

## 第17回四日市市都市総合交通戦略協議会

## 第13回四日市市地域公共交通活性化協議会

1. 開催日時 令和5年6月29日(木) 13時30分～15時30分

2. 開催場所 四日市商工会議所 3階 大会議室

3. 出席者(いずれも敬称略)

### ○委員

名城大学工学部社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正
三重交通株式会社 四日市営業所長	服部 孝史
三岐鉄道株式会社 取締役常務執行役員 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
近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 名古屋統括部 運輸部 営業係長	山本 淳 (代理出席)
伊勢鉄道株式会社 取締役 総務部長	小林 孝司
四日市あすなろう鉄道株式会社 取締役 鉄道営業部長	小川 美和
NPO 法人下野・生き域ネット 理事長	谷口 欽衛
四日市市自治会連合会 理事	諸戸 靖
四日市商工会議所 総務部長	田中 克昌
神前地区地域社会づくり推進委員会 まちづくり部会 地域公共交通活性化担当	佐野 しのぶ
三重県立四日市南高等学校 校長	梅原 浩一
四日市市老人クラブ連合会 副会長	田中 誠 (代理出席)
四日市南警察署 交通第一課長	田中 文美
四日市北警察署 交通課長	村上 英喜
四日市西警察署 交通課長	山岡 瑛司
国土交通省中部地方整備局 三重河川国道事務所 副所長	毛利 勇
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
三重県地域連携・交通部交通施策課 係長	山本 聖 (代理出席)
三重県四日市建設事務所 副所長兼保全室長	橋本 賢二
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

三重交通労働組合 四日市支部 支部長  
四日市市都市整備部 理事

谷本 二三雄  
伊藤 勝美

○オブザーバー

国土交通省中部地方整備局 建政部 都市整備課 課長	後藤 直紀
国土交通省中部運輸局 交通施策部 交通企画課 課長	勝山 祐樹
国土交通省中部運輸局 鉄道部 計画課 課長	二輪 昭宏
三重県警察本部 交通部 交通企画課 交通安全対策室 室長	矢田 博也
三重県警察本部 交通部 交通規制課 規制担当補佐	野原 真太郎

4. 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 委員名簿
- ・ 席次表
- ・ 【資料1—1】 四日市市地域公共交通計画「本体」(該当箇所を抜粋)
- ・ 【資料1—2】 四日市市地域公共交通計画「別紙(案)」(提出予定資料)
- ・ 【資料1—3】 四日市市地域公共交通計画「別紙(案)」 参考資料
- ・ 【資料2—1】 公共交通不便地域に関する今年度の取り組みについて
- ・ 【資料2—2】 市街化区域内の公共交通不便地域
- ・ 【資料3】 四日市市都市総合交通戦略、四日市市地域公共交通網形成計画に基づく令和5年度の取組実績及び令和5年度の取組予定について

5. 議事

(1) 令和6年度確保維持改善計画(フィーダー系統)に認定申請について  
事務局より資料1—1・資料1—2・資料1—3に基づき説明

座長

ありがとうございました。

それでは、先ほどのご説明に対しまして、ご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

先ほどご説明がありましたが、資料1—3、最初のページを見ていただきますと、これは幹線である四日市平田線に接続しているということで、国の補助の対象となっています。この幹線は、県から国に申請していただいております。ただし、県から申請するといっても、四日市市が関係ないわけではありません。もし、四日市平田線の幹線が補助対象から外れると、「こにゅうどうくんライナー」も補助対象から外れるということになります。県のほうで四日市平田線について、情報提供すべき内容があればお願いいたします。

A 委員代理

ご紹介のありました資料1—3を改めてご確認いただきますと、1ページの右下に地域幹線系統補助ということで、隣に「県」と記載がございます。

地域間、つまり市域をまたぐような幹線箇所につきましては、県と国において交付させていただくという形と、書き出しは市となりますように、地域内各交通について各市町で分断がなされているところでもあります。

地域間幹線につきましては、補助要件がいくつかございますけれども、3つ目をご覧くださいますと、輸送量が15人以上という要件がございます。つまり1日で15人以上が1つの要件になっているわけですが、路線によっては、この要件を満たすのはなかなか厳しい路線もございます。

なお、話のありました四日市平田線につきましては、令和4年度の実績輸送量で24.4人という形になりますので、この下限要件に引っかかるといったことは現時点ではありません。

