

第19回四日市市都市総合交通戦略協議会

第15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6月25日(火) 10時00分～12時00分

2. 開催場所 四日市商工会議所 1階 会議所ホール

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	堀 圭介
三岐鉄道株式会社 取締役専務執行役員	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 営業課長	山本 淳 (代理出席)
東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部 管理部企画課 担当課長	豊田 智隆
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 鉄道営業部 運輸課長	山上 雅人 (代理出席)
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 公共交通担当	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
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 総務規制係長	高山 智仁 (代理出席)
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
国土交通省中部地方整備局 北勢国道事務所 副所長	田中 勝
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	小島 光洋

三重県 地域連携・交通部 交通政策課 主事	奥田 健太 (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
一般社団法人 三重県トラック協会 適正化事業部 課長代理	内藤 宏樹 (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	後藤 直紀
国土交通省中部運輸局 交通政策部 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	小野木 康仁
三重県警察本部 交通部 交通企画課 交通安全対策室 室長	原 晋也
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
- ・ 活発で良い議論ができる会議のために
- ・ 【資料1—1】 令和5年度 of 取組実績及び令和6年度 of 取組予定調査票
- ・ 【資料1—2】 四日市市都市総合交通戦略及び四日市市地域公共交通計画の指標等の確認について
- ・ 【資料2—1】 四日市市地域公共交通計画「本体」における地域内フィーダー系統（こにゅうどうくんライナー）の位置付け
- ・ 【資料2—2】 令和7年度地域公共交通計画（フィーダー系統）認定申請 提出予定資料
- ・ 【資料2—3】 令和7年度地域公共交通計画（フィーダー系統）認定申請 参考資料
- ・ 【資料3—1】 四日市市デマンドタクシー（市街化調整区域）について
- ・ 【資料3—2】 河原田地区での実証事業（市街化区域）について
- ・ 三重県地域公共交通計画概要版等

5. 議事

活発で良い議論ができる会議のために

座長

それでは、当会の進行を務めさせていただきます。どうぞ皆さま方のご協力、よろしくお願いいたします。

事項書に従って進める前に、お手元に、「活発で良い議論ができる会議のために」というものがございます。これは、年度初めにご説明いただいておりますので、A委員、ご説明をお願いいたします。

A委員

よろしくお願いいたします。

では、着座にて失礼させていただきます。

お手元に、「活発で良い議論ができる会議のために」というパンフレットをお配りいただいております。表紙を1枚めくっていただきまして、左上をご覧いただきたいと思います。大きく「全国の地域公共交通が、いま、大ピンチです！」と書かれております。また、その右側には、「「地域公共交通会議は」、地域にふさわしい公共交通をつくりあげていくために、住民、交通事業者、行政など関係者みんなで、話し合っ

て決めていく場です。」と書かれております。ご存じのとおり、公共交通については、モータリゼーションの進展ですとか、人口減少に伴いまして、輸送人員は減少をたどっております。そのような中、新型コロナウイルス感染症の発生によって、外出控え傾向となり、とりわけ令和2年度から4年度、5年度辺りまで、輸送人員が大きく減少いたしました。令和5年度以降については、輸送人員は徐々に回復傾向にはありますが、未だコロナ禍前までの輸送人員には戻っていないような状況でございます。

また、昨今、報道でも大きく取り上げられておりますが、バス、タクシー、また、鉄道もそうかと思っておりますが、運転士をはじめとした担い手不足の深刻化が強く出ております。とはいえ、公共交通は、通院、買物、通学、通勤、観光、また、それにとどまらず、例えば、友達と遊びに行くなど、日常的にご利用される公共交通機関でございます。そのため、5年後、10年後の将来を見据えて、使える公共交通を持続可能な形で維持・活性化していくために、この公共交通会議で様々な意見交換、協議をなさっていただきたいというふうに考えております。

また、国土交通省としても、この地域公共交通会議・協議会を非常に重要視しておりまして、例えばですが、この交通会議・協議会で協議が調って取組を進められるような施策については、例えば、何か許認可が必要なものについても審査期間が短縮されたりですとか、何か支援制度・補助制度を活用いただく際にも要件が一部緩和されたりといった措置を設けております。

引き続き、住みやすい、また、にぎわいのある四日市市を形づくっ

ていくために、公共交通も1つ大きなツールになろうかと思っておりますので、ぜひ、この協議会で、引き続き、今年度も多くの意見交換、協議いただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

