

第17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12月26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

名城大学理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 近鉄四日市駅 駅長	中尾 敏治	(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 係長	井上 雅隆	(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・活き域ネット 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	
フロンティア四日市 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	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 保全室保全課長	山鹿 直明	(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	
三重交通労働組合 四日市支部 書記次長	河合 利文	(代理出席)
四日市市都市整備部 次長	伊藤 利之	(代理出席)

○オブザーバー

国土交通省中部運輸局 鉄道部 計画課 課長補佐	平井 早苗	(代理出席)
-------------------------	-------	--------

4. 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 委員名簿
- ・ 席次表
- ・ 【資料 1—1】 鉄道事業再構築実施計画に関する意見について
- ・ 【資料 1—2】 鉄道事業再構築実施計画（案）
- ・ 【資料 2—1】 四日市市地域公共交通計画に関する意見について
- ・ 【資料 2—2】 四日市市地域公共交通計画（案）
- ・ 【資料 3—1】 事業評価について
- ・ 【資料 3—2】 自己評価（一次評価）について【こにゅうどうくんライナー】
- ・ 【資料 3—3】 第三者評価委員会について

5. 議事

（1）鉄道事業再構築実施計画の策定について

事務局より資料 1 に基づき説明

座長 前回からいただいた意見への対応と、その修正バージョンということで、最終案をご提案いただいております。

 この内容に関しまして、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。

 いかがでしょうか。

 では、A 委員お願いします。

A 委員 設備投資額というところに I C カードシステム整備とありますが、I C システムはすでに導入されている中、新たに何をされるのでしょうか。

座長 事務局、お願いします。

事務局 I C カードシステム自体は導入済みですが、障害者割引の対応がまだできておりませんので、そちらをこの次期 10 年の中で整備していくという計画となっております。

A 委員 分かりました。

座長 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、最近ほかのところではキャッシュレス決済なんかも入っ

座長 てきておりますが、そういうのは特に検討はしていない、整備の方針はないということでしょうか。

事務局 今のところは、まず I C ということで考えております。

座長 その下にトイレの洋式化などと記載ありますが、こういった内容の整備でしょうか。

事務局 あすなろう鉄道の駅は、あすなろう四日市駅と終点の内部、西日野、両駅については洋式便所に整備済みですが、ほかの駅構内の便所についてはまだ和式になっていますので、そちらを洋式便所に更新する計画になります。

座長 なるほど。
まだ洋式化が完了していないところがあるということですね。
ぜひ、こういった鉄道の再構築事業で利用環境が整うと良いですね。
トイレは大変重要なファクターだと思っており、これを機に整備されると良いかと思います。
ありがとうございます。
そのほかいかがでしょうか。
今回、かなり具体的に内容については書き込んでいただき、精査もしていただきました。
先ほどのようなご意見で、取り組むのは良いが、要員の疲弊や営業費用の増加につながる等々もありましたので、精査いただいた中で絞っていただいたということかと思います。
B 委員、補足等ございましたら。

B 委員 特にございません。

座長 ありがとうございます。
では、皆さんよろしいですか。
それでは、特にご意見もないようですので、採決を取らせていただきたいと思います。
四日市市地域公共交通活性化協議会規約第 7 条 5 項に「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、今から採決を取らせていただきます。
では、今回の鉄道事業再構築実施計画に関しまして、賛成いただける方は挙手をお願いいたします。
また、ウェブ参加の方は「手を挙げる」マークを上げていただければ

座長

と思います。

では、お願いいたします。

(挙手多数)

ありがとうございます。

では、3分の2以上ということでございましたので、今回の計画に関してはご承認いただいたこととさせていただきます。

先ほど事務局から説明がありましたとおり、この後、国とのやり取りの中で軽微な修正はあるかもしれませんが、内容として変わるわけではないので、その場合は事務局に一任で国のほうへ提出をお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

