

■交通計画修正箇所一覧

資料2-2

| 箇所 | 内容 |
|----------------|--|
| 本編ページ↓ | |
| 【上位・関連計画】 | |
| P. 12 | 四日市市環境計画 令和5年7月に改定した内容に更新 |
| P. 13, 14 | 鉄道事業再構築実施計画 次期計画内容に更新 |
| P. 15, 16 | 令和5年5月に「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画に公表された内容に更新 |
| 【本市の現状の整理】 | |
| P. 30 | 道路の混雑状況 図の更新→R4年度版と変更ないがR5年度版が公表されていたので更新を行った |
| P. 31 | 渋滞対策 交通管制エリア図→東日野町北が増設 尾平西1が撤去され、尾平町が増設 それぞれ更新 三重県警交通信号機配置図を基に更新（年1回更新しているとのこと） |
| P. 37 | 市内の公共交通利用者数 グラフの更新（R3, R4追加） 出典が三重県統計書→四日市市資料に修正 |
| P. 38 | 路線別の特性①鉄道 各鉄道事業者を確認し更新 |
| P. 39 | 利用状況 三重県統計書を基に更新（R3, R4追加） R22～R2まで湯の山温泉駅～菟野駅の実績が含まれていたため、過年度も修正 グラフ下の 図 市内の鉄道駅乗車人員の推移→乗降者人員の推移に修正 |
| P. 40 | 三重県統計書をもとに更新 近鉄湯の山線→市街の駅の記載 |
| P. 41 | 三重県統計書を基に更新（R4実績） |
| P. 42 | 三重県統計書を基に更新（R3, R4追加） |
| P. 43 | 乗車人員→三重県統計書を基に更新（R3, R4追加） 基金 市提供資料を基に更新 |
| P. 46 | バスの利用状況 市提供資料を基の更新（R4, R5追加） R2. 10月よりこにゅうどうくんライナーの運行が開始したため、グラフに追加 |
| P. 48, 49 | 収支状況 市提供資料を基に更新（R4, R5追加） |
| P. 50, 51 | タクシーのサービス水準及び利用促進 タクシー協会提供資料を基に更新 グラフの更新（R2～R5を追加） |
| P. 52 | 市HPより図を更新 |
| P. 53 | 市HPより更新 |
| 【本市を取り巻く社会動向】 | |
| P. 55 | バス運転手の不足 職業安定業務統計より更新（R4, R5追加） |
| P. 57, 58 | 高齢者の人身事故件数、(R3, R4, R5追加) 三重県警察、警察量のデータを基に更新 年齢層別人身事故の死者数（R4, R5追加） 運転免許返納状況（R4, R5追加） |
| P. 59 | 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正に伴い更新 |
| P. 60 | 三重県自転車活用推進計画の改定に伴い更新 |
| 【本市の地域公共交通の課題】 | |
| P. 64, 65, 66 | 本市の現状の整理、取り巻く現状を更新した箇所を修正 2)・高齢者事故 ・運転免許返納 4)・活性化再生法 ・自転車活用推進法 |
| P. 69, 70 | 計画期間の更新 目標④ 低炭素化→脱炭素化 に修正 |
| P. 71 | 目標指標③ 計画期間延伸に伴い、目標値更新 目標指標④ 環境計画改定に伴い更新 注釈追記 |
| P. 72 | 目標④ 低炭素化→脱炭素化 に修正 |
| P. 73, 74 | 凡例追加 交通戦略P104のスケジュール参考 |
| P. 80 | ⑭市街化調整区域の公共交通不便地域→交通空白地域に修正 ⑯公有民営方式での四日市あすなろ鉄道の運行継続を更新 |
| P. 83 | ⑮高齢者運転免許自主返納の促進に「四日市市運転免許自主返納支援事業」追加 |
| 【計画の達成状況の評価】 | |
| P. 86 | 計画期間の更新 |

四日市市地域公共交通計画

令和 5 年 2 月

令和 6 年 12 月 改定

四日市市

目 次

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. はじめに | 1 |
| 2. 上位・関連計画 | 2 |
| (1) 四日市市総合計画 | 2 |
| (2) 四日市市都市計画マスタープラン（全体構想） | 5 |
| (3) 四日市市都市総合交通戦略 | 7 |
| (4) 四日市市立地適正化計画 | 11 |
| (5) 四日市市環境計画 | 12 |
| (6) 鉄道事業再構築実施計画 | 13 |
| (7) 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 | 15 |
| 3. 本市の現状の整理 | 17 |
| (1) 社会経済特性 | 17 |
| (2) 交通特性 | 26 |
| 4. 本市を取り巻く社会動向 | 54 |
| (1) リニア中央新幹線の整備 | 54 |
| (2) 第4次産業革命 | 54 |
| (3) 「持続可能な社会」の実現（SDGs）に向けた取組 | 55 |
| (4) バス運転手の不足 | 55 |
| (5) 新型コロナウイルス感染症への対応 | 56 |
| (6) 高齢者事故の増加 | 57 |
| (7) 運転免許返納状況 | 58 |
| (8) 「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 | 59 |
| (9) 「自転車活用推進法」の施行 | 60 |
| (10) 「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 | 60 |
| 5. 四日市市地域公共交通網形成計画の評価 | 61 |
| (1) 基本方針1 | 61 |
| (2) 基本方針2 | 62 |
| (3) 基本方針3 | 63 |
| 6. 本市の地域公共交通の課題 | 64 |
| (1) 四日市市の現状まとめ | 64 |
| (2) 四日市市の地域公共交通の課題 | 66 |
| 7. 基本方針 | 68 |
| 8. 計画の区域と期間 | 69 |
| (1) 計画の区域 | 69 |
| (2) 計画の期間 | 69 |
| 9. 計画の目標 | 70 |
| (1) 計画の目標 | 70 |
| (2) 目標指標 | 71 |
| 10. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項 | 72 |
| (1) 基本方針と施策の関係 | 72 |
| (2) 実施主体とスケジュール | 73 |
| (3) 各施策の概要 | 75 |
| 11. 計画の達成状況の評価 | 86 |
| (1) PDCA サイクル | 86 |
| (2) PDCA サイクルの実行体制 | 87 |
| (3) データ把握手法 | 87 |

1. 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、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。

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い、高齢になるまで自家用車に乗り続けるといった生活様式が浸透してきている。

自家用車は確かに便利な手段だが、一方で、事故の加害者になるリスクを抱えることとなるとともに、健康や環境にもよい影響を与えないという負の側面もある。

加えて、市民が自家用車に過度に依存することにより、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。さらには、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、高度成長期に整備された郊外部の団地などでは、3人に1人が高齢者という状況も現出している。

このような状況の中、自家用車を運転できない高齢者や学生などの移手段の確保は、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、市民が移動しやすい環境を構築すべく、地域公共交通の維持・活性化に取り組み始めた。

その取組として、平成23年10月には、市の総合計画や都市計画マスタープランにおける土地利用・まちづくりの観点から「四日市市都市総合交通戦略」を策定し、平成24年3月に国土交通大臣の認定を受けた。令和4年11月には、新たな「四日市市都市総合交通戦略」を策定した。

また、前計画である「四日市市地域公共交通網形成計画」は、内部・八王子線の存続問題を契機とし、「四日市市都市総合交通戦略」の公共交通に関する部分を反映しながら、ソフト施策を充実させた計画として策定した。

今回策定する「四日市市地域公共交通計画」は、現在の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に対応させるとともに、前計画の「四日市市地域公共交通網形成計画」を踏まえ、地域公共交通の維持・活性化に取り組むに当たり、現状と課題を明らかにし、課題を戦略的に解決することで、市民が住み良い四日市市のまちづくりを支援するものである。

2. 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～」

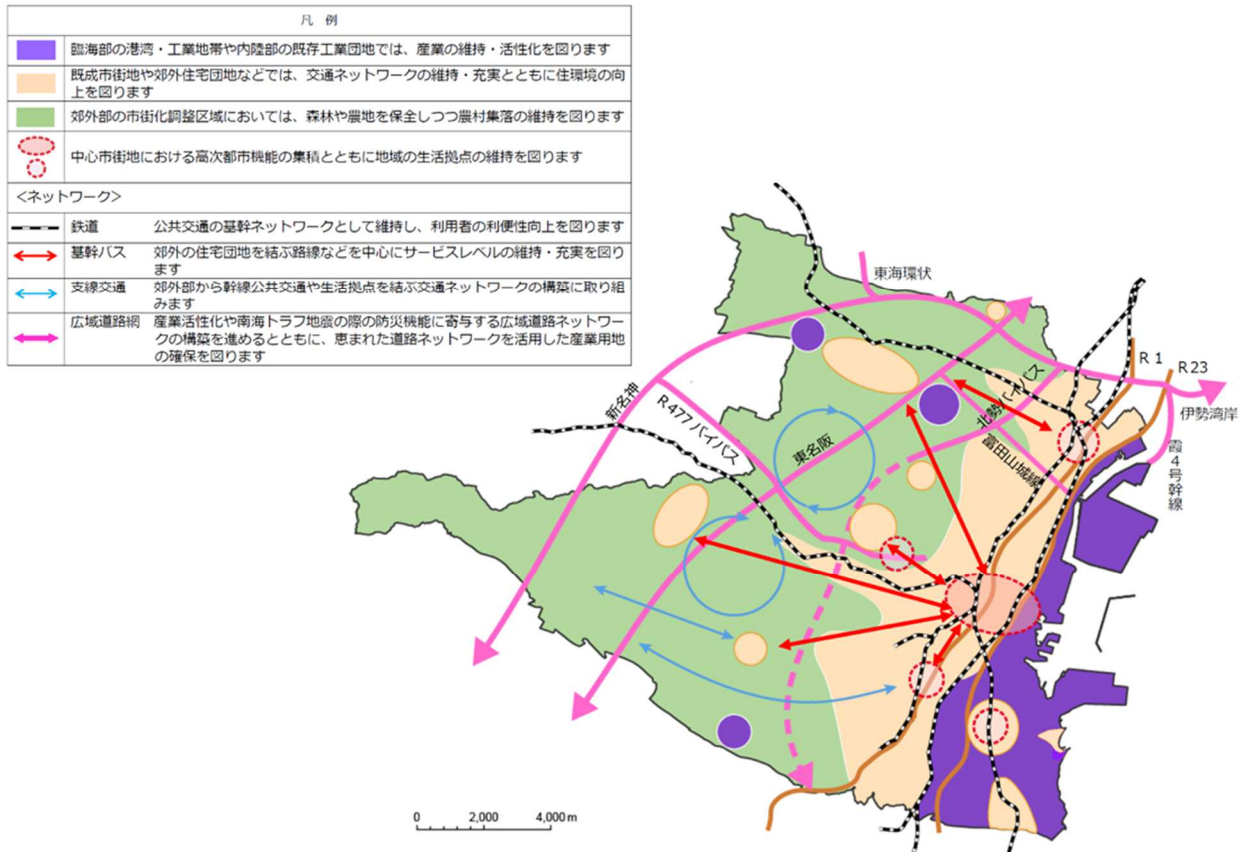


図 土地利用概念図

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地が形成されている。
- (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くることから、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。

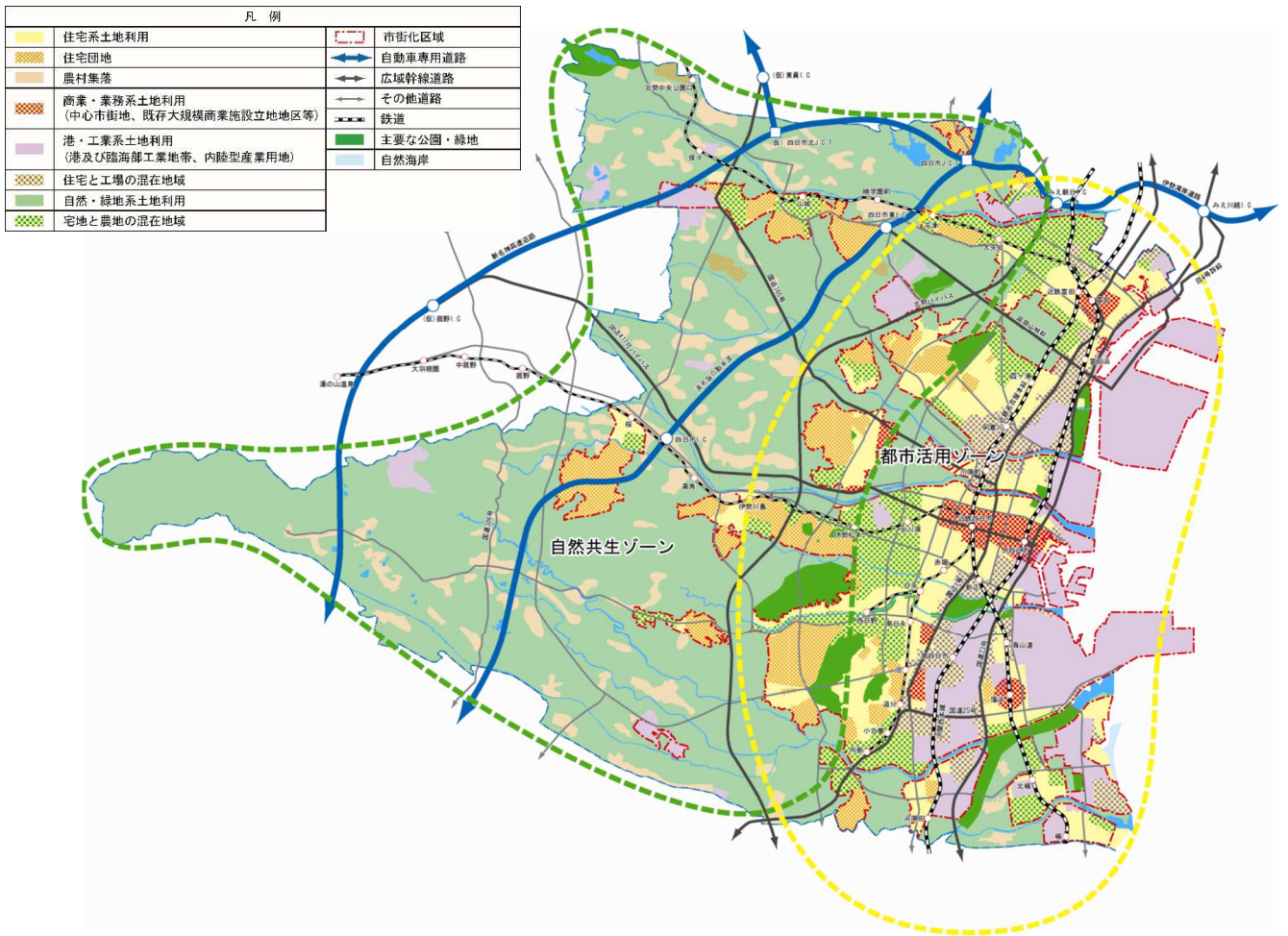


図 土地利用方針図

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) 四日市市都市総合交通戦略

1) 四日市都市総合交通戦略が目指す都市像

| | |
|-------|--|
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |

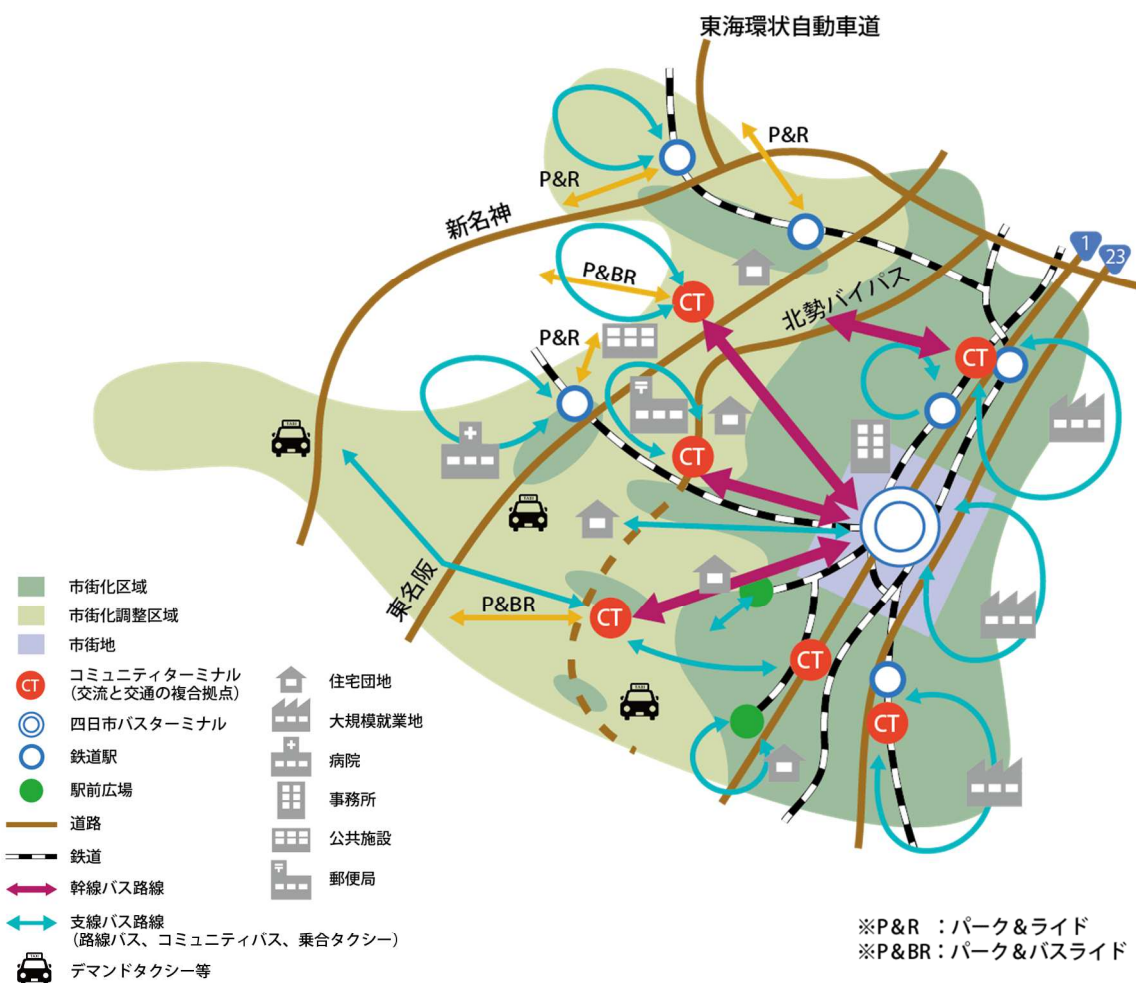


図 将来の交通体系イメージ

2) 戦略の目標と評価指標

| 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) | |
|--|---|--|--|--|
| 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 (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 | 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 | 市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数 <small>※人口に対する利用者数</small> | <input type="checkbox"/> 鉄道利用者数 <input type="checkbox"/> バス利用者数 <input type="checkbox"/> タクシー利用者数 <input type="checkbox"/> 交通手段別分担率 | ○市政アンケート 【項目】 公共交通利用環境の向上 |
| 戦略2 円滑な交通を支える道づくり (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アブルな空間や自転車道の整備 | 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 | 主要道路の混雑時における平均旅行速度 | <input type="checkbox"/> 主要道路・その他道路の混雑時平均旅行速度 <input type="checkbox"/> 人に優しい道路整備の進行状況 <input type="checkbox"/> 市内交通事故件数 | ○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 |
| 戦略3 まちなかの賑わいづくり (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 | 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 | 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 (測定13カ所の合計値) | <input type="checkbox"/> 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量(13カ所の合計値) <input type="checkbox"/> 近鉄・JR四日市駅利用者数 | ○市政アンケート 【項目】 中心市街地の活性化 |
| 戦略1~3を通して 環境に優しい行動の推進 一人ひとりが、かし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 | | | <input type="checkbox"/> 四日市市内3局の大気汚染物質測定値 <input type="checkbox"/> 市域温室効果ガス排出量 運輸部門(自動車)排出量 | |

3) 戦略のスケジュールと実施主体

| 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 | | |
| | | | 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 | 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 イ 踏切改良などの緊急対策 | | | | | | | 市 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 イ 鉄道支線バスの検討 | | | | | | | バス事業者、市 交通事業者、市 |
| | 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 イ 連節バスの拡充 | | | | | | | 交通事業者、市 交通事業者、市 |
| (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 | 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 | |
| (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 | 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（コミュニティハル）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 ウ 公共交通マップなどの作成・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 | | | | | | | バス事業者 調整が整ったものから順次実施 協議会など 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、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 イ ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充 | | | | | | | バス事業者、国 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 |
| 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 | 【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、泊小古首線、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（野田二丁目東交差点）、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 |
| (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 | | | | | | | 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（午期末永線・赤堀末永線）などから順次整備 | | | | | | | 道路管理者 |
| (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 | | | | | | | | | |
| 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 | | | |
| | | | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ | | |
| 戦略3：まちなかの賑わいづくり | | | | | | | | | | |
| (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 | 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 | |
| (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 | 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 | |
| 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、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 | 地域からの発意により利便性の高い交通を考える関係者間の協議の場づくり | | | | | | | 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 交通安全教室の開催 | ① NPOバスなどへの支援 | ※戦略1-(2)-1) | | | | | | | |
| | | 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 |
| 4)安心して公共交通を利用できる環境づくり | ② サイン表示のバリアフリー化 | 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 | |
| | | ① 感染症対策 | 利用者への周知、啓発 | | | | | | | 交通事業者、国、県、市 |
| (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 | | | | | | | 協議会 | |
| 2)都市総合交通戦略の定期的な検証 | | | | | | | | | 協議会 | |

(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

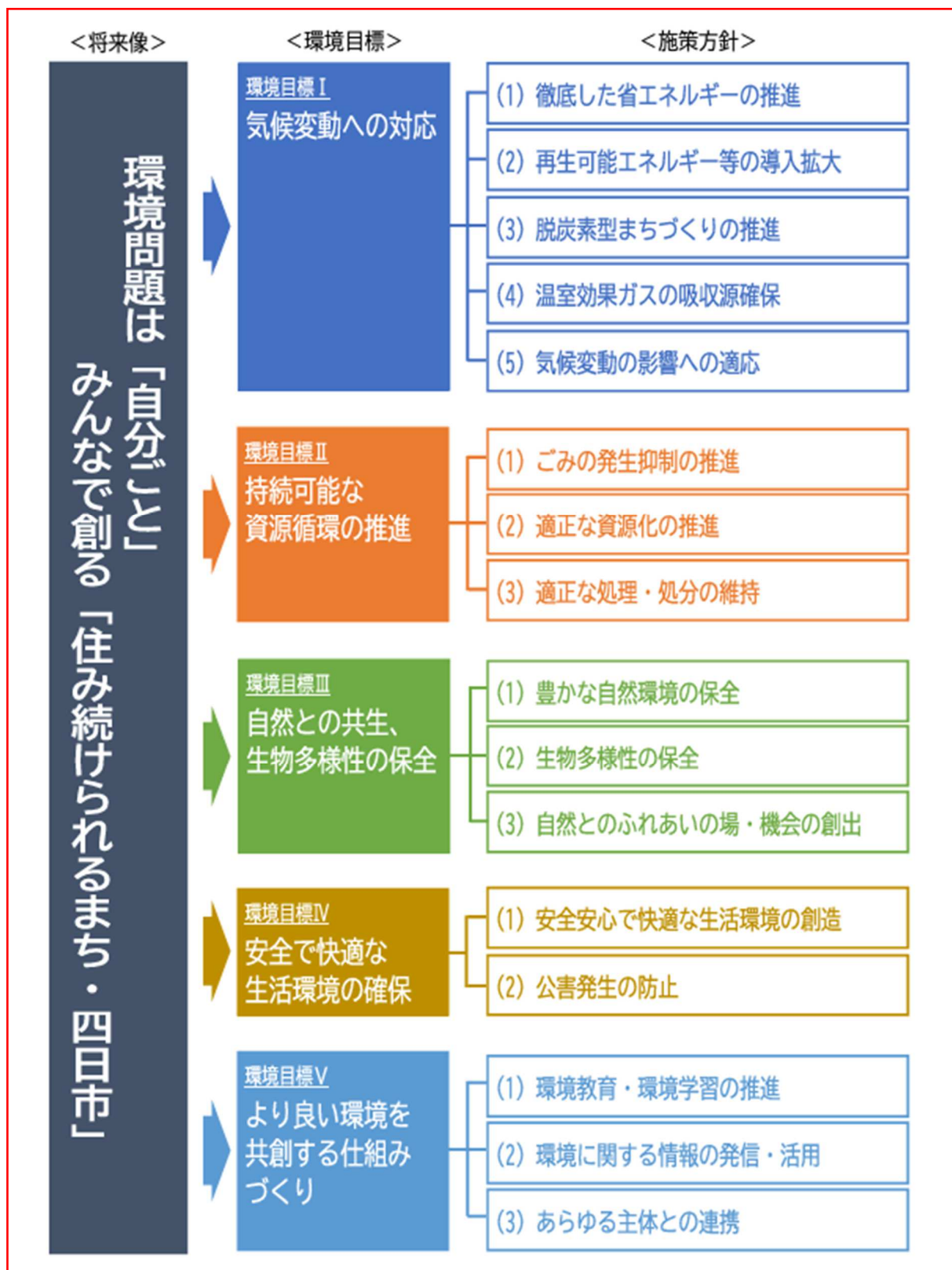
③リニア時代に向けた交通利便性の向上

- ・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

第4期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) 鉄道事業再構築実施計画

公有民営方式での運営へ移行した四日市あすなろう鉄道の持続的運行を目標とする。前・四日市市地域公共交通網形成計画において、「まちづくり施策と連携した利用促進策の実施」、「内部・八王子線利用促進協議会と連携した利用促進策の実施」が施策として位置付けられ、実施されてきた。

【具体施策】

①安全な輸送サービスの確保

- 施設整備の着実な実施
- 車両の計画的な更新
- 安全管理の積極的推進

②持続可能な経営体制の構築

- 第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった収支構造の新設
第二種鉄道事業者である四日市あすなろう鉄道(株)に利益が発生した場合は、その相当額を四日市市内部・八王子線基金に拠出。損失が発生した場合は、四日市市は基金などを活用してその相当額を支援。

③沿線地域と連携した利用促進活動の実施

- 内部・八王子線利用促進協議会（学識経験者、沿線自治会、沿線高校、四日市商王会議所、四日市観光協会、NPO法人などで構成）と連携した各種利用促進活動を実施することによって、マイルール意識の醸成及び利用者増に繋げる取組を進める。

1) 鉄道事業再構築事業を実施する路線及びその区間

四日市あすなろう鉄道株式会社 内部線（あすなろう四日市～内部間：5.7 km）
八王子線（日永～西日野間：1.3 km）

2) 地方公共団体その他の者による支援の内容

①四日市市による鉄道施設・車両の取得、保有等、鉄道用地の借受

| 支援策 | 内容 |
|--|--|
| 鉄道施設・車両の取得、保有等、鉄道用地の借受 | 四日市市が近畿日本鉄道(株)から鉄道用地を借り受け、鉄道施設・車両を取得、保有し、第三種鉄道事業者として第二種鉄道事業者となる四日市あすなろう鉄道(株)に無償で使用させる。 |
| 四日市市は四日市市内部・八王子線鉄道施設条例（平成25年12月27日公布）及び内部・八王子線存続のための事業形態変更に関する確認書（平成25年12月26日交換）に基づき、四日市あすなろう鉄道(株)に鉄道施設、車両及び鉄道用地を無償で使用させる。 | |

②四日市市による設備更新、維持修繕等に要する費用の負担

| 支援策 | 内容 |
|-----------|---|
| 設備更新費の負担 | 四日市市が第三種鉄道事業者として、計画的に鉄道施設・車両の設備更新を実施する。 |
| 維持修繕費等の負担 | ①四日市市が第三種鉄道事業者として、線路、電路等の維持修繕を四日市あすなろう鉄道㈱に委託して実施する。 ②四日市市が第三種鉄道事業者として、レールや枕木等の大規模な修繕を計画的に実施する。 ③四日市市が車両所有者として、車両の維持修繕を四日市あすなろう鉄道㈱に委託して実施する。 |

③四日市市による利用促進・増収策の推進

| 支援策 | 内容 |
|------------------------------|--|
| まちづくり施策、沿線地域と連携した利用促進・増収策の実施 | ①駅前広場の整備による利用増進策の実施 内部・八王子線の分岐駅となる日永駅において駅前広場の整備を行い、キス&ライドの実施体制を構築する。 ②沿線地域等と連携した利用促進・増収策の実施 沿線の地元団体等による駅の美化活動、あすなろう鉄道を活用したまちづくり事業、イベント列車や鉄道グッズの販売等の実施により利用促進・増収策を実施する。 |

(7) 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画

1) 基本計画の目的

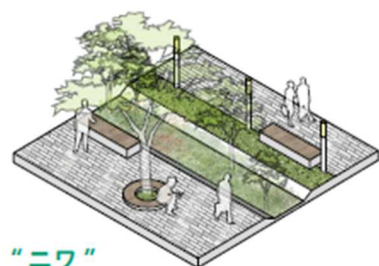
令和3年に「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」が国土交通省・三重県・四日市市の合同で策定・公表され、中部地方初となる「バスタプロジェクト」の国直轄事業化が決定したことを受けて「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画を策定し、基本計画の目的として以下の4つを定めている。基本計画では、下記の4つの目標を達成するために、中央通りの整備方針やデザイン、交通結節点（バスターミナル）のデザイン等を定めている。

- 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。



“ニワ”

緑・滞在・交流（グリーンインフラ）

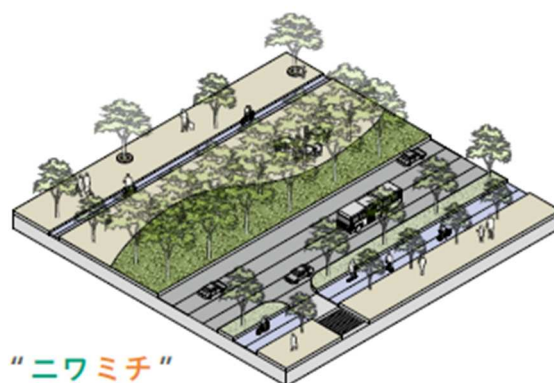
緑とひとの豊かな関係の中で
気兼ねなく時を過ごせる



“ミチ”

交通・移動+滞留+活動の場（ウォーカブル）

居心地がよく歩きたくなる（“WEDO”）



“ニワミチ”

交通・移動+滞留+活動の場+緑・滞在・交流

多様な活動が展開され、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心のミチ。緑とひとの豊かな時間をともに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ。（ウォーカブル×グリーンインフラ）

3) 4つの視点と中央通りの整備方針

基本構想で整理された3つの視点に「社会情勢の変化への対応」を加えた以下の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。に基づき、中央通りの空間を構成していく。

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の削減
- 近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側に車線を集約し、歩行者空間の確保

視点2 まちづくりと運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の集約
- 周辺の各種公園、バスターミナル、商店街など周辺施設と連携

