

## 第4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 10 月 12 日(水) 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 3 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) 取締役鉄道部長	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) 鉄道事業本部企画統括部営業企画部長	倉橋 孝壽
東海旅客鉄道(株)三重支店 管理課長	糸川 浩二
伊勢鉄道(株)常務取締役総務部長	服部 桂吾
四日市市自治会連合会	宮田 勉
四日市商工会議所 総務部長	伊藤 克己
北河原田女性会 会長	今井 文子
桜ボランティア協会 運営委員	寺尾 甲
四日市南警察署 交通第一課 交通規制係長	荒井 宏(代理出席)
国土交通省三重河川国道事務所 調査第二課長	奥出 克(代理出席)
国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官	小林 博之
三重県政策部交通政策室 室長	笠谷 昇
四日市建設事務所 事業推進室長	山口 好和(代理出席)
(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 勝

(2) 欠席委員(2 人)

三重県県土整備部都市政策室 室長	井浦 義典
(社)三重県バス協会 専務理事	星野 雅則

(3) 出席オブザーバー(4 人のうち、代理出席 1 人)

国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長	尾上 佑介
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 交通企画課補佐	堀井 達也
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 課長補佐	山口 雅章(代理出席)
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	舘 英次
総務・交通グループ 清水 伴彦、蟹江 伸次郎、岡田 哲治、小口 浩子	
政策グループ 川尻 裕司	
まちづくり支援グループ 駒田 理香、野崎 麻衣子	

#### 4. 配付資料

##### 【事前配布資料】

- 事項書、委員名簿、協議会規約
- 四日市市都市総合交通戦略(案)
- 資料 - 1 戦略(案)に対する市民意見と対応について
- 資料 - 2 戦略(案)に対する市議会からの主な意見と対応について
- 資料 - 3 戦略(案)の主な修正箇所一覧表
- 資料 - 4 今後のスケジュール(予定)
- 参考資料 - 1 三重県事故ゼロプラン

##### 【当日配布資料】

- 席次表、出席者名簿
- 追加資料 - 1 近鉄四日市駅サイン計画報告資料
- 追加資料 - 2 自主運行バス神前高角線路線変更検討ルート

#### 5. 会議傍聴者等4人

#### 6. 館都市計画課長あいさつ(内容省略)

#### 7. 会議公開及び議事概要公開の報告 了承

#### 8. 新委員紹介について

東海旅客鉄道(株)三重支店 管理課長	桑川 浩二
伊勢鉄道(株)常務取締役総務部長	服部 桂吾
国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官	小林 博之
三重県政策部交通政策室 室長	笠谷 昇
四日市建設事務所 副所長兼保全室長	小菅 康正(欠席)
四日市市都市整備部 理事	伊藤 勝

#### 9. 会長の選出について

- 会長:委員の互選により、伊藤勝委員を選出 (任期:平成 24 年 3 月 31 日)
- 座長及び議長:会長の指名により、松本幸正委員を選出

#### 10. 議事

##### (1)四日市市都市総合交通戦略(案)について

##### 事務局より資料1～3、参考資料1の説明後、討議

委員:新交通システムの研究について、位置づけはバリアフリー化の推進でなく、まちづくりの骨格として考えていくべきではないか。

事務局:同ページに3)として、独立して出すのではどうか。

委員:P7の基幹公共交通網の形成のところの方がよいのではないか。

事務局:では、ご指摘のとおり、P7の基幹公共交通網の形成のところは、1)が鉄道、2)がバスであり、3)に「環境負荷に配慮した公共交通の推進」として新交通システムの研究を記載するよう修正したいがどうか。

座長:事務局の提案に対し、異議が無いようですので、そのように修正することとする。

委員：トラックの荷捌きスペースに関する文言も入れて欲しい。自転車道の整備を進めるとあるが、それにも物流の車が邪魔になることもあるだろう。現時点で具体的な施策がなくても入れて欲しい。

