

令和元年度四日市市都市総合交通戦略協議会 バス路線再編に係る分科会 議事概要

1. 開催日時 令和 2年 2月10日(月)10:00～11:30
2. 開催場所 四日市市役所7階 部長会議室

3. 出席者及び欠席者の氏名(いずれも敬称略)

(1)出席委員(10人 うち代理出席1人)

所属等	氏名	備考
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	座長
三重交通(株) 四日市営業所長	仲 範和	(A)
三岐鉄道(株) 自動車部運行管理課 課長	伊藤 眞郷	代理出席 (B)
NPO法人生活バス四日市 理事長	西脇 良孝	(C)
四日市市自治会連合会 理事	伊藤 頼夫	(D)
(公社)三重県バス協会 専務理事	青木 周二	(E)
三重交通労働組合 四日市支部長	伊藤 由幸	(F)
国土交通省三重運輸支局 首席運輸企画専門官	鈴木 博行	(G)
三重県地域連携部交通政策課 課長	天野 圭子	(H)
四日市市都市整備部 理事	川尻 裕司	会長

(2)欠席委員(1人)

所属等	氏名	備考
神前地区まちづくり推進委員会 バスプロジェクト長	佐野 しのぶ	

(3)事務局(3人)

所属等	氏名	備考
市都市整備部次長兼都市計画課 課長	伴 光	事務局長
市都市整備部都市計画課 公共交通推進室	土井 啓司	
	友松 宏和	

4. 配付資料

【事務局配布資料】

事項書、出席者名簿、席次表、資料1～4、参考資料、別紙

5. 会議傍聴者等 1人

6. 伴都市計画課長あいさつ(内容省略)

7. 会議公開及び議事概要公開の報告 ⇒ 了承

8. 委員紹介(内容省略)

9. 座長あいさつ

会議の冒頭では、「新型コロナウイルスの対策」を予定している。これは、交通事業者にとって非常に大きな問題であるため、専門の部署から対策を十分聞いていただきたい。

## 10.議事

### 1. 交通事業者における新型コロナウイルスへの対策について

(四日市市保健所・岡本課長)

コロナウイルスは6種類あり、そのうち4つが季節性のもの。感染してから、2日から10日で発熱や咳などの症状がみられ、重症率は20%、死亡率は2%である。

予防方法としては、こまめに手洗い、うがいをする。また、アルコール消毒も有効。自身の免疫力を高めることが重要で、そのためには、十分な睡眠を取り、バランスのいい食事を心がけること。また、室内の空気を十分換気するとともに、加湿器を活用していただきたい。

コロナウイルスの状況は、日々変わっており、現状の対策については、資料を参照してほしい。

水を使える環境であれば、手洗いを十分行うこと。手合いの際には、時計やアクセサリを外し、手の甲、指の根本など細かいところまで洗うこと。何度も手を拭いたタオルは、ウイルスが付着していることがあるため、一日に、複数枚ハンカチを常備しているとよい。それが難しい場合は、ペーパータオルも有効。

現在、マスクは品薄で入手が困難。風邪のような症状のある人は、飛沫を防ぐこと。また、マスクの外側にはウイルスが付着している。マスクの内側は比較的清潔なので、再度、使用する場合は、触らないように。マスクを着用していないと、接触感染することがある。流水で手洗いをして、その手にはウイルスが付着しているため、目や鼻、口には触れないようにしていただきたい。

県は、2月10日に、四日市市保健所に「帰国者接触者相談センター」を設置した。当センターは、新型コロナウイルスの感染の疑いのある方を新型コロナウイルス検査が実施できる医療機関へつなぐ役割を担っている。中華人民共和国・湖北省への渡航歴のある方で症状がみられる場合、当センターへ相談して頂きたい。

コロナウイルスの状況は、日々、変化しているため、適宜、情報を確認していただきたい。

(C委員)

黄砂に新型コロナウイルスが付着し、日本に到達することはあるのか。

(四日市市保健所)

ウイルスは、24時間から48時間で死滅するため、黄砂を媒介して、感染することは考えにくい。

(D委員)

マスクはウイルス感染にあまり役に立たないと報道されていたが、実際はどうか。

(四日市市保健所)

