

1 調査名称：四日市市都市総合交通戦略等策定調査

2 調査主体：四日市市

3 調査圏域：四日市都市圏（四日市市全域）

4 調査期間：平成22年度

5 調査概要：

本市では、これまでに四日市市都市計画マスタープラン（策定：平成14年7月）や四日市市道路整備計画（策定：平成16年12月）の策定は行っていたが、公共交通を含めた交通に関するマスタープランの策定がなされていない状況であった。そういった中、今後においては人口減少、高齢化社会が到来する中で鉄道やバスなどの公共交通の維持・確保が課題となっていた。

そのため、四日市市が今後とも持続可能な都市として存続していくために学識経験者、交通事業者、交通に関する関係団体、利用者、国、県、市、公安委員会など交通に関わる者が目的を共有しながら連携して取り組み、効率的な事業や効果の早期発現を図るため「四日市市都市総合交通戦略協議会」を立ち上げ交通施策の実施計画の策定を行うものである。

なお、当該戦略を策定するにあたっては、公共交通や道路など具体的に目標値を設定するとともに、市民への意見募集を実施するなど、透明性の高い計画とする。

I 調査概要

1 調査名：四日市市都市総合交通戦略等策定調査業務委託

2 報告書目次

第1章 四日市市都市総合交通戦略とは

- 1－1 四日市市都市総合交通戦略とは
- 1－2 計画の位置付けと策定の経緯

第2章 交通の現状と課題

- 2－1 公共交通に関する現状
- 2－2 自動車交通に関する現状
- 2－3 人口減少・高齢社会の到来
- 2－4 交通に対する市民の意識

第3章 目標とする将来像と実現に向けた戦略

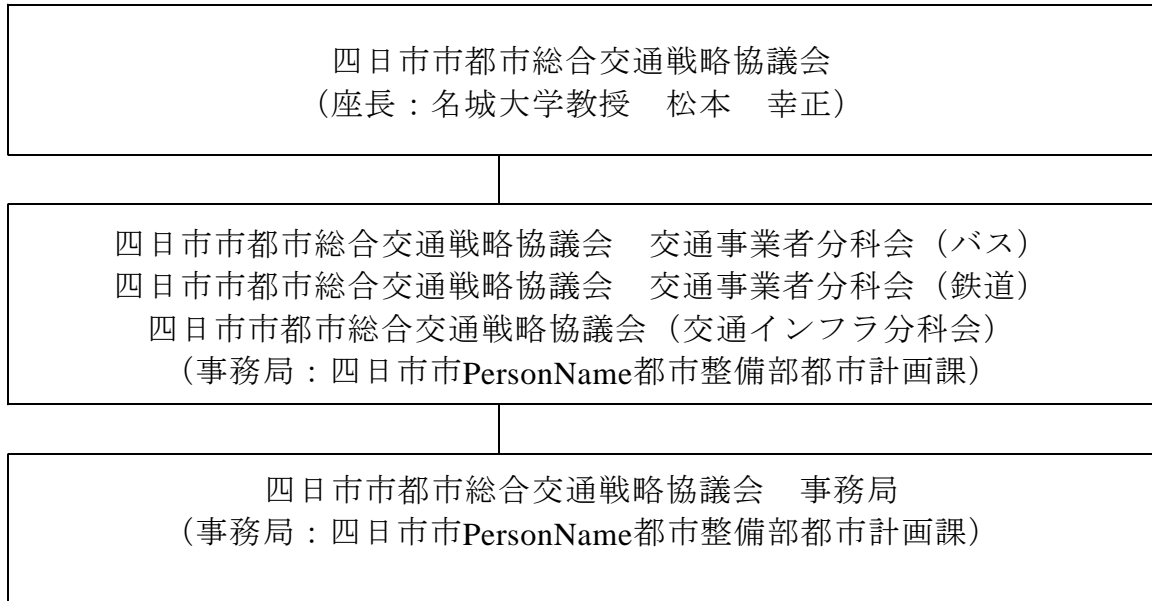
- 3－1 上位計画
- 3－2 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像（交通像）

第4章 戦略に基づく施策のパッケージ

- 4－1 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」
- 4－2 戦略2「円滑な交通を支える道づくり」
- 4－3 戦略3「まちなかの賑わいづくり」
- 4－4 戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」

