

基本目標 1 : ひとにやさしい交通まちづくり

○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

<施策の整理>

公共交通体系計画

- **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**
 - ・ まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編
 - ・ 路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保
 - ・ 乗継拠点の整備
- **人と環境にやさしい公共交通環境の整備**
 - ・ 定時性の確保、乗り継ぎに配慮したダイヤ設定
 - ・ 利用者に分かりやすい情報・案内の提供
 - ・ ノンステップバスなどの低床車両の導入
- **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**
 - ・ 地域が主体となった地域生活交通システムの検討
 - ・ コミュニティバス運行補助金による支援
 - ・ 赤目地域でのコミュニティバス導入

自転車・歩行者計画

- **自転車・歩行者ネットワークの形成**
 - ・ 市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成
 - ・ 観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成
- **安心・安全な移動環境の確保**
 - ・ 通学路安全対策の検討、実施
 - ・ ガイドラインに基づく整備形態の分類、整備形態に応じた空間確保
 - ・ 段差解消などのバリアフリー化
 - ・ ゾーン 30 等交通安全の確保に係る交通施設の整備・充実
 - ・ 国道 165 号、県道上野名張線などの歩道整備
 - ・ 交通安全対策事業（交通安全啓発活動の実施、参加体験型研修の推進）

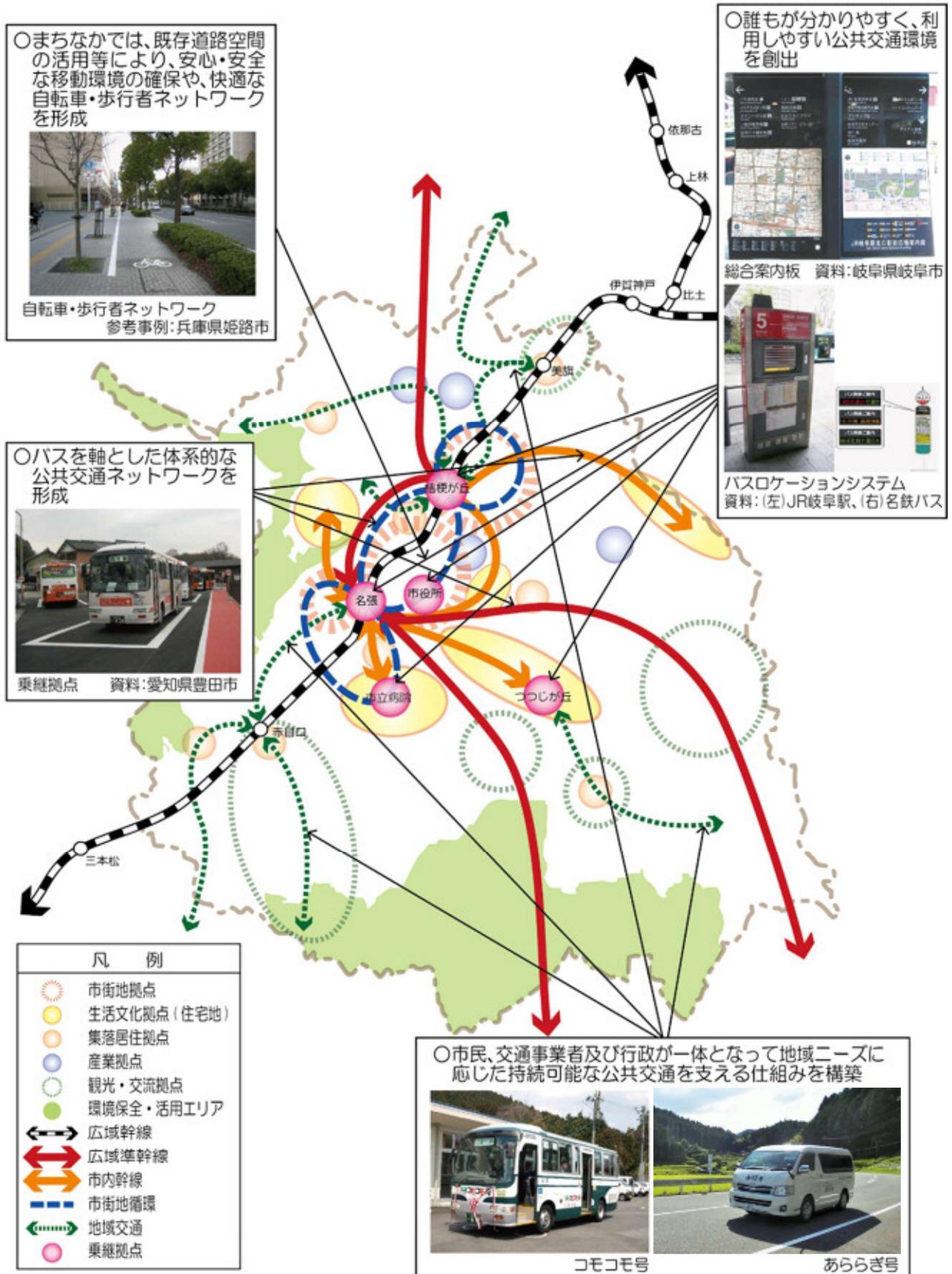
交通まちづくりのための行動計画

- **公共交通を皆で支える意識の醸成**
 - ・ 地域づくりと一体となった公共交通の愛着（マイバス意識）を高める施策の展開
- **TDM の実施による都市交通の誘導**
 - ・ 公共交通の利用促進（パーク&ライド、サイクル&バスライドの推進、情報・案内の提供など）
 - ・ 自転車利用の促進（自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実など）
- **MM の実施による過度な自動車利用の抑制**
 - ・ 住民、企業及び学校教育における MM の実施
 - ・ 交通マナーの向上に資する意識啓発

○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。

図 3-2 基本目標 1 のイメージ図



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の創出

<施策の整理>

幹線道路網計画

- **広域交通軸の整備**
 - ・広域交通体系へのアクセス軸となる高規格な道路の整備
 - ・国道 165 号の機能強化及び関連道路の整備・充実
 - ・災害に強い幹線道路ネットワークの形成
 - ・国道 368 号の 4 車線化拡幅
- **東西・南北の都市交通軸の整備**
 - ・都市軸として機能する国道 165 号の整備
 - ・物流、観光、交流の軸となる国道 368 号の整備
- **市内交通軸の整備**
 - ・国道 165 号を補完する(都)黒田西原町線の機能強化
 - ・都市幹線道路に位置づけられる都市計画道路などの未整備区間の整備・改良
- **都市計画道路の見直し**
 - ・都市計画道路の見直し方針に基づく変更手続きの実施
- **道路整備プログラムの作成**
 - ・道路整備プログラムに基づく整備優先順位の設定・調整
- **バス定時性を確保する道路整備・改良**
 - ・(都)黒田西原町線、(都)平尾南町下比奈知線、東町中川原線の整備および国道 368 号の 4 車線拡幅
 - ・夏見交差点および蔵持町原出交差点の改良検討および信号現示の適正化

自転車・歩行者計画

- **自転車・歩行者ネットワークの形成**
 - ・市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成
 - ・観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・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**
 - ・質の高い空間および休憩施設、交流の場の整備
 - ・乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクルの充実
 - ・サイン計画、情報・案内板などの整備
 - ・歴史、文化、自然などの地域資源や観光資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催など
 - ・ウォーキングマップの作成(おきつも名張遊歩 10 選ウォーキング)、ウォーキングイベントの開催

公共交通体系計画

- **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**
 - ・まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編
 - ・路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保
 - ・乗継拠点の整備
- **鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化**
 - ・乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化による利便性の確保
- **名張駅および桔梗が丘駅における円滑かつ安全な広場機能の確保**
 - ・動線分離の明確化(通過交通の排除)、一般車駐停車の排除(違法駐車取締)、名張駅西口駅前広場の整備

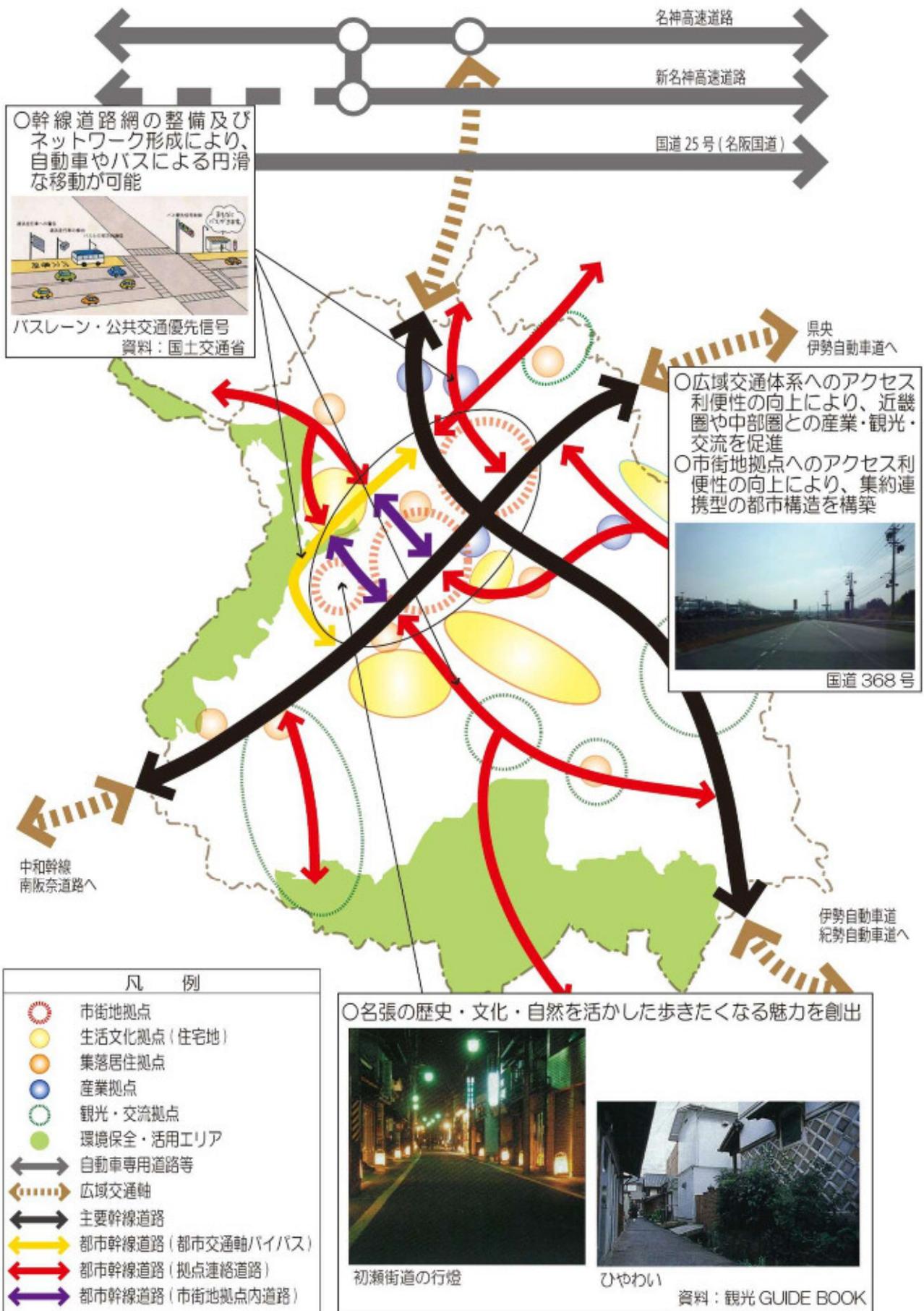
交通まちづくりのための行動計画

- **TDMの実施による都市交通の誘導**
 - ・交通需要の低減・平準化(時差出勤、フレックスタイムの実施など)

○期待される効果

- 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されます。
- 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。

図 3-3 基本目標 2 のイメージ図



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
- ・過度な自動車交通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

<施策の整理>

公共交通体系計画

- 人と環境にやさしい公共交通環境の整備
 - ・低炭素型車両の導入

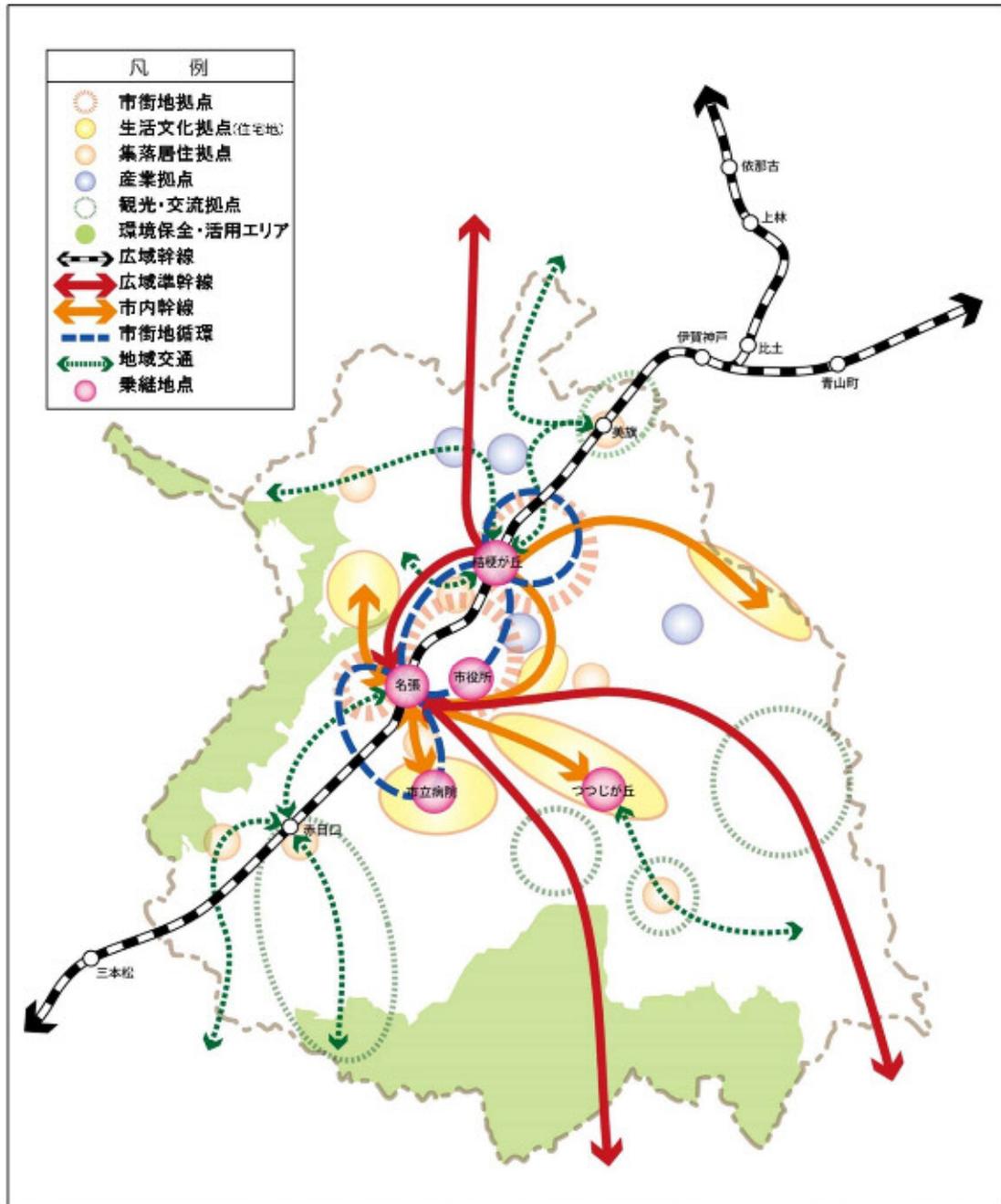
交通まちづくりのための行動計画

- TDM の実施による都市交通の誘導
 - ・自動車利用の仕方の工夫（相乗り、ノーマイカーデーなど）や交通需要の低減・平準化（時差出勤など）
 - ・公共交通の利用促進（公共交通サービスの向上など）
 - ・自転車利用の促進（自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実など）
- MM の実施による過度な自動車利用の抑制
 - ・住民、企業及び学校教育における MM の実施
 - ・交通マナーの向上に資する意識啓発
- 低炭素型まちづくりの推進
 - ・自動車利用の抑制、エコドライブの推進

○期待される効果

- 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や自転車・徒歩への転換が促進し、環境にやさしいまちになります。

