

．目標の実現に向けた施策の整理と展開

1．名張市総合都市交通マスタープランの展開方向

前章までにおいて、都市交通体系のビジョン及び都市交通体系のビジョンを実現する 4 つの基本目標を示すとともに、具体的な展開方向として都市交通施策の分野別計画を整理してきました。

本章においては、これら分野別計画等で整理した基本方針に基づく各種計画及び施策を先の基本目標単位で再整理し、各基本目標の達成により、通勤、通学、買物、通院といった日常生活における市民、交通利用者の交通行動や、観光、交流といった非日常生活における来訪者等の交通行動の中で期待される効果を示すものとします。

なお、この期待される効果を達成するために必要となる各種ハード・ソフト施策、事業については、次年度以降に実施を予定する交通戦略において、具体的な取組を抽出し、基本目標別に効果的かつ効率的な施策、事業が組み合わされた施策パッケージとして整理する必要があります。また、これら各種施策、事業の概要、主体、実施時期等に関するアクションプログラムを定める必要もあります。

したがって、本マスタープランでは、現段階（基本方針レベル）で取組が必要と考えられる各種計画、及び現在関係機関、部局で取り組まれている計画、施策を整理し、次年度以降の作業の基礎資料として活用が図れる構成として整理するものとします。

また、後段では、総合都市交通マスタープランの具体的な展開にあたり、市民・地域、交通事業者・企業及び行政の各主体の役割を明確化するとともに、多様な主体がこれまで以上に連携を高め、協働で交通まちづくりを推進する体制や、個別施策、事業の進捗、基本目標の達成により期待される効果の検証など、総合都市交通マスタープランに位置づけられるアクションプログラムの実施に係る進行管理に関する仕組みを検討します。

2. 施策の整理

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

< 施策の整理 >

公共交通体系計画

- 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 [市民・地域、交通事業者、行政]
- ・ 路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保
- ・ 乗継拠点の整備
- 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 [市民・地域、交通事業者、行政]
- ・ バス運行における定時性の確保
- ・ バス相互の乗り継ぎや施設利用に配慮したダイヤ設定
- ・ 利用者にわかりやすい情報・案内の提供
- ・ 乗り継ぎ抵抗の軽減
- ・ ノンステップバスの導入
- 地域住民の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供 [地域、交通事業者、行政]
- ・ 地域独自の交通システムの検討
- ・ コミュニティバス運行補助金による支援
- ・ 美旗地域、赤目地域でのコミュニティバス導入

自転車・歩行者計画

- 自転車・歩行者ネットワークの形成 [行政]
- ・ 市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成
- ・ 観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成
- 安心・安全な移動環境の確保 [市民・地域、行政]
- ・ 通学路の整備・充実
- ・ 自転車・歩行者の幅員確保や段差の解消などのバリアフリー整備
- ・ 自転車・歩行者の優先的な通行を明確にする標識・表示等交通安全の確保に係る施設の整備・充実
- ・ 国道165号、県道上野名張線等歩道整備交通安全対策事業（交通安全啓発活動の実施、参加体験型研修の推進）

交通まちづくりのための行動計画

- 公共交通を皆で支える意識の醸成 [市民・地域、交通事業者・企業、行政等]
- ・ 地域づくりと一体となった公共交通の愛着（マイバス意識）を高める施策の展開
- MMの実施による過度な自動車利用の抑制 [市民・地域、交通事業者・企業、行政等]
- ・ 住民、企業及び学校教育におけるMMの実施
- ・ 交通マナーの向上に資する意識啓発

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

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。

図 2.1 基本目標1のイメージ図

○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



自転車・歩行者ネットワーク
参考事例：兵庫県姫路市

○誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境を創出



総合案内板 資料：岐阜県岐阜市

○バスを軸とした体系的な公共交通ネットワークを形成



乗継拠点 資料：愛知県豊田市



バスロケーションシステム
資料：(左) JR岐阜駅、(右) 名鉄バス

凡 例	
	市街地拠点
	生活文化拠点(住宅地)
	集落居住拠点
	産業拠点
	観光・交流拠点
	環境保全・活用エリア
	公共交通軸
	広域幹線バス
	市内幹線バス
	市街地循環バス
	支線バス
	乗継拠点

○市民、交通事業者及び行政が一体となって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



コモコモ号

あららぎ号

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の創出

< 施策の整理 >

幹線道路網計画

- 広域交通軸の整備[行政]
- ・広域交通体系へのアクセス軸となる高規格な道路の整備
- ・国道 165 号の機能強化及び関連道路の整備・充実
- ・災害に強い幹線道路ネットワークの形成
- ・国道 368 号の改良
- 東西・南北の都市交通軸の整備[行政]
- ・都市軸として機能する国道 165 号の整備
- ・物流、観光、交流の軸となる国道 368 号の整備
- 市内交通軸の整備[市民・地域、行政]
- ・国道 165 号を補完する(都)黒田西原町線の機能強化
- ・都市幹線道路に位置づけられる都市計画道路等未整備区間の整備・改良

