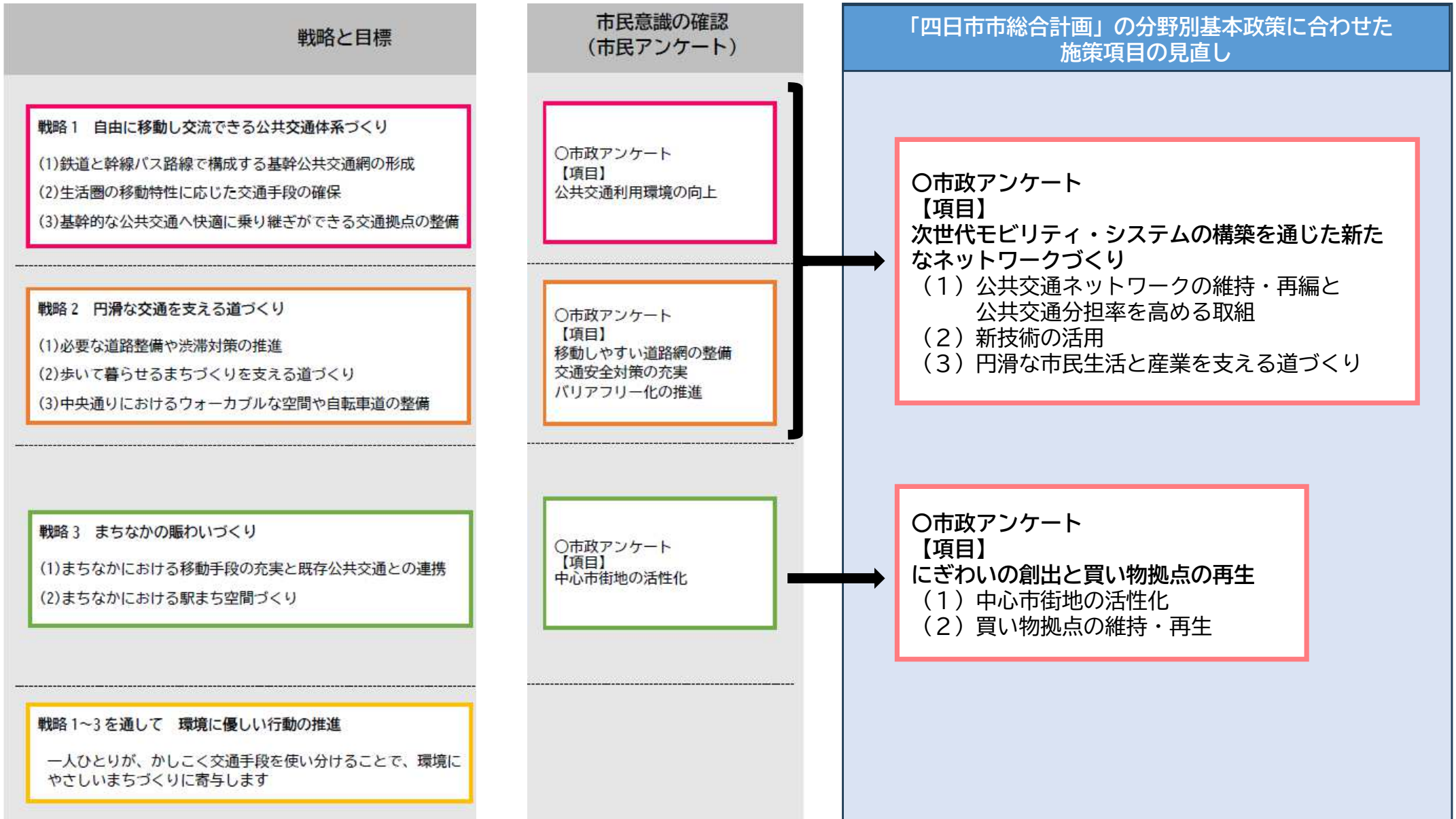


四日市市都市総合交通戦略の指標等の確認（令和6年度）

戦略と目標	評価指標	進行管理目標	市民意識の確認 (市民アンケート)
<p>戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</p> <p>(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継ぎができる交通拠点の整備</p>	<p>行き先に合わせた公共交通の再編や乗り継ぎ環境の整備により、誰もが利用しやすい公共交通の実現に取り組みます</p>	<p>市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数 ※人口に対する利用者数</p>	<p>□鉄道利用者数 □バス利用者数 □タクシー利用者数 □交通手段別分担率</p> <p>○市政アンケート 【項目】 公共交通利用環境の向上</p>
<p>戦略2 円滑な交通を支える道づくり</p> <p>(1)必要な道路整備や渋滞対策の推進 (2)歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり (3)中央通りにおけるウォークアブルな空間や自転車道の整備</p>	<p>重点的な幹線道路の整備とともに、身近な空間では、人に優しい道路整備に取り組みます</p>	<p>主要道路の混雑時における平均旅行速度</p>	<p>□主要道路・その他道路の混雑時平均旅行速度 □人に優しい道路整備の進行状況 □市内交通事故件数</p> <p>○市政アンケート 【項目】 移動しやすい道路網の整備 交通安全対策の充実 バリアフリー化の推進</p>
<p>戦略3 まちなかの賑わいづくり</p> <p>(1)まちなかにおける移動手段の充実と既存公共交通との連携 (2)まちなかにおける駅まち空間づくり</p>	<p>バスターミナル整備(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</p>	<p>近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 (測定13カ所の合計値)</p>	<p>□近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量(13カ所の合計値) □JR・近鉄四日市駅利用者数</p> <p>○市政アンケート 【項目】 中心市街地の活性化</p>
<p>戦略1~3を通して 環境に優しい行動の推進</p> <p>一人ひとりが、かしこく交通手段を使い分けることで、環境にやさしいまちづくりに寄与します</p>		<p>□四日市市内3局の大気汚染物質測定値 □市域温室効果ガス排出量 運輸部門(自動車)排出量</p>	



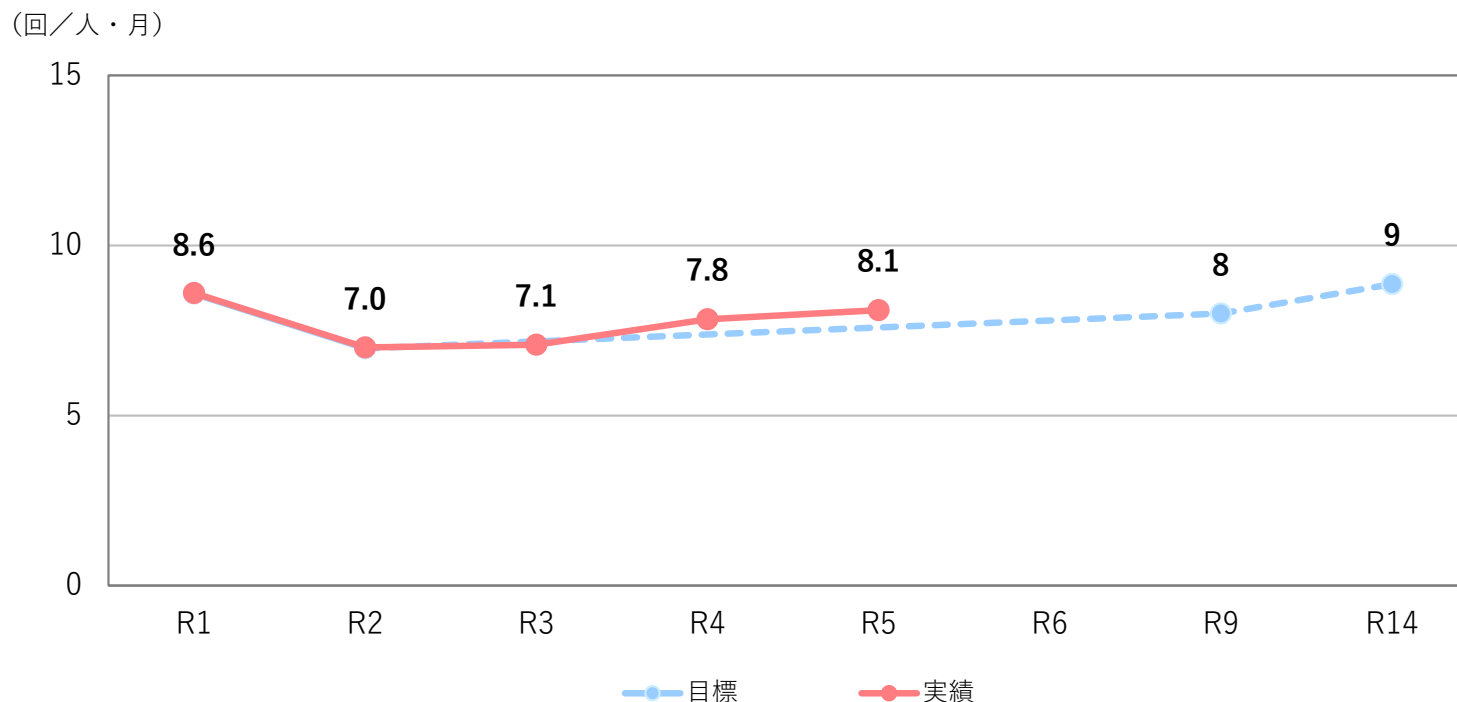
戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

