

四日市市地域公共交通計画 (骨子案)

令和5年〇月
四日市市

目 次

1. はじめに	1
2. 計画の区域と期間	2
(1) 計画の区域	2
(2) 計画の期間	2
3. 本市の現状の整理	3
(3) 上位・関連計画	3
(4) 本市の社会経済特性	3
(5) 本市の交通特性	4
(6) 本市を取り巻く新たな動向	4
4. 本市の地域公共交通の課題	5
5. 四日市市地域公共交通の基本的な方針	7
6. 計画の目標	8
7. 目標を達成するために行う事業と実施主体	10
(1) 基本方針と施策の関係	10
(2) 実施主体とスケジュール	11
(3) 施策の概要	13
8. 計画の達成状況の評価	24
(1) PDCA サイクル	24
(2) PDCA サイクルの実行体制	25
(3) データ把握手法	25

1. 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、交通環境に恵まれた都市のひとつです。

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い、高齢になるまで自家用車に乗り続けるといった生活様式が浸透してきています。

自家用車は確かに便利な手段ですが、一方で、事故の加害者になるリスクを抱えることとなるとともに、健康や環境にもよい影響を与えないという負の側面もあります。

加えて、市民が自家用車に過度に依存することにより、公共交通離れが進行し、鉄道、バス、タクシー等の運営は非常に厳しい状況に置かれています。

さらには、新型コロナウイルス感染症の流行により、公共交通利用者の減少は加速しています。

一方で、全国の市町村と同様、本市においても少子高齢社会が到来しており、高度成長期に整備された郊外部の団地などでは、3人に1人が高齢者という状況も現出しています。

このような状況の中、自家用車を運転できない高齢者や学生などの移手段の確保は、事業者だけでなく、行政・地域も含めた全体の問題となっています。

以上を踏まえ、本市では、市民が移動しやすい環境を構築すべく、地域公共交通の維持・活性化に取り組み始めました。

その取り組みといたしまして、平成23年10月には、市の総合計画や都市計画マスタープランにおける土地利用・まちづくりの観点から「四日市市都市総合交通戦略」を策定し、平成24年3月に国土交通大臣の認定を受けました。

令和5年には、計画期間の終了に伴い、新たな「四日市市都市総合交通戦略」の策定を行い、国土交通大臣の認定を受けました。

また、前計画である四日市市地域公共交通網形成計画は、内部・八王子線の存続問題を契機とし、「四日市市都市総合交通戦略」の公共交通に関する部分を反映しながら、ソフト施策を充実させた計画として策定いたしました。

今回策定する四日市市地域公共交通計画は、現在の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に対応させるとともに、前計画の四日市市地域公共交通網形成計画を踏まえ、地域公共交通の維持・活性化に取り組むに当たり、現状と課題を明らかにし、課題を戦略的に解決することで、市民が住み良い四日市市のまちづくりを支援するものです。

2. 計画の区域と期間

(1) 計画の区域

交通手段、運営主体の違いを乗り越え、地域公共交通が“公共交通ネットワーク”として一体となって、市民にサービスを提供していく必要があります。そのため、本計画の区域は市全域（都市計画区域外を除く）とします。

(2) 計画の期間

本計画の計画期間は、施策の関連が深い四日市市都市総合交通戦略の計画期間に合わせて令和5年から令和14年の10年間とします。ただし、本市を取り巻く社会情勢などから、人の移動上実態が現在から変化することも十分考えられます。また、社会情勢や経済情勢だけでなく、国の制度改正も勘案し、毎年度の達成状況の評価に加え、中間年次となる令和9年度には、見直しを前提として計画の再検討を行います。また、さらに短い単位で社会情勢や制度が変化することも考えられるため、そのような場合には、1年単位のPDCAの実行を行う中で、必要に応じ適宜計画の見直しを図っていきます。

3. 本市の現状の整理

(1) 上位・関連計画

・四日市市総合計画

中心市街地の都市機能高次化や次世代交通ネットワーク構築といったプロジェクトが位置づけられ、活性化する中心市街地と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの形成とともに、歩いて暮らせるまちを目指している。

・四日市市都市計画マスタープラン

進展する高齢社会の中で、鉄道やバスなどの公共交通の重要性が高まっており、これらを活用したまちづくりを目指して、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む。

・四日市市立地適正化計画

中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編を方向性の一つとして、鉄道やバス等によって、まちなかだけでなく公共交通不便地域の市民の移動手段確保に取り組む。

・四日市市環境計画

将来像として、環境問題は「自分ごと」 みんなで創る「住み続けられるまち・四日市」を掲げ、公共交通の利用促進に取り組む。

・鉄道事業再構築実施計画

公設民営方式で運営する四日市あすなろう鉄道の持続的運行を目的として、安全で快適な輸送サービスの確保や四日市市による利用促進・増収策の推進等に取り組む。

・「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（第二期中間とりまとめ）

再編を行う中央通り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指針となる。四日市バスターミナルの整備計画も含まれる。

(2) 本市の社会経済特性

・地形

市域東側の低地を中心に市街地が形成され、沿岸部は工業系、中心部は商業系、その他は住居系の土地利用。郊外部は住宅団地が多く開発されている。

・人口減少と少子高齢化

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

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おり、令和 2 年には人身事故全体の 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

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。

(3) 本市の交通特性

・自動車への依存

自動車利用割合が高く、公共交通利用割合は年々減少傾向にある。

・交通渋滞の発生

国道 1 号、23 号が南北を通り、その補完として国道、県道が通っているが、中心市街地周辺では混雑が発生している。

・公共交通ネットワーク

市内には鉄道、バス、タクシー、地域が主体的に運行するバスなど様々な公共交通手段が存在している。近年は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しており、需要回復に向けて各事業者が利用促進策を展開している。

(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、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、地域の輸送資源を総動員する取組が位置付けられた。

・「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。

4. 本市の地域公共交通の課題

課題1：まちづくりを支援する公共交通網の確保・維持

- ✓公共交通網はそれ単独で形成するものではなく、四日市市が進める以下のようなまちづくりに連動して形成することが必要。
- ✓本市は、総合計画の中で、「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を掲げており、居住地と都市の拠点が効率よく結ばれた交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、多様な移動ニーズに対応するため、ICTやIoT技術、自動運転技術などの新技術の活用が必要。
- ✓郊外部の団地や集落など高齢化が進行している地域において、郊外部の暮らしを支え、団地の再生を支援する公共交通網の形成が課題。
- ✓本市の中心市街地は、本市だけでなく周辺市町も含めた広域拠点でありその活性化を支援する公共交通網の形成が課題。
- ✓中心市街地では、四日市バスターミナルを含めた中央通りの再編が予定されており、新たなモビリティサービスの導入検討が課題。
- ✓環境問題を「自分ごと」としてとらえ、自動車利用の削減と公共交通利用の促進が必要。

