

四日市市都市総合交通戦略に関する意見

1. 都市計画マスタープランに関する地域課題ヒアリング（平成22年7・8月）
及び改定素案説明会（平成22年10・11月）【意見数 101件】・・・・・・・・・・ 1

11月26日 第2回協議会 戦略骨子（案）に反映

2. 四日市市議会都市環境委員会（平成23年3月）【意見数 18件】・・・・・・・・・・ 7

3. 環境団体（四日市市環境フォーラム）（平成23年2月）【意見数 5件】・・・・・・・・ 9

4. 教育関連団体（四日市市子供会育成者連絡協議会）（平成23年3月）【意見数 21件】・・・・ 10

5. 福祉関連団体（四日市市身体障害者連絡協議会）（平成23年3月）【意見数 8件】・・・・ 13

3月28日 第3回協議会 戦略（案）に反映

凡例 意見に対する、協議会の対応について、以下のとおり色分け
・戦略骨子案に反映済みの意見 黒色
・今回戦略案に追加・協議を要する意見 赤色

1. 都市計画マスタープランに関する地域課題ヒアリング及び改定素案説明会

開催期間：平成 22 年 7 月 9 日（金）～平成 22 年 11 月 12 日（金）

参加者数：約 1,000 名

意見数：101 件

鉄道関連 25 件

意見	地区
A 駅前広場などの整備	
1)霞ヶ浦駅を何とかしたい。 2)富田駅前駐車場の整備を。 3)駅前広場や送迎用の駐車スペースの整備をしてほしい。 4)内部駅に駐輪場の整備を。 5)南日永駅に、駐輪場を整備してほしい。	羽津 大矢知 楠 内部 日永
B バリアフリー	
1)桜駅には長い階段があるが、エレベータ設置に必要な5,000人まで乗降客を増やすのは困難。元の平面の駅に戻して欲しい。 2)駅のバリアフリー化には、市も関与できることなのか。	桜 川島
C 現状の鉄道路線（支線）に対する意識	
1)鉄道は定時性や駅に屋根がありバスより好条件。バス料金程度の値上は許容範囲。 2)始発駅（内部駅）は乗れば座れるし、料金も同じであるため、小古曽駅の利用者は少ない。 3)利用者が少ないのは、冷房車がないなど電車の設備（環境）の問題。	内部
D 鉄道路線（支線）維持に向けて	
1)赤字による廃線を懸念している。 2)内部線の維持について、もっと踏み込んで記載してほしい。 3)八王子線は、地元が私財を投じた経緯もあり、市が支援していくべき。 4)伊賀・養老線の経験もあり、近鉄は内部八王子線に路線維持に市の金銭支援を期待しているのでは。 5)路線運営は上下分離で良いと思っているのでは。 6)内部線の朝夕は混雑しているが、利用者と収支の均衡はどうなのか。	日永 日永 四郷 日永 日永 内部

7)内部線の維持には、近鉄がもっと経営努力をするべき。	内部
8)交通弱者対策として公共交通の維持は必要だが、内部線はもっと自助努力すべき。(3両 2両、広告収入等)	内部
E 鉄道路線(支線)利用促進の提案	
1)周辺集客施設の充実が、内部八王子線を守ることにもつなげる。	日永
2)南部丘陵公園の催事参加者に内部線の利用を呼びかけている。	日永
3)駅の駐車場整備や、巡回バスの乗入れ等の案がなければ、利用促進は難しい。	四郷
F JR 四日市駅周辺・沿線	
1)JR 四日市駅は、東西から入れるようにすると港地区との連続性も出てくる。	中部
2)JR 高架化は、救急車の滞留など命に関わるので、この観点からも考えてほしい。	中部
3)霞には集客施設が多いのに、近鉄霞ヶ浦駅から徒歩しか交通手段がない。JR に駅を設ければ、周辺の施設利用も拡大すると思う。	羽津
4)JR 四日市駅周辺の東側地区について、自転車で動きやすい整備を。	河原田

