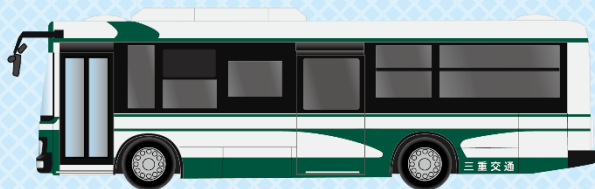
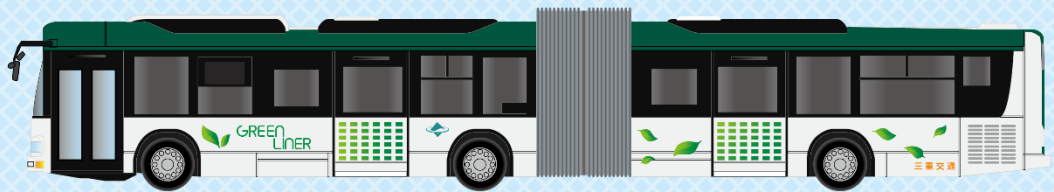
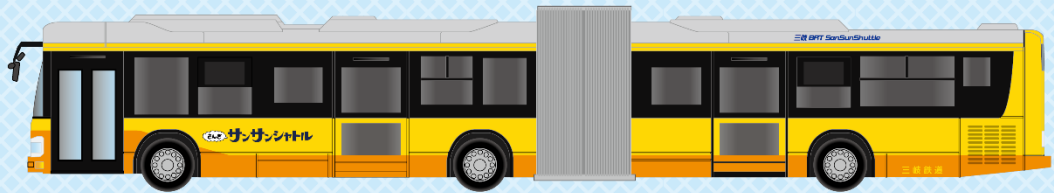
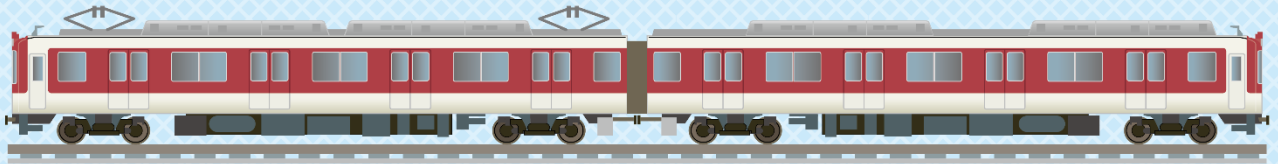


四日市市地域公共交通計画【概要版】



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、高速幹線道路網や鉄道が市内を通り、概ね市内全域に、鉄道や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。

しかし、公共交通離れが進行し、鉄道、バス、タクシーなどの運営は非常に厳しい状況に置かれているなか、近年、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は加速している。

一方で、全国の市町村と同様、本市においても少子高齢社会が到来しており、自家用車を運転できない高齢者や学生などの移動手段の確保は、事業者だけでなく、行政・地域も含めた全体の問題となっている。

以上を踏まえ、本市では、地域公共交通の維持・活性化により市民が住み良いまちづくりを支援する「四日市市地域公共交通計画」を策定する。

四日市市の現状

①社会経済特性

人口減少と少子高齢化に伴い、移動需要や公共交通利用者の減少が予測される。

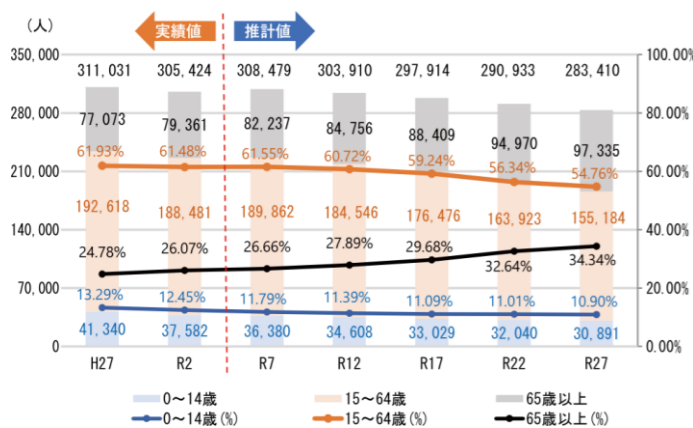


図 四日市市の人口推移と将来推計値

②交通特性

鉄道やバスの利用者は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少したが、令和3年度以降は回復傾向にある。

