

四日市市における
今後の交通環境のあり方について
(案)

平成 22 年 3 月
四日市市都市総合交通戦略策定準備会

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、鉄道をはじめ、市内全域に張り巡らされた路線バス網など、極めて公共交通に恵まれた都市のひとつである。

しかし、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、その誇るべき交通環境にも徐々に厳しさが増してきている。

また、全国的に、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るなど、大きく社会状況も変化しつつある。

こうした時代の変動の中で、本市においては、単に、公共交通を確保するといった理由だけでなく、都市のストックである恵まれた交通環境を再評価し、それを活かした持続可能なまちづくりに取り組む必要があると考える。

都市総合交通戦略策定準備会は、こうした思いを共有する関係者が一同に会して設置したものであり、本報告は「四日市市都市総合交通戦略」の策定に向けて目指すべき交通像や取り組みの方向性をとりまとめたものである。

この取り組みがさらに進み、交通という舞台の中で、共に夢のある未来へと進む道しるべとなることを期待する。

【目 次】

第 1 章	四日市市都市総合交通戦略の策定に向けて・・・・・・・・・・	1
1 - 1	四日市市都市総合交通戦略策定準備会	1
1 - 2	これまでの取り組み	2
第 2 章	交通の現状・・・・・・・・・・	3
2 - 1	四日市市の公共交通	3
2 - 2	自動車交通の現状	16
2 - 3	人口減少・高齢社会の到来	20
第 3 章	交通に関する市民の意識・・・・・・・・・・	23
3 - 1	日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査	23
3 - 2	自転車利用に関するアンケート調査	28
第 4 章	取り組むべき課題・・・・・・・・・・	30
4 - 1	公共交通に関する課題認識	30
4 - 2	自動車交通に関する課題認識	36
4 - 3	社会状況の変化と課題	37
4 - 4	関係者が連携して取り組むべき共通の方向	38
第 5 章	四日市市が目指す将来都市像（交通像）	39
5 - 1	上位計画（四日市市総合計画）	39
5 - 2	四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）	43
第 6 章	戦略の考え方・・・・・・・・・・	45
6 - 1	3つの交通戦略とそれを支える体制づくり	45
6 - 2	戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり	47
6 - 3	戦略2 円滑な交通を支える道づくり	49
6 - 4	戦略3 まちなかの賑わいづくり	51
6 - 5	戦略4 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり	53
第 7 章	今後の取り組み・・・・・・・・・・	55
資料編（別冊）	・・・・・・・・・・	1
1.	準備会規約	1
2.	交通事業者ヒアリング	3
3.	日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査	5

第 1 章 四日市市都市総合交通戦略の策定に向けて

1 - 1 四日市市都市総合交通戦略策定準備会

(1) 四日市市都市総合交通戦略策定準備会の目的

四日市市都市総合交通戦略策定準備会は、四日市市における持続可能な交通の実現に向けたハード・ソフトの交通施策を総合的・重点的に推進する都市総合交通戦略の策定を視野に、関係者間の相互の連携した取り組みのあり方を議論する場として設置した。

(2) 四日市市都市総合交通戦略策定準備会 委員名簿 (敬称略)

	所 属		氏 名	備考
1	学識経験者	名城大学 理工学部建設システム工学科 教授	松本 幸正	会長
2	事業者	三重交通(株) 四日市営業所長	西田 義明	
3		三岐鉄道(株) 鉄道部長	雨澤 隆生	
4		NPO 生活バス四日市 理事長	西脇 良孝	
5		近畿日本鉄道(株)鉄道事業本部企画統括部計画部長	江川 武史	
6		伊勢鉄道(株)常務取締役総務部長	猪俣 光博	
7	交通関係者	(社)三重県バス協会 専務理事	星野 雅則	
8		(社)三重県旅客自動車協会 専務理事	景山 和	
9	利用者	四日市商工会議所事務局長	出口 裕之	
10		四日市市自治会連合会 会長	高野 健	
11	警察	三重県警察本部交通企画課 調査官	野浪 隆	
12		四日市南警察署 交通官	稲葉 幸弘	
13	国	三重河川国道事務所 調査第二課 課長	奥出 克	
14		三重運輸支局 首席運輸企画専門官	福田 道雄	
15	県	政策部 交通政策室 室長	舘 敏雄	
16		県土整備部都市政策室 室長	井浦 義典	
17		四日市建設事務所 副所長兼保全室長	渡辺 克己	
18	市	都市整備部 道路管理課 課長	矢野 篤	
19		都市整備部 道路整備課 課長	山本 勝久	
20		都市整備部 都市計画課 課長	伊藤 勝	

1 - 2 これまでの取り組み

平成 21 年 11 月 6 日に第 1 回目の会議を開催し、四日市市の交通の現状を関係者間で確認し、その上で「市民の暮らし方や都市の変化に合わせた交通網の再編」「公共交通のコスト負担の考え方を再整理」「関係者の一丸となった取り組みへ（都市総合交通戦略へ）」という協力して取り組むべき課題を抽出した。

平成 22 年 1 月 25 日に開催された第 2 回の会議では、第 1 回準備会での意見やその後に行った交通事業者ヒアリング等を踏まえ、「基本となる都市像（交通像）」など、四日市市の目指す交通のあり方について議論した。

さらに 2 月には、公共交通の利用者の声を反映するために、2000 名の市民を対象に公共交通や道路の整備に関するアンケート調査を実施した。

3 月 26 日開催の第 3 回目の会議で、これらの市民意見などを踏まえつつ、今後、予定する「四日市市都市総合交通戦略」の策定に向けて関係者が連携して、取り組む方向を示す「四日市市における今後の交通環境のあり方について」を取りまとめた。

第 1 回

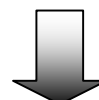
日 時：平成 21 年 11 月 6 日（金） 13 時 30 分～
議 題：四日市市の公共交通に関する課題について
都市総合交通への取り組みについて



交通事業者ヒアリング（平成 21 年 12 月）

第 2 回

日 時：平成 22 年 1 月 25 日（月） 14 時 00 分～
議 題：基本となる都市像（交通像）の設定について



市民アンケート（平成 22 年 2 月）

第 3 回

日 時：平成 22 年 3 月 26 日（金） 14 時 00 分～
議 題：都市総合交通戦略策定に向けた戦略の考え方
今後の取り組みについて

第2章 交通の現状

2 - 1 四日市市の公共交通

(1) 公共交通網と人口分布

人口が集中する区域のほとんどに鉄道のサービスが及んでおり、鉄道沿線への大規模な住宅団地の開発も見られる。

さらに、鉄道のサービスが届かない区域にも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。

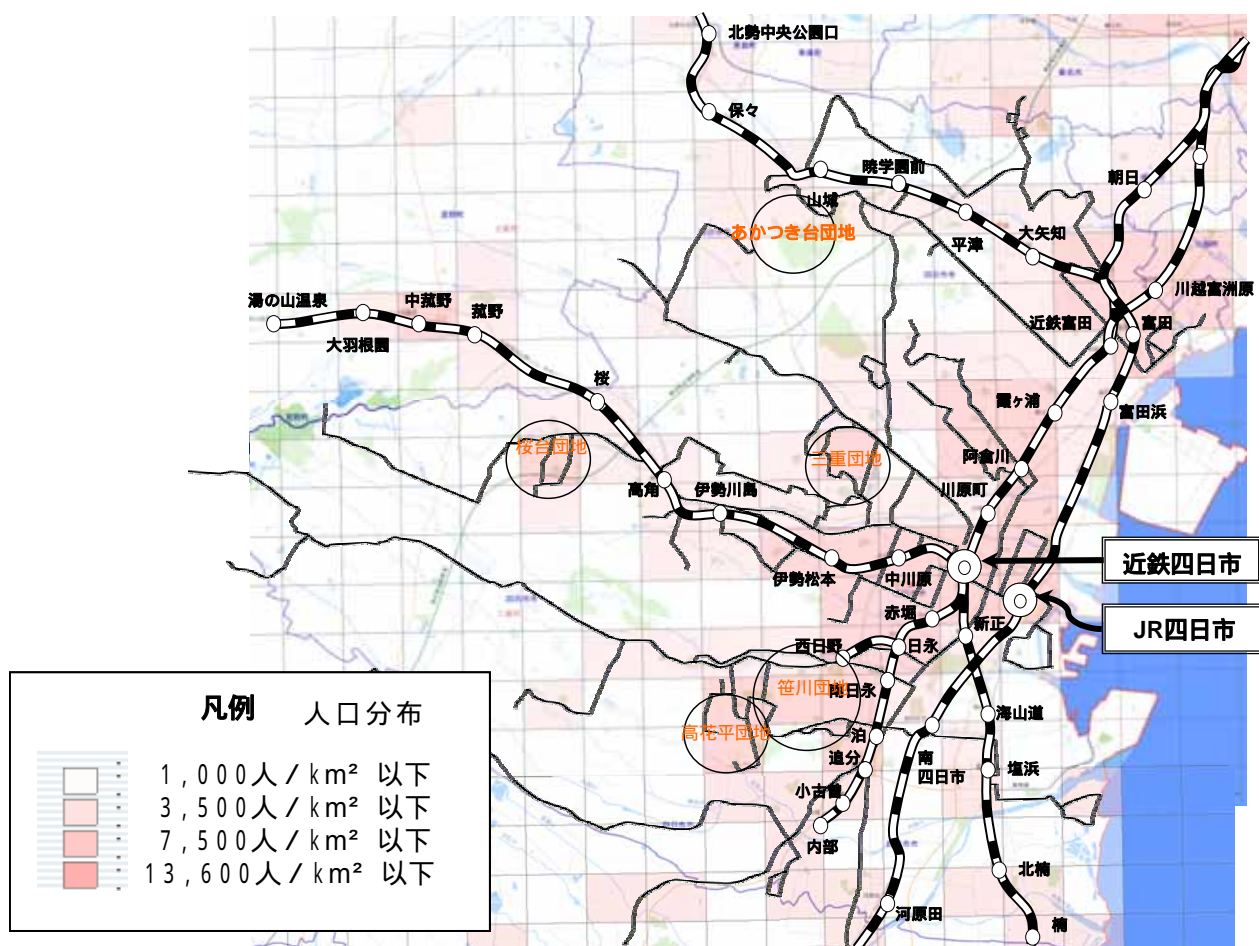


図 四日市市の公共交通と人口分布

(2) 鉄道とバスの関係

バス路線の多くは鉄道と平行しており、ラッシュ時を中心に輸送量を分担するなど幹線輸送網の一端を担っている。また、バス路線の基終点が近鉄・ＪＲ四日市駅に集中し、両駅が市外への交通拠点の役割を担う構造となっている。

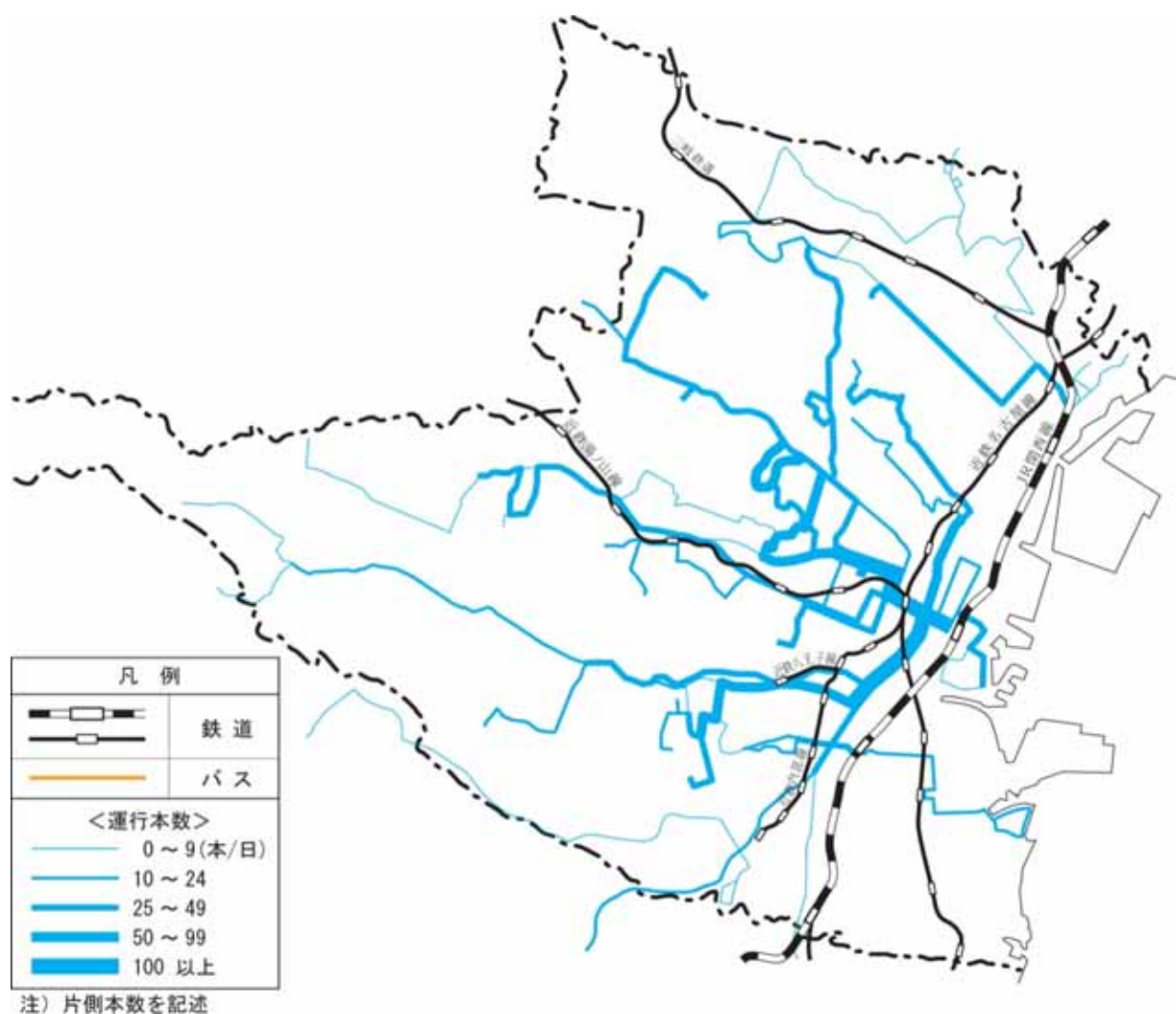


図 バス路線の配置状況

(3) 鉄道端末手段

市内 34 駅のうち、パーソントリップ調査 (H13) で鉄道とバスの乗り継ぎがあったのは 6 駅にとどまっている。また、四日市市と名古屋市の交通手段の利用割合を比較すると、四日市市では、鉄道端末の交通手段としてバスの利用割合が低く、自動車や自転車の利用割合が高いことがわかる。

表 四日市市と名古屋市の鉄道端末手段構成比較

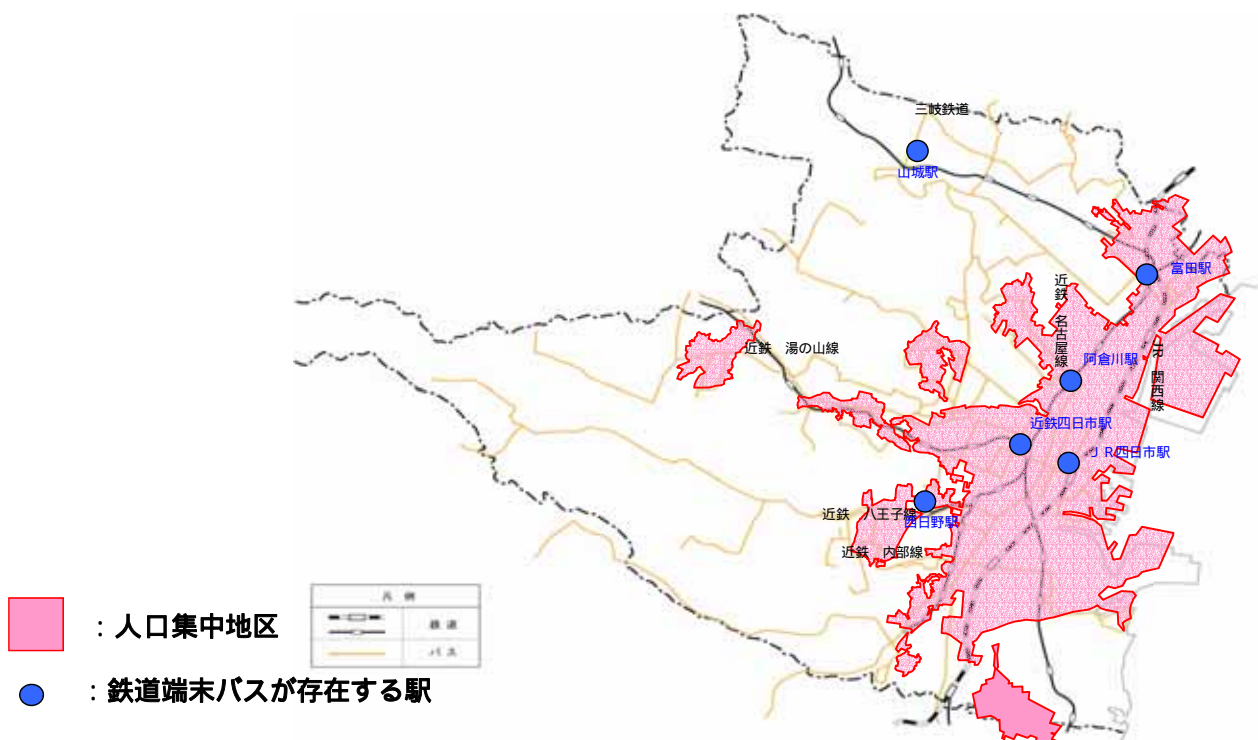
(単位 : %)