バス関連 33 件

【路線バス】 20 件

意見	地区
A 運行頻度等サービスレベルに関する意見	
1)バスの本数も減り、最終も早くて不便。	日永
2)循環バスの本数が減り利用しづらい。	中部
3)毎時1本となるよう充実を望む。	中部
4)大沢台への便が1本減になり、現在利用状況はごくわずか。	三重
B バスの路線への不満等	
1)高齢者はバスで近鉄駅まで行き、そこから市立病院など目的地に行く。	中部
2)市立病院へは乗り継ぎが必要で不便。	桜
3)近くの大型ショッピングセンターへ行くにもバス路線がない。	桜
4)学生が自力で通学できるよう、桜へのバス路線が欲しい	水沢
5)周辺団地への交通手段が少ない。バスは午後10時11時に無くなり、家族の帰宅が遅くなると自動車で迎えに行かざるを得ない	下野
C 路線バス衰退への懸念や暮らしを支えるバス路線への期待等	
1)県地区は、県ハイツという住宅団地があるため、バスに恵まれた地区だが、日中の乗客は非常に少なく減便の不安もある。バスを高齢者の方がどこまで有効活用するのか、通る路線が限られ利便性は低いと思う。	県

2)病気になったときにバスが利用できれば安心。 3)公共交通でも車でも移動できない交通弱者がたくさんいる。高齢者などは公共交通の充実を望んでいる。	桜 八郷
D バス路線の維持・改善等に関する意見	
1)バス事業者が、企業の都合だけでバス路線を撤退することは問題。 2)昼間は利用者が少ないため、小さなバスにしたほうが効率的。 3)バスの小型化や路線の見直しも考えてほしい。 4)鉄道と並行する路線ではなく、桜台から桜駅、高角駅など南北の路線や団地を周回して本数を増加させるなど、生活に密着した路線の方が有効。 5)小型化バスなどの工夫を 6)スクールバスを、路線バスの一部として利用できないか。 7)低料金で小さなバスを走らせ、駅へ連絡させるなどして利用を促してはどうか。 8)大型ショッピングセンターを回ればバスの利用も増える。	富田 内部 三重 桜 中部 桜 内部 塩浜

【生活バスよっかいち・将来のコミュニティバス】 7件

意見	地区
A 生活バスよっかいち・将来のコミュニティバスへの期待	
1)一定間隔でバスが運行されれば住民は利用する。生活バスをこの地域にも広げて。 2)霞ヶ浦駅東へ向かうコミュニティバス路線が欲しい。 3)地区内をくまなく回るコミュニティバスの整備を望む。 4)鈴鹿市のように、四日市市でも小型バスを走らせることはできないのか。 5)近くにはスーパーがなく、また、高齢になると運転免許の返納などで買い物に困るだろう。市が積極的にコミュニティバスの運行に取り組むべき。	富田 羽津 川島 内部 川島
B コミュニティバス導入に対する意識	
1)「生活バス」の仕組みを知りたい。 2)生活バスの行政評価は高いのか。ノウハウを他地域に活用できないか。地域外の人でも利用しても良いのか。	富田 海蔵

【自主運行バス】 6件

意見	地区
1)三交バスに補助金は出ているのか。他都市のように市直営にしてはどうか。	河原田
2)高齢者の実際の利用把握のために、アンケートを行なってはどうか。	海蔵
3)自主運行バスは知られていない。	大矢知
4)山城富洲原線を利用する人は少ない。	富洲原
5)山城富洲原線は、団地を廻るなど時間もかかるし、本数も少なく利用しづらい。	下野
6)山城富洲原線の路線の見直しを行うなど、もっと効果的な運行をして欲しい。	八郷

