

4. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1) 名張市の交通将来像

「名張市総合都市交通マスタープラン」では、集約連携型都市構造の構築に向けた視点と交通まちづくりの実践への対応として、自動車による円滑なモビリティと災害に強い交通体系を確保するとともに、人と環境にやさしい、持続可能な都市づくりを進めることとし、4つの基本目標から導かれる、公共交通による移動の利便性確保、安心・安全な自転車・歩行者交通環境の創出、かしく自動車を利用する暮らしなど、望ましい都市交通体系「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築を目指しています。このことについて多様な主体の連携・協働で取り組むため、4つの基本目標を包括し、各主体が共有するビジョンを「ひとが交わり、こころが通う、みらいにつながる絆のまち なばり」と定め、基本目標を達成するため、分野別（交通モード別）に効果的かつ効果的なものとする交通まちづくりのための行動計画を定めています。

名張市地域公共交通網形成計画では、「名張市総合都市交通マスタープラン」において、都市交通体系のビジョンとして定めている「ひとが交わり、こころが通う、みらいにつながる絆のまち なばり」を名張市が目指す公共交通のビジョンと定めます。

図 4-1 名張市の将来都市構造を支える交通体系のイメージ

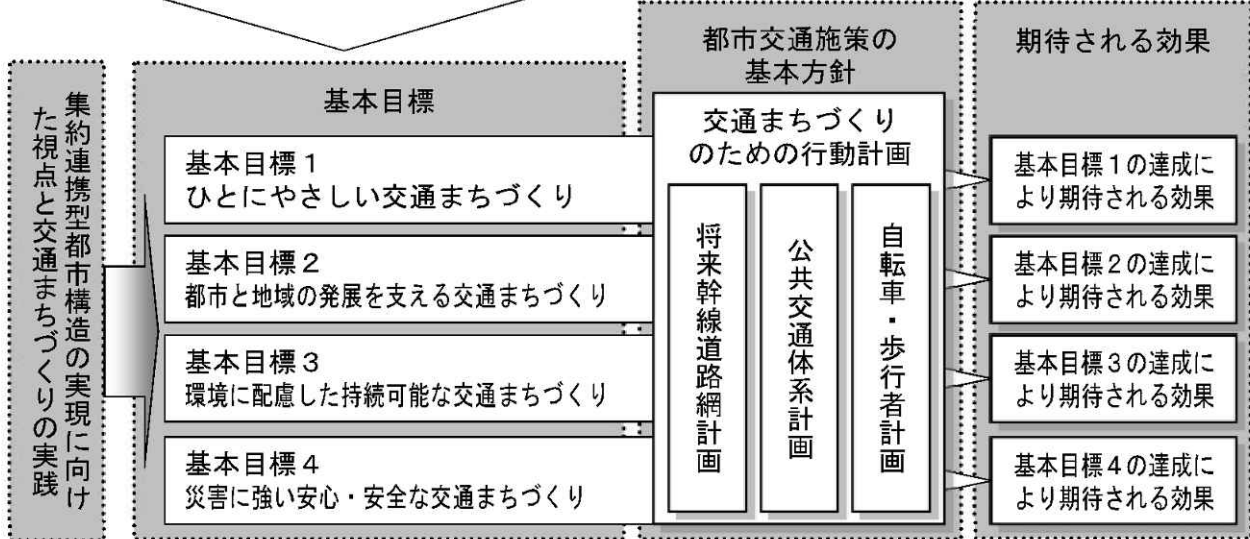
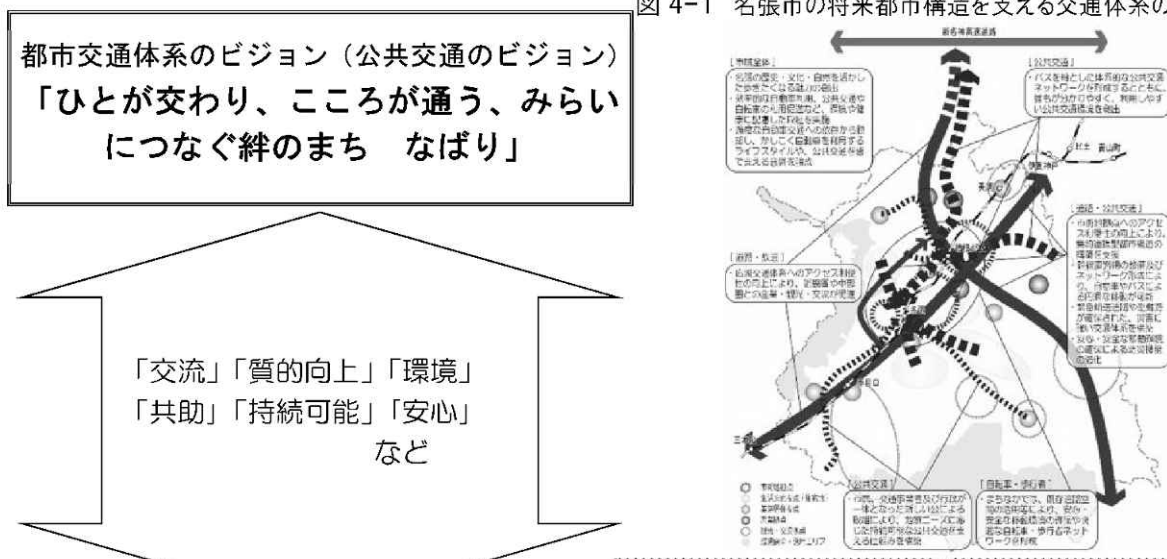
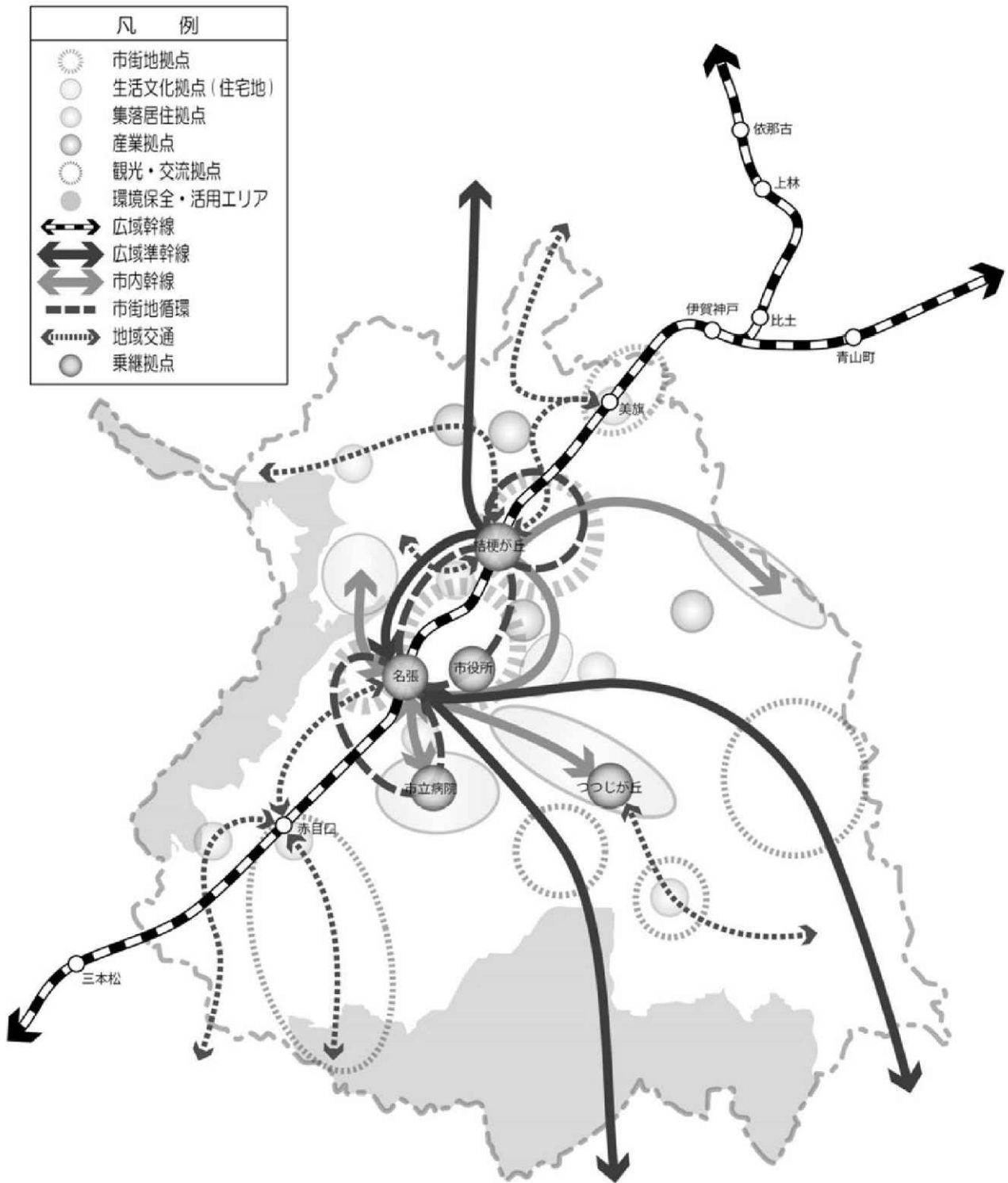


図 4-2 公共交通ネットワーク形成(案)のイメージ



2) 公共交通の役割

本市では、モータリゼーションの進展などにより、自動車利用を前提としたまちづくりが進み、幹線道路沿道への商業施設などの立地や住宅地の郊外化などを招きましたが、人口は既に減少局面を迎え、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の見通しでは、平成47年（2035年）には約6.5万人（平成17年比21%減少）になり、高齢化率は37%（平成17年比20ポイント増加）と予測されています。

このような中、本市の公共交通は、市域のほぼ中央部を東西に近鉄大阪線が横断し、市内には4駅が開設されているほか、名張駅、桔梗が丘駅を起終点とする市内住宅地への民間路線バス網が整備され、伊賀都市圏や第4回中京都市圏パーソントリップ調査によれば、本市の平日の公共交通利用率は15.3%（鉄道13.5%、バス1.8%）と、県内他地域（伊賀市6.8%、桑名・員弁地域10.0%、四口市地域8.9%、鈴鹿・亀山地域5.9%）と比較して高くなっています。しかし、長期的な視点で見た場合、鉄道、路線バスともに利用者は減少傾向にあり、公共交通機関を代替・補完するために地域コミュニティバス「あららぎ号」、「ほっとバス錦」、「コモコモ号」、「みどり号」、「はたっこ号」が運行されるとともに、市街地の移動利便性確保のため市街地循環バス「ナッキー号」が運行しており、これらコミュニティ交通の利用者は、平成26年度には約6.3万人と、市民の日常的な生活交通手段として定着しています。

