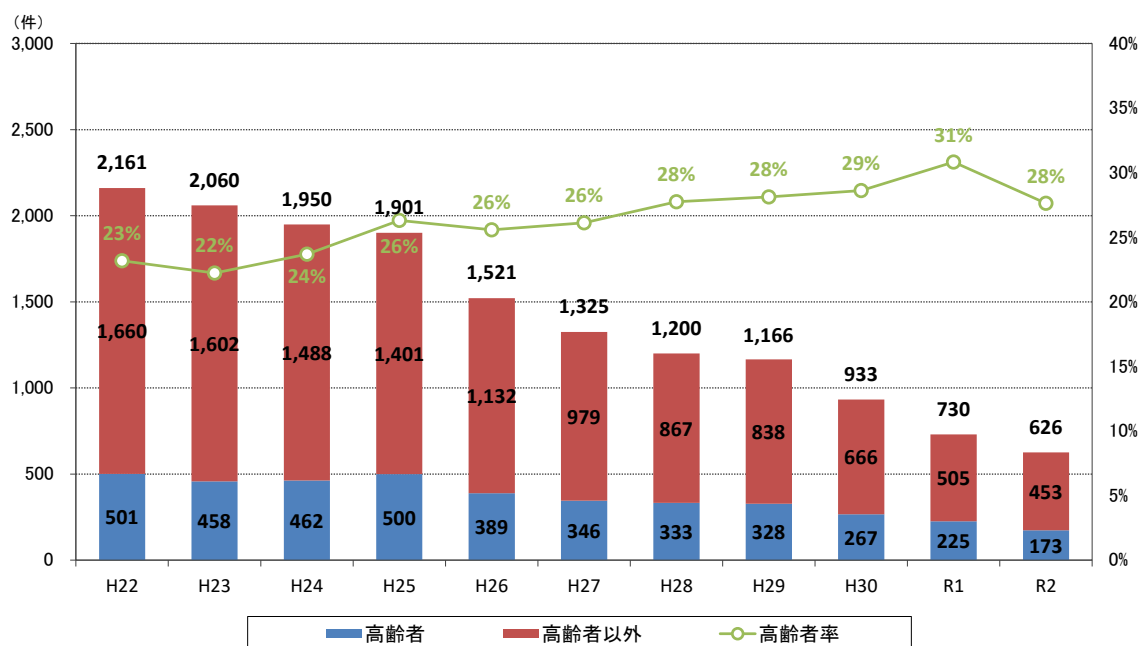
### ③ 市内交通事故件数

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、高齢者など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	