(2) 四日市市地域公共交通計画の改定についてということでご説明をお願いいたします。

(2) 四日市市地域公共交通計画の改定について

事務局より資料2-1・2-2に基づき説明

座長

ありがとうございました。

こちらも前回、皆様方からご意見いただき、それへの対応と、そのほかも含めた修正バージョンということになります。

今お話がありましたようにご承認いただいた後に国のほうへ提出ということで、最終の確認をお願いしたいと思います。

お気づきの点、何なりとご指摘いただければと思いますが、ご質問、ご意見等、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

特にございませんか。

では、C委員、お願いします。

C委員

大谷台のフリーバス停化について、議題に上げていただきましてありがとうございます。

できれば、市内全般のゾーン30に指定されたところをフリーバス停にすれば、さらに高齢者や移動手段のない方の活動に非常に良いと思います。

全国的にはまだそこはないと思いますので、できれば四日市初のゾーン30内のバスのフリーバス停化というのも進めていただければありがたいなということで、早いところ、関係者との協議という意味で、会を発足させていただきたいなと思います。

座長

ありがとうございます。

計画のほうに具体の記載はないのですが、実務的にこの辺の検討を進めるといふふうに書いていただいています。

いかがでしょうか。

事務局

以前から何度かご意見をいただいております。前回と同じようなご回答になってしまうのですが、バス事業者さんも、やはり安全面というところ、警察さんも含めて、そういったところにいるいろいろな問題があるというような話も聞いてはおりますので、改めてそういった関係の方と協議する場を設けていきたいと思っております。

座長

ということでございます。

簡単には進まないとは思いますが、安全性が確認でき次第ということだと思います。

まず、そのための協議を始めていくということによろしいですかね。

ぜひ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。

そのほかいかがでしょうか。

では、D 委員、お願いします。

D 委員

高齢者運転免許自主返納の促進という項目で、簡単に言えば、免許を返上することによって、5,000円の交通系ICカードを1回だけ交付されるということですが、私のほうは公共交通の便が非常に悪くて、今晚のおかずを買いに行くにも車がないとどうしようもない状態です。

この1回限り5,000円という補助では、とても運転免許を返上しようかという気にはなりません。

返上したら生活ができないわけですから。

そのため、ここにデマンドタクシーの利用の権利を与えることを追加してもらおうと、これとは全然金額的にも違い、また、1回限りではないので返そうという気になるかなと思うのですが、いかがでしょうか。

事務局

おっしゃられるように、1回きりでなくなるとは思いますが、まず、1つのきっかけとして、こういった制度があれば免許返納をしてみようかと思われる方もいるのではないかとこのところで始めた制度になります。

免許返納をされた方に対して、デマンドタクシーの割引券の配付というところにつきましては、もちろん公共交通不便地域、今は交通空白地域というふうに呼んでおり、少しこの表現も今回変えさせていただいたのですが、交通空白地域に住まわれておる方につきましては、今は、免

事務局

許返納している方、していない方、問わずお配りさせていただいており、登録していただいた方に配布している状況です。

そうでない交通空白地でない方については、まずは公共交通が使える範囲にあるということですのでそちらを利用していただいて、公共交通の維持をしていくことも非常に重要であると考えております。

ご提案いただいた内容については、貴重なご意見として、今後の参考とさせてもらえたらと思います。

座長

よろしかったでしょうか。

論点が2つあって、1つは、5,000円だけでは返納の後押しにはならないだろうと。

それはいろんな自治体さんで言われておりまして、1回限りの支援では実際の免許返納にはなかなか移らないだろうというのはよく言われております。

そういう意味で、これをきっかけに返納というところは期待できないのかもしれませんが、返納しようと思った方にとってはこの5,000円というのはありがたいということで、そういう受け止めの範囲かなと思っております。

