

第2回 四日市市都市総合交通戦略協議会 議事録

1.開催日時 平成22年11月26日(金) 10:00~12:00

2.開催場所 四日市市役所 11階 職員研修室

3.出席者及び欠席者の氏名(いずれも敬称略)

(1)出席委員(20人 うち代理出席2人)

名城大学理工学部建設システム工学科教授	松本 幸正
三重交通(株)四日市営業所長	西田 義明
三岐鉄道(株)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)鉄道事業本部 企画統括部営業企画部長	倉橋 孝壽
東海旅客鉄道(株)三重支店 管理課長	濱崎 修
伊勢鉄道(株)常務取締役総務部長	猪俣 光博
四日市市自治会連合会 理事	宮田 勉
四日市商工会議所総務・会員サービス課課長代理	田中 克昌(代理出席)
四日市市総合計画策定委員会 委員	今井 文子
桜ボランティア協会 会長	寺尾 甲
四日市南警察署 交通官	浦川 広巳
国土交通省三重河川国道事務所 副所長	福田 光祐
国土交通省三重運輸支局 運輸企画専門官	松野 勝敏(代理出席)
三重県県土整備部都市政策室 室長	井浦 義典
四日市建設事務所 副所長兼保全室長	渡辺 克己
(社)三重県バス協会 専務理事	星野 雅則
(社)三重県旅客自動車協会 専務理事	景山 和
三重交通(株)労働組合 四日市支部長	伊藤 由幸
四日市市都市整備部 理事	伊藤 真人

(2)欠席委員(1人)

三重県政策部交通政策室 室長	中西 清司
----------------	-------

(3)出席オブザーバー(3人 うち代理出席2人)

国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課 課長補佐	内藤 正仁(代理出席)
国土交通省中部運輸局鉄道部計画課 専門官	加藤 恒昭(代理出席)
三重県警 交通企画課調査官	長谷川 三男

(4)欠席オブザーバー(1人)

三重県警 交通規制課調査官	下和田 繁康
---------------	--------

(5)事務局

市道路整備課 課長	山本 勝久
市環境保全課 課長	市川 吉則
市都市計画課 課長	伊藤 勝
市道路管理課 課長	内田 勝敏(欠席)

政策グループ グループリーダー 稲垣 圭二 課付主幹 伊藤 勝美 主幹 蟹江 伸次郎
まちづくり支援グループ グループリーダー 山下 弘文 課付主幹 駒田 理香 鈴木 紀男

4. 会議傍聴者等 2人

5. 伊藤都市計画課長あいさつ(内容省略)

6. 会議公開及び議事概要公開の報告 了承

7. 新委員紹介について

倉橋 孝壽委員(近畿日本鉄道(株)鉄道事業本部 企画統括部営業企画部長)

福田 光祐委員(国土交通省三重河川国道事務所 副所長)

伊藤 由幸委員(三重交通(株)労働組合 四日市支部長)

寺尾 甲委員(桜ボランティア協会 会長)

8. 配付資料

【事前配布資料】

資料 - 1 四日市市都市総合交通戦略協議会 骨子(案)

参考資料 - 1 戦略ごとのスケジュール

【当日配布資料】

事項書

第2回 四日市市都市総合交通戦略協議会 出席者名簿・席次表

追加資料 - 1 交通基本法・関連施策資料...中部運輸局提供

参考資料 - 2 バスの日PRグッズ...(社)三重県バス協会提供

9. 議事

(1)四日市市都市総合交通戦略 骨子(案)

構成・経過

資料 - 1 四日市市都市総合交通戦略協議会 骨子(案) により説明

委員: 生活バスよっかいちが10月1日から大谷台地区の方への延伸を実施している。これは高齢化が進んでいるということで、買い物難民が増えたということと、運転免許証を自主的に返納するということを含めて延伸している。地区としてはいろいろな要望があり、バスの本数が減るとか路線の時間がかかるとか、デメリットもあるがメリットを優先して延伸させていただいた。地域の方にも喜んでいただいております、これからも地域の要望を聞きながらやっていきたいと思っています。

