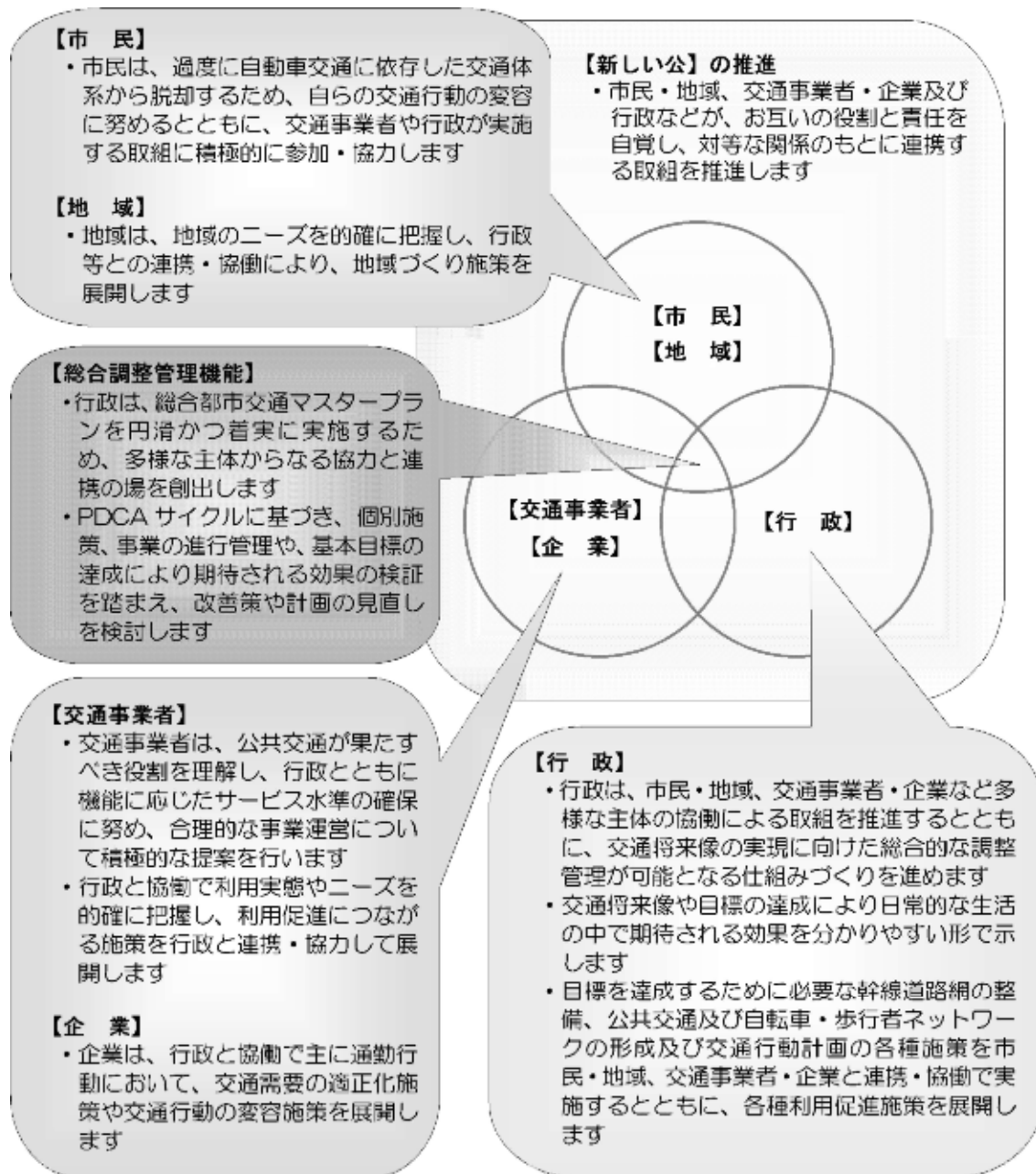


4. 戦略の実現に向けて

(1) 評価・推進体制

都市総合交通戦略の具体的な展開にあたっては、市民・地域、交通事業者・企業及び行政などが、それぞれの立場・役割を限定して分業する体制から、それぞれの主体が重なりを持ち、新しい運営形態を構築するとともに、これまで以上に連携を高め、協働で交通まちづくりを進めることが重要です。また、都市総合交通戦略の成果目標及び事業進捗を評価・検証し、改善策や計画の見直しを検討するなど総合的な調整管理が可能な仕組みづくりを進めます。