今後、さらなる返納を促進するような取組というのは、他自治体の事例も参考に検討いただければと思います。

今のところは、取組としての位置付けはないということですね。

もう一点は、空白地にお住まいの方はこの5,000円をもらっても、そもそも使えないということです。

そこに関しては、市としてはデマンドタクシーを入れているので、少なくともデマンドタクシー等々で使えるような、そういったものも考えるべきではないかということだと思いますので、それも今の段階では多分考えていらっしゃらないと思いますから、今後そういったところも含めて検討いただくという必要があるかなと思います。

それで、D委員、よろしかったですか。

では、よろしくお願いいたします。

D委員

別件というか、似た件ですが、デマンドタクシーの運行対象地域を、公共交通不便地域から交通空白地域という呼び方に変更されていますが、距離要件を満たすものだけに利用者を限定している現状では交通空白地域というほうが実態とよく一致しているだけに、この部分は良いかと思います。

むしろ最初からこうしておいたほうがよかったのではないかと思います。

私はこれまで、公共交通不便地域という表現を盾に取って、公共交通

D 委員

が不便なのは、駅からの距離が遠いことだけではなく、発着回数が少ないことや、目的地によってはルートが遠回りになるなどのほかの点でも不便であり、これらを含めた不便さを解消するため、距離要件の規制を外してくださいという要望をしてまいりましたが、それがなかなか難しいことであるということは説明を受けて、今日現在はよく理解をしています。

特に大きい問題は、デマンドタクシーの利用者を増やし過ぎると、既存の公共交通の利用者が減ってしまい、既存の公共交通がますます不便になってしまうということであることもよく分かりました。

最初から対象地域を公共交通空白地域とし、あわせて、利用者を公共交通空白地域に限定する理由も既存の公共交通とのすみ分けであると明記していただければ、私のように距離要件を外してほしいというような、検討の余地のないような要望は出にくかったのではないかと思います。

座長

なるほど、ありがとうございます。

まず、説明の仕方として、当初からそのようなことをしっかり説明したほうがよかったということですね。

D 委員

はい。

座長

ありがとうございます。

ちなみに、今は交通空白地域ではなくて交通空白という言い方だと思いますが、市では交通空白地域といった表現を使うのですか。

事務局

はい。

座長

要は、時間帯によって空白になることもありますよね。

あるいは、例えば荷物を持っている方にとってみれば、ちょっとした距離でも歩けなかったりするので、そういう方々にとっては交通空白となります。

それぞれの立場によっても違い、時間帯によっても違います。

だから、地域というくくりではなく、時間、空間上での空白もありますし、ある方にとっては使えるけどある方にとっては使えないということもありますので、ちょっと概念が広がっているんだと思いますが、ただ、今のところ四日市のデマンドに関しては地域ですね。

事務局

地域ですね、エリアとして。

座長 だから、一応地域で使うということですね。

事務局 はい。

座長 それから最近では、先ほど D 委員に言っていたのは非常に重要なことで、既存の公共交通もうまく活用してもらいながら、かつ、空白を埋めるという考え方がだんだん出てきています。

例えば、行きは行けるが、帰りは帰れないなんていうパターンもあるかと思います。

そういう場合はどうするのか。

今は、I T の時代なので、出発地と目的地を入れると公共交通が利用できるかどうかというのを判定してくれますが、例えば、行きはバスで帰りはデマンドでとか、あるいは、場合によっては目的地がバス停や駅から遠かった場合には、例えば駅勢圏にお住まいだとしてもデマンドで運べるとか、そういうのを判定してくれるような仕組みもありますので、そんな技術を使っていくと、本当の意味の空白に対してのデマンドの配車というのも可能になってくるかなと思います。

この計画に書いていただく必要はないのですが、そんな技術の活用も検討いただければよろしいかと思います。

ありがとうございました。

では、そのほかいかがでしょうか。

では、E 委員、お願いします。

E 委員 71 ページの（2）目標指標ですが、今日の説明を聞いて、目標④については、今回令和 16 年の目標値が、そのすぐ下の米印、赤字の経緯によって変わるということですが、その 1 つ上、目標③も、今日のご説明だと、今までの目標値の根拠としていたものから、立地適正化計画というご説明があったかと思います。

