

## 議事の要旨

- 松本 会長 【資料1について】  
この点がちょっと違う、少し言い足りなかったから補足したい、あるいは今回まとめた中身に関して質問等あればお願いしたい。  
事前に配付している資料の5～6枚目の「主な意見等」で、皆様のお名前入りでそれぞれ御発言いただいた内容をまとめてあるので、ここに関しても御発言いただきたい。
- 四日市商工会議所 石川委員代理 松本 会長 5ページで、発言者の名前が「四日市商工会議所 井田」となっているが、「石川」に訂正してほしい。  
その他はどうか。
- 三重県交通政策室 小林委員代理 事務局 まとめが3点ほど書いてあるが、この準備会の意見は、基本的にそのまま本会議で参考にするのか。  
この準備会の性格は、本会議を立ち上げる前に、目指す方向性について、事業者や市民の皆さんと一定の合意を得てまとめていく。今後の具体的な取り組み等を計3回でまとめ、一定の方向を見出して、取り組むことの調整を図っていく。
- 三重運輸支局 福田 委員 「委員長のまとめ」の②で、自動車をいじめる施策も必要になるという意見があるが、実現がかなり難しいと思う。  
3ページの一番下のところに「郊外での大型店舗立地規制」と書いてある。規制するのは難しいと思うが問題はないか。
- 事務局 四日市の郊外での大型店の規制は、数年前から取り組んでいる。郊外で暮らしに必要なものは立地が必要で、その際には公共交通と連携することが前提となる。  
規制については、一方通行という規制はあるが、なかなか現実化していない。公共交通を守っていくためには、車をいじめて、バスレーンや歩行者・自転車の部分を増やす方向が打ち出すことも考えている。
- 松本 会長 この準備会の位置づけ等としてまとめた内容は本会議でも反映していくが、細かな点は修正があってもいい。  
この自動車のいじめという考え方で重要なことは「市民との合意のもとに」ということであり、市民の方々の合意がなければ幾らそれが理想に近くとも進めることはできない。
- 三重県都市政策室 井浦 委員 郊外の大型店の立地規制については、三重県でも都市計画区域のマスタープランの見直し作業を行っており、スケジュールとして、この3月で大体の方向性を打ち出し、その後1年かけて法定の手続を経てマスタープランを確定させていく。  
そのマスタープランの主眼は、コンパクトシティである。なかなか動きづらい状況とも聞いているが、将来のビジョンとして、三重県ではコンパクトシティを主眼に置いたマスタープランをつくっていく。  
このマスタープランは20年後の将来像を目指していて、県全体のマスタープランの見直しと並行して行われている四日市市都市計画マスタープランの見直しとリンクしている。四日市市の計画は、中心市街地活性化を

念頭に置いた公共交通の利便性の向上を策定して、それを将来ビジョンとして、あらゆる計画と整合性を保って位置づける取組と思っている。

松本 会長

県の動きと、四日市が目指している方向については、皆さんから頂いた御意見は決して間違っていない。そして、県としてもそれを支えていただけるという心強いお言葉をいただいた。今の意見に対して事務局はどうか。

事務局

四日市でも、現在、総合計画の見直しをしており、交通分野についても都市計画マスタープランと連携して、実効性の高い計画を作っていくたい。

【資料 2 について】

【各事業者より補足説明】（補足情報のみ）

近畿日本鉄道

江川 委員

- ・内部八王子線は特殊な車両であり、古い車両が多く、更新が必要になっている。
- ・利用者は高校生が中心であり、学生は割引率が高いことから、採算にも影響している。

三岐鉄道

雨澤 委員

- ・大安駅の乗降人員は沿線企業の契約社員の削減に伴って減少している。
- ・鉄道駅は、大切なコミュニティの場と考えているので、駅員を契約社員化して無人化しないようにしている。

伊勢鉄道

猪俣 委員

- ・伊勢鉄道は河原田から津までの区間を営業としており、J R 軌道を使って四日市駅まで乗り入れている。
- ・鈴鹿駅の無料駐車場は高架下を活用しており、鈴鹿市の整備は 60 台分である。
- ・J R の直通列車による収入が 85% を占めている。また、普通列車の利用者は 2.7 倍に増加している。

