

第20回四日市市都市総合交通戦略協議会

第18回四日市市地域公共交通活性化協議会

1. 開催日時 令和7年6月20日(金) 14時00分～16時00分

2. 開催場所 四日市商工会議所 3階 大会議室

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	堀 圭介
三岐鉄道株式会社 代表取締役専務執行役員 鉄道統括兼総務部担当	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 鉄道本部 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 担当課長	豊田 智隆
伊勢鉄道株式会社 取締役 総務部長	石野 雅美
四日市あすなろう鉄道株式会社 鉄道営業部 運輸課長	山上 雅人 (代理出席)
四日市商工会議所 事務局長兼総務・人事部長	井田 康裕
神前地区地域社会づくり推進委員会 まちづくり部会 公共交通担当	佐野 しのぶ
三重県立四日市南高等学校 校長	西川 俊朗
フロンティア四日市 副会長	田中 誠
四日市南警察署 交通第一課長	土生 聖一
四日市北警察署 交通課長	西尾 正
四日市西警察署 交通課 交通係長	近藤 竜仁 (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 計画課長	太田 宗徳 (代理出席)
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	森 慶之
三重県 地域連携・交通部 交通政策課 主事	奥田 健太 (代理出席)
三重県県土整備部 都市政策課 技師	奥村 未来 (代理出席)

様方ご協力よろしくお願ひいたします。

お手元の次第に従って進めてまいりたいと思いますが、この協議会毎年の恒例なんです、まず会議議題に入ります前にA委員からこの会議の進め方、会議の位置づけ等についてご説明いただきたいと思ひます。

それではA委員お願ひいたします。

A 委員

ご紹介ありがとうございます。

お手元に活発で良い議論ができる会議のために、こちらお配りしてあります資料をご用意いただけますでしょうか。

1枚めくっていただきまして、1、2ページをご覧ください。地域の公共交通が大ピンチとあります。

この冊子は平成28年3月に作成されたものでありますが、バス輸送人員の推移のグラフの通り、特に地方部において、民間バスの利用者が減少傾向にあり、当時よりどうにかしなければならないという状況が全国のあちらこちらで起きておりました。

これはバスのみならず、現在も鉄道、タクシー、こういった旅客船も含めまして、交通全体で言えることであります。

公共交通機関が日常の通院介護や通学通勤だけでなく、休日に友人との外出や観光の足として身近な存在で、大変重要であります。

この地域公共交通があることによって、1人1人が自立した生活を送れ、街に人を呼び込むことができ、賑わいや活気へと繋がっております。

本日はお集まりの会議は、地域住民の方、交通事業者や行政などの関係者が集まり、その地域にふさわしい公共交通を作り上げ、5年後10年後も地域の公共交通を維持できるよう、様々な課題を話し合っ

て決める場となっております。

会議での議論が活発に、より意味のある議論となるように、会議の参加者ごとにその役割を示した内容が3から4ページとなっております。

例えば住民代表の方でありましたら、公共交通について、日頃から感じている、利用する上での課題、困ったことを伝えるなどといったようなことを発言していただければと思ひます。

また自分たちの地域の交通を作っていくためには、守っていくためにはどうすれば良いのか、そしてどのようにすれば利用者が増えるのか、そういった考えを持っていただけるといいかと思ひます。

6ページをご覧くださいませでしょうか。

下に地域公共交通会議をよりよくするポイントが2つございます。

地域公共交通には、自治体が運行するコミュニティバスの他に、民

間の路線バスやタクシー、鉄道などがあり、それぞれに役割があります。

市の境界を越えて広く地域全体を見ていただき、それぞれの公共交通が果たしている役割を踏まえながら、地域に合ったよりよい公共交通を実現していくための議論をしていただくことが重要となります。

また、地域全体のためにといった思いのもと、様々な関係の方が出席しておりますので、意見も様々なものになるかと思いますが、それぞれの立場を理解し、尊重していくことも大変大切になります。

公共交通を豊かな暮らしに必要な社会資本として守っていくことが必要です。

この会議で決定しましたことを、委員の皆様全員が自分事として実行して、再度その結果を評価して改善を重ねる、こういったプロセスで進めていただければ、より良いものになっていきます。

各委員の皆様におかれましては、ご自分がどのような役割を求められているか確認していただきつつ、積極的な議論を期待しております。

私からは以上です。

座長

ありがとうございました。

皆さんとともに地域にふさわしい交通を作り上げる仕組みがこの公共交通会議です。ぜひ皆様方積極的に何なりとご発言いただければと思っております。

A 委員ありがとうございました。

それではお手元の事項書に従って進めてまいりたいと思います。まず1番、四日市市都市総合交通戦略、四日市市地域公共交通計画に基づく取り組み実績等について事務局からご説明をお願いいたします。

