

## 四日市市都市総合交通戦略（案）に対する市民意見と対応について

募集期間：平成23年4月25日（月）～5月20日（金）

縦覧者数：64名

意見数：19件（趣旨が同じご意見については、まとめさせていただきました。）

意見の項目	意見	対応
戦略1	1) 駅前広場について、4つの駅（西日野駅、内部駅、近鉄四日市駅、JR四日市駅）の記載があるが、それ以外の駅（例：伊勢松本駅）でも駅前の道路の混雑がひどい箇所があるので、駅前の整備や交通規制が必要ではないか。	【戦略1-1-1,1-3-1】 市として、駅前広場の整備は必要であると考えていますが、限られた財源の中で整備を図る必要があるため、今後10年間で取り組む施策としては、乗り継ぎの拠点となる駅を中心に、順次整備をしていくこととしています。
	2) パーク＆ライドは、鉄道の場合、駐車場を確保すれば普及するかもしれないが、バスでは実現困難ではないか。	【戦略1-1-1、1-3-1、3-2-2、4-1-1】 パーク＆ライドについては、車から鉄道への乗換えを推進するため、駅前広場や駅前駐車場の整備を鉄道事業者と連携しながら推進することとしています。パーク＆バスライドについても将来的には、バスの乗換え拠点（コミュニティターミナル）の中で検討していくこととしています。 一方で、車から公共交通への乗り換えについては、公共交通の維持に対する利用者の意識改革を促す必要があると考えています。
	3) 工場ブームである中、ポートビルへの交通手段は車のみであり、港へのアクセスが悪すぎます。横浜のみなとみらいのように、主要交通手段が鉄道になれば、学生や高齢者の方も利用しやすくなります。また、この鉄道の利用者の増加のためにも、港周辺の商業化が必要だと思えます。	【戦略1-1-2,4-1-1】 ポートビル周辺の港エリアについて、バス路線さえ確保されていない現在の状況を、改善する必要があると考えています。しかし、このエリアへ新たに、鉄軌道を整備するのは困難な状況にあります。 今後は、ポートビルや四日市ドーム等への観光・レジャー需要だけでなく、各企業のエコ通勤などの取り組みと連携した、通勤需要も取り入れ、採算性を確保できる形でのバスの運行ができるように検討を進めます。

意見の項目	意見	対応
戦略 1	<p>4) 幹線バスと支線バスが連携した、誰もが移動しやすい交通ネットワークの実現は、いつ実行されるのか。また、計画の段階で、ルートなどは利用者の意向を取り込み、実効性のある計画にしてもらいたい。</p>	<p>【戦略 1-1-2, 4-1-2】 現在の市内のバス路線網では、ほとんどが近鉄四日市駅を起終点としており、一部の区間で重複したルート設定となっていることから、今後は幹線・支線バス化などの路線網の再編を、実証運行を経ながら検討していきたいと考えています。その際には、地域の発意で路線の見直しが提案できるような仕組みづくりも必要と考えています。 また、市民が主体となって運営するNPOバス等により、地域に望まれるエリアやルートを運行する交通手段の拡大を支援します。</p>
	<p>5) 市の自主運行バスである磯津高花平線は、本数も少なく、道路も渋滞するため誰も利用しない。採算が採れなくなったバス路線については、廃線やNPOバスにするのではなく、すべて市営バスにすれば良い。</p>	<p>【戦略 1-2-1, 4-1-1】 民間事業者の不採算路線をすべて市営バスとして運行し続けることは、市の財政上の理由から困難と考えます。 また、自主運行バスについても利用頻度の向上に向けて、必要に応じてルートの見直しを行うなどの検討が必要と考えています。今後は、公共交通を維持していくために、地域とともに公共交通の利用促進に向けた取り組みが必要であると考えています。</p>
	<p>6) バリアフリーの観点から、バス乗り場や鉄道駅のホームにおいて、雨や風などの天候変化による影響を少なくしてほしい。 (例・四日市駅西バス乗り場において、雨の日は待つ場所や乗降に苦労していることや伊勢松本駅ではホームの屋根が小さいため、電車に乗るまでに雨に濡れる。)</p>	<p>【戦略 1-3-1】 バス待ち環境の改善を図るため、利用者が多いバス停を中心に、ハイグレードバス停(屋根・椅子付のバス停)等の検討を行います。なお、鉄道駅のホームの環境改善については、今後鉄道事業者と調整を図り、検討していきたいと考えています。</p>

