

四日市市都市総合交通戦略

平成 23 年 10 月

四日市市都市総合交通戦略協議会

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、高速幹線道路網や鉄道が市内を通り、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、東西交通の要衝であるが故の交通の集中やモータリゼーションの進展に伴う自動車交通への依存の高まりなどから、慢性的な道路渋滞が発生し、公共交通の利用も減少するなど、交通環境にも徐々に厳しさが増している。

さらに、人口減少社会、高齢社会が到来する中で、車を運転できない、いわゆる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り組みも求められている。

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、行政が一堂に会して「四日市市都市総合交通戦略協議会」を設置した。

ここに示す「四日市市都市総合交通戦略」は、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。

目 次

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	・ ・ ・ ・ ・ 2
3 . 目標とする将来像と実現に向けた戦略	・ ・ ・ ・ ・ 5
4 . 戦略に基づく施策のパッケージ	・ ・ ・ ・ ・ 6
戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり	・ ・ ・ ・ ・ 6
戦略2 円滑な交通を支える道づくり	・ ・ ・ ・ ・ 9
戦略3 まちなかの賑わいづくり	・ ・ ・ ・ ・ 12
戦略4 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり	・ ・ ・ ・ ・ 14
5 . 戦略スケジュール	・ ・ ・ ・ ・ 16
6 . 用語解説	・ ・ ・ ・ ・ 19

1. 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す。

【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します。
- ・ 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います。

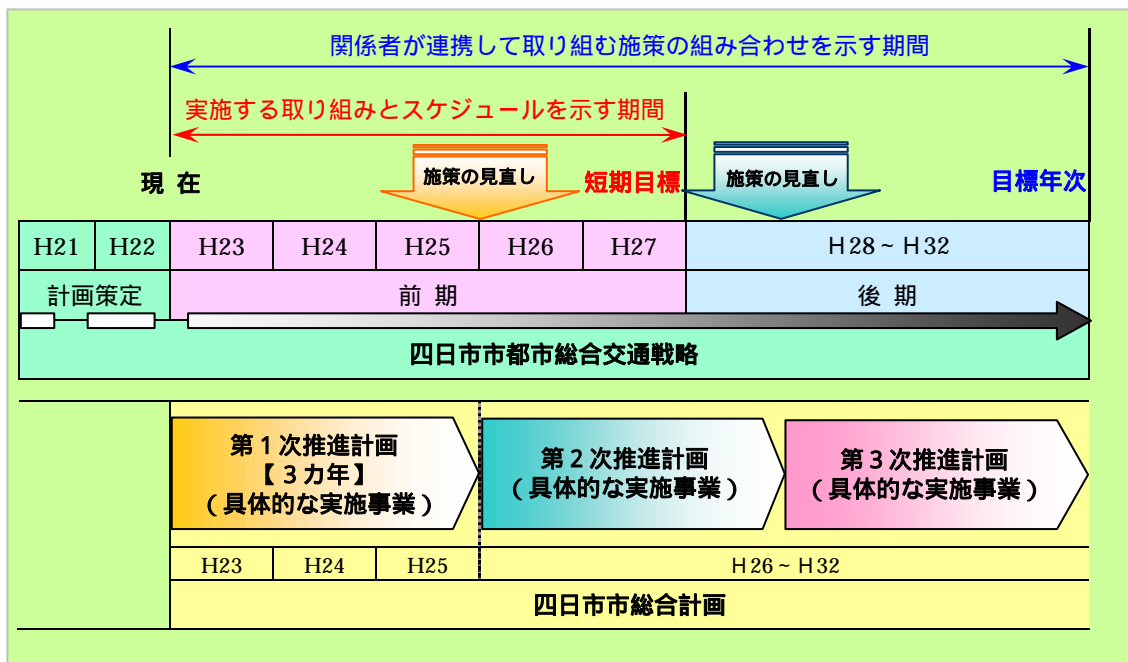


図 四日市市都市総合交通戦略の計画期間

【都市総合交通戦略の計画区域】

- ・ 計画区域は四日市市全域を対象とします。
- ・ 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り組みを進めていることから、これらの広域的な取り組みも含めて計画するものとしてします。

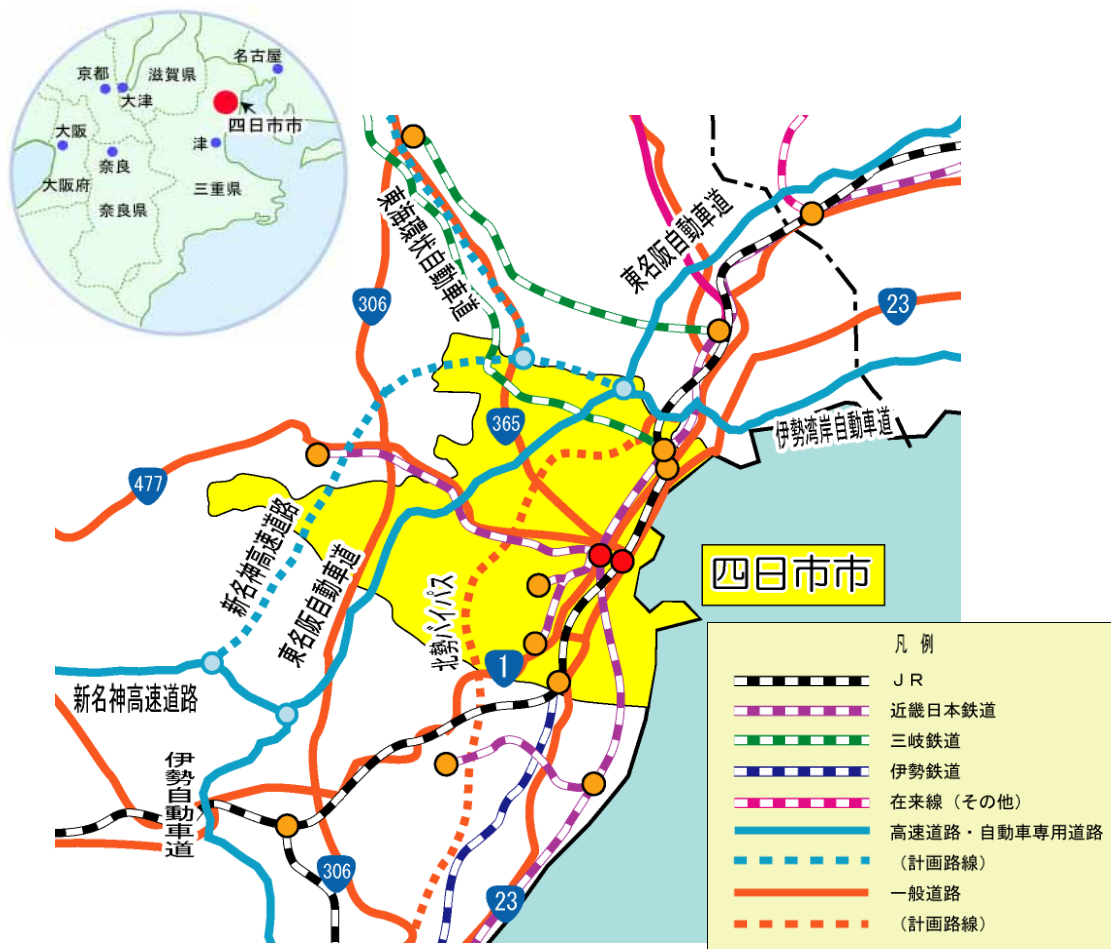


図 四日市市都市総合交通戦略の計画区域

2. 計画の位置付けと策定の経緯

1) 計画の位置付け

- ・ 四日市市都市総合交通戦略は、四日市市総合計画で示される将来都市像や四日市市都市計画マスタープランの基本方針に基づく交通施策の実施計画となるものです。
- ・ また、交通に関わる者が目的を共有しながら連携して取り組むことで効率的な事業や効果の早期発現を実現しようとするものであり、関係者の連携の指針となるものです。

2) 策定の経緯

- 計画は、四日市市都市総合交通戦略協議会（平成 21 年 11 月に策定準備会が発足、平成 22 年 6 月に協議会に発展的組織改編）により、市民および市民団体の意見の反映、交通に関わる上位計画である総合計画や都市計画マスタープランとの調整を図りつつ策定しました。