1. 協議事項

(1) 四日市市都市総合交通戦略、四日市市地域公共交通計画に基づく取組実績等について 事務局より資料1-1・資料1-2に基づき説明

座長

ありがとうございました。

まず、戦略の取り組みの報告、次に来年度の予定です。

さらに指標の確認と公共交通計画の進捗を説明いただきました。

一番最後の資料に関しましては、国への提出が必要ですのでこれは皆さんの承認をいただくということになります。

どこからでも構いません、内容が豊富ですのでそれぞれお気づきの点、ご意見等ございましたらお願いしたいと思っておりますが、いかがでし

ようか。

B 委員お願いします。

B 委員

ご説明ありがとうございました。

2 点ご質問させていただきます。

資料 1-2 の都市総合交通戦略関係の 11 ページですね。

近鉄四日市駅周辺の歩行者通行量のデータがあるのですが、休日の歩行者通行量の実績が、令和 5 年から 6 年で莫大に増加をしていると思うのですが、こちらの要因が分析されていたら教えていただけますでしょうか。

また、四日市市歩行者流量調査を活用されたということですが、この調査では近鉄四日市駅から半径何メートル以内であるとか、歩行者量をどういう取り方しているのかその調査方法について教えていただけますでしょうか。

事務局

まず 1 点目ですが、休日のデータ増加についてですが、毎年平日 1 日、休日 1 日の数値を計測していきまして、令和 6 年度につきましては、この当日が特殊要因といたしますか近くの中央緑地の体育館で体操の全国大会があったりとか、また、市長選の日でもあったというところで、四日市駅周辺を通る方が普段よりも多かったのではないかと考えています。

2 点目の歩行者通行量の調査ですが、市街地の中で 23 ヶ所の地点を決め、そこを通過する歩行者を計測する方法となっております。

B 委員

わかりました。ありがとうございます。

ちなみにですが、市街地に来る歩行者量ということですが、どういった手段でこられたかまではわからないのでしょうか。

事務局

そこまでの調査は行っておりません。

B 委員

わかりました。ありがとうございます。

公共交通計画で、市街地へ公共交通を使って人が来ることを促進すると記載があったので、そういったデータがとれば良いと思いました、ありがとうございました。

座長

ありがとうございます。

このデータは 1 日のデータということですので偶発的な要因が含まれてしまいます。

なかなかこれを数日間にわたって調査をするというのは厳しいの

でやむを得ないため、数年間取りながら傾向を見ていくということになるかと思えます。

また何で来られるかというのも簡単に計測はできませんが、時代が進んで、ビッグデータの活用等ができれば推計はできるだろうなと思いますので、将来的にはそういった活用をいただくとよろしいかもしれません。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

C 委員お願いいたします。

C 委員代理

同じく資料 1-2 の 11 ページになりますが、グラフの見方を教えていただけますでしょうか。

そもそもの目標が歩行者交通量をコロナ禍前まで回復するということで、目標の値は令和 14 年まで記載があり、変動していくものなのではないでしょうか。

また、令和 5 年に目標を上回るとあるが、グラフをどう見れば読み取れるのか教えていただけますでしょうか。

事務局

コロナ禍前を令和元年として、令和 2 年から令和 14 年にかけてコロナ禍前に戻すという目標設定をいたしました。

それを比例的に増えるという形で中間年の令和 9 年度の数字を設定しております。

それに対して毎年どういった数字になるかを確認できるよう折れ線グラフで表しており、令和元年と令和 14 年は同じ数字になり、

令和 2 年から毎年どういった変化をしているか見えるような形になっております。

座長

平日の利用状況については順調に推移しており、想定以上の伸びを見せており、このまま推移すれば目標数値を上回る見通しです。

一方、休日はこれまで目標を下回る状況が続いておりましたが、令和 6 年度については大幅に増加いたしました。ただし、これには特殊要因が関係しているとの分析もあり、今後も安定して目標を上回るかどうかについては、注視が必要であると考えております。

