

1 調査名称：名張市総合都市交通マスタープラン策定業務

2 調査主体：名張市

3 調査圏域：名張市全域

4 調査期間：平成22～23年度

5 調査概要：

これまで、市内の自動車交通や公共交通については、それぞれ独自に計画を策定し、個別に事業を実施してきたが、今後は、公共交通、自動車交通、歩行者・自転車交通を一体的にとらえ、適切な交通需要の誘導施策を含む総合交通体系の視点から、戦略的かつ総合的な都市交通マスタープランを立案する必要がある。

また、都市交通マスタープランの立案にあたっては、まちづくりとの連携を重視し、名張市が目指す将来都市像「このまちが私のふるさと なばり 豊かな自然とくらしが織りなす美しいまち みらいにつなぐこのまちが 私たち共有の財産です」を実現することができる交通施策の展開を図るものとする。

「名張市総合都市交通マスタープラン」は、戦略的アクションプランを策定するとともに、都市マスタープランとの整合を図るため、目標年次を概ね20年後となる平成40年とし、平成24年度から平成40年度を対象期間としている。

## I 調査概要

1 調査名：名張市総合都市交通マスタープラン策定業務

2 報告書（平成22年度）目次

### 1章 都市交通の現状分析

- 1－1 名張市の都市構造・機能特性
- 1－2 名張市の都市交通特性
- 1－3 名張市の交通に関する意識調査
- 1－4 名張市の都市交通の問題・課題

### 2章 目指すべき将来像

- 2－1 都市交通を取り巻く社会経済の潮流
- 2－2 上位計画・関連計画の整理

### 3章 将来交通需要の検討

- 3－1 将来交通需要予測の条件設定
- 3－2 将来人口フレームの予測
- 3－3 将来交通需要の推計
- 3－4 交通ネットワークデータの作成
- 3－5 将来交通量の予測
- 3－6 将来交通需要の検討における効果分析

### 4章 総合都市交通マスタープランの検討

- 4－1 都市交通施策の基本的方向
- 4－2 目標年次・対象区域の設定
- 4－3 達成すべき目標の設定
- 4－4 目標達成のための施策パッケージの検討

## 資料編

- 1 アンケート調査票

## 用語解説

3 調査体制

名張市都市計画審議会	
総合都市交通マスタープラン策定等ワーキング	

4 委員会名簿等：

総合都市交通マスタープラン策定等ワーキング 委員名簿

部	室	氏名
企画財政部	総合企画政策室	夏秋 佳生
	地域政策室	萩田 敏文
生活環境部	生活環境政策室	島藤 好孝
健康福祉部	健康福祉政策室	高嶋 正弘
産業部	産業政策室	朝野 陽助
教育委員会事務局	教育総務室	今井 寛
都市整備部	建築開発室	関元 僚
	都市整備政策室	大西 利和
	道路河川室	中森 厚志

