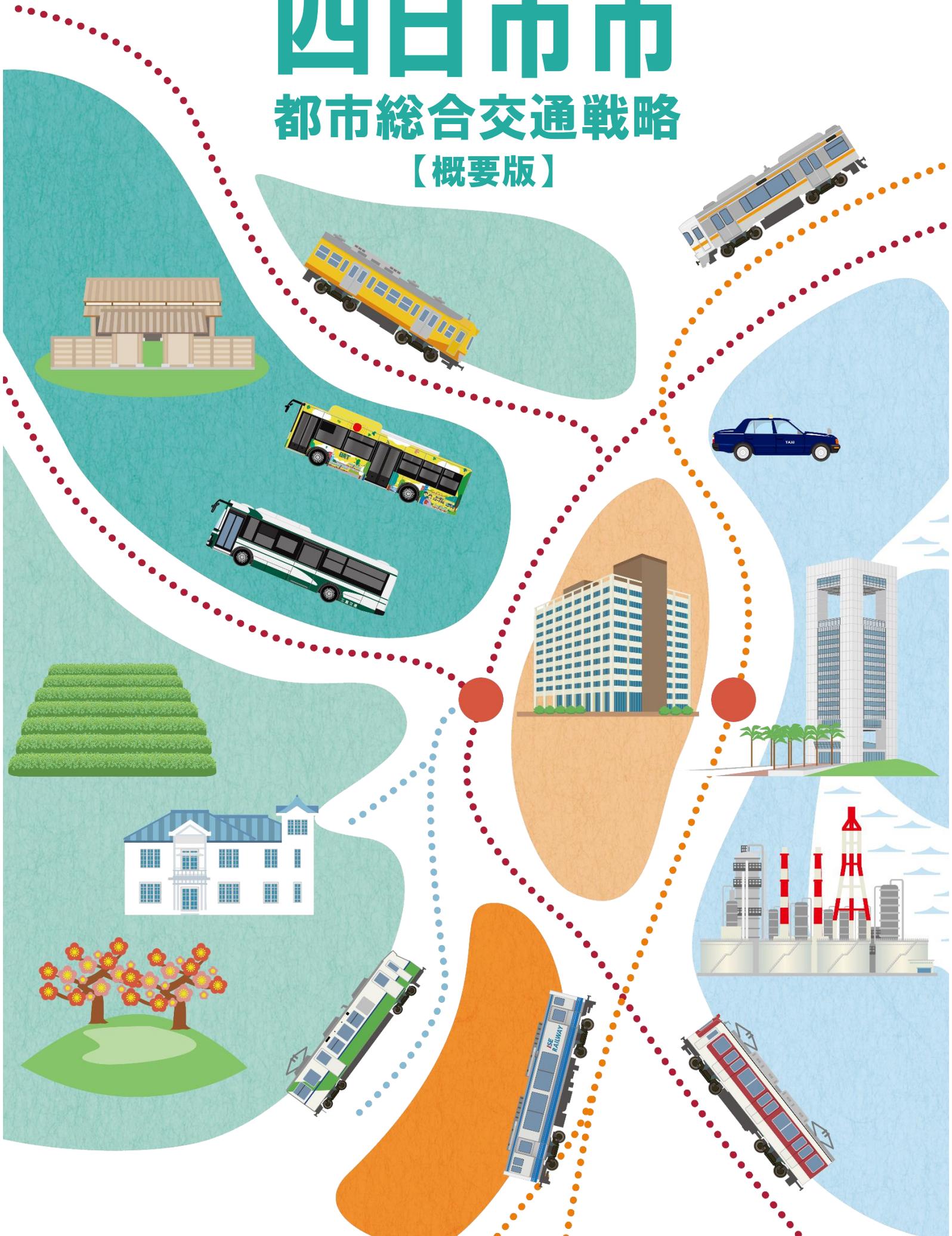


# 四日市市

## 都市総合交通戦略

【概要版】



## はじめに

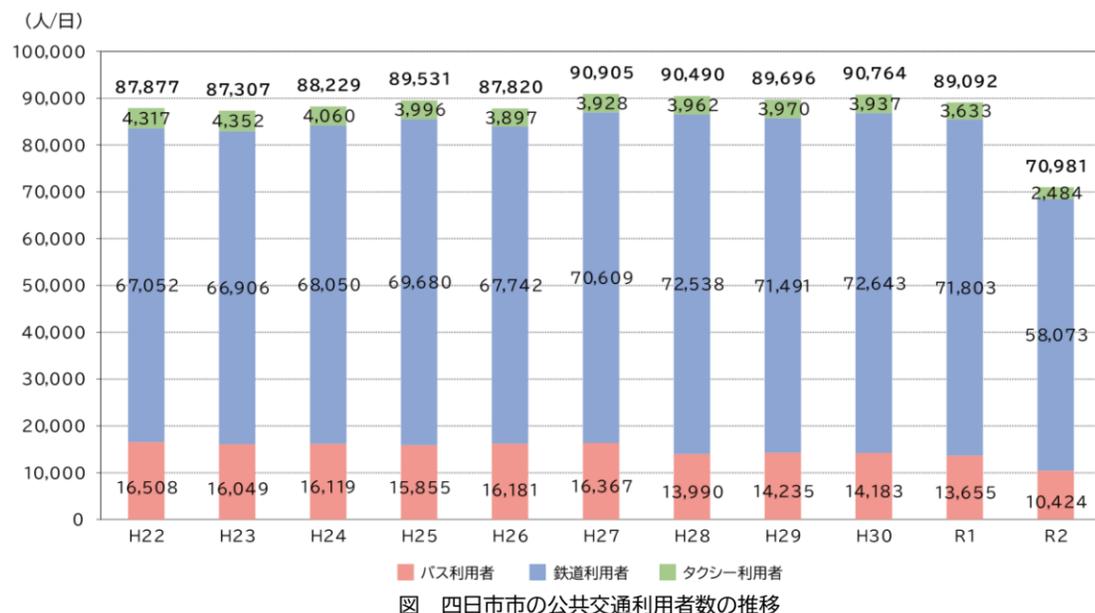
私たちが暮らし、営む四日市市は、東西経済圏を結ぶ交通の要衝に位置し、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路の整備が進むとともに、南北の幹線鉄道が市内を通り、概ね市内全域に、地方鉄道や鉄道支線、路線バスなどの公共交通のサービスが提供されるなど、交通環境に恵まれた都市のひとつである。

しかし、「慢性的な道路渋滞の発生」、「新型コロナウイルス感染症の流行による公共交通利用者の減少の加速」、「人口減少社会、高齢社会が到来する中での交通弱者の移動手段の確保」が課題となっているほか、道路渋滞の緩和によるCO2排出量の抑制や歩いて暮らせるまちづくりなど低炭素社会の実現に向けた取組も求められている。

こうした時代の変動の中で、交通を取り巻く様々な課題に的確に応え、持続可能な魅力あるまちづくりを展開していくために、市内の交通に関わる、市民、交通事業者、行政が一堂に会する「四日市市都市総合交通戦略協議会」において、本市の交通環境の維持・強化に、関係者が一丸となって取り組むための行動計画となるものである「四日市市都市総合交通戦略」を策定する。