本市では、今後急激に進展する高齢化などを見据え、公共交通の重要性が増す中、利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供と合わせて、持続可能な公共交通体系を構築する視点から、各公共交通の機能を位置づけるとともに、鉄道、路線バス、コミュニティ交通及びタクシーが相互に連携・補完した、利用しやすくなる公共交通ネットワークの形成を目指して、市民、地域、交通事業者及び行政等が協働で各種計画・施策に取り組むものとします。

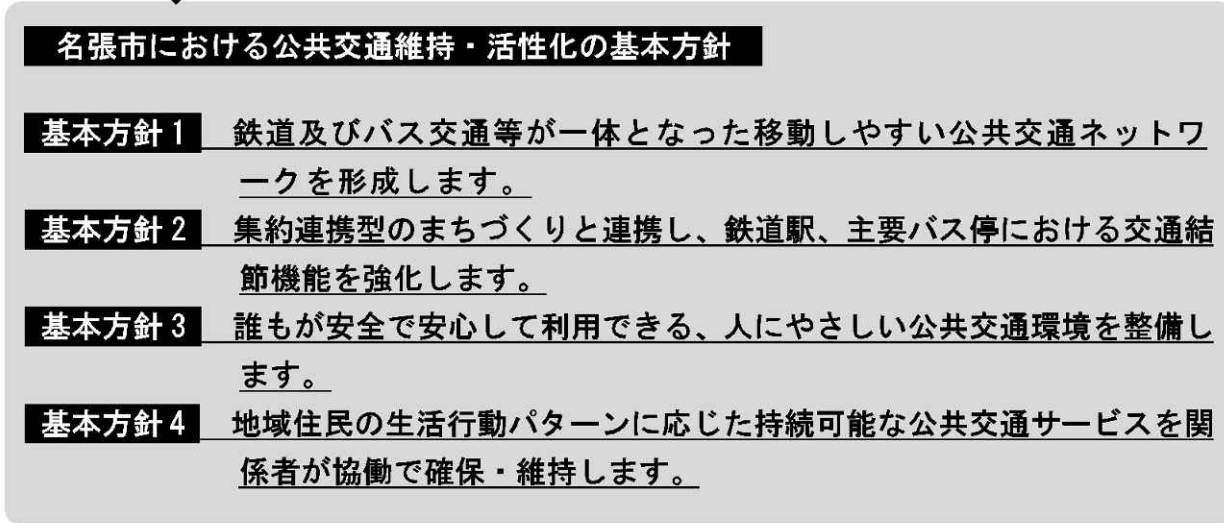
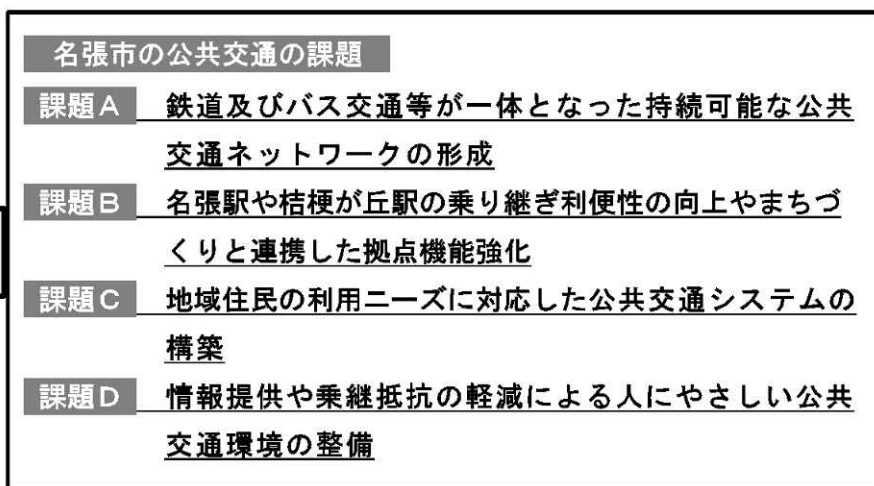
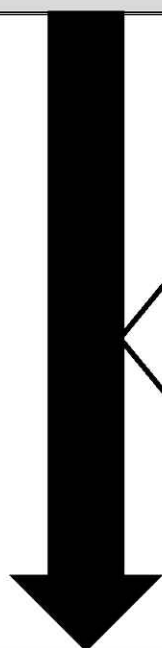
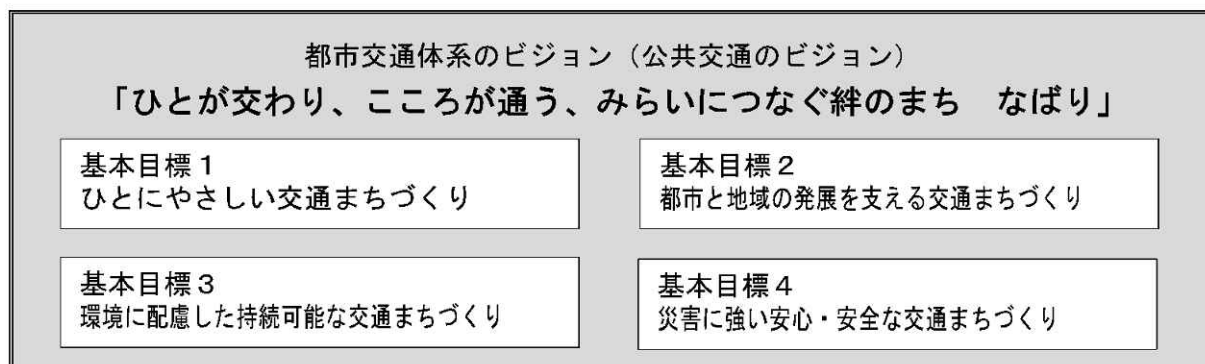
表 4-1 公共交通の機能分類

分類	機能
広域幹線	広域幹線として大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡
広域準幹線	乗継拠点（名張駅、桔梗が丘駅）と周辺都市を連絡
市内幹線	乗継拠点及び市内拠点相互を連絡
市街地循環	市街地拠点でのモビリティを確保し、まちなかの交流と活性化を支援
地域交通	地域の特性・ニーズに応じた日常生活の移動を支援

※本計画で位置づける公共交通は、誰でも利用が可能で、かつ乗合輸送を前提とした公共交通ですが、公共交通の利用が困難な移動制約者については、日常生活及び社会生活を営む上で、安全、円滑、快適に移動することができるよう、行政が他の個別施策と連動する中で、合理的配慮に基づいた運用や交通施設（車両、駅、バス停、案内表示、道路施設等）の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。

3) 地域公共交通の基本方針

名張市が目指す交通将来像、公共交通が果たすべき役割、4つの名張市の公共交通の課題を踏まえ、以下の4点を地域公共交通計画の基本方針とし、公共交通の活性化及び再生を図ります。



基本方針 1 鉄道及びバス交通等が一体となった移動しやすい公共交通ネットワークを形成します。

- ▶ 今後急激に進展する高齢化に向けて、公共交通が果たすべき役割は、更に重要になると考えられます。市内には、鉄道、民間路線バス、地域コミュニティ交通及びタクシーといった多様な公共交通が運行しているものの、郊外だけでなく、まちなかにおいても公共交通の利用がしづらい地区の存在や、民間路線バスと地域コミュニティ交通の路線競合が見られます。

▶したがって、各路線が果たすべき役割と確保すべきサービス水準を設定し、各路線を確保・維持していくための主体を明確に位置づけることで、鉄道、路線バス、地域コミュニティ交通及びタクシーが一体となった効率的かつ効果的な公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 2 集約連携型のまちづくりと連携し、鉄道駅、主要バス停における交通結節機能を強化します。

- ▶ 都市再生特別措置法の改正など、国の政策として拡散型都市構造から鉄道駅等を中心とした集約型都市構造への転換が求められており、本市においても多様な都市施設の立地・誘導などのまちづくりを進めるとともに、路線バスや地域コミュニティ交通等の地域公共交通がまちづくり戦略として、商業振興、観光交流、福祉対策などの様々な役割を果たすことが求められています。

▶したがって、まちづくり拠点となる鉄道駅や主要バス停においては、交通結節機能としての乗り継ぎ抵抗を軽減する案内・情報の提供とともに、人と人が交流できる賑わいや憩いの場の創出を図るなど、交通結節機能を強化します。

基本方針 3 誰もが安全で安心して利用できる、人にやさしい公共交通環境を整備します。

- ▶ 公共交通に関する情報提供やバリアフリー対策等の利用環境の改善により、公共交通の利用が可能となる高齢者、子育て世代など、誰もがわかりやすく安心して利用できる公共交通の利用環境が求められています。

