

# 1 . 名張市の都市構造特性

## (1) 自然条件

### 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

- ・名張市は三重県の西端にあり、大阪市から 55km、名古屋市から 95km の距離にあります。
- ・近畿日本鉄道大阪線・名古屋線、名阪国道、国道 165 号により、大阪方面、名古屋方面と連絡されています。(図 1.1)

図 1.1 広域的にみた名張市の位置

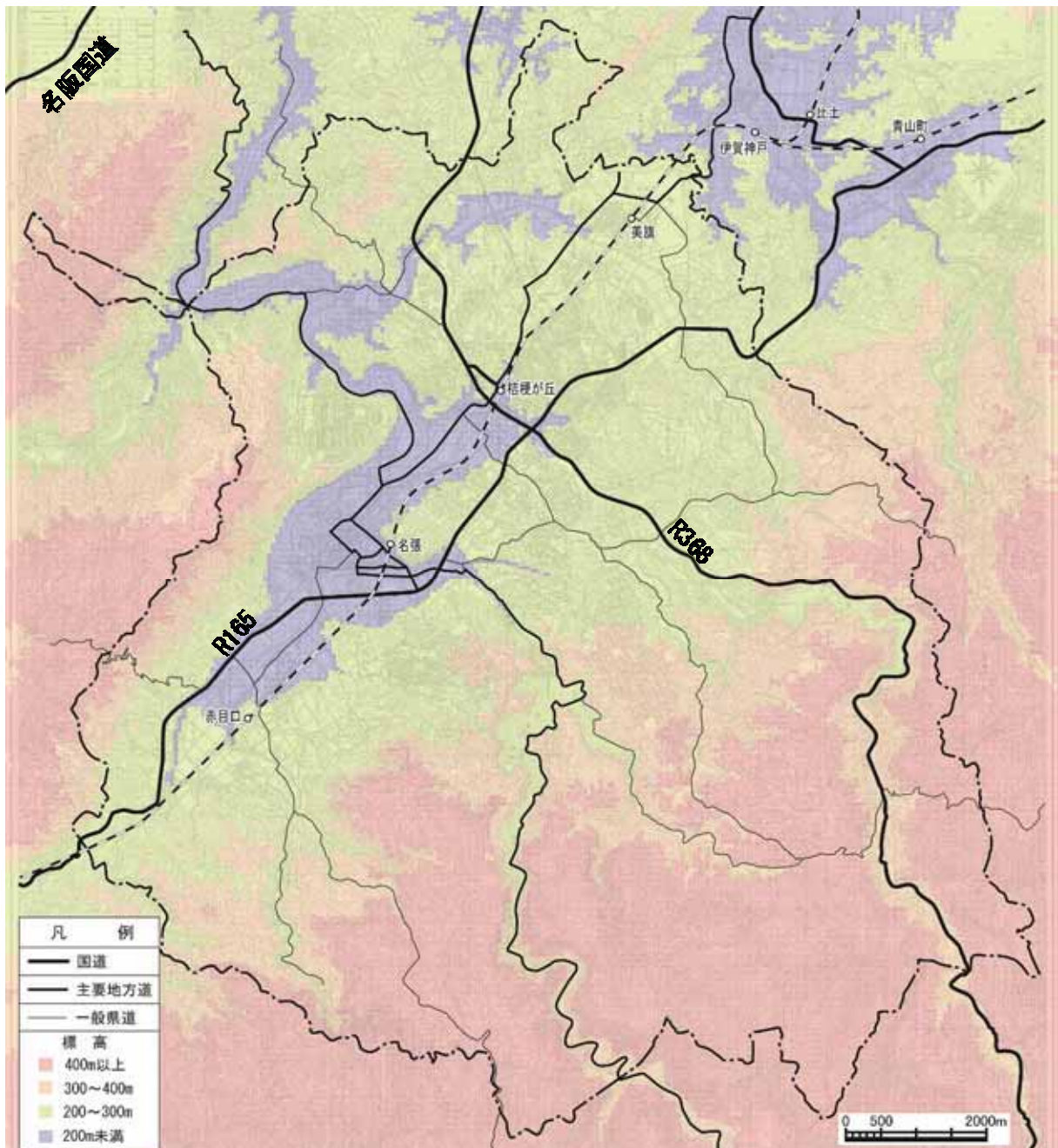


## 2) 地形的特徴

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

- ・近畿日本鉄道大阪線（赤目口～桔梗が丘）、国道 165 号沿いに平地が広がっている他、東部から南部および西部では山地となっています。（図 1.2）

図 1.2 標高



資料：数値地図 50mメッシュ（標高）(国土地理院)

## (2) 社会条件

### 1) 人口

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

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

- ・名張市の人口は 8.0 万人（2010（平成 22）年国勢調査）となっています。昭和 50 年以降近畿圏からの転入の影響もあり、急激に人口が増加しましたが、2000（平成 12）年を境に減少に転じています。（表 1.1、図 1.3）
- ・高齢化率は増加傾向にありますが、2005（平成 17）年で 18%となっており、隣接する伊賀市（25%）三重県平均（22%）全国平均（20%）と比較して低いものの、増加傾向にあります。（図 1.4、図 1.5）

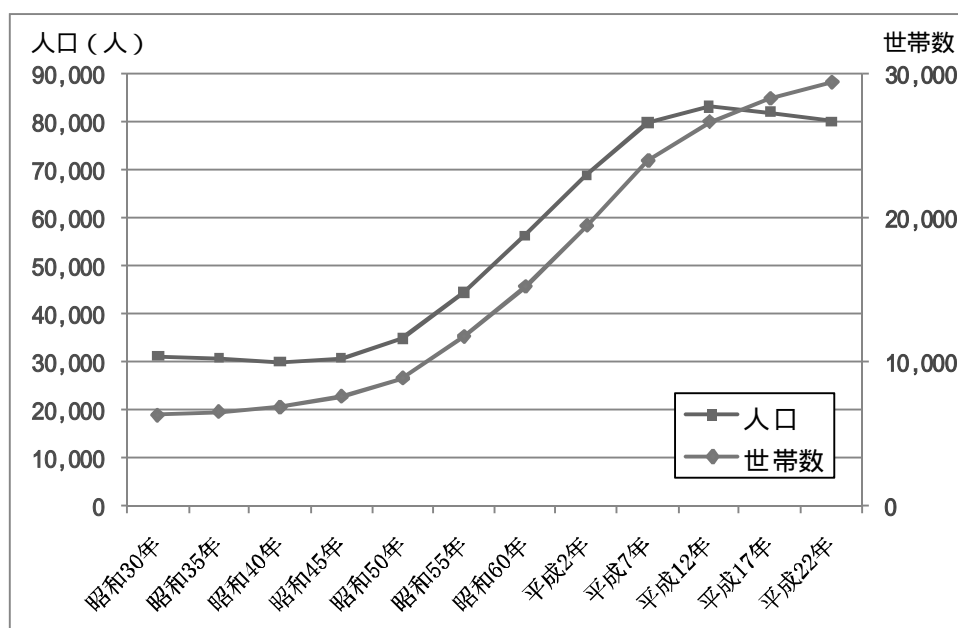
表 1.1 名張市の人口

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)	80,277 (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)

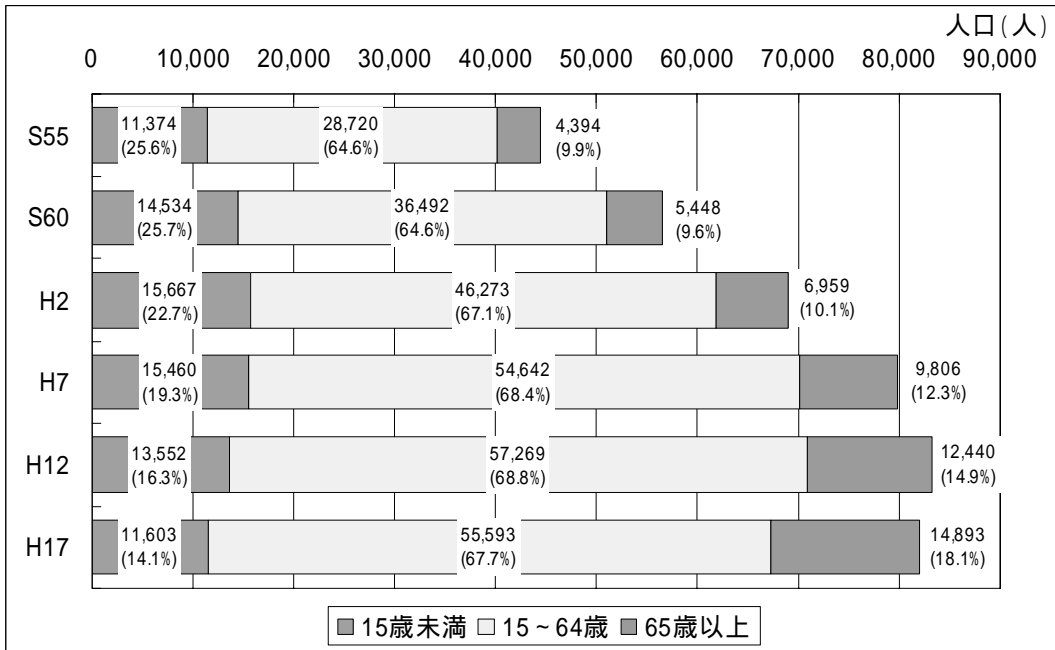
資料：国勢調査

図 1.3 名張市の人口・世帯数の推移



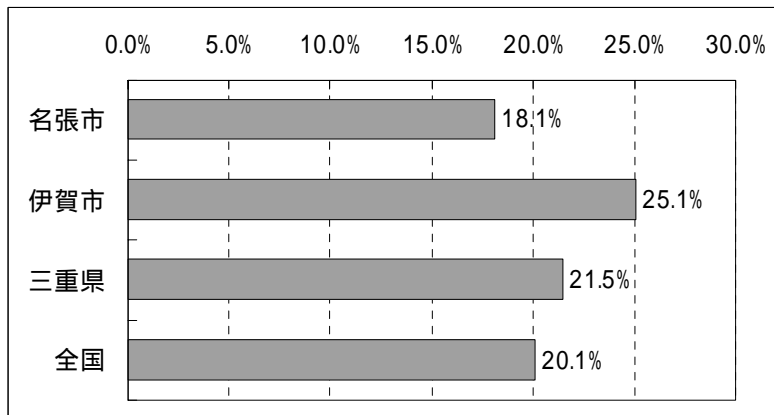
資料：国勢調査

図 1.4 年齢階層別人口の推移



資料：国勢調査

図 1.5 高齢化率の比較



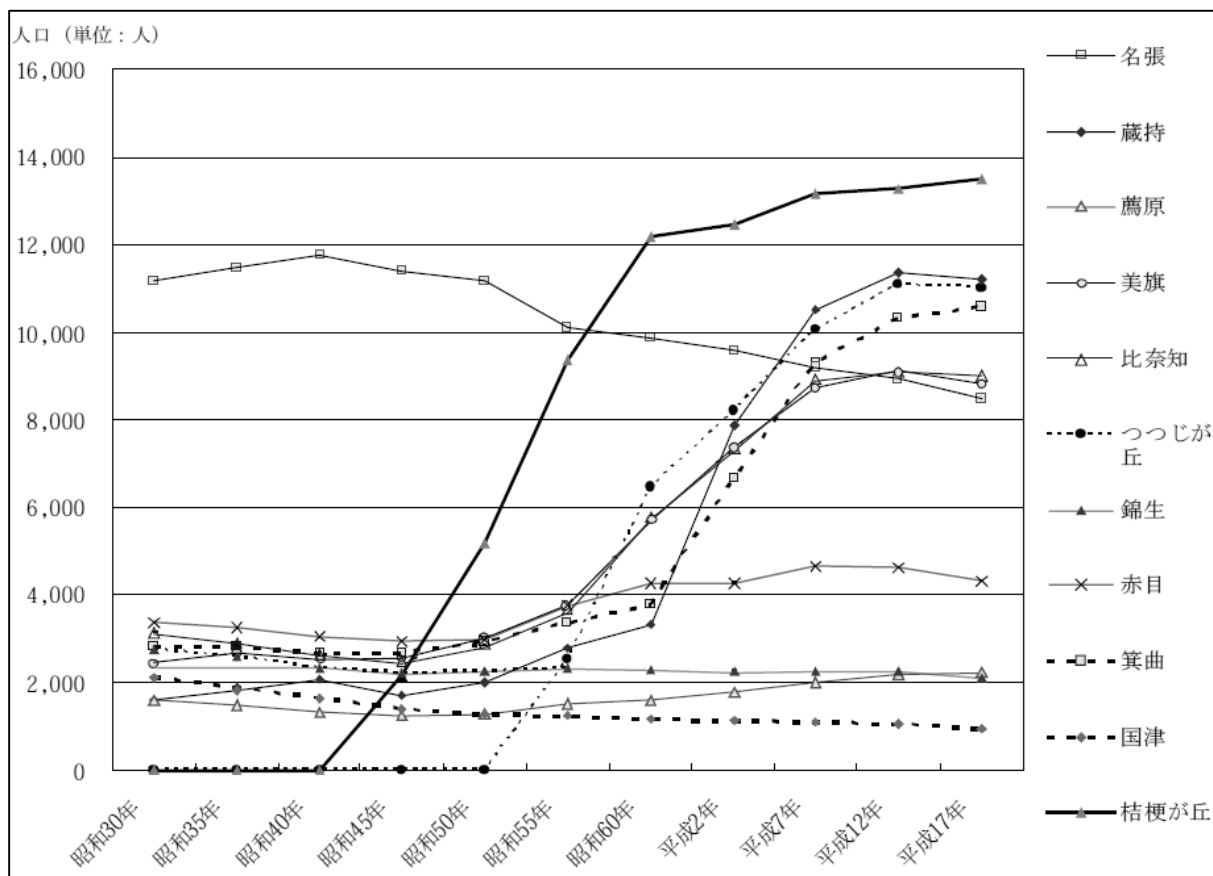
資料：国勢調査（H17）

市中心部の名張地区は減少傾向、桔梗が丘、つつじが丘などの住宅開発地区に人口が分散・集積

- ・名張市の中心部である名張地区は 1965（昭和 40）年以降人口の減少が続いています。一方、新たに住宅開発された桔梗が丘では昭和 40 年代、つつじが丘では昭和 50 年代、蔵持では昭和 60 年代に人口が急増しています。（図 1.6）
- ・メッシュ人口を見ると、百合が丘、すずらん台、富貴ヶ丘、さつき台などの住宅地にも人口が集積しています。（図 1.7）
- ・メッシュの高齢化率を見ると、市街地の周辺部では 40%を超える高いエリアが存在しています。

