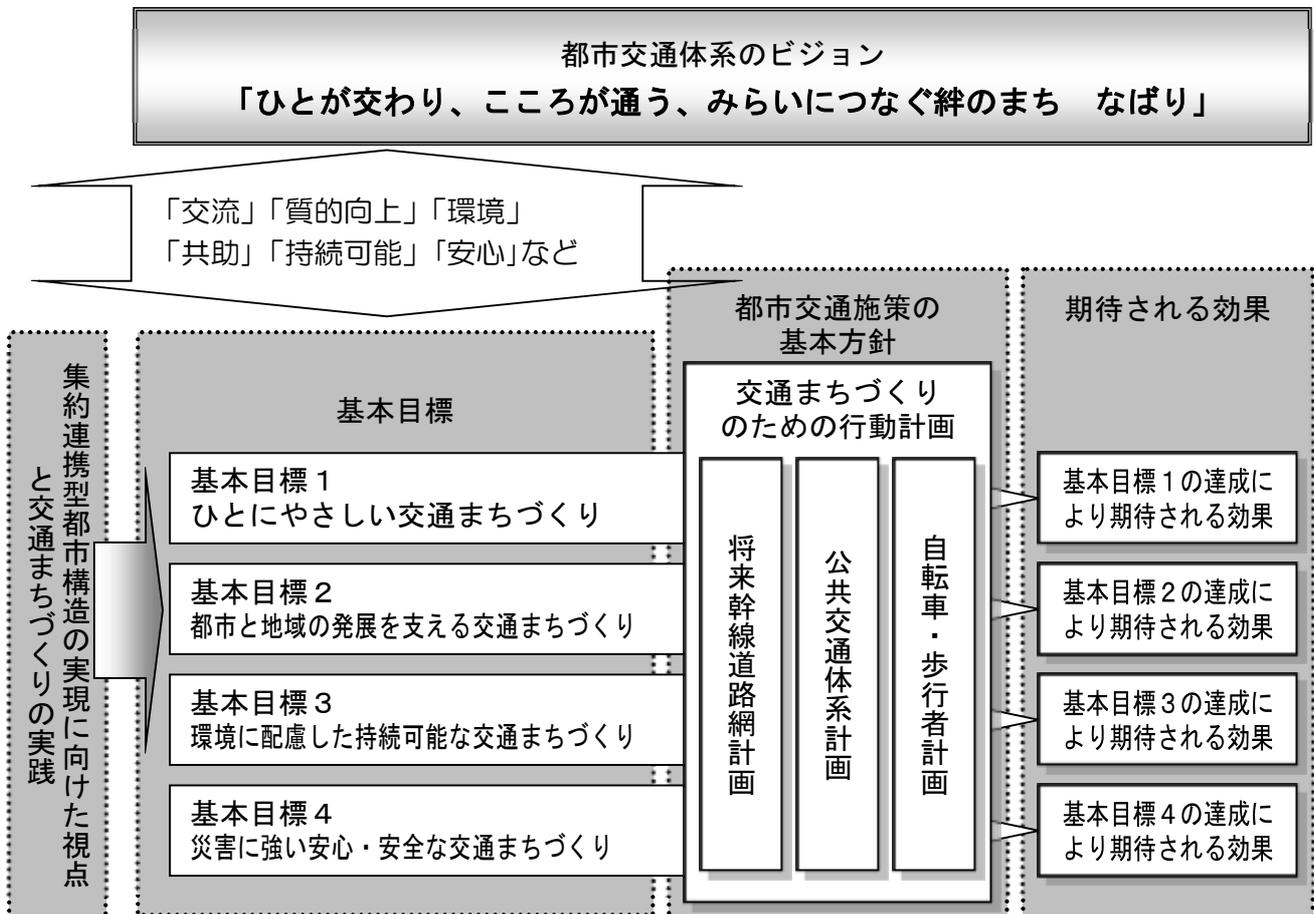


2. 名張市の交通将来像と都市交通施策の基本方針

(1) 名張市の交通将来像

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ものとします。当該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、かしこ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」の構築を目指すとしています。また、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、みらいにつなぐ絆のまち なばり」と定めています。また、総合都市交通マスタープランでは、基本目標を達成するため、都市交通施策の基本方針を、将来幹線道路網計画、公共交通体系計画、自転車・歩行者計画といった分野別（交通モード別）に整理し、これら分野別計画を効率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、基本目標の達成により、日常生活の中で期待される効果をわかりやすく提示しています。名張市都市総合交通戦略においても、このビジョンを交通将来像に定め、4つの基本目標に従い、その達成程度を評価するアウトカム指標を設定するとともに、パッケージ化された施策を実現するアクションプランを作成します。

