

名張市地域公共交通計画 (素案)

2022 (令和4) 年11月

名張市

目 次

第1章 はじめに 背景と目的	5
1 公共交通を取り巻く社会情勢の変化	5
2 計画策定のねらい	5
3 計画の位置付け	6
第2章 名張市の地域概況の整理	7
1 地域特性の把握	7
2 公共交通及びその他の移動手段の現状把握	15
3 上位計画・関連計画の整理	21
4 名張市地域公共交通網形成計画の評価	27
第3章 地域公共交通の利用実態及びニーズ調査の実施・分析 . . .	33
1 市民アンケート	33
2 乗降調査及び利用者アンケート	39
第4章 地域公共交通が有する多面的効果の把握	44
1 多面的効果の把握の目的と算出方法	44
2 クロスセクター効果の算出	44
3 地域公共交通の数値化が困難なその他の効果	45
第5章 名張市における地域公共交通の課題	46
1 各分析結果に基づく課題の整理	46
第6章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本的な方針と目標	48
1 計画の区域	48
2 計画期間	48
3 めざす姿	49
4 基本方針及び目標	52
5 基本方針の具体的展開	53
6 目標指標の設定	54

第7章 目標を達成するための実施事業及び評価方法	56
1 事業体系	56
2 事業内容・事業主体	57
3 事業スケジュール	64
4 計画の評価と検証の考え方とそのサイクル	65
5 計画に係る基準値と評価を行う時期	66

第1章 はじめに 背景と目的

1 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりを図る上で「移動」は欠かせない存在であり、公共交通はその一翼を担っています。しかし、全国的にはモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化による輸送人員の減少で公共交通の運行本数が削減されるなど、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

このような中、2014（平成26）年に地域公共交通活性化再生法が改正され、まちづくりと一体となった、面的な生活圏を見据えた公共交通ネットワークの形成を目指すことや、公共交通の持続性という観点から、生産性を向上させることが求められてきました。また、2015（平成27）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された国際目標であるSDGsでは、17のゴールと169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。公共交通においても、様々なゴールやターゲットに対する取組により、SDGsの実現に寄与できるものと考えられます。

さらに、自然災害の激甚化や近年における新型コロナウイルス感染症の感染拡大のような緊急事態の発生がみられる中、地域の移動手段確保の重要性を再認識し、日頃から関係機関が連携強化を図り、緊急時へ備えることが、ますます重要になっています。

2 計画策定のねらい

今後急速に進展する高齢化等を見据えて、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ため、交通計画については、自動車交通を円滑に処理する視点での道路整備だけではなく、公共交通による移動利便性を確保するとともに、安心・安全な交通環境を創出し、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などの交通手段の適切な組合せによる交通体系の構築に向け、多様な主体の協働による「交通まちづくり」に取り組むこととしています。

2016（平成28）年度に策定した「名張市地域公共交通網形成計画」においては、総合計画や総合都市交通マスタープランなどの上位・関連計画を受け、鉄道や路線バス、市や地域が運行するコミュニティバスが一体となった公共交通ネットワークの形成や路線機能に応じたサービス水準の設定及び評価基準を定め、計画目標を達成すべく各種施策を実施し、公共交通環境の向上を目指してきました。

しかしながら、本市における地域公共交通の利用者数は減少傾向の中、コロナ禍における外出自粛などにより更に減少することとなりました。また、市内の各地域が持つ特性が異なることから、それぞれの実情に応じた交通手段の展開や、鉄道・バス・タクシーの交通モード間での更なる連携強化の必要性が高まっています。

これらを踏まえ、本市が目指す「交通まちづくり」をより一層推し進めるため、この度、計画期間の満了を迎える「名張市地域公共交通網形成計画」の次期計画として、『名張市地域公共交通計画』（以下「本計画」といいます。）を策定することとしました。

3 計画の位置付け

本計画は、名張市総合計画「なばり新時代戦略」や、名張市都市マスタープラン、名張市総合都市交通マスタープラン、名張市都市総合交通戦略の内容との連携や整合を図りつつ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づきながら、地域の実状や市民のニーズを踏まえた持続可能な地域公共交通の形成に向けた方向性を定めるものです。

また、国が策定する「SDGs実施指針」では、地方自治体が各種計画等の策定や改訂に当たる際は、SDGsを最大限に反映することを奨励していることを踏まえ、本計画の策定においてもSDGsの反映に努めます。

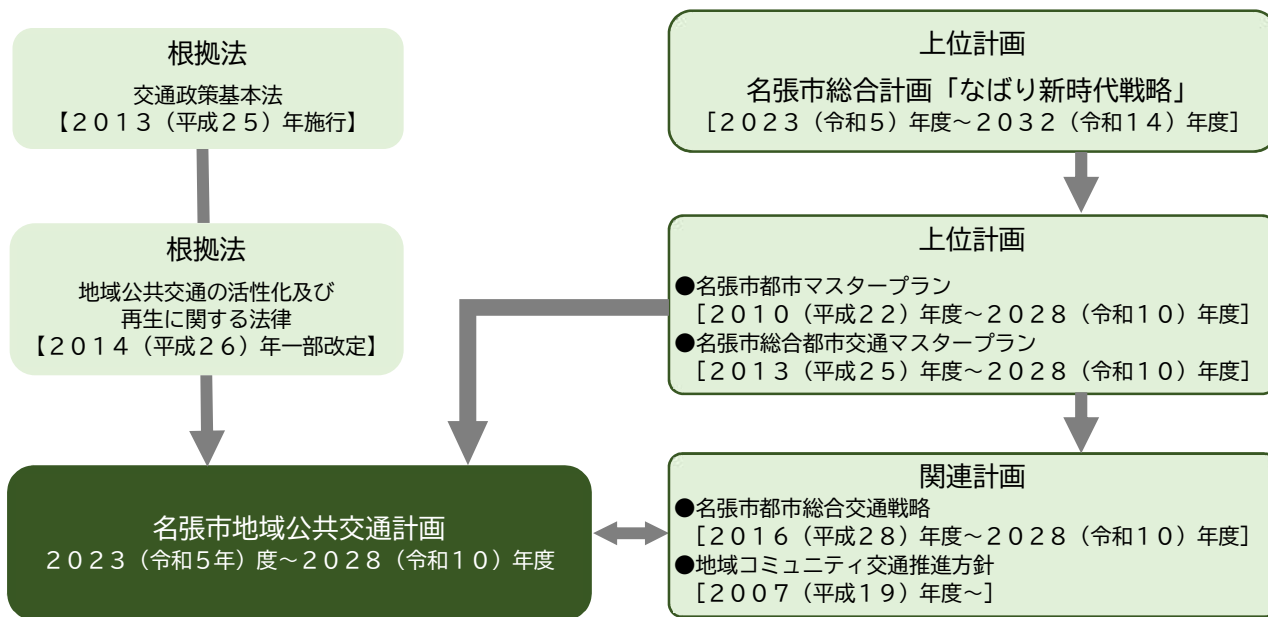


図1 計画の位置付け



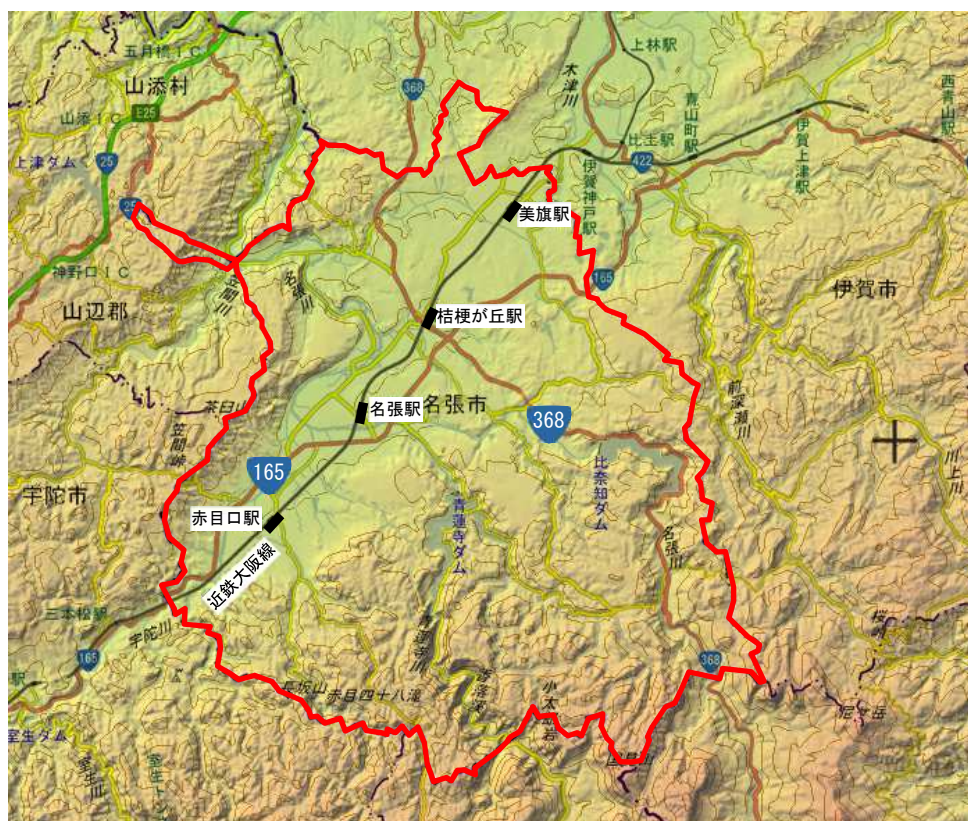
図2 SDGsに定められた17の目標

第2章 名張市の地域概況の整理

1 地域特性の把握

(1) 位置・地勢

名張市は、近畿圏と中京圏の両圏域の結節点となっており、市外とは国道165号、368号等比較的限られた方面との連絡が中心となっています。また、平野部が狭く台地や丘陵地が広く分布し、丘陵地には住宅団地が分散的に立地しています。山間部から市内中心部へ向かう道路は限られており、バス路線の長大化につながっています。



出典：国土地理院

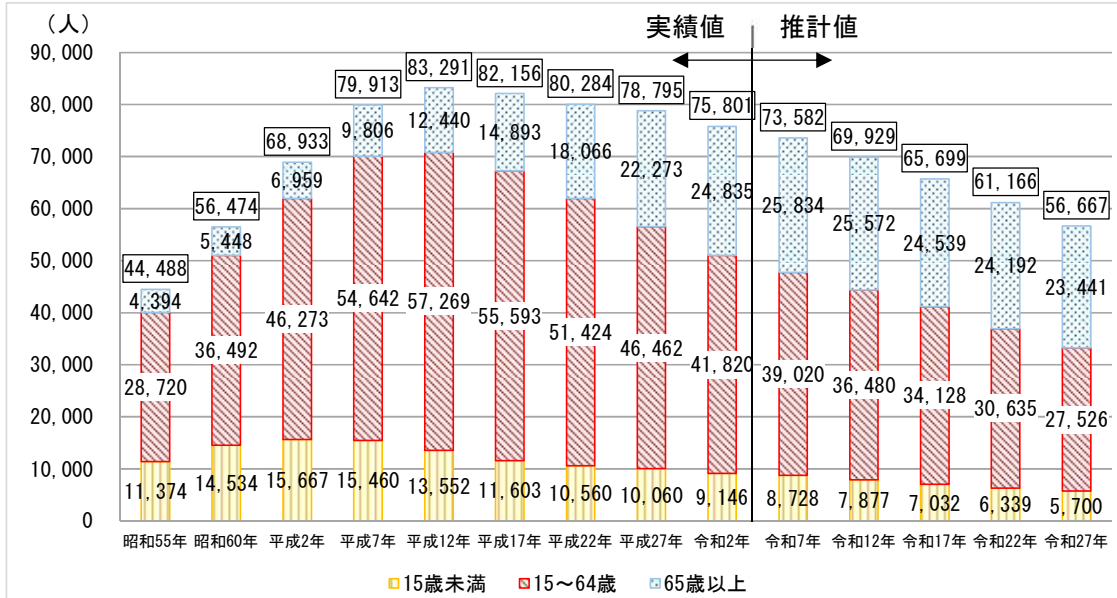
図3 名張市の位置・地勢

【位置・地勢に関する課題】

- ✓ 需要に応じた広域路線と市内路線の役割分担の明確化
- ✓ 山間部における効率的な運行の構築

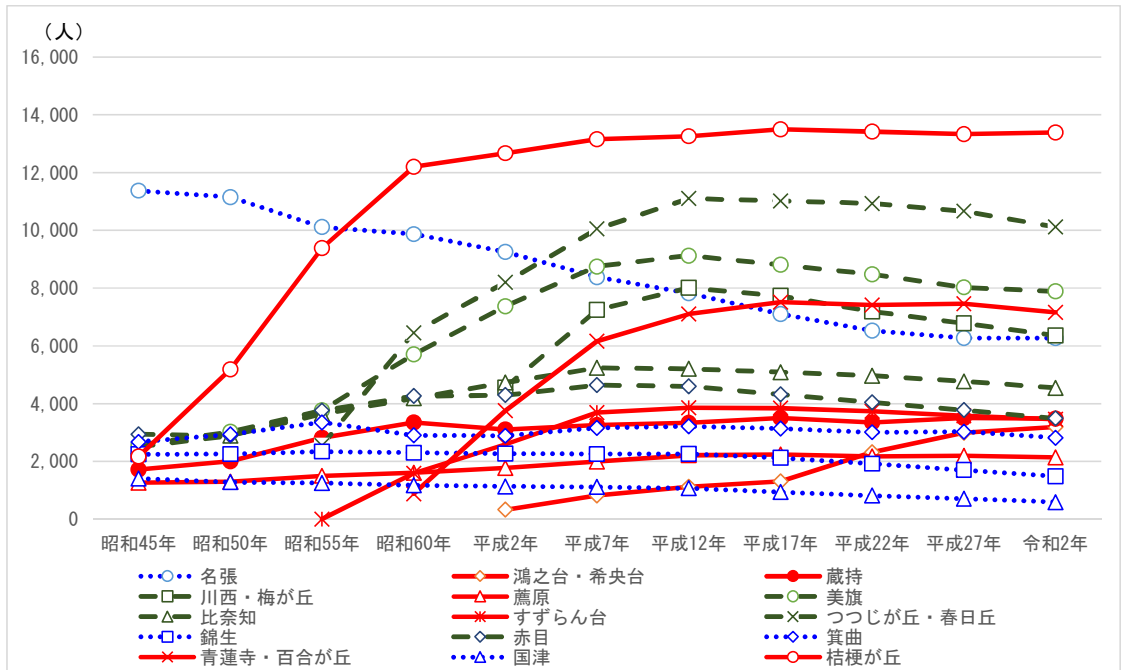
(2) 人口動向

名張市の人口は、1970（昭和45）年以降に丘陵地に団地開発が進められ、増加し続けていましたが、2000（平成12）年をピークに減少に転じるとともに高齢化が進展し、かつて人口が急増した地域も人口減少が進み世代交代は進んでいません。また、市郊外の山間部には人口が低密度の地域が広範囲に分布しています。



出典：名張市統計書、国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図4 年齢別人口の推移



出典：名張市統計書

図5 地域別人口の推移

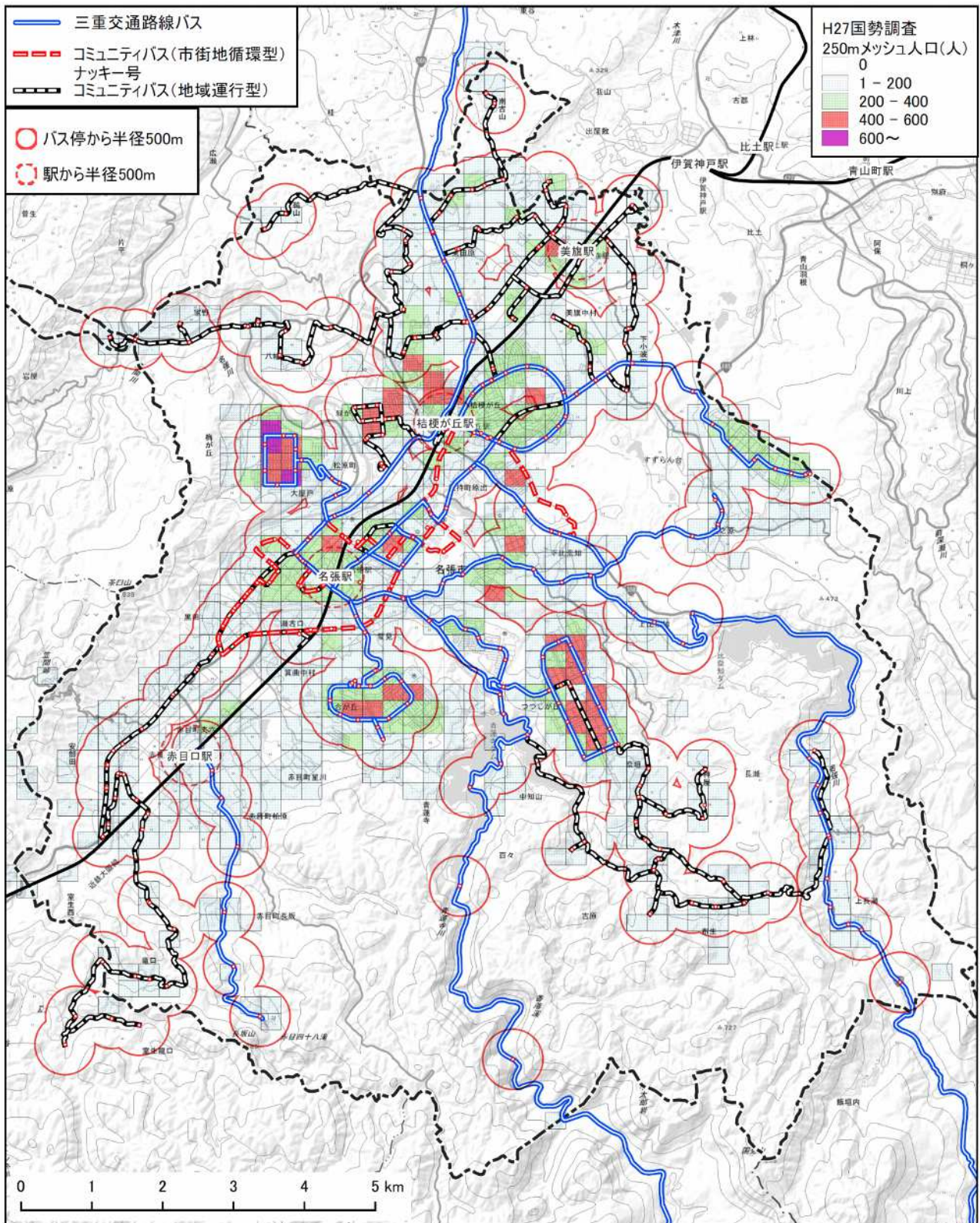
地域別の人口密度を比較すると、名張市の中では、「つつじが丘・春日丘」「桔梗が丘」「すずらん台」「鴻之台・希中央」は高く、「名張」「川西・梅が丘」「蔵持」は中間程度に位置しており、それ以外の地域は低くなっています。

