

第18回四日市市都市総合交通戦略協議会

第14回四日市市地域公共交通活性化協議会

1. 開催日時 令和6年1月19日(金)10時00分～12時00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 近鉄四日市駅 副駅長	日比 清隆 (代理出席)
伊勢鉄道株式会社 取締役 総務部長	石野 雅美
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 バスプロジェクトリーダー	佐野 しのぶ
四日市市老人クラブ連合会 副会長	田中 誠
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 英貴
四日市西警察署 交通課 交通係長	近藤 竜仁 (代理出席)
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	鈴木 博行 (代理出席)
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 保全室保全課 主査	松田 卓也 (代理出席)
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

一般社団法人三重県トラック協会 適正化事業部

課長

落合 純一 (代理出席)

三重交通労働組合 四日市支部 支部長

谷本 二三雄

四日市市都市整備部 理事

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

課長補佐

中村 智和 (代理出席)

国土交通省中部運輸局 交通政策部 交通企画課

専門官

川口 貴弘

調査員

勝又 一樹

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会議設置要綱」の改正について
- ・ 【資料1—1別紙】四日市市地域公共交通会議設置要綱改正新旧対照表
- ・ 【資料1—2】令和5年度確保維持改善計画（フィーダー系統）の事業評価について
- ・ 【資料2—1】公共交通不便地域に関する取組みについて
- ・ 【資料2—2】市街化区域内の公共交通不便地域

5. 議事

(1)「四日市市地域公共交通会議設置要綱」の改正について

事務局より資料1—1に基づき説明

座長

ありがとうございました。

少し複雑ではございますが、法律の改正に則った形での変更ということでございます。

基本的にバスのダイヤやルートを協議するのが公共交通会議というものになり、その協議会が独立いたします。

今回、法律の改正に伴い、運賃に関しては公共交通会議で決めることができなくなりましたので、運賃を定めるための分科会を設けます。

したがって、公共交通会議を独立させ、さらに運賃を定める分科会をつくるというようにご理解いただければと思っております。

これは法律の改正に伴っての要綱改正ということですが、特に問題ありませんでしょうか。

A 委員代理 大丈夫です。事前に確認しております。

座長 問題ないですか。

では、なぜ公共交通会議で運賃について決められなくなったのかという説明をしていただければと思いますが、いかがでしょうか。

ちなみに運賃というのは、バスの運賃、タクシーもそうですが、本来、認可運賃といまして、国に認可をもらった運賃でしか走れません。

ところが、法律の改正によって、公共交通会議において合意を得られれば、認可運賃よりも安い運賃で運行することが可能です。例えばコミュニティバスを100円で走らせることができるようになり、これは特別な規制緩和によって実現しています。

すなわち、公共交通会議では自由に運賃を住民の方々も含め、地域で決められるのですが、独占禁止法に引っかかりそうだ、ということで、切り離すということ聞いております。

A 委員代理 今、先生がおっしゃっていただいたとおりですが、本来は賃率等に則って国が認可するという形で乗合バスの運賃というのは決まっておりますが、公共交通会議で協議が調った場合は自由に、コミュニティバスではよくある事例ですが、100円運賃といった運賃が適用できます。

この協議会で色々なメンバーが集まって協議をすることが独占禁止法のカルテルに当たるという疑念を生じさせかねないという、議論が過去からあって、今回、法律の改正で、そこは切り離して運賃の協議をするということになりました。

運賃協議会というのは自治体と運賃を適用する事業者1社だけ、あと、住民の代表の方、そういった形の限られたメンバーだけで協議をして、カルテルの疑念を生じさせないように決めてしましましょう、ということで、従来の公共交通会議の枠組みの中では決定できないという形になったものですから、四日市市様も運賃分科会という部会をこの要綱の中で設置する改正になっております。