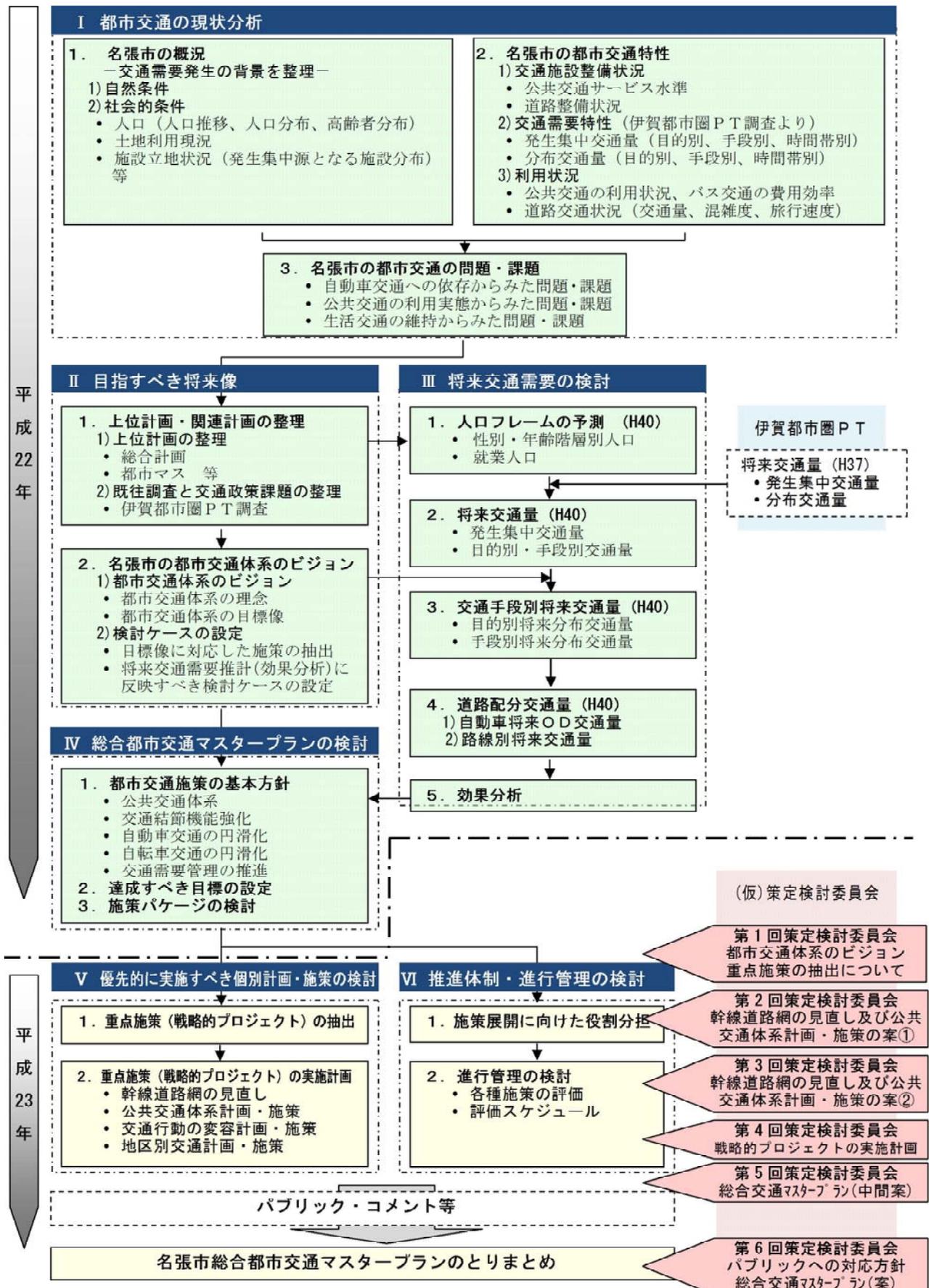
## Ⅱ 調査成果

### 1 調査目的

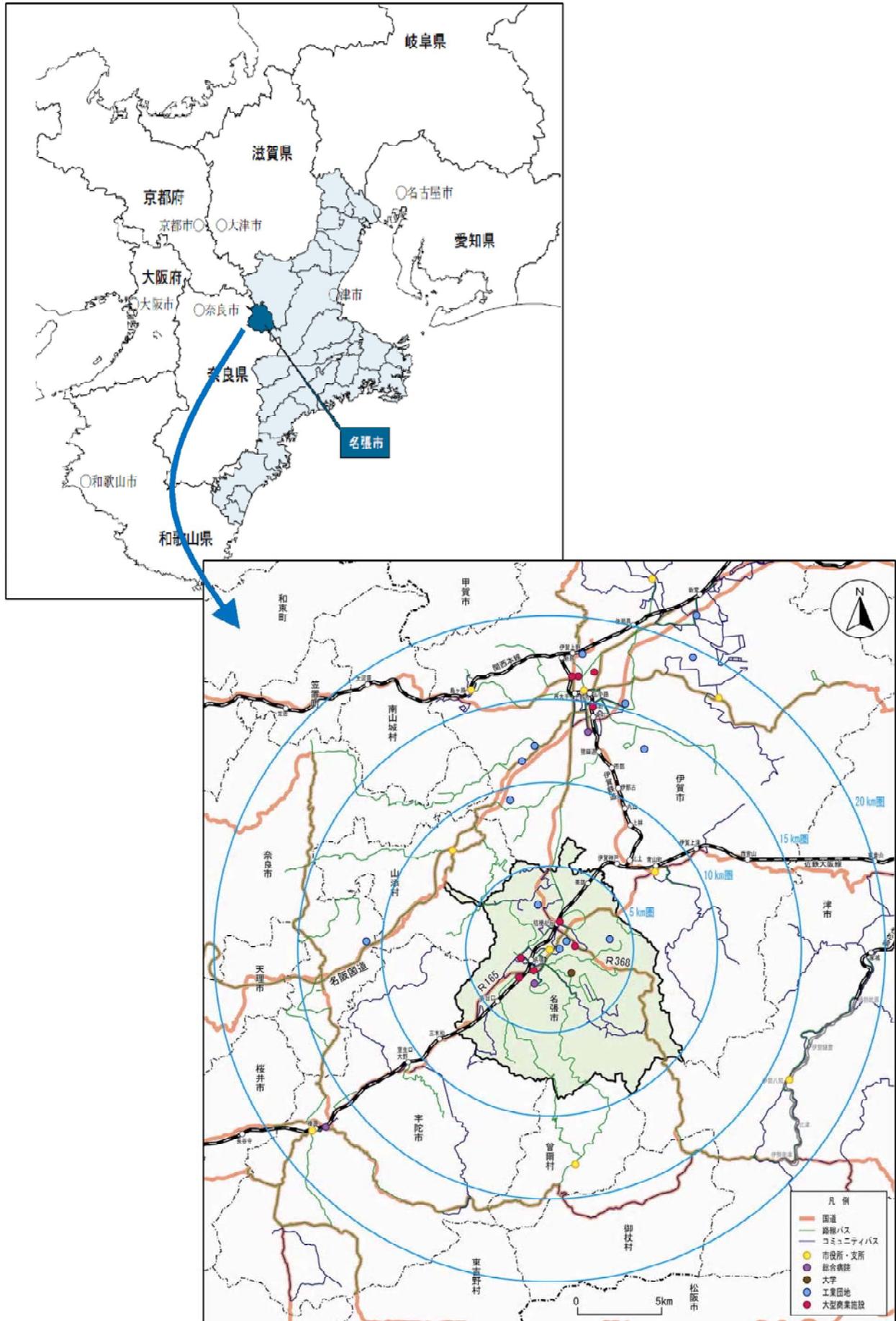
平成 21 年度に改定を行った名張市都市マスタープランにおいて掲げた将来都市像「このまちが私のふるさと なばり 豊かな自然とくらしが織りなす美しいまち みらいにつなぐこのまちが 私たち共有の財産です。」を実現するため、公共交通・自動車・自転車・歩行者等の各交通モードが連携した総合交通体系の視点から、戦略的かつ総合的な都市交通の基本方針を策定することを目的としている。