課題2：安全・安心に移動できる交通ネットワークの構築と一元的な管理

- ✓少子高齢化の進展や感染症流行の不安の中では、市民が気軽に、安心、安全に外出できるような環境づくりが重要であり、利便性の高い移動環境を構築し、市民に利用してもらうことが重要。
- ✓そのためには、支線鉄道と路線バス等のように、異なる移動手段や交通事業者が連携した交通ネットワークを構築することが課題。具体的には、運賃やダイヤの工夫、結節点のさらなる整備などが考えられる。
- ✓同時に、自主運行バスや地域独自の取組みについても、移動環境が整う仕組みづくりが課題。
- ✓これらを実現するには、行政、事業者、住民などで構成される組織が一元的に進行管理を行うことが重要。
- ✓なお、交通ネットワークは、必ずしも地域公共交通のみを対象とするのではなく、端末交通としての自動車、自転車、徒歩、買い物支援サービスなど地域の様々な輸送資源も念頭に構築することが重要。

課題3：地域それぞれに合った移動環境づくり

- ✓本市の移動実態は、近鉄四日市駅、JR 四日市駅などの中心市街地へ市内各地域からアクセスしていることから、今後も、このような放射状の移動及びまちなかの移動円滑化への対応が基本となる。
- ✓一方、住宅団地や郊外部の集落では、人口減少や高齢化が進み、移動制約者が増加することが想定されることから、買い物や通院など、より身近な移動にも対応することが課題。
- ✓また、保々地区や水沢地区など郊外部においては、買い物、通院などの日常の移動は、必ずしも本市中心部に需要の方向が向いているわけではなく、近隣の施設や菰野町内の施設に向いている。
- ✓このようなことから、特に市街地縁辺部や郊外部においては、各地域に合った移動

環境づくりが課題となる。

- ✓なお、地域に合った移動環境づくりは、地域が主体的に取り組むことが望ましい。
- ✓ただし、地域主体の取り組みの成功は中心となる人物によるところが大きく、どの地区でも自然発生的に実現するものではない。
- ✓市や交通事業者、専門家などが、ノウハウや経費面での適切な支援を行うことで、このような地域の移動を支える人材を育成していくことが重要である。

課題 4：四日市あすなろう鉄道の積極的な利用促進

- ✓平成 27 年度から公有民営方式へ事業形態を変更した四日市あすなろう鉄道は、沿線人口や施設は十分あるものの、公共交通離れや他の公共交通との競合、新型コロナウイルス感染症の影響などにより利用者が減少している。
- ✓しかし、以前多くの市民の移動手段となっており、その必要性は大きいと考えられていることから、利用者数の回復に向けて、他の公共交通との連携や地域との協働による積極的な利用促進が必要。

課題 5：市民が公共交通を身近に感じ、利用しようと思う意識の醸成

- ✓本市では、過度の自動車利用が進み、特に高齢者は事故などのリスクが高い。
- ✓このような中、鉄道、バス、タクシーといった地域公共交通の利用は、減少傾向にある。
- ✓市民の地域公共交通離れが進む中、移動環境を整備するだけでなく、市民が今以上に地域公共交通を利用するように図っていくことが課題。
- ✓そのためには、地域公共交通を市民の生活に身近な移動手段とし、市民 1 人 1 人が生活スタイルを見直し、自動車などとかしこく使い分けるような意識の醸成や、そのためのわかりやすい情報提供などが重要。

5. 四日市市地域公共交通の基本的な方針

基本方針 1

「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」を支える公共交通の維持・活性化

基本方針 2

便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築

基本方針 3

日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり

<将来公共交通ネットワークイメージ>

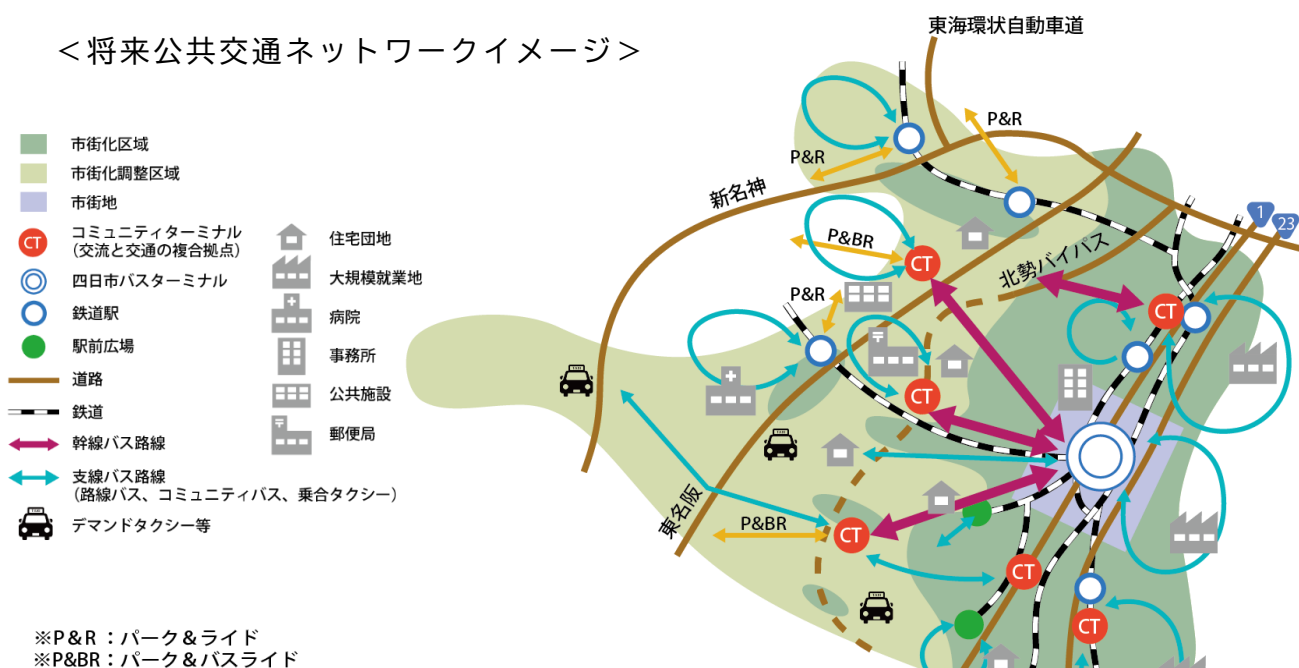
四日市市都市総合交通戦略における将来の交通体系イメージを基本とし、現在の地域公共交通の役割などを踏まえ、本市の中心市街地を中心とする将来ネットワークを下記のように設定します。

本市では、本市の中心市街地の活性化や郊外の住宅団地の維持・再生をまちづくりの方針としています。そのため、現在の中心市街地を中心に設定されている鉄道・バス網を維持することとします。

