

1. 四日市市地域公共交通網形成計画について

(1) 四日市市地域公共交通網形成計画とは

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、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に対応させた計画として策定した。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ある。

(2) 上位・関連計画（四日市市地域公共交通網形成計画）

<四日市市総合計画>

目指すべき都市像

みんなが誇りを持てるまち四日市

実現に向けての基本目標

1. 都市と環境が調和するまち
2. いきいきと働ける集いと交流のあるまち
3. 誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまち
4. 市民が支え合い健康で自分らしく暮らせるまち
5. 心豊かな“よっかいち人”を育むまち

<四日市市都市計画マスタープラン>

まちづくりの基本的な考え方

- (1) 生活者の視点に立つまちづくり
- (2) 既成市街地等の再整備と有効活用
- (3) 自然環境の保全と創出
- (4) 誰もが移動しやすい交通環境づくり
- (5) 市民と市の協働によるまちづくり

<四日市市都市総合交通戦略>

戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

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

<四日市市環境計画>

目指す姿

環境先進都市 環境を誇りにする 持続可能なまち・四日市

<四日市市中心市街地活性化基本計画>

新たな中心市街地像

今昔の宿場町・人集い賑わう 市のまち 四日市 ～人が集い、住みたくなるまちを目指して～

(3) 計画期間（四日市市地域公共交通網形成計画）

平成26年12月に策定し、計画期間を令和6年までの10年間とした。 **H27～R6（10年間）**

(4) 四日市市の交通の現状（策定時）

・市内の代表交通手段割合については、67%がクルマ利用であり、ここ10年でその割合は5ポイント増加。特に、人身事故における高齢者が起因となる割合が増加する中、高齢になっても乗れる間はクルマを運転し続ける意向を持つ市民が多く存在しており、過度なクルマ依存が懸念される。

・市内には、鉄道、バス、タクシー、ボランティア輸送など、多様な移動手段が存在しており恵まれた交通環境にある。また、地域主体の取り組み事例も見られるなど、移動支援に関する先進的な土壌が存在している。

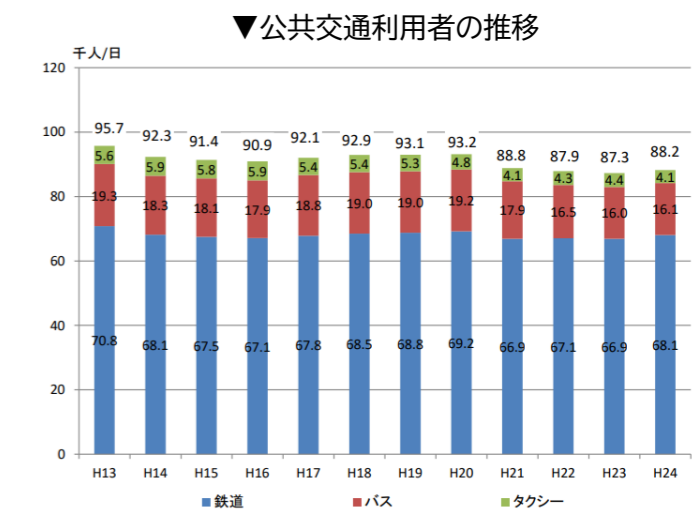
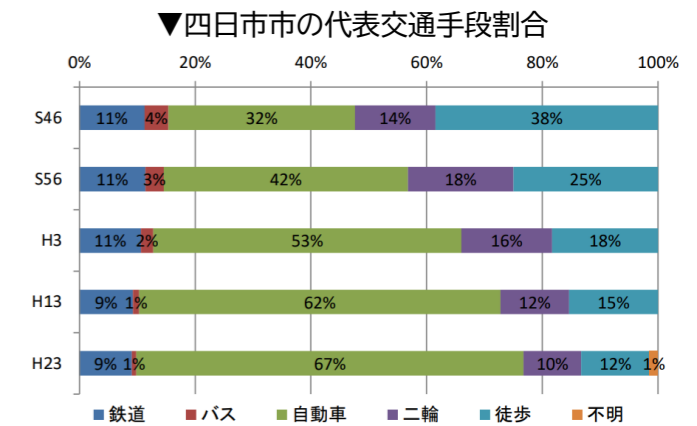
・一方で、各交通手段の連携は不十分であり、支線鉄道と路線バスとの連携やサービスの整合性、市内を通る長距離バス路線の定時性確保などに改善の余地が見られると同時に、公共交通を利用できない市民も多く存在している。

・公共交通の利用者は、全体として減少傾向にあり、特に、近鉄及びタクシーで利用減少が顕著となっている。

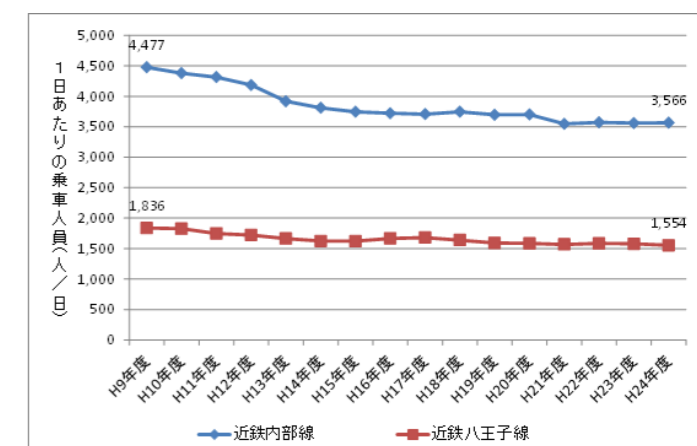
・このような影響で、近鉄内部・八王子線は公有民営方式での新たな運行を模索することとなったが、今後も利用者の減少が懸念される。

・路線バスは、現状で、都市間連携、郊外団地アクセス、空白地対応などの様々な機能を担っていると考えられる。

・市内には、NPOバス1路線、自主運行バス3路線の計4路線のコミュニティバスが存在するが、経営が厳しくなってきたNPOバスに対する支援の在り方や、乗車率が低い自主運行バスの路線の在り方を検討する時期に来ている。



