

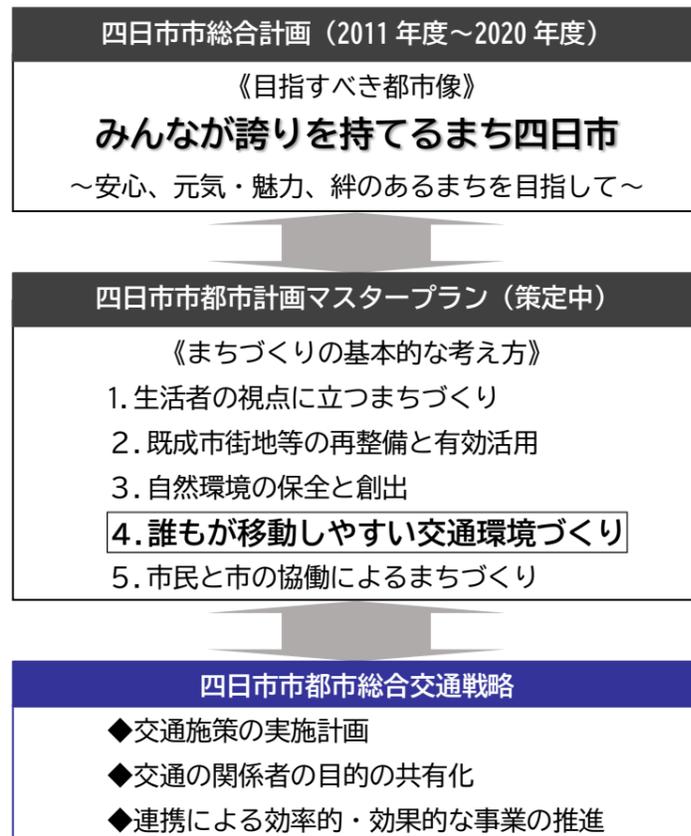
1. 現行の四日市市都市総合交通戦略について

資料 2

(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・中期的に行う具体的な施策の組み合わせを示すものです。

(2) 計画の位置づけ（現行の四日市市都市総合交通戦略）



(3) 計画期間（現行の都市総合交通戦略）

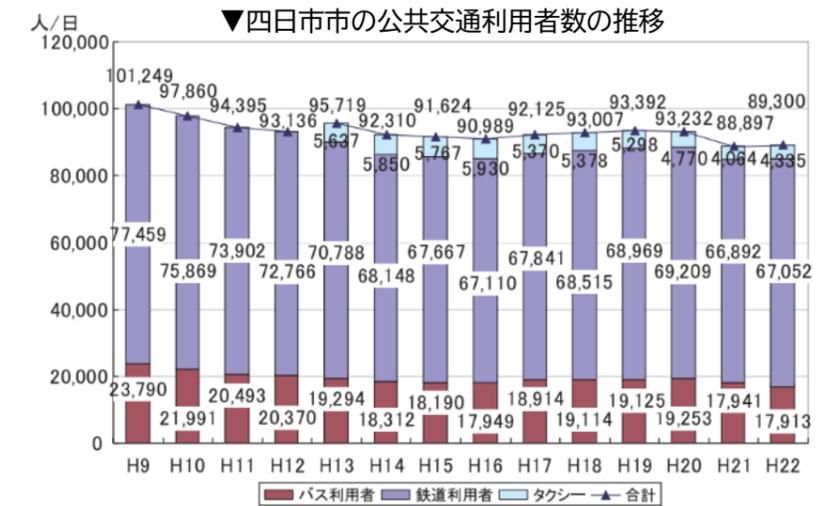
平成23年に計画期間を10年間として策定されたが、新型コロナウイルスの影響により今後の見通しが立て辛い状況にあったことから、計画期間を2年延伸し、令和4年度までとした。

【当初】H23～R2 (10年間) → 【変更後】H23～R4 (12年間)

(4) 四日市市の交通の現状（現行の四日市市都市総合交通戦略策定時）

<公共交通>

市内の公共交通利用者数は長期的には一貫して減少しており、平成9年と平成22年を比較すると鉄道では約13%、バスでは約25%減少している。



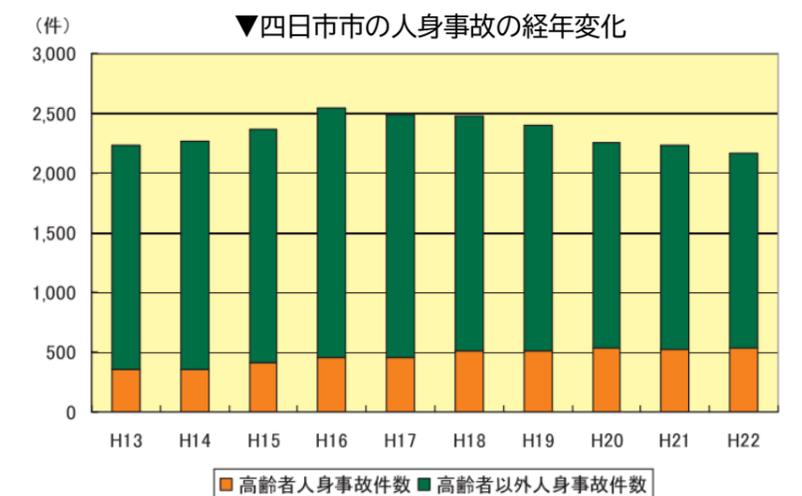
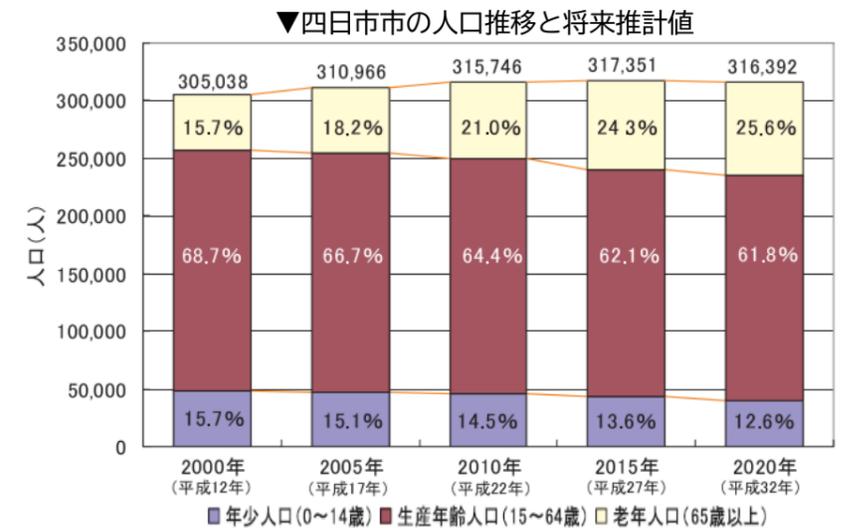
<自動車交通>

臨海部の国道1号、23号では慢性的な渋滞状況を呈している。通勤交通が集中する朝夕を中心に、郊外部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おり、北勢バイパスなどの幹線道路の整備が望まれている。

<将来人口・高齢社会>

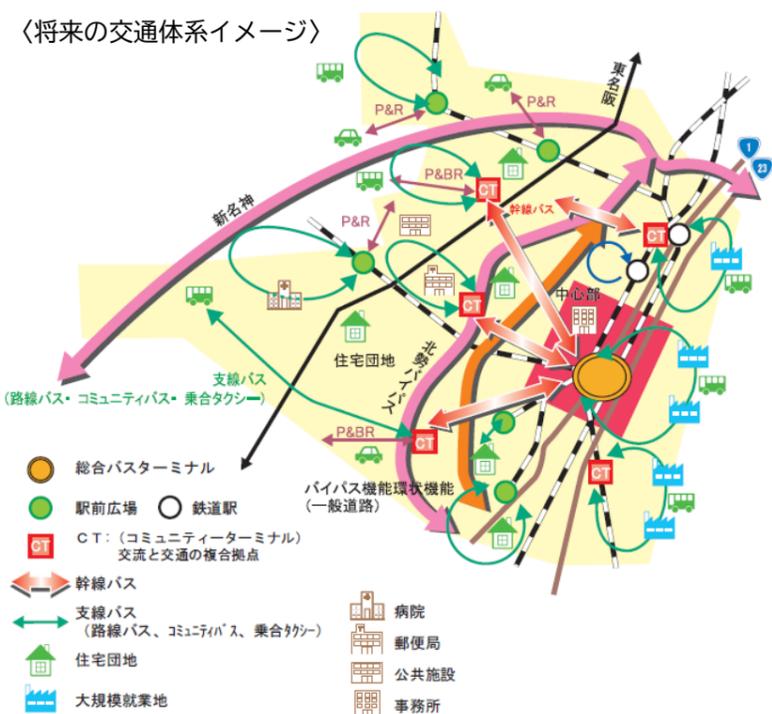
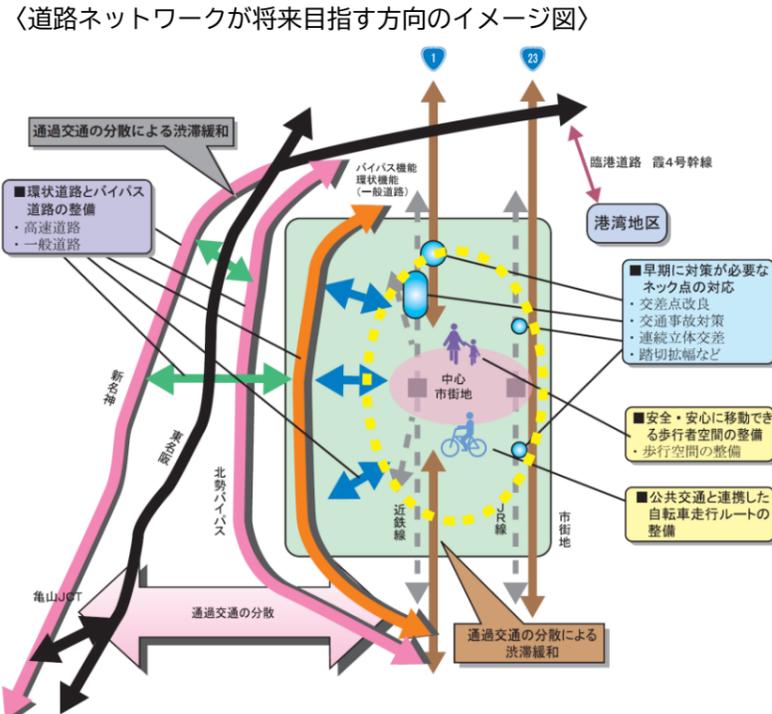
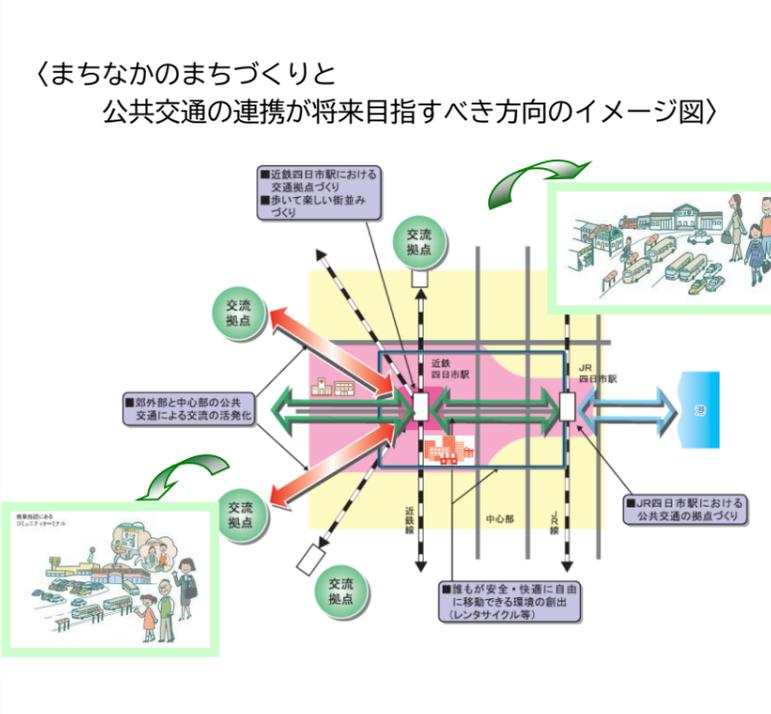
本市の将来人口は平成27年をピークに減少に転じ、臨海部では一層の高齢化、内陸部では高齢者割合の増加が予測される。特に高度経済成長期に造成された住宅団地では一斉に高齢化が進み、団塊世代の退職等で交通需要が一気に減少する状況も懸念されている。

