

第3回 四日市市都市総合交通戦略協議会 議事録

1. 開催日時 平成23年3月28日(月) 15:00～17:10

2. 開催場所 四日市市商工会議所 1F ホール

3. 出席者及び欠席者の氏名(いずれも敬称略)

(1) 出席委員(21人 うち代理出席1人)

名城大学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) 鉄道部長	雨澤 隆生
NPO法人生活バス四日市 理事長	西脇 良孝
近畿日本鉄道(株) 名古屋輸送統括部営業課長	松永 智也(代理出席)
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
桜ボランティア協会 会長	寺尾 甲
四日市南警察署 交通官	橋爪 広和
国土交通省三重河川国道事務所 副所長	福田 光祐
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
(社)三重県トラック協会 専務理事	高山 善郎
三重交通(株)労働組合 四日市支部長	伊藤 由幸
四日市市都市整備部 理事	伊藤 真人

(2) 欠席委員(1人)

四日市市総合計画策定委員会 委員	今井 文子
------------------	-------

(3) 出席オブザーバー(4人のうち、代理出席3人)

国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課 課長補佐	内藤 正仁(代理出席)
国土交通省中部運輸局鉄道部計画課 専門官	加藤 恒昭(代理出席)
三重県警 交通安全課 安全係長	小池 正則(代理出席)
三重県警 交通規制課補佐	山澤 正和

(4) 事務局

市都市整備部道路整備課 課長	山本 勝久
市都市整備部道路管理課 課長	内田 勝敏
市環境部環境保全課 課長	市川 吉則
市都市整備部都市計画課 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 伸次郎
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 1人

5. 伊藤都市計画課長あいさつ(内容省略)

6. 会議公開及び議事概要公開の報告 了承

7. 新委員紹介について

高山 善郎委員((社)三重県トラック協会 専務理事)

8. 配付資料

【事前配布資料】

資料 - 1 四日市市都市総合交通戦略(案)

資料 - 2 戦略ごとの目標・管理指標の考え方

【当日配布資料】

事項書

追加資料 - 1 生活交通サバイバル戦略・関連施策資料

追加資料 - 2 四日市市都市総合交通戦略協議会規約 改正案

追加資料 - 3 四日市市都市総合交通戦略に関する意見

追加資料 - 4 平成23年度 四日市市都市総合交通戦略協議会 事業イメージ

9. 議事

(1)交通を取り巻く環境

座長： 東北地方の復興の支援をしていきたい。社会・経済活動を活性化しようとする、交通は重要。四日市市の都市総合交通戦略の重要性を再認識した。予定では都市総合交通戦略に関して皆さんや市民から意見を頂いて承認を頂こうと思ったが、国の制度等の変更があり、スケジュールにも余裕ができたので、連携の仕組みと計画の目標を中心にご享受頂きながらやっていきたい。前回、国の補助制度が変わったという話があった。

「交通を取り巻く環境」ということで説明して頂きたい。

委員： 「追加資料 - 1」(補助制度の再編)の説明。

これまでの補助(地方バス路線運行維持対策、自動車旅客運送のバリアフリー化の推進、地域公共交通活性化・再生総合事業等)が廃止になり、新たに「地域公共交通確保維持改善事業」(生活交通サバイバル戦略)が新設され、平成23年度では305億円が計上。地域公共交通確保事業(陸上・離島交通)と地域公共交通バリア解消促進等事業(バリアフリー化、利用環境の改善(LRT等)、地域鉄道の安全性の向上)、地域公共交通調査事業(補助対象となる交通計画を含めた補助)がある。陸上交通は基本的にはバスを中心とした交通。広域的・幹線的バスの補助条件を緩和した。生活交通ネットワーク計画では地域バスでは地域幹線の系統確保維持計画(3年)を都道府県単位の協議会で、該当する市町村単位(の協議会)で地域内のフィーダー系統(幹線と乗り継ぐ為の系統に関わる)確保維持計画を3年で作って頂く。バリアフリー解消促進等事業は都道府県や市町村単位、個別の駅関連では事業単位の協議会でもいい。地域協議会の考え方として、地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等)が参加者となる。地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等は見なし措置を行う。確保維持事業(補助方式)では事後精算方式から事前内定方式に変更され、費用削減・収入増加インセンティブを目的。地域バスは地域の協議会の検討と地域間(幹線系統確保維持)計画に記載することと地域内フィーダー系統についても市町村の協議会で検討し、(地域内フィーダー系統確保維持)計画に記載することが