▼近鉄内部・八王子線の利用者数の推移

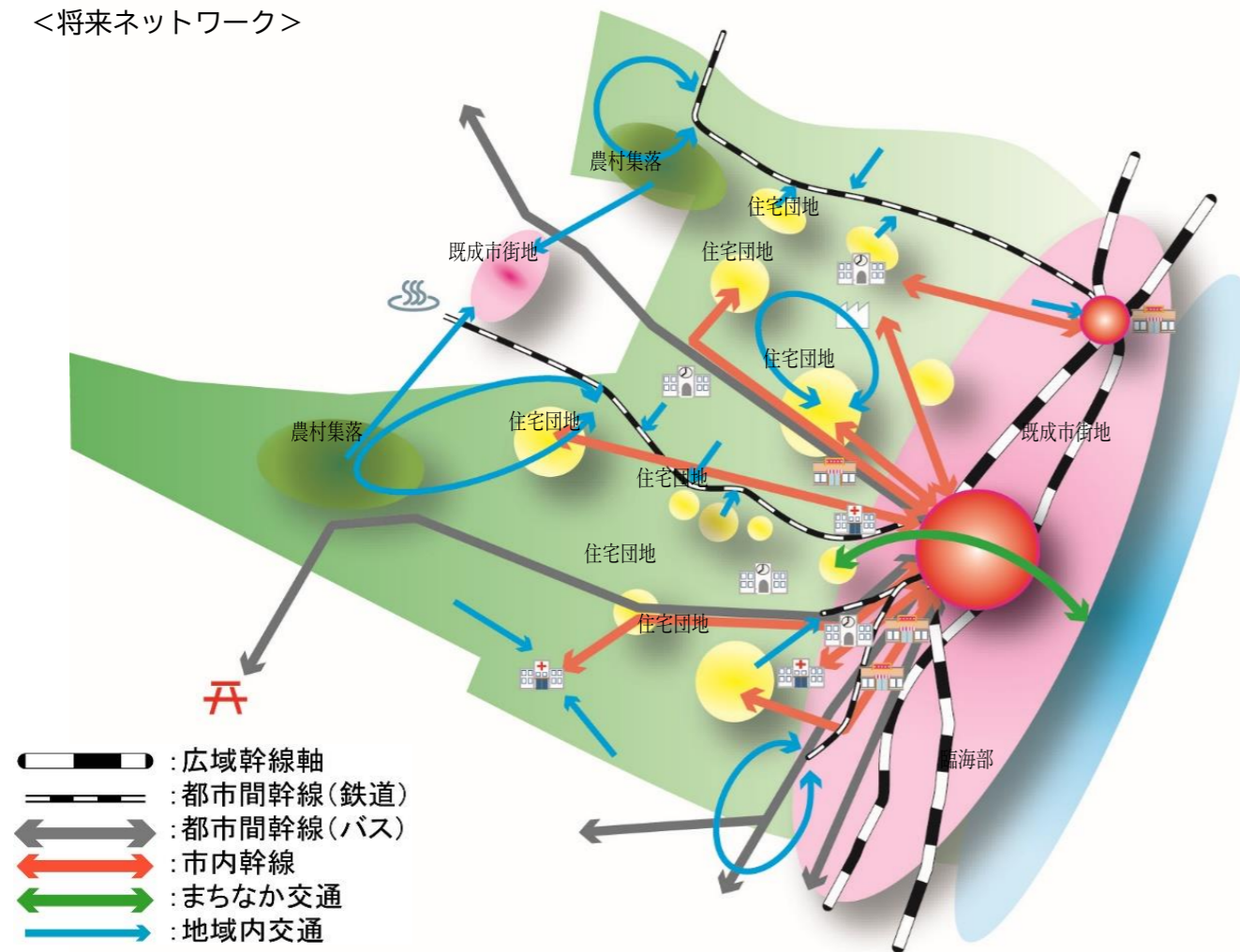


1. 四日市市地域公共交通網形成計画について

(5) 将来ネットワークについて

- ・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する。
- ・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る。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する。
- ・一方で、水沢や保々など農村集落など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する。
- ・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する。

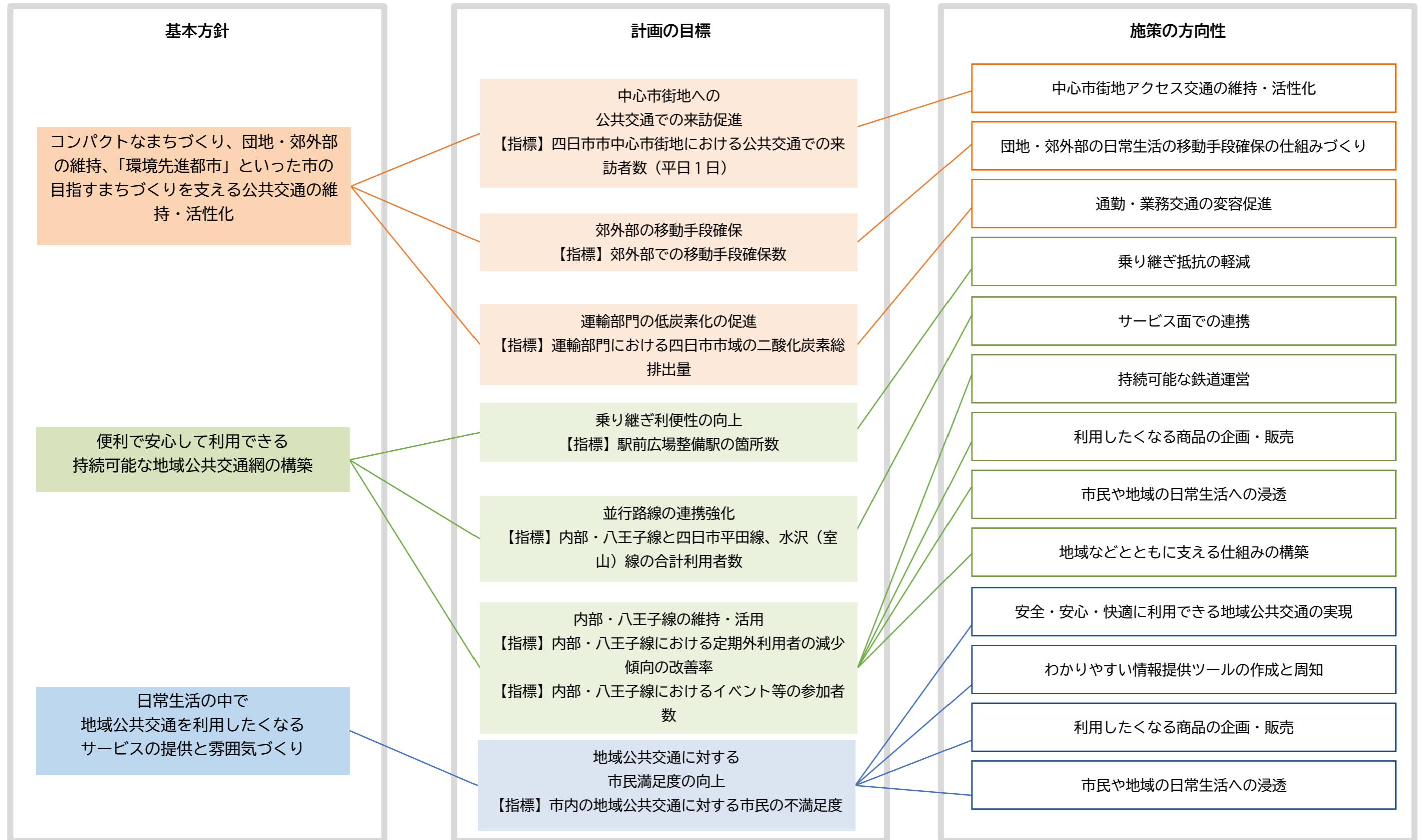
<将来ネットワーク>



1. 四日市市地域公共交通網形成計画について

(6) 基本理念と基本方針等について

基本理念 育てよう！市民の暮らしを守る公共交通



1. 四日市市地域公共交通網形成計画について

(7) 施策の実施状況

進捗状況	評価の視点
◎	位置付けられた施策内容について、ほぼ全て（100%）進捗している場合
○	位置付けられた施策内容について、概ね7割程度まで進捗している場合
△	位置付けられた施策内容について、概ね4割程度まで進捗している場合
×	位置付けられた施策内容について、ほぼ進捗していない（0%）場合