図 4-1 各主体の役割と連携



基本目標を達成する各種施策の展開において、各主体の役割と連携の取組案を以下に整理します。

基本目標	各主体の役割と連携の取組案		
	市民・地域は 交通事業者・企業、行政と協働で	交通事業者・企業は 市民・地域、行政と協働で	行政は 市民・地域、交通事業者・企業と協働で
基本目標1 ひとにやさしい 交通まちづくり	公共 利用促進により公共交通の維持・存続が可能となることを理解し、自らの交通行動の変容に努めます。	公共 機能に応じたサービス水準の確保や、利用者の利便性向上に資する公共交通ネットワークの形成を図ります。	
	公共 公共交通の利用促進に関する取組に積極的に参加・協力します。	公共 利用者の利便性向上や新たな需要創出に向け、分かりやすい情報・案内の提供や、乗り継ぎ・施設利用時間帯に配慮した利用しやすいダイヤ設定等の各種利用促進策の展開や、ノンステップバス等の人にやさしいバス車両の導入を図ります。	
	公共 地域住民が主体となった地域独自の交通システムの導入を検討します。	公共 地域住民が主体となった地域独自の交通システムの導入に対して、交通事業者のノウハウを活用した支援を行います。	公共 地域住民が主体となった地域独自の交通システムの導入を支援します。
	自歩 自転車・歩行者の安心・安全を確保する道路の整備・改良や、各種取組に参加・協力します。		自歩 自転車の安心・安全を確保する道路の整備・改良や、各種取組を実施します。
	行動 地域の公共交通の愛着（マイバス意識）を高める活動を展開します。		行動 地域の公共交通の愛着（マイバス意識）を高める活動を支援します。
	行動 過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築に向け、公共交通、自転車及び徒歩の利用に努めます。	行動 交通行動の変容を促すMM施策に協力します。	行動 過度に自動車交通に依存しない交通行動の変容を促すMM施策を実施します。
基本目標2 都市と地域の発展を支える交通 まちづくり	道路 市内交通軸として機能する都市計画道路等の整備・改良に協力します。		道路 円滑かつ快適な自動車交通環境を創出するため、幹線道路網の整備及びネットワークの形成を図ります。
	公共 利用促進により公共交通の維持・存続が可能となることを理解し、自らの交通行動の変容に努めます。	公共 機能に応じたサービス水準の確保や、利用者の利便性向上に資する公共交通ネットワークの形成を図ります。	
	公共 公共交通の利用促進に関する取組に積極的に参加・協力します。	公共 鉄道駅、主要バス停における乗継拠点の環境整備やバリアフリー化など、交通結節機能の強化を図ります。	
	自歩 地域の歴史、文化、自然を活用した歩きたくなる魅力の創出や発掘に関する各種取組に参加・協力します。	自歩 地域の歴史、文化、自然を活用した歩きたくなる魅力の創出や発掘に関する各種取組を実施します。	自歩 日常生活行動や観光・交流に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成を図ります。
行動 自動車利用の仕方の工夫や、自らの交通行動の変容に努めます。	行動 企業従業員の通勤交通の低減・平準化に資するTDM施策や、交通行動の変容を促すMM施策に協力します。	行動 自動車交通需要の低減・平準化に資するTDM施策や、過度に自動車交通に依存しない交通行動の変容を促すMM施策を実施します。	
基本目標3 環境に配慮した 持続可能な交通 まちづくり		公共 低炭素型車両等の環境にやさしいバス車両の導入を図ります。	
	行動 過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築に向け、公共交通、自転車及び徒歩の利用に努めます。	行動 公共交通、自転車及び徒歩の利用を促進するTDM施策や、交通行動の変容を促すMM施策に協力します。	行動 公共交通、自転車及び徒歩の利用を促進するTDM施策や、過度に自動車交通に依存しない交通行動の変容を促すMM施策を実施します。
基本目標4 災害に強い安心・安全な交通 まちづくり	道路 緊急輸送道路及び避難路の整備・改良に協力します。		道路 緊急輸送道路ネットワークの充実と、避難路の設定や有効幅員の確保を図ります。

