

平成27年度第5回 名張市地域公共交通会議 議事概要

日時 平成28年3月30日(水)

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)

都志見 耀代 (市民公募)

室谷 芳彦 (地域づくり代表者会議副会長)

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)

松本 幸正 (名城大学理工学部教授)

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)

岩崎 彰 (三重県伊賀建設事務所副所長兼保全室長)

大茂 裕明 (三重県名張警察署交通課長)

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)

福田 由佳 (三重県地域連携部交通政策課長)

前田 國男 (名張市副市長)

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)

勝木 祥文 (名張商工会議所総合商業部会長)

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 : 5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（案）について

事務局 （資料に基づき説明）

座長 前回皆様方からいただいた意見をもとに修正した点につき、説明をしてもらいました。先程お話がありましたように、今日この案を皆さんにできればご承認いただいて、このあとパブリックコメントということで広く市民の方々からご意見を集める、そういう段階に移していきたいと思っております。それでは、素案でお気づきの点を何なりと遠慮なくいただきたいと思いますが、今の説明あるいはそれ以外につきましてもお気づきの点がございましたら、ご質問やご意見はいかがでしょうか。

委員 前回の会議の中で出た意見が、一定修正されていると思いますが、わたくしの方から確認したいことがあります。43ページに書かれております名張市の空白地あるいは不便地について、いくつかの地域コミュニティバスが走っているわけですが、それに加えて、美旗南部と赤目駅東部地域でまだ運行がされていないと書かれております。それも当然これから準備をされていくだろうと思いますが、それ以外に交通不便地というところがあるわけです。ここに網羅されていない所に対してどうしていくかということは、公平な市民サービスという点でそこが気になると思います。44ページに公共交通の利用の困難な地域として矢印が書かれておりまして、7か所くらいあるかというふうに思いますが、この美旗南部、赤目東部というところも含まれているわけですが、それ以外の所で具体的にこの丸で囲んである所の地域名を教えてくださいたいと思います。

事務局 44ページの図面につきまして、まず左の方からですが、一番西の端の方にあるのが安部田の鹿高地域になると思います。それと、少し右に目を移していただいて、赤目口駅の東側が委員のお話にもございました、コミュニティバスの推進方針にも位置づけております、赤目地区の一部とした不便地でございます。それからまた右へ目を移していただきまして、青蓮寺地域の一部でございます。それから、少し北の方に目を移していただきますと、少し小さな丸囲みになっておりますが、これは比奈知地域と富貴ヶ丘地域のちょうど境のあたりになるかと思えます。地域でいいますと比奈知地域でございます。それからまた東の方へ移していただきまして、一番名張の東部になりますが、ここは滝之原の一部でございます。それから、また少し北の方、美旗駅の少し南側になりますのが美旗南部地域になります。池の台や上・下小波田のあたりです。あともう一つが、それからまた西の方にありますのが、梅が丘・川西地域のうちの川西地域の方の一部になりますが、短野・下三谷地域の一部でございます。

委員 これ以外に旧市街地の中にもバス停まで遠くなっている所があるということが前回の会議でもお話がありましたが、交通の不便な所がほかにもいくつかあるということでは、こういったところをこれからどう整備していくのかということも考えていかなければならないと思いますが、その点がこの計画の中に記載されていないように思います。この点についてはどのようにお考えでしょうか。

事務局 バス利用圏域と不便地の抽出については、夜間人口の500mメッシュと、それに合わせて現

在の路線バスや鉄道もしくはコミュニティバス等の停留所とうから500m圏域で円を描き、そこから外れた所が交通不便地域であるという抽出をさせていただいております。コミュニティバス推進方針の中で、赤目の一部もしくは美旗地域の一部が抽出されるとともに、ほかの複数の地域についても、利用が困難な地域として見えてきたところがございます。今後は、この網形成計画に基づいてネットワークを形成していく中で、現在、ネットワークから漏れてきているであろうこれらの地域の詳細な現状について調査していきたいと思っております。幸いにも、これら複数あるうちでも美旗地域については、ここに委員としてお見えになっていただいております美旗の地域づくり協議会会長さんが筆頭となって、コミュニティバスの路線の拡大についてお取り組みをいただいておりますし、また、赤目地域の方につきましては、先程委員の方のお話にもございましたように、地域内にバス導入に向けた検討協議会といったものを設立もいただいております、引き続きのご検討をいただいているところで、また、市としましても早期の導入に向けた支援を実施していきたいと考えております。

委員 赤目地域の一部と美旗の南部の方については、ここに記載されているわけですが、それ以外の所についても、今後、調査などを実施していただくようお願いします。こういう所をどのような形で補完していくかということも、大事なことではないかと思えます。また、今回この計画の中には、デマンドタクシーについても書かれていますので、やはり今走っている運行経路の中に含まれていない方々がどのような不便な状況を過ごしていただいているかというようなことも、十分検討いただいて、計画の中に位置づけていただきたいと思えます。それから、18ページでご説明いただきました、計画の作成と運行の実施、そのあとにチェック、改善点の検討をしていくというPDCAの流れですが、住民と地域、そして事業者、そして行政が協働でこの事業を進めていくという中身になるわけですが、このPDCAのPの部分、計画案につきましては、住民と地域とそれから事業者と行政とで一緒になって考えて作り出していく、編み出していくということが大事なことだと思えます。その次のDの部分ですが、私たち独自にいろいろ聞き取りを致しますと、地域コミュニティバスを運行・運営していただいている地域の皆さんにとっては、たいへん重荷であるということをお聞かせいただいております。そこで、地域のことをよく分かっている地域のみんでプランを立てようというのは、それはそれでいいことなのですが、運営なり金銭管理なり、そういったところを地域の方にお任せするというのは非常に重い仕事であると考えております。ですからこの部分を行政でおこなっていただけないかということで、地域の方々に対する重荷が少なくなるのではないかと思いますので、その点についてお聞きをしておきたいと思えます。

座長 主に二点、地域バスの検証というところ、それから運営に関しては行政の方で一体的に、というお話でしたが、その点にご回答いただけますでしょうか。

事務局 まず一点目の地域バスの検証でございますが、それぞれの地域でコミュニティバスの運行をいただいている運行協議会の方から、年に一度、事業実績の報告をいただいております。月々の利用実態についても、データとして各運行協議会からいただいております。そういったところで、各運行協議会で運行いただいているそれぞれのコミュニティバスがどのような利用実態があるのか、また、月々の特記すべき内容であったり、悩みや問題点、また改善点はこうしていくといった方向性などを聞かせていただいておりますし、また、市の方からもアドバイスもしくはここにお集まりの関係機関もしくは事業者さんのお話を添えて、各地域運行協議会の方のご支援をさせていただいているところです。また、66ページになりますが、これまで各コミュニティバスの運行計画案の作成にあたりましては、それぞれの運行協議会が個別に検討いた