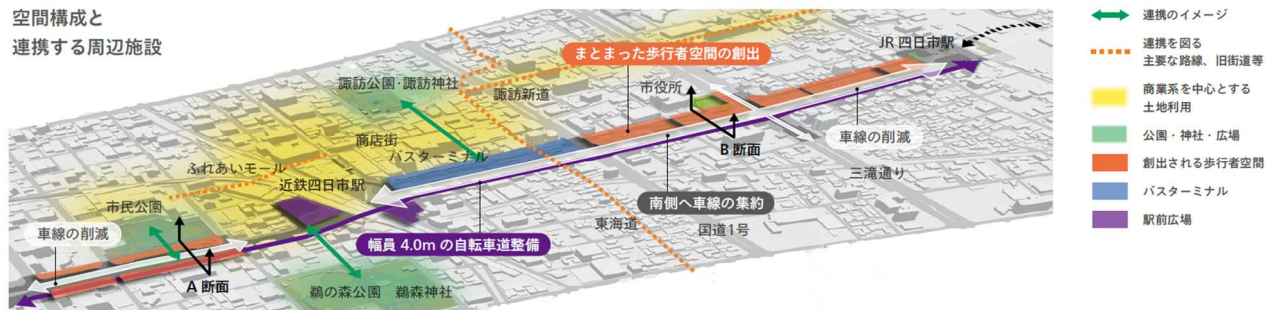
視点3 中央通りを活用した空間の魅力向上「空間の魅力向上」

- 中央通りの歩行者空間を最大化することで、魅力ある空間の創出
- クスノキ並木を活かした緑豊かで高質なデザインにより、都市景観形成の軸となる空間の創出

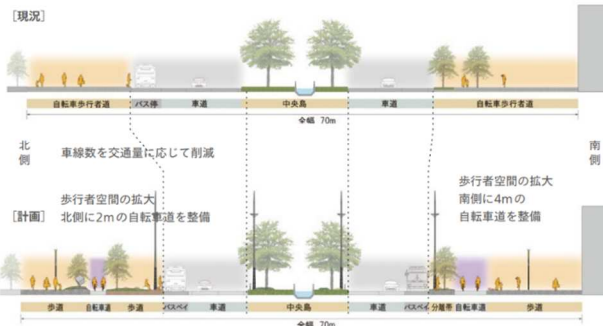
視点4 社会情勢の変化への対応「スマート化、レジリエンスの向上」

- 将来的な次世代モビリティの走行を見据えた南側自転車道の整備
- 災害時などの非常時を想定した、避難空間の確保

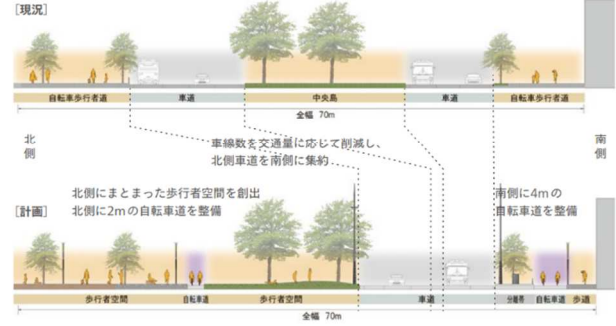
空間構成と
連携する周辺施設



西浦通り～市民公園東区間の道路断面 (A断面)



国道1号～JR四日市駅区間の道路断面 (B断面)



3. 本市の現状の整理

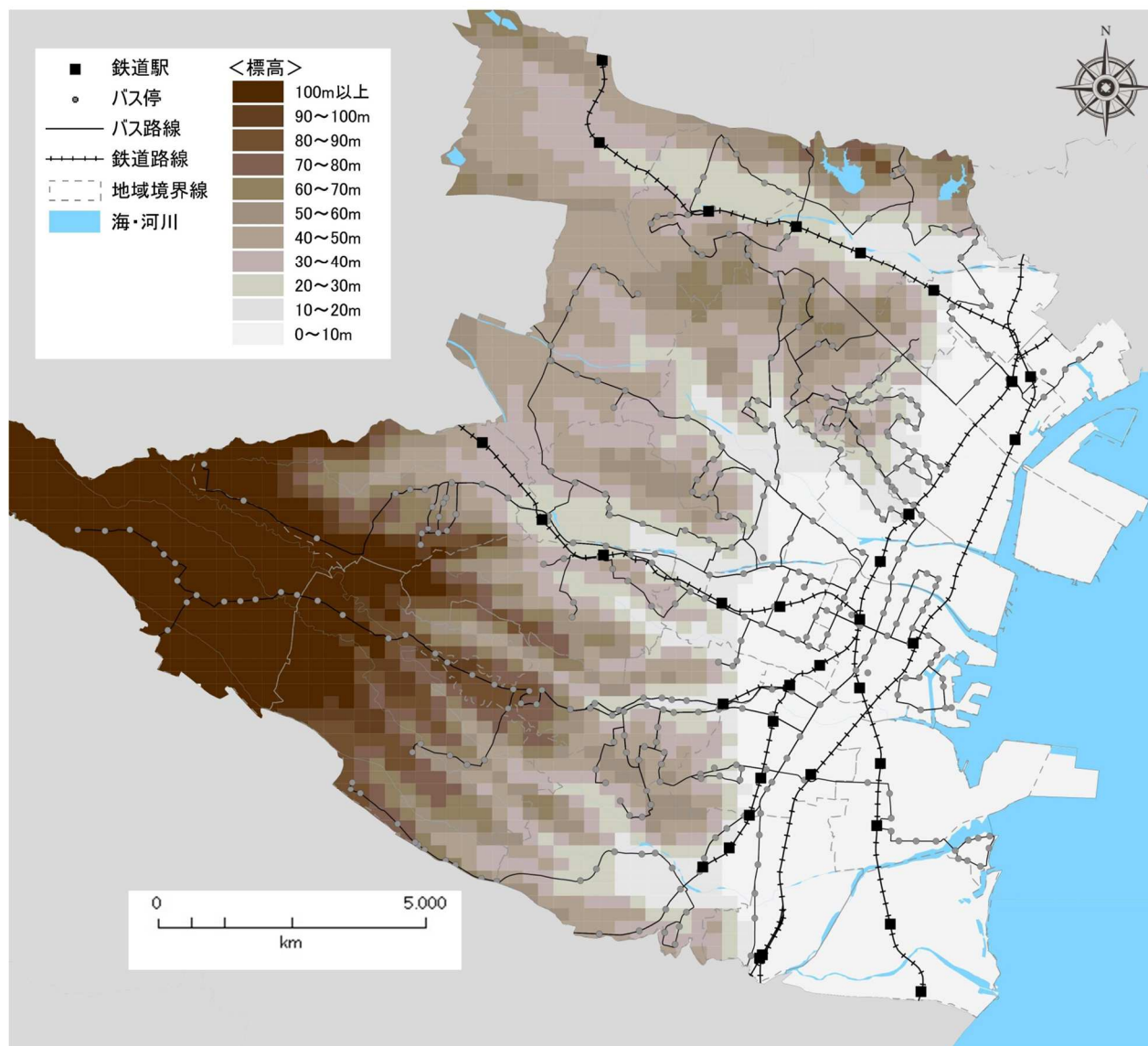
(1) 社会経済特性

1) 地形・土地利用

- 市域東側の低地を中心に市街地が形成され、沿岸部は工業系、中心部は商業系、その他は住居系の土地利用。
- 市街地郊外部は住宅団地が多く開発されており、中には開発後 50 年以上経過した団地も存在。
- 市域西側の丘陵部は、田畑などの中に集落など居住地が点在。

① 標高

- ・本市の海側の市街地部は、標高 10m 以下で平坦な地形が南北に広がっている。
- ・西側は、徐々に、標高が上がり、水沢方面は標高 100m 以上となっている。

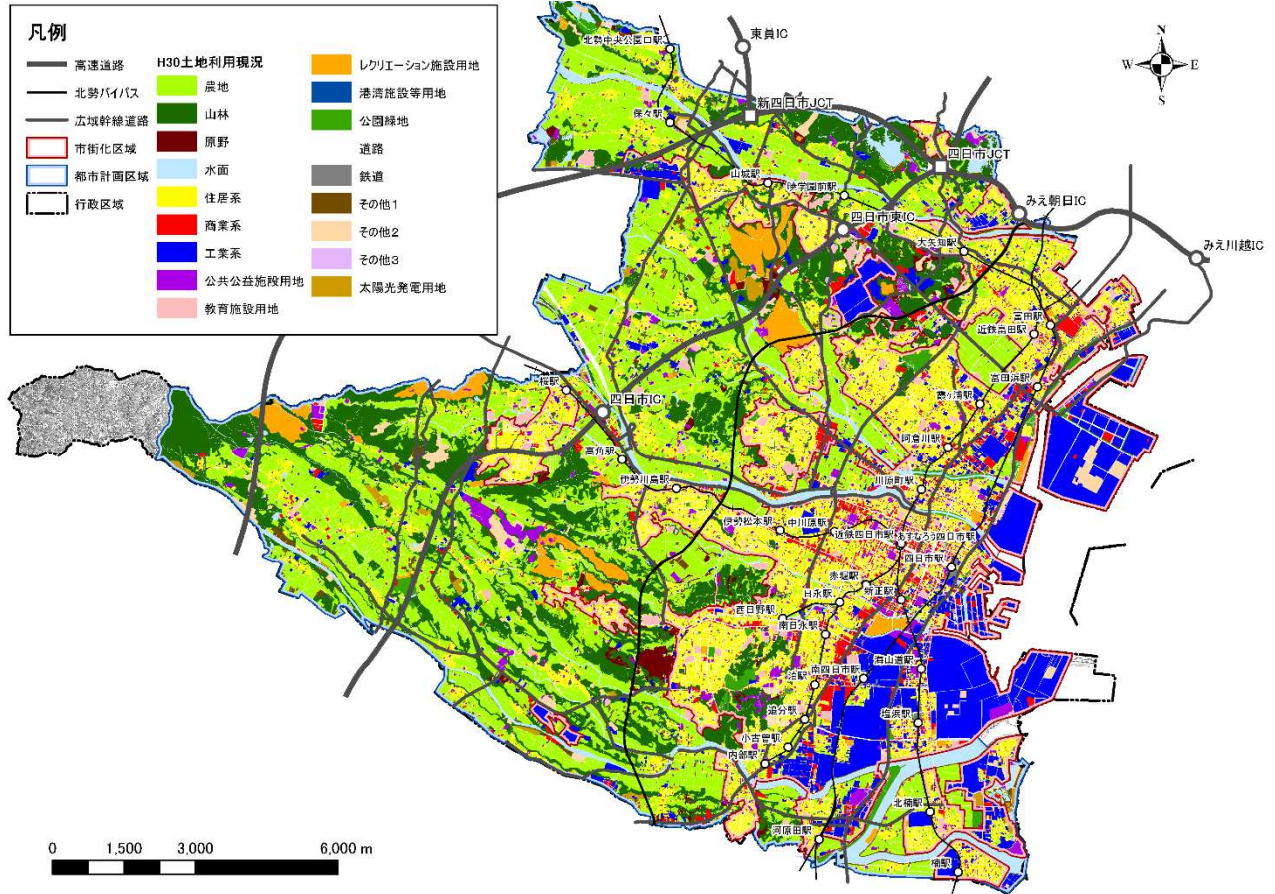


資料：国土数値情報

図 標高 (250m メッシュ)

② 土地利用現況

- ・海側は工業系用地が多く、平地部は住居系又は商業系用地となっている。
- ・西側の標高が高い地域は、田畑、山林、原野が広がるが、住居系用途も点在している。



資料：都市計画基礎調査

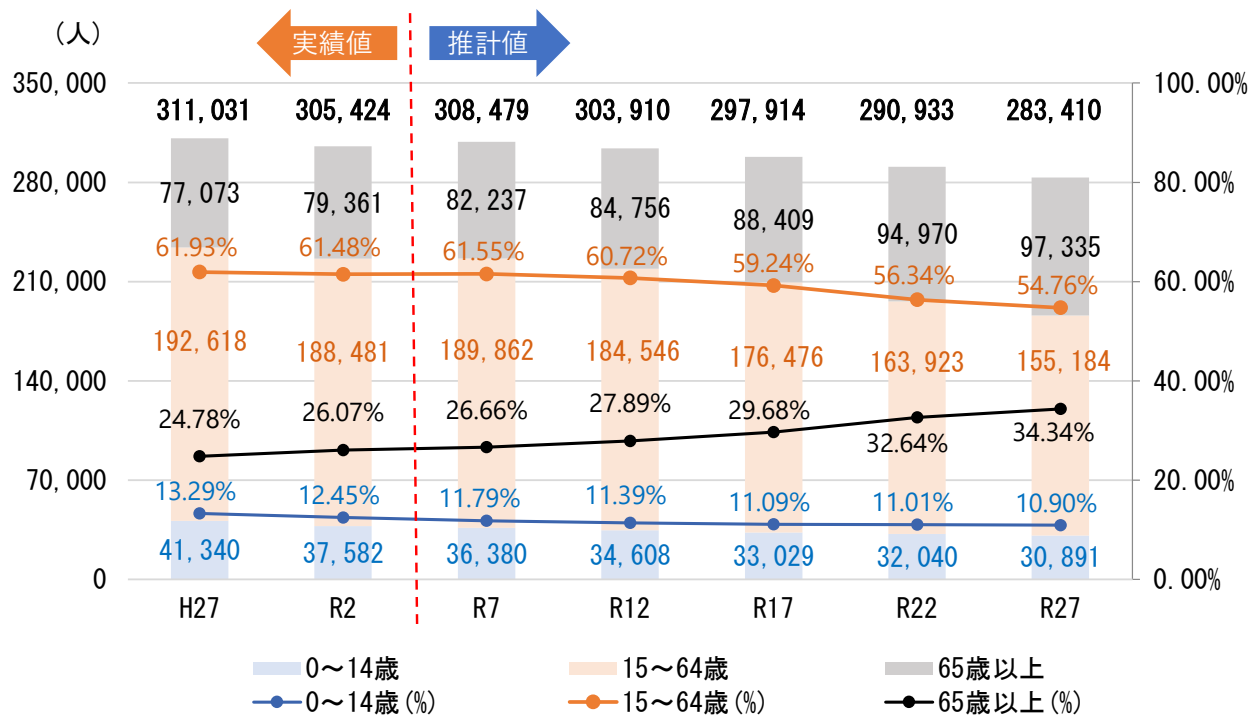
図 土地利用現況

2) 人口

① 人口の推移と高齢化率

○人口減少と少子高齢化が進展。

- ・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ている。



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）

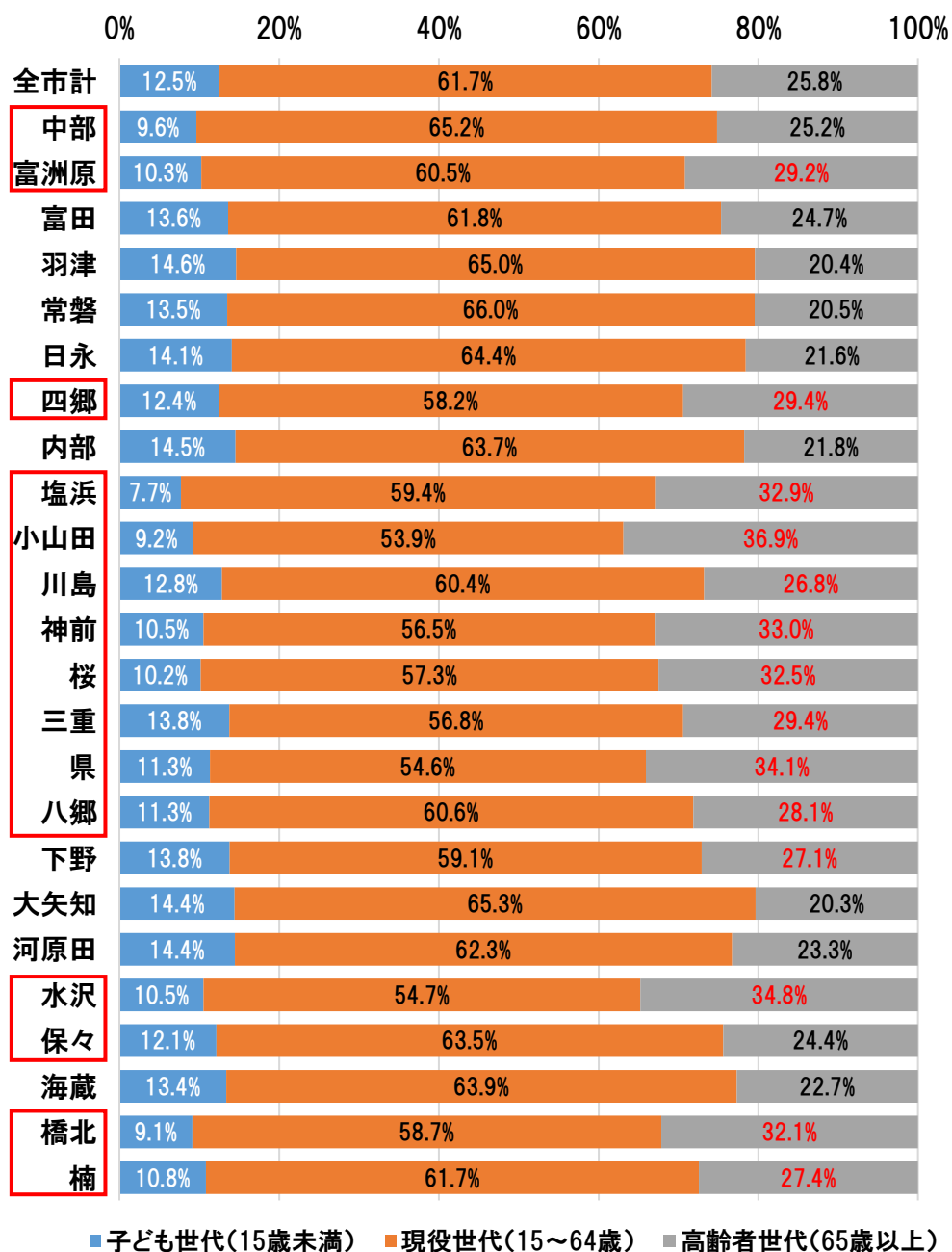
図 四日市市の人口推移と将来推計値

② 地区別人口と高齢化率

○人口が減少している地区で少子高齢化が進展。

○臨海部既成市街地、高経年住宅団地や市街化調整区域を多く有する地区などを中心に高齢者世代が30%以上。

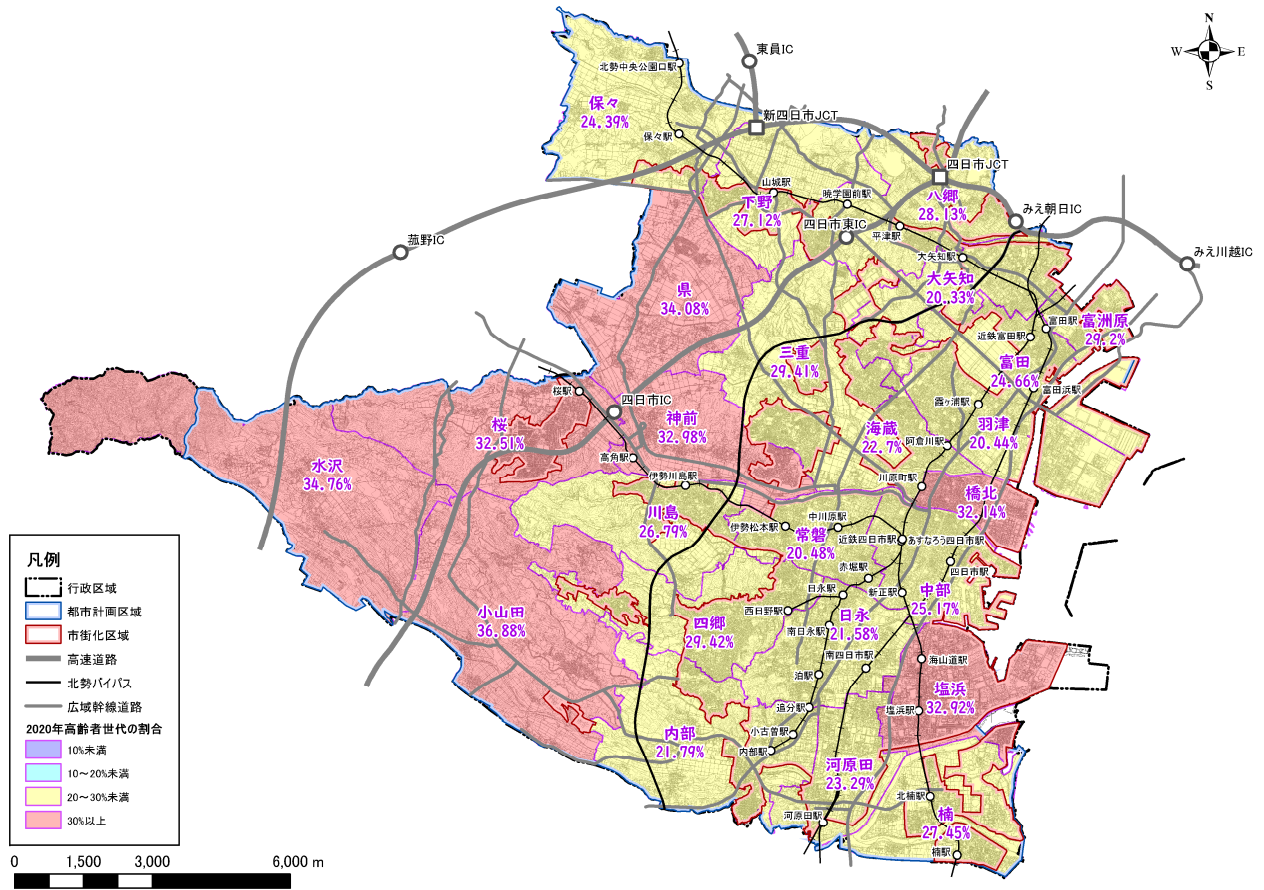
- ・小山田地区、水沢地区、県地区など、人口が減少している地区で高齢者世代（65歳以上）の割合が高く子ども世代（15歳未満）の割合が低い傾向にあり、少子高齢化が進展している。
- ・人口が多い地区においても、中心市街地（中部地区）、市街地縁辺部（四郷地区、三重地区）ともに、人口減少や高齢化が進展している。



※ :人口減少地区 赤字: 高齢者世代の割合が市平均以上

出典：住民基本台帳

図 地区別年齢別人口割合（令和2年）



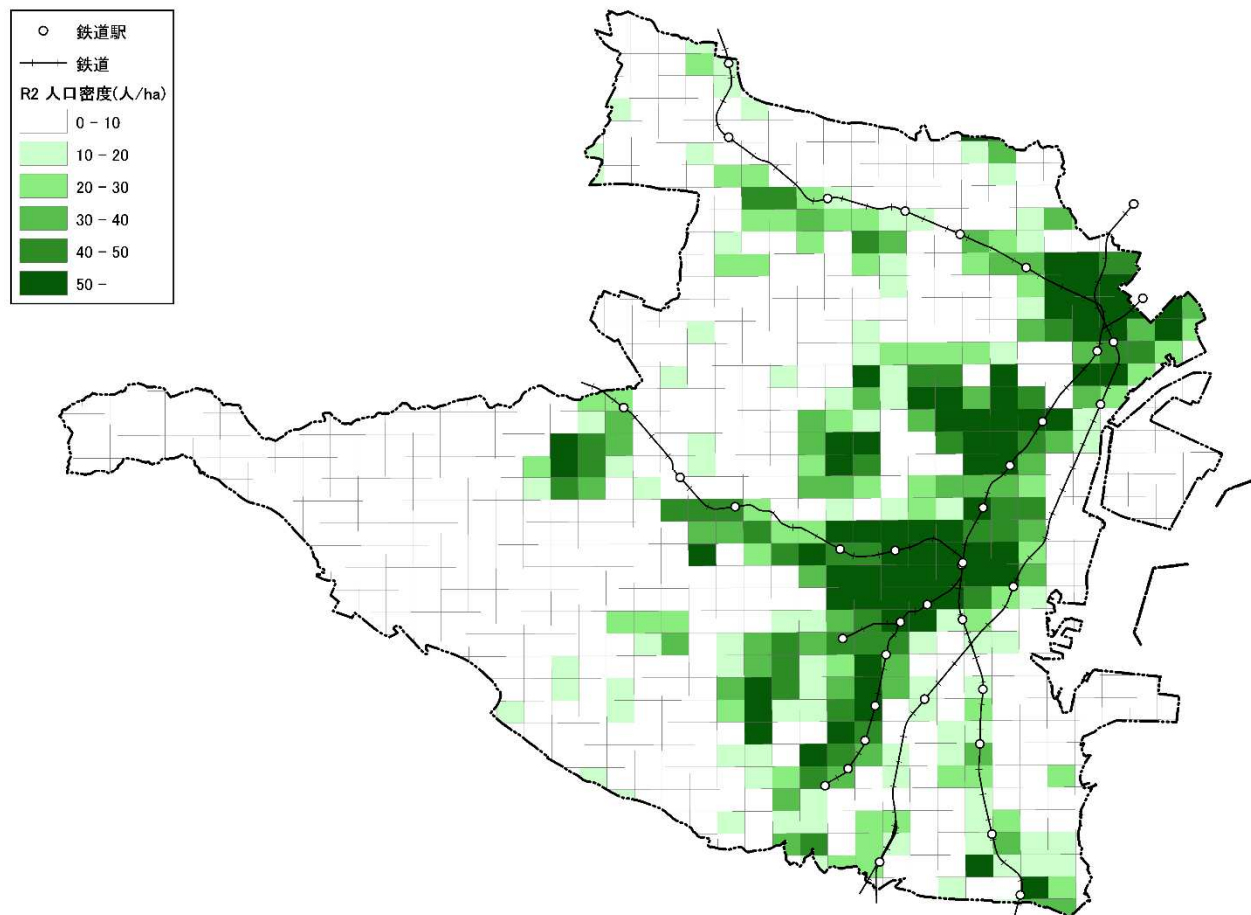
出典：住民基本台帳

図 地区別高齢者世代の割合

③ 人口分布

○ 鉄道沿線に人口の集積が見られる。

- ・ JR 関西本線、近鉄名古屋線、近鉄湯の山線など鉄道沿線に人口の集積が見られる。



資料 : R2 国勢調査

図 人口分布

④ 住宅団地の人口と高齢化率

○多くの住宅団地で人口が減少し、高齢化が進展。

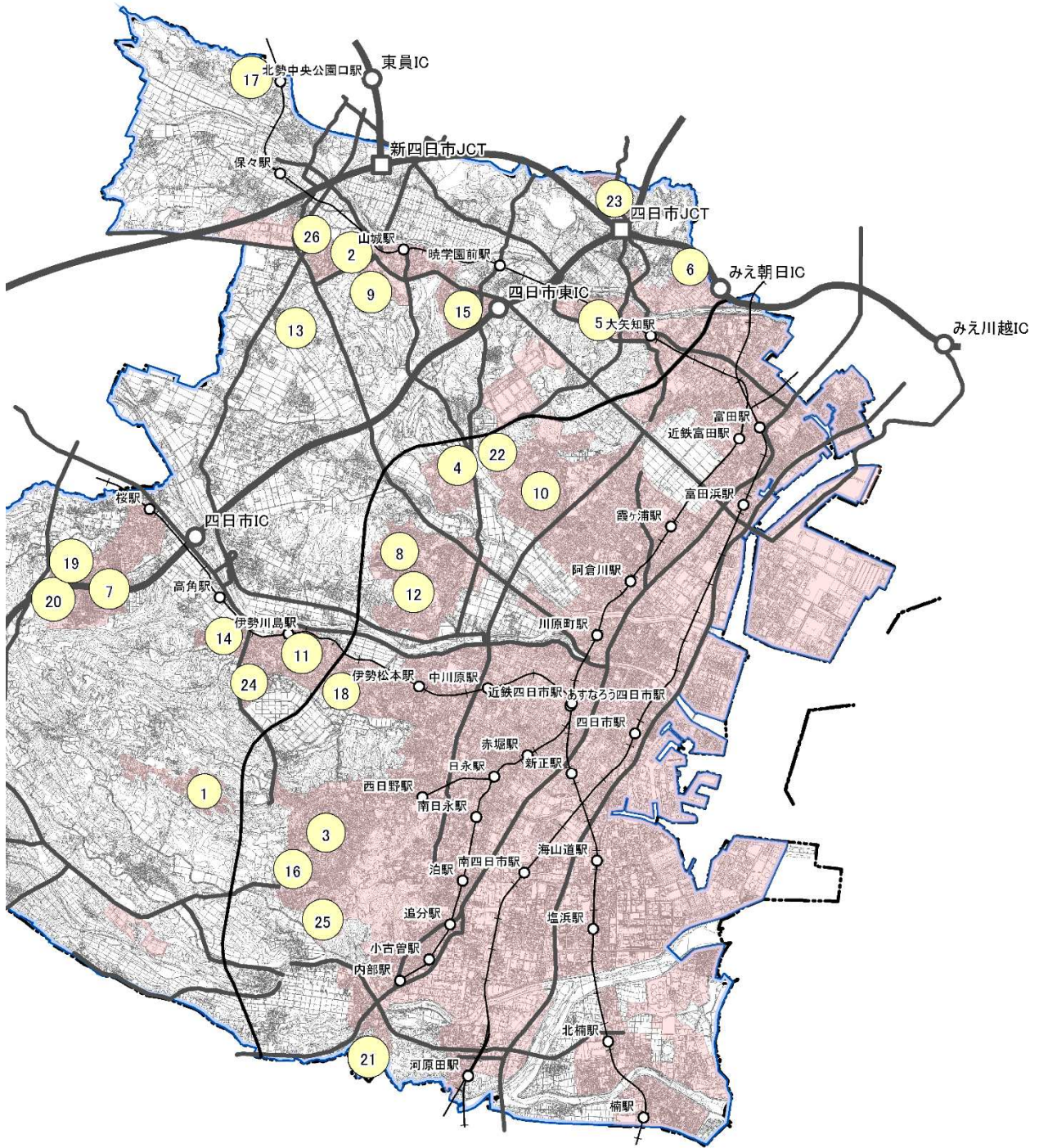
- ・多くの団地で人口は減少傾向にある。
- ・多くの住宅団地は高齢化が進んでおり、高齢化率が 40% を超える団地もみられる。