## 四日市市の交通の現状と課題

### ①公共交通に関する現状と課題

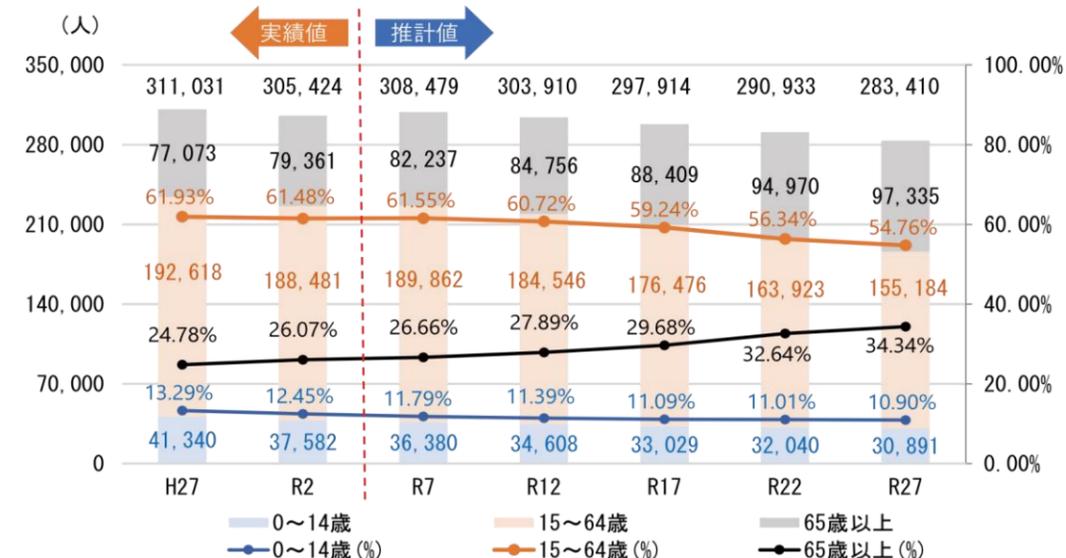


- ・鉄道やバスの利用者は減少傾向にあり、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営状況にある。

### ②自動車交通に関する現状と課題

- ・東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道等の高速道路網、臨港道路霞4号幹線が整備されるなど、広域的な幹線道路ネットワークが形成されている。また、北勢バイパスの整備が進められており、国道477号バイパスとともに、広域幹線道路ネットワークの強化が図られている。
- ・広域道路の整備が進むものの、市内の道路においては、臨海部の国道1号及び23号、中心部周辺の主要な道路、ハイテク工業団地周辺の3つのエリアにおいて、顕著な混雑が発生している。

## ③人口減少・高齢社会の到来



- ・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。

## 目指す都市像（交通像）

四日市市の交通の現状や前四日市市都市総合交通戦略の評価、四日市市総合計画などの上位計画を踏まえて、四日市市が目指すべき、交通分野における都市像を以下のように設定した。

- 都市像 1** 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。
- 都市像 2** まちなかでは、バス交通に加えて次世代モビリティで自由に行きたい所へ移動できる環境が整っている。
- 都市像 3** 郊外部の交流拠点には多様な交通が結節する機能が整っており、都市との交流が活発に行われている。
- 都市像 4** 公共交通不便地域では、地域住民が主体となったきめ細やかな交通サービスが提供されている。
- 都市像 5** 広域幹線道路とのネットワークが構築され、交通渋滞が解消しており、バスも定時性を保って運行している。
- 都市像 6** 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繋がっている。



# 戦略2

## 円滑な交通を支える道づくり

### 達成目標

環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整い、深刻な渋滞の問題が解消されている。  
また、歩いて暮らせるまちづくりと連携した安全な道路づくりが進んでいる。

