

# ・ 関連計画などの整理

都市交通を取り巻く社会経済情勢は、大きく変化しつつあり、国土交通省においては、公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するため、「交通基本法」の制定に向けた検討が行われています。

ここでは、これに先立ち、都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像とその実現に向けた戦略的な取組の方向性、国としての支援の考え方、今後検討すべき課題がとりまとめられた「社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会における第二次答申」(2007年(平成19年)7月)より、都市交通を取り巻く社会経済の潮流を以下に整理します。

## 1. 都市交通を取り巻く社会経済の潮流

### 集約型都市構造への転換

#### 1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題

(1) 公共交通の維持が困難

人口や都市機能の分散と自動車利用が一層進展し、公共交通の需要が減少し維持が困難

(2) 超高齢社会の移動問題

自動車を運転できない高齢者等にとって移動制約が増大。無理な運転による事故が増加

(3) 環境への負荷の高まり

都市機能の拡散、散在は、地球環境、地域環境、生活環境の各レベルで問題が発生

(4) 中心市街地の一層の衰退

中心市街地の衰退は、市民生活の質を支えるまちの顔としての役割を失う重大な問題

(5) 都市財政の圧迫

集積のメリットが失われ、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大が懸念

#### 2. 集約型都市構造に基づく都市像の実現

持続可能な都市を実現するため、我が国の都市を拡散型から集約型都市構造へ再編

目指すべき都市像は、集約拠点相互を基幹的公共交通により連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り環境負荷低減型の都市へ

(1) 公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境

集約拠点では、高齢者をはじめ住民が自動車に頼ることなく生活できる環境を創出

(2) 都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性

集約拠点においては、都市交通施策と市街地整備施策の密接な連携が不可欠

(3) 郊外市街地等における密度低下への対応

郊外部においては市街地の低密度化を誘導する「スマートシュリンク」の視点で対応

(4) 集約型都市構造によって実現される生活像の提示

市民の合意形成のため生活像を市民にわかりやすく提示

### 3 . 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

- (1) 多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ  
集約型都市構造の実現のため、多様な分野の関係施策を連携強化し「総力戦」へ
- (2) 都市交通施策の戦略的な取組の必要性  
徒歩、自転車、自動車、公共交通等モード間の横断的な施策・事業を総合的かつ重点的に進めるため、「都市・地域総合交通戦略」を策定し確実に推進することが必要。
- (3) 集約型都市構造に向けた公共交通の重要性  
「都市の装置」である公共交通について、サービス水準等に関する目標を設定し、公益事業としての公共性を評価して利用促進を図ることが必要
- (4) 拠点的市街地の整備等市街地整備における取組のあり方  
市街地整備の公共投資を重点化するとともに、市街地整備への民間参画を促進する等公民パートナーシップによる整備の推進が必要
- (5) 国の支援の必要性  
集約型都市構造の実現のため技術的助言、資金助成等、国の総合的な支援が必要
- (6) 施策の効果的な推進と進捗の適切な把握  
PDCAサイクルに基づき施策を推進するとともに、適切な指標の設定が必要

## 都市交通施策のあり方

### 1 . 都市交通施策の基本的考え方

- (1) 集約型都市構造を目指した戦略的取組  
都市交通施策を集約型都市構造の実現のための根幹的施策と位置づけ、戦略的に推進
- (2) 都市交通施策の総合的な取組  
徒歩、自転車及び公共交通による移動が自家用車による移動と遜色なく両立し、共存することにより、徒歩、自転車及び公共交通の選択が可能となるよう取組を推進

### 2 . 展開すべき主要な施策

- (1) 集約型都市構造を実現するための総合交通戦略の確実な推進  
「まちづくり」と一体となって総合交通戦略を推進し、関係者が共通の目標のもと連携・連動し、ハード・ソフト施策を一体で進めるパッケージアプローチの取組を推進
- (2) 道路整備の重点化  
総合交通戦略等に基づき、選択と集中及び目標達成型の道路整備を重点的に進め、環状道路の整備、トラフィック機能の強化、都市内道路の再構築等を積極的に推進
- (3) 歩行者空間の復権と積極的整備  
安全、快適に歩ける空間・環境の整備を図るため、適切な広がりを持つ面的な歩行者空間の整備、及び自転車走行空間のネットワーク形成を推進する施策を実施
- (4) 公共交通の再生  
交通事業のみでの採算性は厳しいが、公益性の高い公共交通については、公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域の支援等の実施が必要。
- (5) つなぎの施設（交通結節点、駐車場）の整備  
異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の確保を図るため、駅前広場等の交通結節点の整備、駐輪及び駐車施設の適切な配置・整備等を推進
- (6) 物流交通への対応  
広域的な物流交通の円滑化を図るとともに、中心市街地における荷捌きの効率化等、都市像や市街地のあり方と整合を図りつつ、ハード・ソフト両面から施設整備を促進

