

第4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12月2日（金）午後1時30分から4時30分

場所：名張市防災センター 2階 防災研修室1, 2

【委員長】第3回の対応表で、ハブ機能・道の駅についても対応が記載されているが、いわゆる道の駅について、このマスタープランで何らかの記載をするのか。

市として計画がない中で道の駅そのものについて記載するのは難しいが、地域の拠点形成とそれを支える交通という観点で方針を記載する。【事務局】

【委員長】ビジョンについて事務局として新たな提案はないのか。

ビジョンについては、4つの個別テーマを検討いただいた後、前回委員の皆様から頂いたキーワードを用いて、提案させて頂く。【事務局】

【委員長】交通まちづくりの概念が、前半は非常に良い言葉で説明されているが、最後の「交通によるまちづくりを推進するものです」については、若干違和感がある。交通まちづくりとは、都市マスタープランで描かれている都市の姿を交通で支えていく、正に都市マスと交通マスの融合、一体的な推進ということだと思うので、そういった修正をお願いしたい。

次回までに修正させて頂く。【事務局】

【委員長】公共交通に対する公的資金の投入は地域コミュニティ以外にあるのか。

今のところナッキー号と地域コミュニティ交通だけである。【事務局】

【委員】平成20年までずっと路線バスの利用者が減っている原因はなにか。

人口が平成13年をピークに減少に転じたこと。高齢化が進んで就業者数が減ってきたこと。就業者が伊賀市方面へと変わってきたこと等が大きな要因ではないかと考える。【事務局】

【委員】これから高齢化が進むにつれて、更に利用者数が増えるような施策を実施しなければならない。本数を増やしたり、サービスを充実させたり、不満を解消することによって利用者を増やしていけると思うが、その辺りの考えはいかがか。

基本的には今回例示させて頂いたような取組を市民・事業者・行政の三者が連携して実施していくということ。将来車が乗れなくなりバスに乗りたいたいと思っても、その時にバスがあるということをきちんと担保しようとする、今利用し、そのバス路線の存続を図らなければならない。サービス水準の不満についても、利用者が増えることで改善できる点もあると思うので、その辺りをどう取り組んでいくのかということが結局のところ公共交通の1番大きな取組課題だと考えている。一方で、名張市においてそうした取組が難しいのかと考えると、名張の路線バスは住宅地から駅までというのが主たるものなので、地域の取組が個人の取組になりやすいということもあり得る。また路線バスの路線別の収支状況は、今のところ採算が取れている路線は極一部であり、今の段階の状況で、運賃が高いということに対

して応えていくというのは難しいと予想する。ただし、利用者が増えるような取組を行っていく中では協議していけると思っている。【事務局】

【委員長】一方で平成 20 年から 22 年まで増加しているということだが、これはいかがか。

上野方面に行く通学定期の新たなサービスが展開されたことで、上野名張線が増加したのではないのかと思う。【事務局】

【委員長】もう一つ委員から重要なご指摘を頂いた。サービスを上げれば利用者が増えるのかということだが、昔のような太い線、要は通勤・通学である時間帯や同じ方向に移動していくというのが薄くなっていく。また就業人口が減っているということもあるので、交通事業者としては経営的には非常に厳しい。一方で高齢の方は、今までとは違ってもう少しゆっくりまちの中へ行くというようになる。これをバスや電車で拾えるかということだと思う。今までとは違う公共交通のあり方を考えればきっと乗って貰えるだろうと思うが、そこを経営的にみると非常に厳しいという認識を持っている。

【委員】「ベスト・ミックスト・ネットワーク」と書いてあるが、「ベスト・ミックス・ネットワーク」が良いのではないか。また、別のところで「車を運転しない高齢者」とあるが、例えば高齢者に免許返納をすすめるといったことの記載が必要ではないか。

「ベスト・ミックスト・ネットワーク」については「最も望ましい形で組み合わされた交通ネットワークの整備形成を目指す」ということでこの表現にしている。免許の返納者に対する取組については、既にサービスとして三重交通の方では運転免許を返納頂いた高齢者に割引の定期券を発行しているが、行政としてどういう取組が出来るのか検討課題であると認識している。高齢者の免許返納は、交通安全の面で一定の効果も見込め、一方で公共交通の利用を頂く方が増えるという観点もあるので、このマスタープランに具体的な取組として書き込むのは難しいが、検討課題であると認識している。【事務局】