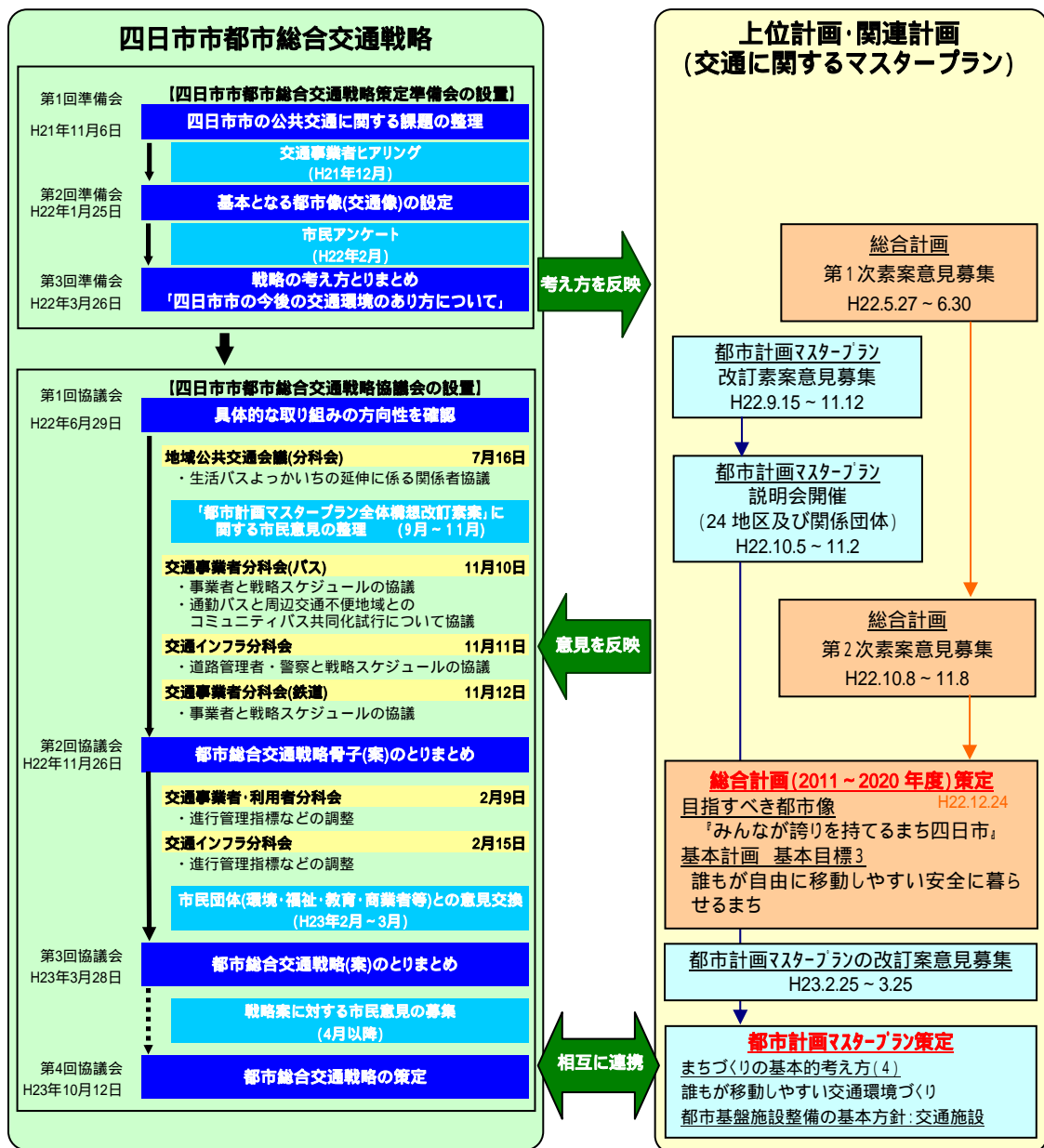


図 四日市市都市総合交通戦略の策定経緯

3) 協議会の構成

- ・ 協議会は、学識経験者、交通事業者、関係団体、利用者、国・県・市の関係行政機関で構成します。
- ・ また、交通に係る諸課題に的確に対応していくためのさまざまな計画を作成したり、地域関係者がバスの運行や運賃等について合意を図ったりする場としても位置づけます。

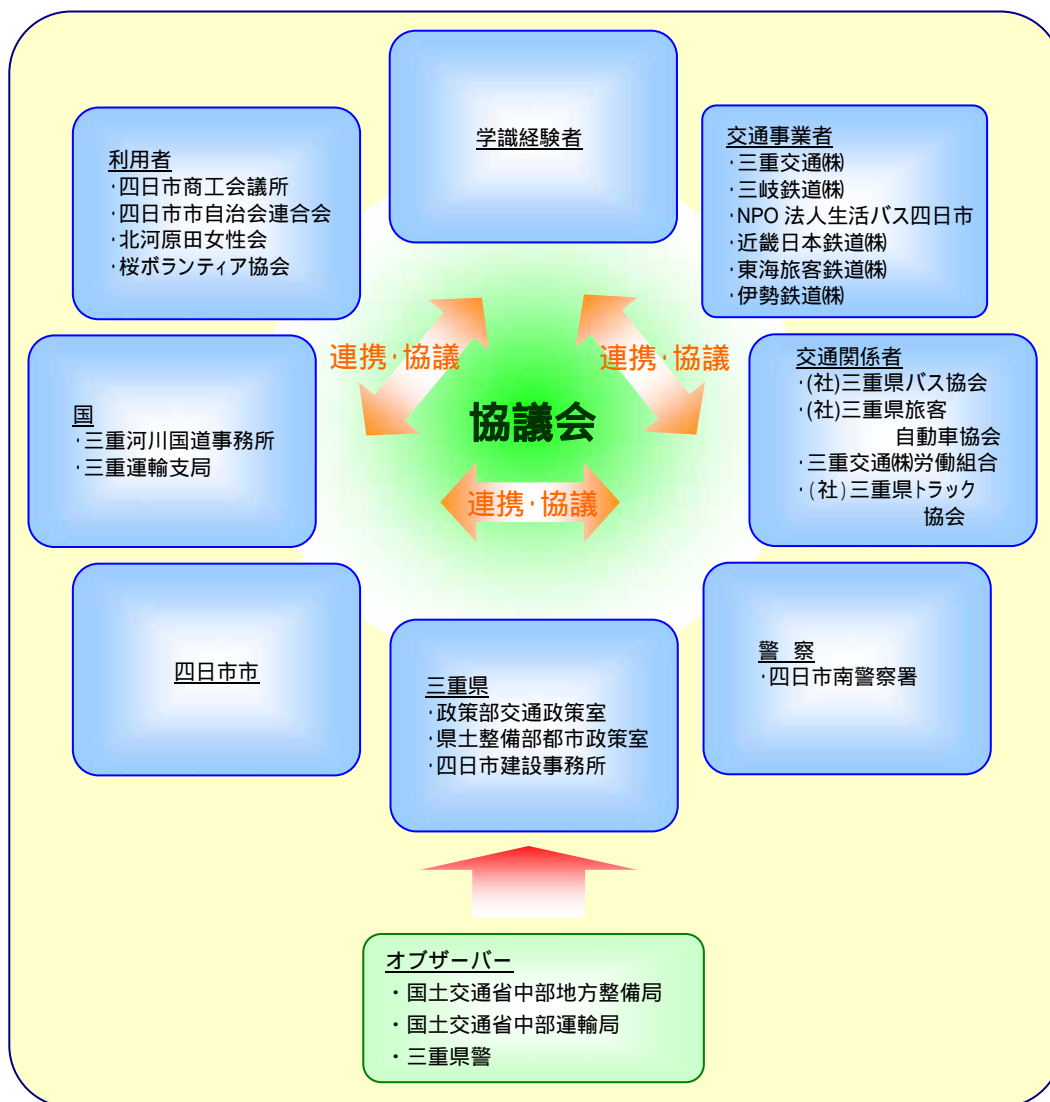


図 四日市市都市総合交通戦略協議会の構成

四日市市都市総合交通戦略協議会の役割

四日市市都市総合交通戦略を策定するほか、地域公共交通活性化・再生法に基づく「法定協議会」や生活交通ネットワーク計画を策定する「地域協議会」、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」等を兼ねるものとしします。

3. 目標とする将来像と実現に向けた戦略

交通の現状

公共交通に関する現状

【公共交通の特徴】
臨海部を南北に貫く近鉄名古屋線とJR関西本線が広域的な移動を支え、また市内の内陸部にも地方鉄道や鉄道支線が伸びている。さらに、近鉄・JR四日市駅を基点に郊外部の住宅団地などにバス路線網が配置されており、朝夕の時間帯には大量の通勤・通学交通を分担している。
しかし、鉄道、バスとも朝の通勤・通学時間帯のピーク時に比べて、昼間の利用が極端に少なく、特に鉄道においてその傾向が顕著である。
通勤通学時の大量輸送に対応して整備された公共交通が、それ以外の時間帯で生活の移動などに有効に利用されていないことなどから、市内の公共交通は収益があがりにくい構造となっている。

