

## 第21回四日市市都市総合交通戦略協議会

## 第20回四日市市地域公共交通活性化協議会

1. 開催日時 令和8年1月16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	岡本 晋輔 (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	井上 雅隆
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 取締役 鉄道営業部長	石本 誠
NPO 法人下野・活き域ネット 理事	谷口 欽衛
四日市市自治会連合会 理事	諸戸 靖
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
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 北勢国道事務所 副所長	田中 勝
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 課長	岡田 健

三重県 四日市建設事務所 副所長兼保全室長  
公益社団法人 三重県バス協会 事務局長  
一般社団法人 三重県タクシー協会 専務理事  
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 計画担当部長

橋本 賢二  
水谷 佳広 (代理出席)  
景山 和  
谷本 二三雄  
嶋田 康二 (代理出席)

○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  
課長補佐

加藤 練志 (代理出席)

国土交通省中部運輸局 交通政策部 交通企画課  
課長

江川 晃平

国土交通省中部運輸局 鉄道部 計画課 課長

松井 茂久

三重県警察本部 交通部 交通企画課  
交通安全対策室 室長

鈴木 秀明

三重県警察本部 交通部 交通規制課 規制担当補佐

笠井 剛司

4. 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 委員名簿
- ・ 席次表
- ・ 三重県提供資料
- ・ 【資料1-1】 事業評価について
- ・ 【資料1-2】 自己評価（一次評価）について【こにゅうどうくんライナー】
- ・ 【資料2】 令和8年度収支予算書（案）
- ・ 【資料3】 四日市市デマンドタクシー（市街化調整区域）について

5. 議事

1. 協議事項

(1) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

事務局より三重県提供資料・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。それではただいまの件に関しまして、ご質問、ご意見等いただければと思いますがいかがでしょうか。

A 委員お願いいたします。

A 委員

ご説明ありがとうございました。

事業評価の説明で、③事業評価結果の反映状況ですが、お買い物ツアーに、13名の方が参加したと報告がありましたので、こちらの反

映状況にも、具体的な人数記載いただきたく存じます。

また、この 13 名が昨年度より増加しているのであれば、施策の効果として記載いただけると良いかなと思いました。

次に、①補助対象事業者に三重交通と記載いただけていますが、令和 7 年の事業年度から、この活性化協議会が、補助対象事業者となりますので、協議会名にご修正をお願いいたします。

以上です。

事務局

ありがとうございます。

①につきましては、ご指摘の通り修正をさせていただきます。

③のお買い物ツアーの報告に関しましても、前年度は参加者が 4 名であったため、増加しています。

以前の理学療法士さんとの体操のみの形から、直近では健康年齢が数値で分かるようなチェックを取り入れ、その旨を告知した結果、参加してみようと思う方が増えたのではないかと考えております。こうした告知方法の工夫が利用者の増加に繋がったという点も含め、精査して追記をさせていただきます。

座長

わかりました。

告知方法を工夫したことにより、増加に繋がったということの追記をお願いいたします。

その他いかがでしょうか。

B 委員お願いします。

B 委員

これまで収支率とは売上に対する利益率のことだと考えておりました。しかし、提示された資料を拝見すると、ここでは経費に対する収入の割合を指しているようです。

経費に対する収入の率として 7% という数字を見ると、目標値として非常に小さすぎるのではないかと感じます。このような低い目標設定となっている理由について、教えていただけますでしょうか。

事務局

元々、利用者も少なく、廃線の危機があった中で、こういった地域間幹線系統に繋がるフィーダー系統として路線を再編いたしました。

現在は、国からの補助をいただくという形で運行しております。

路線の性格上、基本赤字になってしまうのはやむを得ないところでございます。おっしゃられる通り、実際に運賃収入でカバーできているところ、いわゆる収支率につきましては、今回 6.3% という状況です。

