

# 四日市市都市総合交通戦略

## 1. 概要

理念 方針	<p>《取り組みの方向及び戦略》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【戦略1】自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</li> <li>・【戦略2】円滑な交通を支える道づくり</li> <li>・【戦略3】まちなかの賑わいづくり</li> <li>・【戦略4】市民・公共交通事業者・行政の連携づくり</li> </ul>
目標 年次	<p>(前期)平成27年 (後期)平成32年</p>

位置 づけ	将来都市像(交通像)の実現に向け、関係者が一丸となって取り組む行動計画として策定。		
	新総合計画	○	H22
	都市計画マスタープラン	○	H23
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

### 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像(交通像)

- 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。
- 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。
- 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。

### 取り組みの方向(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**
  - 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
- 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
  - 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**
  - 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**
  - 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

# 四日市市都市総合交通戦略

## 2. 目標と指標(1)

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	◎
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	◎
		鉄道、路面電車利用者数	◎
社会	D I D内人口密度		
	中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口		
	商品販売額		
	交通事故件数、死傷者数	○	
環境	CO <sup>2</sup> 排出量	○	
その他指標	タクシー利用者数	◎	
	混雑時平均旅行速度	◎	
	人に優しい道路整備の進行状況 近鉄・JR四日市駅利用者数 市民満足度	○	

◎評価指標      ○進行管理項目

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

**市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数**

現在(平成22年度) 8.7回/人・月  
 中間年(平成27年度) 9回/人・月  
 目標年(平成32年度) 10回/人・月  
 ※概ね10年前の利用回数を確保

**主要道路の混雑時の平均速度**

平成17年 四日市主要道路 27.1km/h(沿道計) 21.1km/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17年 中部管内(一般国道) 35.7km/h(沿道計) 22.8km/h(DID内)

**近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量**

現在(平成22年度) 平日66,000人 休日76,000人  
 中間年(平成27年度) 平日72,000人 休日79,000人  
 目標年(平成32年度) 平日78,000人 休日83,000人  
 ※大規模商業施設撤退以前に回復

# 四日市市都市総合交通戦略

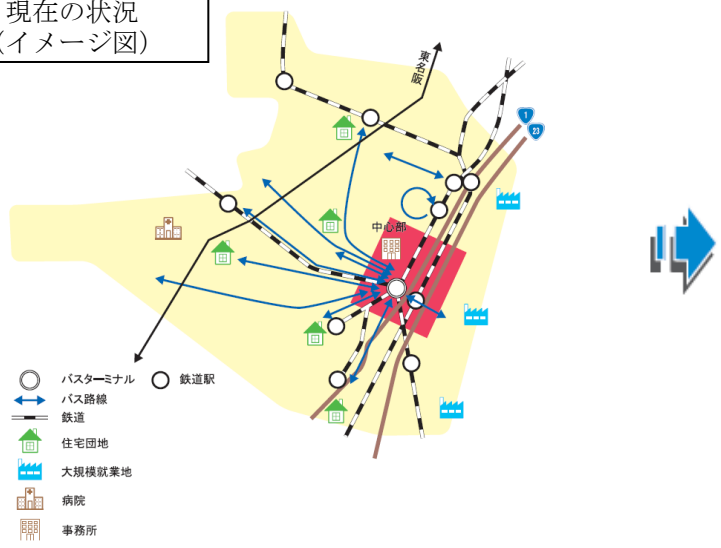
## 3. 展開施策(1)

### 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」の展開方針

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】		【当面の目標】
<p>鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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、幹線バス路線の定時性や頻発性を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現存の鉄道網を維持する</li> <li>○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</li> <li>○鉄道支線・地方鉄道の利用拡大に向けて駅前広場やP&amp;R施設の整備を進める</li> </ul>
<p>生活圏内の移動手段確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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む。</li> </ul>	
<p>公共交通の起点、接続点における利便性・快適性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul>	

現在の状況  
(イメージ図)



将来の目指す方向  
(イメージ図)



