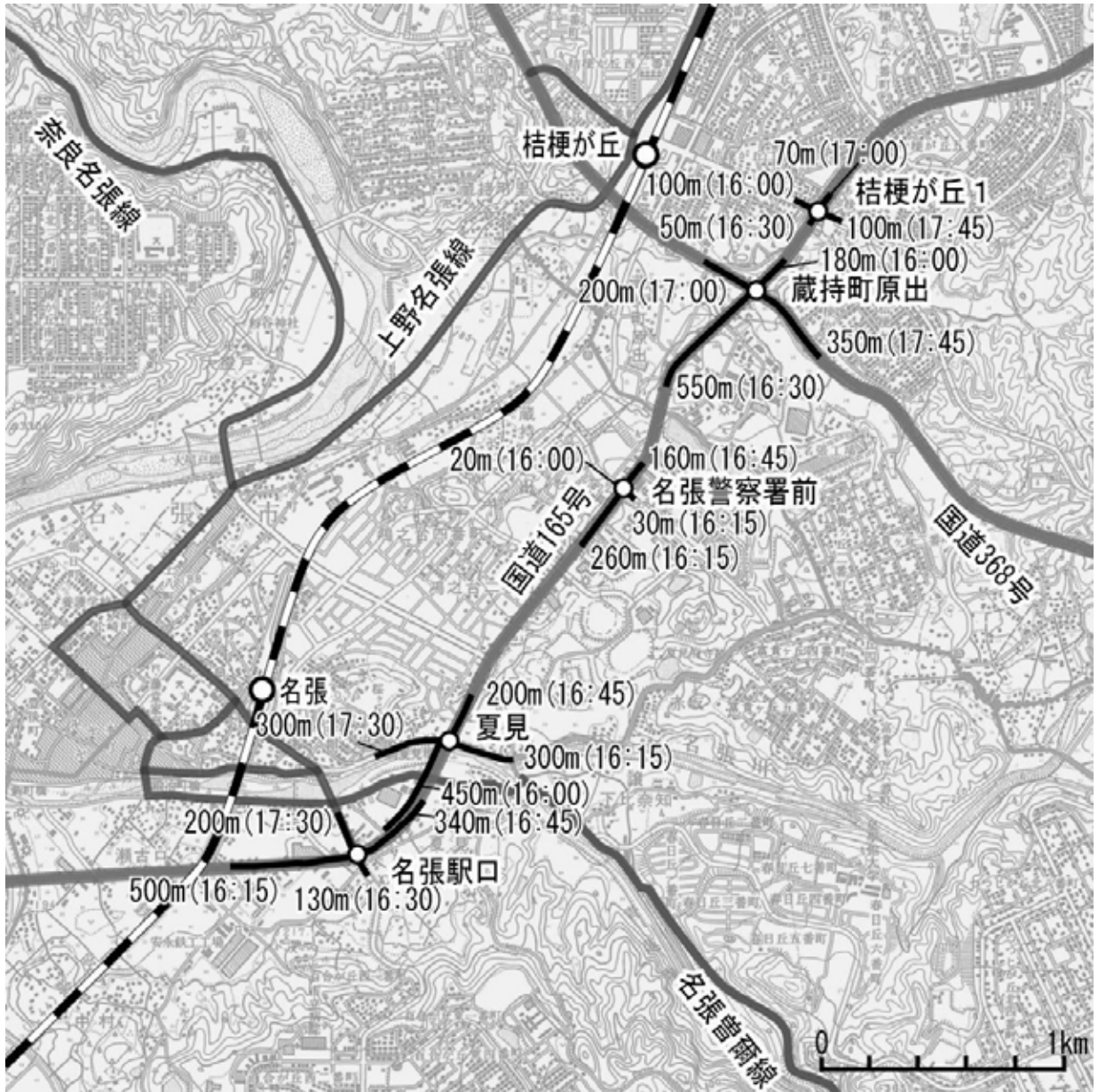


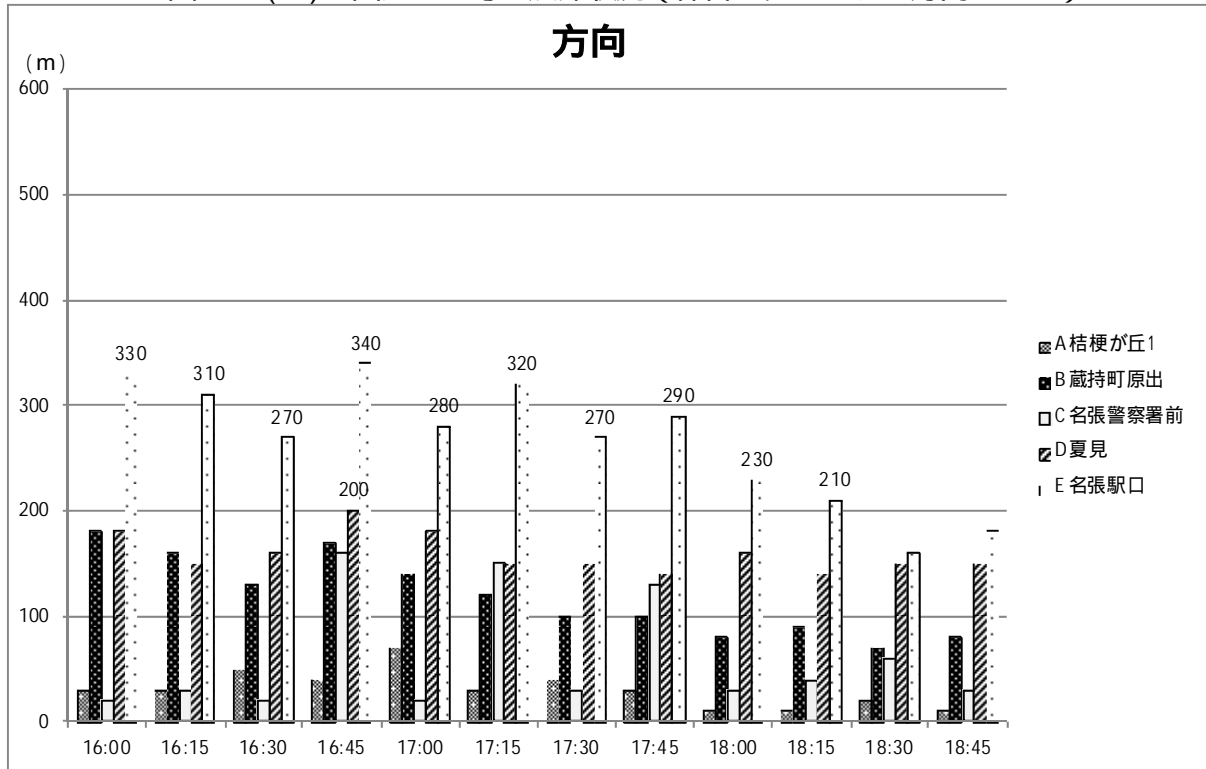
図 2.21(10) 国道 165 号の主要交差点における渋滞長（休日・タピーク）



資料：国道 165 号交通量実態調査(H13)

タピーク時（16～19時）における各交差点各方向における最大渋滞長とその時刻を表示

図 2.21(11) 国道 165 号の渋滞状況 (休日・タピーク・方向)

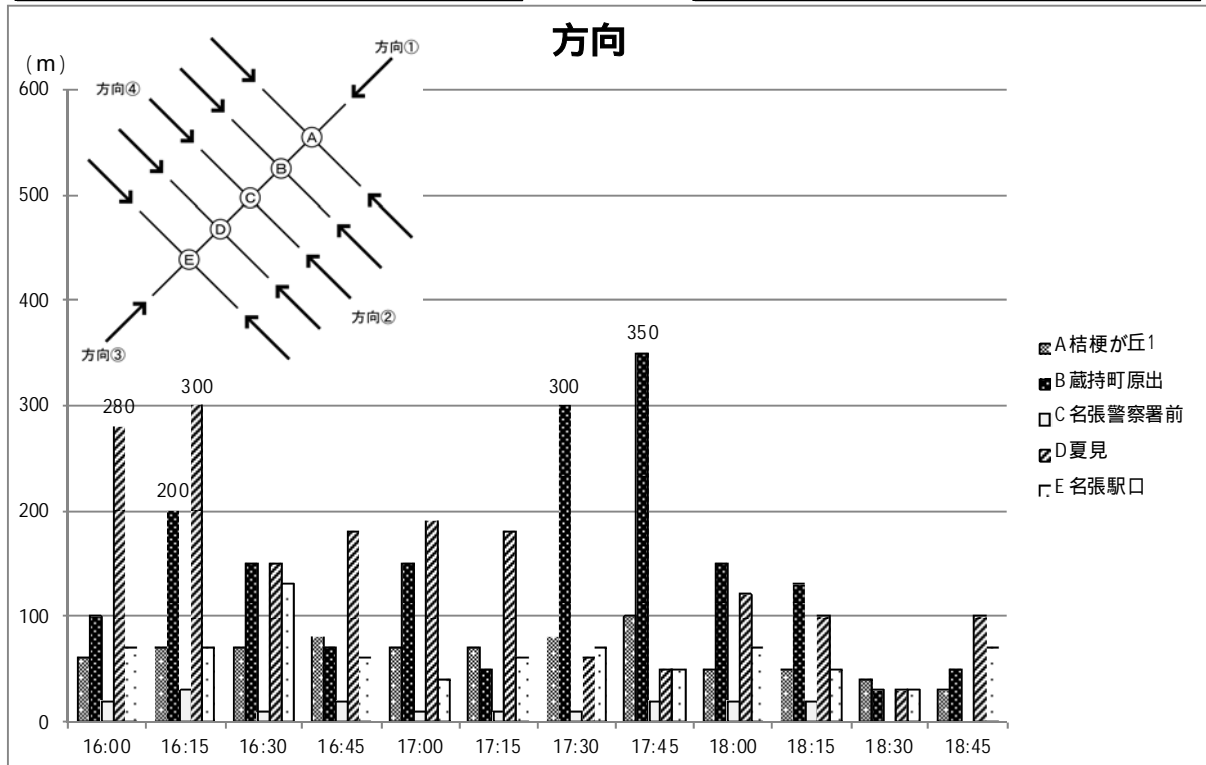


方向

交差点 観測時間	渋滞長(m)				
	A 桔梗が丘1	B 蔵持町原出	C 名張警察署前	D 夏見	E 名張駅口
16:00	30	180	20	180	330
16:15	30	160	30	150	310
16:30	50	130	20	160	270
16:45	40	170	160	200	340
17:00	70	140	20	180	280
17:15	30	120	150	150	320
17:30	40	100	30	150	270
17:45	30	100	130	140	290
18:00	10	80	30	160	230
18:15	10	90	40	140	210
18:30	20	70	60	150	160
18:45	10	80	30	150	180

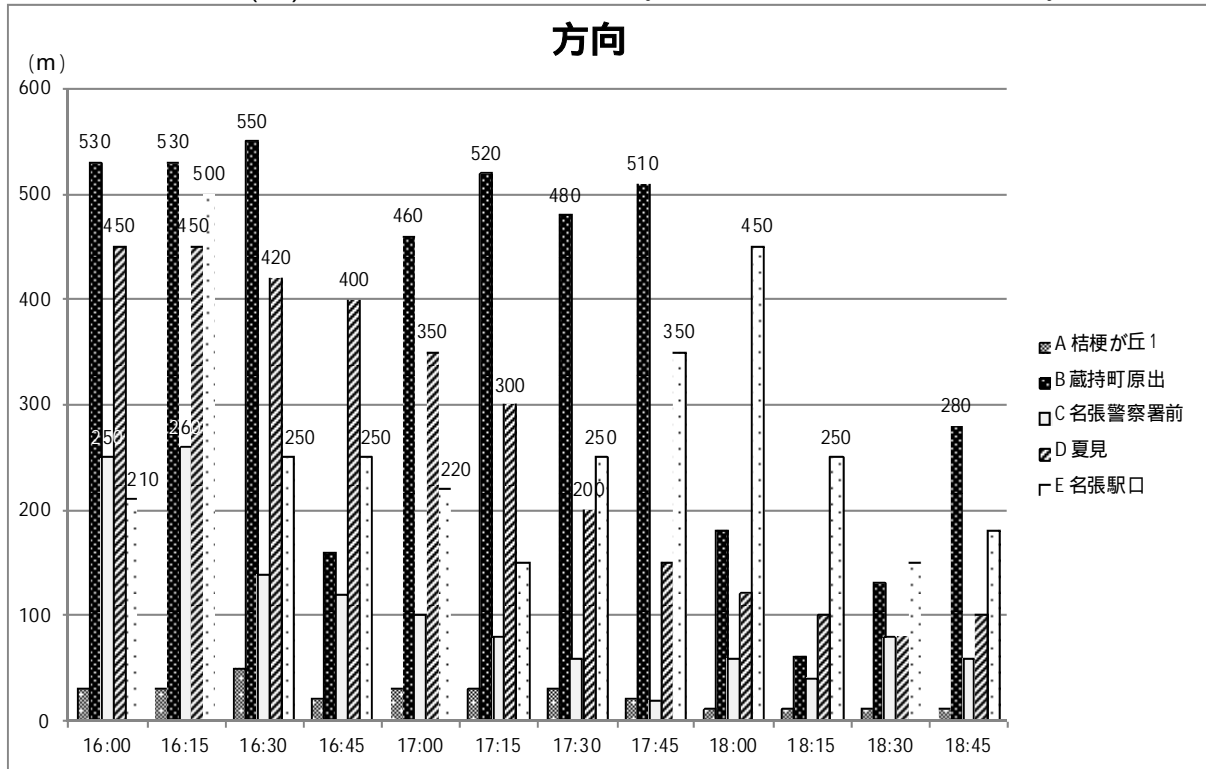
方向

交差点 観測時間	渋滞長(m)				
	A 桔梗が丘1	B 蔵持町原出	C 名張警察署前	D 夏見	E 名張駅口
16:00	60	100	20	280	70
16:15	70	200	30	300	70
16:30	70	150	10	150	130
16:45	80	70	20	180	60
17:00	70	150	10	190	40
17:15	70	50	10	180	60
17:30	80	300	10	60	70
17:45	100	350	20	50	50
18:00	50	150	20	120	70
18:15	50	130	20	100	50
18:30	40	30	0	30	30
18:45	30	50	0	100	70



資料：国道 165 号交通量実態調査(H13)

図 2.21(12) 国道 165 号の渋滞状況 (休日・夕ピーク・方向 ・)

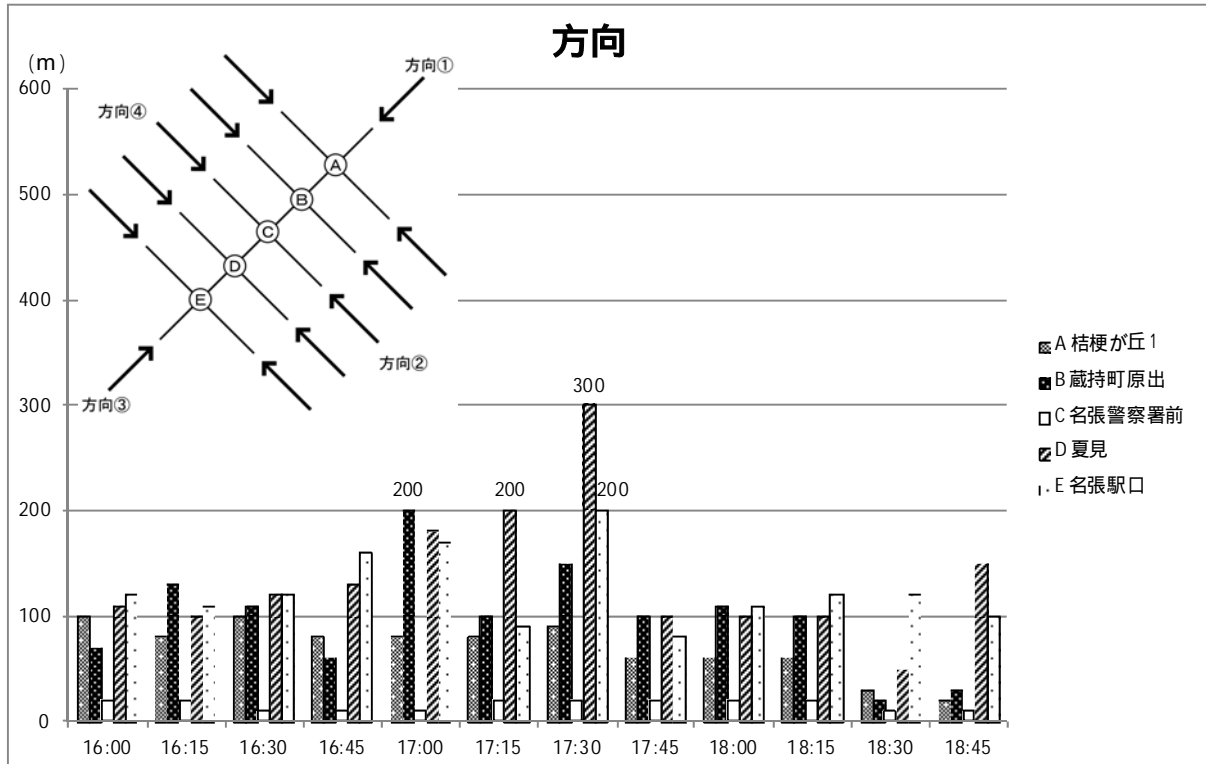


方向

交差点 観測時間	A 桔梗が丘 1	B 蔵持町原出	C 名張警察署前	D 夏見	E 名張駅口
16:00	30	530	250	450	210
16:15	30	530	260	450	500
16:30	50	550	140	420	250
16:45	20	160	120	400	250
17:00	30	460	100	350	220
17:15	30	520	80	300	150
17:30	30	480	60	200	250
17:45	20	510	20	150	350
18:00	10	180	60	120	450
18:15	10	60	40	100	250
18:30	10	130	80	80	150
18:45	10	280	60	100	180

方向

交差点 観測時間	A 桔梗が丘 1	B 蔵持町原出	C 名張警察署前	D 夏見	E 名張駅口
16:00	100	70	20	110	120
16:15	80	130	20	100	110
16:30	100	110	10	120	120
16:45	80	60	10	130	160
17:00	80	200	10	180	170
17:15	80	100	20	200	90
17:30	90	150	20	300	200
17:45	60	100	20	100	80
18:00	60	110	20	100	110
18:15	60	100	20	100	120
18:30	30	20	10	50	120
18:45	20	30	10	150	100



資料：国道 165 号交通量実態調査(H13)

2) 公共交通利用状況

県内他地域に比べて高い公共交通の利用割合（図 2.22）

近畿日本鉄道大阪線利用者数、路線バス利用者数は減少。コミュニティバスは横ばいで推移

- ・名張市内の駅では、名張駅利用者数が 75 百人/日で最も多く、次いで桔梗が丘駅の 42 百人/日となっています。

名張駅で 1994（平成 6）年以降、桔梗が丘駅で 1996（平成 8）年以降減少が続いています。（図 2.23）

- ・路線バス利用者数も長期的に減少が続いており、2008（平成 20）年で 250 万人/年となっています。（図 2.24(1)）

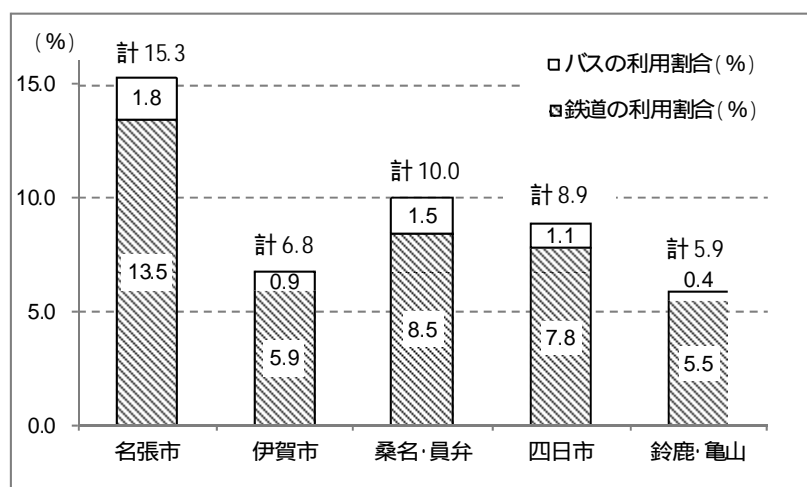
路線別にみると、名張つつじが丘線、百合が丘線、梅が丘線といった大規模住宅地を経由する路線の利用者数が他の路線よりも多くなっていますが、近年これらの路線でも減少傾向にあります。（図 2.24(2)）

- ・コミュニティバスの利用者数を見ると、ナッキー号が 191 人/日で比較的多い以外は利用者数が低迷しています。各バスとも横ばいで推移しています。（図 2.25）

- ・コミュニティバスの運行経費は提供されるサービスにより各コミュニティバスで異なり、2009（平成 21）年度はナッキー号で約 16,100 千円、ほっとバス錦で 6,500 千円、その他の路線では約 3,800 千円以下となっており、2009（平成 21）年度から運行されたみどりバスを除きいずれの路線とも 2008（平成 20）年度と比較して 2009（平成 21）年度の運行経費が増加しています。（図 2.26）

- ・これらコミュニティバスの収支率（2009（平成 21）年度）は、ほっとバス錦が最も高く 45.5%となっており、次いでナッキー号が 28.6%、あららぎ号が 15.6%、みどりバス 15.4%、コモコモ号が 10.9%の順となっており、2008（平成 20）年度と比較してナッキー号で約 1 ポイントの減少が見られますが、他の路線では約 1～8 ポイント増加しています。（図 2.26）

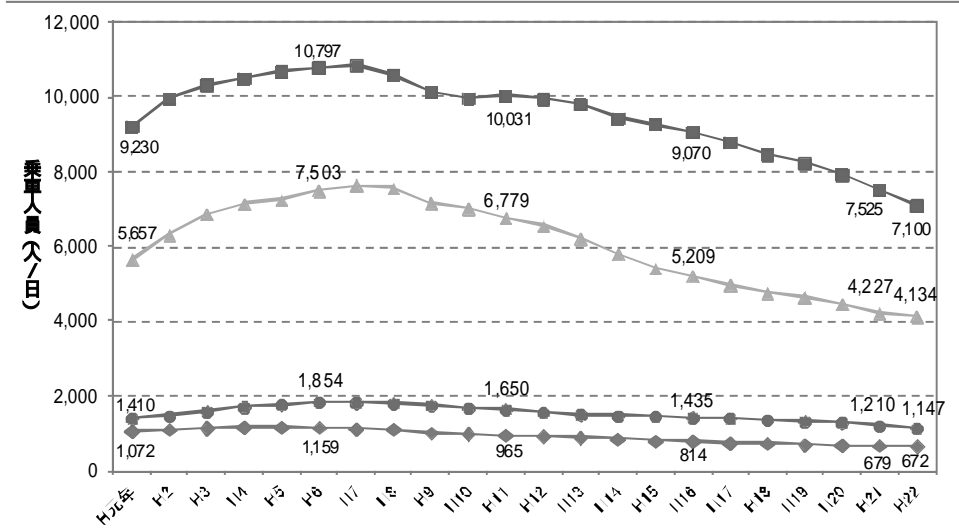
図 2.22 名張市と県内他地域の公共交通利用割合



資料： 伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）
第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査（H13）

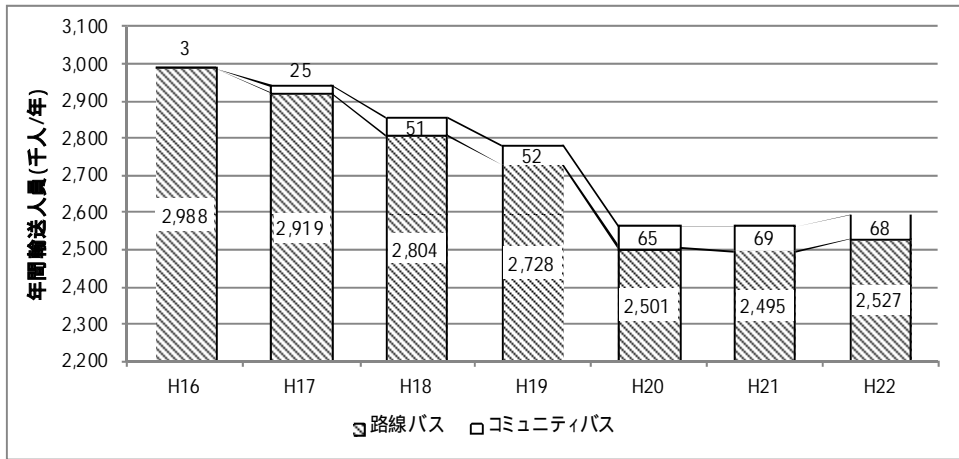
平日の代表交通手段構成比

図 2.23 駅別乗車人員の推移



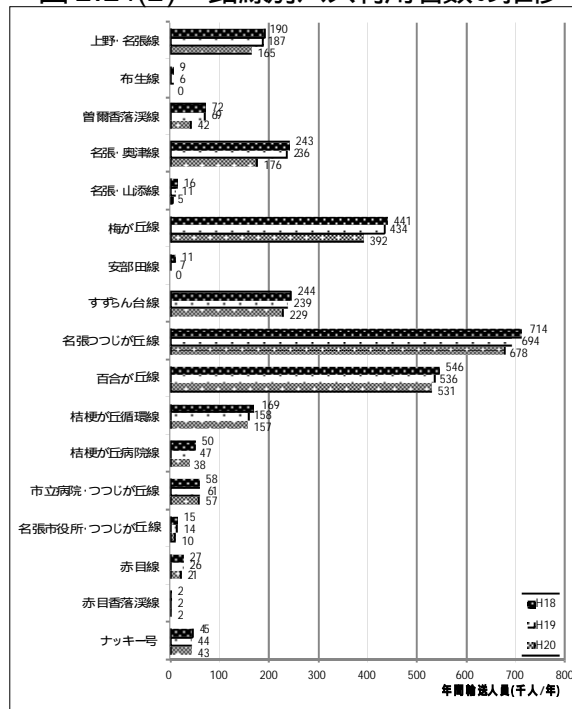
資料：名張市統計資料編（2011年版）

図 2.24(1) 路線バス及びコミュニティバス利用者数の推移



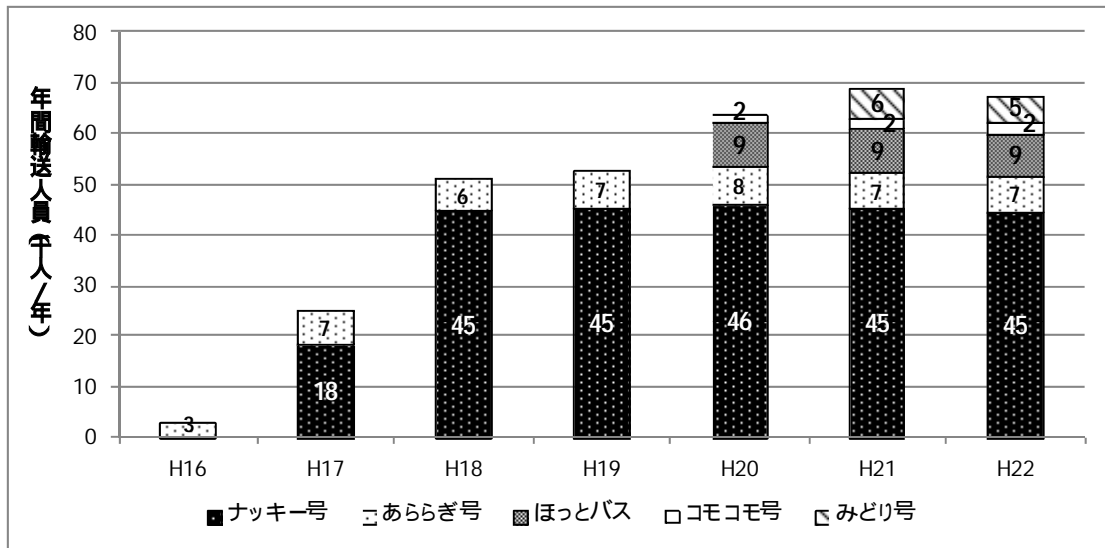
資料：三重交通株式会社

図 2.24(2) 路線別バス利用者数の推移



資料：三重交通株式会社

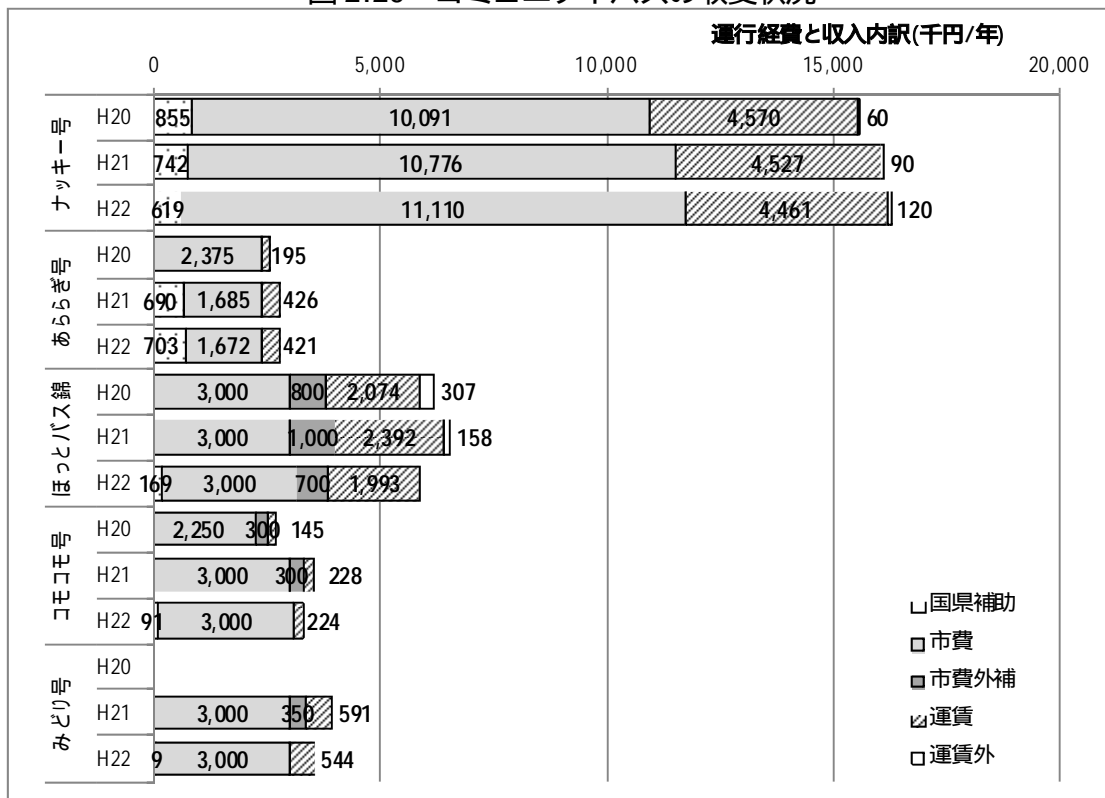
図 2.25 コミュニティバス利用者数の推移



資料：名張市

年度途中から運行されたものは、その年度内に運行された1日平均値を示しています

図 2.26 コミュニティバスの収支状況

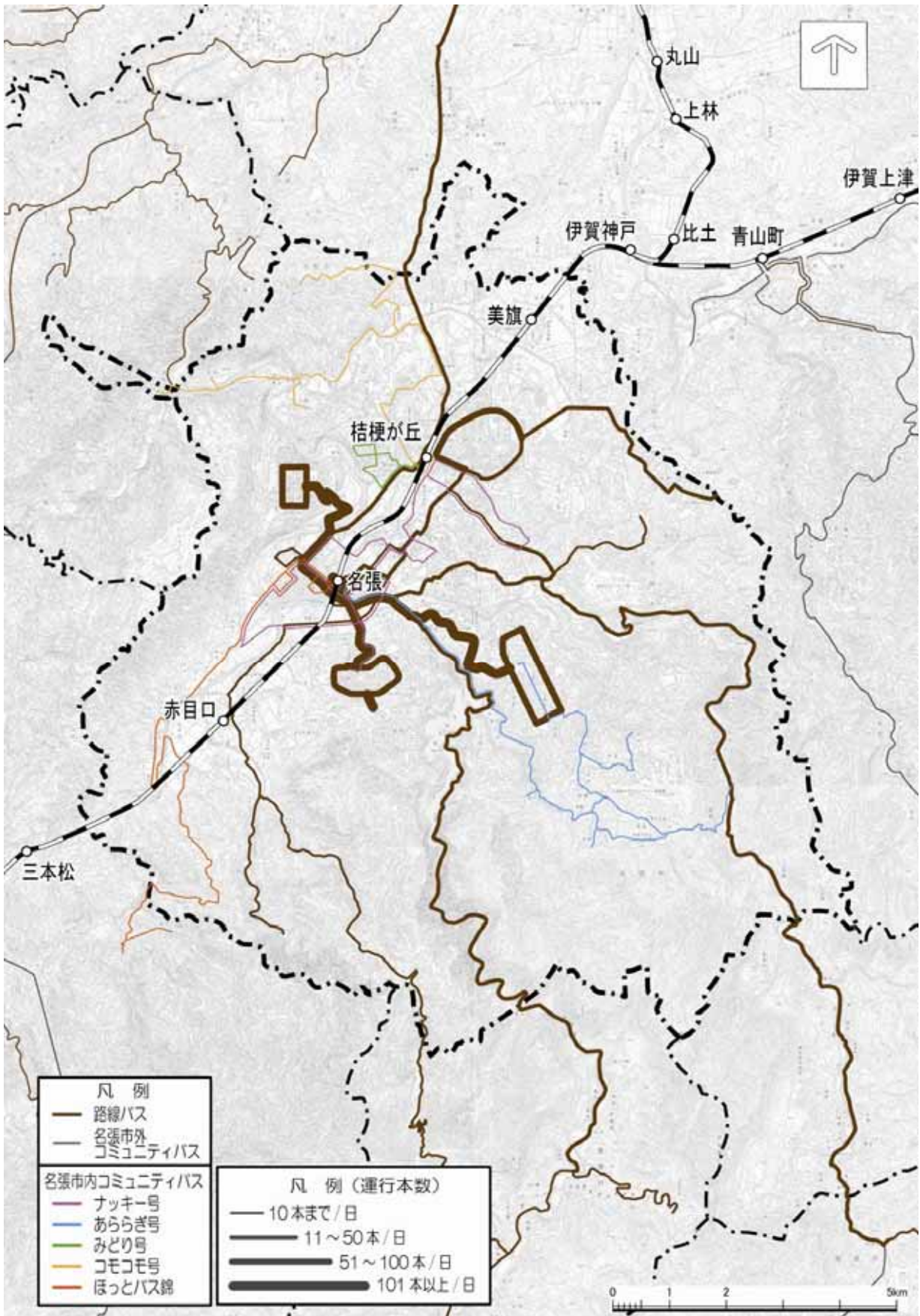


資料：名張市

みどり号はH21.4 から運行

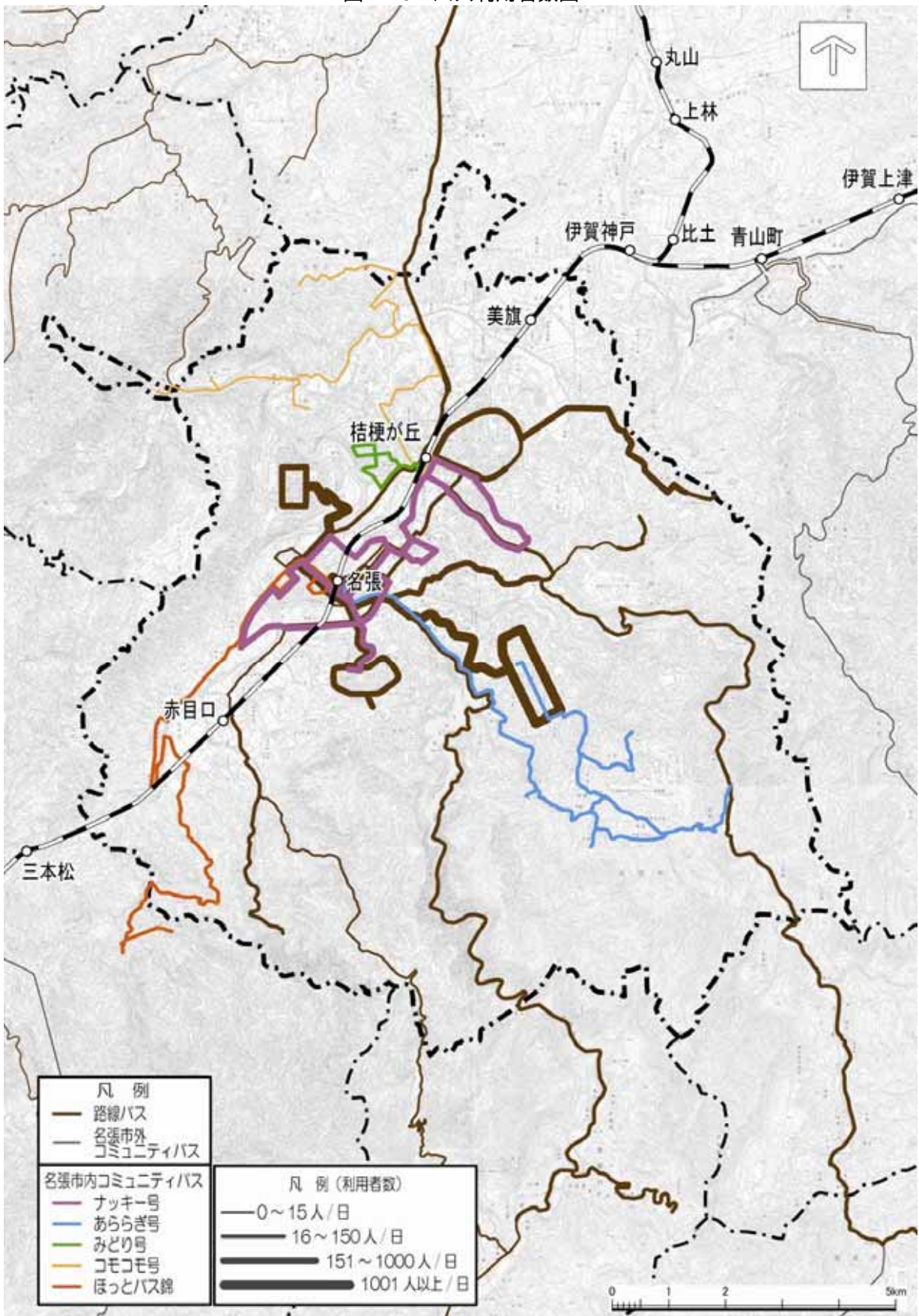
市費外補助金は宇陀市補助金、社会福祉協議会補助金、地域からの補助金など
運賃外収入は車内広告料、寄付金、文化祭売上など

