

第39回 名張市都市計画審議会 議事録 [概要]

(1) 会議名：第39回名張市都市計画審議会

(2) 開催日時：平成24年2月24日(金)午後2時から午後5時

(3) 開催場所：名張市役所 2階 庁議室

(4) 出席した者の職、氏名

審議会委員

会長 辰巳 雄哉
副会長 望月 明子
井上 かず子
繁田 雍子
常俊 朋子
寺井 喜之
富田 廣
中 孝
橋本 マサ子
久 隆浩
淵矢 美寿代
松田 肇
幸松 孝太郎

事務局ほか

都市整備部長 前田 芳久
都市計画室長 我山 博章
都市計画室副室長 山森 幹
都市計画室主査 深井 克治
都市計画室主査 岩本 嘉浩

(5) 事項及び会議の公開又は非公開の別

名張市総合都市交通マスタープラン(素案)について
会議は公開

(6) 傍聴人の数

0名

(7) 発言の内容

別紙のとおり

(8) その他審議会が必要と認める事項

なし

第 39 回 名張市都市計画審議会 会議録 [概要]

日時：平成 24 年 2 月 24 日（金）

午後 2 時～ 5 時

場所：名張市役所 2 階 庁議室

議長

それでは名張市都市計画審議会条例第 5 条の規定により、私が「議長」を務めさせていただきますので、議事進行につきましては格段のご協力をお願い申し上げます。

それでは、これより議事に入らせて頂きます。本日のご協議頂きます議事は「名張市総合都市交通マスタープラン（素案）について」です。それでは、事務局の方に説明をお願いしたいと思います。

事務局

それでは私の方から名張市総合都市交通マスタープランの素案についてご説明を申し上げます。まずはマスタープランの素案の内容をご説明させて頂く前に、小委員会での協議概要あるいはこの素案作成に係る経緯につきまして、簡単にご説明させて頂きたいと思っております。

お手元の、「第 39 回名張市都市計画審議会資料」をご覧頂きたいと思っております。捲って頂きますと 1 ページのところがございますが、先程からご紹介がありました、小委員会である総合都市交通マスタープラン策定検討委員会の方から中間報告を頂いた際に、中間報告の分厚い冊子と共に添付を頂いた文章でございます。3 ページ以降につきましては中間報告までに計 6 回の小委員会を開催して頂いていますが、その中で委員の皆様から頂いたご意見あるいはそれに対して私どもとして対応をさせて頂いたやり取り等について質問・指摘事項及び対応方針ということで纏めております。14 ページ以降につきましては各それぞれの小委員会での議事概要ということでご質問であったりご意見であったりというものを要旨として、かなり纏めた形ではございますが、今回お配りをさせて頂いております。都市計画審議会委員の方々につきましては、この中間報告と先程申し上げましたこの中間報告書の附帯意見につきましては予め送付をさせて頂きましたが、ここでの 2 つの附帯意見につきまして今回素案を作成するに当たり表現の修正や、あるいは項目の追加をさせて頂いて素案としておりますので、そのようにご理解頂ければと思います。同じく審議会資料の 2 ページでございますが、先程から申し上げています中間報告の時の附帯意見に対しまして今回素案を作成するにつきまして、どのような対応を行うかということを纏めております。

中間報告の附帯意見として、まず 1 点目で頂いておりますのが、本計画の策定においては趣旨や内容について分かりやすい表現及びユニバーサルデザイン等に配慮すると共に積極的に市民に周知し、広く意見を求める機会を求めると。というご意見を頂いております。対応方針と致しまして本マスタープラン素案の作成段階におきまして、市民に分かりやすい構成・表現に努めると共に、特にユニバーサルデザイン。三重県で基準を持っているのですが、その基準を参考にしながら書体の工夫や、文字サイズを拡大していくということ。あるいは図表につきましても、色彩での判別というのを出来るだけ少なくして、グラフ等につきましては出来る限り白黒でも分かって頂けるような表現を検討して参りますということで、そういった方針で今回策定をしております。具体的な対応内容としましては右の方でございますが、原則として本文につきましては丸ゴシック書体の 11 ポイント。中間報告よりは文字を大きくしていくということ。あるいは色彩により表現していたグラフ等につきましても出来る限りコントラスト等、あるいはドットであったり斜線を入れるであったり、白黒でも判別出来るような表現で修正をしております。次でございますが、特に素案の中で方針を説明するためにどうしても必要な資料につきましては、掲載をしていますが、技術的な解析、あるいは検証部分の説明につきましては、資料編として取り扱うということで、素案から省かせて頂いて出来る限り簡潔な構成で仕上げているところでございます。なお、この素案につきま

しては、今後パブリックコメントを実施して広く市民の意見を反映する機会を設けますが、素案の作成に合わせて、より容易にマスタープランの内容を伝えるということを目的に概要版を作成しているところでございます。

2 点目のご意見でございますが、本計画の策定にあわせて、アクションプログラム。実施計画でございますが、そういったものの作成。あるいはアカウントビリティ、説明責任の確保をする。そういった進行管理体制の確立など、実現に向けた今後の取組みについて検討を進めることということでご意見を頂いております。対応方針と致しまして、本マスタープランの実現に向け、行政としての説明責任を果しつつ、各種の交通まちづくりを円滑かつ着実に実施していくために必要な仕組みづくりについて検討するというところで方針を定め、具体的な内容としましては素案の第 4 章に「目標の実現に向けて」というところで、アクションプログラムの必要性及びそれに伴う進行管理の仕組み、あるいは期待される効果等をどのような形で評価をしていくのかということを追加させて頂いております。素案の 124 ページ、125 ページのところにおいてそういった記載を中間報告から追加をさせて頂いたということでございます。

続きまして、マスタープランの方の説明をさせて頂きたいと思っております。皆様方、策定検討委員会の方から頂きました中間報告に対しまして、修正なり追加なりをさせて頂いて、市の素案を作成させて頂いたところでございます。本日のご説明につきましては主として概要版の方を基にご説明をさせて頂きたいと思っております。名張市総合都市交通マスタープランの素案の概要版でございますが、まずは 1 ページを見て頂きたいと思っております。ここでは、1 ページと 2 ページというところが素案で申します序論に記載をさせて頂いてある内容でございます。まず 1 ページになりますが、ここでマスタープラン策定の目的ということで記載をさせて頂いております。総合都市交通マスタープランにつきましては、先に 21 年度に改定を致しました都市マスタープランの「集約連携型都市」というものを作り上げていく中で交通の果たす役割ということで整理をしているところでございます。図 1 を見て頂きますと、これは都市マスタープランの名張市の将来都市像のイメージ図でございます。丸くなっておりませんが、拠点ということでそれぞれの拠点で一定程度の集約を図っていくということ。それと、各拠点の連携というものでそこに機能を補完していくという風な、そういった「集約連携型都市」というものを都市マスタープランでは将来の名張市の都市像と据えております。交通施策と申しますのはこの軸の部分。連携の部分に対して果たす役割が大きいものと考えておりました。そういった考え方から中段の矢印にございますように、移動の利便性、あるいは効率を高める視点。あるいは高齢化が進む中で交通弱者の移動手段を確保する視点。安心・安全、産業・観光・交流、にぎわいを支える視点。4 つ目と致しまして環境に配慮した低炭素社会の実現をする視点。そういった視点を持って今回交通の総合マスタープランを策定していこうということで取り組んできたところでございます。加えまして、今回のマスタープランの策定におきましては、「交通まちづくり」といった、これまで名張市が使ったことのない概念ではございますが、そういった概念を提案させて頂いております。考え方と致しましては図 2 の方でもイメージを挙げさせて頂いておりますが、市民であったり事業者であったり行政が目指すべき名張市の将来の姿というものを共有しながら、その実現に向けてこれまで以上に連携をしていく上で交通とまちづくりというものを一体的に取り組む。そういうことの活動と申しますか、実践をさせて頂いて交通まちづくりと定義付けて、それをこのマスタープランの中で用いているところでございます。

続きまして、2 ページでございます。このマスタープランの位置づけと計画目標年次ということで纏めております。当然、名張市の 1 番上位にある計画として、総合計画というものがございまして。総合計画を受けて、先程申し上げましたように平成 21 年度に都市マスタープランを改定して、そのマスタープランが目指す将来都市像の中の連携を担っていく重要な部分として、総合都市交通マスタープランを大きな交通に対しての方針を定めたものということで策定をしているところでございます。このプランの位置づけとしましては既にある計画もございまして、個別の交通に関する計画。道路、あるいは公共交通、地域コミュニティ交通。そういった個別の計画の方向付けとして上位にくる計画と位置付けております。計画目標年次でございますが、この部分につきましては都市マスタープランが平成 40 年度を目標年

次にしているということがあり、それと整合して平成 40 年度を今回のマスタープランの計画目標年度としております。

続きまして、諸課題の整理ということで、概要版では 3 ページということになります。まず課題の整理をどのように行ってきたのかということをご説明させていただきます。素案の方を見て頂きまして、40 ページ、41 ページになります。私どもが今回のマスタープラン策定をするに当たりまして、名張市の交通に関して将来の都市像を実現していくための課題をどのように整理をしてきたのかということが素案の 40 ページ、41 ページのところでは整理をさせて頂いております。まず中身を申し上げますと、先程 4 つの視点ということでご報告をさせて頂いたところでございますが、視点、あるいは交通まちづくりという概念。あるいは「新しい公」の推進ということなどを踏まえながら、将来名張市は「こうありたい。」という姿をまず定めております。40 ページの 1 番下のところでございますが、基本目標と書かせて頂いております。「ひとにやさしい交通まちづくり」から基本目標の 4 まで。安心・安全が確保された交通まちづくり。この基本目標 1、2、3、4 ということで 4 つの基本目標をまず定めて、その上で次の 41 ページの左側に記載をしておりますのが、これまでの名張市の特徴であったり、あるいは市民アンケートでのニーズ、あるいはパーソントリップ調査等での様々なニーズであったり、現状分析という辺りがございまして、これをこうありたい。という 4 つの基本目標に照らしてどういう課題があるのか、ということをして 1 番右側のところで整理をしているところでございます。そういった経緯というものを割愛して、基本目標に対しての課題ということで掲載をしておりますのが、概要版の 3 ページの名張市の都市交通の課題というところに記載をさせて頂いた部分でございます。その 3 ページでございますが、「ひとにやさしい交通まちづくり」に関する課題として、4 点挙げております。安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成が必要であるということ。民間路線バスの維持・活性化が必要であるということ。公共交通によるモビリティの確保が必要であるということ。それと 4 点目として生活交通の維持に関する枠組みの検討が必要であるということが、まず 1 つの基本目標に対する課題と捉えております。2 つ目の基本目標、「都市と地域の発展を支える交通まちづくり」に対しての課題と致しまして、広域交通体制へのアクセス利便性の向上。東西南北都市交通軸の円滑化。3 つ目として、都市計画道路をはじめとする市内幹線道路網の検証。4 つ目として、市街地拠点へのアクセス利便性の向上。5 つ目として、都市活力の創出への対応。最後でございますが、鉄道へのアクセス利便性の向上。というのをこの 2 つ目の基本目標に対しての課題ということで整理をしております。3 つ目の「環境に配慮した持続可能な交通まちづくり」に関する課題ということで、適切な交通手段分担の実現。よく似たこととなりますが、ベスト・ミクスト・ネットワーク。色々な目的に応じて色々な方向が選択出来るというネットワークの実現ということを記載しております。4 つ目でございますが、「安心・安全が確保された交通まちづくり」では、そういったことへの対応ということで、それぞれ基本目標に対して課題を整理してきたというところでございます。この概要版の 3 ページでございますが、そういった課題の中でこのまま名張市が何も手を打たず、そのままいくということになりますと、一体どういうことが想定されるのかということに記載をしております。3 ページ以下に少し小さな絵で非常に見にくいですが、全体としてそういうことがきちんと克服出来ないということになりますと、都市としての一体的な発展が阻害される。あるいは路線バスが今後も廃止になることが想定されるということ。あるいはそれによりまして自動車交通が増えることによりまして環境破壊の問題ということ。結果として持続的に名張市が都市として発展していくということが図れなくなってしまう。そういったことが想定されるということで、これに対してどのような今後交通将来像を描くのかということが 4 ページの方に記載をさせて頂いております。