【委員長】免許返納の件に関して既に三重交通が取り組んでいるということで、行政としては検討課題ということだったが、これこそ連携が必要である。三重交通が返納者に対して割引をしてくれているなら、行政も一緒にすると、これが正に連携。正に交通のまちづくりだと思うので、行政としては是非考えるべき。高齢者の交通事故が非常に大きな問題になっている中で、それへの施策というのが当然ある。また明確ではないが、公共交通を利用することで健康になるかもしれない。そうすると医療費の削減、社会保障の削減といったことも期待できる。また、乗り継ぎを前提とした交通ネットワークを設計するのであれば、当然乗り継ぎ抵抗というのは軽減する方策を同時に考えていかないといけない。

【委員】公共交通維持・活性化の基本方針で保証ということを書き込んで良いかどうか。

【委員長】方向としてはそれを目指すのが、保証までは出来ないかと思うので、修正をお願いします。

【委員】このマスタープランでは、公共交通の役割を明確にしなくてはならない。その点では、ニーズを充足するような公共交通体系を作っていくだけでいいのかということがある。需要を創出するというような観念の切り口を考えていく必要があり、そういった観念をもう少し追記なり議論して、このマスタープランにどこまで詳細部分を書き込むのかということが、今考える課題ではないか。例えば詳細部分をきちんと作っていくのであれば、サービス水準があってそれに対して負担というのはどうするのか

というのをやらなければいけないし、維持していくためのスキームをどうするかというのが必要だと思う。したがってどこまで詳細に書き込むかということが問題になる。それから、公共交通の機能分類と該当路線などを整理しているが、これは現行を表現されただけで、このコミュニティ交通を誰が担うのかということも含めて考えなければならないということもあり、最終的にどこまで整理をするのかという辺りについて確認しておいた方が良い。

基本的には将来の都市構造を見据えながら最低限必要な公共交通というものがどの辺りなのかということを整えるのがまず最初であり、将来のニーズを見込んだ中でそのニーズをきちんと担保していきけるようなサービス水準を維持していくにはどうあるべきなのかという視点で今回のマスタープランを纏めようと考えている。また、新たなニーズの創出という観点は当然必要なことと考えている。

一方、コミュニティ交通については、一定のエリアを担うバスとして考えており、そういうことからすると今交通不便地あるいは交通空白地で運行している、あるいはこれからしようとする路線を含めて基本的には支線バスとしての位置づけを持たせようということ考えている。

このマスタープランでは、目指すべき将来公共交通ネットワーク網を示し、それをどのようにして担保していくのか、実現していくのかということについては、道路計画同様、引き続き実現していくための具体的な検討を行う中で検討することとしたい。ただし、検討の方向はここで示したネットワークの実現に向けた形で進めていく。【事務局】

【委員長】まず1点目のニーズの件については、交通まちづくりという観点で需要の創出は非常に重要であり、今回の資料でもそういったことが十分書かれているので、もう少し整理し、明確にする必要がある。また公共交通利用促進に向けてというところにも、需要の創出といったことを書くべきである。需要の創出は、例えば、コンパクトシティもそれに繋がり、あるいは施設の集約化もある。一方で、実は地域の方々が地域のバスを活用するという、そういう活動が需要創出に繋がる。

それから、このマスタープランでは大きな方向性だけの記述にしたいとのことであるが、特に負担は現実的には重要なので、ここでは具体的に書かないにしてもマスタープランの方針を書いた方が良い。したがって、需要創出と負担に関して、方針を明確に記述するという事で検討頂きたい。

【委員】県内の様々な事例を見てきたが、公共交通に関して名張市は恵まれている。例えば三重県全体で見れば自家用車の利用率は約9割弱ある。そういう中で名張市は平日が61%、休日が82%ということで非常に公共交通機関の利用が高い。それは市の中心部に鉄道、それに結節するような形でバスが走っているという非常に理想的な形、そういう恵まれた条件がそれを支えている。県全体や全国的について比較すると名張市の持つ特色や、優位性などが明らかになり、そうした名張市が持つ特色を活かしながらどうしていくのかという観点で纏めるというのは1つの視点としてある。

