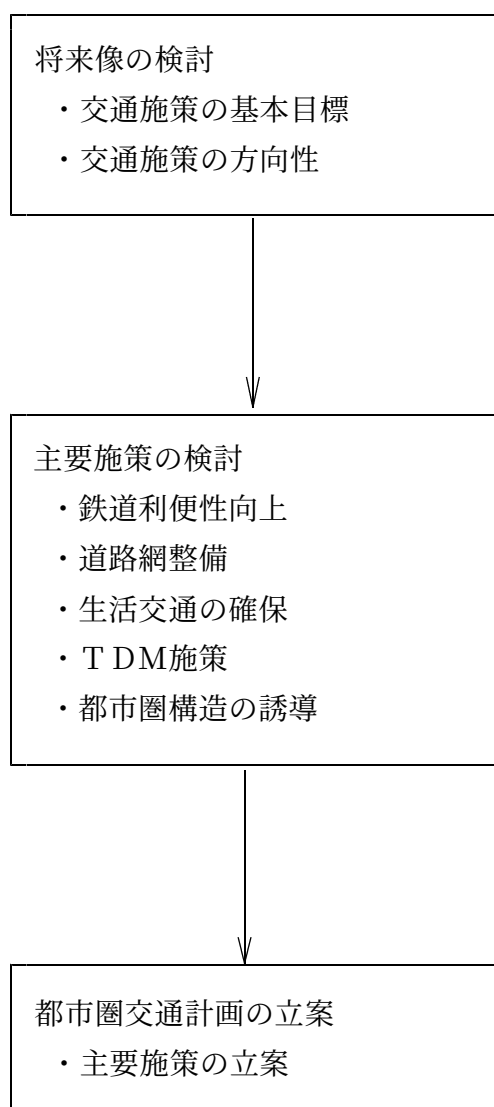


1 調査目的

本都市圏では、平成15年度にパーソントリップ調査、交通に関する意識調査等の実態調査を実施しマスターファイルを作成するとともに、平成16年度に現況交通課題の把握、将来交通量予測モデルの作成、将来都市構造の検討を行った。

本業務では、これまでの検討結果をもとに、総合都市交通体系のあり方を検討し、伊賀都市圏の交通計画の策定を行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

4-1 伊賀都市圏の交通課題と交通施策の方向性

伊賀都市圏の現況交通課題、趨勢的な将来交通の見通し、都市づくりの基本方針を踏まえ、「時代とともに変えていくべきもの」「変えるべきでないもの・大事にするもの」として5つの基本目標を設定した。また、目標を達成するために必要な施策として、「鉄道利便性の向上」「道路網整備」「歩行者・自転車空間の確保」「生活交通の確保」「TDM施策」「都市圏構造の誘導」「観光施策との連携」の主要施策を抽出した。

図表 交通施策の基本目標と交通施策の方向性

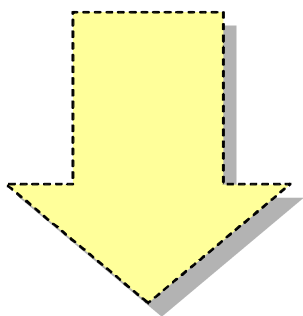
現況交通課題

- ＜道路網＞
 - ・道路網の整備
 - ・自転車・歩行者空間の確保
- ＜公共交通＞
 - ・鉄道利用者の利便性と快適性に資するサービス水準の向上
 - ・鉄道端末交通の利便性向上
 - ・生活交通の確保

将来交通の見通し（趨勢的な将来交通のすがた）

- ＜将来の都市・交通の見通し（趨勢）＞
 - ・人口減少、高齢化、中心市街地の衰退
 - ・名張市内ゾーン相互間、上野新都市ゾーン関連流動の増加
 - ・高齢者トリップの増大、公共交通分担率の低下 など

