

■パブリックコメントの概要

○期間：令和5年1月6日（金）～2月6日（月）

○意見提出者：1人

○提出意見数：7件

No.	ページ	意見の内容	意見に対する考え方
1	全体	<p>素案には、なぜ公共交通機関の利用者が減少して、自家用車の利用者が多いかの分析がほとんどないように思われる。新型コロナウイルスに起因する減少分以外の理由も詳細に分析すべきである。また、「市内にはこれだけ公共交通がある」ということは、分かるが、実態としては、「渋滞で遅れる」「通勤時間帯だけそれなりに運行し、昼間は運行していない（本数が少ない）」等の路線も多いので、そういったことも現状として、「利用が進んでいないからこうなっている」ということも触れておくべきで、地図上で路線が市内の何%カバーしているからどうだと言われても実態を表してはいないと思う。</p> <p>自家用車から公共交通機関に転換させるためには、近鉄四日市等で乗った利用者がどこで降りてその後どうするかを考慮することも重要と思われる。例えば、市内の自宅周辺には駅等が近くにあっても、通勤・通学先（市外）が駅等から離れている場合は、どれだけ四日市市が改善しても公共交通機関へは転換のしようがないので、計画を立てる前に潜在的な市内の公共交通機関への需要も把握しておくべきではないかと思われる。この点は、公共交通が四日市市より充実している名古屋市内への移動者については、あまり問題とならないが、公共交通機関の乏しい県内市町への移動者も一定数いるので、その点においては、重要であると思われる。</p>	<p>全国の市町村と同様に、本市でも、P.18で表している通り、人口減少や少子高齢化が進展しているとともに、モータリゼーションの進展等により、公共交通利用者が減少しています。</p> <p>P.26、P.27では、通勤・通学流動の状況を把握するとともに、P.29、P.30には市内道路の混雑状況を整理し、国道1号、23号等の中心市街地へ向かう路線での混雑発生や、P.38～P.46には鉄道・バスの運行状況や利用状況等を整理し、前述の社会情勢や新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う利用者の減少を記載しております。ご意見いただいたとおり、本市の公共交通の特性として、通勤・通学時の大量輸送に対応した輸送能力が、それ以外の時間帯における輸送対応として、運行本数が少ない現状がありますので、【P.64 3）本市の交通特性・公共交通ネットワーク】にその旨を追記します。その課題の解決に向けては、P.81⑳「鉄道・バスを利用した観光イベントの実施」やP.84㉔「地域が主体となった公共交通を利用したくなる雰囲気づくり」などの施策を実施し、公共交通の普段利用を促進してまいります。</p> <p>また、本素案では、人の動きを把握するため、平成23年に国が実施した第5回中京都市圏パーソントリップ調査を活用しており、代表交通手段割合における自動車の割合が、中京都市圏全体に比べて高いことなどから、さまざまな公共交通の利用促進施策を位置付け、実施していく予定です。この調査データは、新型コロナウイルス感染症流行前のデータとなっておりますが、令和4年9月から12月までの期間において、第6回中京都市圏パーソントリップ調査が実施され、目的地側の交通手段を含めた詳細な移動実態や移動特性の把握が進められています。ただし、集計・分析結果の公表は数年後となるため、本素案の中間見直し時点で当該集計・分析結果の活用を予定しております。</p>