表 1 地域別人口密度及び高齢化率

地域	人口 ^{※1} (人)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	高齢化率 (65歳以上)	人口変動 傾向
名張	6,096	2.90	2,102	35.1%	減少傾向
鴻之台・希中央	2,647	0.86	3,078	9.4%	増加傾向
蔵持	3,474	2.65	1,311	27.9%	維持傾向
川西・梅が丘 ^{※2}	6,545	3.99	1,640	17.1%	減少傾向
薦原	2,011	11.55	174	37.2%	維持傾向
美旗	7,968	11.98	665	28.5%	減少傾向
比奈知 ^{※2}	4,807	15.86	303	29.9%	減少傾向
すずらん台	3,536	0.89	3,973	25.3%	維持傾向
つつじが丘・春日丘	10,447	2.26	4,623	28.8%	減少傾向
錦生	1,460	11.71	125	39.2%	減少傾向
赤目	3,464	9.40	369	34.9%	減少傾向
箕曲	2,694	12.23	220	28.3%	減少傾向
青蓮寺・百合が丘 ^{※2}	7,276	14.97	486	23.7%	維持傾向
国津	526	25.39	21	57.9%	減少傾向
桔梗が丘	13,962	3.13	4,461	30.4%	維持傾向

※1 住民基本台帳 2021(令和3)年12月1日現在 名張市全体76,913人

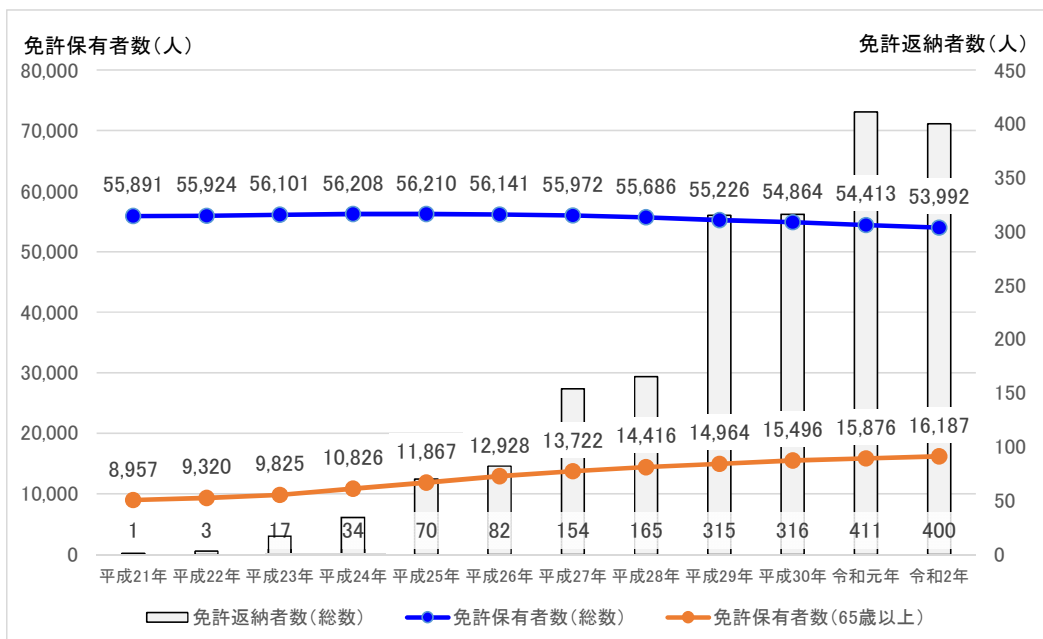
※2 「川西・梅が丘」「比奈知」「青蓮寺・百合が丘」は、従前からの地域に開発された住宅団地が組み合わされた地域



出典：e-Stat（人口メッシュ）、国土交通省GISHP国土数値情報（路線、バス停）、名張市HP（コミュニティバス路線）、名張市コミュニティバス オープンデータ（コミュニティバス・バス停）

図6 人口分布

名張市における免許保有者数は、減少傾向となっているものの、65歳以上の免許保有者数は増加傾向となっています。一方、免許返納者数は増加傾向となっています。



出典：名張警察署

図7 名張市の免許保有者数及び免許返納者数の推移



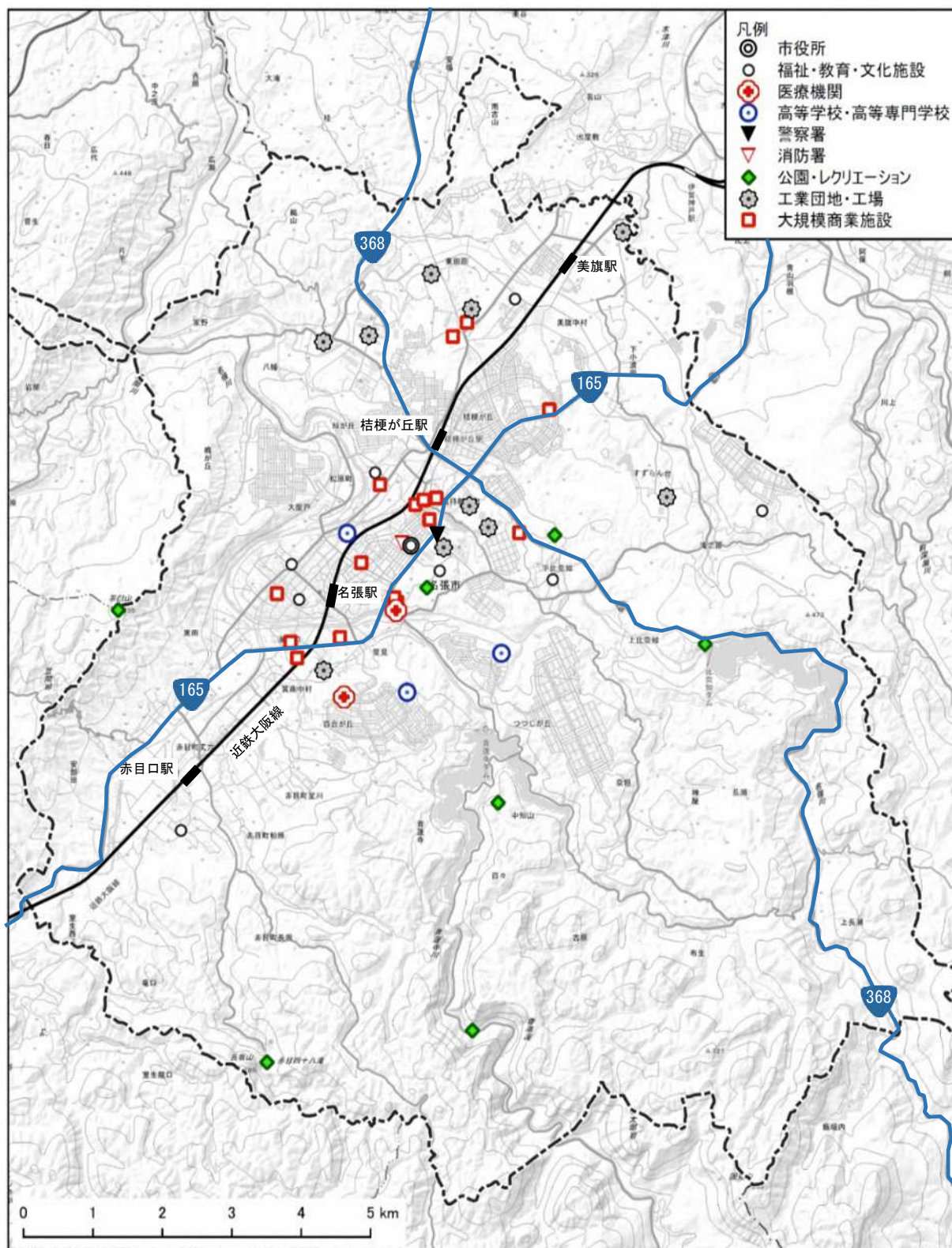
【人口動向に関する課題】

- ✓ 集約連携型都市を目指すまちづくり施策と連携した公共交通施策の充実
- ✓ 免許返納しやすい安心安全な公共交通環境の整備
- ✓ 高齢化の進展に伴う持続可能なラストワンマイル[※]のアクセシビリティ向上

※ラストワンマイル：最終目的地までの最後の区間を示します。例として、最寄りの駅やバス停から自宅までの区間のことをいいます。

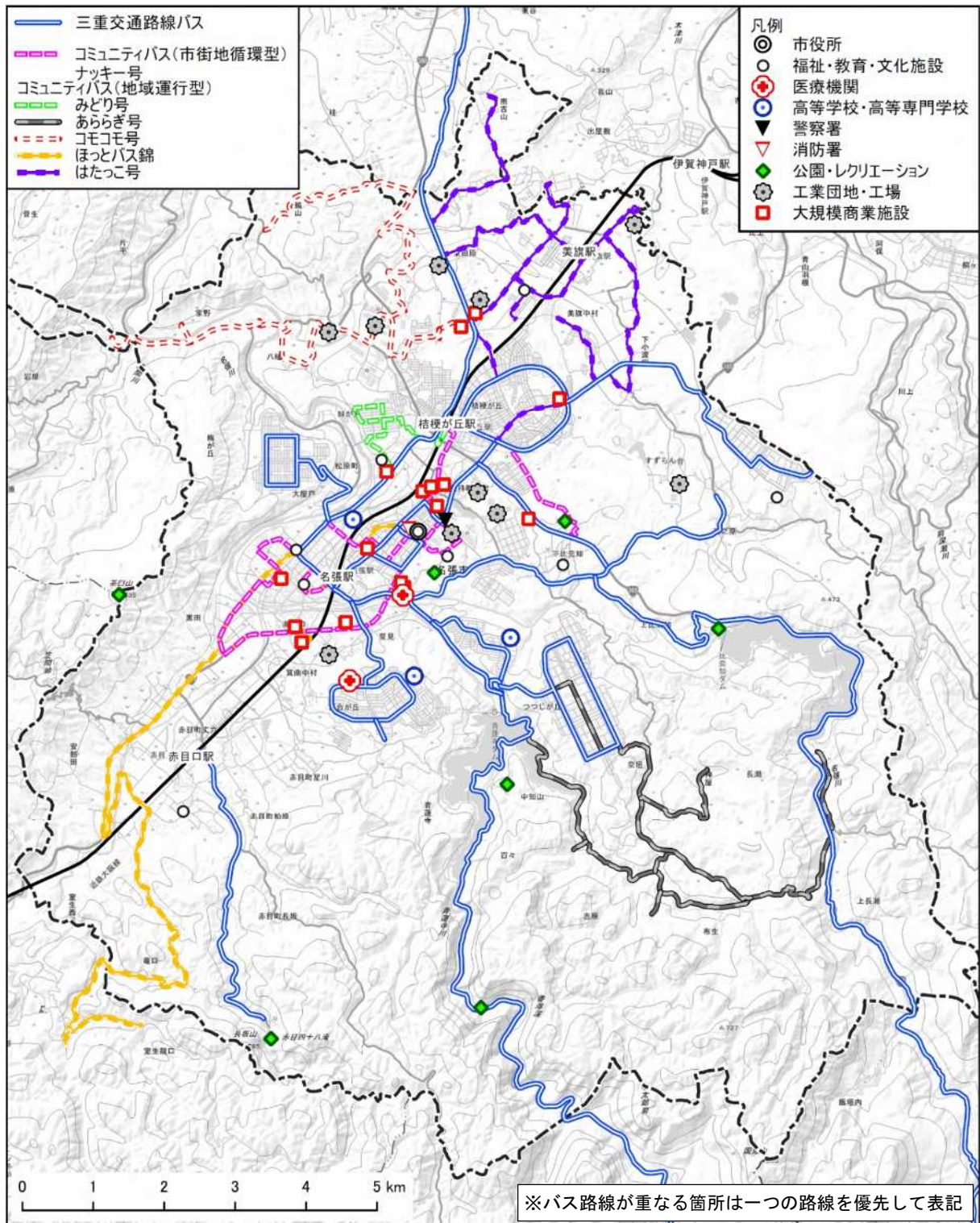
(3) 主要施設分布状況

市内の主要施設は中心部に集約されており、一部の大型商業施設及び工業団地・工場は国道165号、368号沿いに位置しています。また、市役所や医療機関等へ行くためには、コミュニティバスの乗換えが必要な地域もあります。



出典：国土交通省GISHP国土数値情報（路線、施設等）、三重県HP（大規模商業施設）

図8 主要施設分布



出典：国土交通省GISHP国土数値情報（路線、施設等）、名張市HP（コミュニティバス路線）、三重県HP（大型商業施設）

図9 公共交通路線網

【主要施設分布状況に関する課題】

- ✓ 広く分散的に立地した居住地から市内中心部にアクセスする交通手段の確保が必要

(4) 人口流動

2015（平成27）年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動状況によると、伊賀市へ通勤・通学する人が最も多く、次いで大阪市をはじめとした近畿圏との結び付きが強くなっています。公共交通機関による周辺市町へのアクセス手段としては、近鉄大阪線や伊賀鉄道、一部の路線バスが利用されています。

市民の勤務先は、大阪市などの都市部から近隣市町村への移行が進む状況にはあるものの、依然として大阪市を含む近畿圏への通勤・通学は今後も一定数見込まれます。また、従来の通勤・通学を目的とした団地と駅を結ぶ路線のほか、高齢化の進展により、買い物や通院等で市内を巡回する移動需要が高まっています。

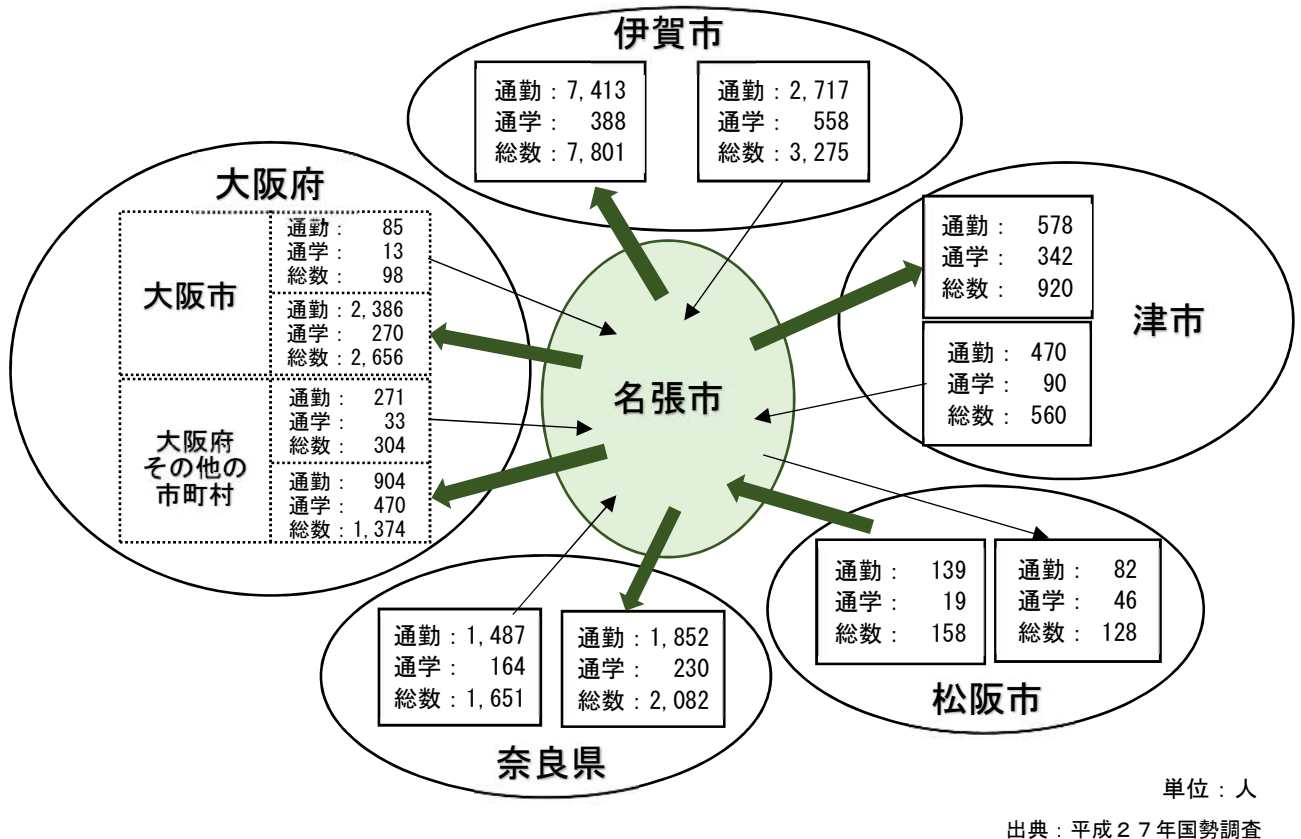


図10 人口流動

表2 市内・市外への通勤・通学者数

	就業者	通学者	合計	割合
市内で従業・通学	22,756人	1,847人	24,603人	59%
市外へ従業・通学	14,644人	62,145人	16,789人	41%

出典：平成27年国勢調査

【人口流動に関する課題】

- ✓ 自宅から鉄道駅までの移動手段の確保と維持や円滑な乗換え環境の充実
- ✓ 高齢化の進展による市内における移動需要の増加

2 公共交通及びその他の移動手段の現状把握

(1) サービス水準の整理

鉄道は、市域を南西から北東にかけて横断し市内に4駅を設けています。一方、路線バスは9路線あり、名張駅を起点として市外地域と結ぶ地域間幹線が3路線、名張駅や桔梗が丘駅を起点として、市内に点在する住宅団地を結ぶ一般路線が5路線、赤目口駅と赤目四十八滝を結ぶ観光路線が1路線で構成されています。あわせて、東京方面へ向かう高速バス路線が1路線あります。

鉄道も路線バスも始発は5時台や6時台となっており、通勤・通学利用には十分な時間帯から運行していると考えられます。

①鉄道

表3 鉄道のサービス水準（2022（令和4）年4月現在）

路線名	平日			休日			料金	運行主体
	運行本数 (本/日)	始発 時刻	終発 時刻	運行本数 (本/日)	始発 時刻	終発 時刻		
近鉄大阪線	220(89*)	5:00	0:21	217(92*)	5:00	0:18	対距離制	近畿日本鉄道

*: 特急の発本数

出典：近畿日本鉄道株式会社HP

②路線バス

表4 路線バスのサービス水準（2022（令和4）年4月現在）

	路線名	平日			休日			料金	運行主体
		運行本数 (本/日)	始発 時刻	終発 時刻	運行本数 (本/日)	始発 時刻	終発 時刻		
高速バス	高速伊賀大宮線	1	21:40		1	21:40		対距離制	三重交通
路線バス	上野名張線	16	6:27	20:30	11	7:25	18:39	対距離制	三重交通
	曾爾香落溪線	7	6:22	18:10	8	6:52	18:10	対距離制	三重交通
	奥津線	18	6:07	20:55	15	6:34	20:20	対距離制	三重交通
	梅が丘線	50	5:15	22:53	38	5:46	21:45	対距離制	三重交通
	すずらん台線	19	5:35	22:00	12	6:00	21:20	対距離制	三重交通
	百合が丘線	51	5:12	22:53	35	5:33	21:45	対距離制	三重交通
	桔梗が丘循環線	27	6:15	20:50	20	6:23	20:18	対距離制	三重交通
	つつじが丘線	62	5:07	22:53	38	5:30	21:45	対距離制	三重交通
	赤目線 (4/1～11/30)	8	10:05	15:45	12	9:05	16:45	対距離制	三重交通
	赤目線 (12/1～3/31)	4	10:05	15:45	6	10:05	15:45		