鉄道、バス以外関連 5件

意見	地区
1)自宅から500m以内に駅があるが、高齢になり車に乗れなくなったら公共交通は利用できない。ドアツードアの小型の交通手段が必要。	塩浜
2)買い物に宅配サービスやタクシーを利用する高齢者もいる。買い物難民が多い。	八郷
3)公共施設へ公共交通でいけるように、新しい乗り物の導入を。	河原田
4)高齢者タクシーの活用を。	海蔵
5)ボランティア協会の病院等への送迎は、需要が増えている。買い物希望も多い。	桜

道路関連 21件

意見	地区
A 広域道路	
1)伊勢湾口道路の整備を。	常磐
2)国道1号23号の渋滞解消や狭隘な生活道路の整備を。	日永
3)IC付近の渋滞解消を。	神前
4)海蔵地区市民センターから西の変則交差点の見直しを。	海蔵
5)都市計画道路金場新正線の整備優先順位が変わると困る。地区の主要道路の整備先送りにつながる。	橋北
6)東海道は朝夕の流入が激しい。地域の大半は一方通行に賛成だが、一部反対者も。	中部
7)八千代台周辺の道路の渋滞解消や通学路の整備を。	下野
8)内部八王子線を高架化するなど道路と干渉しない方策を考えてほしい。	常磐

D 歩行者・通学路	
<ul style="list-style-type: none"> 1) 富田本町線や東海道を歩行者優先にするのは反対しないが、増加する交通量をさばく代替道路が必要。 2) 歩道の確保を。 3) 高角駅周辺は、橋が狭い。通学路と生活交通の交錯の解消を。 4) 国道が狭く危険、歩道の整備が必要。 5) あさけが丘団地内の交差点が通学児童と交錯する。歩道橋設置など対策を。 6) 浜田小北の歩道は、歩車道分離のブロックが自転車のペダルと当たって走りにくい。浜田小南の歩道は、マウンドアップで巾が狭い。国道1号より西は歩道が無い。 	富田 富田 神前 三重 下野 中部
E 自転車	
<ul style="list-style-type: none"> 1) 自転車走行空間の整備を。 2) 本町の商店街の道路沿いが駐車場になるのは疑問。広い歩道の一部を自転車道にしては。 3) 自転車や歩行者が安心して通れる道路整備が必要。塩浜街道は大型車が多く危険。何らかの交通安全対策が必要。小倉橋の信号サイクルが悪いことも渋滞の一因。 4) 自転車を使って、安心して駅まで行けるような自転車道の整備を望む。 	河原田 中部 楠 川島
F バリアフリー	
<ul style="list-style-type: none"> 1) JR 付近や吉野家の歩道に電柱があり通過困難、また、港地区から中心市街地へ至る道路について、段差の解消を望む。 2) 市立病院の周りを暗渠に。 3) 信号機の制御など工夫が必要。 	中部 中部 中部

まちづくり関連 11 件

意見		地区
A にぎわい・やすらぎ創出		
<ul style="list-style-type: none"> 1) 中心市街地を一周するバスがあるといい。 2) 近鉄四日市駅前のスクランブル交差点は、高架化し広場をつくるなど、まちの人が休息でき、駅に直結するようを望む。 3) 公共交通を使ってでも行くような、魅力ある中心市街地にすべき。 4) 鉄道を使って行く先に、魅力がなくなっている。 5) 今の客引きの状況で、歩いて楽しいとは思えない。 	中部 常磐 日永 川島 中部	
B 四日市港		
<ul style="list-style-type: none"> 1) 末広町は港に近く、港と一体となったまちづくりが必要。 	中部	

C 生活利便施設（近郊）	
1)三重団地から、高齢者が買い物に行くのは坂道がきつく困難。 2)川島地区の中で生活が完結できるようになればよい。 3)車を利用できなくなった高齢者は、買い物に大変困っている。 4)買い物ネットワークは、近距離または菰野町の大型ショッピングセンターなど。 5)スーパーが無く、桜台や桜花台のスーパーを利用。また、高齢者は息子と一緒に買い物に行っているが、一人で行くのは困難。	三重 川島 四郷 神前 桜