基本方針	具体的な施策			
	目標	内容	実施主体	進捗状況
基本方針1 コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化	1-1：中心市街地への公共交通での来訪促進	1) 中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化	交通事業者、NPO、企業、市民、企業、市	△* ¹
		2) 中心市街地のイベントとのタイアップ	協議会、県	○
	1-2：郊外部の移動手段確保	3) 地域主体の交通作りの支援制度設計	バス事業者、NPO、市	○
		4) 地域の代表者向けノウハウ集の作成	市民、NPO、市	○
	1-3：運輸部門の低炭素化の促進	5) 事業所などの自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施	企業、商工会議所、市	○
		30) BRT 推進のための環境整備と連節バスの導入（四日市大学線など）	交通事業者、道路管理者、県警、市など	◎

*1：バス路線（和無田線）廃止に伴うこにゅうどうくんライナーの運行及び市街化調整区域の公共交通不便地域を対象としたデマンドタクシーの運行を開始したが、中心市街地を中心とする交通網の明確化という観点では、劣った評価。

基本方針	具体的な施策			
	目標	内容	実施主体	進捗状況
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	2-1：乗り継ぎ利便性の向上	6) 駅前広場の整備	交通事業者、市	◎
		7) 乗り継ぎ時間の短縮	交通事業者、市	○
		8) 鉄道駅のバリアフリー化	鉄道事業者、市	◎
		9) バリアフリー化車両の導入推進	交通事業者、国、県、市	◎
	2-2：並行路線の連携強化	10) 運賃面でのサービス向上	交通事業者、市	△* ²
		11) 企画切符の販売	交通事業者	○
	2-3：内部・八王子線の維持・活用	12) 鉄道事業再構築事業による公有民営方式への転換	四日市あすなろう鉄道、市	◎
		13) グッズの制作・販売	鉄道事業者など	◎
		14) イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等）	鉄道事業者など	◎
		15) 花壇など駅舎周辺の維持管理	市民、学校関係者、四日市あすなろう鉄道、市	◎
		11) 企画切符の販売【再掲】	交通事業者	○
		16) 駅舎や車両の飾り付けの実施	市民、学校関係者、四日市あすなろう鉄道、市	○
		17) 車内での音声案内への参加	市民、学校関係者、四日市あすなろう鉄道、市	○
		18) 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	○
	19) 枕木オーナー制度の導入検討	市民、四日市あすなろう鉄道、市	○	
20) ネーミングライツの導入検討	市民、四日市あすなろう鉄道、市	△* ³		

*2：路線網を踏まえた料金施策が進捗していないが、ターゲットごとの料金施策は進捗した。

*3：四日市あすなろう鉄道日永駅では、「あすなろう中央緑地駅」という愛称を付けたが、ネーミングライツの導入は未実施。

1. 四日市市地域公共交通網形成計画について

基本方針	具体的な施策			
	目標	内容	実施主体	進捗状況
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	3-1：地域公共交通に対する市民満足度の向上	21) 免許返納のための環境整備と制度の拡充	交通事業者、県警、市	○
		22) PTPS の延長	バス事業者、道路管理者、県警	×*4
		23) バスシェルターの整備推進	三重交通、三岐鉄道、道路管理者、市	◎
		24) IC カードの導入検討	交通事業者	○
		8) 鉄道駅のバリアフリー化【再掲】	鉄道事業者、市	◎
		9) バリアフリー化車両の導入推進【再掲】	交通事業者、国、県、市	◎
		25) マップの作成・配布	協議会など	×*5
		26) ポータルサイトの作成	バス事業者	△*6
		27) 情報案内板の改善	交通事業者、市	○
		2) 中心市街地のイベントとのタイアップ【再掲】	協議会、県	○
		11) 企画切符の販売【再掲】	交通事業者	○
		13) グッズの制作・販売【再掲】	鉄道事業者など	◎
		14) イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等）【再掲】	鉄道事業者など	◎
		5) 事業所などの自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施【再掲】	企業、商工会議所、市	○
		28) 転入者モビリティ・マネジメントの実施	企業、商工会議所、市	×*7
		29) 鉄道・バスの乗り方教室の実施	バス事業者、バス協会、県警、市	◎