出典：三重交通株式会社HP

コミュニティバスは、路線バスを補完して、地域まちづくり組織・利用者・市が支え、運行する6路線（市街地循環型1路線（市運行）、地域コミュニティバス5路線（市運行1路線（自家用有償旅客運送））、運営協議会運行4路線）で構成されています。

コミュニティバスの始発は7時台以降となっており、鉄道や路線バスに比べ遅い時間帯からの運行となっていますが、日中の移動を中心とした運行に設定されています。

タクシーについては、市内に3事業者が運行していますが、以前からのヒアリング結果によると、従業員の確保が課題として挙げられています。

③コミュニティバス

表5 コミュニティバスのサービス水準（2022（令和4）年4月現在）

	路線名	平日			料金	運行主体
		運行本数 (本/日)	始発 時刻	終発 時刻		
市街地循環型 コミュニティ バス	ナッキー号	6	8:30	16:50	1乗車 100円	名張市
地域コミュニ ティバス	あららぎ号	8	7:35	17:20	1乗車 200~450円	名張市
	ほっとバス錦	8	7:32	15:44	1乗車 200~500円	ほっとバス錦運営協議会
	コモコモ号 (葛尾コース)	月・木曜日:2 水曜日:4	9:40	15:30	1乗車 100円	薦原コミュニティバス 運営委員会
	コモコモ号 (鶴山コース)	火曜日:2 金曜日:4	9:52	15:30		
	みどり号	4	9:45	15:30	1乗車 120円	緑が丘コミュニティバス 運営協議会
	はたっこ号 (西ルート)	4	8:15	17:10	1乗車 200円	美旗地域コミュニティバス 運営審議会
	はたっこ号 (東ルート)	4	9:00	16:00		

出典：名張市HP

④タクシー

表6 タクシー事業者

事業者名	本社住所	保有車両台数
三重近鉄タクシー株式会社	三重県四日市市	(会社保有台数) 286台 (名張・伊賀管内) 中型タクシー：27台、 ジャンボタクシー：3台
株式会社三交タクシー	三重県四日市市	(会社保有台数) 中型・大型タクシー：120台、 ジャンボタクシー：12台 (名張・伊賀管内) 中型タクシー：15台、ジャンボタクシー：1台
株式会社キタモリ	三重県伊賀市	小型タクシー：1台、中型タクシー：3台、 ジャンボタクシー：3台、大型ハイヤー：2台

出典：各事業者HP・聞き取り調査

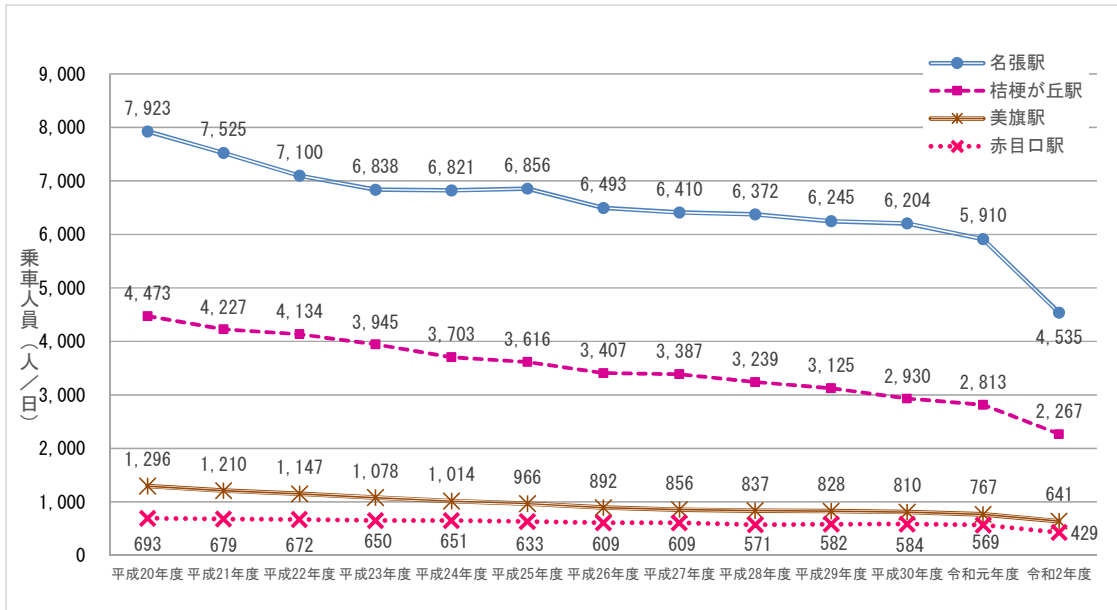
【サービス水準に関する課題】

- ✓ サービス水準の維持及び変化するニーズに対応したサービス水準の見直し
- ✓ 各運行主体の連携の強化や共同・統合の検討

(2) 公共交通の利用状況の推移

鉄道や路線バスについては、減少傾向が続いており、2020（令和2）年度には、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、大きく減少しています。コミュニティバスについては、2017（平成29）年度には増加したものの、鉄道や路線バスと同様に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020（令和2）年度では大きく減少しています。

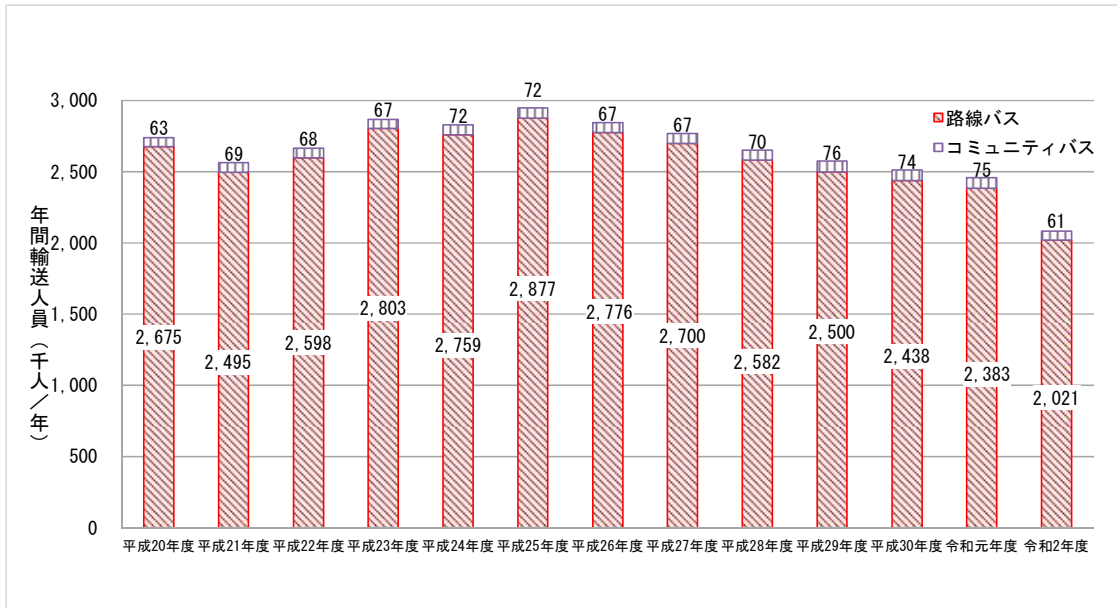
①鉄道



出典：近畿日本鉄道株式会社聞き取り調査

図 1 1 鉄道利用者の推移

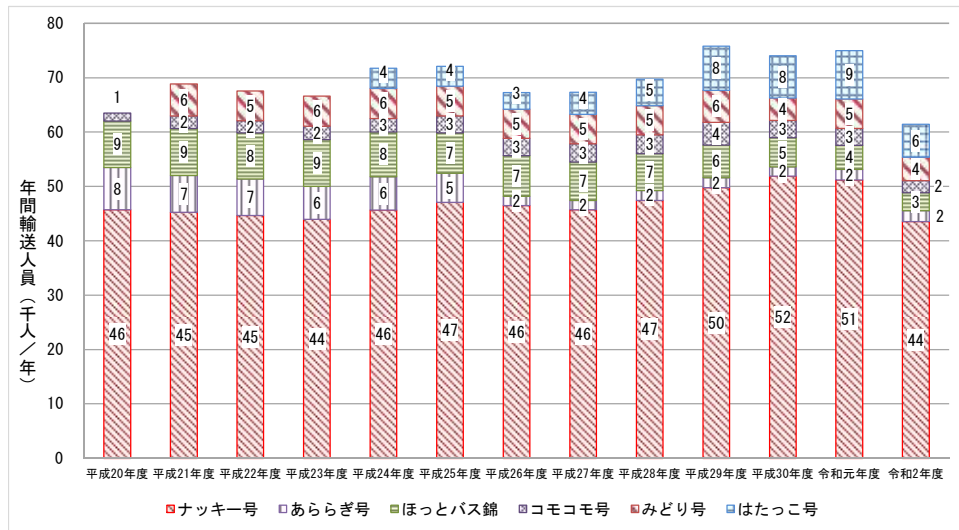
②路線バス・コミュニティバス



出典：三重交通株式会社聞き取り調査、名張市

図 1 2 路線バス・コミュニティバス利用者の推移

コミュニティバスについて路線別にみると、特にあららぎ号は、1日の利用者数が10人未満となっており、市費の割合が他の路線よりも高くなっています。これは、路線が長大であることや人口密度が低い地域を運行していることによるものと考えられます。



出典：名張市令和3年度コミュニティバスの現状

図13 路線別コミュニティバス利用者の推移

表7 1日平均利用者数の推移

単位：人

	ナッキー号	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	合計
平成29年度	203.8	7.6	24.6	17.1	24.1	33.1	310.3
平成30年度	212.7	6.9	21.9	13.1	16.9	31.7	303.2
令和元年度	212.4	8.2	18.5	12.8	22.8	36.8	311.5
令和2年度	179.2	8.1	13.7	9.2	17.7	24.8	252.7

出典：名張市令和3年度コミュニティバスの現状

表8 2020(令和2)年度 収入内訳

単位：%

	ナッキー号	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
国補助	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
市費	80.61	94.67	75.96	87.63	81.77	76.70
市費外補	0.00	0.00	10.69	7.73	6.97	4.44
運賃	18.29	5.33	13.35	4.64	11.27	18.86
運賃外	1.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：名張市令和3年度コミュニティバスの現状

【公共交通の利用状況に関する課題】

- ✓ 利用者減少抑制に向けた施策の充実
- ✓ 地域ニーズに応じた運行形態の検討

(3) 公共交通以外の移動手段

名張市には、福祉有償運送やスクールバスなど、多様な移動手段があります。公共交通以外の交通手段も含めた地域別カバーをみると、地域により交通手段の構成が異なっています。公共交通以外の移動手段には、既存の移動手段ではカバーできないニーズを補完する役割が求められます。

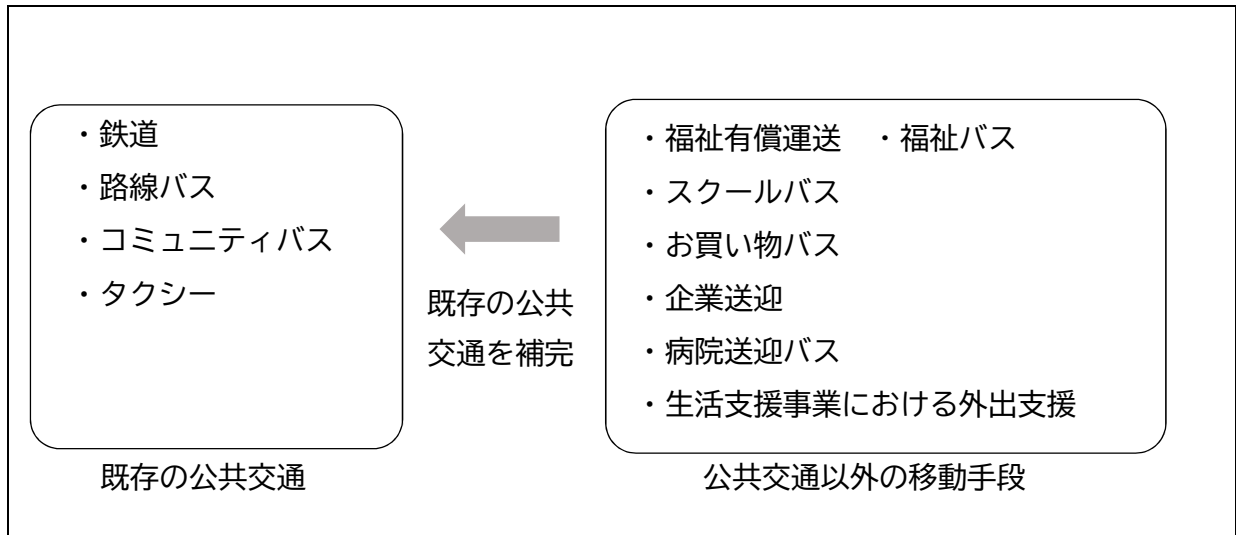


図 14 移動手段の役割分担

表 9 公共交通以外の交通手段一覧

交通手段	概要
スクールバス	3校（比奈知小・錦生赤目小・つつじが丘小） 小学校の統廃合により、統合された学校区の児童の通学のため運行。児童数により、タクシー、小型バス、中型バスを使用。また、車両は、スクールバス専用として市が保有する車両と運行事業者が保有するものを使用。
福祉有償運送	名張市を運送の区域にする事業者は9者。うち8者は運送の区域を伊賀市及び名張市とする。うち5者は名張市に所在（事務所所在地）。
福祉バス	老人福祉センターふれあいの施設利用者の輸送を目的として朝夕に往復運行。 名張地域、希中央・鴻之台・希中央地域の一部を除く全域で運行。 錦生地域はほととバス錦が運行。 施設利用対象者の利用が可能（市内在住、65歳以上、障害者、ひとり親家庭の者）
生活支援事業における外出支援	住民主体で買い物や通院等の付添い支援等を行う地域支え合いボランティア活動
病院送迎バス	市内の医療機関3者が、自宅から医療機関までの送迎のために運行。
お買い物バス	市内商業施設1者が、毎週土曜日にすずらん台・桔梗が丘方面とつつじが丘方面にお買い物無料バスを運行。
企業送迎	■名張市八幡工業団地管理組合 工業団地に立地する事業所（11事業所）が近鉄桔梗が丘駅（北出口バス停）と事業所間の従業員の輸送を共同して実施。組合送迎を利用しない事業所は個別で実施。 1日当たりの運行便数： 朝 6便 7：30～9：00の間、夕 9便 17：00～20：30の間

表10 地域別交通手段一覧

地域	人口※ (人)	人口 密度 (人/km ²)	近鉄駅	三重 交通	コミュニティバス		福祉 バス	スク ール バス	お買 い物 バス	外出 支援
					市街地 循環	地域				
名張	6,096	2,102	名張駅	○	○	○ 一部に路線が 乗入				○
鴻之台 ・希央台	2,647	3,078	名張駅	○	○	○ 一部に路線が 乗入	○ 一部を 除く			
蔵持	3,474	1,311		○	○	○ みどり号	○			
川西 ・梅が丘	6,545	1,640		○			○			○
薦原	2,011	174				○ コモコモ号	○			
美旗	7,968	665	美旗駅	○		○ はたっこ号	○			
比奈知	4,807	303		○	○		○	○		
すずらん台	3,536	3,973		○			○		○	○
つつじが丘 ・春日丘	10,447	4,643		○			○	○	○	○
錦生	1,460	125				○ ほっと バス錦	○ ほっと バス錦	○		
赤目	3,464	369	赤目口 駅	○			○	○		
箕曲	2,694	220		○	○	○ 一部に路線が 乗入	○			
青蓮寺 ・百合が丘	7,276	486		○	○		○			○
国津	526	21				○ あららぎ号	○			
桔梗が丘	13,962	4,446	桔梗が 丘駅	○	○	○ 一部に路線が 乗入	○		○	○

※人口：住民基本台帳 2021（令和3）年12月1日現在 名張市全体76,913人



【公共交通以外の移動手段に関する課題】

- ✓ 公共交通以外の移動手段の役割の明確化及び連携の推進
- ✓ 地域の需要に応じた移動手段の組合せの構築

3 上位計画・関連計画の整理

上位計画・関連計画では、「多様な主体の協働による交通まちづくり」「市内各拠点をつなぐ軸の整備」「バスを軸とした体系的な公共交通ネットワークの形成」「誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境」「公共交通を皆で支える意識の醸成」が方向性として掲げられています。また、立地適正化計画との連携を図り、集約連携型都市構造に合わせた公共交通ネットワークの在り方が求められます。

総合計画の内容が決定し次第記載します。

(2) 名張市都市マスタープラン

(計画期間：2010(平成22)年度～2028(令和10)年度)

[二つの方針]

①まとまりのある市街地と集落の整備

新たな開発を抑制し、まとまりのある市街地と集落の整備を進めるため、土地利用、都市施設の整備を進めます。

②軸の整備と市内連携の充実

市内各拠点をつなぐ軸の整備を図るとともに、市内における多様な連携の充実を図っていきます。また、公共交通などを中心として、市民の暮らしを支えるシビルミニマムを確保し、暮らしやすい都市の実現を目指します。

[都市のビジョン]

このまちが私のふるさと なばり
豊かな自然とくらしが織りなす美しいまち
みらいにつなぐこのまちが 私たち共有の財産です

1. 多様な居住	・市街地・集落にまとまりのある都市 ・適切な居住環境を選択できる都市 ・安心して暮らせる都市
2. 連携の強化	・交通軸の整った都市 ・市民の暮らしを支える都市
3. 美しい都市	・美しく魅力あふれる都市 ・地域の活力を創造する都市

[将来の都市構造とまちづくりの方針]

- ・市街地拠点、生活文化拠点、集落居住拠点、産業拠点、観光・交流拠点など市内各拠点に応じた土地利用規制と都市施設整備を行います。
- ・東西・南北の都市交通軸の整備により市域全体の連携を強化するとともに、広域交通軸の整備を通じて広域アクセスの改善を図ります。また、市内交通軸の充実により利便性向上に取り組みます。

[土地利用の方針]

- ・適切な土地利用の規制・誘導を通じて、二地域居住、田舎暮らし、まちなか居住など本市の財産である多様な居住環境の魅力を高めます。
- ・秩序ある土地利用の推進により整然とした美しい都市を目指します。
- ・農地や山林、自然公園区域など土地の特性に応じた利用を図り災害に強い都市づくりを進めます。

[都市施設整備の方針]

- ・魅力的な市街地や集落を形成していくため、拠点の特性に応じた都市施設の整備を図ります。
- ・うるおいのある市街地の公園、山間地における体験空間など地域の魅力を高める都市施設の整備を図ります。
- ・集約連携型都市の実現を支える軸の整備など、持続可能な都市を目指した都市施設の整備を進めます。