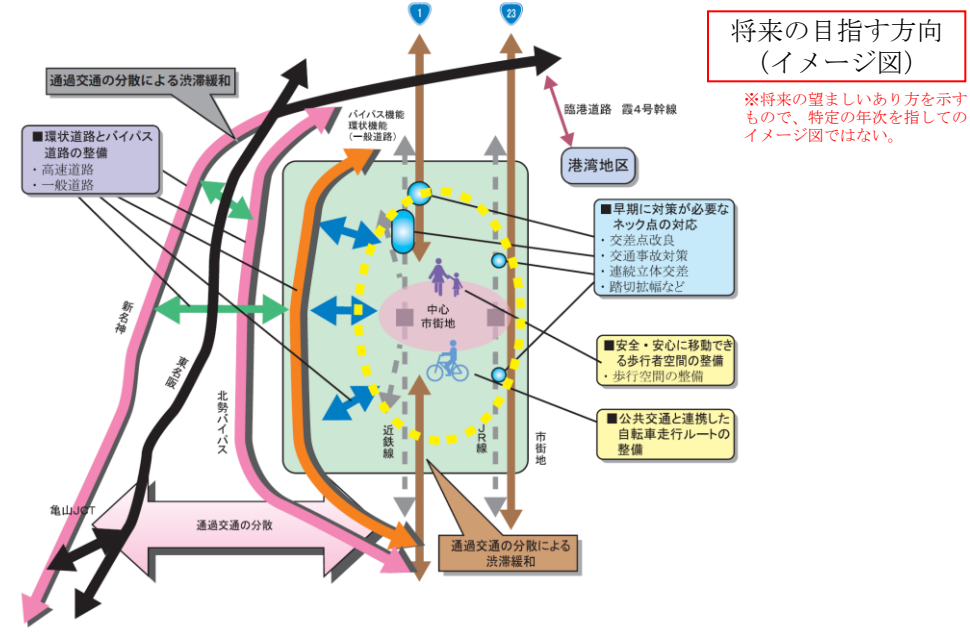
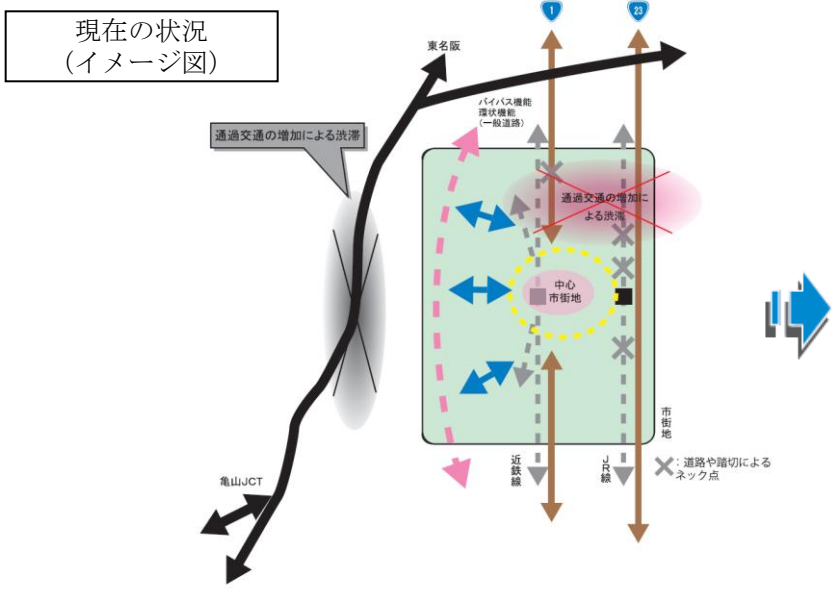
※将来の望ましいあり方を示すもので、特定の年次を指してのイメージ図ではない。

