

(様式－1 表紙)

1 調査名称

平成27年度 名張市都市総合交通戦略調査業務

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27年8月5日～平成28年3月30日

5 調査概要

名張市では、平成21年度に「都市マスタープラン」を改定し、持続可能な集約連携型の都市構造を目指しており、その実現に向けては平成24年度策定の「名張市総合都市交通マスタープラン」において、道路整備や公共交通に関する総合的な方針の検討を進め、平成25～26年度には、都市計画道路の見直し検討、バス停留所等の改善検討、自転車利用環境の整備形態など、個別モード別の検討を進めてきたところである。

平成27年度においては、過年度までの検討結果を踏まえ、「名張市総合都市交通マスタープラン」の基本目標の達成に必要な各種ハード整備及びソフト施策が効果的かつ効率的に組み合わせられた施策パッケージとともに、基本目標の達成により市民等へもたらされる効果（アウトカム）を検討・作成するものである。また、これら施策パッケージの中から、優先的かつ重点的な展開が必要な施策・事業を重点プロジェクトとして抽出し、実施内容、時期、主体等のアクションプログラムを作成するものである。

なお、平成28年6月にパブリックコメントを実施し、広く市民等から意見を募集し、必要に応じて調査結果への反映・加筆等を行った後、公表を予定している。

(様式－2 a 調査概要)

I 調査概要

1 調査名

平成27年度 名張市都市総合交通戦略調査業務

2 報告書目次

序章. はじめに

1. 都市交通に関する課題整理

- (1)集約連携型都市の実現に向けた基本目標
- (2)個別課題の内容

2. 名張市の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
- (2)都市交通施策の基本方針

3. 名張市都市総合交通戦略

- (1)戦略プラン
- (2)重点地区の選定
- (3)両地域の特徴
- (4)名張駅地区における重点プロジェクト
- (5)桔梗が丘駅周辺地区の重点プロジェクト

4. 戦略の実現に向けて

- (1)評価・推進体制
- (2)アクションプログラム

(様式－2 b 調査概要)

3 調査体制

地域公共交通会議にて協議・調整

4 委員会名簿等

名張市地域公共交通会議 委員名簿

	所属	役職	氏名	備考	
(1)利用者又は住民の代表者	市民公募		木寺 正仁		
	市民公募		橋本 マサ子		
	市民公募		都志見 耀代		
(2)地域づくり組織及び関係団体の代表者	地域づくり代表者会議 副会長	監事	室谷 芳彦		
	名張市老人クラブ連合会 女性部 副部会長		松本 節子		
	名張市身体障害者互助会 会長		清水 系慈		
	名張市保育所(園)保護者会連絡協議会 会長		藤本 孝一		
	名張市民生委員児童委員協議会連合会 副会長	オブザーバー	福山 悦子		
	名張商工会議所 総合商業部会長	オブザーバー	勝木 祥文		
	(3)学識経験者	名城大学理工学部 教授	副会長 兼 座長	松本 幸正	
		近畿大学工業高等専門学校 准教授		中平 恭之	
(4)公共交通事業者の代表者又はその指名する者	近畿日本鉄道株式会社鉄道本部 企画統括部営業企画部 部長		福嶋 博		
	三重交通株式会社伊賀営業所 所長		仲 範和		
	深山運送有限会社 代表取締役社長		深山 美芳		
	株式会社メイハン 代表取締役		田畑 博		
(4)公共交通事業者関係団体の代表者又はその指名する者	三重近鉄タクシー株式会社名張営業所 所長		濱口 良義		
	公益社団法人 三重県バス協会		豊永 育子		
	三重交通労働組合伊賀支部 支部長		森澤 淳		
(6)道路管理者又はその指名する者	伊賀建設事務所 副所長	監事	岩崎 彰		
(7)公安委員会の長又はその指名する者	名張警察署交通課 課長		清水 和彦		
(8)三重運輸支局長又はその指名する者	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官		野田 敏幸		
(9)関係行政機関の職員	三重県地域連携部交通政策課 課長		福田 由佳		
	国土交通省中部地方整備局 建政部都市整備課 課長補佐	オブザーバー	片岡 広一		
	三重県国土整備部都市政策課 課長補佐兼都市計画班長	オブザーバー	橋本 賢二		
(10)名張市職員	名張市都市整備部 部長		松本 壽次		
	名張市地域部 部長		奥村 和子		
(11)名張市副市長	名張市副市長	会長	前田 國男		

(様式－３ a 調査成果)