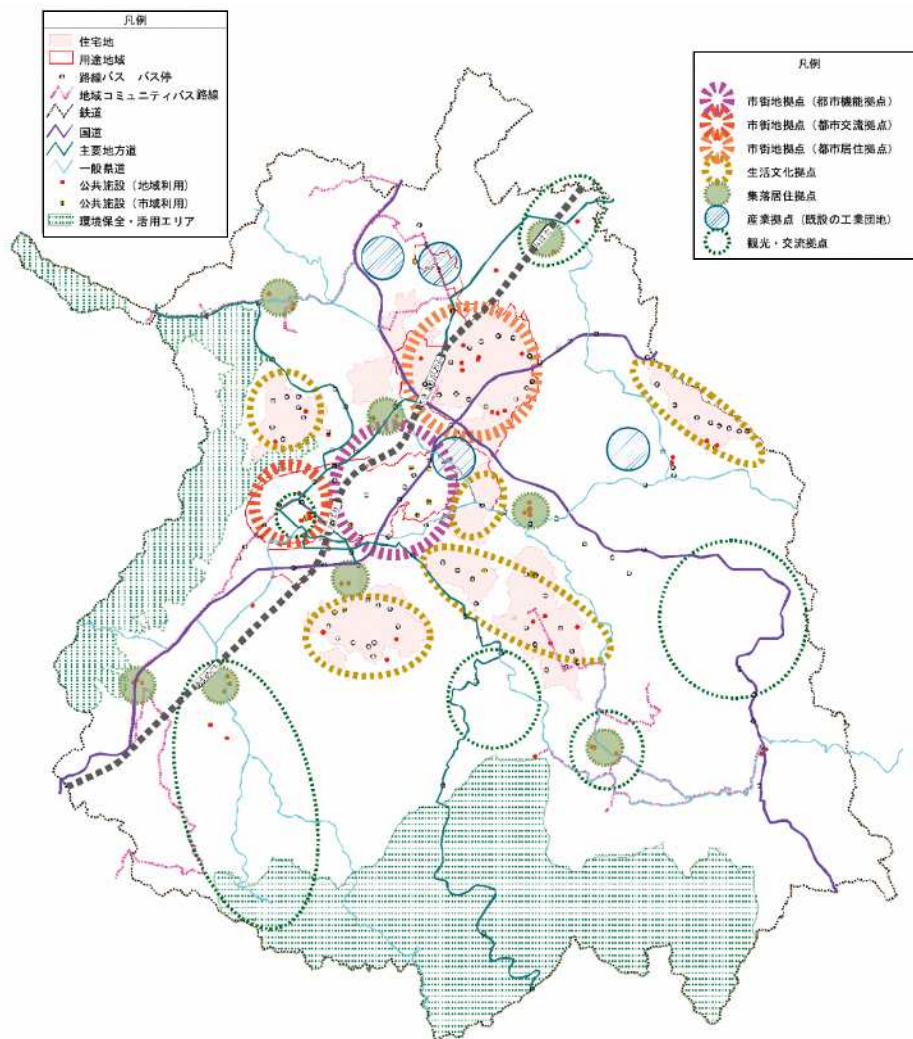


図 1 5 市内の拠点

現在、策定中の立地適正化計画では、集約連携型都市を目指す施策を検討しており、その中で中心部や各拠点を結ぶ公共交通の役割は重要であり、集約連携型都市構造に合わせた公共交通ネットワークの検討を行います。

(3) 名張市総合都市交通マスタープラン

(計画期間：2013(平成25)年度～2028(令和10)年度)

[交通将来像]

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

[基本目標]

①ひとにやさしい交通まちづくり

- ・ まちなかでは、既存道路空間の活用等により、安心・安全な移動環境の確保や、快適な自転車・歩行者ネットワークを形成
- ・ バスを軸とした体系的な公共交通ネットワークを形成するとともに、誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境を創出
- ・ 市民、交通事業者及び行政が一体となった新しい公による取組により、地域ニーズに応じた持続可能な公共交通を支える仕組みを構築

②都市と地域の発展を支える交通まちづくり

- ・ 広域交通体系へのアクセス利便性の向上により、近畿圏や中部圏との産業・観光・交流を促進
- ・ 市街地拠点へのアクセス利便性の向上により、集約連携型都市構造の構築を支援・誘導
- ・ 幹線道路網の整備及びネットワーク形成により、自動車・バスによる円滑な移動、自転車・徒歩による安心・安全な移動が可能
- ・ 名張の歴史・文化・自然を活かした歩きたくなる魅力を創出

③環境に配慮した持続可能な交通まちづくり

- ・ 効率的な自動車利用、公共交通や自転車の利用促進など、環境や健康に配慮した取組を実施
- ・ 過度な自動車利用への依存から脱却し、かしこく自動車を利用するライフスタイルや、公共交通を皆で支える意識を醸成

④災害に強い安心・安全な交通まちづくり

- ・ 緊急輸送道路や避難路が確保された災害に強い交通体系を構築
- ・ 安心・安全な移動環境の確保による防災機能の強化

(4) 名張市都市総合交通戦略

(計画期間：2016(平成28)年度～2028(令和10)年度)

【交通将来像】

名張市都市総合交通戦略における交通将来像と都市交通施策の基本方針は、関連計画との整合性を踏まえ、総合都市交通マスタープランに準ずる

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

【基本目標と行動計画】

施策パッケージの構成要素となる施策は、それぞれの基本目標ごとに都市交通施策の基本方針で整理した「将来幹線道路網計画」「公共交通体系計画」「自転車・歩行者計画」「交通まちづくりのための行動計画」の四つの視点から整理

表 1 2 基本目標及び行動計画まとめ

基本目標	将来幹線道路網計画	公共交通体系計画	自転車・歩行者計画	交通まちづくりのための行動計画
1. ひとにやさしい交通まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 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 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車・歩行者ネットワークの形成 安心・安全な移動環境の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を皆で支える意識の醸成 TDMの実施による都市交通の誘導 MMの実施による過度な自動車利用の抑制
2. 都市と地域の発展を支える交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通軸の整備 東西・南北の都市交通軸の整備 市内交通軸の整備 都市計画道路の見直し 道路整備プログラムの作成 バス定時性を確保する道路整備・改良 	-	<ul style="list-style-type: none"> 自転車・歩行者ネットワークの形成 魅力ある自転車・歩行者空間の創出 	-
3. 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 	-	<ul style="list-style-type: none"> TDMの実施による都市交通の誘導 MMの実施による過度な自動車利用の抑制 低炭素型まちづくりの推進
4. 災害に強い安心・安全な交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送網及び避難路の整備 	-	-	-

(5) 地域コミュニティ交通推進方針（計画期間：2007（平成19）年度～）

【基本的な考え方】

2006（平成18）年10月の改正道路交通法の施行に伴い、道路運送法第78条では「自家用自動車は有償での運送に供してはならない」となっており、例外的に認められている市町村又はNPO法人等でなければ自家用自動車による有償での運送はできないことになっています。

また、国土交通省自動車交通局長からの「市町村有償運送の登録に関する処理方針」では市町村運営有償運送は「交通空白輸送」「市町村福祉輸送」でなければ有償での運送はできないこととなっています。

このため、名張市における地域コミュニティ交通は、三重交通株式会社の路線バスや市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」等、既存の公共交通を生かしながら、各交通空白地や交通不便地から最寄りのバス停・鉄道駅への接続を目的とすることを基本とし、以下の推進方針に基づき今後の方向性を定めることとします。

【推進方針】

- ・市内交通不便地域の解消と高齢化等による交通移動不便者の増加に対応する、市民のニーズに合った新たな公共交通システムを構築します。
- ・既存公共交通機関と地域コミュニティ交通がそれぞれの役割を分担し、連携する公共交通システムを構築します。
- ・地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況に最も適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の3者で支える地域コミュニティ交通を構築します。



【上位計画・関連計画に示される方向性】

- ✓ 地域づくり組織との協働による交通不便地域の解消
- ✓ 「まとまりのある市街地と集落の整備」及び「軸の整備と市内連携の充実」
- ✓ 策定中の立地適正化計画では、集約連携型都市と目指しており、それを支えるための中心部や各拠点を結ぶ公共交通の役割は重要
- ✓ 誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境の向上
- ✓ 公共交通を皆で支える意識を醸成

4 名張市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 施策の進捗状況及び数値目標の達成状況

- 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。
- 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。

目標1-4の「乗り継ぎの際の待ち時間」は達成しているものの、それ以外の項目については、未達成となっています。ただし、目標1-2のナッキー号は、2019（令和元）年には現況値よりも上回ったものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて減少傾向に転じています。

目標2は未達成となっており、現況値よりも下回っており、更なるアクセス利便性の向上による乗継機能強化が課題となっています。

目標値 1-1①	現況値 [2014（平成26）年]	目標値 [2022（令和4）年]	実績値 [2019（令和元）年]	実績値 [2020（令和2）年]	達成／ 未達成
広域幹線（鉄道）の定期 外利用者数	122.5万人	122.5万人以上	109.4万人	59.8万人	未達成
目標値 1-1②	現況値 [2016（平成28）年]	目標値 [2022（令和4）年]	実績値 [2019（令和元）年]	実績値 [2020（令和2）年]	達成／ 未達成
広域準幹線（路線バス） の年間利用者数	23.3万人	23.3万人以上	19.7万人	12.8万人	未達成
市内幹線（路線バス）の 年間利用者数	234.9万人	234.9万人以上	218.6万人	189.3万人	未達成
目標値 1-2	現況値 [2016（平成28）年]	目標値 [2022（令和4）年]	実績値 [2019（令和元）年]	実績値 [2020（令和2）年]	達成／ 未達成
市街地循環（ナッキー 号）の年間利用者数	4.2万人	4.4万人以上	4.3万人	3.6万人	未達成
目標値 1-3	現況値 [2016（平成28）年]	目標値 [2022（令和4）年]	実績値 [2019（令和元）年]	実績値 [2020（令和2）年]	達成／ 未達成
地域交通（コミュニティバス） の年間利用者数	2.1万人	2.5万人以上	1.8万人	1.3万人	未達成
目標値 1-4	現況値 [2015（平成27）年]	目標値 [2022（令和4）年]	実績値 [2021（令和3）年]		達成／ 未達成
乗り継ぎの際の待ち時間 の評価	53.9%	53.9%以上	58.8%		達成
乗り継ぎに関する情報や 案内の評価	75.8%	75.8%以上	75.0%		未達成

※バス利用者「満足、やや満足、ふつう（どちらでもない）」と答えた者の割合

目標値 2	現況値 [2014 (平成 26) 年]	目標値 [2022 (令和 4) 年]	実績値 [2019 (令和元) 年]	実績値 [2020 (令和 2) 年]	達成/ 未達成
名張駅バス停の乗降客数	4,617 人	4,617 人以上	2,350 人	1,991 人	未達成
桔梗が丘駅バス停の乗降客数	711 人	711 人以上	626 人	549 人	未達成

※2019 (令和元) 年5月31日 (金)、2020 (令和2) 年9月11日 (金) に調査実施

目標	事業名	内容	
目標 1-1	広域幹線の継続運行	鉄道 (近鉄大阪線)	・適正なサービスの提供
目標 1-4	広域準幹線の見直し	路線バス	・適正なサービスの提供
目標 2	市内幹線の見直し	路線バス	・適正なサービスの提供
目標 1-2	市街地循環バスの再編	ナッキー号	・路線の再編
目標 1-4			
目標 2			
目標 1-3	地域交通の再編・継続運行	地域コミュニティバス現行路線	・路線の再編
目標 1-4		地域コミュニティバス新設路線	・路線の新設
目標 2		タクシー	・鉄道やバスを補完したサービスの検討

※～令和2年度まで取組実施、令和3年度に取組実施、取組検討中



【基本方針1及び2に関する課題】

- ✓ ニーズに応じた路線の再編
- ✓ 分かりやすい情報提供の充実
- ✓ 乗換え環境の充実

○基本方針3 誰もが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。

目標3-1について、コミュニティバスは未達成ですが、それ以外の交通機関は達成となっています。目標3-2は、未達成となっており現況値も下回っていることから、公共交通に関するきめ細やかな情報提供が課題であり、特に「バスのダイヤ」「行ける施設」の認知度向上施策は重要と考えられます。

目標値 3-1	現況値 [2015 (平成 27) 年]	目標値 [2022 (令和 4) 年]	実績値 [2021 (令和 3) 年]	達成/ 未達成
鉄道の評価	79.5%	79.5%以上	85.1%	達成
路線バスの評価	63.1%	63.1%以上	69.2%	達成
ナツキー号の評価	61.4%	61.4%以上	72.8%	達成
コミュニティバスの評価	71.8%	71.8%以上	60.0%	未達成

※市民アンケート「満足、やや満足、ふつう（どちらでもない）」と答えた者の割合

目標値 3-2	現況値 [2015 (平成 27) 年]	目標値 [2022 (令和 4) 年]	実績値 [2021 (令和 3) 年]	達成/ 未達成
自宅近くのバス停の位置の認知度	75.9%	75.9%以上	75.7%	未達成
自宅近くを走るバスのダイヤの認知度	23.2%	23.2%以上	19.0%	未達成
自宅近くを走るバスで行ける施設の認知度	34.3%	34.3%以上	26.9%	未達成

※市民アンケート「知っている」と答えた者の割合

目標	事業名	内容	
目標 3-1	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
		②環境に配慮した車両の導入	・低公害車両、ノンステップバス等の導入
		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、車いすやベビーカーに対応したバリアフリー車両の導入
	公共交通の安全に向けた取組	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
		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
		③運行事業者の取組	・法規に従った労働管理の徹底 ・定期的な車両整備の実施
		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

目標	事業名	内容	
目標 3-2	公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	①公共交通利用に係る積極的な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・バスマップ及びわ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
		②わかりやすいバス系統表示	<ul style="list-style-type: none"> ・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
		③わかりやすい運行情報・乗継情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすい乗継情報の表示 ・乗継拠点におけるわかりやすい乗継情報の表示
	公共交通の利用を誘導する事業	①バスの割引運賃・企画切符の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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
		②モビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・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
		③免許返納者への優遇	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者への優遇措置の導入の検討
		④乗り継ぎ・待合環境等の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・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
		⑤観光振興のための公共交通利用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業	①関係機関との連携による鉄道・バス利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・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と連携
		②地域住民による各種活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・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
		③「心のバリアフリー」の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・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
		④企業や学校と連携した取組	<ul style="list-style-type: none"> ・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

※～令和2年度まで取組実施、令和3年度に取組実施、取組検討中



【基本方針3に関する課題】

- ✓ 乗換え拠点環境の充実、分かりやすい情報提供や公共交通利用促進策の充実

○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交通サービスに関係者が共同で確保・維持します。

住民・地域、交通事業者、名張市が連携を図り、目標を達成しました。これにより、2017（平成29）年～2019（令和元）年におけるコミュニティバス利用者数の増加につながったと考えられます。しかし、2020（令和2）年からの新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者数が減少していることから、住民・地域、交通事業者、名張市が協力した各種事業を継続するとともに、利用者呼び戻す施策の実施が必要と考えられます。

【指標】住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取組

目標値4	現況値 [2015（平成27）年]	目標値 [2022（令和4）年]	実績値 [2020（令和2）年]	達成／ 未達成
住民・地域、交通事業者、名張市が協力した取組の有無	—	5件以上 (延べ値)	5件以上 (延べ値)	達成

目標	事業名	内容
目標4	持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取組	①名張市地域公共交通会議の開催
		②（仮称）地域運行協議会ネットワークの設置

※～令和2年度まで取組実施、令和3年度に取組実施、取組検討中



【基本方針4に関する課題】

- ✓ 住民・地域、交通事業者、名張市が協力した各種事業の継続
- ✓ 関係部署と連携した利用機会の増加に向けた施策の検討

○計画全体

全体目標について、満足度の割合は達成しているものの、利用機会は未達成となっていることから、新型コロナウイルス感染症対策を実施しつつ利用機会の増加に関する施策が課題と考えられます。また、「公共交通の利用者」は未達成であることから、実際の利用につなげる施策の展開が課題と考えられます。

【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）

全体目標 1	現況値 [2015 (平成 27) 年]	目標値 [2022 (令和 4) 年]	実績値 [2021 (令和 3) 年]	達成/ 未達成
市内の交通環境に対する満足度割合	37.6%	40.0%以上	42.9%	達成

	現況値 [2015 (平成 27) 年]		目標値 [2022 (令和 4) 年]		実績値 [2021 (令和 3) 年]		達成/ 未達成
	平日	休日	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	31.8%	24.2%	未達成

※ほぼ毎日、休日はほぼ全て、週に数回程度、月に数回程度の外出をする者のうち、外出時の移動手段に公共交通（鉄道、バス（コミバス含む）、タクシー）を利用する者の割合を算出

目標	事業名	内容
－	評価及び推進体制 PDCA サイクルによる 実施	①各種ニーズ調査の実施・評価・改善・計画見直し

※～令和2年度まで取組実施、令和3年度に取組実施、取組検討中



【計画全体に関する課題】

- ✓ 関係部署と連携した利用機会の増加に向けた施策の検討
- ✓ 継続的な各種ニーズ調査の実施・評価・改善・計画見直し

第3章 地域公共交通の利用実態及びニーズ調査の実施・分析

1 市民アンケート

(1) 調査実施概要

- ・調査時期 調査票発送：2021（令和3）年8月17日
回答期限：2021（令和3）年8月31日
- ・調査対象 15歳以上の市民から無作為に抽出した2,491人
- ・調査方法 郵送による配布、回収
- ・回収結果 回収数：1,245件／回収率：49.9%

(2) 調査結果（抜粋）

①公共交通の認知度について

- ・ナッキー号の認知度は前回に比べ若干向上しているものの、コミュニティバスや自宅近くのことについては、前回に比べ認知度が減少していることから、詳細な情報の分かりやすい提供が課題と考えられます。
- ・「バスで行ける施設」や「ダイヤ」の認知度が、自宅近くのバス停の名前や運行ルート認知度よりも低いことから、情報提供の内容については、バスに乗って「どこに行けるか」「いくらかかるのか」「どの時間帯に乗れるか」を分かりやすく伝えることが課題と考えられます。