資料：三重県警察

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。

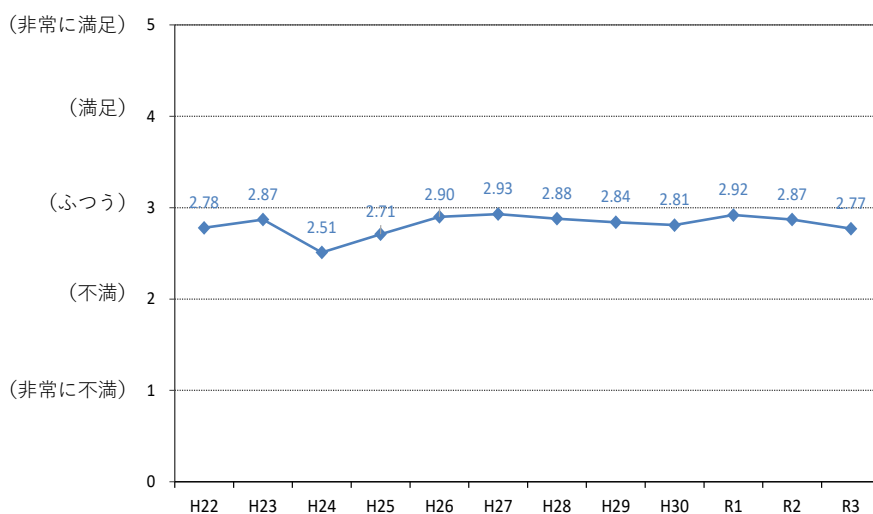


図 移動しやすい道路網の整備に対する満足度（市政アンケート）の推移

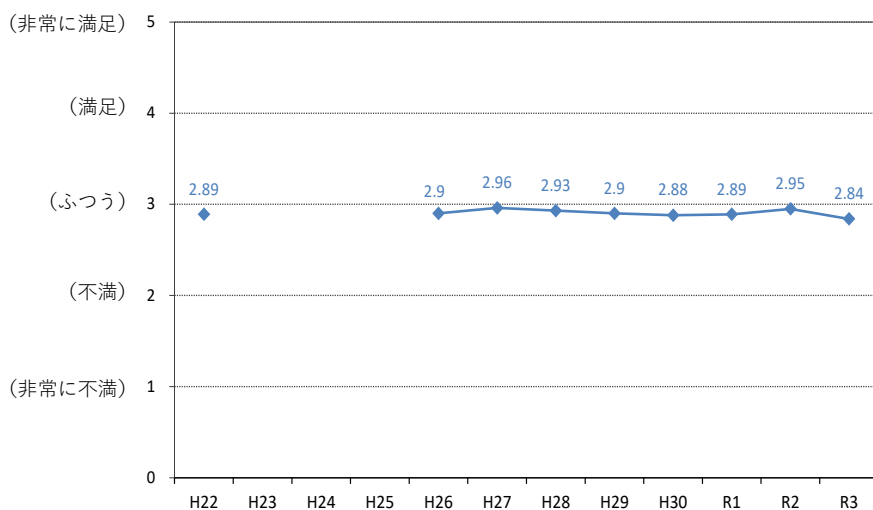


図 交通安全対策に対する満足度（市政アンケート）の推移

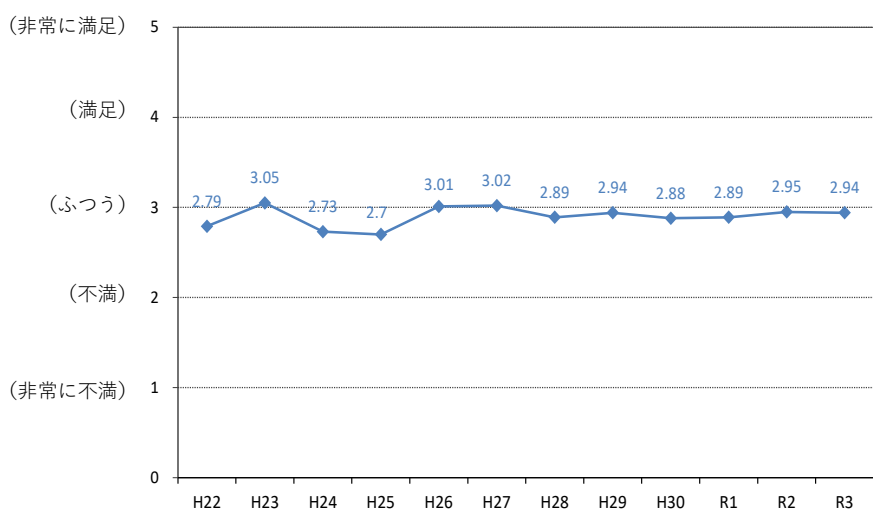


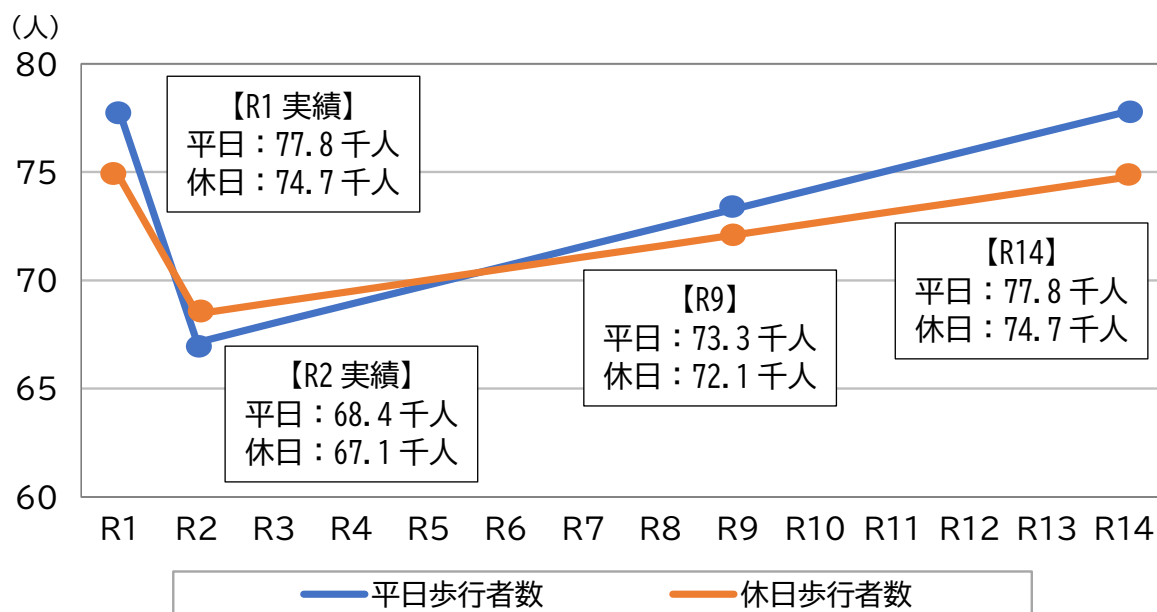
