

第1回 四日市市都市総合交通戦略協議会 議事概要

1. 開催日時 平成22年6月29日(火) 10:00～12:00
2. 開催場所 四日市市役所 11階 職員研修室
3. 出席者及び欠席者の氏名(いずれも敬称略)
 - (1)出席委員(20人 うち代理出席1人)
 - 名城大学理工学部建設システム工学科教授 松本 幸正
 - 三重交通(株)四日市営業所長 西田 義明
 - 三岐鉄道(株)運行管理課長 林 覚(代理出席)
 - NPO法人生活バス四日市 理事長 西脇 良孝
 - 近畿日本鉄道(株)鉄道事業本部 企画統括部計画部長 江川 武史
 - 東海旅客鉄道(株)三重支店 管理課長 濱崎 修
 - 伊勢鉄道(株)常務取締役総務部長 猪俣 光博
 - 四日市市自治会連合会 理事 宮田 勉
 - 四日市商工会議所総務部長 伊藤 克己
 - 四日市市総合計画策定委員会 委員 今井 文子
 - 四日市南警察署 交通官 浦川 広巳
 - 国土交通省三重河川国道事務所 副所長 大山 泰司
 - 国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官 福田 道雄
 - 三重県政策部交通政策室 室長 中西 清司
 - 三重県県土整備部都市政策室 室長 井浦 義典
 - 四日市建設事務所 副所長兼保全室長 渡辺 克己
 - (社)三重県バス協会 専務理事 星野 雅則
 - (社)三重県旅客自動車協会 専務理事 景山 和
 - 三重交通(株)労働組合 四日市支部長 澤辺 二三夫
 - 四日市市都市整備部 理事 伊藤 真人
 - (2)欠席委員(0人)
 - (3)出席オブザーバー(3人)
 - 国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課 課長 尾上 佑介
 - 国土交通省中部運輸局鉄道部計画課 課長 横山 淳
 - 三重県警 交通企画課調査官 長谷川 三男
 - (4)欠席オブザーバー(1人)
 - 三重県警 交通規制課調査官 下和田 繁康
 - (5)事務局
 - 市道路整備課 課長 山本 勝久
 - 市環境保全課 課長 市川 吉則
 - 市都市計画課 課長 伊藤 勝
 - 政策グループ グループリーダー 稲垣 圭二 課付主幹 伊藤 勝美 主幹 蟹江 伸二郎
 - まちづくり支援グループ グループリーダー 山下 弘文 課付主幹 駒田 理香 鈴木 紀男
4. 会議傍聴者等 2人
5. 副市長あいさつ(内容省略)

6. 会議公開及び議事概要公開の報告 ⇒ 了承

7. 規約について(資料-1、資料-2) ⇒ 承認

8. 役員選出について

会長…伊藤真人委員(四日市市)

会計監査…伊藤克己委員(四日市商工会議所)、中西清司委員(三重県交通政策室)

座長…松本幸正委員(名城大学)

9. 事業計画について

○取り組みの方向性について(資料-3 補足資料、資料-3、追加資料-1、追加資料-2)

○今後のスケジュール(資料-4)

により説明

座長: 「今後のスケジュール」で示されたように、秋開催予定の次回には戦略及び計画の素案が示される予定である。本日、委員からご意見をいただき、今後分科会を通じ、具体的な施策・事業が検討される。まず、「四日市市の交通の現状」に対して、公共交通はかなり充実しているという認識が必要と感じた。公共交通の維持について、市民も他市町に比べ肯定的な意見が多いということが分かった。一方で、渋滞や人口減少、団地の高齢化などの問題を抱えている。高速無料化が話題になっている。県内では、伊勢市付近が対象地区ではあるが、通過交通の流入について影響は出ているのか。または想定しているのか。

事務局: 四日市市の高速道路事情は、新名神の接続により東名阪ですでに渋滞が起こっている。今回の高速無料化による通過交通が流入する余裕がないというのが現状。

座長: 末端部分での高速無料化であり、ネットワークに直接的な影響はない、現状はすでに容量オーバーとなっているが、決して無関係ではないという感想を持った。

委員: 鉄道路線とバス路線が併走する現状に、問題はないのか。お互いの経営に影響を及ぼしているのではないのか。

事務局: 本市は臨海部に産業が集積し、郊外の丘陵部に団地が集中している。公共交通は、丘陵部から臨海部への乗客を輸送しているが、乗客を鉄道だけで捌くのは不可能。通勤時間帯は鉄道もバスも満員で運行している。市域での課題は、昼間の移動が少なく、公共交通が利用されないこと。基幹バス網については、鉄道と同じように維持していく方向で考えている。