症状がある方は着用していただきたい。2メートル以上、人との距離が取れない所や人が多い所、乾燥した室内、換気が難しいところ(新幹線など)では、マスクが有効だが、それ以外の場所は、マスクをしなくてもよい。

(会長)

市としては、1階から3階の窓口対応の職員へは、咳などの症状がある場合に限り、マスクの着用を促している。基本的には、マスク着用の義務付けはしておらず、自身の判断に委ねている。

(座長)

交通事業者ではどのような対策をしているか。

### (A 委員)

ドライバーと観光バスのガイドにマスク着用を義務付けている。必要に応じて、事務員も着用している。特に、ドライバーには、ハンディタイプの消毒スプレーを配布している。

また、四日市中部国際空港線では、利用者の不安を少しでも和らげるため、車内に消毒スプレーを設置している。

### (B 委員代理)

ドライバー、ガイドにはマスクの着用を義務付けており、休憩中には、車内の除菌を行っている。また、ドライバーには、消毒スプレーを配布している。

### (四日市市保健所)

県内では感染者が1人発生したが、濃厚接触者の二次感染は確認されなかった。今は、水際対策が徹底しており、感染の疑いがある場合でも、健康観察を実施している。

バスドライバーが感染した事例もあり、バス乗客との接触を考慮すると、マスクも効果はあると思うが、品薄になっている。まずは、手洗い、うがいを徹底することが大事。

重要なことは、各々が体調管理を行うこと。そして、報道を鵜呑みにせず、過剰に反応しないように心掛けて頂きたい。

### (座長)

交通事業者においては、不安が多いと思うが、一人一人が気を付けて頂き、対策していただきたい。

## 2. 四日市市新総合計画における取り組みについて

### (事務局)

「資料2」に基づいて説明

### (座長)

総合計画は、市の最上位計画であり、今後10年間で市として目指す方向性が書かれている。また、重点的横断戦略プランには、3つの交通施策が記載されている。

### (会長)

重点的横断戦略プランは、強い意志の元、今後10年間で進めていく。分野別基本政策には、重点的横断戦略プランに位置づけられているものが、そのイメージカラーで色付けされている。都市整備部の事業は、青色(重点的横断戦略プラン②-1 リージョン・コア YOKKAICHI)、黄緑色(重点的横断戦略プラン②-2 リージョン・コア YOKKAICHI)が多い。

### (H 委員)

新総合計画には、「運転免許返納者への自動車に代わる高齢者の移動手段の確保が課題」と記載されている。四日市市は、県南部に比べて、公共交通が充実しており、その結果、県内で免許返納数が2番目に多い。市内どの地区で返納数が多いのか把握しているか。

### (事務局)

地区別での返納数は把握していない。その分析をして対策していくことが重要だと認識しているので今後検討する。

**(座長)**

新総合計画には課題として、高齢者の手段の確保が課題にあがっているが、それへの対応策はどのようなことを考えているのか。

**(事務局)**

新総合計画には、デマンド交通や自動運転技術の活用の検討を進めることを記載している。平成29年度から3か年かけて、公共交通不便地域を対象としたデマンド交通社会実験を実施した。来年度は、これまでの実験結果の分析を行い、全市的に展開可能か検討を進める。

また、自動運転技術の活用は、今年度、「自動運転導入検討会議」を設置し、関係者と進めている。

どちらの事業についても、端末交通にどのように活用できるか検証を行う。

**(C委員)**

時々、体の不自由な方が生活バスを利用されているが、その方から、もっと利用しやすいようバリアフリー化などの改善要望の声がある。市では、どのような取り組みを行っているのか。

**(事務局)**

体の不自由な方にも、できるだけ使っていただきたい。しかし、自宅等からバス停まで行くことのできない方もいる。この場合、福祉施策と公共交通それぞれが担う部分もあるので、両部局で連携して進めていきたい。

**(F委員)**

市政アンケートでは、「公共交通の利用しやすさ」を望む声が上位にある。公共交通は、様々な面でメリットがある。二酸化炭素の削減だけでなく、渋滞緩和や交通事故を減らす他にも、災害等の緊急輸送も可能である。行政とともによりよい交通ネットワークとなるよう連携して進めていきたい。