図 2.27 バス運行本数図



資料：三重交通、名張市

図 2.28 バス利用者数図

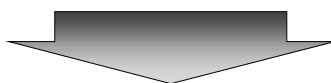


資料：三重交通、名張市

* 路線バスはバス停間平均乗車人員、コミュニティバスは路線別平均乗車人員

(4) 都市交通特性のまとめ

(1) 交通施設整備状況	1) 鉄道・道路	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 近畿日本鉄道大阪線、国道 165 号、368 号が骨格幹線交通軸を形成〔図 2.2.1〕 ◆ 都市計画道路の整備率は 72% (概成済含む)〔図 2.2、図 2.3〕
	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"> ◆ 美旗地域、赤目地域に交通不便地域が存在〔図 2.4〕
(2) 交通需要特性	1) 発生集中特性	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 名張駅ゾーン～桔梗が丘ゾーンの発生集中量¹が多い〔図 2.6〕 ◆ 平日は大規模住宅地を含むゾーンにおいて出勤目的、商業施設を含むゾーンにおいて自由目的のトリップ²が多い。休日は各ゾーンとも自由目的のトリップが多い〔図 2.7〕 ◆ 平日 61%、休日 82%が自動車を利用〔図 2.7〕 ◆ 平日は大規模住宅地を含むゾーンの鉄道利用トリップが多い
	2) 地域間流動特性	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 平日出勤の半数は名張市外へ、そのうち半数は伊賀市へ通勤 ◆ 平日は大阪府への鉄道による出勤、伊賀市への自動車による出勤、自由目的の流動が多い。休日は名張市内々及び伊賀市との自動車による自由流動が多い〔図 2.9〕
	3) 駅端末特性	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 名張駅の利用圏域は広く、バス、自動車によるアクセスが多い ◆ 美旗駅及び赤目口駅では徒歩・二輪車によるアクセスが多い
(3) 交通の現状	1) 道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 国道 165 号、368 号の市街地区間で平日、休日とも混雑が発生〔図 2.10、図 2.11、図 2.12〕
	2) 公共交通利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 県内他地域に比べて高い公共交通の利用割合〔図 2.13〕 ◆ 近鉄大阪線の市内各駅利用者数及び路線バス利用者数は減少、コミュニティバス利用者数は横ばいで推移〔図 2.14、図 2.15、図 2.16〕 ◆ 路線により異なるコミュニティバスの収支率〔図 2.17〕 ◆ 名張駅と住宅地・市立病院を連絡するバス路線は 1 日 100 本が運行され、利用者も 1,000 人を上回る〔図 2.18、図 2.19〕



¹発生集中量とは、対象地域から発生するトリップと、対象地域へ集中するトリップを合計した交通量を意味します。

²トリップとは、人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位で、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも 1 トリップと数えます。

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、美旗地域や赤目地域の一部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。

名張市の都市交通軸として国道 165 号、368 号が存在するものの、新名神高速道路及び名阪国道への接続が十分ではなく、広域アクセス機能の強化が求められています。また、都市計画道路の整備率が 72%にとどまっており、計画決定後 40 年以上が経過する長期未着手路線があることから、社会経済情勢等の変化を見据えつつ、その役割や必要性について改めて検証する必要があります。

自動車利用率は平日 61%、休日 82%と高く、幹線道路沿道に施設が集積する市街地部では、多様な交通（市内々、市内外、市通過交通）が集中し、ピーク時間帯を中心に混雑が発生しています。

通勤流動をみると、大阪市との結びつきが弱まり、伊賀市との結びつきが強くなりつつあり、流出交通の約 40%を伊賀市が占め、その移動手段は自動車为主体となっています。

長期的にみると、人口減少に伴い発生集中交通量は減少するものと考えられることから、需要の変化を踏まえた交通施策の立案を行う必要があります。

名張市の都市軸である国道 165 号、368 号は、交差道路を含む市街地において、平日の朝・夕、休日の夕方に交通渋滞が発生しており、最大 740mの渋滞長が観測されています。その結果、国道 165 号ではピーク時旅行速度が 20km/h を下回る状況にあります。

一方、路線バスでは、名張駅と住宅地・市立病院を連絡する路線で 1 日 1,000 人を上回る利用が見られますが、近鉄大阪線の各駅利用者とともに、減少傾向にあります。コミュニティバスの利用者は横ばいとなっています。名張市の交通に関するアンケートによると、これら公共交通機関に対する市民の不満は高い状況にあります。

3. 名張市の交通に関するアンケート調査

(1) 調査の目的と概要

市民の交通行動の実態などを把握し、名張市における交通の課題抽出の基礎資料とするため、交通に関する市民意識を調査し、バスの利便性向上や利用促進策、路線維持に対する公共負担の考え方を整理します。

表 3.1 調査概要

調査実施日	2010(平成22)年12月
調査対象者	名張市居住の18歳以上の者
調査方法	配布、回収ともに郵送方式
調査内容	資料編のアンケート票参照
配布数	2,400票
回収数	1,045票
回収率	43.5%

(2) アンケート結果

1) アンケート回答者の属性(問1)

65歳以上が約37%(名張市高齢者比率;22.8%(H23.3.1現在))
 就業者が約47%、主婦と無職が合わせて約50%
 運転免許の保有率は約78%、自由に使える自動車の保有率も約87%
 回答者の住所は名張市全人口の1割以上を占める桔梗が丘地域、つつじが丘地域が多い
 自宅の最寄りの公共交通は路線バスが約56%と最も高く、最寄りのバス停や鉄道駅まで徒歩圏(1km以内)の回答者が約78%

図 3.1 回答者の性別

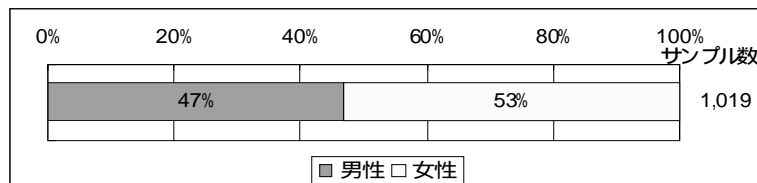


図 3.2 回答者の年齢

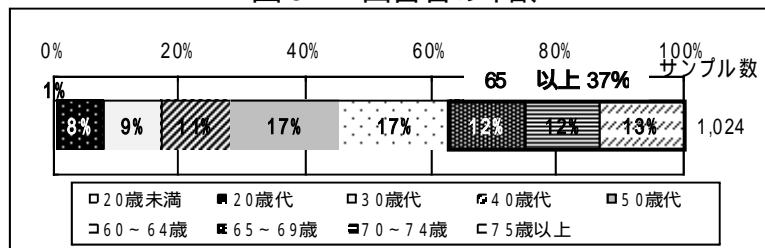


図 3.3 回答者の職業

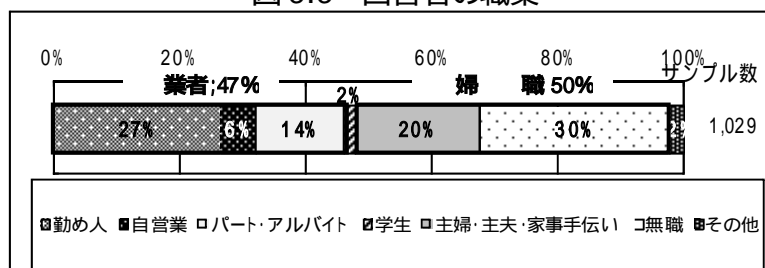


図 3.4 回答者の運転免許の保有率

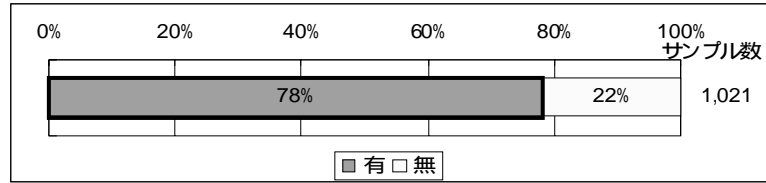


図 3.5 回答者の自動車保有率（自由に使うことができる自家用車）

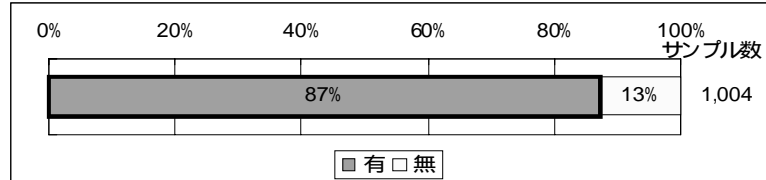
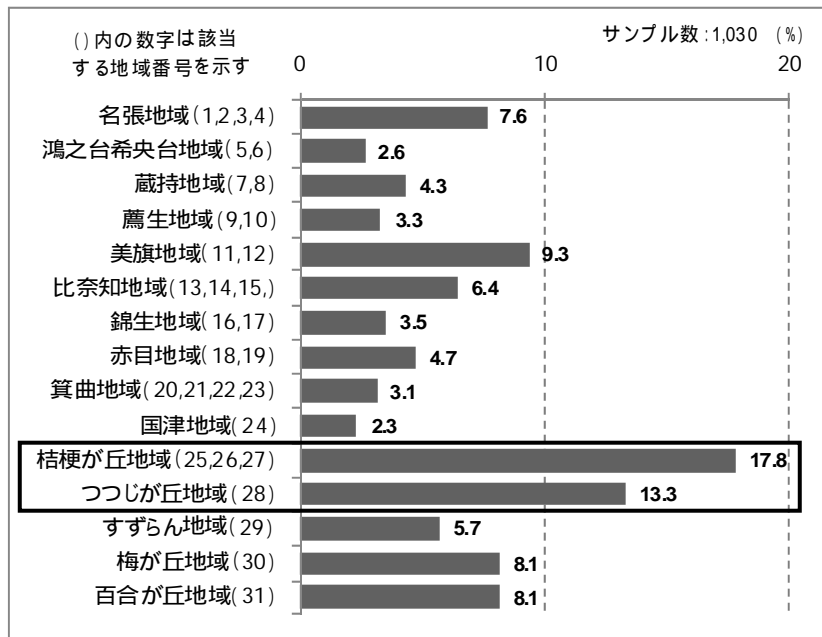
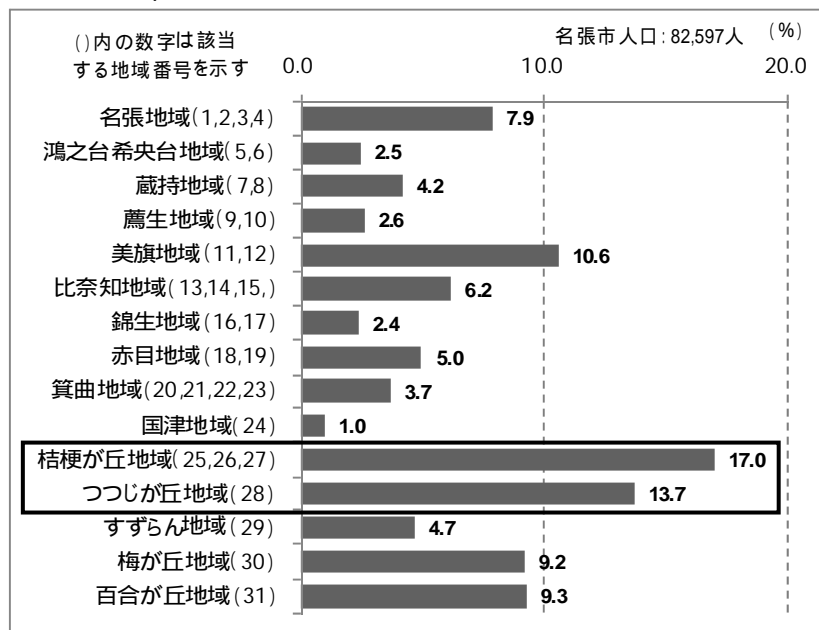


図 3.6 回答者の住所（15 区分）

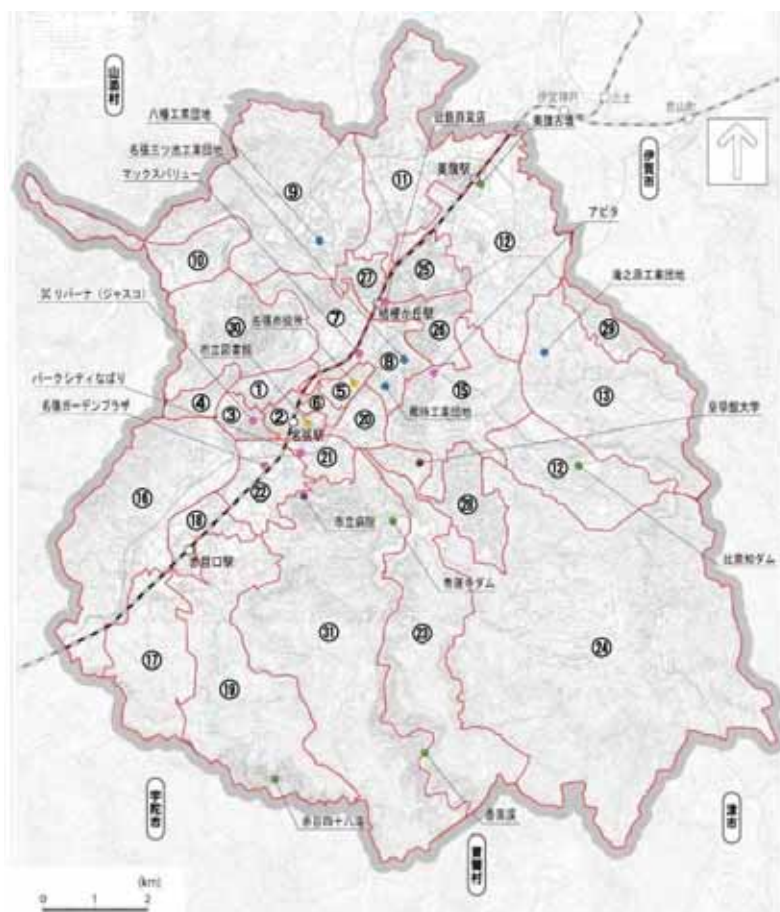
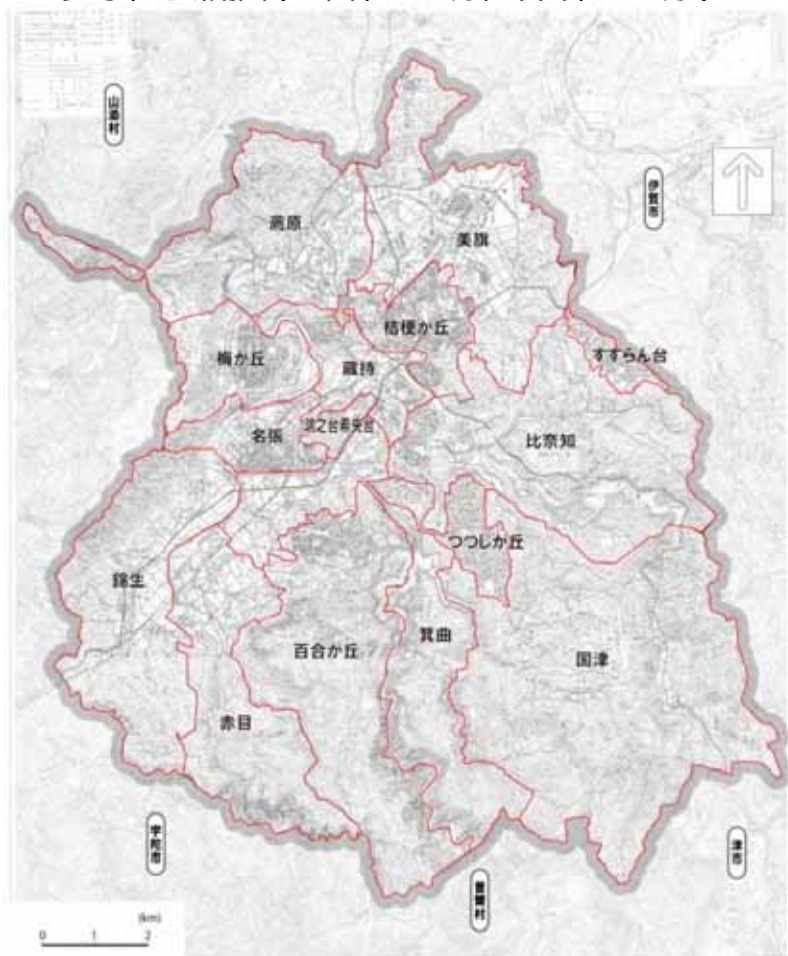


参考；名張市全人口に占める地域別の人口割合



資料；名張市統計（H23.2.1 現在）

参考；地域割図（上図；15区分、下図；31区分）



参考；名張市内の住宅団地・工業団地の統計

地域番号	住宅団地(工業団地)	竣工年次		人口 (H23.2.1現在)	名張市全人口 に占める割合	高齢者比率 (H23.2.1現在)
		昭和	西暦			
	桔梗が丘駅開設	39	1964			
25,26,27	桔梗が丘	40	1965	14,017	17.0%	36.6%
8	蔵持工業団地	44	1969			
7	緑が丘	48	1973	2,217	2.7%	
15	富貴ヶ丘	48	1973	3,589	4.3%	29.7%
28	つつじが丘	51	1976	10,425	12.6%	30.8%
9	さつき台	51	1976	1,233	1.5%	
29	すずらん台	54	1979	3,881	4.7%	24.5%
31	百合が丘	57	1982	6,874	8.3%	26.5%
9	八幡工業団地	58	1983			
30	梅が丘	60	1985	7,002	8.5%	15.5%
5	鴻之台	62	1987	1,361	1.6%	8.5%

資料；名張市統計、『図説伊賀の歴史 下巻』郷土出版社

図 3.7 回答者の最寄りの公共交通の種類

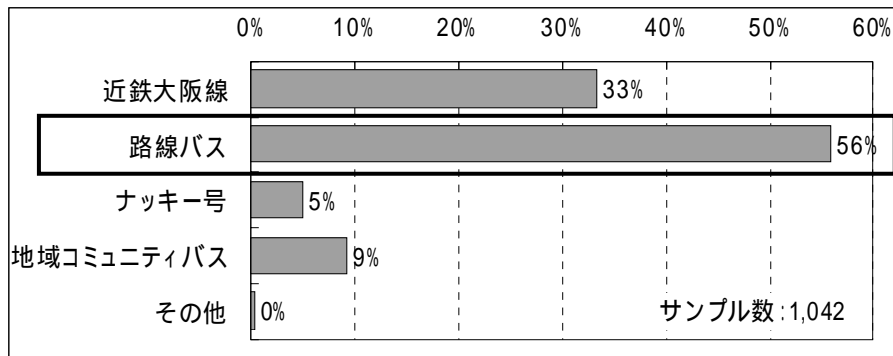
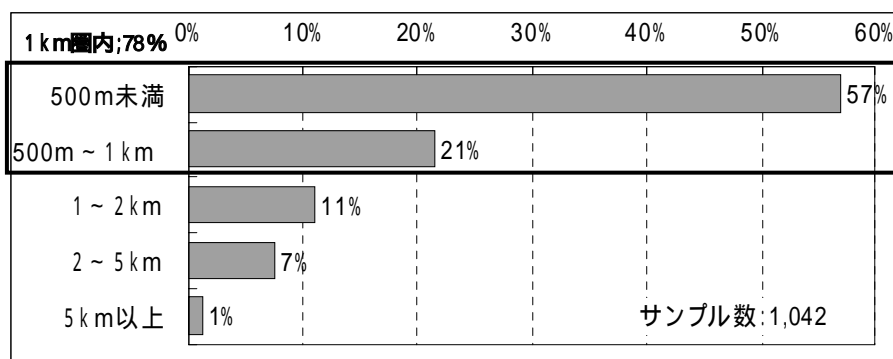


図 3.8 回答者の最寄りのバス停や鉄道駅までのおおよその距離



2) 日常の交通行動 (問2)

平日の交通行動

a. 移動目的、交通手段 (代表交通手段、端末交通手段)

移動目的は通勤が約 49%、買物が約 27%
 自動車利用率が約 68%と高く、公共交通の利用率は鉄道 (13%) とバス (7%) の合計で約 2割
 端末交通手段は徒歩が約 49%

路線バス、ナッキー号、地域コミュニティバス (計4路線) の合計値

図 3.9 移動目的

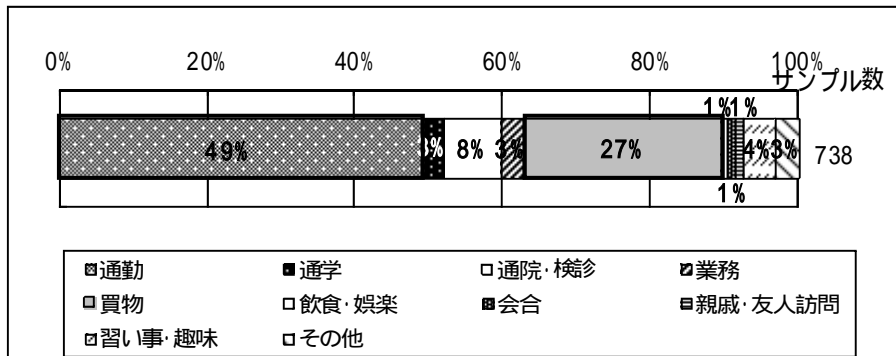


図 3.10 主な交通手段

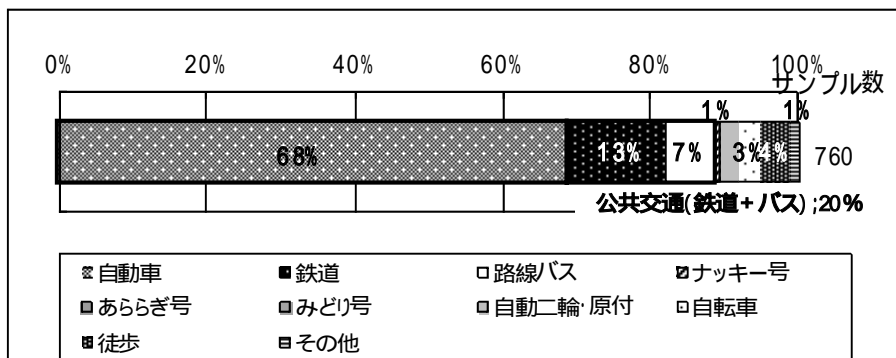
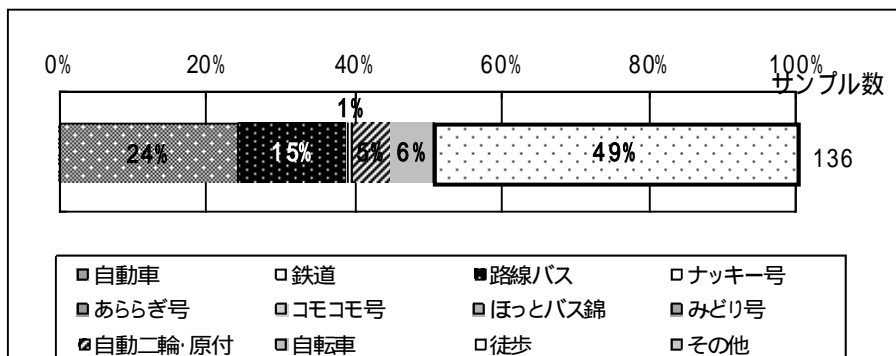


図 3.11 駅・バス停までの交通手段



b.目的地

名張市内々の移動が約 73%と最も多く、次いで伊賀市、大阪府への内外移動がそれぞれ約 10%
 名張市内の目的地では大型商業施設を内包する地域 3（10%）、鉄道を内包する地域 25（8%）及び地域 2（7%）、市立病院を内包する地域 31（7%）が多い
 伊賀市の目的地では上野地区が約 63%、青山地区が約 14%

図 3.12 目的地

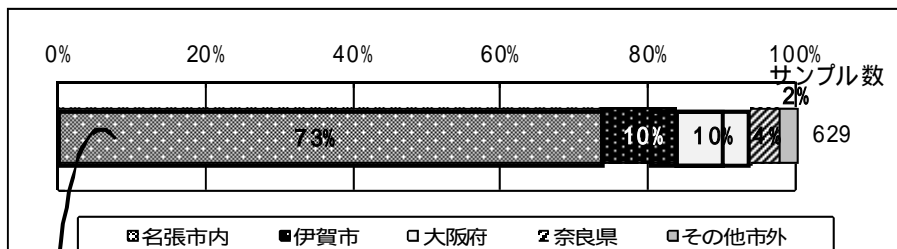


図 3.13 目的地（名張市内）

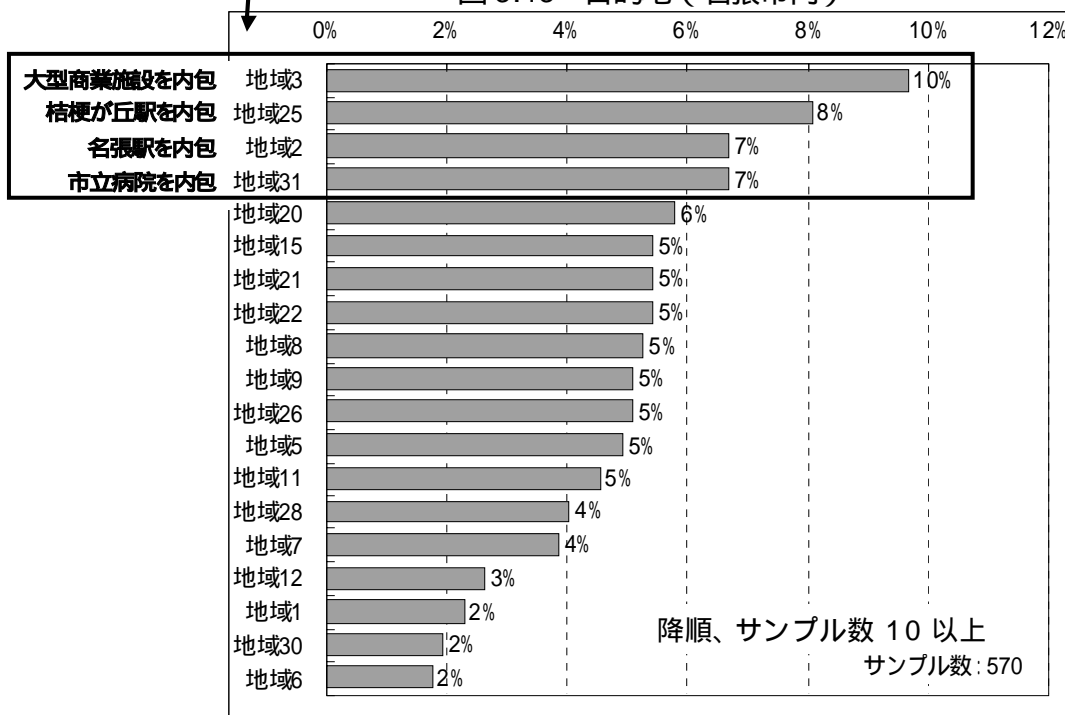
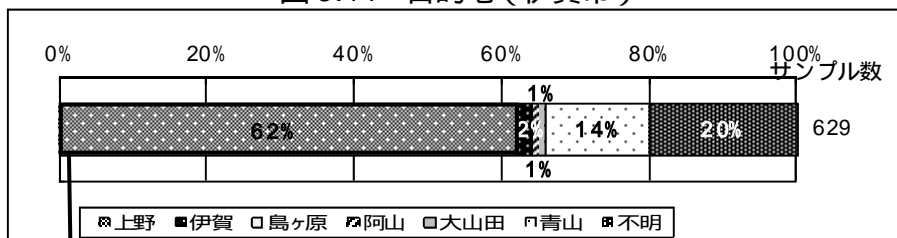


図 3.14 目的地（伊賀市）



上野地区の内訳（上位 5 位）（人）

上野旧市街	9
ゆめが丘（ゆめポリス）	7
安場	5
小田町	4
桑町	3
治田	3

c.所要時間、利用頻度

所要時間は 20 分未満が約 58%
 交通手段の利用頻度は “ 平日はほぼ毎日 ” が約 43%を

図 3.15 出発地から目的地までの所要時間

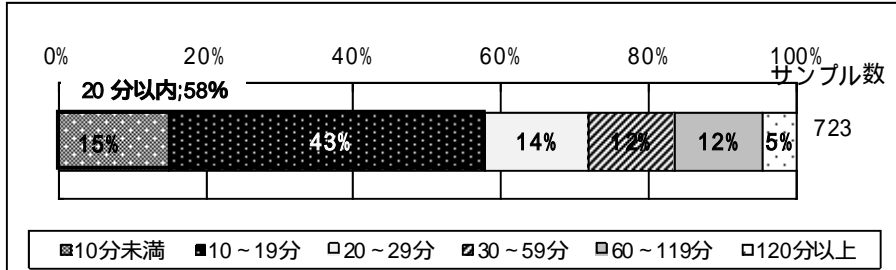
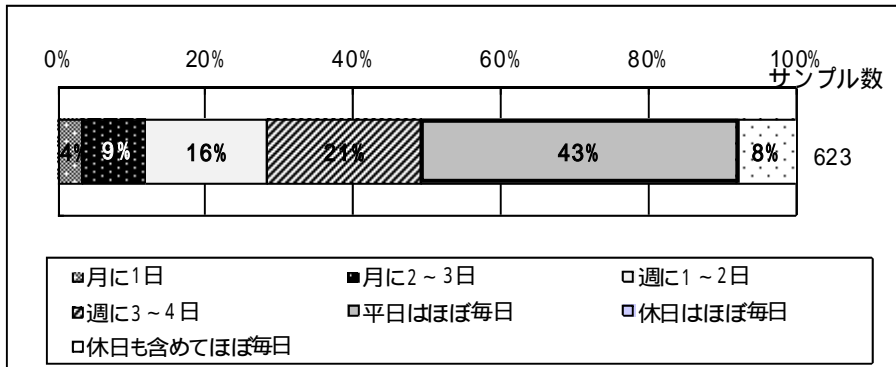


図 3.16 利用頻度



d.地域間流動

d-1.全手段・全目的（往路のみ）

市内々トリップが約 73%、市内外トリップが約 27%
 地域 28、30、31 からの流出及び伊賀市、大阪府への流出が多い

図 3.17 主な流出先（平日；全手段・全目的）

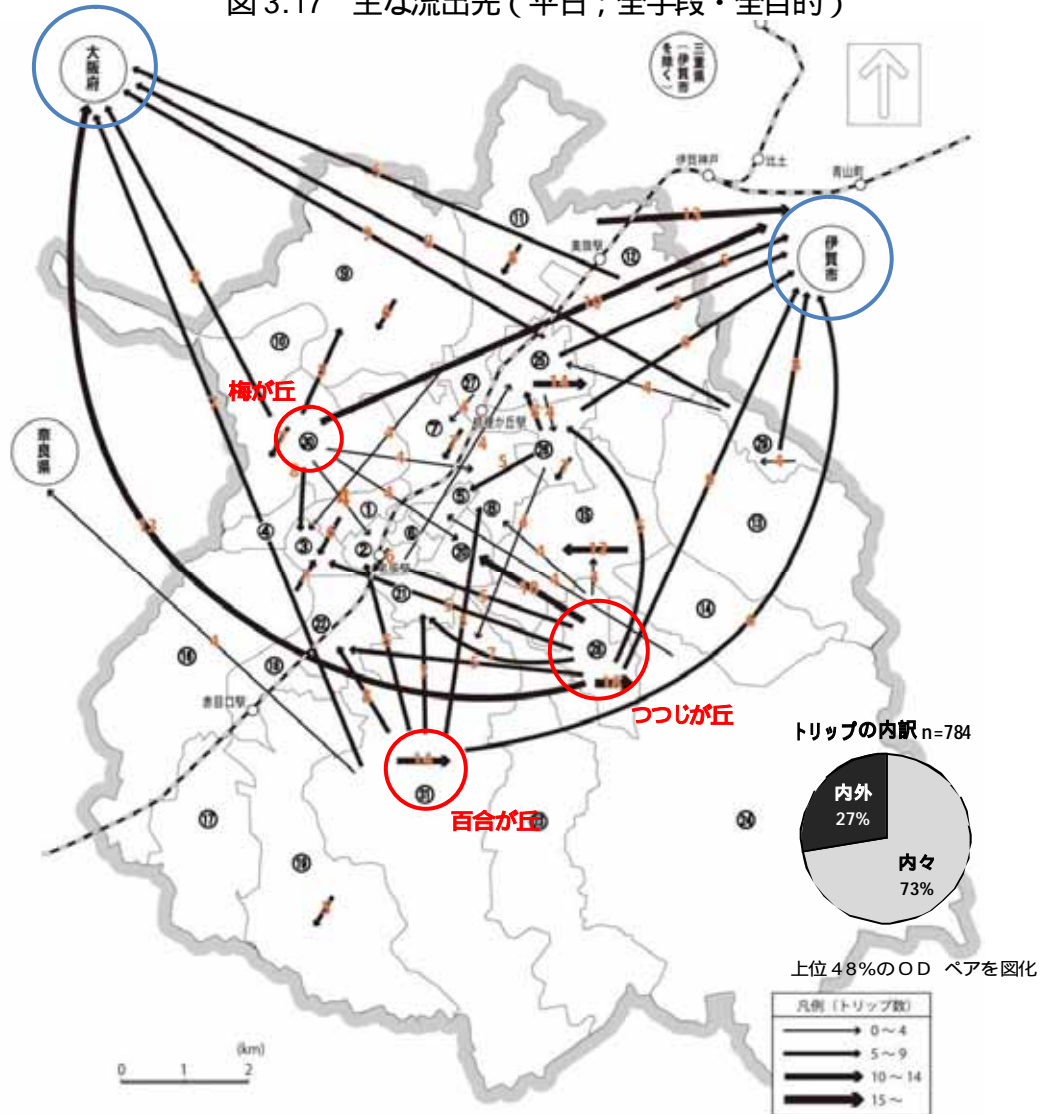


表 3.2 OD表（平日；全手段・全目的）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三重県	奈良県	大阪府	その他	計
1	3	1	6		2						1									1																	16
2		6	3			1		1				1								1		1			4			1			3	1		1	2	2	24
3			3									1								1		1		1													16
4																																					0
5		1	1		3		1	1												1		1													2	3	16
6				2						1										1		1														5	
7		1	2		2		7	1	1							1				1	1			1		1	1				2	2	3	3	1	31	
8																																					2
9	1									6	2	2												1	2					1	2	1	3			21	
10																																					1
11	3	1	3		1		2	1	2		8				3	1					1	2	1		2	2				1	13	1		3	51		
12								1	1		1	3									1	1	1							1	5			5		23	
13													1																								4
14										1																											2
15	1	2	2		1	3	2	1	2	1	1				12						2	2	1							2	3	1	1	2		42	
16	1	1	7					1	1							1					1	2														18	
17	1	1	1																			1	2													6	
18		3	1		1				2		1																									13	
19		1			1			1									2	5	2		1										1	1		2	2	20	
20		1																		1	1															5	
21																						1														5	
22			2	3	1																		3													11	
23																								1												2	
24		3		4																					2											16	
25		2	2		1	1	2	3			1	3										2				14	4				1	3	5	1	2	57	
26					5			3	1		1		1	3							1	1			8	7					1	4	6		3	53	
27	1	1	4					4	1		1		1	2										3	1	1									1	3	
28	5	5	5		2	1	4	3	1	2	3		4	1										10	7	5		2	5		18	3	9		2	106	
29		3			1	1	2	1	1															2	1	1		4								8	
30	2	4	8		1	1	4	5	1	1	2													4	3	1										45	
31		5	1			2		5	2		2	1																								73	
計	13	38	55	0	28	10	22	30	29	5	26	15	1	1	31	4	0	4	6	33	31	31	1	3	45	29	2	23	4	11	38	81	17	28	82	7	784

着色されたODペアが上位48%を示す

OD とは、ある地域からある地域へ移動する交通量。Origin (起点) - Destination (目的地) を意味します。

d-2.手段別（自動車）

地域 28、30 からの流出及び伊賀市、地域 3、25 への流出が多い
 伊賀市流出交通の約 94%は自動車利用
 市内々トリップの約 72%は自動車利用

図 3.18 主な流出先（平日；自動車）

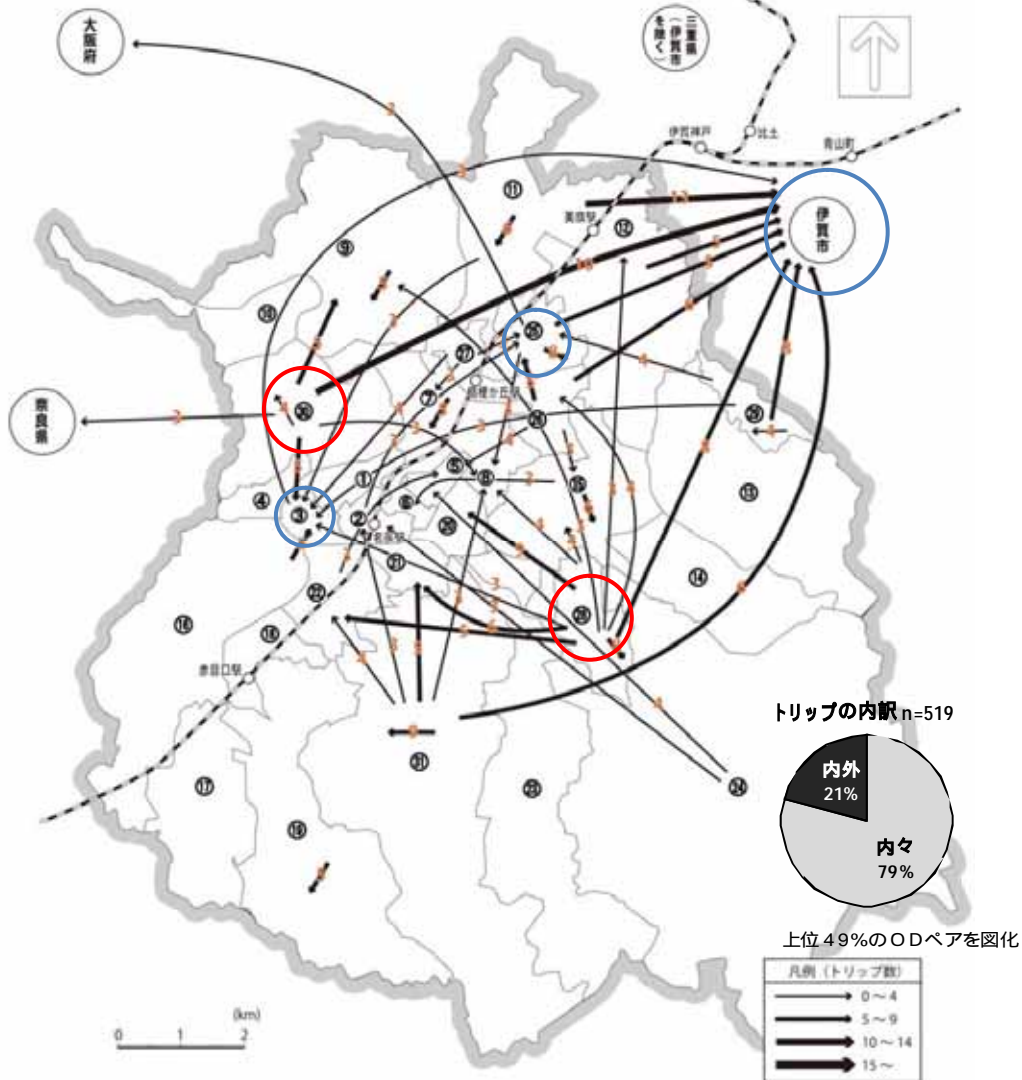


表 3.3 OD表（平日；自動車）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三重県	奈良県	大阪府	その他	計
1	1		1		2						1										1																7
2		2	1		1																	1			3												10
3							1																1														9
4								1				1													1												0
5		1	1		2		1					1	1										1													10	
6			2						1														1														4
7		1	2		2		5	1	1						1							1	1				1	1								23	
8																																					1
9	1								5	2	2															1	1										16
10																																					0
11	1	1	3		1	2	1	2		6				2	1							1	1	1		2					1	13			38		
12												2											1	1	1		1	1					5		2	16	
13																																					2
14							1																1														2
15			2		1	3	2	1	2	1	1				6							2	1	1												25	
16	1		5					1	1													1	2													13	
17		1																					1	2												4	
18		2	1						1														1	2												10	
19		1						1											2	5	2		1			1									1	17	
20																																					2
21																																					1
22			1		3	1																															6
23																																					2
24		3			4																				2												13
25	1	2			1	2	3				1	2			1								2			8	1			1	2	5	1	1	3	37	
26					4			2	1			1	1	3											5	2					1	2	6			30	
27	1	1	4				3	1	1																3	1	1										19
28	2	3			2		1	4	3	1	2	3		4	1								8	6	5		2	4		8		1	8			21	
29		3			1	1	2	1	1	1				2									2	1	1		4	1		1	4					35	
30	1	5			1	1		3	5	1	1	2			1	1							2	2	1				4	1	10			3	2	50	
31		3				2		3	2		2								1	1	2	5	4						2	9	6	1	1			46	
計	5	19	36	0	25	9	18	26	26	5	21	12	0	1	23	3	0	4	6	29	21	23	1	3	34	15	2	12	4	8	19	76	8	14	10	1	519