## 3. 展開施策(2)

### 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

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広がっている。

【取り組みの考え方】		【当面の目標】
必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東名阪自動車道や国道1号、23号における渋滞の抜本的な解消を目的に、新名神高速道路や北勢バイパスなどの整備による通過交通の分散を目指して取り組む。</li> <li>○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ネック点の改良を進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新名神高速道路や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</li> <li>○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（見直し中）に応じて新規事業に着手する</li> <li>○渋滞交差点など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</li> <li>○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</li> </ul>
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"> <li>○駅や学校、商店など暮らしに必要な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。</li> </ul>	



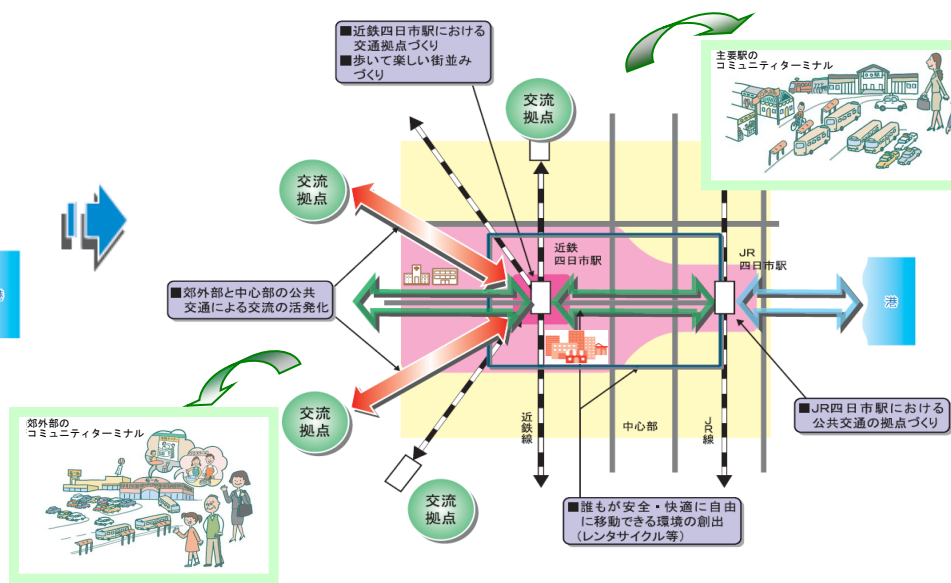
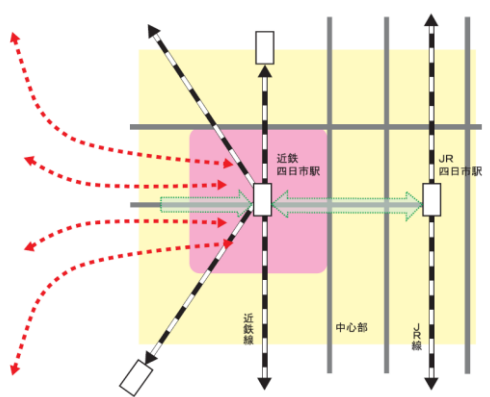
## 3. 展開施策(3)

### 戦略3「まちなかの賑わいづくり」の展開方針

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】		【当面の目標】
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○まちなかでは、買い物やレジャーなどの目的に応じて交通手段が選択できるように多様な移動手段を整備する。</li> <li>○来訪者が快適にまちなかのサービスを楽しむことができるように、歩いて楽しいシンボル空間を整備し、にぎわいを創出する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○これまでのレンタサイクルを年間通して事業化するとともに、新たな都心交通手段の検討に着手する。</li> <li>○ふれあいモールの整備を継続するとともに歩行者天国の実施やまちなみの再編に合わせたシンボル空間の整備を検討する。</li> <li>○近鉄四日市駅において周辺施設や観光施設の利用、各種交通の乗り継ぎをわかりやすく案内する整備（サイン計画）を進めるとともにJR四日市駅における駅前広場の再編など中心部の一体化に向けた検討に着手する。</li> <li>○主要鉄道駅周辺における商業機能の再配置やバス路線の支線化に合わせた幹線バスとの接続点におけるコミュニティターミナルづくりを誘導する。</li> </ul>
まちづくりと連携した公共交通づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道網やバス路線の基点となっている近鉄・JR四日市駅周辺を、わかりやすく便利な交通拠点として再編する。</li> <li>○主要駅や郊外地域では、商業機能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）化を図り、まちなかの交通拠点と相互に連携したまちづくりのネットワークを形成する。</li> </ul>	