自転車・歩行者計画

- 自転車・歩行者ネットワークの形成[行政]
- ・市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成
- ・観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成
- 魅力ある自転車・歩行者空間の創出[市民・地域、交通事業者・企業、行政等]
- ・質の高い空間、休憩施設、交流の場の整備
- ・乗換えや保管のための駐輪場、レンタサイクル施設の整備
- ・サイン計画、情報・案内板等の整備
- ・歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催等ウォーキングマップの作成（おきつも名張遊歩 10 選ウォーキング）

公共交通体系計画

- 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[市民・地域、交通事業者、行政]
- ・路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保
- ・乗継拠点の整備
- 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化[交通事業者、行政]
- ・乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化
- ・乗り継ぎルールの設定などによる乗り継ぎ利便性の確保

交通まちづくりのための行動計画

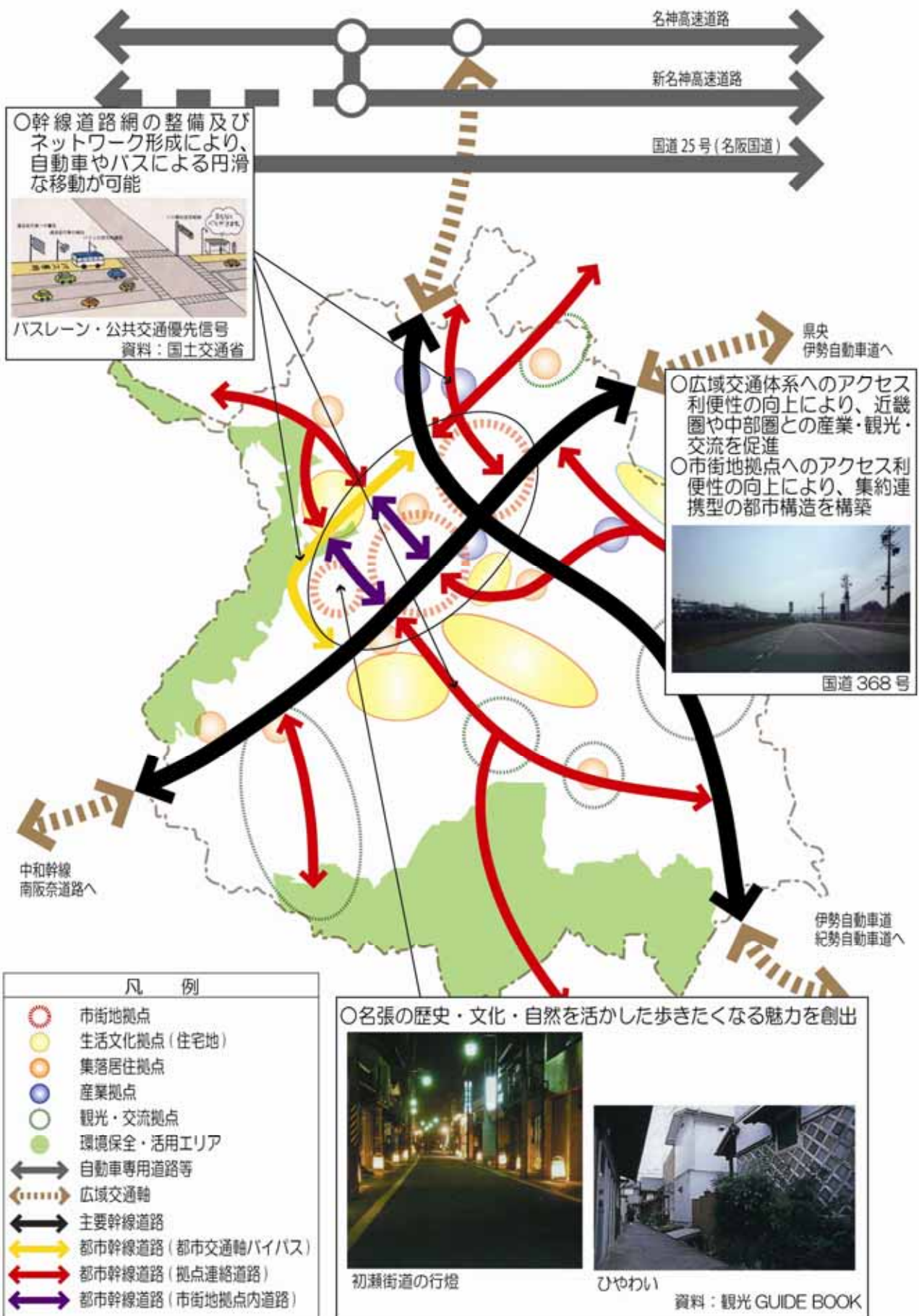
- TDM の実施による都市交通の誘導[市民・地域、企業、行政]
- ・交通需要の低減・平準化（時差出勤、フレックスタイムの実施等）
- MM の実施による過度な自動車利用の抑制[市民・地域、交通事業者・企業、行政等]
- ・住民、企業及び学校教育における MM の実施
- ・交通マナーの向上に資する意識啓発