住宅開発地区では総じて高齢化率が低いが、早い時期から開発された桔梗が丘では、高齢化率が 20%を超えるエリアも見られます。（図 1.8）

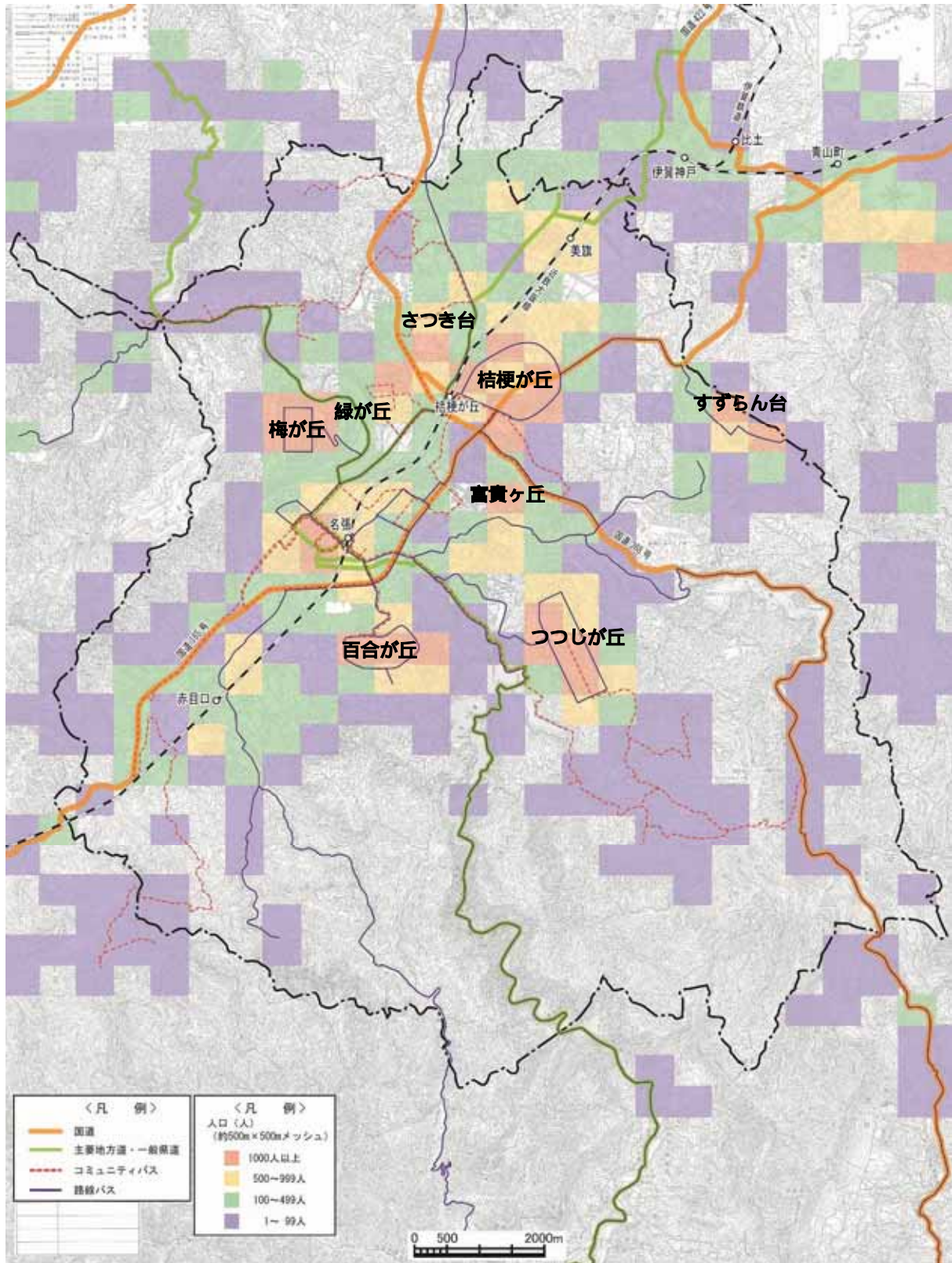
図 1.6 地区別人口の推移



資料：国勢調査



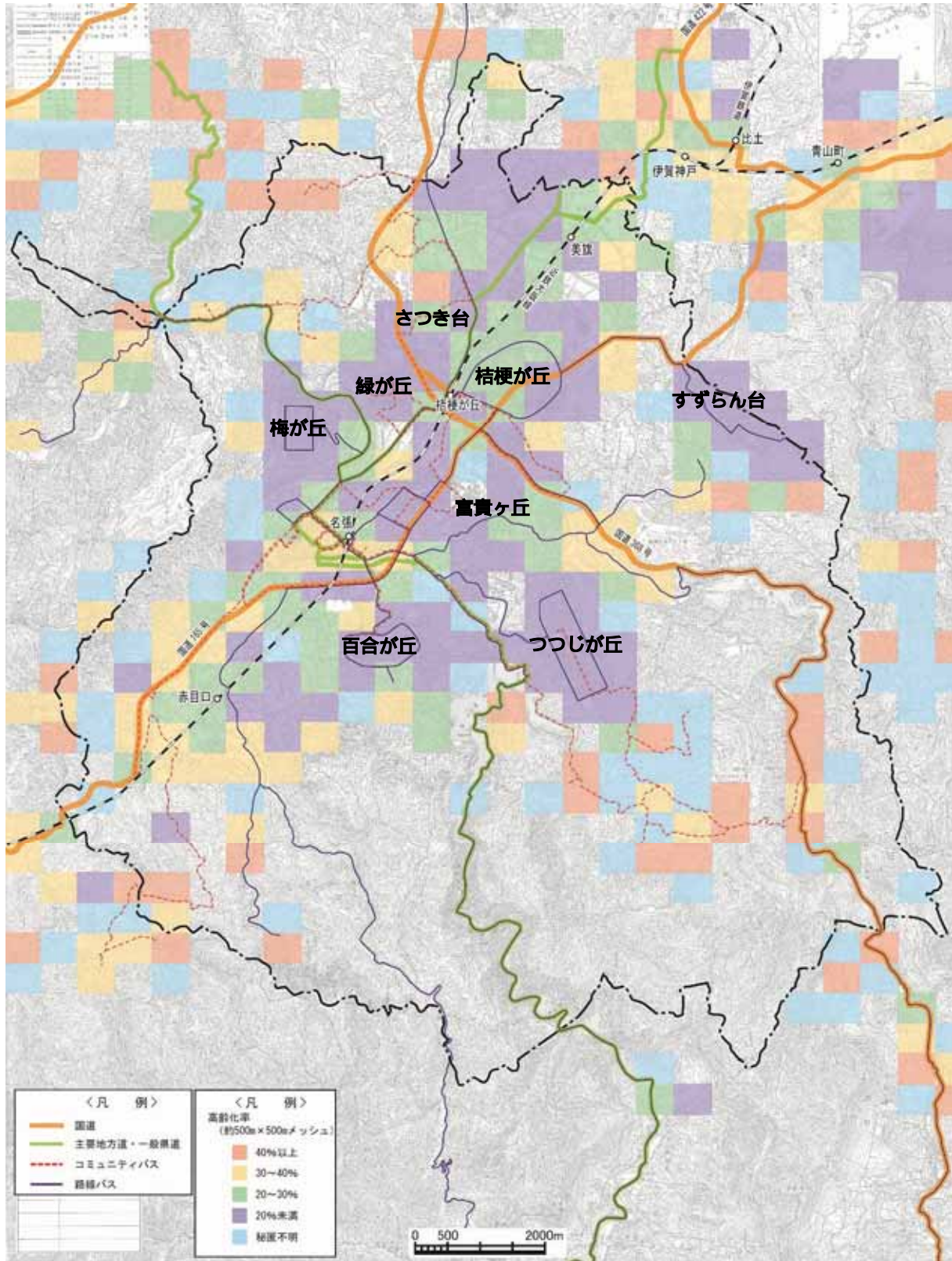
図 1.7 人口分布 (500mメッシュ)



資料：国勢調査 (H17)



図 1.8 高齢化率 (500mメッシュ)



資料：国勢調査 (H17)

2035（平成 47）年には約 2.5 人に 1 人が高齢者

- ・名張市の人口は今後とも減少が続くものと予測されており、2035（平成 47）年には、6.5 万人まで減少するものと予測されています（2005（平成 17）年から 21%減）（図 1.9）
- ・名張市の高齢化率は 2005（平成 17）年では 18%と三重県全体や伊賀市と比較して低いですが、団塊世代の高齢化や若者世代の流出等により、2035（平成 47）年には三重県全体や伊賀市と比較して高く、38%まで上昇するものと予測されており、約 2.5 人に 1 人が高齢者（65 歳以上）となります。（図 1.9）

図 1.9 将来人口の見通し

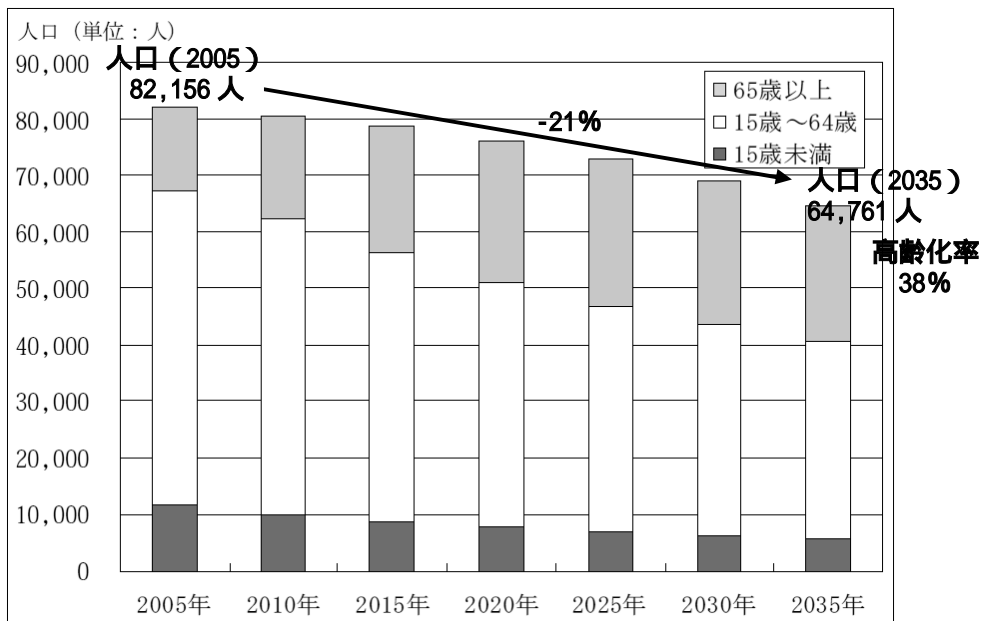


表 1.2 高齢化率の見通し

	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%

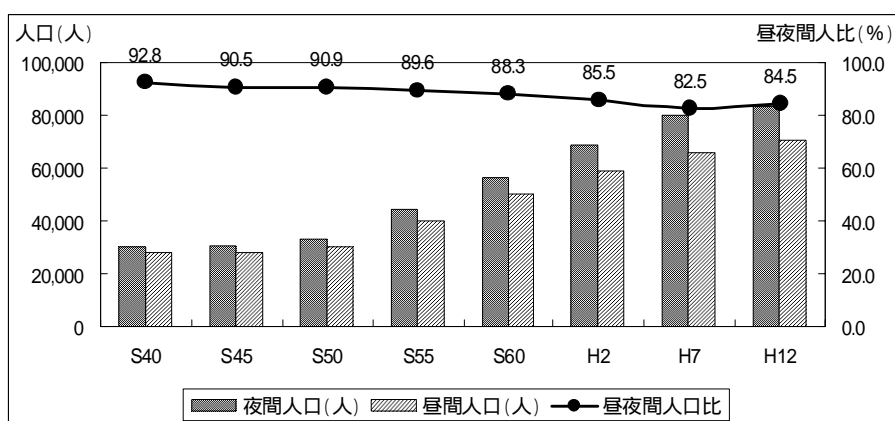
資料：国立社会保障・人口問題研究所



主たる通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフト

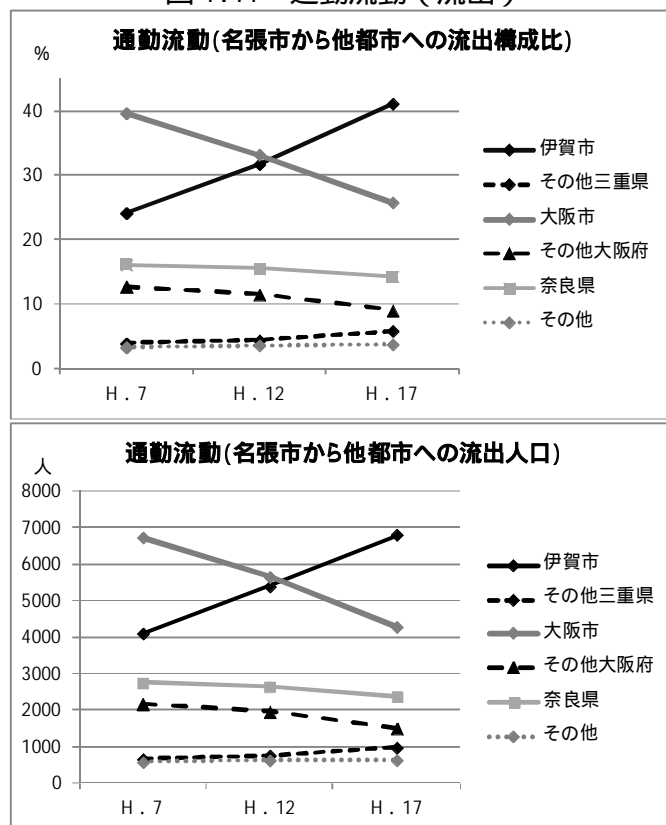
- ・昼間人口は夜間人口より少なく、流出超過となっている。(図 1.10)
- ・2005(平成17)年の通勤・通学流動を見ると、流出は伊賀市が最も多く約7.7千人、次いで大阪市の約4.8千人となっています。2000(平成12)年からの変化を見ると、大阪市の減少し、伊賀市が増加しています。
- 一方、流入を見ると、伊賀市が3.8千人で最も多く、2000(平成12)年と概ね同じ値となっています。(図 1.11、図 1.12)

図 1.10 昼間人口の推移



資料：国勢調査

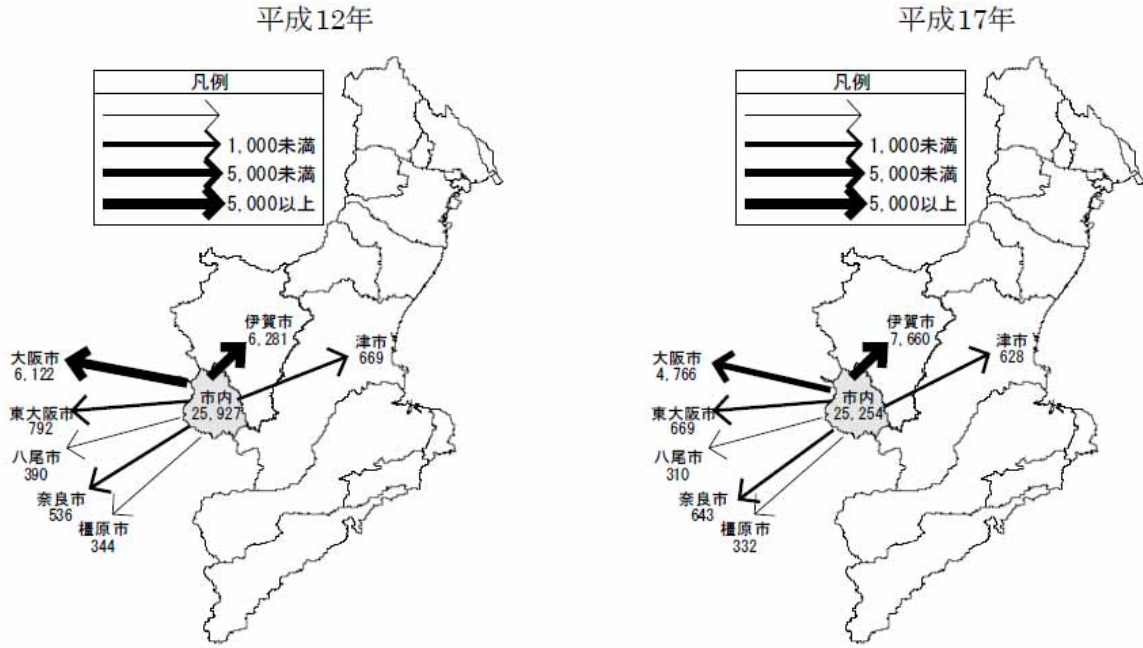
図 1.11 通勤流動(流出)