座長：これは協議会として各自が実施する施策を示すものなので、トラック協会として取り組むことがあれば、入れることは可能である。

事務局：P13の「交通を阻害する路上駐車防止」の所に「商業施設の荷捌き対策の検討を進める」と記載はある。

委員：商業施設だけでなく、高層の建物近辺でも荷捌きスペースは必要である。平成20年度から3年間、物流効率化検討委員会で検討し、中央通りのコインパーキングで大型車の駐車スペースを拡大してもらった。今後も、バスやタクシー乗り場を、タイムシェアしながら使うなど、現在あるインフラの中で見直しを検討してほしい。

事務局：国も交えて検討した内容や課題は把握している。また、商店街でも共同の荷捌きスペースが必要だという議論もある。市としては、今後中心市街地活性化計画の見直しをやっていく中で、ひとつの課題になると思う。その計画の策定には私どもも関わっていくことになるので、ご指摘いただいた内容も伝えながら、そこで検討していきたい。

座長：商業施設だけでなく荷捌きスペースは必要と把握しているが、具体的なアクションが見えない中で戦略の表現はこの程度にして、他の計画で具体的な検討を進めてほしい。

座長：CT(コミュニティターミナル)の説明に関して修正が加えられているが、この協議会で議論したCTは、新しい概念であり、単なる交通結節点ではなく、コミュニティの拠点を交通でつなぐという発想だったはず。わかりにくいという指摘で修正案を考えたが、われわれの思いからは変わってしまったと思う。この協議会で議論したCTは、交通だけをさばくというのではなく、地域の活性化で人が集う場所を作って、そこへの移動手段を作るというのが概念だと思っている。市民委員のみなさんはどう思うか。

委員：交通は何のために必要かということを考えると、人が集まってくる魅力的な場所を作るのが大切である。まちづくりが中心になって、これに付随するものとして交通があるのだと思う。

委員：座長の意見に賛成だが、議会の意見もあり、落としどころを考える必要がある。

委員：座長の意見に賛成である。単なる乗り継ぎだけでなく、そこで車に乗れない高齢者が集える場所にしてもらいたい。また、支線バスは具体的にどこを回って走るのか。

委員：今までは通勤や通学に交通があったが、今後は考え方が変わってくる。近鉄湯の山線も幹線道路と平行して走っており、乗客が少なく廃線になるのではと危惧している。移動しやすい支線バスを鉄道につなぐべき。バリアフリーについても、3000人以上の駅を整備していきたいとなっているが、近鉄桜駅では40段の階段の上り下りがある。平成11年頃に駅を改造したのに、逆に利用しにくくなった。

座長：CTの修正箇所を元の「交流と交通の複合拠点」に戻し、わかりにくいという議会からの指摘には、戦略の最後に用語解説をつけることで補完してもらいたい。やはり交流という点に地域の期待がある。単に効率的な移動が必要という時代ではない。

座長：先ほど支線バスをどこにひくのか質問があったが、案はあるのか。

事務局：P6に概念図があるが、中心市街地から拠点駅やCTとを結ぶ幹線と、そこから地域を回る支線がある。支線は地域のまちづくりの中で、回りたい場所や持続可能な形などの議論が深まった所から進めていきたい。採算が取れるところなら、交通事業者でやってもらえることもあると思う。

座長：幹線は、行政や交通事業者で考えてもらい、支線は地域で考えてもらうというのがおおまかな考えだと思う。

では、意見も出尽くしたようなので、2点「新交通システムの表記の移動」「CTの表記を元の文言

に戻すことと用語解説をつける」という修正をすることで、四日市市都市総合交通戦略案をご承認いただけるか。

(異議なし)

座長:これにより四日市市都市総合交通戦略の案を取り策定させてもらう。

今後のスケジュールを事務局から説明してもらう。

#### 事務局より資料4の説明後、討議

座長:当戦略は計画の立てっぱなしではなく、実施されていく事業を今後も見守っていくことになる。PDCAサイクルに載せて、計画通り進んでいるか、改善点はないかを協議会として確認していくことになる。事業者などは、実施に全力を尽くしてほしい。

委員:どんな分科会を開催する予定なのか。また、生活交通ネットワーク計画の内容の予定は、

事務局:予定として定まっているもので言うと、駅前のサイン計画について、関係者を集めて分科会を近々行うことになる。支線バスについても、地域からの提案があった場合に事業者が集まってもらい具体的な検討をする分科会を開催することになると思う。