図 バリアフリー化の推進に対する満足度（市政アンケート）の推移

## (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

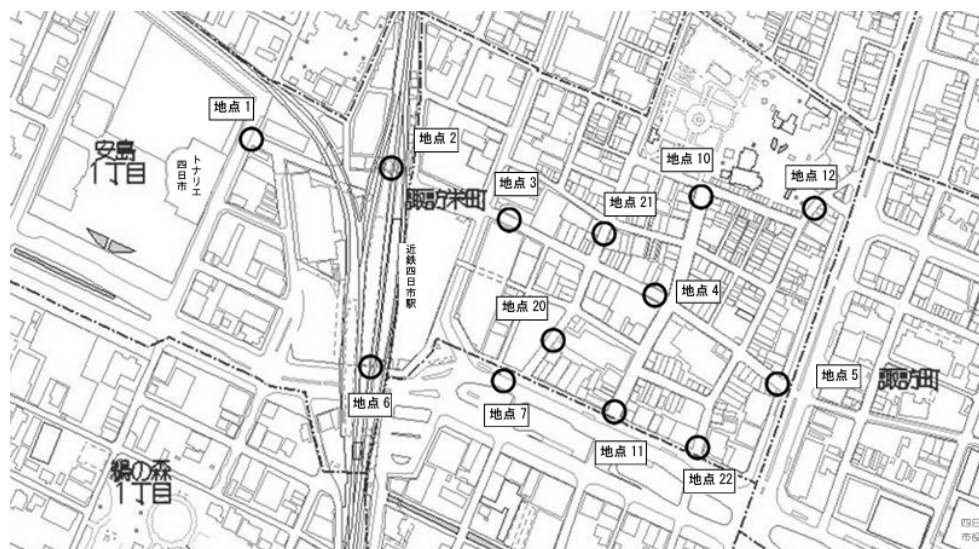


図 近鉄四日市駅周辺測定箇所図

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、JR・近鉄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。