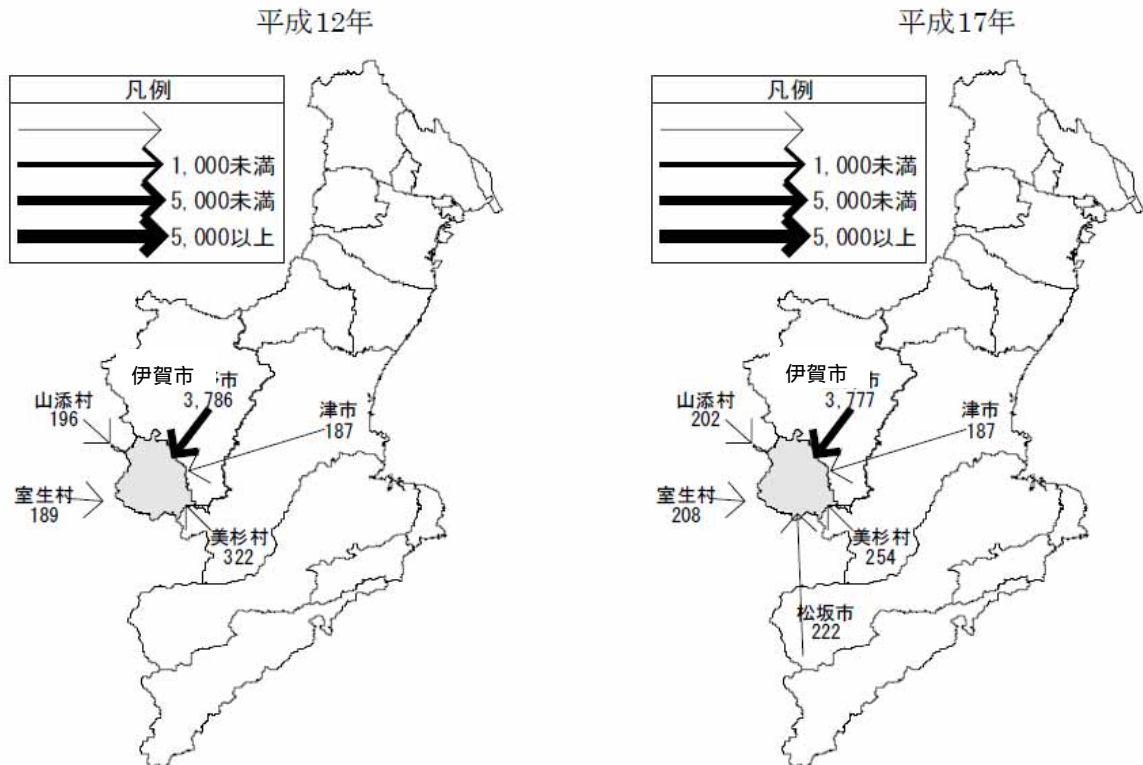
資料：国勢調査

図 1.12 通勤・通学流動

通勤・通学（出る）



通勤・通学（入る）



単位：人

資料：名張市都市マスタープラン



住宅地のスプロール化が進展

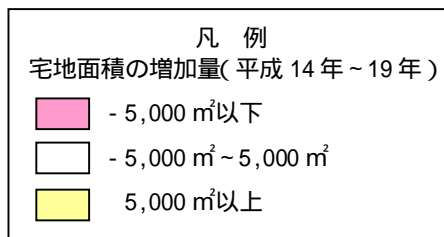
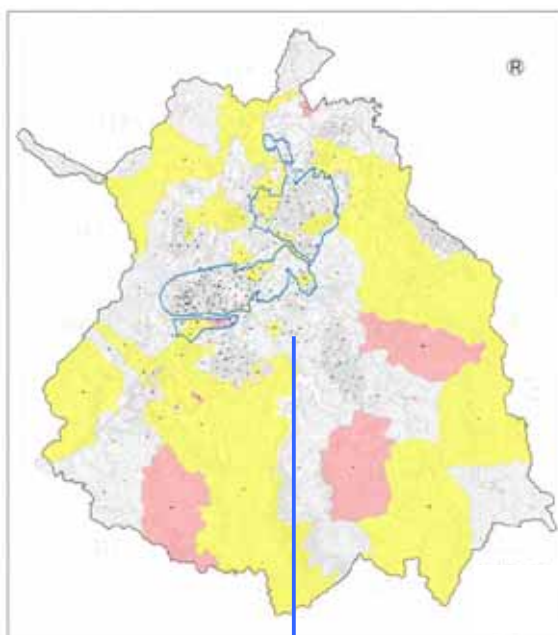
・宅地利用の増減を見ると、市の縁辺部まで宅地利用が増加している地域が見られる反面、減少している地域も見られます。

用途地域内においても住宅地利用の減少している地域が見られます。(図 1.14)

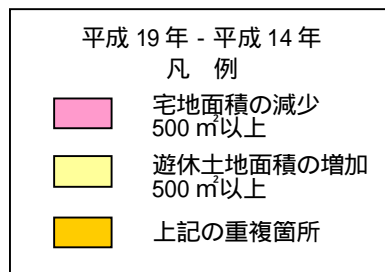
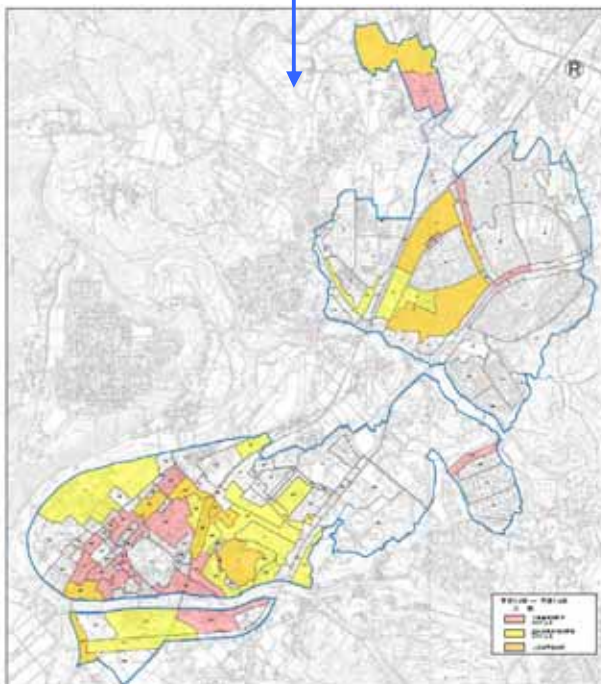
・用途地域外でも幹線道路沿いに農地の転用が見られます。(図 1.15)

図 1.14 宅地量の増減

【全市】



【用途地域内】

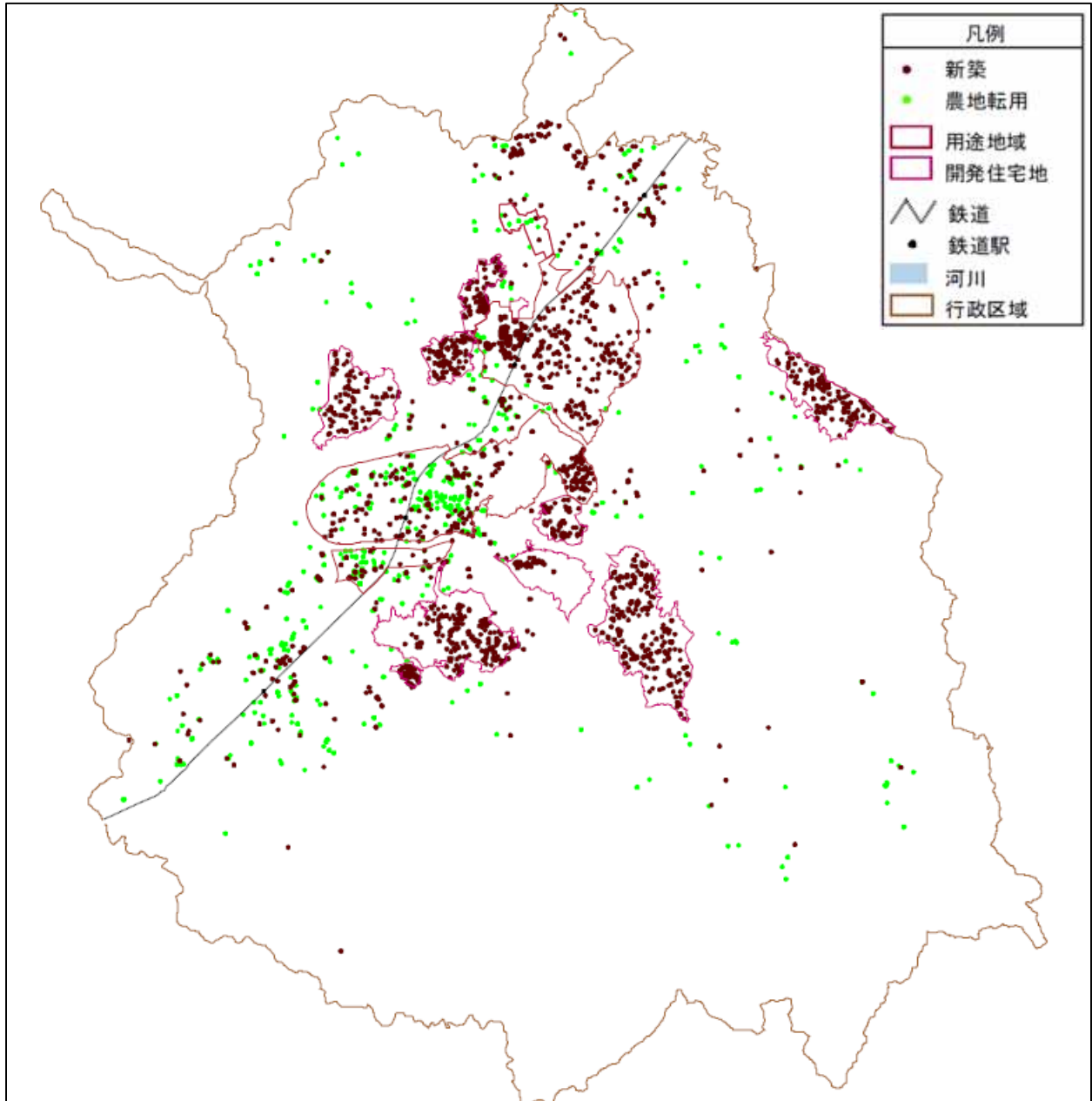


資料：名張市都市マスタープラン資料編

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 1.15 農地転用の状況



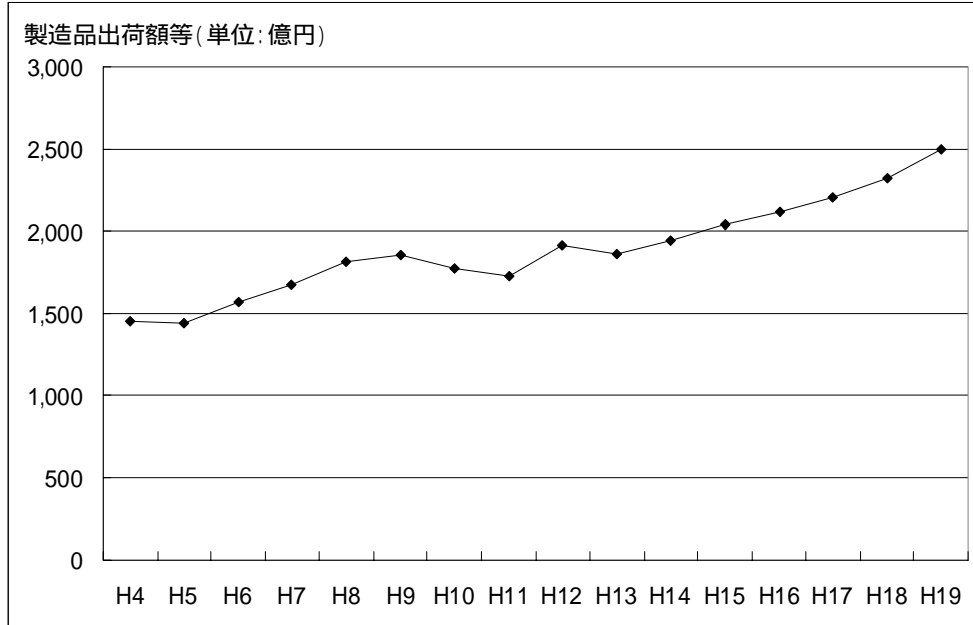
資料：名張市都市マスタープラン資料編

### 3) 産業

製造品出荷額等は増加傾向

- ・製造品出荷額は約 2,500 億円で、増加傾向が続いています。(図 1.16)

図 1.16 製造品出荷額等の推移

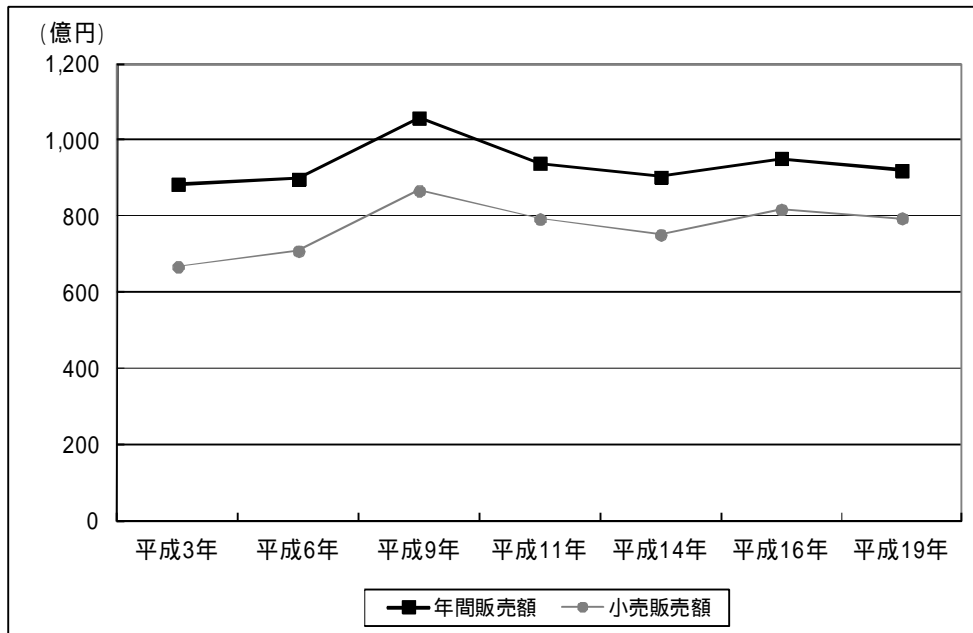


資料：工業統計

商品販売額は横ばいで推移。

- ・年間商品販売額（卸売 + 小売）、小売販売額は横ばいで推移しています。(図 1.17)

