

**四日市市都市総合交通戦略及び
四日市市地域公共交通計画の指標等の確認について**

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>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>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ラ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>□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>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>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>□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】 公共交通利用環境の向上</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>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】 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>○市政アンケート 【項目】 中心市街地の活性化</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>		

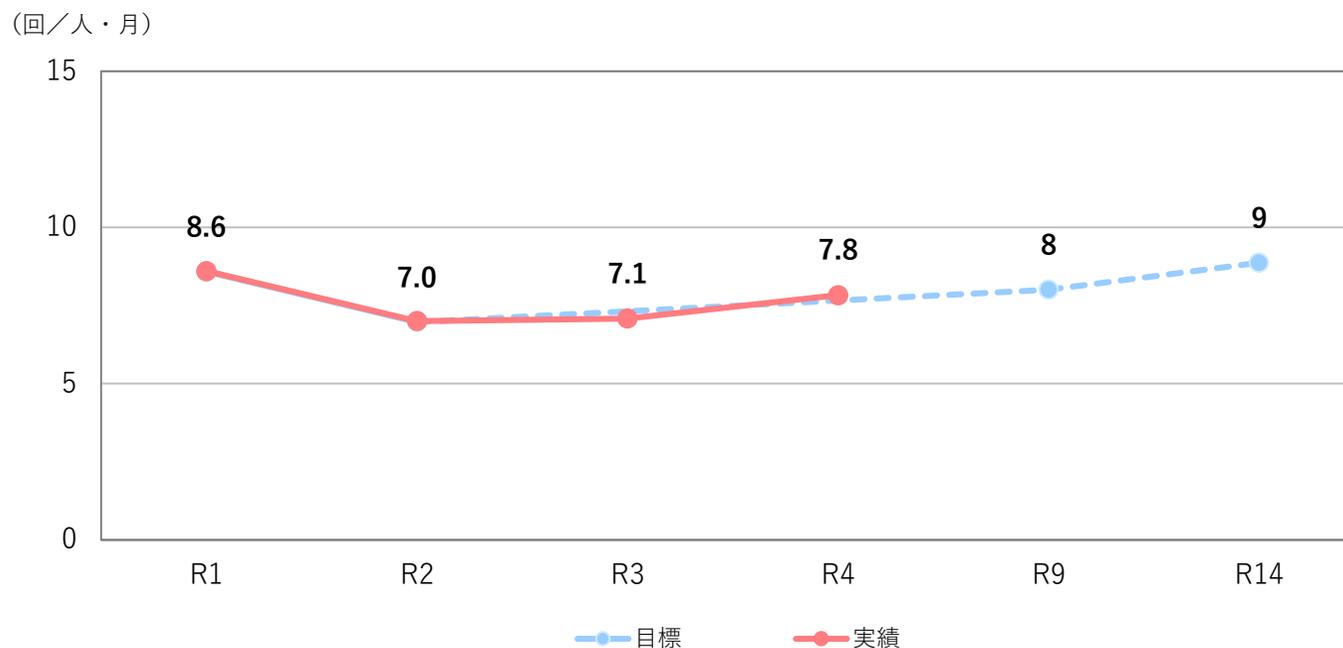
戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

■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



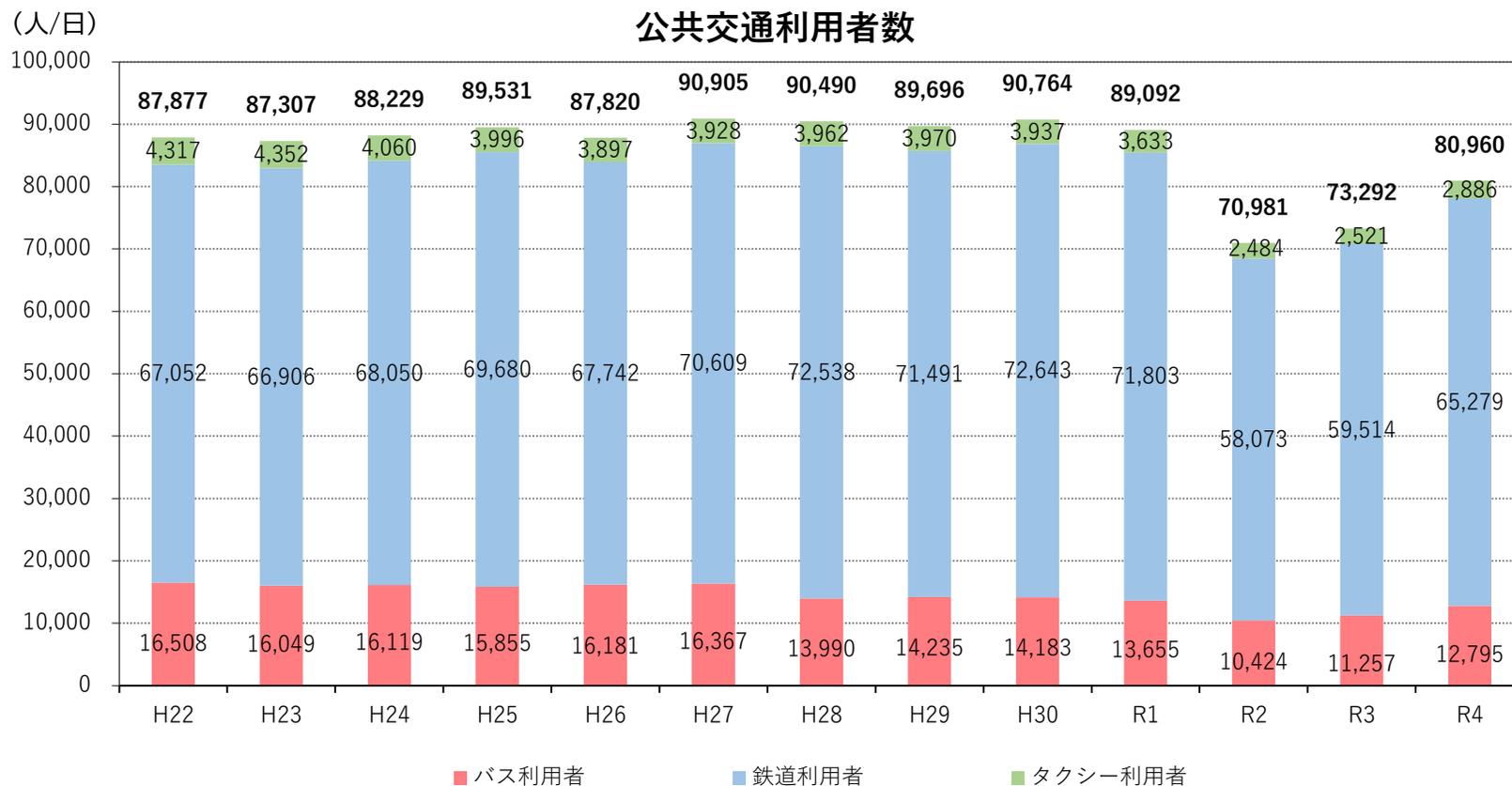
⇒令和3年度、令和4年度と公共交通利用回数は増加傾向である。

戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

■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 ⇒第6回（令和4年）中京都市圏パーソントリップ調査の結果が未公表