座長

ありがとうございました。ということでございますので、ぜひ、会議におきましては、遠慮なく、何なりとご発言いただければと思っております。皆さまと共につくっていく公共交通ということでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、事項書に沿って進めてまいりたいと思っております。

まず、事項1「四日市市都市総合交通戦略及び四日市市地域公共交通計画に基づく取組実績等について」ということをご説明をお願いいたします。

(1) 四日市市都市総合交通戦略、四日市市地域公共交通計画に基づく取組実績等について 事務局より資料1-1・資料1-2に基づき説明

座長

ありがとうございました。

令和5年度の実績と令和6年度の取組については、時間の関係で、事務局からご説明いただきましたが、もし、補足等ございましたら、いただければと思っております。令和5年度の実績と令和6年度の取組、また、都市総合交通戦略及び地域公共交通計画の指標の確認につきましても、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。

令和5年度の実績と令和6年度の実績予定の中で、これまで実施できていなかったものを6年度から実施したという取組もあったと思っております。

そして、指標のほうは、「達成・未達成」といった内容をご説明いただいております。目標年度はもう少し先ですので、今時点で必ずしも達成していなくても良いのですが、良い方向に向かっているかということが大事です。それから、地域公共交通計画に関しましては、今回、確認までとなっておりますが、実際には、これに対するアクションも求められます。改善の方向も求められるということになります。それは、次回、皆さんにお話させていただくということになります。

何かございますでしょうか。よろしいですかね。

いずれにしても、この「交通戦略」におきましては、公共交通に限らず、道路関係、貨物も含め、全ての交通に関する取組がこのような形で取組が進められており、また皆さんに、こういう情報共有をする

というのが大変重要だと思っております。それぞれが独立しているというわけではなく、それぞれの施策が、他のものにも関係しているということで、そういった関係も含めご認識いただければと思っております。

よろしいでしょうか。

では、A委員お願いします。

A委員

地域公共交通計画の進捗について、「評価」といったお話がございました。データや数字を見ながら分析・考察いただけるものもあれば、数字・データだけでは、なぜこのような数字・データが出てくるのか分かりにくいようなものもあるかもしれません。場合によっては、運行事業者の方からの聞き取りだとか、そういった部分も含めて、分析・考察をいただいて、評価、そして次のアクションに進めていただければというふうに思います。

以上、補足です。

座長

ありがとうございます。おっしゃられるとおりでと思っております。

今回、18ページ以降で数字が出ております。この数字は、経常的な評価ということですが、アクション、今後の課題と考えるときには、例えば、事業者さんに聞き取り等々をしていただきながら、その方向性を検討いただくということも大事ではないかということがございますが、ご意見は、何かございますでしょうか。

事務局

次の協議会までに、分析をさせていただきたいと思えます。

座長

ぜひお願いいたします。特に、増減があるところが、何で増減したのだろうといった、我々の分野ですと考察という言葉を使いますが、考察していただいて、そして、それに対してどういうアクションを取るべきかといったところを今度の出す計画の評価では記載いただければと思います。

どうも、A委員ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか、よろしいですかね。

では、これはこういうことで、情報共有させていただいた。それから、今後、この評価をいま一度、皆さんにお諮りするということになります。了承ください。ありがとうございました。

それでは、事項2「令和7年度地域公共交通計画（フィーダー系統）の認定申請について」ということで、ご説明をお願いいたします。

(2) 令和7年度地域公共交通計画（フィーダー系統）の認定申請について

事務局より資料2-1・資料2-2・資料2-3に基づき説明

座長

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、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。

幸いこにゅうどうくんライナーも利用が、二十数名ありまして、何より幹線ですね、幹線のほうも先ほど27人あるということで、今のところ補助なしになる可能性は低いと。とはいえ、やはり今のうちから利用促進しておかないといけないよというようなことでして、この協議会で皆さんに承認いただきたいのは、フィーダーという支線の計画、これは、法定協議会の計画ですが、申請に当たっては、いろんな資料がありますが、皆さんにご確認いただくべきものは、「目標値の24.5人」と「収支率7%」、それから毎年0.5人ずつ、そして0.5%ずつ増えるという目標がふさわしいかどうか。そして、その目標を達成するために、次のページになりますが、やるべきこと、商業施設との連携した取組、それから幅広い世代に向けたPRイベント、それから乗り継ぎ拠点や沿線地区市民センター等で利用啓発活動を行うとか、あとは、ダイヤの見直し案となっております。これで十分なのかどうかといった観点でご意見いただければと思いますが、あるいは、これをプラスでやるべきだろうか、そんなご意見も結構でございますが、いかがでしょうか。特にございませぬかね。