座長: 公共交通、特にバスというのは地域の声を聞きながら柔軟に対応していくべきで、それを実践しているいい例だと思う。

戦略1～4

資料 - 1 四日市市都市総合交通戦略協議会 骨子(案)

参考資料 - 1 戦略ごとのスケジュール により説明

座長: 今後の5、10年間に実施していくとする施策を説明していただいた。説明の中でもあったが、今、予算の配分方法が変わっており、これらの総合交通戦略の具体的な事業をすすめていくためには国の補助を得なければならないわけだが、それが不透明になっている。交通基本法の制定ということがあったが、公共交通や移動支援の考え方が大きく変わってきていると思う。その辺の動向を、国の方からご提供頂ければと思うがいかがか。

オブザーバー代理: お手元の交通基本法に関する資料(追加資料 - 1)に沿って説明させていただく。昨年の11月から有識者・事業者・ユーザーの方から多様な意見を伺い、今年の6月に「交通

基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方」の案をまとめ、6月22日に公表させていただいた。

この法案は、少子高齢化の進展・地球温暖化対策などの社会情勢に対応し、安心して安全な地域移動手段の確保していくことを目的としている。柱となるのは3つあり、「移動権の保障と支援措置の充実...成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築」、「交通体系、まちづくり及び乗り物...三位一体の低炭素化の推進」、「地域の活力を引き出す交通網の充実...賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携」となっている。

この交通基本法については、来年の通常国会での法案提出をめざして進めている。今月15日に、この交通基本法の立案に向けた基本的な論点を有識者の方から意見を求めるために第1回交通基本法案検討小委員会を開催したところである。この小委員会では、全市町村・交通事業者などの関係する皆様から移動権のあり方等に関するアンケート結果を小委員会の議論の中に反映し12月中に報告書をまとめるということになっている。

交通基本法の関連施策の充実ということでは、地域公共交通活性化・再生総合事業をはじめとする8つの事業の予算は抜本的に見直しを図ることになる。例えば、地域公共交通活性化・再生総合事業であれば3年間の期間限定の立ち上げ支援となっているが、こういったものが事業仕分けで指摘を受けているため見直しを図り、地域公共交通に係わる予算は統合した上で、新しい生活交通サバイバル戦略という事業を創設する。これにより、公共交通が地域のそれぞれの特性に応じた効率的に確保維持されるために必要な支援、あるいは移動にあたってのバリアがより解消されるために必要なものを、一体的にこの制度で手当てしていこうというものである。

この事業は、移動権の保障をめざす第一歩ということで、地域住民にとって貴重な移動手段となる公共交通に対して重点的な支援をしていきたいというものであり、今年度予算の倍額以上となる453億円を23年度の「元気な日本復活特別枠」に概算要求している。

なお、この特別枠は各省から189事業の要望があり、予算編成の過程の透明化をはかるといふことと、国民の声を予算編成に反映させる試みとして、要望事業に対するパブリックコメントを9月28日から10月19日の間に行い政策コンテストというものを行った。このパブリックコメントでいただいた意見の総数は36万2230件と大変多く、その中でもこの地域公共交通確保維持改善事業に対するコメントとしては、全体で9位となる5,500件を超える意見をいただき、そのほとんどが肯定的な意見となっている。

しかし、今月12日に行われた評価会議のヒアリングの中では、今年度予算の倍額要求をした根拠はということで、再仕分けの対象となっている。この要望に対して今後どれくらいの配分があるのか、また廃止される制度が新しい補助対象事業にどの程度盛り込まれるのかということとはちょっと心配されている。

ただ、今の感触としては、このサバイバル戦略の中で3つの柱があるが、地域公共交通確保維持事業にあるデマンド交通・コミュニティバス・離島航路といった最終的な交通手段に対する支援が重点的に行われるのではと考えている。

なお、地域公共交通活性化・再生総合事業は事業仕分けで廃止となっているので、ソフト施策は新制度では外れるおそれがある。スケジュール詳細は未定であるが、12月末までには予算の策定が行われ、年度末に向けて新制度の決定が行われる。その後で総合事業等の計画の見直しがなされる。