今回、法改正に伴って四日市市様がこういう形で改正をされるということで、中身については事前に確認させていただきましたので、問題はないと考えております。

座長 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

それでは、四日市市都市総合交通戦略協議会規約第7条第3項におきまして、協議会の議決は、軽易なものについては出席委員の過半数の賛同をもつ

て決することとする、とありますので、今回の改正のための決議をお願いしたいと思います。

お手元の資料2に委員名簿がございます。

そこに「戦略・活性化」もしくは「活性化」、「戦略」と書かれておりますので、「戦略・活性化」、あるいは「戦略」だけ書かれている委員の皆様が対象となります。

今回の議案に関しまして、ご賛同いただける戦略のメンバーの方は挙手をお願いいたします。

ウェブ参加の委員は、手を挙げていただくなりリアクション機能を押していただければと思います。

挙手多数

皆様、ありがとうございます。

過半数ということで、この議案は提案どおり承認とさせていただきます。

ありがとうございます。

それでは、続きまして、事項1(2)「令和5年度確保維持改善計画(フィーダー系統)の事業評価について」ということでご説明をお願いします。

(2) 令和5年度確保維持改善計画(フィーダー系統)の事業評価について 事務局より資料1-2に基づき説明

座長

ありがとうございます。

「こにゅうどうくんライナー」は、国から補助金をもらっていますので、その補助金が効果的に活用されたかどうか、自己評価します。その評価結果としては、事業はA、目標達成度がBということです。残念ながら目標を達成できていません。

達成できていないので何らかの改善が求められるわけですが、その改善の内容が6番に書かれています。一層の利用促進、買物を促すような利用促進を行う、必要に応じてダイヤの見直しを検討するというので、令和4年に23名参加いただいたツアーのような利用促進イベントを引き続き実施するというのであります。これによって目標達成を目指し、この協議会で評価を承認するということとなります。この内容に対して、ご意見がございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

そうですね。適切に評価されていると私自身も思いますし、皆様も特にご異論ないようですので、議決させていただきます。この議案については、四日市市地域公共交通活性化協議会規約第7条第5項におきまして、会議の議決は、出席委員の3分の2以上で決するとございますので、今回の事業評価に関しましては、「活性化」と書かれた方々が対象となります。「活

性化」と書かれた方々で、この内容でご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

挙手多数

ありがとうございました。

では、3分の2以上ということですので、今回の自己評価に關しましては、ご承認いただいたということで、国のほうに提出をさせていただきたいと思ひます。

なお、この後、国とのやり取りの中で、国の様式に合わせるために一部の数値や語句の修正がある可能性がございますが、そこは事務局に一任いただければと思ひます。ありがとうございました。

それでは、事項2意見聴取「公共交通不便地域に関する取組みについて」ということで、ご説明をお願いいたします。

(3) 公共交通不便地域に関する取組みについて①

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した。

それでは、四日市市デマンドタクシーの制度見直しということで、現状、アンケートの結果、それに対する対応策ということでご提案いただいておりますが、これに關しまして、ご質問、ご意見等いただければと思ひます。いかがでしょうか。お願いいたします。

B委員

今日お話がありました「1日4往復より少ないバス停の場合、距離要件から除外する」ことについて追加の要望がございます。私の住んでいる最寄りのバス停は2時間から3時間に1本と本数が少なく、バス停からの距離が近くても遠くても、不便に感じています。デマンドタクシーを利用するとき、利用者の行き先は最寄りのバス停ではなく、最終目的地か利用するのに便利な鉄道駅ということになると思ひます。ですから、バス停からの距離で制限を設けるということは無意味だと考えています。

それから、バスや鉄道の交通の便が良いところに住んでいる方も、タクシーの行き先は最寄り駅ではなく最終目的地であると思ひます。そのため、最終目的地が最寄り駅からさらに5キロぐらい離れたところである場合、鉄道駅から直線距離800メートル以内とかバス停からの300メートル以内という制限は、大変不公平になると思ひます。駅のすぐ近くに住んでいる方は、5キロ先に行くためにデマンドタクシーを使いたくても使えません。しかし、駅から900メートル離れた場所に住んでいる方は、デマンドタクシーを利用できるわけですね。

したがって、この公共交通不便地域の定義は行き先によって決まらないといけないと考えています。現在、駅やバス停からの距離ということになっているものですから、少しちぐはぐな定義になっていると思います。なぜ公共交通機関に近い場所に住む人はデマンドタクシーを使えないのかという疑問が残ります。