なお、本業務は平成 22～23 年度の 2 ヶ年で策定するものとしており、平成 22 年度は「都市交通の現状分析」「目指すべき将来都市像」「将来交通需要の検討」等を行い、平成 23 年度に「優先的に実施すべき個別計画・施策の検討」「推進体制・進行管理の検討」等を行うものとしている。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



4 調査成果

■ 名張市の都市交通の問題・課題

<p><b>地域特性と交通の現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○近畿圏と中京圏の中間域の高齢化</li> <li>○幹線交通網（近畿日本鉄道大飯線、名阪国道）により、大飯、名古島と連絡</li> <li>○国道165号沿いに広がる市街地帯</li> <li>○名張市の人口は8.2万人(2005(平成17)年国勢調査)、2000(平成12)年以降減少に転じている</li> <li>○高齢化率は伊賀市、三重県平均と比較して低いものの、増加傾向</li> <li>○市中心部の名張駅周辺は減少傾向、枯れが広がりつつあるなど住宅地に人口が分散・集積</li> <li>○今後とも人口減少、少子高齢化が進展し、2035(平成47)年には約2.5万人に1人が高齢者になると予想されている</li> <li>○主たる通勤流動先が大飯市から伊賀市へへとシフト</li> <li>○近畿日本鉄道大飯線、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>○郊外部での大規模住宅地の開発が点在</li> <li>○製造品出荷額等は増加傾向</li> <li>○商品販売額は伸びないで推移し、店舗立地が郊外化</li> <li>○観光客数は横ばいで推移</li> </ul>	<p><b>都市構造・機能特性</b></p> <p>○将来都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○集約型都市構造のまちづくり           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺(市街地)の集約</li> <li>・ 交通・交流のための都市構造</li> </ul> </li> <li>○交通軸形成の方向           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地における交通軸の幹線、環状道路による通過交通の拡充、沿道環境の整備等による快適性の向上</li> </ul> </li> <li>○広域交通軸           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名張高速道路、新名神高速道路、名阪国道へ接続する高規格道路の整備</li> <li>・ 近畿圏、関東へのアクセスとしての国道165号、368号等の機能強化</li> <li>・ リダンダンシー向上のための国道165号、368号等の機能強化</li> <li>・ 広域交通軸の広域ネットワークとしての活用</li> </ul> </li> <li>○市街地交通軸           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地からの交通分散と拠点連絡の交通を改善する環状道路の整備</li> <li>・ 市街地における高密度な交通を担う道路ネットワークの整備</li> <li>・ 各拠点と環状道路をつなぐ道路の整備</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>交通施設整備状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○近畿日本鉄道大飯線、国道165号、368号が骨格幹線交通軸を形成</li> <li>○春日井西道路の全線未着手路線は40年以上前に計画決定</li> <li>○名張駅、稲佐が五ヶ所を起点に路線バスが放射状に運行</li> <li>○名張市あるいは地域が主体となってコミュニティバスを運行</li> <li>○美濃河原(南古川やうぐいす台の一部、藤が丘、菊原等)、赤目地域(星川、すみれが丘等)に公共交通不便地域が存在</li> </ul>	<p><b>交通需要特性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○名張駅ゾーンへ結集が正ゾーンの発生集積率が多い</li> <li>○平日は人混み住宅地を含むゾーンにおいて山形目的、商業ゾーンに自由目的のトリップが多い。休日には各ゾーンとも自由トリップが多い</li> <li>○平日61%、休日82%が自動車を利用</li> <li>○平日は本連荘住宅地を含むゾーンにおいて、鉄道によるトリップが多い</li> <li>○平日平均の半分は名張市外へ、そのうち半分は伊賀市へ通勤</li> <li>○平日は大飯市への鉄道による出勤、伊賀市への自動車による出勤、自由目的の通勤が多い。休日は名張市内々々、伊賀市との自動車による自由流動が多い</li> <li>○美濃河原、赤目地域では自転車によるアクセスが多い</li> <li>○名張駅の利用圏域は広く、バス、自動車ともアクセスが多い</li> </ul>	<p><b>利用状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国道165号、国道368号の市街地帯間で平日、休日とも混雑が発生</li> <li>○近畿日本鉄道大飯線利用者数、路線バス利用者数は減少。コミュニティバスは横ばいで推移</li> </ul>
<p><b>都市整備の方向(名張市都市マスタープラン)</b></p>	<p>○将来都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○集約型都市構造のまちづくり           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺(市街地)の集約</li> <li>・ 交通・交流のための都市構造</li> </ul> </li> <li>○交通軸形成の方向           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地における交通軸の幹線、環状道路による通過交通の拡充、沿道環境の整備等による快適性の向上</li> </ul> </li> <li>○広域交通軸           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名張高速道路、新名神高速道路、名阪国道へ接続する高規格道路の整備</li> <li>・ 近畿圏、関東へのアクセスとしての国道165号、368号等の機能強化</li> <li>・ リダンダンシー向上のための国道165号、368号等の機能強化</li> <li>・ 広域交通軸の広域ネットワークとしての活用</li> </ul> </li> <li>○市街地交通軸           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地からの交通分散と拠点連絡の交通を改善する環状道路の整備</li> <li>・ 