第5章 戦略スケジュール

3 調査体制



4 委員会名簿等：平成23年3月現在
四日市市都市総合交通戦略協議会名簿

	所 属	氏 名
1	学識 経験者 名城大学理工学部 建設システム工学科教授	松本 幸正
2	交通 事業者	三重交通(株) 四日市営業所長
3		三岐鉄道(株) 鉄道部長
4		NPO法人生活バス四日市 理事長
5		近畿日本鉄道(株)鉄道事業本部 企画統括部営業企画部長
6		東海旅客鉄道(株) 三重支店 管理課長
7		伊勢鉄道(株) 常務取締役総務部長
8		利用者
9	四日市商工会議所 総務部長	
10	四日市市総合計画策定委員会 委員	
11	桜ボランティア協会 会長	
12	警察	四日市南警察署 交通官
13	国	国土交通省三重河川国道事務所 副所長
14		国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官
15	県	政策部交通政策室 室長
16		県土整備部都市政策室 室長
17		四日市建設事務所 副所長兼保全室長
18	事業者 団体	(社)三重県バス協会 専務理事
19		(社)三重県旅客自動車協会 専務理事
20		(社)三重県トラック協会 専務理事
21	事業者 労組	三重交通(株)労働組合 四日市支部長
22	市	都市整備部 理事

オブザーバー	国土交通省中部地方整備局 建政部 都市整備課長	尾上 佑介
オブザーバー	国土交通省中部運輸局 鉄道部 計画課長	横山 淳
オブザーバー	三重県警 交通企画課補佐	堀井 達也
オブザーバー	三重県警 交通規制課補佐	山澤 正和

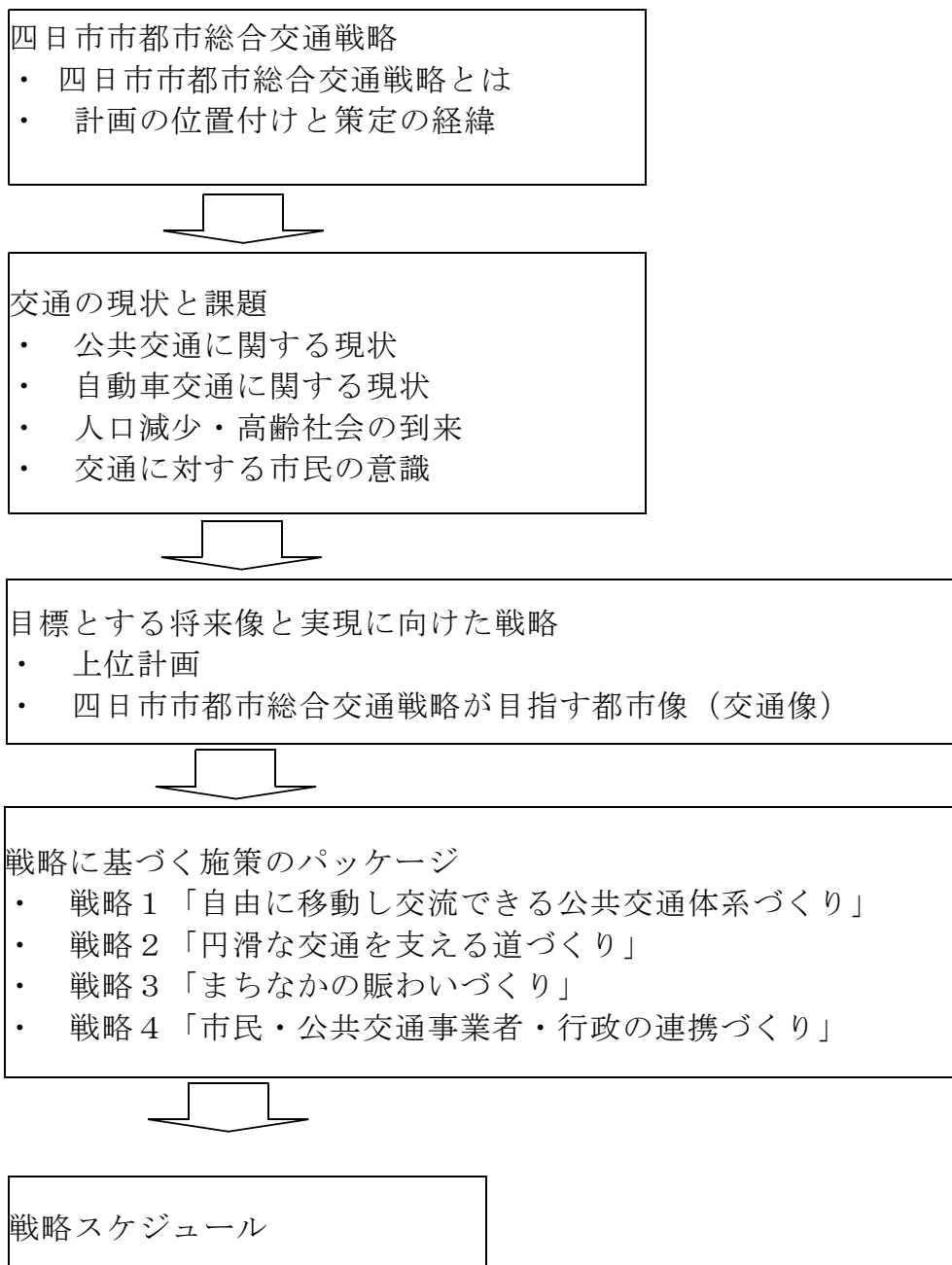
事務局	幹事	市都市整備部道路整備課 課長	山本 勝久
	幹事	市都市整備部道路管理課 課長	内田 勝敏
	幹事	市環境部環境保全課 課長	市川 吉則
	事務局長	市都市整備部都市計画課 課長	伊藤 勝