また、高齢者の人身事故が増加しており、高齢者に対応した交通のあり方が課題となっている。



1. 現行の四日市市都市総合交通戦略について

(5) 戦略について

	戦略1	戦略2	戦略3
戦略と目標	<p>自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</p> <p>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生活圏内の移動手段確保 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</p> <p>〈将来の交通体系イメージ〉</p>  <p>● 総合バスターミナル ● 駅前広場 ○ 鉄道駅 ■ CT: (コミュニティターミナル) 交流と交通の複合拠点 → 幹線バス → 支線バス (路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー) ● 住宅団地 ● 大規模就業地</p> <p>● 病院 ● 郵便局 ● 公共施設 ● 事務所</p>	<p>円滑な交通を支える道づくり</p> <p>①必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進 ②歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり</p> <p>〈道路ネットワークが将来目指す方向のイメージ図〉</p>  <p>■環状道路とバイパス道路の整備・高速道路・一般道路 ■早期に対策が必要なネットワークの対応・交差点改良・交通事故対策・連続立体交差・踏切拡幅など ■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 ■公共交通と連携した自転車走行ルートの整備</p>	<p>まちなかの賑わいづくり</p> <p>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 ②まちづくりと連携した公共交通づくり</p> <p>〈まちなかのまちづくりと公共交通の連携が将来目指すべき方向のイメージ図〉</p>  <p>■近鉄四日市駅における交通拠点づくり ■歩いて楽しい街並みづくり ■近鉄四日市駅における公共交通の拠点づくり ■理も安全・快適に自由に移動できる環境の創出 (レンタサイクル等)</p>
評価指標	市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数	主要道路の混雑時の平均旅行速度	近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量
進行管理項目	<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	<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	<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
市民の意識の確認	市政アンケート	市政アンケート	市政アンケート

戦略1～3を通して	
戦略と目標	環境に優しい行動の推進
評価指標	—
進行管理項目	<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

戦略4	
戦略と目標	<p>市民・公共交通事業者・行政の連携づくり</p> <p>①市民の意識と行動の改革 ②都市総合交通戦略の進行管理</p>
評価指標	—
進行管理項目	—

1. 現行の四日市市都市総合交通戦略について

(6) 施策の実施状況

進捗状況	評価の視点	進捗状況	評価の視点
◎	位置付けられた施策内容について、ほぼ全て（100%）進捗している場合	△	位置付けられた施策内容について、概ね4割程度まで進捗している場合
○	位置付けられた施策内容について、概ね7割程度まで進捗している場合	×	位置付けられた施策内容について、ほぼ進捗していない（0%）場合

施策の方針	施策	内容・箇所	実施主体	進捗状況	
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					
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、市	◎	
		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（三岐線の重軌条化など）	三岐鉄道、伊勢鉄道、四日市あすなろう鉄道、国、県、市	◎	
	② 地方鉄道、支線路線の維持（三岐線、内部・八王子線）	イ 施設更新等による路線維持のための取り組み	鉄道事業者、市	◎	
		ウ 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）	市	◎	
		エ 駅前駐車場・駐輪場（P&R 施設）の拡大（三岐線）	三岐鉄道	◎	
		ア 近鉄四日市駅高架橋耐震化（駅利用者の安全確保）	近畿日本鉄道、市	◎	
	③ 鉄道の安全性の確保	大規模地震への対応	イ 跨線橋の耐震化（馳出跨線橋・小生跨線橋・三郎橋）	市	◎
			ア 近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業	県	◎
		踏切事故の防止	イ 踏切改良等の緊急対策	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・支線バス化実証運行	バス事業者、市	○
イ 鉄道支線バスの検討			交通事業者、市	◎	
② 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）（西日野駅、内部駅など）	市	◎	
		イ 郊外部や近郊の商業施設や駅等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	交通事業者、市	◎	
		ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R 施設）の拡大（三岐線）	三岐鉄道	◎	
③ バス運行の定時性の確保		ア 幹線バス路線への PTPS 路線延長の検討（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）	バス事業者、県警、道路管理者	△* ¹	
		イ 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	県警	◎	
ウ バスレーン設置検討（4車線以上の道路への設置を検討）	バス事業者、県警、市	×* ²			
3)環境負荷に配慮した公共交通の推進	環境負荷に配慮した公共交通の推進	ア ハイブリッドバスなどの導入、	交通事業者	◎	
		イ 新交通システムの導入	企業、交通事業者、市など	◎	
		ウ BRT 推進のための環境整備と連節バスの導入（四日市大学線など）	交通事業者、道路管理者、県警、市など	◎	
2. 生活圏内の移動手段確保					
1)基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築	① バス路線網の再編	ア 幹線・支線バス化実証運行	バス事業者、市	○	
		イ 鉄道支線バスの検討	交通事業者、市	◎	
	② 支線バス路線網の再編	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（臨海部企業と連携した NP0 バスの実証運行など）	タクシー事業者、市	○	
③ NP0 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拡充、NP0 バス・乗合タクシーの導入マニュアル作成及び地域での啓発	バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市など	○		

*1:市道子西八王子線(笹川通り)のみ実施
 *2:バス事業者・県警との調整が整わず未実施

1. 現行の四日市市都市総合交通戦略について

施策の方針	施策	内容・箇所	実施主体	進捗状況
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	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）（西日野駅、内部駅など）	市	◎
		イ 郊外部や近郊の商業施設や駅等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	交通事業者、市	◎
		ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R 施設）の拡大（三岐線）	三岐鉄道	◎
	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 バス停の高質化・バリアフリー化市内全域	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（2WAY 定期、IC カードの共用化）	三重交通、三岐鉄道	○
		ウ 公共交通マップ等の作成・配布	バス事業者、協議会など	◎
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 バスロケーションの拡充など	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	ア 駅前広場の整備や乗降客の増加を踏まえ検討	近畿日本鉄道、三岐鉄道、四日市あすなろう鉄道、市	◎
		イ 三岐線（平津・山城・大矢知駅のスロープ改良等）		△* ³
	② バス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導入	バス事業者、国	◎

*3: 三岐鉄道との調整が整わず未実施

施策の方針	施策	内容・箇所	実施主体	進捗状況
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	① 幹線道路の整備	【継続事業】新名神高速道路、北勢バイパス、国道 477 号（四日市湯の山道路）、国道 477 号（四日市バイパス）、国道 477 号（西浦バイパス）、（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）泊小古曾線 三重県道路整備方針、四日市市道路整備計画等に基づき順次事業化を図る	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	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	道路管理者	◎
	② 交通事故防止対策	事故ゼロプランなどに基づき、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	◎
	③ 鉄道交差箇所の対策	ア 近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業	県	◎
イ 踏切の拡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		道路管理者、県警	◎	
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	① 歩行空間の整備	【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 【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	道路管理者	◎
	② 自転車走行ルート of 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（中央通り・堀木日永線）などから順次整備	道路管理者	◎

1. 現行の四日市市都市総合交通戦略について

施策の方針	施策	内容・箇所	実施主体	進捗状況
戦略3：まちなかの賑わいづくり				
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	① レンタサイクルシステムの導入	近鉄・JR 四日市駅	市	◎
	② 市中心部ループバス運行検討	市中心部	バス事業者、企業、市	×*4
2) まちづくりと連携した空間形成	① 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）	市	◎
	② シンボル空間の整備		市	
	③ 交通を阻害する路上駐車防止	中心市街地における駐車場附置義務条例などの見直し、商業施設の荷捌き対策の検討	運送事業者、市など	◎
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	① 近鉄四日市駅における案内情報提供（サイン計画）の改善	周辺施設や観光施設の利用、各種交通の乗り継ぎ案内情報の提供	交通事業者、市	◎
	② 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検討	国土交通省、交通事業者、市	◎
2) 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 四日市駅の駐輪場、駅前広場、情報案内板（周辺施設や観光施設の案内）の整備、東西歩行者動線を含め駅のバリアフリー化を検討	東海旅客鉄道、市	◎
	② 郊外部や近郊の商業施設や駅等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	交通事業者、市	◎

*4: 中央通りにおいて、自動運転車両の実証実験については実施

1. 現行の四日市市都市総合交通戦略について

施策の方針	施策	内容・箇所	実施主体	進捗状況
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り組み(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 シンポジウム等交通イベントの実施	協議会、県など	◎
		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 エコ通勤の推進（企業との連携）	企業、大学、四日市商工会議所、市など	◎
		エ 公共交通マップ等の作成・配布	バス事業者、協議会など	◎
	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（市内小学校）	バス事業者・団体	◎
		イ 自転車安全講習会と子ども自転車安全運転免許証の交付（市内小中学校）	市、県警	◎
2)地域とともに支える公共交通の仕組みづくり	① 地域で公共交通を支える活動推進	地域で公共交通の確保等を支援する活動を推進	市、市民	◎
	② 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり	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、市民	◎
	③ 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拡充、NPO バス・乗合タクシーの導入マニュアル作成及び地域での啓発	バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市など	○
3)高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくり	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	市、県、県警など	◎
	② 交通安全教室の開催	高齢者対象の安全教室開催	市、県警など	◎
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				

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

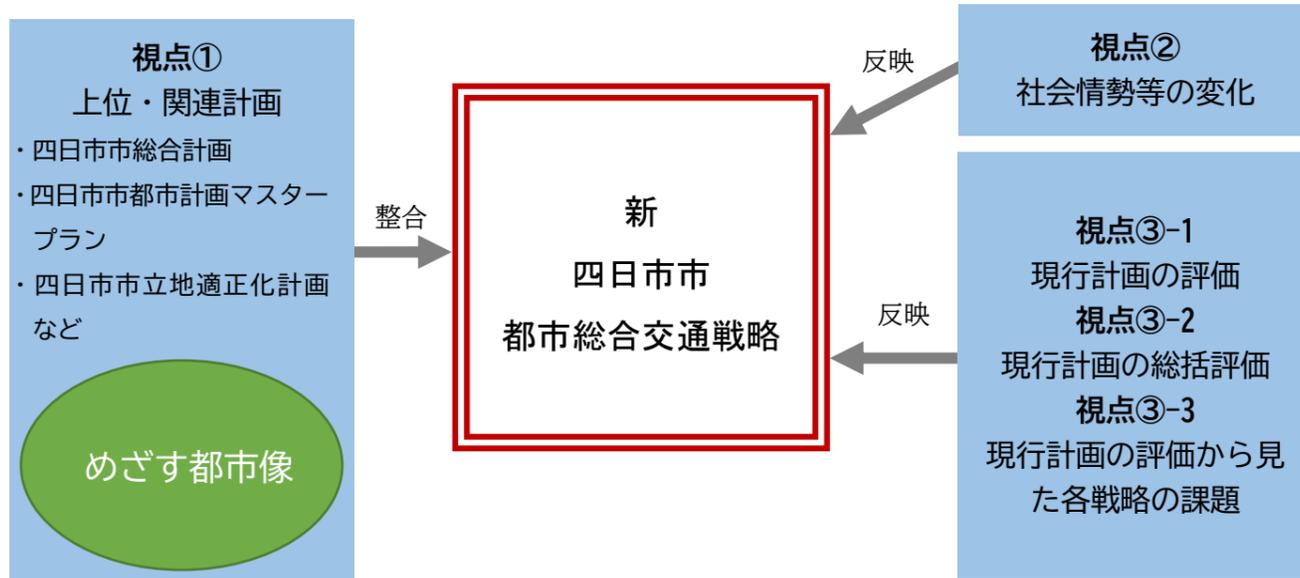
(1) 策定スケジュール

○：協議会開催月

	令和4年					令和5年			
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
都市総合交通戦略協議会	・現行計画の振り返り ・新計画の方向性 ○	戦略原案 ○	戦略最終案 ○	国土交通大臣認定申請				国土交通大臣認定	新計画スタート

