

第3回 総合都市交通マスタープラン策定検討委員会の要旨

日時：平成23年11月4日（金）午後1時30分から4時00分

場所：名張市防災センター 2階 防災研修室1, 2

【委員】“安全・安心”、“安心・安全”、“安心かつ安全”が入り混じっている。同じ意味で使っているのであれば、統一すべきである。

安全は安心のための1つの要素で、安全が確保されたから全てが安心であるということにはならないことからすると、そういったことを考えた上で使い分けすべきところがあれば、きちんと使い分けるなど整理をさせて頂く。【事務局】

使い分け等を含めて整理をお願いします。反対の言葉で考えると分かりやすい。安全の反対は危険で、危険な状態は非常にまずい。安心の反対は不安。不安は必ずしも危険とかそういう意味ではないのかもしれないが、そういったことも含めて整理を頂きたい。【委員長】

【委員長】“交通まちづくり”という言葉を使うということは良いことだが、一方で、このマスタープランでその概念を書き込むのか。

“交通まちづくり”という言葉は名張市では馴染みがないので、その概念を説明する。【事務局】

単なる語句説明ではなく、本文にその概念を書き込んで頂きたい。【委員長】

【委員長】ハブについて、道路交通のハブということではないが、名張市に道の駅はあるのか。また、道の駅の様なものこれから整備していくような考えはあるのか。あるいは地域から声が上がるといったのはないのか。ハブという意味とは少し違うが、道の駅は拠点形成には意味がある。道路交通の拠点あるいは地域の拠点にはなると思う。

名張市に道の駅はないが、近い機能を持つものとして、今後希央台でそういった施設を整備する予定である。その施設はいわゆる道の駅ではないが、名張の物産や観光を紹介するような施設を他の民間施設と一緒に建設する計画である。【事務局】

地域では道の駅を造ろうという構想は既に出ている。名張には三重県唯一の大きな古墳群がある。名張全体そうだが結構地元で作った良い物も沢山ある。だからそれを特産品として販売することで、収入もあがる。地域の方針としてそうした施設を地域の拠点にしたいと考えている。【委員】

道の駅については、過去に道路管理者との協議があって、その時には出来ないということだったと思う。しかし今求められている機能が、道の駅でないと駄目なのか、そうではないのか、その辺りについては協議をさせて頂きたい。【事務局】

要は交通まちづくりということなので、このマスタープランに地域の拠点を記載するのは間違っていない。そこをどのように記載するかは検討を要するが、地域の拠点については、地元からの要望やニーズ等を踏まえ、もちろん市の方針も踏まえて、その上でその地域の拠点が道の駅ではなく他のものになるかも知れない。ただし、ここで重要なのはそれを交通とセットで考えるということ、そういうことを踏まえて事務局で検討して頂きたい。【委員長】

【委員】名張市の西の玄関はもっと活性化しないといけない。道路網では、桜井まで来ている中和幹線を延伸し、名張市まで繋げたらもっと流通も活発になる。その道路を伊勢まで繋げる、あるいは名阪国道に直結する等、その辺りをまず抜本的に見直してほしい。

名張市が自力で整備が出来ない部分であるので、その必要性についてこのマスタープランの中に書いていく。名張市としてはこの様な広域交通を目指しているという方針を記載していきたい。【事務局】

名張市として必要性を明記して、あとは関係機関等の協力を得ながら進めるということ。【委員長】

以上、修正としては安全・安心について整理することと、交通まちづくりについては概念の説明を本文に追加すること、拠点の整備や中和幹線の延伸に関してはこれから進めて、具体的なアクションに盛り込んで頂くということをお願いしたい。【委員長】

【委員】ビジョンは視野が内側を向いている。外部からの導入をしっかり図らないと、名張の中だけでは生きていけないというのがはっきりしているのだから、経済効果を大きな視野に入れながらビジョンの構築を進めればと思う。経済効果をしっかり謳って、いわゆる外部からの物流や観光の面から名張にお金を落としてもらおう。そういうまちづくりをしなくてはならないと思う。

【委員】“結いのまち”は、わたしは非常に良い言葉だと思う。例えば「結いのまち未来へ繋ぐ交通網」や、「未来へ」という語尾は非常に良いと思う。

外から呼び込む、広域的な交流というのが見えないということだが、よく交流人口といった言葉を使うが、その場合、「人が交わり」というのは名張の人だけを想定しているわけではなく、大阪や名古屋からも来て頂いてという様に読むことが出来る。また、「まちに潤いをもたらす」というのは、お金を落としてくれると読めなくはない。その辺りは正に感性の問題になってくるので非常に難しい。今「交わり」、「潤い」、「未来」、「結いのまち」という言葉の候補が出たので、案を絞っていく。【委員長】

【委員】道路網については、今、大型店舗が鴻之台・希中央周辺に集約・集中してきて、温浴施設も出来る。そうするとそこに人が集中して道路が混雑する。国道165号の渋滞を解消しないと、名阪国道のアクセスにも影響するので、そういうところを念頭に置いて道路の渋滞解消を検討すべきである。

国道165号については、かなり渋滞しているが、一方で混雑している市街地内で道路拡幅によって車線を増やすことは困難である。また、過去にはバイパスを設けて、奈良から来る自動車をそのまま津方面に迂回させるという議論もあったが、現実には、車が国道165号を奈良から津方面に通り抜けることは多くなく、国道165号を通過して国道368号に入っていく車が非常に多い。したがって、国道165号と同じ機能を持たず路線を位置付け、機能強化も含めて整備するということが必要であると考えている。また、赤坂夏秋橋線と東町中川原線が横方向の軸として、一定程度の車がある横軸を通過して、伊賀市へ向かうということを想定し、国道165号を補完する黒田西原町線の強化とそれを結ぶ支線の強化で国道165号の渋滞を解消するというのが基本的な考え方である。【事務局】