したがって、鉄道とバスの距離要件は外していただきたいという要望になります。今回のアンケートも、利用登録者と利用対象者なので、公共交通機関の近くに住む人にはアンケートがとられていませんよね。

以上です。

座長 ありがとうございます。
 事務局いかがでしょうか。

事務局 事務局でございます。
 委員のおっしゃられるご意見もあるかとは思いますが、まず、既存の公共交通を維持することが重要であるという考え方に基づいておりまして、距離要件を外せば、デマンドタクシーの利用者は増えると思いますが、それによって既存の公共交通の利用者が減り、廃止になってしまっはいけないということで、バス事業者様などと競合しない範囲で調整させていただいた結果、鉄道駅から800メートル、バス停から300メートルより離れたところをこのデマンドタクシーの対象とさせていただいておりますので、距離の要件の変更につきましては、今のところ難しく、考えていないというところが現状です。

ただし、先ほどもご説明させていただきましたように、1日2便しかない、資料にて提示した時刻表のようなバス停に関しては、その距離の要件から外させていただきます。「1日4往復」の基準は、午前ないしは午後の半日で用事が完結して行って帰ってこられることを最低条件として設定いたしました。そこに満たない場合はデマンドタクシーの対象とするというような形にさせていただきたいと考えております。

座長 それから、アンケートに関して、今回は利用対象者のみの声なので、それ以外の声を聞く必要があるのではないかというご質問だったと思います。

事務局 アンケートの対象者につきましては、距離要件を緩和していくという考えが基本的にはないものですから、公共交通機関に近い場所にお住まいの方はアンケートの対象から外させていただきました。

座長 B委員いかがでしょうか。

B 委員 私の要望としては、距離要件の撤廃になりますが、バスの本数が非常に少ない地域にも距離要件が適用されていたことは、特に問題であると考えていたので、今回の見直しでそのような地域については距離要件の除外になったということで、そこに関しては感謝しております。

座長 ありがとうございます。一部は拡充されたので、その点については良かったと考えていらっしゃるということですね。一方で、不便地域の定義についてはご検討いただければ良いと思います。そういう意味では、今回、利用対象者の方々の声を聞きながら改善策を取っていただいたので、良いことだと思います。こういった姿勢は大事だと考えております。

 一方で、利用対象でない方々の利用のニーズもあって、その声をどうこれから聞いていくかというのが重要になってくると思います。また、既存の公共交通との共存というの考えないといけないので、まずはこの制度で運行しながら、色々な形を検討いただければと思いますし、他の自治体でも色々な事例が出てきておりますので、それも参考にさせていただくと良いと思います。

 それから、B 委員に良いご指摘をいただいたなと思ったのは、目的地がそもそも公共交通でアクセスできない場所への移動という場合であれば、自分が例えば鉄道のすぐ側に住んでいたとしても、そもそも行けないということですね。すなわち、今は自宅の場所によって定義されていますが、目的地によっての定義もあり得るだろうというようなご示唆だったと思っております。この場合、目的地はかなり絞らないといけなくなってくるので、その辺どうやって絞るかといった課題もあります。1つの考え方としては重要なご指摘をいただいたなと思っております。またそのような方法も事務局のほうでご検討いただければと思います。

