

Ⅲ. 交通将来像と都市交通施策の基本方針

1. 名張市の交通将来像

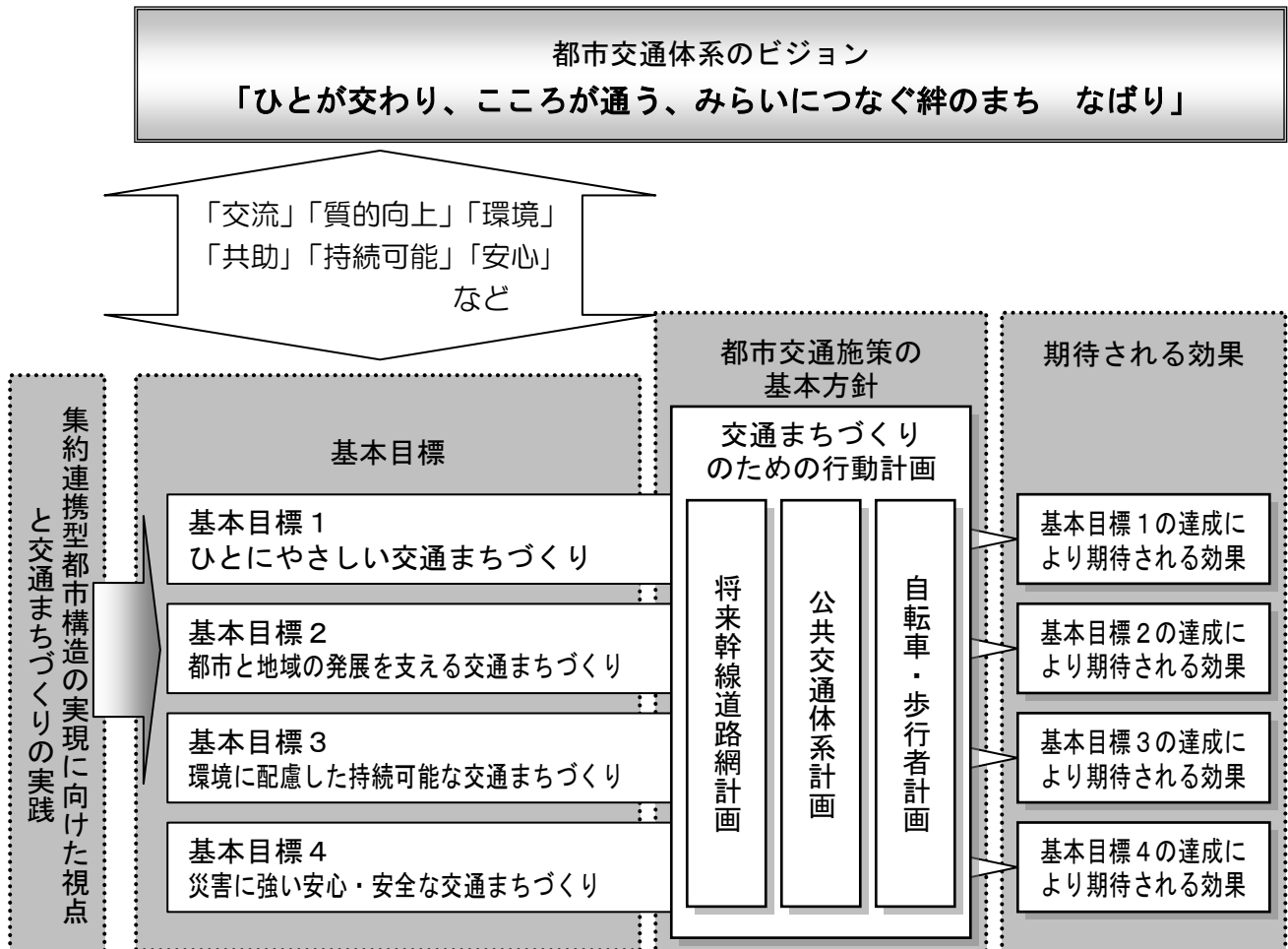
前章では、集約連携型都市構造の構築を目指して序論で示した視点と交通まちづくりの観点で設定した4つの基本目標から課題の整理を行いました。

これら課題への対応として、自動車による円滑なモビリティと災害に強い交通体系を確保するとともに、人と環境にやさしい、持続可能な都市づくりを進めることとし、4つの基本目標から導かれる、公共交通による移動の利便性確保、安心・安全な自転車・歩行者交通環境の創出、かしく自動車を利用する暮らしなど、望ましい都市交通体系「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築を目指します。

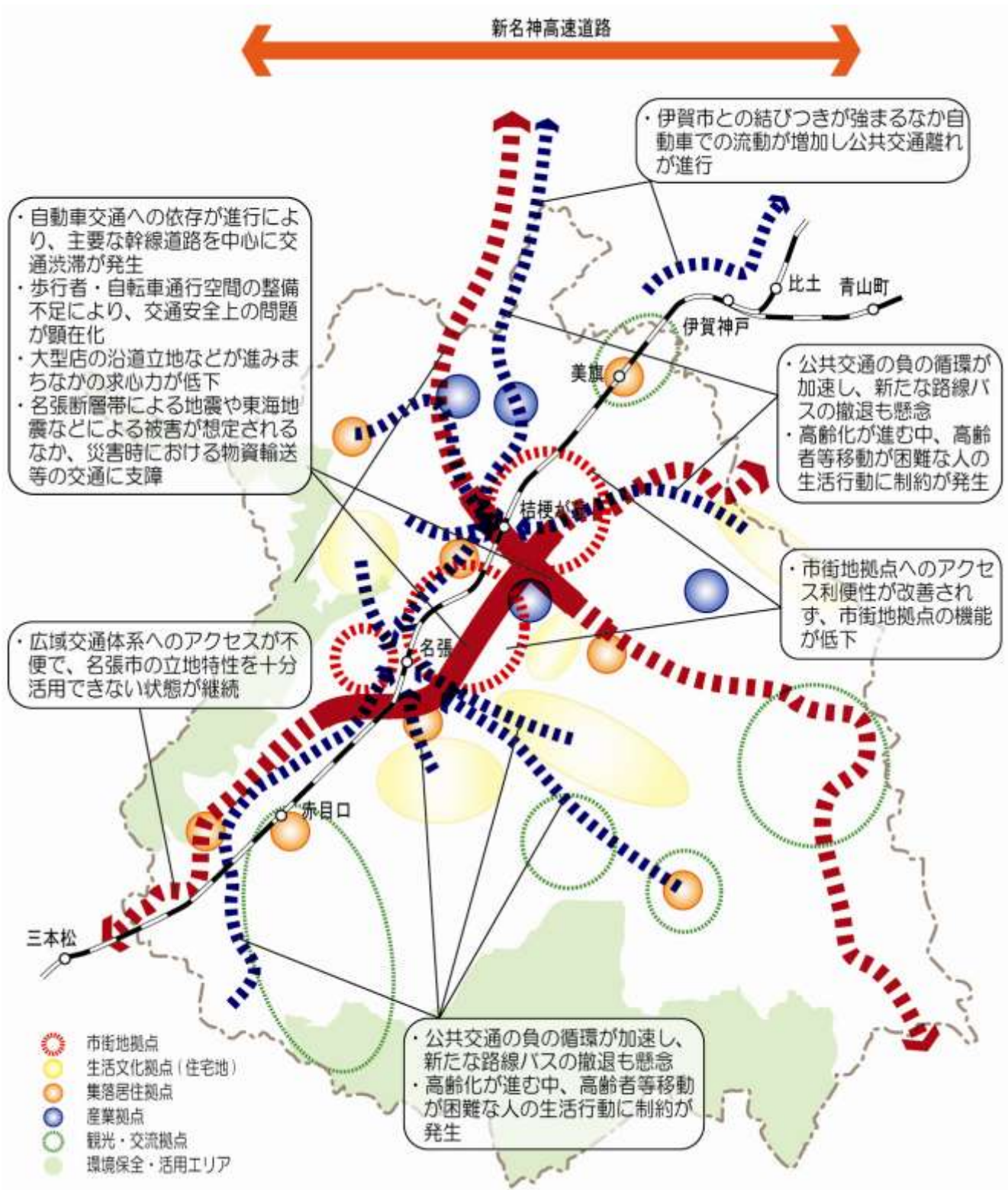
このことについて多様な主体の連携・協働で取り組むため、4つの基本目標を包括し、各主体が共有するビジョンを「ひとが交わり、ころが通う、みらいにつなぐ絆のまち なばり」と定めます。

また、基本目標を達成するため、都市交通施策の基本方針を、将来幹線道路網計画、公共交通体系計画、自転車・歩行者計画といった分野別（交通モード別）に整理し、これら分野別計画を効率的かつ効果的なものとする交通まちづくりのための行動計画を定め、基本目標の達成により、日常生活の中で期待される効果をわかりやすく提示します。

図Ⅲ.1.1 都市交通体系のビジョンと基本目標

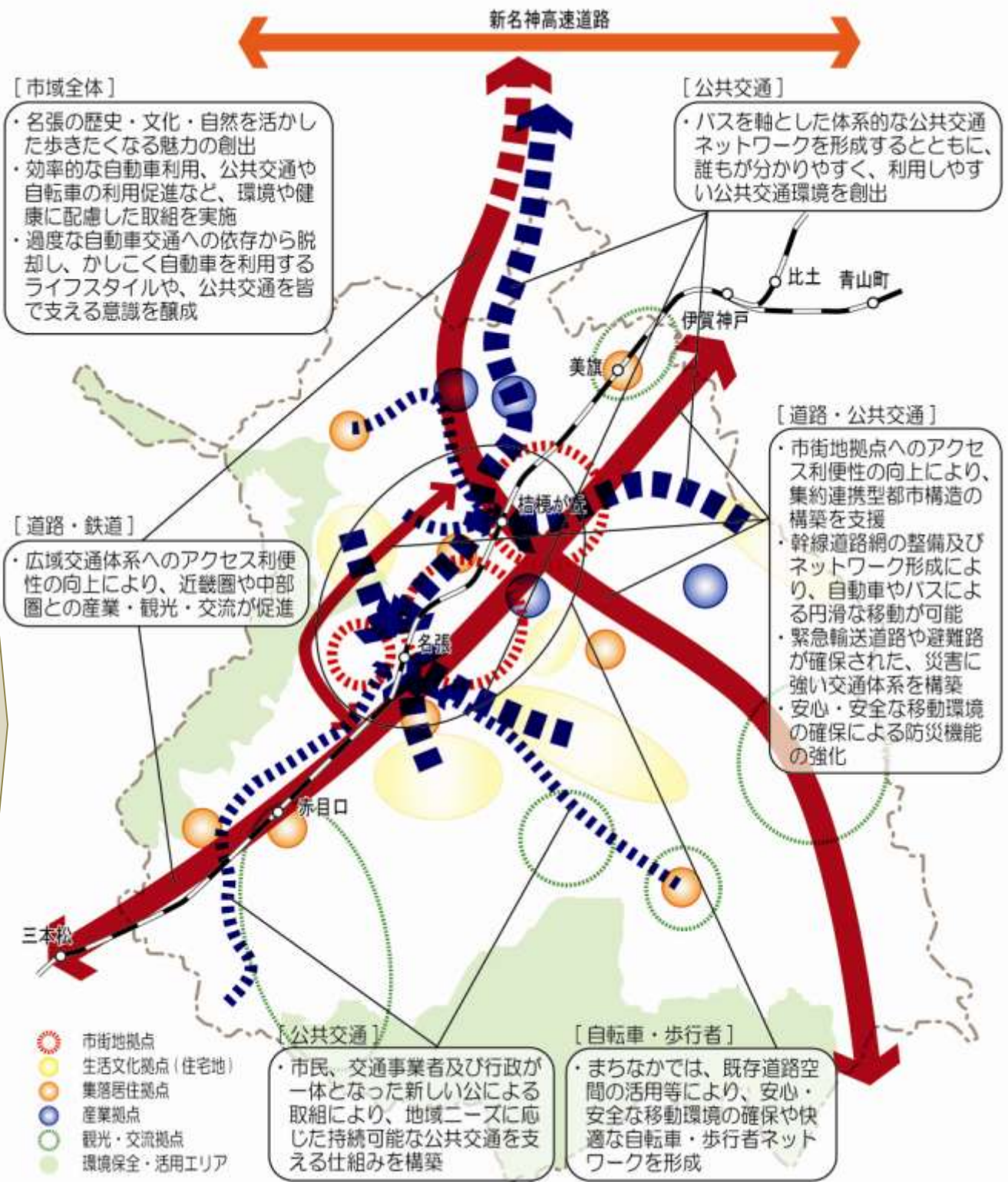


■このままでは・・・



過度な自動車利用や施設整備の遅れによる交通渋滞の発生など、様々な問題が顕在化しつつあります。このままでは、名張市の一体的発展が阻害されるとともに、利用者の減少による路線バスの廃止など、都市機能に支障を来す懸念や、CO₂ 排出量の増大等により環境負荷が増大し、都市として健全で持続可能な発展が困難になってしまうことが予想されます。

■これからは・・・



こうした問題を解決するため、これからは、自動車による円滑なモビリティと災害に強い交通体系を確保するとともに、人と環境にやさしい、持続可能な集約連携型都市の構築を目指します。そのために、公共交通による移動の利便性を確保するとともに、安心・安全な自転車・歩行者交通環境を創出し、かしこく自動車を利用する暮らしと望ましい都市交通体系「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築を目指します。

2. 都市交通施策の基本方針

都市交通体系のビジョン

ひとが交わり、こころが通う、みらいにつなぐ絆のまち なびり

自動車による円滑なモビリティと災害に強い交通体系を確保するとともに、人や環境にやさしい持続可能な集約連携型都市の構築を目指します。そのために、公共交通による移動の利便性を確保するとともに、安心・安全な自転車・歩行者交通環境を創出し、かしこく自動車を利用する暮らしと望ましい都市交通体系「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築を目指します。

基本目標1：ひとにやさしい交通まちづくり

このままでは…

- 歩行者・自転車通行空間の不連続・整備不足により、交通安全上の問題が顕在化
- 伊賀市との結びつきが強まるなか自動車での流動が増加し、公共交通離れが進行
- 公共交通利用者の減少と公共交通サービス水準の低下という負の循環が加速し、新たな路線バスの撤退も懸念
- 高齢化が進む中、高齢者等移動が困難な人の生活行動に制約が発生

これからは…

- まちなかでは、既存道路空間の活用等により、安心・安全な移動環境の確保や、快適な自転車・歩行者ネットワークを形成
- バスを軸とした体系的な公共交通ネットワークを形成するとともに、誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境を創出
- 市民、交通事業者及び行政が一体となった新しい公による取組により、地域ニーズに応じた持続可能な公共交通を支える仕組みを構築

基本目標2：都市と地域の発展を支える交通まちづくり

このままでは…

- 広域交通体系へのアクセスが不便で、立地特性（近畿圏、中部圏の結節点に位置）を十分活用できない状態が継続
- 市街地拠点へのアクセス利便性が改善されず、市街地拠点の機能が低下
- 自動車交通への依存が進行することにより、主要な幹線道路を中心にさらなる交通渋滞が発生
- 住宅地のスプロール化、大型店の沿道立地が進み、名張のまちなかの求心力は低下

これからは…

- 広域交通体系へのアクセス利便性の向上により、近畿圏や中部圏との産業・観光・交流を促進
- 市街地拠点へのアクセス利便性の向上により、集約連携型都市構造の構築を支援・誘導
- 幹線道路網の整備及びネットワーク形成により、自動車・バスによる円滑な移動、自転車・徒歩による安心・安全な移動が可能
- 名張の歴史・文化・自然を活かした歩きたくなる魅力を創出

基本目標3：環境に配慮した持続可能な交通まちづくり

このままでは…

- 自動車交通への依存が進行することにより、環境負荷が増大

これからは…

- 効率的な自動車利用、公共交通や自転車の利用促進など、環境や健康に配慮した取組を実施
- 過度な自動車利用への依存から脱却し、かしこく自動車を利用するライフスタイルや、公共交通を皆で支える意識を醸成

基本目標4：災害に強い安心・安全な交通まちづくり

このままでは…

- 名張断層帯（推定断層帯）による地震や東海地震などの発生に伴う被害が想定されるなか、災害時における緊急輸送や避難など安全な交通機能の確保が困難

これからは…

- 緊急輸送道路や避難路が確保された災害に強い交通体系を構築
- 安心・安全な移動環境の確保による防災機能の強化

都市交通施策の基本方針

交通まちづくりのための行動計画

将来幹線道路網計画

都市間・都市内自動車交通の円滑化及び災害に強い交通体系の構築に資する骨格的道路網の整備・形成

施策の基本方針①
広域交通軸の整備

施策の基本方針②
東西・南北の都市交通軸の整備

施策の基本方針③
市内交通軸の整備

施策の基本方針④
緊急輸送網及び避難路の整備

公共交通体系計画

バスを軸とした体系的な公共交通ネットワークの形成と多様な交通手段が有機的かつ一体的に機能する都市交通網の整備

施策の基本方針①
鉄道及びバス交通が一体となった公共交通ネットワークの形成

施策の基本方針②
鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化

施策の基本方針③
人と環境にやさしい公共交通環境の整備

施策の基本方針④
地域住民の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供

自転車・歩行者計画

まちなかを安心・安全かつ快適に移動できる歩行者・自転車通行空間の整備とネットワークの形成

施策の基本方針①
自転車・歩行者ネットワークの形成

施策の基本方針②
魅力ある自転車・歩行者空間の創出

施策の基本方針③
安心・安全な移動環境の確保

自動車からのモード転換を促進するための環境整備と交通行動の変容

施策の基本方針①
TDM^{*1}の実施による都市交通の誘導

施策の基本方針②
MM^{*2}の実施による過度な自動車利用の抑制

施策の基本方針③
公共交通を皆で支える意識の醸成

期待される効果

市内の公共交通利用環境が改善され、誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスが確保されます。

市街地拠点等での安心・安全な自転車・歩行者空間が確保されます。

産業活動を支える自動車の移動が円滑になり、目的地までの所要時間が短縮します。

市街地拠点へのアクセスが便利になり、来訪頻度が増加します。

市街地拠点での回遊性が高まり、にぎわいが創出されます。

市民の自発的な交通行動の変容により、自動車から公共交通への転換がすすみ、環境にやさしいまちになります。

緊急輸送道路や避難路が確保され、災害に対する安心感が向上します。

*1 TDM (Transportation Demand Management) とは、交通需要管理の略。自動車利用者の交通行動の変容を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系であり、円滑な交通流動の実現により、環境の改善、地域の活性化を図ることを意味しています。

*2 MM (Mobility Management) とは、モビリティ・マネジメントの略。多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会的にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組を意味しています。

3. 将来幹線道路網計画

1) 計画策定の背景と目的

「伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）」によると、名張市に関連する交通トリップの代表交通手段構成のうち自動車利用率は、平日で 61%、休日で 82%を占めており、その流動先は、名張市内々交通が平日で 71%、休日で 75%を占めるとともに、名張市内外流動では、伊賀市への流動が半分以上を占めています。名張市では、平成 12 年をピークに既に夜間人口は減少傾向に転じており、将来(H40)発生集中交通量総数は現況(H15)比で平日 85%、休日 81%に減少するものの、自動車利用率は今後とも増加することが予想されるため、将来自動車発生集中交通量（H40）は現況（H15）比 94%に留まっています。

このように、将来的にも依然一定量の自動車需要が見込まれる中で、本市の都市計画道路の整備率は 72%（内概成済 34%を含む）となっており、「名張市の交通に関するアンケート（H22）」によると、約 21%の市民が「狭い道路幅員」、「危険なカーブ」などの道路構造上の問題や、「渋滞による所要時間の増大」などに対し不満を感じており、特に、国道 165 号及び国道 368 号にその不満が集中する傾向にあります。これらの路線は、沿道に商業施設や公益施設などが立地する本市の都市軸として、円滑な自動車交通の処理だけでなく、安心・安全な自転車・歩行者の通行空間の確保や、都市活力の創出につながる産業・観光交通への対応、緊急輸送道路・避難路といった災害時におけるリダンダンシーを確保する路線としての役割が求められています。

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

2) 道路関連施策の基本方針

(1) 道路の種別分類

幹線道路の配置を検討するにあたっては、道路の段階構成に基づく道路種別分類を行い、道路機能を明確にすることが重要です。

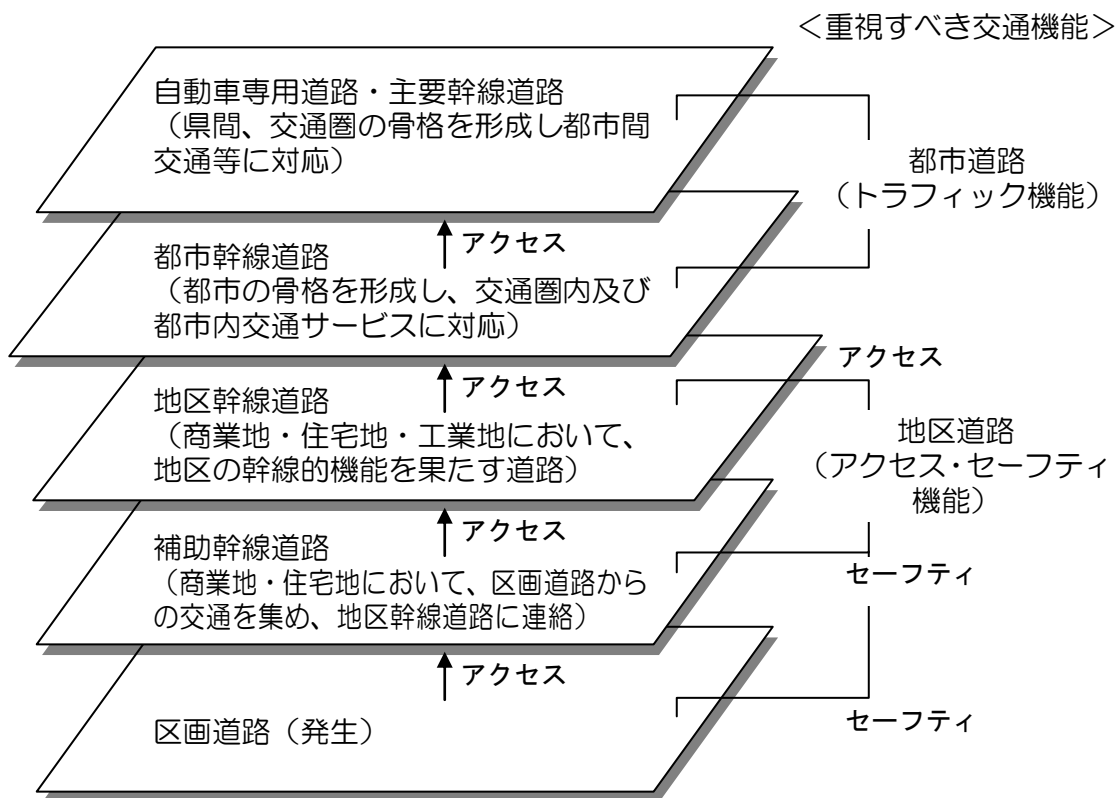
以下に、広域及び都市レベルをサービスエリアとして交通需要に対応する道路を「都市道路」、地区レベルをサービスエリアとして地区や沿道環境の保全と都市道路へのアクセス機能を重視する「地区道路」に大別し、道路の種別分類と基本的な考え方を示します。

