

Ⅱ. 都市交通の現状分析

1. 名張市の都市構造特性

(1) 自然条件

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

1) 広域的位置づけ	▶ 近畿圏と中京圏の両圏域の結節点 都市交通網は、近畿日本鉄道大阪線、国道 25 号（名阪国道）（以下「名阪国道」という。）により、大阪、名古屋方面と連絡〔図Ⅱ.1.1〕
2) 地形的特徴	▶ 伊賀盆地の南西部に位置し、市外への連絡において地形的な制約を受ける ▶ 市内は、近畿日本鉄道大阪線、国道 165 号沿いに平地が広がっており、郊外部に台地や丘陵地が分布



名張市は、市域が山地に囲まれた盆地であり、市外とは国道 165 号、368 号等比較的限られた方面との連絡が主体となっています。また、平野部が狭く台地や丘陵地が広く分布しており、市内の移動や鉄道駅へのアクセスに自動車やバスが重要な役割を果たしています。

図Ⅱ.1.1 広域的にみた名張市の位置



(2) 社会条件

交通需要発生の背景となる、人口、土地利用現況、施設立地状況等を整理します。

1) 人口	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 名張市の人口は約 8.0 万人（2010（平成 22）年国勢調査速報値）、2000 年（平成 12 年）以降減少〔表Ⅱ.1.1〕〔図Ⅱ.1.2〕 ▶ 高齢化率は伊賀市、三重県平均と比較して低いが増加傾向〔表Ⅱ.1.2〕 ▶ 市中心部の名張地区は減少傾向、桔梗が丘、つつしが丘などの住宅開発地区に人口が分散・集積 ▶ 2035（平成 47）年には約 2.5 人に 1 人が高齢者〔図Ⅱ.1.3〕 ▶ 主たる通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフト〔図Ⅱ.1.4〕
2) 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 近畿日本鉄道大阪線、国道 165 号沿道に生活関連施設が集積、国道 368 号沿道に多い工業団地〔図Ⅱ.1.5〕 ▶ 住宅地のスプロール*化が進展〔図Ⅱ.1.5〕
3) 産業	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 製造品出荷額等は増加傾向 ▶ 商品販売額は横ばいで推移 ▶ 観光客数は横ばいで推移



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

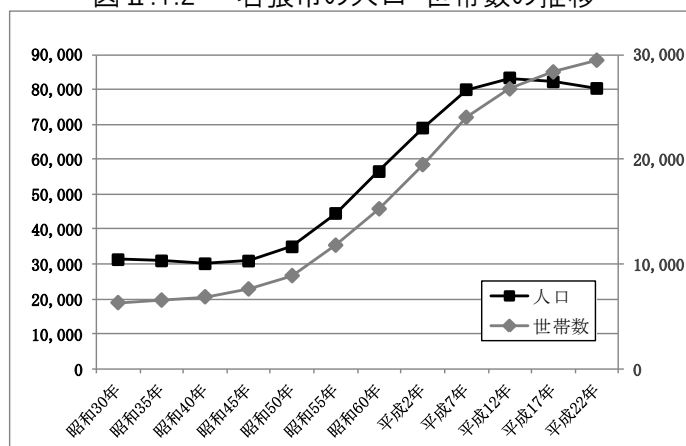
表Ⅱ.1.1 名張市の人口

上段：人口（人）、下段：平成 12 年に対する増減率

	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年
名張市	83,291 (1.00)	82,156 (0.99)	80,284 (0.96)
三重県	1,857,339 (1.00)	1,866,963 (1.01)	1,854,724 (1.00)
全国	126,925,843 (1.00)	127,767,994 (1.01)	128,057,352 (1.01)

資料：国勢調査

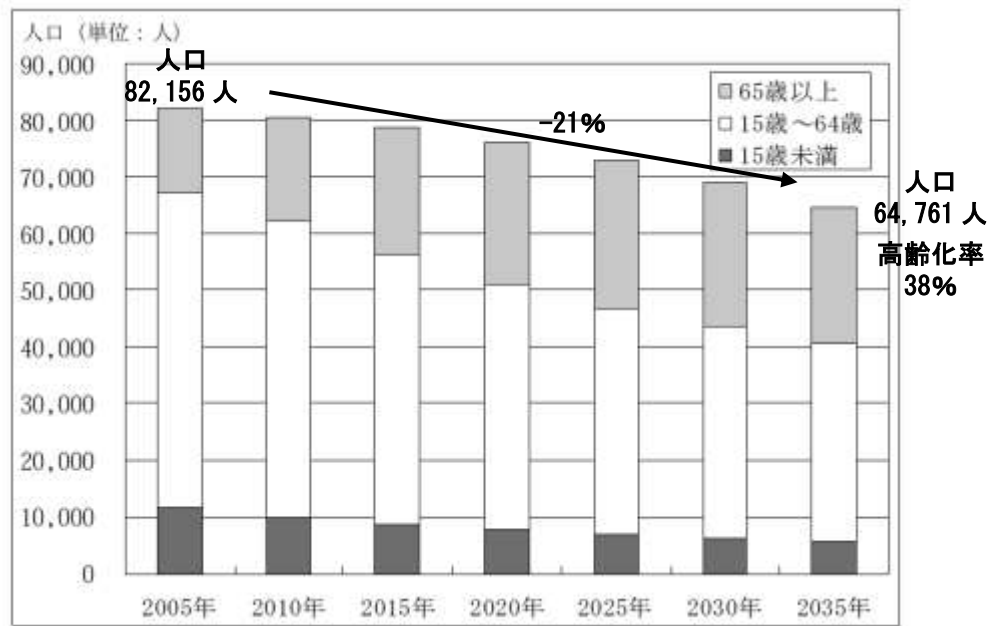
図Ⅱ.1.2 名張市の人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

*スプロールとは、市街地が無計画に郊外に拡大し、虫食い状の無秩序な市街地を形成することを意味します。

図Ⅱ.1.3 将来人口の見通し



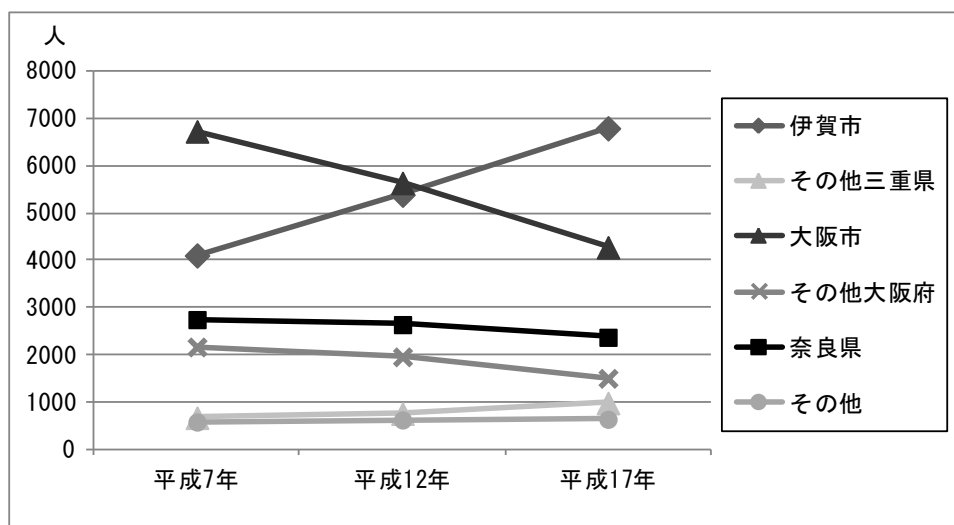
資料：国立社会保障・人口問題研究所

表Ⅱ.1.2 高齢化率の見通し

	2005 年	2010 年	2015 年	2020 年	2025 年	2030 年	2035 年
名張市	18%	22%	28%	33%	35%	37%	38%
伊賀市	25%	27%	30%	32%	33%	34%	35%
三重県	21%	24%	28%	30%	31%	32%	34%

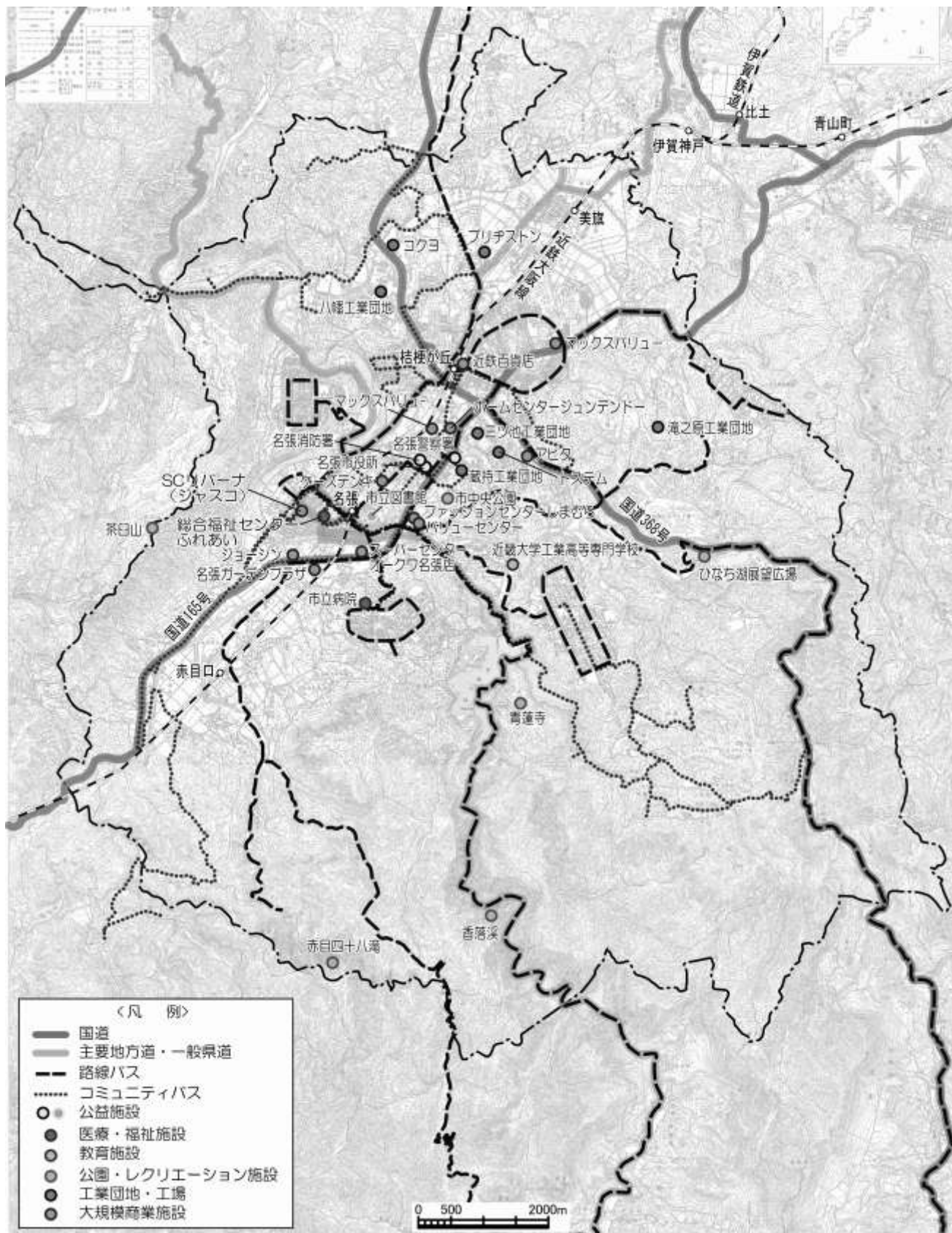
資料：国立社会保障・人口問題研究所

図Ⅱ.1.4 通勤流動（名張市から他都市への流出人口）



資料：国勢調査

図Ⅱ.1.5 施設立地状況



資料：大型小売店総覧（東洋経済新報社）

2. 名張市の都市交通特性

(1) 交通施設整備状況

公共交通機関に係るサービス水準等を整理するとともに、自動車及び自転車・歩行者からみた交通環境を把握するため、市内における道路整備状況及び歩道の設置状況を整理します。

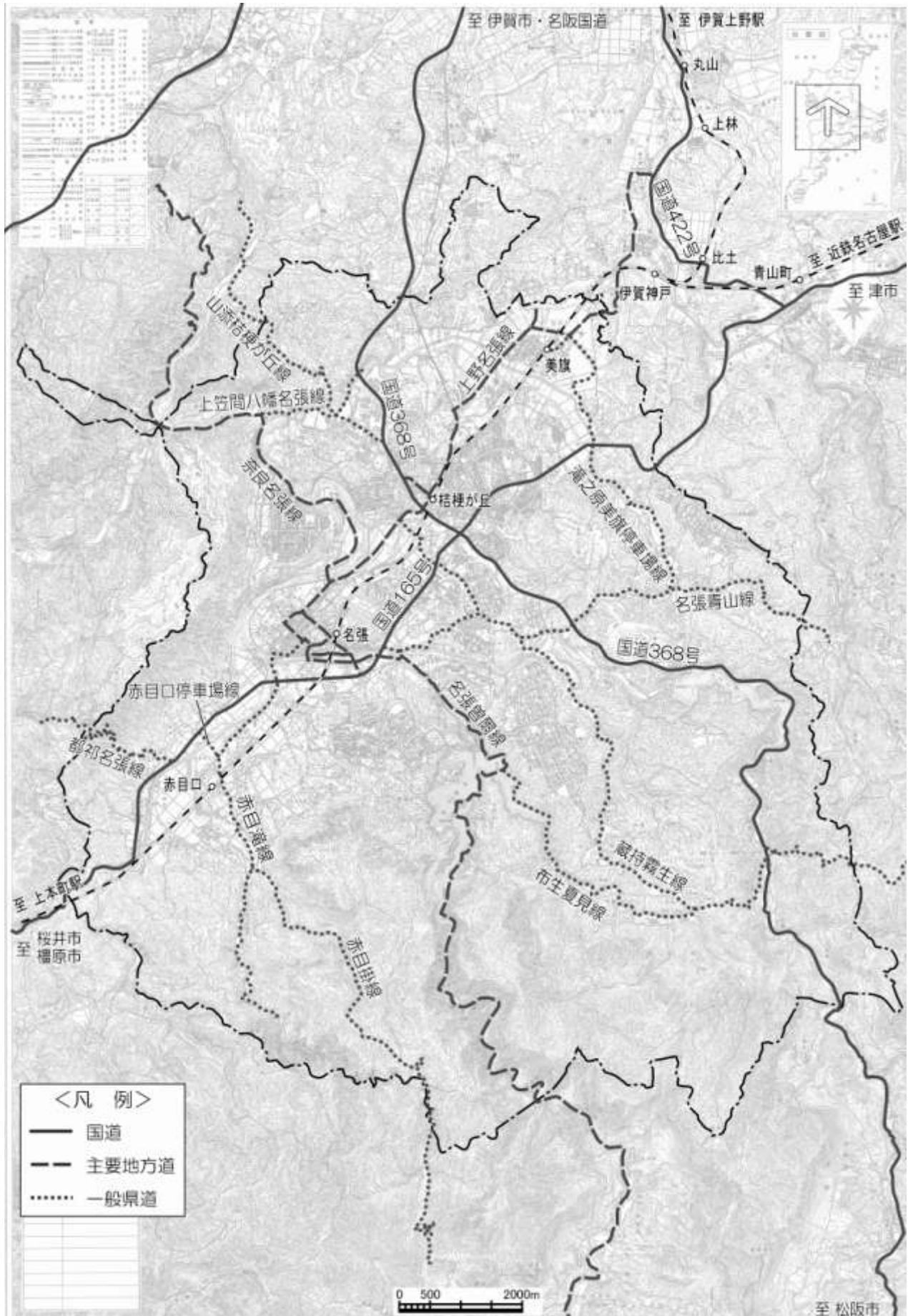
1) 鉄道・道路	<ul style="list-style-type: none">▶ 近畿日本鉄道大阪線、国道 165 号、368 号が骨格幹線交通軸を形成〔図Ⅱ.2.1〕▶ 都市計画道路の整備率は 72%（概成済含む）〔図Ⅱ.2.2、図Ⅱ.2.3〕
2) バス	<ul style="list-style-type: none">▶ 名張駅、桔梗が丘駅を起点に路線バスが放射状に運行▶ 地域あるいは名張市が主体となってコミュニティバスを運行
3) 交通不便地域	<ul style="list-style-type: none">▶ 美旗地域、赤目地域に交通不便地域が存在〔図Ⅱ.2.4〕



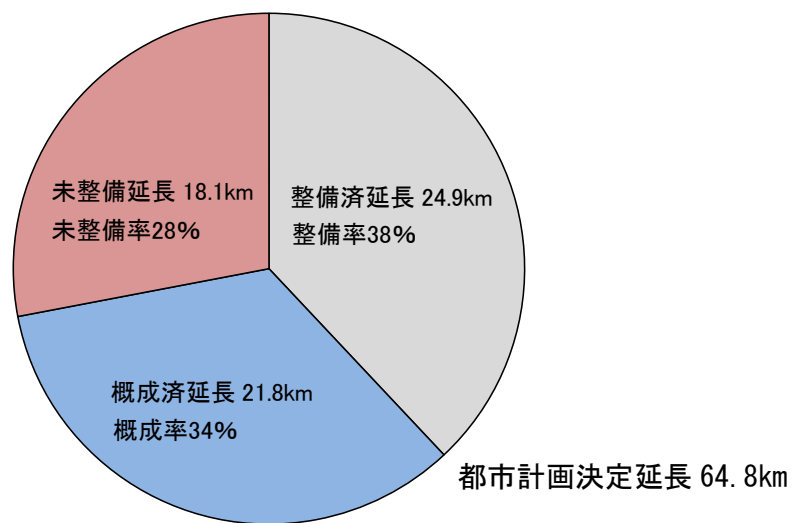
近畿日本鉄道大阪線を軸に、鉄道駅を中心とした放射状の路線バス網や路線バスを補完する形で地域や行政が主体となったコミュニティバスが運行されています。こうした公共交通の利用促進とともに、美旗地域や赤目地域の一部に存在する交通不便地域の解消など、円滑かつ持続可能な公共交通による移動の確保に向け、各路線の機能に応じた運行形態や運行主体、適切な費用負担のあり方を検討する必要があります。

