

第15回四日市市都市総合交通戦略協議会

1. 開催日時 令和4年9月30日(金) 14時30分～16時30分

2. 開催場所 ユマニテクプラザ 研修室300

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	服部 孝史
三岐鉄道株式会社 取締役常務執行役員	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 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 課長代理	渡邊 良成
伊勢鉄道株式会社 取締役 総務部長	小林 孝司
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・生き域ネット 理事長	谷口 欽衛
四日市市自治会連合会 副会長	諸戸 靖
四日市商工会議所 総務部長	坂下 聡宏
神前地区まちづくり推進委員会 定住対策部会 バスプロジェクトリーダー	佐野 しのぶ
四日市市老人クラブ連合会 会長	壺田 實
四日市南警察署 交通第一課 交通規制係長	清水 達哉(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 計画課 技術係長	家崎 喜登(代理出席)
国土交通省中部地方整備局 北勢国道事務所 副所長	田所 学
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	前葉 光司
三重県地域連携部交通施策課 地域交通・次世代モビリティ班長	黒川 裕司(代理出席)
三重県県土整備部都市政策課 課長	林 幸喜
三重県四日市建設事務所 副所長兼保全室長	内山 敦史
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	落合 純一(代理出席)

三重交通労働組合 四日市支部 支部長
四日市市都市整備部 理事

谷本 二三雄
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
国土交通省中部運輸局 鉄道部 計画課 課長
三重県警察本部 交通部 交通規制課 規制担当補佐

大島 常生
小中 太
野原 真太郎

4. 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 委員名簿
- ・ 席次表
- ・ 【資料1】 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像に関する意見について
- ・ 【資料2】 四日市市都市総合交通戦略（骨子案）
- ・ 【参考資料】 四日市市都市総合交通戦略（本編案）

5. 議事

・開会のあいさつ

・(1) 四日市市都市総合交通戦略が目指す都市像に関する意見について
事務局より説明

座長 前回からの修正点につきまして、なにかご意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。
ごさいませんので、つづいて、事項2は「新・四日市市都市総合交通戦略の原案について」です。事務局お願いします。

・(2) 新・四日市市都市総合交通戦略の原案について
事務局より説明

座長 ありがとうございます。では、順番に、ご意見等お聞かせいただきたいと思います。まず、骨子案7ページまでの都市像やそれぞれの戦略につきましてご意見ある方はいらっしゃいますでしょうか。
ごさいませんようですので、8ページ以降のそれぞれの施策について、お聞きしたいと思います。まず、戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」に関してご質問・ご意見をお伺いしたいと思いますがいかがでしょうか。

A 委員 「導入促進」と「導入推進」の違いは何かあるのでしょうか。
また、EVバスや水素バス等を導入するにあたり、財政的な支援はいただけるのでしょうか。

事務局 「促進」は「促す」という意味で、「推進」は「自ら行う」という意味で使用しておりますので、適切な表現に修正させていただきます。財政的な部分に関しましては、現時点では、国の補助制度を活用していただきながら、導入を進めていただければと思います。

事務局 本市としまして、財政的な支援策については、現在のところございませんが、補助制度の導入の考え方等につきましては、バス事業者様と話をさせていただき、検討しております。
国の補助制度がある中で、本市にとって、こういった形で導入すれば良いかを検討している段階でございます。

A 委員 国の補助制度はありますが、現在バス事業者は厳しい状況でございますので、少しでも上乗せいただける制度があれば幸いです。

座長 市としても施策を進めていただく必要がございますので、補助制度ができるか、できないかの結論は分かりませんが、検討を進めていただければと思います。

「推進」と「促進」については、ニュアンスの違いはあると思いますが、全体で1度調べていただいて、正確な言葉に修正をお願い致します。いずれにしても、推し進めていく、という意味で変わりはありませんので、再確認をお願いします。