(2) 新四日市市都市総合交通戦略策定にあたっての考え方

新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたっては、総合計画や都市計画マスタープラン等の関連計画との整合や社会情勢の変化、現行の四日市市都市総合交通戦略の評価・課題を踏まえて策定することとする。



視点① 上位・関連計画（めざす都市像）

<四日市市総合計画（R2）>

四日市市未来ビジョン

ゼロからイチを生み出すちから イチから未来を 四日市

将来都市像

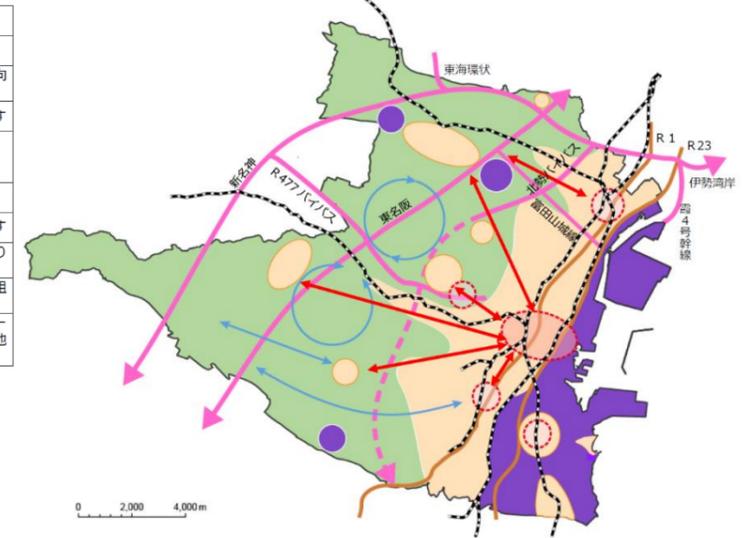
『子育て・教育安心都市』『産業・交流拠点都市』『環境・防災先進都市』『健康・生活充実都市』

土地利用の方針

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

▼土地利用概念図

凡例	
	臨海部の港湾・工業地帯や内陸部の既存工業団地では、産業の維持・活性化を図ります
	既成市街地や郊外住宅団地などでは、交通ネットワークの維持・充実とともに住環境の向上を図ります
	郊外部の市街化調整区域においては、森林や農地を保全しつつ農村集落の維持を図ります
	中心市街地における高次都市機能の集積とともに地域の生活拠点の維持を図ります
<ネットワーク>	
	鉄道 公共交通の基幹ネットワークとして維持し、利用者の利便性向上を図ります
	基幹バス 郊外の住宅団地を結ぶ路線などを中心にサービスレベルの維持・充実を図ります
	支線交通 郊外部から幹線公共交通や生活拠点を結ぶ交通ネットワークの構築に取り組みます
	広域道路網 産業活性化や南海トラフ地震の際の防災機能に寄与する広域道路ネットワークの構築を進めるとともに、恵まれた道路ネットワークを活用した産業用地の確保を図ります



交通・にぎわい分野の基本政策

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へ

交通関連の基本的政策

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等も安心して 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等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、通勤時等の渋滞が解消されている。

現状と課題

- ・人口減少・高齢化が進む中での移手段の確保
- ・次世代モビリティ・システムの構築
- ・道路交通の現状

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

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

<四日市市都市計画マスタープラン（H23）>

「市の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものであり、長期的な視点に立って都市の将来像を示し、市民と行政が協働でその実現を図っていく指針となるものである。

まちづくりの基本的な考え方

- (1) 生活者の視点に立つまちづくり
- (2) 既成市街地等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。

▼土地利用方針図



凡例	
住宅系土地利用	市街化区域
住宅団地	自動車専用道路
農村集落	広域幹線道路
商業・業務系土地利用 (中心市街地、既存大規模商業施設立地地区等)	その他道路
港・工業系土地利用 (港及び臨海部工業地帯、内陸型産業用地)	鉄道
住宅と工場の混在地域	主要な公園・緑地
自然・緑地系土地利用	自然海岸
宅地と農地の混在地域	

<道路整備の方針（R3）>

基本方針① 広域幹線道路とのネットワーク構築

- ・広域幹線道路のインターへのアクセス強化や防災力の強化に向け、西新地久保田線から4車線化が進む国道477号バイパスへの直結や、課題となっている国道164号のJR関西本線踏切部の課題解決に取り組みます。
- ・国道1号、23号の交通容量不足に伴い、大量の南北交通を負担している日永八郷線について、インターへのアクセス強化と併せて混雑交差点を中心とした交通容量拡大を図ります。

基本方針② 市内中心部への通過交通流入の抑制

- ・中心市街地を迂回する環状ネットワークの構築や、臨海部の南北交通の分散を図るため、効果の高い路線の整備に取り組みます。

基本方針③ 通勤などのピーク時の交通集中対策

- ・ハイテク工業団地周辺、国道1号、23号における混雑交差点の改良を進めます。

今後の整備の考え方

- 国道477号バイパスとの交通を円滑化するため、「国道477号バイパスとアクセスする新たな道路」や「国道164号踏切部」、「日永八郷線(国道477号との交差点付近)」について、事業化に向けた整備案の検討や関係機関との協議に着手します。
- また、上記の検討に併せて、市内中心部への通過交通流入の抑制のため、「千歳町小生線」の先線の整備案の検討に着手します。なお、「四日市中央線」については、「日永八郷線」と「千歳町小生線」が一定整備された段階で検討に着手します。
- 一方で、国道1号や国道23号の臨海部の南北交通の分散を図るため、現在、国道23号との接続協議に着手している「三重橋垂坂線」の検討を進めます。なお、「金場新正線」については、「三重橋垂坂線」が一定整備された段階で検討に着手します。
- その他県道については、必要な整備・改良を関係機関へ要望します。
- 交差点については、国、県、その他関係機関と協議を行い、整備が可能となったものから順次事業化を図ります。

事業化を目指して取り組む路線

- 1 国道477号バイパスとアクセスする新たな道路
- 2 国道164号踏切部(JR関西本線踏切部)
- 3 日永八郷線(沿線) (西新地久保田線~千歳町小生線)
- 4 千歳町小生線(赤堀山城線~国道1号)
- 5 三重橋垂坂線(高浜島栄線~国道23号)

関連路線の整備進捗に合わせ事業着手を目指す路線

- 6 金場新正線(千歳末永線~三重橋垂坂線)
- 7 四日市中央線(堀木日永線~日永八郷線[沿線])

事業化に向けて必要な整備・改良を関係機関へ要望する路線

- 8 四日市鈴鹿環状線(国道三畑四日市線以南)
- 9 四日市鈴鹿環状線(近鉄富田駅周辺)

課題解消に向けて検討に着手する予定の交差点

- 10 金場町交差点
- 11 羽津町交差点
- 12 あかつき台中央交差点
- 13 野田二丁目東交差点
- 14 子西小林線×日永八郷線交差点
- 15 生桑町東交差点



2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

<四日市市立地適正化計画（R2）>

立地適正化計画は、都市の抱える課題などを分析・把握し目指すべき将来都市構造を展望するとともに、概ね5年ごとに計画達成状況の評価を行い、状況に合わせて見直しを図るなど時間軸を持ったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりを目指すものである。

基本理念（ターゲット）		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		
課題解決のための施策 誘導方針 ストーリー	都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ●中心拠点の都市機能の高度化・集約化 ・リニア時代に相応しいゲートウェイの整備 ・中心市街地の回遊性の向上 ・駅近くに学び・楽しみ・交流する機能を誘導 ・都市型産業・知的産業の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ●生活サービス機能の維持 ・医療と福祉が連携した市独自の地域包括ケアシステムの維持・充実 ・買い物拠点の維持 ・コンビニエンスストアにおける行政サービスの提供 ・総合型地域スポーツクラブなど健康で元気に暮らせる機能の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ●子育てしながら働いていけるまち ●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 	
	居住	<ul style="list-style-type: none"> ●利便性を享受できる中心拠点、地域拠点における都心居住の促進（高度利用や再開発の誘導） ●リニア時代を活かした既存住宅の再生 ・スーパーメガリージョン形成に際する名古屋駅へのアクセス性向上を活かした広域幹線道路ネットワーク周辺の住宅地の価値向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●生活快適性の高い区域への居住の誘導 ・高次都市機能へのアクセス性の高い区域、日常生活サービス施設の利便性の高い区域や都市基盤の整った住宅地へ居住を誘導 ●居住誘導を図る区域の居住環境の向上 ・木造家屋密集区域等における面的再編の誘導（臨海部既成市街地等） ・空き家・空き地を活用したゆとりある住空間の形成（臨海部既成市街地等） ・建替えやリノベーションの誘導（臨海部既成市街地、高経年郊外住宅団地等） ・オープンスペース機能を有する都市農地の保全と、環境と調和したゆとりある居住環境の形成（宅地と農地の混在地域） ・遊休土地を活用した公園の再編などによる住宅団地の高質化（高経年郊外住宅団地等） ●安全安心な居住環境の実現 ・災害リスクに配慮したまちづくり、災害リスクに係る情報の提供、耐震化の促進、老朽家屋の除却促進 	<ul style="list-style-type: none"> ●ストックとしての住宅の有効活用 ・子育て世帯や学生などの住まいとして空き家を活用 	
	交通	<p>持続可能な交通ネットワーク ～持続可能な交通ネットワークにより誰もが移動しやすい交通環境を形成～</p>			
	交通	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●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等を活用した交通ネットワークの形成 ・輸送力の強化 ●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 			

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

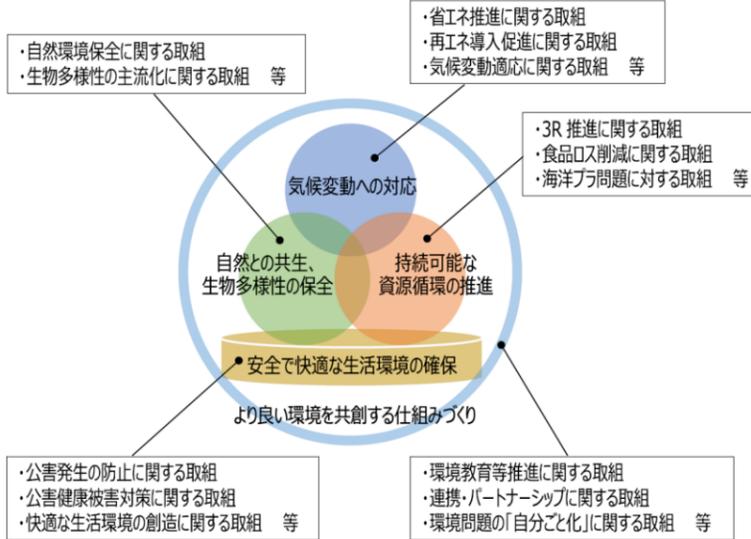
<四日市市環境計画 (R3) >

四日市市環境基本条例の基本理念に則り、快適環境都市宣言の理念を継承し、特に総合計画における構想や計画を環境面から実現するための環境政策のマスタープランである。

環境目標

- 環境目標Ⅰ
気候変動への対応
- 環境目標Ⅱ
持続可能な資源循環の推進
- 環境目標Ⅲ
自然との共生、生物多様性の保全
- 環境目標Ⅳ
安全で快適な生活環境の確保
- 環境目標Ⅴ
より良い環境を共創する仕組みづくり