*4：笹川通りのみの実施。

*5：一元的にまとめたマップの作成には至っていない。

*6：一元的に検索できるポータルサイトの作成には至っていない。

*7：上記につき、実施には至っていない。

2. 四日市市地域公共交通計画の策定にあたって

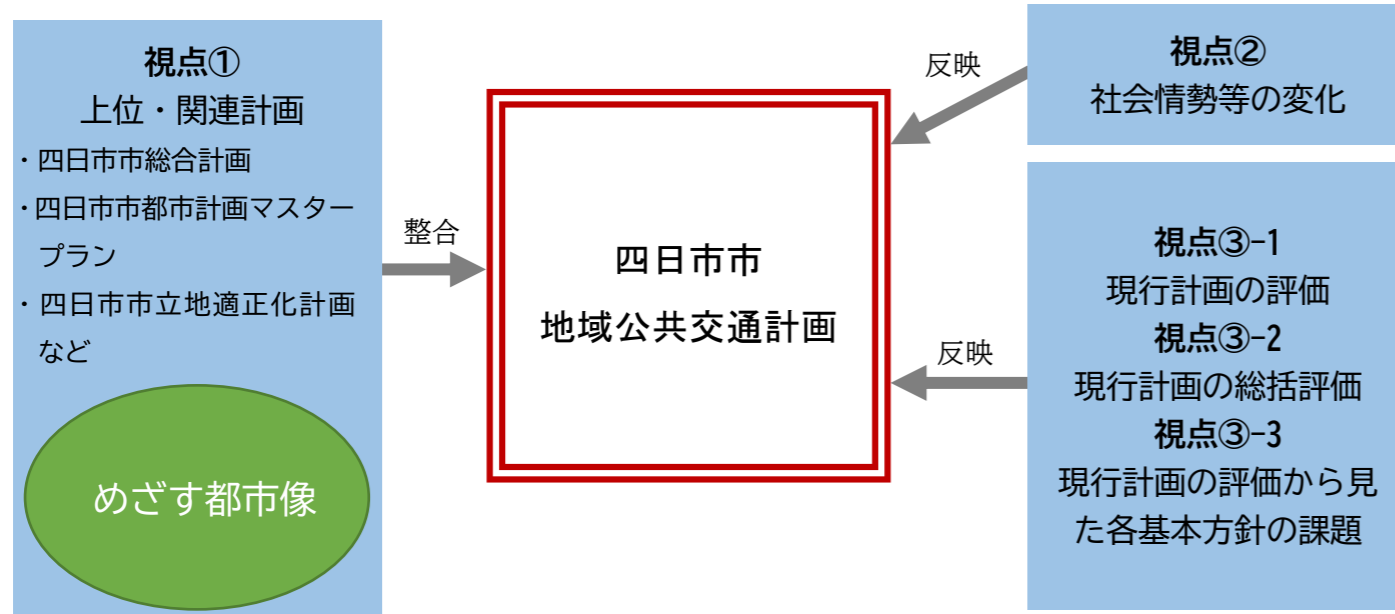
(1) 策定スケジュール（予定）

○：協議会開催月

	令和4年					令和5年			
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
地域公共交通活性化協議会	・現行計画の振り返り ・新計画の方向性 ○		計画原案 ○				パブコメ	国土交通大臣へ届出 計画最終案 ○	新計画スタート

(2) 四日市市地域公共交通計画策定にあたっての考え方

四日市市地域公共交通計画の策定にあたっては、総合計画や都市計画マスタープラン等の関連計画との整合や社会情勢の変化、四日市市地域公共交通網形成計画の評価・課題を踏まえて策定することとする。



視点① 上位・関連計画（めざす都市像）

<四日市市総合計画（R2）>

四日市市未来ビジョン

ゼロからイチを生み出すちから イチから未来を 四日市

将来都市像

『子育て・教育安心都市』『産業・交流拠点都市』『環境・防災先進都市』『健康・生活充実都市』

交通・にぎわい分野の基本政策

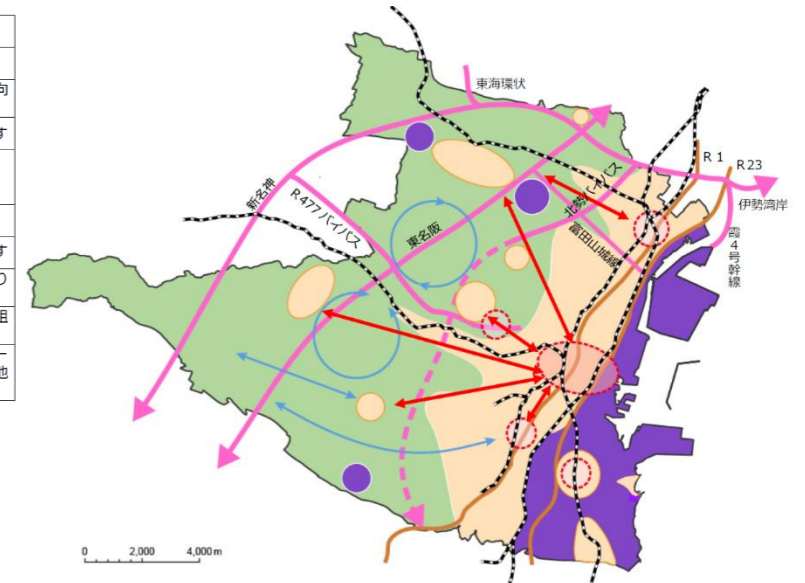
誰もが使いやすい交通手段が整い、次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまちへ

土地利用の方針

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

▼土地利用概念図

凡例	
	臨海部の港湾・工業地帯や内陸部の既存工業団地では、産業の維持・活性化を図ります
	既成市街地や郊外住宅団地などでは、交通ネットワークの維持・充実とともに住環境の向上を図ります
	郊外部の市街地調整区域においては、森林や農地を保全しつつ農村集落の維持を図ります
	中心市街地における高次都市機能の集積とともに地域の生活拠点の維持を図ります
<ネットワーク>	
	鉄道 公共交通の基幹ネットワークとして維持し、利用者の利便性向上を図ります
	基幹バス 郊外の住宅団地を結ぶ路線などを中心にサービスレベルの維持・充実を図ります
	支線交通 郊外部から幹線公共交通や生活拠点を結ぶ交通ネットワークの構築に取り組みます
	広域道路網 産業活性化や南海トラフ地震の際の防災機能に寄与する広域道路ネットワークの構築を進めるとともに、恵まれた道路ネットワークを活用した産業用地の確保を図ります



交通関連の基本的政策

次世代モビリティ・システムの構築を通じた新たなネットワークづくり

目指す姿

- 都市機能が集積する中心市街地と居住地や就業地を結ぶ公共交通ネットワークが形成され、マイカーに依存せず、歩いて暮らせるまちとなっている。
- 鉄道駅や、その周辺がバリアフリー化され、運転免許を返納した高齢者や障害者等も安心して 便利に暮らせるようになっている。
- 広域幹線道路から、中心市街地や産業地等の拠点をつなぐ道路ネットワークが形成され、活 発な経済活動を支えるとともに、通勤時等の渋滞が解消されている。