四日市市の連携計画については、現行の制度(再生総合事業)の対象にはならないのではと考えている。新制度の要綱が確定する時期を見計らって連携計画を策定して頂くのが得策ではと考えている。どうしても今年度中に計画を策定するということであれば、各事業に含みを持たせて新制度に対応できるよう汎用性のある計画を策定すると良いと考える。新制度については、新たな情報が入れば改めてお知らせする。

座長： 今策定を目指す総合交通戦略は、肅々と今年度の策定を目指してやっていく。もう一つ並行して公共交通を中心とした連携計画の策定を目指していたわけだが、こちらは場合によっては厳しいということなので、今年度の策定は目指さなくて良いであろう。

今の説明にあったように、場合によっては予算が付かない、国から補助がもらえないということもあるので汎用性のある条件で、ということだったので、その辺りを考慮する必要があると思う。戦略に盛り込んだ事業に関して、ご質問ご意見があればお願いしたい。

委員： バスレーンの設置検討という項目が4車線以上の道路で検討とあるが、タクシーも公共交通機関ということでバスレーンを走らせられないか？

座長： P6でタクシーも公共交通機関であるということで、タクシーもバスレーンの走行を認めて欲しいとのことだが、いかがか。

事務局： バスレーンの設置については、なかなかすぐにはできるというわけではなく、まず幹線バスに振り分け、その後PTPS等で円滑な交通を確保し、その先の長期的な話で道路整備を含めながら考えたい。現実の交通状況等を踏まえながら、色々意見を伺いながら分科会等で詰めていければと思っている。

座長： これは簡単そうで難しい。他の市・町でも導入を目指しているが、なかなか実現しない。四日市としては計画的にすすめていこうとしている。バスレーンを導入するには渋滞緩和が必要となり、道路整備などを計画的に進めていって、準備が整った段階でバスレーンを導入する。その際にタクシーを入れるかどうかはまた協議するということである。ちなみに、警察・交通安全等の面から見るとどうなのか？

委員： バスレーンにタクシー(普通車)を入れるというのは法的には難しい。

座長： ありがとうございます。現状の道路の法律では難しいということである。欧米ではバスレーンにタクシーが入っているというのが結構ある。台数・運行情報等も検討しつつ、もし必要であれば実施できればということで考えて頂きたい。

委員： P14戦略4についてバス協会の取り組みを紹介したい。本日お手元に黄色のクリアファイルとエコバッグをお配りした。黄色のクリアファイルには「9月20日はバスの日」と書いてある。理念を言うと、バスは三重県内で昭和40年をピークに平成元年で半分になり、それ以降はコミバスを含めて微増が現状維持となっている。このまま利用者が減少すると路線が廃止になる。利用者促進ということで、少しPR含めてこのようなものを作った。その一環として昨年からは三重県の小学校の2年生を対象としてクリアファイルを配布している。その中で、公共交通の乗り方授業ということで、今年度9月に三重大学付属小学校を対象とした乗り方教室及びバリアフリー教室を合わせた形で実施している。また、9月20日の日に小学校の生徒を対象にした絵画コンテストを実施し、入賞作品をバスにラッピングして今、3台、津、伊賀、松阪で走っている。エコバッグは感謝の意を込めて利用者に配布させていただいている。今後も四日市市さんと協力して様々なPR活動をして行ければと思っている。

座長： バス協会としている色々な手だてを打っているということであったが、四日市市では「バスの日」では何か事業を実施しているのか。

事務局： 四日市市としては、今のところやっていない。

座長： 四日市市はまだバス路線が充実しているし、愛知県では各地で催しが行われているので、バス協会と一緒にやれると良い。

事務局： 市でもバスの日にあわせて利用促進策として、広報に「公共交通に乗りましょう」という掲載をして啓発は行っている。

委員代理： バス事業者、バス協会、行政の広報というのも限界があるので、市民の意識構造改革の中で、ぜひ市民主体の運動に取り組んで欲しい。利用促進策については、行政の発案ではなく、市民からの発案でできるものもあるのではないかと。たとえば、大型商業施設等でアナウンス(この商業施設にはバスがアクセスしている等)を行うといったことなどが考えられる。民間か