都市づくりの基本方針 （都市マスタープラン）



【伊賀のまち、不易流行（ふえきりゅうこう）、歩みゆく】

＜用語解説＞

不易流行（ふえきりゅうこう）：（芭蕉の俳諧用語）不易は詩的生命の基本的永続性を有する体。流行は詩における流転の相で、その時々の新風の体。この二体は共に風雅の誠から出るものであるから、根本においては一に帰すべきものであるという。

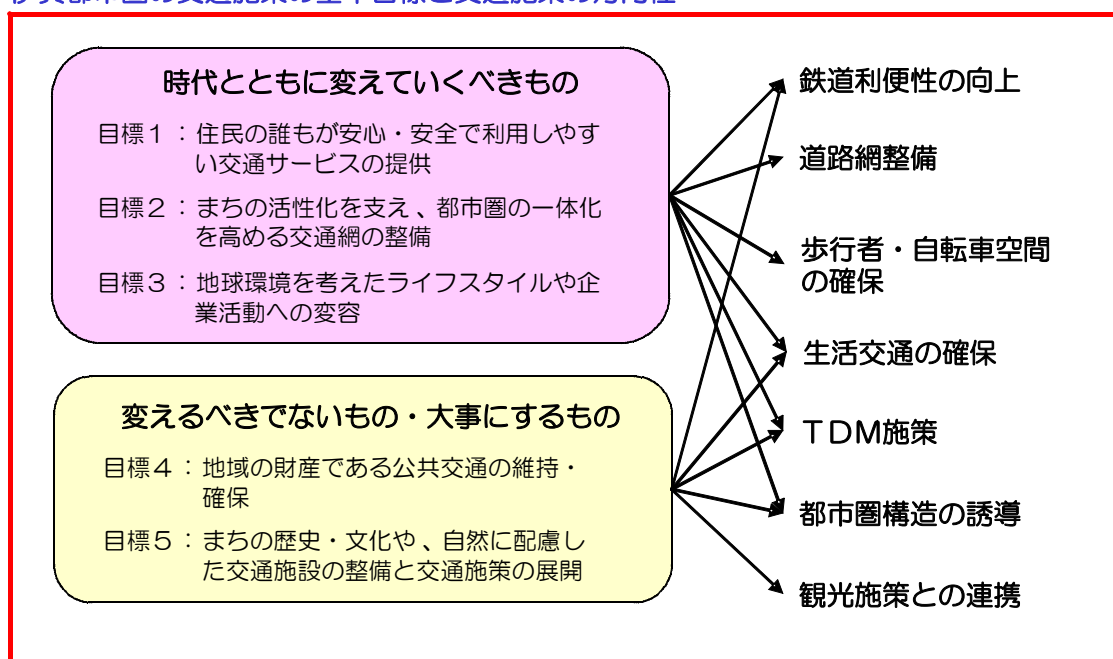
【以上出典「広辞苑」】

まちづくりにおいても“変わるこたない永続性”と“時代とともに変化する流動性”が重要であることから、基本理念として位置づけたもの。

＜将来の都市構造（交流拠点の形成と連携軸による相互連携）＞

- ・交流拠点
都市（上野・名張核都市）、副次（上野新都市）、地域（支所、主要鉄道駅周辺）
- ・連携軸
広域連携軸、圏域間連携軸、域内連携軸（伊賀コリドール等）