座長: 臨海部に出てくる東西方向に関しては、湯の山線以外は平行しておらず鉄道もバスも上手く分担している。南北の路線は、鉄道だけではなく公共交通がともに協調しているという理解をした。利用者からすると、どちらか一方というのではなく、鉄道もバスも使えるというように、多様なモード、公共交通機関の選択肢があることが望ましい。これからの日本の交通を考えると、自家用車との兼ね合いを考える必要もある。

委員: 鉄道とバスの平行ということだが、交通機関を選ぶのは乗客である。国道1号の阿倉川以北桑名市安永付近まで、近鉄名古屋線との並行路線に以前はバス路線があったが現在は廃止している。高齢の乗客にとって、乗り継ぎは不便。病院やショッピングセンターなど目的地付近まで行ける便利さでバスを選ぶ利用者もあれば、駅付近に住んだり、定時性のあることで鉄道を選ぶ利用者もあり、現在はそれぞれの路線が存在している。

座長: 駅と駅の間に目的地ができれば、鉄道とバスの平行路線もありえるだろう。まちの形にもよる。多様な選択肢があるのが、四日市市の特徴だと思う。続いて、4つの戦略に関する具体策を提示されている。こんな事業をやりたい、やってほしいという意見はどうか。記載してあっても実現困難という意見でもよい。

委員: タクシーは、バスや鉄道と密接に関係している。バスと鉄道には始発終電・終バスがあるが、タクシーは24時間営業であり、バスや鉄道がなくなっからの交通手段となっているが、公共交通機関として認識が低い。距離あたりの単価が高く、高価な交通機関というイメージもある。また、バスは11人以上の旅客、タクシーは10人以下の旅客という区分がされているので、過疎

地できめ細やかなサービスができる。しかし、道路運送法等もあり、事業者としては具体的な事業で打って出て行きにくい面がある。平成 22 年 4 月から、北勢地域もタクシー特別措置法の特定地域に指定され、厳しい状況に置かれている。この法定協議会で、タクシー事業者も公共交通機関として考えていただけるとありがたい。

事務局：タクシーを公共交通機関としてどのように位置づけるかは未定。交通基本法の制定の動きに際してサービス基本的な考え方の案が示されているが、情報通信技術を活用したデマンド型交通サービスなど新しい交通サービスを活用する、という方向が示されている。交通需用の少ない末端部やバスの運行が少ない時間帯での活用なども考えられる。その場合、駅前広場のタクシー乗り場の設置等の基盤整備も必要になると思うが、この協議会でぜひご提案をいただきたい。

座長：市域では、過疎地の交通対策はどうなっているのか。

事務局：民間バス路線を維持できなくなったところに、市の自主運行バス路線がある。ほかに、以前路線が維持できなくなったところで旅客型デマンドタクシーの社会実験を行ったが、利用者が少なく実現化に至らなかった。本市には、交通空白地帯はないものと考えているが、交通網が薄いところはある、そこが高齢化していけば、小ロットの輸送需要が確実に出てくるとも考えている。

座長：四日市市では都市計画が上手くされているので、人口が疎のところはない、密なところには地域公共交通網が維持されていると思う。この協議会は、地域公共交通会議を兼ねることにもなるので、地域に必要な公共交通の実現に向けた議論を、タクシー業界からもぜひお願いしたい。

委員：買い物難民が全国には 600 万人いるとも報道されている。生活バスよっかいちの運行ルートに隣接する大谷台でも、高齢化が進んで買い物がしにくくなり、転居せざるを得ない例が出てきている。そのため、1 年ほど前から自治会や老人会から運行ルートに加えて欲しい旨の要請があり、9 月ごろから路線を変更しようと考えている。路線延長となるためダイヤ編成の必要もあり、現行の 1 日 5.5 往復から 1 便減らして 4.5 往復となるが、大谷台からは応分の負担をするので運行を、と望まれており、その声に応えたい。分科会の地域公共交通会議に諮っていただきたい。デマンドタクシーの話題も出たが、高齢化する団地など、必要とされるポイントをつなぐ交通システムを検討して欲しい。

座長：住民側からすると、必ずしも公共交通を利用できる場所ばかりではない、利用できないところもある。また、時代とともに状況は変わっており、高齢化が進んだ結果、昔は問題なく公共交通を利用できたが、今は利用できなくなっている人々も増えている、という問題提起であった。現状に即した公共交通機関を提供できればいいと思う。タクシーとバスの関連でいうと、愛知県三好市では、幹線道路を中心にコミュニティバス 4 路線を運営している。それだけでは市域をカバーできないので、末端のバス路線からタクシーでカバーしている。つまり、自宅から最寄りのバス停までをタクシーでつないでいるということ。住民にとっても事業者にとってもよりよい形が、四日市市でも見えてくればいいと思う。ここで住民代表の委員からのご意見をお伺いしたい。