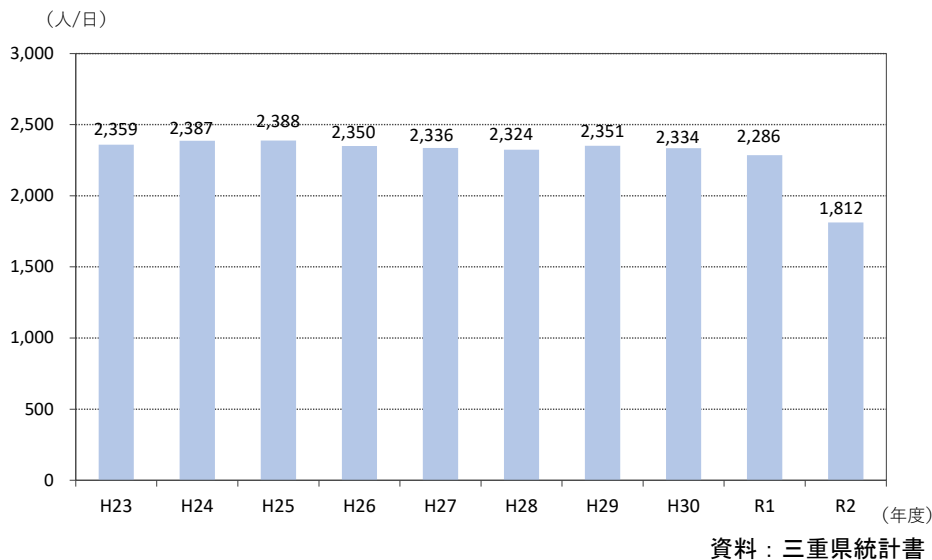


図 JR 四日市駅乗車人員の推移

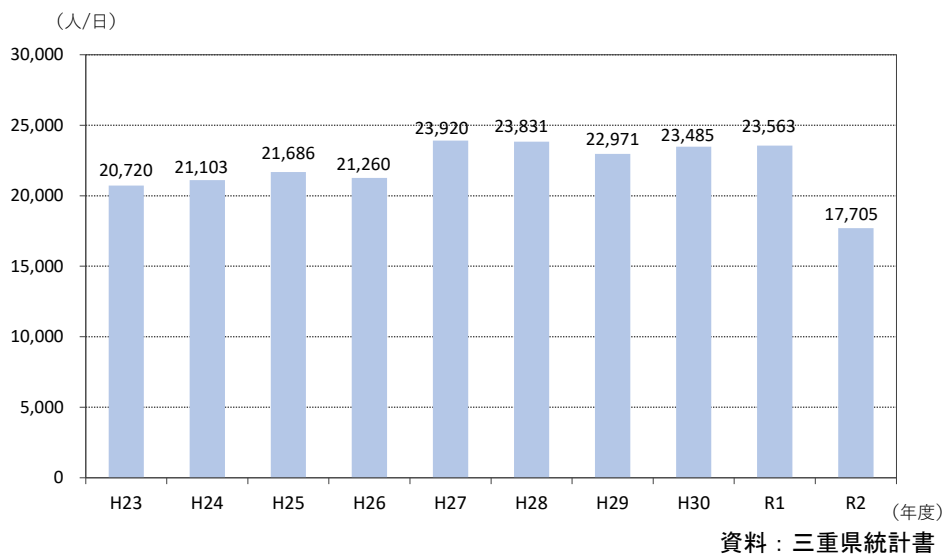


図 近鉄四日市駅乗車人員の推移

### 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。

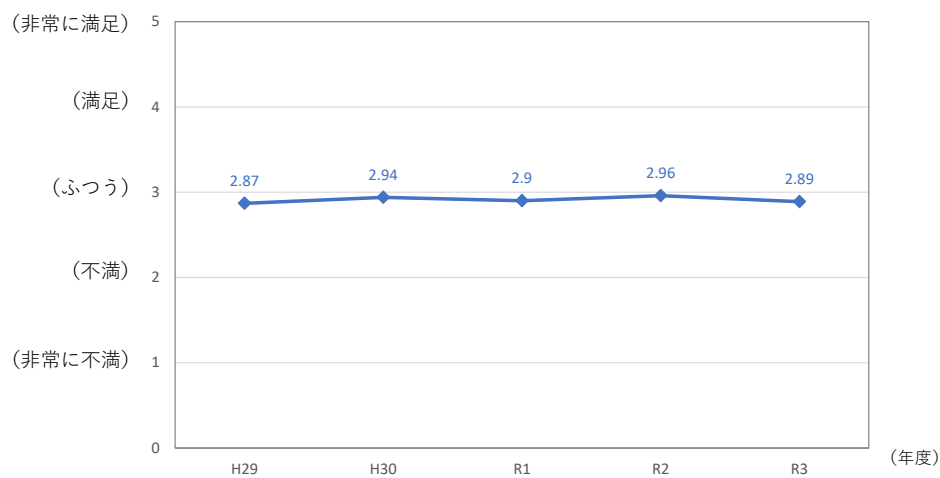


図 中心市街地の活性化の満足度

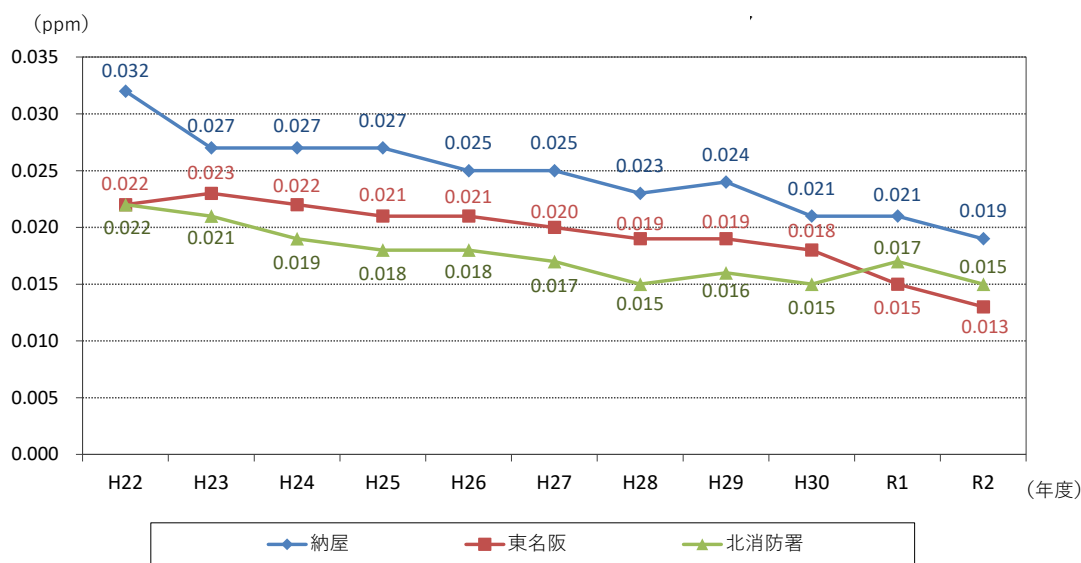
(4) 戦略1～3を通して

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。

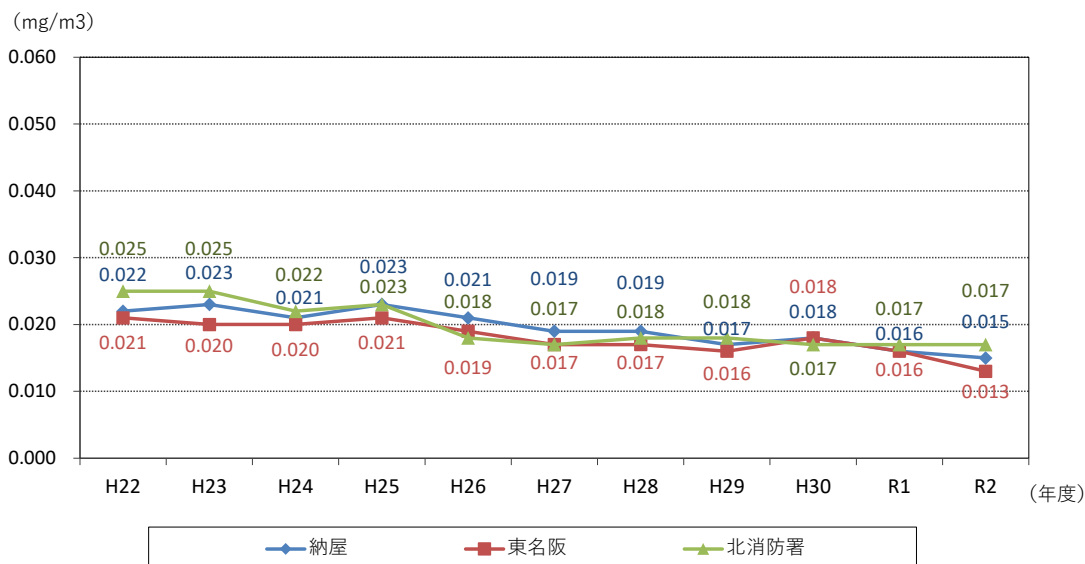
2) 進行管理目標

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）



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

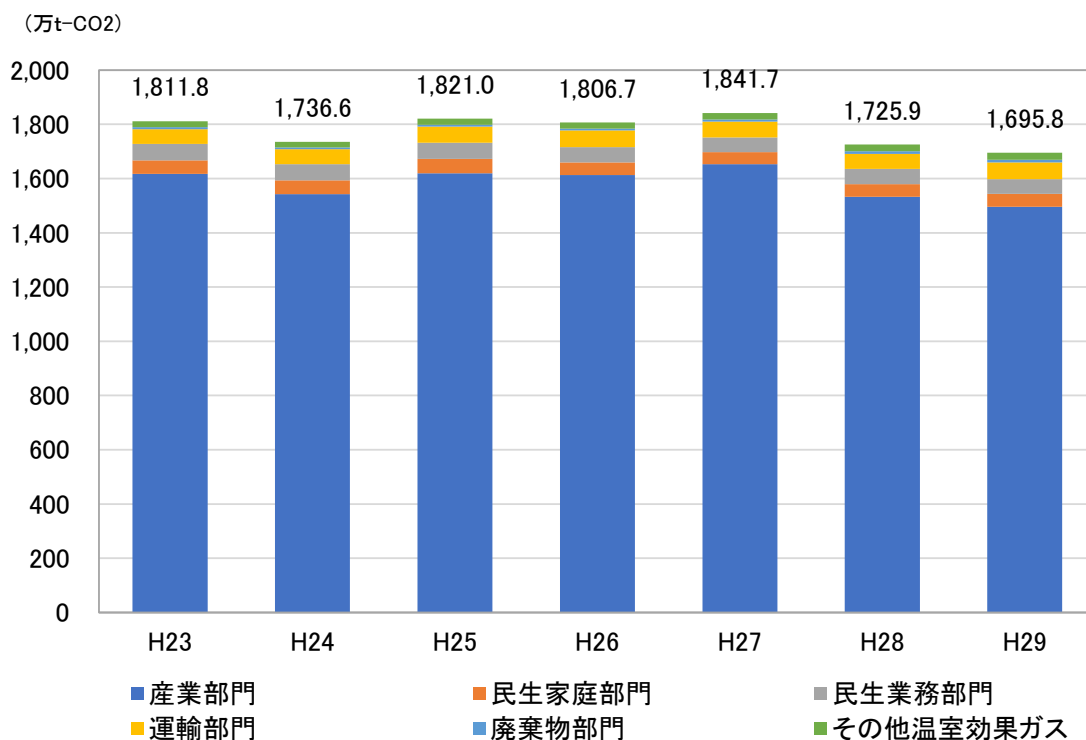


資料：四日市市環境基本計画

図 浮遊粒子物質 (SPM) 測定値の推移

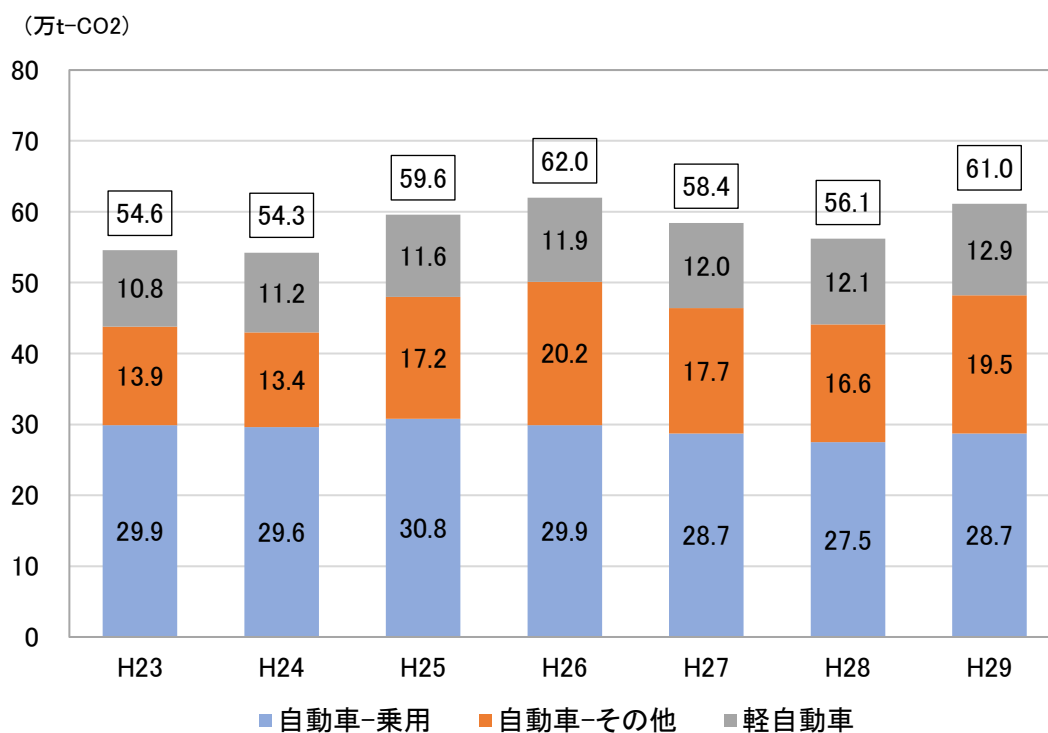
## ② 市域における温室効果ガス排出量（四日市市環境基本計画より）

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						実施主体
			検討	計画			実施	後期	
				前期	後期	後期			
R5	R6	R7	R8	R9	R10~				
<b>戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</b>									
<b>(1) 鉄道と幹線バス路線による基幹公共交通網の形成</b>									