## 2. 上位計画・関連計画の整理

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

### (1) 名張市総合計画

図 .2.1 まちづくりの基本方向

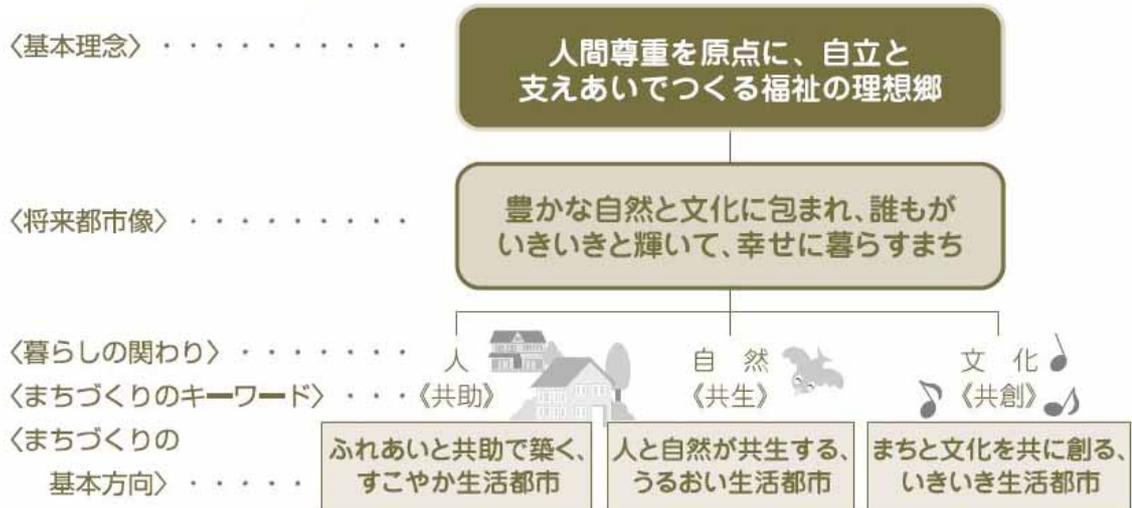


図 .2.2 目指すべき都市構造図

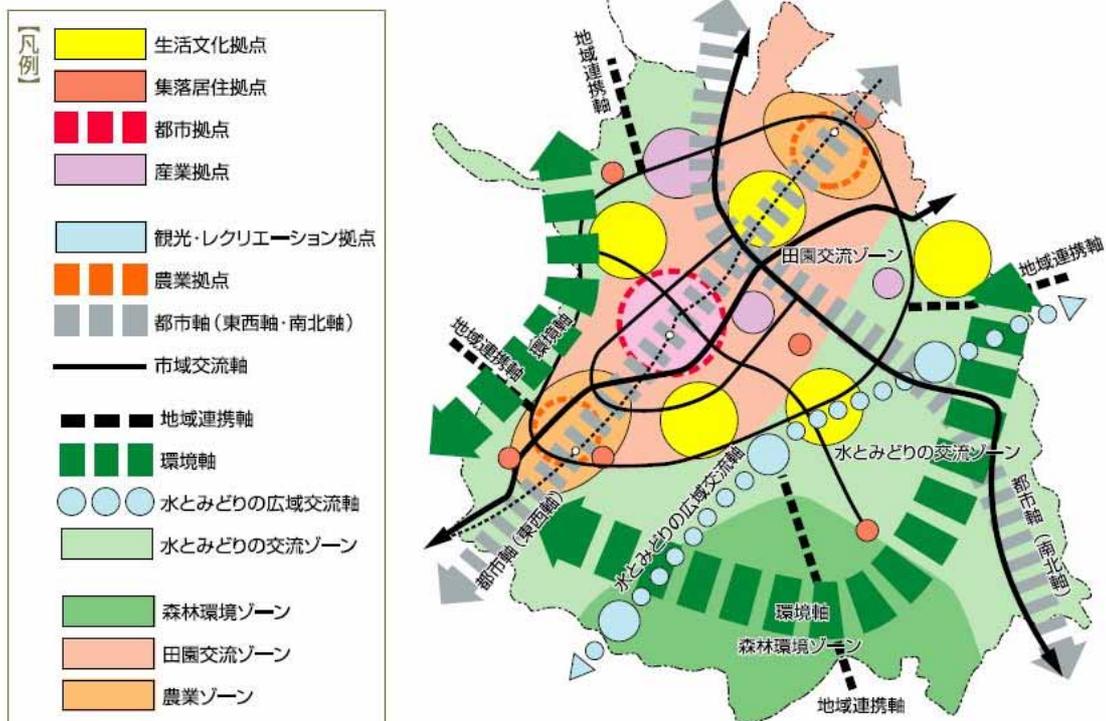


図 2.3 総合的な交通対策の推進(後期基本計画より)

## 1. 交通対策

### 1 基本方針

- 時代の変化に対応した計画的な道路整備や既存道路の有効活用、公共交通の利用促進など、総合的な交通対策に取り組むため、(仮称)「名張市総合交通マスタープラン」を策定します。
- 人命尊重と市民生活における安全の確保を基本とした快適な交通環境を整備するとともに、家庭、学校、職場、地域等と連携し、幼児から高齢者までを対象とした一貫性のある交通安全教育や啓発活動を推進するなど、市民の交通安全に対する意識の向上を図ります。
- 高齢化が急速に進行するなか、高齢者や障害者など誰もが利用しやすいように、道路交通施設の整備や歩道のバリアフリー化などを進めます。

