

名張市地域公共交通網形成計画

平成 2 9 年 2 月

名 張 市

目 次

1. 名張市の現況と地域公共交通の現状	1
1) 名張市の都市構造特性	1
2) 名張市の公共交通特性	5
3) 上位計画・関連計画の整理	12
2. ニーズ調査結果	18
1) 調査概要一覧	18
2) 市民アンケートの結果	19
3) 学生アンケートの結果	24
4) 乗り込み調査の結果	26
5) バス利用者アンケート調査の結果	33
3. 名張市の地域公共交通の課題	40
4. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び 再生の推進に関する基本的な方針	46
1) 名張市の交通将来像	46
2) 公共交通の役割	48
3) 地域公共交通の基本方針	49
5. 計画区域と計画期間	52
6. 計画の目標	53
7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	58
1) 公共交通ネットワークの形成	58
2) 公共交通環境の整備	62
3) 持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組み	65
4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体	67
8. 計画の達成状況の評価に関する事項	68
1) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方	68
2) 路線単位の評価指標及び評価基準	69

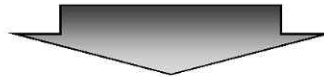
1. 名張市の現況と地域公共交通の現状

1) 名張市の都市構造特性

(1) 自然条件

広域的に見た名張市の位置づけを整理するとともに、交通処理の制約条件となる地形等の自然条件を整理します。

1) 広域的な位置づけ	<ul style="list-style-type: none">▶ 近畿圏と中京圏の両圏域の結節点▶ 都市交通網は、近畿日本鉄道大阪線、国道 25 号（名阪国道）（以下「名阪国道」という。）により、大阪、名古屋方面と連絡
2) 地形的特徴	<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、近畿日本鉄道大阪線、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



名張市は、市域が山地に囲まれた盆地であり、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主体となっています。また、平野部が狭く台地や丘陵地が広く分布しており、市内の移動や鉄道駅へのアクセスに自動車やバスが重要な役割を果たしています。

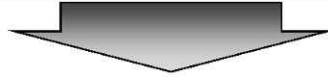
図 1-1 広域的に見た名張市の位置



(2) 社会条件

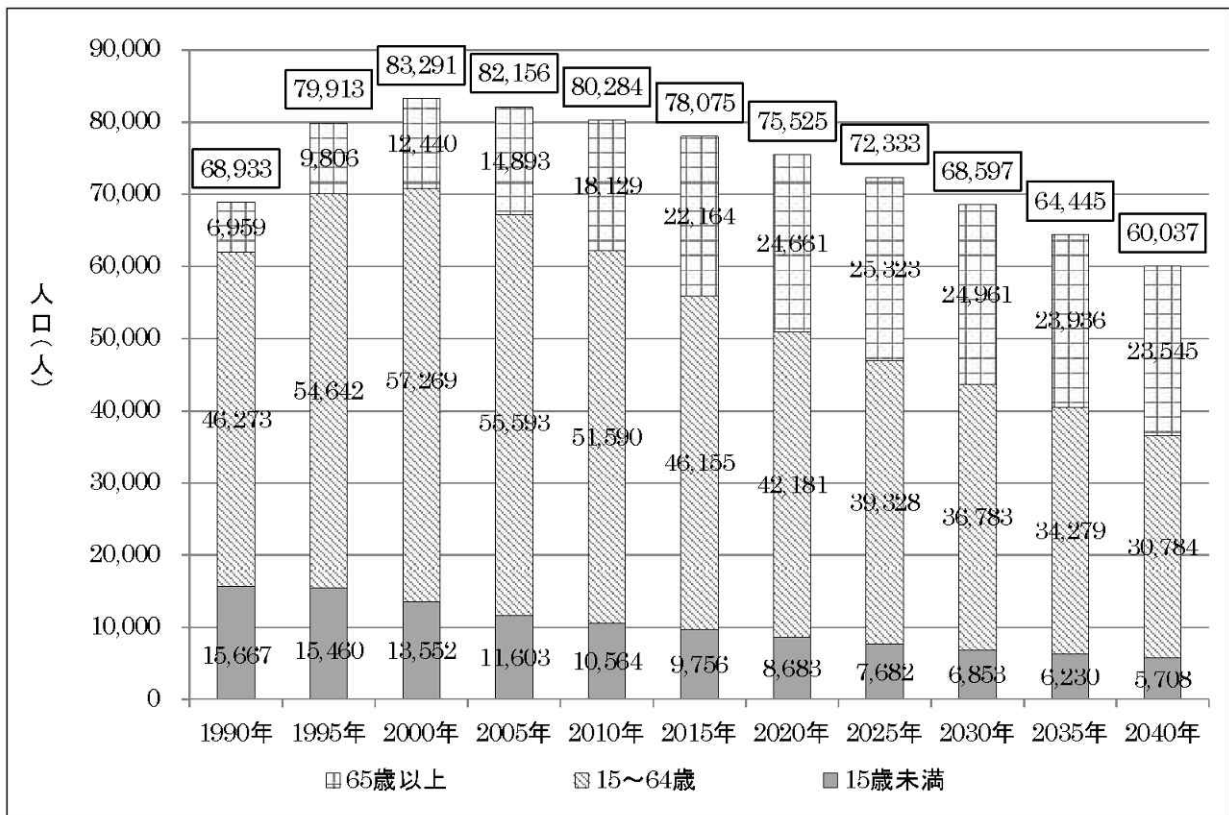
交通需要発生の背景となる、人口、土地利用現況、施設立地状況等を整理します。

1) 人口	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 名張市の人口は約 8.0 万人（2010（平成 22）年国勢調査）、2000 年（平成 12 年）以降減少 ▶ 高齢化率は三重県平均と比較して低かったが、今後上回る傾向 ▶ 市中心部の名張地区は減少傾向、桔梗が丘、つつしが丘などの住宅開発地区に人口が分散・集積 ▶ 2040（平成 52）年には約 2.5 人に 1 人が高齢者 ▶ 主たる通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフト
-------	---



名張市の人口は 2000 年（平成 12 年）をピークに減少に転じる一方、高齢化が進展しています。また、丘陵地には住宅地が分散的に立地、幹線道路沿道には大型店の立地が進む一方、中心部の名張地区の人口は減少しており、中心市街地の求心力は低下傾向にあります。今後、住宅地での急激な高齢化等を見据え、交通弱者の社会参加が妨げられないよう、市民の生活の足として公共交通の確保を図る必要があります。

図 1-2 人口推移の見通し



資料：国立社会保障・人口問題研究所

表 1-1 高齢化率の見通し

	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
名張市	10%	12%	15%	18%	23%	28%	33%	35%	36%	37%	39%
三重県	14%	16%	19%	21%	24%	28%	30%	31%	32%	33%	36%