一方で、人口減少が続く中、多様な自動車を活用した移動手段の結果、中止になっている部分もございますので、今後も住民の皆様におかれましては、多様な選択肢の中でも、積極的に公共交通で行っていただきたいと思っております。行政におきましては、事業者様と連携をして、さらなる利用促進を図っていくことも必要だと考えております。

以上でございます。

座長

ありがとうございました。

四日市平田線は、現時点では補助要件を満たしておりますので、急に何か対策が必要ということではありませんが、引き続き、住民の方々との利用促進に励んでいただきたいと思っております。

そして、それに接続する「こにゅうどうくんライナー」ということで、皆様方に特にご確認いただきたいのは、目標です。令和6年度、令和7年度、令和8年度、1日当たり23、24、25と年に1人ずつ増やす目標となり、収支率も7、7.5、8というふうになると思っております。

実際、どのように目標を達成するかというと、先ほど説明がありましたが、商業施設との連携、あるいはダイヤの見直し等々によって利用者数を増やしていこうという考えです。この内容で十分なのか、そういったところを中心にご意見を賜ればと思っております。そのほかも含めまして、ご質問、ご意見等があれば、いただければと思っておりますが、いかがでしょうか。

B委員おねがしいたします。

B委員

今年度もイベントにつきまして、利用者等を期待しております。

資料1-2の「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」のところで、一番最後にダイヤの見直しを行うと書いてありますが、これは具体的にはどのような内容でしょうか。

事務局

こにゅうどうくんライナーの運行開始から、2年半程度経過している中で、どこのバス停で利用者が多いのか、また、運行経路の起終点と中間に

は医療機関があることから診療時間にうまく合っているダイヤになっているのか等を再度確認しながら、必要に応じてダイヤ変更をしていきたいと考えております。

**B 委員**            ありがとうございます。病院等の利用者が多くなると予想されているということですね。

**座長**                ありがとうございます。  
利用者の方々の不便なところを聞いて、それに合わせて、ダイヤ変更というのにも効果があるかもしれないので、ぜひきめ細やかに対応をお願いしたいと思います。ありがとうございます。  
そのほか、いかがでしょうか。  
ちなみに、イオンタウン四日市泊は何時から営業しているのでしょうか。

**事務局**            しっかりとしたオープン時間は把握しておりません。

**座長**                11時に着いて、12時に帰るとなっており、1時間の買い物時間となっていますが、少し帰る時間が遅いのではないかと考えております。昼までには家に帰る形の方がいいと思います。一方で、そうすると全体的に朝が早くなるので、その調整も必要ですが、先ほど言われたように、病院に通う方のダイヤ、そして、午前中で買物を済ませるダイヤといったところをうまく、見直しをしていただけるといいと考えております。いずれにしても、その見直しをやっていただくということがこの計画に記載されております。ありがとうございます。  
そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。  
では、お願いします。

**C 委員**            例えばイオンタウン四日市泊でのイベントですけれども、去年、しっかりとした周知ができていないと思うところもありましたので、大規模な自治会等を通じて、もう少し周りにPRしていただけると利用者も増えると考えております。

また、利用者数を増やす中で、例えば体験乗車みたいなことができるのかと思っております。以前、あすなろう鉄道で、子供たちの体験乗車をさせていただきました。それ以降、子供たちはあすなろう鉄道にすごく関心を持ったわけですので、こにゆうどうくんライナーについても、そのような体験乗車みたいなことがあれば良いと思います。幼稚園児や小学校低学年の子は、バスがすごく好きなので、運転手さんに近いところに座る等の体験があれば、利用者が増えると思うので、検討していただけるといいと思います。

座長 ありがとうございます。周知と体験乗車ですが、いかがでしょうか。

事務局 周知不足というところにつきましては、それまでコロナの関係もあってツアー自体できないような状況でしたが、昨年度、初めてこのツアーを実施して、地区市民センターを通じて地元自治会に回覧等をさせていただいたり、バスの中に告知の貼り紙をしたりはさせていただきましたが、それでは不十分というような意見をいただきましたので、周知がしっかりできるような方法を考えていきたいと思えます。