II 調査成果

1 調査目的

人口減少・高齢化社会に対応した持続可能な交通環境を実現するために、公共交通の維持・確保を基本としつつ、利用者や公共交通事業者、行政機関などの関係者が連携して取り組む具体の施策を四日市市都市総合交通戦略として取りまとめ、その推進を図ることを目的とする。

2 調査フロー



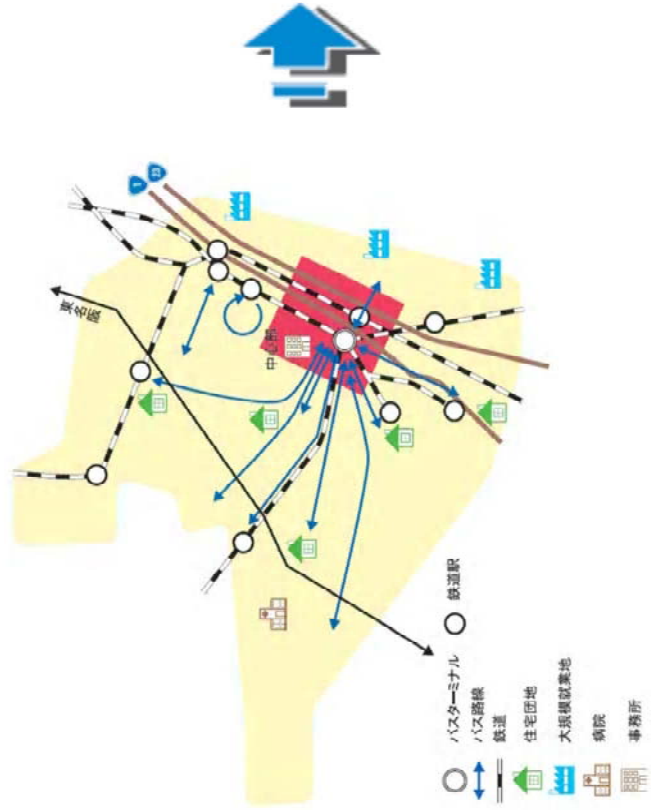
戦略に基づく施策のパッケージ

戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」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。

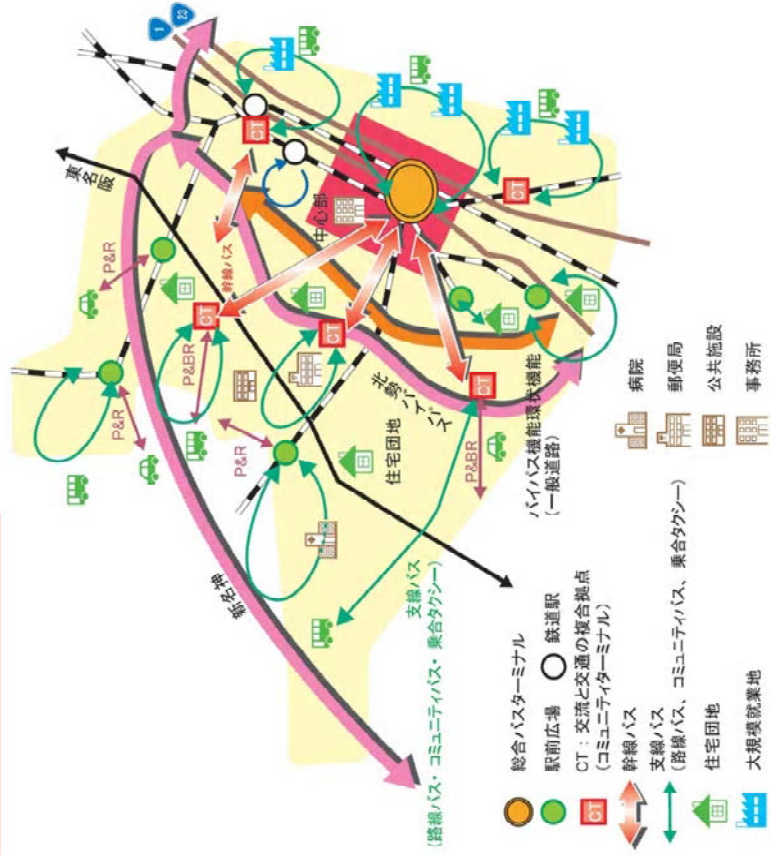
【取り組みの考え方】		【当面の目標】	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成 ○ 利用者や運行頻度が少ない路線や公共交通が整備されていない地域では、高齢者など交通弱者の移動手段を確保するために、病院や商業施設など生活に必要なルートに戻る支線バス路線への再編や「生活バスよっかいち」のような地域が参画したコミュニティバスの導入に取り組む。 ○ 駅や幹線バスと支線バスの乗り継ぎ箇所など、基幹公共交通への接続点では、自家用車や自転車と鉄道・バスの乗り継ぎがスムーズにできる利便性・快適性の向上 	<ul style="list-style-type: 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、支線バス北・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 ○ 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 		