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。

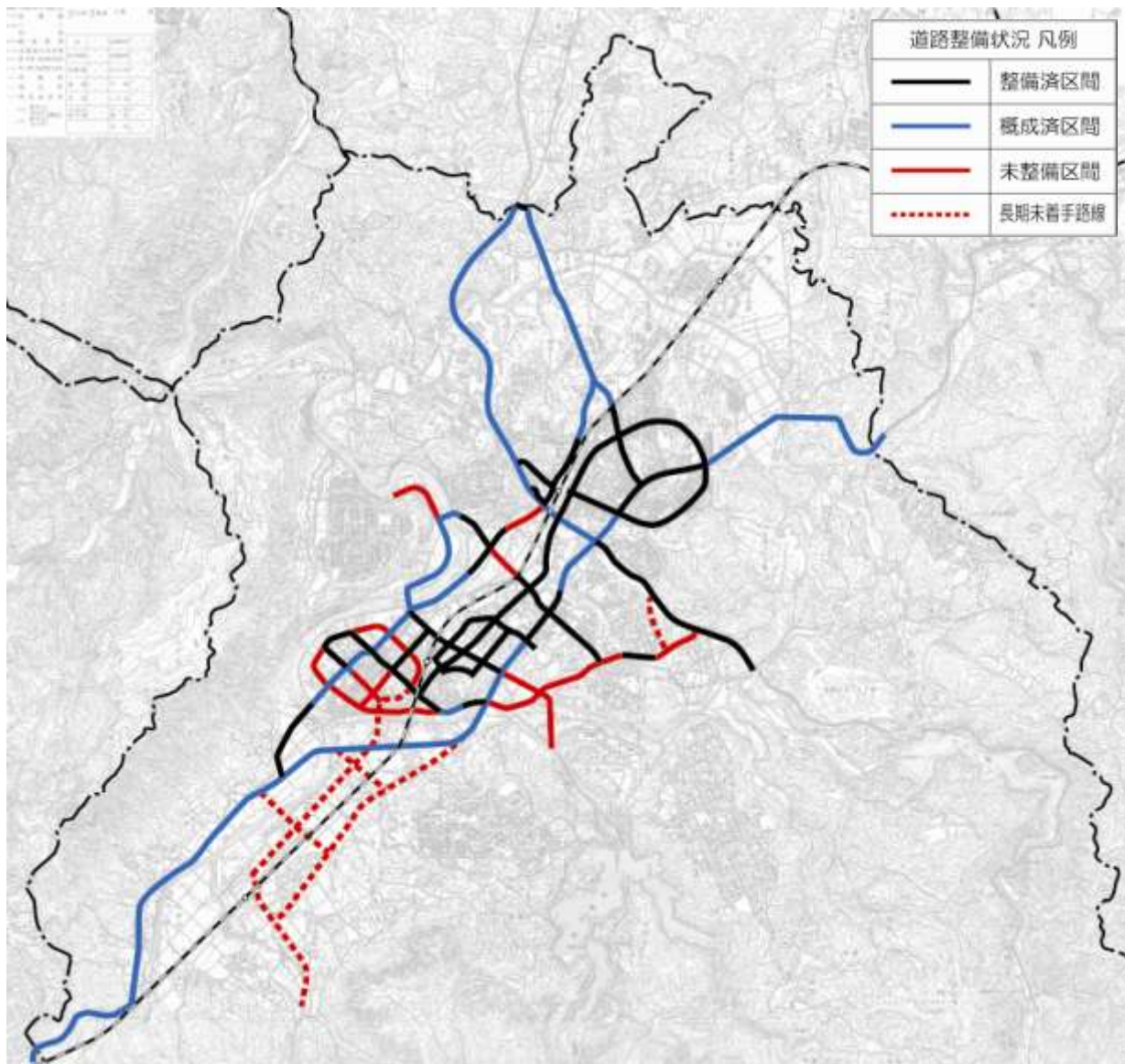
図Ⅱ.2.1 鉄道・道路ネットワーク



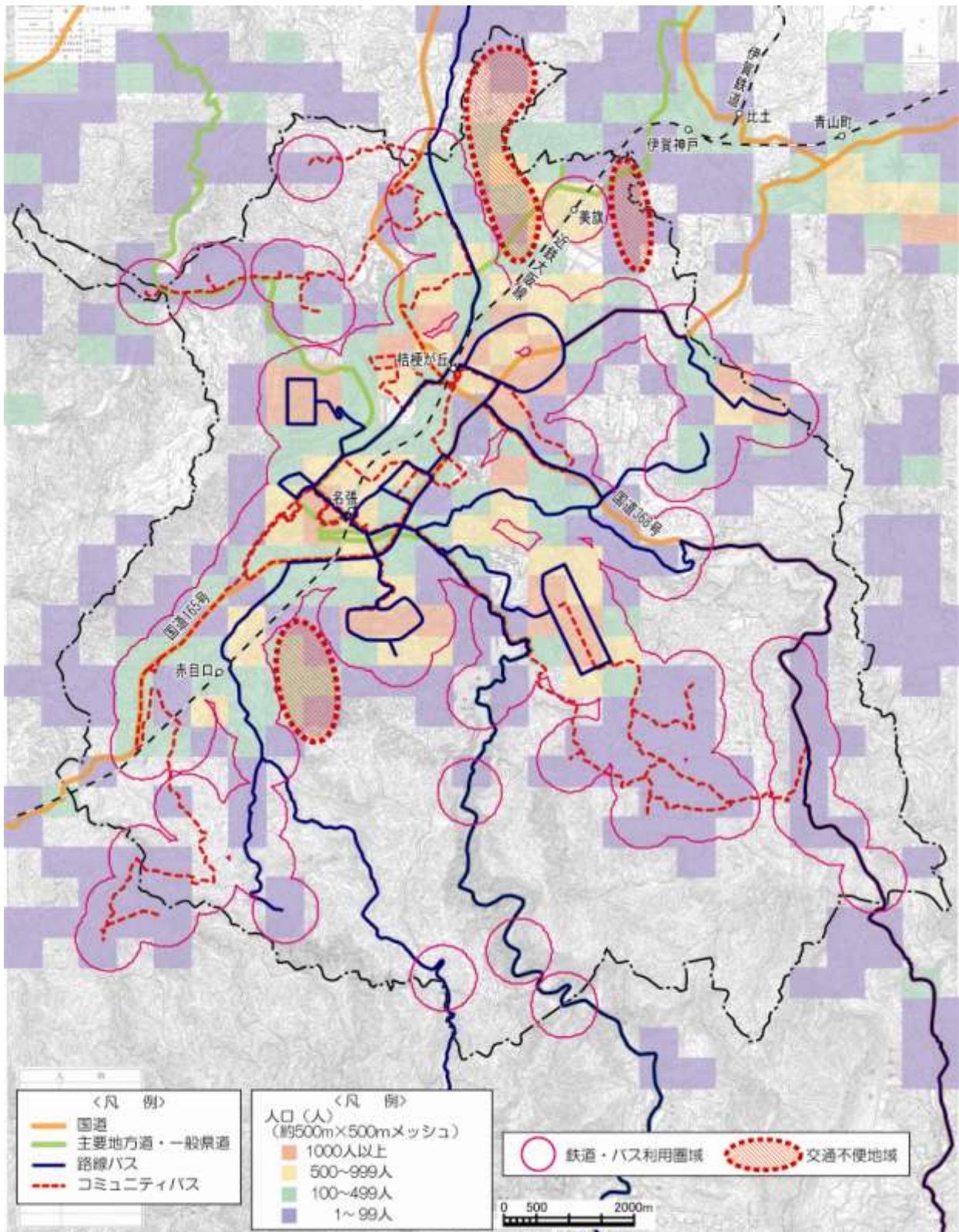
図Ⅱ.2.2 都市計画道路の整備状況(H19.4.1 現在)



図Ⅱ.2.3 都市計画道路の整備状況



図Ⅱ.2.4 交通不便地域



※鉄道・バス利用圏域は鉄道駅、バス停から半径500mとしています。（名張市地域コミュニティ交通推進方針（名張市、H19.8）による）。

(2) 交通需要特性

伊賀都市圏パーソントリップ調査データより、名張市の人の動きを整理します。

平成 15 年度伊賀都市圏パーソントリップ調査

■概要

パーソントリップ調査とは、「パーソン（人）のトリップ（動き）」から伊賀都市圏の交通実態を把握する調査であり、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日 1 日のすべての動きを調べるものです。調査圏域内を予めゾーン分割し、そのゾーン間の移動の量と質を把握します。

■調査圏域

伊賀市、名張市の 2 市

■調査対象者

伊賀都市圏に在住のうち、無作為に選ばれた世帯の構成員（5 歳以上）全員

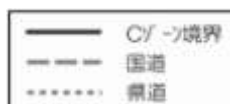
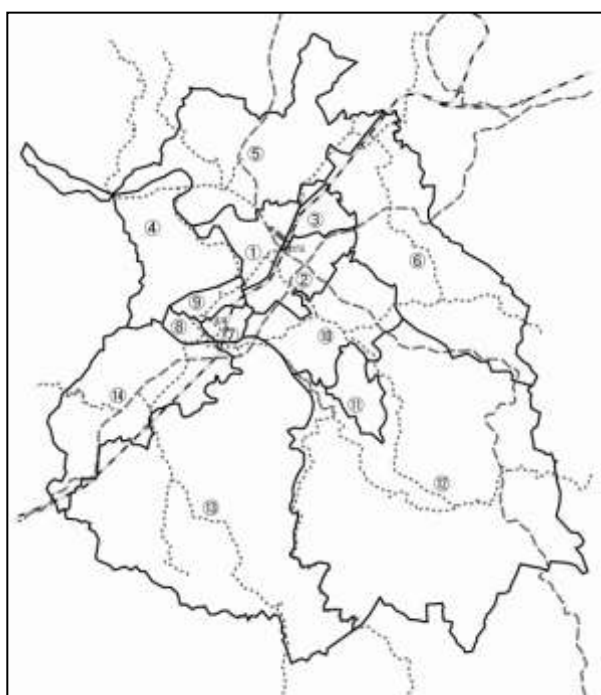
伊賀都市圏全体 世帯票回収数／抽出数=回収率： 7,281／ 9,121=79.8%

名張市 世帯票回収数／抽出数=回収率： 3,260／ 4,114=79.2%

伊賀都市圏全体 個人票回収数／抽出数=回収率： 19,695／ 25,045=78.6%

名張市 個人票回収数／抽出数=回収率： 8,585／ 11,337=75.7%

図 II.2.5 名張市域のゾーン区分(C ゾーン※)



C ゾーン	町・丁目・字名
①	緑が丘（西、中、東）・桔梗が丘西（1～7 番町）・蔵持町（里、原出《近鉄西》、芝出《近鉄西》）
②	桔梗が丘（2、5 番町）・桔梗が丘南（1～4 番町）・蔵持町（原出《近鉄東》、芝出《近鉄東》）・鴻之台（1～5 番町）
③	桔梗が丘（1、3、4、6～8 番町）
④	梅が丘南（1～5 番町）・梅が丘北（1～5 番町）・大屋戸・大谷・松原町・短野・下三谷・薦生（川南）・葛尾・夏秋
⑤	南古山・東田原・藤が丘・新田（近鉄西）・美旗町（中 2～3 番、南西原）・西原町・西田原・鶴山・家野・八幡・さつき台（1～2 番町）・薦生（川北）
⑥	美旗町中 1 番・美旗中村・美旗町池の台（東、西）・下小波田・上小波田・滝之原・すずらん台西（1～4 番町）・すずらん台東（1～5 番町）・新田（近鉄東）
⑦	丸之内・栄町・平尾・桜ヶ丘
⑧	南町・木屋町・豊後町・元町・榊町・上本町・中町・本町・新町・鍛冶町・柳原町
⑨	朝日町・松崎町・東町・上八町
⑩	富貴ヶ丘（1～6 番町）・下比奈知・夏見（名張川北岸）・春日丘（1～7 番町）
⑪	つつじが丘北（1～10 番町）・つつじが丘南（1～8 番町）
⑫	上比奈知・中知山・奈垣・長瀬・上長瀬・神屋・布生・下比奈知（飛び地）
⑬	百合が丘東（1～9 番町）・百合が丘西（1～6 番町）・夏見（名張川南岸）・青蓮寺・赤目町（檀、柏原、一ノ井、星川、長坂、すみれが丘）・矢川・上三谷・竜口・南百合が丘
⑭	箕曲中村・瀬古口・赤目町（相楽、丈六、新川）・黒田・結馬・井手・安部田

※ C ゾーンは、道路交通センサスで設定される B ゾーンを前提として、都市計画道路網計画や都市部交通計画に資するように、より詳細な C ゾーンを設定しています。C ゾーンの設定にあたっては、昭和 60 年度に行われた伊賀都市 OD 調査で使用された 41 ゾーンを参考としています。

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Ⅱ.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Ⅱ.2.7〕 ▶ 平日 61%、休日 82%が自動車を利用〔図 2.2.7〕 ▶ 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Ⅱ.2.8、Ⅱ.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



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。

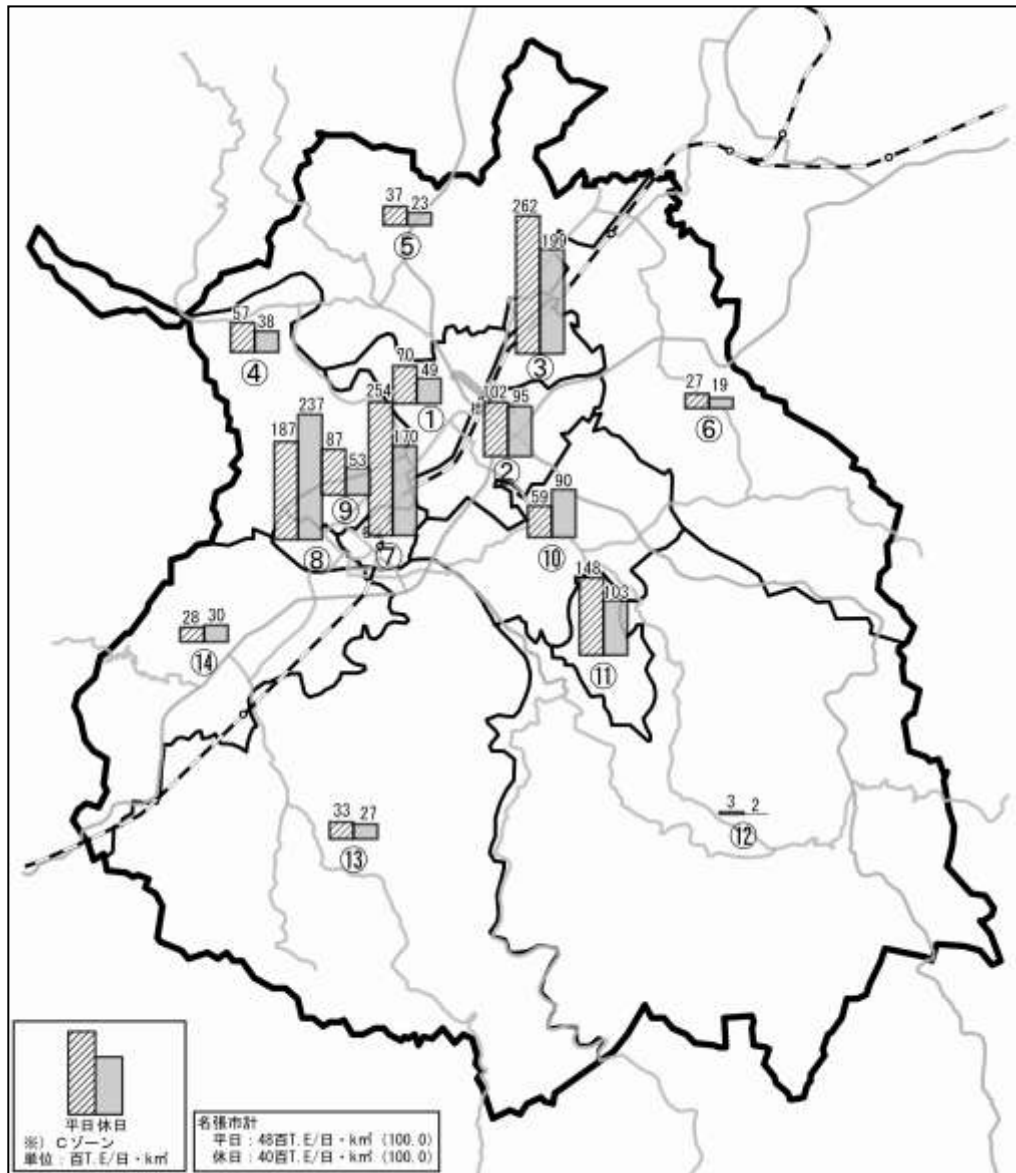
通勤流動をみると、大阪市との結びつきが弱まり、伊賀市との結びつきが強くなりつつあり、流出交通の約 40%を伊賀市が占め、その移動手段は自動車が主体となっています。

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。

※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。

図Ⅱ.2.6 ゾーン別発生集中量密度(Cゾーン)

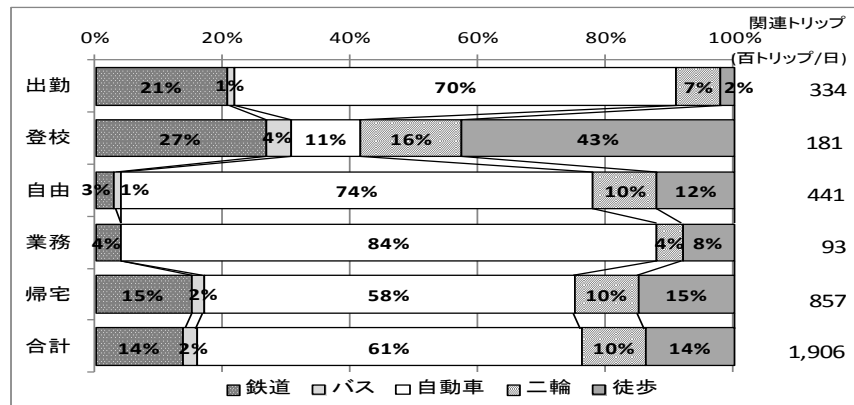


資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

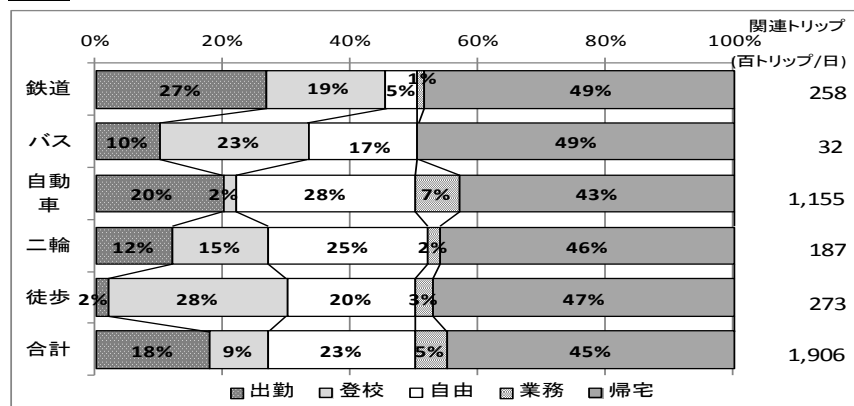
※メッシュ人口が0であるメッシュを除いた面積で発生集中量を除した値

図Ⅱ.2.7 トリップ目的と代表交通手段の関係

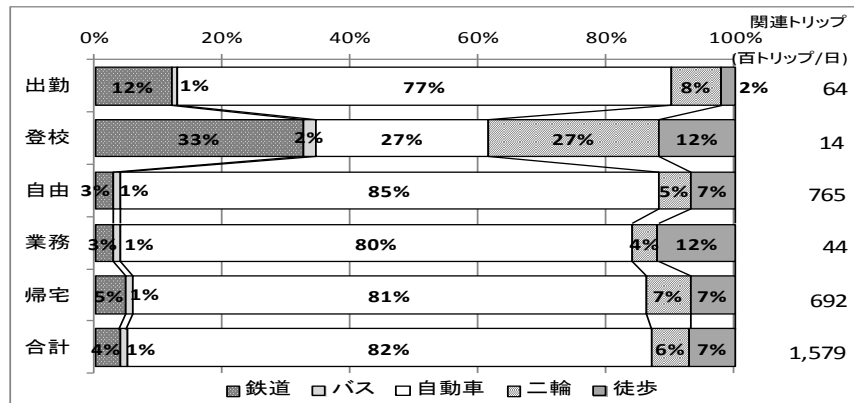
平日 目的別代表交通手段構成



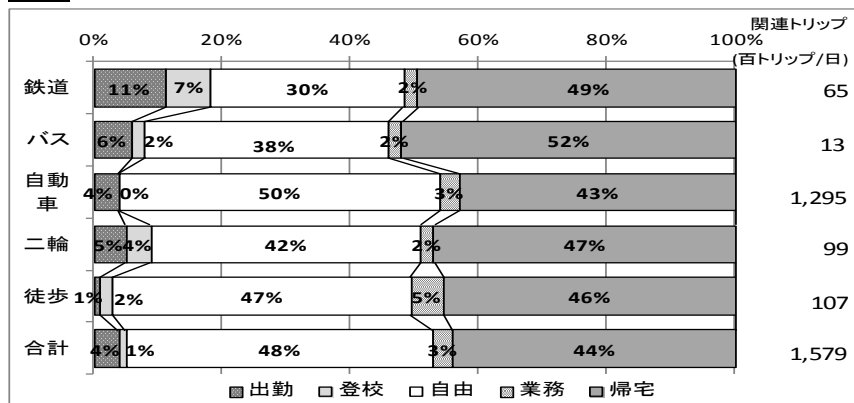
平日 代表交通手段別目的構成



休日 目的別代表交通手段構成



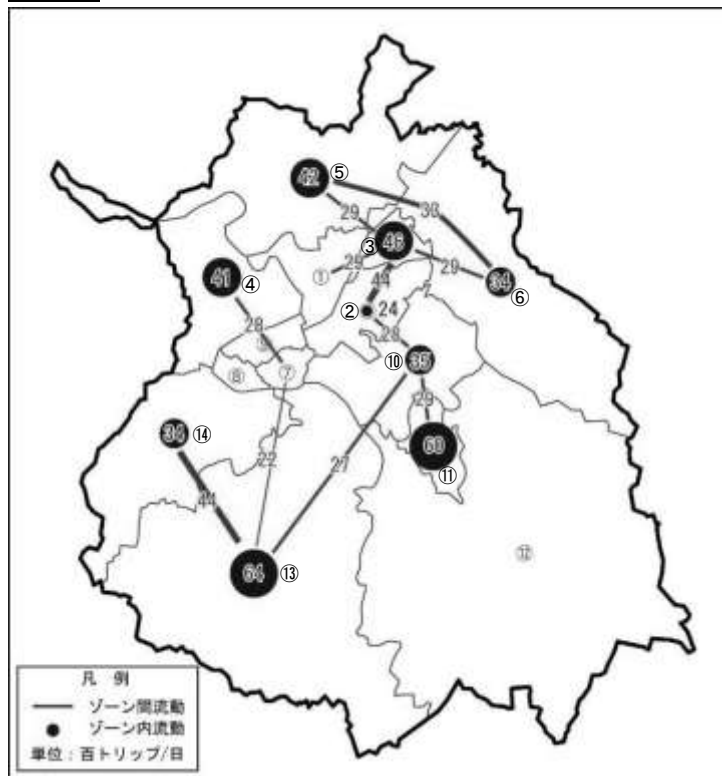
休日 代表交通手段別目的構成



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）
 ※名張市に関連するトリップ（発着のいずれかが名張市内）を対象としている。

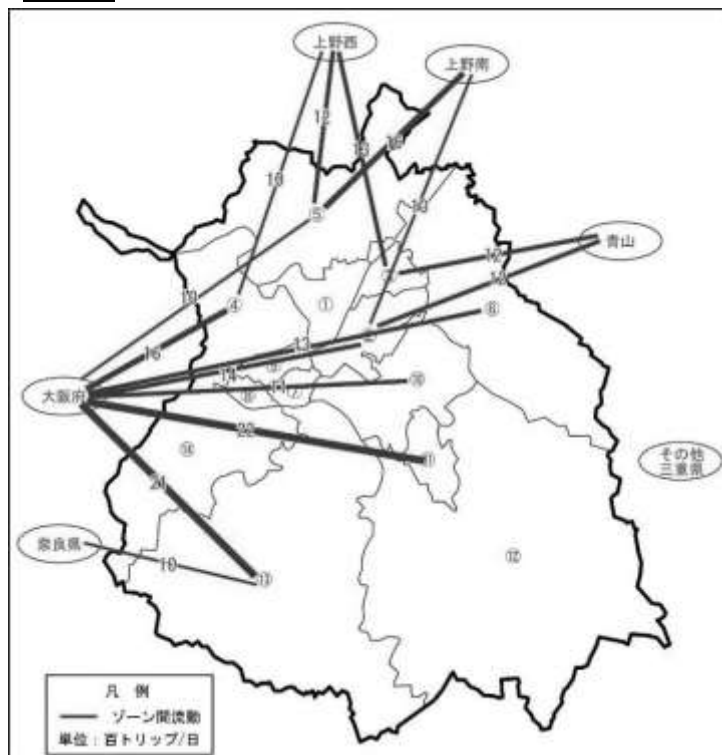
図Ⅱ.2.8 目的別ゾーン間流動量(平日)