B 委員 8ページのイメージ図に、P&R（パーク・アンド・ライド）の注釈を入れた方が良いのではないのでしょうか。

コミュニティターミナルの記載がありますが、具体的に想定した場所があるかどうか教えていただきたい。

また、「BRTの推進」と「連節バスの拡充」の2つの別の取組があると認識してよろしいでしょうか。

事務局 P&Rの注釈につきましては、追記させていただきます。コミュニティターミナルにつきましては、現在、イオンタウン四日市泊に整備を行いました。同様に、他の商業施設等を想定しておりますが、現時点では具体的な場所については、決定してございません。

BRTと連節バスにつきましては、BRTの取組として、連節バスの拡充を行っていくといった意味で、記載をしております。そのため、BRTの取組

と連節バスの取組、別の取組を行う訳ではございません。

座長 一般の方は「P & R」は見てもわからないため、注釈の記載をお願いします。

BRTの推進については、その一環として連節バスの取り組みを確立していくという意味で記載をいただいたということですが、今後連節バスを導入する予定があるのであれば、「連節バスの拡充」だけの記載の方がわかりやすいかもしれません。

事務局 連節バスにつきましては、今後導入の予定はございます。

座長 では、「連節バスの拡充」のみに変更いただいて、問題があれば、またご意見をいただければと思います。

C 委員 「駅前広場の整備」に関して、今後10年間に実施する施策として、「阿倉川駅前を整備を促進する」とありますが、いつ頃に実施する予定でしょうか。

事務局 現在、阿倉川駅の整備に向けて設計をしております。今後は用地取得や工事を行っていく予定です。来年度から工事を行う予定で、令和6年頃に完成を目指しております。

座長 その他いかがでしょうか。

私から1点ございまして、10ページの市街化調整区域にある公共交通不便地域におけるデマンドタクシーの運行について、今回新たな施策として追加しておりますが、8ページのイメージ図においては、青色で円を描いている線で表しているのでしょうか。

事務局 デマンドタクシーは青色の線で表している支線バス等でカバーができない地域で運行を行っているイメージになります。

座長 せっかくであれば、イメージ図も市街化区域や市街化調整区域を違う色で表しながら、デマンドタクシーの絵を追加しても良いかもしれません。検討をお願いします。

D 委員 よろしくお願ひ致します。

先ほどもありましたが、デマンドタクシーについて、現在の利用登録者数と、今後、年齢制限の引き下げ等、利用対象者の拡大があるのかどうかを教えてください。

事務局 令和3年度は、利用登録者様が110名、令和4年度は現時点で、約140名の利用登録者様がごございます。70歳以上と設定させていただいたのは、本格導入前の3年間で行った実証実験において、70歳未満の方の利用がなかったことから、そのように設定させていただいております。

D委員 鉄道駅から800m、バス停から300m以上離れていることが条件ですが、高齢者というのは家から出るのがやっとな人間がたくさんいます。なぜ利用させてくれないのかとの声がたくさん出てきており、もう少し視野を広げて、利用対象者を拡充していくといったようなことはございませんでしょうか。

事務局 今回、デマンドタクシーは公共交通の施策として導入しており、既存の公共交通の利用が妨げられないように、鉄道駅やバス停からの距離を設定させていただいております。そのため、福祉系の障害者タクシー制度もごございますので、そういった制度とうまく連携していければと考えております。

D委員 身体障害者の方は、バス事業者の割引制度等を活用されている様ですが、そういったことを考慮した利用対象者へ変更を検討していただければと思います。

座長 そういった具体的な話をぜひ進めていきたいと思っており、障害者の方でなくても、バス停まで・鉄道駅まで歩くのがつらい方々が増えているのが現状としてあります。そういった方に対する交通施策や行政サービスが不足しているといったご指摘をいただきました。四日市市では、デマンドタクシーとして記載しておりますが、近年、他市町では、デマンドタクシーに限らず様々な形式での運行が可能になってきております。そのため、少し幅を持たせて「デマンドタクシー等の運行」という形で記載してはどうかと思いますが、市の見解をお聞きしたいと思っております。いかがでしょうか。