4 ページのところでは、これからについても当然自動車における円滑な移動というのは求めていくべき目標としております。それと、災害に強い交通体系を確保するというのも重要なことであると考えております。それと、人と環境にやさしい、持続可能な集約連携型都市の構築を目指すということも掲げております。そのために、公共交通による移動の利便性を確保していくということ。あるいは安心・安全な自転車・歩行者交通環境を創り出していくということ。そういったことを組み合わせることで、かしこく自動車に依存しない、そ

た暮らしを目指していくということをごここでは名張市の将来都市像と記載をさせて頂いているところがございます。

5 ページでございますが、そういった将来都市像あるいは先程言っておりましたような基本目標「ひとにやさしい交通まちづくり」、あるいは「都市と地域の発展を支える交通まちづくり」、「環境に配慮した持続可能な交通まちづくり」、「安心・安全が確保された交通まちづくり」。そういったものを包括する、今回のマスタープランのビジョンをここで掲げておまして、「ひとが交わり、こころが通う、みらいにつなぐ絆のまち なばり」を今回の都市交通体系のビジョンと定めています。

6 ページでございますが、そういったビジョンあるいは基本目標をどのように達成をしていくのかということをごここではそれぞれの交通モードといいますが、道路、あるいは公共交通体系あるいは自転車・歩行者。そういった個別のところでの基本方針を定めるということ整理をしておりますのと、もう一つ、そういった3つのそれぞれのモードごとの基本方針を実現出来る、実現性のあるものにしていくためにソフト施策としての行動計画。ここでは交通まちづくりのための行動計画ということで整理をしております。この4つを今回のマスタープランでは都市交通施策の基本方針ということで整理をしてきているところがございます。この6ページの1番右側のところですが、あくまでも基本方針レベルではございますが、そういった基本方針を実現していくことで期待される効果。どのような効果を求めていくのかということにつきましても、この6ページの1番右側のところに記載をさせて頂いているところがございます。例えば基本目標の1。「ひとにやさしい交通まちづくり」という目標に対して、将来幹線道路網計画、あるいは公共交通体系の計画、自転車・歩行者計画を全て実現していくということによって、市内の公共交通の利用環境が改善されて、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通サービスが確保されるという効果で、あくまでも基本方針レベルではございますが、こういった効果をここでは記載をさせて頂いております。

続きまして、それぞれのここで挙げました将来幹線道路網計画から交通まちづくりのための行動計画、それぞれにつきまして今回のマスタープランでどのような基本方針を整理してきたのかということについてご説明をさせて頂きたいと思っております。まず7ページ、8ページをご覧頂きたいと思っております。ここで記載をさせて頂いておりますのは先程申し上げました4つの計画の中の1つでございます。将来幹線道路網計画ということについて記載をさせて頂いております。この部分では、自動車あるいは公共交通などの移動の基盤となる道路について、本市が目指すところの交通将来像に向けて、“人”が安心・安全に移動が出来る。あるいは“モノ”が迅速・円滑に処理される。そういった道路交通体系を構築するために、広域交通体系のアクセス利便性の向上、あるいは都市間、都市内の特に自動車交通の円滑化に資する幹線道路網の整備を図るということをご基本的な目標にしています。そして、施策の基本方針のところに移ります前に、私ども都市計画、将来幹線道路網計画の作成にあたりまして、こういった現在の名張市の道路網、あるいは将来に向けてどうということが想定されるのかということについて検証をしております。そのことにつきましましては、素案の65ページのところからですが、まず私どもが考えておりますのは平成40年度を目標年度に致しまして、例えば今の道路網を整備した時に、この目標年度では混雑の状況というのがどのようになっているのか。もう1つの観点と致しまして、名張西部の部分でございますが、都市計画道路を始めとした道路計画がございます。そのことに対して、今の道路計画が実現された時に果たして今問題になっています、特に国道165号、368号の連続した混雑がどのような状態になるのかということをごまず方針を立てていく前の作業として私ども整理をしてきたところでございます。素案を見て頂きますと、69ページのところでは今の道路網のまま平成40年度の交通量を見た時にどうなっていくのか。当然のことではございますが、今ある165号、368号を中心とした混雑。拠点にした混雑区間というのが残ってくるという検証結果になっております。70ページのところにつきましましては、何を行っているかと言いますと、私どもが現在持っている都市計画道路が全て実現をしたとして、それに対して平成40年度の交通量を当てはめた時にどういう結果になるのかということで、検証を行った結果を記載させて頂いております。先程の現状と都市計画道路が整備された時の大きな違いと申しますのは、国道368号の4車線化ということが実現しますと、368号の混雑というのが無くなってしまいます。ただし、165

号につきましては依然としてかなり連続した区間で混雑するという結果になっております。そういった結果を踏まえながら、私どもとしてどういう将来の幹線道路網を創っていくのか。特に名張地区ですが、素案では71ページのところで、概要版では7ページのところに記載をさせて頂いております。国道165号の機能分担を出来るような路線というものを位置づけて、そこを機能強化することで165号の連続した混雑解消を図っていくしか方法がないと検証の中で見えてきた部分がございます、そこで165号を今のまま機能強化するというのは非常に難しい。当然、周りの土地利用も含めて非常に難しい中でバイパス的な機能を持たせる路線としてこの幹線道路網の中では提案をさせて頂いております。7ページのところで言いますと、図5のところですが、-1という路線。これは具体的な場所で言いますと黒田から国道368号まで繋がる都市計画道路でございますが、その路線の機能強化をし、名張市の特に中心地的な市街地部分の交通についてはこういう梯子型の道路ネットワークで交通の処理をすることで将来の交通利用に対して対応していくという考え方をしております。特にこの梯子型ですが、先程申し上げました黒田から368号に至る-1という路線と、あと横にあります-2という路線がございますが、これは具体的に申し上げますと、赤坂夏秋橋線や東町中川原線という路線になります。この路線等が梯子のような大きな構造を持って全体としての交通を処理していくというモデルを今回作りまして、このモデルに基づいて検証を行っています。ここでまた概要版の7ページになりますが、施策の基本方針として、まず1つ目の広域交通軸の整備というところです。このことにつきましては都市マスタープランの中でも記載をさせて頂いておりますが、まず-1としまして、広域交通体系へのアクセス軸となります高規格な道路の整備ということで想定しておりますのはここにも記載をさせて頂いておりますように、名阪国道に対しての新名神や名神へのアクセス道路ではございますが、引き続きそのところを目指していくということ。あるいは2番、3番のところでは165号ということに記載させて頂いております。近畿圏との連携あるいはアクセスを改善する165号と関連道路の整備・充実を目指すということ。それと、県央と書いていますが、津方面へのアクセスを改善する165号の機能強化ということで記載をさせて頂いております。4番目としまして災害に強い幹線道路ネットワークの形成ということで、特に認定道路の指定をされております368号、165号について記載させて頂いております。5番目として広域的に交流を可能とする幹線道路の整備ということで、これにつきましても368号、165号というものが主となるところですが、それに接続する広域交通というものの整備を目指していくということに記載させて頂いております。施策方針の2番目ですが、東西南北の交通軸につきましても本市の東西南北骨格道路としての骨格を形成しますのは165号と368号ですので、その辺りを今後機能強化をしていくことに記載をさせて頂いております。3番目の市内交通軸の整備ですが、これにつきましては先程少し説明をさせて頂いたところですが、まず165号につきましては現在のところ、周辺については、市街化が進んでいることから、例えば車線数を増やすといった工夫での機能強化というのが中々難しいということからそれを補完する路線というものを位置づけております。先程申し上げました-1の路線で東西軸を補完して、市街地の外郭、外側を形成する道路ということで、この道路を重点的に整備する必要があるということで記載をさせて頂いております。そういうものにつきましても先程申し上げました165号と-1の路線を連携する道路、横断的に連携をする道路ということで赤坂夏秋橋線あるいは東町中川原線。この路線の整備の重要性について記載させて頂いております。3番目につきまして、-3でございますが、この部分につきましては幹線道路として、囲まれた市街地と名張市全域に配置されております拠点というものをしっかり結んでいく路線ということで、それぞれの拠点と市街地拠点を結ぶ路線について今回整理をさせて頂いております。その整備を図っていくということで記載をさせて頂いております。施策の基本方針の4番につきましては緊急輸送網及び避難路の整備ということで、先程申し上げましたように緊急輸送路として165号、368号というのが重要な役割を担っています。当然、この部分につきましては防災対策ということも図っていくということ。あるいはそういった位置づけはございませんが、避難路ということもありますので、災害時に対して道路の機能として耐震性を確保していくということについてもここでは整備を図っていくことに記載をさせて頂いております。8ページですが、そういったことを具体的な路線とした図面ということで8ページの上の

ろに記載をさせて頂いていますが、そういったそれぞれの路線が担う路線の機能を下の表のところで整理をさせて頂いています。ここでは記号で書かせて頂いて分かりにくいところもあるかと思いますが、Aというのとは165号というのを指して、先程申し上げたような機能ということ。Bにつきましては368号を指してありまして、これも先程申し上げたように名阪国道へのアクセスあるいは南側からの観光や交流の一部として機能するという事を記載させて頂いております。Cにつきましては今回新たに将来の交通量に対して円滑に自動車交通を流していくという観点で今回新たに設けたところでありまして、黒田から368号までの165号の機能役割を幾分か担うところとしてCの路線と位置づけています。Dにつきましてはそれぞれ拠点をつなぐ道路、あるいはEにつきましても市街地の中の円滑な移動性を確保する中で、梯子の段になる部分としての位置づけということで東町中川原線、赤坂夏秋橋線を位置づけています。Fにつきましては特にまちなかの移動性の確保、あるいは大型住宅地からそれぞれの幹線への接続につきましてもきちんと地区道路として位置づけて、必要な整備を行っていくことで基本方針としています。それで、今回のこういう幹線道路網をネットワークとして整理を致しまして、もう一度将来の交通量に対してどのような効果があるのかということを検証してきております。その結果と致しましては素案の78ページのところに掲載をさせて頂いていますが、165号の機能を担う路線を整備していったとしても、一部165号に混雑区間が残りますが、少なくとも連続して混雑することにつきましては解消が図られているということで、将来の幹線道路網につきましてもこういった方向で私どもとしては整備を進める基本方針とさせて頂きました。