B 委員 今、目的地では規制を設けていませんよね。

座長 今は設けていませんね。

B 委員 公共交通機関からの距離で規制があるというところが変だと思います。基本的な目的地として、駅まで行くわけではありません。

座長 そうということですね。駅から遠くに住んでいる人は、このデマンドタクシーで駅から遠いところにまで行ってしまうということですね。

B 委員 そうです。800メートル以上の人はそういうところまで行ける。

座長 行けてしまいます。

- B 委員 800メートル以内の人はどこにも行けません。
- 座長 どこにも行けないということはないと思いますが。
- B 委員 このデマンドタクシーの制度は使えませんよね。
- 座長 そういことですね。
- B 委員 条件緩和を考えていないからアンケートを取らないというのは不公平だと思いますよ。アンケートを取れば、絶対不満は出てくるはずですよ。
- 座長 すごく良いご指摘だと思います。
そのときに、既存の公共交通との共存を考えた場合、まずは鉄道で最寄りの駅まで行ってもらうことを前提として、駅から目的地まで公共交通で行けない場合、目的地までの手段を行政で提供するという考え方はあるかもしれません。そうすると、800メートルより離れた方々はなにかしらの手段で家の最寄り駅までアクセスして、目的地の最寄りの駅まで行きます。駅から800メートル以内にお住まいの方々も同様です。そこから最後、ラストワンマイルについては、新しいデマンドタクシーのような制度があれば、皆様が活用できるかもしれませんね。こういったお声もありますので、また検討していただければと思います。
- B 委員 今回のアンケートの中に、行き先がどこだったかという回答はとられていますか。駅までという人は多分あまりいないと思います。ほとんど最終目的地まで行くのではないですかね。そこについても教えていただきたいです。最終目的地まで使われているのに、駅から近い人は使えないというのは変ではありませんかね。
- 座長 目的地のデータは取られていますよね。アンケートではなくて、実際の配車実績で分かると思います。
- 事務局 今回のアンケートでは、目的地という項目はとっていませんが、利用券に行先を運転手の方に書いていただくことになっているので、ある程度は分かります。
- 座長 なるほど。そういったデータをしっかり分析いただいて、今後の施策の決定に利用していただくとよろしいかと思います。
いずれにしろ、公平感は非常に重要な観点だと思います。公共交通という意味では、皆様が利用できるというのは非常に重要だと思いますので、

そういうときに、データを基に説明できるようにしておいていただくことが必要だと思いますので、B 委員のご指摘のとおりだと思います。ぜひ一度分析いただければと思います。

あと、どこまで記録を取られているのでしょうか。

事務局 運転手の方の書き方によるので、あいまいな記録の取り方になっていません。

座長 タクシー事業者様とそこについては、よく協議していただいて、こういう形でデータを取ってほしいという報告をしていただくしかないかなと思っています。ありがとうございました。

この朝方に予約が取りにくいという点について、基本的にはタクシードライバーの不足に起因するということですが、他の自治体では、市が支援するデマンドタクシーだと断られるという事例も出ています。四日市市の場合はどうですか。デマンドタクシーだから断られているのか、そもそも運転手が足りないから断られているのか、その辺、何か状況お分かりでしょうか。

事務局 四日市タクシー協会様のほうに聞き取りさせていただいたところ、デマンドタクシーに限らず、時間帯として渋滞や利用者の関係で予約が取りづらい状況であると聞いております。

座長 なるほど。これについては、構造的な問題なので、デマンドタクシーの仕組みだけでの対応は難しいとは思いますが、そういう意味では、オフピークの時間帯の利用に関して、少しインセンティブを与えるという方法もあるのかもしれないですね。そうすると、ピーク時間ではなくてオフピークに利用していただくようになる。そうすると、タクシー運転手の方にとってもオフピークの需要増につながりますので、需要の平準化により効率性が上がっていくということになりますので、例えばオフピークは使える枚数を緩和するとか、手厚く補助ができるとか、あるいは逆にピーク時は減らすとか、オフピークのほうに需要をシフトするという方策を考えるというのが良いのかなと思います。

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、今いただいた意見を参考にさらに今後の取組について検討いただくことになると思います。一方で、先ほどお話ありましたが、この800メートル、あるいは300メートルを歩くことが難しいという方々も間違いなく増えてきていると思いますので、それを公共交通とするのか福祉とするのかという議論もありますが、そういった現状をどこか頭の片隅に置きながら考えていかないといけないかなという気はしております。

す。ただ、むやみやたらに拡大すれば良いということでもないので、そういったことも踏まえてということをお願いできればと思います。ありがとうございました。

では、5ページ以降の説明をお願いいたします。

(3) 公共交通不便地域に関する取組みについて②

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した。河原田地区での実証実験について説明がありましたが、これに関しましてご質問、ご意見、アドバイス等いただければと思いますが、いかがでしょうか。
 お願いいたします。

