

第12回四日市市地域公共交通活性化協議会

1. 開催日時 令和5年2月28日(火) 14時00分～15時30分

2. 開催場所 四日市商工会議所 1階ホール

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 近鉄四日市駅 駅長	山上 雅人 (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
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 交通第一課長	田中 文美
四日市北警察署 交通課長	岩越 政智
四日市西警察署 交通課 交通課長	安田 圭吾
国土交通省中部地方整備局 三重河川国道事務所 副所長	藤原 弘典
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
三重交通労働組合 四日市支部 支部長	谷本 二三雄
四日市市都市整備部 理事	伊藤 勝美

○オブザーバー

国土交通省中部運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	勝山 祐樹
国土交通省中部運輸局 鉄道部 計画課 課長	小中 太

4. 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 委員名簿
- ・ 席次表
- ・ 【資料 1】「四日市市地域公共交通計画(素案)」に対する意見の内容と考え方
- ・ 【資料 2】 第 11 回四日市市地域公共交通活性化協議会後の委員（交通事業者）からの意見について
- ・ 【資料 3】 四日市市地域公共交通計画の本編案
- ・ 【資料 4】 四日市市地域公共交通活性化協議会 令和 5 年度のスケジュール（予定）
- ・ 【参考資料】

5. 議事

事項 1 「四日市市地域公共交通計画の最終案について」事務局より説明

座長

パブリックコメントでいただいた意見に対する対応、またその後に委員の皆様からいただいた意見に対する修正、そして、改めて公共交通計画を概観しました。

それでは、ただいまの説明に対しまして、何か御質問、御意見等を含めていただければと思います。お気づきの点がございましたら御指摘いただければと思いますが、いかがでしょうか。

特によろしいでしょうか。改めて確認いただくとすると、70 ページの今後目指す目標ということになります。現状値が、令和 2 年度ということですのでコロナ禍での値にはなっておりますが、公共交通の年間利用者数、1 日当たりの中心市街地における利用者数、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率、二酸化炭素の排出量、公共交通に対する不満度となっており、計画期間終了の令和 14 年度に対しての目標値を掲げているということになります。

令和 14 年度といたしますと、予定では、令和 9 年にリニアが名古屋駅まで開通し、中央通りの再編も完了している予定ですので、今とはがらりと変わっているはずですが、また、交通手段も恐らく大きく変わっていることでしょう。そんな時代にこういう目標値を達成していこうという計画になっております。

そして、その目標を達成するために実施する内容が 72 ページ、73 ページの施策ということになります。実施主体や実施内容、スケジュールを横軸に示しており、このような内容を皆様方と協力しながら進めていきます。そして、この計画を推進するために、毎年チェックを行いながら、必要に応じて見直しを進めていくという体制になっております。

特に大きな御異論はないと思っておりますが、せっかくですので、策定した感想も含めまして御意見をいただければと思います。全員にお聞きすると

さすがに時間がないため、御利用者の方々と交通事業者の方々に一言ずつ御意見等をいただければと思っております。今日は御利用者の方々は欠席が多いですが、I委員、ぜひ一言お願いします。

I委員

デマンドタクシーの件で、5年度から新たな方法で実施するという様に聞いていましたが、こちらはどうなっていますか。

事務局

デマンドタクシーを令和3年10月から開始しまして、今年度末でちょうど1年半を迎える状況です。様々な声をいただいているというような状況もありまして、令和5年度に、まずは今のデマンドタクシーの利用者及び対象地域にお住まいの利用されていない方にアンケート調査を実施する予定をしております。その結果を基に、現在いただいている様々な意見も含めて、今の利用条件の見直しが必要かどうかといったところも含めて検討いたします。申し訳ございませんが、5年度からすぐに条件が変わるところではないのですが、まずは来年度にそのような検証をする予定となっております。

J委員

今、この話をしておりましたので、私も一応高齢者の代表で来ておりますので、もう少し具体的に、前向きな御意見を伺えるとありがたいと思います。

前回も前々回の協議会でも質問をさせていただきました。ところが、はっきりと申し上げますと、一向に市街地調整区域以外のところは何も進んでおりません。絵に描いた餅になってしまっているため、もう少し何か見えるような形で残してもらいたいと考えております。

この計画にも令和2年度に三重県で50万人の運転免許返納があったと示されておりますが、四日市でどれくらい減っているのかという事を知りたいと思いました。なぜなら、公共交通と直接関係ないのですが、我々の老人クラブ連合会の会員が極端に減ってきておりまして、運転免許返納の影響もあるかと考えております。移動手段が無いまま、運転免許証を返納したため、移動のしようがないです。連節バスを運行しても、あまり意味がないという気がしております。そちらへ行くまでが少し大変だろうなと思います。