資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 1-3 地区別人口の推移

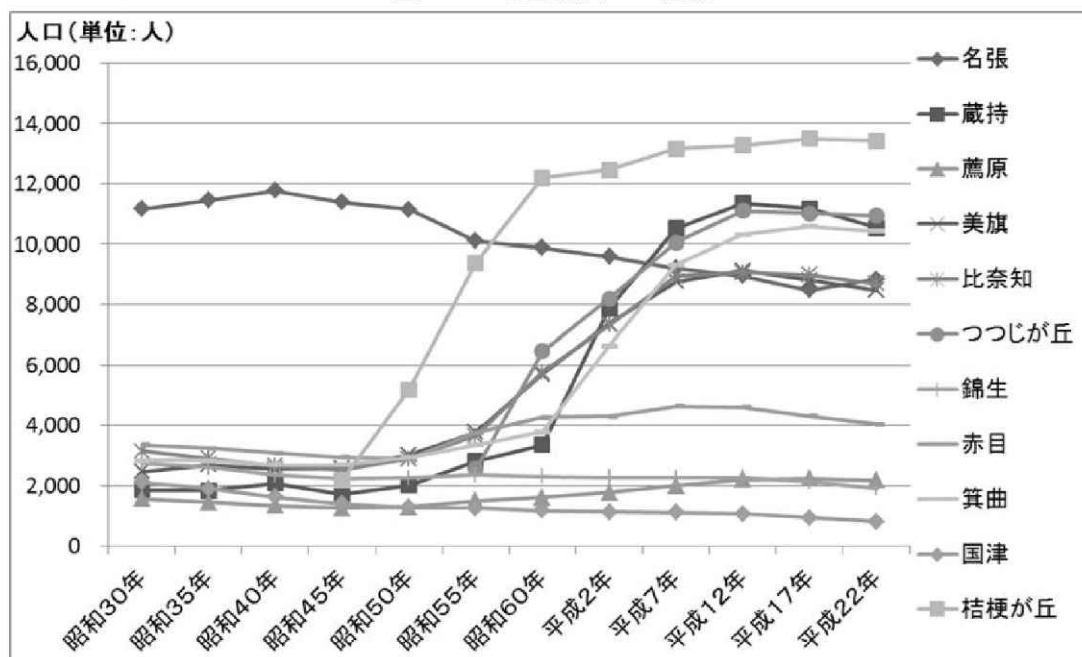
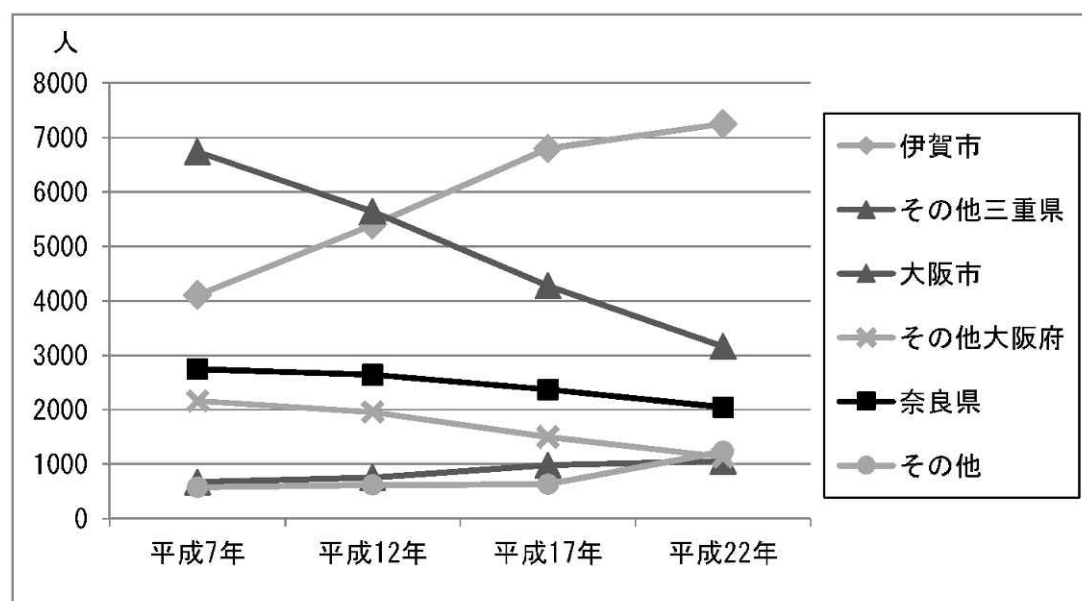
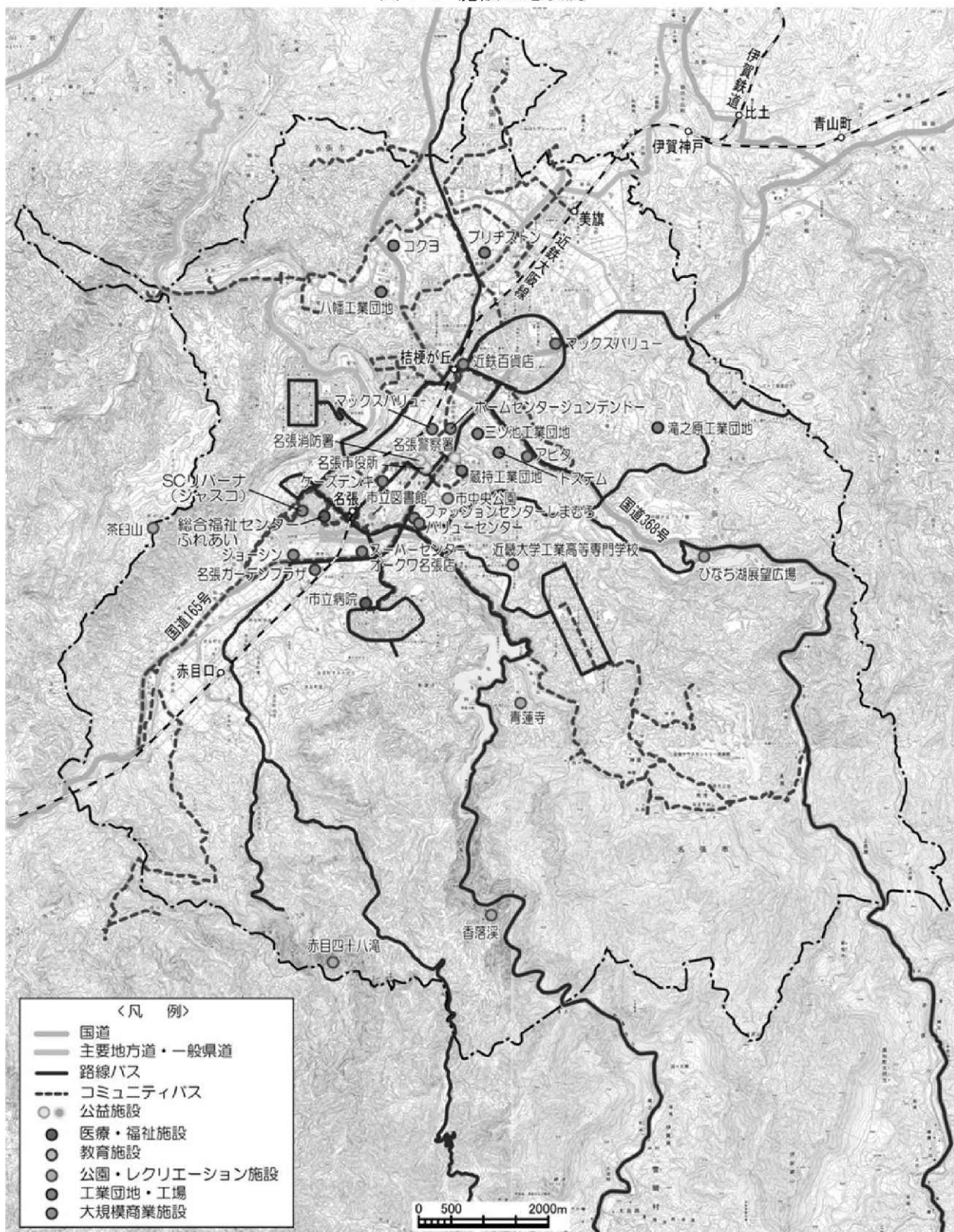


図 1-4 通勤流動(名張市から他都市への流出口)



資料：国勢調査

図 1-5 施設立地状況



資料：大型小売店総覧（東洋経済新報社）

2) 名張市の公共交通特性

(1) 交通施設整備状況

公共交通機関に係るサービス水準及び利用実態を整理します。

1) 鉄道	<ul style="list-style-type: none">● 近畿日本鉄道大阪線が交通軸を形成● 市内鉄道駅の年間利用者数は減少傾向
2) バス	<ul style="list-style-type: none">● 名張駅、桔梗が丘駅を起点に路線バスが放射状に運行● 地域あるいは名張市が主体となってコミュニティバスを運行
3) 交通不便地域	<ul style="list-style-type: none">● 赤目地域に交通不便地域が存在
4) 交通結節点	<ul style="list-style-type: none">● 交通結節点の環境改善が課題