【 8 . その他】 6 件

意見	地区
A 戦略の方向性	
1)今は車を運転する人の中も、10～20年先に車に乗れなくなる人も出てくる。将来のトレンドを見ながら、市民の声を聞いて将来公共交通がどうあるべきかを検討してほしい。 2) 今後、自分も高齢化し、自動車の運転が出来なくなることを想像すると不安。高齢化を踏まえた上で、交通を考えてもらうことが大切。 3)中心市街地を中心にしているとしか思えない。地域のことも考えながら、総合交通戦略をまとめていただきたい。 4)総合交通戦略協議会では、郊外部のことも議論して欲しい。	桜 下野 県 水沢
B エコ通勤など環境配慮行動	
1)勤務先が臨海部の企業である人が多いため、どうしても車通勤が多い。 2)企業従業員がバスを利用する工夫を。	楠 中部

2. 四日市市議会都市環境委員会（平成 23 年 3 月）

開催期間：平成 23 年 3 月 4 日（金）

参加議員数：9 名

意見数：18 件

意見の項目	意見	対応
地域の声の反映	1)実際に困っている地域の声反映されていない。	市民（利用者）中心の施策実現が強く指摘されたことを受けて、P.15 戦略 4-1-2)に、地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくりを追加した。 マイカーの利用に関して、戦略 4 の市民意識と行動の改革の中で、P.14【戦略の構成と目指す効果】に、徒歩や自転車、エコドライブなどを場合に依りてかきこく使い分けていく考えを示した。
	2)戦略協議会の委員構成を見ると、地域の思いが伝わるとは思えない。	
	3)地域に財源と権限を委譲し、地域が自ら考えるような流れを行政が作る必要がある。	
	4)地区の自立・まちづくりを阻む方向にあるなら、逆行している。	
	5)この戦略は、交通事業者寄りの色が強すぎる。	
	6)30万市民の立場で仕事をしているなら、委員選定をした時点で考え方がおかしい。	
	7)マイカーが悪にならないように、多様な市民の立場で考えるべき。	
目標設定	1)10年間一生懸命働いて、やっとマイカーを持てたという人もいる。「移動に関わる暮らしを10年前に戻す」という目標はふさわしくない。もっと前向きな目標とするべき。	指摘を踏まえて、P.14【戦略の構成と目指す効果】に記載のキャッチフレーズを「一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素敵な暮らしとまちを実現します。」とした。 モーターゼーションの進展に伴い、公共交通利用者が減少していることから、数値目標の設定は、公共交通の利用環境の向上と市民行動の改革により、概ね、10年前の利用者数を回復するとした。
多様な交通手段	1)小規模事業者も参入できるような仕組みもない。大手の事業者を救うための戦略は認められない。	公共交通に関わる採算が厳しいことや運行における安全性の確保などから、今後、乗客数に見合った交通手段の見直しを進める上で、検討課題とする。
	2)不採算路線を廃止する事業者の意見を大切にしようだが、他事業者でも路線認可も取れるようにしたらどうか。競争の原理が働いて経費が下がるかもしれない。	