現在の状況  
(イメージ図)



将来の目指す方向  
(イメージ図)

※将来の望ましいあり方を示すもので、特定の年次を指してのイメージ図ではない。



## 3. 展開施策(4)

### 戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」の展開方針

市民、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。

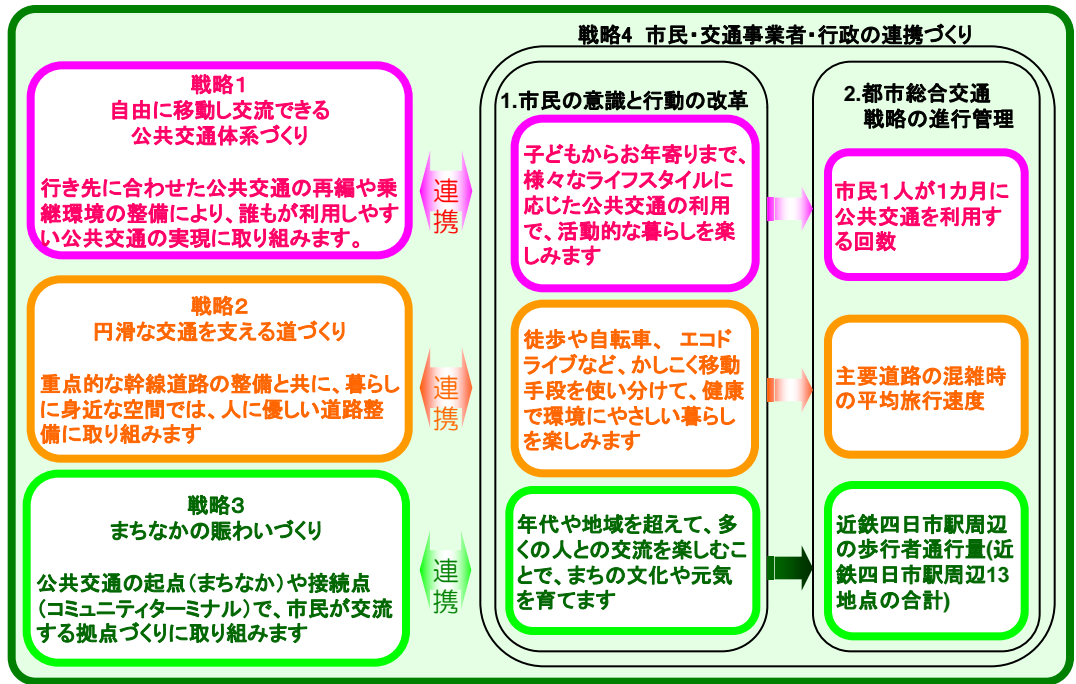
【取り組みの考え方】		【当面の目標】
市民の意識と行動の改革	○市民自らが、自動車への過度な依存を見直し、公共交通や自転車を利用するなど、ライフスタイルの転換に関係者が一丸となって取り組んでいく。	○都市総合交通戦略や交通に関する総合的な計画等を策定し、これに基づき、国の補助制度等を活用しながら関係者間の連携した取り組みが進む ○年度ごとに戦略の進行管理を行うとともに、目標達成に必要な事業や調査の実施体制が確立される
都市総合交通戦略の進行管理	○四日市市都市総合交通戦略協議会を継続的に設置・運営し、関係者が相互に連携しながら戦略の修正や進行管理を行う。	○交通イベントなどを通じて、公共交通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。