図 2-1 都市交通体系のビジョンと基本目標

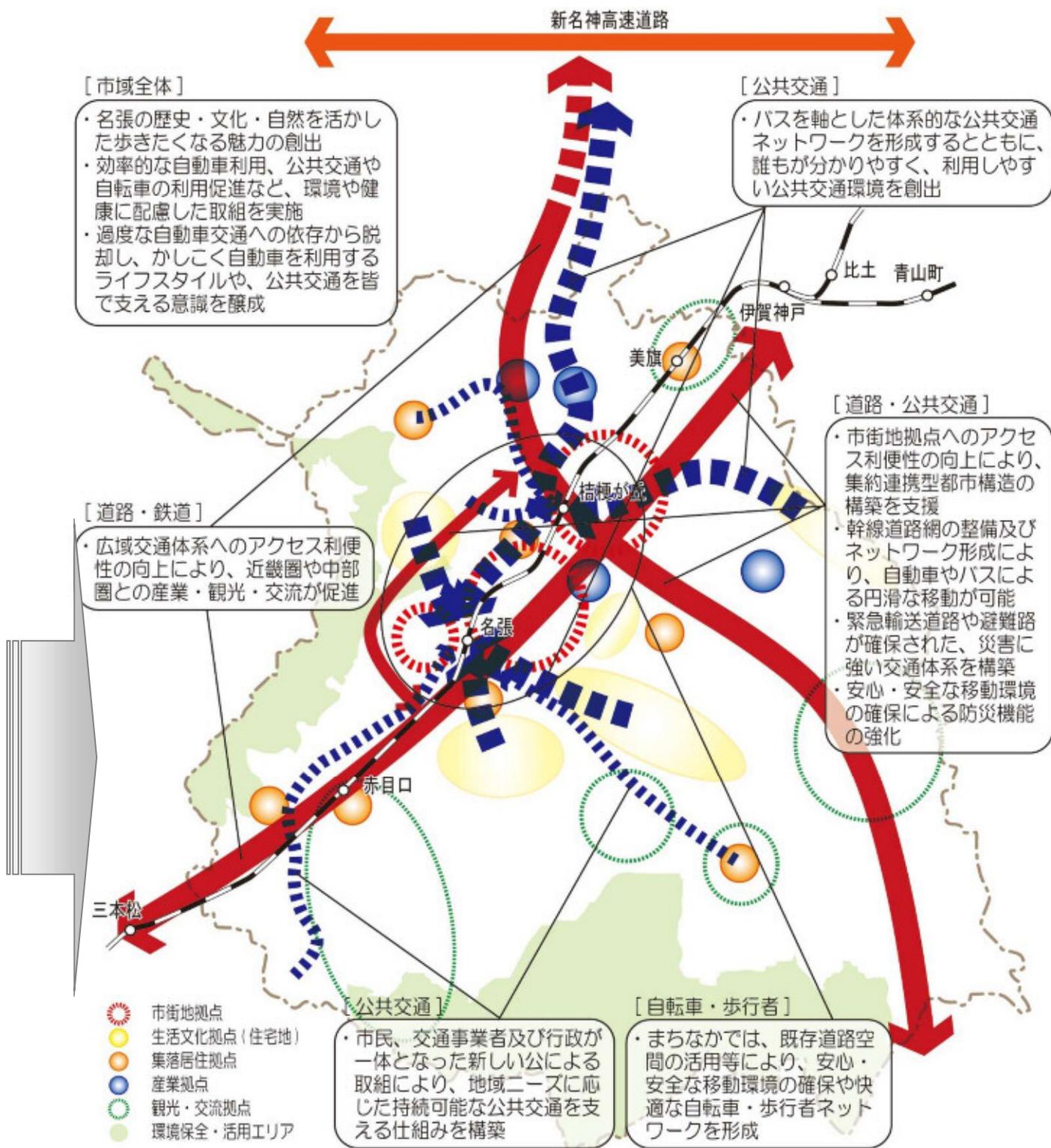


■このままでは・・・



過度な自動車利用や施設整備の遅れによる交通渋滞の発生など、様々な問題が顕在化しつつあります。このままでは、名張市の一体的発展が阻害されるとともに、利用者の減少による路線バスの廃止など、都市機能に支障を来す懸念や、CO₂ 排出量の増大等により環境負荷が増大し、都市として健全で持続可能な発展が困難になってしまふことが予想されます。