表Ⅲ.3.1 道路の種別分類表

道路の種別分類	
都市道路	自動車専用道路
	主要幹線道路
	都市幹線道路
地区道路	地区幹線道路
	補助幹線道路
	区画道路
	特殊道路

} 幹線道路

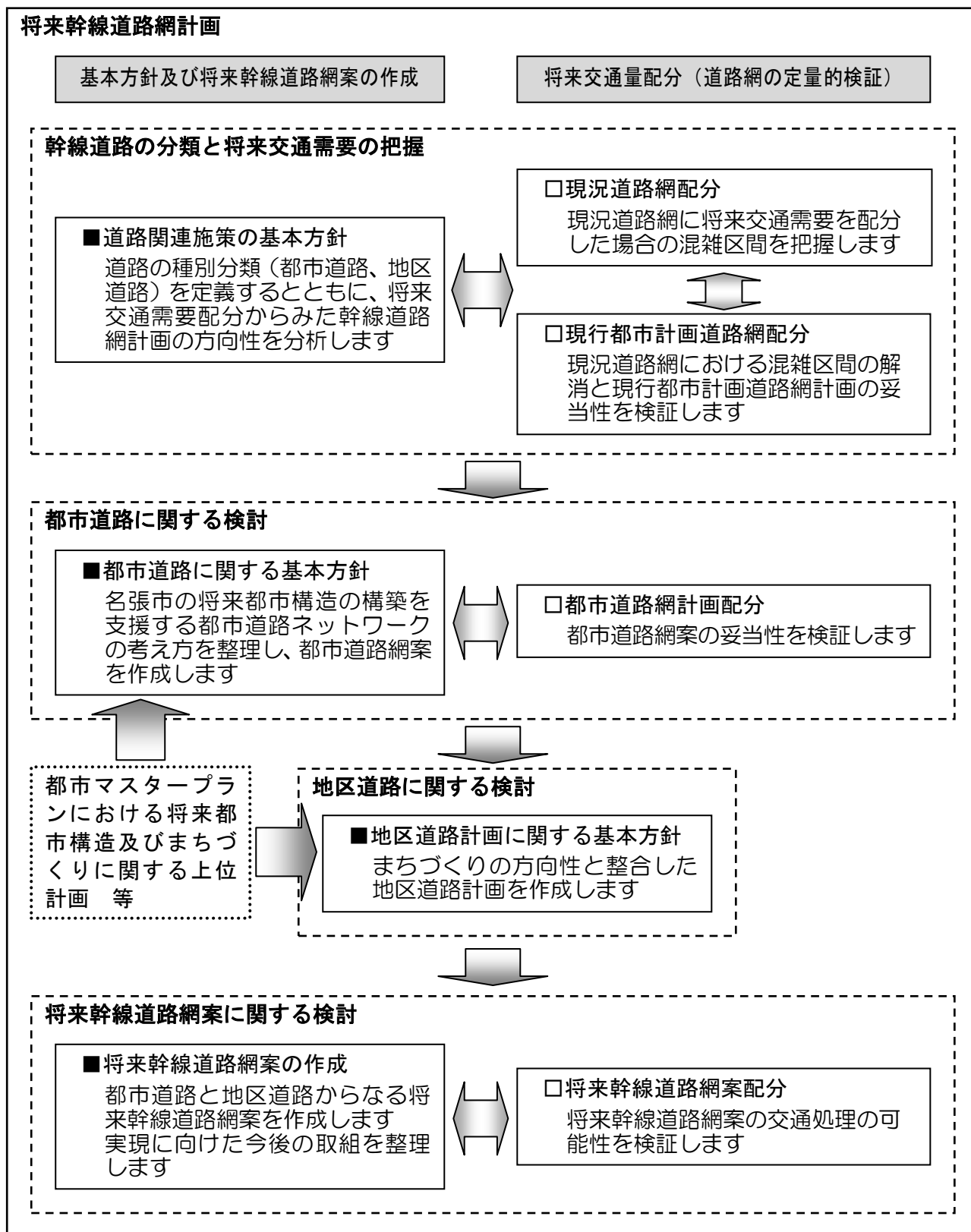
図Ⅲ.3.1 道路の種別分類と基本的な考え方



(2) 将来幹線道路網計画の検討フロー

本マスタープランにおける将来幹線道路網計画の検討フローを以下に示します。

図Ⅲ.3.2 将来幹線道路網計画の検討フロー



3) 都市道路計画に関する基本方針

(1) 将来交通需要の予測

本マスタープランにおける将来交通量配分は、伊賀都市圏パーソントリップ調査において予測されている平成 37 年を目標年次とする自動車交通量予測結果及び配分手法（均衡配分）を用いて、将来人口フレーム等の配分条件を変更することで、平成 40 年を目標年次とする将来交通需要予測を行います。

① 将来人口フレームの設定

将来人口フレームは、国立社会保障・人口問題研究所の市区町村別将来推計人口（平成 20 年 12 月推計）における推計人口（平成 37 年、平成 42 年）より、名張市総合都市交通マスタープランの目標年次となる平成 40 年を設定します。

表Ⅲ.3.2 将来人口フレーム(5 歳以上人口)

(単位：人)

	人口問題研究所推計値			伊賀都市圏パーソントリップ調査予測値			本マスタープラン設定値		
	名張市	伊賀市	合計	名張市	伊賀市	合計	名張市	伊賀市	合計
H22	77,628	95,031	172,659						
H27	76,100	92,744	168,844	76,639	94,027	170,666			
H32	73,690	89,654	163,344						
H37	70,642	86,251	156,893	73,221	87,959	161,180			
H40							68,504	84,138	152,642
H42	67,074	82,728	149,802						
H47	63,050	79,003	142,053						

※伊賀都市圏パーソントリップ調査の予測値との比較検討を行うため 5 歳以上人口としています

② 将来発生集中交通量の予測

将来交通需要予測の手法は、伊賀都市圏パーソントリップ調査の予測手法に準じるものとし、現況データを将来人口フレームで再拡大し、その結果得られる目的別発生集中交通量を手段分担モデルで手段分担率を補正する手法を用いて算定します。

表Ⅲ.3.3 将来交通需要予測

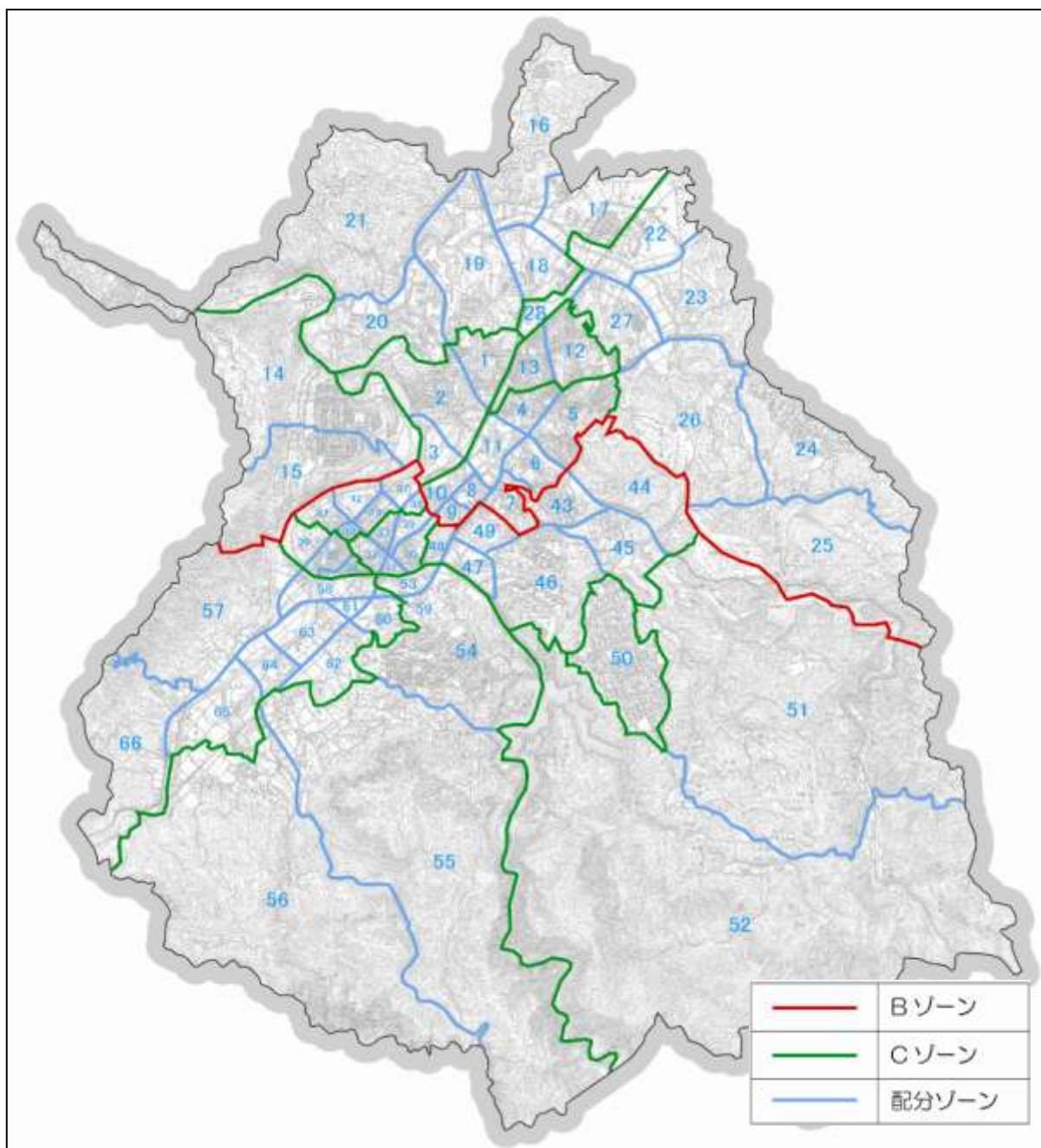
(単位：百トリップエンド/日)

	総発生集中交通量		自動車発生集中交通量		自動車利用率	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
H15	3,258	2,762	2,006	2,257	62%	82%
H37	3,030	2,472	2,007	2,019	66%	82%
H40	2,759	2,228	1,904	1,799	69%	81%

③配分ゾーンの設定

伊賀都市圏パーソントリップ調査の予測単位である 14 のCゾーンでは、都市計画道路等の配分対象道路網密度に対してゾーンが大きく、適切な路線別交通量を予測することが困難であることから、都市計画道路等の配置密度、鉄道・河川等の地形・地物、主要な発生集中源の規模等を踏まえた上で、66の配分ゾーンへと細分化を行います。

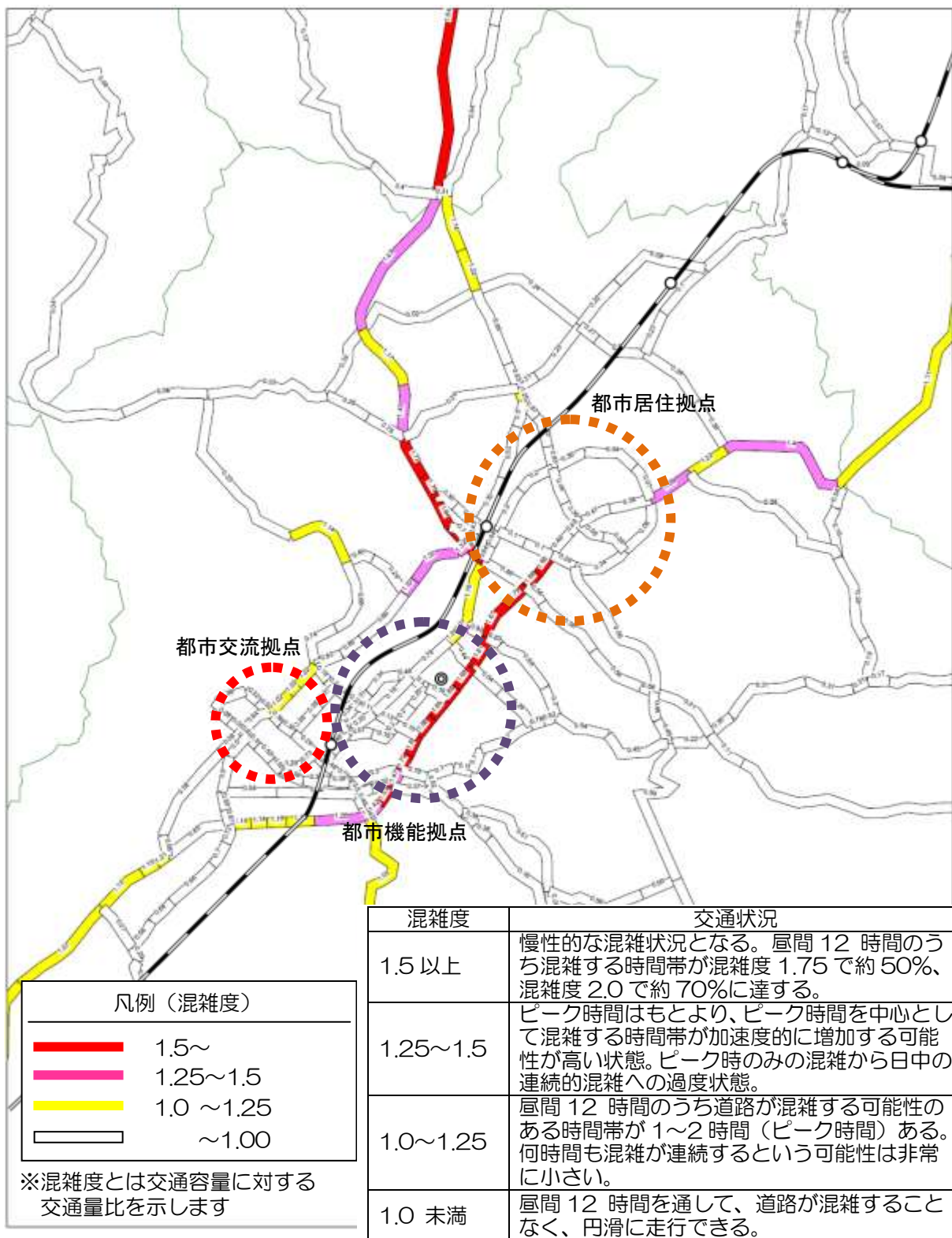
図Ⅲ.3.3 配分ゾーン図



④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。

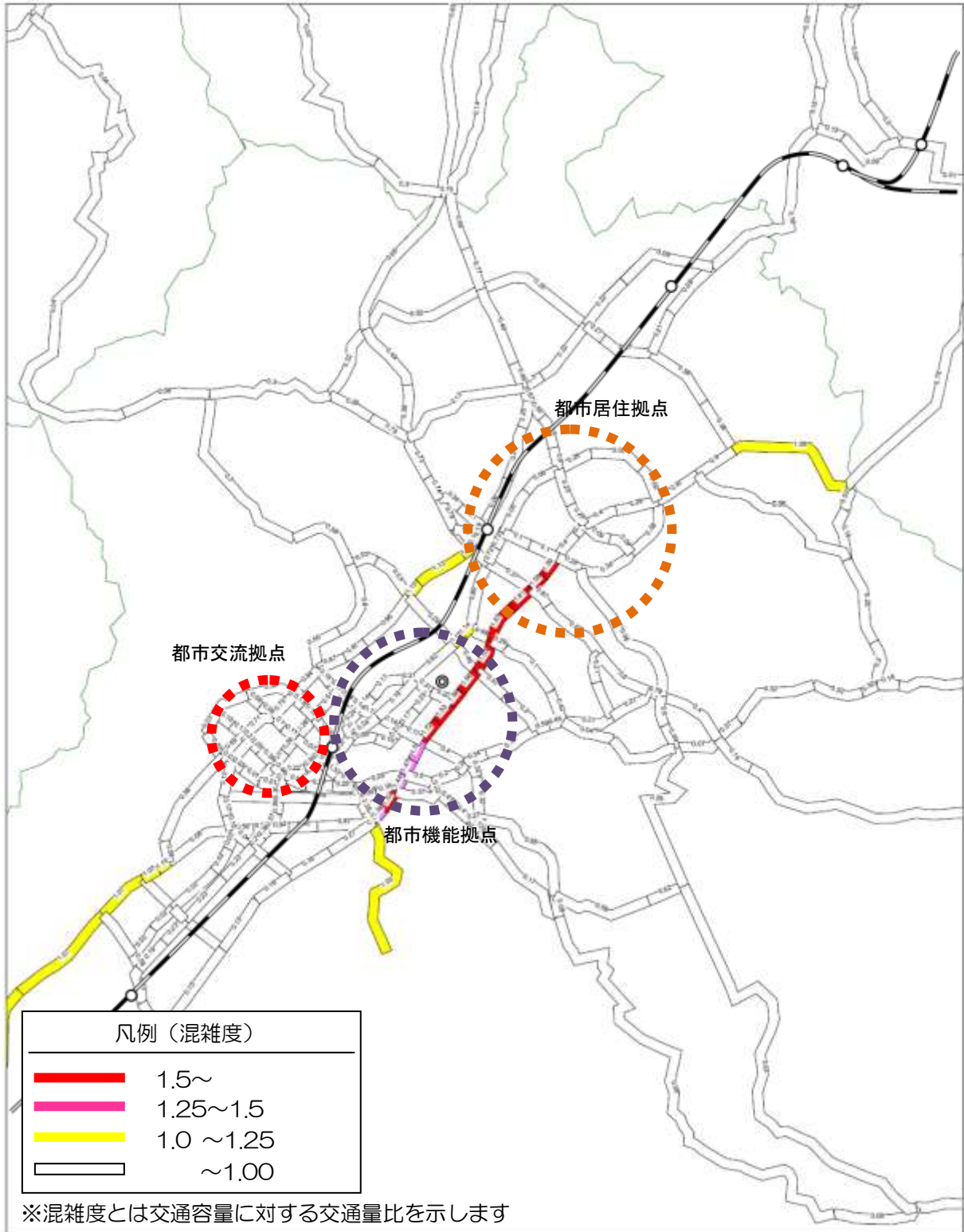
図Ⅲ.3.4 現況道路網に将来交通需要を配分した場合の混雑度図



⑤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は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Ⅲ.3.5 現行都市計画道路網における混雑度図



(2) 都市道路ネットワークの考え方

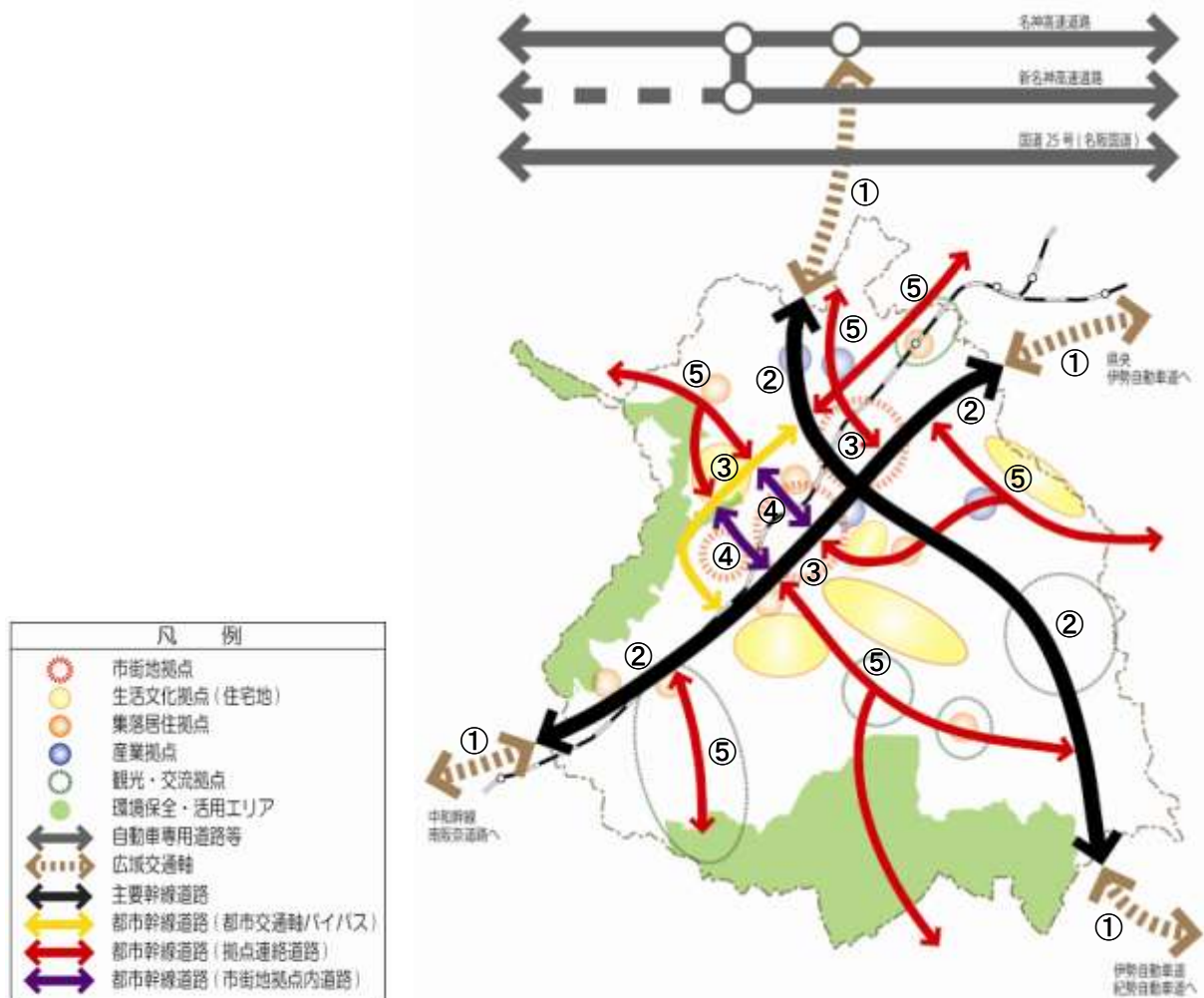
現況道路網及び現行都市計画道路網における将来交通量配分結果からみると、名張市の東西・南北の骨格となる国道 165 号及び国道 368 号において混雑度 1.5 を超過する区間が連続して発生しており、円滑かつ快適な自動車交通処理機能を確保するためには、これら名張市の骨格となる国道 165 号及び国道 368 号の機能強化又は代替機能の確保が課題となります。