伊賀都市圏の交通施策の基本目標と交通施策の方向性



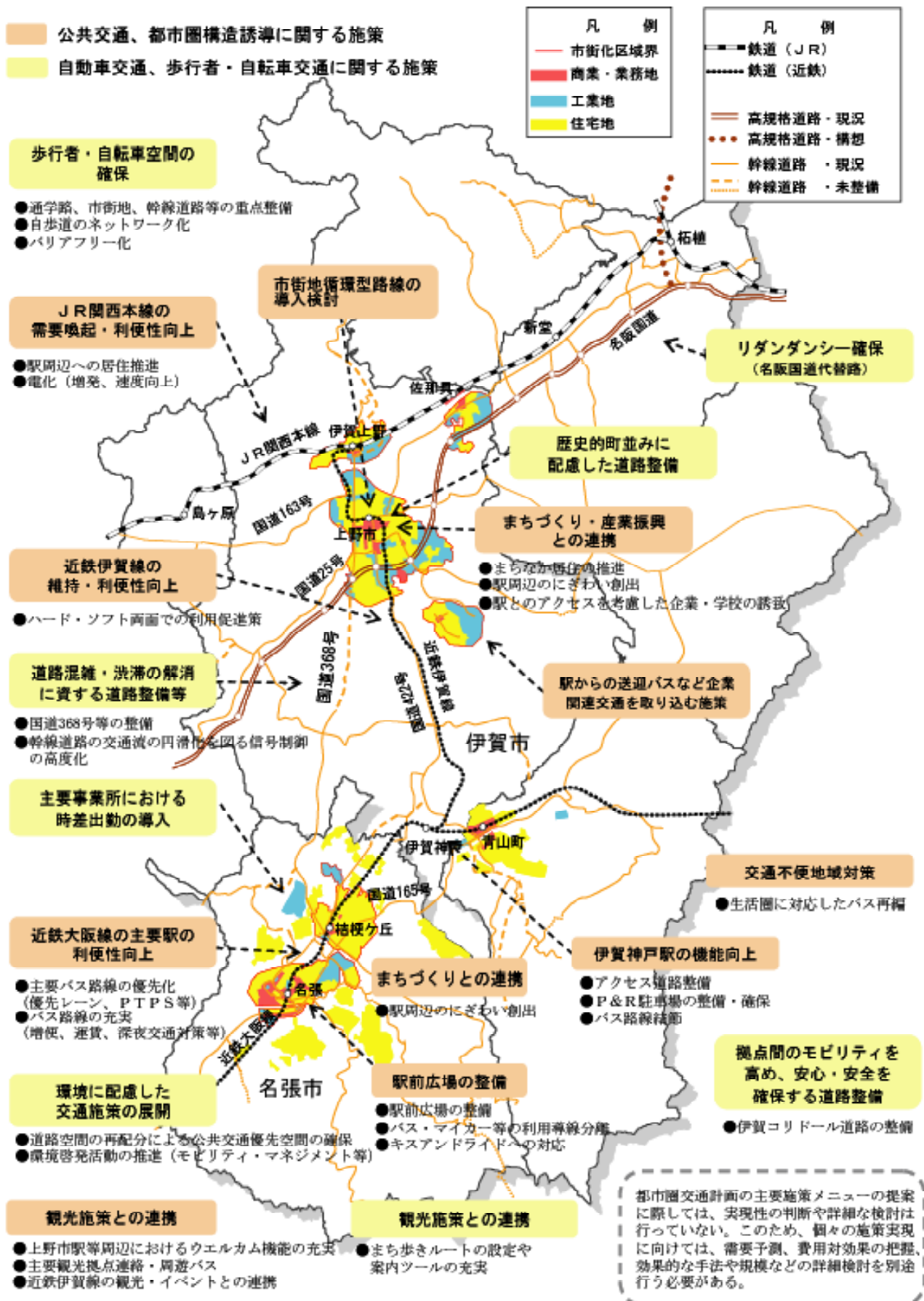
4-2 都市圏交通計画の立案（主要施策の提案）

伊賀都市圏における主要施策展開の考え方と施策メニューは以下のとおりであり、本検討においては、個々の施策の具体的検討に主眼をおくのではなく、都市圏域全体で望ましい方向性を検討することで、関係者がその考え方を共有しつつ、施策展開を行うことを目的に、広域的視点からみた交通面の将来像の評価と、有効な施策提案に主眼をおいた都市圏交通計画を立案した。