残りの約 93% という部分につきましては、補助金であったり、交

通事業者様にも一部ご負担をいただいたりして、運行を継続しておるというような状況でございます。

B 委員

それはこの先も同等の目標値を設定するのでしょうか。

事務局

もちろん、利用者数を増やし、この収支率を少しずつでも上げていくということは、私どもの目標ではございます。

しかしながら、現状としましては今申し上げたような厳しい状況にあります。幸い、現時点では補助金がいただける範疇の利用者は確保できておりますので、補助金が得られるうちは、このような形で利用促進を図りながら、路線の維持に努めてまいりたいと考えております。

座長

先ほど紹介のあった資料の通り、「幹線」の収支率は比較的高い水準にあります。一方で、今回議論の対象となっている「支線」については、四日市市に限らず他自治体でも低い傾向にあり、7%を下回るケースもあるのが実態です。

現状の数字で満足するわけではなく、収支率を上げるためには利用者を増やすことが不可欠です。そのために皆様と一丸となって取り組んでいく必要があり、今回のお買い物ツアーもその一環として実施しているものとなります。

その他いかがでしょうか。

C 委員お願いします。

C 委員

個別の路線ではなく、今後のまちづくりについてお話をさせていただきます。

現在、四日市市では中央通りの再編やバスタ整備に取り組まれています。こうしたビッグプロジェクトに合わせ、中心市街地へいかに人を呼び込むかという視点が不可欠であり、インフラ整備による活性化を捉え、旅客利便性を高めるためのバス路線のあり方を、この機会に検討することが重要であると考えます。

その際、地域公共交通法に基づく実施計画を策定し、大臣認定を受けることで、法律や予算の特例措置を受けることが可能となります。

こうした制度を活用し四日市市全体のまちづくりの在り方について検討してみたいはいかがでしょうか。

現行の地域公共交通計画は令和16年までの12年間という長期にわたりますが、期間満了を待つのではなく、まちづくりの進捗に合わせて随時見直しを行うことが必要ではないかと思っておりますので、意見として述べさせていただきました。以上です。

座長

ありがとうございます。ごもっともなご指摘をいただいたと考えております。中央通りの再編やバスタ四日市の整備という絶好の機会を捉え、利便増進計画のようなものを策定しながら、サービスの向上を目指してはどうかというお話がございました。

また、地域公共交通計画についても、長期にわたる計画期間の中で、必要に応じて随時見直していくという考え方もあるのではないかとの提案です。これらの点について、事務局としてはどのようにお考えでしょうか。

事務局

おっしゃられます通り、中央通り再編事業やバスタの完成を今後見据えて、実は来年度においてそういった検討をしていきたいと考えております。バスタ完成後を見据えた公共交通のあり方を一度検討する方向で今動いている状況です。

今後その内容等についてこの協議会でもご相談をさせていただき、皆様のご意見を伺いながら進めてまいりたいと考えております。

座長

ありがとうございます。

それを後押しする補助制度等があるかと思っておりますので、ご活用いただければと存じます。

公共交通の利便性向上にあたっては、交通事業者さんの協力が欠かせません。現在はドライバーさんがいない中で、なかなか増便というのも難しい状況かとは思いますが、その辺りも事業者さんとしっかり情報交換をしながら進めていただきたい。

その上で、市として公共交通の将来像をしっかりと示し、それに対して事業者さんにもご協力いただく、という形になっていけばいいかなと思っております。バスタ完成後を見据えた検討調査など、一連の対応についても、ぜひ早めにしっかりと動いていただくようお願いいたします。

その他いかがでしょうか。

こにゅうどうくんライナーの自己評価について先ほどご意見等があった箇所については修正いただき、細かい修正に関しては事務局に一任したいと思います。

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、「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」について、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に一任し、結果の送付に係る手続きに進んでまいります。

それでは、次に令和8年度収支予算（案）について、事務局より説明をお願いいたします。

## (2) 令和8年度予算案について（地域内リーダー系統確保維持費国庫補助）

事務局より資料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。

特にご異論ご質問等ございませんようですので、こちらも、決議を取らせていただきたいと思います。

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。

この件も、承認とさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは続いて、意見聴取の交通空白地域に関する取組みについて説明をお願いいたします。