このこにゅうどうくんライナーの買物というと、イオンタウン四日市泊が、ほぼほぼ目的地となるのでしょうか。

事務局

商業施設としては、ほとんどがイオンタウン四日市泊になります。

座長

そうしますと、午前中に買物をしようと思いますと、10時59分にイオンタウンに到着して、帰りが11時59分ということになるのですね。1時間ですよ。つまり、このイオンタウン四日市泊、どれぐらい大きいのか分からないのですが、その1時間というのは、大体、ご高齢の方もゆっくり買物するのにちょうどいいぐらいの時間になるのでしょうか。

事務局

買物の用途にもよるかとは思いますが、食料品とかをメインで買われるということであれば、ちょうど1時間というのぐらいが妥当なのかなというふうには考えております。

座長

ちなみに、そこには衣料とか、雑貨とかも売っているのですよね。

事務局 そうですね。

座長 ゆっくりしようと思うと次の便が15時14分。なるほど、ここになると、結構、今度は遅くなるのですね。

 そういったことを含めて、ダイヤの見直しといったようなことも検討いただくとよろしいかもしれません。そのためにアンケートを見ていただいて、使いやすいようなダイヤを設定いただくとよろしいかなというふうに申し上げます。

 では、そのほかいかがでしょうか。

 では、お願いします、B委員代理。

B委員代理 少し視点が違うかもしれませんが、私は今、免許の係をしておりまして、実際に自主返納する高齢者の方が、1日5人ぐらい、年間500人ぐらい来られますが、今は、三重交通様からバスの返納者に半額のチラシをいただいています。それを返納させていただいた方にはお渡しさせていただいているのですが、私の認識不足で申し訳ないのですが、ここにゆうどうくんライナーのことを知らなくて、周辺では走っておりませんが、そのようなチラシを警察のほうにいただくということは可能でしょうか。例えば、ここにゆうどうくんの利用促進を図ることを含めたものになるかと思いますが、免許を恐らく返す人、そのような方が、対象になることが多いと思いますので、そのようなチラシを警察や市役所、市民センターに置いていただけると、我々も非常に説明しやすいなと思います。よく聞かれます、「今、バスは半額になるのですか」と。これは警察の施策ではなく、行っているのはそれぞれの事業者なので、それぞれの事業者さんに聞いてくれますか、というご説明させていただくと、高齢者の方は、「何やそんなもんも分からんのか」と僕らに文句を正直言われる、そのとおりなのですよ。そのようなことを分かりやすくしていただくと、現場の人間としては、動きやすいというのをこの場を借りて意見ということできさせていただきました。

座長 ありがとうございました。大変重要なお指摘いただいたと思っておりますが、その辺、市としては、何か、今、提供されていますか、あるいは提供可能でしょうか。

事務局 今、ここにゆうどうくんライナーをご案内させていただいておりますのが、沿線の市民センターがメインになっておりますので、警察署様の所在地と、ここにゆうどうくんライナーの走行しているエリアと大分違うところもありますが、情報提供というところで、各警察署様のほ

うにも、案内やチラシを配架させていただければと思います。

座長

このこにゆうどうくんライナーに限らず、三重交通様の路線バスも半額になるのでしょうか。また、三岐鉄道様のバスも何か割引はあるのでしょうか。あと、デマンドタクシーもありますよね。そういったものを全てまとめて、地区にかかわらず、四日市市で行われている公共交通の取組が分かりやすくまとめられたものを各警察署様にお渡しして、返納された方々には、四日市市はこんなことやられていますよというふうに配布していただくようにするといいなということだと思いますが、いかがでしょうか。

事務局

そうですね、すごく参考になる意見いただきまして、デマンドタクシーなどについては、各警察署様にも配布させていただいておりますが、市全体、交通事業者様も含めた全体の取組というのを、免許返納者にお知らせするということは不十分かなと思いましたが、今後、そういったところ、まとめてお知らせできるような形を取っていきたいと思います。