【鉄道・バスの利用者の減少】
鉄道やバスの利用者は、近年、下げ止まりの傾向にあるが、長期的には、一貫して減少してきており、厳しい経営状況にある。
このため一部では路線バスの廃止なども生じており、交通空白地をカバーする目的で、市が「自主運行バス」を3路線運行している。
また、同様の目的で、NPO法人が「生活バスよっかいち」を運行している。

【中心市街地の状況】
市内の交通の拠点でもある中心市街地では、近鉄四日市駅とJR四日市駅が離れており、相互を連絡する交通手段が課題となっている。
また、商業の空洞化などから平成16年まで減少していた近鉄四日市駅周辺の歩行者総数は、商業機能の回復や人口の都心回帰などにより平成17年から上向きに転じており、一層のまちなかの活性化が望まれている。

自動車交通に関する現状

【交通の集中と渋滞の発生】
東西交通の要衝に位置し、産業の集積した四日市市には、大量の産業交通及び通過交通などが集中する。臨海部の国道1号・国道23号では慢性的な渋滞状況を呈し、渋滞の発生と相まって住環境への影響も懸念されているほか、新名神高速道路の接続により、東名阪自動車道でも深刻な渋滞が発生しており市内へ流入する交通も増加している。
また、通勤交通が集中する朝夕を中心に、郊外部の住宅団地と中心市街地や臨海部を結ぶ国道365号・国道477号等でも渋滞が発生している。

【道路の整備状況】
市内の都市計画道路の整備率は約50%程度にとどまっており、国道1号・23号のバイパスとなる北勢バイパスや東名阪自動車道と交通を分担する新名神高速道路など大量の自動車交通を分散する幹線道路の一刻も早い整備が望まれている。

人口減少・高齢社会の到来

【高齢化の状況】
臨海部における高齢化率が高く、今後は内陸部でも高齢者の割合が高まっていく。これに伴い、移動需要や公共交通利用者の減少が予測される。
特に、高度経済成長期に造成された住宅団地では一斉に高齢化が進んでおり、団塊世代の退職等で交通需要が一気に減少する状況も懸念される。

【高齢者事故の増加】
人身事故数は、平成16年をピークに減少傾向に転じているが、一方で、高齢者人身事故(65歳以上)は増加している。
その占める割合は、平成20年には24%と人身事故全体の1/4近くを占めるようになっており、高齢者に対応した交通のあり方が大きな課題となっている。

四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像(交通像)

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。

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が整っている。

農村部の交流拠点には、パーク＆ライド施設を持った公共交通のターミナルが整っており、都市との交流が活発に行われている。

交通不便地域や交通空白地域では、地域住民も参加した交通サービスが行われており、きめの細かな独自のサービスでコミュニティの要となっている。

環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整備され、深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、バスも定時性を保って運行している。

歩いたり自転車に乗ったり、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繋がっている。

将来の交通体系イメージ

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。

取り組みの方向【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

【達成目標】
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。

鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成
生活圏内の移動手段確保
公共交通の起点や接続点における利便性・快適性の向上

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、歩いたり自転車に乗ったり、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繋がっている。

必要な幹線道路の整備や交差点改良などの推進
歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり

戦略3：まちなかの賑わいづくり

【達成目標】
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が整う。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。

