

## 令和4年度 第1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5月27日(金) 10時00分～11時00分

2. 開催場所 四日市市役所3階 301会議室

3. 出席者(いずれも敬称略)

三岐鉄道株式会社 鉄道部 次長	伊藤 克也(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
一般社団法人三重県タクシー協会 専務理事	景山 和
特定非営利活動法人生活バス四日市 理事長	西脇 良孝
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推進委員会 定住対策部会 バスプロジェクトリーダー	佐野 しのぶ
国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	前葉 光司
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 地域交通・次世代モビリティ班長	黒川 裕司(代理出席)
三重県四日市建設事務所 副所長兼保全室長	内山 敦史
四日市北警察署交通課長	岩越 政智
四日市市都市整備部理事	伊藤 勝美

4. 配布資料

- ・事項書
- ・【資料1】生活交通確保維持改善計画の認定申請について
- ・【資料2】事業目標の設定について
- ・【資料3】生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画を含む)及びその添付書類
- ・【資料4】生活バスよっかいちのバス停新設について

5. 伊藤会長挨拶

## 6. 議事

伊藤会長

それでは事項書に沿って進めさせていただきます。「1. 生活交通確保維持改善計画の認定申請について」、事務局より説明させていただきます。

事務局

説明を始めさせていただきます。使用させていただく資料は、【資料1】【資料2】【資料3】です。【資料1】「生活交通確保維持改善計画の認定申請について」をご覧ください。(1) 経緯・概要ですが、令和2年9月30日の三重交通長沢線の廃線に伴い、当路線を医療機関への移動に重点を置いた経路に見直した上で令和2年10月から、ここにゆうどうくんライナーとして運行開始しました。運行にあたり、国から国庫補助金の交付を受けるには、【資料3】の生活交通確保維持改善計画を地域公共交通会議で承認を得た上で国に認定申請する必要があるため本日の会議で諮らせていただきます。

(2) 地域間幹線系統との接続についてですが、ここにゆうどうくんライナーは地域間幹線系統である四日市平田線のフィーダー（支線）系統として位置づけており、イオンタウン四日市泊を乗り継ぎ拠点として、四日市平田線と接続しています。このように複数市町にまたがる幹線系統を補完するフィーダー（支線）系統であることがここにゆうどうくんライナーの補助要件となっております。

(3) 事業の目標は令和5年度の事業目標を定めるにあたっての考え方を記載しています。詳細は2ページの【資料2】をご覧ください。

【資料2】では、まず令和4年度の利用者数見込みの考え方を記載しております。表には令和3年10月から令和4年3月の直近、6か月間の利用者数実績を載せています。ちょうど令和4年度の上半期にあたる実績となっておりますので、この実績数を2倍にした5,364人を令和4年度の利用者数見込みとします。

次に新型コロナウイルス感染症の影響を把握するため、市内バス事業者（三重交通様、三岐鉄道様、生活バス四日市様）の令和2年度と令和3年度の利用者数をコロナ禍前の令和元年度の利用者数と比較を行いました。すると令和2年度は23.6%の減、令和3年度は16.9%の減少となっております。

す。新型コロナウイルス感染症の影響は継続しているものの令和2年度と令和3年度を比較すると利用者数は6.7%の増加となっています。令和4年度の利用者数見込みから、このペースで回復しますと令和5年度の利用者数見込みは5,723人となります。また、四日市市と三重交通様が連携して地域での利用啓発活動だけでなくお買い物ツアー等の利用促進イベントを実施することで少しでも利用者数の増加に繋がればと考えております。イベントを年間4回行い、1回のイベントで25名の参加を想定すると、バス利用者数は往復で数えますので200人となります。

以上から、令和5年度の事業目標は新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着き、利用促進イベント等に伴う利用者数増加を見込みまして6,000人とします。それでは【資料1】をご覧ください。(4)費用負担についてですが、こにゅうどうくんライナーは運行経費から収益を差し引いた赤字部分の50%について国から補助金を受けます。残りの赤字部分を三重交通様と四日市市が25%ずつを負担しております。つづいて(5)その他ですが、こちらは国に提出することになる【資料3】の生活交通確保維持改善計画について、本日の地域公共交通会議後に文言等の軽微な修正が必要となった場合は事務局に一任していただきたいので記載しております。

それでは4ページの【資料3】をご覧ください。こちらの生活交通確保維持改善計画とその添付書類が国に提出する申請書類になります。

4ページでは地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性や事業の目標を記載しております。「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」は資料1でも触れましたが長沢線の廃止に伴い、地域間幹線系統である四日市平田線のフィーダー系統として、こにゅうどうくんライナーの運行を開始したことや、こにゅうどうくんライナーが本市南部エリアを運行する数少ない路線であり、一部の地域については唯一の公共交通手段となっていることから住民の生活交通手段として欠かせないことを記載しております。

「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」の(1)事業の目標については先ほど【資料2】で説明させていただいたように令和5年度の利用者数の目標を設定致しました。令和6年度と令和7年度の利用者数は令和5年度の利用者数から、少しずつですが確実に増加するような設定とし