更に、もう一点ですが、中央通りの話がかなりクローズアップされていると思います。確か中央通りを再編することで交通の便が良くなったと仮定します。それに付随する商店がついてくるのかどうか疑問に思います。

事務局

まず、デマンドタクシーの件につきましては、先ほどの繰り返しになるのですが、J委員から以前にもお話をいただいたのはもちろん認識はしております。しかし、現在、始まってまだ1年半でありますので、来年度に

アンケート調査をした上で検証していきますので、現段階では、具体的な御回答というのにはできないような状況です。

四日市市の免許返納者数につきましては、申し訳ございませんが、現在は三重県という形でしか資料がございませんので、算出できるかどうかも含めて確認させていただきたいと思っております。

J 委員

警察の方もお見えになっていますが、その辺りをつかんではいないでしょうか。

K 委員

四日市の免許返納者の数字は算出可能だと思います。今は手元に持っていないため即答はできませんので、後日また御連絡させていただきたいと思っております。

座長

ありがとうございます。では、運転免許返納者に関して、四日市市の住民の方々がどれくらい減っているかというのは、計画には載せることはできませんが、可能ならば、皆様にぜひお知らせいただければと思います。

それから、中央通りを再編しても増えないのではないかというようなことですが、それは事務局から御見解は何かございますか。

事務局

もちろん増えていくという想定の中で、今年度、にぎわいの創出社会実験というのもさせていただいて、どういった形で人が来ていただけるのかというところの実験もしております。この再編に併せて、商店街とも連携し取組を進めており、周辺も含めたにぎわい創出に取り組んでおりますので、必ず増えるのではないかという様に考えております。

会長

中央通り再編につきましては、私どもも、国土交通省さんが進めるバスターミナルと併せて、今、70メートルある車道空間をスリムな形に再編していこうとしております。今回の資料では、15ページを見ていただきますと、細かい説明は入っていないと思うのですが、大まかな方針が書かれております。基本的には、近鉄四日市駅からJR四日市駅までの区間をまず再編いたしまして、近鉄四日市駅から国道1号線、こちらは国土交通省さんで進めていただきます。バスタ四日市にはコンセッション方式ということで、民間活力を導入し、いろんなお店ができるよう、まだこれからの検討ですが、そういったにぎわいの種となるものを考えております。

更に、御存じかは分かりませんが、昔のスターアイランドの跡地に、市立図書館を立地させるということで、いろんな観光施設等も入れるかどうかというのを今検討しております。そういった形でにぎわいを何とか創出していきたいなと考えております。

続いて、国道1号からJR四日市駅、これもJ委員が御存じのとおり、片側3車線の6車線の道路で、真ん中にクスノキがあります。その空間の車道を4車線と2車線に絞って、残りを歩行空間にしていくというのが、「まとまった歩行空間の創出」という図面の黄色の部分になります。こちらにも、ただ単に道路の歩行空間を造るだけではなくて、Park-PFIという公園化をいたします。三重県には数少なく、本市では、中央緑地公園にその制度を活用した飲食施設等があります。道においてもそういった民間の活力を入れた形で何とか歩行空間のにぎわいを持っていきたいという風に考えております。そのため、座長のお話もありましたが、令和9年のリニア中央新幹線に合わせて私どもも整備していきますので、この交通戦略と地域公共交通計画、10年の計画のちょうど中間辺りになったときに、ぜひ空間がどうなったか、失敗したかというのものもあるかもしれませんが、皆さまにその辺りの御意見をいただきながら進めていきたいなという様に考えておりますので、ぜひ5年後を楽しみにということではありませんが、御理解のほう、よろしく願いいたします。

座長

よろしいでしょうか。あまりよろしくないかもわかりませんが、最後の点は、人が来るかどうか。これは行政だけでやることではなくて、まさに地域の方々と手を組んで、そして、盛り上げていくことが大事だと思っています。面白いのは、今回は、行政だけで整備してしまって、使ってくれではなくて、民間の方々にもいろいろ協力いただくという体制ですので、今までとはがらりと変わりますので、期待しましょうということです。

さらに、そちらに対して、交通計画にも書いていただいているため、バス交通も見直しを行っていただけます。需要に応じてですが、場合によっては、どんどんバスが入ってくる絵を描けるかもしれません。

問題はラストワンマイルです。これはやっぱり不十分ではないかというのが地域の方々の声だと思います。重要なのは、実際にどう進めるかは、先ほどお話があったように、令和5年度にアンケートを行うというのはありませんでしたが、計画で読めるかどうかだと思っています。

これで認識が合っているのかどうかを確認したいのですが、79ページ、⑮番「多様な輸送資源の活用検討」で、福祉輸送やデマンド型交通など地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討する。地域のお出掛け支援などの取組を継続、地域の新たな輸送資源の検討ということで、対比すると、⑭番「市街化調整区域の不便地域におけるデマンドタクシーの運行」これが現在なされていて、先ほど、I委員は、これを市街化区域のところでもできないのかというお話だったのですが、どうも私としては、⑮番で、市街化区域におけるデマンドなのか、あるいはタクシーの活用なのか、その辺りは今後の検討だとは思いますが、こちらで読むことができ、実施は可能ではないかなと思っています。そういった理解でよろしいですか。

