

## 四日市市都市総合交通戦略（案）に対する市議会からの主な意見と対応について

意見聞き取り期間：平成23年7月14日（木）～平成23年7月29日（金）

主な意見数：15件

意見の項目	意見	対応
戦略1	CT(コミュニティターミナル)が今までに無い概念なのでわかりにくい。もう少し詳しく書いてもらいたい。	戦略(案)に追記する方向で下記の修正案を次回の戦略協議会に諮ります。 【修正箇所:P5,6 将来の目指すイメージ図の凡例】 <u>CT(コミュニティターミナル)</u> <u>幹線交通と支線交通の乗り継ぎ拠点</u> 【修正箇所:P8 戦略1-3-1)】 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)の整備検討 <u>幹線交通と支線交通の乗り継ぎ拠点の整備検討</u>
	バスの利便性の向上を図るためには乗り継ぎ環境を充実させる必要がある。	【戦略1-3-1)】で幹線交通と支線交通の乗り継ぎ拠点として、郊外部や近郊の商業施設や駅等を活用したCT(コミュニティターミナル)の整備検討を位置づけている。
	公共交通を利用して市内の観光ルートを巡るようなルートも考えるべきである。	今後、支線バスを検討していく中で取り組んでまいります。
	バスに代わる移動手段としてタクシーを活用することはできないのか。	【戦略1-2-1)】でタクシーの活用についての記載をしており、「支線バス路線網の再編」では交通不便地域等の移動手段として予約型乗合タクシーも1つの選択肢として可能な取り組みを進めることや「NPOバス等への支援拡充」でも地域が取り組むものの1つとして乗合タクシーの記載をしています。

戦略1	市の西側の郊外部において、南北方面に走るバス路線が無い。	北勢バイパスや環状1号線などの整備が進めば、それらの道路を利用した新たなバス路線の可能性はあるものと考えている。
	LRTの表記が無い。議会でも検討すると答弁されており、表記に入れるべきである。	<p>当戦略(案)は10年間の実施計画であるため、この計画期間内での実施は財政面などの理由から困難であるが、LRTを含めた新たな交通システムの研究は必要であると考え、戦略(案)に追記する方向で下記の修正案を次回の戦略協議会に諮ります。</p> <p>【修正箇所:P8 戦略1-3-2】</p> <p><u>P8 環境負荷に配慮した公共交通の推進</u>  <u>ハイブリッドバスなどの導入、新交通システムの研究</u></p> <p>【修正箇所:P16 戦略1スケジュール】</p> <p><u>環境負荷に配慮した公共交通の推進</u>  <u>ハイブリッドバスなどの導入、新交通システムの研究</u></p> <p><u>事業主体:交通事業者、市</u></p>
戦略2	自転車レーンの整備について、もっと利用者の多い路線で整備を行うべきである。	自転車レーンの設置については、走行空間の有無や警察との協議など、課題はありますが、利用者のニーズをふまえた整備に取り組んでまいります。

<p>戦略3</p>	<p>観光面で、四日市に人を呼び込む視点から、例えば高速バス(四日市 京都、大阪間)の表記も入れてはどうか。</p>	<p>当該戦略(案)は、地域における公共交通の維持、確保を中心とした計画であり、広域交通は含まないが、市の施策として、ご指摘のとおり、観光面からの視点も必要であると考え、戦略(案)に追記する方向で下記の修正案を次回の戦略協議会に諮ります。</p> <p><u>【修正箇所:P12 戦略3の当面の目標】</u>  近鉄四日市駅において周辺施設や観光施設の利用、各種交通の乗り継ぎをわかりやすく案内する整備(サイン計画)を進めるとともにJR四日市駅における駅前広場の再編など中心部の一体化に向けた検討に着手する。</p> <p><u>【修正箇所:P13 戦略3-2】</u>  近鉄四日市駅における案内情報提供(サイン計画)の改善  <u>市民や来訪者に対し、周辺施設や観光施設の利用、各種交通の乗り継ぎをわかりやすく案内するための整備(サイン計画)を進める。</u></p> <p>JR四日市駅周辺の交通拠点整備  JR四日市駅に駐輪場や駅前広場、情報案内板(周辺施設や観光施設の案内)の整備を進め、駅の利便性を図るとともに駅利用者の増加に伴い、将来的な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。</p> <p><u>【修正箇所:P18 戦略3スケジュール】</u>  戦略3-2-1)近鉄四日市駅における案内情報提供(サイン計画)の改善  周辺施設や観光施設の利用、各種交通の乗り継ぎ案内情報の提供</p> <p>戦略3-2-2)JR四日市駅周辺の交通拠点整備  JR四日市駅の駐輪場、駅前広場、情報案内板(周辺施設や観光施設の案内)の整備、東西歩行者動線を含め駅のバリアフリー化を検討</p>
------------	--	--

戦略4	<p>当戦略(案)について、内容としては良いが実現できるのか疑問である。やりやすいものから進めるのではなく、必要性の優先順位を付けて取り組むべきである。</p>	<p>当戦略(案)は、交通事業者や行政など多くの事業主体が連携しながら推進していくものであり、各々で役割分担をしながら戦略スケジュールにより目標管理をしていきます。なお、当戦略協議会でもPDCAサイクルにより定期的な検証を行います。</p>
	<p>コミュニティーバスを検討する際には、地域の声を踏まえてほしい。</p>	<p>【戦略4 - 1 - 2】に記載のとおり、地域とともに支える公共交通を、各地区のまちづくりと連携して進めていく考えである。</p>
その他	<p>公共交通を維持するために、税金を投入する場合には、市民も含め議論する必要がある。</p>	<p>今後、大規模な税投入が必要となった場合には、予め議会や市民に対して十分に説明をまいります。</p>
	<p>戦略(案)P16～P18の戦略スケジュールについて、予算も併せて示すべきである。</p>	<p>当戦略(案)の事業主体には、交通事業者なども含まれているため、戦略スケジュールに予算を示すことは困難である。なお、市が事業主体となる施策については、総合計画の推進計画に位置付けのある施策のみの表記としている。</p>
	<p>市の各種計画との連携が必要である。</p>	<p>当戦略(案)の策定にあたっては、市の総合計画や都市計画マスタープランとの整合を図っており、今後においても他部局で策定される計画との連携を図る考えである。</p>
	<p>経済的な観点から車を運転しない人や、生活保護など車の所有が認められていない人など、交通弱者にもいろいろあるので、それらを配慮して検討を進めるべき</p>	<p>今後、施策を推進していく中で、交通弱者だけでなく、一般の公共交通利用者の視点も含めるとともに福祉部局との連携も進めてまいります。</p>
	<p>JR四日市駅の立体交差の表記が無い。</p>	<p>市議会のJR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会報告でも休止という位置づけになっており、10年間の計画である当戦略(案)には、位置づけていない。</p>