全目的 市内々流動



※20 百トリップ/日以上を表示

全目的 市内外流動

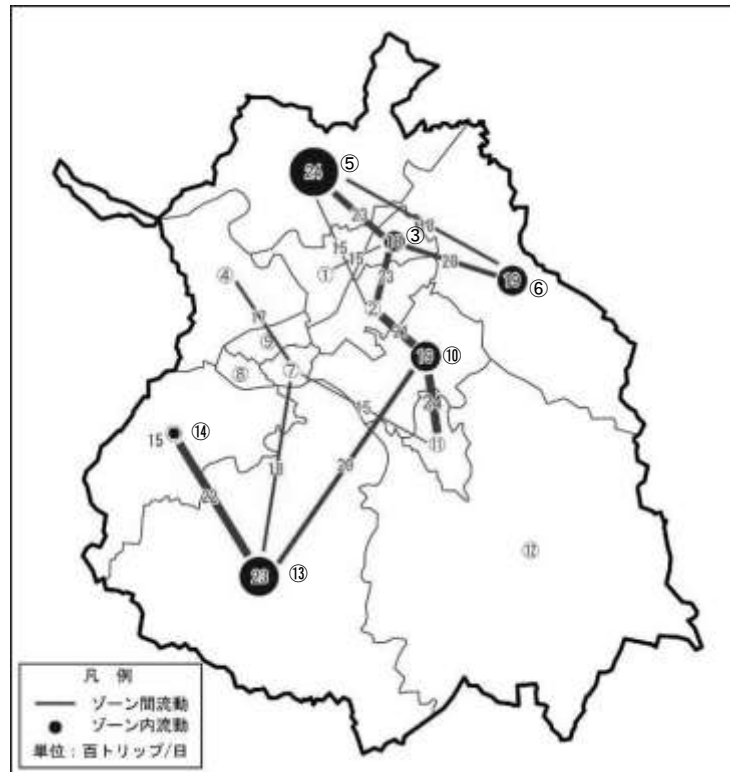


資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

※10 百トリップ/日以上を表示

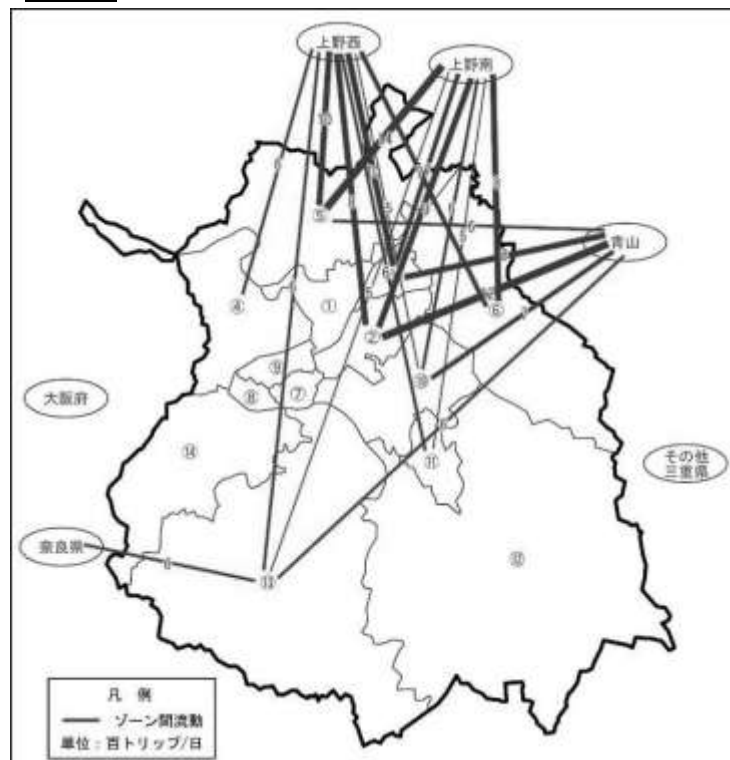
図Ⅱ.2.9 代表交通手段別ゾーン間流動量(平日)

自動車 市内々流動



※15 百トリップ/日以上を表示

自動車 市内外流動



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

※5 百トリップ/日以上を表示

(3) 交通の現状

公共交通の利用状況、バス交通の営業損益・公的支援の実態を整理するとともに、2005年度（平成 17 年度）道路交通センサス調査及び国道 165 号交通実態調査より道路交通量、混雑状況等を整理します。

平成 17 年度道路交通センサス調査（一般交通量調査）

■概要

全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにすることを目的に、交通量、旅行速度※、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等の調査を実施する。概ね5年毎に実施しています。

国道 165 号交通実態調査

■概要

一般国道 165 号の市内市街地における交通実態を把握することを目的に、平成 13 年 12 月 2 日（日）、12 月 4 日（火）に以下の調査を実施しています。

調査内容	調査時間	備考
方向別交通量調査	平日：各 12 時間（7-19 時）	・ 5 箇所（流入別）
歩行者交通量調査	//	
渋滞長調査	//	・ 15 分毎に計測（断面別）
旅行速度調査	//	・ 2 台同時走行（上下別）
その他	//	・ 交差点周辺の流動状況等 ・ 信号サイクル、道路構造等

■調査場所

“名張駅口”、“夏見”、“名張警察署前”、“蔵持町原出”、“桔梗が丘 1” の計 5 交差点

1) 道路交通状況	▶ 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Ⅱ.2.10、図Ⅱ.2.11、図Ⅱ.2.12〕
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Ⅱ.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Ⅱ.2.14、図Ⅱ.2.15、図Ⅱ.2.16〕 ▶ 路線により異なるコミュニティバスの収支率〔図Ⅱ.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 1,000 人を上回る〔図Ⅱ.2.18、図Ⅱ.2.19〕

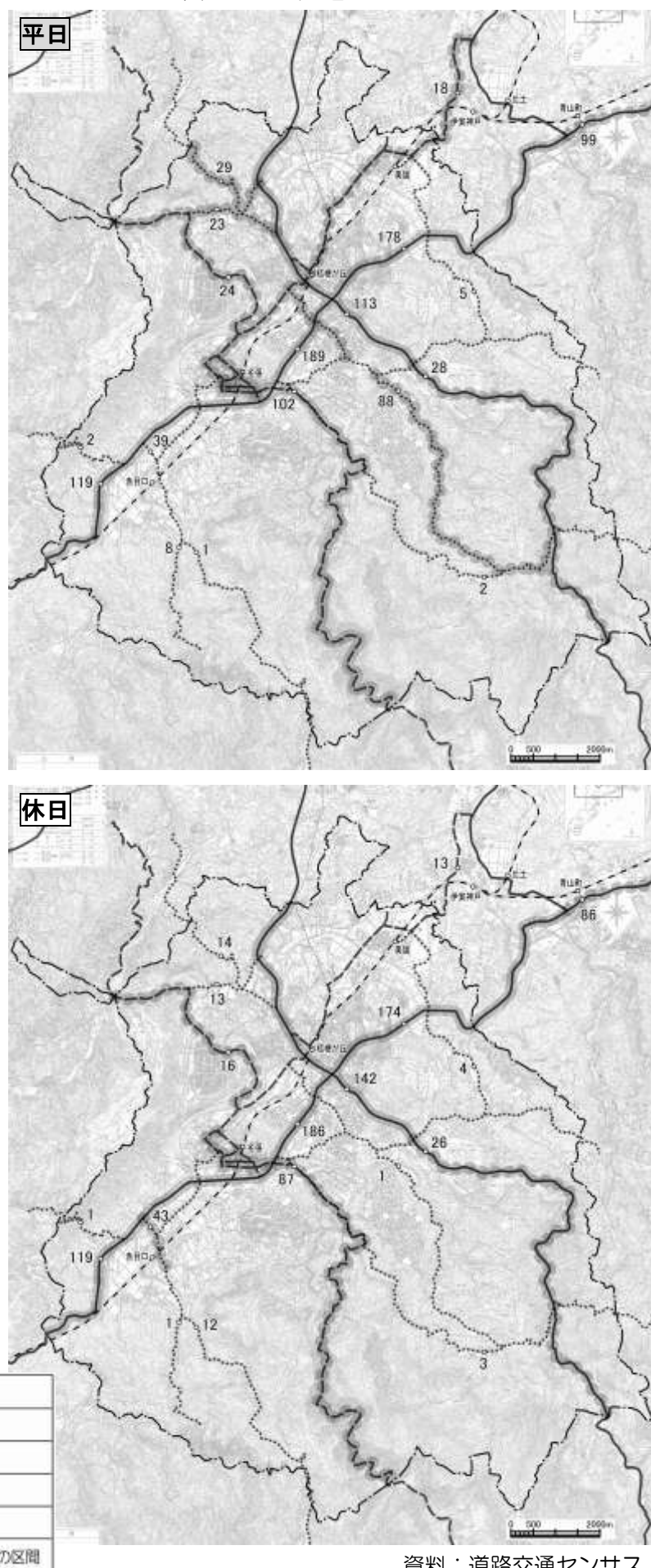


名張市の都市軸である国道 165 号、368 号は、交差道路を含む市街地において、平日の朝・夕、休日の夕方に交通渋滞が発生しており、最大 740m の渋滞長が観測されています。その結果、国道 165 号ではピーク時旅行速度が 20km/h を下回る状況にあります。

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。

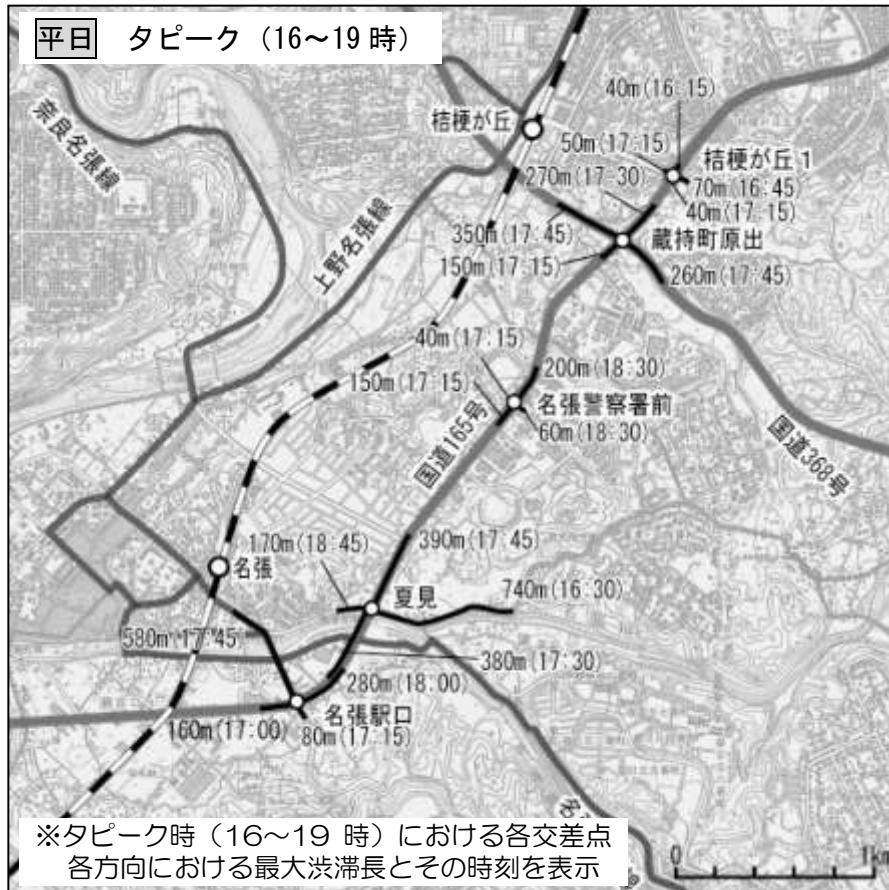
※旅行速度とは、移動時の速度を表し、信号停車等を含む拠点間の移動に要する総所要時間を移動距離で除した平均速度を意味します。

図Ⅱ.2.10 交通量



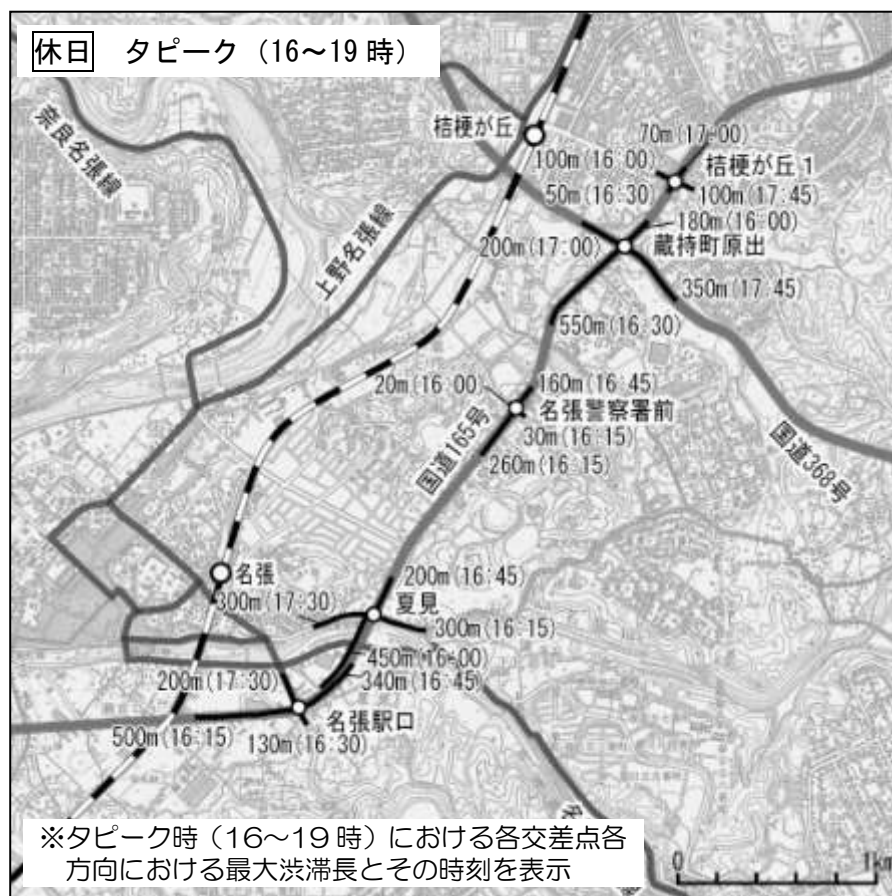
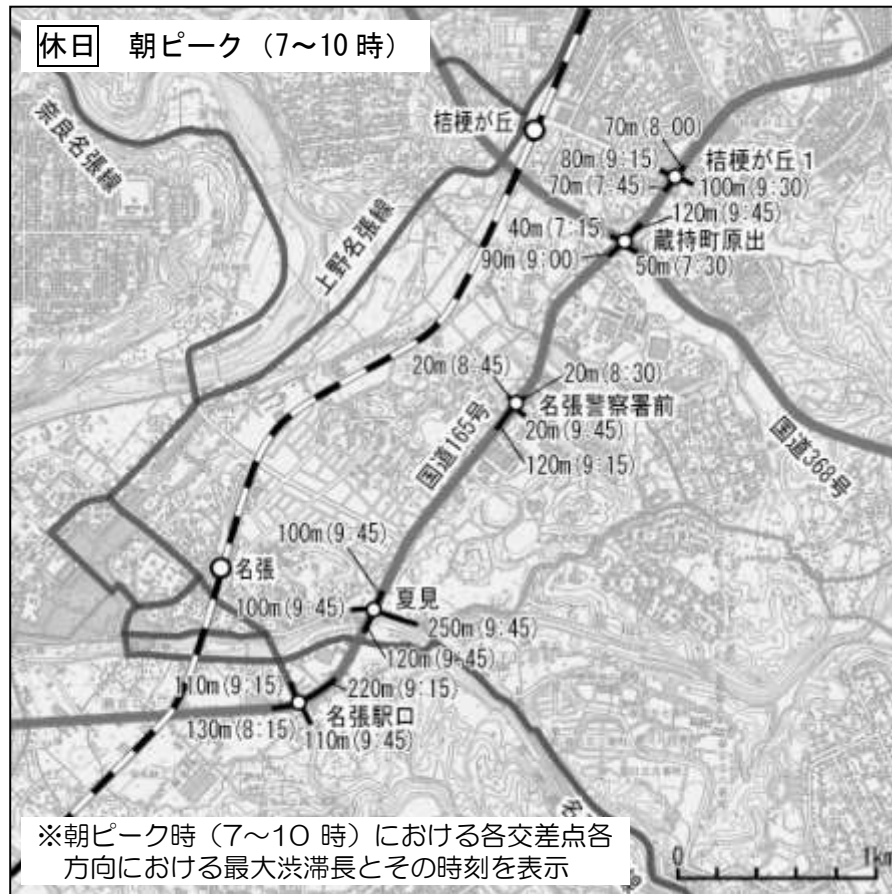
資料：道路交通センサス（H17）

図Ⅱ.2.11 国道 165 号の主要交差点における渋滞長(平日・朝タピーク)



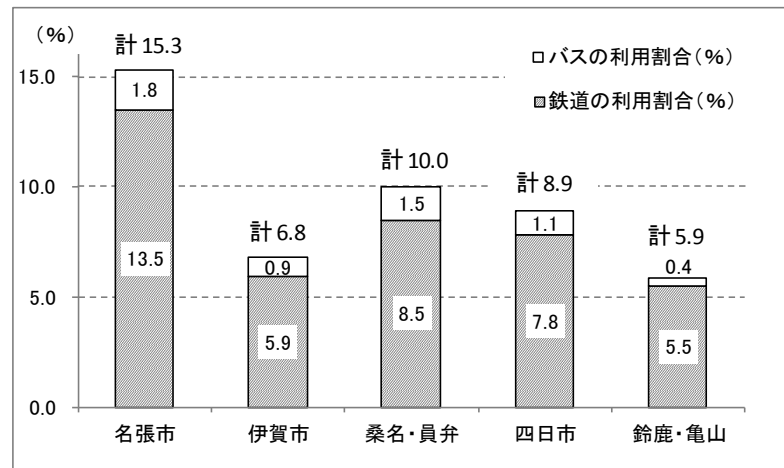
資料：国道 165 号交通実態調査 (H13)

図Ⅱ.2.12 国道 165 号の主要交差点における渋滞長(休日・朝タピーク)



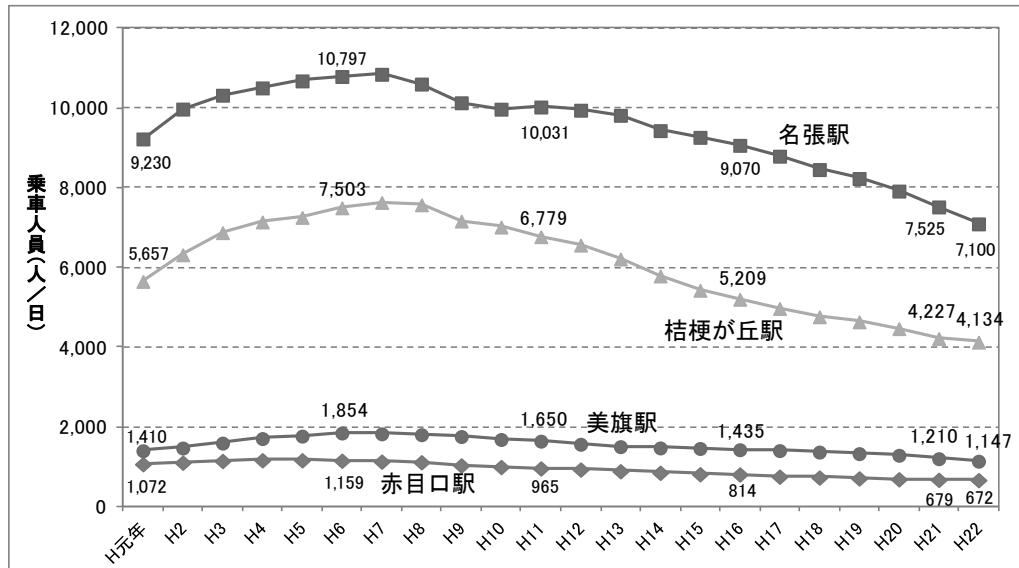
資料：国道 165 号交通実態調査 (H13)

図Ⅱ.2.13 名張市と県内他地域の公共交通利用割合
(平日の代表交通手段構成比)



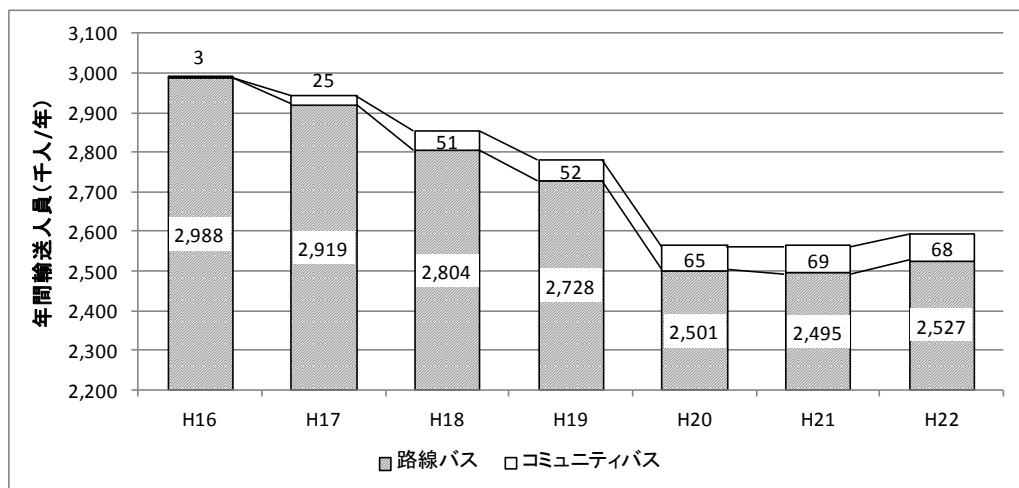
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）
：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（H13）