事務局

⑮番については、多様な輸送資源の活用の検討ということで、先ほど言われた福祉輸送も含めて、輸送の確保を考えていくという風に考えております。

座長

少し歯切れが悪かった回答だと思っておりますが、そういった施策を考えることは、こちらの項目があるから可能になり得るということかなと思っております。

ラストマイルはかなり福祉的な要素も強いと思っております。ですから、公共交通なのか福祉なのかというのは、明確な分け方はできないかと思っておりますので、そういう意味では福祉と連携しながらやっていく必要があると思っております。

それから、三重県内や他の県でも、いわゆるタクシーを活用した形でのラストマイルや、あるいは住民同士での共助型の輸送というのも、日本各地で取り組まれております。それが良い悪いは別にして、いろんな法制度等々も変わってきておりますので、そういったことも検討できるかと思っております。問題は、それをこの計画の中で実現できるかどうかというときに、書き込みがないといけないのですが、一応書かれているということかなと思っております。続いて、住民の方々が、ぜひ声を大にして、やりましようというようなことを言っていただければいいかなという気がしております。そのような形でよろしいでしょうか。

事務局

ありがとうございます。そのような形で考えていきたいと思っております。

座長

ありがとうございます。

それから、こういった計画に書かれていれば、きっと国のほうも何らかの手を差し伸べてくれるのだろうなと思っております。計画に書いておく、読めるというのが大事かなと思っております。ありがとうございました。

J委員

御検討いただいておりますが、やはり一番市民にとって悔しいのは、菰野町は、200円を払ったら、どこでもバスが動いているということです。何で財政豊かな四日市がそこまでできないのか。どこかテスト的にでも一度やってもらえるといいかなという話を3回ぐらい続けて言っていますけど、全然していただけないのが非常に残念です。前向きに御検討願いたいなと思っております。

座長

ありがとうございます。
事務局、何かございますか。

事務局

先ほども話があったように、⑮番の施策で記載してありますので、今後そういったところも含めて検討していきたいと思います。

座長

そうですね。ぜひ問題の認識をしっかりといただきながら、できることを住民の方々と一緒に検討いただく、そして、実証実験でもいいので始めていく。そんなことがやれるといいのではないかなというふうに思っております。

住民の方々、利用者という意味では、今日御出席いただいているのは、お二人だけですので、交通事業者様に、何か世の中の動きや今後の見通しなんかも含めて順番にコメントをいただければと思います。

A 委員

先ほどからお話していただいておりますが、連節バスについて、導入することについてあまり意味がないのではないかというお話も少し伺っておりました。ただ、現在市中では、キオクシアの四日市工場への利用が朝晩は、かなり多い状況になっています。そちらにかなりの人手を取られているため、連節バスを導入することによって、運転手を他の路線へも拡充できる可能性も出てきます。ただ、運転手不足というのは全国的に問題になっており、弊社でもかなり欠員が出てきている状況です。連節バスを導入してすぐに、他の路線を増やすことができるという状況ではないのですが、そういったことも考えることができますので、連節バスを導入する意味はすごくあるのかなと思います。

また、四日市市さんの協力や、もちろん皆さまの御協力も必要にはなっていますが、利用者がもっと気持ちよく乗ってもらえる程の本数の運行や、ラストワンマイルでは、なるべく家の近くまでの運行が利用しやすいと思います。ただ、大型車では行ける場所に限度がありますので、ワンボックスカー等の様々な方法を検討していく必要があると考えています。皆さまのお声を聞く必要はあると思っておりますので、またいろいろ御意見をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

座長

ありがとうございました。では、B 委員、お願いします。

B 委員

弊社では、四日市市さんをはじめ、いなべ市さん、桑名市さん、東員町さんと、3 市さんに路線バスを運営しております。また、四日市市さんと桑名市さんと東員町さんにも本会議と同様の会議があります。はっきり言いますと、他の市町では、コミュニティバスをどちらも運行されているのですが、そちらの運行についてどうあるべきか、ということが物すごく論議の主体であるような気がします。四日市市さんは、コミュニティバスも含めて、鉄道やまちがどうあるべきか、道路はどうあるべきかという広域

政策に結構いろいろと関知しております。そういう意味では非常に幅広く、バランスよくできているような会議体であるなど、非常に関心を持って参加させていただいています。

あるいは、私どもはバスや鉄道等をやっていますが、それらばかりを取り上げてはいけないと思います。先ほども、名古屋の行き着くところの先はどうか、そういった話と一緒に、市内の公共交通だけを取り上げていたのではなかなか問題の解決にはならないと思います。このような視点は大切であると思いますし、非常に私どもとしても参考になります。このような視点を踏まえていることは、私は全国の動向を知らないですが、事例もあまりないのではないかと思います。こちらについては、四日市の当局さんも御参加の皆さんもかなり自信と誇りを持っていいのではないかなという気がいたします。