現在の状況 (イメージ図)



※コミュニティターミナルとは：近郊・郊外部における、商業機能や駅等と連携した交流と交通の複合拠点。

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、特定の年次や施策を示すものではない。

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

【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

◇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・向上を図ります。最近では、平成23年3月にJR東海の快速「みえ」で平日1往復の増発が行われるとともに、車両増により座席数が増えました。

◇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

- 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
- 三枝鉄道三枝線の駅構内分岐器の重軌条化、変電設備の容量増加
- ・更新、信号システムの更新 等
- ② 路線維持のための取り組み

経営の効率化に向けた運営手法の見直しや路線の維持に必要な利用増進策や施設等の更新の支援策を検討し、関係者の協力的な下で路線維持に取り組む

③ 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

【戦略1-3-1】公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上 掲載】

近鉄四日市駅、西日野駅、内郡駅、JR四日市駅の駅前広場整備

④ 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大

【戦略1-3-1】公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上 掲載】

三枝鉄道三枝線等におけるP&R施設等の拡大

◇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

○大規模地震への対応

- ① 近鉄四日市駅高架橋の耐震化（駅利用者の安全確保）
- ② 跨線橋の耐震化（駒出跨線橋・小生跨線橋・三郎橋の耐震化による鉄道施設の安全確保）

○踏切事故の防止

- ① 近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業（6箇所踏切を撤却）
- ② 踏切改良等の緊急対策（遮断機の設置など安全性向上の緊急対策）



▲三枝鉄道



▲近鉄四日市駅



▲工事が進む近鉄川原町駅周辺の連続立体化

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) 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

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守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。

① 幹線・支線バス化実証運行

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。

② 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索

◇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】

◇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。

① 幹線バス路線へのPTPS（公共車両優先システム）路線延長の検討

・予定箇所：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

② 渋滞等に合わせた交通管制エリア*の整備・信号制御の高度化改良の推進

広域幹線道路の整備等、周辺交通環境の変化に合わせて整備

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

※交通管制エリア…交通管制センターのコンピューターで交通量や交通渋滞等の交通情報を分析して、交通流・交通量の変化に対応した最適な信号制御をリアルタイムに行うほか、交通情報をドライバーに提供している地域



▲ 幹線バス線の定時性改善に向けたPTPS（公共車両優先システム）などの拡大

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

◇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】

◇支線バス路線網の再編

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、支線バス路線、コミュニティバスへの転換や予約型乗合タクシーなど可能な取り組みを進める

◇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を拡大するとともに、NPOバス・乗合タクシー等の導入マニュアル作成及び地域での啓業を進める