続きまして、概要版の9ページ、10ページでございます。ここでは公共交通体系についての説明をさせて頂きます。まず公共交通体系を考える時に私どもが目標としましたのが鉄道と路線バスが交互に連携した利用しやすい公共交通ネットワーク。ネットワークとしてきちんと形成をするということ。まずはこういうネットワークとしての装置といいますが、そういうものを整備した上で、もう1点大きな課題がございます。市民の皆様方、あるいは事業者の方も含めて、公共交通を利用して頂くということ。そういうことを両方進めることで公共交通の利用促進をする。そのことで公共交通の維持にも繋がりますし、自動車の交通を減らしていくという、過度な自動車利用から脱却することに繋がっていくということで、この2つ。公共交通ネットワークを形成するということと、皆様方の交通行動を変えていくということ。この2つを大きな目標としてこの公共交通体系計画を策定してきたところです。大前提と致しまして、小委員会でもご意見がありました。名張市の公共交通、路線バスを見た時に確かに大都市に比べると当然整備されていない部分がありますが、少なくとも県下他都市と比べた時に名張市の路線バスのネットワーク、あるいはコミュニティバスのネットワークはかなり高い水準にあるということです。これを何とか活かした交通体系を組んでいくということが重要であるご意見も頂いている中で、そういったことからこの計画を策定してきています。基本方針のところですが、鉄道及びバス、交通が一体となった公共交通ネットワークの形成ということで、まず公共交通の役割分担を明らかにしていくことを1点目に掲げております。それと、広域交通利用に対処するための公共交通軸、この鉄道ですが、そういったものをきちんと担保していくということ。それと、広域幹線バス、市内幹線バスによる幹線バスのネットワークをきちんと担保していくということ。それと、市街地拠点のまちづくりの活性化を支援・誘導する市街地循環バスネットワークをきちんと担保していくということ。地域の住民の方々、地域コミュニティ交通ですが、それが主体となったきめ細やかなサービスを展開する支線バスネットワークをきちんと担保していくということ。最後に乗継拠点を整備していく。そういったことをネットワークの形成の基本方針と考えています。基本方針の1番。先程申し上げましたものを図で表したものが10ページの上の図になります。素案の方では91ページのところに同じ図面を記載させて頂いていますが、役割につきまして申し上げますとその下に記載をさせて頂いますが、鉄道については近畿圏・中部圏との連携であるということ。また一方で、伊賀鉄道を含めて伊賀市との連携を図るための軸、機能としてそういう機能があるということで記載をさせて頂いております。広域路線バスについては名張市を越えて運行されています路線バスを指しておりますが、市内外の需要にきちんと対応していく。あるいは市内の交通については市内の幹線バスとして機能する路線と

ということで上野名張線や、あるいは曽爾へ向かう路線、あるいは美杉へ向かう路線ということでこの辺りを位置づけております。あと市内幹線バスにつきましては住宅地とそれぞれの駅とを結ぶ路線ということで位置づけておりますのと、市街地循環バスにつきましては桔梗が丘を回っています三重交通の方で運行頂いている循環バスと、私ども名張市の方で運行しているナッキー号がこれにあたるということで、これをきちんと担保していくということで記載をさせて頂いております。支線バスにつきましても、今担って頂いているのが地域コミュニティバスです。この部分につきましても先程申し上げました鉄道駅、あるいは幹線バスとの接続、あるいは地域の生活拠点への交通手段として支えるための路線ということできちんと位置づけを行って、それを維持あるいは今のないところについては整備を図っていくということで記載をさせて頂いております。次に乗継拠点ということで記載をさせて頂いておりますが、鉄道とバスや、あるいはバス相互、あるいはそういった公共交通と自転車・歩行者といったような乗り換え等の乗り継ぎに供する場所につきましては駐車場や駐輪場、バスの改善あるいは乗り継ぎの情報の提供等をこれから進めていくということで拠点として位置づけております。5 地点、名張駅、桔梗が丘駅、市役所、市立病院、つつじが丘と書かせて頂いておりますが、この部分につきましてもそれぞれの色々な路線がそこに集まってくるということで、拠点の整備を今後図っていくというところで記載をさせて頂いております。施策の基本方針の というのは先程、特に乗継拠点のところですが、乗継拠点につきましても乗り継ぎ環境の整備、駐車場や駐輪場等の整備。あるいはバリアフリーも推進をしていくということ。それと、乗り継ぎルールの設定。これはどういうことかと言いますと、バスや鉄道あるいはバス同士でございますが、どちらがどちらを待つのかといった乗り換えのルールというのをきちんと設定をしていくことで、乗り継ぎの利便性を確保していきたいと考えているところでございます。基本方針の で、人と環境にやさしい公共交通環境の整備ということで、ここに記載をさせて頂いておりますのはバス運行における定時性の確保。これは先程の道路整備にも関わるところでございますが、そういったことをこれから目指していくということ。それと、バス相互の乗り継ぎ、あるいは施設利用に配慮したダイヤの設定を行っていくということ。利用者にわかりやすい情報・案内の提供を図っていくということ。乗り継ぎ抵抗の軽減と書かせて頂いておりますが、先程申し上げたような情報を含め、あるいは料金も含め、乗り継ぎに対して出来る限り抵抗感を感じないような、今後の取組みをしていくということで記載をさせて頂いております。最後でございますが、人と環境にやさしい車両の導入ということで、これも既に三重交通の方では一部対応頂いている部分もございまして、こういったノンステップバスであったり、あるいはアイドリングストップのバス、あるいは将来的にハイブリッドであったり、そういったような車両の導入というものを進めていくということで記載をさせて頂いております。施策の基本方針の につきましては地域住民の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供ということで、それぞれの地域では地域のコミュニティバスを運行されています。ただし、既存的に運行を行っていくために今のように定時定路線という運行が良いのかどうかということも含めて、そういうものをきちんと検討していく必要があるだろうということで、今回掲載をさせて頂いたところでございます。公共交通につきましても申し上げますと、素案の方の 97 ページのところを見て頂きますと、持続可能なコミュニティバスの運行に向けた基本的な方針ということで掲載させて頂いております。概要版にはその部分は掲載しておりませんが、素案の方に掲載をさせて頂いております。コミュニティバスの運行に向けた基本的な方針と致しまして、まず地域のコミュニティバスにつきましては行政が必要な支援というものを行った上で、基本的には地域の方々が主体になりながら、地域の特性を踏まえたサービスの水準をどうするべきなのかということを決めて頂き、その水準と次に利用者負担のあり方、料金設定をどう行っていくのかということも、一旦は地域として主体的に検討して頂くということで記載をさせて頂いております。一方で市街地循環バスのナッキー号についてですが、ナッキー号につきましてもアンケートでも様々なご要望を頂いており、ナッキー号が持つ公共交通ネットワークとしての機能を踏まえた中で、サービスをどのように向上させていくのか。サービスの向上と合わせて、それをどのように持続的に運行を続けていくのかということについて、私ども利用者負担の方と税財源をどのように導入していくのかという辺り、サービスの維持向上と費用負担のあり方

につきましても今後検討をしていくということはこの 97 ページで方針として記載をさせて頂いています。

続きまして 11 ページ、12 ページのところでございます。ここでは 3 つ目のこととして、自転車・歩行者の計画を記載させて頂いております。近年、自転車・歩行者の交通は環境にやさしいということもあり、健康志向というものも相まって注目されています。一方で特に大都市圏では、自転車と歩行者の安全確保をどのように図っていくのかということが問題になっています。特にブレーキを持たない自転車と歩行者や、自動車との事故がかなり多くなっているという現状もございまして、そのような安全確保をどのように行っていくのかというのが大きなテーマとなっております。特に小委員会の中でご意見を頂きました、国全体としてどのような方針なのかと申しますと、自転車の走行空間を歩行者と分けていくことで安全を確保するということが大きな方針としてありますが、三重県におきまして、警察の考え方として現状を見た時にはそういう分離は中々難しい。その中では共存を図っていくという方向で今のところ、検討をされているということで、小委員会でご報告を頂きました。今回の自転車・歩行者計画の中で私どもが全て歩行者・自転車は分離をしていくという考え方は持っておりません。しかし現実的な問題として特に自転車利用が多いところについては分離を基本的な空間の構成の仕方としてもっていく。それ以外のところについては安全に共存をしていくという方向で全体としての計画を立てています。概要版の 12 ページですが、ここで少し聞きなれない言葉でコリドーとコミュニティと書かせて頂いておりますが、コリドーとは特に幹線的な道路。自転車から見た時に幹線的な道路ということで記載をさせて頂いております。コミュニティとは支線的な道路ということで特に名張市の場合は地形的に自転車・歩行が移動手段として利用出来るところは比較的限られたところございまして、私どもとして特にこの市街地拠点と呼ばれるところについてはこのようなネットワークを形成していく必要があるということで今回提案をさせて頂いております。その中で主要駅へのアクセス、12 ページのところの基本方針の 1 番ですが、市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成ということで、主要駅へのアクセスをするところを主要動線として、コリドーと位置づけをして、分離型の空間の確保を目指していく。歩行者と自転車を分離しながら整備をしていくという路線に位置づけております。それ以外のところ、波線で図示をしていますが、その部分につきましてはコミュニティ路線ということで分離が出来るところについては当然分離を目指すのですが、中々道路事情等から分離が出来ないところについては安全に共存していくような自転車・歩行者あるいはそこに自動車も含めて共存して頂くような措置、予防をしていくということで記載をさせて頂いております。あと、中央緑道。市役所の方から桜ヶ丘に向かっている緑道ですが、その路線や、あるいは初瀬街道等につきましてはレクリエーション路線として今後整備を図っていく。あるいは既にもう整備をしてあるところもありますので、その辺りについては魅力を高めていくということの方針として掲げております。特に市街地の中で鉄道駅あるいは主要な公共施設につきましては自転車の駐車空間の整備を図っていくということで方針としています。それ以外、市街地以外の部分ですが、例えば赤目や美旗がそれに当たるのですが、市としてレクリエーションを目的とした自転車・歩行者のネットワークにつきましても余暇活動あるいは健康づくり。そういった需要に対応するため、休憩施設、あるいは魅力を高めるような環境の整備を図っていくということで方針としています。施策の基本方針の 2 番でございますが、魅力ある自転車・歩行者空間の創出ということで、特に中央緑道につきましても施設としての整備をされていますが、歩いて頂いている方が日常的には当然少ない状況にあります。そういうところで歩くということ。あるいは自転車に乗って頂くことが楽しみになるような、そういう魅力ある空間を合わせて創っていくことを施策の基本方針の 2 番で書いています。最後の施策の基本方針の 3 番ですが、安心・安全な移動環境の確保ということで、これがネットワークに位置づけた道路のところだけに限らないのですが、特に小委員会の方でご意見頂きましたのは名張におきましてもシニアカー、高齢の方が利用される原動付きの車両、車椅子にエンジンが付いたような車両がありますが、そういった利用に耐えられるような歩道整備が今後必要になってくるということ。あるいは自転車等につきましても、乗り方も含めてモラルをもう少し向上していく必要があるということもご意見として頂いております。そういうハ-