事務局 座長からもありましたが、デマンドタクシーに限らず、新たな輸送手段が出てきておりますので、「デマンドタクシー等」と記載をしたいと思っております。

また、現在のデマンドタクシーにつきましては、令和3年の10月から本格運用ということで、およそ1年が経ったところでございます。そのため、利用状況を踏まえて、効果的なデマンド型交通の運用・運行方式を検討していきたいと考えております。そのため、登録されている方・登録されているけれど利用ができなかった方、そういった方々の声を聴きながら、今後最適な運行方式を検討してまいりたいと思っております。

座長

少なくともデマンドタクシーに限らなくていいと思いますので、「デマンドタクシー等の運行」と記載し、そして効果的なデマンド型交通と運行方式を検討することとして、幅を持たせて記載いただければと思います。

それから利用状況を踏まえて、場合によっては年齢を下げる、また、場合によっては鉄道駅から800メートル・バス停から300メートルという要件を緩和するといったことが考えられます。緩和する場合は、交通事業者さんとの協議等が必要になりますが、今は競合よりは協調の時代になってきておりますので、利用者にとって便利なものを作り上げていくというのを目指してほしいなと思います。

その他いかがでしょうか。

事務局

先ほどの記載方法に関しては、松本座長からご意見・アドバイスいただいたように修正をさせていただきます。

現在の四日市市の移動支援に関する制度に関して少し補足をさせていただきます。デマンドタクシーは既存の公共交通を維持することを前提として導入した制度でございます。鉄道利用者、バス利用者が年々減少傾向にありまして、非常に維持をしていくことが難しくなってきた中で800メートル、300メートルという一定の基準を設けさせていただきました。

本市では、デマンドタクシー以外に障害者様向けのタクシー制度というものもございます。また、障害者ではないですが、家からなかなか出られないという方に関しては、一定の条件がございますが、買い物の付き添い支援や、病院への付き添い支援等を実施させていただいておりますので、そういった制度をうまく活用いただければと考えております。

先生からご助言がございましたが、戦略とは別に地域公共交通計画を今年度、策定を進めておりますので、その公共交通計画の中で様々なことを盛り込んでいくことができたらと思います。

座長

おそらく今問題になるのは、福祉関係の制度も利用できない一方で、公共交通は使えないという、ちょうど狭間の方です。今言われているサービスは要支援・要介護の方が対象だと思いますが、そうではないけれども、駅までは歩けない、そういった方々は出かけられないという現状があります。市の施策として、そういった方々に健康維持・健康増進してもらおうというのがあるのであれば、行政サービスとして交通手段を提供するのは必要だと思います。そういったものを今後検討いただければと思います。

それでは、戦略2に行きたいと思います。

「円滑な交通を支える道づくり」の具体的な政策として、13ページ・14ページがございますが、こちらに関しまして何かご質問・ご意見等ありましたら、お願い致します。

E 委員 14ページの整備状況の青色で環状1号線、県・継続という環状線がご
ざいます。この環状1号というの都市計画決定した道路名であり、その道
路と一部重なっている部分を県が整備しております。しかしながら、県が整
備を行うのは、「四日市鈴鹿環状線」として、青色に着色されている部分か
ら、南下していく計画でございます。そのため、県継続事業として記載いた
だくのであれば、「四日市鈴鹿環状線」として記載いただき、「環状1号線」
として記載するのであれば、実施主体を検討いただければと思います。

事務局 ご指摘いただきました環状1号線につきまして、名称や線の記載方法等、
また協議・ご相談させていただいた上で表記を修正させていただきたいと思
います。

座長 ご指摘ありがとうございました。調整いただきまして、修正をお願いします
す。

C 委員 13ページの「渋滞箇所の改善」は、具体的にはどちらですか。

事務局 1号線の交差点を想定しております。

座長 ありがとうございます。続いて、お願いします。

F 委員 12ページの現在のイメージ図における通過交通の状態の場所について
ですが、市内の北側を中心に記載いただいておりますが、南側、特に泊周辺
も渋滞しているため、記載した方が良いのではないのでしょうか。

