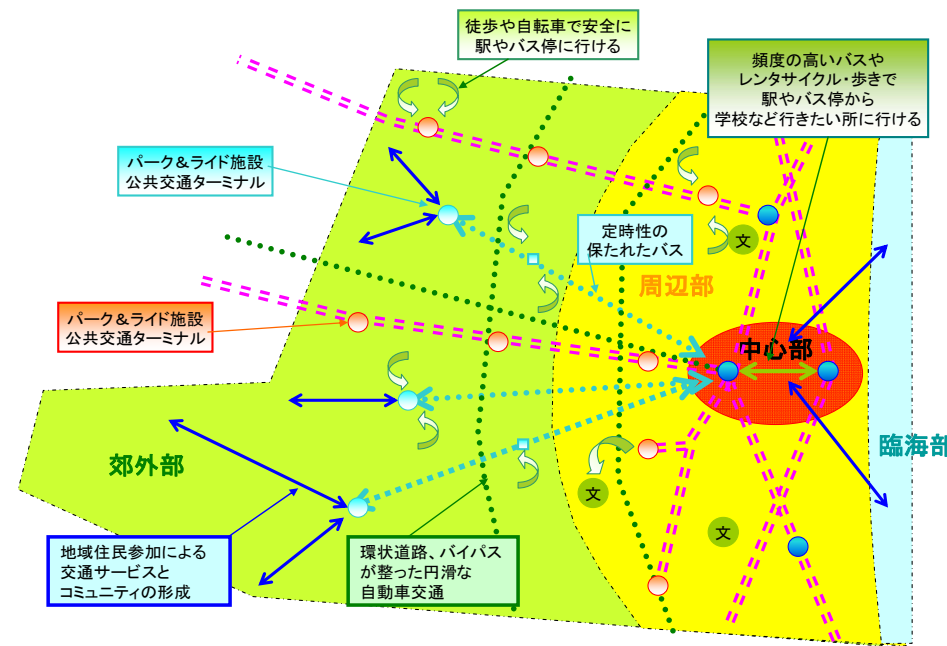


四日市市都市総合交通戦略の方向性

| 取り組むべき課題 | |
|---------------|---|
| 公共交通に関する課題認識 | ①恵まれた公共交通環境の維持 市内全域をほぼ網羅する恵まれた公共交通網の維持を基本に、高齢社会の一層の進展など、今後、発生する問題への先行的な対応 |
| | ②中心市街地活性化への寄与 ・中心市街地活性化にも大きく寄与するマイカーから公共交通利用への転換 ・中心市街地が立ち寄り先として選択されるように、多様なサービスを供給できるようなまちづくり |
| | ③交通結節機能の強化 ・路線バスルート再編等を含めた鉄道とバスの連携策 ・端末交通として自動車や自転車の比率が高い特徴に対応する自転車と連携した施策やP&Rの推進 |
| | ④市民の移動実態に合わせたサービスの向上 ・これ以上のコスト面での対策が困難な中で、交通手段として選択されるための市民ニーズに合わせたサービスの向上 ・新たな需要の発掘や、需要がありながら路線の無い区間への対応など利用を確保するサービスの向上 |
| | ⑤市民とのコラボレーションによる交通施策の推進 自立性、持続性の高い仕組みづくりに向けた、市民とのコラボレーションによる公共交通空白地対策 |
| 自動車交通に関する課題認識 | ①必要な道路の重点整備と即効対策の推進 ・北勢バイパスなどを早期に実現するための重点的な整備 ・渋滞交差点の改良など交通のボトルネックとなっている問題箇所を解消する即効対策 |
| | ②人に優しい道づくり 歩行者や自転車への配慮や公共交通との連携を視野に入れた人に優しい道づくりへの転換 |
| 社会状況の変化と課題 | ①移動の変化への対応 ・基幹的な交通網が維持できるような、土地利用施策と連動した交通体系づくり ・郊外部では、一定量の公共交通利用を確保する拠点化 |
| | ②総力戦による公共交通の確保 ・単体の路線ごとで無く、全体として公共交通網を維持する方向での交通事業者の取り組み ・将来、基幹的な公共交通の配置が困難となるような区域や公共交通空白地における市民や行政を含めたコラボレーションでの対策 |

| 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像） |
|--|
| 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なになる。 |
| 街中では、頻度の高いバスやレンタサイクルなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整っている。 |
| 農村部の交流拠点には、パーク＆ライド施設を持った公共交通のターミナルが整っており、都市との交流が活発に行われている。 |
| 交通不便地域や交通空白地域では、地域住民も参加した交通サービスが行われており、きめの細かな独自のサービスでコミュニティの要となっている。 |
| 環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整備され、深刻な渋滞や通過交通の生活空間への流入などの問題が解消され、バスも定時性を保って運行している。 |
| 歩いたり自転車に乗ったり、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繋がっている。 |



| 取り組みの方向 |
|--|
| 戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり 【達成目標】 鉄道と幹線バス網を中心に、支線バス・コミュニティバス等が連携し、中心市街地や病院・学校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網になる 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 →公共交通の要となる鉄道の活用 →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 ②生活圏内の移動手段確保 →基幹公共交通と連携した支線バスやコミュニティバス路線の構築 ③公共交通の基点や接続点における利便性・快適性の向上 →鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり →移動全体を支えるバリアフリー化の推進 |
| 戦略2：円滑な交通を支える道づくり 【達成目標】 環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整い、深刻な渋滞や通過交通の生活空間への流入などの問題が解消されており、歩いたり自転車に乗ったり、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繋がっている。 ①幹線道路の整備や交差点改良などの推進 →環状道路とバイパス道路の整備推進 →早期に必要なネック点の解消 ②歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり →安全・安心に移動できる歩行者空間の整備 →公共交通と連携した自転車走行ルートの整備 |
| 戦略3：まちなかの賑わいづくり 【達成目標】 まちなかでは、頻度の高いバスやレンタサイクルなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整い、まちなかを中心に、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の移動環境がネットワークされている。 ①まちなかにおける「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」のシンボル空間づくり →コミュニティバスやレンタサイクル等まちなかにおける移動手段の充実 →まちづくりと連携した空間形成 ②まちづくりと連携した公共交通づくり →まちづくりネットワークの拠点づくり →まちづくりと交通の相互が連携した拠点づくり |
| 戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり 【達成目標】 関係者の連携の下で、都市総合交通戦略が策定されている。さらに、相互に連携しながら進行管理が行われており、市民、事業者、行政が一丸となって取り組んでいる。 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。 ①都市総合交通戦略の策定と進行管理 →多様な主体の参画による計画づくりと進行管理 →都市総合交通戦略の定期的な検証 ②市民の意識と行動の改革 →市民一人ひとりの自発的な行動を促す市民ぐるみの取り組み →地域とともに支える公共交通の仕組みづくり |