図Ⅱ.2.14 駅別乗車人員の推移



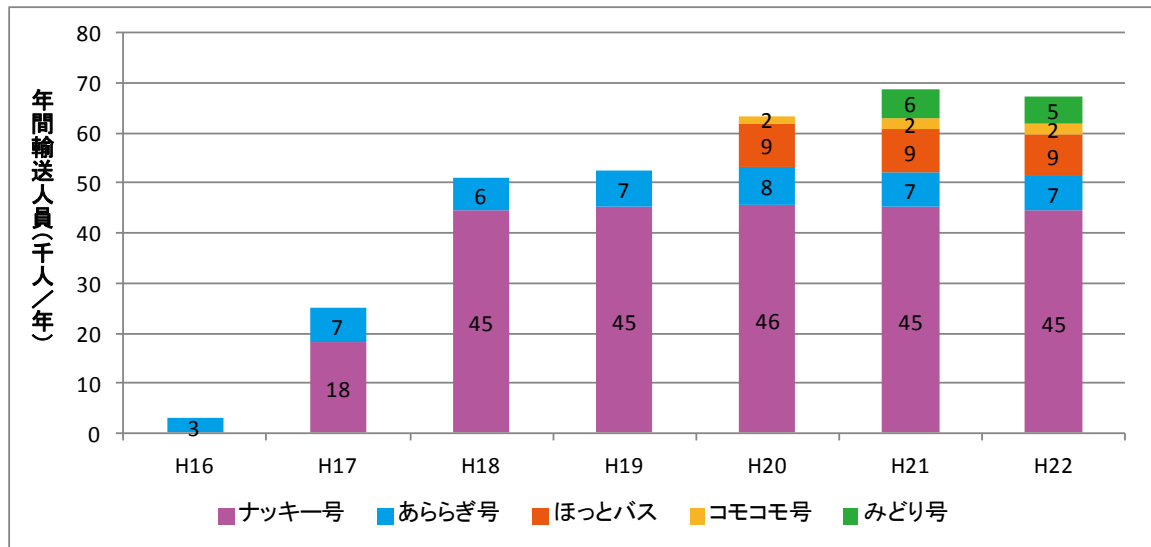
資料：名張市統計資料編（2011年版）

図Ⅱ.2.15 路線バス及びコミュニティバス利用者数の推移



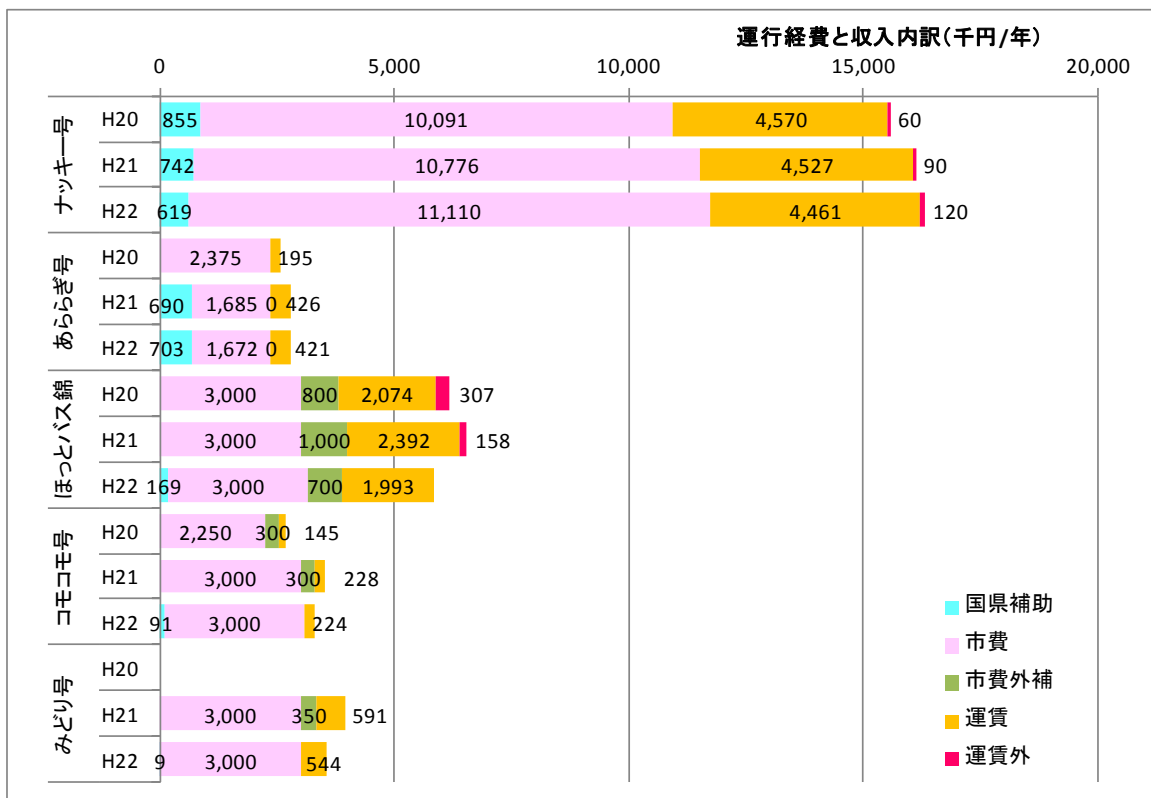
資料：三重交通株式会社、名張市

図Ⅱ.2.16 コミュニティバス利用者数の推移



資料：名張市

図Ⅱ.2.17 コミュニティバスの収支状況



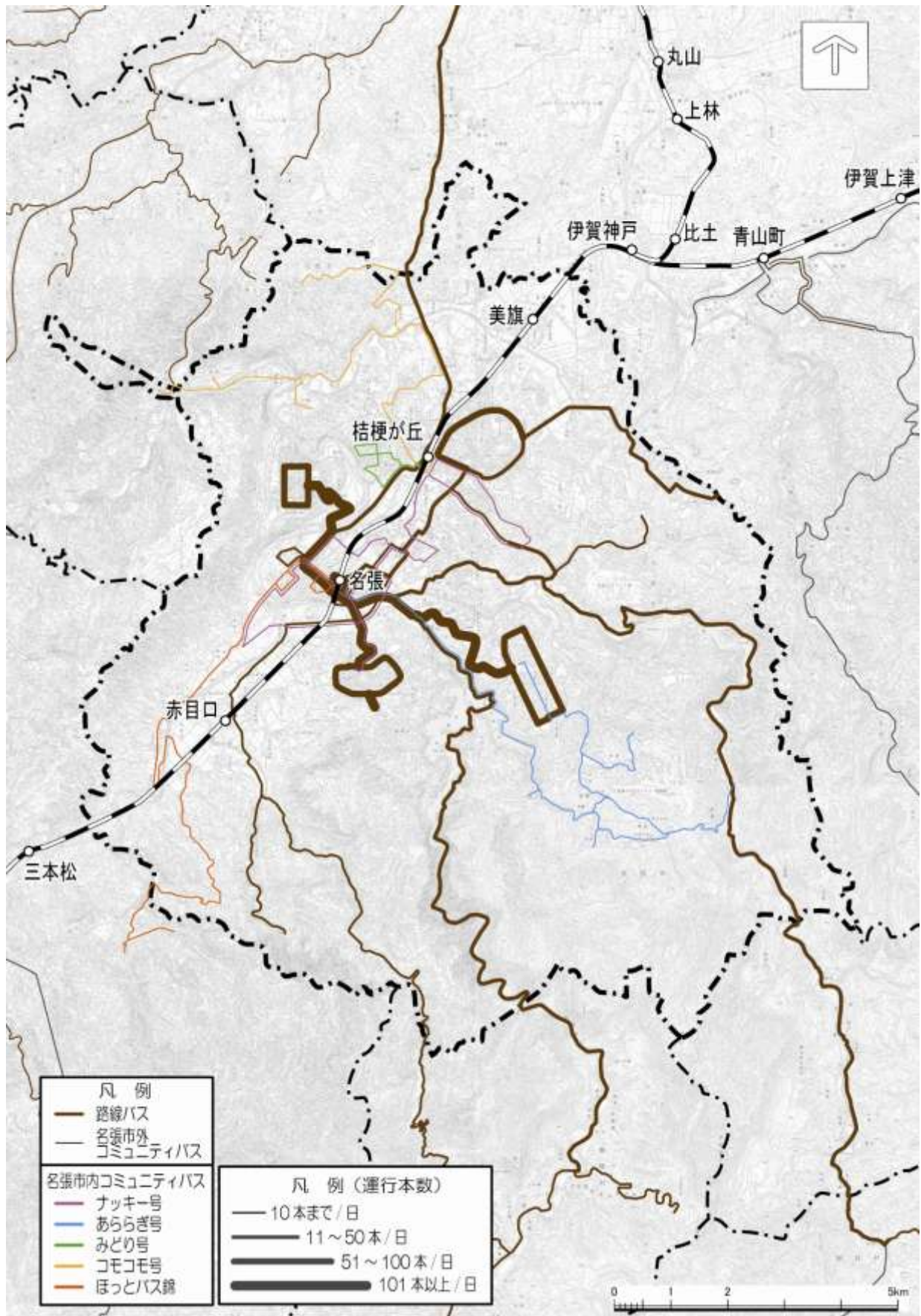
資料：名張市

※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

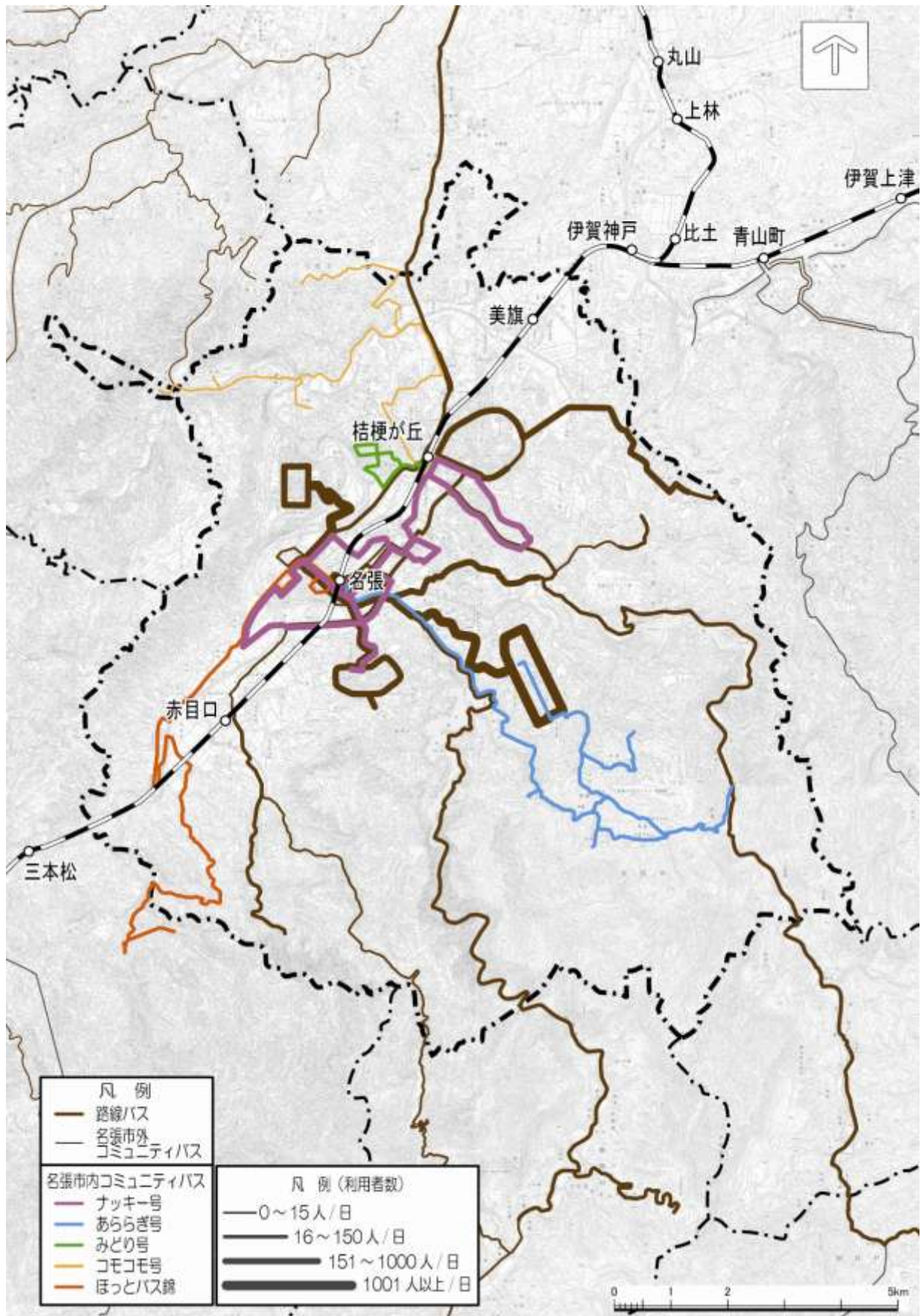
※運賃外収入は車内広告料、寄付金、文化祭売上など

図Ⅱ.2.18 バス運行本数図



資料：三重交通、名張市

図Ⅱ.2.19 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

3. 名張市の交通に関するアンケート

(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Ⅱ.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
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	
税財源のあり方について <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 	
コミュニティバスの役割について <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、免許を返上する人が多いと多く、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 	

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存在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Ⅱ.3.2 休日の主な交通手段

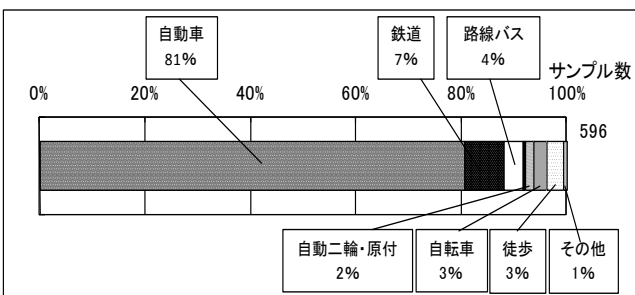
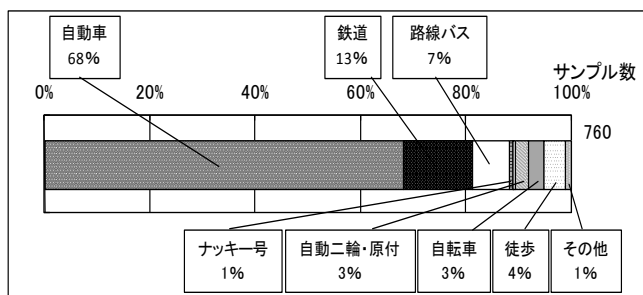
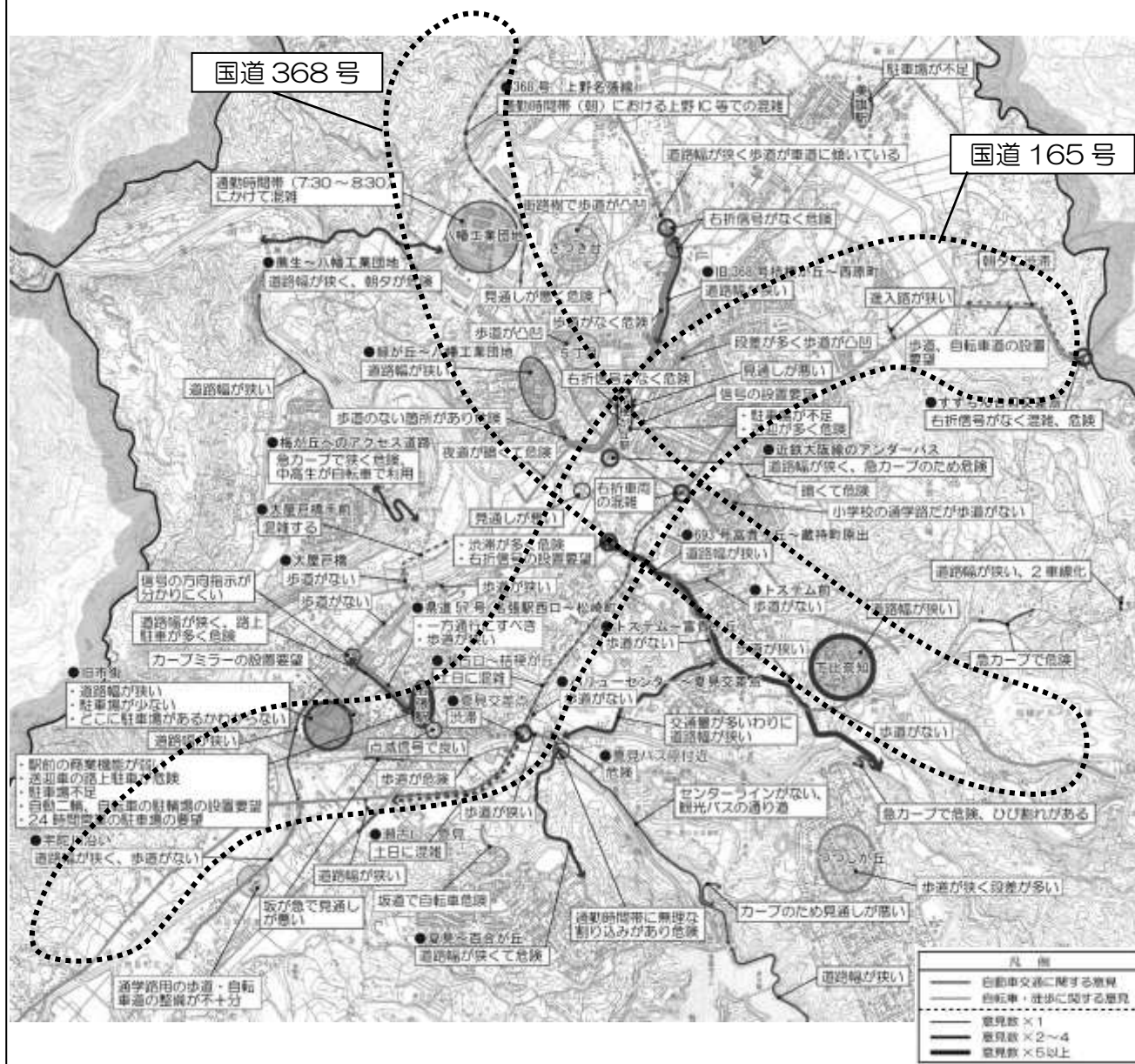


図 II.3.3 「不満の内容」の具体箇所抽出図

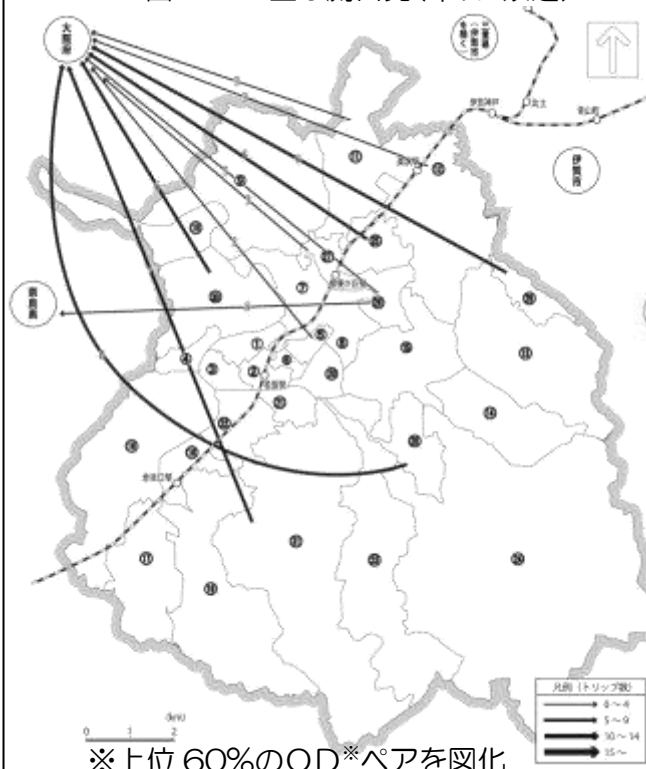


■伊賀市との結びつき強化に伴う公共交通によるアクセス利便性の向上

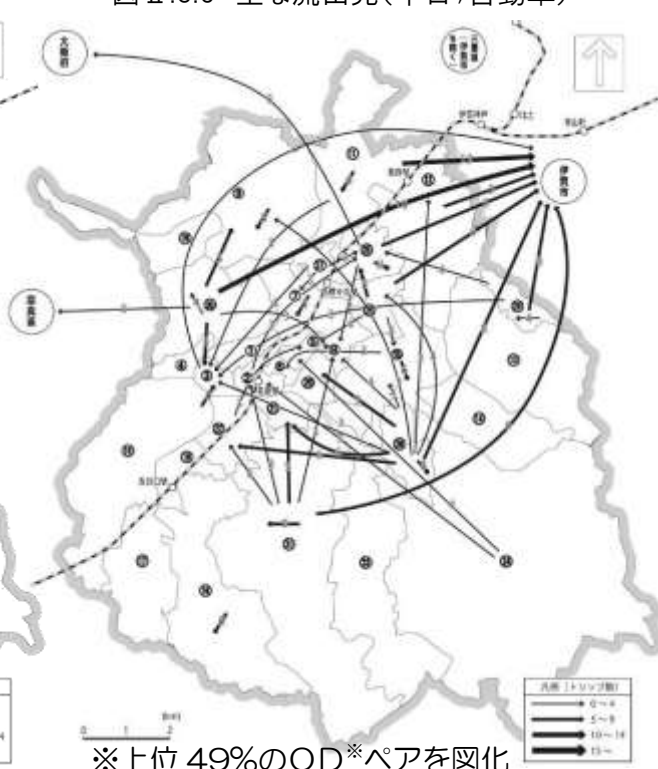
大阪府への流出交通の約76%が鉄道利用であるのに対し、結びつきが強まりつつある伊賀市への流出交通の約94%が自動車利用であり、約81%が通勤目的となっています。公共交通の利用促進に向けては、伊賀市方面への公共交通によるアクセス利便性の向上が重要な課題となります。

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。

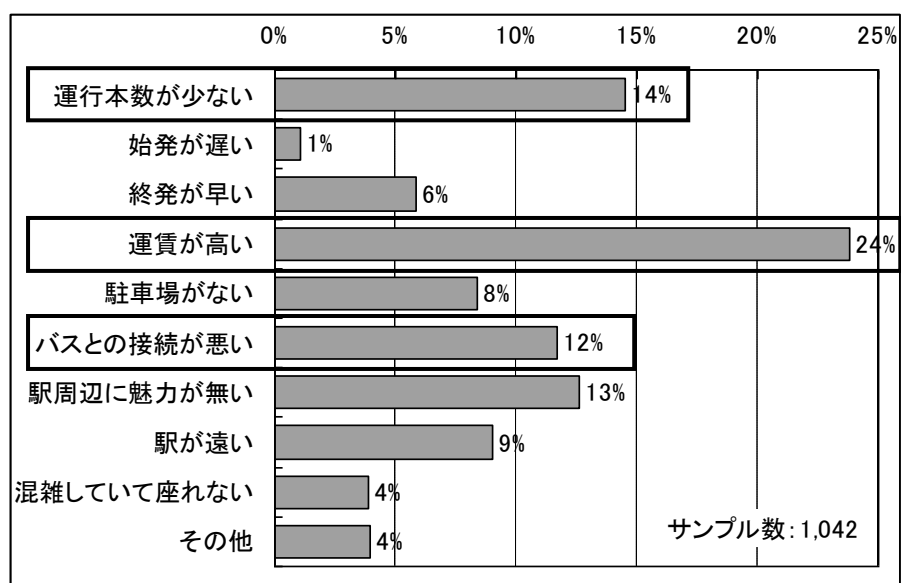
図Ⅱ.3.4 主な流出先(平日;鉄道)



図Ⅱ.3.5 主な流出先(平日;自動車)