また、JR駅舎のバリアフリー化などで国の補助を申請する必要性が生じた際に、生活交通ネットワーク計画を策定することになる。しかし、来年度策定までできるかどうかは、現時点ではわからない。

委員:鉄道のバリアフリーで必要な計画は生活交通ネットワーク計画とは違うのではないか。バス路線の維持を含めた計画の調査検討などは予定しているのか。

事務局:生活交通ネットワークなどの計画については、国補助等を受けるために必要なものを作っていくというもので、現時点でバス路線の再編を来年度検討していく予定ではない。

委員:勘違いしていた。バリアフリー化に関しても、生活交通ネットワーク計画が必要なようである。

座長:バリアフリーなどの国の補助を受けるため必要なものはその都度策定し、調査事業なども必要に応じて各機関と調整して進めていってほしい。

(2)その他

#### 事務局より、追加資料1の説明後、討議

委員:ターミナル駅ではよくある問題だが、サインについて、社としての統一したものと、地域としての統一するものとの調整が難しい。協力はさせてもらうが、すべて意向通りにいけないかもしれないことを伝えておく。

座長:交通事業者によって、利用者がイメージしている色がある。このあたりはどう考えているか。

事務局:昨年度現状調査をしたが、鉄道・タクシー・バスなど事業者ごとに作ったものがバラバラに存在している。わかりにくいとの声もあるため、改善していきたい。また、観光にこれまで力を入れてこなかったため、外からの来訪者にわかりやすい案内板がなかったので、改善していきたい。各事業者の基準とは、調整しながら合意点を見つけていきたい。

委員:追加資料P9のサインの例で、バスだけでなくタクシーも文字で入れてもらいたい。

事務局:今回は方針を説明するたたき台であり、詳細は今後分科会で詰めていきたい。

座長:三重県内で四日市だけがサイン計画を行っているのか。サインの統一化を図るのは他の地域と連

携を取らなくてもよいのか。他のまちでのイメージを持って来た人にとって、わかりにくくはないか。

事務局：三重県内の他市ではサイン計画の取り組みを聞いていない。横浜市などの先進事例を研究しているが、色等は全国的な統一基準を参考にしながら、地域性とのバランスをとって進めていきたい。

座長：県としてはどうか。

委員：把握している限り県内にサイン計画を作ったところはないと思うが、観光の案内ではあるかもしれない。

座長：駅だけでなく、街路にも展開していく時、道路標識との整合性はどうか。道路標識はそれぞれの市町の条例で決められるようになったと思うが。

事務局：権限一括法の関連で、標識令が市町に下りてくるが、全国同じ標識であることがわかりやすいと思うので、道路標識については、市に権限が下りてきても今の標識令から変えない予定である。今後は、地域性も考慮しながら、このサイン計画で決められたものを四日市の基本的なベースとして利用していきたい。

委員：災害時の避難場所のサインは四日市で統一するのか。

事務局：災害の標識については、県で統一のものが作られている。NPOが調整して、広告をつけて進めてもらっている。

#### 事務局より、追加資料2の説明

座長：他の地区でも広げてほしい。  
その他何かありませんか。

委員：台風12号の影響により、橋脚が傾き一部区間で不通になっている。11月に復旧見通しであるが、利用者だけでなく、接続する鉄道事業者、代替バスを運行してもらっている事業者にも迷惑をかけている。鉄道が廃線になった時の社会実験のような形になり、保々駅周辺では大混雑になっており、鉄道の大量輸送の必要性を感じている。復旧した後は、路線の維持には最大限の努力をするので、協力を願いたい。東北の鉄道で廃止するとのニュースがあったが、四日市ではこのようなことがないように、私どもも努力していきたい。

座長：この戦略は、利用者、事業者、行政などが揃って議論することに意義がある。これからの日本の状況を考えると、各事業主体だけの問題ではなく、全体で最適化を考える必要がある。そのためには、個々が少し我慢しなければいけないこともあるかもしれないが、全体の最適化を目指していきたい。いろんな事業主体の連携による相乗効果を期待している。

会長：長期に渡る戦略策定の議論にご協力ありがとうございました。戦略を策定したことがゴールではなく、ようやくスタートラインに立ったと考えているので、これまで以上にご協力をお願いしたい。

以上