表 住宅団地の状況

| 団地名 | 造成完了 後の 経年数 | 面積 (ha) | 経過(H25.1⇒H31.1) | | | | | | | | | | | |
|----------|-------------------|------------|-----------------|-------|---------|---------|--------|---------|--------|-------|------|------|---|------|
| | | | 人口 | | 世帯 | | 高齢人口比率 | | 年少人口比率 | | | | | |
| | | | H25.1 | H31.1 | H25.1 | H31.1 | H25.1 | H31.1 | H25.1 | H31.1 | | | | |
| 1高花平 | 55 | 32.6 | 2,413 | ↓ | 2,104 | 1,097 | ↓ | 1,043 | 36.1 | ↑ | 40.7 | 10.6 | ↓ | 7.1 |
| 2あさけが丘 | 52 | 21 | 1,764 | ↓ | 1,602 | 769 | ↓ | 758 | 37.9 | ↑ | 40.8 | 10.3 | ↓ | 8.9 |
| 3笹川 | 51 | 166.5 | 10,470 | ↓ | 9,732 | 4,730 | ↓ | 4,676 | 26.8 | ↑ | 33.6 | 12.2 | ↓ | 11.3 |
| 4坂部が丘 | 50 | 20 | 2,143 | ↓ | 1,943 | 1,009 | ↑ | 1,045 | 40 | ↑ | 44.1 | 9.9 | ↓ | 7.2 |
| 5平津新町 | 49 | 19.4 | 1,539 | ↓ | 1,427 | 588 | ↑ | 598 | 28.5 | ↑ | 36.4 | 11.2 | ↓ | 10.0 |
| 6北永台 | 48 | 12 | 787 | ↑ | 807 | 293 | ↑ | 313 | 23.1 | ↑ | 27.0 | 16.1 | ↓ | 13.8 |
| 7桜台 | 45 | 69 | 4,681 | ↓ | 4,473 | 1,814 | ↑ | 1,838 | 31.4 | ↑ | 42.3 | 11.1 | ↓ | 9.4 |
| 8三重 | 44 | 68.9 | 3,996 | ↓ | 3,668 | 1,702 | ↓ | 1,684 | 32.2 | ↑ | 41.7 | 11.8 | ↓ | 10.5 |
| 9八千代台 | 44 | 23.7 | 1,354 | ↑ | 1,548 | 536 | ↑ | 628 | 29.2 | ↓ | 28.9 | 12.1 | ↑ | 14.8 |
| 10大谷台 | 43 | 18.4 | 1,171 | ↓ | 1,131 | 434 | ↑ | 446 | 26.8 | ↑ | 33.4 | 14.5 | ↓ | 13.4 |
| 11三滝台 | 42 | 44.2 | 2,355 | ↑ | 2,370 | 932 | ↑ | 983 | 29.2 | ↑ | 35.6 | 12.4 | ↑ | 13.3 |
| 12尾平美里ヶ丘 | 42 | 15.8 | 1,410 | ↓ | 1,336 | 536 | ↑ | 553 | 25 | ↑ | 34.5 | 11.6 | ↓ | 9.4 |
| 13あがたが丘 | 39 | 27.1 | 1,978 | ↓ | 1,815 | 755 | ↑ | 790 | 22 | ↑ | 41.3 | 7.4 | ↓ | 6.1 |
| 14かわしま園 | 39 | 20.4 | 1,767 | ↓ | 1,739 | 697 | ↑ | 725 | 26.7 | ↑ | 36.5 | 9.6 | ↑ | 10.8 |
| 15あかつき台 | 37 | 68.6 | 3,863 | ↓ | 3,762 | 1,472 | ↑ | 1,536 | 27.9 | ↑ | 34.1 | 11.3 | ↓ | 10.7 |
| 16波木が丘 | 37 | 9.9 | 984 | ↓ | 904 | 365 | ↑ | 375 | 22.7 | ↑ | 38.5 | 7.6 | ↑ | 8.0 |
| 17高見台 | 35 | 21.2 | 1,576 | ↓ | 1,402 | 658 | ↓ | 631 | 12.6 | ↑ | 21.5 | 8.3 | ↓ | 7.9 |
| 18陽光台 | 34 | 27.3 | 1,916 | ↓ | 1,753 | 675 | ↑ | 694 | 15 | ↑ | 26.5 | 9.5 | ↓ | 9.2 |
| 19桜花台 | 30 | 36 | 3,143 | ↓ | 2,725 | 1,061 | ↓ | 1,044 | 10.9 | ↑ | 24.5 | 8.2 | ↓ | 7.4 |
| 20桜新町 | 27 | 18.8 | 1,550 | ↓ | 1,457 | 491 | ↑ | 535 | 6.6 | ↑ | 13.5 | 10.8 | ↓ | 9.0 |
| 21采女が丘 | 25 | 39.2 | 2,659 | ↓ | 2,515 | 838 | ↑ | 878 | 9.3 | ↑ | 15.7 | 15.2 | ↓ | 12.7 |
| 22坂部台 | 23 | 15.1 | 1,169 | ↑ | 1,236 | 341 | ↑ | 375 | 3 | ↑ | 5.6 | 35.7 | ↓ | 22.3 |
| 23伊坂台 | 22 | 37.2 | 2,450 | ↓ | 2,369 | 780 | ↑ | 833 | 7.6 | ↑ | 11.2 | 17.6 | ↓ | 12.9 |
| 24別山 | 19 | 26.3 | 2,093 | ↑ | 2,146 | 588 | ↑ | 626 | 3.9 | ↑ | 6.2 | 32.3 | ↓ | 21.2 |
| 25波木南台 | 18 | 27.2 | 1,996 | ↑ | 2,031 | 610 | ↑ | 664 | 4.1 | ↑ | 6.1 | 29.4 | ↓ | 19.1 |
| 26まきの木台 | 18 | 16 | 1,278 | ↑ | 1,373 | 424 | ↑ | 535 | 2.3 | ↑ | 4.0 | 34.2 | ↓ | 19.5 |
| 市全体 | | | 313,897 | ↓ | 312,190 | 129,965 | ↑ | 138,527 | 22.3 | ↑ | 25.5 | 14.1 | ↓ | 12.8 |

※造成後経過年数は（2019年－造成年）

出典：四日市市住生活基本計画（2020年度～2029年度）



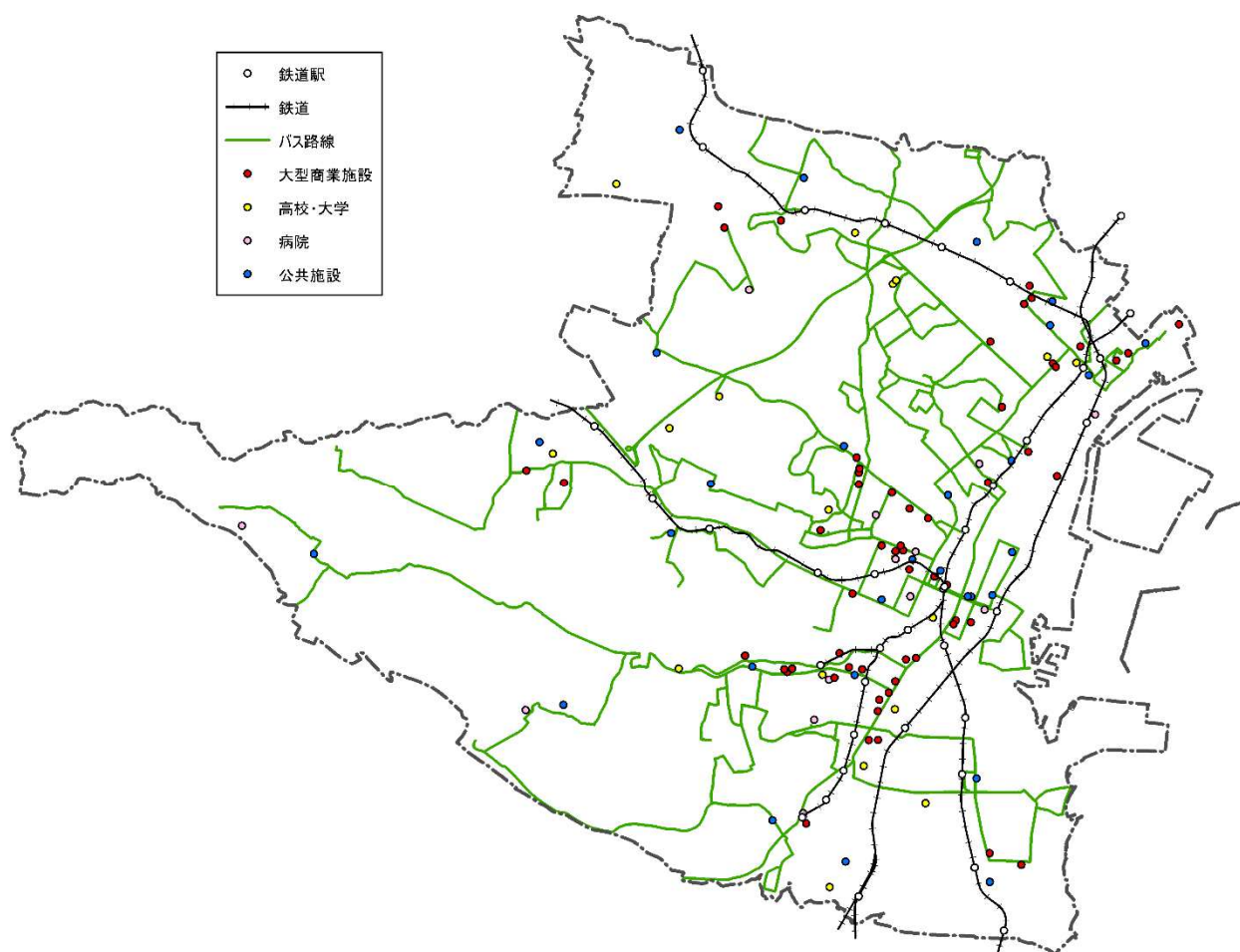
出典：四日市市住生活基本計画（2020年度～2029年度）

図 住宅団地の位置

3) 施設の分布

○市内の大型商業施設、教育施設、病院などの主要施設は、概ね公共交通でアクセス可能。

- ・大型商業施設は市中心部や主要な住宅団地内及びその近隣に立地しており、概ね鉄道やバスといった公共交通でアクセス可能な位置に立地している。
- ・大学及び高校は、一部公共交通でのアクセスが難しい位置に立地している。
- ・病院は多くが中心市街地やその周辺の市街地部に立地しており、概ねどの病院も鉄道駅やバス停の近隣に立地しており、公共交通での通院が可能となっている。
- ・公共施設のうち、市民センターはそれぞれの地域に点在しており、公共交通でのアクセスを想定していない場合もあり、鉄道駅やバス停から離れて存在している地域もある。



資料：国土数値情報、全国大型小売店総覧、四日市市オープンデータ
図 施設分布

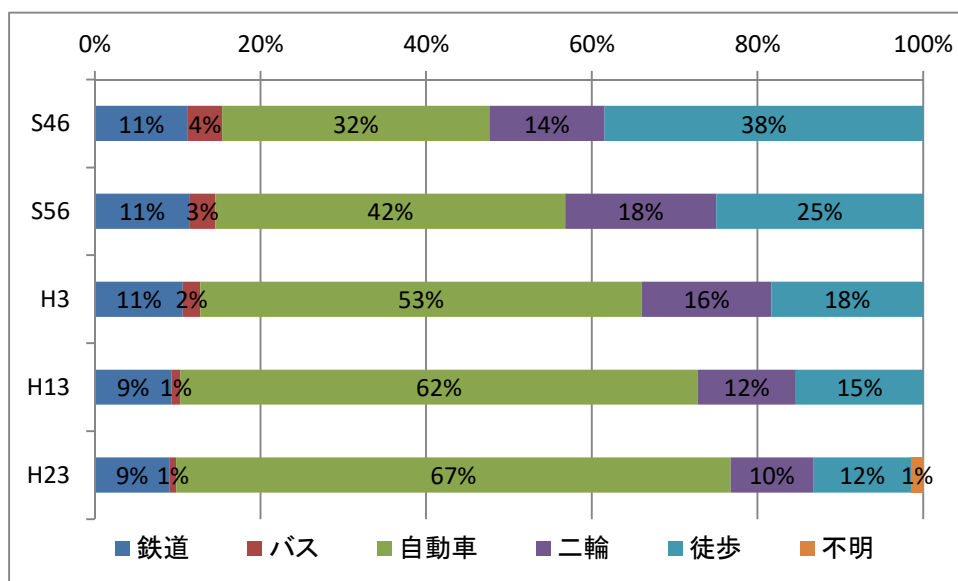
(2) 交通特性

1) 人の動きと移動手段

① 移動手段

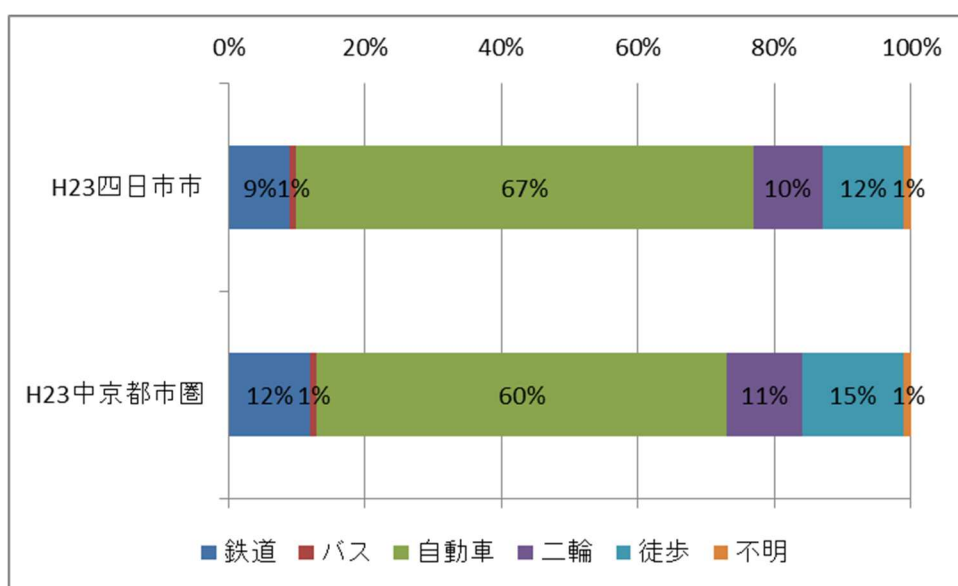
- 70%が自動車を保有。67%が自動車で移動し、ここ10年でその割合が5ポイント上昇するなど自動車利用が進行。
- 一方で、公共交通利用は10%であり年々減少（特にバス）。

- ・市民の代表交通手段は、自動車の割合が年々増加し、平成23年では全体の67%を占め、中京都市圏に比べ7ポイント高い。
- ・一方、バスと徒歩の割合は年々減少し、平成23年では、バスは1%、徒歩は12%となっている。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 四日市市の代表交通手段割合



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

図 中京都市圏及び四日市市の代表交通手段割合

② 通勤・通学流動

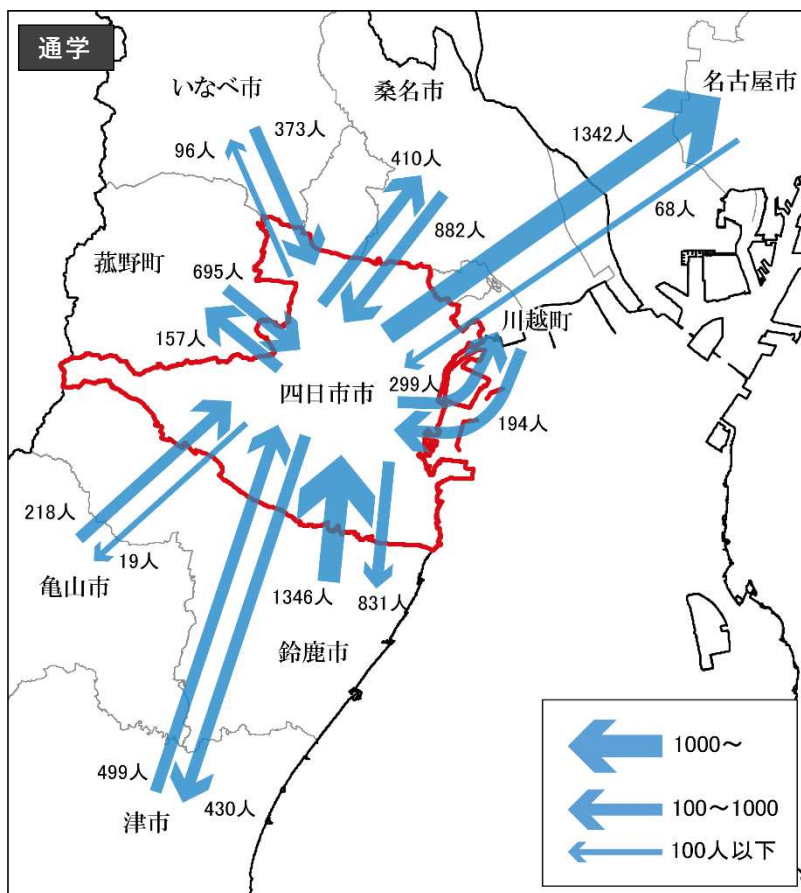
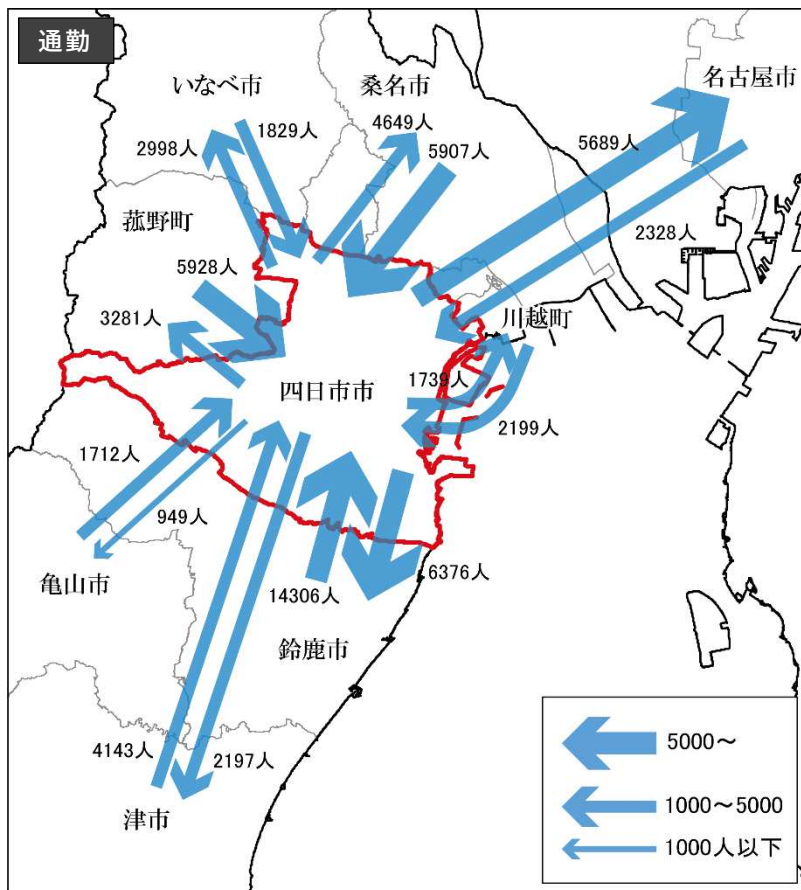
- 四日市市外への流出は、鈴鹿市、名古屋市、桑名市など近鉄名古屋線、JR 関西本線沿線の都市が多い。
- 四日市市内への流入は、鈴鹿市、桑名市、菰野町が多い。

- ・四日市市外への流出については、通勤・通学ともに鈴鹿市、名古屋市、桑名市など近鉄名古屋線、JR 関西本線沿線の都市が多い。
- ・四日市市内への流入については、通勤は鈴鹿市、菰野町、桑名市の順に多く、通学は鈴鹿市、桑名市、菰野町に順に多い。

表 通勤・通学流動

| | | 流出 | | | 流入－流出 | 流入 | | | | |
|--------------------------|------|--------|--------|------------|---------------|--------|--------|-------|--------------------------|------|
| | | 総数 | 通勤者 | 通学者 | | 総数 | 通勤者 | 通学者 | | |
| 本市内から 他市区町村へ 通勤・通学 | | 38,784 | 34,224 | 4,560 | 14,082 | 52,866 | 47,674 | 5,192 | 他市区町村から 本市内へ 通勤・通学 | |
| 周辺市町 | 名古屋市 | 7,031 | 5,689 | 1,342 | -4,635 | 2,396 | 2,328 | 68 | 名古屋市 | 周辺市町 |
| | 鈴鹿市 | 7,207 | 6,376 | 831 | 8,445 | 15,652 | 14,306 | 1,346 | 鈴鹿市 | |
| | 桑名市 | 5,059 | 4,649 | 410 | 1,730 | 6,789 | 5,907 | 882 | 桑名市 | |
| | 菰野町 | 3,438 | 3,281 | 157 | 3,185 | 6,623 | 5,928 | 695 | 菰野町 | |
| | いなべ市 | 3,094 | 2,998 | 96 | -892 | 2,202 | 1,829 | 373 | いなべ市 | |
| | 川越町 | 2,038 | 1,739 | 299 | 355 | 2,393 | 2,199 | 194 | 川越町 | |
| | 津市 | 2,627 | 2,197 | 430 | 2,015 | 4,642 | 4,143 | 499 | 津市 | |
| 亀山市 | 968 | 949 | 19 | 962 | 1,930 | 1,712 | 218 | 亀山市 | | |

資料：R2 国勢調査



資料：R2 国勢調査

図 通勤・通学流動

2) 道路交通特性

① 道路の配置状況

- 東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道などの高速道路網に加え、臨港道路霞 4 号幹線など、広域的な幹線道路ネットワークが形成。
- 北勢バイパス、国道 477 号バイパスによりネットワークの強化が図られている。
- ・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。
- ・慢性的な渋滞が課題となっている国道 1 号及び 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ている。
- ・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。

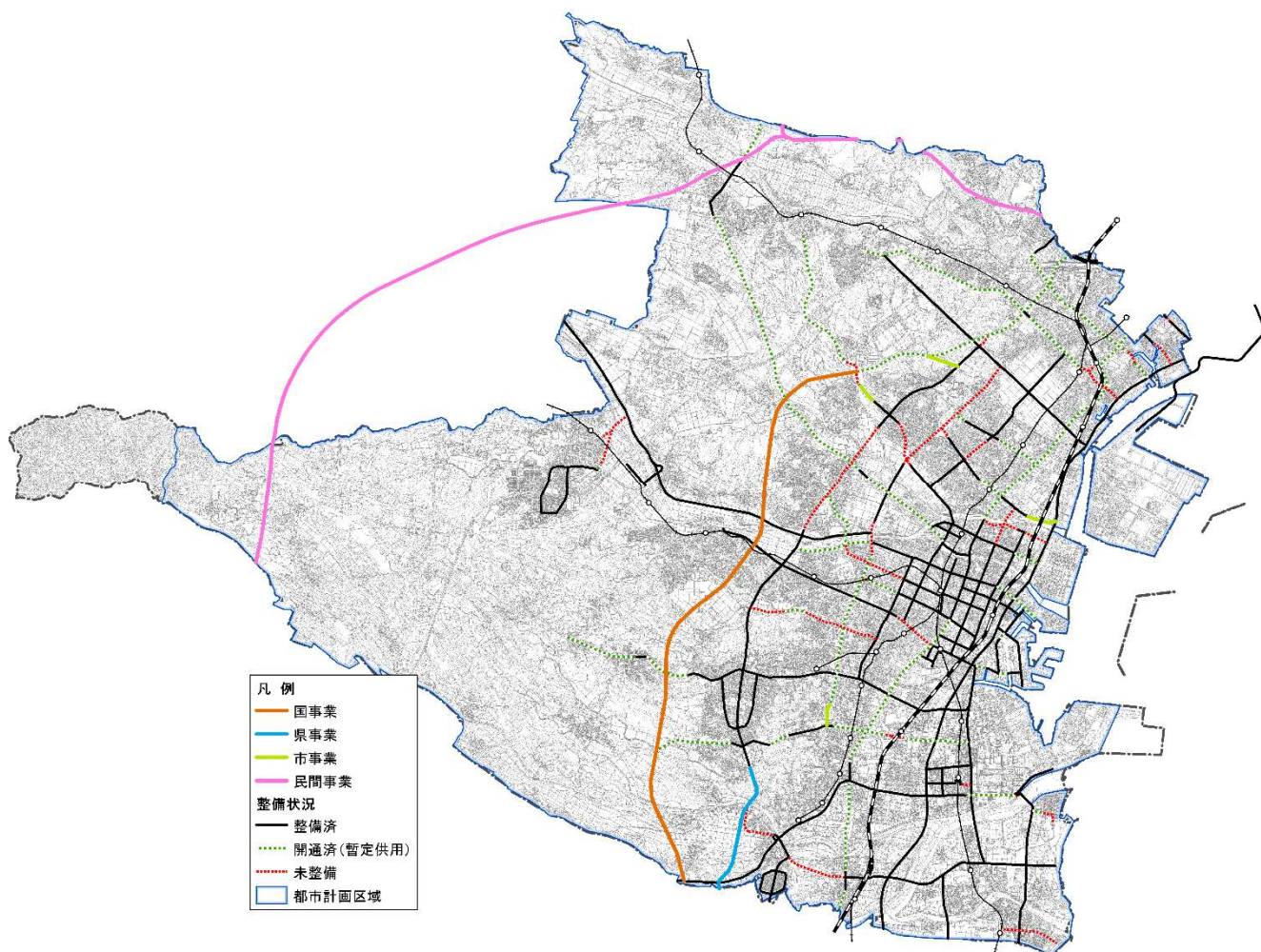


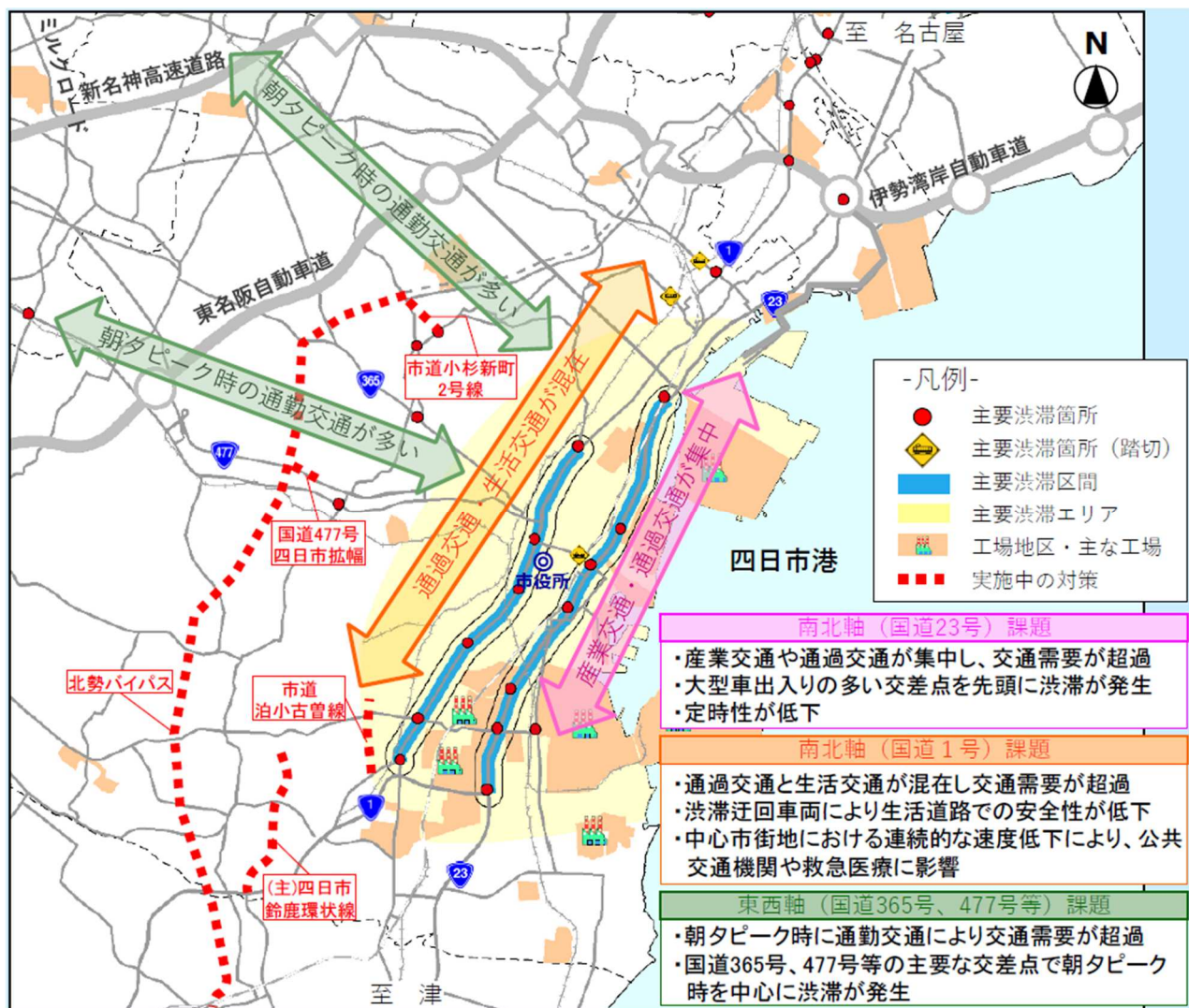
図 都市計画道路の整備状況

② 道路混雑状況

a) 混雑状況

○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。

- ・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。



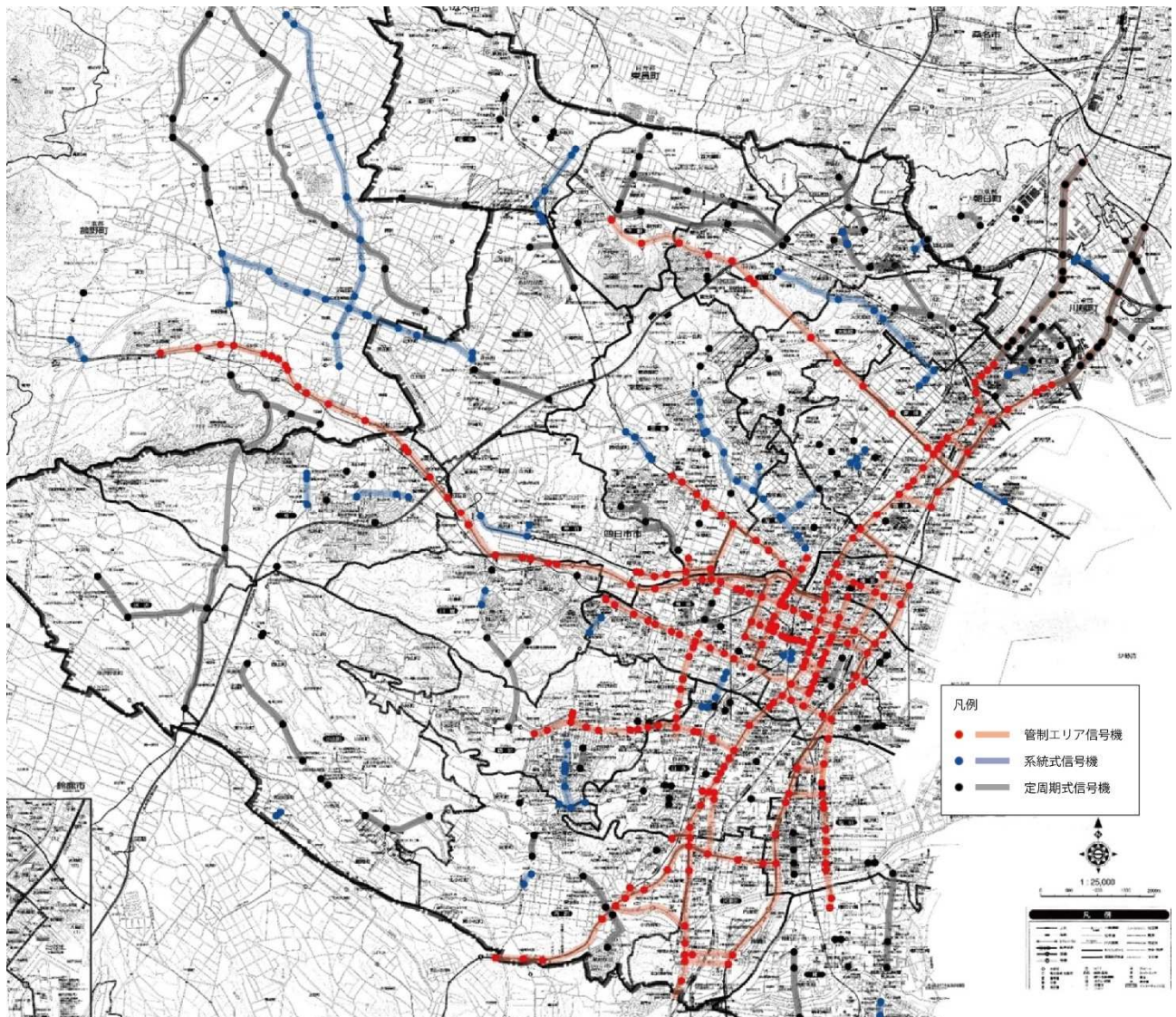
資料：令和4年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

