

平成27年度第4回 名張市地域公共交通会議 議事概要

日時 平成28年2月23日(火)

午後3時00分より

場所 名張市防災センター 防災研修室

出席者：(敬称略)

(1) 委員

木寺 正仁 (市民公募)  
橋本 マサ子 (市民公募)  
松本 節子 (名張市老人クラブ連合会女性部副部長)  
清水 系慈 (名張市身体障害者互助会会長)  
藤本 孝一 (名張市保育所(園)保護者会連絡協議会会長)  
松本 幸正 (名城大学理工学部教授)  
中平 恭之 (近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科准教授)  
西川 裕子 (代理出席、近畿日本鉄道株式会社鉄道本部企画統括部営業企画部)  
仲 範和 (三重交通株式会社伊賀営業所所長)  
深山 美芳 (深山運送有限会社代表取締役社長)  
川瀬 和也 (代理出席、株式会社メイハン常務取締役)  
豊永 育子 (公益社団法人三重県バス協会)  
森澤 淳 (三重交通労働組合伊賀支部長)  
岩崎 彰 (三重県伊賀建設事務所副所長兼保全室長)  
寺下 孝之 (代理出席、三重県名張警察署交通課)  
野田 敏幸 (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)  
川端 賢一 (代理出席、三重県地域連携部交通政策課)  
前田 國男 (名張市副市長)  
松本 壽次 (名張市都市整備部部長)  
奥村 和子 (名張市地域部長)

(2) オブザーバー

福山 悦子 (名張市民生委員児童委員協議会連合会副会長)  
片岡 広一 (国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課課長補佐)  
松本 一彦 (代理出席、三重県県土整備部都市政策課主幹)

(3) 事務局

都市整備部都市計画室 3名

会議の公開・非公開 : 公開

傍聴人 : 3名

協議案件 : ①名張市地域公共交通網形成計画(案)について

②名張市都市総合交通戦略(案)について

③その他

## 1. 会長挨拶

## 2. 議事内容

### <協議案件>

#### ①地域公共交通網形成計画について

事務局 （資料に基づき説明）

座長 前回に皆さんにいただいたご意見を検討し、修正したということと、後半部分の目標以降を今回ご説明いただきました。これにつきましてご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

委員 転出者の交通に対する不満足度が68.5%で、転入者についても交通の便が悪いと感じているという点では、交通施策は、名張市の施策として大いに力を入れて取り組んでいただかなければならない内容だと考えています。62ページで「持続可能な三位一体の取組」ということで説明をいただきましたが、私が気になっているのは地域住民の皆さんの取組です。地域運行協議会にお伺いさせていただいて、実態を聞かせていただきました。運行協議会としても住民アンケート調査を実施して、少しでも充実させたいと思っているわけですが、経費的な問題からなかなかうまくいかないとのことです。これから少しでも公共交通利用者を増やしていくためには、バスを充実しなくてはならないと考えます。地域コミュニティバスにおいては、ニーズ把握、企画などは住民に参画いただくのも重要ですが、実際の運行については、補助金を出して終わりというのではなく、名張市が責任をもって運行する必要があるのではないかと思います。地域で話を聞いていると、ナッキー号のように100円、200円の均一料金で自由にご利用いただけるようにするのがよいと思いますが、この点について抜本的な改革ができないのかお聞きします。

事務局 交通空白地、交通不便地において、住民の要望を受けて地域の取組によりコミュニティバスを運行いただいたわけですが、利用者側の要望だけでなく、運行主体としての悩みや課題も地域で共有することにより、みんなで支えるという意識が生まれてきています。これは続けていきたいと考えています。

座長 今、説明のあったことは50ページの基本方針4で方針として説明されています。具体的内容については62ページに記載があります。これに関しての質問はありますか。

委員 現在、地域で運行いただいているご努力は認めなければなりませんし、それこそ運行開始時には色々ご苦労されたことと思います。地域で話しを聞いていますと、現在は何とか運行しているものの、後継者をどうしていこうかという心配をされています。これまで、障害者の運賃免除など利用者に対する取り組みを実施されていますが、それに対する補助金の上乗せがなかったことや、以前は国や県からの補助金があったのが、今は市の300万円の補助金のみで運営している。運行を充実するため地域住民の要望を受けて新たに停留所を設置するについても、停留所に数万円、車内アナウンス等の変更数十万円かかるそうで、非常に苦慮されています。中には、サービスを充実するたびに経費が掛かっていくということを市はどう考えているのかという意見もありました。そういう充実面につい