必要。

都道府県以外の自治体、事業者や住民、地域団体が協調補助しても認められるようになった。地域間幹線バス路線のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる路線であって、生活交通ネットワーク計画に記載されたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助する。

また、地域間幹線バス路線等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれるものであって、生活交通ネットワーク計画に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助する。補助対象となる地域内フィーダー系統は、各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額となる。事業年度は、確保維持事業については10～9月(ただし、平成23年度の地域内生活交通への支援等、新たな補助事業については4月～9月)。それ以外は4～3月。

オブザーバー代理: 鉄道局の「赤字鉄道救済の件」ということを行政刷新会議で話したが、「国が支援すべきものは、代替(交通)がないもの」ということになり、財務当局との折衝でも「鉄道は移動の最終手段とは認められず(バス限定)」ということになった。現行の制度のLRTシステム整備費補助金、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金鉄道軌道輸送対策事業費補助金を廃止。新制度では、鉄道軌道輸送対策事業費補助金に関しては、P2にある「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中の「地域鉄道の安全性の向上」が該当。現行の「機能向上工事」、「同種交換工事」に加えて、今まで補助してこなかった修繕工事(車両(検査時整備、車体補修等)、線路設備(橋梁・トンネル補修等)等数年に1度する計画的な修繕工事)も補助採択。「LRTシステム整備費補助金」はP2の「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中の「利用環境の改善」に該当。LRTの補助は1/4から新制度では1/3になる。

「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金」はP2の「地域公共交通調査事業」に該当。「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中で駅の待合室や情報提供ソースなど対象事業が限定し、採択要件を厳格化した上で措置。「活性化再生総合事業」において現在当初3年間の生活認定がされ、現在2年目、1年目は経過措置として現行の補助要件を使って支援する。「地域公共交通バリア解消促進等事業」の補助率は1/3、自治体の協調補助要件なしだが、補助採択は市町村の支援がなされているかどうかを参考に、優先順位と補助額の査定が若干出てくる。ここには書かれていないが、JR大手民鉄等の交通施設のバリアフリー化設備等の整備補助はバリア解消促進事業の中のバリアフリー化設備等の整備の中で整備を進めるつもり。

座長: 国の補助制度が変わったということで、説明を頂いた。分かりにくいところもあるかもしれないが、せっかくの機会なので質問等があれば伺いたい。

委員: 600～800kmぐらいのバスの路線がある。具体的に運行予定者の選定方法が要綱で決まっているか。

委員: 要綱がはっきりしていないので具体的なことは答えられないが、考え方として価格競争だけにとらわれることなく事業者を選定する場合、事業者の安全性や企業としての社会的貢献、法律の遵守などを踏まえたプロポーザル方式による選定を是非ともお願いしたい。そのようなことが要綱に反映されると思う。

座長: 自治体は協議中などでまだまだ公表されていないので結果を待ちたいと思う。地域間幹線系統に関して県はどのような対応をされているのか。

委員代理: 情報収集の段階である。市・町の話聞き、自治体レベルの会合をやり、要綱が進まない

中で県と市・町が役割分担しながら進める必要がある。予算がない中で、整備していかないといけない路線は維持していかなければいけないので、バス路線の再編をしていかないとこれまでどおりの形の路線基準の確保ができない状況になってくるので、バス路線再編の方向性はつけたが、補助の要綱が不明なので、具体的には手がつけられない状態。想定の方針で再編計画の骨子的な考え方はある。市・町に意見を聞きながらやって頂くようにはお願いしている。合併していないような小さい町を三重県としておいていくわけにはいかないで、全体として困っている。

座長： 三重県の計画にのらなければ補助がもらえない。補助がもらえない限り、市や町の地域内フィーダーに対しても補助がもらえないことになる。市と周辺3町で協力して頂きたい。

(2) 協議会規約の改正

座長： 国の制度が変わりつつある中で、本協議会の規約を見直す必要があるので、事務局からの説明をお願いしたい。

事務局： 第1、3条に「等」の文言を追加修正させて頂きたい。

座長： 国の制度の変更に伴い、規約を合わせた。何か質問があるか、これで大丈夫か。

委員： 大丈夫と思われる。

座長： 大丈夫であろうということで、異議がないのでご承認頂いたということにさせて頂く。

(3) 四日市市都市総合交通戦略(案) (戦略ごとの目標・管理指標の考え方)