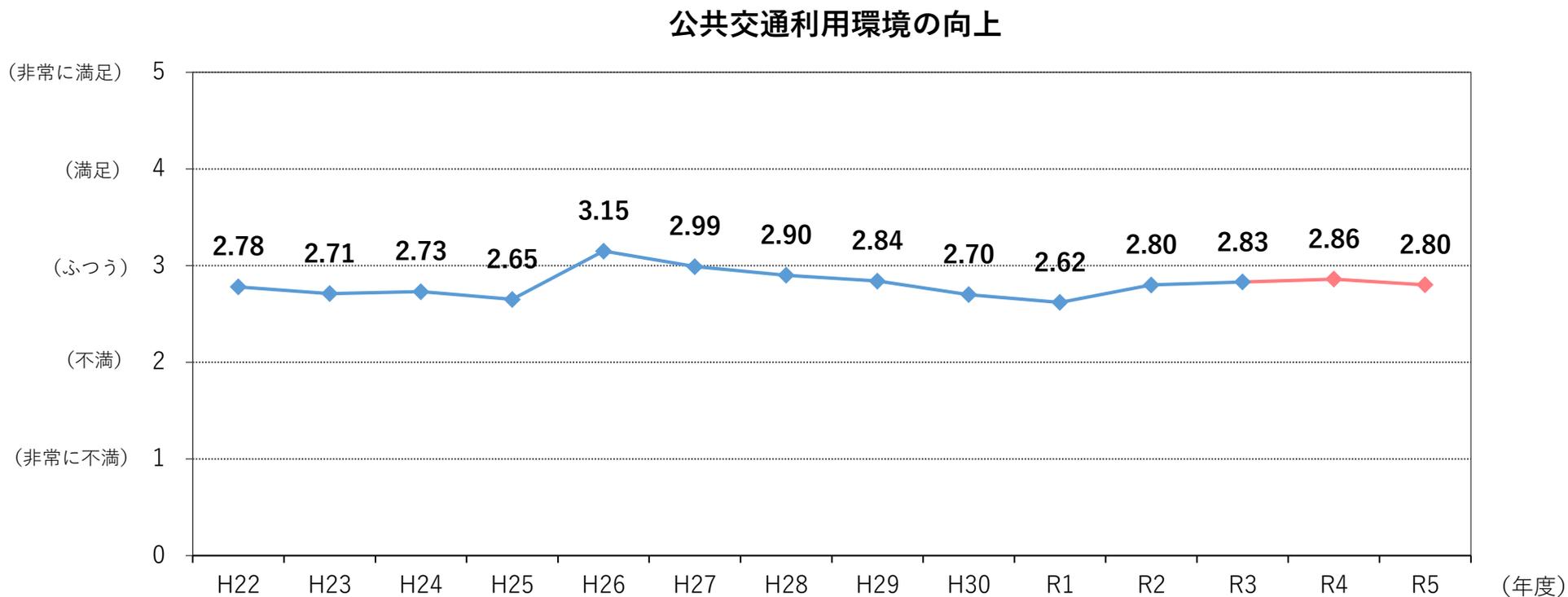


⇒令和3年度、令和4年度とすべての公共交通利用者数は増加傾向である。

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。

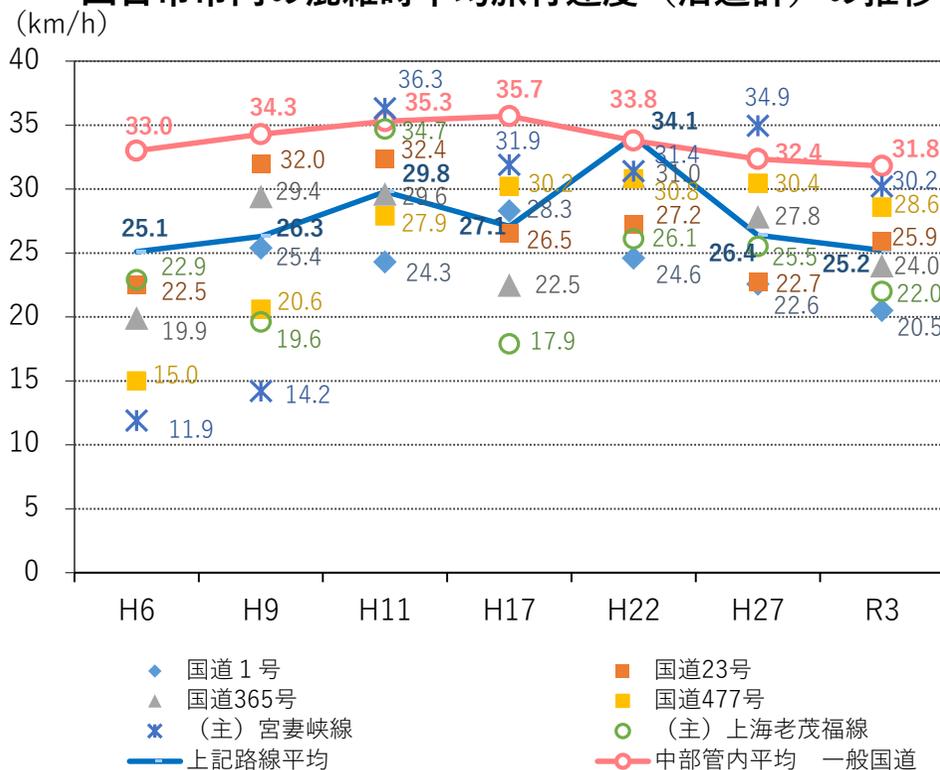
戦略2：円滑な交通を支える道づくり

■評価指標

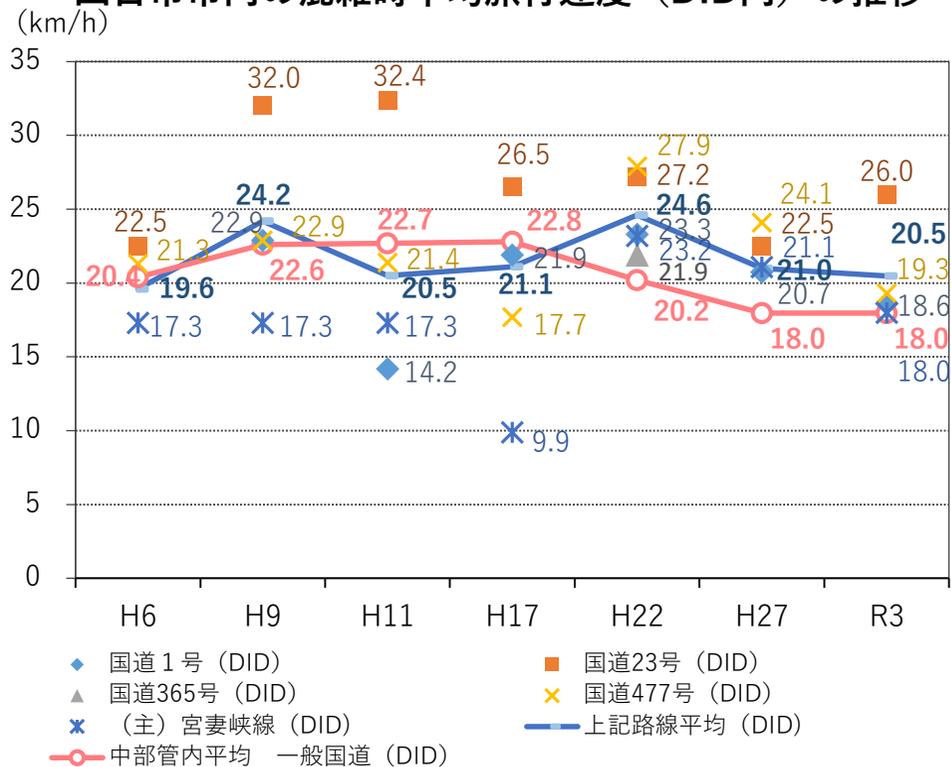
主要道路の混雑時平均旅行速度を国土交通省中部地方整備局管内平均値以上とする

⇒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