図 3-4 基本目標 3 のイメージ図



<市域全体>

○過度な自動車交通への依存から脱却し、かし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仕組みが醸成



MM・動機付け資料：三重県



バスの乗り方教室：三重県バス協会

<市域全体及び市街地拠点>

○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



電気自動車充電施設：名張市役所

基本目標 4 : 災害に強い安心・安全な交通まちづくり

○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

<施策の整理>

幹線道路網計画

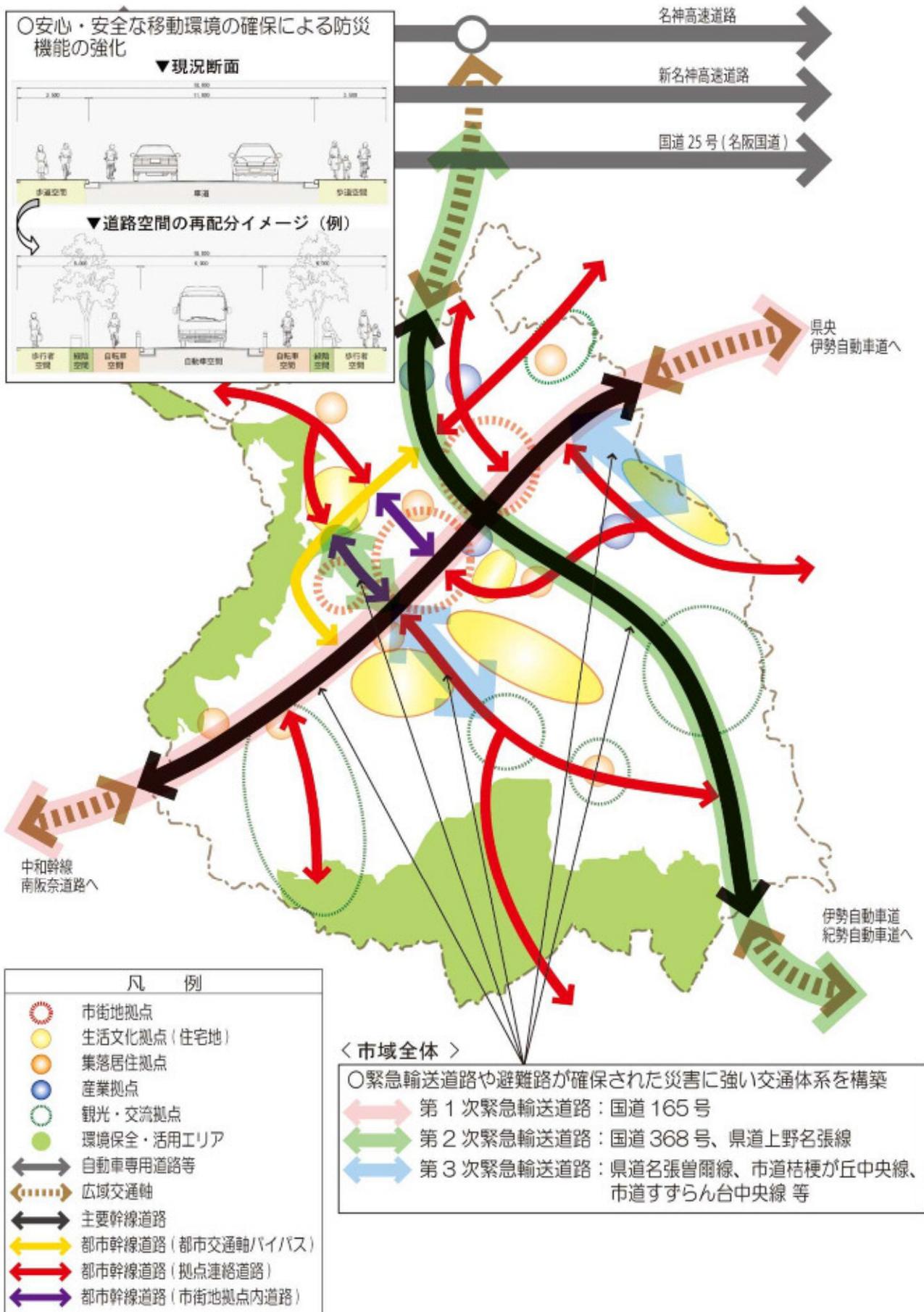
➤ 緊急輸送網及び避難路の整備

- ・ 災害に強い緊急輸送道路ネットワークの充実
- ・ 道路構造の耐震性の確保
- ・ 避難路などにおける道路機能の確保と整備・改善

○期待される効果

- 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。

図 3-5 基本目標 4 のイメージ図



2) 名張市地域ビジョンから見る交通関連施策の取り組み概要

名張市では、15 地域づくり組織が、自分たちの住むまちの将来計画である「地域ビジョン」を策定しており、その中から交通関連施策を抽出・整理します。

表 3-1 地域ビジョンから見る交通関連施策の取り組み

(その1)

地域名	理念・目標、基本方針	交通施策
名張	<p>名張の原風景と人情が息づく魅力あるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域文化や歴史資源を活かしたまちづくり ● 豊かな自然を大切にしたい散策したくなるまちづくり ● 活気あふれた賑わいのあるまちづくり ● 人と人が支えあい楽しく暮らせるまちづくり ● 若人に夢と希望を与えるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ● まちなかの観光拠点をつなぐ散策コースの整備 ● 駅前より初瀬街道までの歩道整備 ● 名張藤堂家邸周辺の歴史散策コースの充実 ● 憩いの場所づくりのための空間整備（ポケットパーク等） ● エコロードの拡張整備
希央台・鴻之台	<p>みんながつどい いつまでも 住み続けたいまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全で快適な 環境の絆を育むまちづくり ● 支えあい 安心の 福祉の絆を深めるまちづくり ● 自助共助 助け合い 安心の絆を高めるまちづくり ● 集う 憩う ふれあう 交流の絆を広げるまちづくり ● 地域力活かして 未来への絆をつなぐ創造のまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域全体を歩いて暮らせるまちづくりの推進 ● 公園内駐車場を災害時の避難所に提供できる構造に整備 ● 街並みを整備し、桜の木等の植樹 ● 中央緑道を歩行者天国にし、イベントの開催 ● 診療所や商店をつなぐ交通を支援
蔵持	<p>過去から現代へ…そして未来へと紡ぐまち 都市機能と緑あふれる田園風景の共存 —新しいふるさと創造—</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 健康で生き生きらせるまちづくり—結ぶ・つながる人の輪作り ● 歴史と文化のまちづくり—過去から未来へつなぐ記憶 ● 安全、安心の出来るまちづくり—大事なものをみんなで守る ● 環境に優しいまちづくり—魅力ある居住環境の構築を目指して 	<ul style="list-style-type: none"> ● ウォーキングコースの設定・整備 ● 地区内道路の整備推進と歩道の確保 ● コミュニティバス「みどり号」の運行で公共交通機関へのアクセスを確保
川西・梅が丘	<p>5年～10年先の将来像、ありたい姿をつくる 安全・安心な住みよいまちづくりをめざす 川西・梅が丘の歴史・史跡、文化のPR 住民のふれあい、友愛づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 区・自治会の活性化 ● 地域の活性化・歴史のPR ● 育成・親睦 ● 川西・梅が丘地域づくり委員組織とボランティアの永続体制構築 	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路の美化 ● 幹線道路の街灯整備

地域名	理念・目標、基本方針	交通施策
薦原	<p>こちよ暮らしを実現します ～みんなの「ふるさと」とすること～ もてなしの心で迎えます ～ふれあい・交流を大切にすること～ はぐくむ思いを共有します ～持続可能なまちづくりを目指すこと～ らしさを大切にします ～地域、個人の個性を活かすこと～</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域内幹線道路の機能向上 ● 名張川親水空間の創造 ● 薦原公園周辺の拠点性向上 ● 地域資源の育成 ● 安心・安全ネットワークの構築 ● 地域の魅力発信の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道上笠間八幡名張線をはじめとする、地域内幹線道路の早期整備に対する要望活動 ● 通学路の安全性、快適性の確保に向けた検討 ● 路面状態が悪いので道路補修 ● コモコモ号の利用促進に向けた取り組み ● コモコモ号の運行形態の見直し検討 ● コミュニティバスの増便、経路、利用者増等の検討 ● 通勤・通学で駅まで運行するバス
美旗	<p>活力と潤いのあるまちづくり・人づくりを通じてひろがりのある地域を目指して</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自然と歴史が香る【史跡と文化のまちづくりビジョン】 ● だれもが生きいき【安全安心のまちづくりビジョン】 ● 活力と潤いのある【産業経済活性のまちづくりビジョン】 ● 環境に優しい【資源循環型のまちづくりビジョン】 	<ul style="list-style-type: none"> ● 小波田川堤防花の遊歩道（フラワーオアシス）整備事業 ● みはた歴史散策遊歩道整備事業 ● みはたサイクリングコース整備事業 ● 防災訓練、防犯活動、交通安全などの生活安全事業
ひなち	<p>住民の視点から人権が保障され 安全・安心に暮らせる福祉の増進と生活環境の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自然との共生・共存による保全と活用（地域と行政の協働） ● 地域の歴史・文化の発掘、尊重と活用（地域で） ● 老若男女の居場所や健康づくり等の環境づくり（地域と行政の協働） ● 安全・安心で快適なまち（地域で） ● コミュニティセンターの新設とライフサポートセンターの設立（地域と行政の協働） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 遊歩道、駐車場の整備
すずらん	<p>笑顔が絶えない活力のある町づくり・人づくりをめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者や障がい者が安心して暮らせる福祉の町 ● 道路や公共交通などの利便性が高い町 ● 商業サービス業が盛んで買い物に便利な町 ● 災害に強く犯罪や事故の無い安心・安全な町 ● 子育てがしやすく子どもたちが明るく育つ町 ● 皆で支え合う地域コミュニティの活発な町 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利便性（住民の移動・他地域からの人の流れ）を活性化する ● 危険個所の周知徹底・看板設置 ● 信号機設置を関係機関に働きかける

地域名	理念・目標、基本方針	交通施策
錦生	錦生の魅力的な景観を創る！ <ul style="list-style-type: none"> ● 自然保護と地域整備 ● 史跡の保存と活用 ● 地域に於ける創造機会の創出 ● 人づくりと思いやり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 名阪へのアクセス道路 ● 河川に沿った、遊歩道及びサイクリング道路の整備
赤目	みんなで考え みんなでつくる 夢はぐくむ わがまち あかめ <ul style="list-style-type: none"> ● 歴史と文化を育む 魅力あふれる わがまち あかめ ● 安全で快適な生活環境をめざして ● 自然環境、観光、歴史資源を生かしたまちづくり ● 地域産業の活性化をめざして ● とともに支えあい 誰もが安心して暮らせる 笑顔あふれる わがまち あかめ ● 地域が支えあう支援の輪 ● 互いに認め合い 誰もが大切にされる わきあいの わがまち あかめ ● ふれあい活動の推進 ● 公民館事業の充実 ● 地域の連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路や生活道路の整備 ● 踏切周辺の整備 ● 公共交通の推進 ● 路線バスの拡充 ● 近鉄線の増便 ● 駅前広場に滝への案内看板の設置 ● ハイキングコースの整備(トイレ、案内看板含む) ● コミュニティ交通システムの導入 ● コミュニティバス等の運行事業
箕曲	Minowa Vision with Peach(最優秀を目指すため英訳の頭文字から「MVP構想」と呼ぶ) <ul style="list-style-type: none"> ● 生きがいを持って暮らせる明るいまちづくり ● 人とのふれあい、絆を大切にするまちづくり ● 暮らしを守る安心安全のまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活道路の整備を行政に働きかける ● 歩道の設置など、危険個所の改善、緊急自動車が行き可能な状態に
青蓮寺・百合が丘	豊かな自然と触れ合う安全安心で生きがいを感じるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ● 生き生き交流コミュニティづくり ● 心と心の触れ合う助け合い福祉の向上 ● 心安らぐ住環境づくり ● 人々が集い育む教育、文化 ● 利便のよい住まいの場づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通不便地区解消のため、南百合が丘、青蓮寺などのバス運行を関係機関に要望 ● 百合が丘住宅地内の街路、歩道、街路樹の経年による摩耗や凹凸など適正な管理を市に要望 ● 糸川橋から名張西高校裏までの市道の道路拡幅、改良を市に要望 ● 青蓮寺公民館からダムまでの市道の道路拡幅、改良を市に要望 ● 青蓮寺梶原班から上出班までの市道の道路拡幅、改良を市に要望 ● 南百合が丘から百合が丘に至る連絡橋の設置(新設) ● 南百合が丘から百合が丘小学校に至る通学道路の歩道設置 ● 歩道の設置及び狭隘箇所の改良拡幅(市道1316号及び市道1022号) ● 赤目中学校への通学路の改良 ● 歩道の設置と安全施設(カーブミラー、飛び出し注意看板) ● 通学路の街路灯設置(市道1316号及び市道1022号) ● 赤目中学校から百合が丘地区に至る短絡通学路の開設(市道1125号から市道4442号連結) ● 近鉄電車の発着時間と連携したバスの運行について関係機関に要望

地域名	理念・目標、基本方針	交通施策
国津	<p>地域の中心地としてふさわしい地域の顔をつくらう</p> <p>健康で、生き活きと暮らせる生涯現役の国津をつくらう</p> <p>住民同士の絆を深め、お互いの農地を守る地域社会をつくらう</p> <p>行政と協働し、みんなで安心・安全な国津をつくらう</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 皆で創る地域の暮らし ● 安心・安全で住み良い暮らし ● 多様な地域資源で支える暮らし ● 元気で誇りのある暮らし ● 新しい仲間と共に創る暮らし 	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスを利用した学級の開始時間の設定 ● 交通・防犯・防災等、安全・安心な村づくり ● 国津地区と長瀬地区を結ぶ県道693号線の杉坂峠の道路改修
桔梗が丘	<p>人の心が織りなす幸せ社会“ほっとまち”桔梗が丘</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 元気・賑わい“ほっとまち” ● 安心・安全“ほっとまち” ● 生きがい・健康“ほっとまち” ● 緑・環境“ほっとまち” ● 子ども・未来“ほっとまち” ● 自律・規範“ほっとまち” 	<ul style="list-style-type: none"> ● 桔梗が丘駅構内を通学路としている状況を解消できるよう要請 ● 地域内循環バスの利便性の確保、コミュニティバスの導入等交通弱者に対する支援を進める ● 路上を車庫利用しないよう警察と連携し、啓発 ● 歩道の段差の解消、横断歩道及び信号機の設置等の整備
つつじが丘・春日丘	<p>このまちにずっと～といたい！～誰もが胸をはって住みたくなるまちづくり～</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安心・安全で生きがいを持って暮らせるまちづくり ● 子どもたちを心豊かに育むまちづくり ● 生活環境・マナーを推進するまちづくり ● 心の交流を生み出す文化を核としたまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 子ども・高齢者・車椅子の利用者が安全に通行できる歩道の改善 ● 歩道にはみ出した生け垣の剪定指導 ● 自由に格安で利用できる事業（地域福祉バス・生活支援）の推進 ● 高齢者や買い物難民などの利便性の向上と見守り促進 ● 車の駐車違反・迷惑駐車・スピードオーバーのない交通マナーを遵守するまちづくり ● 安全・安心の交通マナー啓蒙活動の推進 ● スピード制限・迷惑駐車の防止・交通法規遵守キャンペーンの強化 ● 交通安全部会の設置による交通安全指導

3) 関連施策と基本目標の関係性

整理した交通モード別の各種関連施策の取り組みについて基本目標との対応を整理します。

ここでは、施策パッケージとして整理されたものに加えて、関係機関の交通関連施策についても併せて整理します。このうち、都市総合戦略として特に期間を設けず長期的に取り組むもの、事業期間に取り組むもの(太字)を分けて整理し、事業期間に取り組むものについては、その施策の詳細について整理します。

