

四日市市都市総合交通戦略

骨子（案）

平成 22 年 11 月 26 日

四日市市都市総合交通戦略協議会

はじめに

私たちが暮らし、営む四日市市は、東西経済圏を結ぶ交通の要衝に位置し、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、極めて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う自動車交通への依存の高まりなどから、慢性的な道路渋滞が発生し、公共交通の利用も減少するなど、交通環境にも徐々に厳しさが増している。

さらに、人口減少社会、高齢社会が到来する中で、車を運転できない、いわゆる交通弱者の移動手段の確保が課題となっているほか、道路渋滞の緩和によるCO²排出量の抑制や歩いて暮らせるまちづくりなど低炭素社会の実現に向けた取り組みも求められている。

こうした時代の変動の中で、交通を取り巻く様々な課題に的確に応え、持続可能な魅力あるまちづくりを展開していくために、市内の交通に関わる、市民、交通事業者、行政が一同に会して「四日市市都市総合交通戦略協議会」を設置した。

ここに示す「四日市市都市総合交通戦略」は、本市の交通環境の維持・強化に、関係者が一丸となって取り組むための行動計画として策定しようとするものである。

目 次

1 . 四日市市都市総合交通戦略とは	・ ・ ・ ・ ・ 1
2 . 計画の位置付けと策定の経緯	・ ・ ・ ・ ・ 2
3 . 目標とする将来像と実現に向けた戦略	・ ・ ・ ・ ・ 4
4 . 戦略に基づく施策のパッケージ	・ ・ ・ ・ ・ 5
戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり	・ ・ ・ ・ ・ 5
戦略2 円滑な交通を支える道づくり	・ ・ ・ ・ ・ 8
戦略3 まちなかの賑わいづくり	・ ・ ・ ・ ・ 11
戦略4 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり	・ ・ ・ ・ ・ 13

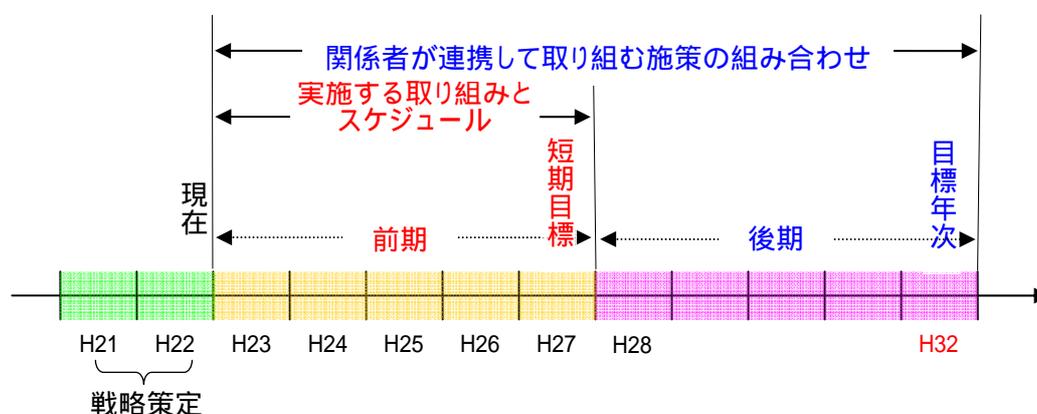
1. 四日市市都市総合交通戦略とは

【四日市市都市総合交通戦略とは】

- ・ 四日市市都市総合交通戦略は、誰もが利用できる公共交通の維持や歩行者に配慮した段差の無い道路の整備など歩いて暮らせる交通環境の実現や、市域を越えた交流によるまちの活性化を支える交通ネットワークの構築により、四日市市が今後とも持続可能な都市として存続し続けていくためのものであり、そのために関係者が連携して取り組む交通施策の展開方針と、その実現のために短・中期的に行う具体の施策の組み合わせを示すものです。

【目標年次】

- ・ 概ね10年後を目標に、関係者が連携して取り組む施策の組み合わせと共に、短期（計画期間前期の概ね5年間）に実施する具体の施策とスケジュールを示します。
- ・ また、短期（前期の概ね5年間）における当面の達成目標と評価指標を設定し、中間年次（概ね5年間後）において、計画の点検・見直しを行います。



【総合交通戦略の計画区域】

- ・ 計画区域は四日市市全域を対象とします。
- ・ また、広域的な公共交通や幹線道路では、これまでも沿線の市町などと連携した取り組みを進めていることから、これらの広域的な取り組みも含めて計画するものとします。

2. 計画の位置付けと策定の経緯

1) 計画の位置づけ

- ・ 四日市市都市総合交通戦略は、四日市市基本構想・基本計画で示される将来都市像や四日市市都市計画マスタープランの基本方針に基づく交通施策の実施計画となるものです。
- ・ また、交通に関わる者が目的を共有しながら連携して取り組むことで効率的な事業や効果の早期発現を実現しようとするものであり、関係者の連携の指針となるものです。

