

### 第38回 名張市都市計画審議会 議事録 [概要]

- (1) 会議名：第38回名張市都市計画審議会
- (2) 開催日時：平成23年8月10日(水)午後2時から午後4時30分
- (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 |    |               | 事務局ほか    |    |    |
|-------|----|---------------|----------|----|----|
| 会長    | 辰巳 | 雄哉            | 都市整備部長   | 前田 | 芳久 |
| 副会長   | 望月 | 明子            | 都市計画室長   | 我山 | 博章 |
|       | 淵矢 | 美寿代           | 都市計画室副室長 | 山森 | 幹  |
|       | 久  | 隆浩            | 都市計画室主査  | 深井 | 克治 |
|       | 繁田 | 雍子            | 都市計画室主査  | 岩本 | 嘉浩 |
|       | 幸松 | 幸太郎           | 都市計画室    | 宮本 | 寛太 |
|       | 吉田 | 正己(「吉」は上が「土」) |          |    |    |
|       | 三原 | 淳子            |          |    |    |
|       | 井上 | かず子           |          |    |    |
|       | 富田 | 廣             |          |    |    |
|       | 中  | 孝             |          |    |    |
|       | 寺井 | 喜之            |          |    |    |

- (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の策定について  
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38回 名張市都市計画審議会 議事録 [ 概要 ]

日時：平成23年 8月10日(水)

午後 2時00分～4時30分

場所：名張市役所 2階 庁議室

議長

座って失礼させていただきます。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、これより協議に入ります。本日協議頂きますのは事項書にありますよう「名張市総合都市交通マスタープランの策定について」でございます。事務局より説明を求めます。

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策定について、昨年より議論してまいりました都市交通に関する問題・課題あるいは今後目指すべき方向性といった部分についてご説明させていただきます。

ご説明の方は、前のスライドを用いてさせていただきます。



皆様のお手元にも本日の配布資料と致しまして、お配りさせて頂いてはいますけれども、本日は基本的には画面の方でさせていただきますので、よろしくお願ひします。



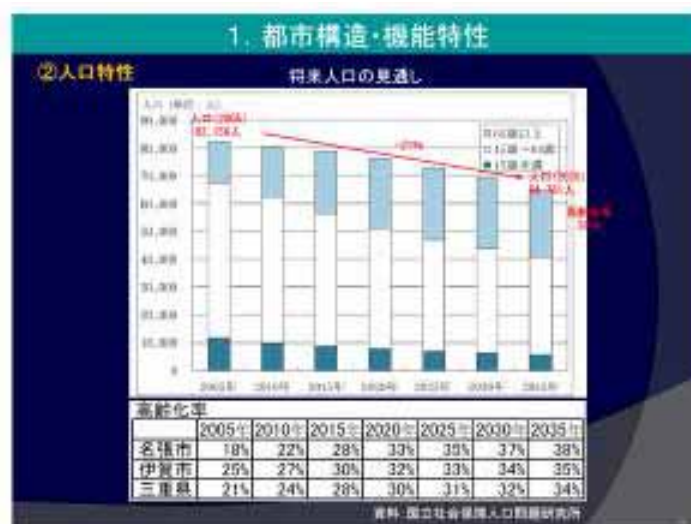
ちょっと見にくくて申し訳ございません。この図面は名張市の位置を記載してございます。ご承知のとおりではございますが、本市につきましては三重県の西の端に位置をしております、直線距離で大阪へ 55km、名古屋へ 95km と、近畿圏と中京圏の接点に位置しています。この両圏域につきましては近畿日本鉄道大阪線、名古屋線あるいは国道 25 号（名阪国道）で連絡されているという状況でございます。



続きまして、本市の人口等に関わる状況についてご説明を致します。本市の人口につきましては最新値は、昨年度実施されました国勢調査の速報値が出ておりまして、名張市の人口が約 8 万人となっております。

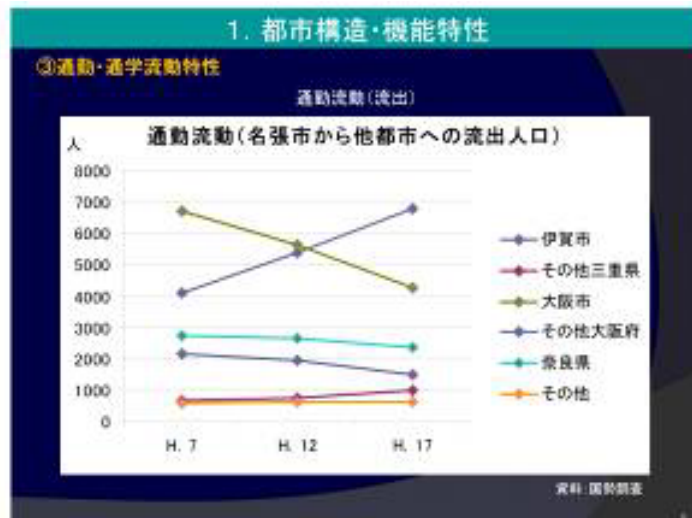
昭和 50 年以降、住宅地の開発等によりまして急激に人口が増加してきましたが、国勢調査で言いますと平成 12 年をピークにしまして僅かではございますが、減少傾向にございます。

それと下段の方の表ですが、これは高齢化率について記載をさせて頂いております。資料としましては平成 17 年の国勢調査を基にしておりますが高齢化率は 18% ということで、隣接する伊賀市がこの当時 25%、三重県が 22%、全国平均が 20% ですので、平成 17 年当時からしますと高齢化率は低いといった状況にあります。



一方でこれから先の人口動向についてですが、国立社会保障人口問題研究所という人口のこれからの予測をする機関がございまして、そのこの予想になります。本市の人口につきましては今後も減少が続いて、2035 年、平成で言いますと 47 年には約 65000 人まで減少していくような予測があるところでございます。高齢化率の方を見ても、先ほど申し上げましたように平成 17 年当時ですと 18% ということで比較的高齢化率が低い年でありましたが、これが 2035 年という年を見て頂きますと、名張が

38%で最も高く伊賀市の35%、三重県の34%を超える、2.5人に1人くらいが高齢者になっていくと予測されています。



続きまして、今市民の皆様が日常どのような方向に向かって移動されているかということについて、これも国勢調査の資料でございますが、平成17年の通勤・通学を見ると、実は流出、名張から外へ出る方々は伊賀市が最も多いという結果になっております。次いで大阪市になります。国勢調査で言いますと12年ぐらいを境にしましてそれまで大阪方面にお勤め、あるいは通学の方が多かったのですが、それが12年を境にして伊賀市に大きく移動されているという状況になっております。一方で名張市の方に入って来て頂く方につきましては、これは図には示しておりませんが伊賀市からという方が約3800人ということで、概ね変化がないという状況でございます。



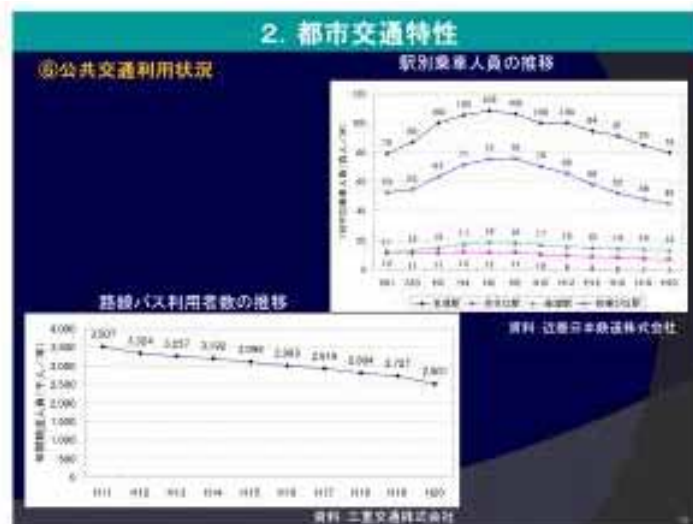
続きまして、更に見にくい図面で申し訳ございません。また、お手元の図面でご確認頂けたらと思います。名張市の公共交通の整備状況ということで名張市の特徴と致しましては、まずは近鉄大阪線がございます。その名張駅、桔梗が丘駅を起点にしまして放射線状に路線バスが運行している状況でございます。それと、路線バスを補完するコミュニティバスにつきましても市街地循環型のナッキー号を始め、地域コミュニティバスとしてあららぎ号、コモコモ号、ほっとバス錦、みどり号の計5路線が運行しているという状況でございます。今、赤で点滅しているところがございますが、実はこの地域と言いますのは美旗地域、あるいは赤目地域のところで一部交通不便地があります。これの定義としましては公共交通のバス停や駅から500m以上離れた地域が全体の1/3以上を占める地域ということで定義をさせて頂いています。



そこで普段、地域の皆様につきましては、こういった交通手段を利用して移動されているのかを図にしております。目的としまして、出勤であったりあるいは通学であったり、色んな目的があるわけですが、これも全体の全目的を平均して見た時に平日につきましては約 61%の方が自動車で移動されておりまして、これが休日になりますと 82%ですので、平日は約 6 割の方、休日は約 8 割の方が自動車で移動されている状況にあります。そして休日につきましてはこれも今お示しをさせて頂いていませんけれども、移動先としましては名張市内が最も多い状況でございます。



こうしたことは道路交通センサスといいまして国勢調査と同じ時期に道路の通過交通等についても調査をしております、黄色で示してある路線。これは国道 165 号と国道 368 号ですけども、このところが常に混雑が著しく、旅行速度といいますが 20km 以下、平均しますとノロノロの運転になっている区間が発生している状況でございます。



一方で公共交通の利用者がどういう風な移り変わりをしているのかを示しているのがこの図になっておりまして、上段が鉄道駅別の利用状況でございます。鉄道につきましては平成6年から8年位、この辺りをピークにしまして徐々に減少している状況でございます。下が路線バスの利用状況で平成11年から平成20年までの間になります。平成20年には250万人、年間ですが利用されており、この10年間で実は利用者が3割減っている状況にあります。ここまで主に先ほど申し上げましたように国勢調査や、あるいは道路交通センサス、あるいは名張市が過去に実施をしました交通の混雑度等の調査を基にご説明をさせて頂きました。

### 3. 交通に関する意識調査

①アンケートの概要

市民アンケート調査の概要

|       |  |
|-------|--|
| 調査実施日 | 2010(平成22)年12月   |
| 調査対象者 | 名張市居住の18歳以上の者  |
| 調査方法  | 配布、回収ともに郵送方式   |
| 調査内容  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・回答者の属性(性別、年齢、職業、免許保有、自動車所有等)</li> <li>・日常的な交通行動(外出目的、手段、頻度、時間帯等)</li> <li>・各交通手段の満足度(不満の内容、改善すべき点等)</li> <li>・バス交通のあり方(税負担のあり方、コミュニティバスが果たすべき役割等)</li> <li>・タクシーのあり方(税負担のあり方・運行経路、ダイヤ等の見直し意向等)</li> <li>・高齢化社会を迎える将来の移動環境のあり方</li> <li>・名張市の交通将来像</li> </ul> |
| 配布数   | 2,400票   |
| 回収数   | 1,045票   |
| 回収率   | 43.5%  |