名張市の将来都市構造は、市街地が東西方向に長く展開することから、市街地拠点周辺の交通需要に対しては東西の柱軸道路により処理し、柱軸道路間の連絡及び市街地拠点内へのアクセスはステップ道路により処理する梯子型（ラダーパターン）を基本型とし、都市道路のネットワーク形成を目指します。

表Ⅲ.3.4 都市道路が担う交通軸の区分と位置づけ

広域交通軸	①広域的な交通需要に対処するとともに災害への対応に配慮した道路ネットワーク
都市交通軸	②広域交通軸と一体となり、名張市の骨格を形成する道路ネットワーク
市内交通軸	③都市交通軸とともに市街地拠点の外郭を形成する道路ネットワーク
	④市街地拠点内のモビリティの向上に資する道路ネットワーク
	⑤市街地拠点と市内の各拠点又は隣接都市のアクセシビリティの向上に資する道路ネットワーク

図Ⅲ.3.6 都市道路の基本型と交通軸の概念図



基本方針 1 広域交通軸の整備

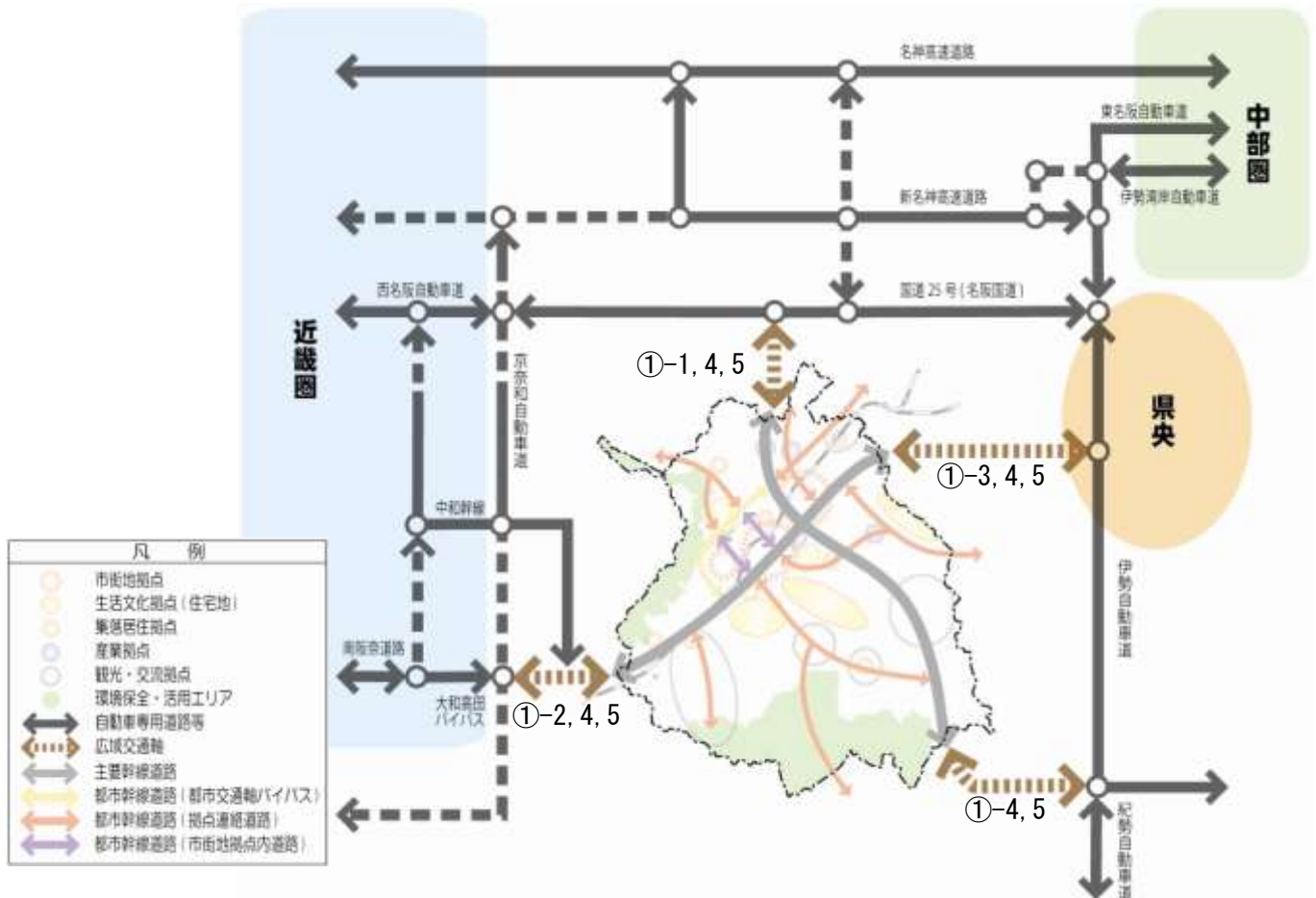
広域交通軸は、国道 368 号から名阪国道を利用する大都市圏（近畿及び中部）アクセスと、国道 165 号及び近畿日本鉄道を利用する東西方向の大都市圏アクセスが中心となっています。

新たな広域交通網を構成する要素として、国土を東西につなぐ新名神高速道路の整備が進みつつあります。これにつながる交通軸として名神名阪連絡道路構想があり、整備時には名張市から全国へのアクセスは大幅に改善され、産業の立地も期待されますが、長期的な構想であることから、引続き整備促進を関係機関に要請する必要があります。

他方、近畿圏においては、京奈和自動車道の整備が進んでおり、あわせて南阪奈道路、中和幹線などの整備も行われています。国道 165 号や名阪国道を經由しての近畿圏へのアクセスの改善は、広域的な交流を促進するとともに災害に強い道路ネットワークの強化に繋がることから、国道 368 号 4 車線化の早期整備の要請とあわせて、国道 165 号及び関連道路の整備を近隣市町と連携して要請するなど、広域交通環境の改善を目指します。

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

図Ⅲ.3.7 広域交通軸に該当する路線(濃く表示)



基本方針2 東西・南北の都市交通軸の整備

都市交通軸は、東西をつなぐ国道165号と近畿日本鉄道大阪線、南北をつなぐ国道368号が主軸となっています。

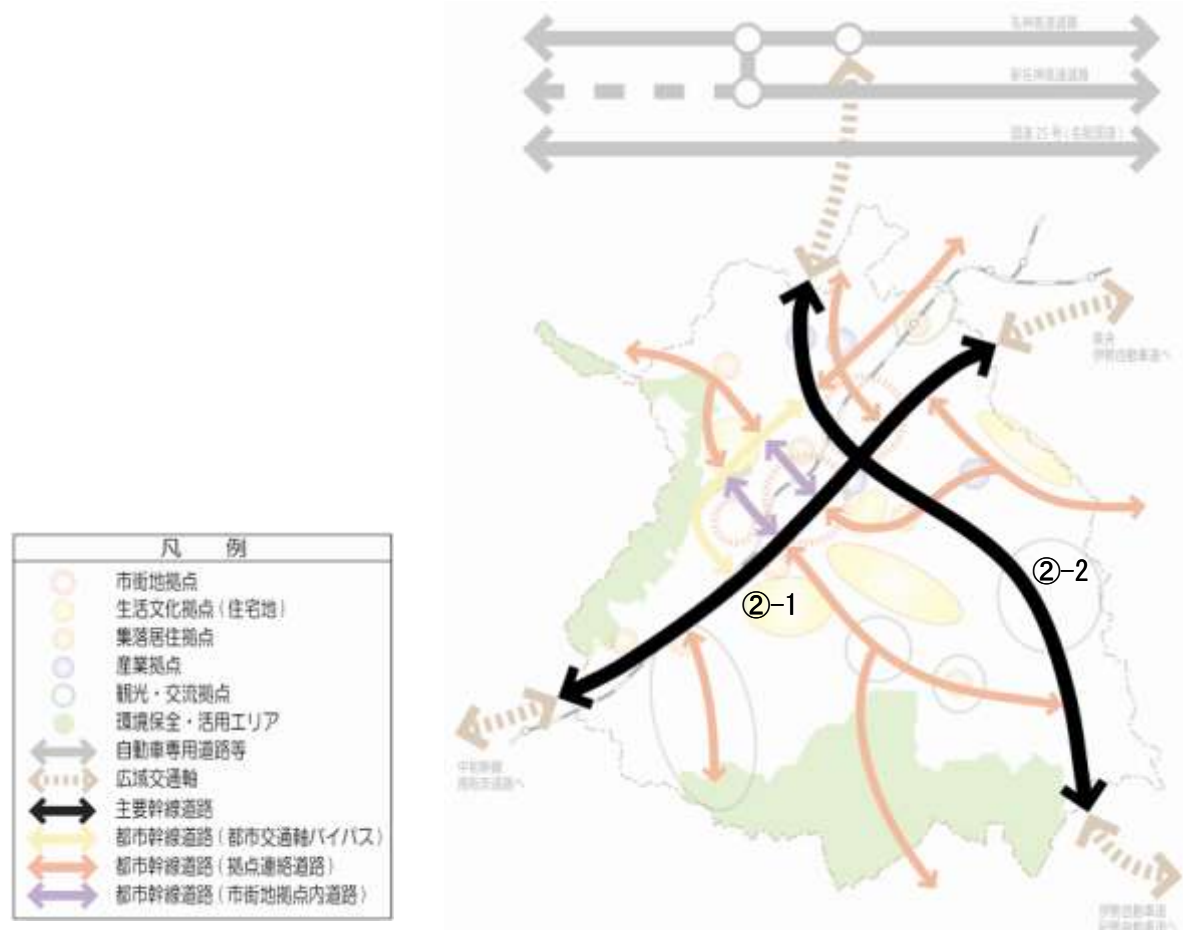
東西軸については、大都市圏（近畿及び中部）との連携を図る軸として位置づけられ、今後も本市の重要な生命線となる軸であり、交通機能の確保と充実が重要な課題となっています。こうしたことから、国道165号の交通混雑を緩和し、活発な都市活動を確保できるよう、部分改良や交通対策を関係機関に要請します。

南北軸に関しては、名阪国道へのアクセス路として広域的な物流や隣接地域との交流などの面から北向きの重要性は高まりつつあり、南向きに関しては他地域からの観光・交流のためのアクセス路として位置づけられるため、北部の2車線暫定供用区間の4車線化と南部の未改良区間の早期改修を促進します。

これら東西軸及び南北軸として位置づけられる国道165号及び国道368号は、市民の生活、文化、産業活動、物流、医療、災害対策、観光、交流など多様な機能を担う軸であり、交通混雑を緩和し、活発な都市活動を確保できるよう、関係機関へ整備促進を要請します。

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

図Ⅲ.3.8 都市交通軸に該当する路線(濃く表示)



基本方針3 市内交通軸の整備

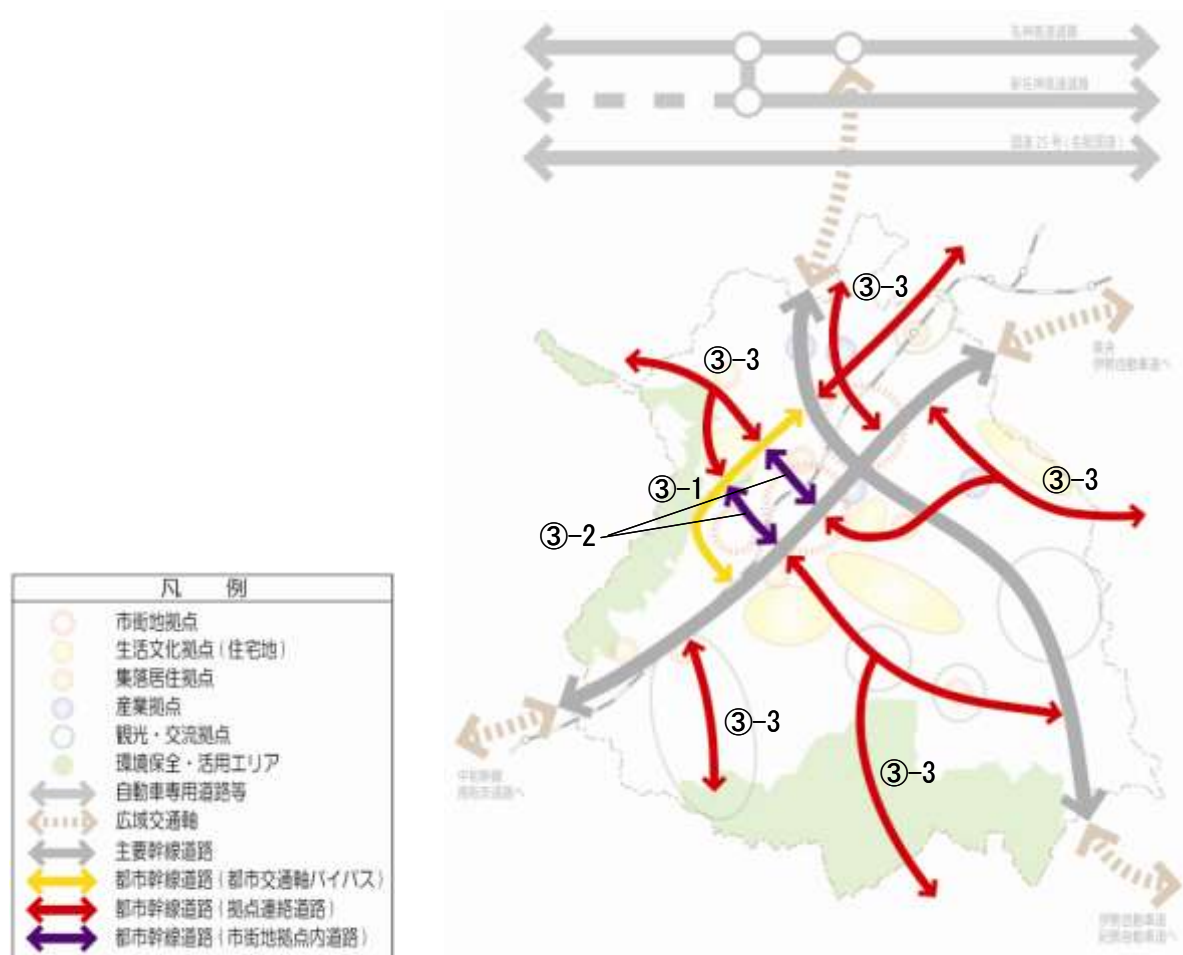
市内交通軸は、日常生活において必要となる市内移動を支える軸であり、将来都市構造の構築及び各拠点間の連携、交流のための軸として位置づけられます。

市内交通軸は、自動車が円滑かつ快適に走行できる道路交通環境の充実が重要な要因となりますが、整備が十分でない区間がみられるとともに、自動車による移動だけでなく、バス、自転車、徒歩などによる安心・安全な移動環境の確保も課題となっているため、これら多様な移動手段に対応した道路交通環境の整備を促進します。

また、三重県との連携のもと、市中心部における交通負荷の軽減に資する骨格的な幹線道路の整備及び隣接都市との交流を促進するため、既存県道の整備、改良等を推進します。

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

図Ⅲ.3.9 市内交通軸に該当する路線(濃く表示)



基本方針 4 緊急輸送網及び避難路の整備

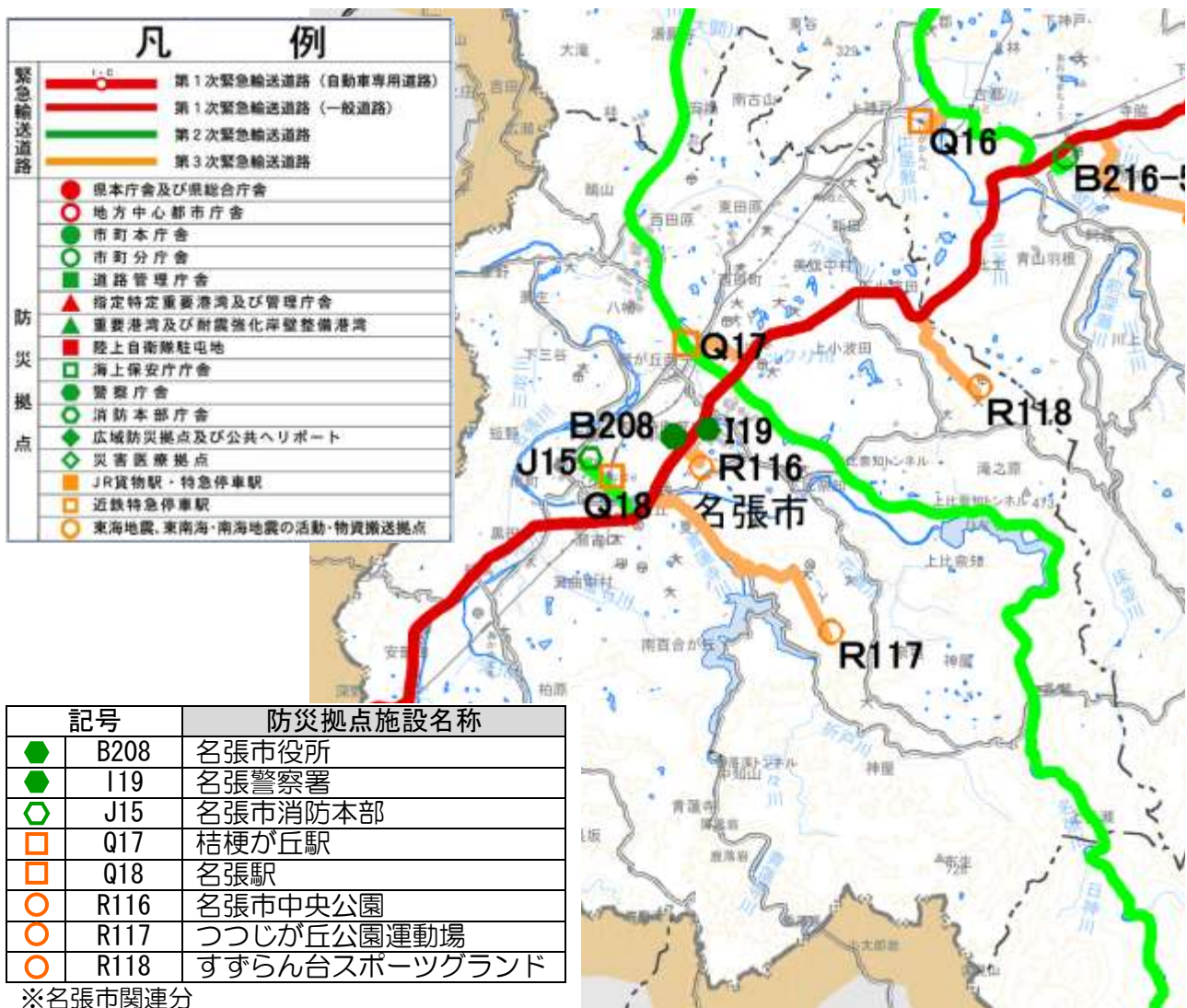
東海地震、東南海地震及び南海地震の発生に伴う被害が想定されるなか、災害時におけるリダンダンシーを高める幹線道路の充実が求められています。

「三重県緊急輸送道路ネットワーク計画(H22)」において、名張市の都市道路としては、国道 165 号が第 1 次緊急輸送道路、国道 368 号及び県道上野名張線が第 2 次緊急輸送道路として位置づけられています。

これら緊急輸送道路は、災害発生時における人命の保護、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要となる人員及び物資等の輸送を図るため、道路構造の耐震性の確保とともに、計画的な道路整備を進め、緊急輸送道路ネットワークを構築します。

- ④-1 災害に強い緊急輸送道路ネットワークの充実
- ④-2 道路構造の耐震性の確保
- ④-3 避難路等における道路機能の確保と整備・改善

図Ⅲ.3.10 緊急輸送道路ネットワーク図



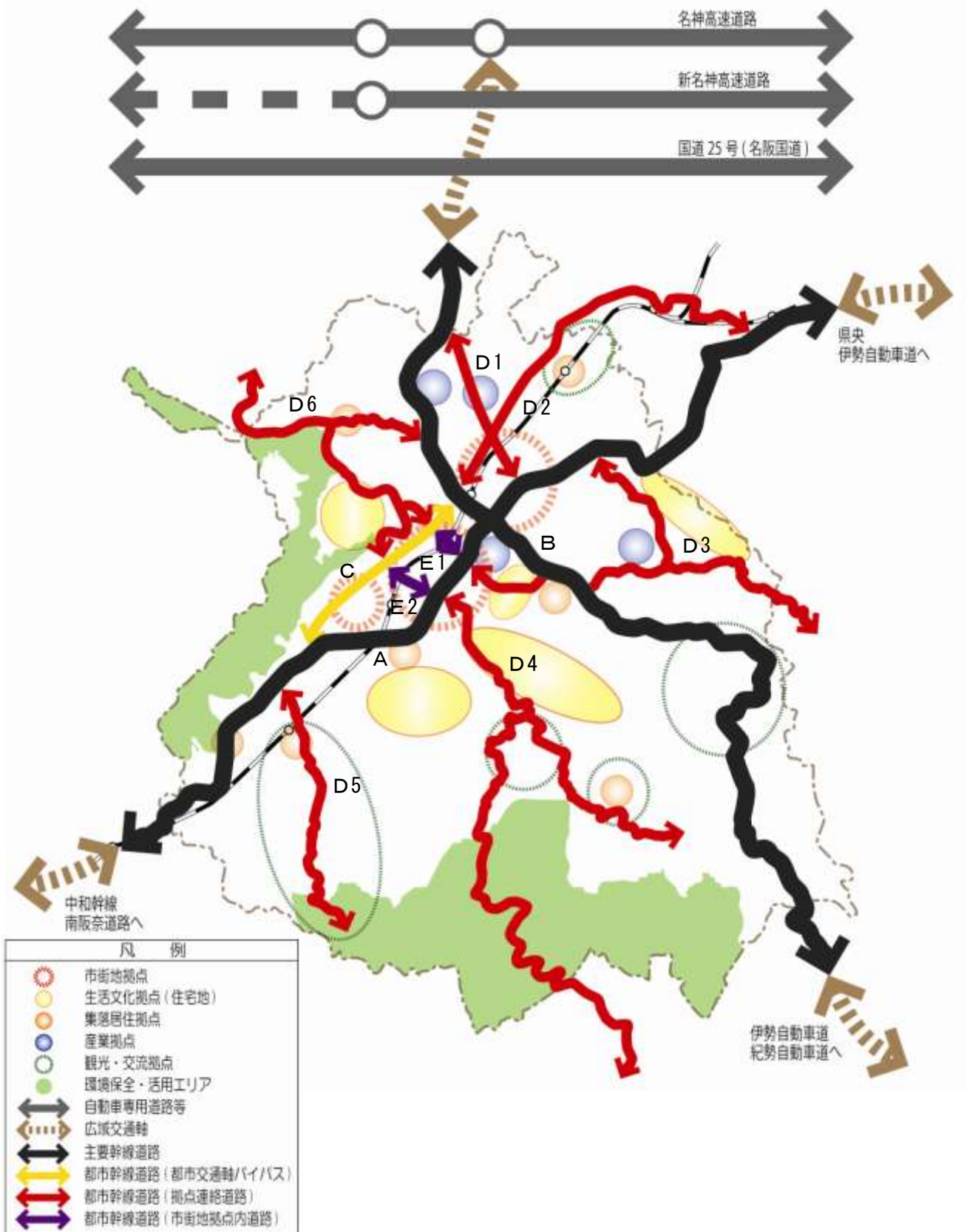
資料：三重県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会（H22.3）