■これからは・・・



こうした問題を解決するため、これからは、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します。そのために、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」の構築を目指します。

(2) 都市交通施策の基本方針

都市交通体系のビジョン

ひとが交わり、こころが通う、みらいにつなぐ絆のまち なほり

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築を目指します。そのために、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」の構築を目指します。

基本目標1：ひとにやさしい交通まちづくり

このままでは…

- 歩行者・自転車通行空間の不連続・整備不足により、交通安全上の問題が顕在化
- 伊賀市との結びつきが強まるなか自動車での流動が増加し、公共交通離れが進行
- 公共交通利用者の減少と公共交通サービス水準の低下という負の循環が加速し、新たな路線バスの撤退も懸念
- 高齢化が進む中、高齢者等移動が困難な人の生活行動に制約が発生

これからは…

- 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

基本目標2：都市と地域の発展を支える交通まちづくり

このままでは…

- 広域交通体系へのアクセスが不便で、立地特性（近畿圏、中部圏の結節点に位置）を十分活用できない状態が継続
- 市街地拠点へのアクセス利便性が改善されず、市街地拠点の機能が低下
- 自動車交通への依存が進行することにより、主要な幹線道路を中心にさらなる交通渋滞が発生
- 住宅地のスプロール化、大型店の沿道立地が進み、名張のまちなかの求心力は低下

これからは…

- 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

基本目標3：環境に配慮した持続可能な交通まちづくり

このままでは…

- 自動車交通への依存が進行することにより、環境負荷が増大

これからは…

- 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

基本目標4：災害に強い安心・安全な交通まちづくり

このままでは…

- 名張断層帯（推定断層帯）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なか、災害時における緊急輸送や避難など安全な交通機能の確保が困難

これからは…

- 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

都市交通施策の基本方針

交通まちづくりのための行動計画

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	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
都市間・都市内自動車交通の円滑化及び災害に強い交通体系の構築に資する骨格的な道路網の整備・形成	バスを軸とした体系的な公共交通ネットワークの形成と多様な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	まちなかを安心・安全かつ快適に移動できる歩行者・自転車通行空間の整備とネットワークの形成	
<p>施策の基本方針① 広域交通軸の整備</p> <p>施策の基本方針② 東西・南北の都市交通軸の整備</p> <p>施策の基本方針③ 市内交通軸の整備</p> <p>施策の基本方針④ 緊急輸送網及び避難路の整備</p>	<p>施策の基本方針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</p> <p>施策の基本方針② 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化</p> <p>施策の基本方針③ 人と環境にやさしい公共交通環境の整備</p> <p>施策の基本方針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</p>	<p>施策の基本方針① 自転車・歩行者ネットワークの形成</p> <p>施策の基本方針② 魅力ある自転車・歩行者空間の創出</p> <p>施策の基本方針③ 安心・安全な移動環境の確保</p>	<p>施策の基本方針① TDM^{*1}の実施による都市交通の誘導</p> <p>施策の基本方針② MM^{*2}の実施による過度な自動車利用の抑制</p> <p>施策の基本方針③ 公共交通を皆で支える意識の醸成</p>

期待される効果

市内の公共交通利用環境が改善され、誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスが確保されます。

市街地拠点等での安心・安全な自転車・歩行者空間が確保されます。

産業活動を支える自動車の移動が円滑になり、目的地までの所要時間が短縮します。

市街地拠点へのアクセスが便利になり、来訪頻度が増加します。

市街地拠点での回遊性が高まり、にぎわいが創出されます。

市民の自発的な交通行動の変容により、自動車から公共交通への転換がすすみ、環境にやさしいまちになります。

緊急輸送道路や避難路が確保され、災害に対する安心感が向上します。

*1 TDM (Transportation Demand Management) とは、交通需要管理の略。自動車利用者の交通行動の変容を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系であり、円滑な交通流動の実現により、環境の改善、地域の活性化を図ることを意味しています。
*2 MM (Mobility Management) とは、モビリティ・マネジメントの略。多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会的にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組を意味しています。