一方で、**郊外部でも**人々が住み続けられるよう、近隣の市街地や都市間幹線・市内幹線への移動手段を確保します。

これら様々な路線を地域公共交通網として有機的に連携させ、市民や本市への来訪者が快適に移動できる環境を構築します。

<将来公共交通ネットワークイメージ>



6. 計画の目標

「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」を支える公共交通の維持・活性化

基本方針

1

目標① 公共交通利用の促進

各種利用促進策を展開することで、市内の公共交通全体の利用者数を維持します

目標② 中心市街地への公共交通での来訪促進

各種利用促進策の展開や四日市バスターミナルの整備を進め、中心市街地への来訪を促進します

基本方針

2

便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築

目標③ 市内の公共交通ネットワークの確保

市民が便利に安心して利用できる公共交通ネットワークを確保することで、公共交通の徒歩圏人口カバー率を向上します

目標④ 運輸部門の低炭素化の促進

環境に配慮した各種施策を展開することで、運輸部門の二酸化炭素排出量を削減します

基本方針

3

日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり

目標⑤ 地域公共交通に対する市民満足度の向上

公共交通に関するわかりやすい情報提供等、公共交通サービスを充実させるとともに公共交通に親しみをってもらうためのイベント等を実施することで、公共交通に対する満足度を向上します

目標①公共交通利用の促進

【指標】鉄道・バス・タクシーの年間利用者数

現状値 (令和 2 年)	中間目標値 (令和 9 年)	目標値 (令和 14 年)
25,068,418 人/年	29,499,800 人/年	32,665,000 人/年