ては市の経費で実施するという事で考えを変えていただけたらありがたいと思います。地域ではバスがなくなるとは困るという意見が多く聞かれます。安全・安心で持続可能な運行形態という点では、ぜひ市で対応いただく形をお願いしたいと思います。

座長 事務局からの回答の前に、皆さんから今の件に対してご意見をいただければと思います。委員 持続可能性については、事業者から見た時には疑問を感じます。今後、5年、10年先を考えていくときに、交通事業者同士で話し合いのできる体制を作り、名張市全体の交通網に連携して取り組んでいく必要があると考えます。

委員 1年間にコミュニティバスに投入している公的資金は2500万円程度で、そのうち1400万円程度がナッキー号以外のコミュニティバスに投入されているかと思います。素朴な疑問ですが、ナッキー号は地方公共団体である名張市が運行しており、後の5つは地域の運行協議会が300万円の公的資金からの補助金を受けて運行されています。なぜ、ナッキー号以外は地域が運行しなければならないのか理解できません。同じように公的資金を投入するのであれば、すべてをナッキー号的な運行にすればよいのではないですか。そうすれば地域の後継者問題や乗り継ぎ時のダイヤ設定、運賃の問題も調整がつきやすいと考えます。網形成計画を策定する中で、あえて地域運行協議会でやる必要があるのかをご検討いただければと思います。

座長 いくつか論点が出たと思います。現状、運行協議会で運行しているバスについて、持続可能性で問題が出てきたというのが1つ。充実したくても今の段階ではできない。さらに、ナッキー号とその他の公共交通の連携がうまくいっていないことから、いっそのことナッキー号のように市が運行してはどうかということですが、それについては、必ずしもそうでなくても問題を解決する他の方策もあると思います。今の計画案では、今までどおり地域コミュニティバスは地域で運行いただくという位置づけになっていますが、今の問題点に対して事務局としてはどのように考えていますか。

事務局 現在も各地域運行協議会の代表者の連絡会議を何度か行ってきています。これを本法定協議会の小部会として位置づけ、協議会に参画いただくことにより、日ごろ抱えている課題について何ができるかということをも市民、事業者、行政、それぞれの立場から検討していきたいと考えており、計画案に記載させていただいたところです。

座長 委員の言われた交通事業者の間で連携するというのとは一つの方策だと思います。今までは自然体の公共交通の中での位置づけが明確ではなく、連携が不十分で、乗継の運賃割引なども十分に検討されていなかったけれども、今後は各運行協議会をこの協議会の中に位置付けることにより、ネットワーク、運賃調整、ダイヤ調整などをこの場で決定できるようになると期待しています。一方で、地域ではだんだんと担い手がなくなってくることから、持続可能性について問題があります。ここの仕組みをどう保つかということが大切です。今後の情報共有の中でよいアイデアが出てくる可能性もありますが、現時点でははっきりしません。あと、本数を増やすなど充実してほしいといった場合の方策がここからは読み取れないということですが、これについては事務局いかがでしょうか。

事務局 地域運行協議会にヒアリング等をさせていただいた中で、委員がおっしゃっていただいたバス停の増設の他にも様々な課題があるということも聞かせていただいておりますが、その部分を計画に書ききれていなかったことは反省点かと思います。素案として全体のネットワークや三重交通、近鉄も含めてそれぞれを機能分類し、各交通の役割やサービス確保の考え方について記載させていただいており、そこに包含されるとご理解いただきたいと思います。

思います。もう一点のこれからの持続可能性につきましては、コミュニティバスの運行開始から10年が経過してきた中で、導入時にリーダーシップを取っていただいた方が高齢化し、次の担い手や組織のあり方に不安を持っておられるところですが、そういった点のカバーとしましては、先に言わせていただいた運行協議会の相互連携の枠組みの中で支えていけるのではないかと考えています。

