

名張市総合都市交通マスタープラン

(概要版)

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

名 張 市

1 . 策定の目的

名張市都市マスタープランでは、本市の目指すべき将来都市像を「集約連携型の都市」としており、それぞれの「拠点」において、その特性を活かした一定程度の集約化を図るとともに、それぞれの拠点を軸で結ぶことで各拠点が相互に補完し、「新しい公」の社会形成によって、都市経営効率の向上や公共サービス水準の維持向上を図ることとしています。

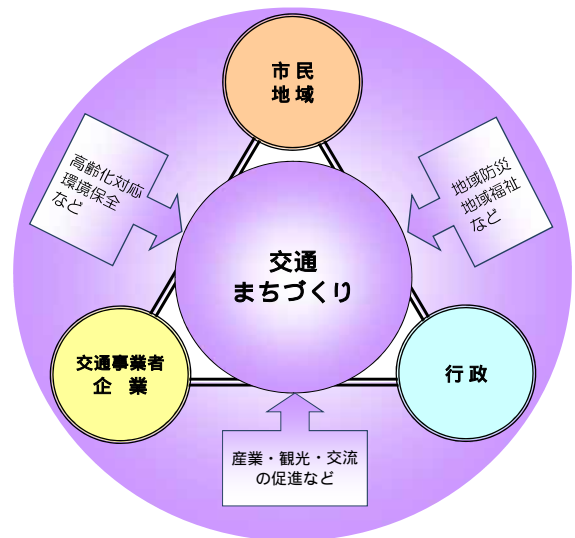
名張市総合都市交通マスタープランは、集約連携型都市の軸を担う交通施策について、

- 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ものです。

ここでいう「交通まちづくり」とは、市民・地域、交通事業者・企業及び行政などが目指すべき将来都市像を共有し、その実現に向けて、これまで以上に連携を深め、協働で交通とまちづくりを一体的に取り組むことを指しています。

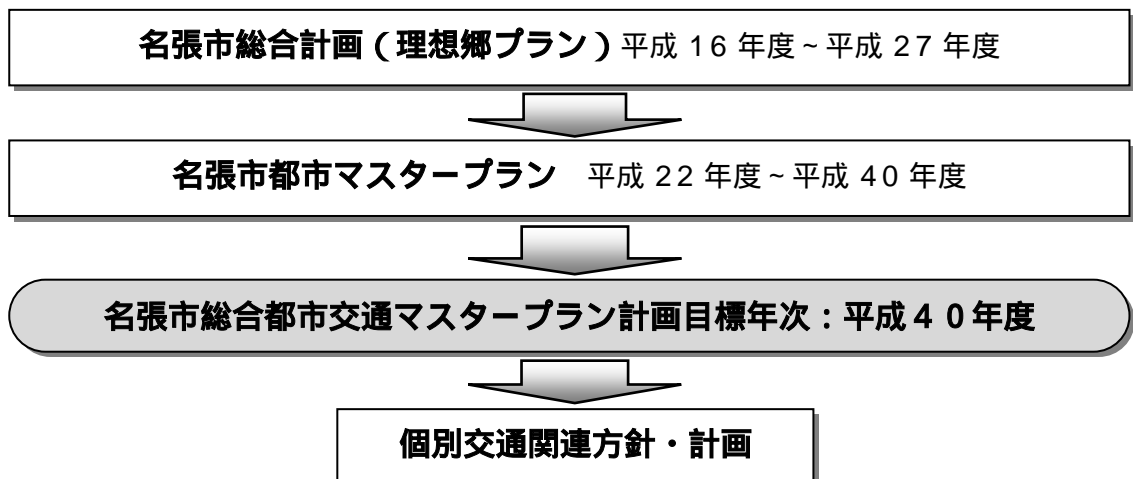
図 1 「交通まちづくり」のイメージ



2 . 位置づけ及び計画目標年次

名張市総合都市交通マスタープランは、上位計画に基づき都市交通に関する総合的な方針を定めるものとし、計画の目標年次は2028（平成40）年度とします。

図 2 名張市総合都市交通マスタープランの位置づけ及び計画目標年次



3 . 都市交通に関する課題整理

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、名張市総合都市交通マスタープラン策定の目的で示した4つの視点と交通まちづくりの観点から、分かりやすく、多様な主体が共有でき、連携と協働を進める基本目標を設定し、この基本目標からみた本市の都市交通の課題を以下に整理します。