交通計画は資料 1-3 の最後のページに計画の評価を受けて、次年度に向けた課題や取組みが示されています。

一方、交通戦略については、指標の結果や要因分析は詳しく書かれていますが、それが具体的に次のアクションにどう結びついているのかが見えにくい印象を受けました。

資料 1-1 に記載されている「来年度の取組み」が、資料 1-2 の評価結果を反映したものとして構成されているという解釈でよろしい

でしょうか。

事務局 そのとおりです。

座長 そういった形で受け止めつつ、評価からアクションへの流れをもう少し「見える化」されると良いかと存じます。計画は目標達成のためにあるものですから、進捗に応じてアクションに「強弱」をつけ、足りない部分に力を入れる姿勢を強調してください。公共交通計画のPDCAを回すという今の枠組みは、1つの形として適当だと思います。

資料1-1を見ると、各事業者の尽力で少しずつ良くなっていることが分かりますが、指標で見ると全てが達成できているわけではありません。未達成の項目については、引き続き評価・分析をお願いします。

資料1-3の「次年度に向けた課題・取り組み」についても、今申し上げたような形で進めていくこととなります。これらは国へ提出する資料となりますので、お気づきの点があれば今のうちに確認をお願いします。

それでは、四日市市地域公共交通活性化協議会規約第7条5項「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、地域公共交通計画の評価等の結果提出のための決議を取らせていただきます。

お手元の名簿に「戦略・活性化」または「活性化」と記載されている委員様で（軽微な修正の後）、提出に賛成の方は挙手をお願い致します。WEB参加の委員様は「手を挙げる」又はリアクション機能を使用してください。

(挙手多数)

ありがとうございました。それでは、軽微な修正は事務局がさせていただきます、結果の送付に係る手続きに進んでまいります。

続いて、(2)「令和8年度地域公共交通計画（フィーダー系統）の認定申請について」事務局より説明をお願いします。

(2) 令和8年度地域公共交通計画（フィーダー系統）の認定申請について

事務局より資料2-1・資料2-2・資料2-3に基づき説明

座長 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

幹線系統についてご説明いただきましたが、国庫補助の要件である「平均乗車人員 15 人」を割り込むような、危機的な状況ではないという理解でよろしいでしょうか。
これまでのところ、補助金が打ち切られるような懸念はなく、従来通りの運用で特に問題ないという認識でよろしいでしょうか。

D 委員代理

過去の利用者数の推移を拝見する限り、年度ごとに大きな落ち込みは見られません。現状のペースが維持できれば、当面は大きな問題はないと考えております。

座長

目標設定については、人口減少を考慮し「25.5」の維持としていますが、一方で「収支率 7%」の維持を掲げています。
しかし、昨今の燃料費や人件費の高騰を鑑みると、以前と同じ利用者数で同じ収支率を維持するのは難しいと感じますがいかがでしょうか。

事務局

現在の社会情勢を鑑みれば、利用者数が横ばいであっても収支率が低下するのは避けられない状況にあります。
しかし現時点では、目標数値をどのように設定し直すべきか、その妥当性を判断することが困難です。そのため、今回の申請においては「利用者数」および「収支率」の目標値はいずれも据え置きといたします。
今後は実績の推移を注視し、次年度に向けて修正が必要と判断した段階で、改めて適切な見直しを行いたいと考えております。

座長

ありがとうございます。
燃料費や人件費の高騰幅が不透明な現状では、まずは現段階の数値を目標として設定し、次年度以降、状況に応じて柔軟に見直していく方針を進めたいと思います。
また、目標達成に向けた具体的な取り組みについては、認知度向上施策などを中心に展開していく予定です。
以前の第三者評価において「商業施設との連携」の重要性が指摘されていたと記憶しております。今回の計画案において、その視点は具体的にどの項目に反映されているのでしょうか。

事務局

利用促進の 2 つ目のところで、過去 3 年間実施してきた健康体操と買い物をセットにしたバスツアーを継続いたします。これは、地域の方々に協力いただき、イオンタウン四日市泊を会場に実施してきたものです。

平日の昼間運行という特性上、主なターゲットは高齢者となりますが、この企画を「恒例行事」として地域に定着させることで、認知度を高めていきたいと考えています。

単発のイベントに終わらせず、こうした機会を通じて少しずつリピーターを増やし、継続的な利用に繋げていくことを目指します。

座長

ありがとうございました。実際に継続して取り組んでおり、地域に「恒例行事」として定着している実態を踏まえ、その旨を計画に明記したいと思います。

文言については、商業施設との連携による利用促進PRだけでなく、それ以外の形態のイベントも含められるよう、イベント等といった表現にしてはどうでしょうか。

事務局

承知いたしました。

座長

それでは、国への申請にあたり、今後、誤字脱字の修正や数値の精査、微細な表現の調整が必要になる可能性があります。

ただし、事業の根幹や大きな方針が変わるものではございませんので、細かな修正については事務局と運輸支局に一任したいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