図表 主要施策メニュー（案）

主要施策	施策展開の考え方	主要施策メニュー
鉄道利便性の向上	☐ 近鉄大阪線については名張駅等の主要駅におけるバス交通の優先化等によるアクセス利便性の向上 ☐ 近鉄伊賀線については存続維持に向けた利用促進策の展開及びサービス水準向上 ☐ JR関西本線の利便性向上	■近鉄大阪線の主要駅の利便性向上 ・主要バス路線の優先化（優先レーン化、PTPS導入等） ・バス路線の充実（増便、運賃、深夜交通対策等） ・伊賀神戸駅の機能向上（道路整備、P&R駐車場、バス路線結節） ■近鉄伊賀線の維持・利便性向上 ・ハード整備、ソフト施策両面での利用者促進の検討 ■JR関西本線の利便性向上 ・駅周辺への居住推進（駅勢圏人口の増加） ・電化による速度アップ、本数増加など基礎的なサービス水準の向上 ・駅アクセスの利便性向上（道路整備、駐輪場、P&R、K&R等） ■その他の施策 ・まちづくりや産業振興との連携
道路網整備（幹線道路整備）	☐ 道路の役割の明確化による効率的な道路網の整備と将来都市構造の構築	■道路混雑・渋滞の解消に資する道路容量の拡大 ・国道368号等の主要幹線道路の整備 ■交通拠点間のモビリティを高め、地域の安心・安全を確保する道路ネットワークの整備・確保 ・伊賀コリドール道路（循環型道路）の形成 ・リダンダンシーの確保（名阪国道代替路） ■その他の施策 ・歴史的町並みに配慮した道路整備 ・幹線道路の交通流の円滑化を図る交通制御の高度化
歩行者・自転車空間の確保	☐ 自歩道整備による歩行者・自転車走行空間、安全性の確保	■歩行者・自転車走行空間の確保 ・通学路、市街地、幹線道路等での自歩道の整備 ■自歩道のバリアフリー化、ネットワーク化
生活交通の確保策	☐ 高齢者等の生活交通実態に応じた適切な生活交通網の確立	■合併後の伊賀市における生活交通網の再構築の検討 ・交通不便地域対策 ・市街地循環型路線の導入検討
TDM施策	☐ 主要事業所における通勤マネジメントへの働きかけ ☐ 鉄道やバスの利便性向上による自動車から公共交通への転換	■主要事業所における時差出勤の推進 ■その他の施策 ・駅からの送迎バスなど企業関連交通を取り込む施策 ・環境啓発活動の推進 （官民によるノーマイカーデーなどキャンペーンの取り組み、住民、企業を対象とした交通行動変容の働きかけ（モビリティ・マネジメント））
都市圏構造の誘導	☐ 歴史的まちなみや商業集積がある既成市街地の魅力ある市街地形成 ☐ 市街地における公共交通の利便性向上	■市街地への人口誘導の検討 ■市街地への商業施設誘致による魅力向上の検討 ■公共交通のアクセス性、回遊性の確保・向上 ・市街地循環型路線など
観光施策との連携	☐ 「伊賀の国」の玄関口としての交通結節点の情報拠点化 ☐ 歴史や地域の文化を活かしたまち歩き観光の推進	■伊賀地域への南北の玄関口となる近鉄上野市駅、近鉄名張駅周辺におけるウェルカム機能（伊賀地域全体に関するインフォメーション機能など）の充実 ■主要観光拠点に連絡・周遊するバス路線の充実 ■近鉄伊賀線の観光・イベントとの連携 ■まち歩きルートの設定や案内ツール（サインやマップ）の充実

