

議事の要旨

※赤字は修正関係

青字はアンケート関係

【(1)(2) 資料説明】

- 松本 会長 今回は 40.6%と高い回収率だった。今回のアンケートはA4で9枚、大学でもアンケートをやるが、こんなアンケートは絶対答えてもらえないから即却下という感じである。これは市民の方々の関心の高さを表していると思う。ちなみに、大学の研究室で、この春にA4の裏表1枚のアンケートを、四日市のJR駅周辺を対象にして配らせてもらったが、その簡単なアンケートでも大学が実施した場合は2割弱だった。
- 御質問、御意見、いかがですか。
- 三重交通 西 最後の問8の自由意見で、バースルートの見直しとか、いろいろ御意見を
田 委員 いただいている。後日にでも、事業者でも思いつかないような斬新な御意見があれば参考にさせていただきたい。
- 事務局 今は単純集計なので、さらに詳細にしたものを、後ほど各委員に送らせて
いただく。ジェンダーごとのクロス集計とかも可能なので、集計したいことがあれば、事務局に伝えてください。
- 三重県バス協 資料編16ページに年齢層別移動手段があり、20～29歳はバスがゼロとな
会 星野委員 っているが、本当にそうか。
事務局 集計では、ゼロという結果になっている。ただ、回答数全体の関係もあり、四日市中で全然乗っていないかどうかは不明で、集計の中では、この年代における利用が非常に低い結果になっている。20代は免許を取り始めるので、一気に車へ乗りかえる傾向が顕著に現われたものと理解している。なお、通常、年齢が増していくに従い、鉄道、バスの利用が増える傾向が予想されるが、この集計の中では、65～74歳の鉄道利用が若干落ちている。これについても解析をした後に皆様にお知らせしたい。
- 松本 会長 20代は鉄道の利用が物すごく多いが、バスで駅まで行った人も鉄道として
数えられている。
- 事務局 移動の中で一番主要な役割を果たしているものが記載されているので、バスから鉄道に乗りかえて、鉄道で長距離を動いていると、鉄道の方にカウントされていることもあるということで御理解いただきたい。
- 松本 会長 全くゼロではなくて、実は利用されている。
- 三重県旅客自 タクシーという選択肢がアンケートはない。自動車というのは自家用車と
動車協会 景 いうことでよいか。
山 委員
事務局 マイカー、自家用車になる。
- 三重県旅客自 今後、地域住民の足ということを考えていただく上で、ぜひともバス、タ
動車協会 景 クシーを1項目入れていただきたい。
山 委員
- 松本 会長 今からタクシーを加えることはできないが、確かに最近ではタクシーも公共交通としての役割を果たしてほしいということも出てきているので、本来入れるべきだったなど。もし自由意見の中にタクシーに関して言及があれば、そういうのも含めて御紹介いただきたい。
アンケートの結果は、一つ一つのデータは公表せず、統計としてまとめた

形だけ公表することから、皆さんにはぜひお配りいただきたい。

三重河川国道
事務所 武田
委員代理
事務局

今後に向けて、住まわれている地区で意見も大分違うので、都市部、郊外部とかで問題が抽出できるのかも見ていただければいい。

具体的に地域性が色濃く現われたものとしては、道路整備に対する考え方が臨海部と郊外部で分かれており、これについても傾向をまとめ直した上で、皆さんに送付させていただく。

三重河川国道
事務所 武田
委員代理

公共交通の方は余り出ていないか。

事務局
三重河川国道
事務所 武田
委員代理
事務局

公共交通の方は、ある程度みているが、すぐわかるような傾向がない。全体の意見がどこも同じような意見だったのか。

圧倒的に車を利用される方が多いので、地域的にある程度特化したものが出てきても、サンプルの母数の関係で信頼性が怪しい、そのあたりも踏まえまして整理する。

松本 会長
三重県警察本
部 長谷川委
員代理
事務局

その他、こういった分析もぜひお願いしたいという御意見があれば。

高齢者は 65 歳以上に対して、これは 75 歳以上でとられている。65 歳も欲しいという議論が出ると思う。

高齢者を 75 歳以上と捉えているのは、免許の返納といった制度もあり、75 歳になったらどうするかをアンケートでとった。御希望に応じて整理のやり方を考えるので、いろいろとアドバイスをいただければと思う。