図 1.17 商品販売額の推移



資料：商業統計

観光客数は横ばいで推移

・1999（平成11）年以降、名張市への入込観光客数は減少していましたが、2003（平成15）年以降増加、2006（平成18）年横ばいに転じています。

観光地別にみると、赤目四十八滝の入込観光客数が最も多いが、2004（平成16）年以降減少が続いています。（図1.18）

図 1.18 入込観光客数の推移

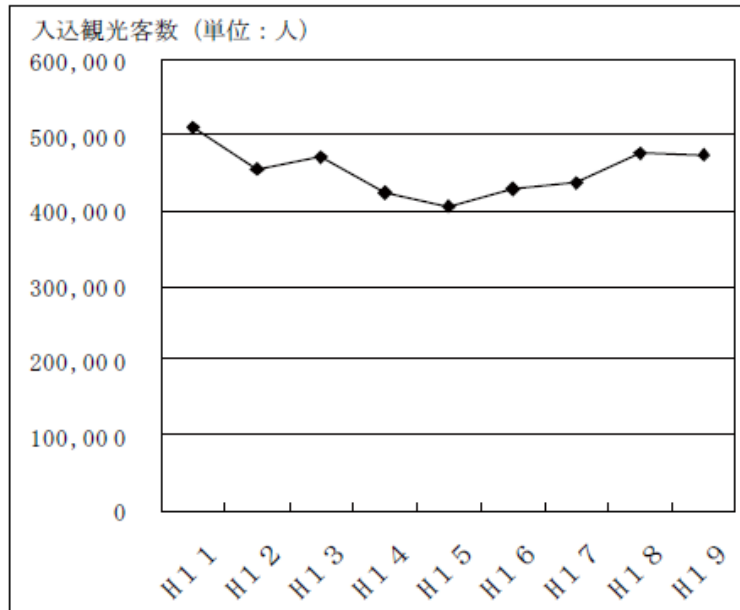


表 1.2 入込観光客数の推移

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
赤目四十八滝	244,848	247,212	246,632	216,768	204,519	226,185	197,706	189,885	183,452
香落溪	100,000	76,000	81,050	76,000	77,897	77,897	92,693	115,868	113,596
青蓮寺湖	100,000	76,000	81,030	72,400	66,330	68,801	81,867	102,336	106,428
青蓮寺湖観光農園	64,086	54,620	62,076	58,320	50,074	47,873	56,390	59,119	63,120
名張藤堂家邸					4,028	4,192	4,031	5,121	4,418
夏見廃寺展示館					1,776	1,942	2,725	2,448	2,018
合計	508,934	453,832	470,788	423,488	404,624	426,890	435,412	474,777	473,032

資料：商工観光室

### ( 3 ) 都市構造特性のまとめ

( 1 ) 自然条件	1 ) 広域的位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 近畿圏と中京圏の両圏域の結節点</li> <li>都市交通網は、近畿日本鉄道大阪線、名阪国道により、大阪、名古屋方面と連絡</li> </ul>
	2 ) 地形的特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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</li> <li>◆ 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</li> </ul>
( 2 ) 社会条件	1 ) 人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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</li> <li>◆ 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</li> <li>◆ 市中心部の名張地区は減少傾向、桔梗が丘、つつじが丘などの住宅開発地区に人口が分散・集積</li> <li>◆ 2035 ( 平成 47 ) 年には約 2.5 人に 1 人が高齢者</li> <li>◆ 主たる通勤流動先が大阪市から伊賀市へシフト</li> </ul>
	2 ) 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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</li> <li>◆ 住宅地のスプロール化が進展</li> </ul>
	3 ) 産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 製造品出荷額等は増加傾向</li> <li>◆ 商品販売額は横ばいで推移</li> <li>◆ 観光客数は横ばいで推移</li> </ul>



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 号等比較的限制さ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。

名張市の人口は 2000 ( 平成 12 ) 年以降、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ことがないよう、適切な移動手段の確保を図る必要があります。



## 2. 名張市の都市交通特性

### (1) 交通施設整備状況

#### 1) 鉄道・道路

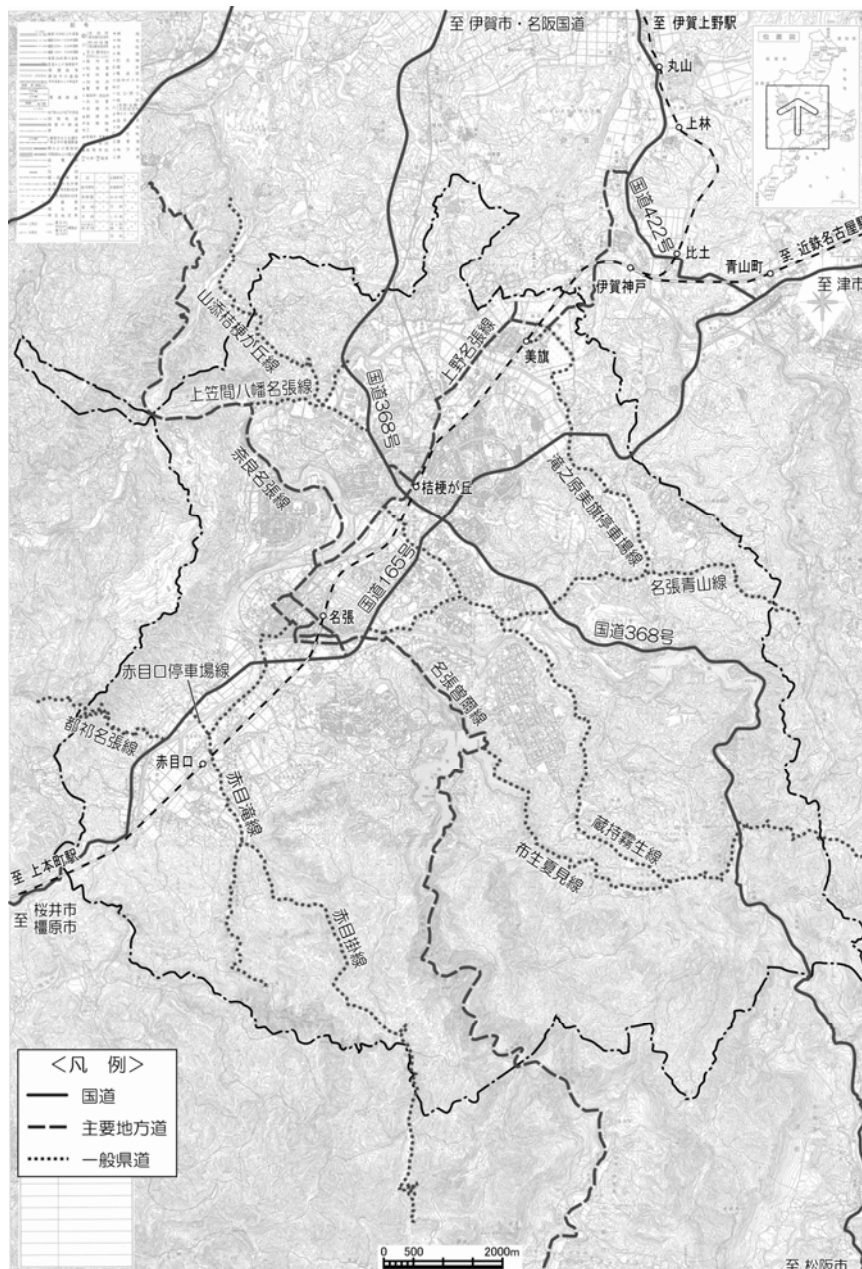
近畿日本鉄道大阪線、国道 165 号・368 号が骨格幹線交通軸を形成

・鉄道では東西方向に近畿日本鉄道大阪線が運行しており、大阪方面、名古屋方面と連絡しています。(図 2.1)

・幹線道路は、国道 165 号が東西方向、国道 368 号が南北方向の骨格軸となっています。

国道 368 号は市街地部から名阪国道へのアクセスとなっています。(図 2.1)

図 2.1 鉄道・道路ネットワーク



都市計画道路の整備率は72%（概成済含む）

・都市計画道路の整備率は72%（概成率34%を含む）に留まっています。（図2.2、図2.3）

全線未整備の路線が5路線ありますが、これら路線はすべて1963（昭和38）年（47年前）に都市計画決定（2008（平成20）年に最終変更）されています。（表2.1）

図2.2 都市計画道路の整備状況（H19.4.1現在）

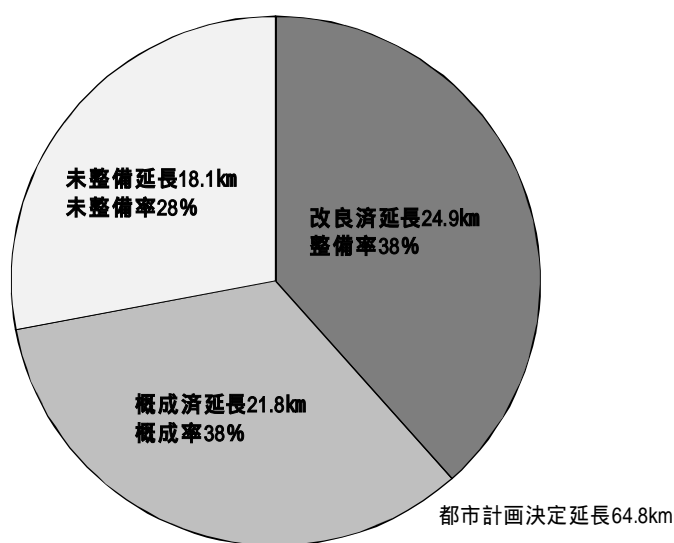
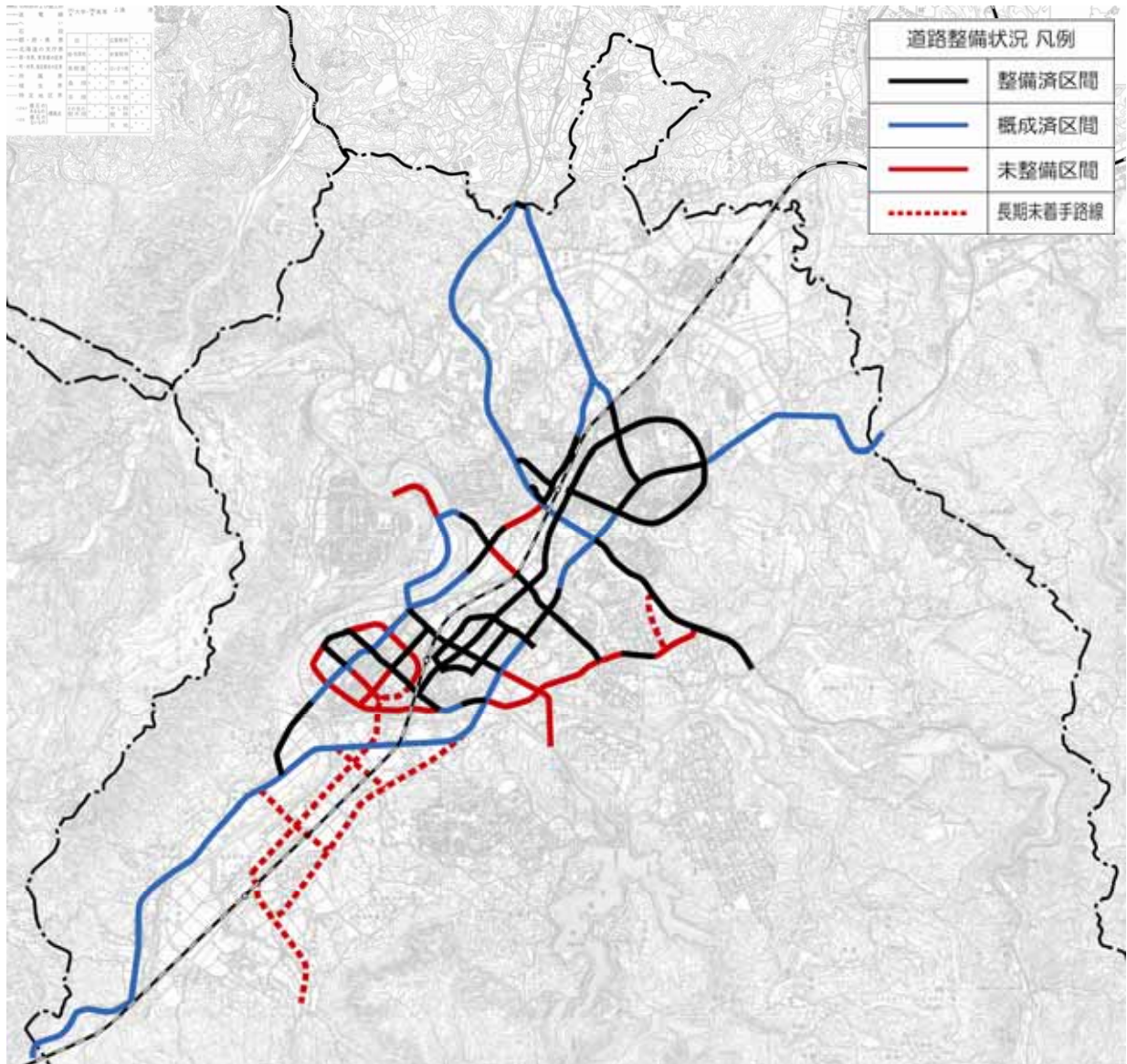


表2.1 都市計画道路の路線別整備状況

								H19.4.1現在	
名称番号	路線名	当初決定年月日	最終変更年月日	計画延長(m)	全体整備率	改良済延長(m)	整備率	概成済延長(m)	整備率
3・4・1	国道165号線	S38.3.9	H20.4.25	12,020	100.0%	2,210	18.4%	9,810	81.6%
3・4・2	国道368号線	S53.11.17	H20.4.25	7,150	100.0%	2,440	34.1%	4,710	65.9%
3・5・3	黒田西原町線	S38.3.9	H12.1.28	5,960	90.4%	2,350	39.4%	3,040	51.0%
3・4・4	名張駅桔梗が丘線	S38.3.9	H20.4.25	4,900	100.0%	4,900	100.0%	0	0.0%
3・4・5	下川原柏原線	S38.3.9	H20.4.25	2,870	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
3・4・6	桔梗が丘西田原線	S38.3.9	H20.4.25	3,470	100.0%	1,260	36.3%	2,210	63.7%
3・4・7	桔梗が丘中央線	S38.3.9	H20.4.25	2,020	100.0%	2,020	100.0%	0	0.0%
3・5・8	赤坂夏秋橋線	S38.3.9	H20.4.25	2,600	75.8%	1,720	66.2%	250	9.6%
3・3・9	東町中川原線	S38.3.9	H20.4.25	2,170	42.4%	920	42.4%	0	0.0%
3・5・10	本町夏秋線	S38.3.9	H14.1.29	3,590	72.1%	950	26.5%	1,640	45.7%
3・5・11	平尾南町下比奈知線	S38.3.9	H20.4.25	5,750	20.3%	1,170	20.3%	0	0.0%
3・4・12	朝日町鍛冶町線	S38.3.9	H20.4.25	890	48.3%	330	37.1%	100	11.2%
3・4・13	広坊中村線	S38.3.9	H20.4.25	730	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
3・4・14	中の切猿喰線	S38.3.9	H20.4.25	560	100.0%	560	100.0%	0	0.0%
3・5・15	下比奈知線	S38.3.9	H20.4.25	680	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
3・5・16	平尾朝日町線	S38.3.9	H20.4.25	1,350	100.0%	1,350	100.0%	0	0.0%
3・5・17	名張駅赤目線	S38.3.9	H20.4.25	4,275	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
3・5・18	結馬長屋池線	S38.3.9	H20.4.25	1,050	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
3・5・19	平尾中央公園線	S56.1.26	H20.4.25	1,610	100.0%	1,610	100.0%	0	0.0%
3・5・20	平尾蔵持線	S56.1.26	H20.4.25	1,050	100.0%	1,050	100.0%	0	0.0%
8・7・1	名張駅東西連絡線	S54.11.5	S63.7.25	70	100.0%	70	100.0%	0	0.0%
合計				64,765	72.1%	24,910	38.5%	21,760	33.6%