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標値とする。

※鉄道：三重県統計書より、市内鉄道駅の年間乗車人員合計

※バス：三重県統計書より、三重交通バス・三岐鉄道バス・生活バス・自主運行バスの年間利用者数合計

※タクシー：三重県タクシー協会提供データより

目標②中心市街地への公共交通での来訪促進

【指標】四日市市中心市街地における 1 日当たり公共交通利用者数

現状値 (令和 2 年)	中間目標値 (令和 9 年)	目標値 (令和 14 年)
25,121 人/日	30,440 人/日	34,240 人/日

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標値とする。

※鉄道：三重県統計書より、JR 四日市駅・近鉄四日市駅・あすなろう四日市駅の 1 日当たり乗車人員合計

※バス：乗降調査結果より、中心市街地周辺 20 か所のバス停の利用者合計

目標③市内の公共交通ネットワークの確保

【指標】基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

現状値 (令和 2 年)	中間目標値 (令和 9 年)	目標値 (令和 14 年)
60.0%	62.4%	64.7%

※徒歩圏：鉄道駅から 800m 圏域、バス停（30 本/日以上）から 300m 圏域

目標④運輸部門の低炭素化の推進

【指標】運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量

現状値 (平成 29 年)	中間目標値	目標値 (令和 12 年)
61.0 万 t-CO ₂	—	49.1 万 t-CO ₂

目標⑤地域公共交通に対する市民満足度の向上

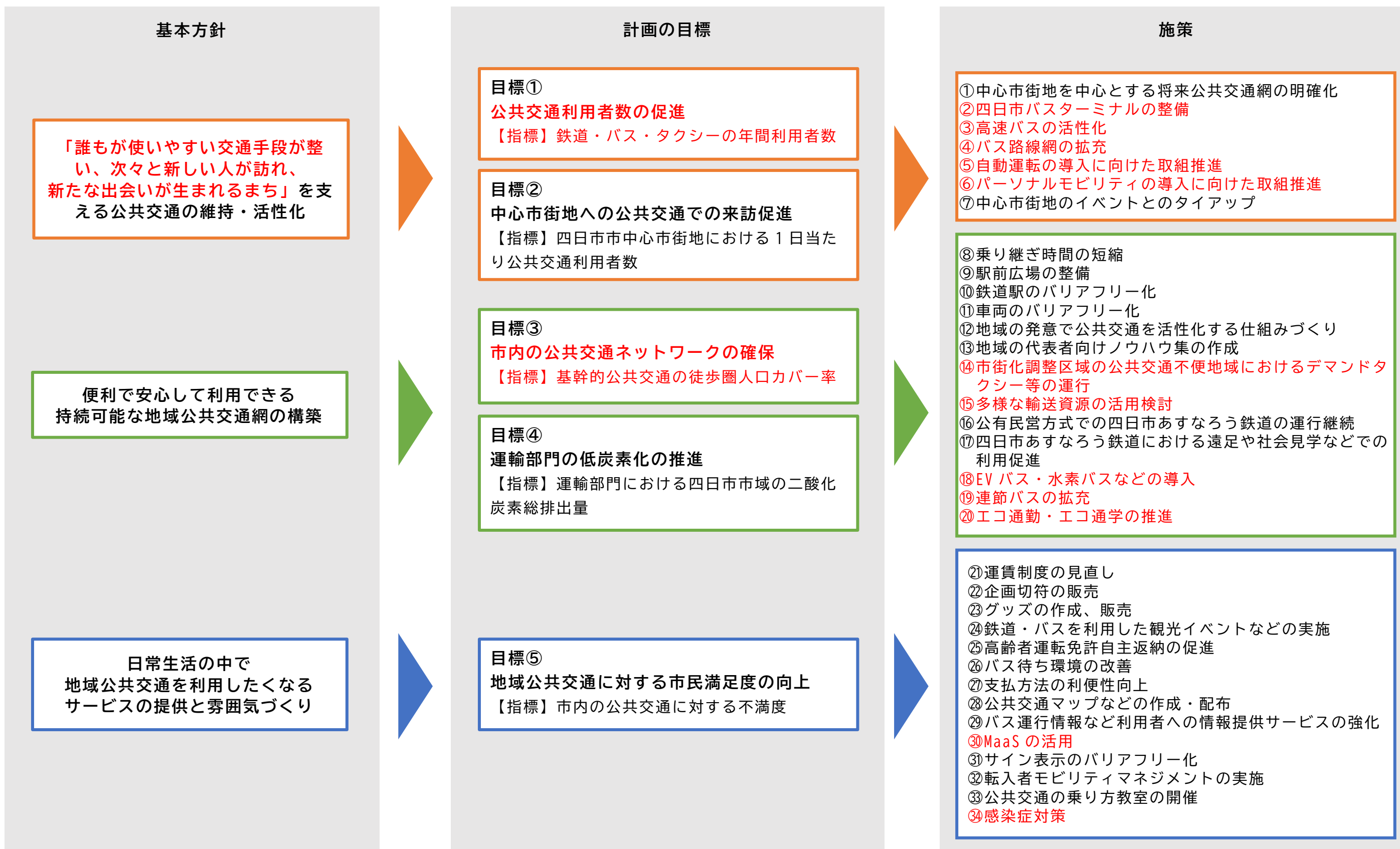
【指標】市内の公共交通に対する不満度

現状値 (令和 3 年)	中間目標値 (令和 9 年)	目標値 (令和 14 年)
27.2%	23.6%	20.0%

※市政アンケートにおける公共交通に対する設問に対して、「不満である」または「非常に不満である」と回答した人の割合

7. 目標を達成するために行う事業と実施主体

(1) 基本方針と施策の関係



(2) 実施主体とスケジュール

基本方針	四日市市地域公共交通計画			四日市市都市総合交通戦略		四日市市都市総合交通戦略スケジュール						
	番号	施策名	事業主体	戦略	具体的な施策	四日市市地域公共交通網形成計画スケジュール						
						R5	R6	R7	R8	R9	R10~	
<p>誰もが訪れやすい交通手段が整い、次々と新しい公共交通の維持・活性化</p>	1	中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化	鉄道事業者、バス事業者、市	1	運行ダイヤの見直し							
			交通事業者、市	1	バス路線の再編	鉄道支線バスの検討						
			バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、四日市市	1	支線バス路線網の再編							
	2	四日市バスターミナルの整備	交通事業者、国、市 など	3	四日市バスターミナルの整備							
	3	高速バスの活性化	交通事業者	3	高速バスの活性化							
	4	バス路線網の拡充	交通事業者	3	バス路線網の拡充							
	5	自動運転の導入に向けた取組推進	バス事業者、市	3	自動運転導入に向けた取組推進							
6	パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進	市	3	パーソナルモビリティの導入に向けた取組								
7	中心市街地のイベントとのタイアップ	四日市市都市総合交通戦略協議会、交通事業者、三重県など	4	シンポジウム等交通イベントの実施								
<p>便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築</p>	8	乗り継ぎ時間の短縮	バス事業者、鉄道事業者、市	1	バス待ち環境の改善							
			鉄道事業者、バス事業者、市	1	運行ダイヤの見直し							
	9	駅前広場の整備	鉄道事業者、市	1	駅前広場の整備							
			交通事業者、国、市	3	四日市バスターミナルの整備							
			鉄道事業者、市	3	JR四日市駅周辺の交通拠点整備							
	10	鉄道駅のバリアフリー化	鉄道事業者、市	1	鉄道駅のバリアフリー化	駅前広場の整備						
	11	車両のバリアフリー化	バス事業者、国	1	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拡充						
			タクシー事業者、国、県、市	1	ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充							
	12	地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり	バス事業者、市	1	バス路線の再編	幹線・支線バス化実証運行						
			NPO、市	1	NPOバス等への支援拡充							
			市民、市	4	地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり							
	13	地域の代表者向けノウハウ集の作成	市民、市	4	地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり							
			NPO、市	1	NPOバス等への支援拡充							
14	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等の運行	交通事業者、市など	1	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等の運行								
15	多様な輸送資源の活用検討	交通事業者、市など										
16	公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続	市、四日市あすなろう鉄道										
17	四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などでの利用促進	市民、学校関係者、四日市あすなろう鉄道、市	4	地域で公共交通を支える活動推進								
18	EVバス・水素バスなどの導入	バス事業者、市	1	EVバス・水素バスなどの導入								
19	連節バスの拡充	バス事業者、道路管理者、県警、市など	1	BRT推進のための環境整備と連節バスの拡充								
20	エコ通勤・エコ通学の推進	企業、四日市商工会議所、学校関係者、市	4	エコ通勤・エコ通学の推進								

四日市市地域公共交通計画				四日市市都市総合交通戦略		四日市市都市総合交通戦略スケジュール					
基本方針	番号	施策名	事業主体	戦略	具体的な施策	四日市市地域公共交通網形成計画スケジュール					
						R5	R6	R7	R8	R9	R10~
日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり	21	運賃制度の見直し	交通事業者、市	1	運賃制度の見直し・支払方法の利便性向上	→	→	→	→	→	→
	22	企画切符の販売	交通事業者	1	運賃制度の見直し・支払方法の利便性向上	→	→	→	→	→	→
	23	グッズの作成、販売	交通事業者、市など	4	鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実施	→	→	→	→	→	→
	24	鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施	交通事業者、市など	4		→	→	→	→	→	→
	25	高齢者運転免許自主返納の促進	交通事業者、三重県警、市	4	高齢者運転免許自主返納の促進	→	→	→	→	→	→
	26	バス待ち環境の改善	バス事業者、道路管理者、市	1	バス待ち環境の改善	→	→	→	→	→	→
	27	支払方法の利便性向上	交通事業者	1	運賃制度の見直し・支払方法の利便性向上	→	→	→	→	→	→
	28	公共交通マップなどの作成・配布	四日市市都市総合交通戦略協議会、市など	1	公共交通マップ等の作成・配布	→	→	→	→	→	→
	29	バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化	バス事業者など	1	バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化	→	→	→	→	→	→
	30	MaaSの活用	交通事業者、市など	3	MaaSの活用	→	→	→	→	→	→
	31	サイン表示のバリアフリー化	交通事業者、道路管理者、市	3	サイン表示のバリアフリー化	→	→	→	→	→	→
	32	転入者モビリティマネジメントの実施	企業、四日市商工会議所、市	4	エコ通勤・エコ通学の推進	→	→	→	→	→	→
	33	公共交通の乗り方教室の開催	バス事業者、三重県バス協会、三重県警、市	4	公共交通の乗り方教室の開催	→	→	→	→	→	→
	34	感染症対策	交通事業者、国、県、市	4	感染症対策	→	→	→	→	→	→

(3) 施策の概要

1) 「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」を支える公共交通の維持・活性化

① 中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化

項目	概要
目的	本市内の地域公共交通のネットワークと各路線の役割を明確化することで、本市の目指すべき将来像を関係者間で共有するとともに、路線別の評価を行う際の目安とすることを目的とします
実施概要	各路線に求める役割を明確化
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、市、交通事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業



