

四日市市都市総合交通戦略 (骨子案)

令和 5 年〇月

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、名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路の整備が進むとともに、南北の幹線鉄道が市内を通り、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。

近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において、世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市であり、さらに、2027年にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており中部圏域の一翼を担う都市として期待されている。

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や臨海部の南北道路やハイテク工業団地周辺等では慢性的な道路渋滞が発生している。

また、新型コロナウイルス感染症の流行により、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おり、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、行政が一堂に会する「四日市市都市総合交通戦略協議会」において、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なるものである「四日市市都市総合交通戦略」を策定する。

目 次

1. 四日市市都市総合交通戦略とは	1
2. 計画の位置づけと策定の経緯	3
3. 交通の現状	6
4. 本市を取り巻く新たな動向	6
5. 目標とする将来像と実現に向けた戦略	7
6. 戦略に基づく施策のパッケージ	8
戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり	8
戦略2 円滑な交通を支える道づくり	12
戦略3 まちなかの賑わいづくり	15
戦略4 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり	18
7. 戦略スケジュール	20

1. 四日市市都市総合交通戦略とは

(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・中期的に行う具体の施策の組み合わせを示すものです。

(2) 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）における実現しようとする目標を設定し、その中間年次（概ね3年後）において、進捗状況を踏まえて戦略スケジュールの調整を行います。

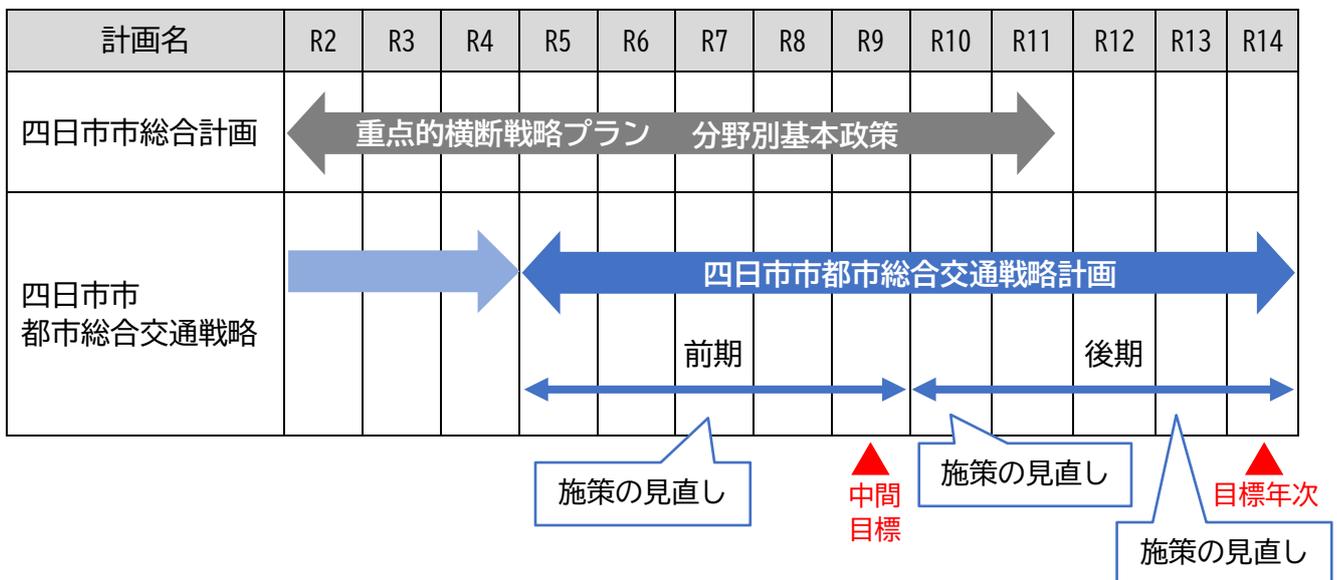


図 四日市市都市総合交通戦略の計画期間

(3) 都市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。



図 四日市市都市総合交通戦略の計画区域

2. 計画の位置付けと策定の経緯

四日市市都市総合交通戦略は、四日市市総合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。

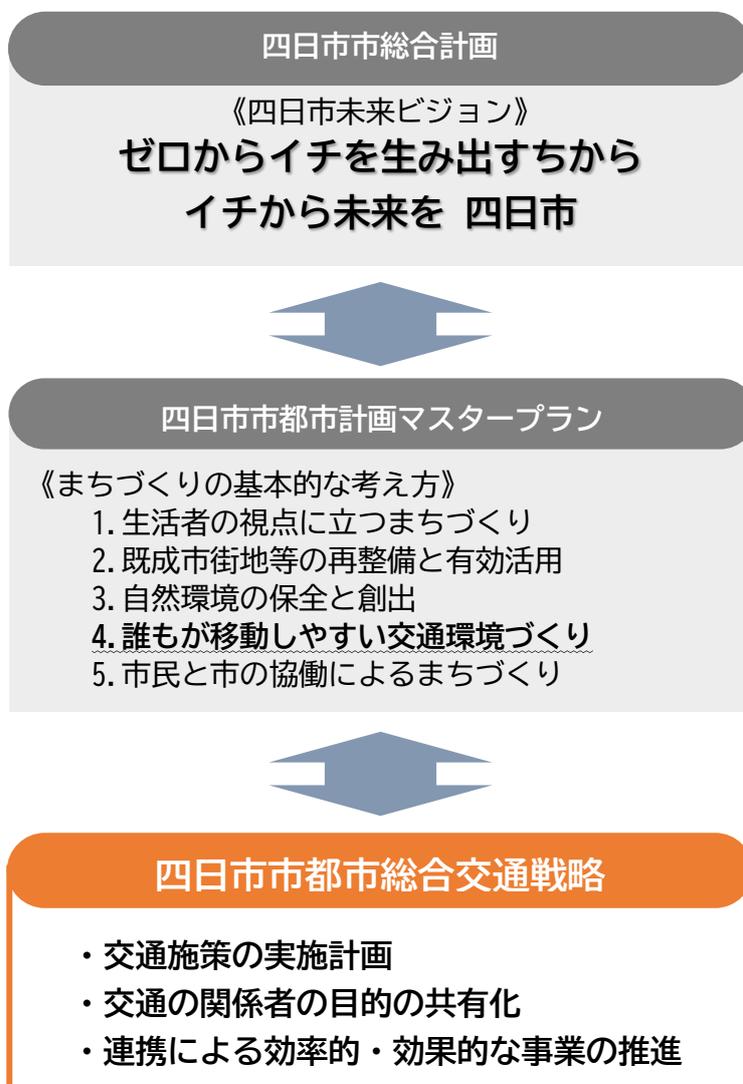
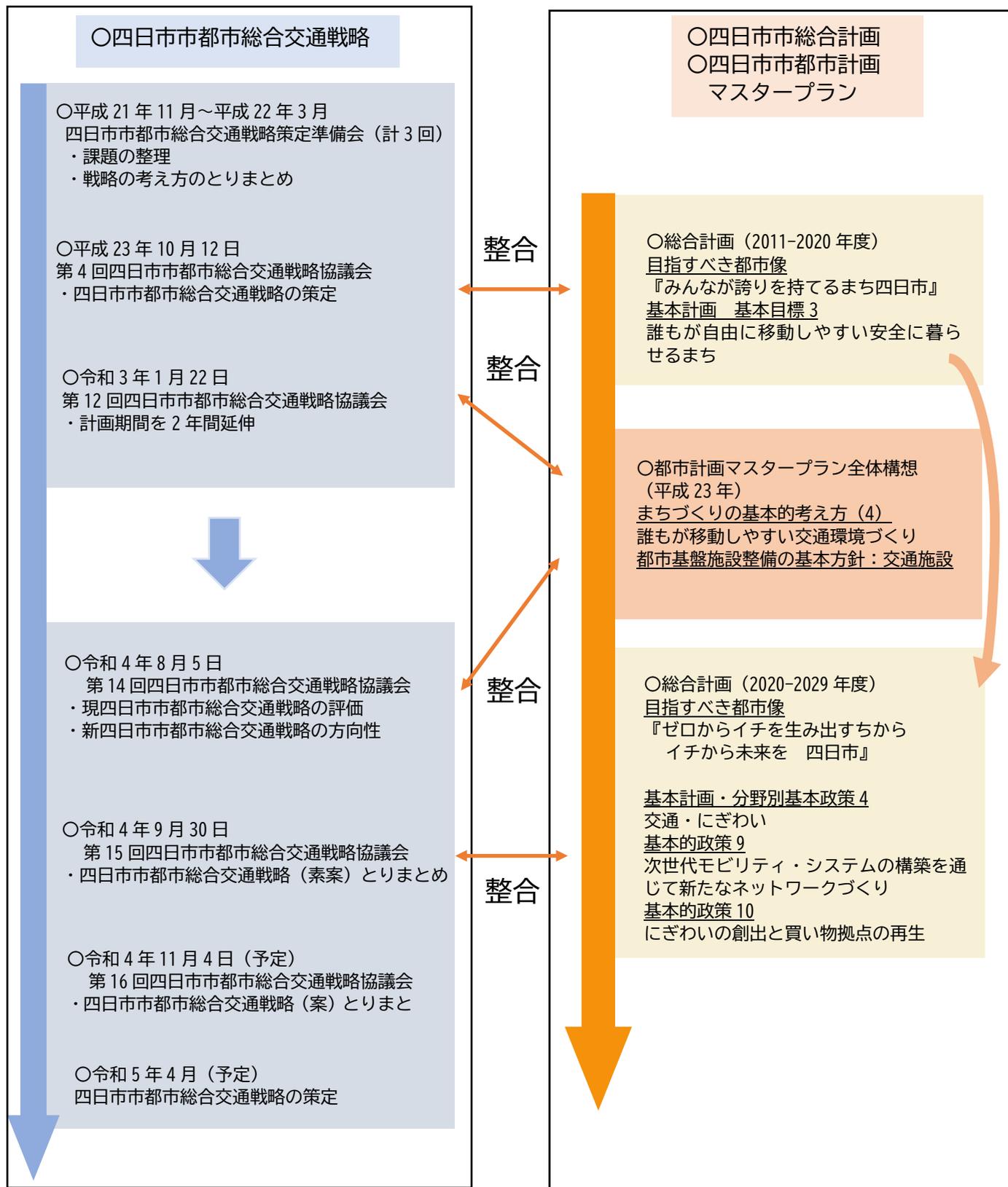