それで実は私どもそれぞれの調査は、調査年度が古く、5年前とかの調査でありますので、昨年度市民の意識調査、アンケート調査を実施させて頂きました。そのことによりまして、何を私どもが知りたかったのかと言いますと、先ほど申し上げましたように年度が5年なり経過をしていく中で市民の方々の交通行動がどう変わっているのかを確かめるということ。

もう一つとしましてはバス等の公共交通に何を期待されるのか、またそれを維持するためにどの程度までの負担について合意して頂けるのか、あるいはそれぞれの交通機関に対しての、これは道路も含めてですが、不満を抱いていらっしゃるの一体どの辺りなのか。それでこれから高齢化社会を控えて将来移動をする環境としてはどういうものを望まれるのか。最後に名張市の目指すべき交通の姿はどういうものをイメージされるのか。こういったことについてアンケート調査を実施したところでございます。統計上から言いますと少ない調査ということではございますが、先ほどから説明しています道路交通センサス等の調査もございまして、それを補完するという事でさせて頂いております。配布数としては2400、回収が1045ということで回収率が43.5%のアンケート調査になっております。それで回答

を頂いた方々の属性、こういった方々から回答を頂いたかといえますと、



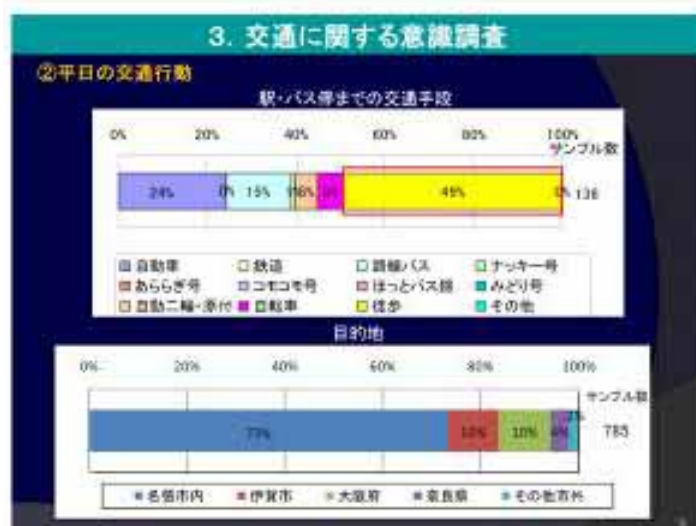
まずこれは年齢構成について図示をしているところでございます。名張全体の年齢構成でいいますと生産年齢人口と呼ばれる方が約72%、老年人口につきましては28%であることに對しまして今回、回答頂いた方々の生産年齢人口からは63%、老年人口から37%になっており、若干名張市の年齢構成別の人口よりも高齢の方からの回答率が高くなっております。



次に地域別の回答者の属性でございますが、右側が名張市全体の地域別の人口構成、パーセントで表しております。左側が回答者の地域別の構成になっておりまして、この図につきましては若干の差があるものの大体名張市の地域ごとの人口に合った回答になっています。



では設問の中身でございますが、日常の移動に関して、平日につきまして移動目的では、49%が通勤目的で27%の方が買い物ということで、二つで4分の3を占めている状況で、移動手段としましては自動車利用が68%と、高い状況になります。そして、公共交通の利用者は鉄道が13%、バスが7%で合計20%になっております。他都市と比べると公共交通の占める割合はこれでも高い割合になっているところでございます。



続きまして公共交通を利用されている方がそのバス停や駅に向かってこういった手段で移動されているのかを表したのがこの図でございます。約49%の方が歩いてそのバス停や駅まで行かれています。ではその方々がどこに向かって行っているのかですが、一番多いのが名張市内の73%。あと伊賀市が10%。大阪府下、大阪市に限らないですけども約10%で、約20%の方々が先ほどの伊賀市、大阪方面に移動している状況であります。





一方で休日の行動でございますが、休日につきましては、ここでは自由目的で一括りにさせて頂いていますが買い物や、飲食・娯楽、あるいは親戚の方々や友人を訪問するといった自由目的の方が約90%を占めており、交通手段としては81%が自動車となっております。先ほどパーソントリップ調査の時に平日と休日の自動車の割合が、休日の方が高いという風にパーソントリップ調査でも出ていましたが、今回のアンケート調査においても休日の方が自動車を使用している割合が高くなっております。



目的地につきましては名張市内が81%を占めておりまして、休日ですのでその他の市外としましては伊賀市ではなく、大阪の方に向かって見える方が多くなっております。



また、次にそれぞれの交通手段別の満足度について明記しておりまして、まずこれは自動車を利用する時の満足度になっております。見て頂きましたように満足、概ね満足される方が47%で不満、やや不満とされる方が21%ということで、自動車交通につきましては満足とされる方のほうが多いということではあります。不満の内容につきましては、一体どういったことがあるのか掘り下げますと、道路幅員などの道路構造に関わる危険箇所が存在が1番多く、その次に渋滞等で目的地まで時間が掛かるといったところが指摘をされているところでございます。



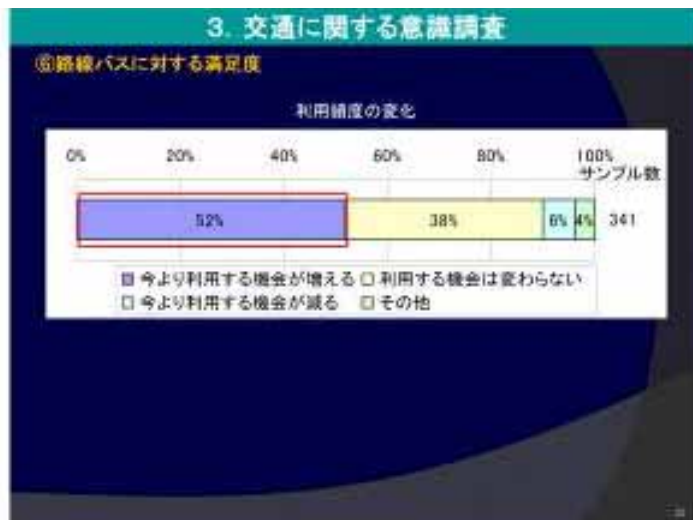
次に鉄道でございます。鉄道につきましては満足とされる方、不満とされる方。満足とされる方のほうが4ポイント高くなっていますが、不満の内容としてどういったことがあるのかといいますと、まず1つ目としては運賃が高いというようなご不満があること。あるいは運行本数が少ない。これは後でもバスでも出てきますが、バスとの接続が悪い。あるいは駅周辺に楽しめるような魅力が無いことが不満の内容としてお答え頂いているという状況です。



次につきましてはそういった不満のところが改善されれば、約半分の方が鉄道を利用する機会が増えていくという答えを頂いているところでございます。



続きまして、路線バスの状況ですが、こちらは不満の方が32%で満足の方が16%ということで、不満を抱いている方のほうが16ポイント多くなっております。先ほどと同じように運行本数が少ない。あるいは運賃が高いという不満が1番多くて先ほどの鉄道にもございましたように、他の交通機関との接続が悪いということが挙げられている状況でございます。



同じようにそういったことが改善されますと、約半数の方がバスをもっと使うようになるとお答えを頂いております。



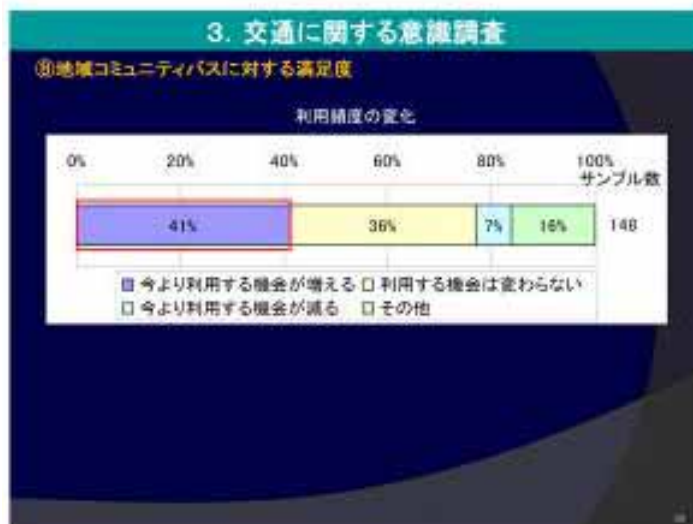
続きましてナッキー号でございます。ナッキー号につきましては当然運行している範囲が限られているということもあって、分からないという答えがかなりの部分を占めていますがその中でお答えを頂いた方々からみますと、これも10%が不満で4ポイント不満を抱えている方が多くとなっております。その中でも運行本数、これは1日6便ですが、その運行本数そのものが少ないということ。それと必要な方向に路線がないというのは通ってない地域の方々、あるいは1つの方向でしか走っておりませんので、かなりの遠回りになってしまうという方々もいらっしゃるかと思うのですが、そういう風なことに不満を抱いていらっしゃるということだと思えます。



これにつきましてもそれが改善出来れば、約半数の方がナッキー号をもっと利用するとお答えを頂いているところでございます。



更にですが、これはナッキー号以外の地域コミュニティバスについての満足度で、これも資料として有効性はかなり低いといえますのは全体として90%近い方がそのエリアにいらっしやらないということもありますので、分からない方が多くなっています。この回答も不満を抱えている方のほうが多くてその不満の内容としましては先ほどのナッキー号と同じように運行本数が少ないことと必要な方向に路線がないことが不満の要因になっています。



このことについてもそれが改善されれば、約4割の方が更に利用機会が増えるとお答えを頂いております。



次に自転車でございます。自転車につきましても、概ね満足とされる方が10%、不満とされる方が25%ということで、自動車同様ですがこれも道路構造にかかる部分の不満が多く、内容としましては道路の幅が狭い、あるいは通行するスペースがなくて危険である。あるいは自転車道がない。段差が多くて通行しづらいというご不満を頂いているところでございます。



利用についてはそういったことが改善されれば約 4 割の方が利用されるとお答えを頂いております。



最後に徒歩でございますが、徒歩につきましても不満だという回答が多くなっています。これも不満という方が 5 ポイント多くっており、中身につきましては先ほどの自転車と全く同じような傾向でございます。



このことについてもそういった歩道の整備等が進めばもっと歩くとおっしゃる方が約 4 割いらっしゃいます。今まで申し上げてきた中で特に道路に関わるような部分につきましては、本日お配りさせて頂いたアンケートの 47 ページのところでも少し細かい図面ではありませんが A 3 の地図を付けさせて頂いてまして、そのことについては箇所ごとに、問題ごとにこれから改善を図っていくことが必要であろうと考えております。