■評価指標

市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数を新型コロナウイルス感染症流行前（9回／人・月）に回復させる

⇒交通事業者によるバス・鉄道・タクシー利用者数と人口データから把握

市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数



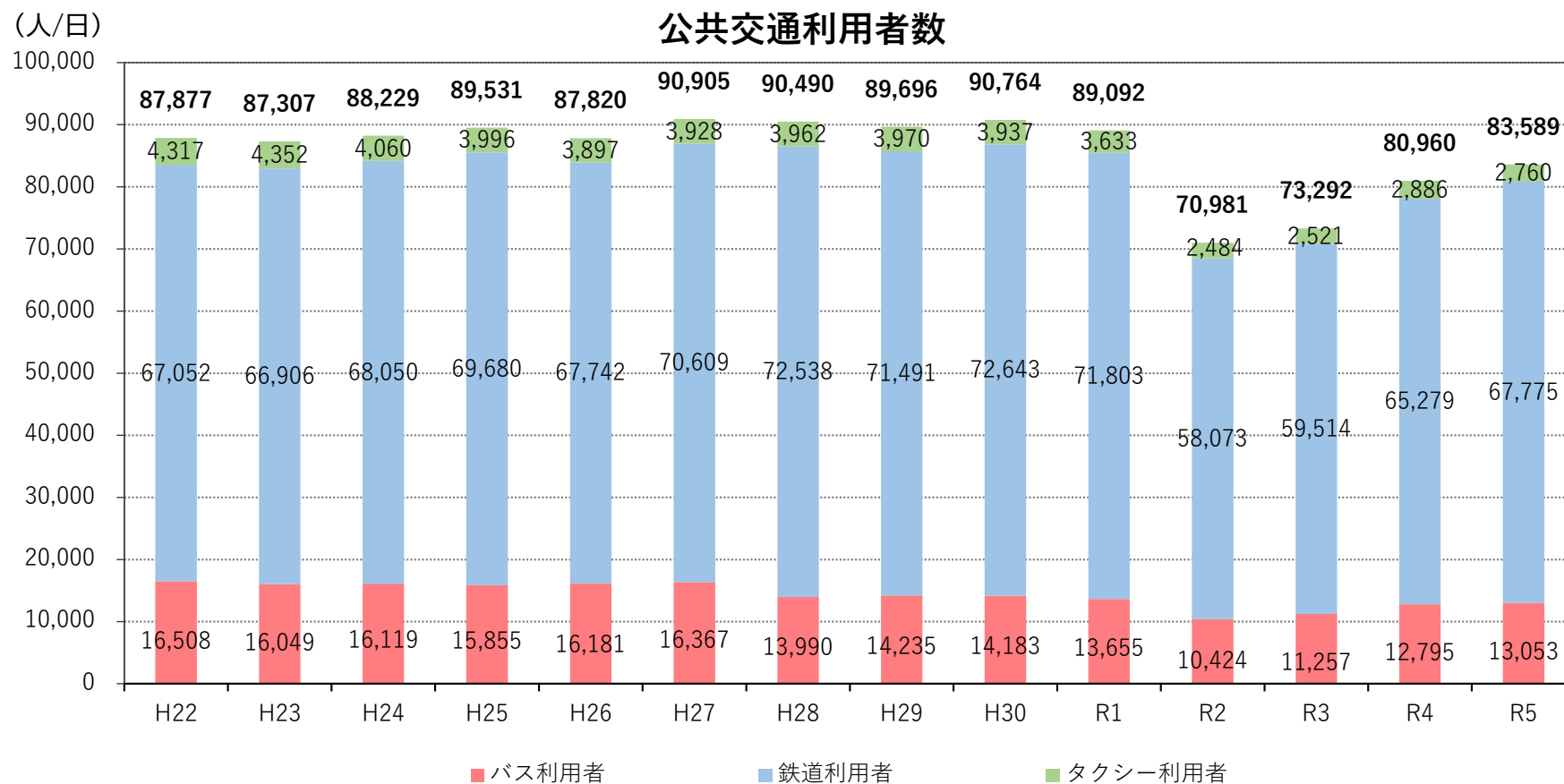
⇒令和5年度で中間目標値を達成し、目標値の達成に向け順調に増加している。

戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

■ 進行管理目標

① 公共交通（鉄道＋バス＋タクシー）利用者数

② 交通手段別分担率



⇒令和3年度、令和4年度とすべての公共交通利用者数は増加傾向である。
令和5年度もバス、鉄道利用者は増加傾向にあるが、タクシー利用者は減少に転じた。

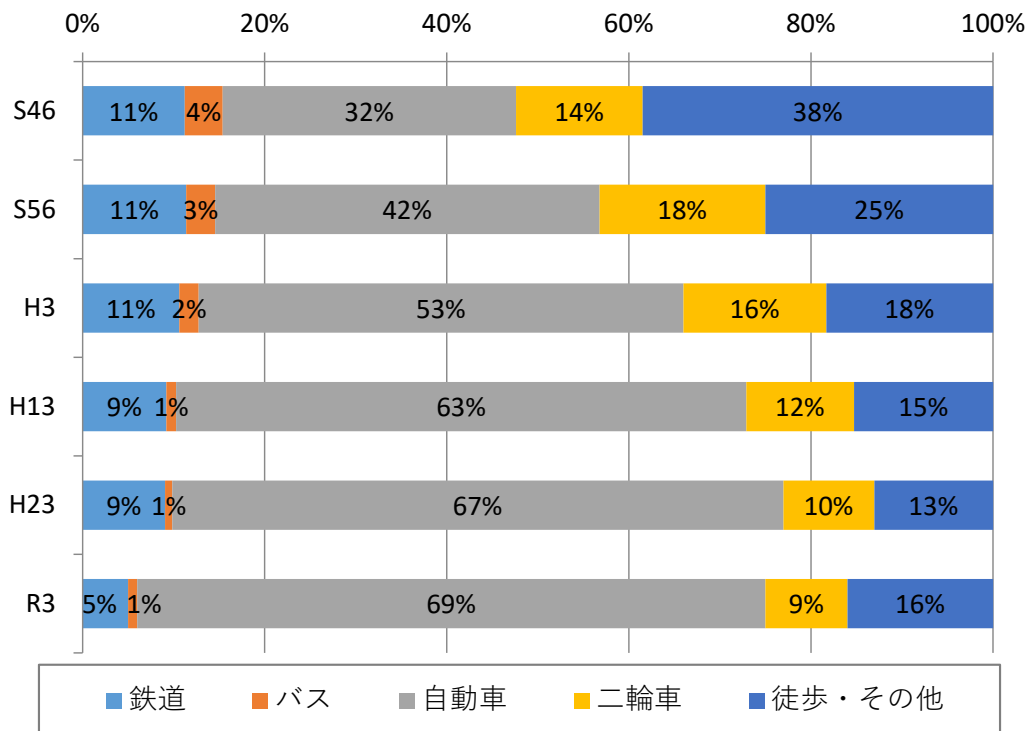
戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