座長

ありがとうございました。ぜひ、行っていただいて、ほかの警察署様もどうぞご協力よろしく願いいたします。

ちなみにタクシーも何か取組されているのでしょうか。返納者に対しての取組は、何かあるのでしょうか。

C 委員

C 委員

各社によって違いますが、非常に返納割引の事業者は少ないと思います。数社ぐらいになります。

座長

そうですか。しかし、数社さんは返納割引されているということであれば、その情報はまとめていただいて、県警の方にもご提供いただくとよろしいかと思いますが、それはC委員にお聞きすればよろしいでしょうか。

C 委員

それは分かります。

座長

ありがとうございます。

では事務局、ぜひ、そういう形でタクシーについてもやっていただくとよろしいですね。

事務局

分かりました。

松本座長 ありがとうございます。では、今後、そういうふうに進めさせてもらうということで、そのほか、この申請に関しまして、いかがでしょうか。

 では、A 委員お願いします。

A 委員 今の協議事項となっていますこの資料 2-2 については、国交省の運行費補助を現状活用いただいている路線がこにゅうどうくんライナーなものですから、こにゅうどうくんライナーに少し特化したような資料になっておりますが、今、この時間で意見等出てまいりました「高齢者運転免許自主返納」との関係とか、そういったところについては、何もこにゅうどうくんライナーに限ったお話ではなくて、四日市市内を運行する公共交通全般に関わってくるご意見かと思えます。

 ということで、四日市市様の公共交通計画、本日の資料で行きますと、資料 1-2 の 17 ページですかね。資料 1-2 の 17 ページを拝見しますと、一番下の青い枠、目標 5 の右の欄に、施策のところでは㊸として、「高齢者の運転免許自主返納の促進」という項目もございます。ですので、今日のこういった協議会でのご意見等については、従来、公共交通計画にも関わりの深いご意見もたくさんいただけるかと思えますので、ぜひ、幅広い観点でご意見を引き続きいただきながら、事務局の方におかれては、検討、ご活用いただければというふうに思います。以上、補足になります。

座長 ありがとうございます。こにゅうどうくんライナーに限った話ではないということで、今回は、認定申請書という意味で、こにゅうどうくんライナーですが、幅広くご意見をお願いしたいということです。

 ちなみにこの 25 番は、具体的には、計画では、何が実施されているのでしょうか。

事務局 今年度からになります。運転免許証を自主返納された方に対して、交通系の IC カード 5,000 円分を配布させていただくという制度を始めております。

座長 そうなのですか。それは、いい取組ですよ。では、それもまとめて、警察署様には、情報提供いただくといいですね。

 ちなみに、それは、市に申請して、市のほうから IC カードをいただくという形になっているのでしょうか。

事務局 交通系 IC カードの返納についてのチラシや申請書については、各市民センターや、警察署、あと免許センターにも配布させていただ

ています。

令和6年4月1日以降に返納された方については、市役所の道路管理課のほうに申請していただくというふうな形で行っております。

以上です。

座長

分かりました。

それはそれでチラシがあつて結構ですが、何か1枚に全部がまとまっているといいと思いますので、1枚でまとめていただいて、プラス、それぞれのチラシという形にし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、いかがでしょうか。よろしいですかね。

では、特にこの申請書に関しまして、これは、国のほうに補助金をもらうための申請の計画ということでございますが、主には、資料2-2を提出するということになります。この後、恐らく細かな修正、調整があるかと思えます。

支局と事務局のほうでやり取りをしながら、微修正あるいは文言の微修正等々もあるかと思えますが、それも事務上の修正ということで、そこは、もう事務局に一任させていただきたいと思えます。趣旨は変わりませんので、そこはお任せするとして、今回、この申請書で申請することに関して、ご承認いただこうと思っておりますが、これは決を採らせていただきたいと思えます。

四日市市地域公共交通活性化協議会規約第7条5項には、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、お手元の名簿をいま一度ご確認いただきましょう。

一番左に、「戦略」・「活性化」という文字が入っておりますが、「活性化」と文字が入った方々を対象に、今から挙手をお願いしたいと思います。逆に言うと、「戦略」とだけ書かれている方は対象にはなりませんので、今回、賛否を表明していただく必要はございません。「活性化」が入っている方だけを対象をお願いしたいと思います。それから、ウェブ参加の方も、手を挙げるというボタンがございますので、そのボタンを押していただきたいと思います。

では、今回のこの申請について、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)