らの発案で、できるものを支援するような仕組みづくりをすすめていっていただきたい。

事務局： 戦略4の「市民・交通事業者・行政の連携づくり」の中で、一つ大きい柱として、市民の方に直接参加して頂いて、啓発・自己改革を行っていただくという目的がある。今までいろんな取り組みがいろんな所でなされているが、一同に見られるものはなかった。この協議会には市民の方も入っていただいているので、協議会の中で啓発活動が成果として行えるような内容を取り組んでいきたい。頂いたアイデアを加えながら充実を図って参りたい。

座長： 愛知県の場合、今年度「エコモビリティライフ」というものを推進しており、公共交通利用促進につながるようなモデル事業を募集し、それに対して県から補助を出している。長久手町では、アイデアだけを募集して支援はしないがプロジェクトに位置付けるということをやっている。もちろん補助金が出る方が良いかもしれないが、地域の人たちは必ずしもお金を必要としていない。プロジェクトに位置付けるということでも動機付けに繋がることもある。

委員： 総合交通の総合戦略ということで、この協議会があるが、やはり人が移動するというのは目的があってということなので、交通だけ考えるのも大事であるが、まちづくりとか中心市街地をいかに活性化して人を呼ぶかとか、そういうまちづくり全体の考え方と並行して進めていかないと利用者増にはつながらない所もあると思う。他にもまちづくりに関する協議会が色々あると思うので、そういう協議会に対しても、たとえば今後は公共交通軸に沿ったところに人が集まる賑わい施設を整備するというような一文を他の協議会でも入れて頂けるように働きかけをして欲しい。

事務局： 案の P2であるが、準備会で議論してきた内容を市の総合計画、都市計画マスタープランの全体構想といった計画にも反映させていただくということで、ご指摘頂いたようにまとめる作業をやっているところである。その中で、主要な鉄道駅、5000人以上の駅、例えば富田駅などで商業機能の集積や都心部の居住を進めていくことを土地利用の方針に位置づけている。都市計画マスタープランの全体構想に沿って地区単位のまちづくり、これは市民から提案いただいて作っていくという仕組みを用意しているが、その中では地域の生活の利便性を守るために、地域への商業施設への足を確保しなければならないといった課題がある。そのような中で、たとえばP7にあるコミュニティーターミナルの整備検討を記載しているが、これは郊外部にバスターミナルを設置している事例であるが、四日市市でも地域の人が利用している商業施設にバス路線の再編と合わせて、このようなターミナルを整備し、まちづくりと公共交通を相互に寄せていくことを考えている。これについても、今後、事業者のみなさんと調整していきたいので、協力をお願いします。

座長： まちづくりと交通をセットに考えていかなければならない。四日市でも中心市街地でオープンカフェや歩行者天国などの試みが始まっており、そのような連携ができつつある。なにせ10年、20年かけて中心市街地が衰退してしまったわけなので、ここ1~2年で盛り返すということは厳しいので、長い目でじっくりやっていけば持続可能なにぎわいのある街になっていくんだろうと思う。

委員： 利用者を代表して意見を言わせていただく。骨子は多岐にわたる内容が盛り込まれており安心したが、問題は実現である。最後の頁にある高齢者の運転免許証返納については、現実の交通手段では、年寄りは何も用が足せない。病院へ行くにも買い物するにも困っている。私どもの地区では、平成21・22年度の四日市南警察署管内の高齢者交通安全教育推進モデル地区に指定されて、2年間勉強会をやってきたが、早く免許証を返したいが、返すと生活に困る。郊外型大型店舗へ行くにあたってバスを調べると、日中2~3時間に1本しかないので足の悪い年寄りは行けない。したがって免許を返したら生活できない。この戦略に書かれていることがどの地域でもできるようになれば、高齢者の誰もが免許返納に抵抗はない。高齢者は何も強情で免許証を返さないわけではないということをご理解頂きたい。バス事業者が不採算なため運行本数を減らすことは理解できるが、どのように路線を再編したら困っている住民である高齢者・学生に便利になるかを考えて欲しい。