市街地における高密度な交通を担う道路ネットワークの整備</li> <li>・ 各拠点と環状道路をつなぐ道路の整備</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>交通実態・ニーズ(アンケート調査結果)</b></p> <p>○伊賀市都市圏バーンメントトリップ調査アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徒歩、自転車利用の場合の不満足度が高い</li> <li>・ 自動車における「車の運行」に関する不満足度が高い</li> <li>・ 沿道と感じる箇所は、国道165号及び国道368号</li> <li>・ 自動車利用者には比へ鉄道利用者の不満足度が高い</li> </ul>	<p>○名張市交通アンケート調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道の不満足度が高く、不満内容としては、「運賃が高い」、「運行本数が少ない」、「駅周辺に魅力がない」、「バスとの接続が悪い」が多い</li> <li>・ 路線バスの不満足度が高く、不満内容としては、「運行本数が少ない」、「運賃が高い」が多い</li> <li>・ ナンカースについては、往復運行、上・下の運行、路線の整理による効率的運行に関するニーズが高い</li> <li>・ 徒歩に対する不満も高い</li> <li>・ コミュニティバスについては、交通不便者の移動手段、路線バスが走っていない地域、移動手段としての役割が求められている</li> </ul>	
<p><b>名張市の都市交通の問題・課題</b></p>	<p><b>A. 広域交通系に関する問題・課題</b></p> <p>①広域交通系へのアクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近畿圏と中京圏の中間域に位置し、特に近畿圏とのつながりが強いものの、国土軸への接続が十分でなく、新名神高速道路や国道25号(名阪国道)等に接続する高規格幹線交通網や広域アクセス機能を果たすことが求められている。</li> <li>・ 工業活動が発達しており、物流面での運送性や高規格な道路整備が重要となる。</li> </ul> <p>⇒新名神高速道路や国道25号(名阪国道)等に接続する高規格な道路整備や広域アクセス機能を果たすことが求められている。</p> <p>②東西南北都市交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市交通制である国道165号、368号は、つながりが極めて強い伊賀市との連絡を担う路線であるが、施設立地が集中する市街地帯に過剰している。</li> <li>・ 自動車における「車の流れ」に起因する満足度が低く、渋滞箇所としては、国道165号、368号の沿道が多い。</li> </ul> <p>⇒国道165号、国道368号の機能強化による東西南北都市交通の円滑化が求められる。</p> <p>③適正な交通手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徒歩、自転車利用の場合の不満足度が高い。</li> <li>・ 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る。</li> </ul> <p>④都市計画道路を軸とした交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路の未整備路線には、長期計画で路線が存在している。</li> <li>・ 今後とも人口減少が見込まれ、長期的には交通量の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>⇒将来交通需要を見据えた都市計画道路を軸とした交通ネットワークの構築が求められる。</p>	<p><b>B. 公共交通に関する問題・課題</b></p> <p>①市街地拠点へのアクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口集中地区が分散・集積しており、さらに住宅地のスプロール化が進む一方、名張駅周辺や春日井西道路の全線未着手路線は40年以上前に計画決定している。</li> <li>・ 大飯市から伊賀市にかけての市街地帯に公共交通の求心力が低下している。</li> </ul> <p>⇒市街地拠点へのアクセス向上による市街地の一体性の向上、中心市街地の活性化、乗換連携都市構造を支える交通体系の構築が求められる。</p> <p>②鉄道へのアクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近畿日本鉄道大飯線を利用した大飯への通勤は依然多い。</li> <li>・ 伊賀市との流動は自動車主体となっている。</li> <li>・ 自動車利用者には比較して鉄道利用者の不満足度が高い。</li> </ul> <p>⇒バス、自転車による鉄道アクセスの向上、各交通手段相互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が求められる。</p> <p>③公共交通によるモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通利用不便地域が存在している。</li> <li>・ 高齢者や移動が困難な人に対して公共交通利用によるモビリティの確保が求められる。</li> </ul> <p>⇒公共交通の利便性を向上させるための施策が求められる。</p>	<p><b>C. 生活交通に関する問題・課題</b></p> <p>①民間路線バスの維持・活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近畿圏と中京圏の中間域に位置し、特に近畿圏とのつながりが強いものの、国土軸への接続が十分でなく、新名神高速道路や国道25号(名阪国道)等に接続する高規格幹線交通網や広域アクセス機能を果たすことが求められている。</li> <li>・ 工業活動が発達しており、物流面での運送性や高規格な道路整備が重要となる。</li> </ul> <p>⇒新名神高速道路や国道25号(名阪国道)等に接続する高規格な道路整備や広域アクセス機能を果たすことが求められている。</p> <p>②生活交通の維持に関する取り組みの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域が主体となったコミュニティ交通の運行を実施することが困難な地域も存在。</li> <li>・ 現在の地域コミュニティ交通がニーズに応じた適正な運行が実施されているかを評価し、必要に応じてモデル運行などの運行形態や新しい公といった運行主体に関する見直しや仕組みの構築が求められる。</li> </ul> <p>③安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名張市の交通事後として、徒歩で安全に移動できる空間の形成が求められる。</li> <li>・ 自転車に対する不満も高い。</li> </ul> <p>⇒歩行者や自転車者が安心して安全にまちを移動できる空間の形成が求められる。</p>	