(3) 都市道路網案の作成

① 都市道路網案

都市道路の基本型（「図Ⅲ.3.6 都市道路の基本型と交通軸の概念図」参照）に基づく具体的な都市道路の配置及び候補路線について示します。

図Ⅲ.3.11 都市道路網案



表Ⅲ.3.5 都市道路網案対応表(路線機能と候補路線)

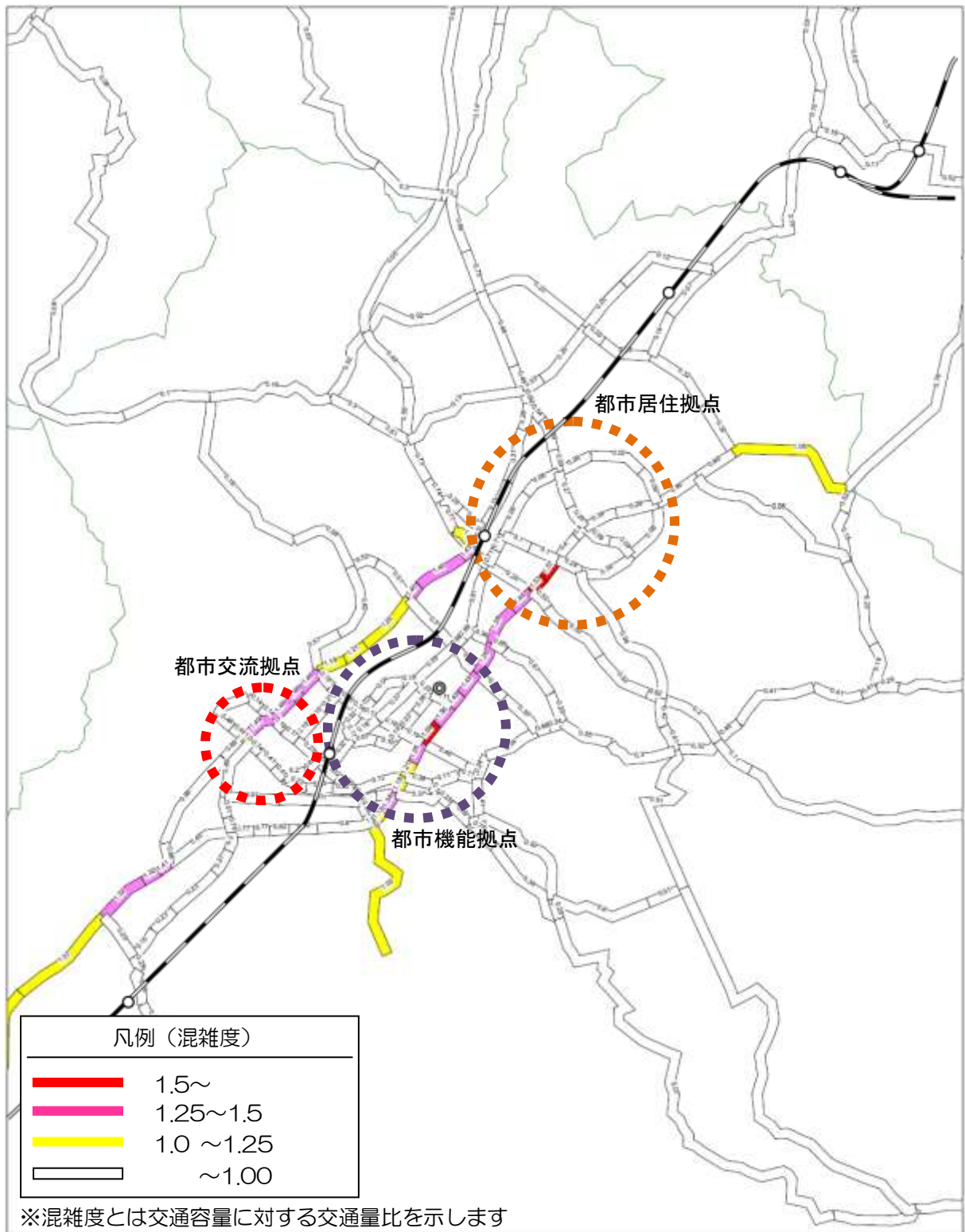
路線記号		路線機能	候補路線
主要幹線道路	A	大都市圏(近畿、中部)との連携を図る東西方向の都市交通軸としての機能を有するとともに、市中心部における市街地拠点(都市機能拠点、都市居住拠点)等を連絡する市内交通軸としての機能を有する主要幹線道路	国道165号
	B	名阪国道へのアクセス路として広域的な物流や隣接地域との交流を促進する南北方向の都市交通軸としての機能を有するとともに、市街地拠点(都市居住拠点)、産業拠点及び観光・交流拠点等を連絡する市内交通軸としての機能を有する主要幹線道路	国道368号
幹線道路	骨格的都市 C	主要幹線道路と一体となり、市街地拠点(都市機能拠点、都市交流拠点)の外郭を形成し、梯子型道路網の柱軸機能を有する骨格的都市幹線道路	(都)黒田西原町線
都市幹線道路	D1 ～ D6	市域縁辺部に点在する集落拠点や産業拠点等と主要幹線道路又は骨格的都市幹線道路を連絡する都市幹線道路 隣接市町との連携・交流の強化に資する道路	<伊賀市方面> D1:(都)桔梗が丘西田原線 D2:(都)黒田西原町線、(都)桔梗が丘西田原線、県道上野名張線 D3:市道西原上小波田線、県道滝之原美旗停車場線、(都)赤坂夏秋橋線、(都)平尾南町下比奈知線、県道名張青山線、伊賀コリドールロード D4:(都)東町中川原線、県道名張曾爾線、県道布生夏見線 <奈良県曾爾村方面> D5:県道赤目口停車場線、(都)名張駅赤目線、県道赤目滝線 <奈良県山添村方面> D6:(都)東町中川原線、(都)赤坂夏秋橋線、県道奈良名張線、県道上笠間八幡名張線、県道山添桔梗が丘線
	E1 E2	主要幹線道路及び骨格的幹線道路で囲まれる市街地拠点(都市機能拠点、都市居住拠点、都市交流拠点)内のモビリティの向上に資する都市幹線道路	E1:(都)赤坂夏秋橋線 E2:(都)東町中川原線

※候補路線の(都)は都市計画道路を示します

②将来交通需要からみた都市道路網案の検証

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Ⅲ.3.12 都市道路網案における将来交通量混雑度図



4) 地区道路計画に関する基本方針

(1) まちづくりと整合した地区道路計画

地区道路の検討にあたっては、まちづくりの方向性（「図 3.3.17 まちづくりの方向性」参照）と整合を図りつつ、交通需要を円滑に処理する機能を確保する必要があります。

また、都市機能の集積を高める市街地拠点（都市機能拠点、都市交流拠点、都市居住拠点）、大規模住宅地等の生活文化拠点及び市内に点在する集落居住拠点においては、公共交通サービスの充実、通過交通等不要交通の排除、地区内における自動車走行速度の低減等、ソフト施策を含む地区交通システムの構築を図るものとします。

(2) 既存ストックを活用した効率的な道路ネットワークの形成

市街地外縁部に分布する大規模住宅地等の生活文化拠点では、開発時の整備手法等の関係で用途地域の指定や都市計画道路の計画決定が行われていませんが、地区の幹線として機能する現道が整備されており、現道の中には車線分離や歩道が整備されているものも存在します。

したがって、地区道路の配置検討にあたっては、これら現道（既存ストック）を活用した効率的な道路ネットワークの形成を図ります。

図Ⅲ.3.13 まちづくりの方向性

■市街地拠点（都市機能拠点）

鴻之台・希中央地区は、市民の生活と交流の場であり、都市の社会的、経済的及び文化的活動の拠点としての都市機能の集積を支援するため、自転車・歩行者及び公共交通の利便性に配慮した道路環境や駅前広場などの整備を進めます。

■市街地拠点（都市交流拠点）

- ・にぎわい創出エリア
既存の商業・業務機能や公共・公益サービスの充実を支援する都市計画道路等の基盤整備を進めます。
- ・まちなみ創出エリア
歴史的なまちなみの保全・活用を図るため、歩行者優先の道路環境整備を進めます。
- ・くらし創出エリア
都市基盤未整備地区において良好な住宅地等を形成するため、面整備等による都市計画道路の整備を進めます。



■市街地拠点（都市居住拠点）

桔梗が丘地区は、成熟した住宅地であり、地域の高齢化やライフスタイルの多様化に対応するため、自動車交通とあわせて、自転車・歩行者交通の利便性に配慮した道路環境の整備を進めます。

■産業拠点

既存の工業団地等は、広域輸送における速達性の確保による企業操業環境の改善や、物流に関するアクセス道路機能の強化を図ります。

■生活文化拠点

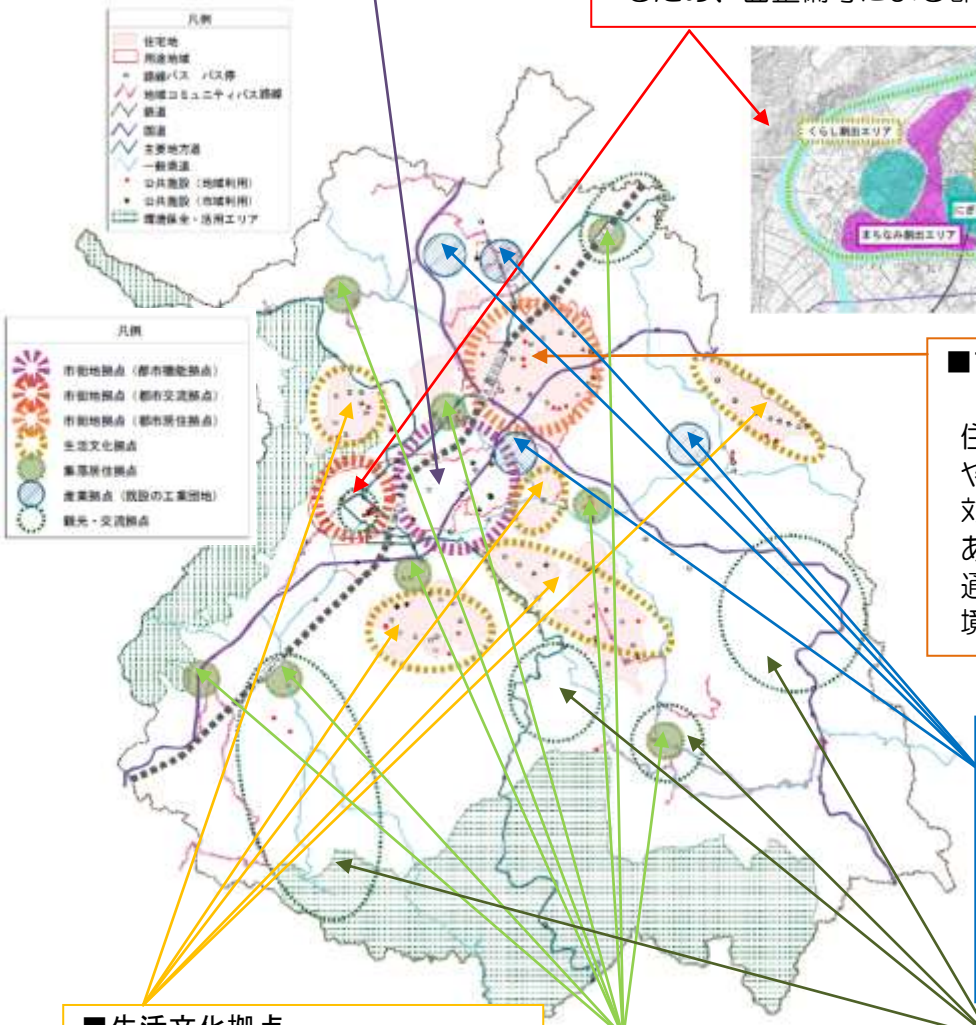
梅が丘、百合が丘などの大規模住宅地は、集約連携型都市構造の誘導を図るため、都市拠点等と連絡する幹線道路の整備を進めます。また、地域のニーズを踏まえ、自動車交通とあわせて、自転車・歩行者交通の利便性に配慮した道路環境の整備を進めます。

■集落居住拠点

市内に点在する集落居住拠点は、集約連携型都市構造の誘導を図るため、市街地拠点又は市街地拠点の外郭を形成する市内交通軸に連絡する幹線道路の整備を進めます。

■観光・交流拠点

赤目、青蓮寺、美旗、国津など、優れた自然資源や歴史資源を積極的に活用するため、これら観光・交流拠点へのアクセスの改善に資する幹線道路の整備を進めます。

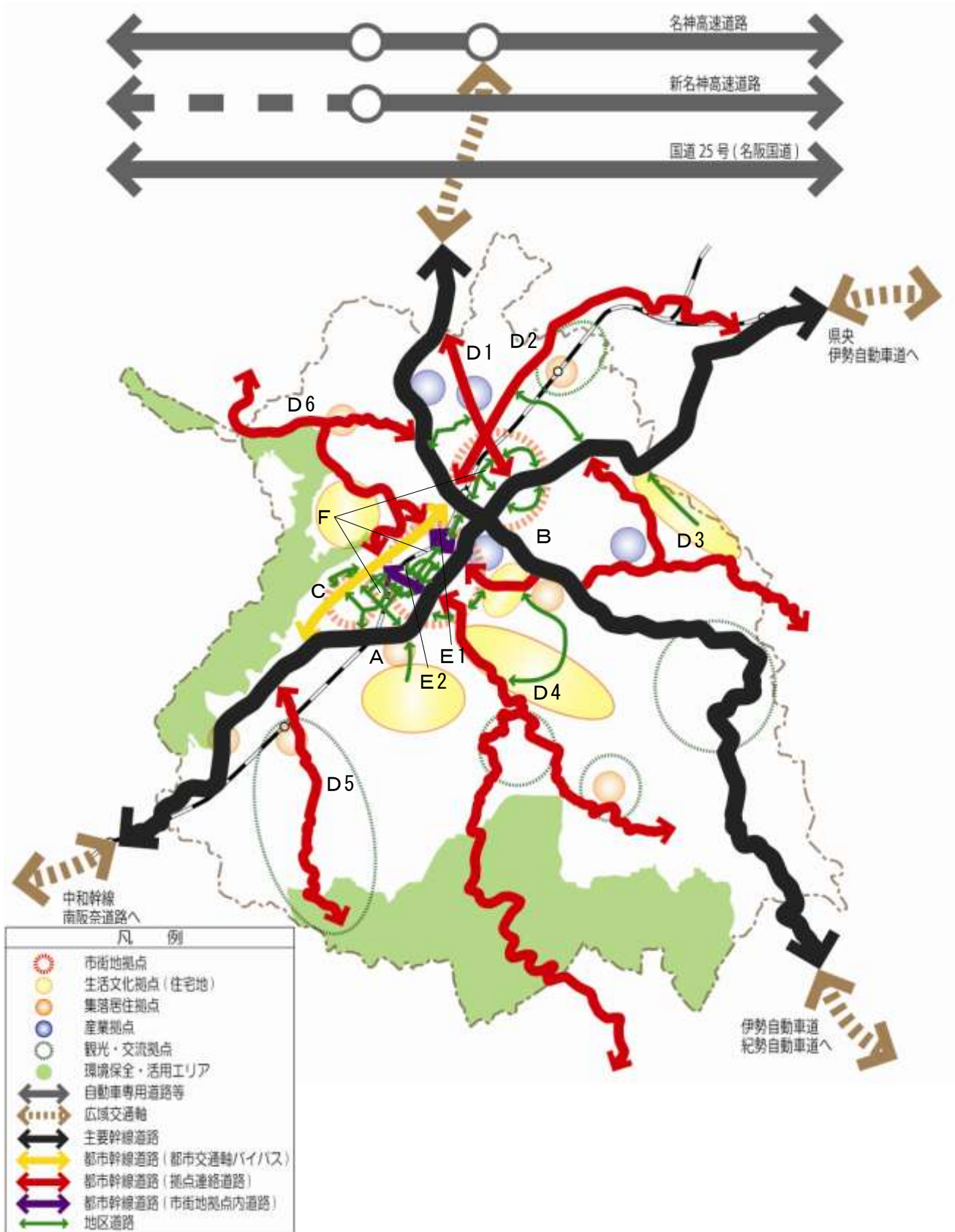


5) 将来幹線道路網案の作成

(1) 将来幹線道路網案の作成

これまでの都市道路と地区道路の道路網配置の考え方を踏まえ、名張市総合都市交通マスタープランにおける将来幹線道路網案を作成します。

図Ⅲ.3.14 将来幹線道路網案



表Ⅲ.3.6 将来幹線道路網案(路線機能と該当路線)

機能分類	路線機能	該当路線
主要幹線道路	<p>大都市圏（近畿、中部）との連携を図る東西方向の都市交通軸としての機能を有するとともに、市中心部における市街地拠点（都市機能拠点、都市居住拠点）等を連絡する市内交通軸としての機能を有する主要幹線道路</p>	<p>A：国道 165 号</p>
	<p>名阪国道へのアクセス路として広域的な物流や隣接地域との交流を促進する南北方向の都市交通軸としての機能を有するとともに、市街地拠点（都市居住拠点）、産業拠点及び観光・交流拠点等を連絡する市内交通軸としての機能を有する主要幹線道路</p>	<p>B：国道 368 号</p>
幹線道路 骨格的都市	<p>主要幹線道路と一体となり、市街地拠点（都市機能拠点、都市交流拠点）の外郭を形成し、梯子型道路網の柱軸機能を有する骨格的都市幹線道路</p>	<p>C：(都)黒田西原町線</p>
都市幹線道路	<p>市域縁辺部に点在する集落拠点や産業拠点等と主要幹線道路又は骨格的都市幹線道路を連絡する都市幹線道路 隣接市町との連携・交流の強化に資する道路</p>	<p><伊賀市方面> D1：(都)桔梗が丘西田原線 D2：(都)黒田西原町線、(都)桔梗が丘西田原線、県道上野名張線 D3：市道西原上小波田線、県道滝之原美旗停車場線、(都)赤坂夏秋橋線、(都)平尾南町下比奈知線、県道名張青山線、伊賀コリドールロード D4：(都)東町中川原線、県道名張曾爾線、県道布生夏見線 <奈良県曾爾村方面> D5：県道赤目口停車場線、(都)名張駅赤目線、県道赤目滝線 <奈良県山添村方面> D6：(都)東町中川原線、(都)赤坂夏秋橋線、県道奈良名張線、県道上笠間八幡名張線、県道山添桔梗が丘線</p>
	<p>主要幹線道路及び骨格的幹線道路で囲まれる市街地拠点（都市機能拠点、都市居住拠点、都市交流拠点）内のモビリティの向上に資する都市幹線道路</p>	<p>E1：(都)赤坂夏秋橋線 E2：(都)東町中川原線</p>
地区道路	<p>都市道路で囲まれる区域において、円滑な自動車の走行性を確保しつつ、安全な自転車・歩行者の通行空間の確保や、バス交通等の地域サービスに配慮した道路</p>	<p>F：上位計画におけるまちづくりの方向などを踏まえた都市計画道路及び実力現道（都市計画決定されていないが車線分離された一定の交通処理機能を有した道路）</p>