併せて、乗車体験につきましては、大変良い意見をいただいたと思えますので、しっかり検討していきたいと思えます。

座長 ありがとうございます。

地元自治会にはお願いして、回覧板等々での周知はされているということでしょうか。

事務局 させていただきました。

座長 わかりました。ただ、バスに興味がないとか、そもそも普段バスに乗ったことがない人にしてみると、回覧板が入っていても、多分目につかないと思えます。そういった意味で、何かほかの理由を掲げて体験してもらおうということは、非常に重要だと思えます。そのときに重要なのは、来てもらおうと、何かメリットがあるといったことを示して、興味をもってもらおうことだと思えます。大変重要なお意見だったと思えます。ぜひそんな形で、何かやってもらえるといいと思えます。

なお、周知で、一番効果が出てくるのはローラー作戦だというのはよく言われます。実施しなければならないという意味ではありませんが、沿線、特にバス停周辺のご家庭を、一軒一軒訪問して、対面で、こんなことをやっていますよというような案内をすると効果があるというのは聞いております。他にも、いろんな方策があると思えますので検討いただければと思えます。

いずれにしても、それが、資料1-2「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」の一番上に記載のある、利用者に対して沿線商業施設で使用できる買物割引券を配布するなどに該当すると思えます。利用促進に向けて頑張ってくださいということだと思えます。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、これはこの会議でご承認いただいて国のほうに提出ということになります。特にご異論ございませんでしたので、今年度は地域公共交通計画「別紙」という形になるのでしょうか。

事務局                    そうです。

座長                      分かりました。ありがとうございます。  
資料1－2「四日市市地域公共交通計画「別紙（案）」（提出予定資料）」  
につきまして、この内容でご承認いただくということによろしいでしょう  
か。

                            ありがとうございます。特にご異議ないということですので、  
承認いただいたということにさせていただきます。そして、これを国のほ  
うに提出いただきたいと思います。軽微な修正等につきましては、事務局  
がさせていただきます、認定申請の手続きに進んでまいります。どうもありが  
とうございました。

                            それでは、続きまして、事項2「公共交通不便地域に関する今年度の取  
組について」ということで、ご説明お願いいたします。

## (2) 公共交通不便地域に関する今年度の取り組みについて

事務局より資料2－1・資料2－2に基づき説明

座長                      ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問等をお願いします。  
皆様に考えていただいている間に、私から1点質問をいたします。  
デマンド型交通を使う場合は、2種類の対応が不可欠だと思っております。  
その1つが今、四日市市でご検討いただいている交通空白地への対応  
です。すなわち、家の周辺に公共交通が全く走っていない地域の方々に対  
する移動手段の提供です。今回の場合は、そこに絞って移動手段を提供す  
るということだと思えます。

                            一方で、最近では「近くにバス停はあるが、バス停まで歩くのが辛い」  
あるいは、「バスを降りてから最後の目的地までの数百メートルが辛い」と  
いう意見が増えております。そういう方々は、市街化区域内、あるいは鉄  
道路線やバスの沿線にお住まいの方だと思えます。

                            したがって、その2種類の方々に対しての移動手段の提供が必要となり  
ますが、私は、そのの方々に対して同じ方向で提供する必要はないと思っ  
ています。そこを、四日市市がどこまで対応するのかというのはありますが、  
今回、見直しを検討するにあたり、狙いはどちらかということ伺いた  
いと思えます。

事務局                    基本的な考え方としては、交通空白地への移動手段と考えております。  
歩くことが困難という方につきましては、福祉の分野でカバーできるこ  
ろもありますので、福祉の総合事業とうまく融合させた形で考えていると  
ころです。

座長                    ありがとうございます。交通空白地にお住まいの方々に対する交通手段の提供を目的にするということだと思えます。分かりました。  
皆様方、いかがでしょうか。  
B 委員お願いいたします。

B 委員                このアンケートを配布するときには、四日市市デマンドタクシーの制度内容がわかるリーフレットのようなものを同封してアンケートは実施されるのでしょうか。

事務局                アンケートはこれからになりますが、アンケートを発送する際には、今の制度内容がわかるものも同封したいと考えております。

B 委員                ありがとうございます。制度を知らない人にも、わかるようにしていただければと思います。

事務局                すみません、少し補足ですけれども、先ほど説明しましたアンケートの狙いとして、登録者の方ももちろんですけれども、利用されていない方からの意見は、これまで聞いていない状況でしたので、利用登録していない人向けの調査という意味合いもありまして、デマンドタクシーの制度の内容がわかるものを同封して、見ていただいた上で、「知らなかった」、「知っているがこういう理由で利用しなかった」という意見を把握していきたいと考えています。

