



誰もが自由に移動しやすい 安全に暮らせるまち

基本的政策 1

市民の暮らしを支える
公共交通機関の利用促進

- 1 市民・地元関係者（企業）、交通事業者との連携による公共交通網の整備
- 2 まちづくりと連携した公共交通網の利便性向上
- 3 高齢者や障害者のための新たな交通手段の導入

基本的政策 2

地域を支える道路空間
づくり

- 1 自転車や公共交通機関と連携した誰もが移動しやすい道路空間整備
- 2 市民生活や産業活動を支える道路空間整備

基本的政策 3

産業と市民生活を支える
港づくり

- 1 港湾機能の強化
- 2 まちづくりと一体となった港づくり

基本的政策 4

市民と行政とで築く安全な
まちづくり

- 1 地域防災力の強化
- 2 一般住宅の耐震化
- 3 公共施設の有効活用
- 4 消防力の強化・消防救急体制の充実
- 5 総合治水対策の推進

基本的
政策
1市民の暮らしを支える
公共交通機関の利用促進

少子高齢社会を迎え、高齢者をはじめとする交通弱者*にとって、公共交通は日常生活に不可欠な移動手段であるとともに、本市の重要なインフラのひとつであることから、市民・地元関係者（企業）、交通事業者と連携して公共交通機関の利用促進を図るとともに、支援のあり方を検討し、持続可能な公共交通を実現します。

現状と課題

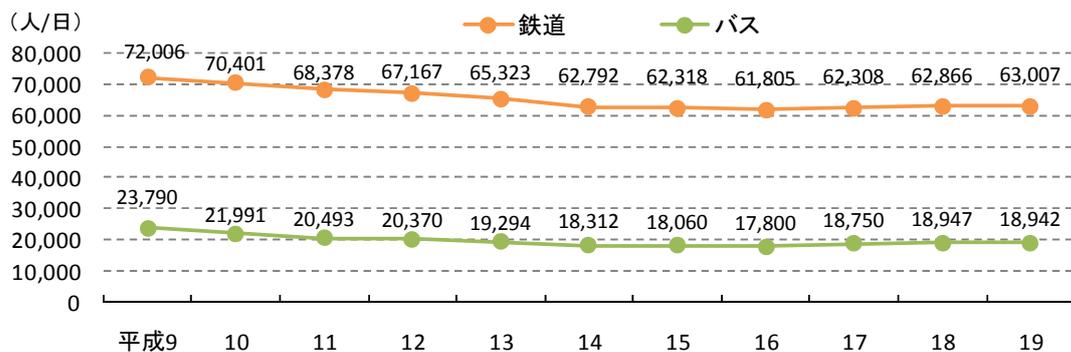
本市は高度成長期の公害問題から郊外に大規模な団地開発が進み、臨海部の就業地と居住地が分離した都市構造となっています。

また、市街地の拡大にあわせてバス路線も増加し、市民の大半は公共交通を利用できる環境にありますが、本市の自動車依存率は昭和46年から平成13年で倍増（62.6%）し、自動車依存率の高い中京都市圏の平均56.3%を上回っており、今後もしばらく増加す

る見込みです。

自動車依存率の高まりにより、公共交通機関の利用者は減少傾向が続いており、現在、市民自主運行バス「生活バスよっかいち*」の支援を行うとともに、不採算バス路線である山城富洲原線、神前高角線、磯津高花平線の3路線を市が運行委託することにより、維持していますが、今後、鉄道、バス路線の減便や廃止が進むことが懸念されます。

■市内の1日あたり鉄道、バス乗車人員の推移



重点的な施策

◆ 市民・地元関係者（企業）、交通事業者との連携による公共交通網の整備

利用者である市民・地元関係者（企業）、交通事業者、行政のそれぞれの役割分担を定め、運行本数などのサービス向上や駅前広場や駐輪場の整備などに連携して乗り継ぎを含めた公共交通の利用環境の改善を図るとともに、公共交通を利用した散策ルートの発掘やウォーキング大会などの利用促進施策を展開し、鉄道や主要バス路線の利用促進を図ります。