図 四日市市都市総合交通戦略の位置づけ

(1) 策定の経緯

交通戦略は、四日市市都市総合交通戦略協議会により、上位・関連計画との整合を図りつつ策定しました。



(2) 協議会の構成

協議会は、学識経験者、交通事業者、関係団体、利用者、国・県・市の関係行政機関で構成します。

また、交通に係る諸課題に的確に対応していくためのさまざまな計画を作成したり、地域関係者がバスの運行や運賃等について合意を図ったりする場としても位置づけます。

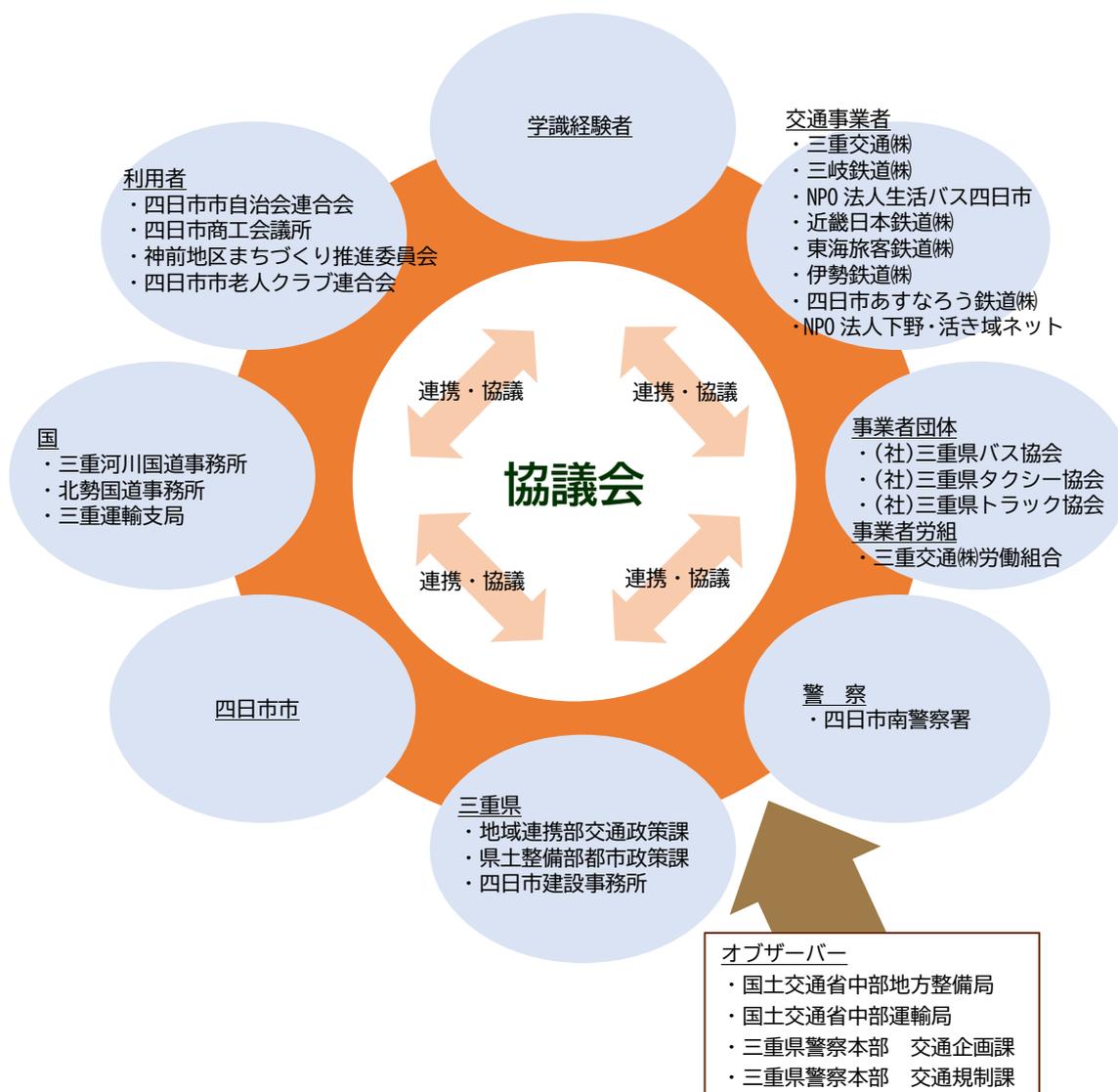


図 四日市市都市総合交通協議会の構成

3. 交通の現状

(1) 公共交通に関する現状

【公共交通の特徴】

臨海部を南北に貫く近鉄名古屋線とJR関西本線が広域的な移動を支え、また市内の内陸部にも地方鉄道や鉄道支線が伸びている。さらに、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。

【鉄道・バス利用者数の減少】

鉄道やバスの利用者は減少傾向にあり、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響により厳しい経営状況にある。交通不便地域をカバーする目的で、市が「自主運行バス」を3路線とデマンドタクシーを運行している。

また、同様の目的で、市と三重交通が共同で「こにゅうどうくんライナー」、NPO法人が「生活バスよっかいち」を運行している。

【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。

【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。

近鉄四日市駅周辺の歩行者総数は、横ばい傾向にあったが、近年減少傾向となっており、現在計画の中央通りの再編によるまちなかの活性化が期待される。

(2) 自動車交通に関する現状

【交通の集中と渋滞の発生】

市内の幹線道路においては、ハイテク工業団地周辺の環状1号線（上海老茂福線との交差点）や上海老茂福線、日永八郷線など、中心部周辺では、国道365号（田光四日市線～清水町付近）や国道164号（JR踏切）など、臨海部の国道1号、23号で顕著な混雑が発生している。