**(座長)**

これだけの交通施策が記載されている総合計画は初めて見た。とても期待している。

**(会長)**

新総合計画策定にあたり、都市整備部の事業は積極的に記載させていただいた。結果として、次年度予算は、今年度予算よりも約10%増額して要求している。

**(座長)**

策定にあたり、パブリックコメントを実施したと思うが、策定後も、公表、周知を十分することが重要。

また、車いすの方が気を遣って、公共交通の利用を控えるという事例もあり、そういった方にも、もっと利用して頂き、声を聞かせてほしい。

今は、高齢者や障害者だからと言って一括りにするのではなく、それぞれに合った交通ネットワークを構築する時代である。「マス」で考えるのではなく、「個別」で考えなければならない。そのためにも福祉部局との連携が重要である。

### 3. イオンタウン四日市泊へのバス路線の乗り入れ状況について

(事務局)

「資料3」に基づいて説明

(D委員)

地域からも「買い物に行くのに便利になった」と地域から喜びの声がある。バス待合所を実際に見に行ったが、外観もきれいで、冷暖房があり、利用したくなるものだった。

(E委員)

清掃などの維持・管理はどのように行うのか。

(事務局)

イオンタウン(株)から待合所のスペースの提供をしていただいた。維持・管理については、委託契約を締結し、同社にお願いする。

(座長)

バス待合所を設置した後の対策も重要。ハード面の整備で完了をするのではなく、ソフト面での対策を行い、利用促進に繋げて頂きたい。

(事務局)

イオンモール四日市北のお買い上げレシートを提示すると、自主運行バス・山城富洲原線の100円分の乗車補助券を渡す取り組みをしていただいている。

イオンタウン四日市泊でも、似たような取り組みを視野に関係者と相談したい。

(座長)

ソフト面の施策を充実させたら、利用者が増え、三重交通、イオンタウン両者に Win-Win になるので、ぜひ進めて頂きたい。

(D委員)

イオンタウン四日市泊は、オープンしてしばらく経つが、未だに客足が多くて驚いている。

(会長)

当初、予想していたよりも、公共交通で行く方が多い。「イオンタウンがオープンしたら、国道1号がさらに渋滞する」という先入観があるため、各々が公共交通を利用していると予想している。

(事務局)

最寄り駅の泊駅の利用者数は、11月は前年比で2倍、12月は1.5倍であった。

また、和無田線の車両の小型化についても、駅前広場を計画している内部駅への乗り入れを行う予定である。

(会長)

当初計画していたよりも、スペースが狭く、内部駅と西日野の駅前広場には、乗り合いバス車両では乗り入れることができなかった。車両を小型化し、乗り入れができるよう、和無田線の支線化が、その第一弾になるよう努める。

(座長)

イオンタウンから泊駅への歩行空間はどのような状態か。

(会長)

その道路の幅員は狭く、車がスピード出せないなので、逆に歩行者が歩きやすい環境。歩行者の動線を踏まえ、道路の位置づけも考えていかないといけない。

(座長)

歩車共存空間（シェアードスペース）やカラー舗装を目立つようにするなど歩行者に優しい空間にするのもいいと思う。

(F委員)

近鉄四日市方面へ向かう便では、イオンタウンから国道1号へ出る際の右折がネックで、対向車は直進が多く、1回の青信号で1台も進まないこともある。  
改良の余地があるならば、検討していただきたい。

#### 4. バス事業者の課題と今後の対応策について

(1)「資料4」(P.1～P.6)に基づいて説明(事務局)

(2)「資料4」(P.7～P.12)に基づいて説明(交通事業者より)

(三重交通)

《課題》

【① 不採算路線への対策】

国・県から補助を頂きながら、地域間幹線系統の維持を図っている。

少子化の影響により、学校のクラス数が少なくなっており、利用者が減少している。

また、四日市市には公共交通不便地域が一定あり、依然として、自動車への依存が強く、バス利用の増加につなげることができていない。結果的に、サービスレベルの低下を招いてしまう。

地域でコミュニティバス導入の検討もしていただいております、そこに頼ってしまっているのが実情。

【② ドライバー不足】

全国で採用活動を展開しており、さらに、インターネットでも求人広告を出している。ドライバーの業務内容をわかりやすく見て頂けるようにリニューアルした。求人媒体を使っているのも、その分のコストがかかっている。