座長 委員からいろいろなご意見をいただきましたが、事務局としては一応対応できるような方向で考えているという回答だったと思います。イメージ的には、これまではお金を渡してあとは地域でお願いしますという体制だったのが、これからはこの協議会を始め地域運行協議会で情報共有基盤を作り、そこでしっかりと対策をしていこうということになります。逆に言うと、バス停を増やしたい、ルートを変えたいというのも地域で勝手にはできなくなります。名張市全体としてこの会議で検討し、地域にとって必要だとなれば予算の配分もあるという風になっていくのが一番望ましいと思います。一方で、地域の皆さんは利用促進の取組状況や利用状況等について会議に報告してもらおう。そういう形になるのが望ましいと思います。それを今回、事務局が網形成計画に記載したということです。

委員 現実には各運行協議会で運行されており、その中で連絡調整するような場があることも存じています。ナッキー号以外の各コミュニティバスについて、調整されているということも理解しますが、なぜそれにこだわるのかが分かりません。すべてナッキー号にすればそういう調整も必要なくなるし、それぞれの協議会で苦勞されている後継者の問題なども考えると、一本化すべきだと思います。

座長 地域運行協議会という形はなくて、すべて市でやればどうかというご提案かと思います。ここに書かれていることとは大きく方向が違いますが、その点については、なぜ地域のことは地域で考えてもらうという姿勢を打ち出しており、また、すべてをナッキー号にはできないということをしつかりとご説明いただければと思います。

委員 地域の方々は大変な思いをしてバスを走らせているので、ナッキー号のように一本化した方がよいのではというご意見をいただいております。私の部署では、15の地域づくり組織が活動していただいている中で、地域づくりの代表者の会議を2か月に1回開催しておりますが、その中で、バスを走らせていただいている地域の代表の方の声を聞く機会もあります。概ね喜んでいただいているというのが私の印象です。特に、国津地域づくり組織が運行されているあらぎ号が運行開始から10年を経過したということで、表彰を受けたということを代表者会議で誇らしげに発表されておりました。きめ細かなバス停の設置や地元産材を利用したバス停の製作などについても聞かせていただきました。ほっとバス錦、コモコモ号、みどり号、はたっこ号も地域づくりの先進的な取組であり、他県からもたくさん視察に見えております。視察対応についても地域でされており、その様子を見せていただいていると非常に誇らしげに、苦勞はあるけれどもやりがいもあるということで対応いただいているという姿もあるということをご報告させていただきます。

委員 それぞれの地域に独自のニーズがあつて、実際に福祉バスという形で百合が丘、つつじが丘、すずらん台で取り組まれています。これは自分たちで責任をもって運営されているものですが、コミュニティバスについては地方公共団体である行政が責任を持つべきであると思います。先ほど、地域の方が誇りを持って運営されているという話がありましたが、それがすべてではないと思います。私は百合が丘に住んでいて、百合バスが走っていますが、値上げをするという話があります。それは利用者が少ないからであつて、運営上非常

に厳しいからです。そういった苦勞に喜びを感じるということもあっていいことであり、それを否定するわけではないのですが、やはり行政が責任を負うべきであって、あえて地域に委ねるとというのが絶対であるということはないと思います。むしろ、後継者の問題や整合性の問題を考えると、一本化して行政が責任を持つというのが分かりやすいと思います。