三重交通

西田 委員

- ・鉄道車両の老朽化に対するコスト削減を実施してきた。
- ・ウォーキングの実施についても積極的に取り組んでいる。
- ・利用料金の割引を実施していることから、利用者は微増の傾向にある。
- ・桜台から名古屋方向のバスなどで P & B R を実施している。
- ・自動車利用の抑制策として、伊勢神宮では 1 月の参拝者が多い時期に国道 23 号を 1 車線規制して、バス専用レーンを設け、渋滞させることにより、マイカーの減少となっている事例もある。
- ・コスト削減策として 60 歳退職者を嘱託職員として採用している。
- ・今後、市街地での運行を維持しながら、需要が薄い所の対策が必要と考えている。湯の山線沿線、鉄道と並行している路線を、駅を中心としたピストンにしたらどうなるのかなどの検討も必要である。

三岐鉄道

雨澤委員

（林氏発言）

- ・四日市駅から四日市大学、富田駅から四日市大学は通学の学期定期の割引率を高く設定している。また、中学生、高校生、大学生向けに全線乗り放題の定期券を販売して、待合施設も整備している。
- ・コスト削減策として 50 歳以上を嘱託職員として採用している。
- ・今後の取組として、四日市大学から東芝工場まで 1 区間の延長を予定している。

生活バス四日

市 西脇委員

- ・老人福祉センター、買い物地ルート、バスに乗って友達を作るお手伝いをしている。
- ・交通の妨げにならない所ではフリー乗降を検討していく。

三重県旅客自

- ・他の都市ではダイヤモンドタクシーの運行やタクシーの定時定路線運行に

動車協会 も取り組んでいる。  
飯田委員代理 四日市市でもニーズがあれば参画する。  
松本 会長 大事なことは、それぞれの事業者がいろいろな取り組みをやって、その情報を共有すること。こことここはこういう連携をすればいいとか、ここを行政が支えることができるなどが見えてくる。  
そういう意味で、この交通総合戦略準備会で情報を共有するのが第一歩である。

【資料3について】

松本 会長 一般的にビジョンというと抽象的で、きれいな言葉を並べて、それが何を意味するのかわからないことが多いが、今回は具体的な人々の生活に落とし込んでいる。

今回のたたき台で、まだ抜けている点があるかもしれない。そういったことも含めて、忌憚のない御意見をいただきたい。

生活バス四日市 西脇委員 近鉄四日市へのバス路線は非常に発達しているが、鈴鹿山麓を結ぶバスや電車があれば、もっと市民生活及びレジャーに幅が出てくる。四日市から放射線状に出ているバスではなくて、例えば、電車の駅への小さな路線とか、三岐鉄道と近鉄内部線をつなぐとか、もしくは桑名から出ている電車につなぐとか、そういうループ化をすれば、市民がいろいろな意味でもっと楽しむことができるのではないかと。

松本 会長 現状は、近鉄四日市駅及び拠点となる駅に集中的に路線がつながれているが、環状方向あるいは周辺の鉄道と鉄道の駅、路線と路線を結ぶような路線があってはどうかという意見についてはどうか。

三重交通 西田 委員 今はないが、以前は桑名駅から四日市駅とか、湯の山でも菰野町から阿下喜の方への路線が存在していた。今の人の流れは、海岸沿いへの鉄道輸送での求心力というか、東西になっている。

松本 会長 実際のトリップ、動きがどうかは非常に重要である。一方で、これからは高齢化も進み、通勤・通学とは違う動きも出てくる。産業構造も変わる。三重県の観光がもっと活発になって違った動きも出てくるかもしれない。将来に向けてそのようなトリップが出てくるので、そういった施策を同時に打てるなら、その方向を考えるのも一つと思う。

三重運輸支局 福田 委員 通常ビジョンであれば、想定する5年、10年という落としどころにビジョンを持ってきて、具体的に議論する。それぞれの施策について、これは2年先、あるいは5年先にできるという落としこみが必要ではないか。鉄道、バス、タクシー、レンタサイクルも含めたそれぞれの役割分担をしっかりと整理する必要がある。

松本 会長 1点目の目標年次とか施策を落とし込むときには、何年ぐらい必要かということであるが、事務局はいかがか。

事務局 目標年次については、長期にわたると効果の検証ができないので、この場で方向性を議論して、来年度、本格的に協議会を立ち上げて、その中でおおむね5年間ぐらいの具体的なアクションプランを落とし込んでいく。今回は情報等を共有し、今年度に戦略の方向性をまとめて、その上で来年度には各交通事業者、市民の皆さんでやっていただくこと、行政も5年間で取り組んでいくことを調整して、戦略をつくっていく。