事務局 北側だけの表記になっておりますので、南側につきましても追記をさせ
ていただければと思います。

座長 修正をお願いします。その他いかがでしょうか。

それでは、戦略3に移りたいと思います。「まちなかの賑わいづくり」と
いうことで、変更点が多くございます。取組としては、15ページからにな
りますが、そちらに関しましてご質問・ご意見等ございましたら、お願い致
します。

1点、私の方から申しますが、ニワミチよっかいちということで、中央
通りの再編、そしてバスターミナルができてきます。こちらは市民の方々は
非常に関心が高いですし、これからの四日市がよくなっていくということに
期待ができるため、そういった意味では前向きな記載をぜひお願いしたいな
と思っております。もちろん全体で前向きになっていきますし、17ページの
「高速バスの活性化」はぜひとも実現してほしいなと思っております。また、

自動運転やパーソナルモビリティの記載がございますが、一方で、今の路線バスを拡充してほしいなというご意見もあると思います。今の路線を拡充するという事は、見慣れなくて少し寂しいという思いもありますが、もちろん需要によって検討していくということであると思っております。そういったことを記載できればと思いますが、交通事業者さんいかがでしょうか。

今の段階で拡充することや路線を増やすことはできないとは思いますが、イメージといたしまして、街中が賑わってきて、多くの方が街に来る将来像に対して、公共交通でアクセスできないと困ってしまいますし、みんなが車でできてしまうとパニックになってしまいますので、そうならないために、なにかしていただけることはございませんでしょうか。

G 委員 弊社では、いつもまちなかの状況等を確認させていただいて路線を決めております。街が活性化してきて、色んな地域の方が四日市のまちなかにでてくるようになれば、路線の再編をさせていただく可能性もございます。

座長 ありがとうございます。こういった形で記載するかを相談いただきながら、戦略1の「バス路線網の再編」とありますが、ここで前向きな言葉を書いていただくと共に、再掲として戦略3にも位置付けていただければと思います。

A 委員 バスや鉄道に関しては、本数を増やすから需要が増えるのか、需要が増えたから本数を増やすのか、難しい所ですが、現在は非常に厳しい状況です。バスタが整備されることで、需要が増えるのであれば、非常にうれしく思います。

座長 あくまで我々が描くものはこれからの四日市の街中が変わって、多くの方が街中へ出かけてくるという姿ですので、その時に何で移動するかといったら自家用車ではなくて公共交通です。そうすることで、環境にも優しいですし、渋滞も緩和します。それから子供や高齢者の方々も利用できる姿になります。その姿を実現するための戦略にしたいと思っておりますので、ご協力をお願い致します。その他いかがでしょうか。

それでは戦略4の方に行きたいと思っております。戦略4は「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」ということで、18ページ・19ページに書かれております。こちらについて何かご意見が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。

F 委員 19ページの指標の部分ですが、特に高齢者がコロナで全く外出できない、公共交通機関に乗れないといった状況です。コロナが収束しても恐らく高齢者は外出しない、外出できないと思います。目標の指標では、コロナ前の利

用回数に戻そうとしているのですが、高齢者の公共交通利用を戻さないと、目標の達成は厳しいと思いますが、具体的に高齢者に利用を戻すような取組はあるのでしょうか。

事務局

ご意見ありがとうございます。目標値につきましては、本当であれば、利用者をもっと伸ばしていく目標を立てたいという思いもあったのですが、コロナ前の数値が1つの目標として最適ではないかと思い、このように設定しました。先ほど「コロナが収束しても難しいのではないか」とご意見をいただき、事務局としましても、簡単に利用者が戻るとは考えておりませんが、やはり目標というのは高いところで設定をしたいという思いもあり、このように設定しております。

座長

目標設定に対しての取り組み、特に高齢者の方々が戻って来られるというような取り組みをしていかないといけないということです。

戦略4では、「感染症対策」、が書かれておりますが、許される時期になれば、もっと積極的にご利用いただけるような施策が必要であると思います。そういう意味では、観光イベントだけではなくて、もっと地域の方々にご利用いただける様な、地域でまちづくりを活性化していくことができるような仕組みづくりを進めていく必要があると思っております。