▲地域のみなさんが利用する生活バスよっかいち



▲市内で行われた乗合タクシー社会実験

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

◇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。

①駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

近鉄四日市駅、西日野駅、内部駅、

JR 四日市駅の駅前広場整備

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

【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】

③駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大

三岐鉄道三岐線等におけるP&R施設等の拡大

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

◇公共交通の利便性・快適性の向上

利用者が快適で便利に利用できる環境づくりを進める

①バス待ち環境の改善

利用者が多いバス停を中心に、ハイグレートバス停*や

建物内待合スペースや周辺のバリアフリー化などを検討

※ハイグレートバス停・利用者のバス待ち環境にも配慮された、

屋根・椅子付のバス停

②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

※2WAY定期・バス路線が重複する区間について、

どちらのバスでも利用できる定期券

③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。

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

利用者の声を反映しながら主要なバス停へのバスロケーションシステムの設置やWeb・携帯電話を活用した情報提供など、利用者の利便性を向上するサービスの強化を図る。



▲各地で導入され始めているバス停シェルター（名古屋市）



▲近鉄四日市駅西口バス停バスロケーションシステム

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

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バリアフリー化を進める。

①駅前広場の整備や乗降客の増加などを踏まえバリアフリー化を検討し、条件の整ったものから順次実施

②三岐鉄道三岐線の平津・山城・大矢知駅におけるスロープの改良等

◇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

◇環境負荷に配慮したバス車両の導入

ハイブリッドバスなどの導入



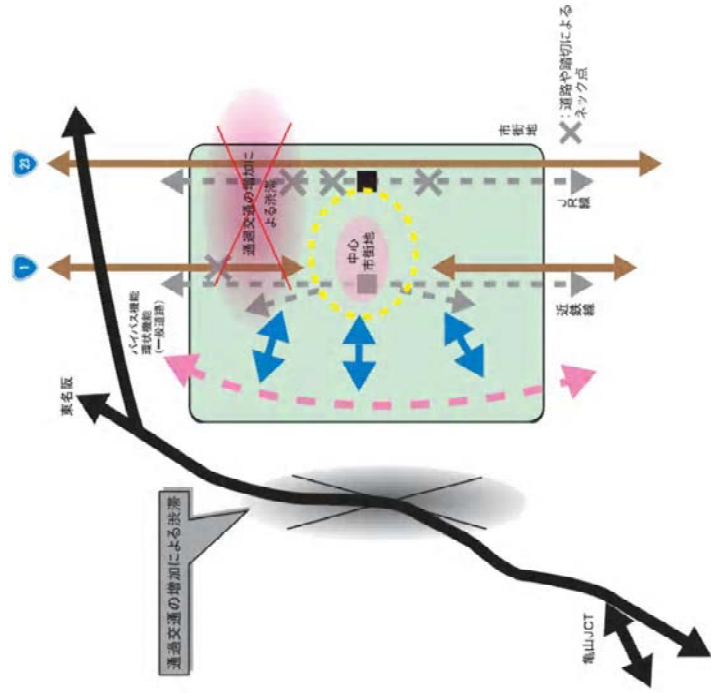
▲ノンステップバス（山台市交通局）

略2 「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

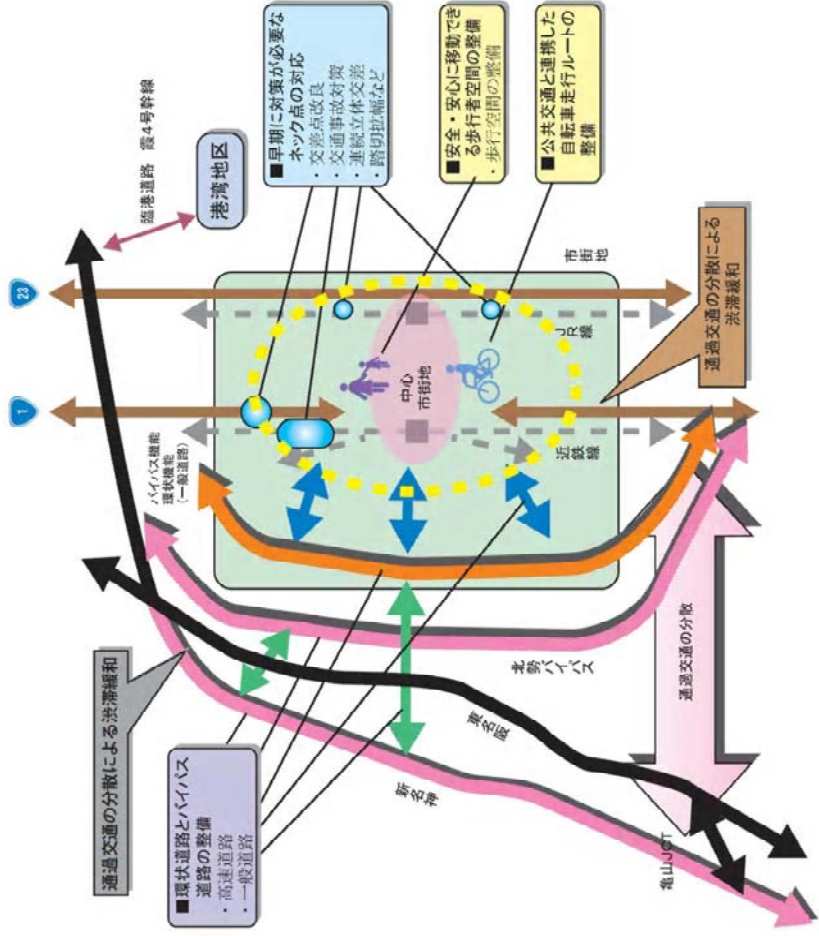
環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整い、梁刻な渋滞や通過交通の生活空間への流入などの問題が解消されており、歩いたり自転車で乗ったり、一人ひとりの暮らしの場から学校や職場、商店などの目的地まで、安全で快適な道路空間が広がっている。