だいておりましたが、今後は、仮称ですけれども地域運行協議会のネットワークを立ち上げ、この法定協議会にご参加の事業者や利用者皆さまにもお集まりをいただきながら、地域運行協議会の方々の課題や問題点について検討していく体制をとっていきたいと考えております。そういったところで、地域の悩みがカバーできていくのではないかと考えております。もう一点の運営の面でございますけれども、実は名張市内に 15 の地域づくり協議会がございます。現在、4つの地域において運行協議会をそれぞれ作っていただいて、金銭的な面、運営の面について主体的に行っていただいているところです。新しい公といった枠組みの中でそれぞれの地域でそれぞれ地域経営をしていただいているようなことがこれまでから続いてきております。そんな中で、ご負担になっておられる点もございますが、地域づくり組織の中で地域経営をどうとっていくかといったところを非常によく考えていただいているところもございます。そういった点から、お悩みの点がございましたら、先程申しましたように、市の方が支援、バックアップをさせていただきたいと考えております。

委員 地域コミュニティバスにつきましては、やはり行政が責任を持って運行管理していくのが正しいあり方ではないかと私は思います。新しい公・地域経営という言葉自身が私たちはちょっと受け入れ難い内容になっております。地域の皆さんでご検討いただいて、その地域の特色に合わせて地域のバスを走らせるということは非常にいいことで今後も続けていただきたいし、また検証して改善していくということもあわせて実施していただいたらいいんですけども、やはりこの運行管理というところだけは行政が責任を持つべきではないかということ先般も申し上げたわけですけれども、このことについてもう一度ご検討いただけたらというふうに思いますが、いかがでしょうか。

座長 委員のお考えはよく理解できますが、それをどこから読み取るかというようなところが少し明確ではなく、特に今回調査の段階で皆さんのご意見をいただいた中で、事業者へのヒアリングというのがあります。その結果から、今言われたようなことは必ずしも、少なくともこの調査結果に書かれておりませんが、それも含めて事務局から補足いただけますか。事業者ヒアリングの結果からいただいたご意見としては、プロのノウハウが地域コミュニティバスにも入るような仕組みがほしいというのが一点ともう一点は、各地域バスが情報共有できておらず、それぞれが個別に今やられているので、みんなで情報共有の場を作ってほしいという悩みです。それに関しては、先程から説明がありましたように、地域運行協議会ネットワークを作ることによってその課題には対応するという事です。で、今言われた運営、いわゆる運賃収入が伸びないことに対してのご負担ということ、地域の方々が困ってらっしゃって、運行補助金の上限が決まっているので、もっと収入を増やさないといけない、それを地域が全部やらないといけないということがすごく負担だということかと思えます。

事務局 全ての運行協議会に対して詳細に聞き取りをさせていただいたわけではありませんが、日ごろからお悩みを持たれているようなところに対して運行協議会会長並びに役員の方のヒアリングは実施させていただいたところがございます。その運営に対してのお悩みとしては、実際名張市内の利用者の実態にも表れておりますが、要は乗降者数が少なくなっている、高齢化に伴って今後も伸び悩みが続くのではないかとといったところを危惧されておられました。それとともに、昨今少し落ち着いたところもありましたが、運行経費の中で燃料費の高騰や消費増税といったところでの経費アップにどのように対応したらいいのかというお悩みを持たれておりました。あと、運営資金の方の確保といったところでは、地域に根ざした企業もしくは運行ルートの中にある事業者を回られて協賛金を確保するという取組も行われており、これはどこ

の地域もうまくいっておられるところがございます。あと、地域づくり組織が親母体でもございますので、そちらからのご支援もあるわけですが、地域全体にバスを広く知らしめていただいているようなコマーシャルもしくは周知といったところも親母体さんがしっかりしていただいておりますので、そういったところからの発信で運行当時から徐々にそれぞれの住民への認知度といったものが上がってきておりました。そういったところで、美旗地域においては、ここ年々、乗降客数が増えてきているといった状況も見られております。

委員 最後になりますけれども、今おっしゃっていただいたように本当に地域の方々のご苦勞されているわけです。やはり、直接に聞かせていただきますと、こういう仕事は行政が担うべきではないかという言葉を実際聞かせていただくこともありました。今、名張の場合は本当に人口が減少する理由として公共交通の不便さを感じていらっしゃる方が7割もいらっしゃるということも、先般、会長もおっしゃっていたわけですが、そういった実態が出ている中でやはりこの名張での公共交通というのは、人口を増やす上で本当にその市以上に大事な、重要なポイントだと思います。衣食住と同じように交通権というのはしっかり位置づけられているものだと思いますので、計画を練ったりみんなで話し合っ改善したりということは、市民の皆さんが地域と一緒にやったらいいんですけれども、実際この運行、管理をしていくということに関しては行政がしっかりとやるということが本意ではないかということで、私の思いを述べておきます。

座長 そういう気持ちがわかる一方で、前回にもお話がありました地域の方々いろいろな活動されていることが地域づくりにつながっているというプラスの面もあったりというのが難しいところだと思います。今回実施したアンケート調査の結果からそういう意見が出て来ていれば、当然課題として検討するということとなりますが、先程事務局からもどちらかというプラスの効果が出てきているというお話がありました。その辺が難しい部分だと思っています。

委員 先程から話が出てまいりました美旗地域でございます。コミュニティバスというのは一口に言ってもいろんなタイプのものがあります。ご存知かと思いますが、もともと公共交通が走っていた所が廃線になったものが2か所あります。地域づくり組織が、本数を減らしたり路線を変えたりしながらその路線を引き継いで、コミュニティバスとして運行しています。市からの一定額の補助金をいただきながら、不足分は地域づくり組織の予算の中から補充していくという方法で運行されています。ほかにもコミュニティバスを運行している地域が3地域ほどありますが、それぞれが地域の特性に合わせており、全部体質が違うということになります。委員が言われた、行政が経営面を持つべきだということは、基本としては大事なことだと思いますが、ただ、体質が全部違うので一貫性が持てないのだと思います。それを何か一貫性を持たせて行政が経営をする、要するにお金のこと、それから人間のこと、それから車のこと、あとは現場の事務する人とを分けるという考え方は方向性としては理想だとは思いますが、今の現状としては運行に至った経緯がすべて違いますので、しばらくは今の状態でいくしかないのかと考えています。そこで、先程 66 ページで出てきましたネットワークというのは大事な話だと思います。非常にいいところに目をつけていただいた。この組織を立ち上げて、双方連絡を取りながら何かいい方法はないのかと模索していくことにより、意外と短期間にきちんとしたネットワークができるのではないかと思います。

事務局 委員から補足とそれぞれの地域の実態についてご説明をいただいたところでございます。それぞれの地域で、導入の年度や運行協議会の枠組みが少し異なっているというところでは、委員のお話のとおりだと思います。地域のことを一番よく知っておられる地域の方々実際に移動