着色されたODペアが上位49%を示す

d-3.手段別（鉄道）

大阪府への流出交通が約 62%
 大阪府への流出交通の約 76%が鉄道利用

図 3.19 主な流出先（平日；鉄道）

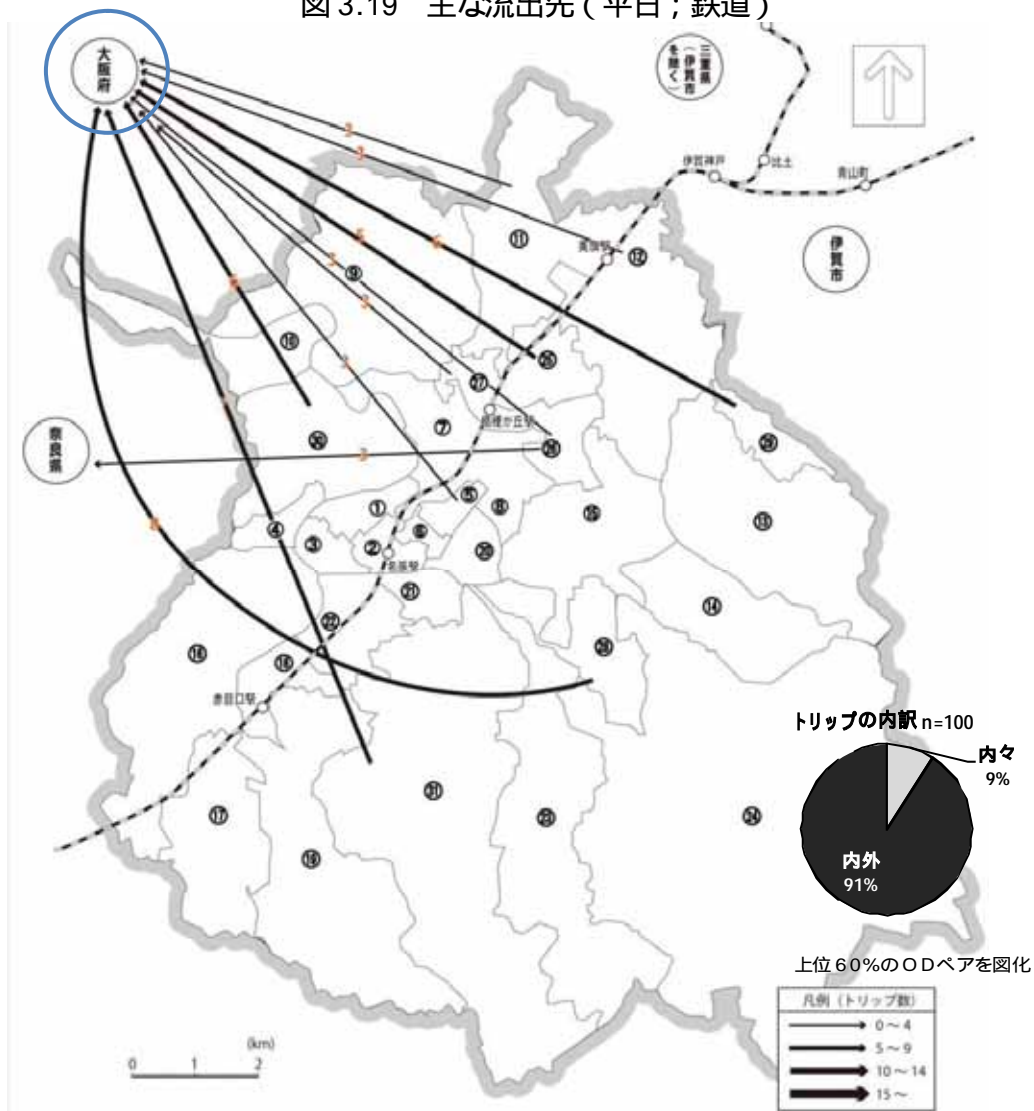


表 3.4 OD表（平日；鉄道）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三重県	奈良県	大阪府	その他	計	
1	1																																				2	
2												1															1										7	
3																																					4	
4																																					0	
5																																					4	
6																																					1	
7																																					5	
8																																					0	
9																																					4	
10																																					1	
11			1																																		6	
12																																					4	
13																																					0	
14																																					0	
15																																					4	
16																																					1	
17																																					0	
18																																					1	
19																																					2	
20																																					0	
21																																					2	
22																																					1	
23																																					0	
24																																					1	
25																																					5	
26			1																																		8	
27																																					5	
28																																					10	
29																																					6	
30																																					7	
31																																					9	
計	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	4	8	12	62	5	100

着色されたODペアが上位60%を示す

d-4.手段別（バス）

市内々トリップが約 88%を占めており、全手段に占めるバスの割合は約 9%
 地域 28、30 からの流出及び大型商業施設、鉄道駅、市立病院を内包する地域 2、3、31 への流出が多い

図 3.20 主な流出先（平日；バス）

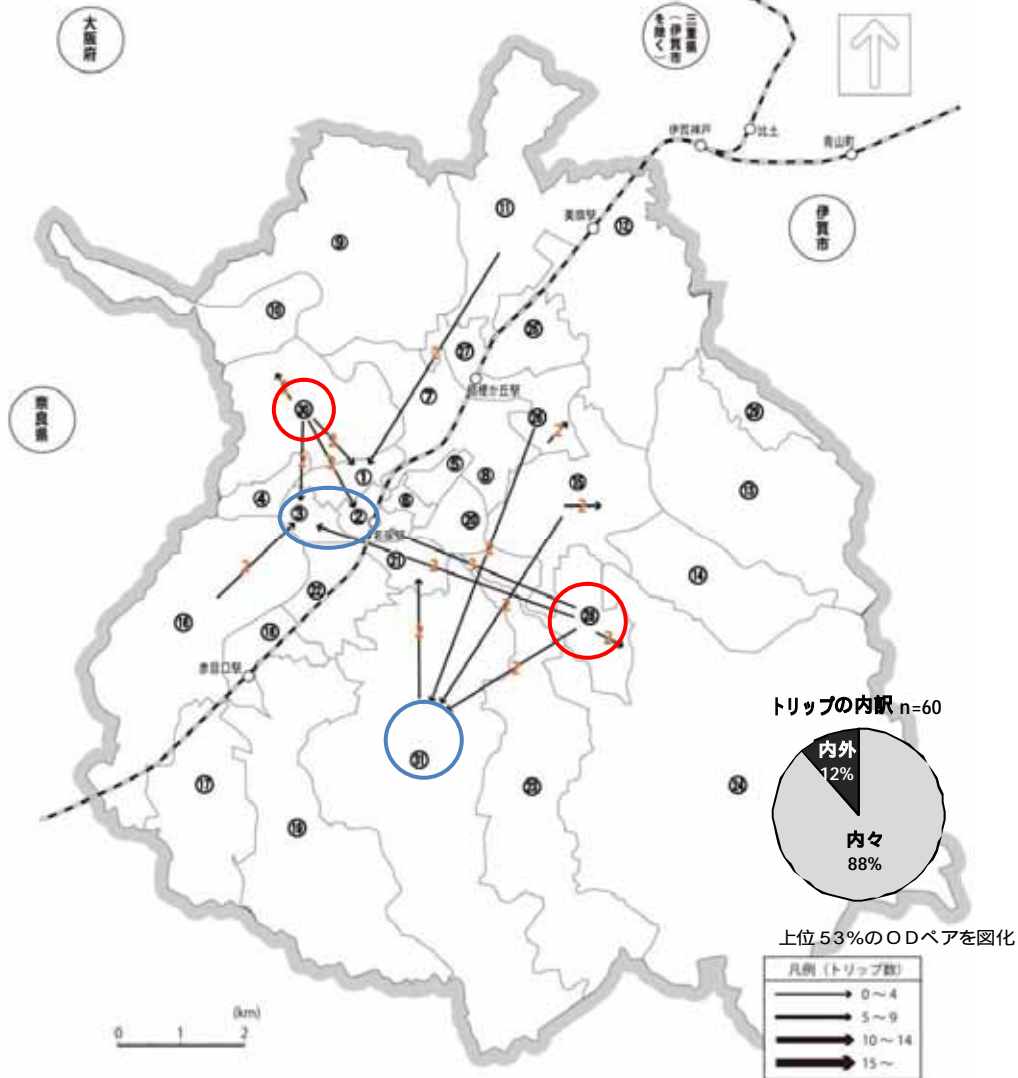


表 3.5 OD表（平日；バス）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三麗果	奈良県	大阪府	その他	計		
1																																						0	
2																																						1	2
3																																						1	2
4																																						0	
5																																						0	
6																																						0	
7																																						0	
8																																						0	
9										1																											1	2	
10																																						0	
11		2														1																					4		
12												1																									2		
13																																						0	
14																																						0	
15		1	1													2																				2	6		
16																																					2		
17																																					1		
18																																					0		
19																																					0		
20																																					0		
21																																					0		
22																																					0		
23																																					0		
24																																					1		
25																																					2		
26																																					7		
27																																					0		
28																																					13		
29																																					1		
30																																					10		
31																																					5		
計	5	7	8	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0	2	4	0	2	0	2	9	1	1	0	5	60		

着色されたODペアが上位53%を示す

d-5.目的別（通勤）

通勤目的の約 59%は市内々トリップ、約 41%は市内外トリップ
 地域 28、30 からの流出及び伊賀市、大阪府への流出が多い
 市内々トリップは、工業団地を内包する地域 9 への流出が多い

図 3.21 主な流出先（平日；通勤）

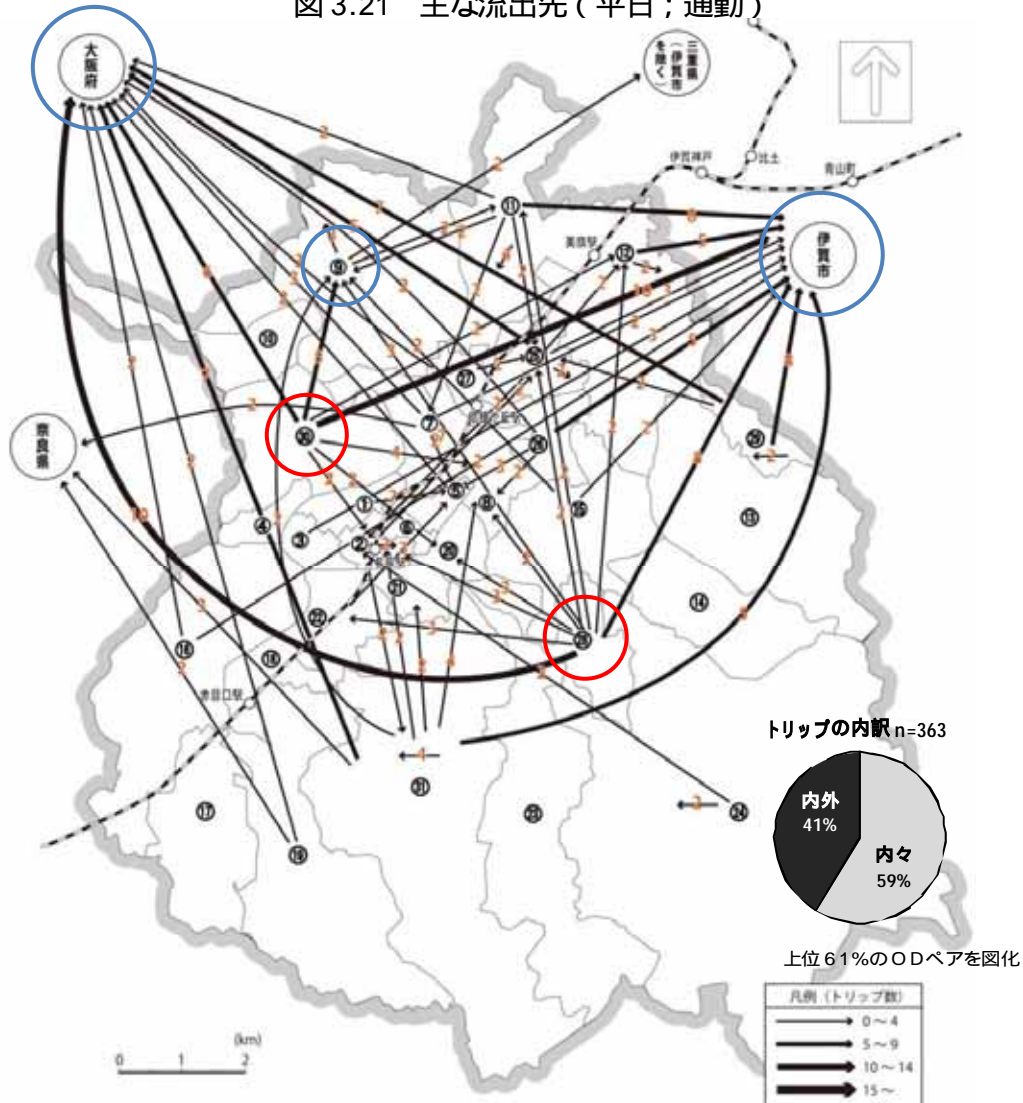


表 3.6 OD表（平日；通勤）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三重県	奈良県	大阪府	その他	計
1					2						1										1															5	
2		2			1							1	1									1			2				1		2			1	1	1	13
3			1				1						1								1										3					10	
4																																				0	
5		1																							1									1	2	5	
6									1																										1	2	
7		1			2		1		1																1			1						2	3	14	
8																																				0	
9	1								3	1	2																					1	2	1	1	11	
10																																			1	1	
11	1	1			1		2		2		4									1	1	1		2						8	1		2		27		
12							1	1			2										1	1									5			1	13		
13																																			1	2	
14							1															1													2	2	
15		1	1		1	1	1	1	2	1	1					1														2		1	1		16		
16	1	1	1				1	1	1							1														2			2		9		
17		1																																	3	3	
18		1																																	3	3	
19								1											1													1		2	2	7	
20		1																				1											1		3	3	
21																																				0	
22					3																		1													4	
23																																				0	
24		2			1						1	2												2											6		
25		2	1		1																				2	1					1		3		22		
26			1		3			2	1																1	1					1	1	5		2		
27	1	1	1			1	1	1																	2	1	1				1	1	3		17		
28		3	1		1		2	3	1	2	2					1								3	1	3				1	8		1	10	46		
29		1					1	1	1																	2	1				8		1	7	27		
30		2					4	5	1	1	2					1								2	1					1	1	10	1	6	40		
31		2	1				4	2																1	4	5				1	4	5		3	7	35	
計	4	21	8	0	15	2	7	18	25	4	16	9	0	0	5	2	0	3	0	14	8	10	0	3	14	3	2	5	2	4	9	66	7	17	58	2	363

着色されたODペアが上位 61%を示す

d-6.目的別（自由目的（買物、習い事・趣味等））

市内々トリップが約 94%
 地域 28 からの流出及び大型商業施設を内包する地域 3 への流出が多い

図 3.22 主な流出先（平日；自由目的）

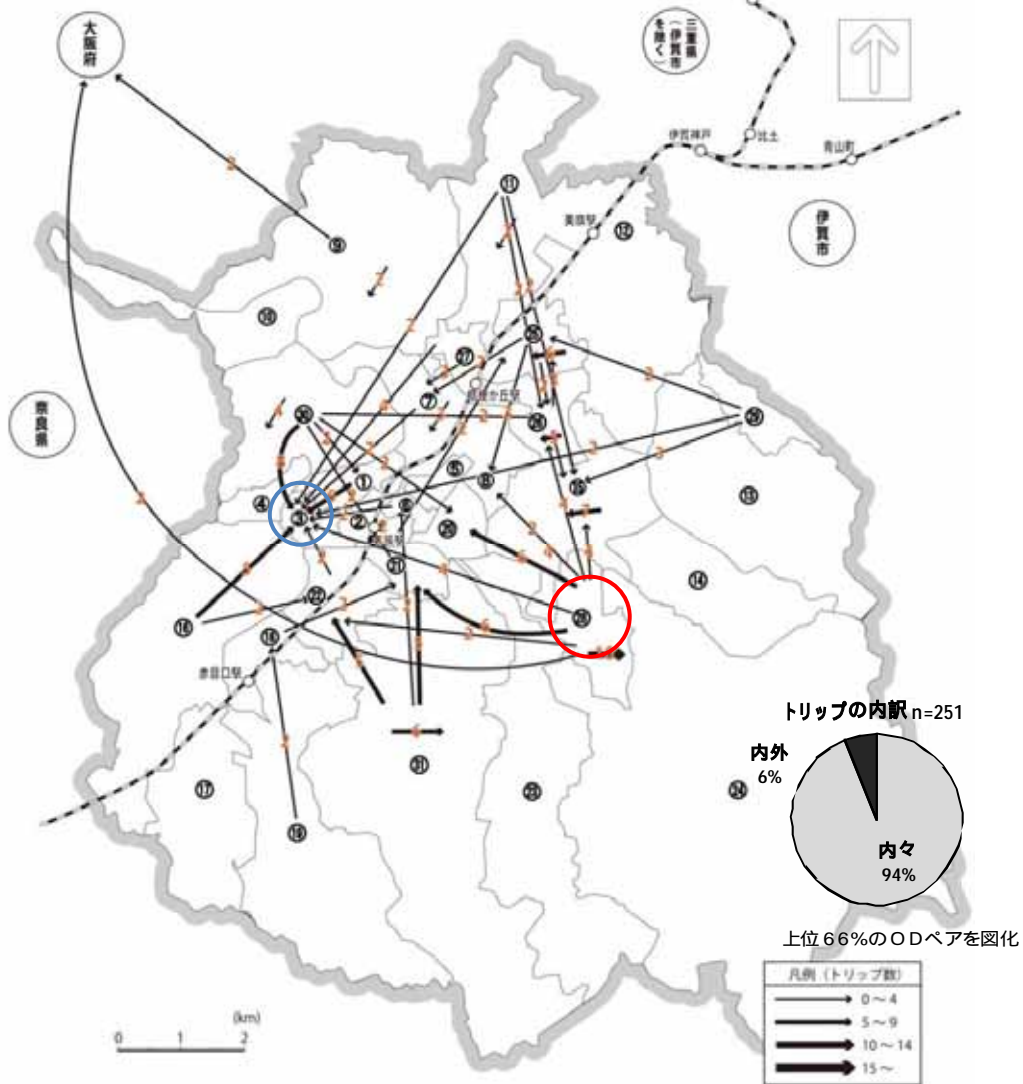


表 3.7 OD表（平日；自由目的）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三重県	奈良県	大阪府	その他	計
1	1		6																																		8
2		2						1																		2											5
3			1																			1														1	5
4																																					0
5			1		1		1	1												1																5	
6			2																																	3	
7			2				3	1							1					1	1												1		12		
8																																				2	
9									2																										2	5	
10																																				0	
11			2					1		2		2		1								1	1											1		13	
12																																				3	
13												1																								1	
14																																				0	
15	1		1				1								7				1	1	1														13		
16			5																																	7	
17			1																																	2	
18		1	1																																	5	
19		1									1										2	1	1													6	
20																																				1	
21											1																									2	
22			2				1																													4	
23																																				1	
24		1			1																															3	
25			1				2	3																												17	
26			1					1							3																					16	
27			4				3								1																					8	
28			4				1	1	2						4						6	6	2					4		10				2	42		
29			2				1	1	1						3						1	1	1				2	1			1				15		
30		2		8			1	1													2	2	1								2				24		
31			1				2		1													1	5	5												23	
計	4	6	44	0	3	6	12	12	2	0	5	2	1	0	22	1	0	0	2	14	22	18	1	0	15	21	0	10	1	4	8	1	6	1	251		

着色されたODペアが上位 66%を示す

d-7.目的別（通院・検診）

市内々トリップが約 82%
 高齢者比率の高い住宅団地を内包する地域 15、25、26、27 からの流出、市立病院を内包する地域 31 への流出が多い

図 3.23 主な流出先（平日；通院・検診）

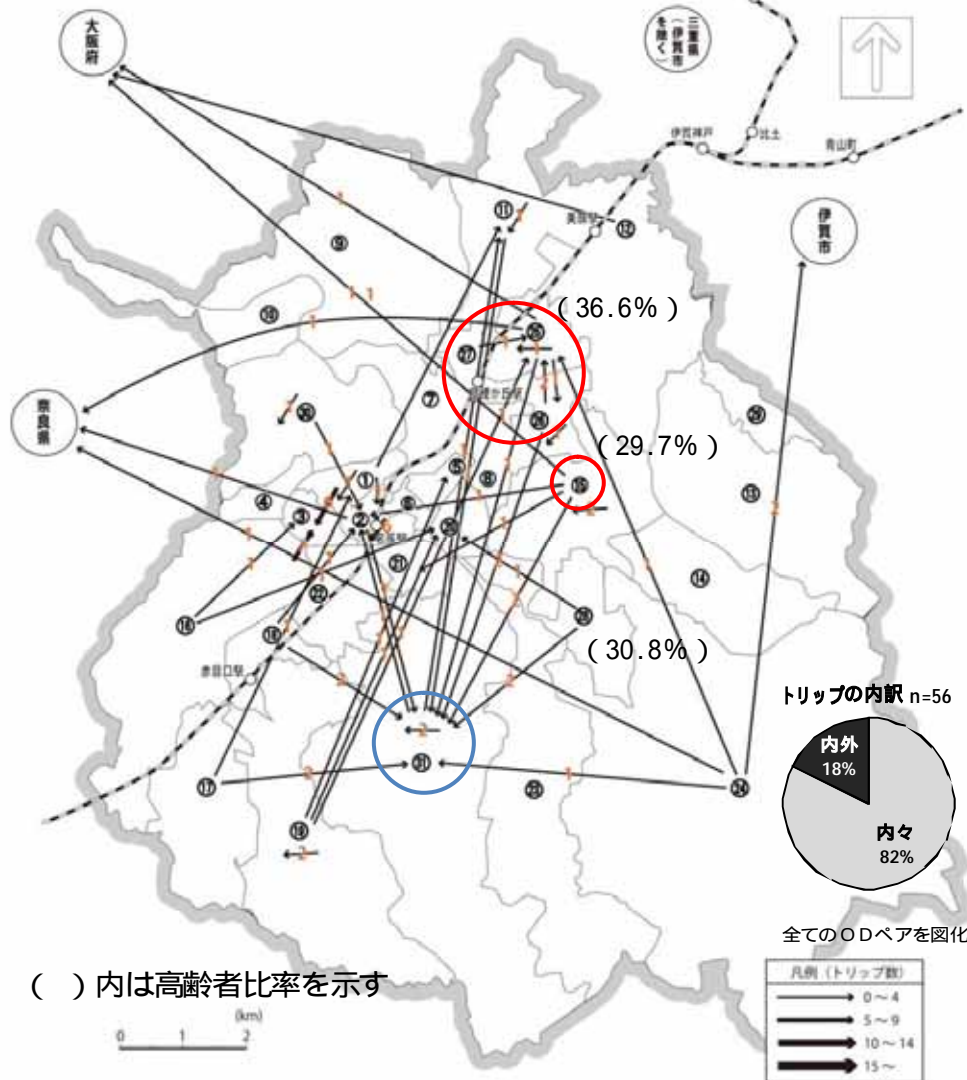


表 3.8 OD表（平日；通院・検診）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三重県	奈良県	大阪府	その他	計	
1	1	1																																			2	
2																																					1	2
3																																						0
4																																						0
5																																						0
6																																						0
7																																						0
8																																						0
9																																						2
10																																						0
11																																						6
12																																						1
13																																						0
14																																						0
15																																						7
16																																						2
17																																						1
18																																						3
19																																						5
20																																						0
21																																						0
22																																						0
23																																						0
24																																						5
25																																						5
26																																						5
27																																						1
28																																						3
29																																						0
30																																						2
31																																						4
計	4	5	1	0	2	0	0	0	1	0	1	1	0	0	2	0	0	0	2	3	1	0	0	0	6	2	0	0	0	1	14	2	4	0	2	4	56	

着色されたODペアは全てのODペア

休日の交通行動

a. 移動目的、交通手段（代表交通手段、端末交通手段）

買物、飲食・娯楽、会合、親戚・友人訪問等の自由目的が約 90%
 自動車が約 81%と主体を占める。公共交通の利用は、鉄道（7%）とバス（4%）の合計で約 1割
 端末交通手段は徒歩が約 52%、路線バスが約 28%

路線バス、ナッキー号、地域コミュニティバス（計4路線）の合計値

図 3.24 移動目的

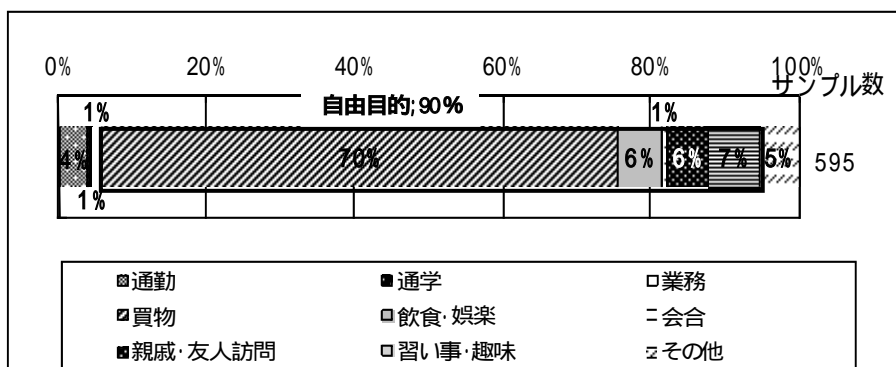


図 3.25 代表交通手段

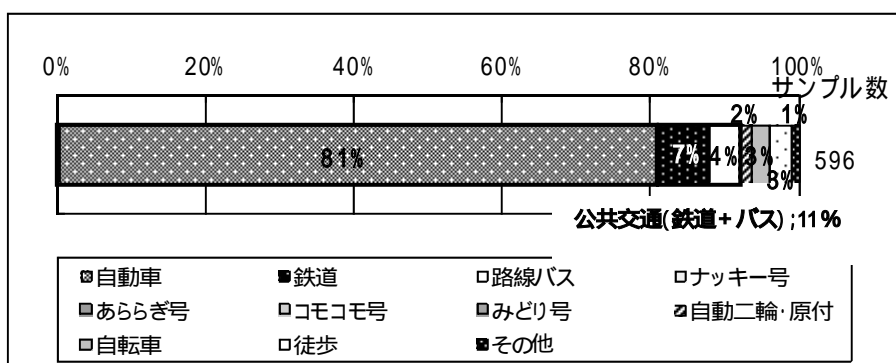
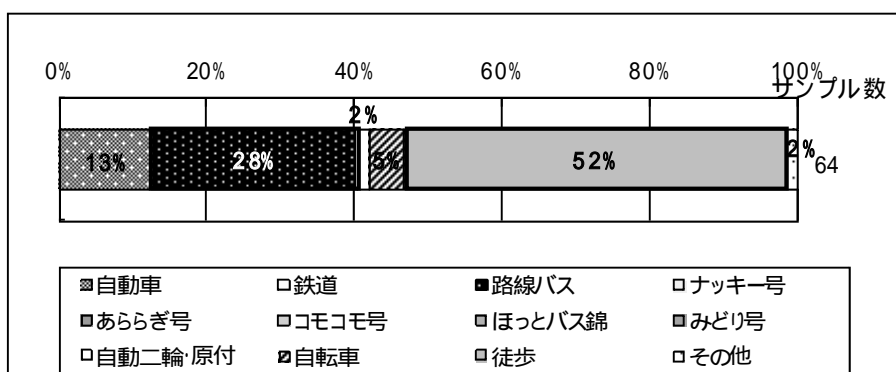


図 3.26 端末交通手段



b.目的地

市内々トリップが約 81%
 市内外トリップでは、大阪府が約 8%と最も多い
 名張市内では、大規模商業施設を内包する地域 3 (16%)、地域 21(13%)、地域 15(12%)、
 地域 22 (12%) を目的地とする人が多い

図 3.27 目的地

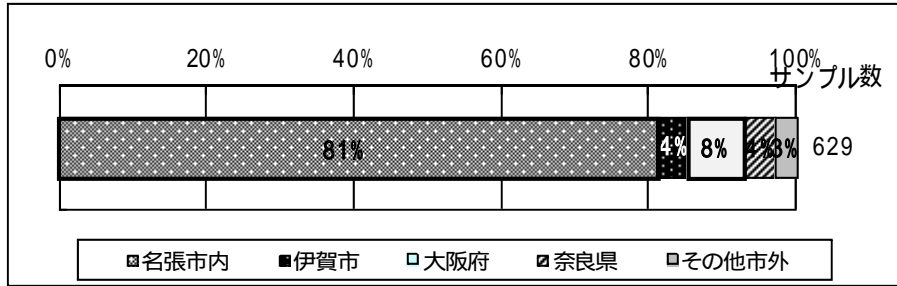
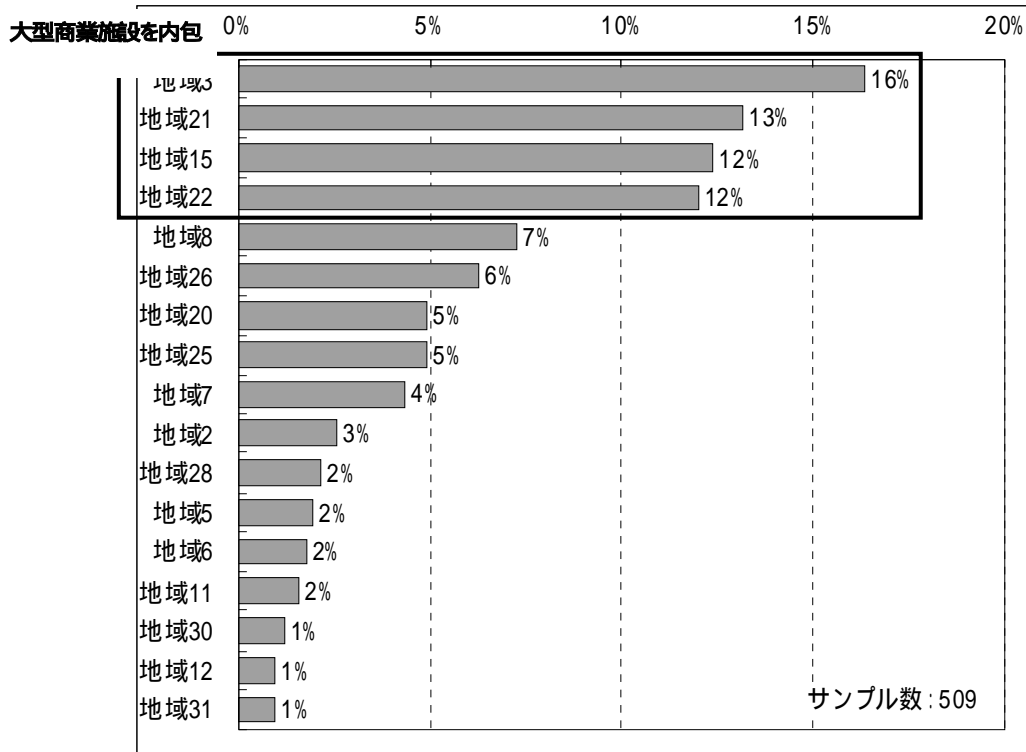


図 3.28 目的地 (名張市内)



降順、サンプル数 5 以上

c.所要時間、利用頻度

所要時間は 20 分未満が約 52%
 交通手段の利用頻度は “月に 2～3 日” “週に 1～2 日” がそれぞれ約 3 割

図 3.29 出発地から目的地までの所要時間

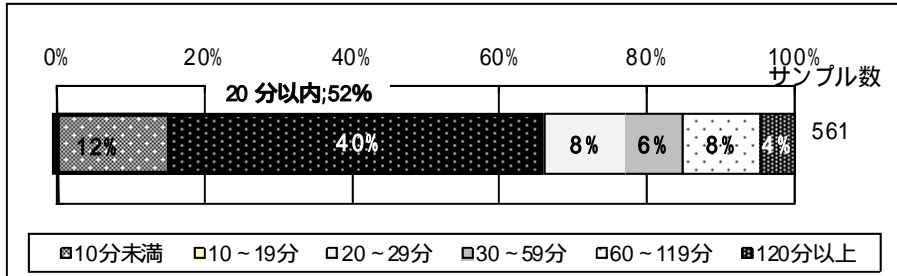
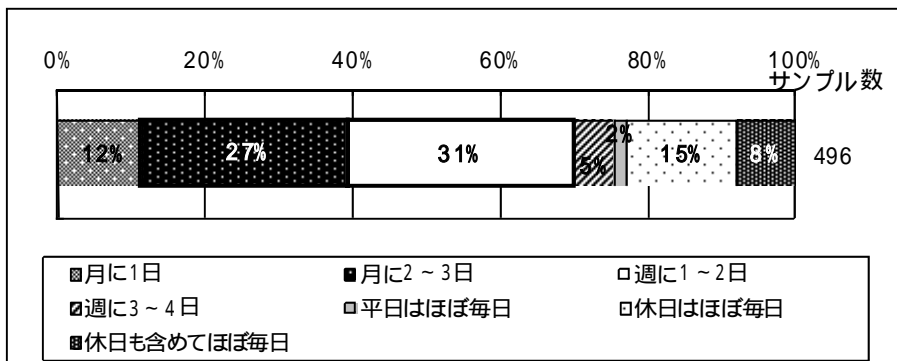


図 3.30 利用頻度



d.地域間流動

d-1.全手段・全目的（往路のみ）

市内々トリップが約 81%、市内外トリップが約 19%
 地域 28、30、31 からの流出、大型商業施設を内包する地域 3、15、21、22 及び大阪府への流出が多い

図 3.31 主な流出先（休日；全手段・全目的）

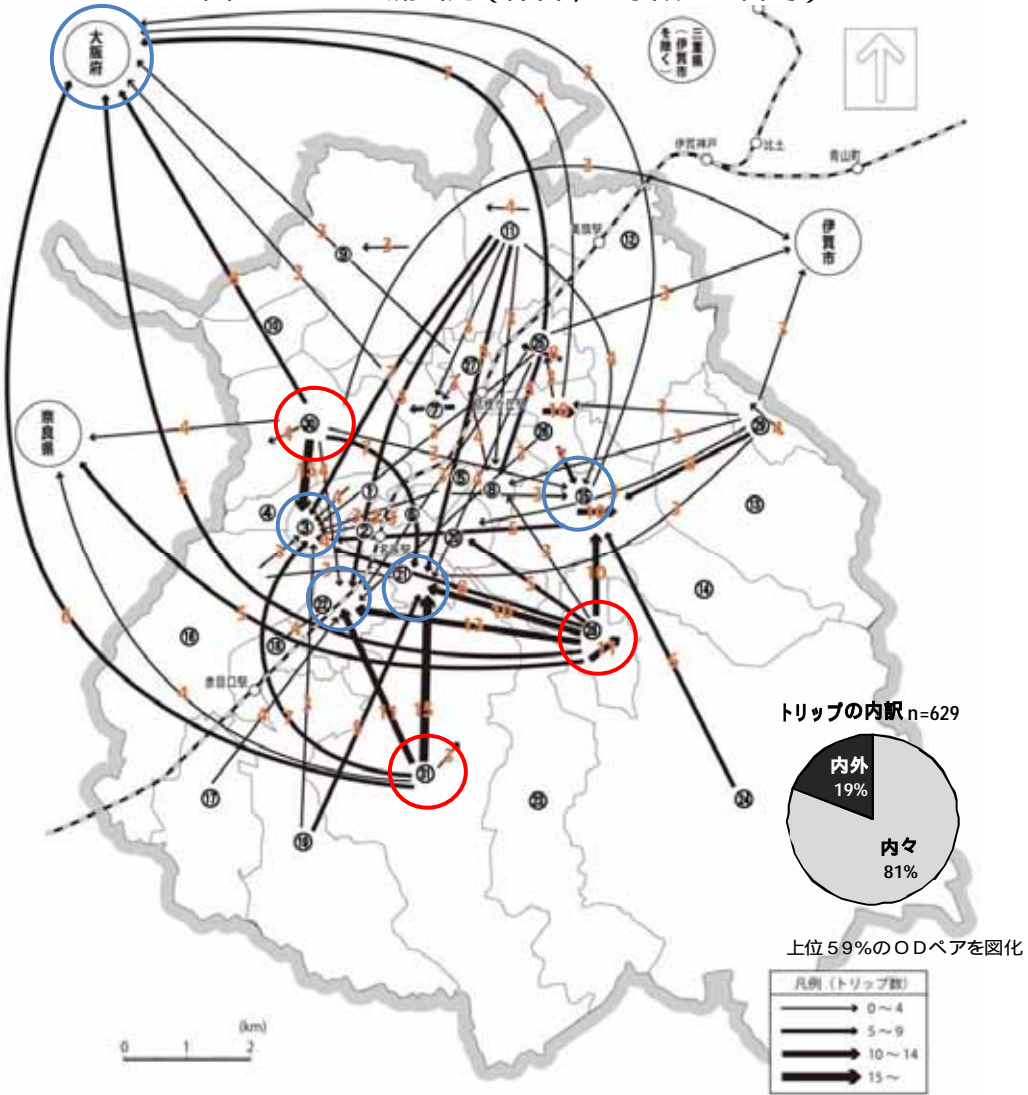


表 3.9 OD表（休日；全手段・全目的）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	大阪府	伊賀市	伊賀郡	伊賀県	計	
1	1																																				13
2	2	4																																			16
3	3	2																																			11
4	4																																				0
5	1	1	3			2		1	1																											15	
6	1	3																																		5	
7	1	2			1	1	5	2																												24	
8																																				3	
9	1	2					1		3																											11	
10	1	1					1	1																												2	
11	1	7			1	1	3	3																												43	
12	2	2			1	1	2																													19	
13	1																																			4	
14	1	5			1	1	1	2																												3	
15	3	3																																		32	
16	1	1																																		7	
17	1																																			10	
18	2																																			15	
19	3																																			3	
20																																				4	
21		2																																		10	
22					2		1																													11	
23																																				11	
24																																				43	
25		3					2	5																												38	
26							1	2																												21	
27		2					3	4																												87	
28	2	8			2	1	1	3																												40	
29		1					1	2	3																											61	
30	2	15					1	2	2																											65	
31	1	7					1	1																												629	
計	3	13	83	0	10	9	22	37	3	1	8	5	1	1	63	3	2	2	3	25	67	61	1	0	25	32	3	11	4	6	5	25	12	27	49	7	

