

1. 都市交通に関する課題整理

(1) 集約連携型都市の実現に向けた基本目標

本市の都市構造や交通特性、交通に関する市民ニーズなどを踏まえた上で、都市マスタープランで掲げた将来都市像「集約連携型都市」の実現に向け、総合都市交通マスタープランにおいて、4つの視点と交通まちづくりの観点から整理した基本目標を達成するための本市の都市交通の課題を次頁以降に示します。

図 1-1 基本目標の設定

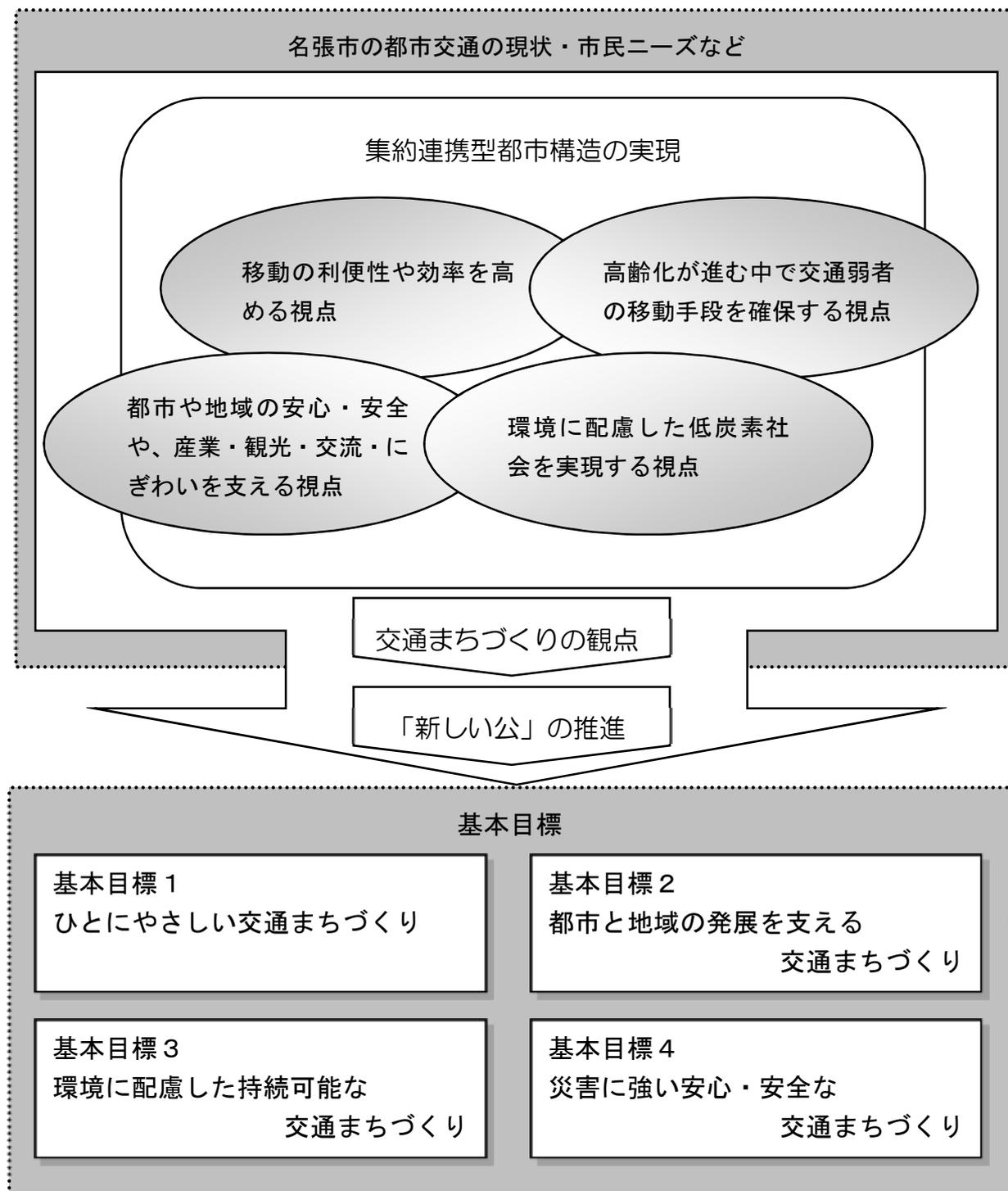


図 1-2 名張市の都市交通の課題の整理フロー

地域特性と交通の現況			
都市構造特性	<p>①広域的位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿圏と中京圏の両圏域の結節点 <p>②地形的特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 伊賀盆地の南西部に位置し、市外への連絡において地形的な制約を受ける 市内は、近鉄大阪線、国道 165 号沿いに平地が広がっており、郊外部に台地や丘陵地が分布 今後 30 年以内に東海地震で 88% (参考値)、東南海地震で 70% 程度、南海地震で 60% 程度の確率で地震発生が予測 <p>③人口特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 名張市の人口は約 8.0 万人 (平成 22 年国勢調査速報値)、平成 12 年以降減少に転じている 高齢化率は伊賀市、三重県平均と比較して低かったが、今後上回る傾向 人口分布は市中心部の名張地区で減少傾向、桔梗が丘、つつじが丘などの大規模住宅地に集積 今後とも人口減少、少子高齢化が進展し、平成 50 年には約 2.5 人に 1 人が高齢と予想 主たる通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフト <p>④土地利用特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄大阪線、国道 165 号沿道に生活関連施設が集積、国道 368 号沿道に工業団地が立地 住宅地のスプロール化*が進展 <p>⑤産業特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 製造品出荷額等は増加傾向 商品販売額は横ばいで推移し、店舗立地が郊外化 観光客数は横ばいで推移 		
交通施設整備状況	<p>①交通施設整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄大阪線、国道 165 号、368 号が骨格幹線交通軸を形成 都市計画道路の整備率は 72% (概成済 34% 含む)、未整備区間は都市計画決定後 40 年以上が経過 名張駅、桔梗が丘駅を起点に路線バスが放射状に運行 名張市あるいは地域が主体となりコミュニティバスを運行 <p>②交通不便地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 美旗地域、赤目地域に交通不便地域が存在 	交通の現況	<p>①道路交通状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道 165 号、368 号の市街地部で平休日とも混雑が発生 <p>②公共交通利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内他地域に比べて公共交通の利用割合は高い 近鉄大阪線利用者数及び路線バス利用者数は減少、コミュニティバス利用者数は横ばい
交通需要特性	<p>①発生集中特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 名張駅、桔梗が丘駅などの駅周辺ゾーンの発生集中密度が高い 自動車を代表交通手段とする割合は、全日的で平日 61%、休日 82% を占め、出勤、自由、業務目的で 70% を上回る 鉄道を代表交通手段とする割合は、平日の出勤、登校目的で 21~27%、休日の登校目的で 33% を占める バスを代表交通手段とする割合は、平休日の各目的とも 5% を下回る <p>②交通流動特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 名張市内々流動は平日で 71%、休日で 75% を占める 平休日とも名張市内外流動のうち半数以上は伊賀市へ流動 目的別手段別特性は、平日では大阪府へ出勤目的による鉄道利用、伊賀市へ出勤・自由目的による自動車利用が多く、休日では名張市内々及び伊賀市へ自由目的による自動車利用が多い <p>③駅端末交通手段特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日の駅端末交通手段構成は、名張駅を除く各駅で徒歩利用が 40~48% と主体を占める 平日の名張駅端末交通手段構成は、自動車利用が 35%、バス利用が 28% を占める 		
交通実態・ニーズ	<p>①伊賀都市圏パーソントリップ調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 徒歩、自転車利用の不満が高い 自動車における車の流れに関する不満が高く、渋滞と感ずる箇所は、国道 165 号及び国道 368 号 自動車利用者に比べ鉄道利用者の不満が高い <p>②名張市の交通に関するアンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の不満が高く、不満内容は運賃が高い、運行本数が少ない、駅周辺に魅力がない、バスとの接続が悪いが多い 路線バスの不満が高く、不満内容は運行本数が少ない、運賃が高いが多い ナッキー号は、往復運行、土・日の運行、路線の整理による効率的運行に関するニーズが高い 自転車・徒歩に対する不満も高く、自転車の通行空間や歩道が不十分なため危険といった意見が多い コミュニティバスは、交通移動不便者や交通不便地域、交通空白地域の移動手段としての役割が求められる 		
将来交通需要	<p>①将来交通需要特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 40 年の名張市に関連する全手段発生集中交通量は、平成 15 年と比較して平日で 85%、休日で 81% に減少するが、自動車分担率は 62% から 69% へ 7 ポイント増加するため、自動車発生集中交通量総数では 94% に留まっている 将来道路網配分では、国道 165 号に連続した混雑区間の発生が予測されるため、これら混雑区間への対応が求められる 		

*スプロール化：市街地が無計画に郊外へ拡大することを意味し、虫食い状の無秩序な市街地が形成されること

名張市総合計画
(理想郷プラン)

□ 将来都市像
『豊かな自然と文化に包まれ、誰もがいきいきと輝いて、幸せに暮らします』

名張市都市
マスタープラン

・「集約連携型都市」
・拠点（都市資源の集積）と軸（連携・補完・交流）の形成

名張市総合都市
交通マスター
プラン策定の目的

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
・高齢化が進む中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証し、まちづくりとの連携による「交通まちづくり」の実践に向けて、道路整備や公共交通など個別施策の有効性や、市民・地域と交通事業者・企業、行政の役割を明らかにする

A. 「ひとにやさしい交通まちづくり」に関する課題

- ①安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成
→ 歩行者や自転車が安心・安全にまちなかを移動できる空間の形成が求められています
- ②民間路線バスの維持・活性化
→ バス路線網の骨格となる民間路線バスについては、利用促進による維持・機能強化が求められています
- ③公共交通によるモビリティの確保
→ 高齢者などの交通移動不便者に対して、公共交通によるモビリティの確保が求められています
- ④生活交通の維持に関する枠組みの検討
→ 地域コミュニティ交通がニーズに応じた適切な運行が確保されているかを評価するため、運行形態や運行主体に関する見直しの枠組みの構築が求められています