図 現状の渋滞箇所

b) 渋滞対策

○交通管制エリアの整備・信号制御の高度化を推進。

- ・三重県警では、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て渋滞などに合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化を推進している。



資料：三重県警察資料を基に作成

図 交通管制エリア図

3) 公共交通特性

① 公共交通網

- 鉄道、バス、タクシーと多くの路線、事業者が運行。
- 地域が主体的に運行する全国的にも先進的な事例が存在。

- ・本市内には、鉄道が 7 路線、路線バスが 21 路線、高速バスが 5 路線、自主運行バスが 3 路線、NPO 法人が運行するバスが 1 路線、三重交通と四日市市が共同運営するバスが 1 路線に加えて、デマンドタクシーが運行している。
- ・本市内に事業所が存在し、三重県タクシー協会に加入しているタクシー事業者は 5 社ある。
- ・鉄道のうち 2 路線（JR 関西本線、近鉄名古屋線）は、都市間を連絡し、残りの 5 路線のうち伊勢鉄道を除く 4 路線は、市郊外部と都市鉄道の主要駅を連絡する鉄道である。
- ・四日市あすなろう鉄道は、公有民営方式で 2 路線を運行している。
- ・高速バスは 5 路線あり、名古屋や京都などと連絡している。
- ・路線バスは 2 社が運行し、三重交通は市郊外部や隣接市町と中心市街地を連絡する放射状の路線網となっており、三岐鉄道は三岐鉄道三岐線を補完するように運行している。
- ・自主運行バスは、路線バスの廃止代替路線として運行している。
- ・“生活バスよっかいち”は、地域住民が運営主体となり、羽津地区の公共交通が不便な地域を運行している。
- ・こにゅうどうくんライナーは、三重交通が運行していた路線バス長沢線の廃止に伴い、乗り継ぎ拠点整備と併せて支線化が行われ、令和 2 年 10 月から運行を開始した。
- ・四日市市デマンドタクシーは、市街化調整区域内の公共交通不便地域交通空白地域の住民を対象に、令和 3 年 10 月 1 日から運行を開始した。

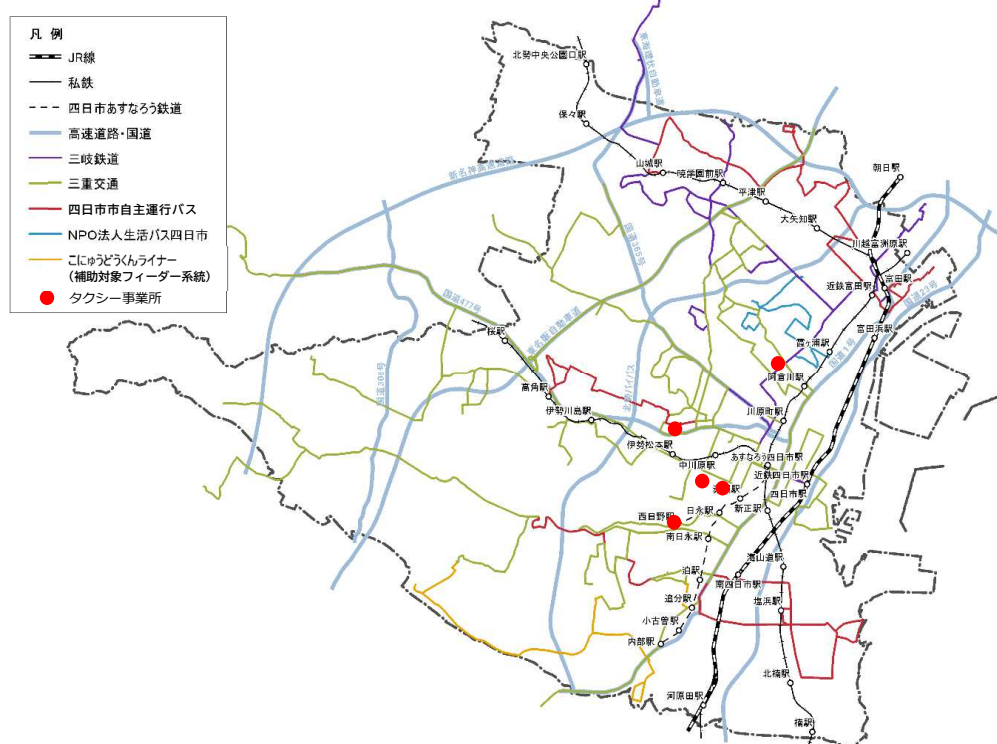


図 鉄道・バス網とタクシー事業所の位置

② 交通結節点の状況

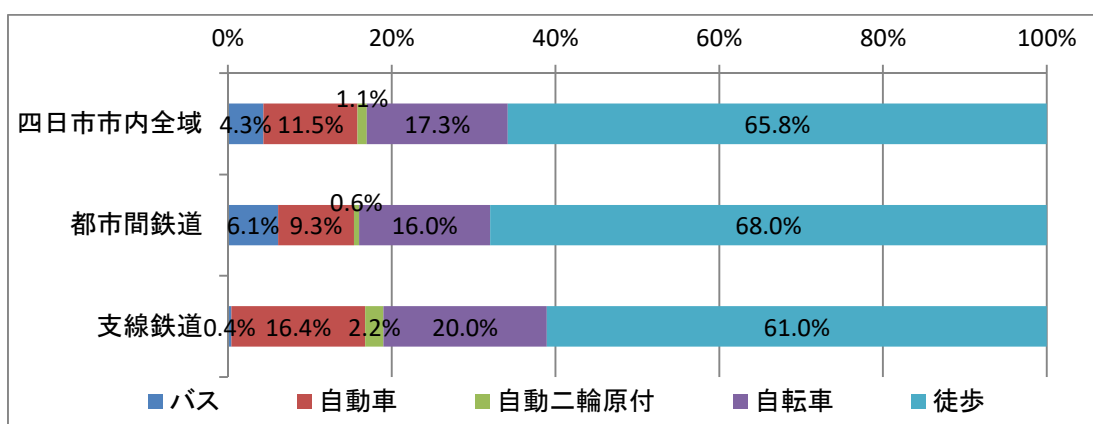
- 駅前広場は、主要な駅では整備が進んでおり、阿倉川駅などで今後整備予定。
- 駅へのアクセス手段は、徒歩が中心であり、路線バスは近鉄四日市駅、近鉄三岐富田駅など一部にとどまる。
- 近鉄湯の山線や三岐鉄道三岐線といった郊外部を運行する路線では、自動車や自転車での駅アクセスの割合が高い。

a) 駅前広場の状況

- ・本市の鉄道駅のうち、JR 四日市駅、近鉄四日市駅など 11 駅で駅前広場が整備されている。
- ・今後は、阿倉川駅などで駅前広場整備が予定されている。

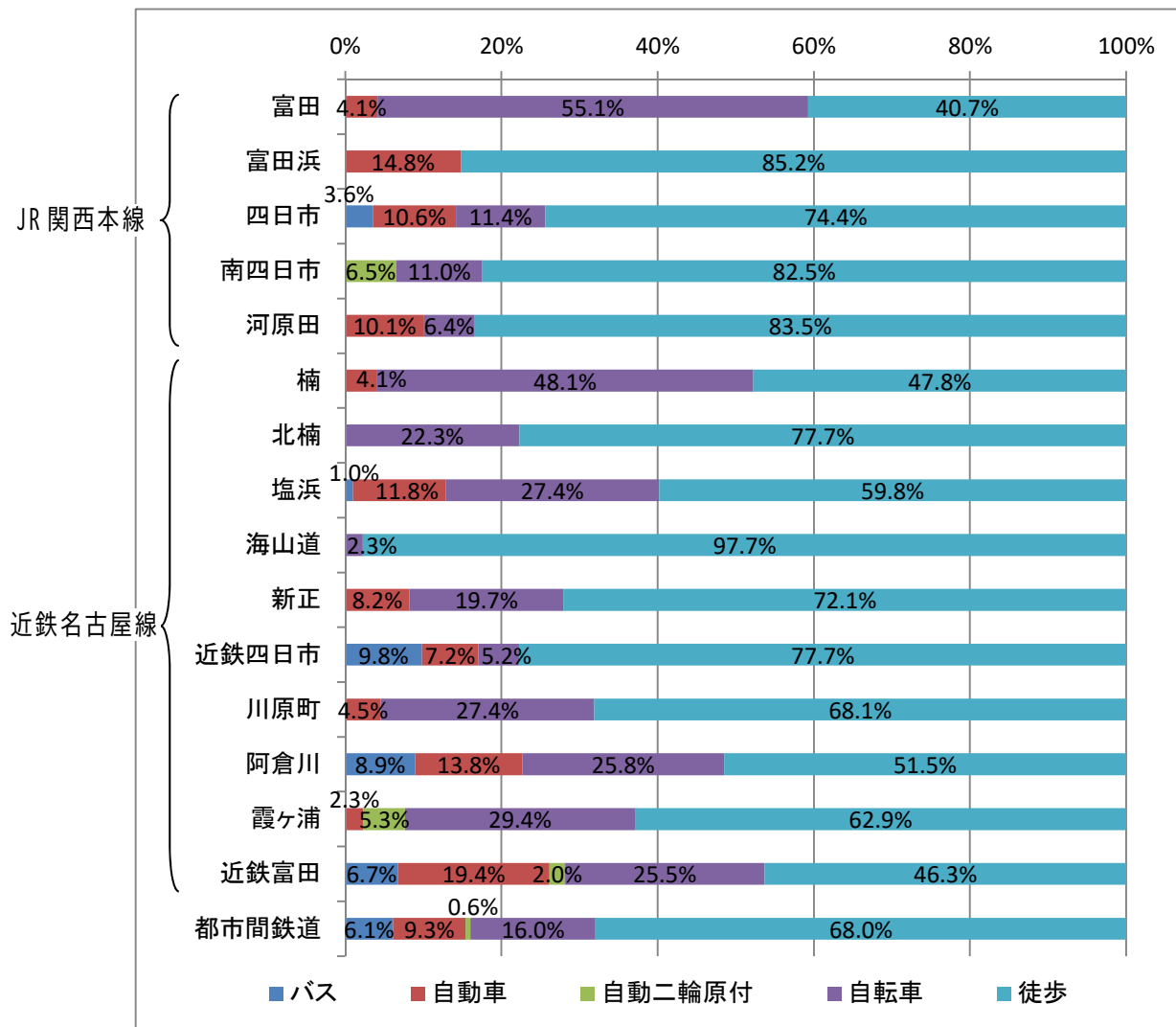
b) 駅端末交通手段の状況

- ・本市内の駅端末交通手段は 65.8%が徒歩、17.3%が自転車である。
- ・都市間鉄道は、路線バスで駅にアクセスする利用者が 6.1%いるが、支線鉄道は 0.4%にとどまっており 16.4%が自動車アクセスしている。
- ・都市間鉄道のうち、路線バスでのアクセスがある駅は、JR 四日市駅、塩浜駅、近鉄四日市駅、阿倉川駅、近鉄富田駅、川原町駅である。
- ・近鉄富田駅は、自動車でのアクセスも 19.4%と他の駅よりも高い。



資料：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査

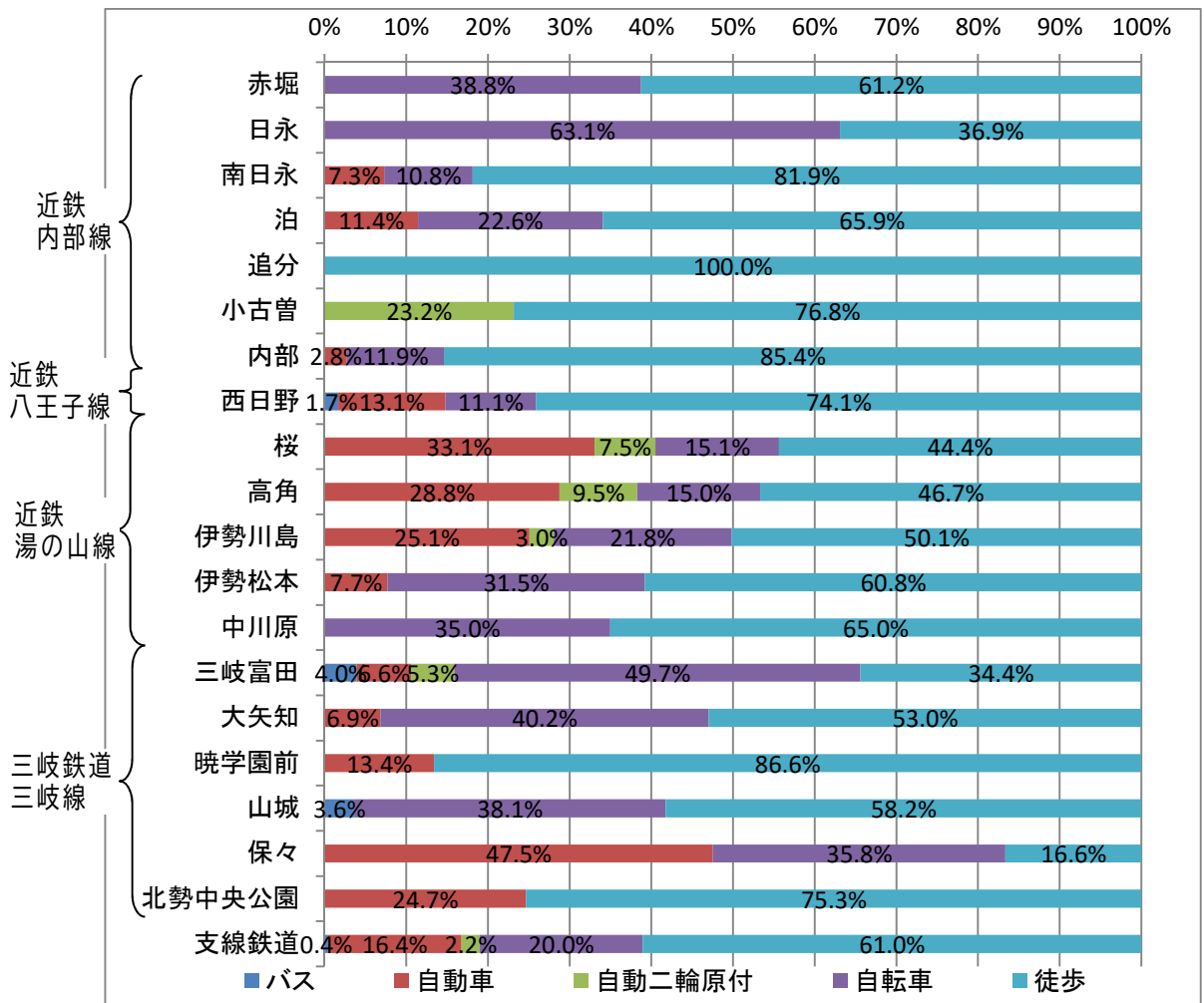
図 駅端末交通手段構成の比較



資料：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査

図 都市間鉄道各駅の駅端末交通手段の比較

- 支線鉄道のうち、近鉄内部線は自転車及び徒歩でのアクセスが主体であり、南日永駅と泊駅で 10%程度自動車でのアクセスが見られる。
- 近鉄八王子線西日野駅は、74.1%が徒歩であるが、自動車も 13.1%存在。また 1.7%はバスでアクセス。
- 近鉄湯の山線は桜駅、高角駅、伊勢川島駅で、自動車や自動二輪・原付のアクセスがある。
- 三岐鉄道三岐線は自転車でのアクセスが多いが、三岐富田駅と山城駅は若干バスがあるほか、保々駅は 47.5%が自動車でのアクセスである。



資料：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査

図 支線鉄道各駅の駅端末交通手段の比較



図 保々駅前の駐車場の状況

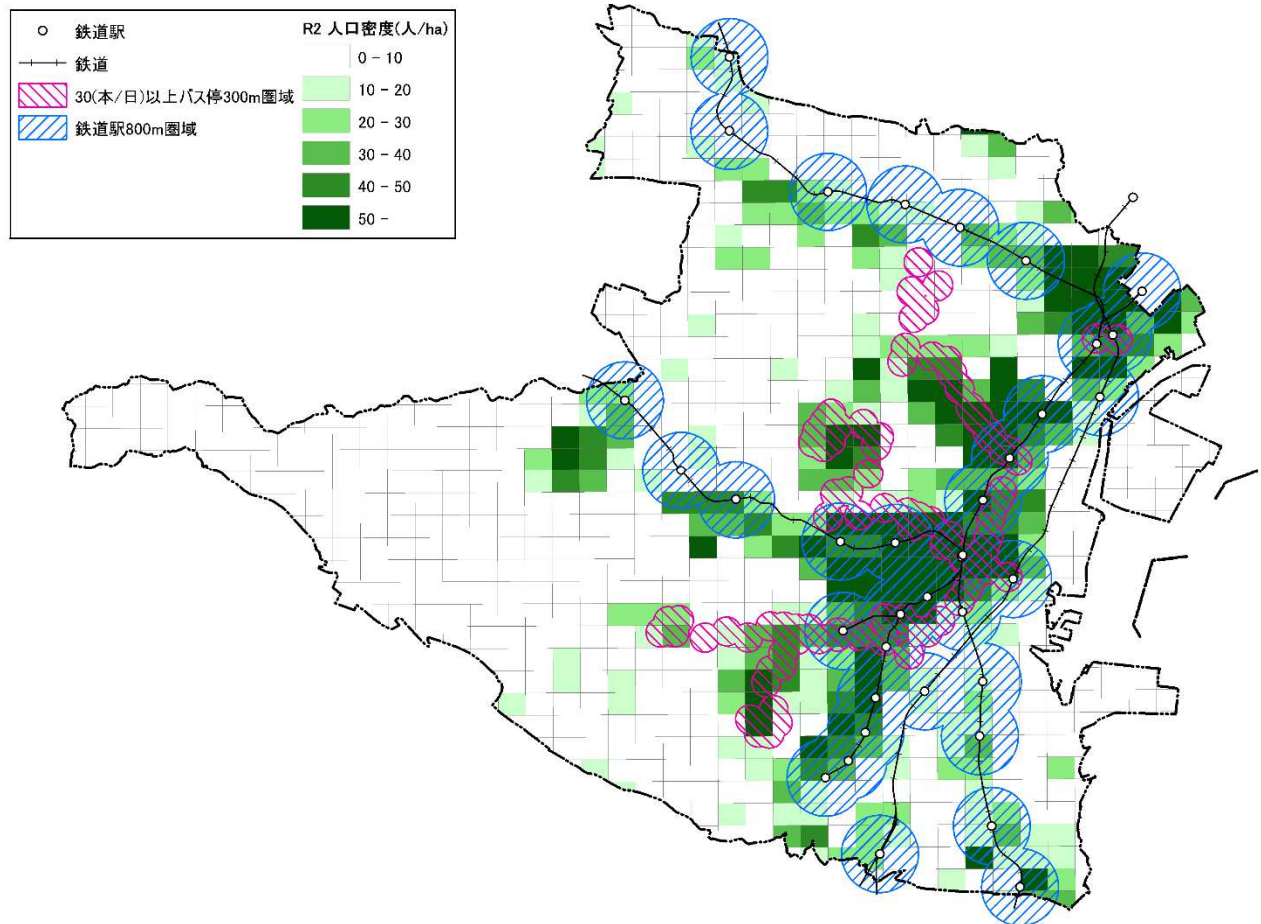


図 大矢知駅の自転車駐輪場

③ 鉄道・バス利用圏人口

○基幹的公共交通の人口カバー率は 60.063.1%である。

・鉄道駅と1日30本以上運行するバス停から一定の距離以内に居住する市民は約18.3万人であり、市民の60.063.1%をカバーしている。



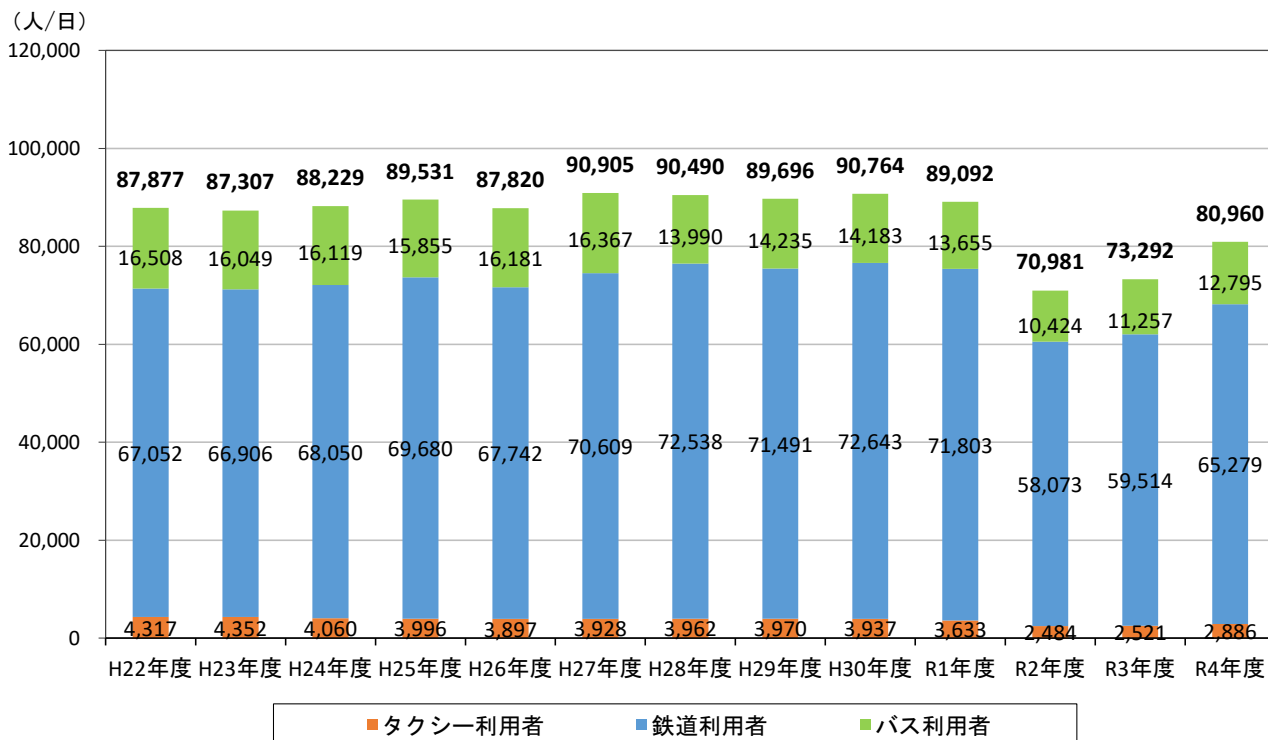
資料：R2 国勢調査

図 基幹的公共交通の利用圏域
 (※利用圏域は鉄道駅：800m、バス停(30本/日以上)：300m)

④ 市内の公共交通利用者数

○公共交通の利用者は減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年から2割程度の大幅な減少したが、令和3年度以降は回復傾向。

- ・本市の令和24年の公共交通利用者は1日当たり70,981人であり、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により前年より2割程度減少している。大幅に減少したが、令和3年度以降は回復傾向にある。
- ・交通手段別にみるとタクシーの減少が大きく、令和元年度と比べて3割程度利用者が減少している。鉄道およびバスは2割程度減少している。



資料：四日市市資料

図 本市の1日当たりの公共交通利用者の推移

4) 路線別の特性

① 鉄道

a) サービス水準

- 近鉄名古屋線は、名古屋方面の本数が多く所要時間が短い。
○支線鉄道は、ピーク時には1時間当たり2~4本運行している。

- ・近鉄名古屋線とJR関西本線はほぼ並行して走っており、ともに本市と名古屋市や津市を連絡している。
- ・近鉄名古屋線は1日178本、ピーク時17本の電車が運行しており、急行の場合、名古屋まではJRの区間快速よりも9分早く運賃は640~~760~~円である。
- ・JR関西本線は、1日67本、ピーク時6本の電車が運行しており、名古屋までは区間快速で44分、快速みえで35分かかるが、運賃は480円である。
- ・支線鉄道のうち、近鉄湯の山線は1日49本、ピーク時4本と他の支線鉄道よりも運行本数が多い。

表 都市間鉄道のサービス水準

| 路線名 | 所要時間・運賃 | | | 本数 | | | | 備考 |
|-----------|-------------|------|------|-------|----|------|------|-------------|
| | 区間 | 所要時間 | 運賃 | 対象駅 | 方面 | 1日 | ピーク時 | |
| JR東海 関西本線 | 四日市～名古屋 | 44分 | 480円 | 四日市 | 上り | 67本 | 6本 | 区間快速の最短所要時間 |
| | | 35分 | | | | | | 快速みえの最短所要時間 |
| 近鉄 名古屋線 | 近鉄四日市～近鉄名古屋 | 33分 | 760円 | 近鉄四日市 | 上り | 178本 | 17本 | 急行の最短所要時間 |

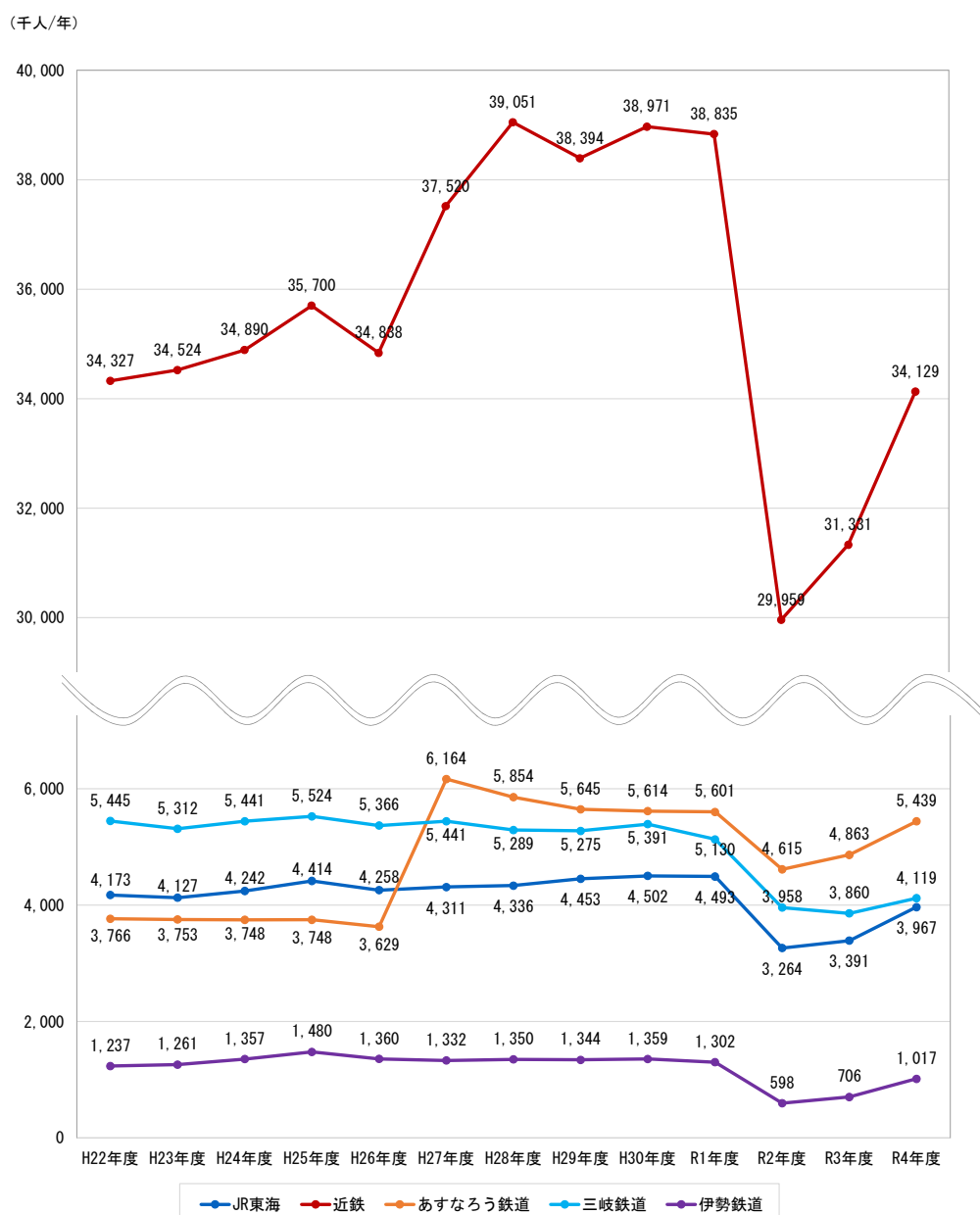
表 支線鉄道のサービス水準

| 路線名 | 所要時間・運賃 | | | 本数 | | | | 備考 |
|--------------|--------------|------|------|--------|----|-----|------|--------|
| | 区間 | 所要時間 | 運賃 | 対象駅 | 方面 | 1日 | ピーク時 | |
| 近鉄 湯の山線 | 桜～近鉄四日市 | 14分 | 320円 | 桜 | 上り | 49本 | 4本 | 最短所要時間 |
| 三岐鉄道 三岐線 | 北勢中央公園口～近鉄富田 | 20分 | 380円 | 北勢中央公園 | 上り | 30本 | 2本 | 最短所要時間 |
| あすなろう鉄道 内部線 | 内部～あすなろう四日市 | 17分 | 270円 | 内部 | 上り | 38本 | 4本 | |
| あすなろう鉄道 八王子線 | 西日野～あすなろう四日市 | 9分 | 270円 | 西日野 | 上り | 37本 | 4本 | |
| 伊勢鉄道 伊勢線 | 河原田～津 | 29分 | 520円 | 河原田 | 下り | 19本 | 2本 | 最短所要時間 |

b) 利用状況

- 鉄道利用者は減少または横ばい傾向にあったが**あり**、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度は大幅に減少したが、令和3年度以降は回復傾向。
- 駅利用者は近鉄四日市駅が圧倒的に多いが、近年は利用者が減少傾向。