ド整備と合わせてソフト的な施策についても応じていながら、安心・安全な移動環境を目指していくということで方針を掲げています。

続きまして、概要版の13ページ、14ページでございます。このところにつきましては先程、将来幹線道路網から自転車・歩行者の計画というところを説明させて頂きましたが、いずれに致しましても自動車を運転される方あるいは公共交通を利用される方、自転車・歩行者を利用される方、それぞれの意識と申しますか、そういうものの行動を変えていくということをししないとそれぞれの施策が上手くいかないということになります。そうすると市民や事業者の方が意識を変えて頂くような取組みとしてどういうことをこれからやっていくのかについて記載をさせて頂いております。施策の基本方針の1番でTDMと書かせて頂いておりますが、これは8月10日の時にも少しお話があったところですが、今の交通の課題に対して、施設整備において全てを解決していくのは中々難しいところがあります。当然道路整備も一定時間、長期の期間が掛かりますので、そういう中でよりそういったことを効果的にやっていく中では交通の需要そのものを誘導していく辺りを記載させて頂いております。13ページの表1には様々なTDMの手法を記載させて頂いておりますが、この全てをやっていくということの中々難しいところもありますので、この中で名張市の、例えば道路の状況がどのようなことになっているのか、あるいは公共交通の整備状況あるいは通勤通学等の市民の皆さんがどのように動いていくのか。その辺りを踏まえた中で持続可能な施策というものを選択しながら、市民の方、地域の方あるいは交通事業者あるいは事業者の方と協働しながらこういった取組みを今後させて頂きたいと思っております。14ページの施策の基本方針のところですが、TDMとよく似ていまして、TDMというのはどちらかというと誘導。具体的な外的要因によって誘導させていくという手法でございますが、もう1つとしてそれぞれ個人の皆さんにある程度大規模にやっていくことですが、それぞれの皆さんに意識を変えていくような取組み。それはアンケートでのやり取りということで、こういう手法で公共交通を利用して頂きますということをや取りする中で、今まで自動車を使って頂いていた方が例えば公共交通に変わっていくような、あるいは公共交通を使って頂いていた方が自転車等に変っていくような、そういう取組みを継続してやっていきたいと考えております。施策の基本方針の3番ですが、この部分も重要な部分であると考えておまして、公共交通を皆で支えていくような意識を持って頂くということ。そういうことを今後も私どもとしても取り組んでいきたいと思っております。ここに掲載をさせて頂いておりますが、名張の中で今行われている錦生のコミュニティバス、ほっとバス錦がございまして、そこでの取組みということで回数券を使って頂く、地元の方に買って頂いたり、地域の商店の方に運行の協賛を募ったり、あるいはバス停の設置協定等、そういったことでそれぞれの地域でバス等を支えて頂くような、そういう意識を構築していくということに今後取り組んでいきたいということで掲載をさせて頂いております。

15ページ、16ページのところでは、基本目標に対してそれぞれの施策、将来幹線道路網から交通まちづくりのための行動計画がどのように関連するのかということを一覧にしたものです。例えば基本目標2の都市と地域の発展を支える交通まちづくりに対して、将来幹線道路であればこういうことがここに当たってくる。あるいは公共交通へはそのネットワークがここに、あるいは構築することで基本目標2の達成を目指していくという関係を纏めたものということでご覧頂きたいと思っております。

次の17ページにつきましては、今後の取組みにおける推進体制ということで掲載をさせて頂いております。素案では第4章の目標の実現に向けてということで記載をさせて頂いておりますが、今までのように例えば交通に対して、交通事業者は交通事業者の役割、行政は行政の役割。そういう立場や、役割を運用するということではなくて、これまで以上に連携をしながら、交通まちづくりを一体となって進めていくということの重要性というものを記載させて頂いております。それと、もう1点。特にそういう3つの要としてトータルコーディネータと書かせて頂いておりますが、マスタープランの成果目標、事業の進捗状況を評価したり検証したり改善策を検討する。というような組織等の仕組みづくりを行っていくということ。例えば公共交通ですと、それが地域公共交通会議ということになるかと思うのですが、そういったところでその3者がきちんと検証していくということに記載をさせて頂いてい

ます。

18 ページにつきましては3者、行政も含めての3者ということですが、その3者が基本目標に対して、あるいは交通モード別に対してどのように関わっていくのかということを取組み案として掲載をさせて頂いております。人にやさしい交通まちづくりに対して市民、地域の方々はどう関わって頂く、交通事業者あるいは企業がこう関わって頂く。行政はこう関わるといふことで掲載をさせて頂いておりますのと、そこで「公共」や「自歩」や「行動」、「道路」と書かせて頂いておりますのは下に注釈を加えていますが、道路は将来幹線道路網計画を指しています。公共は公共交通体系計画を指しています。そういった公共に対してそれぞれが担う役割を今回取組み案ということに掲載をさせて頂いております。

最後に19ページです。この部分につきましては先程ご説明させて頂いた中間報告を頂いた後、私どもの方で素案を纏める際に追加をさせて頂いた内容です。進行管理を行っていくことの検討としまして、まず1つは実施計画あるいはアクションプログラムを作成するということに記載させて頂いております。それと、そのアクションプログラムで施策を抽出する。あるいは実施主体が誰なのか。あるいは実施する時期がいつになるのか。実施によって促される期待される効果がどのようなものなのかということ整理するということ。それと、その効果につきましては市民の方々が見て分かりやすい資料を作るということ。それをその効果の発現時期、あるいは効果そのものの見直しをきちんと反映するようなPDCAサイクルと書いていますのはそういうことに基づいて進行管理を今後行っていくということに掲載させて頂いております。20ページにつきましては、これは指標評価。あくまでも効果の例ということですが、こういう方向で実施計画の中で目標を立てて、それに対して評価を行って計画全体を見直していくということ今後アクションプログラムの中で整理をしていくということに記載をさせて頂いております。長くなりましたが説明については以上になります。

議長

はい、ありがとうございます。ご案内のように昨年8月10日の第38回都計審で、小委員会を立ち上げて頂いて、そこで検討して頂くということで、以来、小委員会を延べ6回開催して頂いております。非常に精力的にやって纏めて頂いた素案でございます。125ページありますので、これを全部説明するわけにはいきませんので、事前に皆様にお渡しをしてあります。ある程度、目は通して頂いてあると思うのですが、膨大な資料ですので、説明用の概要版を作って頂きまして、概要版に従ってご説明を頂いたところでございます。十分な説明であるかどうかは、中々細部に亘っては出来ないところではありますが、お目を通して頂いてあると思います。これより只今の説明を受けて皆様方からご意見を頂戴したいと思っておりますので、誰からでもよろしいですのでよろしくお願ひしたいと思っております。

委員

膨大な資料と説明がありました。これを頂いたのが今月の7日でした。24日の会議までに十分勉強出来るので僕も必死にやりました。そうすると今週の20日に、この纏めと素案等、3つの資料が届きました。それで、申し上げたいのは3点あります。1つは、この資料は今おっしゃった通り重い資料です。私も一生懸命勉強しました。こちらはカラーがはっきり出ているのですが、後で送ってこられたものはカラーがないのです。カラーの方がはっきりして分かりやすいです。それと、どこがどう変わっているのかさっぱり分かりません。これを見たら変わっているのは、この折ったところで、付箋を付けているところは新しくなったところだと思います。僕は会社勤めが長かったので、どうも考えられない事ですが、こういう場合は差し替えをするとか、削除するとか、これをこっちに活かしながら補充していくと、何度も送る必要がないわけです。すごい資料です。市民の目からも、必ず僕みたいに苦情をいう人がいると思います。僕は市民の立場から見ているから、こんなことしてもらったら困るなと思います。はっきり言って一冊あったらいいわけですから、片方はいらぬのです。どこがいらなくなって、どこが追加か、差し替えをして中に入れていけば済む話です。最初から変わったのではないわけですから。

議長

変わっているものではないと思います。

委員

そんなに変わってないです。僕は見ました。

議長

あくまでこれは市民に説明をするための概要版ですから。

委員

それを市民に説明する時はまたきちんとされたいのですが、この7日に届いた資料を勉強していて、20日に送られたのは新しく変わっているのですから、何故、最初から送ってもらえなかったのか。この検討会議も何回もないのですから。大事な会議です、その中で事務局がもう少し我々に分かる資料を渡してほしい。これが届いて、これが届いた。最初からこれを纏めた素案を読んでおけば十分だと思います。常識的な話をしているのです。資料の面において、そう感じました。だから、色々と社会に求めるよりも、これから社会で何が出来るかと考えていますから、少なくとももう少し資料は分かりやすい資料を出してほしい。これは本当に無駄で、作る方も大変な時間を使って、紙も使っているのですから、最初からこれで会議はやります、としたら済む話です。会議はこれを勉強したら済む話です。これ順序が逆だと思います。それでは本題へ行きます。このまま説明に対する質問ですが、いいですか。

議長

先に今の件を、事務局から説明してください。

事務局

私どもから、まず資料の送付ということで若干ご説明をさせて頂きたいと思います。この中間報告を最初に送らせて頂きましたのは、1月17日に第6回の小委員会が終了して、取り纏めて頂いたのが中間報告ということで、都市計画審議会の委員の皆さんに送付をさせて頂きました。それを受けて、今回私どもの方で素案を作成いたしました。中身については先程おっしゃって頂いたように重複する部分がありますので、2回目に素案を送らせて頂く時にどこがどう変わったのかということ进行を明らかにした上で、素案を送らせて頂くのが本来であったかも知れないですが、その部分につきましてはそのような配慮について反省をしているところですが、扱いとしましては中間報告については、最終的に市に対してこういう中間報告を小委員会の方から頂いたということで、都市計画審議会の委員の皆様にご報告をさせて頂いたところです。それを基にしまして事務局が素案を作成し、それについて本日ご説明を申し上げてご意見を頂くということで、今回の都市計画審議会の資料として素案と素案の概要版を送付させて頂いたということでございます。ですので、素案に移る時にどこがどう変わったのかということを特定させて頂くというのが本来だったかも知れないですが、その分につきましては気をつけたいと思います。申し訳ございません。

議長

そういうことですのでご理解を。では中身についてのご意見をお願いします。

委員

僕もこの名張に住んで約30年になります。ここの名張は自然があって、農村とも隣接しているし、住みよい町だと思っています。だから、この町を未来永劫に残してもらいたい。今の説明を聞いていても、この辺りは随所に出ています。名張を僕らのこどもの時代へ行く末永く守るためには、何が必要なのかという、1番のポイントがどこに書いてあるのかということの思いながら聞いていたのですが、やはり一言で言ったら、先程のここに出ています。

たが都市交通軸。この中に入る、やはり国道 25 号。西名阪に行ける道を造ることだと思います。今行く道が 3 つありますが、皆、「帯に短し襷に長し」で時間と距離が掛かります。だから、これが仮に県や国に力を借りて、もっとここにおられる議会の先生も含めてそうだと思いますが、政治力を使ってもらわないと中々出来ない。だから名張が成長するためには、国道 25 号、西名阪、これに名神を繋ぎ、あるいはまた名神・名阪連絡道路、あるいは奈良や京都、和歌山。そこに行けるような最短距離の道路を造るというのが、名張をこれから成長させる 1 番の根本的な課題だと思います。こういうところに 1 番それを謳ってほしいと思ったのですが、残念ながら出てないので、私が言いますから。要するにそれをやると、産業や観光の交流が絶対促進されるし、名張の活性化になる。新聞にもよく出ていましたが、高齢者が古い家に住んでいます。安否をとられても分からないという記事も出ていて、やはり若い人が入ってきて、人間の交流が盛んに出来るということが、名張にとってこれからすごく大事だと思うし、これから名張も段々高齢化になってきて、大分先の話になるのですが、この資料にも出ていましたが、6 万 4,000 人とか 21 パーセントの高齢者と出ています。これはその時になっても間に合わないです。今から打つべき手は打っていかないといけないと思うので、それがこの名張の将来を担っていかないといけないと思っています。その中で広域交通軸をいかにするかということも含めて、あと出ましたのが都市交通軸と市内交通軸。この小委員会の中ですごく良いことを言っている人も沢山います。例えば、24 ページ。公共交通に関して名張市は恵まれていると。三重県全体で見れば、自家用車の利用率は約 9 割弱があります。名張市は平日 61%、休日には 82% ということで、非常に公共交通の利用が高いと書いてあります。それに市の中心部に鉄道、それに結節するようなバスが走っているという、非常に理想的な形です。こんなに恵まれた条件は他にないと書いてあります。どなたがおっしゃったか分かりませんが素晴らしいことです。コミュニティバスのことも書いてあります。良いことを小委員会でいっぱいやっておられて感心して読ませて頂いています。その中でも冒頭で申し上げた、西名阪のことも書いておられます。西名阪をいかに、活性化が進むことによって名張は変わると発言している人もおります。それを読んで同じ意見を持っている人がいるのだと思いました。委員会ではきちんと西名阪や高速道路に連携することがここに申し上げたようなことと繋がっています。素晴らしい小委員会をやっておられるということで感心して拝見しました。その間に公共交通とかコミュニティバスを連携してやっていけばいいわけで、165 号とか 368 号が混むというのは商店街や物流関係があって、休みになるとそこに行く人も多から混むわけで、逆に言ったらありがたいことではないかと思います。368 号が混むのは通勤の時に混むからで、名張市は南北東西に動脈が走っています。その道に裏道があって、非常に素晴らしいまちづくりが出来ていると思います。あとはそこに動脈を繋いでいくと、赤目ももっと生きてくると思います。それから道の駅というのがありました。道の駅だけでは見に来ません。やはり動脈を造って、ついでに道の駅に寄って、観光に行こうかという人が、僕だったらそうします。そういう人を和歌山や京都や滋賀から呼んでこないといけません。伊賀市のさるびの温泉には、県外の車がいっぱい止まっています。和歌山、滋賀から来ています。温泉だけでわざわざ遠いところから高速代使って、ガソリン使って。あそこは名阪に繋いでいるから来やすいのです。場所もいいところにあるから良いのかもかもしれませんが、下道だけだったら時間かかりますから。高速降りてからかなり走らないといけないので、でもそれだけ来るといのは何故かということもここでも謳ってほしい。お亀の湯もそうです。温泉のことばかり言って申し訳ないが、お亀の湯も県外の車が来ます。