座長 ここで、一通りこれまでの公共交通事業、政策について振り返ってみたいと思います。戦後、人口が急増し経済が成長していく中では、公共交通は交通事業者が主体で考えられてきました。これは、あくまで儲かる事業だったからで、それが故に規制があつてという中で公共交通が整備されてきたわけです。ところが、人口が減ってきて都市の分散化も進んでいく中で、交通事業者だけでは手におえない状況になってきました。そして、規制を緩和することになり、新たな参入を期待したわけですが、現実には儲からない路線がどんどん廃止されていき、困った行政が手を差し伸べることになりました。最初は補助という形で民間路線バスにお金を出していましたが、それでもどうにもならなくなり、行政がコミュニティバスを運行するようになりました。現在、三重県をはじめ多くのコミュニティバスが走っておりますが、その多くはあまり人が乗っておらず、非効率的、もっと言えば住民ニーズに合っていないということになります。すなわち、細かな地域のニーズを行政では把握できない、地域のニーズに応えられないということです。どうしても効率性を考えると手を差し伸べられない部分もあり、あるいは、ニーズの大きいところを中心に考えなければならぬということもあります。そこで次にどういう形が出てきたかという、住民自ら作り上げるコミュニティバスです。今まさにそういう時代になっています。実は、名張はそれにいち早く取り組んだということで、全国的に見れば、ものすごく素晴らしい事例だったわけですが、持続可能性という面で大きな問題を抱え始めています。また、地域に特化しすぎたために、路線バスやナッキー号など他の公共交通との連携ができていない面もあるため、今回、市全体のネットワークに位置付け、他との連携を考えていこうというのが網形成計画の1つのポイントであると私は理解しています。事務局からいかがですか。

事務局 47ページに公共交通の機能分類について整理させていただいたわけですが、ページ下段※印の部分で、福祉交通と公共交通を区分し、本計画では公共交通を取り扱うこととさせていただいています。先ほど委員からもご意見のあった百合が丘、つつじが丘、すずらん台については、特定の高齢者に対する移動支援という形で、福祉施策として市の助成もさせていただきながらお取り組みいただいているところですし、平成19年のコミュニティ交通推進方針で定めた交通不便地、空白地につきましては、道路運送法に基づいた公共交通を運営いただいています。そのような中で、地域で出てきた課題を何とかしようというのが今回立ち上げた法定協議会であり、これから、各主体が連携した枠組みの中で検討していきたいという提案です。

委員 経費の節減についてですが、1月に長野で痛ましいバス事故が起きたことを受け、これまで以上に安さよりも安全・安心ということが重視されています。安全・安心の確保のためには、新しい車両の確保、整備など、様々な経費が必要となりますが、各事業者間でまとめることにより経費の削減になるのではないかと思います。安全ということを考える中で、共有化による経費の削減も考えられてはどうかと思います。

座長 地域での運行をお願いする中で、安全の担保をどう実現できるか補足をお願いします。

事務局 地域が主体となって運行いただいているコミュニティバスについては、事業者に委託をしておりますが、安全管理についても事業者だけでなく、地域ができることには一緒にお取り組みいただいています。あららぎ号の場合は、市町村有償運送であり、市が運行主体であり地域に委託をしており、運転手は地域が雇用した人に担っていただいています。人の命を預かっていただいていることから、道路運送法に基づく安全管理の徹底を運行協議会をお願いしているところであり、講習なども受講いただいているところです。安全管理という面につきましても、今後、設置検討していく運行協議会ネットワークにおいて、車両の点検や運転者の講習等に取り組んでいければと考えています。

座長 いいご提案をいただいたと思います。安全管理講習や車両管理にネットワークで取り組んでいくというのは、62ページの表7-6に記載できるのではないかと思います。そもそも、59ページに運行事業者、公共交通の安全に向けた取り組みが記載されておりますので、ここはしっかり取り組んでもらいながら、さらに、地域の運行協議会ではネットワーク化により、さらに確実性を高めるということが実現されると思いますので、可能な範囲で修正をお願いします。あと、経費というのが何度も出てきておりますが、経費については網形成計画への書き込みは難しいと思います。網形成計画としては、必要な経費を投じてもらって安全を確保していくというのが1つの方策だとは思いますが、事務局いかがですか。

事務局 市内の公共交通に対して、住民、企業がみんなで支えるという観点から、協賛や基金のような形でご協力いただける方を募るような形で取り組みをしていけないかと考えています。後々、交通会議でご提案もしていければと思っております。

委員 行政がいったん始めた施策を変更することは難しいと思いますが、これまでの公共交通の取り組みを踏まえ改革するところは改革するという思い切った決意が必要だと思います。これまでの各協議会の取り組みを大事にしようというのは分かりますが、人材の問題、運賃の問題などからして考え直すべきだと思います。