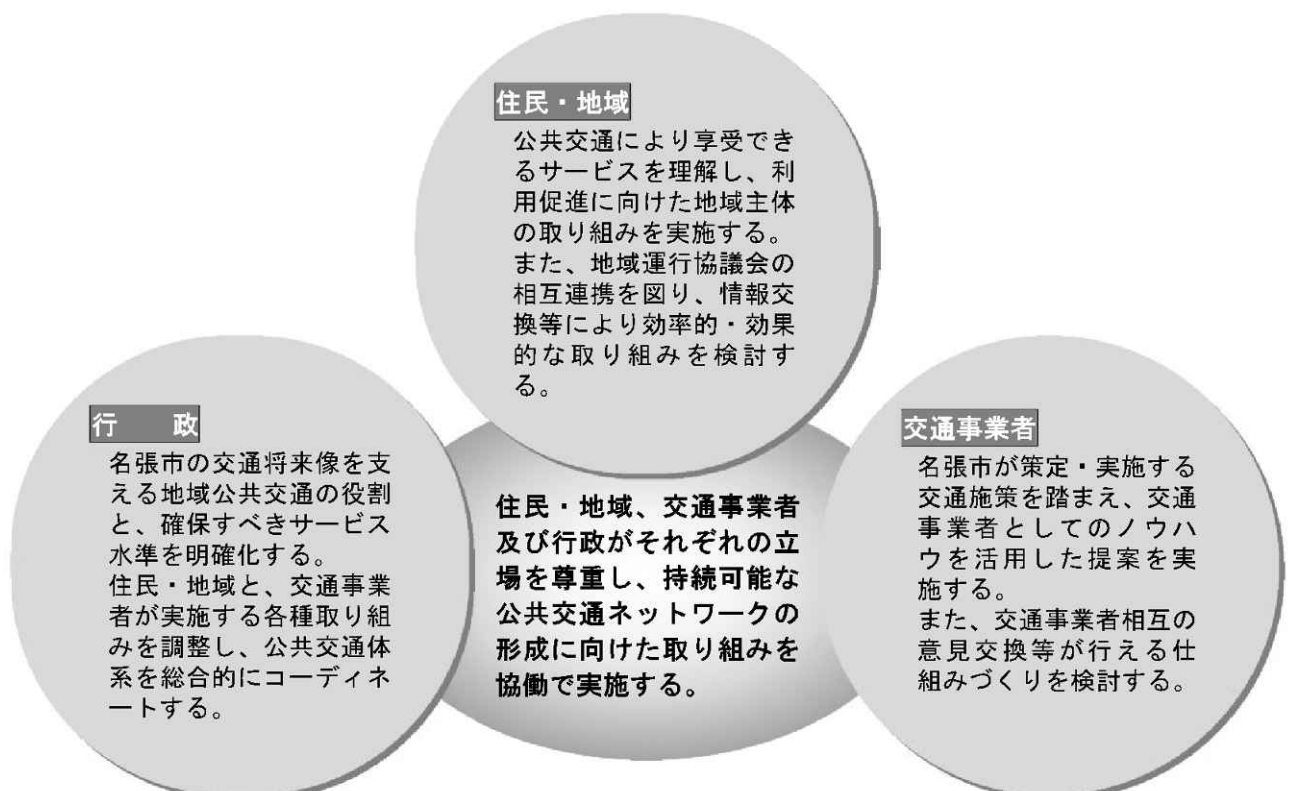
▶これらより、誰もが安全で安心して利用できる公共交通環境を整備することで、公共交通の利用者が増え、その結果、高齢者や女性の社会参加の促進など、人と環境にやさしい公共交通環境の構築を目指します。

基本方針 4 地域住民の生活行動パターンに応じた持続可能な公共交通サービスを関係者が協働で確保・維持します。

- ▶ 人口減少に伴い、公共交通利用者も長期的には減少傾向にあります。更なる高齢化が進む中で、より使い勝手の良い交通手段とするためには、利用特性を踏まえたルート、バス停位置、ダイヤの見直しを行うとともに、必要に応じてデマンド型交通など、地域住民の生活行動に馴染むきめ細かな移動サービスの導人が求められています。
- ▶ 高齢化の進展に伴い、公共交通が果たすべき役割は今後より重要になる一方で、これからの高齢者は自動車利用を主体とする生活に馴染んできた世代であり、高齢者の増加が公共交通の利用者増加に繋がりにくい状況にあります。また、通勤・通学など発生頻度の高い交通需要が減少し、公共交通利用者の減少がさらに加速する懸念があります。

- ▶ したがって、住民・地域、交通事業者及び行政等は、それぞれの役割を明確化するとともに、地域住民の生活行動パターンに応じた持続可能な公共交通サービスの確保・維持に向けた取り組みを各主体が戦略的に実施します。
- ▶ なお、各種取り組みの実施にあたり、住民・地域は、地域交通の運行維持を検討する地域運行協議会の相互連携を図り、問題・課題への対応や利用促進等に関する情報交換を行う仕組みづくりを検討します。交通事業者は、交通事業者の相互連携を図り、運行実態等のノウハウを活用した効率的・効果的なサービス提供等に関する意見交換を行う仕組みづくりを検討します。行政は、これら住民・地域、交通事業者の各仕組みづくりを支援するとともに、住民・地域と交通事業者間の調整を行います。

図 4-3 公共交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担

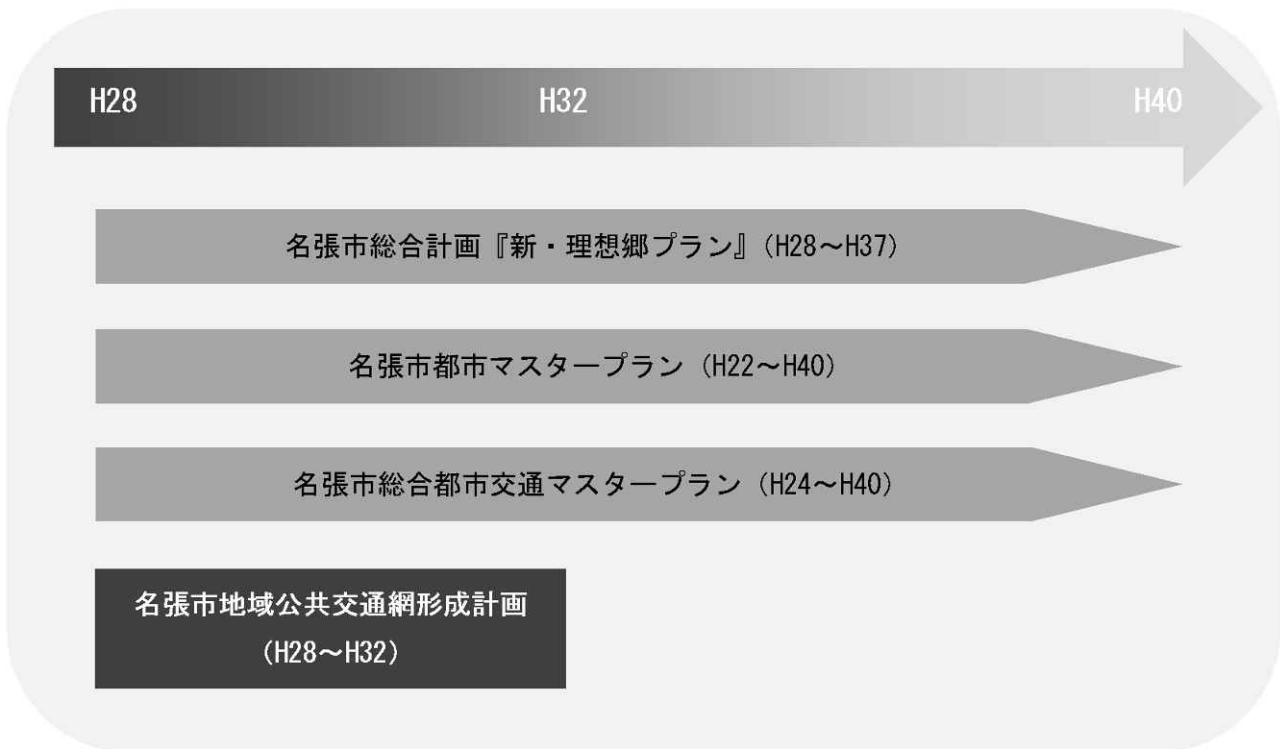


5. 計画区域と計画期間

本計画の計画区域は、名張市全域を基本に、市内バス路線が運行する周辺市町の一部を含んだ区域を対象とします。

本計画の計画期間は、名張市が目指す将来都市像を見据え、これを支える公共交通計画を策定するため、上位・関連計画である「名張市総合計画」の目標年度平成37年並びに、「名張市都市マスタープラン」及び「名張市総合都市交通マスタープラン」の目標年度平成40年を見据えつつ、短期的な実施計画とするため、平成28年度から32年度までの5ヵ年とします。

図 5-1 計画期間のイメージ図



令和2年度第1回名張市地域公共交通会議決定（令和2年8月書面審議）

新型コロナウイルスの影響及び新たな計画要件への対応を鑑み、次期計画となる「(仮称)名張市地域公共交通計画」の策定を令和4年度に実施するものとし、本計画の計画期間を2年間延長し、「平成28年度から令和4年度まで」とする。

6. 計画の目標

目指す交通のビジョンを達成するため、本計画の基本方針に基づき、目標を設定します。また、各目標の達成度を検証するため、以下に示す成果指標を設定します。

表 6-1 目標と目標値

	目標	目標値	成果指標								
基本方針1	目標 1-1 広域幹線・広域準幹線・市内幹線は現行の運行サービスを維持することで市内及び広域な移動ニーズに対応する公共交通軸を形成します。	目標値 1-1 広域幹線・広域準幹線・市内幹線の利用者数の増加	【指標】 広域幹線の定期外利用者数（人/年） （事業者提供データ） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H26]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線（鉄道）</td> <td>122.5 万人</td> <td>122.5 万人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H26]	目標値 [R04]	広域幹線（鉄道）	122.5 万人	122.5 万人以上		
		現況値 [H26]	目標値 [R04]								
	広域幹線（鉄道）	122.5 万人	122.5 万人以上								
			【指標】 広域準幹線・市内幹線の年間利用者数（人/年） （事業者提供データ） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H28]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域準幹線（路線バス）</td> <td>23.3 万人</td> <td>23.3 万人以上</td> </tr> <tr> <td>市内幹線（路線バス）</td> <td>234.9 万人</td> <td>234.9 万人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H28]	目標値 [R04]	広域準幹線（路線バス）	23.3 万人	23.3 万人以上	市内幹線（路線バス）	234.9 万人
	現況値 [H28]	目標値 [R04]									
広域準幹線（路線バス）	23.3 万人	23.3 万人以上									
市内幹線（路線バス）	234.9 万人	234.9 万人以上									
目標 1-2 市街地循環は、乗継拠点と主要な公共、医療、商業施設等を循環することで、生活利便性を確保します。	目標値 1-2 市街地循環の利用者数の増加	【指標】 市街地循環の年間利用者数（人/年） （事業者提供データ） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H26]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市街地循環（ナッキー号）</td> <td>4.2 万人</td> <td>4.4 万人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H26]	目標値 [R04]	市街地循環（ナッキー号）	4.2 万人	4.4 万人以上			
	現況値 [H26]	目標値 [R04]									
市街地循環（ナッキー号）	4.2 万人	4.4 万人以上									
目標 1-3 地域交通は、地域が主体となって、地域内を運行するとともに、各地域と乗継拠点を結ぶことで、乗継拠点までのアクセス利便性を確保します。	目標値 1-3 地域交通の利用者数の増加	【指標】 地域交通の年間利用者数（人/年） （事業者提供データ） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H26]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域交通（地域コミュニティバス）</td> <td>2.1 万人</td> <td>2.5 万人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H26]	目標値 [R04]	地域交通（地域コミュニティバス）	2.1 万人	2.5 万人以上			
	現況値 [H26]	目標値 [R04]									
地域交通（地域コミュニティバス）	2.1 万人	2.5 万人以上									
目標 1-4 公共交通相互の乗り継ぎ利便性を向上させます。	目標値 1-4 公共交通の乗り継ぎに関する評価	【指標】 乗り継ぎに関する評価 （バス利用者アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗り継ぎの際の待ち時間</td> <td>53.9%</td> <td>53.9%以上</td> </tr> <tr> <td>乗り継ぎに関する情報や案内</td> <td>75.8%</td> <td>75.8%以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	目標値 [R04]	乗り継ぎの際の待ち時間	53.9%	53.9%以上	乗り継ぎに関する情報や案内	75.8%	75.8%以上
	現況値 [H27]	目標値 [R04]									
乗り継ぎの際の待ち時間	53.9%	53.9%以上									
乗り継ぎに関する情報や案内	75.8%	75.8%以上									