### 現在の状況（イメージ）

### 将来の目指す方向（イメージ）

※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。

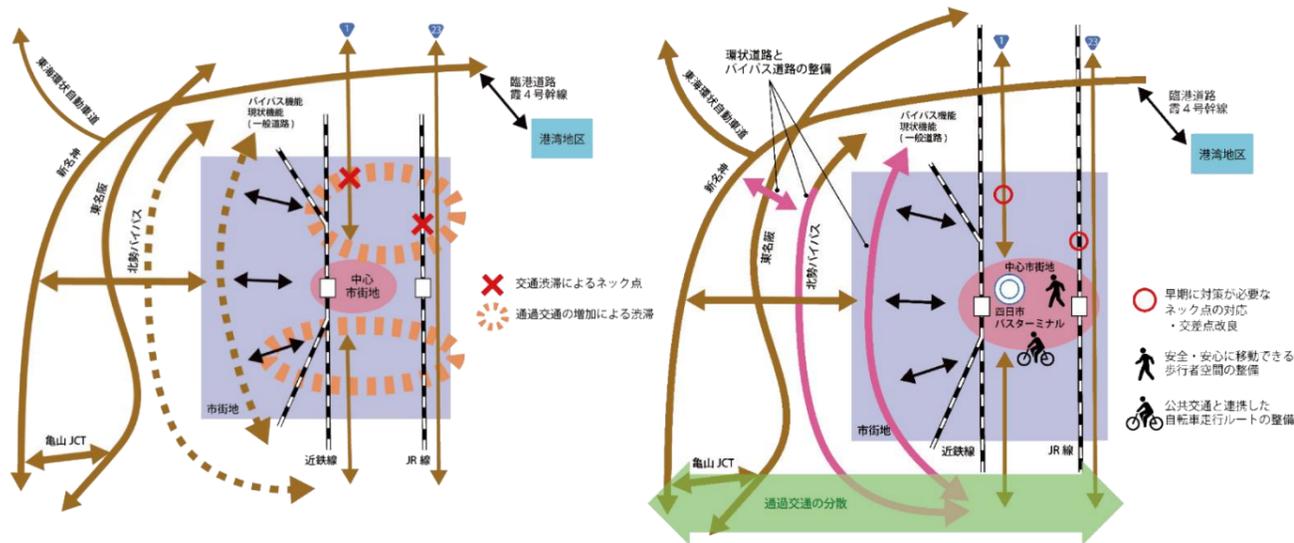


図 道路ネットワークが将来目指す方向のイメージ図

### 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。

### 進行管理目標

- 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

### 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渋滞対策の推進

- 1) 環状道路とバイパス道路の整備推進
  - ① 幹線道路の整備
- 2) 早期に対策が必要なネック点の解消
  - ① 渋滞箇所の改善
  - ② 交通事故防止対策
  - ③ 鉄道交差箇所の対策

#### (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
  - ① 歩行空間の整備
  - ② 自転車通行空間の整備

#### (3) 中央通りにおけるウォークラブルな空間や自転車道の整備

- 1) 中央通りにおけるウォークラブルな空間や自転車道の整備
  - ① 中央通りの空間づくり

#### 〔 幹線道路の整備 〕



整備が進む北勢バイパス

#### 〔 自転車通行空間の整備 〕



自転車通行空間の整備（堀木日永線）

# 戦略3

## まちなかの賑わいづくり

### 達成目標

まちなかへは、市内外から鉄道やバスを利用した来訪が可能で、まちなかでは、次世代モビリティなどで自由に行きたい所へ移動できるとともに、DX（デジタル変革）を活用した居心地が良く歩きたくなる空間が整備されている。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ができるネットワークが整っている。