B. 「都市と地域の発展を支える交通まちづくり」に関する課題

- ①広域交通体系へのアクセス利便性の向上
→ 新名神高速道路や名阪国道に接続する高規格な道路整備や、広域アクセス機能を有する国道 165 号の機能強化など、広域交通軸の形成が求められています
- ②東西南北都市交通軸の円滑化
→ 国道 165 号、368 号の機能強化による東西南北都市交通軸の円滑化が求められています
- ③都市計画道路をはじめとする市内幹線道路網の検証
→ 将来交通需要を見据えた都市計画道路をはじめとする市内幹線道路網の検証が求められています
- ④市街地拠点へのアクセス利便性の向上
→ 市街地拠点へのアクセス向上による市域の一体性の向上、市街地拠点の活性化、集約連携型都市構造を支える交通体系の構築が求められています
- ⑤都市活力の創出への対応
→ 産業、観光の活性化、物流・交流の円滑化及びアメニティ*機能の向上など、道路の有する多様な機能への対応が求められています
- ⑥鉄道へのアクセス利便性の向上
→ バス、自転車による鉄道へのアクセス利便性の向上、各交通手段相互の乗り継ぎのシームレス*化による一体的な公共交通ネットワークの形成が求められています

C. 「環境に配慮した持続可能な交通まちづくり」に関する課題

- ①適切な交通手段分担の実現
→ 過度に自動車に依存した交通体系から徒歩・自転車、公共交通を中心に環境に配慮した持続可能な交通体系へのシフトが求められています
- ②ベスト・ミクスト・ネットワーク*の実現
→ 鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩といった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が求められています

D. 「災害に強い安心・安全な交通まちづくり」に関する課題

- ①災害に強い安心・安全な交通まちづくりへの対応
→ 災害時における緊急輸送や避難などにおけるリダンダンシー*の確保が求められています

*アメニティ：心地よさ、快適さを表し、生活を便利で快適なものとするために必要な施設など

*シームレス：継ぎ目のない状態を表し、ここでは、乗継の円滑化、利便性の向上を意味します。

*ベスト・ミクスト・ネットワーク：様々な目的や状況に応じて、最も適切な交通手段を選択できる最適に組み合わせられた交通網

*リダンダンシー：災害時に代替となる道路などが確保されていること

(2) 個別課題の内容

名張市の都市交通の課題の内容は以下のとおりです。

A. 「ひとにやさしい交通まちづくり」に関する課題

①安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成

名張市の交通将来像として、徒歩で安全に移動できるまちを望む人が多いものの、徒歩や自転車に対して不満とする人の割合が満足とする人の割合を上回っており、名張市の交通に関するアンケートの自由意見においても、歩道の未整備や歩道幅員の狭さ、安全確保に対する問題が数多く挙げられています。

こうしたことから歩道の連続性の確保やバリアフリーなど、安心・安全に移動できる空間の確保を図る必要があります。

②民間路線バスの維持・活性化

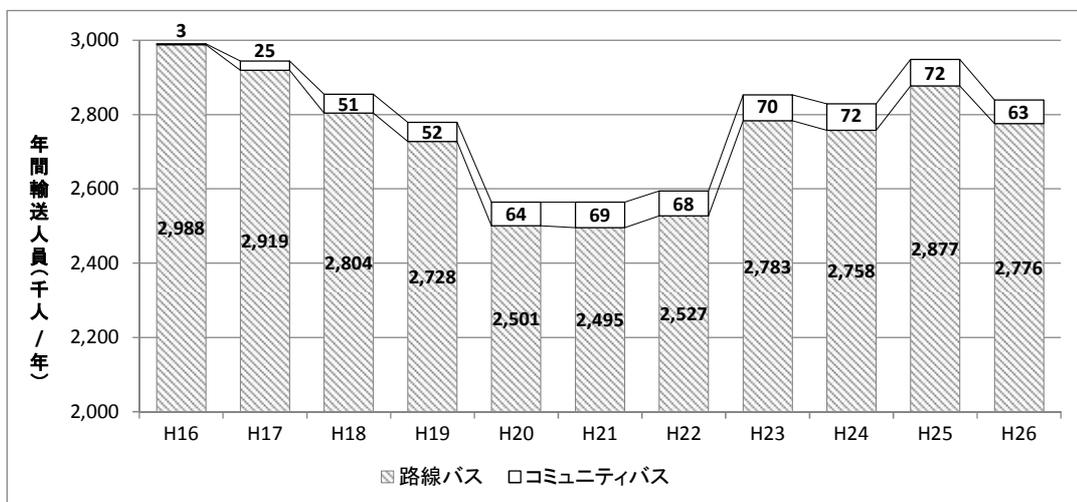
バス利用者数の推移は、平成 26 年度ではコミュニティバス利用者はほぼ横這いにある一方、バス利用者の 97%を占める路線バス利用者は近年下げ止まり感があるものの、長期的な視点で見た場合減少傾向にあります。

路線バスの収支状況は、名張つつじが丘線、市役所つつじが丘線、つつじが丘市立病院線の 3 路線は収支バランスが確保されているものの、他の 9 路線（期間限定路線は除く）は交通事業者の内部補助により運行が維持されている状況にあり、今後、利用者数の減少傾向が続いた場合、運営維持が困難となり、路線の撤退を招くことが懸念されます。

名張市におけるバス路線網は、基本的には路線バスがその骨格を形成していることから、路線バスの撤退は公共交通ネットワークの崩壊に繋がるとともに、これを補うための更なる財政負担の増大を招くこととなります。

これらより、バス路線網の骨格としての機能を有する民間路線バスについては、その機能を明確化するとともに、機能に応じたバスサービス水準の確保や利用促進の展開など、バス路線の維持・活性化を検討する必要があります。

図 1-3 路線バス及びコミュニティバス利用者数の推移



資料：三重交通株式会社、名張市

図 1-4 バス路線網

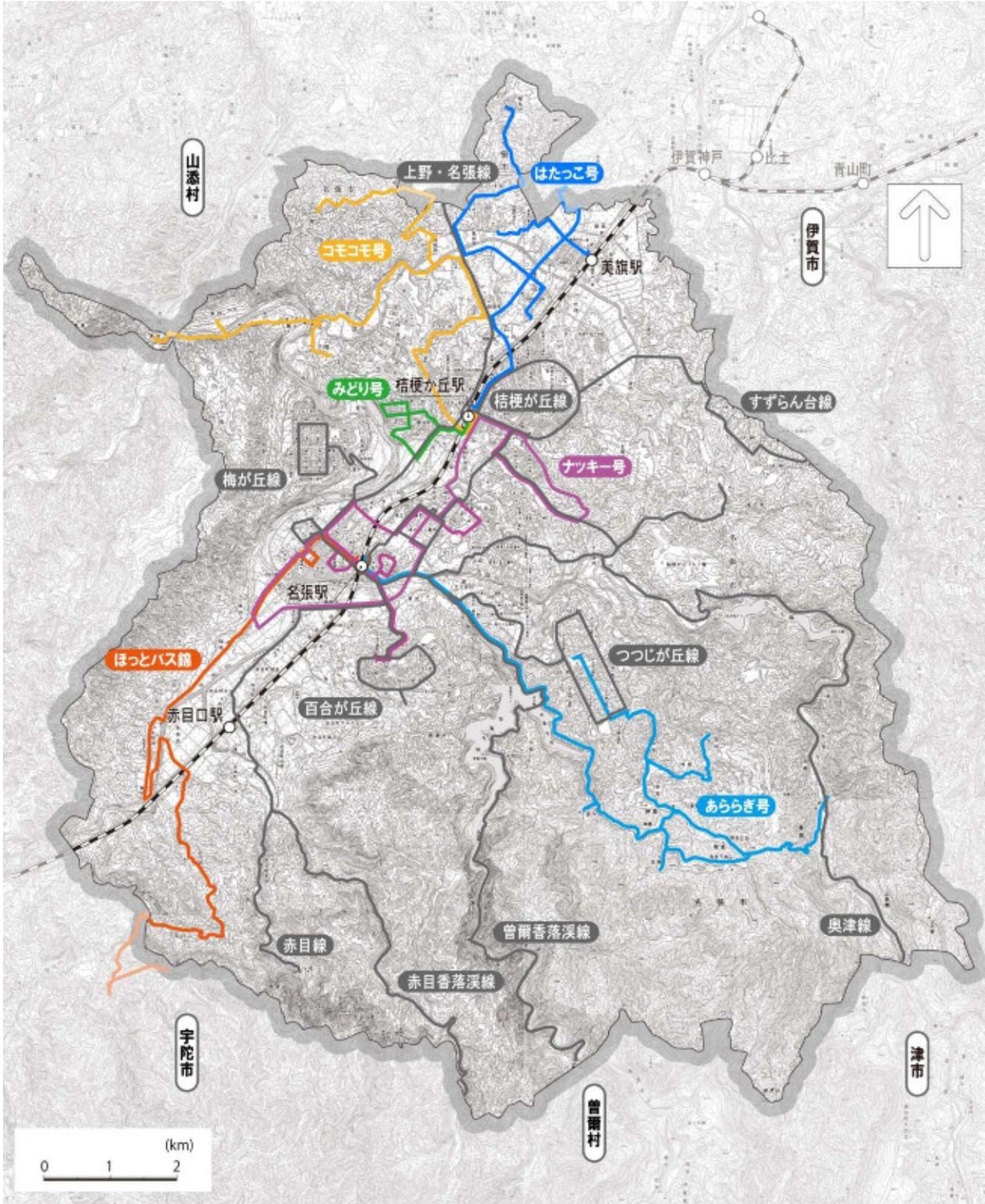
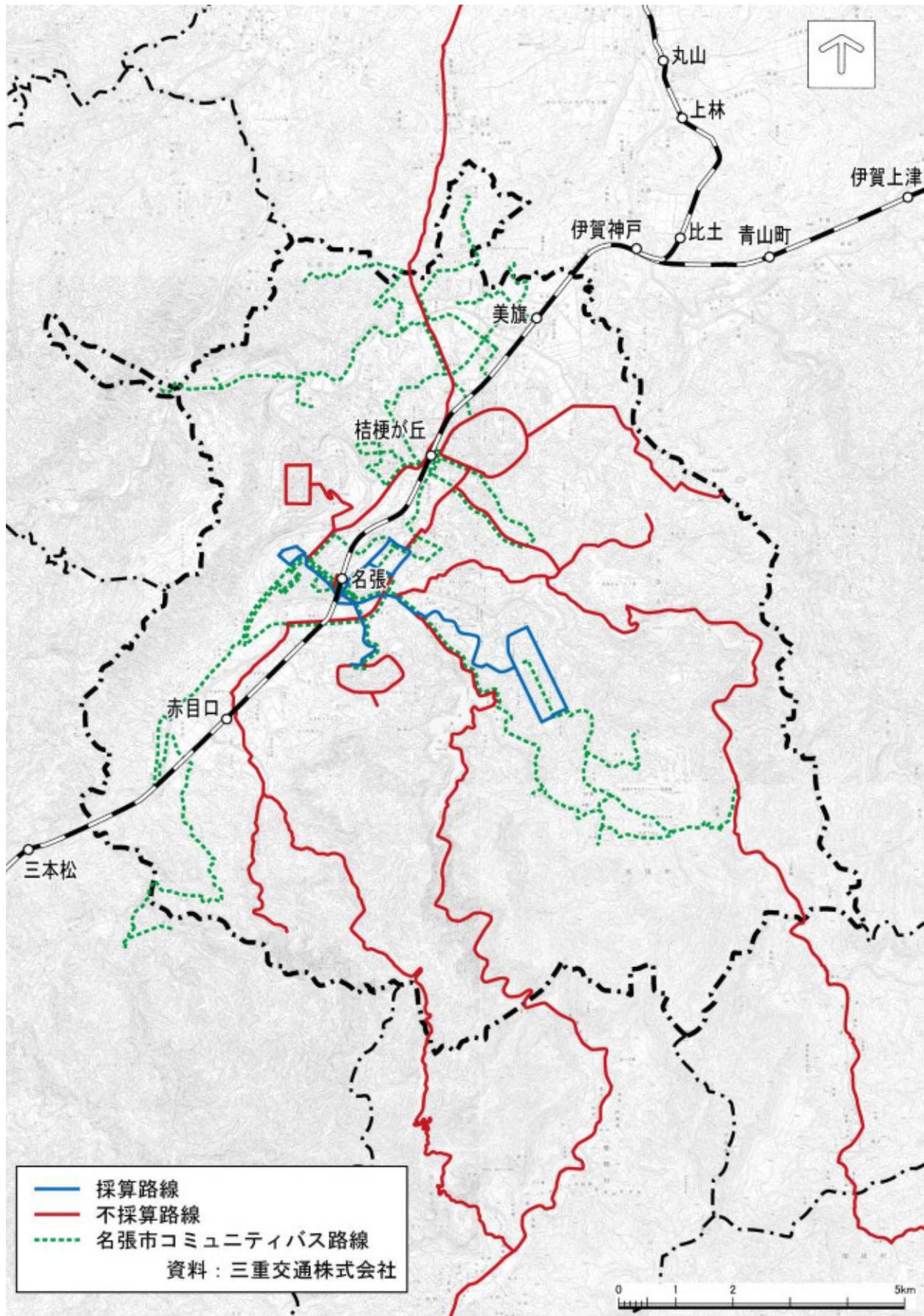