A . 「ひとにやさしい交通まちづくり」に関する課題

安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成
 民間路線バスの維持・活性化
 公共交通によるモビリティ¹の確保
 生活交通の維持に関する枠組みの検討

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

広域交通体系へのアクセス利便性の向上
 東西南北都市交通軸の円滑化
 都市計画道路をはじめとする市内幹線道路網の検証
 市街地拠点へのアクセス利便性の向上
 都市活力の創出への対応
 鉄道へのアクセス利便性の向上

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

適切な交通手段分担の実現
 ベスト・ミクスト・ネットワーク²の実現

D . 「災害に強い安心・安全な交通まちづくり」に関する課題

災害に強い安心・安全な交通まちづくりへの対応

4 . 交通将来像

都市交通に関する課題への対応を図るため、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。

これからは・・・



¹ 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。
² ベスト・ミクスト・ネットワークとは、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合わされた交通網を意味します。

5 . 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 なばり

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

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。

都市交通施策の基本方針

期待される
効果

交通まちづくりのための行動計画

将来幹線道路網計画

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道路網の整備・形成

施策の基本方針

広域交通軸の整備

施策の基本方針

東西・南北の都市交通軸の整備

施策の基本方針

市内交通軸の整備

施策の基本方針

緊急輸送網及び避難路の整備

公共交通体系計画

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

施策の基本方針

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

施策の基本方針

鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化

施策の基本方針

人と環境にやさしい公共交通環境の整備

施策の基本方針

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

自転車・歩行者計画

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

施策の基本方針

自転車・歩行者ネットワークの形成

施策の基本方針

魅力ある自転車・歩行者空間の創出

施策の基本方針

安心・安全な移動環境の確保

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

施策の基本方針

TDM¹の実施による都市交通の誘導

施策の基本方針

MM²の実施による過度な自動車利用の抑制

施策の基本方針

公共交通を皆で支える意識の醸成

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。

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り組みを意味しています。

将来幹線道路網計画

名張市が目指す交通将来像の実現に向け、交通まちづくりの観点から、“人”が安心・安全に移動でき、“モノ”が迅速・円滑に処理される道路交通体系を構築するため、広域交通体系へのアクセス利便性向上を図るとともに、都市間及び都市内の自動車交通の円滑化に資する幹線道路網の整備を図るものとします。

施策の基本方針 広域交通軸の整備

- 1 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
- 2 近畿圏へのアクセスを改善する国道 165 号及び関連道路の整備・充実
- 3 県央へのアクセスを改善する国道 165 号の機能強化
- 4 災害に強い幹線道路ネットワークの形成
- 5 広域的な交流を可能とする幹線道路の整備