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
まちづくりと連携した公共交通づくり

戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

【達成目標】
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。

市民の意識と行動の改革
都市総合交通戦略の進行管理

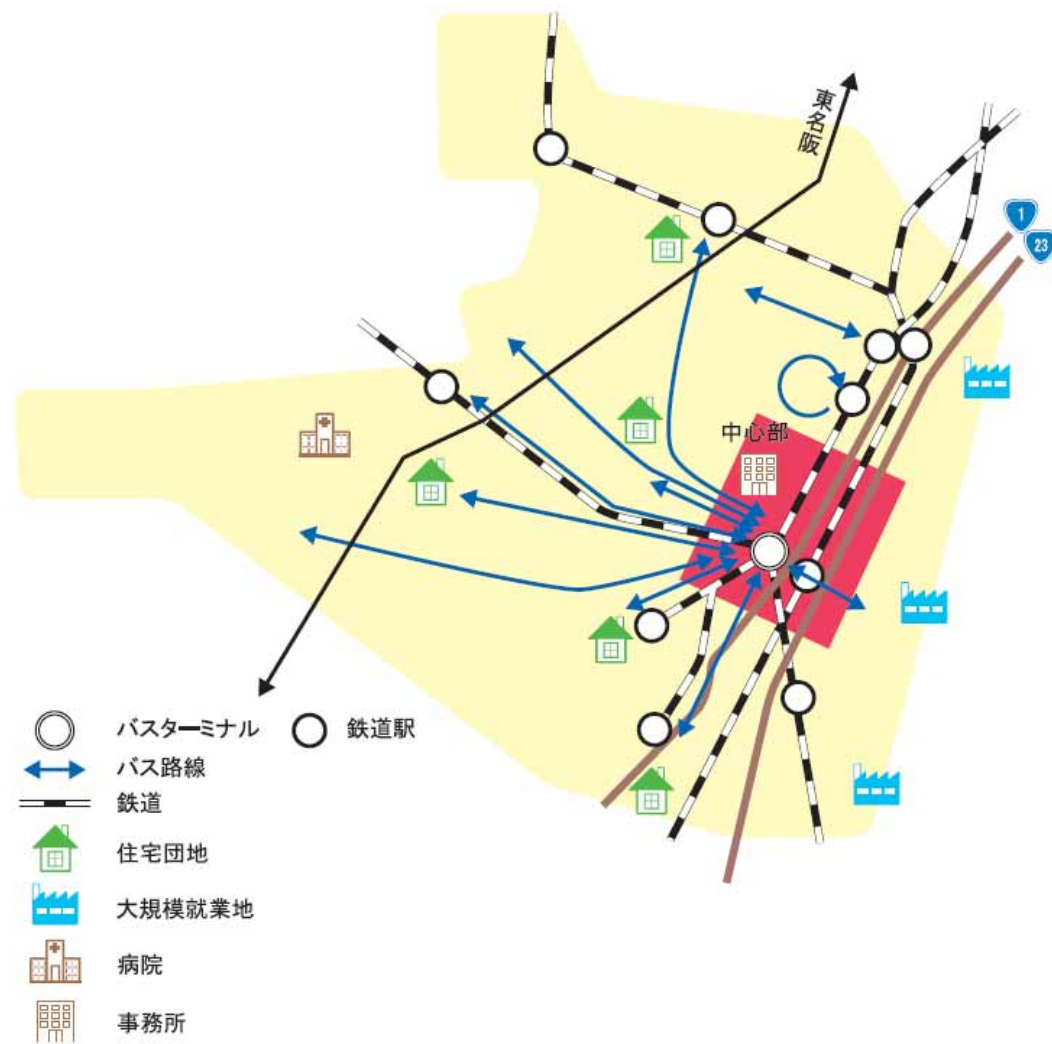
4. 戦略に基づく施策のパッケージ

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けることができる公共交通網になる。

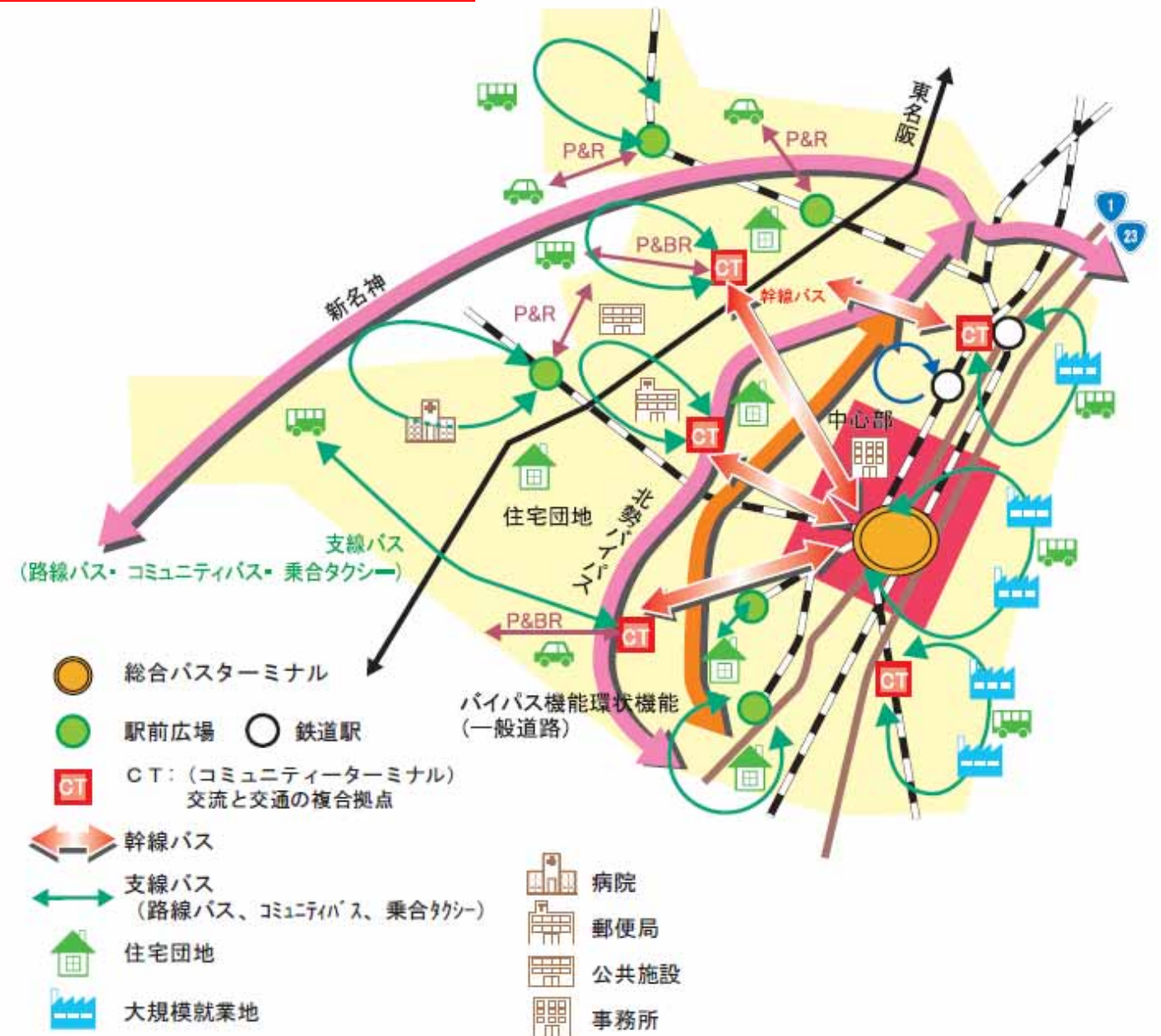
【取り組みの考え方】		【当面の目標】
鉄道と幹線バス路線で構成する基幹公共交通網の形成	鉄道輸送では、サービスの維持・向上及び安全性の確保とともに利用の拡大を図り、地方鉄道及び支線の路線維持を図る。バス輸送では、鉄道を補完し、通勤・通学などを分担する骨格となる幹線バスと支線バスを組み合わせた効率的な路線への再編に取り組み、幹線バス路線の定時性や頻発性を確保する。	現存の鉄道網を維持する。利用者の減少している路線や公共交通不便地域などで、支線バス化・コミュニティバスの実証実験などによるバス路線の再編に着手する。
生活圏内の移動手段確保	利用者や運行頻度が少ない路線や公共交通が整備されていない地域では、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を回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。	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。
公共交通の起点、接続点における利便性・快適性の向上	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環境を整えると共に、地域の商業機能や駅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）づくりを進める。	

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。

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
三岐鉄道三岐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

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、関係者が連携して路線維持に取り組む。

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】

西日野駅、内部駅、近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅前広場整備
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】

三岐鉄道三岐線等における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

近鉄四日市駅高架橋の耐震化（駅利用者の安全確保）
跨線橋の耐震化（馳出跨線橋・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

近鉄名古屋線川原町駅周辺連続立体交差事業（5箇所の踏切を除却）
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）



三岐鉄道



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回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。

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。

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る。

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。

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
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