弊社では、鉄道とバスを運行しておりますが、38 ページに鉄道の利用状況や 45 ページにはコロナ禍でお客様が減っているなど、そのような状況についても、市民の方に見ていただければ、現在の状況についても分かっただけだと思いますので、非常にありがたく思っています。

ただ、私がこの資料で非常に感心している点は、54 ページのバスの運転手不足についての記載です。ここまで切り込んで載せてあるという資料を私は初めて見せていただくので、そういう意味では非常に感謝いたしております。

弊社では鉄道とバスを運行しておりますが、特にバスの運転手が不足しております。全く定員に充足しておらず、時間外勤務等で回しております。こちらを見てみますと、バス運転手の有効求人倍率が、3 倍あったものが 2 倍程になったとありますが、鉄道が 0.9 倍なのが 0.5 倍ということなので、端的なことを言いますと、鉄道の運転手は結構集まる印象です。バスの利用促進等をしていただくことは非常にありがたいのですが、やはり運転手の確保というのが非常に大きな問題となっています。そういったところからいきますと、54 ページのバス運転手の不足を記載していただいたということは、私ども交通事業者としては非常にありがたいです。ここ 5 年、10 年においては、非常に切実な問題で、本当を言うともっと取り上げていただきたいと思っております。

また、四日市の駅前に図書館を造られるというお話もありました。特に公共交通をなかなか利用いただけないのは、モータリゼーションが進んで、コンパクトシティと対極に進んでいるからと考えております。コンパクトシティは、一定の路線にお店や図書館、行政施設があることと認識しておりますが、今はそれが分散していて車でしか行くことができないという様な状況になっております。

そういった意味から、コンパクトシティに立ち返り、図書館が駅前に来るというのは、良いお話なのかなと考えております。例えば、少し前にな

りますが、隣接する桑名市さんでは、市民病院を駅前に移設しました。やはり実際に手に取るようにお客様も増えましたし、そういったまちづくりの視点で公共交通を考えていくことも必要かと思えます。やはり、まちがどうあるべきかを考えた上で、そこに公共交通がどうあるべきか、というのを考えていかななくてはいけないと思えます。こういった会議の場で、議論を深めていただいて、よりよい公共交通や、もっと言えば、よりよい四日市のまちをつくる上で、私どもも努力させていただきたいと思っております。皆さまと力を合わせてやっていかなければいけないと思っておりますので、よろしく申し上げます。以上でございます。

座長

どうもありがとうございました。この計画案に関してはお褒めいただいたと思っております。ありがとうございました。それでは、C委員、お願いします。

C委員

おかげさまで生活バスは20年を経過しようとしております。といったことで、このバスは、地域の皆さま、企業の皆さま、事業所様、それから、行政の皆様、いろいろな方々の御協力で何とかやっております。

資料の75ページや76ページを見ていただきますと、バスだけに限れば、バス事業者様の路線と市の自主運行バスが3路線、また、生活バスよっかいちが市内を運行されていると思えます。

私どもは、20年前、赤字路線なので廃止しますよといった一言で路線が廃止になりました。そのことにより、住民から、やはり日常生活にはバスは欲しい・何とかならないかというお声をいただきました。当時、私は自治会長をしておりましたため、地域として、自分たちの町として何とかしようということ、いろいろな方に相談しながら、どうしようかと考えておりました。路線がなくなったのですから、1年以内にこれを何とかしなきゃいけないということで、自主的に活動しました。

そういった私たちの活動を行政さんも、住民が一生懸命やっているのに行政が放っておくわけにはいかなざりなして、補助金なども考えていただきました。事業者さんの御協力の下に何とか運行を始めて、状況が変わったり、いろいろなことがあつたりしましたがけれども、何とか運行を開始して、現在20年となりました。

令和5年度も引き続き、運行できるということで、さらに住民が利用しやすくしていきたいということで、生活バスよっかいちの沿線見どころマップというのを作りました。自分たちで、バスを利用し、バスを活用できるような雰囲気づくりをしております。

四日市市も、過去に、各町でコミュニティバスをつくらうということで4カ所程いろいろ検討されました。なかなか本格運行できないのですが、運行させるためには、やはり自治会や地域の人により理解していた

だく必要がございます。自分たちが移動するのに困るのであれば、住民ももっと協力しなければいけないと思っておりますが、どうもその思いが薄いのではないかなと思っております。いろんなバス路線があって、いろいろこうしてほしいということがあると思っておりますが、それを全て行政任せにしたのでは甚だうまいかなと思っております。これから、住民を含めて、周辺の企業、行政、それから、事業者様、みんなで考えていく必要があると思っております。もっと自分たちが利用しやすいバスにするために、住民が協力していかないと、生活バスよっかいちについても存続が難しいなと思っております。

