

# 令和3年度 第4回 四日市市地域公共交通会議議事録

1. 開催日時 令和4年1月13日（木）10時00分～10時45分

2. 開催場所 四日市市総合会館7階 第1研修室

3. 出席者（いずれも敬称略）

三岐鉄道株式会社 自動車部 運行管理課長	伊藤 眞郷（代理出席）
三重交通株式会社 四日市営業所長	仲 範和
公益社団法人三重県バス協会 専務理事	青木 周二
四日市市自治会連合会 副会長	諸戸 靖
神前地区まちづくり協議会	
定住対策部会 バスプロジェクトリーダー	佐野 しのぶ
国土交通省三重運輸支局首席運輸企画専門官	渥美 宏（代理出席）
三重交通労働組合 四日市支部 書記長	阪本 浩一
三重県地域連携部交通政策課 副課長	岸江 昭憲（代理出席）
四日市市都市整備部理事	伴 光

4. 欠席者（敬称略）

一般社団法人三重県タクシー協会 専務理事 景山 和

5. 配布資料

- ・事項書
- ・【資料1】事業評価の流れ
- ・【資料2】中部様式 令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）
- ・【資料3】地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

6. 伴会長挨拶

7. 議事

(1) 「1. 地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について」

伴会長 「1. 地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について」、事務局より説明させていただきます。

事務局 資料1 事業評価の流れをご覧ください。四日市市では、この地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価を初めて行います。長沢線の廃線に伴い、こにゅうどうくんライナーを幹線である四日市平田線に接続する支線として、令和

2年10月より運行を開始しました。

このこにゅうどうくんライナーの運行について、国から補助を得るには、運行前に生活交通確保維持改善計画の認定申請が必要であるため、令和2年7月に、この地域公共交通会議で計画内容の承認をいただいた後、国に認定申請を行い、令和2年10月から令和3年9月までの1年間、三重交通さんと共同運行を行ってきました。1年間の運行終了後の令和3年11月に三重交通さんより国に補助金の交付申請を行っていただきました。

また、こにゅうどうくんライナーの事業評価を行う必要がありますので、この地域公共交通会議でご審議をいただいた上で、今後、国へ事業評価書を提出することとなります。

この事業評価は、計画内容に対して、どのような結果だったのか等を評価するもので、毎年行う必要がありますので、委員の皆様には、こにゅうどうくんライナーのために、計画申請と事業評価を年に1回ずつ、ご審議をお願いしたいと考えています。

今回、国から四日市市に第三者評価委員会への出席要請がありましたので、2月21日に、この評価内容について、大学の先生などからご意見いただくこととなります。

前置きが長くなりましたが、資料2の1ページをご覧ください。様式として定められているもので、第三者評価委員会への提出資料となります。事前に郵送させていただいた資料から修正したところは赤字で書かせていただいております。修正箇所は最終ページとなっておりますが、順に説明させていただきます。

地域公共交通会議の設置年月日や、地域公共交通網形成計画の策定日を記載しております。一番下の令和2年7月29日は、昨年度にこの公共交通会議の場で、生活交通確保維持改善計画の承認をいただいた日です。

次に2ページをご覧ください。今回は初めての事業評価ですので、記載はございません。来年からは記載していくこととなります。

次に3ページをご覧ください。

四日市市の目指す姿をまとめたものです。地域公共交通網形成計画の概要を記載しています。四日市市は、35駅を有する鉄道網を軸として近鉄四日

市駅を起点にバス路線網が広がっており、市街地を広くカバーするネットワークが形成され、人口の約9割は公共交通が利用できる環境にあります。

基本方針として、コンパクトなまちづくり等を支える公共交通の維持・活性化、便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築、日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくりを掲げています。

また、主な目標としては、①中心市街地への公共交通での来訪促進、②郊外部の移動手段確保、③運輸部門の低炭素化の促進、④乗り継ぎ利便性の向上、としています。

4ページをご覧ください。これらの目標に基づき、取り組んでいる主な事業です。まずは、目標①中心市街地への公共交通での来訪促進のため、取り組んでいる近鉄四日市駅周辺等整備事業です。

四日市市が近鉄四日市駅周辺等整備事業を進めている中、令和3年3月に国直轄事業でバスターミナルを整備していくことが決定し、現在、国でバスター事業が進められています。