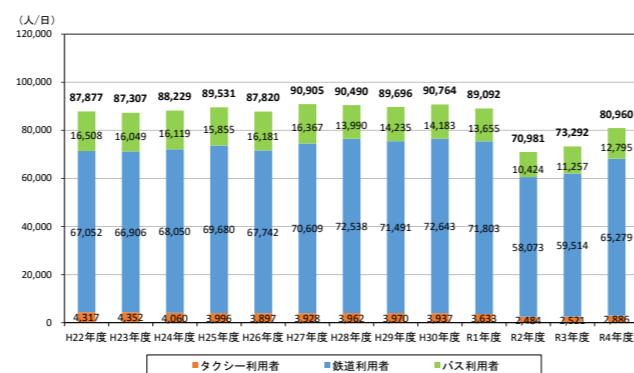


図 市内の1日あたりの公共交通利用者の推移

地域公共交通の課題

- 課題 1 まちづくりを支援する公共交通網の確保・維持
- 課題 2 安全・安心に移動できる交通ネットワークの構築と一元的な管理
- 課題 3 地域それぞれに合った移動環境づくり
- 課題 4 四日市あすなろう鉄道の積極的な利用促進
- 課題 5 市民が公共交通を身近に感じ、利用しようとする意識の醸成

基本方針と目標

「誰もが使いやすい交通手段が整い、次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまち」を支える公共交通の維持・活性化

目標① 公共交通利用の促進

各種利用促進策を展開することで、市内の公共交通全体の利用者数を維持する

【指標】 鉄道・バス・タクシーの年間利用者数

現状値(令和2年)	中間目標値(令和9年)	目標値(令和16年)
25,068,418人/年	29,499,800人/年	32,665,000人/年

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標とする。

目標② 中心市街地への公共交通での来訪促進

各種利用促進策の展開や四日市バスターミナルの整備を進め、中心市街地への来訪を促進する

【指標】 四日市市中心市街地における1日当たり公共交通利用者数

現状値(令和2年)	中間目標値(令和9年)	目標値(令和16年)
25,121人/日	30,440人/日	34,240人/日

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標とする。

基本方針

1

基本方針1に係る施策

- ① 中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化
- ② 四日市バスターミナルの整備
- ③ 高速バスの活性化
- ④ バス路線網の拡充
- ⑤ 自動運転の導入に向けた取組推進
- ⑥ パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進
- ⑦ 中心市街地のイベントとのタイアップ

〔四日市バスターミナルの整備〕



近鉄四日市駅東側のアングル

©四日市市・日建設計

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。

基本方針と目標

便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築

目標③ 市内の公共交通ネットワークの確保

市民が便利に安心して利用できる公共交通ネットワークを確保することで、公共交通の徒歩圏人口カバー率を向上する

【指標】 基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和16年）
60.0%	62.4%	65.2%

※徒歩圏：鉄道駅から800m圏域、バス停（30本/日以上）から300m圏域

目標④ 運輸部門の脱炭素化の推進

環境に配慮した各種施策を展開することで、運輸部門の二酸化炭素排出量を削減する

【指標】 運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量

現状値（令和元年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和16年）
713千t-CO ₂	—	406千t-CO ₂

基本方針
2

基本方針2に係る施策

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| ⑧乗り継ぎ時間の短縮 | ⑮多様な輸送資源の活用検討 |
| ⑨駅前広場の整備 | ⑯公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続及び利便性の向上 |
| ⑩鉄道駅のバリアフリー化 | ⑰四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などでの利用促進 |
| ⑪車両のバリアフリー化 | ⑱EVバス・水素バスなどの導入 |
| ⑫地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり | ⑲連節バスの拡充 |
| ⑬地域の代表者向けノウハウ集の作成 | ⑳エコ通勤・エコ通学の推進 |
| ⑭市街化調整区域の交通空白地域におけるデマンドタクシーなどの運行 | |

〔駅前広場の整備〕



整備を行った西日野駅

〔EVバス・水素バスなどの導入〕



市内を走るEVバス

基本方針と目標

日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり

目標⑤ 地域公共交通に対する市民満足度の向上

公共交通に関するわかりやすい情報提供や、四日市バスターミナル及びコミュニティターミナルなどの交通結節点整備の推進など、公共交通サービスを充実することで、公共交通に対する満足度を向上する

【指標】 市内の公共交通に対する不満度

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和16年）
27.2%	23.6%	20.0%

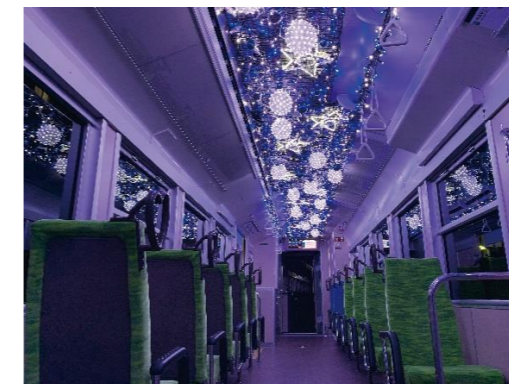
※市政アンケートにおける公共交通に対する設問に対して、「不満である」または「非常に不満である」と回答した人の割合