表 3-2 交通モード別施策と基本目標との対応

都市交通施策の基本方針	
道路関連施策	公共交通関連施策
	<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 <ul style="list-style-type: none"> ・1-1 まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編 ・1-2 路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保 ・1-3 乗継拠点の整備 ➢ 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・1-4 定時性の確保、乗り継ぎに配慮したダイヤ設定 ・1-5 利用者に分かりやすい情報・案内の提供 ・ノンステップバスなどの低床車両の導入 ➢ 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"> ・1-6 地域が主体となった地域生活交通システムの検討 ・コミュニティバス運行補助金による支援 ・赤目地域でのコミュニティバス導入 (1-1)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 広域交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通体系へのアクセス軸となる高規格な道路の整備 ・国道 165 号の機能強化及び関連道路の整備・充実 ・2-1 国道 368 号の 4 車線化拡幅 ➢ 東西・南北の都市交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸として機能する国道 165 号の整備 ・物流、観光、交流の軸となる国道 368 号の整備 (2-1) ➢ 市内交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・2-2 国道 165 号を補完する(都)黒田西原町線の機能強化 ・2-3 生活者の安全・円滑な移動を高める県道上笠間八幡名張線の改良 ・都市幹線道路に位置づけられる都市計画道路などの未整備区間の整備・改良 ➢ 都市計画道路の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・2-4 都市計画道路の見直し方針に基づく変更手続きの実施 ➢ 道路整備プログラムの作成 <ul style="list-style-type: none"> ・2-5 道路整備プログラムに基づく整備優先順位の設定・調整 ➢ バス定時性を確保する道路整備・改良 <ul style="list-style-type: none"> ・2-6 (都)黒田西原町線、(都)平尾南町下比奈知線、東町中川原線の整備および国道 368 号の 4 車線化拡幅 ・2-7 夏見交差点および蔵持町原出交差点の改良検討および信号現示の適正化 	<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 <ul style="list-style-type: none"> ・2-8 まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編 ・2-9 路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保 ・2-10 乗継拠点の整備 ➢ 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化による利便性の確保 (2-10) ➢ 名張駅および桔梗が丘駅における円滑かつ安全な広場機能の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・動線分離の明確化(通過交通の排除)、一般車駐停車の排除(違法駐車取締)、名張駅西口駅前広場の整備 (2-10)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 低炭素型まちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・3-1 クリーンエネルギー自動車(CEV)の普及促進、公用車両への CEV 等の導入、電気自動車用充電設備(充電スタンド)の普及促進 	<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"> ・低炭素型車両の導入 <p><交通まちづくりのための行動計画において公共交通の利用促進施策を展開></p>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 4-1 緊急輸送網及び避難路の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い緊急輸送道路ネットワークの充実 ・道路構造の耐震性の確保 ・避難路などにおける道路機能の確保と整備・改善 	

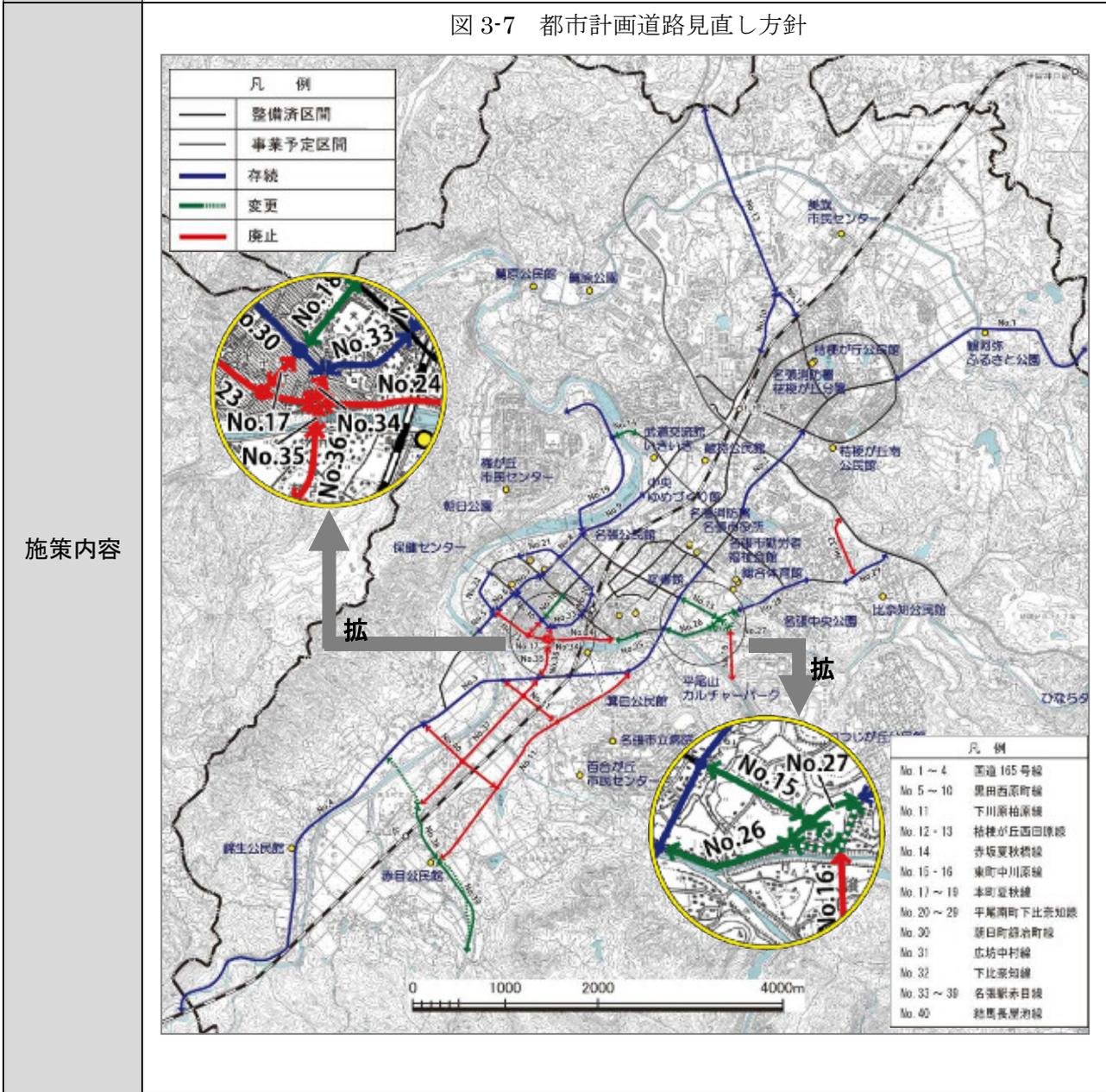
自転車・歩行者関連施策	行動計画関連施策	基本目標
<p>▶ 自転車・歩行者ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1-7 市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成 ・観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成 <p>▶ 安心・安全な移動環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1-8 ガイドラインに基づく整備形態の分類、整備形態に応じた空間確保 ・段差解消などのバリアフリー化 ・1-9 ゾーン 30 等交通安全の確保に係る交通施設の整備・充実 ・1-10 国道 165 号（夏見地内）、県道上野名張線、奈良名張線の歩道整備 ・交通安全対策事業（交通安全啓発活動の実施、参加体験型研修の推進） 	<p>▶ 公共交通を皆で支える意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1-11 地域づくりと一体となった公共交通の受着（マイバス意識）を高める施策の展開 <p>▶ TIM の実施による都市交通の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1-12 公共交通の利用促進（パーク&ライド、サイクル&バスライドの推進、情報・案内の提供など） ・1-13 自転車利用の促進（自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実） <p>▶ MM の実施による過度な自動車利用の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1-14 住民、企業及び学校教育における MM の実施 ・1-15 交通マナーの向上に資する意識啓発 	<p>基本目標 1 ひとにやさしい交通まちづくり</p>
<p>▶ 自転車・歩行者ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2-11 市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成 ・観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成 <p>▶ 魅力ある自転車・歩行者空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2-12 質の高い空間および休憩施設、交流の場の整備 ・2-13 乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクルの充実 ・2-14 サイン計画、情報・案内板などの整備 ・歴史、文化、自然などの地域資源や観光資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催など ・ウォーキングマップの作成（おきつも名張徒歩 10 選ウォーキング）、ウォーキングイベントの開催 	<p>▶ TIM の実施による都市交通の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の低減・平準化（時差出勤、フレックスタイムの実施など） 	<p>基本目標 2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり</p>
<p><交通まちづくりのための行動計画において自転車の利用促進施策を展開></p>	<p>▶ TIM の実施による都市交通の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の仕方工夫（相乗り、ノーマイカーデーなど）や交通需要の低減・平準化（時差出勤など） ・3-2 公共交通の利用促進（公共交通サービスの向上など） ・3-3 自転車利用の促進（自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実） <p>▶ MM の実施による過度な自動車利用の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3-4 住民、企業及び学校教育における MM の実施 ・3-5 交通マナーの向上に資する意識啓発 <p>▶ 低炭素型まちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の抑制、エコドライブの推進 	<p>基本目標 3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり</p>
<p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">-</p>	<p>基本目標 4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり</p>

<道路関連施策 2-1、2-2、2-3>

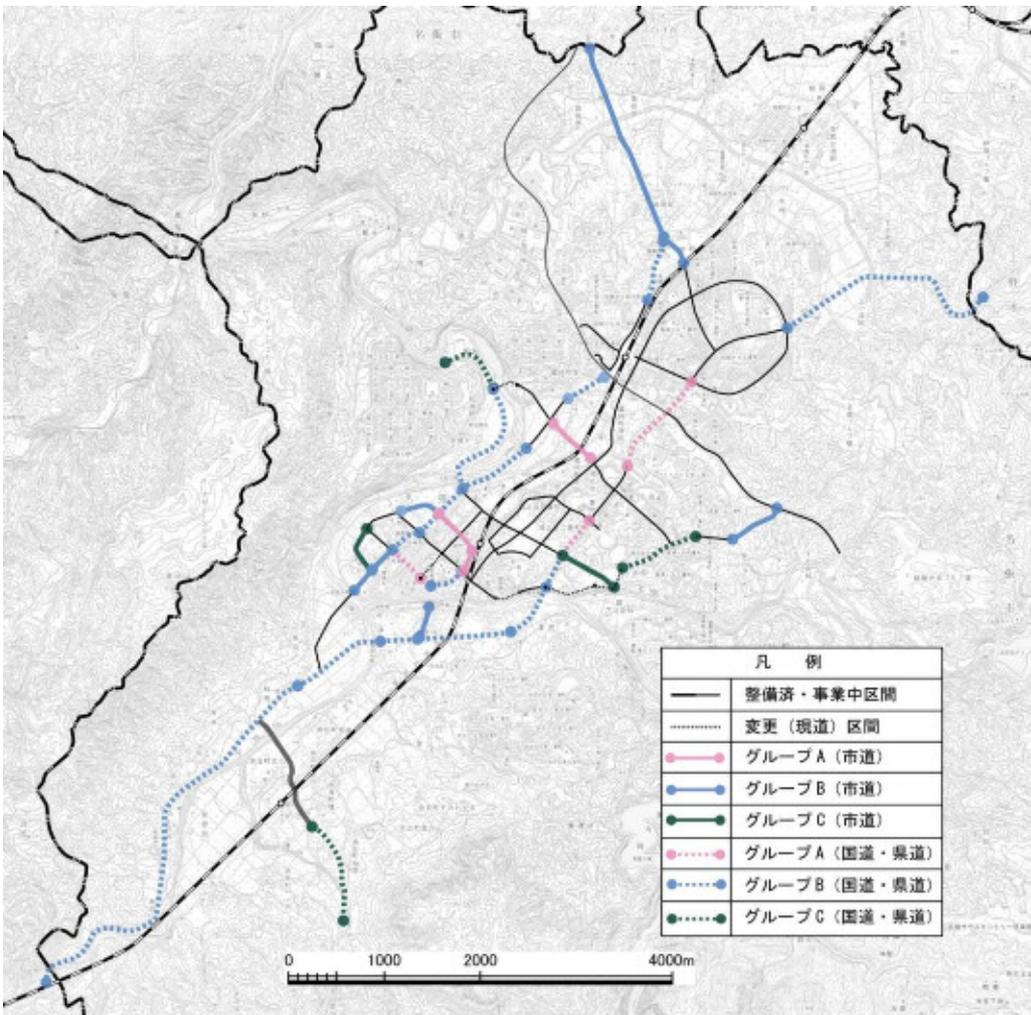
<p>施策名</p>	<p>広域交通軸及び市内幹線道路の整備</p>						
<p>施策概要</p>	<p>道路交通基盤の整備は都市と地域の発展を支えるとともに、災害時の人命を守るうえで重要な役割を担います。名張市においては広域交通軸として、国道368号の4車線化事業（大内拡幅工区、伊賀名張工区）、2車線改良事業（上長瀬工区）の推進、市内幹線道路として、黒田西原町線の蔵持町地内バイパス整備、県道上笠間八幡名張線の整備推進が求められています。</p> <p>関係機関と協働しながらこれらの広域交通軸等について段階的に整備を進めます。</p>						
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">図 3-6 広域交通軸等の整備</p> <p style="text-align: center;">凡 例</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td>国道 368 号【4 車線化事業】（伊賀名張工区）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>県道上笠間八幡名張線【道路改良】</td> </tr> <tr> <td></td> <td>都市計画道路黒田西原町線【蔵持町地内バイパス整備】</td> </tr> </table>		国道 368 号【4 車線化事業】（伊賀名張工区）		県道上笠間八幡名張線【道路改良】		都市計画道路黒田西原町線【蔵持町地内バイパス整備】
	国道 368 号【4 車線化事業】（伊賀名張工区）						
	県道上笠間八幡名張線【道路改良】						
	都市計画道路黒田西原町線【蔵持町地内バイパス整備】						

<道路関連施策 2-4>

<p>施策名</p>	<p>都市計画道路見直し</p>
<p>施策概要</p>	<p>人口・交通量の減少や高齢化の進展など、社会情勢の変化を受け、名張市の目指すべきまちの将来像を見直しました。道路についても、この将来像の実現に向けて計画の見直しが必要となっています。</p> <p>名張市の都市計画道路の見直しの進め方は、計画決定後 20 年を経過し具体的な整備計画のない区間を対象に、道路整備の必要性や見直しに伴う周辺道路への影響などの評価により、見直しの方向性を検証し、関係権利者への説明、関係機関との調整を踏まえて見直し案の合意形成を図ります。</p> <p>都市計画道路の見直し検討結果は、未整備区間を含む現行都市計画道路 13 路線 40 区間のうち、存続候補は 8 路線 20 区間、変更候補は 5 路線 8 区間、廃止候補は 8 路線 12 区間となります。</p>



<道路関連施策 2-5>

<p>施策名</p>	<p>道路整備プログラムの作成</p>
<p>施策概要</p>	<p>現行都市計画道路の整備済・事業中区間及び都市計画道路の見直し方針において評価結果が廃止または変更（現道）とした区間を除く 8 路線 31 区間を検討対象としました。</p> <p>道路整備プログラムの検討は、将来幹線道路網計画、公共交通体系計画、自転車・歩行者計画における施策の基本方針に対応した定性的指標に加えて、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の便益に係る定量的指標に基づく総合評価を実施した上で、区間別評価得点を相対比較することで整備優先度を設定しました。</p> <p>個別路線の整備優先順位は、他事業関連やネットワークの連続性、災害時の緊急輸送路・避難路の確保、費用便益比から見た効率的な道路整備の視点から道路整備の効果を検証するとともに、地元・関係機関等との調整や投資可能額から見た道路整備の実現性を検証した上で、事業に着手します。</p>
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">図 3-8 道路整備優先度ランク</p>  <p>グループ A：整備優先性が高位の路線・区間 グループ B：整備優先性が中位の路線・区間 グループ C：整備優先性が低位の路線・区間</p>