図Ⅱ.3.6 鉄道に対する不満の内容



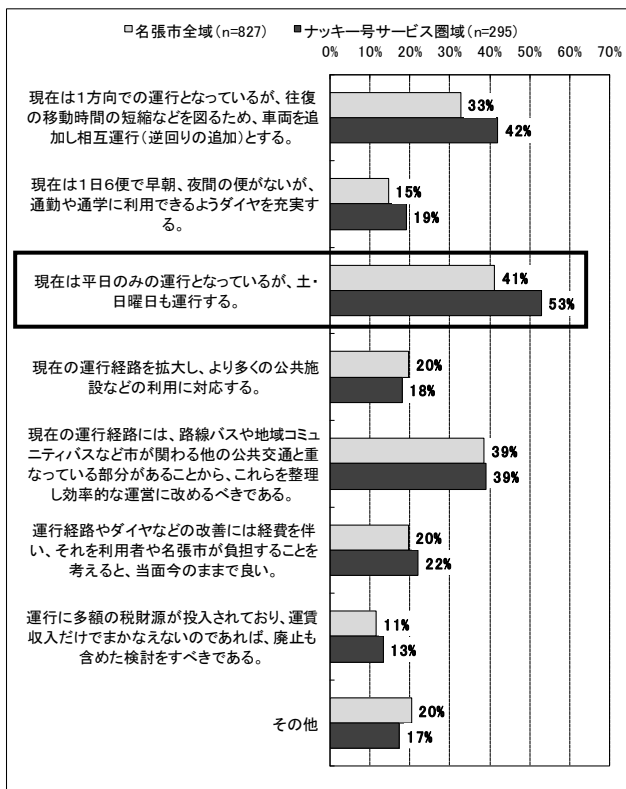
※ODとは、ある地域からある地域へ移動する交通量。Origin（起点）-Destination（目的地）を意味します。

■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

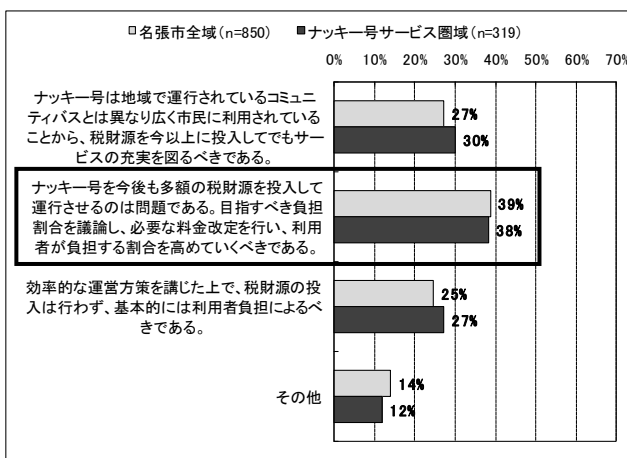
バス交通は、高齢者や子どもや交通不便地域の住民など、交通移動不便者の日常の移動手段として重要な役割を果たすことが期待されており、ナッキー号の“土・日曜日の運行”等、サービス水準の向上を望む声の大きいものの、税財源による負担は減らすべきだとする人が多くなっています。

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。

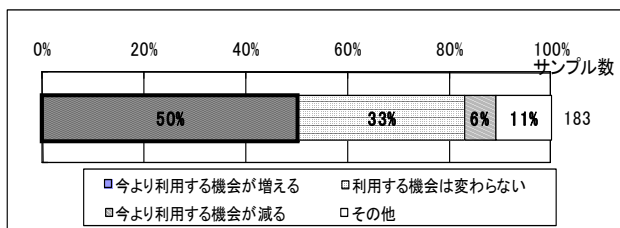
図Ⅱ.3.7 ナッキー号の改善点



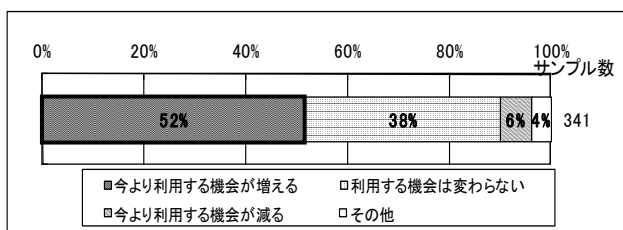
図Ⅱ.3.8 今後のナッキー号の運営について



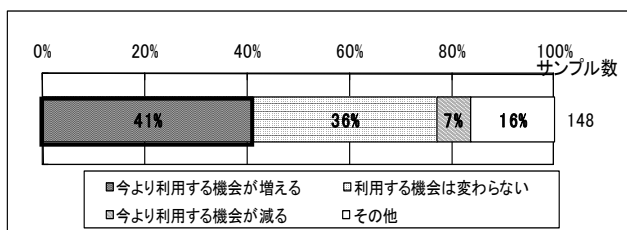
図Ⅱ.3.9 ナッキー号の利用頻度の変化



図Ⅱ.3.10 路線バスの利用頻度の変化



図Ⅱ.3.11 コミュニティバスの利用頻度の変化

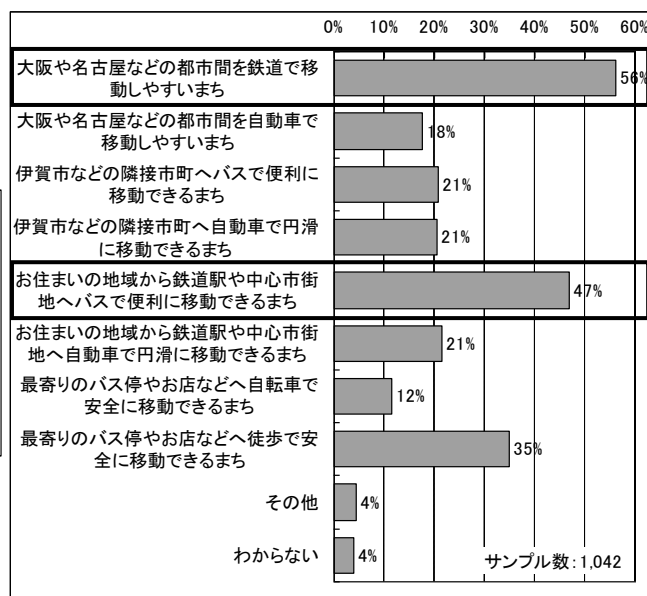


■将来の名張市を支える公共交通ネットワークの形成

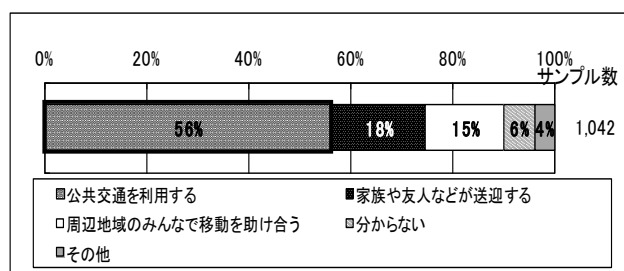
高齢化が進展する中で、自動車免許証の返納後は、公共交通が高齢者の重要な移動手段として機能することを期待する人が多く、名張市の交通将来像として、大阪や名古屋などへのアクセス利便性が高く、鉄道駅や中心市街地へバスで行きやすいまちを望む人が多くなっています。

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Ⅱ.3.13 名張市の将来像



図Ⅱ.3.12 高齢者の移動環境のあり方

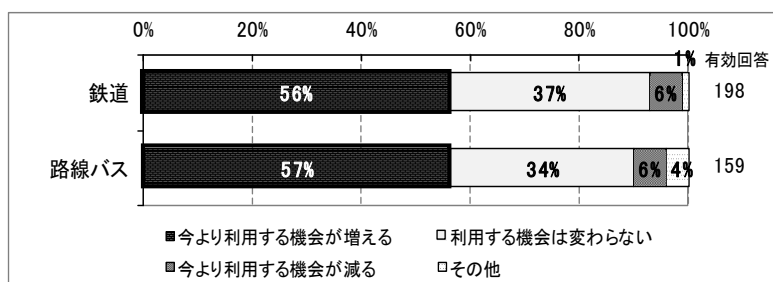


■公共交通の利用促進

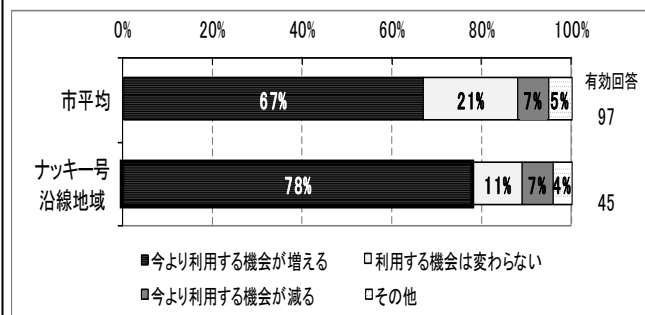
公共交通の問題点が改善された場合の自動車から公共交通への転換意向は、鉄道 56%、バス 57%となっています。また、ナッキー号や地域コミュニティバスにおいても、問題点の改善により、今より利用する機会が増えるとする沿線住民は、それぞれ 78%、84%と高いことから、公共交通が市民の重要な移動手段として期待されていることが伺えます。

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。

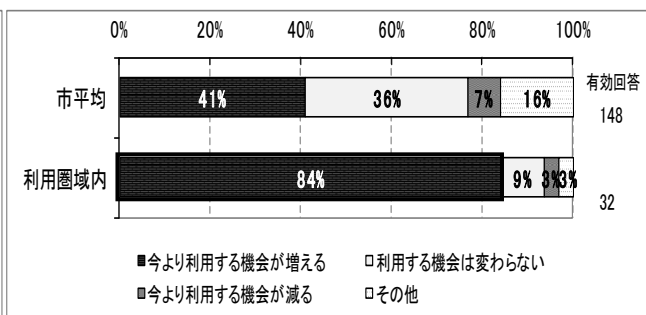
図Ⅱ.3.14 鉄道及び路線バスの利用頻度の変化(自動車利用者)



図Ⅱ.3.15 ナッキー号の利用頻度の変化



図Ⅱ.3.16 地域コミュニティバスの利用頻度の変化

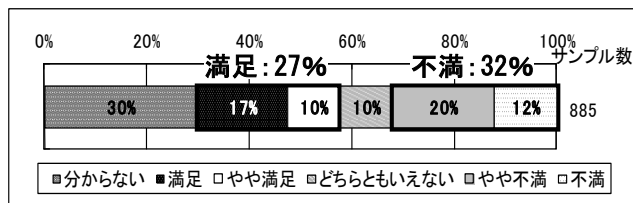


■安心・安全な歩行者・自転車道の整備

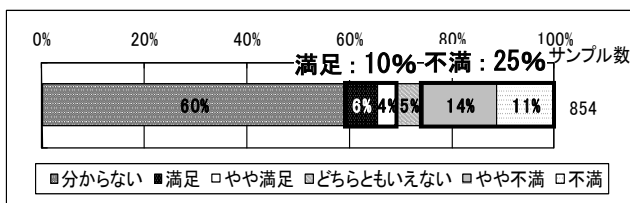
名張市の交通将来像として、徒歩で安全に移動できるまちを望む人が多いものの、徒歩や自転車に対しては不満とする人の割合は満足とする人の割合を上回っており、自由意見においても歩道の未整備や歩道幅員の狭さ、安全確保に対する問題が数多く挙げられています。

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。

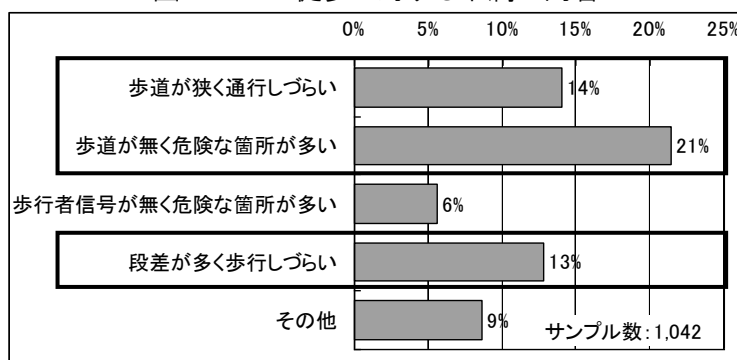
図Ⅱ.3.17 徒歩の満足度



図Ⅱ.3.18 自転車の満足度



図Ⅱ.3.19 徒歩に対する不満の内容

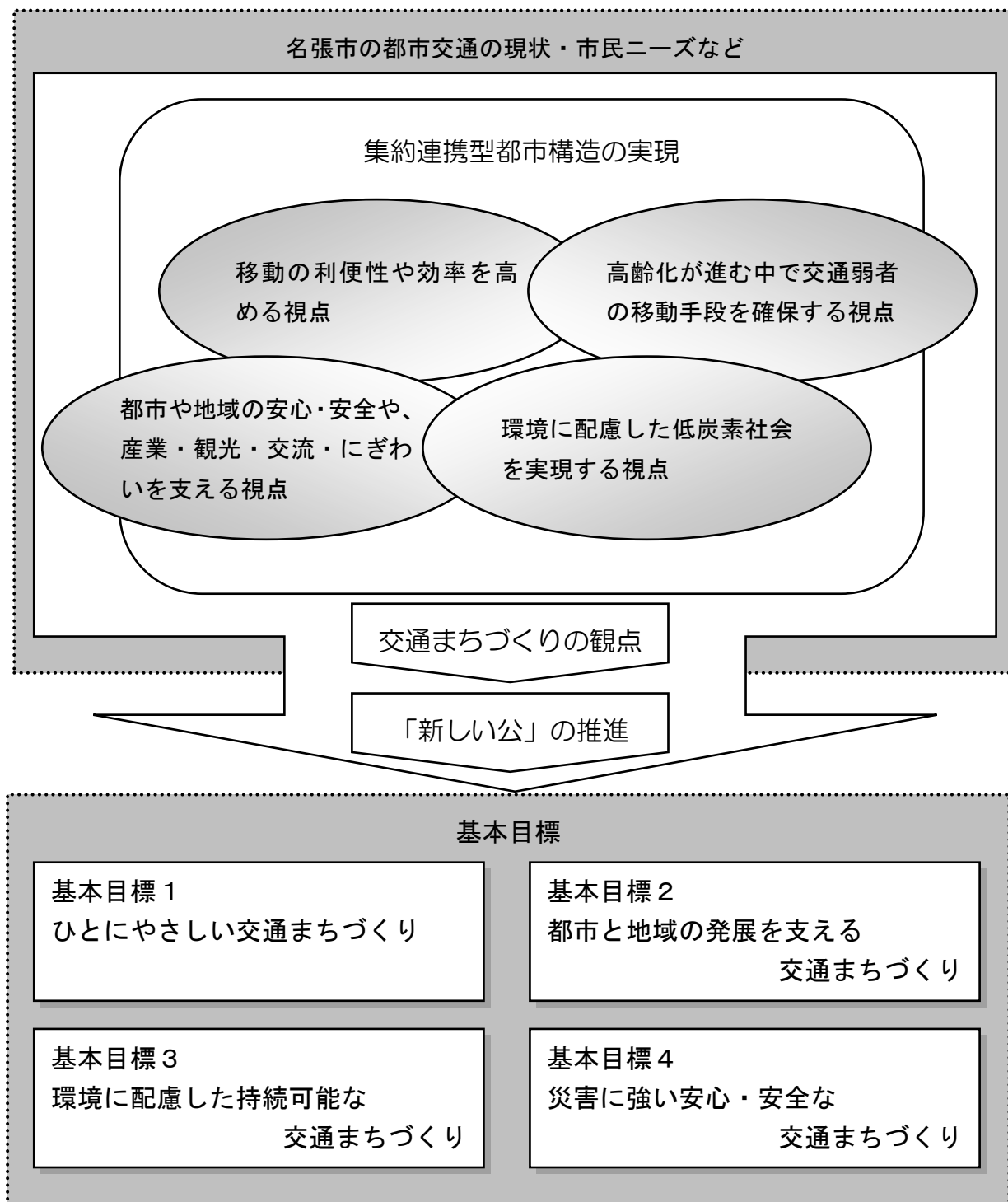


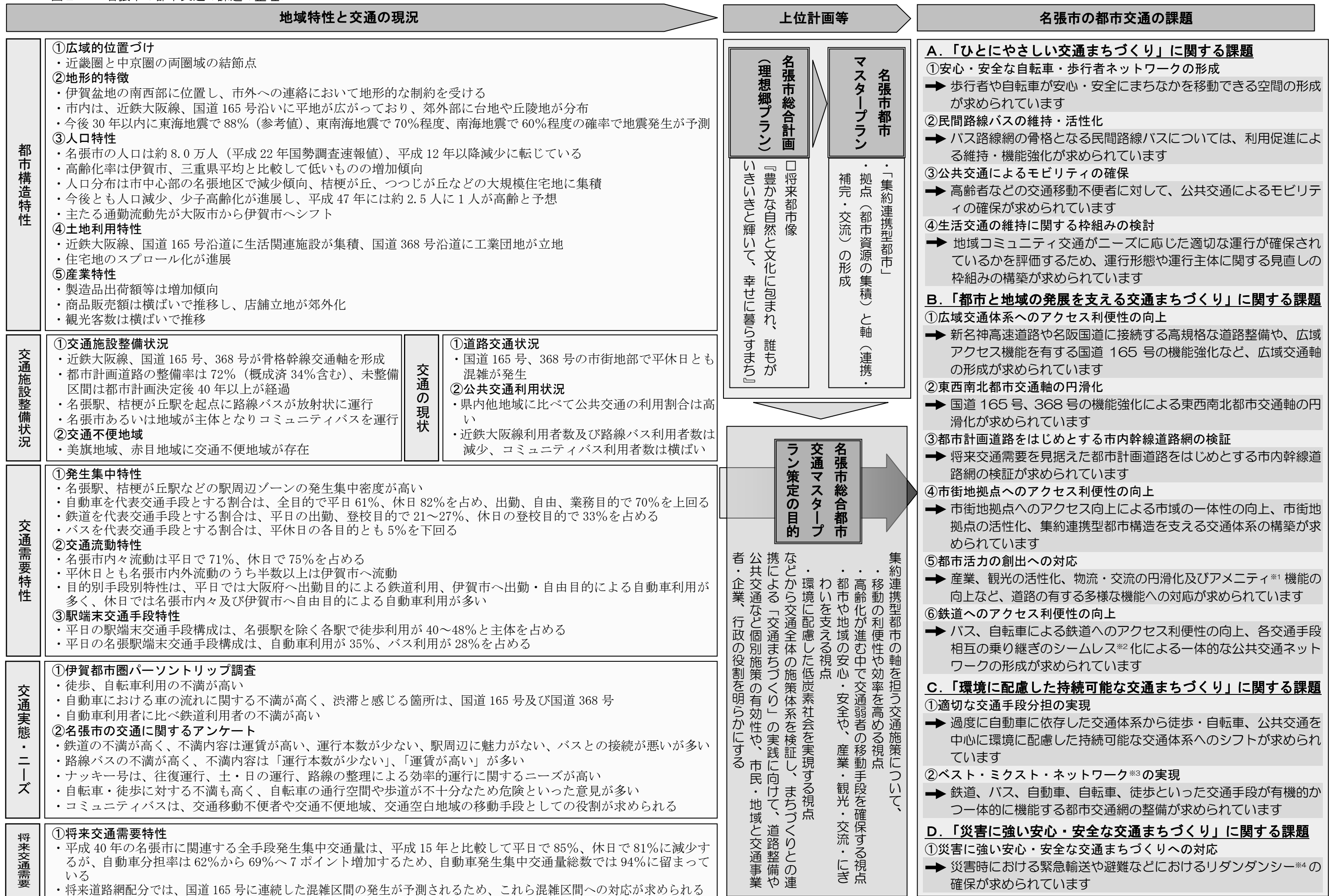
4. 都市交通に関する課題整理

(1) 集約連携型都市の実現に向けた基本目標の設定

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、序論で示した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、連携と協働で進める基本目標を以下に設定し、この基本目標からみた本市の都市交通の課題を次頁以降に整理します。

図Ⅱ.4.1 基本目標の設定





※1 アメニティとは、心地よさ、快適さを表し、生活を便利で快適なものとするために必要な施設などを意味します。

※3 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。

※2 シームレスとは、継ぎ目のない状態を表し、ここでは、乗り継ぎの円滑化、利便性の向上を意味します。

※4 リダンダンシーとは、災害時に代替となる道路などが確保されていることを意味します。

(2) 個別課題の内容

名張市の都市交通の課題の内容は以下のとおりです。

A. 「ひとにやさしい交通まちづくり」に関する課題

①安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成

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不満とする人の割合が満足とする人の割合を上回っており、名張市の交通に関するアンケートの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。

こうしたことから歩道の連続性の確保やバリアフリーなど、安心・安全に移動できる空間の確保を図る必要があります。

②民間路線バスの維持・活性化

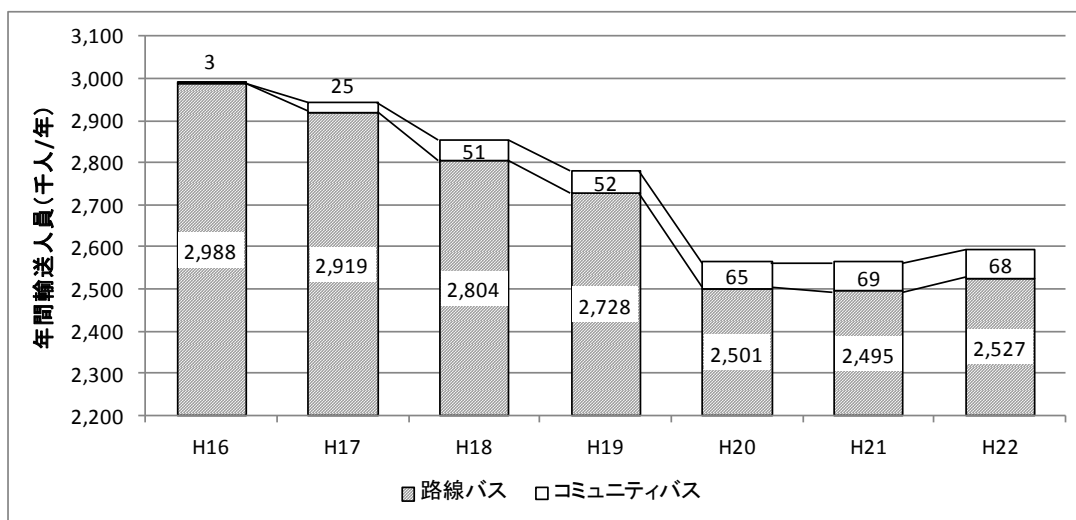
バス利用者数の推移は、平成 22 年度ではコミュニティバス利用者はほぼ横這いにある一方、バス利用者の 97%を占める路線バス利用者は近年下げ止まり感があるものの、長期的な視点で見た場合減少傾向にあります。