▼環境目標と主な環境施策の関係図



<「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 (策定中) >

1. 基本計画の目的・第2期中間とりまとめの位置づけ

■基本計画の目的

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ます。ここでいうデザインとは、表層の色彩や仕上げのこのみを示すのではなく、施設等のモノの配置・大きさから形態、色彩、仕上げといったハード的な視点から空間の利活用などのソフト的な視点も対象とし、ひととモノの適切な関係性を構築していく行為全般であり、この基本計画は、今回再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70m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ための指針となるものです。

- 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

■第2期中間とりまとめの位置づけ

令和3年3月に「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」を公表しました。その後、「中央通り再編関係者調整会議」をはじめ、関係者間で検討を進め、概ね全体のデザインの方向性(整備イメージ)が示せる段階となりました。そこで、最新の検討・調整成果を反映し、第2期中間とりまとめとして公表するものです。

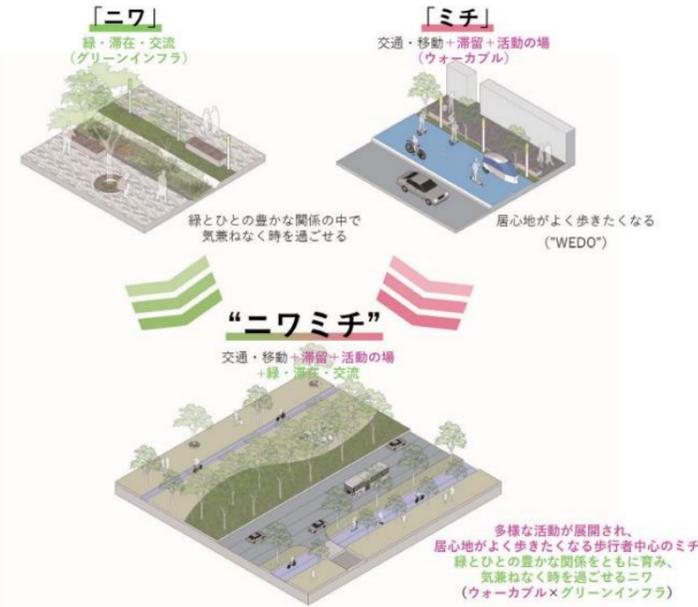
令和4年度には、近鉄四日市駅西側の先行整備区間が着工します。また、基本計画の策定に向けて、国道1号からJR四日市駅では、具体的な利用方法を固めていくための社会実験を予定するなど、引き続き、関係者間で調整や検討を進めていきます。

■先行整備区間と基本計画策定に向けてさらに検討を進める範囲



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「ウォークアブル」な「ミチ」を掛け合わせた、「ニワミチ」をコンセプトとしました。

「ニワミチよっかいち」という言葉には、緑とひとの豊かな関係をともに育んでいながら、自由に立ち寄り、気兼ねなく時を過ごす「ニワ」の役割に加え、歩行者中心の考えに基づきつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に出会い、歩きたくなるような「ミチ」の役割を担ってほしいという意味が込められています。

「ニワミチ」の実現は、都市の発展の過程で公害を経験してきた四日市市が、環境先進都市として今まで以上に環境に配慮し、人々に生まれ、選ばれ、住みたくするまちになる「リーディングプロジェクト」となるものです。

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4つの視点に基づき、中央通りの空間を構成していきます。

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を減少
- ・近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側に車線を集約し、歩行者空間を確保

視点②: まちづくりと連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を集約
- ・周辺の各種公園、バスターミナル、商店街等周辺施設と連携

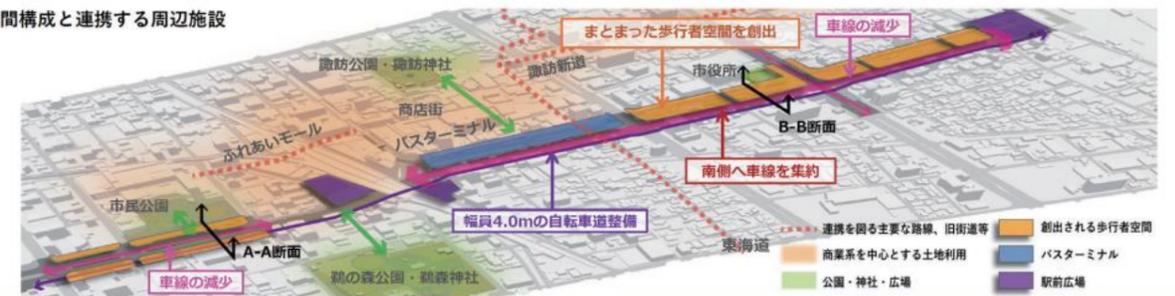
視点③: 中央通りを活用した空間の魅力向上「空間の魅力向上」

- ・全線を通じて、歩行者空間を最大化し、歩きたくなる空間の素地をつくる
- ・緑豊かで高質なデザイン/都市景観形成の軸として空間の魅力向上

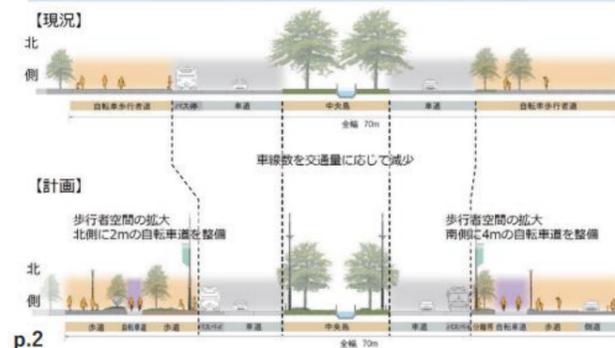
視点④: 社会情勢の変化への対応「スマート化、レジリエンスの向上」

- ・南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員(4.0m)
- ・災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保

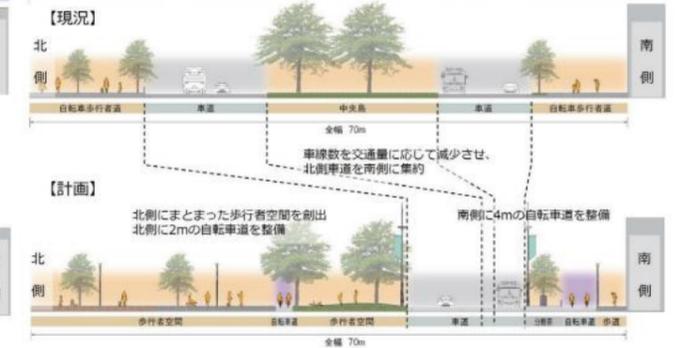
■空間構成と連携する周辺施設



西浦通り～市民公園東区間の道路断面 (A-A断面)



国道1号～JR四日市駅区間の道路断面 (B-B断面)



2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

視点② 社会情勢等の変化

【現行の四日市市都市総合交通戦略の都市像】

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、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。

都市像3：農村部の交流拠点には、パーク&ライド機能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。

都市像4：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。

都市像5：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。

都市像6：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。

分類	項目	内容	関連する現行計画の都市像					
			1	2	3	4	5	6
人口減少・ 少子高齢化の進展	少子高齢化社会と人口減少社会の本格的な到来	少子高齢化の急速な進行により、労働力の減少、社会保障費等の増大、消費額の落ち込み等、従来の社会制度や経済状況に大きな影響が生じ始めており、「成熟型社会における人口減少・高齢化」という時代の中で、本市の特徴や地域資源を生かしたまちづくりが必要。	○	○	○	○		○
	人生100年時代に向けた健康意識の高まりと働き方の見直し	医療・介護に依存せず自立した生活ができるよう健康寿命の延伸を図るとともに、全国有数の産業都市である本市は率先して、現役世代も含めた働き続けられる仕組みづくりを推進。	○					○
	高齢者の運転免許返納の増加	65歳以上の運転免許返納件数は、直近10年で約5倍（H24：約11万件→R3：約49万件）となっており、自家用車を運転しなくなった高齢者の移動手段の確保が社会的な課題。	○	○	○	○		
	バス、タクシーの運転手不足	全国の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は3.1（2019年度）となり、職業計の1.4（2019年度）を大きく上回っており、運転手不足による路線の縮小などが発生。	○	○	○	○	○	
本市を取り巻く 新たな動向	リニア・高速交通網整備の進展による「スーパー・メガリージョン」の形成	リニア中央新幹線の開業によりアクセス利便性が向上し、ヒト・モノ・カネ・情報が集まる大経済圏の形成が期待されるため、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が必要。		○	○			○
	IoT・AI・ロボット等の劇的な技術革新による「第4次産業革命」への対応	近年、IoTやビッグデータ、AI（人工知能）、ロボット等に代表される産業・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、働き方等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。		○	○			
	「持続可能な社会」の実現（SDGs）に向けた取組の広がり	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、生物多様性の保全等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への対応	新型コロナウイルス感染対策として厚生労働省より示された「新しい生活様式」には、公共交通機関の利用は徒歩や自転車の利用も併用することが明記。						
	MaaS等新たなモビリティサービスの推進	国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、全国的にMaaSによる移動の利便性向上の取組を推進。		○				
国の動向	「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（R2）	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の改善や、スクールバス・福祉車両など、地域の輸送資源を総動員する取組みの位置付け。また、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、計画に記載される事業の評価と計画の評価の連動が強化。						
	「自転車活用推進法」の施行（H29）	自転車の活用を総合的・計画的に推進するもので、自転車専用道路の整備やシェアサイクル施設の整備、公共交通機関との連携の促進などの施策を重点的に検討・実施。	○					○
	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」の一部改正（R3）	公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード面のバリアフリー整備を進めるとともに、使用方法などソフト面の対応の強化や市町村・学校教育などと連携した「心のバリアフリー」を推進。	○					○

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

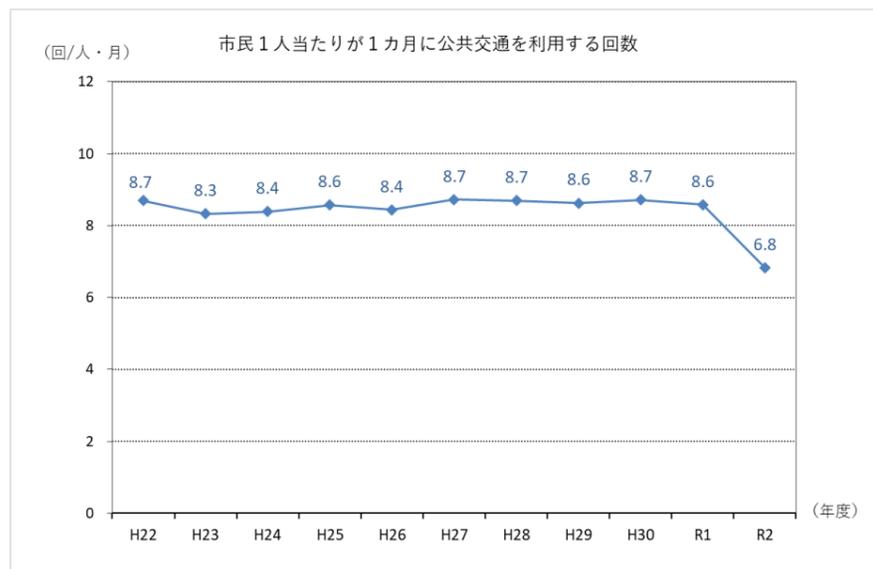
視点③-1 現行計画の評価

戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

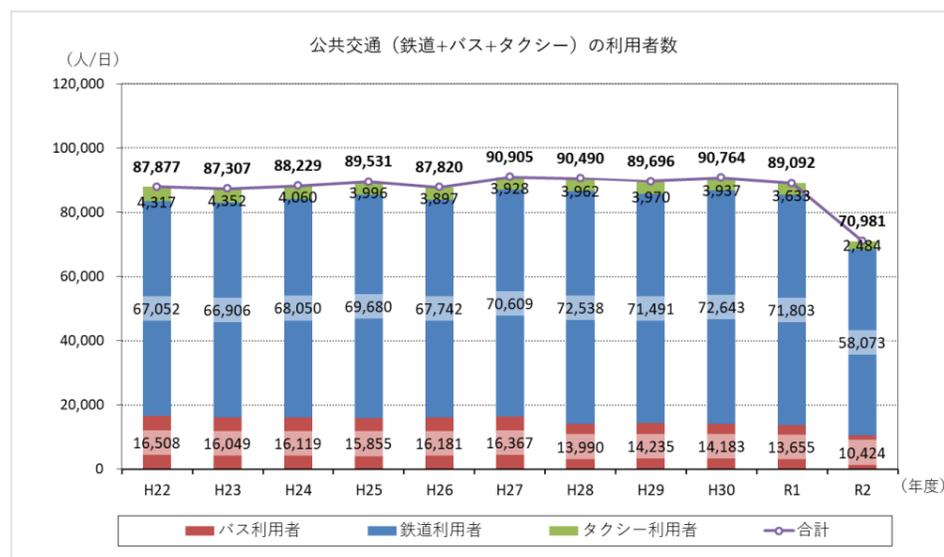
<評価指標> 市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数