	バス	自動車	二輪	徒歩	計
四日市 鉄道端末	7	13	18	61	100
名古屋 地下鉄端末	12	3	9	76	100

資料 : 第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査 (H13)

市内 34 駅のうち、鉄道とバスの乗り継ぎがあった駅は 6 駅である。

富田、近鉄四日市、ＪＲ四日市、阿倉川、西日野、山城



資料 : 第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査 (H13)

図 鉄道端末利用バスが存在する駅

鉄道端末の手段として、自動車の利用割合が高い理由に、郊外部の駅におけるパーク・アンド・ライド（以下 P & R ）の取り組みがあげられる。

例えば、三岐鉄道では昭和 57 年に保々駅で P & R を開始、その後、他の駅にも順次展開され、現在の収容台数は三岐線全体で約 800 台に及んでいる。

【三岐鉄道の P & R 施策】

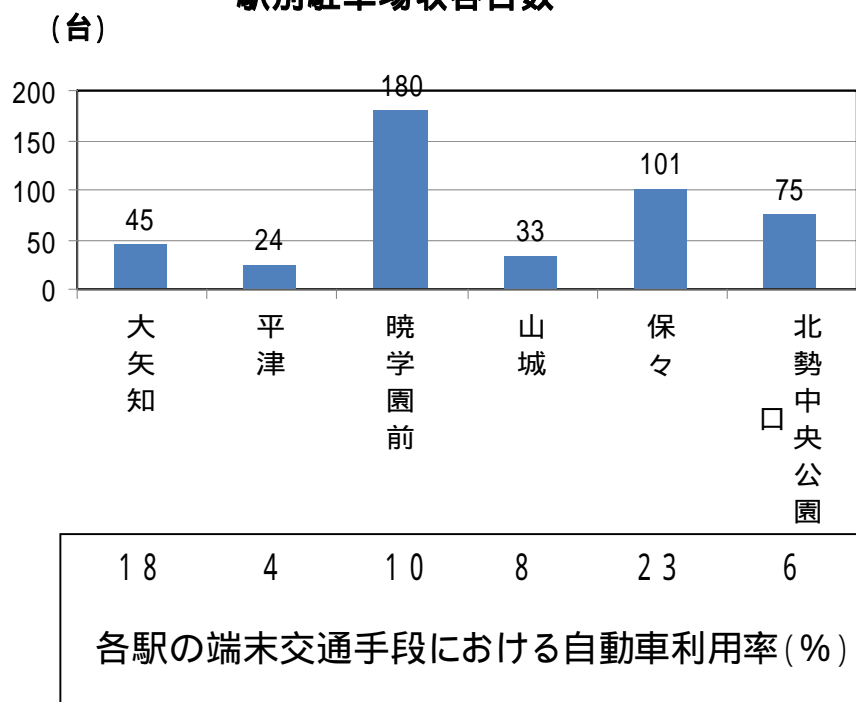
P & R 駐車場の平均的な利用率は 80 ～ 90 % と高く、端末交通における自動車の分担率は保々駅で 23 %、大矢知駅で 18 % など、高い割合となっている。

このような自動車の利用割合の高さから、三岐鉄道沿線における



P & R 駐車場の整備は、駅の勢力圏の拡大に大きな役割を果たしていると思われる。

駅別駐車場収容台数

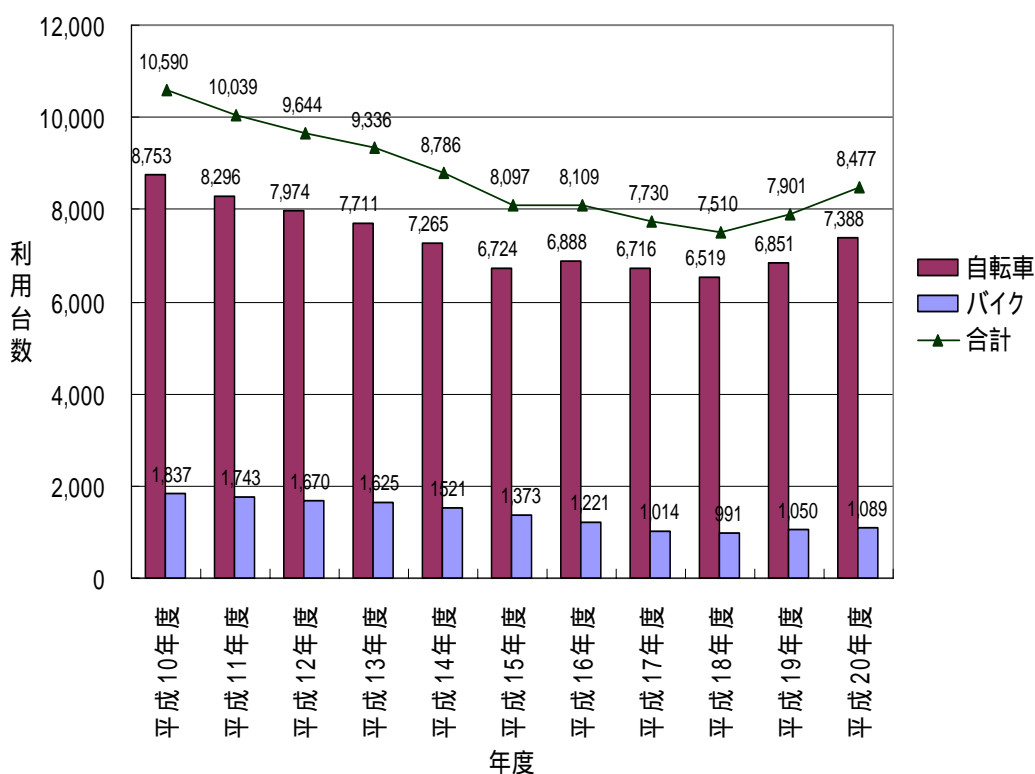


また、駅端末の自転車利用の動向を、近鉄四日市駅北自転車駐車場の利用状況から見てみると、減少傾向にあった自転車利用台数が、平成18年以降増加に転じている。

これは、四日市市域の公共交通利用者数と連動（P.10 鉄道・バスの利用者の推移参照）しており、公共交通の利用者数と端末交通としての自転車の利用者数は密接に関係していることがうかがえる。

なお、近鉄四日市駅周辺の通行者総数も同様の傾向（P.15 近鉄四日市駅周辺の通行量総数 参照）で推移しており、公共交通の利用と中心市街地の賑わいの関係にも注目が必要である。

近鉄四日市駅北自転車駐車場 利用状況



さらに端末交通との連携に関して、近鉄・三岐富田駅の駅前広場を整備した効果を検証する。

近鉄富田駅では、平成 19 年 3 月に約 3,500 m²の駅前広場を開設している。バス停やタクシー乗り場のあるロータリーのほか、550 台収容の自転車置き場を整備している。整備後には、広場が整備された西口の利用が格段に増加するとともに、全体の利用者も平成 19 年の 8,501 人から平成 21 年の 8,743 人へと 3% 程度増加している。



このように、端末交通との連携を図るための整備は公共交通需要の減少に歯止めをかける有効な施策となっていることが認められる。

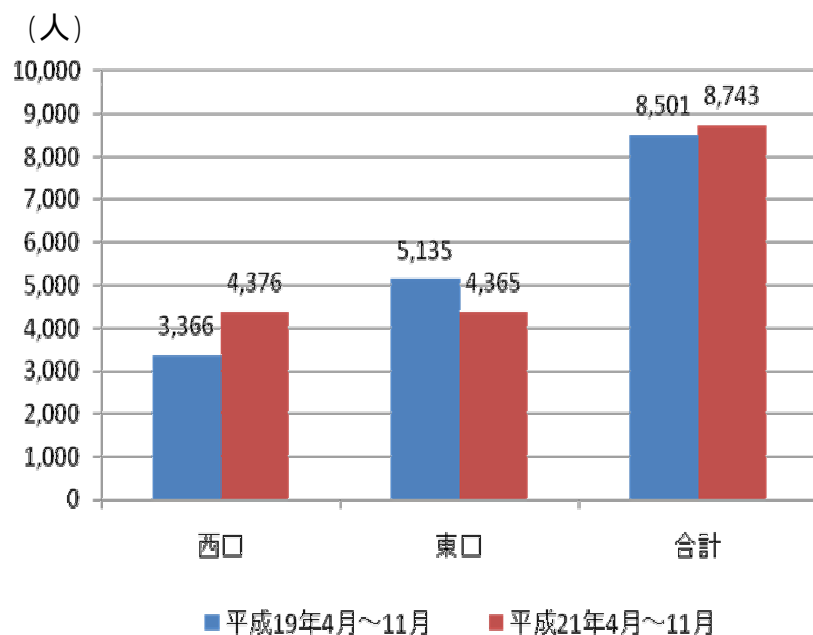


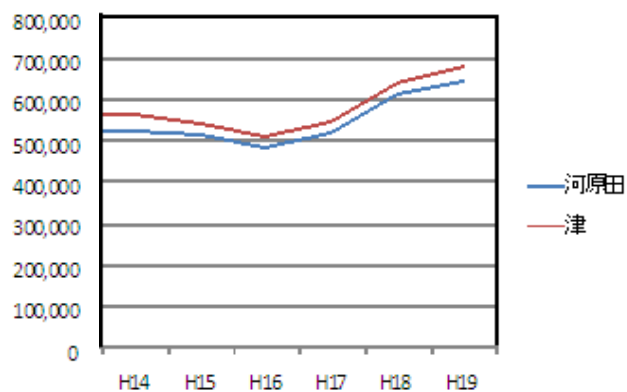
図 利用者数の動向
資料：近畿日本鉄道株式会社提供

また、こうした端末交通との連携を図る対策の効果は周辺の土地利用と大きく関連している。

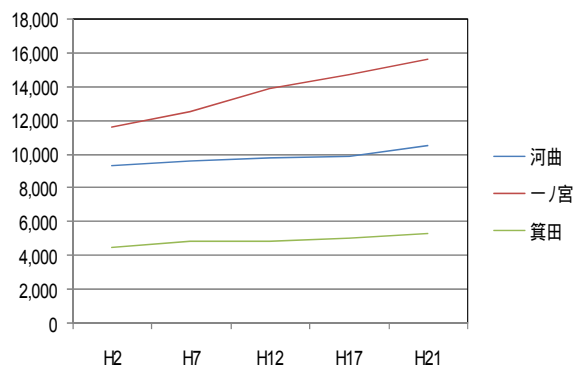
伊勢鉄道では、乗車人員が平成 17 年から増加しているが、この要因のひとつを、鈴鹿市内での住宅団地開発による沿線の人口増加であるとしている。

伊勢鉄道では、この人口増を利用者の増加に結び付けるために、鈴鹿駅に 130 台の P & R 用の駐車場を設けるなど、周辺開発に対応した施策を行っており、土地利用との連携策が利用促進の大きな鍵となることを示している。

(人) 乗車人員の推移



(人) 地区別人口推移



資料：国勢調査及び鈴鹿市 H P より

図 伊勢鉄道沿線の人口の推移と鉄道乗車人員の推移

(4) 鉄道・バスの利用者の推移

鉄道やバスの利用者は、これまで一貫して減少してきていたが、平成 16 年を底に、ゆるやかな増加傾向を示している。

この原因としては、交通事業者による平成 17 年のバスの通学定期料金の引き下げなど様々な要因が考えられるが、今後は、コストやサービスなど従来からの交通の選択にかかわる要因に加え環境意識の高まりや企業の環境対策など社会的な動向にも注目が必要である。

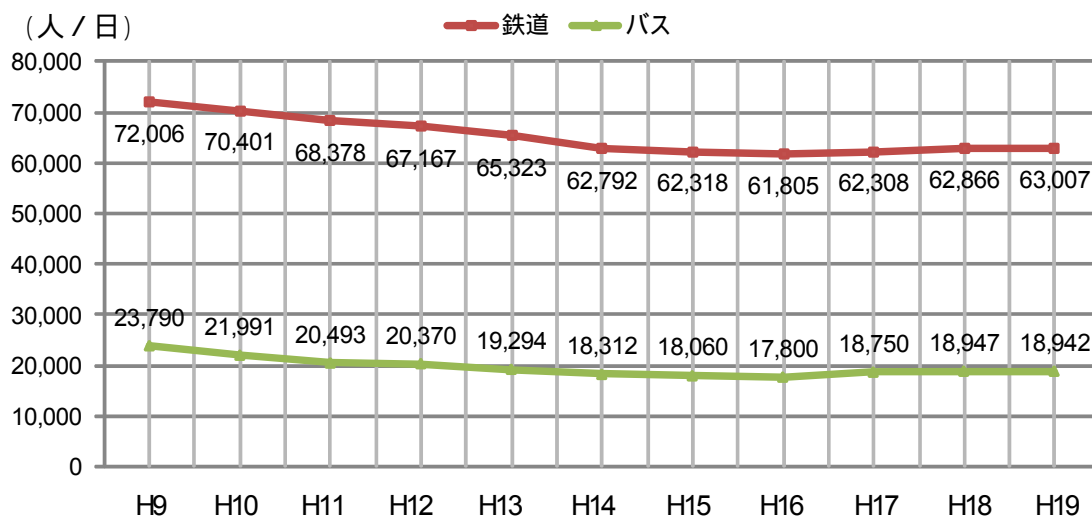
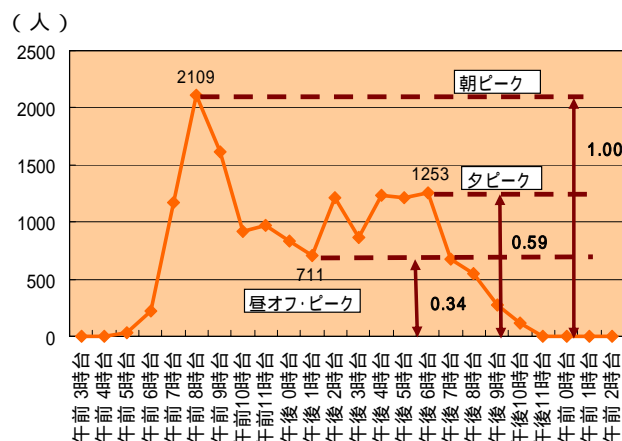
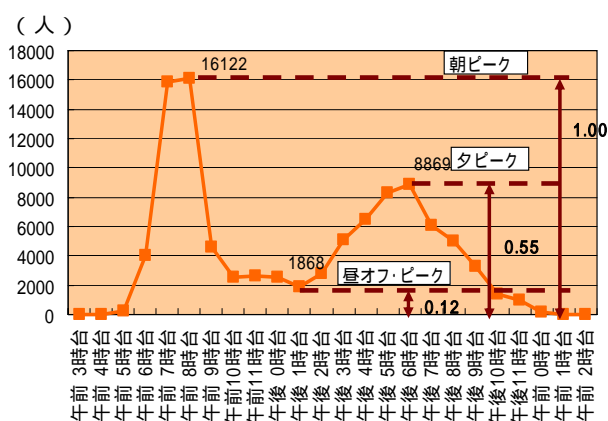


図 市内の 1 日あたり鉄道・バス利用者数の推移

(5) 昼間時に激減する移動需要

鉄道、バスとも朝の通勤・通学時間帯のピークと昼間のオフピークには大きな差があり、全体の公共交通の輸送能力は、この朝のピーク時にあわせてセットされている。このため、オフピーク時の利用者が増加しないと、なかなか収益の改善は困難な状況にある。

また、ピーク時とオフピーク時の差は、鉄道の方が大きく、通勤通学時の大量輸送を担う反面、生活の移動に関する利用比率が小さい特徴を示している。



(注) 四日市市内を発着とする移動が対象

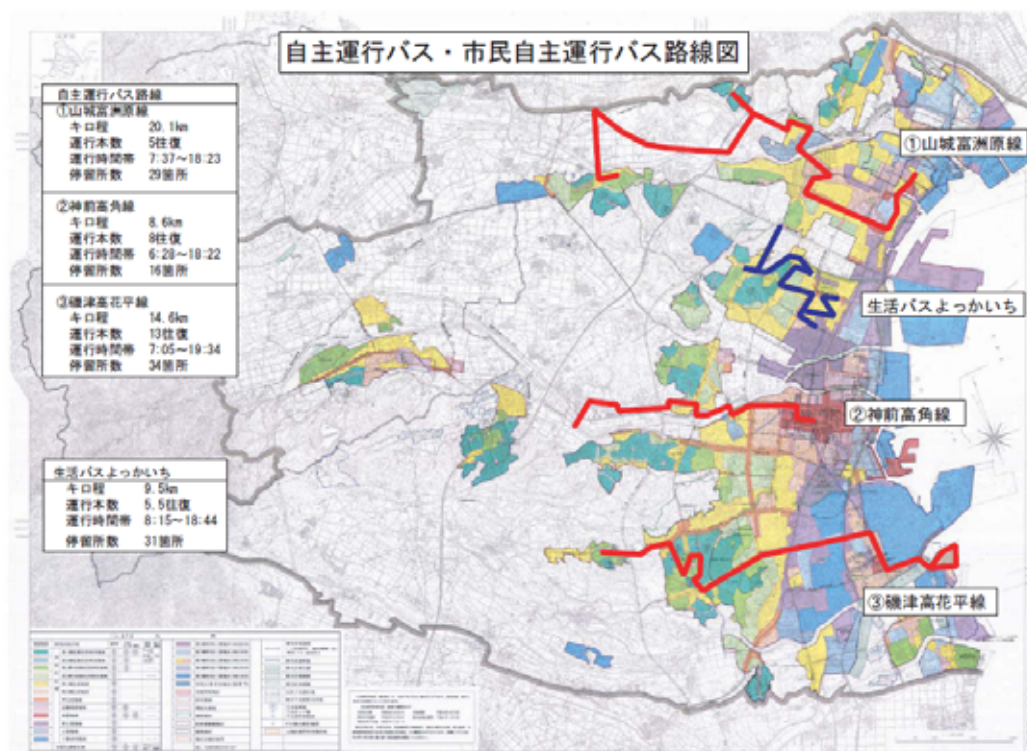
図 時刻帯別鉄道利用人数

図 時刻帯別バス利用人数

(6) コミュニティバスの運行状況

四日市市では、路線バスの撤退などによる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」を運行しており、NPO法人が運行主体となる、日本でも初めての事例として全国的にも注目されている。