■パブリックコメントの概要

○期間：令和5年1月6日（金）～2月6日（月）

○意見提出者：1人

○提出意見数：7件

No.	ページ	意見の内容	意見に対する考え方
2	65 課題1	<p>「環境問題を「自分ごと」としてとらえる」ことは最終的には重要だが、通勤・通学では、時間のロスや遅れがないことの方がまずは重要である。慢性的に渋滞している中心部の渋滞対策ができた上で検討すべきことと思う。公共交通が便利になれば、個人が意識せずとも自然と排ガス等の問題は改善するはずである。</p> <p>広域幹線軸の電車の駅から離れたところの住民としては、電車を使いたくても駅へ向かう渋滞があるために駅への到着時間や乗継の電車が日によって変わり、最終的な目的地へ到着時刻の予測ができないため、通勤では公共交通機関（特にバス）は選択肢に入らない。</p>	<p>関連計画である「四日市市環境計画」では、施策の1つとして、交通における低炭素型まちづくりの推進を掲げています。本素案においても、公共交通の充実による移動手段の転換を促すことが重要と考えており、一度に大量輸送が可能なP.80⑱「連節バスの拡充」やP.80⑳「エコ通勤・エコ通学の推進」を行うことが、交通渋滞を抑制し低炭素化の実現につながってまいります。</p> <p>一方、公共交通への利用転換に加え、渋滞対策についても非常に重要な施策であると認識しております。「道路整備の方針」では、広域道路ネットワークの整備状況や市内の道路混雑状況などを踏まえ、市内の道路ネットワークの構築に向けた整備の考え方を示し、必要に応じて、順次整備を進めております。</p>
3	65 課題1	<p>「自家用車利用の削減と公共交通利用の促進が必要」とのことだが、まずは、四日市市の公共交通の中心地に立地する本庁舎に通勤する市職員をモデルとして、全員が公共交通機関を通勤や日常で利用して、現状の問題点を「自分ごと」として洗い出すことが必要ではないか。市職員に限った話ではないが、素案には利用者（又は公共交通を利用しない人）のリアルな声が反映されているようには思えない。</p>	<p>本素案の基本方針として、P.67に将来公共交通ネットワークイメージを記載しておりますが、自動車に比べ、定時性に優れた鉄道や大量に輸送できるバスを維持することが必要であると考えています。</p> <p>本市では、毎週水曜日を公共交通を利用した通勤を推進する「エコ通勤デー」と設定し、市職員の公共交通利用を促しています。この取組は、今後も継続して実施していく予定であり、市職員が率先し、エコ通勤等の公共交通利用を積極的に取り組んでまいります。</p> <p>また、霞ヶ浦地区の企業などで構成される霞ヶ浦地区環境行動推進協議会（KIEP'S協議会）では、エコ通勤やライトダウン、環境ボランティアなどの取組が行われております。</p> <p>本素案を作成するにあたり、令和4年8月と11月に四日市市地域公共交通活性化協議会を開催し、協議を進め、本素案を作成しました。協議会には、交通事業者、学識者、行政関係者に加え、四日市市自治会連合会や沿線高校代表者、四日市市老人クラブ連合会等の市民代表の方にもご参画をいただき、市民の目線からご意見をいただいております。</p>

■パブリックコメントの概要

○期間：令和5年1月6日（金）～2月6日（月）

○意見提出者：1人

○提出意見数：7件

No.	ページ	意見の内容	意見に対する考え方
4	65 課題1 ほか	<p>まちなかのまちづくりについても触れられているが、近隣府県の京都・奈良等の観光資源に溢れた都市ならともかく、工業都市・地方都市である四日市においては、観光資源がない（生かされていない）。そのようなただの空間を回遊するモチベーションは持てないので、市として何を中心部回遊のモチベーションとするのか（ショッピング？観光？イベント？）や誰のためなのか（周辺住民？市民全体？観光客？）が明確でない印象を受けた。ただ単に中央通りや乗り物を整備しただけでは、リピーターも見込めず、一日どころか、半日すらも回遊して過ごせる空間ではないと思う。それならば、回遊性よりも交通（乗り換え）の利便性に機能を絞ってほしい。</p>	<p>本素案の関連計画である「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（第2期中間とりまとめ）では、目標の一つとして、「まちなかの回遊性向上による賑わい展開」を掲げています。</p> <p>具体的には、中央通りの車道を大きく再編し、ゆとりある歩行者空間を創出していきます。加えて、市民や来訪者が「歩いて楽しく」感じる事ができるよう、にぎわいのある道路空間を構築するための制度である「ほこみち制度」や、飲食店の設置等、民間資金を活用した公園利用者の利便性向上を図る「Park-PFI制度」を活用するなど、クスノキ並木の緑の良好な景観などを活かした高質で魅力ある空間づくり（アーバンスポーツやイベント、マルシェ、オープンカフェ等ができる空間）を行っていきます。</p> <p>そこで本素案では、P.77⑤「自動運転の導入に向けた取組推進」やP.77⑥「パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進」を位置づけ、まちなかの回遊性向上を目指します。</p> <p>併せて、四日市バスターミナルの基本目標として、「バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化」、「歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備」等を掲げており、公共交通の利便性向上を目指しています。</p> <p>本素案においては、P.77②「四日市バスターミナルの整備」や、整備後に需要の増加が見込まれることから、P.77③「高速バスの活性化」や、P.77④「バス路線網の拡充」を位置付けております。</p>