これまでとは少し違った経緯で目標値を新たに設定したということであれば、目標④と同じように米印で、こういった目標値を用いて令和 16 年の目標値とするみたいな、何か補足説明を少し入れていただけると、目標①や目標②、目標④などと同じように、なぜこの数値なのかというところがこの公共交通計画をご覧になった方にも、より分かりやすく伝わるのかなと感じました。

もちろんページの 1 行を加えるスペースがあるかないかといったようなところも影響してくるかと思いますが、もし可能であれば、そういった付記をこの機に入れていただけるとありがたいなと感じましたので、コメントさせていただきました。

事務局

ありがとうございます。

確かに、今ご指摘を受けて、こちらの部分の算出根拠が少し不明確となっていますので、立地適正化計画に基づいた推計値という形で注釈のほうを入れさせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

座長

ありがとうございます。

これは変更したわけじゃないですね。

もともと立地適正化計画からですよ。

ただ、その記載がなかったということですので、改めて立地適正化計画からの引用だということで明記させていただきます。

ありがとうございました。

皆さん、それはご承知おきいただければと思います。

それから、先ほどの話題で、交通事業者さんの免許返納に対しての取り組みを実施していただいているかと思いますが、ご紹介いただけますか。

お願いします。

F 委員

先ほどの免許返納に関しまして、私どもとしまして、ご乗車いただいた際に運転経歴証明書をご提示いただきますとバス運賃が半額になるというような制度です。

一部、高速バスやコミュニティバスは除外となっています。

また、セーフティーパスというフリーパス式の割引もございます。

1か月から1年の期間内で、複数期限があり、全路線1か月でしたら5,000円というようなフリー定期券も発売しています。

運転免許返納者の方を対象としたバス運賃割引制度がございますので、そういったものも一助にさせていただきますと、私どもとしても幸いです。

ありがとうございます。

座長

ありがとうございます。

資料2-2の83ページには、三重交通さんや三岐鉄道さんの取組が書かれているのですが、そもそもこの計画に、免許返納の促進というものに交通事業者さんというのも書かれているのでしょうか。

例えば、74ページの25番、高齢者運転免許自主返納の促進というのがあるのですが、事業主体が県警と市だけになっていますがなぜでしょうか。

さらに、83ページのところも実施主体は県警と市だけになっています。

これは、割引分を市が負担するということですか。

事務局 違います、バス事業者さんの取組みになります。

座長 では、事業主体に交通事業者を入れた方がいいのでは。

事務局 そうですね。
令和4年度の策定時に漏れていたと思います。

座長 そういうことですね。
すみません、我々の確認ミスでもありますので、83ページの25番の一覧表にある、高齢者運転免許自主返納の促進の実施主体のところに交通事業者を追記ください。

事務局 4ページにも同じように、事業主体のところを追記いたします。

座長 ありがとうございます、お願いします。

G 委員 1点だけ補足がございます。
返納証明書を持っている方について、当然、ご本人は半額ですし、同伴者1名についても半額ということになっていますので、お二人で大人1人分の運賃で済むということになっています。
これは三重交通、三岐鉄道、全て県内の事業者が同じです。

座長 それでは83ページに、提示した高齢者並びに同伴者のバス運賃の割引を記載しましょうか。
大変すばらしい取組ですので、高齢者並びに同伴者1名へのバス運賃の割引制度を継続ということをお願いします。
こういう取組みは、もちろん交通事業者さんにやっていただくのが重要なのですが、行政側から市民の方々にお知らせするというので支援できるかと思います。
もちろん交通事業者さんは交通事業者さんで、いろんなところにポスターを貼ったりチラシを配ったり、周知いただいているかと思いますが、やはり行政のほうから、例えば回覧板に入れるとか、あるいは広報で周知するとか、ぜひそういうのをやっていただくといいなという気がしております。
案外知られていないのではないのでしょうか
周知いただくことが大事だと思いますので、そういうところでぜひ行政のほうも一緒に行っていただければと思います。
お願いします。