【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・国道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新名神高速道路、北陸地方への利便性向上が期待される東海環状自動車道などの自動車交通を分散する幹線道路一刻も早い整備が望まれている。

(3) 人口減少・高齢社会の到来

【高齢化の状況】

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している。

その占める割合は、令和2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。

【運転免許返納状況】

2021年は全国で約52万人が免許の自主返納を行っており、三重県では約7千人となっている。高齢者を中心とした免許返納は年々増加してきたが、2020年以降は新型コロナウイルスが流行し、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。

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。

・「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である。

・新型コロナウイルスへの対応

新型コロナウイルスの感染拡大により、三重県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等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等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。

・「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。

・「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

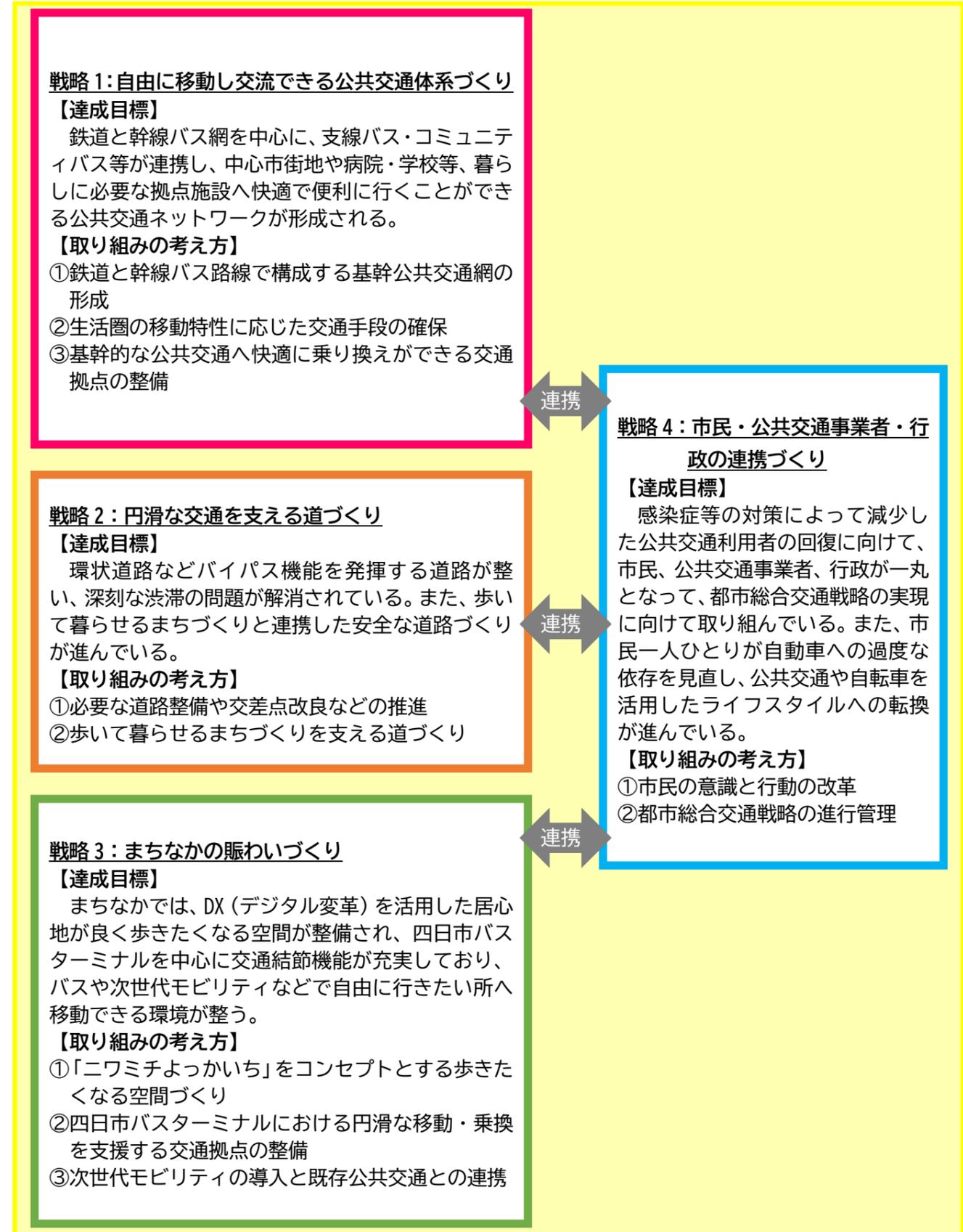
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の一部を改正する法律が令和3年4月に施行され、ハード整備とともに、ソフト面の対策の強化や市町村、学校教育などと連携した「心のバリアフリー」を推進していくものとなった。

5. 目標とする将来像と実現に向けた戦略

(1) 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）

都市像 1	<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> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅、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。 鉄道駅、バス交通が結節する商業施設は、交通利便性を活かして市民の交流拠点になる。
都市像 4	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海環状自動車道や新名神高速道路及び北勢バイパスの整備促進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、顕著な渋滞など、交通課題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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

(2) 取り組みの方向（戦略）



6. 戦略に基づく施策のパッケージ

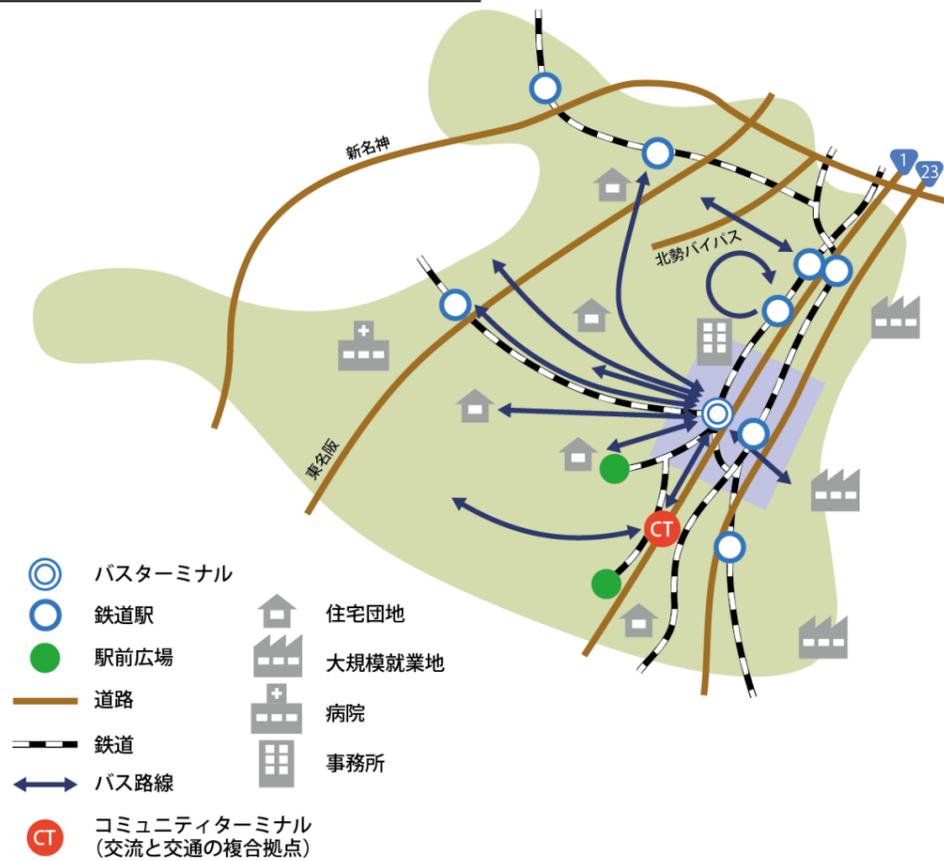
戦略1 「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」