座長                    そのほか、いかがでしょうか。  
お願いいたします。

会長                    デマンドタクシーの方向性の件ですけれども、昨年度に皆様にご参画いただき、この地域公共交通計画と都市総合交通戦略を策定させていただいたところです。参加していない方も見えますので、報告という形にはなりますが、昨年度策定した計画の中に、デマンドタクシーは、今のものを継続するとともに、色々な運行方式を検討していくと、位置づけております。

また、「バス停まで行きづらい」という意見については、多様な輸送資源の活用検討ということで、こちら福祉輸送等、デマンド交通の活用方法といった点で検討していくということを、位置づけておりますので、補足としてご報告させていただきます。

座長                    ありがとうございました。  
そのほか、皆様方、いかがでしょうか。

すみません、資料の税負担額のところがよく分からないのですが500円券を配って、最大で2枚まで利用できる制度で、どうして税負担額が2,000円になるのでしょうか。

事務局           これは、利用券だけであれば、1回当たり1,000円ですけれども、紙で利用券を作成して、それを郵送で配布しています。その費用を入れて、1回1人当たりで割り戻しているのですが、利用者数が少ないと、経費分が乗ってしまい、2,115円となっています。4年度は利用者が増えたので、割り戻すとその分の経費が少なくなり1,375円になりました。

座長               分かりました。印刷費や郵送費等々の経費が、4年度に関しては300円ほど余分にかかるということだと思います。  
                      ちなみに、この制度は市外にも行けるといえるのでしょうか。

事務局            出発地、もしくは到着地が市内であれば利用できるという形になっています。

座長               利用可能な時間帯は何時から何時まででしょうか。

事務局            時間帯は、6時から23時までの間です。

座長               時間帯は割と自由に使えるが、500円から1,000円は市から補助をするという仕組みだと思います。

                      また、アンケートで利用しなかった理由をお聞きすることは大事だと思いますが、無理に利用してもらう必要はないと思っています。したがって、なぜ利用しなかったか、そこを改善してより利用してもらおうというよりは、デマンドタクシーの制度を導入したことを知らず未だに困っている人に、交通手段を提供すべきだと思います。そういう方々がなくなった場合、それ以上利用してもらう必要はないと思います。使えば使うほど、行政負担が増えていくので、無理に使ってもらう必要はなく、現状の仕組みの中で、まだ困っている人がいるかどうかをしっかりと把握してもらいたいと思います。

                      それから、四日市市はコミュニティターミナルが位置づけられていたと思います。1-1の2ページです。

                      このコミュニティターミナルというのは、交通の結节点的な役割を果たしつつ、人々が交流できるような、空間があるというイメージです。接続という形で既存の公共交通を利用いただくか、振り替えていただく、そういう利用は、1つのラストマイル的なもの、あるいは他の交通手段との連携という意味では、1つの望ましい形だと思っています。このコミュニテ



ィターミナルの活用について、何かありますでしょうか。

事務局 今、ご説明させていただいたのが資料の3-2で示した市街化調整区域の公共交通不便地域というエリアが対象になるので、イオンタウン四日市泊のコミュニティターミナルは、対象ではないという言い方はおかしいですが、基本的にデマンドタクシーは、タクシーを普通に利用していただく中で、最大1,000円の割引を行うというドア・ツー・ドアの制度です。

座長 例えば、ご自宅から近鉄四日市駅までこのデマンドで行く、これは可能でしょうか。

事務局 可能です。

座長 そのときに、近鉄四日市駅まで行かずに、コミュニティターミナルまで行って、そこから路線バスに乗り換えるというイメージです。そうすると、路線バスの利用が増え、行政の負担も減ります。ご利用の方も、利用券を2枚使わなければいけないところ、1枚で済むということもございます。

既存の公共交通を活用しながらデマンドで、足りない部分を埋めていくという発想をしていくと、既存の公共交通にダメージを与えず、相乗効果で共に増えていくということもあり得ると思います。そういう意味で、制度設計はすごく大事ですので、既存の公共交通も活用できる方策を検討いただければと思います。