施策の基本方針

東西・南北の都市交通軸の整備

- 1 都市活力を高め、都市軸として機能する東西軸の整備
- 2 物流、観光、交流の軸となる南北軸の整備

施策の基本方針 市内交通軸の整備

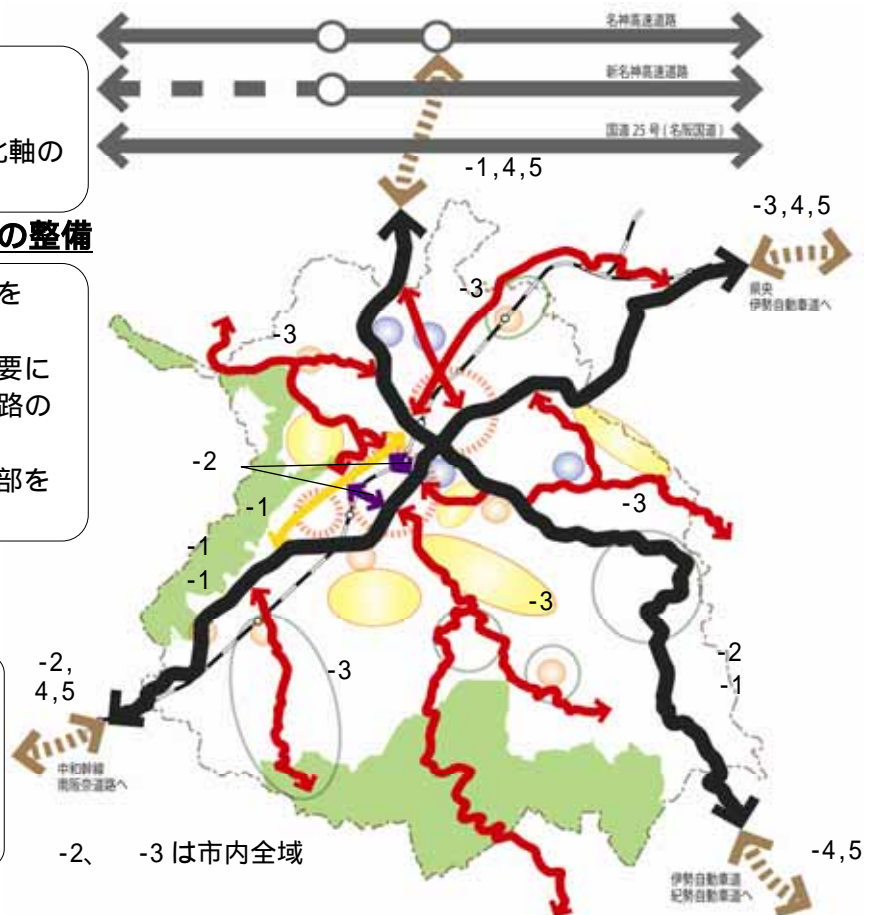
- 1 東西軸を補完し、市街地の外郭を形成する道路の整備
- 2 市中心部において多様な交通需要に対処し、モビリティを高める道路の整備
- 3 郊外に点在する各拠点と市中心部を連絡する道路の整備

施策の基本方針

緊急輸送網及び避難路の整備

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

図 3 将来幹線道路網案



番号・記号	路線機能	該当路線
-1 -2 -1 ↔	近畿圏や中部圏との連携を図るとともに、広域的な物流や隣接地域との交流を促進する機能を有する道路であり、市内においては、市街地拠点、産業拠点及び観光・交流拠点等を連絡する機能を有する主要幹線道路	国道 165 号 国道 368 号
-1 ↔	主要幹線道路と一体となり、市街地拠点の外郭を形成し、梯子型道路網の柱軸機能を有する骨格的都市幹線道路	(都)黒田西原町線
-2 ↔	主要幹線道路及び骨格的幹線道路で囲まれる市街地拠点内のモビリティの向上に資する機能を有する都市幹線道路	(都)赤坂夏秋橋線 (都)東町中川原線
-3 ↔	市域縁辺部に点在する集落拠点や産業拠点等と主要幹線道路又は骨格的都市幹線道路を連絡する機能を有する都市幹線道路	(都)桔梗が丘西田原線 (都)名張駅赤目線 等

公共交通体系計画

鉄道、路線バス、コミュニティバスが相互に連携した利用しやすい公共交通ネットワークを形成し、交通行動の変容を促す取組などにより、公共交通の利用を促進することで過度に自動車に依存した交通体系から公共交通を中心に自転車・徒歩を含めた多様な交通手段が有機的かつ一体的に機能する「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の整備・形成を目指します。

施策の基本方針 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

公共交通の役割分担の明確化
 広域交通需要に対処する公共交通軸（鉄道）の形成
 広域幹線バス、市内幹線バスによる幹線バスネットワークの形成
 市街地拠点のまちづくりの活性化を支援・誘導する市街地循環バスネットワークの形成
 地域住民が主体となりきめ細かなサービスを展開する支線バスネットワークの形成
 乗継拠点の整備

施策の基本方針 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
 乗り継ぎルールの設定などによる乗り継ぎ利便性の確保




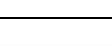
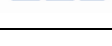