- G 委員 既に県警や安全協会で、返納の際のインセンティブのリストがございます。
- H 委員がよくご存じかと思いますが。
- 座長 それは返納された方に対しての情報提供ですよ。
- 本当はそれが、一般の生活の中で情報が入ってきて、こんなにたくさんいろいろなことがあるから、そろそろ返納を考えようかな、みたいにながっていくといいですね。
- 何か、よろしければ、H 委員。
- H 委員 返納者に対しての情報提供もしておりますけれども、各種、高齢者に対する安全講話とかそういう場でも、そういう話も随時警察では実施しておりますので、そういう制度があるということは共有しております。
- 座長 ありがとうございます。
- 警察さんではいろいろ行っているということですね。
- では I 委員代理お願いします。
- I 委員代理 付け足しまして、事故を複数回起こされている方、頻回事故の対象者についてですが、その方について免許返納を促す個別面接の場でもこのような制度がありますということは公言しております。
- その点についてもよろしくお願いします。
- 座長 ありがとうございます。
- そういった連携が取れているのはすばらしいと思います。
- ありがとうございます。
- ちなみに、福祉部門でもそういう情報は共有されているのでしょうか。
- 事務局 福祉部門においても、今回この運転免許の I C カードの 5,000 円の事業は、これは市の事業として周知しております。
- あわせて、いろんな会議等の機会では、同様の周知をしているところでございます。
- 座長 もちろんそうですが、いろんな交通事業者さんのサービスも行われているので、そういったものもお伝えいただくとよろしいのかなと思います。
- 事務局 そうですね。
- なかなか民間さんの事業につきましては、そこまでの周知が今までできておりませんでしたので、その辺につきましては今後展開していきたい

事務局

と思います。

座長

ぜひお願いします。

警察さんが一生懸命こうやって割引制度の周知をしてくださっているのですから、やっぱり福祉面からもそういった情報提供をいただくとよろしいかと思いますので、ぜひお願いします。

ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。

また、三岐鉄道さんのほうが、連節バス、三岐BRTを入れて、バス停上屋を整備していますよね。

その場合、市のほうでは、例えば歩道の改良等々、縁石の撤去とかも協力いただいていると思いますが、それはこの計画に入っているのでしょうか。

事務局

そうですね。

今の83ページ25の下に、26のバス待ち環境の改善というところで、バスシェルターの支援という形で入れさせていただいております。

座長

笹川九丁目という記載のことでしょうか。

事務局

そうですね。

こちらの照会結果には具体名で書いていただいておりますが、施策の制度としてはバス待ち環境の改善となっています。

座長

分かりました。

74ページのほうには広くバス待ち環境の改善ということで書かれていて、実際の施策としても記載しないのか。

事務局

具体的な内容については83ページに記載しております

座長

分かりました。

これに三岐バスさんの取組なんかが含まれるということでよろしいですね。

事務局

はい。

座長

ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

ちょっと、私からばかりで申し訳ないですが、気になったのが、低炭

座長

素が脱炭素に変わりましたよね。

これはいわゆる環境計画がそのように変わったということで、これはすばらしいことだと思います。

ただ、低炭素と脱炭素では、行うアクションはかなり違うと思っているのですが、今のところ具体的に、交通としてはアクションがそんなに変わっていないように思えるのですが、環境計画ではこの脱炭素に変わったことに対して、公共交通に求めるアクションの変化というのは何かあったのでしょうか。

お願いします。

事務局

環境計画は、昨年度改定しましたので、その際にもともと低炭素から脱炭素に上げたということで、皆さんご存じのとおり、2050年にはカーボンニュートラルという目標に大きく目標を上げさせていただいております。