近畿日本鉄道大阪線を軸に、鉄道駅を中心とした放射状の路線バス網や路線バスを補完する形で地域や行政が主体となったコミュニティバスが運行されています。こうした公共交通の利用促進とともに、赤目地域に存在する交通不便地域の解消など、円滑かつ持続可能な公共交通による移動の確保に向け、各路線の機能に応じた運行形態や運行主体、適切な費用負担のあり方を検討する必要があります。

図 1-6 公共交通ネットワーク図

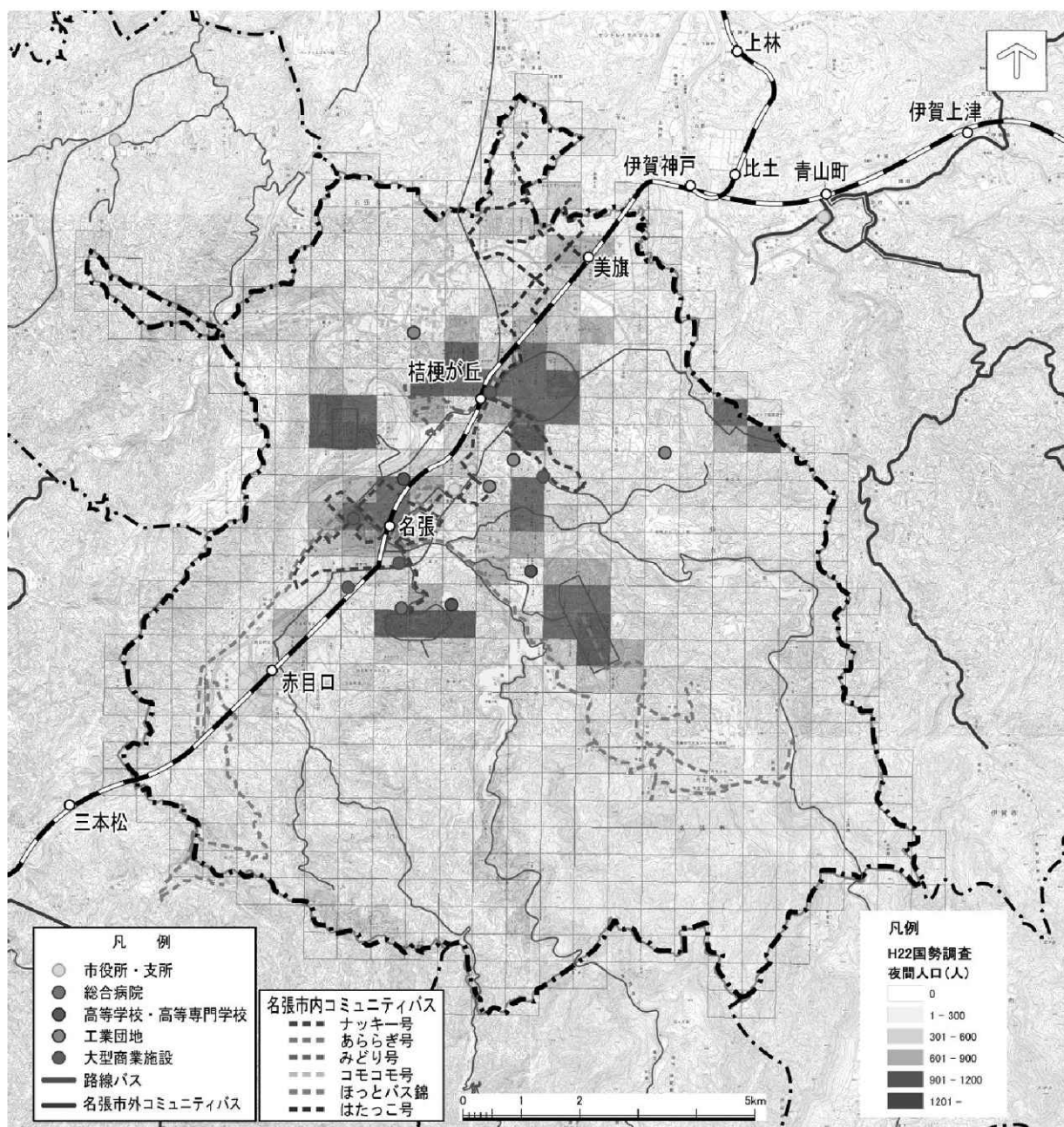
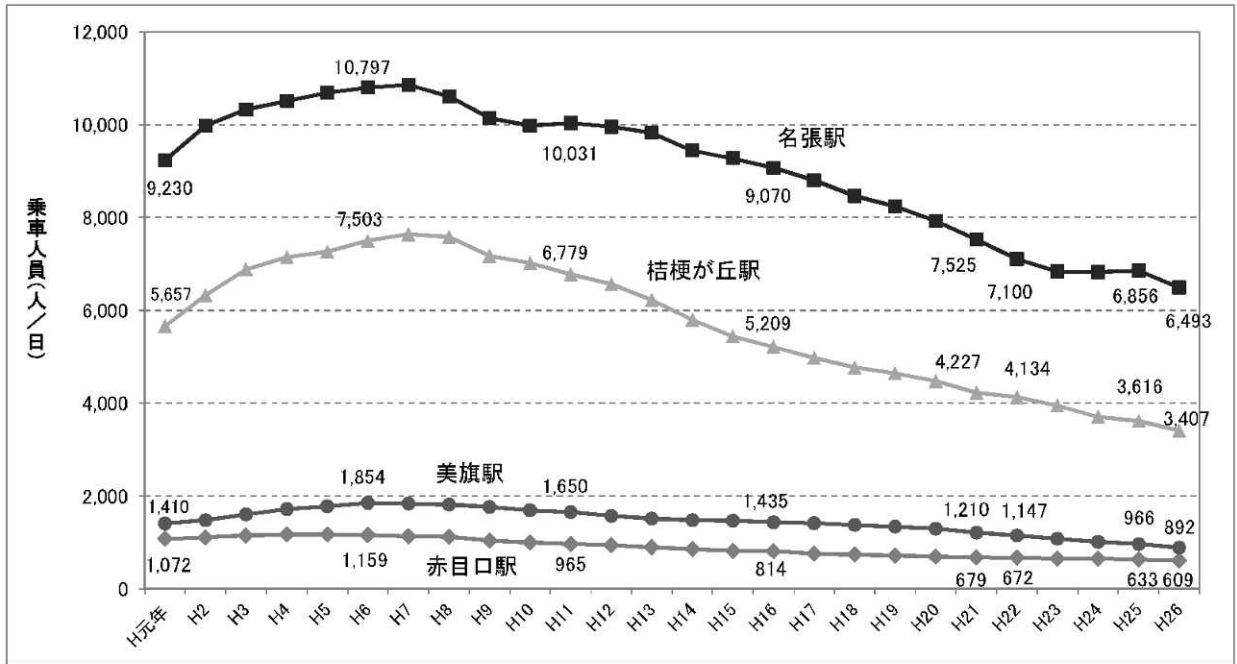
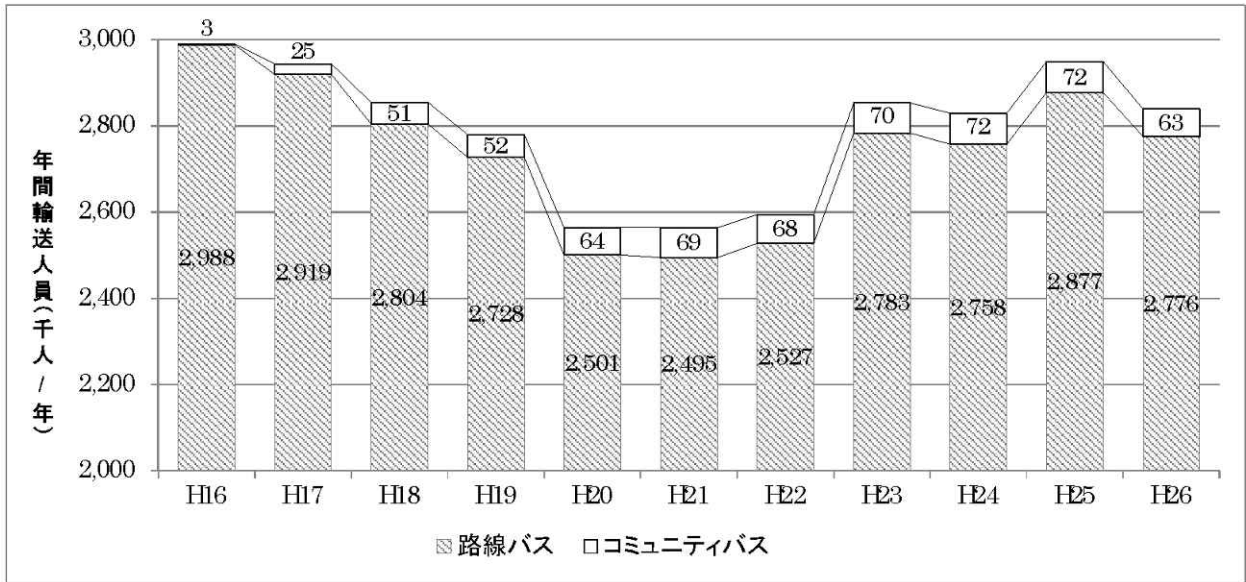