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

期待される効果

- 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されます。
- 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。

図 .2.2 基本目標2のイメージ図



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
- ・過度な自動車交通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

< 施策の整理 >

公共交通体系計画

- 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 [交通事業者、行政]
- ・低炭素型車両の導入

交通まちづくりのための行動計画

- TDM の実施による都市交通の誘導 [市民・地域、交通事業者・企業、行政]
 - ・自動車利用の仕方の工夫 (ノーマイカーデー等) や交通需要の低減・平準化 (時差出勤等)
 - ・公共交通利用の促進 (公共交通サービスの向上、情報・案内の提供等)
 - ・自転車利用の促進 (ネットワークの形成、レンタサイクルの充実等)
- MM の実施による過度な自動車利用の抑制 [市民・地域、交通事業者・企業、行政等]
 - ・住民、企業及び学校教育における MM の実施
 - ・交通マナーの向上に資する意識啓発

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

期待される効果

- 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や自転車・徒歩への転換が促進し、環境にやさしいまちになります。

図 .2.3 基本目標3のイメージ図

〈市域全体〉

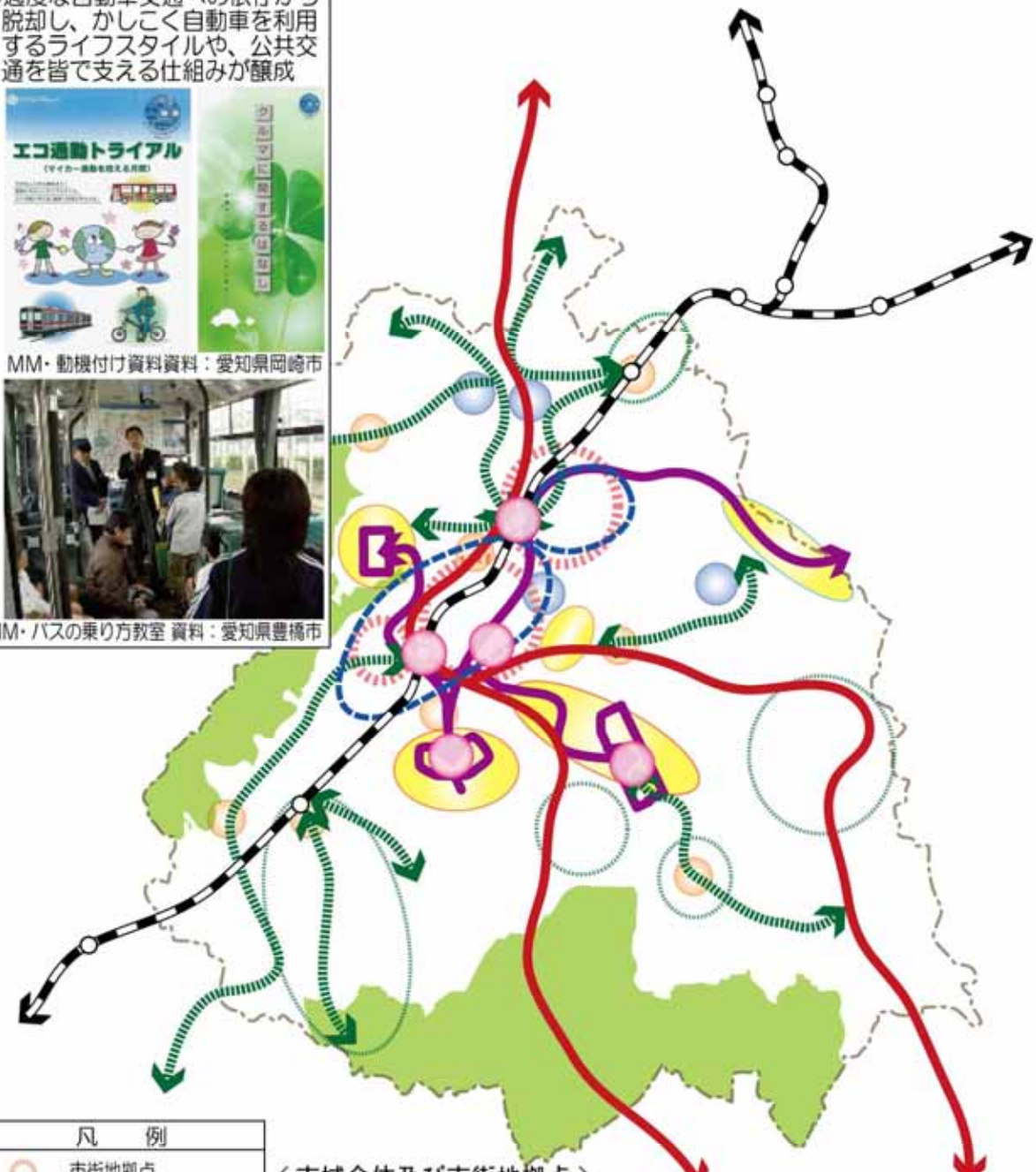
○過度な自動車交通への依存から脱却し、かしこく自動車を利用するライフスタイルや、公共交通を皆で支える仕組みが醸成



