

第9回四日市市都市総合交通戦略協議会及び第5回四日市市地域公共交通活性化協議会 合同会議

1. 開催日時 平成 29年 11月 27日(月)14:00～17:00

2. 開催場所 四日市商工会議所 1階ホール

3. 出席者及び欠席者の氏名(いずれも敬称略)

(1)出席委員(27人 うち代理出席8人)

名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授	松本 幸正
三重交通(株) 四日市営業所長	尾崎 彰
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)総合企画本部 計画部 部長	金口 正幸
東海旅客鉄道(株)東海鉄道事業本部 管理部 総務課 課長代理	豊田 智隆
伊勢鉄道(株) 取締役総務部長	安江 祐示
四日市あすなろう鉄道(株) 代表取締役常務	太田 裕治郎
四日市市自治会連合会 理事	伊藤 頼夫
四日市商工会議所 総務部長	山下 項士
神前地区まちづくり推進委員会 バスプロジェクト長	佐野 しのぶ
沿線高校代表者(四日市南高校校長)	鈴木 達哉
四日市南警察署 交通第一課 交通規制係長	加藤 佳則(代理出席)
四日市北警察署 交通課 交通総務規制係長	水谷 兼啓(代理出席)
四日市西警察署 交通課 交通係長	柴田 耕児(代理出席)
国土交通省三重河川国道事務所 総括保全対策官	大崎 真佐宏(代理出席)
国土交通省北勢国道事務所 計画課 係長	竹内 由紀(代理出席)
国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官	小出 和仁
三重県地域連携部交通政策課 課長	富永 健太郎
三重県県土整備部都市政策課 主幹	松本 一彦(代理出席)
三重県四日市建設事務所 副所長兼保全室長	山田 篤
(公社)三重県バス協会 事務局長	橋上 猛(代理出席)
(一社)三重県タクシー協会 専務理事	景山 和
(一社)三重県トラック協会 事務局長	川方 尚(代理出席)
三重交通労働組合 書記長	中森 喜行
四日市市都市整備部 理事	稲垣 圭二

(2)欠席委員(1人)

桜ボランティア協会 副会長	伊藤 洋史
---------------	-------

(3)出席オブザーバー(3人 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課長補佐	片岡 広一(代理出席)
国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長	伊藤 光明
国土交通省中部運輸局鉄道部計画課長	加藤 恒昭

(4)欠席オブザーバー(2人)

三重県警 交通企画課 課長補佐	三尾 啓輔
三重県警 交通規制課 課長補佐	田名瀬 克也

(5) 事務局

市都市整備部道路整備課 課長	川尻 裕司
市都市整備部道路管理課 課長	矢田 智章
市環境部環境保全課 課長	市川 和彦
市都市整備部都市計画課 課長	伊藤 勝美
市都市整備部都市計画課 公共交通推進室	大原 喜美、土井 啓司、 須川 卓哉、中田 美月、 友松 宏和
市都市整備部都市計画課計画グループ	戸本 直弥

4. 配付資料

【事前配布資料】

事項書、出席者名簿、戦略協議会・活性化協議会委員名簿、

資料1 これまでの取り組み状況について

資料2 上半期の評価について

資料3 平成28年度からの5カ年の計画について(案)

参考資料 「四日市市都市総合交通戦略」と「四日市市地域公共交通網形成計画」との関連事業一覧表(スケジュール)

【当日配布資料】

⑨ 事項書、席次表、⑨ 出席者名簿、⑨ 戦略協議会・活性化協議会委員名簿、

四日市市都市総合交通戦略冊子、四日市市地域公共交通網形成計画冊子、戦略協議会・活性化協議会規約、委嘱状

資料1-1 平成27年度取組み実績調査表

資料1-2 平成28年度取組み実績及び平成29年度の取組み予定調査表

資料1-3 平成27年度の取り組み実績一覧表

資料1-4 平成28年度の取り組み実績一覧表

資料4、資料4-1、資料4-2 今後のバス路線のあり方について

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(案)

デマンド交通社会実験について

5. 会議傍聴者等 2人

6. 伊藤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. 委員紹介

9. 議事

(1)これまでの取り組み状況と評価について

①これまでの取り組み状況について

事務局より、資料1～資料1-4の説明

②上半期の評価について

事務局より、資料2の説明

①これまでの取り組み状況について

座長：計画に位置付けられている事業について、平成23年度から平成27年度の実施結果は「計画」が多くある。これは各事業について、委員(事業主体)が計画どおりに事業を進めて頂いたおかげである。その取り組みの結果が、中間報告の指標(資料2)に表れており、「目標1. 市民1人が1カ月に公共交通を利用する回数」や「目標3. 近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量」の増加につながったと考えられる。