■ 進行管理目標

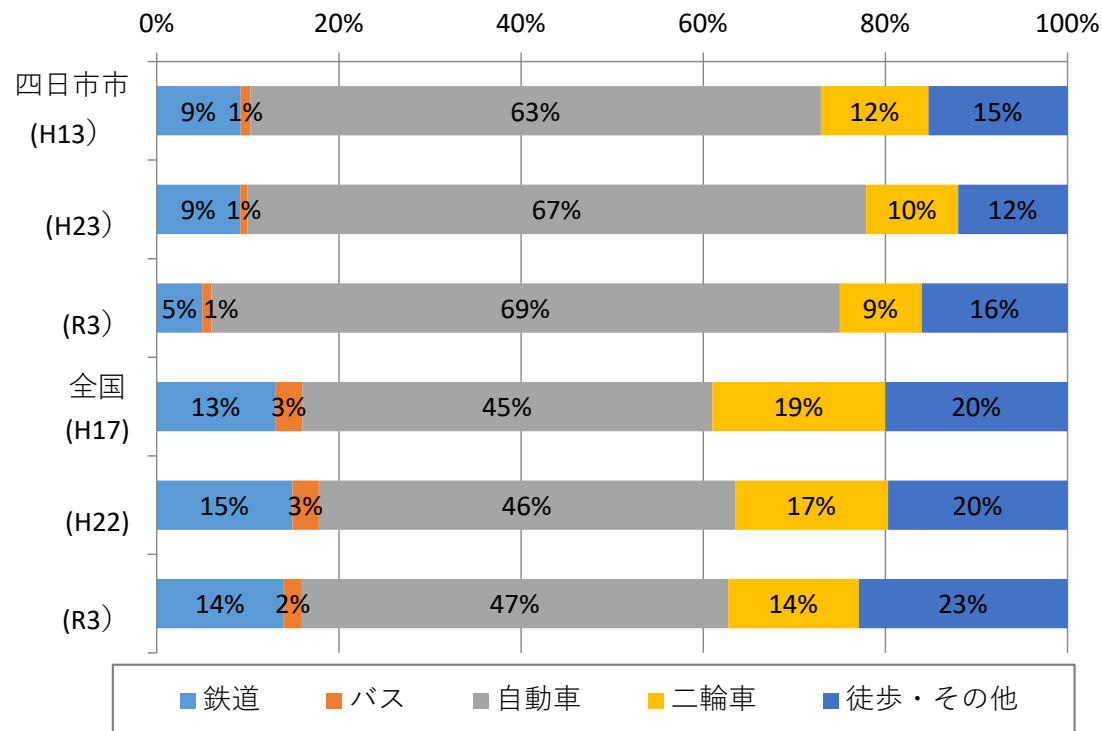
①公共交通（鉄道＋バス＋タクシー）利用者数

②交通手段別分担率

四日市市の推移



四日市市と全国の比較

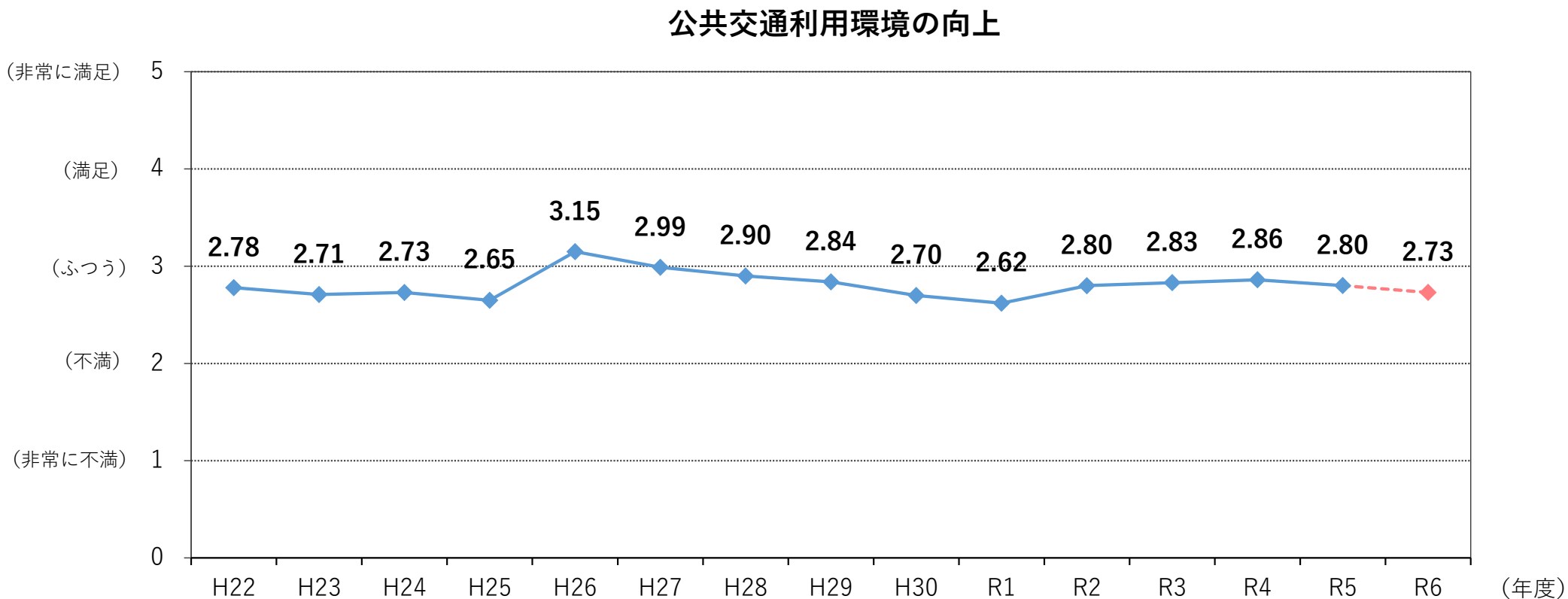


⇒交通手段別分担率は令和3年度にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、鉄道、バスが四日市市、全国ともに減少傾向である。

戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

■市民意識（市政アンケート）

【項目】公共交通利用環境の向上



⇒ 「公共交通利用環境の向上」は横ばいである。

※市政アンケートの項目が、四日市市総合計画の分野別基本政策に合わせた見直しに伴い、指標の値に用いた設問の見直しを行った。

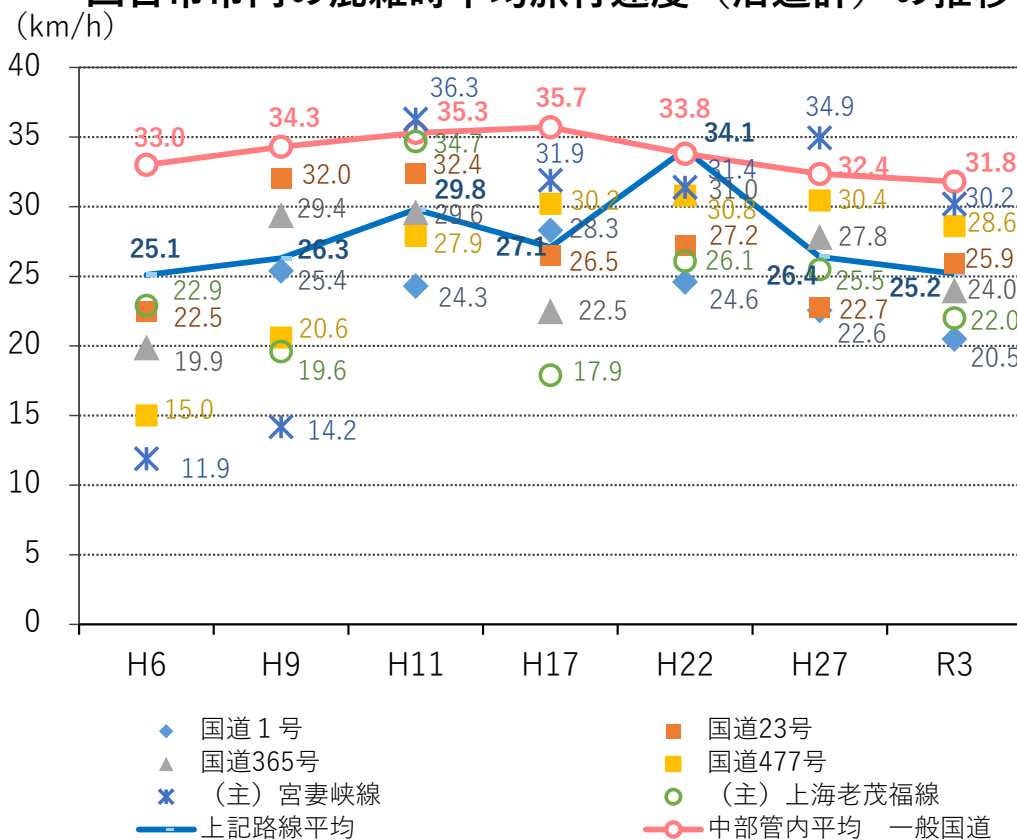
戦略2：円滑な交通を支える道づくり

■評価指標

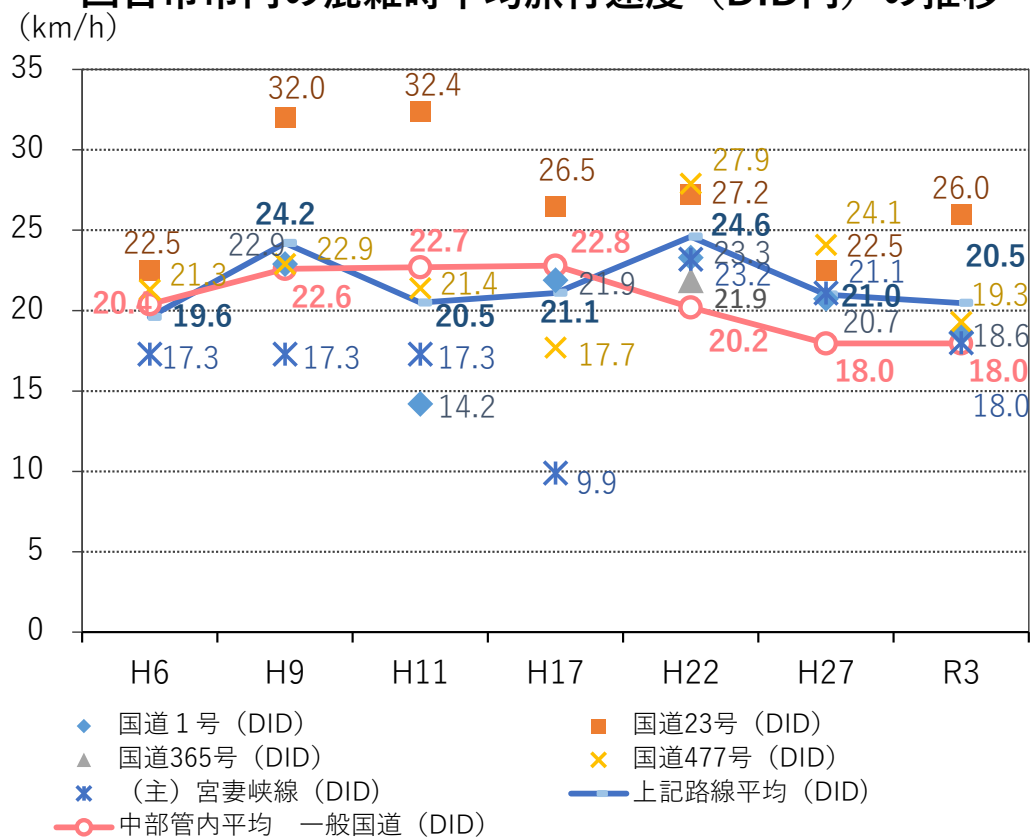
主要道路の混雑時平均旅行速度を国土交通省中部地方整備局管内平均値以上とする

⇒道路交通センサデータなどから把握

四日市市内の混雑時平均旅行速度（沿道計）の推移



四日市市内の混雑時平均旅行速度（DID内）の推移



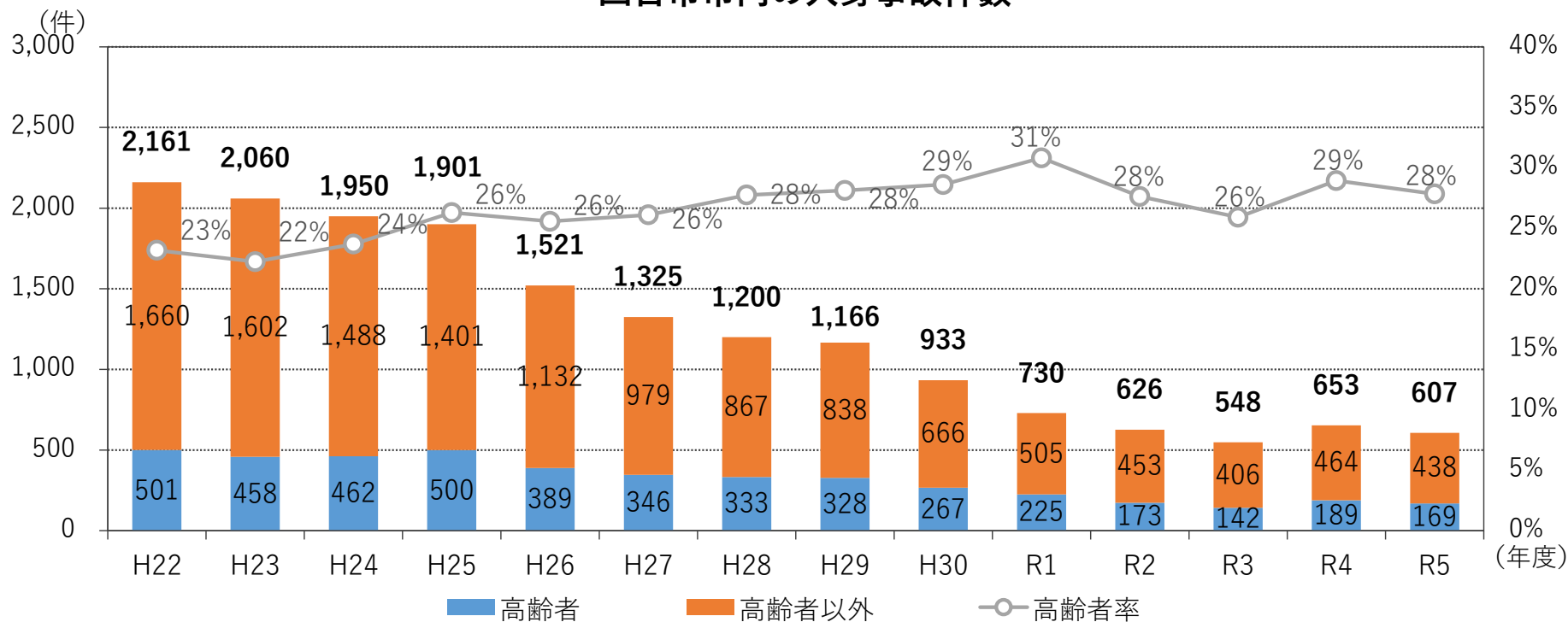
⇒DID内においては中部管内平均値以上となっている。

戦略2：円滑な交通を支える道づくり

■進行管理目標

- ①主要道路・その他の道路の混雑時平均旅行速度 ⇒評価方法について今後検討
- ②人にやさしい道路整備 ⇒別紙取組実績
- ③市内交通事故件数（四日市市内の人身事故件数）