バスレーン設置検討

4車線以上の道路への設置を検討

3) 環境負荷に配慮した公共交通の推進

ハイブリッドバスなどの導入、新交通システムの研究



幹線バス網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

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

2.生活圏内の移手段確保

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発を進める。



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。

駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）

西日野駅、内部駅、近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅前広場整備

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】

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



鉄道と路線バスの乗り継ぎ環境整備のイメージ（富山市ポータルム）

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

公共交通の利用しやすい環境づくり

利用者が快適で便利に利用できる環境づくりを進める。

バス待ち環境の改善

利用者が多いバス停を中心に、ハイグレード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

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

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。

バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化

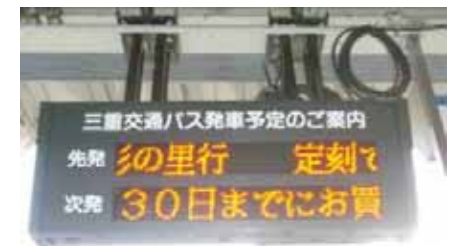
利用者の声を反映しながら主要なバス停へのバスロケーション

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。

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

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



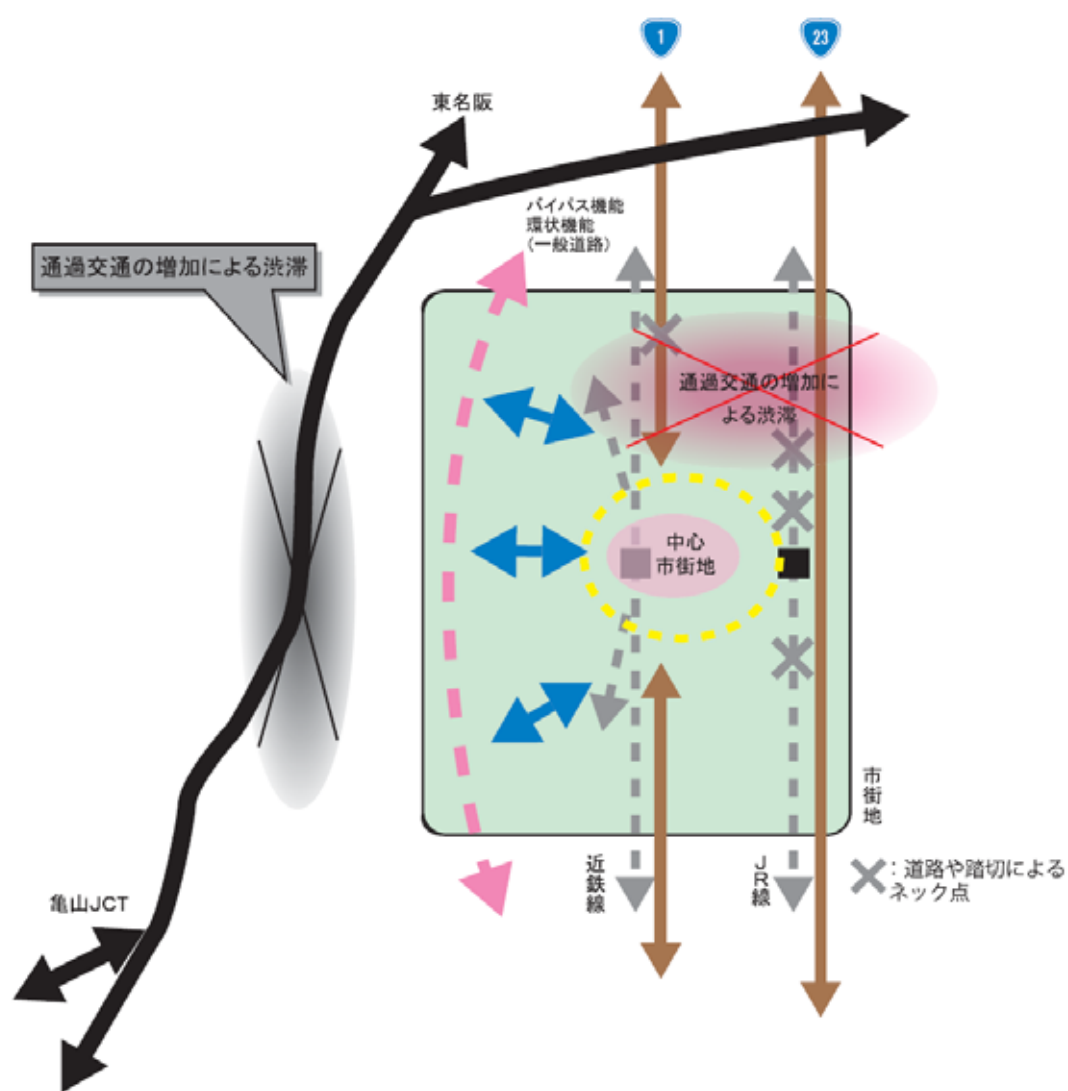
ノンステップバス（仙台市交通局）

戦略2「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

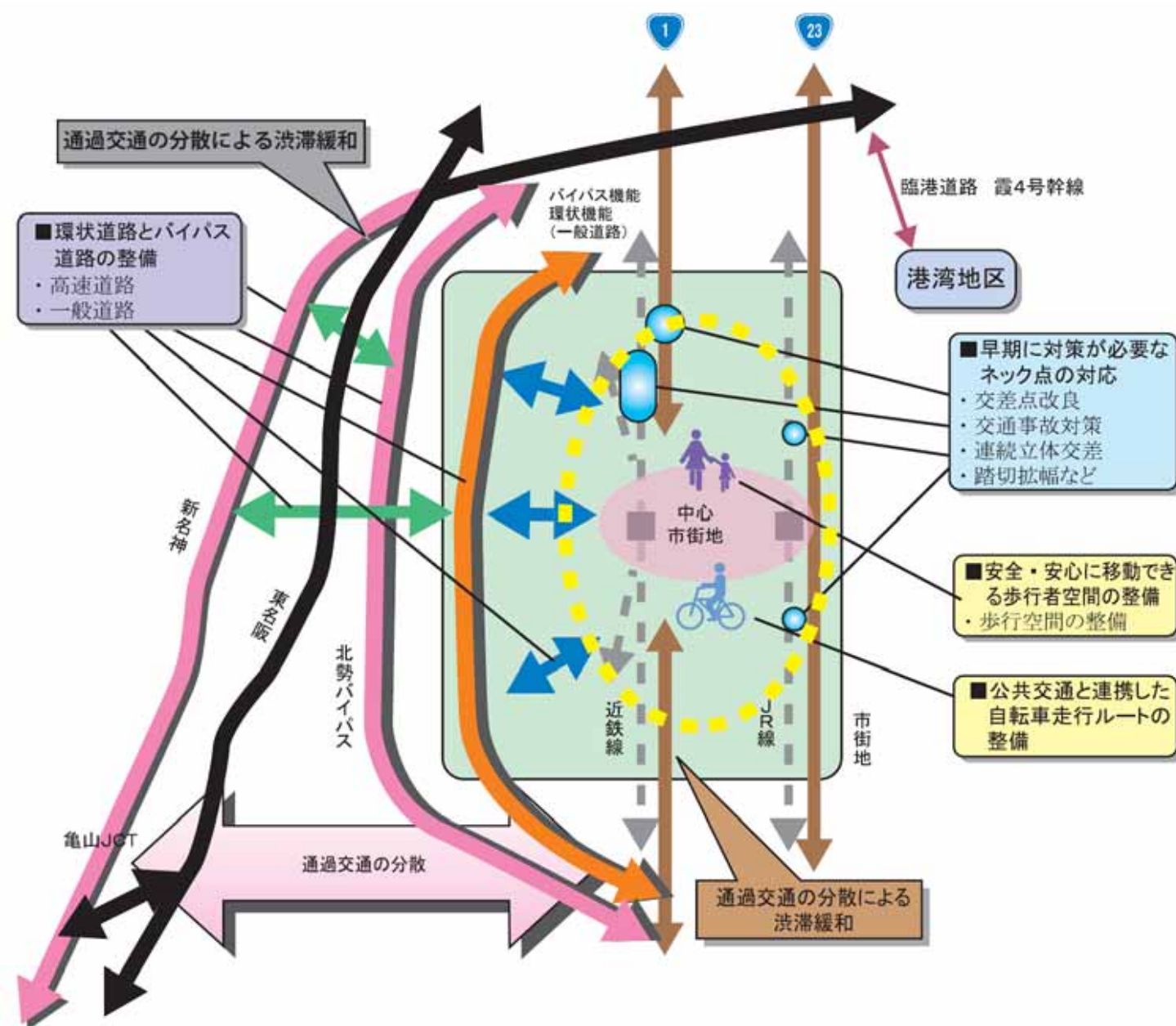
環状道路などバイパス機能を発揮する道路が整い、深刻な渋滞や通過交通の生活空間への流入などの問題が解消されており、歩いたり自転車に乗ったり、一人ひとりの暮らしの場から学校や職場、商店などの目的地まで、安全で快適な道路空間が広がっている。

【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	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。	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に取り組む。環状道路やバイパス道路など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	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。	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。

戦略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】 新名神高速道路、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、臨港道路霞4号幹線など

【新規事業】 (仮) 泊小古曾線

三重県道路整備方針、四日市市道路整備計画等に基づき順次事業化を図る。



整備が進む北勢バイパス

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、視認性を向上するカラー舗装化などの交通安全対策を進める。

事故ゼロプランなどに基づき、事業化を図る。



右折レーンをカラー舗装化した
国道1号 日永3丁目交差点

鉄道交差箇所の対策

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。

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)

踏切の拡幅や遮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。



踏切が拡幅された市道日永東日野線



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(三滝通り) (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



路肩をカラー舗装化した
東海道



歩行空間が再整備された三滝通り

自転車走行ルートへの整備

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】

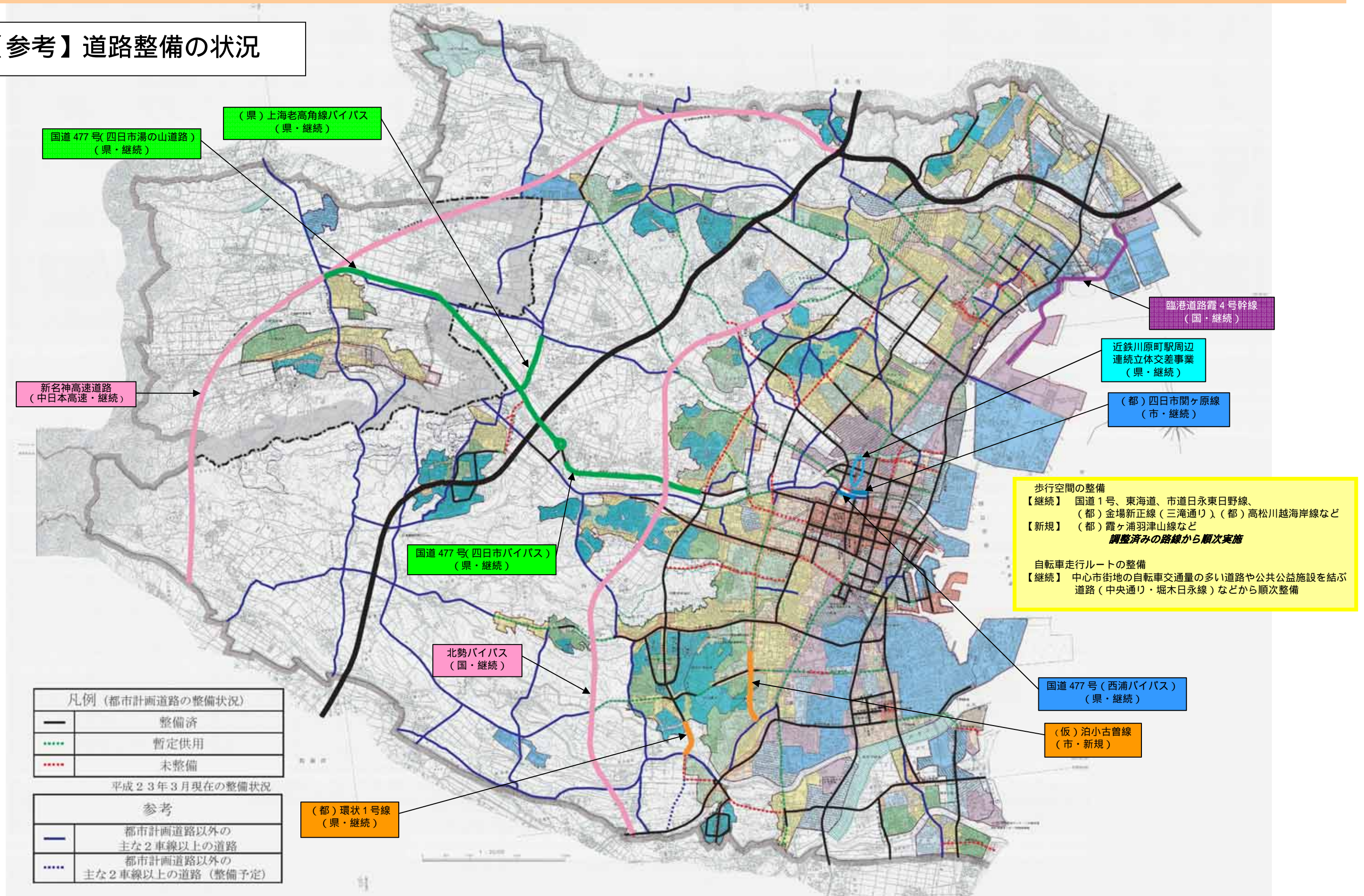
中心市街地の自転車交通量の多い道路や公共施設を結ぶ道路(中央通り・堀木日永線)などから順次整備