【生活バス四日市】

「生活バスよっかいち」は、バス事業者運行路線の廃止に伴い、地域住民が主体となり立ち上げたNPO法人「生活バス四日市」が運行するコミュニティバスである。沿線のスーパーや病院の協賛をうけてバスを運行しており、収入の50%以上が協賛金となっている。

利用者のターゲットを高齢者やマイカーを利用しない主婦に絞込み、交通事業者や市が運行するバスに比べて、きめ細かいサービスを提供する地域のためのバスとなっており、公共交通によるまちづくりの先進事例となっている。



生活バスよっかいち

【まちづくりへの貢献や工夫】

毎月1回第3土曜日に市が運営する老人福祉センター(温泉、カラオケのある施設)への無料送迎を実施。

イベント運行として、年4回1人3,000円程度の日帰り旅行(花見、年末買い物ツアーなど)を企画し実施。

バス停を200~300m間隔に配置するなど高齢者の利用に配慮している。

【経緯】

平成14年11月1日~試験運行

平成15年4月1日 有料運行

(100円)

【運行日】

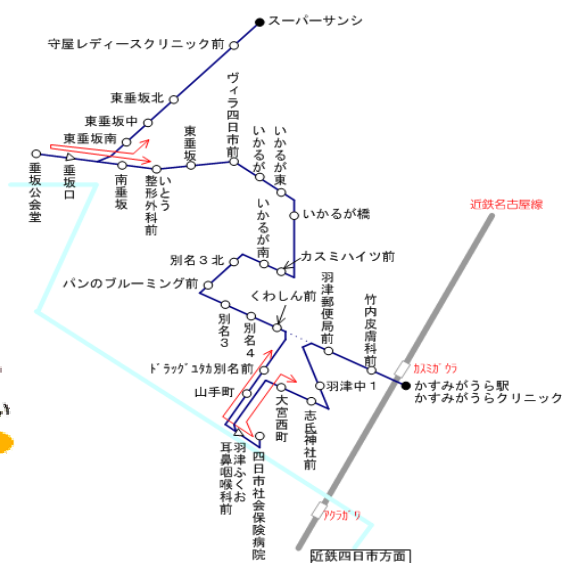
月曜日~金曜日運行

(祝日も運行)

生活バスよっかいち「S BUS」路線図 2007.5.1

乗車料金
100円

生活バスよっかいち
三重交通(概略)
▽ 片方向のみ停車の停留所



(7) 中心市街地の状況

パーソントリップ調査の経緯から、四日市市内と四日市市外とのトリップは、全体の 3 割程度で安定してきている。

これらのトリップを受け持つ主要な公共交通機関は、近鉄線と JR 線の 2 路線となるが、拠点となる近鉄四日市駅と JR 四日市駅が約 1.4 k m 離れており、徒歩で移動するには少し距離がある。また、両駅を緊密に結ぶ交通手段がなく、広域交通の結節機能は十分に発揮されていない。

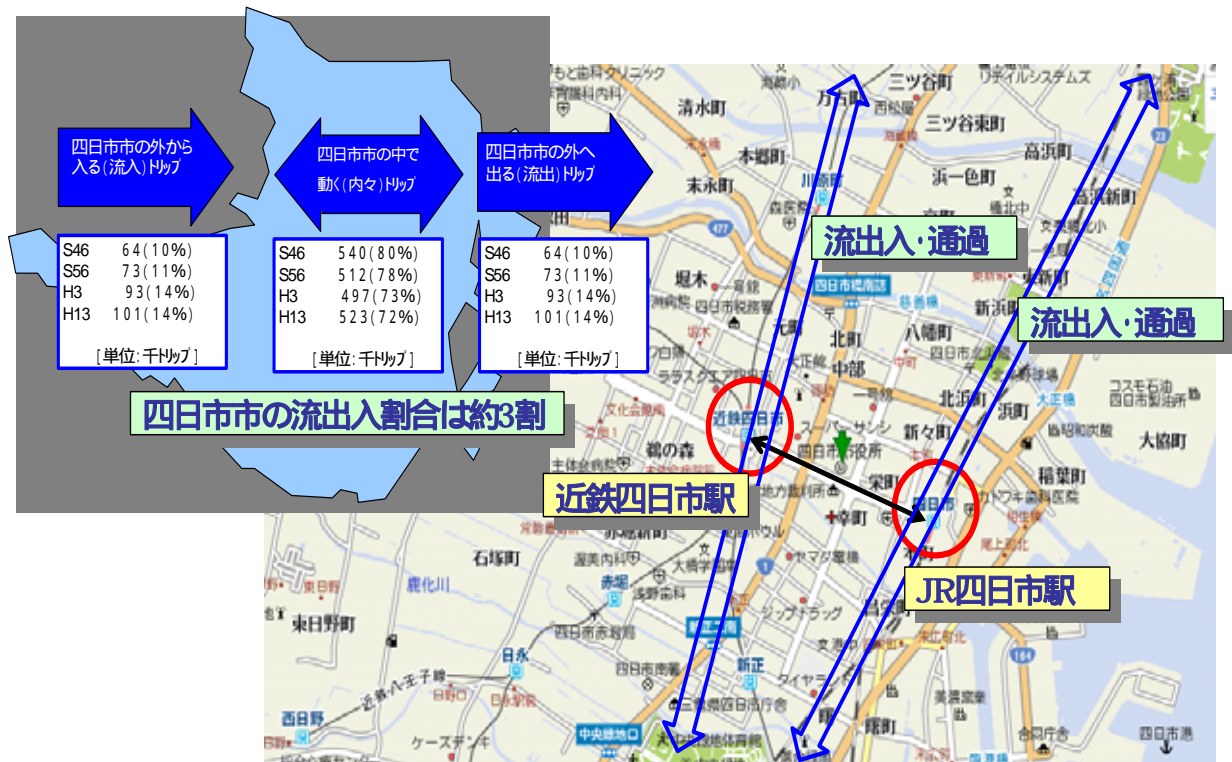


図 流出入交通量と 2 駅の連携状況

【近鉄四日市駅と J R 四日市駅を結ぶレンタサイクルの社会実験】

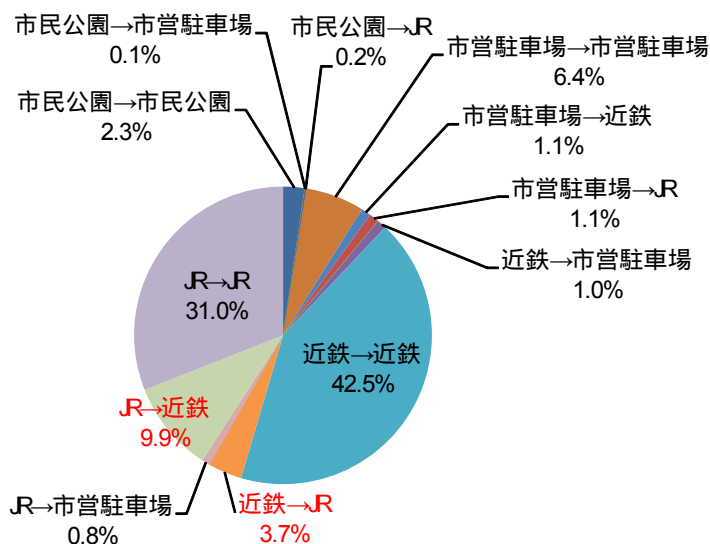
こうした状況の中で、四日市市では JR 四日市駅と近鉄四日市駅に貸出し所を設置しレンタサイクルの社会実験を実施した。

その結果からは、レンタサイクルの通常時・平日の時間帯別貸し出し台数が鉄道の乗降客数と連動するなど鉄道端末交通とし

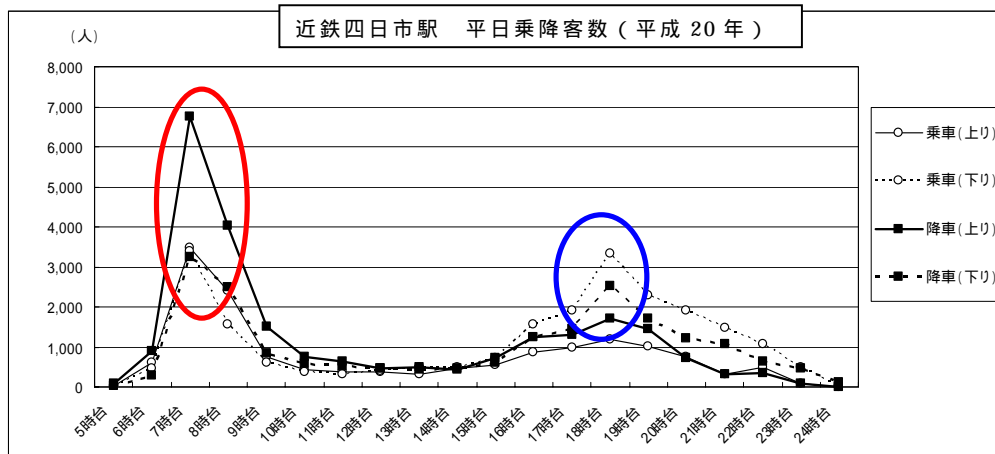
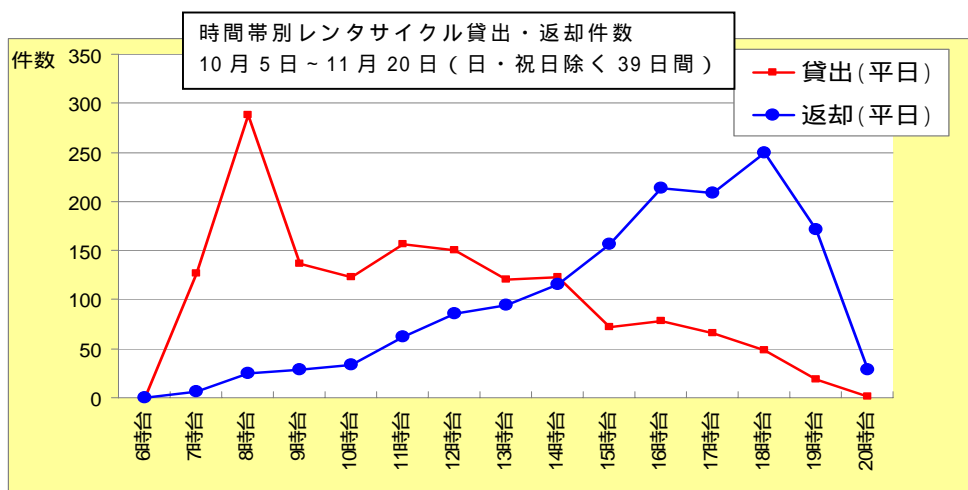


て利用されており、JR 四日市駅と近鉄四日市駅間の移動への利用も 14% あった。

社会実験からは、JR 四日市駅から都市機能の集中する近鉄四日市駅周辺を連結する仕組みとしての可能性がうかがわれた。



レンタサイクル社会実験 平成 21 年 10 月 3 日～11 月 20 日
 《貸出時間》 7:00～21:00 (月～土) 8:00～16:00 (日・祝)
 10:00～16:00 (市民公園の臨時貸出所、10/3・4 のイベント時のみ)
 《貸出場所》 近鉄四日市駅、JR 四日市駅、市役所 (市営中央駐車場東口)
 市民公園 (10/3・4 のイベント時のみ)
 《貸出自転車》 全体で 60 台 《利用料金》 10 月: 無料 11 月: 1 日 100 円
 < 利用件数 イベント時 110 名、全期間 2,038 名利用 >



一方、歩行者の状況を見てみると四日市市の中心市街地では、H16 年まで減少傾向にあった近鉄四日市駅周辺の通行者総数が H17 年以降、若干上向きに転じている。

移動の自在性の高い自動車の普及による居住地の郊外化、商業の郊外化は、中心市街地のにぎわいの低下の一因となってきたが、ここに来て「ララスクエア」の開店に見られるような商業機能の回復や人口の都心回帰など中心市街地への対策が効果となって現れてきている

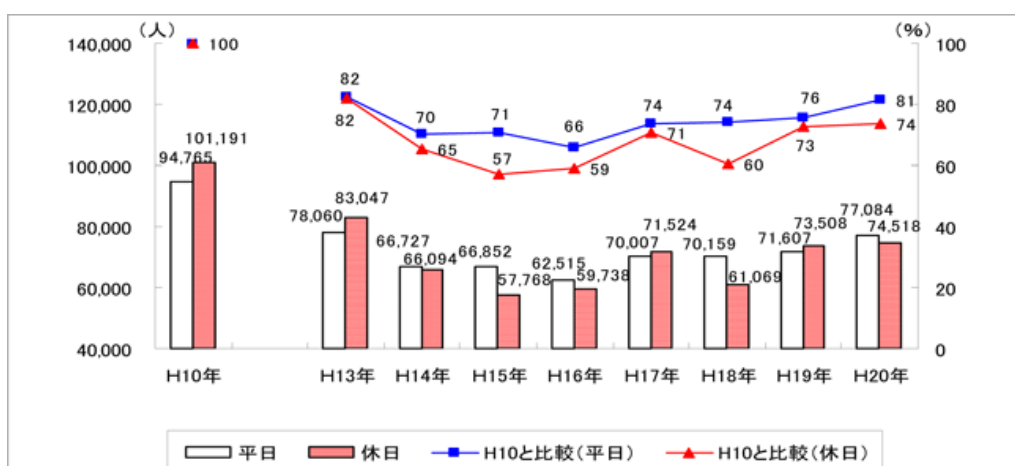
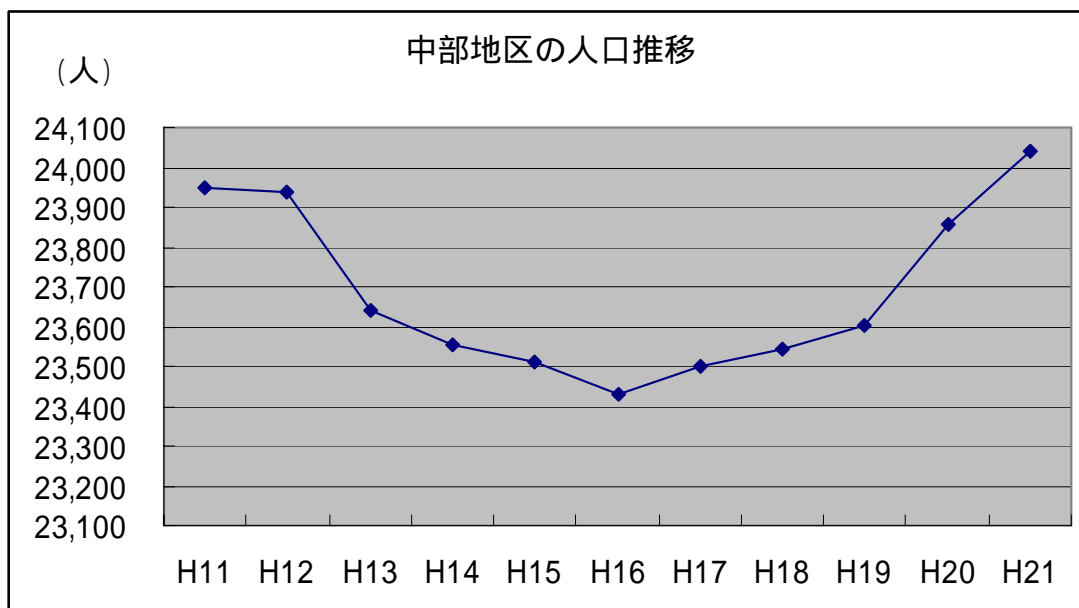


図 近鉄四日市駅周辺の通行量総数 調査地点：13 地点合計)