	目標	目標値	成果指標															
基本方針2	目標 2 名張駅と桔梗が丘駅を公共交通相互が連携する乗継拠点として位置づけ、アクセス利便性の向上により、乗継機能を強化します。	目標値 2 名張駅バス停及び桔梗が丘駅バス停における乗降客数の増加	【指標】 バス停の乗降客数（路線バス）（人/日） （事業者提供データ） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H26]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>名張駅バス停</td> <td>4,617 人/日</td> <td>4,617 人/日以上</td> </tr> <tr> <td>桔梗が丘駅バス停</td> <td>711 人/日</td> <td>711 人/日以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H26]	目標値 [R04]	名張駅バス停	4,617 人/日	4,617 人/日以上	桔梗が丘駅バス停	711 人/日	711 人/日以上						
		現況値 [H26]	目標値 [R04]															
名張駅バス停	4,617 人/日	4,617 人/日以上																
桔梗が丘駅バス停	711 人/日	711 人/日以上																
基本方針3	目標 3-1 誰もが安全で安心して利用できる公共交通環境を整備します。	目標値 3-1 公共交通に対する評価	【指標】 公共交通の評価（市民アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>79.5%</td> <td>79.5%以上</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>63.1%</td> <td>63.1%以上</td> </tr> <tr> <td>ナッキー号</td> <td>61.4%</td> <td>61.4%以上</td> </tr> <tr> <td>地域コミュニティバス</td> <td>71.8%</td> <td>71.8%以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	目標値 [R04]	鉄道	79.5%	79.5%以上	路線バス	63.1%	63.1%以上	ナッキー号	61.4%	61.4%以上	地域コミュニティバス	71.8%	71.8%以上
		現況値 [H27]	目標値 [R04]															
鉄道	79.5%	79.5%以上																
路線バス	63.1%	63.1%以上																
ナッキー号	61.4%	61.4%以上																
地域コミュニティバス	71.8%	71.8%以上																
	目標 3-2 利用促進策を実施することで、バスに関する認知度を向上させます。	目標値 3-2 バスに関する認知度の向上	【指標】 バスに関する認知度（市民アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自宅近くのバス停の位置</td> <td>75.9%</td> <td>75.9%以上</td> </tr> <tr> <td>自宅近くを走るバスのダイヤ</td> <td>23.2%</td> <td>23.2%以上</td> </tr> <tr> <td>自宅近くを走るバスで行ける施設</td> <td>34.3%</td> <td>34.3%以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	目標値 [R04]	自宅近くのバス停の位置	75.9%	75.9%以上	自宅近くを走るバスのダイヤ	23.2%	23.2%以上	自宅近くを走るバスで行ける施設	34.3%	34.3%以上			
	現況値 [H27]	目標値 [R04]																
自宅近くのバス停の位置	75.9%	75.9%以上																
自宅近くを走るバスのダイヤ	23.2%	23.2%以上																
自宅近くを走るバスで行ける施設	34.3%	34.3%以上																
基本方針4	目標 4 住民・地域、交通事業者、名張市が協働で公共交通を確保・維持します。	目標値 4 住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取り組みの有無	【指標】 住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取り組み <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取り組みの有無</td> <td>—</td> <td>5 件以上 (延べ値)</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	目標値 [R04]	住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取り組みの有無	—	5 件以上 (延べ値)									
	現況値 [H27]	目標値 [R04]																
住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取り組みの有無	—	5 件以上 (延べ値)																



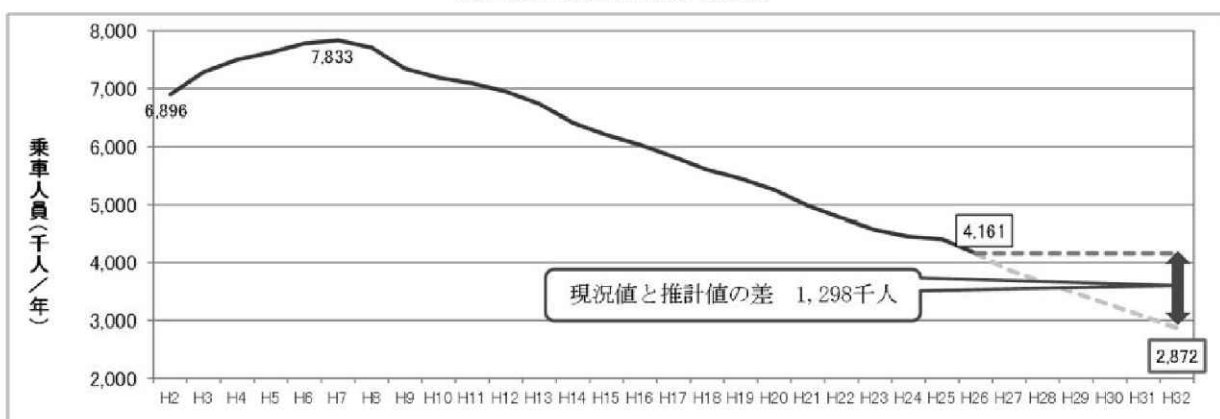
	目標	目標値	成果指標												
計画全体	全体目標 名張市地域公共交通網形成計画全体の目標	全体目標値 1 市内の交通環境に対する満足度割合の増加	【指標】 市内の交通環境に対する満足度割合（％） （総合計画市民意識調査） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>目標値 [R04]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内の交通環境に対する満足度割合</td> <td>37.6%</td> <td>40.0%以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	目標値 [R04]	市内の交通環境に対する満足度割合	37.6%	40.0%以上						
			現況値 [H27]	目標値 [R04]											
市内の交通環境に対する満足度割合	37.6%	40.0%以上													
全体目標値 2 公共交通の利用機会の増加	【指標】 公共交通の利用機会（公共交通を利用したお出かけを月に数回以上する人の割合） （市民アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">現況値 [H27]</th> <th colspan="2">目標値 [R04]</th> </tr> <tr> <th>平日</th> <th>休日</th> <th>平日</th> <th>休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の利用機会</td> <td>34.2%</td> <td>23.8%</td> <td>37.6%以上</td> <td>26.1%以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]		目標値 [R04]		平日	休日	平日	休日	公共交通の利用機会	34.2%	23.8%	37.6%以上	26.1%以上
	現況値 [H27]		目標値 [R04]												
	平日	休日	平日	休日											
公共交通の利用機会	34.2%	23.8%	37.6%以上	26.1%以上											

【鉄道利用者数】

近年、人口そのものの減少や、高齢化にともなう年齢構成や移動目的の変化などと相俟って、鉄道の利用者数は減少傾向にあり、ピーク時の平成7年度から平成26年度の推移で減少し続けた場合は、平成32年度には287万人程度になると推計されます。

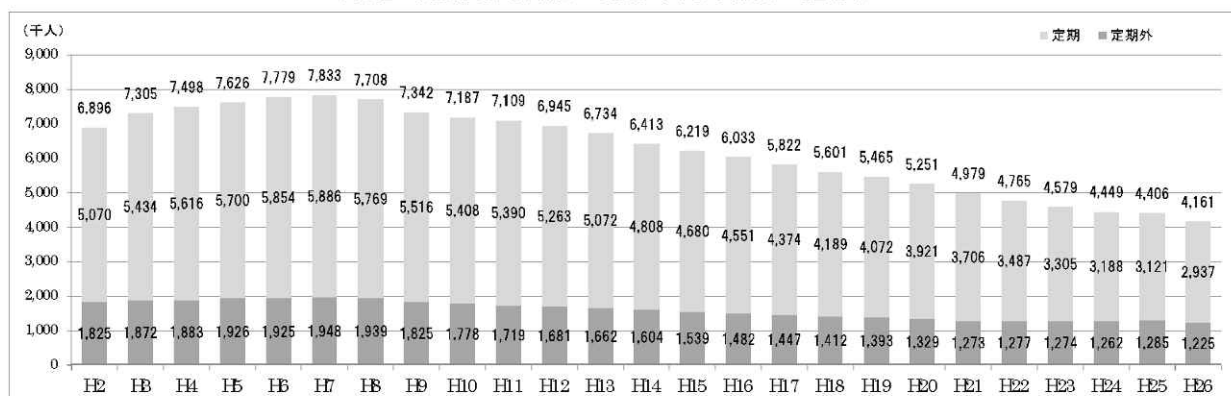
また、鉄道利用者の内訳でみると、通勤・通学による定期券の利用者が大半を占めており、このことは、生産年齢人口の推移に大きく影響されるものと推測され、今後の年齢構成の推計を考慮した場合、現状を維持することも容易ではありません。したがって、定期外利用者数を対象に、目標値として現状以上の利用者数を見込みます。