ております。収支率は令和3年度の実績をもとに利用者数見込みが各年度の目標値になった場合の収支率の見込み値となっております。

つづいて5ページになります。4ページからの続きで(2)事業の効果についてです。こにゆうどうくんライナーを維持することにより、路線地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現し、さらには、外出促進・地域活性化にもつながるという効果があると考えております。

つづきまして「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」ですが、事業としては【資料2】で触れました、お買い物ツアー等の利用促進イベントや路線地区での利用啓発活動だけではなく、乗り継ぎ拠点でのモビリティマネジメントとしてバスの乗り方教室を三重交通様と四日市市で連携して実施していきたいと考えております。

つづいて「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」ですが、こちらは9ページの表1を提出致します。表1の他に運行系統の概要を把握できるように11ページから15ページの資料も一緒に提出します。

「5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者」は費用負担について記載しておりますが、これについては【資料1】で説明させていただきましたので、ここでは割愛させていただきます。

「6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」につきましては三重交通株式会社様となります。

5ページの「7.」から6ページの「11.」は該当なしになります。

「12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」ですが、こちらは10ページの表5を提出致します。人口集中地区以外の人口は記載要領にあるように最新の国勢調査結果より算出しています。16ページに参考資料を添付しています。また人口集中地区以外の地区がわかる地図として17ページの地図を添付します。交通不便地域等は四日市市にはありませんので未記入となります。そして現在の四日市市の地域交通計画である「四日市市地域公共交通網形成計画」の策定年月日を記載しております。

6ページに戻っていただきます。6ページの「13.」から7ページの「1

9.]まで該当なしになります。

「20. 協議会の開催状況と主な議論」には四日市市地域公共交通網形成計画に関する協議会とくにゆうどうくんライナーの運行に関する協議会について記載しております。

「21. 利用者等の意見の反映状況」はこにゆうどうくんライナーの運行経路を検討する際に小山田地区からの医療機関への移動手段確保を求める意見を反映したことを記載しております。

「22. 地域公共交通会議の構成員」は、お集まりいただいた皆様のうち必要に応じて構成員として記載しております。

説明は以上となります。このような形で国へ認定申請したいと考えております。

伊藤会長

どうもありがとうございます。ただいまの説明について、ご意見・ご質問等ございますでしょうか。

中身はいいですが、【資料1】の(1)では地域公共交通会議で承認を得る必要があると記載していますが、そもそもこの会議はどのような位置づけと規約によって行っているのか、お示しいただきたい。

伊藤会長  
事務局

初めての方はわからないと思いますので事務局から説明をお願いします  
地域公共交通会議は道路運送法にもとづくものでありまして、そのなかで目的は地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様や運賃、料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に対する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議する会議になっております。

何に基づくのか。

事務局

道路運送法に基づく会議で、対象がバスやタクシーになっております。  
構成員として、市、運輸局や交通事業者など主催者が必要と判断する者と定められておりますので、今回参加していただきました。

道路運送法に基づくこの地域公共交通会議で承認を得たうえで申請書を提出するという決まりになっているのですか。

事務局

はい、そのとおりです。

伊藤会長

他にご意見、ご質問等ございませんか。

こにゆうどうくんライナーを使っており、大事な交通手段だと思っております

ます。高齢化が進んでおり、免許返納される方が増えている中で、ちょっと買い物行くだけでも高齢者は大変な思いをしています。一つお伺いしたいことがございまして、改善計画の5ページの3番の、目標達成するために行う事業というところですけども、具体的にイベントの計画をもうすでに進めているのかをお聞きしたいのが一点と、啓発活動を行うということですけど、昨年、市民センターに啓発物を置いていただきたいとお話ししたと思いますが、私の知る限りでは置いてないと思う。すぐできることはすぐやってみらうといいと思います。あと、小古曾の大規模団地って書いてありますが、どこのことかわからないので、その点をお願いします。

伊藤会長

利用促進の具体的な政策と、センターの啓発等、小古曾の大規模団地ですね。

事務局

イベントについては具体的な日程は決まっていますが、みんなでイオンタウン泊へ買い物に行きましょうというツアーを企画させていただきたいと考えています。バスは、もともと32人乗りでそれほど多くないものですから、町単位で何回か実施させていただきたいと考えています。去年はコロナの関係もあってできていないです。啓発については、今後各センターと調整しながらしていきたいと考えております。市民センターへの啓発物については去年の経緯も確認してきちんと今年度させていただきます。

伊藤会長

昨年度に自治会から何か具体的な話はされたのでしょうか。

具体的には話はしていませんが、住民といたしましてはセンターへ行くのにも、こにゅうどうライナーを使っているの、実際にセンターの駐車場もどんどん利用していただいたらいいのではないかと思います。

伊藤会長

それはまた対応させていただきます。

事務局

小古曾の大規模団地はウェリスパーク四日市南山の手です。

新しい団地は、年齢層が若いので、今住宅が立っているところは車が3台置いてあります。そこを狙うよりは、采女が丘のような高齢化が非常に進んでいる団地のほうがいいと思いますし、もしくは笹川テニスのちょっと向こうにある波木が丘団地も高齢化が進んでいて、高齢化率が50%くらいになっており、そういうところに住んでいる方が交通弱者なので、そのあたりへの利用促進の方がもっと効果的に進むと思うので、検討していただければ

