



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

政策④ 交通・にぎわい

基本的政策9

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

【SDGs17の目標】



- 1 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
- 2 新技術の活用
- 3 円滑な市民生活と産業を支える道づくり

基本的政策10

にぎわいの創出と買い物拠点の再生

【SDGs17の目標】



- 1 中心市街地の活性化
- 2 買い物拠点の維持・再生

1 目指す姿

- (1) 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。
- (2) 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で便利に暮らせるようになっている。
- (3) 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。

2 現状と課題

(1) 人口減少・高齢化が進む中での移手段の確保

人口減少や高齢化の進展、コロナ禍での行動様式の変化に伴う移動の減少や、バス・タクシーの運転士不足が懸念される「2024年問題」等により、公共交通の維持が困難な状況になっています。

現在の移手段としては、自動車交通への依存度が高く、慢性的な道路渋滞が発生している等、交通環境の改善が求められています。

一方、高齢者世代に視点を移すと、運転免許返納が進んでおり、自動車に替わる高齢者の移手段の確保が求められています。

これらの課題に対応するために、移動における公共交通の分担率を高める必要があります。

(2) 次世代モビリティ・システムの構築

国の「成長戦略フォローアップ」において次世代モビリティ・システムの構築等が位置付けられ、自動運転システムの技術開発が進み、全国各地で公道での走行実験が実施されています。また、民間企業等において、MaaS(Mobility as a Service)など新たなモビリティサービスの提供に取り組む動きが活発化しています。

(3) 道路交通の現状

臨海部の国道1号、23号や国道477号バイパス端部の久保田橋や日永八郷線等の中心部周辺においては依然渋滞が発生し、経済活動が阻害されているとともに、機能拡充が進んだハイテク工業団地周辺では、通勤需要の増大による渋滞も発生しています。

一方、広域を結ぶ高規格道路では、東京一名古屋一大阪経済圏域のダブルネットワーク化を図る新名神高速道路や高速道路にアクセスする国道477号バイパスが開通するとともに、東海環状自動車道や北勢バイパス、鈴鹿四日市道路の整備が進められており、多様な企業が集積する本市においては、今後も輸送性の向上による大きな経済効果が期待されています。

また、高度経済成長期に整備された道路や橋梁が、一斉に更新時期を迎える中で、市民からは、歩行者の視点に立った道路の改良や高齢者・障害者に配慮した段差の解消、児童生徒の通学路や未就学児の園外活動経路における交通安全対策など、安心・安全な道路空間の整備が求められています。

3 展開する施策

(1) 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

- ① 輸送力や定時性に優れた鉄道網を維持するとともに、バスやタクシー等の公共交通が相互に連携し、都市機能が集積する中心市街地を中心とした効率的な交通ネットワークを構築します。
- ② リニア中央新幹線開通の効果を最大限享受できるよう、近鉄四日市駅やJR四日市駅周辺等において駅前広場や歩行空間等の整備を進めるなど、本市の玄関口の交通結節機能を強化する **重点 P36** とともに、郊外部の商業施設や駅などから基幹的な公共交通に快適に乗り換えができるような新たな交通結節点の整備に取り組みます。 **重点 P39**
- ③ 鉄道の安全性の強化を図るため、四日市あすなろう鉄道の新たな「鉄道事業再構築実施計画」を策定した上で計画的な更新等を進めるとともに、民間鉄道事業者が行う施設更新や老朽化対策等の支援を行うほか、駅施設のバリアフリー化や駅周辺の整備等を進め、誰もが利用しやすい環境を構築します。
- ④ 交通空白地域における交通手段の確保に向けて、地区の特性にあわせ、駅から自宅等、端末交通としてのラストワンマイルの合理的な移手段として従来からの徒歩、自転車に加え、デマンド交通や自動運転技術などの検討を進め、活用につなげます。
- ⑤ 移手段を自動車に頼りがちな状態から、公共交通や自転車・徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用していただくよう必要な整備を行います。
- ⑥ 地域に根差した公共交通が、市民に一層親しまれ応援してもらえるよう取り組むとともに、環境や健康等に配慮した交通行動を呼びかけていくコミュニケーション施策等を実施していきます。〈モビリティ・マネジメント(MM)〉