図 1-7 駅別乗車人員の推移



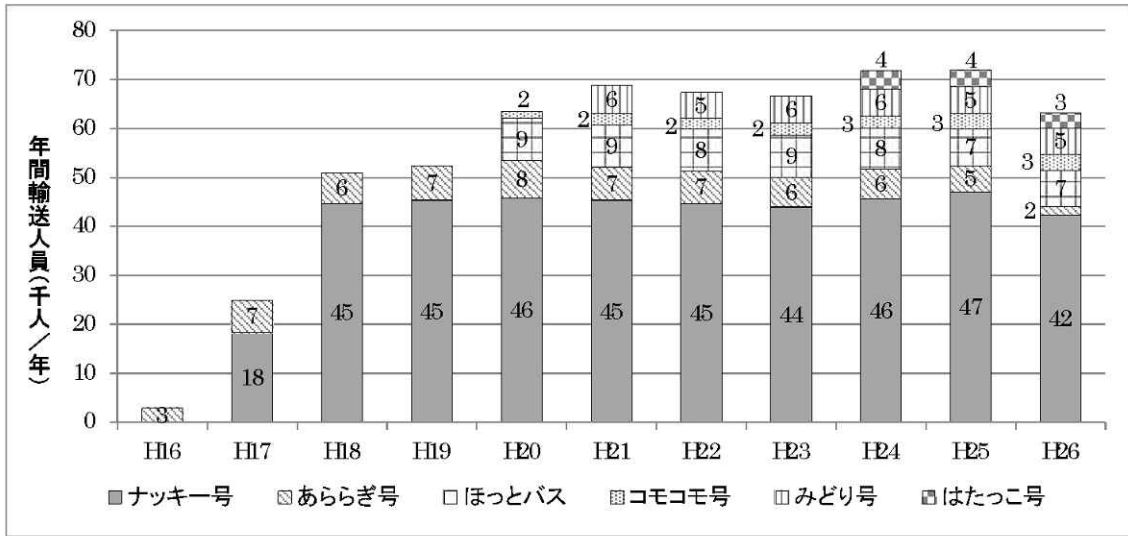
資料：近畿日本鉄道株式会社提供資料

図 1-8 路線バス及びコミュニティバス利用者数の推移



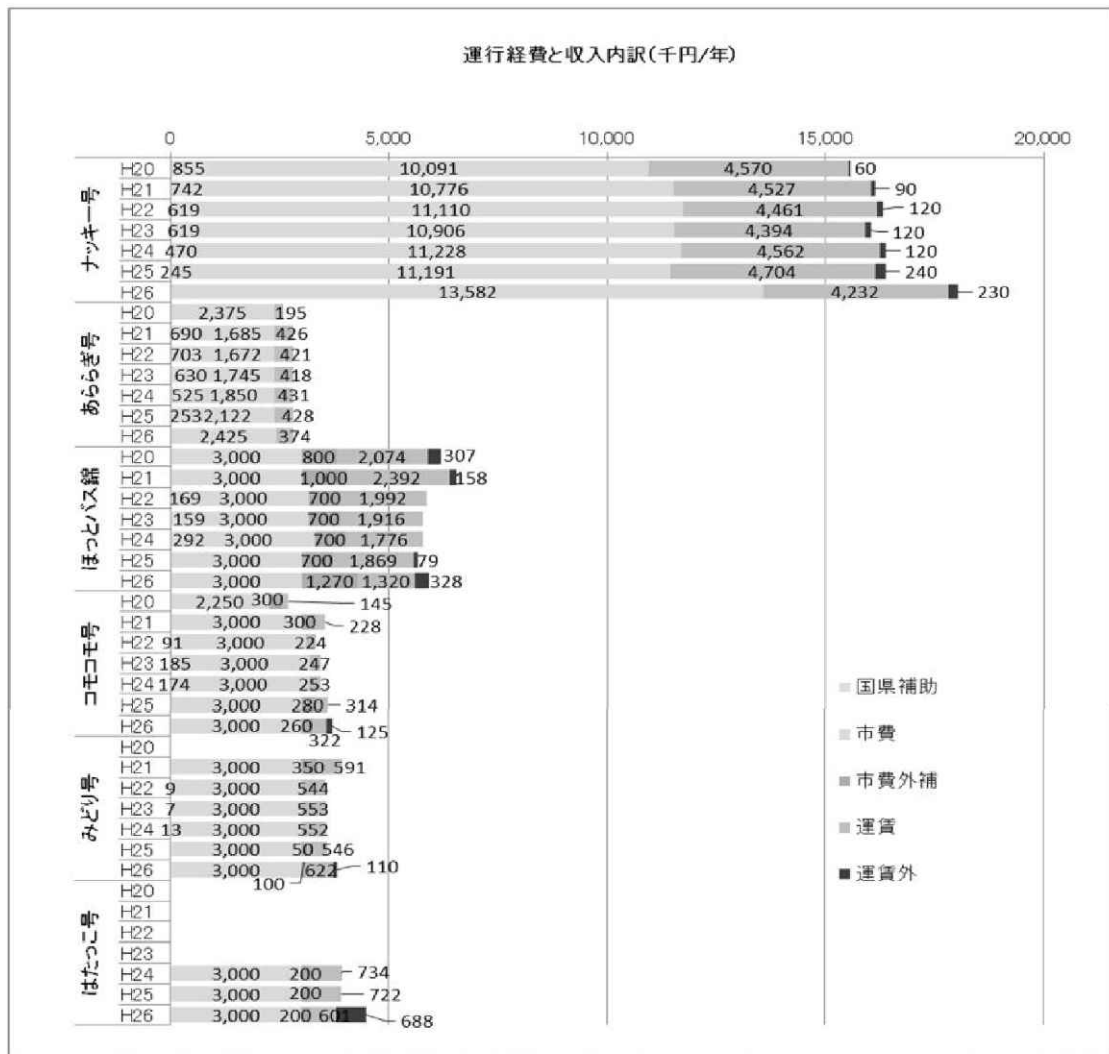
資料：三重交通株式会社、名張市

図 1-9 コミュニティバス利用者数の推移



資料：名張市

図 1-10 コミュニティバスの収支状況



※みどり号は H21.4 から運行

※市費外補助金は宇陀市補助金、社会福祉協議会補助金、地域からの補助金など

※運賃外収入は車内広告料、寄付金、文化祭売上など

資料：名張市

表 1-2 公共交通のサービス状況(平成 28 年 8 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		
鉄道	大阪線	244 (99)	5:05	24:15	232 (98)	5:10	24:13	対距離制	近畿日本 鉄道
高速バス	高速伊賀品川線	1	21:40		1	21:40		対距離制	三重交通
路線バス	上野名張線	15	6:30	20:30	11	7:25	19:30	対距離制	三重交通
	奥津線	18	7:25	21:30	14	9:20	20:20	対距離制	三重交通
	曾爾香落溪線 ※曾爾香原系統は秋季のみ運行	6	8:05	18:10	7	8:05	18:10	対距離制	三重交通
	桔梗が丘循環線	28	7:35	22:37	23	7:20	20:20	対距離制	三重交通
	すずらん台線	21	7:20	22:57	17	7:50	22:05	対距離制	三重交通
	百合が丘線	63	6:06	23:59	36	6:23	22:20	対距離制	三重交通