座長： 「四日市市都市総合交通戦略(案)」を事務局から説明をお願いしたい。

事務局： 「資料 - 1」からスケジュールや戦略1～3の変更点と戦略4の説明。

事務局： 「資料 - 2」の説明。

座長： 戦略4が今回はしっかりと書かれている。今の説明で質問があるか。

委員： 三重県トラック協会として、平成19年に署名活動を実施して225,000人の署名を頂いた。

当時は伊勢道と東名阪道が開通されていない中で、国道1、23号の渋滞緩和と環境保全を目的とし、内容的には新名神高速道路や北勢バイパス等の道路ネットワークの早期完成と東名阪道の無料化の社会実験、一般道の交差点の改良、交通環境整備を目指し、要望活動として環境保全を中部地方整備局、国土交通省の道路機関、県内の整備機関に要望したが結果は実のあるものではなかった。平成20年から3年間かけて荷捌き駐車施設の確保など都市内物流の効率化を図り、国の機関や地方自治体、商工会議所の協力などにより実施した。今年度が最終年だったが、四日市駅前のコインパーキングの駐車枠を2トントラックが止められるくらいに拡大する等施策を実現した。市からの紹介により、今回から参加させて頂くことになったが、物流について、最近では市民に関わる都市内物流が増加し、オフィスやマンションの高層化、百貨店・商店の配送、通販による配送の増加や高齢化による食材の宅配が増えており、物流を公共交通的な機関として認めて頂けないか。高層化されてきているオフィスビルやマンションで配送するのに時間がかかり、路上駐車の対象となる。まちづくりの中で、高齢化社会を踏まえた検討をお願いしたい。国土交通省が交通基本法の改正案を今国会に提出されている。今後、この協議会でも都市内物流の意見を伺いたいと思っている。

座長： 物流の観点から重要な要望を頂いたが、事務局から何かないか。

事務局： 物流に関して三重県トラック協会、運輸支局、市が参加して3年間検討してきた。

市の関係課や商工会議所などのアドバイスを頂き、分科会を立ち上げるなど前向きな議論をしていきたいと考えている。

座長： 具体的にどんなことができるかということだが、協議の場なのでいい方向でさせて頂きたい。

トラック協会からも「要望に加えてこんなことができるよ」という提案を頂きたい。

お互いが連携を結んでよりいいものを生んでいくのが協議会の使命である。

委員： 市政アンケートのワースト5の裏づけとして、桜地区で高齢者のこれからの医療についてのセミナーをやった。140名入った。講話が終わり、講話の感想とあなたが地域で困っていることは何かということを集めた104名にアンケートに答えて頂いた。その結果、病院への通院、買い物に困っているという意見が14名、桜駅のバリアフリー化と桜駅の循環バスの設置の希望など、半数は交通に関する要望だった。桜駅は一日の乗降客が3,700人位だが、鉄道駅のバリアフリーの対象駅の基準が3千人以上に変わったのか。

委員： バリアフリー化について、平成22年度で一日5千人という期限が切れ、平成23年度以降の新たな目標設定を検討中である。年度中には新しいものが出てくる。新しい目標について平成32年までに原則として対象となる駅は、エレベーターやスロープ、段差解消や点字ブロックなどの視覚障害者の転落防止施設の設置をして頂く。

委員代理： 桜駅は近鉄の駅であるが、近鉄全体として乗降客数が5千人/日以上ながら、バリアフリー施設が設けられていない駅が30ほどある。乗降客数の基準が3千人/日以上となってもすぐに対処できるわけではないので、関係する自治体と相談させて頂きながら検討していきたい。お時間を賜ればと思っている。

座長： 事務局の考えはどうか。

事務局： バリアフリーは市として期待が大きいので、応援をしながら事業を進めていきたいと思っている。戦略4の中で市民提案でのバス路線やバス停の配置等の方向性を示している。事業者の協力を得ながら市民の声を反映してできるだけ利用促進を図ろうと思っている。来年度の重要な中の一つの課題として、皆さんと相談しながらやっていきたい。

座長： バリアフリーはP8に明記。バスは地域で支えることが必要。今回は新たに戦略4(P15～)が追加されている。エコ通勤に関して何か意見があれば伺いたい。

委員： エコ通勤の日というのを設け、極力公共交通機関を利用するという取り組みをやっているのので、協力していきたい。

座長： さらに戦略が策定された暁には今以上にやって頂きたい。「資料2」の成果目標の件で、前年の目標に対する評価指標が適切かどうか、いろいろな機関からのデータの提供等に関して何かあれば伺いたい。