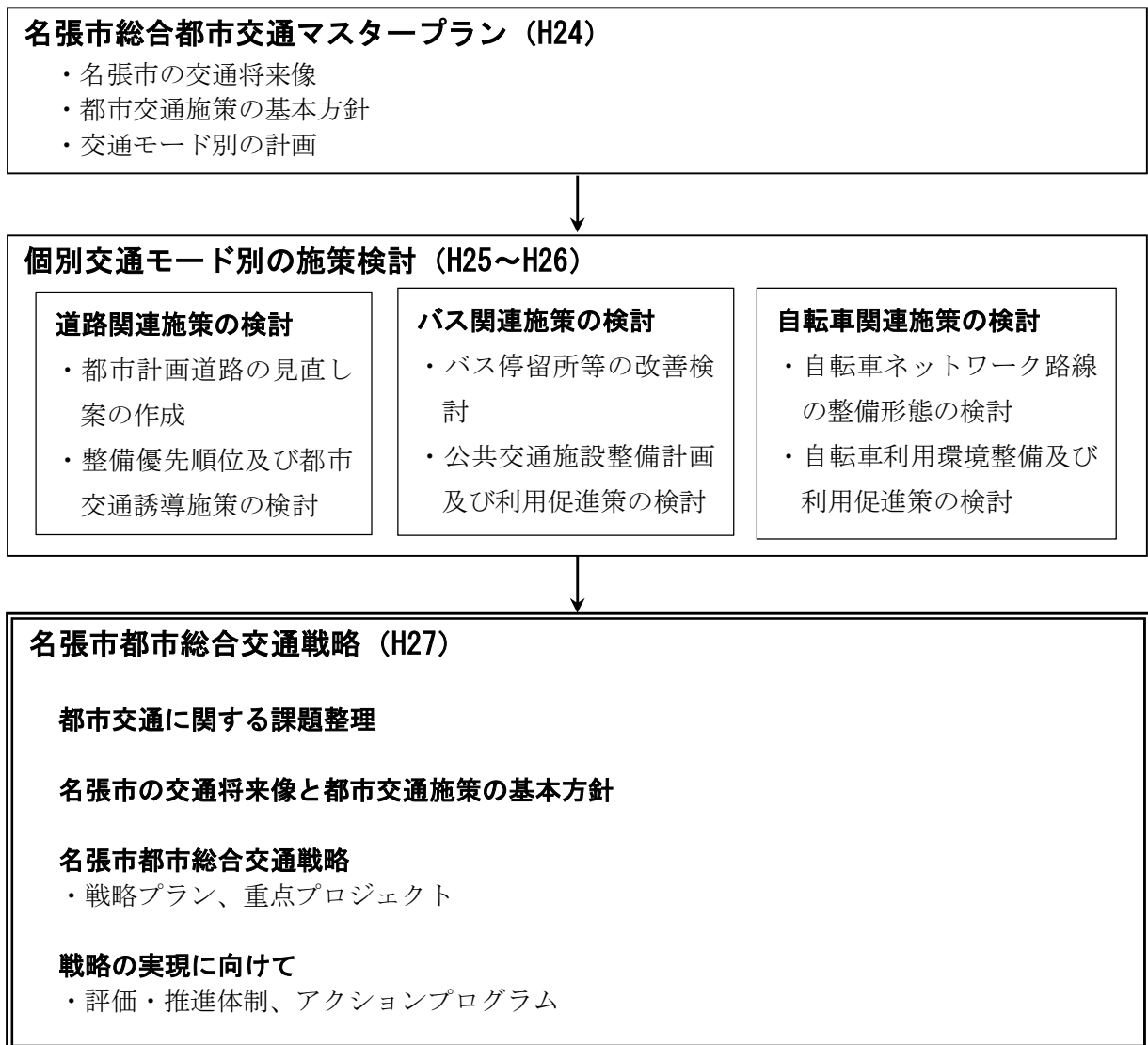
II 調査成果

1 調査目的

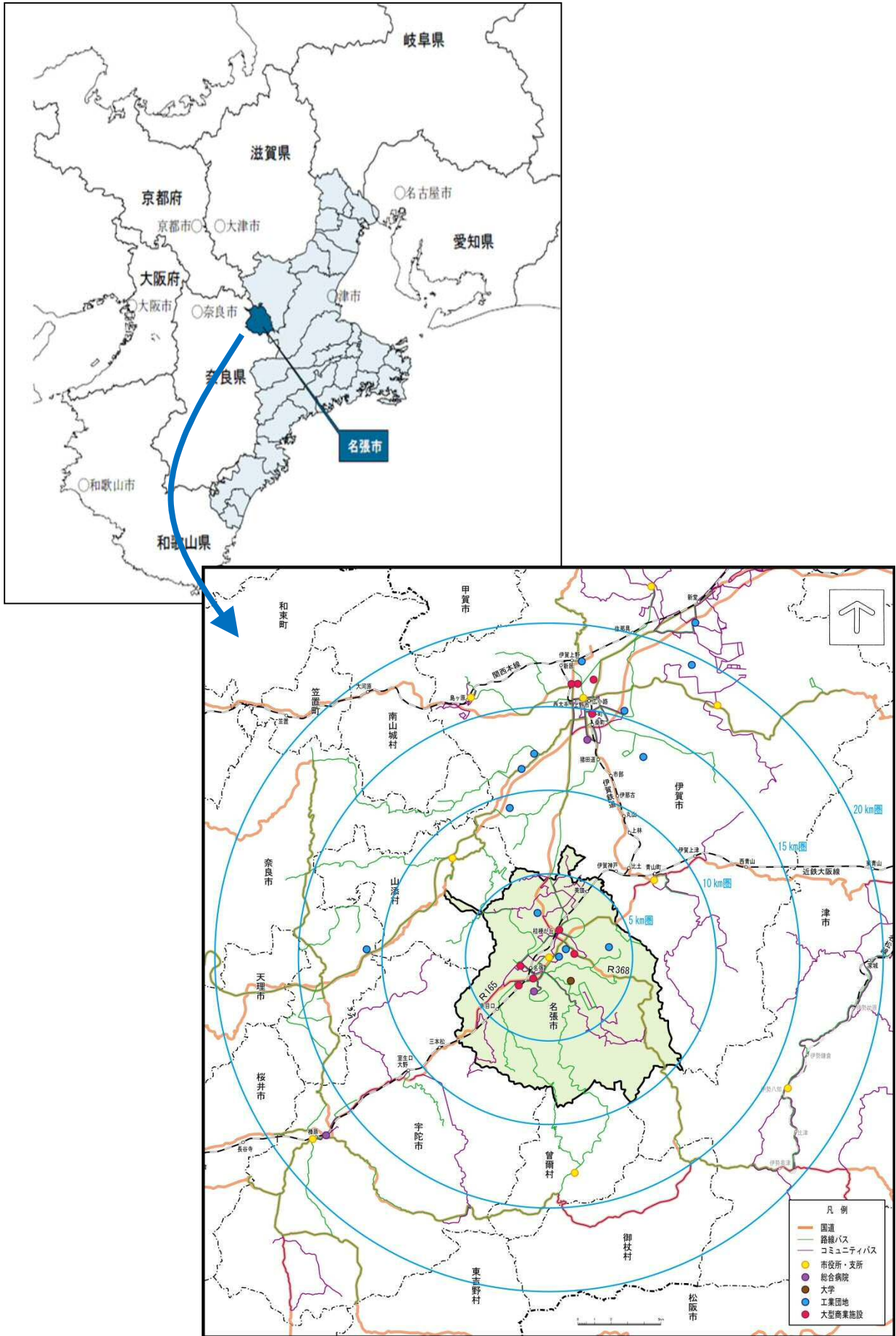
平成24年度に策定した「名張市総合都市交通マスタープラン」において、道路整備や公共交通に関する総合的な方針の検討を進め、平成25年度から平成26年度には、都市計画道路の見直し検討、バス停留所等の改善検討、自転車利用環境の整備形態など、個別モード別の検討を進めてきたところである。

これらを踏まえ、平成27年度においては、基本目標の達成に必要な各種ハード整備及びソフト施策が効果的かつ効率的に組み合わせられた施策パッケージを検討・作成するとともに、優先的かつ重点的な展開が必要な施策・事業を抽出し、実施内容、時期、主体等のアクションプログラムを作成することを目的としている。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1) 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 なばり

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

*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

*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

都市交通施策の基本方針

期待される効果

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

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。

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。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。

2) 戦略プラン

基本目標 1 : ひとにやさしい交通まちづくり

○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

- **まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成**
 - ・まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編
 - ・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**
 - ・定時性の確保、乗り継ぎ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
 - ・ノンステップバスなどの低床車両の導入