2) 策定の経緯

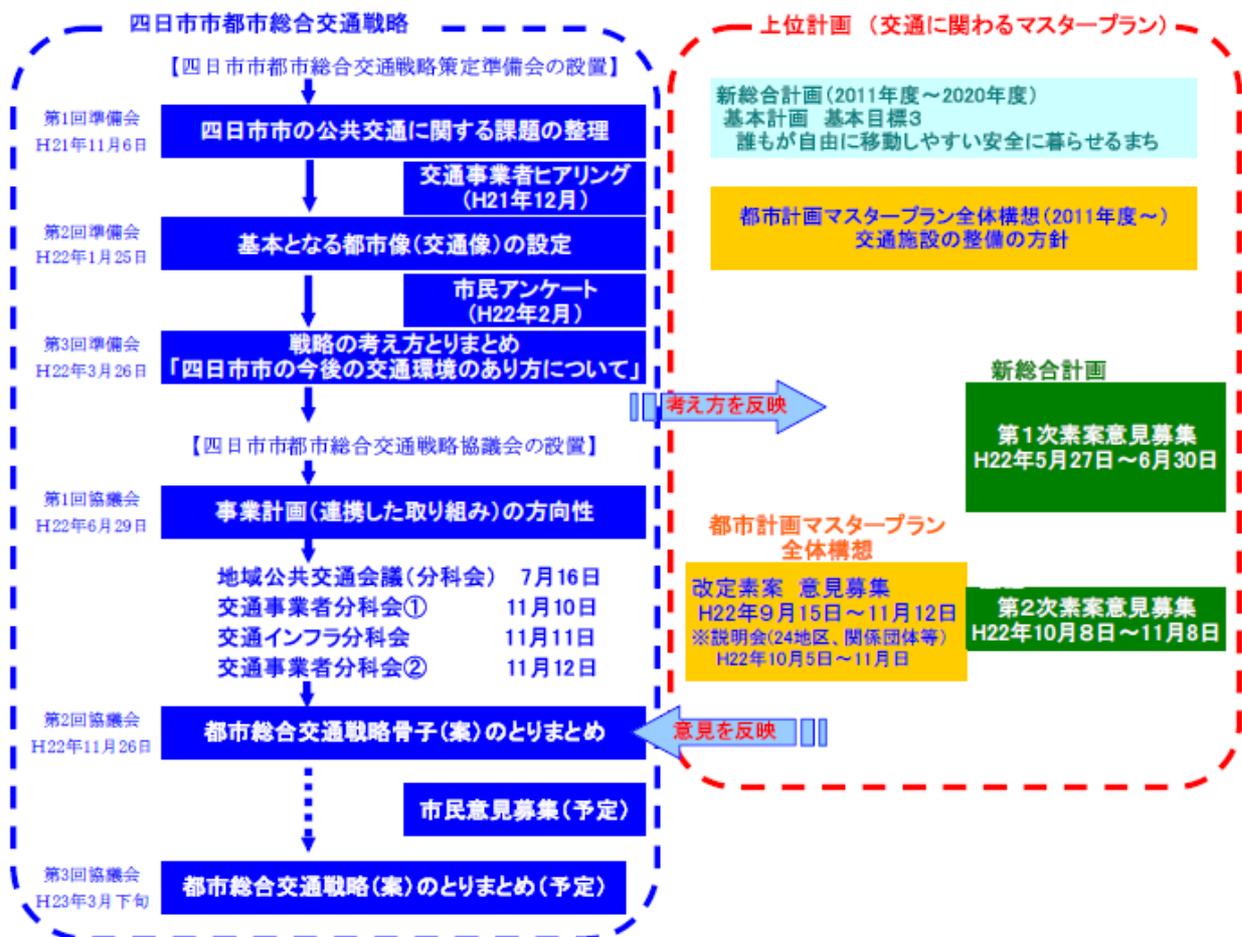


図 四日市市都市総合交通戦略の策定経緯

3) 協議会の構成

- ・ 協議会は、学識経験者、交通事業者、関係団体（地元経済界、NPO 法人）市民、国・県・市の関係行政機関で構成します。
- ・ また、交通に係る課題へ総合的に対応していくために、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき地域公共交通の活性化及び再生を推進する「地域公共交通総合連携計画」を作成する協議会、「道路運送法」に基づき地域関係者がバスの運行や運賃等について合意を図る場である「地域公共交通会議」としても位置づけます。

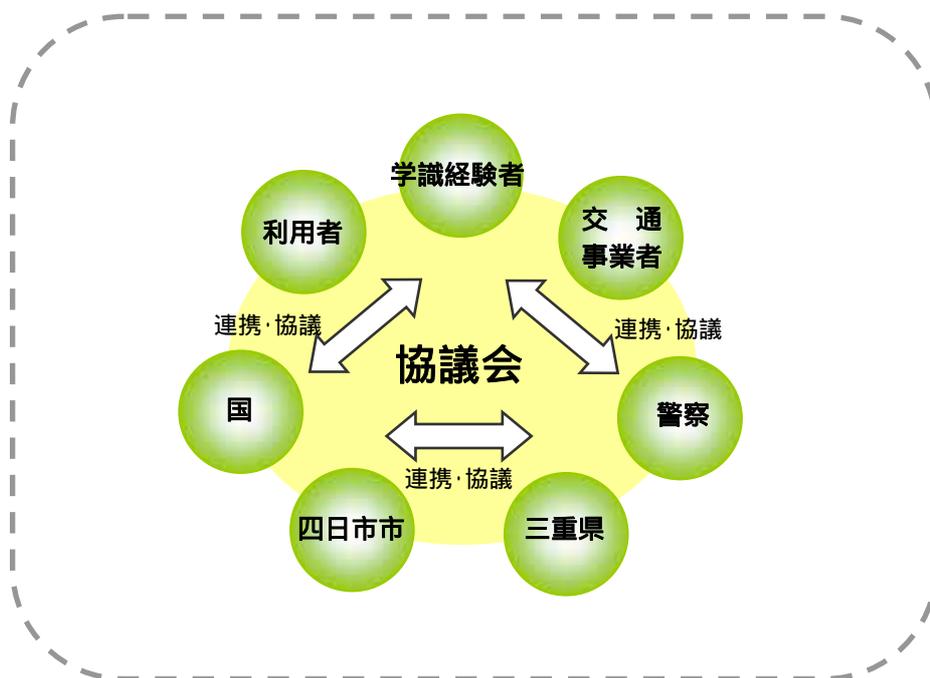
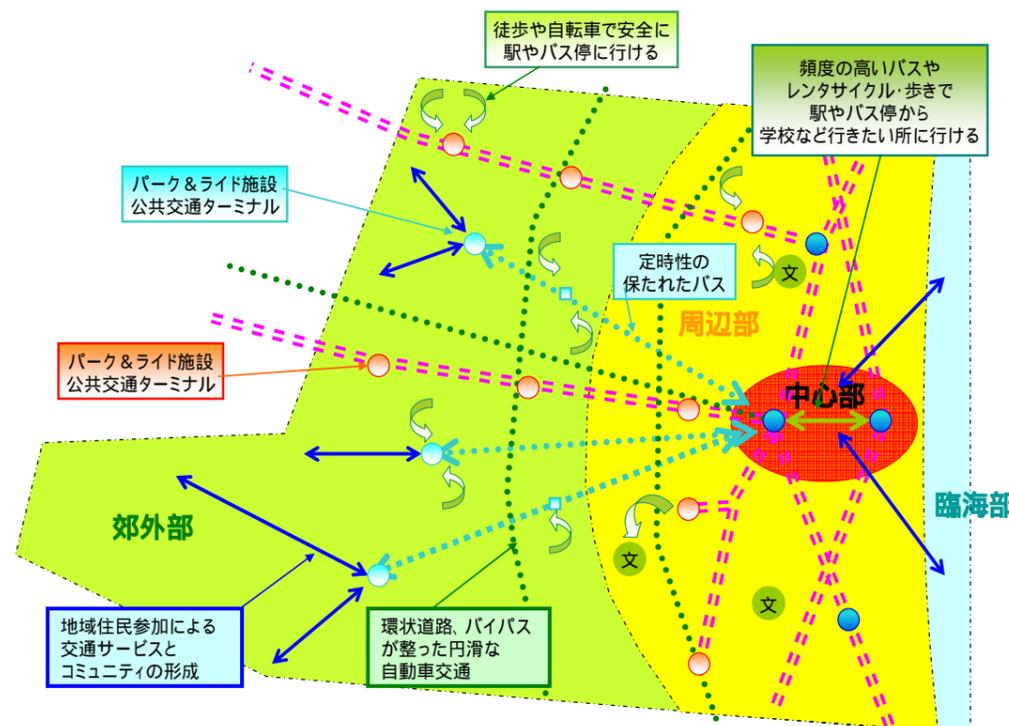