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							鉄道事業者
	② 地方鉄道、支線路線の維持	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							鉄道事業者
		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)									
③ 鉄道の安全性の確保	ア 跨線橋の耐震化							市	
	イ 踏切改良などの緊急対策							調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、道路管理者
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	① バス路線網の再編	ア 幹線・支線バス化の実証運行						バス事業者、市	
	イ 鉄道支線バスの検討							交通事業者、市	
	※戦略1-(3)-1)								
③ バス運行の定時性の確保	渋滞などに合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化							県警	
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						交通事業者、市	
		イ 連節バスの拡充						交通事業者、市	
<b>(2) 生活圏内の移動特性に応じた交通手段の確保</b>									
1)基幹公共交通と連携した支線バス路線などの構築	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						バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市	
	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などの運行							交通事業者、市	
③ NPOバスなどへの支援	市民主体のコミュニティバスへの支援拡大						バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市		
<b>(3) 基幹的な公共交通へ快適に乗り継ぎが可能な交通拠点の整備</b>									
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	鉄道事業者、市
		イ 郊外部や近郊の商業施設や駅など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 ※戦略3-(2)-3)							
		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	交通事業者、市
	エ 四日市バスターミナルの整備 ※戦略3-(2)-2)								
	オ 高速バスの活性化に向けた取組検討 ※戦略3-(2)-2)								
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	バス事業者、市	
	イ 運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上							バス事業者	
	ウ 公共交通マップなどの作成・配布						調整が整ったものから順次実施	協議会など	
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						調整が整ったものから順次実施	バス事業者		
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	鉄道事業者、市
	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						バス事業者、国	
	イ ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充						タクシー事業者、国、県、市		
③ サイン表示のバリアフリー化	点字や音声、ピクトグラムによる案内の推進						調整が整ったものから順次実施	交通事業者、道路管理者、市など	
<b>戦略2：円滑な交通を支える道づくり</b>									
<b>(1) 必要な幹線道路の整備や渋滞対策の推進</b>									
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、四日市鈴鹿環状線、小杉新町2号線、泊小古曾線、垂坂1号線、三重橋垂坂線 など						道路管理者	
		【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	道路管理者
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（羽津町交差点）、阿倉川野田線（野田二丁目交差点）、赤堀小生線 など						道路管理者	
	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						道路管理者、県警	
	③ 鉄道交差点の対策	踏切の幅や遮断時間の短縮などを検討し、踏切における歩道と車道の分離などの対策を進める						鉄道事業者、道路管理者	
<b>(2) 歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり</b>									
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						道路管理者	
	【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	道路管理者	
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・赤堀末永線）などから順次整備						道路管理者		
<b>(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</b>									
1)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	①中央通りの空間づくり	中央通りの空間づくり ※戦略3-(2)-2)							