会長 すみません。少し補足をさせていただきたいと思います。平成23年度に、総合交通戦略を策定したときから、将来の交通体系にこのコミュニティターミナルを位置づけて、基本的に市の中心部からそちらまでは、鉄道や幹線バスをつないで、その先には、乗り合いタクシーやコミュニティバスということで、様々な輸送手段がつながることを、将来の交通体系のイメージとして取り組んできました。

1つずつしか進んでいないので、市民の皆様には、実感が湧いていないというのが正直なところですが、私どもの交通体系のイメージとして、そういうものを持っています。

座長 ありがとうございます。

市民の方々にも、そういう移動の仕方もあるというのをご理解いただくとよろしいかと思います。全てがドア・ツー・ドアである場合、とても利便性が高いので、それなりのコストを払っていただく必要があります。さらに、それは普通のタクシーで十分です。そうではない公共サービスとしてということであれば、既存の交通手段を活用しながら、できるだけ税負

担を考慮した効率的な活用をしていく必要があるという意味です。

そういう意味で、利用登録していない人に要望を聞くと、たくさん要望が出てくる。それを聞けばいいというわけではないと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

お願いします。

D 委員

座長のほうから、バスを利用する人は多いが、バス停までの距離が長いので利用できないというお話がありました。バス停までの距離を短縮するために前回もお願いしましたが、交通量の少ないところにはフリーバス停を導入していただきたいと思います。例えば、バスの後ろに、このバスは急停車しますとか、そういう案内を出して、後ろの運転手に理解していただく形を取って、交通量の少ないところは、フリーのバス停にすることを考えていただきたいと思います。

座長

ありがとうございます。

今、四日市市内でフリー乗降はありますか。

事務局

ございません。

座長

道路条件や交通量によって簡単にはいかないと思いますが、そういうご要望があるということで、設置できる場所があれば、警察や管理者で設置に向けてご検討いただくとよろしいと思います。

E 委員

昨今、交通量がかなり増えておりまして、急に止まると、後ろの車も危ないということや、乗客も高齢化しているので、急停車すると前に転んでけがをすることが多数出てきております。そういった状況を鑑みて、フリー乗降に踏み切れない状況となっております。

座長

ありがとうございます。

イメージとしては、愛知県内ですと、中山間の非常に交通量が少ないところでは、フリー乗降を実現しています。あとは、本当に交通量が少なく、住宅街の細い道を入れていくところですね。実現については、見通しや追越しの問題も出てくるので簡単ではないと思いますが、利用促進につながるのであれば、検討してもらいたいかもしれません。ありがとうございます。

D 委員、どこか具体的な場所はありますか。

D 委員

大谷台地区は団地ですので、交通量が少なく、そういうところは地域の方に理解を得て、バスの後続車には止まることを理解してもらえばと思い

ます。

県道でも、朝晩の交通量が多いときは別にして、昼間は少ないですから、フリーバス停を検討していただきたいと思います。

座長 具体的な場所があるということですので、事務局中心にご検討いただくようお願いします。

その他、皆様方、いかがでしょうか。

お願いします。

F オブザーバー 先ほど、座長からお話がありましたので、私のほうからお願いをさせていただければと思います。

先ほど、デマンドタクシーなどをコミュニティターミナルに接続してということ、座長のほうからお話がありました。鉄道は、まさしく大量輸送機関ということで、公共交通の中では、大量に運ぶことによってメリットが出る交通機関でありまして、四日市市は多くの鉄道が走っております。中でも四日市あすなろう鉄道は、市と市民の方がかなり力を入れて維持存続に努めていただいていると思います。そういう交通機関にデマンドタクシーや、コミュニティバスが接続して、中心地に入っていただくというようなことをしていただくことによって、中心地の渋滞などもカバーされますし、鉄道の大量輸送機関としての役割も果たせると思いますので、先々のことになるかもしれませんが、ご検討いただければと思います。以上です。

座長 ありがとうございます。

おっしゃるとおりです。コミュニティターミナルもしかりですが、鉄道駅は、まさに結節点になりますので、鉄道駅まで行っていただいて、鉄道に乗り換えて中心市街地に行ってもらおう。そういう交通体系ができればいいと思っております。