松本 会長

今のお話は、資料編 38 ページ、年齢の聞き方が、このときは 20 代、30 代と聞いているが、60 代に関しては、60-64 歳と 65-74 歳、75 歳以上となっているので、この 7 と 8 をくくれば 65 歳以上という層の抽出はできる。

三重運輸支局
福田 委員

資料編 10 ページに、各年代の回答者数の率があるが、各世代の公共交通に関する関心率を把握できる。例えば 20 代に 100 人配って、そのうち何%は回収したか、あるいは 50 代は何人に配って何%という見方もすれば、公共交通を必要とする世代層がわかり、それが利用者のターゲットになるので、その数字が出せれば検証願いたいというのが一つ。

もう一つ、資料編 13 ページの (6) で、自宅からの鉄道駅あるいはバス停までの距離の設問は、無回答が多い。なぜ自宅から最寄りのバス停、鉄道駅の回答が少なかったのか。

事務局

1 点目については、統計上、無作為抽出を原則にしており、できる・できないはこの場でお答えできないが、可能であれば考えさせていただきたい。

自宅から最寄り駅、バス停までの距離のところは無回答が非常に多いが、これについては、自動車を利用している方が答えているか答えていないか。公共交通に乗っている方は答えているか、クロス集計で精査させていただきたい。

松本 会長

1 点目の年齢層の割合は、少なくとも四日市の年齢分布と比較いただいて、満遍なく抽出できているのか、あるいは偏りがあるのか。それもお願い

いしたい。

最寄り駅については、実際の回答は、両方を書かれた方が多かったのか、片方しか書いていない方が多かったのか。その辺はいかがか。

事務局

13 ページの (6) の円グラフの左肩に「N=811」と書いてあるが、これは集計した数の 811 人と同じで、鉄道駅かバス停か、どちらか近い方だけを書いて、例えば鉄道駅が一番近ければ、一番近いバス停を書いていない方がたくさんいたので、無回答率が上がっている。

松本 会長

それを考えても、無回答の人は最寄り駅を知らない。ちなみに、我々の研究室でも自宅から最寄りのバス停、駅という調査をするが、バス停なんてぼろぼろで、知らない人が多い。バス停があるのは知っているが、バス停名まではわからない。さすがに駅はわかると思う。

三重県バス協会
星野 委員

資料編 43 ページ、問 5 の (24) で、「1. 利用する・しないに関わらず、現在のサービス水準で公共交通の維持を図るべきである」、「2. 利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」の部分に回答した人が、次の (25) にいくが、1 と答えた人の (25) で答えたパーセント、2 と答えた人の (25) で答えたパーセントはわかるか。

事務局

統計上はわかる。ただ、現在のところ細かい整理をしていないので、委員の皆様には集計した上で送る。

松本 会長

分析を進めて、有意義な結果、意味のある結果を出していただきたい。

四日市市自治会連合会
高野 委員

時間帯によって交通手段が変わる。朝は通勤あるいは学生さんの通学ラッシュで、なかなか一般の方は利用できない。車は、昼間は営業車が国道等を走っていて渋滞して、電車で行った方が早いということも考えられる。時間帯は、どういう割合で公共交通機関あるいは自家用車が利用されているかも、アンケートとして調べてほしかった。

事務局

時間帯は交通モードの選択理由にもなる。「今後の交通環境のあり方について (案)」の 11 ページに、時間帯別の利用というグラフが一番上に載っている。左側が鉄道、右側がバス、特に鉄道の場合は、通勤・通学の交通で非常に大きいピークがあるが、昼間のオフピークには 10 分の 1 近くまで落ち込む。

それに比べ、比較的短距離の移動に利便性の高いバスは、昼間のオフピークでも 3 分の 1 程度の落ち込みで、ある程度バスが使われている。ただ、今回のアンケートでも 6 割を超えてマイカーの利用が多い。この理由については、どこでも行けて、自由に動けるということで、現実問題として、公共交通を選択しながら動いている実態までは、このサンプル数ではなかなか打ち出せない。意見としてはいただいたので、これからの検討の中で、具体的に地域の皆さんに直接お聞きした中で、より精度を高くしていきたい。