議長

委員の発言は、小委員会の中で強く発言をされた方が沢山おられました。議事録にも出ているのですが、最終的に言われるように名阪に抜ける道路整備、これまでも何回も言われています。最終的に、30 年、40 年、50 年前から言われている事が実現出来ていないということの中で、この時代にそういう事が極めて難しいので、消極的なことになるのですが、その抜け道として、今説明のありました東西南北の 165 号と 368 号を中心にして、その混雑を防ぐため梯子型にするというような、今の素案ではなっているのです。同じような意見が、強く言われる方、皆さん同じ思いだったと思います。事務局、その辺りの最終の素案を

纏めたまでの経緯をお話できますか。

事務局

特に名阪国道への接続というのが、かなり前からご意見として頂いていますし、一方で名神高速道路というの、名神・名阪とも連絡を取って、その連絡道を名張まで延長して、国の背骨となるようなところへのアクセスを改善していくという、基本的にはまだ構想はあります。私どもとしてはそういった構想がある以上、実際に計画をもって実現されていくということは当然目指すべきところで、今回のマスタープランでもその構想について広域交通軸の中で記載をしています。また、もう1つの観点として西側からの名阪国道へのアクセスも、かなり以前から頂いているご意見としてはあるのですが、現実的に今の地形条件を考えた時に、大規模な道路を造っていくことは、名張市の力で成し得ていくということは非常に難しいことです。近隣の例えばお隣の市との連携により進めようとしていますのは、165号を中和幹線あたりまで接続することで、宇陀市との連携の中で要望を出させて頂いたりしているところです。特に名阪国道のバイパス的な機能を持たせるという部分も含めて、この165号の中和幹線への接続ということに、名張市として取り組んでいるところです。よって名阪国道に名張から直接繋げるような道路整備というのは、今回記載させて頂いてないのですが、広域交通につきましては先程の観点であったり、あるいは私どもとして切実に思っていますのは緊急時の輸送であったり、特に奈良県へ向けて、救急搬送で向かっていくこともありますので、需要等から考えて西側への高機能なものが今ある165号を基本にしながら、その機能強化を図っていくというのが重要な課題であると考えておりまして、広域交通軸の整備というところに記載をさせて頂きました。画期的な新しい道路という記載はないのですが、基本的に西側あるいは新名神・名神への接続については、現在のマスタープランにおいても方針として掲げています。この程度の書き方ということになるのかも分かりませんが、この広域交通の整備というところで整理をさせて頂いています。

議長

そういうことですが、少し消極的かも分かりませんね。

委員

その件について、名張の計画ですからもう少しはっきり書けないか。一昨年でしたか、色々聞いたら、もう既に三重県側で計画が決まっていて、それに基づいた方向でいくと言われていました。その延長が、まだ続けられているような気がします。はっきり皆さんおっしゃっているし、私も前の時に申し上げました。もっと具体的に言われていますから、はっきりこの場で、そういうのを書いてもらえる方向に変えてもらうようになりませんか。もう1つ付け加えますと、最近、大阪都構想が出てきていますから、行政区域がいつどのように変わるか分かりません。それを10年、20年、25年先の計画で色々言われていますが、1つ変わりますと、全く無意味になります。しかし、変わっても名張の人の要求というのははっきりと明記しておかないと、また一から検討という形に変えられる可能性もありますから、その辺りを考えてほしいと思います。

委員

提案ですけど、名張市の1番の上位計画は総合計画です。福祉の理想郷というのが概要版の2ページに書いていまして、2004年から2015年までとなっています。私もここを崩そうと思うのですが、まず出来たものを崩せません。だから、総合計画というものに従って各省庁の施策は積み上げられています。ここの都市交通マスタープランというのは総合計画の下に位置するわけです。ですから、ここに位置するものが、平成22年から40年までやりますが、総合計画は2015年の平成27年に1回終わります。この終わった時の次の総合計画は、より市民が本当に求めている総合計画にしてもらわないと、そこからくる施策というのはものすごく大事だと思います。本来は、その平成28年の総合計画に皆さんの思いを取り上げてやってくれば、実はここに出来てくるものが、見直しを多少していってもらわないと困る

のです。私が思うにはこれは今進んできて、第6回の小委員会が済んで、我々のところに持ってきたのですが、崩せられると思っています。見直しをしていくのだということをやって頂ければ、少なくとも次へのステップを踏めるのではないかという気がするのですが、いかがなものでしょうか。

議長

その通りだと思います。

委員

段取りを踏んでいかないと、一足飛びに出来ないということが、最近よく分かってきていますので。

委員

別の言い方ですが、今委員のお話を別の側面で言っただけの話なのですが、今回は交通マスタープランですから、皆さんの目は道路であったり、鉄道であったり、バスにあります。今度は、福祉のマスタープランを作っている時、皆さんの目は福祉に行くわけです。環境の時は環境に。それぞれがその分野の中で素晴らしいことを言えば言うほど、その総合計画に盛り込むものがどんどん膨らんでいきます。それを後付けるための予算もどんどん膨らんでいきます。そうすると、これらのバランスを取っていかないといけないという中でこの総合計画というのは優先順位を付けているわけです。そう考えた時に、今ここだけ見たら確かに広域道路を造るといのは非常に重要な施策かもしれませんが、バランスを考えた時に、本当にそれだけのお金があったら福祉に回せという話が出てくるかもしれませんし、その辺りは少しバランスを取って頂いた方が良く、そのバランスを取っているのが総合計画ではないかと思います。

委員

概要版の19ページですが、こういった計画・実施・評価・改善、PDCA。この都市交通マスタープランでは、具体的なアクションプランを含めて、計画して実施して評価して改善する。例えばその評価、各指標を作ってやるのですが、このPDCAの具体的な18年間をどんな形で考えておられるのかの質問で、その評価はいつになっているのか、少しお聞きしたいです。

事務局

まず今、策定しようとしているのはマスタープランですから、来年より実施計画を作りたいと考えております。それは分野ごとに、道路や公共交通の分野で実施計画の作成をしたいと思っております。先程も言いましたように優先順位等もございしますが、私どもの今の思いとしては来年・再来年度に、実施計画を作っていくということを思っております。その実施計画に基づいて施策を実施していく。その施策により効果の発現がどうかということについては、今すぐ何年後にそのチェックをするのかということまできちんと整理出来ているわけではございません。25年度中に実施計画を作って26年度からはその実施計画に基づいて、何らかの実際の施策を打っていくことにしたいと思っております。

委員

計画が24、25年。そして、実施が25年ですか。

事務局

26年です。

委員

26年。そして、評価も26年、27年ですか。

事務局

分野、分野によって異なると思うのですが、例えば、道路分野で実施計画を作るとした時に、どの道路からやりましょう。それをいつから始めましょう。実際にその道路が整備をされた時の評価があると思いますので、その評価をするのが26年なのか27年なのか、そこまでは短くないと思います。少なくともその事業が始まって、ある一定の期間が来た時に果たしてその事業が効果的に実施されているのかどうかという評価はその時点で行ってくるというイメージです。

委員

そうすると改善が28年、29年という形にして、見直しはそこへされていくということでしょうか。改善ということですが。

事務局

その道路事業ですと、そのように短いスパンでは中々出来ないのではと思っています。そこは事業ごとにやり方、評価の仕方、評価をするまでの期間というのは、4つの施策ごとに変わってくると思います。道路の実施計画をするにしても、実際に進めるとすれば、当然、用地買収から始まりますので、実際にそれによってもたらされる効果がどうか、あるいはそれまでに費やしたコストはどの程度だったか。場合によっては事業中であっても道路の建設は止めていくという結論になるのかも分かりませんが、それを短く1年目、2年目という辺りではないと思っています。

委員

具体的に分からないのですが、これに関しては、ある程度してくれたほうが議会に関しても、それから市民の方にオープンしていくわけで、分かりやすいと思うのです。実際市民の方に先程言われていますが、パブリックコメントでは殆ど意見は来ません。これまでも各パブリックコメントやっていますが、本当に少ないです。それは何故かと言いますと出来たからといってこれだけでオープンにしているだけで、市民の方がこれを理解するところまでいかないのです。確かにこれは出来たけれど、本当に市民の方に分かりやすくこのマスタープランはどういう目的でしたかという形を本当はもっと分かりやすい物を作って、それを市民の方にするとパブリックコメントで来ると思うのですが、今出来たものをそのまま出しているの、市民の方が分かりづらい、今各部室でやっているのは殆ど意見が出て来ていません。教育委員会もそうですし、福祉の方もそうです。ですからもう一度、都市計画室の方で出来るだけパブリックコメントを求めているのであれば、求めている内容を分かりやすくして頂ければありがたいです。

議長

手続き上、パブリックコメントをやっているということだけみたいな感じになっていて、パブリックコメントを開いてやっていますということです。

委員

これは将来に渡って大事なものですので、しっかり市民の方にも分かって頂いて、意見を募っていくということが大事だと思います。以前も大変でしたが、介護保険の導入の時には、各地区に説明に廻って、市民の皆さんの意見を聞かれていました。その時に結構地域の皆さん参加をされていましたが、今回介護保険の見直しをやったのですが、そういう説明がなされなくて名張市で一括して行われていましたが、一ケタしかおられなかったということで、そういう状況もありますので、やはり大事なものについては、しっかりと丁寧な説明の仕方が大事ではないかと思ったり、本当に一冊で相当な数ですので、中々分かりにくいと思いますので、事務局の方も大変ですが、そういう取組みを是非して頂きたいと思ったり。

委員

このマスタープランの6回目の最初に結いのまちと書いています。名張でパブリックコメントということですが、パソコンを持ってない人は出来ません。年のいった人とか、高齢者はインターネットを使えませんから、やはり顔見て話をしないと駄目です。集会所等で、皆集めて、こういうことを検討しています。皆さんどうですか。と分かりやすく説明して、顔見て心を見てやって欲しい。機械では相手の気持ちは伝わりません。だから時代はそういう時代だから、もう少し身近にきて膝を寄せ合って話をしないと良い街が出来ないです。これに何かを書いてあって実行しないと駄目です。パブリックコメントと言ったって、これを見て誰が読みますか。本当に時間の無駄で、読みません。そんな暇な人はいませんから。もっと分かりやすくして、名張はこれからこうしたい、こういう165号を整備して、こうしようと思っています。もっと身近な話題で、顔見てやっていかないといけないと思います。今の話聞いてそう思いました。