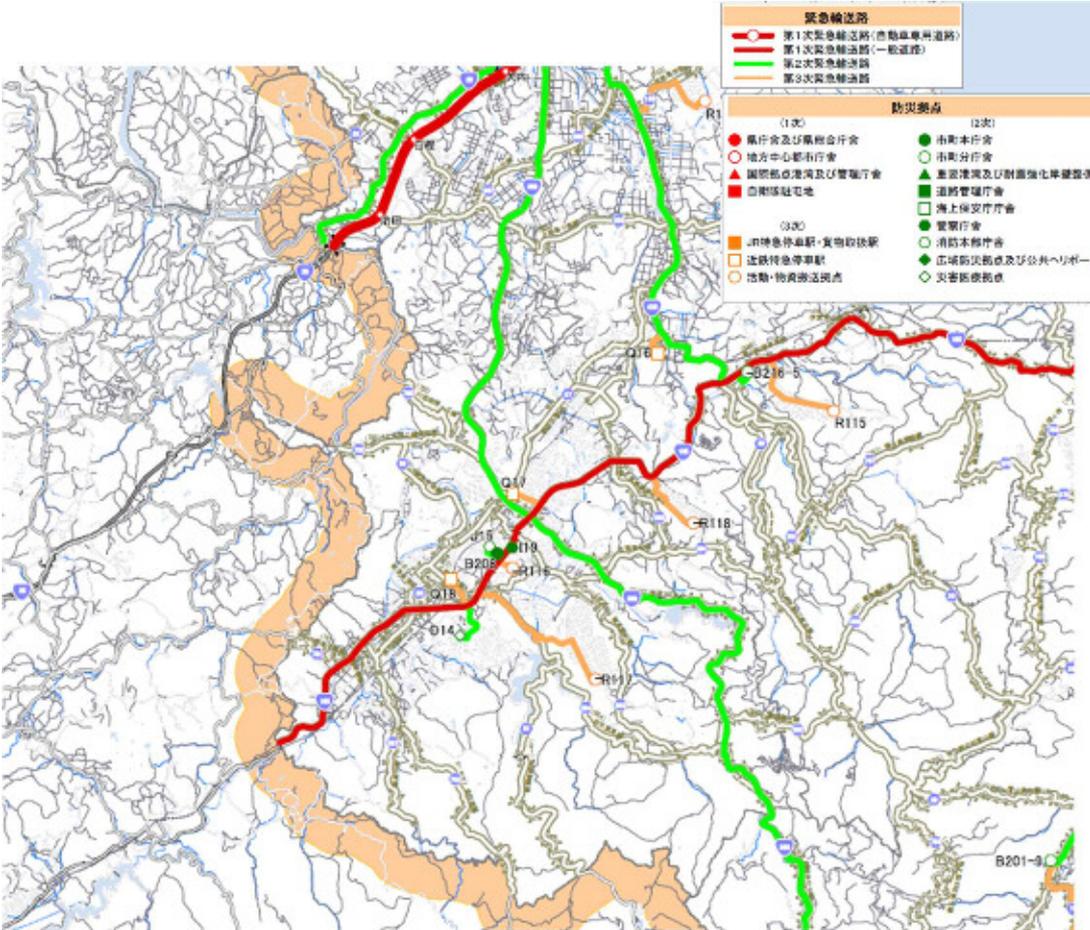
<道路関連施策 2-6、2-7、公共交通関連施策 1-4>

<p>施策名</p>	<p>バス定時性を確保する道路整備・改良</p>
<p>施策概要</p>	<p>平成 25 年度に実施したバス交通事業者アンケートより道路交通に関するバス運行上の問題点として、バスルートでは名張駅及び桔梗が丘駅周辺道路と国道 165 号に関連する夏見交差点及び蔵持町原出交差点を抽出しました。</p> <p>バス定時性の確保に向けては、国道 165 号等の主要な幹線道路の交通負荷の軽減に資する(都)黒田西原町線(県道上野名張線)、(都)平尾南町下比奈知線(県道名張青山線)、(都)東町中川原線の整備や国道 368 号の交通容量の強化に資する 4 車線化拡幅が求められています。</p> <p>また、主要な渋滞交差点として挙げられる夏見交差点及び蔵持町原出交差点では、交通需要に対応した右折滞留長の延伸等交差点の改良や、適正な信号現示の見直しが求められています。</p>
<p>施策内容</p>	<p>図 3-9 バス運行問題箇所への対策案</p> <p>桔梗が丘駅アクセス道路の交通負荷の軽減に資する国道 368 号 4 車線化拡幅</p> <p>国道 165 号の交通負荷の軽減に資する(都)黒田西原町線の整備</p> <p>蔵持町原出交差点は右折滞留長の延伸と、信号現示の適正化</p> <p>夏見交差点の交通負荷の軽減に資する(都)東町中川原線の整備</p> <p>夏見交差点の交通負荷の軽減に資する(都)平尾南町下比奈知線(県道名張青山線)の改良</p> <p>信号現示の適正化</p> <p>0 1000 2000 3000 4000 m</p>

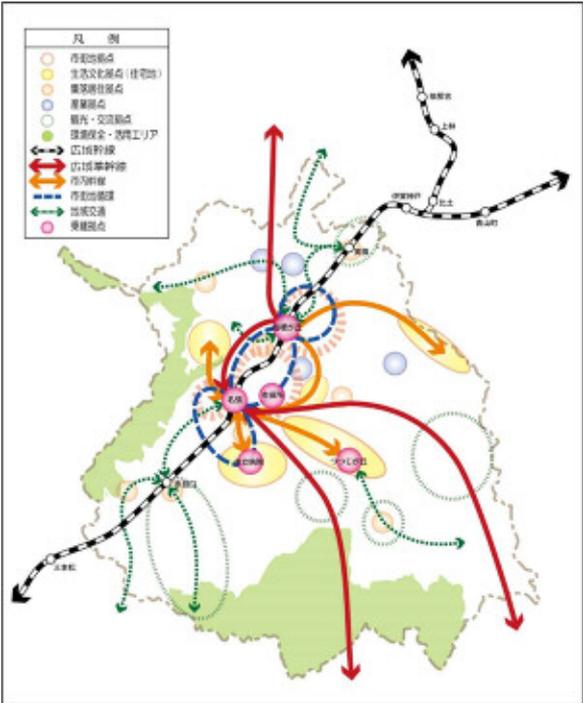
<道路関連施策 3-1>

<p>施策名</p>	<p>クリーンエネルギー自動車（CEV）の普及促進、公用車両への CEV 等の導入、電気自動車用充電設備（充電スタンド）の普及促進</p>
<p>施策概要</p>	<p>次世代自動車の普及拡大</p> <p>電気自動車やプラグインハイブリッド自動車は、二酸化炭素の排出量が極めて少なく、温室効果ガスの削減に大きく貢献するものと期待されています。</p> <p>市は県内都市、電力会社、自動車メーカー及び電気自動車等の導入に賛同する企業と連携協力して、次世代自動車を率先して導入するとともに、充電インフラを整備し、電気自動車等を営業業務や通勤に使用するモデル事業を実施し、次世代自動車の普及拡大を促進していきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設に電気自動車用充電器の設置 ・ 商業施設等に電気自動車充電器の設置促進 <p style="text-align: center;">▼電気自動車充電施設の例</p>  <p style="text-align: center;">(名張市役所)</p> <p>バス車両の改善</p> <p>環境に配慮した低燃費・低公害車両について、バス事業者と協議の上導入を図っていきます。</p> <p style="text-align: center;">▼電動バスの例（千葉県佐倉市） ユーカリが丘(2009年)</p> <p>山万ユーカリが丘線を補完するサブ交通システムとして電動コミュニティバスの導入を検討。4月～6月の2カ月間、電動バスを使った実験を実施。</p> <p>運行実験は2種類。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1)5キロ圏内を週ごとに異なるコースで巡回する非接触型急速充電車両 (2)ユーカリが丘の全体を朝夕2回巡回する接触型充電車両 <p>実験期間中は乗車無料。</p>  <p style="text-align: center;">(「電気自動車等の導入による低炭素型都市内交通空間の検討調査:国土交通省」)</p>

<道路関連施策 4-1>

<p>施策名</p>	<p>緊急輸送網及び避難路の整備</p>
<p>施策概要</p>	<p>東海地震、東南海地震及び南海地震の発生に伴う被害が想定されるなか、災害時におけるリダンダンシーを高める幹線道路の充実が求められています。</p> <p>「三重県緊急輸送道路ネットワーク計画（H27）」において、名張市の都市道路としては、国道 165 号が第 1 次緊急輸送道路、国道 368 号及び県道上野名張線が第 2 次緊急輸送道路として位置づけられています。</p> <p>これら緊急輸送道路は、災害発生時における人命の保護、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要の人員及び物資等の輸送を図るため、道路・橋梁構造の耐震性の確保とともに、対象路線沿いの建築物倒壊対策として建築物の耐震診断支援など計画的な道路整備を進め、緊急輸送道路ネットワークを構築します。</p>
<p>施策内容</p>	<p>図 3-10 三重県緊急輸送道路ネットワーク図</p>  <p>The map displays the emergency evacuation road network in Shiga Prefecture. It features a legend with the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送路 (Emergency Evacuation Road): <ul style="list-style-type: none"> 第1次緊急輸送路(市町村単独道路) (Primary Emergency Evacuation Road (Municipal/County Road)) 第1次緊急輸送路(一般道路) (Primary Emergency Evacuation Road (General Road)) 第2次緊急輸送路 (Secondary Emergency Evacuation Road) 防災拠点 (Disaster Point): <ul style="list-style-type: none"> (1次) (1st Level): <ul style="list-style-type: none"> 県庁舎及び県庁舎庁舎 (Prefectural Office and Prefectural Office Building) 地方中心都市庁舎 (Local Center City Office) 国際拠点港湾及び管轄庁舎 (International Hub Port and Jurisdiction Office) 国際空港駐屯地 (International Airport Garrison) (2次) (2nd Level): <ul style="list-style-type: none"> 市町本庁舎 (Municipal/County Office) 市町分庁舎 (Municipal/County Branch Office) 重要港湾及び耐震強化岸壁設置港湾 (Important Port and Seismic Reinforced Quay Wall Installation Port) 道路管理庁舎 (Road Management Office) 海上保安庁庁舎 (Maritime Security Office) 警察庁舎 (Police Office) 消防本庁舎 (Fire Department Main Office) 広域防災拠点及び公共へり村一 (Regional Disaster Point and Public Area) 災害拠点施設 (Disaster Point Facility) その他 (Other): <ul style="list-style-type: none"> JR神急停車駅・貨物取扱駅 (JR Shinku Station/Station with Freight Handling) 建設待機停車場 (Construction Waiting Station) 施設・物資搬送拠点 (Facility/Supply Transport Point)

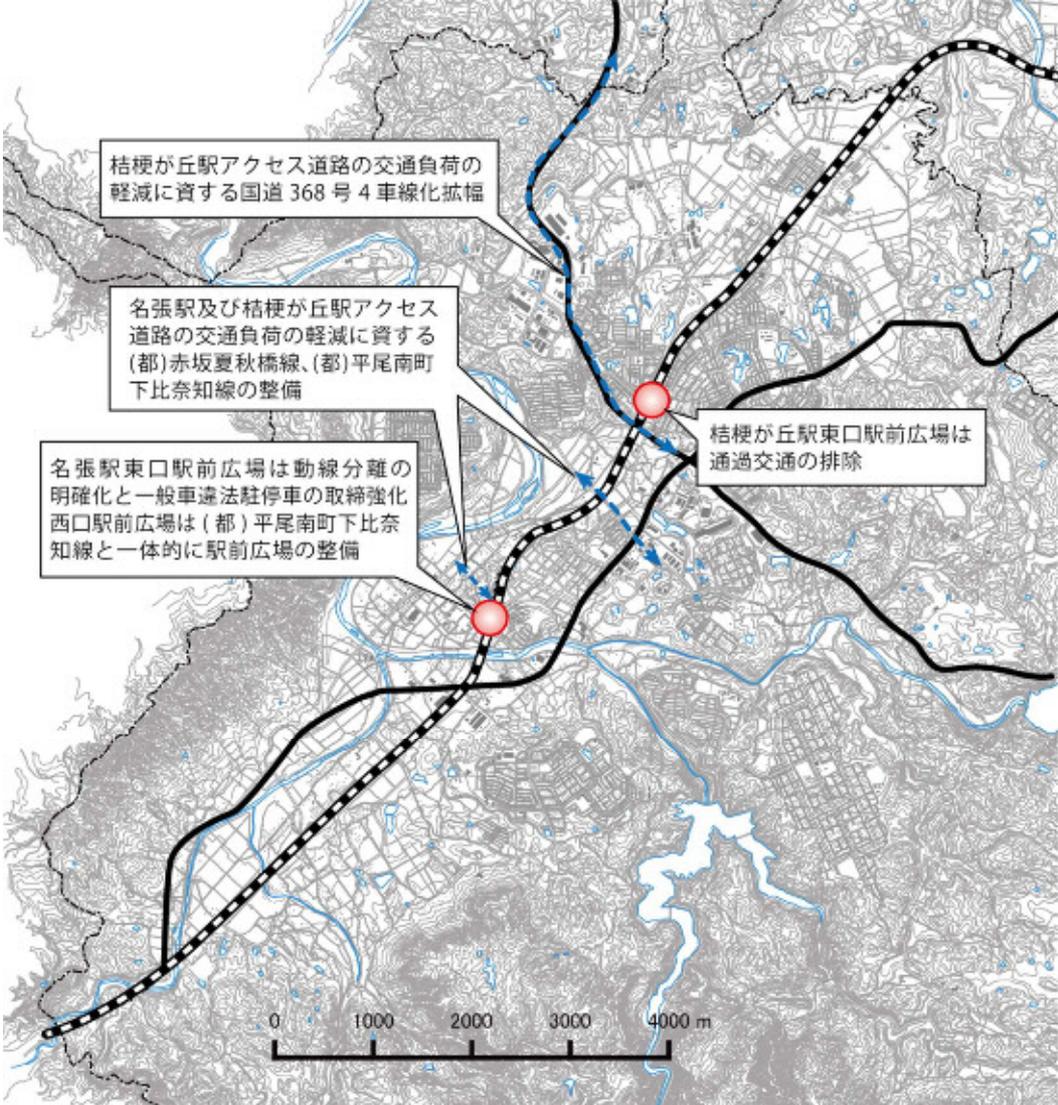
<公共交通関連施策 1-1、2-8>

<p>施策名</p>	<p>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 (まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編【網形成計画：基本方針2】)</p>
<p>施策概要</p>	<p>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、本市においても都市マスタープランに掲げた集約連携型都市構造を目指し、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。</p> <p>面的なバスネットワークの再編と合わせ、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。</p>
<p>施策内容</p>	<p>図 3-11 交通結節点の機能と役割</p>  <p>図 2-1 交通結節点の機能と代表的施設(構成する要素)</p> <p>資料:国土技術政策総合研究所「交通結節点が担う機能と役割の整理」</p> <p>図 3-12 公共交通ネットワークイメージ (案)</p> 

<公共交通関連施策 1-2、2-9>

<p>施策名</p>	<p>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 (路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保【網形成計画：基本方針1】)</p>												
<p>施策概要</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>												
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">表 3-3 公共交通の機能分類</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">分類</th> <th>機能</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>広域準幹線</td> <td>乗継拠点（名張駅、桔梗が丘駅）と周辺都市を連絡</td> </tr> <tr> <td>市内幹線</td> <td>乗継拠点及び市内拠点相互を連絡</td> </tr> <tr> <td>市街地循環</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>地域交通</td> <td>地域の特性・ニーズに応じた日常生活の移動を支援</td> </tr> </tbody> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>	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
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												

<公共交通関連施策 1-3、2-10>

<p>施策名</p>	<p>バス運行問題箇所への対策（円滑かつ安全な駅前広場機能の確保）</p>
<p>施策概要</p>	<p>平成 25 年度に実施したバス交通事業者アンケートより道路交通に関するバス運行上の問題点は、交通結節点では名張駅及び桔梗が丘駅を抽出しました。</p> <p>駅前広場における円滑かつ安全な交通処理機能の確保に向けては、名張駅東口および桔梗が丘駅の整備済の駅前広場では動線分離の明確化を図るとともに一般車駐停車の排除（違法駐車取締）、未整備な名張駅西口駅前広場では駅アクセス道路の（都）平尾南町下比奈知線との一体的な整備が求められています。</p> <p>また、駅アクセス道路の円滑な交通処理機能の確保にあたっては、名張駅西口駅前広場と接続する（都）平尾南町下比奈知線や近鉄大阪線と立体交差する（都）赤坂夏秋橋線の整備、国道 368 号の 4 車線化拡幅の整備促進が求められています。</p>
<p>施策内容</p>	<p>図 3-13 バス運行問題箇所への対策案</p>  <p>The map shows bus routes and station areas. Callouts include:</p> <ul style="list-style-type: none"> 桔梗が丘駅アクセス道路の交通負荷の軽減に資する国道 368 号 4 車線化拡幅 名張駅及び桔梗が丘駅アクセス道路の交通負荷の軽減に資する（都）赤坂夏秋橋線、（都）平尾南町下比奈知線の整備 名張駅東口駅前広場は動線分離の明確化と一般車違法駐停車の取締強化 西口駅前広場は（都）平尾南町下比奈知線と一体的に駅前広場の整備 桔梗が丘駅東口駅前広場は通過交通の排除 <p>A scale bar at the bottom indicates 0, 1000, 2000, 3000, and 4000 meters.</p>

<公共交通関連施策 1-4、1-5、行動計画関連施策 1-11、3-2>

施策名	公共交通利用促進策の検討
<p>施策概要</p>	<p>持続可能な公共交通を確保・維持するためには、減少する公共交通利用者を増進させる必要があります。また、道路渋滞を緩和するために自動車交通需要そのものを削減する公共交通利用への転換を図る必要があります。</p> <p>そのためには、公共交通利用者にはより利用しやすく、未利用者には利用が可能となるよう、ニーズを踏まえた様々な利用促進策を検討・実施する必要があります。</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>➤ 分かりやすく、利用しやすいサービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合案内板、バス停表示等の整備、バスマップの作成 ・乗り継ぎ情報の提供（交通結節点、車内） ・ホームページ等による情報・案内の提供 ・バス車両の改善（高齢者や子育て世代（ベビーカー利用）等に配慮したノンステップバス等低床車両の導入、バス車両の変更（座席数の増加）など） ・インターネットを通じたバス路線等の乗り継ぎ情報の掲載率向上及びサービス普及（「三重県内の公共交通ネットワーク見える化」プロジェクト） ・誰もが思いやりを持って公共交通を利用できる「心のバリアフリー」を醸成する意識啓発活動の実施 <p>➤ 利用促進を誘導する施策の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗継拠点における待ち合い環境（ベンチ、トイレ等）、駐車場・駐輪場等の整備 ・乗継拠点施設及びアクセス経路等におけるバリアフリー化 ・運賃体系の見直し、特別割引等の実施 ・公共交通を利用した観光・イベントとのタイアップ ・高齢者の免許返納に対し、民営交通事業者の取組を周知するとともに、公共交通の利用促進に資する取組を検討 <p>➤ バスの愛着を高める方策の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民が愛着を持てるネーミングや車両デザイン ・バス利用促進に関するイベント・キャンペーン等の開催 <p>➤ 企業等と一体となった取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業や高等教育機関等との連携による研究・啓発活動の実施