松本 会長

今回、時間軸の導入まではできなかったが、通勤、通学、買い物、業務という目的別の集計で、時間帯ごとの手段がわかると思う。

それから、事務局からの言葉としてよく出てくるのが「そこまでデータ数がない」。公共交通に絞って分析しようとする、残念ながら公共交通の利用者が少ない。絶対数が少なくて、統計的な有意な値が出てこない、これは現実である。

その他の大規模な調査でも、公共交通の利用者を捉えるのは非常に難し

く、具体的に公共交通に関する調査あるいは計画を策定しようと思うと、ターゲットを絞って、そこからたくさんの情報を得るような調査をやっていないと難しい。コミュニティバスの計画とか、余り利用者が多くない路線バスの計画等々では、そこに調査地点を絞っていないといけない。調査では目的があり、すべてを捉えるのは難しく、その中で解釈できる内容を間違いなく、誤りなく結果としてまとめていただくのが重要。資料編 16 ページに年齢層別の交通手段があるが、自動車だけ見てもらうと、40代が 83.8 と非常に高く、若くなっても 76.9、60 と低くなります。それから、年をとっていても 69.5、61.1、56.3 と低くなる。これは何となくわかるが、若い方は、他でもこんな状況か。他の所の事例を御存じの方がいたら、ぜひ教えてほしい。

特に最近、若い人たちの車離れをよく聞く。実際うちの研究室の学生も、車に興味を持っていないくて、かつ車を必要としない、車に乗るのは余り格好いいことではないという感じを持っているので、そういった影響なのかなという気がする。あるいは単に免許保有率なのか。購買欲とも関係するが、世代の問題なのか。

コンサル はっきりしたことが言えることではないが、確かに若年層は免許保有率が低い。それから、20代前半に学生が入っている。他都市で免許保有率を年齢別に5年間で追いかけてみたら、他の年代は上がっているのに、20代だけ下がっている。携帯電話にお金をかけて、車にはお金をかけられない世代になっている。

それから、40代から車を持つに足るだけのお金を持っているので、パーク・アンド・ライドをするにしても、この辺の年代の割合が高い。そういう金銭的なものがあると思う。もう一つ、主婦の方で、女性が自由目的で車を使われるのは40代が高いのではないか。

松本 会長 そのとおりに思う。特に地方に行くと、ある程度の年齢がいった女性が軽自動車に乗って買い物に出かけていく。若いころは金銭的に大変なので、そういうライフスタイルはできない。

アンケートに関しては、これで終わりではなくて、実際の総合交通戦略を策定するに当たって、さらに分析が必要なことがあれば、事務局まで申し出てほしい。それから、将来の都市像として、本編の43ページに、皆様方の前回の御議論を踏まえて、大規模店舗の立地とか交通安全の面を踏まえて、このような都市像を一つ追加させていただいた。

事務局 皆さんに集まっていたいて、こういった方向に取りまとめということで、この会議で全般を御承認いただいた後は、市民の皆さんに見ていただけるようにする。来年、進めていくときに市民の中からいろいろ議論をいただくたたき台になる。

松本 会長 我々の議論の結果という形の公開はしていく。では、御承認いただいたことにさせていただきたい。アンケートに関しては、引き続き分析を進めますので、要望を事務局までお伝えください。

【(3) 資料説明】

生活バス四日
市 西脇 委
員

【3月24日(水)朝日新聞夕刊 東海6県版 記事説明】

・住民が幾ら頑張っても、バスの運賃だけでは運営できないことから、事業者、四日市市、運行に携わる警察及び運輸局の協力により立ち上げた。

・平成 22 年 4 月から協賛事業者が 1 社辞退で、運営が厳しくなる。公共的なものには地方税の減免をしていただきたい。

・コミュバスは全国的にたくさん走っているが、存続が短いが四日市は一つの成功例である。

・成功 4 カ条の一つでも欠けるとうまくいかない。

・コンビナートにおいては、企業の通勤バスとタイアップしながら前へ行くことができないか話をする場の申し入れがあったので、行政からテーブルをつくっていただきたい。

松本 会長 5 章は修正を含めて先ほど御承認いただいた。今回は 6 章と 7 章の御提案である。まず、6 章の戦略と、それぞれの戦略に対する施策と方針に関して、御質問、御意見等があればいただきたい。