MM・動機付け資料資料：愛知県岡崎市



MM・バスの乗り方教室 資料：愛知県豊橋市



凡 例	
○	市街地拠点
●	生活文化拠点(住宅地)
●	集落居住拠点
●	産業拠点
○	観光・交流拠点
●	環境保全・活用エリア
↔	公共交通軸
↔	広域幹線バス
↔	市内幹線バス
---	市街地循環バス
---	支線バス
●	乗継拠点

〈市域全体及び市街地拠点〉

○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



レンタサイクル・サイクルポート
資料：北九州市 ちょこも倶楽部HP



IPS(非接触給電方式) ハイブリッドバス
資料：国土交通省

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

< 施策の整理 >

幹線道路網計画

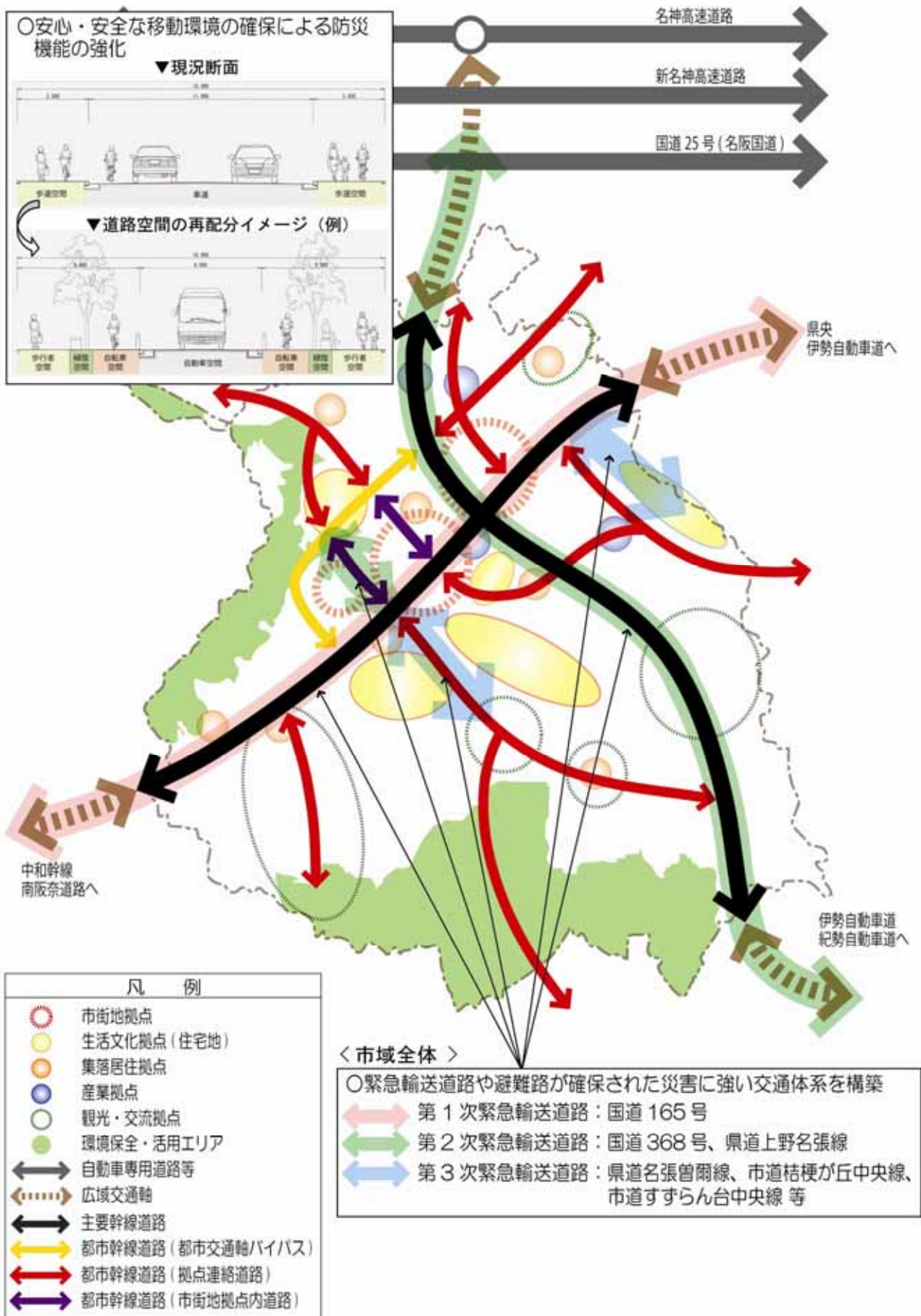
- 緊急輸送網及び避難路の整備[市民・地域、行政]
 - ・災害に強い緊急輸送道路ネットワークの充実
 - ・道路構造の耐震性の確保
 - ・避難路等における道路機能の確保と整備・改善