	<p>3) 今まで儲けるだけ儲けて不採算になれば路線を廃止する事業者のやり方には納得が行かない。事業者の言いなりではいけない。バス運行が無理ならタクシーを巡回させたらいい。</p> <p>4) バスだけを考えるのではなく、NPO によるタクシーやいろんな交通モードを組み合わせて考えて欲しい。</p>	<p>四日市市都市総合交通戦略協議会は、バスの路線や運賃変更等を協議する地域公共交通会議としての位置づけもあることから、採算が厳しく継続が危ぶまれる路線について、地域とともに協議する仕組みづくりに取り組む。</p> <p>多様な交通モードの導入については、戦略 1-2-1) 支線バス路線網の再編の中で、路線バス以外に、コミュニティバスへの転換や予約型乗合タクシーなどを盛り込んでおり、P.15 戦略 4-1-2)に追加した、地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくりを通して、住民の参加の下で状況に応じた対応を進めていく。</p>
	<p>5) 市道にバス停留所を置いているのだから、占用料を徴収するくらいしてはどうか。</p>	<p>バス停留所は、市条例により占用使用料の減免対象としている。今後、広告収入により設置・管理するようなハイグレードバス停を導入する際には、対応を検討していく。</p>
税投入	<p>1) 公共交通機関を維持するために、税投入をするだけなら到底納得できない。</p>	<p>四日市市都市総合交通戦略の策定は、公共交通網全体の効率化を通して公共交通の維持を図り、ひいては住民サービスの向上を図ることを目的としている。公共交通機関維持に対する税金投入を位置づけるためとの誤解を生まないよう、戦略策定の本来の趣旨を、協議会関係者が伝達するべく努力する。</p>
市議会意見の反映	<p>1) 我々の意見を反映するべき。第 3 回協議会で本委員会の議事録の提出を要求する。</p> <p>2) 市民の代表である議会の意見も入れるべき</p>	<p>3 月 28 日開催の第 3 回協議会において、本報告を行うとともに、指摘いただいた内容については、協議会において戦略への反映について協議する。</p> <p>また、第 3 回協議会以降に行う意見募集を反映した戦略を議会に説明する。</p>
交通の現状	<p>1) 交通の現状のところ、「恵まれた公共交通」となっているが、地域によっては恵まれているとは言えない。表現を修正すべき。</p>	<p>指摘を踏まえて、P5【3 . 目標とする将来像と実現に向けた戦略、交通の現状、公共交通の特徴】の記載を「臨海部を南北に貫く・・・伸びている。さらに、・・・分担している」といった現状を説明する文章とした。</p>
策定スケジュール	<p>1) 都市計画マスタープランと交通戦略は一体。6 月議会で都市計画マスタープランを議決する中で、総合交通戦略の案を 3 月末に固めるのは遅らせて、再度議会に諮るべき。</p>	<p>本意見資料を第 3 回協議会で議題とするとともに、第 3 回協議会以降に行う意見募集を反映した戦略を議会に説明する。</p>

3. 環境団体（四日市市環境フォーラム）

開催期間：平成 23 年 2 月 10 日（木）

参加者数：20 名

意見数：5 件

意見の項目	意見の要旨	対応
支線バス	1) 高齢者でも、元気でマイカーに乗れる人には循環バスは必要ない。	<p>戦略 4 「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」の中で目標を「一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素敵な暮らしとまちを実現します。」とし、その場面に応じて、かしく交通手段を使い分ける考えを示した上で、戦略 4-1-3) 高齢者が安全・安心に移動できる仕組みづくりで、高齢者の安全なモビリティを確保していく考えを示す構成とした。</p> <p>宅配サービスの必要性を指摘いただいたが、広く捉えれば福祉輸送についてどう考えるかという論点</p> <p>今回の総合交通戦略では、本格化する高齢社会の中で、マイカーに頼らなくても移動できる公共交通網を確保していくことを喫緊の課題と捉えており、福祉輸送等には言及していない。</p> <p>交通ネットワークの構成要因というよりも、福祉サービスのな施策ともなることから、今後の検討項目としたい。</p> <p>戦略 1-1-2)の中で、実証実験を行いながらバス路線網を再編していく考えを示しており、関係者が連携しながら取り組みを進めていく。</p> <p>また、地域の状況に見合った公共交通を実現するために P.15 戦略 4-1-2)に、地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくりを追加した。</p>
	2) 買い物弱者対策としては、巡回バスより食糧品や日曜品の宅配サービスの方が高齢者に必要なのではないか。	
	3) バスは空気を乗せて走っている。循環バスより、病院や買い物に送迎するボランティア輸送を普及させるべき。	
	4) 今後高齢化する集合型住宅団地や分散型住宅にも配慮した計画とされたい。	
	5) 循環型の交通機関の収支バランスについて、出資者の有無、利用者の定量把握の上で確認することが不可欠。	