- **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**
 - ・地域が主体となった地域生活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
 - ・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**
 - ・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**
 - ・通学路安全対策の検討、実施
 - ・ガイドラインに基づく整備形態の分類、整備形態に応じた空間確保、
 - ・段差解消などのバリアフリー化
 - ・ゾーン 30 等交通安全の確保に係る交通施設の整備・充実
 - ・国道 165 号、県道上野名張線などの歩道整備
 - ・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**
 - ・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
- **TDM の実施による都市交通の誘導**
 - ・公共交通の利用促進（パーク&ライド、サイクル&バスライドの推進、情報・案内の提供など）
 - ・自転車利用の促進（自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実など）
- **MM の実施による過度な自動車利用の抑制**
 - ・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

○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。

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

- ・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 4 車線化拡幅

➤ 東西・南北の都市交通軸の整備

- ・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

- ・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などの未整備区間の整備・改良

➤ 都市計画道路の見直し

- ・都市計画道路の見直し方針に基づく変更手続きの実施

➤ 道路整備プログラムの作成

- ・道路整備プログラムに基づく整備優先順位の設定・調整

➤ バス定時性を確保する道路整備・改良

- ・(都)黒田西原町線、(都)平尾南町下比奈知線、東町中川原線の整備および国道 368 号の 4 車線拡幅
- ・夏見交差点および蔵持町原出交差点の改良検討および信号現示の適正化