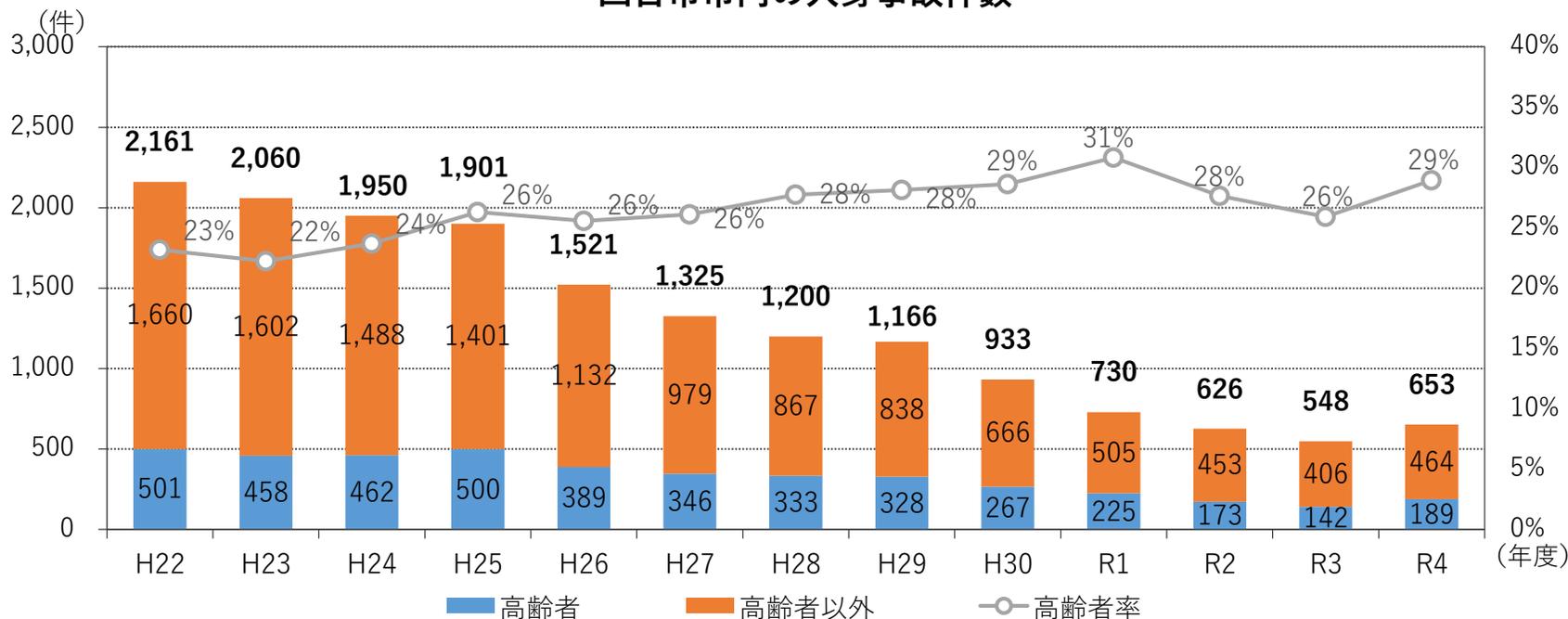
■進行管理目標

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



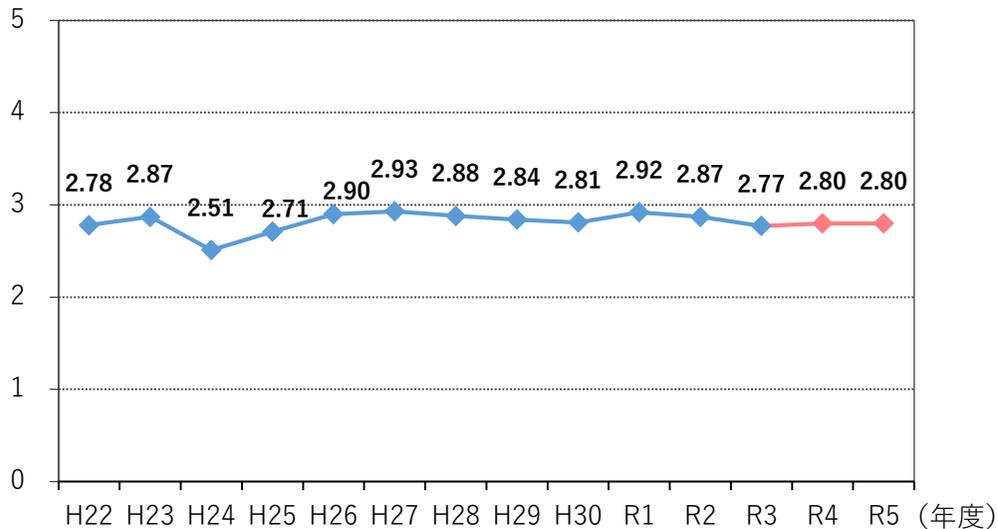
⇒市内人身事故件数は、令和3年度まで減少していたが、令和4年度は増加に転じた。

戦略2：円滑な交通を支える道づくり

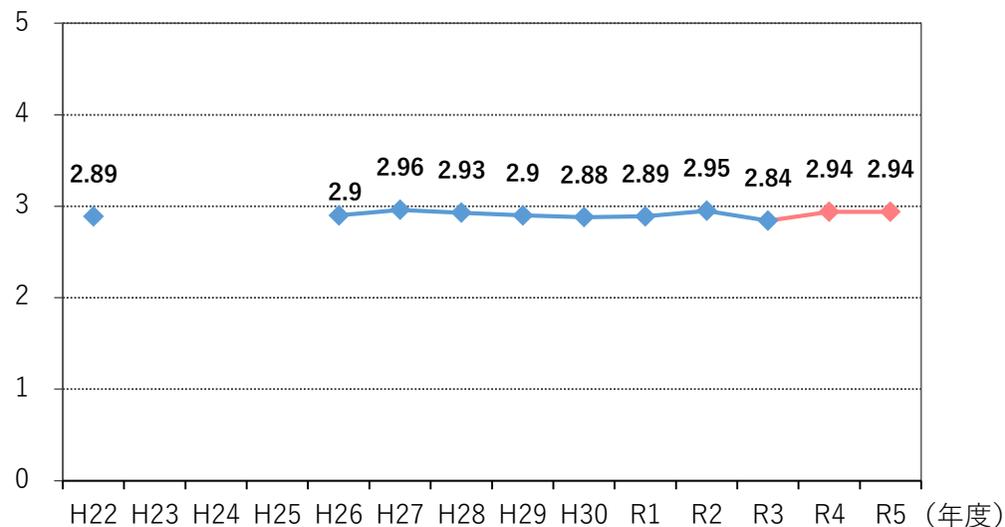
■市民意識（市政アンケート）