	梅が丘線	56	6:55	23:59	39	6:35	22:20	対距離制	三重交通
	つつじが丘線	61	6:22	23:59	45	6:41	22:20	対距離制	三重交通
	赤目線	8	10:00	15:30	13	9:00	16:55	対距離制	三重交通

	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	夏	9	7:15	18:10	1乗車200～ 450円	名張市 国津コミュニティバスあららぎ号運行 協議会
		冬	8	7:15	17:20		
	みどり号	4	9:45	15:20	1乗車120円	緑が丘コミュニティバス運営協議会	
	コモコモ号	6 (片道)	9:40	15:30	1乗車100円	薦原コミュニティバス運営委員会	
	ほっとバス錦	10 (片道)	7:18	16:46	1乗車100～ 500円	ほっとバス錦運営協議会	
	はたっこ号	8 (片道)	8:15	17:42	1乗車200円	美旗地域コミュニティバス運営審議会	

資料：近畿日本鉄道株式会社 HP、三重交通株式会社 HP、名張市 HP

※運行本数及び始発と終発の時刻は、以下のとおり計測

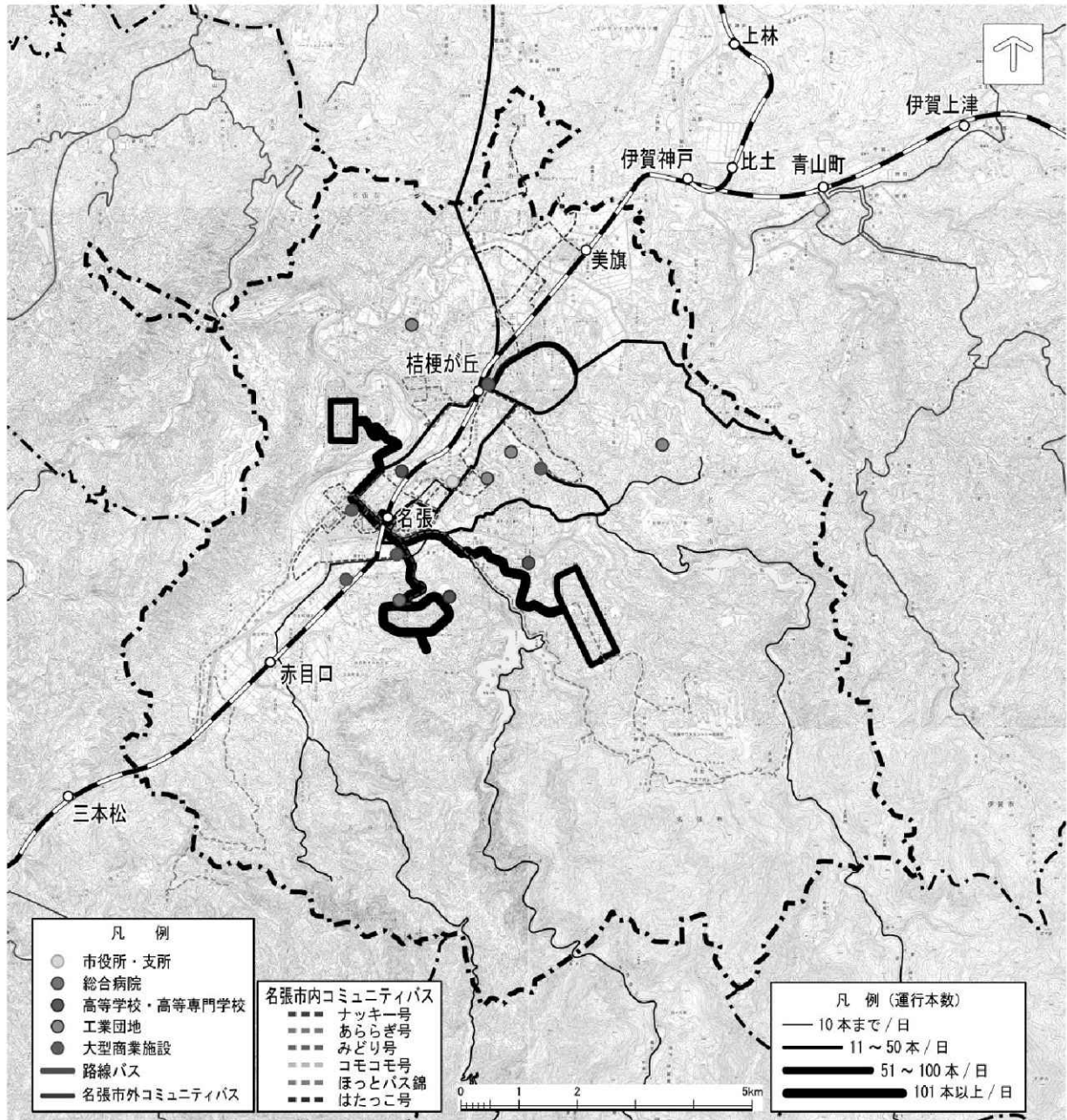
鉄道：名張駅の発本数（特急を含む）及び発時刻、() 内の数は特急の発本数

高速バス・路線バス：各路線の起点バス停のうち名張駅前、名張駅東口、桔梗が丘駅前、赤日口駅前における発本数及び発時刻

市街地循環型コミュニティバス・地域コミュニティバス：運行本数及び起点バス停の発時刻

※市街地循環型コミュニティバス及び地域コミュニティバスは土・日曜日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休