図 公共交通ネットワークイメージの機能分類

【地域公共交通の役割と確保・維持策】

位置づけ	路線名	モード	主な役割	確保・維持策
広域幹線軸	近鉄名古屋線	鉄道	・地域公共交通を末端交通とし、県を跨ぐ広域の移動を担う	・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する。
	J R 関西本線	鉄道		
都市間幹線	三岐鉄道三岐線	鉄道	・本市中心市街地や主要駅と周辺市町を連絡する移動を担う ・市町村間の連携の強化や本市中心市街地の求心性の維持を図る役割	・関係市町村や交通事業者と本市が協働して利用促進を図る。 ・特に、地域間幹線系統に指定されているバス路線は、輸送量などを維持する。
	近鉄湯の山線	鉄道		
	伊勢鉄道伊勢線	鉄道		
	四日市平田線	バス		
	水沢（室山）線	バス		
	四日市福王山線	バス		
	桜台高速線	バス		
市内幹線	四日市あすなろう鉄道	鉄道	・臨海部に南北に広がる市街地や市街化区域縁辺部の主要住宅団地と中心市街地を連絡し、市民の暮らしの利便性を高める役割 ・大規模工場、教育施設、医療施設など主要な施設と中心市街地を連絡し、市民や本市を訪れる住民の利便性を高め、都市の活力を維持する役割	・交通事業者を中心に維持する。 ・本市は、交通事業者と協働で市民が使いやすいサービスを実現し、利用促進を図る。
	かわしま線	バス		
	小杉線	バス		
	羽津山線	バス		
	三重団地笹川線	バス		
	泊山医療センター線	バス		
	美里ヶ丘あがたヶ丘線	バス		
	水沢（笹川）線	バス		
	桜花台線	バス		
	山之一色線	バス		
	四日市大学線	バス		
	桑名西高校線	バス		
まちなか交通	四日市市内線	バス	・中心市街地内を運行することで、まちなかの移動を支援し、中心市街地の活性化を支える役割 ・中心市街地と臨海部を連絡し、都市と港が一体となったまちづくりを支える役割	・交通事業者を中心に、中心市街地来街者が使いやすいサービスを維持する。
	市内循環線	バス		
	東日野四日市港線	バス		
	市立病院四日市港線	バス		
	新モビリティ（自動運転車両）	バス		
地域内交通	自主運行バス山城富洲原線	バス	・市街地内の交通空白地域、市街化区域縁辺部の住宅団地、郊外部において、主に移動制約者が身近な生活に必要な外出を支える役割	・本市の地区ごとのまちづくりと連携し、地域が主体となって現在の路線を維持する。 ・現在地域内交通が運行していない地域で、今後新たな交通が必要となる地域では、地域が主体となって導入・維持・活性化を図る。 ・市は財政面での支援にとどまらず、法律的な知識・全国的な事例の紹介などノウハウの提供、必要なアドバイスなど、地域の活動を総合的に支援する。
	自主運行バス神前高角線	バス		
	自主運行バス磯津高花平線	バス		
	生活バスよっかいち	バス		
	こにゅうどうくんライナー	バス		・地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、需要に応じた運行水準を確保する。
地域限定交通	四日市市デマンドタクシー	デマンド		・市が主体となって、市街化調整区域の公共交通不便地域の需要に応じた移動手段を確保する。

【各路線の運行概要】

位置づけ	路線名	起点	経由	終点	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業※		
広域幹線軸	近鉄名古屋線	伊勢中川	近鉄四日市	近鉄名古屋	-	-	近鉄	-		
	J R 関西本線	名古屋	JR 四日市	JR 難波			JR 東海	-		
都市間幹線	三岐鉄道三岐線	富田	大安	西藤原			4条乗合	路線定期	三岐鉄道	-
	近鉄湯の山線	近鉄四日市	中川原	湯の山温泉					近鉄	-
	伊勢鉄道伊勢線	河原田	鈴鹿	津	伊勢鉄道	-				
	四日市平田線	近鉄四日市駅	日永カヨー	平田町駅	三重交通	幹線				
	水沢（室山）線	JR 四日市駅	高花平	小山田病院		幹線				
	四日市福王山線	JR 四日市駅	御館	福王山		幹線				
	桜台高速線	桜台	キオクシア	名古屋		-				
市内幹線	四日市あすなろう鉄道内部線	あすなろう四日市	泊	内部	-	-	四日市あすなろう鉄道	-		
	四日市あすなろう鉄道八王子線	日永	-	西日野	4条乗合	路線定期	三重交通	-		
	かわしま線	近鉄四日市駅	中川原駅	悠彩の里				-		
	小杉線	近鉄四日市駅	阿倉川駅	キオクシア				-		
	羽津山線	市立病院	近鉄四日市駅	キオクシア				-		
	三重団地笹川線	三重団地	近鉄四日市駅	笹川				-		
	泊山医療センター線	近鉄四日市	泊駅口	医療センター				-		
	美里ヶ丘あがたヶ丘線	近鉄四日市	泊口	あがたハイツ				-		
	水沢（笹川）線	近鉄四日市	高花平	近鉄四日市				-		
	桜花台線	近鉄四日市	松本駅前	桜リサーチパーク				-		
	山之一色線	JR 四日市駅	坂部が丘	山城駅前				-		
	四日市大学線	JR 富田駅	四日市大学	キオクシア			三岐鉄道	-		
	桑名西高校線	暁学園前	-	桑名西高				-		
四日市市内線	JR 四日市駅	近鉄四日市	市立病院	三重交通				-		
市内循環線	近鉄四日市	東新町	近鉄四日市		-					
東日野四日市港線	四日市港	JR 四日市駅	ガーデンタウン東日野		-					
市立病院四日市港線	四日市港	近鉄四日市駅	市立病院		-					
地域内交通	新モビリティ (自動運転車両)	近鉄四日市駅	-	JR 四日市駅	検討中	-				
	山城富洲原線	天力須賀二丁目	近鉄富田駅	山城駅前	四日市市	-				
	神前高角線	近鉄四日市駅	市立病院	近鉄高角駅		-				
	磯津高花平線	高花平	県立医療センター	塩浜駅 他		-				
	生活バスよっかいち	霞ヶ浦駅	大谷台	スーパーサンシ	NPO 生活バス四日市	-				
こにゅうどうくんライナー	県立総合医療センター	イオンタウン四日市泊	小山田病院	三重交通・四日市市	フィーダー					
地域限定交通	四日市市デマンドタクシー	市全域			-	区域限定	四日市市	-		

※補助事業については、令和4年度時点

② 四日市バスターミナルの整備

項目	概要
目的	円滑な移動・乗継を支援する四日市バスターミナルの整備を行う。
実施概要	・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
実施主体	交通事業者、国、市 など
実施行程	令和5年度～：設計、工事を順次実施

③ 高速バスの活性化

項目	概要
目的	広域連携強化による交流人口の増加を活用する。
実施概要	・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
実施主体	交通事業者
実施行程	令和5年度～：検討、調整が整ったものから順次実施

④ バス路線網の拡充

項目	概要
目的	四日市バスターミナル整備による需要の増加を活用する。
実施概要	・四日市バスターミナル整備により、需要の増加が見込まれるため、路線バスの拡充を図る
実施主体	交通事業者
実施行程	令和5年度～：検討、調整が整ったものから順次実施

⑤ 自動運転の導入に向けた取組推進

項目	概要
目的	自動運転の導入に向けて取組を進める。
実施概要	・自動運転車両を用いた実証実験を実施
実施主体	バス事業者、市など
実施行程	令和5年度～：実証実験の実施、調整が整ったものから導入