特に、経営内容が悪化している鉄道支線について、事業者による運営手法の見直しを促すとともに、事業継続に向けて支援等を行います。

また、不採算バス路線について、代替交通として、住民や地元関係者が参画して運営するコミュニティバス*、乗合タクシー等の導入について検討を行います。



生活バスよっかいち

◆ まちづくりと連携した公共交通網の利便性向上

まちづくりと連携し、中心市街地や郊外団地などを結ぶバス路線の充実、利便性の向上を図るほか、丘陵地の住宅地と鉄道駅や病院・ショッピングセンターなどを結ぶバス路線の検討を

すすめるとともに、土地利用政策と連携して公共交通軸沿線に住宅や道路、公園等の施設や人口の集約を図ります。

◆ 高齢者や障害者のための新たな交通手段の導入

公共交通機関利用が困難な障害者等のためにNPO*や社会福祉法人等が運営するスペシャル・トランスポート・サービス（福祉有償運送^(注)等）

について、事業主又は事業実施を希望する事業主への適切な支援・指導を行います。

(注) 福祉有償運送

NPO*や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障害者などの公共交通機関を使用し移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャーなどを目的に有償で行う車による移送サービスのことで、事業開始にあたっては市町村等が主宰する運営協議会の協議を経て、運輸支局に登録申請を行う必要がある。

基本的
政策
2

地域を支える道路空間づくり

快適な市民生活や円滑な産業活動が行えるよう、渋滞緩和と自動車利用抑制策を組み合わせた人や環境にやさしい安全安心な道路空間づくりに努めます。

現状と課題

本市は国道1号、国道23号を中心とする南北交通の渋滞緩和と、市域西部に広がる郊外団地などの居住地域と臨海部の就業地域を結ぶ東西交通の渋滞緩和を目的とした道路整備を集中的に行ってきましたが、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は解消されていません。

新名神高速道路の開通や伊勢湾岸道路（東海環状自動車道）、北勢バイ

パスなどの広域道路網の整備により、通過交通による自動車交通需要の増大が予測されます。

道路整備には多額の費用がかかることから、産業活動やライフスタイルの変化を的確に捉え、整備路線を見直すとともに、日常生活を自動車に依存しないまちづくりを進めるため、既存ストックの有効活用^(注)を行う必要があります。