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール						実施主体	
			検討	計画			実施			
				前期	後期	後期				
R5	R6	R7	R8	R9	R10～					
<b>戦略3：まちなかの賑わいづくり</b>										
<b>(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</b>										
1)次世代モビリティの導入	① 自動運転の導入に向けた取組推進	近鉄四日市駅からJR四日市駅間の中央通り							バス事業者、市	
	② パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進	超小型電気自動車、電動バイクなどの導入検討							市	
2)既存公共交通との連携	① MaaSの活用	MaaSの導入に向けた検討							交通事業者、市	
3)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							市	
<b>(2) まちなかにおける駅まち空間づくり</b>										
1)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							市	
	② スマートシティに向けた取組	スマートバスタをはじめとしたスマートシティに向けた取組							交通事業者、企業、国、県、市	
	③ みなとまちづくりとの連携	みなとへのアクセス強化							市	
	④ 交通を阻害する路上駐車防止	中心市街地における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 運送事業者、市	
2)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							交通事業者、国、県、市	
	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							バス事業者	
	③ バス路線網の拡充	需要の増加に応じた路線の拡充を図る							調整が整ったものから順次実施 バス事業者	
3)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 東海旅客鉄道、市	
	② 郊外部や近郊の商業施設や駅など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 交通事業者、市	
<b>戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり</b>										
<b>(1) 市民の意識と行動の改革</b>										
1)市民一人ひとりの自発的な行動を促す取組 (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 シンポジウムなど交通イベントの実施							協議会など	
		イ 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実施							協議会など	
		ウ エコ通勤・エコ通学の推進								企業、四日市商工会議所、学校関係者、交通事業者、市
		エ 公共交通マップなどの作成・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							バス事業者	
		イ 自転車交通安全教室の開催							県警、市	
		③ 地域で公共交通を支える活動の推進	地域で公共交通の確保などを支援する活動を推進							市民、市
3)高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくり	② 公共交通の利用や交通安全の教育	イ 高齢者交通安全教室の開催							市民、市	
		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						県警、市	
		② 交通安全教室の開催	高齢者対象の安全教室開催							県警、市
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							交通事業者、国、県、市	
		② サイン表示のバリアフリー化	※戦略1-(3)-2)							
<b>(2) 都市総合交通戦略の進行管理</b>										
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							協議会	
2)都市総合交通戦略の定期的な検証									協議会	

## 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。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 CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PM などを排出しない。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、エコ通学

CO<sub>2</sub>(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または通学すること。

#### 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。

### 【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。

#### 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。

#### 幹線バス

主要地点・施設間を結び、比較的用户数が多く、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など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。

#### 交通結節点

鉄道やバス、自転車、徒歩などの交通手段相互を連絡する乗り継ぎ施設。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。

#### 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継ぎ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、地方公共団体などが事業主体となり運行するバス。

## 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、交差点の一旦停止などを含めた旅行時間で割った速度。

## 【さ行】

### 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などの交通結節点で幹線バスや鉄道駅に接続する路線バス。

### 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CO<sub>2</sub>や排気ガスを全く出さない。

## 【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。

### 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。

### 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、国勢調査区を基礎単位地域として用い、市区町村境界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、人口5,000人以上の集団を構成する地域。

### 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。

## 【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など交通弱者の公共施設への移送手段の確保などを目的として運行する交通手段。

## ノンステップバス

高齢者、障害者など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）

都心などへの道路混雑や、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継いで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。

### 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。

### バスロケーションシステム

個々のバスの位置、区間速度など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。バスの接近情報をバス停の利用者など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

障害者や高齢者などが、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。品質管理の取組（ISO9000 シリーズなど）など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、優先信号制御などにより、バスなど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。

## 【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。

### 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。

### 【や行】

#### 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。

#### 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。

#### レンタサイクル

賃貸自転車、貸し自転車。

### 【わ行】

#### ワンステップバス

高齢者、障害者など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。