委員：たいへん難しい問題と思い、議論を伺ってきた。利用者としては、待たずに乗れてどんな目的地にも行けるのが理想だが、それは夢物語。私は連合自治会の南部ブロックに属しておりブロック内には近鉄名古屋線や内部線、JR、伊勢鉄道の駅などがある。しかし、「駅があるから公共交通機関が利用しやすいか」と問えば「そうではない」という答えが返ってくると思う。昔、鉄道やバスを利用していたときは、駅までの距離、所要時間がもっと長かったと思う。駅まで 15 分や 20 分あっても歩くのが当たり前だった。今は、高齢化が進んでおり、駅から 10 分超の距離があれば利便性が高いとはいえない人が増えている。公共交通網が張り巡らされているから大丈夫といわれても、便利とは感じていない。

座長：もっともな指摘をいただいた。車を体験してしまうと、10 分～15 分の距離が歩けない。実際に、徒歩移動はものすごく減っていると思われる。

事務局：電車に乗ってどこへ行くかが問題。以前は、全てが揃う中心市街地へ行くのに一番便利な交通機関を選択して使っていた。その行動パターンがモータリゼーションと商業施設の郊外化が進み、大きく変わったことを、ポイントとして押さえておきたい。中心への回帰性が必要な時期が来ていると認識している。また、駅への導線の整備をしていくことの必要性も感じている。最も大切なことは、市民一人ひとりが行動を見直すことだと思う。公共交通が維持できるような行動に戻れるよう、ともにがんばっていききたい。

座長： 事務局の回答どおりだと思う、四日市市の中心市街地にはまだまだ元気があるし、これからも駅周辺は目的地としての魅力が高まると思う。駅周辺では、面的バリアフリーの実現が大切となる。ヨーロッパでは、バリアフリーや基盤整備だけでなく、街路空間の演出という方向もある。歩いて楽しいデザインということ。成熟した日本でも、デザインや景観というものにも意が払われれば、と思う。どうすれば市民の行動規範を変えられるかは、市民委員も参画いただいているので一緒に考えていただきたい。この点は、モビリティ・マネジメントの考え方が当てはまると思うが、事務局の考えはどうか。

事務局： 1つの形として、「市内再発見の旅」を掲載している。市制 111 周年のイベントとして、市民のみなさんに公共交通を活用した散策路を提案いただき紹介したものの。交通事業者の皆さんにも、ハイキングイベント等で再度PRしていただいた。こういうことが市民の自己発意で行われれば、公共交通利用のすそ野もずいぶん広がると感じている。市内にはNPOによるバス路線が市民の努力で運行されており、精神的土壌はあると思っている。意識啓発活動について、最初は市から市民に働きかけることになるが、徐々に市民の皆さんに軸足を移すようなことができないか考えている。また、交通のことを考えるには専門的な知識が必要となるので、そういう話をしていただけるよう関係する事業者にも協力いただき、支援体制を整えられるよう、それぞれ戦略に盛り込んでいきたい。

座長： モビリティ・マネジメントは、今各地で行われているが、これだけでは市民の意識改革による公共交通利用促進の効果は出ない。加えて、公共交通のサービス向上や自動車の抑制、市街地の魅力向上等をパッケージで行う必要があり、これらを継続的に行おうとするといろいろと課題も出てくる。継続的という観点で、市民やNPOの皆さんによる自発的な動きについて言及があったと思う。

委員： 夢のような話になるが、山間部ではワンボックスカーに主婦たちが老人を乗せて運行している。へき地ではボランティアでも輸送ができるようだ。考えてみると、四日市市の団地は、人口は多いとはいえ移動に困っている状態は山間部と同じではないか。先にデマンドタクシーの話題があったが、地域住民のやる気によって実現できることがあれば、もちろん法律の壁はあるだろうが、素晴らしい。これからは公共交通についても地域住民が真剣に考えていかないと、上手くいかないのではないかな。

座長： NPOによるコミュニティ・バスを立ち上げて、さらに次のステージに向けた発言であった。

事務局： すぐに実現できるということではないが、戦略をまとめる段階で福祉団体や利用者にも話を伺っていきたい。市内の福祉輸送については、桜地区ではボランティア輸送の例もある。声を求める中で、法律が邪魔をしてできない等の意見があればこの協議会で紹介し、将来的な検討課題としてまとめてもいいかと思う。