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

期待される効果

- 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。

図 2.4 基本目標4のイメージ図



基本目標別分野別の施策を以下に整理します。

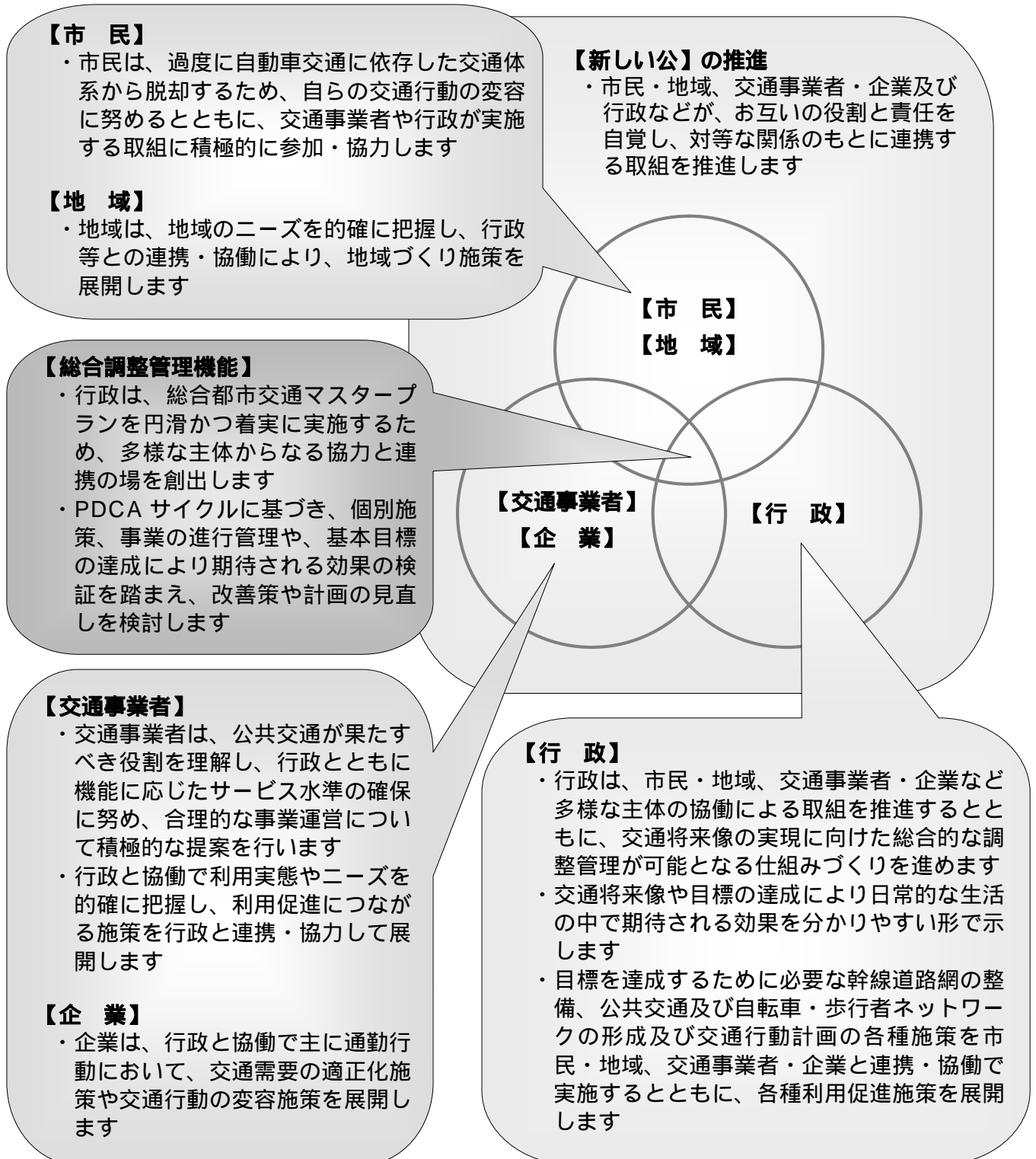
基本目標	都市交通施策の基本方針			
	将来幹線道路網計画関連施策	公共交通体系計画関連施策	自転車・歩行者計画関連施策	交通まちづくりのための行動計画関連施策
基本目標1 ひとにやさしい 交通まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道及びバス交通が一体となった公共交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保 ・乗継拠点の整備 ➢ 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・バス運行における定時性の確保 ・バス相互の乗り継ぎや施設利用に配慮したダイヤ設定 ・利用者に分かりやすい情報・案内の提供 ・乗り継ぎ抵抗の軽減 ・ノンステップバスの導入 ➢ 地域住民の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・地域独自の交通システムの検討 ・コミュニティバス運行補助金による支援 ・美旗地域、赤目地域でのコミュニティバス導入 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車・歩行者ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成 ・観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成 ➢ 安心・安全な移動環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・通学路の整備・充実 ・自転車・歩行者道の幅員確保や段差の解消などのバリアフリー整備 ・自転車・歩行者の優先的な通行を明確にする標識・表示等交通安全の確保に係る施設の整備・充実 ・国道165号、県道上野名張線等歩道整備 ・交通安全対策事業（交通安全啓発活動の実施、参加体験型研修の推進） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通を皆で支える意識の醸成 <ul style="list-style-type: none"> ・地域づくりと一体となった公共交通の愛着（マイバス意識）を高める施策の展開 ➢ MMの実施による過度な自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・住民、企業及び学校教育におけるMMの実施 ・交通マナーの向上に資する意識啓発
基本目標2 都市と地域の発展を支える交通 まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 広域交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通体系へのアクセス軸となる高規格な道路の整備 ・国道165号の機能強化及び関連道路の整備・充実 ・災害に強い幹線道路ネットワークの形成 ・国道368号の改良 ➢ 東西・南北の都市交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸として機能する国道165号の整備 ・物流、観光、交流の軸となる国道368号の整備 ➢ 市内交通軸の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・国道165号を補完する(都)黒田西原町線の機能強化 ・都市幹線道路に位置づけられる都市計画道路等未整備区間の整備・改良 