の足の確保をしていただいて、それをどのように運行もしくは運営していくかという中で、悩みや相談などを、新たな枠組みである地域運行協議会のネットワークにおいて調整していただくことをこの計画に謳わせていただきたいと思います。

委員

前回の公共交通会議でも発言させていただきましたが、先程からお話されている運行主体の方々が、今ご苦勞されています。現在、6つのルートで運行されている中で、能率性の問題や時間がかかりすぎる問題、利用料金の負担の問題などを指摘させていただいて、行政を主体にしたナッキー号に一本化をすればいいのではないかと提案をさせていただきました。その時の事務局、座長の答えは、運行協議会で話し合えば解決するのではないかとのご意見だったと思います。それで、前回の会議後に座長にお手紙を送りました。今の現状を踏まえて、地域づくり協議会、まちづくり協議会を主体とする運行主体で取り組んでいるコミュニティバスは、実際は自分の地域の守備範囲を越えて運行されているのではないかと思います。極端な例で言うと、錦生地域のコミュニティバスは奈良県の宇陀市まで運行されています。このような実態が地域づくり協議会つまり自治会の集合体が責任を持って運行するというのは明らかに行き過ぎではないかと思います。その実態からすれば、当然これは行政がなされるべきものではないかという提案をお手紙でさせていただきました。事務局にも同じ内容の文章お届けしました。お答えはなかったですけれども、それで実はこの間2つの運行協議会にお話をさせていただきました。一つは面談しました、一つは電話で。先程から事務局は運行協議会で話をしてきたということでしたが、ある方はこの間1年に1回しか運行協議会を開いていないとのことでした。で、2回3回開いてほしいと要望したが実現できなかったとのことでした。自分たちが自分たちの地域でできることがあればお互いに協力し合って進めていきたいという気持ちはおありだということは分かりましたけれども、先程事務局がおっしゃった、地域のことは地域の方がよく知っている、そこでやってもらうことがベターではないかというご意見でしたけれども、それも聞いてみました。ある人は、お互いの物差しをどこに置くかという問題はありますが、やっぱり行政が責任を持ってほしいという気持ちがあるとおっしゃっていました。今日の5回目の会議で一定の結論の方向へ向かうということですが、率直に申し上げてあまりイメージが湧いていません。と言いますのは、23人ですか、この公共交通会議で5回、もっぱらデータが中心ですけども、その都度いろんな資料が提示されたりしています。事務局に以前申し上げましたが、運行主体の話し合いであるとか、あるいは利用者・市民の話し合いであるとか、その2つが集まっての話し合いであるとか、それからいろんな分野の立場の方々との話し合いであるとか、そういう分科会的な話し合いをしたらどうかという提案をしていました。で、一切そういったことはありませんでした。一所懸命データを拵えられたのはよく分かるのですが、中身の内容がよく分からない。今の状態でしたら審議しているというよりは、名張市が決めようとしているいろんなあり方を決めていく中のただ立ち合いをしているだけだというふうには言わざるをえません。この公共交通会議の冒頭でそのことが懸念されていたので、そのことを申し上げましたが、結局、そうなっているのではないかと。今、非常に腹立たしい思いをしています。

座長

まずは地域協議会の枠組みを超えているのではないかとかというお話ですが、それはこの会議というよりは、委員からお答えいただいた方がいいですか。そもそも地域協議会で何をやっているのかということ私たちがよく認識していないんですが。

事務局

地域の枠組みを超えて運行しているのではないかとという件ですが、実際に錦生地域と奈良県の宇陀市大和龍口とを広域で結んでいただいております。大和龍口は文化的にも地形的にも古く

から錦生地域とはつながりのある地域であり、過疎地域と言われるところに人の往来、流通を促そうということで錦生の運行協議会が運行ルートを延伸して運行いただいております。また、美旗地域でも、隣接する伊賀市きじが台の交通の不便な地域にお住まいの方々の日常生活をはたっこ号でご支援いただいております。市境を超えた地域であります、名張市を生活圏としている方々の日常生活のため、そこをルートとして確保しようという地域運行協議会での議論があって、この運行ルートを決定したという経緯でございます。

座長 地域づくり協議会の活動自体は、地域を超えたような活動も認められているということでしょうか。例えば、皆さんでどこかへ出かけようとか、ほかの地区と運動会をやるよとか、そういうことは特に駄目だというわけではないということです。ですから、単に市境を超えてルートを設定したから行政が運行すべきだというのは必ずしもそうではありません。簡単に言いますと、ある地域の方々がダイレクトで名張駅に行きたいのでこういう路線を引いて欲しいという場合、実際に引ける引けないというのはありますが、検討はできるということです。現実には路線バスとの競合等の問題もありますので、もっといろんな検討が必要ですが、それを検討するのは地域づくり協議会では特に許されていないわけではないということです。それから2点目の、地域のことは地域が一番よく知っているのですが、行政が責任を持ってやるべきだというのは、これはご意見ということで承ります。それから3点目ですが、結局この計画で何がどう変わるのかが分からない、これは結構重要なご指摘をいただいたと思っておりますが、その点少し補足させていただきたいと思っております。この網形成計画と言いますのは、公共交通の全体の方向性を示した計画です。すなわちこれによって具体的なルート・ダイヤがどうなるというのは残念ながら見えません。これは次の段階になります。その個別のルート・ダイヤを定める前に、全体としてどうするのかを明確にしたものです。すなわちこの全体をどうするという方向性がない中で個別のルート・ダイヤがと変わっていってしまうと、市全体として不整合が生じたり、あるいはある所だけ全然違うものができたりということになります。したがって、市全体をどうするのかということをまず考えていくということです。そして、具体的にはこの計画に基づいて来年度以降、再編が進んでいく。それがこの67ページに書かれております。この時に実際にルートがどうなるのか、ダイヤがどうなるのか、本数がどうなるのかというのが見えてきて、これもまた皆さんにご議論いただくという段階になってくるわけです。ですので、組織を立ち上げるための計画だと言われました、まさにそういうことで、組織を立ち上げて新たな枠組みを作っていく。これが新しい内容になっています。事務局いかがでしょうか。

事務局 網形成計画については、基本的な名張市の公共交通のあり方を4つの基本方針に基づいて、この5年間にどういったことを施策と実施していくかといったところを記載させていただいておりますが、中でも一番大事だと思っておりますところが、先程からのお話にもございました、地域の運行協議会のネットワークです。今後検討させていただいて、皆様とともにこのネットワークの中で地域コミュニティバスやナッキー号について、ご議論または調整をさせていただきたいと考えております。また、委員のお話にもございましたように、今回立ち上げた法定協議会につきましても、大所帯となっておりますので、利用者部会や事業者部会の立ち上げについても進めていきたいと考えております。