図 1-11 バス運行本数図



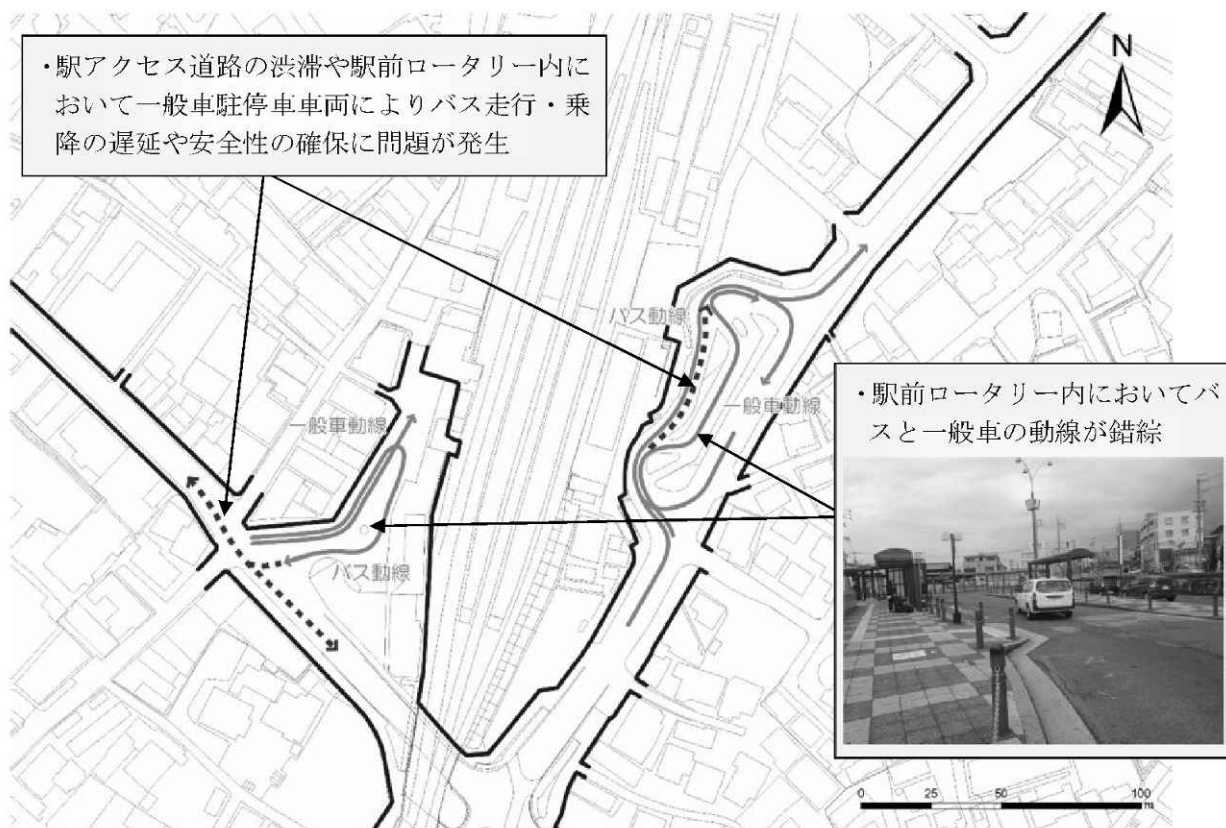
資料：三重交通、名張市

表 1-3 バス運行上の問題箇所とその内容

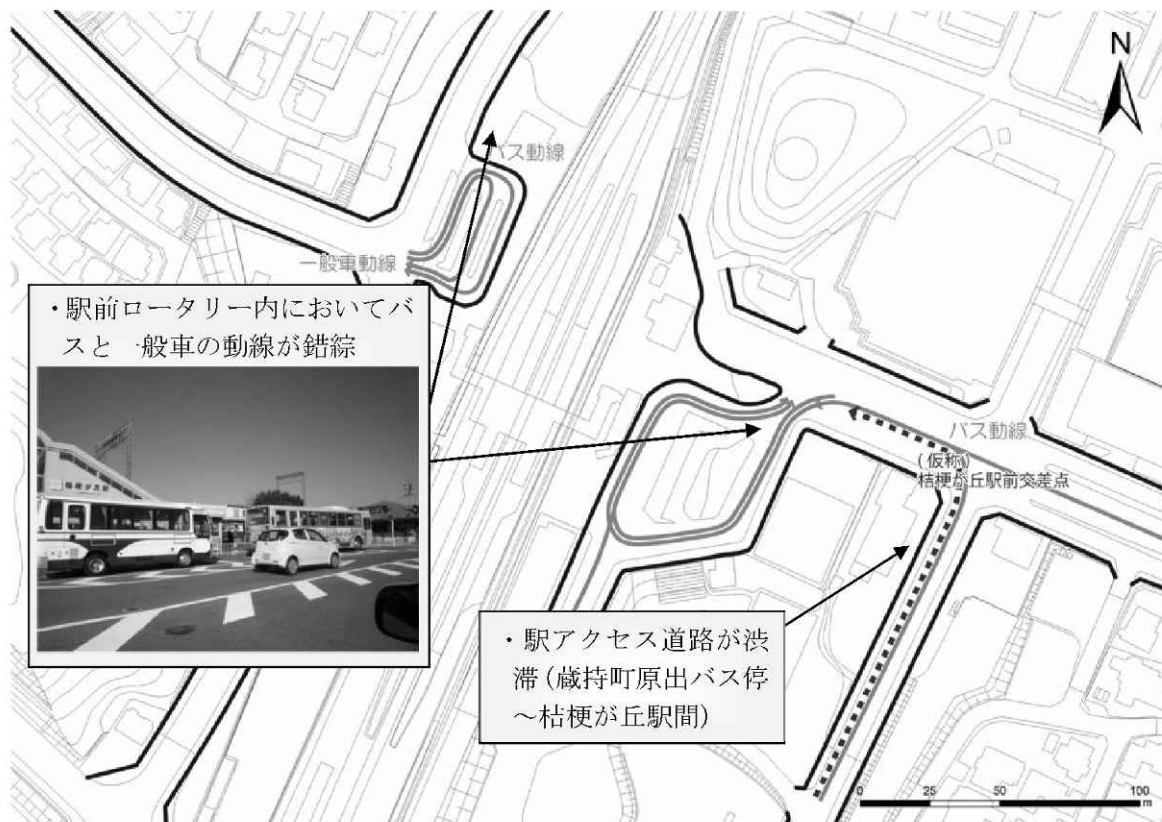
箇所区分	問題箇所	バス運行上の問題点
交通結節点	名張駅 及び 周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> 駅前ロータリー内において、バスと一般車の動線が錯綜することや一般車駐停車車両により、バス走行の遅延や乗降の安全性確保に問題が発生 駅アクセス道路の渋滞により、バス定時性の確保が困難
	鉄道駅 桔梗が丘駅 及び 周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> 駅前ロータリー内において、バスと一般車の動線が錯綜し、バス走行の遅延や乗降の安全性確保に問題が発生 駅アクセス道路の渋滞により、バス定時性の確保が困難