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道及びバス交通が一体となった公共交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・路線機能の明確化と機能に応じたサービス水準の確保 ・乗継拠点の整備 ➢ 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化 ・乗り継ぎルールの設定などによる乗り継ぎ利便性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車・歩行者ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地拠点における日常生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成 ・観光・交流を目的としたレクリエーション系自転車・歩行者ネットワークの形成 ➢ 魅力ある自転車・歩行者空間の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・質の高い空間、休憩施設、交流の場の整備 ・乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクル施設の整備 ・サイン計画、情報・案内板等の整備 ・歴史、文化、自然などの地域資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催等 ・ウォーキングマップの作成（おきつも名張遊歩10選ウォーキング） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ TDMの実施による都市交通の誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の低減・平準化（時差出勤、フレックスタイムの実施等） ➢ MMの実施による過度な自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・住民、企業及び学校教育におけるMMの実施 ・交通マナーの向上に資する意識啓発
基本目標3 環境に配慮した 持続可能な交通 まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 人と環境にやさしい公共交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素型車両の導入 <p><交通まちづくりのための行動計画において公共交通の利用促進施策を展開></p>	<p><交通まちづくりのための行動計画において自転車の利用促進施策を展開></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ TDMの実施による都市交通の誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の仕方の工夫（ノーマイカーデー等）や交通需要の低減・平準化（時差出勤等） ・公共交通利用の促進（公共交通サービスの向上、情報・案内の提供等） ・自転車利用の促進（ネットワークの形成、レンタサイクルの充実等） ➢ MMの実施による過度な自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・住民、企業及び学校教育におけるMMの実施 ・交通マナーの向上に資する意識啓発
基本目標4 災害に強い安心・安全な交通 まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 緊急輸送網及び避難路の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い緊急輸送道路ネットワークの充実 ・道路構造の耐震性の確保 ・避難路等における道路機能の確保と整備・改善 	-	-	-