委員 6つあるコミュニティバスの運行をナッキー号のように行政主体にするというようなことも話し合われるわけでしょうか。それはもうなしですか。

事務局 まずはこの計画をお認めいただいたあと、28年度以降の取組みとなりますけれども、このネ

ネットワーク会議の枠組みをしっかりと整えたいと思っております。その中で、それぞれの地域のコミュニティバスのその時点のいろんな状況について協議をしていくこととなりますが、将来的には先ほど委員からのお話にございました、市がある程度事務局的に運行主体になっていくべきじゃないかという方向性についてこのネットワーク会議の中で意見がまとまるということになれば、それについても視野には入れておかなければならないと思います。ただ、今はどういった枠組みを整えるかということが大事だと考えております。

委員 運行協議会の話し合いはこれからしていくということをおっしゃっていますが、さっき申し上げたように、今地域の皆さんは運行主体としてご苦労されていますが、そういった人たちからもっと会議を開くべきではないかという意見があったにもかかわらず開かれていない。今になって急に運行協議会がクローズアップされるというように見えてしまいます。なぜ話し合いをしてこなかったのか、そこが分からない。

委員 コミュニティバスは先ほど申し上げましたとおり、立ち上がった時期や、一番大きなのは立ち上がった経緯が、地域によってエリアによって全部環境が違います。それに、ある程度行政指導がありました。それに対して年間予算を付けましょう、あとはすみませんがそちらでやってもらえませんかというところからのスタートだったわけです。それが例えば一番初期のところと、うちが一番新しいところだと思いますが、5年くらい差があります。そうしますと、組織の運営母体の成熟度というものが、とにかく足並みが全く揃っていませんでした。そこで、運行協議会同士の連絡会議をもたなければならぬという話が去年、一昨年くらいから出だしていたんですけども、それがやっとここまで来たかなというように思います。考え方によってはこの運行協議会のネットワークづくりを行政の方から提案していたということで、これは称賛に値すると思っております。それと先ほどおっしゃっていた、一部奈良県に入っている、伊賀市に入っているということについては、理由は簡単です。もともとその路線があったんです。美旗地域においては、そのすぐ隣に伊賀市きじが台という200戸、300戸くらいの団地がありますが、買い物に来るのは美旗です。この地域の方は伊賀には行きません。美旗のオークワへ来たり、それから美旗の駅もしくは桔梗の駅を使うという環境のエリアです。たまたま行政界が入っているというだけのことで、生活圏が一緒です。皆さんご存知だと思いますが、まちづくり協議会の予算というのは、自分の所のエリアの人口割で基本額が決まっているわけです。そうすると、そのお金をよその人に使うというのは基本的に間違っていることとなります。ですので、伊賀市から某かの協力金を受けてバスを運行するという話になりました。錦生の方も、本来大和龍口から名張駅に行っていた路線バスが廃止路線になったわけです。それをそのまま引き継いでやっている。当然、地域予算は使っていますが、宇陀市へ入った分は宇陀市から協力金を受けています。皆さんにご理解いただきたいのですが、コミュニティバスを運行するような地域は基本的に行政界の境目ばかりです。交通不便地というのは行政界にくっついているわけです。当然今後も、別のエリアにおいてコミュニティバスを新設する場合、行政界を越していくということも考えていかなければならないということです。

委員 今委員がおっしゃったように、お互い生活圏が一緒だということの交流がコミュニティバスのルートになっているということですが、それをしてはならないという意味ではなくて、そういうことは自治会の運営するコミュニティバスでするのは行き過ぎではないかということなんです。その足を確保するのは本来行政ではないのか、自治会の集合体に託すべき問題なのかというのが一つです。委員がおっしゃった、そもそも体質が違うという点について、それを一緒にしようという意味のことを言ったのではなくて、この間それぞれ体質が違うコミュニテ

ィバス同士の話し合いをしてこなかったのではないですかということの一つの角度からいうと申し上げているわけです。

座長 おっしゃる通りですね、2点目は。ですからそれを受けて、ネットワークを作るといことです。それがまさに今回の計画の胆と言われるところだと思います。前回お話ししましたが、全部をナッキー号にするというのはそれだけが答えではなくて、まずはネットワークを作って先程言われた運賃、ダイヤ等々の乗り継ぎをまずは調整しましょうということになっています。名前だけ全部ナッキー号にすればそれでいい、そういう問題ではなくて、乗り継ぎが便利で、できたら乗り継いでも別の料金を払わないで済むような運賃、あるいは同じような所があれば一本化するなど、そういう検討をする場を今回新たに作ります、それは行政が旗を振ってやりますということが書いてある、ただその具体の中身はこれからということ。それから1点目の話ですけども、私は全く逆だと思います。行政がやると隣の県に乗り入れるのは難しいと思います。多くの路線を見てみてください。行政が路線を引いたら自分の所だけ引きます。住民の方々だから隣の県に引けるんです。これが地域が考えるいい所だと思います。そして地域それぞれの特徴・特性に応じた中で運営していただくわけですが、このネットワークの中でちゃんと行政が万遍なく見てくださいますということだと思っております。そういう形でご理解いただければいいと思います。話は戻りますが、委員が言われた1点目の空白地での運行についてこの計画に位置づけてくださいというご要望ということでしたが、たしかに見えないと思うんですが、どこにそういうことが書かれていることになりそうですでしょうか。実は先程言われた赤目東とか美旗の南というのは課題としては書かれたんですが、44ページです、これはあくまで課題です。それに対する対応というところではたしかに明示はされていない気がするんですが、すなわち空白地での運行の検討を始めるとか、あるいは地域で立ち上がっている所は始めてもらいますとか、あるいは新たに地域運行組織を立ち上げてもらいます等々記載されていますでしょうか、ありましたら教えていただけますか。

事務局 先程複数の不便地もしくは困難な地域と見える所ですが、地域交通が対応できるものなのか、もしくは福祉的な交通が実に必要とされるような場所なのか、少し分からないところがございます。データ等々、もしくはその地域へ直接お邪魔させていただいて収集した現状分析をさせていただき、かつ、それでもなお地域交通でカバーしなければならないといった所が見えたら、そこはまた法定協議会の方に上げさせていただいて皆さんとともに公共交通の中でどうカバーしていくかご議論させていただければと思っております。実際、この計画の中で言いますと、59ページの地域交通の役割になると思っております。地域の特性・ニーズに応じた日常生活の移動支援をしますという部分の一番下の段、一つ目の「・」になります。

座長 書いてあるようですが、これは役割・考え方を整理しただけで、65ページ、持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組みだと思んですが、ここに新しく運営組織を作るといのが読めないですね。現状あるものがベースになっているので、たぶんここに地域で検討したいと言えれば立ち上げてもらうというようなことが書かれていないといけないのではないかなと思います、というのが1点。もう一つは先程からずっと経営、予算とか管理とかいう話が出てきましたが、これに関しても計画に触れられていません。すなわち額自体は我々が決めることではなくて、議会に決めてもらえばいいことで、それが高い安い、悪い良いとか我々が言えることではないですが、少なくとも予算とか運行経費に関する考え方はどこかにないといけないかなと思いますが、それが実は全然触れられていないなと改めて感じたんですが、それはやはり地域によっていろいろ検討いただく、あるいは検討の方向が違うかもしれません。例えば