道路は「将来幹線道路網計画」 公共は「公共交通体系計画」 自歩は「自転車・歩行者計画」 行動は「交通まちづくりのための行動計画」の分野別計画を示しています。

図 4-2 PDCAサイクル

都市総合交通戦略の運用にあたっては、掲げた各種の交通まちづくりを円滑かつ着実に実施するために、必要となる具体的な施策、事業を抽出し、実施主体、実施時期、実施により期待される効果等を、より明確にするアクションプログラムを作成する必要があります。

このアクションプログラムの実施においては、個別施策、事業の進行管理を各主体が一体となって検証できる仕組みの構築が必要であり、期待される効果や達成度の評価については、次頁に例示するような、市民等の目線からみてわかりやすい指標とするとともに、期待される効果の発現時期や効果そのものの見直しを計画へと反映するPDCAサイクル（Plan[計画]→Do[実行]→Check[評価]→Action[改善]）に基づき、進行管理の段階的な検証を実施するものとします。また、総合計画や都市マスタープラン、総合都市交通マスタープランなど上位関連計画の改定に伴い都市づくりの方針が見直された際には、本戦略についても必要な見直しを行います。

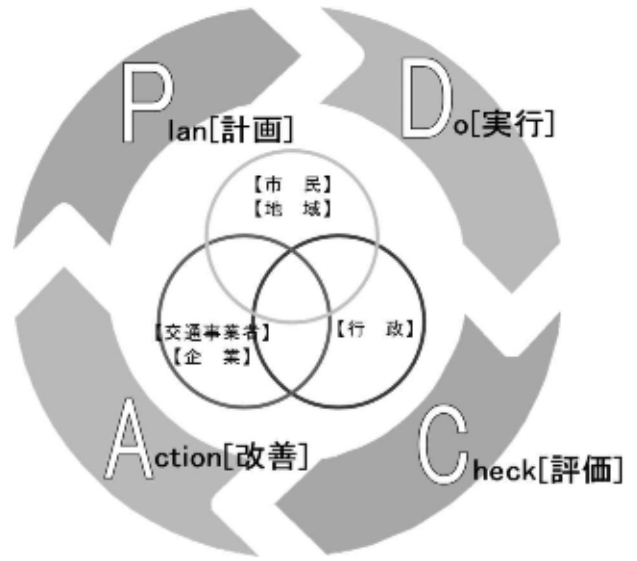
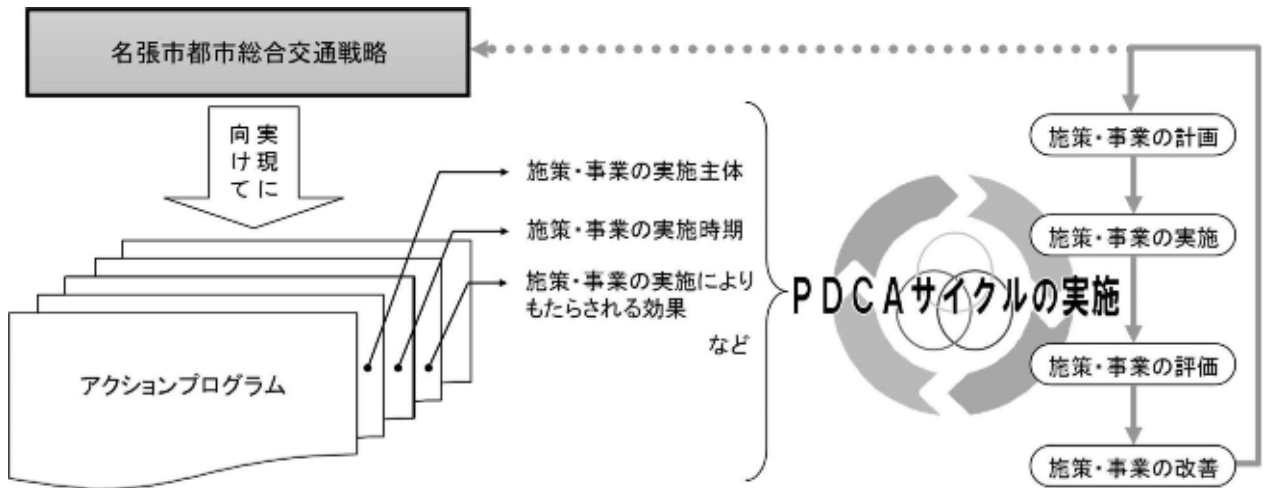