図 3-14 ノンステップバス



資料:三重交通 HP

図 3-15 公共交通ネットワーク見える化プロジェクト



資料:国土交通省中部運輸局 HP

図 3-16 乗り継ぎ拠点整備のイメージ



資料:富山市

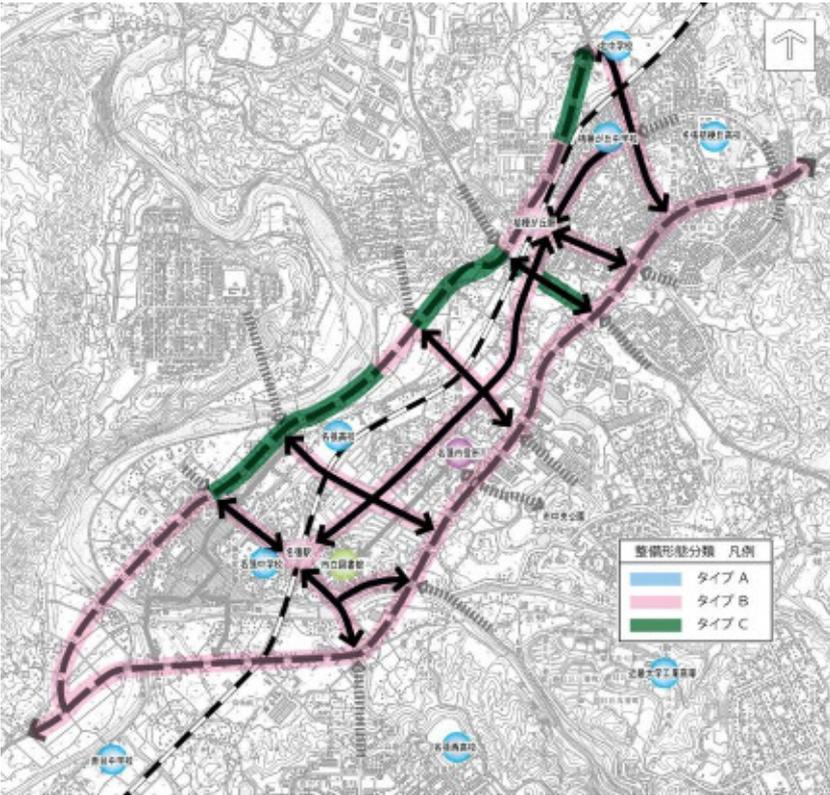
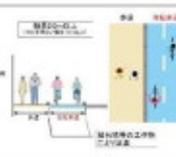
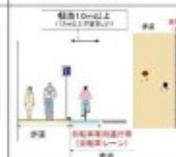
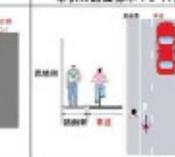
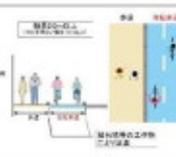
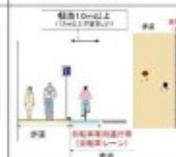
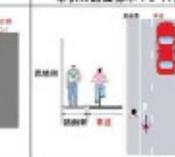
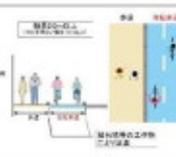
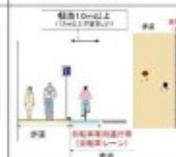
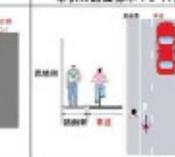
<公共交通関連施策 1-6>

<p>施策名</p>	<p>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【網形成計画：基本方針4】)</p>
<p>施策概要</p>	<p>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入が求められています。</p> <p>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りますが、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。</p> <p>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、支線バス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。</p>
<p>施策内容</p>	<p>図 3-17 公共交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担</p> <p>住民・地域 公共交通により享受できるサービスを理解し、利用促進に向けた地域主体の取り組みを実施する。また、地域運行協議会の相互連携を図り、情報交換等により効率的・効果的な取り組みを検討する。</p> <p>行政 名張市の交通将来像を支える地域公共交通の役割と、確保すべきサービス水準を明確化する。住民・地域と、交通事業者が実施する各種取り組みを調整し、公共交通体系を総合的にコーディネートする。</p> <p>交通事業者 名張市が策定・実施する交通施策を踏まえ、交通事業者としてのノウハウを活用した提案を実施する。また、交通事業者相互の意見交換等が行える仕組みづくりを検討する。</p>

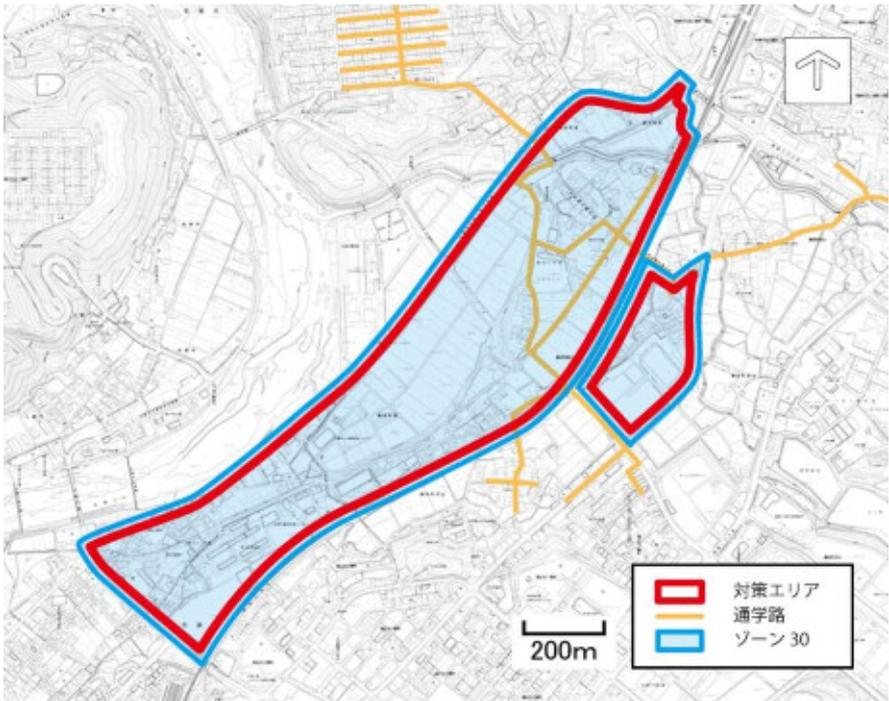
<自転車・歩行者関連施策 1-7、2-11>

<p>施策名</p>	<p>自転車・歩行者ネットワークの形成（名張駅周辺地区における自転車利用環境整備計画）</p>
<p>施策概要</p>	<p>名張駅周辺地区は、都市マスタープランにおいて市街地拠点（都市交流拠点）として名張地区既成市街地の歴史的まちなみを保全・活用する中で、徒歩や自転車による移動を中心ににぎわいを創出するエリアとして位置づけています。このまちづくりを実現するためには、名張駅周辺地区を自転車利用環境整備の重点地区として位置づけます。</p> <p>また、名張駅周辺地区においては、日常的な生活に対応した買物動線としての自転車ネットワークに加え、観光目的に対応した周遊ネットワーク路線に考慮し、自転車利用環境整備計画を検討します。</p>
<p>施策内容</p>	<p>図 3-18 名張地区における自転車利用環境整備計画（案）</p>

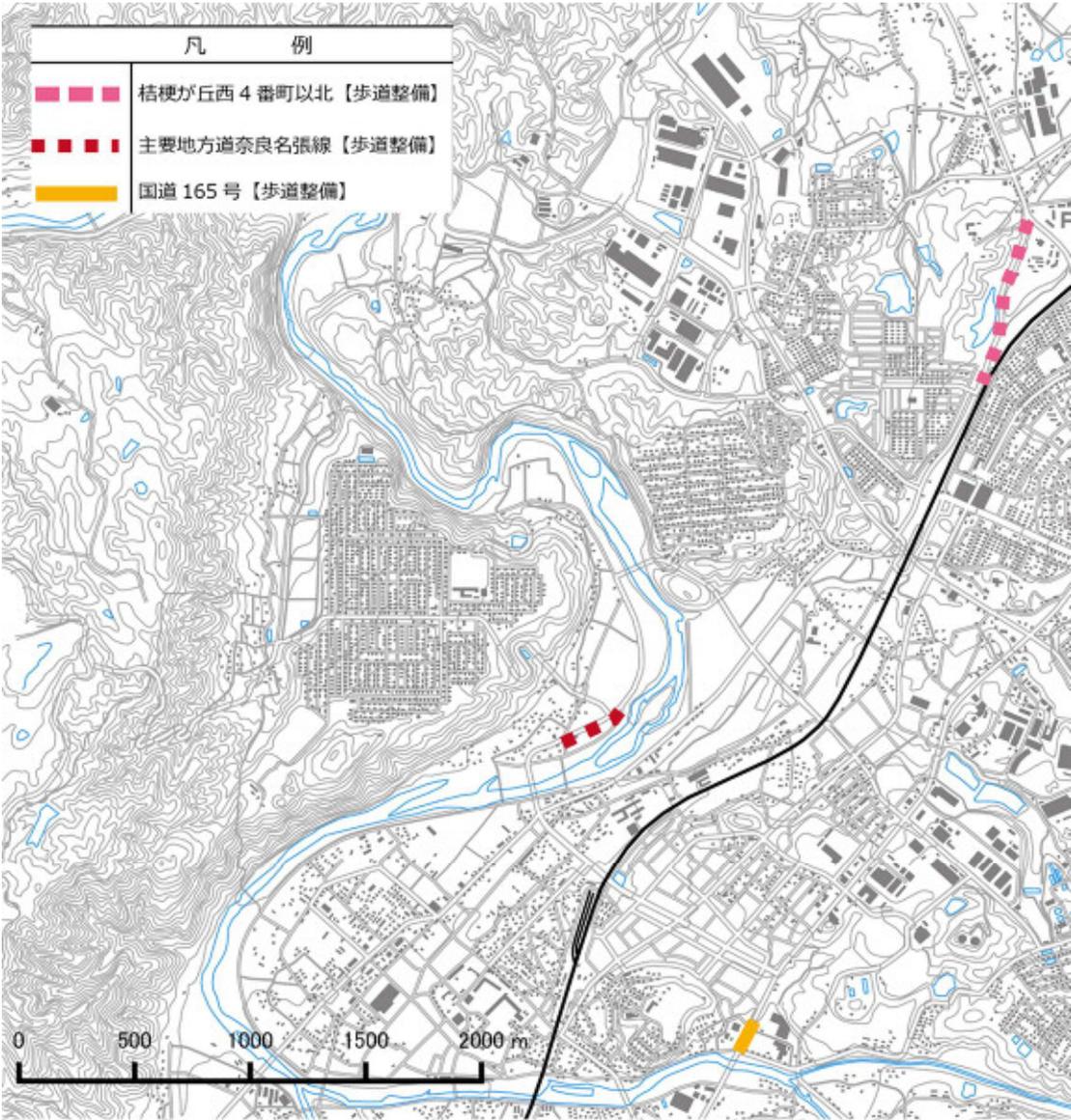
<自転車・歩行者関連施策 1-8>

<p>施策名</p>	<p>自転車通行空間確保の検討</p>																				
<p>施策概要</p>	<p>自転車通行空間の整備形態は、道路の断面構成・交通状況・沿道利用状況を踏まえつつ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24.11)」の整備形態の選定の考え方と分離に関する目安に準じて、自転車通行空間の整備形態を分類しました。</p> <p>本市における自転車通行空間の確保にあたっては、既存道路空間の再配分により対応を図るものとします。</p>																				
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">図 3-19 自転車通行区間の整備形態分類</p>  <p style="text-align: center;">道路空間の再配分の可能性検討</p> <table border="1" data-bbox="459 1406 1300 1780"> <thead> <tr> <th></th> <th>タイプA</th> <th>タイプB</th> <th>タイプC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車と自動車の分離</td> <td>構造的な分離</td> <td>視覚的な分離</td> <td>混在</td> </tr> <tr> <td>整備形態</td> <td>自転車道</td> <td>自転車専用通行帯</td> <td>車道 (路肩のカラーセ、車道左側部の車線内に車状の踏道線やペイントの設置)</td> </tr> <tr> <td>整備形態イメージ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">道路空間の再配分が困難な場合</p> <table border="1" data-bbox="459 1848 1300 1993"> <tr> <td style="background-color: #d9ead3;">整備可能な当面の整備形態の検討</td> <td style="background-color: #d9ead3;"> <p>当面の整備形態 (計画的に本来の整備形態で再整備)</p> </td> <td style="background-color: #d9ead3;"> <p>既設の自転車歩行者道を活用 又はタイプBでの整備</p> </td> <td style="background-color: #d9ead3;"> <p>既設の自転車歩行者道を活用 又はタイプCでの整備</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">道路空間に十分余裕がある場合は、タイプBでの整備とする</p> <p style="text-align: right;">※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24.11)」を参考に作成</p>		タイプA	タイプB	タイプC	自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在	整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道 (路肩のカラーセ、車道左側部の車線内に車状の踏道線やペイントの設置)	整備形態イメージ				整備可能な当面の整備形態の検討	<p>当面の整備形態 (計画的に本来の整備形態で再整備)</p>	<p>既設の自転車歩行者道を活用 又はタイプBでの整備</p>	<p>既設の自転車歩行者道を活用 又はタイプCでの整備</p>
	タイプA	タイプB	タイプC																		
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在																		
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道 (路肩のカラーセ、車道左側部の車線内に車状の踏道線やペイントの設置)																		
整備形態イメージ																					
整備可能な当面の整備形態の検討	<p>当面の整備形態 (計画的に本来の整備形態で再整備)</p>	<p>既設の自転車歩行者道を活用 又はタイプBでの整備</p>	<p>既設の自転車歩行者道を活用 又はタイプCでの整備</p>																		

<自転車・歩行者関連施策 1-9>

<p>施策名</p>	<p>生活道路の交通安全の確保に向けた取組について</p>
<p>施策概要</p>	<p>生活道路の交通安全確保に向けて、道路の機能分化を進め、自動車を安全性の高い道路へ転換するとともに、生活道路を歩行者及び自転車中心の空間にしていくという考えのもと、地域住民や警察等の関係者と連携して、ゾーン 30、ハンプや狭さくの適切な設置等、生活道路の交通安全対策をより一層推進し、生活道路における速度抑制や、通過交通の進入抑制を図ります。</p>
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">図 3-20 ゾーン 30 対策エリア（蔵持地区）</p>  <p style="text-align: center;">図 3-21 ゾーン 30 内の安全対策例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="406 1400 726 1780"> <p>■凸部(ハンプ)</p> <p>(縦断面図)</p> <p>(平面図)</p> </div> <div data-bbox="742 1400 997 1691"> <p>■狭さく</p> </div> <div data-bbox="1029 1400 1364 1736"> <p>■ライジングボラード</p> <p style="text-align: center;">ライジングボラード</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典:新潟市資料</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>■生活道路用防護柵</p> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">資料:国土交通省中部地方整備局</p>

<自転車・歩行者関連施策 1-10>

<p>施策名</p>	<p>安心、安全な移動環境の整備</p>
<p>施策概要</p>	<p>安心、安全な移動環境の実現に向けて、国道165号夏見地内歩道、都市計画道路黒田西原町線桔梗が丘西4番町以北の歩道、主要地方道奈良名張線市道大屋戸短野線交差点から、主要地方道奈良名張線歩道橋に至る大屋戸地内の歩道の整備が求められています。関係機関と協働しながらこれらの歩道整備について段階的に整備を進めます。</p>
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">図 3-22 歩道の整備</p> 