# 都市交通施策の基本的方向

アウトカム  
(期待される効果)

## 都市交通施策の基本方針

<p><b>方針1</b> 骨太の広域道路ネットワークの形成</p> <p>広域交通体系へのアクセス利便性向上を図り、都市間及び都市内の自動車交通の円滑化に資する骨格的道路網の整備・形成</p> <p>道路戦略1 広域交通軸の整備 道路戦略2 東西・南北の都市交通軸の整備 道路戦略3 市内交通軸の整備</p>	<p>市内の交通渋滞が 無くなります。</p>
<p><b>方針2</b> 交通手段が適切に組み合わせられた都市交通網「バス・ミックス・ネットワーク」の構築</p> <p>鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩といった全ての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・形成</p> <p>NW戦略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 NW戦略2 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化 NW戦略3 利用者目線の公共交通環境整備</p>	<p>市民の過半数が、公共交通で中心拠点や大阪、名古屋に行きやすいと感じるようになりま</p>
<p><b>方針3</b> 歩いて楽しい、みち空間の創出</p> <p>まちなかを安全かつ快適に移動できる歩行者ネットワークの形成と空間整備</p> <p>歩行者戦略1 自転車、歩行者ネットワークの形成 歩行者戦略2 安全かつ快適な移動環境の創出</p>	<p>市民の過半数が、まちなかを安全に歩くことができると感じるようになります。</p>
<p><b>方針4</b> 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</p> <p>すべての人の移動権を保障するため、コミュニティバスを軸に地域の生活ニーズに応じた移動手段を確保</p> <p>生活戦略1 地域が主体となった地域の生活ニーズに応じた移動手段の確保</p>	<p>車が運転できない高齢者の過半数が、コミュニティバスで外出するようになりま</p>
<p><b>方針5</b> エコモビリティ関連施策の推進</p> <p>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改善を促すソフト施策の実施</p> <p>エコモビ戦略1 効果的な自動車利用を促進するTDMの実施 エコモビ戦略2 過度な自動車利用を抑制するMMの実施 エコモビ戦略3 低炭素型自動車の導入</p>	<p>自動車利用者の1割が公共交通に転換します。</p>

## 都市交通体系のビジョン

“ひと”と“ところ”が交わり、  
まちがいきいきときとする交通体系

- 目標像1**：広域交通体系にアクセスしやすく、円滑な移動ができるまち
- 目標像2**：だれもが、いつでも、どこからでも市街地拠点（希中央・環之台、名張地区、桔梗が丘）に行きやすいまち
- 目標像3**：中心市街地を歩いてみてみたいようなまち
- 目標像4**：ひとりひとりが健康で文化的な生活を営むため、車が運転できない人も不自由なく移動することができるとが
- 目標像5**：過度に自動車に依存することがない環境にやさしいまち

新しい公の進展

- 急激に進む高齢化
- 減少する人口・交通量

## 名張市の都市交通の問題・課題

<p><b>A. 自動車交通に関する問題・課題</b></p> <p>①広域交通体系へのアクセス利便性の向上 ⇒新名神高速道路や国道25号（名阪国道）等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号の機能強化等による広域交通軸の形成が求められる。</p> <p>②東西南北都市交通軸の円滑化 ⇒国道165号、国道363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る。</p> <p>③適正な交通手段分担の実現 ⇒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る。</p> <p>④都市計画道路をはじめとする幹線道路網の見直し ⇒将来交通需要を呈した都市計画道路をばしめとする幹線道路網の必要性的検証が求められる。</p>	<p><b>B. 公共交通に関する問題・課題</b></p> <p>①市街地拠点へのアクセス利便性の向上 ⇒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、中心市街地の活性化、集約運搬型都市構造を支える交通体系の構築が求められる。</p> <p>②鉄道へのアクセス利便性の向上 ⇒バス、自転車による鉄道アクセスの向上、各交通手段相互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が求められる。</p> <p>③公共交通によるモビリティの確保 ⇒高齢者等移動が困難な人に対して公共交通利用によるモビリティの確保が求められる。</p> <p>④公共交通の利用促進 ⇒交通行動の変更を促す取組による公共交通の利用促進が求められる。</p>	<p><b>C. 生活交通に関する問題・課題</b></p> <p>①民間路線バスの維持・機能強化 ⇒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、利用促進による維持・機能強化が重要な課題となる。</p> <p>②生活交通の維持に関する枠組みの検討 ⇒現在の地域コミュニティ交通がニーズに応じた適正な運行が実施されているかを評価し、必要に応じてデマンド運行などの運行形態や新しい公といった運行主体に関する見直しの枠組みの構築が求められる。</p> <p>③安心・安全な自転車・歩行者ネットワークの形成 ⇒歩行者や自転車がかつ安全にまちなかを移動できる空間の形成が求められる。</p>
---	---	--