### 現在の状況（イメージ）

### 将来の目指す方向（イメージ）

※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。

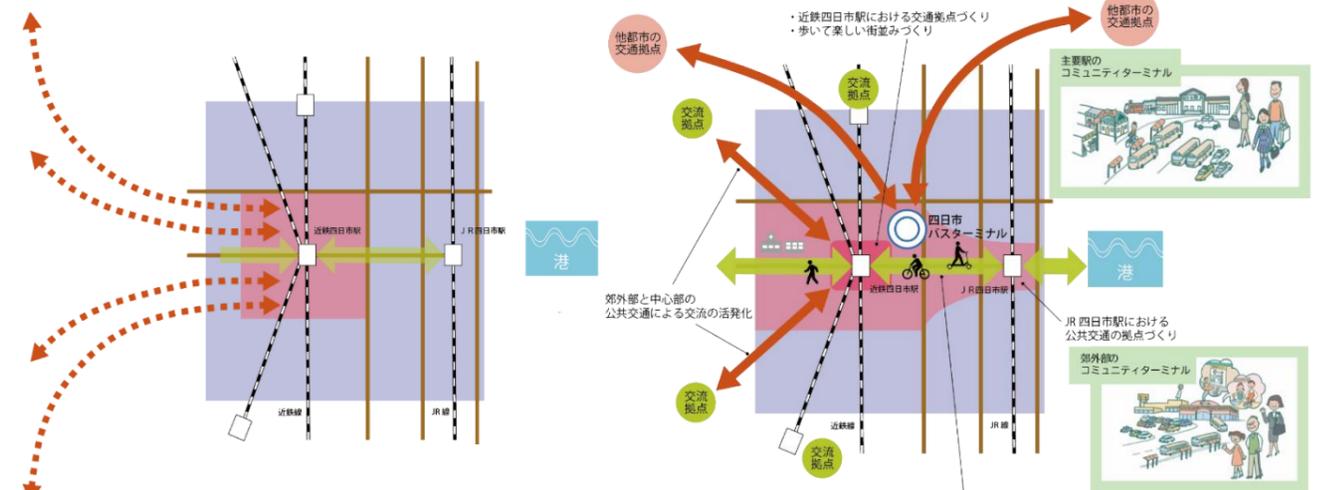


図 まちなかのまちづくりと公共交通の連携が将来目指す方向のイメージ図

### 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。

### 進行管理目標

- 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行料（13カ所の合計値）
- JR・近鉄四日市駅利用者数

### 今後10年間に実施・検討する施策

#### (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

- 1) 次世代モビリティの導入
  - ① 自動運転の導入に向けた取組推進
  - ② パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進
- 2) 既存公共交通との連携
  - ① MaaSの活用
- 3) まちなかにおける移動手段の充実
  - ① レンタサイクルシステムの充実



中央通りの将来イメージ

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。

#### (2) まちなかにおける駅まち空間づくり

- 1) まちづくりと連携した空間形成
  - ① 中央通りの空間づくり
  - ② スマートシティに向けた取組
  - ③ みなとまちづくりとの連携
  - ④ 交通を阻害する路上駐車防止
- 2) まちづくりネットワークの拠点づくり
  - ① 四日市バスターミナルの整備
  - ② 高速バスの活性化
  - ③ バス路線網の拡充
- 3) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり
  - ① JR 四日市駅周辺の交通拠点整備
  - ② 郊外部や近郊の商業施設や駅など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4

市民・公共個通事業者・行政の連携づくり

## 達成目標

感染症の影響によって減少した公共交通利用者の回復に向けて、市民、公共交通事業者、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。

## 今後10年間に実施・検討する施策

### (1)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組 (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
  - 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 バスなどへの支援
- 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
  - 交通安全教室の開催
- 安心して公共交通を利用できる環境づくり
  - 感染症対策
  - サイン表示のバリアフリー化

〔シンポジウムなど交通イベントの実施〕



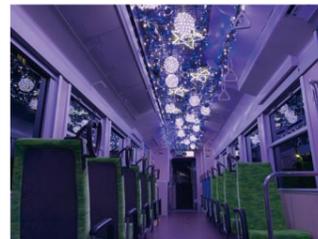
公共交通フェア

環境フェア

〔公共交通の乗り方教室の開催〕



〔鉄道・バスを利用した観光イベントなどの継続実〕



### (2)都市総合交通戦略の進行管理

- 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)