座長

ありがとうございました。3分の2以上はもう間違いなくございましたので、今回のこの計画については、ご承認いただいたとさせていただきます。

では、支局と調整の上、最終的に国のほうへの提出をお願いいたします。ありがとうございました。

それでは、続きまして、事項3「公共交通不便地域に関する取組みについて」、まず1つ目「四日市市デマンドタクシーについて」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

事務局より資料3-1に基づき説明

座長

ありがとうございました。

では、この件に関しまして、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。

では、お願いいたします。

D 委員

資料3-1の前の協議会で出た意見への対応について、ご覧ください。

前の協議会の後、事務局さんと打合せをさせていただきまして、降車地の調査、分析をしていただけることになりました。ありがとうございます。この調査の結果、降車地が公共交通機関で行けないところが多ければ、距離要件を外すことを検討していただけるということでございます。

調査分析をしていただくに当たって、3点、検討していただきたい事項があります。いずれも今日結論の出るような事項ではございませんので、後日、改めて、事務局さんと打合せをさせていただきたいと思っております。

今日は、問題点のみとさせていただきます。

その前に、資料の訂正を1点お願いします。

もう、これは私の間違いですが、資料3の①の中ほどから、「公共交通で行ける場所が多ければ、降車地を公共交通機関に限定する」、少し難解な文章があります。この中の「降車地を公共交通機関に限定する」という文言を削除していただいて、「距離要件を残す」に変えてください。通して読むと、「公共交通で行ける場所が多ければ距離要件を残す」となります。

さて、3つのお願いですけれども、1つ目は、「公共交通機関で行ける範囲をどう定義するか」です。ここで言う、公共交通機関で行ける範囲というのは、利用者各人にとっての公共交通機関で行ける範囲です。

デマンドタクシーは、ドア・ツー・ドアですから、長い距離を歩けない人に有効で使われています。バスを使った場合、バス停から目的

地までは歩きとなりますが、無理なく歩ける距離は、個人によって異なります。特に高齢者はですね、公共交通で行ける範囲も個人により異なります。また、路線間をショートパスして、遠回りを避けて、大幅に時間短縮をしている場合は、これは公共交通機関には置き換えられません。したがって、行けない範囲となりますね。この場合は。したがって、目的地近くのバス停からの距離で、一義的に公共交通で行ける範囲を定義することはできません。利用者各自によって異なる公共交通で行ける範囲をどう判定するのかを相談させてください。

それから、2つ目のお願いです。

まず、一部、資料を訂正してください。

資料3-1の②に、「公共交通機関で行けない場合が多ければ距離要件を外す」とあります。この多ければを「基準以上であれば」と変更してください。これも私の意思の伝達ミスです。具体的な基準は、事務局さんと相談させてください。なお、この評価は、デマンドタクシーが有効に使われているのかどうかの検証も兼ねることができると思います。この比率が50%以下であれば、公共交通でも行けるところに、半数以上のデマンドタクシーが使われているということですので、非常にもったいない使い方ということになります。この比率が低ければ、別途、比率を上げる方向で見直していくべきと考えます。つまり、公共交通で行ける人は、多少、不便があっても公共交通を使ってもらって、デマンドタクシーに余力を持たせて、やろうとしている対象者拡大に備えていただくことだと思います。

3つ目は、距離要件を外して対象者が増え過ぎて、タクシーの能力や予算の範囲に納まらなくなった場合、どのようにして対象者を絞るのか。方法、手順、能力増強の方法、実現性など事前調査をすることはないのかななどを相談させてください。

以上です。

座長

ありがとうございました。

資料の修正のご提案をいただいておりますが、事務局として、もし、今のように修正するなら、事務局から改めてご提案いただけますか。

事務局

分かりました。

座長

今の対応に対してのご回答も含めてお願いします。

事務局

まず、この資料の修正というところにつきましては、前回の協議会の後に、やり取りさせていただいたのですが、その話の聞き取りの中

での解釈の違いがあったということですので、こちらにつきましては、今、D委員が言っていた形の修正でいいかと考えます。

また、質問いただいたところにつきましては、まず、公共交通で行ける範囲をどう定義するかというようなところで、利用者によって歩ける距離が異なるというような話でしたが、公共交通の施策、公共交通としての考え方としては、この四日市市デマンドタクシーが、鉄道駅から直線で800メートル、バス停から直線で300メートルを超えるべきというところがございまして、基本的には、普通に歩いていただけるという前提での移動手段というふうに考えております。