図 1-5 路線バスの路線別収支状況



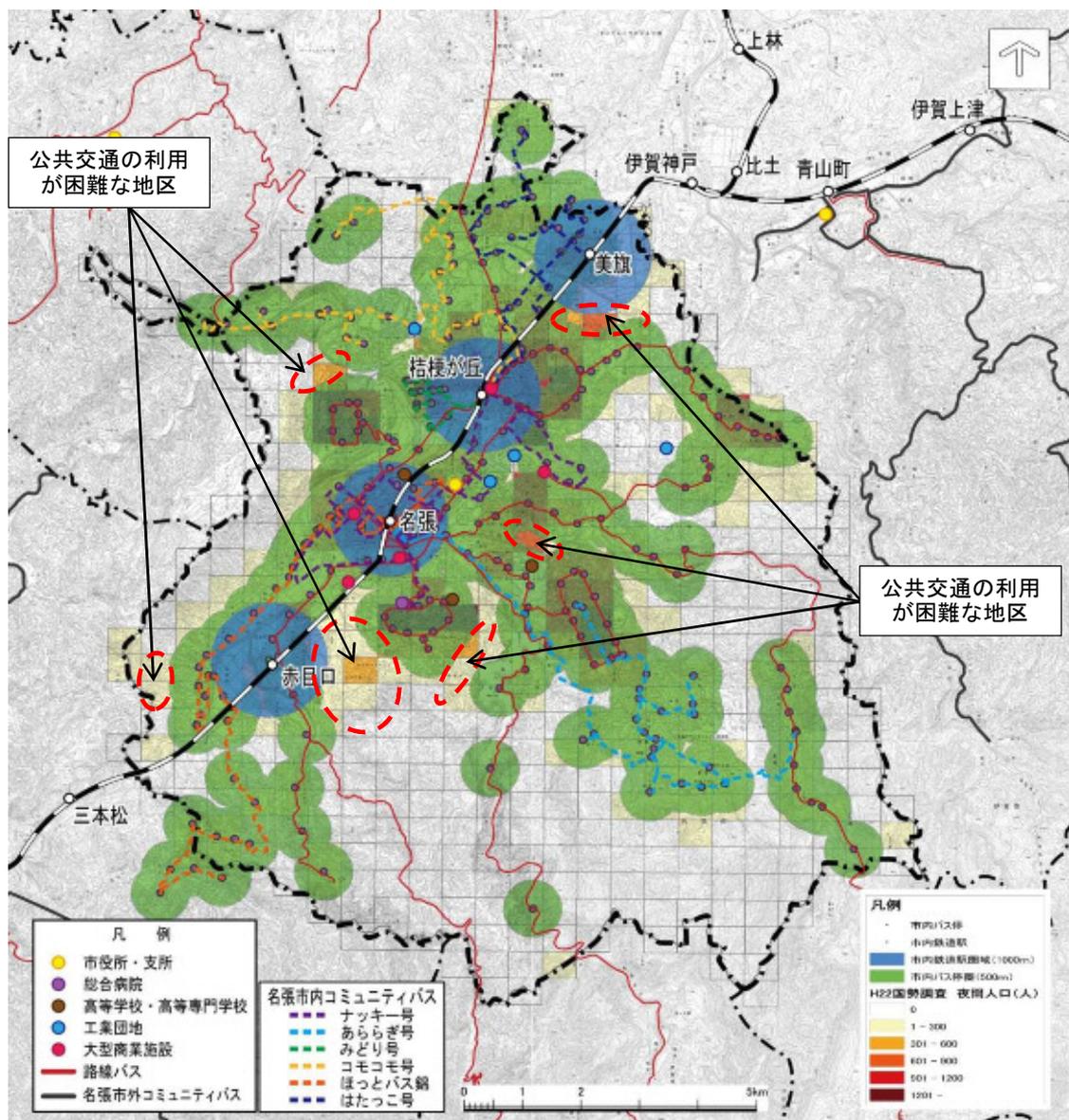
③公共交通によるモビリティ[※]の確保

市内には美旗駅南部地区、赤目口駅東部地区において交通不便地域が存在しており、これら地域には一定の人口集積がみられます。

これら地域の高齢化率は20%未満と現段階では高齢化が顕在化していませんが、今後、急激な高齢化の進展が予想されるため、移動手段がないことが社会参加の妨げとならないよう、地域住民の生活ニーズを踏まえつつ、公共交通利用によるモビリティの確保を検討する必要があります。

なお、交通不便地域における移動手段の確保にあたっては、「名張市地域コミュニティ交通推進方針（H19.8）」に基づき、既存公共交通機関との役割分担や連携に配慮する必要があります。