四日市市内の人身事故件数



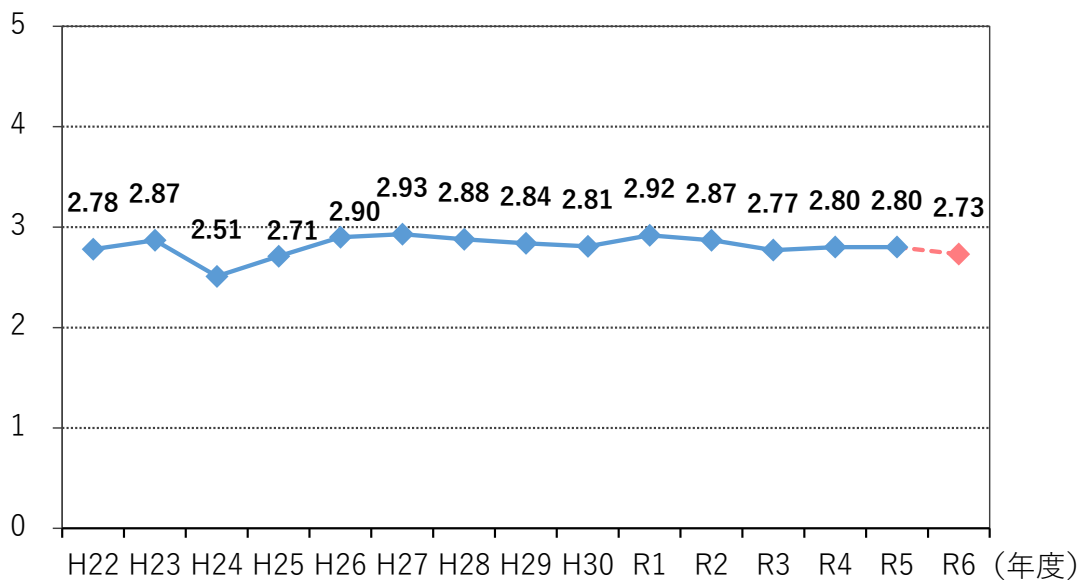
⇒市内人身事故件数は、令和4年度から令和5年度にかけて横ばいである。

戦略2：円滑な交通を支える道づくり

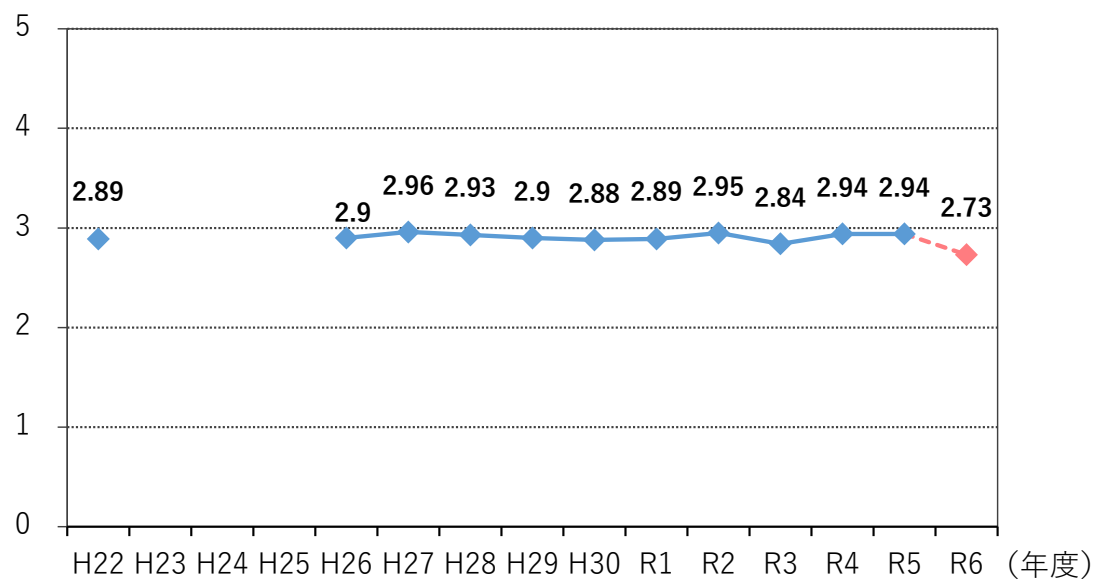
■市民意識（市政アンケート）

【項目】 移動しやすい道路網の整備
交通安全対策の充実
バリアフリー化の推進

移動しやすい道路網の整備



交通安全対策の充実



5 非常に満足 4 満足 3 ふつう 2 不満 1 非常に不満

⇒「移動しやすい道路網の整備」、は横ばいである。

「交通安全対策の充実」は令和6年度にかけて減少。

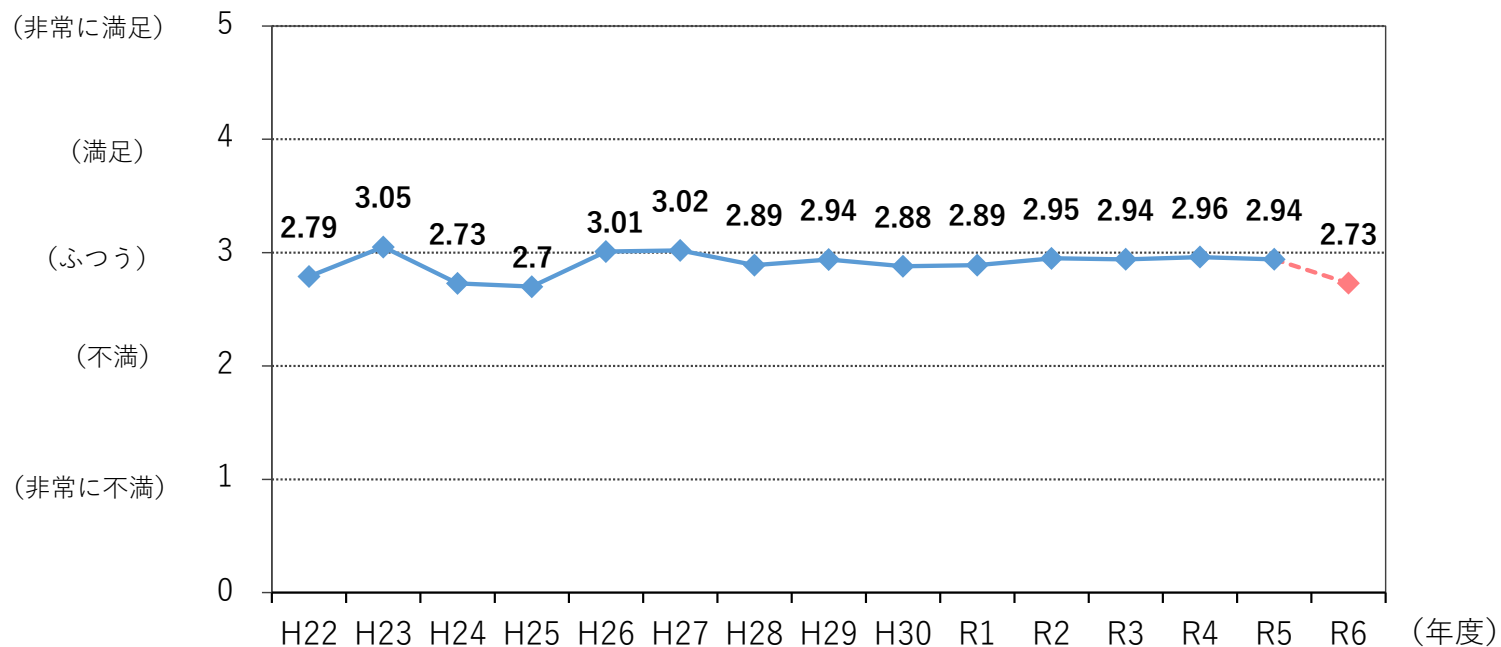
※市政アンケートの項目が、四日市市総合計画の分野別基本政策に合わせた見直しに伴い、指標の値に用いた設問の見直しを行った。

戦略2：円滑な交通を支える道づくり

■市民意識（市政アンケート）

【項目】 移動しやすい道路網の整備
交通安全対策の充実
バリアフリー化の推進

バリアフリー化の推進



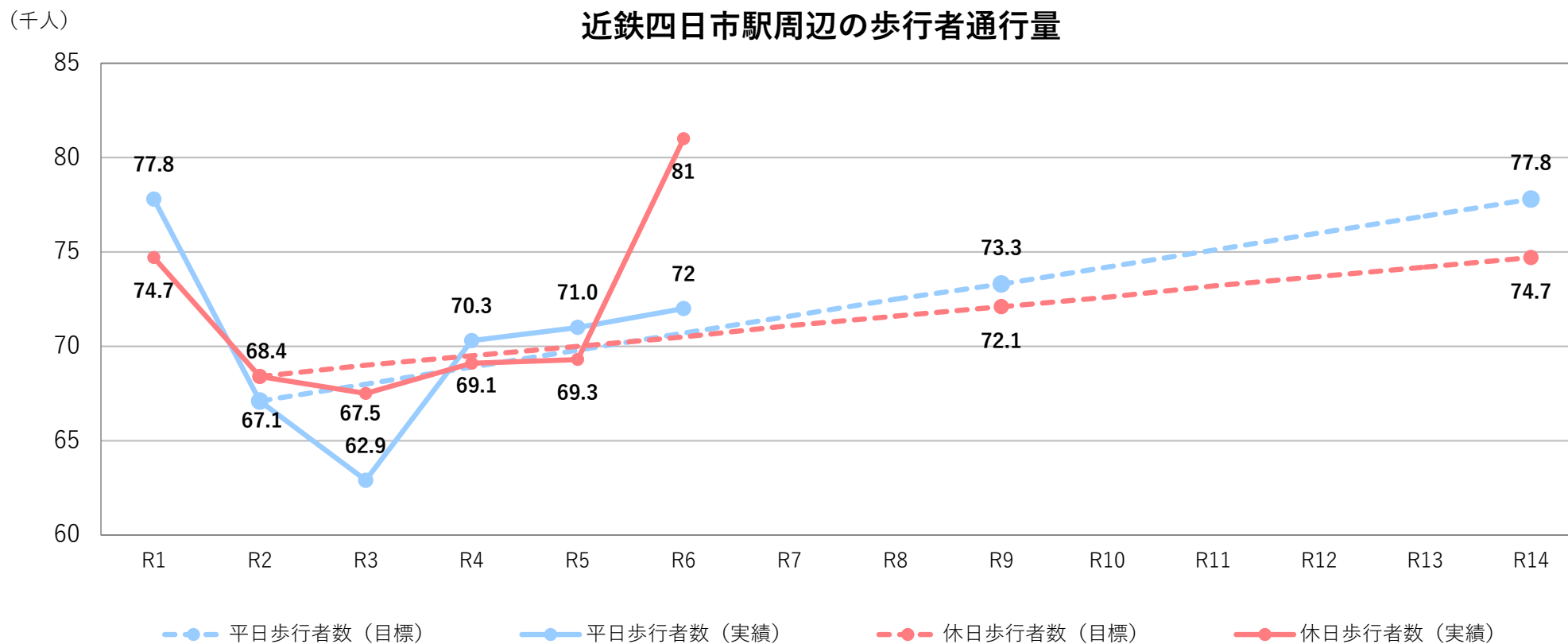
⇒ 「バリアフリー化の推進」は令和6年度にかけて減少。
 ※市政アンケートの項目が、四日市市総合計画の分野別基本政策に合わせた見直しに伴い、指標の値に用いた設問の見直しを行った。