自転車・歩行者計画

➤ 自転車・歩行者ネットワークの形成

- ・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

- ・質の高い空間および休憩施設、交流の場の整備
- ・乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクルの充実
- ・サイン計画、情報・案内板などの整備
- ・歴史、文化、自然などの地域資源や観光資源の活用やまちづくりとの連携によるイベント開催など
- ・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)、ウォーキングイベントの開催

公共交通体系計画

➤ まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成

- ・まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編
- ・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

- ・乗り継ぎ環境の整備とバリアフリー化による利便性の確保

➤ 名張駅および桔梗が丘駅における円滑かつ安全な広場機能の確保

- ・動線分離の明確化(通過交通の排除)、一般車駐停車の排除(違法駐車取締)、名張駅西口駅前広場の整備

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

- ・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など)

○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。

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
 - ・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
 - ・自動車利用の仕方の工夫（相乗り、ノーマイカーデーなど）や交通需要の低減・平準化（時差出勤など）
 - ・公共交通の利用促進（公共交通サービスの向上など）
 - ・自転車利用の促進（自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実など）
- MM の実施による過度な自動車利用の抑制
 - ・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
- 低炭素型まちづくりの推進
 - ・自動車利用の抑制、エコドライブの推進

○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。

基本目標 4 : 災害に強い安心・安全な交通まちづくり

○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
 - ・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
 - ・避難路などにおける道路機能の確保と整備・改善