意見の項目	意見	対応
戦略 1	7)大規模商業施設や工場の立地時に、公共交通機関の利用を想定した交通計画を求めるなどの仕組みを作ってほしい。(例：商業施設の中へバス停・バス用通路を設置するなど)	【戦略 1-3-1,3-2-2、4-1-1】 大規模商業施設については、現在でも敷地内にバスを乗り入れしているところもありますが、今後においても既存の集客施設へのバスの乗入れを働きかけるなど、利便性の向上を推進していく考えです。また、工場等の大規模就業地については、関係者で連携し、公共交通を利用したエコ通勤の推進などに取り組みます。
	8) J R 四日市駅は、駅舎を橋上化して東側とつないだ方がよい。また、現駅舎は昭和の建築として時代的価値があり、公害資料館などに活用できるとよい。	【戦略 1-3-2,3-2-2】 J R 四日市駅周辺の活性化に向けて、中心市街地と港を一体化し、親しまれる港づくりを進めることは重要な課題のひとつと認識しています。 J R 四日市駅については、駅駐輪場や駅前広場、情報案内板の整備を進め、駅の利便性を図るとともに、将来的には東西の歩行者動線を含め駅のバリアフリー化を検討することとしています。

意見の項目	意見	対応
戦略 2	1) 「国道 1 号北勢バイパス」の現在の進捗状況が知りたい。工事が進んでいる様子が見えないが、早期開通を目指してほしい。また、未開通部分について、どこを通るかの計画を開示してほしい。	【戦略 2-1-1】 国道 1 号北勢バイパスは、現在、川越町から垂坂町までの区間で供用開始しており、国道 477 号バイパスまでの区間で整備が進められています。さらに、平成 23 年度から、国道 477 号バイパス以南の采女町の国道 1 号までの区間について、事業着手に向けての調査設計に入る予定です。 なお、計画ルートについては、都市計画図で確認いただけます。
	2) 四日市市の国道（主に 1 号、23 号）が渋滞するのは、港付近の交通が不便だからと思います。 伊勢湾岸自動車道を使うにしてもみえ川越インターから四日市港へのアクセスも国道 23 号のみです。よって、北勢バイパスは、山間部ではなく、沿岸部につくることで港へのアクセスがより良くなると思います。	【戦略 2-1-1】 北勢バイパスは、国道 1 号、23 号の渋滞緩和や適切な市内交通の分散を図るための環状道路として、丘陵部を通る路線となっており、引き続き、整備を推進してまいります。 また、伊勢湾岸自動車道を使つての四日市港へのアクセスとして臨港道路霞 4 号幹線の整備も進められています。
	3) 北勢バイパスを使用して大谷台を通るとき、道の不便さに驚きました。よって、垂坂、大谷台付近の道路を整備してほしいです。	【戦略 2-1-1】 垂坂町では、平成 22 年 12 月に環状 1 号線の整備が完了しています。今後は、北勢バイパスの整備に合わせて、東芝四日市工場側の市道の改良も計画されています。
	4) 三滝通り・中央通りの延伸化により、中心部へのアクセスを改善してほしい。初めて四日市を訪れる方もわかりやすく、バスなどの交通の便もより良くなると思います。	【戦略 2-1-1】 三滝通り・中央通りなどの行き止まり道路の解消は、四日市市の道路施策の中で重要な課題であると認識しています。 そのため、両路線とも、道路管理者（市）が策定した「道路整備計画」に位置づけられています。 しかしながら、厳しい財政状況のため、渋滞対策に繋がる優先順位の高い路線から取り組んでいます。

意見の項目	意見	対応
戦略 2	<p>5) 道路には、一般の通行、産業の物流、緊急時の防災・避難機能などの役割があるが、この戦略では人の移動面からのみ検討されており、多面的な検討がない。</p> <p>また、塩浜地区の三田の埋め立て地、楠地区の吉崎海岸辺りの港湾開発の将来構想とアクセス（交通）計画が、触れられていない。</p> <p>6) 塩浜地区では、塩浜街道の渋滞対策が市民や企業にとっての共通の課題となっています。コンビナート企業から徴収する事業所税や固定資産税などの税を活用して、道路拡幅などによる塩浜街道の渋滞対策を交通戦略案に盛り込んでほしい。</p>	<p>【戦略 2-1-1,2-1-2】</p> <p>道路には、人の移動以外にも、物流・緊急時の避難経路などの様々な機能がありますが、それらは防災計画など、他の計画の中で位置づけられています。</p> <p>本計画は、交通戦略として道路の持つ交通機能のみに着目して取り上げていますのでご理解をお願いします。</p> <p>また、楠地区の埋め立て計画については、港湾計画の見直しにより縮小となりました。塩浜地区の三田の埋め立て地については、土地利用が定まっていないのが現状です。</p> <p>今後、戦略の目標期間内に港湾計画を含む各種計画の変更があった場合には、必要に応じた施策の見直しを検討していきます。</p> <p>【戦略 2-1-2】</p> <p>塩浜街道（県道四日市楠鈴鹿線）については、道路管理者（県）が策定した「新道路整備戦略」の中に、着手検討路線として位置づけられており、渋滞問題については認識されています。しかし、その抜本的な対策に苦慮しており、現在、北勢バイパスなど他路線の整備による渋滞緩和に向けた取り組みを行っています。</p> <p>また、臨海部企業の競争力を強化するため、「四日市市臨海部工業地帯競争力強化検討会」が設置され、企業と行政が一体となって各種法規制などの諸課題の解決に向けて取り組むこととされており、そのひとつとして道路渋滞対策等についても関係者が連携して取り組むこととしています。</p> <p>なお、事業所税は、法律によって用途が限定されている目的税であり、道路・公園など、快適なまちづくりに必要な都市環境の整備に充てられています。</p>