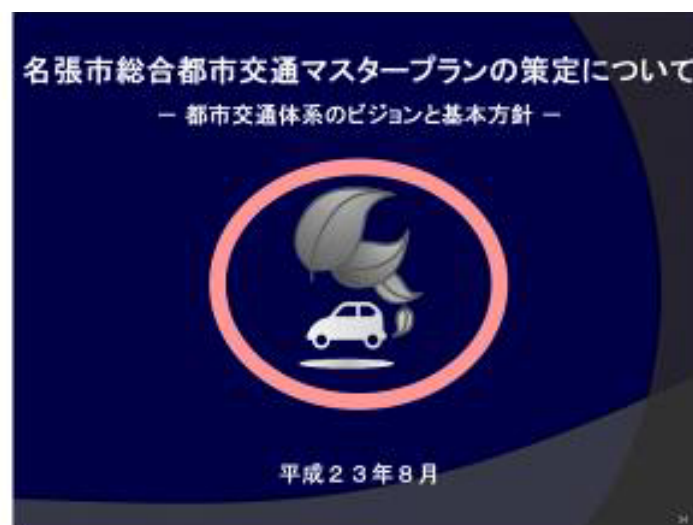
続きまして、先ほどアンケートを取る目的の中でも少し申し上げましたが、バス交通の運営に対する考え方というところで今のところ、コミュニティバスについては特に税財源の投入を行っているところでございます。それと路線バスにおきましても都市間を結ぶような路線バスにつきましては、これは名張市が直接補助金を支出しているわけではございませんが、国あるいは県の補助金が導入されているという状況であります。そういう状況の中でバス交通の運営に対して税財源の投入をどうお考えかという辺りについて、設問を設けております。特にコミュニティ交通につきましても、その必要性については理解を頂いているところでございます。ただし、税財源の投入ということになりますとこのアンケートではという条件付きではございますが、税財源でそれを負担するのではなくて、利用者を増やす工夫であったり、あるいはサービス水準の適正化であったり、あるいは運賃の適正化といいますか、はっきり申し上げると値上げということではございますが、そういったことで一定程度その受益者の方々の負担を増やしながらか税財源の投入については減らしていくべきというのがこのアンケートの答えの中では多くなっております。



続きまして、先ほど申し上げましたこれから高齢化をむかえていく中で将来の移動環境がどのような風な移動環境を望むのかということについてのお答えでございます。自動車の運転が難しくなる年齢はどのくらいということにつきましては大体 70 歳を超えてくると難しいとお答えの方が多くなっています。そういったお答えの方々が、そうしたら運転免許をどうされるのかということにつきましては、出来れば運転免許を返上していくとお考えの方が約 6 割いるという結果になっております。そうしたら車の運転が出来なくなった場合に何に機能を求めるのかといったことについてお聞きしたところ、56%の方、半数を超える方が公共交通がその機能を担う将来像というのを望んでおられることがこのアンケートで分かったところでございます。



最後になりますが、このアンケートの最後のところでそうしたら名張市の交通の将来像はどのような都市、交通面から見た時にどのような都市がいいと考えておられるかについても記載を頂きました。1番多いところは3つの赤で囲んである部分ですけれども、1つは大阪や名古屋といった大都市圏に対して鉄道で移動しやすいまちが名張市の将来の交通像であってほしいという方。あるいは自分のそれぞれの住まいの地域から鉄道駅あるいは中心市街地にバスで便利に移動出来るようなまちであってほしいとお考えの方。あるいは最寄りのバス停、あるいはお店などに徒歩で安全に移動出来るようなまち。そういう風なまちであってほしいというお考えの方が多数を占めております。ここまでが、これまでの資料、あるいは昨年のアンケート調査で明らかになっていった本市の現状であると捉えております。

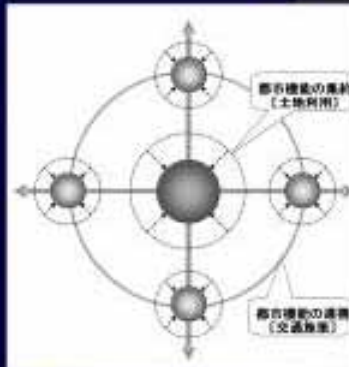


それではそういった現状分析を受けまして名張の交通に対しての問題・課題をどのように整理をしながら、どのようなビジョン・基本方針でこの「名張市総合都市交通マスタープラン」を策定していくのかといったことについて、これも庁内での議論でしかないですけども、その辺りを少し説明させて頂きたいと思います。



## 1. 「名張市総合都市交通マスタープラン」策定の趣旨

名張市都市マスタープランでは名張市の将来都市像を「集約連携型の都市」としており、それぞれの「拠点」において、その特性を活かした一定程度の集約化を図るとともに、それぞれの拠点を軸で結ぶことで各拠点が相互に補完し、「新しい公」の社会形成によって、都市経営効率の向上や公共サービス水準の維持向上を図ることとしています。



先ほどもございましたように国はこういった高齢社会や人口減少社会の中でこういった方向性を示しているのかといえますと、今までの人口増加、あるいは経済的にも高度経済成長、そういったことを背景にしました拡大型の都市構造から集約していく、集約をもって都市の経営効率を上げて人口が減っていく中でも、公共サービスの水準を落とさないというような方向性を示しているところでございます。

ところが名張市の場合、先ほど副市長の方からもお話があったように今現在の都市構造は分散型の都市構造になっておりますが、私どもの平成21年に改定をしました都市マスタープランにおきましては、この全体としての分散型の都市構造というのは維持をしながらもそれぞれの拠点に緩やかに集約をしていくこと。それとその拠点が全ての機能を当然担えるわけではございませんので、そのところにつきましてはその拠点を軸でしっかり結んで、軸の機能を強化するということ。それともう1つ大きな観点としまして行政といった従来の公というところではなくて「新しい公」というものがこれから先発展していくことに基づいて都市の人口が減っていく中でも都市の経営効率であったり、あるいは公共サービスの水準であったりというものを維持する、あるいは向上させるという大きな考え方としてはそういった考え方で都市の将来像をイメージしてきたところでございます。この軸を具体的に担うものの1つとして大きな役割を担っていくのが交通ということにもなりますので、そういった観点から今回の交通について検討していこうと考えており、大きな方向としてはそういったところでございます。

## 1. 「名張市総合都市交通マスタープラン」策定の趣旨

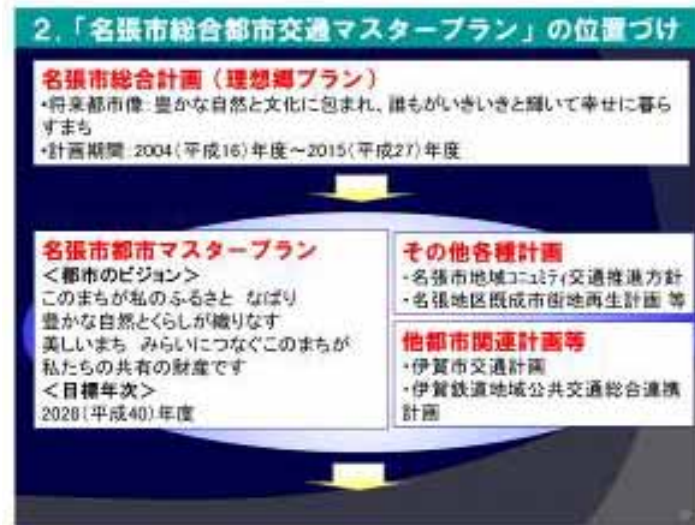
総合都市交通マスタープランは、集約連携型都市の軸を担う交通施策について、

- 移動の利便性や効率を高める視点
- 高齢化が進むなかで交通弱者の移動手段を確保する視点
- 都市や地域の安心・安全や、産業・観光・交流・にぎわいを支える視点
- 環境に配慮した低炭素社会を実現する視点

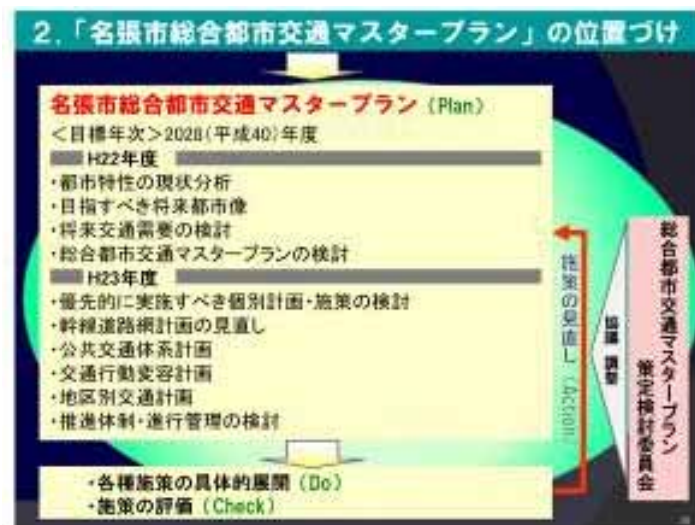
などから交通全体の施策体系を検討し、道路整備やコミュニティ交通といった個別施策の有効性や優先度、役割分担などについて、目指すべき姿を明らかにするものです。

続きましてそれを具体的にどのような視点で考えていったらいいのかということで整理をしております。この4つの視点も私どもが庁内で考えたところでございます。まずは移動の利便性・効率を高め、便利な交通にしていく視点。それと、2つ目としまして、高齢化が進んでいく中で交通弱者の移動手段をどのようにして確保していくのかという視点。3つ目としまして、都市あるいは地域の安

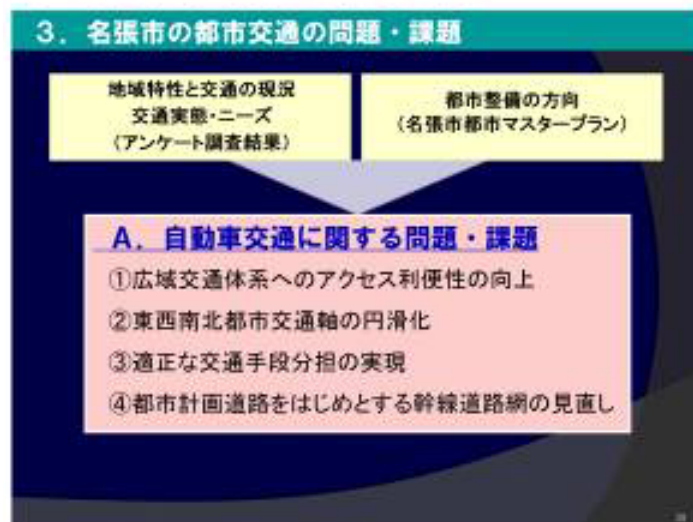
心・安全、あるいは産業・観光・交流、そういったものを支えるための交通という視点。最後になりますが、環境に配慮した低炭素社会を実現していく視点。この4つの視点でマスタープランの策定を進めていくべきという考えに立っているところでございます。