座長 ご意見として聞かせていただきます。

委員 55ページから56ページの公共交通ネットワークの形成の中で将来のイメージ案が掲載されており、現行のネットワークを持続可能なものとしていくために、今回の網形成計画を策定頂くということだと思います。56ページの一番下の地域交通につきまして、地域の運行協議会では人事確保の課題があるということですが、県内の同じような取り組みをいただいている協議会でも同じ課題があります。そういった問題について、今回、地域協議会の連携によって解決していきたいという市のご提案かと理解していますが、地域のニーズは地域でないと分からないというところも多いと思いますが、今後、今のやり方をどう変えていくかということを経済する場合は、まさにこの協議会だと思います。

委員 市が地域コミュニティまで一括せよということですが、各地域がそれぞれの地域特性に応じて独自性を持って運行するというのは良いと思います。

座長 調査結果から、全部をナッキー号にという大きな声は出てきていません。議論になっている乗り継ぎ運賃の問題、ダイヤの問題が今まではあったけれども、網形成計画の中で解消していこうということで、必ずしもすべてをナッキー号にするという方策で解決を目指さなくても解決していけるという案になっているということですね。

委員 地域のことは地域でというのは理解できますが、コミュニティバスが6つあるために非常に複雑になっています。協議会で調整できればよいのですが、思い切って1つに統一した

ほうが分かりやすく、調整もしやすい。これまでの取り組みを踏まえて、もう一度判断するというのがよいと思います。

座長 ご意見としてお伺いしますが、委員のお話は、分かりにくさが発生している、今まで続けたものを必ずしもこれからも続けていく必要はないということですが、だからといって一本化ということにはつながらないと思います。いずれにしても問題はありますので、そこを解決する仕組み作りをお願いしたいと思います。運行協議会の連携だけでなく、市全体のネットワークの中に位置づけることが大事だと思います。一方で、地域の独自性を担保していくことも、地域にとっていろんな意味でプラスの効果があります。地域の方々にとっては大きなチャンスであり、このチャンスをどう活かすかというのが地域の手腕でもあり、また、行政がどう導いていくのかという面でもっと関与していく必要があります。いろいろと納得できないところもあろうかとは思いますが、大きな意見で方向を決めざるを得ないということですので、ご理解頂ければと思います。運行協議会から運行を継続していくことができないという意見が多数出てくれば検討しなければなりません、現実にはそのような声は上がってきていないということでご理解ください。

委員 63ページの今後の実施スケジュールの中で、タクシーがすでに適正なサービスを提供しているということになっていますが、これまで路線バス、コミュニティバスの運行地域以外に交通不便地が残されており、デマンドタクシーなどの取り組みが必要であると思います。ですので、適正なサービスが提供されているとはいえないのではないかと思います。デマンドタクシーをいかに一般のタクシーより安価で導入するかというようなことを今後進めていくという書き方にすべきだと思います。今後、デマンドタクシーを市内全域にこういった形で提供できるかを考えていく必要があると思います。

事務局 そこに記載のタクシーは、行きはバスで帰りはタクシーというような補完的な役割を担っていただいているタクシーの意味合いであり、委員のおっしゃるデマンドタクシーの導入については、1つ上の項目の地域コミュニティバスの路線新設の部分で、手法について、デマンドや乗合タクシーということも含めて新設の検討をしていく考えです。コミュニティ交通推進方針で交通不便地を位置づけた中で、赤目地域についてはまだ解消されておらず、地域で検討委員会を立ち上げてご議論をいただいているところであり、今後、路線新設の中でデマンドが出てくる可能性もあります。

委員 53ページの基本方針3の目標3-2ですが、指標としてバスの利用者割合を市民アンケートから取られるということですが。現況の数値は今回実施されたアンケートでしょうか。

事務局 はい。年に数回以上ご利用いただいている方の割合です。

座長 これが事務局からの提案ですが、いかがでしょうか。

委員 指標として分かりにくいと思います。もう少し単純に見える指標のほうがよいのではないのでしょうか。例えば、各路線の認知度が全体的に低いように感じますので、バスがどこを走っているかを知っているか、近所のバス停の名前を知っているか、などの認知度を利用促進の指標として取り入れてはどうかと思います。