5ページをご覧ください。目標②郊外部の移動手段確保に基づき、令和3年10月よりデマンドタクシーの運行を開始しました。運行開始にあたっては、令和3年7月に地域公共交通会議の場で様々なご意見をいただき、ありがとうございました。改めて制度の概要を紹介させていただきます。市街化調整区域内の公共交通不便地域にお住まいの方の公共交通利用環境改善のため、予約に応じてタクシーを運行するサービスです。利用対象者は、四日市市内に住民登録があり、市街化調整区域にお住まいの70歳以上の方です。ただし、既存の公共交通を維持するため、鉄道駅から直線距離で800メートル以内、または、バス停から300メートル以内にお住まいの方は対象外とさせていただきます。

利用登録者に1か月あたり8枚の利用券を郵送させていただき、利用券1枚でタクシー料金から500円を差し引く制度です。1人1乗車につき、利用券を最大2枚まで利用可能としていますが、上限は月8枚です。

11月末時点で利用登録者数88人、利用枚数が10月153枚 11月166枚でした。

現時点での利用登録者数は、104人、12月の利用枚数は、153枚でした。

次に6ページをご覧ください。目標③運輸部門の低炭素化の促進に基づいた取り組みとして、BRT（連節バス）導入を進めています。交通事業者が連節バスを導入するにあたり、道路環境整備、利用促進など、関係者とともに取り組んでいます。具体的には、三岐鉄道さんが運行している四日市大学線、近鉄富田駅から四日市大学・キオクシア等までの輸送の効率化を図るために計画しているもので、まもなく当路線へ導入される予定です。

導入にあたり、近鉄富田駅の駅前広場の改修や、バス停の乗降場所の歩車道境界ブロックの切り下げなど、市で実施させていただきました。

また、先月には、三重交通さんが近鉄四日市駅からキオクシアまでの経路で連節バスの試走を行い、テレビや新聞にも取り上げられたところです。三重交通さんで試走の結果を踏まえ、課題が検討されており、導入に向けて取り組むこととなれば、四日市市としても協力していきたいと考えています。

次に7ページをご覧ください。目標④乗り継ぎ利便性の向上に基づき、乗り継ぎ拠点の設置に取り組んでいます。イオンタウン四日市泊の敷地をイオンタウンさんから無償提供を受け、三重交通さんが路線を延伸し、四日市市で冷暖房完備の待合所を整備しました。令和2年2月から供用開始し、供用開始にあわせて四日市平田線が乗り入れています。また、こにゅうどうくんライナーは令和2年10月から運行開始と同時に、イオンタウン四日市泊に乗り入れています。こにゅうどうくんライナーは、利用者に親しんでいただけるよう、路線名に四日市市公式マスコットキャラクターの名前を用い、また、車体ラッピングすることで利用を促進しています。

令和3年4月より、三重交通さんが運行している泊山医療センター線をこのイオンタウン四日市泊へ乗り入れを開始する等、現在では4路線のバスが乗り入れており、乗り継ぎ利便性を向上させています。

また、幹線である四日市平田線の令和元年度と令和3年度の利用者数を比較すると、概ね利用者数が増加しています。こにゅうどうくんライナーの前身である長沢線と四日市平田線は、近鉄四日市駅から内部駅までの区間が同じルートで運行していたので、その間、長沢線を利用していた人が、四日市

平田線を利用するようになったのではないかと推測しています。

8 ページをご覧ください。計画の達成状況の評価指標とその結果をまとめたものです。網形成計画では、団地再生や農村集落を維持するためには郊外部での移動手段確保が必要であり、地域主体でのバス交通を検討する、と掲げています。計画期間の中間年である平成31年度には3箇所を増やし、令和6年度には5箇所にすることを目標としています。過去に3地区でバスの実証実験を行いました。運行に見合う利用者数が確保できなかったため、長沢線の廃線を機に支線バスこにゅうどうくんライナーを国の補助を受けて導入し、さらに、デマンドタクシーを導入して郊外部の移動手段を確保することとしました。

生活交通確保維持改善計画では、前身の長沢線の実績を基に目標の年間利用者数と収支率を設定しました。目標は年間 25,000 人以上の利用者数で、収支率を 30%以上としましたが、実績は利用者数 5,373 人、収支率 8%で、いずれも目標を達成できませんでした。理由は、長沢線は近鉄四日市駅まで四日市平田線と重複運行していたことから利用が多かったが、四日市平田線と重複する区間を運行しないため見込みより利用が少なかったことや、新型コロナウイルス感染症の影響で緊急事態宣言等が発令され、目標が達成できなかったと分析しています。今後は、実績を基に目標値を見直していきたいと考えています。