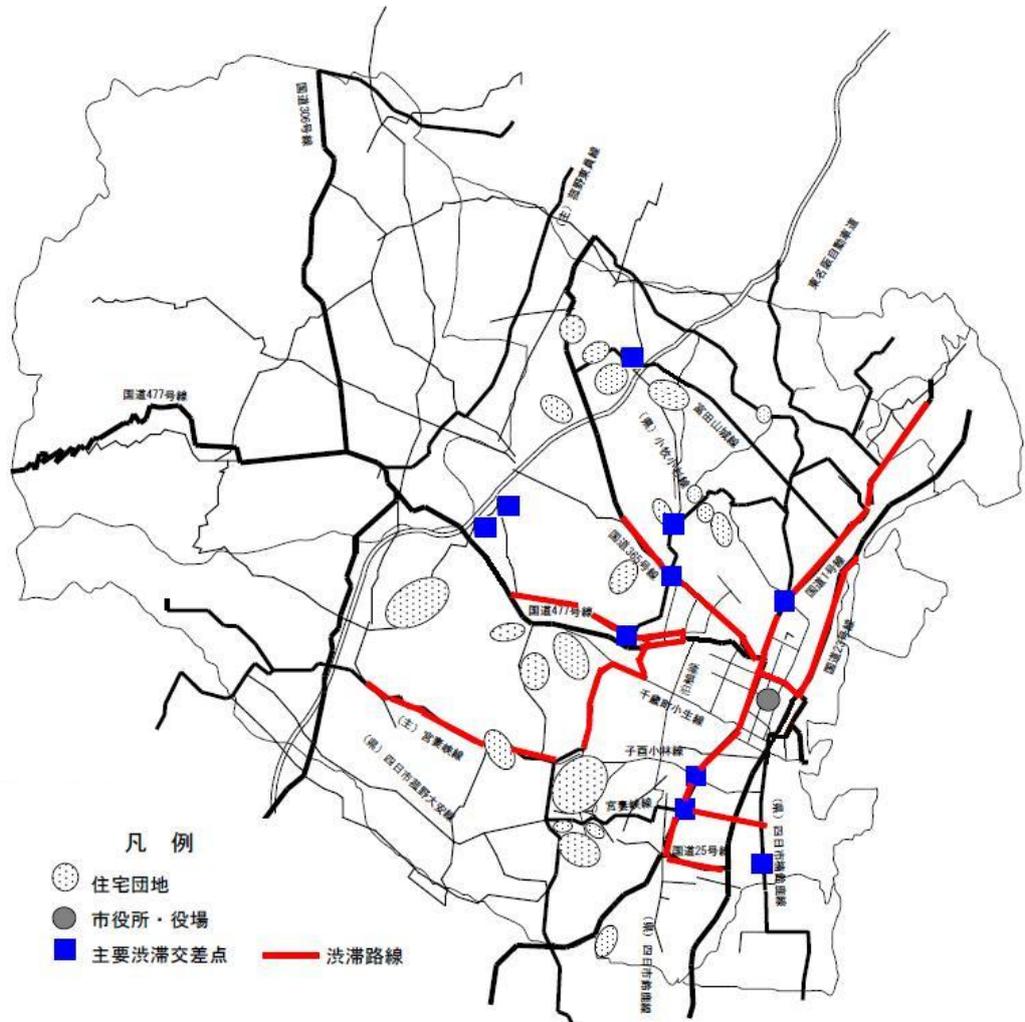
(注) 既存ストックの有効活用

道路整備により一定確保された道路空間が利用者の視点から使いやすいものとなるよう、今ある道路空間にさまざまな工夫を取り入れて効果を最大限に発揮する取り組み。



北勢バイパス

■平成 20 年度末都市計画決定路線の改良率(暫定供用含む) 74.5%



出典：三重県第4次渋滞対策プログラム（平成 19 年 3 月）

重点的な施策

◆ 自転車や公共交通機関と連携した誰もが移動しやすい道路空間整備

中心市街地や鉄道駅周辺の市街地、主要バス路線が通過する郊外の住宅団地などの既存の道路空間を有効に維持・活用していくため、歩行者や自転車利用者の安全に配慮するとともに、障害者や高齢者に配慮したユニバーサルデザイン^(注)を取り入れた道路

空間を整備します。

また、駅やバス停につながる自転車歩行者道、自転車専用レーンの整備、利用しやすい駅前やバス停の環境づくりなど、自転車や公共交通機関と連携した誰もが移動しやすい道路空間を整備します。



整備された自転車道

^(注) ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）。

◆ 市民生活や産業活動を支える道路空間整備

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を解消するため、都市内の通過交通を排除するバイパスや環状道路の整備促進、既成市街地における交差点や渋滞ネック箇所*を整備します。

なお、人口推移や交通量、まちづくりの基本方針などにあわせて、長期間未着手となっている都市計画道路を見直し、重点化するとともに集中的に整備します。

基本的
政策
3

産業と市民生活を支える 港づくり

中部圏における国際ゲートウェイ*としての役割を果たし、背後圏産業の発展を支えるとともに、人々が憩い、楽しむことができる市民に親しまれる港づくりに努めます。

現状と課題

四日市港は、明治 43 年に第 2 種重要港湾に指定された当初は綿花・羊毛の輸入港として、また、昭和 40 年代には石油化学コンビナートとしてシーバース*を備えた重化学工業の原材料輸入と製品の輸出拠点となりました。