○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。

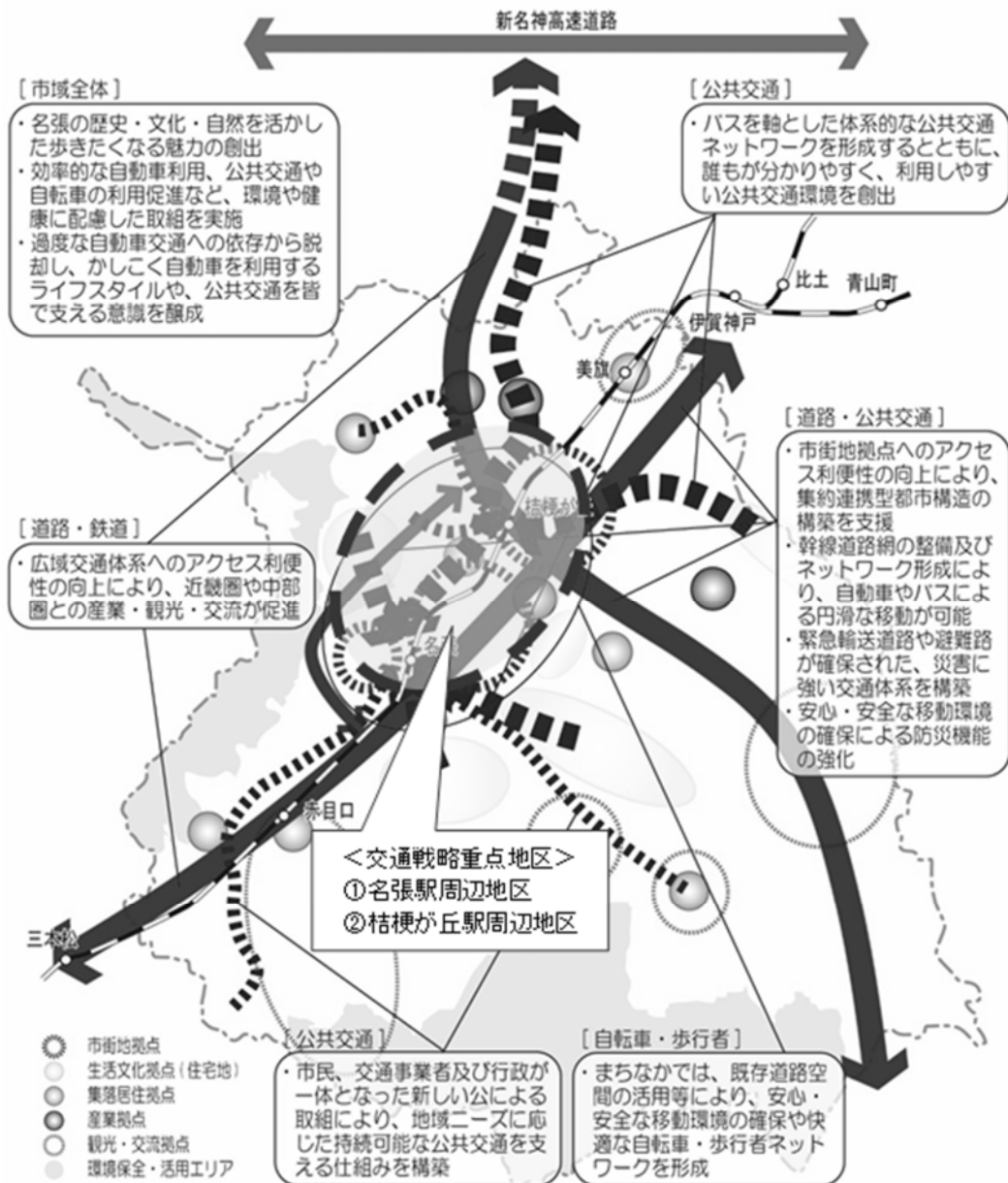
3) 重点プロジェクト

現在の市街地の状況は、都市機能が拡散し、低密度な市街地が形成されつつあります。しかし、このような状況を放置するとその現象は進み、都市経営コスト、環境への負荷、高齢者などの移動困難者の増加が懸念されます。

そのため今後求めるべき市街地像としては、圏域内の中心市街地や駅周辺等を、都市機能の集約を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点を圏域内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、圏域内の多くの人にとっての暮らしやすさと圏域全体の持続的発展を確保する集約型都市構造が求められます。

名張市総合都市交通戦略は、本市の将来都市像（集約連携型都市構造）の実現に向け、拠点を連携する軸としての機能を担う交通施策を展開します。その中で、本市の将来都市像は、名張駅～桔梗が丘駅間を市街地拠点として各種都市機能の集約・充実により、都市の健全な発展を目指しています。

これらより、本市の拠点形成の核となる名張駅、桔梗が丘駅を中心とした地区をまちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進する重点地区として位置づけます。



①名張駅地区における重点プロジェクト

<基本目標>

コンパクトで暮らしやすく、かつ歴史資源と共存する道路整備

<交通計画の基本方針>

■歴史的まちなみに配慮した都市計画の見直し

- ・既決定の都市計画道路のうち、初瀬街道沿いなどの歴史的な地区を分断する区間については都市計画の廃止、もしくは現道幅員に合わせた計画幅員の変更などにより、まちなみや歴史的建造物の保全を図ります。