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。



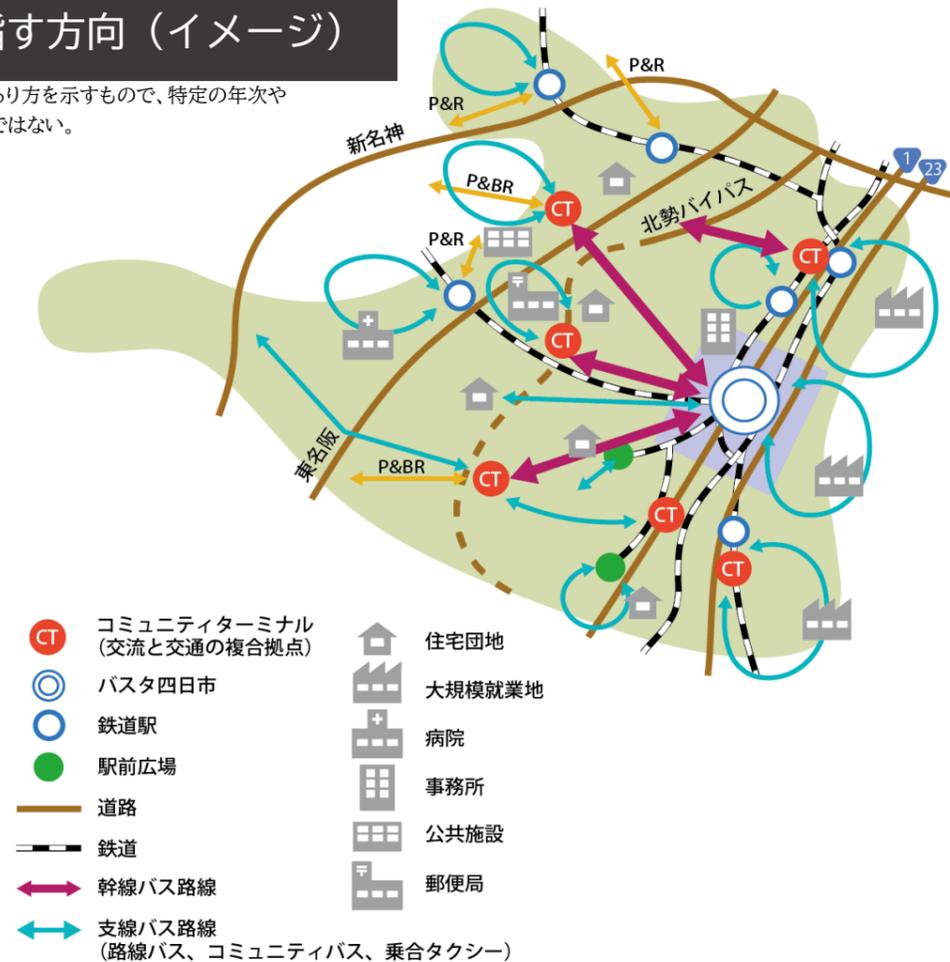
取り組みの考え方		当面の目標
鉄道と幹線バス路線による 基幹公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道輸送では、サービスの維持・向上及び安全性の確保とともに利用の拡大を図り、地方鉄道及び支線の路線維持を図る。 バス輸送では、鉄道を補完し、通勤・通学などを分担する骨格となる幹線バスと支線バスを組み合わせた効率的な路線への再編に取り組み、一度に大量輸送が可能な連節バスの拡充を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の鉄道網を維持する 利用者の減少している路線や公共交通不便地域などで、支線バス化・コミュニ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とともに、連節バスの拡充を行う。
生活圏内の移動特性に応じた交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 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とともに、市街化調整区域の公共交通不便地域ではデマンドタクシーの運行を継続する。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 交流と交通の複合拠点（コミュニティターミナル）づくりを進める
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	<ul style="list-style-type: none"> 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、地域の商業機能や駅等と連携した交流と交通の複合拠点（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）



将来の目指す方向（イメージ）

※将来の望ましいあり方を示すもので、特定の年次や施策を示すものではない。



【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

① 利用者の動向に応じた列車運行ダイヤの見直し

鉄道事業者各社は、随時、列車運行ダイヤの見直しなどを行っており、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。これまでの取り組みとしては、イベントに併せて、JR東海の「快速みえ」の増便等が行われた。

② 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。

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

【三岐鉄道三岐線】	【伊勢鉄道】	【四日市あすなろう鉄道】
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅構内分岐器等の重軌条化 ・ 変電所の機器更新、出力増強 ・ 車両の更新 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 橋、分岐マクラギの更新 ・ 架道橋延命化 ・ 法面改良 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ マクラギの更新 ・ 電路設備の更新 等

イ. 駅前広場の整備（鉄道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】

ウ. 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大

【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】

③ 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。

ア. 跨線橋の耐震化

大規模地震の発生に備え、跨線橋の橋脚等の耐震化工事を実施する。
（鈴鹿川派川橋梁、日永跨線橋、海山道跨線橋、三郎橋跨線橋 等）

イ. 踏切改良等の緊急対策

遮断機の設置など、踏切の安全性を向上する緊急対策を行う。

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

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。

ア. 幹線・支線バス化の実証運行

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。

イ. 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。



図：こにゅうどうくんライナー

② 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】

③ 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。

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

広域幹線道路の整備等による周辺交通環境の変化に合わせてながら整備を推進していく。

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

脱炭素化に向けた取組の活性化やガソリン車の販売廃止などにより、公共交通部門でも環境への配慮が求められており、二酸化炭素等の大気汚染物質を排出しないEVバスや水素バスの導入促進を図っていく。

イ. BRT推進のための環境整備と連節バスの拡充

速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるBRT（Bus Rapid Transit）の推進に向けた取組を関係者間で調整を進め、連節バスの取組を拡充する。



図：連節バス（三重交通、三岐鉄道）

戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」

(2) 生活圏内の移動特性に応じた移動手段確保

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

【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】

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

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は、コミュニティバスや予約型乗合タクシーへの転換など、可能な取り組みを進める。

また、行政が主体となって運行するコミュニティバスについては、行政による財政的支援の上限・期限等の検討も踏まえ、試行運行（社会実験）等によって運行の是非を総合的に判断するものとする。

また、支線バス等が接続する鉄道駅やコミュニティターミナルにはP&R（パーク&ライド）駐車場を設け、鉄道や幹線バス、支線バス等が結節する公共交通拠点まで自動車利用による交通手段の確保も検討する。

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の運行

令和3年10月から、市街化調整区域の公共交通不便地域（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）にお住まいの方を対象に運行を開始した四日市市デマンドタクシーについて、利用状況を踏まえ、効果的なデマンド型交通の運行方式を検討する。

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の拡大を図る。



図：生活バスよっかいち

(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

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

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。

ア. 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

阿倉川駅などの駅前広場の整備を促進する。



図：駅前広場の整備を行った西日野駅と内部駅

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

【戦略3-(2)-2) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり 掲載】

ウ. 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大

P&R施設等の拡大を図る。

エ. 四日市バスターミナルの整備

【戦略3-(2)-1) まちづくりネットワークの拠点づくり】

オ. 高速バスの活性化に向けた取組検討

【戦略3-(2)-1) まちづくりネットワークの拠点づくり】

② 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。

ア. 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周辺の建物内に待合スペースや周辺のバリアフリー化などを検討する。



図：上屋整備を行ったキオクシア正門前バス停（資料：三重交通）

戦略1 「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」

イ. 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する。

ウ. 公共交通マップ等の作成・配布

市民や来街者が公共交通を利用しやすくなるよう、公共交通マップ等を作成・配布し、公共交通の利用を促す。

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

バスロケーションシステムを活用した運行情報の発信やGTFS*を活用した経路検索システムによる情報提供など、利用者の利便性を向上するサービスの強化を図る。また、主要駅においてはそれら運行情報を提供する総合案内板等を設置する。



図：四日市あすなろう鉄道に導入した交通系ICカードシステム

※GTFS：「General Transit Feed Specification」の略で、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用されるデータ形式

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

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段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックなどのハード整備に加え、聴覚障害者・視覚障害者に対応した運行情報の提供なども含めたバリアフリー化を進める。