図 PDCA サイクル

一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素敵な暮らしとまちを実現します

## 戦略4 市民・交通事業者・行政の連携づくり

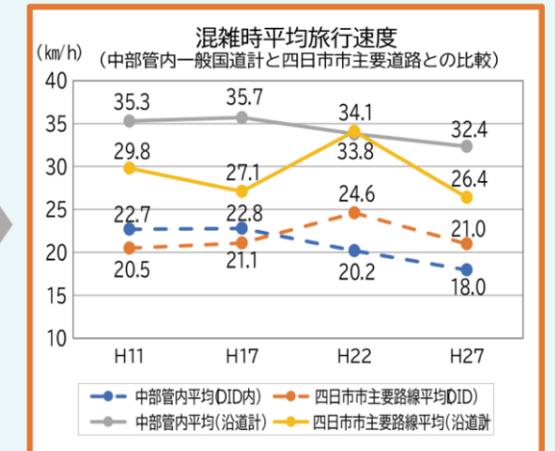
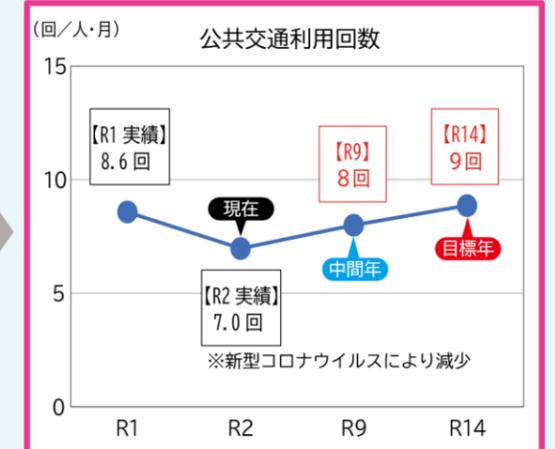
### 1. 市民の意識と行動の改革