■名張駅前広場の整備

- ・名張駅西口駅前広場の整備を行い、公共交通の利便性を高めます。

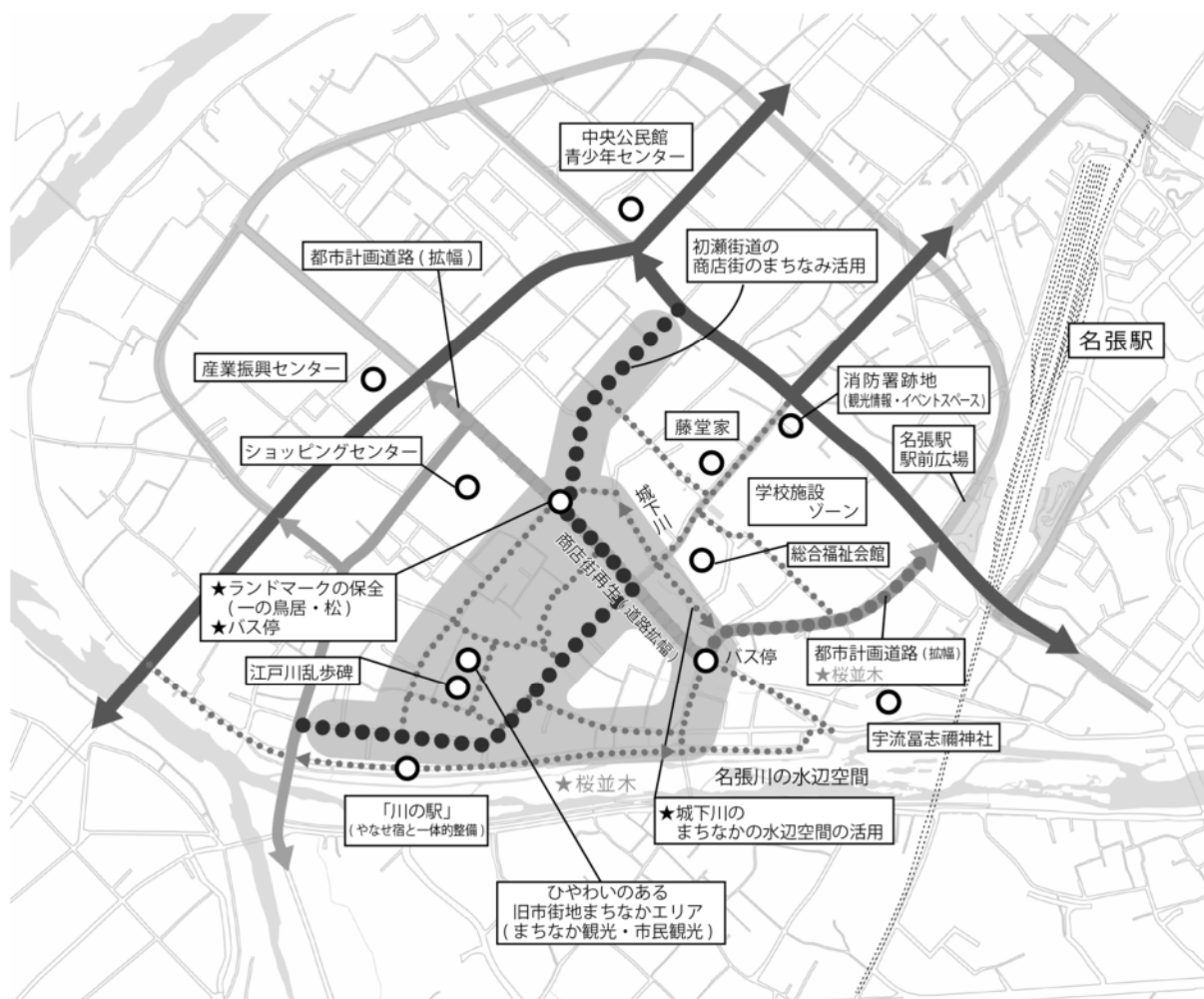
■バス路線の整備

- ・中心市街地の外郭をなす環状道路の整備により、環状線上にバス停留所を密に配置し、公共交通の利便性を高めます。

■城郭内と城下町、街道を巡る歩行者、自転車ネットワークの形成

- ・区内を通過する 3.5.10 本町夏秋線（3.5.16 より西の区間）をはじめ、宿場町の道路、初瀬街道については、まちなかを巡る歩行者、自転車優先の道路として位置づけます。

図 名張地区のまちづくり方針図



②桔梗が丘地区における重点プロジェクト

<基本目標>

『交通結節点』から『交流結節点』へ

- 公共交通で集まり、そこで集える場として、桔梗が丘駅前を再構築する -

<交通計画の基本方針>

■桔梗が丘駅東口駅前広場の再整備

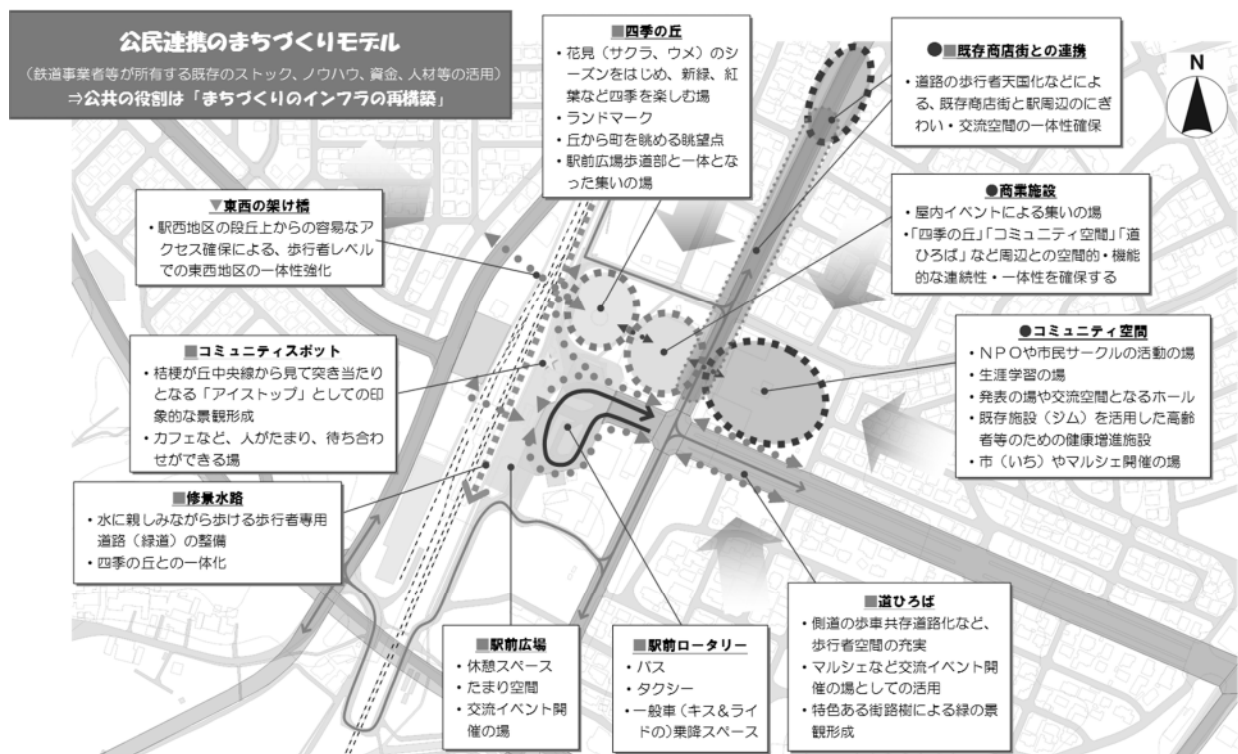
- ・ 駅端末交通需要の変化（乗降客数の減少、パーク&ライド需要の減少など）や、コミュニティバスによる地域内公共交通ネットワークの充実など、交通需要の量と質の変化に的確に対応した交通広場機能の再配置を図ります。
- ・ 交通機能とにぎわい機能（交流空間）とのバランスを考慮した再整備を図ります。