ただ、それを利用者の方々にご理解いただくというのも大事ですが、インセンティブがないといけないと思います。要は、そちらのほうで得にならないといけない。そこで、乗り継ぎ割引です。目的地に直接行くよりも乗り継いだほうが安いぐらいにしないといけないです。乗換えに抵抗があるということは、その分、負担がかかっているの、料金を割り引かないといけないです。ただ、残念ながら、日本の運賃制度では実現できておりません。ただ、公共が関わるので、少し不便だけどもいいことがあるので乗り継いでくださいというのを付けないといけないと思います。

あと1点だけ質問があります。今後の検討で何が一番大事かということ、利用の実態です。どこからどこに行ったかというデータが一番重要だと思います。そういうデータは取れているのでしょうか。

事務局           今の状況としては、利用券が紙ベースになっていて、そこにタクシーの運転手がどこからどこまでと手書きで書いてもらうことになっています。それが、細かく施設名で書いてある場合と何々町から何々町という場合があります、書き方の統一がうまくいっていないため、正確なデータが取りづらい状況です。

          ただ、最低限、どの地区からどの地区へ動いたということは整理できる状況です。

座長           なるほど。やはりデータとして、取っておかないといけないので、タクシー事業者にご協力いただいて、ここまで取ってくださいというのは決めていただく必要があると思います。

          また、実際の乗車運賃は記録していますか。

事務局           実際にかかった乗車運賃は分かりません。

座長           利用券の使用枚数はわかりますか。

事務局           1回の利用で2枚までということになっていますので、2枚使ったということはわかります。

座長           検討にあたって、どれぐらいの運賃の移動が多くて、それに対して行政としては、どれぐらいの負担をするべきかという議論が必要だと思います。例えば、1,000円ぐらいの移動で済んでいたとか、3,000円ぐらいの移動が一番多かったとか、そこをつかまないといけないと思います。したがって、タクシー事業者さんにご協力いただいて、実際の乗車料金と利用券の使用枚数を記録したほうが良いのではないのでしょうか。

会長           座長が言われるように、全体に対してどれぐらい利用券を使ったかというところの視点は非常に大事だと思いますので、今後の運用の中で、どういことができるかを検討していきたいと思います。

座長           ぜひ、政策決定に当たっては、事実に基づいて決めていくという姿勢を持っていただくとよろしいと思います。

          そのほか、いかがでしょうか。今後の検討に当たって、特にございませんでしょうか。

          ありがとうございました。

### (3) 市街化区域内の公共交通不便地域への対応について

事務局より資料2-1・資料2-2に基づき説明

座長                    ありがとうございます。  
                          それでは、先ほどのご説明に関しまして、ご質問・ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。  
                          お願いします。

C 委員                河原田地区をモデル地区とした実証実験はイオンタウン四日市泊を起点にするということが前提でしょうか。

事務局                目的地を考える中で、このイオンタウン四日市泊は、コミュニティターミナルになっておりますし、大きな商業施設ですので、住民の方のメインの目的地になるとは想定しております。コミュニティターミナルからさらに幹線系統へ乗り継いで市街地のほうに移動できるという想定をしております。

D 委員                イオンタウン四日市泊の周辺、国道1号線は慢性的に渋滞しています。渋滞の影響により、「歩いたほうが早いからこにゅうどうくんライナーに乗らない」という話を聞いたことがあります。したがって、渋滞を避け、例えば国道25号線に回るといった方法もあると思います。渋滞を避けた経路を考えていただくと、もっとスムーズに運行できるのではないかと考えております。

                          また、あすなろう鉄道の内部駅は、一昨年度に駅前の再開発で、ロータリーを造りました。そのときに、内部地区の方から、内部駅のロータリーを使った自動車での送り迎えが、便利であるという話を聞いておりますので、鉄道とのタイアップを考慮しながら検討していただくとありがたいなと思います。

座長                    ありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局                ありがとうございます。  
                          河原田地区の鉄道駅としては、JR関西本線の河原田駅がありますが、もう一つ、最寄りの駅として内部駅がありますので、内部駅を経路に含めることも想定し考えておりますが、河原田地区の住民方の意見を聞いた上で検討していきたいと思っております。

座長                    ありがとうございます。そういう形で検討いただくと良いと思っております。また、河原田地区の周辺で、少し離れたところに行きたい場合でも、全部コミュニティターミナル、あるいは駅に連れていかれると、それはそれで不便だなと思うので、周辺の範囲内で行ける場所を設定して、そこに運ん