⑥ パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進

項目	概要
目的	パーソナルモビリティの導入に向けて取組を進める。
実施概要	・まちなかの回遊性向上のため、超小型電気自動車や電動バイク等のパーソナルモビリティの実証実験を実施
実施主体	市
実施行程	令和5年度～：実証実験の実施、調整が整ったものから導入

⑦ 中心市街地のイベントとのタイアップ

項目	概要
目的	中心市街地で企画・実行されているイベントなどに合わせて中心市街地方面に鉄道やバスで行きやすくすることで、本市の中心市街地へ地域公共交通で来訪する市民などの増加を図る。
実施概要	・中心市街地で開催されるイベントに合わせ、地域公共交通の割引や、中心市街地での買い物割引券などが付与された切符を企画・販売
実施主体	四日市市都市総合交通戦略協議会、交通事業者、三重県など
実施行程	令和5年度～：タイアップの実施

2) 便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築

⑧ 乗り継ぎ時間の短縮

項目	概要
目的	鉄道とバスの乗り継ぎ時間を短縮することで、鉄道駅にバスで行き来しやすくし、公共交通利用促進につなげる。
実施概要	・鉄道及びバスのダイヤを改正し、乗継の待ち時間を 10 分以内に抑制
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、市
実施行程	令和 5 年度～：可能な路線から順次ダイヤ改正

⑨ 駅前広場の整備

項目	概要
目的	市内の主要な駅において、駅前広場を設置することにより、自転車や送迎での駅利用を容易にし、公共交通利用促進につなげることを目的とする。
実施概要	・阿倉川駅等において、駅前広場を整備
実施主体	鉄道事業者、市
実施行程	令和 5 年度～：阿倉川駅の整備実施、その他の駅についても適宜整備実施

⑩ 鉄道駅のバリアフリー化

項目	概要
目的	鉄道駅のバリアフリー化を進め、高齢者や障害者、子育て世代（ベビーカー）の方々など、すべての市民が使いやすい駅とすることを目的とする。
実施概要	・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、利用者の多い鉄道駅等のバリアフリー化推進
実施主体	鉄道事業者、三岐鉄道、市
実施行程	令和 5 年度～：実施可能な箇所から適宜整備実施

⑪ 車両のバリアフリー化

項目	概要
目的	バリアフリー化車両の導入により、高齢者や障害者、子育て世代（ベビーカー）の方々などが、バスの乗降をしやすくすることで、バスやタクシーの利用促進につなげる。
実施概要	・ノンステップバス、ワンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入推進
実施主体	バス事業者、国、タクシー事業者、三重県、市
実施行程	令和 5 年度～：車両の更新時期に合わせ、順次バリアフリー化バス・タクシーに切り替え

⑫ 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり

項目	概要
目的	高齢化の進む団地や郊外部の住民が、各地域に適した交通の実現により、日常生活の移動を維持することを目的とする。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域の支援の仕組みを設計 ・支援メニューを検討
実施主体	バス事業者、市、NPO、市民
実施行程	令和5年度～：制度の設計 令和7年度～：制度の運用

⑬ 地域の代表者向けノウハウ集の作成

項目	概要
目的	地域内交通を運行するに当たり法令等の必要な知識や、勘どころなどをわかりやすく整理し、地域主体の交通の運行を促進することを目的とする。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・法令等の基礎知識に加え、市内や中部圏内、全国の地域主体の交通の事例を掲載した冊子を作成し、配布
実施主体	市民、NPO、市
実施行程	令和5年度～：冊子の作成 令和7年度～：地域への説明、周知

⑭ 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等の運行

項目	概要
目的	市街化調整区域の公共交通不便地域の住民の移動手段の確保。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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）の住民を対象にデマンドタクシー等を運行
実施主体	交通事業者、市など
実施行程	令和5年度～：デマンドタクシー運行継続、運行方式等の検討

⑮ 多様な輸送資源の活用検討

項目	概要
目的	福祉輸送やデマンド型交通等、地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討する。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のおでかけ支援等の取組の継続 ・地域の新たな輸送資源の検討
実施主体	交通事業者、市など
実施行程	令和5年度～：既存の輸送資源の継続、新たな輸送資源の検討

⑯ 公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続

項目	概要
目的	「公有民営方式」に転換した四日市あすなろう鉄道の運行の運行を継続する。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・四日市市が鉄道施設等を保有し、列車の運行を四日市あすなろう鉄道株式会社が実施
実施主体	市、四日市あすなろう鉄道
実施行程	令和5年度～：運行の継続

⑰ 四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などでの利用促進

項目	概要
目的	沿線小学校、中学校、高校などの遠足、社会見学などにおける四日市あすなろう鉄道の利用を促進することで、こどもの頃から四日市あすなろう鉄道に慣れ親しみ、愛着を醸成することで、利用促進につなげる。
実施概要	・沿線の学校に、利用をPR
実施主体	市民、学校関係者、四日市あすなろう鉄道、市
実施行程	令和5年度～：継続実施、利用をPR

⑱ EVバス・水素バスなどの導入

項目	概要
目的	環境配慮の観点から、二酸化炭素等の大気汚染物質を排出しないEVバスや水素バスに導入を図る。
実施概要	・EVバスや水素バスの導入推進
実施主体	バス事業者
実施行程	令和5年度～：EVバスや水素バスの導入

⑲ 連節バスの拡充

項目	概要
目的	連節バスのさらなる導入を図り、低炭素化の実現を図る。
実施概要	・BRTの環境整備や連節バスの拡充
実施主体	バス事業者、道路管理者、警察、市など
実施行程	令和5年度～：調整が整い次第、連節バスの拡充

⑳ エコ通勤・エコ通学の推進

項目	概要
目的	事業所などが自主的に実施する自動車抑制の取組みを支援することで、取組みの持続性向上を図るとともに、他事業所への普及を促すことを目的とする。 また、職場を通じた個人への働きかけにより、自動車から公共交通への通勤手段変容を促すことを目的とする。
実施概要	・市内の事業所などが自主的に実施する自動車抑制等の取組みに対し、市と商工会議所が協力して支援
実施主体	企業、四日市商工会議所、学校関係者、市
実施行程	令和5年度～：取組みの継続、拡大

3) 地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と地域公共交通を日常生活で利用する雰囲気づくり

① 運賃制度の見直し

項目	概要
目的	鉄道やバスを共通で利用できる切符、乗り継ぎの場合に割引となる制度を実施することで、乗り継ぎ抵抗を軽減し、公共交通の利用促進につなげる。
実施概要	・ 内部線と四日市平田線など、並行する路線どちらでも利用できる2WAY 定期販売
実施主体	交通事業者、市
実施行程	令和5年度～：事業者間の調整が整い次第、順次実施