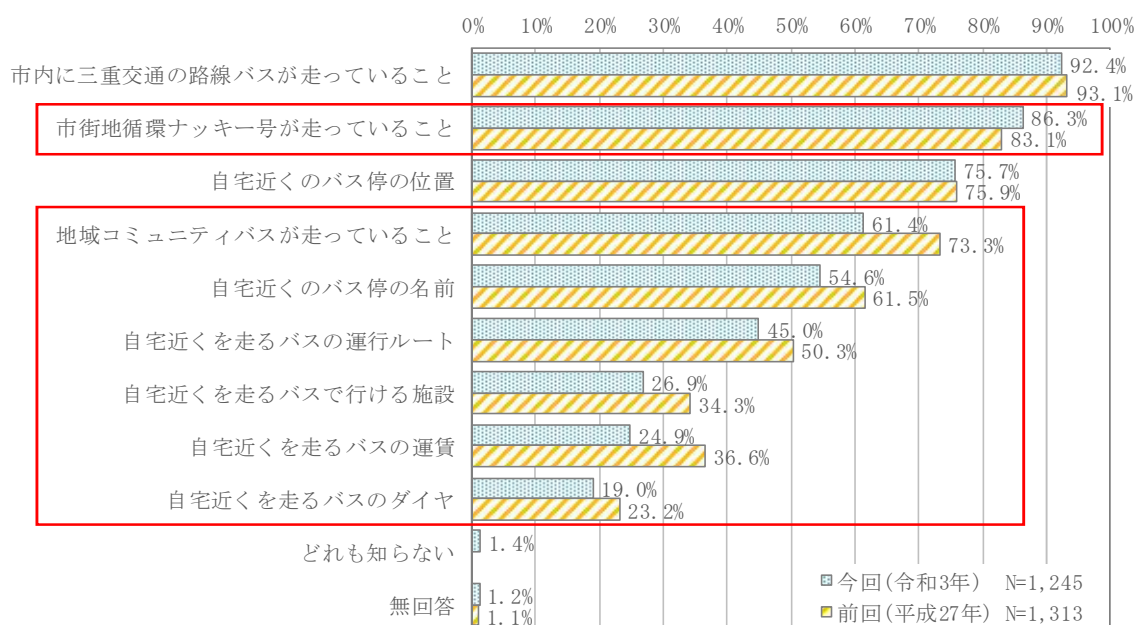


図16 公共交通の認知度

②自動車の利用状況について

- ・ほとんどの外出で自動車を使っている割合は、2015（平成27）年に比べて増加しており自動車への依存度が高まっていると考えられます。

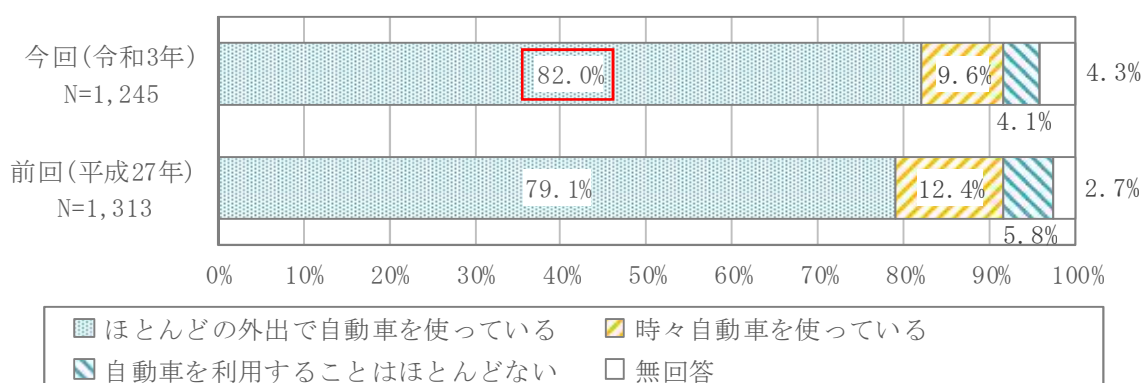


図17 自動車の利用状況

③免許返納後に利用している（又は、したい）主な移動手段

- ・「三重交通バス」や「近鉄大阪線」の割合は高く公共交通の維持が課題と考えられます。
- ・突出した移動手段がないことから、多様な移動手段を組み合わせ、利便性の高い地域公共交通ネットワークを充実させることが重要と考えられます。

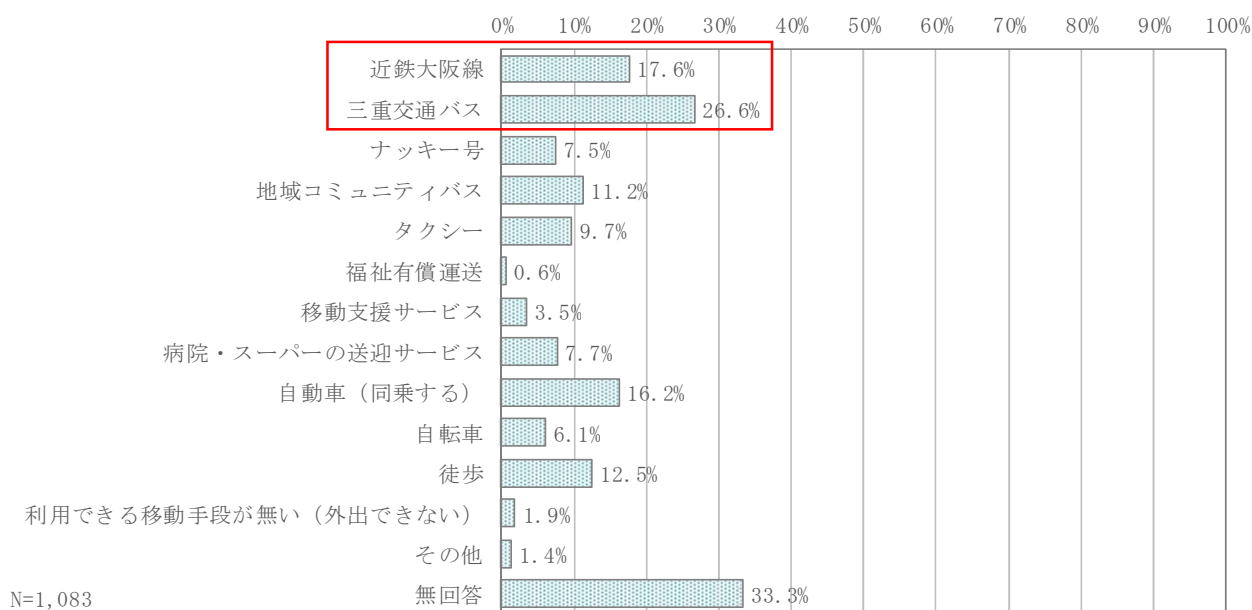
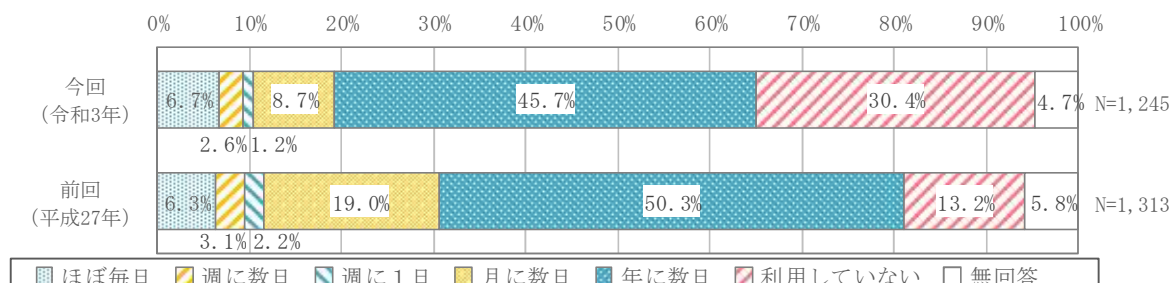


図18 免許返納後に利用している（又は、したい）主な移動手段

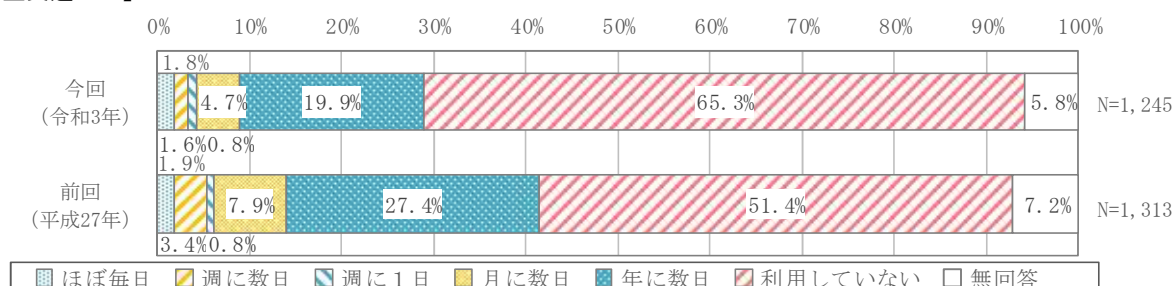
④公共交通の利用頻度について

- ・各公共交通について利用していない割合は、2015（平成27）年に比べて増加しており自動車への依存度が高まっていると考えられます。これは、単に自動車利用者の割合が増加しただけではなく、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出自粛や公共交通利用の敬遠によるものと推測されます。

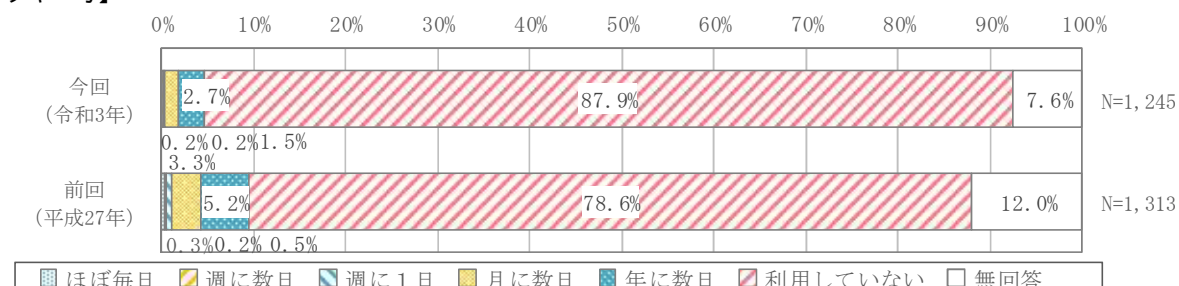
【近鉄大阪線】



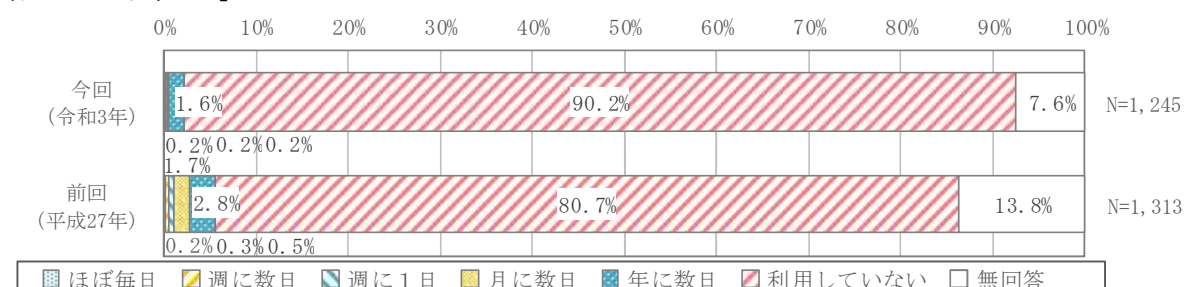
【三重交通バス】



【ナッキー号】



【地域コミュニティバス】



【タクシー】

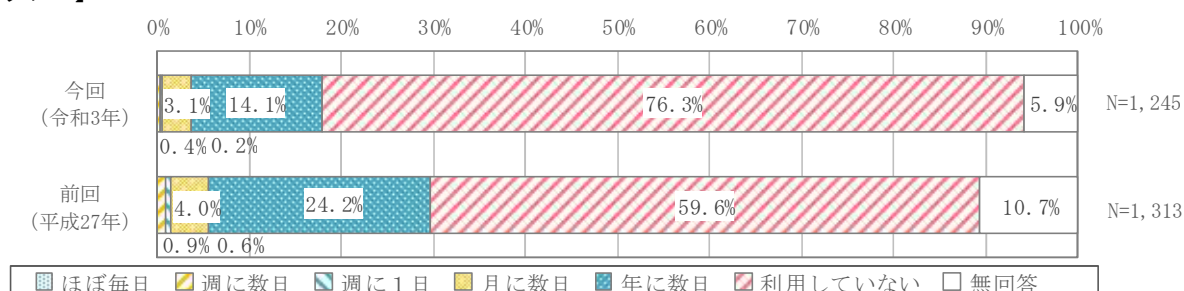


図19 公共交通の利用頻度

⑤現状の満足度

- 各交通機関とも現状の満足度は「不満+やや不満」よりも「満足+まあ満足」の方が高くなっていますが、コミュニティバスの「不満+やや不満」は、他の交通手段より若干高く、より充実したサービスの検討が重要と考えられます。改善してほしい点としては、「運行本数」「運行ルート」「運賃」が挙げられています。
- 「運行本数」は各交通機関とも改善してほしい点として挙げられています。車両の保有及び運転手の確保が必要であり、運転手確保に向けた魅力向上施策が課題と考えられます。また、「ナッキー号」と「コミュニティバス」は「運行ルート」についても改善してほしいと答えた人の数が多くなっています。
- タクシーについては、「つかまらない」も高いことから、車両の保有及び運転手の確保は重要です。自宅から目的地まで直接行ける運行形態は利便性が高く、タクシーとの連携を図ることは重要であるとともに、運転手確保に向けた魅力向上施策が課題と考えられます。

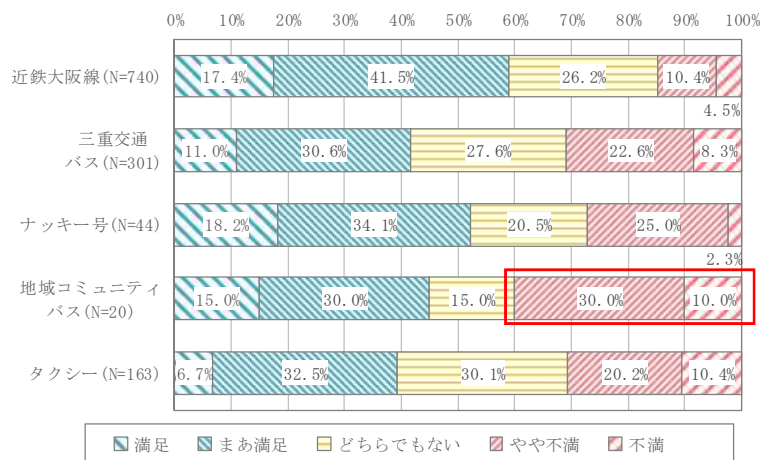
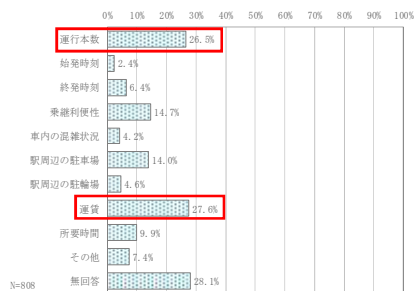
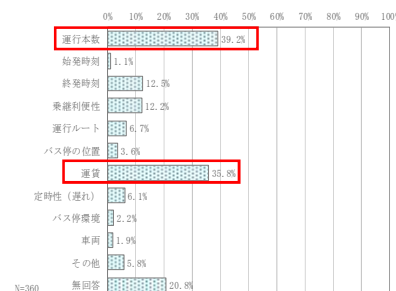


図20 現状の満足度

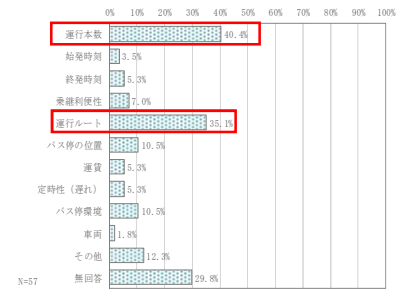
【近鉄大阪線の改善してほしい点】



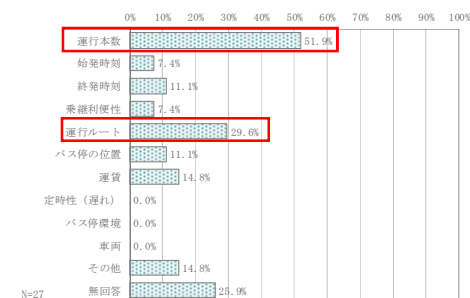
【三重交通バスの改善してほしい点】



【ナッキー号の改善してほしい点】



【コミュニティバスの改善してほしい点】



【タクシーの改善してほしい点】

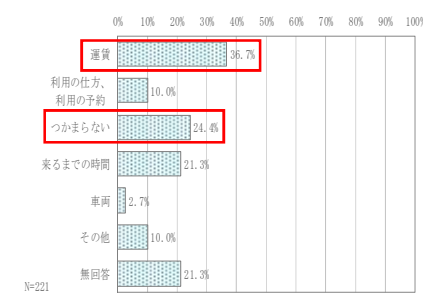


図21 交通機関別の改善点ニーズ

⑥公的な費用負担に対する考え方

- ・前回調査結果と比較すると「公的資金を是非とも増加すべき」や「公的資金の増加はやむを得ない」が増加しています。

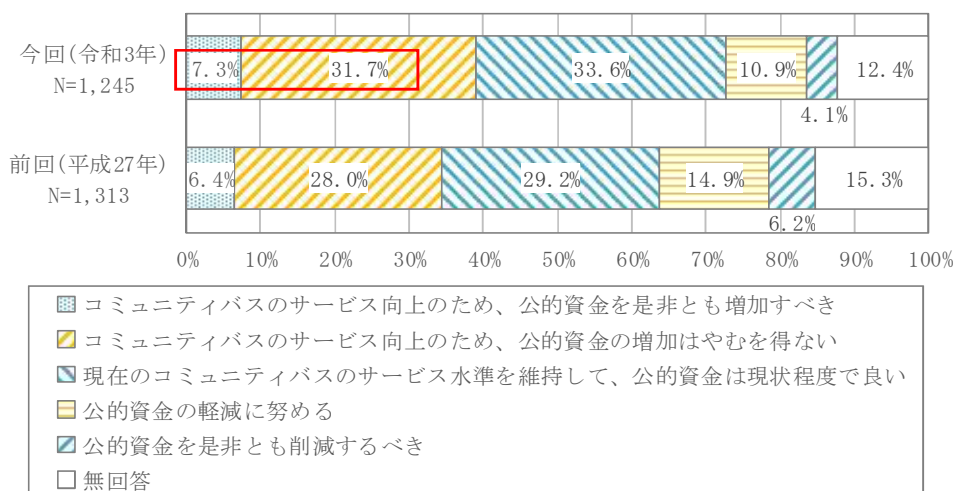


図 2 2 費用負担に対する考え方

⑦新型コロナウイルス感染拡大による外出頻度の変化について

- ・「外出の回数が減った」が約7割となっています。

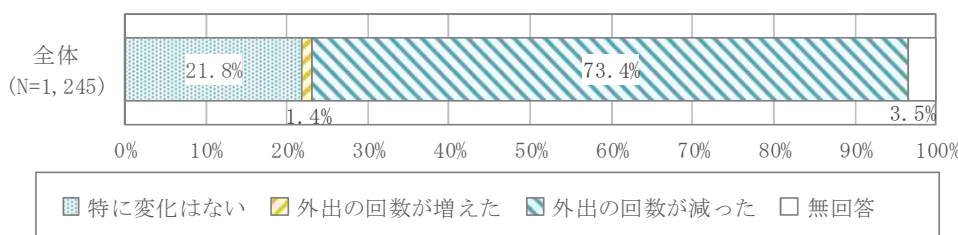
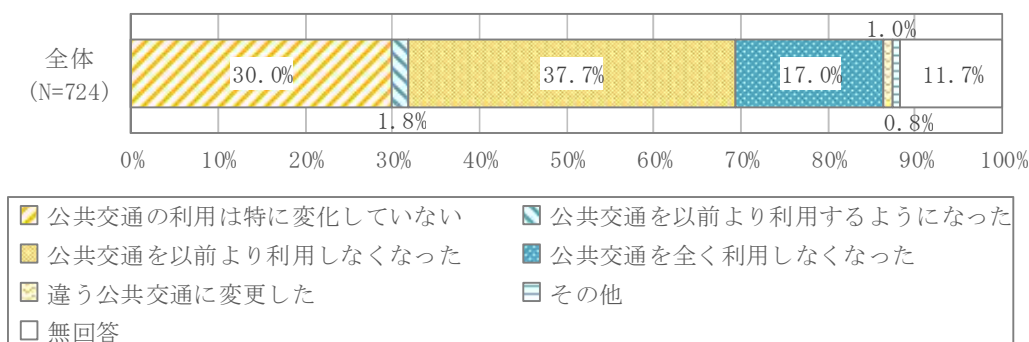