図 4-3 アクションプログラムによる進行管理



成果指標の設定

基本目標の達成により市民や各交通利用者へもたらされる効果について、成果指標として以下に設定します。

表 4-1 成果指標の設定

	成果指標・現況値	目標値	データ先
総合交通戦略全体	・公共交通の利用機会（公共交通を利用したお出かけを月に数回以上する人の割合） 平日 34.2%（H27） 休日 23.8%（H27）	平日 37.6%以上 休日 26.1%以上	名張市 （市民アンケート）
	・市内の交通環境に対する満足度割合 37.6%（H27）	40.6%以上	名張市（総合計画市民意識調査）
	・市民の外出頻度 週に1回以上外出する割合約 87%（H22 平日）	87%以上	名張市 （交通に関するアンケート調査）
	・出発地から目的地までの所要時間 所要時間 60 分未満の割合約 83%（H22 平日）	83%以上	
基本目標 1 ひとにやさしい交通まちづくり	・公共交通利用者数（人／年） 広域幹線（鉄道）（定期外） 122.5 万人（H26） 広域準幹線（路線バス） 23.3 万人（H28） 市内幹線（路線バス） 234.9 万人（H28） 市街地循環（ナッキー号） 4.2 万人（H26） 地域交通（地域コミュニティバス） 2.1 万人（H26）	広域幹線 122.5 万人以上 広域準幹線 23.3 万人以上 市内幹線 234.9 万人以上 市街地循環 4.4 万人以上 地域交通 2.5 万人以上	交通事業者 名張市
	・低床バスやバリアフリー対応バス導入数 対象車両数／乗合バス＝39 台／65 台（H27）	39 台以上	交通事業者
	・公共交通に対する評価 鉄道 79.5%（H27） 路線バス 63.1%（H27） ナッキー号 61.4%（H27） 地域コミュニティバス 71.8%（H27）	鉄道 79.5%以上 路線バス 63.1%以上 ナッキー号 61.4%以上 地域コミュニティバス 71.8%以上	名張市 （交通に関するアンケート調査）
	・自転車・徒歩に対する評価 自転車約 75%（H22） 徒歩約 68%（H22）	自転車 75%以上 徒歩 68%以上	
基本目標 2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり	・市街地において公共交通機関を利用して活動した人口（市街地循環ナッキー号の年間利用者数） 4.2 万人（H26）	4.4 万人以上	交通事業者 名張市
	・自動車利用トリップの平均所要時間 市内 12.3 分（H15） 市外 42.3 分（H15）	市内 12.3 分未満 市外 42.3 分未満	名張市（パーソナルトリップ調査）
	・自動車交通に対する評価 自動車等約 79%（H22）	79%以上	名張市 （交通に関するアンケート調査）
基本目標 3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり	・自動車の利用割合 自動車約 68%（H22 平日）	68%未満	
基本目標 4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり	・公用車の環境対応車両の導入数 7 台（ハイブリッド 6 台、電気自動車 1 台）（H26）	年次計画的に導入する	名張市
	・耐震対策を優先すべき橋梁（緊急輸送道路上にある橋長 15m 以上の橋梁、跨線橋、跨道）[15 箇所]のうち、落橋に対する安全性を確保した橋梁の数 12 箇所（H27）	計画的に整備を進める	三重県