事務局

高齢福祉課としてのご提案ですが、先月四日市市では「認知症フレンドリー宣言」という、認知症の方々に優しいまちづくりを今後四日市で取り組んでいこうという宣言を行いました。認知症の方々はどうしても外出しづらいという状況になっております。それはコロナには関係ございません。従って、新たな取り組みとして認知症の方であっても利用しやすい公共交通機関であれば認知症の方々は喜んで外出できると思っております。そういった取り組みをなんとか公共交通事業者様のご協力をもって検討いただくと大変ありがたいと考えております。以上です。

座長

はい、ありがとうございます。非常に良いご指摘をいただいたなと思っておりますが、具体的には何が必要ですか。

事務局

例えば、認知症の方々は認知機能が低下をしておりますので、案内表示についても見間違いをすることがございます。例えば、看板で前に進む上向きの矢印を認知症の人からすると前進するのではなく、上を指している様に認知されると言われております。上表記ではなく、前向きの矢印にすれば前に進むことが分かります。まちづくりのデザインやサイン表示にしても、認知症の方にも優しいデザインにさせていただくと比較的外出しやすいのではないかと思います。あるいは、こちらは公共交通に限ったことではないので

すが、料金等の支払いについて、ICカードや、現金・切符・整理券等色々な要素があるのですけれども、そういったところがシンプルになるような取り組みがあれば、認知症の方が外出しやすくなると考えております。あくまでも理想論かもしれませんが、検討いただければと思います。

座長 ありがとうございます。交通事業者さんにお伺いしたいのですが、そういった軽度の認知症の方々が利用しやすい、あるいは認知症にならないために公共交通、バス等を利用してもらうという考えはありましたか。

G 委員 特に認知症に特化した案内板の説明というのは今まで行ったことはございません。高齢者の方に見やすいように案内を大きく表示したり、バスロケにわずらわしさが無いように表示したり、といった観点はありましたが、認知症の方に特化した考えはございませんでした。

座長 あまり、考えない視点だと思えますが、すごく重要なご指摘だなと思えます。ぜひ、取り組んでいただければと思います。

A 委員 私が知る限りでは、認知症に特化した事例は把握しておりません。

松本座長 そのような宣言をされたということで、軽度認知の段階で歩いて運動することが、軽度認知の進行を遅らせることにつながるわけです。よって、気軽に出かけることができることは非常に重要であると思えます。

G 委員 バス事業者としては、認知症の方に対してどのようにしたらいいかわからないので教えていただきたいと思えます。耳が不自由な方への筆談などの取り組みは、させていただいておりますが、何をすればいいかわからないことに対しましては、一緒に考えていただきながら進めていければと思います。

座長 意見交換をしながら軽度認知症の方等もご利用いただける環境づくりをお願い致します。

事務局 今後、どのように記載していくかは調整させていただきたいと思えます。

座長 その他いかがでしょうか。

C 委員 コロナにより、利用者が減少してしまいましたが、収まった時にどれだけ利用を戻すことができるか、これからチャレンジをしていきたいと考えております。

生活バス四日市は設立当初から高齢者に喜んで乗っていただけることを

目指しており、現在の取組として、「みどころマップ」というものを作らせていただいております。

最近の秋の写真を入れて、沿線の紹介ができるようなマップになっており、目的が移動だけではなく、もっとバスを利用したいなど、思っただけのように取り組んでおります。

残念ながら四日市市ではバスの利用は少なくなっておりますので、行政の方々に協力いただきながら、改善していければと思っています。

座長 ありがとうございます。そういった取り組み、交通事業者と行政が一緒に取り組んでいく、そういう姿勢が必要だと思いますが、いかがでしょうか。

事務局 はい、おっしゃる通りかと思っておりますので、そういったところも位置付けていけたらと思っております。

座長 骨子案18ページの施策⑫「地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくり」とあり、地域の方々と一緒に市の魅力や公共交通の魅力を発信する活動を進めていき、魅力を増やしていく活動等も記載頂ければと思います。