**戦略1**  
自由に移動し  
交流できる  
公共交通体系づくり

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。

子どもからお年寄りまで、さまざまなライフスタイルに応じた公共交通の利用で、活動的な暮らしを楽しめます。

### 2. 都市総合交通戦略の進行管理



徒歩や自転車、エコドライブなど、かしこく移動手段を使い分けて、健康で環境にやさしい暮らしを楽しめます。

**戦略2**  
円滑な交通を支える道づくり

重点的な幹線道路の整備と共に、暮らしに身近な空間では、人に優しい道路整備に取り組みます。

**戦略3**  
まちなかの賑わいづくり

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。

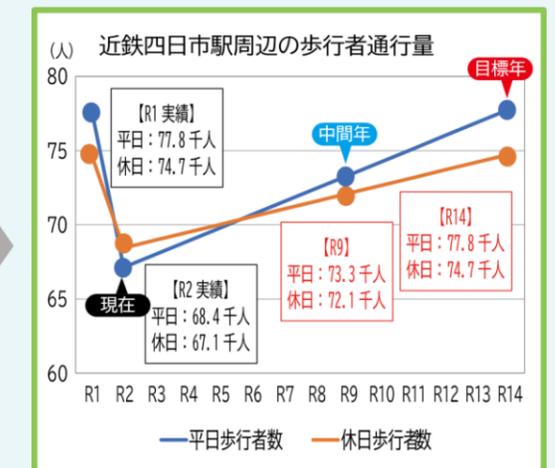


図 戦略の構成と目指す効果

# 戦略のスケジュール

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール						実施主体	
			検討	計画	実施					
			前期	後期	R5	R6	R7	R8		R9
<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によ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	① 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	
		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							鉄道事業者	
	② 地方鉄道、支線路線の維持	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								
		駅前駐車場・駐輪場(P&R施設)の拡大 ※戦略1-(3)-1)掲載								
③ 鉄道の安全性の確保	跨線橋の耐震化							市		
	踏切改良などの緊急対策							調整が整ったものから順次実施		
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	① バス路線網の再編	幹線・支線バス化の実証運行						バス事業者、市		
		鉄道支線バスの検討						交通事業者、市		
	② 乗り継ぎ環境の整備	※戦略1-(3)-1)掲載								
3) カーボンニュートラルに向けた取組の推進	① カーボンニュートラルに向けた取組の推進	渋滞など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		
		EVバス・水素バスなどの導入						交通事業者、市		
		連節バスの拡充						交通事業者、市		
<b>(2) 生活圏内の移動特性に応じた交通手段の確保</b>										
1) 基幹公共交通と連結した支線バス路線などの構築	① バス路線網の再編	※戦略1-(1)-2)掲載								
		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						バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市		
	② 支線バス路線網の再編	市外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などの運行						交通事業者、市		
	③ NPOバスなどへの支援	市民主体のコミュニティバスへの支援拡大						バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市		
<b>(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</b>										
1) 鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり	① 乗り継ぎ環境の整備	駅前広場の整備(鉄道乗り継ぎ環境の整備)						調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、市	
		郊外部や近郊の商業施設や駅など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)掲載								
		駅前駐車場・駐輪場(P&R施設)の拡大							調整が整ったものから順次実施	交通事業者、市
		四日市バスターミナルの整備 ※戦略3-(2)-2)掲載								
			高速バスの活性化に向けた取組検討 ※戦略3-(2)-2)掲載							
2) 移動全体を支えるバリアフリー化の推進	② 公共交通の利用しやすい環境づくり	バス待ち環境の改善						調整が整ったものから順次実施	バス事業者、市	
		運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上							バス事業者	
		公共交通マップなどの作成・配布							調整が整ったものから順次実施	協議会など
		バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化						調整が整ったものから順次実施	バス事業者	
	③ サイン表示のバリアフリー化	駅前広場の整備や乗降客の増加を踏まえ検討						調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、市	
① 鉄道駅のバリアフリー化		ノンステップバス、ワンステップバスの拡充							バス事業者、市	
② 車両のバリアフリー化		ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充							タクシー事業者、国、県、市	
		点字や音声、ピクトグラムによる案内の推進						調整が整ったものから順次実施	交通事業者、道路管理者、市など	
<b>戦略2：円滑な交通を支える道づくり</b>										
<b>(1) 必要な幹線道路の整備や渋滞対策の推進</b>										
1) 環状道路とバイパス道路の整備推進	① 幹線道路の整備	【継続事業】 新迷高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス、四日市鈴鹿環状線、小杉新町2号線、泊小古首線、垂坂1号線、三重橋垂坂線 など							道路管理者	
		【新規事業】 三重県道路整備方針、三重県新広域道路交通ビジョン、四日市市老ト整備の方針に基づき順次事業化を図る							調整が整ったものから順次実施	道路管理者
2) 早期に対策が必要なネック点の解消	② 交通事故防止対策	西阿倉川62号線、霞ヶ浦垂坂線(羽津町交差点)、阿倉川野田線(野田二丁目交差点)、赤堀小生線 など							道路管理者	
		主要交差点や交通事故多発地点において交通安全対策を進める							道路管理者、県警	
		踏切の幅や遮断時間の短縮などを検討し、踏切における歩道と車道の分離などの対策を進める								鉄道事業者、道路管理者
<b>(2) 歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり</b>										
1) 安全・安心に移動できる歩行者空間の整備	① 歩行空間の整備	【継続事業】 東海道、富田富田一色線 など							道路管理者	
		【新規事業】 調整済みの路線から順次実施							調整が整ったものから順次実施	道路管理者
	② 自転車通行空間の整備	【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(午起末永線・赤堀末永線)などから順次整備							道路管理者	
<b>(3) 中央通りにおけるウォカブルな空間や自転車道の整備</b>										
1) 中央通りにおけるウォカブルな空間や自転車道の整備	① 中央通りの空間づくり	中央通りの空間づくり ※戦略3-(2)-2)掲載								