現状と課題

- ・人口減少・高齢化が進む中での移動手段の確保
- ・次世代モビリティ・システムの構築
- ・道路交通の現状

展開する施策

- ・公共交通ネットワークの維持・再編と公共交通分担率を高める取組
- ・新技術の活用
- ・円滑な市民生活と産業を支える道づくり

2. 四日市市地域公共交通計画の策定にあたって

<四日市市都市計画マスタープラン（H23）>

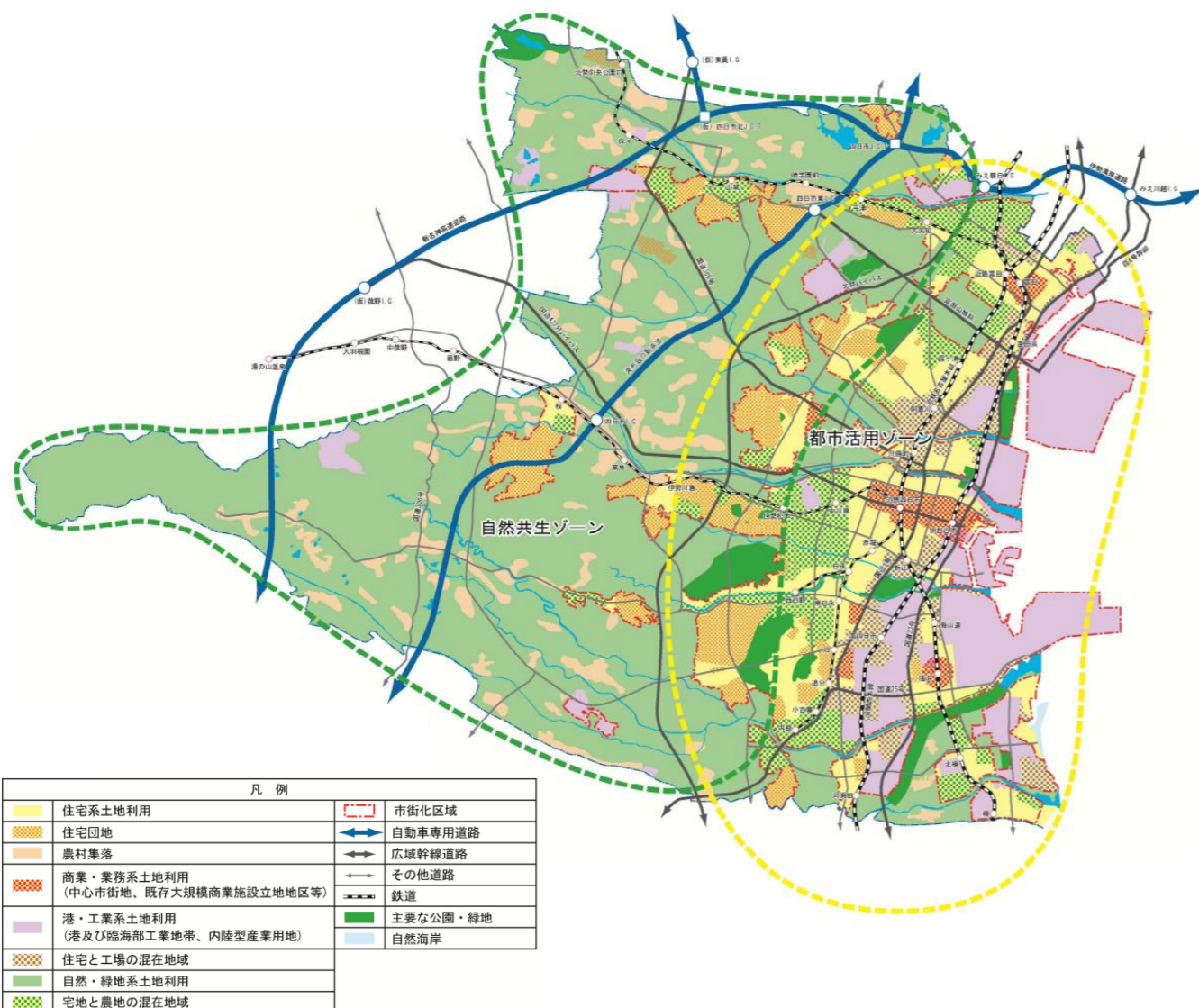
「市の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものであり、長期的な視点に立って都市の将来像を示し、市民と行政が協働でその実現を図っていく指針となるものである。

まちづくりの方針

- (1) 生活者の視点に立つまちづくり
- (2) 既成市街地等の再整備と有効活用
- (3) 自然環境の保全と創出
- (4) **誰もが移動しやすい交通環境づくり**
- (5) 市民と市の協働によるまちづくり

- ・本市の都市形成の過程で整備されてきた幹線道路、生活道路などの交通基盤や鉄道、バスなどの公共交通は、市民生活や産業活動を支える重要な役割を担っており、引き続き交通ネットワーク機能の維持や強化を進めます。
- ・また、高齢社会の到来の中で、今後は鉄道、バスなどの公共交通の重要性がますます高まってくることから、これらを活用したまちづくりを目指し、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みます。

▼土地利用方針図



<四日市市立地適正化計画（R2）>

立地適正化計画は、都市の抱える課題などを分析・把握し目指すべき将来都市構造を展望するとともに、概ね5年ごとに計画達成状況の評価を行い、状況に合わせて見直しを図るなど時間軸を持ったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりを目指すものである。

基本理念（ターゲット）		いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり		
基本方針	方針1 リニア時代に輝くまち	方針2 住み慣れた場所でいつまでも元気に暮らせるまち	方針3 子育てしながら働いていけるまち	
	<ul style="list-style-type: none"> リニア時代の交流人口拡大効果を活かすよう、市内外から多くの人々が訪れ、働き・学び・楽しみ・交流するための都市機能が集積し、交通結節点でもある中心市街地などの魅力を高め、みんなから選ばれるまちづくりを進めます 	<ul style="list-style-type: none"> 住み慣れた場所で、健康で元気に暮らしていけるよう、これまで蓄積した都市機能や都市基盤を有効活用しながら歩いて暮らせるまちづくりを進めます 	<ul style="list-style-type: none"> 人口増加基調においても流出が超過している子育て世代が、将来に渡り働き暮らし続けられるよう、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めます 	
課題解決のための施策誘導方針（ストーリー）	都市機能	<ul style="list-style-type: none"> 中心拠点の都市機能の高度化・集約化 リニア時代に相応しいゲートウェイの整備 中心市街地の回遊性の向上 駅近くに学び・楽しみ・交流する機能を誘導 都市型産業・知的産業の誘導 地域拠点の拠点化の促進 近鉄富田駅における交通結節機能の強化 北部地域を支える都市機能の維持・集約化 		
	居住	<ul style="list-style-type: none"> 生活サービス機能の維持 医療と福祉が連携した市独自の地域包括ケアシステムの維持・充実 買い物拠点の維持 コンビニエンスストアにおける行政サービスの提供 総合型地域スポーツクラブなどで健康で元気に暮らせる機能の充実 生活快適性の高い区域への居住の誘導 高次都市機能へのアクセシビリティの高い区域、日常生活サービス施設の利便性の高い区域や都市基盤の整った住宅地へ居住を誘導 居住誘導を図る区域の居住環境の向上 木造家屋密集区域等における面的再編の誘導（臨海部既成市街地等） 空き家・空き地を活用したゆとりある住空間の形成（臨海部既成市街地等） 建替えやリノベーションの誘導（臨海部既成市街地、高経年郊外住宅団地等） オープンペース機能を有する都市農地の保全と、環境と調和したゆとりある居住環境の形成（宅地と農地の混在地域） 遊休土地を活用した公園の再編などによる住宅団地の高質化（高経年郊外住宅団地等） 安全安心な居住環境の実現 災害リスクに配慮したまちづくり、災害リスクに係る情報の提供、耐震化の促進、老朽家屋の除却促進 		
交通	<p>持続可能な交通ネットワーク ～持続可能な交通ネットワークにより誰もが移動しやすい交通環境を形成～</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編 鉄道の維持・基幹的バスの維持・支線バスやその他交通手段により居住誘導区域外や公共交通不便地域の移動手段を確保 まちなかを回遊する移動手段の強化 広域幹線道路ネットワークを活かした交通利便性の向上 広域幹線道路やコミュニティターミナル等を活用した交通ネットワークの形成・輸送力の強化 リニア時代に向けた交通利便性の向上 中心拠点、地域拠点の交通結節機能強化 広域道路を活かした名古屋へのアクセシビリティ向上 			