三重県バス協会 星野 委員 47 ページの②生活圏内の移動手段確保の中で、48 ページに「結ぶ支線など、暮らしのスタイルに併せたバス路線の構築を進めます。また事業者による運行継続が困難なバス路線では運行体制の見直しやコミュニティバスへの転換」とあるが、その「困難な路線バスでは運行体制の見直し」とは、何を戦略としてやっているのか。普通、運行継続が困難なバス路線が廃止になったり、空白地帯が生まれてコミュニティバスへの転換という方法があるが、運行体制の見直しとは何を戦略として考えているのか。

事務局 まずバス路線について、これまでの各事業者さんとの議論の中で、赤字路線が相当数あることは周知の事実になっている。ただ、全体でペイできれば、少々赤字があっても守るといふ心強いお話をいただいている。

その中で、骨格的なバス路線として、これだけは都市として絶対守らなければいけないものを明確にして、それを永続的に守っていく戦略を立てていく方法である。

その中で、例えばコミュニティバスで地域を回ったり、四日市の場合、団地の部分は高低差もあるので、そこを歩いたり自転車ではなかなか難しいので、そういったところのバスは守っていかなければいけない。

それを細かく回って網羅することになると、全体の採算がとれないので、一定のところまではしっかりとバス網で守り、そこから先についてはコミュニティバスでカバーをしていく。将来にわたって持続可能なものを検討しながら、別の実験に向けても取り組んでいきたい。

また、運行体制の見直しについては、事業のあり方が変わる場合もある。例えば、議論の過程の中で道路が新しく新設され、そちらの方に路線を転換するといった対策もある。これは三岐バスから御提示いただいたが、新しいインフラの整備を需要のあり方にあわせて運行を見直す。さらにコミュニティバス等をつなげるところも考えていくことを進めていく考え方のもとに、こういう記載をさせていただいた。

三重県旅客自動車協会 景山 委員 今の運行体制の見直し等について、できればコミュニティバス転換あるいは乗り合いタクシー、いわゆる少人数の移動については、個別のタクシー事業の活用という文言を入れていただければありがたい。

事務局 支線の需要に応じて交通網はいろいろなものがあるので、いただいた提案どおり入れさせていただく。

松本 会長 どういう形に入るか。「コミュニティバスや乗り合いタクシーなどへの転換」ということか。

事務局 「コミュニティバスへの転換、乗り合いタクシーの活用など」という形で

入れさせていただきたい。

三重県旅客自動車協会 景山 委員 「乗り合いタクシー及びニーズに応じた個別のタクシー利用」というのはだめか。

松本 会長 イメージ的にはどんなイメージか。

三重県旅客自動車協会 景山 委員 バスは乗り合いという部分が多い。大多数の乗り物なのに大多数が乗らない、人数的にいくと路線で5人未満というところはタクシー1社でできる。10人以下の車両を用いたのが一般乗用旅客自動車運送事業であるが、もっときめ細かな、例えば限界集落とか保護地区では仲間同士の自家用車の運用として、高齢者、安全・安心を考えると、タクシーを電話で呼んでいただいて、タクシー利用券を活用した、きめ細かな個人のニーズに合ったタクシー利用をぜひとも考えていただきたい。

松本 会長 それに関して何か御意見があるか。今のことはデマンド方式と思う。では、事務局から。

事務局 市の総合計画では福祉輸送に触れている。今回の会議の中では、デマンド的は重点的に記載をしていないので、54 ページに「地域とともに支える公共交通の仕組みづくり」として、まずは持続可能な公共交通の確立を目指して、地域ぐるみの仕組みづくりを進める。また、地域のニーズに合わせたデマンド輸送を公共交通に接続していく環境づくりに努める。そういった表現にさせていただきたい。

松本 会長 ここでの記述は少し難しく、その辺の施策が具体的にいけそうにないというのが事務局の答えだが、いかがか。

それから、スペシャルトランスポートの福祉輸送に関しては、切り分けざるを得ない。私としても、本当にどっちがいいのかと思いつつも、そこを一緒にするのは難しいと思う。

生活バス四日市 西脇 委員 今回のデマンドを発展させて、事業者ではなく、住民が乗合的にワンボックスカーぐらいで本当に必要な利用者を輸送する。これが有料か無料かという方向でやればよいと思う。そういうことを四日市の特色ある一つのやり方で、住民同士が乗り合いを運行できるようなことも将来の目標に上げていただきたい。