しかし、一方で、実施結果が「空白」となっている事業もあるが、その説明が必要である。

・バスレーンの設置検討について(戦略1)

事務局：バス路線の選定ができておらず、また、バス事業者へ声掛けができていない。道路の渋滞状況を加味して、バス事業者と早急に打ち合わせを行い、検討したい。

座長：前期は取り組みがされなかったが、後期5カ年では検討してもらえる。バスレーンの設置は沢山の影響があるため、路線の選定が難しい。導入した場合、バス交通の利便性の向上につながる。北勢バイパスなど幹線道路の整備により、路線によっては、交通量が減少する可能性があるため、是非検討して頂きたい。

・ハイブリットバス、新交通システムの導入について(戦略1)

A委員：前期5カ年では導入できなかったが、平成29年度に、四日市地域で2両導入した。

・バス待ち環境の改善について(戦略1)

A委員：行政と連携して、バス停の需要と供給やメインである駅前広場の整備の動向を注視したい。また、利用者にとって、乗りやすい環境を精査したうえで、実施したい。

座長：行政と連携して行うことについてどうか？

事務局：利用者の数や道路の構造により設置できるバス停、できないバス停がある。しかし、道路法等の改正により、建屋に係る規制が緩和されている。公共物を利用した広告などについても研究段階に入っていないが、可能性があるため費用対効果や予算も踏まえて検討していきたい。

座長：道路法等の規制緩和があり、多方面で公共空間の民間活用が進んでいる。様々なところで広告収入を得て、環境に配慮しながら取り組まれている。現時点では検討していないということであったが、三重交通はどうか？

A委員：5年ほど前に一度、四日市市でバス待ち環境改善の検討をしたが、実施に至らなかった。しかし、四日市市は利用者が多いため、広告収入の見込みがあれば、検討したい。

座長：環境の変化や歩行者交通量の増加などもあるので、是非検討して頂きたい。

・鉄道駅のバリアフリー化（三岐線のスロープ改良等）（戦略1）

B委員：平津駅、山城駅、大矢知駅は構内に踏切がある構造となっている。この3駅には既にスロープがあり、そのスロープを緩やかにする事業である。三岐線の重軌条化の事業（戦略1）において、レールや分岐器の重軌条化を随時行っているが、レールの高さを変えるとホームの高さも変わってしまい、最終的な設計ができないとスロープの改良については着手できない。レールや分岐器の重軌条化が完了次第、随時スロープの改良も着手する予定である。

・バス路線網の再編（戦略1）、交通の複合拠点（コミュニティターミナル）の整備検討（戦略3）

事務局：バスの施策は未実施になっているものが多い。これは、運行回数の多い幹線バスの定時性の確保と利便性の向上を図ることを重点として戦略の策定をしたためである。それらが実施できてから、バス路線網の再編とコミュニティターミナルの整備検討について検討する予定であった。まずは、各バス路線について、幹線・支線の位置付けを行ってからでないと、検討が難しい施策である。今回の協議会で使用する「資料1」を作成した結果、各バス路線の幹線・支線の位置付けが進んでいなかったことが明らかになったため、本日の議題（5. 今後のバス路線のあり方について）に入れて、整理をさせて頂きたい。

②上半期の評価について

（議論）

座長：「主要道路の混雑時の平均旅行速度」が低下したことについていかがか。

C委員代理：前回(平成22年度)の交通センサスに比べて、平成27年度は、全体の交通量は減っている。また、貨物量が増えているが、大型車の交通量は減っている。

さらに、沿道に新しい商業施設などはできていないので、本来であれば旅行速度は上がっているはずである。旅行速度が低下した要因は特定できていない。

事務局：直近では、国道1号の流れはスムーズになったと感じているが、バスの定時性が保たれていないと感じる。バス事業者はどう感じているか。

A委員：国道1号、23号の交通量や貨物の物流量は、平日・休日では全然違う。さらに、平日でも曜日によって異なっており、バスのダイヤを変えて定時性を保つ工夫をしているが、定時性を保つことは難しいと考えている。