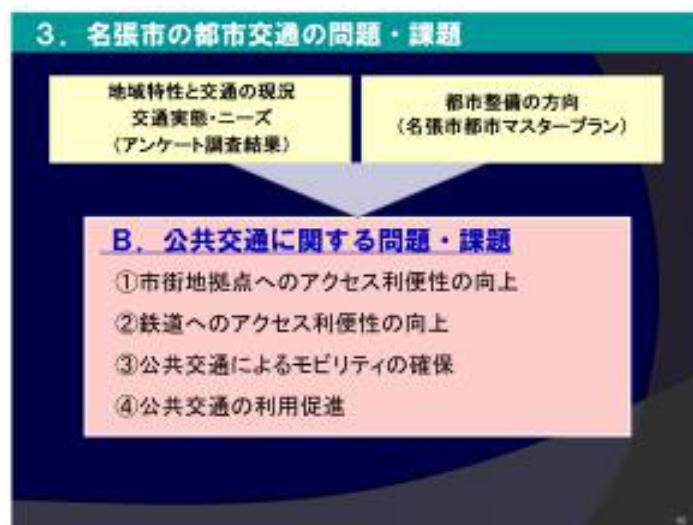
プランの位置づけとしましてはまずは名張市の都市としての形、全体としての形を定めています「総合計画（理想郷プラン）」がございませう。これを受けまして都市的などところ、主には都市構造という辺りを定めている、将来の都市構造をどう持っていくのかということ定めているものに「都市マスタープラン」というものがございませう。



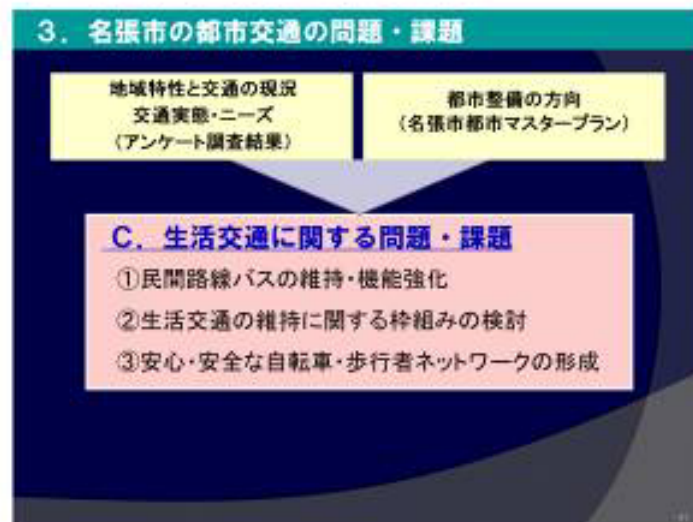
そういったことを受けて、都市構造のうちの交通をどのように将来目指していくのかを定めていくのが、この「総合都市交通マスタープラン」であると考えております。目標年度としましては「都市マスタープラン」が平成40年度を目標にしておりますので、基本的にはそれと同じくして平成40年を一旦目標にしております。業務としましては先ほどから現状の名張市のことや、課題という話もさせていただきましたが、そういったことの整理をしていったのが22年度で、これからそれを受けてどのような交通施策をうっていかうとするのか、ある程度個別の、例えば幹線道路網はどうあるべきか。あるいは公共交通体系はどうあるべきか。これはあまり馴染みのない言葉ですけども、交通行動の変容計画というのは、自動車に偏った今の交通行動をどのように、例えば公共交通機関に向けていくのかといった視点。地区別の交通計画というのはそれぞれの大きな都市全体のことだけではなくて、地域別にどういう風な移動を確保していくのかという視点で、これからプランを策定していこうというようなものでございませう。



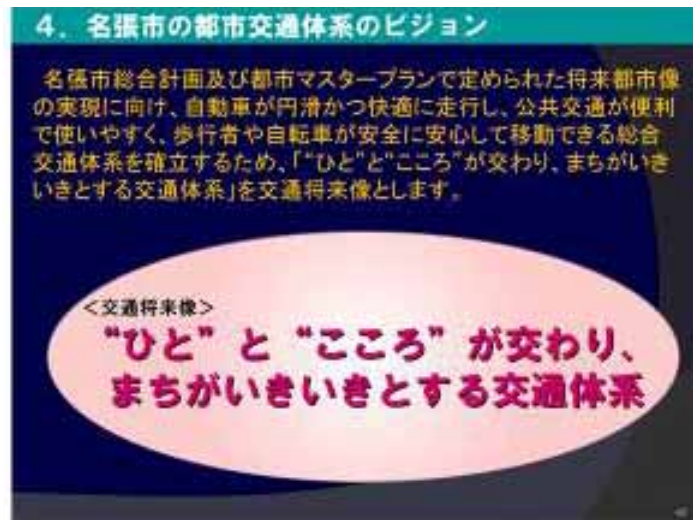
まず、そうしたらどういう課題の整理を行っていくのかでございますが、まず1点目として、自動車交通に関する問題・課題を挙げさせて頂いています。これは従来から私どもにお話を頂いているところでございますが、名張につきましては広域の交通体系へのアクセス利便性の向上というのが、これが大きな課題と考えております。名阪国道や、あるいは更には新名神といった国土軸と呼ばれるものへのアクセス利便性の向上というのは1つの課題として考えているところでございます。それと、東西南北都市交通軸という書き方をしていますが、具体的に言いますと165号・368号といった本市の骨格となる都市交通、先ほど渋滞箇所が発生しているということでございますが、その辺りの交通の円滑化が次の課題ということになります。3つ目として適切な交通手段分担の実現ということで、これにつきましてはこれも繰り返しになりますが、いかに自動車交通から他の公共交通に変えて頂くかということになりますと、一定程度これは渋滞の解消にもなりますし、環境負荷の低減にもなりますのでその辺りをどうやっていくのが大きな課題と考えております。最後4つ目に都市計画道路をはじめとする幹線道路網の見直しと書かせて頂いています。これにつきましては、名張市におきましても実は今の都市計画道路は昭和38年に都市計画決定をされて、本格的なところはそれから見直しが行われていません。そんな中で場合によっては必要性が低下をしているような都市計画道路もございます。更には都市計画道路の計画がない路線。例えばある区間を繋ぐことでより名張の交通が円滑化されるような路線。というのも今発生してきていることも想像されます。そういった中で都市計画道路を昭和38年のままとしておくことで誤った都市の将来像を示すということにもなりますし、現実問題としてそれによって土地利用に一定の制限を付け続けているという問題もございますので、そういったことをもう一度名張の自動車交通という観点から、他にも都市計画道路が担う役割があるわけですが、こういった観点で一度見直しをして本当に必要な路線なのかどうなのか、という辺りを整理する必要があると考えているところでございます。



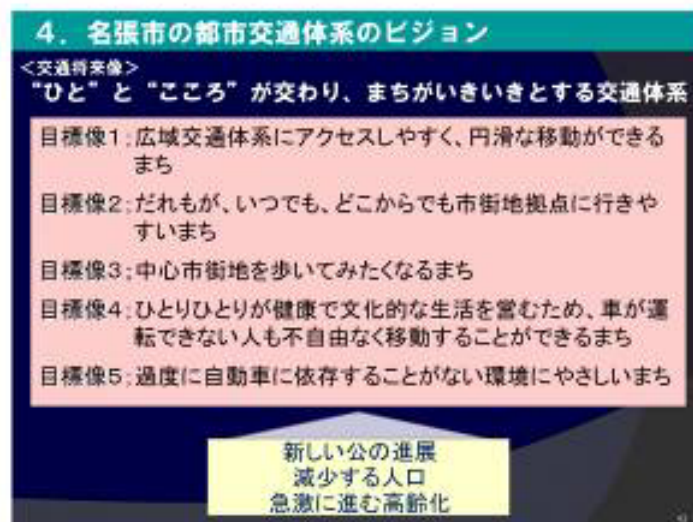
続きまして、公共交通の問題・課題ということで、このことにつきましても先ほどからもありますように、名張の市街地拠点と書かせて頂いています。この概念としましては名張地区から鴻之台・希中央を經まして桔梗が丘まで、これが都市マスタープランで定めています市街地拠点でございますが、そこへのアクセス利便性の向上が1つの大きな課題であります。2つ目として鉄道へのアクセス利便性。先ほどバスと鉄道の接続があまりよろしくないということでアンケートでの不満を頂いているところがございますが、そのところの利便性を向上させていくということ。それと公共交通による「モビリティ」と書いていますが移動。公共交通によって移動していくことの確保ということで考えております。4つ目としましては公共交通の利用促進ということで考えておまして、公共交通、これから先も出てきますが役割分担の中で名張において公共交通が必要ないという選択はまずあり得ないだろうと考えております。ところが先ほども申し上げましたように公共交通の利用者がだんだん減ってきている状況でありまして、今、例えば路線バスの維持をしていくことが課題になっているような状況であります。まず公共交通が何を担うのかということを整理することが大切なことでもありますけども、公共交通が担う役割が必ずあると認識をしておまして、それであれば今の機能を少なくとも維持をする。更には向上させていく、そういう取組みが必要であろうと考えております。そのことを実現しようとすると利用促進ということをやらないとなかなかそれが成しえないと考えておまして、これが大きな課題であろうと考えているところでございます。



続きまして、生活交通に関する問題・課題ということで、これの1番の路線バスの維持・機能強化につきましては先ほど申し上げましたとおりでございます。2番目の生活交通の維持に関する枠組みの検討。ちょっと分かりにくい言い回しで申し訳ないですけども、これにつきましては今、コミュニティ交通や、様々な地域の交通が運行されている状況であります。果たしてそれが地域の住民の方々のニーズに本当に応えているのかどうかといった評価、その評価によっては運行方法や、運行主体を見直す必要があるのではないか、そういったことを検討するためにきちんとしたシステムをつくっていかうというのが当面の課題だと考えているところでございます。3つ目としましてはアンケートでは不満が多かったところですけども、自転車・歩行者のネットワークをきちんと形成していくことが重要な課題だと考えているところでございます。



そういった問題・課題を受けましてここには『“ひと”と“こころ”が交わり、まちがいきいきとする交通体系』ということで、もしかすると都市マスタープランのようにセンスの悪い言葉という部分があるかも知れませんが、一旦私どもとしてはこのような交通の目標を立てて、先ほどから申し上げているような課題に対して方針なり具体策なりを構築していきたいと考えているところでございます。



目標としましては先ほどのビジョンはございますが、目標像としては先ほどの裏返しということにはなりますが、「交通体系にアクセスしやすく、円滑な移動ができるまち」ということで、広域交通体系にアクセスしやすいということの中には一体何のためにアクセスを求めていくのかといったことの整理も必要なのかなと。それは産業。複合的だとは思いますが市として産業なのか、あるいは防災なのか、あるいは救急医療といった色々な観点もございますのでその辺りの整理をしながら、それに対して円滑な移動ができるまちというのを目標にすべきと考えています。2番目の、これも先ほどのアンケートにもありましたように、市内の各拠点から、どの拠点からも市街地拠点に行きやすいまち。そういうまちをつくっていかうという名張は起伏の多いところですので、何処も全て歩いてみたくなるまちにはなりません、少なくとも市街地と呼ばれるところについてはそこを歩いてみたくなるようなまち。これは交通だけではございません。他のことも当然関係していますがそういうまちを目指そうということで、4つ目としては交通移動不便者と呼ばれる方々が車の運転が出来なくても不自由なく移動出来るようなまちを目指そう。5つ目としましては「過度に自動車に依存することがない環境にやさしいまち」。そういったまちを目指していくことを目標に掲げておまして、これは当然減少する人口や急激に進む高齢化というものを背景にしながら、一方では「新しい公」というものがこれから進展していくことで実現を図っていききたいと考えているところでございます。