図 四日市市都市総合交通戦略協議会の構成

交通の現状	
公共交通に関する現状	<p>【恵まれた公共交通】 人口が集中する区域のほとんどに鉄道及び路線バスが配置され、市内全域に公共交通のサービスが及ぶなど、公共交通に恵まれた都市となっている。</p> <p>【公共交通の特徴】 市内の内陸部にも地方鉄道や鉄道支線が伸びているほか、近鉄・JR四日市駅を基点に郊外部の住宅団地などにバス路線網が配置されており、朝夕の時間帯には大量の通勤・通学交通を分担している。 しかし、鉄道、バスとも朝の通勤・通学時間帯のピーク時に比べて、昼間の利用が極端に少なく、特に鉄道においてその傾向が顕著である。 通勤通学時の大量輸送に対応して整備された公共交通が、それ以外の時間帯で生活の移動などに有効に利用されていないことなどから、市内の公共交通は収益があがりにくい構造となっている。</p> <p>【鉄道・バスの利用者の減少】 鉄道やバスの利用者は、近年、下げ止まりの傾向にあるが、長期的には、一貫して減少してきており、厳しい経営状況にある。 このため一部では路線バスの廃止なども生じており、交通空白地をカバーする目的で、市が「自主運行バス」3路線を運行している。また、同様の目的で、NPO法人が「生活バスよっかいち」を運行している。</p> <p>【中心市街地の状況】 市内の交通の拠点でもある中心市街地では、近鉄四日市駅とJR四日市駅が離れており、相互を連絡する交通手段が課題となっている。 また、商業の空洞化などから平成16年まで減少していた近鉄四日市駅周辺の歩行者総数は、商業機能の回復や人口の都心回帰などにより平成17年から上向きに転じており、一層のまちなかの活性化が望まれている。</p>
自動車交通に関する現状	<p>【交通の集中と渋滞の発生】 東西交通の要衝に位置し、産業の集積した四日市市には、大量の産業交通及び通過交通などが集中する。臨海部の国道1号・23号では慢性的な渋滞状況を呈し、渋滞の発生と相まって住環境への影響も懸念されているほか、新名神自動車道の接続により、東名阪自動車道でも深刻な渋滞が発生しており市内へ流入する交通も増加している。 また、通勤交通が集中する朝夕を中心に、郊外部の住宅団地と中心市街地や臨海部を結ぶ国道365号・477号等でも渋滞が発生している。</p> <p>【道路の整備状況】 市内の都市計画道路の整備率は約50%程度にとどまっており、国道1号・23号のバイパスとなる北勢バイパスや東名阪自動車道と交通を分担する第2名神自動車道など大量の自動車交通を分散する幹線道路の一刻も早い整備が望まれている。</p>
人口減少・高齢社会の到来	<p>【高齢化の状況】 臨海部における高齢化率が高く、今後は内陸部でも高齢者の割合が高まっていく。これに伴い、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おり、団塊世代の退職等で交通需要が一気に減少する状況も懸念されている。</p> <p>【高齢者事故の増加】 人身事故数は、平成16年をピークに減少傾向に転じているが、一方で、高齢者人身事故(65歳以上)は増加している。 その占める割合は、平成20年には24%と人身事故全体の1/4近くを占めるようになっており、高齢者に対応した交通の有り方が大きな課題となっている。</p>

四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像(交通像)
<p>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。</p>
<p>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</p>
<p>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。</p>
<p>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。</p>
<p>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。</p>
<p>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</p>

取り組みの方向(戦略)
<p>戦略1:自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</p> <p>【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きことができる公共交通網になる</p> <p>鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成</p> <p>生活圏内の移動手段確保</p> <p>公共交通の基点や接続点における利便性・快適性の向上</p>
<p>戦略2:円滑な交通を支える道づくり</p> <p>【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。</p> <p>幹線道路の整備や交差点改良などの推進</p> <p>歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり</p>
<p>戦略3:まちなかの賑わいづくり</p> <p>【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が整っている。</p> <p>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</p> <p>まちづくりと連携した公共交通づくり</p>
<p>戦略4:市民・公共交通事業者・行政の連携づくり</p> <p>【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。</p> <p>都市総合交通戦略の策定と進行管理</p> <p>市民の意識と行動の改革</p>



4. 戦略に基づく施策のパッケージ

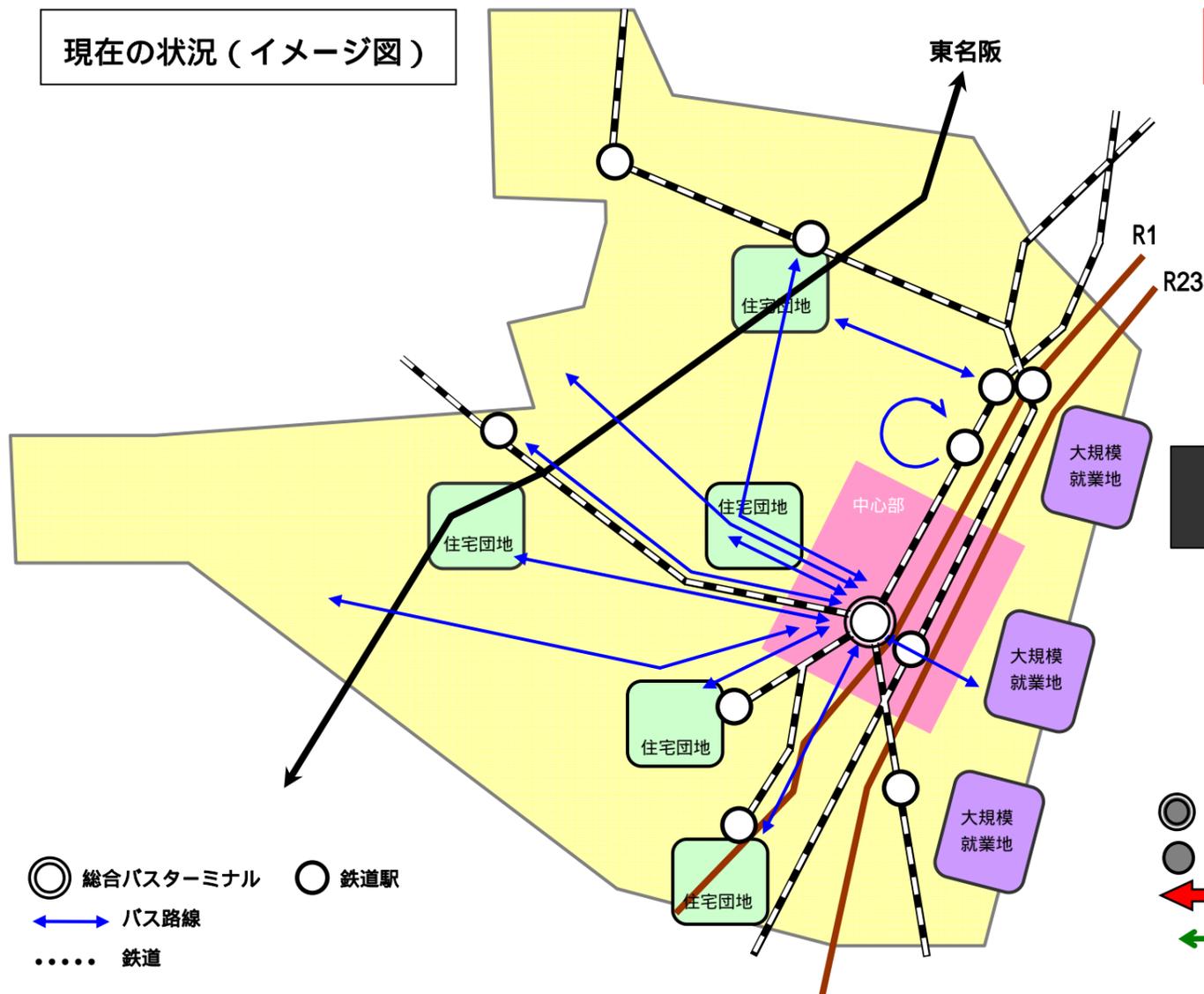
戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」の展開方針