## 2. 意見聴取

### (1) 交通空白地域に関する取組みについて

事務局より、資料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。

B 委員、お願いいたします。

B 委員

四日市市のバス路線は主に、中心市街地から郊外部へ向けて放射状にバス路線が伸びていますが、郊外部同士を結ぶ南北の移動手段がありません。

現状、郊外部から隣接する郊外部へ移動しようとする、一度中心部まで出てから再び郊外へ向かう V 字型の非効率な移動を強いられており、自家用車なら短時間で済むところが公共交通ではかなり時間がかかってしまいます。

地域からは水沢から桜や川島への移動について、要望をいただいています。

また、郊外部から菰野町のイオンタウンや鈴鹿市といった隣接する市町についても移動の需要があると認識しています。

つきましては、郊外部にお住いの方に対しては、四日市市デマンドタクシーの距離要件を撤廃していただけないでしょうか。

事務局

距離要件を撤廃すると、既存バス路線の利用者が減少し、路線の存続自体が危ぶまれる懸念があるため、現時点で距離要件を外すことは難しいと考えます。

また、菰野町のイオンタウンにつきましては、この後の地域公共交通会議で議題にする予定です。現在、菰野町のコミュニティバスが桜駅で一部待機している中で、四日市市民の方からも「菰野のイオンタウンに行きたい」というご要望をいただいております。

そうした中で、菰野町のコミュニティバスを桜駅に乗り入れるという話が出ておまして、次の会議の議題として議論させていただくという情報がございます。

一方で、鈴鹿市の方につきましては、まだそういったお話はございませんが今後、鈴鹿市からお話があれば、連携を検討していきたいと考えております。

B 委員

納得はしかねますが、理解いたしました。

座長

今後、桜駅から菰野町のコミュニティバスに乗り継いでイオンタウンへ行くことが可能になるということですね。そうした形での活用は、双方にとって非常に良いことだと思います。

また、先ほど指摘のあった「V字型の移動」という課題については、市街化調整区域に限らず市内全域に同様の状況が存在します。そのため、安易に対象を広げると他所へも多大な影響が及びます。

何より既存の公共交通利用者との競合という問題も懸念されます。新たな利用者の掘り起こしに繋がる可能性もありますが、そうした点も含めて総合的に検討を進める必要があることから、事務局としては現時点では要件緩和を考えていないとの回答でございました。

その他いかがでしょうか。

B委員お願いいたします。

B委員

河原田地区で実証実験している、AI デマンド型乗合デマンド交通「のり愛みかん号」ですが、今年度は一部鈴鹿市へ乗り入れるとい聞いています。

しかしながら、利用者の約半数が高齢者であり、アプリ操作、ダウンロードが困難な方が多数おられ、システムを十分に活用できていない現状があるかと思えます。

アプリによる効率的な運用も重要ですが、デジタル操作に不慣れな高齢者が取り残されないような対策としていただければと感じています。

座長

ありがとうございます。

令和6年度の実証実験では、電話での受付はしていなかったのでしょうか。

事務局

令和6年度にも、電話受付の方はさせていただいておりました。ただ、地域からも、高齢者の方については、特に、よく分からない制度に対して、電話することも二の足を踏んでしまう、というようなお声もいただきましたので、電話オペレーターの研修や、利用者説明会等より丁寧な形で寄り添うような形で、今年度は、さらに手厚くサポートの方をさせていただいたと考えております。

座長

ありがとうございます。最近、多くの自治体で電話予約やアプリを利用した少量輸送型の仕組みが増えてきていますが、これらはやはり長い時間をかけて、少しずつ利用が増えていくという傾向にあります。

実証実験のような短い期間の断面だけでは、高齢者の方々が一歩踏み出すのはなかなか難しい面もありますが、本格運行に移行して時間が経過していけば、利用はだんだんと増えていくものなのだろうと思います。