座長：速度が低下している明確な要因は特定できていないが、旅行速度が低下している事は真摯に受け止め、必要な幹線道路の整備を引き続き進めてもらうことが重要である。

(2) 平成28年度からの5カ年の計画（案）について

事務局より、資料3の説明

（議論）

Aオブザーバー：「コンパクトプラスネットワーク」を構築するために、交通戦略と網形成計画が策定されているが、交通戦略の後期5カ年と網形成計画の計画年次は1年のずれが生じている。また、戦略策定時とは、事業の進捗状況や事業主体などが異なってくる。交通戦略の後期5カ年の計画を策定するにあたり、網形成計画と整合性をとりながら策定してほしい。網形成計画の修正は可能である。

- 座 長：場合によっては、「網形成計画の事業の進捗評価」についても、戦略の事業に位置付けることも必要である。
- D 委員：地方鉄道、支線路線の維持（戦略1）における、伊勢鉄道の事業について、①「車両設備、軌道設備、信号保安設備などの計画的な更新」としてほしい。②各年次の事業内容を細かく記載することは避けてほしい。また、後期5カ年においても、三重県、関係市町から支援を頂きながら、施設の更新を実施する。
- 事務局：戦略策定時において、地方鉄道、支線路線の維持については、主なものとして、三岐鉄道と四日市あすなろう鉄道（内部・八王子線）となっていた。しかし、現在は、伊勢鉄道に対して各市町が支援をしているので、後期5カ年において、伊勢鉄道も計画に位置付けた。記載内容については、今回の意見を参考にして再度、調整させていただきたい。
- E 委員代理：交通事故防止対策（戦略2）について、後期5カ年において、順次調整が整ったものから実施していく。
- C 委員代理：後期5カ年においても、幹線道路の整備（戦略2）の整備を引き続き進める。また、渋滞対策協議会を開催する。
- F 委員代理：幹線道路の整備（戦略2）の四日市バイパスの名称を「四日市拡幅」に、（都）環状1号の名称を「四日市鈴鹿環状線」に変更をお願いしたい。また、「西浦バイパス」は、平成28年度で事業完了したので、計画から削除をお願いしたい。
- 事務局：レンタサイクルシステムは順調に利用者が年々増加しており、今後も継続して行う。
- 事務局：歩行空間の整備や自転車走行ルート（戦略2）の整備を重点的に行っている。自転車走行ルートについては、「四日市中央通り」、「堀木日永線」、「千歳町小生線」を順次行っている。
- G 委員代理：信号制御の高度化（戦略1）、高齢者対象の安全教室、こども自転車安全運転免許証の交付（戦略4）は引き続き行う。信号制御を行っても、ドライバーのよそ見等により渋滞が発生してしまう。また、特に国道1号において、沿道の店舗に入る車等により渋滞が発生してしまう。これは道路の整備により渋滞の緩和ができるので関係者で順次検討し、実施したい。交通状況は、曜日によって異なり、要因が特定できないため、一概に信号制御を行っても解決できないことは理解を頂きたい。
- A 委員：後期5カ年では、市と連携して新しい交通システムの検討（戦略1）を行いたい。また、自社作成のバスマップや外国語対応したホームページ、ICカード化（平成28年度から導入）などをうまく活用したい。
- B 委員：ICカードの共用化（戦略1）については、検討は行っているが、後期5カ年で行う予定はない。また、随時、ノンステップバス・ワンステップバスの導入（戦略1）は行っている。
- H 委員：後期5カ年において、国・県・市からの補助金を活用して、高架橋等耐震化（戦略1）を行いたい。また、鉄道駅のバリアフリー化についても、素案の年次計画のとおり実施したい。近鉄四日市駅のバリアフリー化は完了しているので、「平成31年度 近鉄四日市駅」は削除をお願いしたい。
- 事務局：修正する。
- I 委員：JR四日市駅周辺の交通拠点整備（戦略3）については、平成32年度の実施に向け、市と連携して駅前広場の整備等の協議などを行いたい。データなどはしっかりと提供を行いたい。また、事業の内容に「駅のバリアフリー化」が盛り込まれているが、この事業については平成26年度に完了しているため、修正をお願いしたい。

さらには、関西本線の IC カードの共用化については、南四日市駅以西の整備を行いたい。

事務局：鉄道駅のバリアフリー化については、実施済みであるので計画から削除する。また、事業内容に変更が生じているため、事業内容の書き方について、他の事業の状況も踏まえて、事務局で変更する。