C委員 この河原田地区周辺に住んでおりますが、こういうワンボックスタイプの車で回っていただけるというのは非常に良いことだと思います。それを否定する気は全くありませんし、ぜひやっていただきたいとは思いますが、国のほうがライドシェアを認め始めていますが、それとはどういうふうに関連づけられれば良いでしょうか。

 例えば、ライドシェアができるのであれば、それも活用できるのではないかと思います。行政が頑張って色々やることはありがたいのですが、ただ単にやるというだけでなく、どういうふうに解釈されているのかお聞きしたいです。今のところ、まだライドシェアについてもタクシー会社等が中心になって取り組んでいくようなことを聞いておりますが、このような制度を取り入れて、四日市市独自の施策があっても良いのかなというふうに思いますが、いかがでしょうか。

座長 なるほど。ありがとうございます。
 事務局でよろしいですか。あるいはライドシェアの情報をまず国のほうからご説明いただけますか。

事務局 ライドシェアに関しましては情報収集段階であり、以前、国のほうへ確認させていただいたときは、まだ情報があまりないというふうには聞いていますが、情報提供等がございましたら説明いただけるとありがたいです。

座長 A委員代理、お願いします。

A委員代理 国のほうでもライドシェアについては現在検討中のございまして、現段階で我々が聞いているのは、何でもかんでも無尽蔵に事業車ナンバーで行うライドシェアではなくて、いわゆるタクシー会社様に管理をしていただ

よっては既存の公共交通への影響もあるかと思えます。その辺、お話しただきたいです。

D 委員、いかがですか。

D 委員

先ほどから既存の公共交通のお話もしていただいているので発言のほうはしておりませんでした。やはり言われるように、こういう新しい交通によって今の既存の公共交通の利用が減少していけば、現在ご利用いただいている方にも影響が出て、バスが減便になったり廃止になったり、鉄道も同じようになってくるかと思えます。

ですので、便利になるということは大事な事かなと私自身も思っています。今既存の公共交通を使っている方のことも考えていただくと、その方が減便などで今度使えなくなって、逆に、デマンド交通も台数に限りがあるので、その適用範囲が広がったり、利用者が増えたりすれば、デマンド交通を使えない方もたくさん出てきます。ですので、見た目は便利になったなというふうに思われるかもしれないですけど、結局は使えなければ意味がないという状況になってきますので、ある程度のところでの線引きが必要だと思えます。バスや鉄道は、たくさんの人を運ぶことができます。こういったデマンド交通は少人数しか運べないので、かなりの台数が人を運ぶのに必要になってきます。それに対応できる人材を確保することはおそらく難しいと思えますので、その辺りの調整をしっかりしていかないと、便利になったなと思われるような施策でも、結局不便になってしまう可能性もありますので、その辺も念頭に入れながら施策を進めていただけるとありがたいなと思っております。

座長

ありがとうございました。E 委員、いかがでしょうか。

E 委員

D 委員がほとんど言っていたので、私どもとしては特にそれ以上というのはありませんが、もう一つの視点としてお話をさせていただきます。たくさんの方にご利用いただいて何とか路線維持をしていくというのが私どもの責務ではあるとは思っていますが、もうひとつの一面として、特にバスは運転手不足という話がございます。利用があっても、今後路線を維持することが難しくなることが想定されます。そのため、このデマンド交通に限らず、その地域の交通を成り立たすために、運行する側が必要最小限の人員で、なるべく効率的に運行できるような構造を考えていかないと、何もかもが立ち行かなくなっていく時代になってくるのではないかと思っています。そのような視点から、既存の交通事業者もそうですし、デマンド交通等の新しいものも含めて、全体的な視点でもって、より合理的な方法というのを模索していかないと、利用があるとかないとか以前に、そもそも運転する人がいなくなってその地域の交通が成り立たないという

時代が来ているといった状況でございますので、そういう視点での検討をお願いしたいと思います。

以上です。

座長 ありがとうございます。とても重要なことですよね。せっかく制度設計したのに、それを請負ってくれる交通事業者様がいないということも十分考えられますので、こういう地域の方々のニーズを図りつつ、実現可能性というところを探っていく、そのためには交通事業者様ともっと綿密に連携し意見を聞きながら取り組んでいく必要があると思っています。