先ほどご説明いただいたような、寄り添っていく姿勢は非常に重要であるため、ぜひその姿勢を保ちながら進めていただければと思います。

その他いかがでしょうか。

今回の変更点は、利用対象者を 18 歳以上 69 歳以下の運転免許非保有者に拡大と利用券の追加配布をやめるといった 2 点となります。

これについて効果は検証されるのでしょうか。

事務局

利用券には、乗車地と降車地のほか、乗車料金を運転手に記入していただく運用としております。現在、それらのデータを集計中ですので、来年度の 6 月に一度、利用実態の調査結果として報告をさせていただきたいと考えております。

座長

そういった、この税を投じてやっている政策の効果というのは、しっかり見ておかなければいけないので、ぜひまた、まとめていただければと思います。

さきほどここにゆうどうくんライナーの収支率のお話がありましたが、こちらの場合、収支率という話で言うとどんな感じになるのでしょうか。要は、他のサービスに対して、単純な収支率というよりは、1 人を運ぶのに、1 回あたりどれぐらい税負担をしているかといった、そんな指標で比較することも大事だと思っております。

そういったところも含めて、また報告いただければよろしいかなと思います。

事務局

1 点だけデマンド交通の対象年齢を引き下げるという内容について補足させていただきます。

今年の 4 月から対象を拡大するというこの内容につきましては、2 月からの議会に予算を上程させていただき予定となっております。したがって、3 月末の議会終了時に予算が通ればこの内容で進めるという段階であり、現時点ではあくまで「案」という形でございます。その点について、どうぞよろしくお願いいたします。

座長

議会で予算が承認されなければ実行に移せないということをご認識いただければと思います。

その他いかがでしょうか。

D 委員代理をお願いします。

D 委員代理

新規利用対象者の確認方法についてですが、運転免許取得履歴がある人で、運転経歴証明書を発行しておれば、証明はできると思います。

しかし、運転免許取得履歴があっても、運転経歴証明書を、発行しない方も一定数お見えになります。それと、運転経歴証明書の発行は、運転免許を返納もしくは、失効してから、たしか、5年以内ではないと発行できないということになります。それを過ぎた方、例えば、返納じゃなくて失効してしまった方、10年15年前に、免許証をなくしてしまった方については、経歴証明書、発行できませんので、この方も運転免許取得履歴がない、もしくは、証明できない方は宣誓書の提出という形で、含まれるのでしょうか。

事務局

ご指摘いただいた通りの運用方法を想定しています。

具体的には、カードタイプの「運転経歴証明書」や、運転免許センターで発行される紙ベースのものなど、両方のパターンを想定しております。

また、発行からかなりの期間が経過してしまい、取得履歴があるにも関わらず証明書をご提示いただけないといった方への対応については、資料にはあえて特筆しておりませんでした。そうした場合には「宣誓書」をご記入いただくことで証明に代えさせていただくという運用を想定しております。

D 委員代理

承知いたしました、ありがとうございます。

座長

ありがとうございました。では、特に修正の意見はございませんでしたので、このような形で進めていただければと思います。そして効果等の取りまとめをぜひ、よろしく願いいたします。それでは、最後にその他になりますが、皆様なにかございますでしょうか。

E 委員お願いします。

E 委員

昨今の新聞報道によれば、全国28道県でバスの乗客数が半減しているという厳しい現状があります。また、1月14日付の夕刊では、地域の足の存亡について取り上げた記事も拝見しました。

また、大分県宇佐市では、一部区間で「手を挙げればどこでも降りできる」フリー乗降制を導入したところ、2024年度には約2万4,000人が利用するなど、大きな成果を上げていると報じられています。

交通安全の側面では、警察庁より令和8年9月1日から改正道路交通法施行令が施行される予定です。これにより、生活道路における法定速度が時速60kmから30kmへと引き下げられます。四日市市内においても、既に「ゾーン30」に指定された生活道路が数多くあり、