基本方針
3

基本方針3に係る施策

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| ①運賃制度の見直し | ⑲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企画切符の販売 | ⑳MaaSの活用 |
| ③グッズの作成・販売 | ㉑サイン表示のバリアフリー化 |
| ④鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施 | ㉒転入者モビリティマネジメントの実施 |
| ⑤高齢者運転免許自主返納の促進 | ㉓公共交通の乗り方教室の開催 |
| ⑥バス待ち環境の改善 | ㉔感染症対策 |
| ⑦支払方法の利便性向上 | ㉕地域が主体となった公共交通を利用したくなる雰囲気づくり |
| ⑧公共交通マップなどの作成・配布 | |

〔鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施〕



四日市あすなろう鉄道イルミネーション列車

〔バス待ち環境の改善〕



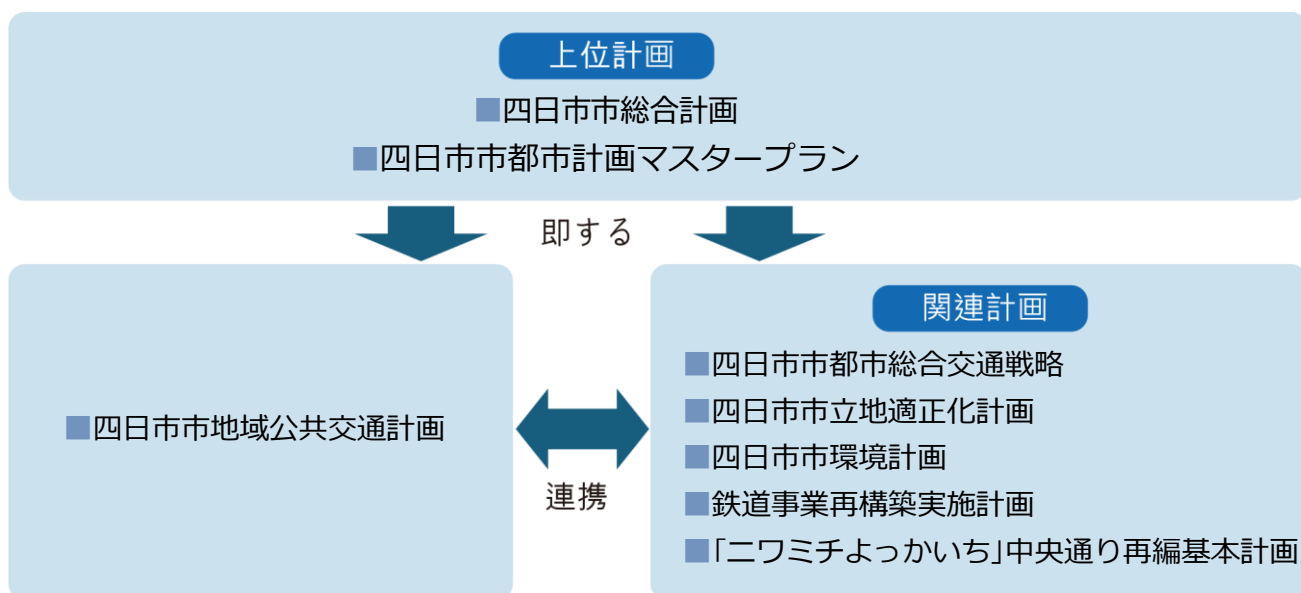
上屋整備を行ったキオクシア正門前バス停

実施主体とスケジュール

基本方針	番号	施策名
基本方針1 「誰もが使いやすい交通手段が整い、次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまち」を支える公共交通の維持・活性化	1	中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化
	2	四日市バスターミナルの整備
	3	高速バスの活性化
	4	バス路線網の拡充
	5	自動運転の導入に向けた取組推進
	6	パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進
	7	中心市街地のイベントとのタイアップ
基本方針2 便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築	8	乗り継ぎ時間の短縮
	9	駅前広場の整備
	10	鉄道駅のバリアフリー化
	11	車両のバリアフリー化
	12	地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり
	13	地域の代表者向けノウハウ集の作成
	14	市街化調整区域の交通空白地域におけるデマンドタクシーなどの運行
	15	多様な輸送資源の活用検討
	16	公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続及び利便性の向上
	17	四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などでの利用促進
	18	EVバス・水素バスなどの導入
	19	連節バスの拡充
	20	エコ通勤・エコ通学の推進
基本方針3 日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり	21	運賃制度の見直し
	22	企画切符の販売
	23	グッズの作成・販売
	24	鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施
	25	高齢者運転免許自主返納の促進
	26	バス待ち環境の改善
	27	支払方法の利便性向上
	28	公共交通マップなどの作成・配布
	29	バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化
	30	MaaSの活用
	31	サイン表示のバリアフリー化
	32	転入者モビリティマネジメントの実施
	33	公共交通の乗り方教室の開催
	34	感染症対策
	35	地域が主体となった公共交通を利用したくなる雰囲気づくり