路線バスの収支状況は、名張つつじが丘線、市役所つつじが丘線、つつじが丘市立病院線の 3 路線は収支バランスが確保されているものの、他の 9 路線（期間限定路線は除く）は交通事業者の内部補助により運行が維持されている状況にあり、今後、利用者数の減少傾向が続いた場合、運営維持が困難となり、路線の撤退を招くことが懸念されます。

名張市におけるバス路線網は、基本的には路線バスがその骨格を形成していることから、路線バスの撤退は公共交通ネットワークの崩壊に繋がるとともに、これを補うための更なる財政負担の増大を招くこととなります。

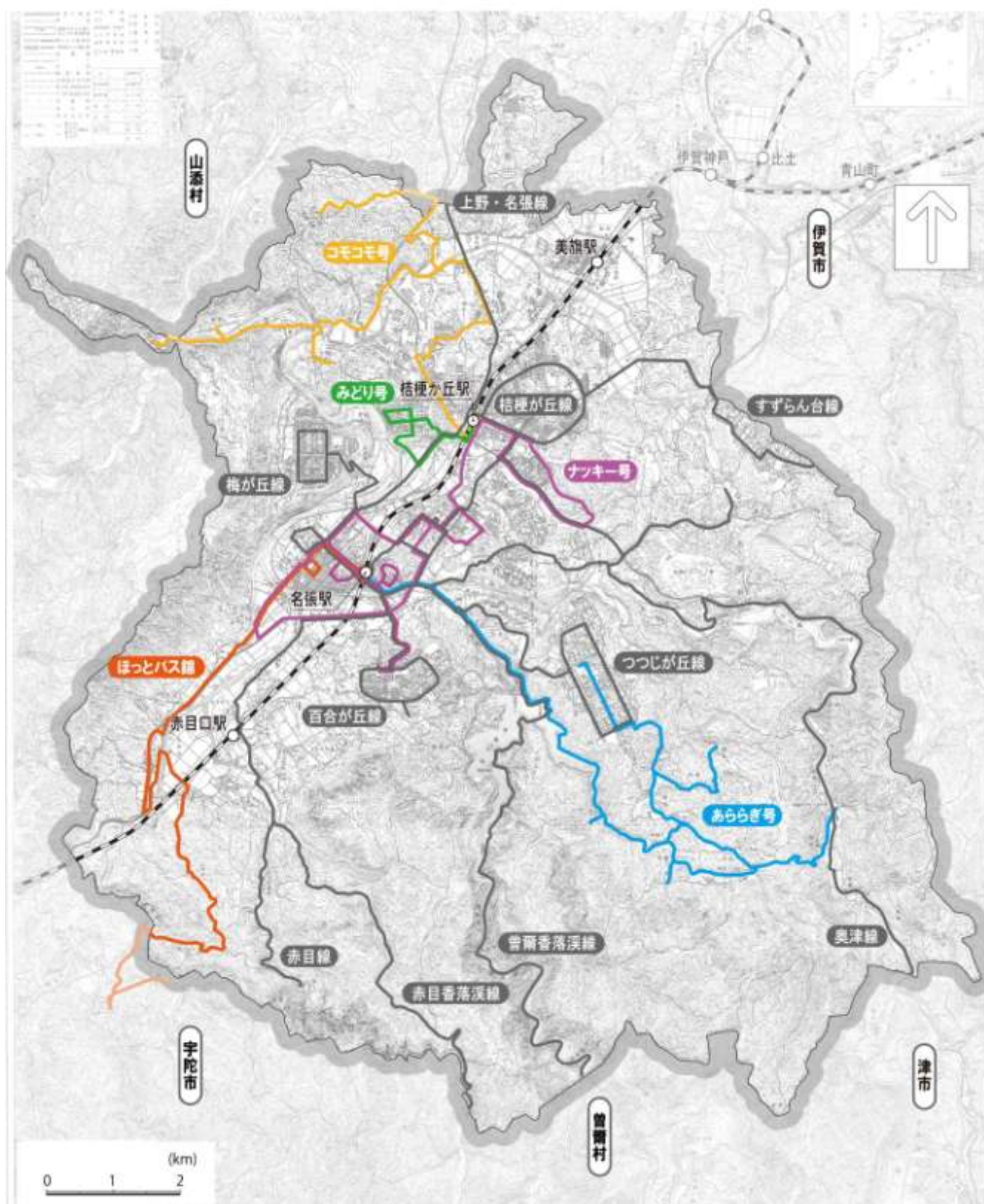
これらより、バス路線網の骨格としての機能を有する民間路線バスについては、その機能を明確化するとともに、機能に応じたバスサービス水準の確保や利用促進の展開など、バス路線の維持・活性化を検討する必要があります。

図Ⅱ.4.3 路線バス及びコミュニティバス利用者数の推移

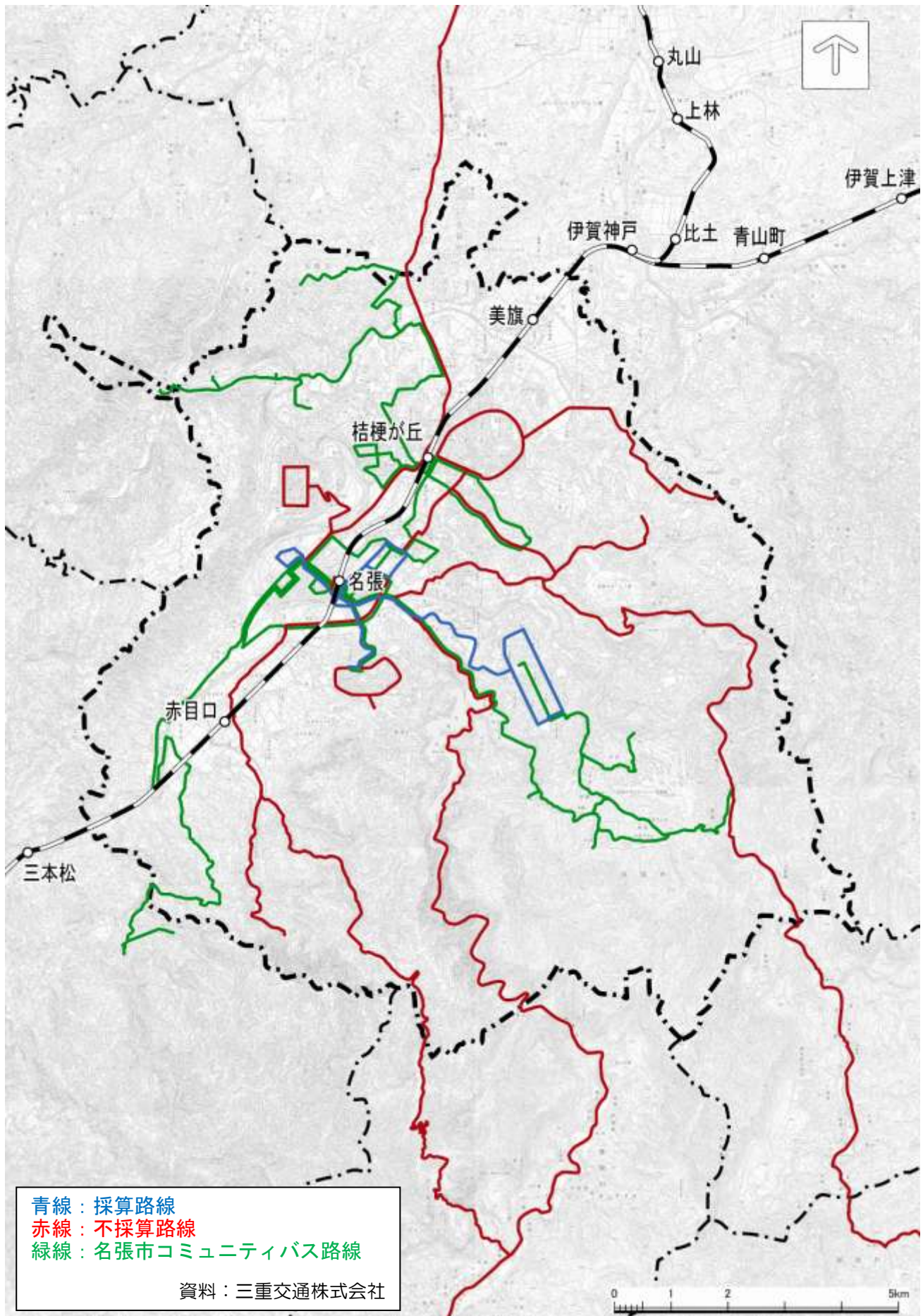


資料：三重交通株式会社、名張市

図Ⅱ.4.4 バス路線網



図Ⅱ.4.5 路線バスの路線別収支状況



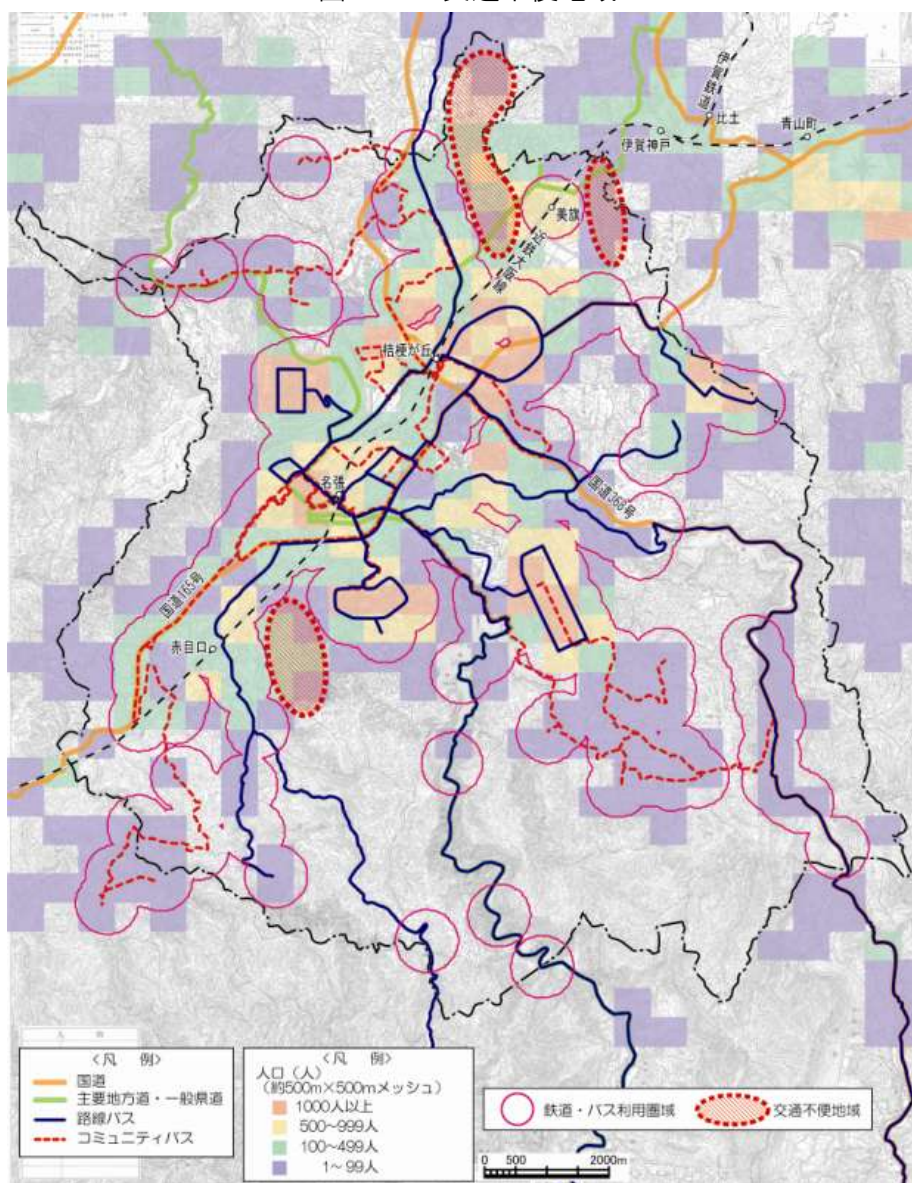
③公共交通によるモビリティ※の確保

市内には美旗地域（南古山やうぐいす台の一部、藤が丘、南西原等）、赤目地域（星川、すみれが丘等）において交通不便地域が存在しており、これら地域には一定の人口集積がみられます。

これら地域の高齢化率は 20%未満と現段階では高齢化が顕在化していませんが、今後、急激な高齢化の進展が予想されるため、移動手段がないことが社会参加の妨げとならないよう、地域住民の生活ニーズを踏まえつつ、公共交通利用によるモビリティの確保を検討する必要があります。

なお、交通不便地域における移動手段の確保にあたっては、「名張市地域コミュニティ交通推進方針（H19.8）」に基づき、既存公共交通機関との役割分担や連携に配慮する必要があります。

図Ⅱ.4.6 交通不便地域



資料：名張市地域コミュニティ交通推進方針（H19.8）

※鉄道利用圏域、バス利用圏域は駅、バス停から 500mとしている

※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。

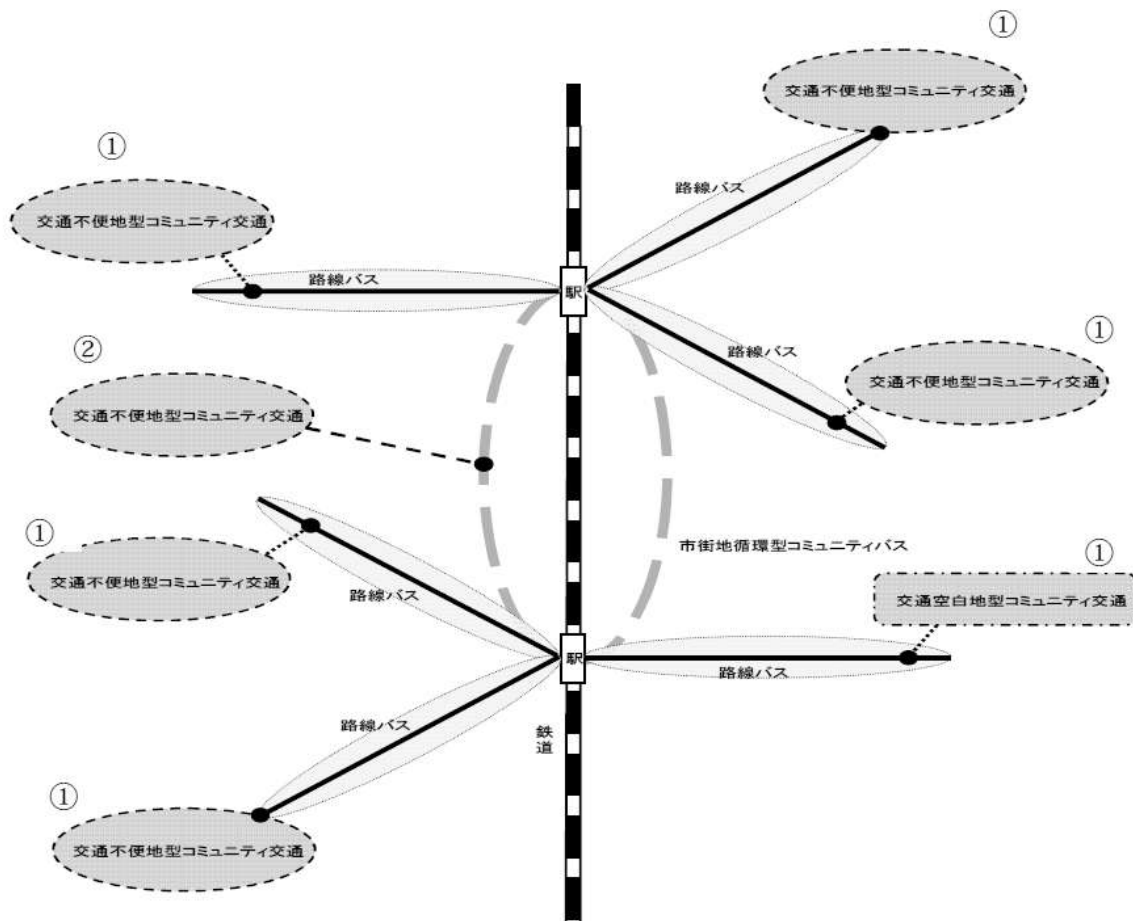
図Ⅱ.4.7 名張市地域コミュニティ交通推進方針

【推進方針】

- (1) 市内交通不便地域の解消と高齢化等による交通移動不便者の増加に対応する、市民のニーズに合った新たな公共交通システムを構築します。
- (2) 既存公共交通機関と地域コミュニティ交通がそれぞれの役割を分担し、連携する公共交通システムを構築します。
- (3) 地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況にもっとも適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の3者で支える地域コミュニティ交通を構築します。

※交通空白地域：廃止代替バスの運行が困難となった錦生、薦原、国津の3地域
 ※交通不便地域：交通空白地域以外で、バス停や駅から半径500m圏外にある地域

【地域コミュニティ交通のイメージ図】



①地域コミュニティ交通から最寄のバス停に接続

②地域コミュニティ交通からナッキー号のバス停に接続

④生活交通の維持に関する枠組みの検討

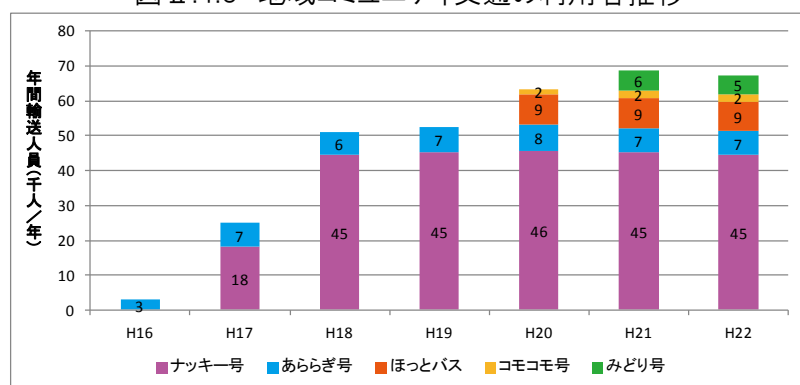
名張市では、「名張市地域コミュニティ交通推進方針」に基づき、市が運営するコミュニティバスとして市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」と国津コミュニティバス「あららぎ号」を運行しており、一方で地域が主体となって「ほっとバス錦」、「コモコモ号」、「みどり号」の3路線が運行されています。

しかし、既に地域コミュニティ交通が導入されている地域においても、近年利用者は減少しており、持続可能な交通手段とするため、地域が主体となって地域ニーズに対応した運行形態への見直しを検討する必要があります。

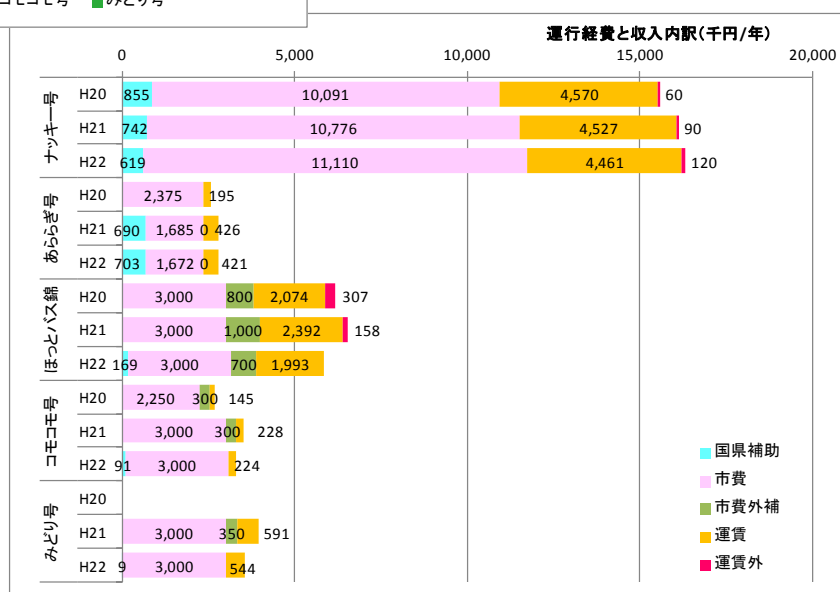
これら地域コミュニティ交通の内、ナッキー号は市街地拠点におけるモビリティの確保と市街地の活性化を支援・誘導する機能が求められる一方で、その他の地域コミュニティ交通は郊外の集落居住拠点と幹線バス等を連絡する機能が求められるというように、地域コミュニティ交通によっても異なる機能が期待されています。

これら求められる機能に応じたサービス水準を維持・確保するにあたっては、各地域での取組意識を醸成することで利用者の増加を図ることが重要であり、利用者ニーズを踏まえ定時定路線によるサービスが適さない場合にあっては、デマンド運行*などの運行形態や運行主体に関する見直しの枠組みの構築とともに、適切な費用負担のあり方を検討する必要があります。

図Ⅱ.4.8 地域コミュニティ交通の利用者推移



図Ⅱ.4.9 地域コミュニティ交通の運行経費と収入内訳



資料：名張市

*デマンド運行とは、バスの新しい運行形態の一つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の要望に応じてバスがその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向かうもの。呼びは電話によるもの等があり、行き先は一定のルート上の場所に限られるものが多い。乗合制なので、最適な運行ができるようにセンターによる集中的な運行管理が必要。

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

①広域交通体系へのアクセス利便性の向上

名張市は三重県の西端で奈良県と接しています。近畿圏と中京圏の結節点に位置し、特に近畿圏とのつながりが強いものの、新名神高速道路及び名阪国道への接続が十分でないため、それら道路に接続する高規格な道路整備や広域アクセス機能を有する国道 165 号の機能強化が求められています。

図Ⅱ.4.10 広域的にみた名張市の位置



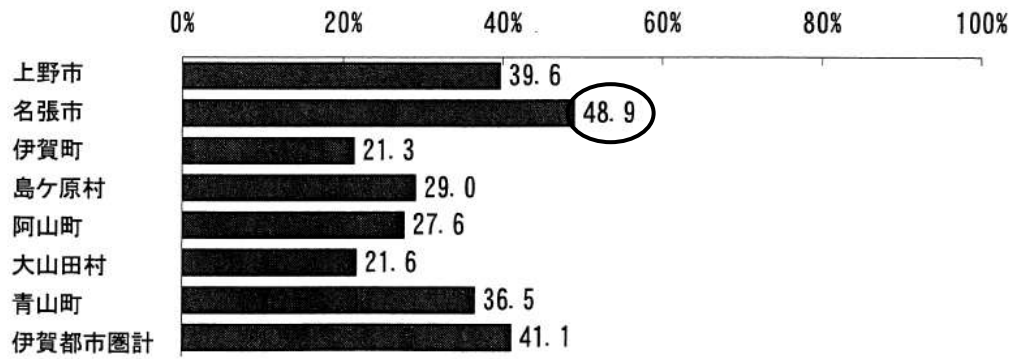
②東西南北都市交通軸の円滑化

最も多い通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフトしているように、近年名張市と伊賀市のつながりが強まっています。国道 165 号、368 号は、伊賀市との連絡を担う路線であり、名張市都市マスタープランにおいても広域交通軸、都市交通軸に位置づけられる重要な路線です。しかしながら、国道 165 号沿道は市街地であることから、多くの生活関連施設が立地しており、また国道 368 号沿道には工業団地、大規模工場が分布しています。このようなことから、多様な交通の集中により両路線の市街地においては、交通混雑が生じています。