自転車レーンが整備された
中央通り

戦略2「円滑な交通を支える道づくり」の展開方針

【参考】道路整備の状況

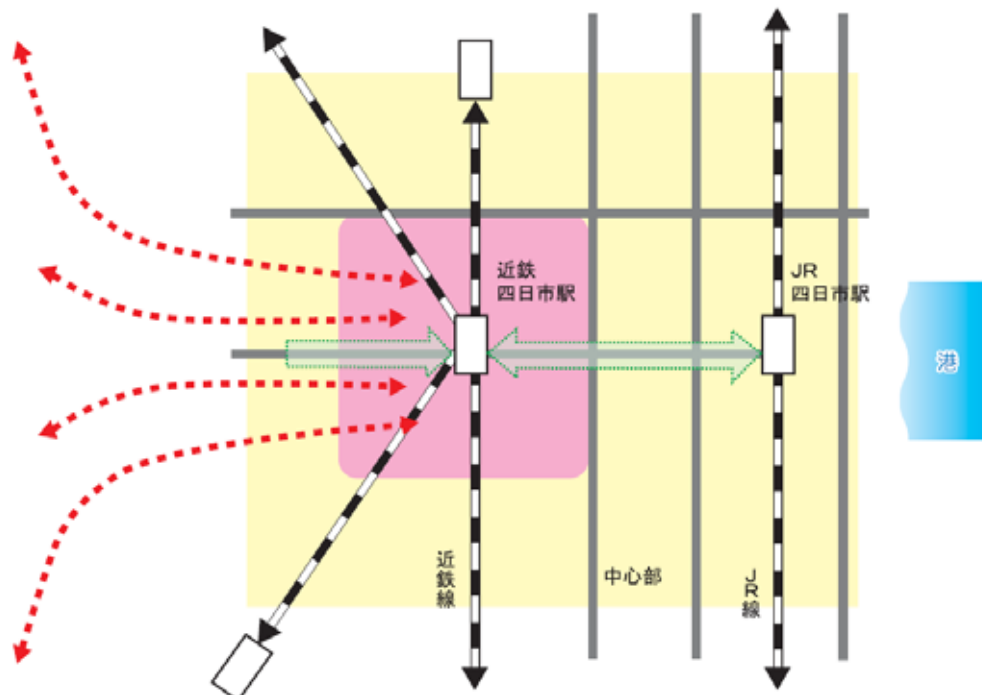


戦略3 「まちなかの賑わいづくり」の展開方針

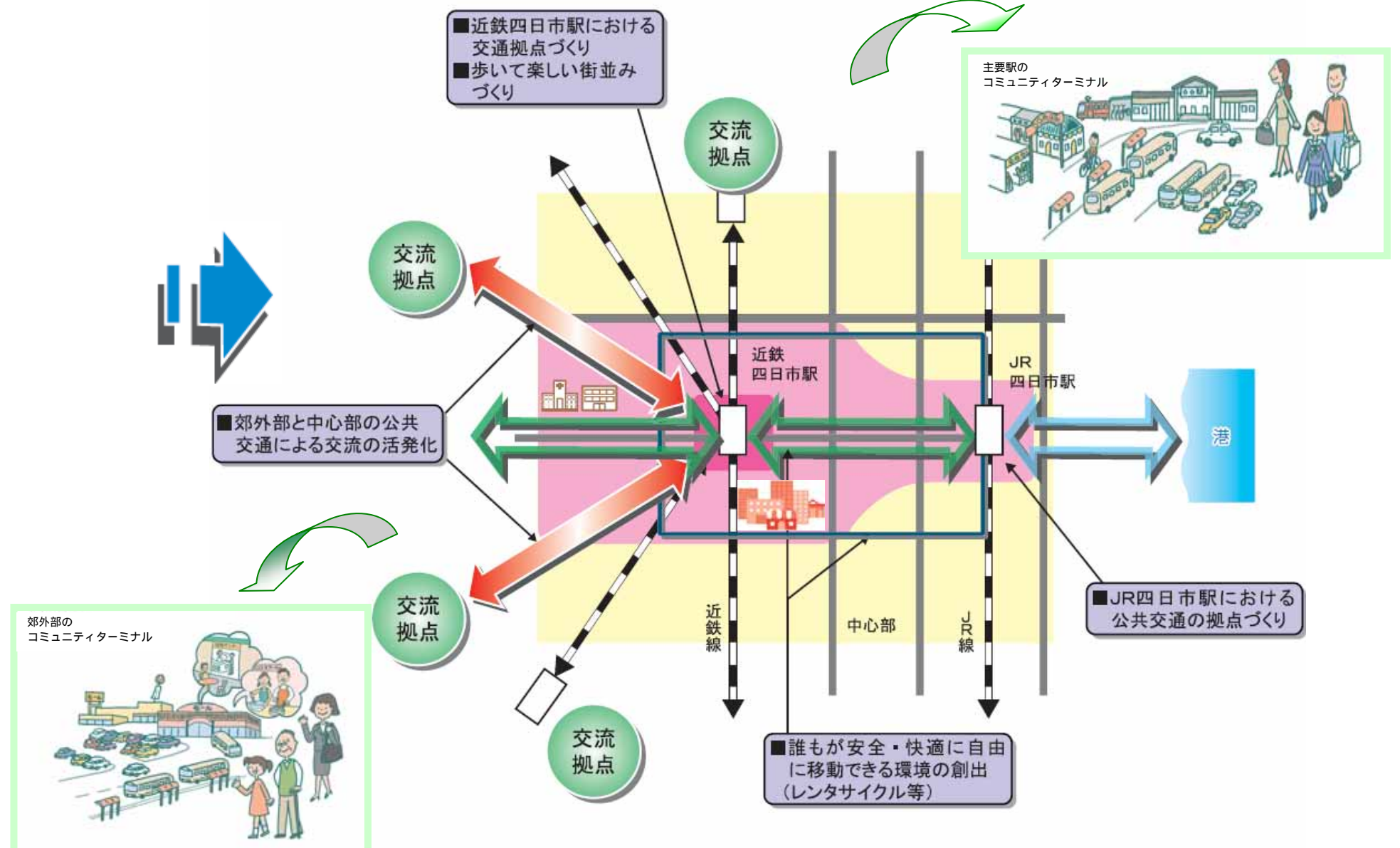
まちなかでは、頻度の高いバスやレンタサイクルなどで自由に行きたい所へ移動できる環境が整う。また、まちなかを中心に、他の駅周辺での個性的なまちづくりの拠点や郊外部の自然や農環境を活かした交流施設などへも公共交通で移動できるネットワークが整っている。

【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	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楽しむことができるように、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。	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、新たな都心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	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。	近鉄四日市駅において周辺施設や観光施設の利用、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。

戦略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、JR四日市駅間において導入



こにゅ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
JR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



沿線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
西町線の歩行者天国

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

市民や来訪者に対し、周辺施設や観光施設の利用、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。



横浜駅地下きた通路の
情報案内板



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

JR四日市駅周辺の交通拠点整備

JR四日市駅に駅駐輪場や駅前広場、情報案内板（周辺施設や観光施設の案内）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め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(コミュニティターミナル)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
(JR四日市駅)



新設の
バスターミナル
コミュニティターミナルのイメージ
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

戦略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。

【取り組みの考え方】		【当面の目標】
市民の意識と行動の改革	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。	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り組みが進む。 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	四日市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】

一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素適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

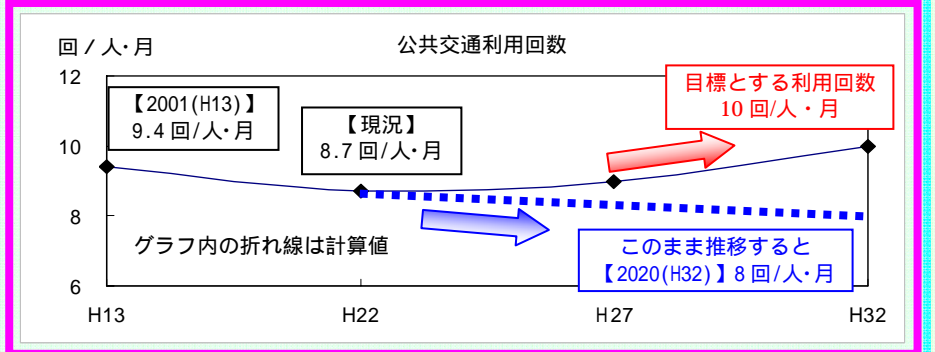
1. 市民の意識と行動の改革

2. 都市総合交通戦略の進行管理

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継環境の整備により、誰もが利用しやすい公共交通の実現に取り組めます。