■駅前道路網の再編

- ・ 東口駅前広場の通過交通の排除、歩行者滞留空間の充実を目的とした道路ネットワークの再編を図ります。また、市道桔梗が丘中央線、市道桔梗が丘23号線における街路樹の一部撤去を通じた道路空間の再配分による自転車通行空間の創出を図ります。

■駅東西を結ぶ架け橋づくり

- ・ 駅東口を中心に進める市民交流機能ゾーンへ、西部地区の居住者もアクセスしやすいよう、歩行者デッキなど、鉄道東西の一体化を図ります。



にぎわい・交流空間の形成のための施策

- （公共と民間の協働）駅前広場、桔梗が丘中央線の活用と「四季の丘」再整備によるにぎわい・交流空間
- （主に民間）空き店舗のコンバージョンによるコミュニティ空間と既存商業施設によるにぎわい・交流空間
- ▼（主に公共）駅西地区と駅東地区のにぎわい・交流空間を結ぶ「東西の架け橋」づくり

4) 成果指標

基本目標の達成により市民や各交通利用者へもたらされる効果について、成果指標として以下に設定します。

	成果指標・現況値	目標値	データ先
総合交通戦略全体	・公共交通の利用機会（月に数回以上）平日 34.2%（H27）、休日 23.8%（H27）	平日 37.6%以上 休日 26.1%以上	名張市（市民アンケート）
	・市内の交通環境に対する満足度割合 37.6%（H27）	40.6%以上	名張市（総合計画市民意識調査）
	・市民の外出頻度（週に1回以上）約 87%（H22 平日）	87%以上	名張市（交通に関するアンケート調査）
	・出発地から目的地までの所要時間 60 分未満の割合約 83%（H22 平日）	83%以上	
基本目標 1 ひとにやさしい交通まちづくり	・公共交通利用者数（人/年）（H26）広域幹線（鉄道）（定期外）122.5 万人、広域準幹線（路線バス）45.5 万人、市内幹線（路線バス）232.1 万人、市街地循環（ナッキー号）4.2 万人、地域交通（地域コミュニティバス）2.1 万人	広域幹線 122.5 万人以上、広域準幹線 45.5 万人以上、市内幹線 232.1 万人以上、市街地循環 4.4 万人以上、地域交通 2.5 万人以上	交通事業者、名張市
	・低床バスやバリアフリー対応バス導入数 対象車両数/乗合バス=39 台/65 台（H27）	39 台以上	交通事業者
	・公共交通に対する評価（H27） 鉄道 79.5%、路線バス 63.1%、ナッキー号 61.4%、地域コミュニティバス 71.8%	鉄道 79.5%以上、路線バス 63.1%以上、ナッキー号 61.4%以上、地域コミュニティバス 71.8%以上	名張市（交通に関するアンケート調査）
	・自転車・徒歩に対する評価自転車約 75%、徒歩約 68%（H22）	自転車 75%以上 徒歩 68%以上	
基本目標 2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり	・市街地において公共交通機関を利用して活動した人口（市街地循環ナッキー号の年間利用者数） 4.2 万人（H26）	4.4 万人以上	交通事業者、名張市
	・自動車利用トリップの平均所要時間 市内 12.3 分（H15）、市外 42.3 分（H15）	市内 12.3 分未満、市外 42.3 分未満	名張市（パーソントリップ調査）
	・自動車交通に対する評価 自動車等約 79%（H22）	79%以上	名張市（交通に関するアンケート調査）
基本目標 3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり	・自動車の利用割合 自動車約 68%（H22 平日）	68%未満	
	・公用車の環境対応車両の導入数 7 台（ハイブリッド 6 台、電気自動車 1 台）（H26）	年次計画的に導入する	名張市
基本目標 4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり	・耐震対策を優先すべき橋梁（緊急輸送道路上にある橋長 15 m以上の橋梁、跨線橋、跨道）[15 箇所]のうち、落橋に対する安全性を確保した橋梁の数 12 箇所（H27）	計画的に整備を進める	三重県

※「～に対する評価」とあるのは、回答総数から不満足割合（やや不満＋不満の割合）を差し引いた割合

5) アクションプログラム

名張市都市総合交通戦略の事業期間の目安は、概ね 6 年後となる平成 33 年を中間年次（ステージ 1）とし、平成 34 年から最終年度である平成 40 年を最終年次（ステージ 2）として、段階的に実施します。また、個別施策・事業の進捗管理については、2～3 年を目安に事業評価を適宜実施し、計画の見直しへの反映を検討します。