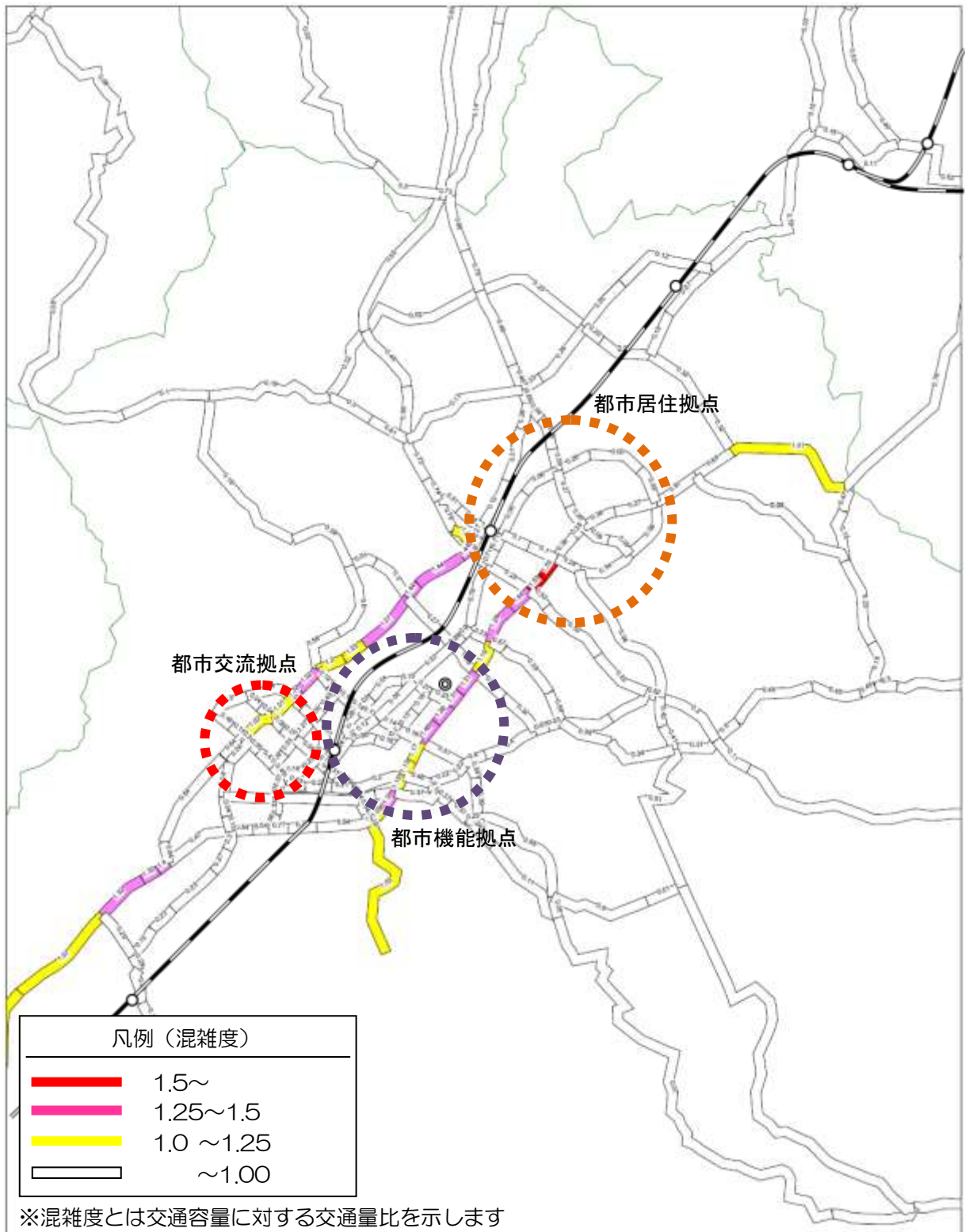
※該当路線の(都)は都市計画道路を示します

(2) 将来交通需要からみた将来幹線道路網案の検証

■概ねの区間で混雑は解消

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Ⅲ.3.15 混雑度図

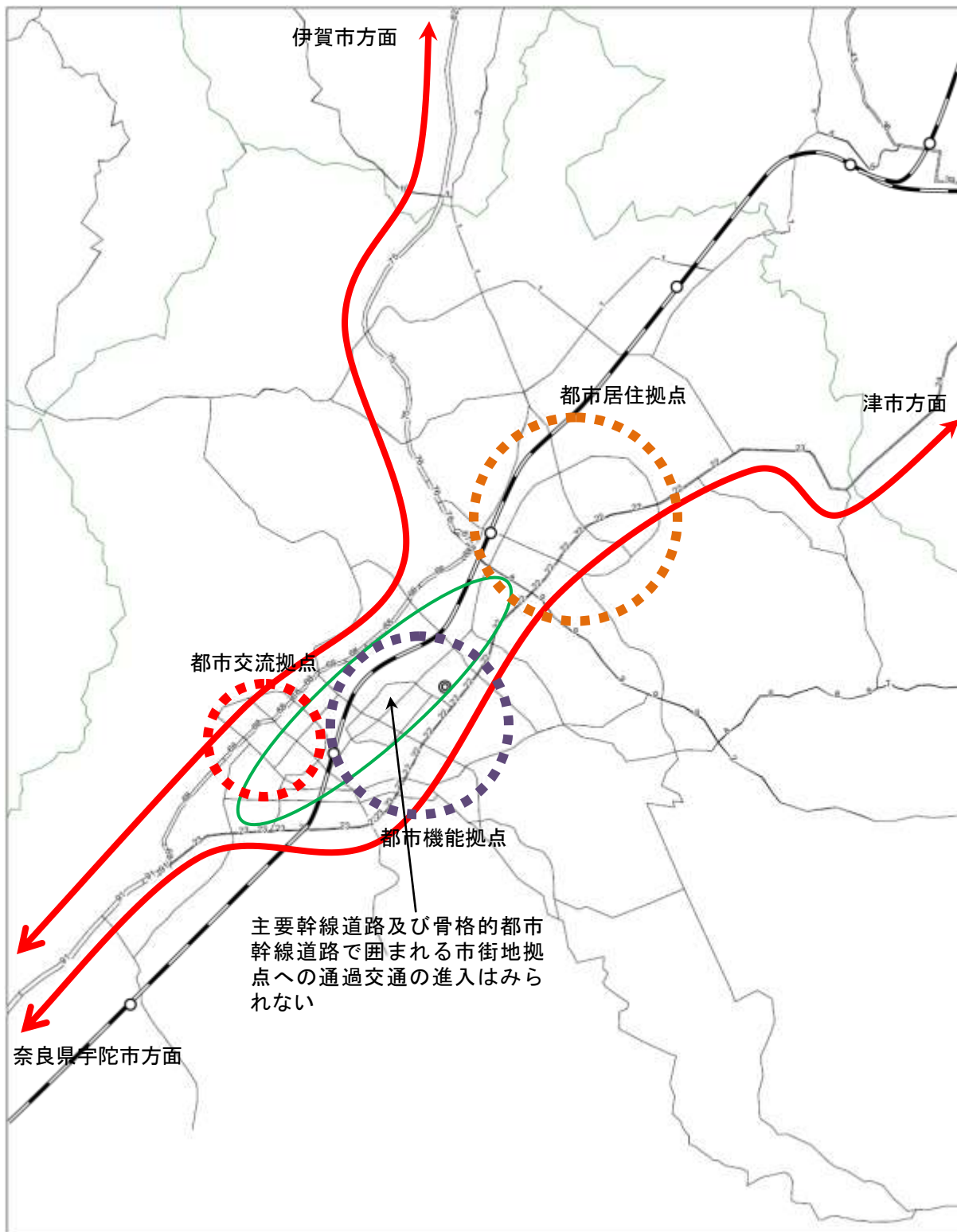


■主要幹線道路及び骨格的幹線道路等により名張市通過交通は適正に処理

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Ⅲ.3.16 名張市通過交通流動図

(単位：百台/日)



6) 既存道路網計画の見直しの基本的な方針

都市計画道路は、都市で行われる様々な活動や生活を支える重要な都市施設として長期的な視点から都市計画決定された道路であり、将来、都市の骨格を形成し円滑な都市交通と良好な都市環境を支えるという役割を担っています。

しかしながら、本市においては昭和 38 年の都市計画決定以降、その整備率は 72%（概成済 34%を含む）にとどまっており、都市計画決定から 40 年以上経過した現在も、未着手の路線が残っている状況です。

このことは、道路機能が発揮されないばかりか、道路計画区域内における建築行為に対して私権制限を加え続けているという問題を抱えています。

これら長期未着手の路線・区間については、今後の社会情勢の変化や目指すべき都市の将来像を見据えた中で、今後も計画を維持するのか、あるいは見直しを行うのかについて検討する必要があります。

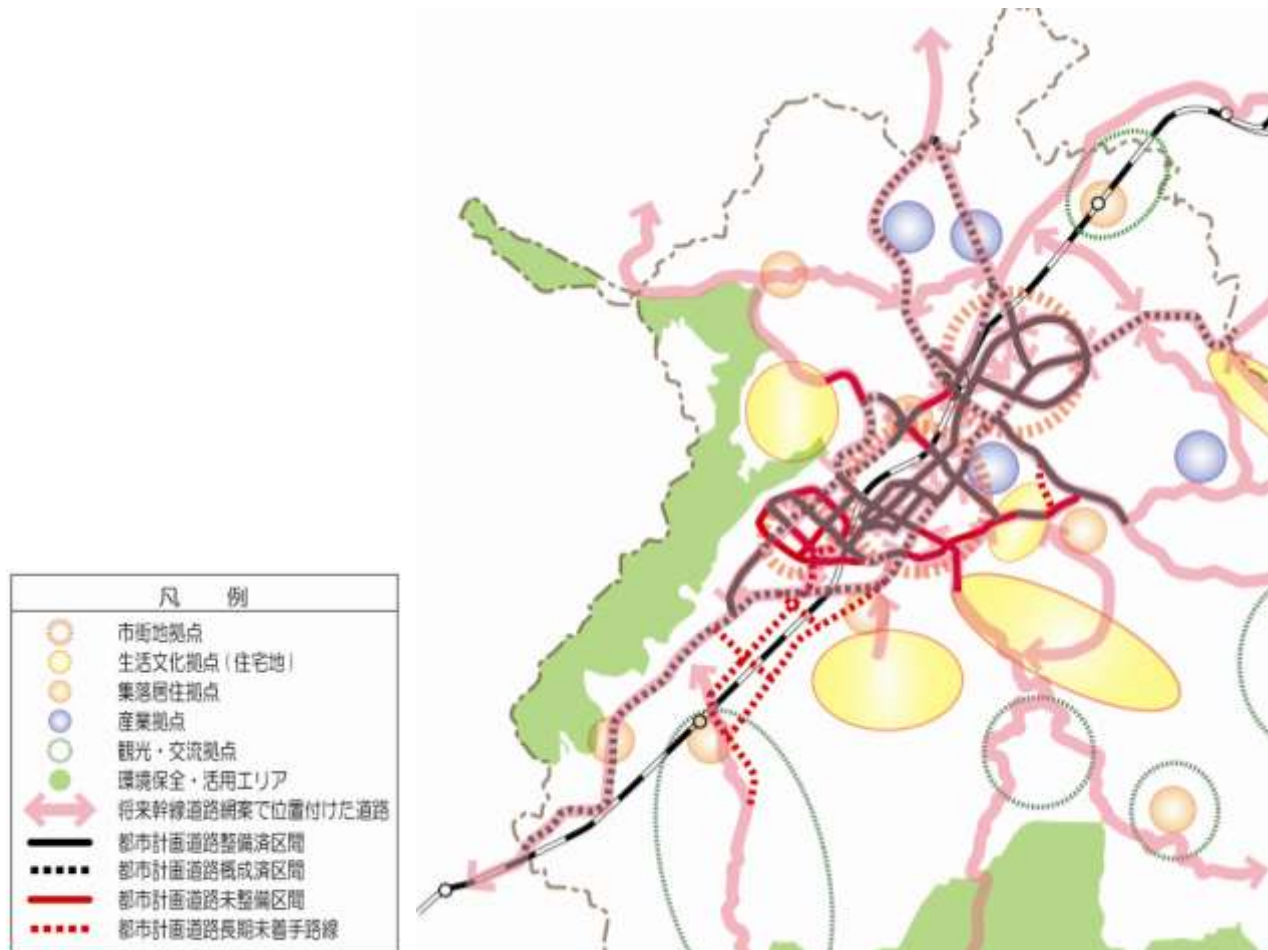
先に作成した将来幹線道路網案では、将来交通需要予測とその配分によって定量的検証を行い、将来幹線道路としての機能を有する路線・区間を抽出しました。

既存の都市計画道路の内、将来幹線道路網を担う道路として抽出した路線・区間については、道路の種別分類に応じた交通処理機能の確保が求められることから、整備効果を検証した上で、総合的観点から整備優先順位等を明らかにし、市民の理解を得ながら、整備を図るものとします。

一方で定量的な検証において将来幹線道路網を担わないと判断される路線・区間については、定量的な役割以外の観点で検証をすすめ、その結果に基づいて適切な見直しを行うものとします。

具体的な見直し作業の進め方については、平成 19 年に三重県が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を基本に、地域のまちづくりとの整合、既存道路の有効利用など、総合的な観点から検証した後、関係機関との協議・調整を図るとともに、住民説明会等を通して周知・理解を図った後、都市計画の変更・廃止に関する法定手続きを進めるものとします。

図Ⅲ.3.17 将来幹線道路網の位置づけと都市計画道路の整備状況



4. 公共交通体系計画

1) 計画策定の背景と目的

本市では、モータリゼーションの進展などにより、戸口から戸口への移動の利便性が向上する一方で、国道 165 号、368 号といった主要な幹線道路を中心に道路の混雑や、交通事故の増加、CO₂ 排出量の増加など、様々な問題が発生しています。また、自動車利用を前提としたまちづくりが進み、幹線道路沿道への商業施設などの立地や住宅地の郊外化などを招いています。

一方、本市の人口は既に減少局面を迎え、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の見通しでは、平成 47 年（2035 年）には約 6.5 万人（平成 17 年比 21%減少）になり、高齢化率は 38%（平成 17 年比 20 ポイント増加）と予測されています。こうしたことから今後、高齢者など自動車による移動が困難な人が急激に増加することを背景に、公共交通の重要性が再認識されています。

本市の公共交通は、市域のほぼ中央部を東西に近鉄大阪線が横断し、市内には 4 駅が開設されているほか、名張駅、桔梗が丘駅を起終点とする市内住宅地へのバス路線網が整備されていることなど、比較的整備されています。そうしたことから、伊賀都市圏や第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査によれば、本市の平日の公共交通利用率は 15.3%（鉄道 13.5%、バス 1.8%）と、県内他地域（伊賀市 6.8%、桑名・員弁地域 10.0%、四日市地域 8.9%、鈴鹿・亀山地域 5.9%）と比較して高くなっています。しかし、長期的な視点で見た場合、本市においても鉄道、路線バスともに利用者は減少傾向にあります。

このような状況の中、公共交通機関を代替・補完するために地域コミュニティバス「あららぎ号」、「ほっとバス錦」、「コモコモ号」、「みどり号」が運行されるとともに、市街地の移動利便性確保のため市街地循環バス「ナッキー号」が公的補助を受けて運行しています。これらコミュニティ交通の利用者は、平成 22 年度では約 6.8 万人で、市民の日常的生活交通手段として定着しつつあります。

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」によれば、各交通手段の不満足割合は鉄道 30%、路線バス 32%、ナッキー号 10%、地域コミュニティバス 7%と、鉄道及び路線バスに対する不満足割合が高く、その内容は「運行本数が少ない」、「運賃が高い」といった鉄道や路線バスそのもののサービス水準に加え、「他の交通手段との接続が悪い」といった乗り継ぎの利便性に関する不満が多く挙げられています。また、これら不満内容が改善された場合の自動車から公共交通への転換意向は、鉄道 56%、路線バス 57%となっています。

また、「ナッキー号」では、「土・日曜日の運行」、「競合ルートの見直し」、「相互運行」といった運行形態に関する改善要望が多く挙げられるとともに、今後の運営にあたっては安易に税財源を投入するのではなく、「目標とする負担割合を決め、利用者負担を見直すべき」との意向が示されています。

また、今後急激に進展する高齢化などを見据え、公共交通の重要性が増す中、利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供と合わせて、持続可能な公共交通体系を構築する視点から、公共交通の利用促進に向けた取組や、費用負担のあり方の検討が求められています。

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

2) 公共交通関連施策の基本方針

(1) 公共交通が果たすべき役割

■社会基盤として充実すべき公共交通

道路や上下水道などの社会基盤は、行政が主体となり計画的に整備を進め、その利便性は年々向上しています。一方で公共交通は、モータリゼーションの進展など生活様式の変化による利用者の減少などを背景に路線バスの減便や撤退などにより利便性は低下しています。公共交通も暮らしを支える社会基盤の一つとして捉え、定時性の確保や利用しやすい運賃設定またバリアフリー、安心・安全の確保など機能の充実を図る必要があります。

本市では、今後急激に高齢化が進展し、車を運転しない高齢者はさらに増加していくものと予想されます。また、地球環境にやさしいまちを築く上でも、公共交通の役割を見直す必要があります。公共交通を道路や上下水道などと同様に社会基盤と捉え、まちづくりの一環として市民、交通事業者及び行政が協力して計画的に整備を図るものとします。

■将来都市像の構築を支援・誘導する公共交通

本市では、まちづくりのビジョンとして集約連携型都市構造を目指しており、公共交通はその実現を後押しする有力なツールとして、その活用により、人々の暮らしを豊かにすることもできます。そのためには、まちづくりと公共交通との関係、既存の公共交通とのつながりや相互補完の関係などを重視するとともに、まち全体の公共交通ネットワークの中で各路線が果たすべき役割を明確にした上で、将来都市像の構築を支援・誘導する公共交通ネットワークの形成を図るものとします。

また、集約連携型都市構造を構築するためには、路線バス等による市街地拠点へのアクセス利便性を高めるとともに、ナッキー号等による市街地拠点における回遊性や連携を強化し、誰もが安心・安全に移動できる公共交通を軸とした交通体系を創出する必要があります。

■持続可能な公共交通体系の確立と維持・活用

これまで、公共交通は主として民間の交通事業者が支えてきました。しかし近年は、「利用者の減少 → 赤字路線の拡大 → 赤字路線からの撤退 → 利便性の低下 → 利用者の減少」という負の循環が進行しつつあります。そこで、市民、交通事業者及び行政が協力して地域に最適な公共交通の全体像を描き、計画的に充実していくことで、さらに暮らしやすいまちを創造していくことが求められています。公共交通の充実は、輸送面の効果にとどまらず、「公共交通の充実 → 利便性の向上 → 買物客や観光客の増加 → にぎわいあるまちづくりの実現」といったまちづくりに対する効果が期待できることから、三者（市民、交通事業者及び行政）が一体となった取組体制を確立し、公共交通の維持・活用を図るものとします。

また、持続可能なコミュニティバスにするためには、アンケート結果で見られるように各種利用促進策の展開による利用者増を図るとともに、目標とする負担割合を定め、適切な利用者負担のあり方を検討する必要があります。

(2) 公共交通維持・活性化の基本方針

基本方針1 鉄道及びバス交通が一体となった公共交通ネットワークの形成

本市の公共交通体系は、近鉄大阪線が市域のほぼ中央部を横断し、市内には4駅が開設されており、名張駅、桔梗が丘駅を起終点とする市内住宅地へのバス路線網が整備されていることから、県内他地域の状況からみると公共交通環境は比較的整っています。また、「新しい公」による社会形成を標榜する本市においては、各地域が主体となったまちづくり活動により地域課題の解決に向けた取組が進展しつつあり、交通空白地域や交通不便地域では、地域が主体となってコミュニティバスを運行しています。

こうした既存公共交通ネットワークの整備状況や住民自治力など、本市が有する優位性や特性を活かしつつ、新たな需要創出によるまちの活性化や、本市が目指す集約連携型都市構造の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を踏まえ、鉄道及びバス交通が一体となった合理的かつ効率的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

なお、上記鉄道及びバス路線に加え、三重交通による高速バス（伊賀～横浜・品川線）や名張市社会福祉協議会による福祉バス「ふれあい号」が運行されていますが、特定区間利用に限定されることや、運行本数などから、本マスタープランにおいては公共交通ネットワークを担う路線としての位置づけは行わないこととします。

➤ **公共交通の役割分担の明確化**

- ・市民及び利用者ニーズへの対応や将来都市構造の構築を踏まえた公共交通ネットワークを形成する上で、各路線が果たすべき役割を明確化

➤ **広域交通需要に対処する公共交通軸（鉄道）の形成**

- ・近畿圏や中部圏への移動手段の確保と広域的な産業、観光、交流を促すため、大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡する広域交通需要に対応するとともに、本市の公共交通軸として機能する路線

➤ **広域幹線バス、市内幹線バスによる幹線バスネットワークの形成**

- ・広域幹線バスは、通勤、通学等の隣接都市への移動手段の確保と交流を促進するため、市内外交通需要に対応するとともに、市内にあっては市内幹線バスとしての機能を担う路線
- ・市内幹線バスは、市街地拠点へのアクセスの確保と、集約連携型都市構造の構築を支援するため、公共交通軸（鉄道）及び広域幹線バスと一体となって、市街地拠点と生活文化拠点等を連絡する路線

➤ **市街地拠点のまちづくりの活性化を支援・誘導する市街地循環バスネットワークの形成**

- ・市街地拠点でのモビリティの確保と市街地拠点のまちづくりの活性化を支援・誘導する路線

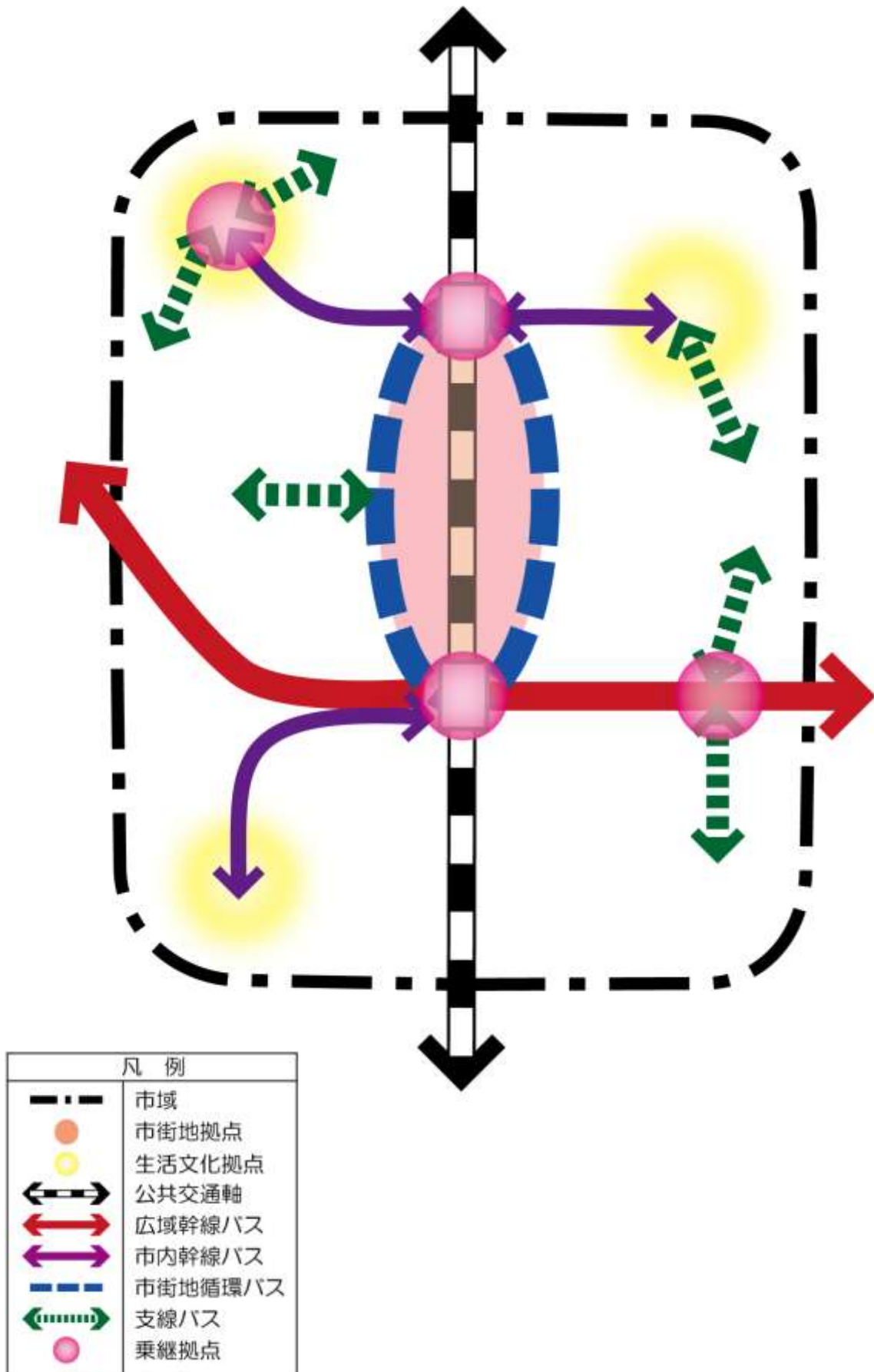
➤ **地域住民が主体となりきめ細かなサービスを展開する支線バスネットワークの形成**