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を新型コロナウイルス感染症流行前に回復する

⇒毎年実施される四日市市歩行者流量調査を活用



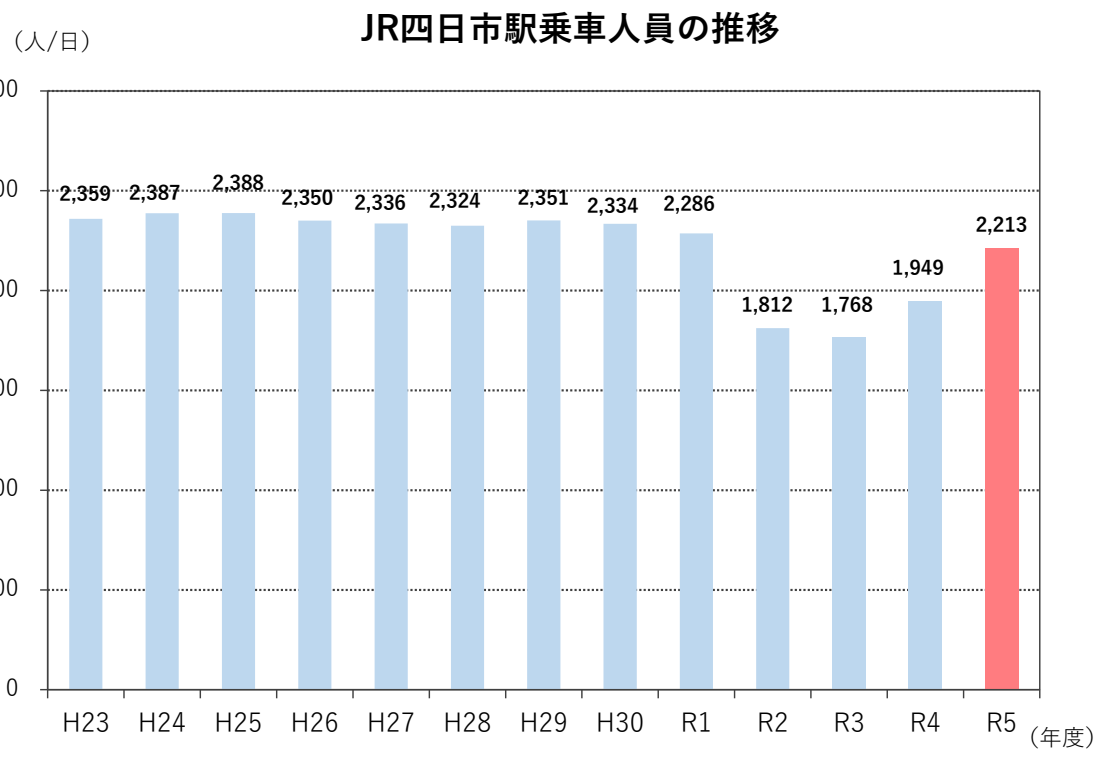
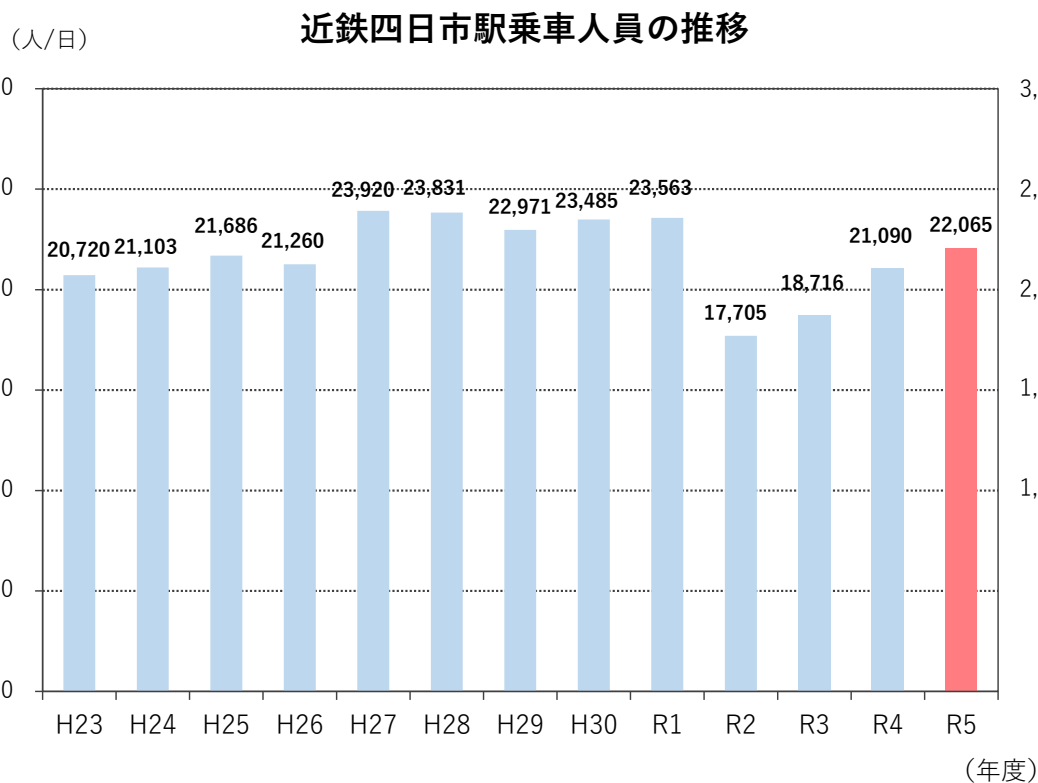
⇒近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量は、令和5年度に、平日、休日ともに目標値を上回る結果となった。

戦略3：まちなかの賑わいづくり

■ 進行管理目標

① 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 ⇒ 評価指標と同様

② 近鉄・JR四日市駅乗車人員



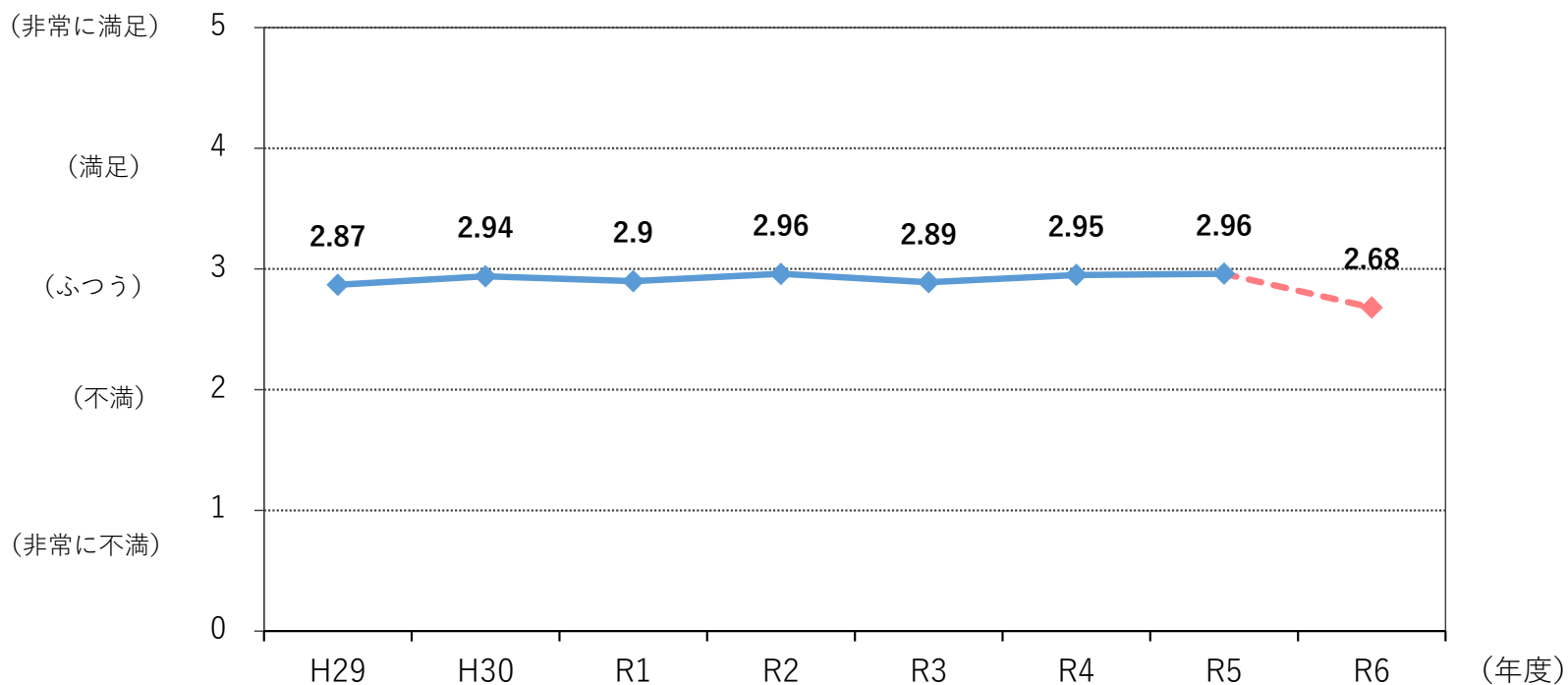
⇒ 近鉄四日市駅は令和2年度以降増加傾向である。
JR四日市駅は令和3年度は減少したが令和4年度以降は増加傾向である。