2. 四日市市地域公共交通計画の策定にあたって

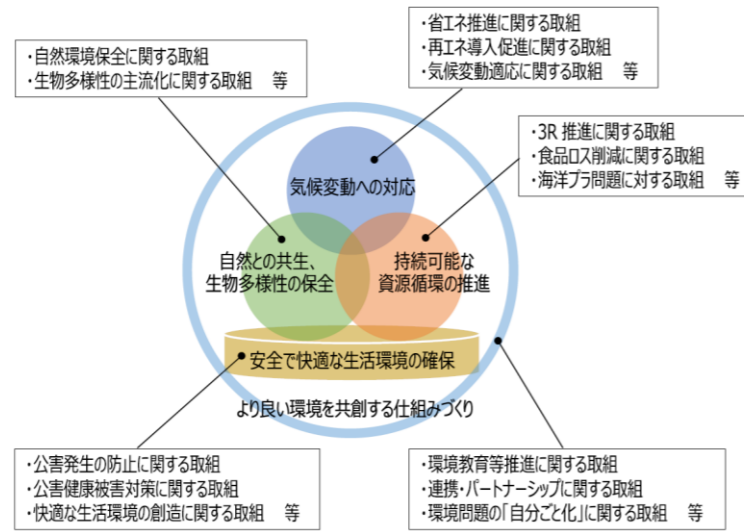
<四日市市環境計画 (R3)>

四日市市環境基本条例の基本理念に則り、快適環境都市宣言の理念を継承し、特に総合計画における構想や計画を環境面から実現するための環境政策のマスタープランである。

環境目標

- 環境目標Ⅰ 気候変動への対応
- 環境目標Ⅱ 持続可能な資源循環の推進
- 環境目標Ⅲ 自然との共生、生物多様性の保全
- 環境目標Ⅳ 安全で快適な生活環境の確保
- 環境目標Ⅴ より良い環境を共創する仕組みづくり

▼環境目標と主な環境施策の関係図



<鉄道事業再構築実施計画>

公有民営方式での運営へ移行した四日市あすなろう鉄道の持続的運行を目標とする。

具体施策

- ・安全で快適な輸送サービスの確保
- ・一体となった収支構造の構築
- ・四日市市による利用促進・増収策の推進
- ・沿線地域と連携した利用促進活動の実施 等

<「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 (策定中)>

再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70m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ための指針となるものである。

1. 基本計画の目的・第2期中間とりまとめの位置づけ

■基本計画の目的

基本計画では、下記の4つの目標を達成するために、中央通りの整備方針やデザイン、交通結節点(バスターミナル)のデザイン等を定めます。ここでいうデザインとは、表層の色彩や仕上げのことのみを示すのではなく、施設等のモノの配置・大きさから形態、色彩、仕上げといったハード的な視点から空間の利活用などのソフト的な視点も対象とし、ひととモノの適切な関係性を構築していく行為全般であり、この基本計画は、今回再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70m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ための指針となるものです。

目標①: まちなかの回遊性向上による賑わいの展開

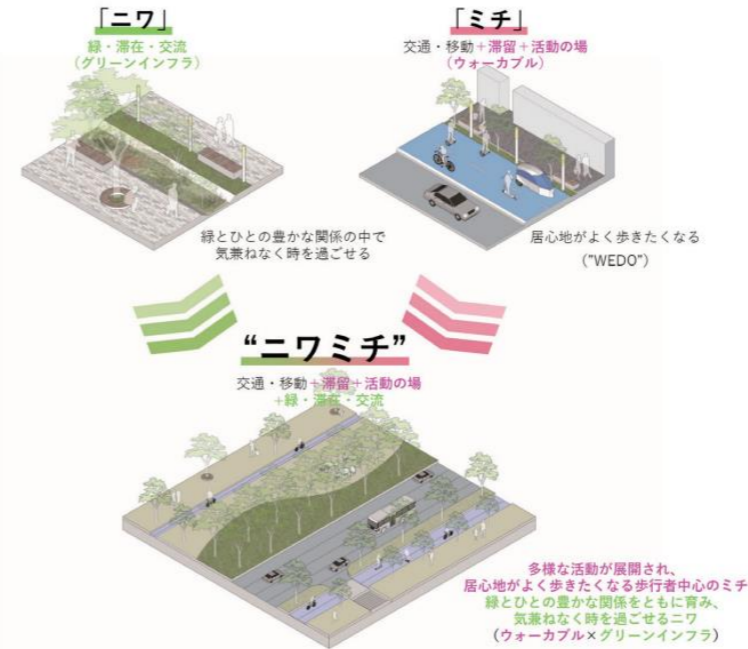
目標②: 都市の魅力・暮らしの質向上による、東海地方をリードする、産業・交流拠点都市の実現

目標③: 広域連携強化による交流人口の増加

目標④: グリーンインフラの導入や防災機能の向上による環境・防災先進都市の実現

2. 基本計画のコンセプト

「ニワミチよっかいち」- 山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り -



中央通りでは、歴史の中で育まれてきたクスノキ並木の豊かな緑を活かし、自然との関わりの中で質の高い暮らしを実現する「グリーンインフラ」となる「ニワ」に、近年道路空間再編の主流になりつつある、歩行者を中心として交通だけでなく滞在や活動の場といった機能も取り入れた「ウォークアブル」な「ミチ」を掛け合わせた、「ニワミチ」をコンセプトとしました。

「ニワミチよっかいち」という言葉には、緑とひとの豊かな関係をともに育んでいながら、自由に立ち寄り、気兼ねなく時を過ごせる「ニワ」の役割に加え、歩行者中心の考え方に基きつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に出会い、歩きたくなるような「ミチ」の役割を担ってほしいという意味が込められています。

「ニワミチ」の実現は、都市の発展の過程で公害を経験してきた四日市市が、環境先進都市として今まで以上に環境に配慮し、人々に生まれ、選ばれ、住みたくなるまちになる「リーディングプロジェクト」となるものです。

3. 4つの視点と中央通りの整備方針

基本構想で整理された3つの視点に「社会情勢の変化への対応」を加えた4つの視点に基づき、中央通りの空間を構成していきます。

視点①: 賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上「顔・賑わいづくり」

- ・西浦通り～市民公園東区間は、中央島を残し南北の車線数を減少
- ・近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側に車線を集約し、歩行者空間を確保