## ■ 目標達成のための施策パッケージの検討

### 方針1 骨太の広域道路ネットワークの形成

道路戦略1	広域交通軸の整備
道路戦略2	東西・南北の都市交通軸の整備
道路戦略3	市内交通軸の整備

#### 道路戦略1 広域交通軸の整備

広域交通軸については、まず、物流の改善、災害対策などの面から国土軸へのアクセスの改善を図る必要があります。

また、大都市圏へのアクセスや県央へのアクセスを担う幹線道路についても、定時性の改善や走行環境の改善などが求められています。

- ① 名神高速道路、新名神高速道路及び国道25号（名阪国道）に接続する高規格な道路の整備
- ② 近畿圏へのアクセスを改善するための国道165号及び関連道路の整備・充実
- ③ 県央へのアクセスを改善するための国道165号の機能強化
- ④ 災害時のリダンダンシー\*を高める幹線道路の充実（国道165号、368号など）
- ⑤ 広域交通軸の広域観光ネットワークとしての活用

#### 道路戦略2 東西・南北の都市交通軸の整備

市内の生活交通を担う主要幹線道路としてより快適・円滑にするための機能の向上が望まれます。

- 1 市街地における交通混雑の解消
- 2 環状道路による通過交通の排除
- 3 沿道景観の整備及び道路付帯施設等の充実による快適性の向上

#### 道路戦略3 市内交通軸の整備

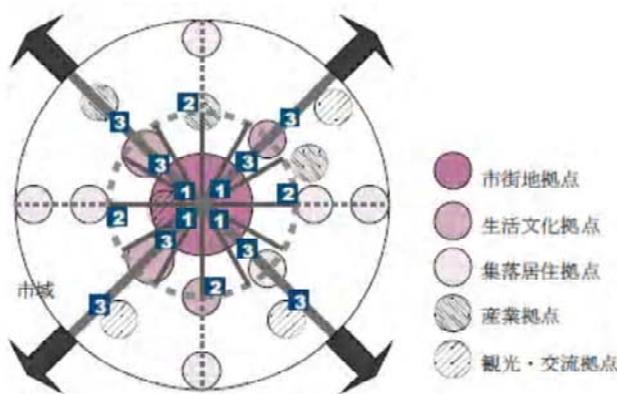
市街地における混雑の解消、市街地における通過交通の排除、拠点間ネットワークの充実などの機能から捉えると、次のような道路の整備が求められています。

- ① 市内の自動車交通の流れを市街地から分散させると同時に市内各拠点間の交通を改善する環状道路の整備
- ② 市中心部における高密度な交通を担う道路ネットワークの整備
- ③ 各拠点と環状道路をつなぐ道路の整備

図 広域交通軸の概念図



図 東西・南北の都市交通軸及び市内交通軸の概念



## 方針2 交通手段が適切に組み合わせられた都市交通網

### 「ベスト・ミックスト・ネットワーク」の構築

- |       |                              |
|-------|------------------------------|
| NW戦略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 |
| NW戦略2 | 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化       |
| NW戦略3 | 利用者目線の公共交通環境整備               |

#### NW戦略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

- 大阪方面、名古屋方面そして伊賀方面への交通に対処する都市間連絡軸の形成
- 市街地拠点（希央台・鴻之台、名張地区、桔梗が丘）へのアクセス利便性を高め、市内拠点相互の連携強化に資する都市生活交通路線によるネットワークの形成
- 地域生活交通による地域特性に応じたきめ細かいサービスの展開