### 2 目標

施策指標	現状値	2012年度目標	2015年度目標
公共交通など市内の交通環境に満足している市民の割合	39.4%	41.0%	43.0%

- 市民意識調査において、「公共交通など市内の交通環境に満足している」、「一応満足している」と回答した人数/市民意識調査回答者の総数)×100

施策指標	現状値	2012年度目標	2015年度目標
交通人身事故の発生件数	432件	410件	390件

- 市内で発生した交通人身事故の件数

施策指標	現状値	2012年度目標	2015年度目標
放置自転車等の台数(年間)	209台	198台	188台

- 自転車等放置防止条例に基づき、撤去する放置自転車等の台数

施策指標	現状値	2012年度目標	2015年度目標
コミュニティバス「ナッキー号」の1日平均乗降客数	185人	194人	203人

- コミュニティバス「ナッキー号」の年間乗降客数/年間運行日数

## (2)名張市都市マスタープラン

図 2.4 基本方針

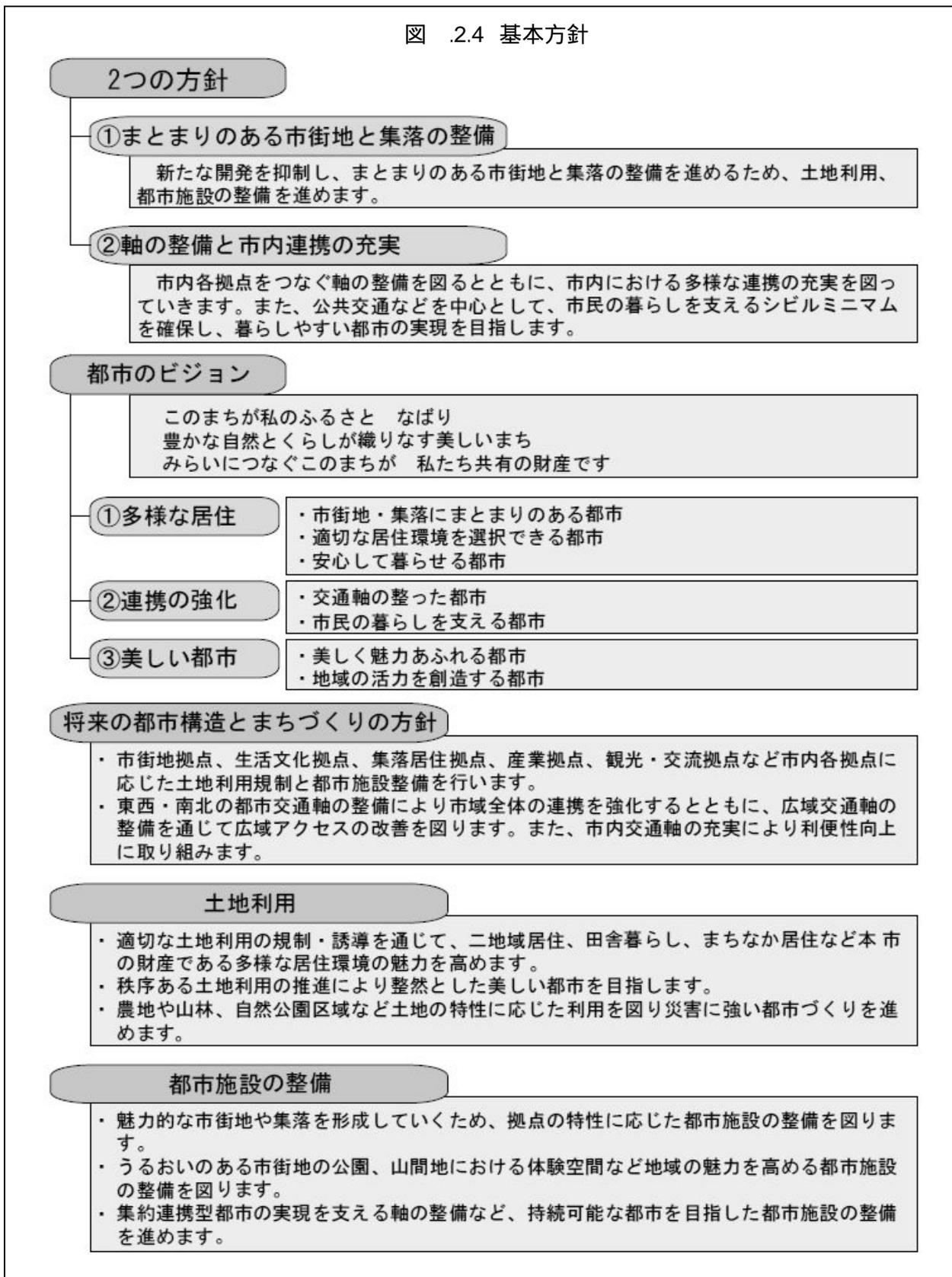
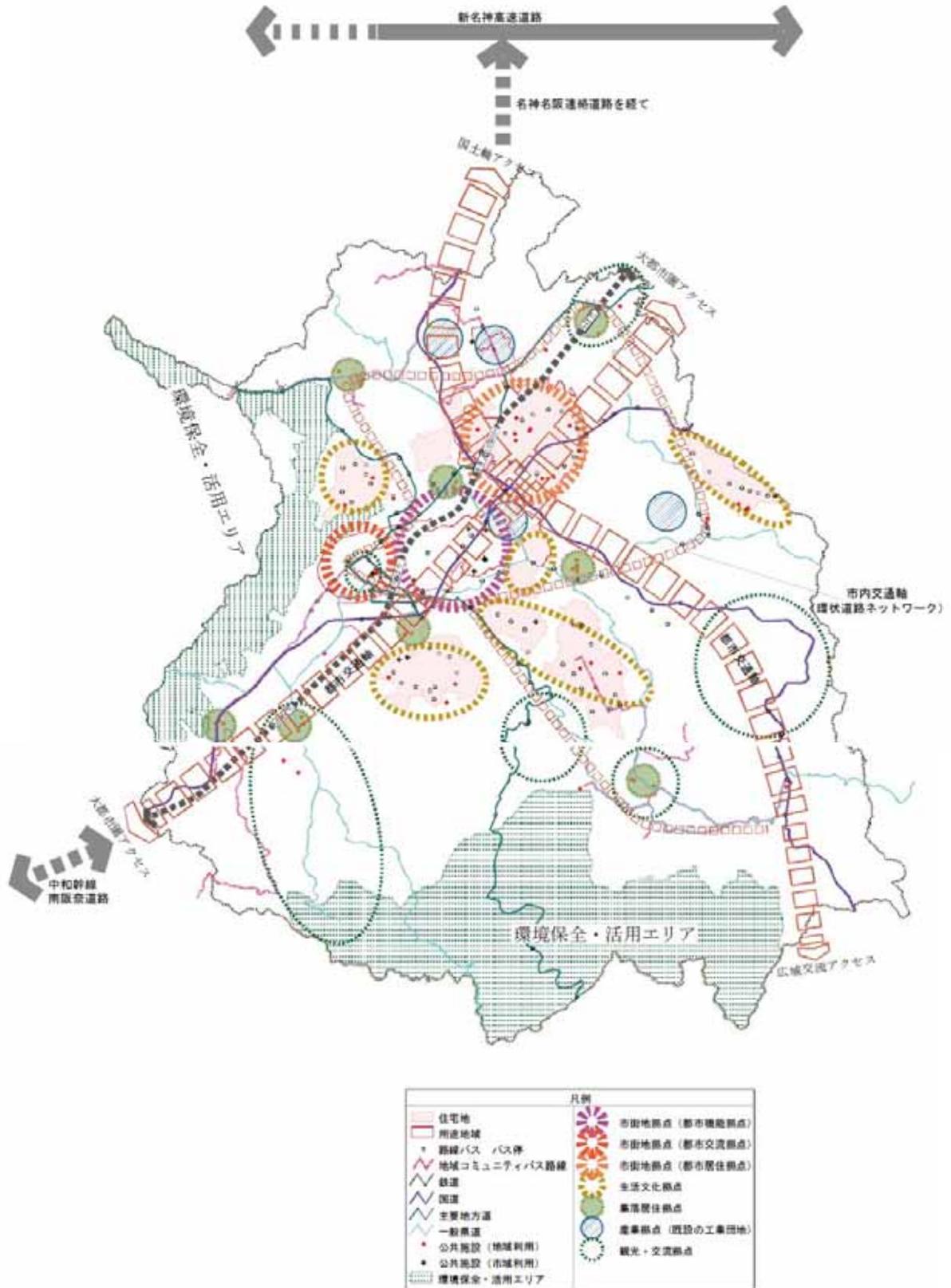