図 2.3 都市計画道路の整備状況





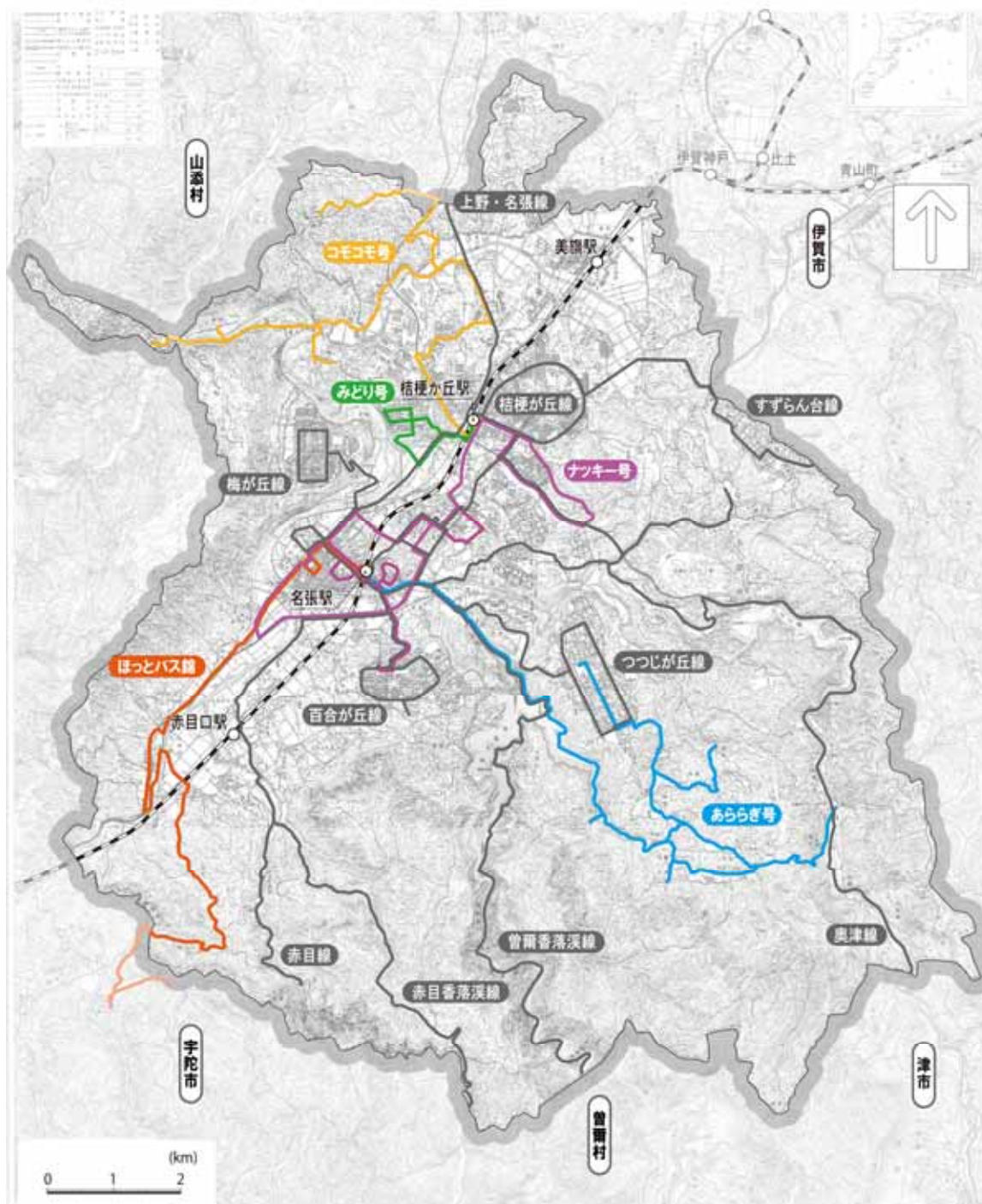
## 2) バス

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

- ・名張駅、桔梗が丘駅を起点に多くの路線バスが放射状に運行しています。
- ・コミュニティバスはナッキー号、あららぎ号、コモコモ号、ほっとバス錦及びみどり号の計5路線が運行しています。(図 2.4)

図 2.4 バスネットワーク



資料：三重交通、名張市

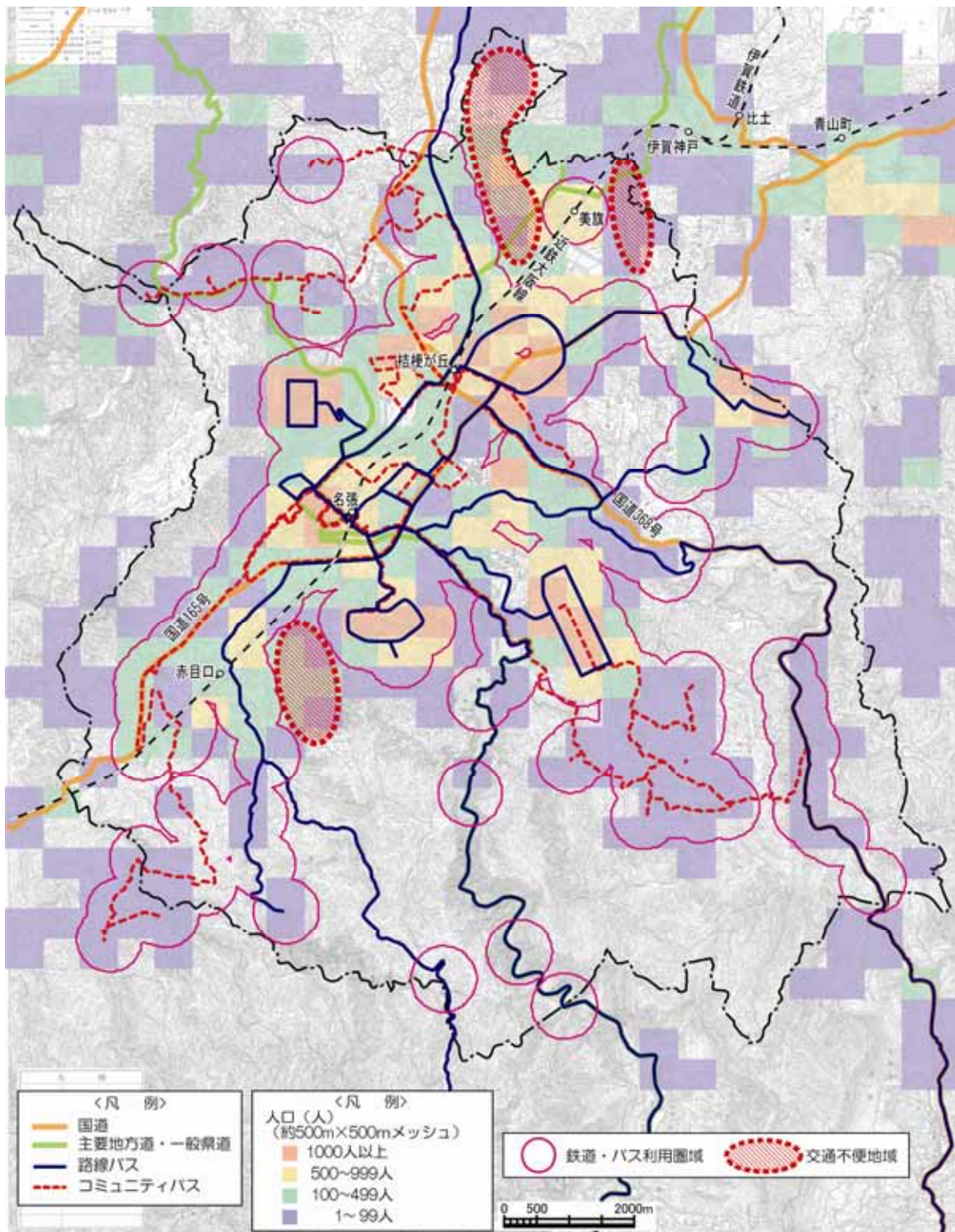


### 3) 交通不便地域

美旗地域、赤目地域に交通不便地域が存在

- ・交通不便地域（駅及びバス停から 500m以上離れた地域）が、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）に存在しています。（図 2.5）

図 2.5 交通不便地域



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（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

### 1) 発生集中特性

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 .2.5 名張市域のゾーン区分(Cゾーン)

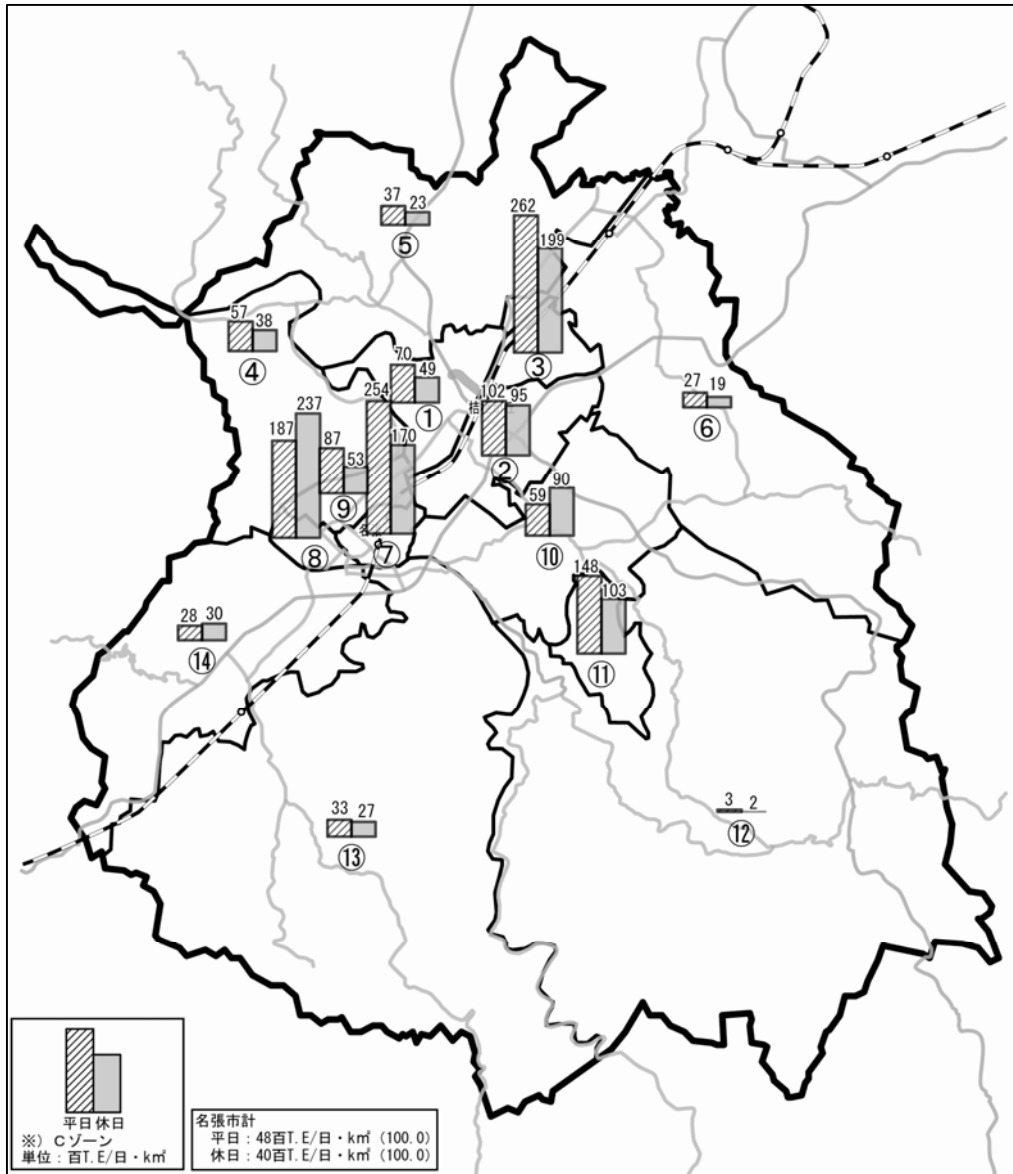


Cゾーンは、道路交通センサスで設定されるBゾーンを前提として、都市計画道路網計画や都心部交通計画に資するように、より詳細なCゾーンを設定しています。Cゾーンの設定にあたっては、昭和60年度に行われた伊賀都市OD調査で使用された41ゾーンを参考としています。

名張駅ゾーン～桔梗が丘ゾーンの発生集中量が多い

- ・平日の発生集中を見ると、桔梗が丘（ゾーン ）、名張（ゾーン ）つつじが丘（ゾーン ）といったゾーンで発生集中量密度が高くなっています。（図 2.6）
- ・名張市全体では、平日よりも休日の発生集中量が小さいが、大規模商業施設が立地するゾーン、ゾーン、ゾーンでは休日の発生集中量が平日を上回っています。（図 2.6）

図 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

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。

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が多い。休日は各ゾーンとも自由目的のトリップが多い

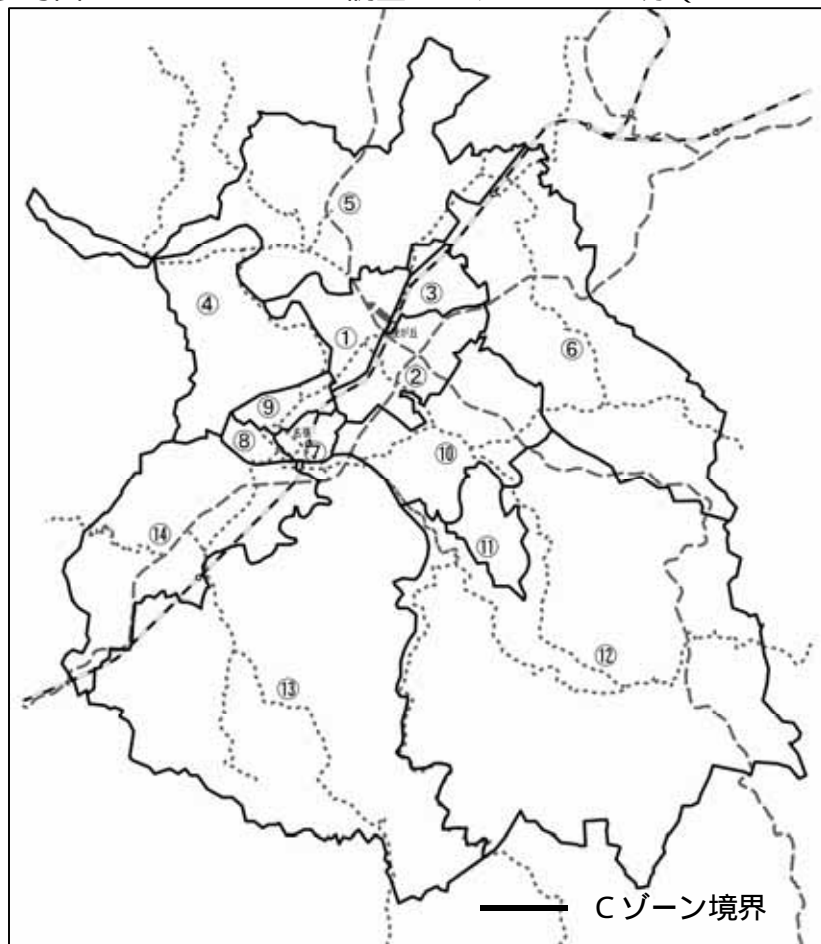
- ・平日の目的構成を見ると、名張市全体では発生、集中とも自由目的、出勤目的の順に割合が高くなっています。