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みます。

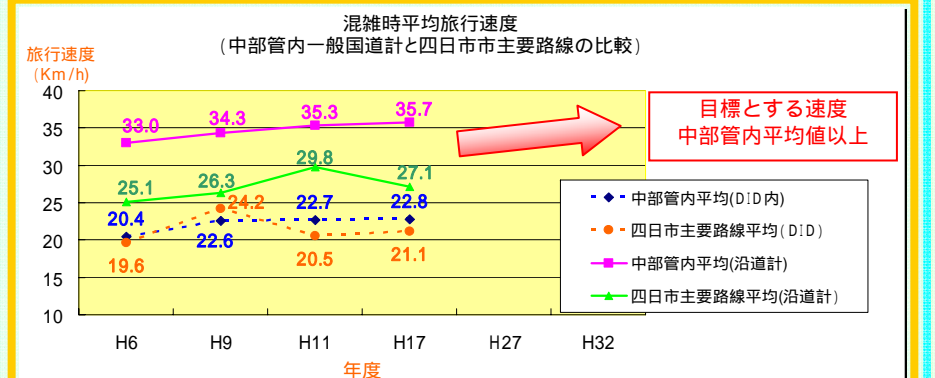
市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数
現在(平成22年度) 8.7回/人・月
中間年(平成27年度) 9回/人・月
目標年(平成32年度) 10回/人・月
概ね10年前の利用回数を確保



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めます。

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みます。

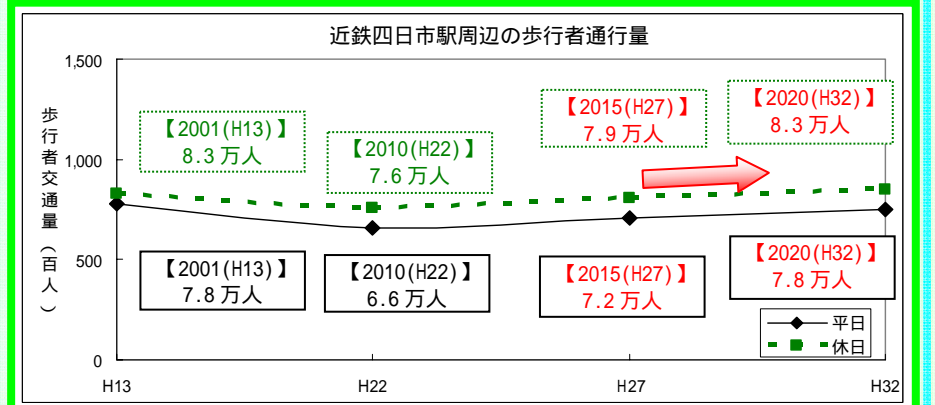
主要道路の混雑時の平均旅行速度
平成17年 四日市主要道路
27.1km/h (沿道計) 21.1km/h (DID内)
中間年 中部管内平均値以上(一般国道)
目標年 中部管内平均値以上(一般国道)
【参考】
平成17年 中部管内(一般国道)
35.7km/h (沿道計) 22.8km/h (DID(人口集中地区内))



戦略3
まちなかの賑わいづくり
公共交通の起点(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めます。

年代や地域を超えて、多くの人との交流を楽しむことで、まちの文化や元気を育てます。

近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量 (近鉄四日市駅周辺13地点の合計)
現在(平成22年度) 平日 66,000人 休日 76,000人
中間年(平成27年度) 平日 72,000人 休日 79,000人
目標年(平成32年度) 平日 78,000人 休日 83,000人
大規模商業施設撤退以前に回復



戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」の展開方針

【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

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

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。

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

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。

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】



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

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

小学生を対象に、バスなどの公共交通の乗り方を教える。

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ターづくりなど、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する仕組みづくり

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。



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

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】

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証返納を促進する。



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
運転免許証返納者を対象に割引定期券(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。



平成22年度
四日市市都市総合交通戦略協議会



5. 戦略スケジュール

【戦略1 スケジュール】

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール						事業主体					
			検討		計画			実施						
			H23	H24	H25	H26	H27	後期 H28~						
戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり														
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	市内鉄道路線							鉄道事業者					
		地方鉄道、支線路線の維持 (三岐線、内部・八王子線)	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 (三岐線の重軌条化など)							三岐鉄道				
			施設更新等による路線維持のための取り組み							調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、市			
	鉄道の 安全性の 確保	大規模地震への対応	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(三岐線)								戦略1-3-1)掲載			
		踏切事故の防止	近鉄四日市駅高架橋耐震化(駅利用者の安全確保)								近畿日本鉄道 市			
			跨線橋の耐震化(馳出跨線橋・小生跨線橋・三郎橋)								三重県道路整 備方針に準ずる	県		
	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	幹線・支線バス化実証運行								調整が整ったものから順次実施	鉄道事業者、 道路管理者		
			鉄道支線バスの検討									調整が整ったものから順次実施	バス事業者、市 交通事業者、市	
		乗り継ぎ環境の整備										戦略1-3-1)掲載		
バス運行の定時性の確保	バス路線へのPTPS路線延長の検討 (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)										調整が整ったものから順次実施	バス事業者、県警、 道路管理者		
		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										県警		
		バスレーン設置検討(4車線以上の道路への設置を検討)										調整が整ったものから順次実施	バス事業者、県警、 市	
3)環境負荷に配慮した公共交通の推進	環境負荷に配慮した公共交通の推進	ハイブリッドバスなどの導入、新交通システムの研究									交通事業者、市			
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)掲載			
	支線バス路線網の再編	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 (臨海部企業と連携したNPOバスの実証運行など)										バス事業者、NPO・ タクシー事業者・ 市民・企業、市		
	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拡大、NPOバス・乗合タクシーの導入マニュアル作成及び地域での啓発										バス事業者、NPO・ タクシー事業者・ 市民・企業、市		
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	駅前広場の整備(鉄道乗り継ぎ環境の整備) (西日野駅、内部駅など)										市		
		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)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(三岐線)											三岐鉄道	
	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 バス停の高質化・バリアフリー化市内全域 運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上 (2WAY定期、ICカードの共用化)											調整が整ったものから順次実施	バス事業者
			公共交通マップ等の作成・配布											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 バスロケーションの拡充など											バス事業者
			駅前広場の整備や乗降客の増加を踏まえ検討											鉄道事業者、市
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	三岐線(平津・山城・大矢知駅のスロープ改良等)										三岐鉄道		
	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										バス事業者		

【戦略2 スケジュール】

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール						事業主体
			検討		計画			実施	
			H23	H24	H25	H26	H27	H28～	
戦略2：円滑な交通を支える道づくり									
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	【継続事業】 新名神高速道路、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、臨港道路電4号幹線など							道路管理者
		【新規事業】 （仮）泊小古曾線 三重県道路整備方針、四日市市道路整備計画等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	渋滞箇所の改善	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	調整が整ったものから順次実施						道路管理者
	交通事故防止対策	事故ゼロプランなどに基づき、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
	鉄道交差点の対策	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) 掲載						
		踏切の拡幅や遮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	調整が整ったものから順次実施						鉄道事業者、道路管理者
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	歩行空間の整備	【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（三滝通り）、（都）高松川越海岸線							道路管理者
		【新規事業】 （都）電ヶ浦羽津山線など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
	自転車走行ルート	【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・堀木日永線）などから順次整備							道路管理者

【戦略3 スケジュール】

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール						事業主体	
			前期					後期		
			検討	計画	実施	H23	H24	H25		H26
戦略3：まちなかの賑わいづくり										
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	近鉄・JR 四日市駅								市 バス事業者、企業、市
	市中心部ループバス運行検討 (バス路線の再編と併せて検討)	市中心部	調整が整ったものから順次実施							
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)								市 運送事業者、市など
	交通を阻害する路上駐車防止	中心市街地における駐車場附置義務条例などの見直し、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							
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	周辺施設や観光施設の利用、各種交通の乗り継ぎ案内情報の提供								交通事業者、市
	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検討	調整が整ったものから順次実施							
2)まちづくりと交通が相互に連携した 拠点づくり	JR 四日市駅周辺の交通拠点整備	JR 四日市駅の駐輪場、駅前広場、情報案内板(周辺施設や観光施設の案内)の整備、東西歩行者動線を含め駅のバリアフリー化を検討								市、東海旅客鉄道 交通事業者、市
	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	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							