視点②: まちづくりと連動した交通機能の配置「交通機能強化」

- ・近鉄四日市駅東側にバスターミナルを集約
- ・周辺の各種公園、バスターミナル、商店街等周辺施設と連携

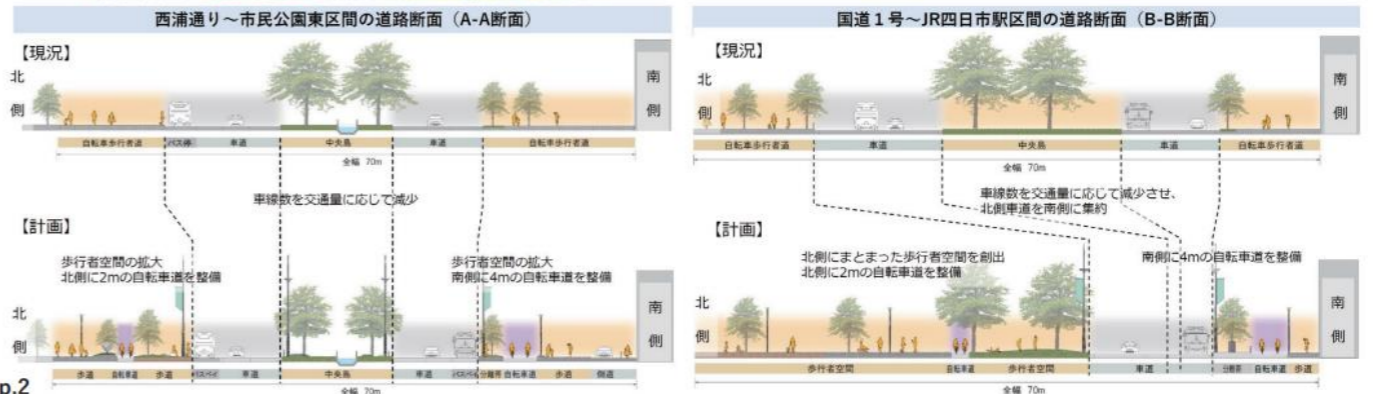
視点③: 中央通りを活用した空間の魅力向上「空間の魅力向上」

- ・全線を通じて、歩行者空間を最大化し、歩きたくなる空間の素地をつくる
- ・緑豊かで高質なデザイン/都市景観形成の軸として空間の魅力向上

視点④: 社会情勢の変化への対応「スマート化、レジリエンスの向上」

- ・南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員(4.0m)
- ・災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保

■空間構成と連携する周辺施設



2. 四日市市地域公共交通計画の策定にあたって

視点② 社会情勢等の変化

【四日市市地域公共交通網形成計画の基本方針】

基本方針1：コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくり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

分類	項目	内容	関連する現行の基本方針		
			1	2	3
人口減少・ 少子高齢化の進展	少子高齢化社会と人口減少社会の本格的な到来	少子高齢化の急速な進行により、労働力の減少、社会保障費等の増大、消費額の落ち込み等、従来の社会制度や経済状況に大きな影響が生じ始めており、「成熟型社会における人口減少・高齢化」という時代の中で、本市の特徴や地域資源を生かしたまちづくりが必要。	○	○	○
	人生100年時代に向けた健康意識の高まりと働き方の見直し	医療・介護に依存せずに自立した生活ができるよう健康寿命の延伸を図るとともに、全国有数の産業都市である本市は率先して、現役世代も含めた働き続けられる仕組みづくりを推進。	○	○	○
	高齢者の運転免許返納の増加	65歳以上の運転免許返納件数は、直近10年で約5倍（H24：約11万件→R3：約49万件）となっており、自家用車を運転しなくなった高齢者の移動手段の確保が社会的な課題。	○	○	○
	バス、タクシーの運転手不足	全国の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は3.1（2019年度）となり、職業計の1.4（2019年度）を大きく上回っており、運転手不足による路線の縮小などが発生。	○	○	
本市を取り巻く 新たな動向	リニア・高速交通網整備の進展による「スーパー・メガリージョン」の形成	リニア中央新幹線の開業によりアクセス利便性が向上し、ヒト・モノ・カネ・情報が集まる大経済圏の形成が期待されるため、市の玄関口となる中心市街地や市内交通網の整備を進めるなど都市基盤の強化が必要。	○	○	○
	IoT・AI・ロボット等の劇的な技術革新による「第4次産業革命」への対応	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。本市の産業・経済へ及ぼす影響を的確に捉えるとともに、働き方等のライフスタイルや企業と地域社会との関係性の変化への対応が必要。	○	○	○
	「持続可能な社会」の実現（SDGs）に向けた取組の広がり	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。	○	○	○
	新型コロナウイルスへの対応	新型コロナウイルス感染対策として厚生労働省より示された「新しい生活様式」には、公共交通機関の利用は徒歩や自転車の利用も併用することが明記。			
	MaaS等新たなモビリティサービスの推進	国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、全国的にMaaSによる移動の利便性向上の取組みを推進。			
国の動向	「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（R2）	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の改善や、スクールバス・福祉車両など、地域の輸送資源を総動員する取組みの位置付け。また、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、計画に記載される事業の評価と計画の評価の連動が強化。			
	「自転車活用推進法」の施行（H29）	自転車の活用を総合的・計画的に推進するもので、自転車専用道路の整備やシェアサイクル施設の整備、公共交通機関との連携の促進などの施策を重点的に検討・実施。			
	「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（R3）	公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード面のバリアフリー整備を進めるとともに、使用方法などソフト面の対応の強化や市町村・学校教育などと連携した「心のバリアフリー」を推進。	○	○	○

2. 四日市市地域公共交通計画の策定にあたって

視点③-1 現行計画の評価・課題

<基本方針1>

コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化

1-1 中心市街地への公共交通での来訪促進

<評価指標> 四日市市中心市街地における公共交通での来訪者数（平日1日）

目標値 (人/日)	当初 (H24 年度)	中間年 (R1 年度)	参考値 (R2 年度)	目標年 (R6 年度)
—	—	30,500	—	31,000
実績値	30,434	34,235	25,121	—
達成状況	—	○	—	—

1-2 郊外部の移動手段確保

<評価指標> 郊外部の移動手段確保数

目標値 (箇所)	当初 (H25 年度)	中間年 (R1 年度)	参考値 (R2 年度)	目標年 (R6 年度)
—	—	3	—	5
実績値	—	0	1	—
達成状況	—	×	—	—

1-3 運輸部門の低炭素化の促進

<評価指標> 運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量

目標値 (万 t-CO ₂)	当初 (H22 年度)	中間年 (H27 年度)	参考値 (H29 年度)	目標年 (R2 年度)
—	—	—	—	39.7
実績値	56.1	58.4	61.0	—
達成状況	—	—	—	×

【評価】

1-1

・「中心市街地における公共交通での来訪者数」の目標値は達成しており、その要因は、大半を占める近鉄四日市駅の利用者数が増加したためである。

1-2

・郊外部の移動手段確保という目標に対して、和無田線の代替となる「こにゅうどうくんライナー」の導入は進んだが、当初計画していた確保数には至っていない。

1-3

・二酸化炭素総排出量の目標値は平成22年度～平成29年度まで微増傾向であり、平成29年度は目標値の1.5倍程度となっていることから、目標値の達成は難しい状況である。