この評価内容については、のちほどご審議をお願いします。まずは資料の説明を最後までさせていただきます。

資料9 ページをご覧ください。事前に郵送させていただいた内容から変更した点を赤字で記載しています。このページでは、自己評価から得られた課題と対応方針を記載しています。課題として3つ記載しています。1. 既存のバス路線維持のための利用環境整備。2. 高齢者の運転免許返納に対応した利用促進。3. 網形成計画では、特に高齢者の移動手段確保など関係部局との連携が図りにくい。

これら課題への対応方針として、1. バス停の上屋設置に対する補助制度の創設を検討する。2. 買い物ツアー、健康体操ツアー等を開催する。これにより、高齢者にバスが便利だと感じていただきたいと考えています。3.

地域公共交通計画への移行に取り組むにあたり、福祉部局との連携を図ることにより、公共交通を利用できない人の移動手段確保について検討していきたいと考えています。この地域公共交通計画というのは、令和2年度の法改正により、網形成計画から地域公共交通計画へ移行することとなりました。地域公共交通計画では、移動の総動員として、福祉部局などの移動手段確保についても計画に記載することが求められています。計画策定の際には、地域公共交通活性化協議会にてご審議いただく予定ですので、委員の皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

最後に資料3をご覧ください。

この資料は必ず毎年作成が必要となっているものです。ここにゆうどうくんライナーの目標と実績の他、目標未達成だった主な理由などを記載しています。先ほどパワーポイント資料でご説明した内容ですので、説明は割愛させていただきます。

今後の第三者評価委員会へ提出するのは資料2と資料3となりますが、軽微な変更については、事務局に一任していただきたいと考えてございます。

説明は以上です。

伴会長

ただいまの説明について、ご意見・ご質問などございますでしょうか。

事務局から説明がありましたように、事業に対する評価は毎年度必要となりますので、よろしくお願いいたします。

資料8ページのここにゆうどうくんライナーの目標値と実績値の考察について、今までの重複区間を運行していないため、利用者数が少なかったということだが、幹線へのコロナの影響はあるのか。

伴会長

三重交通様、いかがでしょうか。

四日市平田線に限らず、市内の路線はコロナ前に比べると、今でこそ7割程度に戻っていますが、この評価対象の期間は5割～6割の状況にありました。

事務局

長沢線のとときから近鉄四日市駅からイオンタウン四日市泊の接続点までの区間に人口が多く、利用も多かったですが、支線の部分はもともと人口も少なく利用も少なかったので、幹線の四日市平田線はその分、微増した結果となりました。

伴会長

コロナについても、波があったと思いますが、波と利用者数に関係はありますか。

事務局

1日4往復で平日のみの運行です。1日の利用者数としては22人前後です。1日4往復していますので、1便あたり、2.5人～3人弱程度です。

波につきましては、大きな波だから大きく影響を受けているということではなく、平均的に1日20人前後の利用がございまして。運行開始したタイミングが令和2年10月であり、当初からコロナの影響を受けており、低調なスタートになったと考えています。

伴会長

その他にご意見などございませんでしょうか。

利用者の声を紹介させていただきたい。公共交通機関は自分の行きたい目的地に行けるというものであるが、こにゅうどうくんライナーの利用者としては、経路がぐるぐる遠回りをしている、たとえば、団地の中を回ったり、医療センターまで行ったりするので、歩いたほうが早い、という声がある。また、国道1号に出るからは渋滞が激しいので、歩いたほうが早い、という声が聞こえてくる。目的地に向かって最短距離で線を結ぶだけでは運行できないのも分かるが、利用者としては直線で早くつきたい、という声がある。

事務局

貴重なご意見ありがとうございます。我々も利用者の声を拾うために、乗り継ぎ拠点で待っている人に声をかけてお聞きすることがありました。バスの本数が少なくて困るという意見と、このバスがないと外出できないので少ない本数でもいいのでこのまま継続してほしい、という2種類の意見がありました。こにゅうどうくんライナーを運行するにあたり、長沢線では運行していなかった小山田病院、南部医療モール、県立総合医療センターを新たに運行するルートにした。この頃にはデマンドタクシーの社会実験を行っており、行先が買い物、病院が8割くらいだったので、このバスの運行開始にあたっては、病院や買い物施設を運行するような経路を設定した。その反面で、色々なところを経路に設定すると、時間がかかってしまいます。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