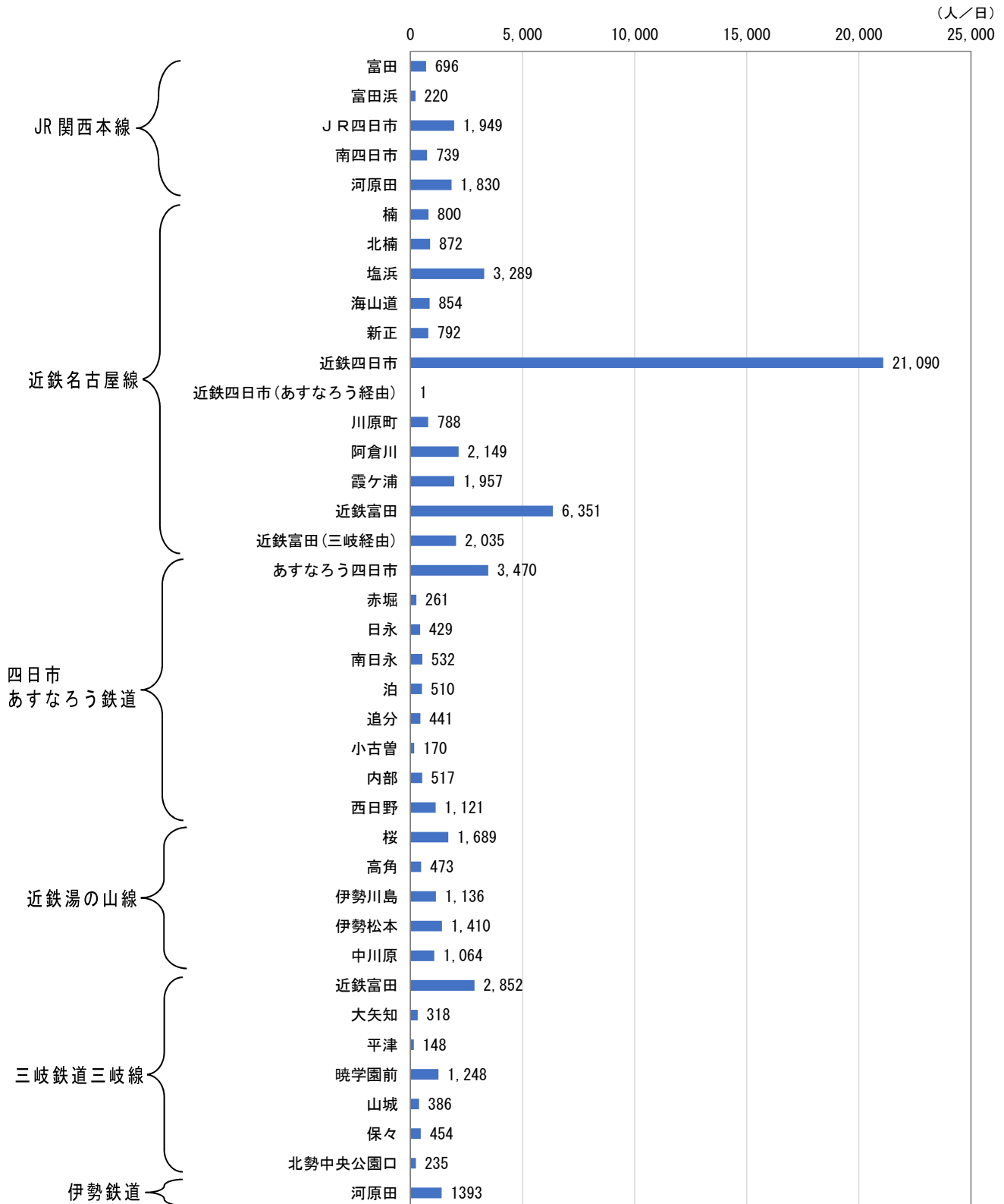
- ・市内の鉄道駅の年間乗降車人員は、近年横ばい傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少したが、令和3年度以降は回復傾向にある。
- ・近鉄の駅利用者がその他路線より多く、伊勢鉄道が最も少ない。



資料：三重県統計書

図 市内の鉄道駅乗降車人員の推移

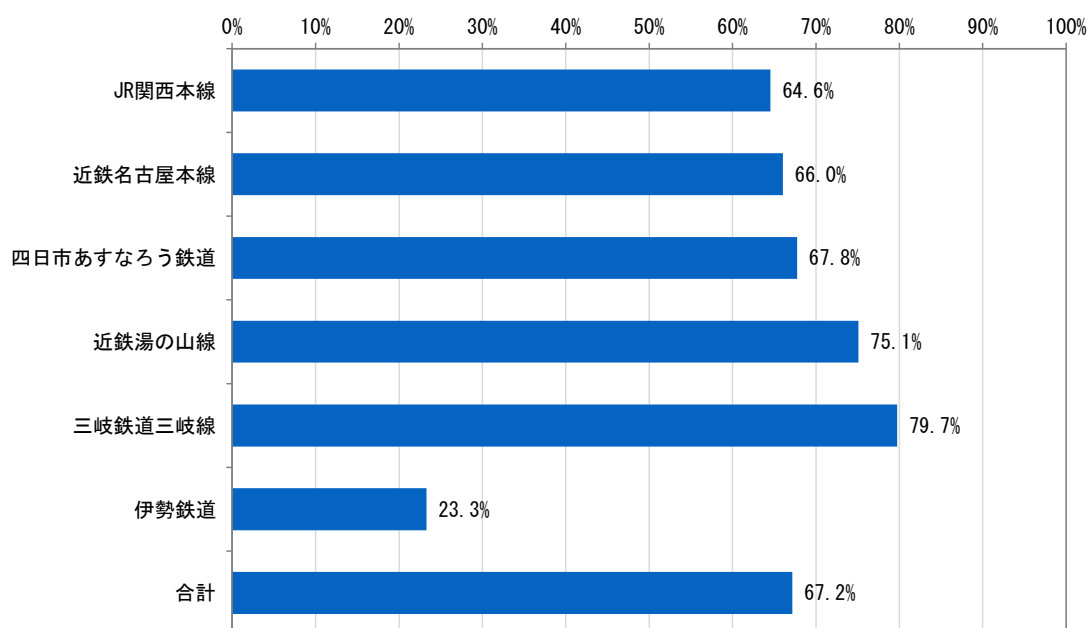
- ・本市で最も乗車人員が多い駅は近鉄四日市駅で、1日約 17.7**21.1** 千人が乗車する。
- ・このほか、近鉄富田駅、塩浜駅、三岐鉄道富田駅は乗車人員が1日 2.5 千人以上と多い。



資料：三重県統計書

図 駅別 1日当たり乗車人員 (令和 4 年度)

- ・ 定期利用者の割合は、三岐鉄道三岐線が最も高く 83.479.7%、次いで、近鉄湯の山線、JR関西本線四日市あすなろう鉄道が高い。
- ・ 伊勢鉄道は定期利用者の割合が低く、32.323.3%にとどまっている。



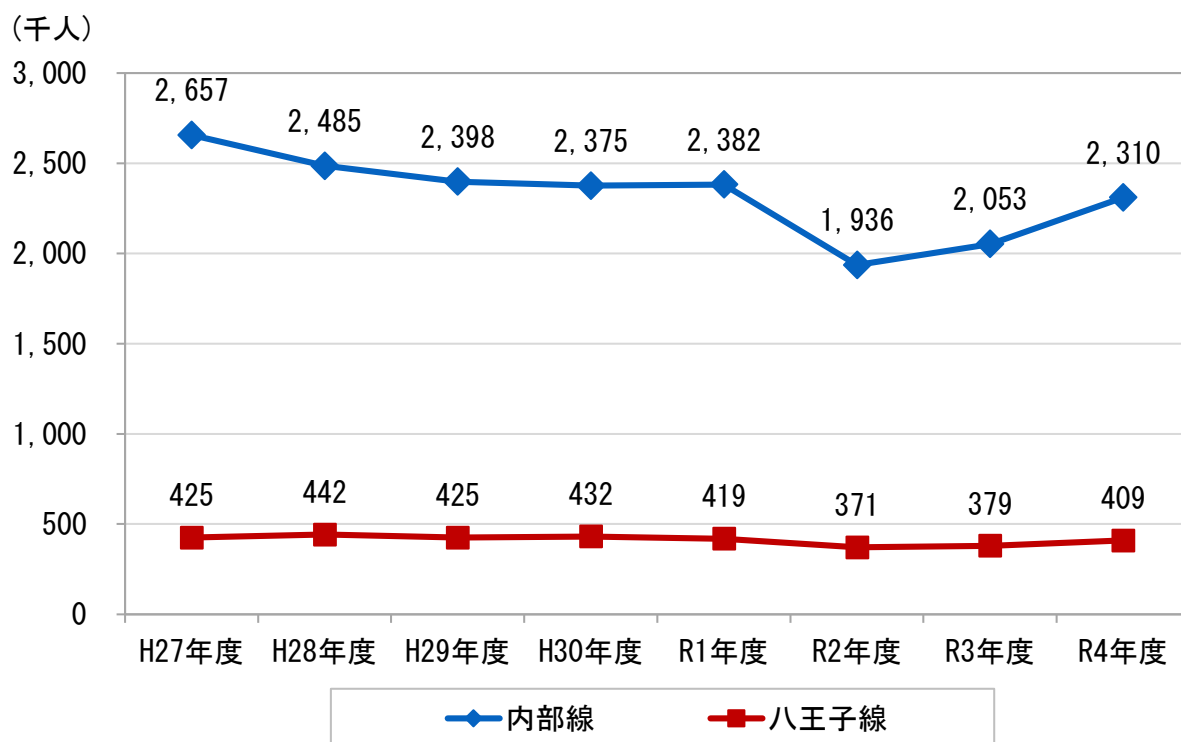
資料：三重県統計書

図 定期利用者数の割合（令和 4 年度）

c) 四日市あすなろう鉄道

○八王子線の利用者数は横ばいだが、内部線は令和 2 年度に大幅に減少したが、令和 3 年度以降は回復傾向。

- ・近年の八王子線の乗車人員は横ばい傾向にあり、内部線は令和元年度までは横ばい傾向が続いていたが、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となっている。
- ・令和 3 年度の乗車人員は、内部線が約 194,231 千人、八王子線が約 37,410 千人となっている。



資料：三重県統計書

図 乗車人員の推移

- ・乗車人員が最も多い駅は、あすなろう四日市駅であり、小古曽駅が最も少ない。
- ・あすなろう四日市駅の乗車人員は、令和2年度に大幅に減少しているが、令和3年度以降は回復傾向にある。

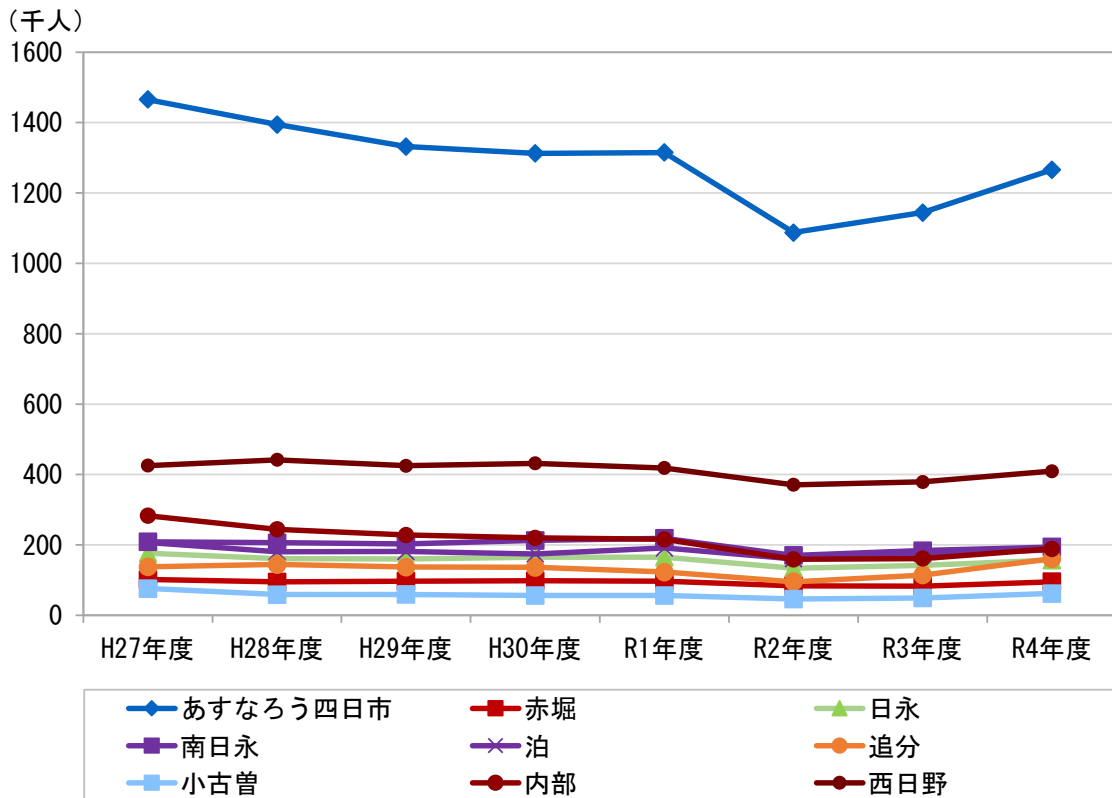


図 駅別の乗車人員の推移

- ・本市は、四日市あすなろう鉄道が黒字になるとその金額分の寄付を受けており、令和3年度の寄付額は約3,0007,500万円である。

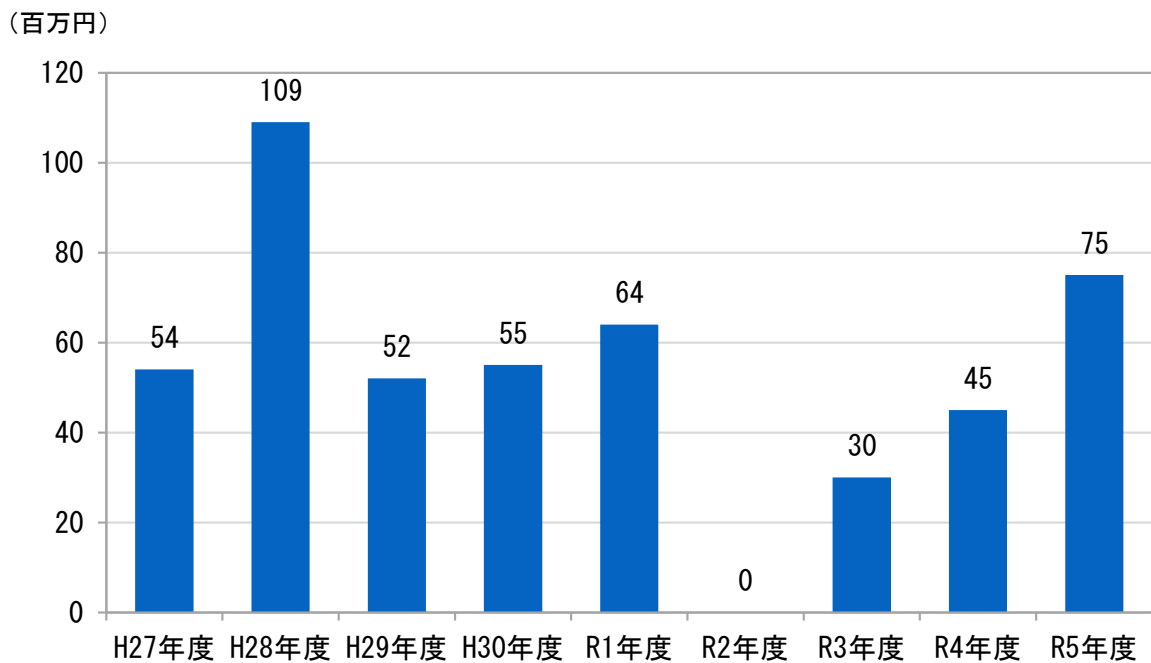


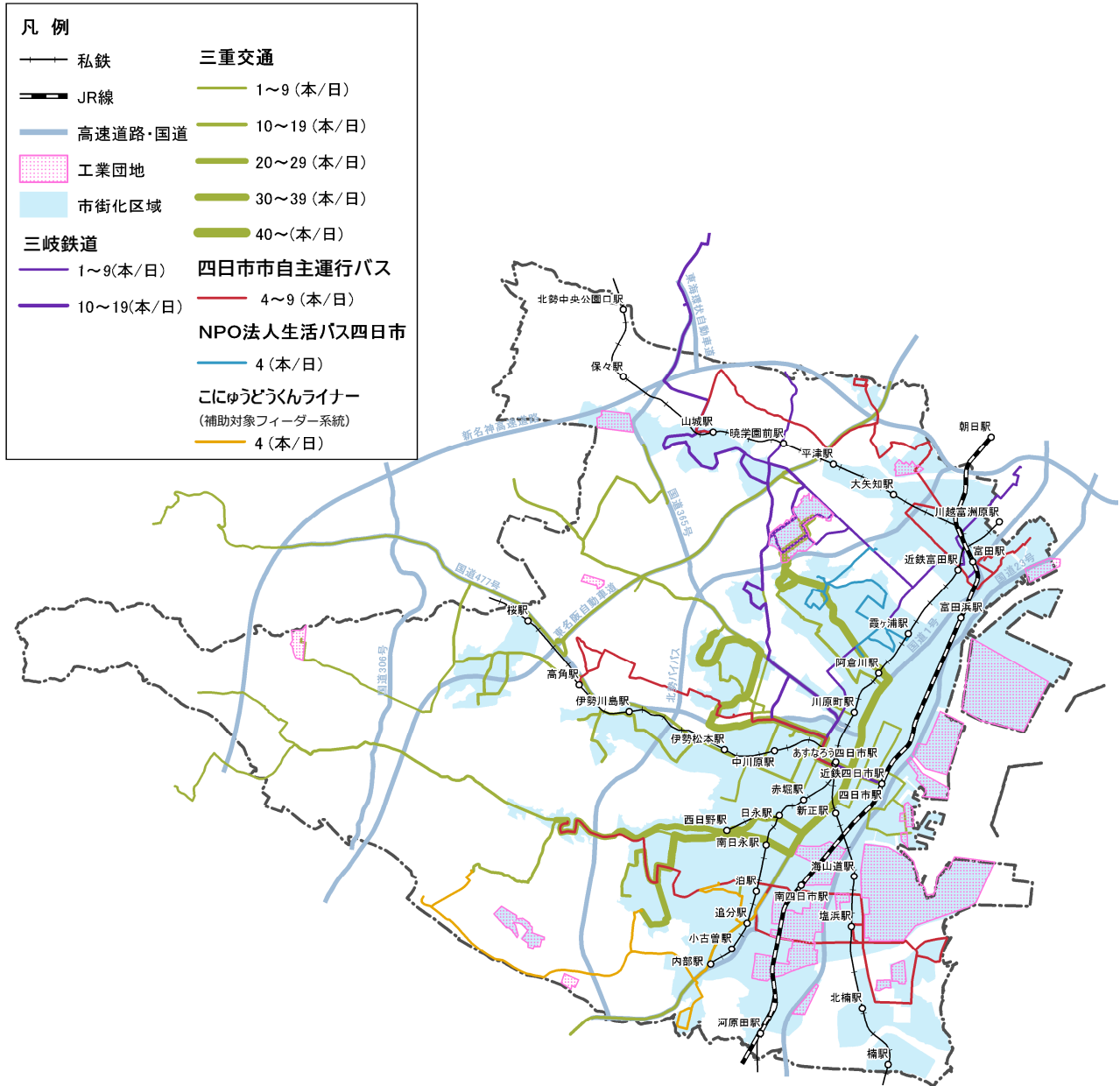
図 四日市あすなろう鉄道からの寄付額推移

② バス

a) サービス水準

- 主要な住宅団地や特定施設へのアクセス路線の本数が多い。
- 郊外部へアクセスする路線は、運行本数が少ない。

・ JR 四日市駅、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、中心市街地の運行本数が多くなっている。



資料：四日市市都市総合交通戦略

図 バス路線と運行本数

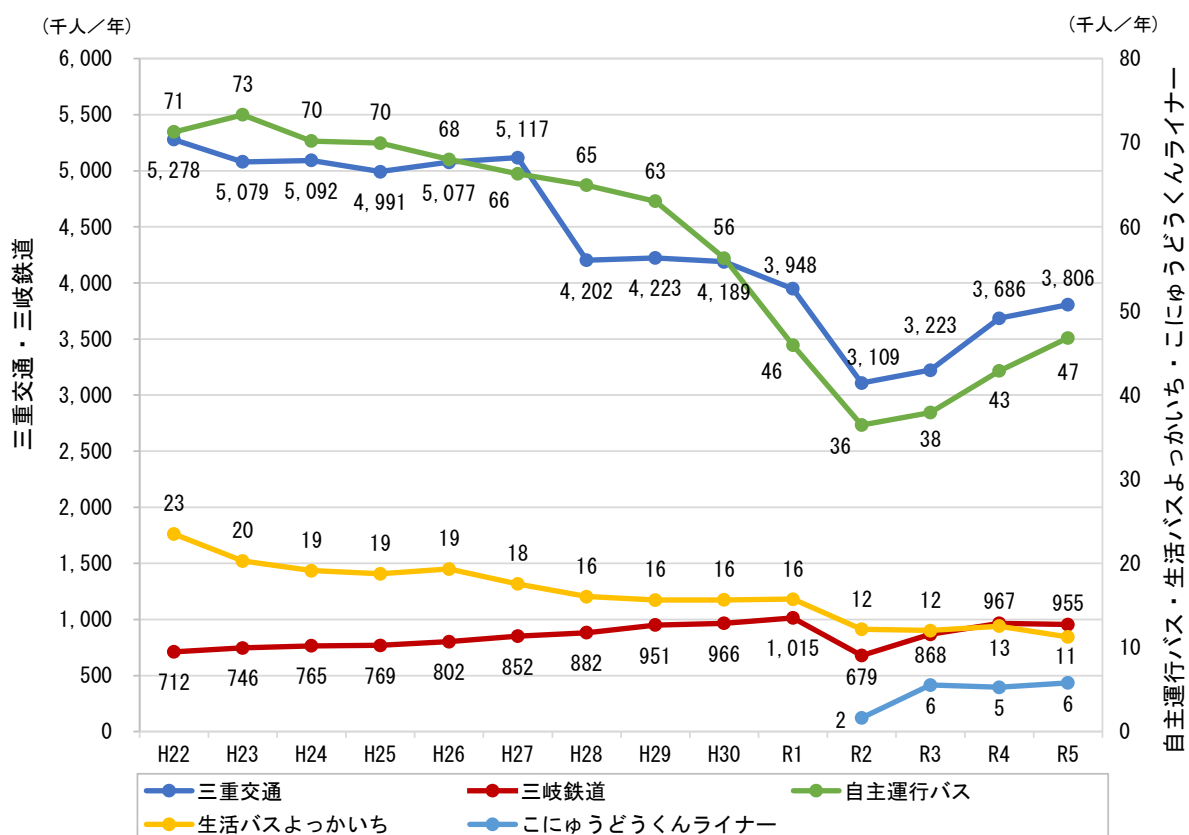
表 バス路線一覧

| | 路線名 | 系統数 | 起終点・主な経由地 | 運営 |
|----|--------------|-----|---------------------------------------|-----------|
| 1 | 四日市市内線 | 1 | JR四日市駅～東新町～近鉄四日市駅～市立病院 | 三重交通 |
| 2 | 市内循環線 | 1 | 近鉄四日市駅～JR四日市駅～東新町～中町～近鉄四日市駅 | 三重交通 |
| 3 | かわしま線 | 1 | 近鉄四日市駅～中川原駅～三滝台～悠彩の里 | 三重交通 |
| 4 | 小杉線 | 2 | 近鉄四日市駅～阿倉川駅～小杉～Jヒルズ～キオクシア | 三重交通 |
| 5 | 羽津山線 | 6 | 市立病院～近鉄四日市駅～阿倉川～垂坂～キオクシア | 三重交通 |
| 6 | 三重団地笹川線 | 8 | 三重団地～生桑町～近鉄四日市駅～日永カヨー～笹川 | 三重交通 |
| 7 | 泊山医療センター線 | 2 | 近鉄四日市駅～日永カヨー～泊駅～医療センター | 三重交通 |
| 8 | 美里あがたヶ丘線 | 2 | 近鉄四日市駅～三重～メリノール～上海老町～あがたハイツ | 三重交通 |
| 9 | 四日市平田線 | 2 | 近鉄四日市駅～日永カヨー～内部橋～石薬師～平田町駅 | 三重交通 |
| 10 | 水沢(室山)線 | 4 | JR四日市駅～高花平～小林町～宮妻口、椿大神社、小山田病院など | 三重交通 |
| 11 | 水沢(笹川)線 | 4 | 近鉄四日市駅～笹川～高花平、宮妻口～高花平～笹川～近鉄四日市駅 | 三重交通 |
| 12 | 四日市福王山線 | 2 | JR四日市駅～近鉄四日市駅～御館～赤水～福王山 | 三重交通 |
| 13 | 桜花台線 | 3 | 近鉄四日市駅～松本駅前～かわしま園～桜台～桜リサーチパーク | 三重交通 |
| 14 | 東日野四日市港線 | 3 | 四日市港～千歳町～JR四日市駅～ときわ1丁目～ガーデンタウン東日野 | 三重交通 |
| 15 | 市立病院四日市港線 | 2 | 四日市港～千歳町～JR四日市駅～近鉄四日市駅～市立病院 | 三重交通 |
| 16 | 名古屋桜台高速線 | 1 | 桜台～キオクシア～名古屋 | 三重交通 |
| 17 | 名古屋湯の山高速線 | 1 | 名古屋～キオクシア～湯の山 | 三重交通 |
| 18 | 四日市中部国際空港線 | 1 | 新正車庫～近鉄四日市～中部国際空港 | 三重交通 |
| 19 | 四日市大阪高速バス | 1 | 長島温泉～近鉄四日市～USJ | 三重交通 |
| 20 | 三重京都高速線 | 1 | 新正車庫～近鉄四日市～京都駅八条口 | 三重交通 |
| 21 | 山之一色線 | 7 | JR四日市駅～坂部が丘～あかつき台～八千代台～あさけが丘～山城駅前 | 三岐鉄道 |
| 22 | 四日市大学線 | 8 | JR富田駅～近鉄富田駅～三洋堂前～四日市大学～キオクシア | 三岐鉄道 |
| 23 | 桑名西高校線 | 1 | 暁学園駅前～桑名西高校前 | 三岐鉄道 |
| 24 | 川越高校線 | 1 | 近鉄富田～川越高校 | 三岐鉄道 |
| 25 | イオンモール東員線 | 1 | 山城駅～イオンモール東員～東員駅 | 三岐鉄道 |
| 26 | 暁線 | 1 | JR四日市駅～坂部が丘～あかつき台～暁学園駅前 | 三岐鉄道 |
| 27 | 山城富洲原線 | 1 | 天力須賀二丁目～近鉄富田駅～川北～北永台～伊坂台～北山～山城駅前 | 四日市市 |
| 28 | 神前高角線 | 6 | 近鉄四日市駅～市立病院～イオン尾平店～神前市民センター～近鉄高角駅 | 四日市市 |
| 29 | 磯津高花平線 | 3 | 高花平～笹川～県立医療センター～塩浜駅、塩浜駅～磯津～塩浜駅他1線 | 四日市市 |
| 30 | 生活バスよっかいち | 2 | 霞ヶ浦駅～四日市社会保険病院～別名～いかるが～大谷台～垂坂～スーパーサンシ | 生活バス四日市 |
| 31 | こにゅうどうくんライナー | 1 | 県立総合医療センター～イオンタウン四日市泊～小山田病院 | 三重交通・四日市市 |

b) 利用状況

- 利用者数は、三重交通バス、三岐鉄道バス、自主運行バス、生活バスよっかいち、**こにゅうどうくんライナー**の順に多い。
- バス停別利用者数は、近鉄四日市、キオクシア正門前、四商前の順に多い。

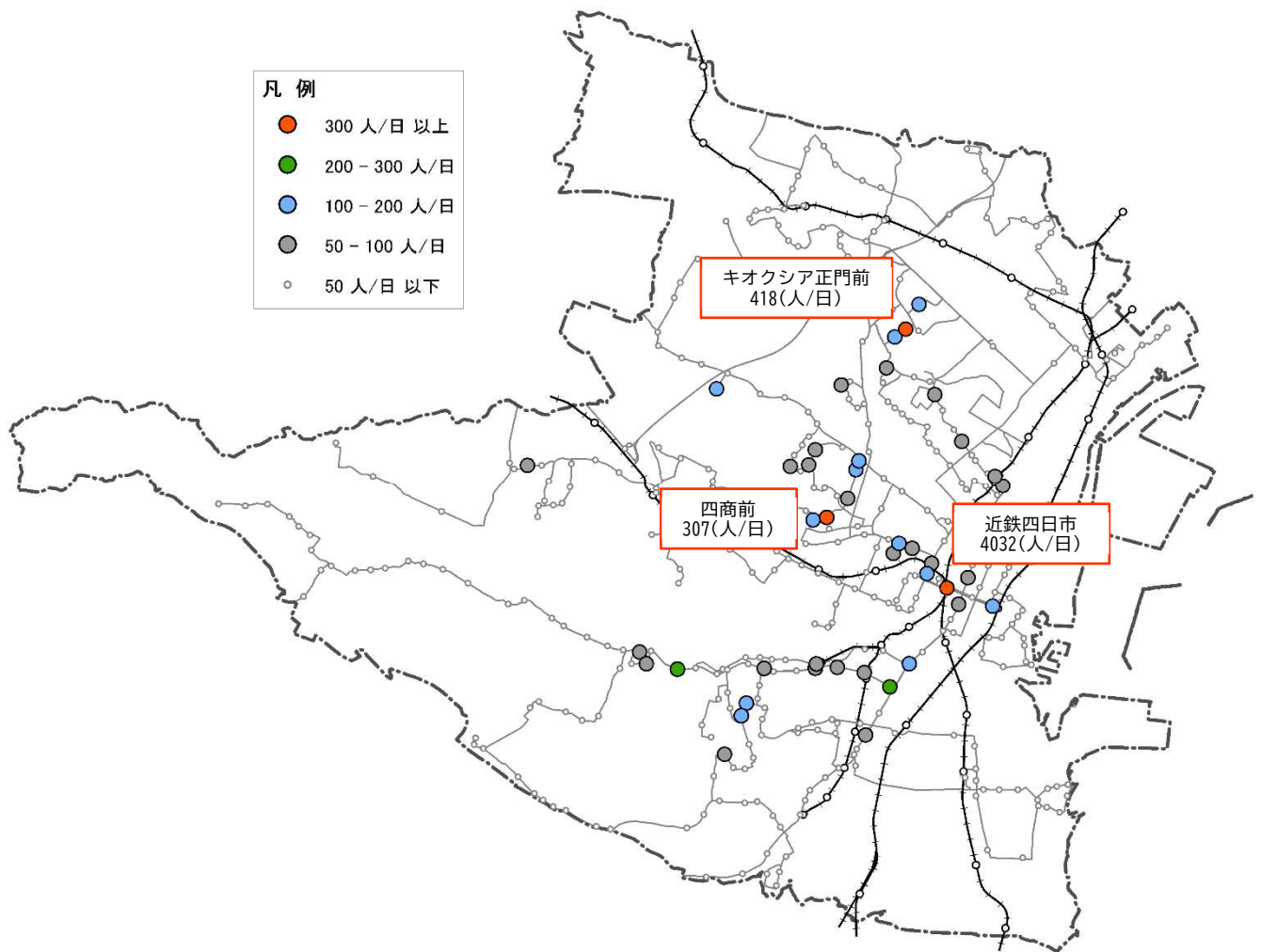
- ・年間乗車人員が最も多いのは、三重交通バスであり、令和 25 年度は約 3,109,3,806 千人が利用している。次いで、三岐鉄道バス、自主運行バス、生活バスよっかいち、**こにゅうどうくんライナー**の順に利用が多い。
- ・令和 2 年はいずれも新型コロナウイルス感染症の影響によって利用者数が減少しているが三岐鉄道バス、生活バスよっかいちはそれまで横ばい傾向にあった。一方、三重交通バス、自主運行バスは減少傾向にある、**その後回復傾向にあるが、生活バスよっかいちは横ばい傾向である。**