【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

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

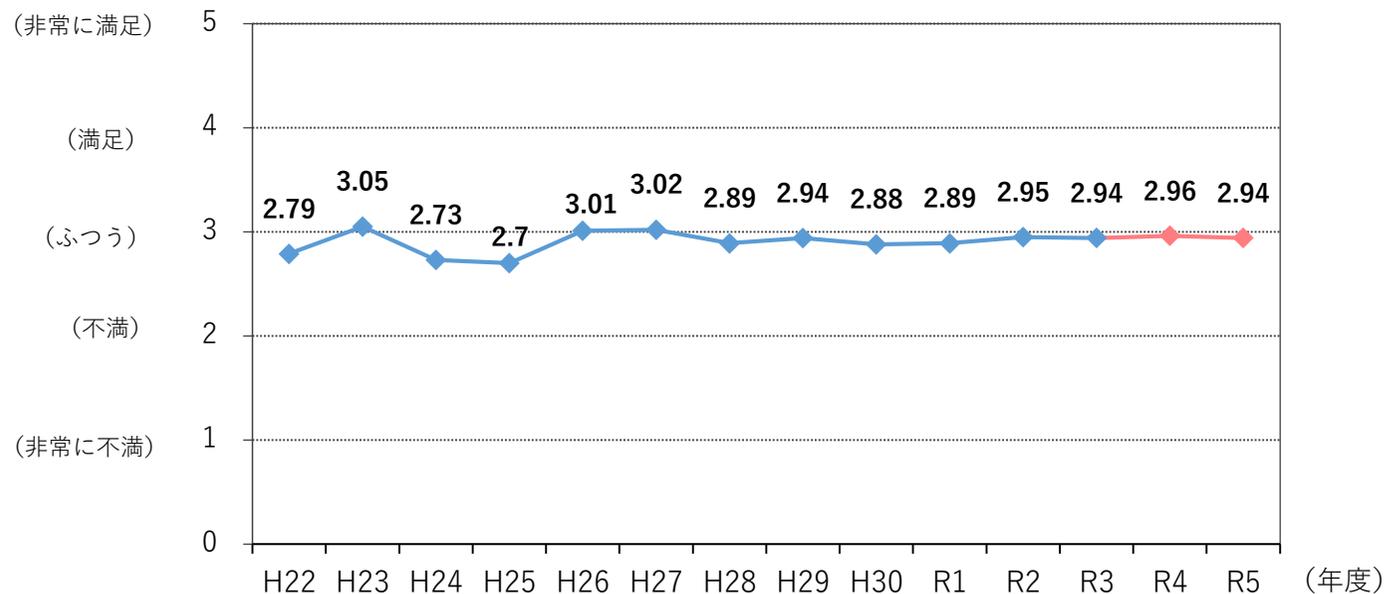
⇒ 「移動しやすい道路網の整備」、「交通安全対策の充実」ともに横ばいである。

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

バリアフリー化の推進



⇒ 「バリアフリー化の推進」は横ばいである。

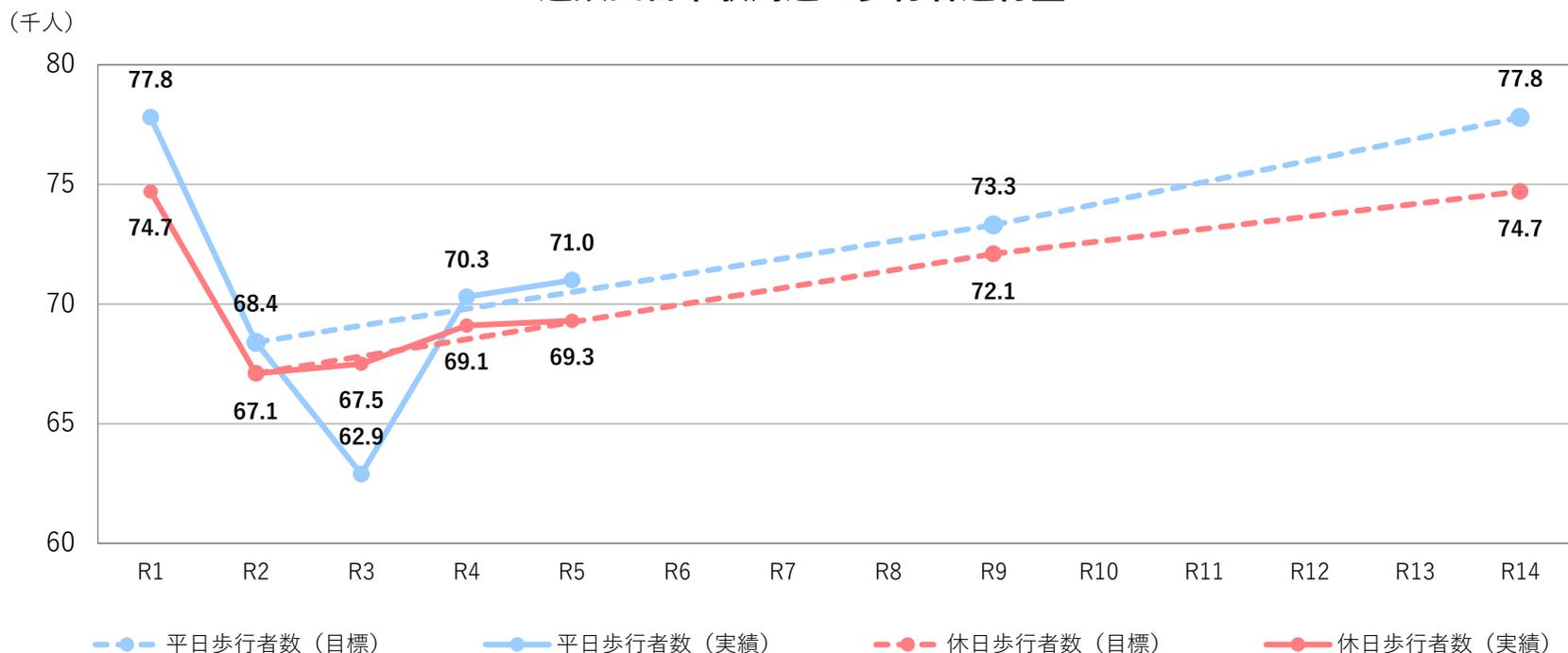
戦略3：まちなかの賑わいづくり