出典：四日市市歩行者流動調査

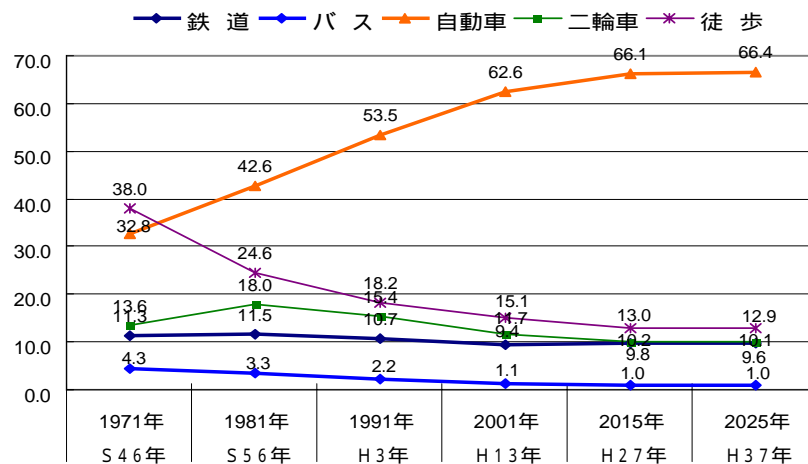


2 - 2 自動車交通の現状

(1) 自動車分担率の動向

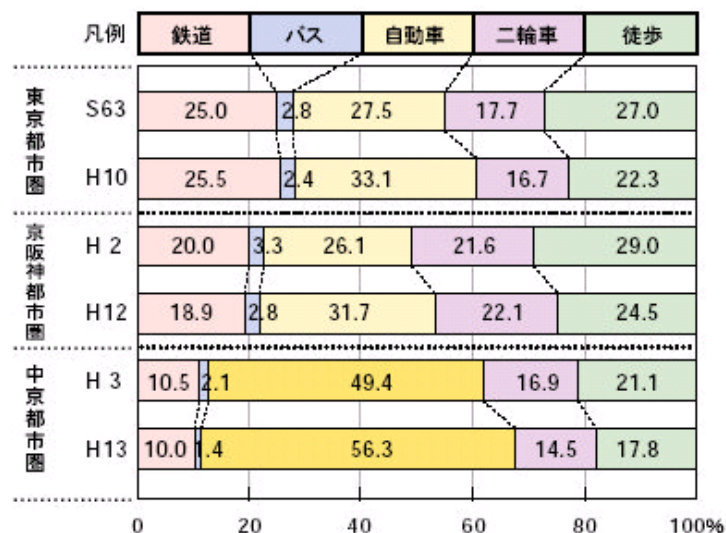
自動車利用は昭和 46 年から平成 13 年まで倍増 (62.6%) しており、今後も暫くは増加していくと想定されている。

なお、四日市の自動車分担率は、全国の中でも自動車分担率が高い中京都市圏の平均 (平成 13 年、56.3%) をも上回っている。



注) 昭和 46 年～平成 13 年は、実績値、平成 27 年、37 年は予測値
四日市市内を発着とする移動が対象

図 代表手段別交通利用割合の経年変化



【参考】三大都市圏の交通手段分担率

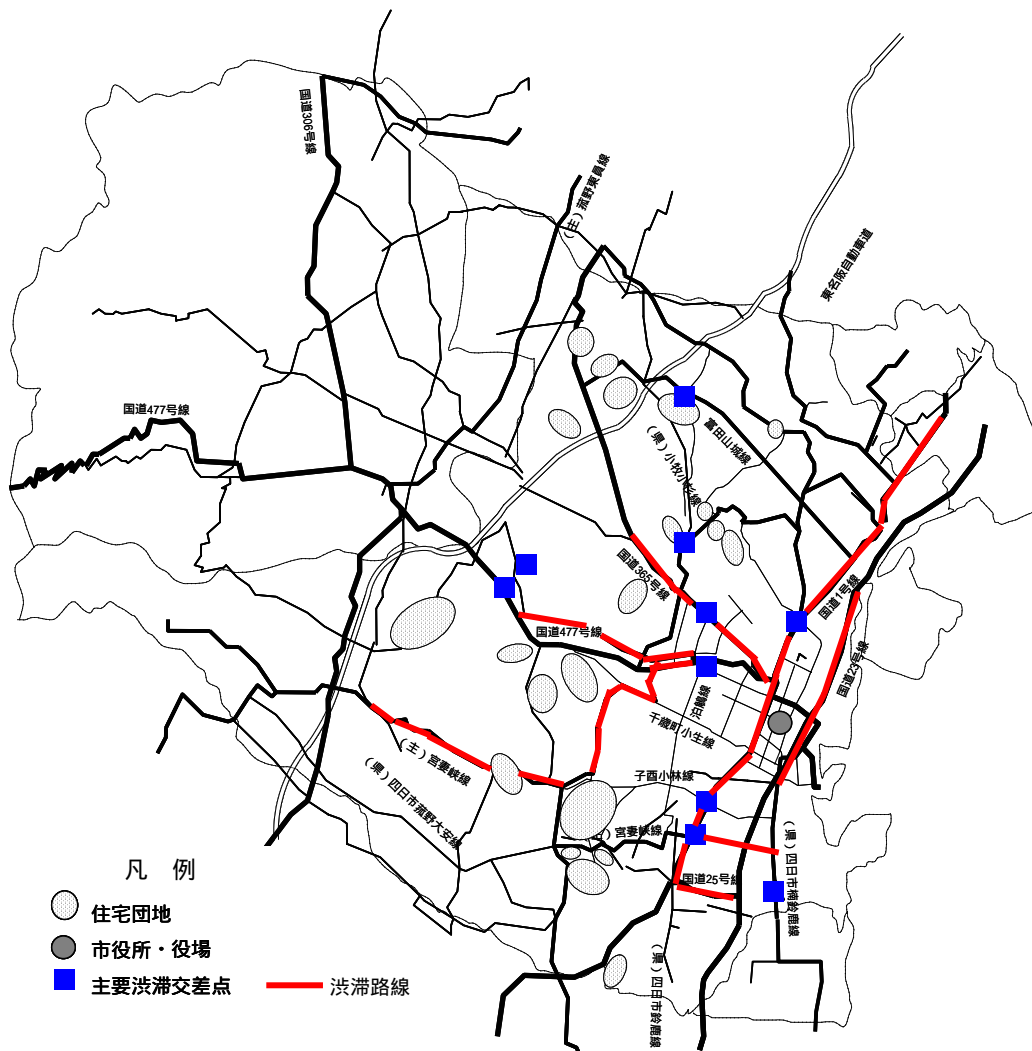
出典：各都市圏のパーソントリップ調査 (平成 13 年)

(2) 道路交通渋滞の発生状況

下図は、四日市市における渋滞の発生状況を示したものであり、渋滞路線が赤く示されている。

産業交通及び通過交通などが集中する国道 1 号、国道 23 号、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、国道 477 号等で道路交通渋滞の発生が見られる。

こうした交通渋滞は、生活道路への通過交通の流入を引き起こしたり、バス運行の定時性を脅かすなど大きな課題となっている。



出典：三重県第 4 次渋滞対策プログラム

図 四日市地域の渋滞箇所

(3) 道路渋滞が引き起こす環境問題

道路の渋滞は、環境的な側面からも課題を投げかけている。

国道1号、国道23号など大型車混入率の高い道路の沿道では、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。国道23号の納屋地区では、二酸化窒素の測定値が全国ワースト10となっており、産業関連の大型交通や通過交通の円滑化が大きな課題となっている。



参考

大型車混入率

国道1号 12～13%

国道23号 46%

資料：H17道路交通センサス
(24時間値)

通過交通量比率

国道1号 5%程度

国道23号 14～25%

資料：四日市市道路整備プログラム策定調査

交通量配分 平成19年予測値

資料：四日市の環境保全 H20

全国の自動車排出ガス測定局におけるワースト10

二酸化窒素(No₂)

(単位:ppm)

順位	測定局所在地	測定箇所	日平均値の年間98%値
1	東京都板橋区	大和町交差点 (国道17号、環状7号線)	0.086
2	東京都大田区	松原橋交差点 (国道1号、環状7号線)	0.085
3	神奈川県川崎市	遠藤町交差点	0.081
4	東京都足立区	梅島陸橋交差点 (国道4号、環状7号線)	0.080
5	神奈川県川崎市	池上新田公園	0.079
5	大阪府大阪市	今里交差点	0.079
6	東京都品川区	北品川2交差点 (国道15号、環状6号線)	0.078
6	東京都世田谷区	上馬交差点 (国道246号、環状7号線)	0.078
7	東京都目黒区	大坂橋交差点 (国道246号、環状6号線)	0.077
8	三重県四日市市	納屋	0.076

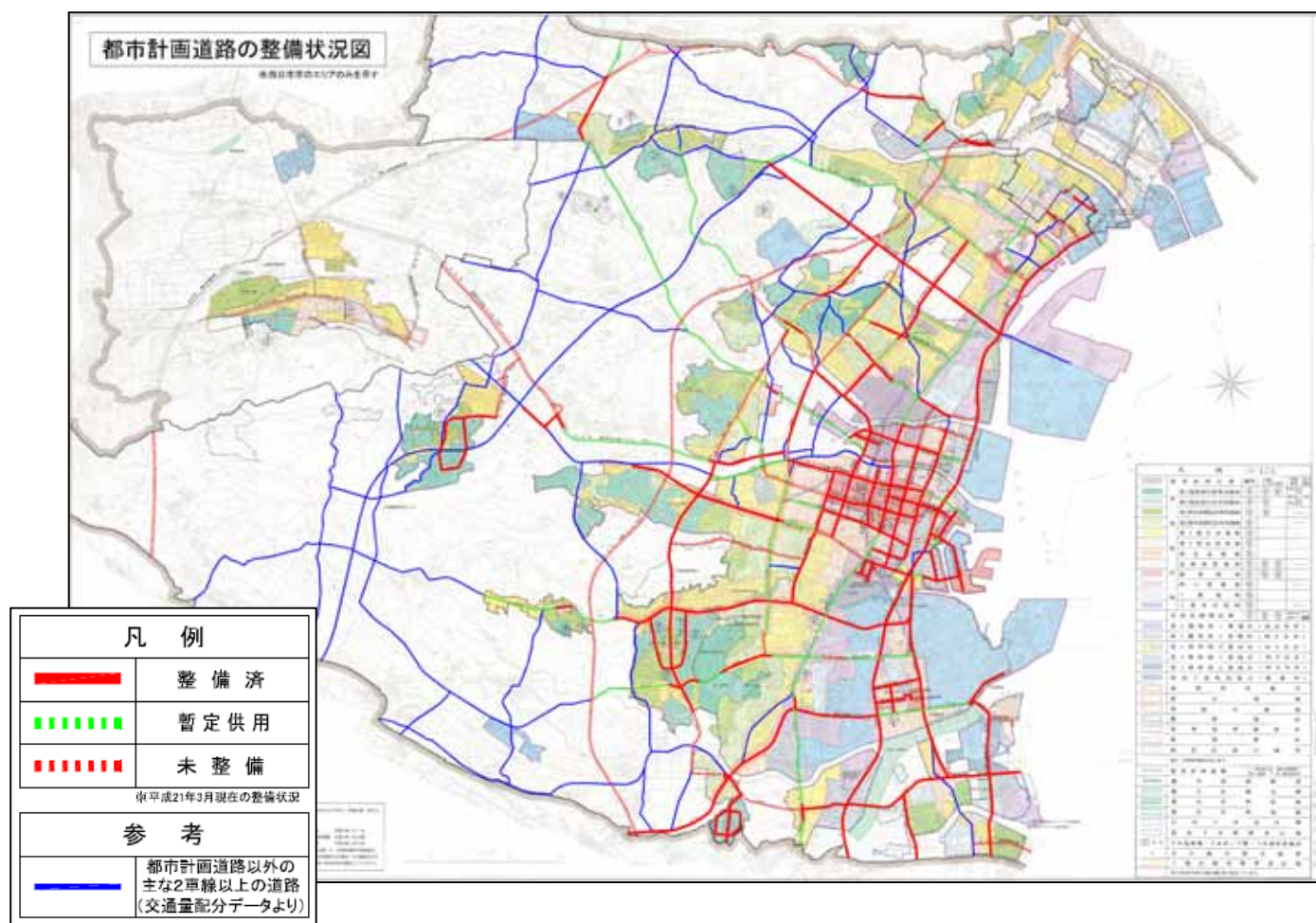
NO₂環境基準値：日平均値の年間98%値が0.04～0.06ppmまでのゾーン内、又はそれ以下であること。

資料：環境省資料

(4) 幹線道路の整備状況

幹線道路の整備は、国道 1 号、23 号のバイパス機能が期待される北勢バイパスなどの整備が進められているものの、市内の都市計画道路の整備率は約 5 0 % 程度にとどまっている。

整備路線の重点化など早期に効果を上げるための対策が必要となっている。



2 - 3 人口減少・高齢社会の到来

(1) 少子・高齢化による公共交通需要の変化

平成 21 年の四日市市の人口は約 31.5 万人、この内、65 歳以上の高齢者が約 6.6 万人 と平成 2 年の約 2 倍に増加した。

また、長期的には人口は減少していくと推計されており、需要の変化にも対応可能な公共交通システムが求められる。

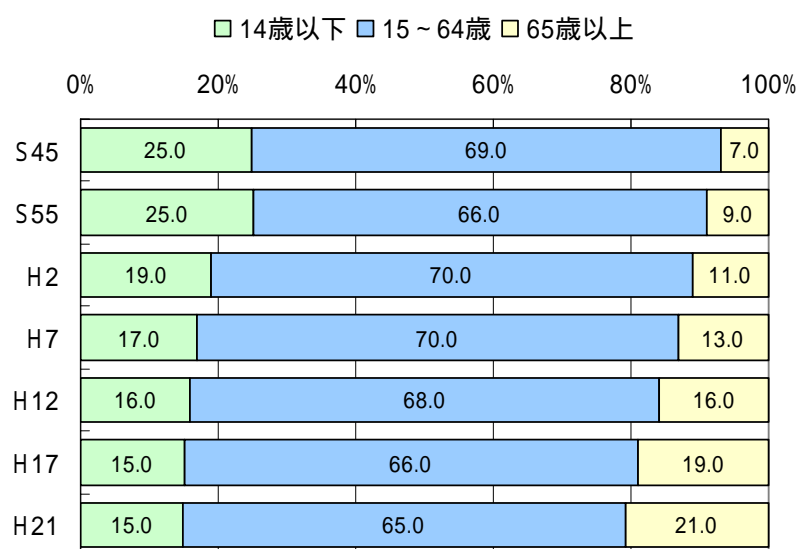


図 年齢別人口構成の推移

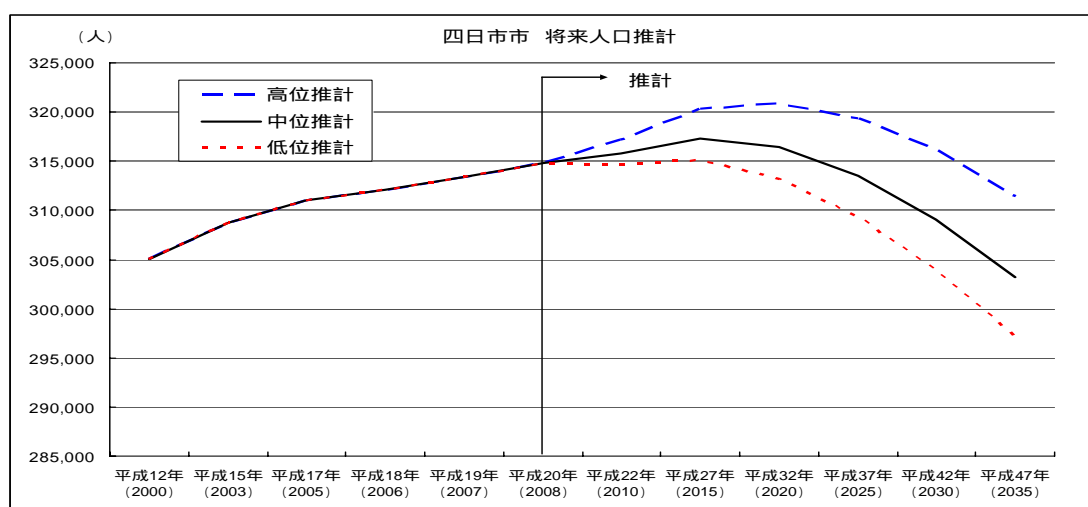


図 人口の推移と動向

(2) 地区別の高齢化状況

市平均の高齢化率（約 21%）に対して、臨海部等では 25%を超える地区が多く高齢化が進行している。今後、内陸部でも高齢者の割合が高まり、移動需要の減少、公共交通利用者数の減少が予測されている。

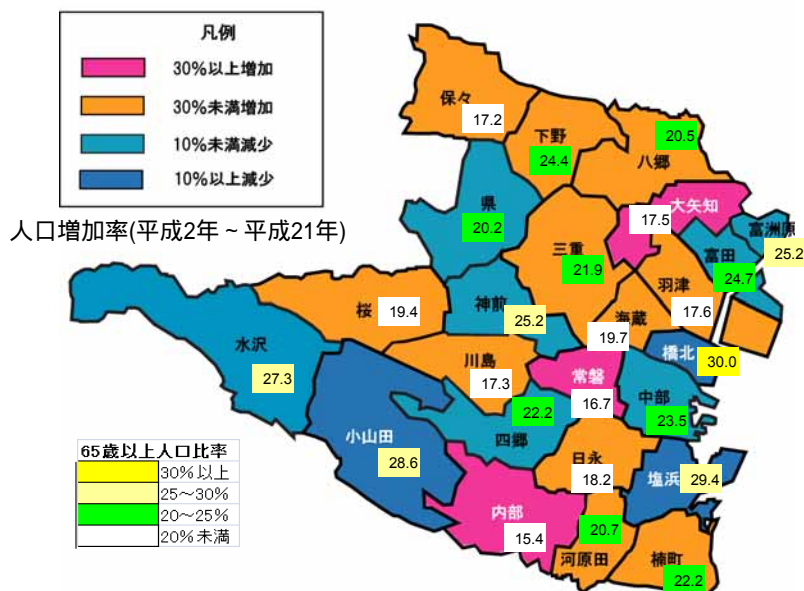
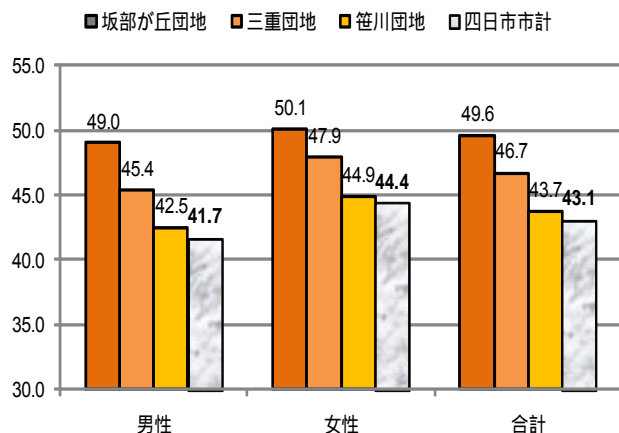