委員

事務局に提案ですが、これは小委員会でも地域の3人の方が会長・副会長が出て来ています。自分の地域で面と向かって説明をして聞いてもらうという、そういう機会を15地域の公民館か市民センターで出来ないだろうか。そういった機会を今、事務局が喋っただけでも1時間余り掛かります。やはりそれくらい中身の濃いものですから、出来るだけそういうのを積極的に出来たら、今回出来なくても6月議会の前には必ずやるとか、何かそういうのを検討して頂けたら非常にありがたい。本当に名張市にとって大事なことです。

事務局

先程からも意見を頂いています市民の皆さんへの説明ですが、実は委員がおっしゃって頂いたように今回の小委員会では地域づくり会長・副会長の3名に入りました。パブリックコメントをさせて頂くに当たって、実はその小委員会の3名の地域づくりの代表の方と少しご相談をさせて頂きました。何をご相談させて頂いたかと申しますと、パブリックコメントに合わせて、まずは地域代表者会議に説明をさせて頂いて、その後地域に入っていくご相談をさせて頂きました。ただ、今この時期が非常によくないのかも分かりませんが、3月から4月、4月一杯はパブリックコメントの時期としており、その時期で説明の機会を設けるのは難しいので、それ以降で地域代表者会議に図って、その後それぞれの地域に出向くなり、どうするのかを地域代表者会議と一度、調整をしましょうという話になっております。よってプランとしては、ある程度出来上がってしまったものになるのかも分かりませんが、これはあくまでも大きな方針であるので、おそらく地域の方々にお聞き頂いても、大きな道路をといたことはあったにしても、方向としてはご理解頂けるものと思っています。説明会はどれ位の単位で、15地域とするのか、もう少し大きな中学校単位とするのか、あるいはもっと細くなるのかは、調整をさせて頂いてご意見なりを頂きたいと思います。ただ、それがパブリックコメントの手続きが終わっている時期であっても、大きな方針まで変わるようなことにはならず、より良い意見交換といえますが、将来どのようなプランを作っていることについてどう考えるか、実際には実力を持ってやるのは実施計画ということになりますので、ここにご理解を頂くためにも、一定程度の市民のご理解を頂くのも重要なことです。そういう手法を考えたいと思っています。

議長

地域、地域に実情が違う場合もあり、団地は団地にそれぞれの悩みを抱えて、今後高齢化していきますので悩みを抱えてきます。旧町部は旧町部でどんどん空洞化が進んで、どうするのかという悩みを抱えていますので、折角ここまでやって頂いたのだから、地域でも手間が掛かりますが、大事なことです。地域に入って実情を聞いて頂くということにしないと、パブリックコメントを1ヶ月やっただけでは、単なる手続き上のことになってしまう可能性がある。その辺りは事務局、よろしく願います。

事務局

まずは地域づくり組織の方との相談ということで、先程も申し上げましたように、例えば公共交通のビジョンでは、地域の皆様に取り組んで頂かないといけないこと。我々の方からお願いといたしますが、このようにコミュニティ交通を使って頂きたいということも含めて、共通の認識を持って頂かなければいけない部分もあり、皆様と意見の交換をさせて頂きたいと思っています。

委員

少し市民公募の委員3人の方にお聞きしたいのですが、18ページに市民の役割や地域の役割や行政の役割が詳しく書かれています。良いことだと思ったのですが、市民、地域が1番最初にきていて、我々市民がやらないといけないですよというスタンスです。それに関してはどうでしょうか。行政は1番最後なので、少し聞いておきたいのですが。

委員

市民の立場から、私はずっと生まれ育ったのが名張のまちで出たことがないので、他のことは分からないのですが、名張が今かなり新興住宅地によって人口が増え、ニュアンスも変わってきた中では、かなり発展してきたと思います。そして私どもが生まれたのが戦後の人間ですので、これから最後を迎えるまでの20年程の間にしてほしいことが盛り込まれています。ところがマスタープランは20年くらい先の話であるため、見えないというのが私の実感です。行政というのは私どもが考えているように今考えていることがすぐ出来るかと言ったら、まず出来ないのだろうというのが実感です。確かにまちの中での本当に住みやすいまちづくりということで、今回、策定する小委員会でも皆様のご意見を聞かせて頂きながらでしたけれども、やはり早くしてほしいというのが実感です。やはり市民の声をもう少し早く取込んで頂いて、計画を立てて頂ければ良いのというのが実感です。

委員

市民が中心にやっていくことが良いということですか。

委員

皆様のご意見では、本当に自分達の地域を活性化していかないといけないというのがよく分かりました。それに行政がどれで手助けしてあげられるのだろうというのを考えて頂けたらと思います。

委員

地域バスについてのことですが、データに出ていましたが、かなり利用者が減っているように思います。行く時と帰る時がどう見てもお客さんは一緒という気がしますので、これは地域ごとの交流がなされていないから、同じ人が行って帰るだけのコミュニティバスになっているように思うので、その辺りを考えて地域おこしとか、色々なことをやって頂いて乗客を増やすというような取組みが出来ないのかと考えます。

議長

市民の位置付けの問いだったのですが、今のような意見で事務局お願いします。

事務局

コミバスの利用者が固定化されているのではないが、色々な方がそのコミバスに乗っているのではなく、それを利用されている方、行きに利用されている方がまた帰りに利用されているということに終わってないかということで・・・

委員

それしか乗客が無いのでは、こう考えて言われたのではないかと考えますが。

事務局

きちんと調査が出来ているわけではありませんが、基本的には、地域コミュニティバスが、今のところ不便地や空白地から最寄りの幹線バスのバス停や駅に行っているバスとなり、一定程度使われている方が限定されているのが現実だと思います。例えば、まちなかにいらっしゃる方が錦生に行きたいということであっても利用頂けます。これはどなたが乗っても良い乗合いバスですが、今のところ現実の需要としてはそういった方はいなくて錦生の不便地域から名張地域に出て頂くための手段として活用頂いていることとなっています。ただし、特に錦生のほっとバス錦は、他との調整はありますが、もっと延長したいというご希望を持っておられる中で、今の路線バスとの競合等の調整もしながら、コミュニティバスとして経営がきちんと成り立つ、もっと多くの方に乗って頂くという方向での検討をして頂いている最中で、4月以降、別の運行ルートであったり、若干ルートを延長したりと、ほっとバス錦が今宇陀市の方にも入っていますので、今までのバス停から更に奥へ行くことで、より利用が増えると思われ、運輸支局に申請して拡張しているということです。そういう意味ではそれぞれ工夫を頂いていますが、現状として地域コミュニティバスは元々の目的の範囲というのは主な地域の需要であると思っています。

委員

具体的ではなかったと思いますが、行き先を若干延長するとか、別のところにバスストップを設けるとか、地域の方が考えると言われたので、提案ですが私はさつき台に住んでいますので、福祉施設が2つあり、今のところ福祉のバスがありますが、例えば福祉施設の中で病人が出ますと病院施設がないので、父兄の人に連れて行ってもらうということを要求されている福祉施設もあるそうなので、父兄のいない人が入居された場合に非常に問題が出てきます。ですから、その場合は地域バスも、福祉施設にもバスストップを設けてもらえればと思います。といいますのは福祉施設で大きなイベントはないと思うのですが、小さい雅楽の会や音楽会をしているように思いますので、ある程度宣伝して頂ければ、他の地域からも来てもらえる可能性があると思います。地域の方が分かっておられるかもわかりませんが、そういったことも検討して頂ければ良いのではないかと考えます。

議長

団地の方は、皆そういう問題を抱えています。公約的に当てはまる様な形で素案には書いてあると思いますが、やはり地元に入って頂いて、色々ご意見を聞いて頂いて、どこまでこの内容を充実させていけるのか、実施出来るのか、それと緊急に出来ること。広域道路の整備については何十年も出来なかったものを今プランだから挙げておくことも必要かと思いますが、すぐ出来ることもあると思います。拠点の駅前駐輪場とか駐車場整備とか、出来るところからでも早くやって頂くべきだと思います。是非、実施計画の中ではそこが大事です。プランだけ立ててそれで終わりということが多いためです。

概要版の18ページですが、市民・地域がやる、それから交通事業者・企業・行政。行政が1番後回しになっていますが、これで良いのかということに対しては、市民の立場からこれによるしいですか。

委員

別に構わないと思います。

委員

市民が主体となって要望していくというのはあるべき姿で理想的です。ここに市民と交通事業者、交通の場で、行政とが3つの和の真ん中のトータルコーディネーター、これを纏め役、調整役ということの推進役という体制が1番大事だと思います。市民だけでも出来ない、行政だけでも出来ない、そして交通事業者だけでも出来ない。このトータルコーディネーターの役割の推進役というのが、比較的皆さんの意見を聞きながら予算を考えながら事を考えないと、市民が主体というのではなく、皆で一緒になってこの3つの重なっているトータルコー

ディネートを推進していくことが良いのではないかという気はします。

委員

この「新しい公」の推進というのとはここではないかと思えます。このトータルコーディネータの真ん中のところ。これが「新しい公」の推進で皆がやっていくという形ではないかと。ここが、小委員会でも「新しい公」とは何を指すのかと聞いていますが、少し何かこの中で「新しい公」がばやけているという気がします。

議長

小委員会の中には近鉄の代表、三重交通の代表も来て頂いている。近鉄の利用も段々減っていています。三重交通もこれからバス利用がずっと減ってきて、路線が廃止になったから、後はコミュニティバス等で補っているわけですが、将来的に非常に不安要素があるので。そこらを十分市民と交通事業者と行政が一体になってその問題を解決していかなければならないということはここに盛り込んであります。

事務局

この17ページのところで、掲載をさせて頂いてある、この3つの重なりというのは、申し上げましたが、具体的にイメージ出来るのが例えば地域公共交通会議という組織があります。これは、名張市の公共交通に関する事業者として、近鉄は今のところ入っていませんが、三重交通であったりあるいはタクシー会社であったり、あるいは地域住民の方々であったり、当然行政も運輸支局という運輸の関係のところであったり、名張市であったりということで、そういうところできちんとそれぞれの今の実施されていることについて検証していく。例えば公共交通ですと、そういう組織で調整をしていくという機能の会議ですので、そこでこれから先も含めて、どういうところの機能をまず強化していくべきかで、今のところ申し訳ございませんが、道路ではこういう組織はありません。道路整備については行政が関わったり、行政と地権者や地域であったりという関わり方になりますので、そこも全体として取り組みが出来るような組織というものを作って、その中で最初の計画にはこうあるが、それは見直すべきではないか等、その辺りについてもきちんと機能出来るような組織が必要なのではと思っております。私もここでイメージしていますのは地域公共交通会議というのがそれにあたるのでは。それを例えば他の分野にもそういうものを作って、全体として行政だけの意見ではなくて、市民の方々あるいは事業者の方々の意見を調整する。あるいはそのプランの進捗状況について議論するというような場が持てればと思っています。また今のところ公共交通以外の分野について、どういう組織になるのかということまでは出来ていないですが、そういうイメージを持っているということです。「新しい公」は必ずしも、この3つが重なった交わりのところでないと考えています。例えば市民と行政の重なりかも分かりませんし、あるいはもっと別のものかも分かりません。今まで一方的に例えば行政なり公共機関と呼ばれるところが担ってきた部分を別の主体が担うということも含めて、「新しい公」という概念でありますので、必ずしも3者が重なっている部分だけが「新しい公」だという認識ではありませんので、あえてこの3つの重なったところにはそれは入れてなくて、全体として進行管理をする中でこういう組織というものをきちんと持つことが重要ということで、今マスタープランには提案をさせて頂いているところです。