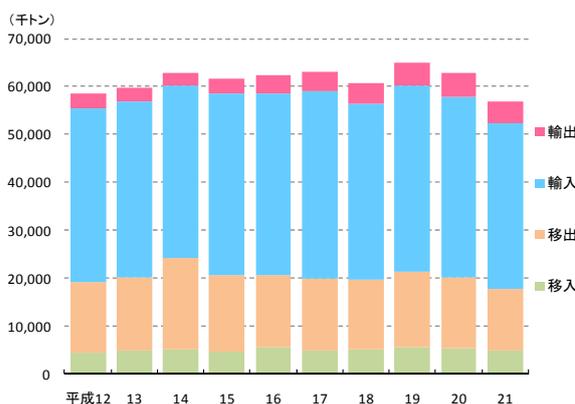
また、内陸部に自動車製造拠点が整備されると完成自動車の輸出拠点、石炭、鉱石等のばら荷（バルク）*貨物の輸入拠点としての役割もあわせ持つなど、背後地の産業と緊密に結びつ

いた工業港として産業構造の変化に柔軟に対応してきました。

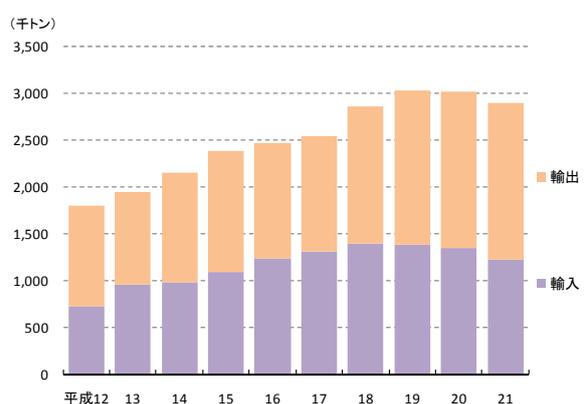
また、貨物のコンテナ化*への対応も進め、平成 16 年には伊勢湾としてスーパー中枢港湾^(注1)の指定を受け、伊勢湾スーパー中枢港湾育成プログラムに基づき、さまざまな取り組みを行い、背後地産業の物流コスト削減を通じて、企業の価格競争力の維持・向上と、雇用を通じて市民生活を支えてきました。

〔四日市港の港勢〕

■総取扱貨物量の推移



■外貨コンテナ貨物量の推移



さらに平成 22 年には、民間団体・企業と一体となり国際コンテナ戦略港湾^(注2)の選定に向けた取り組みを行いました。京浜、阪神の次点という結果に終わりました。

しかし、経済活動が国際化しており、四日市港は名古屋港と一体となって、国際的な産業の中核である中部圏域を物流面で強力に支える港として、さ

らなる機能強化・連携を図っていくことが求められています。

また、港内の緑地、ポートビル展望展示室の整備を進めてきましたが、それぞれが分断化されていることから、港内の近代化産業遺産*などを含めて市街地とネットワーク化し、魅力的な親水空間*を創出することが求められています。

(注1) スーパー中核港湾

日本のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、官民が連携して港湾の重点投資や機能強化を進め、アジア主要港に対抗できる国際拠点港を育てるプロジェクト。伊勢湾（四日市港・名古屋港）京浜（東京港・横浜港）、阪神（大阪港・神戸港）の三港湾が指定された。

(注2) 国際コンテナ戦略港湾

アジア諸国の港湾との国際的な競争が激化するなか、コンテナ港湾について、さらなる「選択」と「集中」により国際競争力を強化し、「港湾におけるコスト低減策の集中」及び「基幹航路貨物の国内貨物の集荷」を推進するメインポートを確立するプロジェクト。京浜（東京港・川崎港・横浜港）、阪神（大阪港・神戸港）の二港湾が指定された。

重点的な施策

◆ 港湾機能の強化

コンテナ、バルク、自動車、エネルギーの全てを扱う総合港湾として、より一層機能を強化し、四日市のみならず中部圏の産業を物流でしっかり支えていきます。そのために、将来的な名古屋港との一港化も視野に入れ、「国際産業ハブ港*」として、まずは寄港コストや手続きの簡素化につながる「一開港化」の早期実現や、港湾事業者との連携によるコンテナターミナル施設*の使用料引き下げなど、さらなる港湾コストの低減に努めます。また、高速道路網を生かした広域からの貨物集約や、ゲートオープン時間の拡大などの荷主へのサービス向上に努め、名古屋港と緊密に連携して