座長： 高齢者の交通手段の問題はみんなが認識していることではあったが、ただそれを大きく変えられなかった。その第一歩が、交通基本法の制定を目指すということになるのである。国としても手を尽くしてでも、一番重要なのは我々一人一人の考え方が変わっていくということであり、それが今まさに変わる時期にきているので、この先はきっと良い方向に向かって行くだろうと信じているし皆様方にもご協力頂けるものと信じている。

事務局： 高齢化で移動が大きく通勤から通院へ変わっていくということが大きな問題であると認識している。その中で交通の形態というものも状況に合わせて変わっていかなければいけないということであり、高齢化の中で新しい需要が生まれていると前向きにとらえて、需要を拾って維持ができるような公共交通機関に再編を行っていくという形で事業者の皆さんと相談させていただいているところある。一朝一夕に変わるというわけではないので、地域の事情等をお聞きしながら、実証運行などを行いながら、現実にはできる形を作っていくということで、この戦略で方向を出しているの、その際には地元との協議が非常に重要になってくる。市としても地域に密着した自治体として責務を果たしていきたいと考えているので、ご協力をお願いしたい。

座長： ちなみに絵でいうとP5の図にある緑色の矢印で、高齢者の方々が地域の病院・地域の買い物施設をぐるっと回ることができる、そんな交通体系になっていくと思われるので、その実現をお願いしたい。

委員： 運転免許証の自主返納に関して、三重県交通対策協議会がありその中の安全部会で自主返納を促す方策が検討されている。たぶん年内くらいに、たとえば運賃優遇などの方策などがまとまると思う。

座長： 免許返納した方に対しては運賃優遇してバス利用者を増やしていくことは、積極的にやっていくべきことであるが、委員の意見は免許返納したくてもバスが無いということなので、必要な足を確保することの両方が重要である。

委員： この戦略は実現したら素晴らしいと思う。65歳以上の免許返納というのは、戦略が完成した時点では良いが、今のところ通院と買い物のためにどうしても運転免許が必要となっている。実際、98歳の方が運転免許証を取っている。桜台は、昭和40年後半に分譲された住宅で急ピッチで高齢化が進んでいる。そういうことで、地域で困っている人を助け合うということを目指し、平成10年に立ち上げた桜ボランティア協会では会費制(1500円/年)で、草刈り・障子の張り替え・買い物などのお手伝いサービスをやっているが、どんどん需要が増えている。今後ますます高齢化が進むので需要に応えきれない。そういう中で、近鉄湯の山線に並行して路線バスが走っているが、たまにしか人が乗っていない。7時15分桜台発のバスに乗ったが、桜で8人乗車し大井手で1人乗り、降りる方は市立病院で1人、文化会館で1人、残りは近鉄四日市駅で降りた。こういう状況では採算が合わないと思うので、鉄道(湯の山線)を利用するように桜駅に向かうバスを走らせてはどうか。近鉄四日市駅が目的地の人は、それに対応できる。また、P5のイメージ図に当てはまるのか分からないが、生活圈を範囲にした菟野町までを含めた循環バスがあると便利である。生活バスよっかいちのようなバスが望ましいが、桜地区ではそれほど大きな需要もないし大きな企業もないので、市民・行政が負担して桜駅へ支線バスを走らせて欲しい。ただ、桜駅は43段の階段を降りてまたホームまで37段上らないと電車に乗れないので、バリアフリーを進めて欲しい。12・13年前に駅の改修工事をしたが高齢者は不安で利用できず、バスの本数も少ないため困っている。従って、桜駅のバリアフリー化を進めていただいで、駅に乗り入れる支線バスを走らせれば、近鉄も利用が増えると思う。

事務局： 都市計画マスタープランの説明会の中でいろいろな意見を頂いており、水沢地区からも、遅い時間は公共交通が無いので桜駅までのバス配置の要望が出ている。バスの台数も限られているので、需要も聞きながら試験運行をして需要を確認しながらやっていきたい。その際には、バス事業者や関係機関については相談させていただく。また、バリアフリーについては、5,000人/日以上以上の乗降客があるところから順番にすすめているところなので、鉄道利用者を増やし