図表 主要施策メニュー（案）



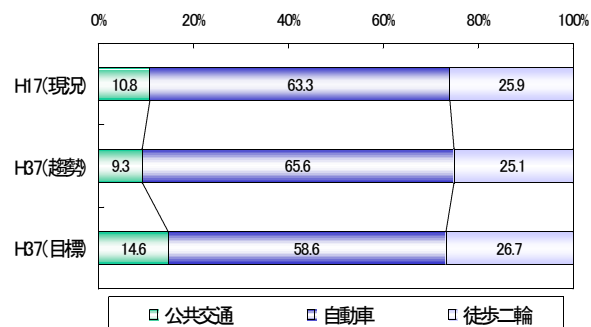
4-3 都市圏交通計画の評価

都市圏交通計画の評価に当たっては、都市圏交通の基本目標に応じた評価指標を設定し、交通施策の効果を検討した。その結果、「道路網整備」を中心として交通施策を大きく変更しない場合（趨勢型将来）に比べ、「土地利用施策」「公共交通施策」「TDM施策」の主要施策を組み合わせて公共交通の利便性向上等を図った場合（目標型将来）において、公共交通の利用割合、道路交通の円滑化、二酸化炭素排出量など、多くの指標で高い改善効果がみられており、これらの主要施策を適切に組み合わせて展開していくことで、自動車と公共交通がともに使いやすく、自動車に過度に依存しない総合交通体系の確立を図っていくことが必要である。

●代表交通手段別構成比の見通し

- 趨勢型将来では、免許保有率の高まり、少子高齢化の趨勢的な人口構造変化を背景に、道路網整備を中心とした交通施策により、自動車利用割合の増加、公共交通利用割合の低下が予想されます。
- 公共交通の利便性向上等を図った目標型将来では、公共交通の利用割合が14.6%まで高まることが予想されます。
- 伊賀都市圏は、東西方向はJR関西本線、近鉄大阪線、南北方向は近鉄伊賀線が都市圏の骨格を形成し、現況においても県内他地域に比べ公共交通の利用割合が高い地域です。これらの公共交通を有効に活用し、公共交通と自動車をバランスよく利用する交通体系を構築していくことが必要です。

■代表交通手段別構成比の見通し



■三重県内他地域との分担率の比較（現況）

地域	公共交通	自動車	徒歩二輪
伊賀	10.8	63.3	25.9
桑名員弁	10.0	62.1	27.8
四日市	8.9	62.3	28.9
鈴鹿亀山	5.9	66.8	27.3

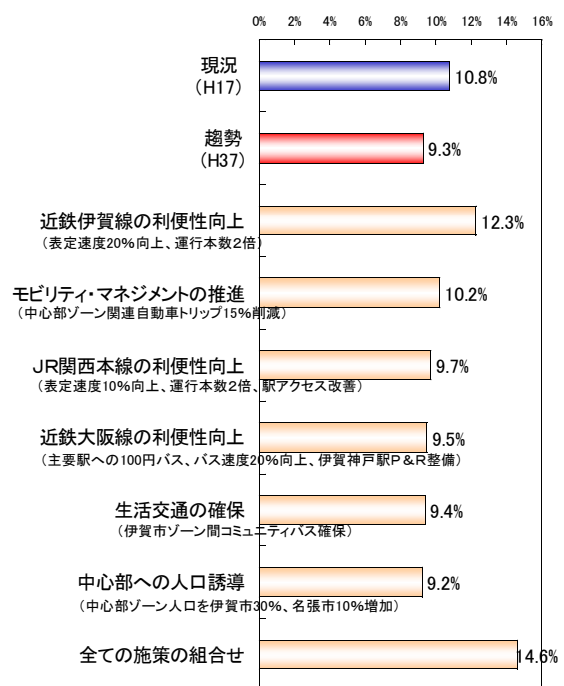
●主要施策による公共交通分担率の変化

- 主要施策による公共交通分担率の変化をみると、近鉄伊賀線の利便性向上による影響が最も大きく、公共交通分担率は趨勢の9.3%から12.3%まで高まると予測されます。
- 趨勢的には鉄道利用トリップの大幅な減少が想定されますが、近鉄伊賀線の利便性向上を図ることで、鉄道利用トリップ数の維持・増加が期待されます。