委員： 平成13年の水準に回復(10回以上の公共交通の利用)というが、鉄道はほとんど路線が変わらないが、バスは系統が入れ替わったりするので平成13年度の四日市発着の系統数のデータと平成22又は23年の系統数を比較してみたい。次回でもいいのでデータがあれば頂きたい。

座長： 利用実態は利用者数等のサービス水準と関係する。

事務局： バス路線は一部路線を廃止したので変化はある。できれば公共交通で実験したい。5～10年前できれば20年前の水準にしたい。市でも調べて整備していきたい。

座長： 10年前の利用者が多かった時代に戻ればサービス水準も戻るだろう。資料が整備できたら皆さんに伝える。

委員： P4の評価指標で変動するものを目標に置くのかということと、人口が減っていく中で整備した結果とリンクしない需要とのバランスの中で、設定目標としてはどうなのか。

P5の平均旅行速度については道路交通センサスの調査項目から外される予定。今までは交通センサスでいいが民間プローブの旅行速度結果のデータが出るのか決まっていない。検討させて欲しい。

座長： 事務局からは何かあるか。

事務局： 旅行速度やプローブデータの件は分科会でも議論したが、現時点では未確定なので

このような形で記載させて頂いた。

事務局： 旅行速度では実走調査を市民参加でやって進行管理をすることで市民の意識を高めていきたい。戦略4でも考えている。今後関係者を含めてやり方を詰めていきたいので、意見を伺いたい。

座長： データの取り方や考え方に変更があるので、今後詳細を詰めるということで了承を頂きたい。平均より高いということはどういう意味なのか、市民は何km/hで満足できるのかということもあるので検討させて頂きたい。資料2での数値や文言修正、平均旅行速度の変更の余地があるということだが、異議がないようなので、今回提案頂いた戦略は、承認を頂いたということにさせて頂く。

(4)関係団体からの意見

座長： 修正するにあたり、関係各所(団体)の意見を頂いているので、事務局から説明をお願いします。予定の時間を10～15分延長させて頂きたい。

事務局： 「追加資料 - 3」の説明。P7～8の赤字は今回戦略案に反映したもの又はこの場で協議して頂きたいものを表す。

座長： 市議会や各団体からの意見について説明を頂いた。みなさんの意見を伺いたい。

事務局： 市民からの意見の代表として、市議会からは厳しい意見を頂いた。公共交通を維持するのは必要だが、安易に税金を投入するのではなく、戦略協議会の関係者とも協力していくべきだという意見があった。市民の理解を得ることも必要であり、協議会で発信していく必要があると考えている。今後も、市民や議会からの意見を聞いて修正を加える必要があると考えている。

座長： 地域の方の意見をどのように反映させるか。地域の方に広くアンケートをやっているのですが、十分ではないが対応できている。問題は事業に移していく時にどうやって地域の意見を反映するかということについて今回戦略4で明確にして頂いた。今後の課題として検討をさせて頂きたいという点で税金の投入に関する考え方、例えば効率化等何らかの基準を策定して明記することと福祉輸送が書ききれていないという2点を課題として取り組んでいきたい。課題と一部の修正を含めて今後のスケジュールを事務局から説明して頂く。

(5)今後のスケジュール

事務局： 「資料 - 2」の説明。新年度の協議会は6月あたりの開催を予定させて頂きたい。6月を含めて年3回開催したい。新たな分科会を設置して開催したいと思っている。

座長： 何か質問や意見があればお願いしたい。

事務局： 分科会に関しては場合によっては6月以前に開催させて頂くことがあり得るので、ご容赦願いたい。

座長： 市民の声を聞いて課題の修正を含めて6月に戦略を策定する予定。その後戦略に基づいて事業が進んでいくことがこの協議会の意義として問われる。戦略の策定がゴールではなく、四日市の生活を支え、社会・経済を活性化していくためになお一層のご協力をお願いしたい。

事務局： 最後に会長からの挨拶をお願いしたい。

会長： この協議会では戦略をまとめることが目的ではなく、戦略を基に行動を起こし、誰もが自由に移動しやすい街、「もっと素敵な暮らしとまちの実現」に向けて、私共だけでは実現できない、出席されている皆様の多大なる支援がなければ実現できないので引き続き協力をお願いしたい。

以上