松本 会長 2点目のレンタサイクルの役割分担についてはどうか。

- 三重運輸支局 福田 委員 JR 四日市駅と近鉄四日市駅の直通のレンタサイクルがいいという表現になっていたが、駅からバスなどの公共交通を活用しながら、基幹以外の地域周辺に対しては、レンタサイクルも活用することには十分に価値がある。それぞれの公共交通としての役割分担をしっかりと整理した上で、活用策を検討していく位置づけが必要と思い、先ほど発言した。
- 松本 会長 今いろいろな地域でモビリティ・マネジメントを実施していて、自動車から公共交通や自転車・徒歩への手段転換等々を検討しているが、現実的に公共交通への手段転換は進んでいない。  
もし JR 四日市駅と近鉄四日市駅間でレンタサイクルの利便性を上げると、バスの存続が問題になってくる。一番いいのは、バスもあって自転車もある。その時々に応じて使い分けられるマルチモードであり、選択性の可能性が高いのは望ましいが、パイが少ない中では取り合いになる。  
したがって、それぞれの役割分担を明確にした方がいい。  
一方で、その間のトリップが増えてきたら、いろいろな手段で移動できることが望ましい。「街中では、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」などに関して何かコメントがあればお願いしたい。
- 事務局 レンタサイクルの社会実験の目的は、中心部をターゲットにしている。四日市の中心部は、JR 四日市駅と近鉄四日市の駅間が 1.4km と長い。さらに、近鉄四日市駅からかなり西に行ったところに文化会館や図書館等の施設があるが、公共交通で来ていただいても施設まで歩いていくには遠いので、周遊性が持てないといった課題がある。  
その中で、コミュニティサイクル形式で、借りるところと返すところが自由に変えられるという形で実験をやっている。公共交通から利用者が利用できるのも、結果としては好評である。  
ただ、利用料だけでは賄い切れないので、現在、公共交通と連携して、自転車の駐輪場を利用している方が、公共交通と連携した形での枠組みづくりができないか検討している。  
レンタサイクルの社会実験は来年度も続けていく予定で、皆様に情報提供しながら、どういうコラボレーションができるか検討していきたい。
- 松本 会長 四日市の中心地の魅力が上がって面的な動きが出てくれば、バスでは全部をカバーできないので、それは自転車でカバーするというのが一番望ましい姿になるのかもしれない。
- 生活バス四日市 西脇委員 桜地区ではボランティア輸送が非常に好評を得ている。これから小さな地域での移動手段には、有効と思われる。もちろんガソリン代などの少量の実費は必要であるが、車両は自分のもので、運転手も自分がやってボランティアで輸送することが合法的な方法なのかどうか。それが可能なら今後のあり方として広がっていくと思う。
- 松本 会長 今の移動形態は、「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」。ただ、今言われたことは、それを都市部でも、市街地の空白地域でもできないかということであるが、法律的には多分難しい。過疎地では過疎地有償があったと思うが、その辺の補足をいただきたい。
- 三重運輸支局 過疎地有償運送であれば、その地域において交通空白になっていること。

- 福田 委員 交通空白というのは、その地域を、責任を持って運送するバス事業者とかタクシー事業者がないこと。その場合は、先ほどのNPO等による過疎地有償運送を運営協議会の中で議論して認められるなら、それは登録制度ということで乗っかっていくが、一般的に考えれば、四日市地域は既に公共交通が充実していて、タクシー事業者もたくさんあるので、この地域にNPOを中心にした過疎地有償運送を取り入れるのは非常に難しいし、既存の公共交通の利活用の方が重要と思っている。
- 自家用に頼った運送は、安全面の問題もあり、仮に地域のタクシーやその他の公共交通がなくなった時に、その地域で公共交通の役割を担える力があるのかが非常に疑問な点だ。地域にある公共交通をしっかりと活用していくことの方がより重要ではないか。
- 松本 会長 今福田委員に補足いただいたように、法律的には厳しいが、生活バス四日市のような住民ニーズに合った運行が実現できる枠組みができていますので、これを活用して、市街地部における空白地域での交通移動の足の確保ができればいい。
- 2点目として、今あるものを活用し、使いにくいところを改善していく。もう一つは、人々の行動規範を考え直すことが必要な時代になっていると思う。自分にとって最適な交通手段だけを求めればいいのではなくて、少し違う視点で行動規範を考えてもらうことが必要と思う。
- 例えば、自分にとっては車で、ドア・ツー・ドアで行くのが一番いいが、それが地域や環境のためになっているかという視点を入れてもらって、自分にとってはベストではなく、ベターな交通手段を使ってもらおう。
- そういうことも交通戦略に盛り込みながら、市民の方々と考え方を共有できればいいと考えている。
- 三岐鉄道  
雨澤 委員 北勢地区は名古屋に行き来するお客様がかなりのウェートを占めている。四日市の中の交通が希薄な地区では、例えばバスやタクシー、自転車で近くの最寄り駅まで行って、鉄道を乗り継いで名古屋まで行くが、そこに到着してから駅での乗り継ぎの利便性や運賃体系に対する戦略があれば、交通事業者としては非常にありがたい。
- 松本 会長 通学は余りないが、通勤だと名古屋への依存が非常に大きいので、そこへの移動ももう少し明確に扱っていただけないかというお話、事務局としてはどうか。
- 事務局 移動に関しては、四日市市内の移動が7割程度、3割は四日市から出ていく、または四日市に入ってくる移動である。名古屋に対する施策としては、富田で駅前広場を整備している。四日市としては、バスから鉄道に乗り継げるところは四日市駅以外に余りない中で、富田駅の広場を整備した。富田以外にも名古屋に対する利便性が上がる場所があると思っている。
- 今後、戦略として若干の可能性のあるところを、交通事業者の方々と議論していこうと思っている。
- この他、四日市の人口は約30万程度であるが、ある程度中心市街地を経由していただかないと中心市街地の活性化につながらない、その辺のさじ加減が大切と思う。
- 松本 会長 これは四日市に限らないが、名古屋の周辺市町は名古屋への流動が大きく、そこへのアクセスの利便性を上げればベッドタウンとして開発されて、人口も張りついてくる。一方で、全部名古屋に吸い取られて、買い物