ゾーン別に発生の目的構成を見ると、発生では大規模住宅地を含むゾーン、  
、  
、  
において出勤目的の割合が高く、20%を超えています。集中では、生活関連施設、工場が多いゾーン、ゾーンの出勤目的の割合が高くなっています。また、古くからの市街地であるゾーン、次いで大規模商業施設、大規模住宅地、中央公園があるゾーンにおいて自由目的の割合が高くなっています。(図 2.7)

- ・休日の目的構成を見ると、名張市全体では発生、集中とも半分が自由目的のトリップとなっています。

ゾーン別に集中の目的構成を見ると、平日同様ゾーン、  
で自由目的の割合が高く、70%を超えています。(図 2.7)

参考図 パーソントリップ調査におけるゾーン区分(Cゾーン)



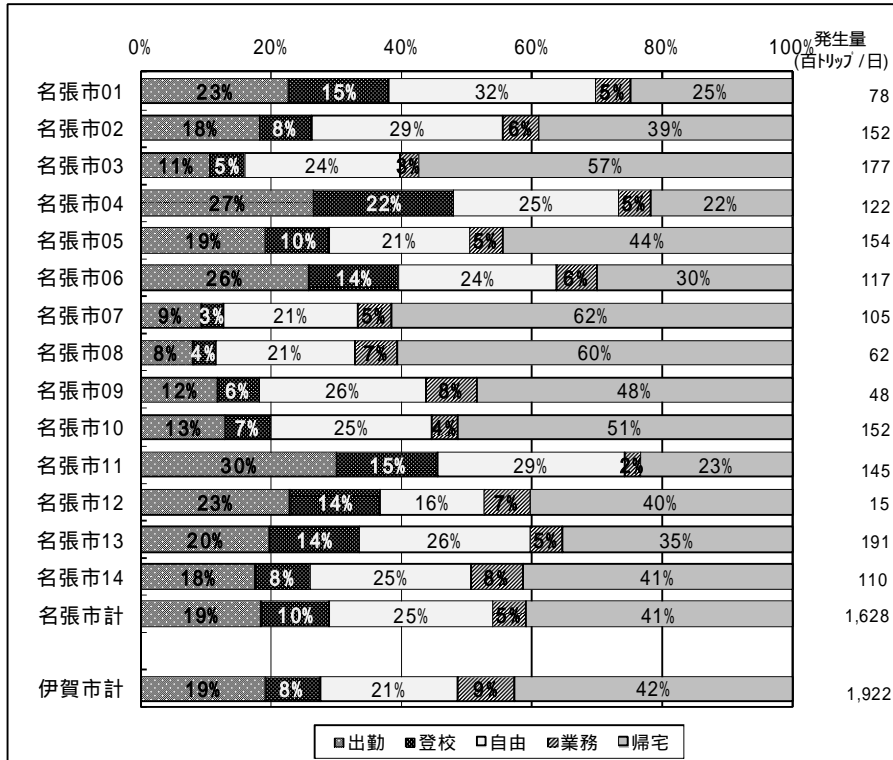
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査(H15)

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。

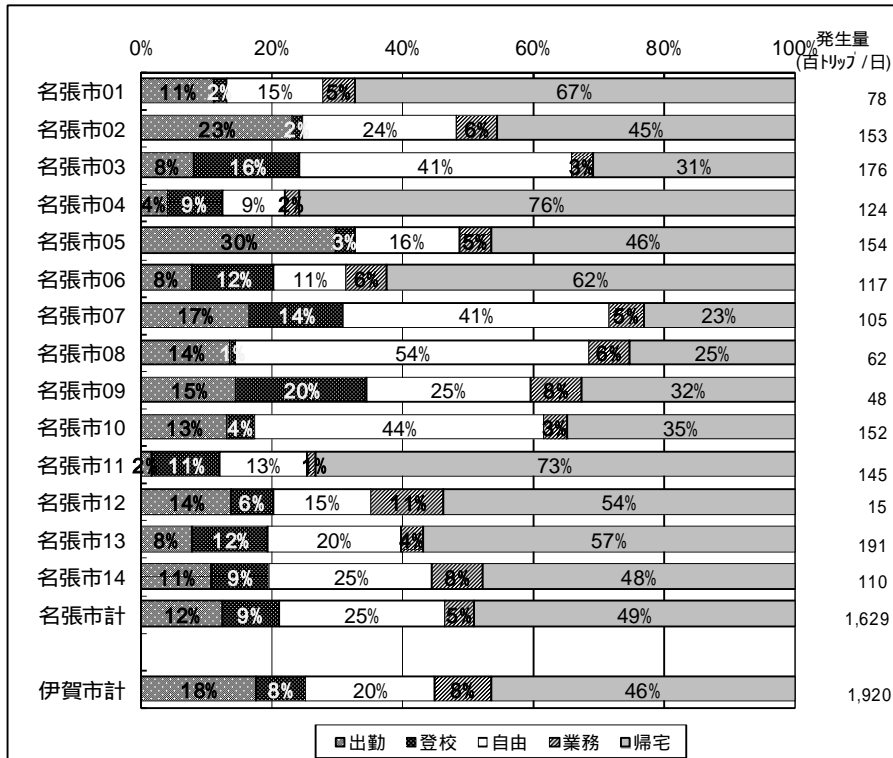


図 2.7(1) ゾーン別目的構成 (平日)

【発 生】



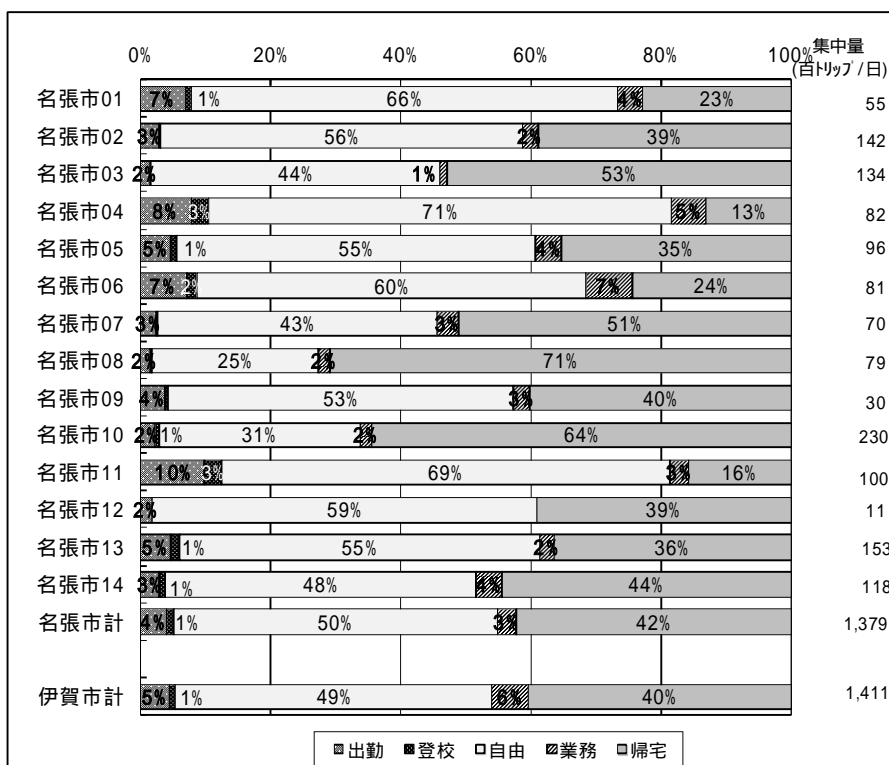
【集 中】



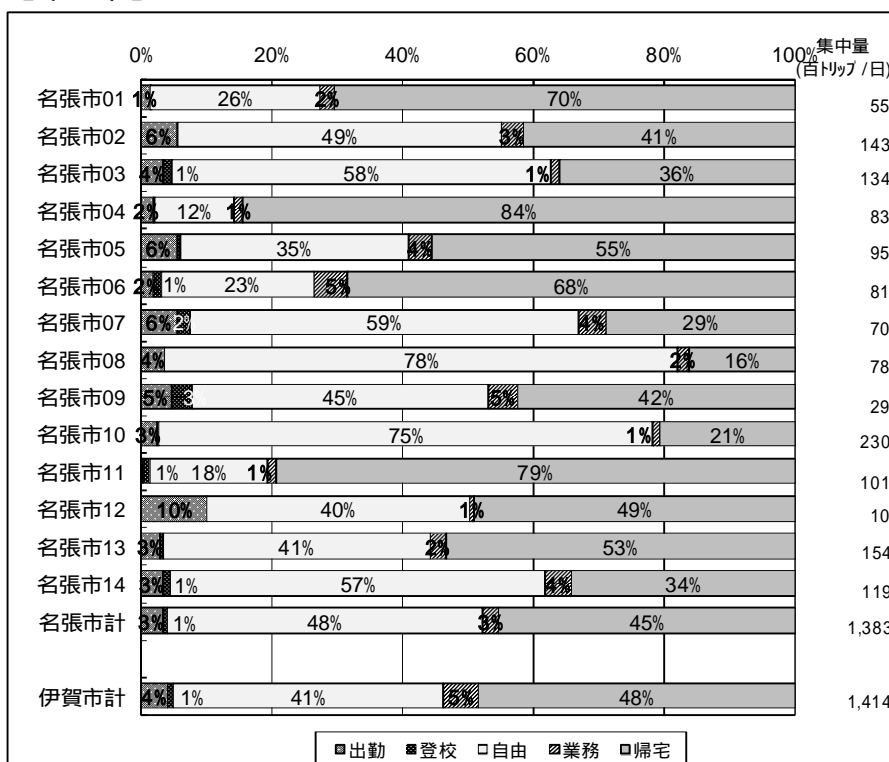
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査 (H15)

図 2.7(2) ゾーン別目的構成（休日）

【発 生】



【集 中】



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

平日 61%、休日 82%が自動車を利用

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

- ・平日の交通手段構成を見ると、名張市全体で 61%が自動車利用となっています。ゾーン別に見ると、大阪市への出勤が多いことから、出勤トリップが多い大規模住宅地を含むゾーン、  
、  
、  
において、鉄道利用の割合が高くなっています。(図 2.8)
- ・休日では、名張市全体の自動車利用が 82%と、平日よりもさらに高くなっています。各ゾーンとも自動車利用が多くなっており、ほとんどのゾーンにおいて 80%を超えています。(図 2.8)
- ・平日の自動車利用率をゾーン別に見ると、近畿日本鉄道大阪線から離れたゾーンで高くなっています。特に国道 368 号が通過するゾーンで高く、70%を超えています。バス利用率は、つつじが丘などの大規模住宅地を含むゾーンにおいて、バス路線が整備されていることもあり、高くなっています。(図 2.9)
- ・休日も、自動車利用率は平日と同様の傾向を示しています。バスについては、全ゾーンにおいて低い利用率となっています。(図 2.9)

参考図 パーソントリップ調査におけるゾーン区分 (Cゾーン)

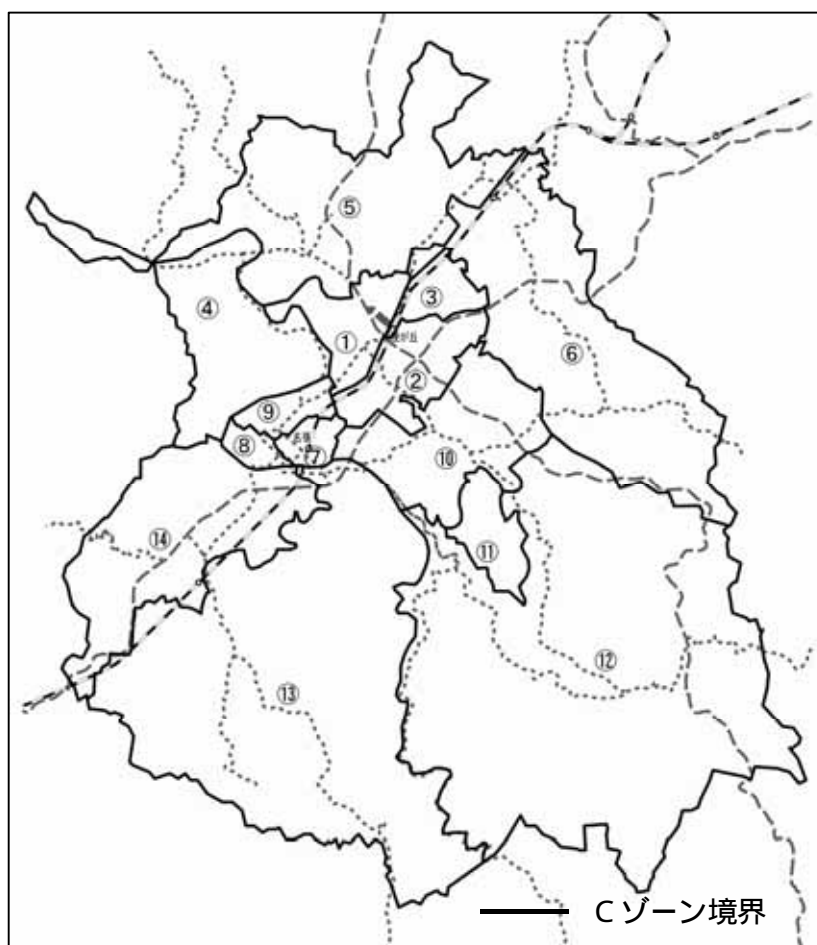
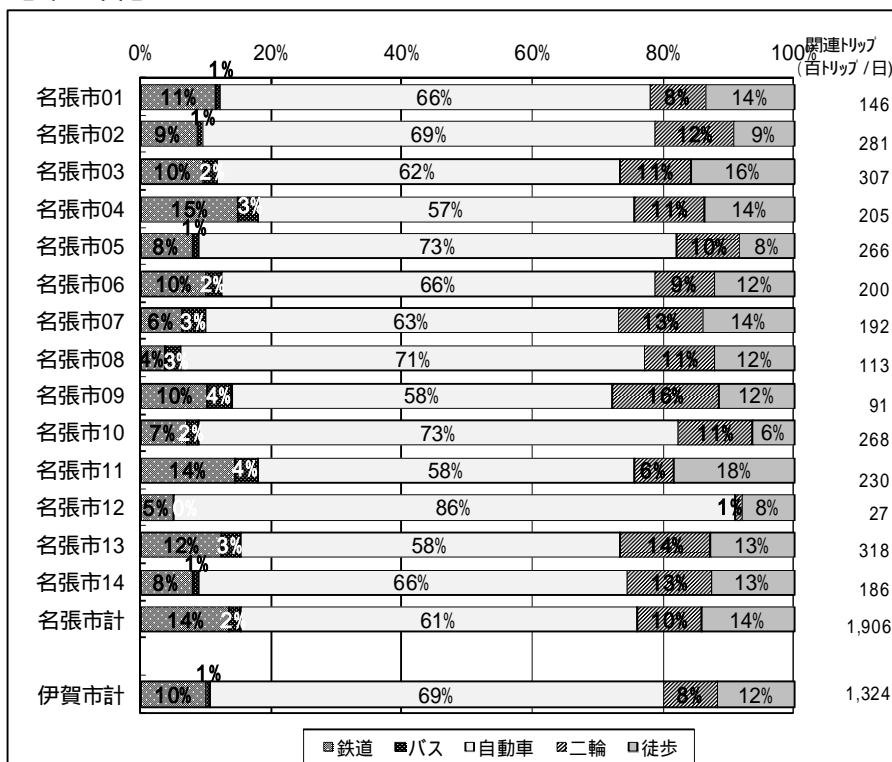
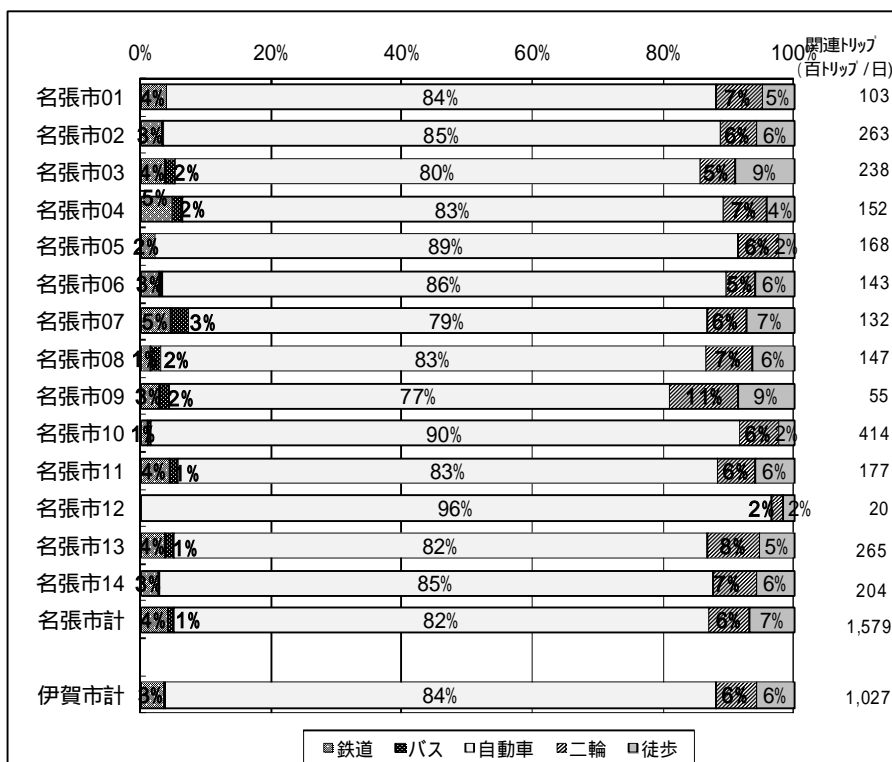