一番下、コミュニティバスの運行における安全管理、これは新しく入ったんですね、前回。その前に、地域コミュニティバスの新設または再編、これが1点目のお話です。空白地域で組織が立ち上がった場合に新設してもらえるとということですか。そういうことで読んでいただければ。それから、運行経費に関しては下から2番目、後継者の確保や運行経費の確保など各地域が直面している課題の解決に努める、ということですから、ここに行政がかかわりますので運行経費に関してもちゃんと行政がある程度主体的にはないですが地域の意向を踏まえながら相談に乗れるような体制はできる、というふうに読めばいいということです。ということで、委員からご意見をいただきましたが、計画の中には盛り込まれているということだと思います。もっと書いてほしいというのがあったらご提案いただければと思います。

事務局 委員が冒頭に言われた新たに見えてきた公共交通の利用が不便な地域への対策については、この中では想定しておりませんでした。ここで想定している不便地域と言いますのは、平成19年に策定したコミュニティ交通推進方針の中にございます赤目地域を指しております。ご指摘いただいたように、新たに見えてきた地域の位置づけや対応策、各主体の役割などの加筆を検討させていただきたいと考えております。

座長 文言あるいは記載の方法に関しまして今すぐには出てこないと思いますので、一応、新設の場合については記載するという事です。ほかにいかがでしょうか。

委員 62ページと63ページを開いていただけたらと思います。62ページの(1)の利用環境の整備の部分と、63ページの(2)利用促進を誘導する施策を見ていただけたらと思うんですが、もうちょっと文言を盛り込んでいただきたいと思います。今日が会議の最後ということで、今までの繰り返しになるとは承知の上ですけれども、ファミリー層に対する配慮ということが具体的に書かれていないと思います。63ページ(2)⑤の観光振興のためのところはずごくいいことだと思いますが、電車でファミリーで観光に来られたお母さんと子供二人がバスに乗るということを考えてとき、もし下の子がまだ赤ちゃんでベビーカーだったとすると、子どもの安全を考えたときに車に乗る時はチャイルドシートに乗せますが、バスはそういうものがありません。ベビーカーでそのまま乗せてもいいのか、または赤ちゃんが乗れるような場所を作っていただけたら、特に観光の方とか助かると思います。62ページの利用環境の整備の部分にもう少し踏み込んだ文言をぜひ入れていただきたいと思います。特にファミリー層ということを行っているのは、すでに高齢者に対しては現状でも配慮されているように感じられるので、やはりどちらかという子供に対する配慮がバスには必要であると思います。お母さんひとりで子供を2、3人連れてバスに乗るのは、荷物もたくさんありますし、結構大変な作業です。それを他の利用者から冷たい目で見られながら乗るのはすごく疲れます。そういう子育て世代への配慮をしていかなければ、たぶん人は入ってこないと思いますし、観光につなげるのにも強みになると思います。また、小学生がバスに一人で乗っても安全かどうかという目線がちょっと気になりました。例えば私の上の子供は今度2年生になるんですけども、高学年になった時に夏休みなど、ひとりで名張市内でバスを利用する場合に、安心して送り出せるような環境があれば助かると思います。そこで、見守りのような機能も兼ね備えているといいと思います。あと、63ページの(2)③に記載されている免許返納者への優遇ということはずごくいいことだと思いますが、自分としてはファミリー層代表として来ていると思っておりますが、子連れの利用者に対する優遇があると嬉しいと思います。子どもを連れて公共交通を利用するというのはかなり負担で、そういう思いをしながらバスを利用している人もいるということを少し心に留めておいていただけたら嬉しく思います。車2台を持っているというファ

ミリー層が多いと思いますが、もっと親子で公共交通を利用できるようになれば車を減らせるような気がします。車2台だと家計に負担だったけど1台に減らせるんだったらいいなあっていう、そういう公共交通のあり方、手放してももしかしたら名張ならやっていけるんじゃないのと思わせるような公共交通をぜひ作ってほしいと思います。あと、先に実施頂いた市民アンケートの最後に自由記入欄があったと思いますが、事務局の方から後日お示しいただけるとおっしゃっていましたが、どういうことが書いてあったかをぜひ知りたいのでお示しいただきたいと思います。

座長 まず3点目ですが、自由記述については、たしかに私も見ていませんが、どうなったんでしょうか。

事務局 事務局の方で整理をさせていただいております、その中の記載事項を多くある項目ごとに分類をしたところがございます。当然ながらこの中の計画の課題であったり、もしくは問題点や要望であったりというところまでできるだけ反映していくように事務局では対応しておりますが、委員の皆様にご提示できておりませんでしたので、それに関しましてはこの後になりますけれども見ていただける状態に取りまとめのうえご提示させていただきます。

座長 一応この計画には反映されているということです。特に多くの方々が書かれたような内容に関しては反映しているというふうにご理解いただいて、やはり我々みんなが見る必要があると思いますので、個人情報がかかるような部分は黒塗りにしていただいた上で皆さんに配布いただければと思います。

委員 いつ見られるようにしていただけるのでしょうか。

座長 後日ですね。

委員 また郵送されるということですね。そう考えると紙がもったいないなというような気もしますが、ぜひ知りたいのでよろしくをお願いします。

座長 それから1点目、2点目、ベビーカー・家族連れに対してもっとしっかりと何か対策・施策を打てないだろうかということですが、おっしゃる通りだと思います。高齢社会ということで高齢者のことばかり書かれるのですが、実はバスを利用しているのは、もちろん高齢者の方も利用していますが、高校生以下の子供たちもたくさんいます。以前にもお話ししたかもしれませんが、私が住んでいる名古屋の東側、日進市という所ですが、ここはベビーカーのお母さんたちがたくさん利用しています。それから子供たち、小学生も普通に利用しています。お母さんが安心して出かけてらっしゃいと言える環境です。そちらに引っ越してきていただいてもいいんですが、そうではなくて、やはり名張がそういう街になるというのが一番望まれているということです。そういう形になるためには何らかの施策を実施していかななくてはならないと思いますが事務局いかがでしょうか。

事務局 第2回目の会議だったと思いますが、そういったご意見がございました。それを踏まえて事務局としましても、基本方針の3というところで、49ページ、50ページに書いてございますけれども、そこに大きく4つのうちの1つに、誰もが安全で安心して利用できる、人にやさしい公共交通環境の整備といった部分の文言の中に、先程委員のご意見にもございました、高齢者ならびに子育て世代、子どもさん、誰もが分かりやすく安心して利用できる公共交通環境が求められているといったお声を反映させていただいております。これにより基本方針に基づいた目標設定をし、それに基づく先程ご意見の中にごございました62ページ、63ページ、公共交通の環境の整備といったところに反映しております。取り立てて観光について、もしくは高齢者についての文言が読み取れる部分がございますけれども、誰もがといったところで、まず大事