図 1-12 バス運行問題箇所

<名張駅及び周辺道路>



<桔梗が丘駅及び周辺道路>



3) 上位計画・関連計画の整理

「名張市総合計画」、「名張市都市マスタープラン」、「名張市都市交通マスタープラン」の概要を以下に整理します。

(1) 名張市総合計画

図 1-13 まちづくりの基本方向

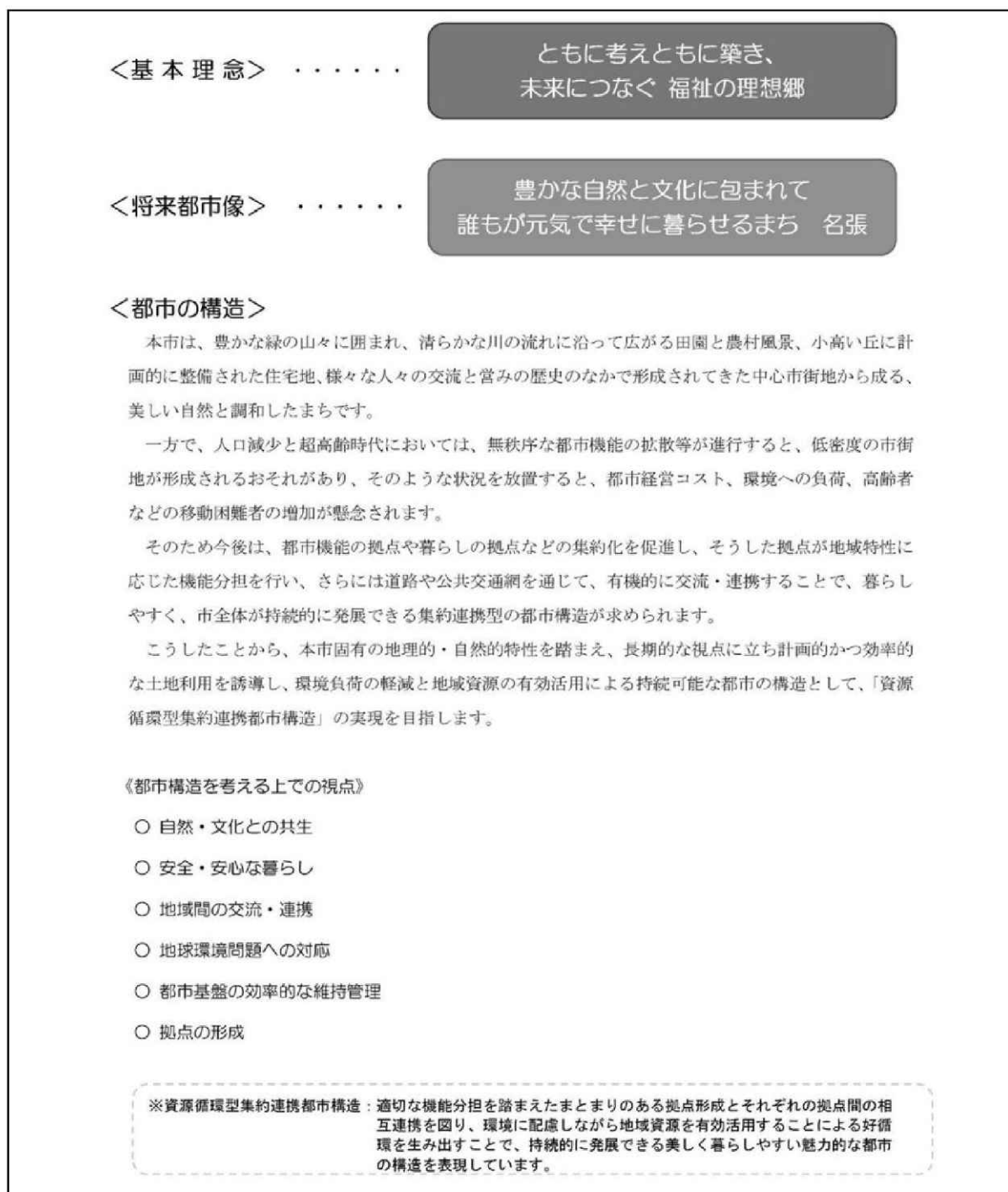


図 1-14 総合的な交通対策の推進(第1次基本計画より)

施策3 交通計画

1. 現状と課題

- 近年の公共投資の減退に起因する道路整備効果発現の遅れや、高齢化や核家族化の進行に起因する高齢者等の移動の制約、公共交通利用者の減少に起因してサービス水準が低下するといった負の循環など、交通に関わる課題の顕在化が懸念されています。
- 安全・安心な交通環境の創出に向けては、歩行者・自転車通行空間の整備不足などによる交通安全上の課題や、大規模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課題となっています。

2. 基本方針

- 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、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の利便性を確保するとともに、安全・安心な交通環境を創出し、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩など交通移動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みます。

3. 取組目標

(成果指標)

指標項目	現状値 2014 (H26) 年度	目標値 2018 (H30) 年度
公共交通など市内の交通環境に満足している市民の割合	37.6%	39.6%

◆市民意識調査において、「公共交通など市内の交通環境に満足している」、「どちらかといえば満足している」と回答した人数/市民意識調査回答者の総数)×100

(活動指標)

指標項目	現状値 2014 (H26) 年度	目標値 2018 (H30) 年度
コミュニティバス「ナッキー号」の1日平均乗降客数	173人	182人

◆コミュニティバス「ナッキー号」の年間乗降客数/年間運行日数

4. 主な取組内容

(1) 交通まちづくりの推進

- ・道路や公共交通などの社会基盤整備を進めるだけではなく、効率的な自動車利用、公共交通や自転車の利用促進など、市民・交通事業者・行政が一体となって、地域需要に応じた交通まちづくりを進めます。

(2) 地域公共交通の充実

- ・市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」のサービスの維持・向上や持続可能な運行に向けた検討を進めるとともに、地域で運行するコミュニティバスについては安定した運営に向けた支援を継続し、地域づくり組織との協働により交通不便地域の解消に取り組みます。