図：バリアフリー化整備を行った三岐鉄道暁学園前駅

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**

乗り降りしやすいノンステップバス、ワンステップバスの導入推進を図る。なお、現在市内に乗り入れているバス車両の半数以上がノンステップバスとなっている。

イ. ユニバーサルデザインタクシー車両の**拡充**

誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」であるユニバーサルデザインタクシーの導入推進を図る。



図：ユニバーサルデザインタクシー

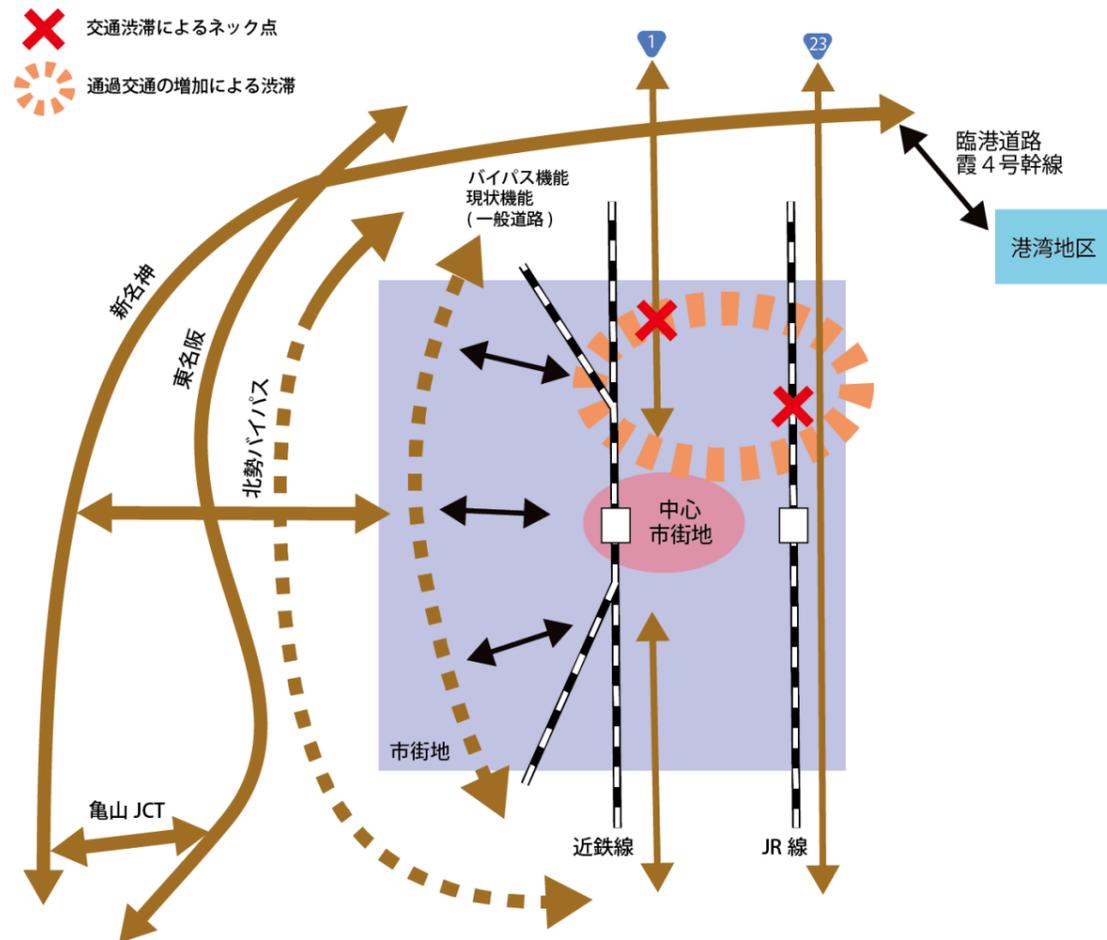
戦略2「円滑な交通を支える道づくり」

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。

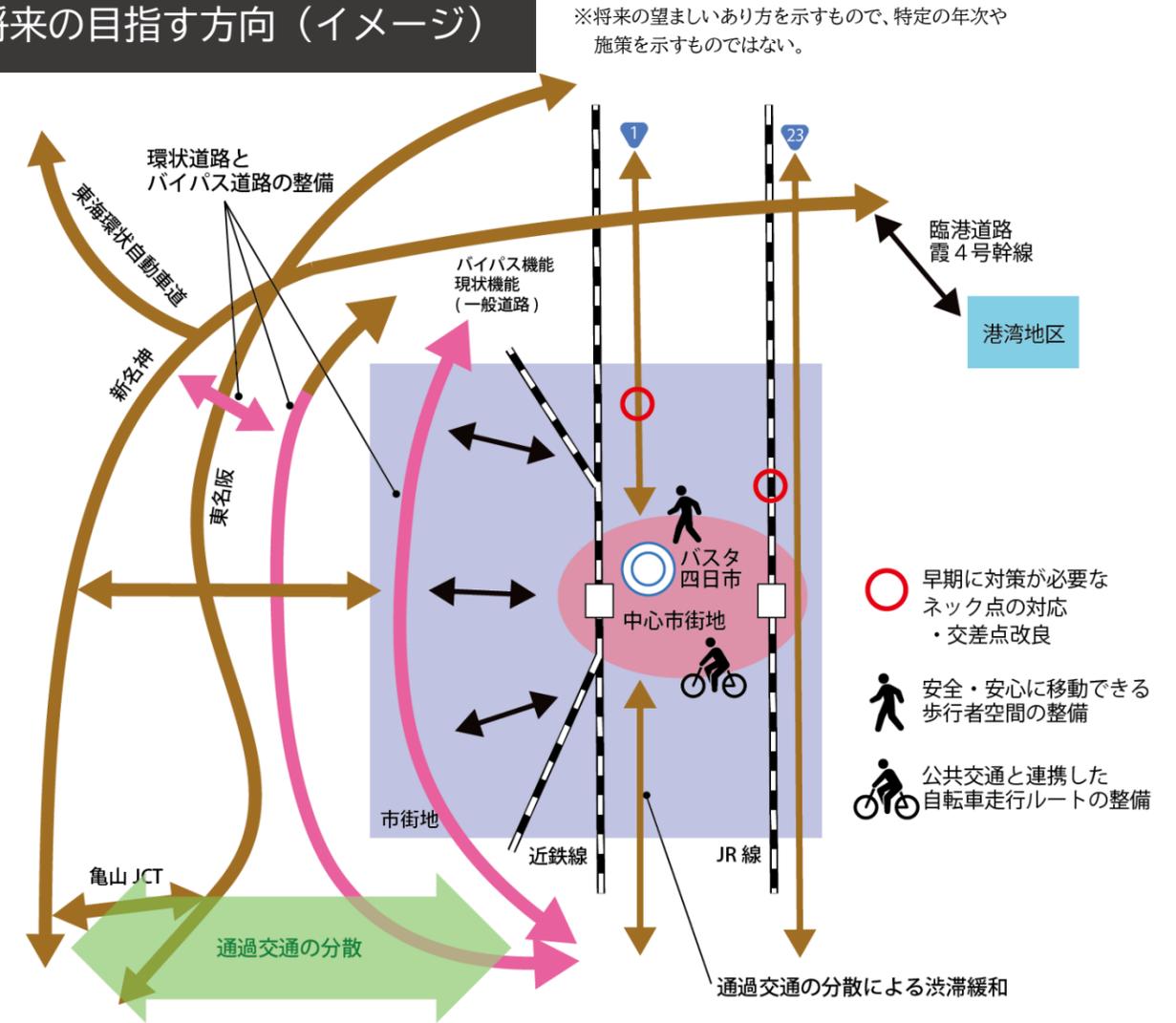


取り組みの考え方		当面の目標
必要な道路整備や安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 国道1号、23号における渋滞の抜本的な解消等を目的とした北勢バイパスの整備や、東名阪自動車道と交通を分担する新名神高速道路、北陸地方への利便性向上が期待される東海環状自動車道の整備による通過交通の分散を目指して取り組む。 ● 通勤時や当面の渋滞緩和対策として環状道路やバイパス機能を持つ道路の整備や渋滞交差点などの安全対策を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの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、整備計画に応じて新規事業に着手する。 ● 渋滞交差点などのネック点の状況に応じて対応策を検討し、対策に着手する。 ● 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。
歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅や学校、商店など暮らしに必要な施設への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。 	