J 委員：地方鉄道、支線路線の維持について、再構築実施計画に基づき、資料 3 のとおり、四日市市と連携して行いたい。

K 委員：バス事業者と事業内容を調整し、実施できるものを記載してほしい。2way 定期、IC カード等、個々の事業の実施についても「いつ、誰がおこなうのか」を検証できるようにしてほしい。

L 委員：資料 1 と資料 3 の「事業主体」は合わせてほしい。また、後期 5 カ年においても鉄道やバスを利用したイベント等（戦略 4）を実施していく。

事務局：修正する。

M 委員：「幹線道路の整備」の（都）環状 1 号線の表記を、四日市鈴鹿環状線に変更してほしい。

事務局：交通戦略策定当時は、（都）環状 1 号線は、内部川の北側から笹川団地間を整備していたが、なかなか整備が進んでいなかったため、このような表記となっている。交通戦略には、四日市鈴鹿環状線の整備も位置付けているため、計画に記載する道路名は修正する。

N 委員：四日市あすなろう鉄道、三岐鉄道どちらにも該当することだが、通学定期が高いと生徒から声が上がっている。また、自転車で通学をしている生徒が多いが、四日市市全体で街灯が少ないので、歩行者の安全確保のために設置をしてほしい。

O 委員：KIEP'S の活動（エコ通勤の推進（戦略 4））を今後も実施していく。

P 委員：後期 5 カ年も三重交通、四日市市と連携して活動を行いたい。

Q 委員：タクシー車両についても、環境に配慮したタクシー車両を導入している。また、車両のバリアフリー化についても、ユニバーサルデザインのタクシー車両（ジャパンタクシー）を四日市市で導入する予定なので、それぞれ計画に位置付けてほしい。

座 長：配車アプリは導入しているか？また、高齢者への割引制度は行っているか？

Q 委員：配車アプリは 2 社が導入している。高齢者への割引制度は 10 社が行っている。

R 委員代理：近鉄四日市駅から JR 四日市駅間において、営業用トラックの荷捌きスペースの確保も「商業施設の荷捌き対策の検討（戦略 3）」に位置付けてほしい。特に、近鉄四日市駅で荷捌きを行う場合、スペースを探すのにドライバーが苦慮しており、労働時間の増加の要因となっている。そこで、全日本トラック協会から警察庁へ「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」に関する要望を行い、警察庁から「安全・円滑な交通を確保しつつ、貨物集配中の車両については、一定の範囲で条件を緩和する」旨の通達があった。

G 委員代理：通達については、現時点では手元に届いていないため、確認できない。近鉄四日市駅周辺整備等基本構想案と合わせて、荷捌きスペースの確保は検討したい。

事務局：四日市市では、平成 29 年 10 月 20 日に荷捌きスペースの実態調査を行った。その結果が平成 30 年 1 月に出るので、その結果を踏まえ、近鉄四日市駅周辺整備等基本構想案に反映させたい。

座 長：今回提示された資料 3 は素案であるが、今後の流れはどのようになるのか？

事務局：今回の協議会で委員から頂いた意見を反映させたものを次回の協議会で提示したい。協議会後にも意見等を受け付けるので、再度、依頼文を送らせて頂く予定である。また、大臣認定の手続きの関係もあるので、修正の仕方について地方整備局と調整さ

せてほしい。それらを踏まえて、次回の協議会で完成したものを提示したい。

(3) 今後のバス路線のあり方について

事務局より、資料4～資料4-2の説明

- 座長：利用者数が低下しているので廃線としてしまうのではなく、まずは、利用促進を行い、将来的にコンパクトシティを見据えて、守る路線・捨てる路線を判断するが重要である。資料4-1に記されている収支率だけで、存続や廃線の判断することは危険である。
- S委員：近鉄四日市駅を起点とし環状の路線は多いが、市を南北に運行する路線が少ないと感じる。
- Q委員：津市で三重交通が65歳以上を対象に「シルバーエミカ」を導入しているが、四日市市はどうか？
- 事務局：津市が導入しているシルバーエミカは、マイナンバーカードの普及とバス利用の普及啓発を目的とした制度である。四日市市は、同様のサービスを導入することは考えていない。
- T委員：四日市市内のバス路線は、近鉄四日市駅を起点としているものが多いが、運賃が高いと感じる。例えば、バスで「諏訪」から「十七軒町」に行くのに、1区間を2回乗り継がなければならないため420円掛かってしまう。公共交通機関の利用促進策として、「乗り継ぐ場合は半額」、「ゾーン内の移動は一定額」とするなど検討してほしい。
- A委員：ICカードで支払いをし、1時間以内の乗り継ぎの場合、運賃80円割引をする制度は導入している。