事務局からありましたように、団地内も高齢化が進んでおり、免許返納

者が年々増えています。このバスがないとどうしようもない、という声もあります。

事務局

バス停ごとの利用者数をみると、イオンタウン泊で乗降される方は多いですが、采女が丘3丁目での乗降も比較的多くなっています。

伴会長

その他にご意見などございませんでしょうか。

8ページでバスの社会実験を3地区で実施したとありますが、これらの地区の特徴、たとえば大型団地や中山間地域などを教えていただきたい。

事務局

3地区は、水沢、桜、内部地区です。水沢、桜地区は郊外部であり、平成26年～27年に実験しました。1回目は無償で実験したところ、1便の利用者が約5人でしたが、次年度に有償で実験したら、1便あたり1人の利用になったので、本格導入には至りませんでした。

内部地区については、こにゅうどうくんライナーが運行している一部の地域になります。

伴会長

その他にご意見などございませんでしょうか。

こにゅうどうくんライナーを見かけることで、地元の認識は高くなりました、運行開始当初は広報をしっかりと行っていただきましたが、最近は広報がないので、定期的に啓発してもらったほうがいいと感じています。常に啓発していると、頭の片隅に残ると思います。

事務局

今後、健康体操ツアーや買い物ツアーを実施していきたいと考えています。コロナの影響でどのタイミングで出来るか決めることはできませんが、バスに乗ってイオンタウン泊の場所をお借りして体操するとか、買い物するなどのツアーを、地区ごとに分けて企画したいと考えています。定期的な啓発についても検討してまいります。

公共交通機関の利用を控えようという方がまだまだいることを把握しているところですが、啓発に併せて、バスなどの公共交通はガイドラインに従って感染防止対策をしているので安全な乗り物であるということを周知していただきたい。

7ページを見ていただくと、待合室のラッピングが令和2年2月1日バス乗り入れ開始となっており、古い写真となっておりますが、今は違いますよね。



事務局 密にならないバスあります、とラッピングしています。色々迷いましたが、自虐的なフレーズを選びました。ぜひ乗ってください、という意味を込めています。

伴会長 その他にご意見などございませんでしょうか。  
それでは、事業評価について、軽微な変更は事務局に一任することとし、原案のとおりとしてよろしいでしょうか。ご異議ございませんでしょうか。

<異議なしの声あり>

ありがとうございます。原案どおり承認することとします。

また、事務局は、いただいたご意見を踏まえ、事業に取り組むようお願いいたします。

伴会長 それでは、最後に、事項書2「その他」に移らせて頂きます。事務局より、三岐鉄道様、三重交通様の連節バスの取り組み状況について、報告いたします。

事務局 今、お手元に資料をお配りさせていただいた資料は、三岐鉄道様の **BRT** の愛称を発表されたときの資料です。こちらは三岐鉄道様のホームページに掲載されております。

愛称が「サンサンシャトル」に決定しました。愛称決定の理由は裏面に記載されております。太陽のサン、三岐のサン、などの理由です。

今年の春からの導入が予定されています。これから利用促進に取り組んでいく必要がございますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

また、先月22日と23日の2日間、三重交通様が近鉄四日市駅からキオクシアまで連節バスの試走を行いました。現在、三重交通様で、試走の結果を踏まえて、課題を整理し、本格導入するかどうか検討していると聞いております。導入に取り組むこととなりましたら、四日市市も協力していきたいと考えていますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

伴理事 三岐鉄道様、補足などございましたら、お願いします。

全部で300件以上の応募をいただきました。選ぶのが難しく、当初は最優秀賞1名の予定でしたが、増やして3名にしました。今、入賞された方に連絡させていただいており、グッズなどのプレゼントをする予定です。出発式なども計画しておりますので、ご乗車いただけるようにご案内させ

伴会長

ていただく予定です。

ただいまの説明に皆様何かございませんでしょうか。

資料2の6ページのラッピングで運行するのでしょうか。

車体のカラーはこの写真のとおりです。今、ロゴの商標登録中で、登録ができ次第、ロゴを車体にラッピングする予定です。

伴会長

その他にご質問などございませんでしょうか。

三重交通様、補足などございませんでしょうか。

ございません。

伴会長

それでは、本日の協議はこれで終了いたします。

## 8. 閉会