5. 主な事業

- 公共交通対策事業
- コミュニティバス運行補助金

6. 関連計画

- 名張市総合都市交通マスタープラン
計画期間：2012（平成24）年度～2028（平成40）年度

(2) 名張市都市マスタープラン

図 1-15 基本方針

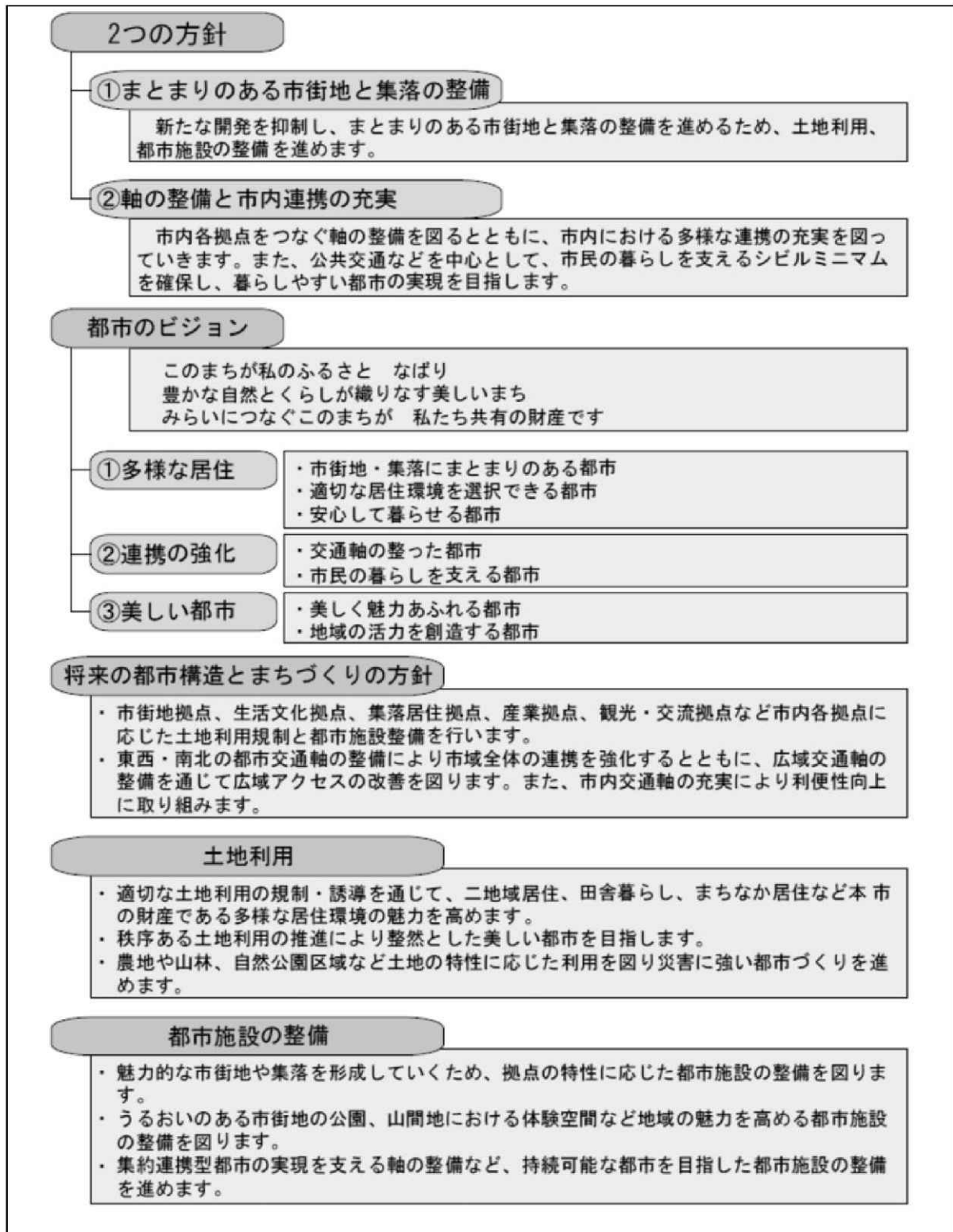
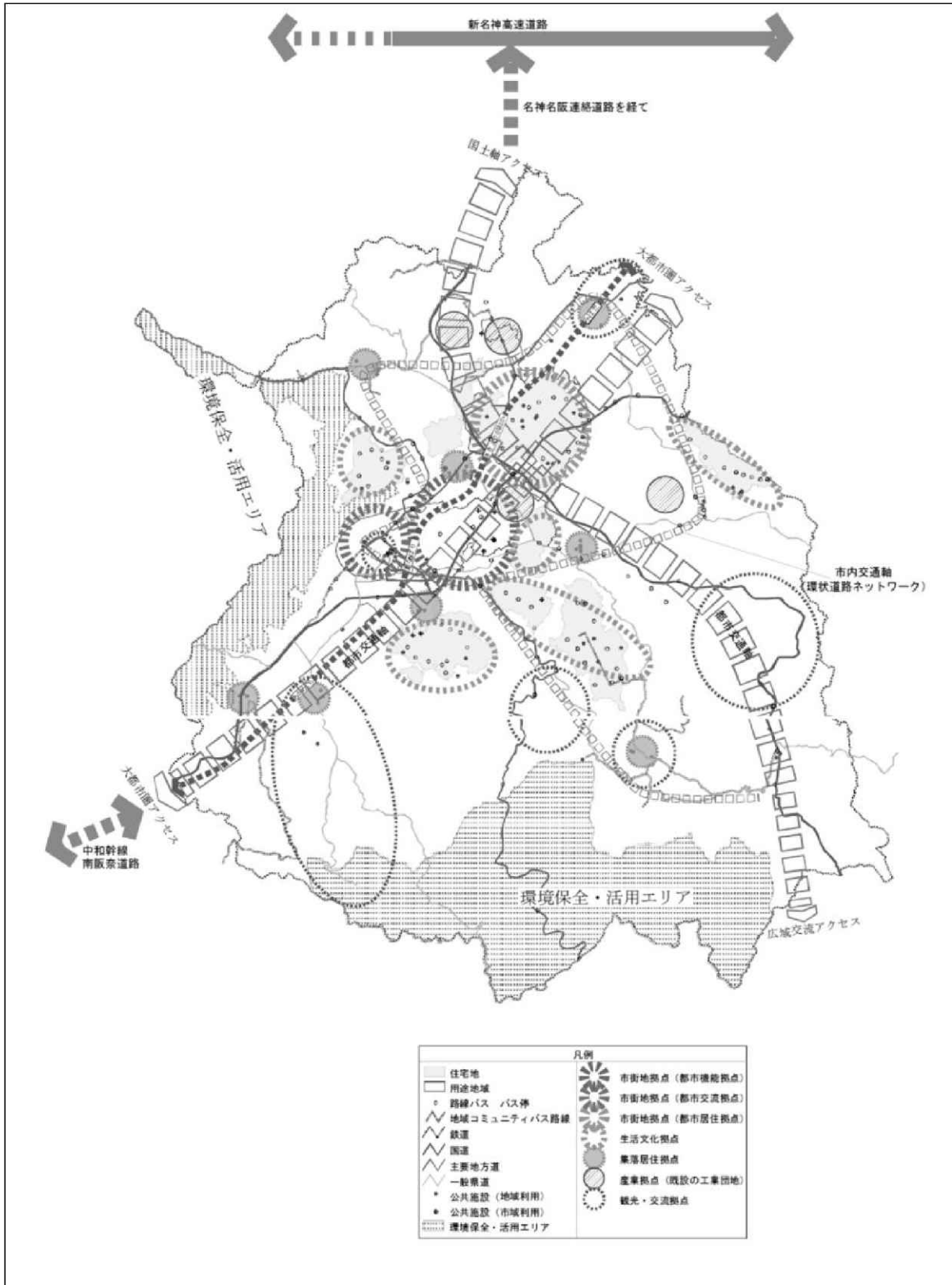


図 1-16 将来の都市構造図



(3) 名張市総合都市交通マスタープラン

図 1-17 基本方針

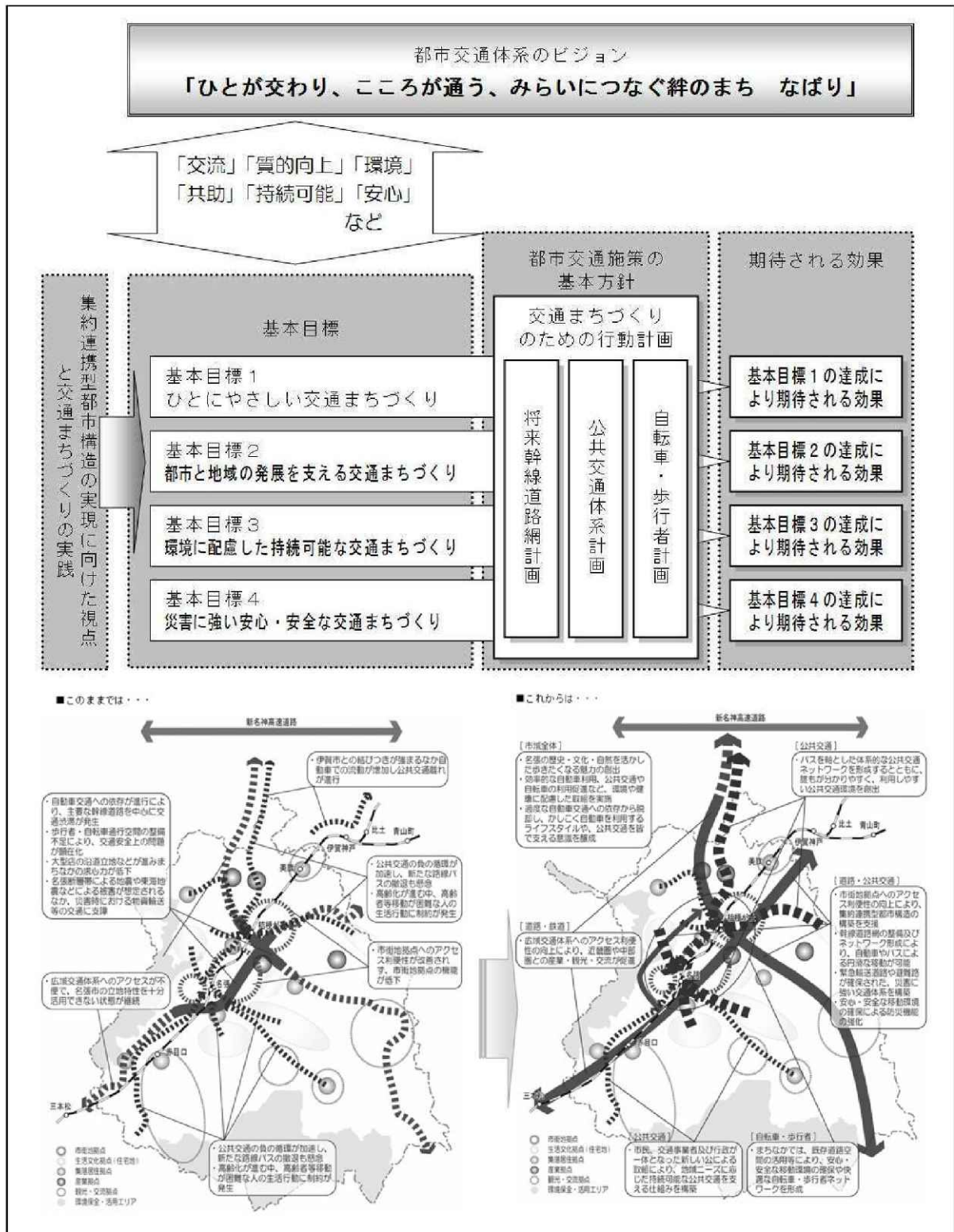


図 1-18 公共交通ネットワーク計画案