図 2.8 ゾーン別代表交通手段 構成

【平日】



【休日】



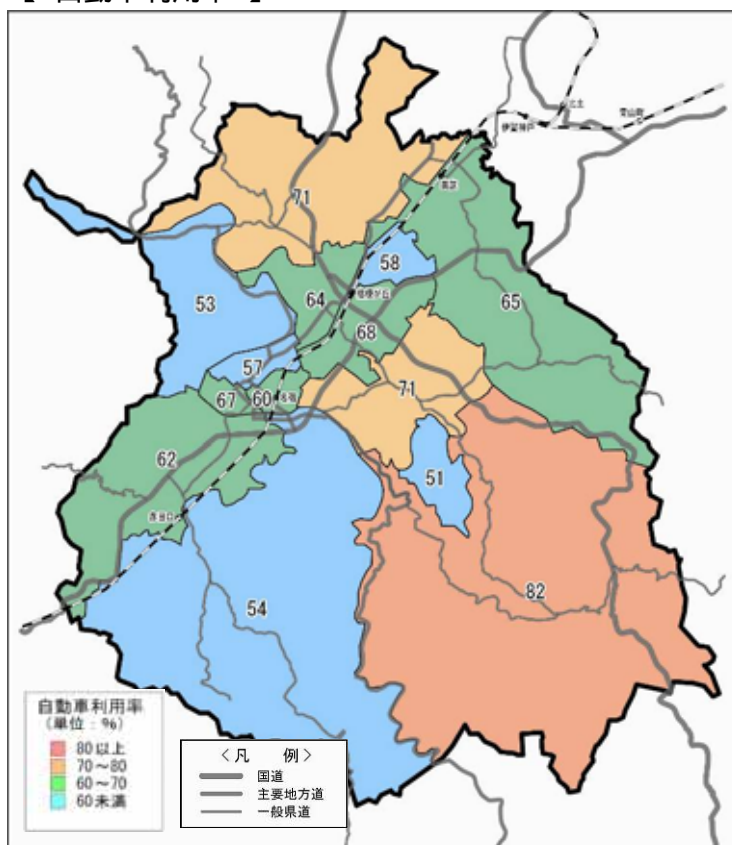
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

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）を対象としている。

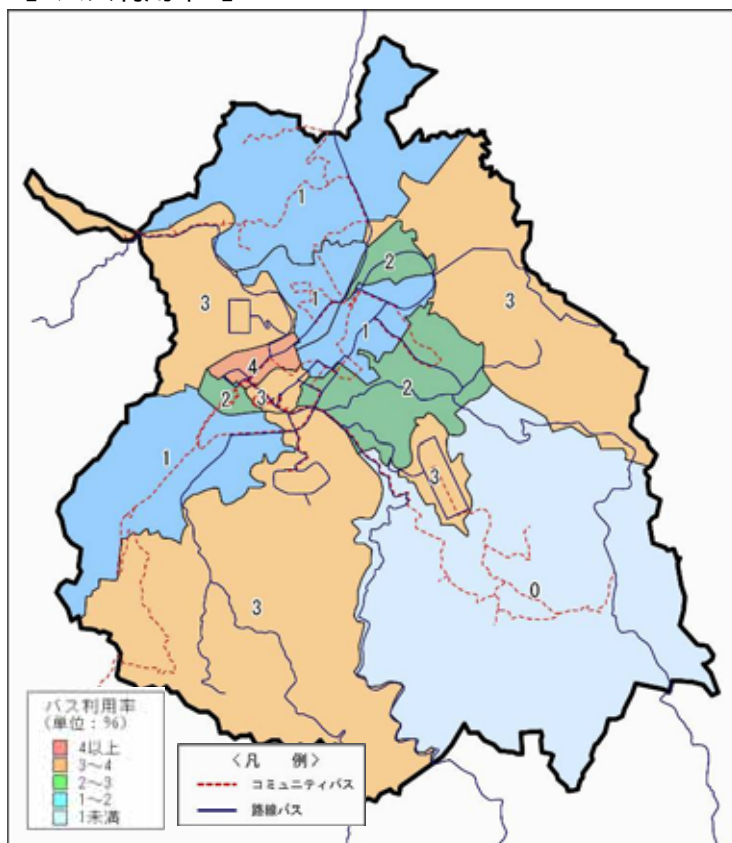
代表交通手段とは、ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段を表し、優先順位は鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となります。

図 2.9(1) ゾーン別交通手段利用率（平日）

【 自動車利用率 】



【 バス利用率 】

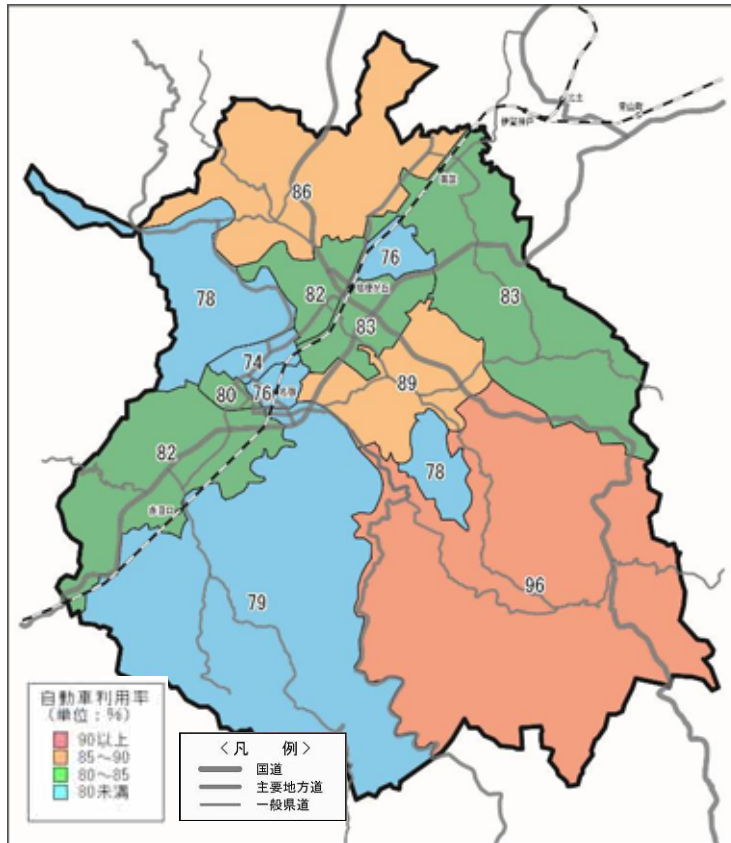


資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

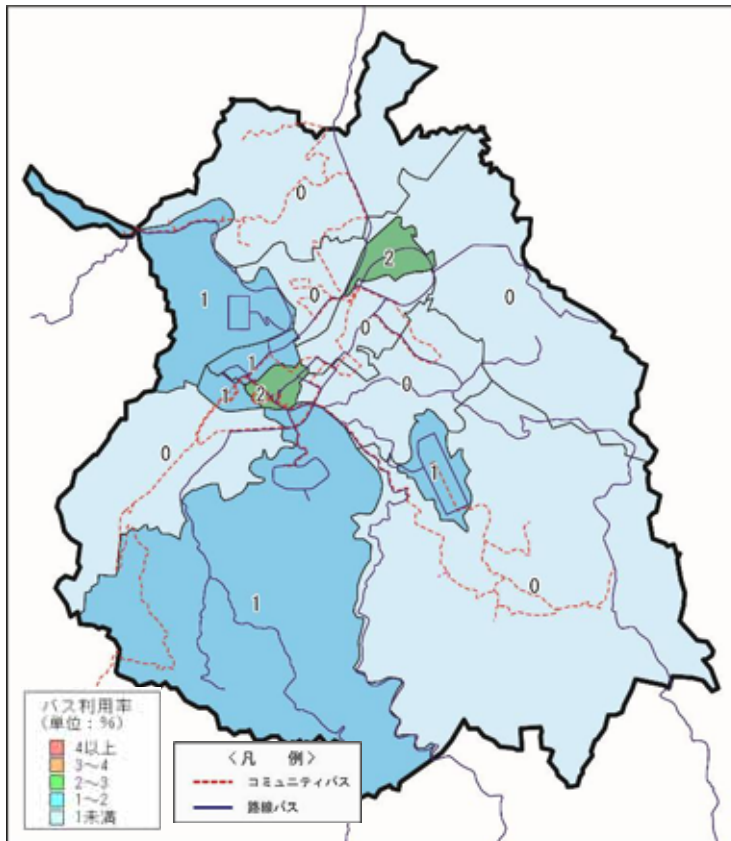


図 2.9(2) ゾーン別交通手段利用率（休日）

【 自動車利用率 】

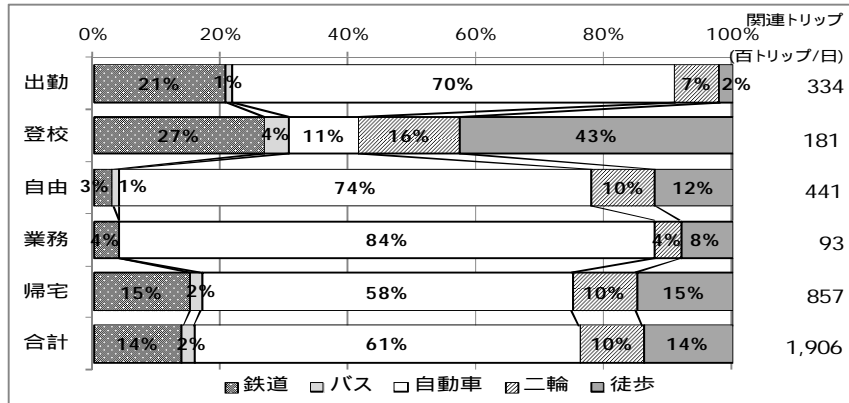


【 バス利用率 】



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査（H15）

図 2.10(1) 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】



【代表交通手段別目的構成】

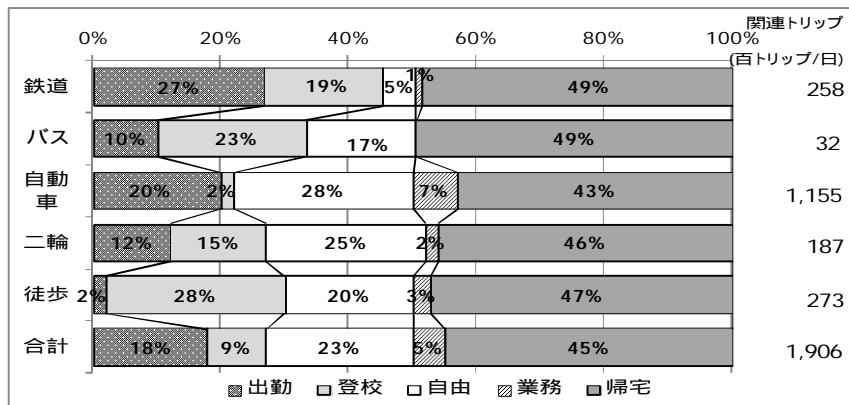
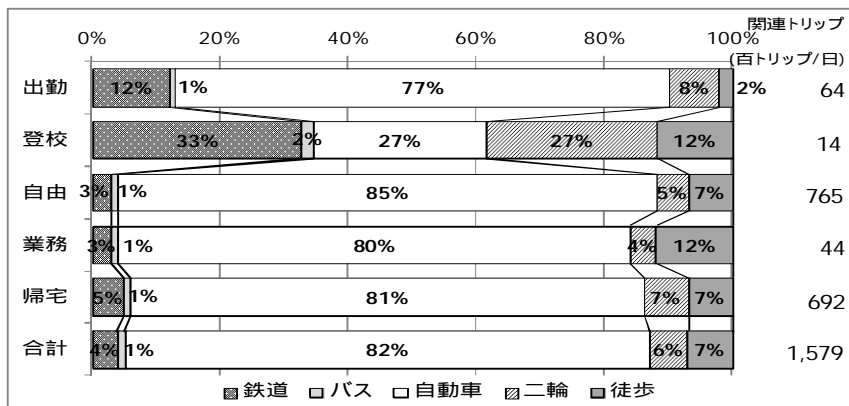
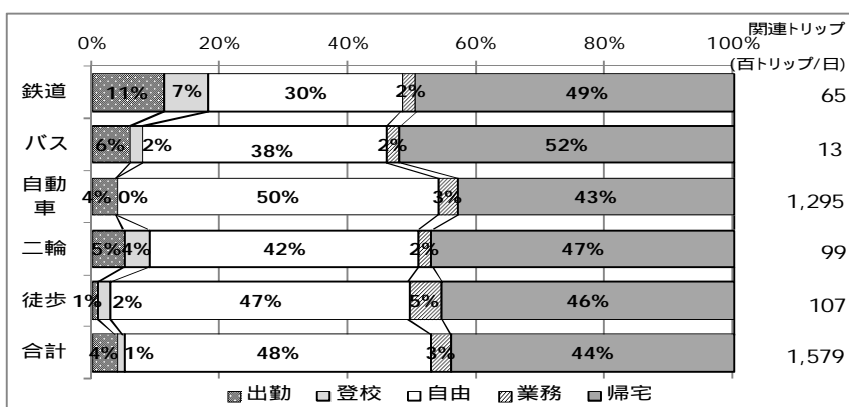