■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



⇒近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量は目標値より上回る結果となった。

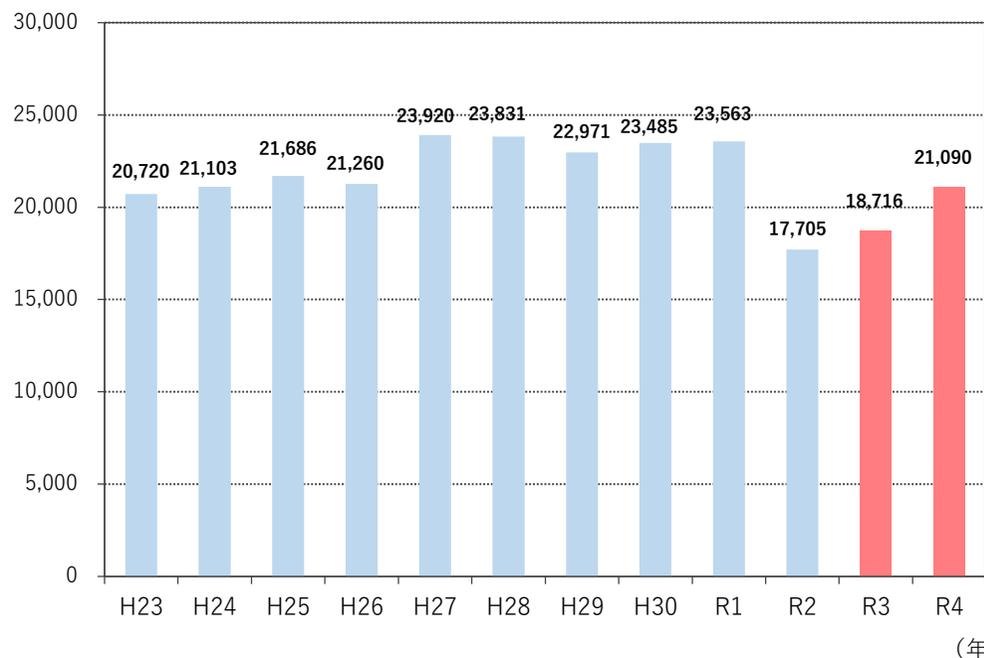
戦略3：まちなかの賑わいづくり

■進行管理目標

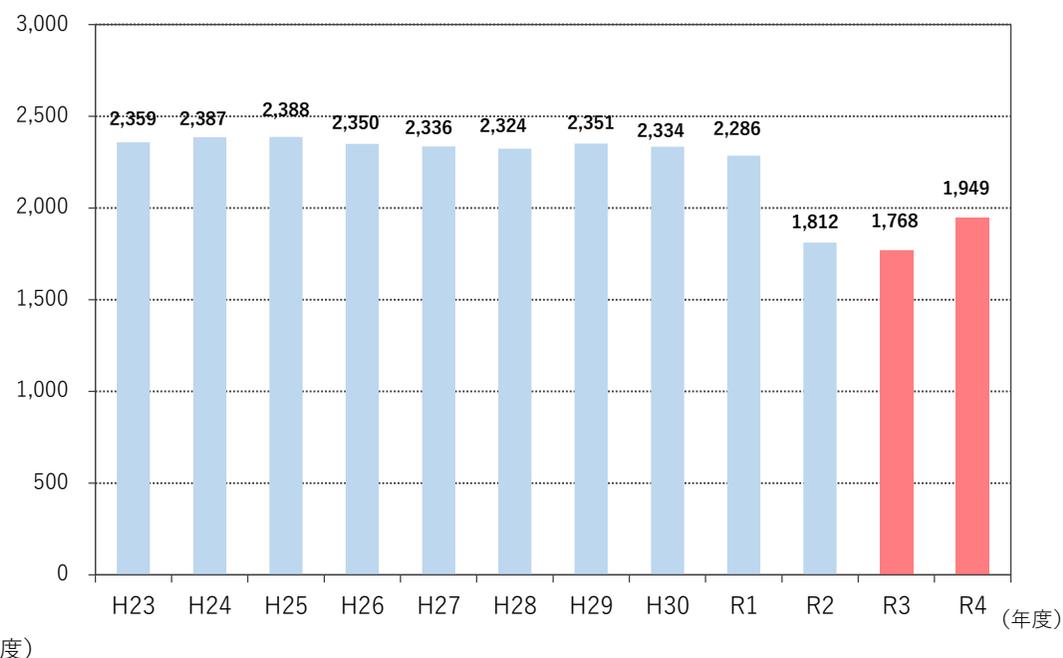
①近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 ⇒評価指標と同様