図 2 3 新型コロナウイルス感染拡大による外出頻度の変化

⑧新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用の変化について

- ・「公共交通を以前より利用しなくなった」と「公共交通を全く利用しなくなった」の合計が5割以上となっています。



※「元々、公共交通は利用していない」を除きます。

図 2 4 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用の変化

⑨新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用頻度が減少等した理由について

- ・公共交通の利用頻度が減少等した理由について、利用目的としては「余暇活動」や「買い物」の頻度が減ったことが挙げられています。

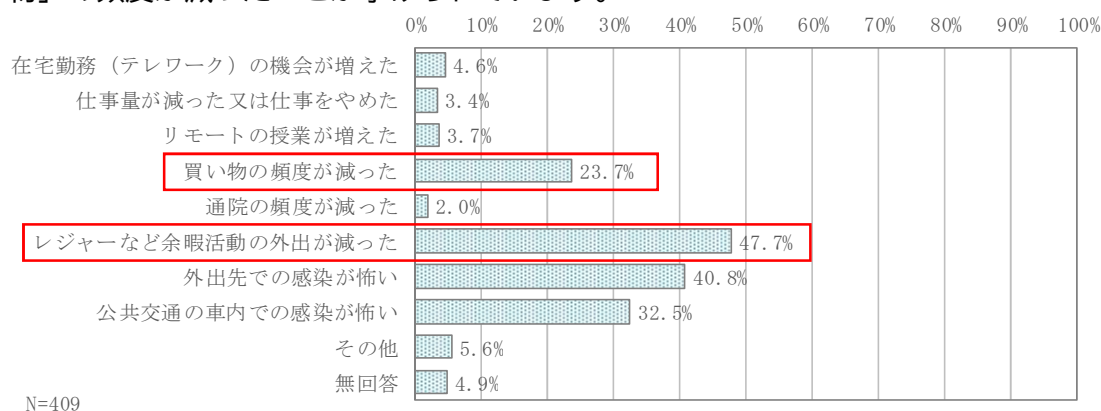


図 2 5 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用頻度が減少等した理由

⑩新たな交通手段、交通サービスや移動手段について

- ・新たな交通手段、交通サービスや移動手段については、「デマンド交通」や「自動運転技術」に関心が寄せられています。

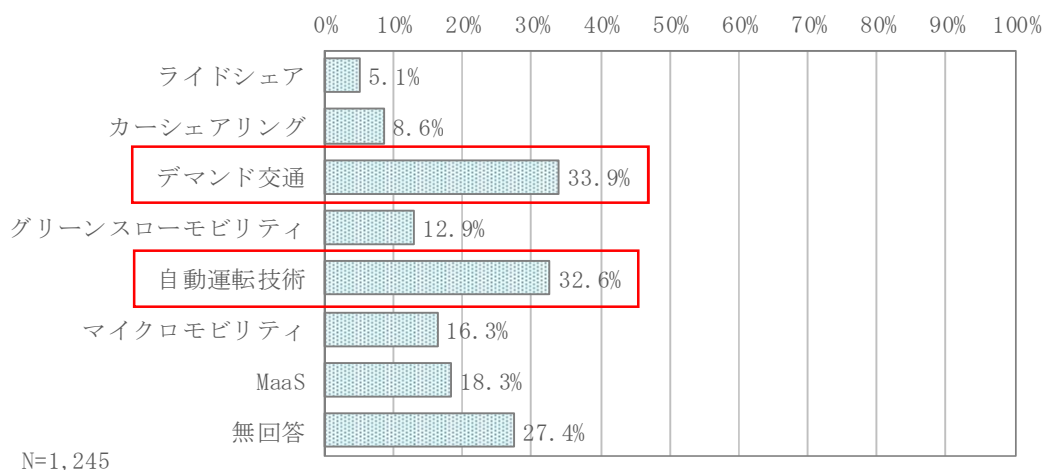


図 2 6 新たな交通手段、交通サービスや移動手段に関心のあるもの

【市民ニーズに関する課題】

- ✓ 公共交通に関する分かりやすい環境整備の充実
- ✓ 過度な自動車依存からの脱却
- ✓ 公共交通の魅力向上施策の実施
- ✓ 関連部署と連携した利用者減少抑制に向けた施策の検討
- ✓ ニーズに対応した新たな交通手段の確保に向けた検討

2 乗降調査及び利用者アンケート

(1) 調査実施概要

・三重交通路線バス

名張駅（名張駅前・名張駅東口）及び桔梗が丘駅（桔梗が丘駅前・桔梗が丘）において、バスに乗車する利用者にアンケートを配布。郵送により回収しました。

配布日時

名張駅 2021（令和3）年10月15日 金曜日
午前9時から午後6時まで

桔梗が丘駅 2021（令和3）年10月12日 火曜日
午後1時から午後6時まで

・コミュニティバス

コミュニティバスに係員が乗り込み、バス利用者に配布。郵送回収。また、あわせて、利用者の乗降場所を聞き取るなどして記録しました。

配布日

2021（令和3）年10月6日から18日までのうち、各コミュニティバスで決めた2日間

配布時間

配布日の全便

・回収結果

表13 回収結果一覧

	配布数	回収数	回収率
三重交通	311	92	29.6%
ナッキー号	173	96	55.5%
あららぎ号	27	17	63.0%
ほっとバス錦	15	11	73.3%
コモコモ号	7	6	85.7%
みどり号	23	15	65.2%
はたっこ号	29	16	55.2%
合計	585	253	43.2%

(2) 調査結果 (抜粋)

①公共交通の時刻や経路を調べる時の方法について

- ・「駅やバス停に掲示されている時刻表」が約7割と最も高く、「スマートフォンやパソコン」の利用も約3割みられることから、既存の時刻表の分かりやすい提供とICTを用いた情報提供の充実が課題と考えられます。
- ・高齢化が進展することから、ユニバーサルデザインに配慮したデザインの情報提供は、今後ますます重要になると考えられます。

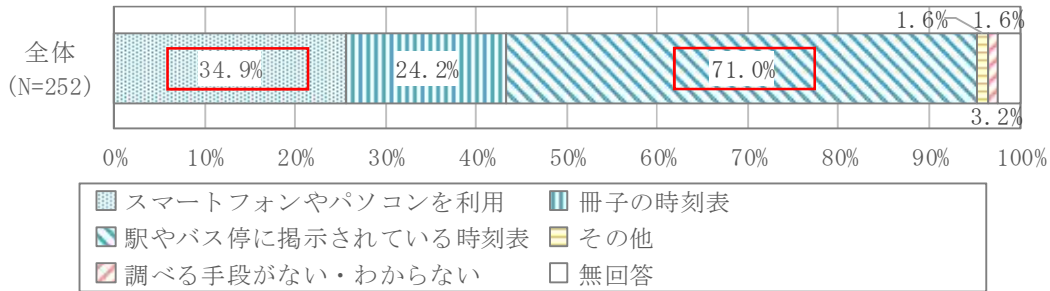


図 2 7 時刻及び経路の把握方法

②外出の目的

- ・主な外出の目的は、ほととバス錦は「通院」が最も多く、他の交通機関は「買い物」が最も多くなっており、交通機関によってニーズは異なっていることから、ニーズに応じた公共交通サービスの充実が課題と考えられます。

表 1 4 交通機関別外出目的

	N	通勤	通学	通院	業務	買い物	飲食	観光・レクリエーション	習い事・趣味	銀行・郵便局	その他	無回答
三重交通	92	21.7%	13.0%	12.0%	3.3%	23.9%	4.3%	5.4%	3.3%	6.5%	10.9%	13.0%
ナッキー号	95	4.2%	0.0%	29.5%	2.1%	38.9%	5.3%	7.4%	8.4%	7.4%	9.5%	13.7%
あららぎ号	17	11.8%	5.9%	17.6%	0.0%	41.2%	0.0%	0.0%	0.0%	17.6%	0.0%	17.6%
ほととバス錦	11	9.1%	0.0%	45.5%	9.1%	27.3%	9.1%	0.0%	0.0%	18.2%	0.0%	27.3%
コモコモ号	6	16.7%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%
みどり号	15	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	26.7%	6.7%	0.0%
はたっこ号	16	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%	50.0%	6.3%	6.3%	0.0%	6.3%	18.8%	12.5%

③乗車したバスの前後の乗り継ぎ

- ・各ルートにおいて、多くは「乗り継ぎはしていない」となっていますが、一定の数の利用者は、乗車前後に他の公共交通機関を利用していることがわかります。

表 15 乗車したバスの前後の乗り継ぎ

	N	乗車前に乗り継いだ	乗車後に乗り継いだ	乗り継ぎはしていない
三重交通	75	38.7%	30.7%	30.7%
ナッキー号	81	23.5%	18.5%	58.0%
あららぎ号	13	7.7%	23.1%	69.2%
ほっとバス錦	5	20.0%	40.0%	40.0%
コモコモ号	6	16.7%	0.0%	83.3%
みどり号	15	0.0%	33.3%	66.7%
はたっこ号	14	21.4%	7.1%	71.4%

④バスサービスの満足度

- ・「運行本数」「運行時間帯」「運行する曜日」といった運行形態に関する項目、「乗り継ぎ待ち時間」や「乗り継ぎ情報や案内」といった待合環境に関する項目の「満足+まあ満足」が低く、「運行形態」の見直しや「待合環境」の充実が課題と考えられます。

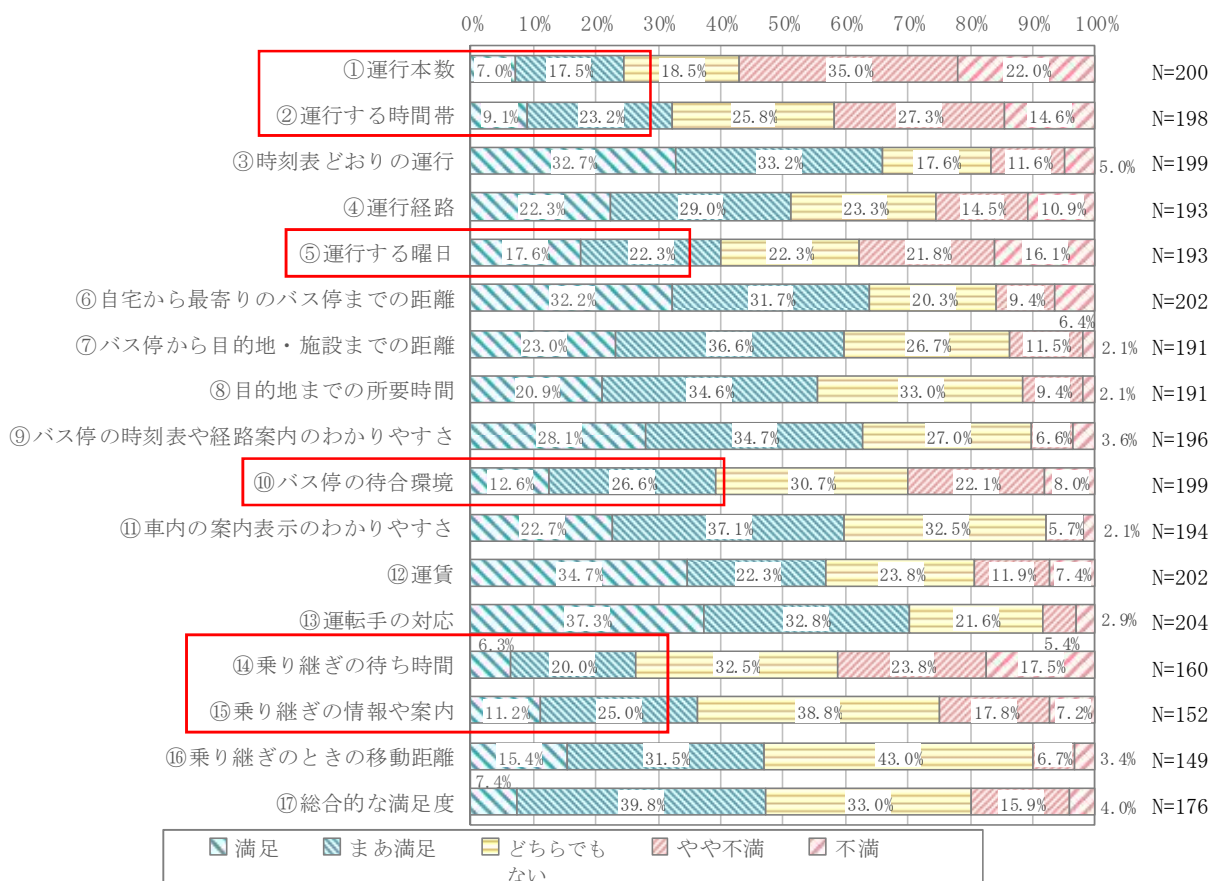


図 28 バスサービスの満足度

⑤新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用の変化

・「公共交通を以前より利用しなくなった」と回答した割合は、約2割となっています。

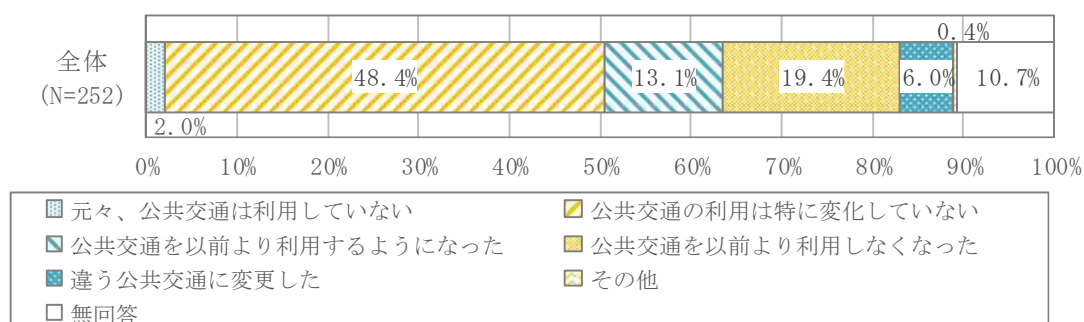


図 2 9 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用の変化

⑥新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用頻度が減少等した理由について

・公共交通の利用頻度が減少等した理由について、利用目的としては「余暇活動」や「買い物」の頻度が減ったことが挙げられています。

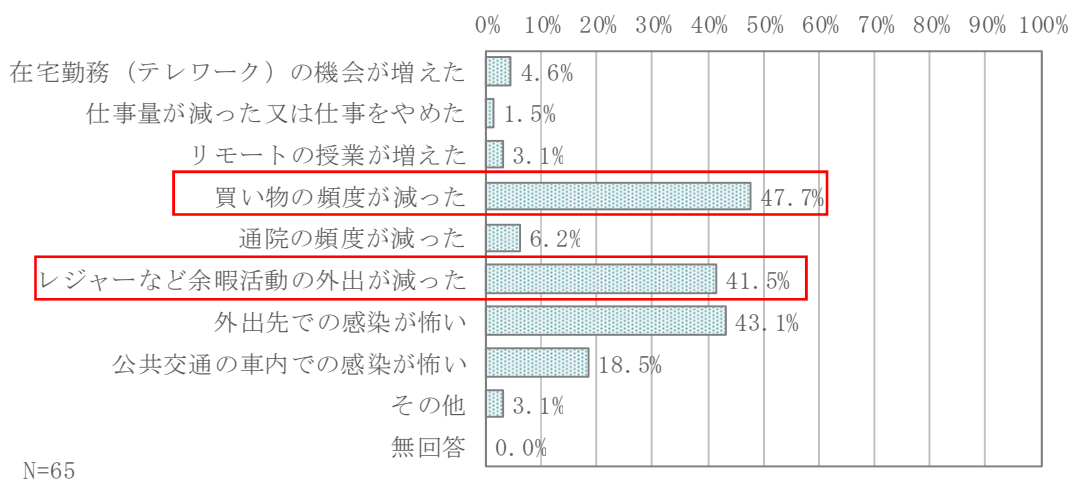


図 3 0 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通の利用頻度が減少等した理由

【公共交通利用者に関する課題】

- ✓ 情報提供環境の充実
- ✓ 各交通機関に対するニーズに応じた既存サービスの充実及び新たな交通手段の検討
- ✓ 関連部署と連携した利用者減少抑制に向けた施策の検討

第4章 地域公共交通が有する多面的効果の把握

1 多面的効果の把握の目的と算出方法

名張市では、路線バスやコミュニティバスなどへの財政支出を行っていますが、この財政支出の意義について、様々な意見があります。また、地域公共交通は、交通の分野のみならず、「医療」「福祉」「教育」「観光」「交通安全」など多様なまちづくり分野に影響を及ぼします。ここでは、地域公共交通の運行により生み出す多面的な効果を「地域公共交通のクロスセクター効果」及び「数値化が困難なその他の効果」として整理しました。

「地域公共交通のクロスセクター効果」とは、地域公共交通が有する多面的な効果のことであり、地域公共交通が廃止された場合に必要となる、多様な行政分野の施策費用を算出することで把握できます。

また、「数値化が困難なその他の効果」とは、クロスセクター効果において算出が困難なその他の効果を定性的に整理したものです。

2 クロスセクター効果の算出

クロスセクター効果は、仮に地域公共交通が廃止された場合に、「医療」、「商業」、「教育」、「観光」、「福祉」、「建設」などの分野で追加的に必要となる代替費用と地域公共交通に係る財政支出額の合計を比較し、算出します。

分野別代替費用の算出方法は、国土交通省近畿運輸局の「クロスセクター効果算出ガイドライン（案）」を参考に、名張市が実施したアンケート調査結果等も踏まえて算出します。

分野別代替費用の算出に当たっては、施策の二重計上がないように配慮し、各分野において複数の代替施策を設定し、そのうち費用が最も小さいものを選択します。代替施策については、地域公共交通を利用している人が地域公共交通の廃止された場合でも、従前どおり通院・買い物・通学・観光・福祉等の行動やサービス提供を受けられるよう、貸切バスの運行やタクシー券の配布等を代替施策として設定します。

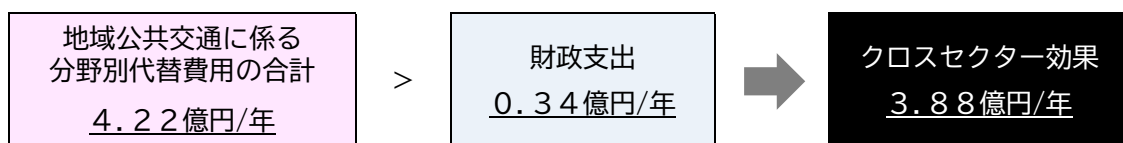


図3-1 地域公共交通に係るクロスセクター効果の算出結果

3 地域公共交通の数値化が困難なその他の効果

地域公共交通を廃止することによって様々な行政負担が必要となりますが、その中には数値化が困難な項目も存在します。そこで、数値化が困難なものの、地域公共交通が廃止になった場合に必要となる行政負担項目を整理します。