図 1-6 交通不便地域



※鉄道利用圏域は駅から1000m、バス利用圏域はバス停から500mとしています。

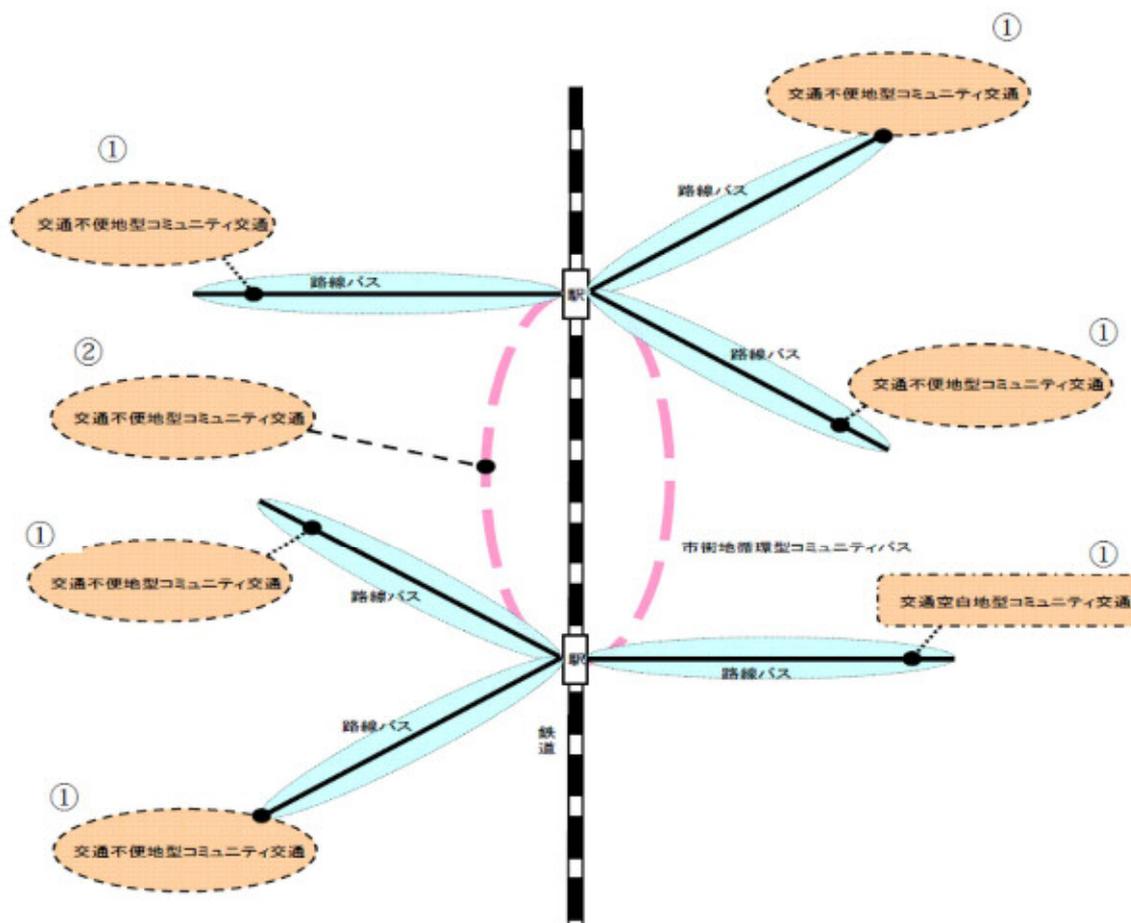
[※]モビリティとは、個人の空間移動の自由度を表し、移動のしやすさや速達性、快適性、安全性などを意味します。

図 1-7 名張市地域コミュニティ交通推進方針

【推進方針】

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況にもっとも適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の三者で支える地域コミュニティ交通を構築します。

【地域コミュニティ交通のイメージ図】



- ①地域コミュニティ交通から最寄のバス停に接続
- ②地域コミュニティ交通からナッキー号のバス停に接続

※交通空白地域：廃止代替バスの運行が困難となった錦生、薦原、国津の3地域
 ※交通不便地域：交通空白地域以外で、バス停や駅から半径500m圏外にある地域

④生活交通の維持に関する枠組みの検討

名張市では、「名張市地域コミュニティ交通推進方針」に基づき、市が運営するコミュニティバスとして市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」と国津コミュニティバス「あららぎ号」を運行しており、一方で地域が主体となって「ほっとバス錦」、「コモコモ号」、「みどり号」、「はたっこ号」の4路線が運行されています。

しかし、既に地域コミュニティ交通が導入されている地域においても、近年利用者は減少しており、持続可能な交通手段とするため、地域が主体となって地域ニーズに対応した運行形態への見直しを検討する必要があります。

これら地域コミュニティ交通の内、ナッキー号は市街地拠点におけるモビリティの確保と市街地の活性化を支援・誘導する機能が求められる一方で、その他の地域コミュニティ交通は郊外の集落居住拠点と幹線バス等を連絡する機能が求められるというように、地域コミュニティ交通によっても異なる機能が期待されています。

これら求められる機能に応じたサービス水準を維持・確保するにあたっては、各地域での取組意識を醸成することで利用者の増加を図ることが重要であり、利用者ニーズを踏まえ定時定路線によるサービスが適さない場合にあつては、デマンド運行*などの運行形態や運行主体に関する見直しの枠組みの構築とともに、適切な費用負担のあり方を検討する必要があります。

図 1-8 地域コミュニティ交通の利用者推移

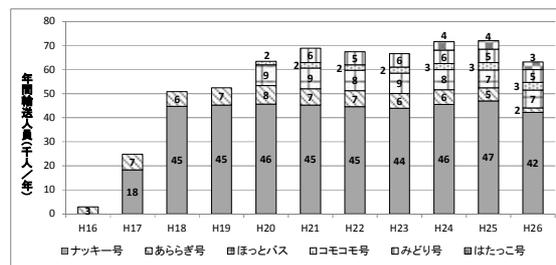
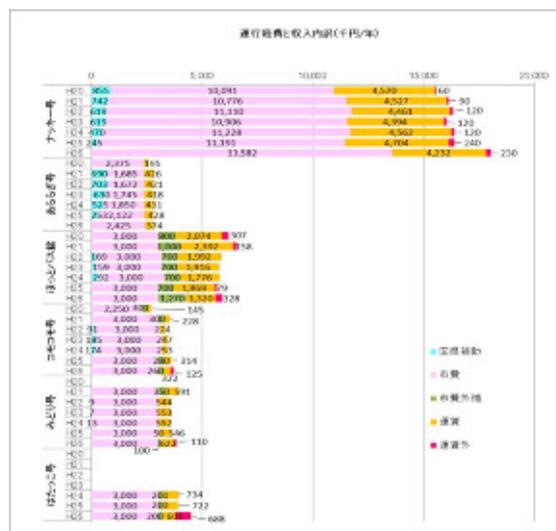


図 1-9 地域コミュニティ交通の運行経費と収入内訳



資料：名張市

*デマンド運行とは、バスの新しい運行形態の一つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の要望に応じてバスがその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向かうもの。乗合制なので、最適な運行ができるようにセンターによる集中的な運行管理が必要。

B. 「都市と地域の発展を支える交通まちづくり」に関する課題

① 広域交通体系へのアクセス利便性の向上

名張市は三重県の西端で奈良県と接しています。近畿圏と中京圏の結節点に位置し、特に近畿圏とのつながりが強いものの、新名神高速道路及び名阪国道への接続が十分でないため、それら道路に接続する高規格な道路整備や広域アクセス機能を有する国道 165 号の機能強化が求められています。

図 1-10 広域的にみた名張市の位置



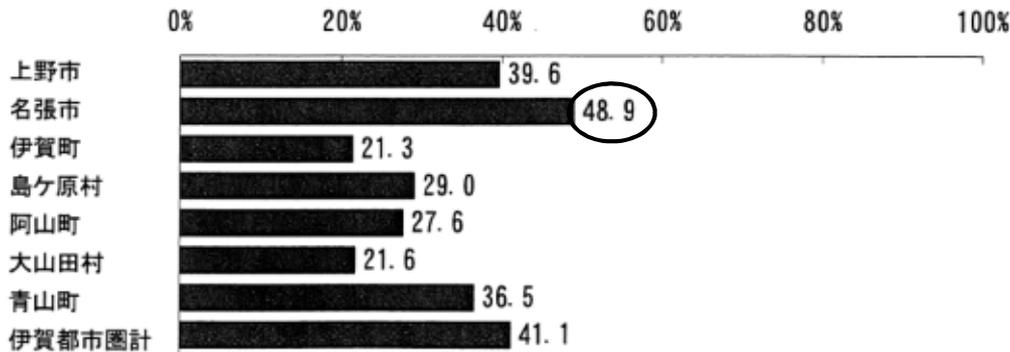
② 東西南北都市交通軸の円滑化

最も多い通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフトしているように、近年名張市と伊賀市のつながりが強まっています。国道 165 号、368 号は、伊賀市との連絡を担う路線であり、名張市都市マスタープランにおいても広域交通軸、都市交通軸に位置づけられる重要な路線です。しかしながら、国道 165 号沿道は市街地であることから、多くの生活関連施設が立地しており、また国道 368 号沿道には工業団地、大規模工場が分布しています。このようなことから、多様な交通の集中により両路線の市街地部においては、交通混雑が生じています。

2003（平成 15）年に実施した伊賀都市圏パーソントリップ調査の交通意識調査結果によれば、自動車における「車の流れ」に関する不満度が高く、渋滞箇所としては、国道 165 号、368 号の指摘が多く挙げられています。

以上のような点から、国道 165 号、368 号の機能強化による東西南北都市交通軸の円滑化が求められています。

図 1-11 市町村別「車の流れ」に対する不満層の割合



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

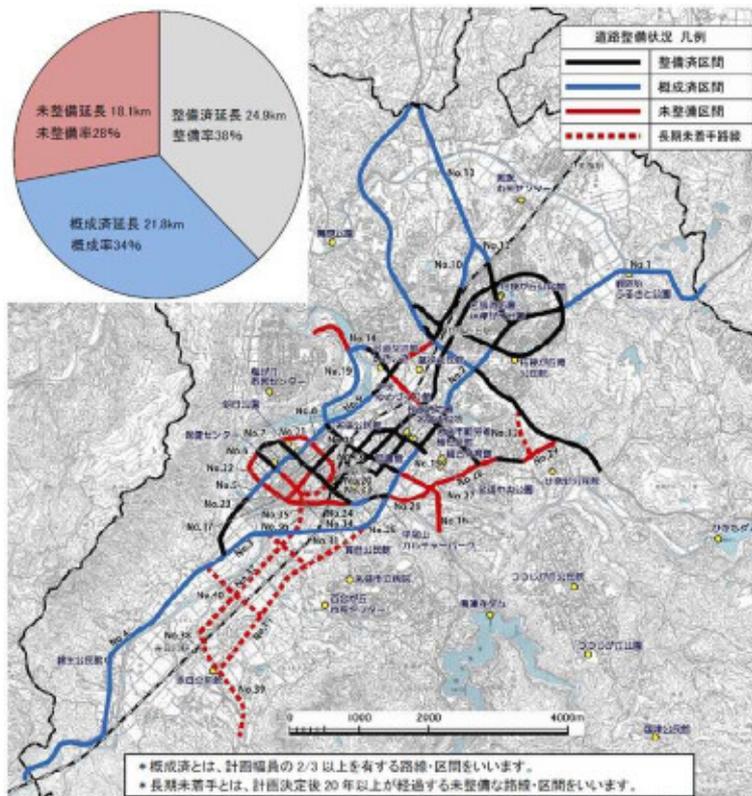
③都市計画道路をはじめとする市内幹線道路網の検証

名張市の都市計画道路の整備率は、整備済み、概成済みを含めて 72%となっています。全線未着手の路線が 5 路線ありますが、これらの路線はすべて 1963 年（昭和 38 年）の都市計画決定（2008 年（平成 20 年）に最終変更）後 40 年以上が経過しています。計画決定当時から今日までの間、社会経済情勢も大きく変化しており、道路計画においても需要追従型計画から、既存ストックを最大限活用した道路計画が求められるようになってきていることを踏まえると、これら長期未着手路線のあり方について検証する必要があります。