4 . 教育関連団体（四日市市子供会育成者連絡協議会）

開催期間：平成 23 年 3 月 9 日（水）

参加者数：10 名

意見数：21 件

戦略該当項目	意見の要旨	対応
戦略 4	1)総合交通戦略を市と交通機関事業者及び住民が話し合うことは、有意義と思う。	戦略 4-1-2)地域とともに支える公共交通の仕組みづくり に「地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり」として、関係者間の協議の場づくりを進める方向を追加した。戦略の具体的な展開の中で、住民の参加を一層進めていく。
鉄道	2)連絡に便の良い鉄道とするために JR 四日市駅周辺を高架化し、中央通りを港までつなげる。	提案いただいた事業を、概ね 10 年間の取り組みに盛り込むことは困難であるが、 戦略 3-2-2)まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり に「JR 四日市駅周辺の交通拠点整備」として東西の歩行者動線を含む駅のバリアフリー化を検討していく方向を示したほか、JR と近鉄の連絡については、 戦略 3-1-1)まちなかにおける「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」のシンボル空間づくり にレンタサイクルシステムの導入等を盛り込んでおり、港への動線、JR と近鉄の連絡の改善という提案の主旨を踏まえて、関係者の連携の下でまちなかの賑わいづくりを進める。
	3)JR 関西本線と近鉄が交差する位置に新正駅を移転する。	
バス	4)霞ヶ浦プールへ行く路線バスも廃止された。公共施設は市内に散らばっていて、公共交通で行くには不便。駅との複合施設にしたり、魅力を向上させ、移動目的地にできないか。	戦略 1-1-2)将来にわたり公共交通の骨格をなす幹線バス路線の構築、戦略 1-2-2)生活圏内の移動手段確保 の中で鉄道支線バスや支線バス路線網の再編に取り組む方向を示すとともに、 戦略 3-2-2)まちづくりと交通が相互に連携した拠点づくり に郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用した交流と交通の複合拠点（コミュニティターミナル）の整備を検討する方針を盛り込んでおり、関係者の連携の下で実現化に取り組む。
	5)尾平ジャスコ・日永華揚・イオン四日市北はいずれも公共交通の便が悪い。都市計画と交通計画を一体で考えていけばよいのではないか。	