全体的な目標値としましては、運輸部門につきましても数値としては目標値を見直させていただいております。

実際の動きとしまして、公共交通に関して言えば、私ども、EVバスの補助金を従来から行っているのですが、今年度補正予算を取りまして、EVバスを導入いただいている事業者さんには、補助金を従来の金額よりも大幅に上げまして、500万円を上限とした制度に、環境部門としては導入させていただいております。

また、ふるさと納税の基金を活用として、企業版ふるさと納税では、企業さんのお名前を入れていただき、ラッピングをご協力いただくなど、そういった条件で導入をさせていただいております。

そのほかにもいろいろありますが、今年度はそういった制度を導入させていただいております。

座長

そうすると、車両のEV化、脱炭素化というのが、より促進しようといった、そういうことですね。

事務局

さようでございます。

座長

そうすると、それは今回の計画で読めますか。

事務局

81ページの⑱に、EVバス・水素バスなどの導入というところで導入推進を記載しております。

座長

なるほど。

では、このラインで、より一層力を注ぐというようなことでよろしい

座長 ですね。

事務局 はい。

座長 分かりました、ありがとうございます。
それから、もう一点は、立地適正化計画の記載が、たしかこちらにも求められたはずなんです、その辺の記載は問題なかったでしょうか。

事務局 立地適正化計画の記載を交通計画に記載しなければいけないといったことはなかったかと認識しております。
ただ、鉄道事業再構築実施計画を策定して、社会資本整備総合交付金を活用するのであれば、立地適正化計画へ鉄道事業再構築実施計画に関する記載が必要というふうに聞いています。

座長 すなわち、鉄道事業再構築事業のほうでは社会資本総合整備基金を使いますが、そのほかの公共交通、バス停の改良とか車両の購入とか、そういうものには社総金は使わない、使う予定は今のところはないということよろしいですか。

事務局 はい、今のところは聞いておりません。

座長 なるほど、では、特に必要ないということですね。
そのほかいかがでしょうか、よろしいでしょうか。
では事務局、いま一度修正点を整理いただけますか。

事務局 事務局です。
まずは、71ページの目標3の「市内の公共交通ネットワークの確保」のところへ目標値の設定の根拠を、表の下に注釈として入れさせていただきます。
次に、74ページの表の番号25番、高齢者運転免許自主返納の促進の事業主体に交通事業者を追加させていただきます。
次に、それと同様に、83ページ、㊸の自主返納の促進のところで、実施主体に交通事業者を記載させていただくのと、実施概要3の行目から4行目にかけて、高齢者並びに同伴者（1名）のバス運賃の割引制度を継続というふうに追記させていただきます。
以上でございます。

座長 そのとおりですね。
では、それらを修正ということを前提といたしまして、特にご異論な

座長

いようでございますので、これも採決に移りたいと思います。

今の修正を踏まえた上で、今回の四日市市公共交通計画に関しまして、賛成いただける方は挙手をお願いいたします。

ウェブ参加の方もお願いします。

(挙手多数)

どうも皆様ありがとうございました。

3分の2以上というか、皆さんから賛同いただいておりますので、この交通計画に関しては承諾いただいたということにさせていただきます。

では、国への提出をお願いいたします。

それでは(3)に移りたいと思います。

令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価についてということをお願いいたします。

(3) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業等の事業評価について

事務局より資料3-1・3-2・3-3に基づき説明

座長

ありがとうございました。

ということでございまして、簡潔にお話ししますと、まず幹線、これは、三重県のほうから国に申請いただきますが、四日市平田線が幹線、それは、自治体をまたぐ赤字のバス路線、これを国が支援してくれます。