例えば、300メートル、800メートル歩くことが難しいということになってくると、そこは福祉としての意味合いも出てくるのかなと思いますので、福祉部局で行っている施策と連携していくというような形になろうと思います。

2番につきましては、2番目に言っておられた降車地が公共交通で行けない場所が基準以上であればということについては、申し訳ありませんが、もう一度ご説明をお願いいたします。

D 委員

要は、これは、本当に1件でもあったらというのが私の言いたいところです。その基準を事務局さんと相談させていただきたいのですが、1件でもあったらという思いです。

要は、もともとは「距離要件」、これで利用者を絞るのはおかしいのではないかと、合理的ではないのではないかとということからスタートしています。

公共交通の不便さは4点あると思っております、1つは、その今の距離要件を使っている、公共交通空白地帯ですね。ここからは、公共交通が使えないという点ですね。それから、2つ目は、発着間隔が長いということが2つ目の問題。それから、3つ目は、路線が中心部から放射線状になっていますので、隣の地域に行くにも、非常に大回りになって、実際には5倍も時間がかかるというようなところが、その不便さがあります。それから、4つ目は、バス停からの距離の問題です。目的地側の距離です。

その4点の不便さがありますが、今は、出発点のバス停からの距離が遠い人がデマンドタクシーを利用する権利が与えられていて、この一部を解決できます。ところが、2、3、4の問題、不便さは、出発点のバス停からの距離とは関係ないもので、全ての人が同じ共通の問題点です。そのため、出発点の1つの問題だけで、利用者を限定するのは、おかしいのではないということからスタートしています。

座長 ありがとうございます。
 いずれにしても基準を超えたら、その基準を幾つにするかを相談したいということですね。

D 委員 そうです。
 先ほどの回答もいただきたいのですが、最初に申しあげましたように、今日ここで結論は出ない問題だと思いますので、事務局さんと改めて、日を決めて、膝を突き合わせて打合せさせていただきたいと思っています。

座長 では、打合せをお願いします。

D 委員 先ほどの一般的な基準で行っていたのでは、評価をする意味が全くなくなってしまいます。

座長 よろしいでしょうか。

D 委員 はい。

座長 今のご議論を聞いていると、結局、このデマンドタクシーが何のために導入されるか、恐らく、そこが一番大きいなと思っておりますので、市として、市の施策として何のためかと、いま一度明確にした上で、話し合いしてもらえるといいかなという気がしていました。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。

 では、その左側の内容は、前回、皆さんにお話し、ご紹介いただいて、その形で動いている。また、今後については、このような降車地の調査等々を行いながら、また、検討をしていくと。その検討内容については、後日相談するという事で説明させていただきました。よろしいでしょうか。

 どうもありがとうございました。

 それでは、続きまして、「河原田地区での実証事業について」ということでお願いいたします。

(3) 公共交通不便地域に関する取組みについて

事務局より資料 3 - 2 に基づき説明

座長 ありがとうございます。
 では、この件に関しまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お

願いたいと思いますが、いかがでしょうか。

既存の公共交通への影響というのも、恐らく計画もあるかと思えます。その辺も含めて、今、ご懸念ございましたら、ご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。では、特にご意見もないようございしますので、今回、ご提案いただいた内容で進めていくということでご承知おき願います。

どうもありがとうございました。

では、4番、その他へ移りたいと思えます。では、ここから、E委員代理お願いいたします。

(4) その他

E 委員代理

この場をお借りしまして、昨年度、策定させていただきました「三重県地域公共交通計画」について、簡単ではございますが、説明のほうさせていただきます。

参考資料をご覧ください。

左上の第1章、はじめにのほうになりますが、「②計画期間」としまして、令和6年度から令和10年度の5年間を予定しております。

この計画では、左下の第2章「地域公共交通の現状と課題」というふうに上げさせていただきます。①自家用車の保有状況、交通事故データ、②県民アンケートからの日常的な移動の状況、③地域公共交通、運転士の状況など現状」を記載しております。

課題としましては、県民の移動手段が、四日市市様のお話もありましたが、主に自動車の移動が大変多いという結果となっております。

右側になりますが、本県の課題と取組の方向性として挙げさせていただきます。

左側、課題としまして、地域内交通の課題としまして「①日常生活における地域内の移動手段の確保」、広域交通の課題としまして「③地域間や県境を越える広域的な移動手段の確保」、共通の課題としまして「⑥人口減少、高齢化による影響を踏まえた対応」といったものを挙げさせていただきます。