(2) 新技術の活用 **重点 P39**

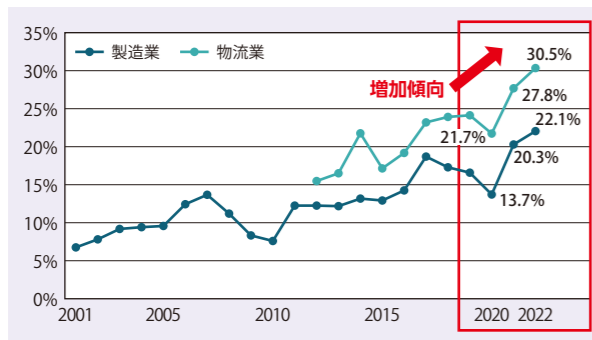
- ① ICT・IoT技術を活用し、公共交通の安全性・利便性の向上を図ります。
- ② 近鉄四日市駅－JR四日市駅間等において、周辺の主要な公共施設との連携も視野に、自動運転等の新技術の導入に関係者とともに取り組みます。 **重点 P36**
- ③ 郊外などにおけるさまざまな移動ニーズへの活用を視野に、自動運転等の新技術の導入に取り組みます。
- ④ 移動のニーズに応じた既存の公共交通や自動運転などの多様な交通サービスの提供やまちなかの賑わい創出に向け、MaaSの導入に取り組みます。

(3) 円滑な市民生活と産業を支える道づくり

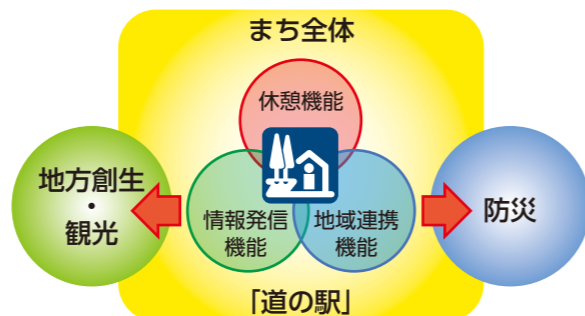
- ① 東海環状自動車道、新名神高速道路及び鈴鹿四日市道路の整備促進に向け、関係者とともに取り組むとともに、北勢バイパスの国道477号バイパスから南の未整備区間において、早期着工に向け、国とともに取り組みます。 **重点 P40**
- ② 道路整備方針に基づき、広域高速道路と中心部や臨海部を結ぶ道路ネットワークを強化しインターアクセスの向上を図るとともに、渋滞が顕著な交差点や中心部周辺のネック点解消に必要な道路整備を進めます。 **重点 P40**



- ③ 2,200kmを超える既存の市有道路において、道路や橋梁の計画的な修繕を進めます。
- ④ 通学路や歩行空間の整備、ゾーン30プラスの取組など、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を進めます。 **重点 P 29**
- ⑤ 連節バスの拡充等により、機能集積が進むハイテク工業団地に向けた輸送力の強化と渋滞の軽減を図ります。
- ⑥ 北勢バイパスの国道477号バイパスまでの開通を機に広域交通の利便性が高まる区域において、周辺の自然環境や道路等の既存の都市基盤の整備状況を踏まえながら、産業政策と連携した新たな企業立地や再編に必要な土地利用を誘導するとともに、道の駅についても必要となる機能の検討を進め、設置に向けて取り組みます。 **重点 P 40**



製造業・物流業における国内立地の意向
(出典：経済産業省 第23回産業構造審議会地域経済産業分科会資料)



道の駅のイメージ

市民・事業者等が取り組んでいくこと

- ・市民は、健康や環境に配慮し、公共交通、自転車、徒歩、マイカーなど多様な交通手段を適度に使い分けます。
- ・事業者は、利用者のニーズに合わせ、多様な交通サービスを提供します。
- ・自動運転等、新技術の導入に産学官が連携して、将来にわたり持続可能な交通環境の実現に取り組みます。

4 進捗状況を測る主な指標

指標	説明	現状の値	目標値方向性
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	歩いて暮らせる環境を形成するため、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率※を高める。 ※鉄道駅から800m圏域もしくはバス停(30本/日以上)から300m圏域 参考：三大都市圏カバー率 66%	63.1% (令和5年度)	64.7% ↑
バス・鉄道利用者数	バス・鉄道の年間利用者数をコロナ禍前の数値に回復させる。	28,497千人 (令和4年度)	30,766千人 ↑



1 目指す姿

- (1) 様々な都市機能が集積され、魅力と活力とともに、憩いやにぎわいがある中心市街地になっている。
- (2) 日常的に買い物ができる環境をつくり、にぎわいが創出される買い物拠点が形成されている。

2 現状と課題

(1) リニア中央新幹線の開通

リニア中央新幹線の東京－名古屋間開通により、四日市市は東京2時間圏の都市となり、名古屋圏としての優位性が飛躍的に向上します。本市のさらなる発展に向け、この効果を最大限取り込めるような取組が必要となっています。