松本 会長 住民の方々が主体的、主導になって地域の足を支える仕組みを考え、それを行政が支えていく。そこをぜひ明確に記述してもらいたい。

それを記載するとすれば、先ほどのタクシーも含めるか、戦略1のところに入れるか、あるいは戦略4のところ記述するか。その辺はいかがか。法的にできる・できないはあるが、今のことは重要な視点である。ただ、行政がやりたいと言っても、地域から声が出てこなければやりようがない。何がまず大事かということ、地域の方々の仕組みづくりというか、機運の高まりが第一と思う。生活バス四日市はすごくいい事例で、これが広がっているかということ、広がっていない。

そのため、今言われた住民主導あるいは住民と行政が協働で地域の足を支えていこうという戦略4の段階かと思う。

一方で、タクシーの活用として、違う形でのタクシーの活用もあると思う。例えば愛知県内では、普通の小さい乗用車のタクシーをコミュニティバスのように使っている事例もある。だから、その可能性としては、そういったものを残しておいてもいい。

生活バス四日
市 西脇 委
員

なかなか住民が動かないのは、住民もよくわからないから、行政からこういう方法もできずと言え、地域の住民の方も動きやすい。地域の住民は、行政が許してくれるのか、やっていいのか悪いのかわかっていない。そういう意味で、私は後ろの方にそういう指針を入れていただきたい。

松本 会長
事務局

多分それがこの交通戦略には盛り込まれるはずである。
その点については、戦略4の中で、54ページの「地域とともに支える公共交通の仕組みづくり」といった項目を設けている。
生活バスは先進事例として、努力をいただき運行しているが、その後が出ないというのは、行政である市の方も感じている。
これをモデルにして「持続可能な公共交通の確立を目指して、地域ぐるみの仕組みづくりを進めましょう」という投げかけを入れさせていただいた。
その下に「市では」とあえて書いたが、今の生活バス四日市の支援制度を活用して、さらに充実を図り、地域の仕組みづくりを市の方で支援して、取り組んでいきたい。

具体的なツールとしては、四日市市では、私ども都市計画課の方で地域のまちづくりを提案いただくという仕組みでまちづくりを運営しているが、これまで交通のまちづくりを市民の皆さんから提案いただくところまでは至っていない。既に動いている交通まちづくりを皆さんと議論して、それを拾い上げて、必要な支援制度をつくっていくこともトライしていく。
具体的な取り組みは、来年度、一緒に検討していくことになるが、こういった方法と一緒にやっていきたいということも記載しているので、御理解いただきたい。

松本 会長

表現が十分かと言われると、読み方によっては違ふとり方もできてしまうが、思いとしては、西脇委員が言われたように、地域が主導となっているような取り組みが行われるように、行政はそれを支えていく。
そのときには、生活バス四日市のような成功事例を先駆者として紹介いただいて、こうやってやればうまくいくというのをいろいろな地域の方に声をかけていただければいいと思う。
先駆者が全くないところでゼロから始めるより、四日市では十分可能性があるの、戦略策定の際には、そういったところを具体的に記述いただくことになる。今回は方針なので具体的なことは書かない。事務局もそういう認識なので、御了承いただければと思う。
さっきの「コミュニティバスへの転換、乗り合いタクシーの活用」は、「乗り合い」を削って、「タクシーの活用」にしたらどうか。
それから、タクシーの活用としていい事例があったら、今後御紹介ください。事業者にとってプラスではなく、住民の方々にとってプラスになるというところが御紹介いただければと思う。

四日市商工会
議所 井田委
員代理
事務局

49ページ、円滑な交通を支える道づくりの、①の環状道路とバイパス道路の整備推進で、北勢バイパスや新名神高速道路の整備とあるが、できればここに霞4号幹線の表記をしていただきたい。

今回の戦略骨子は、ここに集まっておられる皆さんと一緒に決めていけるものということで記載をしている。
産業面での道路の重要性については、ここでは書いていないが、前段のところ、道路整備がされないと、我が国有数の生産拠点である四日市が非