座長 市民アンケートでは、認知度はきいていますか。

事務局 はい。

座長 でしたら、バス停名、運賃、ダイヤなどいろいろありますが、ふさわしいものを検討いただければと思います。

事務局 検討させていただきます。指標の内容及び数値の根拠について、分かりやすいものになる

よう精査します。65ページの評価基準についてもこれに関連してくるものでもあるので、検証し、次回ご提示させて頂きたいと思います。

委員 52ページの目標1-1の成果指標で、広域幹線（鉄道）の年間利用者の現況が416.1万人に対して、目標値が平成32年で416.1万人以上となっていますが、全社的にも利用者がどんどん減少していった中で、どう考えても達成は見込めませんが、数値目標というのは必ずしも必要なのでしょうか。

事務局 こういった計画の中では、数値目標は市民の皆さまにも分かりやすいということで、指標としてあげています。目標として現状を維持するという事は非常に高い目標であるということも認識しておりますので、ただ今の意見を受けまして、各事業者個別に聞き取りをさせていただいて調整させていただければと思います。

座長 生産年齢人口が減っていく中で、この数を維持していくというのはとても大変なことだと思います。ただ、目標という意味では現状より下がる数字を目標とする計画は考えにくいですが、現実には下がることもありえますので、その場合は補足を入れていただいて、傾向からすればここまで下がるけれどもその上を目指すということをお願いします。広域については、交通事業者と個別に調整いただくということをお願いします。

委員 63ページでナッキー号の再編が平成29年度の下期ということになっていますが、以前からナッキー号については状況の改善をお願いしてきたところです。もう少し早くご対応をいただけないでしょうか。

事務局 以前からご意見をいただいているナッキー号の車体の老朽化や故障についてですが、新たに車両を購入するのに市の財政だけでは難しいので、国の支援も必要ですし、そういったところを計画に位置付け、路線の変更、運賃の見直しも含めて、平成29年度に向けて進めていければと考えております。

委員 ナッキー号の利用者は非常に多いので、できるだけ早く改善いただきたいと思います。利用促進として、バスの割引切符や企画切符、免許返納者の優遇なども実施が先の話になっていますが、ソフト面の取り組みはできるだけ早く実施いただき、名張から人口が流出するのを防ぐ対策を講じていただければと思います。

事務局 事業者と連携して取り組まなければならない事業ばかりですので、計画策定の後に、実施事業についても皆さんにご検討いただく場を持たせていただき、早期に実施できるものをご提案もさせていただきたいと思いますので、ご協力をお願いします。

座長 委員の皆さまから早くという声もありますし、ぜひ早く取り組みいただきたいと思います。一方、路線再編となりますと、地域の方々の声をたくさん聞く必要があり、パブリックコメントも必要となりますので、平成29年度の下期を目途にしているということです。

委員 計画の目標値ですが、利用者数にこだわりすぎているのではないかと思います。利便性や満足度の向上に向けて取り組んでいくということですので、計画全体目標としては利用者数の増加だけではなく、市民の満足度の向上や利便性の向上についても成果指標として組み込むべきだろうし、それぞれの目標についても、そういった指標を取り入れていってもよいのではないかと思いますので、ご検討をいただければと思います。

事務局 目標値の設定について、全体の目標としては定量的なものとなっていますが、定性的な目標も必要ではないかということで、入れさせていただくことができるかどうか検討させていただきます。

座長 大きな方向性としては、特に修正事項はなく、これでご承認頂いていると考えていますが、

目標値については再検討いただき、次回の取りまとめの中でご提案頂きたいと思います。あと、現在の地域バスに対する検証がないというご意見がありましたが、それはあったほうが良いと思いますので入れていただいて、それを受けて62ページで解決していくためにどういう仕組みが考えられるかという流れになると思います。それによって、皆さんからいただいた意見の答えが出せるかと思っています。安全・安心、ナッキー号とコミュニティバスの乗り継ぎ運賃、分かりにくさ、これらがどういった形で解消できるのかお示しいただければと思います。