委員

このコーディネータはどなたがやるのですか。

事務局

公共交通関連について想定している1つは地域公共交通会議です。

委員

それは具体的に書かれていないので、誰がというのが市民に分かりますか。

事務局

それは1つの分野についてはそうだということで、例えばそういう組織ですといった例示をさせて頂くということがあっていいかも分かりません。

議長

1番の失敗例は、名張駅の西口です。昔の駅前の開発計画が1番最初、50年前からあったのですが、結局は名張市と近鉄と地元商店街とが皆押し付け合いをやっていたのです。50年前でしたら近鉄も力があったし、名張市も力があったのです。だから、どこかが纏めようということでやっていたら良かったのですが、今はそれが全く絵に描いた餅になってそのうち近鉄も力がなくなる、名張市も地元商店街も力がなくなり、無いもの同士で、押し付け合いすらしていない。組織も何もなくなってしまった状況の中で東口が出来たわけで、最初の計画は1番早くからあったのに、近鉄沿線でも名張駅西口だけがずっと何も出来ずに終わってしまったということで1番の悪い例がそこにあります。交通事業者を中心にやって下さいと言っても、これも無理ですので、やはり行政が中心になって今言ったような駅前のバス路線の問題やコミュニティバスの問題、そういったことについては、行政に中心になってもらえる方がいないと無理だと思います。

委員

ここの文面は追加とか対応出来そうですか。

議長

それはこれからパブリックコメントもやるわけですし、これでもう決定ということではないです。

委員

これは名張市としてイニシアティブを取って計画遂行していくということが基本ではないかと思います。それぞれの皆さんの意見を聞きながら進めていくということで、今近鉄の乗客もどんどん減ってきている。三交バスも10年間で100万人近く減っているということの中で、どうしたら地域の交通が維持出来るのかということのをこれからの高齢化社会に向けて真剣に考えていかないといけない時期なので、それに向けてのこれは計画だと。それだけではないですが、それも含めて産業や、それから観光とか環境とかそういうところも含めての全体的な計画になると思うので、やはり皆で知恵を合わせて行政がイニシアティブを取るのが基本ではないかと思いますが、どうでしょう。

議長

私もそうと思いますが、事務局はいかがですか。

事務局

基本的にはそういうことになります。少なくともどのような課題があって、それに向けてこうしていきましょうという提案をさせて頂きながら、それに対してどういう取組みをしていくのかということについてはまずは私どもの方で様々な取組みの提案をさせて頂かないと進んでいけないということもあります。最終的にはシビルミニマムを確保していくなど、私どもが最終的な責任を負っていくということになるのだらうと思います。ただし、それには税財源の投入も発生しますので、このことについて理解を求めていかなければいけませんし、市民の方々がそれに対して税を投入することについてもご理解を頂いた上で実施をしていくということですので、先程説明の中ではありませんでしたが、今路線バスというのはかなり厳しい状況にあります。先程おっしゃって頂いたように10年間で利用者が100万人減っています。その100万人減ったというの350から250に減っていますので、かなり大きな比率で減っています。そうすると、事業者の方からは利用者だけでは支えきれないという意見がございます。私どもとして一旦は事業者の方、あるいはそれを利用されている方の負担

など、その路線のバスの利用促進によって路線の維持をしていくと言いながらも、最終的にはその 250 万人なり 200 万人なりの移動手段を確保していくという観点では一定程度その支援というものを行政としてせざるを得ない事態が出てくるのかも分かりませんので、そういった情報提供等をきちんとしてした上で今必要なこういうことに対して、税を投入していくという辺りをきちんと説明していく等、その辺りについては私どもの責任だと思っていますので、先程役割の中では 1 番右側には書いてありますが、ただし書いてある項目が一番多くございますので、決して行政が率先して取り組まないといったことではないです。ただし、それにしても先程総合計画の話で予算の配分のこともありましたが、この分野にどれだけ皆様方の税金を使っていった良いのかという辺りは当然議論になるところだと思います。名張市はご存知の通り厳しい中ですので、それにどれだけの費用を使っていくのかということについては、これは市役所が決めることではなくて、市としては皆さんにご判断頂くということになりますので、その辺りについて議論を、まずきっかけを作ることが行政の責任なのだろうと思っています。先程のトータルコーディネータのところですが、分かりにくいということですので、もう少し工夫させて頂き、今回都市計画審議会で頂いたご意見を基に表現として分かりやすい表現に修正するというのは小委員会で認められている部分だと思いますので、その辺りをパブリックコメントまでに修正させて頂きたいと思います。

議長

他にありませんか。

委員

最後の基本目標の 4 で安心・安全が確保された交通まちづくりというのを掲げて頂いています。この度の東北の震災あるいは紀伊半島の災害などで見ますように、完全にその道路というのが防災の時には 1 番役に立つというか、それを確保しないとまず市民生活が復興・復旧しないということですので、ここは少し濃い目に是非力を入れて頂きたいと思うところです。特にリダンダンシーとかそういう表現もして頂いているのですが、例えば東北の場合ですと高速道路がしっかりと背骨にあって、そこから櫛の歯作戦という形で災害の現場に救援物資が届いていったというようなこともありますので、そういう意味からすれば先程ありましたように名阪国道への結節というのはこの地域にとっての生命線であるというようなことでやはり耐震性能はきちんと早めに保持するように、そういったことを少し盛り込んで頂いたら良いという気がしました。

議長

ここでの位置づけは名阪国道への 368 号を 1 番主力に考えています。368 号から更に新名神まで伸びることも含めて。

委員

確かに幹線道路網の整備は本当に皆さんの期待が 1 番高い整備だと思います。それは現実的には非常に財政的にも厳しくなっていくと思います。その部分も踏まえて今回総合的な観点で作って頂いたと思います。私は中々よく出来ていると思っています。先程言われましたように安全・安心。これも大事な目標でして、私ども順次、整備しておりますが、東日本大震災で起こった、特に津波対応です。あれについては三重県全体では櫛の歯作戦。これは海岸線沿いを想定されていまして、この地域ではそういう課題ではなしに、それぞれの緊急輸送道路の整備。それが課題になるかと思います。それと、安全・安心で伊賀地域の役割はどちらかという後方支援的なことが出て参りますので、それにも耐えられるような道路整備というのが必要だろうと思っています。それ以外に人にやさしい交通まちづくりですが、環境にやさしい。これも非常に大事な課題ですので、この 4 つの目標が総合的に発展していけるような計画を是非進めて頂きたいと思います。ありがとうございます。

委員

今の話に関連したことですが、この概要版の3ページのところに都市交通の課題ということでA、B、C、Dと4つ挙げております。そのDの問題です。今災害とかそういう、安心・安全が確保された交通まちづくりに関する課題と。これ、そしてその下に「安心・安全なまちづくりへの対応」ということになっているのですが、このAのところではその自転車や歩行者の安心・安全な云々ということになっていまして、意味合いは違うかも知れませんが、同じ言葉の繰り返しになっているような感じがしてしまうのです。この安心・安全が確保されたということでDは課題というのが良いかも知れませんが、この「災害時に対応出来る」というような表現を入れてもらった方がより分かりやすいのではないかと思いますがいかがでしょうか。

あの、5ページのところで、もっと細かくその内容を書かれておりまして、5ページのところで基本目標4。その中身というのはそういう震災やそういう災害の時のことです。そういうことも踏まえまして、こちらの方の課題という大きなところには安心・安全なまちづくりへの対応。こういう風に繰り返しではなく、主に災害時・緊急時の対応みたいな感じで書かれた方が皆さんにも受け入れられやすいという気はするのですが。

議長

課題ということで並べてありますが、その辺りについて事務局いかがですか。

事務局

確かに基本目標4といえますのは安心・安全が確保された交通まちづくりと言いながら、交通安全のことを含んでおりません。基本的には防災というか、被災した時の緊急輸送道路網の確保ということを基本的には書き込んでいます。これは特にその小委員会が始まった時には東日本大震災があって、防災というのは元々都市と地域の発展を支えるという辺りに項目として入れておりましたが、小委員会の中でそのことについては防災を特出しにするべきだろうと、基本目標にあえて挙げてきたところです。ですので、安心・安全と言いつつも、内容的に想定しているのは地震が主なところでございますので、この辺りについては、そのDのところの書き方について、交通安全など含むような書き方ではなく、特に防災、災害というのはこういうことで加えさせて頂くようにします。

委員

それと、この審議会の方でも都市計画に入っていないながら、そのまま手付かずで50年程もそのままになっているというのが随分と出ておりました。私もそのことでは随分気になっていたところですが、今回こういうマスタープランの素案のところを見せて頂きました時に、そういうことの文言もこの中に入れて頂いていました。これをこれから優先的に検討しようというようなことが入っておりました。私は良かったと思ったのですが、都市計画に指定されてもう既に50年経っている。この計画というのは平成40年までですということは今から16年ですか。足しましたらもう70年近くも規制がかかったままの状況になっていまして、もうそれはやむを得ないと思いますが、一世代というのは30年程とすると、もう二世代以上も前に計画されたことがまだ現在こういう状態にあるということに対しましては本当に地権者の気持ちはどうなのかと随分私も気になっております。でも、こうして今平成24年度から、こちらの方も検討に入頂く。また、それによって廃止のところは法手続きを行って頂くというこれも見せて頂いたので、やれやれと思ったところですが、ただ1つ、私少し引っ掛かっておりますのはこの素案の方の17ページで、都市計画道路の整備状況という地図があります。この地図の凡例ですが、未整備区間というのは赤の実線で、長期未着手路線というのが点線で示されています。そして、こちら、もう1箇所、85ページの今お話をさせてもらいました、その経緯。もうこんなに長いこと経っています。これにつきましてまた検討しますというようなことを書いて頂いて、その下の地図ですが、この地図には先程の実線と点線の部分が全部赤の実線になりまして、都市計画道路未整備区間として一緒になっています。だから、これは未整備区間と長期未着手路線との違いというのはどういうことなのか、どの

ようにこれを分けられているのか。それをお聞きしたいです。

議長

点線は、これは全然着手されてない。特に旧町部に多いのですが、赤の実線で入っている未整備区間について少しは手を付けてあると、そういった感じですか。

事務局

基本的にはそういうことです。17ページにある波線部分の長期未着手路線が都市計画決定で今おっしゃって頂いたように40数年前のところですが、その路線について一部も整備を行っていないということです。赤のところについては先程会長からありましたように、少しの区間、あるいは部分的に多少は手を付けた区間はありますが、路線としてはまだ赤い部分は未整備であるというための表現なので、特にどちらも問題ではあるのですが、都市計画決定をしながら一切これらの手を付けてこなかった路線がこれだけあるということ表現しています。整備としてどれだけ出来ているのかということ表現したのが17ページでございまして、85ページのところで、その未整備区間と長期未着手を一緒にしてありますのは、実は表現をしたいことが少し異なりまして、ここで表現をしたいのは、この薄いピンクで示してあるネットワークとして私どもが考えている路線であって、そこに対して今の都市計画の計画道路があって、しかもその中で整備されていないところを赤く表現しています。だから、今回のマスタープランの中で将来道路ネットワークとして考える際に、ピンクの被ってない赤のところについては量的なところでは都市計画道路の機能としては弱いので、先程おっしゃって頂いたように法手続きも含めて、24年度以降になります。具体的準備を進めていきたいと思えます。ただし、それにはハードルがいくつもありますので、そのハードルをひとつひとつクリアしながら、最終的には手続きまでもっていききたい。それは平成40年を目標にするのではなくて、来年度からその実際の実務に入っていくって、出来る限り早くやっていきたい。ただし、先程も言いましたがそれぞれの路線によって超えなければならないハードルは違います。既に予定されていて家が建たずに転居された方もいらっしゃるということもありますので、そういうところとその路線ごとに違う条件をクリアしながら最終的には変更等をしていきたいと思えます。この協議についてはそういうことで整理をしています。