他にも、雇用期間を延長し、72歳まで働ける環境を整えた。その分、ドライバーの安全管理経費が増加しており、具体的にはドライバーの健康診断や脳ドッグ、アルコール検知器の更新。特に健康診断は、国土交通省が定める診断の間隔より頻繁に実施している。

【③ 渋滞対策(定時性の確保)】

新総合計画にも渋滞対策の取り組みが記載されている。交通事業者としても、行政とともに渋滞解消に向けて取り組んでいく。

## 《今後の取り組み》

- ・バスロケーションシステムの多言語化(四日市管内全路線)
- ・定期券のIC化(紛失しても再発行が可能となった)
- ・免許返納者への半額割引制度
- ・高速バス(令和元年7月にJR大阪駅からユニバーサル・スタジオ・ジャパンまで延伸)
- ・バス路線図を新聞折り込みで4万部配布

### (三岐鉄道)

## 《課題》

### 【① ドライバー不足】

働き方改革により、ドライバーの労働時間の管理が厳しくなった。これまで2人で運行していたものを、5人で行うようになり、人件費が増加した。

### 【② 渋滞対策(定時性の確保)】

平成30年4月に比べると渋滞は少し解消された。キオクシアも従業員の公共交通での通勤に力を入れてもらった効果が出た。

定時性を保つため、警察にはPTPSを導入していただき、連節バスを導入する環境を少しずつ整えていきたい。

### 【③ 安全管理などに関する経費増】

コロナウイルス対策をはじめとした、ドライバーの健康管理に係る経費が増大している。

## 《今後の対応》

四日市大学線では、利用者が増えており、効率的に運べるように連節バスの導入を検討。ルートは、近鉄富田駅～キオクシア～四日市大学。

1台導入を予定しており、効果は大きくないかもしれないが、まずは、チャレンジしたい。また、道路改良などの課題は大きいですが、今年の5月に試走を予定している。

### (生活バス四日市)

## 《課題》

### 【① 新たな利用者の確保】

設立して16年目が経過した。設立当時に利用していただいた方が亡くなったり、高齢化で外出を控えるようになり、利用者数が減少している。新たな利用者を獲得しなければならないが、車への依存が強く、なかなか新たな利用者が獲得できていない。

今後、さらなる利便性の向上を図り、利用者を獲得したい。

### 【② 協賛金の減少】

生活バスの収入は、5割が沿線企業からの協賛金、4割が行政からの補助金、1割が運賃収入で成り立っている。沿線の協賛企業にとっては、費用対効果の面で、難しくなっている。

## 《今後の対応》

### ・新たなバス利用者の確保

地域には、「利用者が減ると存続が難しい」ということをもっとPRする予定。自治会へその旨を説明したり、新聞広告を出したりする。

### ・バス利用者の利便性向上

#### ① 近鉄阿倉川駅への延伸

運行経路を近鉄阿倉川駅へ延伸することを計画している。当駅周辺には、銀行やスーパーなどがあるので、利便性が向上すると思う。

#### ② バス停の増設

ルート上にバス停を増設し、「バス停を自宅に近づける」をコンセプトに、利用者にとって、負担が少なくなる取り組みを行う。

### ・協賛事業者の拡充

バスを地域で支えるのが一番良い構造だと考えており、沿線企業のOBへ地域貢献を訴える。

### ・協賛事業者へのサービス

協賛企業名を車両ヘラッピングし、企業の紹介を行う。また、協賛企業の表彰も行政と考えていきたい。

### 《その他》

平成21年度には経済産業省の「ソーシャルビジネス55選」に選定されたことが、高等学校の商業科の教科書に掲載される予定。

### (3) 「資料4」(P.13～P.14)に基づいて説明(事務局より)

#### (座長)

渋滞対策は事業費が大きくなり、日本全国で抜本的な対策はできていないので、連節バスでどれくらい解消できるのかとても期待している。しかし、連節バスも渋滞に巻き込まれたら効果が出にくいので、バスレーンが有効だと考えている。四日市市ではどうか。