- ・地域住民の日常生活を支えるため、鉄道駅や幹線的バス及び地域の生活拠点への交通手段として機能する路線
- ・地域が主体となってその導入を検討する地域独自の交通システム

➤ **乗継拠点の整備**

- ・鉄道とバス、バス相互、鉄道又はバスとその他交通手段との円滑な乗り継ぎ環境を確保するため、バス待合環境、駐車場・駐輪場の整備・改善、乗り継ぎ及び地域の情報・案内の提供に取り組む拠点

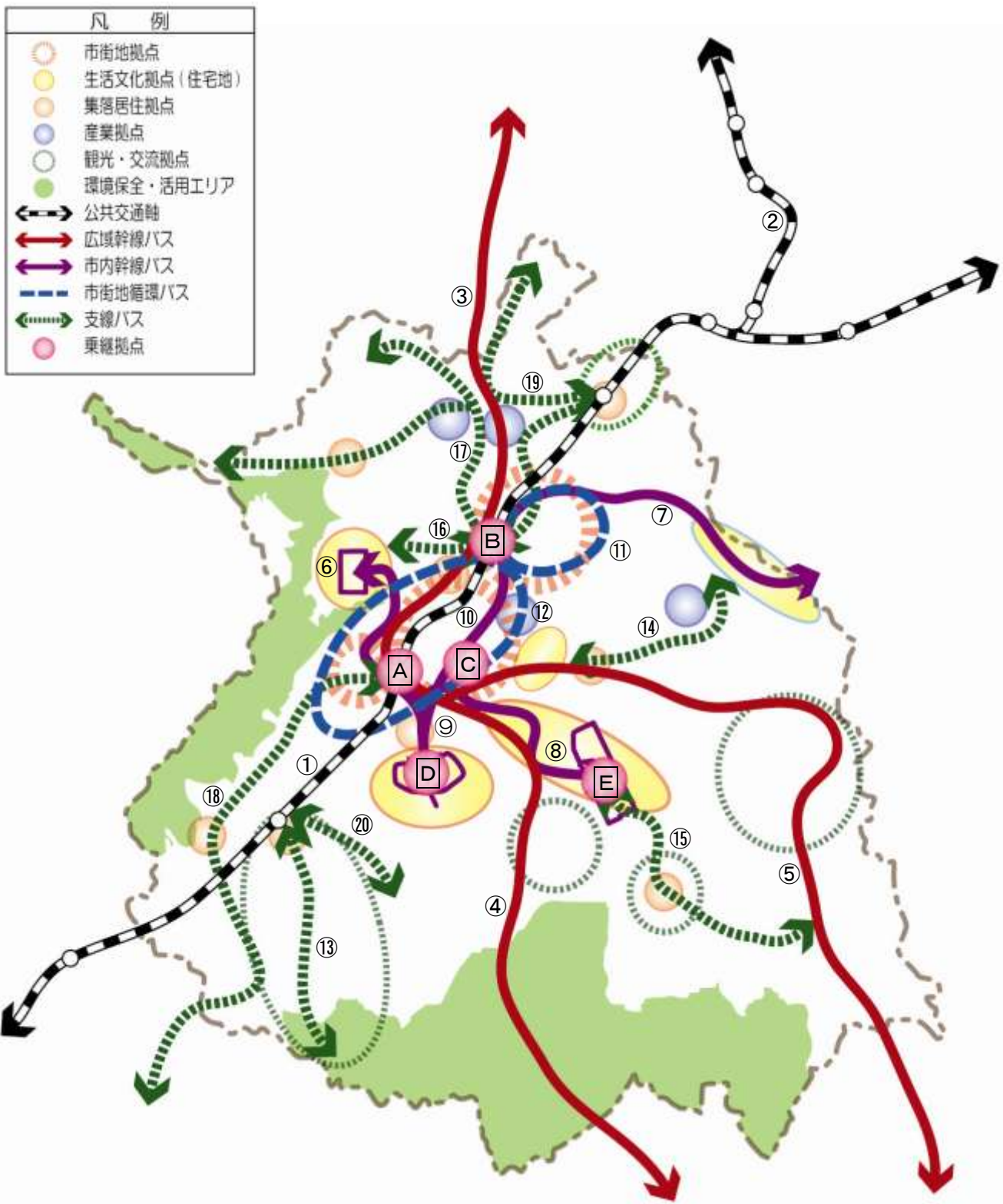
図Ⅲ.4.1 公共交通の機能分類イメージ



表Ⅲ.4.1 公共交通の機能分類とサービス水準設定の考え方

分類	路線等機能	サービス水準設定の考え方	サービス水準確保の主体
公共交通軸 (鉄道)	近畿圏や中部圏との産業、観光、交流を促すため、大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡する広域交通需要に対応した本市の公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・広域都市圏との連携・交流を促進するため、利用者ニーズに応じた高いサービス水準を確保します。 ・定時性、速達性に配慮しつつ、公共交通軸として機能するため、他の公共交通手段等との乗り継ぎ利便性の確保を図ります。 	<p>基本的には民間交通事業者の営業路線として運賃収入等により運行を維持</p> <p>必要に応じて行政の支援も検討</p>
広域幹線バス	通勤、通学等の隣接都市への移動手段の確保と交流を促進するため、市内外交通需要に対応するとともに、市内においては市内幹線バスとして機能する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・都市間の連携強化等広域的な視点からの路線設定のあり方を検討します。 ・通勤通学の利便性を向上させるため、鉄道駅や交通結節点を行き先とした路線設定とします。 ・通勤通学及び帰宅時間帯でのサービスを提供します。 	
市内幹線バス	市街地拠点へのアクセスの確保と集約連携型都市構造の構築を支援するため、公共交通軸(鉄道)及び広域幹線バスと一体となって、市街地拠点と生活文化拠点等を連絡する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等と一体となった公共交通ネットワークを形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため高いサービス水準を確保します。 →一定時性・速達性の確保に向けた走行環境の整備 →多様な利用目的に対応した高頻度の運行水準の確保 ・通勤通学の利便性を向上させるため、鉄道駅や交通結節点を行き先とした路線設定とします。 ・鉄道等との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。 ・通勤通学及び帰宅時間帯でのサービスを提供します。 	
市街地循環バス	市街地拠点でのモビリティの確保と市街地拠点のまちづくりの活性化を支援・誘導する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地拠点におけるモビリティの向上と市街地拠点の活性化を支援・誘導する運行形態とします。 ・生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)、鉄道駅や商店街等へのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とします。 	
支線バス	地域住民の日常生活を支えるため、鉄道駅や幹線的バス及び地域の生活拠点への交通手段として機能する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティバスにあっては、地域特性を踏まえたきめ細かなサービスを展開します。 ・地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)と幹線バス路線を結ぶルートとします。 ・通院、買物等を目的とする移動手段の確保に留意した運行形態とします。 ・必要に応じ、デマンドバスやデマンド乗合タクシー等の導入についても検討します。 ・幹線バスとの乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。 ・地域コミュニティバスにあっては、幹線バスとの競合の回避に留意したルート及びダイヤ設定とします。 ・小中高等学校の通学需要に対応する場合、登下校時の利便性に配慮した運行ルート及びダイヤとします。 	
乗継拠点	鉄道とバス、バス相互、鉄道又はバスとその他交通手段との円滑な乗り継ぎ環境を確保するため、バス待合環境、駐車場・駐輪場の整備・改善、乗り継ぎ及び地域の情報・案内の提供に取り組む拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの系統が経由しており、異なる方面への乗り換えが可能となります。 ・乗継拠点が目的地(総合病院、教育施設、公共公益施設等)として機能します。 ・乗り継ぎ抵抗の緩和に資する機能(トイレ、休憩所、コンビニ、情報・案内板等)が整備されます。 	公共交通の利用を促進するとともに、誰もが分かりやすく、利用しやすい交通環境を創出するため、交通事業者と行政が協働で整備

図Ⅲ.4.2 公共交通ネットワーク計画案



表Ⅲ.4.2 公共交通の機能分類と該当路線等

分類	路線等機能	該当路線等
公共交通軸 (鉄道)	近畿圏や中部圏との産業、観光、交流を促すため、大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡する広域交通需要に対応した本市の公共交通軸	①近鉄大阪線 (大阪・名古屋都市圏) ②伊賀鉄道 (伊賀市方面)
広域幹線 バス	通勤、通学等の隣接都市への移動手段の確保と交流を促進するため、市内外交通需要に対応するとともに、市内にあっては市内幹線バスとして機能する路線	③上野名張線 (伊賀市方面) ④曾爾香落溪線 (奈良県曾爾村方面) ⑤名張奥津線 (津市方面)
市内幹線 バス	市街地拠点へのアクセスの確保と集約連携型都市構造の構築を支援するため、公共交通軸(鉄道)及び広域幹線バスと一体となって、市街地拠点と生活文化拠点等を連絡する路線	⑥梅が丘線 ⑦すずらん台線 ⑧つつじが丘線 ⑨百合が丘線 ⑩桔梗が丘市立病院線
市街地循環 バス	市街地拠点でのモビリティの確保と市街地拠点のまちづくりの活性化を支援・誘導する路線	⑪桔梗が丘循環線 ⑫ナッキー号
支線バス	地域住民の日常生活を支えるため、鉄道駅や幹線的バス及び地域の生活拠点への交通手段として機能する路線	⑬赤目線 ⑭名張奥津線 (滝之原系統) ⑮あららぎ号 ⑯みどり号 ⑰コモコモ号 ⑱ほっとバス錦 ⑲ (仮称) 美旗地域コミバス ⑳ (仮称) 赤目地域コミバス
乗継拠点	鉄道とバス、バス相互、鉄道又はバスとその他交通手段との円滑な乗り継ぎ環境を確保するため、バス待合環境、駐車場・駐輪場の整備・改善、乗り継ぎ及び地域の情報・案内の提供に取り組む拠点	A 名張駅 B 桔梗が丘駅 C 市役所 D 市立病院 E つつじが丘

基本方針2 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化

鉄道と幹線バス、幹線バスと支線バス、鉄道又は幹線バスとその他交通手段が連絡する鉄道駅及び主要バス停等を乗継拠点として位置づけ、鉄道、バス及びその他交通手段相互の円滑な乗り継ぎ環境を創出することで交通結節機能の強化を図ります。

➤ 乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化

- 例) ・ 駅前広場、駐車場、駐輪場、バス停上屋、ベンチ、トイレ等の整備
・ 乗り継ぎや運行に関する情報・案内板等の整備
・ 鉄道駅、乗継拠点及び駅アクセス道路等のバリアフリー化

➤ 乗り継ぎルールの設定などによる乗り継ぎ利便性の確保

- 例) ・ 乗り継ぎルール（遅延時の待ち時間等）の設定
・ パーク&バスライド、サイクル&バスライド等の施設整備による多様な交通手段（鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）との乗り継ぎ利便性の確保

基本方針3 人と環境にやさしい公共交通環境の整備

今後急激に進展する高齢化や環境問題に対応するため、誰もが利用しやすく、分かりやすい、利用したくなる人と環境にやさしい公共交通環境を整備します。

➤ バス運行における定時性の確保

- 例) ・ バス運行の定時性を確保する道路整備、信号制御等の実施

➤ バス相互の乗り継ぎや施設利用に配慮したダイヤ設定

- 例) ・ 広域・市内幹線バス（運行本数多）から支線バス（運行本数少）への乗り継ぎについては、乗り継ぎが可能となるダイヤ設定に留意
・ 目的施設の利用時間帯に配慮したダイヤ設定に留意

➤ 利用者にわかりやすい情報・案内の提供

- 例) ・ 乗り継いで行くことができる目的地や乗り継ぎ先の路線の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報・案内の提供に留意
・ 車両本体のみならず、利用者に対して必要な視覚情報、聴覚情報（運賃案内、運行情報、音声案内など）など、分かりやすい情報の提供

図Ⅲ.4.3 バスロケーションシステム



資料：岐阜市広報、岐阜市ホームページ

➤ **乗り継ぎ抵抗の軽減**

例) ・乗り継ぎ回数、乗り継ぎ時間、乗り継ぎによる運賃負担の軽減

➤ **人と環境にやさしい車両の導入**

例) ・誰もが乗り降りしやすいノンステップバスなど、ユニバーサルデザインに基づき設計された車両や、CO₂排出量の削減に寄与する低炭素型車両の導入

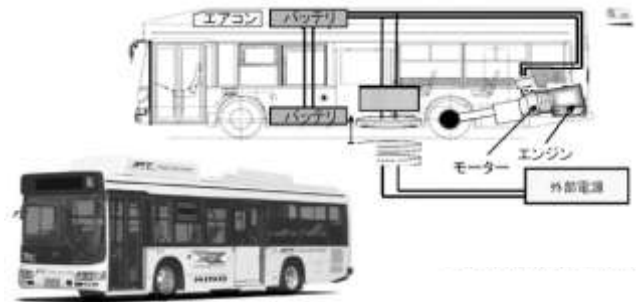
図Ⅲ.4.4 人と環境にやさしい車両の導入例

<ノンステップバス・アイドリングストップ>



資料：三重交通 HP

<IPS（非接触給電方式）ハイブリッドバス>



資料：国土交通省 HP

基本方針4 地域住民の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供

持続可能な地域公共交通体系の確立にあたっては、市民、交通事業者及び行政が共通の認識を持ち、地域に必要な生活交通を確保します。

➤ **地域独自の交通システムの検討**

例) ・市民（地域住民）が主体となり、通院・通学、買い物など地域の需要特性に応じたサービス水準を設定
・定時定路線のサービスが適切ではないと判断される場合は、デマンド交通等地域独自の交通システムの導入を検討
・乗合交通手段によるサービスの妥当性や、地域の主体性を醸成するため、PDCAサイクルを踏まえた検討を実施
・持続可能な生活交通として維持するため、利用者増進と適切な運賃設定のあり方を検討

3) 公共交通の利用促進による維持・充実に向けて

公共交通の維持・充実に向け、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を創出するとともに、今後急激に進展する高齢化の中で持続可能な公共交通として維持・充実するためには、利用者のみならず地域の交通は地域全体で支える必要があります。そのためには、三者（市民、交通事業者及び行政）が一体となってバス交通のあり方が検討できる体制の確立を図り、計画から実行、検証、改善を繰り返し、より良い公共交通へと発展させることが重要です。

また、ベスト・ミクスト・ネットワークを目指す本市の交通将来像を実現するためには、地域づくりと一体となった愛着（マイバス意識）を高める方策を展開するとともに、過度に自動車交通に依存した交通体系から脱却し、一人ひとりの交通行動が社会的にも個人的にも望ましい方向へ変化することを促していくことが重要です。

そのためには、利用者にはより公共交通が利用しやすく、未利用者には新たに公共交通を利用することが可能となるよう、ニーズを踏まえた様々な利用促進策を検討、実施し、交通まちづくりを推進します。

<公共交通利用促進施策の取組例>

▶ 三者が一体となった取組体制の確立

- ・市民は、利用促進により公共交通の維持・充実が可能になることを理解し、地域が一体となった利用促進に向けた取組を積極的に実施するとともに、自らの交通行動を変容するよう自助努力を重ねます
- ・交通事業者は、公共交通が果たすべき役割を理解し、機能に応じたサービス水準の確保に努め、事業理念に沿った合理的な事業運営について積極的な提案を行うとともに、利用実態に関する情報提供や市民ニーズを的確に把握し、利用促進に繋がる施策を行政と一体となって展開します
- ・行政は、将来都市像の実現に向け必要な路線及び路線機能等の位置づけを行い、市民や交通事業者と協働で各種利用促進施策を展開し、評価・改善を行うとともに、適切な費用負担のあり方の検討をすすめ、必要な支援を行います

▶ 分かりやすい情報・案内の提供

- ・総合案内板、バス停表示等の整備、バスマップの作成
- ・ホームページ等による情報・案内の提供

▶ 利用促進を誘導する施策の展開

- ・乗継拠点における待ち合い環境、駐車場・駐輪場等の整備
- ・乗継拠点施設及びアクセス経路等におけるバリアフリー化
- ・運賃体系の見直し、特別割引等の実施
- ・公共交通を利用した観光・イベントとのタイアップ
- ・高齢者の免許返納に対し、民営交通事業者の取組を周知するとともに、公共交通の利用促進に資する取組を検討

▶ バスの愛着を高める方策の展開

- ・市民が愛着を持てるネーミングや車両デザイン
- ・バス利用促進に関するイベント・キャンペーン等の開催

▶ 交通行動の変容を促す MM（モビリティ・マネジメント）の実施

- ・市民を対象とした TFP（トラベル・フィードバック・プログラム^{*}）による一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促す取組
- ・企業・職場を対象とした通勤形態及び通勤交通手段の見直しや、交通に対する意識改革を図り、マイカー通勤から公共交通利用への変容を促す取組
- ・小学生等を対象に、保護者の協力を得ながら、公共交通利用を意識づける取組

図Ⅲ.4.5 公共交通利用促進施策の取組例

<特別割引通学定期券>

<運転免許返納者割引定期券>

資料：三重交通株式会社

<乗継拠点>



資料：愛知県豊田市

<モビリティ・マネジメント>



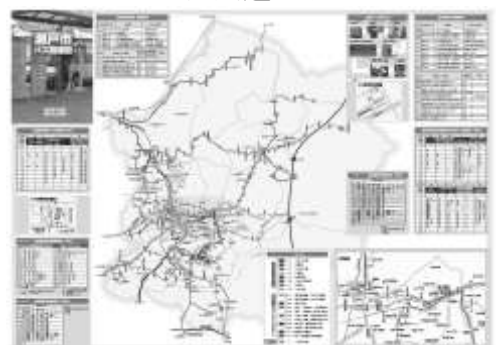
資料：愛知県岡崎市

<総合案内板>



資料：岐阜県岐阜市

<公共交通マップ>



資料：愛知県瀬戸市

^{*}TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）とは、自動車利用から公共交通機関への転換を目指して、一人ひとりの自発的な行動変化を促す繰り返し型の実践プログラムを意味します。

4) 持続可能なコミュニティバスの運行に向けた基本的な方針

本市では、公共交通機関を代替・補完するために地域コミュニティバス「あららぎ号」、「ほっとバス錦」、「コモコモ号」、「みどり号」が運行されるとともに、市街地の移動利便性確保のため市街地循環バス「ナッキー号」が運行されています。

これらコミュニティバスの利用者は平成 22 年度では約 6.8 万人で、市民の日常的な交通手段として定着しつつあり、先に示した公共交通の機能分類とサービス水準設定の考え方においても公共交通ネットワークを担う市街地循環バス、あるいは支線バスと位置づけ、路線の維持とサービス水準の確保を図ることとしています。

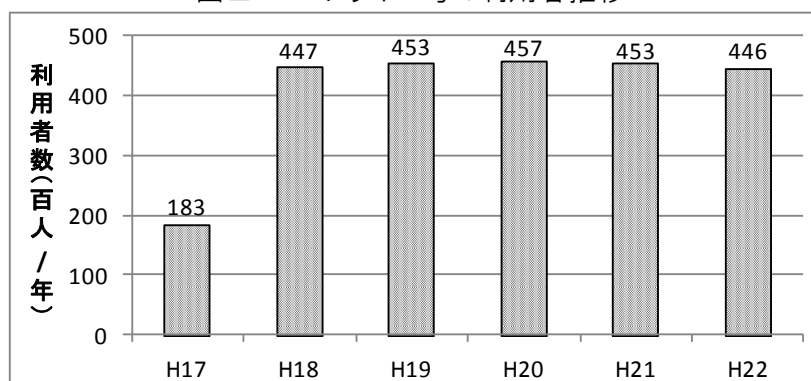
そうした中、地域コミュニティバスについては、行政が必要な支援を行った上で、地域が主体となって、地域特性を踏まえたサービス水準を維持することとし、サービス水準と利用者負担のあり方についても、地域が主体的に検討することとします。

一方、市街地循環バス「ナッキー号」については、行政が主体となって運行していますが、運行にかかる経費の内、運賃収入で賄っている割合は約 27%と低く、大部分を税財源で賄って運行を維持していることから、今後の財政負担が課題となっています。

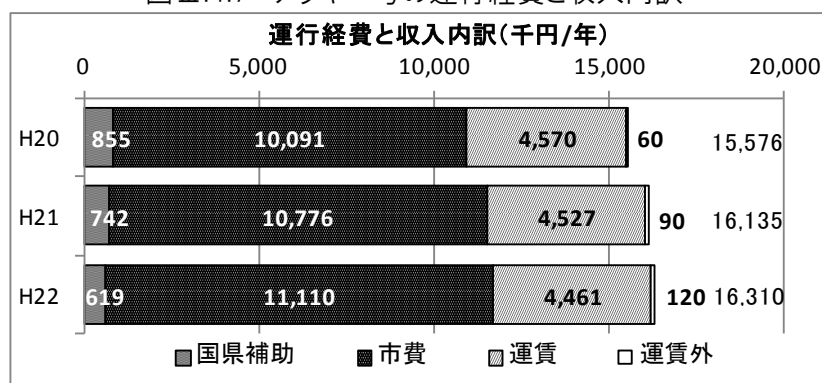
平成 22 年度に実施した「名張市の交通に関するアンケート」では、ナッキー号の不満割合は 10%と全体的としては低いものの、改善が必要な個別項目としては、「土・日曜日の運行」、「相互運行」、「競合ルートの見直し」といったサービスに関する要望が多くある一方で、今後は安易に税財源を投入するのではなく、「目標とする負担割合を決め、利用者負担を見直すべき」との意向が示されています。