F 委員、いかがでしょうか。直接的に関係ないかもしれませんが、考え方として何かございますか。

F 委員 生活バスよっかいは1日4往復です。また、乗車料金は1回100円です。今のお話を聞くと、これは特別であって、今後100円は通用しない可能性があるというふうに聞こえたので、そこら辺のところを今後どうしていこうかなと、このように考えています。

座長 いや、100円が通用しないというわけではないと思いますけど。

F 委員 やはり皆様に、便利に乗っていただくということで、今まで何とか20年続けてきましたので、生活バスよっかいは利用者も結構おりますし、人生100年時代を迎えるに当たって必要であると思っていますので、これからも続けられるような形で色々取り組んでいきたいと思っています。

座長 ということで、やはりこういった新しいモードが入ってくると、今ある公共交通に少なからず影響があるということをご理解いただきながら進めていく必要があると思います。

G 委員、いかがでしょうか。

G 委員 先ほどD委員がおっしゃったのは、既に10年、20年前から言われていた、「悪貨は良貨を駆逐する」というようなお話だと思います。例えば市議会議員等が、選挙の際に最寄りの駅や病院、スーパー等へ送迎バスを運行することで、かえって民間を圧迫するというようなことをうたっていたと思います。その辺について、民営でできるところは民営ですということ、引き続き運行していければと思っています。

座長 ありがとうございます。タクシー業界の人材不足等々含め、あるいは新しいデマンド交通や河原田地区の実証実験について懸念等々、ありましたらお願いします。

H 委員

先生が言われるように、交通空白地以前に、タクシーの利用が満遍なく使えるようにしていただく施策が、タクシーとしてはありがたいです。朝の7時から10時ぐらいまでは通勤の時間帯、16時から18時ぐらいまでが帰宅の時間帯、また、以前は20時から飲み会や二次会があり、こういう3つの大きな稼げる時間帯がありました。コロナで一転しまして、夜がなくなってしまった。運転手の雇用の関係で、タクシー運転手は乗って何ぼというところがありますが、体を動かしていなくても給料はもらえるとすると怠け癖がついてしまい、ほかの会社に移ってしまうということもあります。

三重県において不思議だなと思ったのは、コロナの影響を受けていない事業者が7社ほどあったことです。それは老人とか、どうしても使わないといけない、外へ出ないといけないという人が多くいる田舎の地域で、国の補助制度も県の補助制度ももらえません。そういうところもあり、やはりタクシーの特殊性として平準化が必要だと思っています。また、河原田地区でも、本来はタクシーが行けるところです。行けるところが、今、労働者不足で待ってもらわないといけないというので、伊勢でも今、夜間の実証事業を行っていますが、大体30分待ってというのが待てない。だから、今の世代で待ってもらうというのがなかなか難しく、特に酔客なんかは無理だなと思っています。

先ほどライドシェアという話が出ましたが、自家用有償運送については、タクシー会社でいわゆる1種の免許の方を教育して、特別講習等を受けるような形になっています。三重県でも1人だけ19歳で入ってきた方がおられますが、自家用有償の許可をタクシー会社が取るのは、人材不足の会社ではなかなかできません。こういう田舎では人材不足そのものが問題となっており、自家用有償にしても問題がでてきます。都会では、ダブルワークとして人材が確保できる可能性はありますが、個人的には、三重県はライドシェアを導入しても担う運転手がないということになるかと思います。ですので、平準化していただく施策が一番良いと思います。

座長

ありがとうございます。この河原田地区の実証実験は時間を絞り、日中の移動に重点を置いた時間帯での実験となっていますので、まさに平準化につながるような形になりますので、そこは一安心かなと思います。

それから、やはりドライバー不足ということですので、実際にライドシェアのような制度が活用できるのかどうか、そこは情報収集しながら進めていただければと思います。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。

事務局、今のご意見を伺いながら、何かございましたら。

事務局

色々のご意見を伺いましたので、それを参考にしていきたいと思っています。

座長 またアンケートの結果も出てきますので、それを踏まえながら詳細の制度設計を進めていただくと良いと思います。

 ちなみに、これは21条での有償ですが、その辺は支局とよく相談しながら進めていただければと思います。来年度の下半期といくことで、まだ1年近くあり、十分時間はあるかと思いますが、道路運送法上の問題がないように進めていただければと思います。どうもありがとうございました。