【戦略4 スケジュール】

施策の方針	施策	内容・箇所	想定スケジュール						事業主体		
			前期					後期			
			検討	計画	実施	H23	H24	H25		H26	H27
戦略4：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり											
1．市民の意識と行動の改革											
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	シンポジウム等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	
		エコ通勤の推進(企業との連携)									企業、四日市商工会 議所、市
		公共交通マップ等の作成・配布	戦略1-3-1)掲載								
2)地域とともに支える公共交通の 仕組みづくり	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(市内小学校)								バス事業者・団体	
		自転車安全講習会と子ども自転車安全運転免許証の交付 (市内小中学校)								市、県警	
	地域で公共交通を支える活動推進	地域で公共交通の確保等を支援する活動を推進								市、市民	
3)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	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、市民	
		NPOバス等への支援拡充	戦略1-2-1)掲載								
2．都市総合交通戦略の進行管理	協議会による定期的な検証 (PDCAサイクルの確立)	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								市、県警など	
		高齢者対象の安全教室開催								市、県警など	
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)	協議会関係者の連携によるPDCAサイクルの確立								協議会	

6 . 用語解説

【あ行】

IC カード (Integrated Circuit card)

情報 (データ) の記録や演算をするために集積回路 (IC) を組み込んだカードのこと。
交通分野においては、乗降時に IC カードをカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるシステムに利用されている。

エコ通勤

CO₂(二酸化炭素)の排出量を抑えるために、自動車を使わず、徒歩、自転車、公共交通機関などで通勤すること。

NPO バス

N P O (Non Profit Organization : 民間非営利活動組織) が事業主体となり、利用者からの運賃収入のほか、地域住民や企業の協力を得て自主運行している路線バスのこと。

【か行】

環状道路

都心の中心地域から、市街地へ、さらに周辺都市に向かって放射状に延びた道路をリング状に連絡している道路のこと。

幹線道路

都市の骨格を形成し、都市内の主要な交通発生地を相互に結び、大量かつ迅速な交通処理機能を担う道路のこと。

幹線バス

主要地点・施設間を結び、比較的用户数が多く、運行本数も多いバス路線。

交通管制エリア

交通管制センターのコンピュータ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をいう。

交通結節点

鉄道やバス、自転車、徒歩等の交通手段相互を連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。

跨線橋

鉄道を跨ぐ橋のこと。

コミュニティターミナル（CT：Community Terminal）

近郊・郊外部における商業施設や公共公益施設、駅など、地域のコミュニティの場となる拠点において、鉄道やバスなどの乗り換え機能を併設した交流と交通の複合拠点。

コミュニティバス

住民福祉の向上、交通空白地域の解消、高齢者の移動手段の確保、公共施設の利用促進などを目的として、地方公共団体等が事業主体となり運行するバスのこと。

混雑時平均旅行速度

平日は、朝のラッシュ時間帯（午前7時から午前9時）または、夕方のラッシュ時間帯（午後5時から午後7時）に計測された旅行速度。休日は、1日の中で最も混雑するピーク時間帯に計測された旅行速度。なお、旅行速度とは、出発地から到着地までの移動の全工程を、交差点の一旦停止等を含めた旅行時間で割った速度のこと。

【さ行】

サイン計画

市民や来街者を含めたあらゆる人々が目的地に安全かつ円滑に移動できるように、その情報伝達手段となる標識や案内板などの「サイン」を体系的に整備することを目的とした計画。

事故ゼロプラン

交通事故対策の新たな取り組みとして、国、警察本部において策定された計画。事故データと地域の声を組み合わせ、事故の危険性が高い区間（200区間）を抽出し、その中から代表的な50区間を選定して事故対策に取り組む計画。

自主運行バス

廃止路線代替バス等の形態の1つで、市町村が事業主体となって運行するバスのこと。

支線バス

郊外地域などにおいて、コミュニティターミナル等の交通結節点で幹線バスや鉄道駅に接続する路線バスのこと。

自転車安全運転免許証

小学生や高齢者を主な対象として安全な自転車の乗り方や交通ルール、自転車マナーを学ぶことにより、交通事故防止を図ることを目的として、各自治体や警察署が独自に発行するもの。

重軌条化

軌道を強化するためにさらに重いレールに交換すること。重いレールの方が強度が大きく、軌道狂いや列車の振動も少なくなるほか、レール自身の寿命も伸びる。

渋滞対策プログラム

交通渋滞の緩和を図るために国、県、警察本部、中日本高速道路(株)において策定された計画で、三重県では平成 19 年に「三重県第 4 次渋滞対策プログラム」が策定されている。

新交通システム

従来型の鉄道とバスの中間の輸送力を持つ、線路などの軌道を走行するタイプの公共交通機関のこと。交通渋滞に影響されずに快適に移動でき、バスよりも大きな輸送力を持つ環境にも優しい乗り物で AGT (Automated Guideway Transit : 案内軌条式鉄道) や LRT (Light Rail Transit : 次世代型路面電車) などの機種がある。

生活交通ネットワーク計画

国土交通省の補助事業である地域公共交通確保維持事業の補助要件となる計画。自ら移動手段を持たない市民が日常生活を営むために必要不可欠な「生活交通」を将来に渡って確保し、地域や利用者の特性に応じた交通ネットワークとして構築していくことを目的に策定する計画。

総合計画

地方自治法第 2 条第 4 項に基づき策定される、地方自治体が策定するすべての計画の基本となる行政運営の総合的な計画のこと。概ね 10 年間の地域づくりの方針を示す「基本構想」、5 年程度の行政計画を示す「基本計画」、3 年程度の具体的施策を示す「実施計画」で構成される。

【た行】

駐車場附置義務条例

駐車場法の規定に基づき、建築物における自動車の駐車のための施設の附置及び管理について必要な事項を定めたもの。

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のこと。

DID (Densely Inhabited District : 人口集中地区)

人口集中地区。国勢調査で採用されている地域区分であって、1)国勢調査区を基礎単位地域として用い、2)市区町村境域内で人口密度の高い調査区(人口密度 40 人/ha 以上)が隣接して、3)人口 5,000 人以上の集団を構成する地域をいう。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するとともに、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に基づき、概ね 20 年後の都市が目指すべき姿を展望しつつ、概ね 10 年を目途としてそれを実現していくための基本的な方針を明らかにした計画のこと。

【な行】

乗合タクシー

10 人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車のこと。交通空白地帯の解消及び高齢者等交通弱者の公共施設への移送手段の確保等を目的として運行する交通手段のこと。

ノンステップバス

高齢者、障害者等に優しい輸送サービスの実現の一環として、車内の床を低くし、車内の床の高さをそろえ、昇降口のステップ（階段）を解消したバス。

【は行】

P&R、P&BR（パーク&ライド、パーク&バスライド）

都心等への道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、鉄道駅まで乗用車で行き、駅周辺に駐車して鉄道に乗り換えて目的地に向かう方式をパーク&ライドといい、バスに乗りかえる場合には、パーク&バスライドという。

ハイグレードバス停

利用者のバス待ち環境にも配慮された、屋根・椅子付のバス停のこと。

ハイブリッドバス

低公害、低燃費を目的としたディーゼルと電気のハイブリッド方式のバス。

バスレーン

大量交通機関としてのバスの定時性及び速達性の確保と輸送力の改善を行うため、道路交通法に基づき、区間や時間を区切ってバス専用（優先）として指定された車線のこと。

バスロケーションシステム

個々のバスの位置、区間速度等をセンターで一元的に把握し、管理することでバスサービスの向上と効率的な運行を図るシステムのこと。バスの接近情報をバス停の利用者等に知らせるバス接近表示装置などで利用されている。

バリアフリー

障害者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと（道路の段差の解消や歩行者誘導ブロック、昇降機の設置など）。

PDCA サイクル

計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Act）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス。品質管理の取組み（ISO9000シリーズ等）等に広く採用されている。

P T P S（Public Transportation Priority System：公共車両優先システム）

バスレーンの設置や、優先信号制御等により、バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。

【ま行】

三重県道路整備方針

三重県内の道路に関する今後の方向性を踏まえた県管理道路の整備方針を示したもの。

モビリティマネジメント

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

【や行】

四日市市道路整備計画

四日市市が実施する概ね10年間における幹線道路の整備予定路線を示したもの。

予約型乗合タクシー

予約があったときに、予約があった区間だけを運行し、複数の利用者が乗り合いで利用するタクシーのこと。

【ら行】

ループバス

起点と終点間を往復運行するので、周回運行し、起点に戻ってくるバスのこと。

レンタサイクル

賃貸自転車、貸し自転車のこと。

【わ行】

ワンステップバス

高齢者、障害者等に優しい輸送サービスの実現の一環として、車内の床を低くし、昇降口のステップ（階段）が1つだけのバス。