そうしたことから、市街地循環バス「ナッキー号」の運行については、今後急激に進展する高齢化などを見据えた中で、「名張市地域コミュニティ交通推進方針」や先のアンケート結果を勘案しつつ、公共交通ネットワークにおける機能を踏まえ、サービスの維持・向上や持続可能な運行に向け、利用者負担と税財源の投入のあり方について、広く市民や地域と議論を深め、料金体系も含めた検討を行うものとします。

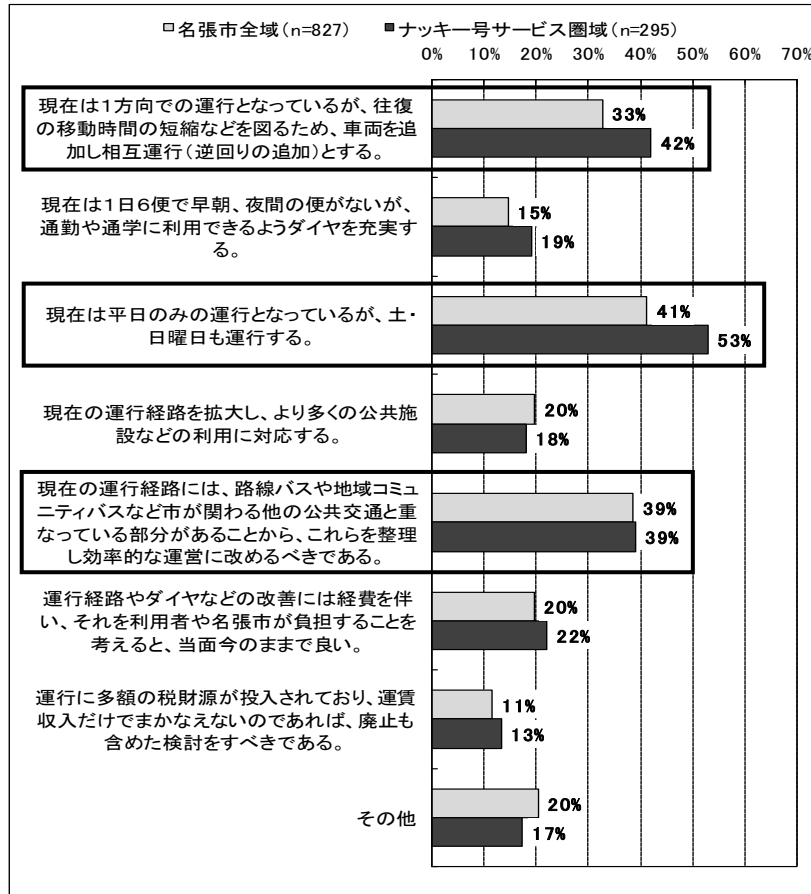
図Ⅲ.4.6 ナッキー号の利用者推移



図Ⅲ.4.7 ナッキー号の運行経費と収入内訳

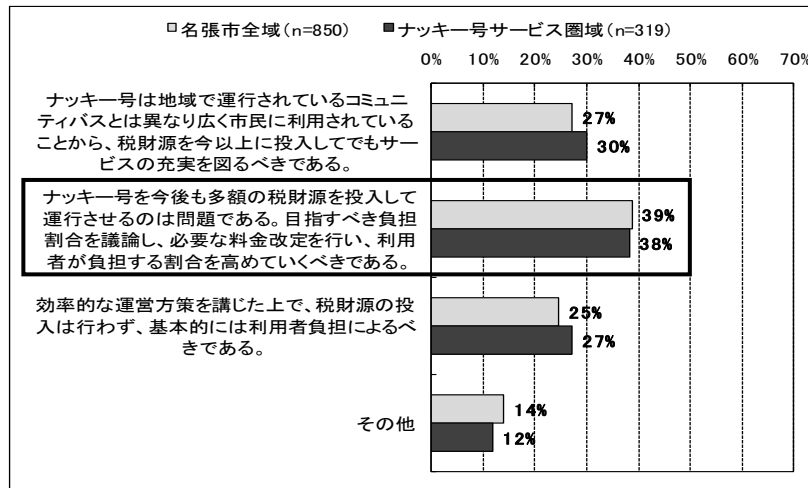


図Ⅲ.4.8 ナッキー号の改善点



資料：名張市の交通に関するアンケート (H22)

図Ⅲ.4.9 ナッキー号の今後の運営について



資料：名張市の交通に関するアンケート (H22)

表Ⅲ.4.3 近隣都市のコミュニティバスの運賃

都市名	運賃 (円)
伊賀市	200
津市	100
鈴鹿市	100~200
松阪市	100
伊勢市	200
奈良県宇陀市	250~350

5. 自転車・歩行者計画

1) 計画策定の背景と目的

伊賀都市圏パーソントリップ調査(H15)によると、名張市の平日の代表交通手段構成は、自動車61%、公共交通(鉄道+バス)16%と比較して、二輪10%、徒歩14%と代表交通手段として両者は低いものとなっていますが、鉄道駅端末交通手段では、バス路線が集中する名張駅を除く美旗駅、桔梗が丘駅、赤目口駅の3駅では、自転車11~23%、徒歩40~48%を占めています。

また、名張市の交通に関するアンケート(H22)によると、自転車・歩行者の利用特性として、年齢別では、全年齢平均の7%(自転車・徒歩の計)に対して、高齢者では17%と利用割合が高くなっています。地域別では、全市平均の7%に対して、錦生地域9%、蔵持地域10%、赤目地域及び桔梗が丘地域12%、名張地域16%、箕曲地域27%と主に市街地拠点での利用割合が高くなっています。

次に、これら自転車、徒歩の満足度をみると、自転車では満足10%に対して不満25%と不満の占める割合が高く、その不満の内容は、道路が狭く危険な箇所が多い、自転車道が整備されていないといった回答が多くある一方、これらが改善された場合には、38%の回答者が今より自転車の利用機会が増えると回答しています。同様に、徒歩では満足27%に対して不満32%と不満の占める割合が高く、その不満の内容は、歩道が無く危険な箇所が多い、歩道が狭く通行しづらいといった回答が多くある一方、これらが改善された場合には、43%の回答者が今より徒歩の機会が増えると回答しています。

このような状況の中、自転車・歩行者交通は環境にやさしく、健康に良い交通手段として近年、見直される一方で、本市では自転車・歩行者交通需要に対応した施設整備は、都市計画道路の整備や交通安全対策として実施される道路改良等により整備が進められてきたものの、先のアンケートでみられるように、安心・安全な自転車・歩行者空間の確保やネットワークの形成が不十分な状況にあります。

一方、都市マスタープランでは、市街地拠点においては、歩いて暮らせるまちづくりを目指し、通勤、通学、買物などの日常生活行動への対応や、回遊性を高めることにより長時間滞在できるまちづくりを進めることとしています。また、観光・交流拠点においては、本市の自然資源や歴史的な資源を活用した体験型・滞在型の拠点整備を目指すこととしており、自転車や徒歩が移動のための手段にとどまらず、レクリエーションとしてのサイクリングや散策・ハイキングなど、それ自体を観光・交流の目的とする需要への対応が求められています。

このような背景を踏まえ、交通まちづくりの観点から、今後急激に進展する高齢化への対応や、近年増加する健康志向への対応、過度に自動車交通に依存しない、多様な交通手段が有機的かつ一体的に機能する「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の実現に向け、自転車・歩行者ネットワークの形成とともに、自転車・歩行者空間における魅力の創出や安心・安全の確保を図るものとします。

2) 自転車・歩行者計画の基本方針

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

(1) 自転車利用空間の分類と機能

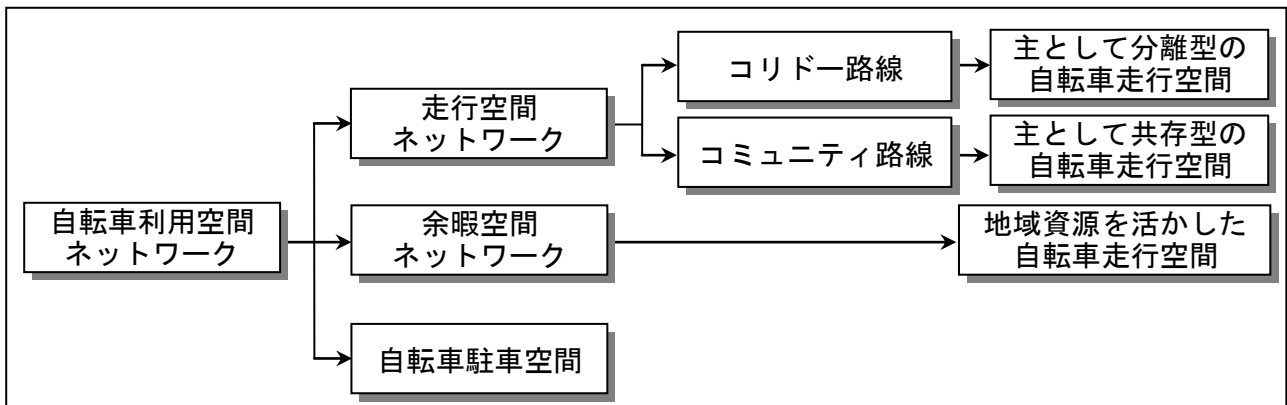
本マスタープランでは、自転車利用空間を走行空間ネットワーク、余暇空間ネットワーク及び自転車駐車空間の3つに分類します。

走行空間ネットワークは、自転車需要が集中する鉄道駅アクセス路線等での走行性及び安全性を確保するコリドー路線と、住宅地等からコリドー路線へ計画的に誘導するコミュニティ路線とに分類し、コリドー路線では主として分離型の自転車走行空間とし、コミュニティ路線では主として共存型の自転車走行空間の確保を図ります。

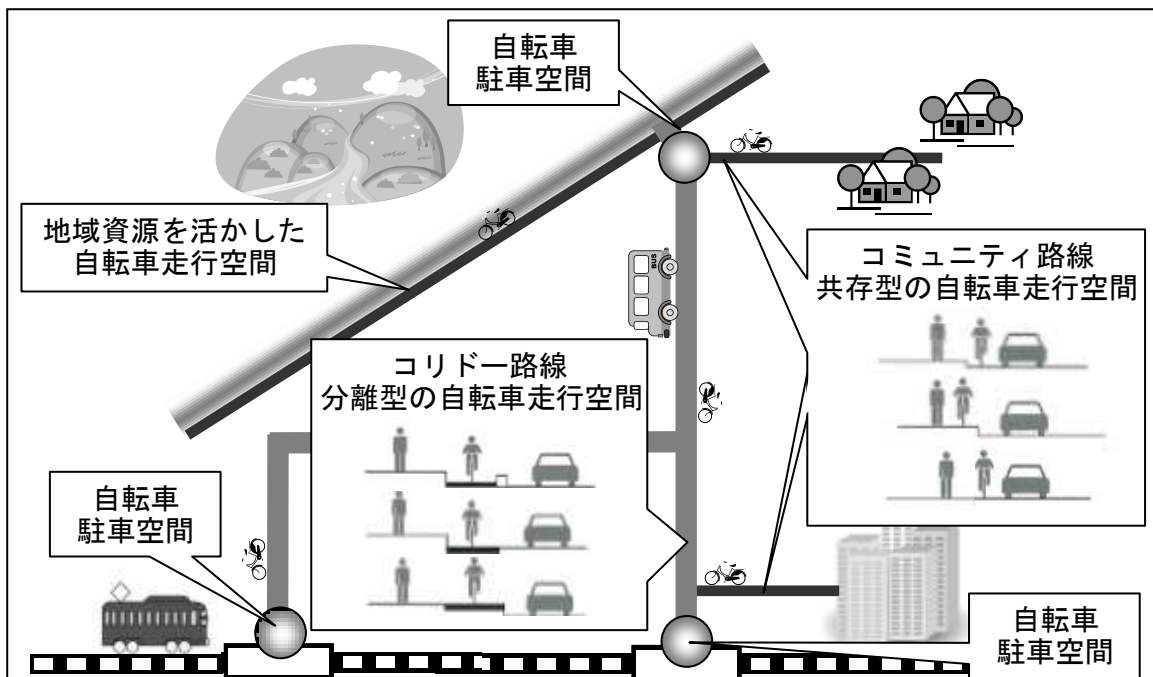
余暇空間ネットワークは、歴史、文化、自然などの地域資源を活用し、路線機能や地区特性を考慮した空間の確保とネットワーク形成を図るとともに、魅力を高める環境整備を図ります。

また、走行空間及び余暇空間ネットワークの形成に合わせて、目的地、目的施設、主要拠点などにおいて、乗り換えや保管場所としての自転車駐車空間の整備を図ります。

図Ⅲ.5.1 自転車利用空間の概念と走行空間の形態



図Ⅲ.5.2 自転車・歩行者ネットワークのイメージと自転車走行空間の例



(2) 自転車・歩行者ネットワークの形成及び空間の確保等に関する基本方針

基本方針 1 自転車・歩行者ネットワークの形成

都市マスタープランでは、市街地拠点においては、自転車・歩行者専用道、ポケットパーク、サイン類の整備など、自転車・歩行者に配慮した歩いて暮らせるまちづくりを推進するものとし、鉄道駅や主要なバス停などの通勤・通学需要への対応に加え、公共公益施設の利用やショッピングなど、回遊性を高め、長時間滞在することができるまちづくりを推進することとしています。加えて、赤目、青蓮寺、美旗、国津などの自然環境の豊かな地域や、歴史的なまちなみを有する名張地区などを観光・交流拠点として位置づけ、優れた自然資源や歴史的資源などを積極的にまちづくりに活用することとしています。また、これまで市の取組として、市内 10 地区において健康増進等を目的とした「おきつも名張遊歩 10 選」ウォーキングコースや、地域資源を活用した美旗古墳群サイクリングコースなどが設定されています。

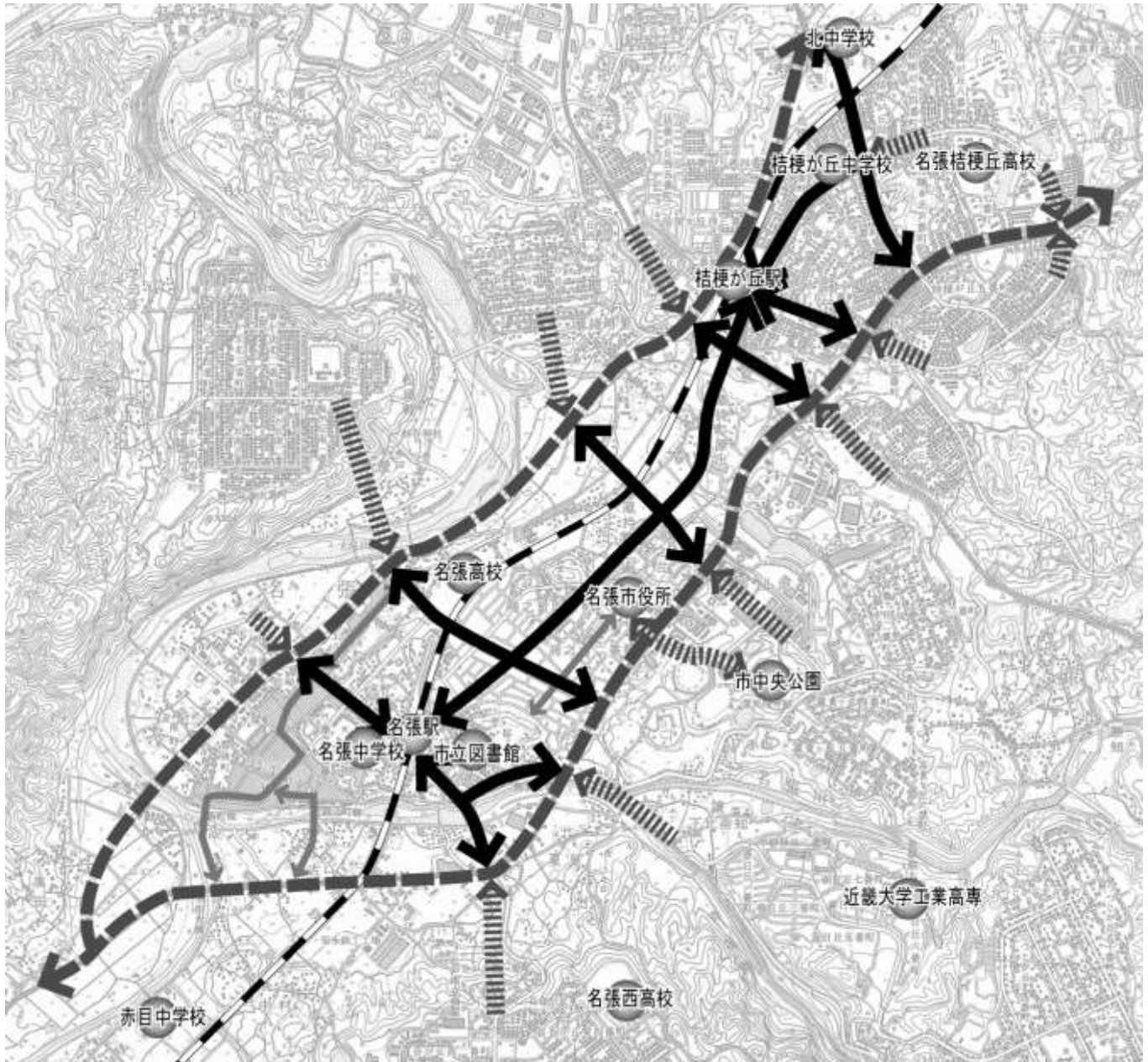
これら都市マスタープランや個別計画における考え方を踏まえ、本マスタープランにおいては、「市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成」と、「観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成」に関する方針を定めるものとします。

➤ 市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成

自転車・歩行者ネットワークの形成にあたっては、鉄道駅及び公共施設等へのアクセス動線とともに主要なバス停への動線を確保し、バス利用者の利便性向上や新たな公共交通需要の創出を図ります。

- ・名張駅へアクセスする(都)平尾朝日町線、桔梗が丘駅へアクセスする(都)桔梗が丘中央線、名張駅と桔梗が丘駅を連絡するとともに駅周辺に立地する公共施設等を連絡する(都)名張駅桔梗が丘線、及び近鉄大阪線と交差し、交通需要が集中する(都)桔梗が丘西田原線、国道 368 号、(都)赤坂夏秋橋線、(都)東町中川原線等については、自転車・歩行者の走行性及び安全性を確保するコリドー路線として、分離型の空間構成を基本とします。
- ・コリドー路線を補完し、主要な公共施設等相互を連絡する動線や住宅地とコリドー路線を連絡する動線をコミュニティ路線として、自動車交通量や歩道幅員などの道路条件を考慮し、歩道部での分離型や車道部・歩道部での共存型の空間構成を含め、柔軟な運用を図ります。
- ・中央緑道（パークアベニュー）や初瀬街道など、歴史、文化、自然資源を活用した自転車・歩行者動線をレクリエーション路線として、利用目的や機能、道路条件に応じた自転車・歩行者の専用空間やまちなみに配慮した自転車、歩行者及び自動車の共存空間を検討します。
- ・鉄道駅、主要なバス停及び公共施設などの目的地、目的施設では、他の交通手段への乗換えや保管場所としての自転車駐車空間の整備を図ります。

図Ⅲ.5.3 市街地拠点における自転車・歩行者ネットワークイメージ



凡 例	
	コリドー路線
	コミュニティ路線
	レクリエーション路線

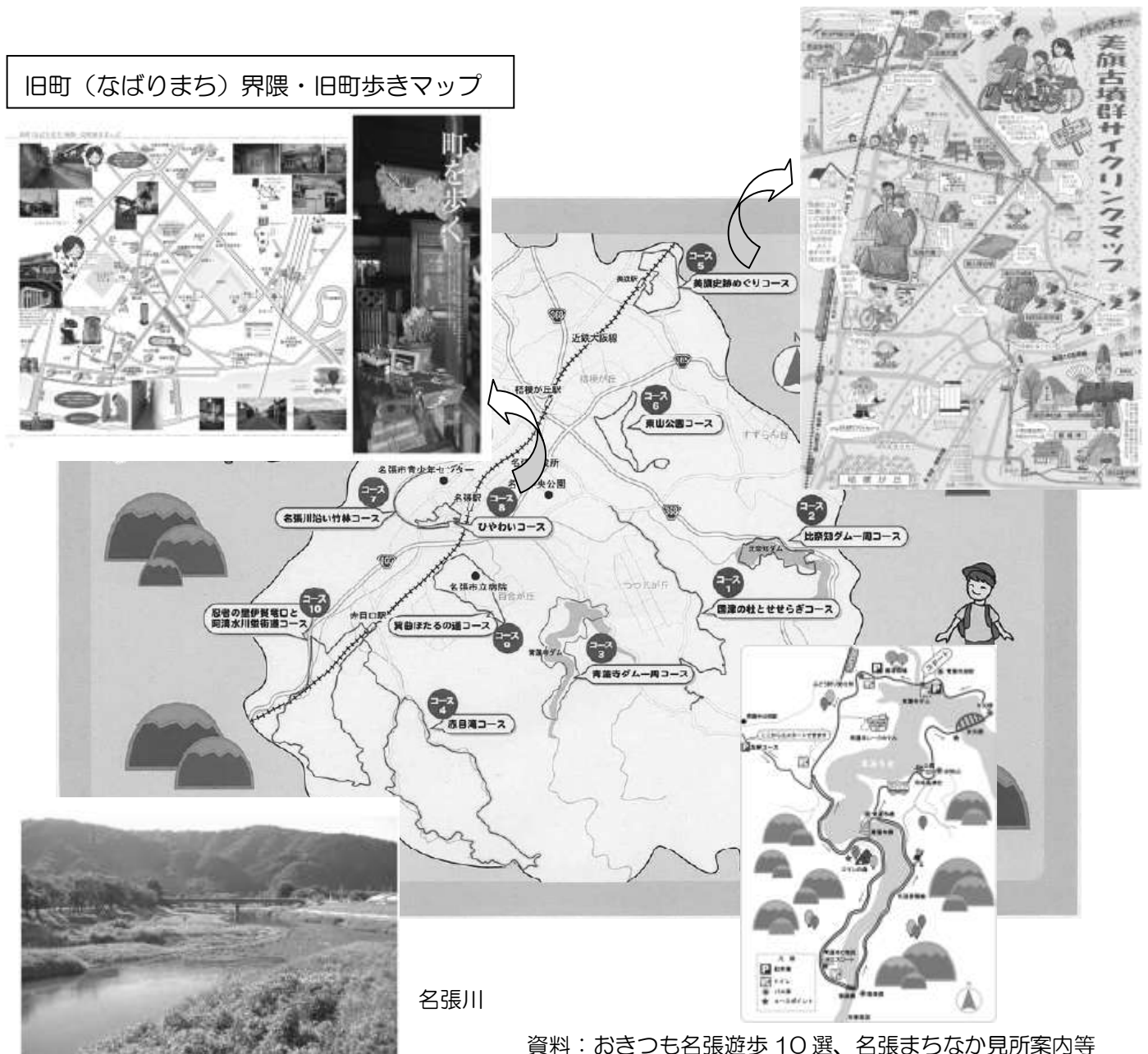
▶ 観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成