実施主体	実施スケジュール						番号
	R5	R6	R7	R8	R9	R10~	
交通事業者、NPO、市民、企業、市	■	■	■	■	■	■	1
交通事業者、国、県、市	■	■	■	■	■	■	2
バス事業者	■	■	■	■	■	■	3
バス事業者	■	■	■	■	■	■	4
バス事業者、市	■	■	■	■	■	■	5
市	■	■	■	■	■	■	6
協議会など	■	■	■	■	■	■	7
交通事業者、市	■	■	■	■	■	■	8
鉄道事業者、市	■	■	■	■	■	■	9
鉄道事業者、市	■	■	■	■	■	■	10
交通事業者、国、県、市	■	■	■	■	■	■	11
交通事業者、NPO、市民、企業、市	■	■	■	■	■	■	12
交通事業者、NPO、市民、企業、市	■	■	■	■	■	■	13
交通事業者、市	■	■	■	■	■	■	14
交通事業者、市など	■	■	■	■	■	■	15
四日市あすなろう鉄道、市	■	■	■	■	■	■	16
市民、市	■	■	■	■	■	■	17
交通事業者、市	■	■	■	■	■	■	18
交通事業者、市	■	■	■	■	■	■	19
企業、四日市商工会議所、学校関係者、市	■	■	■	■	■	■	20
バス事業者	■	■	■	■	■	■	21
バス事業者	■	■	■	■	■	■	22
協議会など	■	■	■	■	■	■	23
協議会など	■	■	■	■	■	■	24
交通事業者、県警、市	■	■	■	■	■	■	25
バス事業者、市	■	■	■	■	■	■	26
バス事業者	■	■	■	■	■	■	27
協議会など	■	■	■	■	■	■	28
バス事業者	■	■	■	■	■	■	29
交通事業者、市	■	■	■	■	■	■	30
交通事業者、道路管理者、市など	■	■	■	■	■	■	31
企業、四日市商工会議所、学校関係者、市	■	■	■	■	■	■	32
バス事業者	■	■	■	■	■	■	33
交通事業者、国、県、市	■	■	■	■	■	■	34
交通事業者、市	■	■	■	■	■	■	35

四日市市地域公共交通計画の位置づけ



計画の区域と期間

計画の区域

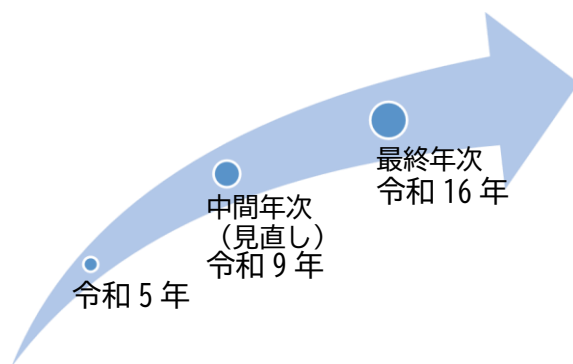
交通手段、運営主体の違いを乗り越え、地域公共交通が“公共交通ネットワーク”として一体となって、市民にサービスを提供していく必要がある。そのため、本計画の区域は市全域（都市計画区域外を除く）とする。

計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年から令和16年の12年間とする。ただし、本市を取り巻く社会情勢などから、人の移動上実態が現在から変化することも十分考えられる。

また、社会情勢や経済情勢だけでなく、国の制度改正も勘案し、毎年度の達成状況の評価に加え、中間年次となる令和9年度には、見直しを前提として計画の再検討を行う。

また、さらに短い単位で社会情勢や制度が変化することも考えられるため、そのような場合には、1年単位のPDCAの実行を行う中で、必要に応じ適宜計画の見直しを図っていく。



お問い合わせ先

三重県四日市市諏訪町1番5号
四日市市 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室
電話：059-354-8095
FAX：059-354-8404
メールアドレス：koutsuu@city.yokkaichi.mie.jp