【達成目標】

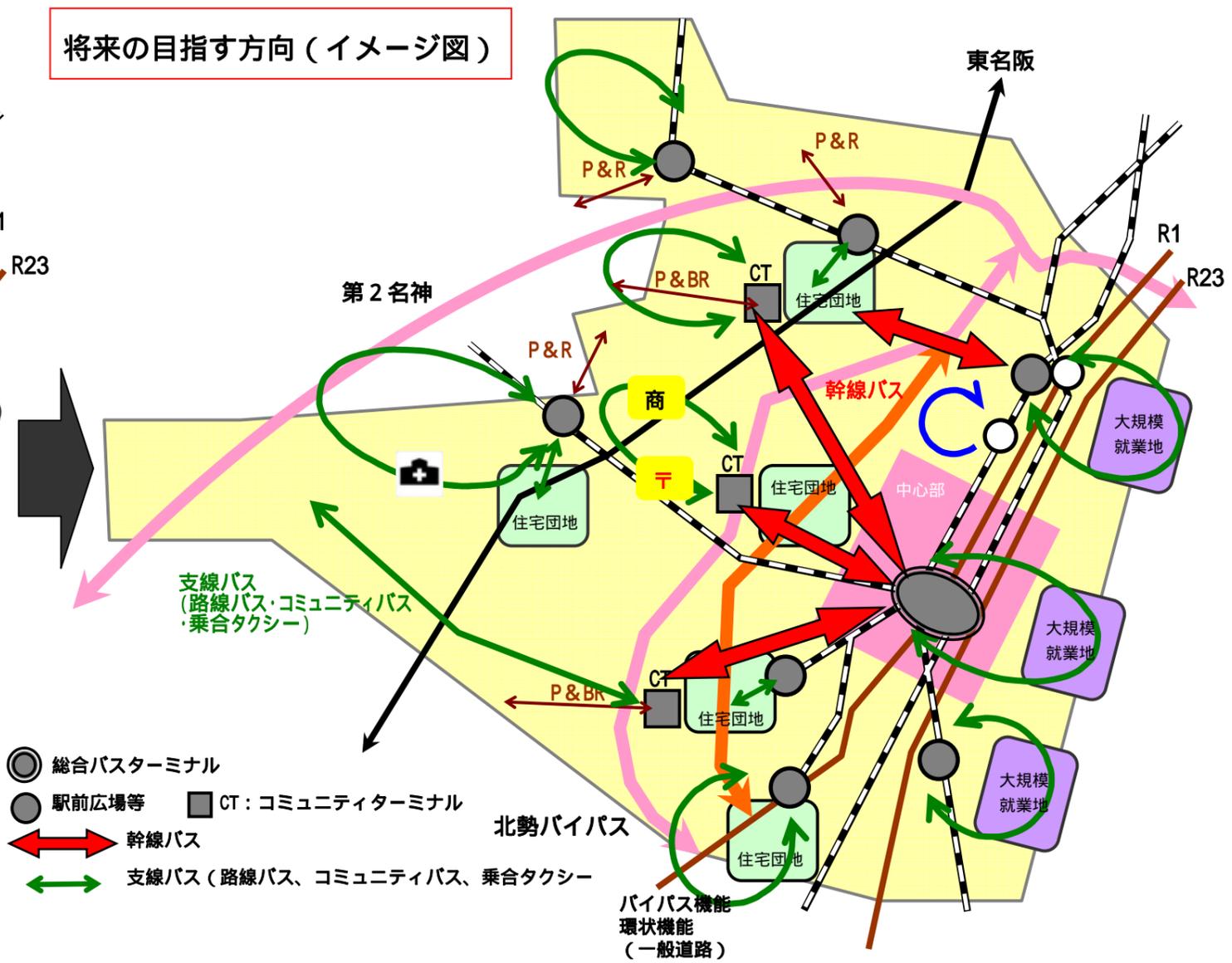
鉄道と幹線バス網を中心に、支線バス・コミュニティバス等が連携し、中心市街地や病院・学校など暮らしに必要な拠点施設へ快適で便利に行くことができる公共交通網になる。

【取り組みの考え方】		【当面の目標】
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、幹線バス路線の定時性や頻発性を確保する。	現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
生活圏内の移動手段確保	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み。	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
公共交通の起点、接続点における利便性・快適性の向上	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、地域の交流・商業機能との一体化を図り地域活動の拠点（コミュニティターミナル）づくりを進める。	

現在の状況（イメージ図）



将来の目指す方向（イメージ図）



CT (コミュニティターミナル)
近郊・郊外部における、幹線バスや鉄道と支線バス等との乗り継ぎ拠点。交流・商業機能などとの併設されたバスターミナル。

【今後10年間に実施・検討する施策】

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

1) 公共交通の要となる鉄道の活用

利用者の動向に応じた列車運行ダイヤの見直し

昨年には、JRの快速の増便も行われているように、鉄道事業者各社は、随時、列車運行ダイヤの見直しを行っており、引き続き、利用者の動向等に合わせ、サービスの維持・向上を図る。

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、国の支援制度等を活用しながら関係者が連携して取り組む

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
三岐鉄道三岐線の駅構内分岐器の重軌条化、変電設備の容量増加
・更新、信号システムの更新 等

路線維持のための取り組み

経営の効率化に向けた運営手法の見直しや路線の維持に必要な利用増進策や施設等の更新の支援策を検討し、関係者の協力の
下で路線維持に取り組む



三岐鉄道

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

踏切事故の防止

近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業

(5箇所の踏切を除却)

踏切改良等の緊急対策

(事故発生踏切での遮断機の設置など安全性向上の緊急対策)



工事が進む近鉄川原町駅周辺の連続立体化

大規模地震への対応

近鉄四日市駅高架橋の耐震化(駅利用者の安全確保)

跨線橋の耐震化(三郎橋・小生跨線橋・馳出跨線橋)

の耐震化による鉄道施設の安全確保)



近鉄四日市駅

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) 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

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、実証運行などを行いながら段階的に路線の再編に取り組む。

幹線・支線バス化実証運行

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。

鉄道支線バスの検討

鉄道駅の駅前広場整備などとあわせ、鉄道を幹線とした支線バスの実現化を探る

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】

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、可能な取り組みを検討し、段階的な整備を進める。

幹線バス路線へのPTPS(公共車両優先システム)路線延長の検討

・予定箇所：国道1号、中央通り、稲葉町大井手線などの4車線以上道路
渋滞等に合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化改良の推進
広域幹線道路の整備等、周辺交通環境の変化に合わせて整備

バスレーン設置検討

4車線以上の道路への設置を検討

交通管制エリア...交通管制センターのコンピューターで交通量や交通渋滞等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



幹線バス網の定時性改善に向けたPTPS(公共車両優先システム)などの拡大

2.生活圏内の移動手手段確保

1) 基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築

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】

支線バス路線網の再編

民間事業者による運行が困難な路線や交通不便地域において、支線バス路線、コミュニティバスへの転換や予約型乗合タクシーなど可能な取り組みを進める

NPO バス等への支援拡充

市民主体のコミュニティバスへの支援を拡大するとともに、NPO バス・乗合タクシー等の導入マニュアル作成及び地域での啓発を進める



地域のみなさんが利用する生活バスよっかいち



市内で行われた乗合タクシー社会実験

3.公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上

1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり

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、路線の再編等に合わせて段階的に乗り継ぎ環境の整備を進める。

駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

近鉄四日市駅、西日野駅、内部駅、

JR 四日市駅の駅前広場整備

コミュニティターミナル整備検討

幹線バスと支線バスなどを結ぶ交通結節点を、

地域コミュニティの核として位置づけ、その整備を図る

駅前駐車場・駐輪場（P&R 施設）の拡大

三岐鉄道・三岐線における P&R 施設等の拡大



コミュニティターミナルのイメージ
事例：ピアラシティみさと（埼玉県三郷市）
出典：EST ポータルサイト

3.公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上

1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり

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

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 や建物内待合スペースや周辺のバリアフリー化などを検討

ハイグレードバス停・利用者がバス乗車前に利用しやすい、屋根・椅子付のバス停

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

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

鉄道・バス乗車案内マップの作成・配布

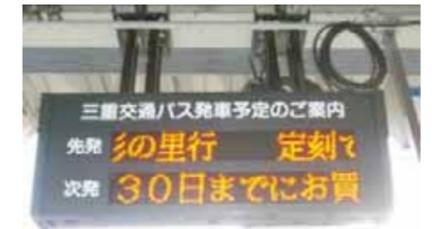
路線図、時刻表と病院や店舗の場所など、暮らしに必要な情報を分かりやすく案内するマップを作成する。

バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化

利用者の声を反映しながら主要なバス停へのバスロケーションシステムの設置や Web・携帯電話を活用した情報提供など、利用者の利便性を向上するサービスの強化を図る。



各地で導入され始めているバス停シェルター（写真は名古屋市）



近鉄四日市駅西口バス停バスロケーションシステム

2) 移動全体を支えるバリアフリー化の推進

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、国の支援制度等を活用しながらバリアフリー化を進める。

三岐鉄道三岐線の平津・山城・大矢知駅におけるスロープの改良等

駅前広場の整備や乗降客の増加などを踏まえバリアフリー化を検討し、条件の整ったものから順次実施

バス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導入

環境負荷に配慮したバス車両の導入

ハイブリッドバスなどの導入



ノンステップバス（仙台市交通局）

戦略2「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

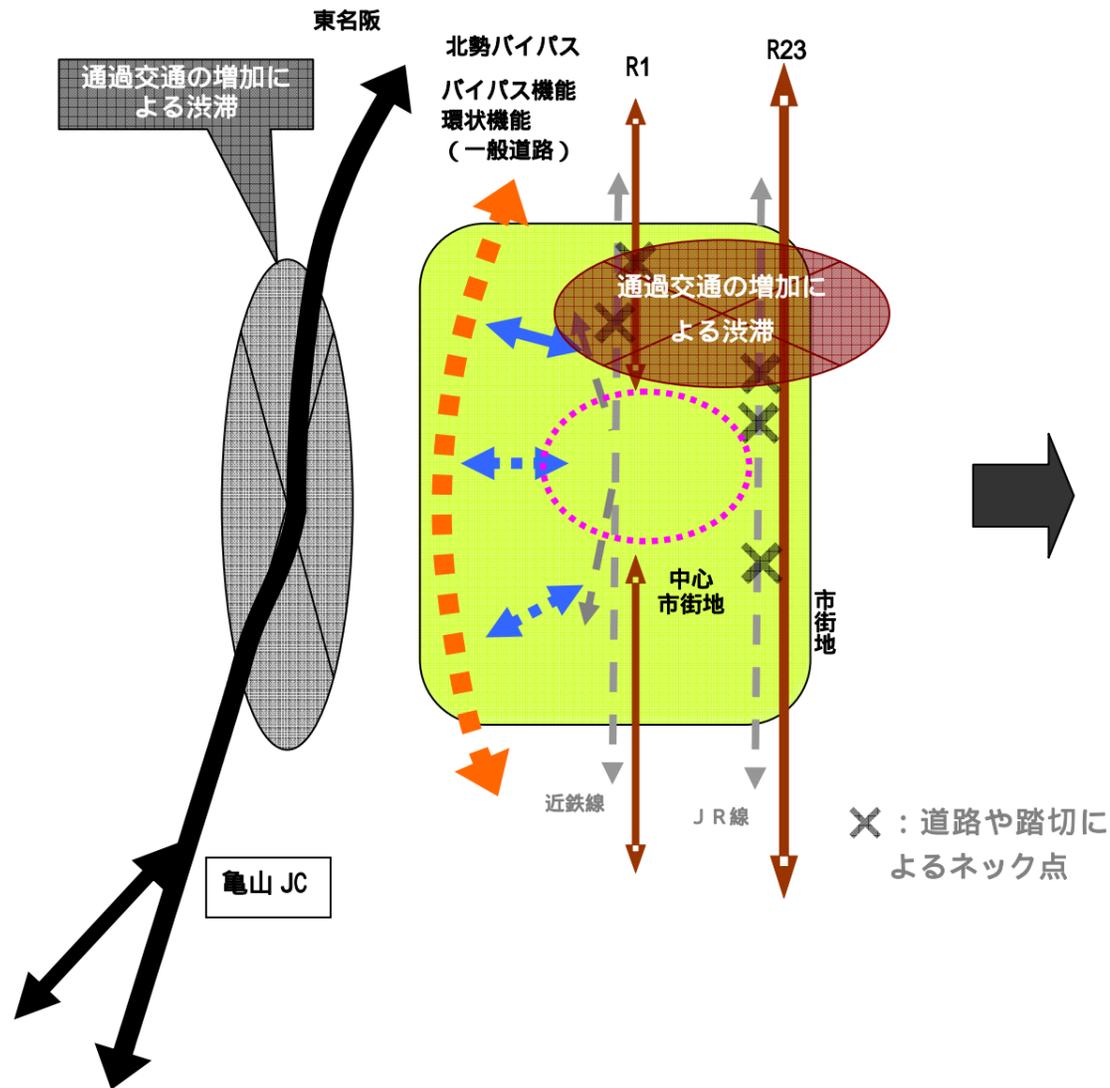
【達成目標】

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。

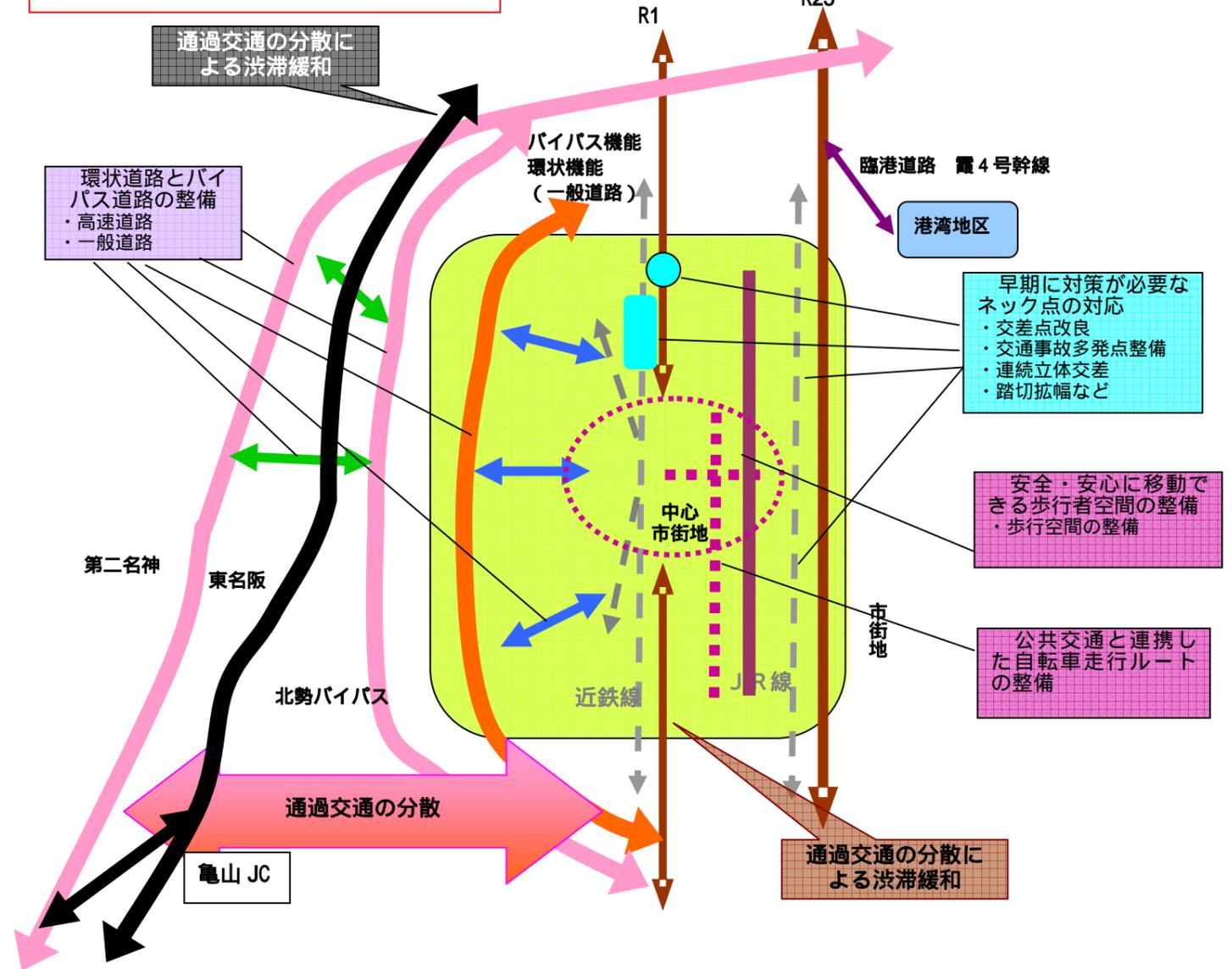


【取り組みの考え方】		【当面の目標】
必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進	東名阪自動車道や国道1号、23号における渋滞の抜本的な解消を目的に、第二名神自動車道や北勢バイパスなどの整備による通過交通の分散を目指して取り組む。通勤時や当面の渋滞緩和対策として環状道路やバイパス機能を持つ道路の整備や渋滞交差点などのネック点の改良を進める。	第二名神自動車道や北勢バイパスなどの早期完成に向けた予算の確保などに関係者と共に取り組む環状道路やバイパス道路等の継続事業の着実な推進を図るとともに、整備計画（見直し中）に応じて新規事業に着手する 渋滞交差点などネック点の状況に応じて対応策を検討し、段階的な対策に着手する
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。	歩道や自転車レーンの事業区間を段階的に拡大し連続した歩行空間の整備を進める

現在の状況（イメージ図）



将来の目指す方向（イメージ図）



戦略2「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

【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交差点改良などの推進

1) 環状道路とバイパス道路の整備推進

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】 第二名神自動車道、北勢バypass、国道477号バypass、国道477号（西浦バypass）、（県）上海老高角線バイパス、（都）環状1号線、（都）四日市関ヶ原線、

臨港道路霞4号幹線など

【新規事業】（仮）泊小古首線や四日市中央線など

四日市市道路整備計画（見直し中）・三重県道路整備

戦略（見直し中）等に基づき順次事業化を図る。



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

渋滞箇所の改善

市内の渋滞状況を把握した上で、関係者が連携してその対策を進める。

渋滞対策プログラムに基づき、関係者間で対策を協議し事業化を図る。

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、視認性を向上するカラー舗装化などの交通安全対策を進める。