意見の項目	意見	対応
戦略3	1)ふれあいモールの改装により近鉄四日市駅前の歩行者が増えたことから、鉄道の利用者増加については、駅付近の活性化が必要だと思ひます。	<p>【戦略3-1-1、3-1-2】</p> <p>ご指摘の通り、近鉄四日市駅周辺を活性化することは、鉄道やバスなどの公共交通の利用促進につながるものと認識しています。</p> <p>ふれあいモールから駅東エリアについては、西町線における歩行者天国や商店街の空き店舗対策などにより、商店街の賑わいづくりを進めています。</p> <p>また、鉄道やバスを使って中心市街地を訪れた方の移動手段として、レンタサイクル事業を継続していく考えです。</p>

意見の項目	意見	対応
戦略4	1)移動の手段は、高齢化が進んでも自家用車中心となり、公共交通機関(鉄道、バス等)は採算性の面からも極めて運行が難しいと思ひます。従って、安価な駐車場の確保が重要であり、市の中心部に無料の駐車場ができれば、もっとにぎわいが生まれると思ひます。	<p>【戦略4-1-1、4-1-2】</p> <p>今後も、自動車移動手段の1つとして一定の割合を占めるものと認識しています。しかし、一方で高齢者や障害者、学生などの交通弱者の移動手段として、また、本格的な高齢化社会に突入する中で、公共交通の維持は重要と考えています。ご指摘のとおり、公共交通は、利用者が少ないと採算が取れず、廃線となる恐れがあります。これらの交通機関を市民みんなで支えることが、四日市市都市総合交通戦略の目的となっていますのでご理解をお願いします。</p>
	2)この戦略は実行するためのものと思ひますが、内容が素晴らしすぎて、実行が伴うものかどうか心配である。優先順位をつけて一つずつ確実に実行してもらいたい。また、計画に対する「フォローアップ」はどの時点で行うのか、10年後に計画が実行されていない場合の責任はだれが取るのか等がわかりにくい。	<p>【戦略4-2-1、4-2-2】</p> <p>四日市市都市総合交通戦略は、学識経験者、交通事業者、利用者、行政(国、県、市)などが参画し、策定する共通の目標です。今後、定期的に協議会を開催し、進行管理や検証を行うとともに、おおよそ5年後に戦略スケジュールの調整を行うなどにより、各事業主体が果たすべき役割を確認し、目標の達成に取り組みます。</p>

意見の項目	意見	対応
その他	<p>1) 四日市市を東西南北にブロック化して、海岸線沿いの企業エリア、国道1号・23号、住宅団地、農業地エリアなど課題を絞って、戦略案を提示すべきだと思います。</p>	<p>【その他】  四日市市都市総合交通戦略では、公共交通や自動車交通など、四日市市の現状をふまえ、目指すべき都市像を描き、4つの戦略に基づく取り組みの方向性を示しています。  四日市市をエリアごとに分割した計画にはなっていませんが、目標とする将来像の記載では、中心市街地・郊外部・農村部などで、それぞれの都市像を描いていますので、ご理解をお願いします。</p>
	<p>2) 渋滞や気象状況をふまえた、目的地までの車と公共交通での所要時間の差がわかるような、情報提供サービスがあれば公共交通が利用しやすくなる。(例・桜台団地から高角駅までの間で情報提供して高角駅でのパーク&amp;ライドや送迎などで乗り換えを促す。)</p>	<p>【その他】  所要時間の案内等の情報提供サービスについては、関係者とともに、今後、IT技術の向上による情報技術革新の動向把握に努めます。</p>