他市町の事例から、出かけなくなって身体機能が衰えてしまった方が増加しており、その様な方々は公共交通の利用に戻って来ることは難しいと思っております。一方で、大学生や高校生は戻ってきますが、少子化が進んでおりますので、絶対値自体が減ってしまっています。しかし、1番心配なのは通勤利用で、リモート勤務等、勤務形態が変わってしまった方や、コロナを機に自家用車を買われた方が結構いらっしゃいます。そのような方々は10年間は戻って来ないのではないかと思います。ただ、特に昼間の自由行動に関しては10年経てば戻ってくるのではないかと思います。そういった方々をいかに取り込んでいくかだと思います。すなわち、ピーク時間帯などは少し需要が減ってしまうのですが、昼間の時間帯の利用をぐっと上げていく施策が大事ではないかと思います。市民の方々や地元の商店街の商業関係者のご協力により、できることがたくさんあると思っておりますので、そちらを目指していただきたいと思っております。さらに、中央通りが再編されて、まちなかの施設も充実し、賑わいの取り組みもたくさん行われているため、一緒に盛り上がっていかればと考えております。

F委員 今年度、内部線が100周年であるため、内部地区の連合自治会の事業も100周年事業と謳って実施させていただいております。鉄道が100年も続いていると認識していただくというだけでも相当大的なことだと思います。

内部地区では、小学校1学年全員を内部線に乗せてあげようと思ってお

ります。1度でも乗せてあげれば鉄道はこんなに便利でおもしろいなど思ってもらえるとともに、その子供たちをニワミチよっかいちへ連れて行ってあげることまでしたいなど思っております。車で行くのが大変だなという時に、鉄道で行くなりバスで行くなりという発想を子供に持たせてあげたいと思っています。今年は予算的にできないですけれども、来年度以降は、子供たちにバスや電車に乗ってもらい、いつか大人になった時に、鉄道なりバスなり、いわゆる公共交通を次の子供へと繋いでいく取り組みをできればと考えております。

座長

子供たちに公共交通に乗ってもらって、その子供たちがその先の目的まで行ってもらえるというのはとても大事なことだと思います。バスの乗り方教室でも子供を対象にされていると思いますが、子供たちを対象にした取組という事で、事務局いかがでしょうか。

事務局

戦略4では、乗り方授業の開催ということで、こちらは、小学生が対象年齢となっております。先ほどいただいた意見につきましても、交通計画にも位置づけをしていきたいと思っております。

座長

すばらしい取り組みだと思います。愛知県の蒲郡市や豊橋市、新城市の東三河地区では、夏休みに子供はバス運賃半額という施策を行政で行っております。子供たちが夏休みにどこか行きたい時には、公共交通を使って行きます。子供たちの利用を促進するという取り組みとしては、良い施策だと思います。ちなみに、子供たちは結構バスが好きなのですが、親が乗りたくないという場合が多いです。その他いかがでしょうか。

H 委員

弊社の収支としまして、定期を利用されるお客様は、8月は、2019年度比でマイナス17.1%であり、少しずつ戻ってきていると思っております。また、定期以外の一般のお客様につきましては、8月は、2019年度比でマイナス29.3%であり、落ち込みが大きいです。9月は台風の影響により、2019年度比で、マイナス30.6%と非常に厳しい状況です。ウェブの会議等の普及により、出張が少なくなってきた状況であり、そういった中でどのようにお客様に鉄道やバスに乗っていただくかを考える必要があります。そのためには、四日市市さんと密接な連携が必要であり、今年は新たなイベントを行っております。10月22日から若い方々を中心に人気がある「ロゲイニング」を行います。チェックポイントを各自で選んでいただいて、計画を立ててポイントを貯めるといった内容のゲーム性を持ったイベントです。鉄道に乗っても良い、バスに乗っても良いという形で、四日市市内の名所にポイントをつけて写真をもってきていただいた時点でポイントが付与されるというようなゲーム性を持ったものです。こちらのイベン