座長： この件について、可能か不可能かをよくご存知の委員から発言いただきたい。実現した事例があれば、ご紹介いただきたい。

委員： 今の提案は、過疎地有償運送のことと思う。ボランティアということではなく、自家用自動車を使った有償運送の枠組みの中でどうとらえていくかであろう。交通空白地域の定義もあり、簡単にはいかないだろうが。熊野市では、過疎地有償運送の協議会が立ち上げられ、既存のバスやタクシーの公共交通機関を担保しつつ、住民がNPOを結成し、乗り継ぎ拠点や診療所まで等プランを限定した形で運行を開始している。気をつけるべき点は、既存の公共交通機関を壊すのではなく、それぞれで役割分担して機能を補完しながら発展させていくスキームを検討することである。

座長： 全く不可能ではないが、既存の公共交通機関を目いっぱい使うことが大切。全て住民の力で行うのは大変なので、上手く共存できるといい。その意味で、タクシーは可能性を秘めたモードである。ぜひ、四日市モデルとなり得るものをご提案いただきたい。

委員： 委員の中で唯一と思うが、免許証を持っていない。今の生活で困っている。住んでいる地区では、バスは2時間に1本程度。同年代の人はほとんど車に乗れないので、せめて1時間に1本バスが走ればと思う。出かけるときは、近鉄内部線小古曾駅まで徒歩で行き、電車に乗り継ぐ。女性は買い物目的で外出することが多いので、帰りに荷物を持って駅から歩くのは無理。自転車を駅に安心して預けていける駐輪場や安全に走行できる自転車道の整備をしてほしい。ここへ来るのに、80歳くらいの男性が、買い物に自転車が出かけるのに出会った。自転車が買い物に行く手段となっている現状を知ってほしい。また、文化会館で魅力あるイベントがあっても、公共交通機関だけで行こうとすると開演時間に間に合わない。家族による自動車での送り迎えにも限界が来る。中心市街地へ買い物に行っても、昔は地域の人に会

ったのに最近では会わなくなった。ここでの協議が、健康で移動できるまちづくりにつながればうれしい。

座長： 多くの示唆をいただいた。

事務局： 自転車活用について、たとえば住居に近い駅など、駅前広場より駐輪場を整備した方がいい駅もある。市では、駐輪場を整備すべき駅をリストアップをしている最中である。自転車道整備については、広い道路であれば自転車道を整備できるが、そんな道ばかりではない。車と歩行者、自転車のいずれの利用に重きを置くかについて考える時代に来ている。高齢社会の到来に当たり、生活に身近なところでは歩行者や自転車に重きをおいた整備をする、そんな流れになってきたと感じており、そのような道路整備も考えていきたい。いろいろな人に出会えるまちなかにするためには、まず中心市街地に来ていただくこと、また、来ていただける環境を整えていく必要がある。中心市街地の魅力を増していくため、まちづくりを担うわれわれもがんばって交通戦略と合わせた施策を考えていきたい。

座長： 道路のあり方が課題である。今までは、基本的な整備を優先してきたが、これからは段階に応じて機能分担する必要がある。ただ、その前に解決しなければならないのが渋滞対策。これをやらないと、どうしても街路に車が流入する。資料に、渋滞箇所改善や幹線道路の整備がうたわれているので、生活道路の生活道路では歩行者優先という風に明確な道路整備が進められることを期待する。文化会館の催しに行けないという意見もあった。よいアウトカム指標になると思う。

事務局： 公共交通だけでなく自転車利用も含め、どんなことができるか、考えていきたい。

委員： 行政や警察と同席できる機会なので何うが、独居老人が多くなり、不測の事態が起こっても安心できるように、周辺住民が好意で乗せてあげたいという相談がある。しかし、事故に遭った場合の保険対応の見極めなどで、動きが中断している。無償運送がだめなら NPO に有償で運行を頼むのかもしれないが、それも面倒。ボランティアに登録させ、地域の中で助け合いができるよう市民活動保険の対象にならないか、知りたい。

事務局： ボランティア輸送については、申し訳ないが詳細が分からない。

委員： ボランティア無償輸送は、道路運送法の対象にはなっていない。互いの信頼関係で成立するので、法律には抵触しないのだろう。事故を起こしたときに誰の責任になるのか、についてもお互いの信頼関係の中で考えていただくことになるのではないかと。