常に危ないといったところも書き加えさせていただいた。

その中で、霞4号幹線は臨港道路という役割で、この役割が産業に特化して限定的なので、必要性は認めているが、前段の「ネットワークを構成するなど」の「など」のうちということで、ここでは記載をしていない。

そういう形の整理と御理解いただきたい。

松本 会長

逆に書き過ぎた。もうちょっと大まかに書いておいて、細かなところは、次の策定する戦略の方で書いた方がよかった。「など」の中には入っている。戦略策定する際に、もっと具体的に御意見をいただければと思う。

三岐鉄道
雨澤委員

47ページの戦略1の、①の公共交通の要となる鉄道の活用で、「その維持が課題となっている内部八王子線」と具体的な名前を書いているが、できれば、具体的な記述よりは「その維持が課題となっている鉄道路線の対策」という含みを持たせて書いていただきたい。

内部八王子線について、表現を工夫してほしい。

松本 会長

これも書き過ぎですが、今回はあくまでも方針という範疇であったのが、一方で具体的な名前が出てくると、どうしてもそこに目が行く。

事務局

今回、鉄道事業者やバス事業者からの生の声を踏まえて、それを紹介することによって市民にとっても危機感がわかりやすく伝わるので、こういった表記にさせていただいた。ご指摘に対して「その中で内部八王子線など、経常的に不採算となり、維持が課題となっている鉄道路線の対策を進めます」ということで、全体をとらえた形にしようと思う。

松本 会長

これは市民の方々にも現状を御認識いただくための、一例ということで内部八王子線を出したい。「構築を進めます。その中で内部八王子線など、経常的に不採算となり、その維持が課題となっている鉄道路線の対策を進めます」、そのように修正させていただきたい。

三重県県土整備部都市政策
室 井浦委員

この戦略の方針が、基本的には利用者の視点に立ったものでストレートにつくられているということなので、多分こういう書き方になっていると思うが、定型的なものとして「環境配慮」という言葉がつく、そのフレーズが全くない。

1点確認させていただきたいのは、戦略4の②でも「自発的に自動車の利用を控えるように」とか、啓蒙的な行動をやっていくこともある中で、四日市市の取り組みとして、この戦略に限らず、環境を意識した取組を進めていくというものが背景にあるのかどうかを知りたい。

事務局

環境については、こういった仕組みを考える上で一番ベースになる部分ということは認識している。今回の土地利用の区分で連携を示すために総合計画を若干載せさせていただいたが、環境計画の見直しを現在進めている、環境分野が書き加えられるかはっきりしていないので、その記載が弱くなっている。来年度の取り組みの中で反映させていくことで御理解いただきたい。

松本 会長

御指摘いただいて、そこは抜けていた。最近は当たり前になって、当然という感じになっているが、実際の戦略策定の段階になったとき、具体的な戦略として、環境の側面からの施策が打てるのであれば入れていきたい。いろいろなところでモビリティ・マネジメントが行われていて、特に環境面からのモビリティ・マネジメントが行われている。それから、アウトカム指標としても環境的な評価が行われているが、そういう形で皆さん一人一人の行動規範が変わればいいが、現実には自分にとってプラスマイナスが

ない限り動かない。

まちづくりとか街の活性化、あるいは生活が便利になるための公共交通の活用とか、賢い車の使い方の方が、より具体的な交通行動の変化に結びつきやすいので、決して今回策定いただいている戦略あるいは方針が間違っているわけではない。次の段階では、環境もぜひ出していきたい。

四日市建設事務所 渡辺委員 49 ページのネック点の解消の中で、国道1号の日永、富士町、国道365号の生桑という具体的な交差点が出ているが、四日市市内の中で渋滞交差点はかなりの数があると思う、その中からこの3カ所を例として書かれた理由なり、渋滞の状況が特にひどいというバックデータがあるか。

事務局 現在、都市計画課では、地域の要望を聞いてまちづくりに生かしていく取り組みをしている。また、総合計画の見直し中で、市長も直接地域に出向いて声を聞いている。渋滞が激しいという声を多くいただいているが、その中で特に交通量が多くて、現実には走った方がイメージできる場所として例に挙げさせていただいた。なお、17ページには三重県第4次渋滞対策プログラムの渋滞路線の図を載せているが、こういったところに該当部分が含まれているので、今まで整理した状況とあわせて記載をさせていただいた。