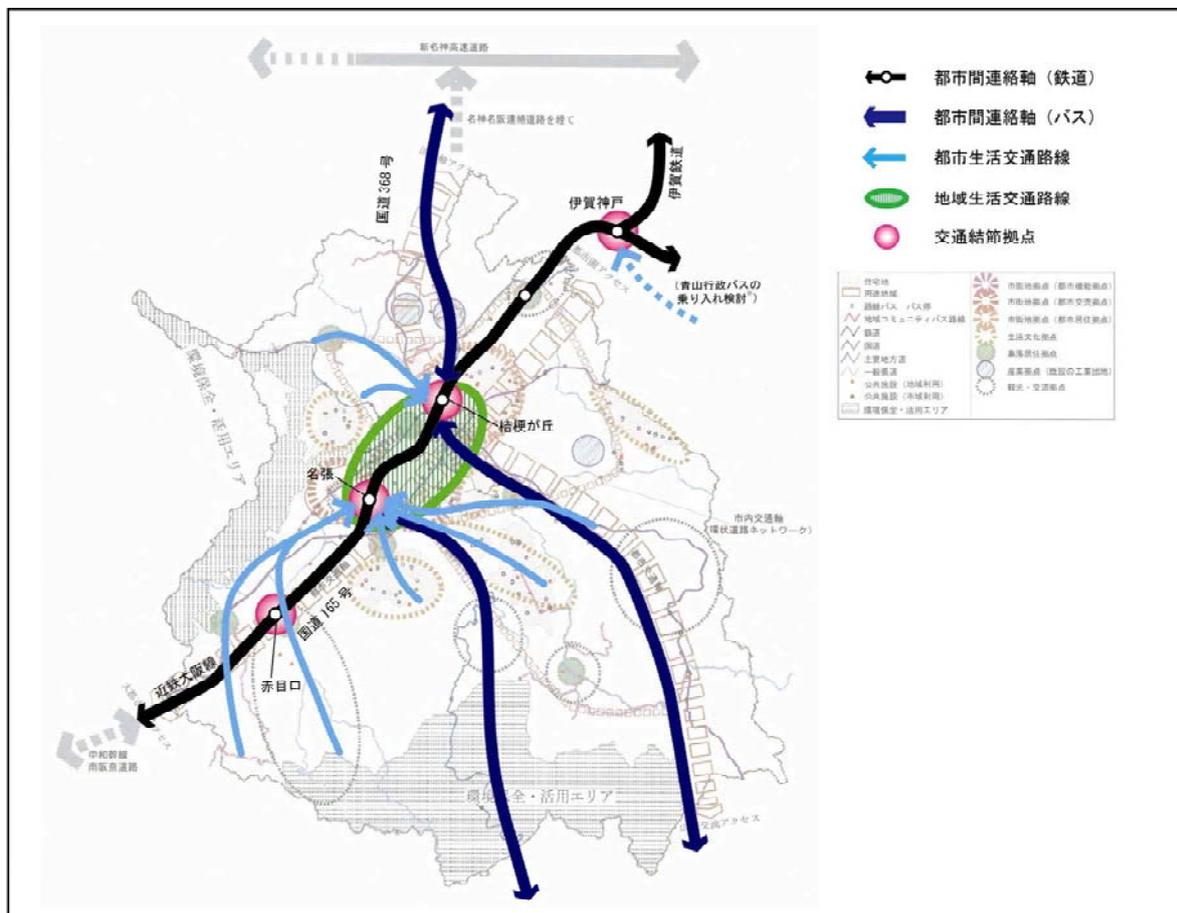
#### NW戦略2 鉄道駅、主要バス停における交通結節機能の強化

- 鉄道駅における交通結節機能強化（駅前広場整備、駐車場・駐輪場整備、レンタサイクルの実施等）
- バス待ち環境の向上（上屋整備、ベンチ設置等）

#### NW戦略3 利用者目線の公共交通環境整備

- 乗り継ぎに配慮したダイヤ設定
- 施設の利用時刻に配慮したダイヤ設定
- 利用者にわかりやすい情報の提供（バスロケーションシステム）
- ICカードの導入

図 名張市都市交通体系イメージ



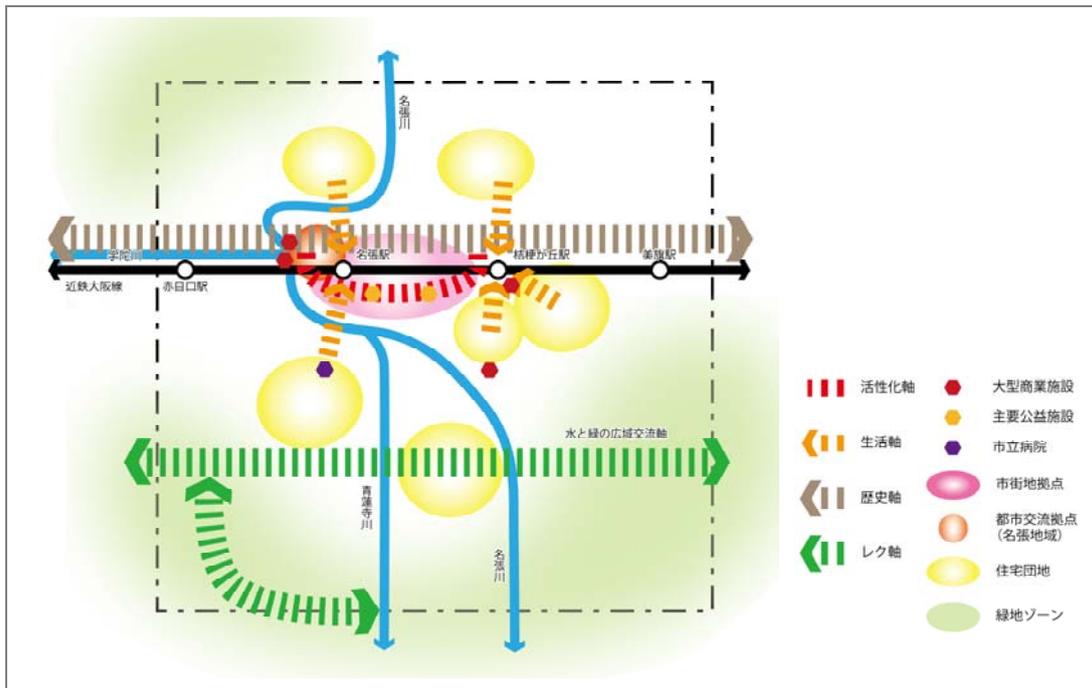
### 方針3 歩いて楽しい、みち空間の創出

- 歩行者戦略1 自転車・歩行者ネットワークの形成
- 歩行者戦略2 安全かつ快適な移動環境の創出

#### 歩行者戦略1 自転車・歩行者ネットワークの形成

- 中心市街地における回遊性を高め、交通結節点へのアクセス利便性向上に向けた自転車、歩行者ネットワークの形成
- レンタサイクルの拡充、サイクルポートの設置
- 円滑な移動環境の創出につながる新たな交通サービスの提供