着色されたODペアが上位59%を示す

d-2.手段別（自動車）

市内々トリップが約 87%、市内外トリップが約 13%
 市内々トリップの約 83%が自動車利用
 地域 28、30、31 からの流出及び大型商業施設を内包する地域 3、15、21 への流出が多い

図 3.32 主な流出先（休日；自動車）

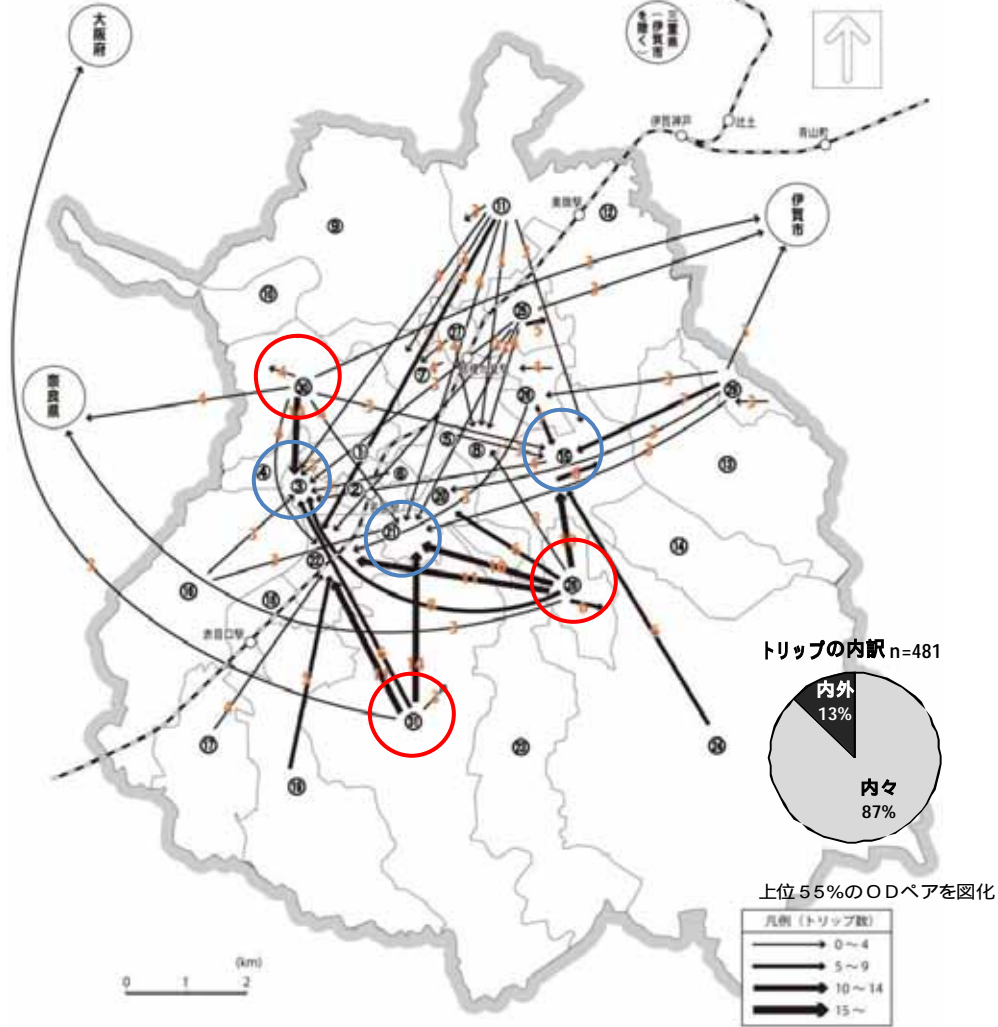


表 3.10 OD表（休日；自動車）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊野町	三田町	赤松町	大塚町	その他	計
1			3				1				1																										7
2			1				1									1					1	1														8	
3			2								1											1															6
4																																					0
5	1		2		1		1	1							3											1										11	
6			3												1																						4
7		1	2		1	1	4	2													2	1					1						1			17	
8							1	1								1						1															3
9		1	2				1	1	1		1					1						1				1											9
10								1																													1
11		1	4		1	1	3	3			3				3						1	4	5			1	1				2	1	1			36	
12			2		1	1	1	2							2		1				1	2	1			1	1									16	
13			1								1		1								1																4
14															2										1												3
15		1	4		1	1	1	1							6						2	1	1								1	1	1	1		23	
16			3		1																1	3	2													12	
17																							4														5
18															1							1	2														4
19			2																		1	5	1													13	
20																							1														1
21			1																																		2
22					2		1														1					1								2	1		8
23																						1															1
24															6						1	1	1											1		10	
25			3			2	4				1									1	3	3			5	1	1					3			2	32	
26					1		2					1		1	7						1	3	3	1		1	4							1		24	
27			2				3	4							2						2																17
28			8		2	1	1	3			1				10						6	10	11			1	1	6				1	2	3		68	
29			1		1	2	2				2				7						3	3	1		1	3						3	2	1	2	37	
30		1	14		1	1	2	2							3						2	4	4		1	1					4	1	3	4	1	48	
31		1	6		1	1	1	1			2				2	1					2	14	11		2	1						2	3	1	1	52	
計	1	6	66	0	9	9	21	32	1	1	7	3	1	1	57	3	2	2	3	24	57	55	1	0	16	20	2	6	3	6	5	24	7	18	11	1	481

着色されたODペアが上位 55%を示す

d-3.手段別（鉄道）

市内外トリップが約 86%、全手段に占める鉄道の割合は約 32%
 大阪府への流出が約 55%

図 3.33 手段別地域間流動（休日；鉄道）

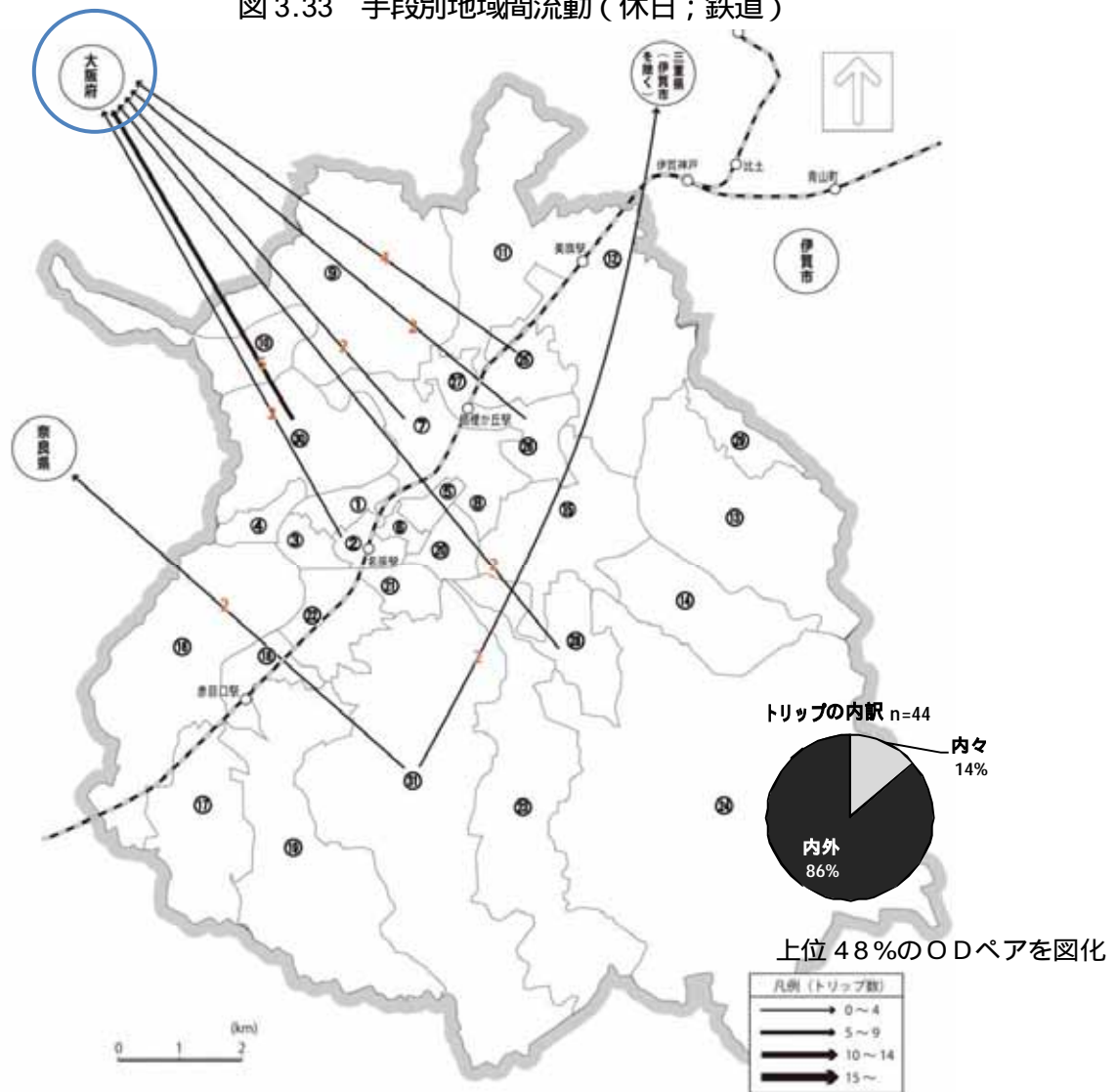


表 3.11 手段別地域間流動OD（休日；鉄道）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀市	三島郡	奈良県	大阪府	その他	計		
1		1																																			1		
2																																					2	1	3
3																																					1	1	2
4																																						0	
5																																					1	1	
6																																					1	1	
7																																					1	1	4
8																																					2	1	0
9																																					0	0	
10																																					0	0	
11			1																																		1	2	0
12																																					0	0	
13																																					0	0	
14																																					0	0	
15															1																					1	1	3	
16																																					0	0	
17																																					1	2	0
18																																					1	0	
19																																					0	0	
20																																					0	0	
21																																					0	0	
22																																					0	0	
23																																					0	0	
24																																					1	1	
25																																					4	4	
26																																				1	2	3	
27																																				1	1	1	
28																																				1	2	4	
29																																					0	0	
30																																				1	5	7	
31																																				2	1	2	5
計	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4	5	24	5	44	

着色されたODペアが上位48%を示す

d-4.手段別（バス）

市内々トリップが約 83%、全手段に占めるバスの割合は約 4%
 大型商業施設を内包する地域 3、21、鉄道駅を内包する地域 2 への流出が多い

図 3.34 主な流出先（休日；バス）

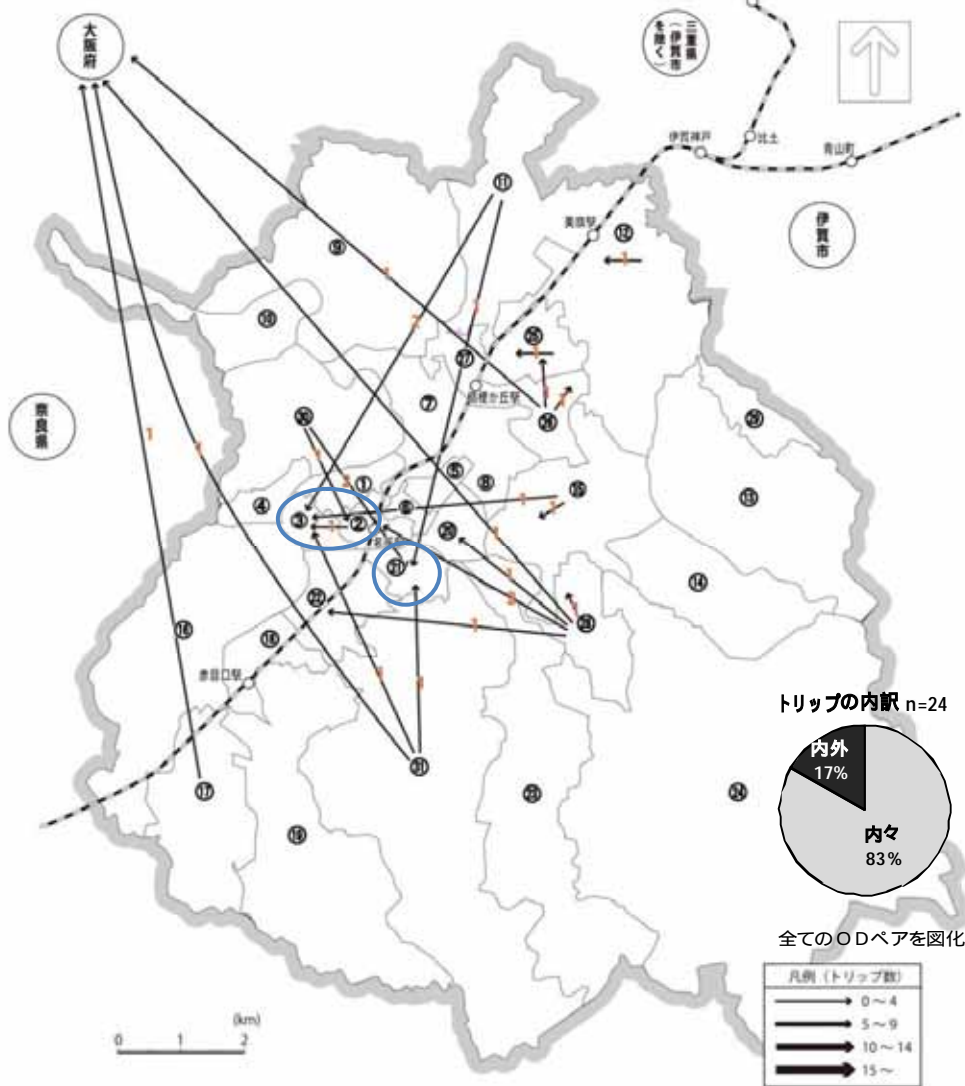


表 3.12 OD表（休日；バス）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊賀野	三浦町	新井町	大畑町	その他	計
1																																					0
2			1																																		1
3																																					0
4																																					0
5																																					0
6																																					0
7																																					0
8																																					0
9																																					0
10																																					0
11			2																																		3
12												1																									1
13																																					0
14																																					0
15			1												1																						2
16																																					0
17																																				1	1
18																																					0
19																																					0
20																																					0
21																																					0
22																																					0
23																																					0
24																																					0
25																										1											1
26																									1	1										3	
27																									1	1										2	
28			2																			1	1													6	
29																																					0
30			1																			2														3	
31				1																		1															3
計	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0	24	

着色されたODペアは全てのODペア

d-5.目的別（自由目的（買物、習い事・趣味等））

市内々トリップが約 84%
 大型商業施設を内包する地域 3、15、21、22 への流出が多い

図 3.35 主な流出先（休日；自由目的）

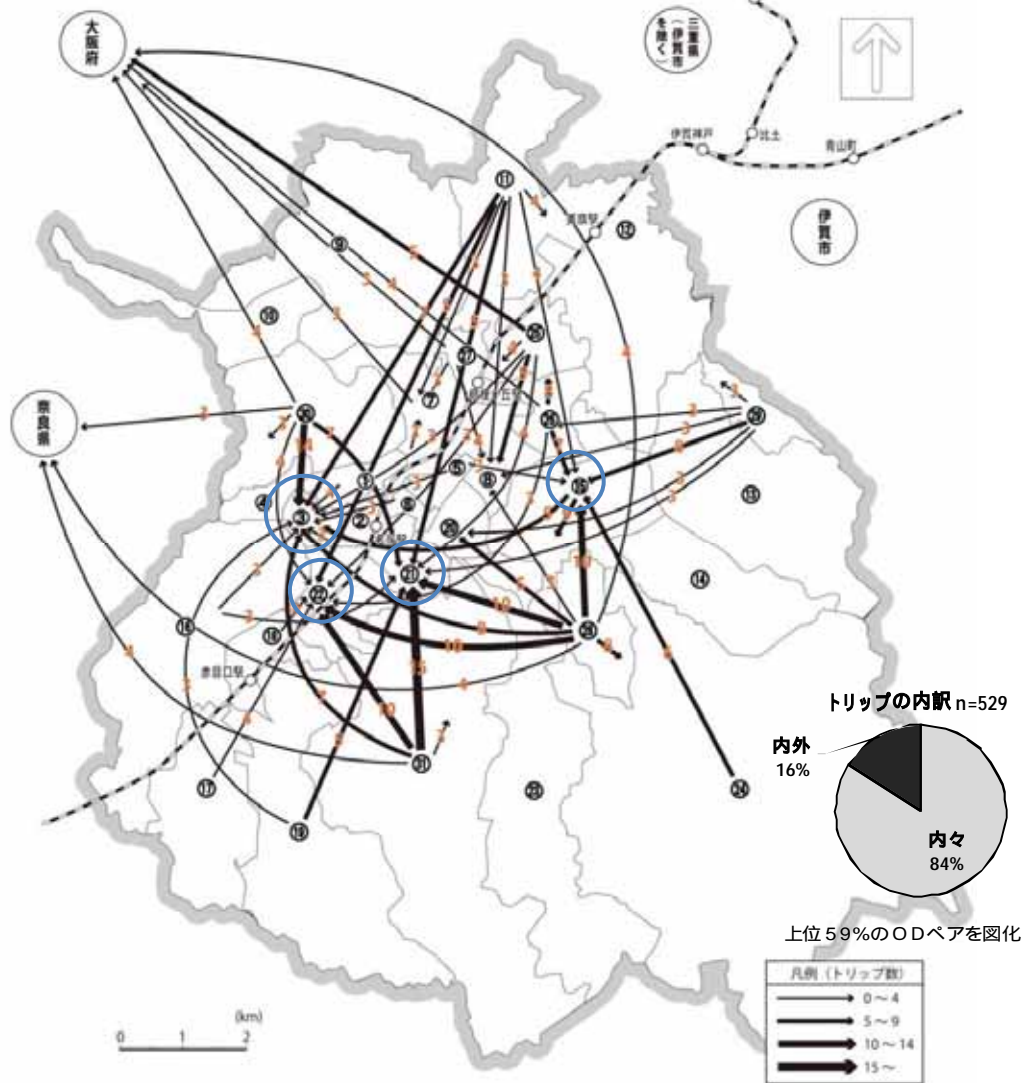


表 3.13 OD表（休日；自由目的）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	伊東市	三浦郡	大宮市	その他	計	
1	1		4						1		1										1														2	11	
2		2							2							1					1					1	1								1	2	11
3			3								1											1				2								1	2	10	
4																																				0	0
5	1		3		1		1	1							3												1								1	12	
6		1	3													1																			1	5	
7		1	2		1	1	3	2									1					2	1				1						1	3	18		
8																						1	1													3	
9		1	2				1	1	1		1					1																				8	
10																																				2	
11			7		1	1	3	3			4				4						1	5	5				2					1	1	1	39		
12			2		1	1	1	2							2		1					1	1			1	1							1	1	15	
13												1		1							1															3	
14																2																				2	
15			5		1	1	1	2							9							1	1	1									1	1	2	28	
16			3		1											1	3	2				1	3	2									2		12		
17			1																				4												1	1	7
18			1													1							1	4											1	8	
19			3																		2	1	5	1											1	13	
20																						1	1													3	
21			1																			1														2	
22						2		1														1	1				1							2		8	
23																							1													1	
24																6						1	1	1										1	10		
25			3				2	5				1				2					1	4	3			4	1						1	5	1	33	
26						1		2							7							1	1	3	1		1	8							2	32	
27			2				3	4							2							2				2	2							2	4	21	
28		1	8		1	1	1	3		1					10						1	5	10			2			8					1	3	72	
29			4			1	2	3				1			8							3	3	1		1	3							2	2	34	
30		1	14		1		2	2							2						2	7	4			2	2							3	1	52	
31		1	7			1	1	1							2							1	15	10		2	2							1	1	54	
計	2	5	78	0	8	9	20	37	1	1	8	2	1	0	61	3	2	1	3	19	66	56	1	0	17	25	0	8	3	4	4	16	6	24	34	4	529

着色されたODペアが上位 59%を示す

3) 各交通手段の満足度 (問3)

自動車・自動二輪・原付

“満足・やや満足”とする人が、“不満・やや不満”とする人を26ポイント上回る
 道路構造、危険な箇所に加え、渋滞に対する不満を感じている人が多い
 国道165号、国道368号の渋滞混雑に関する不満が多い
 不満の内容が改善されても、利用する機会は変わらないとする人が約63%

図 3.36 満足度

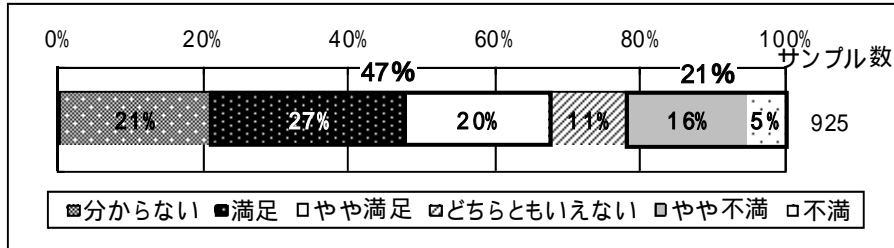


図 3.37 不満の内容 (複数回答可)

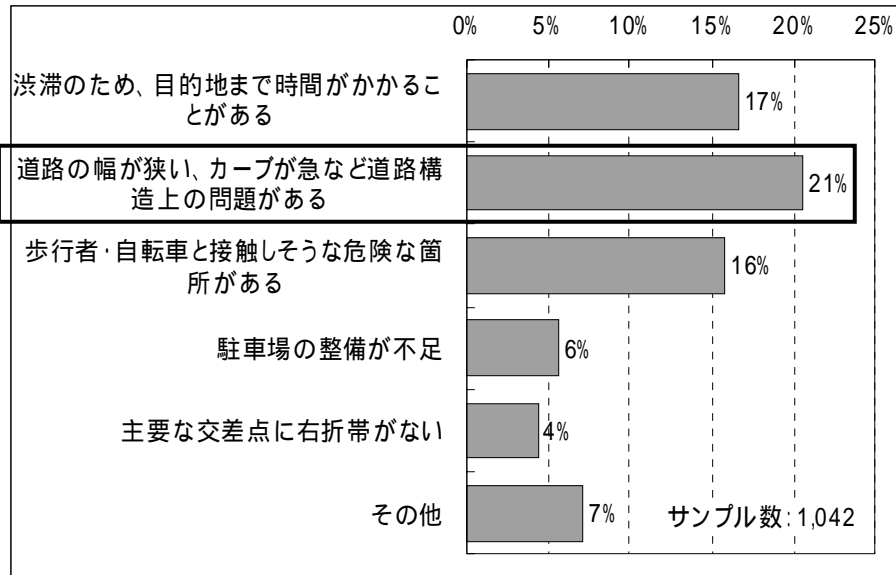


図 3.38 利用頻度の変化

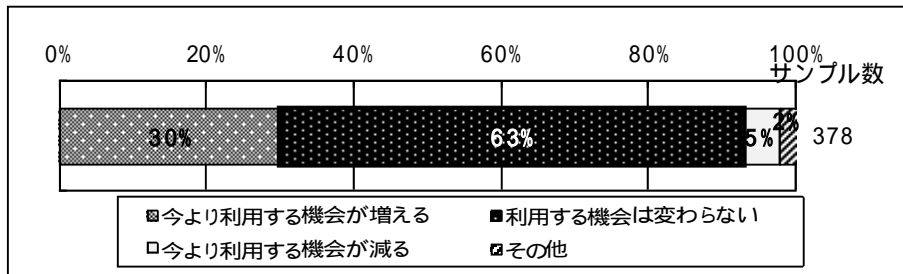


表 3.14 不満の内容に対する具体的な「改善場所・内容」(一部抜粋)

国道 165 号に関する不満・改善点等 (50/308 サンプル)	
改善点等 渋滞に関する不満	<ul style="list-style-type: none"> ● 土日の夕方は R165 (夏見付近) が、かなり渋滞する。 ● 週末の R165、蔵持～百合が丘下あたりまで渋滞が苦痛。右折信号時間を少し延ばすなどの改善が必要。 ● R165 南行き夏見交差からスーパーオークワ付近の土・日の渋滞。R165 ビバホーム前の直進と左折レーンを作って欲しい。 ● R165。特に、桔梗・瀬古口間 (土・日・祝は特に)
改善点等 交差点・信号に関する不満	<ul style="list-style-type: none"> ● R165、地域内に信号が 11ヶ所ある。距離にすれば 1Km 位なのに待ち時間長い。 ● 通勤時間帯、特に R165 名張～桔梗が丘は信号間隔が短いため渋滞するが、仕方がないのでは。 ● R165 のすずらん台入口信号ですが、名張方面からすずらん台へ帰る時 (右折) 青信号で逆方向の信号は赤になりますが、車が停止線で止まらないうち赤になった事がわかりません。反対車線の信号が赤になった事がわかるよう改善して下さい。 ● 西原町 2639 番地付近の交差点に右折信号がないために、夕方をはじめ混雑しています。
国道 368 号に関する不満・改善点等 (33/308 サンプル)	
改善点等 渋滞に関する不満	<ul style="list-style-type: none"> ● R368 と桔梗が丘からの道路が交差した地点の混雑の解消 (ex. 蔵持のマックスバリュ-西側の道路を早急に南北に貫くバイパス道を作る等) ● R368 が、週末の夕方・週明けの朝方に混雑する「2車線化」国道 368 号線、伊賀方面から名張市内への連絡道路が悪い為、藤室石油のガソリンスタンドの交差点で右折車線が混み合う為、前に進まない (別ルートを造る) ● R368 バイパスとマックスバリュ-前の道路が交差する所が休日は特に渋滞する。迂回道路の整備が必要。
改善点等 交差点・信号に関する不満	<ul style="list-style-type: none"> ● R368 バイパスから、さつき台へ入る時の信号で右折矢印信号に替えて欲しい。赤になっても直進する車が有り、右折時間がなく危険である。 ● R368 を東方面 (右手側) から西方面に交差点に青信号で進入すると、ジャスコ方面から (狭い道路) R368 に東方面に向かって青信号で進入する車と危険な状況になることがある。R368 は本道でジャスコから東へ向かう道路は脇道なので、青信号でも徐行ではないのか? と思う。 ● 緑が丘から R368 との変形交差点、通勤時、右折車が滞留して渋滞。道巾が狭い。歩道がない。近鉄路線下のアンダーパスが急カーブで狭い (新 R368 との交差点下) 桔梗駅前信号に右折表示がなく、交差点に入ったまま「赤」になり、たびたび立往生する。

鉄道

“満足・やや満足”と感じる人が、“不満・やや不満”と感じる人を約4ポイント上回る
 不満の内容として、運賃に対する意見が最も高く、次いで運行本数や駅の魅力、バスとの
 接続が掲げられている
 約半数近くの人が利用する機会が増加するとしている

図 3.39 満足度

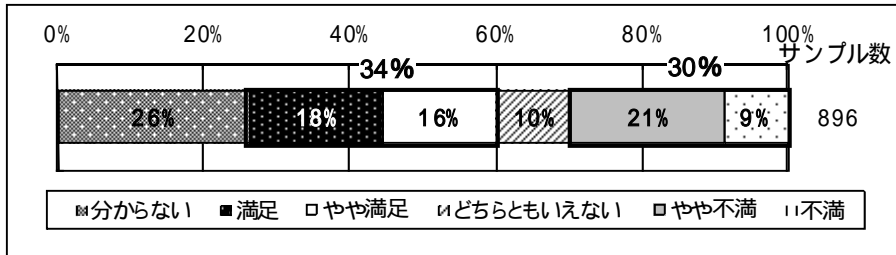


図 3.40 不満の内容（複数回答可）

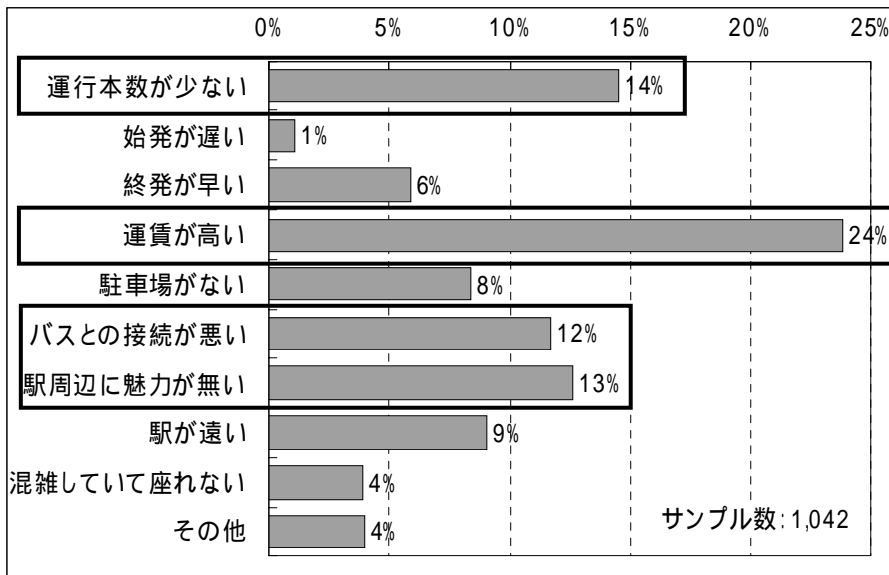
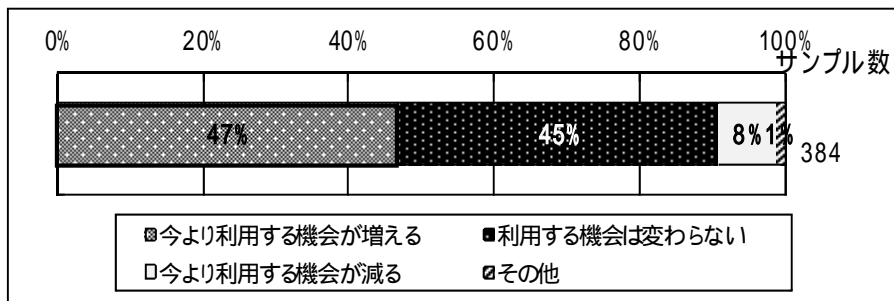


図 3.41 利用頻度の変化



路線バス

“不満・やや不満”とする人が、“満足・やや満足”とする人を16ポイント上回る
 運行本数、運賃及び他の交通機関との接続に対する不満が多い
 半数以上の人々が今より利用する機会が増えるとしている

図 3.42 満足度

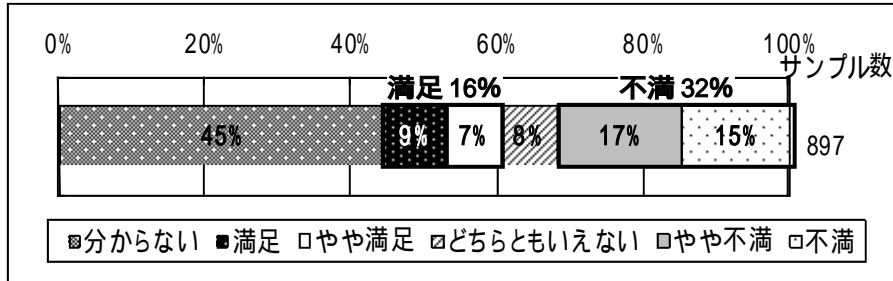


図 3.43 不満の内容 (複数回答可)

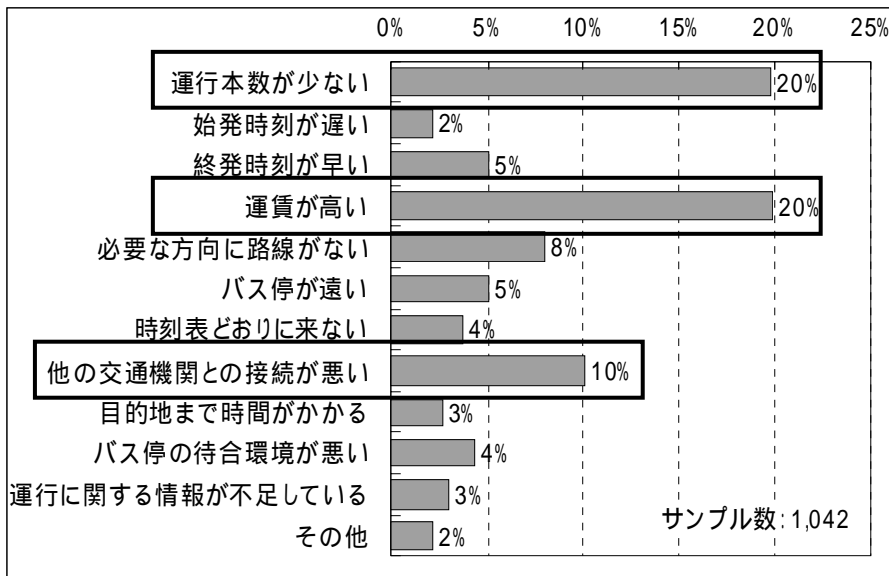
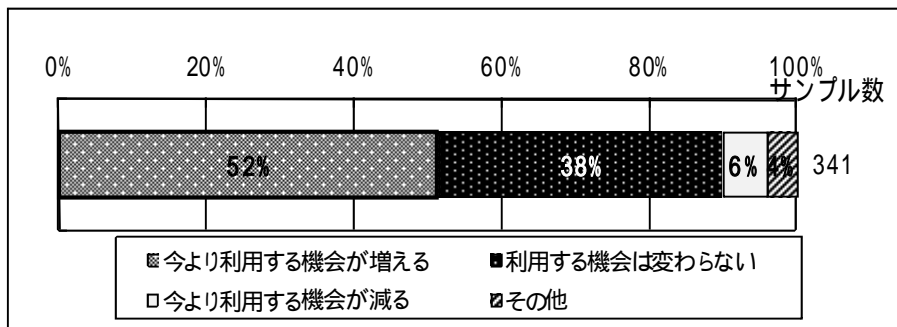


図 3.44 利用頻度の変化



ナッキー号

“不満・やや不満”とする人が、“満足・やや満足”とする人を4ポイント上回る
 運行本数、ルート等に対する不満が多い
 約半数の人が今より利用する機会が増えるとしている

図 3.45 満足度

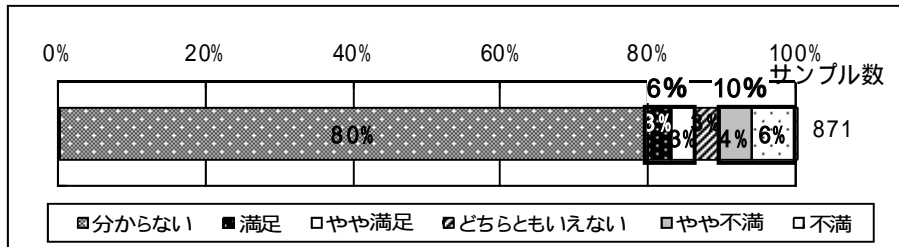


図 3.46 不満の内容 (複数回答可)

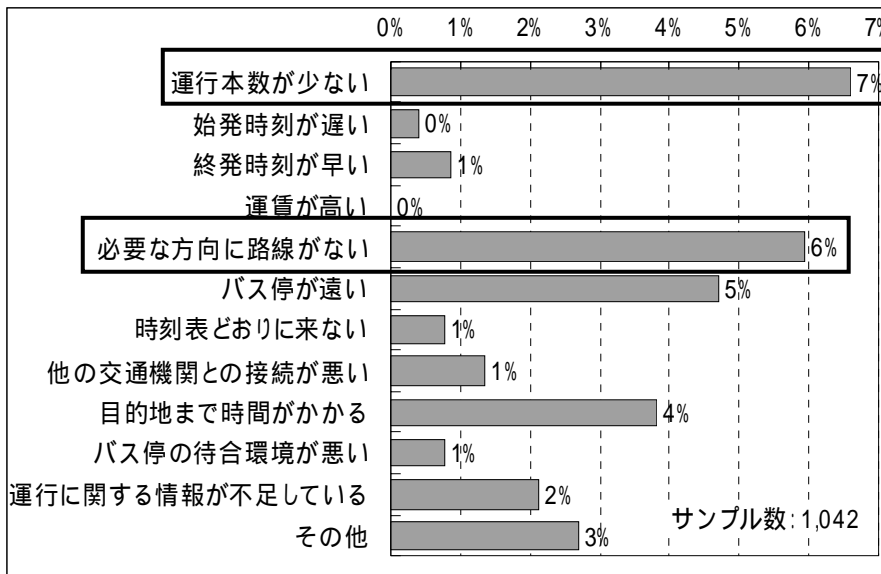
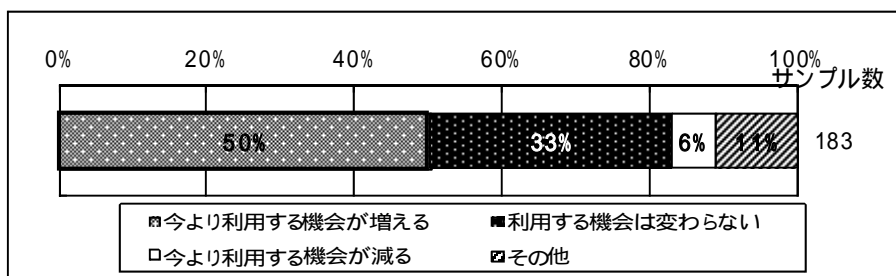


図 3.47 利用頻度の変化



地域コミュニティバス

“不満・やや不満”とする人が、“満足・やや満足”とする人を3ポイント上回る
 運行本数、ルートに対する不満が多い
 約4割の人が今より利用する機会が増えるとしている

図 3.48 満足度

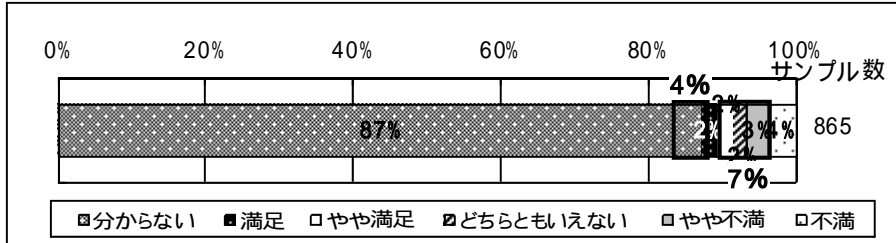


図 3.49 不満の内容（複数回答可）

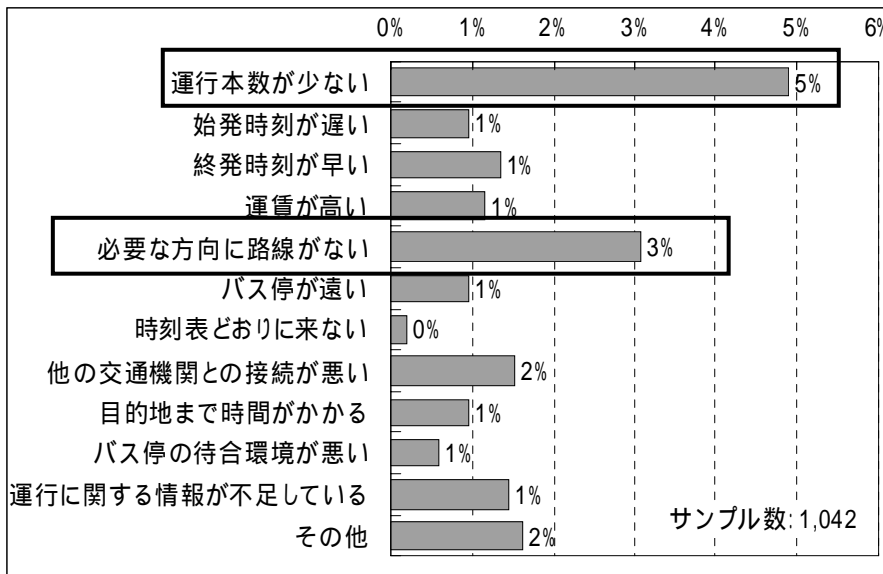
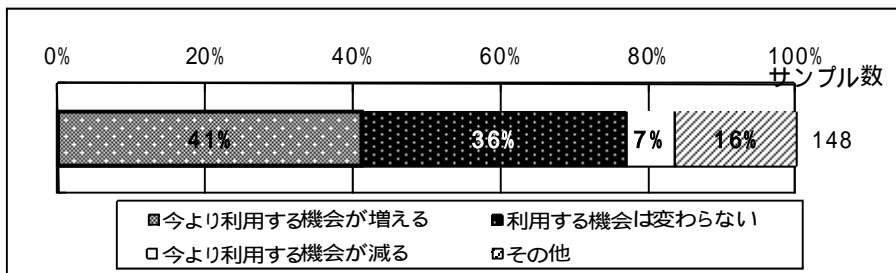