「鉄道利用者数の実績と推計」



※近畿日本鉄道株式会社提供資料を参考に推計

「鉄道の定期利用者数と定期外利用者数の推移」



※近畿日本鉄道株式会社提供資料

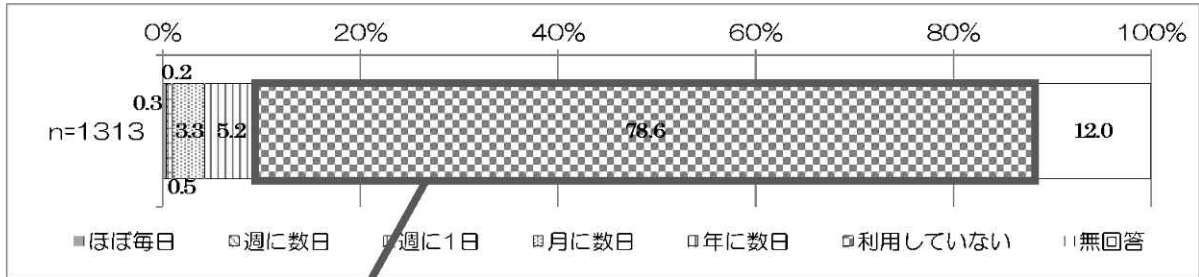
【路線バス・地域コミュニティバス利用者数】

路線バスと地域コミュニティバスの利用者数は横這いですが、本計画に基づく各種施策の実施により、目標値として現状以上の利用者数を見込みます。

【ナッキー号利用者数】

ナッキー号の再編に伴う、新規利用者により、目標値として9.7%の利用者割合と4.4万人の利用者数を見込みます。

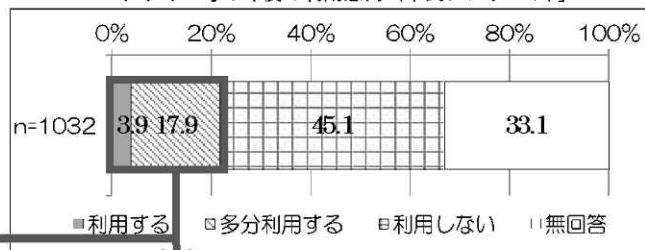
「ナッキー号の利用頻度（市民アンケート）」



「ナッキー号を利用しない理由（市民アンケート）」



「ナッキー号の今後の利用意向（市民アンケート）」



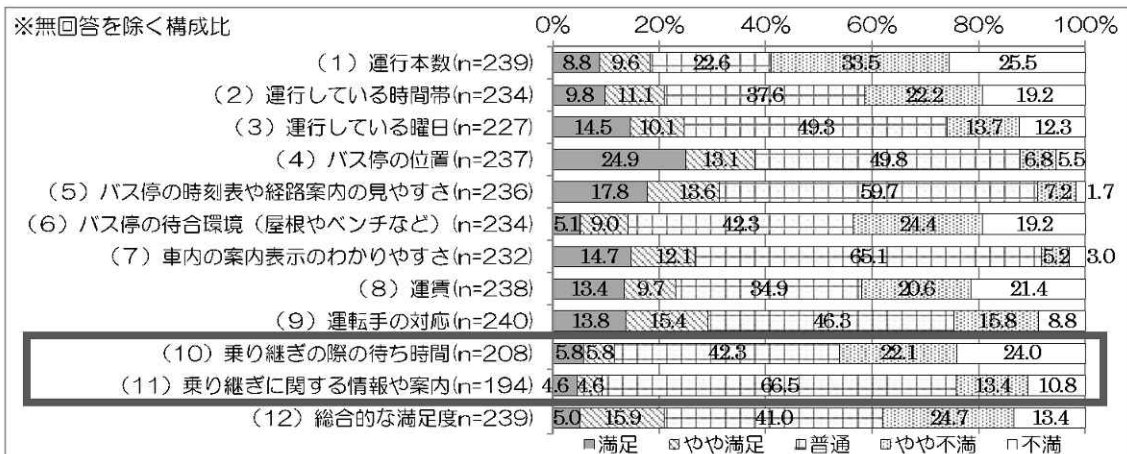
市民アンケート結果より、ナッキー号を利用しない理由のうち、「ナッキー号再編により改善が予想される項目」を選択し、今後の利用意向を確認できた非利用者のうち、5~30%※は利用者へ転換すると設定し、新規利用者を推計。

※バスサービスハンドブック

【バス利用者アンケートにおける各項目の評価】

本計画に基づく各種施策の実施により、バス利用者アンケートにおける満足度について、回答総数から不満度割合（やや不満+不満の割合）を差し引いた割合を現状値以上と見込みます。

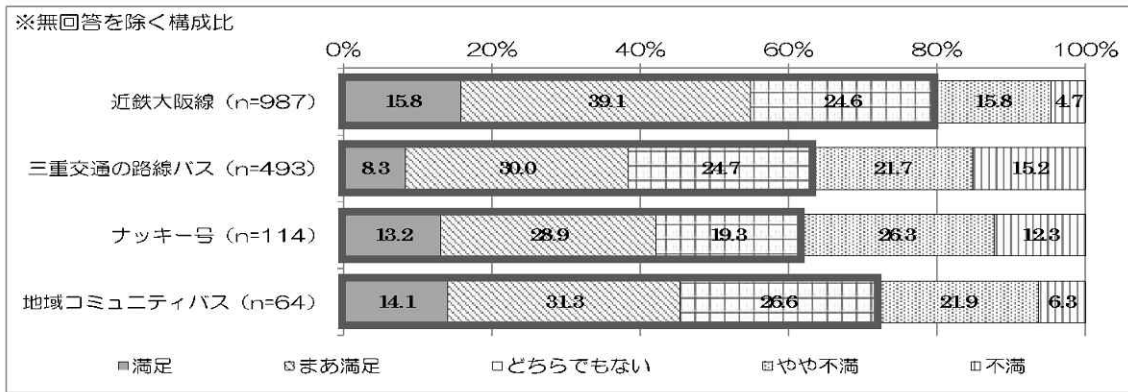
「バスに関する満足度（バス利用者アンケート）」



【市民アンケートにおける公共交通の評価】

本計画に基づく各種施策の実施により、市民アンケートにおける公共交通の満足度について、回答総数から不満度割合（やや不満＋不満の割合）を差し引いた割合を現状値以上と見込みます。