現在の状況（イメージ）



将来の目指す方向（イメージ）



【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

① 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】

新名神高速道路、北勢バイパス、(都)環状1号線、小杉新町2号線、泊小古曾線、垂坂1号線、三重橋垂坂線 等

【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等に基づき順次事業化を図る



図：完成した臨港道路霞4号幹線



図：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

① 渋滞箇所の改善

市内の道路混雑状況を踏まえ、関係者が連携して対策を進める。

【対象事業】

西阿倉川62号線、霞ヶ浦垂坂線(羽津交差点)、阿倉川野田線(野田二丁目東交差点)、赤堀小生線 等

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、道路標識の更新やカラー舗装化などの交通安全対策を実施するとともに、交通安全施設等の整備を推進する。

③ 鉄道交差点の対策

踏切の拡幅や遮断時間の短縮等を検討するとともに、踏切における歩道と車道の分離などの安全対策を進める。

(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

駅や学校、商店など暮らしに必要な施設への移動を支えるために、歩行者の安全に配慮した道路の整備を進める。

【継続事業】

東海道、富田富田一色線 など

【新規事業】

調整済みの路線から順次実施



図：側溝整備(中浜田南浜田線)



図：カラー舗装(日永東日野線)

② 自転車通行空間の整備

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において、自転車の安全性を確保するため、自転車道や自転車専用通行帯など、自転車通行空間の整備を進める。

【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(午起末永線、赤堀末永線)などから順次実施

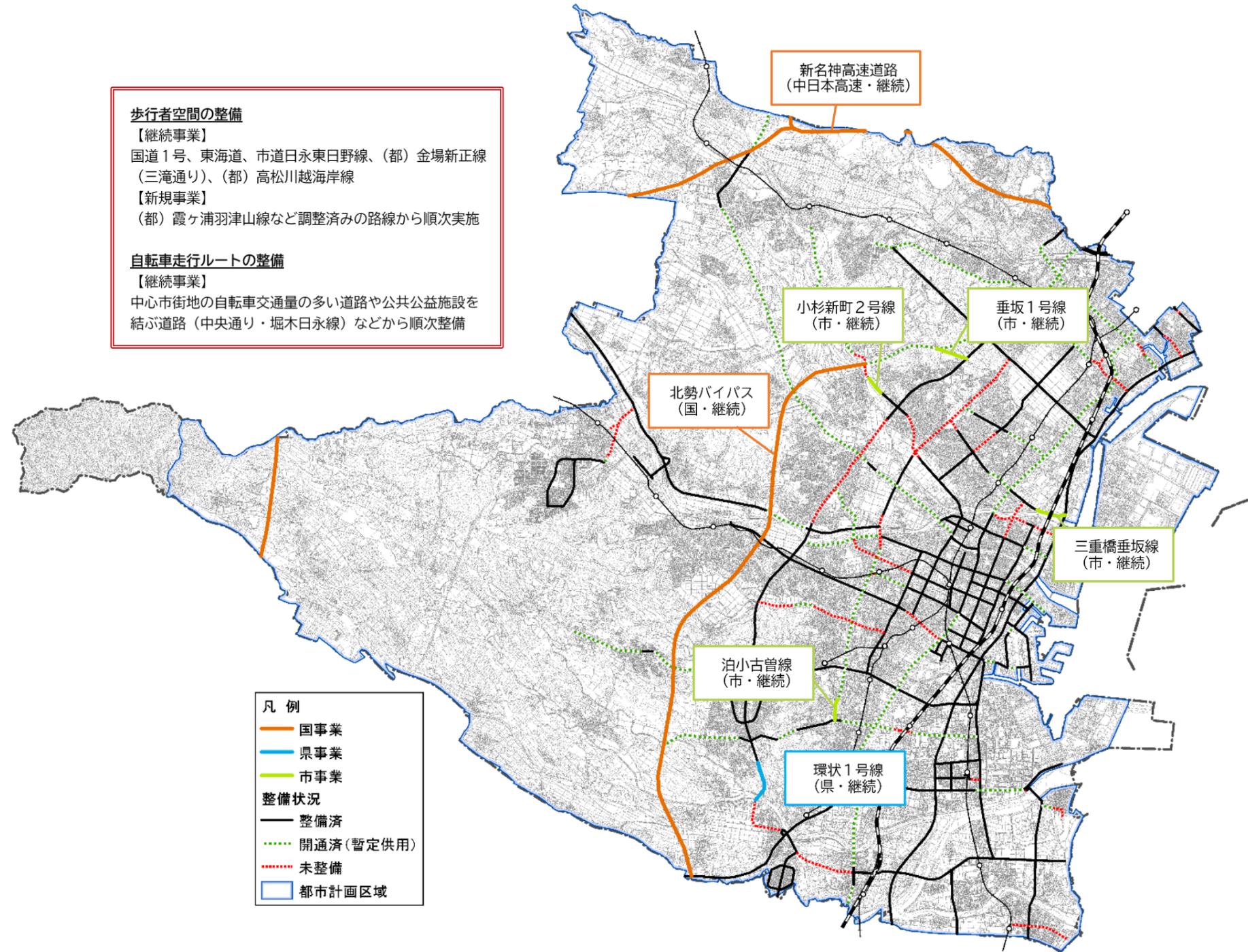


図：自転車通行空間の整備(赤堀末永線)



図：自転車通行空間の整備(堀木日永線)