<自転車・歩行者関連施策 2-12、2-13、2-14、行動計画関連施策 1-13、3-3>

<p>施策名</p>	<p>魅力ある自転車・歩行者空間の創出</p>
<p>施策概要</p>	<p>魅力ある自転車利用空間の創出にあたっては、名張の歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携を深め、自転車を安心・安全かつ利用したくなる施策の展開を図ります。</p>
<p>施策内容</p>	<p><自転車を利用したくなる施策例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全で質の高い空間（舗装、植栽、照明等）の整備 ・サイクリングロードの整備 ・電車やバスとの連携（自転車の持ち込み等） ・休憩施設（ベンチ、トイレ等）の整備 ・バリアフリー整備（幅員の確保、段差の解消等） ・サイン計画、情報・案内板の整備、サイクリングマップ等の作成 ・歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催 ・乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクル施設の整備 （赤目地区において自転車 40 台を購入。観光事業者等に無償貸与し運用予定） ・モビリティ・マネジメントの実施、交通安全教室等の開催 <p style="text-align: center;">図 3-23 自転車の利用促進施策例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>鉄道との連携</p>  <p>資料:えちぜん鉄道</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>バス停と連携した駐輪場</p>  <p>資料:宇都宮市</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>サイクリングマップ</p>  <p>資料:名張市</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>サイクリングマップ</p>  <p>資料:京都ecoトリップ</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>C & B R案内看板</p>  <p>資料:関東自動車</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>交通安全教室</p>  <p>資料:豊橋市</p> </div> </div>

<行動計画関連施策 1-12、3-4>

施策名	TDMの実施による都市交通の誘導																				
<p>施策概要</p>	<p>短期的な道路整備による交通環境の大幅な改善が望めない状況下において、円滑な交通環境を確保するためには、自動車交通需要そのものを抑制する必要があります。その手法の1つとして、TDM（交通需要管理）の計画的な実施を推進します。</p> <p>人口減少・少子高齢社会の進展や生活様式の変容など多様化する交通需要に対して、新たな施設整備のみで対応するのではなく、既に整備された交通施設を効率的に運用するため、交通需要そのものを誘導する交通需要管理（TDM）を、下表に挙げる施策例を参考に、本市の道路や公共交通の整備状況、通勤、通学などの流動実態を踏まえた上で実施可能な施策を選択し、市民、地域、交通事業者、企業及び行政の協働により計画的に推進する必要があります。</p>																				
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">表 3-4 都市交通の誘導施策例</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">分類</th> <th style="width: 30%;">方策</th> <th style="width: 45%;">施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6" style="text-align: center; vertical-align: middle;">TDM</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">適切な交通手段への誘導</td> <td>公共交通の利用促進</td> <td>パーク&ライド、サイクル&バスライド、バスロケーションシステム等</td> </tr> <tr> <td>自転車利用の促進</td> <td>自転車道ネットワーク、レンタサイクル等</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">交通需要の効率化</td> <td>自動車利用の仕方の工夫</td> <td>相乗り、ノーマイカーデー等</td> </tr> <tr> <td>交通需要の低減・平準化</td> <td>時差出勤、フレックスタイム等</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">適切な自動車利用の誘導</td> <td>自動車交通の規制・誘導</td> <td>ゾーンシステム・トラフィックセルシステム、トランジットモール等</td> </tr> <tr> <td>駐車政策による誘導</td> <td>フリンジパーキング、駐車料金のコントロール等</td> </tr> </tbody> </table> <p>パーク&ライド：都市部の交通混雑や環境負荷の緩和を図るため、自動車を郊外の駐車場に止めて鉄道等により乗り継ぐ方法。</p> <p>サイクル&バスライド：バス停留所に駐輪スペースを設け、自転車でバス停留所まで行き、バスに乗り換える方法。</p> <p>バスロケーションシステム：通信等を用いてバスの現在位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。</p> <p>ゾーンシステム・トラフィックセルシステム：都心や居住地域をいくつかの区域（セル）に分けて、バスや救急車などの公共車両や緊急車両を除く一般車両は直接区域間を往来することができず、一旦通過交通用の循環道路を経由して限定された入り口から進入することを義務づける等の仕組み。</p> <p>トランジットモール：バスや路面電車などの公共交通に開放されている歩車共存道路のこと。自家用自動車などの通行を制限する一方で公共交通の利便性を高め、中心市街地などを活性化させる施策の一つ。</p> <p>フリンジパーキング：都心ではなくそのフリンジ（都心の周縁部）に車をとめて、目的地までは別の交通手段で移動する方法であり、都心における歩行などの安全性や回遊性を高め、活性化を図る施策の一つ。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>図 3-24 みえエコ通勤デー</p>  <p>資料:三重県 HP</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>図 3-25 エコ通勤優良事業所認証制度</p>  <p>資料:名張市</p> </div> </div>		分類	方策	施策	TDM	適切な交通手段への誘導	公共交通の利用促進	パーク&ライド、サイクル&バスライド、バスロケーションシステム等	自転車利用の促進	自転車道ネットワーク、レンタサイクル等	交通需要の効率化	自動車利用の仕方の工夫	相乗り、ノーマイカーデー等	交通需要の低減・平準化	時差出勤、フレックスタイム等	適切な自動車利用の誘導	自動車交通の規制・誘導	ゾーンシステム・トラフィックセルシステム、トランジットモール等	駐車政策による誘導	フリンジパーキング、駐車料金のコントロール等
	分類	方策	施策																		
TDM	適切な交通手段への誘導	公共交通の利用促進	パーク&ライド、サイクル&バスライド、バスロケーションシステム等																		
		自転車利用の促進	自転車道ネットワーク、レンタサイクル等																		
	交通需要の効率化	自動車利用の仕方の工夫	相乗り、ノーマイカーデー等																		
		交通需要の低減・平準化	時差出勤、フレックスタイム等																		
	適切な自動車利用の誘導	自動車交通の規制・誘導	ゾーンシステム・トラフィックセルシステム、トランジットモール等																		
		駐車政策による誘導	フリンジパーキング、駐車料金のコントロール等																		

<行動計画関連施策 1-14、1-15、3-5、3-6>

<p>施策名</p>	<p>MMの実施による過度な自動車利用の抑制</p>											
<p>施策概要</p>	<p>短期的な道路整備による交通環境の大幅な改善が望めない状況下において、円滑な交通環境を確保するためには、自動車交通需要そのものを抑制する必要があります。その手法の1つとして、MM（モビリティ・マネジメント）の計画的な実施を推進します。</p> <p>過度な自動車利用から公共交通、自転車など、一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促すため、コミュニケーション手法を活用したモビリティ・マネジメントを計画的に進める必要があります。</p>											
<p>施策内容</p>	<p style="text-align: center;">表 3-5 都市交通の誘導施策例</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">分類</th> <th style="width: 30%;">方策</th> <th style="width: 45%;">施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">MM</td> <td style="text-align: center;">住民を対象としたMM</td> <td>TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）による交通行動の変容促進</td> <td>特定地域の住民・世帯を対象としたコミュニケーション・プログラムの実施、交通まちづくり講座の開催等</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">通勤者を対象としたMM</td> <td>通勤手段・行動の変更</td> <td>PULL施策（表彰、有給休暇の追加、通勤手当の優遇等）、PUSH施策（駐車場の有料化等）の実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>TFP：トラベル・フィードバック・プログラムの略語で、自動車利用から公共交通機関への転換を目指して、一人ひとりの自発的な行動変化を促す繰り返し型の実践プログラムのこと。</p> <p style="text-align: center;">図 3-26 バスを活用したイベントの事例</p> <p style="text-align: center;">バスの乗り方教室の様子</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">お絵かきバスの様子</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">資料：三重県バス協会</p>		分類	方策	施策	MM	住民を対象としたMM	TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）による交通行動の変容促進	特定地域の住民・世帯を対象としたコミュニケーション・プログラムの実施、交通まちづくり講座の開催等	通勤者を対象としたMM	通勤手段・行動の変更	PULL施策（表彰、有給休暇の追加、通勤手当の優遇等）、PUSH施策（駐車場の有料化等）の実施
	分類	方策	施策									
MM	住民を対象としたMM	TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）による交通行動の変容促進	特定地域の住民・世帯を対象としたコミュニケーション・プログラムの実施、交通まちづくり講座の開催等									
	通勤者を対象としたMM	通勤手段・行動の変更	PULL施策（表彰、有給休暇の追加、通勤手当の優遇等）、PUSH施策（駐車場の有料化等）の実施									

(2) 重点地区の選定

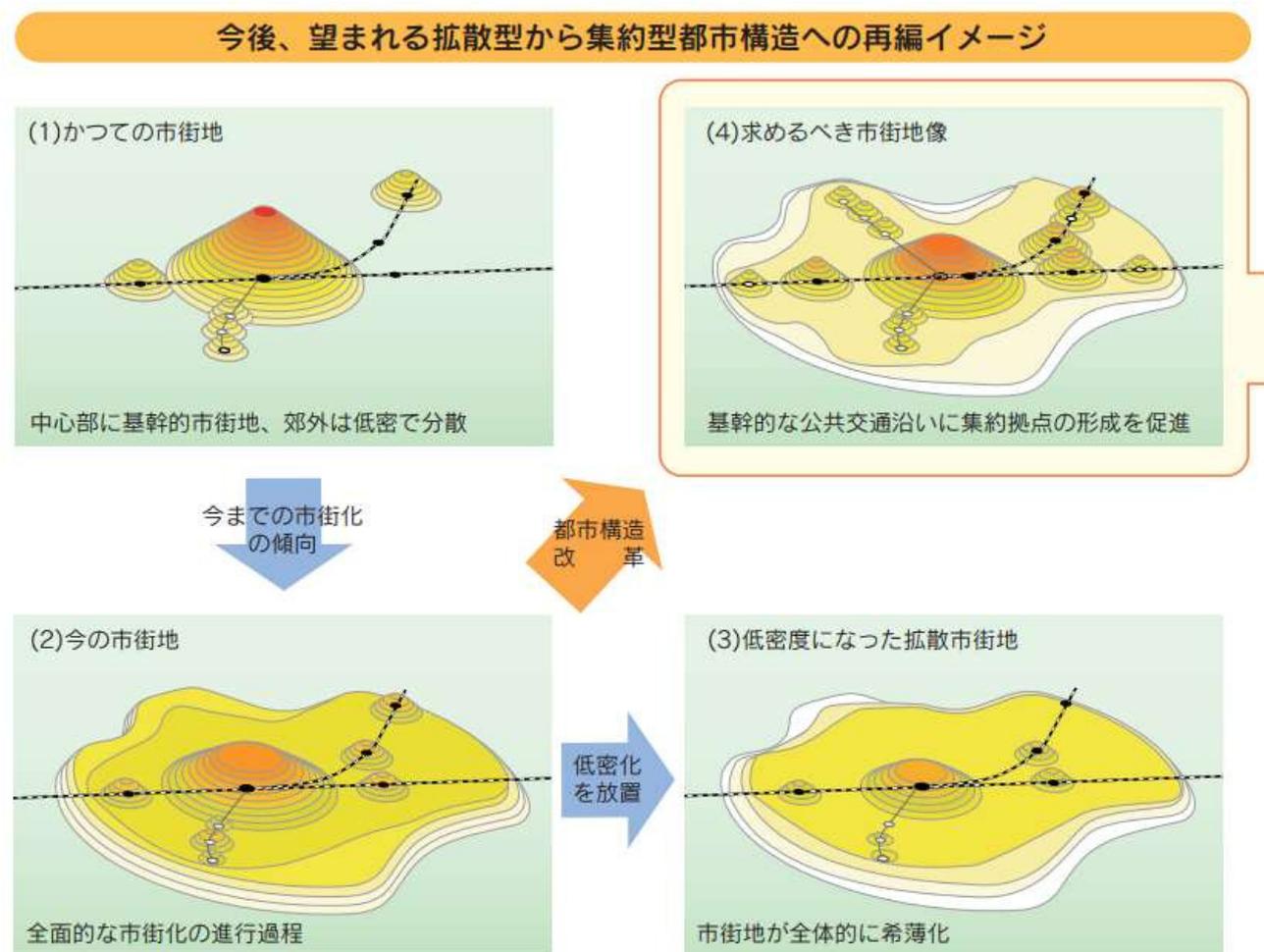
現在の市街地の状況は、都市機能が拡散し、低密度な市街地が形成されつつあります。しかし、このような状況を放置するとその現象は進み、都市経営コスト、環境への負荷、高齢者などの移動困難者の増加が懸念されます。

そのため今後求めるべき市街地像としては、圏域内の中心市街地や駅周辺等を、都市機能の集約を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と圏域内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、圏域内の多くの人にとっての暮らしやすさと圏域全体の持続的発展を確保する集約型都市構造が求められます。

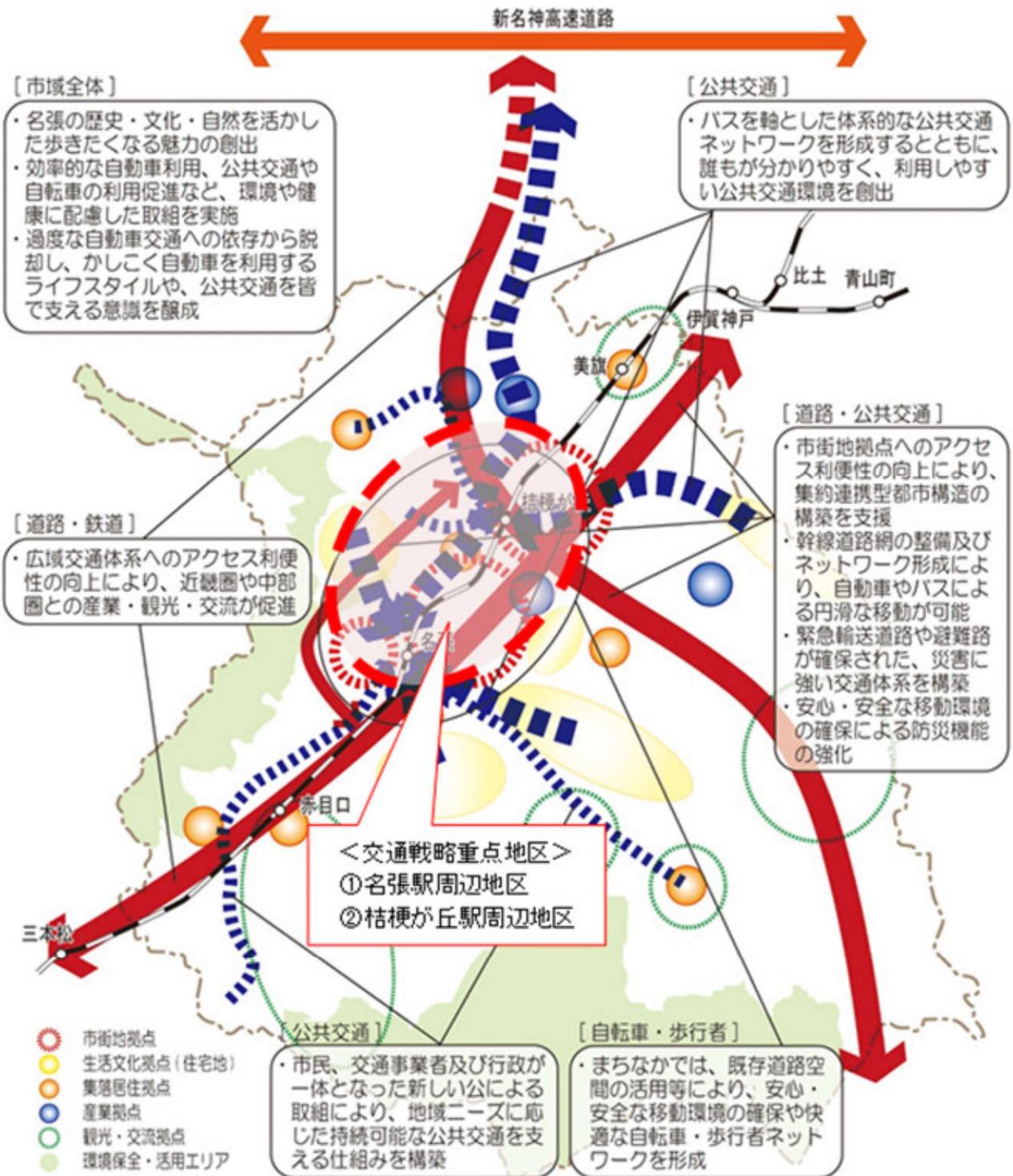
名張市総合都市交通戦略は、本市の将来都市像（集約連携型都市構造）の実現に向け、拠点を連携する軸としての機能を担う交通施策を展開します。その中で、本市の将来都市像は、名張駅～桔梗が丘駅間を市街地拠点として各種都市機能の集約・充実により、都市の健全な発展を目指しています。

これらより、本市の拠点形成の核となる名張駅、桔梗が丘駅を中心とした地区をまちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進する重点地区として位置づけます。

図 3-27 名張市の交通将来像



(出典:国土交通省都市・地域整備局:『集約型都市構造の実現に向けて』都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開)



(3) 両地域の特徴

名張駅周辺の現状

(社会動態)

- ・ 中心市街地における商業の空洞化、人口減少、少子高齢化のみでなく、全市としても平成 12 年をピークとして人口減少傾向に転じています。
- ・ その背景として、大阪都市圏の人口増加の受け皿として形成されたニュータウン居住者の高齢化が進み、大阪へのUターンが起こりつつあることも挙げられます。