なのは利用環境の整備、62 ページの(1)だと思います。バリアフリーは全ての方々を視点としておりますので、そういった文言の書き方をもう少し検討させていただきますが、このあたりで書き込みをしてございますので、ご理解いただきたいと思います。

座長 いかがですか。例えばなんです、左側のノンステップとか低公害についての記述がありますが、ここでベビーカー対応というのはたぶん書けないと思います。これは、具体的にベビーカーに対応した車両が最近はありますが、そういうものを導入しようと思うとかなりの予算がかかるので難しいと思います。しかし、右側の部分で利用促進を誘導する施策の中に先程言われたベビーカーを使った場合に周りの目が気になるというお話がありました、そこについて啓発していくという手はあるかと思っています。ベビーカー利用者に対する理解などです。それを三重交通のバスでやってもらうのは難しいのかもしれませんが、少なくとも市が運行しているバスの中だとそういう貼紙などをして、ベビーカーの方の利用について理解をいただくというのが第一歩ではないかと思っておりますが、いかがですか。

事務局 委員が今まさに子育て世代ということで、バスに乗っていただいている環境の中で何が本当にお困りなのか、そういったご提案をいただきたいと思っております。そこから見えてくるところに、例えば人の目を意識するなど心理的な面もカバーできる施策を、ご提案いただいたように(2)の利用促進を誘導する施策で検討していきたいと思っております。

座長 ある自治体では、ベビーカーのお母さんだけじゃなくてお年寄り、あるいは体が不自由な方々に対して思いやりの心をもって乗ってもらいましょう、ということを前面に出しているところもあります。そういう視点もすごく大事なことだと思います。公共交通の公共というのは、皆さんが乗り合う中で、譲り合うということがすごく大事です。ただ、昨今、その譲り合うというのが忘れ去られて、名古屋でもそうなんです、シルバーシートに高校生が乗ったり大学生が乗ったり全然譲らないというような状況が普通になってきてしまっていますが、そうじゃない、やっぱり譲り合おうという、我々世代にとっては当たり前のことですが、改めてそこをちゃんと啓蒙するというのも一つ方策としてご検討いただきたいと思っております。

委員 ご説明いただきましたが、私の中ではそれでは物足りないということだけを最後にどうしても言いたいと思っております。

座長 基本方針の「誰もが」というところを、例えば子供からお年寄りまで、それから健康な方から障害をお持ちの方まで書けばまさにそうなんです、長すぎます。ですので、どうしても「誰もが」という一言で括ってしまっているというのが現実です。次のページで「高齢者、子育て世代など誰もが」という言葉で補足していただいているということでご理解をいただければと思います。1 点目のバリアフリーについてというところで何か書けないだろうかということですが、例えばなんです、ベビーカーでバスをご利用いただいている中で、どういう書き方がありますか。

委員 「心のバリアフリー」みたいなものでしょうか。もちろん現実にやっていただければ嬉しいですが、なかなか難しいということも理解できます。また、子供は日々成長しますので、少し我慢すればもっとバスも使いやすくなるということもありますが、ただ、やっぱりそんな我慢をしなくても利用できるようにしてほしいというのが最終目標です。

座長 それは私もすごく重要だと思いますが、ベビーカーの方々は、他の利用者の皆さんからそんなに冷たい目で見られるんでしょうか。

委員 私が利用している中ではそのように感じています。

座長 それは非常によくはないと思います。やっぱりそういうのはなくしていく、心のバリアフリー、

というのはすごく大事なことだと思いますが、いかがでしょうか。

事務局 そういうご体験をされたということに関しては、非常に残念に思います。そういったことのないよう、誰もが乗りやすくもしくは乗っていて楽しくなってくるくらいの公共交通でなくてはならないと思っております。

座長 ということで、具体的には書けないということですが、少なくとも 62 ページの一番下のところ、表中に「車いすやベビーカーの乗せ方の周知徹底」とありますので、ベビーカーで乗られたときに運転手さんが十分対応できないということも聞いたりしますが、それはなくしましょうということですか。だから車両側の問題はこれで OK ですが、あとは一般の方々の優しいまなざしと言いますか、それに対しては行政としてもやれることも限られていると思っていて、ただ、諦めるわけではなくて、これから声を聞きながら何かやっていくという意志を持ってもらいますということですか。今の、心のバリアフリーというようなことは書かないということでしょうか。

事務局 心のバリアフリーといった文言を直接書けるかどうか検討してみます。

座長 会長からも検討すると言っていたので、ここはぜひ、家族であるいはベビーカーをご利用の方々に対しての心のバリアフリーといったものが進むような方向でお願いしたいと思えます。

委員 いろいろご意見を聞きました。ベビーカーの件や、細かい、乗り合わせる方々のことを考えて書いていくと、やはり「誰もが」という言葉に集約されてきます。例えばこれから高齢化社会で名張市でも認知症の方がご利用されることもあるかと思いますが、そういう方が一人でもおられたときに、乗り合わせた周囲の方とか乗務員の方の対応もやはりいろいろ問題になってくるので、それも心のバリアフリー、思いやりだと思えます。そういう利用者の意識を変えようか持っていただくような啓発も大事だと思えました。

座長 その通りですね。「誰もが」というのはもともと子供たちからお年寄り、そして障害をお持ちの方々、障害というのは知的障害も含めてということになると思えますが、そういう方々に対しての心のバリアフリーということで、記述に関しては検討していただくということです。そうしましたら、2 点修正をさせていただきます。1 つは空白地での路線新設についての組織の立ち上げですが、これに関しては何らかの形で記載する。それから今話題になった心のバリアフリーですね。そこに関しても啓発を何らかの形でしていけるかどうか、また、記載についても検討する、この 2 点は修正させていただきますということで、そのほか大きな修正が必要となるようなところがなければご承認いただきたいと思っております。

ご承認いただける方は挙手をお願い致します。

委員一同 (一名を除いて挙手)

座長 それでは、委員(1名)だけ反対で、そのほかは全員承認ということでよろしいですか。

委員 ちゃんと書いてほしいという思いがありますので、今はまだ自分の心に忠実にということで反対させていただきます。

座長 結構です。ただ、過半数で決することになっておりますので、会議として承認いただいたということにさせていただきます。

②名張市都市総合交通戦略(案)について

事務局 (資料に基づき説明)

座長 時間がなくて十分説明できませんが、皆さんには事前にお送りさせていただいております。事務局の方々、関係機関の方々、事業を載せていくということになっていると思いますが、今一度ご確認いただいて、前回から修正はさせてもらっておりますが、さらにございましたらお伺いしたいと思います。