【参考 道路整備の状況】



図：道路整備の状況

【今後10年間に実施・検討する施策】

(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

1) まちなかにおける移動手段の充実

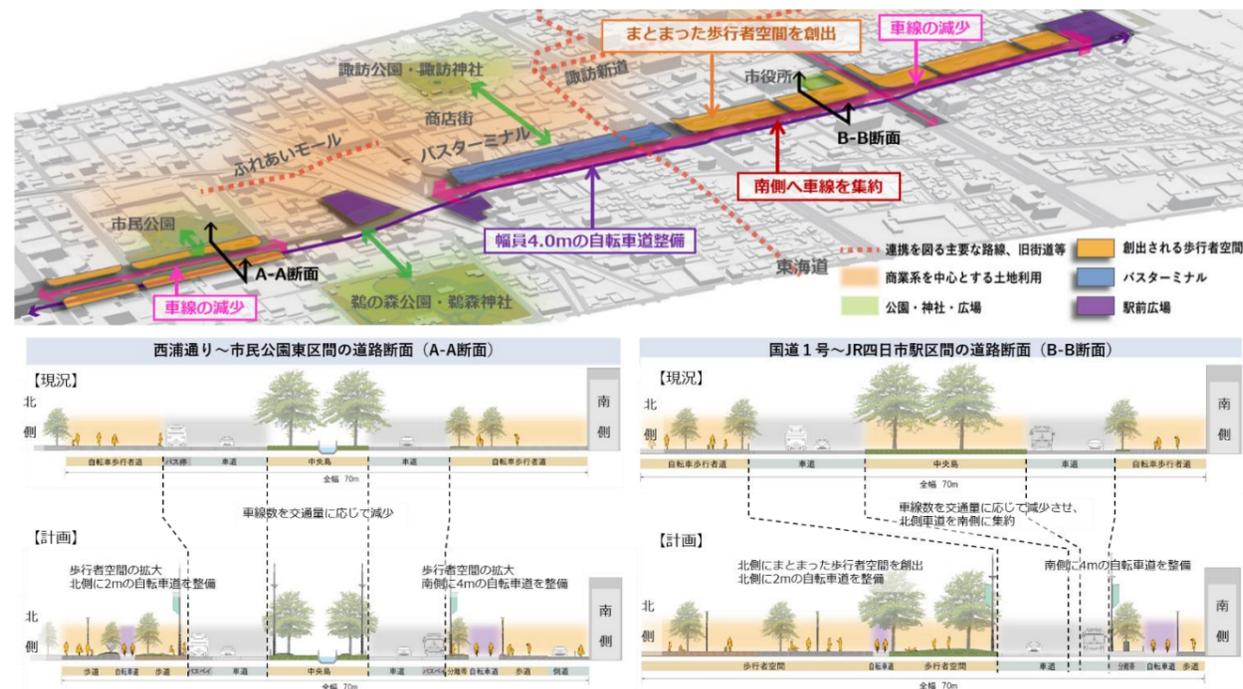
① レンタサイクルシステムの充実

自動車に過度に頼らず、歩いて暮らせるまちの実現や、中心市街地の活性化及び観光促進を目的に、近鉄四日市駅及びJR四日市駅にてレンタサイクル事業の充実を図る。

2) 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

四日市バスターミナルを含む中央通り全長約1.6km、幅員70mの空間を「ニワミチよっかいち」をコンセプトとした歩行者を中心とした空間へと再編を行う。



図：中央通りの空間形成



図：中央通りの将来イメージ

② スマートシティに向けた取組

スマートリージョン・コアの実現を通じて、「交通利便性が高く歩きたくなるまち」を目指す取り組みを行う。



図：メタバース

③ みなとまちづくりとの連携

最寄駅であるJR四日市駅からは約2kmであるが、線路や国道23号が横断しており、アクセス環境が悪いため、中心市街地からのアクセス環境の改善に取り組む。



図：第1埠頭及び周辺地区再生プロジェクト将来的に目指す姿（資料：みなとまちづくりプラン）

④ 交通を阻害する路上駐車防止

まちなかの円滑な道路交通を確保するために、商業施設の荷捌き対策の検討を進める。

(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

1) 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

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等の集約化等、四日市バスターミナルの整備を進める。

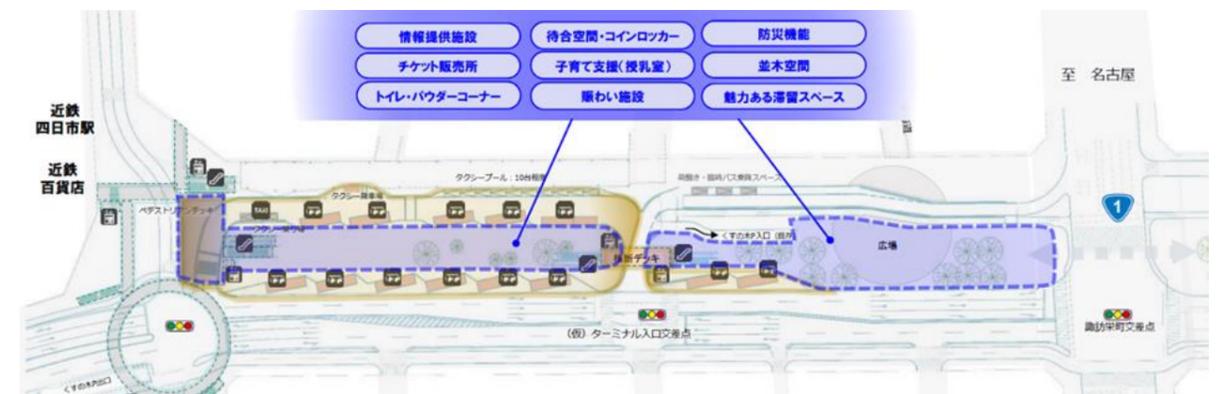


図 バスターミナルの配置計画

②高速バスの活性化

四日市バスターミナルの整備されることで、広域連携強化による交流人口の増加が期待できるため、高速バスの増便等、高速バスの活性化に向けた取組を検討する。

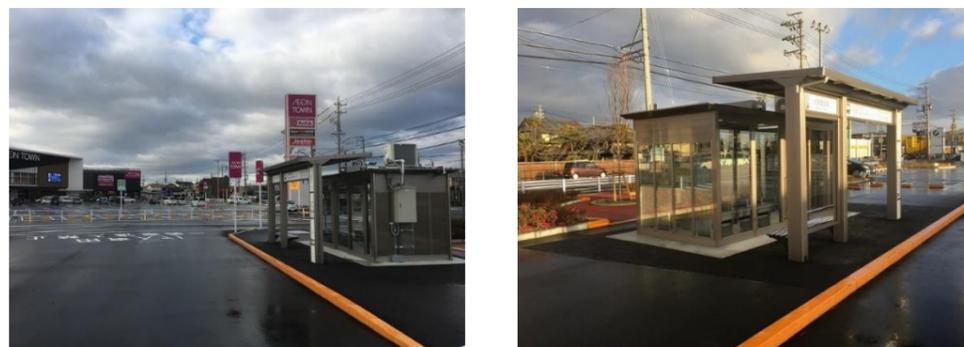
2) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり

① JR 四日市駅周辺の交通拠点整備

JR 四日市駅の将来的な東西の歩行者動線(自由通路)を含め駅の利便性向上に向けた取組を検討する。

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

幹線バスと支線バスを結ぶ交通結節点や郊外部の鉄道駅を地域コミュニティの交流の核として位置づけ、その整備を図る。



図：整備を行ったイオンタウン四日市泊

② パーソナルモビリティの導入検討

まちなかの回遊性の向上のため、自動運転車両の実証実験に加え、超小型電気自動車、電動バイク等のパーソナルモビリティについても実証実験が実施されており、実装に向けて引き続き検討する。



図：パーソナルモビリティ（資料：国土交通省）

2) 既存公共交通との連携

① MaaS の活用

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、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検索・予約・決済を一括で行い、飲食店や観光等の目的地における交通以外のサービス等との連携した 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、検討を進める。



図 MaaS のイメージ（資料：国土交通省）

(3) 次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携

1) 次世代モビリティの導入

① 自動運転導入に向けた取組

経済界や学識者、交通事業者等の関係者で構成する自動運転導入検討会議で自動運転技術の導入に向けて取り組んでいる。自動運転車両を用いた実証実験など、今後も新たな交通手段の実装に向けた取組を推進する。



図：自動運転車両 (NAVYA ARMA)

戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」

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		当面の目標
市民の意識と行動の改革	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 感染症等の対策によって公共交通利用者は減少しており、その回復に向け、関係者で連携し、公共交通の利用を促進する取組を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市総合交通戦略や地域公共交通計画に基づき、国の補助制度を活用しながら関係者間の連携した取り組みが進む。 ● 年度ごとに戦略の進行管理を行うとともに、目標達成に必要な事業や調査の実施体制が確立される。 ● 交通イベントなどを通じて、公共交通の利用促進や交通手段の選択について考える機会が増え、公共交通を積極的に利用するなど意識やライフスタイルの変革が進む。 ● 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、関係者で連携し、公共交通の利用を促進する取組を行う。
都市総合交通戦略の進行管理	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	

【今後10年間に実施・検討する施策】

(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

シンポジウム等の交通イベント等を通して、市民が交通問題を考える機会を増やす。

【継続事業】

三重県公共交通フェア、環境フェア



図：環境フェア

イ. 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を継続的に実施し、新たな交通需要を掘り起こす。

【継続事業】

鉄道イベントの実施、地域活性化イベントへの協力、ハイキング企画の実施、グッズの販売、イベント列車の運行 等

ウ. エコ通勤の推進（企業との連携）

企業のエコ通勤の取り組みなどと連携し、過度なマイカー利用の抑制に取り組む。

エ. 公共交通マップ等の作成・配布

※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



図：四日市あすなろう鉄道イルミネーション列車

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

小学生を対象に、バスなどの公共交通の利用等について学ぶ乗り方教室を開催する。



図：バスの乗り方教室

イ. 自転車安全講習会の開催

小中学生を対象に自転車の安全な乗り方を教える講習会を開催する。



図：交通安全教室

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の推進

地方鉄道や支線バスのサポーターづくりなど、公共交通の利用促進や維持に市民が参加する活動を推進する。（生活バスよっかいち応援券制度など）

② 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり

地域が一定の利用を確保することを前提に、路線の見直しや停留所の設置等を提案できるような仕組みと関係者間の協議の場づくりを進める。具体的な取り組みとして、座談会等、地域からの意見が出しやすい場の提供を検討する。