※「～に対する評価」とあるのは、回答総数から不満度割合（やや不満＋不満の割合）を差し引いた割合

(2) アクションプログラム

施策・事業の効果に関する評価は、概ね6年後となる平成33年（ステージ1）及び最終年度となる平成40年（ステージ2）に段階的に実施

名張市都市総合交通戦略の事業期間の目安は、概ね6年後となる平成33年を中間年次（ステージ1）とし、平成34年から最終年度である平成40年を最終年次（ステージ2）として、段階的に実施します。

また、個別施策・事業の進捗管理については、2～3年を目安に事業評価を適宜実施し、計画の見直しへの反映を検討します。

基本目標 1 ひとにやさしい交通まちづくり

施策	事業名称	事業内容	掲載頁	事業箇所	掲載頁 (重点)	事業主体	事業期間	
							平成28年度～ 平成33年度 (ステージ1)	平成34年度～ 平成40年度 (ステージ2)
公共交通関連施策	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	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	p. 48	・名張市全域 (重点 N-3)	p. 70	・交通事業者 ・名張市	○	●
		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	p. 49	・名張市全域		・交通事業者 ・名張市	●	●
		1-3 乗継拠点の整備	p. 50	・名張駅 (重点 N-2) ・桔梗が丘駅 (重点 K-1)	p. 70 p. 73	・交通事業者 ・名張市	●	●
	人と環境にやさしい公共交通環境の整備	1-4 定時性の確保、乗り継ぎに配慮したダイヤ設定	p. 51	・名張駅 ・桔梗が丘駅		・交通事業者 ・名張市、三重県	●	●
		1-5 利用者に分かりやすい情報・案内の提供	p. 51	・名張駅 ・桔梗が丘駅		・交通事業者 ・名張市、三重県	●	●
	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	1-6 地域が主体となった地域生活交通システムの検討	p. 52	・名張市全域		・市民 ・交通事業者 ・名張市	●	●
自転車・歩行者関連施策	自転車・歩行者ネットワークの形成	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	p. 53	・名張駅周辺 (重点 N-4) ・桔梗が丘駅周辺 (重点 K-2、K-3)	p. 70 p. 73、74	・名張市	○	●
	安心・安全な移動環境の確保	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	p. 54	・名張市全域		・名張市	○	●
		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	p. 55	・蔵持地区		・警察 ・名張市	●	●
		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	p. 56	・国道165号(夏見地内) ・県道上野名張線 ・奈良名張線		・三重県	●	●
行動計画関連施策	公共交通を皆で支える意識の醸成	1-11 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	p. 51	・名張市全域		・市民 ・名張市	●	●
	TDMの実施による都市交通の誘導	1-12 公共交通の利用促進(ノーマイカーデーの推進、情報・案内の提供など)	p. 58	・名張市全域		・名張市	●	●
		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. 57	・赤目地区、名張市全域		・名張市	●	●
	MMの実施による過度な自動車利用の抑制	1-14 住民、企業及び学校教育におけるMMの実施	p. 59	・名張市全域		・市民 ・名張市	●	●
		1-15 交通マナーの向上に資する意識啓発	p. 59	・名張市全域		・市民 ・名張市	●	●