最近では、「運輸と経済」にも取り上げられ、注目を集めていただいているというのは、存続に対して非常に力になります。以上です。

座長

ありがとうございます。C委員の御努力の結果、20年続いており、今後も、生活バスよっかいちについては、計画にしっかりと位置づけがありますので、運行が続いていくと思っております。そして、住民の方々の御協力が不可欠だということですが、79ページの⑫地域の発意で公共交通を活性化する仕組みづくりというのがありますので、これからも住民の方々との協働というのがさらに進んでいくということを期待したいと思っております。ありがとうございました。

D 委員代理

本協議会には初めての出席ということで、全体的な流れがつかめていないという中ですけれども、公共交通に対する期待値がすごく高いということをお聞きさせていただきました。市内の鉄道は、新型コロナウイルスにより、2割程利用者が減っております。アフターコロナの時期に差し掛かってきておりますので、さらに公共交通としての利用促進を図っていきたくて考えております。今まで、コロナ禍でイベント等も控えておりましたが、今後は利用促進を図るために積極的にイベント等を行い、公共交通自体が安心して御利用いただけるように努力していきたくて思っております。

また、利用促進という部分で、運行の見直し等をよく書かれておりますが、弊社は、昨年12月19日にダイヤ改正を行っております。コロナが収まり、徐々にお客様が増加していくと思っておりますので、その人の流れをよく見極め、今後、御利用されるお客様に対しての利便性向上のために、次のダイヤ改正に向かって努力していきたくて思っております。

私は、現業を任されている者ですので、大きな経営的な話は出来かねますが、四日市の公共交通としての役割をしっかりと果たしていきたくて思っております。以上でございます。

座長

どうもありがとうございました。初めてのご出席ながら、的確な御意見をありがとうございました。

E 委員

鉄道の特性といたしまして、広域の範囲を大量輸送できるという特性を持っておりますが、D 委員代理のお話にもありましたように、新型コロナウイルスの影響で利用の数も減っている状況でございます。ただ、当社としても、計画にもありますが公共交通の課題に、交通網の維持・確保があると認識しています。維持という点では、当社のほうも在来線はなかなか経営が厳しいところもございますが、まずは地元の方の通勤、通学の足を確保できるよう、会社としてのコストダウンを図りながら継続していきたいと思っております。

今回の計画の中でも課題にありましたが、地域のネットワークは、やはり、先ほど議論がいろいろございましたが、鉄道に来ていただくために、路線バスやコミュニティバスによって、地域の皆さまが駅まで移動できるような仕組みにしていきたいと思っております。特に、四日市市さんでは先進的な次世代のモビリティや電気自動車等々を活用されながら、駅へのお客様の流動というものをいろいろ検討していただいていると思います。そのため、地元に住む方も便利だなと思っていただき、継続してお客様の利用があるような、魅力あるまちづくりを今後もしていただければなと思っております。

当社に限った話ですと、当社の四日市駅もかなり古いところがございますが、中央通り再編の計画もあると聞いております。リニアの話もありましたが、名古屋から 1 時間以内で来ることができる、すごく便利な場所であると思っております。その魅力あるまちを今後も、こういった夢のある、わくわくするようなまちづくりをしていただいて、他市からのお客様の利用を呼び込んでいただければいいかなと思って聞いておりました。

あと、引き続き、当社としては安全安定輸送で、まず鉄道を維持していきたいと思っておりますので、またよろしくお願ひします。

座長

ありがとうございました。それでは、F 委員お願ひします。

F 委員

弊社は、津市、鈴鹿市、四日市市を運行しており、四日市市では、河原田から四日市まで乗り入れております。

弊社の経営状況的に考えると、快速みえ、特急南紀のお客様が通過することによって収入を得ている会社でありますので、このコロナ禍で大分落ち込んでいるというのが実態であります。一方で、普通列車を含めて定期旅客はコロナ禍前にほぼほぼ戻ってきております。普通列車や快速みえ等では、通勤時間帯で津から四日市、四日市から名古屋など、そちらの辺りの往来について、回復はしてきているかと思っております。しかし、

伊勢や紀州のほうに旅行に行かれるお客様自体がまだまだ少ないということがございます。こちらについては、名古屋からのお客様は、大体バスや自動車で向かわれるため、首都圏のほうからJRさんの新幹線に乗っていただいて、名古屋で快速みえや南紀、または近鉄さんの特急に乗られて伊勢に行っていただくこと等が、もっと活性化すれば、四日市市にとっても良くなるのではないかと考えております。