図 歩行者・自転車ネットワーク形成イメージ図



#### 歩行者戦略2 安全かつ快適な移動環境の創出

- 安全で魅力ある道づくりの推進（自転車、歩行者の通行空間の拡大、バリアフリー化）
- 人が賑わい、交流できる「みち空間」の創出

図 自転車道整備の事例（高松市）

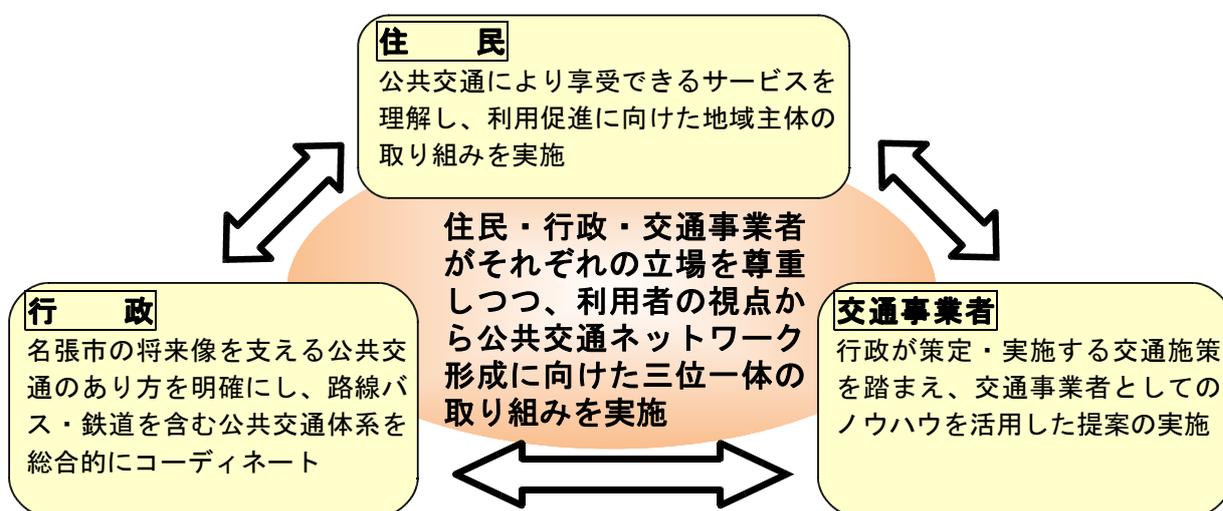


## 方針4 地域住民の生活行動パターンに応じた公共交通サービスの提供

### 生活戦略1 地域が主体となった地域の生活ニーズに応じた移動手手段の確保

- 必要に応じて特定地域の協議会等を組織化します。
- サービス水準は、各バス路線の機能（事業理念）を踏まえ、地域住民の参画による地域協議会（仮称）等を通じ、地域住民の生活パターンに応じて設定します。
- 定時定路線のバスによるサービスが適切ではないと判断できる場合は、デマンド交通等地域独自の交通手段（地域自主運行バス等）の導入を検討します。
- 地域生活交通路線の検討にあたっては、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します。
- 地域生活交通路線の運行にあたっては、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します。

図 地域生活交通路線の維持・活性化に向けた連携と役割分担



## 方針5 エコモビリティ関連施策の推進

- エコモビ戦略1 効率的な自動車利用を促進するTDMの実施
- エコモビ戦略2 過度な自動車利用を抑制するMMの実施
- エコモビ戦略3 低炭素型自動車の導入

### エコモビ戦略1 効率的な自動車利用を促進するTDMの実施

名張市の交通需要特性を考えた場合、効果的なTDM施策としては、通勤交通を対象とする「公共交通の利用促進」、「自転車利用の促進」、「交通需要の低減・平準化」が挙げられます。

表 名張市におけるTDM施策メニュー（通勤交通対応）

施策のねらい	施策の方向性	施策メニュー
過度な自動車交通への偏りの是正	公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通サービスの向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送力増強、始発・最終時刻の改善</li> <li>・定時性、速達性の確保</li> <li>・運賃制度の見直し</li> <li>・待ち合い環境の改善 等</li> </ul> </li> <li>●交通結節機能の強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・P&amp;R、K&amp;R、C&amp;R等乗り継ぎ環境の改善</li> </ul> </li> <li>●情報提供                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行に関する適切な情報提供</li> </ul> </li> </ul>
	自転車利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車道ネットワークの形成</li> <li>●自転車走行環境の向上</li> <li>●都心部におけるレンタサイクルの実施 等</li> </ul>
交通需要の効率化	自動車利用の仕方の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>●相乗り</li> <li>●社会習慣の見直し、自動車利用自粛</li> <li>●物流システムの合理化 等</li> </ul>
	交通需要の低減・平準化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●時差出勤</li> <li>●フレックスタイム 等</li> </ul>

### エコモビ戦略2 過度な自動車利用を抑制するMMの実施

交通行動の変容を促すため実施するモビリティ・マネジメントは、住民を対象としたMM、職場におけるMM、学校教育におけるMMがあり、通勤時に渋滞が発生する名張市においては、職場の通勤を対象としたMMが自動車交通の抑制に向けては効果的と考えられます。

### エコモビ戦略3 低炭素型自動車の導入

#### ● 誰もが利用しやすく、環境にやさしいバス車両の導入

高齢者、障がい者を始め、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の選択や、環境に配慮した低燃費・低公害車両の導入を図っていきます。

図 ノンステップバスの例



(資料：国土交通省HP)

図

図 電動バスの例



(「電気自動車等の導入による低炭素型都市内交通空間の検討調査：国土交通省」)