特に、名張市においては既に人口減少、高齢化が進展しており、将来交通量についても今後、減少するものと見込まれることから、将来需要を踏まえた定量的な観点から道路計画のあり方を検討する必要があります。

以上のような点から、将来交通需要を見据えた長期未着手都市計画道路の再検証など市内幹線道路網の検証が求められています。

図 1-12 都市計画道路の整備状況



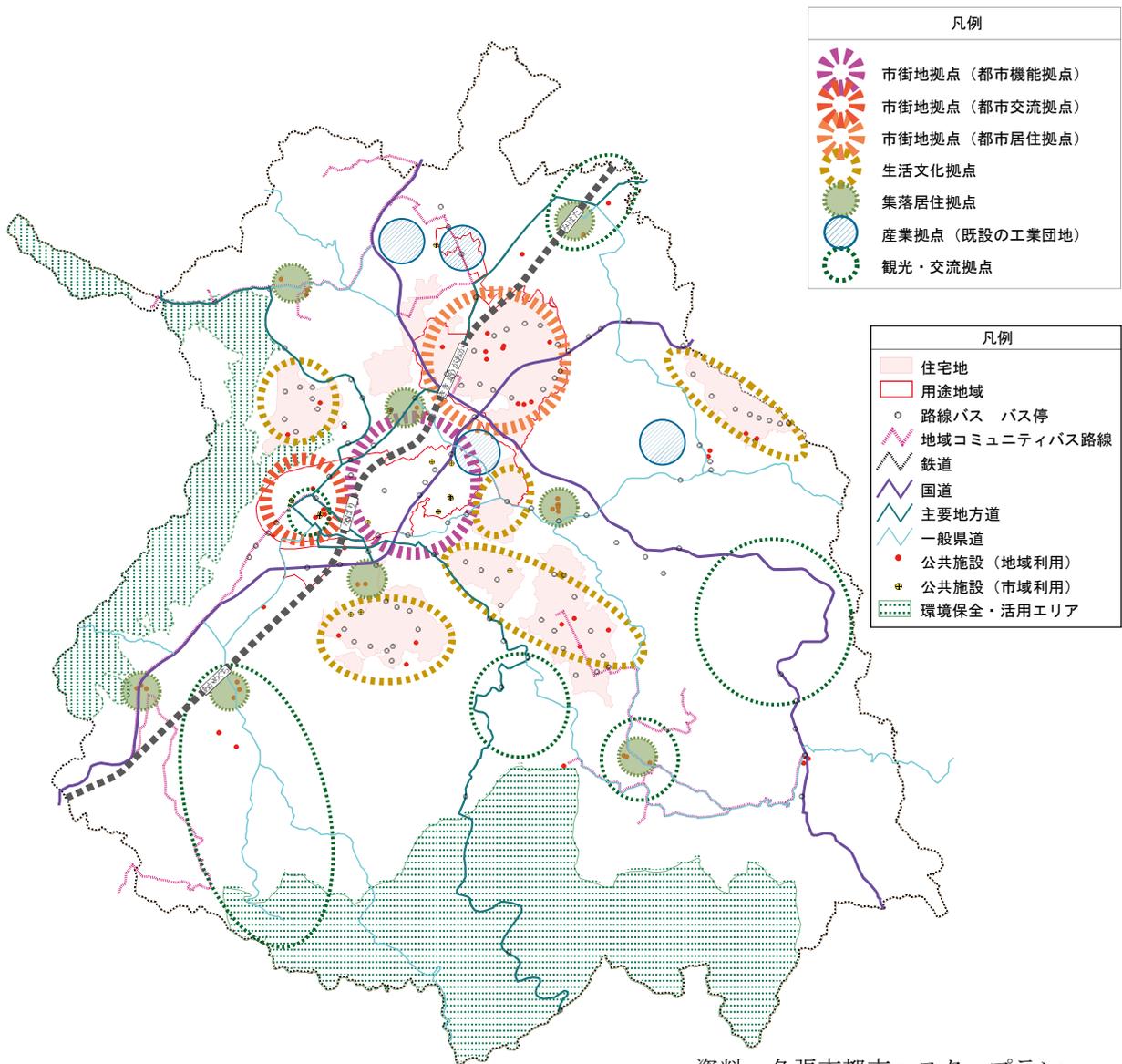
④市街地拠点へのアクセス利便性の向上

市内の人口は大規模住宅地に集積しており、その分布は分散傾向にあります。また、幹線道路沿道は市域縁辺部まで宅地利用が進むなど、市街地のスプロール化が進む一方、公共公益施設、大規模商業施設等の生活関連施設は、名張駅周辺～桔梗が丘駅周辺の市街地部に集積しており、分散立地する住宅地とこれら生活利便施設との連携強化が重要な課題となっています。

商業活動について見れば、大型店の沿道立地が進む一方、名張地区既成市街地においては求心力が低下しており、集約連携型都市構造の実現に向けては、市街地拠点の活性化が不可欠な状況となっています。

「名張市都市マスタープラン」においては、“まとまりのある市街地と集落の整備”、“軸の形成と市内連携の充実”をまちづくりの方針として掲げており、将来都市像を実現するためにも、市街地拠点へのアクセス向上による市域の一体性の向上、市街地拠点の活性化、集約連携型都市構造を支える交通体系を構築する必要があります。

図 1-13 名張市の将来都市構造



資料：名張市都市マスタープラン

⑤都市活力の創出への対応

名張市の産業活動を見ると、製造品出荷額等が増加しており、工業活動が活発な状況にあります。このような産業活動を物流面で支援していくためには、広域輸送における速達性の確保による企業の操業環境の改善や、物流に関するアクセス道路機能の強化、地域産業の振興に資する都市施設の整備など、都市活力の創出への対応が求められています。

また、観光・交流拠点へのアクセス時間を短縮する道路整備とともに、観光・交流イベントと鉄道・バスとの連携などを図る必要があります。

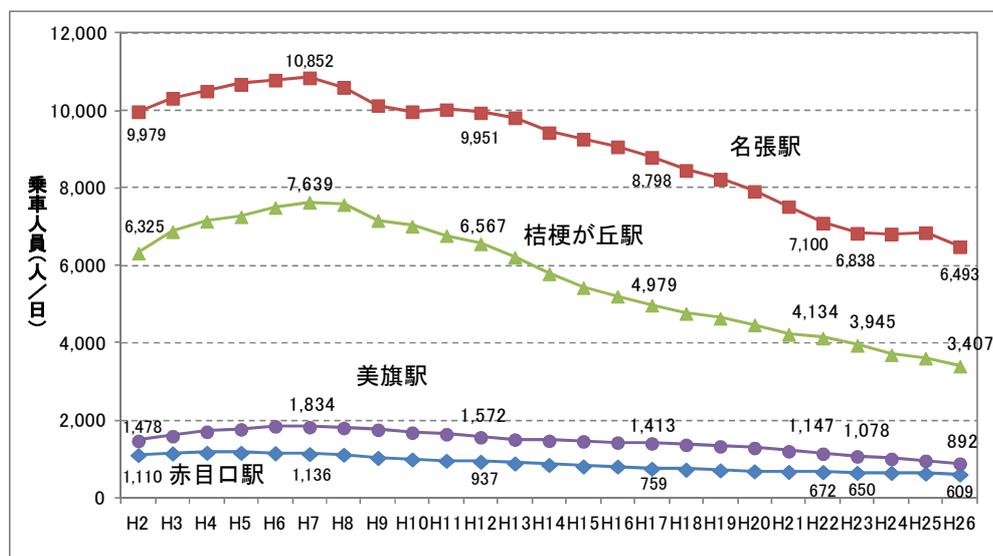
⑥鉄道へのアクセス利便性の向上

名張市内の駅別乗車人員は各駅とも減少傾向にあります。また、伊賀都市圏パーソントリップ調査によると、名張市全体の代表交通手段とする鉄道利用率は平日 10%、休日 4%となっており、その利用先は主に大阪府方面への通勤流動となっています。国勢調査による通勤流動では、近年、市外への流出先の第 1 位は大阪市から伊賀市へと転換しており、伊賀市へは近鉄大阪線と伊賀鉄道との乗り継ぎによる利用は可能ですが、利用実態としては自動車が主体となっています。

平成 22 年度に実施した名張市の交通に関するアンケート結果によると、鉄道の満足状況は不満（やや不満を含める）30%に対して満足（まあ満足を含める）44%と満足が不満を上回っているものの、具体的な不満内容としては、「運賃が高い」、「運行本数が少ない」といった運行サービスそのものに対する意見が多く、その他に「駅周辺に魅力が無い」、「バスとの接続が悪い」といった意見も挙げられています。また、これら不満内容が改善された場合の利用頻度の変化では、47%の方が「今より利用機会が増える」としています。

これらより、住民ニーズを踏まえた鉄道サービスの改善については関係者が協力して検討を進め、都市マスタープランで示す鉄道駅等を中心とした集約連携型都市構造の実現による駅周辺の魅力向上を推進するとともに、鉄道駅へのアクセス利便性の確保及び鉄道とバスの乗り継ぎのシームレス化による一体的な公共交通ネットワークの形成について検討する必要があります。