(2) 中心市街地における施設等の老朽化とニーズの変化

中心市街地は、商業、居住等の都市機能が集積し、長い歴史の中で文化、伝統をはぐくみ、各種機能を培ってきた「まちの顔」とも言うべき地域です。近鉄四日市駅前をはじめ、JR 四日市駅周辺も整備されてから約50年が経ち、施設等が更新時期を迎えています。また、来街者のニーズの変化から集積している業種も、小売業中心から飲食サービス業へと業態が変化してきました。また、老朽化した店舗は解体が進み、空き地となっているケースもあります。一方、近年マンション建設にともない、居住者が増えてきており、来街者や居住者へのサービスが必要となってきています。

(3) 買い物拠点の再生

中心市街地だけでなく、8か所の定期市をはじめとする買い物拠点は郊外にもありますが、価値観や生活スタイルの多様化により拠点化・集約化が図られ、住宅地の近隣において買い物拠点が減少しています。買い物傾向調査の結果では、現在、買い物時の自動車利用は8割を超えており、店選びも「種類・量の豊富さ」や「品質」「価格」へのニーズが高くなっています。また、定期市においては、出店者や利用者の高齢化が進んでいますが、今後も地域に根ざした買い物拠点として存続していく必要があります。

3 展開する施策

(1) 中心市街地の活性化

- ① リニア中央新幹線の東京・名古屋間の開通による効果を最大限に生かすべく、市の玄関口となる近鉄四日市駅やJR 四日市駅の駅前広場や歩道、公園の高質化等の整備を進めるとともに、中心市街地における再開発など民間投資の誘導を図ります。 **重点 P36**
- ② 新図書館等拠点施設や大学等の設置など広域的な都市機能の集積を図るとともに、低未利用地を活用した都心居住を促進する取組を進めます。 **重点 P36** **重点 P37**
- ③ 公共空間の管理運営への民間活力の導入やエリアマネジメントを進める体制の構築、商店街や地域住民等で構成されるエリアプラットフォームによる取組の支援など、官民連携によるまちづくりを推進します。 **重点 P37**

- ④ 市内におけるスポーツ施設等の充実による強みを生かし、来街者の集積や交流を促すため、コンベンション誘致などの施策の展開を図ります。 **重点 P38**
- ⑤ 中心市街地の商店街における憩いとにぎわいづくりへの環境整備と魅力向上などへの支援を行うほか、空き店舗、空きスペースなどの活用支援に取り組みます。また、中心商店街が形成されてから約50年が経ち、周辺環境の変化に伴い、アーケードや舗装等の施設の更新が必要になってきていることから、中心市街地の魅力向上に向け商店事業者等と協議を図りながら今後の方向性について検討していきます。 **重点 P37**
- ⑥ 商店街におけるにぎわいの創出につながるイベント開催やコミュニティ機能の維持・強化を支援し、若い世代からお年寄りまで幅広い世代にとって魅力あふれる商店街づくりに取り組みます。また、キャッシュレス化をはじめ、イベント情報の発信など来街者の利便性が向上する取組を促進していきます。

(2) 買い物拠点の維持・再生

- ① 四日市市の名称の由来でもある「定期市」については、にぎわい創出のためのイベント開催や情報発信等の支援充実を図るとともに、新規参入促進や維持・再生に向けた取組を推進していきます。さらに、若者にとっても身近な買い物拠点として「定期市」を利用していただくために、イベントの開催支援など誘客に向けた取組を支援していきます。
- ② 中心市街地だけでなく、郊外における買い物拠点としての役割を担っている商店街や高度経済成長期に郊外に建設された住宅団地の空き店舗等を対象として、にぎわいの創出や誘客を促す取組を支援していきます。

市民・事業者等が 取り組んでいくこと

- ・中心市街地の基盤整備に呼応した積極的な事業の展開を行います。
- ・様々な業種が連携して、新たな取組への実証、実装を行い、新たな価値の創造につなげていきます。

4 進捗状況を測る主な指標

指標	説明	現状の値	目標値 方向性
中心市街地の歩行者流量	中心市街地の8地点における歩行者流量を指標とし、その増加を目指す。	(平日)53,777人 (令和5年度) (休日)53,973人 (令和5年度)	(平日)61,000人 (休日)64,000人 ↑
商店街の空き店舗率	商店街の空き店舗率を指標とし、その減少を目指す。	10.2% (令和5年度)	10% ↓