■パブリックコメントの概要

○期間：令和5年1月6日（金）～2月6日（月）

○意見提出者：1人

○提出意見数：7件

No.	ページ	意見の内容	意見に対する考え方
5	65 課題 2.3 ほか	<p>市としては主に四日市バスターミナルに力をいれているようだが、北部住民は富田駅、南部住民は塩浜駅、南四日市駅等の方が近いため、混雑する近鉄四日市周辺へ料金が高く渋滞に巻き込まれるバスなどで向かうよりは、自家用車で中心部を避けて通勤した方が時間のロスが少ないため、自家用車の通勤等が多いと思われる。そのため、近鉄四日市を中心に考えるのではなく、感染症対策や混雑対策を兼ねたターミナルの分散や鉄道の延伸に関する2案、3案もあって良いと思う。</p>	<p>現在、整備を進めている四日市バスターミナルは、近鉄四日市駅周辺の3か所に分散しているバス停を集約するとともに、スマート化を行い、利用者の利便性の向上を図る取組です。</p> <p>本市の最上位計画である総合計画では、コンパクトシティ・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくりを掲げ、居住地と都市の拠点が効率よく結ばれた交通ネットワークの維持・充実を図ることとしています。</p> <p>本素案では、P. 67に示した将来公共交通ネットワークイメージにおいて、地域の交流と交通の複合拠点としてコミュニティターミナルの整備を進める予定です。</p> <p>これらから、ご意見いただきましたとおり、多様な都市機能が集積する中心市街地を中心とした公共交通ネットワークを確保するとともに、富田駅、塩浜駅のより一層の活用や、郊外部では公共交通相互の連携を図るコミュニティターミナルの整備や最寄りの主要駅等へのアクセス利便性の確保も目指しています。</p> <p>〈将来公共交通ネットワークイメージ図〉</p> <p>※P&R：パーク＆ライド ※P&BR：パーク＆バスライド</p>

■パブリックコメントの概要

○期間：令和5年1月6日（金）～2月6日（月）

○意見提出者：1人

○提出意見数：7件

No.	ページ	意見の内容	意見に対する考え方
6	65, 66 課題 3, 4	<p>あすなろう鉄道は、思い切った程度に人口密集地まで延伸しないと、通勤時間帯の遅延が常態化しているバスとの乗り継ぎでは利用する選択肢にすら入らないと思う。また、あすなろう鉄道の延伸（あすなろう四日市～市役所前～JR四日市、西日野～笹川・波木南台、内部～采女が丘）に関する意見は時折見かけるので、切り捨てるのではなく、延伸した場合（地上、地下）の費用対効果の試算や潜在的なニーズ調査くらいはしてほしい。人口が多い団地には線路が届いていないので、検討くらいはしてほしい。或いは、富田駅に三岐鉄道が乗り入れているように、塩浜駅にも波木・笹川～医療センター～泊駅～南四日市駅経由でアクセスできる鉄道線を新設する等、中心部以外の住民も当事者になれるようなもっと大胆な案を入れてほしい。近鉄四日市にバスターミナルができて、郊外の住民にとっては駅前のバス乗り場が変わるだけで、道中の不便さは変わらないので、期待感が薄いと思う。現状で示されている案は、バスターミナルにしろ、全体的に既存の空間を再利用しているために制約が多すぎて、「こうするしかない」と言わんばかりの案でいまいち魅力に乏しい。近鉄四日市駅周辺を一旦更地にするくらいの勢いで動線を変えないと、バスターミナルだけとってつけただけで、いつまでも一体感のない歪な駅になると思う。</p> <p>他にも、国体関連で整備した中央緑地の裏手では、近鉄名古屋線と関西本線が交差しているので、そこに新駅を設けて、スポーツの試合やイベント開催時のアクセス駅や市の新たな玄関口やターミナルにするとか、市外への話題性やリニア開業に向けた関西本線の活用も含めて、公共交通への転換による渋滞対策はいくらでもできると思う。せっかく良い体育館などができたのだから、このようにぎわいのポイントを東海道沿いなども活用して広く市街地に点在させれば、自然と公共交通も活用した大きな回遊性は出てくると思う。そういったことにふるさと納税やクラウドファンディング等の他の事業を絡めて起点として、市外からの誘客につなげるとか、現状からみても公共交通は市内の利用者だけではジリ貧なので、市内をどうするかだけでなく、市外・県外も巻き込むような新しいわくわくするようなことも考えて計画に載せてほしい。これはあくまでも計画なので全部実現する必要はなく、PDCAサイクルを回すとも書いてあり、随時スクラップ＆ビルドが前提の計画だと思うので、ぜひ挑戦的なことも書いてほしい。</p>	<p>本素案での四日市あすなろう鉄道の位置づけは、現サービス水準を維持しつつ、交通事業者と協働で市民が使いやすいサービスを実現し、利用促進を図るものとしており、令和2年度には、内部駅と西日野駅の駅前広場を整備し、交通結節機能の強化を行いました。あすなろう四日市駅からJR四日市駅までの延伸や西日野駅以南への鉄道の延伸につきましては、現時点では困難であると考えておりますが、中心市街地の回遊性向上や郊外住宅団地の公共交通利便性向上のため、自動運転等の新たなモビリティの活用を視野に入れ、検討してまいります。また、塩浜駅からの鉄道の新設につきましては、磯津から高花平までの経路を運行するバス路線の磯津高花平線や、三重団地から近鉄四日市駅を経由し、笹川団地を運行するバス路線の三重団地笹川線等、バス路線が充実していると考えているため、本素案では、現在のバス路線を維持していくこととしております。</p> <p>また、本素案は、関連計画である「四日市市都市総合交通戦略」の公共交通に関する部分を反映しながら、ソフト施策を充実させた、令和5年度から令和14年度までの10年間の実行計画になります。位置付けてある施策につきましては、交通事業者や市民、行政関係者等で構成されている四日市市地域公共交通活性化協議会の委員で実施します。ご提案いただきました、新たなにぎわいの創出による回遊性の向上等につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、PDCAサイクルにつきましては、毎年度実行するとともに、状況によっては実施できない施策や、素案には記載の無い新たな取組ができる可能性がありますので、概ね5年後の令和9年度に施策の見直しを行う長期的なPDCAサイクルを行う予定です。</p>

