

テーマ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り、持続可能な公共交通を実現する。

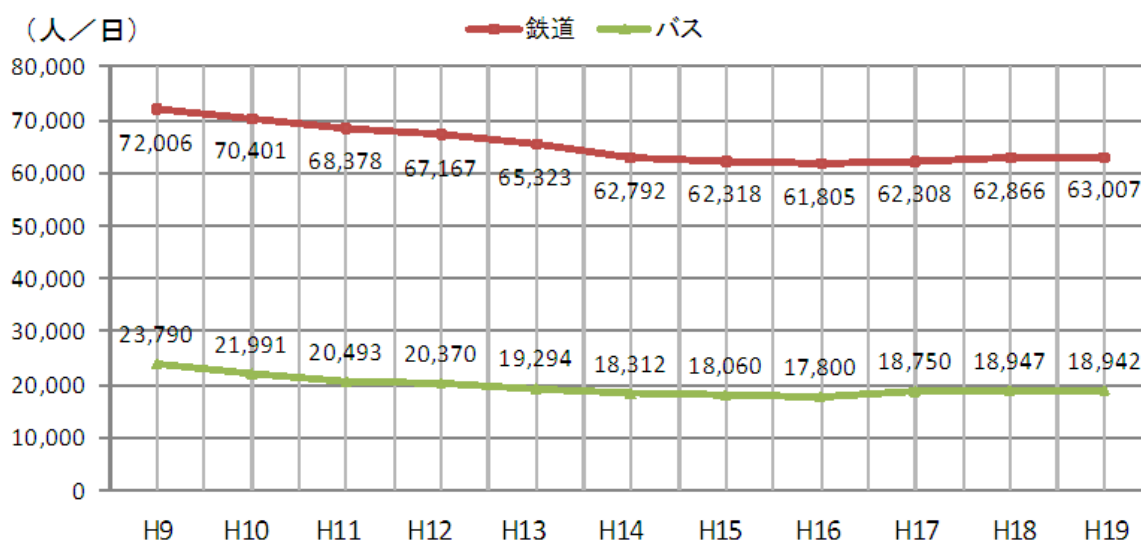
現状と課題

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る。

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るが、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ある。

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路線を市が年間約45百万円を支出して維持しているが、鉄道、バス路線の減便や廃止が進むことが懸念される。

【市内の1日あたり鉄道、バス乗車人員の推移】



出典：鉄道、バス事業者提供資料に基づく

リーディングプロジェクト

(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が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る。

経営内容が悪化している鉄道支線について、利用者、事業者と連携して運営手法の見直し、利用促進策や支援策について具体的に検討する。

また、不採算バス路線について、代替交通(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)の導入も具体的に検討する。

(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支線駅や病院・ショッピングセンターなどを結ぶバス路線の強化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る。

(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(法人格取得や体制づくり等)を行う。

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て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。