委員： タクシー業界にとっては、耳の痛いご意見。以前は、道路運送法ではボランティア無償輸送でも、事業としての届出が必要であったが、その後無償なら届出が不要になった。無償輸送が多くなれば、タクシーがいらなくなってしまう。先の意見にあった「待たずに、家からどこでも行ける」とは、まさにタクシーのこと。ただ、タクシーは高価な交通手段であり、高齢社会で社会保障制度も制限された中、タクシーの天下とはならなかった。タクシーがやらなければ存在価値がなくなってしまうが、NPO による有償輸送の料金はタクシーの2分の1程度という目安になっている。当初は NPO もボランティアとして運行していたが、時間が束縛される上、安全運行には非常に気を使うため、それを事業化するとタクシーに近い値段となる。NPO が危険負担をするならよいが、安心安全に関する部分は、やはりタクシーが受け持つべきもの。公共交通活性化・再生法で「人がどこかに移動する」ことの支援策を盛り込めば、事業費の一部に国の補助がつく。個別輸送も活用していただきたい。まずはタクシーの利用を考え、それがなければ地域の団体に助けあうことを考えるよう、行政からも助言をお願いする。北勢地域にタクシーの営業所のない地区はあるが、経営権はある。車や営業所は必要なので、そのあたりへの補填も行政にお願いしたい。

委員： 善意による相乗りについても、事故のことは気になるので発言した。今のままでは住民の善意が生かされない、善意を生かすのも行政の役割ではないか。地域住民で考えるべきと言われるかもしれないが、各種の保険もあるので対象にならないか調べてほしい。タクシーや NPO のバスを圧迫するつもりはない。

事務局： 福祉輸送についてどのような現状にあるのか、福祉部門にも確認して次回報告する。

座長： ボランティアによる無償運行は、継続性に問題がある。最初は善意で始まって継続的な仕組みを作らないと、その地域によい仕組みとならない。継続的な仕組みを別の方策で考えることが必要かもしれない。福祉では、自助・共助・公助という考え方があるが、まずは自分で移動手段を考える、次に家族でお互い助け合う、それがだめなら地域で助け合う、ということになる。それがボランティア輸送だが、そこにリスクが発生するのであれば、それは公的に補助するのかもしれない。日本はまだ検討途中にあるので、交通基本法の策定によりそ

のあたりが変わってくるかもしれない。また皆さんで検討いただければ、と思う。岡崎市では、総合連携計画を策定している。バスが中心だが、一部の路線を3年間の実証実験によって充実させ、市民に利用を呼びかけている。バス運賃が高い、乗り継ぎで料金が必要になるなどの意見があるが、運賃に対する取り組みもしている。バス事業者の負担によるもの。四日市市でも運賃やファミリー割引などの利用を増やす施策の検討はできないか。

事務局：幹線バス路線の明確化。再編を行いたい。鉄道と幹線バスを明確にし、支線バスをゾーンバス化して、末端で乗り継ぐというイメージ。事務局から運賃割引まで踏み込んで書いていないが、社会実験の中で鉄道とバスの接続については案もあり、事業者と具体的な協議を行っていききたい。

座長：ぜひお願いしたい。子どもたちが参加できるプログラムも考えていただきたい。未来を担う子どもたちが公共交通の乗り方を知らない。今の子どもは、友達との待ち合わせ場所を、郊外のショッピングセンターなどとし、自家用車で家族が送迎してくれることを前提にしているとも聞く。

委員：小学校2年生の生活科に公共交通の乗り方という単元があり、県バス協会では、県内395校・17,000人の児童にチラシを配布したり授業を行ったりしている。きっかけは、松阪市で開催されたシンポジウムで高校生に「お出かけ」のイメージをアンケートしたところ、自家用車が圧倒的に多かった。逆に、鉄道やバスは全くショックを受けたため。生活科の取り組みは、将来の利用者に向けた教育ととらえている。また、せっかくすばらしいシステムができて、利用者に対する周知が必要。協会でも周知を図っていききたい。

座長：そのような提案もしていただきたい。今後も調査票で具体的な提案を行っていただくことになる。今回、改めて感じたのは四日市の公共交通が充実していること。それなりに市民生活を支えているが、これを少し利便性を高めたり拠点性を高めたりすることで問題は解決するのかもしれないと思ったが、住民の意見を聞くとそうではない。救われていない部分もあるんだということが分かった。抜けていた視点だと思うので、意見を聞いて施策に盛り込めればと思う。住民に期待される計画・戦略を策定したい。公共交通の維持が目的でなく、住民の生活の質の向上が実現し、その結果公共交通が維持されるようにならないといけない。