	【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"> ○ 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。 ○ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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同に取り組む ○ 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（見直し中）に応じて新規事業に着手する ○ 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
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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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

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。

略2「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

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

◇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】 新名神自動車道、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、臨港道路環4号幹線など

【新規事業】 (仮) 泊小古管線

※ 三重県道路整備戦略、四日市市道路整備計画等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

◇渋滞箇所の改善

市内の渋滞状況を把握した上で、関係者が連携してその対策を進める。

※ 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。

◇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、視認性を向上させるカラードレス化などの交通安全対策を進める。



◇鉄道交差点の対策

鉄道交差の立体化や踏切の改良などにより円滑な交通を確保する。

①近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業

【戦略1-1-1】公共交通の要となる鉄道の活用 掲載)
(5箇所の踏切を除却)

②踏切の幅幅や通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。



▲三重県第4次渋滞対策プログラム

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

◇歩行者空間の整備

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。

【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(三浦通り)、(都)高松川越海岸線など

【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



◇自転車走行ルートの整備

自転車と歩行者の安全性を確保する自転車道の整備を進める。

【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(中央通り・堀本日永線)などから順次整備

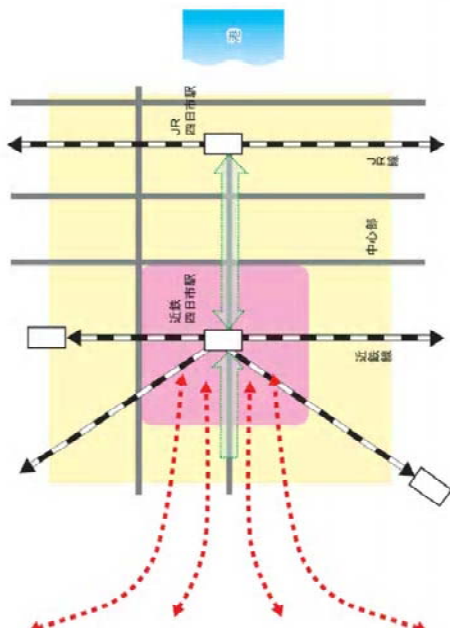


略3「まちなかの賑わいづくり」の展開方針

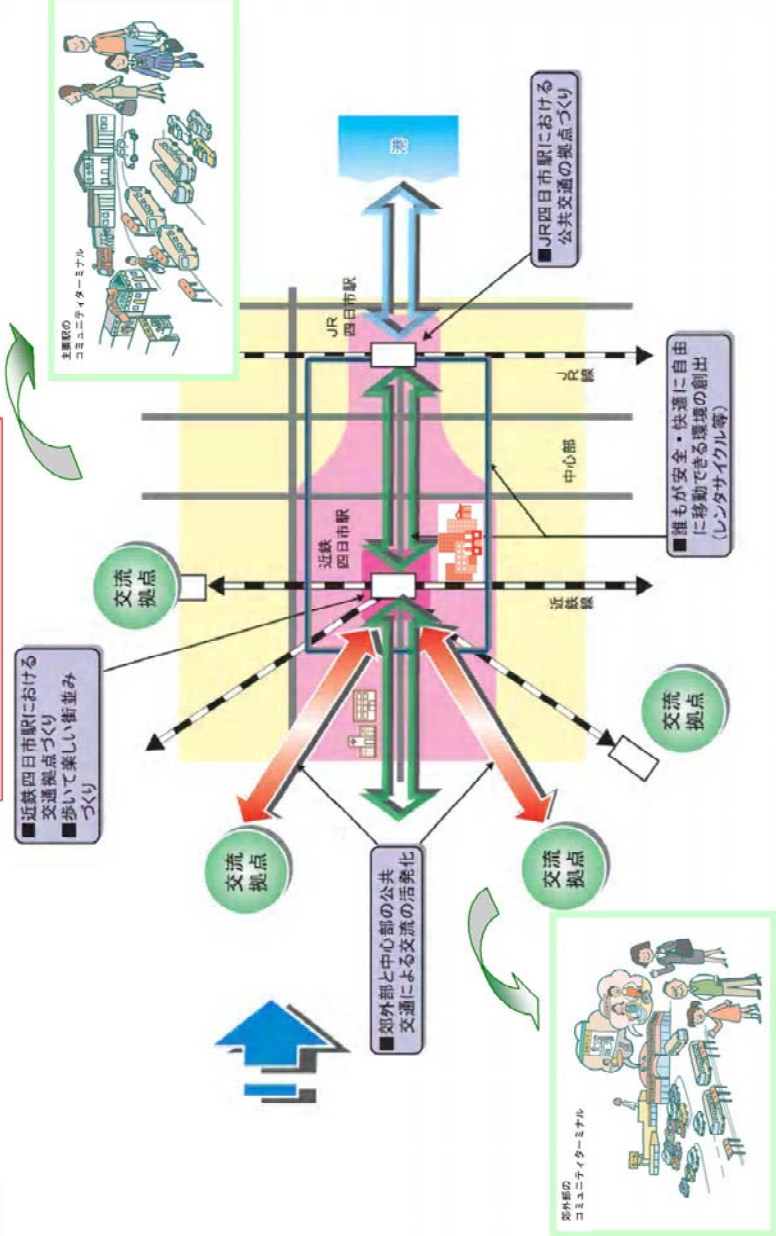
まちなかでは、頻度の高いバスやレンタサイクルなどで自由に行きたい所へ移動できる環境を整う。また、まちなかを中心に、他の駅周辺での個性的なまちづくりの拠点や郊外部の自然や農環境を活かした交流施設などへも公共交通で移動できるネットワークが整っている。