2003（平成 15）年に実施した伊賀都市圏パーソントリップ調査の交通意識調査結果によれば、自動車における「車の流れ」に関する不満度が高く、渋滞箇所としては、国道 165 号、368 号の指摘が多く挙げられています。

以上のような点から、国道 165 号、368 号の機能強化による東西南北都市交通軸の円滑化が求められています。

図Ⅱ.4.11 市町村別「車の流れ」に対する不満層の割合



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

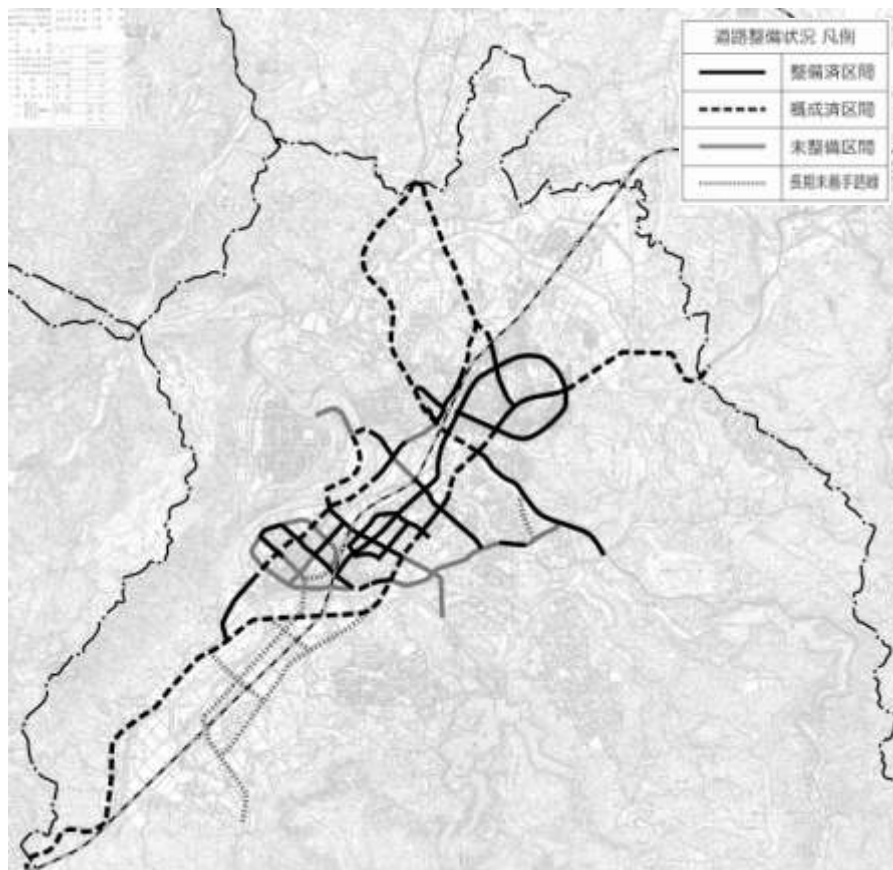
③都市計画道路をはじめとする市内幹線道路網の検証

名張市の都市計画道路の整備率は、整備済み、概成済みを含めて 72%となっています。全線未着手の路線が 5 路線ありますが、これらの路線はすべて 1963 年（昭和 38 年）の都市計画決定（2008 年（平成 20 年）に最終変更）後 40 年以上が経過しています。計画決定当時から今日までの間、社会経済情勢も大きく変化しており、道路計画においても需要追従型計画から、既存ストックを最大限活用した道路計画が求められるようになっていることを踏まえると、これら長期未着手路線のあり方について検証する必要があります。

特に、名張市においては既に人口減少、高齢化が進展しており、将来交通量についても今後、減少するものと見込まれることから、将来需要を踏まえた定量的な観点から道路計画のあり方を検討する必要があります。

以上のような点から、将来交通需要を見据えた長期未着手都市計画道路の再検証など市内幹線道路網の検証が求められています。

図Ⅱ.4.12 都市計画道路の整備状況



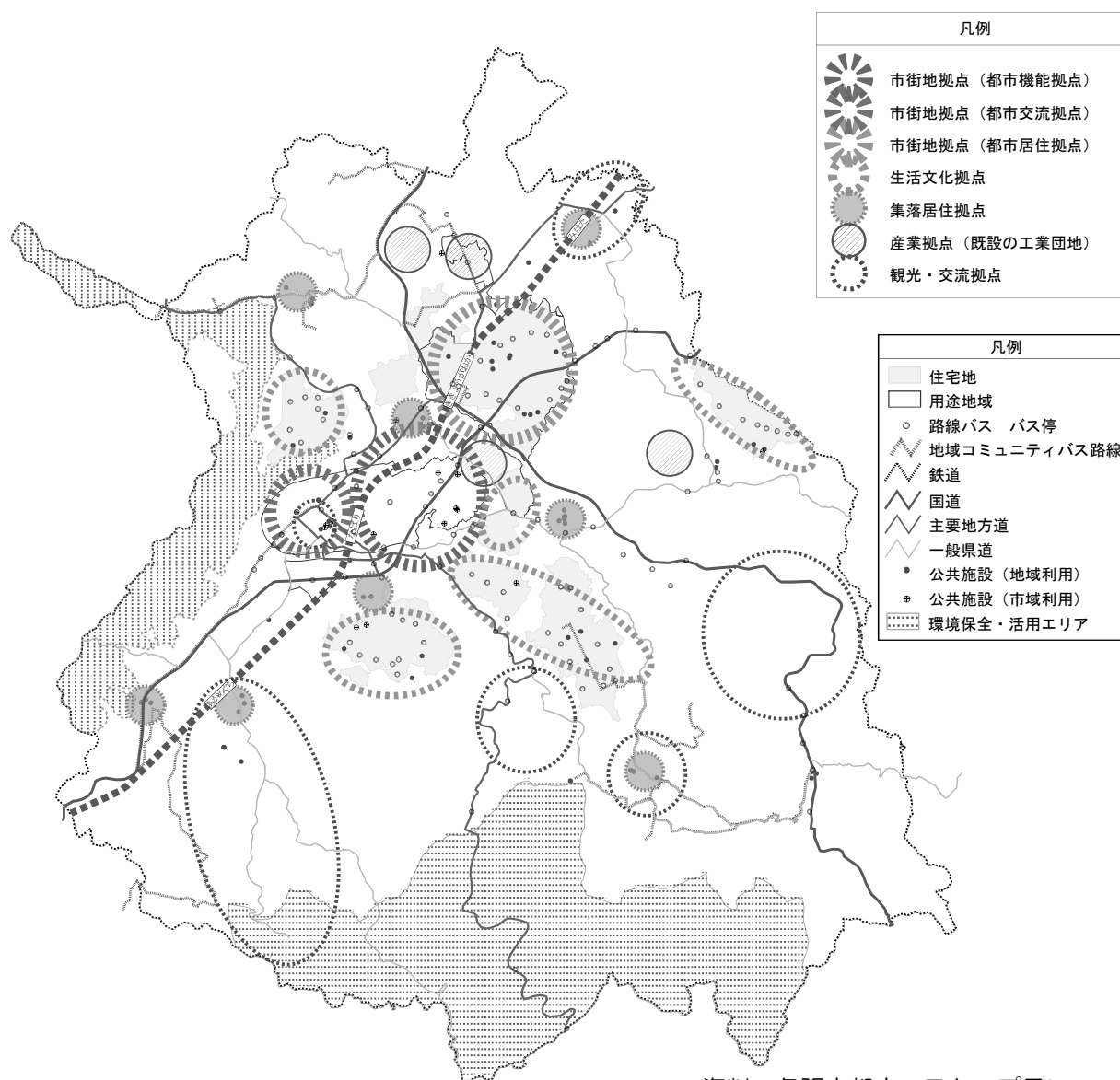
④市街地拠点へのアクセス利便性の向上

市内の人口は大規模住宅地に集積しており、その分布は分散傾向にあります。また、幹線道路沿道は市域縁辺部まで宅地利用が進むなど、市街地のスプロール化が進む一方、公共公益施設、大規模商業施設等の生活関連施設は、名張駅周辺～桔梗が丘駅周辺の市街地部に集積しており、分散立地する住宅地とこれら生活利便施設との連携強化が重要な課題となっています。

商業活動について見れば、大型店の沿道立地が進む一方、名張地区既成市街地においては求心力が低下しており、集約連携型都市構造の実現に向けては、市街地拠点の活性化が不可欠な状況となっています。

「名張市都市マスタープラン」においては、“まとまりのある市街地と集落の整備”、“軸の形成と市内連携の充実”をまちづくりの方針として掲げており、将来都市像を実現するためにも、市街地拠点へのアクセス向上による市域の一体性の向上、市街地拠点の活性化、集約連携型都市構造を支える交通体系を構築する必要があります。

図Ⅱ.4.13 名張市の将来都市構造



資料：名張市都市マスタープラン

⑤都市活力の創出への対応

名張市の産業活動を見ると、製造品出荷額等が増加しており、工業活動が活発な状況にあります。このような産業活動を物流面で支援していくためには、広域輸送における速達性の確保による企業の操業環境の改善や、物流に関するアクセス道路機能の強化、地域産業の振興に資する都市施設の整備など、都市活力の創出への対応が求められています。

また、観光・交流拠点へのアクセス時間を短縮する道路整備とともに、観光・交流イベントと鉄道・バスとの連携などを図る必要があります。

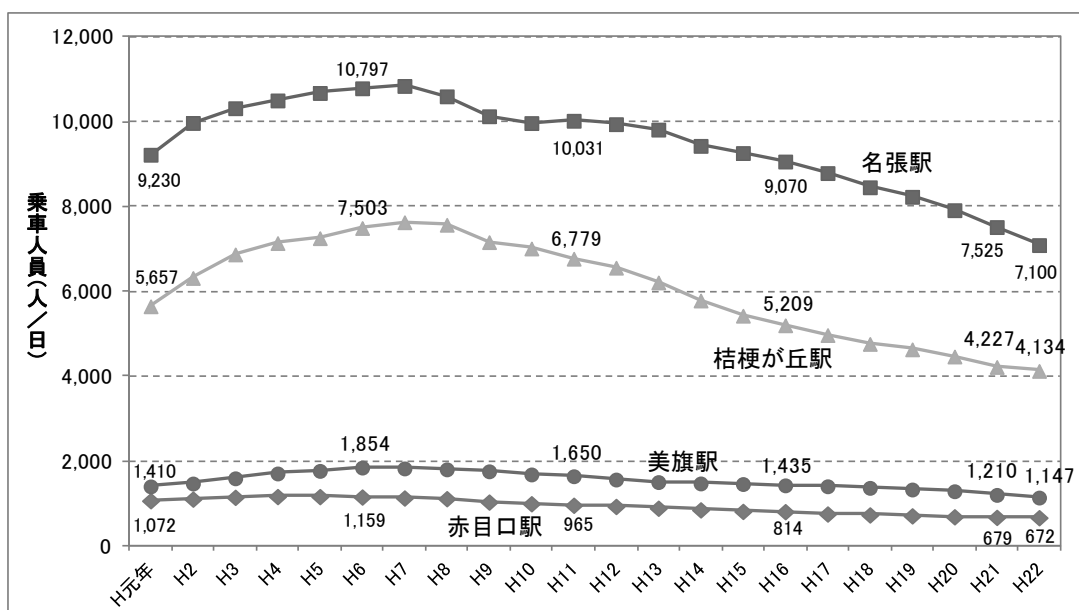
⑥鉄道へのアクセス利便性の向上

名張市内の駅別乗車人員は各駅とも減少傾向にあります。また、伊賀都市圏パーソントリップ調査によると、名張市全体の代表交通手段とする鉄道利用率は平日 10%、休日 4%となっており、その利用先は主に大阪府方面への通勤流動となっています。国勢調査による通勤流動では、近年、市外への流出先の第 1 位は大阪市から伊賀市へと転換しており、伊賀市へは近鉄大阪線と伊賀鉄道との乗り継ぎによる利用は可能ですが、利用実態としては自動車为主体となっています。

平成 22 年度に実施した名張市の交通に関するアンケート結果によると、鉄道の満足状況は不満（やや不満を含める）30%に対して満足（まあ満足を含める）44%と満足が不満を上回っているものの、具体的な不満内容としては、「運賃が高い」、「運行本数が少ない」といった運行サービスそのものに対する意見が多く、その他に「駅周辺に魅力が無い」、「バスとの接続が悪い」といった意見も挙げられています。また、これら不満内容が改善された場合の利用頻度の変化では、47%の方が「今より利用機会が増える」としています。

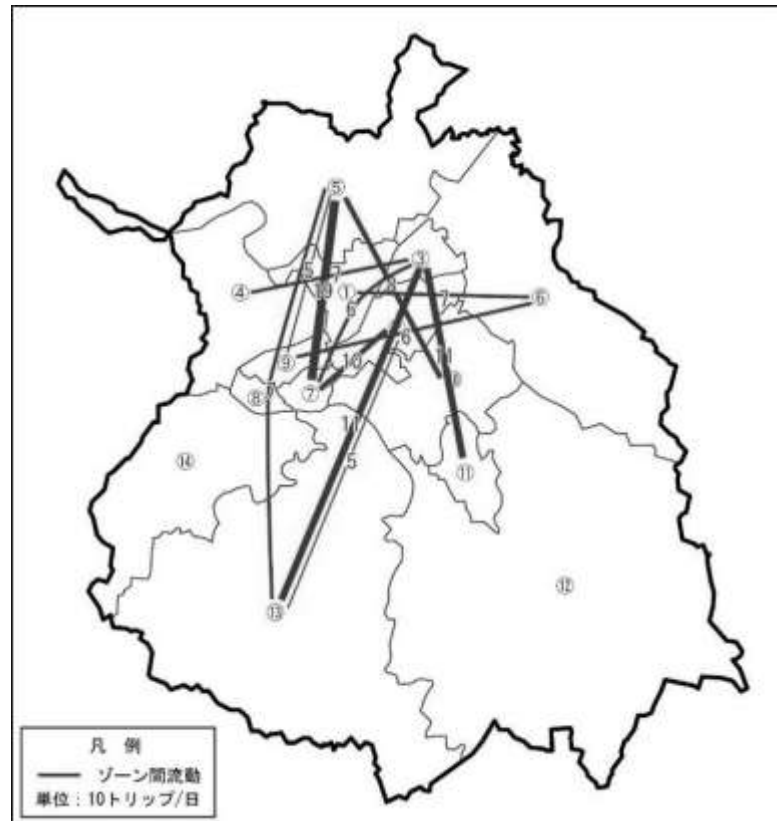
これらより、住民ニーズを踏まえた鉄道サービスの改善については関係者が協力して検討を進め、都市マスタープランで示す鉄道駅等を中心とした集約連携型都市構造の実現による駅周辺の魅力向上を推進するとともに、鉄道駅へのアクセス利便性の確保及び鉄道とバスの乗り継ぎのシームレス化による一体的な公共交通ネットワークの形成について検討する必要があります。

図Ⅱ.4.14 駅別乗車人員の推移

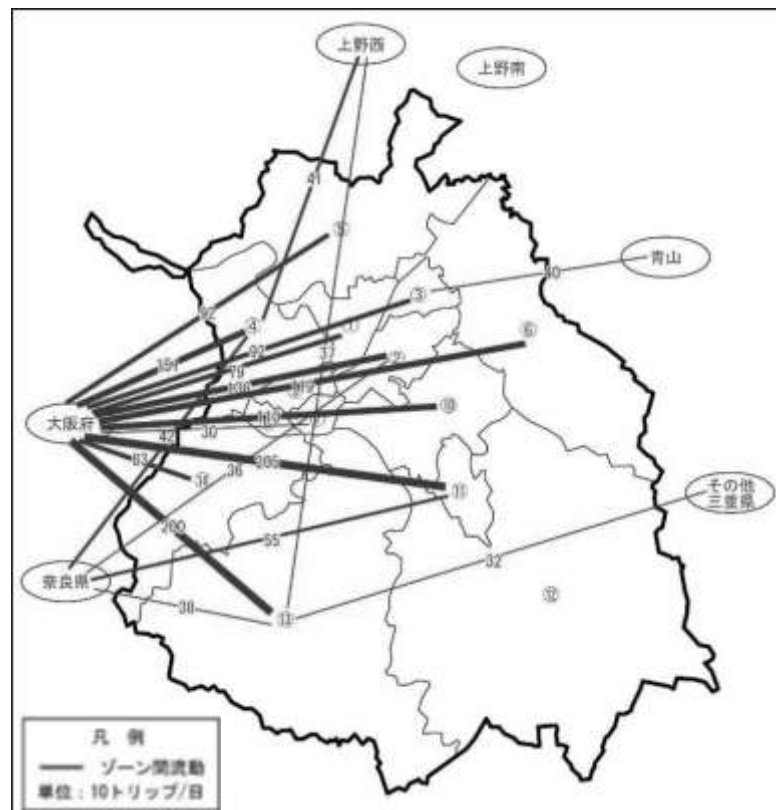


資料：名張市統計資料編（2011 年版）

図Ⅱ.4.15 鉄道利用者の都市内流動(平日全目的)

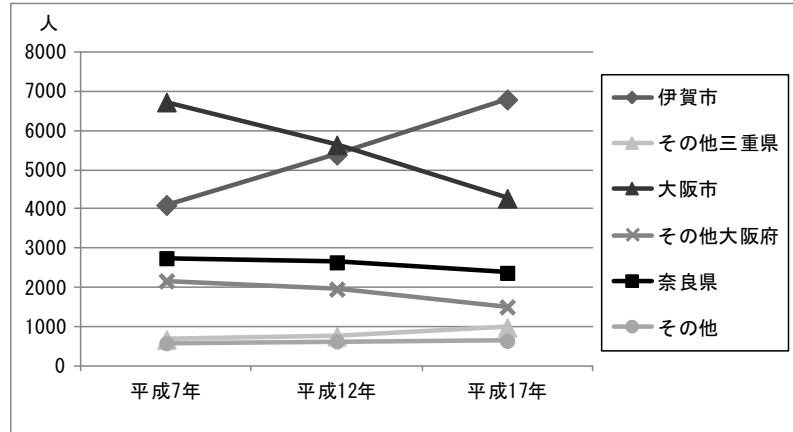


図Ⅱ.4.16 鉄道利用者の都市間流動(平日全目的)



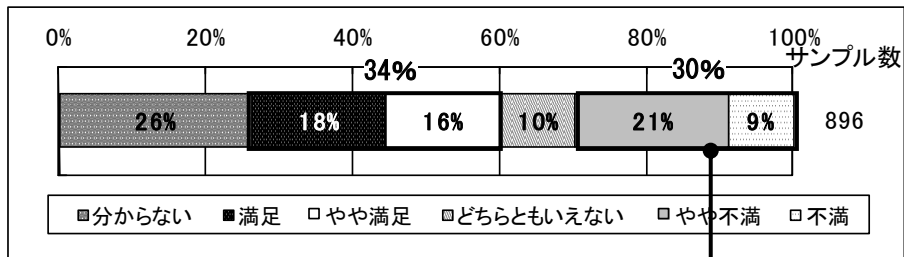
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

図Ⅱ.4.17 通勤流動(名張市から他都市への流出口)

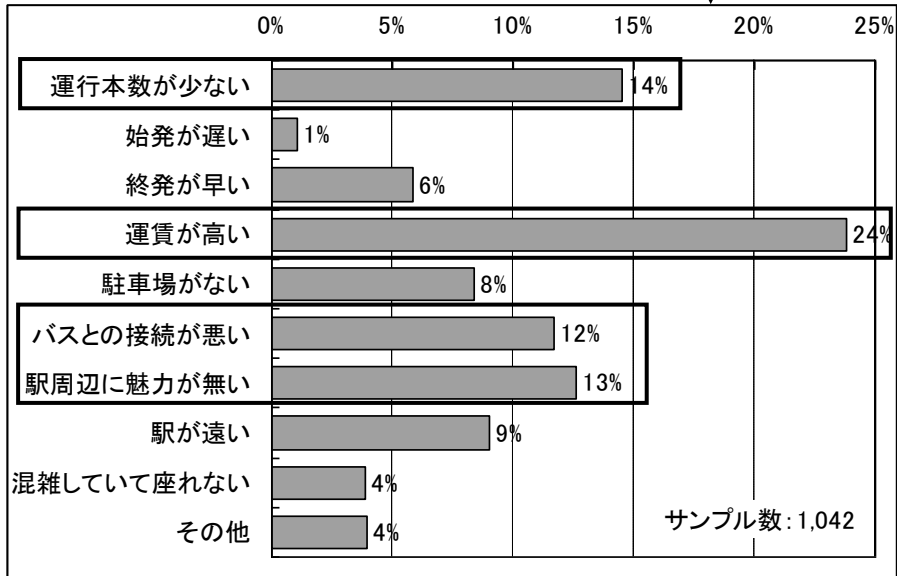


資料：国勢調査

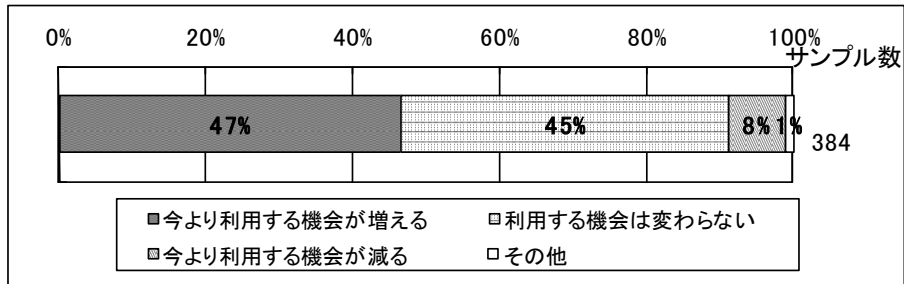
図Ⅱ.4.18 鉄道の満足状況



図Ⅱ.4.19 不満の内容(複数回答可)