### 5. 都市交通施策の基本方針

「ひと」と「ところ」が交わり、まちがいきいきとする交通体系」を実現するために、自動車、公共交通、自転車・歩行者といった各種交通モード別の交通体系に加え、これら交通モード相互が適切に組み合わせられた都市交通網の構築を図るとともに、環境に配慮した自発的な交通行動の変容が可能となるソフト施策をハード施策と連携して取り組むものとします。

<交通将来像を実現する5つの方針>

- 方針1 骨太の広域道路ネットワークの形成
- 方針2 交通手段が適切に組み合わせられた都市交通網「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築
- 方針3 歩いて楽しい、みち空間の創出
- 方針4 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
- 方針5 かしこい自動車利用に関する施策の推進

それで、方針としましてはこれも先ほどの繰り返しのようにはありませんが、骨太の広域道路ネットワークの形成。まず何のための目的の整理から始まりますがそういったもの。あるいは都市の南北 368号、具体的には 165号がありますが、その辺りのネットワークをきちんと骨格的な道路ネットワークを形成していくということ。それと交通手段が一体として機能するような、これもカタカナで解りにくいですが、上手に体感をするネットワークを構築していこう。歩いて楽しい道・空間を作り出そう。地域・住民の生活行動パターンに応じた公共交通。それがいったいどういうものかという点等も含めてサービスを提供するということが方針として目指しているところでございます。最後は「かしこい自動車利用に関する施策の推進」ということで記載をしております。

### 5. 都市交通施策の基本方針

**方針1 骨太の広域道路ネットワークの形成**

- 広域交通体系へのアクセス利便性向上を図り、災害に強く、都市間及び都市内の自動車交通の円滑化に資する骨格的道路網の整備・形成
  - ✓道路方針1 広域交通軸の整備
  - ✓道路方針2 東西・南北の都市交通軸の整備
  - ✓道路方針3 市内交通軸の整備

名張市の交通軸概念図

骨太の道路ネットワークと申しますのは、これも都市マスタープランのほうに書かせて頂いている図で、そのままではございますが広域的な接続をきちんとしていくことと、都市の骨格、背骨を成す都市軸。具体的には 368号、165号がこれに相当するわけですが、ここをきちんと整備をしていく。あるいはその拠点を結ぶ重要な市道。拠点間を結ぶような重要な市道についても整備をしていくというような方針で望もうと考えているところでございます。

**5. 都市交通施策の基本方針**

**方針2 交通手段が適切に組み合わせられた都市交通網「ベスト・ミックス・ネットワーク」の構築**

➤ 鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩といった全ての交通手段が有機的かつ一体的に機能する都市交通網の整備・形成

✓NW方針1 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  
 ✓NW方針2 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化  
 ✓NW方針3 利用者目線の公共交通環境整備

名張市都市交通体系イメージ

「ベスト・ミックス・ネットワーク」。これは組み合わせということですが、鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩。このような交通手段が繋がった形として具体的に機能するような都市交通網の整備・形成を行っていくことで、まずは鉄道・バス。先ほどのアンケートでも多かったわけですが、この辺りの交通ネットワークの形成。それと、鉄道駅や主要バス停の交通結節点、結節点というのは乗り継ぎ場所という意味です。乗り換え機能の強化で「利用者目線の公共交通の環境整備」という辺りを具体的な方針といたしますか、その辺りを目指していこうということで整理をしております。

**5. 都市交通施策の基本方針**

**方針3 歩いて楽しい、みち空間の創出**

➤ まちなかを安全かつ快適に移動できる歩行者系ネットワークの形成と空間整備

✓歩行者方針1 自転車・歩行者ネットワークの形成  
 ✓歩行者方針2 安全かつ快適な移動環境の創出

歩行者・自転車ネットワーク形成イメージ

次に「歩いて楽しい、みち空間の創出」ですが、これにつきましても先ほど申し上げたように中心市街地は歩いて楽しい。これは市街地としての楽しさ、あるいはレクリエーションとしての楽しさ、そういったことが繋がるような交通体系を形成するということと、それとアンケートでもたくさん頂いています安全な施設、移動環境をつくっていく取組ということにしております。

**5. 都市交通施策の基本方針**

**方針4 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**

➤ すべての人の移動権を保障するため、コミュニティバスを軸に地域の生活ニーズに応じた移動手段を確保

✓生活方針1 地域が主体となった地域の生活ニーズに応じた移動手段の確保

地域生活交通路線の維持・活性化に向けた連携と役割分担

**住民**  
公共交通により享受できるサービスを理解し、利用促進に向けた地域主体の取り組みを実施

**住民・交通事業者・行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、利用者の視点から公共交通ネットワーク形成に向けた三位一体の取り組みを実施**

**行政**  
各都市の将来像を支える公共交通のあり方を明確にし、路線バス・鉄道を軸む公共交通体系を総合的にコーディネート

**交通事業者**  
行政が指定・実施する交通施策を踏まえ、交通事業者としてのノウハウを活かし了実の実施

それでここは1番大きなテーマになってくるかと思いますが、「地域住民の方々の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供」という風には書かせて頂いていますが、私も考えているのは住民の方々、これは特に交通を利用される方々というイメージです。

それと交通事業者、この方々というのは基本的にはサービスを提供する方々と行政、この3者がある程度合意ができるような目標を立てることが、このマスタープランでは1番重要な部分ではないのかなと思います。3者がきちんと合意ができた目標に対して、住民の方々あるいは交通事業者、行政がそれぞれの立場で取組んでいくことが重要なのだらうと思っていて、先ほどの繰り返しになりますが共通の目標を立てていくことが必要であると考えております。先ほど小委員会ということにもありましたが、この小委員会のメンバーは基本的にそういった観点でそれぞれ立場の方にお入り頂いて、プランの策定を頂くということを目指しているところでございます。

**5. 都市交通施策の基本方針**

**方針5 かしこい自動車利用に関する施策の推進**

➤ 自動車からのモード転換を促進するための環境整備と交通行動の変容を促すソフト施策の実施

✓自動車利用方針1 効率的な自動車利用を促進するTDMの実施  
✓自動車利用方針2 過度な自動車利用を抑制するMMの実施  
✓自動車利用方針3 低炭素型自動車の導入

**ノステップバスの例**

(資料:国土交通省HP)

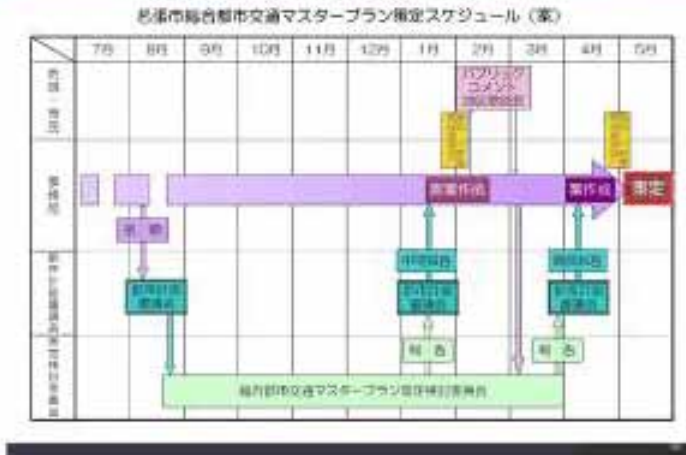
**電動バスの例**

「電気自動車等の導入による低炭素型都市内交通実現の検討調査」国土交通省

「かしこい自動車利用に関する施策の推進」については、これは環境に配慮した取組みというところでございます。かしこく自動車を使って頂くような取組み、あるいは全体として自動車利用を抑制するような取組み。この辺りというのはここにはソフトのことでございますので、全体としてはソフト事業ではございますが継続して取組んでいくことが必要です。特にこのような取組みをすることはメリットがあるような仕組みづくりといいえますか、そういう風なことも含めて取組みを推進していきたいと考えているところでございます。



## 6. 総合都市交通マスタープラン策定スケジュール



スライドも最後になります。これは全体のスケジュールについて、少し記載をさせて頂いています。本日都市計画審議会がこちらということで本日副市長の方から依頼をさせて頂きました。このあと、先ほどの依頼にもありましたように都市計画審議会の中に総合都市交通マスタープラン策定検討委員会という小委員会を設けて頂きまして、そこで議論をして頂きたいと考えております。交通のことということでかなりの会議、検討回数を要するものと考えておまして、報告を頂くのが1月の中旬ぐらいになるのかなと考えています。ここまでで私どもの今の思いとしては6回ぐらいの会議を見込んでいます。その報告を都市計画審議会にして頂きまして都市計画審議会として議論して頂いたものを中間報告として市長の方に出して頂く。私どもはその中間報告を頂いて素案を作成して当然議会にもご報告をさせて頂きながらパブリックコメントあるいは地区懇談会の方に望みたいと思っております。こちらで頂いたご意見をもう一度策定検討委員会の方で議論をして頂いて、最終的には3月の末から4月に掛けて23年度中と申し上げましたが、今のスケジュールでは少し24年度に入るスケジュールにしております。ご報告を頂いて都市計画審議会のほうでまたご議論を頂いたものを最終報告として4月に頂く。それをもって私どもが案を作成して最終的なものを議会に報告させて頂いて、5月には策定ということで全体のスケジュールを考えているところでございます。

スライドでのご説明は以上でございますが、長くなって申し訳ないですが「名張市総合都市交通マスタープラン策定作業の進め方などについて」について、事前配布の資料の方でございますが、こちらの先ほどの策定体制という辺りについて少し記載をさせて頂いております。策定作業の方針につきましては先ほどと重なりますので省略をさせて頂いて、策定体制につきましては庁内の体制としまして私ども事務局と庁内のワーキングを設けております。次の専門機関と致しましては先ほどから申し上げております小委員会を設置して頂いて検討して頂くということで、3の検討委員会の下の図面といえますのはイメージでございます。都市計画審議会の中にその総合都市交通マスタープラン策定検討委員会の設置を頂いて、これは私ども、市長の方から専門委員11名の方とオブザーバー4名の方、また後から出てきますが、別に委嘱をさせて頂いた方々と都市計画審議会の委員の方々から選ばれた方で構成します委員会を設置して、そこで議論を頂くということで、それは先ほどのスケジュールにありますように、都市計画審議会にご報告頂いてご議論頂き、中間報告や最終報告を市長のほうにして頂く。それをもって私どもはまたプランを策定して議会あるいは審議会の方々で調整をしていくこととなります。

その2ページでございますが先ほど申し上げましたように真ん中の段、松本様から東様まで、11名の方が今回この小委員会、マスタープラン策定検討委員会で市長の方から別に委嘱をさせて頂いた専門委員の方々でございます。オブザーバーとして国土交通省あるいは三重県と警察ということで規制等の関係もございましたのでオブザーバーとして招聘しております。

捲って頂きまして3ページのところでございますが、これは私どもの庁内の体制ということで先ほど事務局と申し上げていますが、私都市計画室の我山と申します。隣が山森、その隣岩本、深井。この4人が基本的にはこのマスタープランに関わる担当でございます。庁内ワーキングにつきましては氏名を記載させて頂いておりませんが、この庁内の中で様々な分野、福祉であったり教育であったり様々な分野で交通に関わりますので、こういった構成でワーキングを進めています。