施策の基本方針 人と環境にやさしい公共交通環境の整備

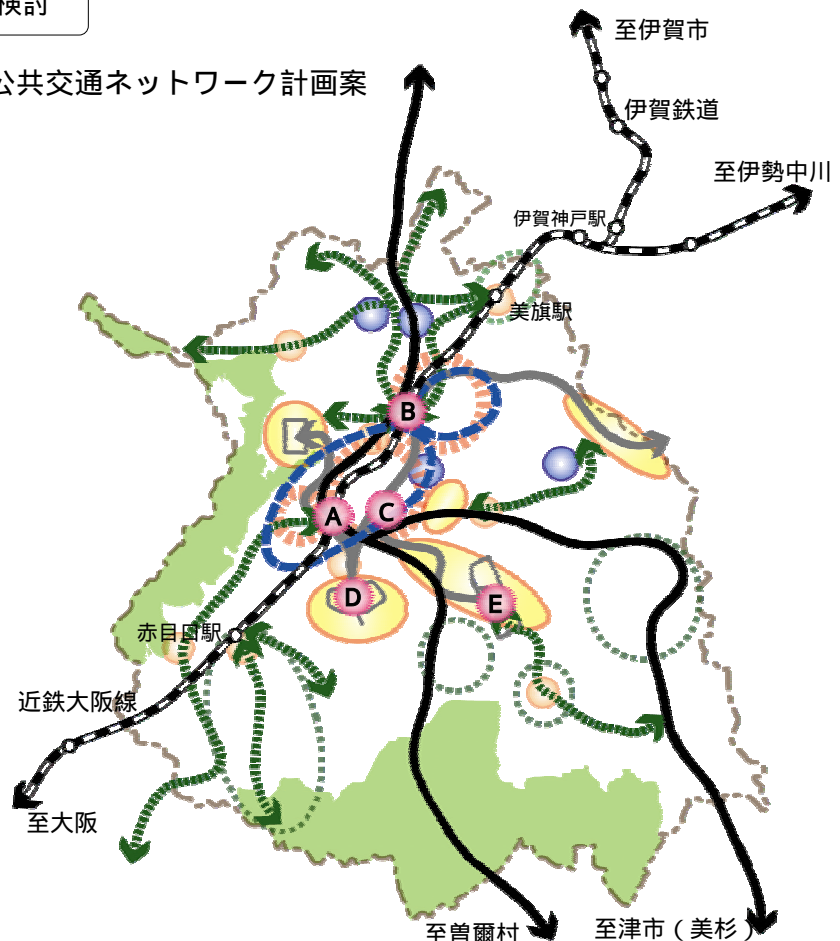
バス運行における定時性の確保
 バス相互の乗り継ぎや施設利用に配慮したダイヤ設定
 利用者にわかりやすい情報・案内の提供
 乗り継ぎ抵抗の軽減
 人と環境にやさしい車両の導入

施策の基本方針 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

地域独自の交通システムの検討

図4 公共交通ネットワーク計画案

公共交通軸 (鉄道)	
広域幹線 バス	
市内幹線 バス	
市街地循環 バス	
支線バス	
乗継拠点	 A：名張駅 B：桔梗が丘駅 C：市役所 D：市立病院 E：つつじが丘



自転車・歩行者計画

自転車・歩行者計画では、歩行者と自転車の安心・安全を確保することが重要であり、そのためには、自転車の利用空間のあり方を明らかにすることが求められています。ここではまず、自転車の利用空間を機能分類するとともに、徒歩・自転車利用の目的に応じたネットワーク形成に関する基本方針及び徒歩・自転車利用を促進する各種施策展開に関する基本方針を定めるものとします。

施策の基本方針 自転車・歩行者ネットワークの形成

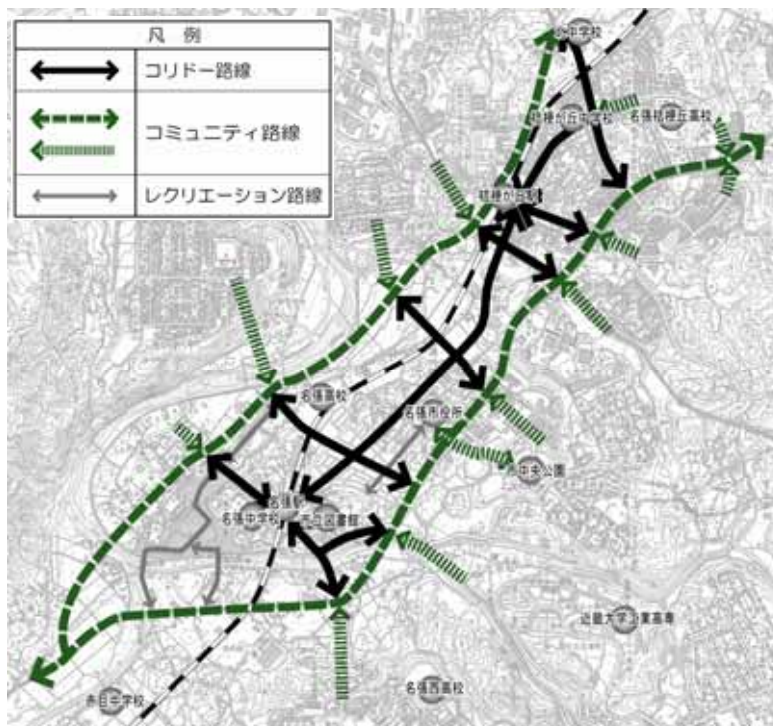
市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成