図Ⅱ.4.20 不満の内容が改善された場合の利用頻度の変化



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

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

①適切な交通手段分担の実現

名張市に関連するトリップの利用交通手段としては、自動車が最も多く、平日の自動車分担率※¹は61%となっており、さらに休日の分担率は82%と高い状況にあります。自動車交通が集中する国道165号、368号等の幹線道路では交通混雑が生じており、このような自動車交通需要に対応した道路整備が求められているところですが、道路整備には一定の時間と費用が必要となること、伊賀都市圏パーソントリップ調査の将来交通需要予測では、平成27年以降平成37年にかけて名張市の将来自動車発生集中交通量は減少（平成15年比では依然増加）に転じることが予測されています。

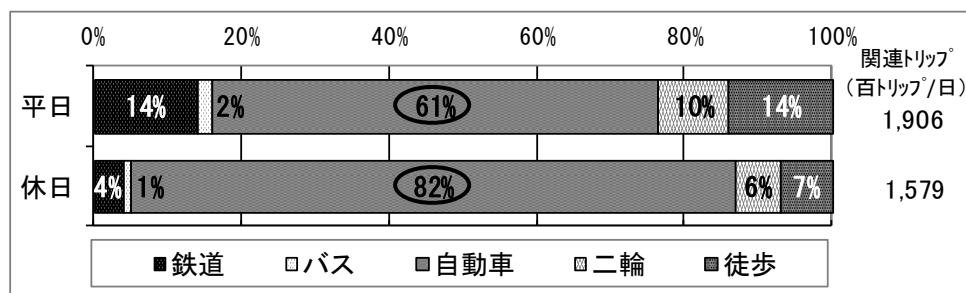
これらより、将来交通需要の動向を踏まえつつ効率的かつ効果的な道路整備が求められる一方で、今後進展する高齢化を考えた場合、自動車を中心とした交通体系では、高齢者等移動が困難な人のモビリティを確保していくことは困難になるといった課題を有しています。

また、平成15年に実施した伊賀都市圏パーソントリップ調査の交通意識調査結果によれば、徒歩、自転車利用における不満が多く、今回実施した名張市の交通に関するアンケートにおいても徒歩の不満が多くなっています。環境に配慮した持続可能な都市の実現に向け、徒歩、自転車の快適な交通空間の形成が求められています。

名張市の交通に関するアンケート結果によれば、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。

以上のようなことから、自動車交通需要に対応した道路整備を進める一方で、今後進展する高齢化等を見据え、利用者ニーズに応じた歩行者・自転車空間の確保や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により、公共交通利用を促進するなど、過度に自動車に依存した交通体系から徒歩・自転車、公共交通を中心とした交通体系へのシフトが求められています。

図Ⅱ.4.21 名張市関連トリップの代表交通手段※²構成



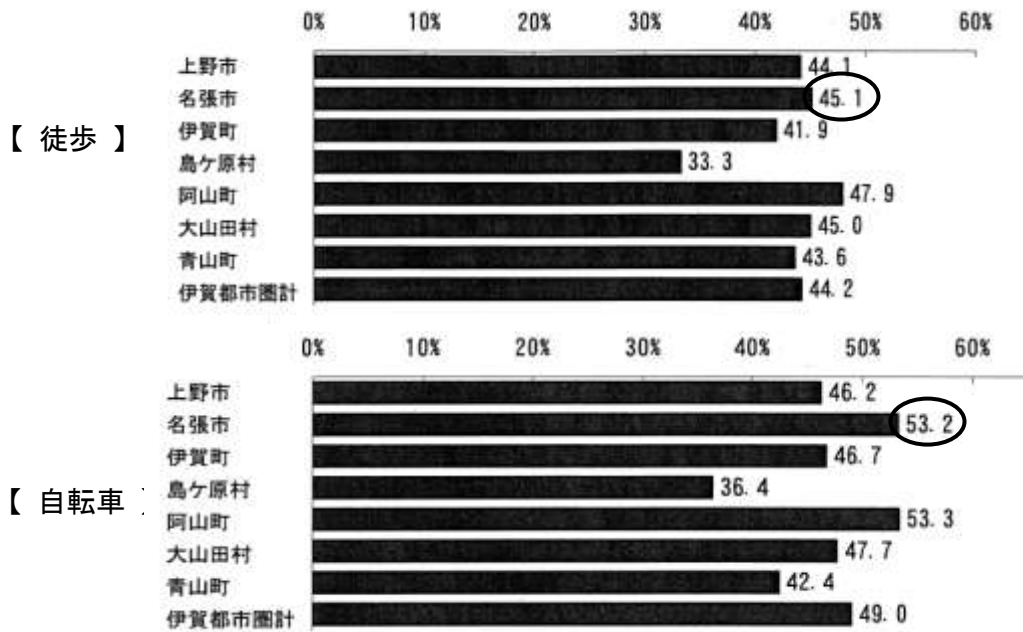
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

※各ゾーンあるいは市（合計）に関連するトリップ（発着のいずれかがゾーン内）を対象としています。

※¹ 自動車分担率とは、全体（全手段）のトリップに対して自動車を利用するトリップが占める割合を意味します。

※² 代表交通手段とは、ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段を表し、優先順位は鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となります。

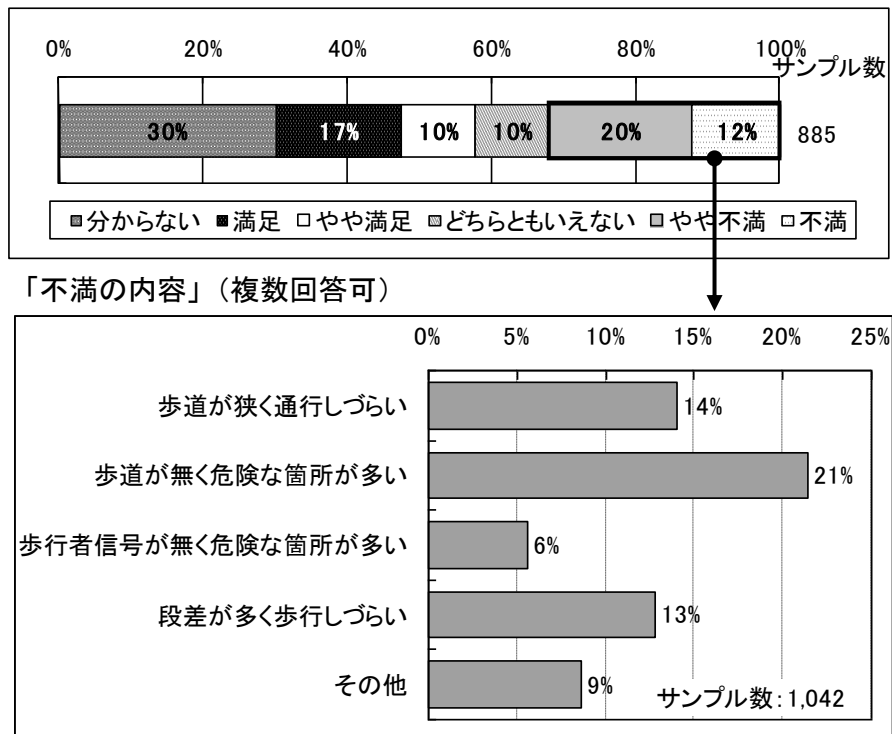
図Ⅱ.4.22 市町村別不満層の割合



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

図Ⅱ.4.23 名張の交通手段別満足状況（徒歩）

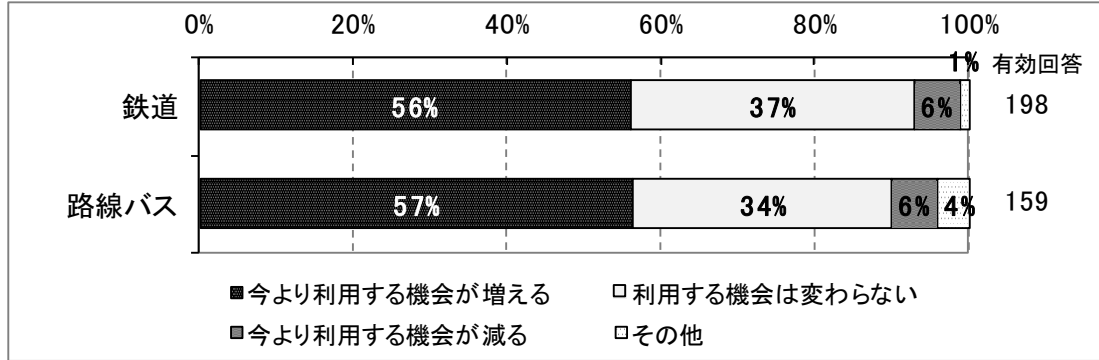
【 徒歩の満足状況 】



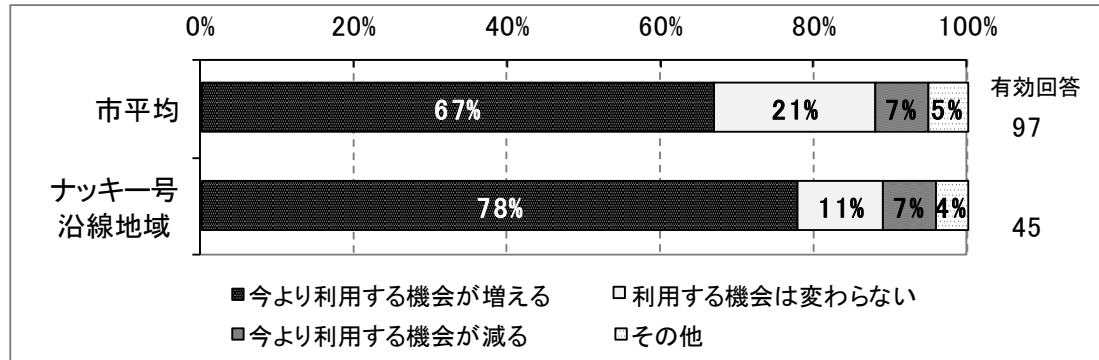
資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

＜問題が解決された場合の公共交通機関の利用機会の変化＞

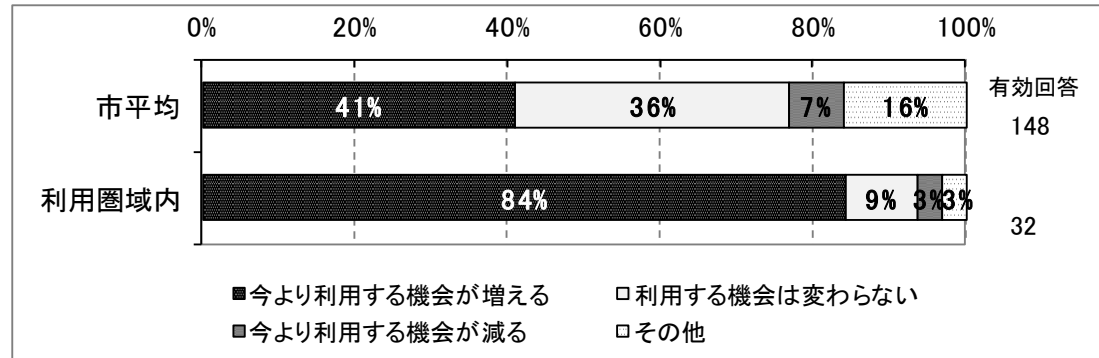
図Ⅱ.4.24 鉄道及び路線バスの利用頻度の変化(自動車利用者)



図Ⅱ.4.25 ナッキー号の利用頻度の変化



図Ⅱ.4.26 地域コミュニティバスの利用頻度の変化



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

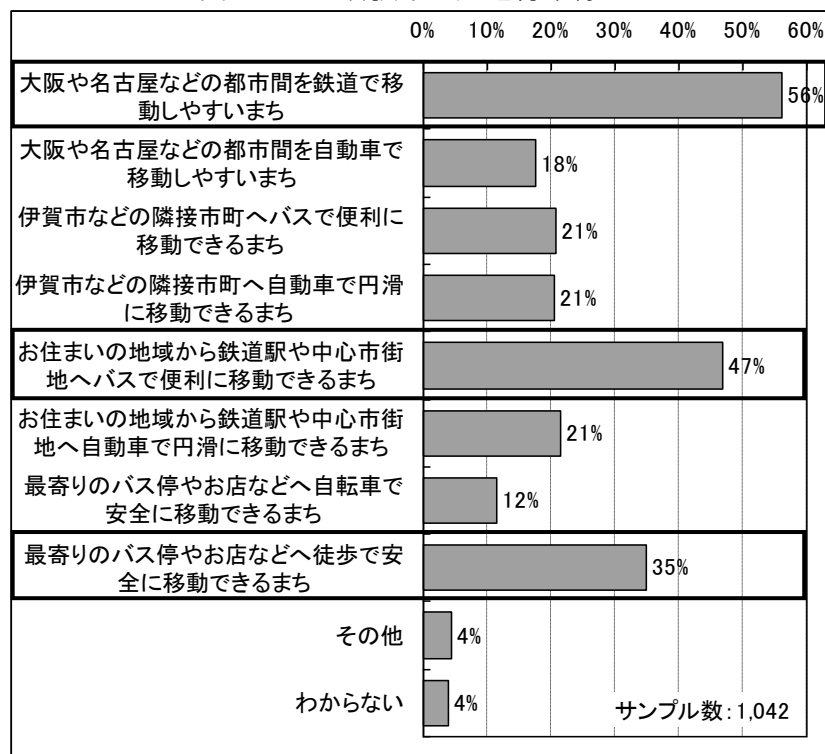
②ベスト・ミクスト・ネットワークの実現

名張市の交通将来像として「大阪や名古屋などの都市間を鉄道で移動しやすいまち」、「鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち」、「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」など、多様な交通手段による移動が望まれる一方で、各交通手段の不満割合は、自動車・自動二輪等で 21%、鉄道で 30%、路線バスで 32%、自転車で 25%、徒歩で 32%となっています。不満の内容は、「道路の幅が狭く危険な箇所がある」といった道路構造上の問題や、「運賃が高い」、「運行本数が少ない」といった鉄道やバスそのもののサービス水準に加え、「他の交通機関との接続が悪い」といった乗り継ぎの利便性に関する問題が多く挙げられています。また、これら公共交通の不満内容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。

これまで名張市の交通施策は、道路整備を中心に進めてきましたが、依然、道路に関する不満は多く、安全な道路空間の確保が求められるものの、今後進展する高齢化を考えた場合、自動車を中心とした道路整備のみでは、高齢者などに移動が困難な人のモビリティを確保していくことは困難です。一方、公共交通は、個別の事業として一定のサービス水準を確保してきましたが、アンケート結果からみると、鉄道・路線バス・コミュニティバスの相互連携が欠如するなど、必ずしも利用しやすいサービスが提供されているとは言えない状況にあります。

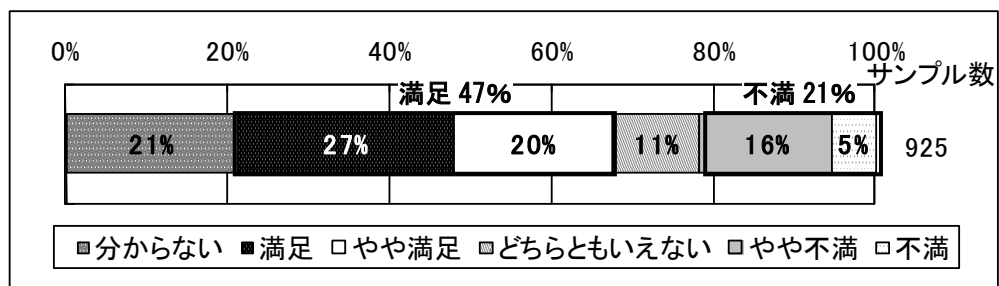
これらより、今後急激に進展する高齢社会において、市民の日常生活に不可欠な社会・生活基盤として各種交通手段が適切に機能するためには、安心・安全な道路空間の確保や利便性が高い公共交通サービスの提供など鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩といったすべての交通手段が有機的かつ一体的に機能するよう、都市交通網「ベスト・ミクスト・ネットワーク」を形成する必要があります。

図Ⅱ.4.27 名張市の交通将来像

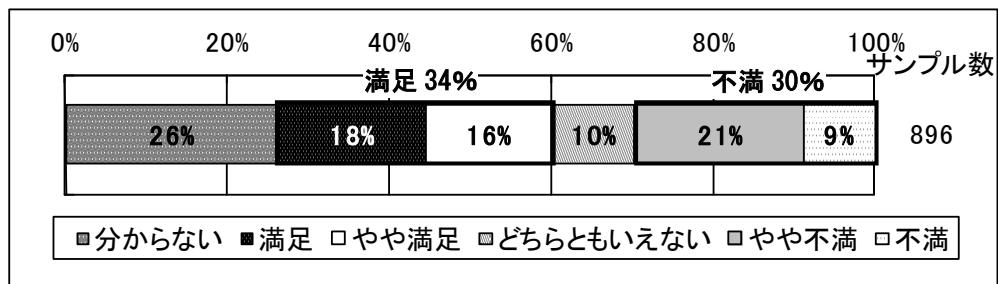


資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

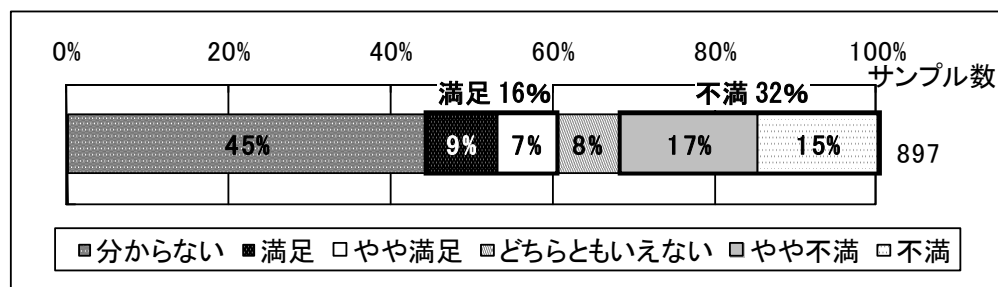
図Ⅱ.4.28 自動車・自動二輪・原付の満足度



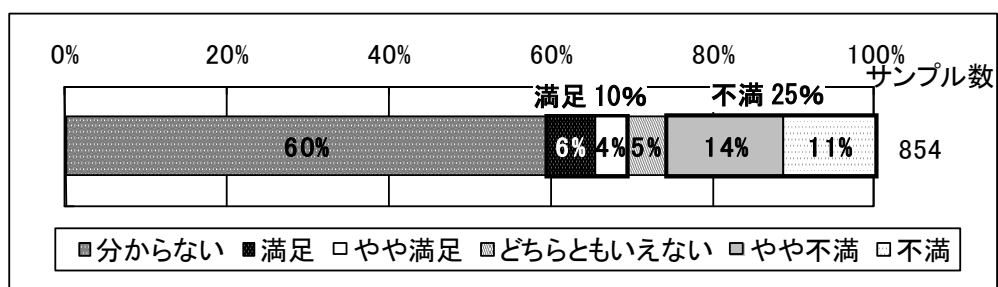
図Ⅱ.4.29 鉄道の満足度



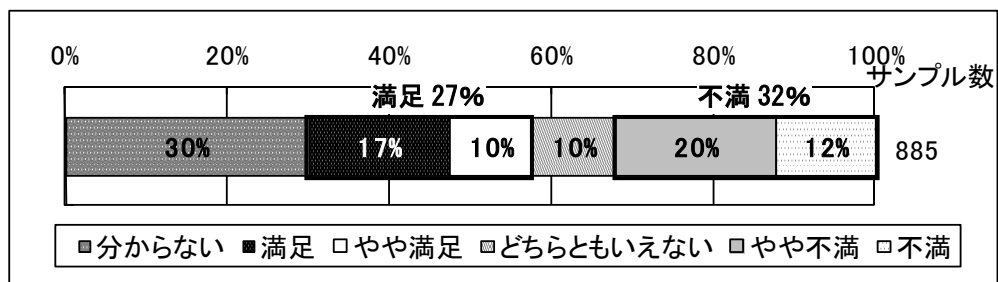
図Ⅱ.4.30 路線バスの満足度



図Ⅱ.4.31 自転車の満足度



図Ⅱ.4.32 徒歩の満足度



資料：名張市の交通に関するアンケート（H22）

D. 「災害に強い安心・安全な交通まちづくり」に関する課題

①災害に強い安心・安全な交通まちづくりへの対応

本市では、名張断層帯（推定活断層）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ことから、災害時における緊急輸送道路や避難路の整備とともに、リダンダンシーの確保が求められています。

表Ⅱ.4.1 プレート境界型あるいは内陸活断層の地震の発生確率

断層帯名または地震名	地震発生確率	
	30年以内	50年以内
東海地震	87%（参考値）※	—
南海地震	60%程度	80～90%
東南海地震	70%程度	90%程度以上
頓宮断層	1%以下	2%以下
木津川断層帯	ほぼ0%	ほぼ0%
布引山地東縁断層帯西部	ほぼ0%～1%	ほぼ0%～2%
布引山地東縁断層帯東部	0.001%	0.002%
名張断層帯〔推定活断層〕	長期評価の対象外	長期評価の対象外

資料：名張市地域防災計画（H22）

※2012年1月1日現在、政府の地震調査委員会は、今後30年以内に東海地震が発生する確率を87%から88%に更新しています。

表Ⅱ.4.2 被害の想定

想定地震	震度	全壊・消失棟数 (棟)	半壊棟数 (棟)	死亡者数 (人)	負傷者数 (人)	避難者数 (人)
名張断層帯〔推定活断層〕	6強	925	2,135	27(冬の5時)	308(冬の5時)	909(冬の5時)
木津川断層帯	5強	64	148	5(冬の5時)	13(冬の5時)	22
頓宮断層	5弱	42	101	3(冬の5時)	8(冬の5時)	8
布引山地東縁断層帯西部	5弱	14	35	1(冬の5時)	2(冬の5時)	—
布引山地東縁断層帯東部	5弱	32	77	3(冬の5時)	5(冬の5時)	2
東海・東南海・南海地震	5弱	53	104	4(冬の5時)	7(冬の5時)	17
東南海地震の数時間後～ 数十時間後に南海地震	5弱	50	92	3(冬の5時)	6(冬の5時)	17

資料：名張市地域防災計画（H22）