② 企画切符の販売

項目	概要
目的	様々な特典が付く切符や、それ自体に価値を持たせた切符を企画・販売することで、鉄道の収益増加につなげる。
実施概要	・ 様々な特典が付く切符や、それ自体に価値を持たせた切符を企画・販売 ・ それぞれの路線において一日乗車券販売 ・ 事業者に関わらず市内共通で使用できる1日乗車券販売
実施主体	交通事業者
実施行程	令和5年度～：企画、調整が整い次第、順次実施

③ グッズの制作・販売

項目	概要
目的	公共交通に関するグッズを制作・販売することで、鉄道の収益増加につなげるとともに、グッズを日常生活で使用してもらうことで、公共交通を意識する機会を増やすなどPR効果につなげる。
実施概要	・ 公共交通に関するグッズを制作・販売
実施主体	交通事業者、市など
実施行程	令和5年度～：企画、検討済みのものからグッズの制作・販売

④ 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施

項目	概要
目的	集客力のあるイベントを企画・実施することで、利用者の増加を図るとともに、イベントをきっかけに、鉄道に乗る楽しさを知ってもらい、リピーター獲得につなげる。
実施概要	・ 地域が実施しているイベントの支援 ・ 現在実施しているイベントの継続実施及び新規イベントの実施
実施主体	交通事業者、市など
実施行程	令和5年度～：既存イベントの継続実施、新規イベントの企画・実施

②⑤ 高齢者運転免許自主返納の促進

項目	概要
目的	免許返納のための環境を整備することで、自動車から公共交通への転換を促進するとともに、交通事故の発生等を抑制する。 また、警察とも連携し、免許を返納する制度の周知を図るほか、免許を保有する高齢者に対して、高齢者講習等の場において、加齢に伴い運転行動への影響が生じ得ることを踏まえ、公共交通に関する情報提供を行うなど、なるべく交通事故リスクの少ない移動手段への誘導を図る。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納制度の周知を図るほか、免許返納の意義を周知する。 ・ 四日市市は、免許返納時のインセンティブの付与などを検討 ・ 三重交通や三岐鉄道は、現在の運転経歴証明書を提示した高齢者へのバス運賃の割引制度を継続 ・ 鉄道においても、運転経歴証明書を提示した高齢者への鉄道運賃の割引制度を検討 ・ 警察は、高齢者講習等の場において公共交通利用に関する情報提供を行う
実施主体	交通事業者、三重県警、市
実施行程	令和 5 年度～：免許返納者へのインセンティブを検討。 既存の割引制度は継続 免許を保有する高齢者への情報提供を実施 令和 7 年度～：可能な事業から適宜実施

②⑥ バス待ち環境の改善

項目	概要
目的	バス待ち環境の向上を図り、バスの利用促進につなげる。
実施概要	・バスシェルターの整備を推進するため、交通事業者のバスシェルター設置を市が支援する制度を検討
実施主体	バス事業者、道路管理者、市
実施行程	令和 5 年度　：バスシェルターの支援制度の検討 令和 6 年度～：制度の実施によるシェルターの整備推進

②⑦ 支払方法の利便性向上

項目	概要
目的	バスの利便性向上やバス事業の改善に寄与するとされる IC カードについて導入に向けた取組を推進する。
実施概要	・市内の交通事業者と導入可能性について協議・調整
実施主体	交通事業者
実施行程	令和 5 年度～：調整が整い次第、順次導入

②⑧ 公共交通マップなどの作成・配布

項目	概要
目的	充実した路線網を誇る本市の地域公共交通の運行内容をわかりやすく伝えるツールを作成し、配布することで、地域公共交通の利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を運行する地域公共交通を一冊にまとめたマップを作成 ・ 事前に、市民代表などに使用してもらい、その使いやすさを確認したうえで完成し、市内で配布
実施主体	四日市市都市総合交通戦略協議会、市など
実施行程	令和 5 年度～：素案の検討、作成

②⑨ バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化

項目	概要
目的	現在事業者単位で公表している市内の地域交通を一元的に検索できるように図ることで、利用しようとする者が運行内容を把握しやすくし、利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 各事業者のホームページとリンクするプラットフォーム的なサイトを作成 各路線の運行内容のほか、市内共通券など事業者横断的に閲覧者に情報周知
実施主体	バス事業者など
実施行程	令和5年度～：実施に向けて検討

③⑩ MaaS の活用

項目	概要
目的	MaaS の導入により、公共交通の利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 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て検索・予約・決済等を一括で行い、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
実施主体	バス事業者、市など
実施行程	令和5年度～：実施に向けて検討

③⑪ サイン表示のバリアフリー化

項目	概要
目的	視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、外国人等、誰にでも分かりやすく場所を案内するため、点字や音声、図や記号（ピクトグラム）での案内を推進する。
実施概要	サイン表示のバリアフリー化
実施主体	交通事業者、道路管理者、市など
実施行程	令和5年度～：必要に応じて順次実施

③⑫ 転入者モビリティマネジメントの実施

項目	概要
目的	本市に新たに転入してきた市民に、地域公共交通の、情報提供することで、運行内容がわからないためクルマだけの生活スタイルになることを防止する。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 転入手続きの際、マップ・時刻表等公共交通の運行内容がわかるツールを配布
実施主体	企業、四日市商工会議所、市
実施行程	令和5年度～：マップの作成、配布

③ 公共交通の乗り方教室の開催

項目	概要
目的	教育委員会とも連携し、特に幼稚園児や小学生など、まだ地域公共交通もクルマも使い慣れていない世代に鉄道やバスの乗り方などを紹介し、鉄道やバスの利用に慣れてもらうことで、将来的な利用促進につなげる。
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市やバス事業者、鉄道事業者などが小学校などを訪問 ・集まった幼稚園児や小学生及びその保護者などに対し、バスの乗り方の紹介や乗車体験等の実施
実施主体	バス事業者、三重県バス協会、三重県警、市
実施行程	令和5年度～：バスでは継続的に実施するとともに、鉄道でも実施を検討

④ 感染症対策

項目	概要
目的	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実施する取組を周知し、利用者数の回復を図る。
実施概要	・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
実施主体	交通事業者、国、県、市など
実施行程	令和5年度～：継続実施

8. 計画の達成状況の評価

本計画で掲げた目標を、着実かつ計画的に実施するとともに、長期的な地域公共交通の基本方針の達成をめざし、社会情勢の変化に合わせ柔軟に施策を企画・展開していくために、取り組みに合わせた評価・改善の仕組みを定めます。

(1) PDCA サイクル

本計画で掲げた目標を確実に達成するため、継続的に取り組みを実施していく（Do）とともに、その取り組み結果を把握し評価し（Check）、問題点があれば見直しを検討し（Action）、新たな取り組みの計画を立てていく（Plan）という、いわゆる PDCA サイクルを実行していきます。