それでは、四日市市地域公共交通活性化協議会規約第7条5項「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、地域公共交通計画の評価等の結果提出のための決議を取らせていただきます。

お手元の名簿に「戦略・活性化」または「活性化」と記載されている委員様で（軽微な修正の後）、提出に賛成の方は挙手をお願い致します。WEB参加の委員様は「手を挙げる」又はリアクション機能を使用してください。

(挙手多数)

ありがとうございました。ご賛同いただいたということで、軽微な修正は事務局がさせていただき、認定申請の手続きに進んでまいります。

続いて、(3)「令和6年度決算及び令和7年度予算について」の令和6年度決算について、事務局お願いします。

(3) 令和6年度決算及び令和7年度予算について

事務局及び監査委員より、資料3-1・3-2に基づき説明。

座長

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

では特にご異論ないようでございますので決算と予算それぞれで議決を取らせていただきます。

(挙手多数)

ありがとうございました。

続きまして令和7年度予算についてご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

ありがとうございました。

決算、予算ともに承認いただきました。

続いて、意見聴取に移りたいと思います。

(1)「交通空白地域に関する取組みについて」四日市市デマンドタクシーについて説明をお願いします。

2. 意見聴取

(1) 交通空白地域に関する取組みについて

四日市市デマンドタクシーについて

事務局より、資料4-1に基づき説明。

座長

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

E委員、お願いいたします。

E委員

約1年間にわたるデマンドタクシーの降車地調査、ありがとうございました。結果として、降車地の82%が駅やバス停の付近であり、公共交通の利用しにくさを補完するという現在の距離要件の妥当性が検証されたと考えます。

一方で注目すべきは、残る 18%が「乗車地・降車地ともに公共交通から遠い場所」を利用している点です。この割合は私の予想以上に高く、現在対象外となっている「バス停近くの居住者」の中にも、公共交通では到達困難な医療機関等への移動ニーズが一定程度存在することを物語っています。

そこで、以前提案いたしました「降車地が駅から遠い場合も利用対象とする」という案について伺います。

提案当時は利用実態が不明確だったため強い要望とはしませんでした。今回の調査で「公共交通では行けない場所」へのニーズが無視できない規模であると判明しました。この「目的地側の距離要件」の導入について、すでに検討された経緯があれば、否定的な内容であっても構いませんのでその結果を教えてください。

事務局

行き先が駅から遠い方への対応についてですが、現在のデマンドタクシーの制度上、結果として公共交通では行けない場所へも行けてしまうというのは、致し方ない面があると考えております。

公共交通機関で行けない場所への移動については、どなたにとっても条件は同じです。比較的近距離で費用負担が少ない方もみえるかもしれませんが、タクシー移動である以上、割引上限を超える分は自己負担が大きくなります。

したがって、現時点では「行き先が駅から遠いこと」を要件としてデマンドタクシーの議論に乗せるのは、少し難しいと考えております。

E 委員

これは、同じ市街化調整区域に住んでいて「公共交通機関で行けない場所に行きたい」という方々に対し、自宅が駅から近いか遠いかだけで利用の可否が決まってしまう不公平感を、少しでも是正できないかという意図で提案したものです。

先ほどのお話では「自己負担が大きくなる」とのことでしたが、現にこれだけの方が一定の費用を出してでも目的地へ移動している実態があります。移動の必要性があれば、現在は対象外となっている方の中にも、デマンドタクシーを利用したいという方は相当数おられるはずです。

その点についてはどのようにお考えでしょうか。

座長

結局何が公平かという議論が必要だと思います。今の制度では、市街化区域に住んでいる方や、調整区域でもバス停圏内に住んでいる方は不便な場所へ行けません。一方で、調整区域のバス停圏外に住んでいる方だけが行けてしまっているという状況であり、逆にこの方たち

が優遇されている可能性もあります。

そうすると、そこを行政として税金で運ぶ必要があるのか、検討が必要ではないでしょうか。公共交通で行けない場所へ移動された方が、具体的にどのような場所に行かれていますのでしょうか。