図 .2.5 将来の都市構造図



### (3) 既往調査と交通政策課題の整理

名張市を内包する圏域において実施された「伊賀都市圏交通情勢調査(パーソントリップ調査)交通施策の検討 H17.3」においては、交通実態調査を踏まえ、以下のような交通施策の基本目標が整理されています。

図 2.6 都市づくりの基本理念と交通施策の基本目標

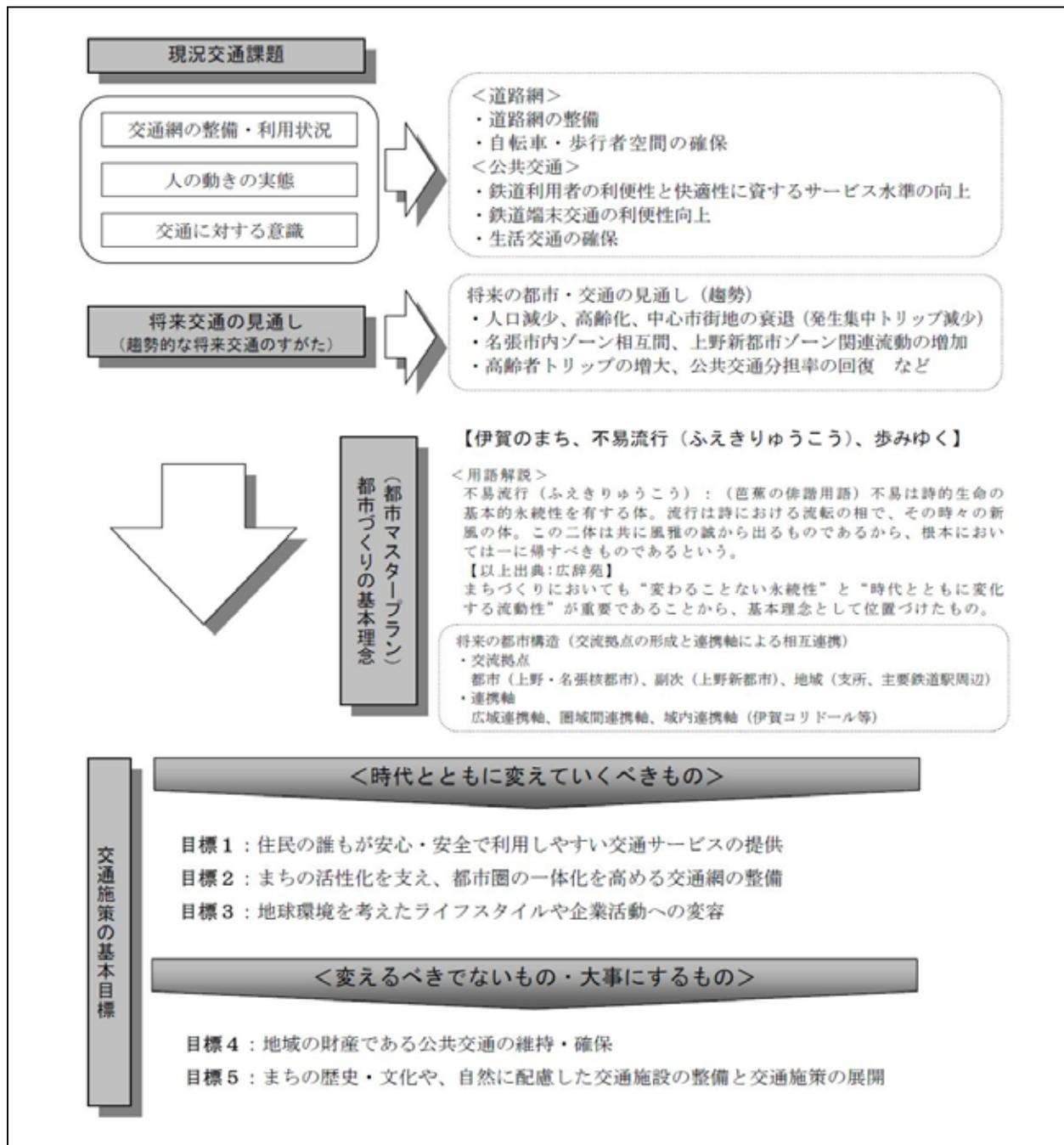


図 2.7 公共交通に係る交通施策メニュー

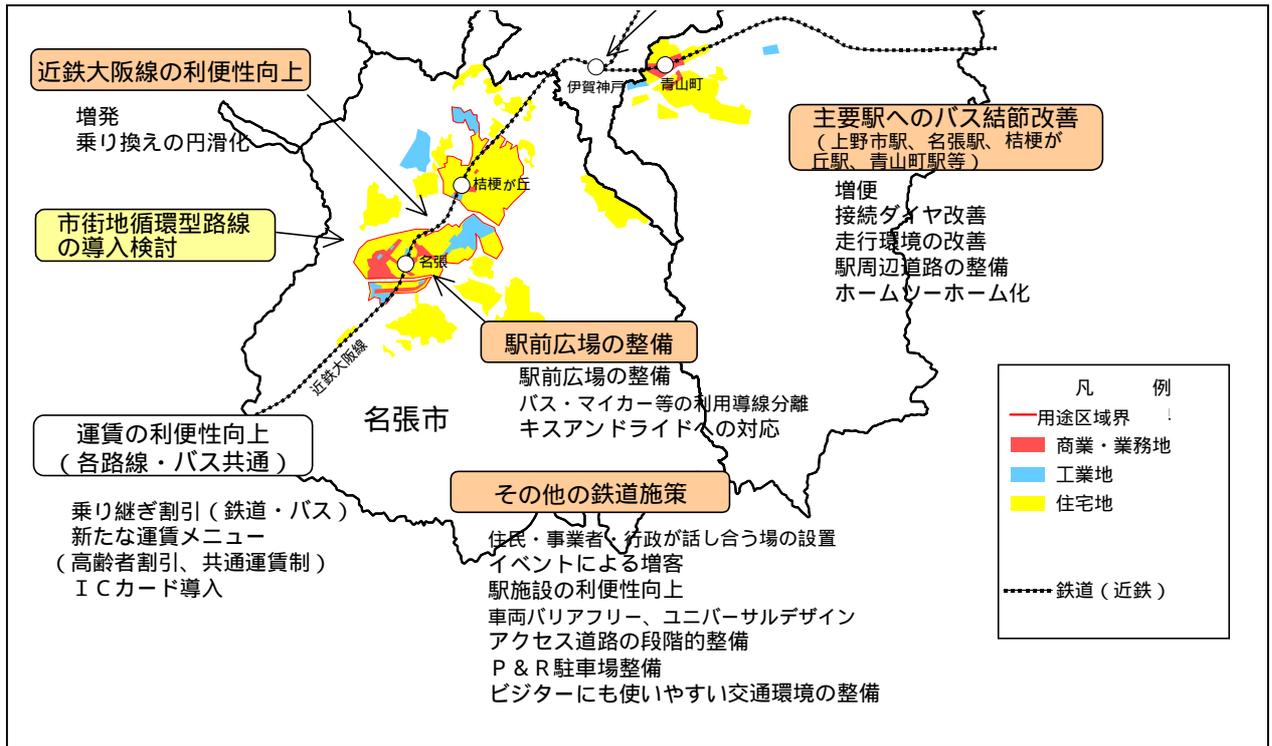
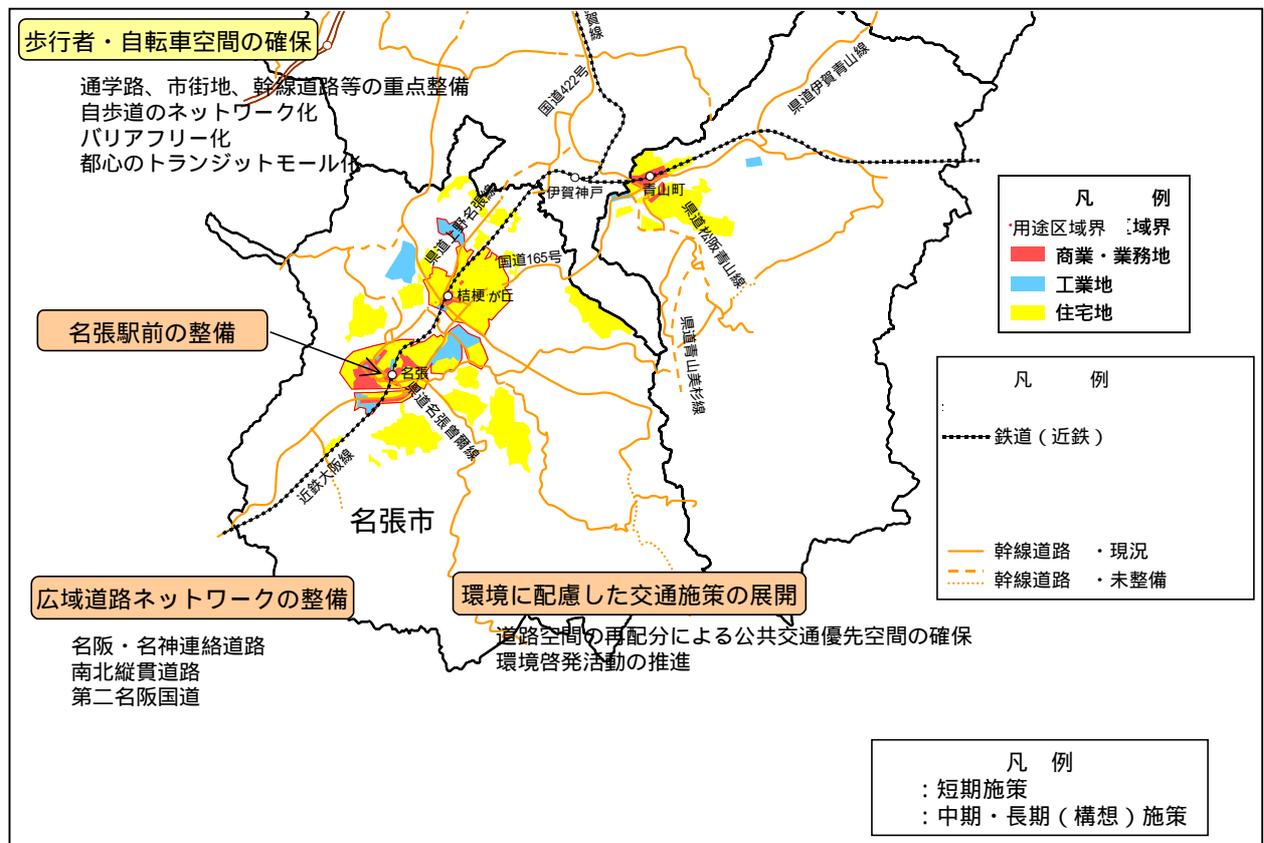


図 2.8 自動車・歩行者・二輪車に係る交通施策メニュー



トランジットモールとは、公共交通機関(バス、路面電車、LRT、タクシー等)に開放されている歩車共存道路。自家用自動車等の通行を制限する一方で公共交通の利便性を高め、中心市街地を活性化させる施策の一つ。