▶ レクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成と魅力を高める環境整備

観光・交流拠点内の動線については、おきつも名張遊歩 10 選におけるウォーキングコースや美旗古墳群サイクリングコースなどを、レクリエーション系の自転車・歩行者路線として、ネットワークの形成を図ります。

- ・レクリエーション系の自転車・歩行者ネットワークについては、余暇活動や健康づくりなどの需要に対応するため、歩きたくなる、自転車を利用したくなる環境整備が重要であることから、本市を流下する河川空間や歴史、文化、自然などの地域資源の活用、休憩施設、交流の場、サイン計画、情報・案内板など、魅力を高める環境整備を図ります。

図Ⅲ.5.4 自転車・歩行者ネットワーク形成に係る個別計画等



基本方針2 魅力ある自転車・歩行者空間の創出

魅力ある自転車・歩行者空間の創出にあたっては、名張の歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携を深め、歩きたくなる空間の整備や、自転車を利用したくなる施策の展開を図るものとします。

<人が歩きたくなる魅力ある歩行者空間の創出例>

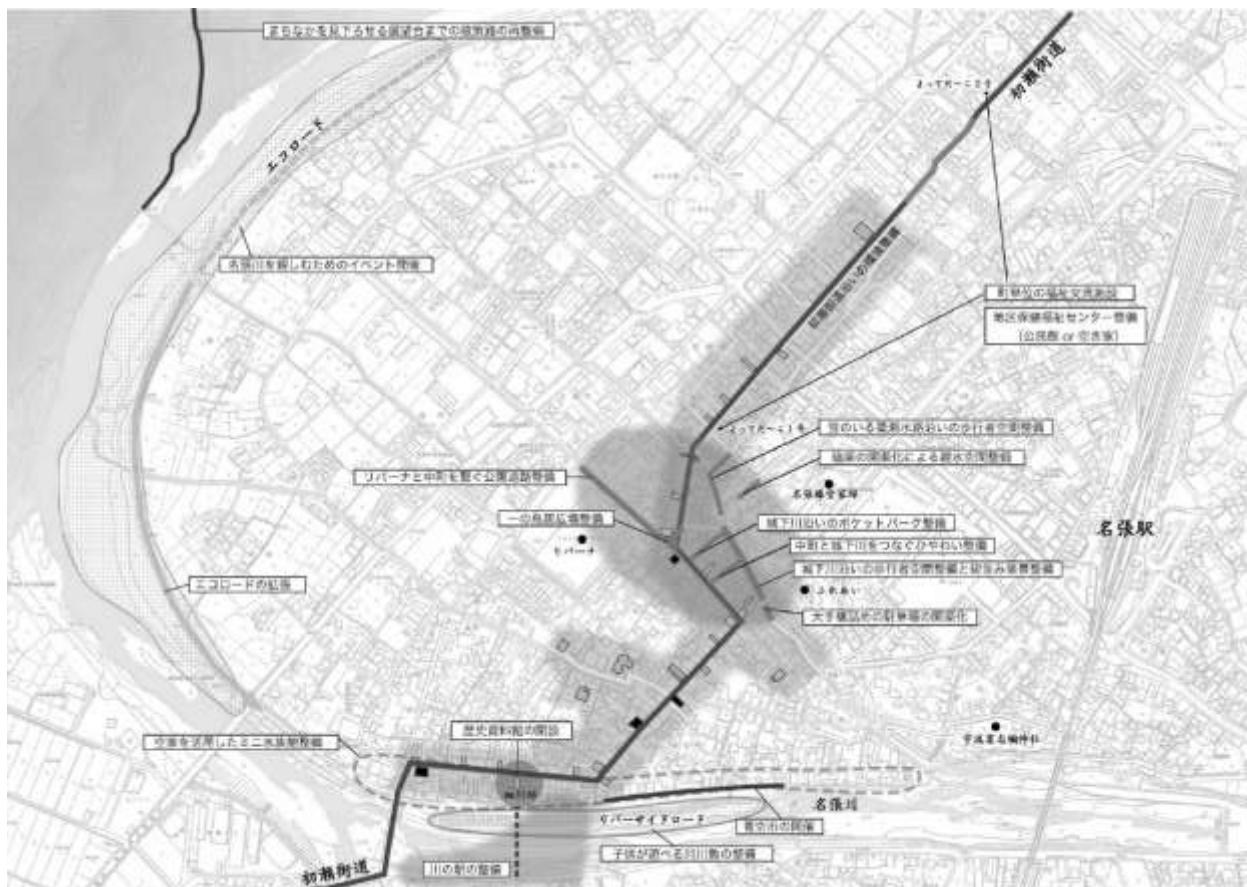
- ・質の高い空間（舗装、植栽、照明等）の整備
- ・休憩施設（ベンチ、トイレ等）の整備
- ・交流の場（公園、広場、ポケットパーク等）の整備
- ・バリアフリー整備（幅員の確保、段差の解消等）
- ・サイン計画、情報・案内板等の整備
- ・歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催等

<自転車を利用したくなる施策例>

- ・乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクル施設の整備
- ・サイン計画、情報・案内板等の整備
- ・歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催等

また、都市交流拠点においては、名張地区既成市街地再生計画「名張まちなか再生プラン」が策定され、「名張の原風景と人情が息づく魅力あるまち」を基本目標として、これまでも名張地区の歴史、文化、自然資源を活用した様々なプロジェクトを展開してきました。したがって、本マスタープランにおいては、当該プランと整合した名張地区の魅力ある自転車・歩行者空間の創出を図ることを基本方針とし、個別プロジェクトについては当該プランの方針に基づき、地域づくり組織などとの連携・協働により取り組むものとします。

図Ⅲ.5.5 名張まちなか再生プラン・プロジェクトマップ



基本方針3 安心・安全な移動環境の確保








<歩行者の安心・安全な移動環境の確保>

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

<自転車の安心・安全な移動環境の確保>

求められる自転車の走行性により空間構成は異なりますが、先の自転車利用空間ネットワークに位置づけた路線においては、道路拡幅、既存道路空間の再配分、緑道や河川堤防を活用した空間確保について検討するとともに、ネットワークに位置づけていない住宅地においても、路上駐車排除や既存道路における自転車利用空間の確保を地域と行政が協働で検討を進めます。また、自転車利用者への交通安全に関する周知・PR、意識啓発によるモラル向上などの各種施策、対策を講じます。

表Ⅲ.5.1 自転車走行空間の種類とイメージ

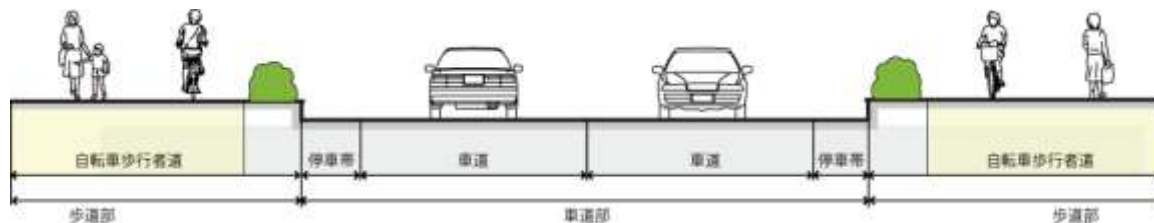
自転車走行空間のイメージ	事例	自転車走行空間のイメージ	事例
自転車及び歩行者の専用空間 	参考事例: 名張市パークアベニュー 	自転車の走行速度が比較的遅い区間 自転車の安全性を確保 自動車交通との分離 	参考事例: 兵庫県姫路市 
自転車の速達性及び安全性を確保 歩行者及び自動車交通との分離 	参考事例: 埼玉県志木市 	歩道が狭い場合 	
自転車の速達性を確保 歩行者との分離 	参考事例: 東京都世田谷区 	自転車、歩行者、自動車が共存 	参考事例: 名張市「やなせ宿」 

図Ⅲ.5.6 自転車道整備事例

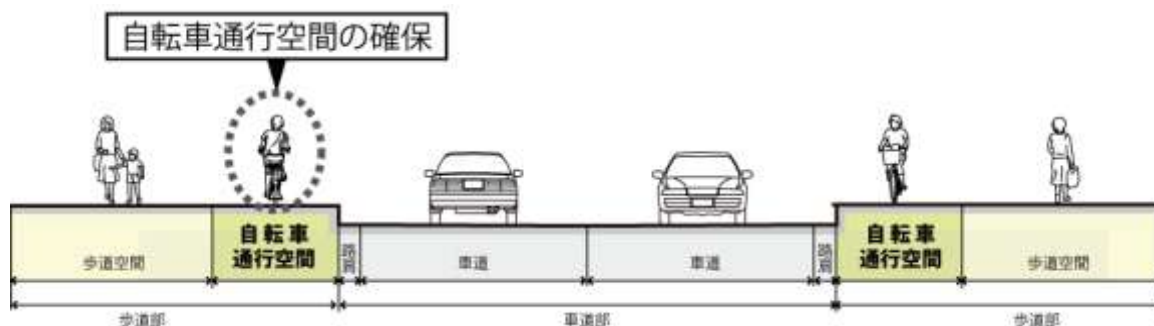
■道路空間の再配分による自転車道の整備

道路全体の幅員を変えずに、車道の一部を自転車走行空間として独立させるなど、道路空間の再配分による自転車走行空間を整備

整備前



整備後



図Ⅲ.5.7 歩道整備事例

■あんしん歩行エリア*の指定による誰もが安心して暮らせるまちづくりの実現

歩道幅員の拡幅、バリアフリー整備により安心・快適な歩行空間を確保

整備前



整備後



資料：国土交通省 HP（事例都市：福井県福井市）

*あんしん歩行エリアとは、単位面積当たりの交通事故件数が特に多いと認められる地区において、交通管理者と道路管理者が一体となって交通事故の抑止に向けて、歩道の整備など交通安全施設の整備を行うものです。

6. 交通まちづくりのための行動計画

1) 計画策定の背景と目的

これまで、本市では増加する自動車交通を、円滑に処理するという視点で道路整備が行われてきました。しかし、近年、道路整備を取り巻く社会経済情勢は、人口減少・少子高齢社会の進展や市街地拡大の収束、公共投資余力の減退、地球規模の環境問題への対応など、大きな転換期にあります。

先の将来幹線道路網計画では、将来的には自動車交通需要は減少するものの、円滑な道路交通環境を確保するためには、今後も必要な幹線道路網の整備を行うとしましたが、一方で道路整備には長い年月と膨大な費用を要することなどから、道路整備（ハード整備）のみで自動車交通需要に対応することは困難な状況にあり、交通需要そのものの転換（ソフト施策）を図る必要があります。

本マスタープランの都市交通体系のビジョンでは、『自動車による円滑なモビリティと災害に強い交通体系を確保するとともに、人と環境にやさしい持続可能な集約連携型都市の構築を目指す』としており、『そのために公共交通による移動利便性の確保や、安心・安全な自転車・歩行者交通環境を創出し、かしこく自動車を利用する暮らしと望ましい都市交通体系「ベスト・ミクスト・ネットワーク」の構築を目指す』としています。

また、こうした都市交通体系の実現により、交通渋滞の解消だけでなく、公共交通の利用者の増加に伴う中長期的なモビリティの質的向上や中心市街地の活性化、都市のスプロール化の抑制、地球温暖化対策といった都市問題の改善と、市民一人ひとりの健康増進や地域コミュニティの強化に繋げることを期待しています。

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

2) 交通まちづくりのための行動計画の基本方針

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

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

基本方針 1 TDMの実施による都市交通の誘導

人口減少・少子高齢社会の進展や生活様式の変容など多様化する交通需要に対して、新たな施設整備のみで対応するのではなく、既に整備された交通施設を効率的に運用するため、交通需要そのものを誘導する交通需要管理（TDM）を、表 3.6.1 に挙げる施策例を参考に、本市の道路や公共交通の整備状況、通勤、通学などの流動実態を踏まえた上で実施可能な施策を選択し、市民、地域、交通事業者、企業及び行政の協働により計画的に推進します。

表Ⅲ.6.1 都市交通の誘導施策例

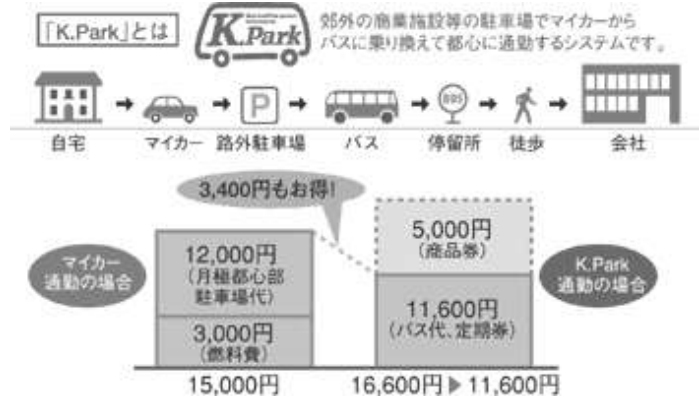
分類	方策	施策
適切な交通手段への誘導	公共交通の利用促進	パーク&ライド、サイクル&バスライド、バスレーン、バスロケーションシステム等
	自転車利用の促進	自転車道ネットワーク、レンタサイクル等
交通需要の効率化	自動車利用の工夫	相乗り、ノーマイカーデー等
	交通需要の低減・平準化	時差出勤、フレックスタイム等
適切な自動車利用の誘導	自動車交通の規制・誘導	ゾーンシステム・トラフィックセルシステム、トランジットモール等
	駐車政策による誘導	フリッジパーキング、駐車料金のコントロール等

図Ⅲ.6.1 公共交通の利用促進施策の例

<バスレーン及び公共交通優先信号>



<パーク&バスライド>



資料：国土交通省 HP

<名張市のエコ通勤などの取組>

平成 20 年度から、毎年 7 月 7 日を「低炭素社会を考え実践する日」と定め、地球温暖化防止活動の一環として、エコ通勤だけではなく、全庁 20 時までには消灯を目指す ライトダウン運動を実施しています。また、平成 22 年 1 月からは全職員を対象として毎月 1 回以上を目標に、自主的にエコ通勤に取り組んでいます。

[毎年 7 月 7 日「低炭素社会を考え実践する日」のエコ通勤実績]

平成 20 年度	実施率：36.99% CO2 削減量：721.1kg
平成 21 年度	実施率：70.33% CO2 削減量：949.943kg
平成 22 年度	実施率：66.12% CO2 削減量：730.399kg

資料：名張市ホームページ

<エコ通勤優良事業所認証制度>

エコ通勤優良事業所認証制度は、地球環境にやさしい取組として、エコ通勤に関する意識が高く、自主的かつ積極的に推進している事業所及び地方公共団体を認証し、登録する制度で、平成 21 年 6 月 12 日から運用されています。優良な取組事例を広く周知することにより、エコ通勤の普及促進を図ることを目的としています。

エコ通勤優良事業所数(平成 22 年 7 月 30 日現在)は、全国で 264 ヶ所が認証されており、名張市は三重県内で 2 番目に認証されています。

エコ通勤優良事業所に認証されると、1 年毎にエコ通勤の実績報告を行い、報告した二酸化炭素排出削減量が京都議定書目標達成計画の実施報告書に算定されます。



基本方針2 MMの実施による過度な自動車利用の抑制

過度な自動車利用から公共交通、自転車など、一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促すため、コミュニケーション手法を活用したモビリティ・マネジメント（MM）を計画的に進めます。

▶ 住民を対象とした TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）による一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促す MM

- 例)
- ・ 特定地域の世帯を対象に実施するコミュニケーション・プログラムでアンケート調査とほぼ同様の形式で実施
 - ・ 複数回・双方向の接触若しくは簡易な単発型（ワンショット）の TFP も実施
 - ・ 公共交通沿線地域の住民を対象として、交通まちづくり講座などの参加交流によるワークショップ型の MM を実施

▶ 通勤者を対象とした MM

- 例)
- ・ 企業主体による呼びかけの実施
 - ・ 通勤行動調査の実施による現状把握
 - ・ コーディネーターによる改善方策の考案・指導
 - ・ PULL 施策（表彰、有給休暇の追加、通勤手当の優遇等）
 - ・ PUSH 施策（駐車場の有料化等）

図Ⅲ.6.2 小学生を対象とした MM 実施例

～バスの乗り方教室～

杉山小学校出前講座 「バスの乗り方の説明」

- 1 行き先を確認します**
バス停で行き先を確認しましょう。バスが来たらバスの前方、中央ドア横の行き先表示を確認して、手を上げて待ちましょう。
- 2 ここから乗ります**
バスの中央ドアから乗ります。バスが来たらバスの前方、中央ドア横の行き先表示を確認して、手を上げて待ちましょう。
- 3 整理券をとりま**
入口で整理券を取りましょう。降りるときに使用しますので、無くさないようにしましょう。
- 4 バスの中で注意する**
安全のため、あいた席があればすぐ座りましょう。まだから顔や手をだしませんようにしましょう。
- 5 降りるバス停を確認します**
バス車内の前方に運賃表があります。バス停が表示されるので、整理券番号の料金を準備しましょう。「こども料金は半額です。」
- 6 降りるときは、降車ボタンを押します**
案内放送や運賃表で降りたいバス停が案内されたら、降車ボタンを押しましょう。
- 7 料金の払い方**
バスが止まってから運賃箱に料金と整理券を入れましょう。
- 8 降りるとき注意**
前のドアから降りましょう。自転車などが通っているので注意して降りましょう。

図中のラベルと注釈:

- 行き先 (バス停の表示)
- 中央のドア (乗降口)
- 行き先 (バス車内の表示)
- 上の整理券番号は運賃 (運賃表)
- 次のバス停が表示されるよ (運賃表)
- 運賃表示モニター (運賃表)
- 整理券・運賃を入れるところ (運賃箱)
- 硬貨の両替 (運賃箱)
- 紙幣の両替 (運賃箱)
- お金の取出口 (運賃箱)
- 気をつけて順番に降りよう (降車ボタン)

資料：愛知県豊橋市

基本方針3 公共交通を皆で支える意識の醸成

地域公共交通の維持・充実に向けて、地域が一体となり、公共交通への愛着（マイバス意識）を高める各種取組・活動について積極的な展開を図るものとします。

▶ 地域づくりと一体となった公共交通の愛着（マイバス意識）を高める施策の展開

- ・公共交通を活用し、高齢者の生きがい支援や地域コミュニティの形成に向けた取組を実施
- ・公共交通の利用促進キャンペーン、イベント、各種PRを展開
- ・地域住民による各種活動（バス停・付帯施設及び周辺における清掃、緑化等）

図Ⅲ.6.3 地域主体で運行するコミュニティ輸送サービスの事例(ほっとバス錦)

<錦生コミュニティバス「ほっとバス錦」の概要>

廃止代替バス安部田線の廃止に伴う交通手段確保のため、錦生地域が主体となり、平成20年4月から運行

【運行主体】ほっとバス錦運営協議会

【運行車両】44人乗りバス1台

【運行ルート】名張駅～錦生地域～宇陀市の一部区域

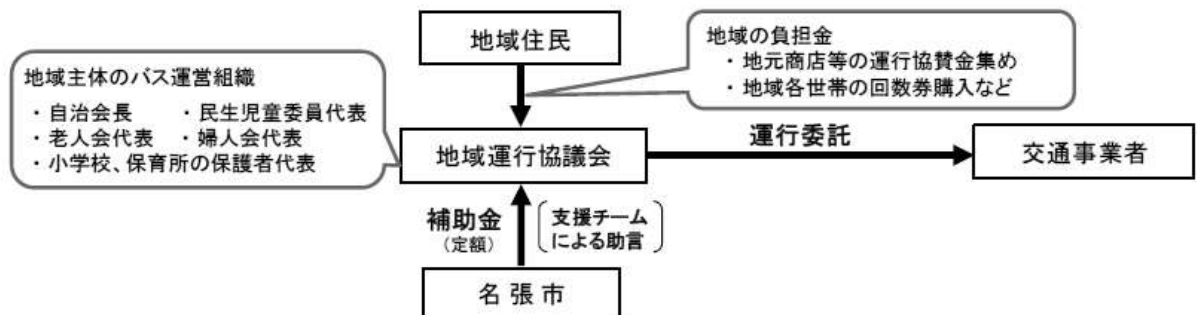
【運賃】1乗車100円～500円

【運休日】土・日曜日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）

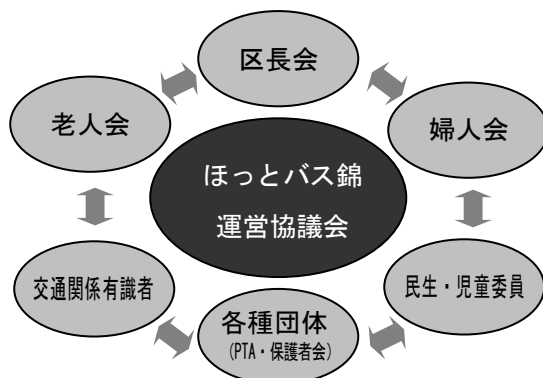


<ほっとバス錦の導入に向けた取組>

市が補助金を交付し、その補助金と地域の負担金により「地域運行協議会」から「交通事業者」に運行を委託する。



<ほっとバス錦運営協議会の構成>



<本格運行成功に向けての取組>

- ・地区文化祭でのバザーの開催(ほっとバス錦コーナー)とフォトコンテスト入賞者の表彰式
- ・協賛事業者の募集(車外広告と車内広告)
 - ・車外広告(14事業者)・車内広告(8事業者)
- ・地区民の協賛者の募集とチケット購入協力の依頼
 - ・広告なしの協賛者を含め、多くの方の協力を得る
- ・バス停土地所有者への協力依頼
- ・全バス停表示板の補修と改善
- ・新設延長路線(奈良県宇陀市西谷・龍口)の安全確認の試走と試乗会の実施
- ・新バス停表示板の設置作業等
- ・新時刻表と新チケットの原稿作成と印刷
- ・本格運行での利用者拡大に向けて広報活動