そのような現状のため、これで四日市市の町並みが良くなり、にぎわいできれば、もっと津市や鈴鹿市との人の移動も多くなるかと思っております。そうなっていただければ弊社としてもありがたいと思っておりますので、精いっぱい安全安定輸送を確保して頑張っていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

座長 どうもありがとうございました。それでは、G委員、お願いたします。

G委員 弊社も、四日市市様の全面的な御協力によって、鉄道再構築計画10年の現在8年目というところまで来ました。そこへ新型コロナウイルスの影響により学校が休校になり、令和2年には大きく落ち込みました。その後、現在は、通学の定期については、コロナ前に戻っており、定期外についてもおおよそコロナ禍前に戻りました。ただし、通勤定期のほうはやや右肩下がりになりつつあります。この原因が、コロナによって都会のほうへ、主に名古屋のほうにお仕事に向かう方のテレワークが、東京等と比べて、少し遅れて名古屋都市圏に来たのかなと考えており、これを何とかしなければならぬなと思っております。

そのような中で、こちらの計画にも書かれております施策についても、僅か7キロで、全国に3社しかないという珍しい鉄道であるため、全国からお客様を呼ぶと大きなことを言っても足元をすくわれますので弊社に合った催し、イベントをしたいと思っております。さらに、四日市市をPR、そして、あすなろうもPRできるようなイベント、それから、取組、地域の方にも貢献できるような鉄道として、次の10年を目指して、従業員、社員一同取り組んでおります。

そのためには、安全第一があつてのことですので、絶対に犯してはならない事故等について細心の注意を払い、取組を行ってまいります。また今後ともよろしくお願いたします。

座長 どうもありがとうございました。それでは、H委員お願いたします。

H委員 資料の52ページの「その他移動手段」より、私どもの暮らしのお手伝いというサービスが記載されております。本団体では、平成24年から活

動を始めまして、今 11 年目、4 月で 12 年目を迎えます。平成 24 年からしておりますが、市の総合事業の日常生活支援、介護予防の事業が平成 29 年から始まりました。市の総合事業の前から独自のやり方で行っていましたが、ほぼ市の総合事業と同じような流れで行ってありました。また、現在の利用を申し上げますと、利用者が約 150 名いらっしゃいます。月に 120 件強の利用がございます。通院の付添い、買物代行、庭の草取り、部屋掃除、それから、家具を動かす等いろいろなことがございますが、月に 120 件強ありまして、うち 9 割弱、100 件強が外出支援です。圧倒的に通院が多く、いつもの買物の付添いもございます。

ただ、もともと始めたときに、車を使った付添いという発想ですので、送迎ではございませんが、利用者の方はほとんど送迎してもらっているという認識です。30 分 300 円、1 時間 600 円を頂いており、市立病院まで行くとすると、片道 30 分あれば行けます。病院で時間がかかりますが、一旦付添いをやめて病院に任せます。また診察が終わったら迎えに行くという形で、往復、行き 300 円、帰り 300 円、600 円です。バスより安いからと利用したい人がいらっしゃいますが、当然バスで行ける人は行ってくださいとお伝えしております。

さらに、帰りは自分で帰るので、行きだけ乗せて欲しいという要望がございました。詳しく聞きましたら、三岐鉄道のバスで市立病院に行くのに、西から東に向いてバスが走っており、病院の反対側のバス停に降ります。信号を 1 つ渡って、市立病院側へ行くのですが、信号の青を 1 回で渡れないという方がおられました。帰りは、病院側にバス停があるため、バスに乗れますという利用者の方もいらっしゃいました。

それから、下野地区内での移動についても利用が多いのですが、理由としましては、タクシーがなかなか回してもらえないといったところがございます。近くに空車が走っておらず、離れたところからタクシーに来てもらおうと思うと、1 キロ、2 キロを乗るのに何分間もかかってタクシーに来てもらうということは、タクシーの運転手もまず無理だと言っております。または、何回もタクシーを頼んだが、みんな出払っているか、満車ですということもありました。一番近い例ですと、あさけが丘の整形へ行くのに、300 メーターぐらいのところへ行けないということがございました。絶対タクシーさんが来てくれるはずがありません。そのようなことがありまして、大部分は地域内での移動となっております。

続いて、コミュニティバスが、山城、八郷、大矢知、富田を通っているのですが、ほとんどの高齢者はドア・ツー・ドアで、バス停まで行けない人が結構多いということがございます。そのため、地区の中の人ほとんどそのコミュニティバスを使っておりません。

サービスを行っている人間も高齢化してきまして、会員募集を一生懸

命しております。できるだけタクシーが来るところはタクシーを使ってもらおうとするのですが、来てくれるところは料金が高いです。いろいろなお話を聞いていますと、やはり、限られた年金で、例えば医療センターですと、片道 7,000 円程かかるため、月に何回も行けないという気持ちも分かります。