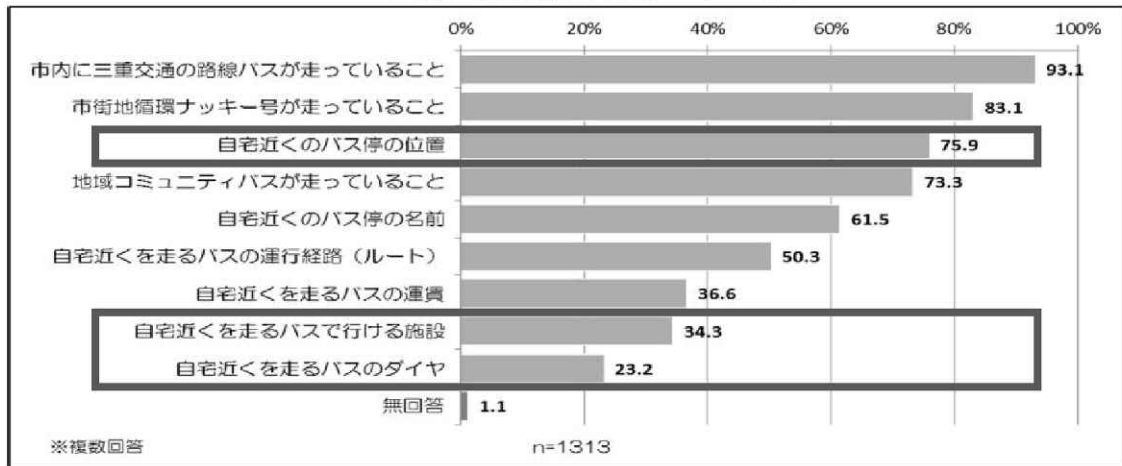
「公共交通の満足度（市民アンケート）」



【市民アンケートにおけるバスに関する認知度】

本計画に基づく各種施策の実施により、市民アンケートにおけるバスに関する認知度について、目標値として現状以上を見込みます。

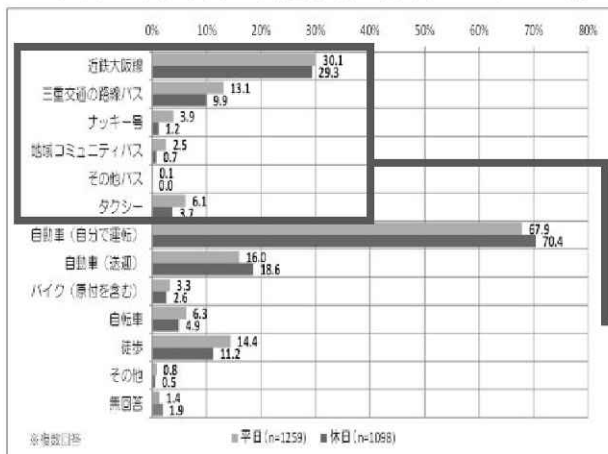
「バスに関する認知度（市民アンケート）」



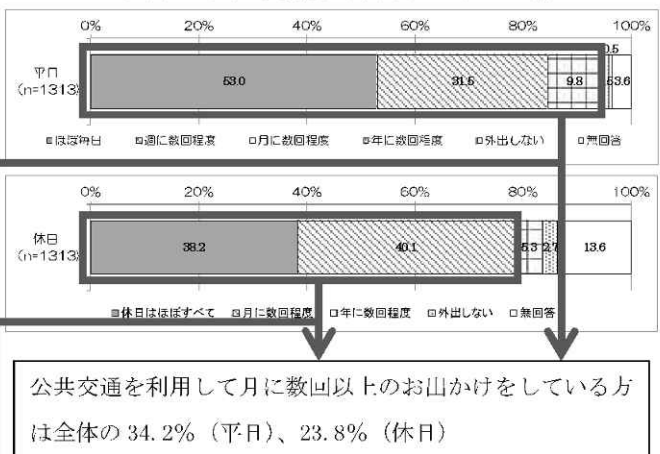
【公共交通の利用機会】

本計画に基づく各種施策の実施により、市民アンケートにおける公共交通を利用してお出かけする人のうち、月に数回以上の利用割合について、増加を見込みます。

「お出かけする際の交通手段（市民アンケート）」



「お出かけする頻度（市民アンケート）」

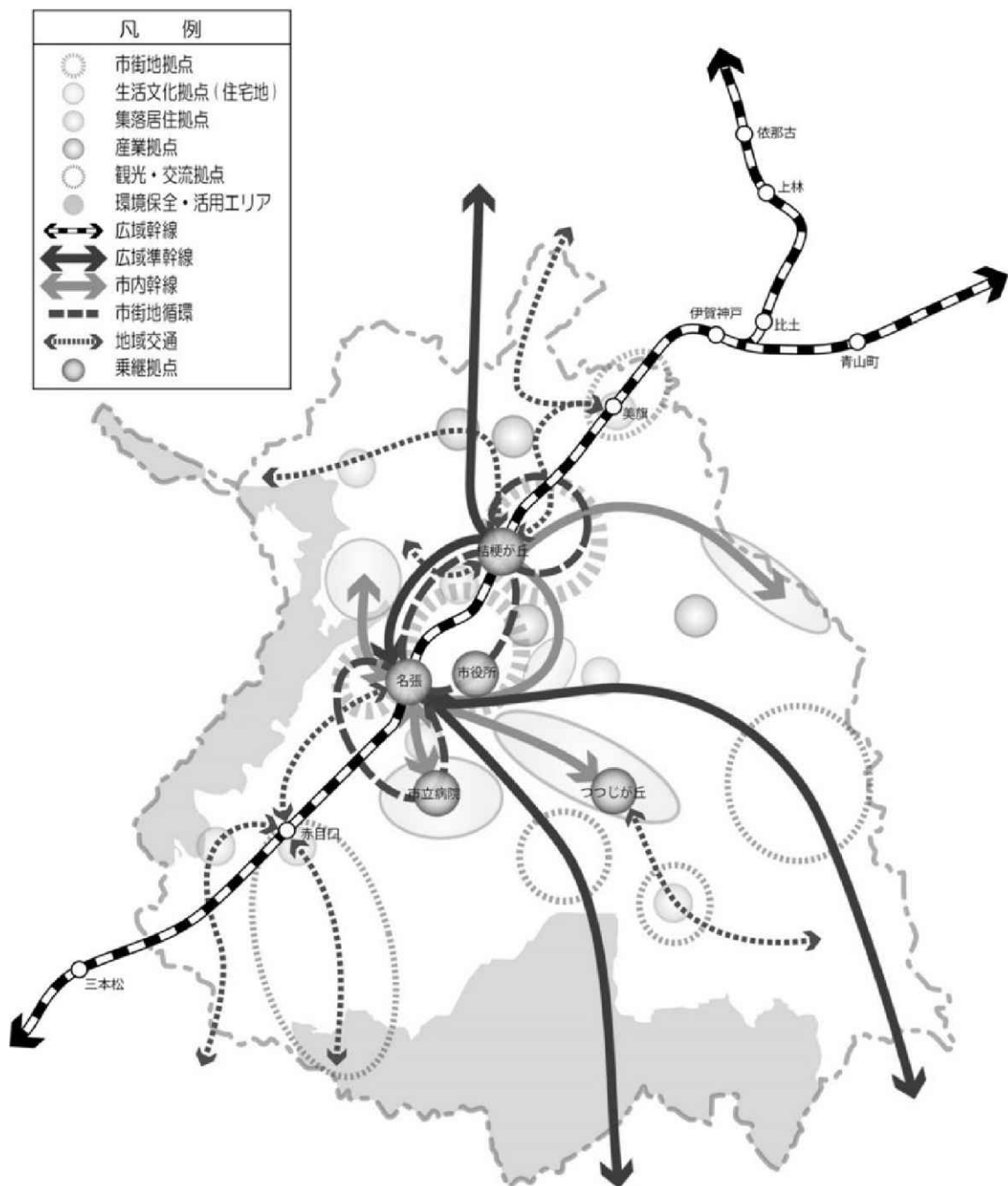


7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1) 公共交通ネットワークの形成

本市では、今後急激に進展する高齢化などを見据え、公共交通の重要性が増す中、利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供と合わせて、持続可能な公共交通体系を構築する視点から、基本方針1と基本方針2に基づき、各公共交通の機能を位置づけるとともに、鉄道、路線バス、コミュニティ交通及びタクシーが相互に連携・補完した、利用しやすくなる公共交通ネットワークの形成を目指して、市民、地域、交通事業者及び行政等が協働で各種計画・施策に取り組むものとします。

図 7-1 公共交通ネットワーク形成(案)のイメージ(再掲)



①公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

公共交通の機能分類別にサービス確保の考え方を示します。

表 7-1 公共交通の機能分類別のサービス確保の考え方

機能分類	サービス確保の考え方	運行主体	該当する現行路線
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡します。 交通需要に応じた、適正なサービスを提供します。 	交通事業者	鉄道（大阪線）
広域準幹線	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線と連携するとともに、乗継拠点（名張駅、桔梗が丘駅）と周辺都市を連絡します。 交通需要に応じた適正なサービスを提供します。 	交通事業者	路線バス（上野名張線、奥津線、曾爾香落溪線）
市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点及び市内拠点相互を連絡します。 交通需要に応じた適正なサービスを提供します。 	交通事業者	路線バス（桔梗が丘循環線、すずらん台線、百合が丘線、梅が丘線、つつじが丘線、赤目線、赤目香落溪線）
市街地循環	<ul style="list-style-type: none"> 市街地拠点でのモビリティを確保するため、乗継拠点（名張駅、桔梗が丘駅等）と周辺施設を連絡します。 地域のニーズに応じて、ルートを設定するとともに適切なサービス水準を維持します。 広域幹線、広域準幹線、市内幹線との乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 運行時間帯は、主要目的施設の利用時間帯を踏まえ設定します。 	名張市 交通事業者	市街地循環型コミュニティバス（ナッキー号）
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 地域の特性・ニーズに応じた日常生活の移動を支援します。 広域幹線、広域準幹線、市内幹線、市街地循環との競合の回避に留意したルート及びダイヤを設定します。 市街地循環との乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 地域にとって利用特性に応じた適切なサービス水準を維持します。 	地域運行協議会 交通事業者 名張市	地域コミュニティバス（あららぎ号、みどり号、コモコモ号、ほっとバス錦、はたっこ号）
	<ul style="list-style-type: none"> 上記に加え、鉄道やバスと空間的及び時間的な補完関係を構築します。 	交通事業者	タクシー

②公共交通の乗継環境と運賃体系

公共交通ネットワーク形成には、利便性確保に配慮した乗継環境の確保や適正な運賃設定が不可欠であることから、乗継環境確保及び公共交通の運賃体系の考え方をまとめます。

◆乗継環境の確保

乗継拠点のあり方とバス交通による乗継環境を確保する場合の留意点を下記に示します。

<乗継拠点の拠点機能強化>

- 駅前ロータリーや駅周辺道路の整備などのまちづくりと連携した拠点機能強化を図ります。
- 乗継拠点においては、駐車場、駐輪場等の施設を整備し、多様な交通手段（鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）との乗継ぎが行えるように配慮します。

<乗継への配慮・情報提供>

- 市街地循環と地域交通の乗継ぎにおいては、遅延時のバス待ちルール^{※1}を設定するなど、バス路線相互の乗継ぎが円滑に行えるように配慮します。
- 乗継いで行くことができる「目的地」や「乗継先の路線」の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意します。

<乗継抵抗の軽減>

- 市街地循環から地域交通へ乗り継ぐ際、極力短い時間で乗り継ぎが可能となるようにダイヤ設定に留意します。
- 目的地までの乗継回数を極力少なくすることに留意します。
- 乗継ぎにより運賃負担が増大しないように留意します。

※1：他路線との接続バス停にて、接続先の路線が遅延した際に、一定時間まで待機するもの

◆公共交通の運賃体系

公共交通の運賃体系は、以下の考え方に基づき検討及び調整を行い、適切な運賃を設定します。

- 広域幹線、広域準幹線、市内幹線については、対キロ制運賃とします。
- 市街地循環は、市内での移動のしやすさの確保を図るため、均一運賃とします。
- 地域交通の地域コミュニティバスは、運行主体である地域運行協議会が個別に設定します。
- 市街地循環及び地域交通への乗継抵抗負荷の軽減を図るため、1H乗車券（共通乗車券）の発行を検討します。

表 7-2 運賃設定の考え方

	役割を担う交通機関	運賃体系
広域幹線	鉄道	対キロ制運賃
広域準幹線	路線バス	対キロ制運賃
市内幹線		
市街地循環	市街地循環型コミュニティバス	均一運賃
地域交通	地域コミュニティバス	地域運行協議会が設定
	タクシー	対キロ制運賃

図 7-2 新しい運行形態の事例

タクシーを活用した新しい運行形態の事例：予約型乗合タクシー 高松山団地乗合ワゴン

【高松山団地乗合ワゴン運営委員会（三重県津市）】

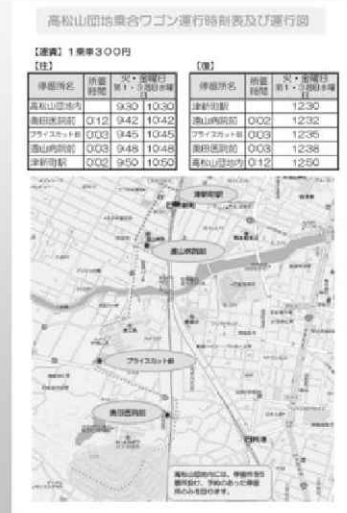
高松山団地乗合ワゴン運営委員会が運営主体、タクシー事業者が運行事業者となって、高松山団地に居住する高齢者などの通院や買い物などの移動手段を確保・提供する予約型乗合タクシー高松山団地乗合ワゴンを運営しています。

利用するには事前の利用者登録が必要です。乗車には利用予約と会員証の提示が必要であり、1乗車300円で団地内の停留所から決められた施設の停留所まで利用できます。

▼会員証



▼運行時刻表及び運行図



資料：津市地域公共交通網形成計画（案）
高松山団地乗合ワゴンご利用ガイド

2) 公共交通環境の整備

名張市が目指す交通まちづくりの具現化に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、基本方針3に基づき、誰もが安全で安心して利用でき、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。