四日市建設事務所 渡辺委員 戦略としては少し具体的過ぎるという気がしたが、地域の方から意見が出ている箇所ということでよろしいか。

松本 会長 具体名なので、場合によっては、ほかも含めて検討しないといけないかもしれない。ちなみに、個人的な考えとして、戦略策定する段階になり、このボトルの解消は慎重に検討する必要がある。そのボトルが解消できても、他のボトルに移ることもあるので、本当にボトルの解消が必要なのか、路線の容量自体の問題なのか、その辺は検討してやっていく必要がある。戦略4は、特に鉄道の場合は難しいが、そういったことも含めて御意見いかがか。

三重交通 西田 委員 今まで道路は行政、バス・鉄道は民間事業者という形できていたので、このような場を設けていただいて、同じテーブルで議論させていただくことは本当にありがたい。

利用者にとって一番いい形が、おのずと我々の採算性にも影響してくるので、より深めていただければと思う。

松本 会長 次に設立する協議会の場を通じて連携を深めて、住民の方々、市民の方々に喜ばれる交通体系ができればと思っている。

昔から住民一人一人の意識が問題と言われていて、啓蒙も、具体的に何か形としてつくっていかねばいけないが、高野委員のような力強い方に御参画いただいているので、住民とともに協力しながら啓蒙を持つことができたらいと思う。

先ほどのアンケートでも、決して四日市の公共交通の整備状況は悪くないから、あとは、いかに利用してもらえるかという意識の転換が必要になってくるので、時期戦略で具体的に記述いただくことができればいい。

ちなみに、パブコメはどれぐらいの期間やるのか。

事務局 具体的にどのタイミングでやるか定めていないが、市が取り組んできた内容を定めるなら、市民の皆さんに周知をして、意見を聞くことが必要なので、パブコメの時期もできるだけ早めたい。取り組みを整理した上で、早

目にパブリックコメントをさせていただいて、一月ぐらいは要と思うが、その上で総合計画の中に盛り込んでいきたい。

松本 会長

来年、具体的に戦略を策定するに当たり、各関係機関の方々から具体的な取り組みをお持ちいただくことになる。結果として、住民の方々が期待できる戦略にしていきたいので、関係機関の方々の御協力をお願いしたい。6章以降で現在決まった変更点としては、タクシーの利活用を含めることと、内部八王子線のところの記述を前後にすることは皆さんにも御承認いただきたいが、その他にも具体的な名称が出過ぎているという御意見もいただいているので、表現方法に関しては事務局に一任させていただいて、私の方で確認させていただきたいが、よろしいか。

具体名称に関しては、場合によっては修正させていただく。

それを踏まえて、6章の三つの戦略と一つの体制、それから各戦略に対する目標と方針、さらに第7章の今後の取り組みということで御提案いただいた内容で御承認いただけるか。

【「異議なし」の声あり】

松本 会長

御承認いただいたことにさせていただきたい。皆さんからいただいた意見の中で、住民主導の取り組みを支援するような仕組みを是非つくってほしいということもあった。具体的な施策を書く場合には何らかの形で盛り込んでいきたい。それから、環境面も今回は十分書き切れていないので、これも盛り込んで、今後の施策に具体的につなげたいと思っている。

以上で、今後の交通環境のあり方についての議論を終わりたい。

私の進行で、うまくまとめ切れなかったこともあるが、おかげで、無事御承認いただいた。この1年間、皆様方、御協力どうもありがとうございました。

事務局

長らくの間、御議論ありがとうございました。

今回の会議につきましては、仮称ですが、四日市市都市総合交通協議会を開催したいと思っています。新年度、早急に調整を図っていきたく思いますので、またよろしく願いいたします。最後に、私ども都市計画課長の伊藤よりごあいさつさせていただきます。

四日市市都市
整備部

伊藤 課長

昨年の11月に準備会を設立させていただきました。本日、取りまとめができたものと思っております。皆様の御協力により、本当にいいものができたと自負しております。来年からはこの準備会を協議会にステップアップさせて、また具体的な議論を進めていきたいと思っておりますので、これまで以上にお力添えをお願いいたしたいと思っております。本日は長時間にわたりまして、会議に参加いただきまして、ありがとうございました。また今後ともよろしく願いいたします。

これにて閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

以上