**《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取り組みを市民ぐるみで推進
  - ◇モビリティマネジメントの推進
  - ◇公共交通の利用や交通安全の教育
- 地域とともに支える公共交通の仕組みづくり
  - ◇地域で公共交通を支える活動の推進
  - ◇地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり
  - ◇NPOバス等への支援拡充
- 高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくり
  - ◇65歳以上高齢者運転免許自主返納の促進
  - ◇交通安全教室の開催

**《都市交通総合戦略の進行管理》**

- 都市総合交通戦略の進行管理
- 都市総合交通戦略の定期的な検証
  - ◇協議会による定期的な検証（PDCAサイクルの確立）
  - 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。

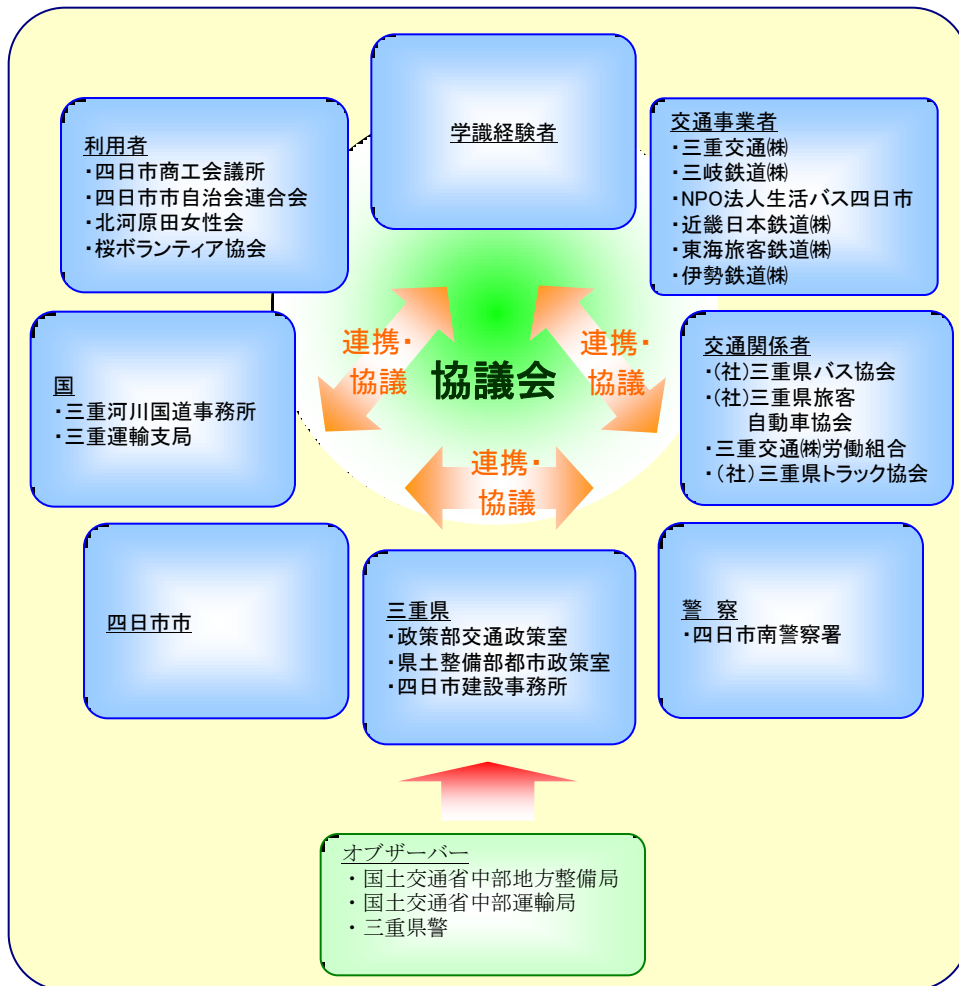


# 四日市市都市総合交通戦略

## 4. 総合交通戦略の推進及び評価

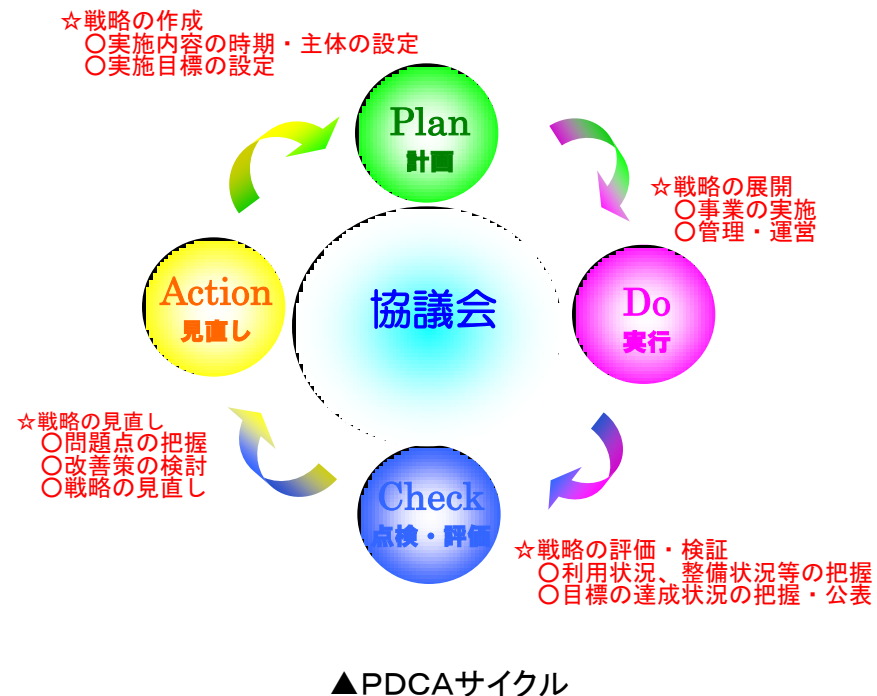
### ○四日市市都市総合交通戦略協議会

本戦略については、学識経験者を座長として、市民、交通事業者、行政が一層に会する「四日市市都市総合交通戦略協議会」(以下、協議会と称す)を設置して、関係者が連携して四日市市の交通環境の維持・強化に取り組むための行動計画である。



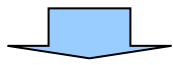
### ○PDCAサイクルによる推進・評価

各種事業の進捗状況については協議会でPDCAサイクルの下、適切に推進・評価を行う。

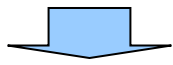


## 5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

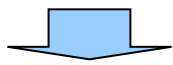
四日市市都市総合交通戦略  
 ・ 四日市市都市総合交通戦略とは  
 ・ 計画の位置付けと策定の経緯  
 ・ 協議会の構成



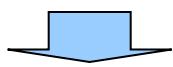
交通の現状と課題  
 ・ 公共交通に関する現状  
 ・ 自動車交通に関する現状  
 ・ 人口減少・高齢社会の到来



目標とする都市像と実現に向けた戦略  
 ・ 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像(交通像)  
 ・ 取り組みの方向(4つの戦略)



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」  
 ・ 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」  
 ・ 戦略3「まちなかの賑わいづくり」  
 ・ 戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」



戦略スケジュール

OCT(コミュニティターミナル)の整備検討  
 CT(コミュニティターミナル)とは、近郊・郊外部における商業施設や公共公益施設、駅など、地域のコミュニティの場となる拠点において、鉄道やバスなどの乗り換え機能を併設した交流と交通の複合拠点。

戦略	施策の方針	施策	
戦略1	公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上	乗り継ぎ環境の整備	⇒
戦略3	まちづくりと連携した公共交通づくり	まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり	⇒