ていくことでバリアフリーを進めていくことで対応していきたい。利用については、市民と対話をしながら進めていきたいので、市民の皆さんにも啓発をお願いしたい。

委員： 市から生活バスよっかいちのビデオを借りて見た。結構高齢者の人が乗っていてすばらしいと思った。私の住む地区も高齢者が多いものの、バスが少なく移動できないので、このような生活バスが欲しいと思った。P5の将来のイメージ図の支線バスがあるが、自分の住む地区にはJRもあるし、2～3時間に1本と少ないがバスもある。鉄道もバスも現状では縦(南北)方向に走っており、病院やショッピングセンターに行くのに支線バスというものを横(東西)に走ってもらいと良い。縦(南北)だと四日市まで行ってから回っていくことになる。横(東西)方向に支線バスが走れば、健康増進センターや医療センターから、近鉄、JR、内部線を使って駅から四日市や名古屋の方まで行けるので、是非そうして欲しい。

私は運転免許を持っていないので、バスで出かけようとするとうバス路線が分からないと出かけるのが億劫になってしまう。交通マップについては、目的地が決まれば乗り換えもわかるような、また、名所・名勝(史跡など)とかも入った誰にでも分かるマップを作成して欲しい。お年寄りが安心して出かけられるようなマップを作成していただくと助かる。

事務局： 支線バスについては、四日市の交通を考えると、朝夕については、通勤・通学の足を確実に守っていくということが必要と認識している。一方、高齢社会の到来の中で、昼間については、通院・買い物の動きが主体的になっているので、時間帯を分けて運行エリアを変えるなど工夫しながら、市民の需要を取り込んだ運行に支線バスを柔軟に変えていくことが必要と考えている。交通マップについては、公共交通を利用しない人は、「利用の仕方が分からないので利用しない」という意見をよく聞く。そのためにはわかりやすいものとしていく必要があると考えている。戦略1のスケジュールの中で、交通マップは協議会を事業主体として挙げさせて頂いている。協議会には、幸い全ての交通事業者さんに入って頂いており、利用者の声も反映できるということで、事務局の方から案を挙げながら、今後マップ等も分科会等で詰めながら策定を図っていきたくて考えているので忌憚のない意見を頂きたい。

座長： きっと分かりやすいマップができると思います。また、生活バスよっかいちが素晴らしいということであったが、この仕組みは他の地域に広げていくことは可能ということによるしいか？

事務局： 現在、その拡充について市も一定の予算化を検討している。現在の生活バスよっかいち、周辺の企業が非常に協力的なために成立しているという部分がある。四日市の他の地域では企業の配置など弱い部分があるエリアもあるので、もう少し汎用性のある支援ができないかということで予算化も含めて検討している。ぜひ広げていくPR・運動をお願いしたい。

座長： よくあることだが、どこかで成功したから、それをそのまま持ってくるという考えは難しい。それぞれ人口・企業の配置状況、人々の移動状況が違うので、そのままそっくり導入するというのは無理である。それぞれの地域で、それぞれにふさわしいやり方が必要で、そのためには住民の知恵が必要になってくる。新たな生活バスよっかいちではなく、新しい名前をつけていくような取り組みが必要である。

委員： そういう意味で、これからはコンパクトな地域に密着したコミュニティバスや乗り合いタクシーなどが必要になってくると思う。その場合、NPO が事業主体となる議論が出てくるが、現在NPOの運送業については収益事業に規定されていることから地方税の減免になっていない。国交省に申し上げてもそれは税法の問題であるから難しいと言われる。法律を変更することは難しいが、四日市市では、市税については特別の場合は減免できるとも書かれていることから、政策の中で減免にできないか。生活バス四日市では、事業費の中で市県民税といった地方税の占める割合が大きいので、できればこの協議会で審議して採択されたものについては、減免に該当するというを条例で位置づけていただければ、NPO でコミュニティバスができやすくなるような環境整備をお願いしたい。