資料：四日市市資料

図 バスの年間乗車人員の推移

- ・近鉄四日市、キオクシア正門前、四商前の順に 1 日当たりのバス停利用者数が多くなっている。

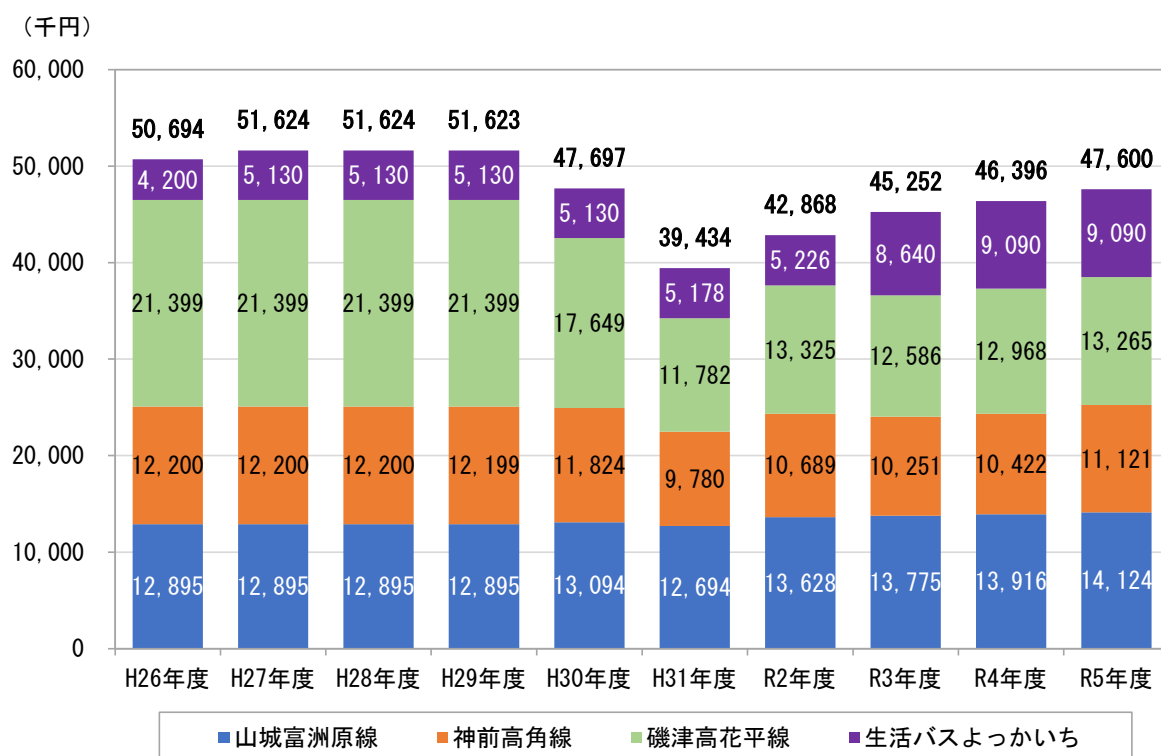


資料：三重交通（R3.10）・三岐鉄道（R3.6）乗降調査結果
 図 バス停別利用者数

c) 収支状況

- 本市は、自主運行バス 3 路線及び生活バスよっかいちの維持のため税金を投入している。
- 自主運行バスの令和 35 年度の収支率は、山城富洲原線 14.417.3%、神前高角線 29.829.9%、磯津高花平線 17.521.1%、生活バスよっかいち 37.039.2% である。
- 利用者一人に対する市の負担額は、年々増加傾向にある。

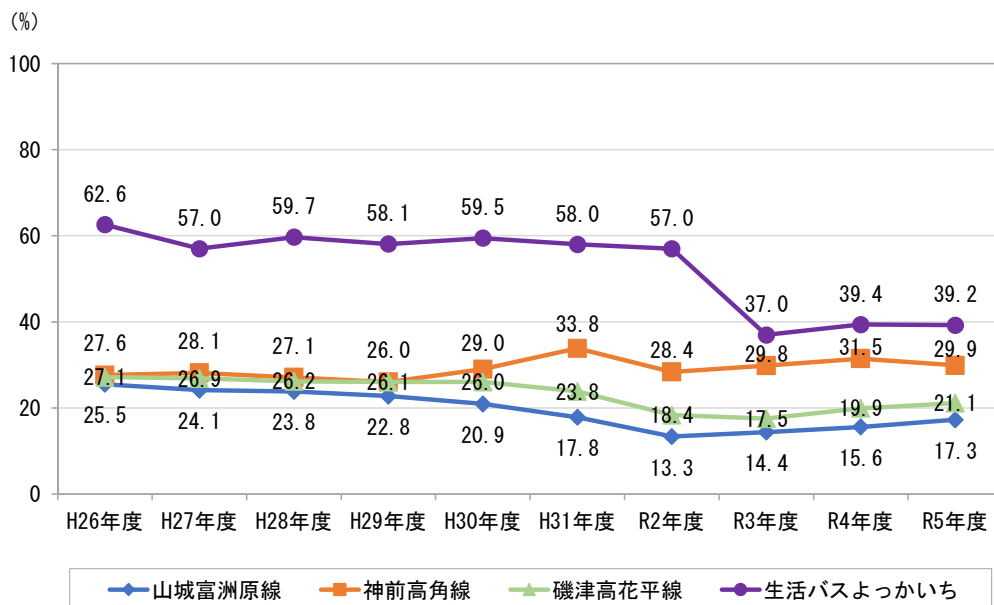
- ・本市は、自主運行バスおよび生活バスよっかいちの維持のために税金を投入しており、令和 5 年度の総額は約 4,760 万円となっている。



資料：四日市市資料

図 各路線に支出している市の経費

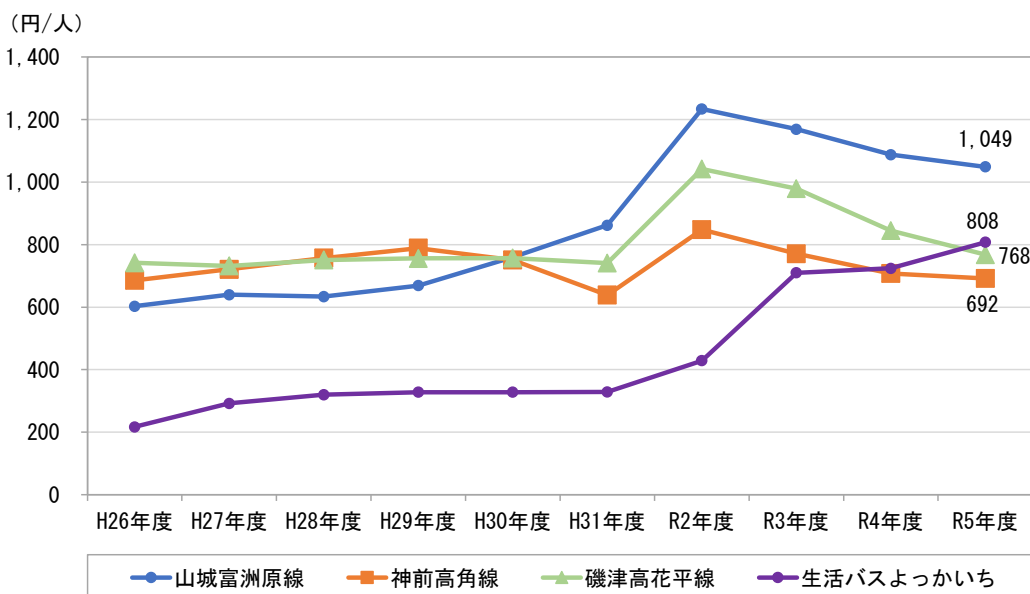
- ・自主運行バスの収支率は、減少または横ばい傾向にあり、令和 35 年度は神前高角線で 29.8~~29.9~~%、磯津高花平線で 17.5~~21.1~~%、山城富洲原線で 14.4~~17.3~~% である。
- ・生活バスよっかいちの収支率は近年横ばい傾向にあったが、令和 3 年度からは企業などの協賛金が減少した影響により低下し、令和 5 年度は 37.0~~39.2~~% となっている。



資料：四日市市資料

図 収支率

- ・利用者一人に対する市の負担額は、年々増加傾向にあり、令和 35 年度は山城富洲原線が最も多く 1,169~~1,049~~ 円/人、生活バスよっかいち神前高角線が最も少なく 710~~692~~ 円/人である。



資料：四日市市資料

図 利用者一人あたりの市負担額

③ タクシー

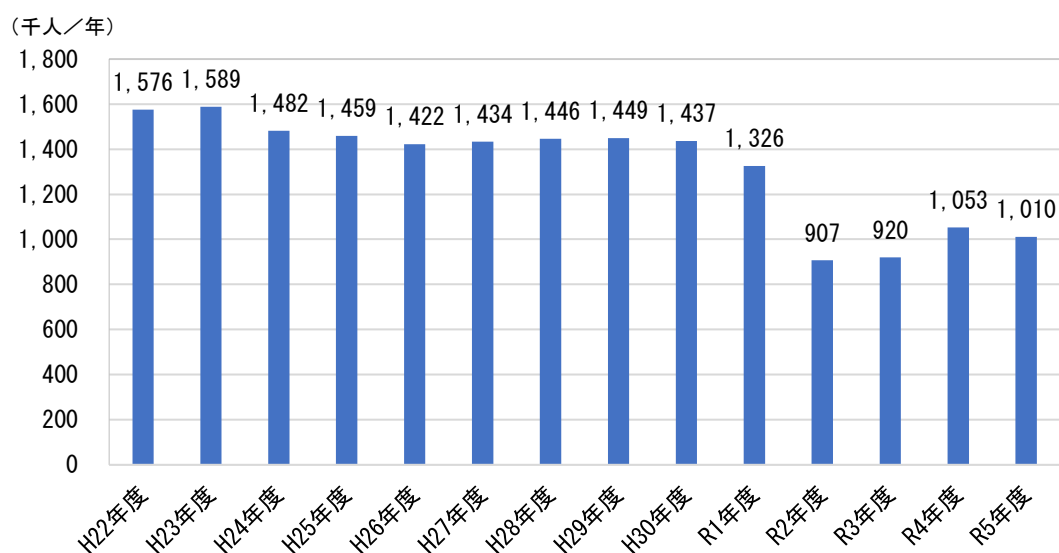
a) サービス水準

○一般タクシーには、障害者割引や高齢者割引などの割引制度がある。

| | | |
|-----------|---|----------------------|
| 初乗運賃 | 1.2km まで | 500 650 円 |
| 加算運賃 | 222 227 m までごとに | 80 90 円 |
| 時間距離併用運賃 | 時速 10km 以下となった場合 1 分 20 25 秒までごとに | 80 90 円 |
| 待料金 | 1 分 20 25 秒までごとに | 80 90 円 |
| 迎車回送料金 | 1 両 1 回ごとに | 100 150 円 |
| 深夜早朝割増 | 22 時から翌朝 5 時まで | 2 割増 |
| 障害者割引 | 身体障害者手帳または療育手帳の提示 | 1 割引 |
| 精神障害者割引 | 精神障害者保健福祉手帳の提示 | 1 割引 |
| 高齢者割引 | 予め登録を受けた 70 歳（65 歳）以上の方 | 0.5 又は 1 割引 |
| 運転免許証返納割引 | 65 歳以上の方の運転経歴証明書の提示 | 1 割引 |
| 遠距離割引 | 9,000 円とこれを超える額に 0.9 を乗じ 10 円未満を切り捨てた額の合計値 | |

b) 利用状況

○タクシーの利用者数は、年々減少傾向にあり、令和元~~5~~ 年は約 133~~101~~ 万人である。



資料：三重県タクシー協会

図 タクシー利用者数の推移

c) 利用促進

○タクシー協会では、観光タクシー事業を行うなど利用促進に取り組んでいる。

- ・三重県タクシー協会では、タクシーで回る観光モデルコースを販売している。
- ・四日市観光コースでは、「学び」「グルメ」「名所旧跡」の3つのテーマで4コースを販売している。

表 四日市観光コース

| コース | 行程 | 所要時間 | 金額 |
|-------------|--------------------------------------|------|--|
| 学び コース | 四日市駅→博物館→パラミタミュージアム→四日市駅 | 120分 | 普通車： 13,600 14,800円 特定大型車：20,600円 |
| グルメ コース1 | 四日市駅→名物大とんてき店→四日市駅 | 90分 | 普通車： 10,200 10,100円 特定大型車： 13,050 15,450円 |
| グルメ コース2 | 四日市駅→麦とろろ飯店→パラミタミュージアム→四日市駅 | 150分 | 普通車： 17,000 18,500円 特定大型車： 21,750 25,750円 |
| 名所旧跡 コース | 湯の山温泉駅→湯の山・御在所ロープウェイ→パラミタミュージアム→四日市駅 | 180分 | 普通車： 20,400 22,200円 特定大型車： 26,100 30,900円 |

④ デマンドタクシー

○市街化調整区域の公共交通不便地域交通空白地域の公共交通利用環境改善のため、デマンドタクシーの運行を開始した。

- ・市街化調整区域の公共交通不便地域交通空白地域の公共交通利用環境改善のため、令和3年10月1日から、予約に応じてタクシーを運行するデマンドタクシーの運行を開始した。
- ・利用対象者は四日市市内に住民登録があり、市街化調整区域にお住まいの満70歳以上の方としている。
- ・ただし、鉄道駅から直線距離で800m以内、または、バス停留所（高速バス路線を除く）から300m以内にお住まいの方は対象外とする。

👤 四日市市デマンドタクシーとは

市街化調整区域内の公共交通不便地域にお住まいの方の公共交通利用環境改善のため、予約に応じてタクシーを運行するサービスを実施しています。
タクシー料金から利用券で割り引いた残額は、利用者負担となります。

1. 利用対象者

四日市市内に住民登録があり、市街化調整区域にお住まいの満70歳以上の方。
ただし、鉄道駅から直線距離で800メートル以内、または、バス停留所（高速バス路線を除く）から直線距離で300メートル以内にお住まいの方は対象外です。

➔ 自分が利用対象者かどうか分からない。
都市計画課 公共交通推進室（☎059-354-8095）へお問い合わせください。お調べしてお答えいたします。ご回答までに1週間程度かかる場合もございますのでご了承ください。

2. 利用できるタクシー会社一覧

| タクシー会社名 | 電話番号 | タクシー会社名 | 電話番号 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|
| 名鉄四日市タクシー株式会社 | 0570-023-003 | 四日市つばめ交通株式会社 | 059-330-5111 |
| 株式会社三交タクシー | 059-352-7171 | 勢の国交通株式会社 | 059-348-1192 |
| 三重近鉄タクシー株式会社 | 059-352-5181 | 有限会社尾高 | 059-396-0108 |

3. 利用方法 (STEP 1～4)

STEP 1 利用登録

利用登録申請書に必要な事項をご記入のうえ、都市計画課公共交通推進室へご提出ください。（郵送、持参、各地区市民センターへの持参可。）
オンライン申請画面からも利用登録申請できます。
※既に利用登録証をお持ちの方は、写真の添付は不要です。

➔ 利用登録申請書はどこでらえるの？
四日市市役所（4階：都市計画課公共交通推進室）、各地区市民センターで入手できるほか、市ホームページからダウンロードしてご利用いただけます。
●市ホームページのダウンロードURL：
<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/contents/1547104501247/index.html>
さらに、オンライン申請も受け付けています。
●オンライン申請ページURL：<https://logoform.jp/f/Geqid>

オンライン申請はこちらから

STEP 2 利用登録証と利用券の入手

利用登録申請をすると、利用登録証と利用券が郵送されます。申請受付後、2週間程度でお手元に届くよう郵送します。

◆利用券について◆
利用登録者に利用券の冊子（96枚綴り）1冊をお送りします。（簡易書留）
利用券1枚でタクシー料金から500円を割り引きます。
1人1乗車につき、利用券を最大2枚まで使えます。
※タクシー料金が1,000円に満たない場合は、1枚しかご利用できません。

◆利用登録証について◆
既に利用登録証をお持ちの方へは送付しません。お持ちの利用登録証をお使いください。万一、紛失した場合は、都市計画課 公共交通推進室へご連絡ください。

➔ 他の割引と併用できるの？
他の割引と併用可能です。たとえば重度障害者タクシー乗車券と併用できます。

STEP 3 予約

利用できるタクシー会社の中から選んで、事前に電話予約してください。
※予約利用の場合には迎車料金150円が別途必要です。
駅前などで待機しているタクシー車両もご利用いただけます。

➔ 利用するときの持ち物は？
利用登録者に交付される利用登録証と利用券（冊子）を持ってタクシーに乗車してください。利用券は切り離さないでください。

STEP 4 乗車

6:00～23:00（毎日運行）
（ただし、有限会社尾高のみ7:00～0:00（毎日運行）です。）
※タクシーの運行状況により迎車できない場合があります。
特に7:30頃～9:30頃、16:30頃～18:00頃はタクシーの繁忙時間です。
精算時に、利用登録証をタクシー運転手に呈示し、利用券を渡してください。
※市外での利用にはお使いいただけません。
（乗車地または降車地が四日市市内の乗車に限ります。）

注意事項

- 利用券の再発行はできません。
- 利用登録証は毎年発行しませんので、大切にお使いください。

資料：四日市市 HP

図 四日市市デマンドタクシー案内チラシ

⑤ その他移動手段

○福祉分野では、訪問型で 1217 の事業所が移動サービスを提供している。

- ・令和 36 年 49 月時点では、訪問型で 1217 の事業所が外出を支援する移動サービスを提供している。

表 福祉分野のサービス

| | 所在地 | 事業所名 | 申請者 |
|-----|-----|---|---|
| 訪問型 | 本庁 | ソーシャルサポートゆうゆう（訪問型） | ソーシャルサポートゆうゆう |
| | 富田 | お手伝い・よってこ家 あした葉パートナー | 特定非営利活動法人 元気な笑顔 一般社団法人あした葉 |
| | 羽津 | 羽津生活支援隊「ねこの手」 | さろん de 志氏我野 運営委員会 |
| | 日永 | まごころサポート | まごころサポート |
| | 四郷 | ちょっと手を貸して運動 ふれあいネット笹川西 ふれあいサロンわかさ | ちょっと手を貸して運動 ふれあいネット笹川西 ふれあいネット笹川東 |
| | 内部 | 波木が丘フレンドリーネット | 波木が丘フレンドリーネット |
| | 桜 | アシスト咲楽（訪問） | NPO 法人 桜ボランティア協会 |
| | 三重 | いきいき塾 | NPO 法人 ライフサポート三重西 |
| | 県 | あがた ささえ愛 | あがたささえ愛 |
| | 八郷 | やさにし・スマイルネット | やさにし・スマイルネット |
| | 下野 | 暮らしのお手伝い | 特定非営利活動法人 下野・生き域ネット |
| | 大矢知 | いきいきネット訪問事業所 | 川北町自治会 |
| | 河原田 | ささえ愛ステーション かわらだ | ささえ愛ステーション かわらだ |
| | 橋北 | 困りごと支援事業（訪問） | 特定非営利活動法人 ニコニコ共和国 |

資料：四日市市 HP

4. 本市を取り巻く社会動向

(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。



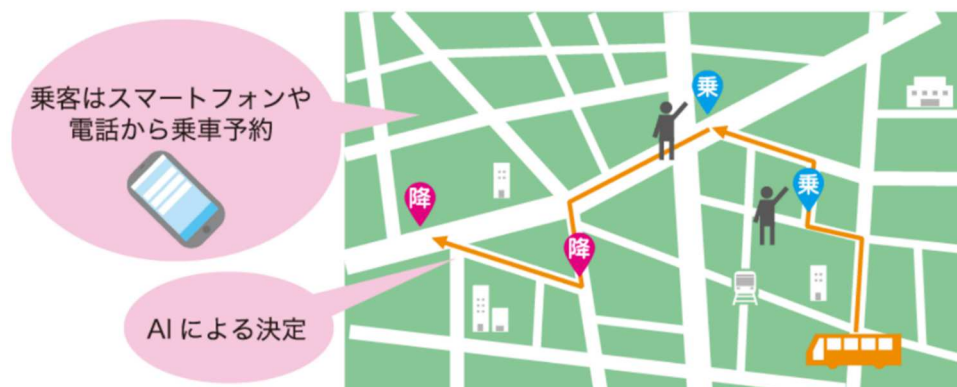
資料：四日市市資料

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。

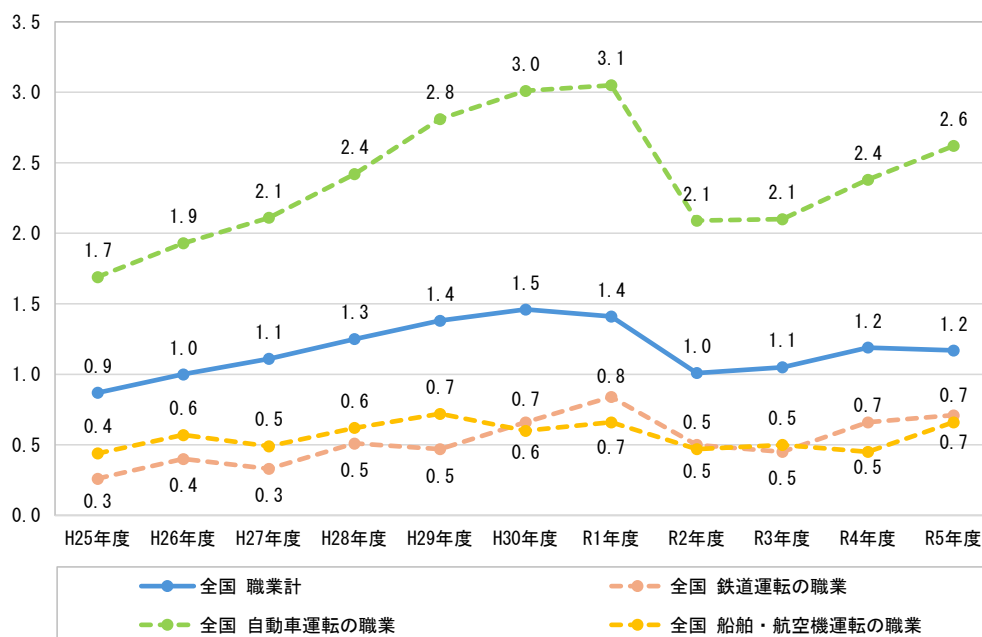
目標 11「住み続けられるまちづくりを」を構成する 10 個のターゲットの中には、「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と、具体的に公共交通に関する記述がなされている。



図 SDGs の 17 の目標

(4) 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 倍以上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)

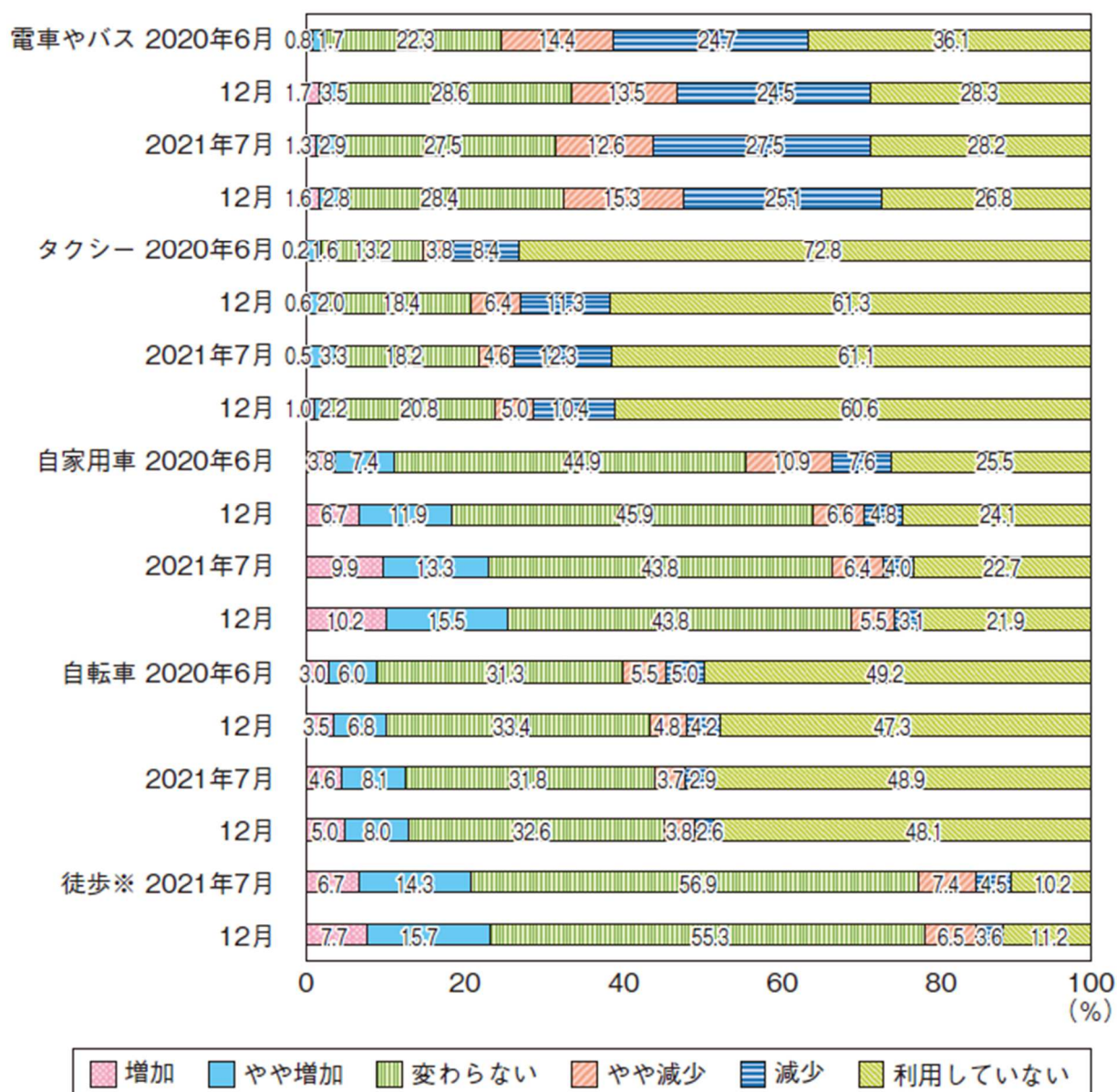
図 有効求人倍率の推移

(5) 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、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



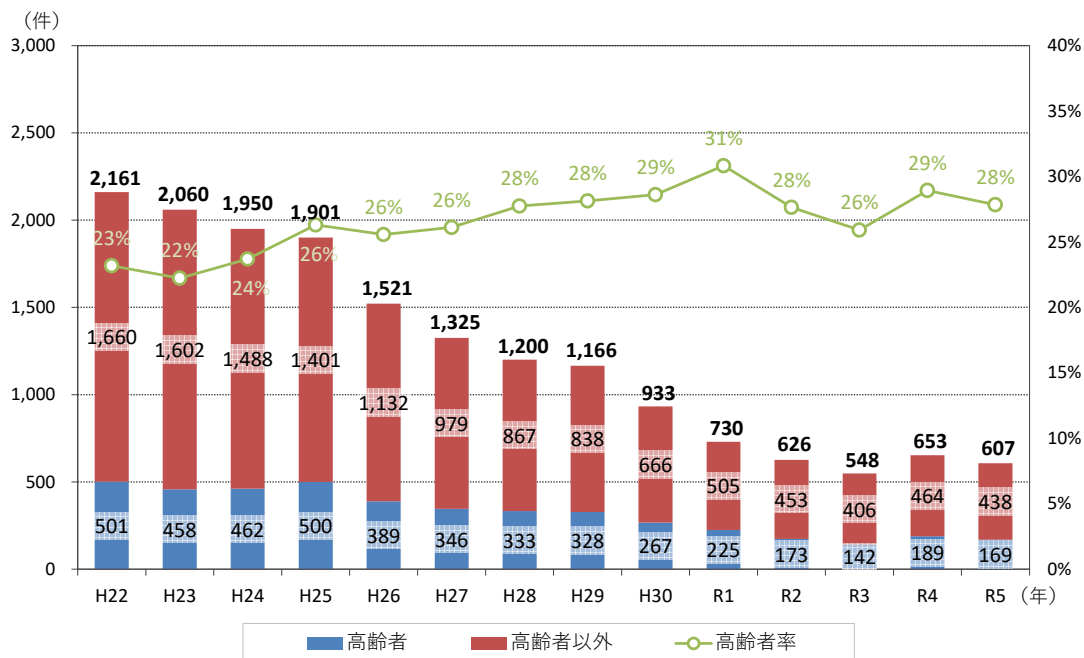
資料：令和4年度交通政策白書

図 新型コロナウイルス感染症による移動手段の変化

(6) 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 25 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。