図 1-14 駅別乗車人員の推移

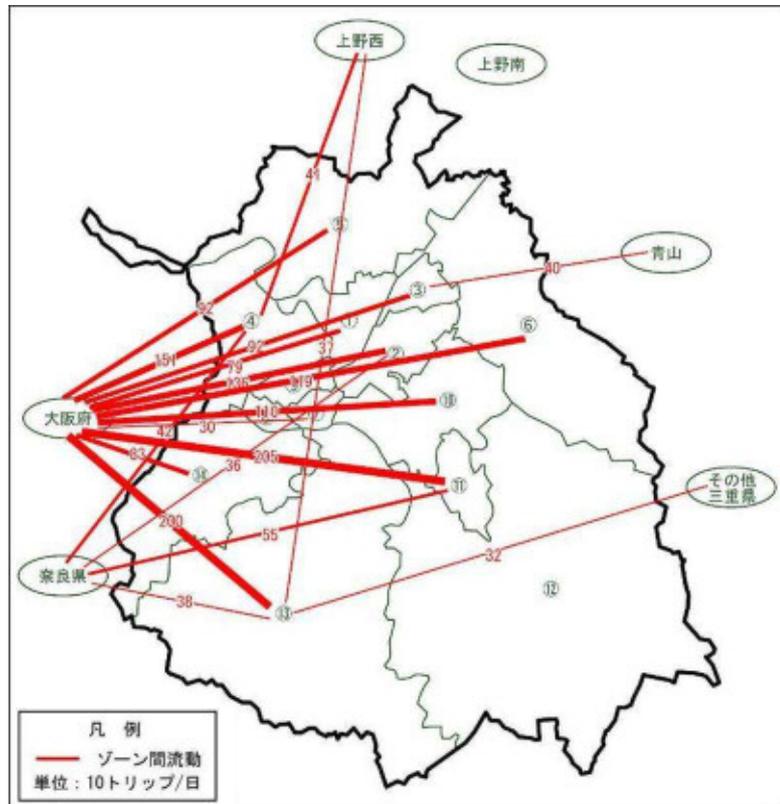


資料：近畿日本鉄道株式会社提供資料

図 1-15 鉄道利用者の都市内流動（平日全目的）

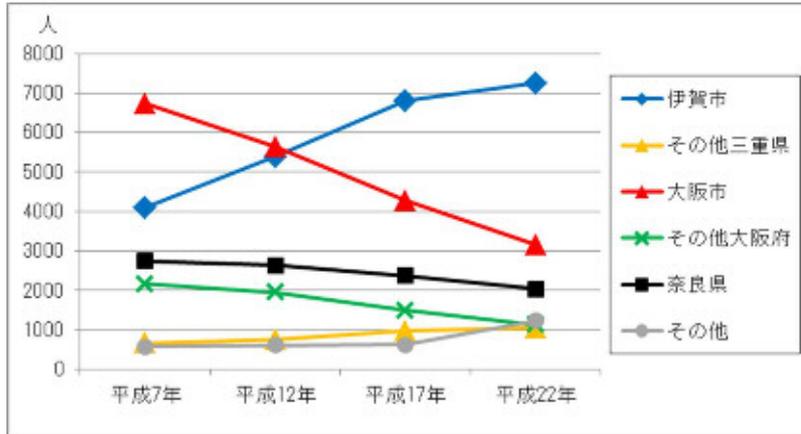


図 1-16 鉄道利用者の都市間流動（平日全目的）



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

図 1-17 通勤流動（名張市から他都市への流出口口）



資料：国勢調査

図 1-18 鉄道の満足状況

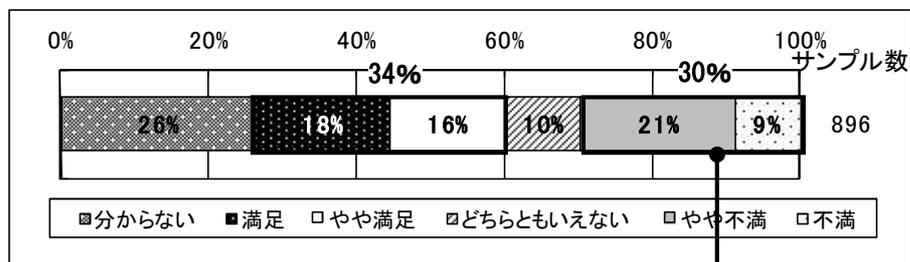


図 1-19 不満の内容（複数回答可）

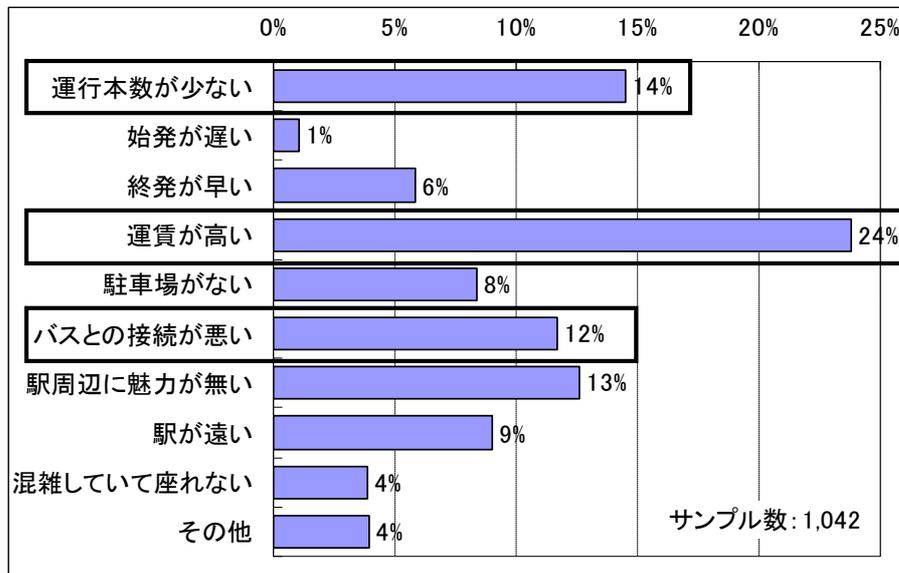
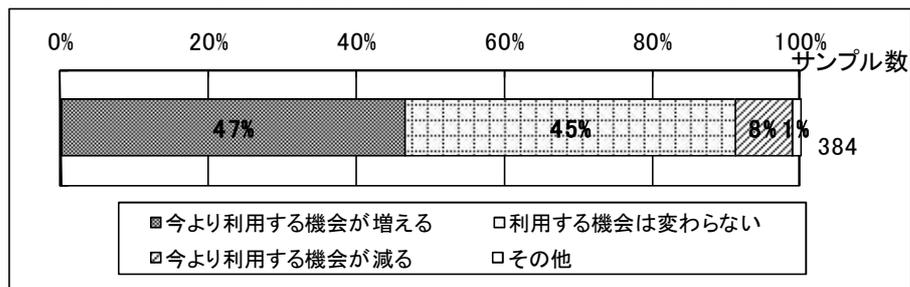


図 1-20 不満の内容が改善された場合の利用頻度の変化



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

C. 「環境に配慮した持続可能な交通まちづくり」に関する課題

①適切な交通手段分担の実現

名張市に関連するトリップの利用交通手段としては、自動車が最も多く、平日の自動車分担率^{※1}は61%となっており、さらに休日の分担率は82%と高い状況にあります。自動車交通が集中する国道165号、368号等の幹線道路では交通混雑が生じており、このような自動車交通需要に対応した道路整備が求められているところですが、道路整備には一定の時間と費用が必要となること、伊賀都市圏パーソントリップ調査の将来交通需要予測では、平成27年以降平成37年にかけて名張市の将来自動車発生集中交通量は減少（平成15年比では依然増加）に転じることが予測されています。

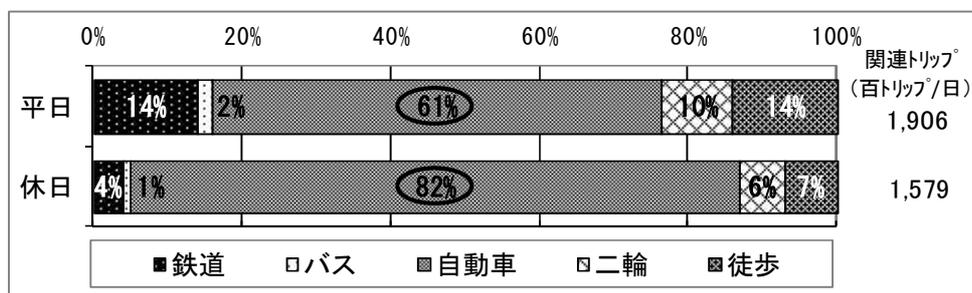
これらより、将来交通需要の動向を踏まえつつ効率的かつ効果的な道路整備が求められる一方で、今後進展する高齢化を考えた場合、自動車を中心とした交通体系では、高齢者等移動が困難な人のモビリティを確保していくことは困難になるといった課題を有しています。

また、平成15年に実施した伊賀都市圏パーソントリップ調査の交通意識調査結果によれば、徒歩、自転車利用における不満が多く、平成22年度に実施した名張市の交通に関するアンケートにおいても徒歩の不満が多くなっています。環境に配慮した持続可能な都市の実現に向け、徒歩、自転車の快適な交通空間の形成が求められています。

名張市の交通に関するアンケート結果によれば、公共交通の問題点が改善された場合の自動車から公共交通への転換意向は、鉄道56%、バス57%となっています。また、ナッキー号や地域コミュニティバスにおいても、問題点の改善により今より利用する機会が増えるとする沿線住民は、それぞれ78%、84%と高いことから、公共交通が市民の重要な移動手段として期待されていることが伺えます。

以上のようなことから、自動車交通需要に対応した道路整備を進める一方で、今後進展する高齢化等を見据え、利用者ニーズに応じた歩行者・自転車空間の確保や公共交通サービスの提供を図るとともに、交通行動の変容を促す取組により、公共交通利用を促進するなど、過度に自動車に依存した交通体系から徒歩・自転車、公共交通を中心とした交通体系へのシフトが求められています。