委員 修正というか位置づけについてですが、50ページを見ていただきますと、施策概要の部分の真ん中ぐらいに、「路線バスや地域コミュニティ交通等の、地域公共交通がまちづくり戦略として、商業振興、観光交流、福祉対策などの様々な役割を果たすことが求められています」と書かれています。この総合戦略は自転車とか歩行とか道路の関係もすべて大きな塊で書かれています。ここで一つ心に留まったのは福祉対策についてです。現時点で名張市では公共交通として今まで議論のあった地域バスやあるいはそれ以外のバスも走っているわけですが、福祉の扱いで走らせているバスが3か所あります。それとの関係はどのように位置づけられているのか、ここは分野が違うので同じ机上での議論はなかなかしにくいかもしれませんが、将来的な総合戦略という点ではこれからどういうふうを考えていったらいいのか、私は当然この戦略の中で福祉対策についても、公共交通と言われる面で全て網羅して考えていく方が整合性が取れるのではないかと思います。それについてどのようにお考えでしょうか。

座長 これは網形成計画の方にも関係すると思いますが、要は福祉交通をどのように位置づけていくかという点です。

事務局 先程来ご議論いただきました網形成計画では、公共交通ということで、利用者を限定することなく不特定の方を対象としているところがございます。福祉交通については福祉関係の担当の方で対応いただいております。私も福祉交通の協議会に委員として出席させていただいておりますが、一方で福祉交通の問題点・課題点も協議会の中では出てきているところです。それを公共交通でカバーすべきだというお話は特にはありませんが、今後を考えていったときに交通を取り巻くそれぞれの立場、公共と福祉についても、一度一緒になって考えていこうと今のところは会議の場の委員のご意見の中にもございますし、当然ながらそれを踏まえて私ども都市計画が担っておりますが公共交通の部署と福祉の関係の方の担当部署との検討・協議の場をもちながら、どういった交通のあり方が名張市において求められているのか、もしくは何をすべきなのかという議論を進めていきたいと考えております。ただ、今般の交通戦略につきましては、交通マスタープランに基づくアクションプログラムとしての位置づけの計画でございます。先程ご議論いただきました交通網形成計画、これは公共交通についての枠組みでございますので、そのあたりをご理解いただき、何も福祉交通を別扱いにするといった意味ではありませんが、当然ながら一体となってやっていくべきだというような、それぞれの立場を担当としては意識しているといったところです。

委員 将来に向けて福祉的バスを3か所で走らせていただいておりますけれども、今まで議論してきた地域コミュニティバスよりも大変なご苦労があると私は思っております。とりわけ、運転手について、地域の方がボランティアのような形で入っていただいている、専門家でもない人たちが入っていただいているというのは、安全面において将来的に専門家の方が運転できるような形にさせていただくとか、地域によっていろいろ違いはあるわけですが、そういった福祉バスが走らせているところとそうでないところもあるという面でも公平な市民サービスが享受できるような交通のあり方というのをこの総合戦略の中で考えていただきたいと思えます。また、自転車あるいは歩行者が安全に行き来でき、よそから市民がどんどん流入してくる、

名張はいいなというようなまちづくりをぜひ手がけていただきたいということで、これはお願いに留めておきたいと思います。

座長 先程のお話ですが、福祉については網形成計画あるいは総合交通戦略では対象としないのですが、少なくとも来るものは拒まずだと思っています。網形成計画でもバリアフリーについて書いてありますので、車いすの方あるいは目の見えない方でも公共交通をご活用いただける方はどうぞご利用くださいということだと思っています。それから、この総合交通戦略に関しても同じような書きぶりだと思っています。ただ、それ以上はもうこの計画では言及できませんので、あとは行政が横のつながりを深めていただいて、役割分担、大事な部分は福祉の方でやっていただくということまでしか書けないと思っております。事務局もそういうことでよろしいですか。この計画ではここまでしか書けませんが、バリアフリーまではやります、ご利用いただける方はご利用ください、ただそこで対応できない部分についても交通対策として知らん顔をするわけではなくて、ちゃんと福祉の方に対応をお願いするということです。その他にはいかがでしょうか。これはアクションプログラムです、道路整備、あるいは県の事業なども書かれております。今一度ご確認いただいて、この通りやっていただくということになると思います。

委員 ご説明の中に、83 ページですが、事業期間として一番右の矢印の部分ですけれども、必ずしもこの期間で終わるわけではないという説明があり、私ども、ここにご参加されている委員もそれでご理解いただいていると思いますが、これをパブリックコメントにかけた場合に、そういうふうに理解していただけるかというとは実はそうでないことも考えられます。ということで、できましたら、あくまでも開始であって終わりではないという先程の説明の文言をどこかに書き加えていただくとありがたいと思います。あと、特に事業箇所についても、例えば 1-10 であれば、国道 165 号、県道上野名張線、奈良名張線と 3 つあるわけですけれども、この 3 つが同時スタートというわけでもないと思います。どれか一つが開始すればいいということだと理解していますが、そういう部分もあわせて明記していただけると我々としても非常に柔軟に対応することができるかと思っておりますので、文言の追加をお願いしたいと思います。

事務局 ご意見のございました 83 ページ、84 ページの一覧表につきましては、誰がいつどのようなことをやるというところを示したものでございます。少し言葉足らずで皆様に見ていただくところで誤解を与えることのないよう、この中に示したスケジュールであったり、それぞれの開始時期といった書きぶりについては、枠外になりますが、補足させていただくようにいたします。

座長 枠外の「●は実施期間、○は調整期間」と書いてある部分が、●が開始、そして○が調整開始、矢印の先はここで終了を示すわけではなく、というような修正をするということでもよろしいですか。記述はお任せいただくとして、いずれにしてもここでは終わるということに読まれないように直させていただきたいと思います。それから 58 ページの「歩道整備について早期実現を図ります」ということが書かれていますが、これは段階的にということですが。準備の整ったところから実現を図りますといった形でこれも修正をお願いします。そのほかいかがでしょうか。

事務局 ただ、すべてが続くものもあればこのステージ期間内に終わるものもございまして、そのあたりも明確に分かるようにさせていただきたいと思います。

座長 そうですね、続くかもしれないというのは矢印をやめて、そのまま続けて棒にしておくという手もあります。それは少し事務局の方で工夫いただいて、いずれにしても勘違いされないように修正いたします。そのほかいかがでしょうか、よろしいでしょうか。この戦略については、

前回からそれほど大きく変わっておりません。そして皆さんから取り組んでいただける資料を出していただいているということですのでこれでいいかと思えます。それでは、戦略についてもご承認いただきたいと思えます。

先程言った2点は修正させていただくとしまして、それを前提にご承認いただける方は挙手をお願い致します。

委員一同 (一名を除いて挙手)