でいくことはありなのかなと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

この辺のタクシーのご利用はどんな感じなのでしょう。新しい手段を取り入れると、これまでのタクシーのご利用がなくなってしまうことも可能性として、心配点だと思います。G 委員、お願いします。

G 委員

塩浜駅に三重近鉄タクシーと名鉄四日市タクシーの待機場があると思うので、おそらくそこから河原田地区へ行くと思います。それほど遠くないのでデマンド型交通を取り入れることでタクシーに影響が出る可能性はあります。

座長

地域の声も聞きつつ、交通事業者とも調整していただいて、新しい仕組みと既存の公共交通の両方が増えるような仕組みを考えてもらうことが大事だと思いますので、よろしく願いいたします。

そのほか、いかがでしょうか。

ちなみに相乗りすることを考えると、4条免許が必要になってきます。また、オンデマンドの定時定路線の予約型にすると、運転手や車両は確保していかないといけないので、それなりに利用していただかないと、1人当たり、1回当たりの行政負担は大きくなると思います。

そのことを考慮すると、実証実験として、まずは普通の常用タクシーを活用して、そこで、もし需要が重なり、同じ時間帯に同じ方向で動く方々がたくさん出てくるのであれば、乗り合いという形に持っていくということも考えられますので、いきなり4条免許が必要な実証実験がうまくいくかなという心配はあります。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

事務局はいただいたご意見を参考に、検討をお進めください。ありがとうございました。以上でよろしいでしょうか。

それでは、報告事項に移ります。

「四日市市都市総合交通戦略、四日市市地域公共交通網形成計画に基づく令和4年度の実績及び令和5年度の実績予定」についてということで、ご説明をお願いします。

(4)「四日市市都市総合交通戦略」及び「四日市市地域公共交通網形成計画」、に基づく令和4年度の実績と令和5年度の実績予定調査票について

事務局より資料3の説明

座長

本日はありがとうございました。

そのほか、全体を通しまして、何かございますか。

ありがとうございました。本日いただきました意見を反映して、事務局のほうでは、今後の取組等々、ご検討いただければと思います。皆様方に感謝申し上げます。ありがとうございました。

では、進行を事務局にお返しいたします。

事務局

座長、ありがとうございました。

また、委員の皆様、本日は熱心なご議論、ありがとうございました。本日いただきましたご意見、事務局のほうで参考にさせていただきながら、検討を進めてまいりたいと思っております。

改めて、会議の冒頭でもお伝えをしましたが、今回の資料の2-2につきましては、会議終了後に回収いたしますので、お持ち帰りにならないようお願いします。机の上に置いていただくか、事務局のほうにお戻しいただきたいと思っております。

では、最後になりますが、会長より一言ご挨拶させていただきます。

会長

本日は熱心にご議論いただき、どうもありがとうございました。先ほど、事務局より説明がありましたように、事項書1の令和6年度確保維持改善計画については、軽微な修正等、事務局のほうで修正させていただいた後に国のほうへ提出させていただきたいと思っております。

また、事項書2の公共交通不便地域に関する対応につきましても、渋滞の迂回であるとか、駅前等の環境等、いろんなご意見をいただいたと思います。その意見を踏まえまして取り組んでまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

昨年度におきましては、書面会議も含めて、8回ほど会議をさせていただいたと思っております。その中で地域公共交通計画と交通戦略を、皆様の協力の下、策定させていただいております。ということで、今年度が両計画ともスタートの年ということになりますので、今後とも対応のほうをよろしく願いしたいと思います。

また、本日、詳細な説明は省かせていただきました資料3ですけれども、両方の前計画において、前の計画、取組を記載させていただいております。ここを見ていただくと、関係者の皆様が幅広く取組を行っていただいております。本当にありがたく思っております。引き続きご協力をいただき、市民の皆様の本市の交通に関する意識が少しでも良くなったと感じてもらうのが一番大事だと思いますので、一緒になってご協力お願いしたいと思います。

最後になりますが、本当に本日は長時間にわたり、どうもありがとうございました。

それでは、事務局、よろしく申し上げます。

事務局

ありがとうございました。

以上で第17回四日市市都市総合交通戦略協議会及び第13回四日市市地域公共交通活性化協議会の合同会議を終了いたします。本日はありがとうございました。