表 1 6 地域公共交通の数値化が困難なその他の効果

分野	行政負担項目	内容
交通安全	高齢者ドライバーの安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方がなく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーへの更なる安全教育が必要です。
定住促進	定住支援事業	地域公共交通の通勤目的の利用者の通勤が不便になり、より利便性の高い市外への転居等が想定されるため、家賃補助や子育て支援等の人口流出を抑制するための施策が必要です。
建設	駐車場整備	地域公共交通の通勤目的利用者が自動車での通勤に転換することにより、名張駅周辺などで駐車場が不足するため、駐車場等の整備が必要です。
環境	温室効果ガス削減対策	地域公共交通の通勤目的利用者が自動車での通勤に転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加するため、エコカー購入支援等の温室効果ガス削減対策が必要です。
地域コミュニティ	地域コミュニティの維持	地域公共交通に関わるイベント減少や地域公共交通利用者の地域コミュニティ参加率の低下等により地域コミュニティ活動が希薄化します。また、高齢者等にとって地域公共交通の利用自体が社会参加となっている側面があり、地域公共交通がなくなることで、社会とのつながりが弱くなります。そのため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた施策が必要です。
都市計画	都市構造の見直し	これまで地域公共交通を基軸とした都市構造の形成を進めてきましたが、地域公共交通がなくなることにより、都市構造の大幅な見直しや付随する検討・調査が必要です。

第5章 名張市における地域公共交通の課題

1 各分析結果に基づく課題の整理

表17 項目別課題及び集約課題

	掲載頁	項目別の課題・方向性	地域公共交通の集約課題		
			①	②	③
名張市の概況	7	【位置・地勢に関する課題】			
		✓ 需要に応じた広域路線と市内路線の役割分担の明確化	○		○
	✓ 山間部における効率的な運行の構築	○		○	
	11	【人口動向に関する課題】			
		✓ 集約連携型都市を目指すまちづくり施策と連携した公共交通施策の充実	○		
✓ 免許返納しやすい安心安全な公共交通環境の整備		○		○	
✓ 高齢化の進展に伴う持続可能なラストワンマイルのアクセス性向上			○		
13	【主要施設分布状況に関する課題】				
✓ 広く分散的に立地した居住地から市内中心部にアクセスする交通手段の確保が必要	○				
14	【人口流動に関する課題】				
	✓ 自宅から鉄道駅までの移動手段の確保と維持や円滑な乗換え環境の充実		○		
✓ 高齢化の進展による市内における移動需要の増加	○				
公共交通等の現状	16	【サービス水準に関する課題】			
		✓ サービス水準の維持及び変化するニーズに対応したサービス水準の見直し	○	○	
	✓ 各運行主体の連携の強化や共同・統合の検討			○	
	18	【公共交通の利用状況に関する課題】			
		✓ 利用者減少抑制に向けた施策の充実			○
✓ 地域ニーズに応じた運行形態の検討	○		○		
20	【公共交通以外の移動手段に関する課題】				
	✓ 公共交通以外の移動手段の役割の明確化及び連携の推進			○	
✓ 地域の需要に応じた移動手段の組み合わせの構築	○		○		
計上位関連画	26	【上位計画・関連計画に示される方向性】			
		✓ 地域づくり組織との協働による交通不便地域の解消	○		○
		✓ 「まとまりのある市街地と集落の整備」及び「軸の整備と市内連携の充実」	○		
		✓ 策定中の立地適正化計画では、集約連携型都市と目指しており、それを支えるための中心部や各拠点を結ぶ公共交通の役割は重要	○		○
		✓ 誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境の向上		○	
✓ 公共交通を皆で支える意識を醸成			○		

現行計画の評価	28	【基本方針1および及び2に関する課題】			
		✓ ニーズに応じた路線の再編	○		
		✓ 分かりやすい情報提供の充実		○	
	30	【基本方針3に関する課題】			
		✓ 乗換え拠点環境の充実、分かりやすい情報提供や公共交通利用促進策の充実		○	
	31	【基本方針4に関する課題】			
✓ 住民・地域、交通事業者、名張市が協力した各種事業の継続 ✓ 関係部署と連携した利用機会の増加に向けた施策の検討				○ ○	
32	【計画全体に関する課題】				
	✓ 関係部署と連携した利用機会の増加に向けた施策の検討 ✓ 継続的な各種ニーズ調査の実施・評価・改善・計画見直し			○ ○	
利用実態及びニーズ調査	38	【市民ニーズに関する課題】			
		✓ 公共交通に関する分かりやすい環境整備の充実		○	
		✓ 過度な自動車依存からの脱却	○		
		✓ 公共交通の魅力向上施策の実施			○
		✓ 関連部署と連携した利用者減少抑制に向けた施策の検討			○
	✓ ニーズに対応した新たな交通手段の確保に向けた検討			○	
43	【公共交通利用者に関する課題】				
	✓ 情報提供環境の充実		○		
	✓ 各交通機関に対するニーズに応じた既存サービスの充実及び新たな交通手段の検討 ✓ 関連部署と連携した利用者減少抑制に向けた施策の検討	○		○	

地域公共交通の集約課題

集約課題①

集約連携型都市のまちづくりと連携し、誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークが必要

集約課題②

誰にとっても分かりやすい公共交通の利用環境が必要

集約課題③

持続可能な地域公共交通のためにみんなで考え、共に支える仕組みづくりが必要

第6章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本的な方針と目標

1 計画の区域

本計画の計画区域は、名張市全域とします。あわせて、バスが乗り入れる周辺市町村を考慮することとします。

2 計画期間

現計画である地域公共交通網形成計画が2022（令和4）年度までであることから、本計画の計画期間は、上位・関連計画である「名張市総合計画」を見据えつつ、「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」、「名張市都市総合交通戦略」の目標年度2028（令和10）年とあわせ、2023（令和5）年度から2028（令和10）年度までの6か年とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通の利用に係る安全性の確保や利便性の向上について、個別の見直し事項等が発生した場合には、適切な時期に見直しを実施するものとします。

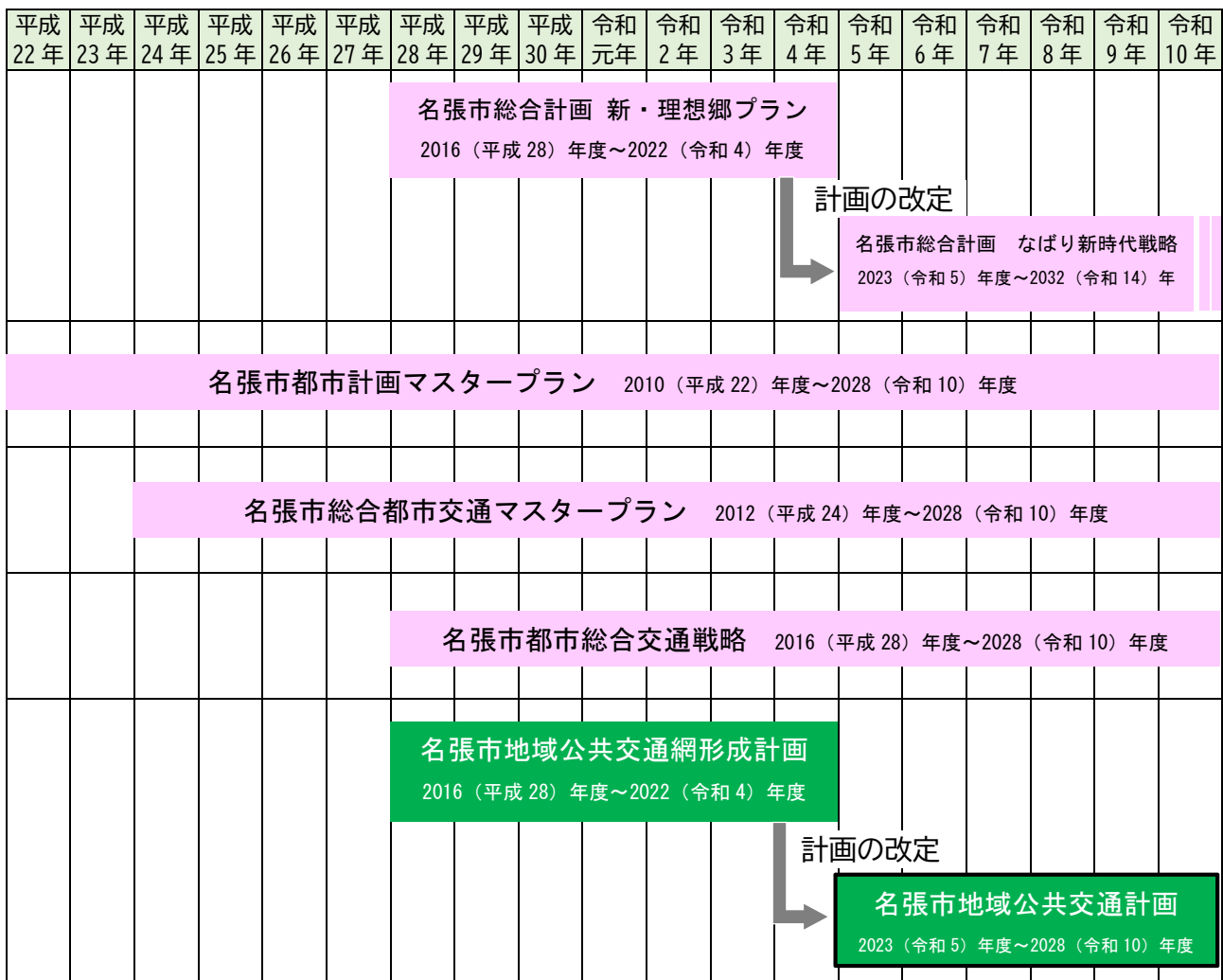


図32 各計画期間

3 めざす姿

(1) 名張市の交通将来像

名張市総合計画「なばり新時代戦略」では、国際情勢や少子高齢化など社会の様々な変化に向き合い、柔軟に対応していくために、ひととまちを中心に観光産業の活性化や若者のまちづくりへの参画、シティプロモーションの分野に取り組み、変化をおこし活力あふれるまちを目指しています。また、名張市総合都市交通マスタープランでは、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、人や環境にやさしい持続可能な集約連携型都市の構造を目指し、公共交通による移動の利便性を確保するとともに、安心・安全な自転車・歩行者交通環境を創出し、かしこく自動車を利用する暮らしと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、四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、みらいにつなぐ絆のまち なばり」と定めています。

そこで、本計画では、これらの計画の実現に向け、通院や買い物、通学等生活に関わる移動手段の利便性の向上と、観光、福祉、健康増進等、幅広い施策を実現することで人と人とを公共交通で結び、交流を創出することがこれからの公共交通の役割と考え、本市の公共交通のめざす姿を以下に定めます。

名張市の公共交通のめざす姿
ひとが**交**わり、こころが**通**う、
みんなで未来へつなぐ**地域公共交通ネットワーク**

なお、地域公共交通の活性化及び再生の推進に当たっては各関係機関と連携・協働した取組を進めることで、地域内外、市内外の利用促進を図り公共交通ネットワークと公共交通以外の移動手段が連携することにより、めざす姿を実現します。

(2) 公共交通及び公共交通以外の移動手段の機能分類

名張市の公共交通に関わる関係者が連携・協働して施策を実施するため、地域公共交通ネットワークを構成している鉄道、バス、コミュニティバス、タクシーに公共交通以外の移動手段を加え機能分類を整理し、各々の役割分担を明確にします。

幹線に位置付けられる公共交通（民間路線）は交通事業者がサービス確保に向け、主体的な取組を実施し、行政は幹線と接続する支線の運行支援や、幹線を含めた利用促進施策を展開するものとします。

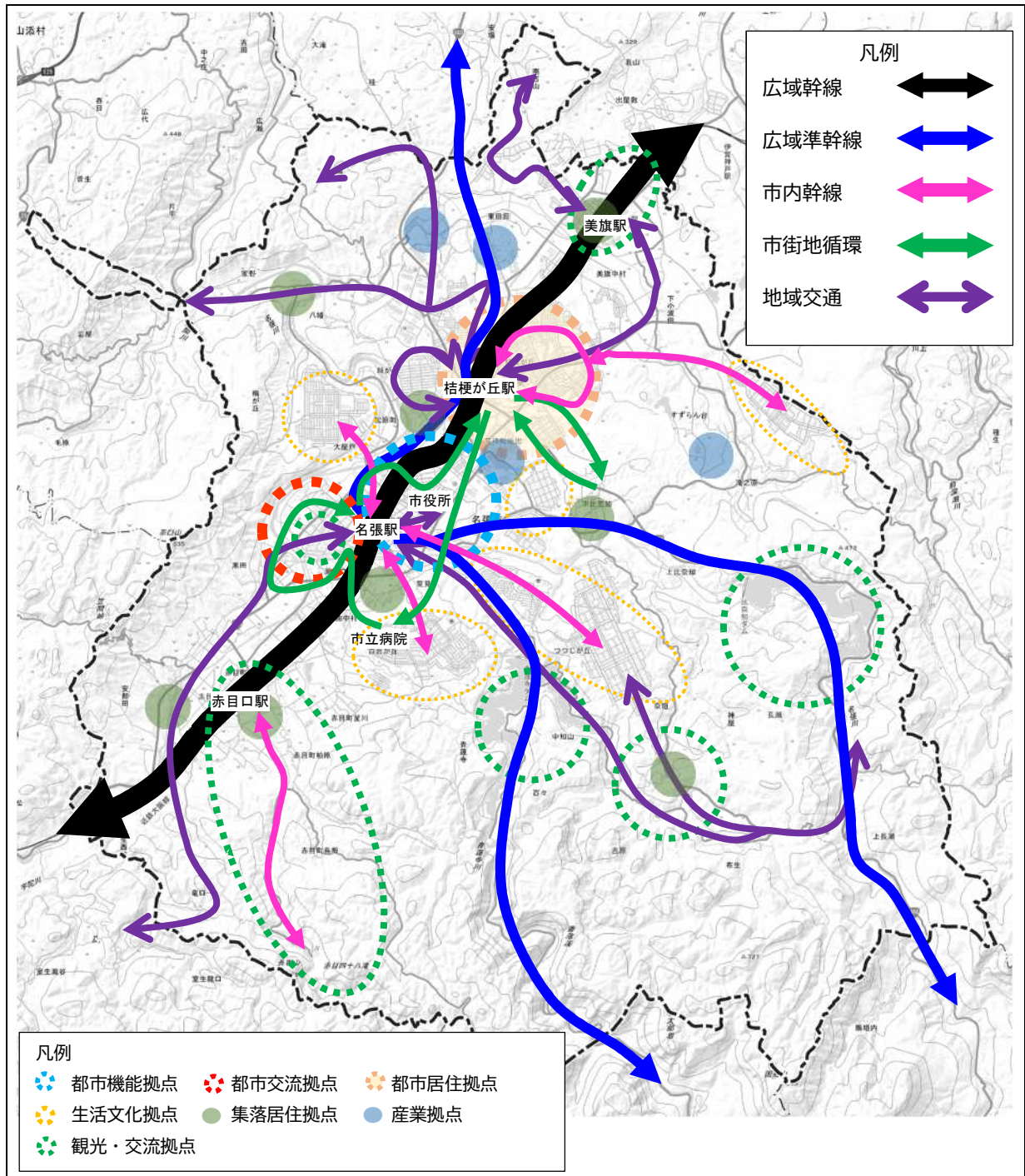


図 3 3 名張市の公共交通ネットワークイメージ

表 1 8 公共交通及び公共交通以外の移動手段の機能分類

機能分類	機能	役割	該当路線
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	通勤、通学、買物、観光等の広域的な移動ニーズに対応	・近畿日本鉄道 ・近鉄大阪線
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	通勤、通学等の都市間の移動ニーズに対応	・三重交通バス
市内幹線	乗継拠点及び市内拠点相互を連絡	通勤、通学、買物、通院等の移動ニーズに対応	・三重交通バス
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	買物、通院等の地区間の移動ニーズに対応	・ナッキー号
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	高齢者の買物、通院等の際のラストワンマイル等、各地域のニーズに応じた移動手段により、地区内の様々な移動ニーズに対応	・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
個別輸送	上記公共交通ではカバーできない移動	個別の移動ニーズに対応	・タクシー
公共交通以外の移動手段			・スクールバス ・生活支援事業における外出支援 ・福祉有償運送 ・福祉バス ・病院送迎バス ・お買い物バス ・企業送迎

4 基本方針及び目標

先に整理した名張市の地域公共交通の課題及び公共交通のめざす姿を踏まえ、以下に地域公共交通の基本方針を設定します。なお、基本方針については、各集約課題の解決に向けた方針として、その具体的展開を次頁に示します。

名張市の公共交通のめざす姿
ひとが**交**わり、こころが**通**う、
みんなで未来へつなぐ地域公共交通ネットワーク

基本方針

- 基本方針1 集約連携型のまちづくりと連携し、ひとが交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり
⇒集約課題①に対応（P47）
- 基本方針2 誰もが分かりやすく安心して利用できる、こころが通う、人にやさしい公共交通環境づくり
⇒集約課題②に対応（P47）
- 基本方針3 みんなで考え、一緒に支える、未来へつなぐ仕組みづくり
⇒集約課題③に対応（P47）

5 基本方針の具体的展開

基本方針1 集約連携型のまちづくりと連携し、ひとが交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり

- ・鉄道及び周辺市町村をつなぐ路線バスを広域アクセスの軸として位置付け、サービス水準を維持します。
- ・市内を運行する路線バス及びコミュニティバスを市内の公共交通軸として位置付けサービス水準を維持します。
- ・集約連携型のまちづくりを踏まえ、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーが円滑に連携した公共交通ネットワークの充実を図ります。
- ・自宅からバス停まで、バス停から目的地までのアクセス性の向上を目指す取組を進めます。

基本方針2 誰もが分かりやすく安心して利用できる、こころが通う、人にやさしい公共交通環境づくり

- ・集約拠点として位置付けられる交通結節点においては、鉄道とバス、バス相互の乗継環境の改善等、乗り継ぎに係る不安や不満の解消に向けたサービスの充実を行います。
- ・運転免許を返納した高齢者等に対しては、閉じこもりを防ぎ、外出機会を失わないための施策を展開します。
- ・観光客や外国人を含め、誰もがわかりやすく利用しやすい環境整備を進めていきます。
- ・情報案内板やインターネット等の各種情報媒体については、ユニバーサルデザインに配慮するとともに、わかりやすい情報提供を充実させます。

基本方針3 みんなで考え、一緒に支える、未来へつなぐ仕組みづくり

- ・地域公共交通の維持に向けて、みんなで考え、一緒に支える方針の下、交通事業者や名張市だけではなく、市民や地域づくり組織を含め産学官民の協働による取組を推進・継続します。
- ・公共交通が市民の日常生活に馴染み、誰もが公共交通を利用できるよう、市民が愛着を持って公共交通を支え続けていくための取組を推進します。
- ・新モビリティサービスの実証運行や既存の福祉有償運送、生活支援事業における外出支援サービス、企業やタクシー会社等との連携を図るなど、地域の実情に合わせた持続可能な交通サービスを検討します。
- ・商業・観光振興、健康福祉、環境保護等の関係部署や団体と連携し、地域公共交通の利用者を促進する施策を推進します。
- ・従業員確保に向けた鉄道やバス、タクシー事業者の魅力アップ施策を展開します。

6 目標指標の設定

基本方針1 集約連携型のまちづくりと連携し、ひとが交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり

コンパクトシティを支えるネットワークとして、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の機能的な連携を確認するために、公共交通機関の年間利用者数を評価します。

目標値である利用者数の現況値は2021（令和3）年度の利用者数とし、人口減少や高齢化の進展の他、新型コロナウイルス感染症による利用者の減少傾向もみられることから、現況値に人口減少率を乗じたものを目標値とします。