図 3.50 利用頻度の変化



自転車

“不満・やや不満”とする人が、“満足・やや満足”とする人を15ポイント上回る
 危険な箇所、自転車道の未整備、段差に対する不満が多い
 約4割の人が今より利用する機会が増えるとしている

図 3.51 満足度

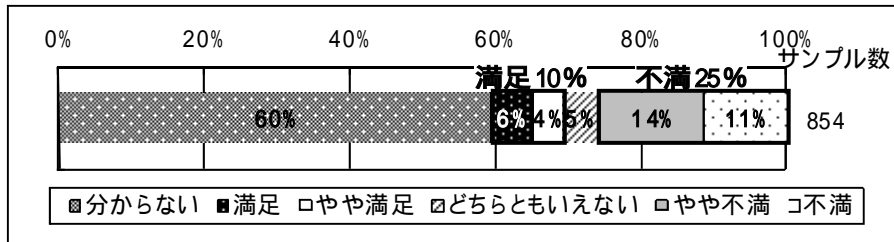


図 3.52 不満の内容（複数回答可）

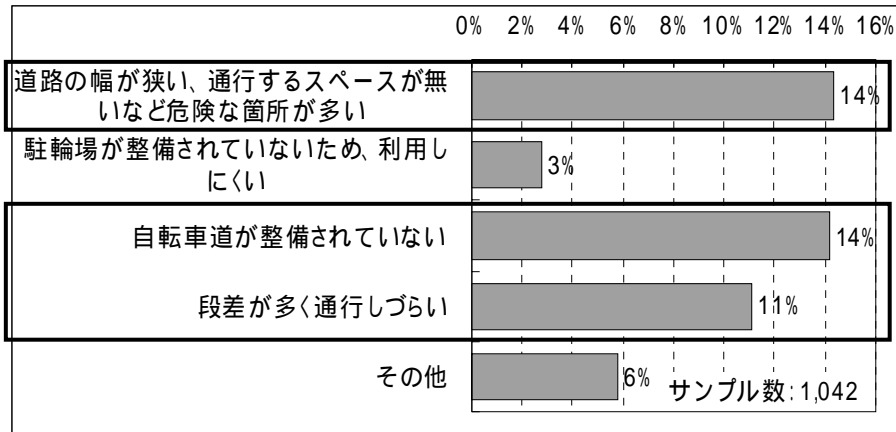
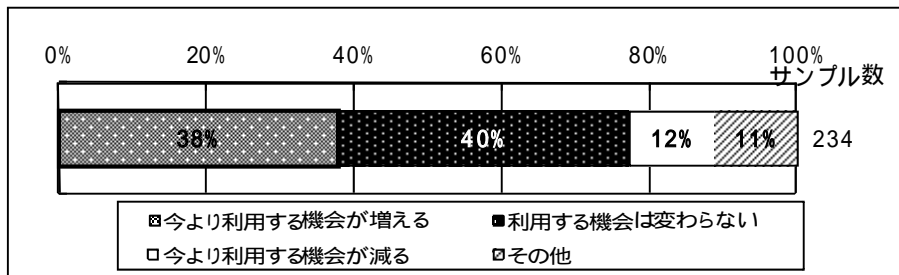


図 3.53 利用頻度の変化



徒歩

“不満・やや不満”とする人が、“満足・やや満足”とする人を5ポイント上回る
 危険な箇所、歩道の幅員、段差に対する不満が多い
 約4割の人が今より利用する機会が増えるとしている

図 3.54 満足度

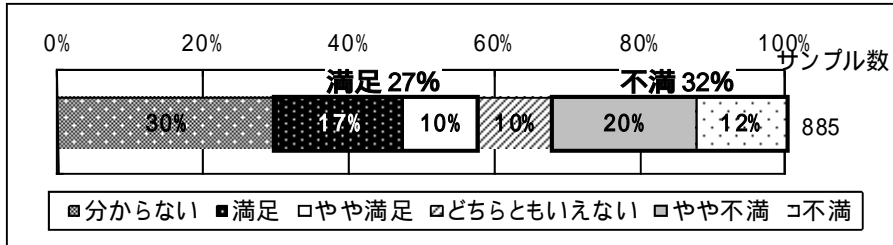


図 3.55 不満の内容 (複数回答可)

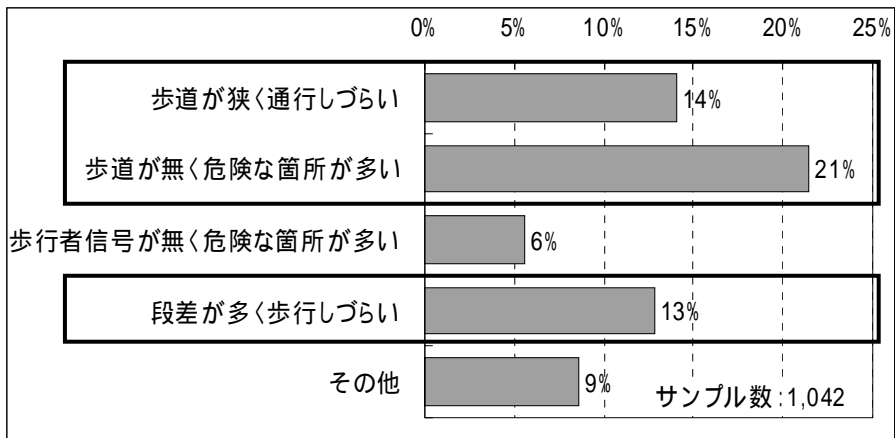
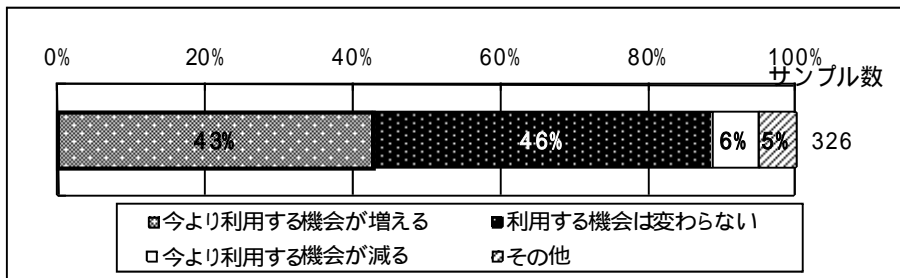


図 3.56 利用頻度の変化



4) バス交通のあり方について(問4)

“利用者を増やす”、“サービス水準を下げる”、“運賃の値上げ”により、税財源の負担を減らすべきだとする人が多い

将来、高齢者や車を運転できない人、路線バスが走っていない地域の人にとってコミュニティバスが買物や通院といった日常の移動手段として重要な役割を果たすと考える人が多い

コミュニティバスに期待する役割が果たされているかどうかは、判断できないとする人が多い

図 3.57 バス交通の運営に対する税財源投入のあり方

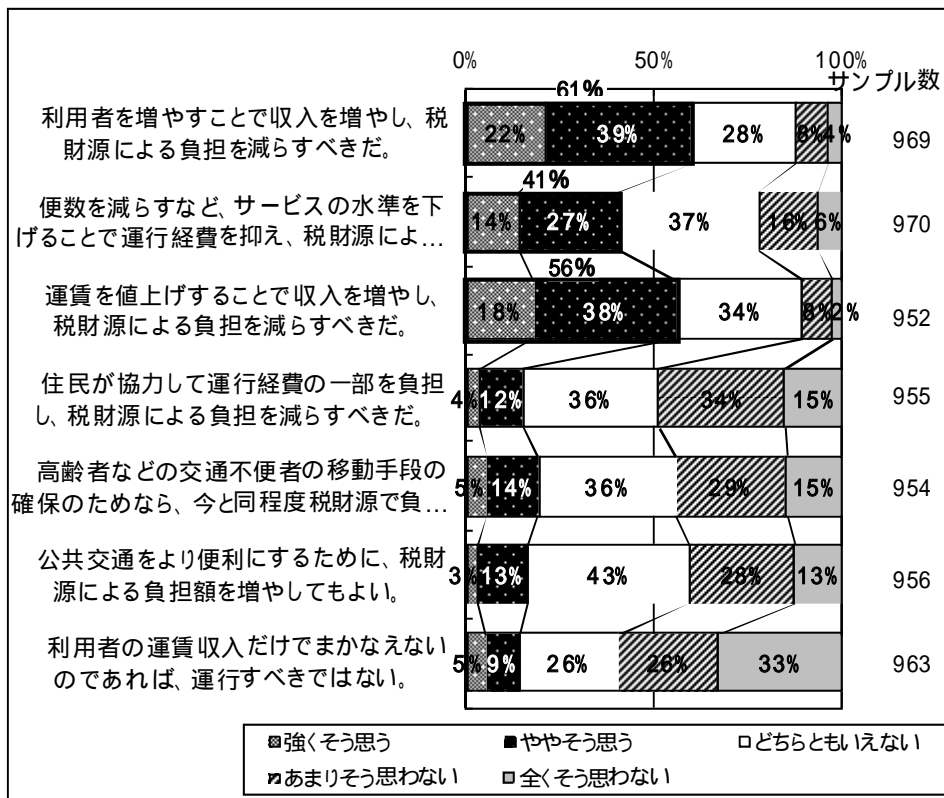


図 3.58 コミュニティバスが果たすべき役割（重要度）

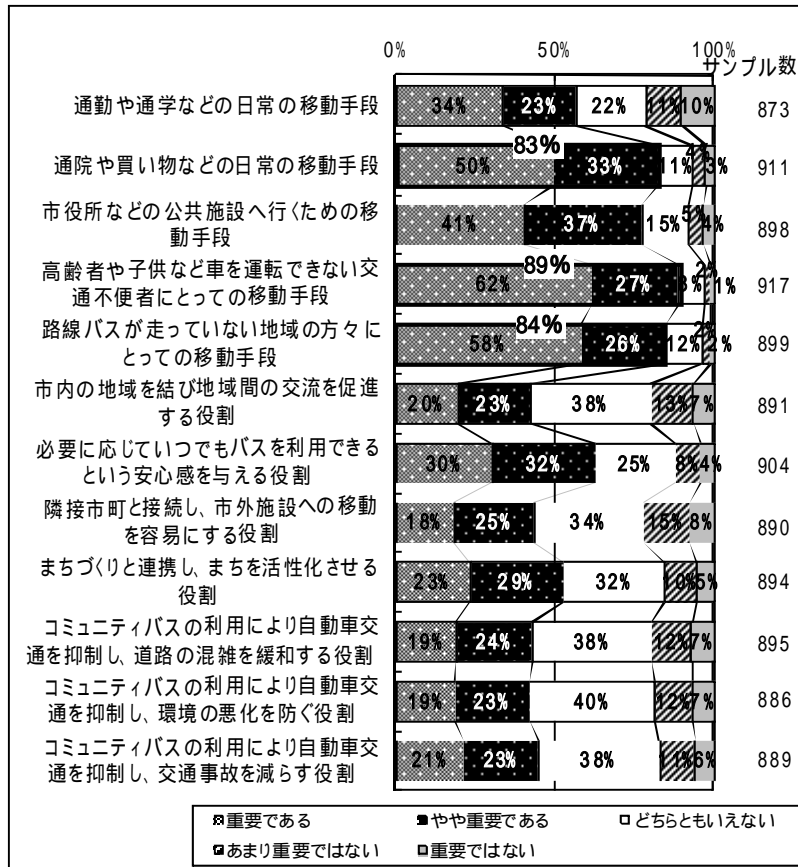


図 3.59 コミュニティバスが果たすべき役割（達成度）

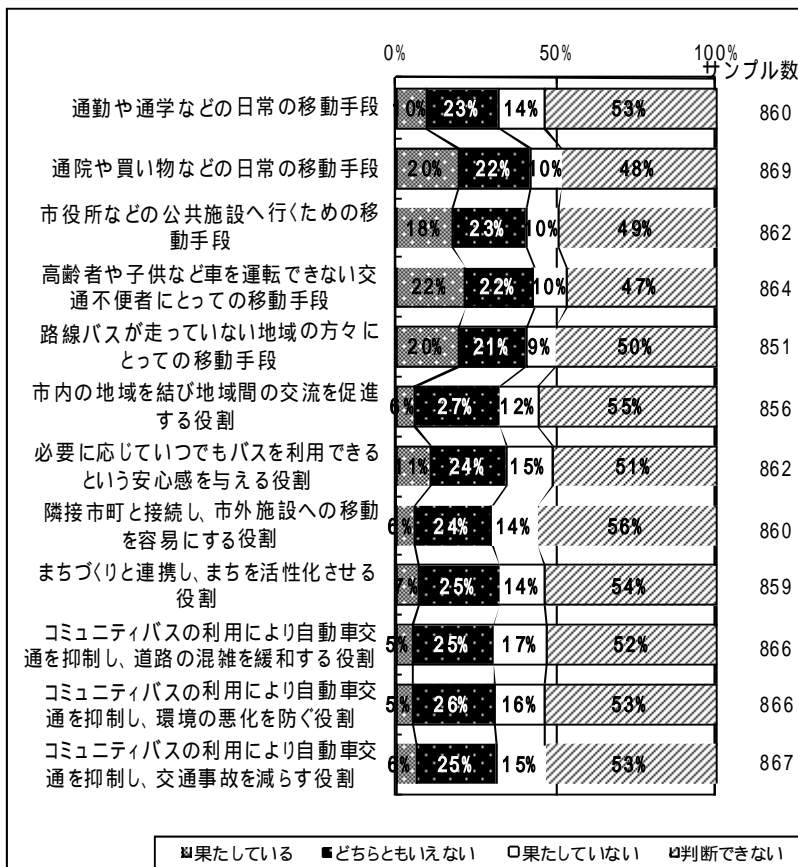
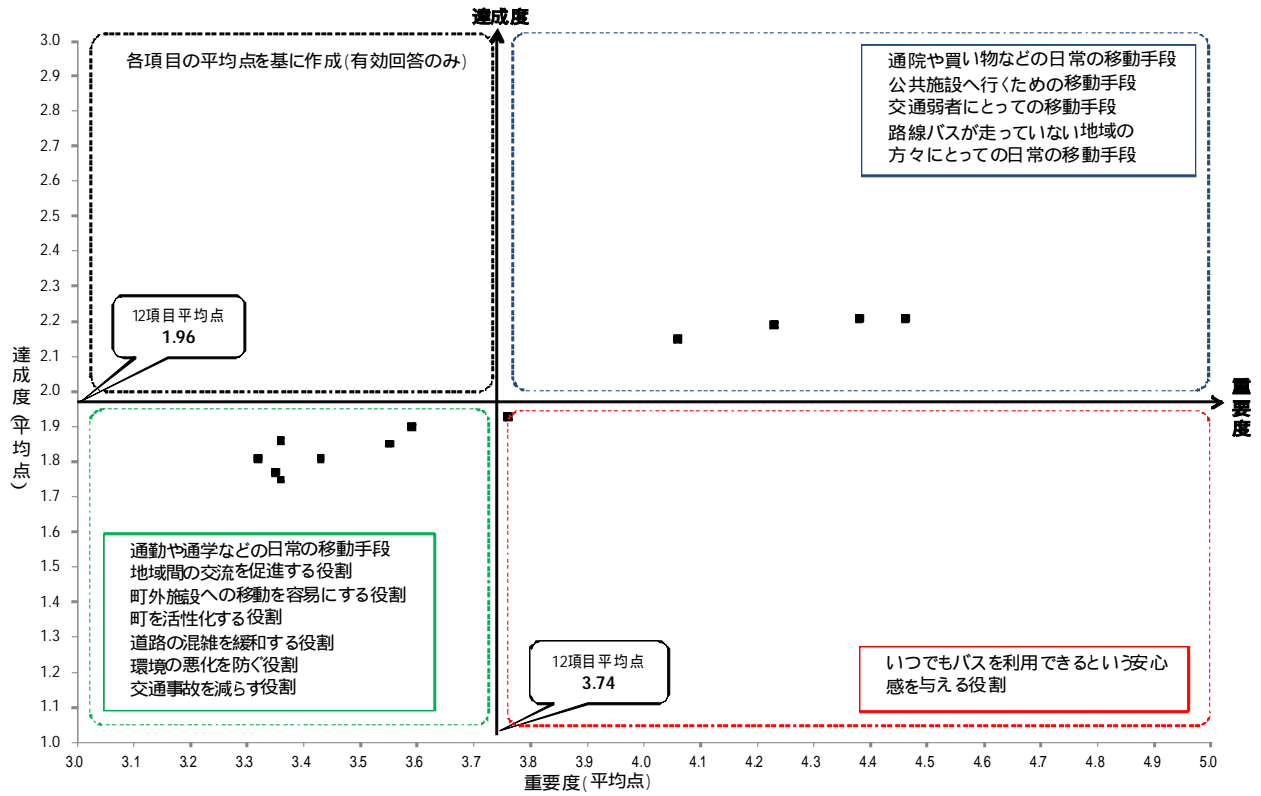


図 3.60 重要度と達成度の相関関係



5) ナッキー号について(問5)

土日運行、路線バスとの競合を避けた効率的な運行及び車両追加による相互運行を求める人の割合が高く、特にナッキー号が走っている地域ではその割合が高い
 ナッキー号の維持に向けては、利用者が負担する割合を高めていくべきだとする人が多い

図 3.61 ナッキー号の改善点

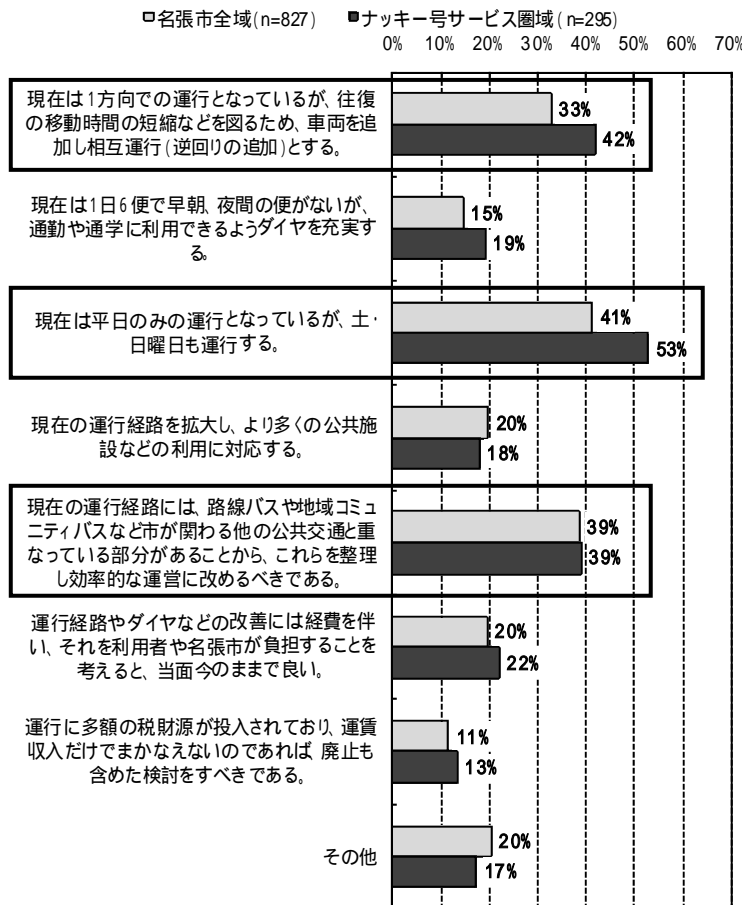
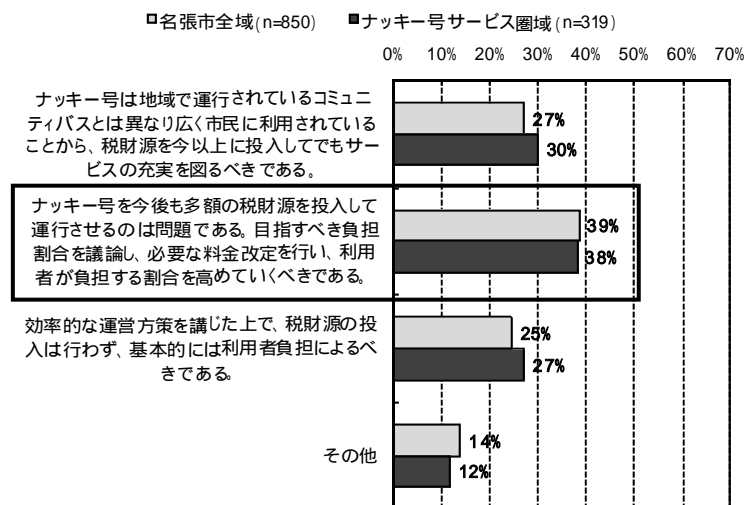


図 3.62 今後のナッキー号の運営について



6) 将来の移動環境について(問6)

70歳を超えると運転が難しくなり、免許を返上するとする人が多く、公共交通が高齢者の重要な移動手段として機能することを期待する人が多い

図 3.63 車の運転が難しくなる年齢

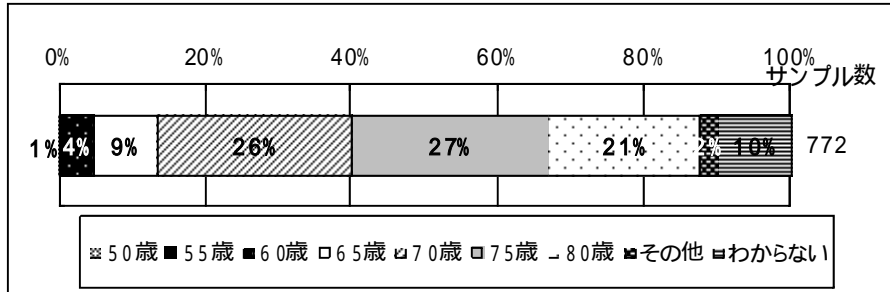


図 3.64 運転免許の返上

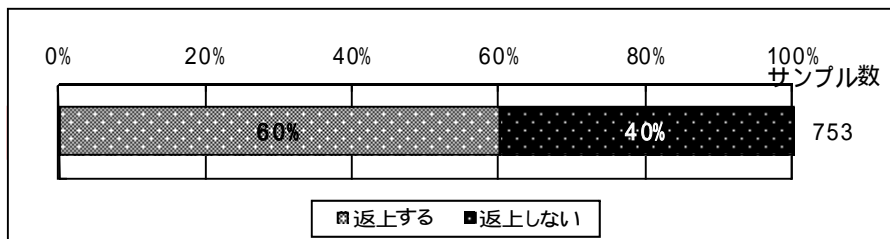
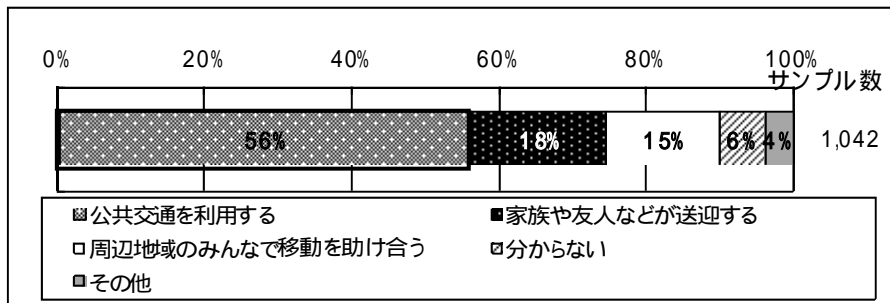


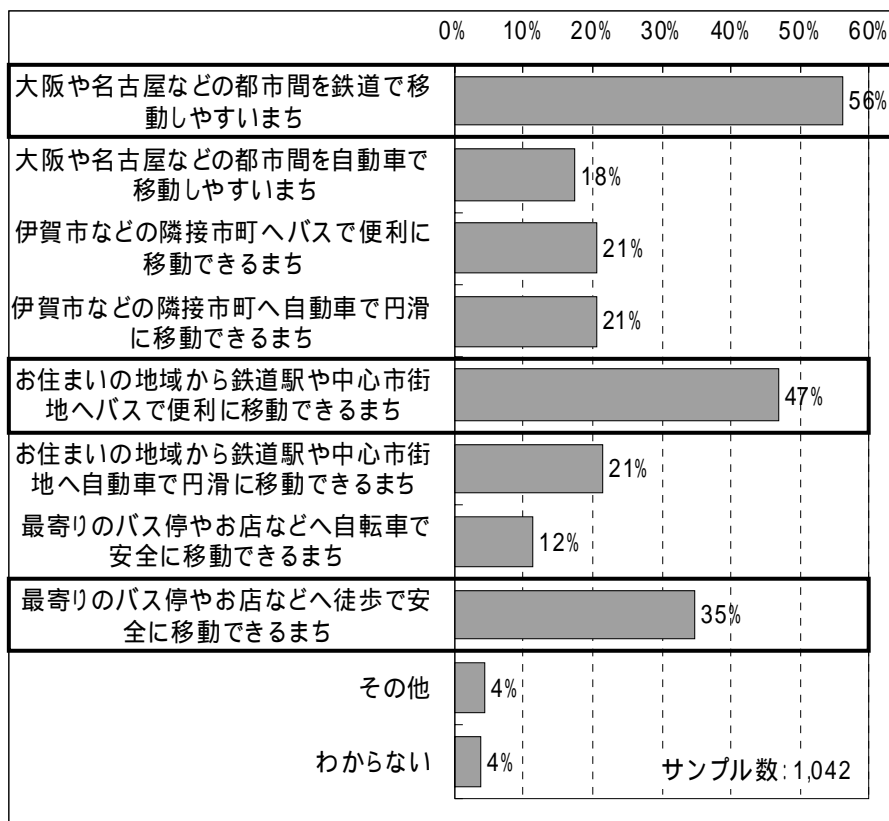
図 3.65 高齢者の移動環境



7) 名張市の交通将来像 (問7)

大阪や名古屋などへのアクセス利便性が高く、鉄道駅や中心市街地へバスで行きやすいまち、徒歩で安全に移動できるまちを望む人が多い

図 3.66 名張市の交通将来像



8) 自由意見

「バスは高齢者にとって必要・将来的には利用」、「道路等の整備について」の意見数がそれぞれ40票と最も多く、バスに関する項目（特に運行ルート、運賃や運行本数）が多い

図 3.67 自由意見のカテゴリー別意見数

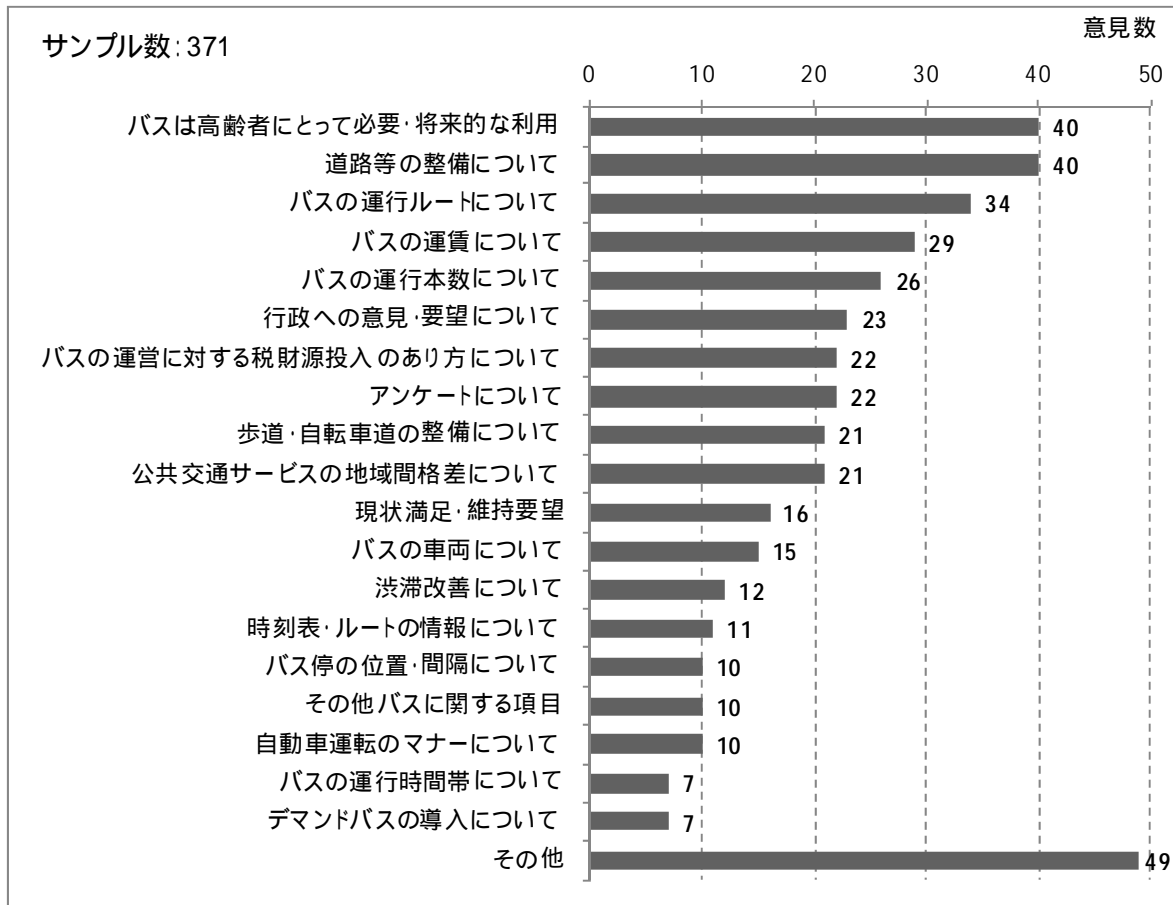


表 3.15 自由意見（意見数の多い上位3位を一部抜粋）

自由意見
バスは高齢者にとって必要・将来的には利用
<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、高齢化が進み、車での移動がむずかしくなり、コミュニティバスの利用が必要となります（高齢での車の運転は大変危険だと思います） 路線バスの通らない地域への配慮は絶対必要です。利用頻度に応じて多少本数の変化や料金の高低はあっても、廃止になることだけは避けて頂きたいと思います。それと、地域の住民だけでなく名張市全体のコミュニティバスの運行表など、まとめたものが配布されればもっと気軽に利用できるのではないかと思います。 ● 今は車で自由に移動して交通機関の事は考えていませんでしたが、そろそろ年令的に考えるとコミュニティバスの必要性は重大と思いますので、市の協力を願っています。 ● 近い将来車に乗れなくなれば必ず公共交通の利用をしなければ暮らして行けません。収入も減少し生活も苦しくなると思います。そんな中から現在の運賃での負担は大きいと思います。高齢者にとってコミュニティバスは必須条件だと思いますので残して欲しいと思います。 ● 私は現在つつじが丘に住んでおります。最近自治会に於てコミュニティバスの議論が盛んになっており、実現しそうな雰囲気になっています。高齢化による交通手段として、コミュニティバスの導入と路線バスの現状を最低でも維持して行くようなシステムを作って頂きたいです。ますますの高齢化による老人の移動の大変さを考慮して頂くようお願いします。

<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化社会へと一層進行していく中で、住み良い自立可能な町づくりのためには、社会的弱者に配慮した施策が重要であると考えます。コミュニティバスなどは、高齢者の通院・買物に利用しやすく、負担のあまり多くない方法をとるべきである。経済原理だけで運営すべきでない。福祉の視点から住みやすい町づくりを念頭において運営して頂きたい。
道路等の整備について
<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤で伊賀市 名張市間を行き来する人が多いなかで、R368の渋滞や市内の特定のところで毎日混雑があります。無茶な運転をする人も多く、誰に訴えることもできず、なんとかならないかと思えます。通勤時の渋滞や混雑のおこる場所は毎日のように決まって起こるので、R368の車線を増やす工事も早く進むように願っています。 ● 中央分離帯等の手入れが出来ないのならば取り払うべきである。雑草等により対向車線の状態がわからず、特に右折・左折の時に事故を起こしやすい。現実には事故を起こした。 ● R368名張 - 上野間の2車線化を急ぐべきである。R165に於ても渋滞防止策を行うべし。旧市内に於ては、一方通行等の策を立て、歩行者等の安全策を考える。 ● 旧名張市内の道路について要望があります。現在の幅の広い道路について大体完備されている様に思いますが、農村地区において市道が相当、路面の悪いまま放置されている箇所が多く見受けられる。特に子供等が自転車で通る場合、危険を感じる事が多いが、其の件について一考を願いたい。 ● 梅が丘から緑が丘の横を通る新しい道で、市役所方面に行くのに蔵持小学校の下を通るせまい道を通る事がいけない事をしている様に思い遠まわりしています。工事が早く始まって直進で市役所方面に行ければと思います。
バスの運行ルートについて
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢になれば時間はあるので、午前・午後で一日3回位で市役所・ショッピング・病院に行けるコースを、どの地域からでも行けるように。金額はある程度上がっても良いから、安心して外出できるように。 ● うぐいす台に住んで居ります。今現在は車を運転していますが、いずれ高年齢になりますと運転出来なくなります。美旗駅までかなり遠く(約2kmぐらい)バス停まで徒歩で20分ぐらい、高齢になりますともっと時間がかかると思えます。コミュニティバスがうぐいす台の中まで運行して欲しい!! うぐいす台も高齢者が増えていますよ!! よろしくお願ひします。 ● 今年4月から、みどり号を利用出来る事になっていますが、桔梗西1番町へも乗り入れられるようになると良いと思います。又、今は午後の便が2時で終わりですが、夕方も増便してもらえたら緑が丘の人からの希望が多いです。ちなみに私は桔梗西1番町に住んでいますが、時々緑が丘まで行って乗せてもらっています。もう高齢者なので、これから二輪原付もやめようと思っていますので利用したいです。 ● 赤目地区は赤目口駅・三重交通があります。しかし、昼間は三重交通は市内向がありません。私は今は自転車で買物に出かけています。しかし、あと4~5年したら自転車も乗れるか心配です。そこでナッキー号を1日2往復でいいです、運行出来る様、切にお願ひします。 ● 28地域の住人です。サークルや催し物等で公民館へ行く手段として三重交通の路線バスを利用しても不便だし、バスが商店街を1日に2、3回でも通ってくれたらと思います。高齢者には坂道は体に大変こたえます。今は自動車で移動出来ますが、近い将来、免許返上となると思っています。28地域のバスが運行出来ればと願っています。

(3) アンケート結果の分析

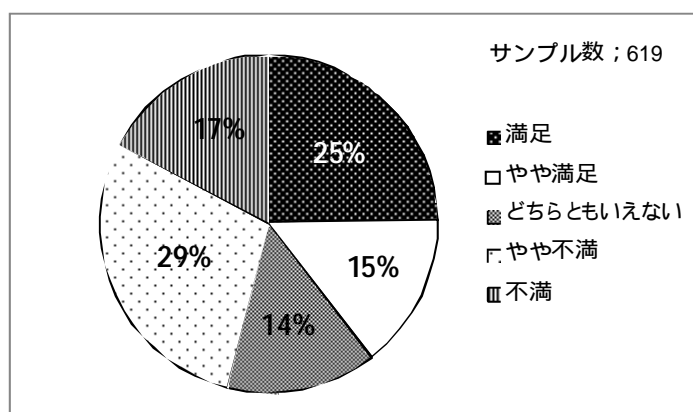
クロス集計の目的一覧

項目	目的
(1)「徒歩」の満足度(有効回答のみ)	アウトカム指標の抽出
(2)運転免許を保有していない高齢者(65歳以上)の交通行動の特徴	アウトカム指標の抽出
(3)自動車利用者の公共交通利用への転換可能性	都市交通の課題の抽出 アウトカム指標の抽出
(4)交通手段別の平均所要時間	効果分析指標の抽出
(5)伊賀市との結びつき	都市交通の課題の抽出
(6)ナッキー号及び地域コミュニティバスの沿線地域における満足度と利用頻度の変化	都市交通の課題の抽出

1)「徒歩」の満足度(有効回答のみ)

満足(満足+やや満足)とする人が約40%、不満(不満+やや不満)とする人が約46%

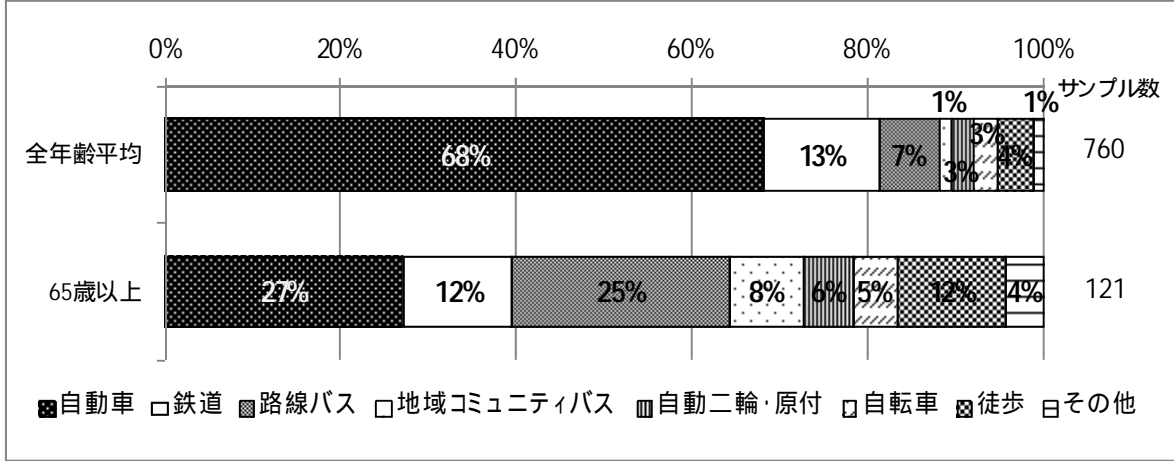
図 3.68 「徒歩」の満足度



2) 運転免許を保有していない高齢者(65歳以上)の交通行動の特徴

65歳以上の交通手段別構成比は自動車27%と全年齢平均の68%を大きく下回り、路線バス25%、地域コミュニティバス7%は全年齢平均に比べ割合が高い

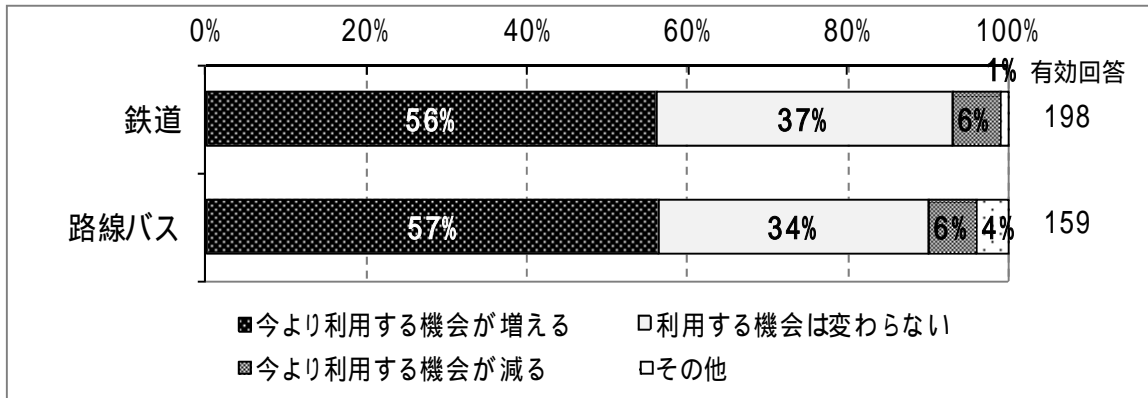
図 3.69 高齢者(65歳以上)の交通手段別構成比



3) 自動車利用者の公共交通利用への転換可能性

自動車利用者の約56~57%が現状の公共交通サービスの問題点が改善された場合、鉄道及び路線バスを利用する機会が増えるとしている

図 3.70 鉄道及び路線バスの利用頻度の変化(自動車利用者)