伊勢湾全体のモノの流れを増加させます。また、霞ヶ浦地区から背後の伊勢湾岸道路との円滑な連絡を図り、名古屋港との物流軸を強化するため、災害時の代替性の確保にも資する臨港道路霞 4 号幹線の整備を促進するとともに、霞ヶ浦地区から南方面への道路に関する調査検討を進めます。

臨港地区及び背後地産業の物流の効率化に伴い大型化する石炭、鉱石等を輸入するバルク船に対応するため、岸壁、泊地などの港湾施設の改良を行うとともに、企業の専用バースについては、関係機関と積極的に諸調整を図り、機能の充実・強化に努めます。

◆ まちづくりと一体となった港づくり

四日市港管理組合と連携し、四日市地区の工場跡地活用等を推進するため、分区*規制のあり方の見直しなどに取り組み、まちづくりと一体となった臨港地区の再整備を進めます。

大型客船などの寄港については、旅客船を利用した伊勢観光に加え、新名神高速道路の開通に伴い、京都方面の観光需要も高まっていますが、現状は貨物船との調整をしながら霞ヶ浦地区のふ頭を利用していることから、四日市港長期構想^(注)に位置づけられている四日市地区(千歳町)での旅客船ふ頭の計画を促進します。

臨港地区に点在する緑地を活用し

た親水空間*のネットワーク化やポートビル展望施設の利用促進を図るとともに、港湾の夜景や荷役作業、重要文化財及び近代化産業遺産*に指定されている「末広橋梁」や「潮吹き防波堤」などの港湾景観を産業観光資源として活用し、自転車を生かしたまちづくりと組み合わせて、例えばJR四日市駅からの周遊コースを設定したり、駅に港の紹介看板を設置するなど、市民に親しまれる港づくりを進めます。

一方、霞ヶ浦地区においても、霞ヶ浦緑地内の既存施設の有効活用を図り、より一層の市民の憩いの空間を充実していきます。

(注) 四日市港長期構想

学識経験者、港湾利用者等で組織された「四日市港長期構想検討委員会」での検討を経て、平成21年8月に、四日市港管理組合が、概ね20年後を想定した四日市港の将来像と、その実現に向けた取り組みを取りまとめたもの。



末広橋梁



潮吹き防波堤

基本的
政策
4市民と行政とで築く
安全なまちづくり

あらゆる災害から市民の生命と財産を守るには、市民と行政が一体となって災害発生時の被害の未然防止や軽減を図る必要があります。そのため、市民自らが守るという自助*、自主防災組織*など地域で守るという共助*の取り組みを支援し、地域の防災活動体制の充実を図るとともに、建築物ストック等の耐震化や治水対策に取り組み、安全なまちづくりに努めます。

また、公共施設のストックマネジメントを適切に実施し、市民や事業者のニーズに即応した弾力的な対応を行います。

現状と課題

近い将来、東海地震や東南海・南海地震の発生が予測され、特に、本市は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されていることから、地震防災を喫緊の課題としてとらえ、建築物等の耐震性強化や消防救急体制の強化を進めてきました。

耐震化については、四日市市耐震改修促進計画に基づき、公共施設についての耐震化を進めており、また、耐震面で不安がある昭和56年の建築基準法改正前に着工された民間住宅・建築物についても補助金等による支援を行い、耐震化を促進しています。

しかし、耐震化の必要な住宅は、高齢者の所有が多いこと、多額の工事費が負担となること等から、耐震化が遅れています。

災害への備え・対応については、市内の自主防災組織*の活動支援を行う

とともに、防災資機材*の配備、防災リーダー*の養成を進めてきたところですが、これからも、「自らの命は自らが守る」という防災の基本にたち、適切な避難行動の実現や市民が主体となった組織による避難所運営、災害時要援護者*への対応などを行える地域づくりが重要です。