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標①	公共交通全体（鉄道+路線バス）の年間利用者数	4,853,889人	4,514,116人 ^{※1}
目標指標②	市街地循環（ナッキー号）の年間利用者数	43,907人	40,834人 ^{※1}
目標指標③	地域交通（コミュニティバス）の年間利用者数	16,222人	15,086人 ^{※1}

※1 現況値に人口減少率を乗じた数値

基本方針2 誰もが分かりやすく安心して利用できる、こころが通う、人にやさしい公共交通環境づくり

路線バスやコミュニティバスが多く乗り入れる交通結節点である主要駅における乗継環境の向上を目指し、待合環境の整備やわかりやすい情報提供の充実を図ることで、利用者の満足度向上に努めます。

目標値の設定として利用者アンケートによる利用者の待ち時間や乗り継ぎに係る情報や案内の満足度を評価します。

現況値（2021（令和3）年度）を前回の調査時（2015（平成27）年度）と比較すると待ち時間の評価については4.9%上昇により目標達成しており、乗り継ぎに関する情報は0.8%下降したものの、目標の近似値であったため、目標値は現況値以上とします。

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標④	乗り継ぎに関する情報や待ち時間に関する分かりやすさ満足度	待ち時間 58.8% 情報や案内 75.0%	現況値以上

基本方針3 みんなで考え、一緒に支える、未来へつなぐ仕組みづくり

交通事業者や名張市だけでなく、地域や企業、福祉、観光、教育機関等多様な主体と協働し、持続可能な公共交通ネットワークの確保のために産学官民連携による取組を評価します。共同事業の実施等、産学官民連携による取組を年1回以上実施します。

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標⑤	産学官民の連携による公共交通利用促進の取組実施回数	—	延べ6回以上

イベント等を通じたマイバス意識の向上やモビリティ・マネジメント等の実施により継続的な交通サービスの提供を行い、公共交通の利用に向けた認知度の向上を目指します。

目標値として市民アンケートによる公共交通の認知度「自宅近くを走るバスの運行ルート」と、「自宅近くを走るバスで行ける施設」を評価し、前回の調査時点（2015（平成27）年度）の水準以上とし現況値より5ポイント以上の上昇を目指します。

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標⑥	自宅近くを走るバスの認知度	運行ルート 45.0% バスで行ける施設 26.9%	5%以上上昇

計画全体の目標

上位計画である名張市総合計画や名張市総合都市交通マスタープランでは、公共交通による利便性の確保と、安心安全な公共交通の創出、交通移動手段の適切な組み合わせによる交通体系の構築にむけた多様な主体の協働による交通まちづくりを目指しており、これらの取組が、市政全体の交通施策の評価の指標となるため、総合計画における市民意識調査の結果を本計画全体の目標とします。なお、目標値の設定については、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響を鑑み、現況値は過去3年の平均値としており、目標値は現況値以上とします。

（参考：市民意識調査の過去3年実績値 2019（令和元）年度 38.8%、2020（令和2）年度 42.9%、2021（令和3）年度 40.6%）

	項目	現況値	目標値 2028 (R10)
目標指標	市内の交通環境に対する満足度	40.8% ^{※2}	現況値以上

※2 市民意識調査結果の過去3年の平均

地域公共交通会議における確認指標

公共交通会議では、事業実施の参考とするために年度ごとに以下の指標を確認していきます。

①市が実施する公共交通施策の収支率

事業費に占める運賃収入の割合を確認し、乗車人員、有収乗車人員等から公共交通の利用状況を確認

②公費投入額

市内コミュニティバスに係る運行委託料や運行補助金等、運行事業者への公的資金投入額を確認

③免許返納者数

高齢による身体能力の低下等により運転免許証を自主返納された方の人数を確認

	項目	現況値 2021 (R3)
確認指標①	市が実施する公共交通施策の収支率	市街地循環：19.0% 地域交通：11.0%
確認指標②	公費投入額	0.34 億円/年
確認指標③	免許返納者数	363 人

第7章 目標を達成するための実施事業及び評価方法

1 事業体系

三つの基本方針に基づき「目標を達成するための実施事業」を整理します。また、「目標を達成するための実施事業」は、一つの基本方針に対応するものではなく、複合的な効果が想定されます。

表19 実施事業一覧

基本方針	目標を達成するための実施事業	掲載頁
基本方針1 集約連携型のまちづくりと連携し、ひとが交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり	事業1：広域幹線（鉄道）の継続運行	57
	事業2：広域準幹線（路線バス）の継続運行	57
	事業3：市内幹線（路線バス）の継続運行	57
	事業4：市街地循環バス（ナッキー号）の継続運行と見直し	58
	事業5：地域交通（コミュニティバス）の継続運行と再編	58
基本方針2 誰もが分かりやすく安心して利用できる、こころが通う、人にやさしい公共交通環境づくり	事業6：利用環境の整備	59
	事業7：安心・安全な公共交通利用に向けた取組	59
	事業8：公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	60
基本方針3 みんなで考え、一緒に支える、未来へつなぐ仕組みづくり	事業9：公共交通の利用を誘導する事業	61
	事業10：観光振興のための公共交通利用促進策の実施	61
	事業11：バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業	62
	事業12：持続可能な公共交通の維持に向けた主体間の連携の取組	62
	事業13：持続可能な公共交通の維持に向けた仕組みづくり	63
	事業14：交通事業者等と連携した新たな移動手段の導入	63

2 事業内容・事業主体

各事業の内容及び事業主体を示します。



基本方針1

集約連携型のまちづくりと連携し、ひとが交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり

事業1 広域幹線（鉄道）の継続運行

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。

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
		○			

事業2 広域準幹線（路線バス）の継続運行

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。

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
			○		

事業3 市内幹線（路線バス）の継続運行

乗換え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。

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
			○		

事業4 市街地循環バス（ナッキー号）の継続運行と見直し

市街地拠点でのモビリティを確保するため、乗継拠点と周辺施設（名張駅、桔梗が丘駅）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。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。

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○		○		

事業5 地域交通（コミュニティバス）の継続運行と再編

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、市街地循環線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。地域にとって利用者特性に応じた適切なサービス水準を維持します。

【事業主体】

地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○		

【商業施設等への乗り入れの強化】

利用者の利便性向上に向けて、交通事業者や施設事業者と連携し、店舗等施設への乗り入れや待合場所の確保を促進します。施設への乗り入れにより周遊性が損なわれることや、交通安全上乗り入れが難しい場合もあるため、留意しながら可能な範囲で実施します。

基本方針2

誰もが分かりやすく安心して利用できる、こころが通う、人にやさしい公共交通環境づくり

事業6 利用環境の整備

①乗継拠点の充実

- ・路線バスや地域コミュニティバスが乗り入れている乗継拠点の一体的整備を充実させ、乗換えしやすい環境を整備します。
- ・待合環境の整備（ベンチ等）
- ・施設の美化



埼玉県ときがわ町 ハブ&スポーク事例

②環境や高齢者や子育て世代等に配慮した車両の導入

- ・低公害車両、ノンステップバス等の充実
- ・ノンステップバス、車いすやベビーカーに対応したバリアフリー車両の導入

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○		

事業7 安心・安全な公共交通利用に向けた取組

①免許返納者に対する施策

- ・免許返納者への優遇措置の導入
- ・三重交通の免許返納割引等、免許返納後の移動手段についての周知

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

③安全な公共交通利用のための呼び掛け

- ・車内転倒の注意喚起
- ・ポスター掲示による啓発活動

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○	○	○

事業8 公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業

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充実
- ・バス停案内表示の充実
- ・バスマップ及びわ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
- ・SNSやYouTube、市広報を活用した情報発信

②わ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
- ・観光客や外国人にもわかりやすい情報内容の整理

③わかりやすい運行情報・乗継情報の提供

- ・経路、時刻等検索サイトへの継続掲載、拡大
- ・GTF S-J Pを活用した運行情報の表示
- ・わかりやすい乗継情報の表示
- ・観光客や外国人にもわかりやすい情報内容の整理

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	○



基本方針3

みんなで考え、一緒に支える、未来へつなぐ仕組みづくり

事業9 公共交通の利用を誘導する事業

①バスの割引運賃・企画切符の導入

- ・乗継割引制度の導入
- ・1日乗車券の導入
- ・回数券、定期券の導入
- ・キャッシュレス化に向けた検討

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
- ・健康増進に向けた取組の実施
- ・エコ通勤
- ・乗車キャンペーン等の実施
- ・利用モデルダイヤ（マイ時刻表）作成

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	○

事業10 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等の作成
- ・観光サイトに公共交通でのアクセス等情報を掲載

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	○

事業 1 1 バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業

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
- ・健康福祉、商業・観光振興や環境保護を目的とする関係団体と連携
- ・学生を対象としたマイバス意識を高める活動

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
- ・地域主体のコミバス等独自の利用促進に関する取組（ツアーや乗り方教室等）

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○	○	○

事業 1 2 持続可能な公共交通の維持に向けた主体間の連携の取組

①産学官民連携

- ・共同研究の実施

②三位一体の取組

- ・名張市地域公共交通連携協議会の継続開催
- ・P D C Aサイクル

③交通事業者、企業等関係団体との連携

- ・協賛事業の見直し、充実
- ・運転手募集

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○	○	○

事業13 持続可能な公共交通の維持に向けた仕組みづくり

- ・健康福祉、商業・観光関係団体や企業等の機関が協議する場の設置
- ・地域コミュニティ交通推進方針を見直し、現在及び将来の交通体系に即した地域交通の確保の考え方について整理
- ・多様な交通ニーズに対応するための補助制度の見直し

【事業主体】

市民・地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○	○	○

事業14 交通事業者等と連携した新たな移動手段の導入

- ・企業シャトルバスの活用やタクシー会社との連携を図ったモビリティの確保
- ・地域の実情に合わせた移動モードの検討、実証実験等

【事業主体】

地域	名張市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○	○	○

トピックス

グリーンスローモビリティ実証調査事業

高齢化が進む住宅団地で共助によるモビリティサービスの実現 三重県東員町

1975（昭和50）年～1985（昭和60）年代に入居が始まり、急速な高齢化を迎えており、地理的特性として、丘陵の高低差が大きく、高齢者にとって徒歩移動はやや厳しい地形となっています。

そこで、移動支援策の一つとして、電動による時速20キロメートル未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ導入実証実験を実施し、効果の検証をしました。



出典：国土交通省 HP

3 事業スケジュール

各事業については、下記のスケジュールで進めていきます。

基本方針・事業	実施時期					
	2023 (令和 5)年	2024 (令和 6)年	2025 (令和 7)年	2026 (令和 8)年	2027 (令和 9)年	2028(令和 10)年
基本方針1						
広域幹線（鉄道）の継続運行	継続実施					
広域準幹線（路線バス）の継続運行	継続実施					
市内幹線（路線バス）の継続運行	継続実施					
市街地循環バス（ナッキー号）の継続運行と見直し	継続実施、随時見直し					
地域交通（コミュニティバス）の継続運行と再編	継続実施、随時見直し					
基本方針2						
利用環境の整備 ①乗継拠点の充実 ②環境や高齢者や子育て世代等に配慮した車両の導入	継続実施、随時見直し					
安心・安全な公共交通利用に向けた取組 ①免許返納者に対する施策 ②地域住民による各種活動の実施 ③安全な公共交通利用のための呼び掛け	継続実施、随時見直し					
公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業 ①公共交通利用に係る積極的な情報提供 ②わかりやすいバス系統表示 ③わかりやすい運行情報・乗継情報の提供	継続実施、随時見直し					
基本方針3						
公共交通の利用を誘導する事業 ①バスの割引運賃・企画切符の導入 ②モビリティ・マネジメントの実施	継続実施、随時見直し					
観光振興のための公共交通利用促進策の実施	随時検討、実施					
バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業 ①関係機関との連携による鉄道・バス利用促進 ②地域住民による各種活動の実施	継続実施、随時見直し					
持続可能な公共交通の維持に向けた主体間の連携の取組 ①産学官民連携 ②三位一体の取組 ③交通事業者、企業等関係団体との連携	継続実施					
持続可能な公共交通の維持に向けた仕組みづくり	検討、実施					
交通事業者等と連携した新たな移動手段の検討	検討、実証実験等、検証、実施					

➡ : 継続事業

➡ : 新規事業

4 計画の評価と検証の考え方とそのサイクル

本計画（Plan）で掲げた事業を計画的に実行し、設定した目標を達成するため、事業の実施（Do）、結果の成果を評価し（Check）、改善策の検討・計画の見直し（Action）、更に次の計画（Plan）へとつなげるPDCAサイクルを実行します。また、実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、目標の達成状況を評価・検証することで、計画期間最終年度に本計画の見直しを実施します。

<評価・検証の考え方>

- ・ 個別事業については、毎年度、各実施主体が実施状況等を自己評価・検証するとともに、名張市地域公共交通会議で進捗管理を行い、必要に応じて改善策の検討を実施します。
- ・ 計画全体としては、計画期間の最終年度に名張市地域公共交通会議にて評価と検証を行い、改善策を検討します。
- ・ 本計画の目標年度である2028（令和10）年度を最終年度として、名張市地域公共交通会議にて本計画の見直しを実施します。

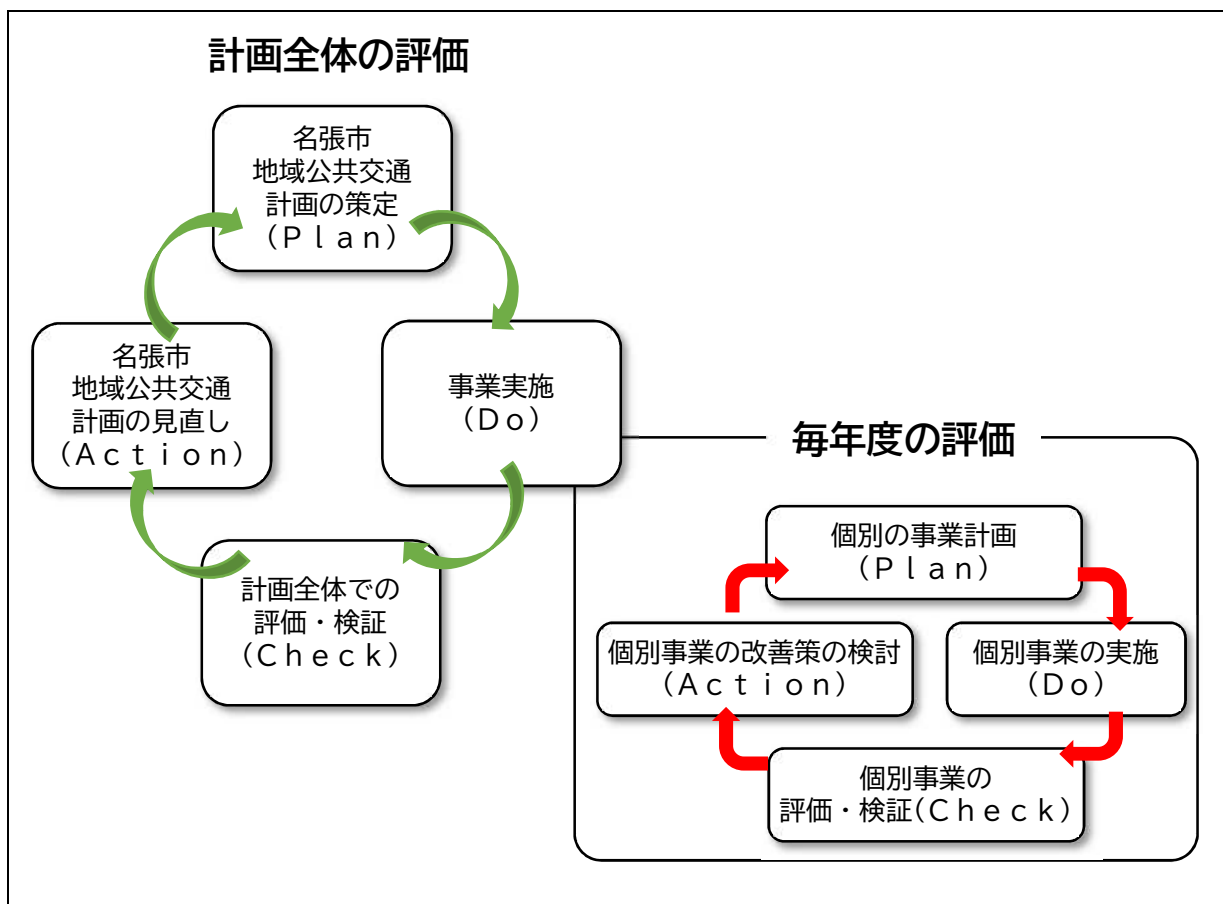


図34 計画の評価・検証の流れ

5 計画に係る基準値と評価を行う時期

(1) 基準値（再掲）

基本方針1 集約連携型のまちづくりと連携し、ひとが交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標①	公共交通全体（鉄道+路線バス）の年間利用者数	4,853,889人	4,514,116人 ^{※1}
目標指標②	市街地循環（ナッキー号）の年間利用者数	43,907人	40,834人 ^{※1}
目標指標③	地域交通（コミュニティバス）の年間利用者数	16,222人	15,086人 ^{※1}

※1 現況値に人口減少率を乗じた数値

基本方針2 誰もが分かりやすく安心して利用できる、こころが通う、人にやさしい公共交通環境づくり

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標④	乗り継ぎに関する情報や待ち時間に関する分かりやすさ満足度	待ち時間 58.8% 情報や案内 75.0%	現況値以上

基本方針3 みんなで考え、一緒に支える、未来へつなぐ仕組みづくり

	項目	現況値 2021 (R3)	目標値 2028 (R10)
目標指標⑤	産学官民の連携による公共交通利用促進の取組実施回数	—	延べ6回以上
目標指標⑥	自宅近くを走るバスの認知度	運行ルート 45.0% バスで行ける施設 26.9%	5%以上上昇

計画全体の目標

	項目	現況値	目標値 2028 (R10)
目標指標	市内の交通環境に対する満足度	40.8% ^{※2}	現況値以上

※2 市民意識調査結果の過去3年の平均

地域公共交通会議における確認指標

	項目	現況値 2021 (R3)
確認指標①	市が実施する公共交通施策の収支率	市街地循環：19.0% 地域交通：11.0%
確認指標②	公費投入額	0.34億円/年
確認指標③	免許返納者数	363人

(2) 評価を行う時期

① 毎年度の評価

<評価の対象>

- ・評価の対象は、P.56の「表19 実施事業一覧に示した事業内容」及びP.66の「地域公共交通会議における確認指標」とします。

<評価の方法>

- ・評価の実施主体は、事業内容は「各事業の実施主体」、地域公共交通会議における確認指標は「地域公共交通会議」とし、状況について評価を行います。

<評価の時期>

- ・評価の時期については、計画期間中（2023（令和5）年度～2028（令和10）年度）の毎年度実施することとします。

② 計画全体の評価

<評価の対象>

- ・評価の対象は、P.66における表の基本方針及び計画全体の目標指標とします。

<評価の方法>

- ・評価の実施主体は、名張市地域公共交通会議とします。
- ・P.66における表の基本方針及び計画全体の目標指標について、その達成状況を評価・分析します。

<評価の時期>

- ・評価の時期については、本計画の目標年度である2028（令和10）年度中とします。