続きまして4ページでございます。4ページにつきましては先ほど22年度何をさせて頂いたか、23年度何をしていくのかというところでございますが、22年度は大まかにいいますと現状の分析というこ

とを主にやってきております。それを今日はお示しをさせて頂いていませんが、例えば将来の人口等で将来の交通というものを予測してそれを今ある道路に当てはめたらどうなるのか。あるいは都市計画道路の全部を整備したらどうなるのか。というようなシミュレーションをやってきているところでございます。それで概ねの基本方針。先ほどもお示しさせて頂きました基本方針等について、あくまでも庁内で検討していたということでございます。23年度につきましてはそういったことを受けて重点的な施策としては先ほど申し上げました幹線道路網あるいは公共交通あるいは地区別の交通、交通行動の変容と申しますか。例えば公共交通に切り替えて頂くとか、そういったことについての検討を行うことを予定しております。右にも記載をさせて頂いています策定検討委員会では当然この22年度に課題として挙げたことも含めてそうした課題の認識が一体どうなのかという辺りも含めて検討を頂くことで予定をしているところでございます。

5ページのスケジュールにつきましては前にスライドでお示しをさせて頂いたものと全く同じでございますので、説明のほうは省略させて頂きます。非常に長くなって申し訳ございませんが、説明を終わらせて頂きます。

#### 議長

只今、事務局から説明を頂きましたように、今日お渡しさせて頂いた資料として、「名張市総合都市交通マスタープランの策定について」、また後で詳しくまた見て頂くとして、それと「名張市の交通に関するアンケート」ですが、これは3月に仕上がっているということですか。

#### 事務局

平成23年3月末ぐらいです。

#### 議長

これについて説明を頂きました。それから事前にお渡ししてあります「名張市総合都市交通マスタープラン策定作業の進め方などについて」ということで、この内容について説明いただいて、既に22年度辺りから事務局において、名張市総合計画あるいは都市マスタープランに沿って、庁内での議論をされているわけで、最終的には今のスケジュールで来年の5月には策定するというのが事務局の考え方です。以上が、事務局からの説明でございます。只今説明を頂きましたことにご質問、ご意見ございましたら、挙手をして頂いてご発言をよろしく申し上げます。

#### 委員

このマスタープラン策定について、意見をしたいと思います。この先の見通しから今後の交通会議をどのようにしていくか。このアンケートに書いてあったように、自動車主体の交通体制からだんだんと公共交通に変えていかなければならないというのを課題として言われました。ところが公共交通は値段が高いのと、本数が少ない、不便であるということではなかなか利用が出来ない。というなかなか進まないということが今の課題と提案されましたけども、高齢者がどんどん増えるので、そしてアンケートでも車よりも公共交通を使いたいという意見もたくさんありますので、ここを上手く採算が取れる計画を立てていけばいいのではないかと思います。これを課題として挙げられますが、そのところをしっかりと考えたら策定していけると思います。

その中で市街地へ誰もが行きやすいような交通体系を考えていこうということですが、現在市街地というのが確立されてないですね。どこが名張の市街地なのかということです。都市マスタープランの中で市街地を決定されていますが、それが現実になってないわけで、名張の市街地というのは何処なのか。そこを中心にしてこの名張の住宅団地が集中するような交通体系をつくることですが、まず市街地が出来ないとここに至らないと思いますので、市街地を明確にして頂くことが必要だと思います。それから、名張はベッドタウンです。大阪にも名張にも行きやすいお仕事も行きやすいし、買い物にも行きやすい。これは名張の特性ですよ。これを活かして、そしてこの名張で住みやすいということが大事かと思えます。これは16ページにありますので、この特性を十分に活かすことが調書の中で明らかになっていきますので、今私が言いましたいくつかのことをしっかりと整理して確定して頂かないといけないと思いますので、よろしく申し上げます。

続きまして、21ページの「“ひと”と“こころ”が交わり、まちがいきいとする交通体系」と掲げられていますが、この“ひと”と“こころ”というのは漠然としすぎてちょっと分かりにくいですね。それは人が交わって温かいまちづくりというのは分かりませんが、人と心が交わるという記述が、あまり

に抽象的すぎると思いますので、もう少し内容を考えて頂けないかと思えます。続けて言いまして申し訳ないですけども、1 番最後 24 ページの「かしこい自動車利用」ですね。これは電動自動車、電動バスとありますが、現在の状況の中で電気というのはすごく考えなければならないですよ。今言われていた自然エネルギーへの転換ですが、そういったところを入れていかないとこの先、平成 40 年までの計画ですが、このところを考えていかないといけないのではないかと思います。

#### 議長

高齢化率では現時点でいうと、統計よりはかなり進んでいるように思われます。また名張市の場合、市街地は果たしてどこが中心市街地なのかということと、旧町があって駅から新しい町が出来て、どこに中心市街地が出来るのか。曖昧なところがあるので、そういうのを踏まえて事務局の考えをお願いします。

#### 事務局

今、委員からおっしゃって頂いた件ですが、これから小委員会でしっかり議論をして頂くというポイントですので、今の時点で私どもから確定的なことを申し上げるということではできませんが、例えば先ほどの公共交通の説明でもさせて頂きましたように、事業者、利用者、行政も入ってくると思えます。行政というのは税金を財源としたものを支出するということで関わってきますので、その辺りをどういった目標を立てていくのか。視点としては色んなものがあると思えますが、交通移動不便者というのとは場合によっては生活の困難者、経済的な生活の困難者ではないかも分かりません。そういったことからすると一体そのサービスと負担という辺りをどのぐらいのところに目標をおくのかということはこの議論の中で 1 番重要な部分かなと思っております。これから若い方々が相対的に減っていくということから、その公共サービスも全部維持をしようとすれば、それは若い方々の負担が増えてくるということになりますので、そこは税金で負担するところは当然あるべきではありますけども、どの辺りであればそういった受益者が負担する部分、あるいは公共交通事業者が一定程度工夫する部分、それと税できちんと確保する部分。どの辺りにその目標をおくのかというのが 1 番大事な論点なのかなと思っております。そのことを十分議論をして頂くのが重要なことと思えます。

市街地は一体どこなのかということですが、都市マスタープランの中では名張地区から鴻之台・希央台、桔梗が丘へ至るまでを市街地拠点ということで位置付けております。それぞれの市街地拠点が果たしていく役割というのでも 3 つの市街地拠点の中で当然違いが出来ているところがございます。ただし、その辺りについては少なくともこれから色んな施設や、業務施設あるいは公共施設もそうですが、そういったものを一方では交通だけではなくて土地利用という観点も含めて都市計画としてはそこを中心的な市街地として整備をしていくことで考えているところでございます。これは交通だけでは達成できるわけではございませんが、一方でそこで楽しめるというか市街地としての機能を満足して頂けるような機能を持ちながら、そこに行きやすいような交通体系をつくっていくのが大きなテーマだと思っておりますので、ご理解頂きたいと思えます。

ビジョンの言葉につきましては、先ほども少しお断りをさせて頂きましたが、これをもって最終的な言葉とは考えていません。私どもとしてはまだ検討が十分でないということでございますので、市民の方々が聞いて頂いたときにイメージしやすいような言葉を考えたいと思っております。

電気自動車の話も少し頂きました。今、特に原子力発電所ではああいうようなことがあって、再生可能エネルギーということではありますけども、それにしても最終的には電気に換えていくというのが、太陽光にしても風にしても全部そうですので、そういったことにすると今特に言われています CO2 の増加を抑制していくという観点からしますと電気というもの。それをどうやって生み出すのかというのは別の課題として、全体としてはそちらの方にしていくのが、この事故があってもまだその方向なのか、これも認識が十分ではないのかも分かりませんのでその辺りはまた議論をして頂けたらと思っております。以上です。

#### 委員

デイスサービスにどれだけ出していくかなんですが、これから高齢者が増えて車でなく公共交通を利用したい。また若い人達の便利であれば安ければ利用したいという声がある中でデイスサービスという観点ではなく、採算が取れるような仕組みを民間と行政と一緒に作ることが必要かなと思うので、そのことを言いました。

続いてですが、市街地に皆さんが来られるようにですが、高齢者の方の望みとしては近いところ、日

頃の生活では近いところで、解決が出来たらいいなということです。バスに乗って市街地に行くのもお買い物をする際、あってもいいですけども普段の生活は近いところに歩いて行けるところで日頃の生活が成り立つようにしてほしいというのが高齢者の望みでありますので、そののことも考えて頂きたいと思います。

あと、電動の車のことにつきまして少し認識不足でした。自然エネルギーを使って電力を発生して、それから電気としての交通に繋げて頂くということを聞きましたので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

議長

ありがとうございます。出来るだけ多くの皆さんからご意見を聞きたいと思ひます。細かい意見は小委員会ですぐ詰めて頂いて、この都計審には中間報告と最終報告の2回、意見を頂戴する機会があります。だから細かい内容はここからも代表が出ますので、小委員会の方ですぐ進めていきたいので、ご意見頂いたことは代弁していくということでご理解を頂きたいと思ひます。あと、出来るだけ多くの方々からご意見を頂きたいと思ひます。

委員

私は先ほどから後世に残る布石を作るということを自己紹介で言ひましたが、私は小委員会には入れません。ビジョンの内容や本筋は小委員会ですぐ決まります。是非将来のために小委員会ですぐ検討を頂きたいと思ひます。

先ほどにも説明ありましたが、高齢者が18%。少子高齢化社会がますます進んで、24年後には人口が65000人。この時には高齢者はいったいどうなっているのか。この時にはほとんど高齢者ではないのかということですが、その時に名張はどうなっているのかということになりますので、名張はやはり西名阪国道と直結できる最短距離で行ける道路を考えて頂きたいと思ひます。その道ができた時には会社も人も集まってくるのではないかと。そういう交通整備というのは大きなところからする必要があるのではないかなと思ひます。

もう1つは市内の交通整備というのはこれから小委員会ですぐやると思ひますが、その中で高齢者が車の運転が出来なくなったらどうなるのか。その時は免許証を返上してバスということをして言ひましたが、バス料金が無茶苦茶高いです。330円出して店に行くとする、その分買ひ物が出来るということになりますので、その時にナッキー号とか地域コミュニティバスが非常に大事になります。だから、ふれあいバスの利用で、ジャスコで買ひ物してふれあいバスで帰ると無料になるのでそういう高齢者の人もいます。つまり地域ですぐ行けるような気軽に安く利用出来るようなバスが必要だと思ひます。

ここに出ている集約連携型っていうのはイメージが湧いてきません。それをもっともって分かりやすくして頂きたいです。そういう意味では、小委員会にスーパーの人も入っていないのはメンバーが欠けているのではないかと。スーパーとか一緒に入れてスーパーに案内する代わりにお金も出してください、負担もしてくださいと、お互い持ちつ持たれつやっではどうかと思ひます。お客さんが見てお金を出すかどうか解らないけども...。そういう大手の経営者の支店長が決断力・判断力がある人と話をしていく必要があるのではと思ひます。だから市のお金は出来るだけ出ないようにして、出来るだけ民間の力を借りて民間にも連携を求めていくのも必要だと思ひます。こういうような知恵を出していかないといいないと思ひます。