戦略3：まちなかの賑わいづくり

■市民意識（市政アンケート）

【項目】 中心市街地の活性化

中心市街地の活性化



⇒ 「中心市街地の活性化」は令和6年度にかけて減少。
 ※市政アンケートの項目が、四日市市総合計画の分野別基本政策に合わせた見直しに伴い、指標の値に用いた設問の見直しを行った

戦略1～3を通して：環境に優しい行動の推進

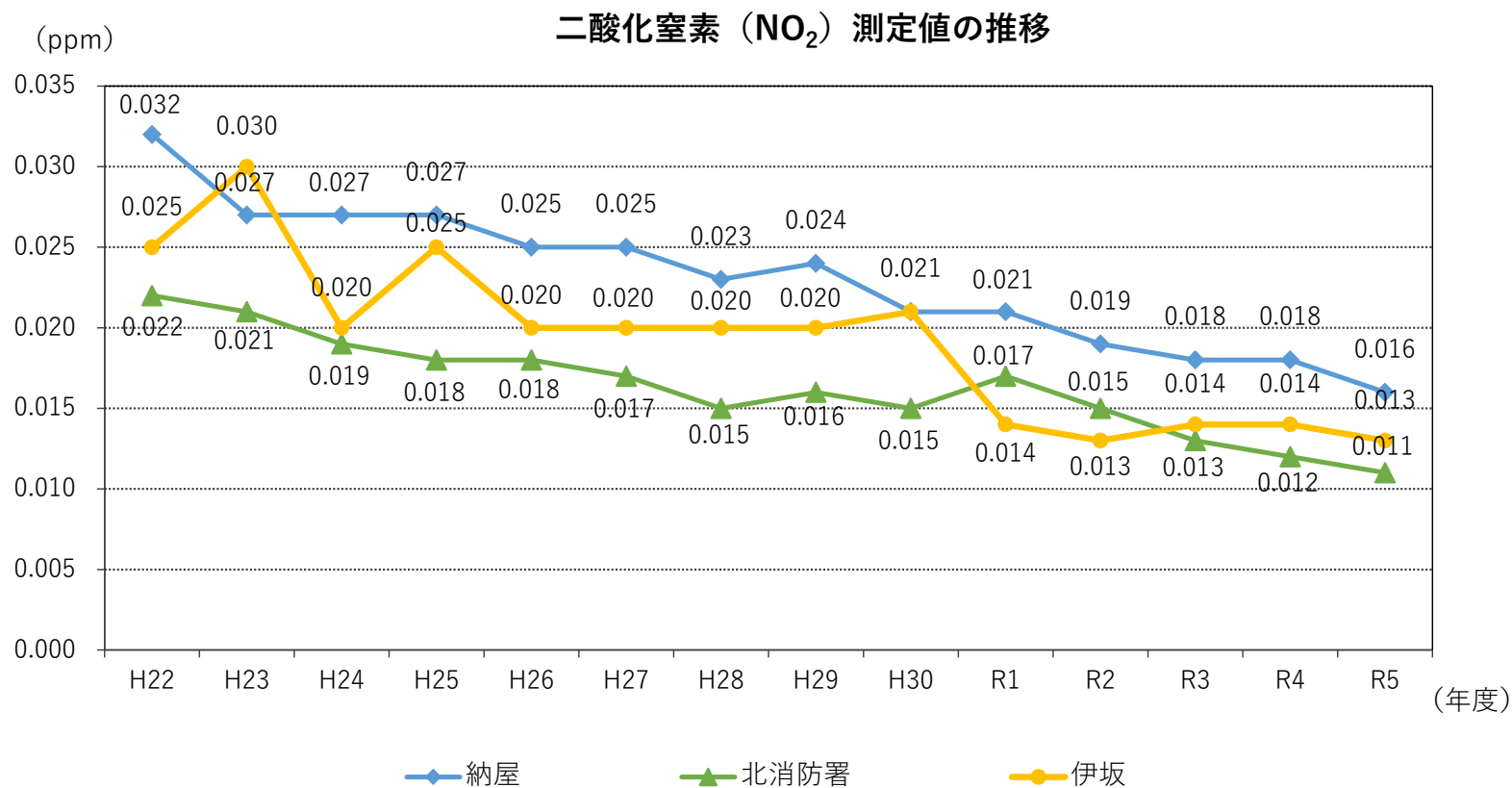
■評価指標

戦略1～3を通して「環境に優しい行動の推進」を目指し、一人ひとりが、かしこく交通手段を使い分けることで、環境にやさしいまちづくりに寄与することを目標とするが、環境に関しては、別途「四日市市環境計画」で目標が設定されているため、「四日市市都市総合交通戦略」では、評価指標を設定しない。