トに四日市市さんと近鉄が連携して募集をかけており、現在のところ100名以上の方から応募があります。そのような取り組みをどんどん進めていきたいと思っております。

また、菰野町とのイベントで足湯列車というものも実施しており、もちろん四日市市の方も乗車可能ですので、沿線市町さんと連携しながら落ち込んだ鉄道事業を盛り上げていきたいと思っております。

今までにない積極的な連携をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

座長

様々な所と連携しながら取り組みを始められたとのことですので、引き続き実施していただければと思います。観光イベントだけではなく、地元の商業・地域振興、あるいは交通事業者さんとの連携を深めていくことで、イベント自体も深まっていくと思います。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。そうしましたら、本日もご意見いただいたことは事務局が修正いたしますが、追加でご意見等があればメールなどでお送りいただければと思います。

今日みなさんからたくさんのご意見をいただいて本当に感謝申し上げます。先ほど申しあげました通り、何かあればまた事務局へようお願い致します。以上でよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

事務局

どうもありがとうございました。皆さん各々の立場から貴重なご意見、また、今後色々ご相談させていただきたいことも色々聞かせていただきました、ありがとうございました。先ほど、松本座長の方からもありましたが、今日ご説明させていただきました骨子案、そして参考資料としてお配りしております本編案につきまして、非常にボリュームがございますので、1度ご覧いただきまして、骨子案・参考資料についてのご意見をいただければと思います。非常に恐縮ですが2週間後の10月7日を目途に事務局までご連絡・メール等を送っていただければと思います。よろしくお願い致します。

次回の協議会につきましては、11月4日の金曜日に総合交通戦略協議会、地域公共交通協議会を合同でさせていただきたいと思っております。総合交通戦略協議会につきましては、今回の協議会を基に最終案をお示しさせていただき、地域公共交通協議会につきましては骨子案をお示しさせていただく予定となっております。詳細につきましては、後日改めて、皆様にご案内させていただきますので、よろしくお願い致します。最後になりますが、会長より一言ご挨拶させていただきます。

会長

本日は熱心にご議論いただき、ありがとうございます。事務局の資料に間違い等がございまして、ご迷惑をおかけしておりました。私の方から振り返らせていただきたいと思います。まず戦略1の方では、ご意見をいただ

きました通り「促進」と「推進」といった言葉が入り混じっている点につきまして、当初の交通戦略は平成23年に策定をさせていただきましたが、その際にも関係者一体で進めていくということで基本的には「促進」という言葉が基本的には統一したと思いますので、今回の戦略についても、統一していければと思います。また、デマンドの件につきましても、これから交通事業者さまと調整するとともに、どういった運行形式が効果的かというのは整理していく予定であり、市民の方を対象としたアンケート等も検討しておりますので、よろしくお願い致します。道路整備の位置づけは、図面上書かれている路線と交差点とがうまくマッチングしていないところがあります。それから委員からご指摘いただきました渋滞につきましては、四日市市で「道路整備の方針」というのを作っておりまして、そちらは現在の渋滞に基づき、どのような対策を行うと効果的であるかを三重県さんと調整して作っておりますので、その辺りと整合を図りたいと思います。それから、戦略4については、鉄道やバスのPRは今後調整させていただきながら、進めたいと思っております。

まとめたようなお話をして申し訳ございませんが、色々のご意見をいただき本当にありがとうございました。先ほど申しました通り10月7日までに皆様にご意見をいただく機会を設けさせていただきました。事務局で最終案をまとめさせていただき、次回11月に皆様の承認をいただいた後に国土交通省さんの方へ提出するという形になっておりますので、よろしくお願い致します。

計画を立てて終わりではなくて、皆様と引き続き、交通環境が良くなっていくことができるように進めていくことが大切ですので、今後も協議会の出席にご協力をお願いしたいと思っております。本当に本日はお忙しい中、ありがとうございました。

会議終了