目標値 (回/人・月)	当初 (H22年度)	中間年 (H27年度)	目標年 (R2年度)
目標値	—	9	10
実績値	8.7	8.7	6.8
達成状況	—	×	×

▼市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数

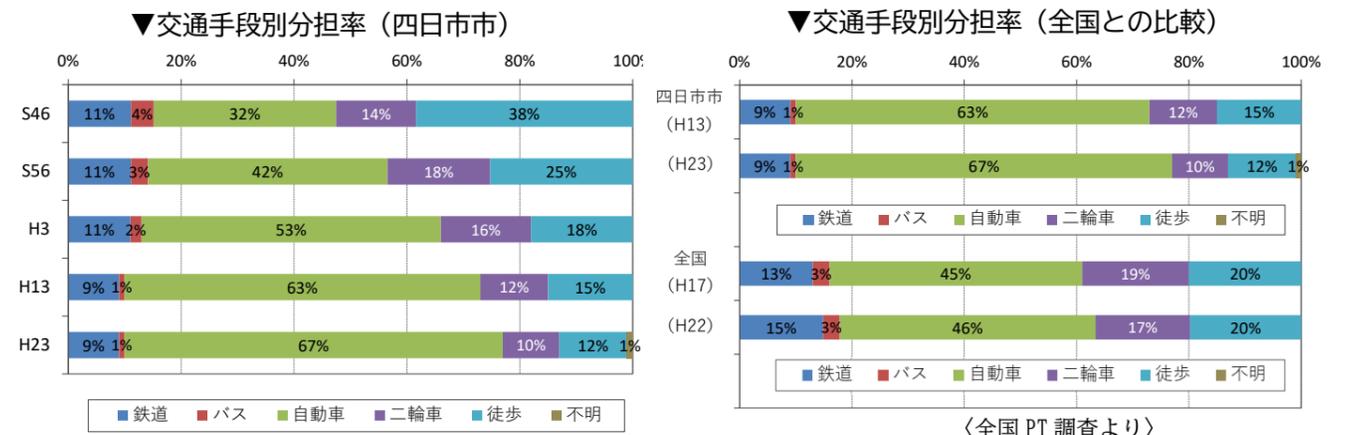


<進行管理項目1> 公共交通（鉄道+バス+タクシー）利用者数の把握



<三重県統計書等より>

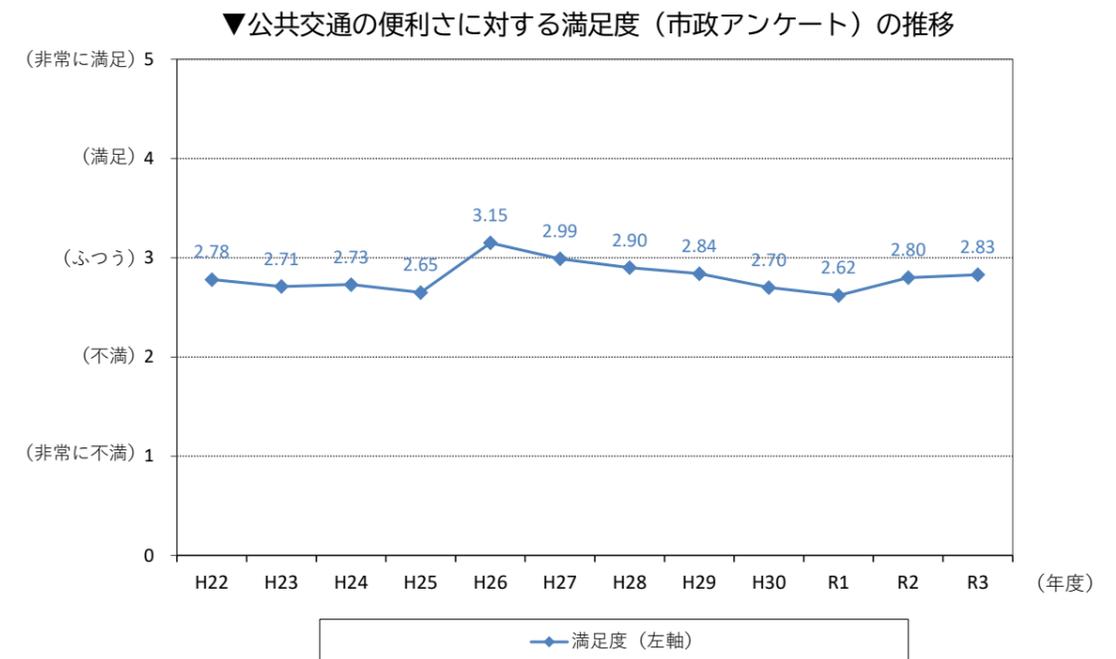
<進行管理項目2> 交通手段別分担率の把握



<全国 PT 調査より>

<市民意識> 公共交通の便利さに対する満足度

※令和4年度分については、現時点で未公表



【評価】

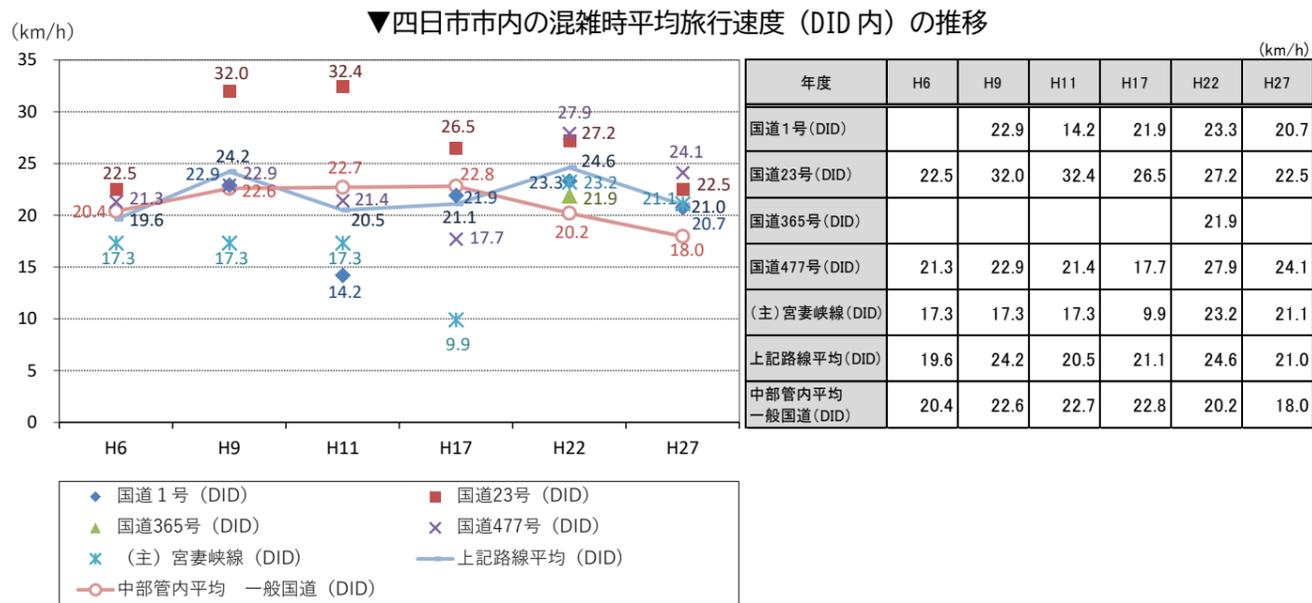
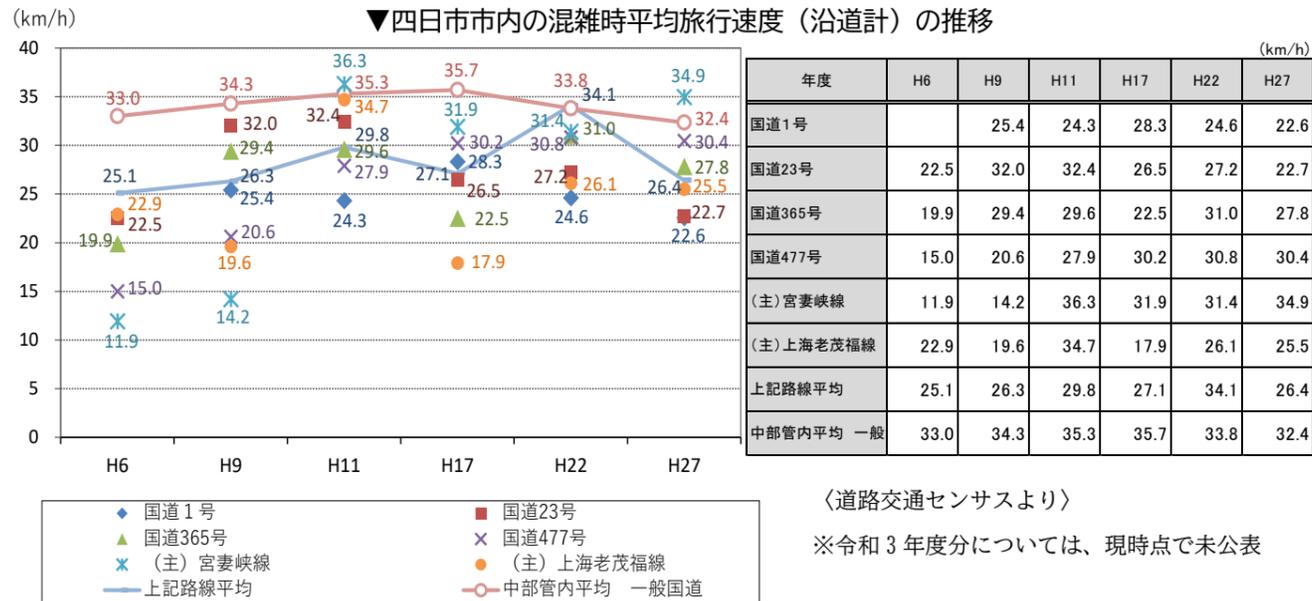
- 公共交通利用者数は、H22年度からH27年度までは増加傾向にあったが、H27年度以降はほぼ横ばいである。交通手段別に見ると、バス利用者数・タクシー利用者数は減少傾向であり、その分を鉄道利用者数の増加で補う形であった。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、R2年度の公共交通利用者は減少した。
- 交通手段別分担率は、パーソントリップ調査が令和4年度に延期されたことにより、最新データはH23年度となるが、徒歩や自転車が増え、自動車が減少しており、近距離の移動で自動車が利用されやすくなっていると考えられる。全国的には徒歩が横ばいで推移しているのに対し、四日市市では減少している。
- 市民アンケートの「公共交通に対する満足度」について、不満を感じている人の割合が平均より高い。