4) 交通手段別の平均所要時間

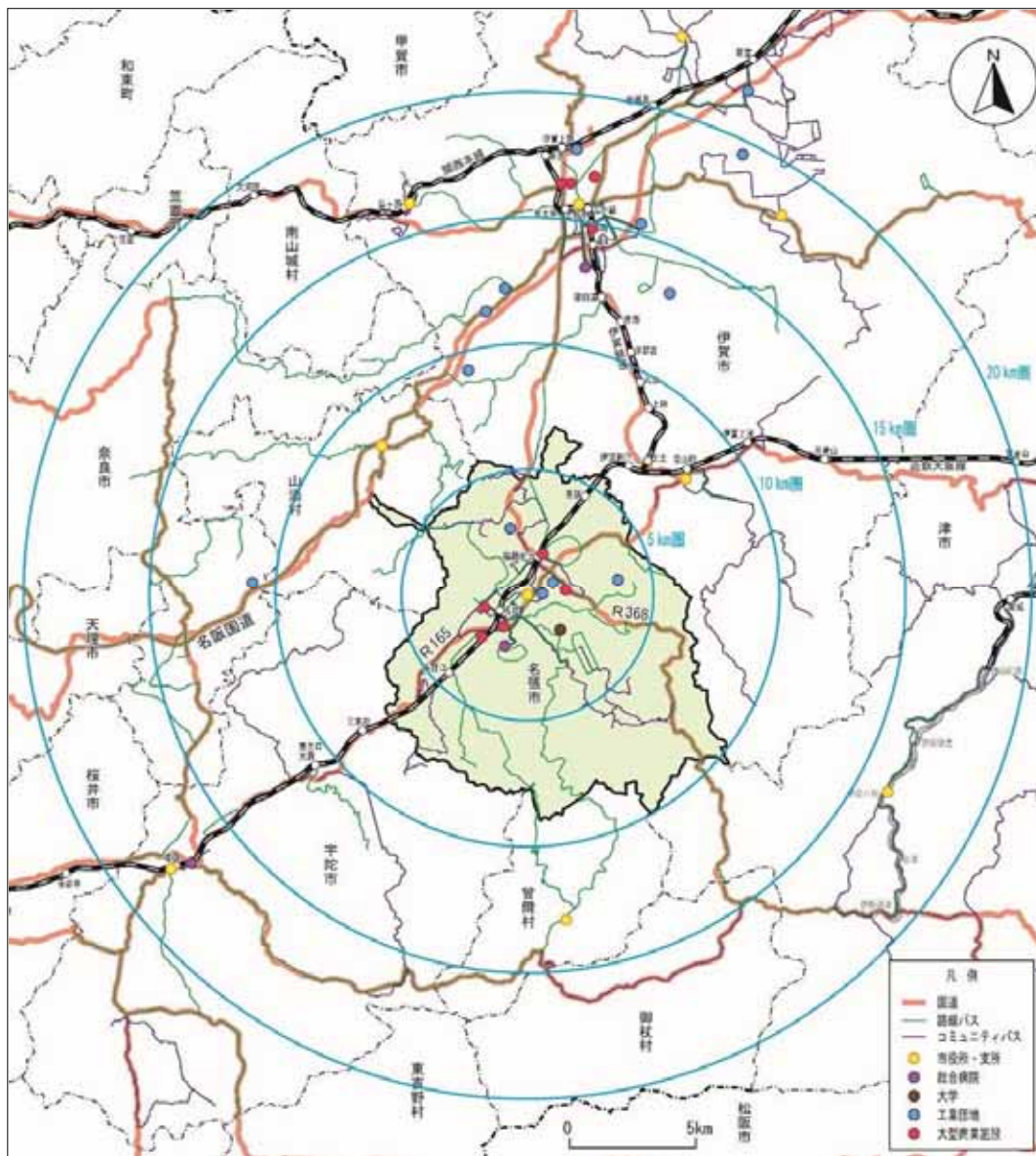
自動車トリップの平均所要時間は市内々では 12.3 分と約 5km 圏内の移動であるのに対し、市内外は 42.3 分と伊賀市の都心地区をカバーする範囲の移動となっている
 鉄道トリップの平均所要時間は 93.7 分と長距離トリップが多く、路線バスでは 21.9 分となっている

表 3.16 交通手段別の平均時間 (単位; 分)

	市内々トリップ	市内外トリップ
自動車	12.3(4.4km) ¹	42.3(15km) ¹
鉄道	- ²	93.7
路線バス	21.9	- ²

- 1 ()内は推定の移動距離を示しており、国土交通省「道路交通センサス(H17)」による平日の平均旅行速度(21.3km/h)を基に算出している
- 2 鉄道の内々トリップ及び路線バスの内外トリップの平均所要時間については、サンプル数が少ないため未掲載

参考; 名張市と周辺市町の位置関係



5) 伊賀市との結びつき

伊賀市への流出交通は自動車約 94%、鉄道は約 5%と少ない
 伊賀市への移動目的は通勤が約 8割

図 3.71 伊賀市への流出交通の手段別構成比

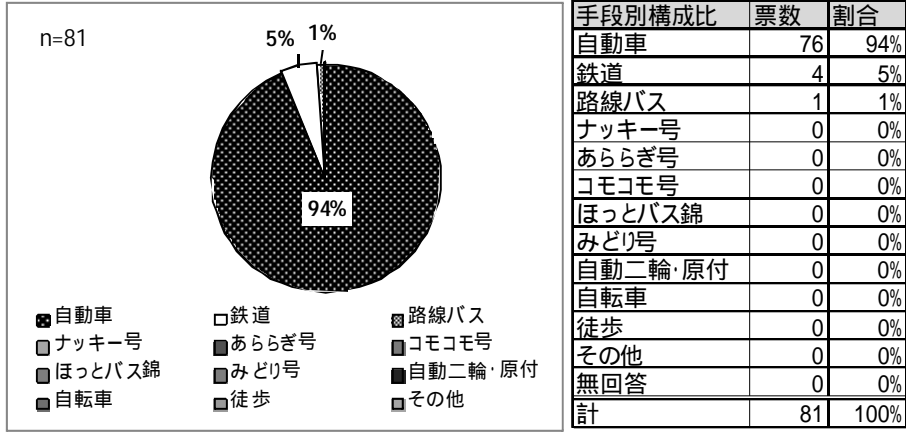
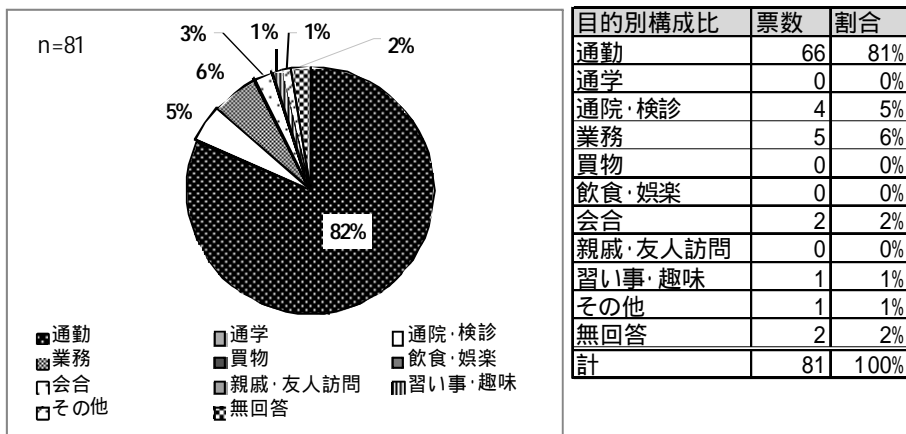


図 3.72 伊賀市への流出交通の目的別構成比



6) ナッキー号及び地域コミュニティバスの沿線地域における満足度と利用頻度の変化

ナッキー号の満足度は、沿線地域と市平均で構成比に大きな差はみられない
 現状のナッキー号の問題点が改善された場合、利用する機会が増えるとする人は沿線地域が約78%と市平均を11ポイント上回る
 地域コミュニティバスの満足度は、沿線地域の満足（満足+やや満足）とする割合が市平均よりも高く、不満（不満+やや不満）とする割合は低い
 地域コミュニティバスの問題点が改善された場合、利用する機会が増えるとする人は84%と市平均を43ポイント上回る

図 3.73 ナッキー号の満足度

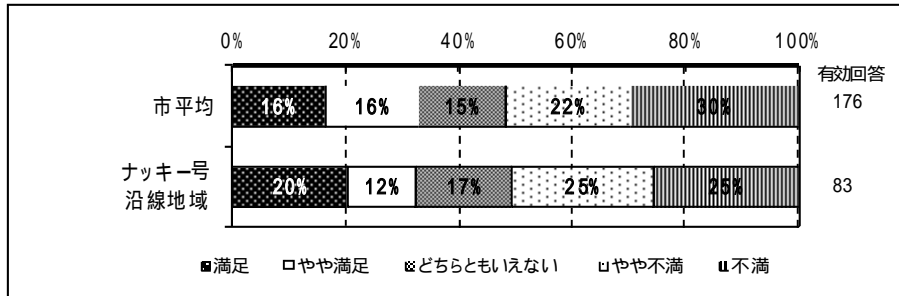


図 3.74 ナッキー号の利用頻度の変化

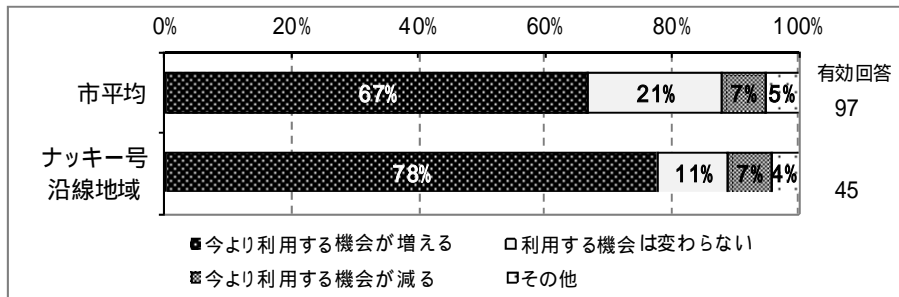


図 3.75 地域コミュニティバスの満足度

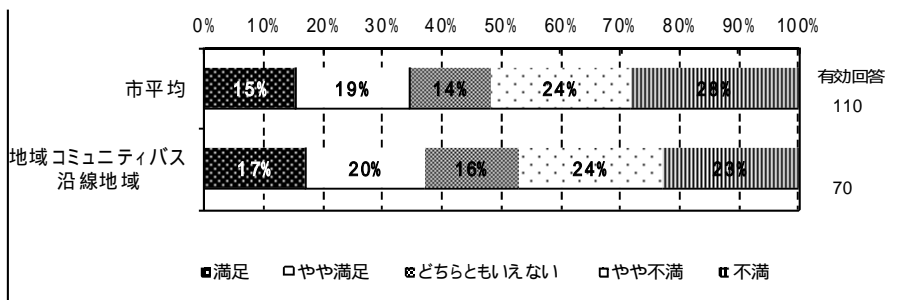
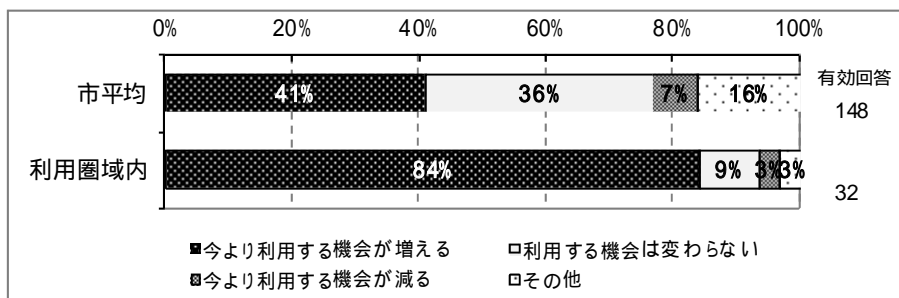


図 3.76 地域コミュニティバスの利用頻度の変化



7) 参考；地域別クロス集計結果一覧

地区名	回答者数	回答者の属性について(問1)					日常の交通行動について(問2)															
		年齢構成			普通免許保有率	最寄りのバス停や鉄道駅までの距離が500m未満	移動目的(平日)				代表交通手段(平日)				平均所要時間(平日)	移動目的(休日)		主な交通手段(休日)				平均所要時間(休日)
		~64歳	65~74歳	75歳以上			通勤	通院検診	買物	その他自由目的	自動車	鉄道	バス ¹	自転車徒歩		買物	その他自由目的	自動車	鉄道	バス ¹	自転車徒歩	
市平均	1,045人	63%	24%	13%	78%	57%	49%	8%	27%	7%	68%	13%	8%	7%	30.2	70%	20%	81%	7%	4%	6%	28.7
名張	78人	59%	22%	19%	70%	51%	47%	9%	23%	8%	55%	21%	3%	16%	29.3	61%	23%	70%	12%	2%	14%	28.9
鴻之台希中央	27人	74%	15%	11%	89%	37%	40%	4%	32%	4%	76%	20%	0%	4%	32.4	76%	16%	84%	8%	0%	8%	18.9
蔵持	44人	68%	27%	5%	84%	53%	43%	5%	36%	10%	71%	10%	2%	10%	29.3	62%	24%	85%	12%	0%	0%	34.7
薦原	34人	58%	21%	21%	70%	64%	42%	16%	19%	13%	66%	19%	9%	6%	38.5	75%	13%	80%	0%	8%	4%	14.3
美旗	96人	71%	14%	16%	82%	33%	52%	15%	18%	5%	73%	14%	6%	4%	28.1	74%	18%	84%	5%	5%	3%	28.3
比奈知	66人	54%	29%	17%	75%	45%	43%	16%	25%	7%	70%	7%	13%	3%	25	65%	22%	80%	7%	5%	4%	28.2
錦生	36人	67%	25%	8%	83%	69%	35%	15%	35%	0%	76%	3%	9%	9%	29.3	74%	19%	85%	4%	4%	4%	23.3
赤目	48人	45%	34%	21%	77%	34%	32%	20%	32%	9%	77%	9%	0%	12%	26.9	87%	8%	82%	8%	0%	8%	22.7
箕曲	32人	60%	23%	17%	65%	34%	35%	0%	27%	12%	50%	12%	0%	27%	27.2	57%	26%	70%	0%	0%	22%	32.9
国津	24人	42%	17%	42%	73%	71%	24%	38%	24%	5%	85%	5%	10%	0%	25.7	75%	13%	94%	6%	0%	0%	27.9
桔梗が丘	183人	54%	32%	14%	75%	48%	39%	11%	31%	8%	62%	14%	6%	12%	32.1	65%	26%	75%	8%	3%	10%	31.8
つつじが丘	137人	64%	28%	8%	79%	82%	39%	11%	36%	7%	70%	10%	17%	2%	33.8	68%	16%	83%	7%	7%	2%	29.7
すずらん台	59人	79%	17%	3%	92%	69%	55%	4%	32%	8%	86%	12%	0%	2%	32.6	70%	17%	96%	0%	0%	4%	30.1
梅が丘	83人	77%	15%	9%	77%	82%	53%	5%	26%	6%	68%	9%	16%	3%	31.6	71%	15%	82%	8%	5%	0%	25.1
百合が丘	83人	74%	20%	6%	82%	82%	48%	6%	29%	8%	66%	13%	9%	6%	25.6	74%	15%	83%	11%	4%	0%	32.2

地区名	各交通手段の不満足度 ² (問3)						バス交通の運営に対する税財源の投入のあり方 ³ (問4)							
	自動車等	鉄道	路線バス	ナッキー号	地域コミュニティバス	自転車	徒歩							
市平均	21%	30%	32%	10%	7%	25%	32%	61%	41%	56%	16%	19%	16%	14%
名張	19%	18%	13%	8%	3%	22%	32%	68%	38%	63%	16%	27%	20%	12%
鴻之台希中央	19%	15%	19%	7%	0%	4%	7%	63%	46%	65%	27%	14%	18%	17%
蔵持	25%	36%	16%	9%	14%	27%	45%	71%	41%	68%	7%	18%	13%	15%
薦原	15%	18%	15%	6%	21%	24%	18%	53%	40%	60%	13%	27%	17%	10%
美旗	20%	28%	33%	15%	5%	24%	29%	54%	40%	68%	20%	27%	15%	16%
比奈知	23%	20%	32%	11%	3%	20%	27%	53%	37%	45%	15%	12%	17%	21%
錦生	28%	28%	11%	8%	25%	33%	28%	69%	56%	59%	9%	9%	0%	6%
赤目	27%	21%	25%	13%	10%	23%	33%	42%	39%	51%	27%	24%	13%	26%
箕曲	25%	28%	28%	9%	6%	19%	22%	41%	30%	59%	33%	32%	19%	23%
国津	13%	8%	13%	8%	21%	8%	13%	87%	55%	45%	0%	25%	19%	5%
桔梗が丘	17%	25%	19%	9%	1%	25%	28%	59%	39%	50%	13%	23%	20%	12%
つつじが丘	18%	28%	36%	3%	3%	12%	28%	60%	38%	55%	18%	17%	21%	15%
すずらん台	20%	39%	49%	2%	3%	22%	25%	65%	47%	52%	13%	16%	9%	12%
梅が丘	12%	30%	33%	8%	2%	24%	29%	57%	43%	62%	16%	16%	23%	15%
百合が丘	22%	25%	41%	16%	4%	22%	20%	67%	45%	49%	10%	6%	11%	13%

バス交通の運営に対する税財源の投入のあり方

利用者を増やすことで収入を増やし、税財源による負担を減らすべきだ。
 便数を減らすなど、サービスの水準を下げることで運行経費を抑え、税財源による負担を減らすべきだ。
 運賃を値上げすることで収入を増やし、税財源による負担を減らすべきだ。
 住民が協力して運行経費の一部を負担し、税財源による負担を減らすべきだ。
 高齢者などの交通不便者の移動手段の確保のためなら、今と同程度税財源で負担してもよい。
 公共交通をより便利にするために、税財源による負担額を増やしてもよい。
 利用者の運賃収入だけでまかなえないのであれば、運行すべきではない。

赤塗りは市平均の割合及び数値を上回る項目

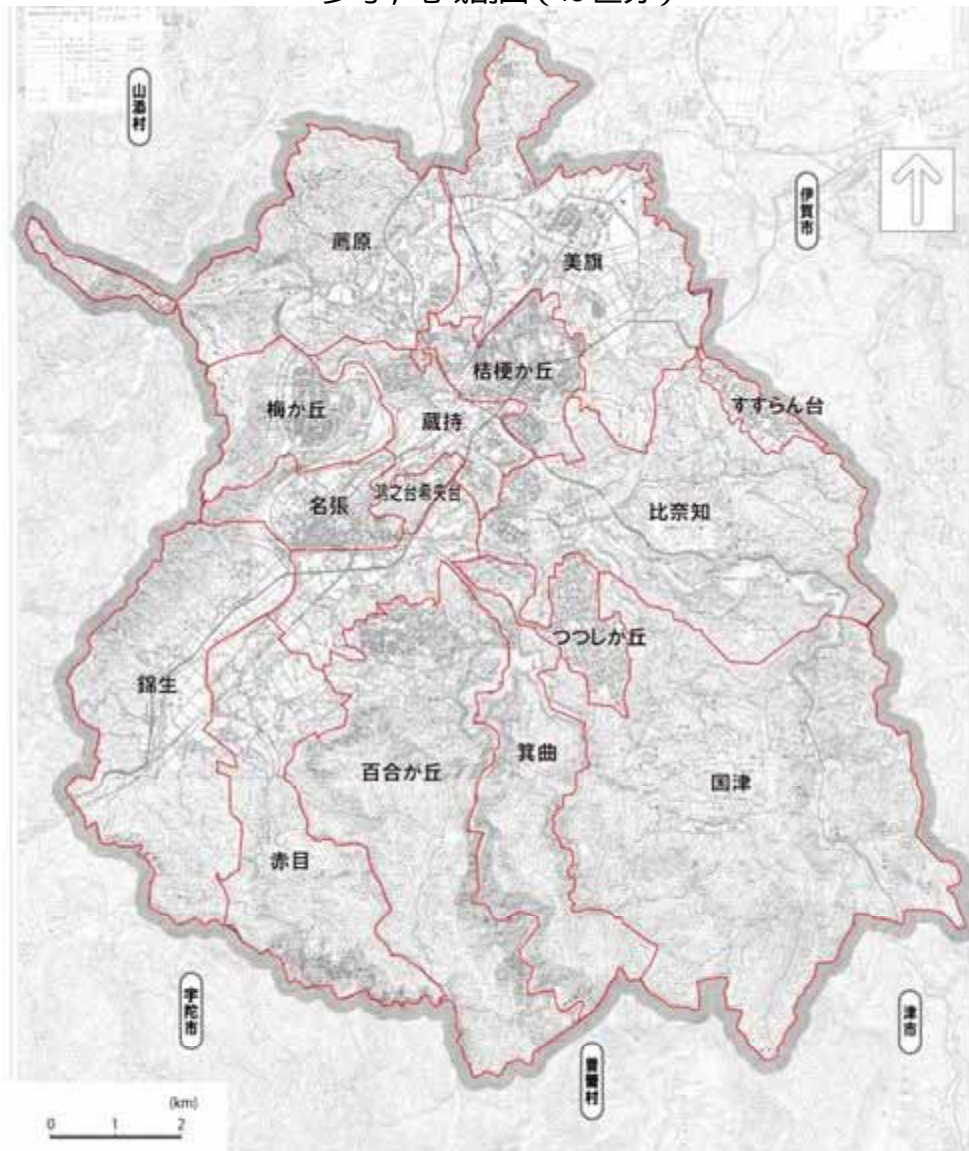
- 1 路線バス、ナッキー号及び地域コミュニティバスの割合の合計
- 2 「不満」及び「やや不満」の割合の合計
- 3 「強くそう思う」及び「ややそう思う」の割合の合計

地区名	高齢社会に向けて(問6)									名張市の交通将来像(問7)									
	車の運転が難しくなると思う年齢					免許証	高齢者の移動環境の改善策												
	50歳以上 65歳未満	65歳	70歳	75歳	80歳	返上する	公共交通 の利用	家族・友人 の送迎	周辺地域 の助け合 い										
市平均	5%	9%	26%	27%	21%	60%	56%	18%	15%	56%	18%	21%	21%	47%	21%	12%	35%		
名張	4%	5%	35%	32%	18%	64%	46%	24%	13%	56%	18%	19%	26%	24%	14%	18%	42%		
鴻之台希央台	4%	9%	26%	22%	30%	81%	48%	26%	15%	63%	37%	4%	37%	41%	33%	19%	22%		
蔵持	0%	13%	15%	33%	28%	85%	70%	11%	9%	59%	14%	16%	16%	55%	18%	9%	43%		
薦原	0%	4%	28%	28%	16%	58%	41%	24%	12%	50%	12%	9%	18%	47%	29%	6%	21%		
美旗	5%	13%	27%	18%	22%	50%	52%	19%	20%	49%	16%	22%	25%	45%	19%	9%	30%		
比奈知	6%	10%	25%	27%	23%	56%	53%	20%	14%	55%	17%	17%	18%	53%	29%	14%	36%		
錦生	3%	3%	35%	35%	16%	57%	53%	31%	14%	72%	25%	11%	22%	50%	31%	8%	31%		
赤目	5%	8%	8%	41%	24%	57%	40%	27%	23%	46%	19%	19%	17%	38%	25%	17%	21%		
箕曲	13%	9%	30%	26%	17%	70%	41%	34%	19%	53%	19%	25%	22%	34%	22%	16%	41%		
国津	0%	0%	28%	28%	17%	78%	50%	17%	21%	54%	8%	17%	21%	54%	38%	0%	29%		
桔梗が丘	4%	7%	23%	28%	26%	61%	66%	14%	12%	59%	10%	23%	18%	42%	20%	14%	45%		
つつじが丘	4%	7%	29%	29%	19%	63%	55%	12%	18%	54%	16%	27%	17%	61%	18%	7%	31%		
すずらん台	7%	9%	26%	37%	13%	57%	59%	15%	19%	39%	29%	25%	37%	41%	32%	10%	25%		
梅が丘	9%	9%	34%	21%	18%	61%	60%	19%	14%	69%	23%	20%	18%	49%	18%	11%	37%		
百合が丘	6%	11%	27%	20%	20%	58%	63%	18%	12%	59%	23%	19%	14%	57%	17%	12%	34%		

名張市の交通将来像

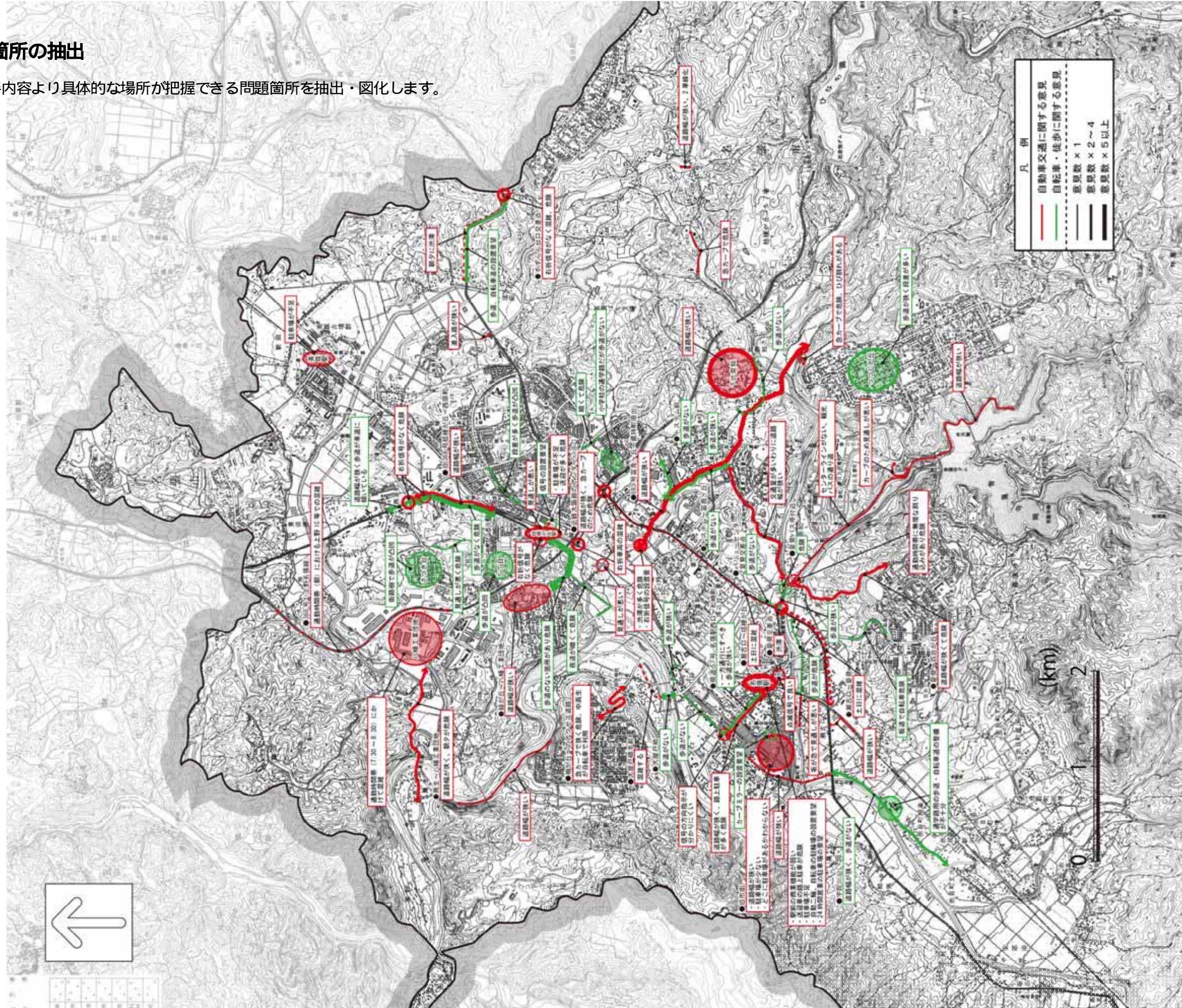
- 大阪や名古屋などの都市間を鉄道で移動しやすいまち
- 大阪や名古屋などの都市間を自動車で移動しやすいまち
- 伊賀市などの隣接市町へバスで便利に移動できるまち
- 伊賀市などの隣接市町へ自動車で円滑に移動できるまち
- お住まいの地域から鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち
- お住まいの地域から鉄道駅や中心市街地へ自動車で円滑に移動できるまち
- 最寄りのバス停やお店などへ自転車で安全に移動できるまち
- 最寄りのバス停やお店などへ徒歩で安全に移動できるまち

参考；地域割図(15区分)



(4) 問題箇所の抽出

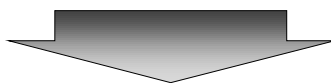
問3の改善内容より具体的な場所が把握できる問題箇所を抽出・図化します。



(5) アンケート結果のまとめ

1) 回答者の属性	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 65歳以上が約37%と高齢者比率が高く、職業は主婦・無職が約半数を占める ◆ 運転免許の保有率は約78%と高く、自由に使える自動車の保有率も約87%と高い ◆ 自宅の最寄りの公共交通は、路線バスが約56%と最も高く、最寄りのバス停や鉄道駅まで徒歩圏(1km以内)の回答者が約78%を占める 	
2) 日常の交通行動について	
平日	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 名張市内々の移動が約73%、伊賀市、大阪府への内外移動がそれぞれ約10% ◆ 名張市内の目的地は、大型商業施設、鉄道駅、市立病院を内包する地域が多い ◆ 目的別にみると、通勤が約49%、買物が約27% ◆ 自動車利用率が約68%と高く、公共交通の利用率は約21%(鉄道13%、バス8%) ◆ 自動車利用者の約15%が伊賀市を目的地としており、上野地区への流出が約63% ◆ 鉄道では大阪府への流出が約62% ◆ 通勤の市内外では、大阪府、伊賀市への流出がそれぞれ2割弱と主体を占めている。市内々トリップは、工業団地を内包する地域への流出が多い ◆ 自由目的では、市内々トリップが約94%を占め、大型商業施設を内包する地域への流出が多い ◆ 通院・検診では、市内々トリップが約82%を占めており、高齢者比率の高い住宅地を内包する地域からの流出、及び市立病院を内包する地域への流出が多い ◆ 移動所要時間20分未満が約58%
休日	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 名張市内々の移動が約81% ◆ 名張市内の目的地は、大型商業施設を内包する地域が多く、市外の目的地は大阪府が多い ◆ 目的別にみると、買物、飲食・娯楽、会合、親戚・友人訪問等の自由目的が約90% ◆ 自動車利用率が約81%と平日に比べ高く、その内、市内での移動が約87% ◆ 鉄道では、市内外トリップが約86%を占めており、その内約55%が大阪府へ流出 ◆ 自由目的では、市内々トリップが約84%を占めており、大型商業施設を内包する地域への流出が約半数 ◆ 移動所要時間20分未満が約52%
3) 各交通手段の満足度について	
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 自動車は約47%が“満足”としており、“不満”とする人は約21%である ◆ 不満の内容は、“道路構造上の問題”、“渋滞”、“歩行者・自転車に対する危険な箇所”が多い
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 約34%が“満足”、約30%が“不満”としている ◆ 不満の内容は、“運賃”が最も多く、“運行本数”、“駅周辺の魅力”、“バスとの接続”が挙げられている
バス	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 路線バス、ナッキー号、コミュニティバスはいずれも“不満”が“満足”を上回っている ◆ 路線バスに対する不満は、“運行本数”と“運賃”、ナッキー号とコミュニティバスに対する不満は、“運行本数”と“必要な方向に路線がない”が多い ◆ 路線バスやナッキー号は、約半数の人が、コミュニティバスは約41%の人が改善されれば今より利用機会が増えるとしている

3) 各交通手段の満足度について(つづき)	
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 約25%が“不満”、約10%が“満足”としている ◆ 不満の内容は、“危険な箇所が多い”と“自転車道が整備されていない”とする人が多い ◆ 約38%の人が、改善されれば今より利用機会が増えるとしている
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 約30%が“不満”、約27%が“満足”としている ◆ 不満の内容は、“歩道が無く危険”と“歩道が狭い”、“段差が多い”とする人が多い
4) バス交通のあり方について	
<p>税財源のあり方について</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 税財源の投入の必要性を認めながらも、利用者増や運賃値上げ等利用者負担の増加により、税財源による負担を減らすべきだとする人が多い <p>コミュニティバスの役割について</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ コミュニティバスは、高齢者や子どもや交通不便地域の住民など、交通移動不便者の日常の移動手段として重要な役割を果たすことが期待されているとともに、バスがあることの安心感を求める人が多い ◆ コミュニティバスに期待する役割が果たされているかどうかは、判断できないとする人が多い 	
5) ナッキー号について	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 改善点としては、“土・日曜日の運行”、“路線バス等との競合を避けた効率的な運行”、“車両の追加による相互運行”を求める人が多い ◆ ナッキー号の維持に向けては、利用者が負担する割合を高めていくべきとする人が多い 	
6) 将来の移動環境について	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 70歳を超えると運転が難しくなり、免許を返上するとする人が多く、公共交通が高齢者の重要な移動手段として機能することを期待する人が多い 	
7) 名張市の交通将来像について	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 大阪や名古屋などへのアクセス利便性が高く、鉄道駅や中心市街地へバスで行きやすいまち、徒歩で安全に移動できるまちを望む人が多い 	



アンケート結果からみた名張市の交通に関する課題

国道 165 号及び 368 号における円滑な自動車交通の処理

名張市の自動車利用率は平日 68%、休日 81%と高く、また、全トリップに占める内々トリップの割合は約 81%で、市内々トリップの約 83%が自動車利用となっており、自動車が市民の重要な移動手段となっていることが伺えます。これら、自動車利用者からは、道路構造、渋滞、歩行者自転車に対する危険な箇所といった不満が挙げられ、特に問題箇所として指摘が集中する国道 165 号及び 368 号における円滑な自動車交通の処理が課題となっています。

図 3.77 平日の主な交通手段

図 3.78 休日の主な交通手段

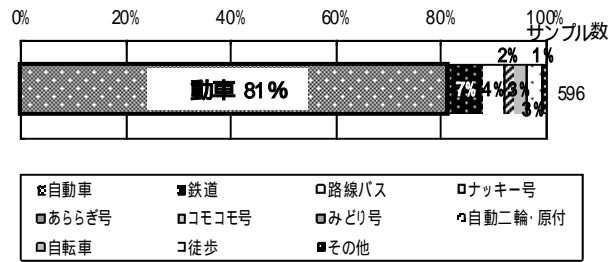
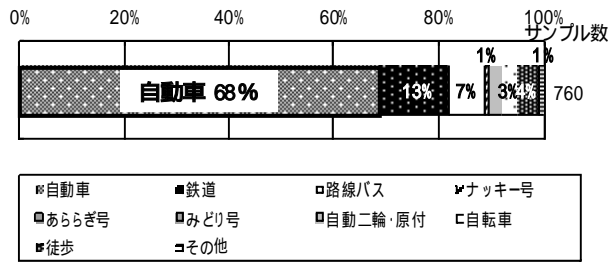
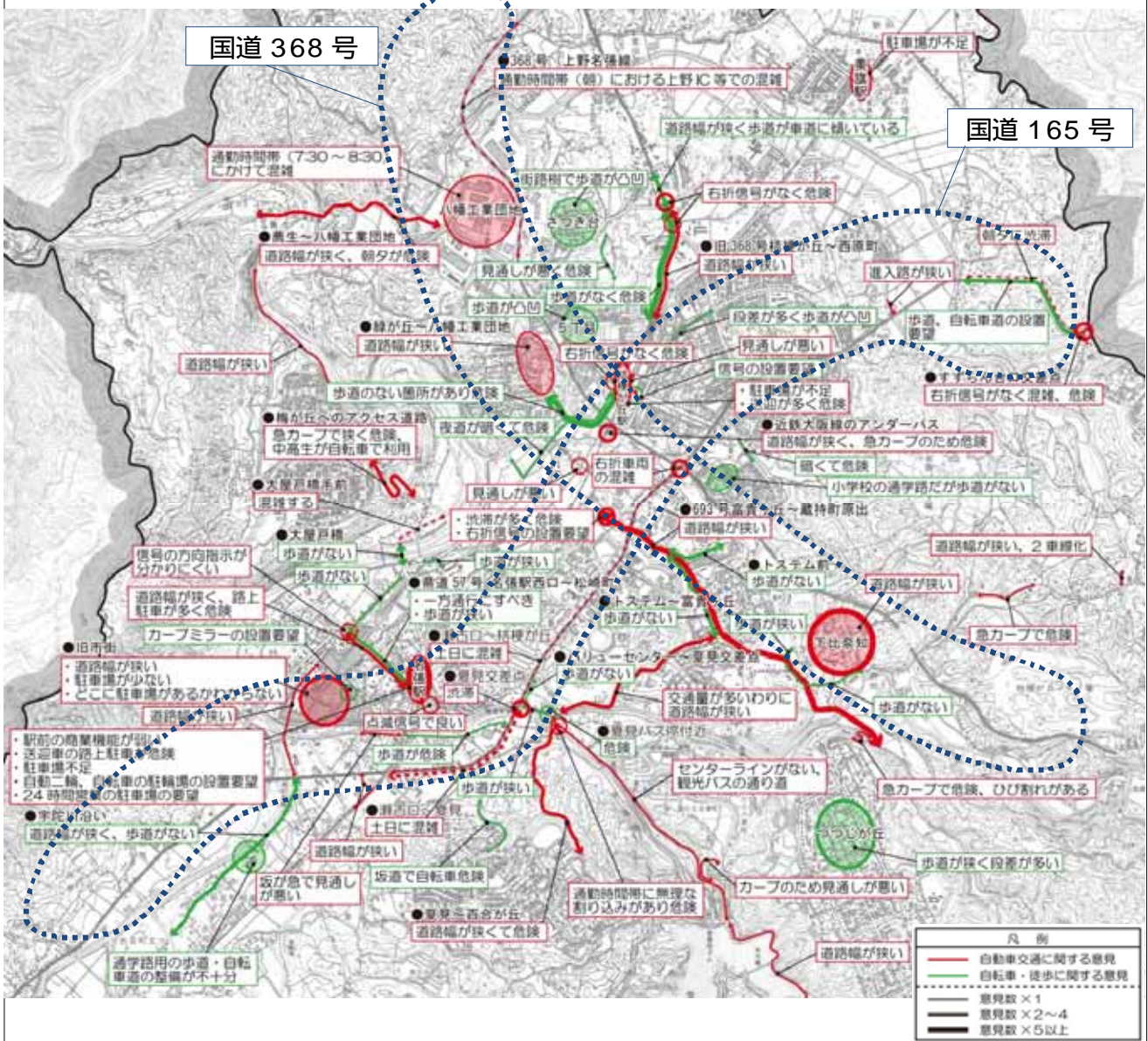