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール						実施主体	
			検討	計画	実施					
			前期	後期	R5	R6	R7	R8		R9
<b>戦略3：まちなかの賑わいづくり</b>										
<b>(1) まちなかにおける移動手段の充実と既存公共交通との連携</b>										
1) 次世代モビリティの導入	① 自転車運搬の導入に向けた取組推進	近鉄四日市駅からJR四日市駅間の中央通り							バス事業者、市	
		② パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進	超小型電気自動車、電動バイクなどの導入検討							市
2) 既存公共交通との連携	① MaaSの活用	MaaSの導入に向けた検討							交通事業者、市	
3) まちなかにおける移動手段の充実	① レンタサイクルシステムの充実	駅前駐車場・駐輪場(P&R施設)の拡大 ※戦略1-(3)-1)掲載							市	
<b>(2) まちなかにおける駅まち空間づくり</b>										
1) まちづくりと連携した空間形成	① 中央通りの空間づくり	中央通り							市	
		② スマートシティに向けた取組	スマートバスタをはじめとしたスマートシティに向けた取組							交通事業者、企業、国、県、市
	③ みなとまちづくりとの連携	みなとへのアクセス強化								市
		④ 交通を阻害する路上駐車防止	中心市街地における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
2) まちづくりネットワークの拠点づくり	① 四日市バスターミナルの整備	四日市バスターミナルの整備							交通事業者、国、県、市	
		② 高速バスの活性化	高速バスの活性化に向けた取組検討							バス事業者
		③ バス路線網の拡充	需要の増加に応じた路線の拡充を図る						調整が整ったものから順次実施	バス事業者
3) まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり	① JR四日市駅周辺の交通拠点整備	JR四日市駅周辺の整備							調整が整ったものから順次実施	東海旅客鉄道、市
		② 郊外部や近郊の商業施設や駅など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							調整が整ったものから順次実施
<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組(モビリティマネジメント)を市民ぐるみで推進	① モビリティマネジメントの推進	シンポジウムなど交通イベントの実施							協議会など	
		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	
		エコ通勤・エコ通学の促進							企業、四日市商工会議所、学校関係者、交通事業者、市	
		公共交通マップなどの作成・配布 ※戦略1-(3)-1)掲載								
	② 公共交通の利用や交通安全の教育	公共交通の乗り方授業の開催							バス事業者	
		自転車交通安全教室の開催							県警、市	
2) 地域とともに支える公共交通の仕組みづくり	① 地域で公共交通を支える活動の推進	地域で公共交通の確保などを支援する活動を推進							市民、市	
		② 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり	地域からの発意により利便性の高い交通を考える関係者間の協議の場づくり							市民、市
		③ NPOバスなどへの支援	※戦略1-(2)-1)掲載							
3) 高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくり	① 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							県警、市	
		② 交通安全教室の開催	高齢者対象の安全教室開催							県警、市
4) 安心して公共交通を利用できる環境づくり	① 感染症対策	利用者への周知、啓発							交通事業者、国、県、市	
		② サイン表示のバリアフリー化	※戦略1-(3)-2)掲載							
<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	① 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	
2) 都市総合交通戦略の定期的な検証									協議会	

## 四日市市都市総合交通戦略とは

四日市市都市総合交通戦略は、誰もが利用できる公共交通の維持や歩行者に配慮した段差の無い道路の整備など歩いて暮らせる交通環境の実現や、市域を越えた交流によるまちの活性化を支える交通ネットワークの構築により、四日市市が今後とも持続可能な都市として存続し続けていくためのものであり、そのために関係者が連携して取り組む交通施策の展開方針と、その実現のために短・中期的に行う具体の施策の組み合わせを示すものである。



図 四日市市都市総合交通戦略の役割

## 目標年次

概ね 10 年後を目標に、関係者が連携して取り組む施策の組み合わせと共に、短期（計画期間前期の概ね 5 年間）に実施する具体の施策とスケジュールを示す。

また、短期（前期の概ね 5 年間）における実現しようとする目標を設定し、その中間年次（概ね 3 年後）において、進捗状況を踏まえて戦略スケジュールの調整を行う。

計画名	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
四日市市総合計画	重点的横断戦略プラン					分野別基本政策							
四日市市都市総合交通戦略	前期			中期					後期				
						■ 施策の見直し		◎ 中間目標		■ 施策の見直し		■ 施策の見直し	◎ 目標年次

図 四日市市都市総合交通戦略の計画期間

## 計画区域

計画区域は四日市市全域を対象とする。

また、広域的な公共交通や幹線道路では、これまでも沿線の市町などと連携した取組を進めていることから、これらの広域的な取組も含めて計画する。

お問い合わせ先

三重県四日市市諏訪町 1 番 5 号  
 四日市市 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室  
 電話：059-354-8095  
 FAX：059-354-8404  
 メールアドレス：koutsuu@city.yokkaichi.mie.jp