■近鉄伊賀線の利便性向上有無別にみた鉄道利用トリップ数



■主要施策による公共交通分担率の変化

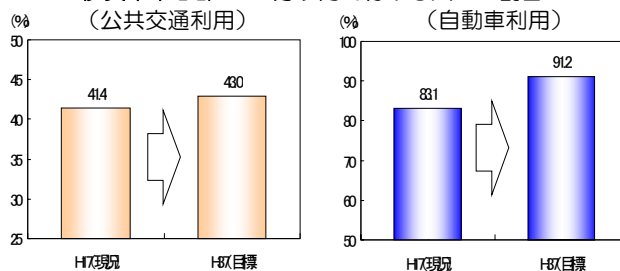


(注) 施策の実施内容は既存の事例等を参考に設定した。

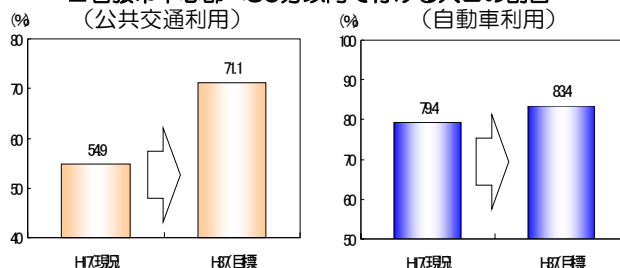
●中心部へのアクセシビリティからみた効果

○中心部ゾーンへの30分以内で行ける人口の割合は、道路網の整備や鉄道利便性向上により、伊賀市中心部、名張市中心部ともに増加し、中心部へのアクセシビリティが向上します。

■伊賀市中心部へ30分以内で行ける人口の割合
(公共交通利用) (自動車利用)



■名張市中心部へ30分以内で行ける人口の割合
(公共交通利用) (自動車利用)

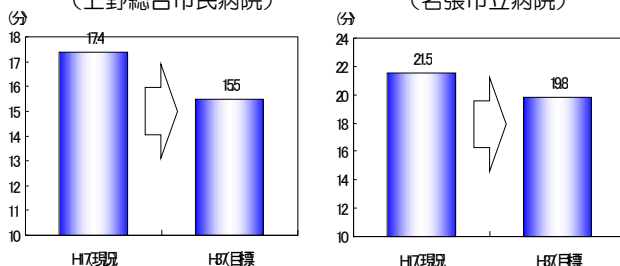


●主要病院へのアクセシビリティからみた効果

○伊賀市、名張市の主要病院への平均到達時間は約10%短縮し、安心・安全が高まります。

(注) 病院への平均所要時間は走路配分結果から算出されるゾーン間所要時間とゾーン別人口の重み付け平均値で算出した。

■主要病院への平均所要時間の変化(自動車利用)
(上野総合市民病院) (名張市立病院)

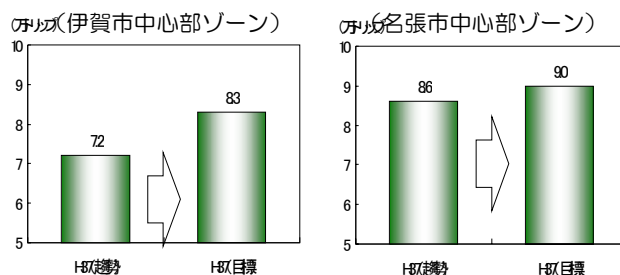


●中心市街地活性化からみた効果

○中心部ゾーンへの人口誘導を図った目標型将来では、趨勢型に比べ都市活動量が増加し、中心市街地の活性化が期待されます。ただし、一層の市街地活性化のためには、人口誘導だけでなく、商業施設誘致など市街地の魅力向上の検討が必要です。

(注) 中心部ゾーンへの人口誘導は、伊賀市中心部は過去20年前の人口水準に戻すことを想定し概ね30%増加とし、名張市中心部は開発計画における人口想定を参考に10%増加を想定した。

■中心部ゾーンの都市活動量(ゾーン関連トリップ数)



●二酸化炭素排出量の見通し

○自動車の走行に伴う二酸化炭素排出量を予測すると、現況の1,343トン/日に比べ、趨勢型将来では1,216トン/日、目標型将来では1,133トン/日まで削減されることが予測されます。

○目標型将来では現況に比べ約16%の二酸化炭素排出量の削減となり、地球環境の改善の面からも効果が期待されます。

■自動車走行に伴う二酸化炭素排出量の見通し
(t-CO2/日)