も自分の町ではなく名古屋に行けばいいということも起きているので、そういうことも含めて総合的にどういうのがいいのか議論する必要がある。

中部地方整備局 辻オブザーバー 松本 会長  
基本となる都市像の中に、交通の安全性向上に向けて、例えば2車線道路を歩行者が回遊できる場所にしようと思うと、1車線にして、歩行空間をつくるなどの観点があっている。

松本 会長  
今まで道路は車をさばくために整備されてきたが、ある程度整備も進んだ。また、日本の経済状況が厳しい中で新規の道路はかなり厳しい。その中で、身近な道路はまだ危険なので、道路空間の使い方を盛り込むのはどうか。

三重県警察本部 野浪委員  
【三重県の交通事故発生状況について】資料説明  
・交通事故の死者数は減少傾向にあるが、高齢者は50%を占めている。  
・歩行中・自転車乗車中の死亡事故率が高い。  
・事故が少なくなるような道路整備などの参考にしてほしい。

松本 会長  
交通事故は、車の構造が変わったとか、救急医療が発達した、あるいはシートベルトの着用とか飲酒運転の罰則強化などで、かなり減ってきているが、事故自体の数はほぼ横ばいになっている。それから死者に関しても、この後ずっと減るのかどうか。  
それに対して道路の構造や町の構造に負うところが大きい。今後、道路の役割、新しい機能、安全な交通環境を実現していくために、交通像の中に言葉として入れてほしい。

四日市市自治会連合会 高野 委員  
今は車に依存した生活形態になっている。今の四日市を見ていると、公共交通機関は市内で網羅され、近鉄内部線、湯の山線、バスもある程度整備されている。非常に交通の便はいいが、その沿線に住んでいる人も自家用車を使っているの、鉄道とかバス路線の沿線に居住している住民が大いに公共交通機関を使うような切替えを、自治会としてもやっていきたい。高い駐車料金を払い、わずか5分か10分の距離にもかかわらず、車で出社している現状がある。  
私も日永駅まで歩いて5分のところに住んでいて、近鉄四日市駅まで5分で来られるが、今日も車で来ている。  
そういう気持ちの切替えをこれから大いにPRしていく必要がある。企業、バス会社、鉄道会社は営利企業なので、路線の利用がなければ閉鎖、廃止するのは当然で、我々住民もお互いに協力しながら繁栄していきたい。  
言いにくい事だが、市役所に勤務している職員の何割が鉄道、公共交通機関を使っているか。そういうデータがあれば出してほしい。今でもノーカーデーという日をつくっているのか。  
我々住民としても、そういう面で気持ちの切り替えが必要と思っている。

松本 会長  
住民の気持ちを変えることを、具体的な施策として進めていくためには、どうすればいいのか。その辺のアイデアを一緒に考えたい。

四日市市自治会連合会 高野 委員  
近鉄内部線では、コストの面から無人化が進んでいて、内部線のほとんどの駅が無人化駅である。一昔前は駅の中やホームで隣近所と顔を合わせて井戸端会議的なお話をする、あるいは駅員さんとお話をするというコミュニケーションの場であった。それが現在は無人化されて、夜に行っても薄暗くて、安全でない場所になっている。  
無人化した駅舎を利用して、喫茶店や居酒屋をやったり、あるいは温泉を