それから、住民票上は若い方と一緒に住んでいらっしゃる人でも、日中はほとんど若い人はいないため、そのような方を昼間独居老人と呼んでおります。昼間独居老人も、高齢者のみの世帯の方と同じようにサービスしているため、年々増えてまいりました。特に、新型コロナウイルスのワクチンを打ちに行く方が結構いらっしゃいました。それも、医療機関から電話があり、いつだったら送ってきてくれるか、それに合わせてやるということがございました。私どものサービスが行き届く時に診療所が合わせてもらっているということです。下野地区と、それから周辺地区を手伝っており、現在のところ回っておりますが、だんだんと厳しくなってくると思っています。

そのため、もし、コミュニティバスをお願いできるのなら、小さな車で細かいところでぐるぐる回っていただきたいです。実感として、大きなバスで遠方までずっと人を乗せていくということはあまり利用が無いのではないかと考えております。以上でございます。

座長

ありがとうございます。現状を知るための良い機会になったと思っております。確かに、特に名古屋は道が広いため、信号を 1 度で渡り切れないというのは私も目にします。日本の交通信号、あるいは交差点の在り方は、そういう前提としてございませぬ。2 段階横断がありまして、中で一遍休憩できて、それからもう一遍渡れるというのがございました。確かに信号を一度で渡り切れないのは今後の大きな問題であると思いません。

それから、先ほど、B 委員からドライバーが不足しているという御紹介がありましたが、共助の仕組みでも全く一緒の状況が起きております。そういう公共交通事業者さんに対して、なぜ行政が支援するのでしょうか。例えば、ドライバー確保でいろんなキャンペーンをやったり、いろんなイベントをやったりしています。もちろん、それによって、ドライバーさんがそれでバスの運行も続くというのがありますが、それ以上に地域に公共交通が残るということです。よって、決して公共交通事業者さんを救うということではなくて、実は地域の方々の交通の確保につながるということです。そういう意味では行政が何らかのお手伝いをするというのは当然あるべきだと考えております。

今回、計画には、残念ながら、ドライバーの確保というところで課題としては上げておりますが、具体的なアクションはないです。しかし、

まずは共通の認識を持つておくことが大切かなと思っております。

交通事業者さんからもいろいろな御紹介をいただきましたが、事務局から総括して何か御回答なり御意見なりがありましたらお願いします。

事務局

たくさん様々な御意見をいただきましてありがとうございます。今の実態とかを詳しく聞かせていただきましたので、こちら、来年度から実際に計画を進めていく中で一緒に進めていけたらと思っております。

座長

では、C委員、どうぞ。

C委員

これはお願いになりますが、いわゆる交通量の少ないところ、私どもの路線でいえば、大谷台団地となりますが、手を挙げれば止まってもらえるフリーバス停が許されれば、もっと利用客が増えるという声が多くございます。ぜひフリーバス停の検討をし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。フリー乗降ということで、これは恐らく、交通量、見通し、安全に止まれるかなどいろいろ条件があるかと思えます。しかし、条件が整えば可能だと思いますので、また別途、御検討をお願いします。こちらはこういった形で進めていきますか。

事務局

C委員とも相談し、できるかどうか、というところの各方面への調整等もあると思いますので、また一緒に考えていけたらと思います。

座長

そうですね。ぜひ一緒に考えていただいて、乗車される方は、まばらに乗ってしまうとドライバーさんも大変なので、バス停はある程度定めながら、降りるところは融通を利かせるというのものもあるかもしれません。それぞれの地域特性に応じて検討いただくことはできると思いますので、また進めてください。ありがとうございました。

一通り交通事業者の方々から御意見を伺いました。ほかの方々から情報を直接はお伺いしないことにしておりますが、御意見がございましたらいただきたいと思えます。いかがでしょうか。ネットの方々も。よろしいでしょうか。

それでは、今、一通り御意見をいただきましたが、直接的に計画を修正するような内容の御意見はなかったかと思っております。そして、この四日市市の計画としては、公共交通全般について触れられている、あるいはまちづくりについても触れられているので特徴的ではないかというような御意見もいただいております。

考えてみれば、四日市市は30万人都市ですので、ほかの30万人都市の計画、例えば、愛知県の岡崎市や豊田市は、こんな形の計画にもな

っているかなと思っておりますので、そういう意味ではさすが 30 万都市の計画になっているのだなと思っております。やはり、鉄道もあって、公共交通のバスもしっかりあって、そして、タクシー事業者さんもいて、まずはそれらの輸送資源を活用しながら、それでも足りない部分を公共のほうで何とかする、あるいは地域の方々にやっていくという、そういう姿勢がしっかりある計画になっているかなと思っております。