と思います。住民からの話ではバスが進んでいかない、渋滞が激しい、特にイオンタウン泊周辺は普段でもほとんど動かないことがあり、なんなら歩いたほうが早い状況ですので、ここにゆうどうくんライナーをきっかけに、渋滞解消について市をあげて取り組んでいただけたらと思います。車が進めばバスに乗る人も増えますけど、歩く速度より遅くなったら乗らないといったことも考えていただけるといいかと思います。

伊藤会長

小古曾の大規模団地で利用啓発活動を行うことに対して、もうちょっと古い団地のほうが高齢化が進んでいるので、新規の団地の若い層を対象にするより、いいというお話でしたが、どのような対応ができますか。

事務局

小古曾の大規模団地について、文言を高齢化の進む大規模団地等への利用啓発活動を行うに修正しようと思います。

伊藤会長

その他ご意見などありますか。それでは、「生活交通確保維持改善計画の認定申請について」、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します。

それでは、つづいて、事項書2になります「生活バスよっかいちのバス停新設について」に移らせて頂きます。事務局より、説明いたします。

事務局

【資料4】「生活バスよっかいちのバス停新設」をお願いいたします。

1 ページをお願いします。生活バスよっかいちは、「スーパーサンシ」から「かすみがうら駅」へ至る路線で、平日4往復運行されております。令和3年度の利用者数は12,013人となりまして、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度と比較しますと、約3,700人減少しており、依然厳しい状況が続いております。

2 ページは路線図になります。

3 ページをご覧ください。ご協議いただくバス停の新設について説明させていただきます。今回、公園利用者への利便性向上により、バスの利用促進につなげるため、「東垂坂」と「いとう整形外科前」の間に「垂坂公園北口」のバス停新設させていただきたいと思います。バス停新設に伴う路線の変更はあ

りません。また、運賃につきましては、今までと同様に1乗車あたり100円と設定させていただきたいと思います。

4ページをお願いいたします。こちらは、バス停新設後の時刻表になります。「垂坂公園北口」は、「東垂坂」の時刻と同時刻を予定しております。

5ページをお願いいたします。バス停新設に伴う調整状況は資料のとおりで、事前に生活バス四日市理事長の西脇様に調整をしていただいております。

6ページをお願いいたします。今後のスケジュールですが、本日、委員の皆様にご承認いただけましたら、生活バス四日市様および三重交通様から申請のお手続きを行っていただき、7月1日から見直し後の運行を開始したいと考えております。協議事項は以上となります。引き続き報告事項を説明させていただいた後、ご審議いただければと思います。

7ページをお願いいたします。令和4年4月1日より、3箇所のバス停の移設および名称変更、1箇所の名称変更を行いました。ご利用いただく方にわかりやすい名称にするため、今回変更をしております。移設状況につきましては、8ページから10ページのとおりです。事務局からは以上となります。

伊藤会長

ありがとうございます。それでは、生活バス四日市理事長から補足説明はございますでしょうか。

バス停の新設については垂坂公園を訪れる人の利便性向上のために公園に近い場所にバス停を新設しました。バス停の移設については1つ目のドラッグセイムスのバス停はドラッグセイムスの閉店に伴い市道に移しました。山手町について以前はなかった横断歩道ができたため、バス停の位置を少しずらししました。バス停を置かせてもらうお店の価値を上げることと、利用者にわかりやすくするため店名を入れた名称に変更しました。竹内皮膚科前のバス停についても竹内皮膚科の閉院に伴いまして近くにある韓国料理店の前に移設しました。また名称も利用者にわかりやすいように店名を使っています。羽津ふくお耳鼻咽喉科前も閉院に伴い名称のみ変更しています。

伊藤会長

ありがとうございます。それでは、「生活バスよっかいちのバス停新設について」、ご質疑をお願いいたします。ご質問・ご意見はございますでしょうか。運賃は変更なしでよかったか。

伊藤会長

変更はありません。

そのほか何かご意見等はございますか。

それでは、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。

それでは、本日の協議はこれで終了いたします。他に何かありますでしょうか。

事務局

三重交通でも三岐鉄道でもバスの場合、免許返納すればご本人と同伴者1名については半額というサービスをしているが、四日市市では返納について助成はしていますか。

市の方では行っておりません。

高齢者の方で運転に不安がある場合、事前に返納していただいて、公共交通の方にシフトしていただけるとどんどん利用者が増えますので、三岐鉄道や三重交通は、周知を徹底してもらいたい。

生活バス四日市は20年近く運行していますけれども、とにかく乗りやすいバスということで一乗車100円にし他にも回数券や一か月1000円の定期券を販売し、できるだけ利用していただきたいということを当初から考えております。

伊藤会長

他に何かありますでしょうか。それでは進行を事務局にお返しします。

事務局

みなさまありがとうございます。以上をもちまして、令和4年度第1回地域公共交通会議を終了させていただきます。

8. 閉会