掘り当ててお風呂を開業しようということも聞いている。そういうことも考えいくことが必要と思う。

松本 会長

そんな話もぜひ議論したいが、今日は時間がない。先ほど三岐鉄道で駅員を契約社員にして無人化は避けているという話やボランティアの話もあり、実際そういう取り組みが行われている。

事務局

それは今後是非進めていきたい。市役所の通勤の実態についてはどうか。通勤の実態については、今持ち合わせているデータはないが、ノーマイカーデーは今もやっている。私もこの公共交通に携わるようになって、車から公共交通に変えている。このような考え方の情報が行き渡ることが非常に重要なので、頑張っけてやりたい。

松本 会長

ここに出席している御担当の方々は結構公共交通で通勤されていると思うし、この場には皆さんも是非公共交通で来るようお願いしたい。そして、どこが問題だったかを話していただくと、具体的に改善の方向の話が進むと思う。

三重河川国道  
奥出 委員

利用者は非常に勝手であるというのは、私も実際にいろいろなところを見て思っている。この都市像を実現していくためには、我々が一生懸命言っても駄目で、利用者が使わないといけない。三交バス、三岐鉄道にしても利用者数が減っていることから、利用者実感と合っていない。次の資料に載っているが、アンケートをとるなら、どうして利用者実感と合わないのかをきちっと聞いて、計画に反映していただくことが必要である。アンケート結果を見ながら、それに合わせて公共交通機関も使っていく。そうすれば、それなりに効果が出てくる。

松本 会長

正確な数値は覚えていないが、何割かは車しか選択肢として持っていない。そこで始まったのがモビリティ・マネジメント。フェイス・トー・フェイスで、個人別に意識を変えてもらう働きかけをする。

公共交通を幾ら良くしても自動車から公共交通に移らない。そういう人たちは、そもそも車しか使わない。何で鉄道やバスを使わないといけないのかと思っている。そういう人たちの意識を変えようと思ったら、何によって何が変わるのかをちゃんと伝えていかないといけない。行政や交通事業者が一生懸命やっても、それだけでは駄目で、地域の方々が動いてくれないといけない。

この交通像は、基本的な方向として間違っていないが、安全な道路空間の使い方あるいは回遊空間が欠けているので、そこは追加したい。

それから、名古屋への通勤等々の話、あるいは今ないトリップなど話もあったが、この段階で盛り込むのは厳しそうなので、この後、具体的に話をしつつ、施策も踏まえて盛り込んでいきたい。

#### 【資料4について】

松本 会長

これから計画を立てていくに当たり、住民の方々へのアンケートを実施する。本来は皆さんにアンケートの中身を見ていただいて、その御意見を反映したいが、時間的にちょっと厳しい。

事務局

アンケートの内容だけ取りまとめ、一旦皆さんに送って、その時点で質問があればいただく形をとらせていただきたい。

松本 会長

案が固まった段階で皆さんにお送りして、それに対して御意見をいただくが、こういうことは是非とってほしいということがあれば、早目に事務局

に言ってほしい。

先ほど何で乗らないのか、利用者の意識と何が合っていないのか調べた方がいいという御意見もいただいた。交通事業者の方々に関しては、そういうご意見があれば、早急に事務局まで連絡いただきたいが、事務局として期限はいつまでがいいか。

事務局 今月中には一旦形を取りまとめたいので、今月中にいただきたい。

松本 会長 それでは、1月29日までに事務局まで御連絡いただきたい。これは住民の方々の行動、意識を捉えるのにいいチャンスなので、これを今後の計画に活用できればと思う。また、何よりも住民の方々に対する啓蒙にもなるので、ぜひ御協力いただきたい。

四日市商工会 先ほど対象者がリストアップされていると聞いたが、それは地域に偏らず  
石川委員代理 にバランスよくリストアップされているか。

事務局 無作為抽出でリストアップしている。

松本 会長 地域、年齢、いろいろ万遍なく抽出している。

それでは、この後、事務局で進めていただきたい。

事務局 次回の会議では、アンケート調査の結果報告、その結果及び本日の議論を踏まえ目指す都市像の実現に向けた今後の方針を議論していく予定としている。

次回は3月26日の午後から開催させていただきたい、皆様の御予定をよろしくお願いしたい。

四日市市都市 時間が押しておりますところ申しわけございません。

整備部 本日は御多忙のところ、都市総合交通戦略策定準備会に御参加いただき、  
伊藤 次長 ありがとうございます。公共交通の必要性は市民の皆さんが一致した思いを持っていただいていると思います。今日も御議論いただきましたように、公共交通の問題に一貫して取り組むということで、これからも種々皆様方の御支援をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。