図 地区別 65 歳以上人口比率（平成 21 年）

(3) 郊外住宅団地の高齢化

市内の平均年齢（男性 41.7 歳、女性 44.4 歳）に対して、坂部が丘、三重、笹川の 3 団地をサンプルに状況を比較すると、坂部が丘団地では男女計で 6.5 歳、三重団地では 3.6 歳、笹川団地では 0.6 歳といずれも市の平均を上回り、住宅団地の高齢化が進行している。

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、住み替え等が進まないと、団塊世代の退職等で交通需要が、一気に低下するといった状況も懸念されている。



四日市市全体から3団地の人口を除いた四日市市の平均は上図の値より0.1歳減少する。

図 主な住宅団地の平均年齢（平成 21 年 10 月 1 日現在）

(4) 高齢者の人身事故率の増加

四日市市の全警察署（高速隊分は除く）における人身事故数は、これまでの増加傾向から、平成 16 年をピークに減少傾向に転じている。

一方で、高齢者人身事故（65 歳以上）は増加しており、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いる。

高齢社会が進む中で、高齢者の事故被害の増加とともに高齢者が事故の加害者となる可能性も高まっており対策が望まれている。

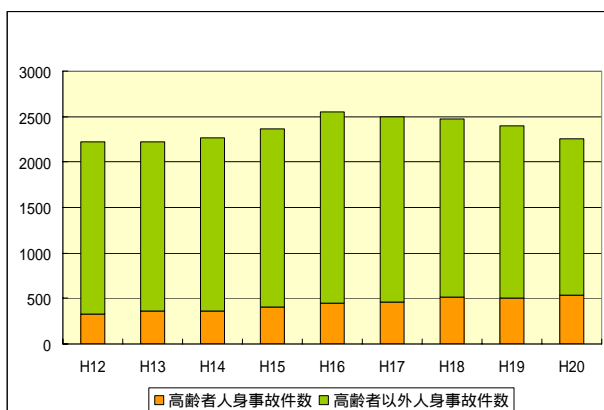


図 人身事故の経年変化

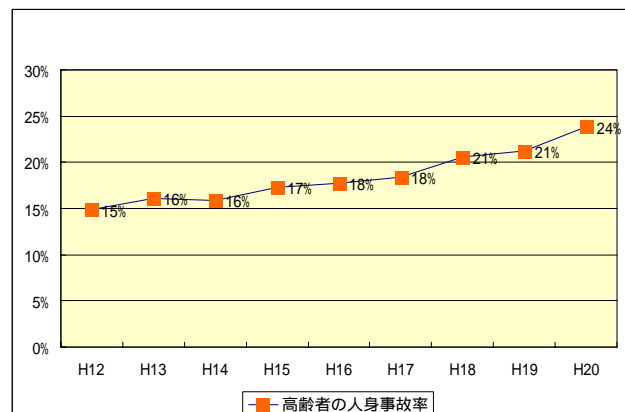


図 高齢者の人身事故率

参考：年齢別の死者数

若者（16～24 歳）の死者数は平成元年をピークに大きく減少したが、高齢者（65 歳以上）は、高齢者自体の増加の影響もあり、依然として死者数が多い状況にある。

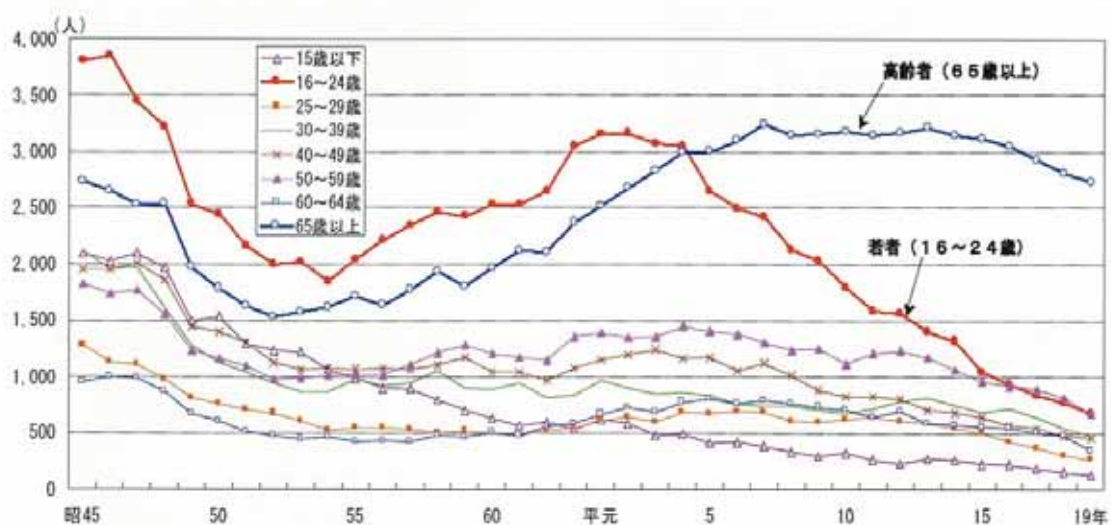


図 年齢層別死者数の推移（各年 12 月末 出典：警察庁統計 全国値）

第3章 交通に関する市民の意識

3 - 1 日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査

(1) 実施概要

1. 実施方法

郵送配布・郵送回収

2. 対象者の選定

市内にお住まいの平成6年4月1日までに生まれた方から無作為に抽出した2,000名

3. 実施期間

平成22年2月15日 ~ 2月28日

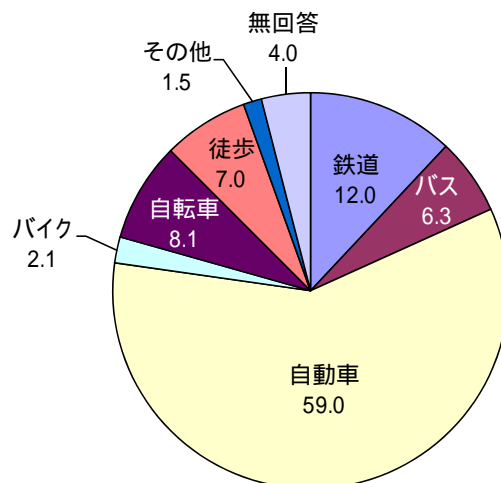
4. 回収率

配布数 2,000人、回収数 811人、回収率 40.6%

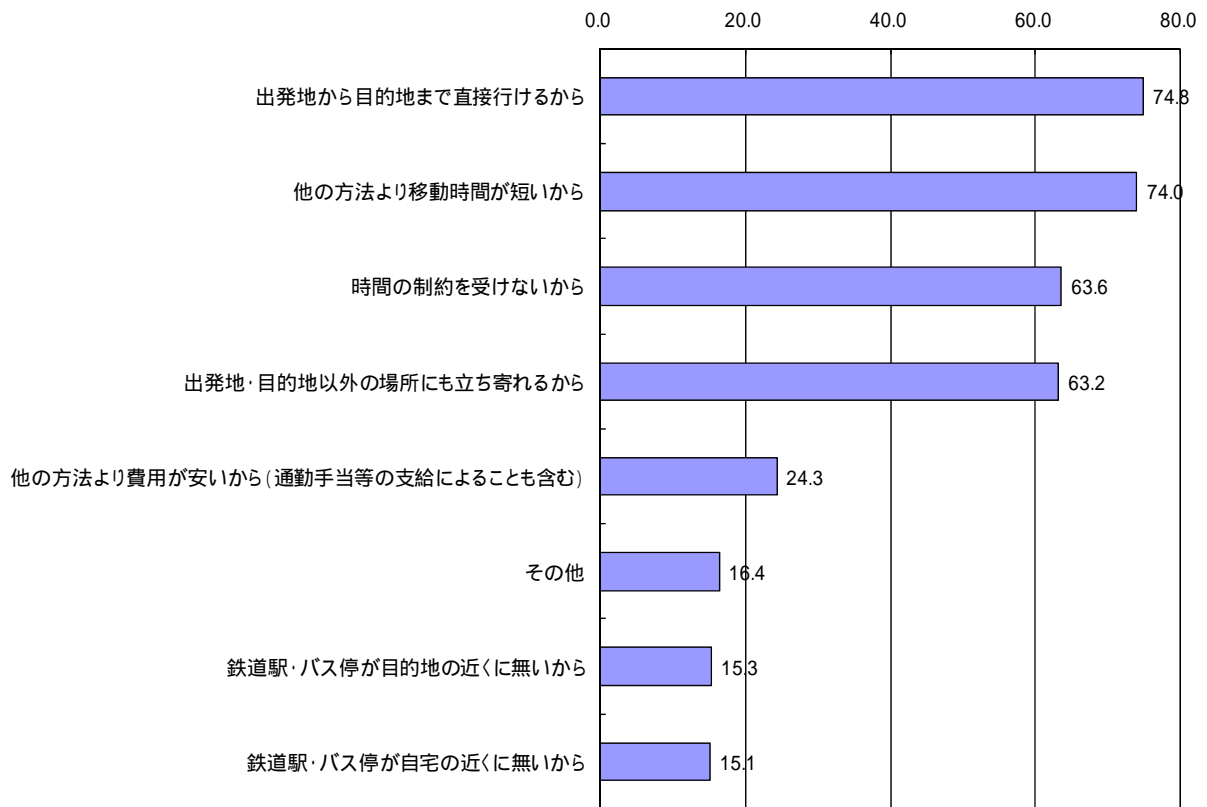
(2) アンケートの結果

日常的に利用している主な移動手段は自動車・バイクが6割以上を占めた。

自動車・バイクを利用する理由の中には公共交通のサービスレベルとは関係のないものも含まれており、公共交通のサービスレベルを向上させても、移動手段を転換しない人の存在がうかがわれる。

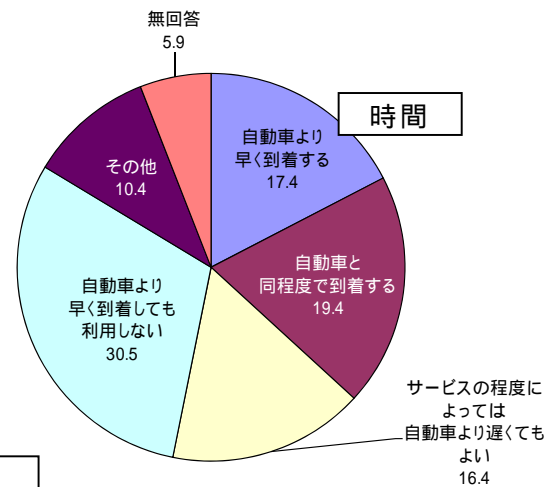


日常的に利用している主な移動手段



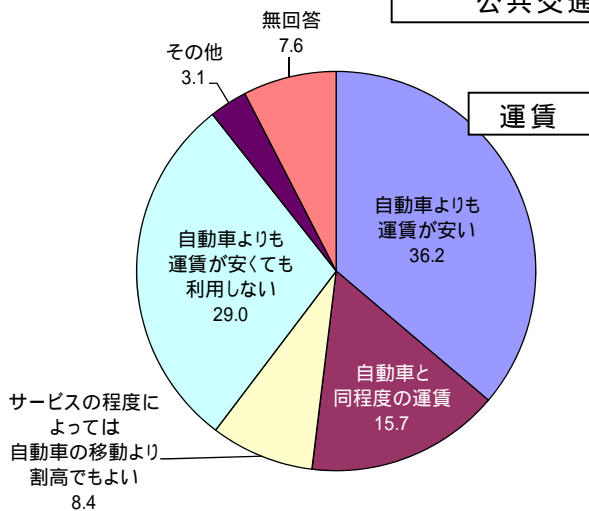
自動車・バイクを利用する理由

その中で、自動車・バイクの利用者に公共交通に変更するための条件を時間・運賃・便数について問う設問では、5 割から 6 割の方が何らかの条件を回答している。これらの人はサービスレベルの改善により公共交通への転換の可能性があると考えられる。

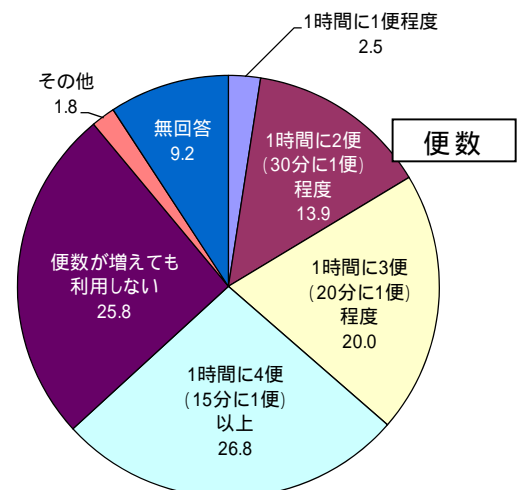


時間

公共交通に変更する条件

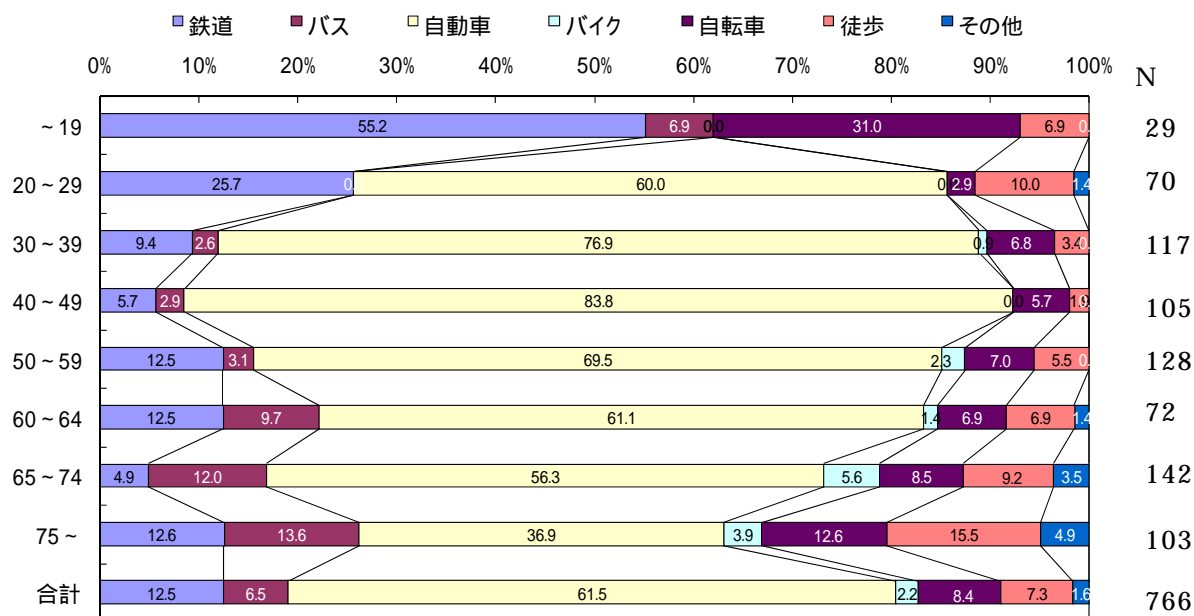


運賃



便数

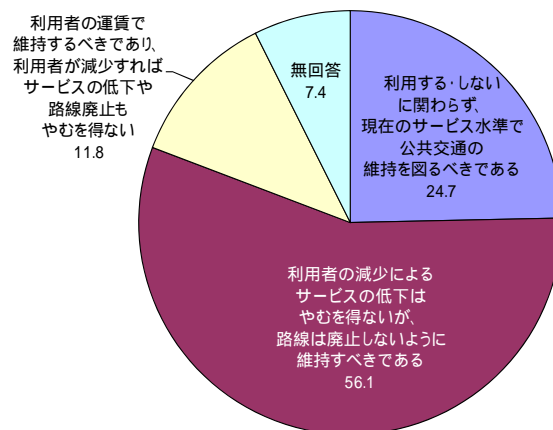
また、年齢別の移動手段を見ると、自動車利用は、40歳代をピークに年代が上がるに連れて、減少している。今後、いっそう高齢化が進むことを考えると、公共交通を利用する比率自体は徐々に高まるものと考えられる。



年齢別の移動手段

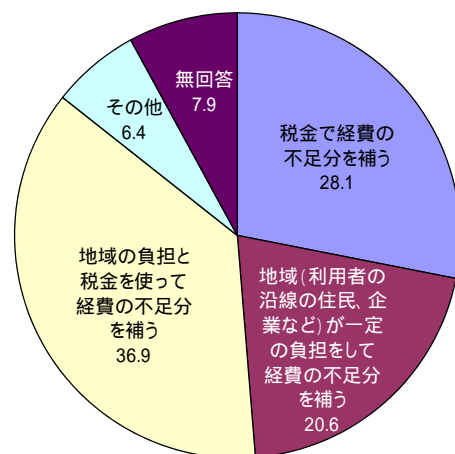
なお公共交通に関して意向を尋ねた結果では、公共交通網を維持すべきという意見が8割を超えており、採算が取れない路線は廃止もやむを得ないという意見は、12%に止まった。

人口がほぼ同程度の他都市のアンケートと比較すると、採算が取れない路線は廃止もやむを得ないという意見は、津市 25%、岡崎市 19.8%、富士市 35.2%となっており、本市では公共交通の維持を望んでいる人が多いと言える。