①安全な交通環境の実現

誰もが安全で安心して利用できる交通環境を実現するため、実施主体が責任を持って施策に取り組むものとします。

表 7-3 安全な交通環境の実現に向けた施策メニューと実施主体

	具体的な取り組み	実施主体	関係者の役割
(1) 利用環境の整備	① 乗継拠点や主要なバス停のバリアフリー化 ・乗継拠点における待合所やスロープの整備 ・主要なバス停におけるベンチ、屋根、点字案内板、音声案内板等の整備	交通事業者 行政	交通事業者と行政が連携して実施
	② 環境に配慮した車両の導入 ・低公害車両の導入	交通事業者 行政	行政の支援の下、交通事業者が主体的に実施
	③ 高齢者や子育て世代等に配慮した車両の導入 ・ノンステップバス、車イスやベビーカーに対応したバリアフリー車両の導入	交通事業者 行政	行政の支援の下、交通事業者が主体的に実施
(2) 公共交通の安全に向けた取り組み	① 安全な公共交通利用のための呼びかけ ・車内転倒の注意喚起 ・ポスター掲示による啓発活動	関係団体 交通事業者 行政	関係団体、交通事業者、行政が連携して実施
	② 地域住民による各種活動の実施 ・バスの乗り方教室の開催 ・市民サポーターによる乗降補助	関係団体 交通事業者 行政	行政と交通事業者の支援の下、地域住民や関係団体が主体的に実施
	③ 運行事業者の取り組み ・法規に従った労務管理の徹底 ・定期的な車両整備の実施	交通事業者	交通事業者が主体的に実施
	④ 運転手教育の実施 ・安全運転講習の実施 ・車椅子やベビーカーの乗せ方の周知徹底	交通事業者 行政	交通事業者と行政が連携して実施

②公共交通の利用促進策

誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備するためには、地域住民と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。そして、これら施策の展開にあたっては、個々の施策が連動する中で、市民の交通行動の変容を促すような取り組み（モビリティ・マネジメント）として実施していくものとします。

表 7-4 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

	具体的な取り組み	実施主体	関係者の役割
(1) 分かりやすい情報の提供	① 公共交通利用に係る積極的な情報提供 ・乗継拠点における総合案内板の設置 ・バス停案内表示の充実 ・バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示 ・名張市ホームページの充実等 ・公共交通ネットワークの見える化の実施	交通事業者 行政	交通事業者と行政が連携して実施
	② 分かりやすいバス系統表示 ・わかりやすい系統名・バス停名の設定 ・バス車両、バス停等への系統表示	交通事業者 行政	
	③ 分かりやすい運行情報・乗継情報の提供 ・分かりやすい乗継情報の表示 ・乗継拠点における分かりやすい乗継情報の表示	交通事業者 行政	
(2) 利用促進を誘導する施策	① バスの割引運賃・企画切符等の導入 ・ICカードの導入の検討 ・乗継割引制度の導入の検討 ・1日乗車券の導入の検討	交通事業者 行政	行政と交通事業者の連携の下、それぞれの路線で実施
	② モビリティ・マネジメントの実施 ・転入者への公共交通に関する情報提供 ・バスの乗り方教室の開催	交通事業者 行政	交通事業者と行政が連携して実施
	③ 免許返納者の優遇 ・免許返納者への優遇措置の導入の検討	交通事業者 行政	交通事業者と行政が連携して実施
	④ 乗継ぎ・待合環境等の改善 ・乗継拠点等における待合環境の改善 ・乗継拠点周辺の駐車場や駐輪場の整備	交通事業者 行政	交通事業者の支援の下、行政が主体となって実施
	⑤ 観光振興のための公共交通利用促進策の実施 ・市内の観光施設を公共交通で巡るツアーの開催 ・観光客向けの公共交通マップの作成等	交通事業者 行政	交通事業者と行政が連携して実施
(3) 地域づくりと一体となったバスへの愛着（マイバス意識）を高める方策	① 関係機関との連携による鉄道・バス利用促進 ・お絵かきバスイベントの実施 ・各種イベント時における利用促進のキャンペーン ・商業・観光振興や環境保護を目的とする関係団体等と連携	関係団体 交通事業者 行政	関係団体、交通事業者、地域住民、行政が連携して実施
	② 地域住民による各種活動の実施 ・地域運行協議会の継続開催 ・バスの乗り方サポート ・利用モデルダイヤ（マイ時刻表）作成 ・バス停周辺における環境整備、清掃、緑化等	地域住民 行政	
	③ 「心のバリアフリー」の醸成 ・誰もが思いやりを持って公共交通を利用できるよう意識啓発活動の実施 ・子ども、子育て世代、高齢者、障害者など、誰もが安心して公共交通を利用できるマナー・モラルの醸成	地域住民 交通事業者 行政	
	④ 企業や学校と連携した取り組み ・バスの車内広告やバス停ネーミングライツ等の導入 ・エコ通勤の実施 ・学生を主体としたマイバス意識を高める活動の実施	関係団体 行政	

図 7-3 公共交通利用促進施策の事例

バスを活用した取り組みの事例：みえエコ通勤デー

【三重県環境生活部地球温暖化対策課・三重県バス協会】

自動車やバイクでの通勤から二酸化炭素排出の少ない交通手段であるバス等の公共交通機関による通勤へ転換を促す取り組みであり、マイカー通勤の方なら、毎週水曜日に県内の路線バス運賃を半額で利用できます。

▼みえエコ通勤デーのチラシ



資料：三重県HP

バスを活用したイベントの事例①：お絵かきバス

【三重県バス協会】

「津まつり」にて、「公共交通利用促進PRブース」「バス乗務員制服試着コーナー」とともに「お絵かきバス」を行い、公共交通利用促進に対する啓発活動を実施しています。

▼お絵かきバスの様子



資料：三重県バス協会HP

バスを活用したイベントの事例②：学生を対象としたバスの乗り方教室

【三重県バス協会】

バスに慣れ親しみ、バスの良さを実感してもらうとともに環境にやさしいバスについて理解を深めてもらうため、「乗り方教室」を開催し、利用促進PR活動を実施しています。

▼バスの乗り方教室の様子



資料：三重県バス協会HP

3) 持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組み

本市が目指す交通将来像の具現化に向け、持続可能な公共交通の確保・維持を図るため、基本方針4に基づき、各主体間の連携を強化することにより、住民・地域、交通事業者、名張市が三位一体となって公共交通の維持・活性化に努めます。ここでは、住民・地域、交通事業者、名張市の役割をまとめます。

表 7-5 各主体の役割

	役割
住民・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティバス運行協議会の相互連携を図り、問題・課題への対応や利用促進等に関する情報交換を行う仕組みづくりを検討する。 ・地域運行協議会の各種取り組みを主体的に実施する。 ・地域コミュニティバス以外の公共交通について、住民が主体となって利用促進に取り組むことで公共交通の維持・活性化を図る。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バスについて、地域住民の生活行動パターンに応じた持続可能な公共交通サービスの確保・維持に向けた取り組みを戦略的に実施する。 ・交通事業者の相互連携を図り、運行実態等のノウハウを活用した効率的・効果的なサービス提供等に関する意見交換を行う仕組みづくりを検討する。
名張市	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地循環型コミュニティバスを地域住民のニーズを踏まえ、主体的に運行する。 ・住民・地域、交通事業者の各仕組みづくりを支援するとともに、住民・地域と交通事業者間の調整を行う。

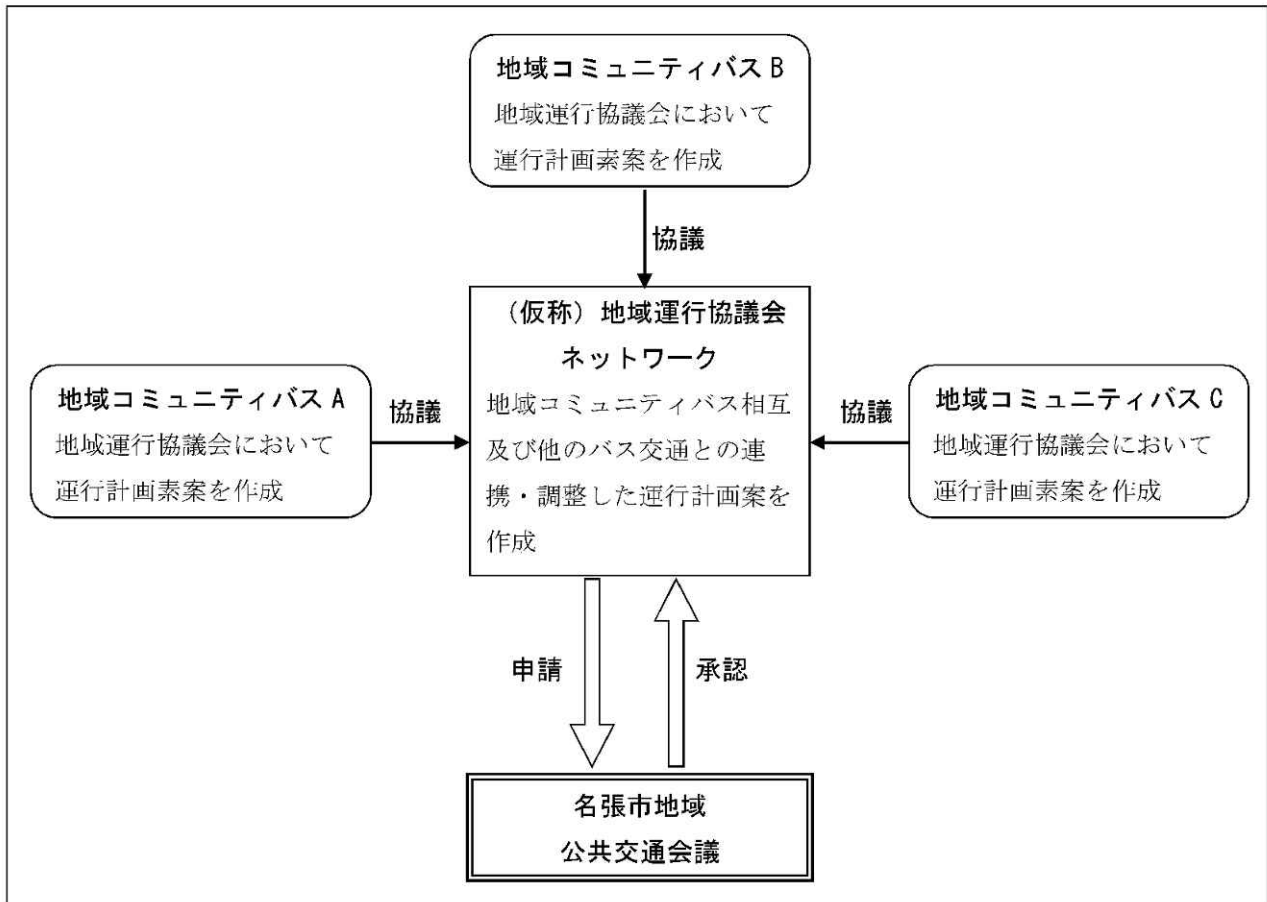
また、各主体の連携を強化し地域コミュニティバスの運行維持を検討する（仮称）地域運行協議会ネットワークを設置することとし、以下に取り組み内容をまとめます。