本来はここで終わるところなのですが、それにつながる支線も国が面倒を見てくれて、今回のこにゅうどうくんライナーが支線として見なされると。

少なくともその幹線と支線に対して国の補助金が入っていますので、それぞれ自己評価しなさいということで、今回皆さんに自己評価をしていただくことになります。

幹線のほうは三重県のほうから自己評価の結果を出していただいて、支線は我々、この場で自己評価をするということになります。

評価としては、目標を達成できたかどうかです。

6月に目標を立てていまして、それを国に出しておりますが、その目標が達成できたかどうか。

今回はAでございました。

目標をともに達成、それに対して何をするべきかというところが重要で、特に、資料3-2の⑥事業の今後の改善点、こんなのをやりましますよというのを国のほうに出します。

したがって、ここに記載ものはしっかり実施いただく必要がある

座長

ということになります。

また、中部様式と言われるパワーポイントのほうですが、これは、先ほどは支線ということでここにゅうどうくんライナーだけについて書いていますが、そもそも公共交通全体がどういう状況かをチェックしないといけないということで、3-3で全体の評価をして、そしてそれも一緒に国のほうに出すという、こんな形になっております。

それでは、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。いかがでしょうか。

では、お願いします。

G 委員

バス協会ですが、資料3-2の4ページの下段の収支状況のところ、収入のところ、1円単位まであるのですが、これは運賃収入以外に、何か物販などあるのでしょうか。

事務局

事務局です。

収支につきましては、運賃収入が経常収入になりますので、それでパーセントをはじいておるという形となり、運賃収入だけです。

G 委員

でも、円が1桁まであるじゃないですか、948円とか515円とか。

座長

多分大きな変更はないと思いますが、一度確認いただきながら、端数があるなら端数で、何で端数があるか確認いただいて、もし修正があるなら微修正していただいて出すということをお願いします。

事務局

分かりました、ありがとうございます。

座長

G 委員、どうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

基本的には目標を達成しましたが、さらに利便性を高めると、特に商業施設との連携、それからダイヤの見直し、さらに、健康体操をやっていたのですが、残念ながら今年度は少なかったのですが、引き続きやっただきながら、もっと周知をしますよという、大きな流れはこういう形になっております。

それから、全体に対しましては、達成できたもの、達成できなかったもの、それぞれございますが、それぞれに対して、特に、パワーポイントの資料3-3、7ページのところで、今後の取組ということで書いていただいております。

中には目標を既に、達成できているものもありますが、しばらくここは様子を見ますということであります。

座長

よろしいですかね。

幹線の状況について、もし何か、今、皆さんにお伝えすべきことがあったらお願いできればと思います。

J 委員代理

私、鉄道の分野を主に担当させていただいておりまして、バスの状況について、特に担当から何か発言等をしていただくように事前に何か言われていたことはありませんので、特段、今のところ発言はございません。

よろしく願いいたします。

座長

すなわち、利用が非常に低迷していて、なにか我々がその辺の認識をしないといけないような状況ではないということでしょうか。

J 委員代理

そうですね、ここで明確なお答えは難しいですが。

座長

分かりました。

何が言いたいかというと、輸送量15人というのが補助基準でございまして、もし15人を下回るような状況になると、支線の補助も全部切られてしまうので、幹線の状況は我々もしっかり認識しておかないといけないということでもあります。

そのために、支線にも乗っていただいて、幹線に乗り継いでもらうという、この構図が大事だと思っています。

ただ、幸い今のお話ですと幹線のほうの利用はしっかり乗っていただいているようですので、ひとまずはこの形でよろしいかなということでもあります。

ありがとうございました。

では、そのほか、特にございませんでしょうか。

ありがとうございます。

では、特にご異論ないようでございますので、先ほどの円単位のところの数値は見直していただくと、それから、そのほか細かな点も、また国とやり取りしながら、修正はいただきながら、それは事務局に一任するといったしまして、今回の資料の3-2、自己評価、それから3-3、中部様式に関して採決を取りたいと思います。

今回のこの様式に関しまして、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)

ありがとうございます。

会場は全員、そして、ウェブもよろしいですね。

事務局

予定などとなります。

取組実績等につきましては、4月頃に照会をまたかけさせていただきますので、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

その後、事務局からまた開催案内を正式にさせていただきますので、ご出席のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で第17回四日市市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。

本日は本当にありがとうございました。