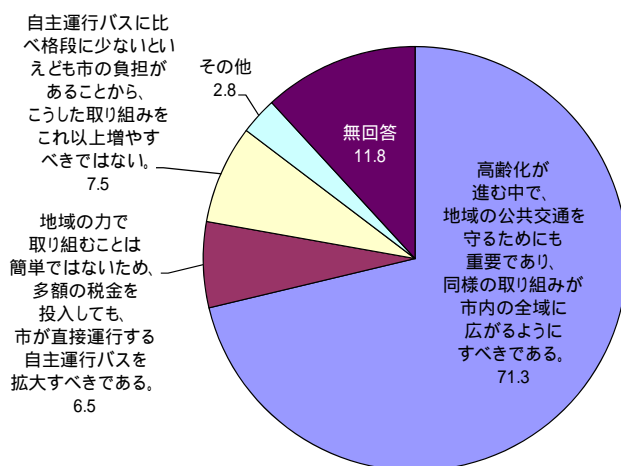
公共交通の維持について

そして、維持するための望ましい方法としては、「税金で負担する」が 3 割近く、「地域が負担する」が 2 割、その中間となる、「地域と税金で負担する」が 4 割近くを占めた。



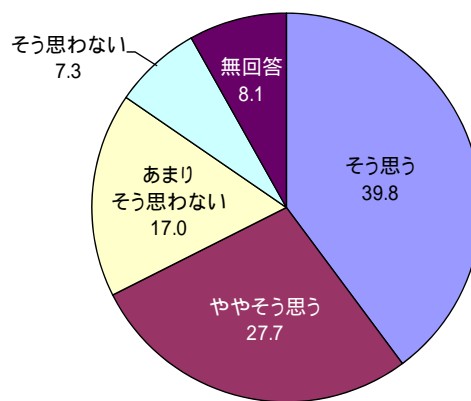
公共交通を維持する望ましい方法

そのひとつの形として、「生活バスよっかいち」のような市民が主体となって地域の負担と市の補助金で運行するバスを市内に多く広げるべきという意見も 7 割を超えている。

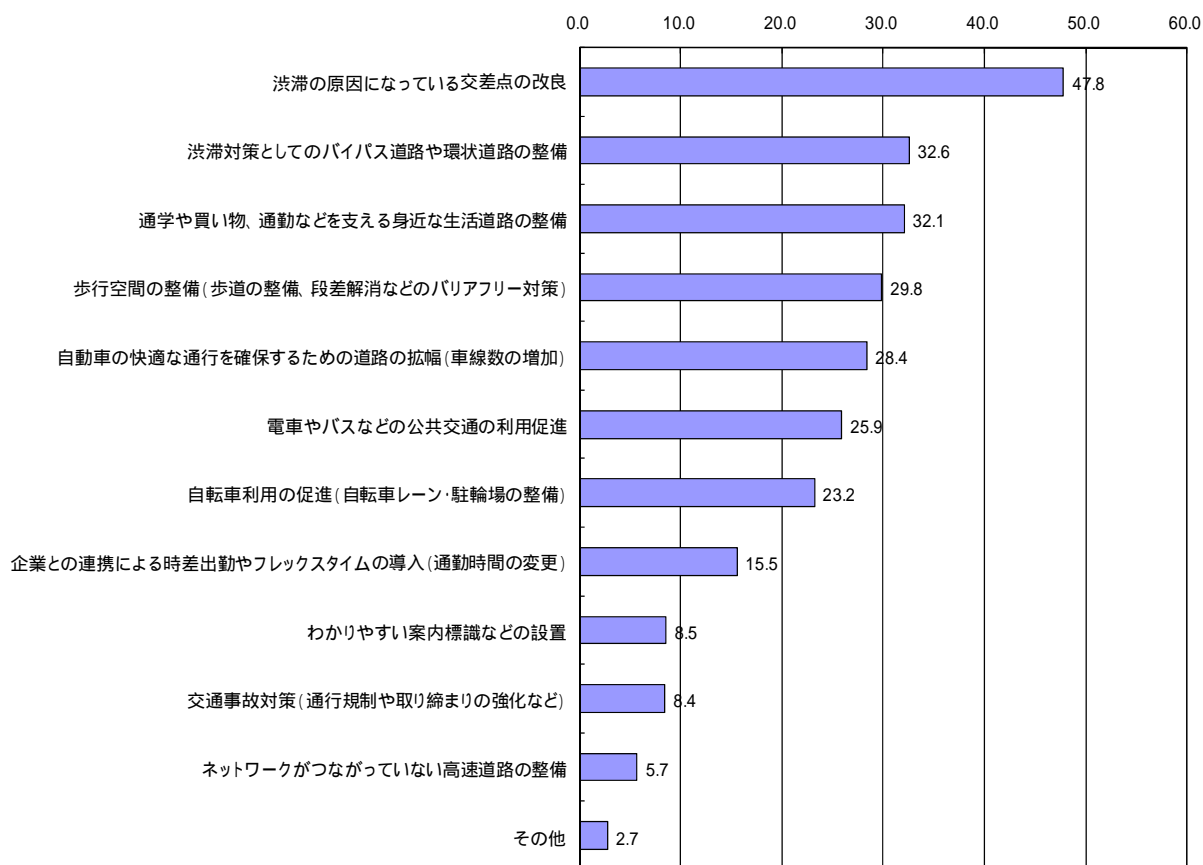


「生活バスよっかいち」の取り組みについて

道路整備に関しては 7 割近くの人が、今後も道路整備を進めるべきと回答しており、求められる整備としては、渋滞対策としての交差点改良やバイパス・環状道路の整備が上位を占めた。



今後も道路整備が必要か



渋滞解消や交通安全に重要と思う道路整備

3 - 2 自転車利用に関するアンケート調査

(1) 実施概要

1. 実施方法

郵送配布・郵送回収

3. 対象者の選定

市内にお住まいの平成 6 年 4 月 1 日までに生まれた方から無作為に抽出した 2,000 名

3. 実施期間

平成 22 年 2 月 15 日 ~ 2 月 26 日

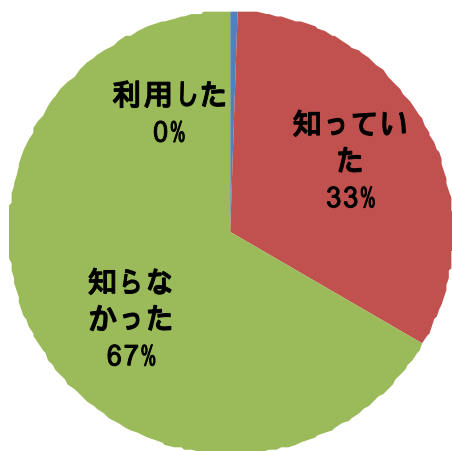
4. 回収率

配布数 2,000 人、回収数 777 人、回収率 38.9%

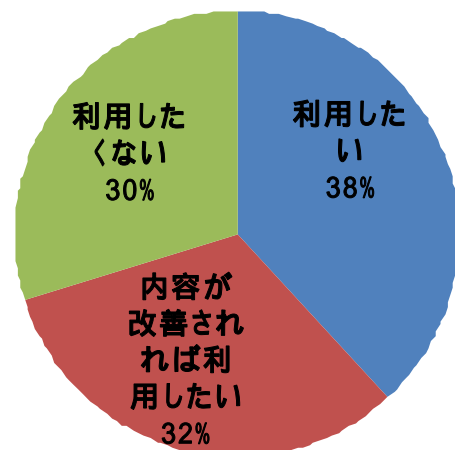
(2) アンケートの結果

【レンタサイクルの利用意向】

平成 21 年 10 月 3 日から 11 月 20 日までに中心市街地で行ったレンタサイクル社会実験について、知っていたと答えた市民は 3 割にとどまった。一方で、今後、本格導入された場合には、約 7 割の市民が利用したいとの意向を示しており、潜在的な需要は大きいものと考えられる。



レンタサイクル社会実験の認知度

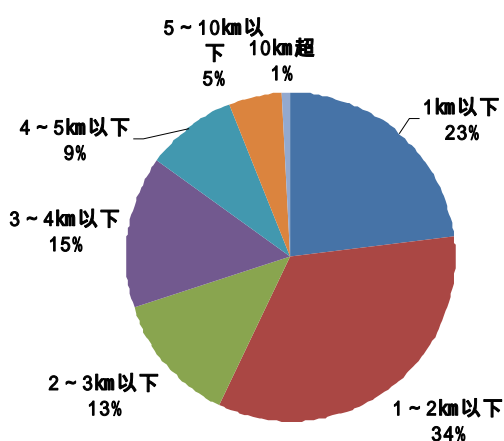


レンタサイクルの利用意向

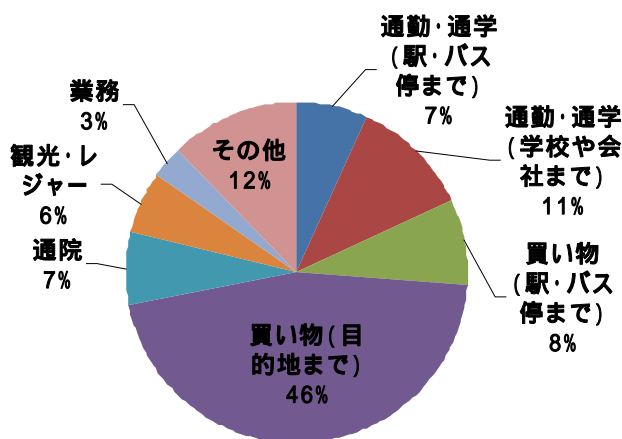
【自転車の利用実態】

普段の自転車の利用状況を見てみると、移動距離は1～2kmが34%と多く、3km以下の短距離が7割を占めている。

また、目的では買い物が54%と多く、次に通勤・通学が18%となっている。



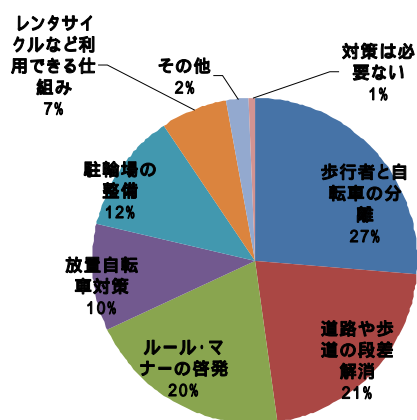
自転車利用者の移動距離



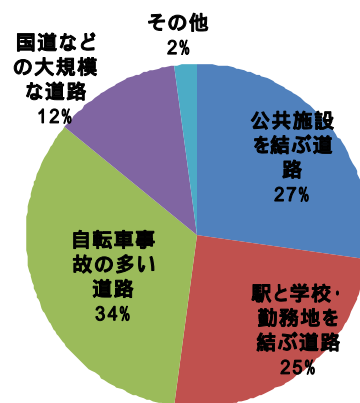
自転車利用者の目的

【自転車の利用環境】

自転車の利用環境に関する市民意識を尋ねた結果では、「歩行者と自転車の分離」と「道路や歩道の段差解消」が約5割と半数を占める結果となった。また、整備をしていく必要がある場所として、「自転車事故の多い道路」が3割強と多く、次いで「公共施設を結ぶ道路」「駅と学校・勤務地を結ぶ道路」と歩行者の安全確保や自転車自体の走行環境の改善が求められている。



歩行者の安全や自転車の快適な利用に必要なこと



自転車道などの整備を始めた方がよい場所

第 4 章 取り組むべき課題

4 - 1 公共交通に関する課題認識

(1) 公共交通の現状と市民意識から見る課題

公共交通の現状や市民アンケートの結果を踏まえて、対応すべき課題を列挙すると以下のとおりとなる。

恵まれた公共交通環境の維持

四日市市には市内全域をほぼ網羅する恵まれた公共交通網があり、アンケート結果でも公共交通網を維持するべきべきという意見が 8 割を超えた。

普段は公共交通を利用しない市民でも、維持すべきという意見が多く、恵まれた公共交通環境が市民から広く支持されていることがわかる。

このため、本市においては、現状の交通体系の維持を基本に、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を進めることが必要である。

中心市街地活性化への寄与

バス路線の基終点が近鉄・JR 四日市駅に集中し、両駅が市内外への交通拠点の役割を担う構造となっており、マイカーから公共交通利用への転換が中心市街地活性化にも大きく寄与する。このため中心市街地活性化の観点からも公共交通の利用促進に重点的に取り組むことが必要である。

また、市内外の交通拠点となる近鉄・JR 四日市駅が約 1.4 k m 離れ、徒歩で移動するには少し距離がある。レンタサイクルの社会実験では、JR 四日市駅から都市機能の集中する近鉄四日市駅周辺への端末交通手段としての利用が確認され、「自転車利用に関するアンケート調査」でも、7 割程の市民が、レンタサイクルを利用したいと回答しており、両駅間を結ぶ手軽な交通手段として期待される。

一方、市民アンケートの結果から、移動手段として自動車・バイクを選択している層では、移動時間が短いことやドア to ドアの移動などに次いで、出発地目的地以外にも立ち寄れることを理由にあげた人が約 2 / 3 にも及んでおり、移動手段選択の大きな要因となっている。このため中心市街地自体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に取り組んでいくことも重要である。

なお、その際には、モータリゼーションの進展が居住地の郊外化、商業の郊外化につながり、中心市街地のにぎわいを低下させる一因となってきた経緯を踏まえ、都心居住の推進や郊外での大型店舗立地規制など土地利用上の対策と連携した活性化策の展開が望まれる。

交通結節機能の強化

本市の鉄道端末手段には、バスの利用が低く自動車や自転車利用の割合が高い特徴があるが、近鉄・JR 四日市駅以外でバスと鉄道の連携が可能な駅は限定的と考えられ、鉄道とバスの連携策には、路線バスルートの再編等を含めて可能性を検討する必要がある。

また、端末交通として自動車や自転車の比率が高いことから、鉄道駅の勢力圏が比較的広いと考えられる。これを裏付けるように、市民アンケートでは、日常の移動手段を公共交通へ変更するための条件として「最寄の駅やバス停近くに無料の駐車場や駐輪場がある」ことを求める声が約 5 割と「駅やバス停が自宅や目的地に近いこと」とほぼ同程度あり、自転車と連携した施策や P & R の推進が望まれる。

市民の移動実態に合わせたサービスの向上

バスの通学定期料金の引き下げなどの対策もあり、鉄道、バスの利用者はこれまでの減少傾向が止まり、平成 17 年からは増加に転じているが、公共交通事業者へのヒアリングから、これ以上のコスト面での対策は困難な実態が明らかとなった。

一方で、環境意識の高まりや企業の環境対策など社会的な部分で、コスト面の改善が図られる可能性もあり、その時に公共交通が交通手段として選択されるように市民ニーズに合わせたサービスの向上に取り組む必要がある。

また、朝夕の通勤・通学時間帯の大量の輸送量に対応する必要性から昼間のオフピーク時は輸送容量に対して極端に輸送量が少なく、収益性を悪化させる要因となっている。このため、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、サービスの向上につながる施策を進めていく必要がある。

市民とのコラボレーションによる交通施策の推進

四日市市には、市の運行する「自主運行バス」3路線と NPO 法人が運行主体となる日本で初めての事例である「生活バスよっかいち」を合わせて4路線のコミュニティバスがある。

市民アンケートでは、「自主運行バス」の運行を継続すべきとする回答が8割を超えており、地域路線の確保への期待は大きい。

また、その内数では運行は継続すべきだが経営の改善を行うべきとの意見が最も多く、「生活バスよっかいち」のような市民主体で運行するバスを市内全域に広げるべきという意見も7割を超えるなど、市民とのコラボレーションによる効果的で効率的な公共交通空白地対策に取り組んでいく必要がある。

(2) 骨格となる公共交通

本市が抱える課題を踏まえて関係者が連携して対策を行っていくには、骨格となる公共交通に関する認識を一にして取り組んでいく必要がある。

ここで示す、骨格となる公共交通とは、本市が今後とも自立した都市として持続し続けるために、必要不可欠なものを示すものであり、都市としてのセーフティネットとも言えるものである。