事務局： 市税の減免については、四日市市市税条例の中で特別な場合の減免規定があるが、今のと

ころは収益事業については税法で NPO 法人に課税されることになっており、それに対応する形で四日市市の市民税の条例もできているので、四日市市だけが取り組むのは難しいと認識している。

座長： 四日市市だけで条例を作ったどうかという問題ではないということか。

事務局： 市長が認めるものというように書いてあると思うが、税務当局の方からは国税との絡みで減免は非常に難しいという話は聞いているので、すぐに減免することは難しいという感触である。

座長： 難しいとは思いますが、問題意識としては共有したい。富山の例だと中心市街地・鉄道沿線に住宅を張り付かせるために減免措置というか固定資産税を安くしたりしているということも聞いているので、ある戦略に向かっては税も含めて総合的にやっていくという姿勢が重要である。

委員： つい先日、富山市長のお話を聞きしたが非常に感銘を受けた。何かやろうとすれば、既存の概念にとらわれずに市のポリシーをもって進めていかないと色々なことができないと思う。そういう意味でもう一回考えていただきたいと思う。国税は国税で、地方税は地方税で減免していただくのでよいと思う。

事務局： いずれにしても、生活バスよっかいちのような先進的な取組みについては、広げていくことが非常に重要だと考えている。支援の一環として税当局とも相談しながら可能性について検討していきたいと考えている。

座長： その他いかがでしょうか。今たくさんご意見をいただいて大きな変更という形ではなかったと思うが、戦略4は少し書きぶりを変えなければいけないかなという印象を持っているが、事務局はどうか。

事務局： 元々の趣旨として、市民の皆さんも参加しながら戦略の策定を図っていく意図であったので、改めて皆さんからの新たな取組についての提案をいただき、修正を行い、再度委員の皆さんに送付し意見を求め、全体をまとめたいと思う。

座長： 今日はたくさんご意見いただいたので、ご意見を反映させるという意味で、多少修正させて頂きたい。またこれをお持ち帰り頂くと共に、さらにこんなことができるのではないかとといったことも入れていきたいとの説明であったので、引き続きご協力をお願いしたい。

P13 の目標がまだ明確ではないということもあるので、今後のスケジュールということで説明をお願いしたい。

今後のスケジュール

資料 - 1 四日市市都市総合交通戦略協議会 骨子案 により説明

座長： この後でいただいたご意見を反映、修正したものの確認は、もう我々はできないのか。

事務局： まず、分科会等で基本的には修正した部分を調整していくという形で進めさせていただこうと思っている。その上で最終のとりまとめを行うが、これはできる限り早く案を皆さま方に提示させて頂いて、最終案を最後の協議会で確実に大丈夫かという確認をさせていただく場として開催させて頂きたい。最後はかなり詳細な部分を議論頂いて完成形に持っていくということですので、事務局もできる限りがんばっていきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

座長： その市民意見募集というのは、今回の骨子案に対してもらうということか。そうすると本日の皆さんからいただいた意見に基づいた修正案、かつ、評価指標等も書き加えられたものを個別に皆様方にご確認頂いて、それから市民意見募集といった形でよろしいか。

事務局： そういう順序である。

座長： 皆さんにお集まり頂いて確認するという場合は省略させて頂いて、個別に確認させて頂く。その後、市民の皆様から意見をきくパブリックコメントを実施するという流れとなる。

評価指標は重要と考えており、皆さんの目標とする進行管理等もあるし、わかりやすい指標があれば市民の方に説明もしやすいので、特にこれに関しては個別に十分に意見をいただきたい。さきほどの委員のお話をきいていて、なるほどと思ったが、ぜひ免許を持っていない人のQ

OL指標みたいなものを入れて頂けると、市民の方が我々の生活が良くなっていくというのが分かるかなと思う。

(2)その他

事務局：本日はどうもありがとうございました。次回は市民意見を踏まえまして、3月末に開催いたしますので、また委員の皆様には分科会などで引き続きお手をかけますけれどもよろしくお願い致します。

会長挨拶(内容省略)

以上