委員

今のお話の中で、85ページの方はそういう区分けで全部実線にしたということですが、この中の文言の中にこれら長期未着手の路線・区間についてはという文言があります。ですが、この図を見ても長期未着手路線の表示がないので、それはどこかはっきり分かりません。目的が違うということは分かりましたが、図の上の説明の中に長期未着手路線の文言が入っていますので、そこは点線とかそういう風な形にして頂いた方が見る人には分かりやすいと思えます。

議長

事務局の考え方はいかがですか。非常に大事な部分で、今回、この辺りのところを解決出来たら非常に良かったのですが、時間的にもこの問題はこれだけで議論して都計審で検討していかないといけないくらいです。

委員

地権者にとっては本当に我慢の限界です。ですから、今このように挙げて頂いたということだけでも一歩前進すると私は思いますが、本当は時期などいつまでにとというのが欲しいところですが、それは後のアクションプログラムで明記して頂いてということで、それはそれで良いかと思えますが、今、この図につきましていかがでしょうか。凡例のところ17ページのように長期未着手路線を入れて頂くか、それとも、文言を整理するなど、こうして長期未着手という言葉がここに出てきておりますので。

事務局

85 ページの表記につきましては先程おっしゃって頂きましたように、長期未着手路線を別の、例えば波線に表現して、凡例に追加するのか、あるいは文章を変えるのか。申し訳ございませんがこちらの方で調整をさせて頂いて、いずれかの表記にさせていただきます。

委員

それこそ地権者等のそういう風な立場から考えましたら、文言はそのままにして頂いて、図の方を直して頂きたいと思います。

副議長

素案の序論のところの上から 3 行目。本文に「とともに」がありますが次と並びますので、これを訂正して頂いた方が今度パブリックコメントに出すのには良いのではということが第 1 点。それから、42 ページの素案の上から 6 行目の右の方ですが、「自由意見においても」と書いてありますが、自由意見というのはアンケートの自由意見だと思しますので、ここに少し説明を付け加えた方が分かりやすいということと、この前、私会議休ませてもらいましたので、CO2 の 2 が大きいというのが確か議事録で読ませて頂きましたが、86 ページですが、ここが直っていないので、これも直して頂いた方がパブリックコメントの時に良いと思ひまして、以上でございます。

事務局

修正させていただきます。

委員

今の皆さんのお話を聞かせて頂いて、このマスタープランの資料を最初に頂いて、すごく大変だったなと思いましたが、分かりにくいという皆さんのご意見をすごく感じまして、今回この資料を頂いて読ませて頂いても言葉的に難しく、説明もありますが、その説明された文章自体も分かりにくいということで、市民の皆さんにこれで説明に行かれても分からないという方が殆どではないかと思ひます。「モビリティマネジメント」にしても、全体の交通マスタープラン策定の目的というのが一人ひとりの移動や地域の交通流動を改善していくために行う一連の取組みということであれば、もっと身近な言葉で言うとかしこい車の使い方という、それに関してどういう風に皆でプランを考えていこうかというところに行き着くのではないかと思うので、その辺りのところをもう少し市民の皆さんに近い場所に立って頂けたらと思ひます。この目的の概要版の 1 ページ目の策定の目的の中の図 1 の集約連携型都市のイメージがありますが、これは全国的にこういう形であると思ひ、名張市らしさというのがまだ見えてきてないような気がします。50 年もまだ動いてきていない計画がやっと動いてきたというその意気込みと言ひますが、戦略という言葉を使つてはいますが、もう 1 つこれをするのだというところが見えてこないで、流れ作業のままでまだ来ているというところをもう 1 度検討し直して欲しいというのが私の意見です。

議長

事務局どうですか。これは三重県どこも今取り組んでいるのですか。名張だけですか。

事務局

名張だけではないですが、三重県の各市町が進めているというと、それはそうではなく、確か四日市では取り組んでいます。特にこの 1 ページのところの集約連携都市のイメージとして全国的にというご指摘ではありましたが、基本的に名張のようにその人口の密集地が市街地、全域に渡って分散している都市というのはそれほど多くなく、標準的な都市構造ではないだろつと思ひております。色々な都市の考え方はあるかと思ひますが、1 番効率的なのは中心地に全体を集約していくというのが 1 番効率的です。名張がそうあるかどうかというのは別にしまして、日本全体の人口が減っていくということからしますと、特に青森市ですと、

青森の市街地に全ての機能を持ってくる。そのことで都市経営効率を上げていくということで、都市の持続可能性はそれを持って都市の経営運営効率を上げていくという方向を目指していますし、一方で名張市の場合はそういったことを目指すことが妥当ではない都市構造と認めていて、人口の密集地というのが点在しています。ただし、名張市の今回のマスタープランもそうですし、総合計画もそうですが、将来の人口が増えていくということには想定はされておりません。そういうことからすると、その拠点というものの機能を維持しながら、その分散したものをどのように連携させていくのかということを考えるのが全体としての都市の考え方のだろうと思っております。それをイメージとして書かせて頂いたのが図の1ということです。ですので、はっきりは申し上げていませんが、それぞれのところにおいて集約をしていく。それを連携し結んでいくというイメージとしてあります。それはそうとしまして、全体として分かりにくい語句の説明等についてはページ注釈という対応になってくると思います。それ以外でプラン全体の構成を変えるという辺りについては、私どもとしてはこの今のプランであっても、名張市としては将来の人口等も踏まえた中でこれに向かってやっていくという理由を表現しているつもりですので、全体として構成を変えてしまうということについては、今は変えさせて頂けないと思っております。

委員

間違ってもらったら困りますが、その集約連携型都市というのは良いと思います。このイメージの中から派生した中の素案の中身の感じとして、名張市が今まで50年間動いてきていなかったという、そういう色々な地域性や行政の動きが出来てきていない中で、名張からそういうものが市民に伝わるように説明時にして頂けたらということをお願いしたいと思えました。集約連携型都市のイメージというのは必要だと思います。名張市にとってそれぞれの地域がこれだけ離れて立地しているというところで、そこで、皆さんが地域でこういう風にしていったらこのプランに合うのかということの方がもっと気持ちよく、こうしたい、これも良い、あれも良い、というようなことを引っ張り出すように説明して頂けたらということをお伝えさせて頂きたいと思っております。

議長

素案としてはこれで大体良いと思いますが、この素案の概要版が難しい内容を抜粋してそのまま書いてあるから、この素案、概要版でこれを持って説明するとまだ分かりにくいかもしれない。もっと市民側から見た言葉にする等の工夫が欲しいと思っております。

委員

だから、交通体系、市民の方が皆こうして欲しい。ああして欲しい。今まで直っていないという言葉を入れてくれると分かりやすくなるのではと私は思っているのですが。

議長

簡単な概要版が市民に分かりやすいです。ページ数をもっと減らして、これだけ説明するだけでも大変ではないですか。

副議長

私も地域住民説明会に何回か色々立ち会ってきましたが、各地域でされても本当に人数が少ないです。だから、アナウンスをする時にもっと住民が興味を持つような、そういうものをもっと少し市が、行政が介入して地域づくり委員会と共同になって、皆の意識ですということをお分かって頂くようなアナウンスの方法を考えて頂けたらと思っております。そうでもしないと、やっても本当に何人かしか来られないです。だから、そのところを何回も同じことを繰り返したら駄目なので、もう少し、例えばここに色々されてきたこともあると思っておりますが、三重交通が何か定期券をしたとか、例えばナッキー号がどうかとか。そういうような実際になっているものをもっと使いやすく、ナッキー号をどうしたら使いやすくするかという住民説明会です。というようなことを入れることによってもっと参加率が高くなると思っております。

委員

折角やって頂いて、主催側が多いようでは…。今の話は大賛成です。概要版の6ページですが、この交通まちづくりのための行動計画というのがこの4つの計画の中の1番枠からはみ出ているということは何か意味があると思います。このところがあまり説明されていないですが、この意図したところが何かということが分かりたいのと、言葉ですが、5ページの1番下の基本目標の4ですが、地震は、ここは名張断層帯の地震の方が死者も多いし怖いです。だから、世間一般では3つの地震の名前を入れることも必要なが、名張で作っているマスタープランなので地震に関しては名張断層帯というのを必ず入れてもらいたいと思います。あと、14ページの施策の基本方針ののところですが、これは地域づくりと一体となったところの地域づくりは名張の場合は地域づくり組織という名前が15地域の総称なので、一般的な地域づくりという意味であれば構いませんが、名張の15地域を指しているのだから地域づくり組織に名前を変えてもらいたいという。その3点。

議長

只今の意見についていかがですか。

事務局

まず1点目の交通まちづくりのための行動計画というのは前段の3計画に対して上位といえますか、どのような位置づけなのかということですが、道路整備などは別かもしれませんが、基本的には交通まちづくりの行動計画、これが達成されないと他の計画が回っていかないと考えておまして、少なくともその混雑の解消というものについてはこういう行動のことでより効果が発揮する。公共交通もまさにそういうことです。

委員

4つの中で1番最初に来るものですか、これは。

事務局

最初といえますか、全てを上手く動かすためにまずこれがないと動かないという意味でこういう位置づけをしております。それと、防災のところですが、おっしゃって頂いたように名張が想定される震度というのは今おっしゃって頂いたように直下型の名張の部分が1番、それは防災計画の中でもそういう位置づけになっております。ただし、その想定確率のところが、長期の計画でいつ起こるか分からない。その確率までは明示されていない中で近々起こることが想定されているという記述からすると。

委員

18年間です。

事務局

18年間ですが、今のところ名張活断層帯については長期評価の対象外という扱いになっていまして、ただし、起こった時の震度はそれが1番大きくて、被害も一番大きいです。ですので、その辺り表現を検討します。

委員

危機管理室とも相談してくれませんか。

事務局

この内容については防災計画の方から引用しております。最後に14ページの地域づくりと一体となった公共交通のところですが、これは組織と一体となったということよりはその地域づくりの取組みというものと、公共交通の愛着というものを一体的にその交通まちづくりであるという概念にしており、ここでは組織ではなくて地域づくりという、まちづくり的な

概念です。

委員

分かりました。ということは先程の冒頭から交通まちづくりのための行動計画はやはり上位なので、どこにもそういう表現がないので、何か少し工夫してもらったらどうかという風に思います。いかがでしょうか。

事務局

この6ページの表現の仕方は、そういうことを表現したくてこうしてありますが、行動計画が全ての計画の実現に向けた、もっともキーになる計画ですということがより分かりやすいレイアウトか何かで表現をしたいと思います。

議長

色々皆さん方からご意見頂いて、今パブリックコメントまでに直せるところは直して頂いて、パブリックコメントにということで、それを頂いた後、また修正箇所が出てくれば、小委員会で対応という手続きを踏んでいきますので、皆さん方のご意見を反映出来るようにして頂きたいというように思います。大分時間も迫ってオーバーしているかも知れませんが、ご意見、この辺のところまで切らせて頂いてよろしいですか。

それでは、議事はこれで終了と致します。

・・・閉 会・・・