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。

※太枠は重点地区の名張駅、桔梗が丘駅地域に関連するものを示す

基本目標 2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり

施策	事業名称	事業内容	掲載頁	事業箇所	掲載頁 (重点)	事業主体	事業期間	
							平成 28 年度 ～ 平成 33 年度 (ステージ1)	平成 34 年度 ～ 平成 40 年度 (ステージ2)
道路関連施策	広域交通軸の整備	2-1 国道 368 号の 4 車線化	p. 42	・ 国道 368 号		・ 三重県	●	→
	市内交通軸の整備	2-2 国道 165 号を補充する(都)黒田西原町線の機能強化	p. 42	・ (都)黒田西原町線		・ 三重県	●	→
		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	p. 42	・ 県道上笠間八幡名張線		・ 三重県	●	→
	都市計画道路の見直し	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	p. 43	・ 名張市全域 (重点 N-1、N-5)	p. 70	・ 名張市	●	→
	道路整備プログラムの作成	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	p. 44	・ 名張市全域		・ 名張市	●	→
	バス定時性を確保する道路整備・改良	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 車線拡幅	p. 45	・ (都)黒田西原町線 ・ (都)平尾南町下比奈知線 ・ 東町中川原線 ・ 国道 368 号		・ 三重県	●	→
		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	p. 45	・ 夏見交差点 ・ 蔵持町原出交差点		・ 三重県 ・ 警察	○	→ ●
公共交通関連施策	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	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 (再掲 重点 1-1)	p. 48	・ 名張市全域 (再掲 重点 N-3)	p. 70	・ 交通事業者 ・ 名張市	●	→
		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 (再掲 1-2)	p. 49	・ 名張市全域		・ 名張市 ・ 交通事業者	●	→
		2-10 乗継拠点の整備 (再掲 1-3)	p. 50	・ 名張駅 (再掲 重点 N-2) ・ 桔梗が丘駅 (再掲 重点 K-1)	p. 70 p. 73	・ 名張市 ・ 交通事業者	○	→ ●
自転車・歩行者関連施策	自転車・歩行者ネットワークの形成	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 (再掲 1-7)	p. 53	・ 名張駅周辺 (再掲 重点 N-4) ・ 桔梗が丘駅周辺 (再掲 重点 K-2、K-3)	p. 70 p. 73、74	・ 名張市	○	→ ●
	魅力ある自転車・歩行者空間の創出	2-12 質の高い空間および休憩施設、交流の場の整備	p. 57	・ 名張駅周辺 (重点 N-6、N-7) ・ 桔梗が丘駅周辺 (重点 K-4、K-5)	p. 70、71 p. 74	・ 名張市	○	→ ●
		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	p. 57	・ 名張駅周辺 ・ 桔梗が丘駅周辺		・ 名張市	○	→ ●
		2-14 サイン計画、情報・案内板などの整備	p. 57	・ 名張市全域		・ 名張市 ・ 交通事業者	●	→

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。

※太枠は重点地区の名張駅、桔梗が丘駅地域に関連するものを示す

基本目標 3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり

施策	事業名称	事業内容	掲載頁	事業箇所	事業主体	事業期間	
						平成 28 年度 ～ 平成 33 年度 (ステージ1)	平成 34 年度 ～ 平成 40 年度 (ステージ2)
道路関連施策	低炭素型まちづくりの推進	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	p. 46	・名張市全域	・名張市	●————→	————→
行動計画関連施策	TDM の実施による都市交通の誘導	3-2 公共交通の利用促進 (公共交通サービスの向上など)	p. 51	・名張市全域	・交通事業者 ・名張市	●————→	————→
		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) (再掲 1-13)	p. 57	・赤目地区、名張市全域	・名張市	●————→	————→
		3-4 公共交通の利用促進 (ノーマイカーデーの推進、情報・案内の提供など) (再掲 1-12)	p. 58	・名張市全域	・名張市	●————→	————→
	MM の実施による過度な自動車利用の抑制	3-5 住民、企業及び学校教育における MM の実施 (再掲 1-14)	p. 59	・名張市全域	・市民 ・名張市	●————→	————→
		3-6 交通マナーの向上に資する意識啓発 (再掲 1-15)	p. 59	・名張市全域	・市民 ・名張市	●————→	————→

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。

基本目標 4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり

施策	事業名称・事業内容	掲載頁	事業箇所	事業主体	事業期間	
					平成 28 年度 ～ 平成 33 年度 (ステージ1)	平成 34 年度 ～ 平成 40 年度 (ステージ2)
道路関連施策	4-1 緊急輸送網及び避難路の整備	p. 47	・名張市全域	・三重県 ・名張市	●————→	————→

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。