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

戦略2 円滑な交通を支える道づくり

<評価指標> 主要道路の混雑時の平均旅行速度

目標値 (km/h)	当初 (H17 年度)		中間年 (H27 年度)		目標年 (R2 年度)	
	沿道計	DID 内	沿道計	DID 内	沿道計	DID 内
	—	—	32.4	18.0	平均値以上	平均値以上
実績値	27.1	21.1	26.4	21.0	—	—
達成状況	—	—	×	○	—	—



<進行管理項目1> 主要道路・その他道路の混雑時平均旅行速度

※評価指標に同じ

<進行管理項目2> 人に優しい道路整備の進行状況

国や県により歩道整備やあんしん路肩の整備を実施し、また、四日市市では歩道整備や路肩のカラー化、自転車走行ルートの整備を推進している。

【主な整備状況】

国：【歩道整備】国道1号

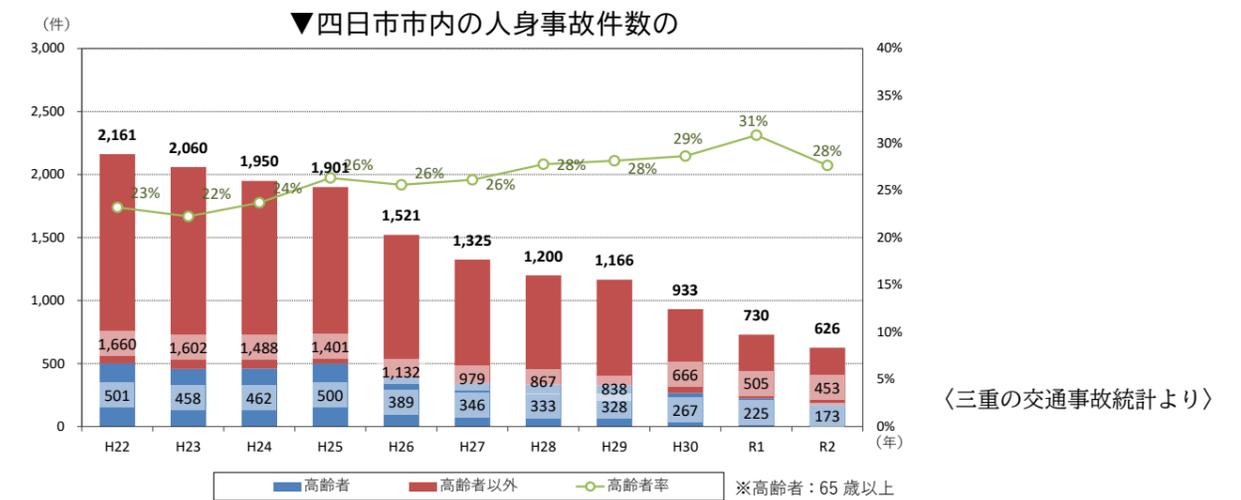
県：【歩道整備】国道365号、小林鹿間線、楠河原田線、小牧小杉線、宮東日永線、宮妻峽線、四日市関線