基本目標2 都市と地域の発展を支える交通まちづくり

施策	事業名称	事業内容	事業箇所	事業主体	事業期間	
					平成28年度 ～ 平成33年度 (ステージ1)	平成34年度 ～ 平成40年度 (ステージ2)
道路関連施策	広域交通網の整備	2-1 国道368号の4車線化	・国道368号	・三重県	●	→
	市内交通網の整備	2-2 国道185号を補完する(都)黒田西原町線の機能強化	・(都)黒田西原町線	・三重県	●	→
		2-3 生活者の安全・円滑な移動を高める車道1.5m幅広帯域の改良	・県道上笠間八幡名張線	・三重県	●	→
	都市計画道路の見直し	2-4 都市計画道路の見直し方針に基づく変更手続きの実施	・名張市全域 (重点N-1、N-5)	・名張市	●	→
	道路整備プログラムの作成	2-5 道路整備プログラムに基づく整備優先順位の設定・調整	・名張市全域	・名張市	●	→
	バス定時性を確保する道路整備・改良	2-6 (都)黒田西原町線、(都)平尾南町下比奈知線、東町中川原線の整備および国道368号の4車線拡幅	・(都)黒田西原町線 ・(都)平尾南町下比奈知線 ・東町中川原線 ・国道368号	・三重県	●	→
		2-7 夏見交差点および織持町原出交差点の改良検討および信号表示の置正化	・夏見交差点 ・織持町原出交差点	・三重県 ・警察	○	→
公共交通関連施策	まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成	2-8 まちづくりと連携した面的なバスネットワークの再編(再掲1-1)	・名張市全域 (再掲 重点N-3)	・交通事業者 ・名張市	●	→
		2-9 路線機能の明確化と構造に応じたサービス水準の確保(再掲1-2)	・名張市全域	・名張市 ・交通事業者	●	→
		2-10 乗継地点の整備(再掲1-3)	・名張駅 (再掲 重点N-2) ・結梗が丘駅 (再掲 重点K-1)	・名張市 ・交通事業者	○	→
自転車・歩行者関連施策	自転車・歩行者ネットワークの形成	2-11 市街地拠点における日常的な生活行動に対応した自転車・歩行者ネットワークの形成(再掲1-7)	・名張駅周辺 (重点N-4) ・結梗が丘駅周辺 (再掲 重点K-2、K-3)	・名張市	○	→
		2-12 質の高い空間および休憩施設、交流の場の整備	・名張駅周辺 (重点N-6、N-7) ・結梗が丘駅周辺 (重点K-4、K-5)	・名張市	○	→
	魅力ある自転車・歩行者空間の創出	2-13 乗り換えや保管のための駐輪場、レンタサイクルの充実	・名張駅周辺 ・結梗が丘駅周辺	・名張市	○	→
		2-14 サイン計画、情報・案内板などの整備	・名張市全域	・名張市 ・交通事業者	●	→

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。
線太さが異なるのは名張駅、結梗が丘駅等に隣接するものを示す。

基本目標3 環境に配慮した持続可能な交通まちづくり

施策	事業名称	事業内容	事業箇所	事業主体	事業期間	
					平成28年度 ～ 平成33年度 (ステージ1)	平成34年度 ～ 平成40年度 (ステージ2)
道路関連施策	低炭素型まちづくりの推進	3-1 クリーンエネルギー自動車(CEV)の普及促進、公用車両へのCEV等の導入、電気自動車用充電設備(充電スタンド)の普及促進	・名張市全域	・名張市	●	→
行動計画関連施策	TDMの実施による都市交通の改善	3-2 公共交通の利用促進(公共交通サービスの向上など)	・名張市全域	・交通事業者 ・名張市	●	→
		3-3 自転車利用の促進(自転車ネットワークの形成、レンタサイクルの充実)(再掲1-13)	・赤目地区、名張市全域	・名張市	●	→
		3-4 公共交通の利用促進(ノーマイカーデーの推進、情報・案内の提供など)(再掲1-12)	・名張市全域	・名張市	●	→
	Mの実施による過度な自動車利用の抑制	3-5 住民、企業及び学校教育におけるMの実施(再掲1-14)	・名張市全域	・市民 ・名張市	●	→
3-6 交通マナーの向上に資する意識啓発(再掲1-15)		・名張市全域	・市民 ・名張市	●	→	

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。

基本目標4 災害に強い安心・安全な交通まちづくり

施策	事業名称・事業内容	事業箇所	事業主体	事業期間	
				平成28年度 ～ 平成33年度 (ステージ1)	平成34年度 ～ 平成40年度 (ステージ2)
道路関連施策	4-1 緊急輸送網及び避難路の整備	・名張市全域	・三重県 ・名張市	●	→

※事業期間の●は実施期間、○は調整期間として開始時期を示し、完了を示すものではない。