図 2.10(2) トリップ目的と代表交通手段の関係 (休日)  
【目的別代表交通手段構成】



【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) を対象としています。

## 2) 地域間流動特性

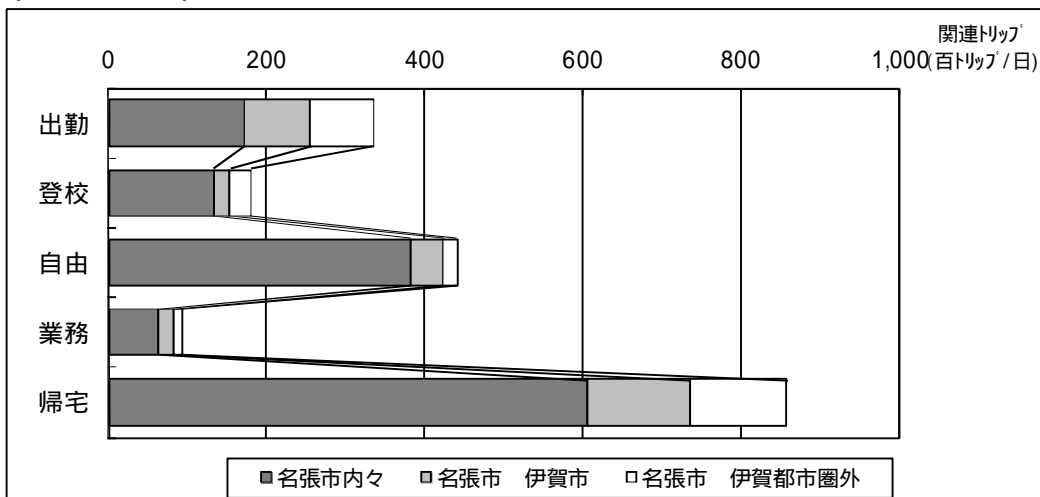
平日出勤の半数は名張市外へ、そのうち半数は伊賀市へ通勤

- ・平日の流動領域を見ると、約7割が名張市内々流動となっています。  
目的別に見ると、出勤では名張市内々の割合が51%と低くなっています。名張市外への出勤の半分は伊賀市への出勤となっています。自由目的では名張市内々が86%と高くなっています。(図 2.11)
- ・休日では、他目的より名張市内々比率の高い自由目的の流動が多いことから、目的計では名張市内々が75%と、平日よりも少し高くなっています。(図 2.11)
- ・平日の流動領域を交通手段別に見ると、鉄道利用の流動の76%は伊賀都市圏以外への流動となっています。また、自動車利用の21%は伊賀市への流動となっています。(図 2.12)
- ・休日も平日と同様の傾向となっています。(図 2.12)

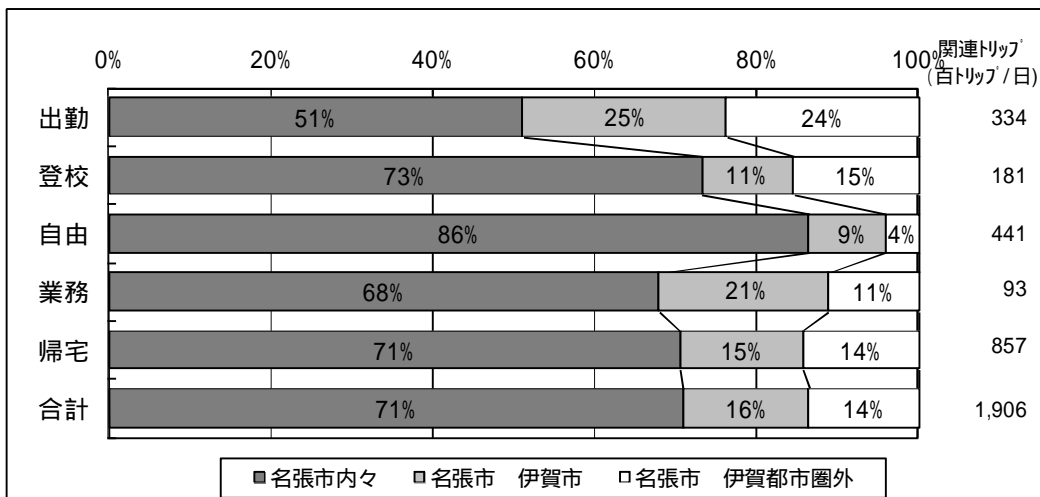
図 2.11 目的別流動領域構成

【平日】

(トリップ数)

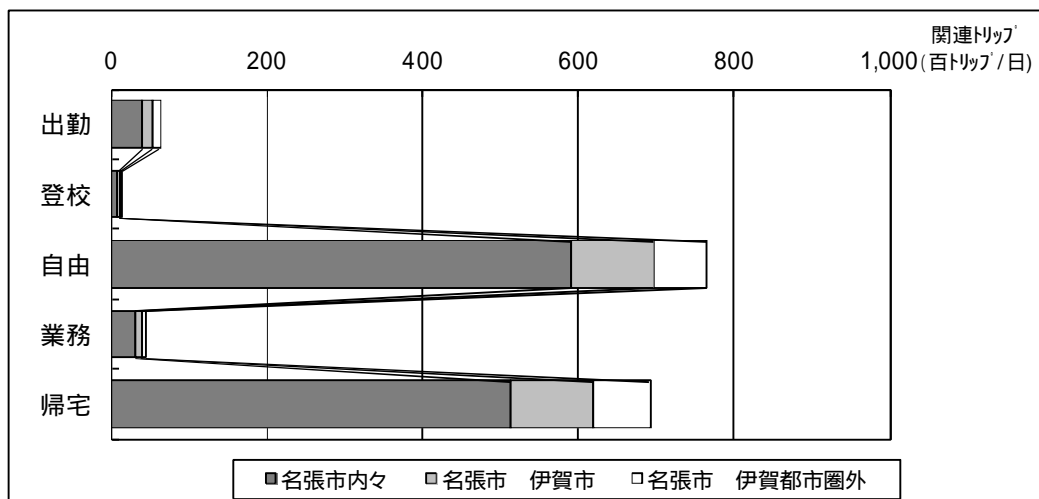


(構成比)

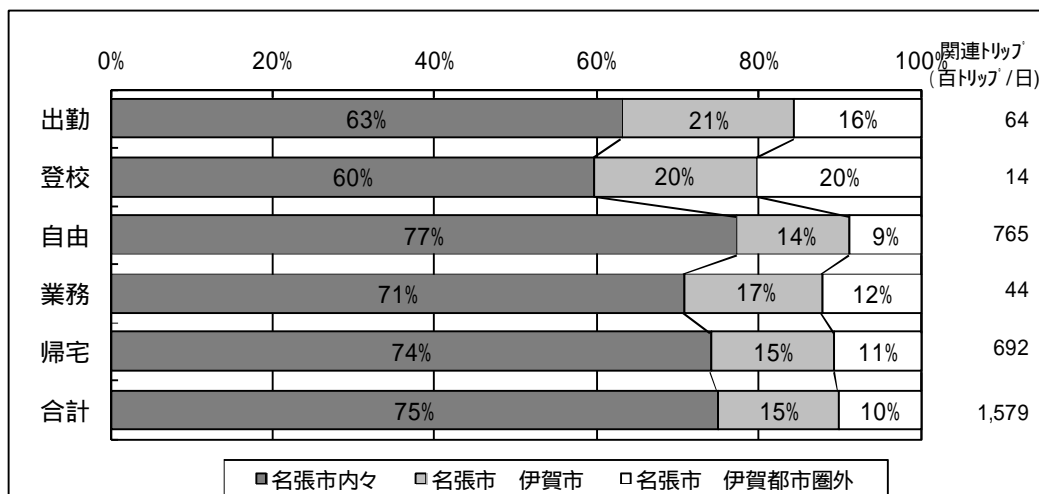


資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査 (H15)

【休日】  
(トリップ数)



(構成比)

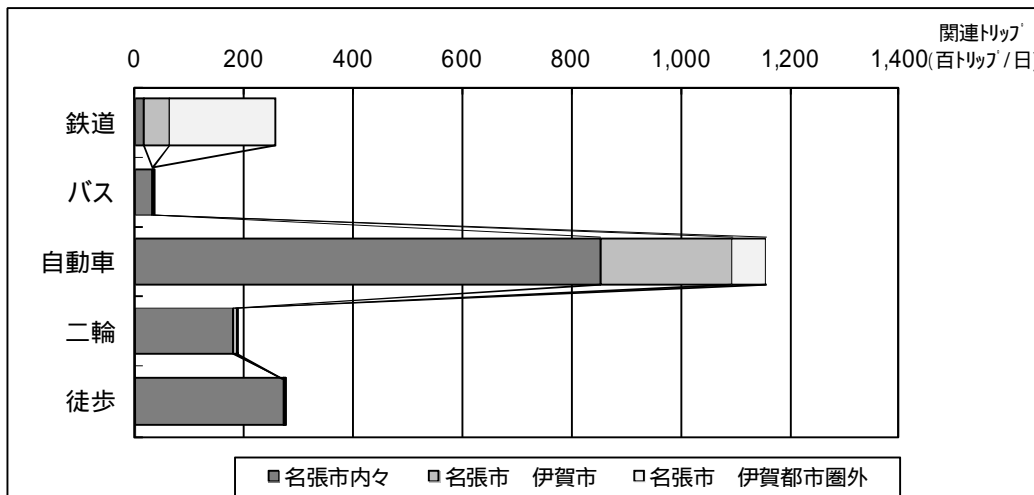


資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査 (H15)

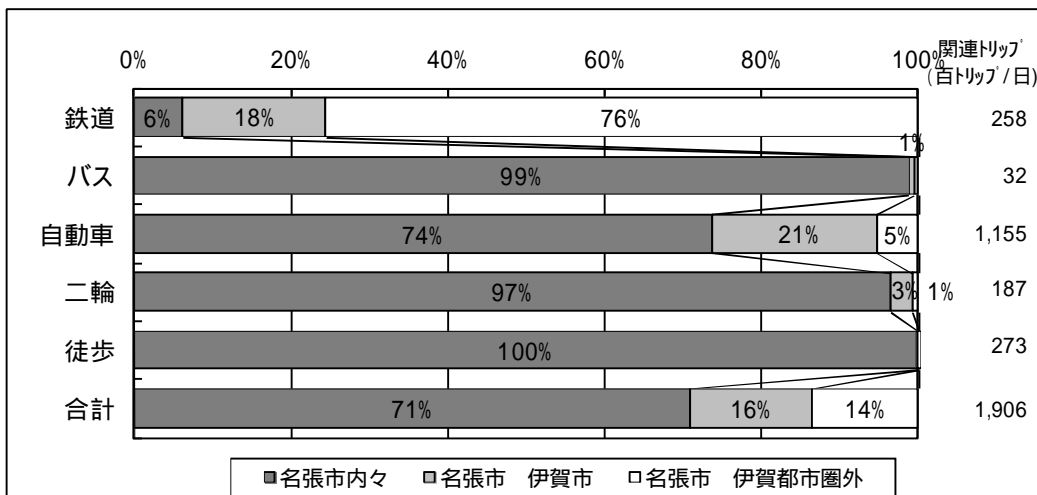
図 2.12 交通手段別流動領域構成

【平日】

(トリップ数)



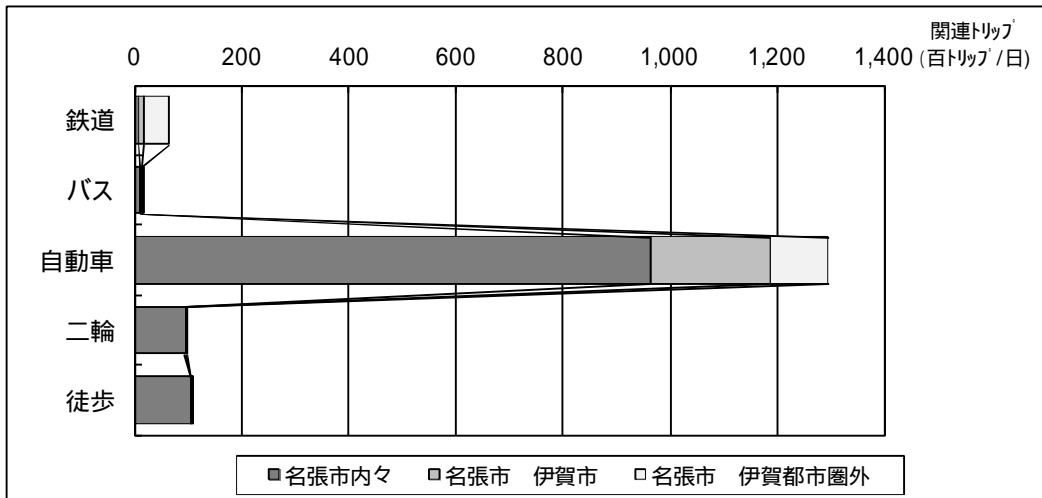
(構成比)



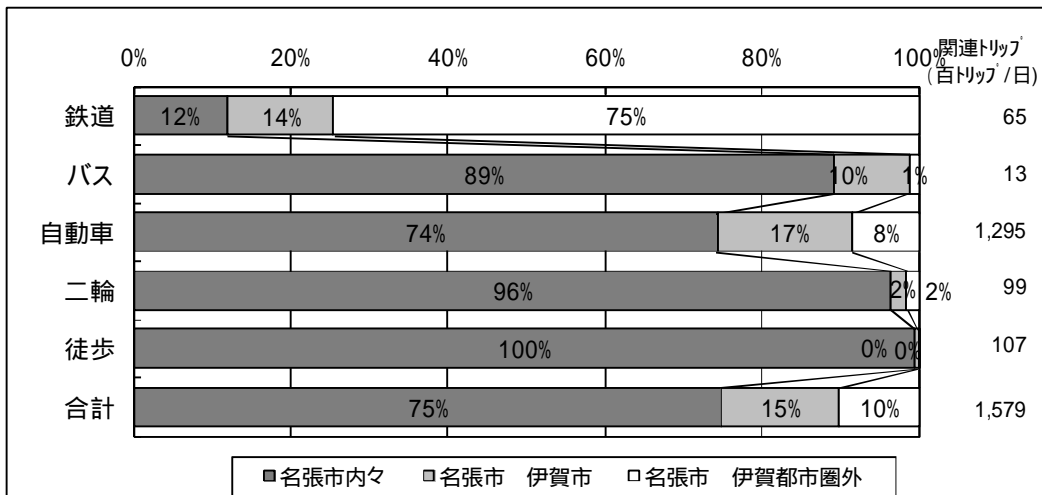
資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査 (H15)



【休日】  
(トリップ数)



(構成比)



資料：伊賀都市圏パーソントリップ調査 (H15)

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

- ・平日のゾーン間流動(全目的)を見ると、名張市内々流動では、人口が多い桔梗が丘(ゾーン )に関連した流動が多くなっています。

名張市内外流動では、各ゾーン 大阪府の流動が多い。伊賀市との流動では、北側ゾーン 伊賀市隣接ゾーンとの流動が多くなっています。

平日の流動の目的、交通手段を見ると、大阪府へは出勤目的の流動が多く、交通手段はほとんどが鉄道となっています。伊賀市との流動は、出勤、自由目的が多く、交通手段は自動車利用が多くなっています。また、バス利用は名張市内々流動となっています。

(図 2.13、図 2.14)

- ・休日のゾーン間流動(全目的)を見ると、平日に比べ大阪府との流動が少なく、伊賀市との流動が多くなっています。名張市内々では、ゾーン に関連した流動が多くなっています。

休日の流動の多くは、自由目的ですが、名張市内々流動、伊賀市との流動とも自動車利用が多くなっています。(図 2.13、図 2.14)