図 3.79 「不満の内容」の具体箇所の抽出図

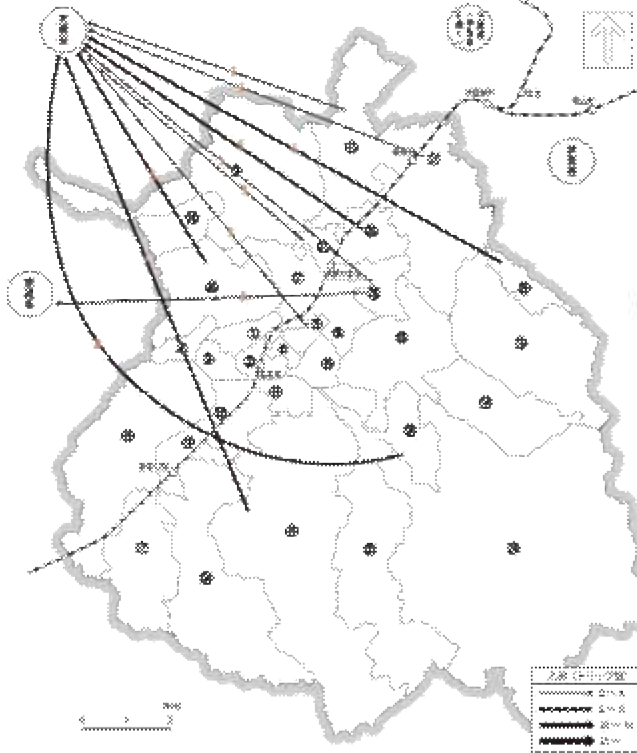


伊賀市との結びつき強化に伴う公共交通によるアクセス利便性の向上

大阪府への流出交通の約 76%が鉄道利用であるのに対し、結びつきが強まりつつある伊賀市への流出交通の約 94%が自動車利用であり、約 81%が通勤目的となっています。公共交通の利用促進に向けては、伊賀市方面への公共交通によるアクセス利便性の向上が重要な課題となります。

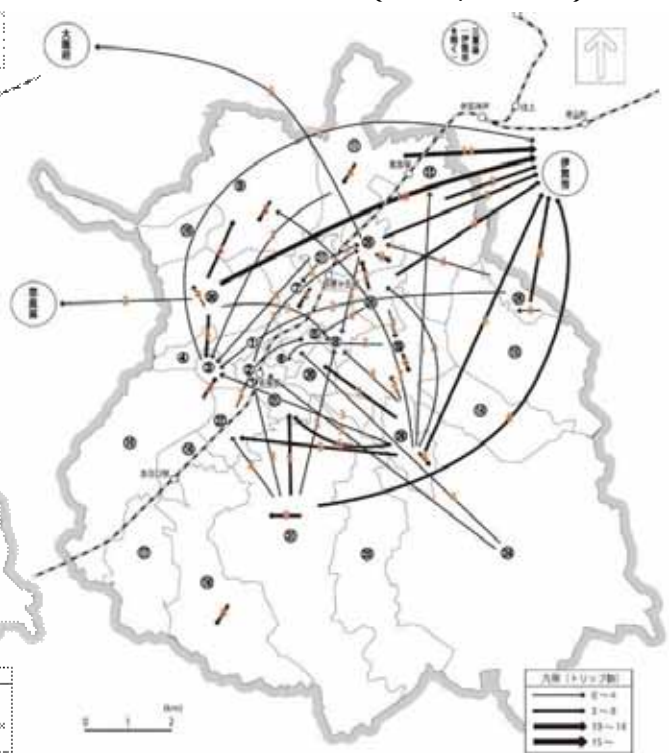
特に、伊賀市方面への鉄道利用については、伊賀神戸駅での鉄道乗り継ぎが発生するとともに、鉄道の不満内容として“運賃”、“運行本数”、“バスとの接続”が挙げられており、乗り継ぎ機能の強化が課題といえます。

図 3.80 主な流出先（平日；鉄道）



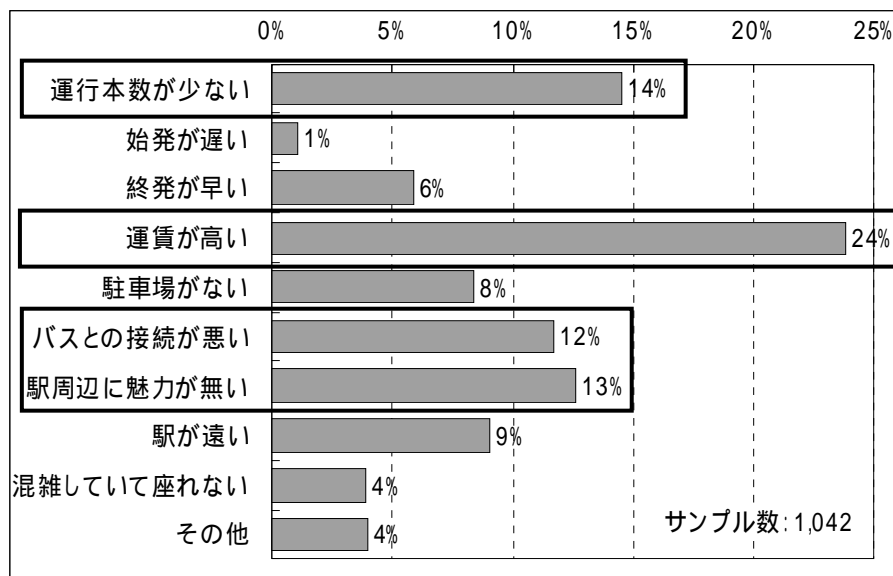
上位 60%のOD ペアを図化

図 3.81 主な流出先（平日；自動車）



上位 49%のOD ペアを図化

図 3.82 鉄道に対する不満の内容



OD とは、ある地域からある地域へ移動する交通量。Origin（起点）-Destination（目的地）を意味します。

バス交通の役割分担の明確化と住民ニーズに応じた交通システムの導入検討

バス交通は、高齢者や子どもや交通不便地域の住民など、交通移動不便者の日常の移動手段として重要な役割を果たすことが期待されており、ナッキー号の“土・日曜日の運行”等、サービス水準の向上を望む声が大いなもの、税財源による負担は減らすべきだとする人が多くなっています。

一方で、改善されれば利用機会が増えるとする人が40～50%存在しており、バス交通の役割の明確化と地域住民の利用ニーズを踏まえた交通システムの導入の必要性について検討する必要があります。

図 3.83 ナッキー号の改善点

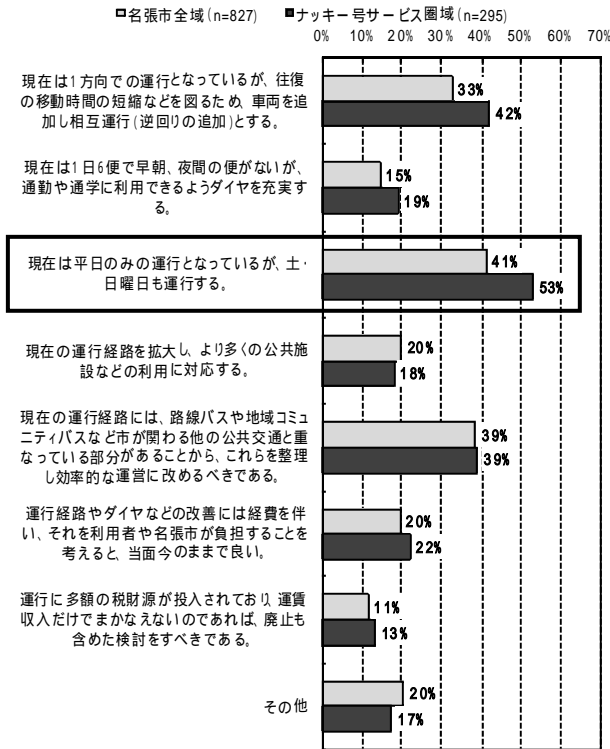


図 3.84 今後のナッキー号の運営について

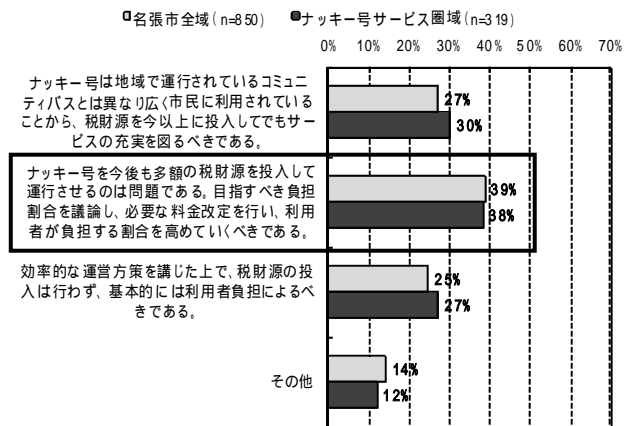


図 3.85 ナッキー号の利用頻度の変化

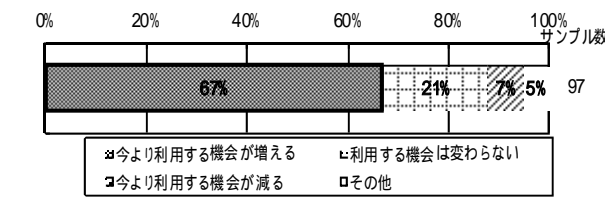


図 3.86 路線バスの利用頻度の変化

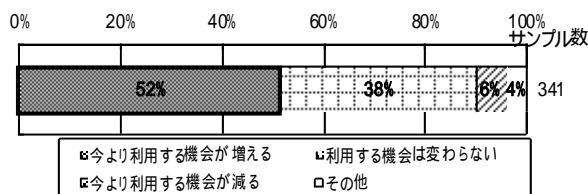
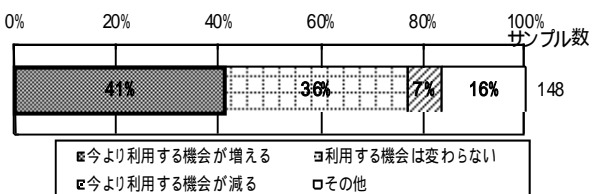


図 3.87 コミュニティバスの利用頻度の変化



将来の名張市を支える公共交通ネットワークの形成

高齢化が進展する中で、自動車免許証の返納後は、公共交通が高齢者の重要な移動手段として機能することを期待する人が多く、名張市の交通将来像として、大阪や名古屋などへのアクセス利便性が高く、鉄道駅や中心市街地へバスで行きやすいまちを望む人が多くなっています。

したがって、自動車に過度に依存する現在の交通行動から脱却し、公共交通が利用しやすいまちにするため、鉄道やバスなどが一体的に機能するような公共交通ネットワークの形成が課題となります。

図 3.89 名張市の将来像

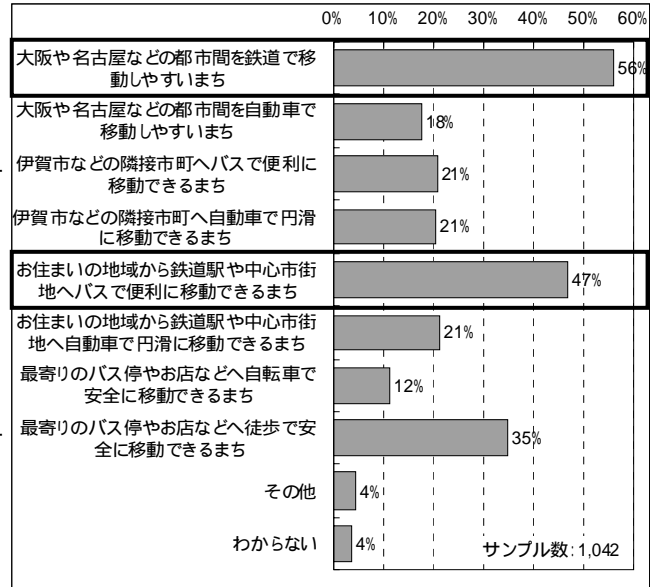
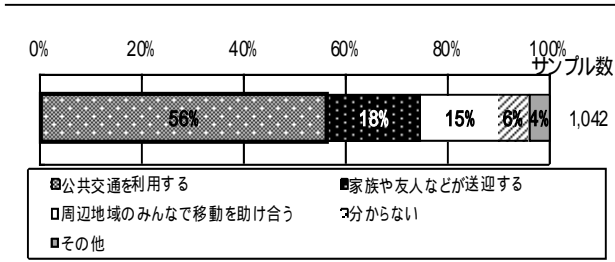


図 3.88 高齢者の移動環境のあり方



公共交通の利用促進

公共交通の問題点が改善された場合の自動車から公共交通への転換意向は、鉄道 56%、バス 57%となっています。また、ナッキー号や地域コミュニティバスにおいても、問題点の改善により、今より利用する機会が増えるとする沿線住民は、それぞれ 78%、84%と高いことから、公共交通が市民の重要な移動手段として期待されていることが伺えます。

したがって、利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供を図るとともに、交通行動の変容を促す取組を実施することにより、公共交通の利用促進を図る必要があります。

図 3.90 鉄道及び路線バスの利用頻度の変化（自動車利用者）

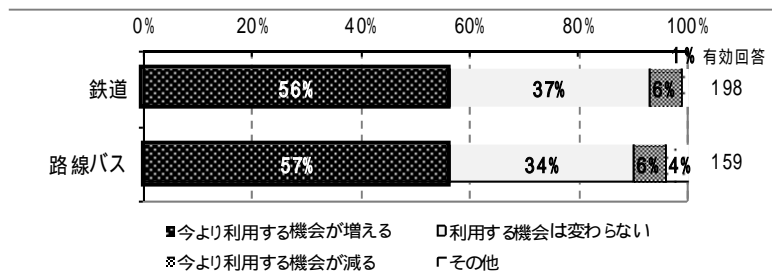


図 3.91 ナッキー号の利用頻度の変化

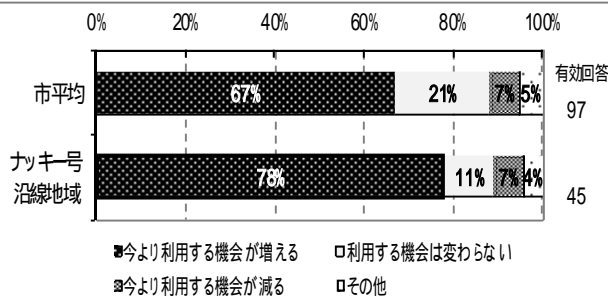
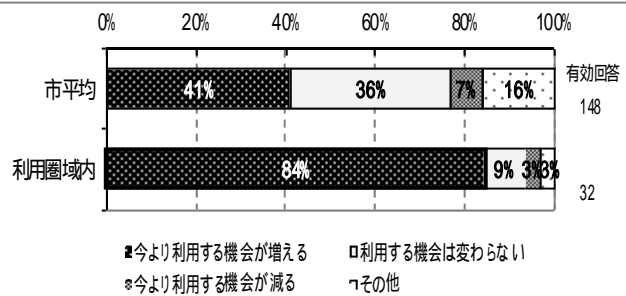


図 3.92 地域コミュニティバスの利用頻度の変化



安心・安全な歩行者・自転車道の整備

名張市の交通将来像として、徒歩で安全に移動できるまちを望む人が多いものの、徒歩や自転車に対しては不満とする人の割合は満足とする人の割合を上回っており、自由意見においても歩道の未整備や歩道幅員の狭さ、安全確保に対する問題が数多く挙げられています。

したがって、歩道の連続性の確保と安全に移動できる空間の確保を図る必要があります。

図 3.93 徒歩の満足度

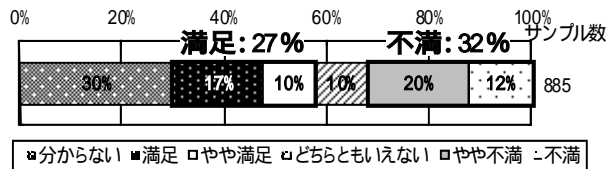


図 3.94 自転車の満足度

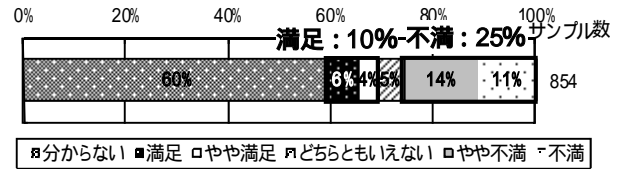
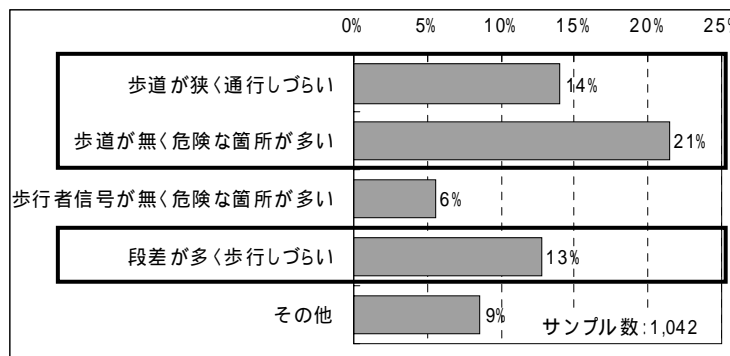


図 3.95 徒歩に対する不満の内容



(6) アンケート調査票

問1. あなたの自身についておたずねします

1- あなたの性別・年齢について、該当する番号に1つをつけてください。

性別	1. 男性	2. 女性							
年齢	1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60~64歳	7. 65~69歳	8. 70~74歳	9. 75歳以上

1- あなたがお住まいの地域はどちらですか、別紙の「地域地図」を参照し、あなたがお住まいの地域の番号をご記入ください。地図上でお住まいの地域を特定できない場合は、住所を町名または字名までご記入ください。

地域番号 _____番

地図上でお住まいの地域を特定できない場合 _____

住所: 名張市

(記入例) 住所: 名張市 梅が丘北1番町 (町名または字名まで記入ください。番地は必要ありません)

1- あなたの職業等について、該当する番号に1つをつけてください。

1. 勤め人	2. 自営業	3. パート・アルバイト	4. 学生
5. 主婦・主夫・家事手伝い	6. 無職	7. その他()	

1- 普通自動車運転免許および家用車の有無について、該当する番号に1つをつけてください。

普通自動車運転免許	1. 有	2. 無
普段ご自身(家族)が自由に使うことができる家用車	1. 有	2. 無

1- あなたの住まいと最寄りの公共交通(バス停や鉄道駅)はどれくらい離れていますか、該当する番号に1つをつけてください。

最寄りの公共交通の種類	1. 近鉄大阪線	2. 路線バス	3. ナッキー号		
最寄りのバス停や鉄道駅までのおおよその距離	1. 500m未満	2. 500m~1km	3. 1~2km	4. 2~5km	5. 5km以上

問2. あなたの日常の交通行動についておたずねします

2- あなたの平日および休日の交通行動についておたずねします。移動目的、主な交通手段、駅またはバス停までの交通手段、目的地、所要時間、利用頻度について、下記の選択肢から該当する番号を1つ選び、ご記入ください。また必要事項についても、記入例を参考に記入してください。

移動目的	主な交通手段	駅・バス停までの交通手段	目的地	別紙「地域地図」を参照してください。	出発地から目的地までの所要時間	利用頻度
記入例		鉄道またはバスを利用された方はご記入ください。	名張市内 1. 地域番号() 具体的な施設名 ()	名張市内の場合、地域番号を選び、施設名をご記入ください。		
			名張市外 3. 大阪 浪速区 市区町村名	名張市外の場合、市区町村名までご記入ください。		
平日の交通行動			名張市内 1. 地域番号() 具体的な施設名 ()		約 _____分	
			名張市外 2. 伊賀市(地区名) _____ 県・府 市区町村名 _____			
休日の交通行動			名張市内 1. 地域番号() 具体的な施設名 ()		約 _____分	
			名張市外 2. 伊賀市(地区名) _____ 県・府 市区町村名 _____			

選択肢(移動目的)	選択肢(主な交通手段)	選択肢	選択肢(利用頻度)
通勤 通学 通院・検診 業務 買物 飲食・娯楽 合会 親戚・友人訪問 習い事・趣味 その他	自動車 鉄道 路線バス ナッキー号 あららぎ号 ココモ号 ほっとバス みどり号 自動二輪・原付 自転車 徒歩 その他	自動車 鉄道(選択できません) 路線バス ナッキー号 あららぎ号 ココモ号 ほっとバス みどり号 自動二輪・原付 自転車 徒歩 その他	月に1日 月に2~3日 週に1~2日 週に3~4日 平日はほぼ毎日 休日ほぼ毎日 休日も含めてほぼ毎日

問3. 各交通手段の満足度についておたずねします

3- それぞれの交通手段について、現状の「満足度」を5段階で評価し、該当する番号に1つをつけてください。なお、普段利用していないなど、「満足度」の判断が難しい方は「わからない」をつけてください。また、「満足度」で「2」や「満足」で「5」未満、とお答え頂いた方は、「不満の内容」から該当する番号すべてに「1」をつけてください。また、「必要事項」をご記入ください。

	「満足度」	「不満の内容」(複数回答可)
自動車 自動二輪 自転車 原付	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 渋滞のため、目的地まで時間がかかる 2. 道路の幅が狭い、カーブが急など道路構造上の問題がある 3. 歩行者、自転車と接触しそうな危険な箇所がある 4. 駐車場の整備が不足 5. 主要な交差点に右折帯がない 6. その他()
鉄道	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 運行本数が少ない 2. 始発時刻が早い 3. 終発時刻が早い 4. 運賃が高い 5. 駐輪場がない 6. バスとの接続が悪い 7. 時刻表と一致しない 8. 他交通機関との接続が悪い 9. 駅周辺に魅力がない 10. 混雑して座れない 11. 遅延に関する情報が不足している 12. その他()
路線バス	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 運行本数が少ない 2. 始発時刻が早い 3. 終発時刻が早い 4. 運賃が高い 5. 必要な方向に路線がない 6. バス停が悪い 7. 時刻表と一致しない 8. 他交通機関との接続が悪い 9. 目的地まで時間がかかる 10. バス停の待合環境が悪い 11. 運行に関する情報が不足している 12. その他()
ナッキー号	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 運行本数が少ない 2. 始発時刻が早い 3. 終発時刻が早い 4. 運賃が高い 5. 必要な方向に路線がない 6. バス停が悪い 7. 時刻表と一致しない 8. 他交通機関との接続が悪い 9. 目的地まで時間がかかる 10. バス停の待合環境が悪い 11. 運行に関する情報が不足している 12. その他()
地域コミュニティ	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 運行本数が少ない 2. 始発時刻が早い 3. 終発時刻が早い 4. 運賃が高い 5. 必要な方向に路線がない 6. バス停が悪い 7. 時刻表と一致しない 8. 他交通機関との接続が悪い 9. 目的地まで時間がかかる 10. バス停の待合環境が悪い 11. 運行に関する情報が不足している 12. その他()
自転車	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 道路の幅が狭い、通行するスペースが狭いなど危険な箇所が多い 2. 駐輪場が整備されていないため、利用しにくい 3. 歩行者と接触しそうな危険な箇所が多い 4. 段差が多く通行しづらい 5. その他()
徒歩	0. 分からない 1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 歩道が狭く通行しづらい 2. 歩道が無く危険な箇所が多い 3. 歩行者信号が無く危険な箇所が多い 4. 段差が多く通行しづらい 5. その他()

3- 3-でお答えいただいた「不満の内容」を解消するために、必要と思われる具体的な「改善場所・内容」を教えてください。また、改善された場合に、あなたが利用する頻度に変化が生じますか、該当する番号に1つをつけてください。

	具体的な「改善場所・内容」	利用頻度の変化
自動車 自動二輪 自転車 原付		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()
鉄道		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()
路線バス		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()
ナッキー号		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()
地域コミュニティ		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()
自転車		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()
徒歩		1. 今より利用する機会が増える 2. 利用する機会が変わらない 3. 今より利用する機会が減る 4. その他()

問4. バス交通のあり方についておたずねします

お読みください

名張市では、年々公共交通機関の利用者が減少しており、路線バスについては平成20年度までに3路線が廃止され、現存の路線についても将来の存続が危がまれている状況です。

そうした中、公共交通機関を代替・補完する交通手段として「あららぎ号」「ほっとバス線」「コモコモ号」「みどり号」が、また市街地を循環する「ナッキー号」が運行されています。

「ナッキー号」については県と市から年間約1,150万円(県:約70万円、市約1,080万円)、「あららぎ号」については、県と市から約300万円(県:約70万円、市約230万円)他の3路線については市から各路線年間約300万円の公的補助金が支出されています。また、三重交通が運行する生活交通路線3路線(上野方面、美杉方面、曾爾方面)についても、国と県から合わせて年間約2,300万円(国と県が折半)の公的補助金が支出されています。

市街地を巡回するナッキー号



4- 以上を踏まえ、バス交通の運営に対する税財源投入のあり方についてお尋ねします、設問ごとに該当する番号に1つをつけてください。

バス交通の運営に対する税財源投入のあり方	強く思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	全く思わない
利用者を増やすことで収入を増やし、税財源による負担を減らすべきだ。	5	4	3	2	1
便数を減らすなど、サービスの水準を下げることで運行経費を抑え、税財源による負担を減らすべきだ。	5	4	3	2	1
運賃を値上げすることで収入を増やし、税財源による負担を減らすべきだ。	5	4	3	2	1
住民が協力を運行経費の一部を負担し、税財源による負担を減らすべきだ。	5	4	3	2	1
高齢者などの交通不便者の移動手段の確保のためなら、今と同程度税財源で負担してもよい。	5	4	3	2	1
公共交通をより便利にするために、税財源による負担額を増やしてもよい。	5	4	3	2	1
利用者の運賃収入だけでまかなえないのであれば、運行すべきではない。	5	4	3	2	1

4- 将来の交通施策の充実に向け、コミュニティバス(ナッキー号、あららぎ号、ほっとバス線、コモコモ号、みどり号)が果たすべき役割は、今後ますます重要になると考えられます。そうしたことを踏まえ、以下の設問にお答えください。

- 1) コミュニティバスが果たすべき役割の「重要度」を5段階で評価し、設問ごとに該当する番号に1つをつけてください。
- 2) これらの役割について、現在のコミュニティバスの「達成度」を3段階で評価し、設問ごとに該当する番号に1つをつけてください。なお、コミュニティバスを利用したことがないなど、「達成度」が分からない場合は「判断できない」をつけてください。

参考 各コミュニティバスの運行目的	1) 重要度					2) 達成度				
	重要である	やや重要である	どちらともいえない	あまり重要ではない	重要ではない	果たしている	どちらともいえない	果たしていない	判断できない	
ナッキー号 高齢者などの交通不便者の移動手段の確保を目的とした市街地循環運行										
あららぎ号 廃止バス路線の代替運行										
ほっとバス線 廃止バス路線の代替運行										
コモコモ号 廃止バス路線の代替運行										
みどり号 公共交通を利用できない地域の解消										
【コミュニティバスが果たすべき役割】										
通勤や通学などの日常の移動手段	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
通院や買い物などの日常の移動手段	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
市役所などの公共施設へ行くための移動手段	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
高齢者や子供など車を運転できない交通不便者にとつての移動手段	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
路線バスが走っていない地域の方々にとつての移動手段	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
市内の地域を結び地域間の交流を促進する役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
必要に応じていつでもバスを利用できるという安心感を与える役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
隣接市町と接続し、市外施設への移動を容易にする役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
まちづくりと連携し、まちを活性化させる役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
コミュニティバスの利用により自動車交通を抑制し、道路の混雑を緩和する役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
コミュニティバスの利用により自動車交通を抑制し、環境の悪化を防ぐ役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	
コミュニティバスの利用により自動車交通を抑制し、交通事故を減らす役割	5	4	3	2	1	3	2	1	0	

問5. ナッキー号についておたずねします

5- ナッキー号の運行経路やダイヤについて改善した方がよいと思われることはどの様なことで、該当するものすべてに をつけて、必要事項をご記入ください。

1. 現在は1方向での運行となっているが、往復の移動時間の短縮などを図るため、車両を追加し相互運行(逆回りの追加)とする。
2. 現在は1日6便で早朝、夜間の便がないが、通勤や通学に利用できるようダイヤを充実する。
通勤・通学で利用したい時間帯をご記入下さい。(朝 時 夜 時)
3. 現在は平日のみの運行となっているが、土・日曜日も運行する。
ご希望の運行曜日に1つ をつけてください。(土曜日・日曜日・両方)
4. 現在の運行経路を拡大し、より多くの公共施設などの利用に対応する。
特に利用したい施設があればご記入下さい。()
5. 現在の運行経路には、路線バスや地域コミュニティバスなど市が関わる他の公共交通と重なっている部分があることから、これらを整理し効率的な運営に改めるべきである。
6. 運行経路やダイヤなどの改善には経費を伴い、それを利用者や名張市が負担することを考えると、当面のままで良い。
7. 運行に多額の税財源が投入されており、運賃収入だけでまかなえないのであれば、廃止も含めた検討をすべきである。
8. その他 ()

お読みください

ナッキー号は、平成21年度実績で年間45,000人を超える方にご利用いただいておりますが、その運行には年間約1,600万円を要し、県と市から約1,150万円の公的資金が支出されています。

今後、相互運行などサービスの向上を進めるためには、より多くの公的資金の投入が必要だと考えますが、そうしたナッキー号の運行にかかる経費負担について、おたずねします。

5- 今後のナッキー号の運営についてどのようにお考えですか、該当する番号に1つをつけてください。

1. ナッキー号が地域で運行されているコミュニティバスとは異なり広く市民に利用されていることから、税財源を今以上に投入してでもサービスの充実を図るべきである。
2. ナッキー号を今後も多額の税財源を投入して運行させるのは問題である。目指すべき負担割合を議論し、必要な料金改定を行い、利用者が負担する割合を高めていくべきである。
3. 効率的な運営方を講じた上で、税財源の投入は行わず、基本的には利用者負担によるべきである。
4. その他 ()

問6. 高齢社会に備えるという観点からおたずねします

お読みください

今後、名張市では急速に高齢化が進み、平成40年には市人口の約3人に1人が65歳以上になるものと予想されています。こうした状況を踏まえ、以下の設問にお答えください。

【自動車の免許をお持ちの方にお尋ねします】

6- あなたは何歳位から車の運転が難しくなると思いますが、該当する番号に1つをつけてください。

1. 50歳 2. 55歳 3. 60歳 4. 65歳 5. 70歳 6. 75歳
7. 80歳 8. その他()歳 9. わからない

6- 運転が難しい年齢に達したらあなたは免許証を返上しますか。

1. 返上する 2. 返上しない

【回答者全ての方にお尋ねします】

6- 高齢者の方の移動環境をどのようにすれば良いと思われるか、該当する番号に1つをつけてください。

1. 公共交通を利用する 2. 家族や友人などが送迎する
3. 周辺地域のみなどで移動を助け合う 4. 分からない
5. その他 ()

問7. 名張市の交通将来像をおたずねします

7- あなたが考える名張市の交通将来像を教えてください。該当する番号に3つまでをつけてください。

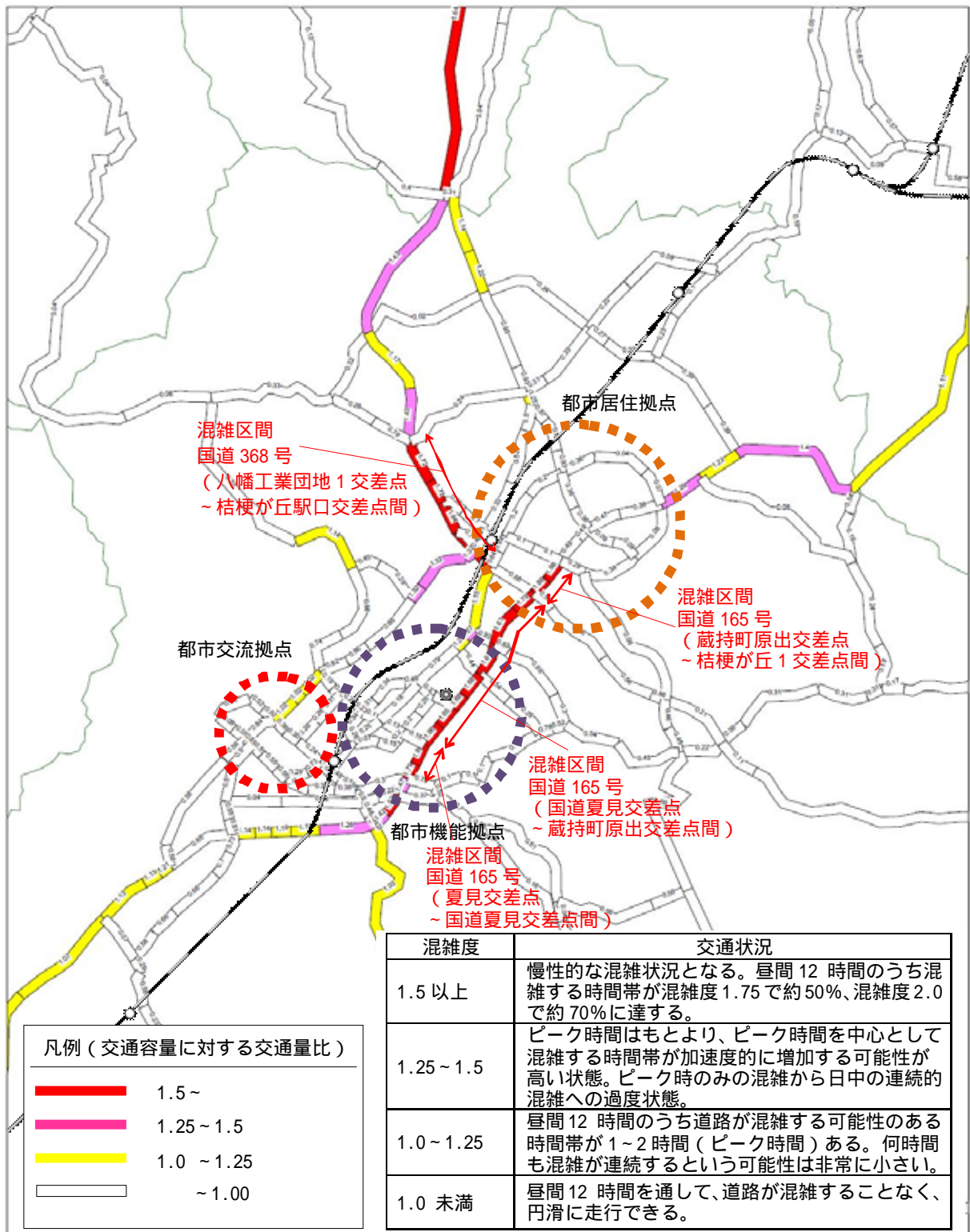
1. 大阪や名古屋などの都市間を鉄道で移動しやすいまち
2. 大阪や名古屋などの都市間を自動車で移動しやすいまち
3. 伊賀市などの隣接市町へバスで便利に移動できるまち
4. 伊賀市などの隣接市町へ自動車でも円滑に移動できるまち
5. お住まいの地域から鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち
6. お住まいの地域から鉄道駅や中心市街地へ自動車でも円滑に移動できるまち
7. 最寄りのバス停やお店などへ自転車に安全に移動できるまち
8. 最寄りのバス停やお店などへ徒歩で安全に移動できるまち
9. その他 ()
10. わからない

4 . 将来幹線道路網計画における将来交通量配分結果

(1) 現況道路網における将来交通量配分結果

現況道路網に将来交通需要を配分した結果、国道 165 号（夏見交差点～桔梗が丘 1 交差点間）及び国道 368 号（八幡工業団地 1 交差点～桔梗が丘駅口交差点間）で混雑度 1.5 を超える区間が連続して発生すると予測されます。将来幹線道路網の形成にあたっては、これら国道 165 号及び国道 368 号に集中する将来交通需要に対応した道路機能の強化及び計画的な交通需要の誘導・低減化を図る必要があります。

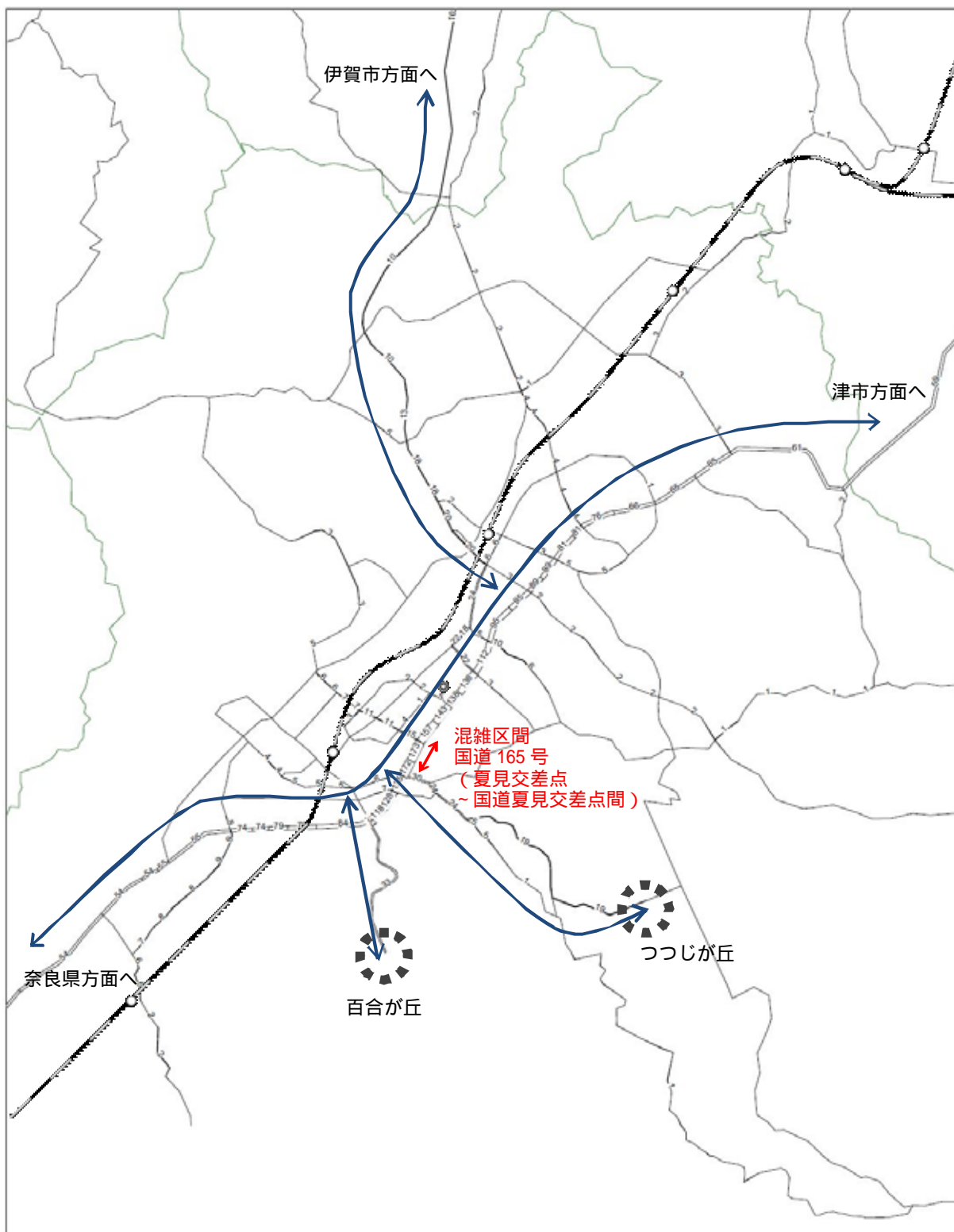
図 4.1 現況道路網に将来交通需要を配分した場合の混雑度図



混雑区間を流動する交通の経路をみると、国道165号(夏見交差点～国道夏見交差点間)では、津市方面(約60百台/日)、奈良県方面(約50百台/日)といった東西方向の広域交通流動とともに、伊賀市方面(約10百台/日)との都市間交通流動や、百合が丘、つつじが丘等の大規模住宅地と名張駅周辺等の市中心部を移動する都市内交通流動がみられます。