また、数値や凡例、記述に不正確な表現があるので、整理する必要がある。

上記2点については、次回までに加筆・整理させて頂く。【事務局】

【委員】基本方針の3の見出しが、利用者目線の公共交通環境整備となっているが、内容的にこれはバスだけに限定されているようなので、公共交通と書くよりもバス交通と変えてしまった方が分かり易い。

鉄道を含む内容もあることから、タイトルとしては利用者目線の公共交通環境整備のままとさせて頂き、バスに特化した部分については、文中に“バスの運行については・・・”など明確にさせて頂く。

【事務局】

【委員】コミュニティバスは路線バスに乗り継ぐのではなく、目的地までストレートに行きたい。アンケートを取れば、やはり病院や役所等々の目的地まで、そのままストレートに運行して欲しいという話も出ている。そうした運行することで、利用率もアップする。そして、運賃収入を上げられると考えている。自分達が自ら路線バスを運行する中で、運行経路については目的地まで直接行って、料金も少し上げて、採算に乗せたい。利用促進を図る一方で、利用して頂いた方が本当に喜んで頂ける場合は、多少の料金の値上げも受け入れてくれる。地域のための事業なので、地域も非常に理解が深く、地域づくりと一緒にあって取り組んでいるので、その辺りをこのマスタープランに反映して欲しい。

【委員長】路線バスとの競合に関しては、申し訳ないが、そこは役割分担をするということになり、この方針に従う限りは競合というのは難しい。ただし、この乗り継ぎ拠点というものを整備するので、乗り継ぎ抵抗を減らしながら何とか路線バスを使ってもらおうという方向をここでは方針にしている。

役割分担のところについては、本当に利用する側から見た時に何が大切かということもあり、一方で公共交通を維持していこうとする時に役割分担を考えるとどうあるべきなのかということがある。私どもとしては、少なくとも整理をさせて頂いた役割を担って頂きたいと考えており、利用者の方の利便性あるいは他の事業者の方の調整についてはそれを議論して頂く場として、地域公共交通会議があり、個別の路線をどこまでいくのか、そこで利用者の方の利便性と負担をどうするのかといったことについてはその場で調整頂きたいと考えている。【事務局】

【委員】総じてこの色々な整理というのはかなりの予算がかかる。それを事業者のみが負担するというのはほぼ不可能であることから、その辺りについては今後検討するなど、何かそういう表現の記述として欲しい。さらに、サービス水準についても同様に、この辺りは、限定的な表現ではなく「関係者との連携を図り検討していく必要がある」といった記述に留めて頂きたい。

これまで本市の公共交通は、公共交通機関、事業者の方に担って頂いていたということがあるが、このマスタープランでは、認識として公共交通を社会の装置、都市の社会資本の一部であるという認識に立っている。その時に当然行政が担っていくべきことというのがあるので、そうした観点でご指摘の記述については修正をさせて頂く。ただ、基本的には共に公共交通をこれから維持・向上させていくという立場でまた協議をお願いしたいと考えている。【事務局】

【委員長】この総合都市交通マスタープランの1つの重要な点は、今までは鉄道は鉄道事業者、バス事業はバス事業者、行政は行政であったものを、今後は交通の施策を協力して、あるいはお互いに足りない部分を補完し合いながらやろうという姿勢を持つのが1番重要だということ。したがって、ここではそういう記述の修正で良い。鉄道事業者だけでやることに限界があり、例えば駅前のにぎわいのまちづくりなど事業者だけでは出来ない。バリアフリーの事業などもそうであるが、駅だけのバリアフリーだけではなく、駅までのアクセス、周辺商業施設など、ひとにやさしい空間とにぎわいなど相乗効果。1人がやるのではなくお互いでやることによって相乗効果が期待できる、こうしたことが1番重要であり、そういう形になれば良い。今のご指摘を踏まえて修正願う。

以上