表 7-6 地域運行協議会及び(仮称)地域運行協議会ネットワークの取り組み内容(案)

取り組み事項	内容	地域運行協議会	(仮称)地域運行協議会ネットワーク
地域運行協議会の新設	交通不便地域や地形的な理由等から、地域の自主的な取り組みによる移動手段の確保に向けた新たな地域運行協議会を新設する。	○	○
地域コミュニティバスの評価	利用実態やニーズの把握に努める。	○	—
地域コミュニティバスの新設または再編	評価結果や地域ニーズを踏まえた運行計画案（運行形態、ルート、バス停位置、ダイヤ、運賃）を検討・作成する。	○	○
利用促進策の実施	情報発信、地域への利用の呼びかけ、バス利用イベント等を実施する。	○	○
地域運行協議会相互の連携	問題・課題への対応や利用促進等に関する情報交換を行う。	—	○
	地域運行協議会の相互連携を図り、情報交換を行う仕組みづくりを行う。	—	○
	後継者の確保や運行経費の確保など各地域が直面している課題の解決に努める。	—	○
	安全性の高い車両整備の効率化、運転者講習の充実、運行管理の徹底など、安全管理に努める。	—	○

＜運行計画案作成の例＞

※運行計画案（運行形態、ルート、バス停位置、ダイヤ、運賃）については、（仮称）地域運行協議会ネットワークにおいて、地域相互の連携・調整を図った後、地域公共交通会議において承認を得るものとする。



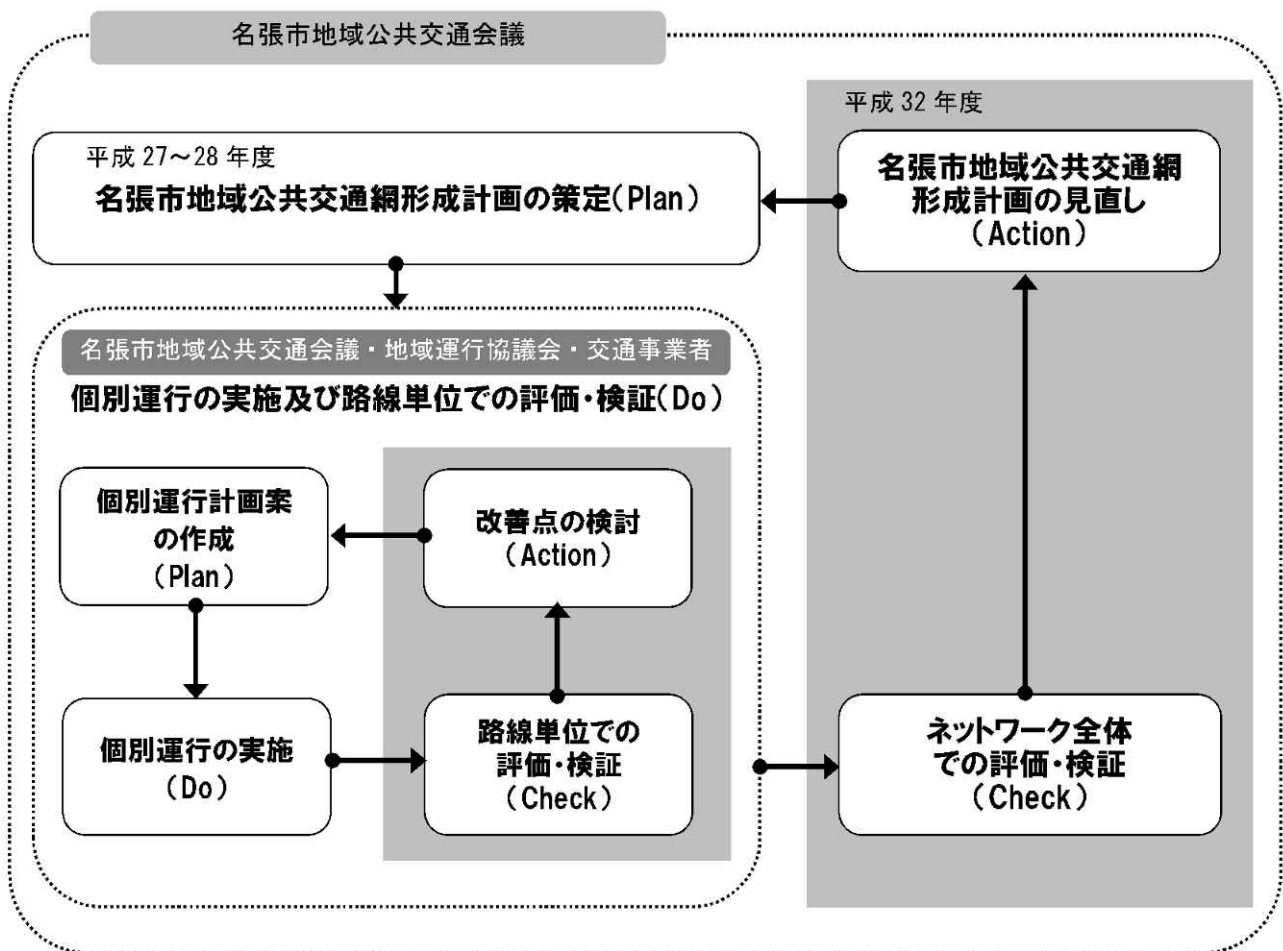
※なお、公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃、運行回数、路線、運行系統など、運行計画案を（仮称）地域運行協議会ネットワークにおいて協議を行う際は、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意するものとする。

8. 計画の達成状況の評価に関する事項

1) 地域公共交通網形成計画における評価の考え方

- ・名張市地域公共交通網形成計画の評価は、計画策定又はバス再編翌年度から毎年実施する個別路線単位での評価・検証と目標年度における総合評価をPDCAサイクルに基づき実施します。
- ・個別路線単位での評価・検証は、各路線の運行主体（名張市地域公共交通会議、地域運行協議会、交通事業者）が実施します。
- ・公共交通ネットワーク全体での評価・検証は、名張市地域公共交通会議で行ないます。
- ・目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討します。

図 8-1 公共交通ネットワーク及び路線単位のPDCAサイクル



2) 評価指標及び評価基準

地域公共交通網形成計画における評価の考え方にに基づき、毎年実施する個別路線単位での評価・検証を踏まえ、本計画の日標年次（令和4年度）に公共交通ネットワーク全体での評価・検証を実施します。

表 8-1 個別路線単位での評価・検証

評価指標		評価基準[R04]	現況値[H26]
市内バス路線 利用者数の増加	広域幹線（鉄道）	現況値以上	122.5万人
	広域準幹線（路線バス）	現況値以上	23.3万人[H28]
	市内幹線（路線バス）	現況値以上	234.9万人[H28]
	市街地循環（ナッキー号）	4.4万人以上	4.2万人
	地域交通（地域コミュニティバス）	2.5万人以上	2.1万人
乗継拠点における 乗降客数の増加	名張駅バス停	現況値以上	4,617人/日
	桔梗が丘駅バス停	現況値以上	711人/日

*事業者提供データ等より評価を実施（鉄道については、定期外利用者が対象）

表 8-2 公共交通ネットワーク全体での評価・検証

評価指標		成果指標[R04]	現況値[H27]
市内の交通環境に対する 満足度割合の増加	市民満足度	40.0%以上	37.6%
	公共交通の利用機会 の増加	平日の利用機会	37.6%以上
乗り継ぎ利便性の向上	休日の利用機会	26.1%以上	23.8%
	乗り継ぎの際の待ち時間	現況値以上	53.9%
バスに関する認知度 の向上	乗り継ぎに関する情報や案内	現況値以上	75.8%
	自宅近くのバス停の位置	現況値以上	75.9%
	自宅近くを走るバスのダイヤ	現況値以上	23.2%
関係者が協力した 取り組みの実施有無	自宅近くを走るバスで行ける施設	現況値以上	34.3%
	取り組みの実施回数	5件以上（延べ値）	—

*市民及び利用者アンケート等より評価を実施

なお、路線別での評価指標については、具体的な路線再編計画を策定した後、評価基準を設定し、また、必要に応じて名張市地域公共交通会議において調整を行います。

表 8-3 評価

		評価の視点	評価指標	算出に必要な 主なデータ
診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか				
維持 基準	利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> 提供されるサービスに応じた利用（バス停別、便別）がされているか 需要に応じた車両選択となっているか 	バス停別乗降者数 便別利用者数 平均乗車密度	交通事業者データ
	地域の取り組みを検証	<ul style="list-style-type: none"> 地域による取り組みは実施されているか 	地域の取組み件数	市統計データ 地域運行協議会ネットワーク統計データ
見直 基準	サービスの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> ニーズに応じたサービスが確保されているか 	利用者満足度	実態調査
	ネットワークの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> 他路線と競合関係にないか 	競合区間の有無	交通事業者データ統計データ 地域運行協議会ネットワーク統計データ
		<ul style="list-style-type: none"> 乗継抵抗の軽減は図られているか 	乗継利用割合	実態調査
診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか				
見直 基準	利用者数と運行経費のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数は増加しているか 	年間利用者数	交通事業者データ
		<ul style="list-style-type: none"> 費用効率が極端に悪化していないか 	収支率 利用者1人当たり運行経費	交通事業者データ
		<ul style="list-style-type: none"> 市財政に対する負担は適切か 	運行経費	交通事業者データ
診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか				
見直 基準	運行目的の達成状況を検証	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通が利用できる環境にあるか 	公共交通利用圏域	国勢調査
		<ul style="list-style-type: none"> 各路線が期待される役割を果たしているか 	路線別利用者数	交通事業者データ
		<ul style="list-style-type: none"> 運行目的に合った利用がされているか 	利用目的 バス利用 OD	実態調査
	安心・安全の観点から検証	<ul style="list-style-type: none"> 運行上の問題が発生していないか 	運行中の交通事故発生件数	交通事業者データ 地域運行協議会ネットワーク統計データ