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

3 . 推進体制の検討

総合都市交通マスタープランの具体的な展開にあたっては、市民・地域、交通事業者・企業及び行政などが、それぞれの立場・役割を限定して分業する体制から、それぞれの主体が重なりを持ち、新しい運営形態を構築するとともに、これまで以上に連携を高め、協働で交通まちづくりを進めることが重要です。また、総合都市交通マスタープランの成果目標及び事業進捗を評価・検証し、改善策や計画の見直しを検討するなど総合的な調整管理が可能な仕組み（(仮)交通まちづくり推進協議会や評価委員会など）づくりを進めます。

図 3.1 各主体の役割と連携



基本目標を達成する各種施策の展開において、各主体の役割と連携の取組案を以下に整理します。

基本目標	各主体の役割と連携の取組案		
	市民・地域は 交通事業者・企業、行政と協働で	交通事業者・企業は 市民・地域、行政と協働で	行政は 市民・地域、交通事業者・企業と協働で
基本目標1 ひとにやさしい 交通まちづくり	<p>公共 利用促進により公共交通の維持・存続が可能となることを理解し、自らの交通行動の変容に努めます。</p> <p>公共 公共交通の利用促進に関する取組に積極的に参加・協力します。</p> <p>公共 地域住民が主体となった地域独自の交通システムの導入を検討します。</p> <p>自歩 自転車・歩行者の安心・安全を確保する道路の整備・改良や、各種取組に参加・協力します。</p> <p>行動 地域の公共交通の愛着（マイバス意識）を高める活動を展開します。</p> <p>行動 過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築に向け、公共交通、自転車及び徒歩の利用に努めます。</p>	<p>公共 機能に応じたサービス水準の確保や、利用者の利便性向上に資する公共交通ネットワークの形成を図ります。</p> <p>公共 利用者の利便性向上や新たな需要創出に向け、分かりやすい情報・案内の提供や、乗り継ぎ・施設利用時間帯に配慮した利用しやすいダイヤ設定等の各種利用促進策の展開や、ノンステップバス等の人によさしいバス車両の導入を図ります。</p> <p>公共 地域住民が主体となった地域独自の交通システムの導入に対して、交通事業者のノウハウを活用した支援を行います。</p> <p>自歩 自転車・歩行者の安心・安全を確保する道路の整備・改良や、各種取組を実施します。</p> <p>行動 交通行動の変容を促す MM 施策に協力します。</p>	<p>公共 地域住民が主体となった地域独自の交通システムの導入を支援します。</p> <p>自歩 日常生活行動や観光・交流に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成を図ります。</p> <p>自歩 自転車・歩行者の安心・安全を確保する道路の整備・改良や、各種取組を実施します。</p> <p>行動 地域の公共交通の愛着（マイバス意識）を高める活動を支援します。</p> <p>行動 過度に自動車交通に依存しない交通行動の変容を促す MM 施策を実施します。</p>
基本目標2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり	<p>道路 市内交通軸として機能する都市計画道路等の整備・改良に協力します。</p> <p>公共 利用促進により公共交通の維持・存続が可能となることを理解し、自らの交通行動の変容に努めます。</p> <p>自歩 地域の歴史、文化、自然を活用した歩きたくなる魅力の創出や発掘に関する各種取組に参加・協力します。</p> <p>行動 自動車利用の仕方の工夫や、自らの交通行動の変容に努めます。</p>	<p>公共 機能に応じたサービス水準の確保や、利用者の利便性向上に資する公共交通ネットワークの形成を図ります。</p> <p>公共 鉄道駅、主要バス停における乗継拠点の環境整備やバリアフリー化など、交通結節機能の強化を図ります。</p> <p>自歩 地域の歴史、文化、自然を活用した歩きたくなる魅力の創出や発掘に関する各種取組を実施します。</p> <p>行動 企業従業員の通勤交通の低減・平準化に資する TDM 施策や、交通行動の変容を促す MM 施策に協力します。</p>	<p>道路 円滑かつ快適な自動車交通環境を創出するため、幹線道路網の整備及びネットワークの形成を図ります。</p> <p>自歩 日常生活行動や観光・交流に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成を図ります。</p> <p>行動 自動車交通需要の低減・平準化に資する TDM 施策や、過度に自動車交通に依存しない交通行動の変容を促す MM 施策を実施します。</p>
基本目標3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり	<p>行動 過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築に向け、公共交通、自転車及び徒歩の利用に努めます。</p>	<p>公共 低炭素型車両等の環境によさしいバス車両の導入を図ります。</p> <p>行動 公共交通、自転車及び徒歩の利用を促進する TDM 施策や、交通行動の変容を促す MM 施策に協力します。</p>	<p>行動 公共交通、自転車及び徒歩の利用を促進する TDM 施策や、過度に自動車交通に依存しない交通行動の変容を促す MM 施策を実施します。</p>
基本目標4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり	<p>道路 緊急輸送道路及び避難路の整備・改良に協力します。</p>		<p>道路 緊急輸送道路ネットワークの充実と、避難路の設定や有効幅員の確保を図ります。</p>

道路 は「将来幹線道路網計画」、**公共** は「公共交通体系計画」、**自歩** は「自転車・歩行者計画」、**行動** は「交通まちづくりのための行動計画」の分野別計画を示しています。

4 . 進行管理の検討

総合都市交通マスタープランは、都市交通のあり方など総合的な観点から基本的な方針を定めるものであり、道路整備や公共交通など個別施策の指針となるものです。

また、本マスタープランは、都市マスタープランの目標年次との整合を図り、平成 40 年度を見据えた長期計画であることから、運用にあたっては、掲げた各種の交通まちづくりを円滑かつ着実に実施するために、必要となる具体的な施策、事業を抽出し、実施主体、実施時期、実施により期待される効果等を、より明確にするアクションプログラムを作成する必要があります。

このアクションプログラムの実施においては、個別施策、事業の進行管理を各主体が一体となって検証できる仕組みの構築が必要であり、期待される効果や達成度の評価については、次頁に例示するような、市民等の目線からみてわかりやすい指標とするとともに、期待される効果の発現時期や効果そのものの見直しを計画へと反映する P D C A サイクル(Plan[計画]

Do[実行] Check[評価] Action[改善]) に基づき、進行管理の段階的な検証を実施するものとします。また、総合計画や都市マスタープランなど上位関連計画の改定に伴い都市づくりの方針が見直された際には、本マスタープランについても必要な見直しを行います。