- ・主要駅へのアクセス路線等、主要動線をコリドー路線として分離型の空間を確保
- ・主要な公共施設等相互を連絡する動線や住宅地とコリドー路線を連絡する動線をコミュニティ路線として道路条件などに応じた空間構成の柔軟な運用
- ・中央緑道（パークアベニュー）や初瀬街道など、歴史、文化、自然資源を活用した自転車・歩行者動線をレクリエーション路線として整備
- ・鉄道駅及び主要な公共施設などにおける自転車駐車空間の整備

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

- ・余暇活動や健康づくりなどの需要に対応するため、休憩施設、交流の場、サイン計画、情報・案内板など、魅力を高める環境の整備

図5 市街地拠点における自転車・歩行者ネットワークイメージ



施策の基本方針 魅力ある自転車・歩行者空間の創出

魅力ある自転車・歩行者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、歩きたくなる空間の整備や、自転車を利用したくなる施策の展開を図るものとします。

施策の基本方針 安心・安全な移動環境の確保

歩行者においては、自転車との分離による安心・安全な歩行空間の確保を基本としつつ、通学路の整備・充実や、段差の解消などのバリアフリー対応、歩行者の専用又は優先的な通行を明確にする標識・路面表示に加え、自動車の走行速度を抑制する施策など、交通安全の確保に係る環境の整備・充実を図るものとします。また、今後増加が見込まれるシニアカーの利用空間の確保など、地域の実態や特性に応じて地域と行政が協働で安心・安全な移動環境の確保を図ります。

自転車においては、道路拡幅、既存道路空間の再配分、緑道や河川堤防を活用した空間確保について検討するとともに、住宅地においても、路上駐車排除や既存道路における自転車利用空間の確保を地域と行政が協働で検討を進めます。また、自転車利用者への交通安全に関する周知・PR、意識啓発によるモラル向上などの各種施策、対策を講じます。

交通まちづくりのための行動計画

交通まちづくりのための行動計画では、前項までに示した分野別計画の基本方針に基づき、市民・地域、交通事業者・企業及び行政などの各主体が実施する施策・計画の実施をより効果的かつ効率的なものとするための行動計画を検討するものとします。

交通まちづくりのための行動計画の基本方針

交通まちづくりのための行動計画では、「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築に向け、分野別計画で示した基本方針に基づき実施する各種施策・計画を効果的かつ効率的なものとするため、自動車交通需要そのものを望ましい方向に誘導する交通需要管理に関する方針と、公共交通や自転車の利用など、一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促す交通行動変容に関する方針を定めるものとします。

また、地域公共交通を持続可能なものとするためには、地域が一体となり、公共交通への愛着（マイバス意識）を高める活動を展開する必要があることから、利用促進に関する取組のあり方を定めるものとします。

施策の基本方針 TDMの実施による都市交通の誘導

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します。

表1 都市交通の誘導施策例

分類	方策
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、バスレーン等）
	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（トランジットモール等）
	駐車施策による誘導（フリンジパーキング、駐車料金のコントロール等）

施策の基本方針 MMの実施による過度な自動車利用の抑制

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複数回・双方向のアンケート調査や、ワークショップ手法を活用した参加交流型の交通まちづくり講座など、住民や通勤者を対象としたモビリティ・マネジメント（MM）を計画的に進めます。

施策の基本方針 公共交通を皆で支える意識の醸成

地域公共交通の維持・充実に向けて、公共交通を活用した高齢者の生きがい支援等に向けた取組、公共交通の利用促進キャンペーン・イベント、地域住民による各種活動（バス停及び周辺の清掃、緑化等）など、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）を高める各種取組・活動について積極的な展開を図るものとします。