座長 先ほどと同じく、委員(1名)以外は挙手ということです。

委員 この戦略についてよく分からないので、分かっていることに対して手を挙げるのはどうかなと思えます。

座長 それでは、過半数のご賛同をいただきましたので、パブリックコメント案としましてご承認いただいたということにさせていただきます。

③その他

事務局 今度のスケジュールとしまして、平成28年3月、本日を計画素案の取りまとめとさせていただいております。4月に庁内の協議を経て、5月には市議会への説明をさせていただきます。この市議会への説明は常任委員会である産業建設委員会にお話をさせていただいて、以降、6月～7月にかけてパブリックコメントならびに地域の懇談会を実施させていただこうと考えております。あと、パブリックコメントで市民の皆様からいただいたご意見に関しましては、当然ながら、整理をさせていただいて、計画へ反映するものもしくは修正などの対応をさせていただければと思えます。それをもってこの法定協議会の場でパブリックコメントの結果やその対応についてご報告させていただきたいと考えております。いただいた意見の修正案については、取りまとめたものを計画本案とさせていただきますながら庁内の会議もしくは議会に報告をさせていただいて、成案といった形を取らせていただきます。

座長 これで庁内、委員会、市議会で説明いただいた後に、パブリックコメントにかけます。市民の方々に広く見ていただいて、そこで意見をもらうこととなります。もちろんこのメンバーの方からご意見をいただくことも構わないと思えます。十分意見を言いきれなかったところがあれば書いていただければと思えます。そしてそれを受けて、もう一度修正をします。修正をして、最後に策定ということになります。この手続き、スケジュールに関しまして、何かご質問がありましたらお願いします。

委員 そうしますと網形成計画の策定につきましては、目標としましては3月で策定という形でスケジュールされているのでしょうか。

事務局 このスケジュールを見ていただきましたとおり、多くの市民のご意見もこの計画の中には反映させていただきたいと考えております。パブリックコメントの制度を活用させていただき、7月、8月の本会議ならびに庁内会議、産業建設委員会への報告をもって成案とさせていただきますので、8月の中旬を網形成計画の目途と考えております。

座長 いろいろ国の補助メニュー等々ありますが、それも踏まえた上でこれで問題ないということでしょうか。

事務局 そこは調整させていただくこともございます。

座長 調整して、場合によっては前後する場合もあるということですね。

委員 だいたいこの8月くらいでほぼ方向性が決められるということですが、さっき申し上げたそれ

ぞれの当事者の細かい話し合いが必要と言いますか、そういったものはこれ以降はないということですか。例えば先程から言われている運行事業者や利用者、いわゆる公共交通に関わる関係者が集まって話し合うということは、これ以降はないということですか。

座長 網形成計画については、先程言いましたように公共交通についての全体計画、全体構想になりますが、これに関してはありません。ただしこのあと、実際のアクションへと進んでいきます。すなわち、再編を具体的に検討する場に移っていきますので、そこでは当然いろんな方々に集まっていただいて検討していただくことも可能だと思います。

委員 そうすると公共交通会議はまだ継続するということですか。

座長 はい、私はそう理解しております。

事務局 この計画を策定いただくため、昨年8月にこの法定協議会を立ち上げ、皆様方にお集まりいただきました。先ほど座長のお話にもございましたとおり、平成28年度以降この計画を実際に動かしていかなければなりません。計画の管理・運用に関しましてはこの法定協議会で、決めていただいた施策が実施されているかどうか、PDCAをしっかりと回していくといったことをこの計画の中にも記載させていただいたところです。ですので、委員がおっしゃるように計画ができたのでこの会議がなくなるのではなく、まさにこの計画を管理運用していくための協議会でもございますので、ご理解いただけたいと思います。

座長 よろしかったでしょうか。一応、委員には任期がありますので、その任期で役割を終えるということはあります。会議自体はずっと残りまして、この網形成計画を実行に移していく。その中の一つに、路線の再編、新設、見直しというのが具体的に出てくるということです。よろしいでしょうか。ではこのようなスケジュールで、ただし先程言いましたように国の補助等々の関係もあって多少前後することもあります。そこは事務局の方にお任せしたいと思います。どうもありがとうございました。全体を通して、皆さん何かございましたらお願いします。

委員 ちょっと言い忘れたことを最後にとしたいと思います。公共交通というのは、やはり車のない人にとっては生活を送る上での最後の命綱だと思います。命綱ということは、やはり命が入っていますので、生活を営む上での最低限の交通整備というのは行政の責任だと私個人としては思っております。もちろん地域の特性もありますし、地域の人たちと手を取り合ってよりいいものを作っていくという事はいいと思いますが。あと、車を持っていない人が悪いと思われるように私個人としてはどうしても感じてしまうので、そういうのをご理解いただいた上で公共交通について考えていただきたいと思います。

座長 まさに私も賛同します、おっしゃる通りです。ただし、公共交通はまちづくりの装置であって命綱ではないです。公共交通を中心に街を作っていくものです。それは非常にマイノリティで、多くの方々は車に乗って目的地へ行けばいいというのが今の街の姿になっています。ただこれも限界に近づいてきていますので、街の姿を変えていきたいと思います。今回、網形成計画で公共交通のことについてお考えいただきましたが、これはまだ自動車という片輪でしかありません。もうひとつの車輪が必要です。それがまさに都市の形を変えていくということなのです。これは名張市がどうするかは私は存じ上げておりませんが、要はいろんな所に病院や買い物施設や家がまばらにあったのでは公共交通で運べないので、集めると皆さんが同じ方向を向く、そうすると皆さんが公共交通を利用する、人がもっと増える、するともっと便利になる、というのが日本全体の大きな方向です。名張もきっとそういう方向に向かって、委員にとってもすごくいい街になったと思ってもらえる、そんな街に変わっていくことを私も期待しております。ありがとうございました。そのほか皆様方、よろしいでしょうか。

委員 今後のスケジュールのことで、8月に議会の産業建設委員会で報告というふうにあるんですが、私たちが任期の間はその後の実施計画の議論なんかにも召集があるということで理解させていただいてよろしいですか。

座長 たしかにそうですね。計画の策定というのはスケジュールがあったんですが、協議会について、説明をお願いします。

事務局 協議会に関しましては、次回開催は、翌年度になりますが、7月に召集させていただく予定です。その中で平成27年度の事業報告、28年度の事業計画を協議会の中で説明させていただく予定です。その後の予定については、7月の会議開催時に事業計画としてご提示させていただければと思っております。

座長 いずれにしても網形成計画を策定して終わりにならないようにということです。実施していくというのが何より大事です。策定がスタートであって、終わりではないということです。ご協力ありがとうございました。では事務局に進行をお返し致します。

事務局 長時間にわたり活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。これをもちまして、本年度最終となります、第5回名張市地域公共交通会議を終了させていただきます。