全体の公共交通の骨格となる鉄道路線

本市における、公共交通の利用者数（P.10 鉄道・バスの利用者の推移参照）

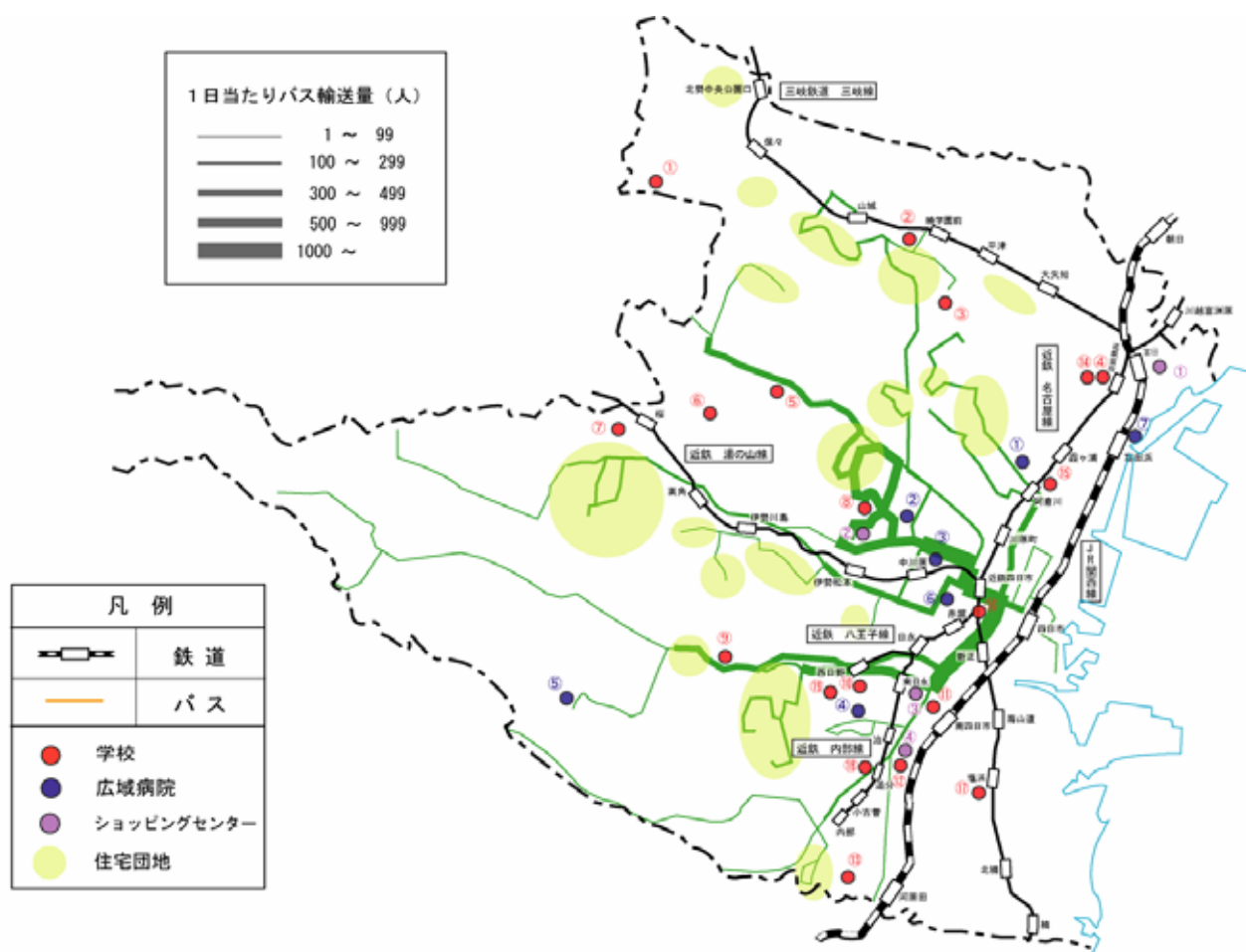
こうしたことから、本市においては鉄道網を市域全体の公共交通の骨格として位置づける。



骨格的な役割を担うバス路線

一方、郊外の丘陵地に大規模な住宅団地を抱える本市においては、バス路線にも重要な役割を担っている路線が多い。下図は、バスの輸送量に応じてバス路線の太さを変えて表示を行ったものであるが、中心市街地へ近づくにつれて、いくつもの路線が集まり大きな輸送を担うものとなっている。

バス路線の役割としては、大きく鉄道の輸送を補完するものと鉄道のサービスが薄い区域へのネットワークを形成するものの2つの役割を担っており、輸送量なども踏まえながら骨格となるバス路線を明確化していく必要がある。



他に代替手段が無い公共交通

下図の青で示された数字は駅ごとに通学利用者を集計したものであり、赤で示された数字は学校ごとにバス通学者数を集計したものとなっている。

通学定期については値引率が高いことから、乗車人数が多いにもかかわらず、運賃収入が伸びないという性格があるが、運転免許を持たない学生にとっては、かけがえのない交通手段となっており、骨格となる公共交通のひとつとして、社会全体でその維持を支える必要がある。

通学者の鉄道・バス定期券利用者

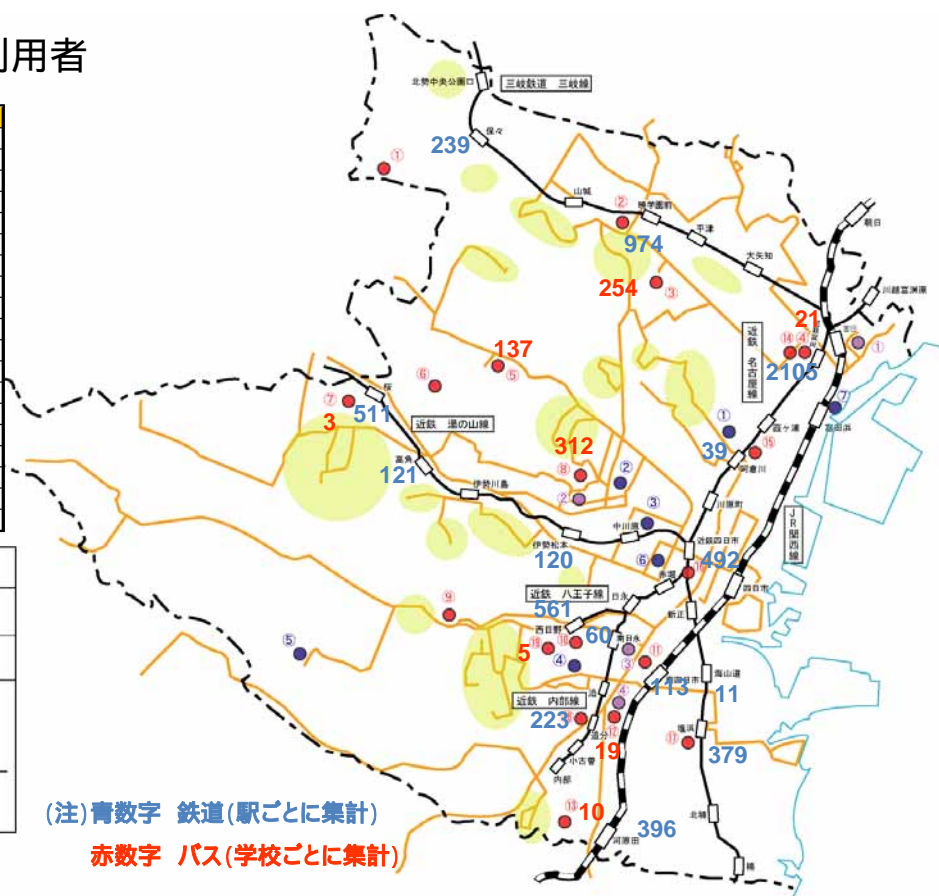
國中番号	学校名
1	朝明高校
2	暁高校
3	四日市大学
4	四日市高校
5	メリノール女学院中学・高校
6	四日市中央工業高校
7	四日市西高校
8	四日市商業高校
9	四日市四郷高校
10	四日市南高校
11	四日市工業高校
12	海星中学・高校
13	四日市農芸高校
14	北星高校
15	四日市朝鮮初中級学校
16	大橋学園高校・高等専修学校
17	ユニマテク医療専門学校(歯科衛生学科含む)
18	四日市南中学
19	特別支援学校西日野にじ学園

凡 例	
	鉄 道
	バ ス
	学 校
	広域病院
	ショッピングセンター
	住宅団地

(注) 青数字 鉄道(駅ごとに集計)

赤数字 バス(学校ごとに集計)

資料: 高校・大学へのFAX・ヒアリング



4 - 2 自動車交通に関する課題認識

次に、自動車交通に関して、現状や市民アンケートの結果を踏まえて、対応すべき課題を列挙すると以下のとおりとなる。

必要な道路の重点整備と即効対策の推進

本市の自動車分担率は、中京都市圏の平均を上回り、これからは徐々に沈静化するものの、今後もしばらくはマイカー依存の高い状態が続くと見られている。

国道 1 号、国道 23 号などでは、深刻な道路渋滞が発生しており、生活道路への通過交通の流入やバス運行の定時性を損なうなど市民の暮らしを脅かしている。さらに、慢性的な渋滞による物流コストの増大など、わが国有数の工業港湾都市である本市の国際競争力の低下も懸念されている。市民アンケートの結果でも、7 割近くの市民が今後も道路整備を進めるべきと回答しており、必要な対策としては「渋滞の原因になっている交差点の改良」「渋滞対策としてのバイパス道路や環状道路の整備」が 1 位、2 位を占めており、北勢バイパスなど必要な道路を早期に実現するための重点的な整備と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を並行して進めていくことが急務である。

人に優しい道づくり

市民アンケートの結果からは、渋滞対策に次いで「通学や買い物、通勤などを支える身近な生活道路の整備」「歩行空間の整備」を求める声が多く、「自転車利用に関するアンケート調査」でも、5 割程の市民が「歩行者と自転車の分離」や「道路や歩道の段差解消」などの歩行者や自転車への対策を求めている。

また、人身事故件数が減少傾向にある中で、高齢者の人身事故件数は増加しており、平成 20 年には全体の約 1/4 を占めるようになっている。

駅端末交通における自転車利用が多い本市の特徴や高齢化の進展を踏まえると、交通弱者対策として、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も必要である。

4 - 3 社会状況の変化と課題

人口減少・高齢社会の到来という、これまで経験したことが無い社会状況の変化の中で、本市の現状や市民アンケートの結果を踏まえて対応すべき課題を整理すると以下のとおりとなる。

高齢社会の到来による市民移動の変化

高齢社会の到来は、市民の移動状況を大きく変化させる原因となる。特に、四日市市では、今後、多くの住宅団地を抱える内陸部の高齢化が見込まれており、団塊の世代が一斉に退職することで、通勤交通の需要が減少し、ひいては公共交通利用者数の減少が懸念されている。

このため、基幹的な交通網が今後も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が課題となっている。例えば、郊外部においては、一定量の公共交通利用を確保する観点から、利便施設と公共交通機能を合わせて計画するなど拠点化を進める必要がある。

人口減少社会の中での総力戦による公共交通の確保

また、長期的には人口の減少に伴う公共交通利用者数の減少は避けられない中で、自ら移動できる交通手段を持たない高齢者の移動を支える公共交通の維持が求められてくる。

このため、交通事業者は、単体の路線ごとに存廃を議論するので無く、全体として公共交通網を維持する方向で取り組み、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いては、市民や行政を含めたコラボレーションでの対策を進めることが必要である。

なお、先にも述べたように市民アンケートでは「生活バスよっかいち」のような市民主体で運行するバスを市内全域に広げるべきという意見が7割を超えており、交通をめぐる変化に対して、関係者が連携して取り組んでいく体制づくりが不可欠である。

4 - 4 関係者が連携して取り組むべき共通の方向

ここまで、四日市市の交通の状況を踏まえて、抽出してきた課題からも明らかに、その解決には関係者各々の積極的な取り組みが求められている。

その取り組みを一層効果的なものとするために、関係者が連携して取り組む共通の方向を以下のとおり設定した。

1．市民の暮らし方や都市の変化に合わせた交通網の再編

- ・団塊世代の退職や住宅団地の高齢化などにより、交通へのニーズは確実に変化。
- ・将来にわたり持続可能な交通網を実現するために、関係者の各々が必要な役割を果し地域内交通網の再編に取り組む。

2．目指すべき公共交通のあり方の共有

- ・人口減少社会の到来などを背景に交通需要の量的な増加が期待できない中で、地球環境への貢献や高齢社会への対応など公共交通はますます重要性を増す。
- ・公共交通の維持を前提に、利用者である市民の受ける恩恵を踏まえてサービス水準、費用負担などのあり方を関係者間で合意する。

3．関係者の一丸となった取り組みへ（都市総合交通戦略へ）

- ・誰もが自由に移動できる交通環境は、市民の活動や交流を支える必要不可欠な社会基盤。
- ・その維持に対して、住民・地域、交通事業者、行政が互いに義務を負うといった考え方の下で、それぞれが役割に応じた取り組みを展開する。

第5章 四日市市の目指す将来都市像（交通像）

5 - 1 上位計画（四日市市総合計画）

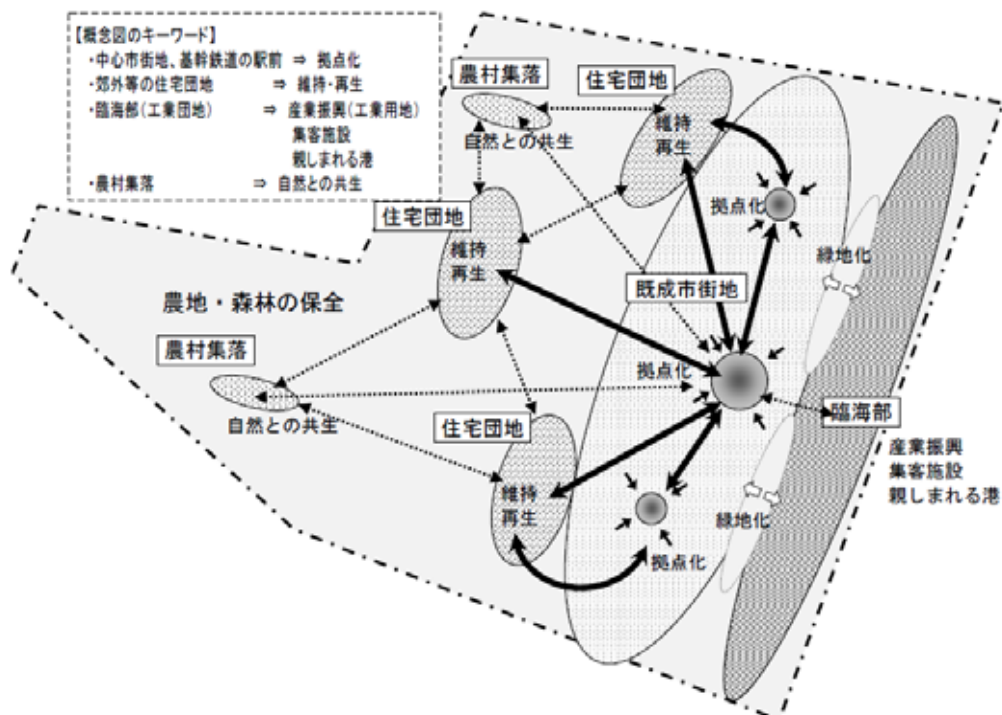
四日市市では、平成 23(2011)～32 年度（2020 年度）を計画期間とする新たな総合計画の策定中である。

学識経験者、企業、自治会、市民活動団体等からなる策定委員会に加え、市長の政策懇談会、市民団体等懇談会、若者懇談会など幅広く意見を聞きながら策定が進められている。

なお、基本的な政策課題に対応するため、土地利用・環境、産業・市民活動、交通・港湾・防災、健康・医療・福祉・人権、文化・スポーツ・生涯学習・学校教育の 5 つの分野にわけて検討が進められている。

これまでの検討の中では、土地利用の基本的なあり方を、「人口減少社会における限られた資源の中で都市を維持・管理していくために、歴史的な都市形成の中で育んできた都市基盤や公共資本ストックを有効に活用しながら高齢化や環境問題など社会的な課題にも対応できるコンパクトなまちづくりを進めていく必要がある。」として、「そのために、市街地の無秩序な拡大を抑制し、都市機能と自然環境の調和を図るとともに、これからの人口規模や構造、市民の活動に見合った都市づくりに向けて、中心市街地、駅前市街地などの都市機能集積地、既存の拠点的商业機能や住宅市街地など、それぞれの地域の性格や機能、広がりなどを踏まえた拠点化を推進するとともに、拠点間の連携を図る交通体系の維持・充実を図る。」方向が示されている。

【土地利用概念図】



また、交通の分野では、「市民の暮らしを支える公共交通機関の利用促進」と「地域経済を支える道路空間づくり」が必要とされ、その実現に向けた具体的な取り組みとして以下の方向が示されている。

(1) 将来に渡って持続可能な交通網の整備

市民・地元関係者(企業)、交通事業者との連携による公共交通網の整備

利用者である市民・地元関係者(企業)、交通事業者、行政のそれぞれの役割分担を定め、運行本数などのサービス向上や駅前広場や駐輪場の整備などに連携して公共交通の利用環境の改善を図るとともに、公共交通を利用した散策ルートの発掘やウォーキング大会などの利用促進施策を展開し、鉄道や主要バス路線の利用促進を図る。経営内容が悪化している鉄道支線について、利用者、事業者と連携して運営手法の見直し、利用促進策や支援策について具体的に検討する。

また、不採算バス路線について、代替交通(住民や地元関係者が参画して運営するコミュニティバス、乗合タクシー等)の導入も具体的に検討する。

まちづくりと連携した公共交通網の利便性向上

まちづくりと連携し、中心市街地や郊外団地などを結ぶバス路線の充実、利便性の向上を図るほか、内陸部の主要な駅を南北に直接連絡するような新たなバス路線の検討を進めるとともに、土地利用政策に合わせて公共交通軸沿線に住宅や道路、公園等の施設や人口の集約を図る。

高齢者や障害者のための新たな交通手段の導入

公共交通機関利用が困難な障害者等のためにNPOや社会福祉法人等が運営するスペシャル・トランスポート・サービス（福祉有償運送等）について、事業主又は事業実施を希望する事業主への適切な支援・指導（法人格取得や体制づくり等）を行う。

注）福祉有償運送：NPOや社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障害者などの公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャーなどを目的に有償で行う車による移送サービスのことで、事業開始にあたっては市町村等が主宰する運営協議会の協議を経て、運輸支局に登録申請を行う必要がある。

（２）既存ストックの有効利用と道路空間の再編

自転車や公共交通機関と連携した誰もが移動しやすい道路空間整備

中心市街地や鉄道駅周辺の市街地、主要バス路線が通過する郊外の住宅団地などの既存の道路空間を有効に維持・活用していくため、歩行者や自転車利用者の安全に配慮するとともに、障害者や高齢者に配慮したユニバーサルデザインを取り入れた道路空間を整備する。

また、駅やバス停につながる自転車歩行者道、自転車専用レーンの整備、利用しやすい駅前やバス停の環境づくりなど、自転車や公共交通機関と連携した誰もが移動しやすい道路空間を整備する。

注) 既存ストックの有効利用：道路整備により一定確保された道路空間が
利用者の視点から使いやすいものとなるよう、今ある道路空間に様々
な工夫を取り入れて効果を最大限に発揮する取り組み
ユニバーサルデザイン：文化・言語・国籍の違い、老若男女といった
差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・
情報の設計（デザイン）