PDCA サイクルは、計画期間全体（10年）を通じた長期的なもの、5年程度の中期的に実施するもの、毎年の取り組みや社会情勢の変化などを踏まえ1年単位に実施するもの、そして、それよりもさらに細かい期間（事業の実施単位など）で行う短期的なものの4種類を実施します。

これにより、取り組み状況やその効果を都度把握し、よりよい地域公共交通網を形成していくことが可能となります。

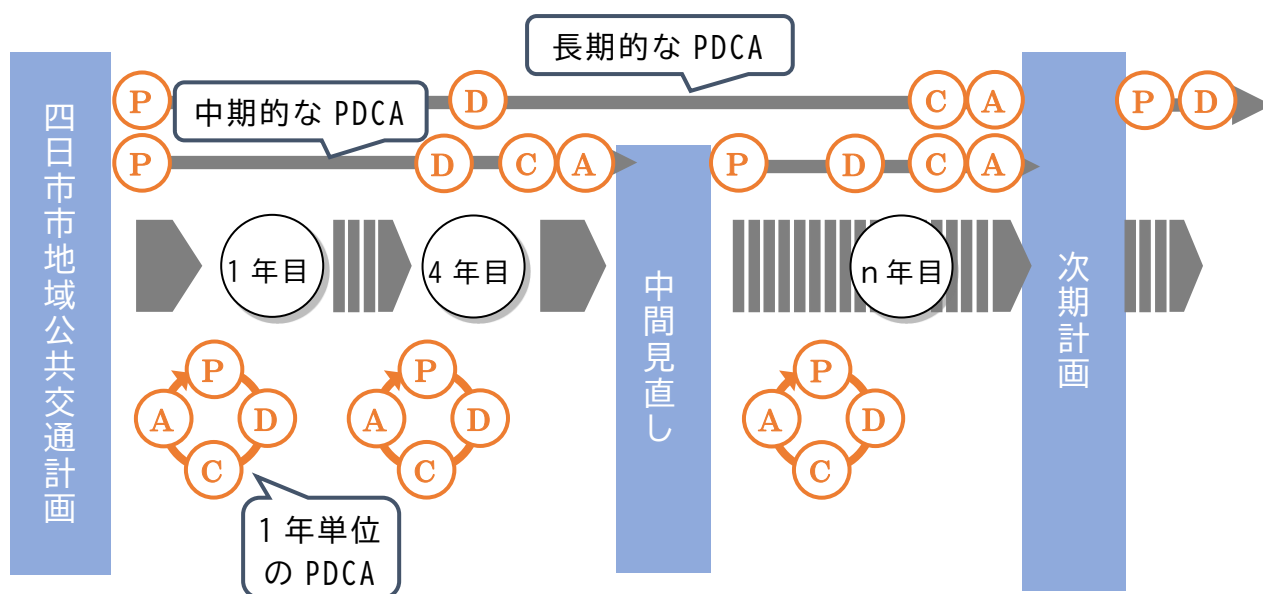


図 PDCA サイクルの実行イメージ

(2) PDCA サイクルの実行体制

本計画のPDCAサイクルの実行は、四日市市地域公共交通活性化協議会が、推進していきます。このうち、自主運行バスの運行内容の変更などに係る事項は、活性化協議会の中で関係するメンバーで開催する地域公共交通会議で合意を図ります。

また、別途開催される四日市市都市総合交通戦略協議会とは、情報共有を図っていきます。

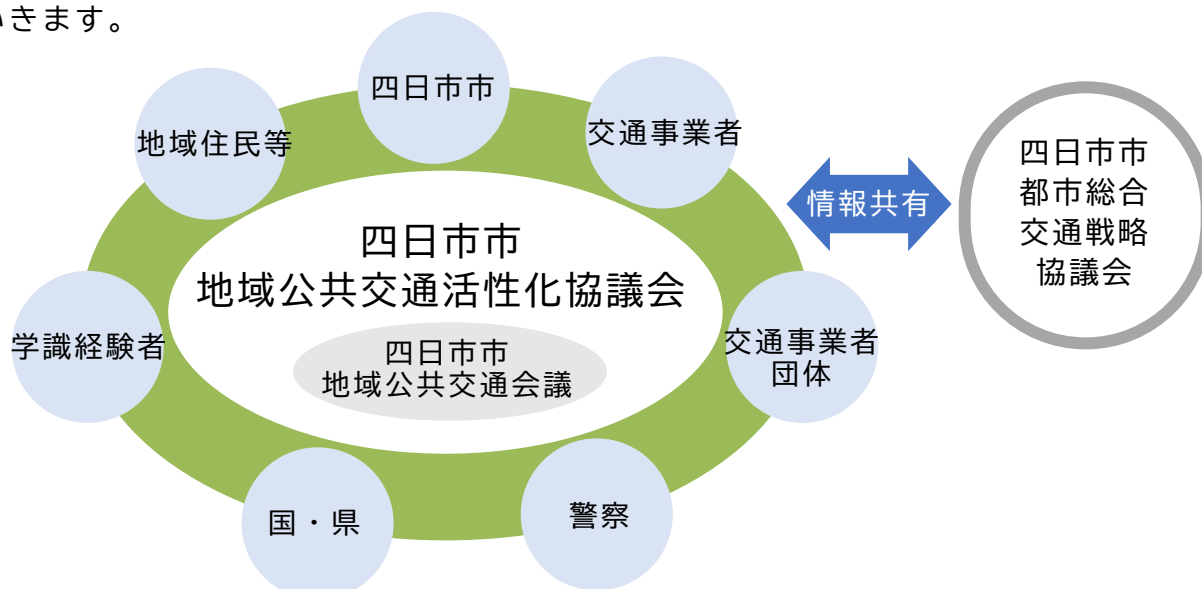


図 計画の推進体制

(3) データ把握手法

評価をするうえで、必要となるデータの把握方法について、下記に示します。

把握するデータは、目標に掲げた指標だけでなく、地域公共交通の利用状況などを把握できる指標なども把握し、適宜評価を行います。

表 データ把握方法一覧

データ把握方法	調査手法概要	調査間隔(予定)	把握する指標など
利用者数の把握	交通事業者から駅別、バス停別の利用者データを借用。	毎年度	・ 中心市街地来訪者数 ・ 各路線の利用者数
地域公共交通利用者OD調査	交通事業者で把握している場合は、データを借用。 データがない路線は、調査員などをバス車内に配置し把握。	5年毎	・ 駅間、バス停間OD ・ 平均利用金額
市政アンケート	別途市で実施している市政アンケートの、公共交通に関する質問を活用。	毎年度	・ 市民満足度
市民アンケート	無作為抽出で市民にアンケート調査票を配布・回収。	5年毎	・ 市民の移動実態 ・ 利用者満足度
収支率	交通事業者から路線別データを借用。	毎年度	・ 路線別収支率
関係資料整理	関係各課で把握しているデータを借用。	毎年度	・ 運輸部門のCO ₂ 排出量