図 1-21 名張市関連トリップの代表交通手段^{※2}構成



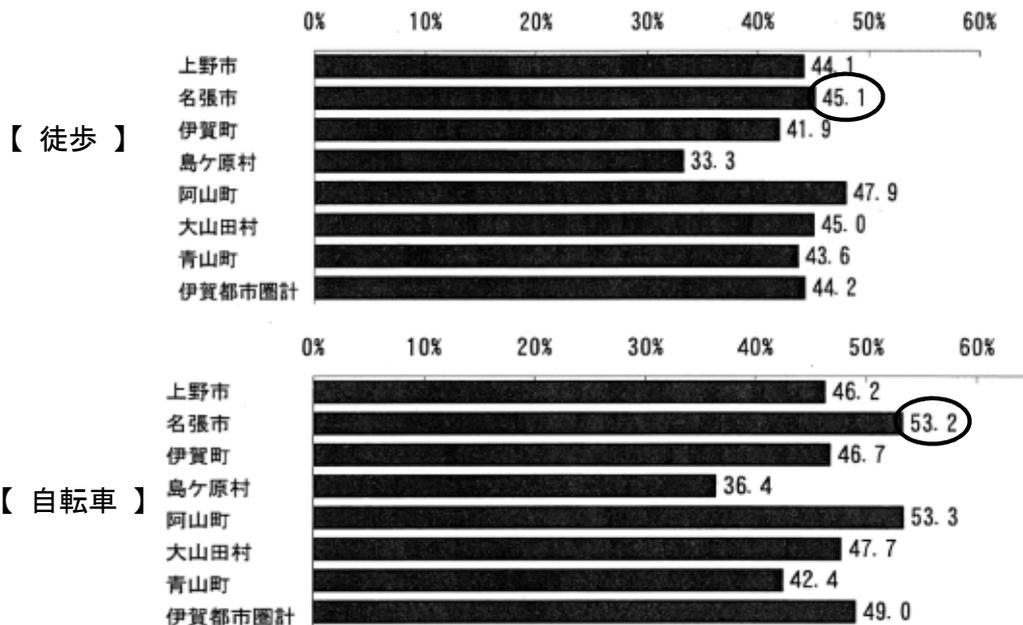
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

※各ゾーンあるいは市（合計）に関連するトリップ（発着のいずれかがゾーン内）を対象としています。

※1 自動車分担率とは、全体（全手段）のトリップに対して自動車を利用するトリップが占める割合を意味します。

※2 代表交通手段とは、ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段を表し、優先順位は鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となります。

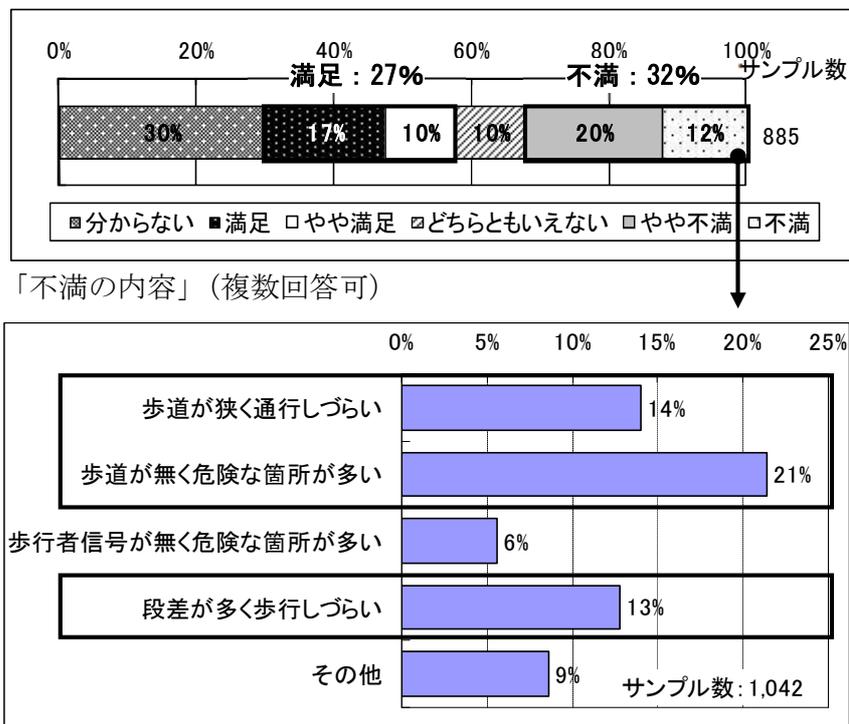
図 1-22 市町村別不満層の割合



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

図 1-23 名張の交通手段別満足状況（徒歩）

【 徒歩の満足状況 】



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

＜問題が解決された場合の公共交通機関の利用機会の変化＞

図 1-24 鉄道及び路線バスの利用頻度の変化（自動車利用者）

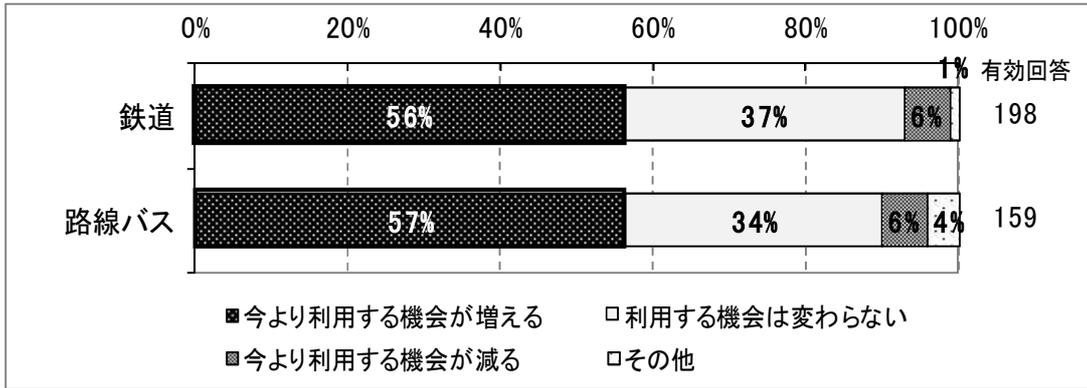


図 1-25 ナッキー号の利用頻度の変化

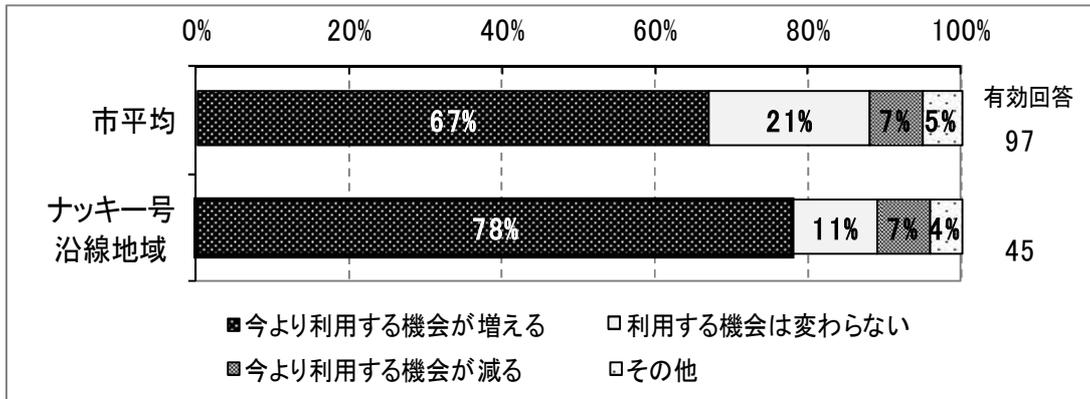
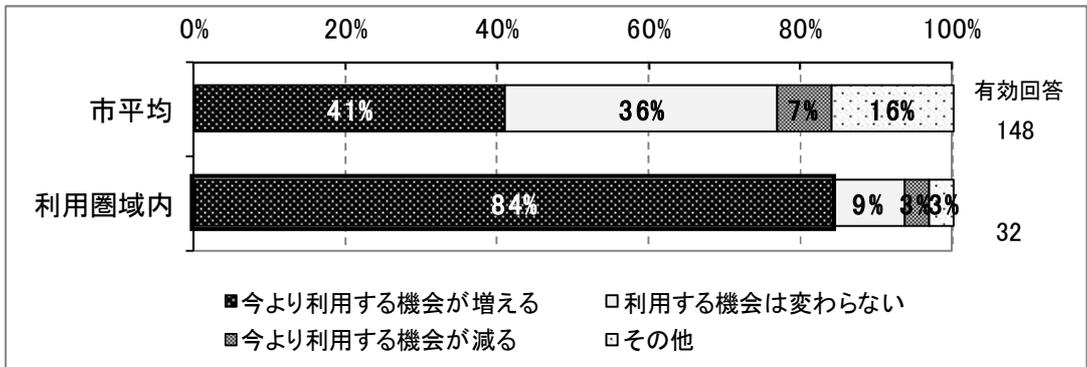