②近鉄・JR四日市駅乗車人員

(人/日) 近鉄四日市駅乗車人員の推移



(人/日) JR四日市駅乗車人員の推移

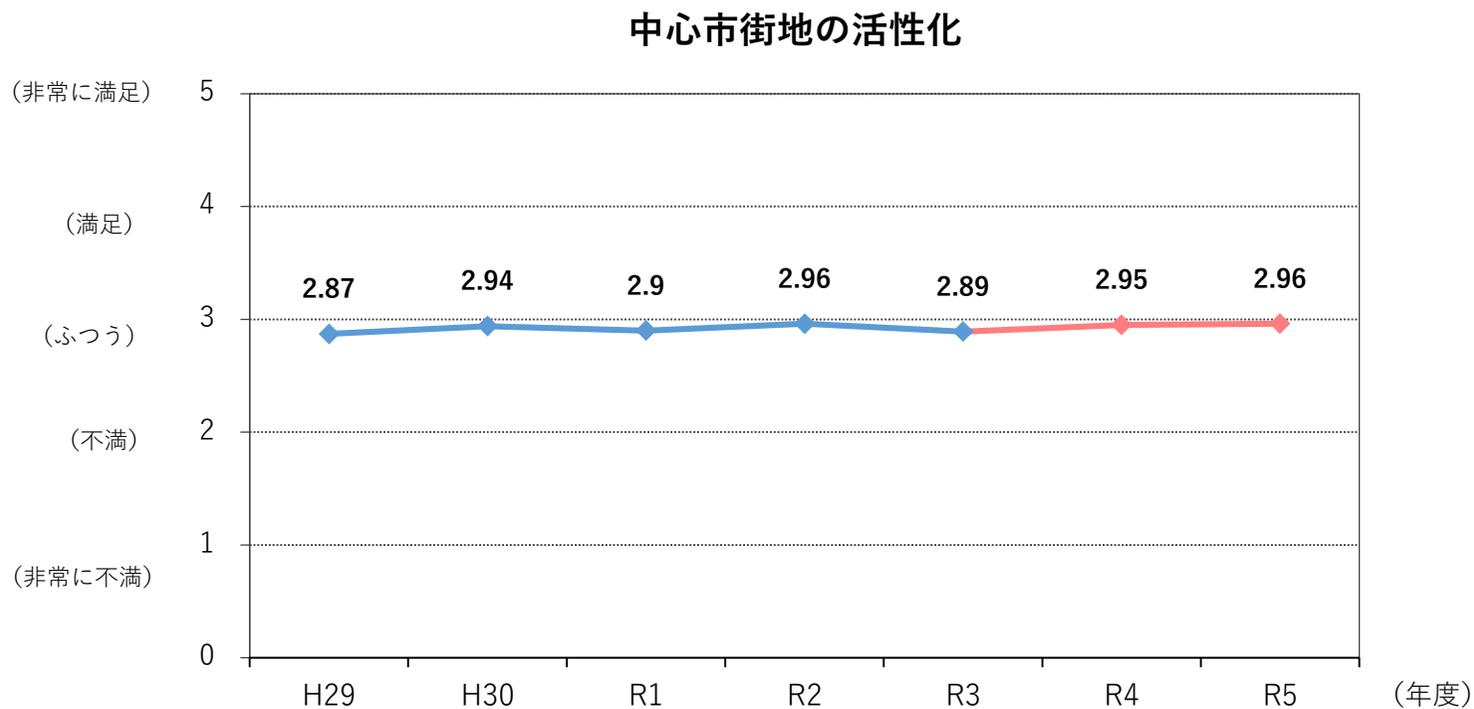


⇒近鉄四日市駅は令和2年度以降増加傾向である。
JR四日市駅は令和3年度減少したが令和4年度は増加した。

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」は横ばいである。

戦略1～3を通して：環境に優しい行動の推進

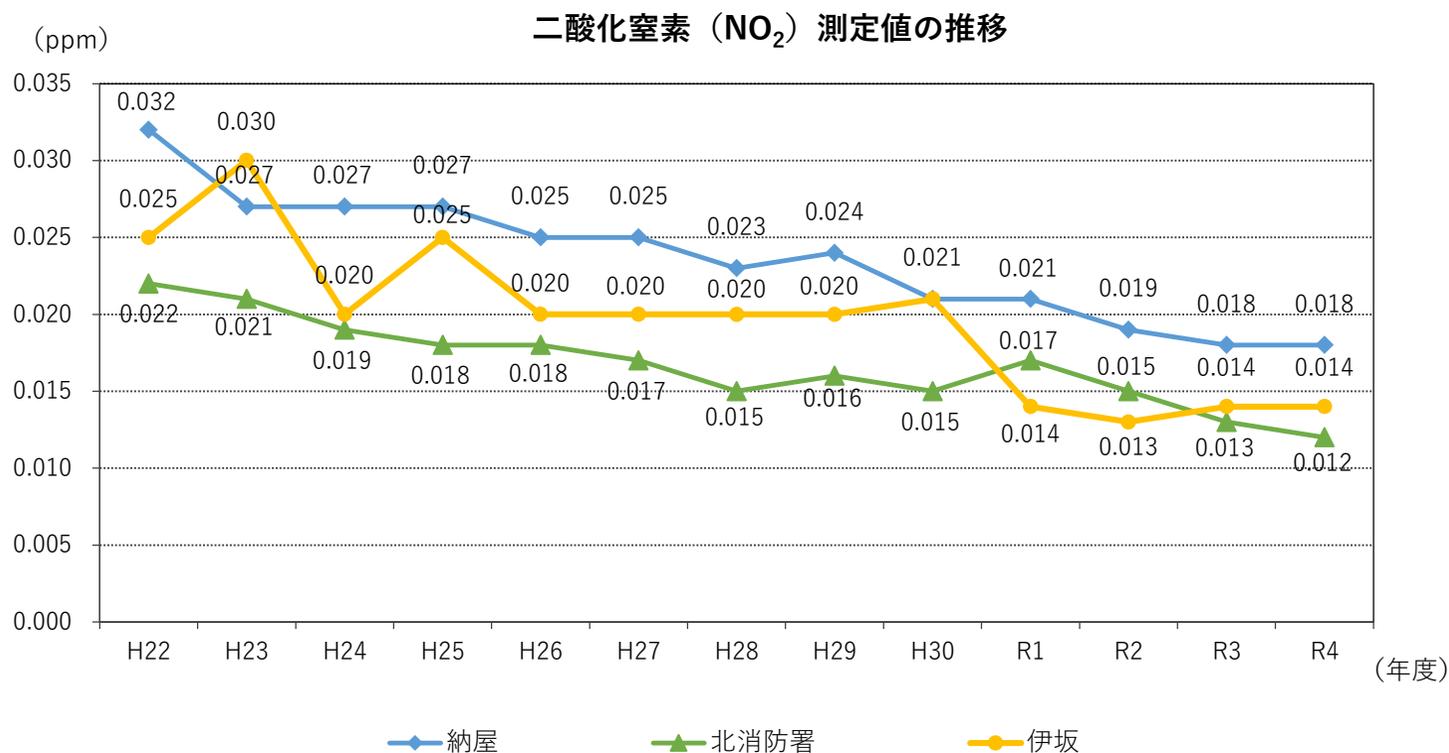
■評価指標

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

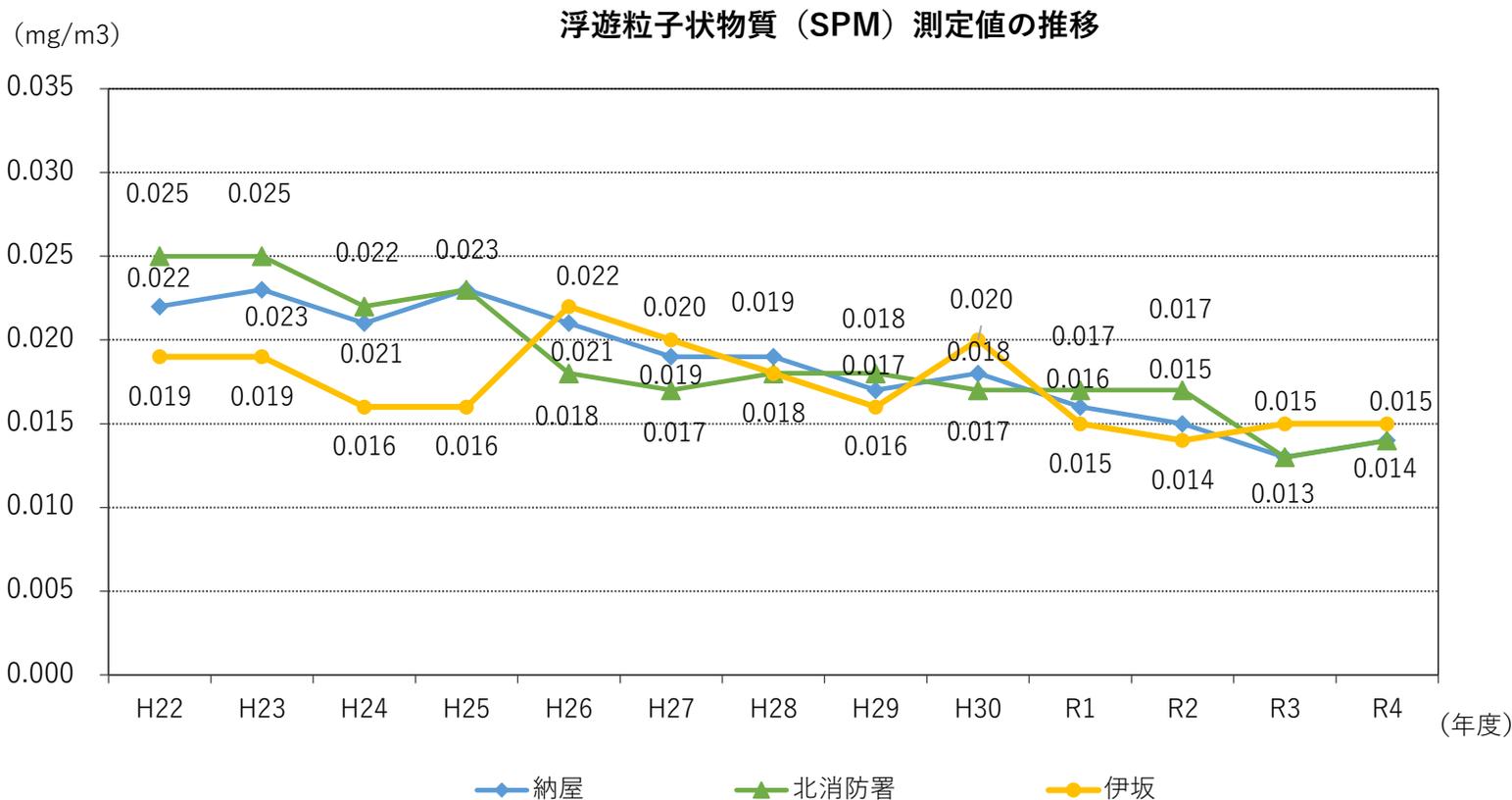


⇒ 市内3局の自動車排ガス測定局における二酸化窒素は、平成23年度以降環境基準を達成している。

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

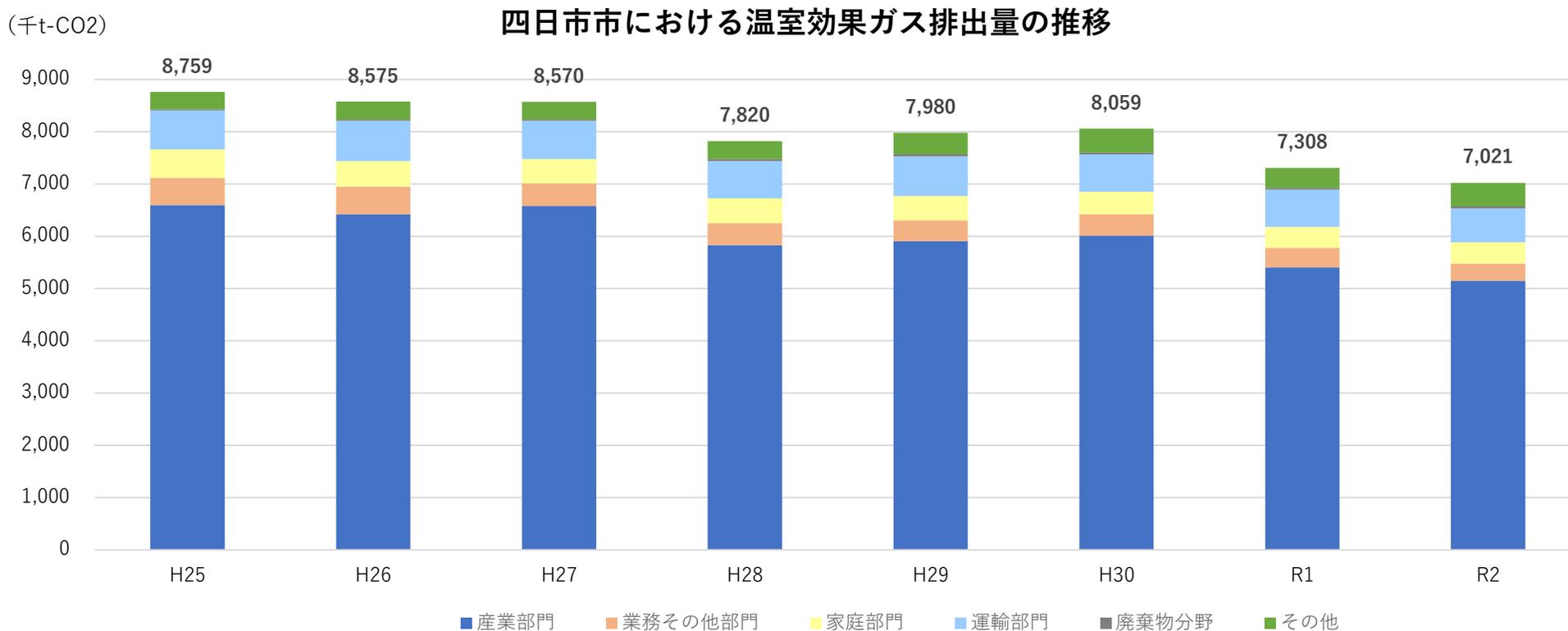


⇒ 市内3局の自動車排ガス測定局における浮遊粒子状物質は、平成24年度以降環境基準を達成している。

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



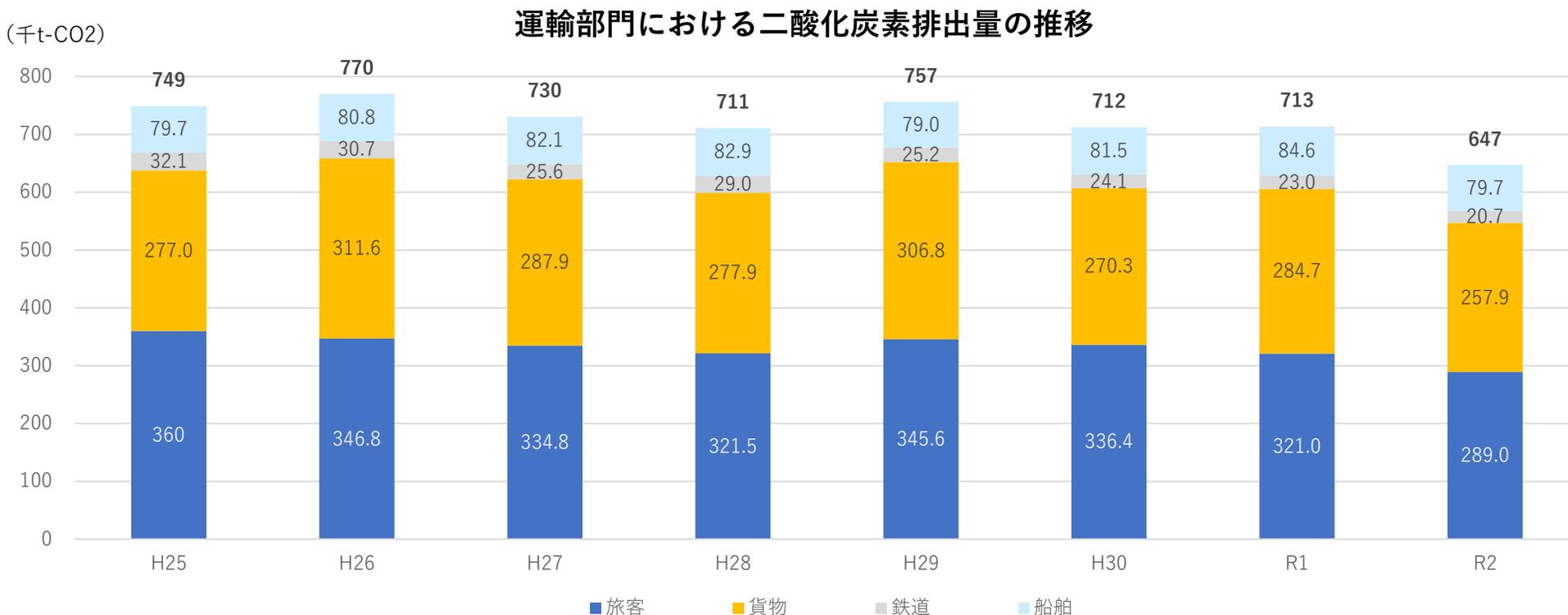
⇒温室効果ガスの排出量は減少傾向である。

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



⇒ 運輸部門における二酸化炭素排出量は減少傾向である。

基本方針

「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

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

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

計画の目標

目標①
公共交通利用の促進
【指標】鉄道・バス・タクシーの年間利用者数

目標②
中心市街地への公共交通での来訪促進
【指標】四日市市中心市街地における1日当たり公共交通利用者数

目標③
市内の公共交通ネットワークの確保