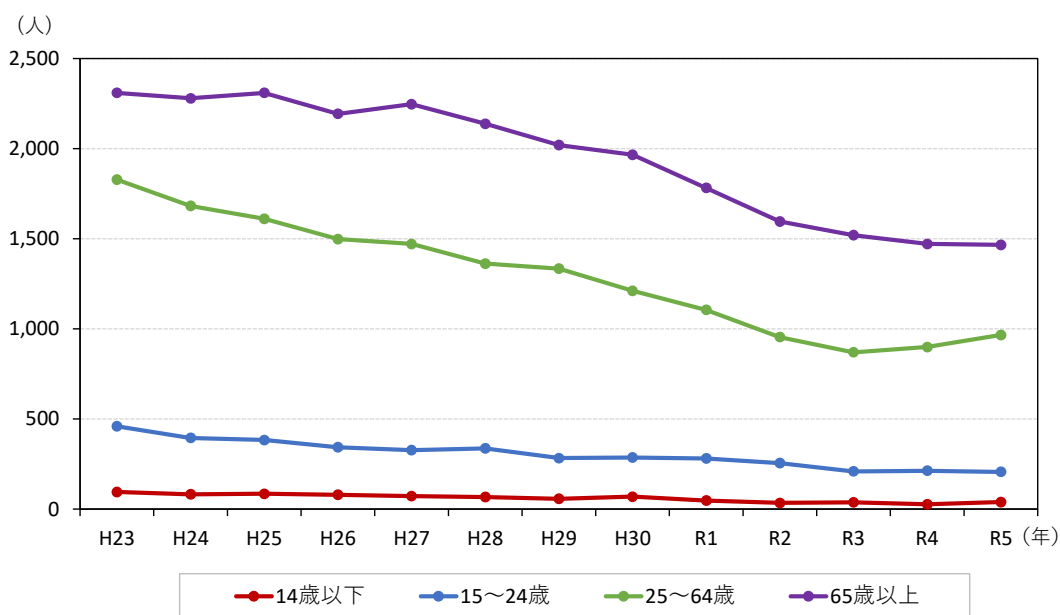


資料：三重県警察

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。

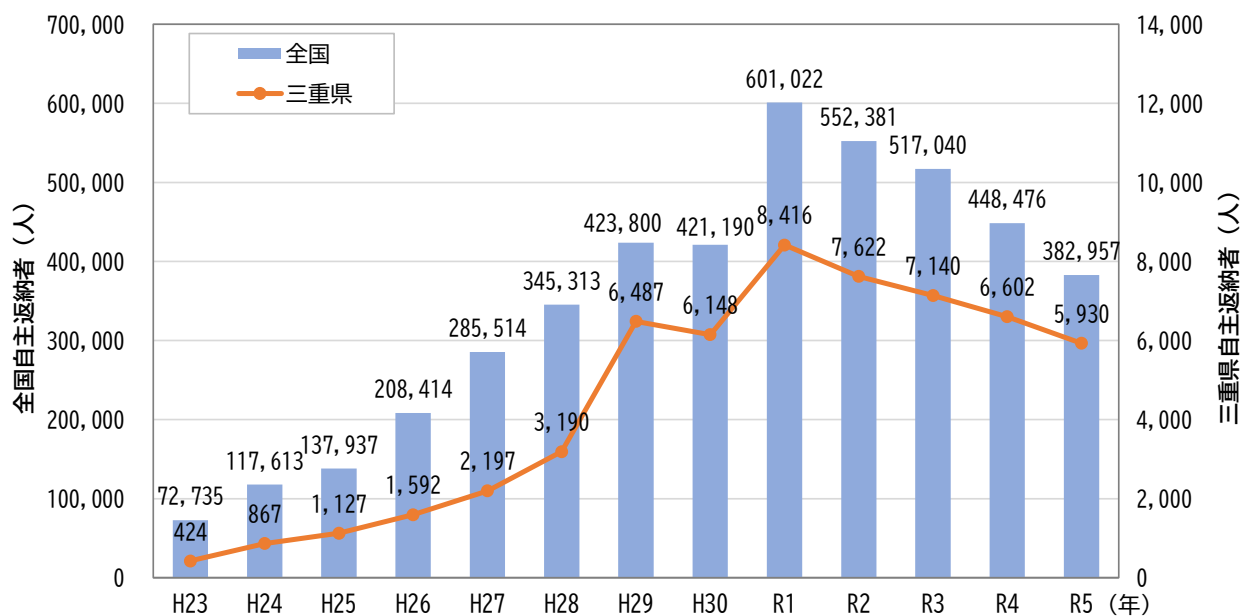


資料：警察庁

図 年齢層別人身事故死者数の推移

(7) 運転免許返納状況

令和 35 年は、全国で約 5238 万人が免許の自主返納を行っており、三重県では約 76 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

(8) 「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。

また、令和5年10月には、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」するため、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（改正地域交通法）が施行された。目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」による「連携と協働」や国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進が追加されるとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項として「地域の関係者相互間の連携に関する事項」が追加された。



資料：国土交通省

図 法改正の概要

(9) 「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、令和 3 年 5 月に第 2 次自転車活用推進計画が策定された。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 26 年 3 月に三重県自転車活用推進計画を策定改定し、「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

(10) 「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。

5. 四日市市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 基本方針 1

コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化

1-1 中心市街地への公共交通での来訪促進

<評価指標> 四日市市中心市街地における公共交通での来訪者数（平日 1 日）

| 目標値 (人/日) | 当初 (H24 年度) | 中間年 (R1 年度) | 参考値 (R2 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 30,500 | — | 31,000 |
| 実績値 | 30,434 | 34,235 | 25,121 | — |
| 達成状況 | — | ○ | — | — |

1-2 郊外部の移動手段確保

<評価指標> 郊外部の移動手段確保数

| 目標値 (箇所) | 当初 (H25 年度) | 中間年 (R1 年度) | 参考値 (R2 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|-------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 3 | — | 5 |
| 実績値 | — | 0 | 1 | — |
| 達成状況 | — | × | — | — |

1-3 運輸部門の低炭素化の促進

<評価指標> 運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量

| 目標値 (万 t-CO ₂) | 当初 (H22 年度) | 中間年 (H27 年度) | 参考値 (H29 年度) | 目標年 (R2 年度) |
|-------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| | — | — | — | 39.7 |
| 実績値 | 56.1 | 58.4 | 61.0 | — |
| 達成状況 | — | — | — | × |

【基本方針 1 の評価】

- ・「中心市街地における公共交通での来訪者数」の目標値は達成しており、その要因は、大半を占める近鉄四日市駅の利用者数が増加したためである。
- ・郊外部の移動手段確保という目標に対して、長沢線の代替となる「こにゅうどうくんライナー」の導入は進んだが、当初計画していた確保数には至っていない。
- ・二酸化炭素総排出量の目標値は平成 22 年度～平成 29 年度まで微増傾向であり、平成 29 年度は目標値の 1.5 倍程度となっていることから、目標値の達成は難しい状況である。

(2) 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の構築

2-1 乗り継ぎ利便性の向上

<評価指標> 駅前広場整備駅の箇所数

| 目標値 (箇所) | 当初 (H25 年度) | 中間年 (R1 年度) | 参考値 (R3 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|-------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 3 | — | 6 |
| 実績値 | — | 2 | 5 | — |
| 達成状況 | — | × | — | — |

2-2 並行路線の連携強化

<評価指標> 内部・八王子線と四日市平田線、水沢（室山）線の合計利用者数

| 目標値 (人/日) | 当初 (H25 年度) | 中間年 (R1 年度) | 参考値 (R2 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 10,000 | — | 10,000 |
| 実績値 | 11,309 | 9,646 | 7,705 | — |
| 達成状況 | — | × | — | — |

2-3 内部・八王子線の維持・活用

<評価指標> 内部・八王子線における定期外利用者の減少傾向の改善率

| 目標値 (%) | 当初 (H25 年度) | 中間年 (R1 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 1.19 | 1.21 |
| 実績値 | — | 1.19 | — |
| 達成状況 | — | ○ | — |

<評価指標> 内部・八王子線におけるイベントなどの参加者

| 目標値 (人) | 当初 (H25 年度) | 中間年 (R1 年度) | 参考値 (R2 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 3,600 | — | 3,800 |
| 実績値 | 2,726 | 286 | 711 | — |
| 達成状況 | — | × | — | — |

【基本方針 2 の評価】

- ・駅前広場整備駅の箇所数の目標値は、令和 3 年度までに 5 箇所の整備が完了し、概ね最終目標値は達成している状況であるが、最終目標値に向けては、さらに 1 箇所の整備が求められる。
- ・令和元年度については、中間目標値はわずかに未達成であるが、3 路線の合計利用者数は 5 年間で約 15%減少しており、厳しい状況となっている。
- ・内部・八王子線における定期外利用者の減少傾向の改善率については、目標を達成しているが、定期外利用者数については、令和元年度までは、微減傾向であった。
- ・イベント参加者数については、新型コロナウイルス感染症流行前の平成 30 年度までは増加しており、概ね目標値通りに進捗していたものと考えられる。

(3) 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

3-1 地域公共交通に対する市民満足度の向上

<評価指標> 市内の地域公共交通に対する市民の不満足度

| 目標値 (%) | 当初 (H25 年度) | 中間年 (R1 年度) | 参考値 (R3 年度) | 目標年 (R6 年度) |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | — | 30.0 | — | 20.0 |
| 実績値 | 40.6 | 40.0 | 27.7 | — |
| 達成状況 | — | × | — | — |

【基本方針 3 の評価】

- ・令和元年度までは増加傾向にあり、目標値が達成されておらず、年齢や地区によっても不満足度に差が生じている。

6. 本市の地域公共交通の課題

(1) 四日市市の現状まとめ

1) 上位・関連計画

・四日市市総合計画

中心市街地の都市機能高次化や次世代交通ネットワーク構築といったプロジェクトが位置付けられ、活性化する中心市街地と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの形成とともに、歩いて暮らせるまちを目指している。

・四日市市都市計画マスタープラン

進展する高齢社会の中で、鉄道やバスなどの公共交通の重要性が高まっており、これらを活用したまちづくりを目指して、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む。

・四日市市立地適正化計画

中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編を方向性の一つとして、鉄道やバスなどによって、まちなかだけでなく公共交通不便地域の市民の移動手段確保に取り組む。

・四日市市環境計画

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、公共交通の利用促進に取り組む。

・鉄道事業再構築実施計画

公有民営方式で運営する四日市あすなろう鉄道の持続的運行を目的として、安全で快適な輸送サービスの確保や四日市市による利用促進・増収策の推進などに取り組む。

・「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第三期中間とりまとめ)

再編を行う中央通りの広大な空間全体をデザインし、関係者が一丸となってまちづくりに取り組む指針となる。四日市バスターミナルの整備計画も含まれる。

2) 本市の社会経済特性

・地形

市域東側の低地を中心に市街地が形成され、沿岸部は工業系、中心部は商業系、その他は住居系の土地利用。郊外部は住宅団地が多く開発されている。

・人口減少と少子高齢化

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いる。

・高齢者事故

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おり、令和 25 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。

・運転免許返納

令和 35 年は全国で約 5238 万人が免許の自主返納を行っており、三重県では約 76 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として返納者数が減少している。

3) 本市の交通特性

・自動車への依存

自動車利用割合が高く、公共交通利用割合は年々減少傾向にある。

・交通渋滞の発生

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。

・公共交通ネットワーク

市内には鉄道、バス、タクシー、地域が主体的に運行するバスなど様々な公共交通手段が存在している。近年は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しており、需要回復に向けて各事業者が利用促進策を展開している。

また、通勤・通学時の大量輸送に対応した輸送能力が、それ以外の時間帯における輸送対応として、運行本数が少ない。

4) 本市を取り巻く新たな動向

・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。

・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。

・「持続可能な社会」の実現 (SDGs) に向けた取組

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必要。

・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。

・「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、地域の輸送資源を総動員する取組が位置付けられた。

また、令和 5 年 10 月には、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」するため、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（改正地域交通法）が施行された。

・「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、令和 3 年 5 月に第 2 次自転車活用推進計画が策定された。

・「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、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った。

（２）四日市市の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

- ✓公共交通網はそれ単独で形成するものではなく、四日市市が進める以下のようなまちづくりに連動して形成することが必要。
- ✓本市は、総合計画の中で、「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を掲げており、居住地と都市の拠点が効率よく結ばれた交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、多様な移動ニーズに対応するため、ICT や IoT 技術、自動運転技術などの新技術の活用が必要。
- ✓郊外部の団地や集落など高齢化が進展している地域において、郊外部の暮らしを支え、団地の再生を支援する公共交通網の形成が課題。
- ✓本市の中心市街地は、本市だけでなく周辺市町も含めた広域拠点でありその活性化を支援する公共交通網の形成が課題。
- ✓中心市街地では、四日市バスターミナルを含めた中央通りの再編が予定されており、新たなモビリティサービスの導入を進めることが必要。
- ✓環境問題を「自分ごと」としてとらえ、自動車利用の削減と公共交通利用の促進が必要。

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

- ✓少子高齢化の進展や感染症流行の不安の中では、市民が気軽に、安心、安全に外出できるような環境づくりが重要であり、利便性の高い移動環境を構築し、市民に利用してもらうことが重要。
- ✓そのためには、支線鉄道と路線バスなどのように、異なる移動手段や交通事業者が連携した交通ネットワークを構築することが課題。具体的には、運賃やダイヤの工夫、結節点のさらなる整備などが考えられる。
- ✓同時に、自主運行バスや地域独自の取組についても、移動環境が整う仕組みづくりが課題。
- ✓これらを実現するには、行政、事業者、住民などで構成される組織が一元的に進行管理を行うことが重要。
- ✓なお、交通ネットワークは、必ずしも地域公共交通のみを対象とするのではなく、端末交通としての自動車、自転車、徒歩、買い物支援サービスなど地域の様々な輸送資源も念頭に構築することが重要。

課題 3：地域それぞれに合った移動環境づくり

- ✓本市の移動実態は、近鉄四日市駅、JR 四日市駅などの中心市街地へ市内各地域からアクセスしていることから、今後も、このような放射状の移動及びまちなかの移動円滑化への対応が基本となる。
- ✓一方、住宅団地や郊外部の集落では、人口減少や高齢化が進み、移動制約者が増加す

ることが想定されることから、買い物や通院など、より身近な移動にも対応することが課題。

- ✓また、保々地区や水沢地区など郊外部においては、買い物、通院などの日常の移動は、必ずしも本市中心部の方向に需要があるわけではなく、近隣の施設や菰野町内の施設に向いている。
- ✓このようなことから、特に市街地周辺や郊外部においては、各地域に合った移動環境づくりが課題となる。
- ✓なお、地域に合った移動環境づくりは、地域が主体的に取り組むことが望ましい。
- ✓ただし、地域主体の取組の成功は中心となる人物によるところが大きく、どの地区でも自然発生的に実現するものではない。
- ✓市や交通事業者、専門家などが、ノウハウや経費面での適切な支援を行うことで、このような地域の移動を支える人材を育成していくことが重要である。

課題 4：四日市あすなろう鉄道の積極的な利用促進

- ✓平成 27 年度から公有民営方式へ事業形態を変更した四日市あすなろう鉄道は、沿線人口や施設は十分あるものの、公共交通離れや他の公共交通との競合、新型コロナウイルス感染症の影響などにより利用者が減少している。
- ✓しかし、以前多くの市民の移動手段となっており、その必要性は大きいと考えられることから、利用者数の回復に向けて、他の公共交通との連携や地域との協働による積極的な利用促進が必要。

課題 5：市民が公共交通を身近に感じ、利用しようと思う意識の醸成

- ✓本市では、過度の自動車利用が進み、特に高齢者は事故などのリスクが高い。
- ✓このような中、鉄道、バス、タクシーといった地域公共交通の利用は、減少傾向にある。
- ✓市民の地域公共交通離れが進む中、移動環境を整備するだけでなく、市民が今以上に地域公共交通を利用するように図っていくことが課題。
- ✓そのためには、地域公共交通を市民の生活に身近な移動手段とし、市民一人ひとりが生活スタイルを見直し、自動車などとかしこく使い分けるような意識の醸成や、そのためのわかりやすい情報提供などが重要。

7. 基本方針

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

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

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

<将来公共交通ネットワークイメージ>

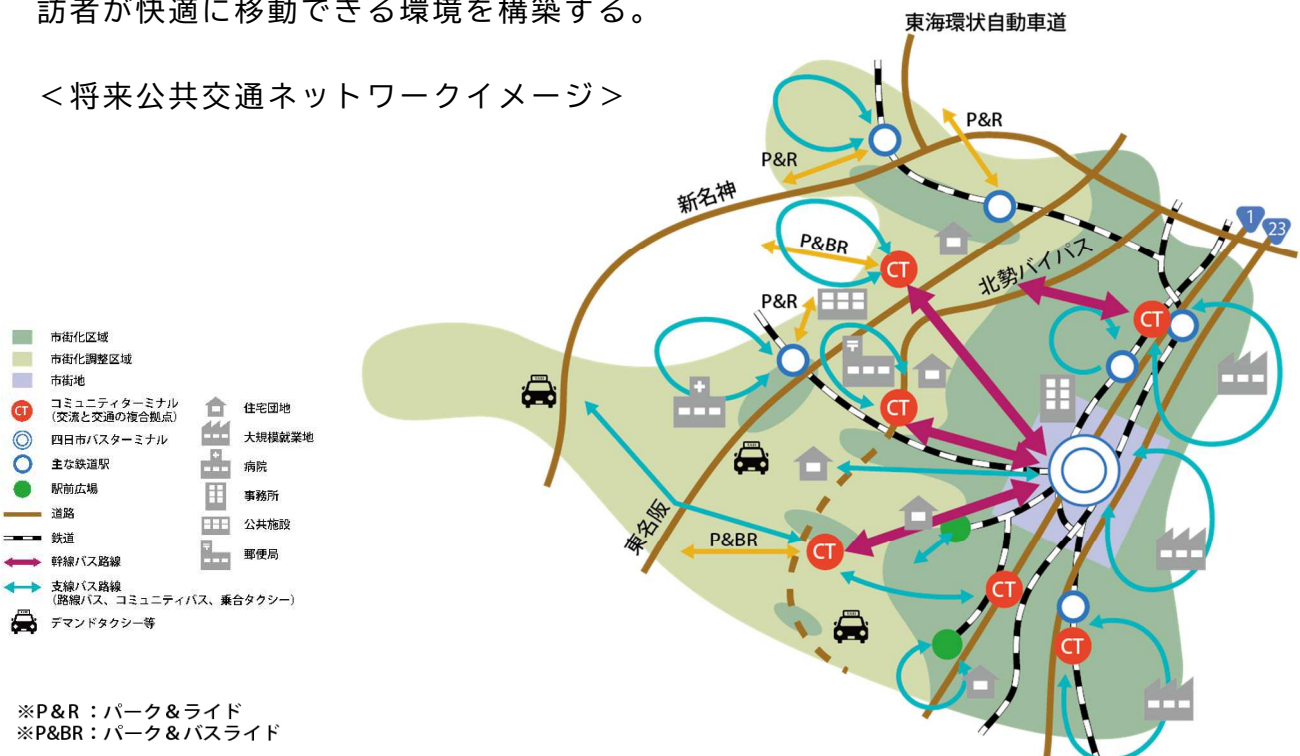
四日市市都市総合交通戦略における将来の交通体系イメージを基本とし、現在の地域公共交通の役割などを踏まえ、本市の中心市街地を中心とする将来ネットワークを下記のように設定する。

本市では、本市の中心市街地の活性化や郊外の住宅団地の維持・再生をまちづくりの方針としている。そのため、現在の中心市街地を中心に設定されている鉄道・バス網を維持することとする。

一方で、郊外部でも人々が住み続けられるよう、近隣の市街地や都市間幹線・市内幹線への移動手段を確保する。

これら様々な路線を地域公共交通網として有機的に連携させ、市民や本市への来訪者が快適に移動できる環境を構築する。

<将来公共交通ネットワークイメージ>



8. 計画の区域と期間

(1) 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。

(2) 計画の期間

本計画の計画期間は、施策の関連が深い四日市市都市総合交通戦略の計画期間に合わせて令和 5 年から令和 14~~16~~ 年の 10~~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。

9. 計画の目標

基本方針それぞれについて、本計画における目標を定める。なお、目標の達成状況を明確化するため、目安となる指標と目標値を設定する。

目標値は、計画期間に合わせ 10¹² 年後（令和 14¹⁶ 年度末）とするとともに、中間時（令和 9 年度末）の値も設定することで、より計画的な進行管理を図る。

（1）計画の目標

| | |
|-------------------|---|
| <p>基本方針 1</p> | <p>「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</p> <p>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</p> <p>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</p> |
| <p>基本方針 2</p> | <p>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</p> <p>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</p> <p>目標④ 運輸部門の低脱炭素化の促進 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</p> |
| <p>基本方針 3</p> | <p>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</p> <p>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</p> |

(2) 目標指標

目標①公共交通利用の促進

【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 14 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値とする。

※鉄道：三重県統計書より、市内鉄道駅の年間乗車人員合計

※バス：三重県統計書交通事業者提供資料より、三重交通バス・三岐鉄道バス・生活バスよっかいち・自主運行バスの年間利用者数合計

※タクシー：三重県タクシー協会提供データより

目標②中心市街地への公共交通での来訪促進

【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 14 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値とする。

※鉄道：三重県統計書より、JR 四日市駅・近鉄四日市駅・あすなろう四日市駅の 1 日当たり乗車人員合計

※バス：乗降調査結果より、三重交通は堀木・文化会館前・文化会館南・近鉄四日市・諏訪・鶴の森前・市役所前・百五銀行前・JR 四日市・本町・相生町・相生橋・尾上町北バス停利用者合計、三岐鉄道は JR 四日市・市役所前・近鉄四日市・文化会館前・堀木バス停の利用者合計

目標③市内の公共交通ネットワークの確保

【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 14 16 年） |
|-------------|---------------|----------------------------|
| 60.0% | 62.4% | 64.7 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運輸部門の低脱炭素化の推進

【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（平成 29 令和元年 ） | 中間目標値（令和 9 年） | 目標値（令和 14 16 年） |
|---|---------------|---|
| 61.0 万 713 千 t-CO ₂ | — | 49.1 万 406 千 t-CO ₂ |

※令和 5 年 7 月改定の「第 4 期四日市市環境計画」に基づく二酸化炭素排出量の基準年度（H25）の実績値と目標年度（R12）の目標値を用いて令和 16 年の目標値を推計。

目標⑤地域公共交通に対する市民満足度の向上

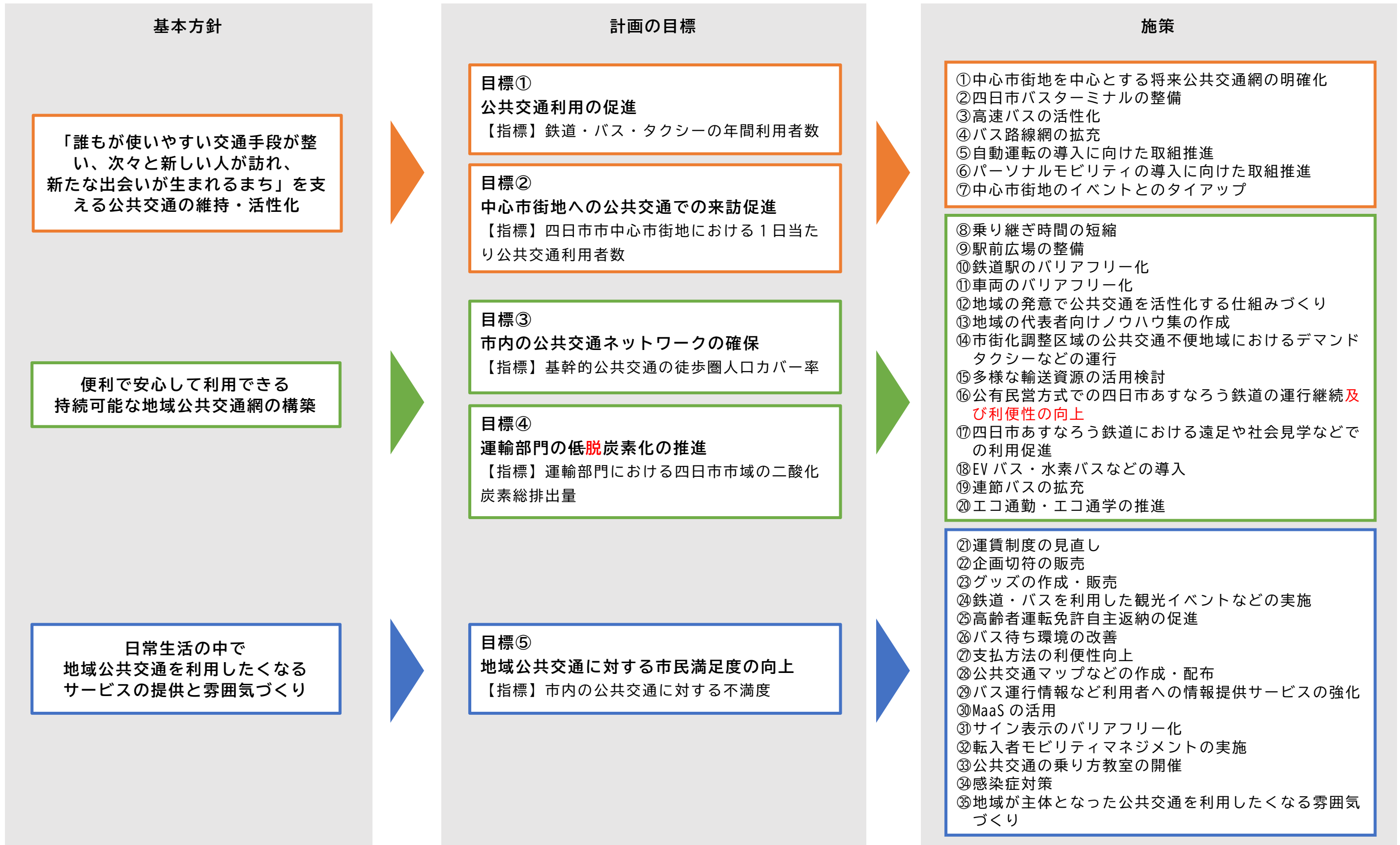
【指標】市内の公共交通に対する不満度

| 現状値（令和 3 年） | 中間目標値（令和 9 年） | 目標値（令和 14 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

10. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

(1) 基本方針と施策の関係







(2) 実施主体とスケジュール

| 基本方針 | 四日市市地域公共交通計画 | | | 四日市市都市総合交通戦略 | | 四日市市都市総合交通戦略スケジュール | | | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|----|----|----|----|------|--|
| | 番号 | 施策名 | 実施主体 | 戦略 | 具体的な施策 | 四日市市地域公共交通計画スケジュール | | | | | | |
| | | | | | | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ | |
| 誰もが訪れ、新しい交通手段が生まれ、次々と新しい公共交通の維持・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 | 鉄道事業者 | 1 | 運行ダイヤの見直し | | | | | | | |
| | | | 交通事業者、市 | 1 | バス路線の再編 | 鉄道支線バスの検討 | | | | | | |
| | | | バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市 | 1 | 支線バス路線網の再編 | | | | | | | |
| | 2 | 四日市バスターミナルの整備 | 交通事業者、国、県、市 | 3 | 四日市バスターミナルの整備 | | | | | | | |
| | 3 | 高速バスの活性化 | バス事業者 | 3 | 高速バスの活性化 | | | | | | | |
| | 4 | バス路線網の拡充 | バス事業者 | 3 | バス路線網の拡充 | | | | | | | |
| | 5 | 自動運転の導入に向けた取組推進 | バス事業者、市 | 3 | 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 | 市 | 3 | 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 | 四日市市都市総合交通戦略協議会など | 4 | シンポジウムなど交通イベントの実施 | | | | | | | | |
| 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 | バス事業者、市 | 1 | バス待ち環境の改善 | | | | | | | |
| | | | 鉄道事業者 | 1 | 運行ダイヤの見直し | | | | | | | |
| | 9 | 駅前広場の整備 | 鉄道事業者、市 | 1 | 駅前広場の整備 | | | | | | | |
| | | | 東海旅客鉄道、市 | 3 | JR四日市駅周辺の交通拠点整備 | | | | | | | |
| | 10 | 鉄道駅のバリアフリー化 | 鉄道事業者、市 | 1 | 鉄道駅のバリアフリー化 | | | | | | | |
| | 11 | 車両のバリアフリー化 | バス事業者、国 | 1 | 車両のバリアフリー化 | ノンステップバス、ワンステップバスの拡充 | | | | | | |
| | | | タクシー事業者、国、県、市 | 1 | 車両のバリアフリー化 | ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充 | | | | | | |
| | 12 | 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり | バス事業者、市 | 1 | バス路線網の再編 | 幹線・支線バス化の実証運行 | | | | | | |
| | | | バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市 | 1 | NPOバスなどへの支援 | | | | | | | |
| | | | 市民、市 | 4 | 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 | 市民、市 | 4 | 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり | | | | | | | |
| | | | バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市 | 1 | NPOバスなどへの支援 | | | | | | | |
| | 14 | 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 | 1 | 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 | | | | | | | |
| 15 | 多様な輸送資源の活用検討 | 交通事業者、市など | | | | | | | | | | |
| 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 | 四日市あすなろう鉄道、市 | | | | | | | | | | |
| 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 | 市民、市 | 4 | 地域で公共交通を支える活動の推進 | | | | | | | | |
| 18 | EVバス・水素バスなどの導入 | 交通事業者、市 | 1 | EVバス・水素バスなどの導入 | | | | | | | | |
| 19 | 連節バスの拡充 | 交通事業者、市 | 1 | 連節バスの拡充 | | | | | | | | |
| 20 | 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、市 | 4 | エコ通勤・エコ通学の推進 | | | | | | | | |

- 検討（四日市市地域公共交通計画）
- 検討（四日市市都市総合交通戦略）
- 計画・実施（四日市市地域公共交通計画）
- 計画・実施（四日市市都市総合交通戦略）

| 四日市市地域公共交通計画 | | | | 四日市市都市総合交通戦略 | | 四日市市都市総合交通戦略スケジュール | | | | | |
|-------------------------------------|----|-----------------------------|---------------------|--------------|--------------------------|--------------------|----|----|----|----|------|
| 基本方針 | 番号 | 施策名 | 事業主体 | 戦略 | 具体的な施策 | 四日市市地域公共交通計画スケジュール | | | | | |
| | | | | | | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ |
| 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 | バス事業者 | 1 | 運賃制度の見直し・支払方法の利便性向上 | 検討 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 22 | 企画切符の販売 | バス事業者 | 1 | 運賃制度の見直し・支払方法の利便性向上 | 検討 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 23 | グッズの作成・販売 | 協議会など | 4 | 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実施 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 24 | 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施 | 協議会など | 4 | | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 25 | 高齢者運転免許自主返納の促進 | 県警、市 | 4 | 高齢者運転免許自主返納の促進 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 26 | バス待ち環境の改善 | バス事業者、市 | 1 | バス待ち環境の改善 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 |
| | 27 | 支払方法の利便性向上 | バス事業者 | 1 | 運賃制度の見直し・支払方法の利便性向上 | 検討 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 28 | 公共交通マップなどの作成・配布 | 四日市市都市総合交通戦略協議会など | 1 | 公共交通マップなどの作成・配布 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 |
| | 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 | バス事業者 | 1 | バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 |
| | 30 | MaaSの活用 | 交通事業者、市 | 3 | MaaSの活用 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 31 | サイン表示のバリアフリー化 | 交通事業者、道路管理者、市など | 3 | サイン表示のバリアフリー化 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 | 検討 |
| | 32 | 転入者モビリティマネジメントの実施 | 企業、四日市商工会議所、学校関係者、市 | 4 | エコ通勤・エコ通学の推進 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 33 | 公共交通の乗り方教室の開催 | バス事業者 | 4 | 公共交通の乗り方教室の開催 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 34 | 感染症対策 | 交通事業者、国、県、市 | 4 | 感染症対策 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |
| | 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 | 交通事業者、市 | | | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 | 計画 |