- Aオブザーバー：四日市鈴鹿線、和無田線の廃線の意向については、突然の廃線と捉えるかある程度の予想ができた廃線と捉えるかは考え方の違いではあるが、収支率が低下し、廃線の申し出があってから利用促進しては遅い。
- 四日市市内には、都市間幹線が5路線あるが、これら（四日市鈴鹿線は除く）は一定の要件を満たしているため、国や県からの補助を受けて運行されている。
- 和無田線については、1年前までは補助があったので運行できていたが、ここに来て、三重交通が「収支率が低いから廃線したい」と言っている。
- 四日市平田線については、収支率は低いが、補助を受けているので、運行できているが、輸送人員が下がっているため、将来的に都市間幹線系統から外れ、廃線となる可能性がある。今後、四日市平田線、水沢線、福王山線の順に廃線となると予想される。
- 廃線については、国県の補助要件を一つの視点として読み取ることができる。補助金の申請は県が窓口となっているため、県が、廃線の傾向をしっかりと読みとり、各市町に情報を発信する必要がある。
- 各市町は、県の各路線に対する評価をしっかり受け止め、都市間幹線系統が運行している市町（鈴鹿市、菟野町、四日市市）のバス路線の役割を明確にする必要がある。
- 地域間幹線系統について、無理に市域を跨いで運行するのではなく、市内で完結する路線に縮小することも一つの選択肢だと考える。
- 鉄道と並行している路線、代替路線などそれぞれのバス路線の役割をはっきりさせ、関係者で協議を進めてほしい。

事務局：廃線の申し出があつてから利用促進しては遅いと感じている。そこで、今回、地域間幹線、市内路線の考え方をまとめ、3つの視点（利便性の追求、要対策路線の維持、インフラ整備）から検討していくことを提案し、三重交通をはじめとした委員と協議したい。他市の先進的な事例となるようにしたい。

L委員：昨年度1月に情報共有の場として、三重交通、県、市町で構成する「地域別ワーキンググループ」を設置し、利用促進対象路線への対策の情報共有の仕組みを作った。

座長：住民、事業者、行政が一体となり将来的なネットワークのあり方を慎重に考えてほしい。四日市市内のバス路線図を見ると、鉄道とうまく補完しておらず、また、現在のニーズに対応していないと感じる。電車やバスだけでなく、タクシーの活用も考慮しながら、住み続けられる交通ネットワークの構築が必要である。また、バス路線を鉄道と接続することを意識し、バスで乗り継いで、鉄道で目的地へ行けるネットワークの構築が必要である。

A委員：利用者の母体は減り続けており、現状のバス路線を維持することは難しいと考えている。例えば、東芝行きのバスは利用者が確保できる一方で、三重団地笹川線の利用者は高齢化が進んでいる。今後、利用者を維持することは難しく、利用者の減少に歯止めをかけることで精一杯である。また、人口集中地域ではバスの運行は可能だが、それ以外の地域では、自社の努力だけでは運行は難しい。四日市市と協議しながら、今後も厳しい判断をしなければならない。

座長：鉄道、バス、タクシー全ての公共交通機関が公共交通ネットワークの一翼を担ってほしい。守る路線、廃止する路線、公共交通で移動する地域、車で移動する地域などを明確にし、コンパクトなまちづくりを実現してほしい。四日市市の公共交通が今後も維持・活性化することを願う。

10. 今後の予定について

事務局より説明

座長：戦略協議会と活性化協議会の合同での開催は良いと思う。

11. その他

①近鉄四日市駅周辺整備等基本構想（案）

事務局より、資料の説明

②デマンド交通社会実験について

事務局より、資料の説明

Aオブザーバー：社会実験を実施した場合、利用者へのアンケートをお願いしたい。そのアンケートには、利用者数や乗降地だけではなく、例えば、内部駅から四日市の中心市街地に行く場合、あすなろう鉄道を利用した方が効率的であるにも関わらず、このデマンド交通を利用する理由や、デマンド交通が内部駅に接続された場合、利用するかなど、本格導入に向けた情報を収集してほしい。

以上