テーマ2: 地域経済を支える道路空間づくり

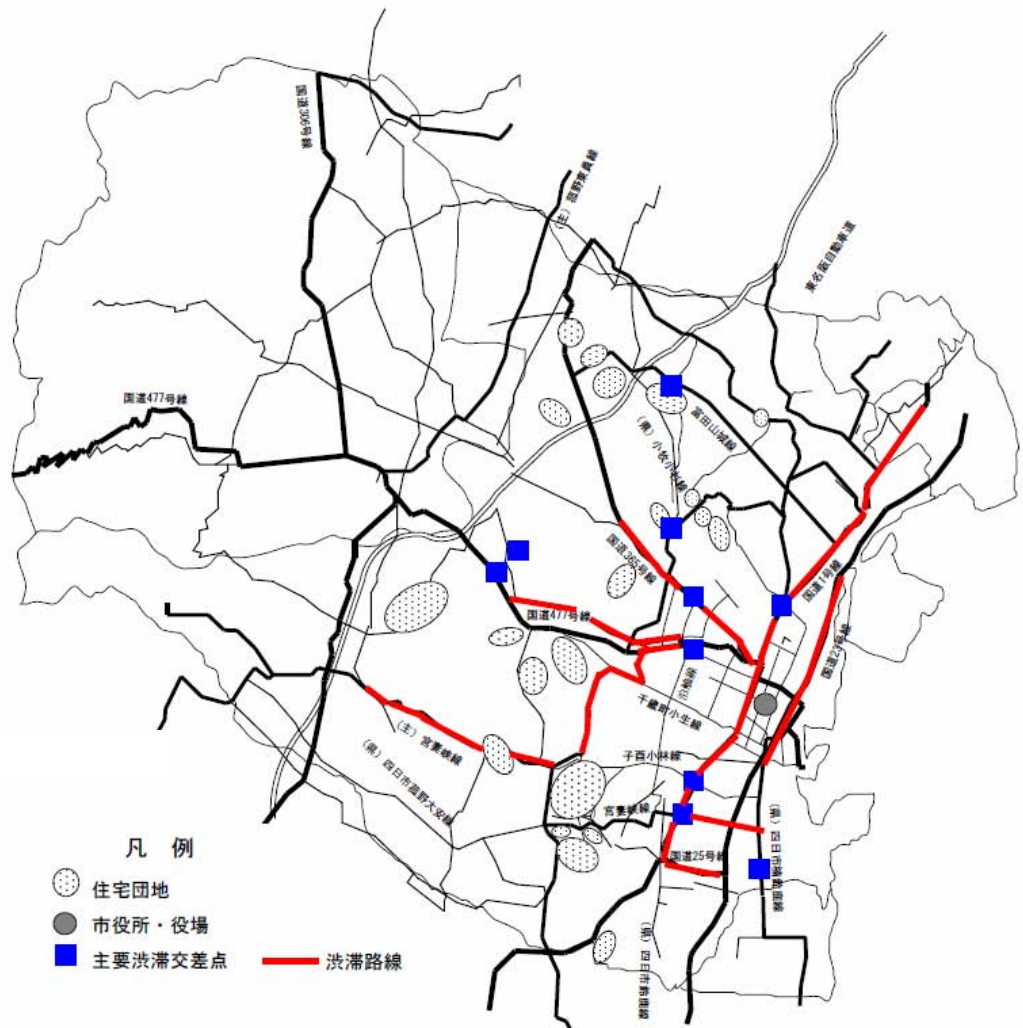
快適な市民生活や円滑な産業活動が行えるよう、渋滞緩和と自動車利用抑制策を組み合わせた人や環境にやさしい安全安心な道路空間づくりに努める。

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ない。

新名神高速道路の開通や伊勢湾岸自動車道路（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る。

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を行う必要がある。



出典：三重県第4次渋滞対策プログラム（平成19年3月）

リーディングプロジェクト

(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を取り入れた道路空間を整備する。

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する。

注) 既存ストックの有効利用：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、今ある道路空間に様々な工夫を取り入れて効果を最大限に発揮する取り組み

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する。

なお、人口推移や交通量、まちづくり方針の変化などを踏まえて、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する。