## ②交通戦略について

事務局 （資料に基づき説明）

座長 今度はアクションプランになります。それぞれの事業者の方々、行政の方々、市民の方々、これが実施されるということになりますので、ご確認いただければと思います。一方で、こういうことを予定しているの位置づけてほしいというのがあれば、ぜひお申し出いただければと思います。また、アウトカム指標というのが設定され、進捗状況を確認することになります。そういう意味で、この指標でいいのかどうか。54ページ以降にはいつやるかということが書かれていますのでご確認ください。また、市民の方々には、こういうのもやってほしいというのがあれば、できるかどうかは分かりませんがご提案下さい。いかがでしょうか。

委員 10ページ以降に地域づくり組織の地域ビジョンが示されており、その書きぶりにはそれぞれ差がありますが、公平な交通サービスを享受できるようにすべきだと思います。いかがですか。

事務局 名張市には15の地域づくり組織があり、それぞれの地域ビジョンから交通に関係するものを抜粋し、ここに列記させていただきました。内容的にはすぐに取り組みめるものから長期にわたるものまで様々ですので、そういったところも踏まえて整理したうえで、戦略として書き込めるものは書かせていただいたということです。

座長 地域ビジョンの中からやれそうなものは書いたということですが、市全体としての調整などのプロセスはあったのですか。

事務局 事務局で整理させていただきました。

座長 地域で出していただいたものを事務局で整理し、全市的に取り組みめるものについては戦略に書き込んだということです。

委員 今後、この会議で施策等を検討していくと思いますが、15地域の中には公共交通会議に参加していない地域もありますので、全市的にサービスを向上させるという観点で、交通不便地域もありますので、対応をお願いしたいと思います。

座長 そこは網形成計画の全市的にどうネットワークを形成していくのかという話だと思います。今回、10ページでまとめてあるものは、あくまでも地域ビジョンであがっていたものはこうでしたという事実だということです。

委員 百合が丘には市立病院があり、災害時には医療センターとしての機能を果たすものだと思います。国道165号から百合が丘へ上がってくる道路は団地造成時に作られたものです。

が、耐震性は大丈夫なのでしょうか。

事務局 道路関連施策に関するご意見ですが、緊急輸送路の整備につきましては20ページに記載させていただいております。ご指摘の道路は二次緊急輸送路にも位置づけされておりますので、耐震性を確保していく必要があると考えております。現状としても十分な耐震性があるものと認識していますが、将来にわたってもしっかりと確保していくということです。

委員 団地造成時に検査も受けておりますので、当然、大丈夫ですし、赤目方面、青蓮寺方面からアクセスできるよう道路拡幅等の整備も行っており、一つの路線に何かあった場合でも他の路線で対応できるよう対策を進めております。また、15地域のビジョンから交通に関するものを抜粋して記載したわけですが、地域できるものもあれば、市がやっていくべきこともあります。その部分は14ページに整理させていただいたところであり、行政として取り組んでいかなければならないと認識もしております。

委員 この中には、自転車も大いに利用してもらおうということが記載されていますが、自転車が走りやすい道路整備の遅れが散見されます。また、道路の白線や黄線の消えている所がありますので、赤目駅周辺のレンタサイクル事業などの大変いい取り組みを実施していくうえで、自転車が安全に走れる道路をどう作っていくかということが担保されなければ、レンタサイクル事業も思うように効果が出ないのではないかと思います。白線の消えている状況に対する取り組みはどうなっているのでしょうか。

座長 自転車道の整備については、27ページに今後の整備計画が記載されており、アクションプランは52ページの2-11で平成33年度以降に実施すると書かれております。あと、白線が消えているということですが、いかがですか。

事務局 自転車ネットワークについてですが、レンタサイクルについては赤目地区を中心にとすることで、観光に視点を置いているところです。通行空間の確保についてはまちづくりとの関係が出てくるところであり、都市を今後どう集約していくか、コンパクトシティ・市街地拠点といった中で、歩いて暮らせるような、また、自転車が行き交うことのできる施設整備を出来るところから進めていきたいと考えています。白線等の消えている部分については、道路管理者の管理するものや公安委員会の管理するものがありますが、緊急度の高いものから連携して取り組んでいきたいと考えています。