【指標】基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

目標④
運輸部門の低炭素化の推進
【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⑤
地域公共交通に対する市民満足度の向上
【指標】市内の公共交通に対する不満度

施策

- ① 中心市街地を中心とする将来公共交通網の明確化
- ② 四日市バスターミナルの整備
- ③ 高速バスの活性化
- ④ バス路線網の拡充
- ⑤ 自動運転の導入に向けた取組推進
- ⑥ パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進
- ⑦ 中心市街地のイベントとのタイアップ

- ⑧ 乗り継ぎ時間の短縮
- ⑨ 駅前広場の整備
- ⑩ 鉄道駅のバリアフリー化
- ⑪ 車両のバリアフリー化
- ⑫ 地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり
- ⑬ 地域の代表者向けノウハウ集の作成
- ⑭ 市街化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
- ⑮ 多様な輸送資源の活用検討
- ⑯ 公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続
- ⑰ 四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などでの利用促進
- ⑱ EVバス・水素バスなどの導入
- ⑲ 連節バスの拡充
- ⑳ エコ通勤・エコ通学の推進

- ㉑ 運賃制度の見直し
- ㉒ 企画切符の販売
- ㉓ グッズの作成・販売
- ㉔ 鉄道・バスを利用した観光イベントなどの実施
- ㉕ 高齢者運転免許自主返納の促進
- ㉖ バス待ち環境の改善
- ㉗ 支払方法の利便性向上
- ㉘ 公共交通マップなどの作成・配布
- ㉙ バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化
- ㉚ MaaSの活用
- ㉛ サイン表示のバリアフリー化
- ㉜ 転入者モビリティマネジメントの実施
- ㉝ 公共交通の乗り方教室の開催
- ㉞ 感染症対策
- ㉟ 地域が主体となった公共交通を利用したくなる雰囲気づくり

目標① 公共交通利用の促進

【指標】 鉄道・バス・タクシーの年間利用者数

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