	<p>6)市内東西方向には多くのバス路線があるが、南北方向のバス路線は少ない。南北方向へ移動するためには四日市駅で乗り換えが必要で不便である。</p> <p>7)中心部に行くバスは時間通りに運行できていない。笹川団地や高花平、三重団地や高見台などを拠点にパーク&バスライドを行えば、バス利用者は増えるのではないか。</p> <p>8)小型バスを増やして、本数も増やす。</p> <p>9)単身高齢者向けの食材配達ビジネスが急成長している。コミュニティバスは、高齢者向けに特化した小型バスでよい。</p> <p>10)ループバスの復活はあるのか。</p> <p>11)市内均一運賃（100円か200円）の設定。</p>	<p>戦略1の中で、少便数で長距離を運行する路線などから、幹線、支線を分離する実証運行を実施し、効果的な路線への再編を目指す方針を示した。</p> <p>また、幹線バス路線へのPTPS（公共車輛優先システム）路線延長の検討や交通管制エリアの整備、バスレーン設置検討などバス運行の定時性確保に向けた取り組みを進める考えを示した。</p> <p>駅前駐車場・駐輪場（パーク&ライド施設）の拡大についても戦略に盛り込んでおり、関係者の連携の下で、可能なものから実現化を図っていく。</p> <p>戦略3-1-1に、都心部において公共施設や商店街、病院を回遊するループバスの運行を検討する方針としており、順次、関係者間の議論を深めていく。</p> <p>戦略1-3-1にバス路線が重複する区間において2WAY定期や鉄道事業者とのICカードの共用化など利用者の利便性向上策を検討する方針を示しており、一定の区域内を定額運賃とするようなゾーンシステムも将来的な選択肢のひとつとして検討していく。</p>
駐輪場	1)学生の駐輪マナーの悪さがバス運行の障害となっている。駐輪場などの環境整備が必要である。	<p>戦略1-3-1に、駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大を戦略に盛り込んでいる。</p> <p>また、戦略4「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」に「一人ひとりの意識と行動の改革で、もっと素敵な暮らしとまちを実現します。」という目標を盛り込んでおり、利用者の意識改革を市民も交えながら進めていく。</p>
パーク&ライド	1)近鉄四日市駅付近の駐車料金は1日800円程度。これに対し桜駅付近では1日約200円。各駅周辺の駐車場情報とバスなどを組み合わせてPRすれば、桜駅など近郊・郊外地域にある駅のパーク&ライドが増えるのではないか。	
道路整備	1)湯の山街道の4車線を桜地区まで延伸する。	<p>戦略2-1-1円滑な交通を支える道づくりに、国道477号（四日市湯の山道路、四日市バイパス）の整備を戦略に盛り込んでおり、事業の推進に努める。</p>
利用者	1)公共交通は、健康な大人だけでなく、高齢者・障害者・子どもにとっても安全で快適に利用できるように考えていかなければならない。	<p>戦略1-3-2に、鉄道駅におけるスロープの設置、バス車輛のバリアフリー化などを掲げており、関係者の連携の下で推進を図っていく。</p>

高齢者対策	1)高齢者が家の中で閉じこもっているとうつになってしまう。出掛けられる手段があることが大切である。	<p>戦略 1-2-1)に、生活圏内の移動手段確保として、NPO バス等への支援拡充を図ることや予約型乗合タクシーなど可能な取り組みを進めることを戦略に盛り込んでいる。</p> <p>また、地域の状況に見合った公共交通を実現するために P.15 戦略 4-1-2)に、地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくりを追加しており、利用者の視点での公共交通づくりに取り組んでいく。</p>
公共交通 利用促進	<p>1)通勤には公共交通機関の利用を原則とするよう徹底を図る。(市の条例で)</p> <p>2)外国では、環境への配慮として、脱マイカー(公共交通機関利用)が見直されています。四日市市もその先駆者になって欲しい。</p> <p>3)近鉄、JR、三岐鉄道、伊勢鉄道、バスの共通利用券の発売。</p> <p>4) (バス+鉄道)の定期券は相互割引料金とする。</p> <p>5)駅での乗り換えの場合、乗換後の交通機関の料金が割引となる制度の導入など。</p>	<p>戦略 4-1-1)に、市民1人ひとりの自発的な行動を促す取り組み(モビリティマネジメント)を市民ぐるみで推進する考えを示しており、関係者が連携して意識と行動の改革に取り組む。</p> <p>戦略 1-3-1)に、バス路線が重複する区間での2WAY 定期や鉄道とバスのICカードの共用化など利用者の利便性向上策を検討する旨を盛り込んでおり、関係者間で協議を進めていく。</p>

6 . 福祉関連団体（四日市市身体障害者連絡協議会）

開催期間：平成 23 年 3 月 27 日(日)