座長 白線などはアクションプランに位置付けるものではなく、維持管理で対応いただくものかと思えます。市民の皆さんからも消えている部分について情報提供いただき、それぞれ対応いただきたいと思えます。

委員 白線の件につきまして、3桁国道及び県道を管理している立場として県の取り組みを紹介させていただきます。白線が消えかけている県道については多数要望をいただいているところですが、財源が非常に厳しく、すべての路線を新たに引くという状況にはありません。そういった中で、各市町、地区の自治会長と相談したうえで交通量の多い重要な路線から適宜進めている状況です。昨年度は名張駅西口交差点付近の白線を引かせていただきましたが、年度によって予算の状況も変わってきます。なるべく皆さんのご要望にお応えできるよう調整させていただきながら実施しますので、ご理解ください。

委員 市に置きましても、各地域からいただいている要望を整理し、緊急を要するものから年次的に実施しておりますので、ご理解ください。

座長 維持管理はだんだん行き届かなくなっているのが現状です。他の自治体ではもっと状況のひどいところも見受けられますが、そうならないようご対応をお願いします。

オブザーバー 国土交通省としましても持続可能なまちづくり、安全・安心といったキーワードを掲げているところであり、本計画においても安全・安心について取りまとめられていると思いますが、その中で通学路の安全・安心というところも重要だと思います。戦略の中には、通学路というキーワードが見られなかったと思いますが、それについてはどのようにお考えですか。

事務局 通学路を特定した記述はしておりませんが、京都の亀岡での事故後、文部科学省、警察から通知のあった通学路安全プログラムについて、学校からの意見も踏まえてプログラムを策定し、それに基づいた取り組みを実施していくこととしております。戦略に掲げた施策の中にも該当する部分がありますので、そういった部分に記載していきたいと思います。

座長 通学路の歩道整備、ガードレールの整備などのハード整備は簡単にはいかないと思いますが、カラー舗装なども有効でしょうし、子どもを守るという点で重要なことですので、可能な限りで取り組みいただきたいと思います。何よりも大切なのは人の命、特に子どもたちの命を守るということは大事だと思いますので、今のご意見を踏まえて検討をお願いします。

委員 春日丘から通学される生徒にバス乗車の自己負担が発生していると聞いています。今後も学校の統廃合が進む中で、バスに乗らざるを得ない場合があり、同じ学校へ通うのに差がでるのはいかがかと思いますが、どうですか。

事務局 春日丘の場合、市の教育部署と地域の方々、PTAの方々等で児童の通学の安全確保について話し合われた結果、決定したことと思いますし、そんな中で道路環境や交通施策の中で対応できるものは、私ども都市整備部で対応させていただいている所です。

座長 他の自治体の事例では、交通事業者が行うウォーキングラリー等のイベントやサイン看板の作り直し、企画切符、高齢者の優遇切符などを位置づけている事例もあります。あと、三重県で「見える化」に取り組まれていると思いますが、これは非常に重要な政策だと思いますので、ぜひ位置づけていただければと思います。今回の案にまだ記載されていない取り組みなどもあると思いますので、ぜひ事務局へ情報提供いただけて位置づけていきたいと思います。そして、願わくば1+1を3にしていきたいと思いますので、ご協力をお願いします。今日いただいたご意見を踏まえて修正いただくとともに、さらにいろんな事業を追加して戦略として作り上げたいと思いますのでご協力をお願いします。

長時間にわたり活発なご意見をいただきありがとうございました。皆さま方のご協力に感謝を申し上げ、進行を事務局にお返しします。

事務局 第5回会議の開催日程につきまして、3月30日(水)15:00から本日より同じく名張市防災センターで開催させていただきたいと思います。追って開催のご連絡をさせていただきますのでよろしくお願いします。

長時間にわたりご協議をいただきありがとうございました。

これをもちまして、第4回名張市地域公共交通会議を終了させていただきます。