申し上げたことは大体大きく言えば道路、次は地域のなかを活性化するための助け、高齢者のために判断してください。民間の商業施設の皆さんを巻き込んでお互いに補いながらやっていただきたいという時代にしていかなければと思ひます。小委員会では是非お願ひしたいと思ひます。

議長

分かりました。小委員会のほうに反映出来るように。事務局からは今の件についてはどうですか。

委員

結構です。事前に聞かせていただひています。

議長

質問がありましたら。小委員会に出来るだけそのことも反映されるようにしたいと思ひます。

委員

国道 368 号の、前から色々おやりになっているのですが、全く回答が返ってない。まずそれを正確にお願いしたいと思います。それから、もう既に出来上がってきつつありますが、渋滞している時間帯がありますので、交通調査を先ほど聞かせてもらったのですが、一体名張から伊賀市のどこへ行くのかということや時間帯について分かっていたら教えてほしいと思います。

それともう一つ、地域間の交流で自動車では簡単に、上野も名張も行き来出来るのですが、公共交通で行こうと思えばバスについても伊賀線にしても乗り換えが大変になる。バスが国道 368 号を今一つも走っていませんので、ここを走らせてもう少しスピードアップして欲しいと思います。一時免許のない時にバスで上野まで行くと 1 時間 10 分以上掛かって六百いくらか掛かった記憶があるので、そんな高い料金では乗れませんのでその辺をまず回答を頂きたいです。

事務局

ちょっと資料のほうを持っていませんけれども、国道 368 号の現在の進捗状況を申し上げますと、三重県では工事と用地買収に掛かっていただいています、名阪国道の守田インター付近とそれから名張では現在、長瀬の方で用地買収と工事を進めています。それでご指摘の国道 165 号から上野までの間においては、22 年度に詳細設計を国道 165 号から名張の西田原の小波田川までを 1 つの工区としまして、積極的に今後進めていくということで詳細設計を頂いたところでございます。それとご承知のように、桔梗が丘の跨線橋がございますね。近鉄を渡っているところですが、その場所につきましては耐震補強が必要ということで、本年度着工頂くようになりまして、それが済めば、順次 4 車線化に向けた工事が進められることとなります。それと併せまして上野工区は、名阪守田インターから、蔵縄手、菖蒲池の、旧国道 368 号までのところを優先的に 4 車線化の工事を進めています、現在大内橋の付近を進めております。4 車線化に伴います沿線の色々な条件、いわゆる店舗を構えておられる方々の対策とかに力を注いでいるということでございまして、なかなか 4 車線が出来るまでは、更に時間があるようなことと聞いております。進捗については以上でございます。

委員

時期の明確な回答が全く無かったと思うのですが、それともう一つは金額で、今年はいくら掛けてここをやるぞという話もなかったと思うので、その辺やっぱり皆さんに分かるような形で説明して欲しいと思います。

事務局

金額については今手持ち資料が無いので説明はできませんが、三重県の方から本年度の予定については市の方へも賜っておりまして、資料を手持ちでないで申し訳ないのですが、申し上げたように昨年からいよいよ着工に向けて具体化頂いております。

委員

だから、そのことは分かったのですが、今まで 10 年以上掛かってこの調子ですから、果たしていつ出来るかと毎年疑問に思っているのです。

議長

着実にやっていたら市民から見て、「もう 5 年したら出来るな。」というようなイメージが湧いてくると思いますが、途中止まったりしていましたので。

事務局

申し上げましたように、この間、長瀬のほうは下長瀬工区と上長瀬工区のところを工事を進めておりました。名張はご覧頂いている桔梗とかの界隈だけではなくて、長瀬から上長瀬にかけて工事を進めて頂いております。

委員

そちらの方でやっても皆さん知らないと思いますよ。やはり皆さん他所から来てもらえる道路がなければいけないと思います。私も前から思っています。しかし、国道 368 号も出来ないのに他のことを提案しても出来るわけないと思います。だから、この計画はその辺を基点にしてやって頂ければと思

うのです。それともう1つ回答がないのですが、名張から伊賀へ毎朝渋滞するのはどういう形で渋滞になっているか、行き先はどこなのかと、こういう点をもう少し積極的に教えてほしいと思います。

#### 事務局

今日の資料では十分では無いですが、名張市内で多いのは、このパーソントリップ調査によりますと、まずは八幡の工業団地です。国道368号を通過して八幡工業団地に行かれる方が多いです。それと、就業先が大阪から伊賀に変わってきています。そのこともあって、伊賀といいまして旧の上野市エリアの交通量が圧倒的ということでもあります。

先ほどバスについてもお話を頂きました。実は私どもで言いますと旧の国道368号、今県道上野名張線というところに路線バスが通っていますが、先ほどおっしゃって頂いたように料金が高いということもあります。そのことについては実はこの上野名張線につきましては、三重交通の統計によりますと確か21年度よりも22年度の方が、珍しく乗降客数が増えました。それはなぜかと言いますと、実は通学等に対して一定の料金の低減措置を行った結果としてこれが増えました。ただし、一方ではこちらが増えると伊賀鉄道が減っていくという、お客さんの取り合いが起こっていますけども、そういったちょっと事業者の方で工夫すれば、それを利用して頂けるという環境もありますし、もう1つは今上野の産業会館の方に向かっていきますので、そしたらそこで一体どういう業務があるのかを考えた時に、私どもが今思い浮かぶのは伊賀市役所本庁舎と上野高校が大きな通学・通勤先ということになりますけども、今例えば就業で言いますとゆめが丘に大きな工場が建ち並んできています。その辺りのアクセスが十分でないということになりますので、そのあたり先ほど委員の話でもありましたように、一体市民の方々が今どこに向かって動いていて、それに対して公共交通機関のサービスが本当にそれを受けて便利なものになっているのかどうか。そこで利用が増えることで例えば料金をどの程度低減出来るのかといったところの共通の目標を立てるとということが重要なのかなと思っています。当然この計画の中には事業者の方も入っていただいて、私たちは別に事業者の方に利便性を増加させるためであれば税財源を投入してもいいとは思ってなくて、当然受益者が納得いただける料金で公共交通を使ってもらおうというのが第1の目標。それで十分にサービスを提供出来ない時には一定程度市民の方々の皆さんに合意をいただいた中で税財源を投入していくということですので、基本的にはこういった考え方で望んでいきたい。そこでどこに目標を置くのかといった辺りを議論していくのがこの小委員会や、あるいはこの都市計画審議会で中間報告なり最終報告になるかも分かりませんが、その辺りで議論をしていただけたらなと思っていますところでございます。長くなりましたが、以上でございます。

#### 委員

マスタープランの2ページ目。先ほど高齢者の話が出ましたが、これにつきましては65歳以上になっていますけど、現実には75歳以上の方がどのくらいの数値になっているのかというのが必要ではないかと思っており、75歳以上はこれからどうなっているのかというのを小委員会で付け加えてほしいなと思います。今75歳の年代、我々は元気な高齢者がいっぱい、本当は75歳以上の人達がどの程度居るのだろう。これが小委員会が必要だというのが1点。

それと、18ページの年度のことでですけど、交通マスタープランは目標年度が40年です。2016年から2028年までの平成40年度ということですけど、いつからスタートですか。

#### 事務局

基本的には平成24年度からです。

#### 委員

最初、なぜ今75歳以上を言ったのか。まさに先ほどおっしゃったように今の名張はもう突入してまして、交通体系で必要な人が増えてきています。そういった中で平成40年度ですよ。十何年先をつくる時代じゃなくて、本来は前期後期として前期の中でこれが達成出来るような形で、そして後期はこういう形といったような前期後期を見通せる形で小委員会でも検討してもらったらどうなのかなと思います。

それから3点目ですが、同じくそのページですけど、課題はABCと出ています。ところがビジョンからは違う言葉になっていて、交通将来像が目標像の1から5まで。それから基本方針が22ページから方針という形で1,2,3,4,5となっています。ここから次も色々出てきていて、どうもこれはコンサルタントが書いているとしか思えない。はっきり言って前の都市マスタープランはコンサルタント

でよかったかも分かりませんが、ここからは事務局 4 人の言葉で、信念の言葉として表れてくるので、そういう考え方でやってもらいたいと思います。この課題に対してこのビジョンが目標像の 1, 2, 3, 4, 5 という形に小委員会で決まるのだったらその目標像に対して、基本方針が来ないといけなけれど目標像から基本方針がバラバラと違ってきています。ですから目標とするための 1, 2, 3, 4, 5 が目標の位置をどういう基本方針なのか、それを戦略プロジェクトで前期のいつまでやろうというような形にしてくれると、このマスタープランが市民の方にも見えてくる。そういう形に仕上げてもらうように小委員会で進めさせてくれませんか。この形がバラバラなのでどれがこの課題でいつまで出来るか分かりません。だからそういう形に小委員会でお願い出来れば非常にいいなと思っていて、出来れば目標は数値で表し、達成年度はいつなるかということも小委員会でやって頂きたいということです。

#### 事務局

資料の纏め方につきましては、まだきちんと整理ができてないところがあるのかなと思います。課題につきましては交通手段別に挙げていまして、それに対して目標像の辺りは交通が担う機能別といった形で整理をしていることもあって、A B C に対して目標が 1, 2, 3, 4, 5 という整理の仕方になっているということは、分かりにくかったのかなと思います。そのことについてどのプランでもそうですが、名張市がどういうことを目指しているのかが分かりやすいというのがまず第 1 でございますので、そこで初めて市民の方々の意見とか、それに対しての課題というような認識が出てくるかと思っておりますので、その辺りについては工夫をさせて頂きたいと思っております。また小委員会の方にもおそらくご意見として頂くと思っておりますので、それで整理をさせて頂きたいと思っております。それと基本計画から前期計画、後期計画という辺りにつきましても確かに先ほど道路についてもアンケートをいただいた、細かな道路の改善するところ、ここは危険だという風に市民の方々からご指摘を受けているところについては出来るだけ早くそれは処理をしていくということになりますし、広域の交通軸についても、先ほども申し上げましたように、その道路、最初はどの目的をもってその道路を 1 つの目的ではないですけども、市としてどういう目的なのか。あるいはその産業のこともございます。果たして名張の産業はどういうものを目指すのか、その必要な交通はどういうものなのかという議論をさせて頂きながら話を進めて頂くということも私どもとしては思っていますので、今日の資料が見にくい、このビジョンも分かりにくいということについてはお詫びを申し上げますが、基本的な考え方としてはそういう考え方で望んでいきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