参加者数：45 名

意見数：11 件

戦略該当項目	意見の要旨	対応
鉄道	1)霞ヶ浦駅はバリアフリー化がまだ。車いすで踏切を渡るのがこわい。	<p>戦略 1-3-2)に誰もが利用しやすい公共交通を目指して、鉄道駅のバリアフリー化を進める方針としている。鉄道駅のバリアフリー化を進めていく目標が乗降客3,000人以上の駅に拡大されたこともあり、乗降客が3,000人を越える霞ヶ浦駅についても検討を進めていく。</p> <p>踏切については、戦略 2-1-2)に、円滑な交通の確保のため、鉄道交差箇所の対策として、歩道と車道の分離などの対策を進める方針を盛り込んでおり、関係者連携の下で対策を進めていく。</p>
バス	<p>1)生活バスよっかいは駅や病院、商業施設などを巡回しており、乗れば便利と思う。しかし、バスにリフトがついていないため車いすでは乗車できず、介護タクシーを利用せざるを得ない。</p> <p>2)バス停のある歩道に段差があったり歩道にスペースがないため、バスから降りた後の車いす移動が不便。周辺の歩道にスペースがある場所へバス停を移動するなど配慮してほしい。</p> <p>3)姉妹都市のロングビーチ市では、10年かかって市域に4,000箇所あるバス停の1/4が改良されたと聞く。高齢社会の進展を見据え、四日市市内でもバス移動の充実に向けたハード整備を進められたい。</p> <p>4)コミュニティバスの路線を拡大するには、公共施設やスーパーの駐車場の中まで行ける路線を期待する。</p>	<p>戦略 1-3-2)に、誰もが利用しやすい公共交通を目指して、バス車両のバリアフリー化において、ノンステップバス等の導入する考えを示しており、国の支援制度を活用しながら導入を進めるく。</p> <p>戦略 1-3-1)に、利用者が快適で便利に利用できる環境づくりを進めるため、ハイグレートバス停や建物内待合スペースや周辺のバリアフリー化などを検討する方針を示しており、関係者とともに検討を進める。</p> <p>また、地域の状況に見合った公共交通を実現するために P.15 戦略 4-1-2)に、地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくりを追加しており、利用者の声を反映した対策に取り組んでいく。</p> <p>戦略 3-2-2)に、郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用した交流と交通の複合拠点の整備を検討する方針を示しており、関係者とともに検討を進める。</p>

	<p>5)車いすでのバス乗車は事前予約が必要だが、予約しても早発や運転手の見過ごしなどで乗車できない場合がある。急に乗りたくなくても、事前予約だと乗れないこともある。名古屋市のように、予約なしでも確実に乗車できる仕組みに改めてほしい。</p> <p>6)車内案内が、実際の走行位置と違うバス停をアナウンスしていることがある。音質が割れたりこもったりして聞き取りにくい場合もある。視覚障害者の降車はアナウンスが頼りなので、きちんと運用してほしい。</p>	<p>四日市市都市総合交通戦略協議会に分科会を設置するなど、意見交換の場を設置し、その中で問題の解決に向けた取り組みを検討していく。</p>
関係者の連携	<p>1)障害者団体とバス会社との協議の場はあるが、今後こういった協議の場が持てるようにしてほしい。</p> <p>2)四日市市都市総合交通戦略の策定をきっかけに、タウンモビリティに取り組まれない。</p>	
歩道	<p>1)笹川通りの歩道は、段差がある上、かまぼこ状に中央が盛り上がり、電動車いすでの移動が困難。</p> <p>2)歩道の段差やでこぼこ、路面の水平など、健常者にはちょっとしたことで、車いすや義足など障害者には進行の妨げとなり苦労が多い。交通関係者も車いすを体験するなどして、現実の課題として捉えて欲しい。道路整備の際には、ユニバーサルデザインの観点から細部まで念を入れて工事して欲しい。</p>	<p>戦略 2 - 2 - 1)に、暮らしに必要な移動を支えるために、歩行者などの安全に配慮した道路の整備を方針としており、順次、整備を進める。</p> <p>また、舗装のつなぎ目や段差解消について、車いすの通行などにも配慮した整備が進むような対応策を検討していく。</p>