③ 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】

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

高齢者ドライバーの事故の抑制のため、公共交通の利用環境整備と併せた自動車運転免許証返納を促進する。

戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」

② 交通安全教室の開催

高齢者の交通事故を防ぐために、安全な交通行動や公共交通の利用等について学ぶ交通安全教室を開催する。

4) 安心して公共交通を利用できる環境づくり

① 感染症対策

公共交通における新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、公共交通事業者が安全・安心のために行っている取組を広く周知し、利用者数の回復を図る。



図：公共交通機関の安全・安心啓発ポスター
(資料：三重県)

(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

「戦略の評価指標」に掲載

2) 都市総合交通戦略の定期的な検証 (PDCA サイクルの確立)

① 協議会による定期的な検証

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。



図：PDCA サイクル

一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素適な暮らしとまちを実現します

戦略4 市民・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

戦略1
自由に移動し交流できる公共交通体系づくり
行き先に合わせた公共交通の再編や乗継環境の整備により、誰もが利用しやすい公共交通の実現に取り組みます。

連携

子どもからお年寄りまで、さまざまなライフスタイルに応じた公共交通の利用で、活動的な暮らしを楽しみます。

戦略2
円滑な交通を支える道づくり
重点的な幹線道路の整備と共に、暮らしに身近な空間では、人に優しい道路整備に取り組みます。

連携

徒歩や自転車、エコドライブなど、かしこく移動手段を使い分けて、健康で環境にやさしい暮らしを楽しみます。

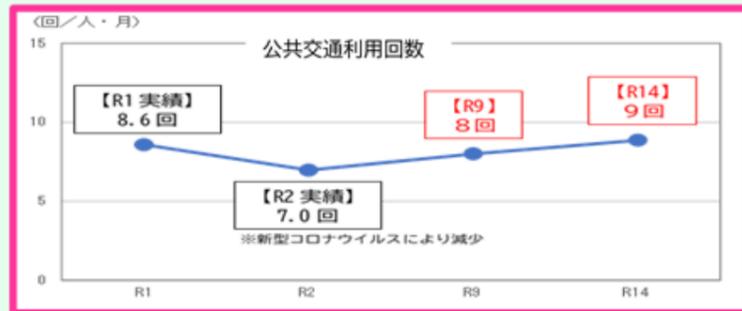
戦略3
まちなかの賑わいづくり
バスタ整備(まちなか)や接続点(コミュニティターミナル)で、市民が交流する拠点づくりに取り組みます。

連携

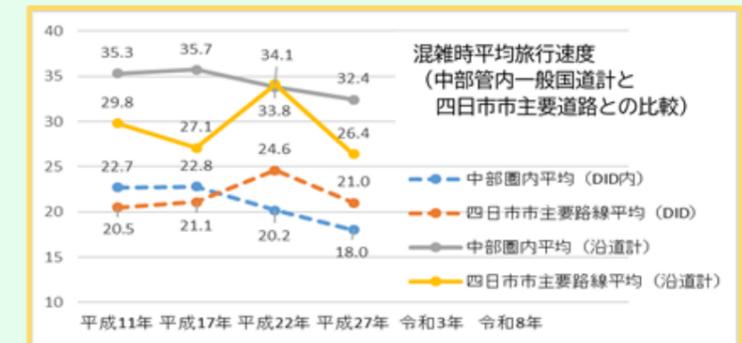
年代や地域を超えて、多くの人との交流を楽しむことで、まちの文化や元気を育てます。

2. 都市総合交通戦略の進行管理

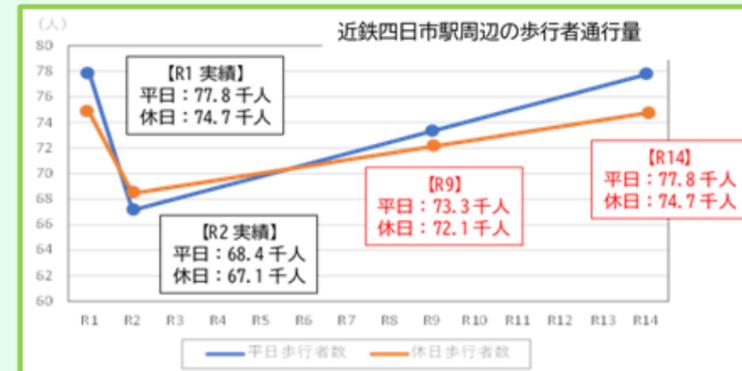
市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数
現在(令和2年度) 7.0回/人・月
中間年(令和9年度) 8回/人・月
目標年(令和14年度) 9回/人・月
※概ね新型コロナウイルス感染症流行前令和元年度の利用回数を確保



主要道路の混雑時の平均旅行速度
平成27年 四日市主要道路 26.4km/h (沿道計) 21.0km/h (DID内)
中間年 中部管内平均値以上(一般国道)
目標年 中部管内平均値以上(一般国道)
【参考】平成27年 中部管内(一般国道) 32.4km/h (沿道計) 18.0km/h (DID(人口集中地区内))



近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 (近鉄四日市駅周辺 13地点の合計)
現在(令和2年度) 平日 77,800人 休日 74,700人
中間年(令和9年度) 平日 73,300人 休日 72,100人
目標年(令和14年度) 平日 77,800人 休日 74,700人
※新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の歩行者量に回復



7. 戦略スケジュール 【戦略 1.2】

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール					
			検討	計画			実施	
			前期				後期	
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 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						
	② 地方鉄道、支線路線の維持	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 踏切改良等の緊急対策						
			調整が整ったものから順次実施					
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						
	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	渋滞等に合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化						
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 BRT推進のための環境整備と連節バスの拡充						
(2) 生活圏内の移動特性に応じた移動手段確保								
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	※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 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の運行						
	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						
(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								
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）						
		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（コミュニティミル）の整備検討						
		ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大						
		エ 四日市バスターミナルの整備 オ 高速バスの活性化に向けた取組検討						
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							
	イ 運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上							
	ウ 公共交通マップ等の作成・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							
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						
	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						
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、東海環状自動車道、北勢バイパス、（都）環状1号線、小杉新町2号線、泊小古曾線、垂坂1号線、三重橋垂坂線 等						
		【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						
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（羽津交差点）、阿倉川野田線（野田二丁目東交差点）、赤堀小生線等						
	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						
	③ 鉄道交差箇所の対策	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						
(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 【新規事業】 調整済みの路線から順次実施						
	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（午起末永線・赤堀日永線）などから順次整備						

【戦略 3.4】

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール					
			検討		計画		実施	
			前期			後期		
			R5	R6	R7	R8	R9	R10～
戦略3：まちなかの賑わいづくり								
(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								
1)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						
2)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						
	② スマートシティに向けた取組	スマートバスをはじめとしたスマートシティに向けた取組						
	③ みなとまちづくりとの連携	みなとへのアクセス強化						
	④ 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					調整が整ったものから順次実施	
(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								
1)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 ② 高速バスの活性化	四日市バスターミナルの整備 ※戦略1-(3)-1) 高速バスの活性化に向けた取組検討 ※戦略1-(3)-1)						
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四日市駅周辺の整備					調整が整ったものから順次実施	
	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					調整が整ったものから順次実施	
(3) 次世代モビリティの導入と既存公共交通との連携								
1) 次世代モビリティの導入	①自動運転導入に向けた取組 ②パーソナルモビリティの導入検討	近鉄四日市駅からJR四日市駅間の中央通り 超小型電気自動車、電動バイク等の導入検討						
2)既存公共交通との連携	①MaaSの活用	MaaSの導入に向けた検討						
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						
		イ 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実施						
		ウ エコ通勤の推進(企業との連携)						
		エ 公共交通マップ等の作成・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						
		イ 自転車安全講習会の開催						
		③ NPOバス等への支援拡充	※戦略1-(2)-1)					
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 ② 交通安全教室の開催	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						
		高齢者対象の安全教室開催						
4)安心して公共交通を利用できる環境づくり	① 感染症対策	利用者への周知、啓発						
(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						
2)都市総合交通戦略の定期的な検証								