図 1-26 地域コミュニティバスの利用頻度の変化



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

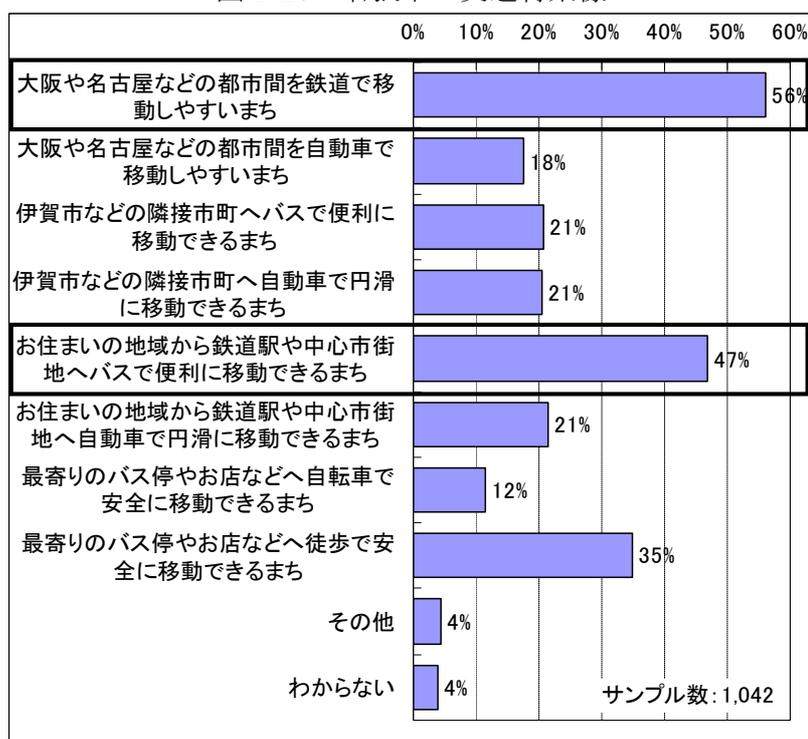
②ベスト・ミクスト・ネットワークの実現

名張市の交通将来像として「大阪や名古屋などの都市間を鉄道で移動しやすいまち」、「鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち」、「最寄りのバス停やお店などへ徒歩で安全に移動できるまち」など、多様な交通手段による移動が望まれる一方で、各交通手段の不満割合は、自動車・自動二輪車等で21%、鉄道で30%、路線バスで32%、自転車で25%、徒歩で32%となっています。不満の内容は、「道路の幅が狭く危険な箇所がある」といった道路構造上の問題や、「運賃が高い」、「運行本数が少ない」といった鉄道やバスそのもののサービス水準に加え、「他の交通機関との接続が悪い」といった乗り継ぎの利便性に関する問題が多く挙げられています。また、これら公共交通の不満内容が改善された場合の自動車から公共交通への転換意向は、鉄道56%、バス57%となっています。

これまで名張市の交通施策は、道路整備を中心に進めてきましたが、依然、道路に関する不満は多く、安全な道路空間の確保が求められるものの、今後進展する高齢化を考えた場合、自動車を中心とした道路整備のみでは、高齢者などの移動が困難な人のモビリティを確保していくことは困難です。一方、公共交通は、個別の事業として一定のサービス水準を確保してきましたが、アンケート結果からみると、鉄道・路線バス・コミュニティバスの相互連携が欠如するなど、必ずしも利用しやすいサービスが提供されているとは言えない状況にあります。

これらより、今後急激に進展する高齢社会において、市民の日常生活に不可欠な社会・生活基盤として各種交通手段が適切に機能するためには、安心・安全な道路空間の確保や利便性が高い公共交通サービスの提供など鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩といったすべての交通手段が有機的かつ一体的に機能するよう、都市交通網「ベスト・ミクスト・ネットワーク」を形成する必要があります。

図 1-27 名張市の交通将来像



資料: 名張市の交通に関するアンケート (H22)

図 1-28 自動車・自動二輪・原付の満足度

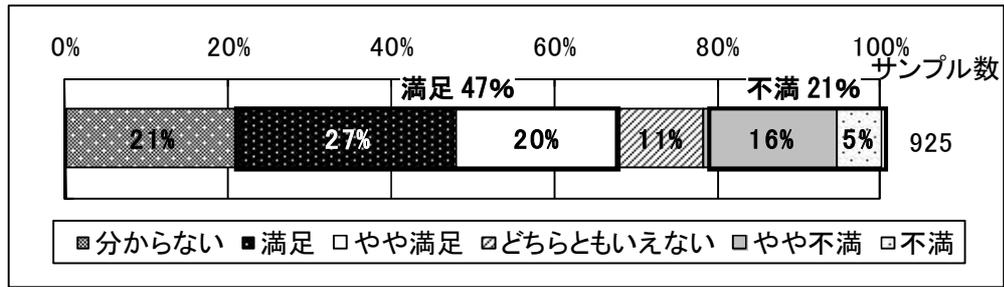


図 1-29 鉄道の満足度

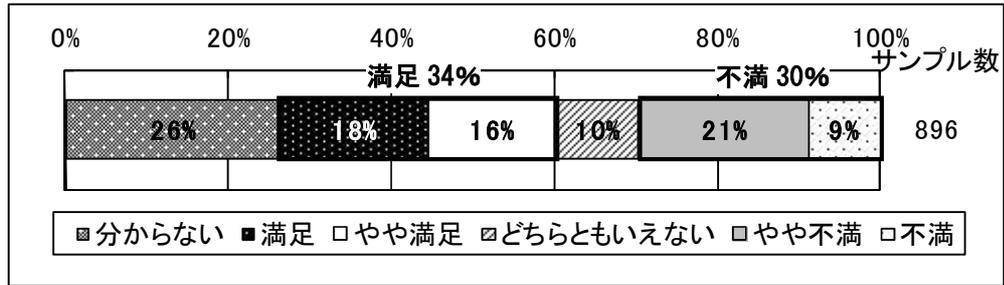


図 1-30 路線バスの満足度

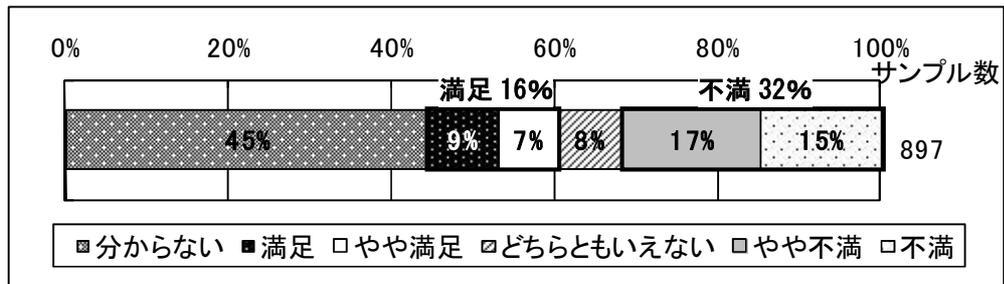


図 1-31 自転車の満足度

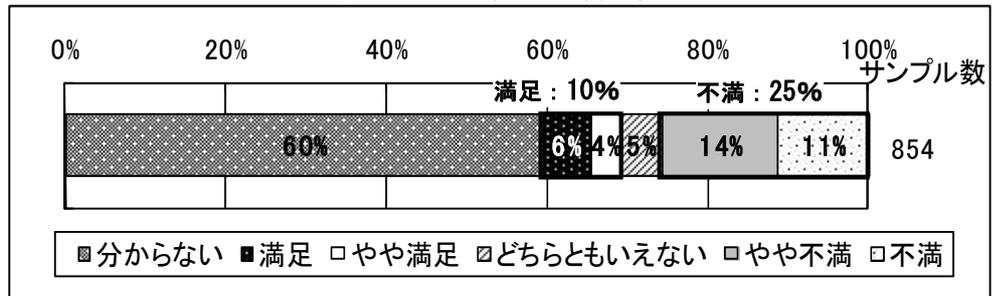
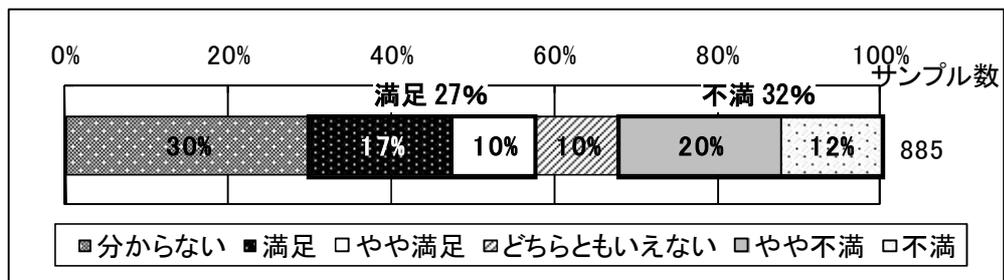


図 1-32 徒歩の満足度



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

D. 「災害に強い安心・安全な交通まちづくり」に関する課題

①災害に強い安心・安全な交通まちづくりへの対応

本市では、名張断層帯（推定活断層）による地震や東海地震などの発生に伴う被害が想定されることから、災害時における緊急輸送道路や避難路の整備とともに、リダンダンシーの確保が求められています。

表 1-1 プレート境界型あるいは内陸活断層の地震の発生確率

断層帯名または地震名	地震発生確率	
	30年以内	50年以内
東海地震	87%（参考値）※	—
南海地震	60%程度	80～90%
東南海地震	70%程度	90%程度以上
頓宮断層	1%以下	2%以下
木津川断層帯	ほぼ0%	ほぼ0%
布引山地東縁断層帯西部	ほぼ0%～1%	ほぼ0%～2%
布引山地東縁断層帯東部	0.001%	0.002%
名張断層帯〔推定活断層〕	長期評価の対象外	長期評価の対象外

資料：名張市地域防災計画（H22）

※2012年1月1日現在、政府の地震調査委員会は、今後30年以内に東海地震が発生する確率を87%から88%に更新しています。

表 1-2 被害の想定

想定地震	震度	全壊・消失棟数 (棟)	半壊棟数 (棟)	死亡者数 (人)	負傷者数 (人)	避難者数 (人)
名張断層帯〔推定活断層〕	6強	925	2,135	27(冬の5時)	308(冬の5時)	909(冬の18時)
木津川断層帯	5強	64	148	5(冬の5時)	13(冬の5時)	22
頓宮断層	5弱	42	101	3(冬の5時)	8(冬の5時)	8
布引山地東縁断層帯西部	5弱	14	35	1(冬の5時)	2(冬の5時)	—
布引山地東縁断層帯東部	5弱	32	77	3(冬の5時)	5(冬の5時)	2
東海・東南海・南海地震	5弱	53	104	4(冬の5時)	7(冬の5時)	17
東南海地震の数時間後～ 数十時間後に南海地震	5弱	50	92	3(冬の5時)	6(冬の5時)	17

資料：名張市地域防災計画（H22）