#### 委員

今日の全体を見せて頂いて、私は説明の 24 ページの最後の基本方針、このところが実は重要なかなと思います。最後の最後になっていますけど、これは多分実現性が 1 番難しいというところで方針 5 になっているだけの話であって、私はこれが方針 1 に本来はあるのがいいのかなと思います。自動車利用方針の 1 のところで T D M と英語で書いてありますが、今日は何も説明はなかったですけども、“ traffic demand management ” ということで、交通需要を管理していくという考え方ですよね。今電力もそうなりつつありますが、これだけ交通量が発生するからそれに対応して需要を追いかけていく形で道路整備していましたが、財源も無いなかで、そういうことでも問題解決出来ないということで交通量そのものを減らしていく形に変えていっているわけですね。ところがその交通量の発生をどうするかというところは市民の方々の生活意識とか行動を変えていただかないといけない問題があって、そこはなかなか難しいということが方針の 5 になっていますし、先ほどの説明の中に交通行動変容計画という聞きなれない言葉で説明されましたけども、結局、交通行動そのものを減らしていただかないといけないのです。しかしこれが出来ると 180 度逆転の発想で計画を進められるわけです。ここをどこまで突っ込めるかというところが、私は今回の勝負かなと思っていますし、そのためには市民の方々の意識改革があれば、ご協力して頂くというのもどこまで出来るかというところが勝負になってくるかなと思います。

「かしこい」という言葉を使っていますけど、よく分かりません。おそらく英語のスマートの訳だと思います。英語のスマートというのは色々な意味があって訳せないで「かしこい」と言っていますけど、「効率に・効果的に」という意味もあるわけです。ですから出来るだけ費用を掛けずに上手い形で道路を使っていくのが、このスマートという「かしこい」だと思うのです。そうなるべくどうなっていくか。先ほどから土地利用とか市街地の話が出てきますけども、結局その都市がどんどん拡散すればするほど、あるいは郊外に車で行けないところに公共施設とかあるいはショッピングセンターが出来るのでどんどん道路を作らないといけないし、自動車需要が増えてくるわけで、あるいは歩いて行ける

範囲にコンパクトに集約すれば、道路の数・量も限られた中でいけるわけです。そういう連動がどれだけ図れるかということも非常に勝負だと思えます。

更に言えばこれは少し失礼かと思うのですが、郊外のニュータウンの方々と私、色々なところでお仕事もさせてもらっていますが、高齢になって坂が多い町だから歩けなくなるので、コミュニティバスを発車して下さいという話をされるのですが、お買い求めになった時から坂はありました。ところが若い時は、坂は苦痛にならないのであまり意識されなかったわけですが、お年を召されたときに坂が大変になるということですが、なぜその話をしているかということと交通行動変容の時にいざとなったら、例えば公共交通に切り替えようとか様々な生活態勢に切り替えてくれるのですが、若い時から自分が30年後ぐらいの時を考えて頂いた時に、今何をしとかなないといけないのか。今は車で行けるけども今バスに乗るとかないと自分が車を運転出来なくなった時にバスが無くなってしまふ。というように行動して頂くことによって公共交通も成り立つようになりますし、ご近所のお店もちゃんと成り立つようになる訳です。その辺りがどこまで今回踏み込めるかということがありまして、そういう意味では私は5番のところを集中的に議論して頂いて、色々な仕掛け仕組みが出来たらいいなと思えます。

これは実は新しい公共・新しい公というのも関係してまして、これも失礼な言い方ですけど、言った限りはちゃんと責任もってください。あるいは自分達も出来るところは自分達でやっていきませんか。ということも出てくるのです。例えば福祉の分野でいきますとご近所の方々が車で送迎をして頂く移送サービスというのも全国でやられていますし、それからコミュニティバスでもNPOさんがやっています。市民の皆さんのお金を出資して動かしていますので、もしこのコミュニティバスが赤字になれば自分の出資金が返ってこないということもありますので、お金を出すことによって責任も生じている訳です。そういうような形のところもこれから先重要になってくると思いますので、その辺りの方針を展開していった方が新しい時代に合わせた計画論になると思います。その辺りは小委員会の方でも十分ご意見をもっておられる方がいますので、また中間報告で報告頂けたらと思います。

議長

委員からご意見いただきましたが。

事務局

その辺りは有効であり、難しい部分でもありますので小委員会でも議論をしていただければならないと思っています。場合によっては時間が掛かるかも分かりませんが、議論を尽くしていくようお願いをさせていただきます。ありがとうございました。

委員

国道368号の4車線についてですけど、都市のマスタープランを聞かせて頂きましたら、桜井まで来ている道から国道165号までのわずかなこの道が幹線道路として名張に必要な訳です。これは関西との繋がりを深めるものになりますし、地域移動にも、伊賀地域や奈良との移動において色々な面で重要な国道165号になりますので是非とも実現していかなければならないと思っています。小委員会でも意見が出るとは思いますがよろしくお願ひしたい。

議長

道路面で言うと、広域の道路が遅れていることは名張の商業や産業や観光にも影響している。名張の場合、旧市街地、そこに都市計画道路が昭和38年からまったく手のついてない都市計画道路が現実にあります。その間規制がかかってきている。今回どう扱うのが非常に悩ましい問題です。その辺をほっとくわけにはいかないので、公益の道路の整備と旧市街地にある都計道路をどう扱うのか。そのまま40年50年きたから残しておくのか、どうするのが極めて悩ましいですね。

事務局

はい。大きな課題として捉えています。

委員

議長と関連していますが、昭和38年都市計画のまま最初におっしゃってましたので、この計画道路の廃止や修正を含めて今は特性のところを挙げたと思うのですが、他のところで私ら見てもいらな



いところがいっぱいあると思います。そういう見直しはされるのでしょうか。

#### 事務局

都市計画道路については決定があった後は、私権の制限がかかっていますので、将来の名張市にとって必要なかどうなのか、まず第1に考えていかなければと思っています。都市計画道路には自動車の通行としての機能だけでなく他の機能も有りますが、通行を考えたときに必要性を検証するという事は重要なことでして、ただ、廃止をすることになったときに発生してくる問題、結論としては必要性がなくなってきた路線については、当然廃止を前提とした検討をしていくつもりではありますが、その時に発生してきた問題にどう対処していくのかという対応まで併せて考えていくべきと思っています。このマスタープランの中では、どんな路線というところまでは成り得ないのかなと考えていまして、大きな考え方としてどういう道路については見直します。詳しく読んで頂きますと、例えば都市計画道路については大方の方針を示すことで市の考え方を明らかにさせて頂くところまでは少なくとも踏み込んでいきたいと考えています。

#### 委員

名張の旧市街地は昭和38年では近代的なまちにしていこうよという中で道路計画をつくられていると思うのですが、名張の古いまち並みとかひやわいですね。そういう名張らしさを保っていくという観点でいけば、幹線道路のように道路幅を広げていくというのが名張のまちにとっていいのかどうかを含めて、おそらく都市計画道路の見直しというのはかかれるだろうと理解をしています。方針3の歩いて楽しいみち空間の創出と幹線道路をどう引っ張っていくのかというのは実は少し方向性が違うので上手く積み上げて議論して頂くことが必要ですし、ひやわいというのは都市計画道路ではないですが、そういうところも含めて道路ネットワークを考えると、名張らしい交通計画になってくるのではないかなと期待をしています。以上です。

#### 委員

私らの業界の中で何が名張の発展に繋がるのかという話があって、団地にお住まいの方は高齢化になった時の名張の体制をどう考えていくのか。また、財政難であるところの解消ですが、産業の発展や人口増について重視していく。それについては名阪国道とのアクセスは、産業の発展において1番の課題であると思っています。それを解消していくためには人口増、若い人を名張に送り込むと税金税収が上がってくると思います。先ほど委員さんが言いましたが、高齢者が近くで生活できるまち、今桔梗が丘では高齢化のまちになってきています。大型ショッピングセンターはよろしいですが、車社会のものでありますので、地域に密接した小規模的なものや、歩いて行けるような商店がいいかと思えます。漠然と何から手をつけていいか分からないような審議会ではなくて、やはり名張の発展とそれに繋げる高齢者への対応を考えて頂きますよう、先行きは不安な部分が多いですが、やはり若者が流出していかないように名張に残っていただく。それによって当然幹線道路のアクセスというのが大事になってきています。そういったところを何から手をつけていったらいいかというのを最初に議論して頂いて、策定検討委員会で作って行って頂きたいと思います。

#### 議長

ありがとうございます。

#### 委員

名張は住宅地がたくさんございまして、若い方が住宅を購入しやすくなっていると思います。だからある意味そういうところでは未来の展望もあるのではないかなと思います。若い方の就業先が大阪に勤務する方が少ないですから、やはり職場がなければ生活が安定しない。またローンも組むことができない。やっぱり名阪国道への道ですね。上野方面の名阪国道沿いの工業団地への道を整備していただくと名張の未来の展望が開けてくるのではないかなと思います。

#### 委員

問題・課題の掘り起こしについてはアンケートによるニーズとかということと、マスタープランの両輪ですよということでございます。今お話を伺っていると高齢化ということで人数ばかりがすぐ現実ととらまえてどうしようどうしようという議論になりがちだと思えますが、近年につくられた名張市

都市マスタープランではきちんと名張市をどうしたいという計画がある訳ですから、そういう大きな計画の中でこれはどうしたらいいのかという記載も大切だと思います。

先ほど委員からの話もあったように、現実ばかりに対応するニーズに対応するだけじゃなくて、名張市として本当にどんな都市にしていくのかというのを既に議論されているはずですから、そういった中で現実を踏まえて絵を描いていくのかなということです。仕方次第では、マスタープランのほうを軌道修正しなきゃいけない場合もあるかも知れませんが、やっぱりマスタープランに議論されたことはある意味理想、別途作られているわけですから、それに併せた都市計画は大事であると思います。道路を相手にしますと市のパワーだけでは難しいので県のカも対応して頂いて、仕組み作りも合わせて議論をしておかないと、現実ここにこういうものがあるといいですけど、なかなか現実は伴わないということになるので、そういった関連計画を上手く組み合わせていけたらなと思います。

委員

皆さんと意見が重複しますが、是非小委員会につなげてほしいです。名簿の白紙はどうなっているのでしょうか。

議長

後で入ってきます。

委員

都市計画道路の規制の部分で、農業が随分と高齢化したりとか土地利用の問題で、今までの農業をしていたりではとてもじゃないけどやっていけません。もう少し効率のいい農地の利用方法をというように、皆色々と考えている時ですので、それが随分ネックになり大変な状況です。ではそこが都市計画道路に入っているから出来ないのであれば他の部分で他のことをやりたいわと思っても、農業振興地というまたその色分けがある訳です。そこはほ場整備をしており、地目変更とかが出来ないということになっていて、自分の土地であっても都市計画に入っているところは規制がかかり、また他の農地について、こっちはと言えばそういう農業振興地ですからここはなんとも手を付けられませんよという状況になっているのです。それとまた色々な道路の拡幅とかを考える時にどうしても農地を通るような形。民家を避けるとか、費用とかの理由があるかと思いますが、これまでの計画は農地に負担のかかる傾向であると私は思いますので、農業の面からもちょっと寂しい話だなと思いますので何とかもう少し考えて頂きたいと思います。

議長

それではこの辺で打ち切らせて頂きたいと思います。では、事項3の「名張市総合都市交通マスタープランの策定について」は、今後小委員会で検討を重ね、適宜都市計画審議会にご報告・ご説明頂き、委員の皆様方からご意見を頂くこととし、本日の審議会での質疑を終了します。

．．．閉会．．．