CT  
(コミュニティターミナル)の整備検討



主要駅のコミュニティターミナルのイメージ

郊外部のコミュニティターミナルのイメージ





# 四日市市都市総合交通戦略

## 戦略1のスケジュール

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール					事業主体		
			検討		計画	実施				
			H23	H24	前期 H25	後期 H26	H27		H28～	
<b>戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり</b>										
<b>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</b>										
1)公共交通の要となる鉄道の活用	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	
		①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	
		②施設更新等による路線維持のための取り組み							調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、市
		③駅前広場の整備(鉄道乗り継ぎ環境の整備)							戦略1-3-1)掲載	
	地方鉄道、支線路線の維持(三岐線、内部・八王子線)	④駅前駐車場・駐輪場(P&R施設)の拡大(三岐線)							戦略1-3-1)掲載	
		①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
鉄道の安全性の確保	大規模地震への対応	②跨線橋の耐震化(駒出跨線橋・小生跨線橋・三郎橋)							※三重県道路整備方針に準ずる	
		①近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業							調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、道路管理者
	踏切事故の防止	②踏切改良等の緊急対策								
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	バス路線網の再編	①幹線・支線バス化実証運行							バス事業者、市	
		②鉄道支線バスの検討							調整が整ったものから順次実施	交通事業者、市
	乗り継ぎ環境の整備	①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)							調整が整ったものから順次実施	バス事業者、県警、道路管理者
		②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
バス運行の定時性の確保	③バスレーン設置検討(4車線以上の道路への設置を検討)								調整が整ったものから順次実施	バス事業者、県警、市
	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	ハイブリッドバスなどの導入、新交通システムの研究							交通事業者、市
<b>2. 生活圏内の移動手段確保</b>										
1)基幹公共交通と連携した支線バス路線等の構築	バス路線網の再編								戦略1-1-2)掲載	
	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NPOバスの実証運行など)								バス事業者、NPO・タクシー事業者・市民・企業、市
	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大、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
<b>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</b>										
1)鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり	乗り継ぎ環境の整備	①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	
		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・ビル)の整備検討							戦略3-2-2)掲載	
		③駅前駐車場・駐輪場(P&R施設)の拡大(三岐線)								三岐鉄道
	公共交通の利用しやすい環境づくり	公共交通の利用しやすい環境づくり	①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
②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)									調整が整ったものから順次実施	バス事業者
③公共交通マップ等の作成・配布										協議会など
④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	鉄道駅のバリアフリー化	①駅前広場の整備や乗降客の増加を踏まえ検討							鉄道事業者、市	
		②三岐線(平津・山城・大矢知駅のスロープ改良等)								三岐鉄道
	バス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導入							バス事業者	



# 四日市市都市総合交通戦略

## 戦略3、戦略4のスケジュール

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール						事業主体
			検討		計画		実施		
			H23	H24	H25	H26	H27	H28～	
<b>戦略3：まちなかの賑わいづくり</b>									
<b>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</b>									
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	レンタサイクルシステムの導入	近鉄・JR 四日市駅							市
	市中心部ループバス運行検討 (バス路線の再編と併せて検討)	市中心部						調整が整ったものから順次実施	バス事業者、企業、市
2)まちづくりと連携した空間形成	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
	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設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	運送事業者、市など
<b>2. まちづくりと連携した公共交通づくり</b>									
1)まちづくりネットワークの拠点づくり	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
	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						調整が整ったものから順次実施	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	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						調整が整ったものから順次実施	市、東海旅客鉄道
	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

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール						事業主体	
			検討		計画		実施			
			H23	H24	H25	H26	H27	H28～		
<b>戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり</b>										
<b>1. 市民の意識と行動の改革</b>										
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	モビリティマネジメントの推進	①シンポジウム等交通イベントの実施							協議会など	
		②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	
		③エコ通勤の推進（企業との連携）								企業、四日市商工会議所、市
		④公共交通マップ等の作成・配布							戦略1-3-1）掲載	
2)地域とともに支える公共交通の 仕組みづくり	公共交通の利用や交通安全の 教育	①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	
		②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	
3) 高齢者が安全・安心に移動できる 仕組みづくり	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、県警など	
		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
<b>2. 都市総合交通戦略の進行管理</b>										
1)都市総合交通戦略の進行管理 2)都市総合交通戦略の定期的な検証	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	