もしそこが、行政として「誰もが行ける必要がある場所」であれば、どの地区の方でも行けるような対策が望まれるはずです。

公共交通で行けない場所へ実際に移動されている方々が、どのような場所に行っているのかを事務局で検討をお願いいたします。

事務局

一度、「公共交通で行けない場所」という大きなくくりでの整理に留まっていますので、具体的な行き先がどこなのか、再度しっかりと確認をさせていただきたいと思います。

具体的にどのような場所が「公共交通で行けない場所」に該当するのかを改めて整理した上で、その結果を踏まえて、今後の対応を改めて判断していきたいと考えています。

座長

1 点目として、「住む側」と「設置する側」それぞれの選択に伴う責任について考える必要があります。公共交通が利用できない不便な場所に住むということは、それ相応のリスクを負うということであり、一方で、公共交通でアクセスできない場所に施設を設置することは、そもそも公共交通によるアクセスを期待していないことを意味します。そのようなケースに対してまで行政が手を差し伸べるのが本当にふさわしいのか、慎重な検討が必要だと感じます。

2 点目は、四日市市が掲げる「立地適正化」との整合性です。都市をコンパクトにし、公共交通で繋いでいくという大きな方向性がある中で、どこでも便利に移動できるような交通施策を打ってしまうと、立地適正化の理念と相反することになりかねません。

また、現在の ICT を活用すれば、市街化調整区域やバス停圏内といった「区域」の縛りをせずとも、A 地点から B 地点への移動が公共交通で可能かどうかを瞬時に判定できます。その判定結果に基づき、デマンドタクシーの利用可否を即座に判断する仕組みを導入することも 1 つの手法です。

こうした ICT の活用を検討いただくとともに、既存のタクシー事業者との共存検討の中に入れておいていただければと思います。

その他いかがでしょうか。

それでは、次の河原田地区での実証事業について事務局より説明をお願いいたします。

(1) 交通空白地域に関する取組みについて

河原田地区での実証事業（市街化区域）について
事務局より、資料4-2に基づき説明。

- 座長 ありがとうございます。
それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。
今回の主な変更点は、基本的には鈴鹿市の「オークワ鈴鹿高岡店」まで乗り入れを拡大すること、そして駅への乗り入れ時間の制限を一部緩和し、新たに土曜日にも運行することの3点です。これらを通じて、利用者のニーズを探っていくとのことでした。
現段階までの状況として、こうした変更による既存の公共交通への影響は特段見られていない、という理解でよろしいでしょうか。
- 事務局 利用者数も比較的限られた方となっており、特に影響はないと考えています。
- B 委員 鈴鹿市への乗り入れについて、鈴鹿市と協議は行ったのでしょうか。
- 事務局 既に鈴鹿市と協議を進めており、鈴鹿市の公共交通会議の議題として取り上げていただくよう調整を図っております。
- 座長 行政サービスの役割は、あくまで「真に移動に困っている方」を救うことであり、自力で移動できている方にまで無理に利用を促す必要はありません。登録していても利用しないのは、現状で困っていない証拠でもあります。
利便性を追求しすぎると、徒歩や自転車、既存の公共交通を利用している層まで取り込んでしまい、公費投入のあり方として本末転倒になりかねません。税金の効率的な活用という視点だけでなく、「そもそも何のための制度か」という原点に立ち返り、検討いただければと思います。

その他いかがでしょうか。
残り時間もわずかとなりましたが、本日もご出席の市民委員の皆様からも、一言ずつご意見を頂戴できればと思います。
- F 委員 本日議論した内容を踏まえ、のり愛みかん号のアンケートを提出さ

せて頂きます。

引き続きよろしくお願いいたします。

G 委員 生活バスの令和 8 年度運行に向け、引き続き円滑な連携とご協力をお願いいたします。

また、バス停の区間に関する認可について、運輸局の認可がスムーズに得られるような仕組みができると望ましいです。

H 委員 公共交通機関と円滑な連携を行っていきたいと考えていますので、これからもよろしくお願いいたします。

座長 ありがとうございます。

多くのご意見等をいただきましたことを感謝申し上げます。

それでは進行を事務局にお返しいたします。

事務局 本日は熱心なご議論ありがとうございました。

最後に会長代理の都市整備部計画担当部長の嶋田よりご挨拶させていただきます。

会長代理 (会長代理挨拶)

事務局 ありがとうございます。

以上で、第 20 回四日市市都市総合交通戦略協議会及び第 18 回四日市市地域公共交通活性化協議会の合同会議を終了いたします。

なお、次回は、活性化協議会を来年 1 月に開催を予定しておりますのでご出席、ご協力賜りますようお願い申し上げます。

本日はありがとうございました。