#### (事務局)

道路整備方針を作り直しているところであり、渋滞が顕著な交差点や中心部周辺のネック点の解消が必要な路線の順位付けをしている。

現状では、バスレーンの設置についての議論には至っていない。まずは、早期に対応できる交差点の改良を実施していく。

#### (座長)

連節バスを導入予定の経路でバスレーンが最適な場所はあるか。

#### (B委員代理)

最も渋滞する富田山城線にバスレーンがあるのが望ましい。

#### (会長)

富田山城線は片側2車線の県道であり、キオクシア方面への通勤車両で渋滞が激しい。バスレーンを設置するとなると、既存の一般車両のレーンへの対策が必要であり、なかなか一筋縄でいかないと思う。以前、提案していただいた三岐鉄道・平津駅からキオクシアへ道路整備について、市役所内部でも話が出ている。これが実現したら、鉄道でのキオクシアへの通勤も可能になり、選択肢が増える。



現在、キオクシアは新たな従業員の自動車での通勤は基本的には認めておらず、また、公共交通のあるところに従業員が住むように促している。その結果、平成30年4月に比べて、渋滞が緩和された。

さらに、北勢バイパスの整備も進んでおり、国道477号バイパスとの接続も見えてきた。そうなったときには、バスをキオクシア方面へピストン輸送できる拠点ができ、パークアンドライド拠点としても機能もする。

この分科会で皆さんからご意見を頂けたら、関係者にも協議に行きやすいので、今後も、忌憚ないご意見を頂きたい。

#### (座長)

バスレーンの設置は、警察との協議も必要なので、この分科会で十分議論していただきたい。

二酸化炭素の削減は世界的な課題であり、日本では、この課題への対策が十分できていない。環境先進都市・四日市ならではの取り組みを期待している。

最寄り駅にこれだけの人が集まれば、賑わいもでき、消費活動も活発になり、四日市市にもメリットが大きい。その点も含めて検討を進めて頂きたい。また、将来的には平津駅からキオクシアまで自動運転車両でつなぐのもいいと思う。

#### (F委員)

キオクシア東門から富田山城線への接道箇所を交差点化できないか。現在は、四日市東インター方面へしか行けないため、接道することにより、従業員の通勤車両の動線も変わり、渋滞が解消されると思う。

#### (事務局)

現時点では、交差点化の話は出ていないが、キオクシア等の関係者との打ち合わせの際に、話題に上げたい。

#### (座長)

渋滞が解消されても、結果として、新たな誘発交通(通勤車両)が発生してしまうので、ある程度の渋滞は残しておくべきだが、一般車両が通勤に巻き込まれるのは良くない。その選別は非常に難しく、専門家も解決手段が見つけられていない。

#### (C委員)

車両を小型化しても車いすで乗車できるのか。全ての車両をバリアフリー化する必要はなく、特定の車両・ダイヤだけバリアフリー化されていればよいと思う。また、その旨をダイヤに表示すればよいのではないか。

#### (G委員)

これまでは、バスやタクシーの乗務員が車いすの補助まで対応できていなかった。ユニバーサルタクシーが出始めて、タクシーにも車いすで乗れるようになり、かなり浸透してきた。車いす補助を乗務員が対応するよう、バリアフリー法の改正が予定されている。

#### (会長)

車両のバリアフリー化も重要なことであるが、全てのことを一気にやることは難しいので、やれることをきっちりやっていきたい。将来的にバス路線網が今のまま維持できるかはわからないので、まずは、幹線と支線の仕分けをしていく。幹線は、バス事業者に守っていただき、支線については、

事業者と行政で協力して進めていきたい。

## 11. 会長挨拶

新型コロナウイルスが猛威を振るっているので、本日の講義を是非とも参考にしていただきたい。

また、本市では昨年末に、来年度から10年間の市の方向性を定める四日市市新総合計画を策定致し、四日市市都市総合交通戦略や四日市市地域公共交通網形成計画に関する取り組みは、新総合計画の中でも大きな役割を果たすことになる。

来年度から新たな総合計画がスタートする中で、特にバスネットワークの再編は本市にとって重要な課題である。

このように、バス事業者や利用者等の密に協議できる場合は、非常に貴重であると考えており、本市のバスネットワークが今後とも、維持できるよう、この分科会において、バス路線に関する忌憚のないご意見を頂戴したい。