戦略1～3を通して：環境に優しい行動の推進

■ 進行管理目標

- ① 市内3局の大気汚染物質測定値
- ② 市域における温室効果ガス排出量

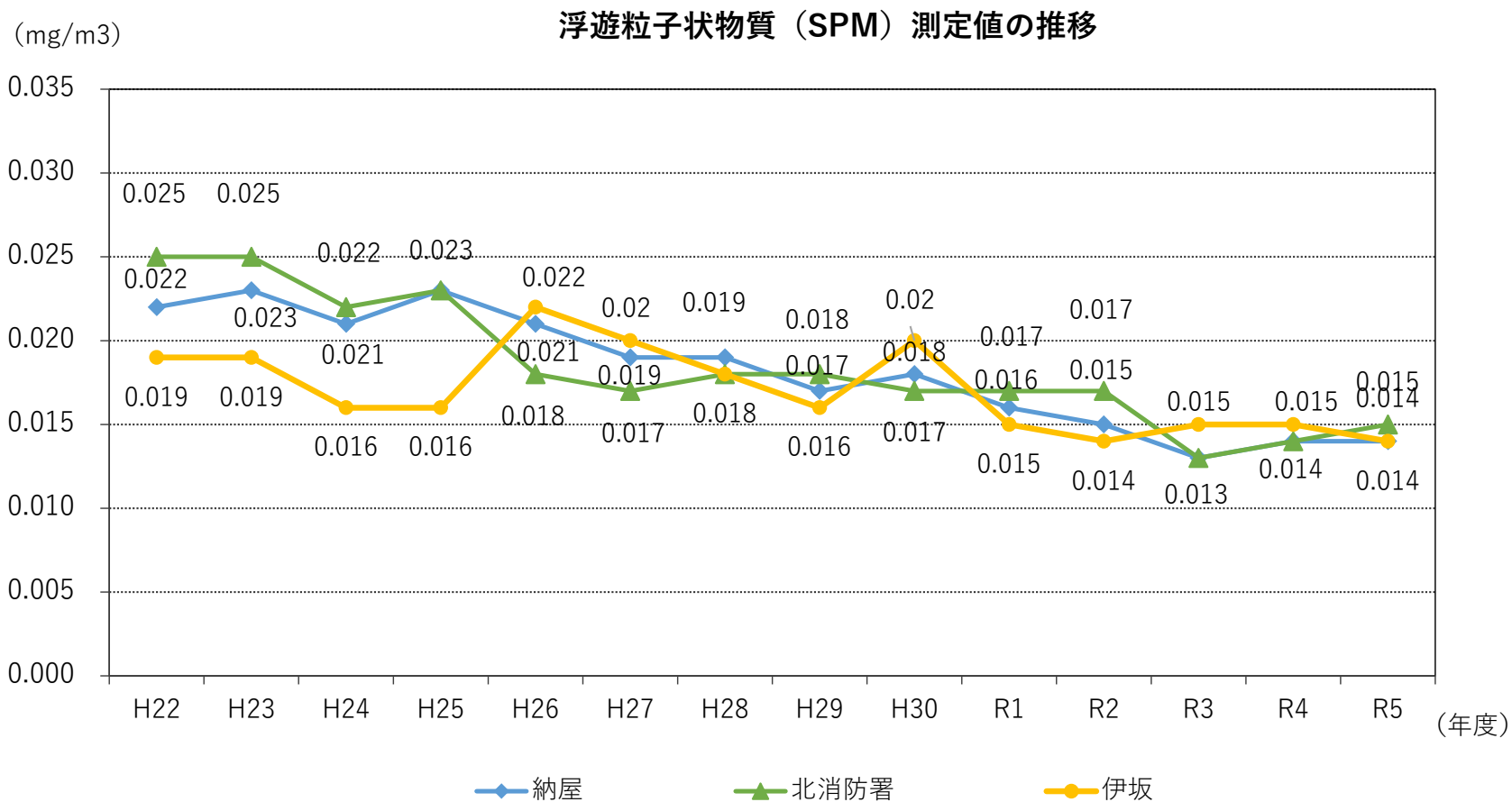


⇒ 市内3局の自動車排ガス測定局における二酸化窒素は、平成23年度以降環境基準を達成している。

戦略1～3を通して：環境に優しい行動の推進

■ 進行管理目標

- ① 市内3局の大気汚染物質測定値
- ② 市域における温室効果ガス排出量



⇒ 市内3局の自動車排ガス測定局における浮遊粒子状物質は、平成24年度以降環境基準を達成している。

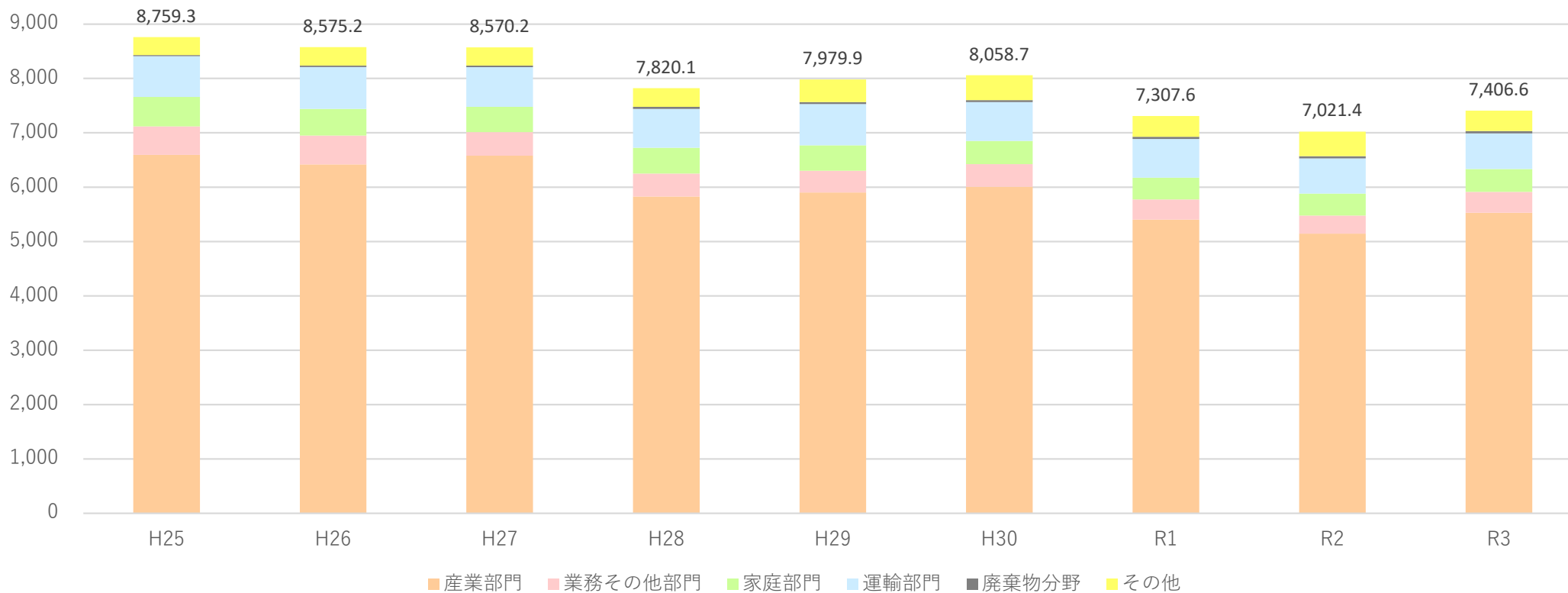
戦略1～3を通して：環境に優しい行動の推進

■ 進行管理目標

- ① 市内3局の大気汚染物質測定値
- ② 市域における温室効果ガス排出量

(千t-CO2)

四日市市における温室効果ガス排出量の推移

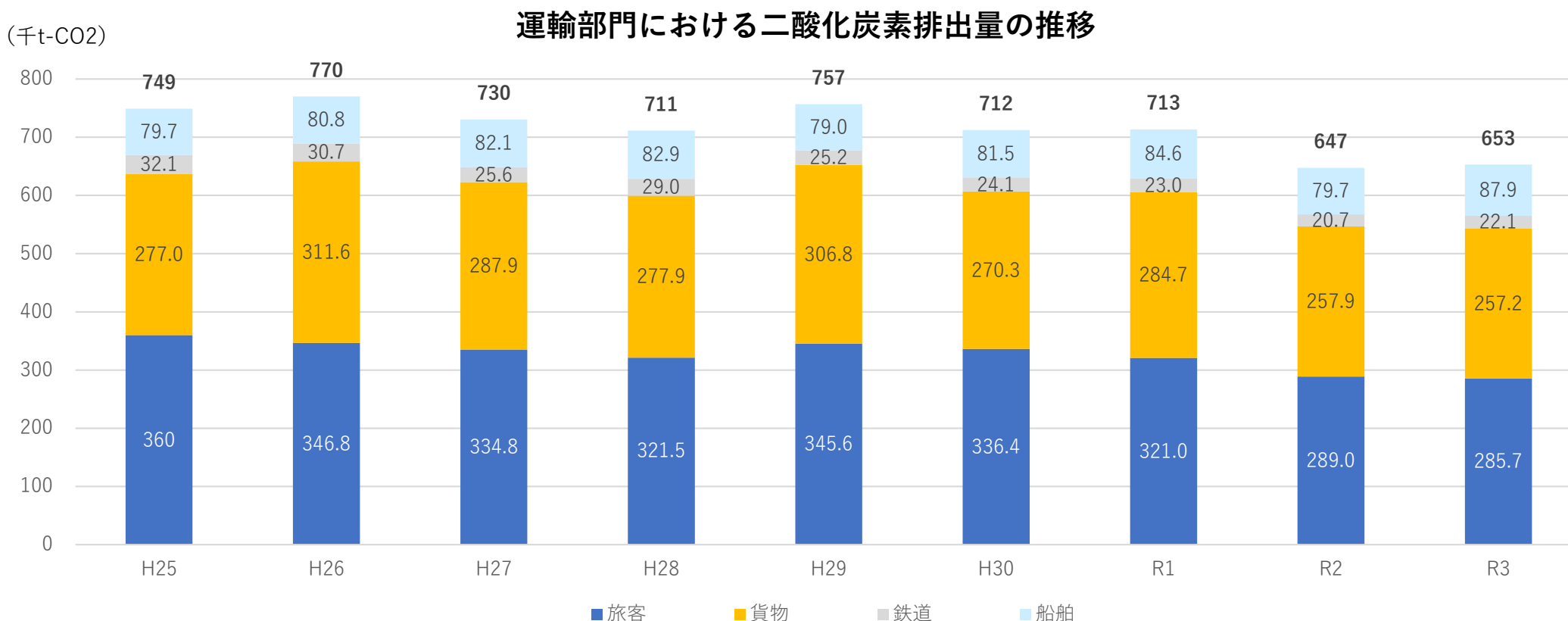


⇒ 温室効果ガスの排出量は令和元年度以降減少傾向であったが、令和3年度には増加に転じた。

戦略1～3を通して：環境に優しい行動の推進

■進行管理目標

- ①市内3局の大気汚染物質測定値
- ②市域における温室効果ガス排出量



⇒運輸部門における二酸化炭素排出量は横ばいである。