右折レーンをカラー舗装化した
国道1号日永3丁目交差点

鉄道交差箇所の対策

鉄道交差の立体化や踏切の改良などにより円滑な交通を確保する。

近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業

【戦略1-1-1）公共交通の要となる鉄道の活用 掲載】

（5箇所の踏切を除却）

踏切の幅幅や遮断時間の短縮等を検討し、

踏切における歩道と車道の分離などの対策を進める。



踏切が拡幅された市道日永東日野線



三重県第4次渋滞対策プログラム

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

歩行空間の整備

駅や学校、商店など暮らしに必要な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。

【継続事業】 国道1号、東海道、市道日永東日野線、

（都）金場新正線（三滝通り）（都）高松川越海岸線など

【新規事業】 （都）霞ヶ浦羽津山線など調整済みの路線から順次実施



路肩をカラー舗装した
東海道



歩行空間が再整備された
三滝通り

自転車走行ルートへの整備

自転車と歩行者の安全性を確保する自転車道の整備を進める。

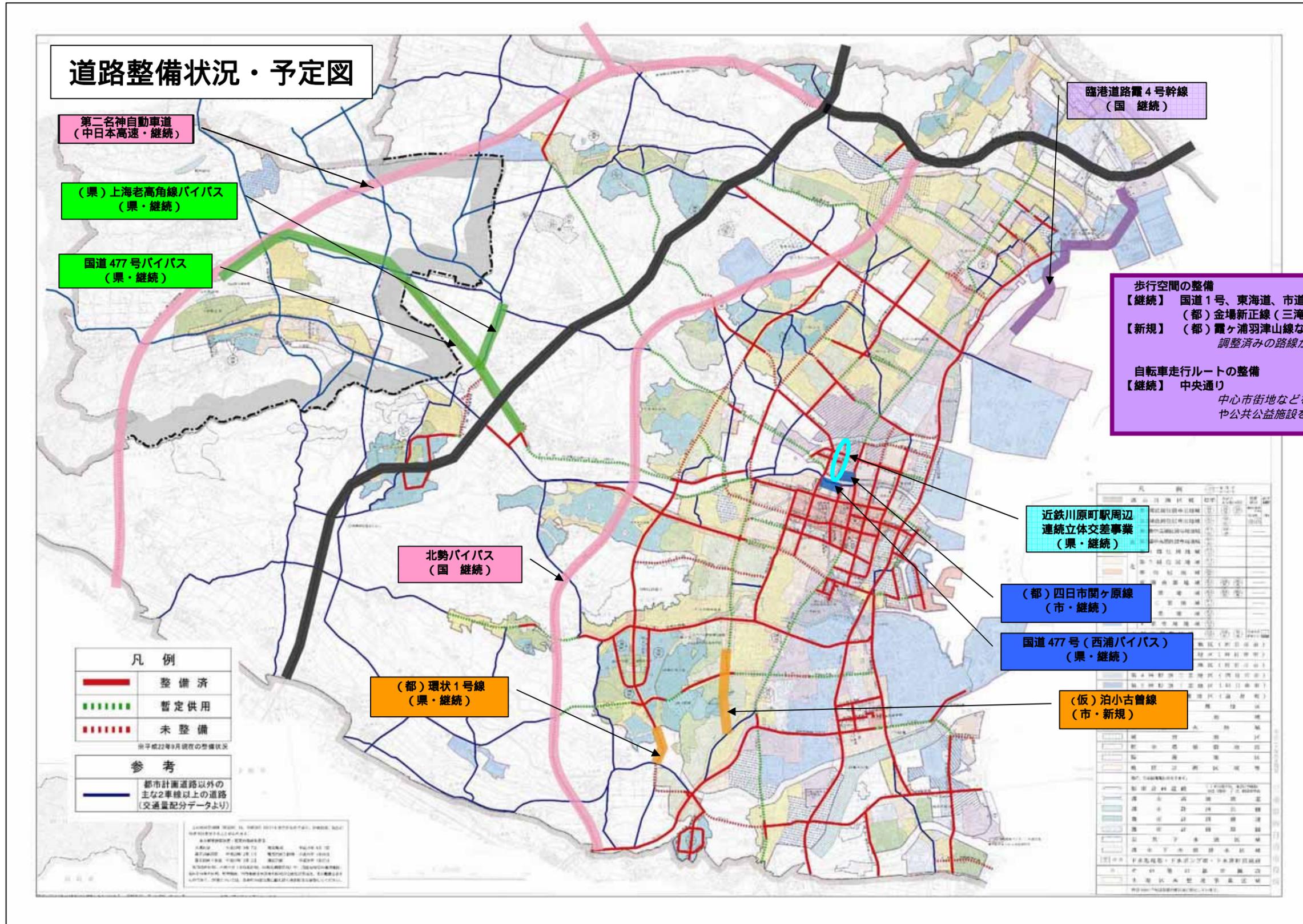
【継続事業】 中央通り

【新規事業】 中心市街地などを起点に自転車交通量の多い道路や公共公益施設を結ぶ道路などから順次整備



自転車レーンが整備された
中央通り

【参考】道路整備の状況



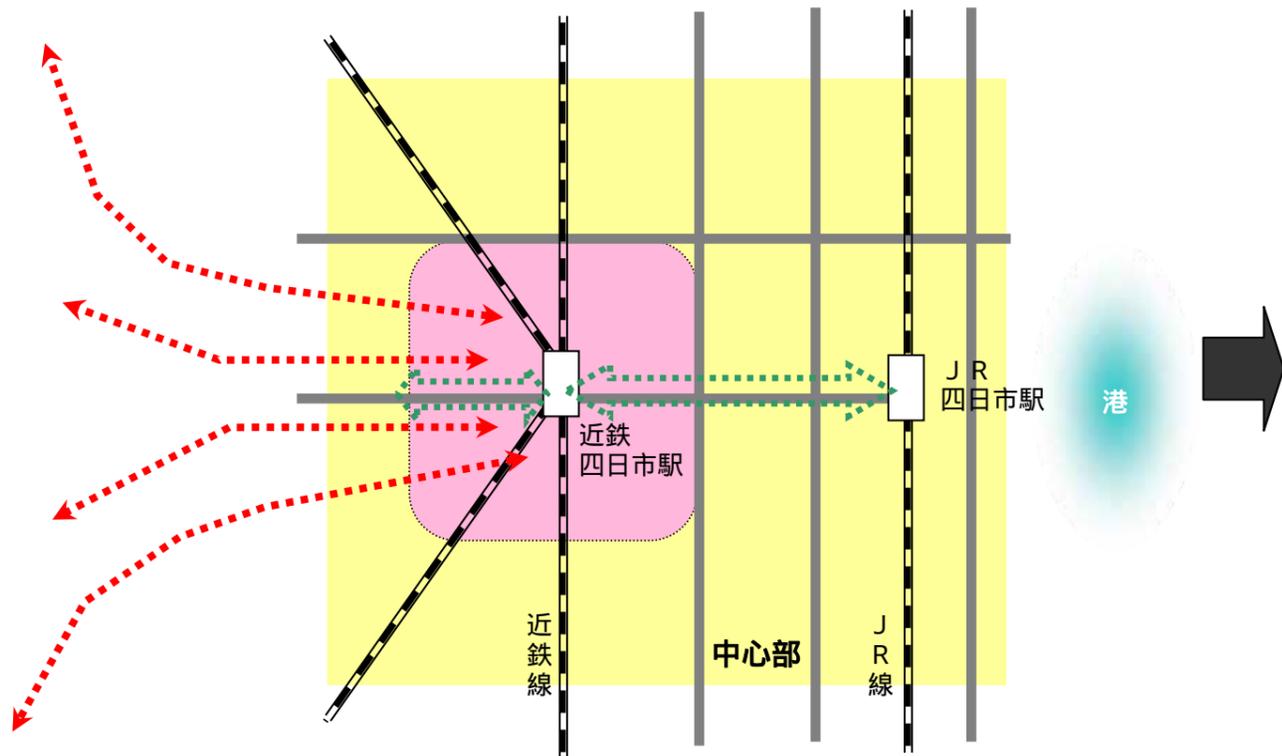
戦略3「まちなかの賑わいづくり」の展開方針

【達成目標】

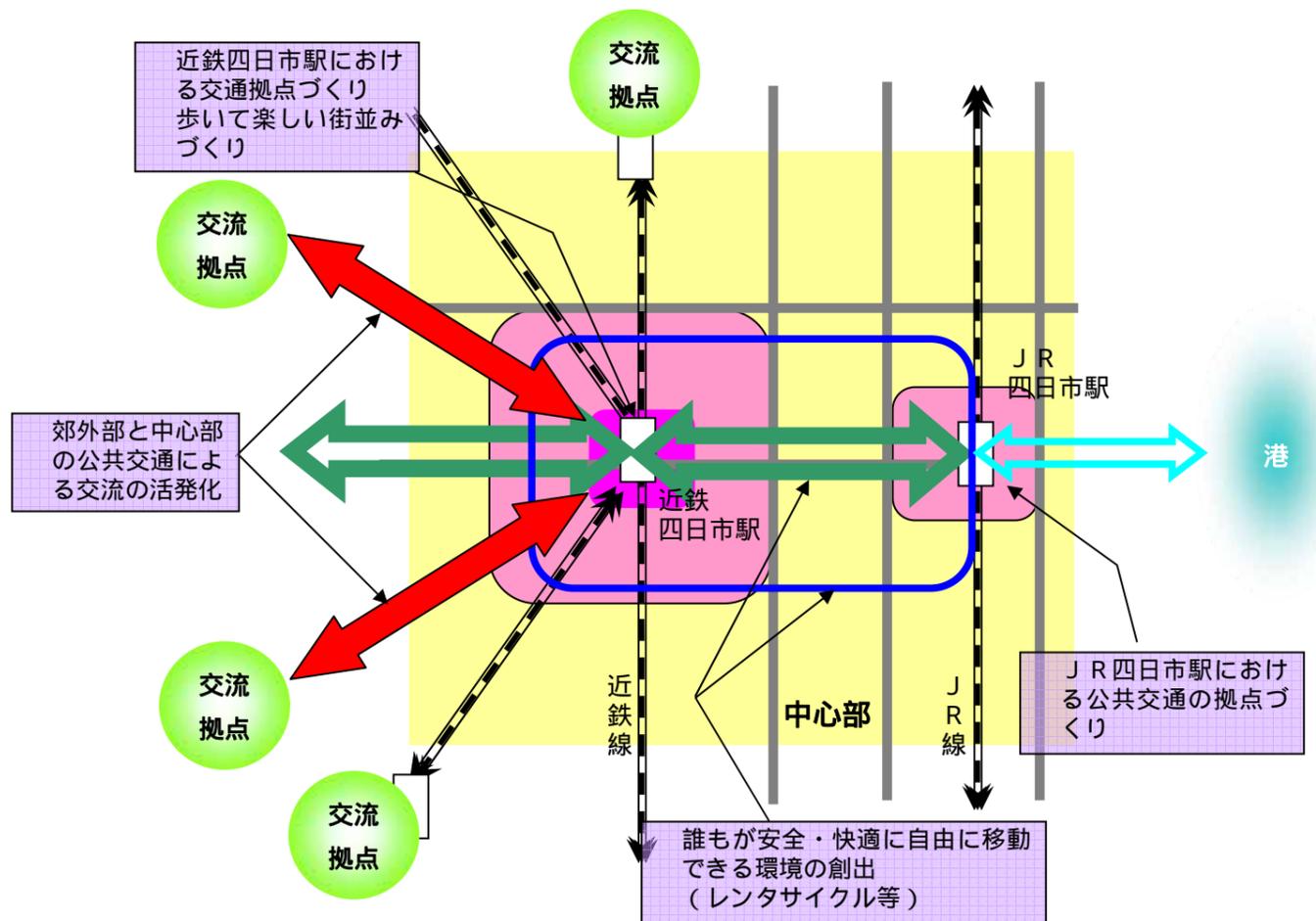
まちなかでは、頻度の高いバスやレンタサイクルなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整い、まちなかを中心に、他の駅周辺での個性的なまちづくりの拠点や郊外部の自然や農環境を活かした交流施設などへも公共交通で移動できるネットワークが整っている。