【あんしん路肩】国道477号、四日市東員線、小牧小杉線、楠河原田線

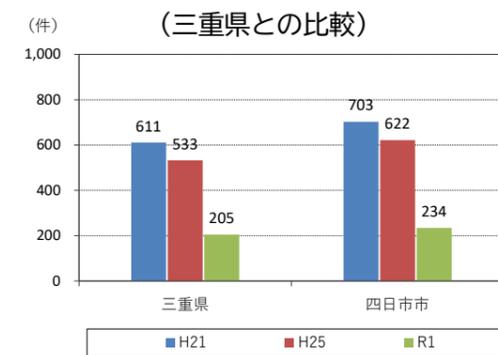
市：【歩道整備】金場新正線

【路肩のカラー化】東海道、日永東日野線、霞ヶ浦羽津山線、赤堀日永線、他31路線

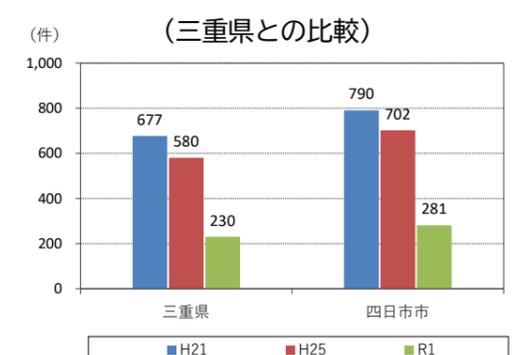
<進行管理項目3> 市内交通事故件数



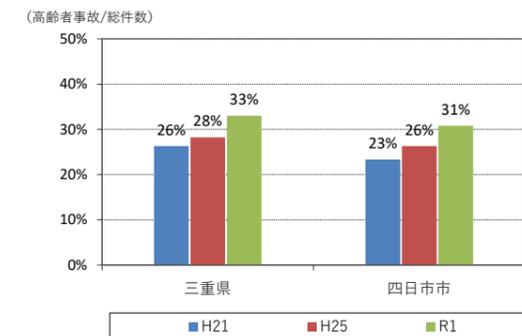
▼人口10万人当たりの人身事故件数



▼人口10万人当たりの高齢者人身事故件数



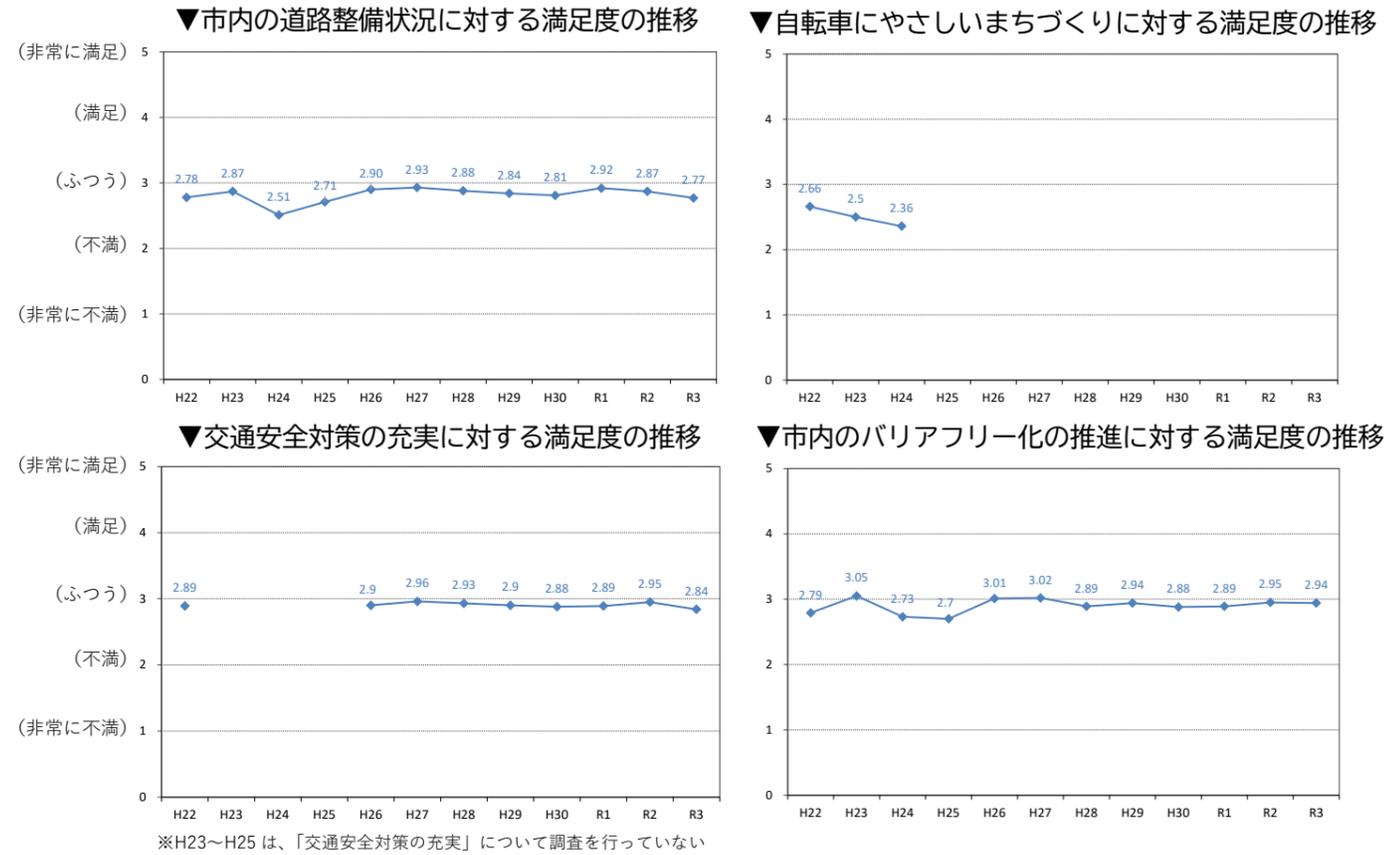
▼高齢者人身事故率（三重県との比較）



2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

<市民意識>

市内の道路整備状況、自転車にやさしいまちづくり、交通安全対策の充実、市内のバリアフリー化の推進に対する満足度



【評価】

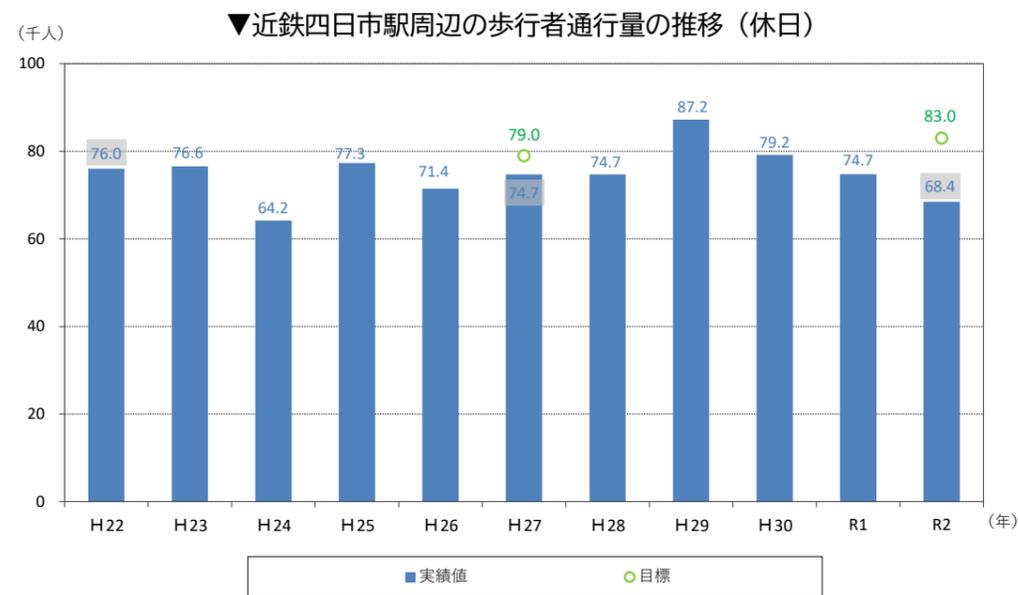
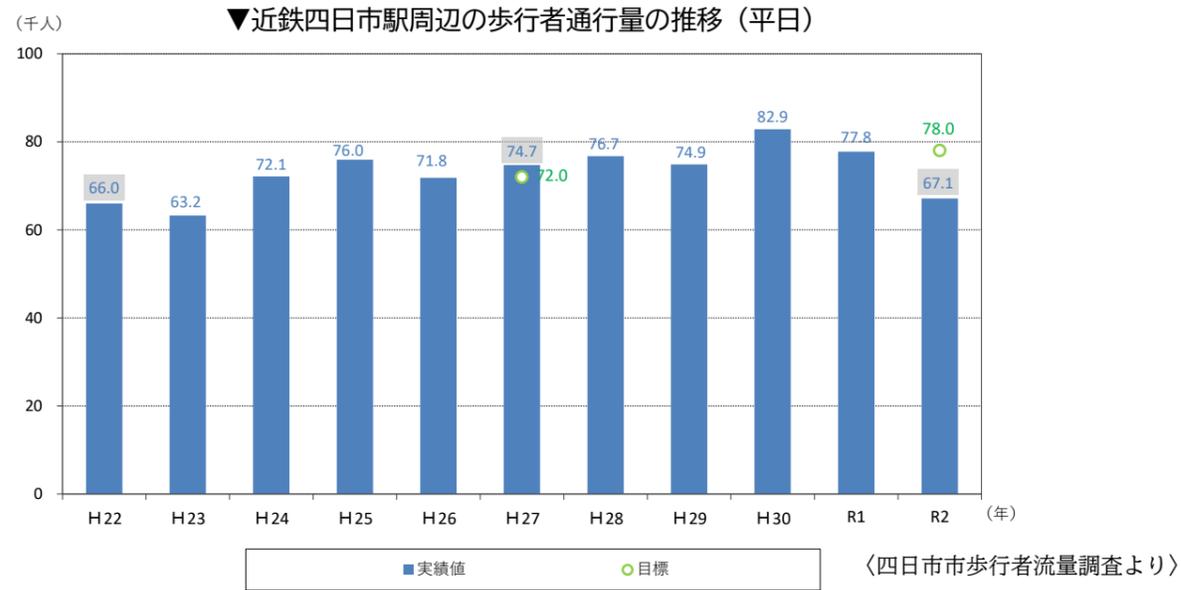
- ・国道477号（西浦バイパス・四日市バイパス）等の整備により、DID内の目標は達成した。
- ・施策はすべて実施されている一方で、「評価指標：主要道路の混雑時の平均旅行速度」の沿道計における目標は未達成であり、臨港道路霞4号幹線の開通により、臨海部の移動時間の短縮は図られているが、国道1号、国道23号の慢性的な渋滞は解消していない。
- ・市内交通事故件数は高齢者・高齢者以外ともに減少しており、平成22年から令和2年度の10年間で、7割程度減少しているが、高齢者事故率は増加傾向である。
- ・市内の道路整備状況や自転車にやさしいまちづくり等、交通環境に対する「市民意識」は近年ふつう以下（不満足）となっており、対応が求められる。

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

戦略3 まちなかの賑わいづくり

<評価指標> 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量

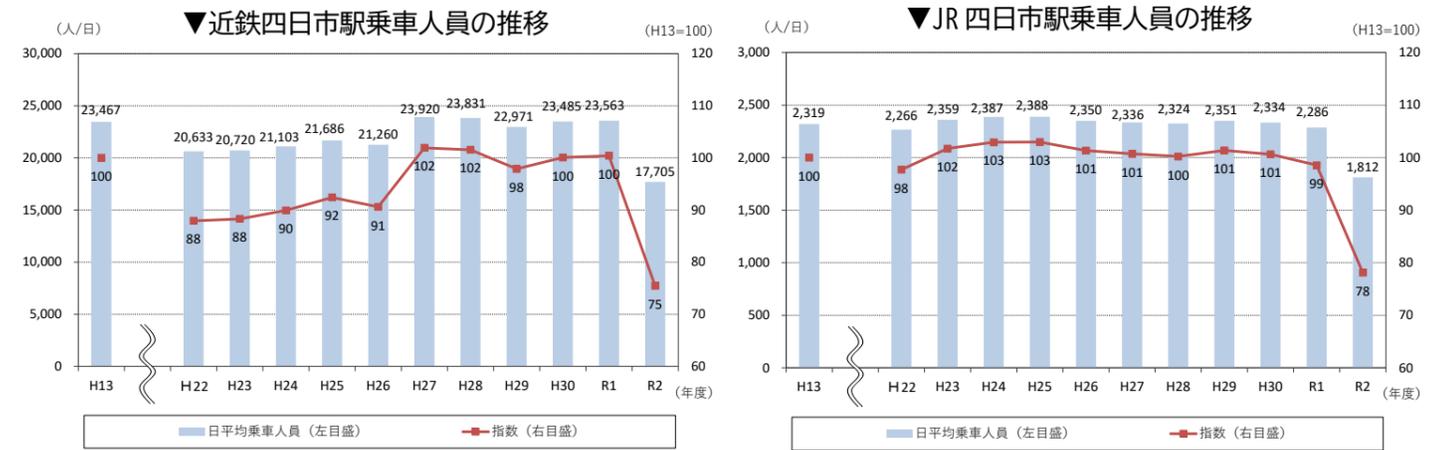
目標値 (人)	当初 (H22 年度)		中間年 (H27 年度)		目標年 (R2 年度)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
実績値	66,000	76,000	74,700	74,700	67,100	68,400
達成状況	—	—	○	×	×	×



<進行管理項目1> 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量

※評価指標に同じ

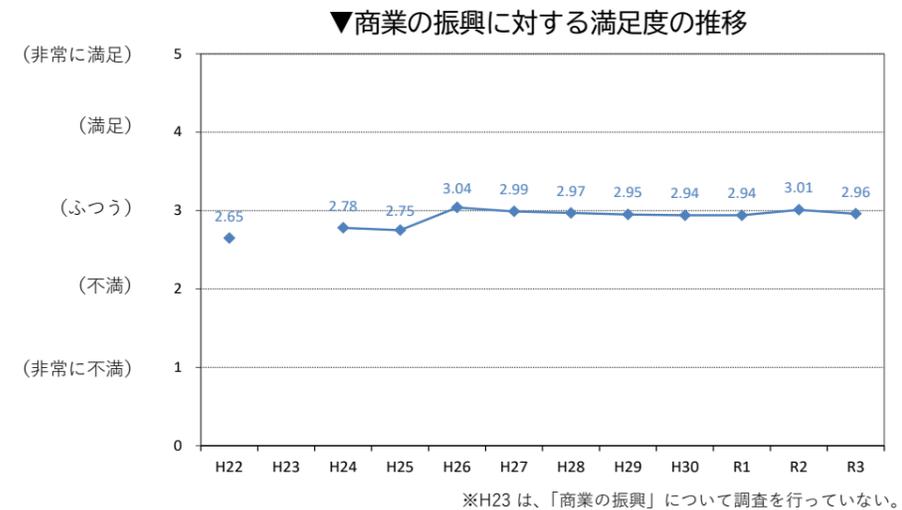
<進行管理項目2> 近鉄・JR 四日市駅乗車人員推移の把握



〈三重県統計書より〉

<市民意識>

商業の振興に対する満足度



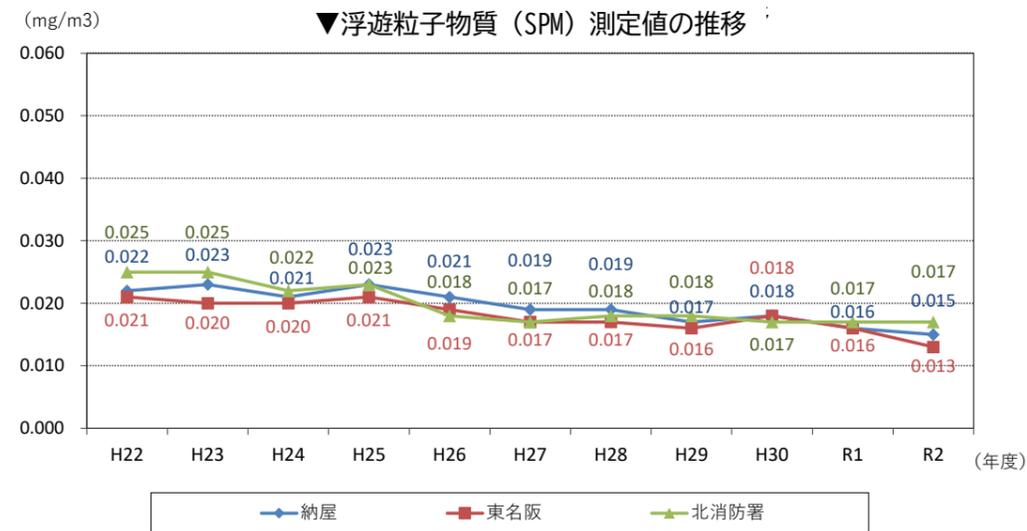
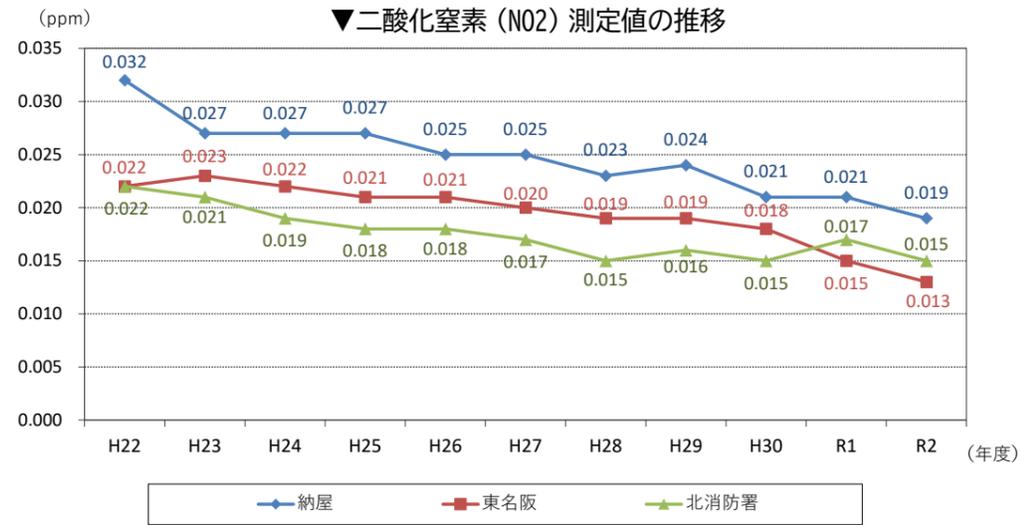
【評価】

- ・近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量は、平日については令和元年度までは目標値を上回っていたが令和2年度はコロナ禍の影響により目標値を下回ったと考えられる。休日についてはH29年度を除き目標値を下回った。
- ・商業の振興に対する満足度については、若干上がっており、今後整備が予定される中央通りの再編によりさらなる上昇が期待される。