 以上で意見聴取を終わります。事項3「その他」でございます。
 まずは事務局から何かございますか。

(4) その他

事務局 配付資料の中の「生活バスよっかいち20周年記念講演会」のチラシをご覧ください。

 「生活バスよっかいち20周年記念講演会」が明日、1月20日土曜日に開催されます。場所は、文化会館のほうでありますので、ご都合よろしければぜひご参加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した。明日でございますが、もし時間がございましたら参加いただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

 他何かございましたらお願いします。
 Iオブザーバー、お願いします。

Iオブザーバー ご発言の機会をいただきましてありがとうございます。

 私のほうからは、四日市あすなろう鉄道様が鉄道事業再構築事業（以下、再構築事業）を現在実施しております。この四日市市地域公共交通活性化協議会が法定協議会になっていきますので、四日市あすなろう鉄道様と再構築事業の関係について少しご案内をさせていただきます。

 先ほども申し上げたように、現在、既に再構築事業のほうを実施されておりますが、こちらのほう、現在の鉄道事業再構築実施計画（再構築計画）というのが令和7年4月までとなっております。したがって、来年度いっぱい一応終了という形になっていきます。引き続き再構築事業を続けていかれるということであれば新たな計画を認定いただく必要があると思います。来年度にはおそらく、その辺の話をされていくのではないかなというふうには思っておりますが、ただ、去年の4月に地域交通法が改正されて、今まで再構築事業を行えば国の補助の割増しが受けられたりとか、再構築事業であれば受けられる補助というのもあったり、優遇されていましたが、この法改正によってさらに、これは主に四日市市様に影響が大きいのですが、社会資

本整備総合交付金（以下、社総交）という制度ができて、地域交通の鉄道事業者の再構築事業を基に支援する自治体に対して、非常に手厚い交付金を国のほうは出すというものです。ざっくりと言うと、自治体が補助する負担金の約7割強を国が持つような、そういう制度ができて自治体の負担が非常に少なくなるという制度になります。再構築事業は次年度の計画が終了する前までに認定を受けていただければ良いのですが、こちらの社総交と呼ばれる事業については、手続が年に1回しかないものですから、6年度で終わった次の7年度から再構築事業を行い、この制度を活用していこうと思いますと、6年度の終わりまでには既に手続を行わなければいけません。さらに、国のほうで予算をある程度確保する必要がありますので、6年度に入った早い段階で、例えば7年度から社総交を活用したいという話であるとか、7年度はどのぐらいの規模でお金を使いますか、という要望のような調査が始まることになってきます。そうすると、年度明けぐらいに7年度の再構築事業で何をやっていくのかというところの、大体の規模感が確定している必要があるかと思います。現在の計画期間を考慮すると、実際にはそんなに時間がないという状態ですので、こちらのほうも皆様でしっかりとご検討、ご議論いただきたいなと思いますので、よろしくお願ひします。

以上です。

座長 情報提供、ありがとうございます。
事務局、その辺について何か予定、計画、方針など決まっていますか。

事務局 再構築実施計画が令和6年度で終わるということで、新たな再構築計画を立てる予定です。今までも運輸局様のほうとはメールや電話でやり取りをしておりますが、この1月の終わりに直接お伺いしてその辺は協議の場を設けていただく予定です。まずはその新しい再構築事業をした上で、社総交という流れになろうかなと思っていますが、直接お話を伺ってから、できるだけ早く作業を進めていきたいと考えております。

座長 社総交はかなり魅力的な補助制度だと思っております。これ、活用しない手はないと思います。車両の更新等もできましたよね。

I オブザーバー 車両更新までは対応していません。
利便性の向上などが主な事業になりますが、車両に関しては効果促進事業という、本来の事業以外のところで、先進車両やCO₂削減に貢献できる車両とか、そういうものに関しては使っていただけるような事業はございます。