(都市・交通)

- ・ 地区内の状況をみると、地区幹線道路と補助幹線道路によるネットワーク形成により、市街地内の通過交通を適切に処理すること、またそのネットワーク上でバス路線の利便性を高めることが課題となっています。
- ・ 拡幅を伴う都市計画道路整備のインパクトを適切に受け止め、沿道における新しいまちづくりを進めることが課題となっています。
- ・ 城下町、初瀬街道宿場町の歴史的資源が豊富であり、その資源有効活用ができる道路整備が課題となっています。

図 3-28 人口および世帯数の推移

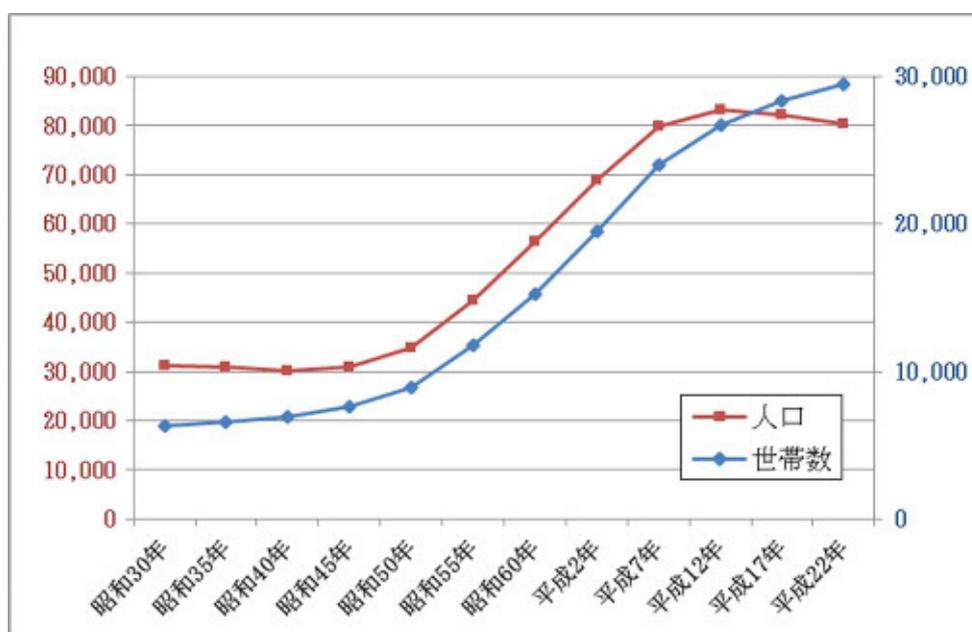


図 3-29 地区別人口の推移

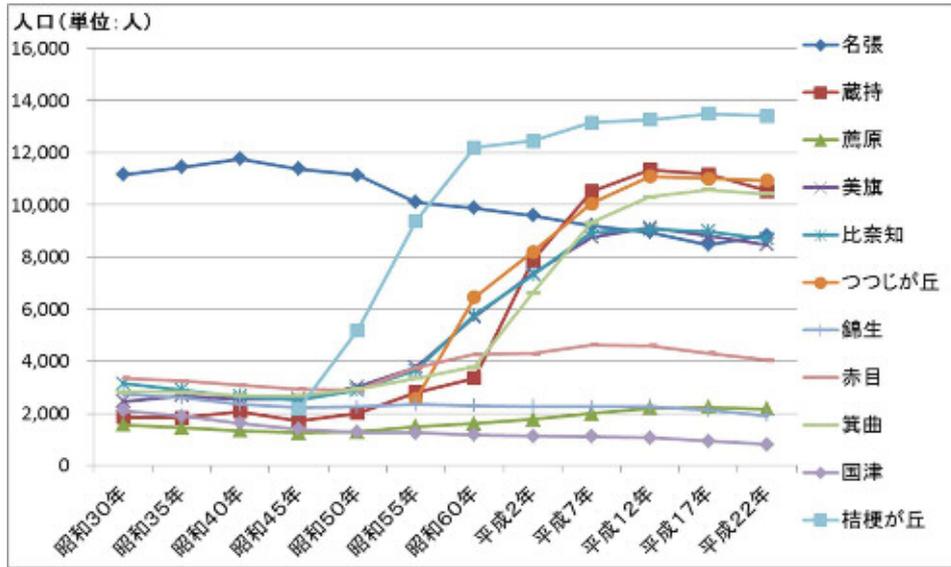


図 3-30 通勤流動（名張市から他都市への流出人口）

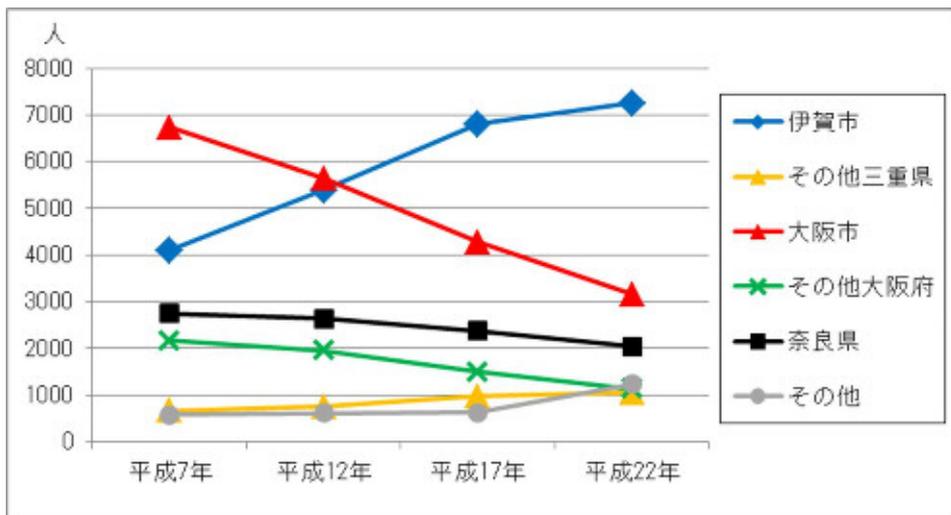


図 3-31 通過交通の状況



図 3-32 都市計画道路の未整備状況
（名張駅赤目線）（©2015google）



図 3-33 名張駅周辺地区の歴史的資源



桔梗が丘駅周辺の現状

(社会動態)

- ・西部地区の市街化により、人口、世帯数は依然増加しているものの、人口増加傾向は鈍化しています。
- ・市全体の少子化を反映し、県立名張桔梗丘高校が閉校予定にあります。
- ・開発から約 50 年を経過し、東部地区の居住者の高齢化が急速に進行する一方、西部地区には比較的若い世代が居住しています。

(都市・交通)

- ・桔梗が丘駅の利用者（乗車人員）は、平成 7 年（1995）の 7,500 人／日から平成 24 年（2012）の 3,600 人と、約 1/2 に減少しており、その背景として通勤利用者のリタイアが挙げられます。
- ・駅前の近鉄プラザは平成 24 年に B 棟が閉館するなど、駅前における商業機能の空洞化が進み、空き店舗、低未利用地が多くみられます。
- ・駅利用者の減少を反映し、駐車場、駐輪場の有休化もみられます。
- ・駅前広場を通り抜ける、交通結節点としての本来の機能以外の目的の自動車交通が多くみられます。

図 3-34 地区別人口の推移（再掲）

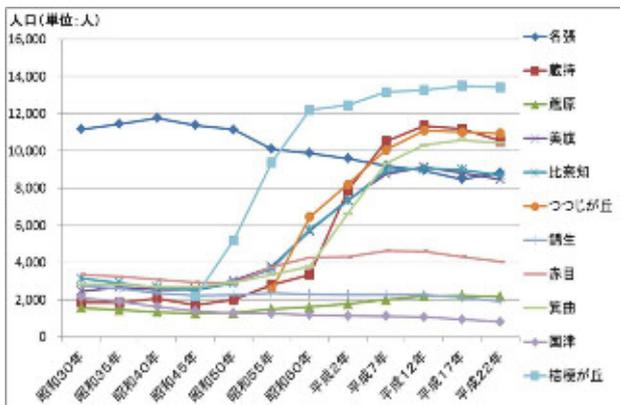
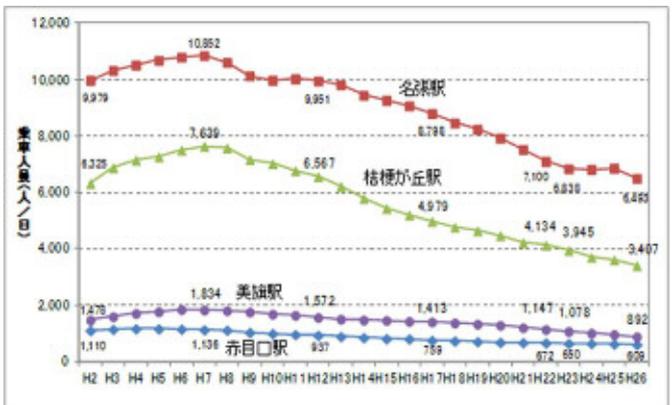


図 3-35 駅別乗車人員の推移



■自動車利用中心の都市構造

図 3-36 桔梗が丘駅周辺の状況

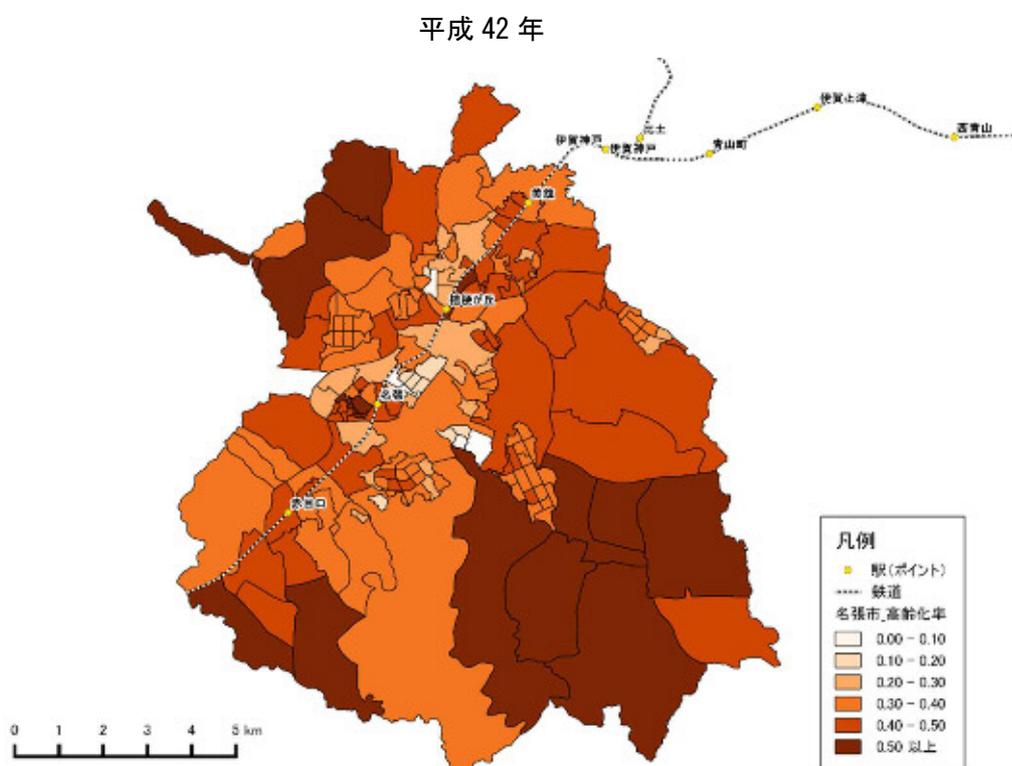
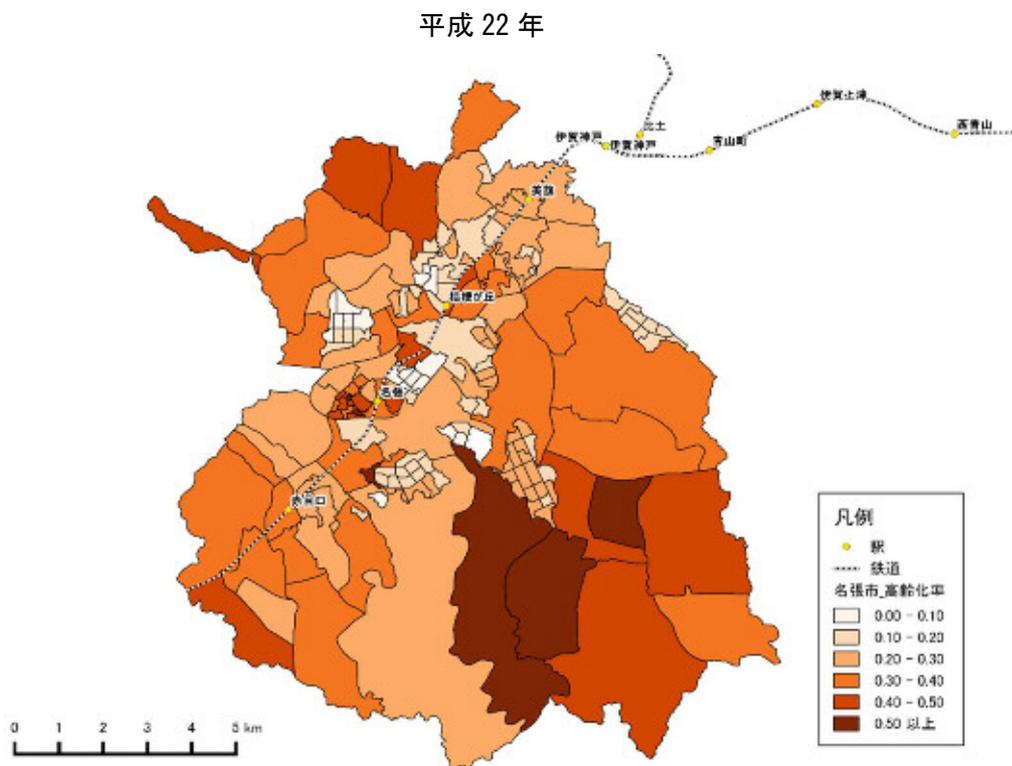


まとめ

両地区はそれぞれ、大型商業施設の撤退や空き店舗の増加などの商業の空洞化が顕著であるとともに、今後の将来人口予測から高齢化の進展や人口の減少が懸念されます。両地区は名張市の中でも歴史性を有する、鉄道駅を始め都市機能インフラが多く揃うなどの都市としてのポテンシャルが高い地区です。しかし、商業空洞化の進展など都市の魅力の喪失を契機とした求心力の低下により、今後さらに人口が郊外、市外に流出していくことで、上記の残存する都市機能インフラも加速度的に喪失していってしまうといったことが予想されます。

このような背景のもと、都市総合交通戦略においては、有効利用されなくなった都市インフラのストック活用を前提とする戦略的な都市機能や居住機能の誘導を目指しつつ、都市機能を有機的につなぐ公共交通の強化による持続可能な集約連携型都市を目指すことが求められています。

図 3-38 名張市における将来高齢化率分布予測
 (平成 22 年国勢調査小地域データを用いたコーホート要因法(封鎖法)による推計)



方針

以上の整理を通じると、都市交通施策の基本方針に掲げた4つの計画のなかでも、特に「公共交通体系計画」を重点プロジェクトに位置づけつつ、有用な都市インフラストックを活用するといった立地適正化を意識した集約連携型都市に向けた戦略を取ることが有効であると考えられます。

現在策定に向けて調査を進める「名張市地域公共交通網形成計画」と連携しながら、特に名張駅、桔梗が丘駅における同計画の実効性を高める整備を位置づけるとともに、両地区に点在する都市資源の有効活用に向けた戦略を重点的に立案していきます。

(4) 名張駅地区における重点プロジェクト

<基本目標>

コンパクトで暮らしやすく、かつ歴史資源と共存する道路整備

【古いまちなみを守る】

- ・ 中心市街地内の骨格として自動車交通、公共交通の軸となる道路の整備に際し、歴史的まちなみが残るエリアの保全に留意します。このため、必要に応じ未整備都市計画道路の廃止、計画幅員の見直しなどを行います。

【新しいまちなみを創る】

- ・ 拡幅を伴う都市計画道路の整備にあたって、城下町、宿場町、宇流富志禰神社の参道、生活感のある商店街など、沿道の土地利用特性と景観特性に配慮した整備を行い、道路整備を契機として、新たに歴史的景観を再生、創造します。