■パブリックコメントの概要

○期間：令和5年1月6日（金）～2月6日（月）

○意見提出者：1人

○提出意見数：7件

No.	ページ	意見の内容	意見に対する考え方
7	67 基本方針	<p>ここで示されているコミュニティターミナルについては、既に似たようなものに「こにゅうどうくんライナー」で乗り継ぎ拠点となっているバス停があると思うが、ライナー自体の空席も目立っており、その反省点が生かされている案とは思えない。日常の買い物や通院に使うバスが、数時間に1本では自家用車には勝てず、使い物にならないと思う。</p> <p>「様々な路線を有機的に連携させ、」とあるが、公共交通はやはり、自家用車のように乗り換えがない方が便利なので、成り行きで現状の運行形態になったそれぞれの公共交通を単に繋げるだけでなく、乗り換えがない（少ない）ことを第一に考えるべきと思う。特に、バスなどの自動車系の公共交通は専用軌道が必要ないので、大胆に環境を変えられると思う。その一方で、ある程度の人口密度が見込める地域には、定時性に優れた専用軌道のある公共交通をあえて新規整備する等、ある程度のコンパクトシティ化に向けた継続して居住できるモチベーションになるようなメリハリが欲しい。</p>	<p>令和2年に「イオンタウン四日市泊」のコミュニティターミナルの整備を行いました。イオンタウン四日市泊には、「こにゅうどうくんライナー」、「磯津高花平線」、「四日市平田線」、「泊山医療センター線」の4路線が乗り入れを行っています。「こにゅうどうくんライナー」は、本市の南部エリアを運行する数少ない路線であり、小山田地区・内部地区の一部において、唯一の公共交通手段となっており、学生や高齢者などの交通弱者にとって、生活に必要で重要な路線と考えております。</p> <p>本素案においては、中心市街地を中心に設定されているバス路線網を維持することとしております。一方で、幹線バス、支線バスの位置づけを行い、効率的な路線へと再編し、地域の特性に合わせた運行経路や乗り継ぎ場所、運行本数を検討するとともに、バス以外の運行形式についても検討していきます。</p> <p>また、基本方針3「地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と地域公共交通を日常生活で利用したくなる雰囲気づくり」に位置付けてある、P.81^㉔「鉄道・バスを利用した観光イベントの実施」などのバスの利用促進に合わせ、快適に乗り継ぎができるよう、P.78^㉔「乗り継ぎ時間の短縮」や、P.82^㉔「バス待ち環境の改善」を実施していく予定です。</p> <p>乗り継ぎ環境を向上させるとともに、バス路線の再編を行うことで、より利用しやすい公共交通へ転換を図ってまいります。</p>