座長 これは社総交ではありませんね。

I オブザーバー 社総交の事業の20%の範囲内で使っていただける利用促進事業というのがありますので、そのスキームで使えないことはないと思います。

座長 なるほど。良いですね。狭軌のナローゲージの車両、なかなかつくってもらえませんが、GX・グリーン化というのも夢があっていいですね。ぜひ国の補助金を活用しながら、継続的な、あるいは持続可能な車両更新ができる可能性があります。また三岐鉄道もナローゲージですので、お互いに協力していただくと良いと思います。いずれにしても社総交、年に1回しか手が挙げられないので、年度早々にそういった話があるということですね。

それから、四日市市の場合は立地適正化計画（以下、立適）を策定しておりますので、立適に四日市あすなろう鉄道のことを位置づける必要があります。場合によっては立適の修正・改正も行いながら、そして地域公共交通計画へも位置づけるということになりますので、そういったところの情報収集もお願いできればと思います。それが税金の有効な活用につながっていき、そして地域にとって必要な公共交通の維持にもつながっていきます。また、場合によっては魅力向上にもつながっていきますので、ぜひ積極的にご活用いただければと思います。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。よろしいですか。ありがとうございました。本日もたくさんご意見いただきました。特にこれからの検討題材となるようなご意見もいただきましたので、意見を踏まえた形で検討を進めていただければと思います。どうもありがとうございました。

それでは、皆様方のご協力に感謝を申し上げまして、事務局に進行をお返しいたします。

事務局 座長、ありがとうございました。

また、委員の皆様、本日は協議事項2点、それから、その他の部分で貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。今後、市の取組の中で参考にさせていただきたいと思っております。

また、改めて冒頭の資料確認でお話しさせていただきました資料の2-2につきましては回収させていただきたいと思っておりますので、机の上に置いていただくよう、重ねてお願い申し上げます。

それでは、最後になりますが、両協議会の会長である四日市市都市整備部理事の伊藤より、一言挨拶をさせていただきます。

会長 皆様、長時間にわたり、2時間という時間になってしまいましたけれど、どうもありがとうございました。

事項書1、協議事項の2のこにゆうどうくんライナーの事業評価につきましては、国のほうへ提出させていただきます。

また、事項書2で公共交通不便地域への対応というところで、デマンドタ

クシーの制度の見直し、こちらにつきましては、B委員からご意見をいただいて、今までそういった行き先の空白地という視点はなかったというところで、改めて課題として出てきたのかなということで、また改めて見直しや確認をさせていただければというふうに思っております。

河原田地区の実証実験につきましては、交通事業者の皆様から多彩な意見をいただきまして、公共交通を守っていくという視点、かつ、利用者の視点も含めた考え方を改めて持たせていただきました。

本日皆様からいただいた意見を踏まえながら、当然予算があつての執行ということになりますので、これから市議会での予算議論も踏まえまして今後取り組んでいきたいというふうに考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

別の話になりますが、会場へ来られる際に、近鉄の四日市駅を降りてこられた方は、現在、国の直轄事業で整備いただいておりますバスタ四日市も含めて、中央通りの再編に関する工事も本格化してきておりますので、そのような工事状況を見ることができたのではないかと思います。今後、この中心市街地の交通環境が大きく変化していくこととなりますので、この協議会の場合でも協議する事項が出てくるかと思っております。その際はご協力をよろしくお願いいたします。

なお、次回ですけれども、来年度になります。今年の6月頃を予定しております。毎年開催しておりますけれども、交通戦略及び公共交通計画の5年度の取組実績や6年度の予定などを報告させていただくとともに、本日も議題にありましたこにゅうどうくんライナーの7年度の認定申請というような形で開催させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

最後になりますけれども、今年度は合同会議ということで2回実施させていただきました。本当に大変お忙しい中、ご出席、ご協力賜りましてありがとうございます。委員の皆様には、引き続きこの四日市市の交通環境がより良くなるように取り組んでいただきたいと思いますので、どうぞご協力のほう、よろしくお願い致します。

本当にお忙しい中でしたが、来年度におきましてもこの会議にご出席いただくようお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

事務局

ありがとうございました。

以上で第18回四日市市都市総合交通戦略協議会及び第14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。