図4.2 混雑区間の経路情報図(国道165号)

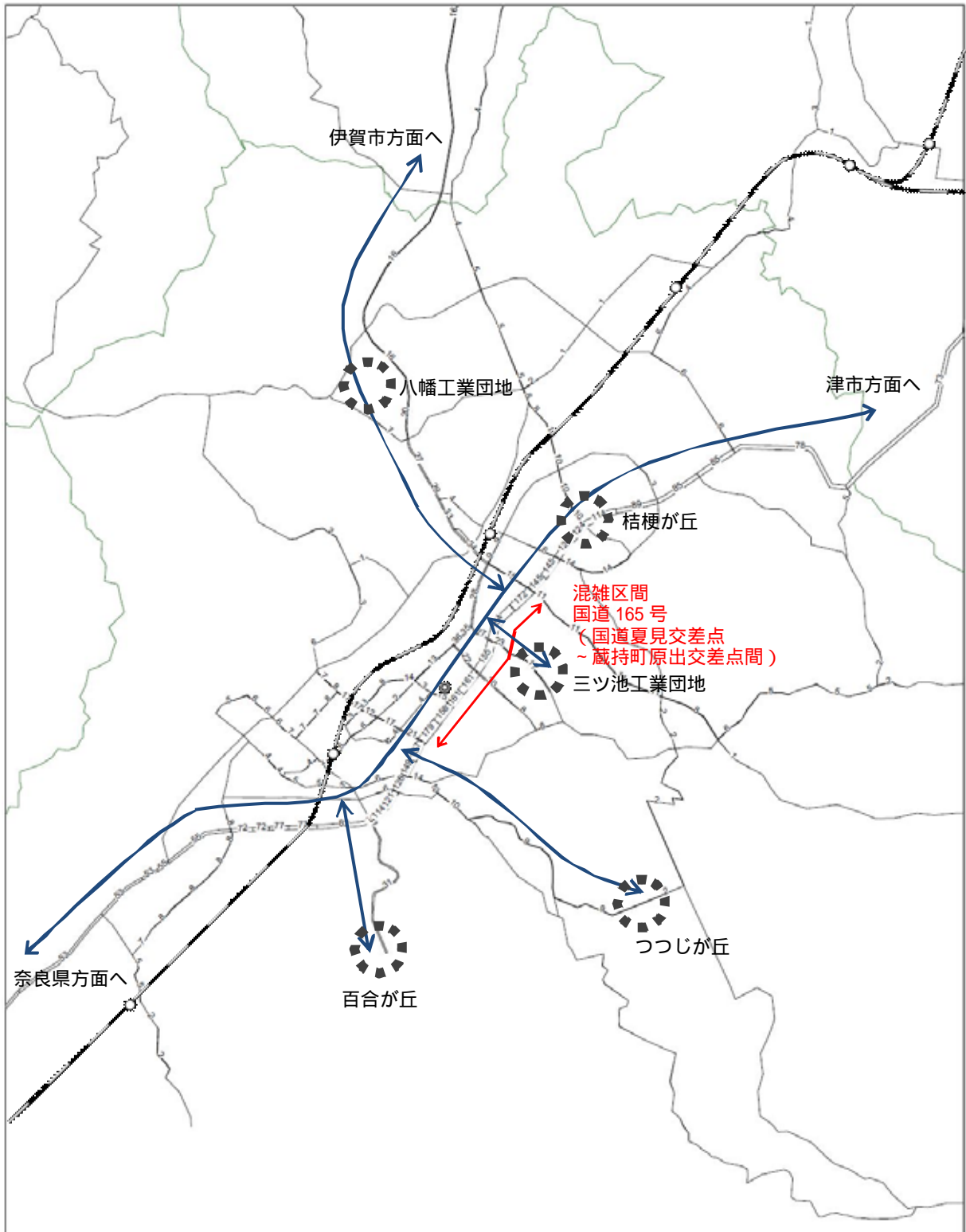
(単位:百台/日)



国道 165 号 (国道夏見交差点～蔵持町原出交差点間) では、先の区間と同様に津市方面 (約 70 百台) 奈良県方面(約 50 百台/日)といった東西方向の広域交通流動とともに、伊賀市方面 (約 20 百台/日) との都市間交通流動や、百合が丘、つつじが丘、桔梗が丘等の大規模住宅地と名張駅周辺等の市中心部の都市内交通流動に加え、八幡工業団地や三ツ池工業団地との交通流動がみられます。

図 4.3 混雑区間の経路情報図 (国道 165 号)

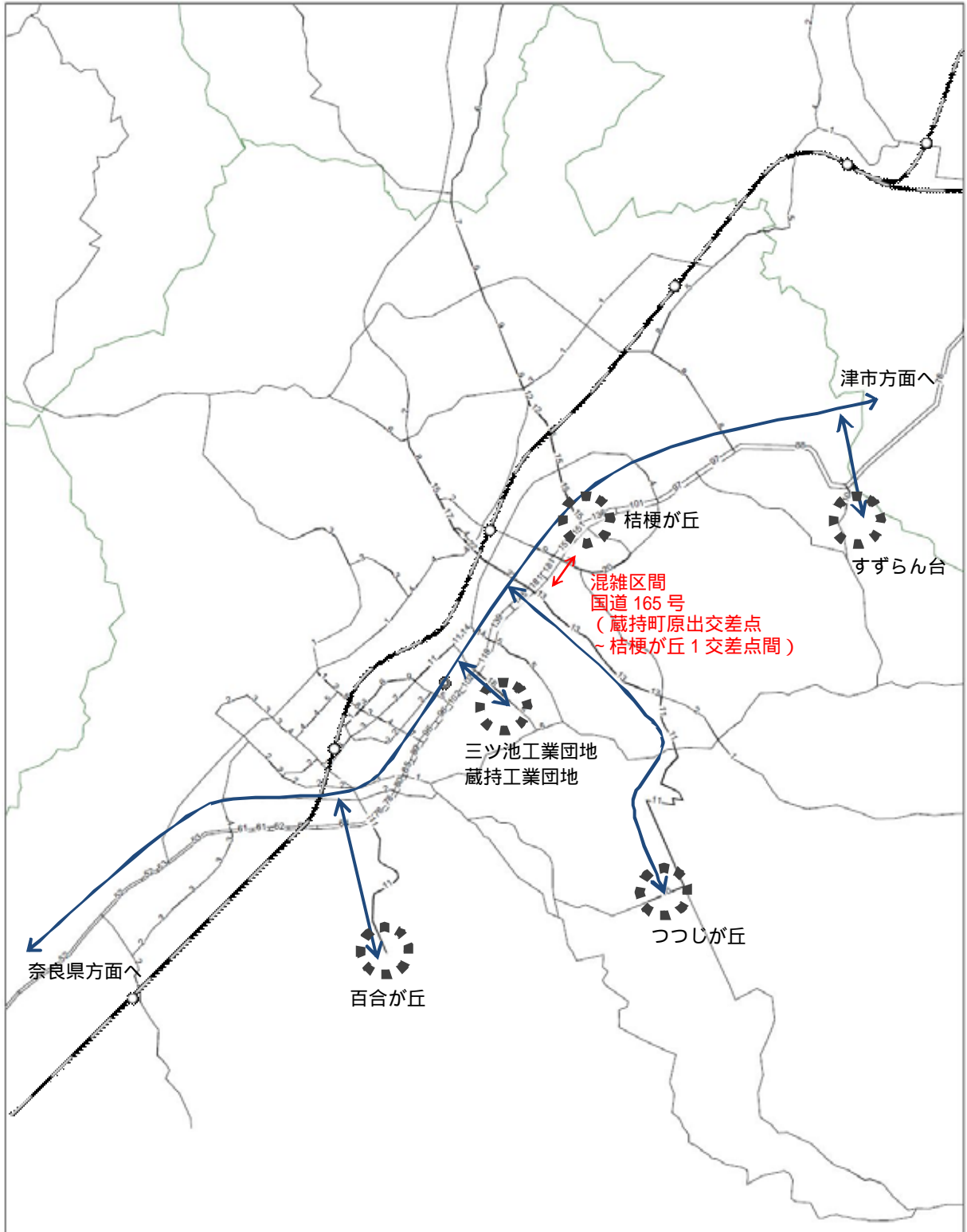
(単位：百台/日)



国道 165 号（蔵持町原出交差点～桔梗が丘 12 交差点間）では、津市方面（約 80 百台 / 日）、奈良県方面（約 50 百台 / 日）といった東西方向の広域交通流動は多いですが、伊賀市方面との交通流動は少なくなっています。また、百合が丘、つつしが丘に加え、桔梗が丘、すずらん台等の大規模住宅地と名張駅周辺等の市中心部や、三ツ池工業団地、蔵持工業団地との交通流動がみられ、国道 368 号との交差部を境に東西区間では交通流動が若干異なります。

図 4.4 混雑区間の経路情報図（国道 165 号）

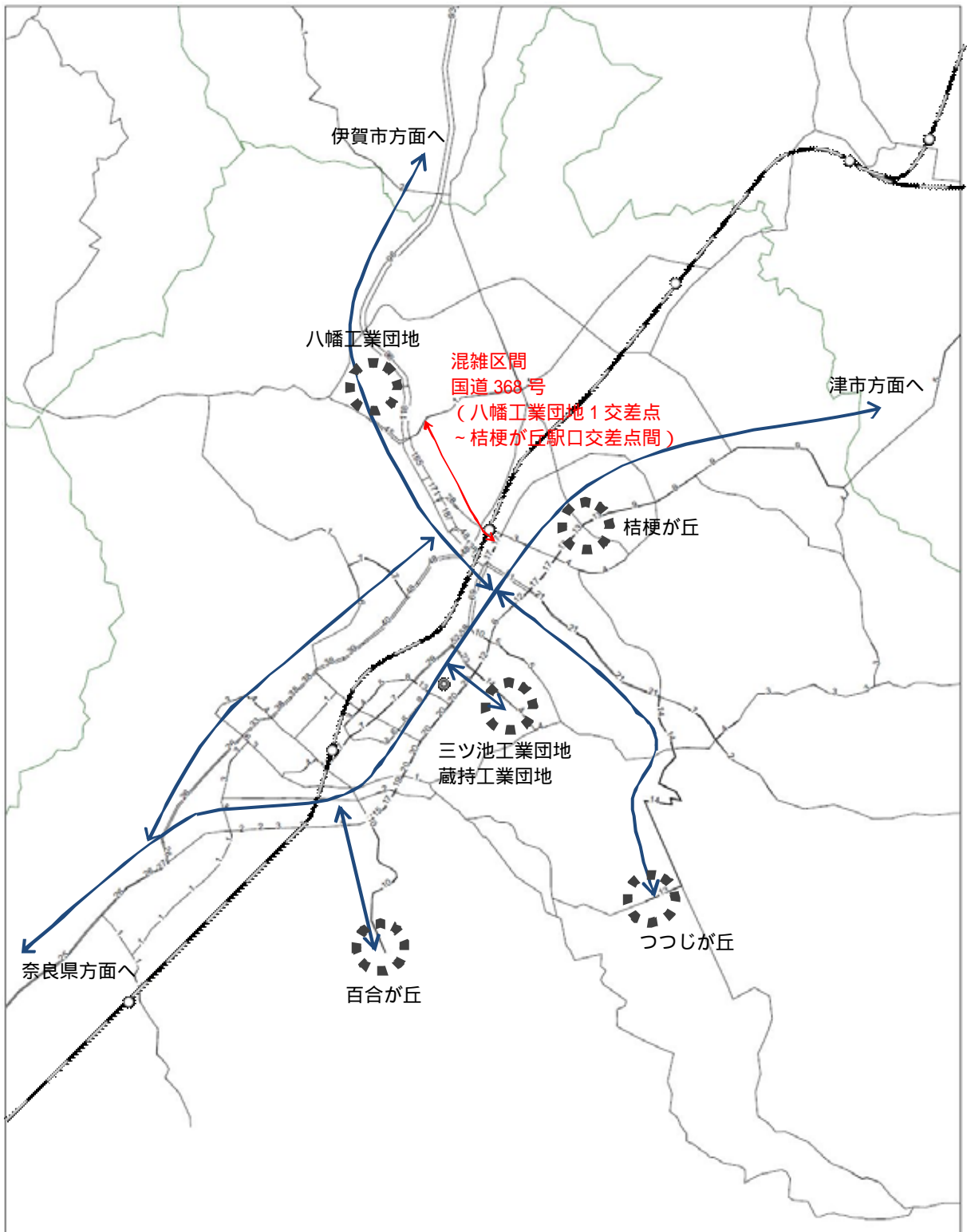
（単位：百台 / 日）



国道 368 号（八幡工業団地 1 交差点～桔梗が丘駅口交差点間）では、伊賀市方面（約 90 百台/日）、奈良県方面（約 30 百台/日）といった広域交通流動は多いですが、津市方面への交通流動は少なくなっています。また、百合が丘、つつじが丘、桔梗が丘等の大規模住宅地と名張駅周辺等の市中心部や、八幡工業団地、三ツ池工業団地、蔵持工業団地との交通流動がみられます。

図 4.5 混雑区間の経路情報図（国道 368 号）

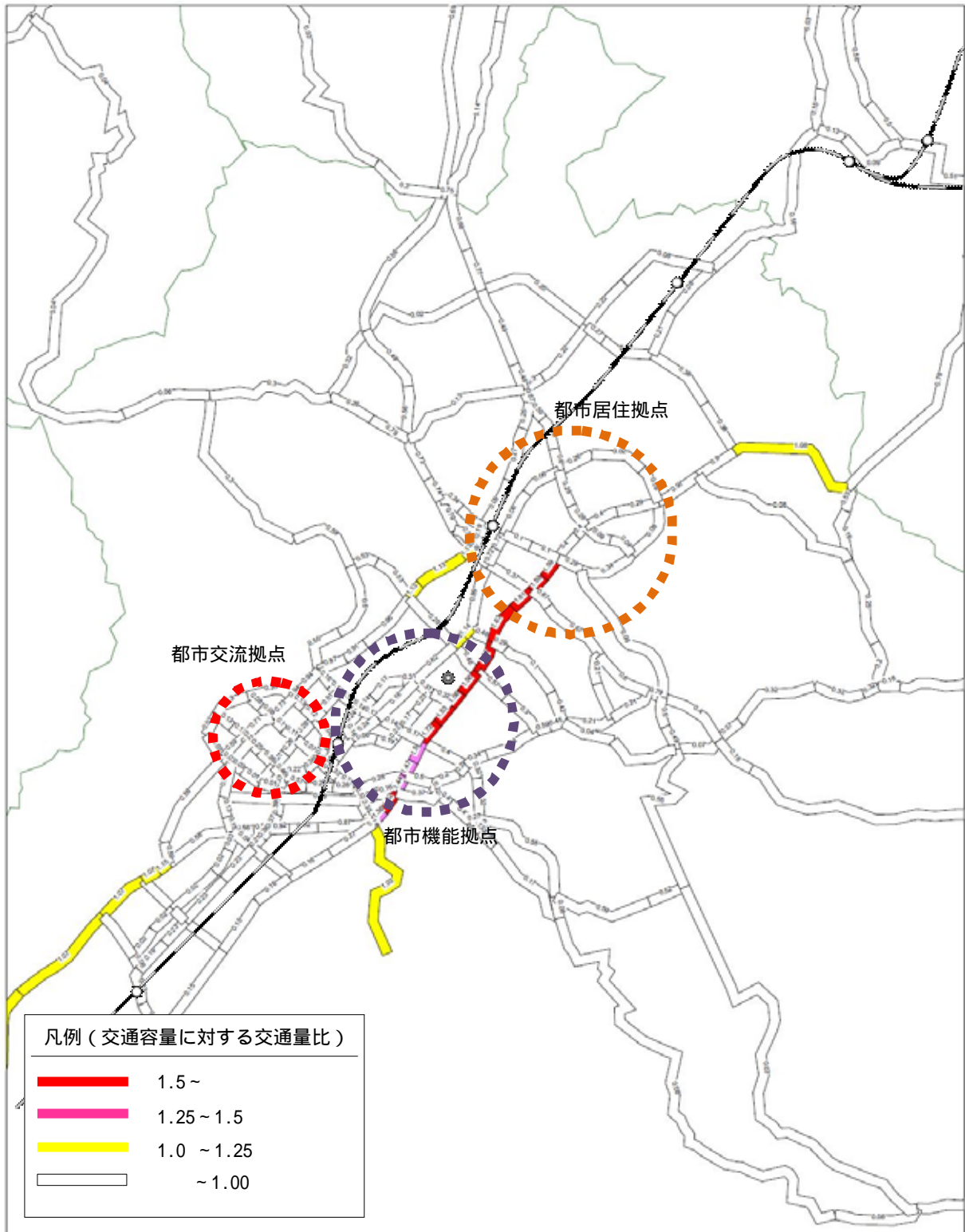
（単位：百台/日）



(2) 現行都市計画道路網における将来交通量配分結果

未整備区間を含む現行都市計画道路網等（実力現道を含む）に将来交通需要を配分した結果、国道 368 号は 4 車線化により混雑は解消しますが、国道 165 号は依然、混雑度 1.5 を超過する区間が連続して発生することが予想されるため、現行都市計画道路が全て整備された場合にあっても将来交通需要への対応は困難となっています。これらより、将来交通需要に対応するためには、国道 165 号に集中する交通需要の計画的な誘導・低減化を図る必要があります。

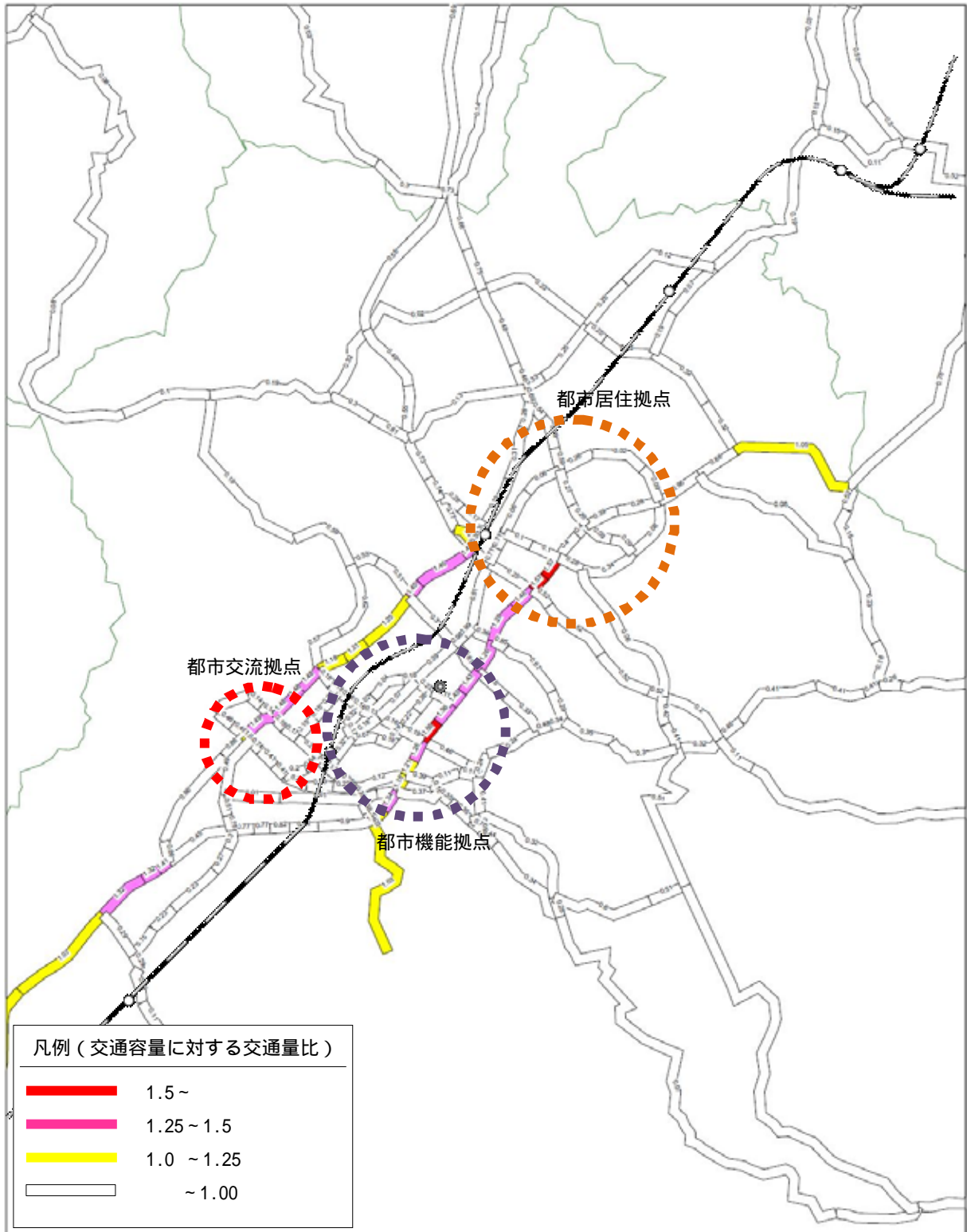
図 4.6 現行都市計画道路網における混雑度図



(3) 都市道路網案における将来交通量配分結果

現況道路網をベースに都市道路の機能強化を図った道路網に将来交通量を配分した結果、現況道路網配分で連続的に混雑区間が発生していた国道 368 号は、4 車線化による交通容量の強化により混雑は解消しています。国道 165 号については、(都)黒田西原町線をラダーパターンの柱軸として機能強化を図ったことにより、一部 1.5 を超過する混雑区間は残存するものの、連続した混雑区間は解消しています。

図 4.7 都市道路網案における将来交通量混雑度図

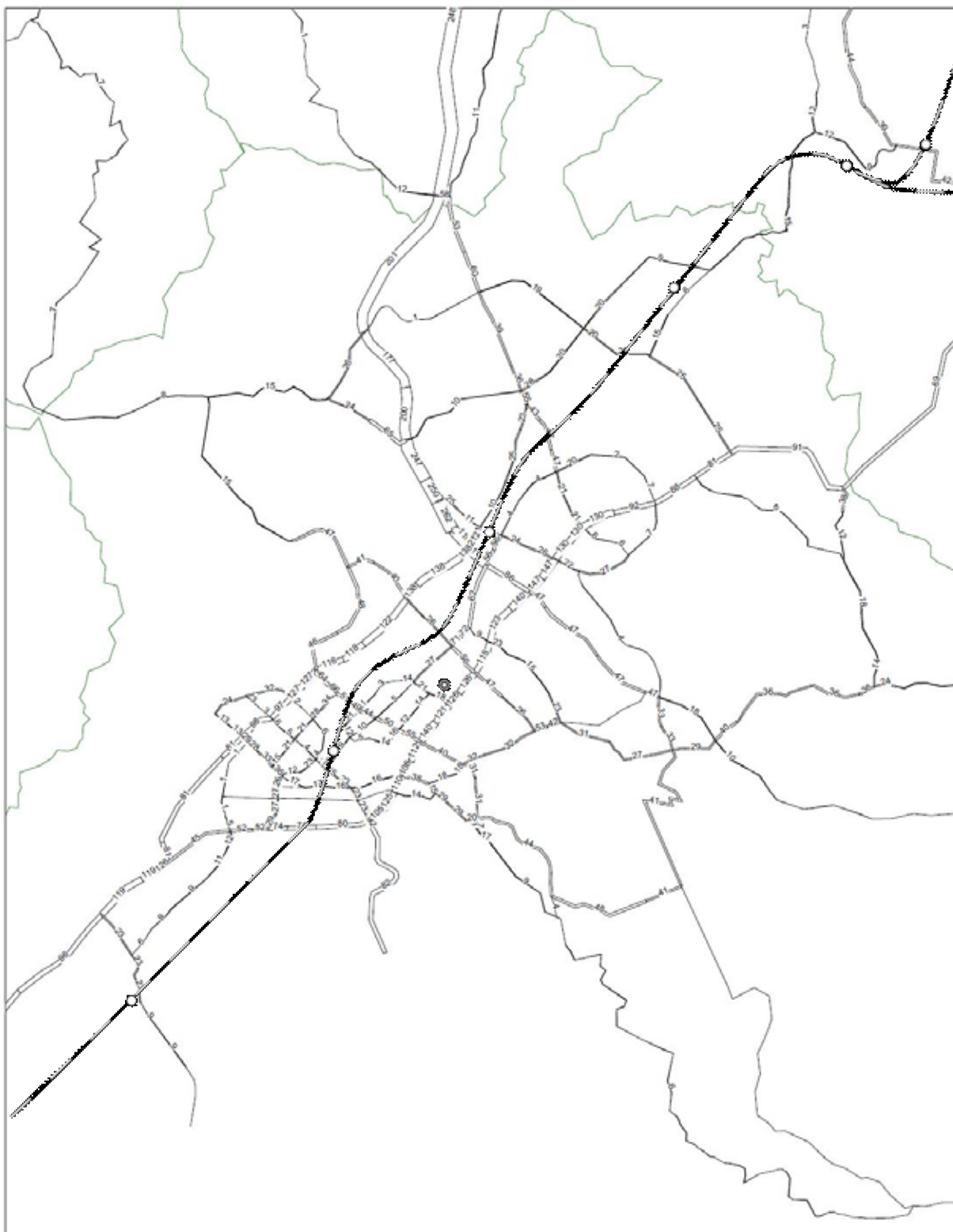


(4) 将来幹線道路網案における将来交通量配分結果

将来幹線道路網における交通量配分結果をみると、4車線化により交通容量を強化した国道368号では約90～260百台/日、主要幹線道路及び骨格的幹線道路として位置づけた国道165号及び(都)黒田西原町線では50～150百台/日といった道路機能に応じた将来交通量が予測されます。

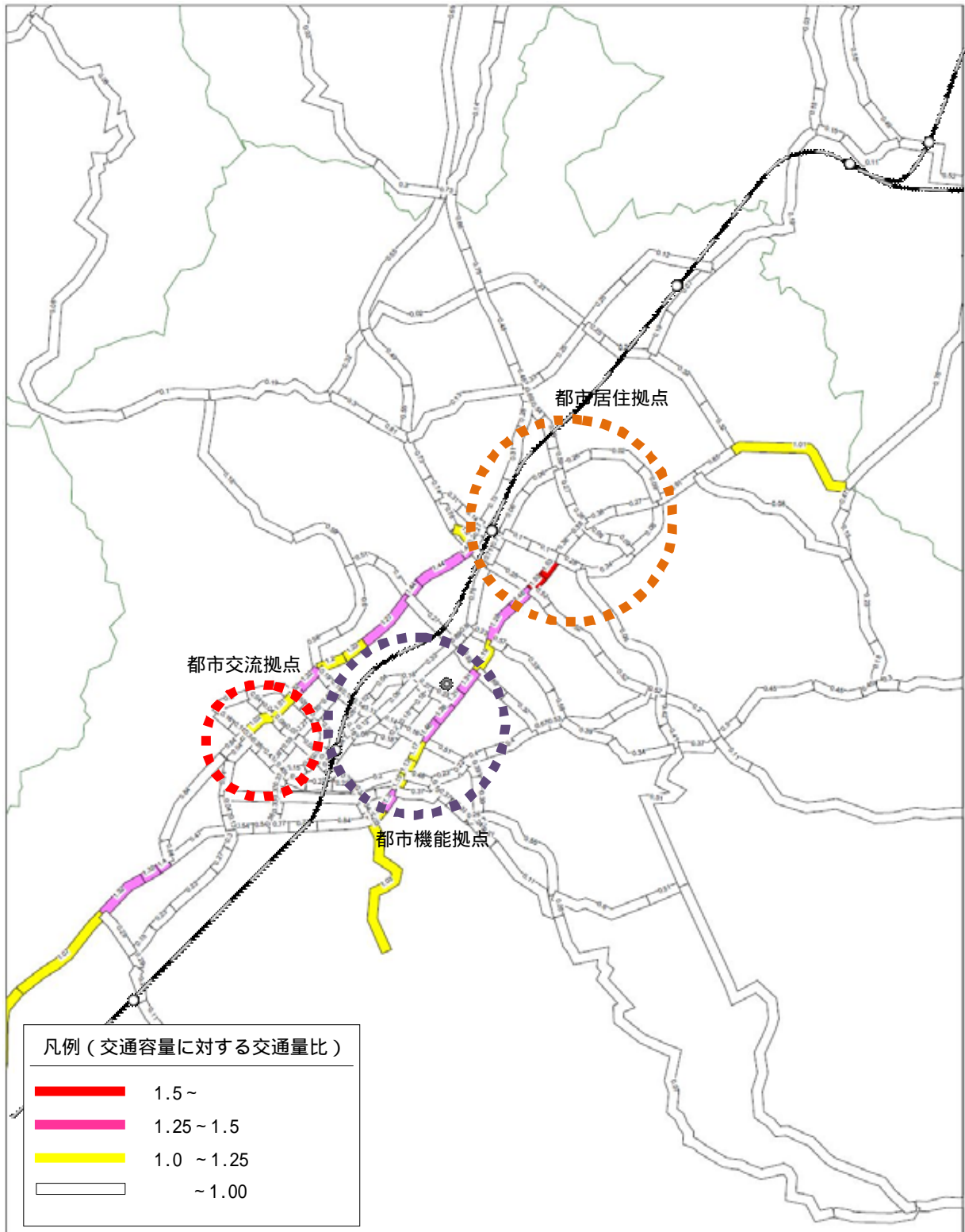
図4.8 将来幹線道路網における配分結果図

(単位：百台/日)



現況道路網配分でみられた国道 368 号及び国道 165 号の連続した混雑区間は、国道 368 号の 4 車線化や(都)黒田西原線の都市軸バイパスの形成、地区道路の配置といった道路機能の強化や新たな道路整備により、都市居住拠点内の国道 165 号の一部区間で混雑は残存するものの、都市機能拠点における連続した混雑区間は解消しています。

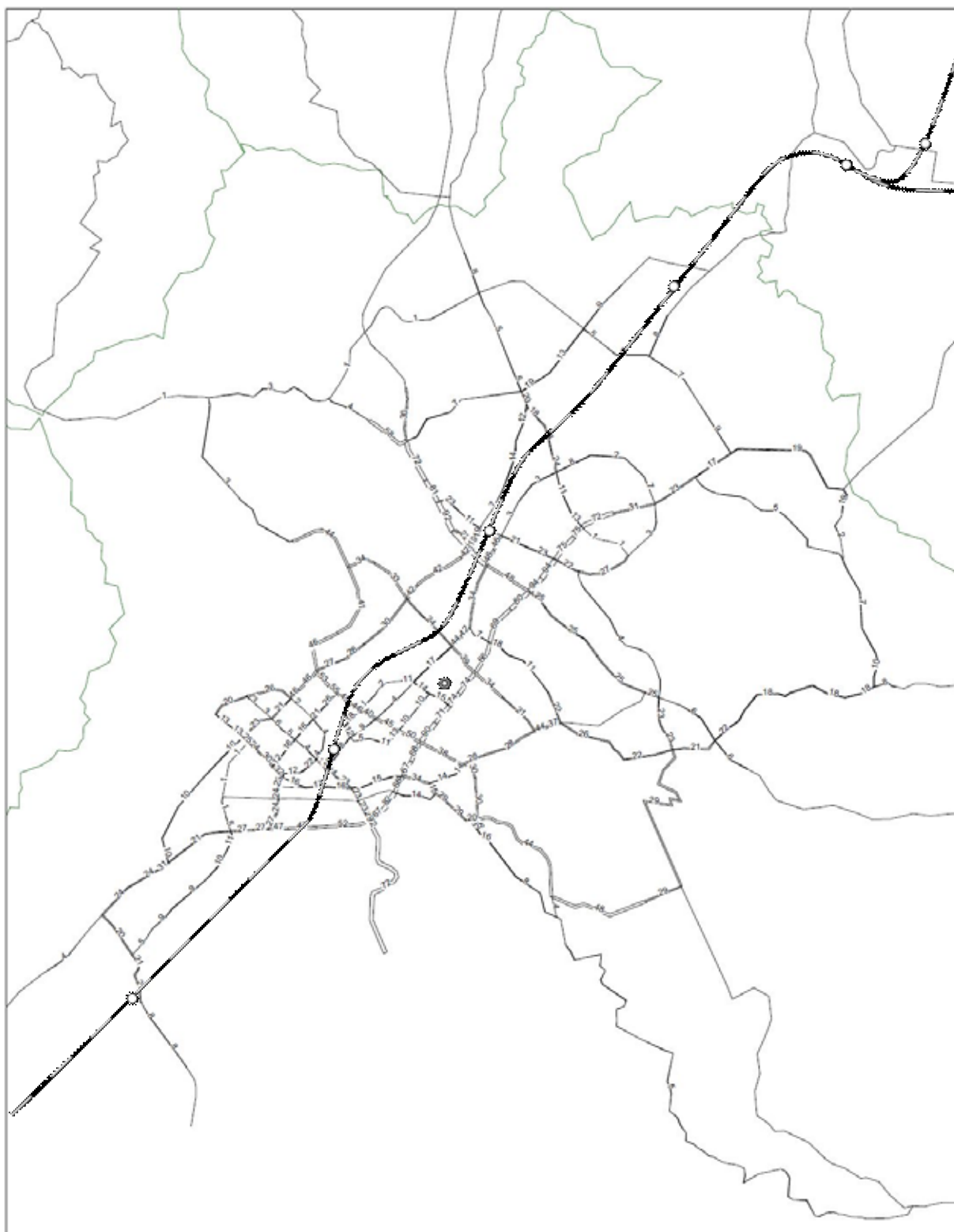
図 4.9 混雑度図



名張市内を流動する内々交通は、将来幹線道路網で位置づけた各道路に分散しており、特定路線・区間に集中した交通流動はみられません。

図 4.10 名張市内々交通流動図

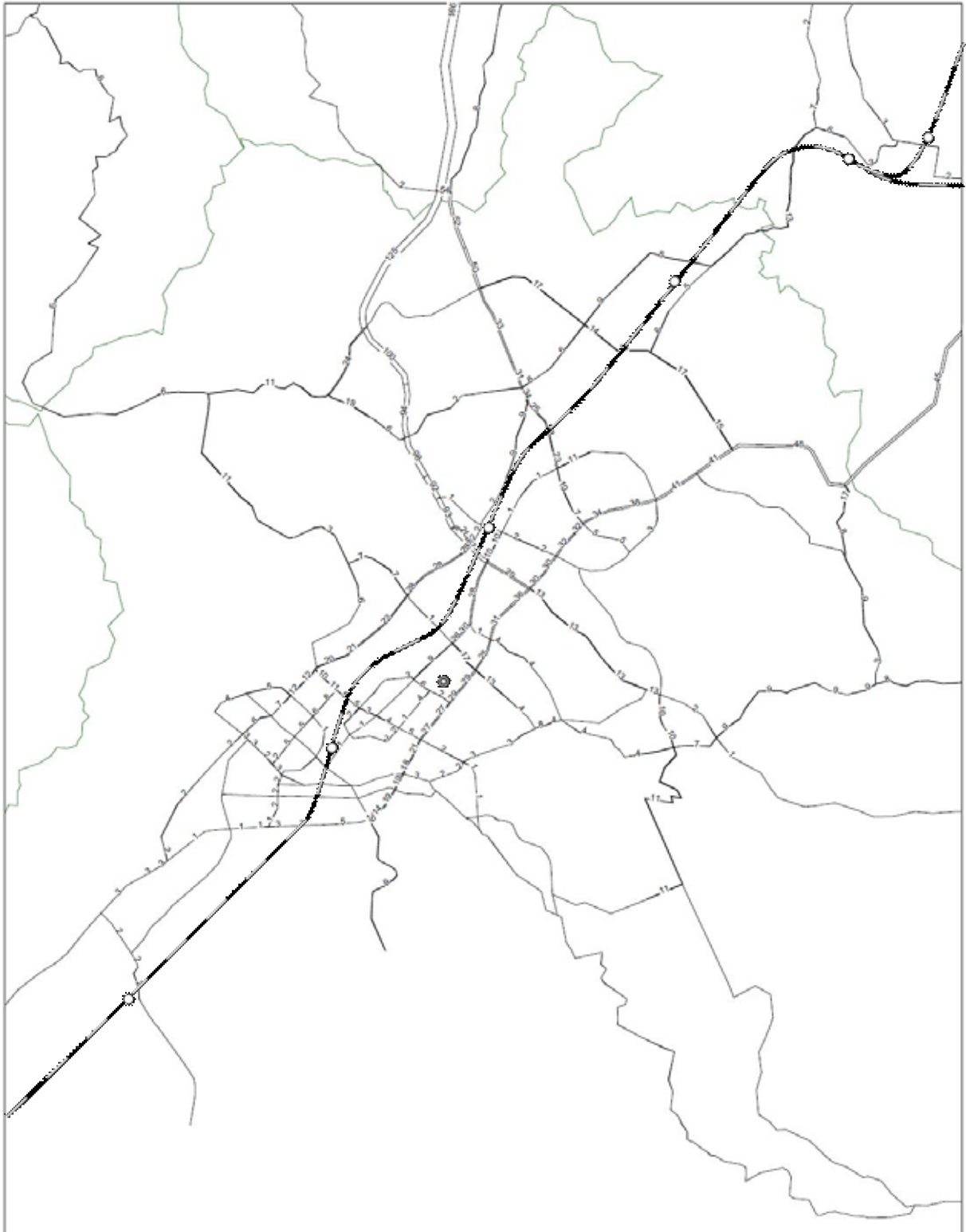
(単位：百台/日)



名張市の内外交通需要の主な流動先は伊賀市方面となっており、内外交通量約 170 百台 / 日は名張市通過交通を含めた将来交通需要量 250 百台/日の約 65%を占めることから、国道 368 号の 4 車線化は名張市関連交通の円滑な交通処理に寄与するものと言えます。

図 4.11 名張市内外交通流動図

(単位：百台/日)



名張市内には、伊賀市方面と奈良県宇陀市方面を流動する通過交通と、津市方面と奈良県宇陀市方面を流動する通過交通の 2 種類の通過交通が存在しています。これら名張市を通過する交通は主要幹線道路の国道 165、368 号及び骨格的都市幹線道路の(都)黒田西原町線といった都市道路により処理されており、市街地拠点内への通過交通の進入はみられないことから、将来幹線道路網においては道路種別に応じた適正な交通処理が確保されていると言えます。

図 4.12 名張市通過交通流動図

(単位：百台/日)