風水害対策については、地球温暖化による影響などから、これまでに経験の無いような集中豪雨や大型化する台風が危惧されており、気象情報の収集や気象・避難情報等を適切に市民等へ提供することの重要性が高まっています。

治水対策については、本市の市街地は総じて地盤が低く、天井河川が多いため、時間雨量50~75mm(概ね5~10年確率)の大雨に対応するべく、河川や排水ポンプ場などの効率的・効果的

な整備を進めています。

しかし、近年では局所的に大量の降雨を記録する集中豪雨が発生しており、民有地の雨水浸透性や保水力の向

上も含め、市民や企業と連携した総合治水対策への取り組みを進めていく必要があります。

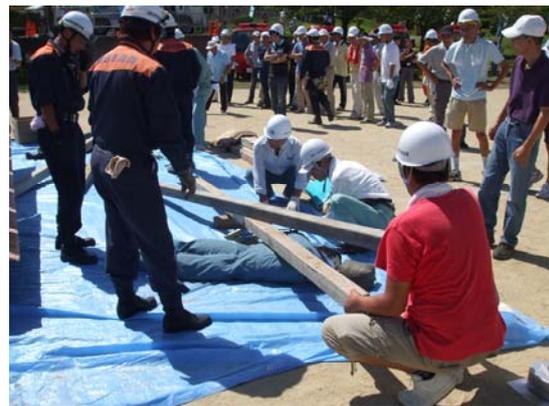
重点的な施策

◆ 地域防災力の強化

自らの命は自ら守り、地域で助け合えるよう、地域の実情に合わせた体制づくりや人材育成、災害対応、災害時要援護者*への支援策等について引き続き推進します。また、地域における専門的な知識を有する人材のネットワーク作り等について、積極的に働きかけていきます。

さらに、重大な災害・危機発生時及び発生が予想される場合において、迅速で正確な情報収集や市民等への情報提供を行うなどの体制整備を行う

とともに、大規模な被害が生じた場合に備えライフライン企業*等と協同し、迅速な対応、復旧を図るための計画づくりを進めます。



自主防災隊による防災訓練

◆ 一般住宅の耐震化

市全体の建物の耐震性の確保を目指すため、一般住宅の耐震診断、耐震補強を建築の専門家と連携して支援策を講じるとともに、さまざまな機会

をとらえて耐震化の重要性や支援制度の啓発を行い、住宅の耐震化の促進を図ります。

◆ 公共施設の有効活用

公共施設の耐震化を進めるとともに、学校、幼稚園、保育園、文化会館や地区市民センターなどの計画的な整備や修繕による維持管理経費の低減や公共施設の長寿命化を図るストックマネジメント^(注)に取り組みます。

また、遊休化する学校施設や社会情勢の変化に伴い用途を見直すべき公共施設については、市民や事業者のニーズに即応した用途に改変するなど弾力的な対応を図ります。

^(注) スtockマネジメント

既存の施設(ストック)を有効に利活用するとともに、長寿命化を図る体系的な手法のこと。

◆ 消防力の強化・消防救急体制の充実

消防力の強化・消防救急体制の充実を図るため、消防指令センターの共同運用を桑名市と取り組んできましたが、引き続き県域共同整備による消防救急無線のデジタル化など消防広域化の流れに対応するとともに、大規模災害発生時における初動体制の強化や消防署所の配置や出動範囲の適正化を行います。また、増加する救急需要に対応するため、適切な救急搬送を行うとともに、医療機関との

連携強化に向けた協議・検討を進めます。



はしご付消防車

◆ 総合治水対策の推進

雨に強いまちづくりを進めるため、排水ポンプ場などの計画的な治水対策を進める一方、透水性舗装*や浸透枳などの雨水貯留浸透施設*の設置を進めます。

また、市民や企業に対して、雨水貯留浸透施設設置のPRを行い、民間所有地における雨水浸透性や保水力の保全・向上を促進します。