	【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"> 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。 来訪者が快適にまちなかのサービスを享受できるように、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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、新たな都市交通手段の検討に着手する。 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。
まちづくりと連携した公共交通づくり	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道網やバス路線の起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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄四日市駅において周辺施設の利用や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。 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。

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。

略3「まちなかの賑わいづくり」の展開方針
今後10年間に実施・検討する施策】

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

◇レンタサイクルシステムの導入

中心市街地の移動手段を確保する都心型レンタサイクルを近鉄四日市駅、J R四日市駅間において導入



▲ここいどうどうレンタサイクル
平成22年9月27日～平成23年3月25日
J R四日市駅貸出所

◇市中心部におけるループバスの運行検討

公共施設や商店街、病院を回遊するループバスの運行を検討

- 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）におけるシンボル空間の整備



▲石塚店舗とともにリニューアルされた
近鉄四日市駅のふれあいモール



▲市民に定着しつつある
西町緑の歩行者天国

◇交通を阻害する路上駐車防止

中心市街地の円滑な道路交通を確保するために、駐車場の整備計画や附置義務条例などの見直しや商業施設の荷捌き対策の検討を進める

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

◇近鉄四日市駅における案内情報提供（サイン計画）の改善

周辺施設の利用や各種交通の乗り継ぎをわかりやすく案内するための整備（サイン計画）を進める。

◇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の検討を進める



▲銀座駅（タッチで道案内）
目立市HPより



▲バス停、タクシー乗り場が分散している
近鉄四日市駅

- 2) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり

◇J R四日市駅周辺の交通拠点整備

J R 四日市駅に駅駐輪場や駅前広場、情報提供の整備を進め、駅の利便性を図るとともに駅利用者の増加に伴い、将来的な東西の歩行者動線を含む駅のバリアフリー化を検討する

◇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(コミュニティモール)の整備検討

幹線バスと支線バスなどを結ぶ交通結節点を地域コミュニティの核として位置づけ、その整備を図る



▲現在の駅前歩道
(J R四日市駅)