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

戦略1～3を通して 環境に優しい行動の推進

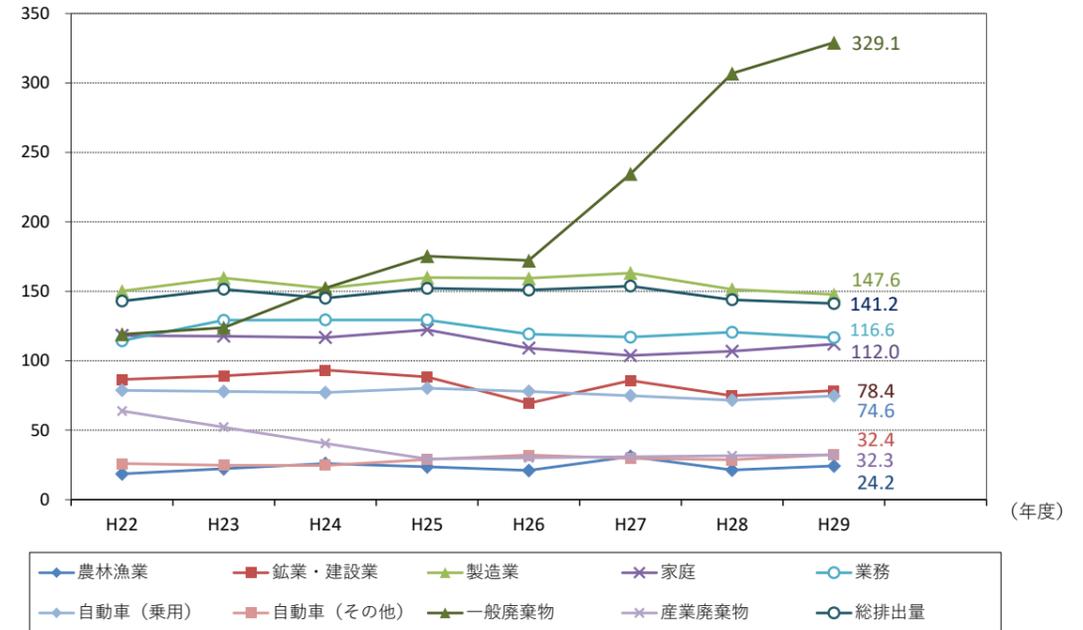
<進行管理項目1> 四日市市内3局の大気汚染物質測定値



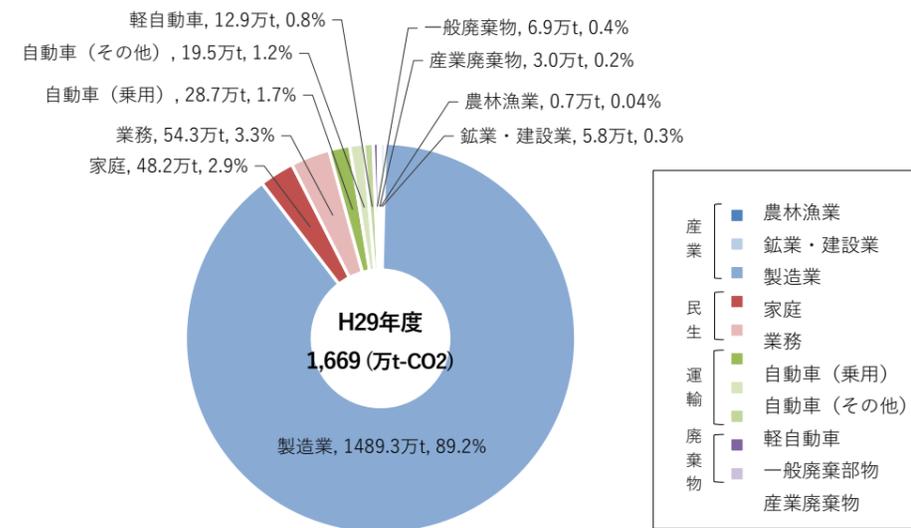
<進行管理項目2> 市域温室効果ガス排出量



▼部門別の温室効果ガス排出量の増減 (平成18年度比) (H18=100)



▼温室効果ガス排出量の部門別割合 (H29年度)



【評価】

- ・ 二酸化窒素 (NO₂) 及び浮遊粒子物質 (SPM) とともに減少傾向である。
- ・ 市域温室効果ガス排出量は、H27年度までは増加傾向であったが、H28年度以降は減少している。部門別に関しては、自動車(乗用)が横ばいであるのに対して、自動車(その他)は微増となっている。

2. 新四日市市都市総合交通戦略の策定にあたって

視点③-2 現行計画の総括評価

【施策について】

- ・戦略1~4を通して、約8割の施策が当初のスケジュール通り実施できており、9割以上の施策に取り組むことができている。
- ・バス運行の定時性の確保のための施策である、幹線バス路線へのPTPS路線延長やバスレーンの設置検討ができなかった。
- ・市中心部ループバス運行検討はできなかったものの、自動運転車両の実証実験は行っている。

【評価指標について】

- ・評価指標については、バスやタクシー利用者の減少傾向、自動車利用割合の増加や新型コロナウイルス感染症の影響により、目標を達成できない指標があった。

視点③-3 現行計画の評価から見た各戦略の課題

戦略	課題
1-1	近年の公共交通利用者数は横ばい傾向であり、現行の公共交通ネットワークは一定程度市民に受け入れられていると伺えることから、現在の公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、郊外部の移動手段が充実した交通体系を目指す必要がある。
1-2	利用者の減少している路線や公共交通不便地域などでは、引き続き生活圏の移動特性に応じた交通手段の確保が必要である。
1-3	郊外部において、基幹的な公共交通へ快適に乗り換えができる交通拠点の整備を引き続き進めていく必要がある。
2-1	国道1号、国道23号の慢性的な渋滞は解消していないことから、渋滞解消に向けて引き続き幹線道路の整備や交差点改良を行う必要がある。
2-2	交通事故のさらなる減少を目指し、引き続き道路や歩道の安全整備を行うとともに、関係機関と連携した取り組みが必要である。
3-1	中心市街地の移動の利便性を向上させるため、中央通りの再編により歩行者中心の空間として整備するとともに、自動運転車両やパーソナルモビリティの本格導入を目指す必要がある。
3-2	四日市バスターミナルの整備が計画されており、中心市街地における拠点性が今後高まることが期待されており、中央通りの再編と併せた新図書館の整備やJR四日市駅前への大学設置検討など、まちづくりと交通が連携した拠点づくりが求められる。
1~3	「持続可能な社会」の実現に向け、引き続き一人ひとりが、かしこく交通手段を使い分けることで、環境に優しい行動を推進していく必要がある。
4	新型コロナウイルス感染症の影響により減少した利用者の回復に向け、コロナ禍でも実現可能な普段の公共交通利用につながる、公共交通を活用した取り組みの追加を検討し、市民・交通事業者・行政が連携して取り組む必要がある。また、すでに実施している利用促進イベント等の取り組みを継続して実施する必要がある。

(3) 視点①・②・③-1・③-2・③-3を踏まえた新四日市市都市総合交通戦略の方向性

現行の四日市市都市総合交通戦略は、中間見直しや改定において、上位・関連計画との整合や施策の更新を実施しており、視点①において述べた総合計画をはじめとする上位・関連計画で掲げるめざす都市像と現行の四日市市都市総合交通戦略の都市像や戦略等は大きな相違は無いと考えられる。そのため、新四日市市都市総合交通戦略は、**基本的には現行の四日市市都市総合交通戦略の都市像や戦略等の大きな枠組みは継続**し、視点②で挙げた社会情勢等の変化や、視点③-1 現行計画の評価、③-2 現行計画の総括評価、③-3 の現行計画の評価から見た各戦略の課題に対応し策定を行う。

3. 新四日市市都市総合交通戦略の都市像

現行計画の都市像

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。

- ・日常生活に必要な買い物や通院、レジャーを行うためにマイカーに頼らなくても徒歩と自転車と公共交通を利用することにより可能となる。
- ・特に今後増加する高齢者の方が、安全安心に移動することが可能となる。

都市像 2 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っている。

- ・市民の移動ニーズに対応したバス路線に再編され、利便性の高いバス交通に変貌する。
- ・レンタサイクルを拡充し、まちなかでは行きたい場所に容易に行くことができるようになる。

都市像 3 農村部の交流拠点には、パーク&ライド機能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。

- ・鉄道駅やバス交通が結節する商業施設において、パーク&ライド駐車場が用意され、公共交通を利用して中心部に行きやすくなる。
- ・このターミナルは、交通利便性を活かして市民の交流する拠点にもなる。

都市像 4 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。

- ・鉄道駅やバス停から離れた交通不便地域や交通空白地域では、地域住民にとって利用しやすい交通サービスがきめ細やかに提供されている。
- ・地域住民が主体となって実現したこの交通サービスは、地域住民のコミュニティの場にもなっている。

都市像 5 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

- ・北勢バイパスなどの新たな骨格道路が整備され、交通渋滞が著しい国道1号や国道23号の混雑が解消されている。
- ・通過交通が排除されることにより、生活道路の安全性が向上するとともに、バス交通の定時性が向上しバス交通が利用しやすくなる。

都市像 6 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。

- ・歩行者空間や自転車走行空間が線的・面的に繋がり、誰もが安全で快適に移動することができる。

上位・関連計画との整合

上位・関連計画との整合
社会情勢（新技術）の変化

上位・関連計画との整合

表現の変更

上位・関連計画との整合

上位・関連計画との整合

新計画の都市像（案）

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。

- ・日常生活に必要な買い物や通院、レジャーを行うためにマイカーに頼らなくても徒歩と自転車と公共交通を利用することにより可能となる。
- ・高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全安心に移動することが可能となる。

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。

- ・四日市バスターミナルを中心とした利便性の高い公共交通ネットワークが形成される。
- ・バスや次世代モビリティを活用し、まちなかでは行きたい場所に容易に行くことができる。

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。

- ・鉄道駅やバス交通が結節する商業施設において、パーク&ライド駐車場・駐輪場が用意され、公共交通を利用して中心部に行きやすくなる。
- ・このターミナルは、交通利便性を活かして市民の交流拠点になる。

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。

- ・鉄道駅やバス停から離れた公共交通不便地域では、地域住民にとって利用しやすい交通サービスがきめ細やかに提供されている。
- ・地域住民が主体となった交通サービスは、地域住民のコミュニティ形成の場となっている。

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

- ・東海環状自動車道や新名神高速道路の整備促進及び北勢バイパス完成に向けて関係者が連携し、広域幹線道路やコミュニティターミナルを活用した交通ネットワークが形成されている。
- ・広域高速道路と中心部や臨海部を結ぶ道路ネットワークの強化によりインターアクセスの向上や、渋滞が顕著なネック点の解消に必要な道路整備が進み、バス交通の定時性が向上しバス交通が利用しやすくなる。

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。

- ・歩行者空間や自転車走行空間が線的・面的に繋がり、歩いて暮らせるまちづくりと連携した安全な道路が整備されている。

4. 新四日市市都市総合交通戦略の戦略

現行計画の戦略

戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

【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】

- 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生活圏の移動手段確保
- 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

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。

【取り組みの考え方】

- ①必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進
- ②歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

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う。また、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】

- 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
- ②まちづくりと連携した公共交通づくり

戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

【達成目標】

市民、公共交通事業者、行政が一丸となって、都市総合交通戦略の実現に向けて取り組んでいる。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】

- ①市民の意識と行動の改革
- ②都市総合交通戦略の進行管理

新計画の戦略（案）

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・学校等、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ネットワークが形成される。

【取り組みの考え方】

- 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換えができる交通拠点の整備

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、深刻な渋滞の問題が解消されている。また、歩いて暮らせるまちづくりと連携した安全な道路づくりが進んでいる。

【取り組みの考え方】

- ①必要な道路整備や交差点改良などの推進
- ②歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

戦略3：まちなかの賑わいづくり

【達成目標】

まちなかでは、DX（デジタル変革）を活用した居心地が良く歩きたくなる空間が整備され、四日市バスターミナルを中心に交通結節機能が充実しており、バスや次世代モビリティなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整う。

【取り組みの考え方】

- ①「ニワミチよっかいち」をコンセプトとする歩きたくなる空間づくり
- ②四日市バスターミナルにおける円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備
- ③次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携

戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

【達成目標】

感染症等の対策によって減少した公共交通利用者の回復に向けて、市民、公共交通事業者、行政が一丸となって、都市総合交通戦略の実現に向けて取り組んでいる。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】

- ①市民の意識と行動の改革
- ②都市総合交通戦略の進行管理

上位・関連計画との整合

上位・関連計画との整合

上位・関連計画との整合

社会情勢の変化