6 . 施策の整理

都市交通のビジョンで示した「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築に向けた4つの基本目標を具現化するため、総合的な観点から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、交通まちづくりのための行動計画の分野別計画を効果的・効率的に取り組むため、以下に施策を整理します。

基本目標	都市交通施策の基本方針	
	将来幹線道路網計画関連施策	公共交通体系計画関連施策
基本目標1 ひとにやさしい交通まちづくり		<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・バス運行における定時性の確保 ・バス相互の乗り継ぎや施設利用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 ・乗り継ぎ抵抗の軽減 ・ノンステップバスの導入 ➢ 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"> ・地域独自の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 ・美旗地域、赤目地域でのコミュニティバス導入
基本目標2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり	<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 ・災害に強い幹線道路ネットワークの形成 ・国道368号の改良 ➢ 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 ➢ 市内交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・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等未整備区間の整備・改良 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化 ・乗り継ぎルールの設定などによる乗り継ぎ利便性の確保
基本目標3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり		<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>
基本目標4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 ・避難路等における道路機能の確保と整備・改善 	

* 施策のうち、・は今後実施が必要と考えられる施策を示し、は現段階で実施、若しくは実施が予定されている施策を示します

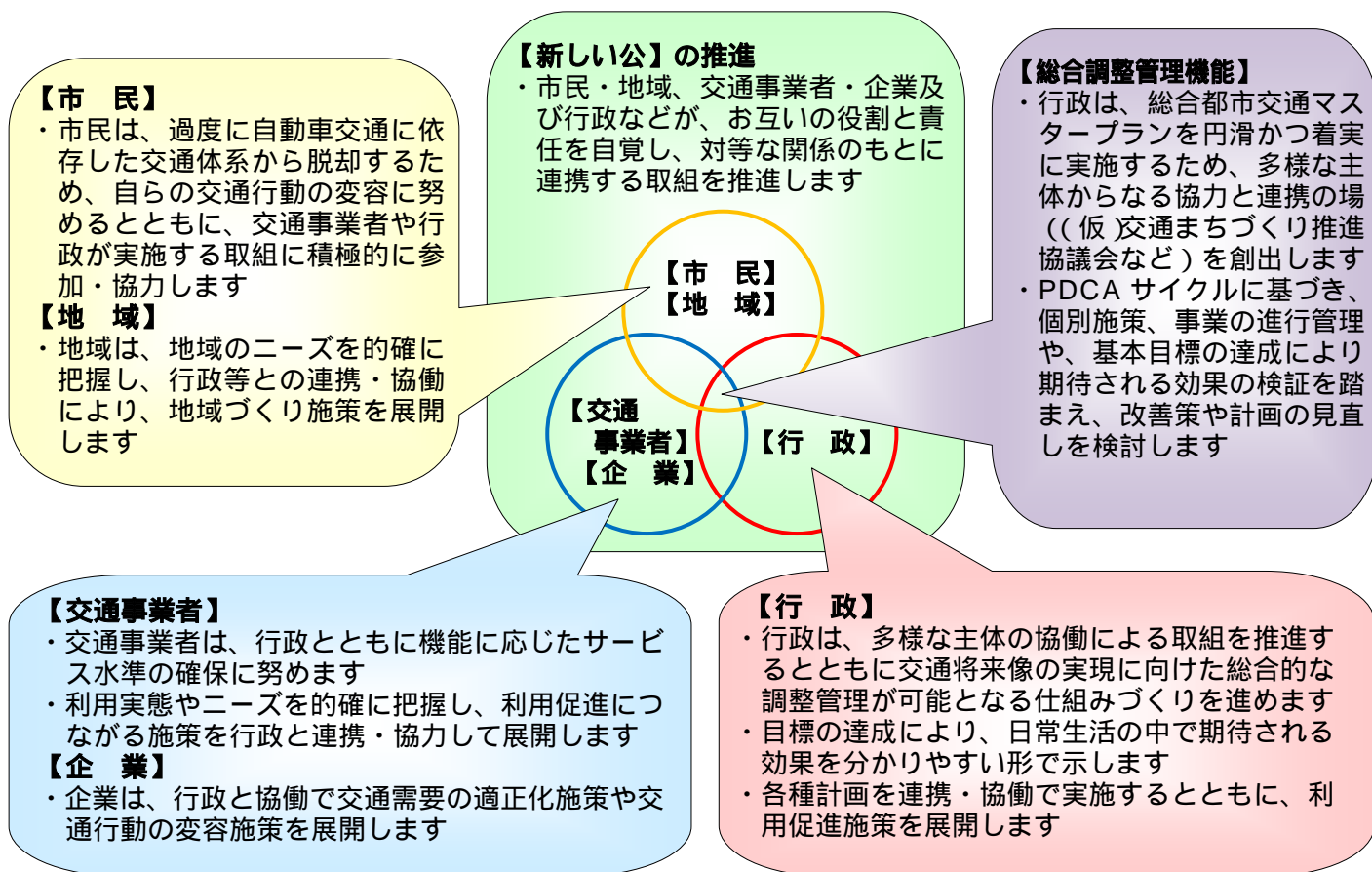
都市交通施策の基本方針

自転車・歩行者計画関連施策	交通まちづくりのための行動計画関連施策
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車・歩行者ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・通学路の整備・充実 ・自転車・歩行者道の幅員確保や段差の解消などのバリアフリー整備 ・自転車・歩行者の優先的な通行を明確にする標識・表示等交通安全の確保に係る施設の整備・充実 ・国道 165 号、県道上野名張線等歩道整備 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） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通を皆で支える意識の醸成 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ➢ MM の実施による過度な自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車・歩行者ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・質の高い空間、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、レンタサイクル施設の整備 ・サイン計画、情報・案内板等の整備 ・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等 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） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ TDM の実施による都市交通の誘導 <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等） ➢ MM の実施による過度な自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・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
<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>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ TDM の実施による都市交通の誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の仕方の工夫（ノーマイカーデー等）や交通需要の低減・平準化（時差出勤等） ・公共交通利用の促進（公共交通サービスの向上、情報・案内の提供等） ・自転車利用の促進（ネットワークの形成、レンタサイクルの充実等） ➢ MM の実施による過度な自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p align="center">-</p>	<p align="center">-</p>

7. 今後の取組と進行管理

総合都市交通マスタープラン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。

図6 各主体の役割と連携

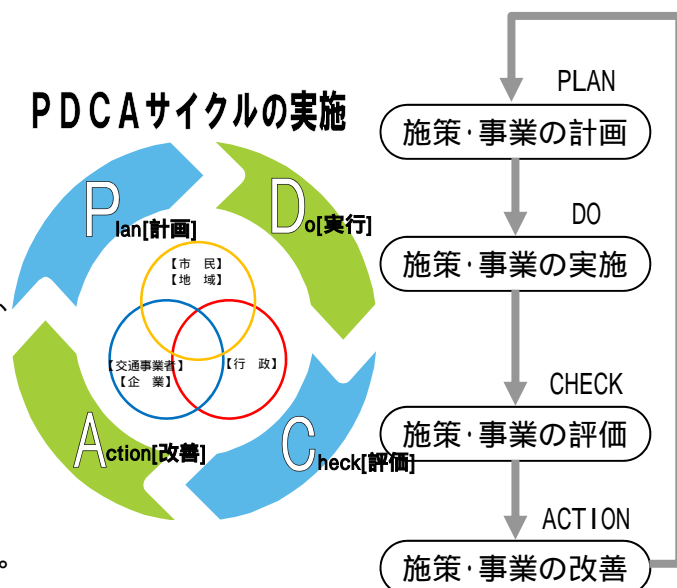


進行管理の検討

本マスタープランは、都市マスタープランの目標年次との整合を図り、平成40年度を見据えた長期計画であることから、運用にあたっては、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、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。

図7 PDCAサイクルによる進行管理の検証



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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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よさしいバス車両の導入を図ります。</p> <p>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。</p> <p>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、各種取組を実施します。</p> <p>行動 交通行動の変容を促す MM 施策に協力します。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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>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。</p>	<p>公共 低炭素型車両等の環境によさしいバス車両の導入を図ります。</p> <p>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。</p>	<p>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。</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 緊急輸送道路及び避難路の整備・改良に協力します。</p>		<p>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。</p>

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。