25,068,418人／年	29,499,800人／年	32,665,000人／年

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標値とする。

令和4年度：29,550,440／年

目標② 中心市街地への公共交通での来訪促進

【指標】 四日市市中心市街地における1日当たり公共交通利用者数

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
25,121人／日	30,440人／日	34,240人／日

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度の数値を目標値とする。

※鉄道：JR四日市駅・近鉄四日市駅・あすなろう四日市駅

※バス：【三重交通】堀木・文化会館前・文化会館南・近鉄四日市・諏訪・鶴の森前・市役所前・百五銀行前・JR四日市・本町・相生町・相生橋・尾上町北・尾上町

【三岐鉄道】JR四日市・市役所前・近鉄四日市・文化会館前・堀木

令和4年度：29,865人／日

目標③ 市内の公共交通ネットワークの確保
【指標】 基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
60.0%	62.4%	64.7%

※徒歩圏：鉄道駅から800m圏域、バス停（30本／日以上）から300m圏域

令和5年度：63.1%

目標④運輸部門の低炭素化の推進

【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

現状値（平成29年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
61.0万t-CO2	—	49.1万t-CO2



「第4期四日市市環境計画」改定に伴い
目標値を変更

現状値（令和2年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和12年）
647千t-CO2	—	471千t-CO2

令和2年最新値

目標⑤地域公共交通に対する市民満足度の向上

【指標】市内の公共交通に対する不満度

現状値（令和3年）	中間目標値（令和9年）	目標値（令和14年）
27.2%	23.6%	20.0%

※市政アンケートにおける公共交通に対する設問に対して、「不満足である」または「非常に不満である」と回答した人の割合

令和5年度：28.8%