-  検討（四日市市地域公共交通計画）
-  検討（四日市市都市総合交通戦略）
-  計画・実施（四日市市地域公共交通計画）
-  計画・実施（四日市市都市総合交通戦略）

(3) 各施策の概要

- 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

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 本市内の地域公共交通のネットワークと各路線の役割を明確化することで、本市の目指すべき将来像を関係者間で共有するとともに、路線別の評価を行う際の目安とすることを目的とする |
| 実施概要 | 各路線に求める役割を明確化 |
| 実施主体 | 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、NPO、市民、企業、市 |



図 公共交通ネットワークイメージの機能分類

【地域公共交通の役割と確保・維持策】

| 位置付け | 路線名 | モード | 主な役割 | 確保・維持策 |
|--------|----------------|------|--|---|
| 広域幹線軸 | 近鉄名古屋線 | 鉄道 | ・地域公共交通を末端交通とし、県を跨ぐ広域の移動を担う | ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する。 |
| | JR 関西本線 | 鉄道 | | |
| 都市間幹線 | 三岐鉄道三岐線 | 鉄道 | ・本市中心市街地や主要駅と周辺市町を連絡する移動を担う ・市町村間の連携の強化や本市中心市街地の求心性の維持を図る役割 | ・関係市町村や交通事業者と本市が協働して利用促進を図る。 ・特に、地域間幹線系統に指定されているバス路線は、輸送量などを維持する。 |
| | 近鉄湯の山線 | 鉄道 | | |
| | 伊勢鉄道伊勢線 | 鉄道 | | |
| | 四日市平田線 | バス | | |
| | 水沢（室山）線 | バス | | |
| | 四日市福王山線 | バス | | |
| | 名古屋桜台高速線 | バス | | |
| | 名古屋湯の山高速線 | バス | | |
| | 四日市中部国際空港線 | バス | | |
| | 四日市大阪高速バス | バス | | |
| | 三重京都高速線 | バス | | |
| 市内幹線 | 四日市あすなろう鉄道内部線 | 鉄道 | ・臨海部に南北に広がる市街地や市街化区域縁辺部の主要住宅団地と中心市街地を連絡し、市民の暮らしの利便性を高める役割 ・大規模工場、教育施設、医療施設など主要な施設と中心市街地を連絡し、市民や本市を訪れる住民の利便性を高め、都市の活力を維持する役割 | ・交通事業者を中心に維持する。 ・本市は、交通事業者と協働で市民が使いやすいサービスを実現し、利用促進を図る。 |
| | 四日市あすなろう鉄道八王子線 | 鉄道 | | |
| | かわしま線 | バス | | |
| | 小杉線 | バス | | |
| | 羽津山線 | バス | | |
| | 三重団地笹川線 | バス | | |
| | 泊山医療センター線 | バス | | |
| | 美里あがたヶ丘線 | バス | | |
| | 水沢（笹川）線 | バス | | |
| | 桜花台線 | バス | | |
| | 山之一色線 | バス | | |
| | 四日市大学線 | バス | | |
| | 桑名西高校線 | バス | | |
| | 川越高校線 | バス | | |
| | イオンモール東員線 | バス | | |
| 暁線 | バス | | | |
| まちなか交通 | 四日市市内線 | バス | ・中心市街地内を運行することで、まちなかの移動を支援し、中心市街地の活性化を支える役割 ・中心市街地と臨海部を連絡し、都市と港が一体となったまちづくりを支える役割 | ・交通事業者を中心に、中心市街地来街者が使いやすいサービスを維持する。 |
| | 市内循環線 | バス | | |
| | 東日野四日市港線 | バス | | |
| | 市立病院四日市港線 | バス | | |
| | 新モビリティ（自動運転車両） | バス | ・近鉄四日市駅と JR 四日市駅を連絡する移動を担う | ・今後導入に向けて検討する。 |
| 地域内交通 | 山城富洲原線 | バス | ・市街地内の交通空白地域、市街化区域縁辺部の住宅団地、郊外部において、主に移動制約者が身近な生活に必要な外出を支える役割 | ・本市の地区ごとのまちづくりと連携し、地域が主体となって現在の路線を維持する。 ・現在地域内交通が運行していない地域で、今後新たな交通が必要となる地域では、地域が主体となって導入・維持・活性化を図る。 ・市は財政面での支援にとどまらず、法律的な知識・全国的な事例の紹介などノウハウの提供、必要なアドバイスなど、地域の活動を総合的に支援する。 ・市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要がある、同事業を活用し、需要に応じた運行水準を確保する。 |
| | 神前高角線 | バス | | |
| | 磯津高花平線 | バス | | |
| | 生活バスよっかいち | バス | | |
| | こにゅうどうくんライナー | バス | | |
| 地域限定交通 | 四日市市デマンドタクシー | デマンド | | ・市が主体となって、市街化調整区域の公共交通不便地域の需要に応じた移動手段を確保する。 |

【各路線の運行概要】

| 位置付け | 路線名 | 起点 | 経由 | 終点 | 許可区分 | 運行形態 | 実施主体 | 補助事業※ | | |
|----------------|----------------|------------|------------|------------|------|------|-----------|-------|------------|------|
| 広域幹線軸 | 近鉄名古屋線 | 伊勢中川 | 近鉄四日市 | 近鉄名古屋 | - | - | 近鉄 | - | | |
| | JR 関西本線 | 名古屋 | JR 四日市 | JR 難波 | | | JR 東海 | - | | |
| 都市間幹線 | 三岐鉄道三岐線 | 富田 | 大安 | 西藤原 | | | 三岐鉄道 | - | | |
| | 近鉄湯の山線 | 近鉄四日市 | 中川原 | 湯の山温泉 | | | 近鉄 | - | | |
| | 伊勢鉄道伊勢線 | 河原田 | 鈴鹿 | 津 | | | 伊勢鉄道 | - | | |
| | 四日市平田線 | 近鉄四日市駅 | イオンタウン四日市泊 | 平田町駅 | | | 4条乗合 | 路線定期 | 三重交通 | 幹線 |
| | 水沢（室山）線 | JR 四日市駅 | 高花平 | 小山田病院 | | | | | 幹線 | |
| | 四日市福王山線 | JR 四日市駅 | 御館 | 福王山 | | | | | 幹線 | |
| | 名古屋桜台高速線 | 桜台 | キオクシア | 名古屋 | | | | | - | |
| | 名古屋湯の山高速線 | 名古屋 | キオクシア | 湯の山 | | | | | - | |
| | 四日市中部国際空港線 | 新正車庫 | 近鉄四日市 | 中部国際空港 | | | | | - | |
| | 四日市大阪高速バス | 長島温泉 | 近鉄四日市 | USJ | | | | | - | |
| | 三重京都高速線 | 新正車庫 | 近鉄四日市 | 京都駅八条口 | - | | | | | |
| 市内幹線 | 四日市あすなろう鉄道内部線 | あすなろう四日市 | 泊 | 内部 | - | - | | | 四日市あすなろう鉄道 | - |
| | 四日市あすなろう鉄道八王子線 | 日永 | - | 西日野 | | | | | - | |
| | かわしま線 | 近鉄四日市駅 | 中川原駅 | 悠彩の里 | 4条乗合 | 路線定期 | 三重交通 | - | | |
| | 小杉線 | 近鉄四日市駅 | 阿倉川駅 | キオクシア | | | | - | | |
| | 羽津山線 | 市立病院 | 近鉄四日市駅 | キオクシア | | | | - | | |
| | 三重団地笹川線 | 三重団地 | 近鉄四日市駅 | 笹川 | | | | - | | |
| | 泊山医療センター線 | 近鉄四日市 | 泊駅口 | 医療センター | | | | - | | |
| | 美里あがたヶ丘線 | 近鉄四日市 | 泊口 | あがたハイツ | | | | - | | |
| | 水沢（笹川）線 | 近鉄四日市 | 高花平 | 近鉄四日市 | | | | - | | |
| | 桜花台線 | 近鉄四日市 | 松本駅前 | 桜リサーチパーク | | | | - | | |
| | 山之一色線 | JR 四日市駅 | 坂部が丘 | 山城駅前 | | | | - | | |
| | 四日市大学線 | JR 富田駅 | 四日市大学 | キオクシア | | | | - | | |
| | 桑名西高校線 | 暁学園前 | - | 桑名西高校 | | | - | | | |
| | 川越高校線 | 近鉄富田 | - | 川越高校 | | | - | | | |
| | イオンモール東員線 | 山城駅 | イオンモール東員 | 東員駅 | | | - | | | |
| | 暁線 | JR 四日市駅 | 坂部が丘 | 暁学園駅前 | | | - | | | |
| | まちなか交通 | 四日市市内線 | JR 四日市駅 | 近鉄四日市 | | | 市立病院 | - | - | 三重交通 |
| 市内循環線 | | 近鉄四日市 | 東新町 | 近鉄四日市 | - | | | | | |
| 東日野四日市港線 | | 四日市港 | JR 四日市駅 | ガーデンタウン東日野 | - | | | | | |
| 市立病院四日市港線 | | 四日市港 | 近鉄四日市駅 | 市立病院 | - | | | | | |
| 新モビリティ（自動運転車両） | | 近鉄四日市駅 | - | JR 四日市駅 | 検討中 | - | | | | |
| 地域内交通 | 山城富洲原線 | 天力須賀二丁目 | 近鉄富田駅 | 山城駅前 | - | - | 四日市市 | - | | |
| | 神前高角線 | 近鉄四日市駅 | 市立病院 | 近鉄高角駅 | | | | - | | |
| | 磯津高花平線 | 高花平 | 県立医療センター | 塩浜駅 他 | | | | - | | |
| | 生活バスよっかいち | 霞ヶ浦駅 | 大谷台 | スーパーサンシ | | | 生活バス四日市 | - | | |
| | こにゅうどうくんライナー | 県立総合医療センター | イオンタウン四日市泊 | 小山田病院 | | | 三重交通・四日市市 | フィーダー | | |
| 地域限定交通 | 四日市市デマンドタクシー | | 市全域 | - | 区域限定 | 四日市市 | - | | | |

※補助事業は令和4年度時点のもの。令和4年度以降補助事業に変更があった場合は計画を見直す。

② 四日市バスターミナルの整備

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 円滑な移動・乗り継ぎを支援する四日市バスターミナルを整備する。 |
| 実施概要 | ・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 |
| 実施主体 | 交通事業者、国、県、市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：設計、工事を順次実施 |

③ 高速バスの活性化

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 広域連携強化による交流人口の増加を図る。 |
| 実施概要 | ・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 |
| 実施主体 | バス事業者 |
| 実施行程 | 令和5年度～：検討、調整が整ったものから順次実施 |

④ バス路線網の拡充

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 四日市バスターミナル整備による需要の増加を図る。 |
| 実施概要 | ・四日市バスターミナル整備により、需要の増加が見込まれるため、路線バスの拡充を図る |
| 実施主体 | バス事業者 |
| 実施行程 | 令和5年度～：検討、調整が整ったものから順次実施 |

⑤ 自動運転の導入に向けた取組推進

| 項目 | 概要 |
|------|-----------------------------|
| 目的 | 自動運転の導入に向けて取組を進める。 |
| 実施概要 | ・自動運転車両を用いた実証実験を実施 |
| 実施主体 | バス事業者、市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：実証実験の実施、調整が整ったものから導入 |

⑥ パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | パーソナルモビリティの導入に向けて取組を進める。 |
| 実施概要 | ・まちなかの回遊性向上のため、超小型電気自動車や電動バイクなどのパーソナルモビリティの実証実験を実施 |
| 実施主体 | 市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：実証実験の実施、調整が整ったものから導入 |

⑦ 中心市街地のイベントとのタイアップ

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 中心市街地で企画・実行されているイベントなどに合わせて中心市街地方面に鉄道やバスで行きやすくすることで、本市の中心市街地へ地域公共交通で来訪する市民などの増加を図る。 |
| 実施概要 | ・中心市街地で開催されるイベントに合わせ、地域公共交通の割引や、中心市街地での買い物割引券などが付与された切符を企画・販売 |
| 実施主体 | 協議会など |
| 実施行程 | 令和5年度～：タイアップの実施 |

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

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 鉄道とバスの乗り継ぎ時間を短縮することで、鉄道駅にバスで行き来しやすくし、公共交通利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | ・鉄道及びバスのダイヤを改正し、乗り継ぎの待ち時間を10分以内に抑制 |
| 実施主体 | 鉄道事業者、バス事業者、市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：可能な路線から順次ダイヤ改正 |

⑨ 駅前広場の整備

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 市内の主要な駅において、駅前広場を整備することにより、自転車や送迎での駅利用を容易にし、公共交通利用促進につなげることを目的とする。 |
| 実施概要 | ・阿倉川駅などにおいて、駅前広場を整備 ・JR四日市駅周辺の自由通路及び駐車場の整備 |
| 実施主体 | 鉄道事業者、東海旅客鉄道、市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：阿倉川駅の整備実施、その他の駅についても適宜整備実施 |

⑩ 鉄道駅のバリアフリー化

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 鉄道駅のバリアフリー化を進め、高齢者や障害者、子育て世代（ベビーカー）の方々など、すべての市民が使いやすい駅とすることを目的とする。 |
| 実施概要 | ・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に基づき、利用者の多い鉄道駅などのバリアフリー化推進 |
| 実施主体 | 鉄道事業者、市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：実施可能な箇所から適宜整備実施 |

⑪ 車両のバリアフリー化

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | バリアフリー化車両の導入により、高齢者や障害者、子育て世代（ベビーカー）の方々などが、バスの乗降をしやすくすることで、バスやタクシーの利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | ・ノンステップバス、ワンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入推進 |
| 実施主体 | バス事業者、タクシー事業者、国、県、市 |
| 実施行程 | 令和5年度～：車両の更新時期に合わせ、順次バリアフリー化バス・タクシーに切り替え |

⑫ 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 高齢化の進む団地や郊外部の住民が、各地域に適した交通の実現により、日常生活の移動を維持することを目的とする。 |
| 実施概要 | ・各地域の支援の仕組みを設計 ・支援メニューを検討 |
| 実施主体 | バス事業者、タクシー事業者、NPO、市民、企業、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：制度の設計 令和 7 年度～：制度の運用 |

⑬ 地域の代表者向けノウハウ集の作成

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 地域内交通を運行するに当たり法令などの必要な知識や、勘どころなどをわかりやすく整理し、地域主体の交通の運行を促進することを目的とする。 |
| 実施概要 | ・法令などの基礎知識に加え、市内や中部圏内、全国の地域主体の交通の事例を掲載した冊子を作成し、配布 |
| 実施主体 | バス事業者、タクシー事業者、NPO、市民、企業、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：冊子の作成 令和 7 年度～：地域への説明、周知 |

⑭ 市街化調整区域の公共交通不便地域交通空白地域におけるデマンドタクシーなどの運行

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 市街化調整区域の公共交通不便地域交通空白地域の住民の移動手段の確保。 |
| 実施概要 | ・市街化調整区域の公共交通不便地域交通空白地域（鉄道駅から直線距離で 800m 以上、バス停留所 300m 以上離れている地域）の住民を対象にデマンドタクシーなどを運行 |
| 実施主体 | 交通事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：デマンドタクシー運行継続、運行方式などの検討 |

⑮ 多様な輸送資源の活用検討

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 福祉輸送やデマンド型交通など、地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討する。 |
| 実施概要 | ・地域のおでかけ支援などの取組の継続 ・地域の新たな輸送資源の検討 |
| 実施主体 | 交通事業者、市など |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：既存の輸送資源の継続、新たな輸送資源の検討 |

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

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 「公有民営方式」に転換した四日市あすなろう鉄道の運行を継続する及び利便性の向上。 |
| 実施概要 | ・四日市市が鉄道施設などを保有し、列車の運行を四日市あすなろう鉄道株式会社が実施 ・「鉄道事業再構築実施計画」に基づく事業の実施 |
| 実施主体 | 四日市あすなろう鉄道、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：運行の継続 |

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

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 沿線小学校、中学校、高校などの遠足、社会見学などにおける四日市あすなろう鉄道の利用を促進することで、こどもの頃から四日市あすなろう鉄道に慣れ親しみ、愛着を醸成することで、利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | ・沿線の学校に利用を PR |
| 実施主体 | 市民、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：継続実施、利用を PR |

⑱ EV バス・水素バスなどの導入

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 環境配慮の観点から、二酸化炭素などの大気汚染物質を排出しない EV バスや水素バスに導入を図る。 |
| 実施概要 | ・EV バスや水素バスの導入推進 |
| 実施主体 | バス事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：EV バスや水素バスの導入 |

⑲ 連節バスの拡充

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 連節バスのさらなる導入により、自動車から利用転換をすることで、交通渋滞を抑制し、低炭素化の実現を図る。 |
| 実施概要 | ・BRT の環境整備や連節バスの拡充 |
| 実施主体 | バス事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：調整が整い次第、連節バスの拡充 |

⑳ エコ通勤・エコ通学の推進

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 事業所などが自主的に実施する自動車抑制の取組を支援することで、取組の持続性向上を図るとともに、他事業所への普及を促すことを目的とする。 また、職場を通じた個人々人への働きかけにより、自動車から公共交通への通勤手段変容を促すことを目的とする。 |
| 実施概要 | ・市内の事業所などが自主的に実施する自動車抑制などの取組に対し、市と商工会議所が協力して支援 |
| 実施主体 | 企業、四日市商工会議所、学校関係者、交通事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：取組の継続、拡大 |

3) 地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と地域公共交通を日常生活で利用したくなる雰囲気づくり

① 運賃制度の見直し

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 鉄道やバスを共通で利用できる切符、乗り継ぎの場合に割引となる制度を実施することで、乗り継ぎ抵抗を軽減し、公共交通の利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | ・ 内部線と四日市平田線など、並行する路線どちらでも利用できる 2WAY 定期販売 |
| 実施主体 | 交通事業者 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：事業者間の調整が整い次第、順次実施 |

② 企画切符の販売

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 様々な特典が付く切符や、それ自体に価値を持たせた切符を企画・販売することで、鉄道の収益増加につなげる。 |
| 実施概要 | ・ 様々な特典が付く切符や、それ自体に価値を持たせた切符を企画・販売 ・ それぞれの路線において一日乗車券販売 ・ 事業者に関わらず市内共通で使用できる 1 日乗車券販売 |
| 実施主体 | 交通事業者 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：企画、調整が整い次第、順次実施 |

③ グッズの制作・販売

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 公共交通に関するグッズを制作・販売することで、鉄道の収益増加につなげるとともに、グッズを日常生活で使用してもらうことで、公共交通を意識する機会を増やすなど PR 効果につなげる。 |
| 実施概要 | ・ 公共交通に関するグッズを制作・販売 |
| 実施主体 | 協議会など |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：企画、検討済みのものからグッズの制作・販売 |

④ 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 集客力のあるイベントを企画・実施することで、利用者の増加を図るとともに、イベントをきっかけに、鉄道に乗る楽しさを知ってもらい、リピーター獲得につなげる。また、公共交通を活用した健康増進に向けた取組を実施する。 |
| 実施概要 | ・ 地域が実施しているイベントの支援 ・ 現在実施しているイベントの継続実施及び新規イベントの実施 |
| 実施主体 | 協議会など |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：既存イベントの継続実施、新規イベントの企画・実施 |

②⑤ 高齢者運転免許自主返納の促進

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 免許返納のための環境を整備することで、自動車から公共交通への転換を促進するとともに、交通事故の発生などを抑制する。 また、警察とも連携し、免許を返納する制度の周知を図るほか、免許を保有する高齢者に対して、高齢者講習などの場において、加齢に伴い運転行動への影響が生じ得ることを踏まえ、公共交通に関する情報提供を行うなど、なるべく交通事故リスクの少ない移動手段への誘導を図る。 |
| 実施概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納制度、免許返納の意義の周知 ・ 四日市市は、免許返納時のインセンティブの付与などを検討 ・ 三重交通や三岐鉄道は、現在の運転経歴証明書を提示した高齢者へのバス運賃の割引制度を継続 ・ 鉄道においても、運転経歴証明書を提示した高齢者への鉄道運賃の割引制度を検討 ・ 警察は、高齢者講習などの場において公共交通利用に関する情報を提供 |
| 実施主体 | 県警、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：免許返納者へのインセンティブを検討 既存の割引制度は継続 免許を保有する高齢者への情報提供を実施 令和 6 年度 ：「四日市市運転免許自主返納事業」開始 令和 7 年度～：可能な事業から適宜実施 |

②⑥ バス待ち環境の改善

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | バス待ち環境の向上を図り、バスの利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | ・バスシェルターの整備を推進するため、交通事業者のバスシェルター設置を市が支援する制度を検討 |
| 実施主体 | バス事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度：バスシェルターの支援制度の検討 令和 6 年度～：制度の実施によるシェルターの整備推進 |

②⑦ 支払方法の利便性向上

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | バスの利便性向上やバス事業の改善に寄与するとされる IC カードについて導入に向けた取組を推進する。 |
| 実施概要 | ・市内の交通事業者と導入可能性について協議・調整 |
| 実施主体 | 交通事業者 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：調整が整い次第、順次導入 |

②⑧ 公共交通マップなどの作成・配布

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 充実した路線網を誇る本市の地域公共交通の運行内容をわかりやすく伝えるツールを作成し、配布することで、地域公共交通の利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を運行する地域公共交通を一冊にまとめたマップを作成 ・ 事前に、市民代表などに使用してもらい、その使いやすさを確認したうえで完成し、市内で配布 |
| 実施主体 | 協議会など |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：素案の検討、作成 |

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

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 現在事業者単位で公表している市内の地域交通を一元的に検索できるように図ることで、利用しようとする者が運行内容を把握しやすくし、利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | <ul style="list-style-type: none"> 各事業者のホームページとリンクするプラットフォーム的なサイトを作成 各路線の運行内容のほか、市内共通券など事業者横断的に閲覧者に情報周知 |
| 実施主体 | バス事業者 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：実施に向けて検討 |

③⑩ MaaS の活用

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | MaaS の導入により、公共交通の利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| 実施主体 | 交通事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：実施に向けて検討 |

③⑪ サイン表示のバリアフリー化

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 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。 |
| 実施概要 | ・サイン表示のバリアフリー化 |
| 実施主体 | 交通事業者、道路管理者、市など |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：必要に応じて順次実施 |

③⑫ 転入者モビリティマネジメントの実施

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 目的 | 本市に新たに転入してきた市民に、地域公共交通の情報を提供することで、運行内容がわからないためクルマだけの生活スタイルになることを防止する。 |
| 実施概要 | ・転入手続きの際、マップ・時刻表など公共交通の運行内容がわかるツールを配布 |
| 実施主体 | 企業、四日市商工会議所、学校関係者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：マップの作成、配布 |

③ 公共交通の乗り方教室の開催

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 教育委員会とも連携し、特に幼稚園児や小学生など、まだ地域公共交通もクルマも使い慣れていない世代に鉄道やバスの乗り方などを紹介し、鉄道やバスの利用に慣れてもらうことで、将来的な利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・市やバス事業者、鉄道事業者などが小学校などを訪問 ・集まった幼稚園児や小学生及びその保護者などに対し、バスの乗り方の紹介や乗車体験などの実施 |
| 実施主体 | バス事業者など |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：バスでは継続的に実施するとともに、鉄道でも実施を検討 |

④ 感染症対策

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 公共交通における感染症拡大防止対策として実施する取組を周知し、利用者数の回復を図る。 |
| 実施概要 | ・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 |
| 実施主体 | 交通事業者、国、県、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：継続実施 |

⑤ 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

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 目的 | 四日市あすなろう鉄道の駅花壇の植え替えなど、公共交通への愛着を醸成し、利用促進につなげる。 |
| 実施概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・四日市あすなろう鉄道の駅花壇の植え替え ・地域が主体となった取組の支援 など |
| 実施主体 | 市民、交通事業者、市 |
| 実施行程 | 令和 5 年度～：継続実施、新たな取組の検討・実施 |

1 1. 計画の達成状況の評価

本計画で掲げた目標を、着実かつ計画的に実施するとともに、長期的な地域公共交通の基本方針の達成をめざし、社会情勢の変化に合わせ柔軟に施策を企画・展開していくために、取組に合わせた評価・改善の仕組みを定める。

(1) PDCA サイクル

本計画で掲げた目標を確実に達成するため、継続的に取組を実施していく（Do）とともに、その取組結果を把握し評価し（Check）、問題点があれば見直しを検討し（Action）、新たな取組の計画を立てていく（Plan）という、いわゆる PDCA サイクルを実行していく。

PDCA サイクルは、計画期間全体（1012年）を通じた長期的なもの、5年程度の中期的に実施するもの、毎年の取組や社会情勢の変化などを踏まえ1年単位に実施するもの、そして、それよりもさらに細かい期間（事業の実施単位など）で行う短期的なものの4種類を実施する。

これにより、取組状況やその効果を都度把握し、よりよい地域公共交通網を形成していくことが可能となる。

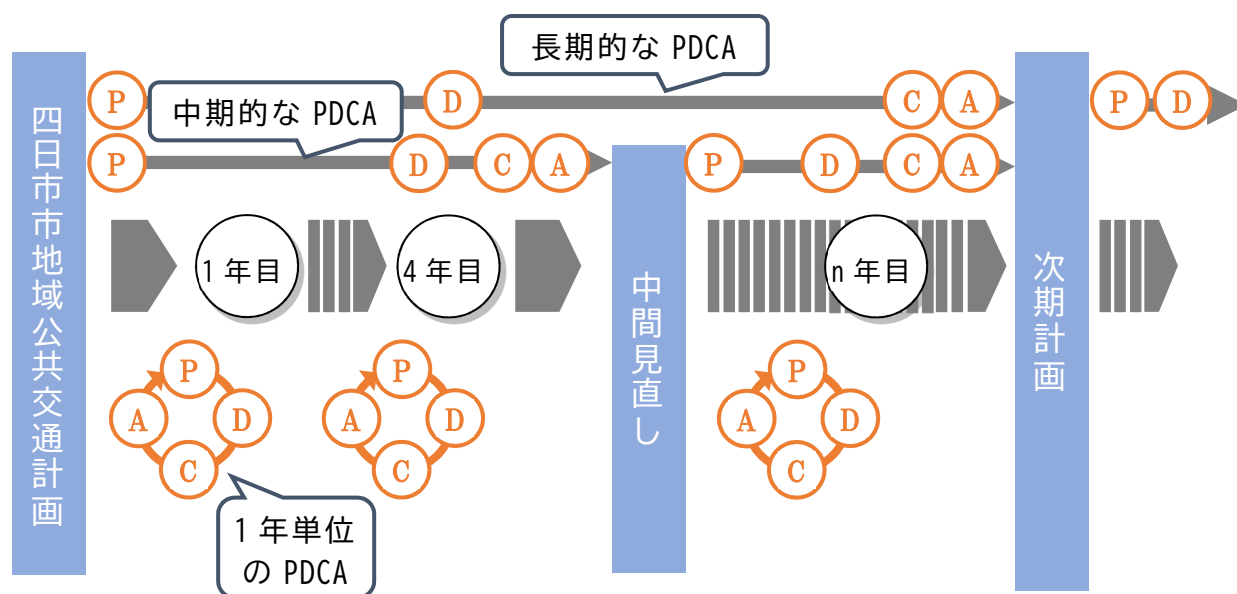


図 PDCA サイクルの実行イメージ

(2) PDCA サイクルの実行体制

本計画の PDCA サイクルの実行は、四日市市地域公共交通活性化協議会が推進していく。このうち、自主運行バスの運行内容の変更などに係る事項は、活性化協議会の中で関係するメンバーで開催する地域公共交通会議で合意形成を図る。

また、別途開催される四日市市都市総合交通戦略協議会とは情報共有を図る。

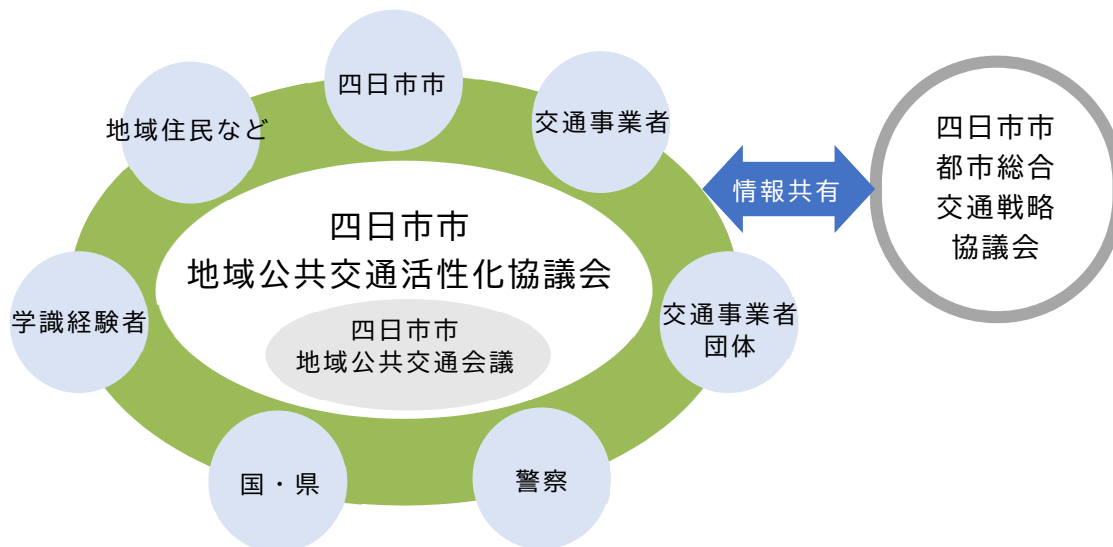


図 計画の推進体制

(3) データ把握手法

評価をするうえで必要となるデータの把握方法を下記に示す。

目標に掲げた指標だけでなく、地域公共交通の利用状況なども把握し、適宜評価を行う。

表 把握する指標

| 把握する指標 | 調査概要 | 調査間隔 (予定) |
|-----------------------------|--|--------------|
| ・ 中心市街地来訪者数 ・ 各路線の利用者数 | 交通事業者から駅別、バス停別の利用者データを借用。 | 毎年度 |
| ・ 駅間、バス停間 OD ・ 平均利用金額 | 交通事業者で把握している場合はデータを借用。データがない路線は調査員などをバス車内に配置し調査。 | 5年毎 |
| ・ 市民満足度 | 別途市で実施している市政アンケートの、公共交通に関する質問を活用。 | 毎年度 |
| ・ 市民の移動実態 ・ 利用者満足度 | 無作為抽出で市民にアンケート調査票を配布・回収。 | 5年毎 |
| ・ 路線別収支率 ・ 路線別財政負担額 | 本市で把握しているデータをもとに算出。 | 毎年度 |
| ・ 運輸部門の CO ₂ 排出量 | 関係各課で把握しているデータを借用。 | 毎年度 |