	【取り組みの考え方】	【当面の目標】
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	まちなかでは、買い物やレジャーなどの目的に応じて交通手段が選択できるように多様な移動手段を整備する。 来訪者が快適にまちなかのサービスを楽しむことができるように、歩いて楽しいシンボル空間を整備し、にぎわいを創出する。	これまで試験運行を行ってきたレンタサイクルを事業化するとともに、新たな都市交通手段の検討に着手する ふれあいモールの整備を継続するとともに歩行者天国の実施やまち並の再編に合わせたシンボル空間の整備を検討する
まちづくりと連携した公共交通づくり	鉄道網やバス路線の基点となっている近鉄・JR四日市駅周辺を、わかりやすく便利な交通拠点として再編する。 主要駅や郊外地域では、交流・商業機能などと連携した交通拠点（コミュニティーターミナル）化を図り、まちなかの交通拠点と相互に連携したまちづくりのネットワークを形成する。	近鉄四日市駅において周辺施設の利用や各種交通の乗り継ぎをわかりやすく案内する整備（サイン計画）を進めるとともにJR四日市駅における駅前広場の再編など中心部の一体化に向けた検討に着手する。 主要鉄道駅周辺における商業機能の再配置やバス路線の支線化に合わせた幹線バスとの接続点における交流・商業機能との一体化などによるコミュニティーターミナルづくりを誘導する。

現在の状況（イメージ図）



将来の目指す方向（イメージ図）



【今後10年間に実施・検討する施策】

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

1) 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

レンタサイクルシステムの導入

中心市街地の移動手段を確保する都心型レンタサイクルを近鉄四日市駅、JR四日市駅間において導入



こにゅうどうレンタサイクル
平成22年9月27日～平成23年3月25日
JR四日市駅貸出所

市中心部におけるループバスの運行検討

公共施設や商店街、病院を回遊するループバスの運行を検討

2) まちづくりと連携した空間形成

中心市街地におけるシンボル空間の整備

近鉄四日市駅周辺（ふれあいモール～駅東）におけるシンボル空間の整備



沿線店舗とともにリニューアルされた
近鉄名古屋線西のふれあいモール



市民に定着しつつある
西町線の歩行者天国

交通を阻害する路上駐車防止

中心市街地の円滑な道路交通を確保するために、駐車場の整備計画や附置義務条例などの見直しや商業施設の荷捌き対策の検討を進める

2. まちづくりと連携した公共交通づくり

1) まちづくりネットワークの拠点づくり

近鉄四日市駅における案内情報提供（サイン計画）の改善

周辺施設の利用や各種交通の乗り継ぎをわかりやすく案内するための整備（サイン計画）を進める。

近鉄四日市駅のバス乗降場等の集約化検討

分散しているバス乗降場等の集約化の検討を進める



銀座駅（タッチで道案内）
日立市HPより



バス停、タクシー乗り場が分散している
近鉄四日市駅

2) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり

まちづくりと交通拠点の整備

JR四日市駅に駅駐輪場や駅前広場、情報提供の整備を進め、駅の利便性を図るとともに駅利用者の増加に伴い、将来的な東西の歩行者動線を含む駅のバリアフリー化を検討

郊外部における公共交通の拠点（CT）整備検討

【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】



現在の駅前歩道
（JR四日市駅）



コミュニティターミナルのイメージ
事例：ピアラシティみさと
（埼玉県三郷市）
出典：ESTポータルサイト

戦略4「市民・交通事業者・行政の連携づくり」の展開方針

【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。

	【取り組みの考え方】	【当面の目標】
都市総合交通戦略の策定と進行管理	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	都市総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画を策定し、これに基づき、国の補助制度等を活用しながら関係者間の連携した取り組みを推進する
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。	年度ごとに、戦略の進捗状況を確認すると共に、目標を達成するために必要な事業の調整や変更などを行う進行管理体制を確立する。 市民参加の下で、一過性で無く継続性や発展性のある啓発や教育活動などを進める。

【今後10年間に実施・検討する施策】

1. 都市総合交通戦略の策定と進行管理

1) 都市総合交通戦略の策定と進行管理 2) 都市総合交通戦略の定期的な検証

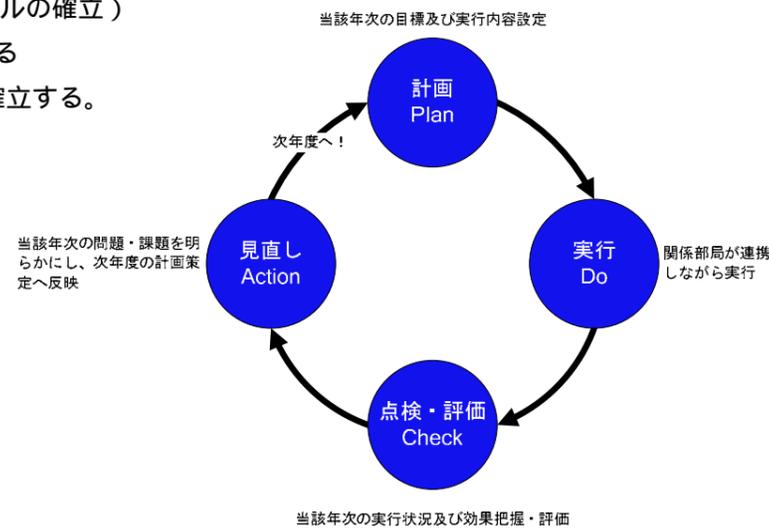
協議会による定期的な検証（PDCAサイクルの確立）

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。



平成22年度
四日市市都市総合交通戦略協議会



PDCAサイクル

【協議会の役割】

- ・ 施策展開の進行管理、施策調整（毎年）
- ・ 目標・評価指標の検証、戦略の修正（事業の計画年度ごと）
- ・ 市民や事業所等への啓発活動
- ・ 状況の変化等に合わせた施策の立案、変更

施策の調整に関わる、今後の交通実態調査等の予定

国勢調査（平成22年度） 道路交通センサス（平成22年度）

第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年度 交通実態調査）

第5回中京都市圏パーソントリップ調査 中間年次調査（平成26年度から）

施策の調整が必要となる施策等

地域単位でのまちづくり計画と支線バス・コミュニティバス路線の配置

環境・福祉政策等と連携した公共交通施策（路線の再編や施設整備等）

地方鉄道・支線鉄道や広域バス路線の広域調整

（沿線市町などとの従来からの市域を跨ぐ取り組みや三重県における広域的な取組みとの連携・調整）

目標と評価指標（未定稿）

今後、5年間を目途に、取り組んでいく目標と、関係者の皆さんにおける具体的な取り組みを整理して、進行管理していくための目標と評価指標を事務局で整理中

2. 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市民ぐるみの取り組み

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の継続的な実施と活用

(参考)

鉄道の日 10月14日、バスの日 9月20日、タクシーの日 8月5日など

モビリティマネジメント やエコ通勤の推進(企業との連携)

企業などの取り組みの紹介や連携してエコ通勤を推進

モビリティマネジメント

過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを

「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促すもの。

公共交通の利用促進や安全教育の実施

公共交通の乗り方授業

小学生を対象に、バスなどの公共交通の乗り方を教える

自転車安全講習会と子ども自転車安全運転免許証

小中学生を対象に自転車の安全な乗り方を教え、受講者に

自転車安全運転免許証を交付する

高齢者などを対象に交通安全教室を実施



鉄道の日に行われたイベント
「電車と綱引き」



複数の事業所が連携して
取り組んでいるエコ通勤



三重大学付属小学校で行われた
「乗り方教室」

2. 市民の意識と行動の改革

2) 地域とともに支える公共交通の仕組みづくり

NPOバス等への支援拡充

【戦略1-2-1) 基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築 掲載】



生活バスよっかいち
乗降風景



生活バスよっかいち
大谷台路線延長初日風景

65歳以上高齢者運転免許自主返納の促進など

急増する高齢者ドライバーの事故の抑制のため免許返納を促進