それでは、この計画に関しましてはこの会議での承認が必要ということですので、議決を採らせていただきたいと思えます。

四日市市地域公共交通活性化協議会規約第 7 条 5 項で、会議の議決は出席委員の 3 分の 2 以上で決するとありますので、決議を行いたいと思えます。

今回、この計画案に関しまして御承認いただける方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

座長

どうもありがとうございました。総数の 3 分の 2 以上は御賛同いただいた、挙手いただいたということで、四日市市公共交通計画は会議での承認とさせていただきます。この後、国土交通大臣へ届出してもらおうということになります。ありがとうございました。

それでは、事項 2 「その他」四日市市地域公共交通活性化協議会 令和 5 年度のスケジュールの御説明をお願いいたします。

事務局より、「その他」四日市市地域公共交通活性化協議会 令和 5 年度のスケジュールについて説明

座長

ありがとうございました。

では、スケジュールに関しまして御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。国からの補助金を得て、そして、それを評価するために、今後は毎年度、このような 6 月申請、1 月評価という形で進めさせていただきたいと思えます。御承知おきください。どうもありがとうございました。

以上で予定の議題は全て終了となりますが、全体を通しまして何か皆様方のほうからございましたらお聞きしたいと思えますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

以上で予定の議題を終了したいと思えますが、本日、利用者の方々お二

人、それから、交通事業者の方々、何の打合せもなくいきなり指名させていただいて、でも、的確な御回答をいただきましてどうもありがとうございました。ここで私の役割は了させていただきます。

では、進行を事務局にお返しいたします。

事務局

座長、ありがとうございました。また、委員の皆様、本日は本当に熱心な議論をありがとうございました。この協議会の場でおのおのの立場での実情とか、今後どうあるべきか、というような御意見、感想を聞かせていただきました。こういう協議会の場で皆さんの思いを共有できるということも、1つ、この協議会のメリットなのかなということを感じたところでございます。

まず、デマンドタクシーの在り方であるとか、福祉タクシーであるとか、NPOの方、いろんなものが絡んで四日市市の交通となっております。当然、鉄道、バス、タクシーと既存のものがあるのですが、これから行政として、市民の方の足にどういったものがあるのかということをお皆さんと一緒に、それから、市民の方と一緒に検討していかないとかなという様に改めて感じさせていただきました。

先ほど座長のほうからお話がありましたが、この地域公共交通計画につきましては、この後、国土交通大臣のほうへの届出をさせていただきます。先ほど御説明をさせていただきましたが、次回の当協議会につきましては、今年の6月頃を予定しております。また日程調整をさせていただいた上で開催をさせていただきたいと思っております。お忙しい中だとは思いますが、御出席のほうを賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、当協議会の会長より、一言、挨拶のほうをさせていただきます。

会長

事務局の挨拶と重なるところもございませうけれども、本当に熱心な御議論をいただきましてどうもありがとうございました。今年度、年度末で最後ということもありますので、お礼をさせていただきたいと思っております。本当に今年度は、地域公共交通計画と交通戦略のほうを作成するというところで、地域公共交通会議の書面会議等も含めて合計8回ほど会議を開催させていただきました。おかげさまをもちまして、公共交通計画、それから、交通戦略につきまして、何とか形にすることができたかなと思っております。ただ、形にするのが終わりではなくて、これからが本当にスタートと思っております。J委員等にも御意見を厳しくいただきました。計画に沿ってこれからどういうふうに行っていくかということ、今回は計画づくりということで御容赦を願いたいのですが、これからが本当の私どもの力をどう試していくかということになりますので、また御協力をお願いしたいと思います。

それから、先ほど事務局からもありましたが、これから、この公共交通計画につきましては、運輸局様を経まして国土交通省へ提出させていただきます。それから、昨年11月、皆様に御承認をもういただいています交通戦略のほうにおきましても、現在、国土交通省様のほうで認定のための審査中という様に伺っております。今年度中には認定をいただくというふうにお聞きしておりますので、先ほども来年度の会議のほうのスケジュールでありましたが、6月頃に開催予定の会議の中で報告をさせていただければなと思っております。来年度におきましても引き続き御協力をお願いしたいと思います。

それから、クローズアップしておるといわけではないのですが、中央通りでは、国土交通省様が進めておりますバスタ四日市とともにだんだん工事のほう本格化してまいります。来年度には、近鉄四日市駅の東側の円形デッキの作成等にも取りかかってまいりますし、大きく樹木の移植工事も進んでいきますので、まだまだ、何年かはかかりますが、こういう様に中央通りが大きく様変わりしていくところで、皆さまにはぜひその変化を見ながらこちらの会議に参加していただければなと思っております。

本当に最後になりましたが、どうか来年度以降もよりよい四日市の交通を目指していきたいと思っておりますので、皆さま、どうか御協力をお願いいたします。

本日は、本当に長時間にわたり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す。

それでは、以上で第12回四日市市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。ウェブ参加の方も含め、本日はどうもありがとうございました。

会議終了