これらに対しての取組方向としまして、右側になってきますが、基本方針「①地域内交通、日常生活を支える地域内交通の維持・確保」としまして、「市町の効果的な交通施策の立案に向けた支援」というふうに記載させていただきます。

次、基本方針②として、「広域交通、広域交通ネットワークの構築・活性化」としまして、広域鉄道の利用促進であったり、地域鉄道の維持、確保についても取り組む方向で示しております。

最後、右下、基本方針③としまして、「環境整備としまして、地域公共交通を支え、発展させる環境整備」になりまして、真ん中にはありませんが、「運転士等の確保に向けた取組」や「自動運転などの導入促進」なども掲げております。

これらの取組方向に基づきまして、施策を実行し、めざす姿としまして、「県民の多様なニーズに対応した持続可能な地域交通の実現」を目指してまいります。

裏面をお願いいたします。

先ほど、めざす姿を挙げさせていただきましたが、左下の実現したい未来のすがたというふうに、様々な視点で、未来のすがたを示させていただいております。

例えばですが、暮らしの視点としまして、地域公共交通によって、自家用車などの移動手段を持たない高齢者や子どもなど、誰もが自由に移動できるような経験をするための計画となっております。

次の2枚目のほうをご覧ください。

こちらは、参考といいますか、第4章、具体的な施策としまして、先ほど申し上げました基本方針①から③、裏面にかけて③となりますが、これら、具体的な施策の内容が記載されておりますので、また、ご一読いただければと思います。

2枚目の裏面ではございますが、第6章としまして、計画の進行管理というふうにさせていただいております。

各基本方針に対しまして、現状値を上げさせていただくとともに、令和10年度までの目標値というのを示させていただいております。

特に、この場で申し上げますと、基本方針1の医療サービスの導入に向けて、県が支援を行った市町の数とありますが、これは四日市市様であったり、いろんな市町様で実施いたします新たな移動サービスの導入に向けて、県として支援しますよという方針となっております。これに対しまして、県としましても、予算取りのほうをさせていただいております。

A4の紙にはなりますが、公共交通の確保・充実、①といった資料をご用意させていただいております。

こちら、地域内交通、そして、地域における移動手段の確保に向けた総合対策事業としまして、約1.2億円ほど予算を計上させていただいております。前年度よりかなり予算額、増やしております。

内容としましては、左下の地域の輸送サービスの分析や検討であったり、真ん中の移動手段の確保、乗継環境整備の支援など、様々な施策等を実施してまいりますので、四日市市様におかれましても、県のほうへ相談いただければ、何かしらの対応ができるかと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

簡単ではございますけれども、説明は以上となります。ありがとうございました。

座長

ありがとうございました。

では、ただいまの件に関しましてご質問、ご意見等ございましたら、いかがでしょうか。

県の新しい計画に基づいて、新しい施策が行えるように進んでいきます。先ほどご紹介があったように、四日市市でも活用できるような、そのような補助スキームもあるということです。この目に見えるだけでも、うまく使えそうだなと思いますので、ぜひ、事務局でもご検討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、皆さま方から、何かございますでしょうか。全体を通して、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

では、以上で予定の議題、全て終了いたします。皆さま方のご協力に感謝申し上げます。

では、進行を事務局のほうへお返しいたします。

事務局

座長、ありがとうございました。

また、委員の皆さま、本日は、熱心なご議論、ご意見、その他いただきましてありがとうございます。

また、事務局としましても、いただいたご意見につきまして、また、検討すべきところは、検討させていただきたいと思っております。

最後になりますが、両協議会の会長より一言、ご挨拶させていただきます。

会長

(会長挨拶)

事務局

ありがとうございました。

以上で両協議会の合同会議のほうを終了いたします。

なお、次回は、地域公共交通活性化協議会、こちらのほうを8月8日の予定で開催したいと考えております。

議題としましては、四日市あすなろう鉄道の鉄道事業再構築実施計画の認定申請や、それに伴う地域公共交通計画の見直しについて議題としたい、それと、本日も少しお話しさせていただきました令和5年度の地域公共交通計画の評価などを予定しています。

また、事務局より正式な開催案内のほうを後日送付させていただきたいと思っております。また、ご出席のほう賜りますようお願い申し

上げます。

どうも長時間にわたりまして、本当にありがとうございました。
会議のほうは以上となります。