市民生活や産業活動を支える道路空間整備

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を解消する
ため、都市内の通過交通を排除するバイパスや環状道路の整備促進、既成市
街地における交差点や渋滞ネック箇所を整備する。

なお、人口推移や交通量、まちづくり方針の変化などを踏まえて、長期間
未着手となっている都市計画道路の整備順位を見直し、重点化するとともに
集中的に整備する。

【平成 20 年度末 都市計画道路の整備済 50.8%、暫定供用 23.7%】

5 - 2 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）

都市総合交通戦略策定準備会では、四日市市総合計画などの上位計画も踏まえながら交通に関わる問題点を整理し、今後、共に取り組むべき課題を整理してきた。そして、四日市市が目指すべき、交通分野における都市像を以下のように設定した。

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。

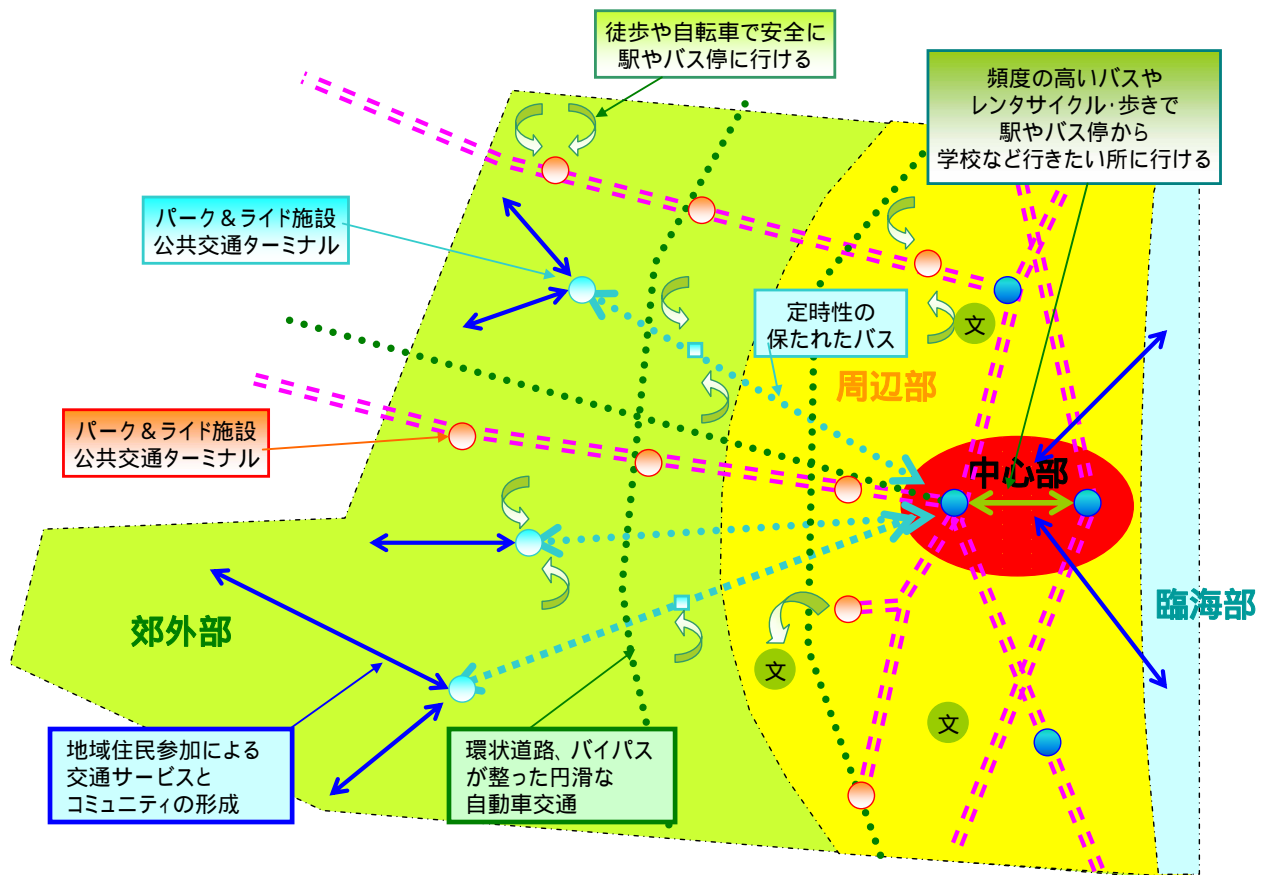
街中では、頻度の高いバスやレンタサイクルなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整っている。

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つながっている。



目指す都市像（交通像）のイメージ

第6章 戦略の考え方

6 - 1 3つの交通戦略とそれを支える体制づくり

人口の減少や高齢社会の到来の中で、活力のある都市を維持していくためには、四日市市に暮らす人、訪れる人すべてが自由に快適に移動し交流できるまちとなる必要があります。

そのためには、交通事業者や公共が連携して、公共交通を維持し、さらに利便性の向上に取り組んでいかななくてはなりません。また、市民も過度なマイカーへの依存から「歩く」ことを基本としたライフスタイルへと転換することが求められます。

関係者が一丸となって取り組むことで、「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」が実現できます。

こうした考えの下で、先に述べた都市像（交通像）を実現するために、戦略の方針を次のように定めます。

取り組むべき戦略

戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

四日市市に暮らす人、訪れる人すべてが、快適で便利に利用できる公共交通を目指します。

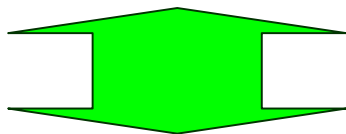
戦略2 円滑な交通を支える道づくり

暮らしや企業活動を支える物流交通など、必要な道路機能の確保とともに、都心部や住宅地などでは、人を主役とした道路づくりを進めます。

戦略3 まちなかの賑わいづくり

都心部を「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」のシンボル空間として、安全な歩行空間や快適な公共交通ネットワークの拠点としての整備を進めます。

また、まちなかとの連携を重視し、市街地の駅周辺などのまちづくりを進めます。



体制

戦略4 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

戦略を継続的に推進するため、関係者が連携して取り組む体制を整備します。

また、市民一人ひとりに公共交通や自転車を活用した環境・健康にやさしい歩くことを基本としたライフスタイルへの転換を促す取り組みを市民ぐるみで進めます。

戦略1～戦略3に基づく具体的な取り組みを、戦略4の体制が支えます

6 - 2 戦略 1 : 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

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。

【施策の方針】

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

公共交通の要として現行の鉄道路線を活かした交通網の構築を進めます。その中で、経常的に不採算となり、その維持が課題となっている内部八王子線の対策を進めます。

将来にわたり公共交通の骨格をなす幹線バス路線の構築

持続可能で都市交通の骨格となる幹線バス路線の構築に向けて長期的な展望に立ち、路線の再編の検討に着手します。また、一部がスクールバス化しているなど路線ごとの問題解決を進めます。

また、幹線バス路線では、定時性を確保するための走行環境の改善を図ります。

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

臨海部産業空間や郊外の大規模工業団地など、大規模な就業地へのバス路線の配置を検討し、可能なものから対策を進めます。

都心部の利便施設を結ぶループバスや丘陵地の住宅団地と鉄道駅や利便施設を

結ぶ支線バスなど、暮らしのスタイルに併せたバス路線の構築を進めます。

また事業者による運行継続が困難なバス路線では運行体制の見直しやコミュニティバスへの転換など、暮らしに必要な移動手段の確保に努めます。



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

鉄道路線や鉄道駅ごとの性格に合わせて、駅前広場や駐輪場の整備やパーク＆ライド施設の確保を進めます。

また、鉄道やバスといった各交通事業者間共通のＩＣカードの導入やバスロケーションシステム（ ） バスマップの作成による情報提供など利用者の立場に立って利便性・快適性の向上に努めます。

移動全体を支えるバリアフリー化の推進

駅までの経路や駅前広場の整備などとともに、乗降客が多い駅などから順次、駅施設等のバリアフリー化を進めます。

また、バス路線全線での低床バスの導入など、交通機関自体のバリアフリー化を進めます。

バスロケーションシステム

無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステム。

6 - 3 戦略 2 : 円滑な交通を支える道づくり

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。

【施策の方針】

必要な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

北勢バイパスや新名神高速道路の整備などによる通過交通の円滑化と四日市中央線、環状 1 号線、(仮)泊小古曽線、千歳町小生線など市内の移動を支える骨格となる道路整備を進めます。

また、幹線的な道路では P T P S () の導入やバス走行レーンの設置など基幹バス路線の走行環境にも配慮した対策を検討します。

早期に対策が必要なネック点の解消

慢性的な渋滞を起こしている国道 1 号の日永や富士町の周辺、国道 365 号の生桑町周辺などでは、渋滞の緩和に即効性のある交差点の改良などの対策を進めます。

また、渋滞の状況に応じて、信号の制御の見直しや踏切遮断時間の短縮など、ソフト面での対策を併せて進めます。

P T P S

公共車両優先システム。大量公共交通機関であるバス等の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させる施策である。バスレーンなどのような交通規制施策と交通信号機など交通インフラを制御するシステムをあわせたもの。

歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

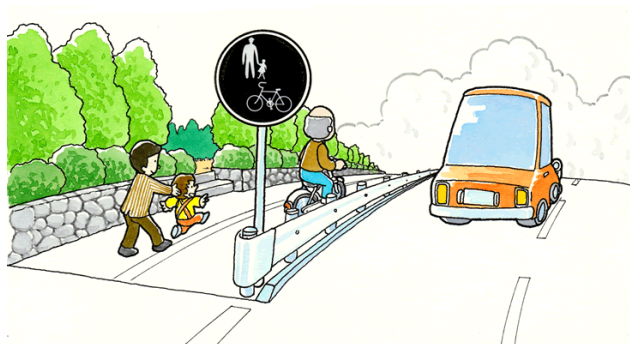
安全・安心に移動できる歩行者空間の整備

鉄道駅周辺や通学路など、特に歩行者への配慮が求められる区域では、安心歩行エリアの設定などにより、歩行者等の安全を確保する道路整備を進めるとともに、中心市街地など歩行者が多いところでは、貨物車の荷捌き場所や自転車との共存及び棲み分けの検討に取り組めます。

公共交通と連携した自転車走行ルートへの整備

中心市街地周辺など自転車の利用や自転車交通事故が多い区域では、歩行者等の安全性確保や自転車の利用促進を図るため、自転車道等の整備を進めます。

また、鉄道駅における駅前広場や駐輪場の整備と連携し、商店街や定期市など暮らしに必要な場所へのネットワークを確保するため、歩行者や自転車の利用に配慮した道路づくりに取り組めます。



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。

【施策の方針】

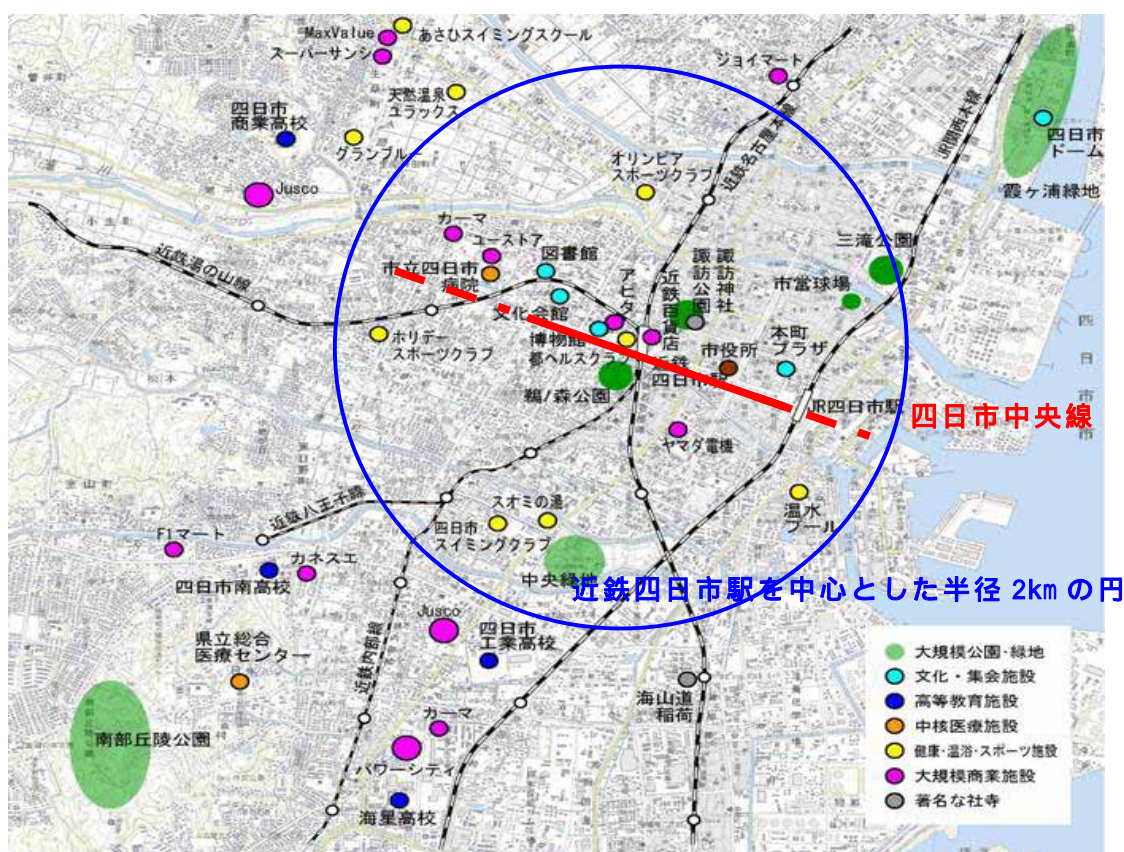
まちなかにおける「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」のシンボル空間づくり
コミュニティバスやレンタサイクル等まちなかにおける移動手段の充実

まちなかでは、住む人、訪れる人すべてが、近鉄四日市駅やJR四日市駅及びその周辺のサービス施設間を便利で快適に移動できるように、歩行者や自転車に配慮した道路整備やレンタサイクルの仕組みづくりなどを進めます。

また、中心市街地内の移動に加え、中心市街地への移動を確保するという観点から、臨海部や周辺区域を含むコミュニティバスなど公共交通サービスの充実を図ります。

まちづくりと連携した空間形成

文化の駅のメインステーションなどまちづくりの拠点の設置や近鉄四日市駅周辺の再編などに併せて「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」のシンボル空間に相応しい、まち並づくりを進めます。



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

四日市全域のまちづくり拠点の核として、近鉄四日市駅におけるバスターミナルの再編や行きたい場所への行き方を示すサイン計画など初めての人にもわかりやすく利用しやすい交通拠点づくりを進めます。

まちづくりと交通の相互が連携した拠点づくり

今後のまちづくりに関しては、既存の駅周辺など公共交通との連携を求めることとし、そのための誘導策を検討し、ＪＲ四日市駅では、周辺活性化と連携した駅舎の改良も含めた公共交通の拠点化を進めます。

また、公共交通の利便性が比較的低い農村部などでは、まちづくりの一環としてパーク＆ライド施設の機能を併設した公共交通のターミナルを例えば産地直売所や農業体験施設など農村部の交流拠点に設置するなど、公共交通の確保を図るための対策に同時に取り組み、都市との活発な交流を育みます。

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。

【施策の方針】

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

「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」の実現に向けて、交通に関わるすべての主体（市民、交通事業者、公安委員会、道路管理者、国及び県、市の関係部局等）により、都市総合交通戦略を策定し進行管理を行う協力体制を構築します。

都市総合交通戦略の定期的な検証

総合交通戦略の進捗状況を定期的に検証し、進捗状況に応じたフォローアップや社会経済情勢の変化を踏まえた見直しにより、継続的な連携効果を発揮します。

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

市民一人ひとりが、自らの行動を見つめなおし、自発的に自動車の利用を控えるように、公共交通事業者や行政は公共交通を取り巻く情報提供に努めます。

また、市民ぐるみで「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」を実現するための

ライフスタイルへの転換を促す活動を行います。

地域とともに支える公共交通の仕組みづくり

公共交通空白地などでは、「生活バスよっかいち」をモデルに、地域の特色を生かした持続可能な公共交通の確立を目指して、地域ぐるみの仕組みづくりを進めます。

市では、支援制度の活用や充実を図るなど、地域の合意や仕組みづくりを応援します。

第 7 章 今後の取り組み

四日市市都市総合交通戦略策定準備会を母体に、四日市市の交通にかかわる関係者に広く参加を呼び掛け、（仮称）四日市市都市総合交通協議会を組織します。

協議会では、それぞれが事業の計画や可能な取り組みを持ち寄り、効果的な計画となるように調整し都市総合交通戦略（案）を策定します。

また、その過程では、利用者の声を十分に聴きながら、その反映に努めるとともに、作成した戦略（案）についても、パブリックコメントにより広く意見を募集し、意見を踏まえて交通戦略を策定します。

そして、平成 23 年度から 27 年度の間で施策を実施していきます。

四日市市都市総合交通戦略に関する想定スケジュール

平成 21 年度

四日市市都市総合交通戦略策定準備会を組織【平成 21 年 11 月】

四日市市における今後の交通環境のあり方について【平成 22 年 3 月】

平成 22 年度

（仮称）四日市市都市総合交通協議会を組織

協議会には必要に応じて部会を設置し具体的な施策の検討を進める
総合交通戦略（案）を作成【中間とりまとめ】

パブリックコメントを実施して意見を募集

意見を踏まえて交通戦略を策定し公表【最終とりまとめ】

平成 23 年度以降

交通戦略に基づき施策を実施【平成 23～27 年度】