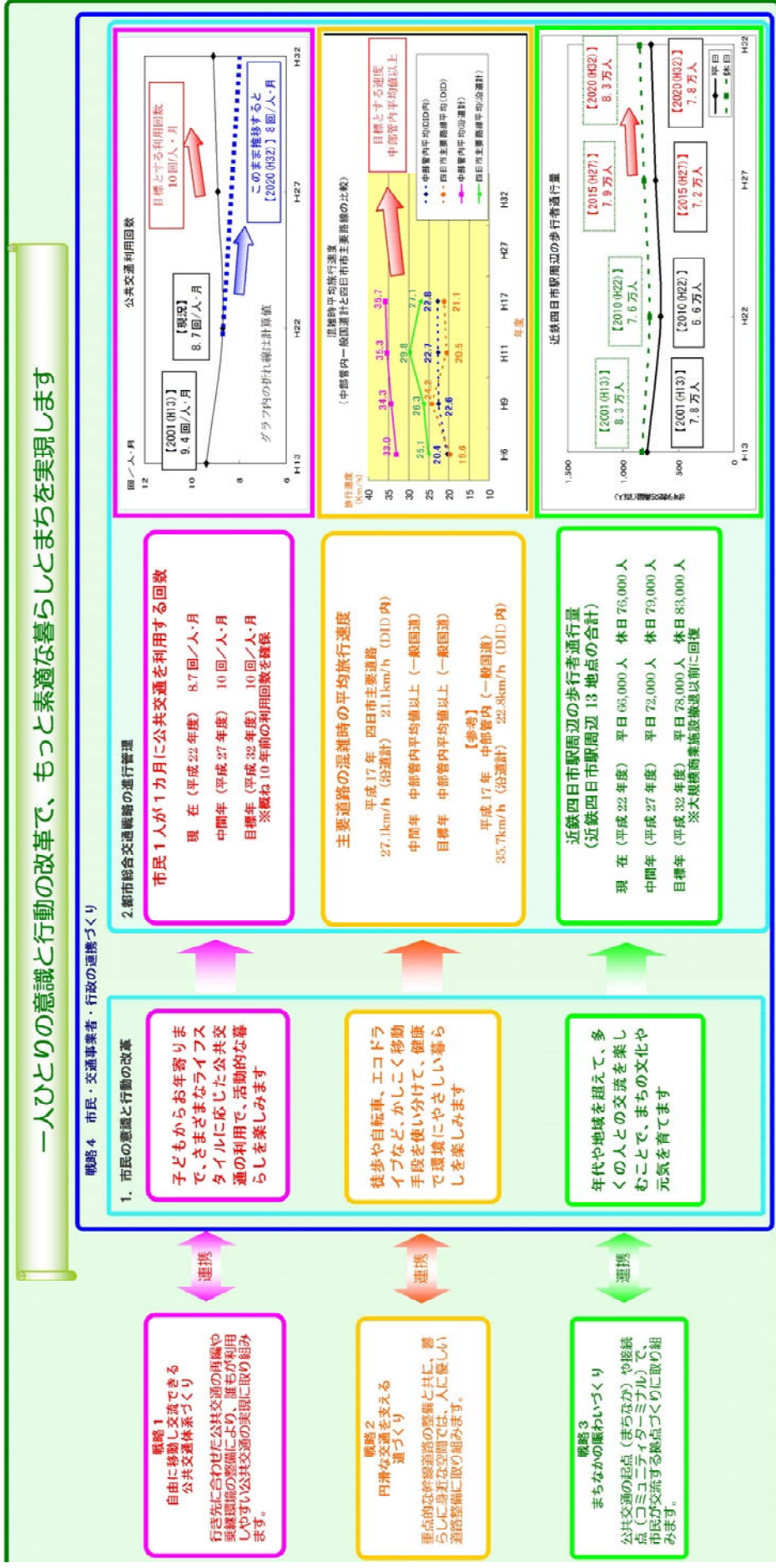
▲コミュニティモールのイメージ
事例：ピアラシティみさと（埼玉県三郷市）
出典：ESTポータルサイト

図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。

		【取組の考え方】	【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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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組を進む。 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。 	
都市総合交通戦略の進行管理	<ul style="list-style-type: none"> 四日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。 		

戦略の構成と目指す効果】



【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】

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

◇モビリティマネジメントの推進

①シンポジウムなど交通イベントの実施

シンポジウム等の交通イベントや市民参加での交通量調査等を通して、市民が交通問題を考える機会を増やす。

◇モビリティマネジメント

※モビリティマネジメント

速度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」

使う方向へと自発的に転換していくことを促すもの。

②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。

(参考) 鉄道の日 10月14日、バスの日 9月20日、タクシーの日 8月5日など

③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。

④公共交通マップ等の作成・配布

【戦略1-3-1】公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上 掲載】

◇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

小学生を対象に、バスなどの公共交通の乗り方を教える

②自転車安全講習会と子ども自転車安全運転免許証

小中学生を対象に自転車の安全な乗り方を教え、受講者に

自転車安全運転免許証を交付する

2) 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

地方鉄道や支線バスのサポート活動など、公共交通の利用促進や維持に

市民が参加する活動の推進

(参考)生活バスよっかいち応援券制度など

◇地域の発意で公共交通を活性化させる仕組みづくり

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

◇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】



▲鉄道の日に行われたイベント「電車と綱引き」



▲複数の事業所が連携して取り組んでいるエコ通勤



▲川島小学校によるバス営業所見学会



▲生活バスよっかいち乗降風景

3) 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

急増する高齢者ドライバーの事故を抑制するた

め、公共交通の利用環境整備と併せた自動車運転

免許返納を促進する。

◇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。



▲三重交通のセーフティーパス運転免許返納者を対象に刷印定期券(フリーパス)を販売。写真は通用1年定期券

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 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)

四日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。

☆戦略の作成

○実施内容の時期・主体の設定

○実施目標の設定



☆戦略の見直し

○問題点の把握

○改善策の検討

○戦略の見直し



☆戦略の展開

○事業の実施

○管理・運営

☆戦略の評価・検証

○利用状況、整備状況等の把握

○目標の達成状況の把握・公表



▲平成22年度四日市都市総合交通戦略協議会

▲PDCAサイクル