【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%】

テーマ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る。

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った。

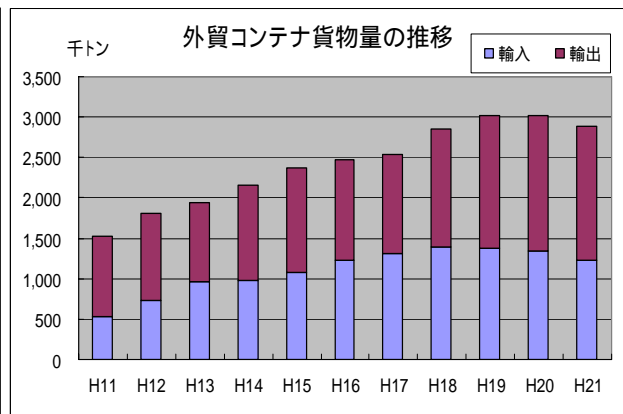
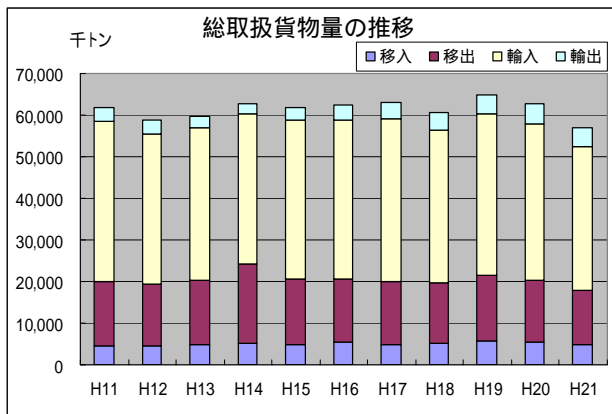
また、内陸部に自動車製造拠点が整備されると完成自動車の輸出拠点、石炭、鉱石等のばら荷（バルク）貨物の輸入拠点としての役割もあわせ持つなど、背後地の産業と緊密に結びついた工業港として産業構造の変化に柔軟に対応してきた。

また、貨物のコンテナ化への対応を進めるなど、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伊勢湾港として、更なる機能強化・連携を図っていくことが求められている。

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る。

【四日市港の港勢】



リーディングプロジェクト

(港湾機能の強化)

スーパー中枢港湾として取り組んでいる港湾コストの低減に加えて、名古屋港との一体化も視野に入れて、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連携してコンテナターミナル施設の使用料など、さらなる港湾コストの低減に努める。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「伊勢湾港」としてモノの流れを増加させる。また、霞ヶ浦地区から背後の高速道路との円滑な連絡及び災害時の代替性の確保にも資する臨港道路霞4号幹線の整備促進とともに、霞ヶ浦地区から南方面への道路計画の調査検討を進める。

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

占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・強化に努める。

注) スーパー中枢港湾：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ている。

（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、千歳地区に代表される臨港地区の工場跡地活用を図るため、分区規制のあり方の見直しや緑化等に取り組み、まちづくりと一体となって臨港工業地帯の有効活用を進める。

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るが、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、長期構想に位置づけられている四日市地区第1ふ頭を旅客船ふ頭とする計画を促進する。

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、自転車を活かしたまちづくりと組み合わせて周遊コースを設定するなど、市民に親しまれる港づくりを進める。

【末広橋梁】



【潮吹き防波堤】



テーマ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ため、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る。

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う。

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想され、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る。

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、市内における住宅の耐震化が遅れている。

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あるが、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ある。

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る。

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50～75mm（概ね5～10年確率）の大雨に対応するべく、河川・下水道・排水路の効率的・効果的な整備を進めている。

しかし、近年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、治水安全度の一層の向上を図るため市民や企業と一体となった治水対策への取り組みが必要である。

指 標	備 考
市内住宅耐震化率	76.1% 平成19年度末（推計値）
自主防災組織数	667 平成20年度末（参考：自治会総数700）
雨水排水整備率	49.8% 平成20年度末
準用河川整備率	57.1% 平成20年度末

リーディングプロジェクト

(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の促進等について引き続き進めていく。

また、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作りを進めます。

(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、様々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る。

(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に取り組む。特に市民や事業者のニーズに即応した弾力的な対応にも積極的に取り組む。

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)

桑名市消防本部と消防指令センターの共同運用に取り組んできたが、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管轄区域の適正化を行い、消防力の強化・消防救急体制を充実する。

(総合治水対策の推進)

雨に強いまちづくりを進めるため、従来から行ってきた計画的な雨水整備や雨水貯留浸透施設の設置に加え、市民や企業に対して、適正な土地利用を誘導し保水・遊水機能を保全するとともに、雨水貯留浸透施設設置のPRや支援を行い、治水安全度向上を図る。