図 .4.1 PDCAサイクル

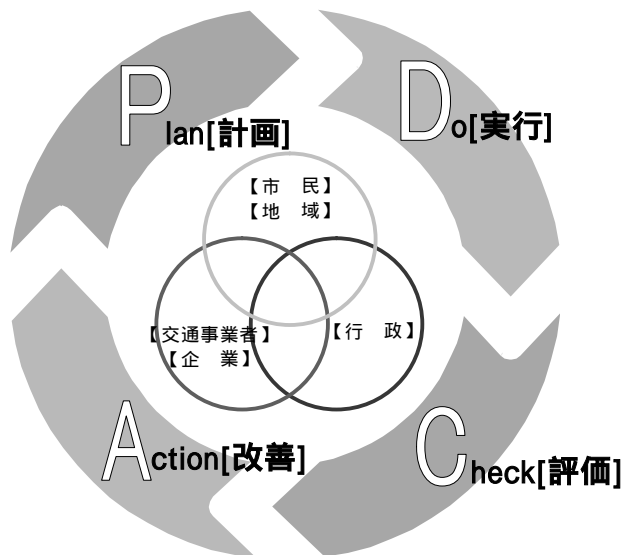


図 .4.2 アクションプログラムによる進行管理

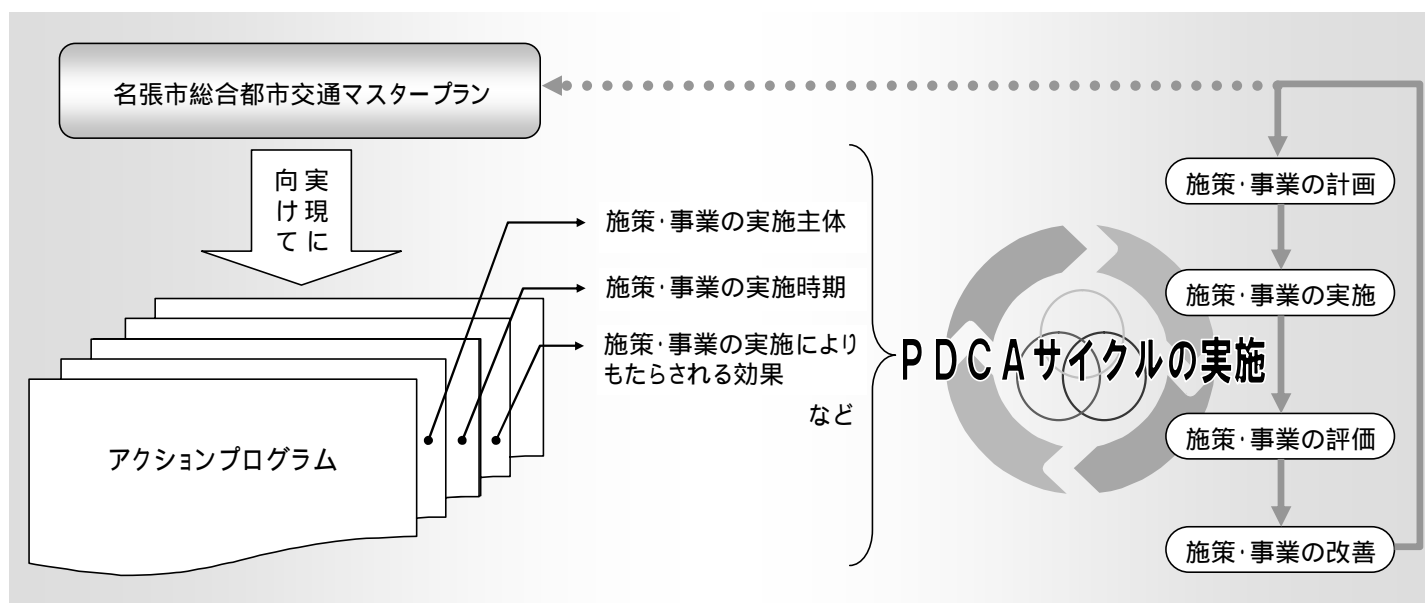


表 4.1 目標の達成により期待される効果(アウトカム)の成果指標と評価方法(例)

基本目標	期待される効果	成果指標	評価方法	備考(現況値等)
基本目標1 ひとにやさしい交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用に関する満足度の向上 	アンケート	名張市の交通に関するアンケート(H22) 鉄道 34% 路線バス 16% ナッキー号 6% 地域コミュニティバス 4%
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地拠点での自転車の走行性に関する満足度の向上 	アンケート	名張市の交通に関するアンケート(H22) 全市自転車 10%
		<ul style="list-style-type: none"> 市街地拠点での歩行者の安全性に関する満足度の向上 	アンケート	名張市の交通に関するアンケート(H22) 全市歩行者 27%
基本目標2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車による目的地までの所要時間の短縮 	自動車所要時間調査 道路交通センサス	-
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地拠点への来訪頻度の増加 	アンケート	-
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地拠点でのバス利用者数の増加 	利用実態調査	バス利用者数(H22) ナッキー号 44,600人
<ul style="list-style-type: none"> 市街地拠点での自転車・歩行者交通量の増加 		交通量調査	-	
基本目標3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用割合の減少 	アンケート パーソントリップ調査	伊賀都市圏 PT 調査(H15 平日) 自動車を代表交通手段とする割合 61%
		<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量の削減 	アンケート 交通量調査	-
基本目標4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送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。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害に対する安心・安全に関する満足度の向上 	アンケート	-