歩行者の安全確保と利便性の両立がこれまで以上に求められています。

現在、「生活バスよっかいち」の大谷台団地内において、既存の4カ所のバス停に加え、利便性向上のためにバス停を増設する検討を進めております。当初は「どこでも手が挙げれば乗車できる」フリーバス停化を検討しましたが、現状のルールでは実施が困難であったため、まずはバス停を増やす方向で調整し、本年4月1日からの運用開始を目指して具体的に動いているところです。

四日市市内には、多くの住民が暮らす生活道路が他にも多数存在しているため、本地域公共交通会議の議題として、フリーバス停化の導入に向けた調査や検討を実施していただけないでしょうか。

事務局

先ほどの「かもしか号」の件と同様に、この後の地域公共交通会議において報告を予定しておりますが、大谷台団地内の利便性向上のため、既存のバス停に加えて新たに4カ所を増設いたします。これにより、住民の皆様がより身近にバスを利用できる環境を整えてまいります。

ご要望をいただきましたフリーバス停化につきましては、市内のどこでも一律に実施できるわけではなく、交通量が比較的少なく道路状況が良好であることや、交通安全上の措置が適切に講じられていることなどを、個別に判断していく必要があります。

そのためには、道路管理者や警察、そして交通事業者との協議が必要であり、利用ニーズや安全性を考慮したうえで考えていきたいと思っております。

座長

フリーバス停化について、様々な場所で出来るといいのですが、なにより安全性の観点からその時々状況や場所ごとに個別の判断を取らざる得ないということかなと思います。

E 委員

バス事業者の皆様が懸念される、定時運行の維持や運転士の方々の負担増といったデメリット、また安全確保の難しさについては十分に理解しております。しかしながら、バス利用者が減少しているという厳しい現実に向けたとき、いかにしてこの状況を改善していくかを考える必要があります。

これまでのお話では、安全性の観点からフリーバス停化の実施は極めて困難であるとの印象を受けますが、できない理由を探すのではなく、利用者の利便性をいかに高めるかという議論を行う検討会等を立ち上げ、議論が必要ではないでしょうか。

大谷台のように交通状況が厳しくない地域であれば、実施に向けた

検討は可能ではないでしょうか。

座長 具体的なフリー乗降をしたい区間について、どのように、対応すれば、可能になるかといったことを検討するような、部会みたいなものを立ち上げてほしいということですね。

事務局 ご意見いただきありがとうございます。  
交通事業者や公安委員会等の関係者が寄って議論を行い、その結果をこの協議会で報告するといった形で進めさせていただければと思います。

E 委員 わかりました、よろしく申し上げます。

座長 今後の進め方として、何ができて何ができないのか、その理由を含め、明確にしながら議論を深めていただくことが重要だと思います。  
ただ、譲れないのは安全の確保です。いくら利便性を向上させるといっても、安全を犠牲にすることはできません。  
安全はなにより優先されるという点を改めてご認識いただければと思います。  
その他いかがでしょうか。  
F 委員 申し上げます。

F 委員 E 委員より路線バス利用者の減少についてお話がありましたが、現状について私からも補足させていただきます。  
以前、中日新聞の報道によれば、全国的なバス利用者は 10 年前と比較して約半分、秋田県では 4 分の 1 にまで落ち込んでいます。東海三県についても、三重県は約 37% 減、愛知・岐阜両県は 40～50% 減とされており、一見すると三重県は他県より緩やかな減少に見えるかもしれませんが。  
しかし、三重県内にはキオクシアや四日市大学方面といった、県内で最も利用者が多い路線が存在します。これらの特定路線が全体の数字を底上げしているだけであり、それらを除けば他の地域は他県と同様、あるいはそれ以上に深刻な減少幅となっています。  
「愛知県や岐阜県より状況が良い」というのは数字上の表面的な見方に過ぎず、実態は極めて危機的な状況です。私共もこの強い危機感を持って今後の営業にあたってまいります。委員の皆様におかれましても、平均値という数字に惑わされることなく、三重県の路線バスが直面している厳しい現状を正しくご認識いただければと思います。