将来需要予測に関して、土地利用の変更に伴う需要が大変大きいと思うが、それがきちんと加味されているのか。いわゆる土地利用の変化に伴う渋滞の発生というのは現実問題非常に多く、色々なところで発生している。そこが正にまちづくりとの連携が重要で、土地利用をいかに規制していくか、あるいは誘導していくかというところをセットで考えていく必要がある。今回需要予測に関してはそこまではやられていないと思うが、場合によっては土地利用等を踏まえた形での需要推計をして、その結果解消出来るようなところを考えていく必要がある。国道165号の渋滞と通過交通との関連については、通過

交通はそれほど多くないということなので、名張市の方々がまちなかに入って、国道 165 号あるいはその他の幹線道路沿いの店に行くのに渋滞するという形になっている。にぎわいと混雑がセットなので難しい。そうすると次は、他の手段で来てもらうような手立てを考える、そういう次の段階に進めていけたら良いと思う。【委員長】

商業施設や住宅地などの発生集中量についても、あくまでゾーン単位で細かく割った時に、今指定している用途地域と建物の用途が大きく異なるところ、要は住居系土地利用を計画しているのに商業施設が現状として建っているものについてはそれ相応の発生集中量に置き換えて、現状が再現出来る形で配分している。将来的にそういう施設を持つであろうかどうかまでは分からないので、あくまで現状として発生集中量が異なっているものについてはそれなりの補正はしている。【事務局】

【委員】国道 165 号の夏見マクドナルド前の交差点から瀬古口ぐらまでいつも渋滞している。百合が丘から降りてきたところの交差点と夏見の信号のバランスが少し悪い。だから、交差点改良を思い切っでやる。良いプランでも、やろうと思ったら時間とお金が掛かる。まず、交差点改良をやれば国道 368 号と国道 165 号の混雑は、半分くらいになるのではないか。

国道 165 号について、市街地部分で車線を増やすというのは困難であることから、信号制御などの緩和施策について検討していく。【事務局】

交差点に関しては、事象をしっかりと観測して状況把握をすると、色々対応策は出る。【委員長】

【委員】緊急輸送道路ネットワークを構築するとしているが、どの道路を緊急輸送路に位置付けて、どの様なネットワークとしているかなどについて、案内・情報提供を行うべきで、その辺りの取組について方針を記載すべき。

隣接市町との調整等も必要なので、検討して頂くということにする。あと、災害があった時に緊急路線は、一般の方々の通行が規制される可能性が大きいので、そういう意味でもここは使えなくなるかも知れないということを事前に情報提供することは重要である。その辺りを含めて、どのような記述が出来るか検討する。【委員長】

【委員】現状の交通需要を含めて、現在の道路に対する課題がここにあって、それに対して何らかの改善策を構築しなければいけないということについてはここで整理した内容だと思っている。これはこれとして、最終的にこの総合都市交通マスタープランの交通施策というのは4つの基本方針に基づいて目指すところを求めていくということであるならば、他の基本方針についても当然道路関連の施策の中に加味しながら作り上げていく必要がある。

総合都市交通マスタープランをベスト・ミクスト・ネットワークの考え方でと書いてありながら、ここでは自動車交通を処理する道路としてしか検討していない。少なくとも、例えばバス路線に関しての渋滞状況が緩和される、あるいはバスレーンの導入を検討したい等そういった記述があるべき。それが本来だが、ただそれを需要予測の範囲に反映させようというのは難しいので、需要予測に関してはおそらくバスをイメージ的に扱うのは厳しい。ただし、バス路線に関しての渋滞緩和も図られるくらいはできるので、それを記述して頂きたい。もう一つは将来的にバスレーンの導入や BRT という幹線バスというようなものを導入しようということを検討するのであれば、次の段階の計画になってくる。いわゆる戦略的に進めていく必要があるので、次の段階で検討頂きたい。実際はバスも渋滞に巻き込まれて遅延

する。遅延がゆえに利用者離れというのものもある。しかし道路整備によって遅延がなくなるというのは実はバス公共交通にとっても良いことで、そういう評価は当然あるべきで、そういったことを記述頂きたい。【委員長】

【委員】道路関係なので、例えば歩道とか自転車道というのはここの中に入るのか。

入らないわけではないが、その部分については別の基本方針のところに挙げていて、別立てで考えている。道路関連と言いながら、今回は自動車交通をどう処理していくのかというのがテーマであると考えている。自転車・歩行者あるいはそれに関する事としてまちの身近な交通をどうしていくのか。あるいはそれは自動車と歩行者・自転車とのスペース配分の検討になるのか。これは当然地域によって異なる。そういうことをどう計画していくのかということは、まちづくりとも近い関係になってくるが、一旦は自動車交通を処理するという事で今回のテーマとさせて頂き、歩行者・自転車については次回以降で整理をしたい。【事務局】

地区交通計画であるならば、その辺りをきっちり書き込んで欲しい。その仕分けをどうするか。市民にとってももちろん幹線道路の整備は必要だが、身近な生活道路の整備というのは直接的で、特に安全・安心のところは生活環境と大きく関係してくる。だから、地区道路は重要である。ただ、別で考えていくとのことなので、歩行者・自転車の切り口で考えていくこととする。【委員長】