<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の構築

2-1 乗り継ぎ利便性の向上

<評価指標> 駅前広場整備駅の箇所数

目標値 (箇所)	当初 (H25 年度)	中間年 (R1 年度)	参考値 (R3 年度)	目標年 (R6 年度)
—	—	3	—	6
実績値	—	2	5	—
達成状況	—	×	—	—

2-2 並行路線の連携強化

<評価指標> 内部・八王子線と四日市平田線、水沢（室山）線の合計利用者数

目標値 (人/日)	当初 (H25 年度)	中間年 (R1 年度)	参考値 (R2 年度)	目標年 (R6 年度)
—	—	10,000	—	10,000
実績値	11,309	9,646	7,705	—
達成状況	—	×	—	—

2-3 内部・八王子線の維持・活用

<評価指標> 内部・八王子線における定期外利用者の減少傾向の改善率

目標値 (%)	当初 (H25 年度)	中間年 (R1 年度)	目標年 (R6 年度)
—	—	1.19	1.21
実績値	—	1.19	—
達成状況	—	○	—

<評価指標> 内部・八王子線におけるイベント等の参加者

目標値 (人)	当初 (H25 年度)	中間年 (R1 年度)	参考値 (R2 年度)	目標年 (R6 年度)
—	—	3,600	—	3,800
実績値	2,726	286	711	—
達成状況	—	×	—	—

【評価】

2-1

・駅前広場整備駅の箇所数の目標値は、令和3年度までに5箇所の整備が完了し、概ね最終目標値は達成している状況であるが、最終目標値に向けては、さらに1箇所の整備が求められる。

2-2

・令和元年度については、中間目標値はわずかに未達成であるが、3路線の合計利用者数は5年間で約16%の減少となっており、厳しい状況となっている。

2-3

・内部・八王子線における定期外利用者の減少傾向の改善率については、目標を達成しているが、定期外利用者数については、令和元年度までは、微減傾向であった。

・イベント参加者数については、新型コロナウイルス感染症等の流行前の平成30年度までは増加しており、概ね目標値通りに進捗していたものと考えられる。

2. 四日市市地域公共交通計画の策定にあたって

視点③-2 現行計画の総括評価

<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

3-1 地域公共交通に対する市民満足度の向上

<評価指標> 市内の地域公共交通に対する市民の不満足度

目標値 (%)	当初 (H25 年度)	中間年 (R1 年度)	参考値 (R3) 年度	目標年 (R6 年度)
	—	30.0	—	20.0
実績値	40.6	40.0	27.7	—
達成状況	—	×	—	—

【評価】

3-1

・令和が元年度までは増加傾向にあり、目標値が達成されておらず、年齢や地区によっても不満足度に差が生じている。

【施策について】

- ・基本方針1~3を通して、約8割の施策が実施できており、概ね計画通り実施できていると考えられる。
- ・ポータルサイトや転入者モビリティ・マネジメント等、新たに公共交通を利用する人を対象としたソフト施策が進捗されていない結果となった。

【評価指標について】

基本方針1

- ・中心市街地への公共交通での来訪促進については、現時点で目標値を大きく上回っているものの、郊外部の移動手段の確保及び低炭素化の促進については、目標値は達成が厳しい状況となっている。

基本方針2

- ・乗り継ぎ利便性の向上、平行路線の連携強化、内部・八王子線の維持・活用のすべての評価指標において、目標を達成している、もしくは目標値に近い数値となっている。

基本方針3

- ・年齢や地区によって不満足度に差が生じている。

視点③-3 現行計画の評価から見た各基本方針の課題

基本方針	課題
1-1	近鉄四日市駅の利用者数は増加したものの、一方でバスの利用者は減少しており、計画中の四日市バスターミナルの整備に合わせ、バスを利用したる来訪促進が必要である。
1-2	市全体の公共交通ネットワークや地域間のバランスを踏まえながら、郊外部で移動手段を確保もしくは充実させる地域を明確化することが必要である。
1-3	連節バスの導入に加え、自動車交通からバス交通へ転換を図ることで、自動車抑制を進める取組みを推進する必要がある。
2-1	駐輪場整備など駅前広場の結節機能向上が求められる鉄道駅もあるため、将来の目指す方向と合わせ、結節機能向上に向けた着実な整備推進が必要である。
2-2	運賃面でのサービスや企画切符等の施策は実施しているが、3路線の利用者数は減少傾向にあり、新たな取組を検討する必要がある。
2-3	四日市あすなろ鉄道については、今後も適切な維持・修繕を行っていくとともに、さらなる活性化のため、マイレール意識の醸成など長期を見据えた取組が求められる。
3-1	郊外部において公共交通に対する不満足度が高い傾向があったため、中心市街地での取組みに加えて、他地域においても不満足度を抑える取組が必要である。

(3) 視点①・②・③-1・③-2・③-3を踏まえた四日市市地域公共交通計画の方向性

四日市市地域公共交通網形成計画は、各改定において、上位・関連計画との整合や施策の更新を実施しており、視点①において述べた総合計画をはじめとする上位・関連計画で掲げるめざす都市像と四日市市地域公共交通網形成計画の基本方針は大きな相違は無いと考えられる。そのため、四日市市地域公共交通計画は、**基本的には四日市市地域公共交通網形成計画の基本方針等の大きな枠組みは継続**し、視点②で挙げた社会情勢等の変化や、視点③-1 現行計画の評価、③-2 現行計画の総括評価、③-3の現行計画の評価から見た各基本方針の課題に対応し策定を行う。ただし、評価指標について、年度毎に評価できない指標等があったため、四日市市地域公共交通計画では、基本方針内の目標を統一し、評価指標の変更を検討する。

3. 四日市市地域公共交通計画の基本方針と目標

現行計画 四日市市地域公共交通網形成計画

基本方針 1

コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化

目標① 中心市街地への公共交通での来訪促進
 目標② 郊外部の移動手段確保
 目標③ 運輸部門の低炭素化の促進

・上位・関連計画との整合
 ・社会情勢等の変化
 ・目標の統一

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④ 乗継利便性の向上
 目標⑤ 並行路線の連携強化
 目標⑥ 内部・八王子線の維持・活用

・上位・関連計画との整合
 ・社会情勢等の変化
 ・目標の統一

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⑦ 地域公共交通に対する市民満足度の向上

・網形成計画の基本方針を踏襲

新計画 四日市市地域公共交通（案）

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

目標① **公共交通利用者数の維持**
 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や、四日市バスターミナル及びコミュニティターミナル等の交通結節点整備の推進等、公共交通サービスを充実することで、公共交通に対する満足度を向上します