■ 現道幅員で都市計画道路を整備した事例（愛知県犬山市）



■ 城下町の町割を活かした整備事例（大分県臼杵市）



■ 都市計画道路の拡幅の事例（滋賀県彦根市）



（宮崎県日南市飫肥町）



<交通計画の基本方針>

① 自動車交通処理

■N-1 歴史的まちなみに配慮した都市計画の見直し

- ・既決定の都市計画道路のうち、初瀬街道沿いなどの歴史的な地区を分断する区間については都市計画の廃止、もしくは現道幅員に合わせた計画幅員の変更などにより、まちなみや歴史的建造物の保全を図ります。

② 公共交通の整備

■N-2 名張駅前広場の整備

- ・名張駅西口駅前広場の整備を行い、公共交通の利便性を高めます。

■N-3 バス路線の整備

- ・中心市街地の外郭をなす環状道路の整備により、環状線上にバス停留所を密に配置し、公共交通の利便性を高めます。

③ 歩行者・自転車ネットワークの整備

■N-4 城郭内と城下町、街道を巡る歩行者・自転車ネットワークの形成

- ・地区内を通過する 3.5.10 本町夏秋線（3.5.16 より西の区間）をはじめ、宿場町の道路、初瀬街道については、まちなかを巡る歩行者、自転車優先の道路として位置づけます。

<まちづくりの基本方針>

① 歴史と景観に配慮したまちづくり

■N-5 都市計画道路の整備

- ・3.4.12 朝日町鍛冶町線の一の鳥居から上本町にかけての区間、3.5.17 名張駅赤目線の駅前から平尾南町下比奈知線交差部までの区間は、拡幅整備にあたっては、城下町の景観に配慮した歩行者・自転車軸、バス交通軸、景観軸として位置づけます。

【3.4.12 朝日町鍛冶町線】

- ・地域のランドマークである一の鳥居と松の木があること、昭和の風情を残す商店街が連なる一角であることに特に留意し、道路整備及び沿道景観に配慮した整備とします。
- ・沿道土地利用が商業地のため、駐車帯を確保することとし、沿道家屋のセットバックにより民有地側での歩行者空間や店舗の利用空間の確保を図るなどの方策を検討します。

【3.5.17 名張駅赤目線】

- ・沿道の商業利用が少ないことから、駐車帯を設けず歩道部の幅員を十分に確保したうえ、名張駅と名張川を結ぶ歩行者・自転車軸として桜並木の再生による景観軸の形成を図ります。

■N-6 その他の道路の整備

【初瀬街道】

- ・近世の宿場町から昭和の風情の残る商店街まで、重層的な歴史を色濃く残す「歴史を巡る軸」として位置づけ、沿道の歴史的風致にふさわしい舗装や工作物の整備、サインの設置などを行

います。

【城郭周辺・城下川界限・寺町界限】

- ・築瀬水路の水辺空間や、ひやわいの路地空間などが持つ風情を活かす細街路の整備を行います。

【名張川に沿った道路】

- ・名張川の水辺の景観に親しむ歩行者・自転車軸、景観軸として位置づけ、桜並木の整備などを図ります。
- ・名張川に沿った桜並木等の整備とともに、親水公園の整備や、初瀬街道のまちなか交流施設（やなせ宿）と一帯となった「川の駅」整備などにより、水と親しめる施設整備をめざします。

■N-7 道路の眺望景観の保全

- ・以上に挙げた各道路の整備にあたっては、沿道景観のみでなく道路延長線上に見える山地の遠景眺望にも配慮します。

② 土地利用とまちの活力創出

■N-8 商業地としての機能向上と文化的背景を活かした景観形成

- ・地区の中心的な商業地である朝日町鍛冶町線沿道については、都市計画道路の整備に伴う沿道の建て替えに合わせ、商業地としての機能向上と同時に、宇流富志禰神社参道としての文化的背景を活かした景観形成を図ります。
- ・初瀬街道に沿った商業地については、昭和の風情を残す商店街の機能維持と魅力向上のため、既存家屋の維持修繕、リフォームも含めた対策を図ります。
- ・その他の地域については、「ひやわい」をもつ寺町などの区域も含まれることから、歴史的な町割（街区構成）や路地空間の魅力保全に努めるとともに、防災性の確保も図ります。

■N-9 商店街の活力再生

- ・道路整備にあわせ、空き店舗の活用促進などにより、商店街の活力創出を図ります。
- ・特に歴史的な風情が残る商店や住宅は維持、保全を図ります。
- ・伝統的な祭りなどとまちづくりの連携を図り、「祭りが映えるまちなみ」づくりをめざします。

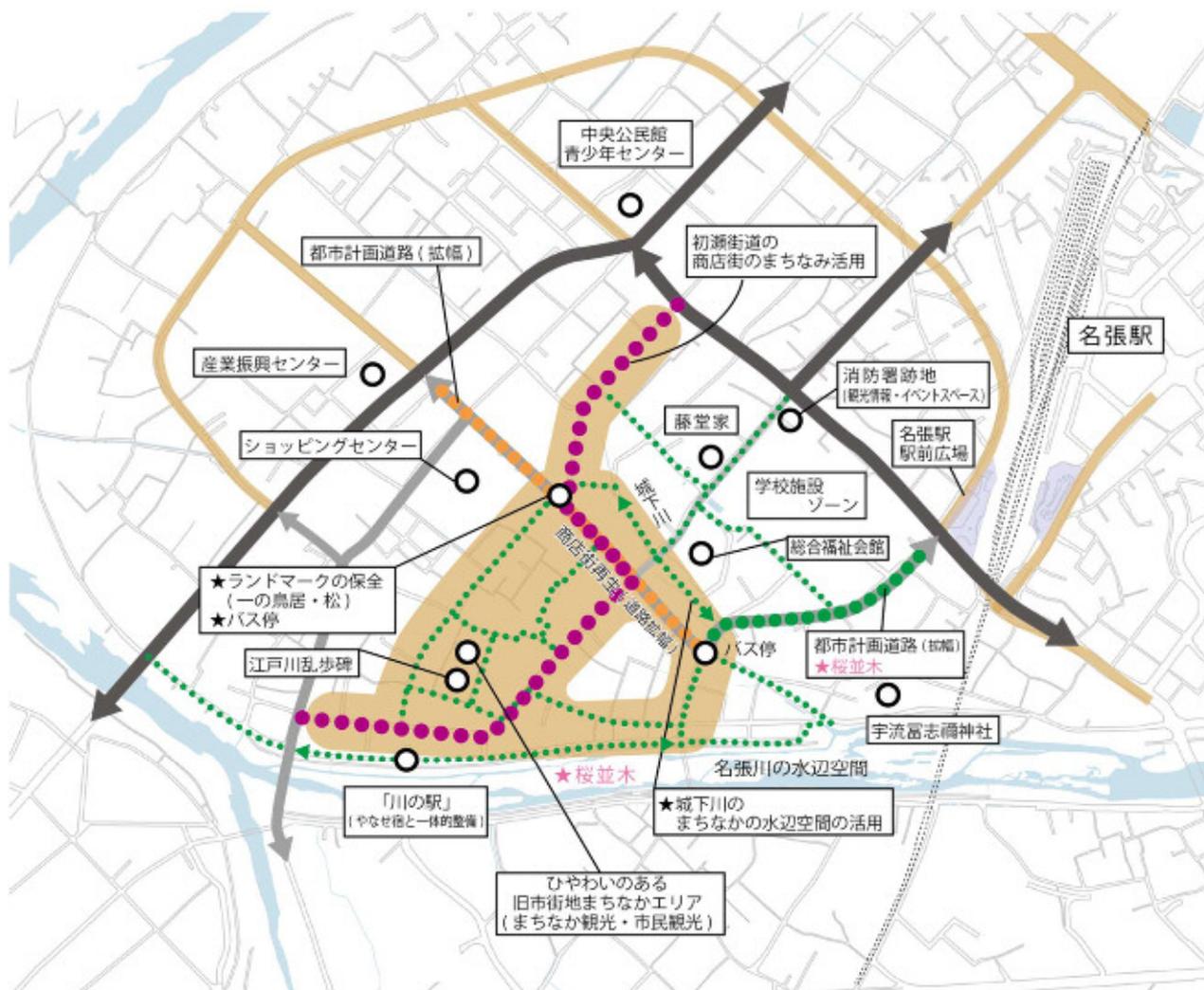
■N-10 ひやわいを美しく保つまちづくり

- ・地域住民の生活空間である路地空間「ひやわい」を巡る「市民観光」の振興にあたっては、マナーをわきまえながら、花いっぱい運動や城下川の美化などの活動を通じ、さまざまな市民が参加して路地空間を美しく保つような取り組みを促進します。

■N-11 まちなか観光の情報発信

- ・消防署跡地の活用などにより、まちなか観光の情報をわかりやすく来訪者に伝えられるようにします。

図 3-39 名張地区のまちづくり方針図



(5) 桔梗が丘駅周辺地区の重点プロジェクト

<基本目標> 『交通結節点』から『交流結節点』へ

- 公共交通で集まり、そこで集える場として、桔梗が丘駅前を再構築する -

■地域住民のモビリティを保証するコミュニティバスネットワークの強化を図るとともに、その結節点としての駅前広場機能を確保します

【交通機能面からの目標の捉え方】

郊外部団地に暮らす団塊世代とその家族が日々の通勤・通学で利用する、という意味での桔梗が丘駅の交通結節機能が次第に役割を変えつつあり、高齢者を中心とした移動の自由を確保するためのコミュニティバスのネットワークのハブとしての役割が増していきます。

このことから、駅端末交通需要の変化に的確に対応した、駅前広場及び駅周辺道路ネットワークの再構築を図ります。

■豊富な既存ストックを活用し、“ほっとまち”桔梗が丘（住民が生き生きと集える場、生活者支援の場など）としての都市機能を育成します。

【都市機能面からの目標の捉え方】

交通機能面の駅の役割の変化に伴い、従来は明確な移動の目的であった「通勤・通学」とは異なる、新たな目的として、住民が駅へ集まる動機づくりが必要であり、これによりはじめて、駅を中心とした地域内の公共交通ネットワークの存在意義も高めることが可能となります。

こうしたことから、これまでの「人が通過する結節点」としての役割から、「人が集まる結節点」としての役割へと、桔梗が丘駅とその周辺地区の機能を見直すとともに、空き店舗や低未利用地を活用します。この「人が集まる結節点」は、例えば、生涯楽しめる趣味活動を通じた自己実現の場であり、地域貢献をしたいという志が集まる場であり、四季を愛でることができる場であり、多世代が交流しながら創造的な営みができる場となります。

<交通計画の基本方針>

① 公共空間の再構築

■K-1 桔梗が丘駅東口駅前広場の再整備

- ・駅端末交通需要の変化（乗降客数の減少、パーク&ライド需要の減少など）や、コミュニティバスによる地域内公共交通ネットワークの充実など、交通需要の量と質の変化に的確に対応した交通広場機能の再配置を図ります。
- ・交通機能とにぎわい機能（交流空間）とのバランスを考慮した再整備を図ります。

■K-2 駅前道路網の再編

- ・東口駅前広場の通過交通の排除、歩行者滞留空間の充実を目的とした道路ネットワークの再編を図ります。また、市道桔梗が丘中央線、市道桔梗が丘 23 号線における街路樹の一部撤去を通じた道路空間の再分配による自転車通行空間の創出を図ります。

図 3-40 道路空間再分配による自転車通行空間の創出



市道桔梗が丘中央線

■K-3 駅東西を結ぶ架け橋づくり

- ・ 駅東口を中心に進める市民交流機能ゾーンへ、西部地区の居住者もアクセスしやすいよう、歩行者デッキなど、鉄道東西の一体化を図ります。

<まちづくりの基本方針>

① にぎわい機能の再構築

■K-4 近鉄空き店舗のコンバージョンによる新たな都市機能の導入

- ・ 空き店舗となっている近鉄プラザ B 棟については、市民交流機能として各種 NPO やボランティア組織の活動スペース、ホールスペースなどの市民交流機能や、子育て支援、介護支援機能をはじめとする生活支援サービス機能の導入など、交流機能の向上に向けたコンバージョンを図ります。
- ・ 近鉄プラザ A 棟において、吹き抜け空間における市民の活動発表の場としての活用など、賑わいや交流を促進させ、商業機能と交流機能の相乗効果により賑わいを回復します。

図 3-41 近鉄プラザ



■K-5 駅前空間の「交流広場」としての活用

- ・ 東口駅前広場北側の公園の再整備により、自然地形の起伏を活かしながら、桜の木をはじめとして四季を感じる植栽、既存水路を活用した水辺空間の整備などを行い、水と緑に親しめる魅力ある場とします。
- ・ 駅前広場のうち歩行者用広場の部分と上記の公園施設を一体的な空間とし、ミニコンサート、大道芸など、市民の文化活動の発表の場とします。
- ・ 駅東口のシンボルロードなどにおいて、広幅員の道路空間の休日歩行者天国化による、道路空間のにぎわい空間としての活用を図ります。

図 3-42 駅前空間



図 3-43 公共交通体系のイメージ図（名張市総合都市交通マスタープランを加筆）

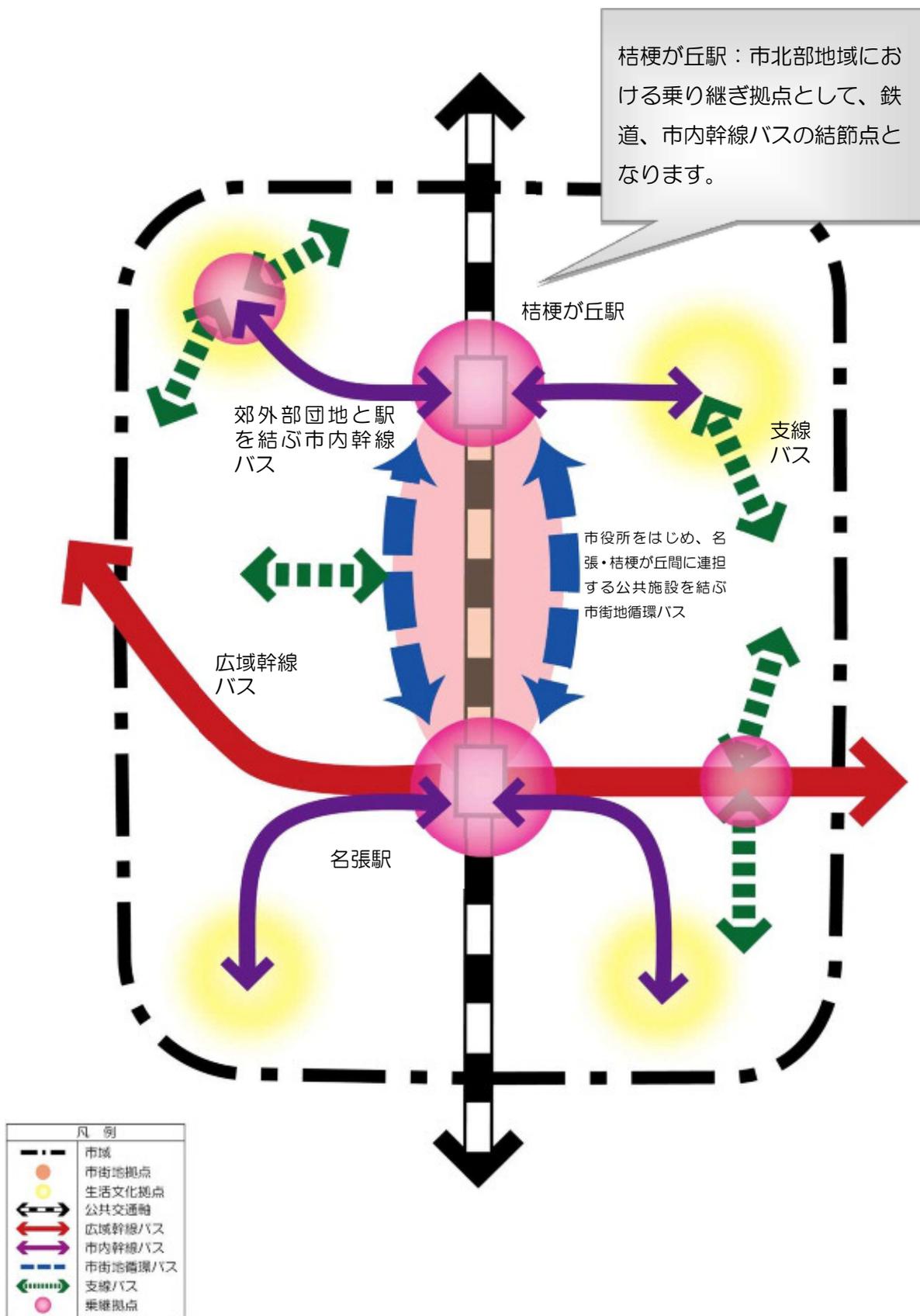


図 3-44 公民連携のまちづくりモデル

